

平成29年度 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議

■平成29年度のスケジュール

項目		担当者会議 (11月22日)	セミナー (11月29日)	作業部会 (1月29日)	安推連 (2月23日)
規約等		【協議】 ・規約改正 ・今年度の年間スケジュール		【協議】 ・規約改正	【協議】 ・規約改正
事故 ゼロ プラン	事故 危険 区間	【協議】 ・新たな区間指定方法の検討 (予防保全の観点) ・除外、解除ルールの検討		【協議】 ・事故危険区間リストの更新結果 ・新たな区間の指定方法 ・除外、解除ルール(案)	【協議】 ・事故危険区間リスト更新結果 ・事故ゼロプランの見直し(区間 指定、除外、解除ルールの追加)
	事故 危険 箇所	【協議】 ・第3次のフォローアップ結果 ・第4次の進捗管理(管理カルテ)		【報告】 ・第3次のフォローアップ結果 ・第4次の進捗管理(管理カルテ)	【報告】 ・第3次のフォローアップ結果 ・第4次の進捗管理(管理カルテ)
	その他	【報告】 ・福岡県内の死傷事故件数		【報告】 ・福岡県内の死傷事故件数	【報告】 ・福岡県内の死傷事故件数
生活道路		【報告】 ・生活道路事故対策の取り組み (取組み状況の情報提供)	【報告】 ・生活道路事故対策 の取り組み(福岡市、 志免町)	【報告】 ・対策エリア登録状況 ・今年度の取り組み	【報告】 ・対策エリア登録状況 ・今年度の取り組み
自転車		【報告】 自転車ネットワーク計画策定及 び自転車通行空間整備状況		【報告】 自転車ネットワーク計画策定及 び自転車通行空間整備状況	【報告】 自転車ネットワーク計画策定及 び自転車通行空間整備状況

※各項目に通学路対策を含む

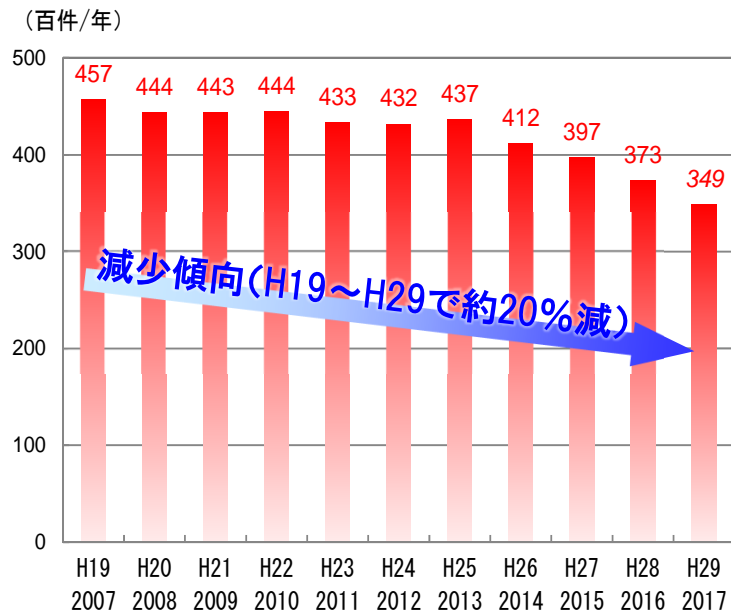
②福岡県の死傷事故発生状況

③福岡県内の死傷事故発生状況 (1) 死傷事故件数の推移



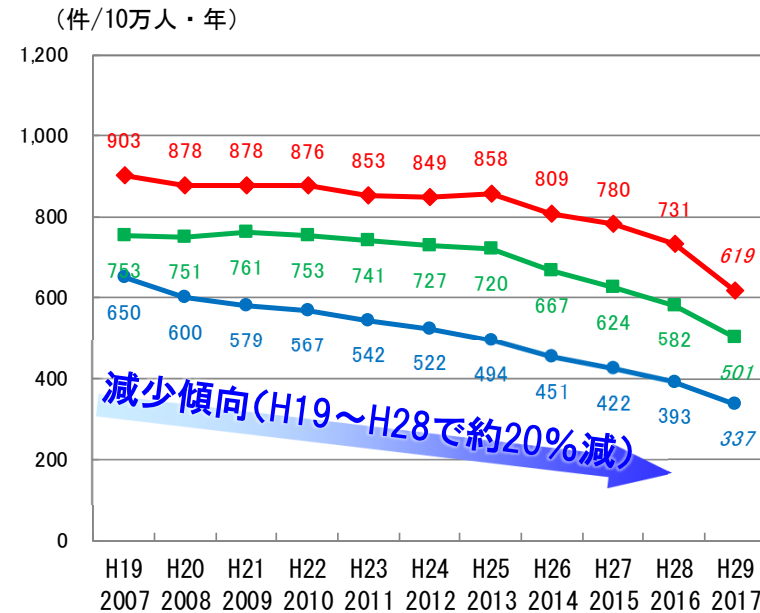
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□福岡県内の死傷事故件数は、平成19年から平成29年にかけて約20%減少
 □人口10万人あたりの死傷事故件数は概ね同傾向を示すものの、全国・九州平均と比べ高い割合で推移



▲福岡県における死傷事故件数の推移

出典：福岡県警交通事故統計資料



●全国平均 ●九州平均 ●福岡県

注) 平成29年データは11月末まで

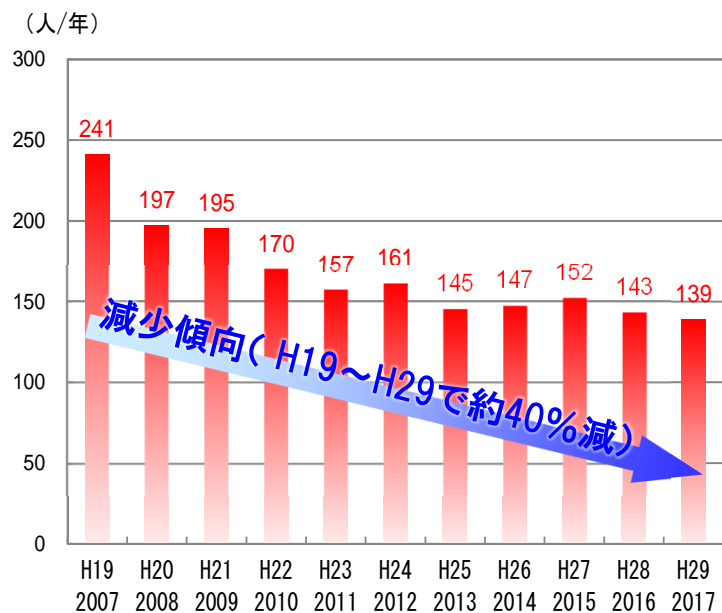
▲人口10万人当たりの死傷事故件数の推移

出典：警察庁資料

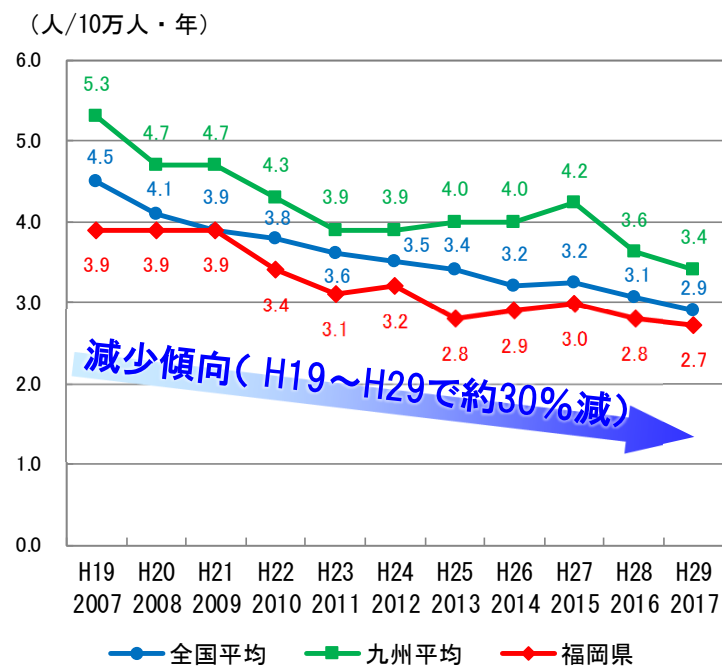
③福岡県内の死傷事故発生状況 (2) 死者数の推移



□ 福岡県の死者数は、平成19年から平成29年にかけて約40%減少
 □ 人口10万人あたりの死者数は概ね同傾向にあり、全国・九州平均と比べても低い水準で推移



▲福岡県における死者数の推移



▲10万人当り死者数の推移

出典：警察庁資料

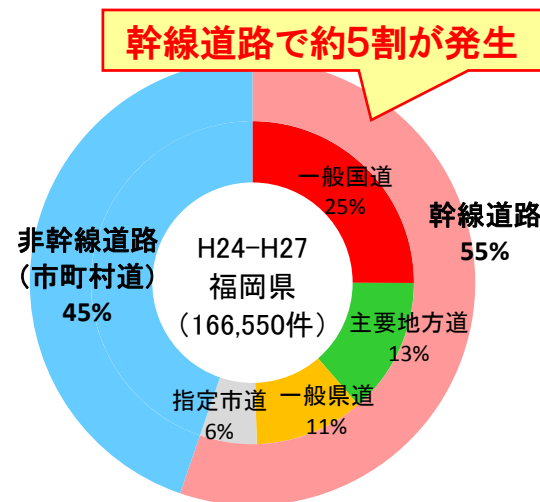
③福岡県内の死傷事故発生状況

(3) 幹線道路の死傷事故発生状況

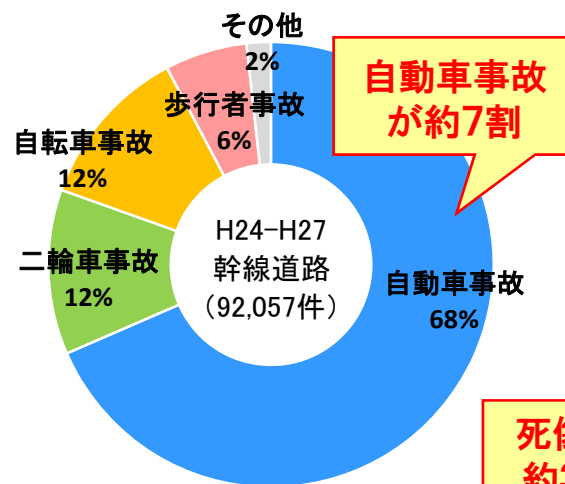


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

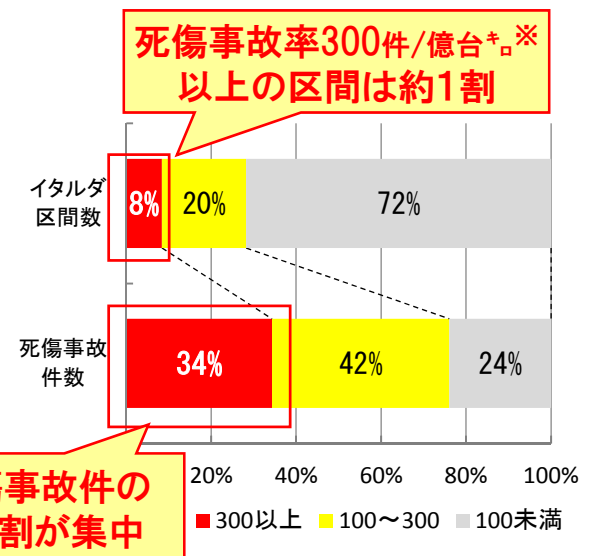
- 死傷事故は、幹線道路で約5割が発生しており、一般国道が約3割と最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、約1割を占める死傷事故率300件/億台^{*□}以上の区間に、死傷事故の約3割が集中しているなど、特定の区間で事故が発生。



▲道路種別別死傷事故発生割合



▲幹線道路の事故種別別発生割合



▲幹線道路の死傷事故率別区間数と事故件数割合(H24-H27)

出典:イタルダデータより集計

※死傷事故率300件/億台^{*□}:
かつて「交通戦争」といわれた昭和45年頃の水準

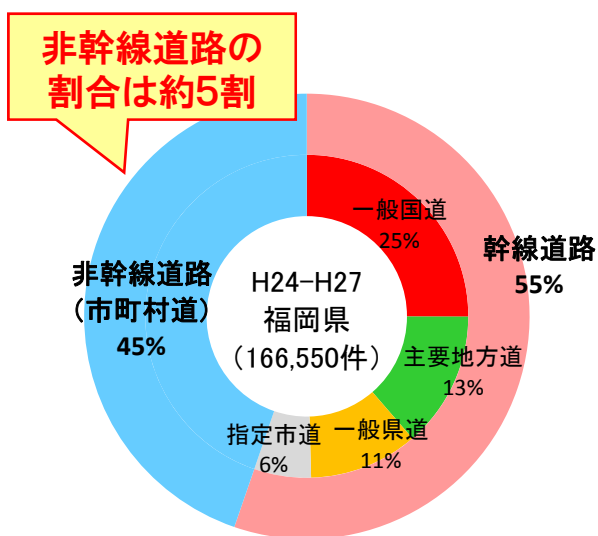
③福岡県内の死傷事故発生状況

(4) 非幹線道路の死傷事故発生状況

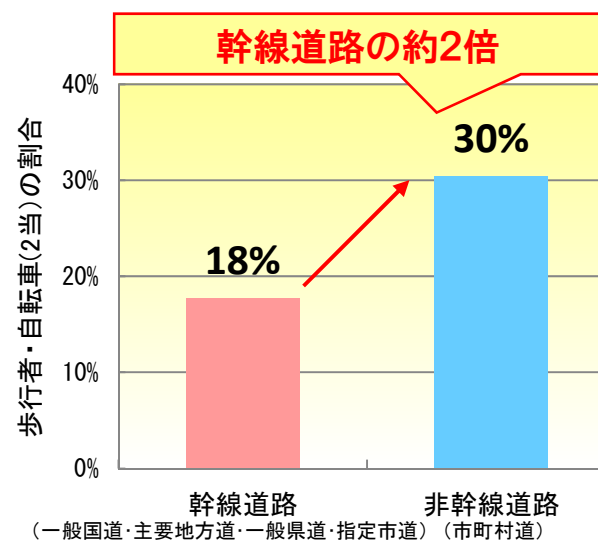


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 死傷事故の5割は、非幹線道路(市町村道)で発生。
- 歩行者・自転車に関する事故の発生率は、非幹線道路(市町村道)が約3割と、幹線道路の約2倍。



▲道路種別別死傷事故発生割合



▲当事者2当が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H24-H27)

出典:イタルダデータより集計

③ 幹線道路における事故対策について

3-1. 事故危険区間（事故ゼロプラン）における取り組み

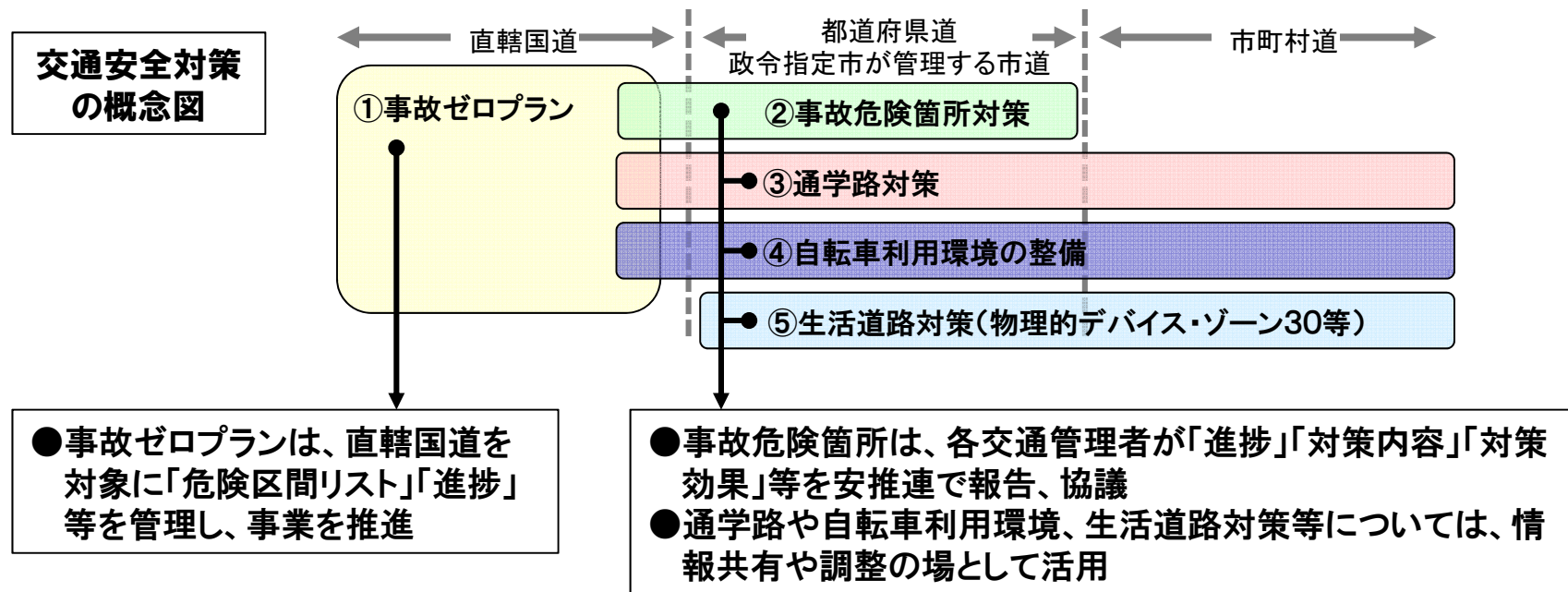
③幹線道路における事故対策について

(1) 福岡県における交通安全対策の取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県安推連会議は、安全な道路交通環境整備の適切な進捗管理、地域住民等への広報等を目的として設立
- 事故ゼロプランは直轄国道を対象に、各交通管理者は事故危険箇所等を対象に交通安全事業を推進
- 特に、事故危険箇所は目標期間内での対策実施が求められており、取り組みの進捗状況を「見える化」し、適切に管理していくことが重要



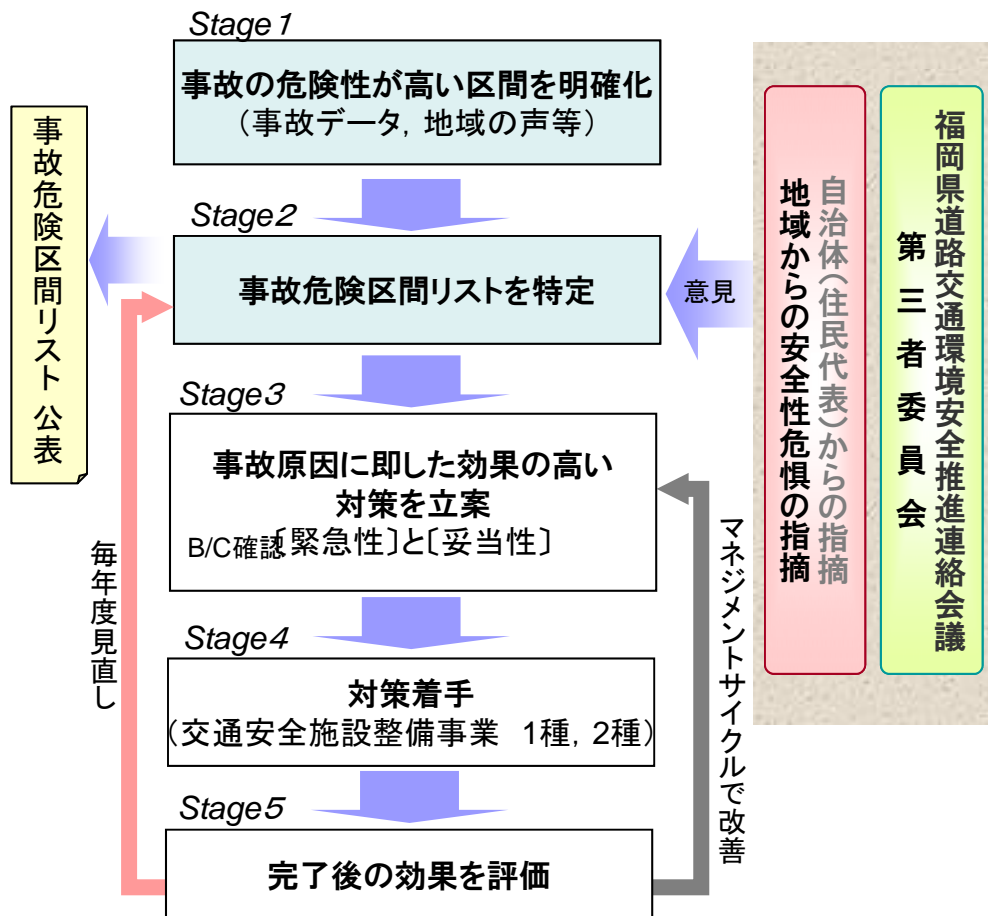
③幹線道路における事故対策について

(2) 事故ゼロプランの概要



限られた予算の中、事故対策への投資効率を最大限高めるため、本会議による意見等を踏まえ、「事故危険区間リスト」に基づく選択と集中による計画的、効率的な交通安全対策事業を実施

福岡県 事故危険区間リストに基づく交通安全対策事業の流れ



事故危険区間の抽出方法(6つの柱)

	安全	安心
必要な区間 事故対策が	<事故データ> <ul style="list-style-type: none"> ○事故が多く発生 ○被害が大きい ○事故課題が大きい 	<データ以外> <ul style="list-style-type: none"> ○住民の不安 ○ヒヤリハット ○確実な効果
	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現 	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現
必要な区間 歩道整備が	<道路データ> <ul style="list-style-type: none"> ○未整備である ○利用者が多い ○歩行者が事故に遭っている 	<データ以外> <ul style="list-style-type: none"> ○住民の不安 ○ヒヤリハット ○確実な効果
	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現 	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現
整備が必要な区間 自転車利用環境	<道路データ> <ul style="list-style-type: none"> ○自転車走行空間が狭い ○交通容量が不足 ○自転車事故が発生 	<データ以外> <ul style="list-style-type: none"> ○通学時の安全性 ○通勤時の安全性 ○住民の不安
	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現 	<ul style="list-style-type: none"> ○早期に対策可能 ○早期に整備効果発現

 : 効果の大きさ
 : 整備の早さ

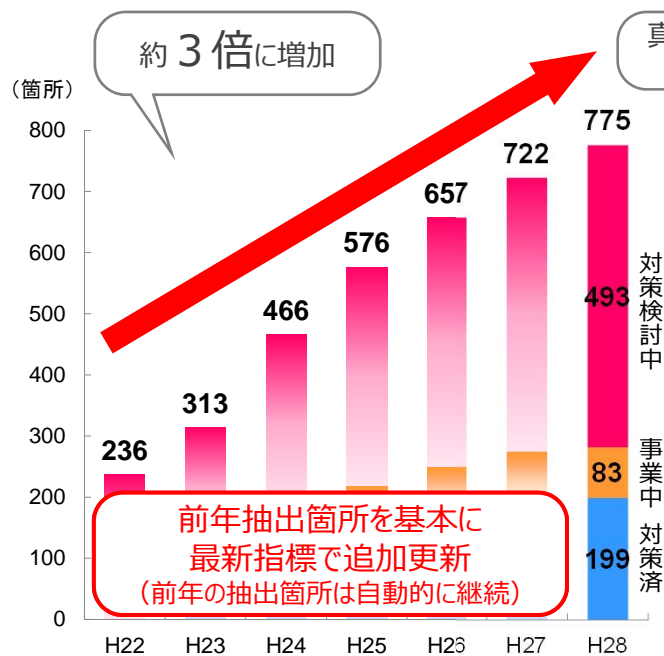
進めるために優先的に実施すべき区間
福岡県内直轄国道において、効率的に交通安全事業を
事故危険区間リスト(ロングリスト)

