

# 1) 今年度の年間スケジュール

## ■平成30年度 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議のスケジュール

項目		セミナー (8月23日)	担当者会議 (10月4日)	作業部会 (1月25日)	安推連 (3月1日)
規約等			【協議】 ・今年度の年間スケジュール ・当面3カ年のスケジュール	【協議】 ・今年度の年間スケジュール	【報告】 ・今年度の年間スケジュール
幹線道路	県内の事故発生特性		【報告】 ・県内の死傷事故発生状況 【協議】 ・地域別の事故発生特性 ・対策好事例(収集依頼)	【報告】 ・県内の死傷事故発生状況 【協議】 ・地域別の事故発生特性 ・水平展開に向けた対策好事例(展開事例の協議)	【報告】 ・県内の死傷事故発生状況 【協議】 ・地域別の事故発生特性 ・水平展開に向けた対策好事例(展開事例の共有)
	事故危険区間(事故ゼロプラン)		【報告】 ・新たな選定フローによる試行内容 ・解除・除外確認フローによる試行内容	【協議】 ・新たな選定フローによる試行及び改善 ・「解除」「除外」確認フローによる試行及び改善	【協議】 ・新たな選定フローによる試行結果 ・「解除」「除外」確認フローによる試行結果
	事故危険箇所		【協議】 ・第3次のフォローアップ ・第4次の進捗管理及び対策効果(作業依頼) ・対策内容に関する協議、共有	【協議】 ・第3次のフォローアップ ・第4次の進捗管理及び対策効果(報告) ・対策内容に関する協議、共有	【報告】 ・第3次のフォローアップ ・第4次の進捗管理及び対策効果(報告) ・対策内容に関する協議、共有
生活道路		【報告】 ・全国の生活道路対策の取り組み動向(局) ・県内の生活道路対策の取り組み状況(国)	【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(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(取組み状況の情報提供)
自転車		【報告】 ・自転車ネットワーク計画の推進(県)			【報告】 ・自転車ネットワーク計画の推進(県)

※各項目に通学路対策を含む

## 2) 福岡県の事故発生状況について

---

### ①県内における死傷事故等の発生状況

## 2) 福岡県の事故発生状況について

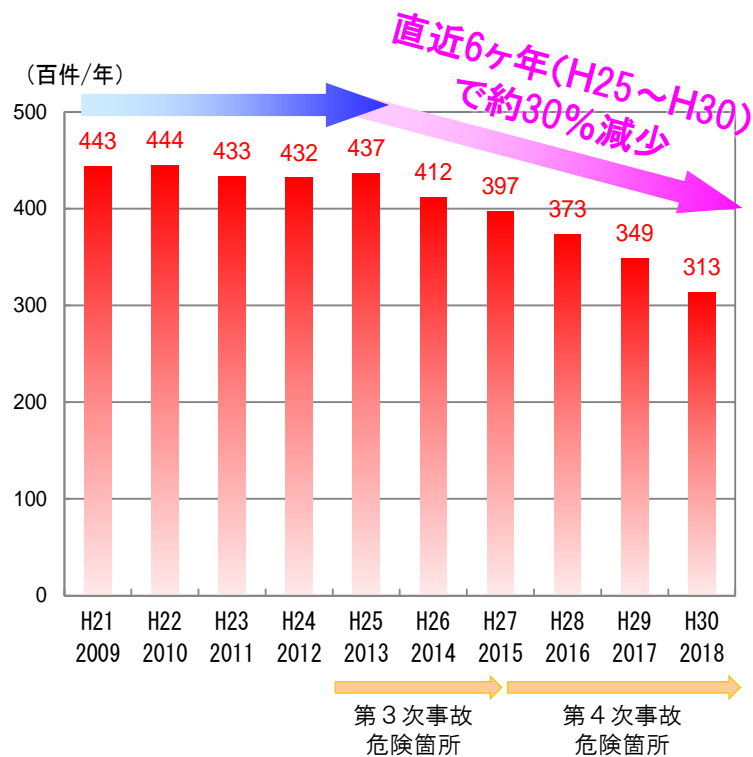
### (1) 死傷事故件数の推移



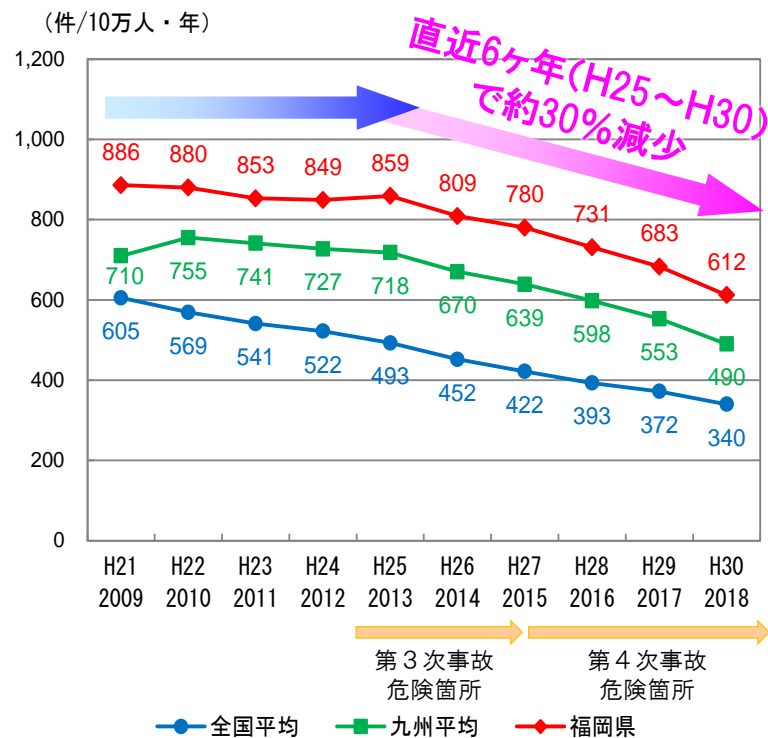
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 福岡県内の死傷事故件数は、平成21年から平成25年までは概ね横ばいで推移していたが、直近6ヶ年では約30%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



▲人口10万人あたりの死傷事故件数の推移

(出典：警察庁、各県警察 交通事故統計資料)

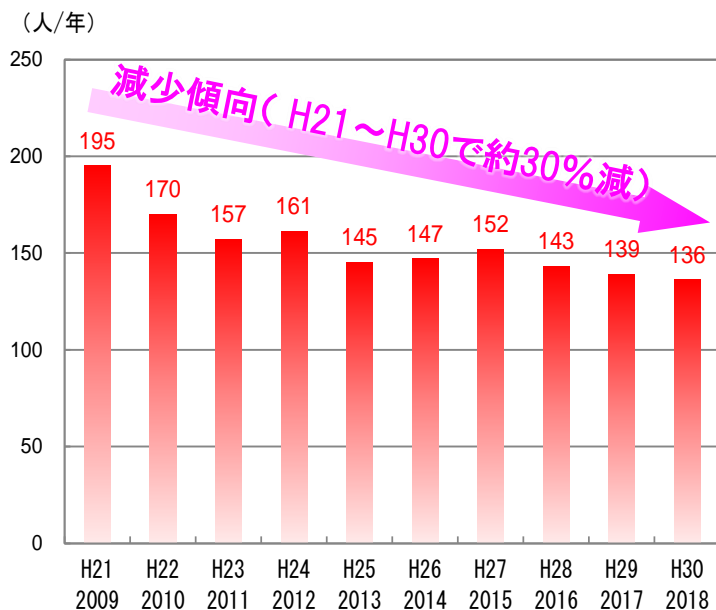
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 死者数の推移

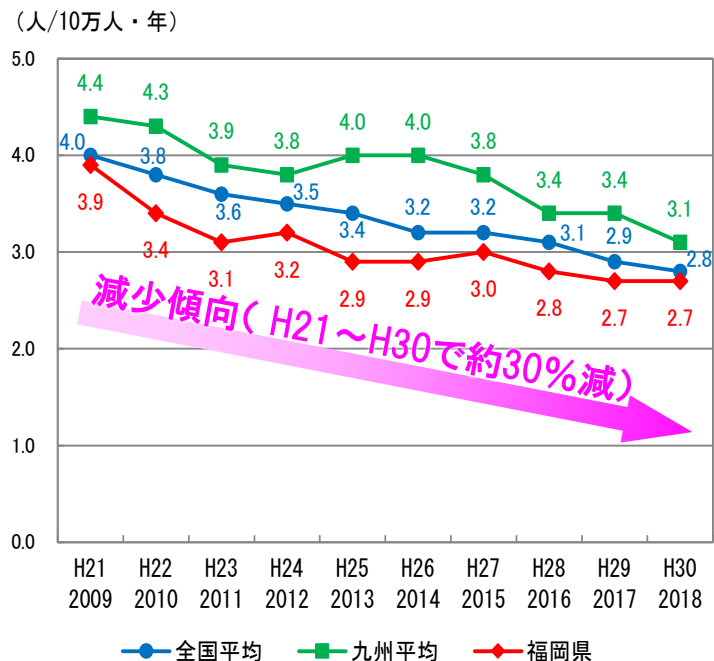


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 福岡県の死者数は、過去10年間(平成21年～平成30年)で約30%減少。  
 □ 人口10万人あたりの死者数も同様に減少を続けており、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



▲ 人口10万人あたりの死者数の推移

(出典：警察庁、各県警察 交通事故統計資料)

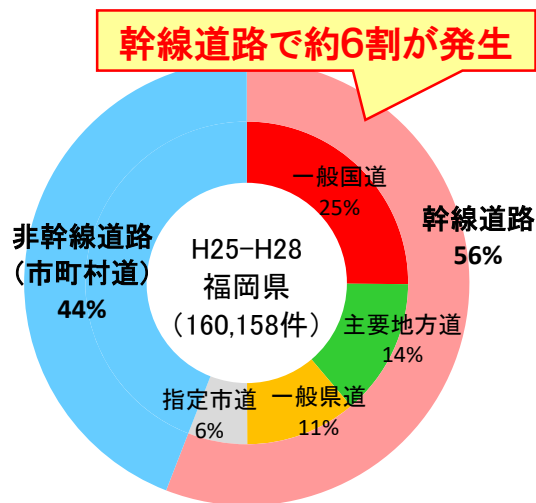
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 幹線道路の死傷事故発生状況

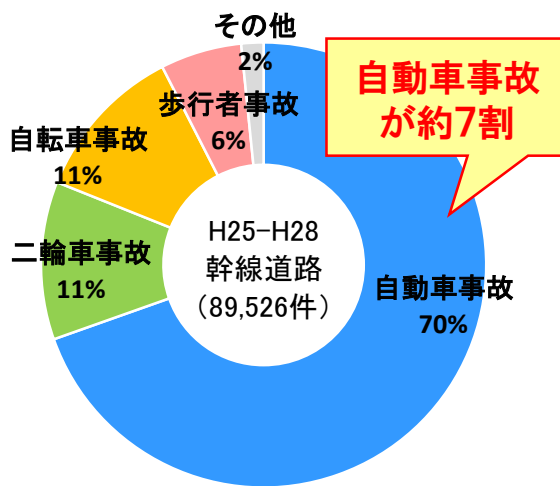


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

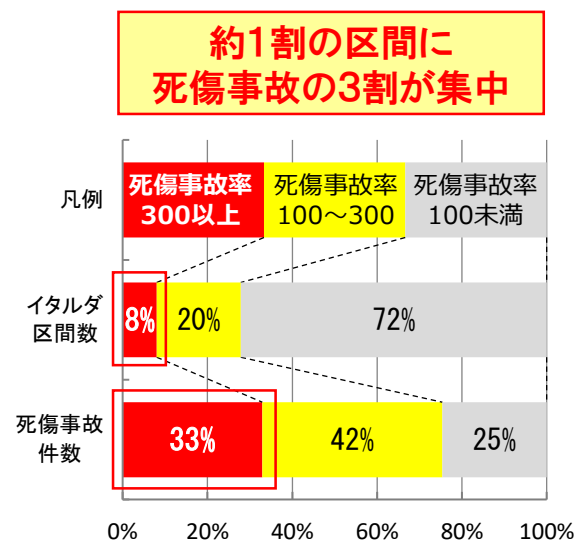
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。



▲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(H25-H28)

(資料：交通事故・道路統合データベース)

(資料：交通事故・生活道路統合データ)

※幹線道路：道路交通センサス対象である都道府県道以上の道路及び政令市一般市道の一部の道路  
非幹線道路：幹線道路以外の道路

※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

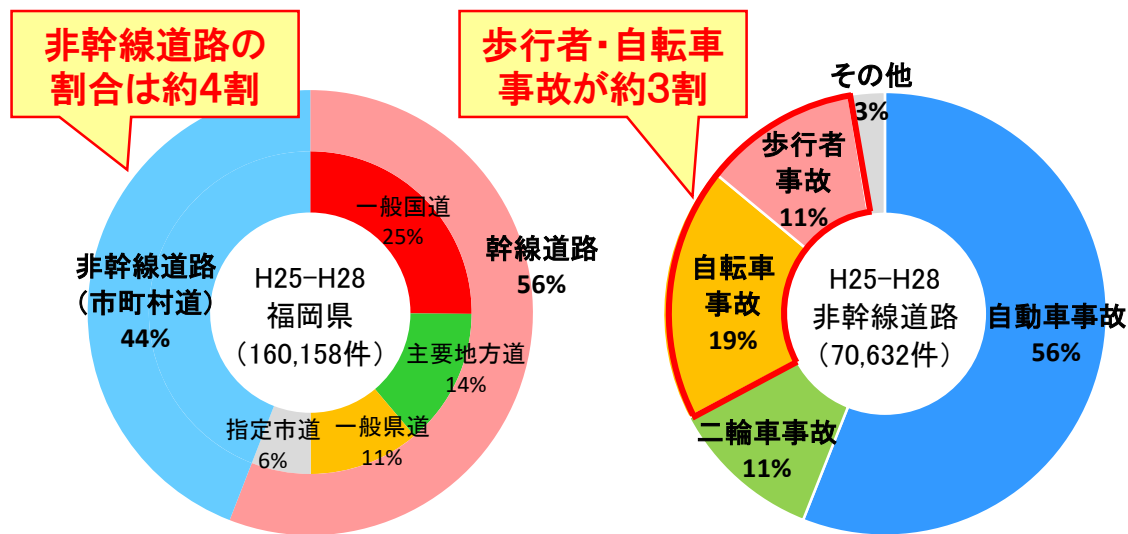
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (4) 非幹線道路の死傷事故発生状況



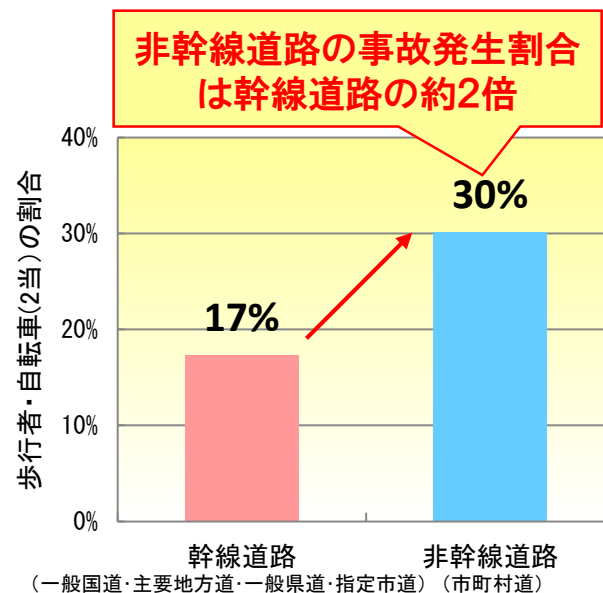
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 死傷事故の約4割は、非幹線道路(市町村道)で発生。
- 非幹線道路における歩行者・自転車に関する事故の発生割合は約3割と、幹線道路の約2倍に相当。



▲道路種別別死傷事故発生割合

▲非幹線道路の事故種別別発生割合



▲当事者2当が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H25-H28)

(資料：交通事故・道路統合データベース)  
(資料：交通事故・生活道路統合データ)

※幹線道路：道路交通センサス対象である都道府県道以上の道路及び政令市一般市道の一部の道路  
非幹線道路：幹線道路以外の道路

## 2) 福岡県の事故発生状況について

---

### ②県内における死傷事故発生特性

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (1) 地域別事故発生状況



- 直近4年の死傷事故件数は、全国と比べ、各地域とも減少割合が低い。
- 一方、死亡事故は増加傾向にあり、特に筑後地域は大きく増加。
- ただし、死亡事故になる割合は、各地域ともに全国平均を下回る。

■地域別死傷事故発生件数の推移(直近4年)

	死傷事故件数(件/年)				増減率(対H25)			
	H25	H26	H27	H28	H25	H26	H27	H28
北九州	7,241	6,476	6,398	6,224	1.00	0.89	0.88	0.86
筑豊	1,765	1,581	1,880	1,719	1.00	0.90	1.07	0.97
福岡	10,992	9,993	10,667	9,674	1.00	0.91	0.97	0.88
筑後	3,899	3,693	3,760	3,564	1.00	0.95	0.96	0.91
福岡県計	23,897	21,743	22,705	21,181	1.00	0.91	0.95	0.89
全国	315,668	289,184	272,751	252,468	1.00	0.92	0.86	0.80

■地域別死亡事故発生件数の推移(直近4年)

	死亡事故件数(件/年)				増減率(対H25)			
	H25	H26	H27	H28	H25	H26	H27	H28
北九州	22	30	25	25	1.00	1.36	1.14	1.14
筑豊	11	11	12	13	1.00	1.00	1.09	1.18
福岡	28	38	35	36	1.00	1.36	1.25	1.29
筑後	13	14	18	21	1.00	1.08	1.38	1.62
福岡県計	74	93	90	95	1.00	1.26	1.22	1.28
全国	2,546	2,402	2,317	2,211	1.00	0.94	0.91	0.87

■死亡事故発生割合の推移(直近4年)

	死亡事故割合(死亡事故件数/死傷事故件数)				
	H25	H26	H27	H28	H25-H28
北九州	0.30%	0.46%	0.39%	0.40%	0.39%
筑豊	0.62%	0.70%	0.64%	0.76%	0.68%
福岡	0.25%	0.38%	0.33%	0.37%	0.33%
筑後	0.33%	0.38%	0.48%	0.59%	0.44%
福岡県計	0.31%	0.43%	0.40%	0.45%	0.39%
全国	0.81%	0.83%	0.85%	0.88%	0.84%

【分析するエリア区分】

※エリアは、渋滞WGの区分設定

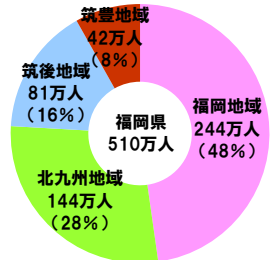
◆福岡県のエリア区分



全国と比べ  
減少割合が低い

特に増加傾向

【参考】福岡県内のエリア別人口



全国平均以下

(資料: 【福岡県】 交通事故・道路統合データベース  
交通事故・生活道路統合データ  
【全 国】 交通事故統計年報)



# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 地域別事故発生特性



### 1) 季節別・昼夜別

- 筑豊地域では、春の死亡事故の割合が高い。
- その他季節別、昼夜別ともに、大きな特性はない。

『いつ?』

■ 季節別の死傷事故発生件数 (H25-H28)

季節	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
春(3-5月)	6,662	1,745	10,431	3,804	22,642	25.3%	25.1%	25.2%	25.5%	25.3%	1.00	0.99	1.00	1.01	1.00
夏(6-8月)	6,723	1,722	10,441	3,838	22,724	25.5%	24.8%	25.3%	25.7%	25.4%	1.01	0.98	1.00	1.01	1.00
秋(9-11月)	6,203	1,666	10,221	3,582	21,672	23.6%	24.0%	24.7%	24.0%	24.2%	0.97	0.99	1.02	0.99	1.00
冬(12-2月)	6,751	1,812	10,233	3,692	22,488	25.6%	26.1%	24.8%	24.8%	25.1%	1.02	1.04	0.99	0.99	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

季節	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
死亡事故															
春(3-5月)	20	11	24	10	65	19.6%	23.4%	17.5%	15.2%	18.5%	1.06	1.27	0.95	0.82	1.00
夏(6-8月)	21	10	31	16	78	20.6%	21.3%	22.6%	24.2%	22.2%	0.93	0.96	1.02	1.09	1.00
秋(9-11月)	28	14	31	17	90	27.5%	29.8%	22.6%	25.8%	25.6%	1.07	1.17	0.88	1.01	1.00
冬(12-2月)	33	12	51	23	119	32.4%	25.5%	37.2%	34.8%	33.8%	0.96	0.76	1.10	1.03	1.00
合計	102	47	137	66	352	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

特 春の割合が高い

■ 昼夜別の死傷事故発生件数 (H25-H28)

昼夜別	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
昼	18,654	5,088	28,621	10,868	63,231	70.8%	73.3%	69.3%	72.9%	70.6%	1.00	1.04	0.98	1.03	1.00
夜	7,685	1,857	12,705	4,048	26,295	29.2%	26.7%	30.7%	27.1%	29.4%	0.99	0.91	1.05	0.92	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

【特化係数とは】

- 地域の産業構造がどの分野に偏っているかを表す指数で、全国との比較を行う場合によく用いられる指数
- 特化係数が大きいほど、その産業に特化しているといえる
- ここでは、「地域別の事故の構成比」と「福岡県内の事故の平均構成比」とを比較して、特化係数を算出することで、地域別の事故特性を把握

$$\text{地域における事故特性(特化係数)} = \text{地域の構成比} \div \text{福岡県内の平均構成比}$$

(資料: 交通事故・道路統合データベース)  
(資料: 交通事故・生活道路統合データ)