③ 幹線道路における事故対策について

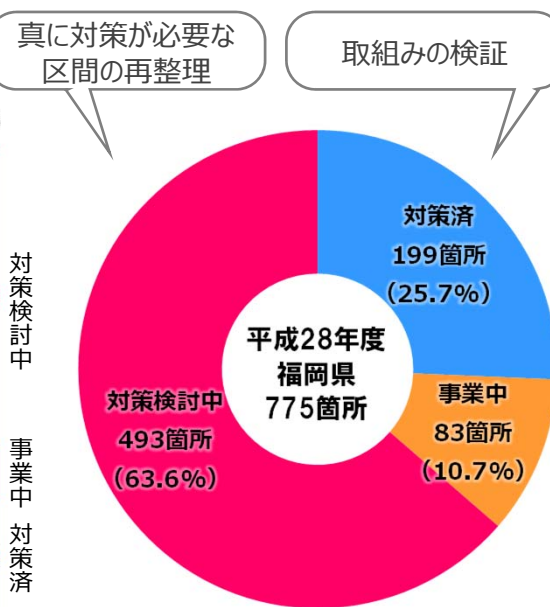
(3) 事故ゼロプランの課題



- これまで事故危険区間は、最新指標に基づき毎年更新を行ってきた結果、年々増加している。
- 計画的、効率的な事故対策を継続していく上では、最新の知見を取り入れつつ、真に対策が必要な区間を再整理し、マネジメントサイクルによる取組みの検証が重要である。これらに対応するため次の3点がポイントとなる。
 - ⇒ ① ETC2.0データ(ビッグデータ)を活用した交通事故対策
 - ② 事故の減少等により事故リスクが低下した箇所が存在
 - ③ PDCAサイクルに基づくフォローアップ方法



▲ 事故危険区間の推移 (福岡県)



▲ 対策実施状況 (福岡県)



▲ ICT技術高度化によるETC2.0データ(ビッグデータ)収集

出典：国土交通省 HP

③幹線道路における事故対策について

(4) H28年度安推連の議事及び今年度の対応



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

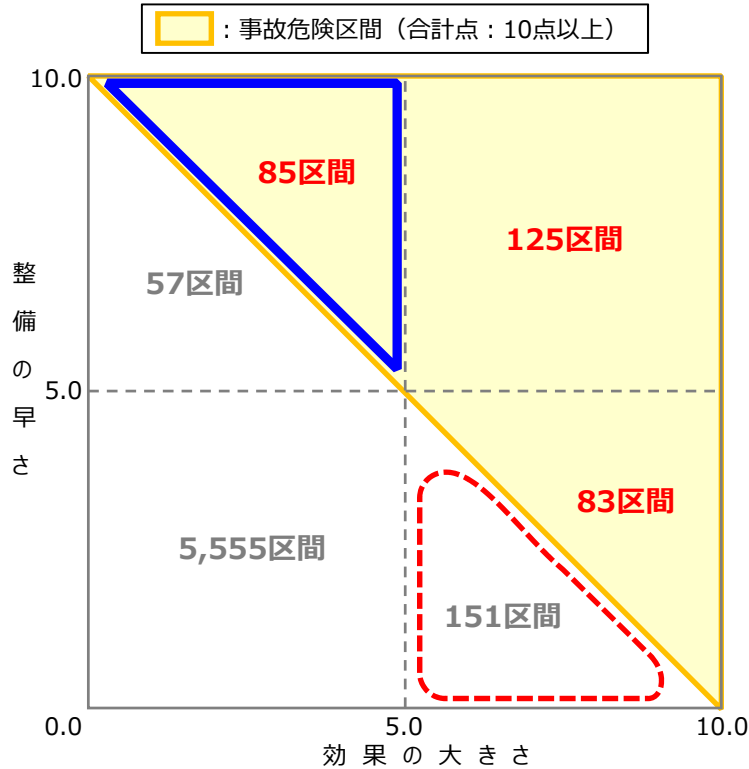
項目		H28年度安推連における主な議事		今年度の対応
		課題	対応方針(案)	
区間指定時	① ETC2.0データを活用した交通事故対策	<ul style="list-style-type: none"> 最新の知見の活用による 経験則のみによらない科学的防止型の交通事故対策 	<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0データを活用した予防保全の観点も取り込んだ区間指定方法の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 事故データでは評価できない「要望箇所」に対して、ETC2.0データを活用して潜在的な事故リスクを検証 ⇒ 「現行抽出方法」の精査
	② 事故の減少等により事故リスクが低下した区間の存在	<ul style="list-style-type: none"> 事故対策未実施だが周辺交通環境等の変化により 事故件数等が減少し事故リスクが低下した箇所の発生(指定からの「除外」ルールの検討) 	<ul style="list-style-type: none"> ETC2.0データ活用した検証(潜在的リスクの評価) 顕在・潜在両面のリスクが低い箇所は新たな事故データを基に「除外」を検討 	<ul style="list-style-type: none"> 事故データによるリスク増減が確認可能な「事故対策(安全)」を対象として、「除外」ルールを検討 ⇒ 「抽出基準との照合」を基本に、顕在・潜在両面の事故リスクから検証し、除外是非を判断
	③ PDCAサイクルに基づくフォローアップ方法	<ul style="list-style-type: none"> 対策完了後の効果検証方法や、指定の「解除」ルールが決まっていない 	<ul style="list-style-type: none"> 「解除」への移行ルールの策定【安全(データ)】 事故データ等に基づく判定(事故件数の減少、歩道・自転車道の整備等) 【安心(意向)】 要望等に対応した対策に基づく判定(利用者実感、潜在的リスクの低下(ETC2.0による効果検証)等) 	<ul style="list-style-type: none"> 「抽出基準との照合」を基本に、「除外」ルールを検討【事故対策が必要な区間】 ・「抽出基準」と照合し、解除是非を判断 【歩道整備・自転車利用環境整備が必要な区間】 ・「対策＝解除」

③ 幹線道路における事故対策について

(5) 事故危険区間 抽出方法見直しの方針



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



<現行抽出方法の課題>

死傷事故は少ないものの、同意書など「整備の早さ」に特化して抽出されている箇所

<見直しの方針>

事故データでは評価できない地元等からの「要望箇所」に対して、ETC2.0データ等を活用した潜在リスクの検証を実施

「死傷事故」、「死傷事故率」、「死亡・重大事故」など「効果の大きさ」は高いものの、事故危険区間としては抽出されていない箇所

現行評価点は、重みを考慮しているため、抽出要因が不明瞭
⇒ 抽出要因の明瞭化

▲ 現行抽出方法に基づく評価点と区間数の関係 (事故対策(安全))

【参考】 現行抽出ルール (事故対策 (安全))

評価の視点	評価指標	基準設定の考え方	評価基準値	重み
事故が多発している区間	① 死傷事故件数	事故率300件以上の場合の福岡県平均発生件数以上	21件/4年以上	5
		事故率100件以上の場合の福岡県平均発生件数以上	14件/4年以上	3
		事故率100件以上の場合の福岡県平均発生件数未満	14件/4年未満	0
事故による被害が大きい区間	② 死亡事故発生件数	死亡事故の有無	1件/4年以上	5
		③ 重大事故発生件数	1件/4年以上	3
		④ 死亡事故換算件数	換算死亡事故状況	0.5件/4年以上
事故が起きやすい区間	⑤ 死傷事故率	福岡県平均の3倍以上	300件/100台km以上	5
		福岡県平均以上	100件/100台km以上	3
		福岡県平均未満	100件/100台km未満	0
事故の増加が予測される区間	⑥ 事故増加率	明らかに増加	1.5倍以上	2
		増加傾向	1.0倍以上	1
		減少傾向	1.0倍未満	0
点数換算(点)	合計値/17(重み計)×10(点)			

評価の視点	評価指標	評価基準	評価基準値	重み
用地の取得時期	① 同意書等の有無	同意書等の有無	同意書等有り	5
		同意書等なし	同意書等なし	0
用地の取得しやすさ ファイジビリティ	② 沿道開発状況	早期に所得可能 コストレベル 低	田畑や原野、山間部	5
		早期での取得が困難 コストレベル 中	住宅・簡易商業施設等	3
		取得が極めて困難 コストレベル 大	ビル等が多い	1
点数換算(点)	合計値/10(重み計)×10(点)			

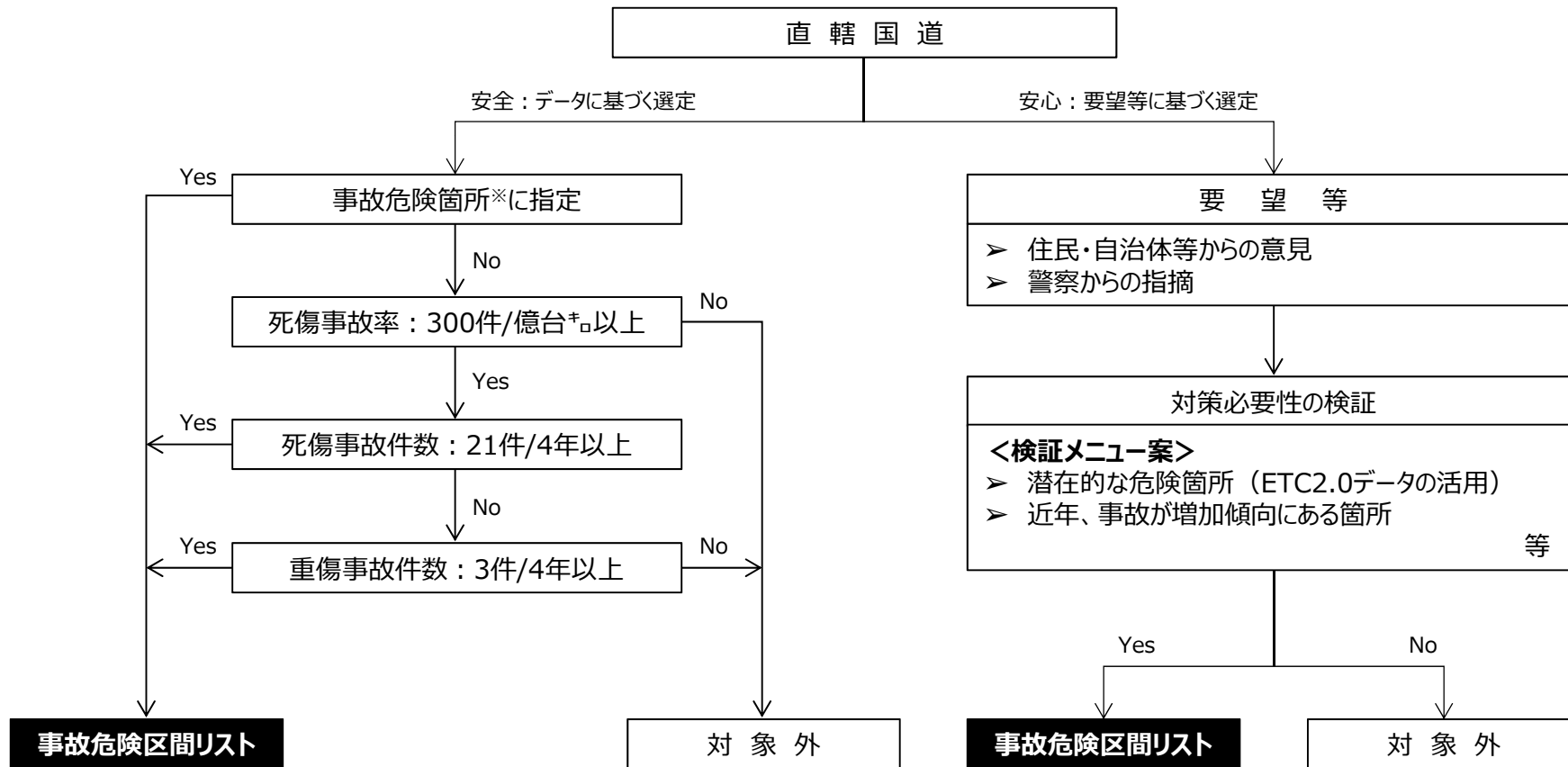
③幹線道路における事故対策について

(6) 事故危険区間の指定に係わる見直し (案)



1) 事故危険区間の抽出方法

<事故対策>



※事故危険箇所：死傷事故が多発している交差点や単路などを指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する箇所

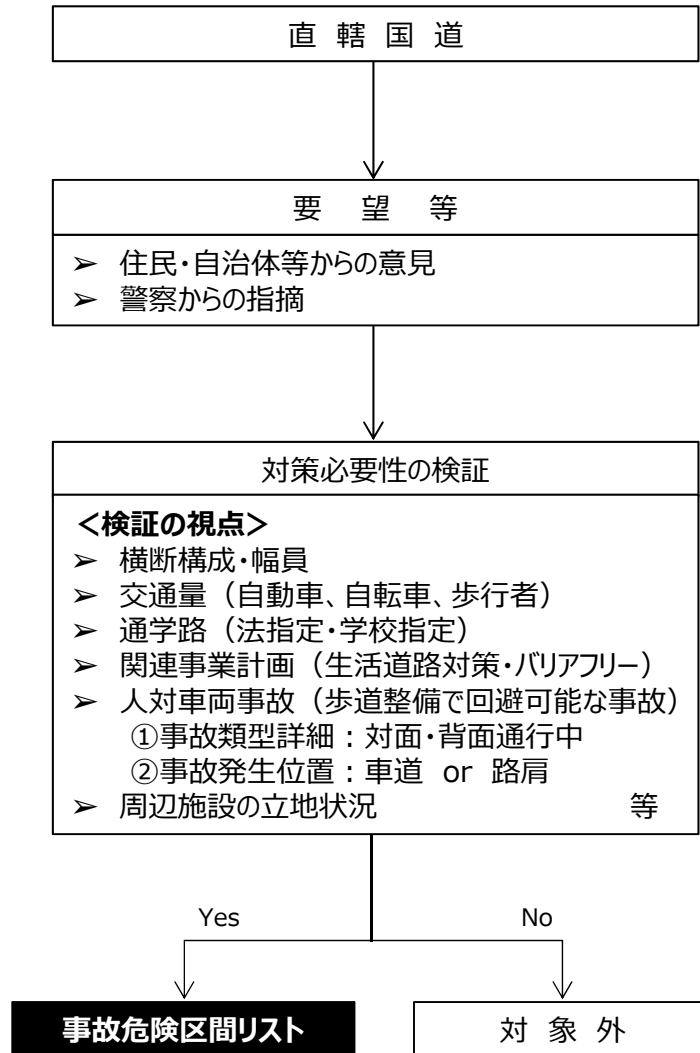
③幹線道路における事故対策について

(6) 事故危険区間の指定に係わる見直し (案)

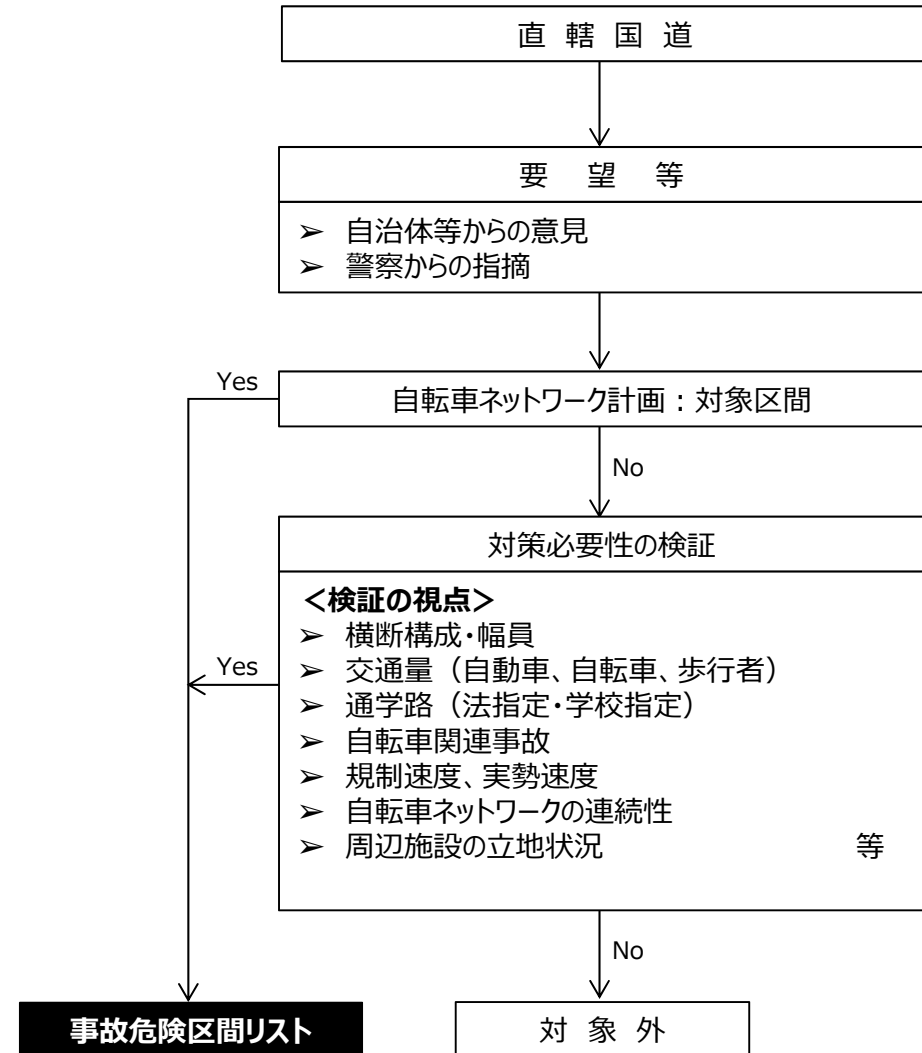


1) 事故危険区間の抽出方法

<歩道整備>



<自転車利用環境整備>



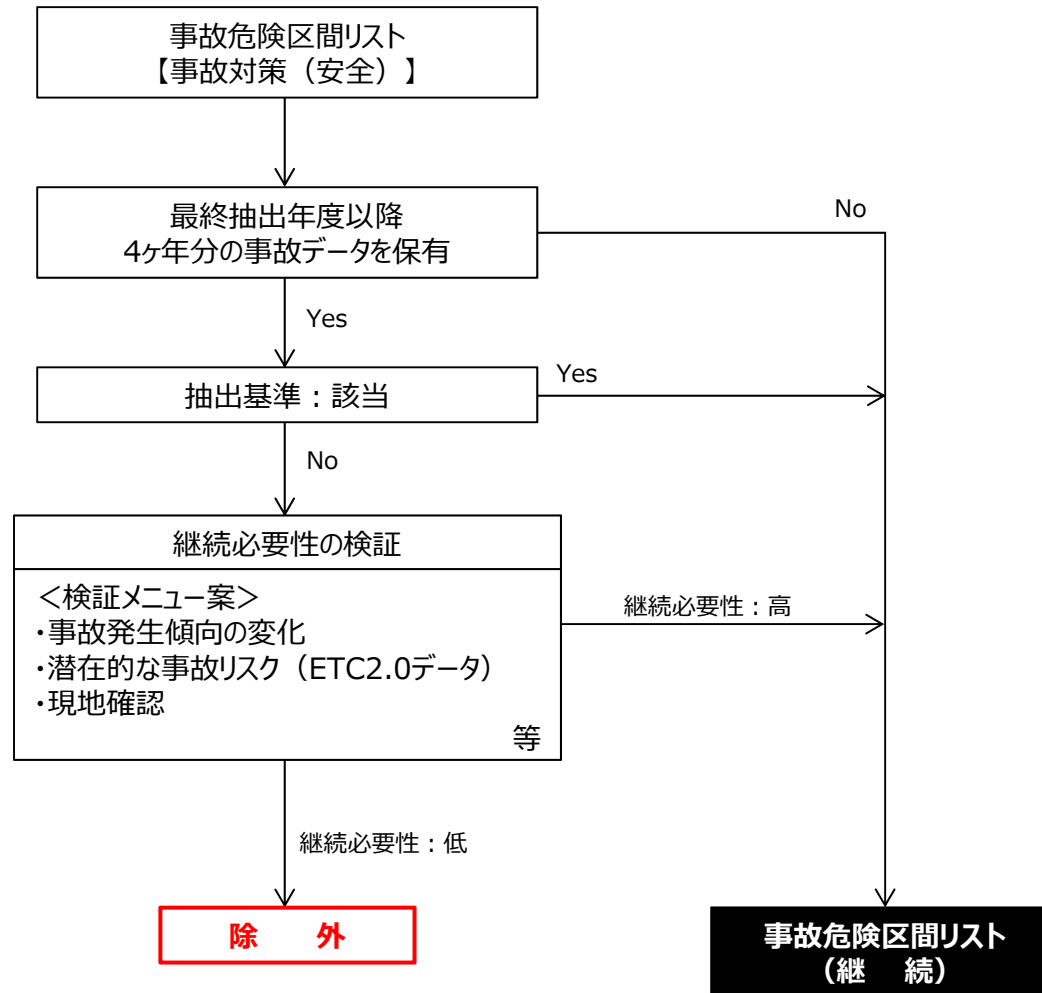
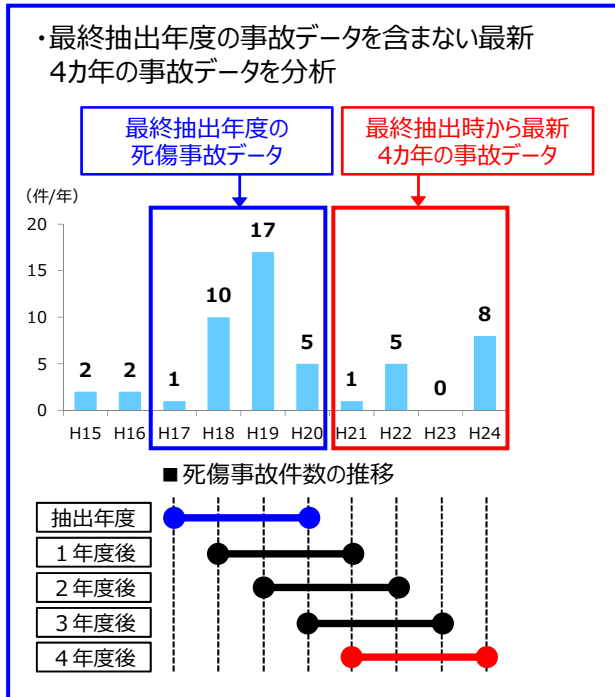
③ 幹線道路における事故対策について

(6) 事故危険区間の指定に係わる見直し (案)



2) 事故危険区間の「除外」方法：事故対策（安全）を対象

【事故データの期間】



③幹線道路における事故対策について

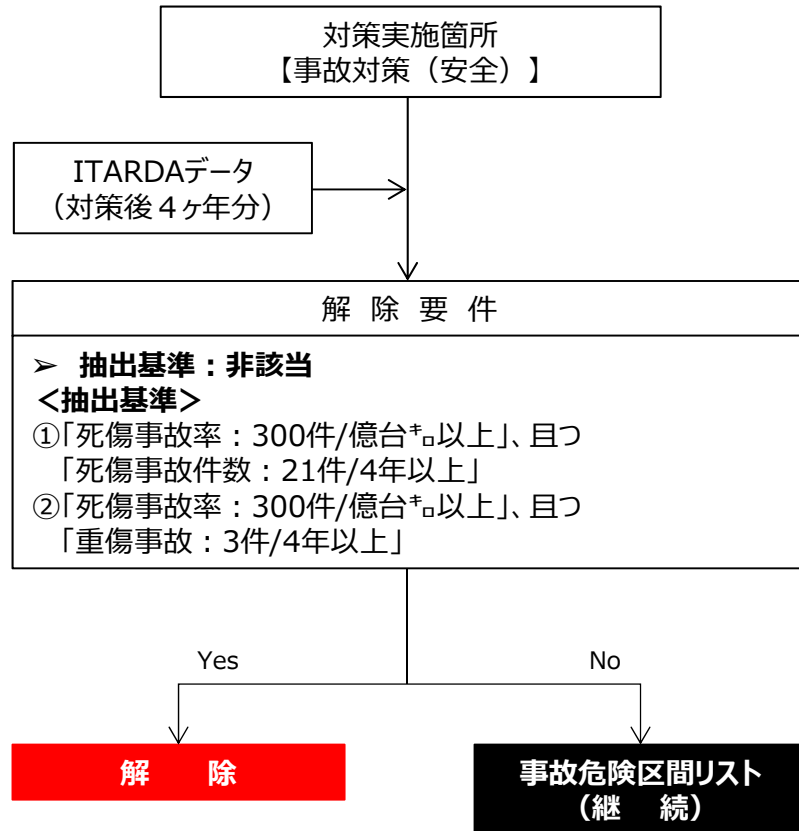
(6) 事故危険区間の指定に係わる見直し(案)