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 地域別事故発生特性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 年齢別・当事者別

- 当事者年齢をみると、筑豊・筑後地域で、1当、2当ともに0～15歳、65歳以上が高い。
- 当事者種別をみると、福岡地域の二輪車、自転車が低い。

#### 『だれと・だれが？』

■ 年齢別、当事者別の死傷事故発生件数 (H25-H28)

0～15歳、65歳以上の割合が高い

年齢別

第1当事者 年齢	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
0～15歳	40	11	93	54	198	0.2%	0.2%	0.2%	0.4%	0.2%	0.69	0.72	1.02	1.64	1.00
16～24歳	4,771	1,285	6,620	2,841	15,517	18.1%	18.5%	16.0%	19.0%	17.3%	1.05	1.07	0.92	1.10	1.00
25～64歳	17,006	4,263	28,380	9,168	58,817	64.6%	61.4%	68.7%	61.5%	65.7%	0.98	0.93	1.05	0.94	1.00
65歳以上	4,219	1,298	5,630	2,678	13,825	16.0%	18.7%	13.6%	18.0%	15.4%	1.04	1.21	0.88	1.16	1.00
その他	303	88	603	175	1,169	1.2%	1.3%	1.5%	1.2%	1.3%	0.88	0.97	1.12	0.90	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

第2当事者 年齢	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
0～15歳	490	123	835	436	1,884	1.9%	1.8%	2.0%	2.9%	2.1%	0.88	0.84	0.96	1.39	1.00
16～24歳	3,533	887	6,564	2,225	13,209	13.4%	12.8%	15.9%	14.9%	14.8%	0.91	0.87	1.08	1.01	1.00
25～64歳	18,449	4,757	29,276	9,772	62,254	70.0%	68.5%	70.8%	65.5%	69.5%	1.01	0.99	1.02	0.94	1.00
65歳以上	3,435	1,000	4,080	2,257	10,772	13.0%	14.4%	9.9%	15.1%	12.0%	1.08	1.20	0.82	1.26	1.00
その他	432	178	571	226	1,407	1.6%	2.6%	1.4%	1.5%	1.6%	1.04	1.63	0.88	0.96	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

福岡地域の二輪車、自転車の割合が高い

当事者別

第1当事者 当事者	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
自動車	25,387	6,701	38,275	14,225	84,588	96.4%	96.5%	92.6%	95.4%	94.5%	1.02	1.02	0.98	1.01	1.00
二輪車	476	132	1,839	377	2,824	1.8%	1.9%	4.4%	2.5%	3.2%	0.57	0.60	1.41	0.80	1.00
自転車	123	17	501	101	742	0.5%	0.2%	1.2%	0.7%	0.8%	0.56	0.30	1.46	0.82	1.00
歩行者	34	5	85	32	156	0.1%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.74	0.41	1.18	1.23	1.00
その他	319	90	626	181	1,216	1.2%	1.3%	1.5%	1.2%	1.4%	0.89	0.95	1.12	0.89	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

第2当事者 当事者	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
自動車	20,522	5,759	25,102	10,911	62,294	77.9%	82.9%	60.7%	73.1%	69.6%	1.12	1.19	0.87	1.05	1.00
二輪車	1,595	347	6,920	1,421	10,283	6.1%	5.0%	16.7%	9.5%	11.5%	0.53	0.43	1.46	0.83	1.00
自転車	2,178	275	6,193	1,568	10,214	8.3%	4.0%	15.0%	10.5%	11.4%	0.72	0.35	1.31	0.92	1.00
歩行者	1,606	382	2,525	779	5,292	6.1%	5.5%	6.1%	5.2%	5.9%	1.03	0.93	1.03	0.88	1.00
その他	438	182	586	237	1,443	1.7%	2.6%	1.4%	1.6%	1.6%	1.03	1.63	0.88	0.99	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「その他」除く)

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 地域別事故発生特性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 沿道環境別・道路形状別

□沿道環境をみると、北九州・福岡地域は人口集中地区、筑豊・筑後地域はその他の市街部や平地部が高い  
 □道路形状をみると、福岡地域は大規模交差点、北九州・筑豊・筑後地域は単路の道路構造物(トンネルや橋)区間が高い。

#### 『どこで?』

■沿道環境別、道路形状別の死傷事故発生件数(H25-H28)

北九州・福岡は人口集中地区  
 筑豊・筑後はその他の市街部や平地部が高い

沿道環境別

沿道環境	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
<b>【単路】</b>															
人口集中地区かつ商業地域	3,852	193	9,373	529	13,947	14.6%	2.8%	22.7%	3.5%	15.6%	0.94	0.18	1.46	0.23	1.00
人口集中地区(商業地域除く)	6,658	518	7,460	2,319	16,955	25.3%	7.5%	18.1%	15.5%	18.9%	1.33	0.39	0.95	0.82	1.00
その他の市街部	1,942	971	4,042	3,870	10,825	7.4%	14.0%	9.8%	25.9%	12.1%	0.61	1.16	0.81	2.15	1.00
平地部	2,987	2,482	2,613	2,365	10,447	11.3%	35.7%	6.3%	15.9%	11.7%	0.97	3.06	0.54	1.36	1.00
山地部	311	188	389	142	1,030	1.2%	2.7%	0.9%	1.0%	1.2%	1.03	2.35	0.82	0.83	1.00
不明	216	47	296	198	757	0.8%	0.7%	0.7%	1.3%	0.8%	0.97	0.80	0.85	1.57	1.00
<b>【交差点】</b>															
人口集中地区かつ商業地域	3,446	203	8,007	649	12,305	13.1%	2.9%	19.4%	4.4%	13.7%	0.95	0.21	1.41	0.32	1.00
人口集中地区(商業地域除く)	4,008	338	5,226	1,564	11,136	15.2%	4.9%	12.6%	10.5%	12.4%	1.22	0.39	1.02	0.84	1.00
その他の市街部	958	576	2,141	1,799	5,474	3.6%	8.3%	5.2%	12.1%	6.1%	0.59	1.36	0.85	1.97	1.00
平地部	1,467	1,326	1,418	1,149	5,360	5.6%	19.1%	3.4%	7.7%	6.0%	0.93	3.19	0.57	1.29	1.00
山地部	169	32	69	54	324	0.6%	0.5%	0.2%	0.4%	0.4%	1.77	1.27	0.46	1.00	1.00
不明	325	71	292	278	966	1.2%	1.0%	0.7%	1.9%	1.1%	1.14	0.95	0.65	1.73	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「不明」除く)

福岡地域は大規模交差点、  
 その他地域は単路の道路構造物(トンネルや橋)区間が多い

道路形状別

道路形状別	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
交差点_交差点付近	4,943	1,283	6,167	2,307	14,700	18.8%	18.5%	14.9%	15.5%	16.4%	1.14	1.13	0.91	0.94	1.00
交差点_小(5.5m未満)	2,039	697	4,711	1,819	9,266	7.7%	10.0%	11.4%	12.2%	10.4%	0.75	0.97	1.10	1.18	1.00
交差点_中(5.5m以上)	4,680	1,387	7,171	2,921	16,159	17.8%	20.0%	17.4%	19.6%	18.0%	0.98	1.11	0.96	1.08	1.00
交差点_大(13.0m以上)	1,461	79	2,637	387	4,564	5.5%	1.1%	6.4%	2.6%	5.1%	1.09	0.22	1.25	0.51	1.00
単路_その他	13,103	3,424	20,444	7,413	44,384	49.7%	49.3%	49.5%	49.7%	49.6%	1.00	0.99	1.00	1.00	1.00
単路_トンネル	50	34	32		116	0.2%	0.5%	0.1%	0.0%	0.1%	1.47	3.78	0.60	0.00	1.00
単路_橋	43	26	57	49	175	0.2%	0.4%	0.1%	0.3%	0.2%	0.84	1.92	0.71	1.68	1.00
踏切_第1種	1	1	2	4	8	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.42	1.61	0.54	3.00	1.00
一般交通の場所	19	14	105	16	154	0.1%	0.2%	0.3%	0.1%	0.2%	0.42	1.17	1.48	0.62	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「踏切\_第1種」「一般交通の場所」除く)

(資料: 交通事故・道路統合データベース)  
 (資料: 交通事故・生活道路統合データ)

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 地域別事故発生特性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 4) 事故類型別

- 北九州地域に大きな特性はない。
- 筑豊地域では、正面衝突や車両単独(工作物衝突や路外逸脱)が高い。
- 福岡地域では、左折時が高い。
- 筑後地域では、正面衝突や車両単独(工作物衝突や路外逸脱)に加え、出会頭や人対車両(通行中)が高い。

### 『どのような?』

■事故類型別の死傷事故発生件数(H25-H28)

福岡は、左折時が高い

事故類型別

事故類型	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数				
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計
人対車両(横断中)	1,303	273	1,853	554	3,983	4.9%	3.9%	4.5%	3.7%	4.4%	1.11	0.88	1.01	0.83	1.00
人対車両(通行中)	61	30	177	94	362	0.2%	0.4%	0.4%	0.6%	0.4%	0.57	1.07	1.06	1.56	1.00
人対車両(その他)	276	84	580	163	1,103	1.0%	1.2%	1.4%	1.1%	1.2%	0.85	0.98	1.14	0.89	1.00
正面衝突	278	219	452	282	1,231	1.1%	3.2%	1.1%	1.9%	1.4%	0.77	2.29	0.80	1.37	1.00
追突	14,523	3,578	18,670	7,350	44,121	55.1%	51.5%	45.2%	49.3%	49.3%	1.12	1.05	0.92	1.00	1.00
出会頭	3,838	1,357	6,482	3,244	14,921	14.6%	19.5%	15.7%	21.7%	16.7%	0.87	1.17	0.94	1.30	1.00
右折時	2,381	553	4,549	1,382	8,865	9.0%	8.0%	11.0%	9.3%	9.9%	0.91	0.80	1.11	0.94	1.00
左折時	853	127	3,614	671	5,265	3.2%	1.8%	8.7%	4.5%	5.9%	0.55	0.31	1.49	0.76	1.00
車両相互その他	2,399	548	4,392	950	8,289	9.1%	7.9%	10.6%	6.4%	9.3%	0.98	0.85	1.15	0.69	1.00
車両単独(工作物衝突)	181	102	183	116	582	0.7%	1.5%	0.4%	0.8%	0.7%	1.06	2.26	0.68	1.20	1.00
車両単独(転倒)	53	10	93	30	186	0.2%	0.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.97	0.69	1.08	0.97	1.00
車両単独(路外逸脱)	13	14	7	18	52	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.85	3.47	0.29	2.08	1.00
車両単独(その他)	179	49	273	59	560	0.7%	0.7%	0.7%	0.4%	0.6%	1.09	1.13	1.06	0.63	1.00
列車	1	1	1	3	6	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.57	2.15	0.36	3.00	1.00
合計	26,339	6,945	41,326	14,916	89,526	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

※赤字: 1.20以上(「列車」除く)

(資料: 交通事故・道路統合データベース)

(資料: 交通事故・生活道路統合データ)

筑豊・筑後は、正面衝突や車両単独(工作物衝突や路外逸脱)等が高い

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 地域別事故発生特性



### 5) 地域別事故特性のまとめ

地域名	事故特性(県平均からの特化項目)	想定される事故要因
北九州地域	<b>【場所】</b> ➢ 人口集中地区の単路、交差点 ➢ 単路（トンネル）	<input type="checkbox"/> 交通量が多い大規模交差点で起こしやすいのでは？ <b>対策事例：バイパス朽網交差点（カラー化による明示）</b>
筑豊地域	<b>【当事者】</b> ➢ 65歳以上（1当、2当） <b>【場所】</b> ➢ その他の市街部、平地部、山地部の単路、交差点 ➢ 単路（トンネル・橋） <b>【形態】</b> ➢ 正面衝突、車両単独（工作物衝突、路外逸脱）	<input type="checkbox"/> 高齢者が事故に巻き込まれやすいのでは？ <input type="checkbox"/> 車線を逸脱しやすい環境では？ <b>対策事例：国道201号新仲哀トンネル（逸脱防止対策）</b>
福岡地域	<b>【当事者】</b> ➢ 二輪車、自転車（1当、2当） <b>【場所】</b> ➢ 人口集中地区かつ商業地域の単路、交差点 ➢ 大規模交差点 <b>【形態】</b> ➢ 左折時	<input type="checkbox"/> 都心部の大規模交差点で、二輪車や自転車が巻き込まれやすいのでは？ <b>対策事例：空港口交差点（巻き込み改良）</b> <input type="checkbox"/> 二輪車や自転車が事故を起こしやすい環境では？
筑後地域	<b>【当事者】</b> ➢ 0～15歳（1当、2当）、65歳以上（2当） ➢ 歩行者（2当） <b>【場所】</b> ➢ その他の市街部、平地部の単路、交差点 ➢ 単路（橋） <b>【形態】</b> ➢ 人对車両（通行中）、出会頭 ➢ 正面衝突、車両単独（工作物衝突、路外逸脱）	<input type="checkbox"/> 若年層や高齢者が事故に巻き込まれやすいのでは？ <input type="checkbox"/> 出会い頭に衝突しやすい環境では？ <b>対策事例：大牟田市旭町（中央分離帯閉口、植栽等の撤去）</b> <input type="checkbox"/> 車線を逸脱しやすい環境では？

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 対策事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 1) 国道10号 バイパス朽網交差点

【北九州国道事務所】



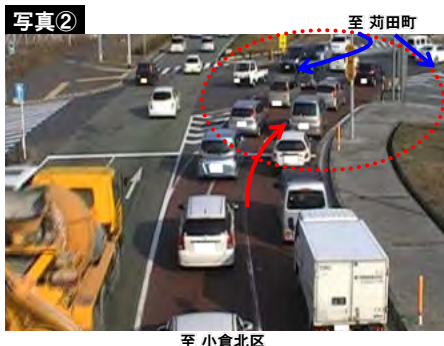
■効果分析箇所の位置図

#### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 主道路である国道10号は直進ではなく、また交差点も大きい。そのため、進行方向の判断が遅れ、追突事故が発生  
⇒カラー舗装、標識の設置 (交通の錯綜を抑制)
- 対向直進車の視認性が低く、右折時事故が発生  
⇒右折車線の正対化 (対向車の視認性を向上)



第2車線を走行していると左折レーンに誘導されるため、進行方向に迷いが生じる。



右折時には、対向右折車で見通しが悪く、対向直進車の挙動が確認しにくい。

#### Do 対策実施(H27年2月12日供用)

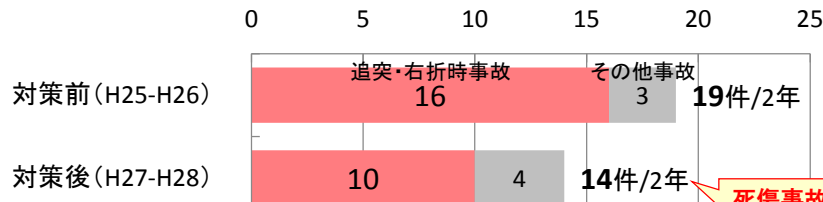
カラー舗装  
減速マーク  
左折専用車線の設置  
右折車線の改良  
カラー舗装・標識設置  
減速マーク

写真③ 至小倉北区: 標識の設置, カラー舗装

写真④ 至小倉北区: 右折車線の改良 (正対比)

#### Check 対策効果の検証

##### ◆死傷事故件数の変化



■死傷事故件数の変化(対策前後2年間比較)

対策前:H25.1~H26.12、対策後:H27.1~H28.12 (※H27.1~H27.2の間は事故なし) (資料: 交通事故・道路統合データベース)

死傷事故が約3割減少

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 対策事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 国道201号 新仲哀トンネル (単路部)

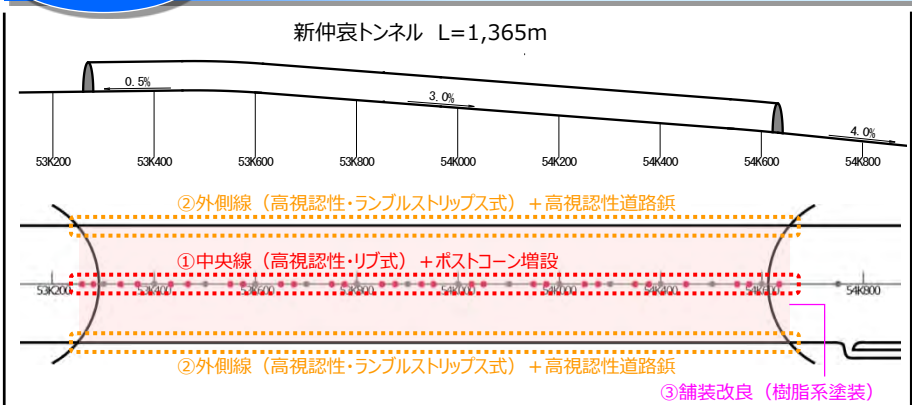
【北九州国道事務所】



■ 効果分析箇所的位置図

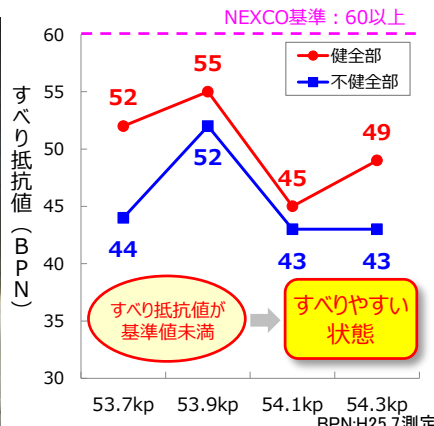
(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

### Do 対策実施 (H25・H26年度設置)



### Plan 事故要因の把握と対策立案

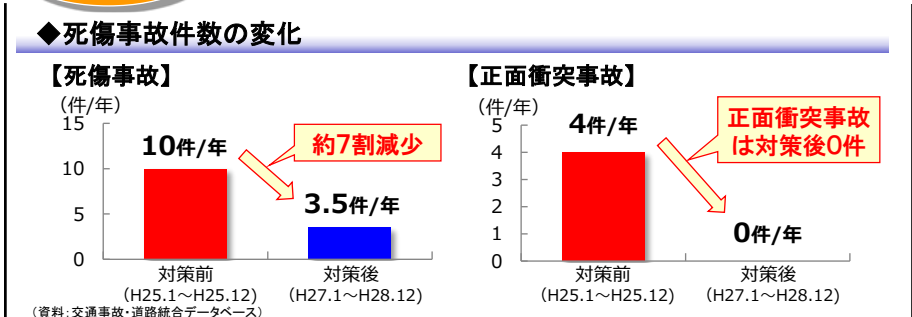
- トンネル内は走行位置を認識しづらく、車線逸脱による対向車との正面衝突事故やトンネル側壁への衝突事故が発生  
⇒リブ式中央線、ランブルストリップ等の設置 (車線逸脱の抑制)
- 経年劣化により、路面がすべりやすい状態  
⇒樹脂系塗装による舗装改良 (路面性状・摩擦抵抗の回復)



▲ 路面のすべりやすさ (トンネル内)



### Check 対策効果の検証



# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 対策事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 国道3号BP 空港口交差点

至北九州市

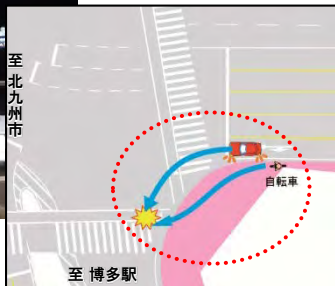


至久留米市 (背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

■効果分析箇所の位置図

#### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 巻き込み半径が大きく、左折速度が高くなり、横断する自転車や歩行者との巻き込み事故やヒヤリハット事象が発生  
⇒巻き込み半径の縮小 (左折車の速度抑制)

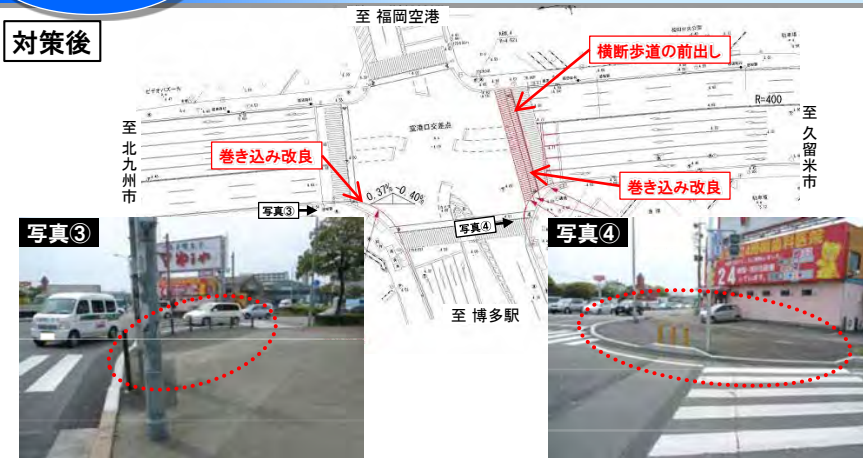


自転車の見落としを誘発し、左折時の巻き込み事故やヒヤリハット事象が発生

### 【福岡国道事務所】

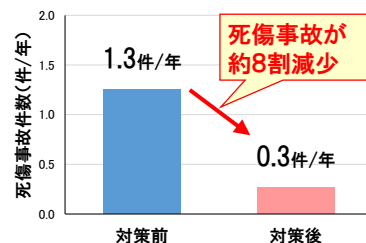
#### Do 対策実施(H24年度供用)

対策後



#### Check 対策効果の検証

##### ◆死傷事故件数の変化

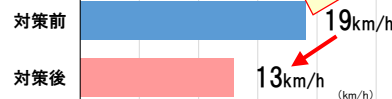


##### ■左折時の自転車事故件数の変化

対策前: H21.1~H24.12  
対策後: H25.4~H28.12

(資料: 交通事故・道路統合データベース)

##### ◆左折速度の変化



##### ■横断歩道手前の左折車速度の変化

※久留米市方向から博多駅方向への左折 対策前: H23.12  
対策後: H25.6

##### ◆利用者の実感

- 自動車・自転車双方とも注意を払う余裕が生まれ、安全性は向上すると思います。  
【対象箇所周辺の施設の方】
- 左折速度が抑制され、横断者が確認しやすくなったと思います。【二輪ドライバー】



# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 対策事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 4) 国道208号 大牟田市旭町3丁目 (単路部)

【福岡国道事務所】



■効果分析箇所的位置図

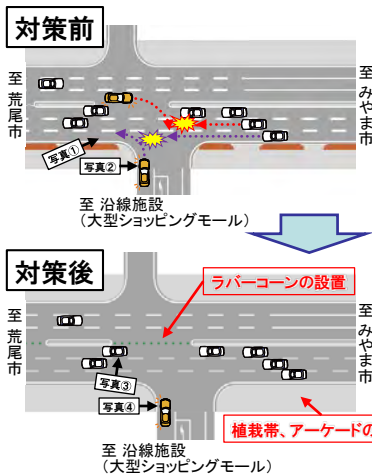
#### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 沿線施設への無理な右折行動により、対向車の追突事故や出会い頭の右折時事故が発生  
⇒中央分離帯にラバーコーンを設置 (施設出入り車両を抑制)
- 沿線施設から国道へ流入する際の見通しが悪く、無理な合流行動等により出会い頭に錯綜が発生  
⇒植栽帯、老朽化したアーケードを撤去 (視認性を向上)



#### Do

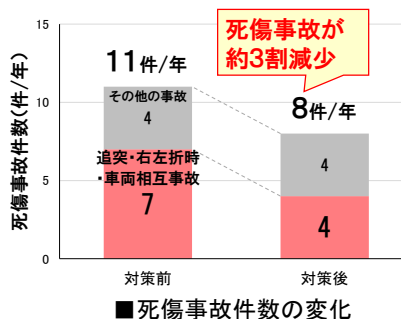
#### 対策実施(H26年度供用)



#### Check

#### 対策効果の検証

##### ◆死傷事故件数の変化



##### ◆利用者の実感

- ゆめタウン前でのUターンや、ゆめタウン側への車の無理な横断がなくなり安全になりました。【一般利用者】
- ポストコーンの設置はUターンの撲滅につながっているので非常に良いと思います。【一般利用者】
- 渋滞が緩和され安全性も高まり良くなったと思います。【一般利用者】
- ポストコーンの設置により完全に事故がなくなった。【対象箇所周辺の施設の方】

対策前: H26.1~H26.12  
対策後: H27.1~H27.12 (資料: 交通事故・道路統合データベース)

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (4) 注意喚起対策の実施に向けて

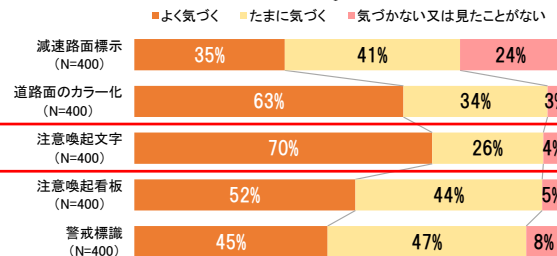
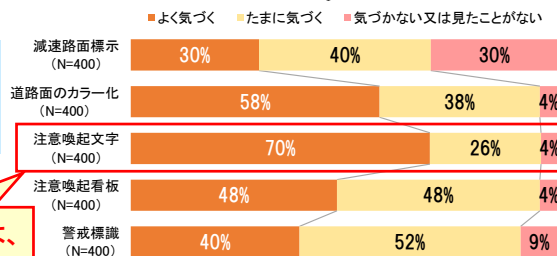


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

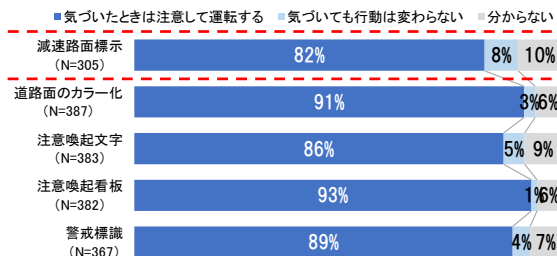
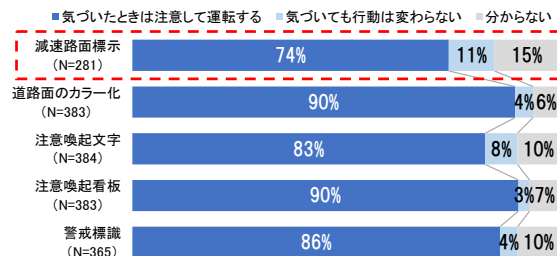
### 1) 道路利用者の意向

#### ① 注意喚起対策への気づきと行動変化

□ 道路利用者は、『路面にある注意喚起文字』によく気づき、『路側にある看板や標識』に気づきにくい。  
 □ 減速路面標示は、『よく気づく』割合が最も低いですが、気づいた時は約7割以上の方が注意して運転。



#### ▲ 注意喚起対策への気づき



#### ▲ 気づいた際の行動変化

(資料: 道路利用者アンケート調査結果(H29.12))



問: 次に挙げる交通事故対策(赤丸)の中で、走行中に気づいたことがあるものを教えてください。

最もよく気づくのは、『注意喚起文字』

問: 前問で「よく気づく」「たまに気づく」とお答えになった交通事故対策(赤丸)に気づいたとき、あなたはどのような行動をとりますか。

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (4) 注意喚起対策の実施に向けて



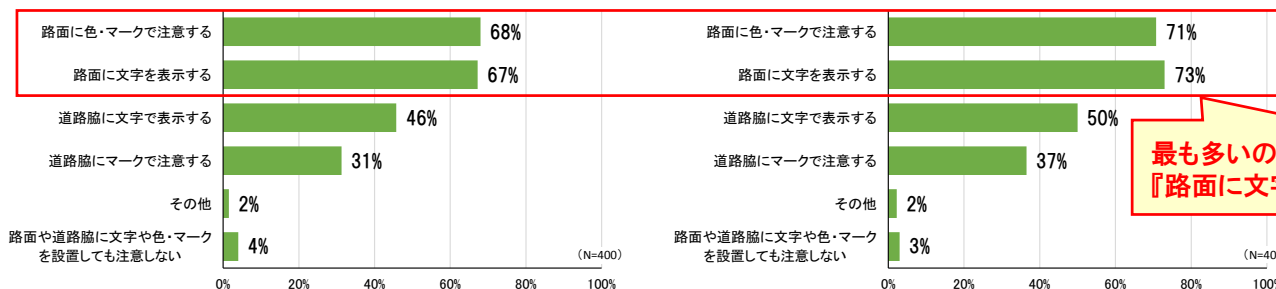
### ② 注意喚起対策へのニーズ

- 危険な箇所の情報提供は、『路面に文字や色・マーク』のニーズが高い。
- 都市部多車線では『見づらい』、郊外部2車線では『サイズが小さい』『見づらい』と気づきにくい傾向にある。
- 効果的だと思われる対策は、『一瞬で読める横書き』『立体的に見えるもの』など。

【都市部の片側2車線道路】

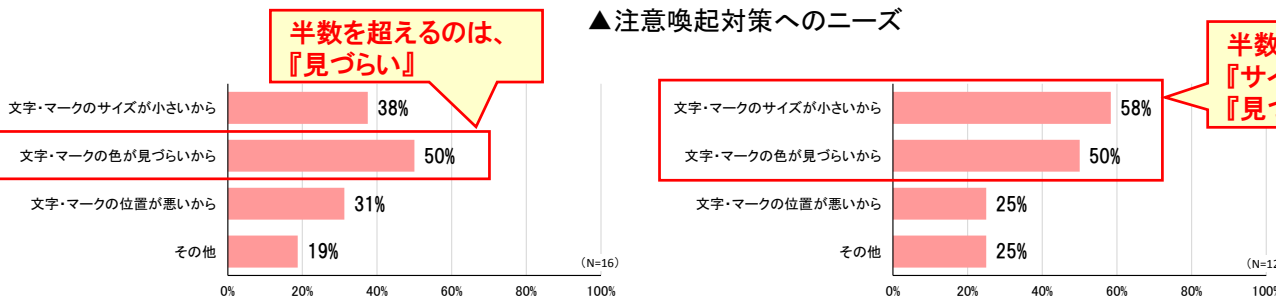
【郊外部の片側1車線道路】

問: 事故に遭遇するおそれがある箇所について、どのように情報提供すればあなた自身は注意して行動しますか。



最も多いのは、『路面に文字や色・マークで表示』

問: 前問で情報提供を路面(又は道路脇)とお答えいただいた方で、先程の質問で路面(又は道路脇)の注意喚起対策に『気づかない又は見たことがない』とお答えいただいた理由を教えてください。

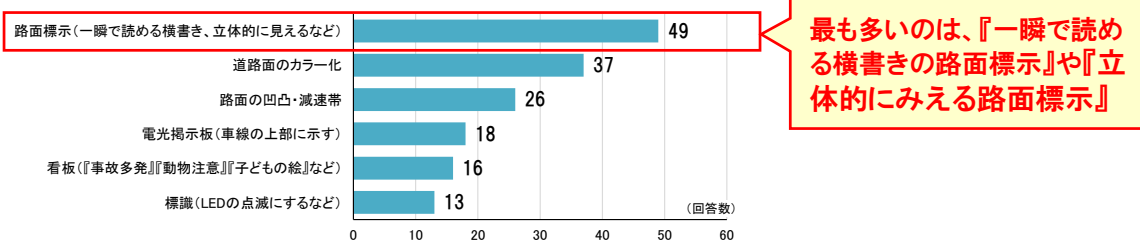


半数を超えるのは、『見づらい』

半数を超えるのは、『サイズが小さい』『見づらい』

▲ 注意喚起対策に気づかない理由

問: 今まで見たことのある交通安全対策で効果的だと思うものがあれば教えてください。



最も多いのは、『一瞬で読める横書きの路面標示』や『立体的に見える路面標示』



(福岡都市高速内回り)

▲ 効果的だと思う交通安全対策

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (4) 注意喚起対策の実施に向けて



### ③ 注意喚起対策の実施に向けて

#### 【分かった事】

- **注意喚起文字**は、『よく気づく』割合が高い
- 路側にある注意喚起看板や警戒標識は、『よく気づく』割合が低い
- 気づいた時に『注意して運転する』方の割合が高い対策は、**道路面のカラー化や注意喚起看板**
- 減速路面標示は、『よく気づく』割合が最も低いが、気づいた時は**約7割以上の方が『注意して運転』**している
- 危険な箇所の情報提供は、『**路面に文字**』や『**色・マーク**』のニーズが高い
- ただし、『**色が見づらい**』『**サイズが小さい**』と**気づきにくい**傾向にある
- 交通安全対策で効果的だと思われるものは、『**一瞬で読める横書き**』『**路面標示で立体的に見えるもの**』など

#### 【対策立案にむけて】

##### ① 速度抑制対策

- ✓ 減速路面標示は気づきにくいですが、気づいた時は注意して運転している
- ✓ ドライバーへの気づきを高めるため、**注意喚起路面標示（文字）**による複合対策を実施（マークのみではわかりにくい）

##### ② 注意喚起路面標示

- ✓ 路面標示による注意喚起は、『**文字による注意**』を基本に実施し、『**一瞬で読める横書き**』が効果的
- ✓ 色が見づらいと、ニーズがあっても気づきにくいいため、より危険な箇所等は『**道路面のカラー化と文字**』による**複合対策**を実施

##### ③ 注意喚起看板

- ✓ 看板による注意喚起を実施する場合は、『**文字による注意（法定外看板）**』を基本に実施
- ✓ 文字による路面標示に比べて「よく気づく」割合が少ないため、**設置場所や大きさ等のアピール方法**に留意が必要

## 3) 幹線道路における事故対策について

---

### 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

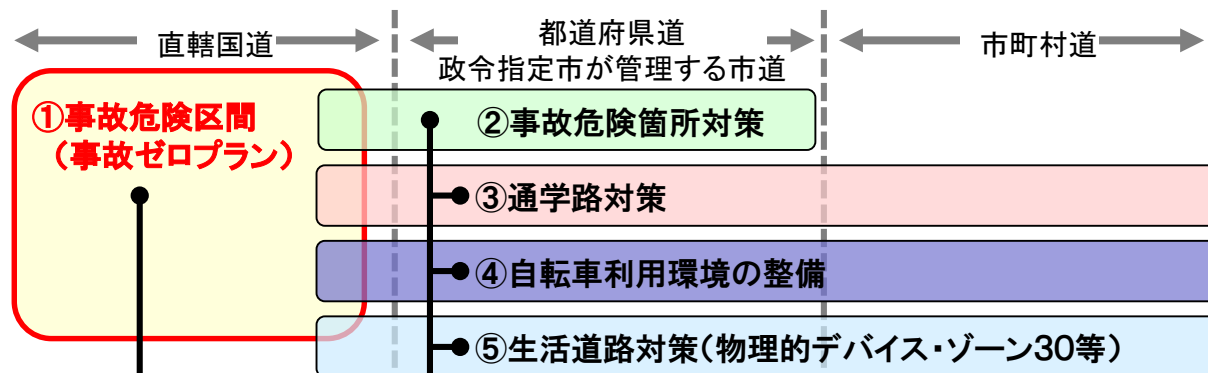
## (1) 福岡県における交通安全対策の取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県で実施している交通安全対策は、下図に示す5つの取組みに分類されます。
- このうち、「①事故危険区間」では直轄国道を対象として、限られた予算の投資効率を最大限に高めるため、「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を推進しています。

### <福岡県における交通安全対策区分（5つの取組み）>



### <安推連における取組み>

- 事故危険区間は、直轄国道を対象に「危険区間リスト」「進捗」等を管理し、事業を推進
- 安推連で進捗等を報告

- 事故危険箇所は、各道路管理者が「進捗」「対策内容」「対策効果」等を安推連で報告、協議
- 通学路や自転車利用環境、生活道路対策等については、安推連で情報共有や調整の場として活用

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (2) 事故危険区間の課題と対応



課 題		H29年度までの対応	H30年度の対応
区間指定時	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 抽出方法が複雑なため、抽出要素が分かりにくい</li> <li>■ 最新の知見（ETC2.0）を事故対策に活用する方法が不透明</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「抽出」ルールの見直しを提案                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・フロー図による抽出要素の明確化</li> </ul> </li> <li>■ 要望箇所の検証手段                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・抽出ルールの中にETC2.0データを活用した評価を提案</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 新たな「抽出」ルールに基づく事故危険区間リストの更新</li> <li>○ ETC2.0データを活用した潜在的な事故リスクの具体的な評価方法の提案</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 対策未実施区間で事故が減少し、抽出基準を満足しなくなった区間が事故危険区間に残存</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「除外」ルールを提案                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・「除外」とは、対策を実施していない区間を対象に、事故危険区間の指定から外すことを指す。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「除外」ルールに基づく検証を実施</li> </ul>
区間指定後	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ PDCAサイクルに基づくフォローアップ方法が確立できていない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「解除」ルールを提案                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・「解除」とは、対策が完了した区間を対象に、事故危険区間の指定から外すことを指す。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 「解除」ルールに基づく検証を実施</li> </ul>

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 事故危険区間の抽出



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 1) 抽出方法の見直し

#### 抽出ルール (見直し前)

- ・「効果の大きさ」と「整備の早さ」別に評価指標を設定
  - ・重みを考慮した点数で事故危険区間を抽出
- > 効果の大きさ

事故対策が必要な区間抽出の考え方				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 ③重大事故発生件数 ④死亡事故換算件数	死亡事故の有無	1件/4年以上	5
		重大事故の有無	1件/4年以上	3
		換算死亡事故状況	0.5件/4年以上	1
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/億台km以上	5
		福岡県平均以上	100件/億台km以上	3
		福岡県平均未満	100件/億台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)			

> 整備の早さ

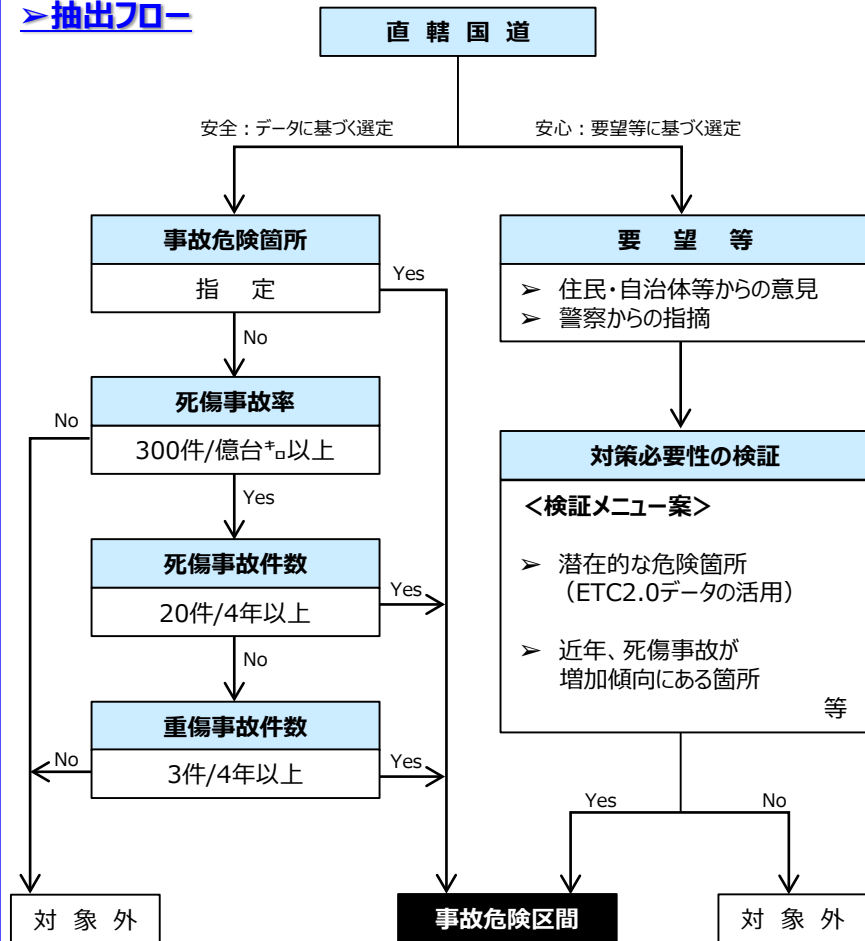
整備の早さ評価の考え方 共通				
評価の視点	評価指標	評価基準	評価基準値	重み
用地の取得時期	①同意書等の有無	同意書等の有無	同意書等有り	5
		同意書等なし	同意書等なし	0
用地の取得しやすさ フィージビリティ	②沿道開発状況	早期に所得可能 コストレベル 低	田畑や原野、山間部	5
		早期での取得が困難 コストレベル 中	住宅・簡易商業施設等	3
		取得が極めて困難 コストレベル 大	ビル等が多い	1
点数換算(点)	合計値/10(重み計) × 10 (点)			

どの要素で抽出されたのかが分かりにくい

#### 抽出ルール (見直し後)

- ・抽出要素を明確にするため、フロー形式へ変更
- ・要望箇所を検証する手段として、ETC2.0データを活用

> 抽出フロー





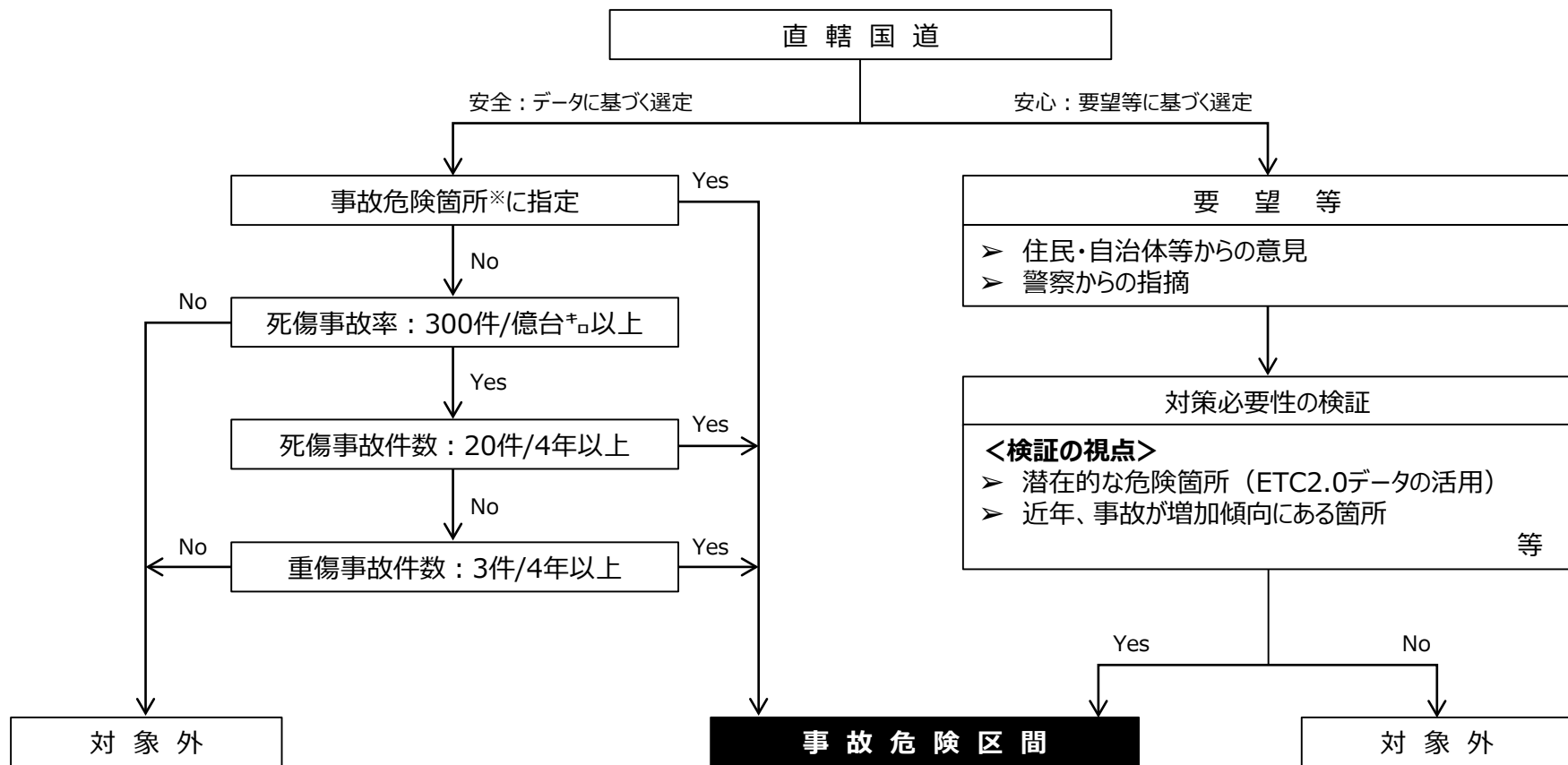
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 事故危険区間の抽出