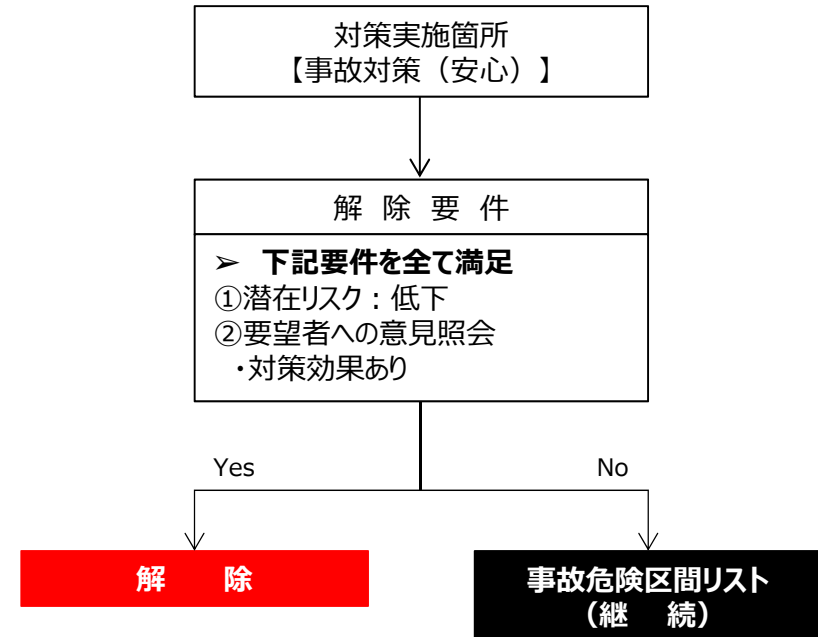
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 事故危険区間の「解除」方法

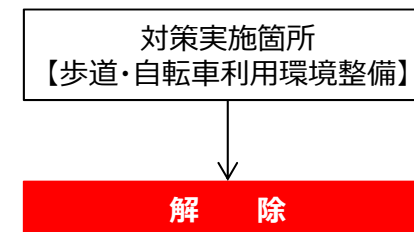
<事故対策(安全)>



<事故対策(安心)>



<歩道整備、自転車利用環境整備>



③幹線道路における事故対策について

(7)平成29年度 事故ゼロプラン（現行方法に基づく抽出結果）



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□平成29年度では福岡県内で779箇所[※]の事故危険区間を抽出

▼ H29福岡県事故危険区間数

	福岡国道	北九州国道	福岡県合計
国道2号	—	1	1
国道3号	205	81	286
国道10号	—	60	60
国道201号	11	48	59
国道202号	174	—	174
国道208号	75	—	75
国道209号	51	—	51
国道210号	73	—	73
箇所数合計	589	190	779

※国道200号移管区間（H29年4月）を除く

▼ リストイメージ

通し番号	路線名	住所	交差点名	事故対策	歩道整備	自転車整備
1	国道2号	北九州市門司区	関門トンネル出口	●		
2	国道3号	北九州市小倉北区	富野口	●		
3	国道3号	北九州市小倉北区	中津口	●		
4	国道3号	北九州市小倉北区三萩野1丁目	—			●
5	国道3号	北九州市小倉北区	小倉北消防署前	●		
6	国道3号	北九州市小倉北区	三萩野	●	●	
7	国道3号	北九州市小倉北区白銀1丁目	—		●	
8	国道3号	北九州市小倉北区白銀1丁目	—	●		
9	国道3号	北九州市小倉北区	貴船橋東	●		
10	国道3号	北九州市小倉北区	—	●		
11	国道3号	北九州市小倉北区木町交番前	木町交番前	●		●
12	国道3号	北九州市小倉北区	木町3丁目	●		
13	国道3号	北九州市小倉北区	清水	●		
14	国道3号	北九州市小倉北区清水4丁目	—			●
15	国道3号	北九州市小倉北区	清水4丁目	●		
16	国道3号	北九州市小倉北区歯大前西	歯大前西	●		
17	国道3号	北九州市小倉北区	上到津2丁目	●		
18	国道3号	北九州市小倉北区	井堀5丁目	●		
19	国道3号	北九州市戸畑区	福柳木	●		
20	国道3号	北九州市戸畑区	福柳木	●		
21	国道3号	北九州市戸畑区福柳木2丁目	—	●		
22	国道3号	北九州市戸畑区	西鞘ヶ谷	●		
23	国道3号	北九州市八幡東区中央2丁目	戸畑バイパス西	●		
24	国道3号	北九州市八幡東区春の町5丁目	—			●
25	国道3号	北九州市八幡東区	春の町5丁目	●		
26	国道3号	北九州市八幡東区春の町4丁目	春の町四丁目	●		
27	国道3号	北九州市八幡東区	西本町1丁目	●		
28	国道3号	北九州市八幡東区	西本町3丁目	●		
29	国道3号	北九州市八幡東区前田	前田	●		
30	国道3号	北九州市八幡東区桃園2丁目	桃園2丁目	●		
31	国道3号	北九州市八幡東区桃園2丁目	桃園2丁目交差点終点側	●		
32	国道3号	北九州市八幡東区	—	●		
33	国道3号	北九州市八幡西区	陣山一丁目	●		
34	国道3号	北九州市八幡西区紅梅1丁目	—	●		
35	国道3号	北九州市八幡西区	藤田2丁目	●		
36	国道3号	北九州市八幡西区	藤田3丁目	●		
37	国道3号	北九州市八幡西区	筒井町	●		
38	国道3号	北九州市八幡西区	桜ヶ丘町	●		
39	国道3号	北九州市八幡西区	萩原二丁目	●		
40	国道3号	北九州市八幡西区	穴生4丁目	●		
41	国道3号	北九州市八幡西区	樋口町	●		
42	国道3号	北九州市八幡西区瀬板2丁目	—	●		
43	国道3号	北九州市八幡西区	—	●		
44	国道3号	北九州市八幡西区則松5丁目	—	●		
45	国道3号	北九州市八幡西区	則松一丁目	●		
46	国道3号	北九州市八幡西区則松南口	則松南口	●		
47	国道3号	北九州市八幡西区則松3丁目	—	●		●
48	国道3号	北九州市八幡西区	東筑高校入口	●		
49	国道3号	北九州市八幡西区折尾駅入口	折尾駅入口	●		
50	国道3号	水巻町	水巻駅前	●		

※ 交差点名欄の「—」表記は、名称のない交差点、もしくは交差点以外の区間(単路)を示すもの。

④幹線道路における事故対策について

3-2.事故危険箇所における取り組み

④幹線道路における事故対策について



(1) 事故危険箇所の概要

1) 事故危険箇所の概要

- 事故危険箇所とは、警察庁と国土交通省が合同で、一定の抽出基準のもと、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路を「事故危険箇所」として指定
- 社会資本整備重点計画で掲げた目標(対策実施箇所における死傷事故件数の約3割抑止)に向け、対策を推進中
- 最新の第4次事故危険箇所(平成29年1月指定)では、全国で3,125箇所を指定(福岡県では111箇所を指定)

区分	計画期間	選定箇所数	
		全国	福岡県
第1次	平成15年度～19年度	3,956	205
第2次	平成20年度～24年度	3,396	123
第3次	平成25年度～27年度	3,490	119
第4次	平成27年度～32年度	3,125	111

【第4次事故危険箇所の選定の考え方】

- ◆平成22年～平成25年における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所
 - 死傷事故率が100件/億台キロ以上
 - 重大事故率が10件/億台キロ以上
 - 死亡事故率が1件/億台キロ以上
- ◆ETC2.0のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

④ 幹線道路における事故対策について

(1) 事故危険箇所の概要



2) 事故危険箇所の進捗管理

- 事故危険箇所は、社会資本整備重点計画において定めた目標(対策完了年度、対策効果)に向け、都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、集中的な交通事故対策を実施
- そのため、第3次及び第4次事故危険箇所の対策実施状況及び対策効果について、進捗状況を把握、確認するための進捗管理表を作成し、情報共有を行う

【事故危険箇所の目標】

- 第3次事故危険箇所: 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率(H23年度末→約3割抑止(H28年度末))
- 第4次事故危険箇所: 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率(H26年比 約3割抑止(H32年))

※出典: 社会資本整備重点計画(第3次、第4次)

■ 進捗管理表(案)

第3次 事故危険箇所						対策状況			対策前(H19~H22)						対策後(完了年度翌年中~H26)						対策効果	
番号	管理者	路線名	交差点 単路	箇所	イタルダ 区間番号	抽出 区分	実施区分	対策完了 年度	主な対策内容	死傷事故率(件/億台%)			死傷事故件数(件/4年)			死傷事故率(件/億台%)			死傷事故件数(件/年)			事故件数 3割抑止
										死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	死傷	重傷	死亡	
21	福岡国道	国道3号	単路	八女郡広川町新代1110番地	40-007102T	A	対策完了	H25	減速路面標示の設置	182	28	14	13	2	1							
22	福岡国道	国道3号	交差点	八女市納楚754番地(納楚交差点)	40-101253K	A	対策完了	H24	路肩の縮小	650	68	34	19	2	1							
23	福岡国道	国道3号	交差点	久留米市上津町1405番地	40-101729K	A	対策完了	H26	交差点カラー化	349	27	27	13	1	1							

各管理者の事故危険箇所の基礎情報

対策実施状況

- 実施区分
 - ・ 対策未検討
 - ・ 対策検討中
 - ・ 対策決定(対策着手前)
 - ・ 事業中
 - ・ 対策完了
- 対策完了年度
- 主な対策内容

対策前の
死傷事故件数

※事故危険箇所抽出
時点の事故データ

対策後の
死傷事故件数

※対策完了翌年度か
らの事故データ

対策効果

※死傷事故件数の
増減により評価

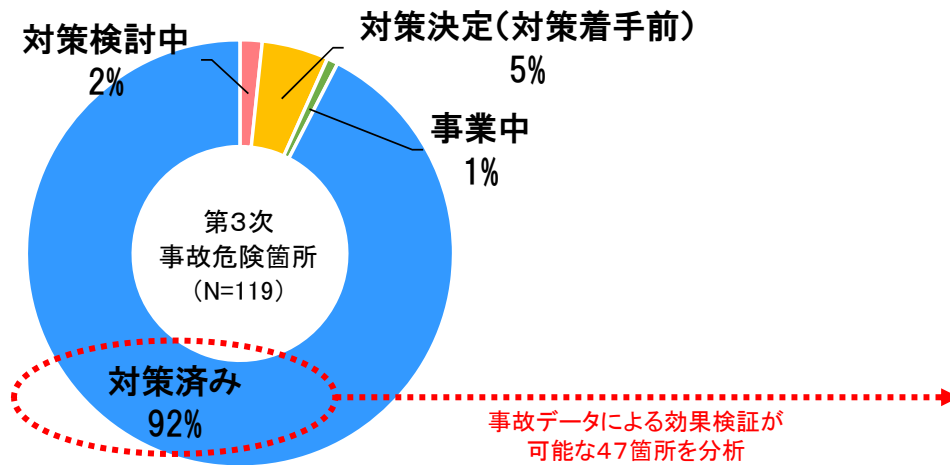
④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



1) 対策実施状況と対策効果

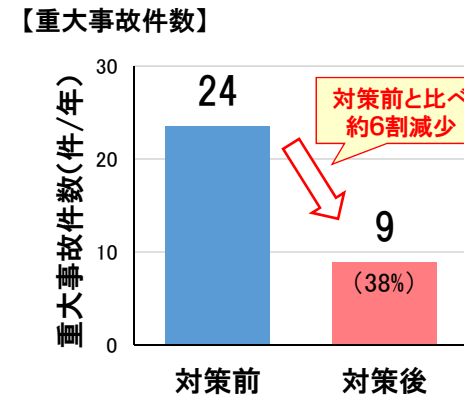
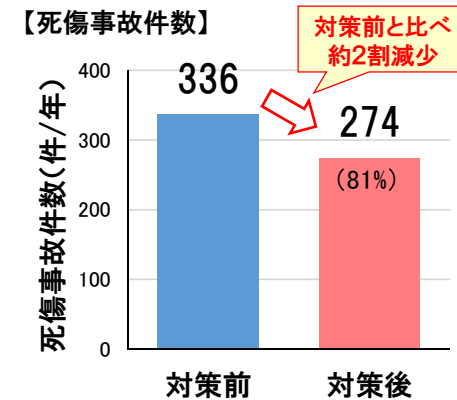
□ 対策済み箇所が9割以上を占め、死傷事故件数は約2割、重大事故は約6割減少 ※検証可能な47箇所を対象
 □ 引き続き、対策完了後の事故データを収集し、対策効果を検証



■福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況

■道路管理者別の対策実施状況

実施状況	北九州 国道	福岡 国道	福岡県	北九州市	福岡市	合計
対策検討中	0	0	0	2	0	2
対策決定 (対策着手前)	3	3	0	0	0	6
事業中	0	0	0	1	0	1
対策済み	17	28	30	16	19	110
合計	20	31	30	19	19	119



■対策済み箇所(47箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化

※対策前は、H19~H22の値
 ※対策後は、対策済み翌年度~H27の値
 ※()の値は、対策前からの増減率(対策後/対策前)

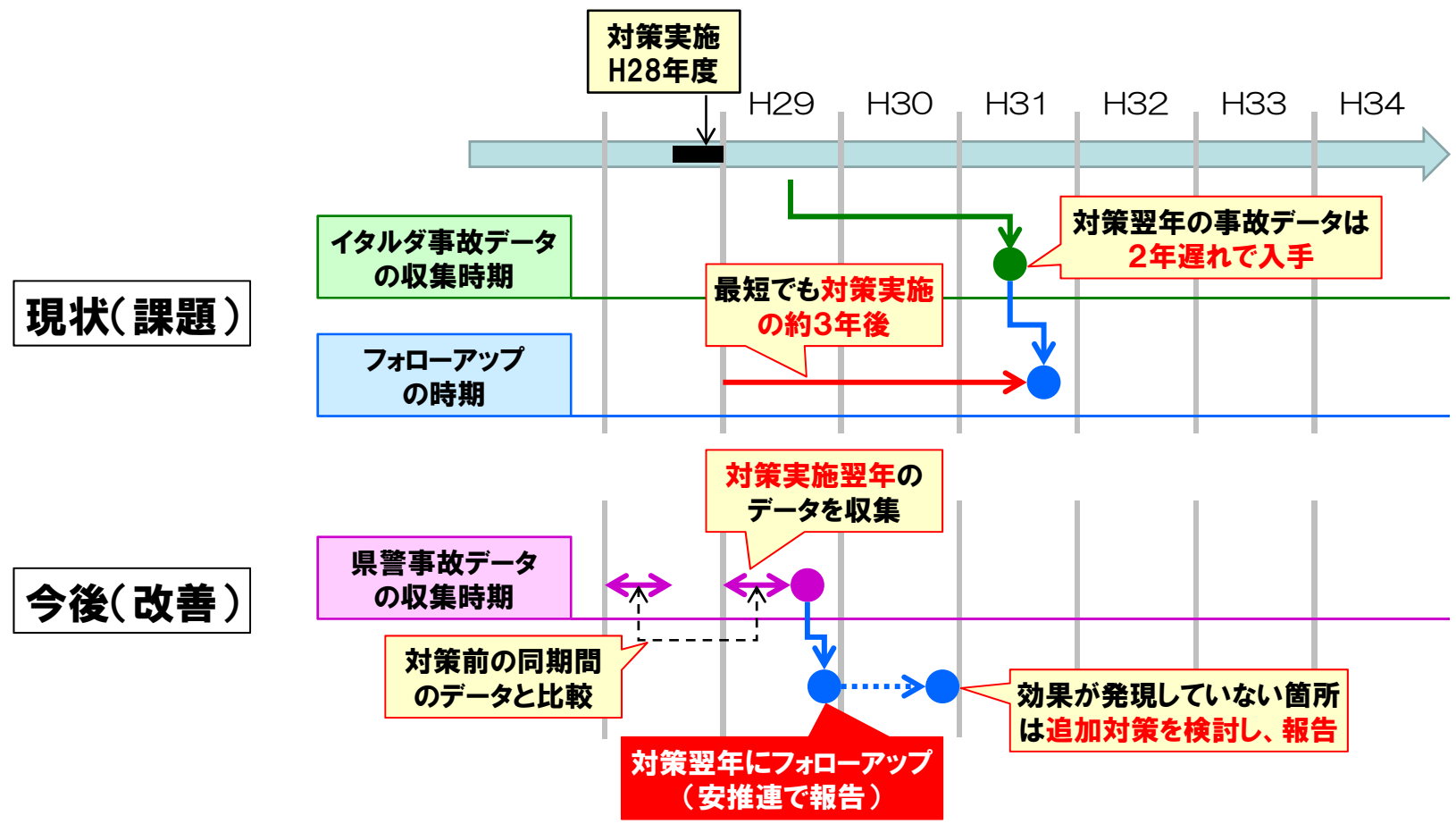
④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



2) 迅速なPDCAマネジメントの実践

- 事故危険箇所は、目標とした期間での対策効果(事故件数等の削減)が求められる
- 達成に向け、対策効果の早期検証が必要となるが、抽出時に用いるイタルダ事故データは2年遅れの入手となるため、迅速なPDCAマネジメントの実践が困難
- 今後は、福岡県警から対策前後の事故データを収集し、フォローアップを早期に実施



④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 整備状況と対策効果

国道3号 宗像市(徳重交差点)
【北九州国道事務所】



(背景地図:電子国土Web.NEXTより引用)

対策①: 右折レーンを改良(右折時の視認性向上)

対策前



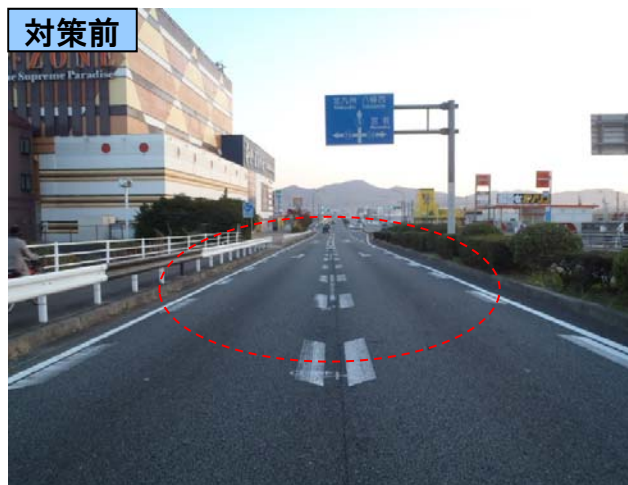
対策後



対向直進車の見通しを改善

対策②: 交差点をカラー化(交差点の認知向上)

対策前

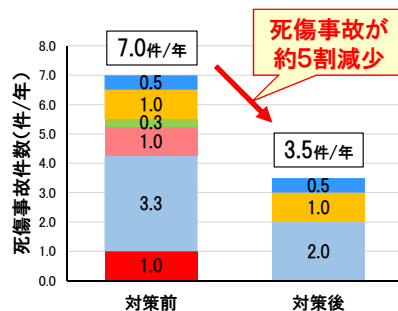


対策後



交差点をカラー化し、交差点の認知を向上

◆ 死傷事故件数の変化



死傷事故が約5割減少

対策前: H19~H22
対策後: H26~H27

④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 整備状況と対策効果

国道3号 福岡市東区(松島交差点)
【福岡国道事務所】



(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

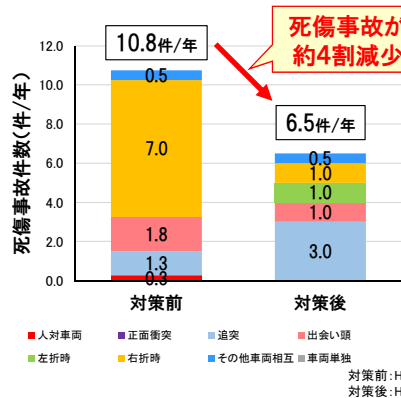
対策①: 右折レーンをシフト
(右折時の視認性向上)



対策②: 左折導流路の撤去(左折流出時の錯綜改善)



◆ 死傷事故件数の変化



④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 整備状況と対策効果

(主) 福岡篠栗線 粕屋郡篠栗町尾仲 (単路)
【福岡県】



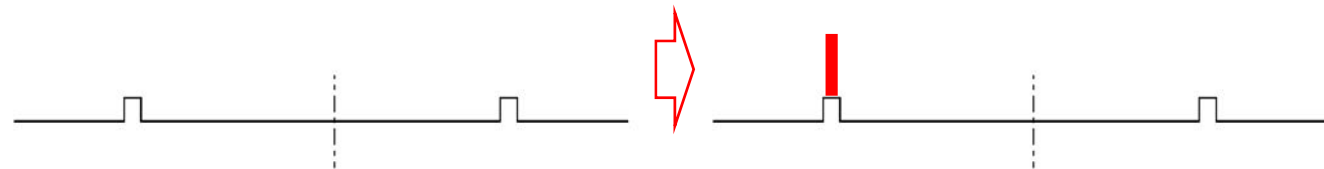
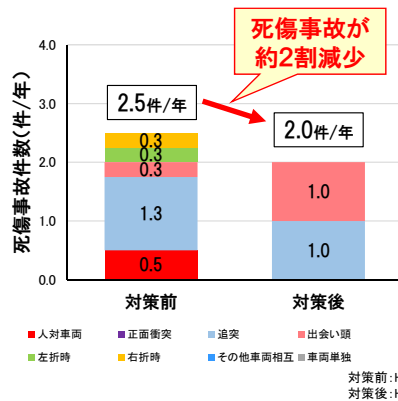
対策①: 横断防止柵を設置(歩行者の乱横断を抑制)



横断面

横断面

◆ 死傷事故件数の変化



④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 整備状況と対策効果

(主) 有毛引野線 北九州市八幡西区 (竹末一交差点)
【北九州市】

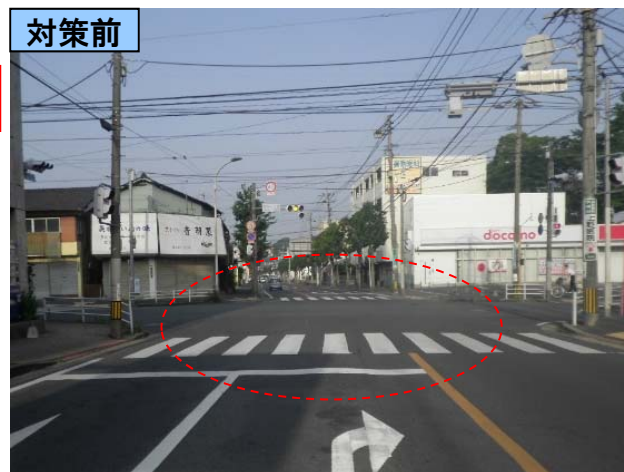


対策①: 右折レーンを設置(主道路からの交差点通行を整流化)



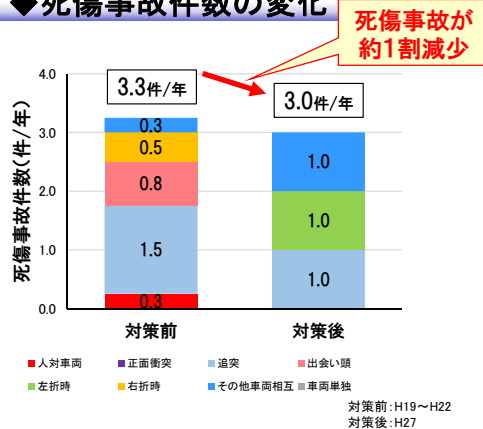
主道路(有毛引野線)側に右折レーンを設置し、交差点を通過する交通を整流化

対策②: 右折導流標示を設置(従道路からの交差点通行を整流化)



従道路(市道)側に右折導流標示を設置し、交差点を通過する交通を整流化

◆ 死傷事故件数の変化



④ 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所<H24~H28>



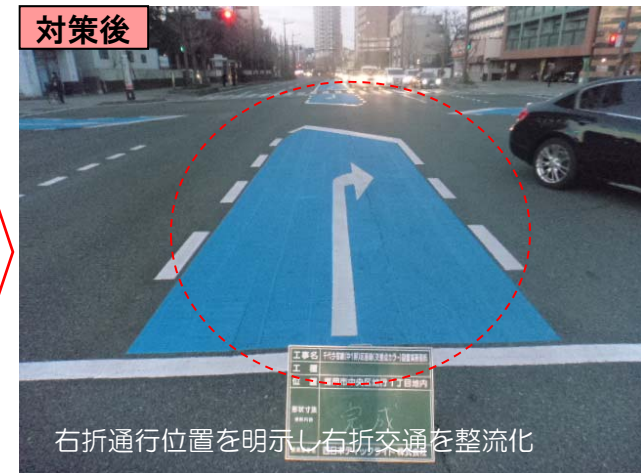
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 整備状況と対策効果