### 2) 事故対策

<抽出フロー>



※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

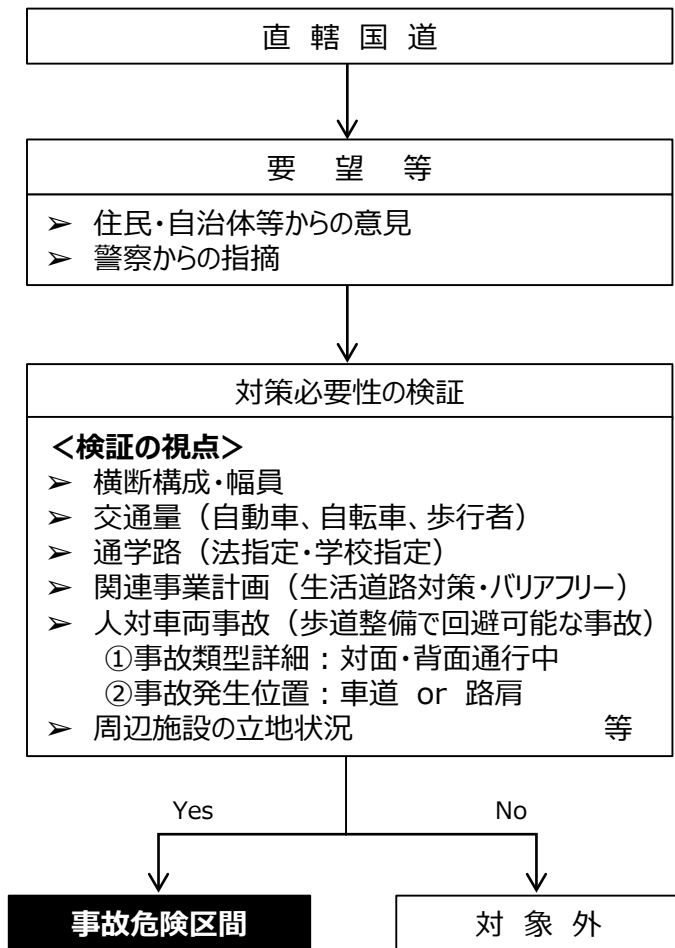
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 事故危険区間の抽出



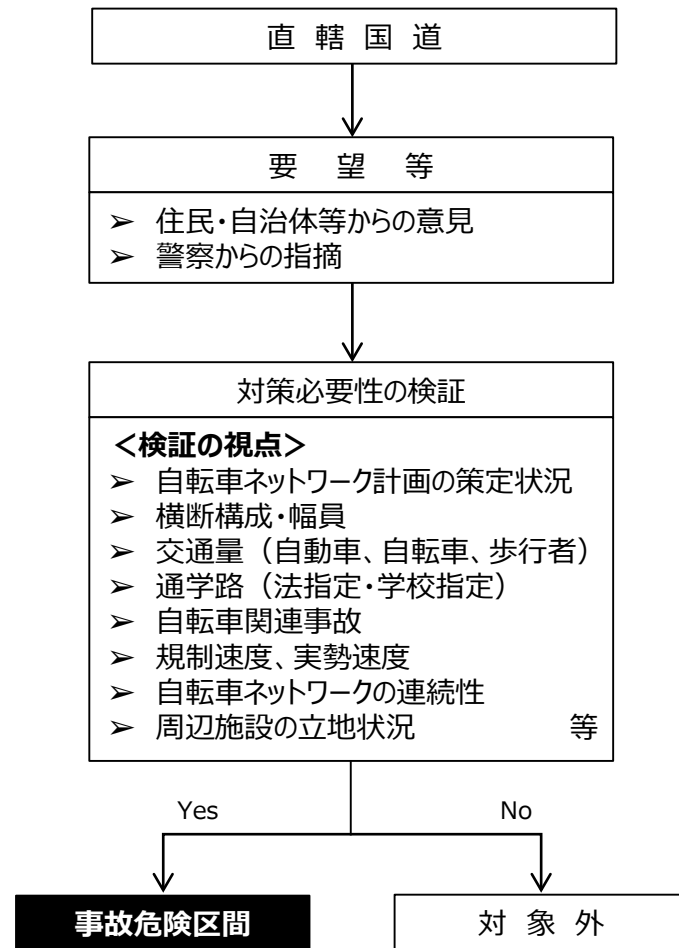
### 3) 歩道整備

<抽出フロー>



### 4) 自転車利用環境整備

<抽出フロー>



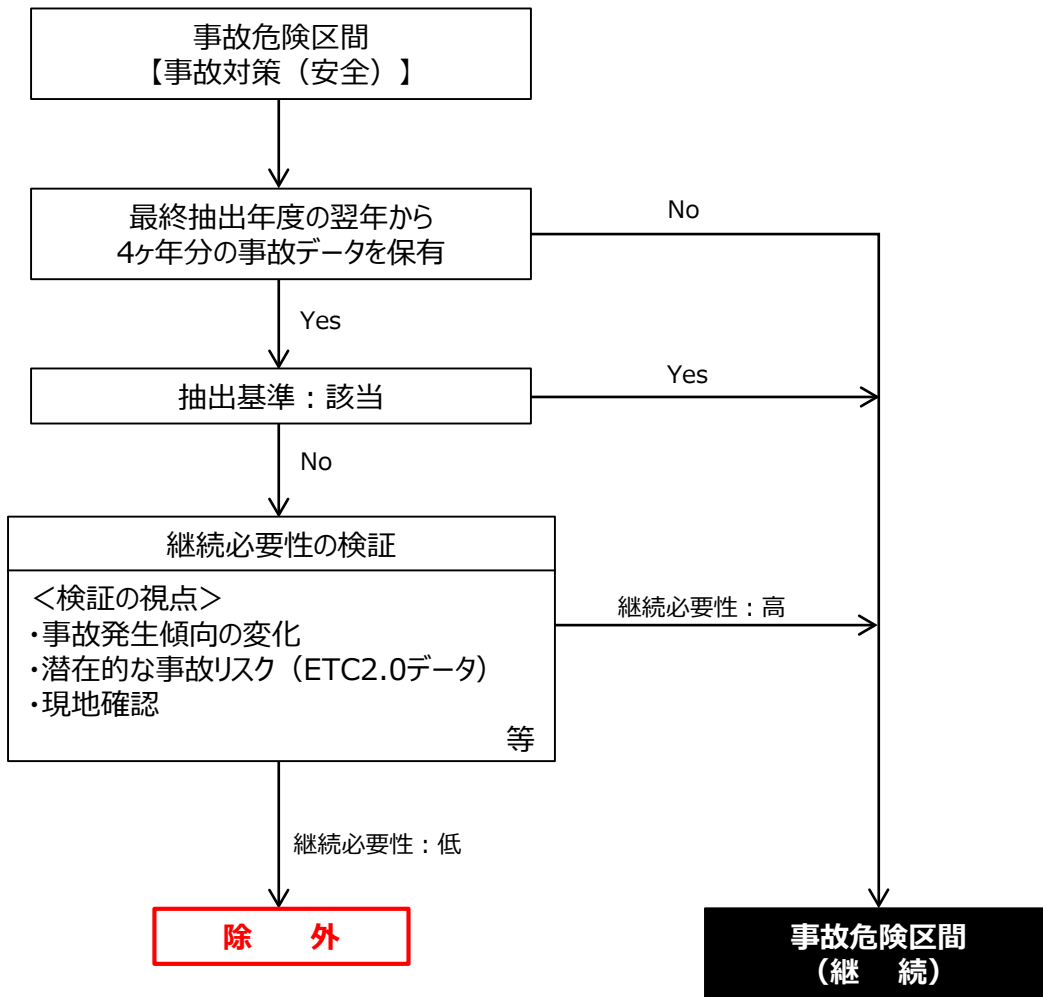
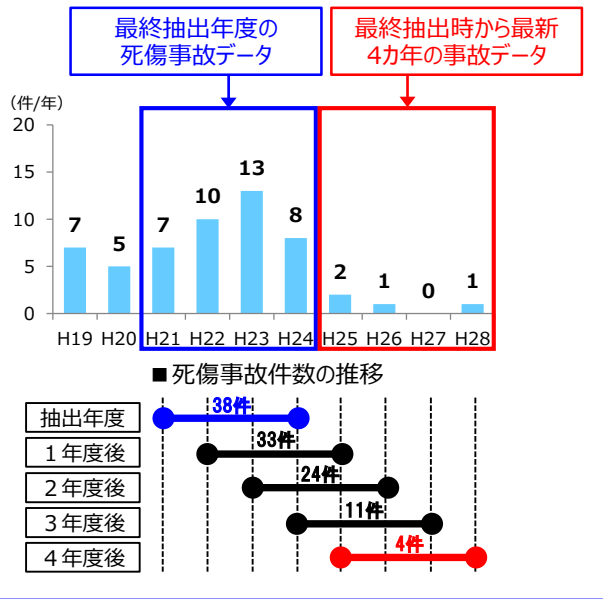
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (4) 事故危険区間の「除外」：事故対策(安全)を対象



【事故データの期間】

・最終抽出年度の事故データを含まない最新4カ年の事故データを分析



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (4) 事故危険区間の「除外」：事故対策(安全)を対象



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 【除外事例】

#### ■国道201号 勝盛歩道橋交差点(飯塚市)

・交差点の立体化(県事業)により、事故対策の必要性が低下



(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

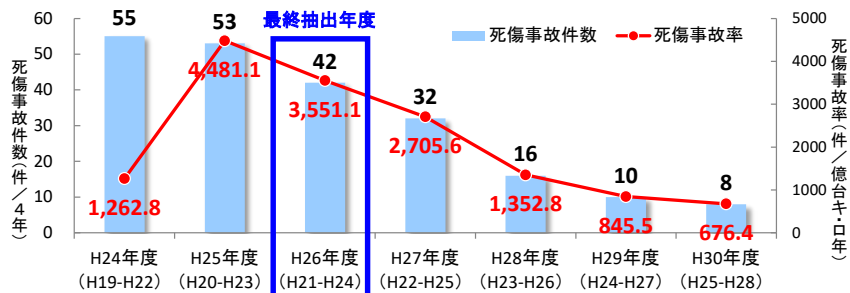
#### ■国道209号 みやま市瀬高町下庄(単路)

・周辺道路の開通により、事故対策の必要性が低下

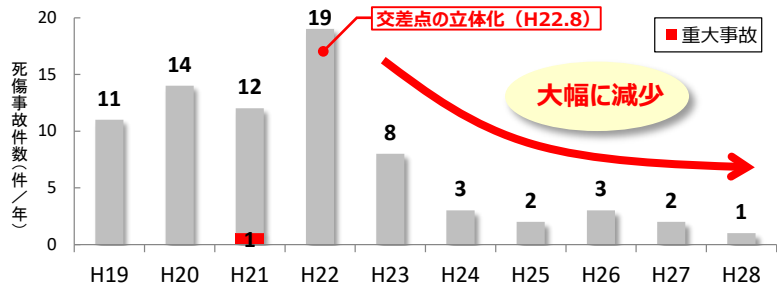


(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

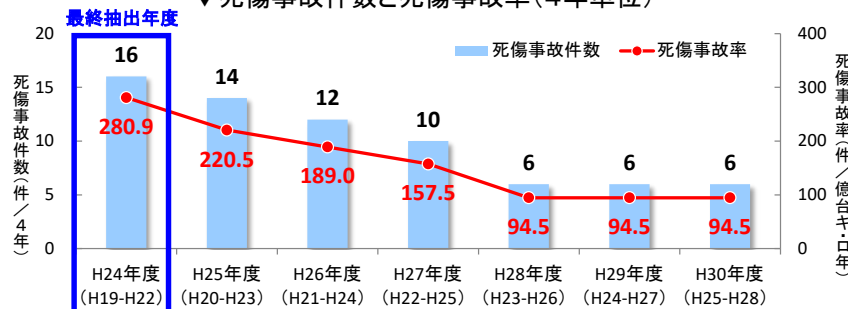
▼死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



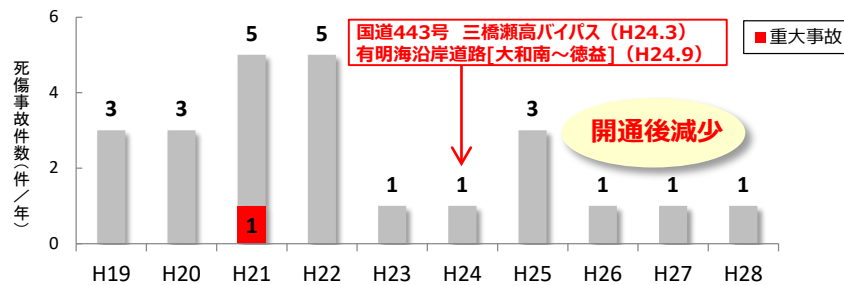
▼死傷事故件数の推移



▼死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



▼死傷事故件数の推移



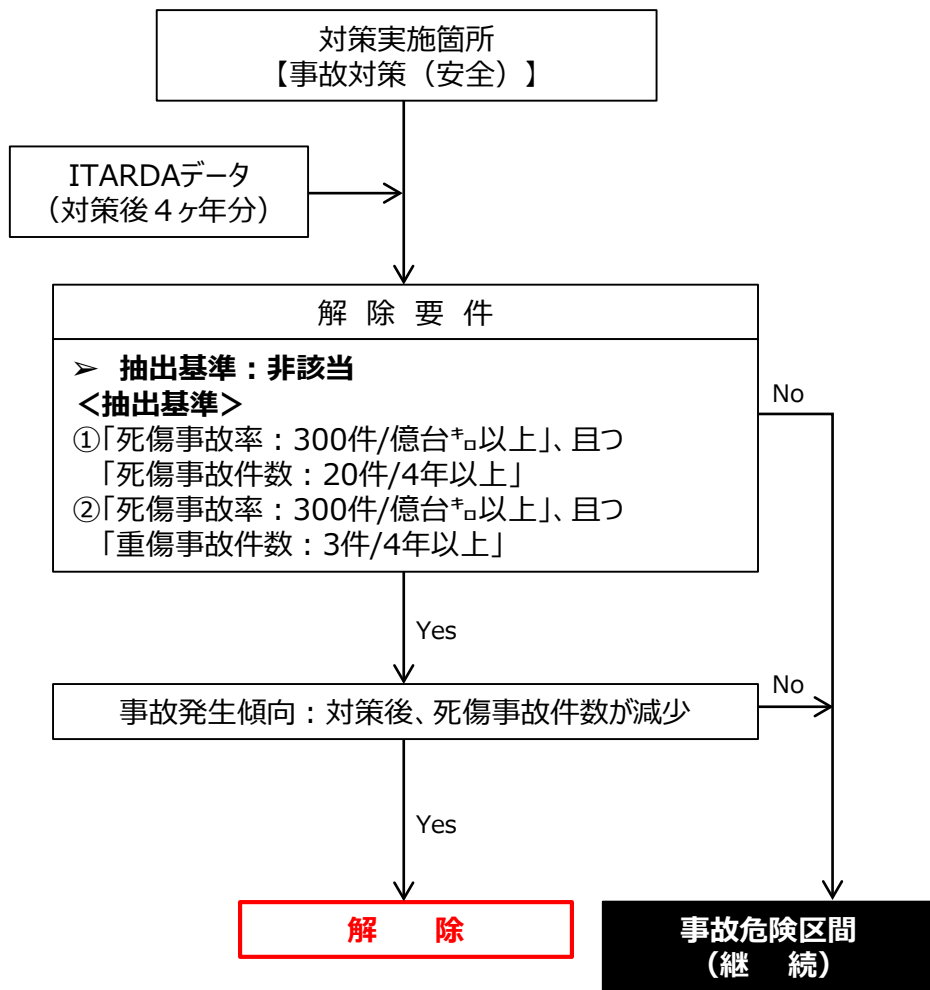
(資料: 交通事故・道路統合データベース)

# 3) 幹線道路における事故対策について

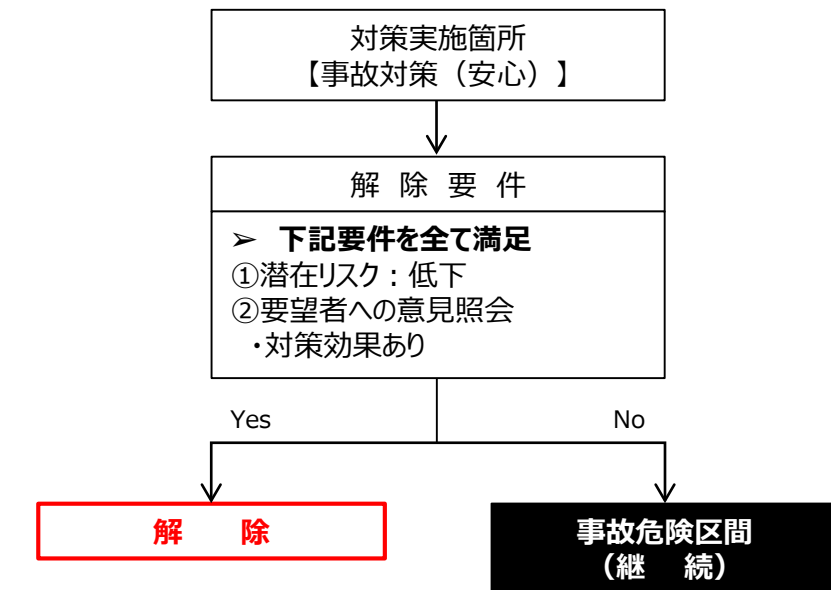
## (5) 事故危険区間の「解除」



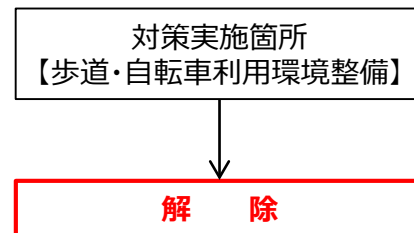
### <事故対策（安全）>



### <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

## (5) 事故危険区間の「解除」



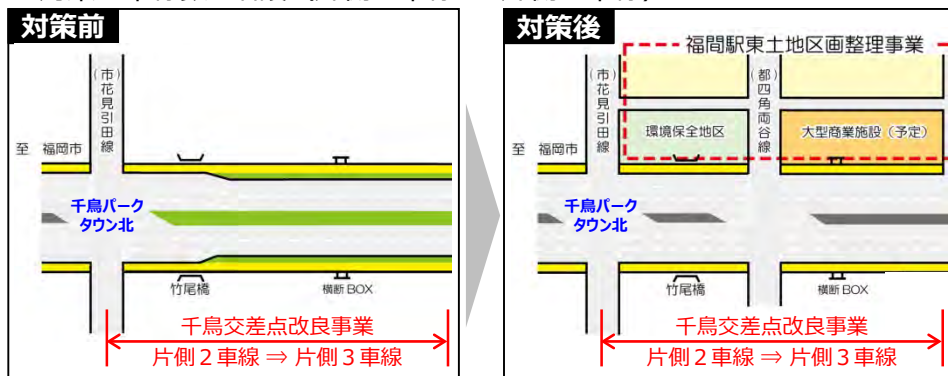
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 【解除事例】：事故対策（安全）

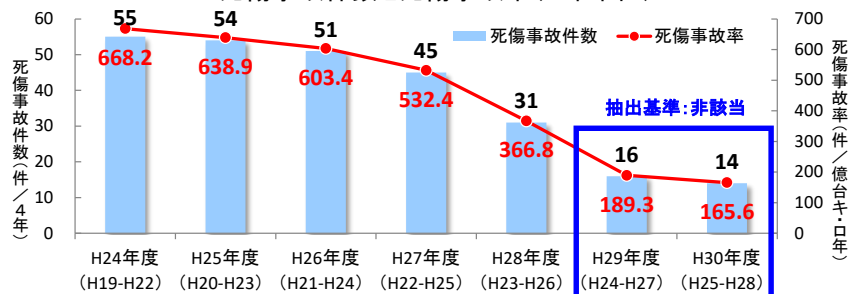
#### ■国道3号 千鳥パークタウン北交差点（福津市）【千鳥交差点改良 H24.3完成】



＜対策：車線数の増設（片側2車線 ⇒ 片側3車線）＞

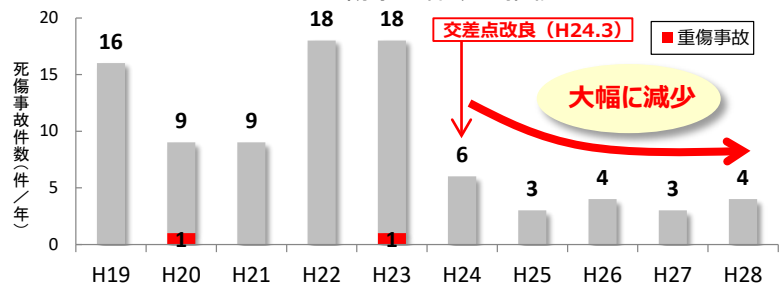


#### ▼死傷事故件数と死傷事故率（4年単位）



- ※抽出基準 ①「死傷事故率：300件/億台キロ以上」且「死傷事故件数：20件/4年以上」  
②「死傷事故率：300件/億台キロ以上」且「重傷事故件数：3件/4年以上」

#### ▼死傷事故件数の推移



(資料：交通事故・道路統合データベース)



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (5) 事故危険区間の「解除」



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【解除事例】：歩道整備

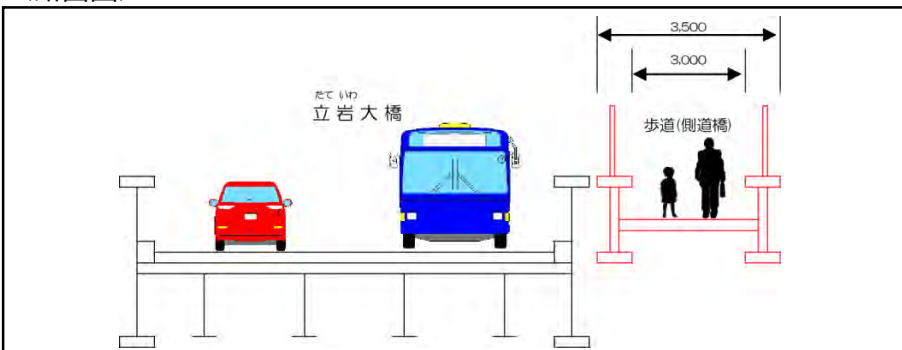
### ■国道201号 立岩大橋側道橋（飯塚市）【H30.3完成】



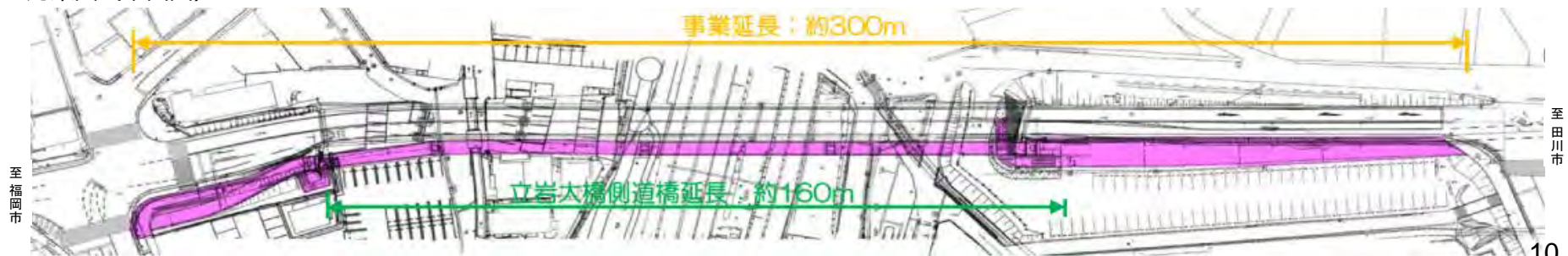
▼平成30年3月24日開通イベントの状況



<断面図>



<対策図（平面図）>



◆利用者の実感

○今まで通学路はJRの下を通って薄暗く心配だったが、これからは安心して行ける。

【一般利用者】



至田川市

至福岡市

### 3) 幹線道路における事故対策について

#### (6) 平成30年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□平成29年度の事故危険区間を基本に、「抽出」、「除外」、「解除」を行った結果、平成30年度の事故危険区間(福岡県版)として735箇所を指定。

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
平成29年度 事故危険区間【A】	779箇所	589箇所	190箇所

平成30年度 事故危険区間	抽出 (新規追加) 【B】	65箇所	57箇所	8箇所
	除外 【C】	31箇所	21箇所	10箇所
	解除 【D】	78箇所	48箇所	30箇所
	計 【A+B-C-D】	735箇所	577箇所	158箇所



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (6) 平成30年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ▼ H30福岡県事故危険区間数

	福岡県	福岡 国道	北九州 国道
国道2号	1	—	1
国道3号	275	204	71
国道10号	50	—	50
国道201号	46	10	36
国道202号	161	161	—
国道208号	68	68	—
国道209号	61	61	—
国道210号	73	73	—
合計	735	577	158

### ▼ 事故危険区間リスト (一部抜粋)

福岡県 通し番号	路線名	住 所	交 差 点 名
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	市民球場入口
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	貴船橋西
11	国道3号	北九州市小倉北区	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
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	北九州市戸畑区一枝4丁目	
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
22	国道3号	北九州市戸畑区	西鞘ヶ谷
23	国道3号	北九州市八幡東区春の町5丁目	
24	国道3号	北九州市八幡東区	春の町四丁目
25	国道3号	北九州市八幡東区	西本町1丁目
26	国道3号	北九州市八幡東区	西本町3丁目
27	国道3号	北九州市八幡東区	桃園2丁目
28	国道3号	北九州市八幡東区	桃園2丁目
29	国道3号	北九州市八幡西区	陣山1丁目
30	国道3号	北九州市八幡西区紅梅1丁目	
31	国道3号	北九州市八幡西区	藤田2丁目
32	国道3号	北九州市八幡西区	藤田3丁目
33	国道3号	北九州市八幡西区	筒井町
34	国道3号	北九州市八幡西区筒井町	—
35	国道3号	北九州市八幡西区	萩原2丁目
36	国道3号	北九州市八幡西区	穴生4丁目
37	国道3号	北九州市八幡西区	樋口町
38	国道3号	北九州市八幡西区瀬板2丁目	
39	国道3号	北九州市八幡西区則松5丁目	
40	国道3号	北九州市八幡西区	則松1丁目

※ 交差点名欄の「—」表記は、名称のない交差点、  
「 」(空白)は交差点以外の区間(単路)を示すものです。 12

# 3) 幹線道路における事故対策について

---

## ②事故危険箇所における取り組み

# 2) 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と取り組み



- 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。

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24年度～28年度	3,490	119
第4次	平成27年度～32年度	3,125	111

- 事故危険箇所の目標(効果)
- 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))

### ◆平成29年度までの取り組み

- ⇒ 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、情報を共有

### ◆今年度の取り組み

- ⇒引き続き、第3次及び第4次事故危険箇所の進捗状況を把握、確認するための進捗管理表を更新
- ⇒対策箇所の効果(好事例等)について、情報を共有

# 3) 幹線道路における事故対策について

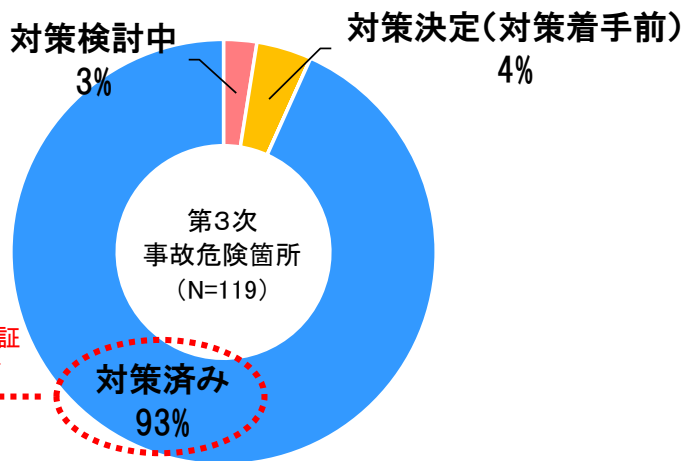
## (2) 第3次事故危険箇所の取り組み<H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 1) 対策実施状況と対策効果

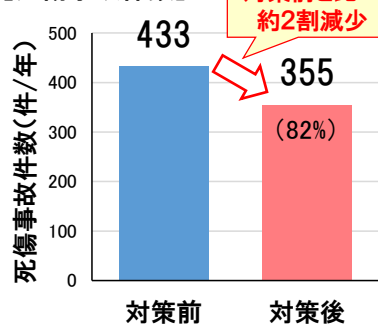
□ 対策済み箇所が9割以上を占め、死傷事故件数は約2割、重大事故は約6割減少 ※検証可能な83箇所を対象  
 □ 引き続き、対策完了後の事故データを収集し、対策効果を検証



事故データによる効果検証が可能な83箇所を分析

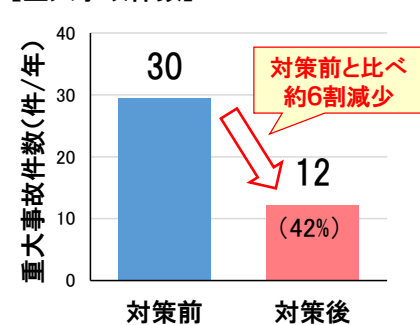
■ 福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況

【死傷事故件数】

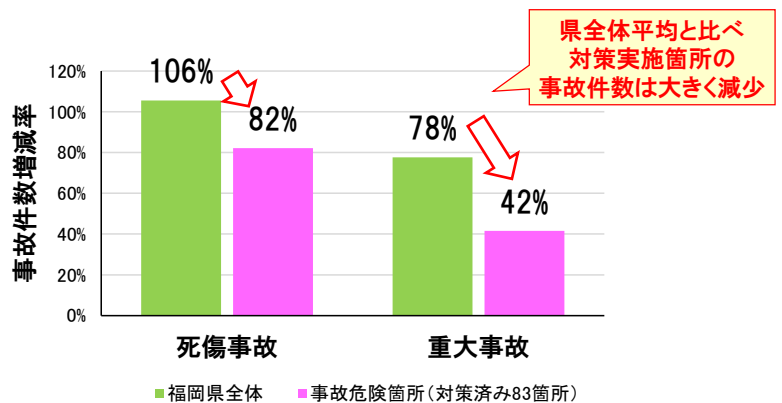


■ 対策済み箇所(83箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化

【重大事故件数】

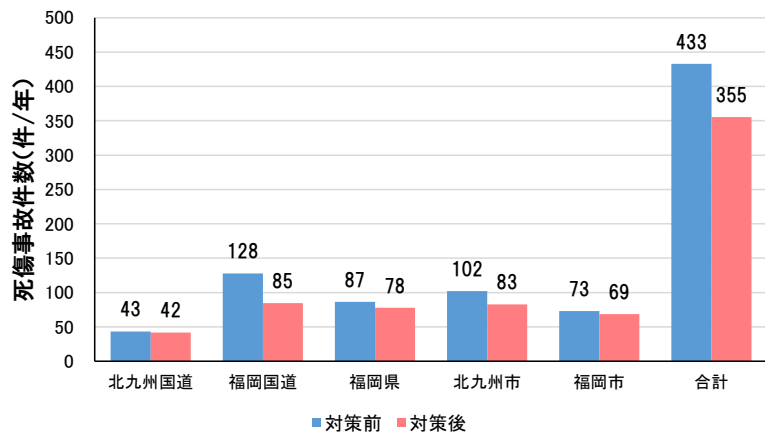


※対策前は、H19~H22の値  
 ※対策後は、対策済み翌年度~H28の値  
 ※( )の値は、対策前からの増減率(対策後/対策前)



■ 事故危険箇所(対策済み箇所)の事故件数増減率

※福岡県全体は、H19~22とH25~28を比較



■ 道路管理者別の死傷事故件数の変化

(資料: 交通事故・道路統合データベース)

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (2) 第3次事故危険箇所の取り組み事例 <H24~H28>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況と対策効果

国道10号 北九州市小倉北区 (高坊2丁目交差点)  
【北九州国道事務所】



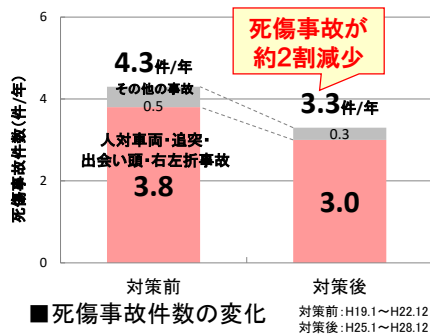
対策①: 右折ポケット(1.5車幅)の設置(右折車と後続直進車の交錯抑制)



対策②: 交差点をカラー化(交差点の認知向上)



### ◆死傷事故件数の変化



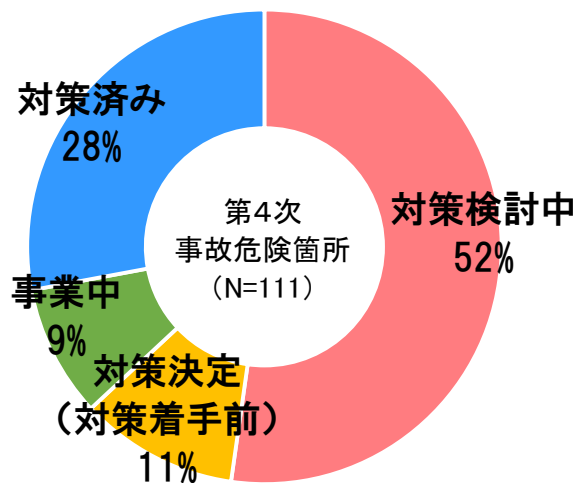
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み<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。
- H30年末時点の対策済み箇所は、約3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	2	23	19	14	0	58
対策決定 (対策着手前)	0	2	2	0	8	12
事業中	4	2	2	2	0	10
対策済み	7	3	8	1	12	31
合計	13	30	31	17	20	111

※道路管理者の対策状況

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例 <H28~H32>



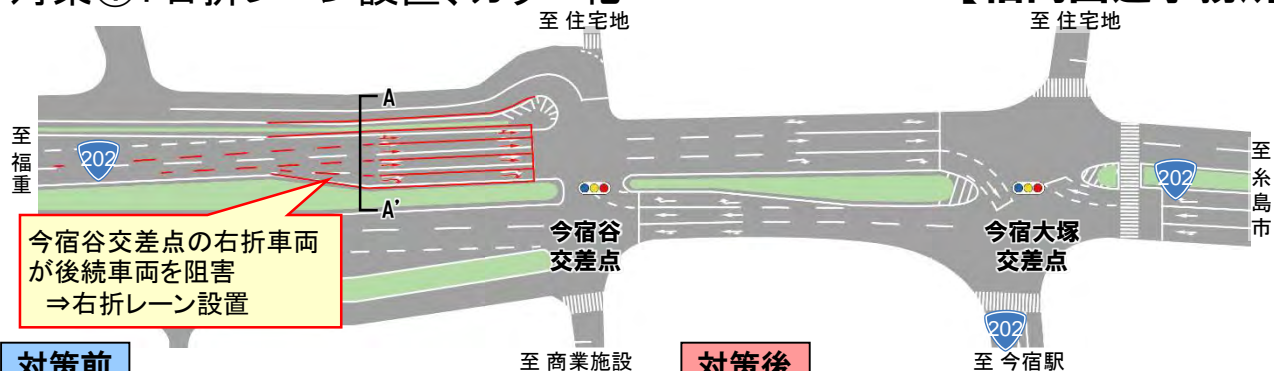
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

#### 国道202号 福岡市西区 (今宿大塚・今宿谷交差点)

対策①: 右折レーン設置、カラー化

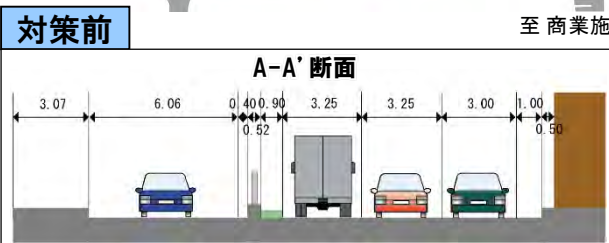
【福岡国道事務所】



今宿谷交差点の右折車両が後続車両を阻害  
⇒ 右折レーン設置



(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所への取り組み事例 <H28~H32>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

国道200号 朝倉郡筑前町 朝日240-1~朝日288-1 (単路部)

対策①: 路面標示の設置 (追突の注意喚起)

【福岡県】



(背景地図: 福岡県管内図より引用)



(主) 久留米筑紫野線 朝倉郡筑前町 東小田2906-1 (天神川橋交差点)  
対策①: 路面標示の設置 (交差点部の注意喚起)

【福岡県】



(背景地図: 福岡県管内図より引用)





# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例 <H28~H32>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

(主) 飯塚福岡線 宮若市 宮田5492-1 (単路部)  
【福岡県】



(背景地図:福岡県管内図より引用)

### 対策①: 標識設置 (カーブ区間の注意喚起)

対策前



対策後



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所への取り組み事例 <H28~H32>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

#### (一) 東下中津線 築上郡上毛町 大字東下473~下唐原2365-2 (単路) 【福岡県】



(背景地図: 福岡県管内図より引用)

対策①: カーブ区間に減速ドット表示(カーブ区間の速度抑制)



対策前



対策後



対策②: 交差点部分に外側ドットの表示(進入路の注意喚起)



対策前



対策後



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例 <H28~H32>



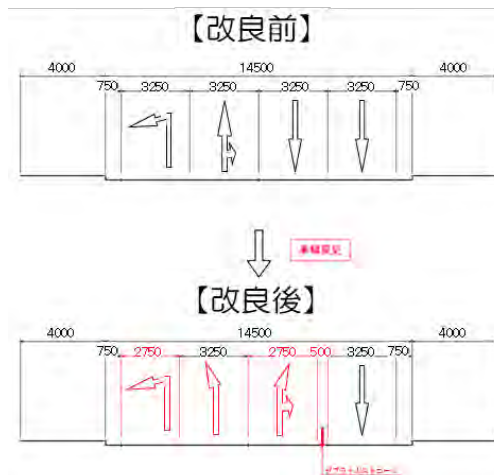
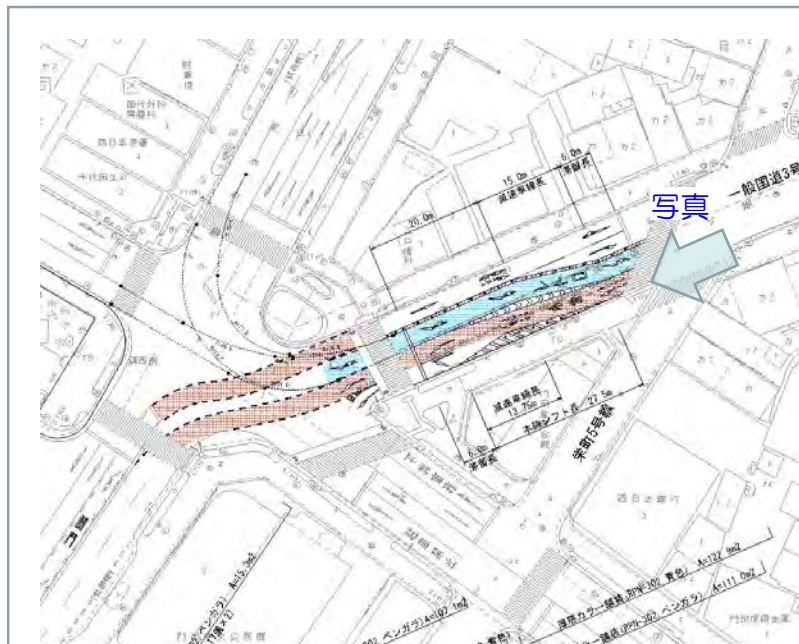
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

### 国道3号 北九州市門司区(鎮西橋交差点) 【北九州市】



小倉方面 (背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



改良後

本交差点は、第4次事故危険箇所交差点である。事故の形態は右折車両と直進車の接触が多い。このため、国道3号の車線構成の改修、カラー舗装化などの交差点改良を行った。

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所への取り組み事例 <H28~H32>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

県道浜新建堅粕線 (妙見交差点)  
【福岡市】



至天神 (背景地図: 電子国土Web.より引用)

対策①: 路面標示(ゼブラ帯等設置・ラバーポール設置)



対策②: 路面標示(ゼブラ帯設置)



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所への取り組み事例 <H28~H32>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 整備状況

県道都地姫浜線 (下山門交差点)  
【福岡市】



(背景地図: 電子国土Webより引用)