(市) 地行鳥飼七隈線 福岡市中央区 (地行交差点)
【福岡市】

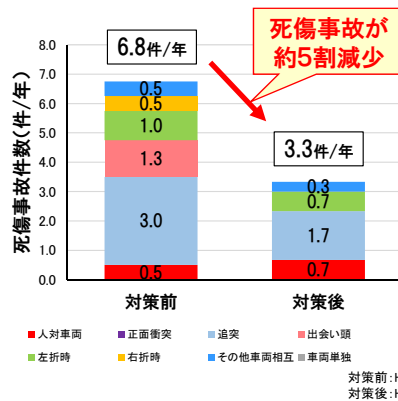


対策①: 右折レーンをカラー化(交差点通行を整流化)



右折通行位置を明示し右折交通を整流化

◆ 死傷事故件数の変化



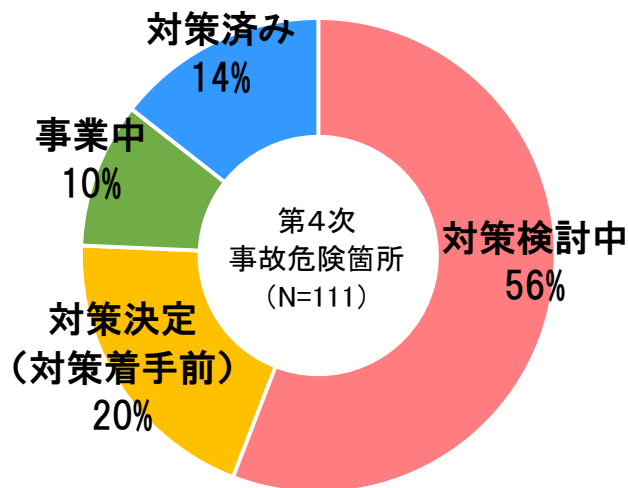
④ 幹線道路における事故対策について

(3) 第4次事故危険箇所<H28~H32>



1) 対策実施状況

- 道路管理者と交通管理者が連携し、死傷事故削減に向けた取り組みを推進中
- H29年末時点の対策済み箇所は、約1割



■ 福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況

■ 道路管理者別の対策実施状況

実施状況	北九州 国道	福岡 国道	福岡県	北九州市	福岡市	合計
対策検討中	9	20	18	15	0	62
対策決定 (対策着手前)	0	5	2	0	15	22
事業中	4	3	4	0	0	11
対策済み	2	2	6	1	5	16
合計	15	30	30	16	20	111

※道路管理者の対策状況

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

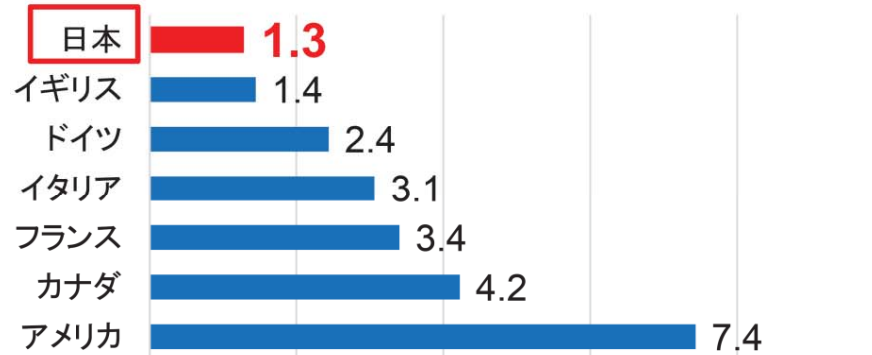
⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(1) 生活道路の事故対策の概要

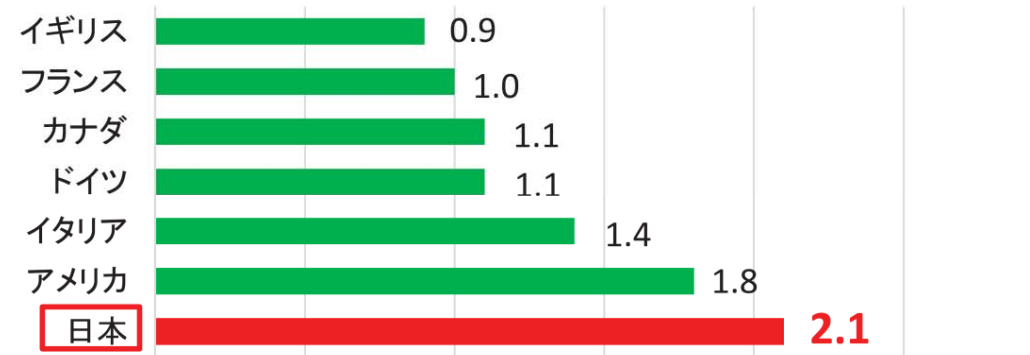
1) 生活道路の事故対策の必要性

- 人口10万人あたり自動車乗車中死者数は先進国最小。しかし歩行中・自転車乗車中は先進国最下位
- 福岡県においても、交通事故死者数のうち、半数の74人が歩行中・自転車乗車中に発生
- また、生活道路で発生した死亡事故の約5割は、自宅から500m以内の身近な場所で発生

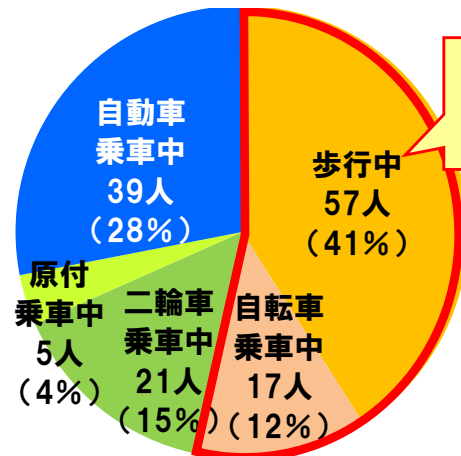
【人口10万人あたり死者数(自動車乗車中)】



【人口10万人あたり死者数(歩行中・自転車乗車中)】



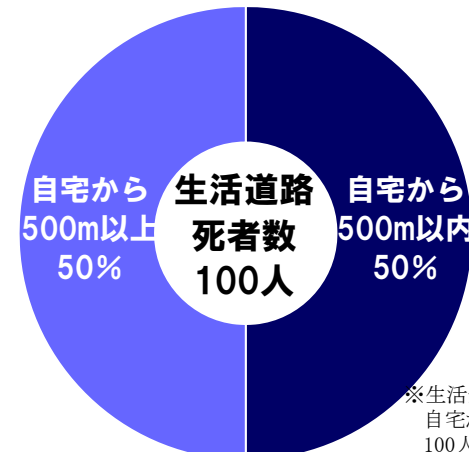
出典)国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(30日死者数(H24))



約半数が歩行中・自転車乗車中に発生

▲福岡県の交通事故死者数の内訳(H29)

(出典:福岡県警統計資料)



※生活道路の死者数241人の内、自宅からの距離が判明している100人を対象として集計

▲福岡県の生活道路の死亡事故発生状況

(資料:H24~H28年交通事故・生活道路統合データ)

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(1) 生活道路の事故対策の概要

2) 今後検討・推進していく対策メニュー

□「生活道路の新仕様」を標準化し、物理的に速度低減を図る対策を徹底的に実施することで、歩車混在から歩行者・自転車中心の空間へ転換を図る

- ① 進入口を入りにくくする構造にすること
- ② 走行速度を抑制する構造にすること
- ③ 歩行者、自転車に必要な幅員を優先して確保すること

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道



ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンプ)



狭さく



シケイン

生活道路は歩行者と自転車のための空間へ



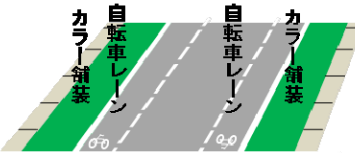
- 進入抑制策
- 速度低減策
- 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

ゾーン30
(都道府県公安委員会)

歩行者・自転車の幅員を優先して確保する



(京都府京都市)



(イメージ)

危険箇所を対策する



歩行者自転車用柵



(第47回基本政策部会資料(H27.4.8)より)

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(1) 生活道路の事故対策の概要

3) 上位計画

□交通安全基本計画で「歩行中及び自転車乗用中死者数削減」が目標として記載されるとともに、社会資本整備重点計画においても「生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率」が指標として設定

■第10次交通安全基本計画における目標

<交通安全基本計画における目標>

- H32年までに24時間死者数を2,500人以下
- 世界一安全な道路交通を実現
- H32年までに死傷者数を50万人以下

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指すものとする。

■第四次社会資本整備重点計画

における交通安全指標

- 幹線道路の事故危険箇所における死傷事故抑止率

【H26年比 約3割抑止（H32年）】

今回から新たに追加

- 生活道路におけるハンプの設置等による死傷事故抑止率

【H26年比 約3割抑止（H32年）】

- 通学路※における歩道等の整備率

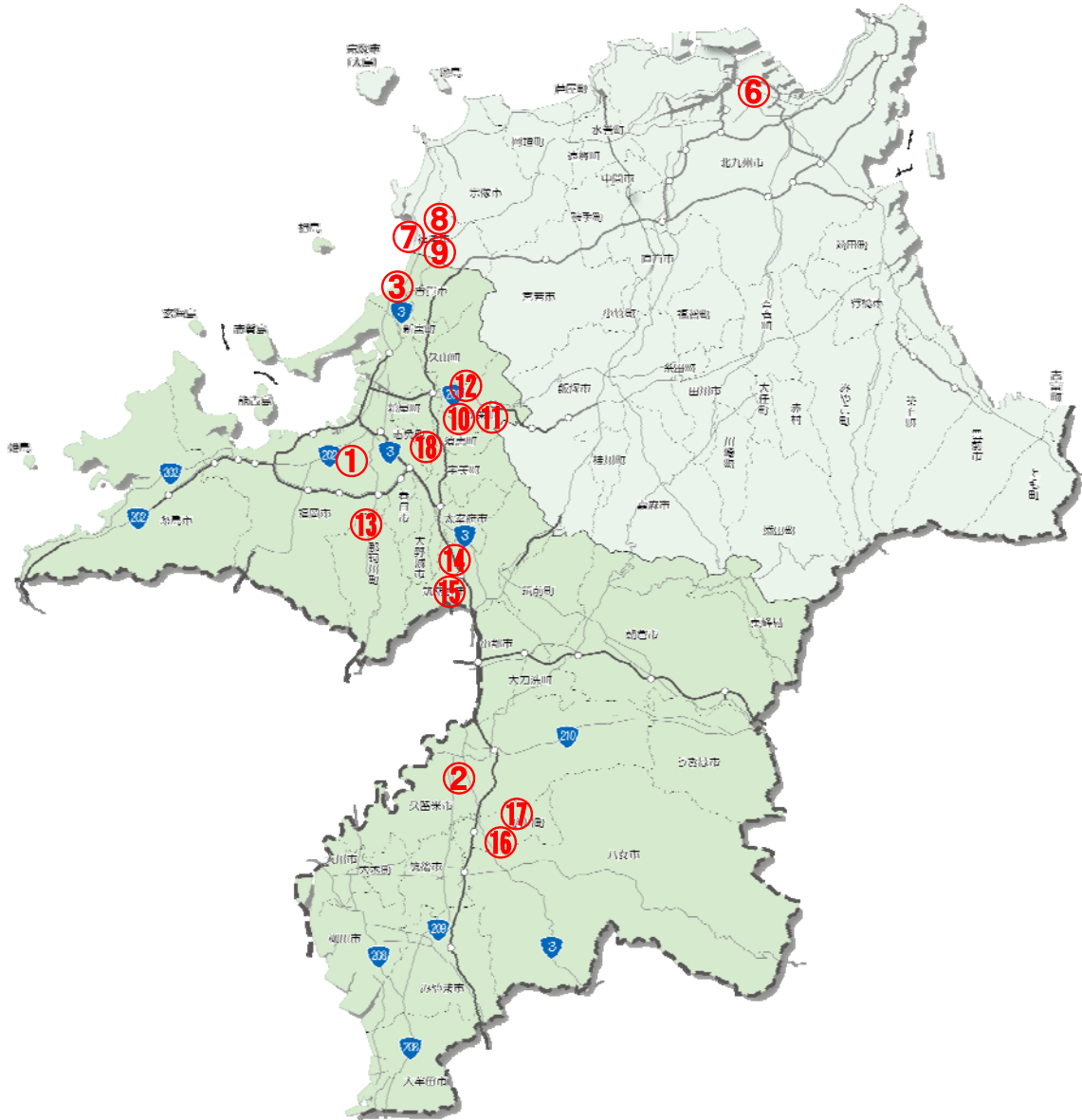
【H25年度 54%→H32年度 65%】

※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(1)生活道路の事故対策の概要

4)福岡県内の取り組み状況

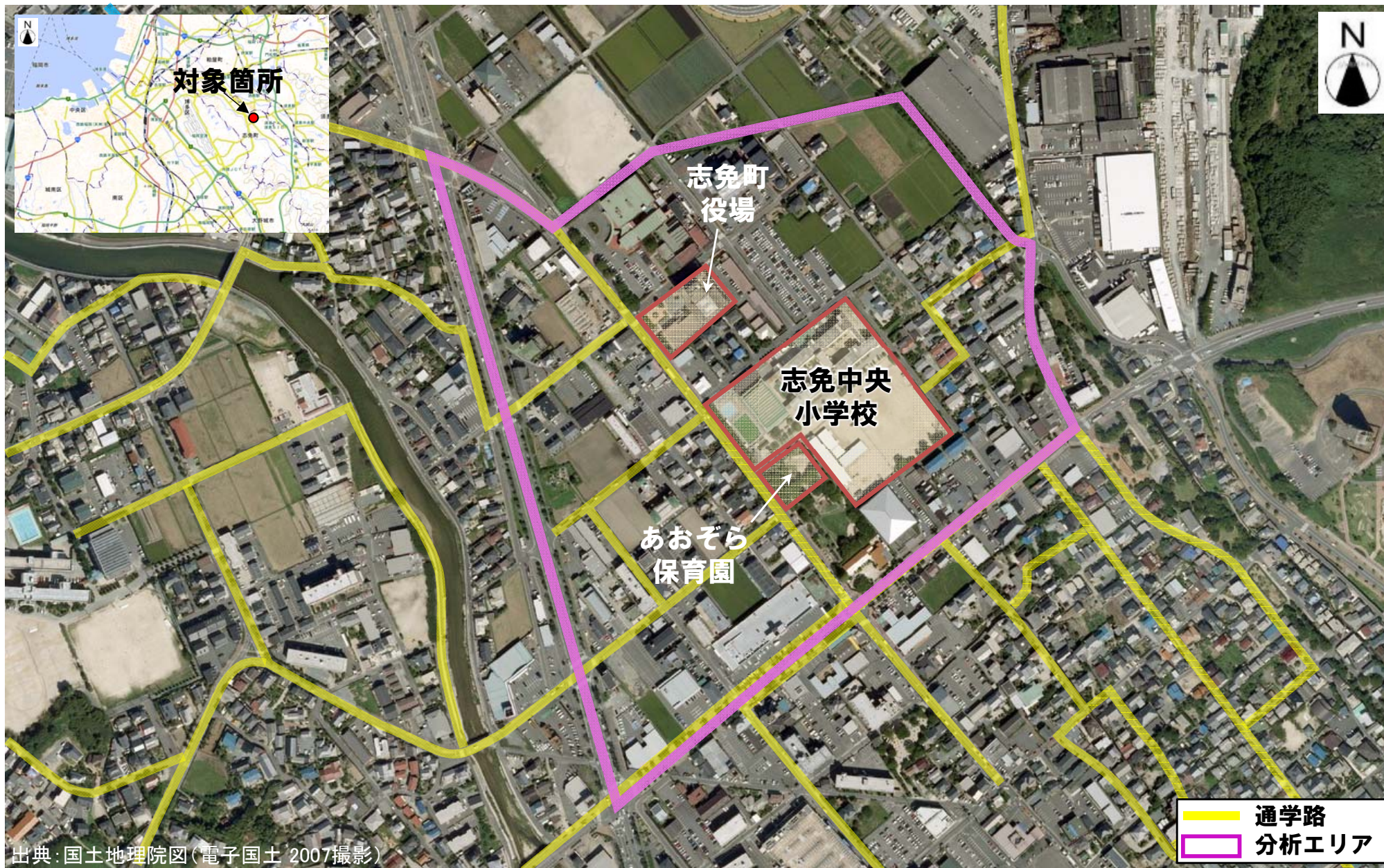


No	市町村	地区名	対策エリア登録	対策検討状況
①	福岡市	薬院・平尾・平丘町地区	○ (H28年度)	○H29年度実証実験(実施済)
②	久留米市	南地区	○ (H28年度)	○H29年度本格運用(実施済)
③	新宮町	緑ヶ浜地区	○ (H28年度)	○H28年度 : 実証実験(実施済) ○H29年度~ : 本格運用(予定)
④	北九州市	あやめが丘小学校地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑤	福津市	花見地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑥	福津市	中央地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑦	福津市	福間南・日蔭野地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑧	篠栗町	尾仲地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑨	篠栗町	篠栗地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑩	篠栗町	津波黒地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑪	那珂川町	片縄地区	○ (H29年度)	○H30年度実証実験(予定)
⑫	筑紫野市	二日市小学校地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑬	筑紫野市	天拝小学校地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑭	広川町	川上地区	○ (H29年度)	○H29年度実証実験(実施中)
⑮	広川町	新代・日吉地区	○ (H29年度)	○対策検討中
⑯	志免町	志免中央地区	—	○H29年度実証実験(実施済)

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

1) 志免町志免中央地区の位置



出典：国土地理院図（電子国土 2007撮影）

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

【ヒヤリ・ハット(急減速)発生箇所】



【地区内走行車両の走行速度】



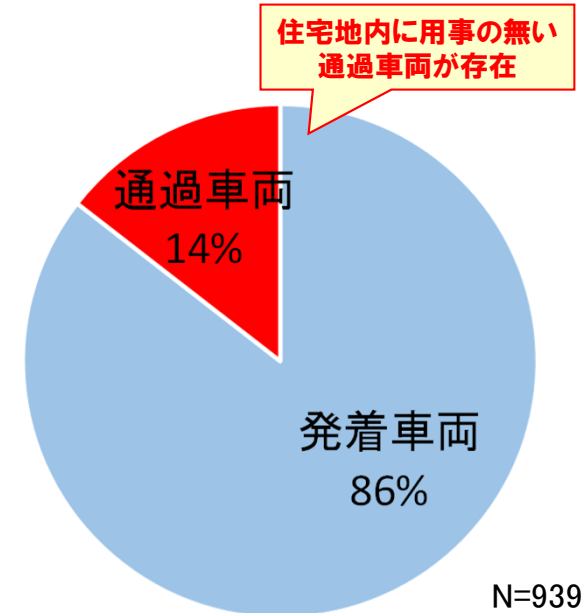
データ:ETC2.0プローブ情報 (H29.4~H29.7 昼間12時間)

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

【志免中央地区を通過する車両の経路図】



データ:ETC2.0プローブ情報
(H29.4~H29.7 昼間12時間)

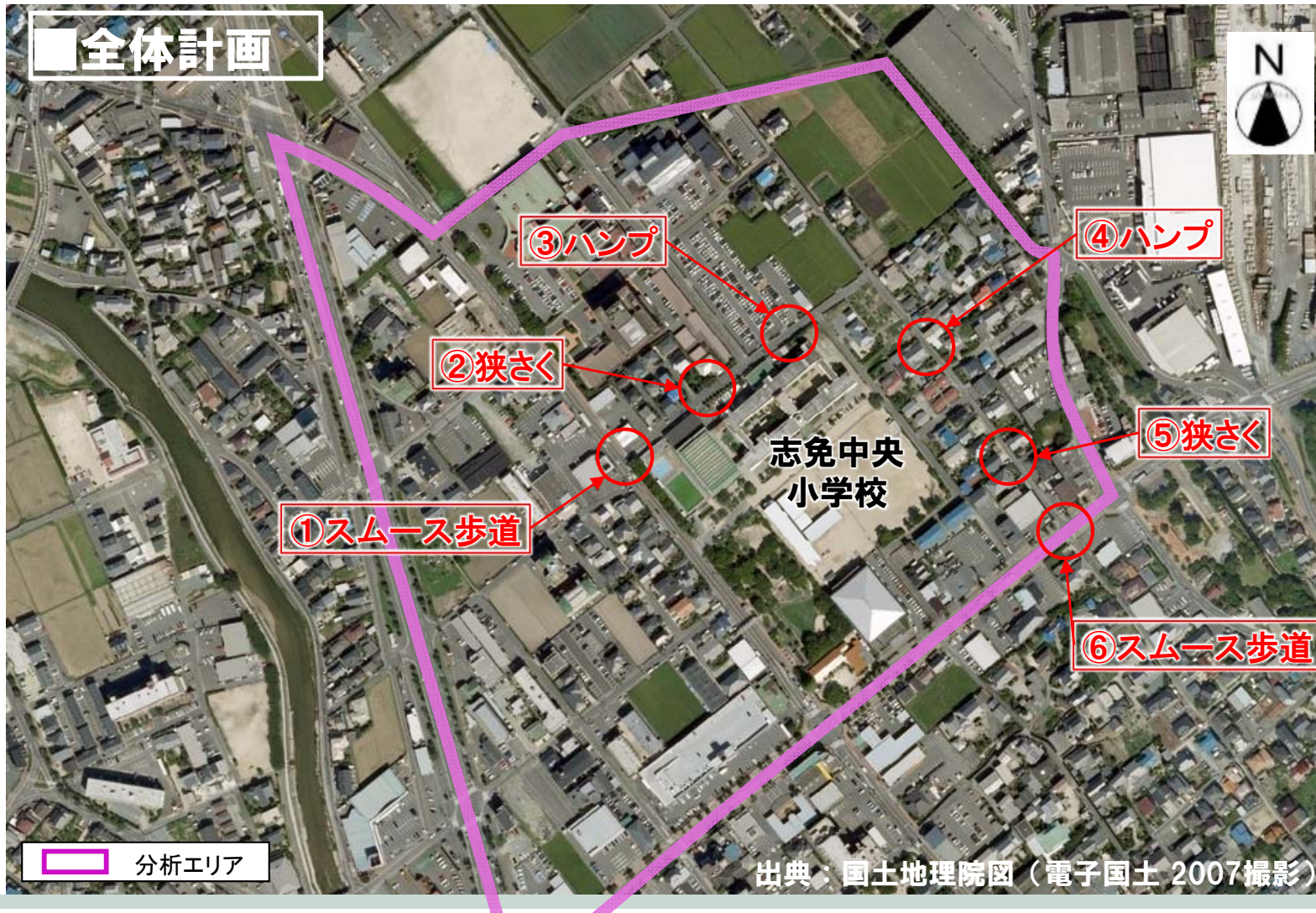
経路NO	通過交通の利用割合
経路①	40%
経路②	22%
経路③	6%
経路④	6%
経路⑤	4%
経路⑥	2%
経路⑦	1%
経路⑧	1%
経路⑨	1%
経路⑩	1%
経路⑪	1%
その他	12%
合計	100%

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験

3) 対策立案 (全体計画)

□ 志免中央小学校周辺で通過交通がみられる区間を対象に、進入抑制策(スムーズ歩道)や速度低減策(ハンプ、狭さく)の設置を検討



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

3) 対策立案(合同現地地点検)

□地元住民等との合同現地地点検を実施し、実証実験箇所を確認

志免町志免中央地区通学路及び生活道路の合同点検

平成29年9月28日(木)10時00分～
志免町役場第2会議室

式次第

1. 開会
2. 志免町都市整備課長 あいさつ
3. 合同点検参加者の紹介
4. 趣旨説明
5. 生活道路の交通安全対策関連施策の説明
6. 志免中央地区における実証実験の概要説明
7. 意見交換
8. 現地地点検
9. 総括
10. 閉会