対策①: 車線配分の見直し・交差点カラー化



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み<H28~H32>

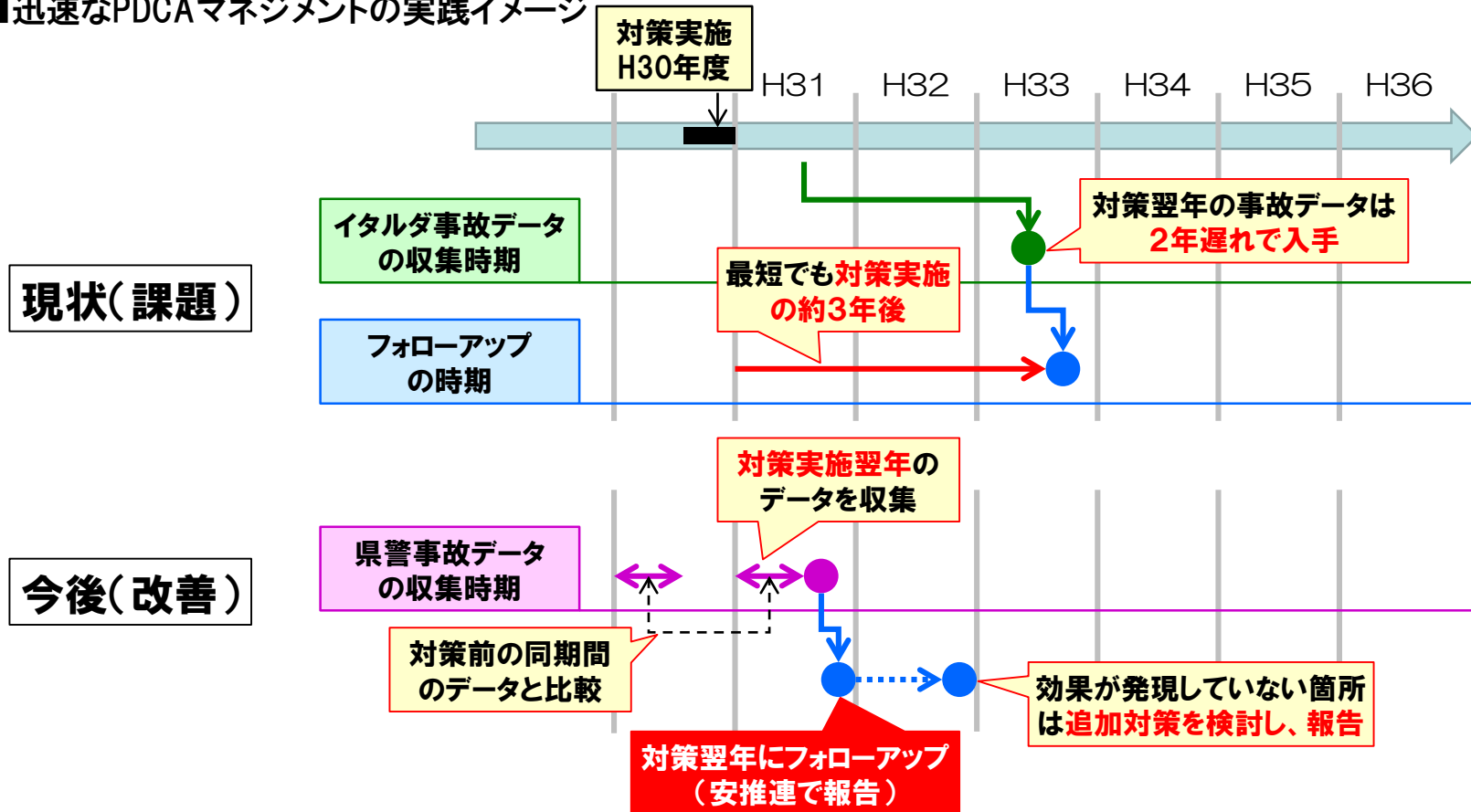


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 迅速なPDCAマネジメントの実践に向けて

- 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、早期のフォローアップを実施。

#### ■ 迅速なPDCAマネジメントの実践イメージ



## 4) 生活道路における事故対策について

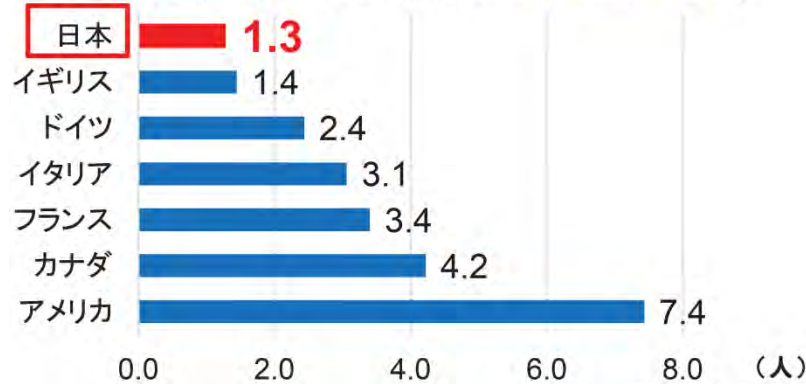
# 4) 生活道路における事故対策について

## (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。

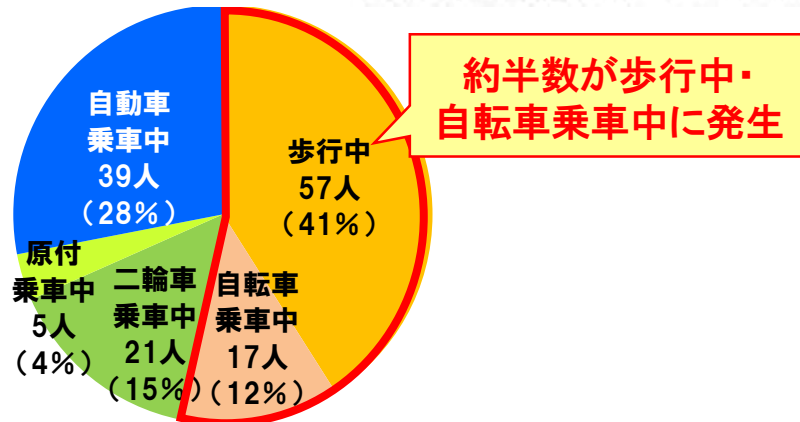
【人口10万人あたり死者数(自動車乗車中)】



【人口10万人あたり死者数(歩行中・自転車乗車中)】

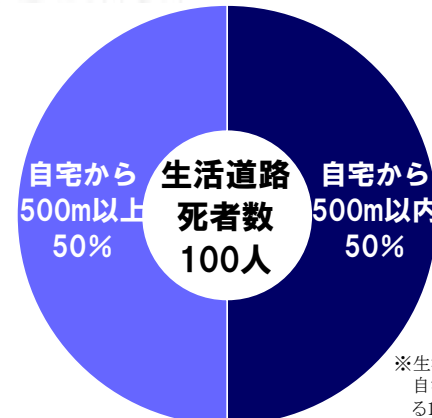


出典)国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(30日死者数(H24))



▲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)



#### ○生活道路とは

地区に住む人が地区内の移動あるいは地区から幹線道路(主に国道や県道などで通過交通の担う道路)に出るまでに利用する道路

※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:交通事故・生活道路統合データ)



# 4) 生活道路における事故対策について

## (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



(京都市京都市)



(イメージ)

#### 危険箇所を対策する



歩行者自転車用柵



# 4) 生活道路における事故対策について

## (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。

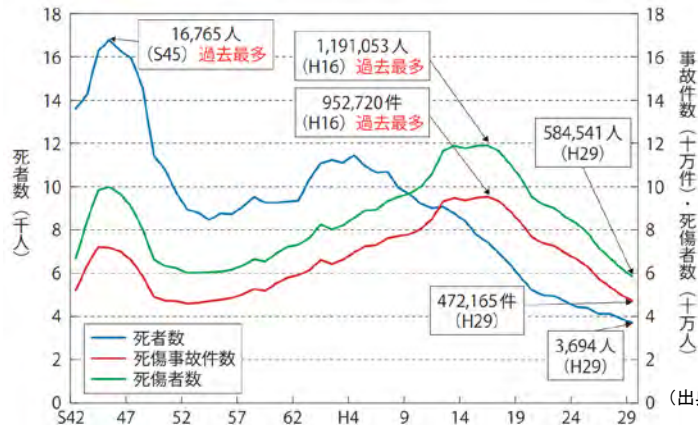
#### ■第10次交通安全基本計画における目標

＜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。

#### ■交通事故件数及び死傷者数等の推移



#### ■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%】

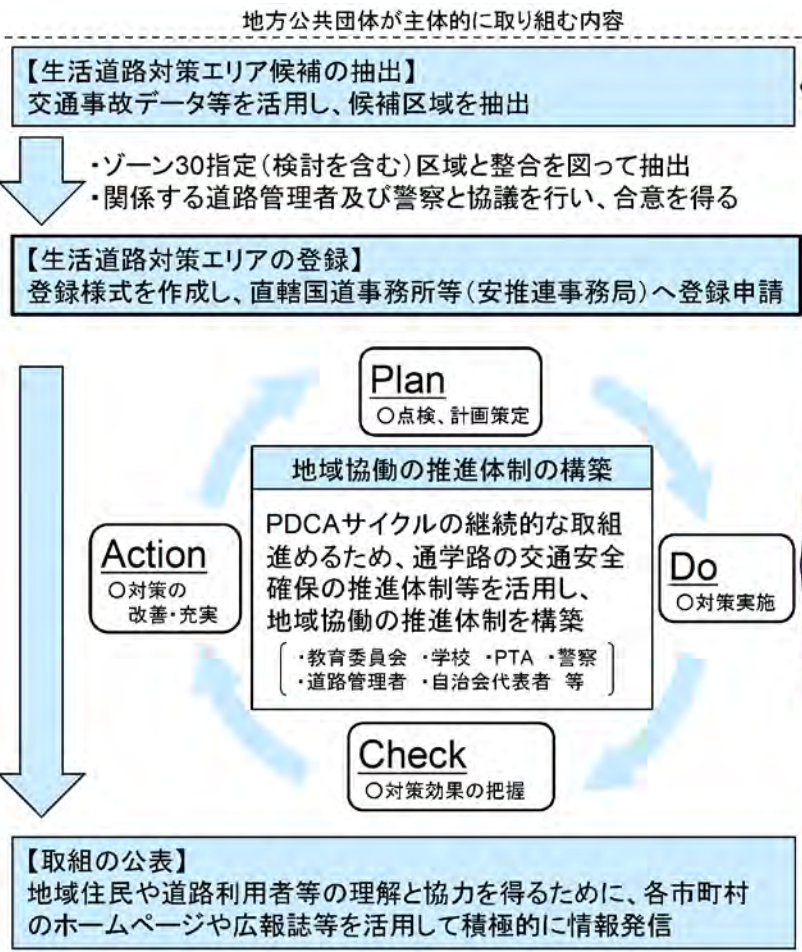
※交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第3条で指定された道路における通学路

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 生活道路の事故対策の取り組み

### 1) 生活道路対策エリアの取り組みフロー

国土交通省では、ビッグデータを活用して危険箇所の分析や対策効果の検証を行い、各自治体の取り組みをバックアップ。



### ■国道事務所の技術的支援 (ビッグデータ分析結果の提供)

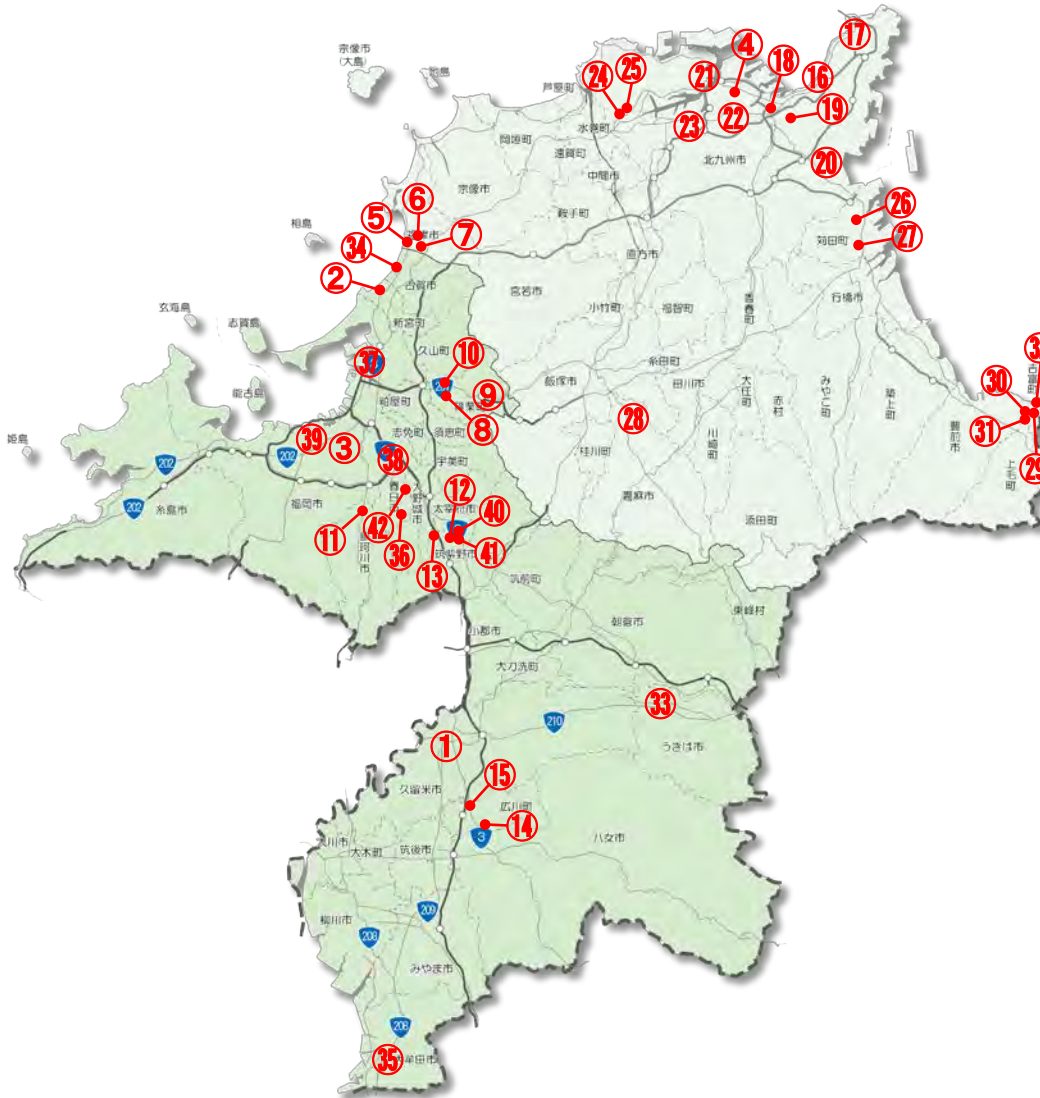


(出典: 国土交通省HP)

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 生活道路の事故対策の取り組み

### 2) 福岡県内の取り組み状況



No	市町村	地区名	登録年月	対策検討状況
1	久留米市	南地区	H28.2	H29年度対策済み
2	新宮町	緑ヶ浜地区	H28.6	H29年度対策済み
3	福岡市	薬院・平尾・平丘町地区	H28.7	H30年度対策予定
4	北九州市	あやめが丘小学校地区	H29.10	対策検討中(BD分析提供済み)
5	福津市	花見地区	H29.10	対策検討中(BD分析提供済み)
6	福津市	中央地区	H29.10	対策検討中(BD分析提供済み)
7	福津市	福間南・日蔭野地区	H29.10	対策検討中(BD分析提供済み)
8	篠栗町	尾仲地区	H29.10	H29年度対策済み
9	篠栗町	篠栗地区	H29.10	H29年度対策済み
10	篠栗町	津波黒地区	H29.10	H29年度対策済み
11	那珂川市	片縄地区	H29.11	H30年度実証実験(実施済)
12	筑紫野市	二日市小学校地区	H29.11	対策検討中(BD分析提供済み)
13	筑紫野市	天拝小学校地区	H29.11	対策検討中(BD分析提供済み)
14	広川町	川上地区	H29.12	H29年度実証実験(実施済)
15	広川町	新代・日吉地区	H29.12	対策検討中
16	北九州市	門司区柳町地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
17	北九州市	門司区栄町地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
18	北九州市	小倉北区昭和町地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
19	北九州市	小倉北区足原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
20	北九州市	小倉南区中曽根東地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
21	北九州市	若松中央小学校地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
22	北九州市	八幡東区川淵町地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
23	北九州市	八幡東区祇園地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
24	北九州市	八幡西区大浦地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
25	北九州市	八幡西区千代ヶ崎地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
26	荇田町	南原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
27	荇田町	与原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
28	嘉麻市	稲築地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
29	吉富町	広津地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
30	吉富町	今吉地区(町道幸子楡生線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
31	吉富町	池下地区(町道直江中村線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
32	吉富町	小犬丸地区(町道小犬丸界木線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
33	うきは市	吉井地区	H30.8	対策検討中
34	古賀市	天神地区	H30.9	対策検討中
35	大牟田市	曙町地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
36	春日市	惣利地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
37	福岡市	千早西地区	H30.9	対策検討中
38	福岡市	板付・麦野地区	H30.9	対策検討中
39	福岡市	鳥飼地区	H30.9	対策検討中
40	筑紫野市	二日市北小学校地区	H30.10	対策検討中
41	筑紫野市	二日市東小学校地区	H30.10	対策検討中
42	大野城市	栄町地区	H30.10	対策検討中

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 生活道路の事故対策の取り組み

### 3) 生活道路交通安全セミナー

□生活道路の安全・安心な道路空間の確保を目指して、各自治体担当者を対象とした「生活道路交通安全セミナー」を実施。

国土交通省 九州地方整備局  
北九州国道事務所

## 生活道路交通安全セミナー

平成29年の交通事故死者数は3,694人となり昭和23年以降の統計で最小になりましたが、近年の交通事故死者は、歩行中・自転車乗車中が全体の半数を占め、またその半数は自宅から500m以内の身近な道路で発生しており、生活道路における交通安全対策は緊急の課題となっています。このような状況を踏まえ国土交通省では、生活道路の交通安全の確保に向けた取組を推進しており、生活道路の交通安全に関するセミナーを開催致します。

日時：10月25日（木）13:00～17:00  
場所：小倉南生涯学習センター 3階 視聴覚室

**=プログラム=**

- 1. 開会** 13:00～  
竹下 卓宏氏 国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所長
- 2. 基調講演：生活道路をとりまく状況** 13:10～  
小嶋 文氏 埼玉大学大学院准教授  
埼玉大学大学院理工学研究科博士後期課程修了。国土交通省国土技術政策総合研究所研究官、埼玉大学大学院理工学研究科助教を経て2016年4月より現職。研究分野は交通計画・交通工学。現在の研究課題は、生活道路の交通安全対策、高齢者の事故対策、歩行空間評価、自転車と公共交通の利用促進など。
- 3. ゾーン30の取組** 14:30～  
棟杉 邦哉氏 福岡県警察本部交通部交通規制課長
- 4. 生活道路の具体的対策内容** 15:25～  
大橋 幸子氏 国土交通省国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室 主任研究官
- 5. 生活道路対策の進め方** 16:10～  
寺岡 岳彦氏 国土交通省九州地方整備局 北九州国道事務所 交通対策課長
- 6. 可搬型ハンプの体験会** 16:30～

各自治体の建設系や教育系の生活道路担当者を対象にセミナーを開催しました。

セミナーでは、最近の生活道路対策の話題やゾーン30の取組、具体的な対策内容について講話をしていただきました。

また、可搬型ハンプの体験会やエリア登録した箇所(北九州市)について、有識者を交えた合同点検を実施し、アドバイスを頂きました。



▲セミナー会場の様子



▲可搬型ハンプ体験会



▲現地合同点検の実施状況

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 生活道路の事故対策の取り組み

### 3) 生活道路交通安全セミナー

#### 生活道路交通安全セミナー開催概要

日時：10月25日(木) 13:00~17:00  
 場所：小倉南生涯学習センター 3階 視聴覚室

#### 開会挨拶



**竹下 卓宏氏** 国土交通省 九州地方整備局北九州国道事務所長

- 日本では、歩行中・自転車乗車中の交通事故死者数が先進7カ国で最多となっており、国交省でも生活道路の交通安全に取り組んでいる。
- 生活道路の対策として、ゾーン30などの取組も進んできているが、ハード面の対策が遅れているのが現状。
- 今回のセミナーが、生活道路対策を進める上で参考にして欲しい。

#### 基調講演『生活道路をとりまく状況』



**小嶋 文氏** 埼玉大学大学院准教授

- 自転車乗車中・歩行中の交通事故死亡者は、諸外国と比較して多い。
- 各地に抜け道となる道路が存在し、通過交通が多いという現状がある。
- 対策の方向性は、自動車の速度抑制である。30km/h以下で死亡率激減。
- 欧州においては、ゾーン30が定着しており、ゾーン30の中に、自動車の速度抑制や抜け道対策などの物理的デバイスが整備されている。
- ライジング・ボラード(自動昇降ボラード)による自動車の通行を遮断する施策も増えている。日本ではソフトライジングボラードという取組の社会実験等も実施され、本格設置をしている箇所もある。

各地に存在する抜け道問題

改善の方向性

ゾーン30の中には、自動車の速度を落としたり抜け道利用を防止するための工夫(物理的デバイス)ハンブ

欧州におけるゾーン30の定着

ソフトライジングボラード

- 万が一、車がぶつかっても、車もボラードも壊れない
- 道路に設置して通行することはない
- ただし、通行規制は標識により厳密
- (さらに、カメラ監視)

耐久性・可塑性試験

#### ゾーン30の取組



**棟杉 邦哉氏** 福岡県警察本部交通部交通規制課長

- 平成23年より最高速度30km/hの速度規制を実施するゾーン30を開始。
- ゾーン30の設定により、交通事故が約30%低減。
- 更なる交通事故抑止に向けて、ゾーン区域内の物理的デバイスの設置、道路標識の維持管理等、道路管理者にもご協力を頂き、連携を図っていく。
- また生活道路における取締の強化として、移動オービスを導入する。

ゾーンの設定要領

ゾーン30の整備効果

交通事故発生件数の整備前後比較

可搬式速度自動取締り装置の導入

～生活道路における取締りの強化～

#### 生活道路の具体的対策内容



**大橋 幸子氏** 国土交通省 国土技術政策総合研究所 道路交通研究部 道路交通安全研究室 主任研究官

- ETC2.0プローブ情報等により、急減速箇所や経路等が見える化できる。
- 国土交通省では、データの提供や可搬型ハンブの貸し出し等の支援を実施。
- ハンブ等の技術基準をHPで公表、ハンブの動画等も国総研HPに掲載しているので参考にしていただきたい。
- ハンブは、速度の高い車だけが不快感を感じる形状になっている。

ETC2.0プローブ情報

ハンブの構造

国総研HPの動画等を掲載

#### 生活道路対策の進め方



**寺岡 岳彦氏** 国土交通省 九州地方整備局北九州国道事務所 交通対策課長

- 国土交通省では、技術的支援としてビッグデータ分析結果の提供、可搬型ハンブの貸し出しの他、有識者の斡旋を行っています。
- また、財政的支援として、防災・安全交付金の重点配分を行っています。
- 是非、積極的な生活道路対策工リアの登録をお願いしたい。

#### 可搬型ハンブの体験会



各自治体の駐車場等でも体験可能です。  
 貸し出しをご希望の際は、最寄りの国道事務所交通対策課まで。

国土・防災・安全交付金の重点配分

国土交通省HPの動画等

# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 1) 片縄小学校地区の位置



# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

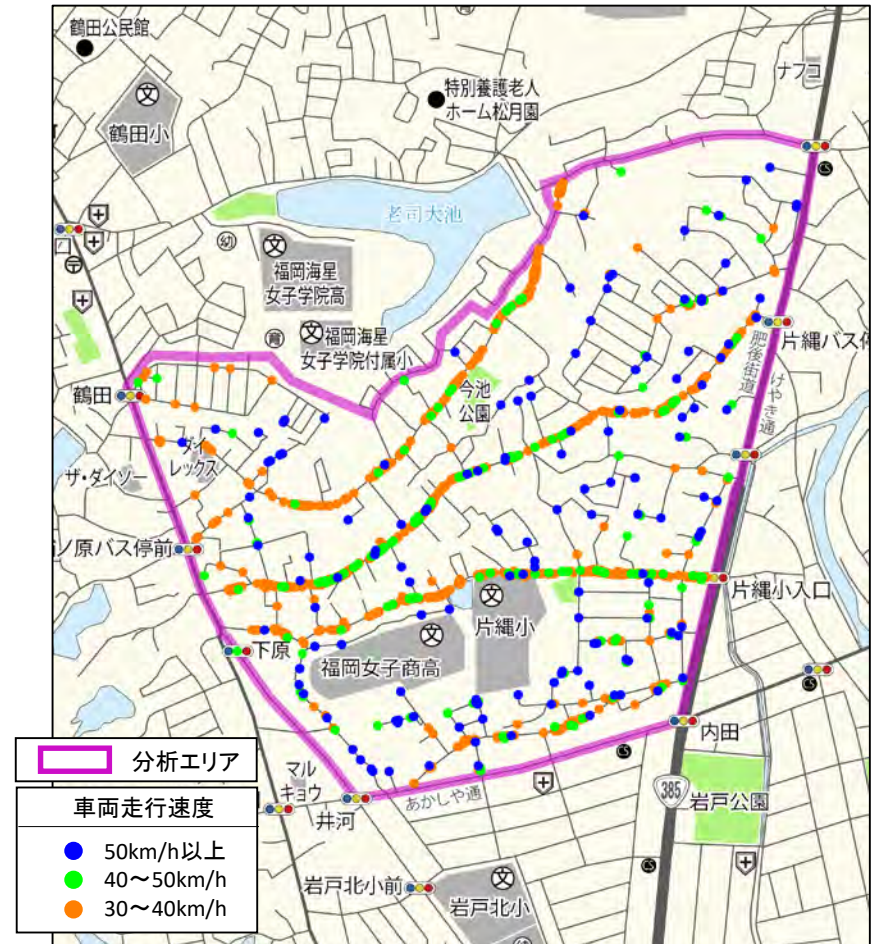
### 2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

住宅地内の生活道路で、ヒヤリ・ハット(急ブレーキ)の発生や30km/h以上で走行する危険車両の存在を確認。

#### 【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】



※30km/h以上を表示

(データ:ETC2.0プローブ情報 H28.10~H29.9 昼間12時間)

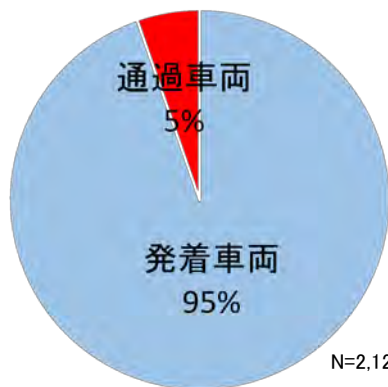


# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 2) ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

□住宅地内に用事の無い通過車両が存在



(データ:ETC2.0プローブ情報  
H28.10~H29.9 昼間12時間)

経路NO	通過交通の利用割合
経路①	20%
経路②	18%
経路③	16%
経路④	8%
経路⑤	5%
経路⑥	5%
その他	27%
合計	100%

【那珂川市 片縄小学校地区を通過する車両の経路図】

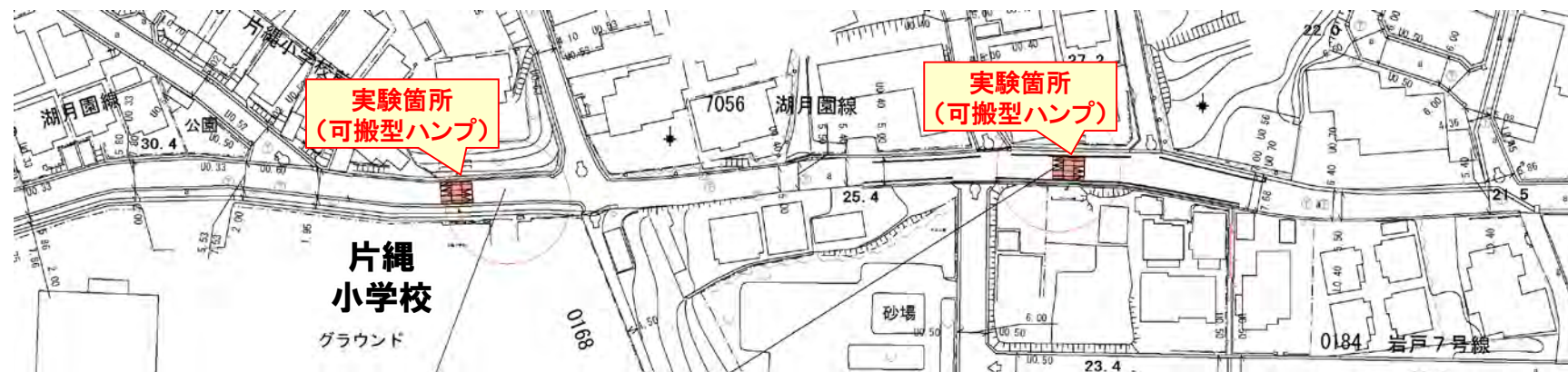


# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 3) 実証実験計画

- 地域住民を対象に交通状況の分析結果を説明し、地区内の危険箇所を共有。
- 合同現地地点検から、具体的な対策ポイントを確認し、本格設置に向けて可搬型ハンプを用いた実証実験を計画。



# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 4) 実証実験に向けた広報活動

【事前周知(記者発表資料)】

Press Release

平成30年8月23日

那珂川町地域整備部建設課  
国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所

#### 那珂川町で『ハンブ』の実証実験を実施します

～ 生活道路の安全対策に向けて車両の速度抑制策を実施 ～

那珂川町にて生活道路の安全対策に向けて、『ハンブ』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、生活道路対策として、ビッグデータを活用して速度超過、急ブレーキ発生、抜け道等の潜在的な危険箇所を特定し、凸部(ハンブ)や狭さく等を効果的、効率的に設置することにより、速度抑制や通過交通の進入抑制を図るための技術的支援を行っています。

那珂川町では、通勤・通学時間帯の通り抜け車両の多い片縄地区において、生活道路の安全性を高めるため、片縄小学校、地元代表者等、警察、那珂川町、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、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、「可搬型ハンブ(仮設)を設置し、交通安全対策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30年8月27日(月)～平成30年9月27日(木) ※
2. 実験場所：那珂川町片縄地区(別添参照)
3. 実験内容：道路上に設置した『ハンブ』の速度抑制効果及び周辺環境への影響の検証  
※…天候等により変更になることがあります。変更がある場合は、福岡国道事務所ホームページにてお知らせします。

#### 【問い合わせ先】

那珂川町 地域整備部 建設課  
課長 上溝 朋之 電話：092-953-2211 (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 藤本 厚志 電話：092-682-7757 (直通)

#### 那珂川町片縄地区における生活道路対策の実証実験(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『ハンブ』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30年8月27日(月)～平成30年9月27日(木)

『ハンブ』の設置(工事)日：平成30年8月25日(土)～平成30年8月26日(日) 予定

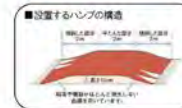
(実証実験やハンブ設置工事は、天候等により変更になることがあります。変更がある場合は、福岡国道事務所ホームページにてお知らせします。)

##### 【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。



#### ■ハンブとは？

道路の一部を盛り上げた凸状の線やかな段差を設けることにより、運転者に対し減速を促す道路構造のことです。



#### ■ハンブ設置のイメージ

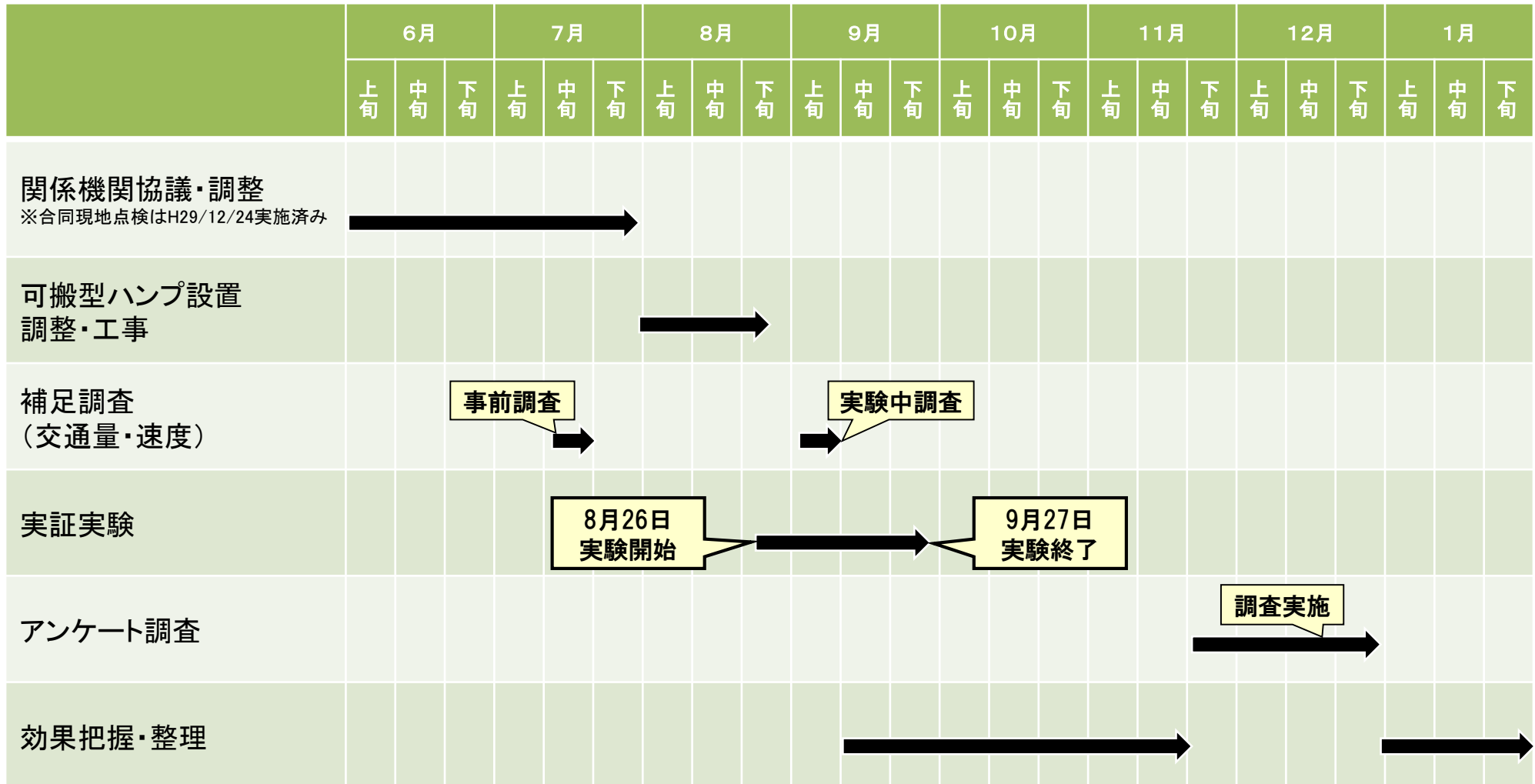


福岡市中央区平尾地区(平成29年11月実証実験)  
可搬型ハンブ(仮設)は、国土交通省九州地方整備局より技術支援の一環として無償で貸与されます。

# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 5) 実証実験の実施スケジュール



# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 6) 実証実験の実施

実験前



実験中

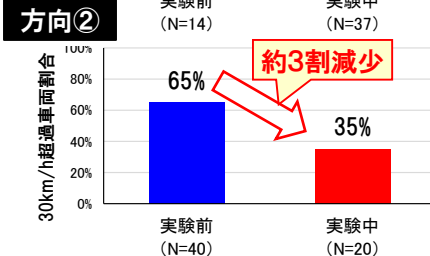
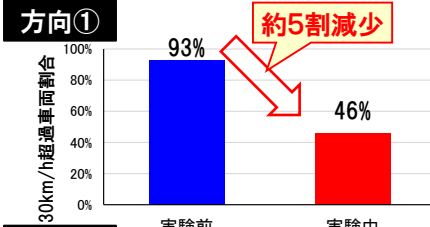


# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 7) 対策効果

可搬型ハンブを設置した区間全体の平均走行速度をみると、30km/h超過する車両の割合は約3~5割減少。



#### ■ A-L区間の平均速度30km/h超過割合

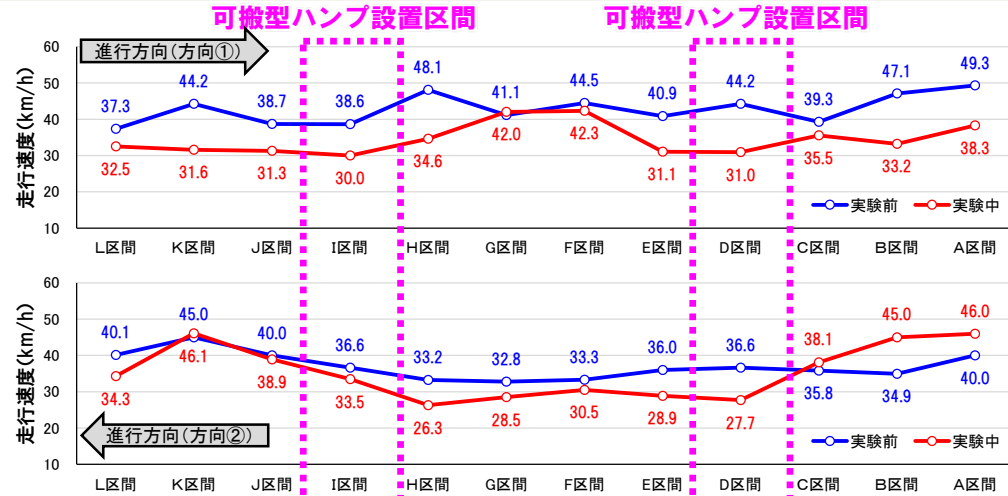
(資料: 実験前はH30.7.9調査結果(7-9時))

実験中はH30.9.3調査結果(7-9時))

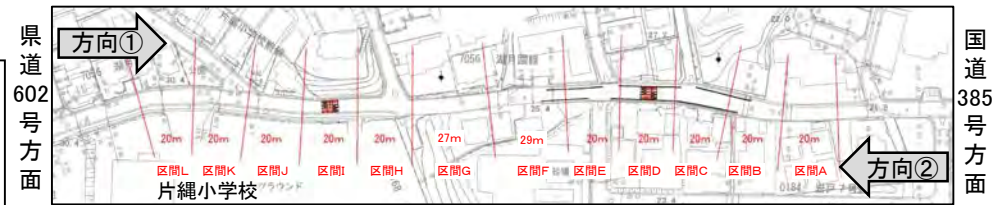
※走行速度は、単独走行の車両又は車群の先頭車両を対象に計測

#### ■ 85パーセンタイル値

- ・速度が低い順に全体の85%が含まれる速度の値
- ・適切な速度規制を行う指標として利用される
- ・その道路を走る多くのドライバーが合理的であるとみなす速度と考えられている



#### ■ 区間別の走行速度 (85パーセンタイル値の速度)



・区間全体では、30km/h超過割合が3割減少、平均速度は約4km/h減少

#### ○速度指標の変化状況

	30km/h超過割合			平均速度		
	区間全体	ハンブA	ハンブB	区間全体	ハンブA	ハンブB
対策前	72.2%	77.8%	59.3%	32.5km/h	32.8km/h	32.0km/h
対策後	42.1%	19.3%	15.8%	28.9km/h	26.7km/h	26.5km/h

(▲30.1%) (▲58.5%) (▲43.5%) (▲3.6km/h) (▲6.1km/h) (▲5.5km/h)

走行速度データ(速度状況、30km/h超過割合):【対策前】H30.7.9【対策後】H30.9.3  
対策前: 実験前、対策後: 実験中(ハンブ設置中)を意味

○方向別、区間全体の速度変化の結果をみると、走行速度が減少していることから、ハンブ設置による、一定の速度抑制効果があることを確認

# 4) 生活道路における事故対策について (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

## 8) 利用者の実感：アンケート調査

- 目的:『可搬型ハンプ』設置による安全面の変化や周辺環境への影響、設置に関する意向把握等
- 対象:沿線にお住まいの方、片縄小学校に通学する児童の保護者等(学校関係者)
- 方法:沿線住民の方は自治会を通じて配布回収、通学児童の保護者等は片縄小学校教員を通じて配布回収
- 実施時期:平成30年11月下旬～平成31年1月上旬
- 調査票回収数:沿線住民から198票、保護者等から330票 (配布:沿線住民600票、保護者等750票、回収率:39.1%)

### ■アンケート調査票

【那珂川市片縄地区】生活道路におけるハンプ設置に関するアンケート調査(表面)

この調査は那珂川市片縄地区周辺にお住まいの方に対して、平成30年8月27日(月)～平成30年9月27日(木)まで実施したハンプ設置による実証実験についてのご意見等をお伺いし、今後の生活道路対策の検討に役立てようとするものです。なお、この調査票は片縄小学校を通じて児童の保護者にも配布しており、一度ご回答された方は記入(抽出)の必要はありません。また、この調査は上記目的以外には使用致しません。ご協力をよろしくお願いいたします。

#### 那珂川市片縄地区における『ハンプ』設置による実証実験の概要

- 実験目的**  
身近な生活道路で発生する交通事故の原因の一つ、自動車が生体道路を早いスピードで通り抜ける問題があります。こうした問題に対して、運転手に対しスピードを低下させるための『ハンプ』を置き、自動車のスピードを抑える実験を行いました。
- 実験期間**  
平成30年8月27日(月)～平成30年9月27日(木)の32日間
- 実験場所**



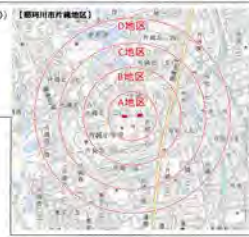
【問い合わせ先】  
福岡県 那珂川市 建設課 TEL:092-408-7843 (直通)  
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課 TEL:092-681-4731 (代表)  
※なお電話によるお問い合わせ受付時間は平日9:30～17:00です

あなた自身について教えてください。(下記の選択枝からチェック)

- 性別  男性  女性
- 年齢  20歳未満  20歳代  30歳代  40歳代  50歳代  60歳代  70歳以上
- 自動車運転経歴  満5日程度  満1～2日程度  運転しない  免許を持っていない

お住まいの地区を教えてください。(該当する番号に○) 【那珂川市片縄地区】

- A地区 (ハンプから200m以内)
- B地区 (ハンプから400m以内)
- C地区 (ハンプから600m以内)
- D地区 (ハンプから800m以内)
- その他 (ハンプから800m以上)



ハンプが置かれていた区間を通行しますか。(どれか1つに○)

- ほぼ毎日通行している (週5日以上)
- よく通行している (週2～4日)
- たまに通行している
- 通行しない

【問1】 今回の、那珂川市片縄地区にハンプが置かれていたことを知っていましたか。(どちらか1つに○)

- 知っていた
- 知らなかった

※1)と回答された方は、置かれていたことをどのように知りましたか(複数選択可)

- 取地看板を見て  ホームページを見て  テレビを見て  取地を見て  
 その他

【問2】 ハンプを置く目的とスピードを低下させる効果を知っていましたか。(どれか1つに○)

- 以前から知っていた
- 今回の実験で知った
- 知らなかった

【問3】 今回の実験中にハンプが置かれていた区間を通行しましたか。(どれか1つに○)

- 通行した(問5へ進んで下さい)
- ハンプが置かれていたため迂回した(問6へ進んで下さい)
- 通行しなかった(問7へ進んで下さい)

【那珂川市片縄地区】生活道路におけるハンプ設置に関するアンケート調査(裏面)