平成29年9月28日



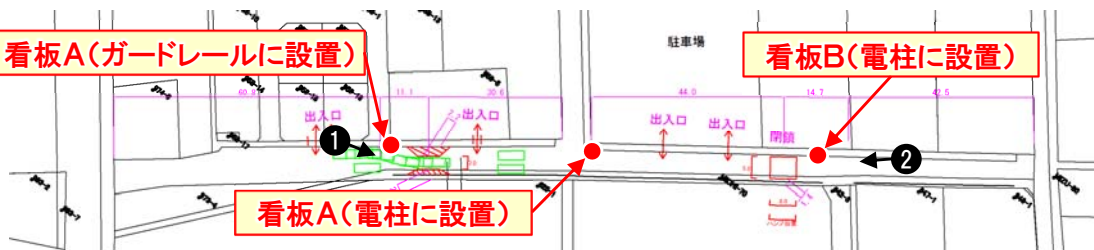
平成29年9月28日

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

3) 対策立案(実証実験計画)

- 実証実験実施箇所として、「凸部」及び「狭さく部」それぞれを1箇所ずつ実施することに決定
- 道路利用者への周知として看板の設置計画もあわせて検討



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

3) 実証実験に向けた広報活動

【地元住民への事前周知(回覧)】

公印省略

志免町都整第 1200 号
平成 29 年 9 月 29 日

関係各位

糟屋郡志免町長 世利 良末

交通安全実証実験協力のお願について

公共事業につきまして、日頃よりなにかとご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

この度、下記・別紙のとおり、交通安全実証実験を行うこととなりました。実験期間中なにかとご不便、ご迷惑をおかけすることと思いますが、ご協力を頂きますようお願い申し上げます。なお、実証実験終了後、ハンブと狭さくは撤去します。

記

- ① 実験内容 『ハンブ』・『狭さく』を設置し、その効果を検証するものです。
『ハンブ』・・・道路にゆるやかな段差をつける対策
『狭さく』・・・ゴム製ポールを設置し、車線を狭くする対策
- ② 実験実施者 ・国土交通省 九州地方整備局
福岡国道事務所 交通対策課
・志免町役場 都市整備課 都市整備係
(代表連絡先 092-935-1001)
- ③ 実験期間 平成 29 年 11 月 初旬 ～ 平成 29 年 12 月 初旬
(1 か月程度を予定しています。)
- ④ 実験箇所 糟屋郡志免町志免中央一丁目地内
実験箇所は右図を参照してください。
- ⑤ 実験内容 別紙の通り

実験期間中はご不便、ご迷惑をおかけすることと思いますが、皆様のご理解と、ご協力をお願いいたします。



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

【記者発表資料】

Press Release

平成 29 年 11 月 7 日
福岡県粕屋郡志免町
福岡国道事務所

粕屋郡志免町で『ハンプ』及び『狭さく』の実証実験を実施

～生活道路の安全対策に向けて～

粕屋郡志免町にて生活道路の安全対策に向けて、「ハンプ」及び「狭さく」を設置し、その効果や周辺環境への影響を把握するため、下記のとおり実証実験を実施しますので、お知らせします。

国土交通省では、ビッグデータを活用した生活道路の安全対策を確保する取組を進めています。

志免町では、生活道路の安全性を高めるため、志免中央小学校、地元代表者、警察、志免町、国土交通省などの関係者で合同点検を実施し、対策の検討を進めてきました。

今回、志免町にて、車両の速度を抑制するために『ハンプ』及び『狭さく』を設置し、その効果や周辺環境への影響を把握するための実証実験を実施します。

記

1. 実験期間：平成 29 年 11 月 16 日（木）～平成 29 年 12 月 14 日（木）
2. 実験場所：粕屋郡志免町志免中央一丁目（別添参照）
3. 実験内容：道路上に設置した『ハンプ』及び『狭さく』の効果及び周辺環境への影響の検証

【問い合わせ先】

福岡県粕屋郡志免町 都市整備課
都市整備係 主事 高木 洋平 電話：092-935-1001（代表）

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所
技術副所長 横山 浩 電話：092-681-4731（代表）
交通対策課長 藤木 厚志 電話：092-682-7757（直通）

志免町における『ハンプ』及び『狭さく』の実証実験(概要)

【実施目的】

身近な生活道路で発生する交通事故の原因の一つとして、生活道路を早いスピードで通り抜ける自動車の存在があげられます。

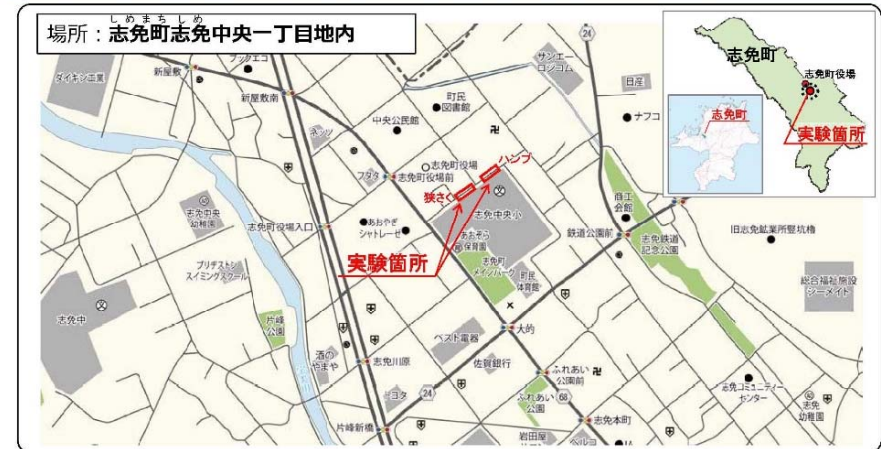
こうした問題に対して、運転者に対し減速を促す『ハンプ』や『狭さく』を設置し、速度を抑制する実験を行います。

【実施スケジュール】

実証実験期間：平成29年11月16日（木）～平成29年12月14日（木）

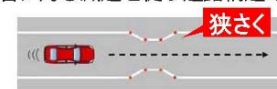
※「ハンプ」及び「狭さく」の設置日：平成29年11月15日（水）（雨天等により順延する場合あり）

【実施場所】 下記の位置図に示す箇所において実証実験を実施します。



狭さくとは？

・車両の走行部分の幅を狭めることで、運転者に対し減速を促す道路構造のこと。



ハンプとは？

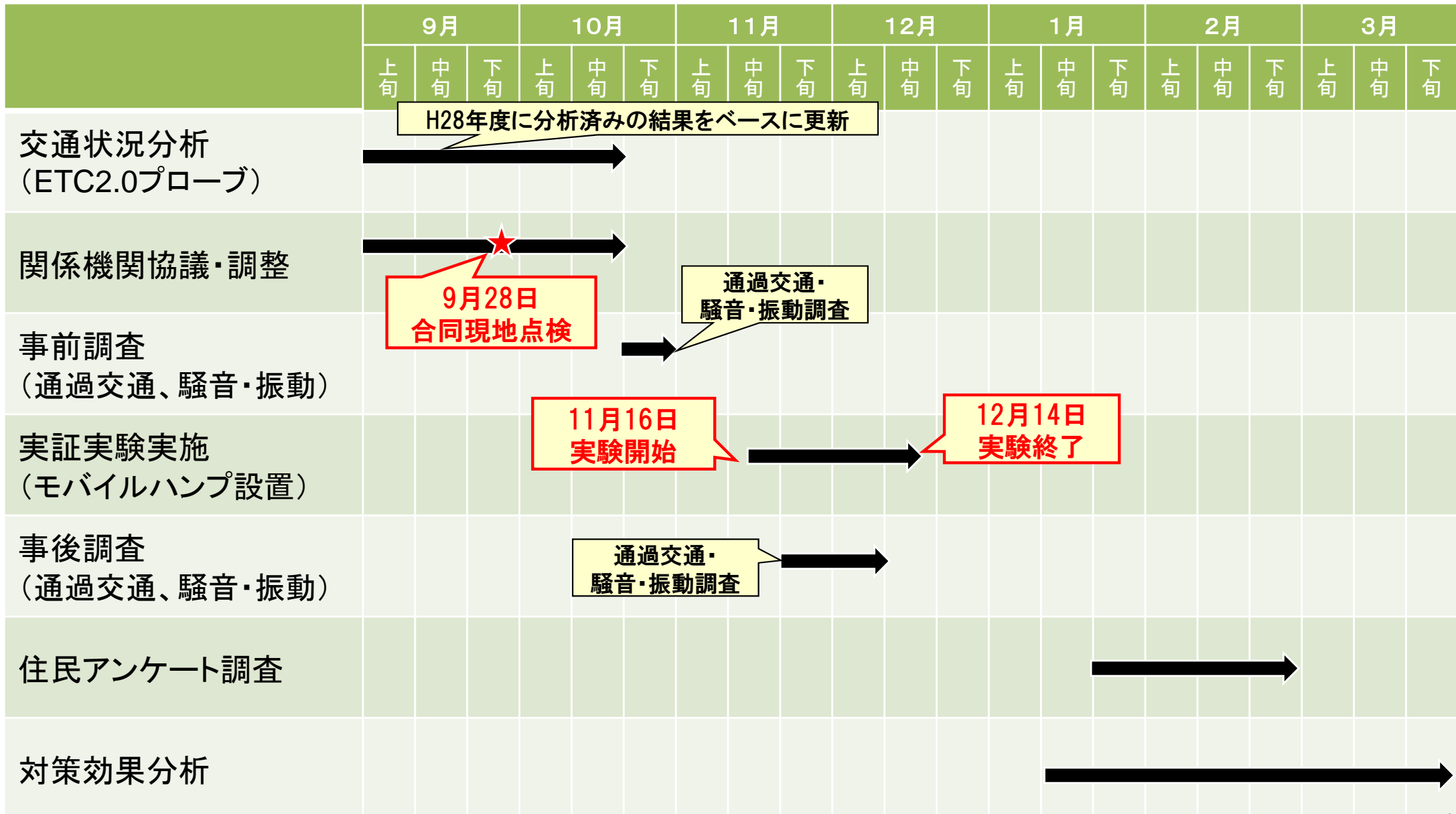
・道路の一部を盛り上げ、凸状の緩やかな段差を設けることで、速度低減をねらった道路構造のこと。



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

5) 実証実験の実施スケジュール

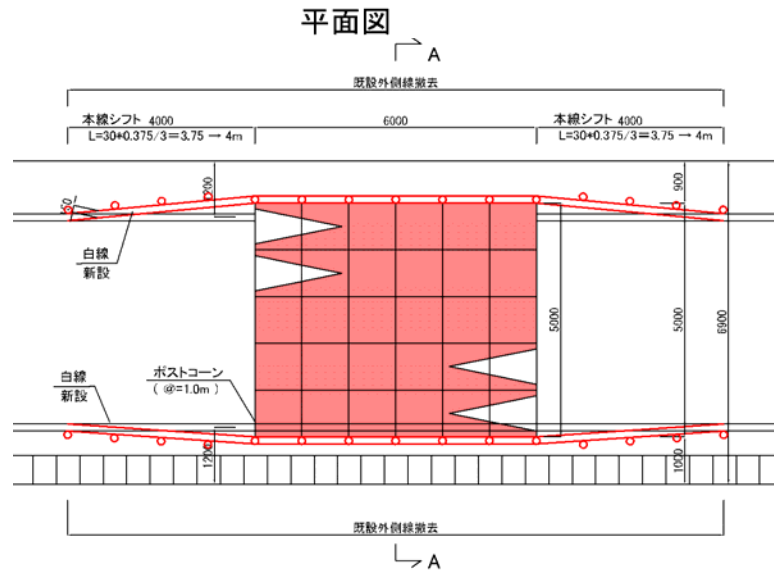


⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

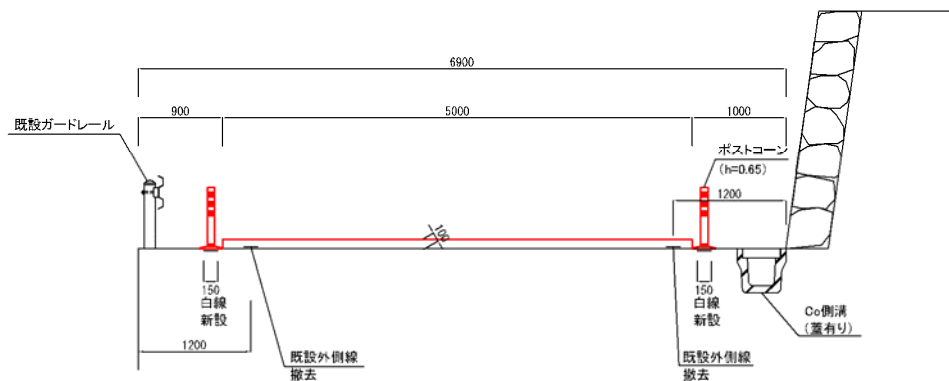
(2) 志免町志免中央地区における実証実験<概要>

【参考】計画図

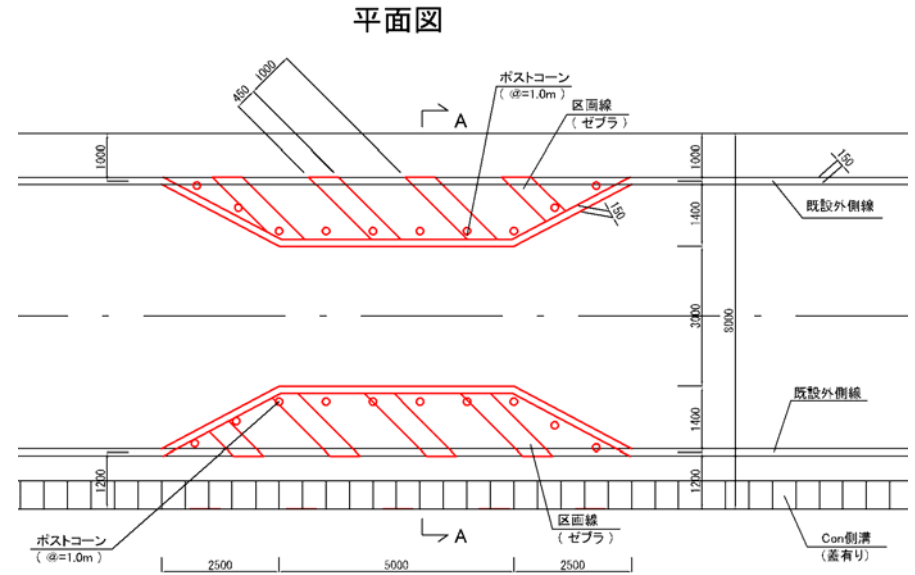
【ランプ計画図】



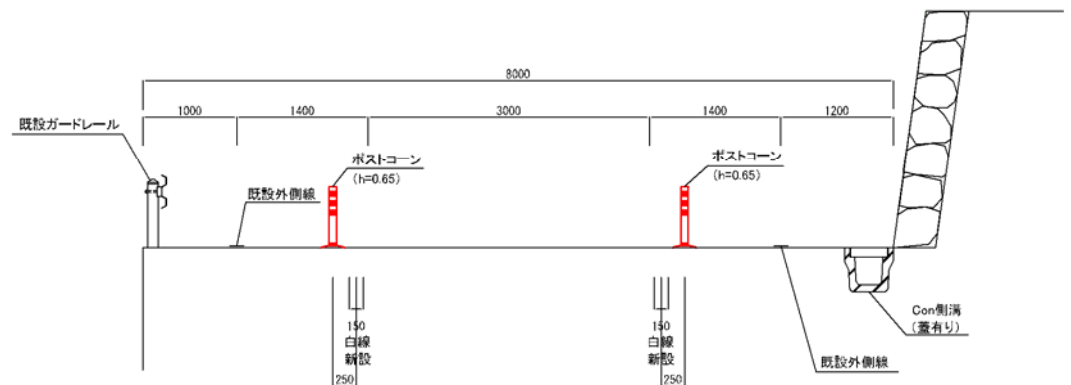
A-A 横断面図



【狭さく計画図】



A-A 横断面図



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

1) 現地状況

実験前



実験中



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

2) 対策効果把握のための補足調査実施

□ハンプ・狭さく設置による効果・影響把握を目的として、実証実験前後で以下に示す補足調査を実施

調査項目	目的	調査概要	調査手法(箇所数)
交通量調査	○対策実施による通過交通台数の変化把握	○朝ピーク時(6:30~9:30)間の通過車両をナンプレ調査から把握	○人手観測(3箇所) ○ビデオ読み取り(2箇所)
速度調査	○ハンプ設置箇所、狭さく設置箇所の速度抑制効果の把握 ○ハンプと狭さくの速度抑制効果の比較	○設置区間及び前後区間の3ブロックを対象に通過時刻から区間の平均速度を算定	○ビデオ観測(2箇所)
騒音・振動調査	○ハンプ設置箇所、狭さく設置箇所及び加速箇所の騒音・振動の効果・影響の把握 ○ハンプと狭さくの効果・影響の比較(騒音を対象)	○設置区間の近接箇所及び加速する前後区間の4ブロックを対象に24時間連続測定	○定点測定 (ハンプ:2地点、狭さく:2地点)
	○ハンプ設置箇所、狭さく設置箇所の騒音・振動に関する感覚的な増減の把握	○近隣住民を対象に騒音・振動の感じ方に関する直面式のアンケートを実施	○アンケート調査 (近隣住民:1戸)
住民アンケート調査	○対策実施による安全面・騒音面・振動面の影響把握等	○志免町中央地区住民及び志免中央小学校の通学児童の親を対象に、対策実施後にアンケートを実施	○中央地区住民:自治会を通じて配布回収を想定 ○通学児童の親:教員を通じて配布回収

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

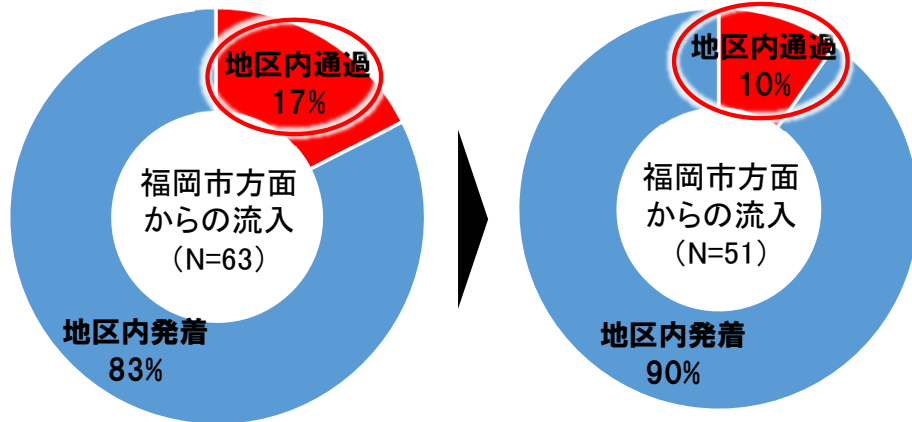
(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

3) 対策実施箇所の交通量

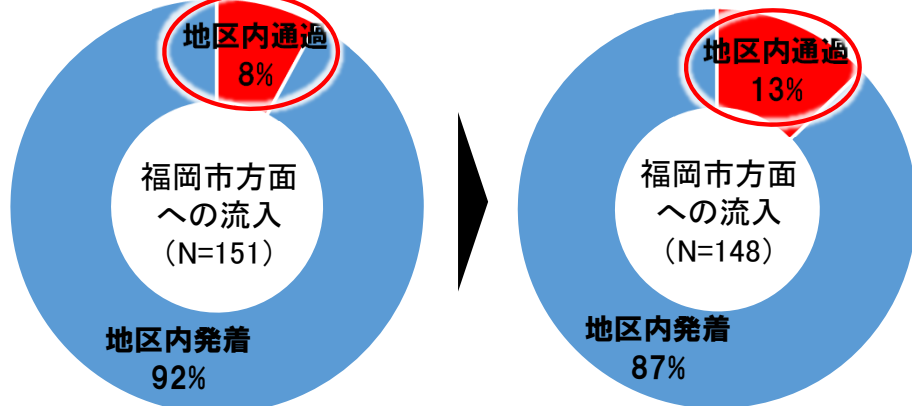
□モバイルハンパ設置後、志免中央地区内を走行する通過交通の割合に大きな変化なし

■対策実施箇所の通過交通

【方向①】福岡市方面からの流入



【方向②】福岡市方面への流出



資料：実験前はH29.10.27（7-9時）、実験中はH29.11.27（7-9時）



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

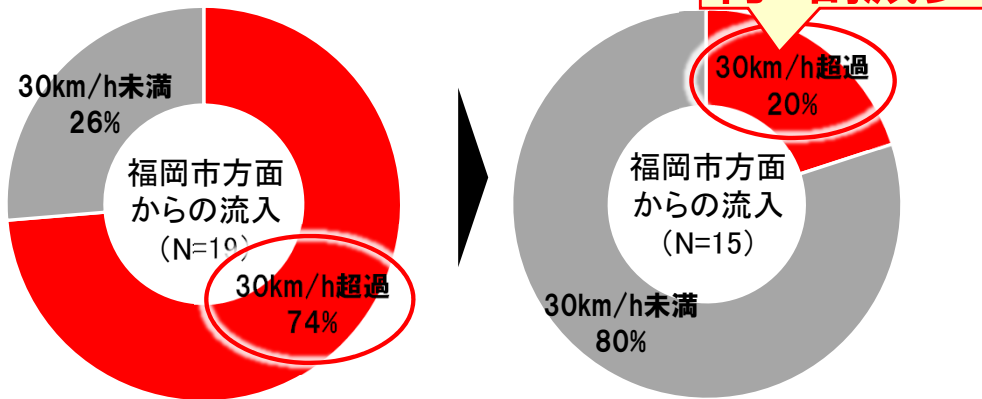
4) 通行車両の走行速度 (ハンプ設置箇所)

ロモバイルハンプ設置後、調査区間での30km/h超過車両は5割以上が減少

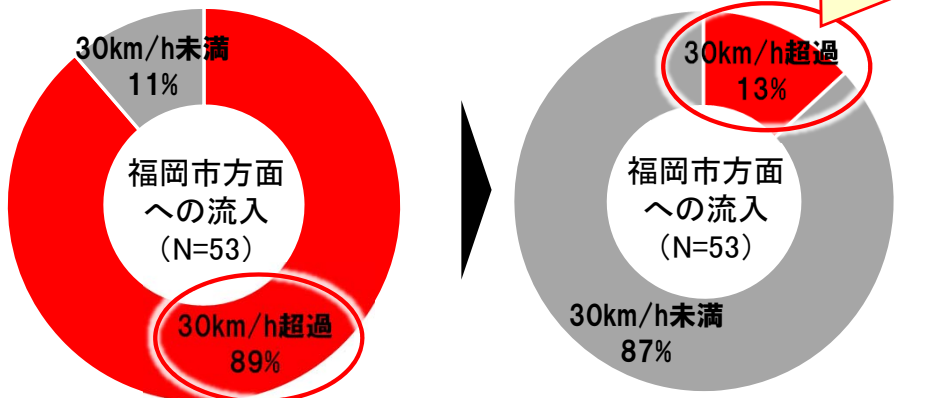
至須恵町

■ A - C 区間の30km/h超過車両の割合

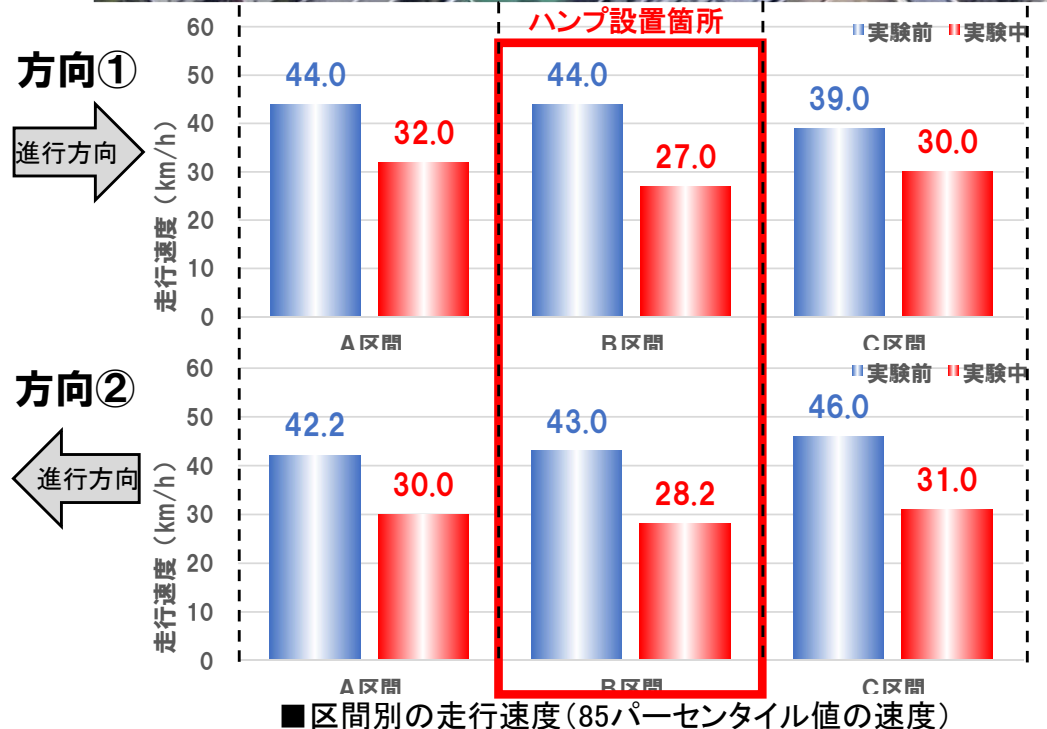
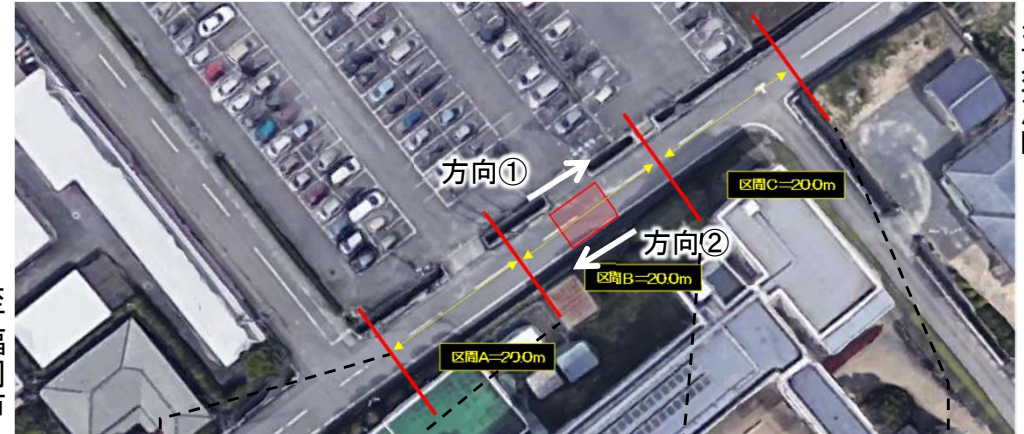
【方向①】福岡市方面からの流入



【方向②】福岡市方面への流出



資料：実験前はH29.10.27 (7-9時)、実験中はH29.11.27 (7-9時)
 ※走行速度は、単独走行の車両又は車群の先頭車両を対象に計測



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

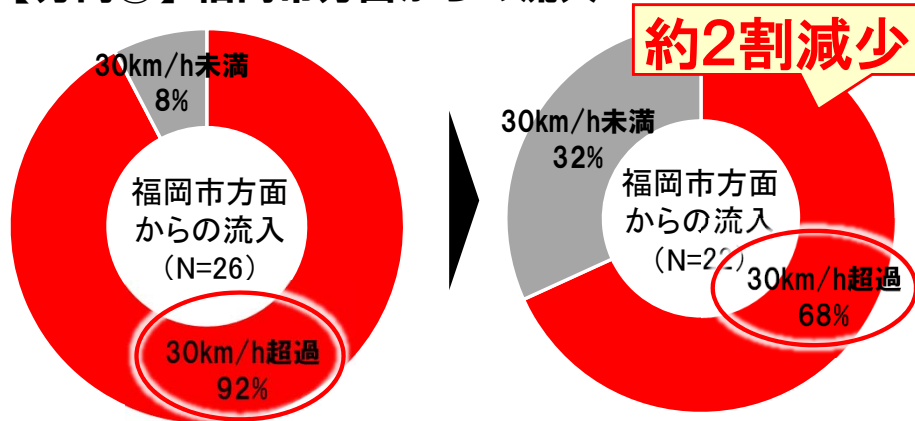
(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

4) 通行車両の走行速度 (狭さく設置箇所)

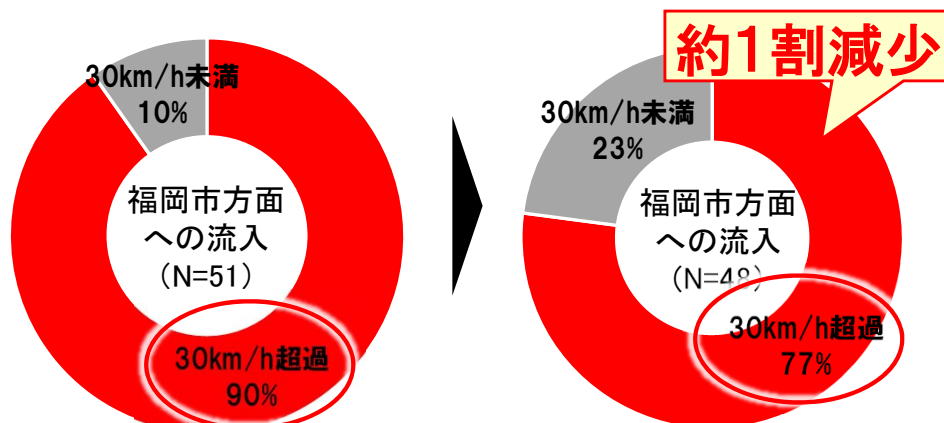
□狭さく設置後、調査区間での30km/h超過車両は1~2割減少

■ A-C区間の30km/h超過車両の割合

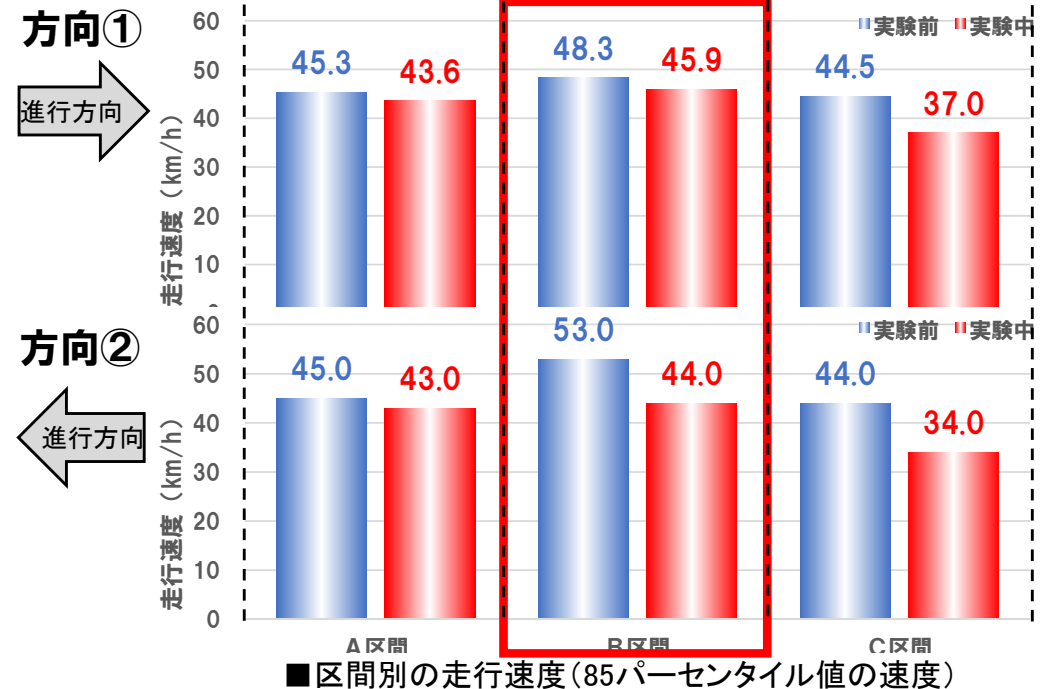
【方向①】福岡市方面からの流入



【方向②】福岡市方面への流出



資料：実験前はH29.10.27 (7-9時)、実験中はH29.11.27 (7-9時)
 ※走行速度は、単独走行の車両又は車群の先頭車両を対象に計測



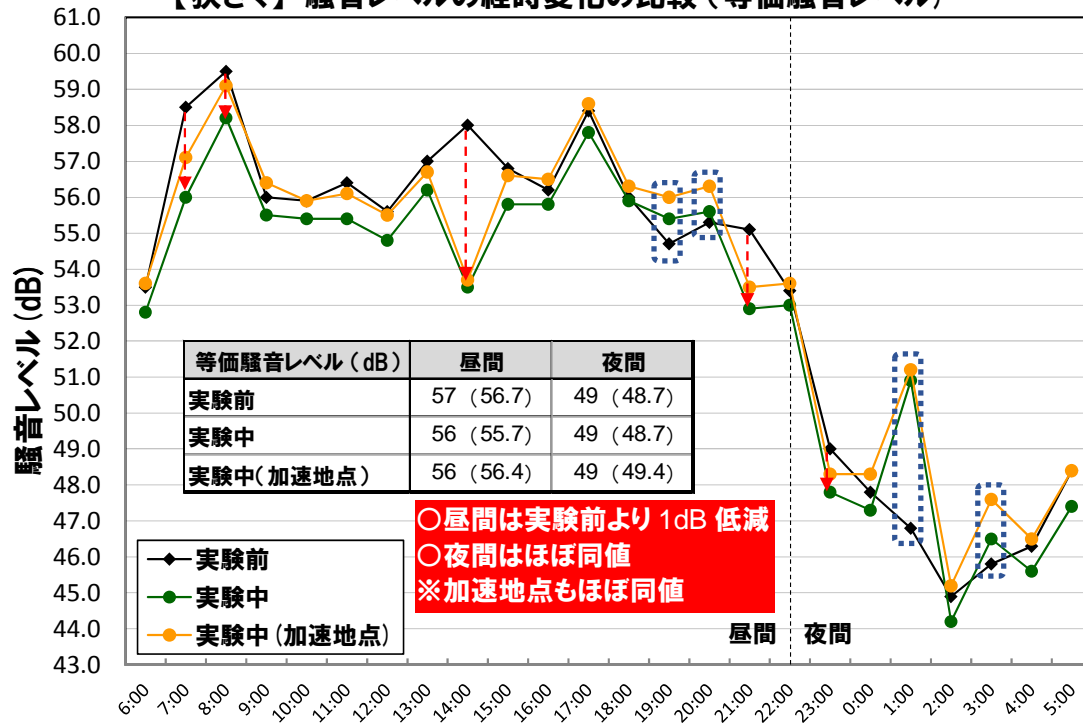
⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(2) 志免町志免中央地区における実証実験<対策効果>

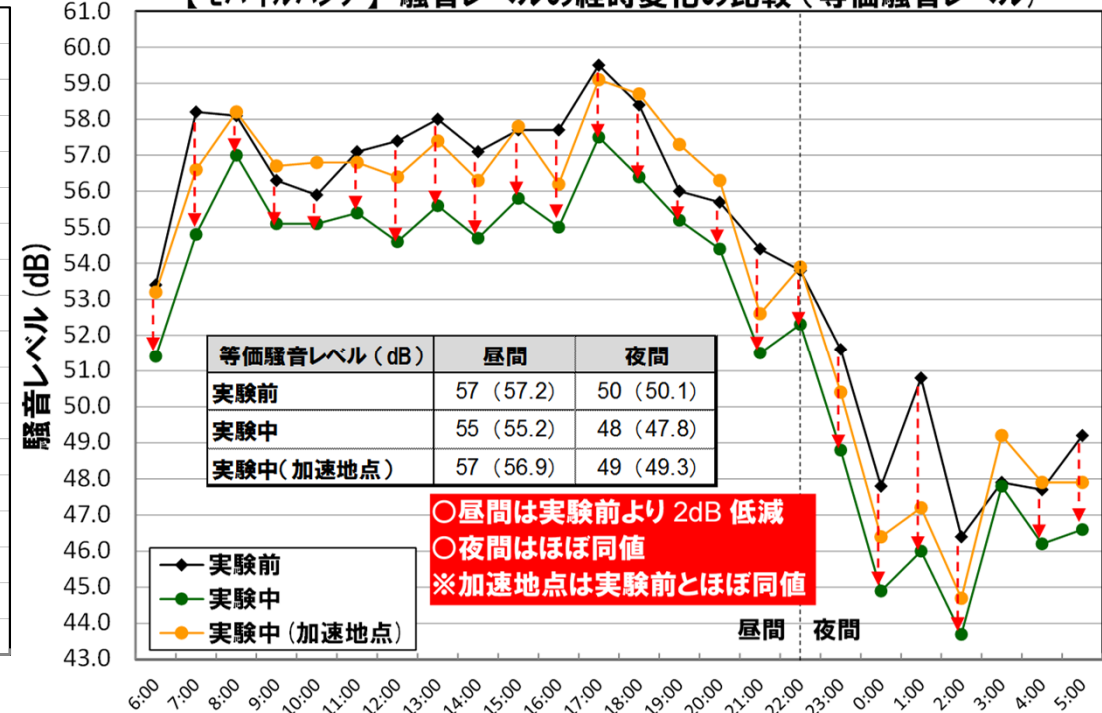
5) 対策実施箇所の騒音・振動

- 騒音低減効果は、狭さく設置箇所では昼間1dB/夜間0dB、モバイルハンパ設置箇所では昼間2dB/夜間2dB
- 設備設置箇所を通過後の加速区間では、狭さく設置箇所は変化無し、モバイルハンパ設置箇所では実験前とほぼ同値
- 振動レベルは実験前、実験中ともに25dB未満でほとんど変化なし

【狭さく】騒音レベルの経時変化の比較（等価騒音レベル）



【モバイルハンパ】騒音レベルの経時変化の比較（等価騒音レベル）



資料：実験前はH29.10.25～10.26、実験中はH29.11.30～12.1（いずれも24時間連続測定）

⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<概要>

1) 実証実験の目的・概要

■ 実証実験の目的

多くの児童、生徒が通う平尾保育園や平尾小学校、福岡中央高校が立ち並んでいる中央区平尾地区の生活道路（通学路）において、車両の走行速度を抑制し歩行者の安全な通行を確保することを目的に、ハンプと狭さをあわせた物理的な交通安全対策の実証実験を実施し、その効果の検証を行うもの。

■ 実証実験の概要

▶ 実証実験の内容

ハンプと狭さをあわせた物理的な交通安全対策の実証実験

▶ 福岡市における実証実験の特色

一路線内にてハンプを2箇所設置し、中間地点での影響把握を実施

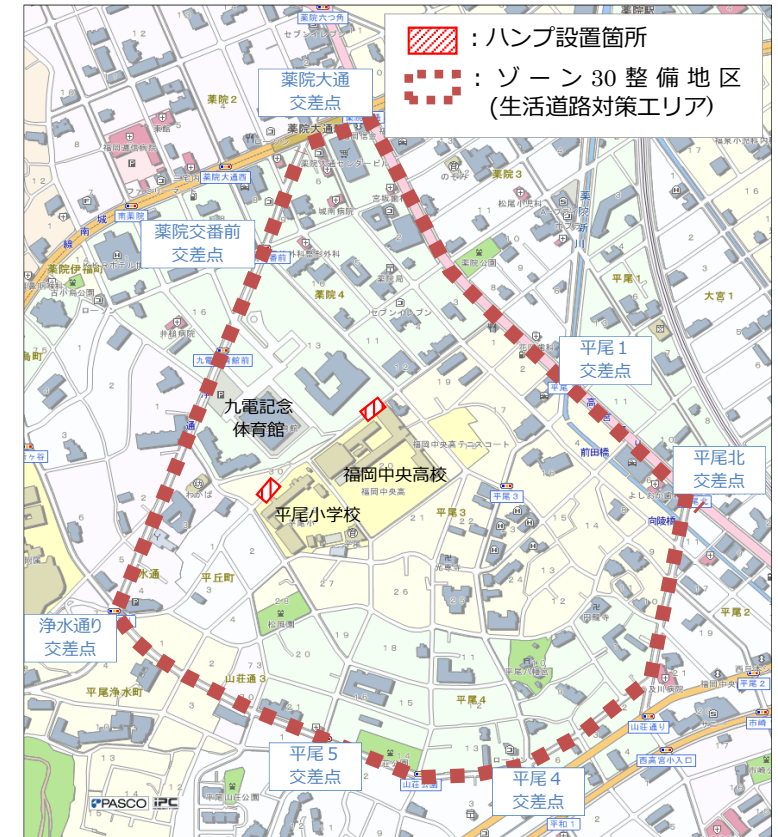
▶ 実証実験の期間

平成29年11月6日（月）～平成29年12月6日（水）

▶ 交通実態調査項目

調査項目	速度調査	交通量調査	騒音調査	振動調査
調査方法	高所ビデオ撮影による速度分析	高所ビデオ撮影による事後計測	騒音計による計測	振動計による計測
調査時間	ピーク4時間 (14:00～18:00)	12時間 (7:00～19:00)	24時間 (18:00～翌18:00)	24時間 (18:00～翌18:00)
調査時期	調査回数：3回 実験前, 実験中①(設置直後), 実験中②(設置3週間後)			

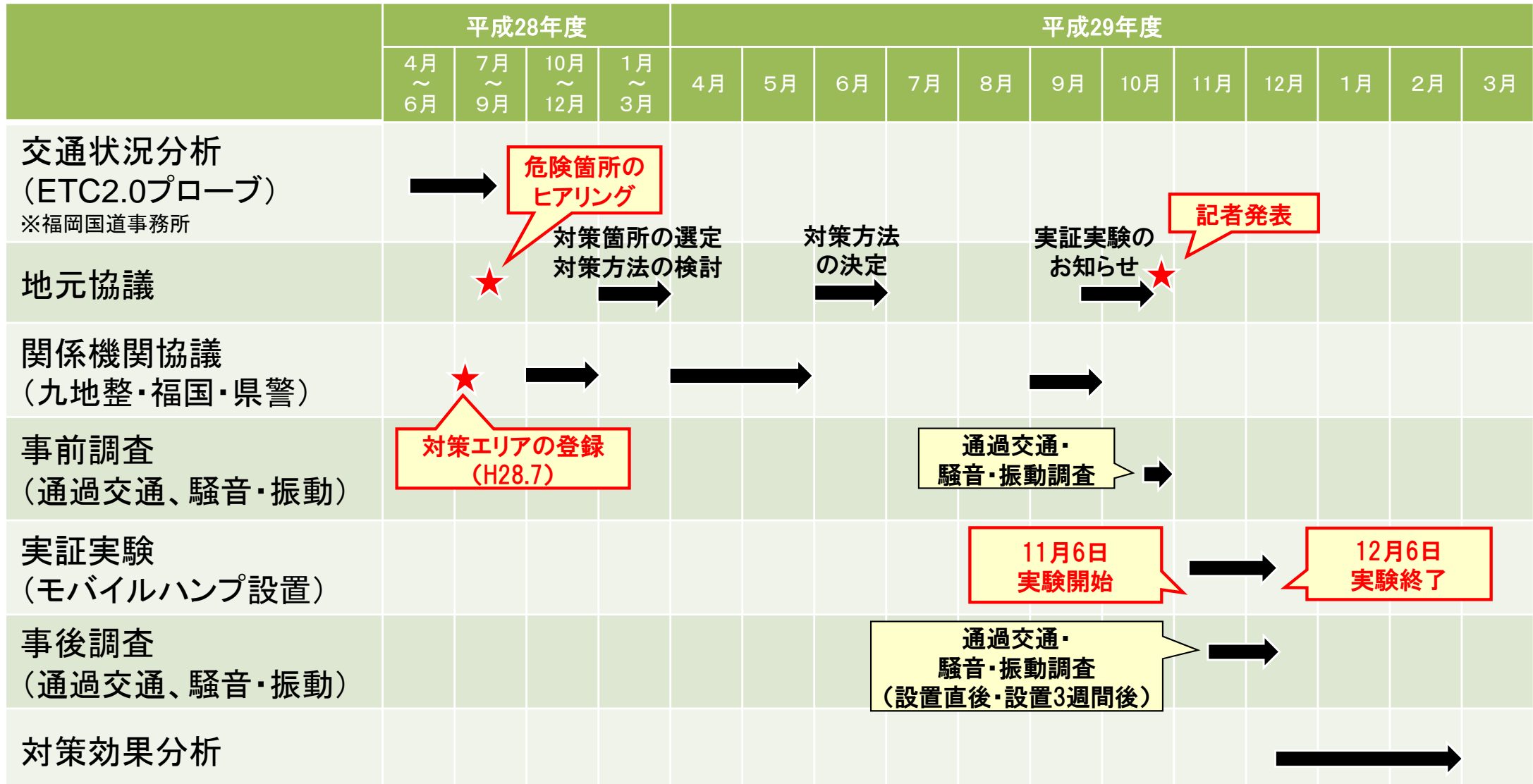
▶ ハンプの設置位置



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<概要>

2) 実証実験の実施スケジュール



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

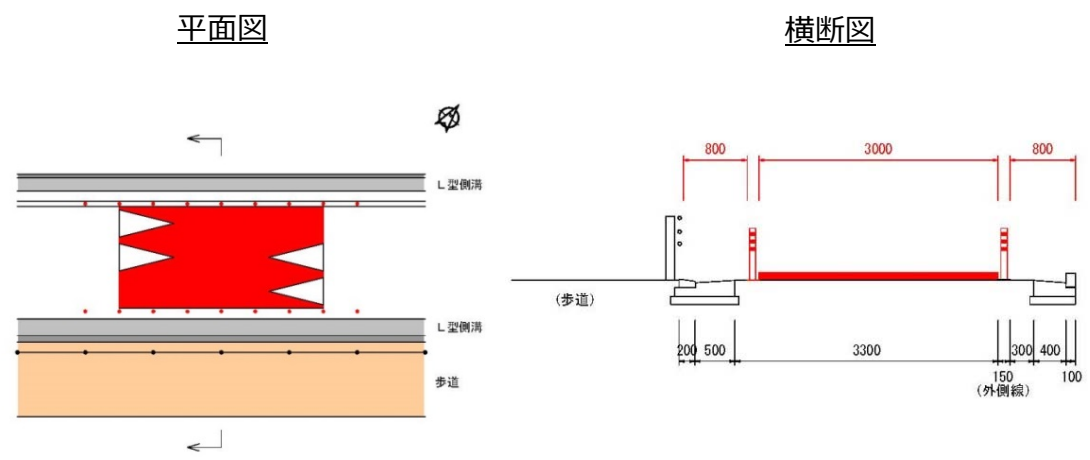
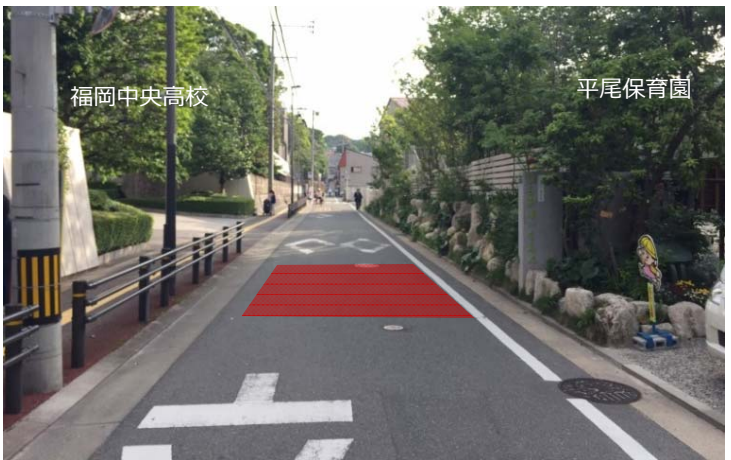


(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<概要>

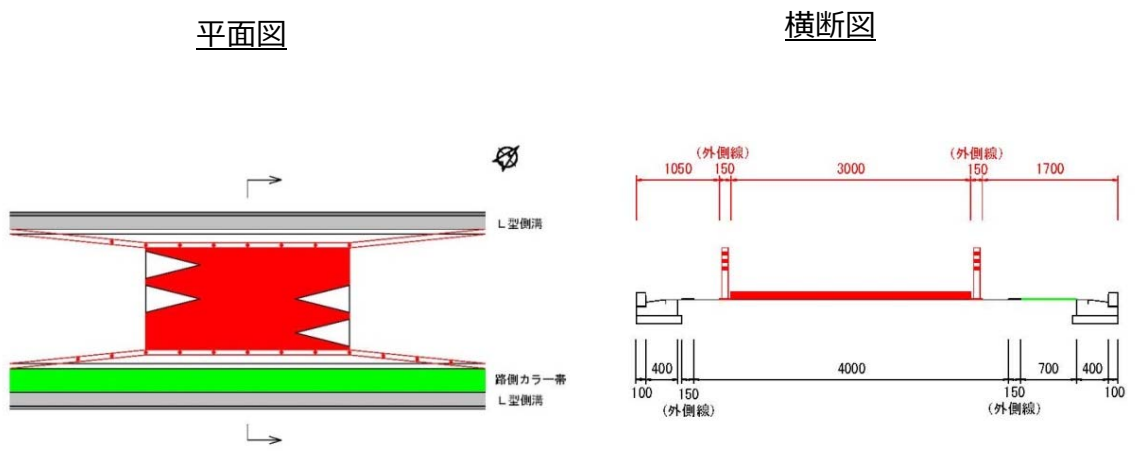
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 仮設ハンブ等設置計画

○平尾保育園・福岡中央高校前



○平尾小学校前



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<対策効果>

1) ハンプ設置前後の状況

実験前

実験中

福岡中央高校前



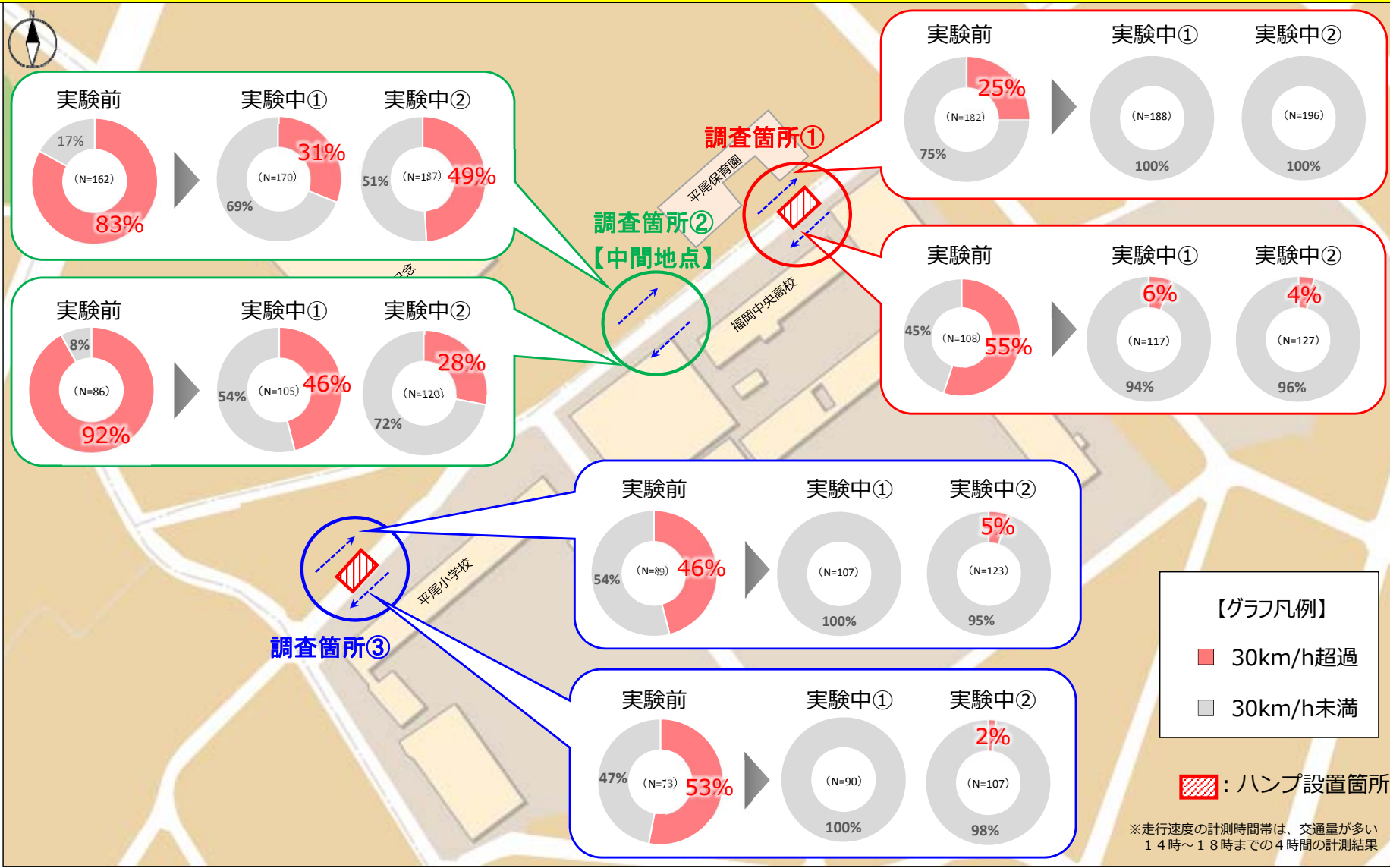
平尾小学校前



⑤生活道路における事故対策の取り組みについて (3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<対策効果>

2) 通行車両の走行速度

ハンブ設置箇所での30km/h超過車両はほとんどなくなり、中間地点においても30km/h超過の車が半減した。



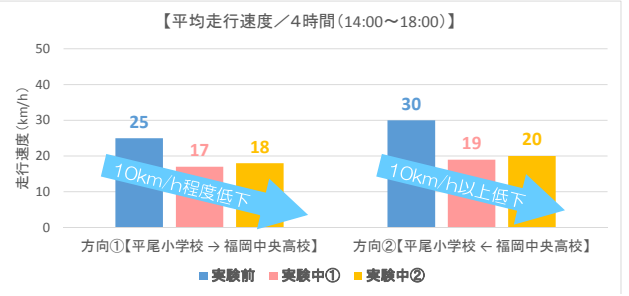
⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<対策効果>

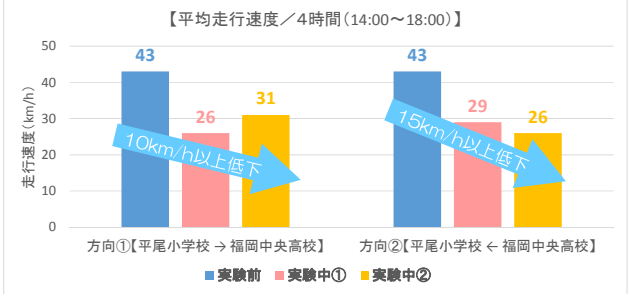
2) 通行車両の走行速度

平均走行速度は、ハンプ設置箇所に加え中間地点においても10~15km/h程度の低減が見られた。

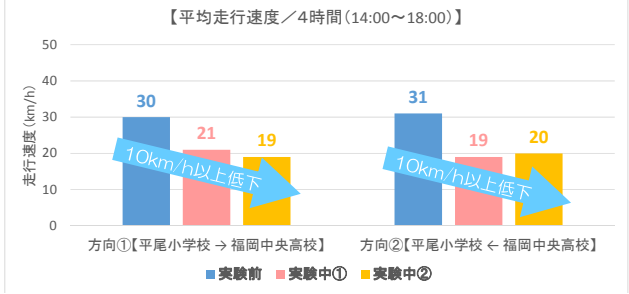
調査箇所①(福岡中央高校前)



調査箇所②(中間地点)



調査箇所③(平尾小学校前)



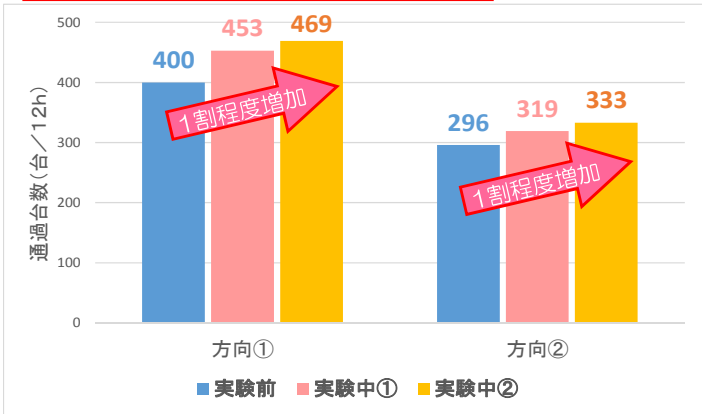
⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<対策効果>

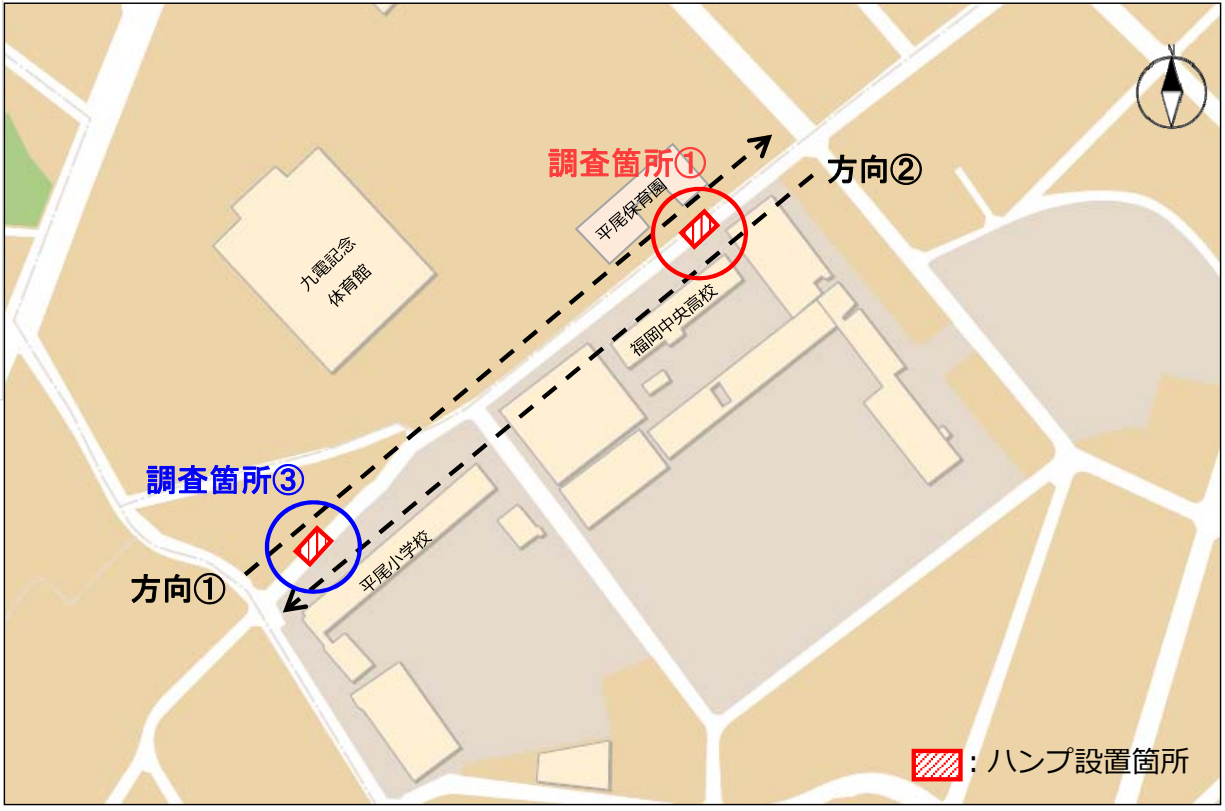
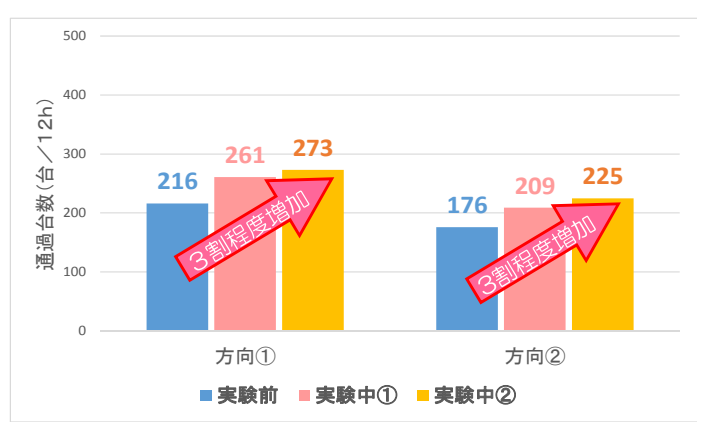
3) 通過交通量

交通量は、実験前と比べて微増していたが、大きな変化はなかった。

調査箇所①(福岡中央高校前)



調査箇所③(平尾小学校前)



※通過車両の台数は、7時～19時までの12時間の計測結果

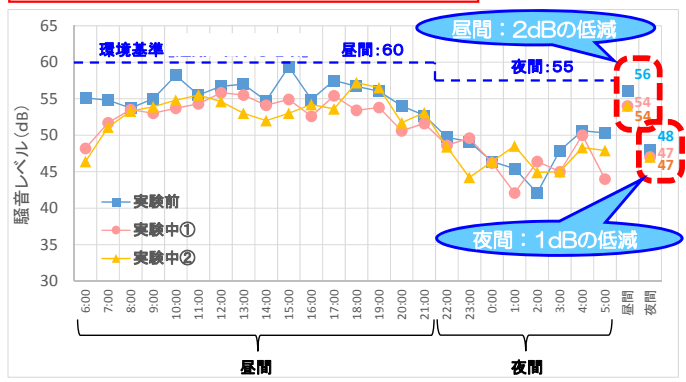
⑤生活道路における事故対策の取り組みについて

(3) 福岡市薬院・平尾・平丘町地区における実証実験<対策効果>

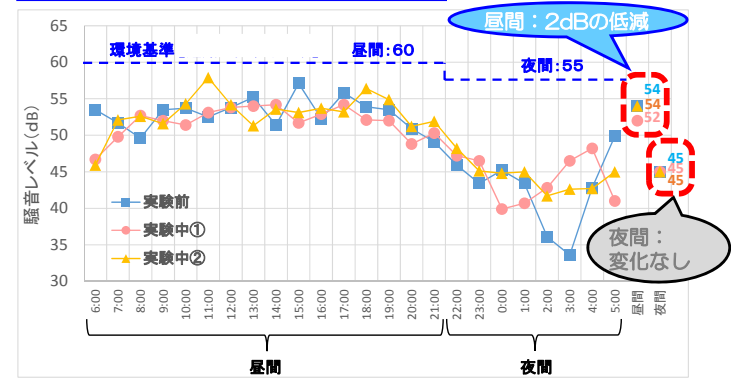
4) 設置箇所周辺の騒音・振動

ハンプ設置箇所周辺の通過車両の騒音は、走行速度の低下により設置前と比べて、等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）で昼間で2dB、夜間で同程度か1dB程度の低減が見られた。

調査箇所①(福岡中央高校前)



調査箇所③(平尾小学校前)



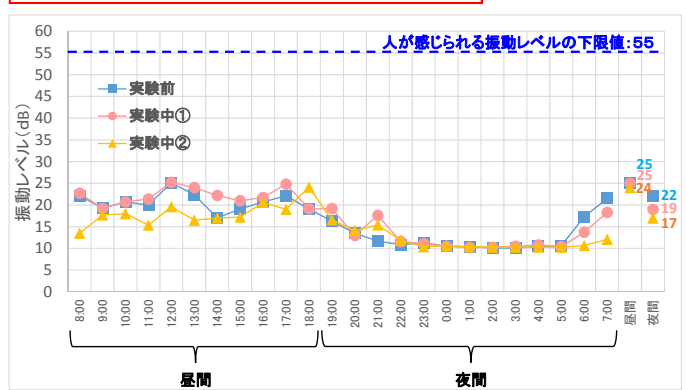
【騒音調査箇所位置図】



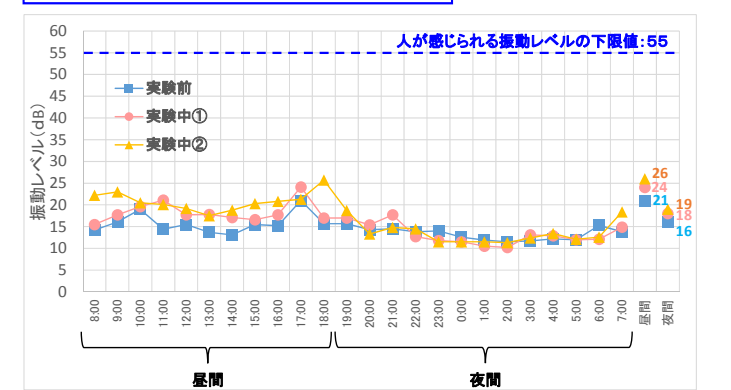
※等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）は、道路交通騒音の環境基準値等に採用されている測定方法・騒音レベル

ハンプ設置箇所周辺の通過車両の振動レベル（ L_{10} ）については、大きな変化は観測されなかった。

調査箇所①(福岡中央高校前)



調査箇所③(平尾小学校前)



【振動調査箇所位置図】



※振動レベル（ L_{10} ）は、道路交通振動の要請限度に採用されている測定方法・振動レベル

※振動測定器の測定下限値が25dBであるため、それ以下の値については参考値

⑥ 自転車ネットワーク計画 及び自転車通行空間整備の状況

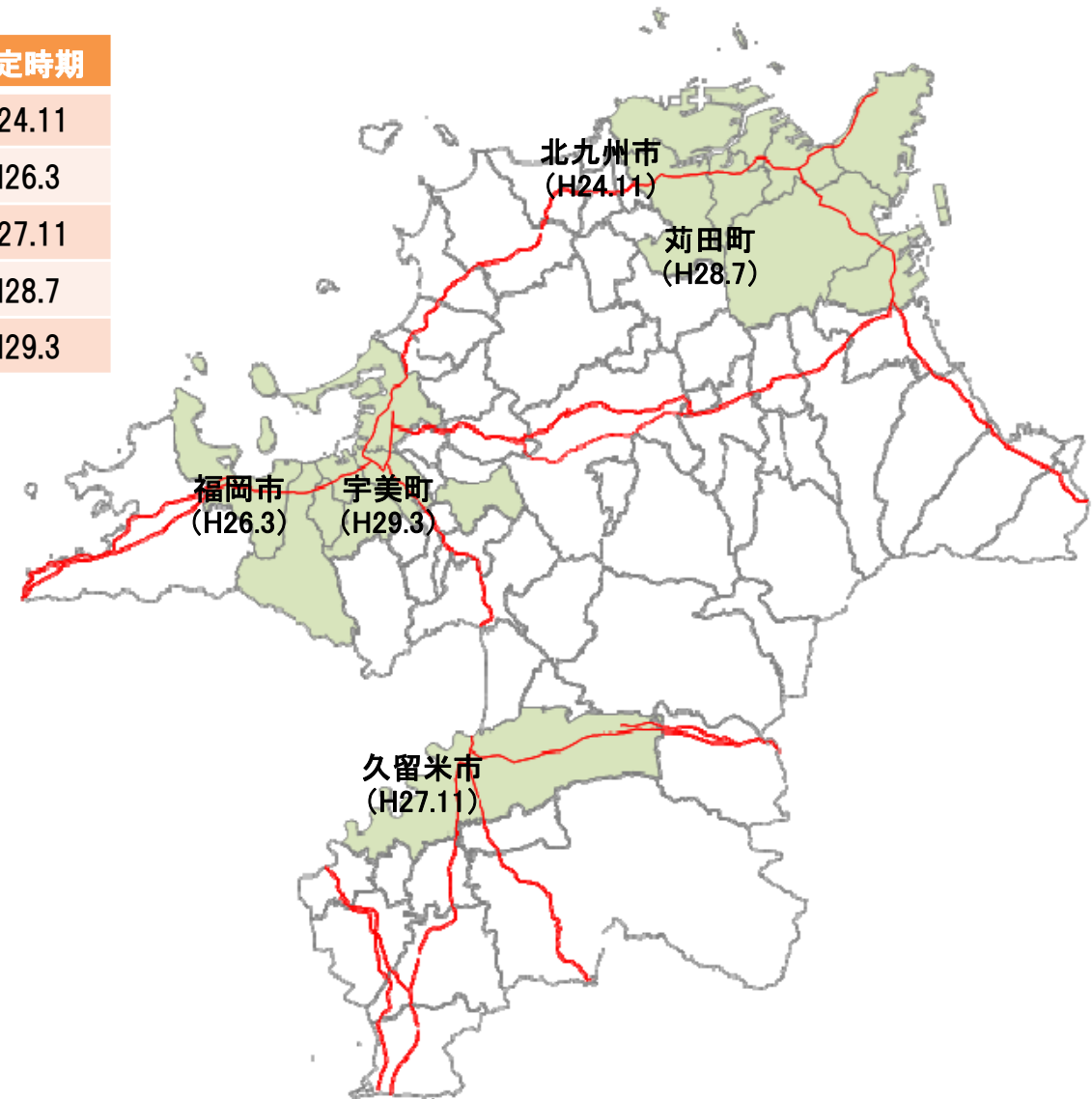
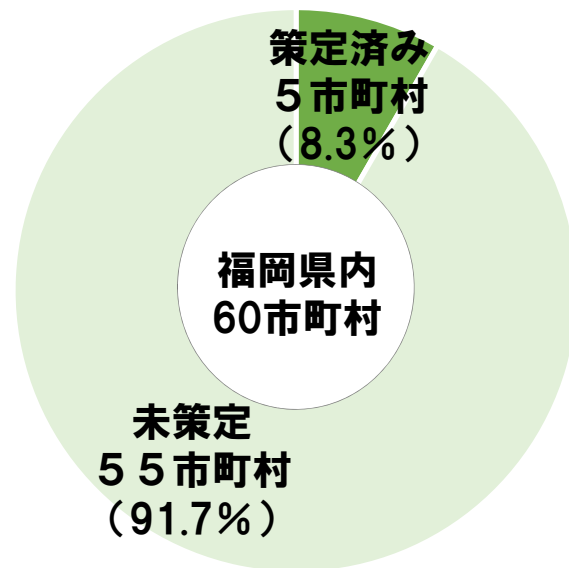
⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(1) 福岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況

- 福岡県内における自転車ネットワーク計画の策定は5市町村(8.3%)となっている
- 未策定の自治体には、今後も引き続き計画策定に向けた働きかけや支援を行う

■ 自転車ネットワーク計画の策定状況

市町村	計画名称	策定期期
北九州市	北九州市自転車利用環境計画	H24.11
福岡市	福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画	H26.3
久留米市	久留米市自転車利用促進計画 くるチャリプラン2015	H27.11
苅田町	苅田町自転車ネットワーク整備計画	H28.7
宇美町	宇美町自転車ネットワーク計画	H29.3





⑥自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(2) 自治体別の自転車通行空間整備状況

□福岡県内における自転車通行空間の整備状況を以下に示す

□福岡県全体での整備区間は約192kmであり、福岡市・北九州市・久留米市などを中心とした都市部に集中している

自転車通行空間整備延長 (km)	A. 自転車道が設置されている区間 ※A1にはAの延長を含めて計上してください。	A'. A(自転車道)のうち、一方通行規制を行っている自転車道(車道の区間)が設置されている区間 ※Aの内数を記載	B. 自転車専用通行帯が設置されている区間	C. 自転車と自動車を選別させる道路のうち、路肩のカラー化、帯状の路面表示等の対策を講じている道路の区間	D. 自転車歩行者道内において普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(自転車の通行位置の明示)がある区間	E. 独立して設けられた「自転車専用道路」が設置されている区間	F. 独立して設けられた「自転車歩行者専用道路」が設置されている区間	合計
福岡市	0.9	0.0	5.5	3.2	18.6	0.0	22.2	50.4
久留米市	0.0	0.0	0.6	0.6	0.1	0.0	27.4	28.7
北九州市	0.6	0.0	11.7	6.6	9.2	0.0	0.0	28.1
宗像市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.5	11.5
飯塚市	1.1	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	7.1	8.9
岡垣町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5	8.5
遠賀町	0.0	0.0	0.0	0.3	0.7	0.0	6.0	7.0
うきは市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	5.6
苅田町	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	5.0
小竹町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	4.4
芦屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	4.1	4.3
福津市	0.8	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	2.9	4.1
直方市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	2.5	3.0
中間市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
朝倉市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
大牟田市	0.0	0.0	0.0	0.6	1.2	0.0	0.4	2.2
那珂川町	1.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	2.2
太宰府市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.1	1.6
粕屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6
水巻町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3
春日市	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0	1.2
糸島市	0.0	0.0	1.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.1
柳川市	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	0.0	0.0	1.0
大野城市	0.0	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0
築上町	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7
八女市	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6
筑紫野市	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
筑後市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
小都市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
豊前市	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3

自転車通行空間整備延長 (km)	A. 自転車道が設置されている区間 ※A1にはAの延長を含めて計上してください。	A'. A(自転車道)のうち、一方通行規制を行っている自転車道(車道の区間)が設置されている区間 ※Aの内数を記載	B. 自転車専用通行帯が設置されている区間	C. 自転車と自動車を選別させる道路のうち、路肩のカラー化、帯状の路面表示等の対策を講じている道路の区間	D. 自転車歩行者道内において普通自転車が通行すべき部分として指定された部分(自転車の通行位置の明示)がある区間	E. 独立して設けられた「自転車専用道路」が設置されている区間	F. 独立して設けられた「自転車歩行者専用道路」が設置されている区間	合計
糸田町	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
桂川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
みやま市	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
田川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
行橋市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
古賀市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
宮若市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
嘉麻市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
宇美町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
篠栗町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
志免町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
須恵町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
新宮町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
久山町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
鞍手町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
筑前町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東峰村	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大刀洗町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大木町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
広川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
香春町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
添田町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
川崎町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大任町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
赤村	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福智町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
みやこ町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
吉富町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
上毛町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福岡県合計	5.0	0.0	19.6	16.2	40.7	0.0	110.8	192.2

※1)ハッチングは自転車ネットワーク計画策定済みの自治体

※2)赤字:平成28年4月1日時点より整備延長が増加、

青字:平成28年4月1日時点より整備延長が減少

⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(2) 自治体別の自転車通行空間整備状況

【参考】自転車通行空間の分類 (1 / 2)

区分	主な整備形態	主な設置標識	道路構造令	道路交通法	道路法
【A】 【A'】 自転車道	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>一方通行 自転車道</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>路肩</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>双方向の 自転車道</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>路肩</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ポール・柵・ 植栽など</p> <p>歩道 自転車道 車道</p> <p>路肩</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>一方通行の自転車道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>双方向の自転車道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>歩道上の自転車道</p> </div> </div>	 自転車専用 (325の2) 一方通行 (326の2-A) ※一方通行規制の場合	○ 第2条第2項	※第8条第1項 ・第8条第1項に規定する道路標識等で区分されている自転車一方通行の場合	-
【B】 自転車 専用通行帯	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>歩道 自転車専用 車道</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ポール・柵・ 植栽など</p> <p>歩道 自転車専用 車道</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>自転車専用通行帯</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>自転車専用通行帯 (物理的な分離)</p> </div> </div>	 専用通行帯 (327の4) 普通自転車専用通行帯 (327の4の2)	-	○ 第20条第2項	-

⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(2) 自治体別の自転車通行空間整備状況

【参考】自転車通行空間の分類 (2/2)

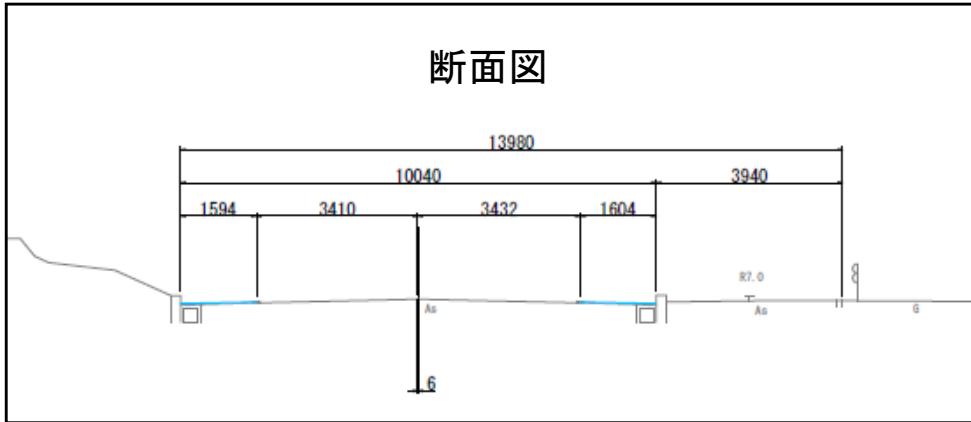
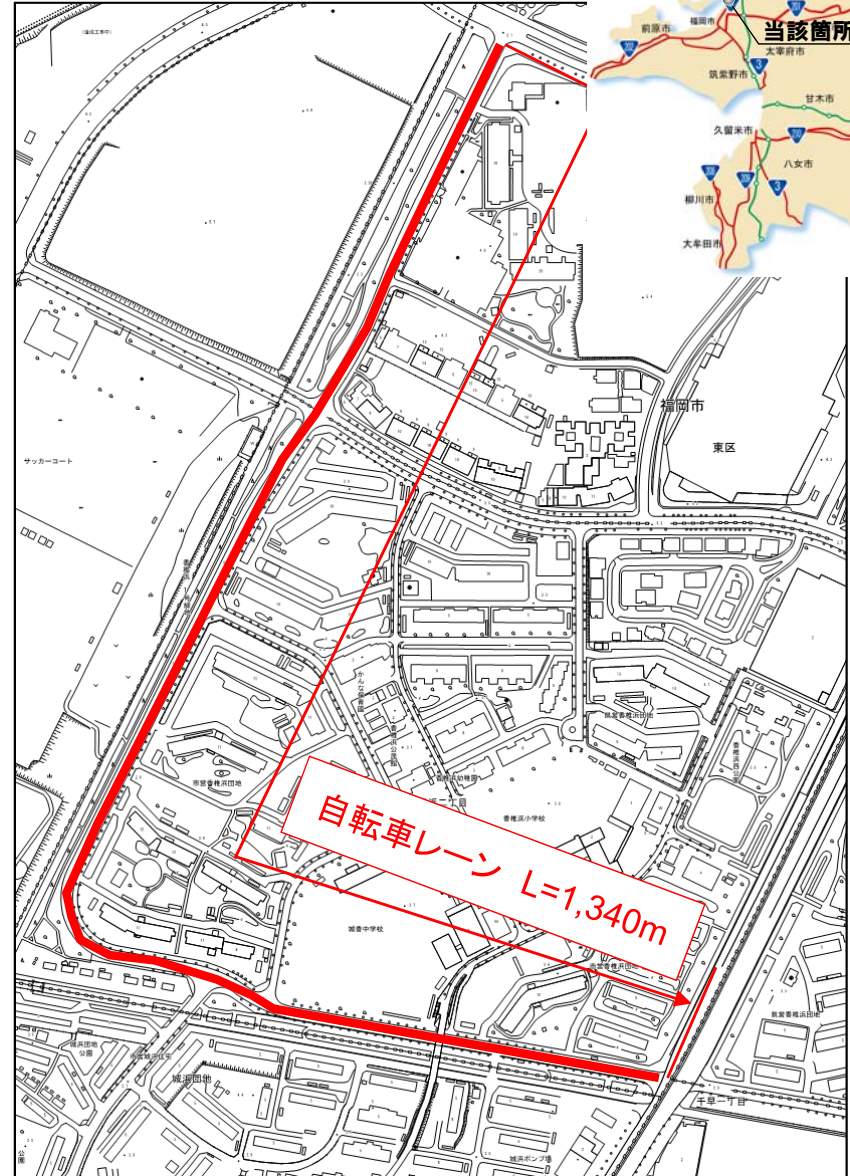
区分	主な整備形態	主な設置標識	道路構造令	道路交通法	道路法
【C】 車道混在	 <p>歩道 車道混在 車道</p>  <p>車道混在(ピクトグラム)</p>  <p>対象外 歩行者の安全対策のため 路肩を着色した事例</p>  <p>車道混在(路肩カラー化)</p>  <p>車道混在(矢羽根の路面表示)</p>  <p>車道混在 (自転車・歩行者双方の通行空間明示)</p>	-	-	-	-
【D】 自転車歩行者 者道内通行 明示	 <p>歩道(自転車歩行者 者) 車道 普通自転車中の歩道通行部分</p>  <p>自転車歩行者道内の通行明示</p>  <p>歩道(自転車歩行者者道) 普通自転車の歩道通行部分</p>	 <p>自転車及び歩行者専用 (325の3)</p>	-	○ 第63条の4 第1項 第63条の4 第2項	-
【E】 自転車専用 道路	  <p>自転車専用道路</p>	 <p>自転車専用(325の2)</p>	-	○ 第48条の13 第1項	-
【F】 自転車歩行者 専用道路	  <p>自転車歩行者専用道路</p>	 <p>自転車及び歩行者専用 (325の3)</p>	-	-	○ 第48条の13第 2項

⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

1) 自転車専用通行帯：福岡市（福岡市東区）

- 整備箇所：市道香椎浜団地5号線 L = 1,340m
- 整備時期：平成28年10月完成
- 工事名：市道香椎浜団地5号線道路改良工事



⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

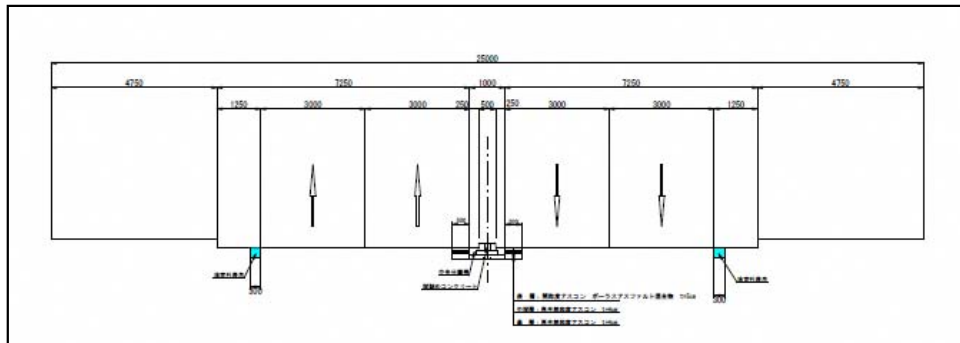
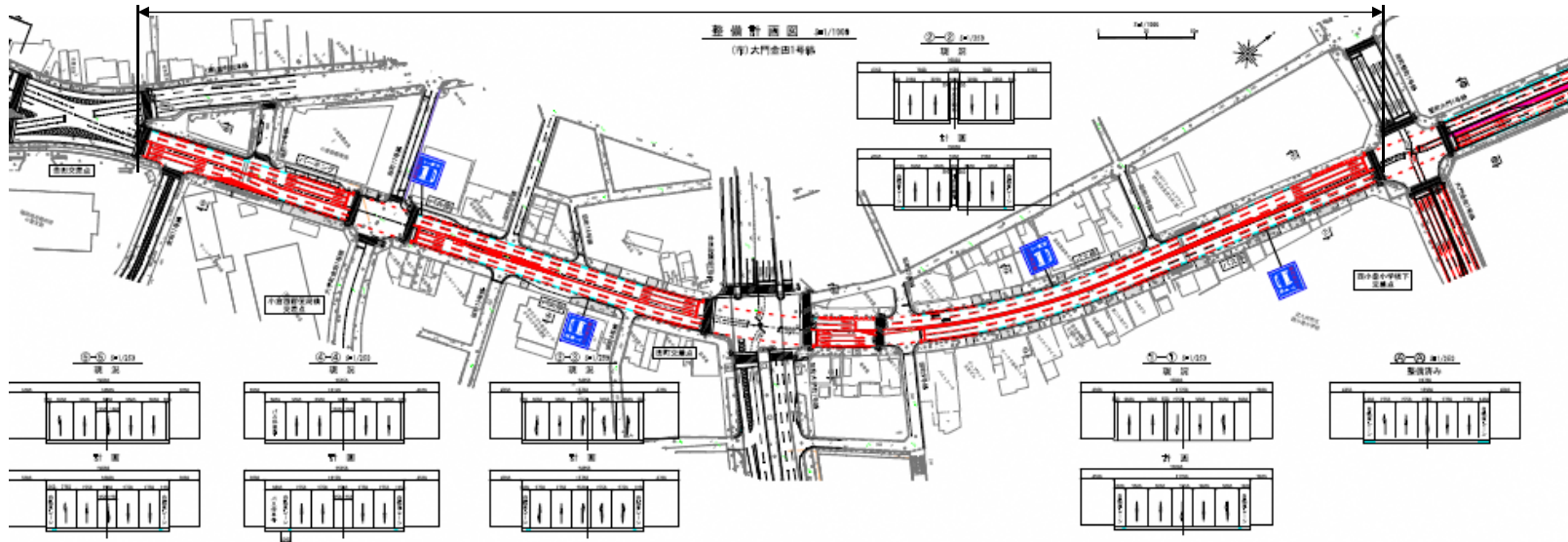
(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

2) 自転車専用通行帯：北九州市（北九州市小倉北区）

- 整備箇所：大門金田1号線 L = 700m
- 整備時期：平成28年8月完成
- 工事名：大門金田1号線自転車専用通行帯設置工事



L = 700m

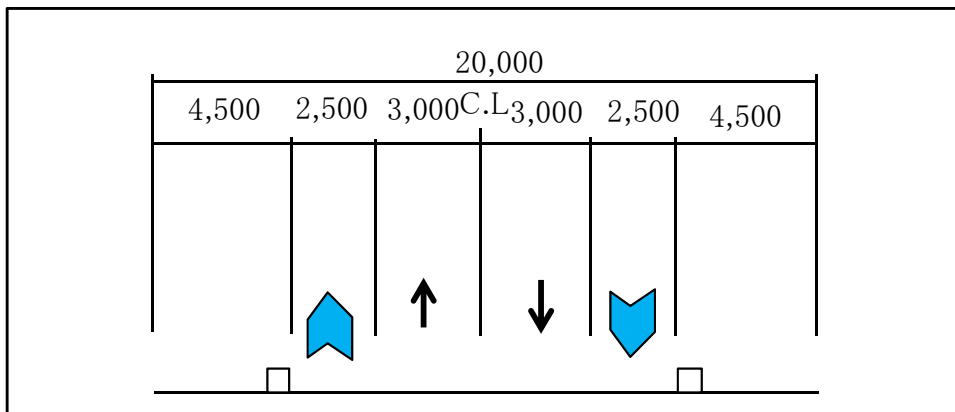
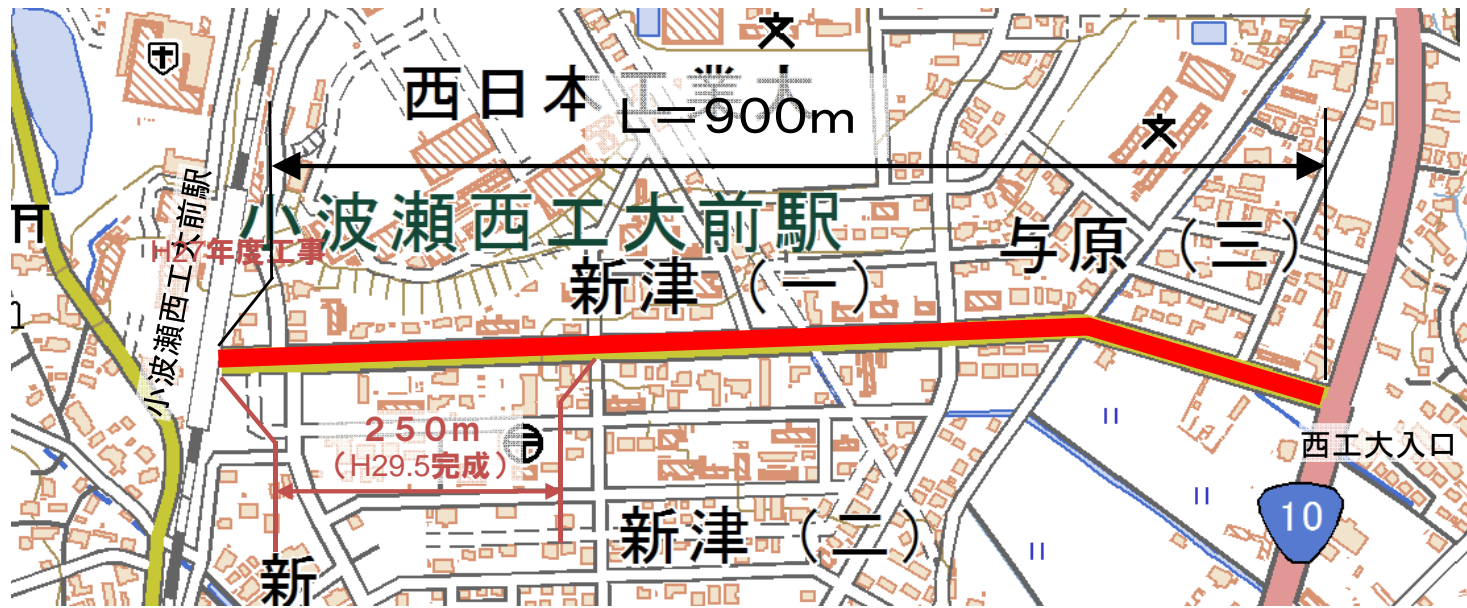


⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

3) 車道混在 (矢羽根) : 福岡県 (苅田町)

- 整備箇所 : 一般県道 小波瀬停車場線 L=900m
- 整備時期 : 事業中 (対象区間の内250mは平成29年5月完成)
- 工事名 : 県道小波瀬停車場線 自転車通行帯設置工事



⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

4) 車道混在 (矢羽根) : 北九州国道事務所 (北九州市)

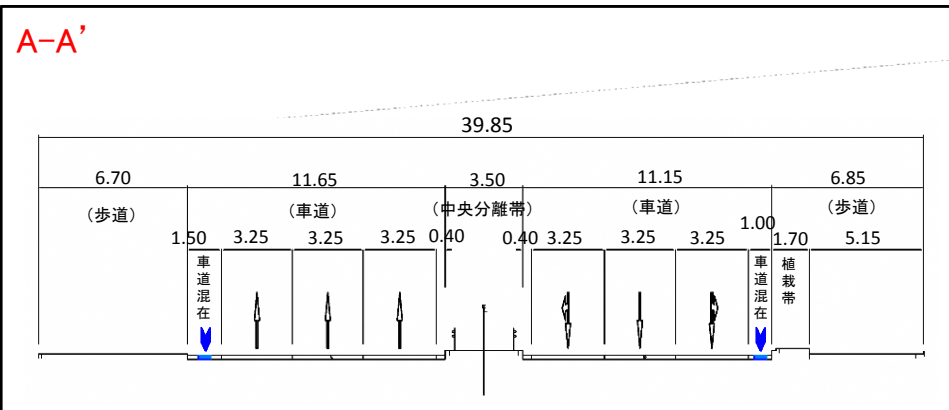
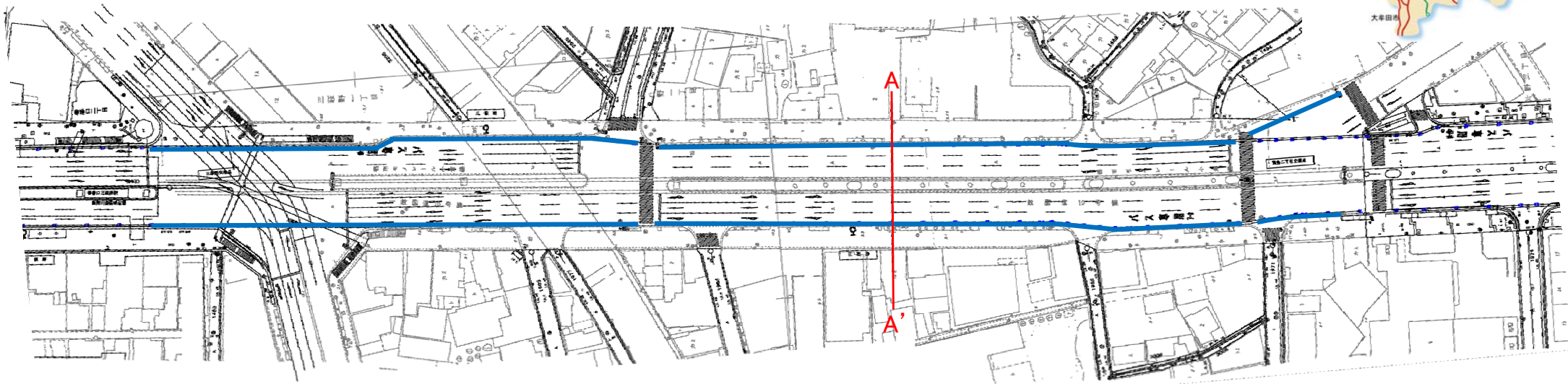
■ 整備箇所 : 国道10号 L=380m

■ 整備時期 : 平成29年10月完成

■ 工事名 : 平成29年度北九州国道管内交通安全施設整備工事



13k970~14k350 L=380m

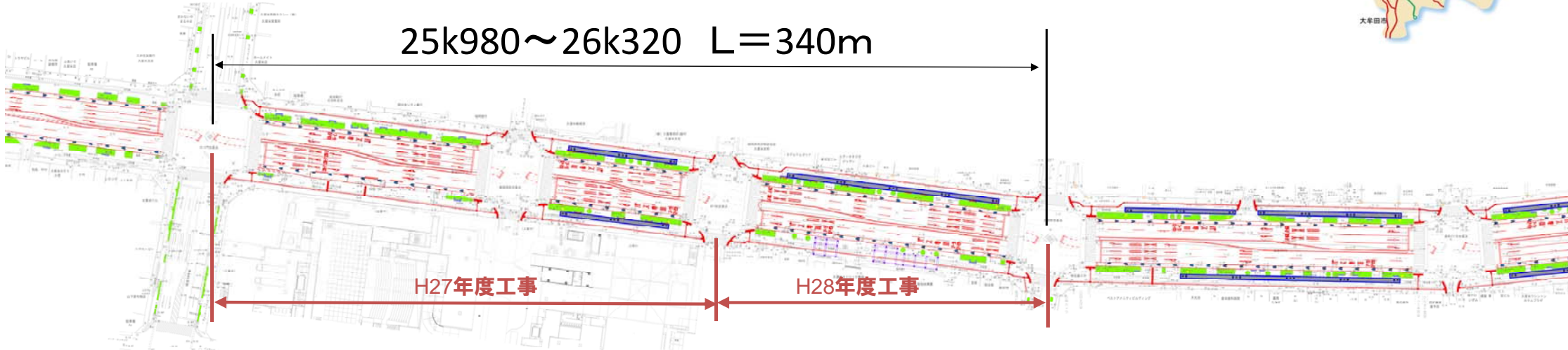


⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

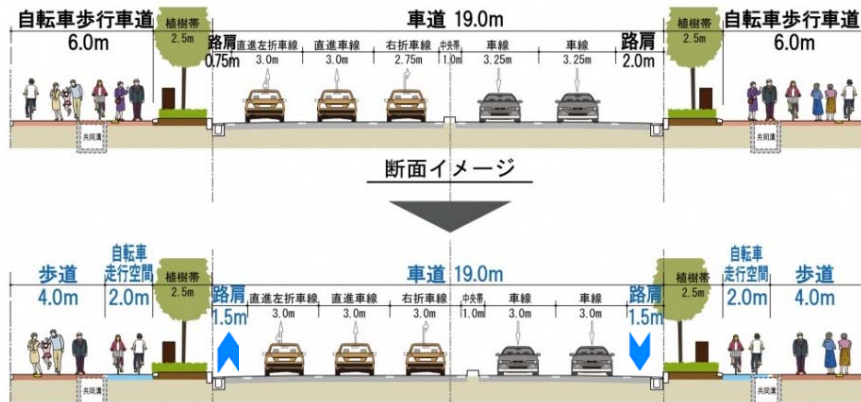
(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

5) 車道混在 (矢羽根) : 福岡国道事務所 (久留米市)

- 整備箇所 : 国道209号 L = 340m
- 整備時期 : 平成29年2月完成
- 工事名 : 平成27年度 六ツ門交差点改良外工事
平成28年度 久留米地区歩道整備外工事



標準横断図



▼ 自転車通行空間



⑥ 自転車ネットワーク計画及び自転車通行空間整備の状況

(3) 自転車通行空間の整備事例紹介

6) 自転車専用通行帯：福岡国道事務所（福岡市東区）

■整備箇所：国道3号博多バイパス L=3.3km

■整備時期：平成30年3月完成予定



▼整備イメージ



▼状況写真(整備中)



標準横断面