【問4】 ハンプが置かれていた区間を通行した方に質問です。

- ハンプが置かれていたことで、安全面に変化はありましたか。また、その理由を教えてください。(どれか1つに○)  
(1) 危険になった (2) 特に変わらない  
(3) 危険になった (4) 分からない  
理由: { } { } { } { }

2) 通行された際の感想を教えてください。

(利用された交通手段ごとに回答をお願いします【複数回答可】)(交通手段ごとに、どれか1つに○)

①自動車で行った	②二輪車で行った	③自転車で行った	④徒歩で行った
(1) 通りやすかった	(1) 通りやすかった	(1) 通りやすかった	(1) 通りやすかった
(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった	(2) こわかった
(3) 別にならなかった	(3) 別にならなかった	(3) 別にならなかった	(3) 別にならなかった
(4) その他	(4) その他	(4) その他	(4) その他

3) ハンプを置いたことで、スピードを落としましたか。

(利用された交通手段ごとに回答をお願いします【複数回答可】)(交通手段ごとに、どれか1つに○)

①自動車で行った	②二輪車で行った	③自転車で行った	④徒歩で行った
(1) 速度を落としました	(1) 速度を落としました	(1) 速度を落としました	(1) 速度を落としました
(2) 速度を落とさなかった	(2) 速度を落とさなかった	(2) 速度を落とさなかった	(2) 速度を落とさなかった
(3) 乗り越えるため加速した	(3) 乗り越えるため加速した	(3) 乗り越えるため加速した	(3) 乗り越えるため加速した
(4) その他	(4) その他	(4) その他	(4) その他

【問5】 夜間にハンプが置かれていた区間を通行した方に質問です。

(夜間に通行されていない方は問6へ進んで下さい)

1) ハンプが置かれていたことが分かりましたか。

(利用された交通手段ごとに回答をお願いします【複数回答可】)(交通手段ごとに、どれか1つに○)

①自動車で行った	②二輪車で行った	③自転車で行った	④徒歩で行った
(1) 遠くから気付いた	(1) 遠くから気付いた	(1) 遠くから気付いた	(1) 遠くから気付いた
(2) 直前直前で気付いた	(2) 直前直前で気付いた	(2) 直前直前で気付いた	(2) 直前直前で気付いた
(3) 通過して気付いた	(3) 通過して気付いた	(3) 通過して気付いた	(3) 通過して気付いた

2) 夜間に通行された際、ハンプが置かれていた区間について、夜間の見え方に改善が必要だと思いましたが、(どれか1つに○)

- 改善の必要はないと思った
- 移動手段: \_\_\_\_\_ で利用した際、(ハンプ、ポール)が見えにくかったため、分かりやすくしてほしいと思った
- その他 { }

【問6】 ハンプが置かれていた区間を迂回した方に質問です。

1) 迂回した際の理由を教えてください。

(利用された交通手段ごとに回答をお願いします【複数回答可】)(交通手段ごとに、どれか1つに○)

①自動車で行った	②二輪車で行った	③自転車で行った
(1) 通りにくいため	(1) 通りにくいため	(1) 通りにくいため
(2) こわいため	(2) こわいため	(2) こわいため
(3) その他	(3) その他	(3) その他

【問7】 ハンプを置くことでスピードを低下させるなどの効果が期待できると思えますか。(どれか1つに○)

- 期待できる(理由: { })
- 期待できない(理由: { })
- 分からない

【問8】 ハンプの設置に関する意向について質問です。

1) 今後、あなたがお住まいの地域でハンプが置かれたらどう思いますか。(どれか1つに○)

- 置いて欲しい(理由: { })
- 必要ならば置いてもらわない(理由: { })
- 置かないでほしい(理由: { })

2) 今後、あなたの家の前でハンプが置かれたらどう思いますか。(どれか1つに○)

- 置いて欲しい(理由: { })
- 必要ならば置いてもらわない(理由: { })
- 置かないでほしい(理由: { })

◆自由意見  
今回の対策を含めて、生活道路に関するご意見等がありましたらご自由にお書きください。

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

アンケートは以上になります。ご協力いただき誠にありがとうございます。

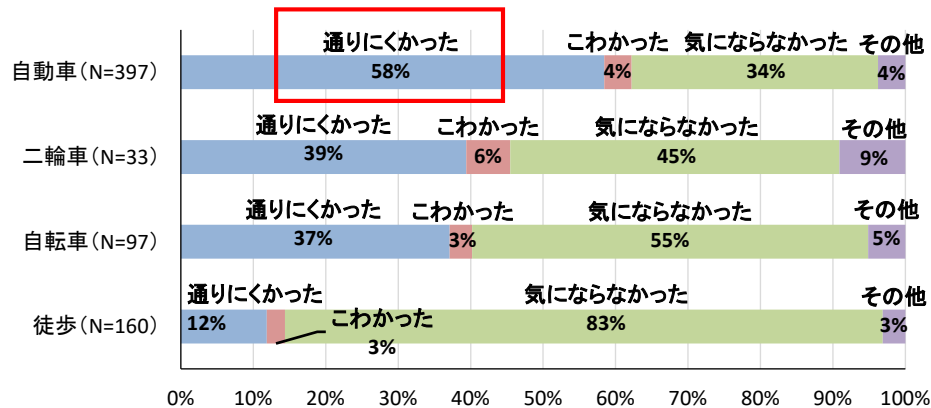
# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### ① ハンプ設置区間の通行実感

- 自動車利用者の約6割は「通りにくかった」と回答し、9割以上の方が通行した際「速度を落とした」と回答。
- 二輪車、自転車は約4割が「通りにくかった」と回答し、約6割の人が「速度を落とした」と回答。
- 歩行者は約8割が「気にならなかった」と回答。

#### 【通行時の感想】



【問4-2】ハンプ設置区間を通行した際の感想

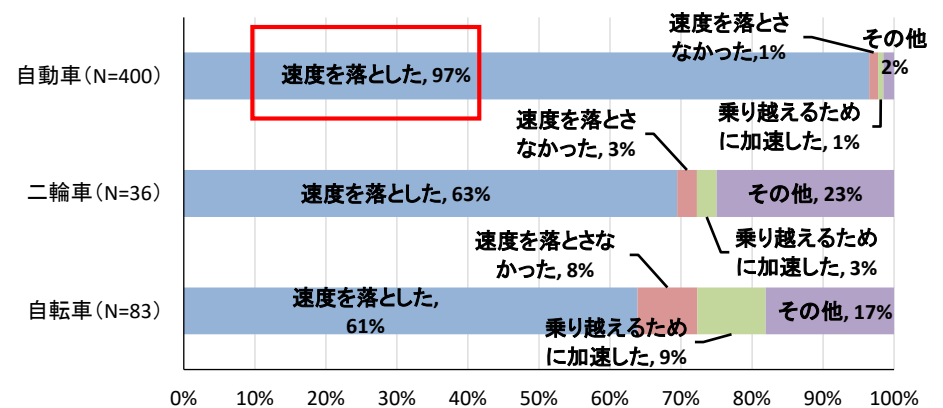
※複数回答

#### ○その他の回答

- ・気をつけて通るようになった(自動車)
- ・どこを通過して良いのかわからない(自転車)
- ・人が通るスペースが確実にできて良かった(徒歩)

※該当する交通手段を利用された回答者のみ集計

#### 【速度の変化】



【問4-3】ハンプ設置区間を通行した際の通行速度

※複数回答

#### ○その他の回答

- ・慣れるとスピードが上がった(自動車)
- ・ハンプが置かれていた区間でスピードは出さない(自動車)

※該当する交通手段を利用された回答者のみ集計



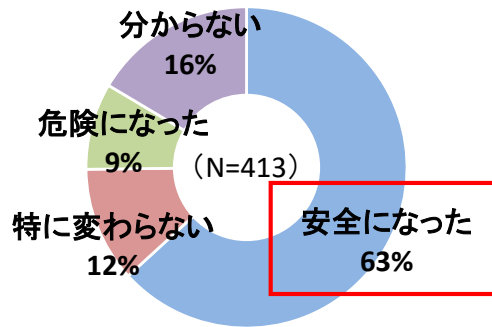
# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### ②ハンブ設置効果と設置意向

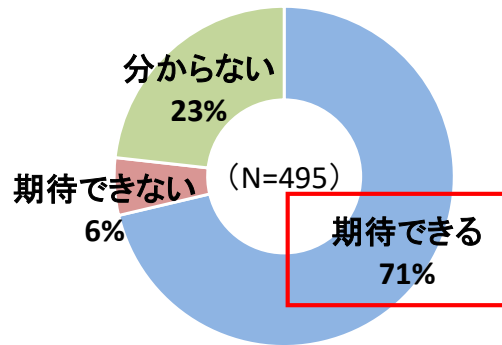
- ハンブが設置されたことで「安全になった」と回答した方が約6割を占める。
- 一方で、「危険になった」と回答した方が約1割存在し、主な理由として離合時の危険性を指摘。
- ハンブの効果は約7割が「期待できる」と回答し、効果への期待が高いものの慣れによる効果の低減が懸念される。
- お住まいの地域へのハンブ設置意向は、約9割が「設置に関して肯定的な回答」。

#### 【安全面の変化】



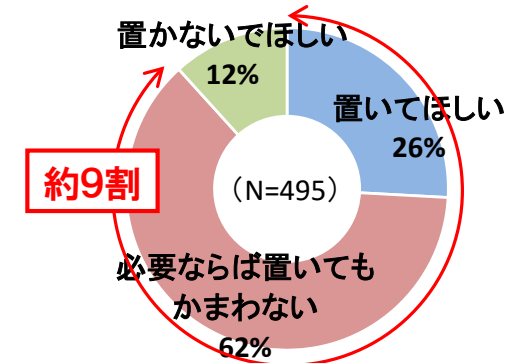
【問4】ハンブによる安全面の変化

#### 【効果の期待】



【問7】ハンブの効果の期待

#### 【ハンブの設置意向】



【問8-1】お住まいの地域へのハンブ設置

#### ○主な理由

##### <安全になった>

- ・自動車の走行速度が低下した(137件)
- ・自動車が譲り合って通行していた(7件)
- ・歩行空間が確保された(2件)

##### <危険になった>

- ・対向車と離合がしにくくなった(12件)
- ・対向車を避けるために歩道に幅寄せをしていた(9件)
- ・渋滞子供が車の間を歩いて危険だった(3件)

#### ○主な理由

##### <期待できる>

- ・自動車の速度低下につながる(137件)
- ・ハンブがあるので注意して走行する(39件)
- ・道幅が狭く、離合の際に譲り合うため(14件)

##### <期待できない>

- ・毎日通る車であれば、慣れから減速しなくなる(9件)
- ・通行後にスピードを上げる車をたくさん見かけた(5件)
- ・離合の際、相手に譲り合いの気持ちがないと危険(3件)

#### ○主な理由

##### <置いてほしい・必要ならば置いてもかまわない>

- ・狭い道をとばす車がいるから
- ・歩行者(特に子ども)の安全が第一だから

##### <置かないでほしい>

- ・スピードだけの低下を考えるならば効果はあると思うが、渋滞するため子どもが多く通る時間帯は特に注意が必要になった
- ・1台ずつしか通れなくなるのは余計な渋滞をひきおこす

# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) 那珂川市片縄小学校地区における実証実験

### 9) 住民説明会の様子

- 地域住民を対象にハンプ設置時の速度調査結果及びアンケート調査結果を説明。
- ハンプの本格設置に向けて意見交換を実施。

#### ■ 那珂川市片縄地区住民説明会

- 日時:平成31年2月24日(日) 19時～19時40分
- 対象:区長・評議員、PTA・子供会(総勢22名)
- 場所:片縄第一公民館 2階

#### ■ 住民からの意見

- 設置するハンプを増やして、速度抑制効果を高めてほしい
- 横断歩道付近で交通渋滞が発生していたため、ハンプの設置位置については再度検討してほしい

#### ■ 今後の方針について

- ハンプの本格設置を前向きに検討する
- 設置場所・設置方法・設置時期については再度検討する



# 4) 生活道路における事故対策について

## (4) 本格実施箇所



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 実証実験の結果等を踏まえて、新宮町緑ヶ浜地区では「ハンプ」を本格導入。

### 【新宮町緑ヶ浜地区】

- H28年6月に合同現地検実施
- H28.10.24～H28.12.6に実証実験を実施
- H29年4月に対策計画を決定
- H30年3月から本格実施

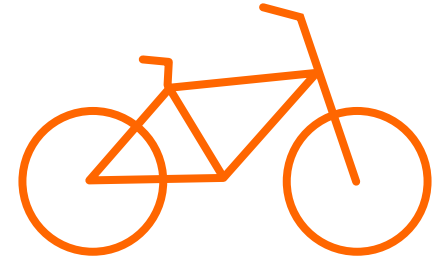


### 【久留米市南地区】

- H28年8月に合同現地検実施
- H28年10月に対策計画を決定
- H29年10月から本格実施



## 5) 自転車通行空間の整備について

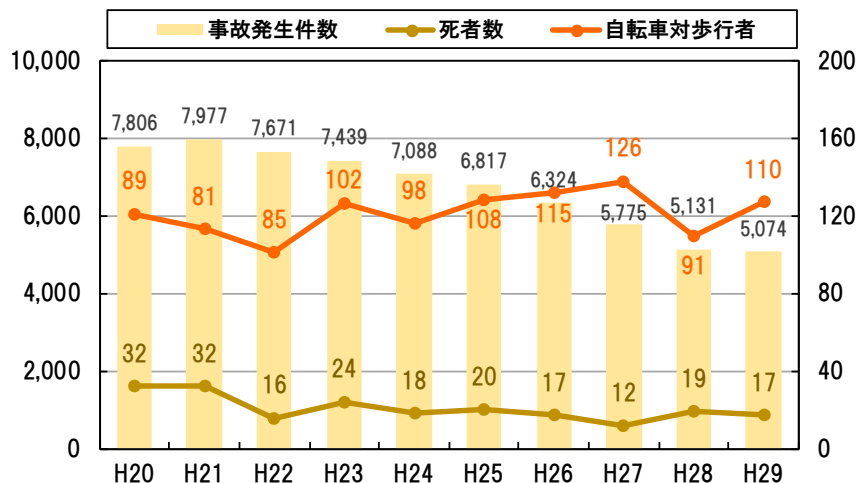




# (1)福岡県内の自転車による交通事故の状況

- 福岡県内における自転車事故発生件数は、年々減少しているものの、全国平均の約1.4倍。
- 自転車対歩行者の事故発生件数は横ばいで推移。
- 自転車事故の多くが交差点部で発生(約7割)。
- 自転車対歩行者の事故のうち、約3割が歩道で発生。

### ■本県の自転車事故発生件数



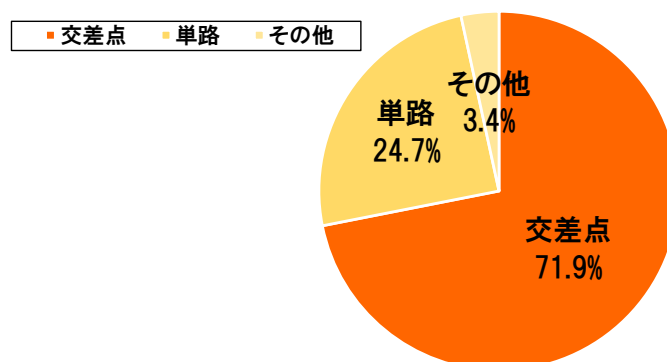
(福岡県警本部:交通事故統計資料)

### ■本県の自転車事故発生件数

人口10万人あたりの事故発生件数(平成29年)	
福岡県	99.4 人
全国(平均)	71.4 人

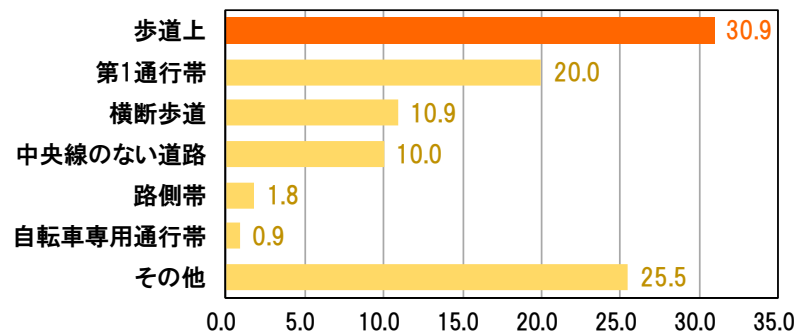
(福岡県警本部、警察庁)

### ■道路形状別自転車事故発生状況



(福岡県警本部:交通事故統計資料)

### ■自転車対歩行者の衝突地点別事故発生状況



(福岡県警本部:交通事故統計資料)

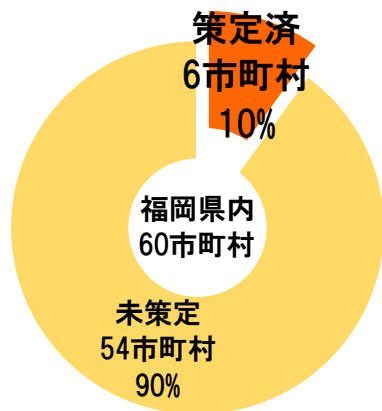
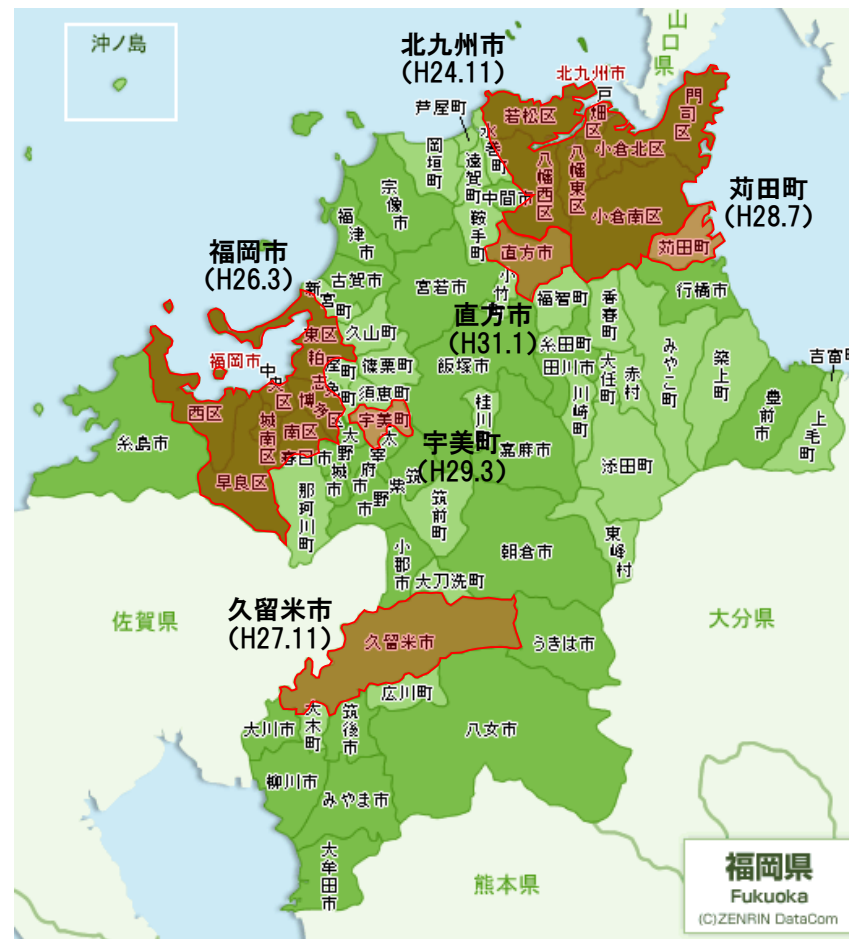


## (2)福岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況

口福岡県内における自転車ネットワーク計画の策定は6市町(10.0%)。

■自転車ネットワーク計画の策定状況(平成31年2月1日現在)

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
直方市	直方市自転車ネットワーク計画	H31.1





# (3)市町村別の自転車通行空間整備状況

□福岡県全体での整備区間は約206.8km。前年度に比べ、約14.6km増加。  
(平成29年4月1日時点では約192.2km)

## ■自転車通行空間の整備状況(平成30年4月1日現在)

※赤字:平成29年4月1日時点より整備延長が増加

自転車通行空間整備延長(km)	A. 自転車道		B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在(路肩のカラー化、帯状の路面表示等)	D. 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分(自転車の通行位置の明示)	E. 独立した自転車専用道路	F. 独立した自転車歩行者専用道路(主にサイクリングロード)	合計
	A'. 自転車道のうち、一方通行規制を行っている自転車道							
北九州市	0.6	0.0	14.0	6.6	9.2	0.0	0.0	30.4
福岡市	0.9	0.0	12.3	3.2	18.6	0.0	22.2	57.1
大牟田市	0.0	0.0	1.6	0.0	1.2	0.0	0.4	3.2
久留米市	0.7	0.0	0.6	2.1	0.6	0.0	27.4	31.4
直方市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.3	1.8
飯塚市	1.1	0.0	0.0	0.9	0.7	0.0	7.1	9.8
田川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
柳川市	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	3.5
八女市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
筑後市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
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
豊前市	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
中間市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
小郡市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
筑紫野市	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6
春日市	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0	1.2
大野城市	0.0	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0
宗像市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.5	11.5
太宰府市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.1	1.6
古賀市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福津市	0.8	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	2.9	4.1
うきは市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	5.6
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
朝倉市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
みやま市	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
糸島市	0.0	0.0	1.0	0.1	0.0	0.0	0.0	1.1
那珂川市	1.0	0.0	0.0	0.0	1.2	0.0	0.0	2.2
宇美町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

自転車通行空間整備延長(km)	A. 自転車道		B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在(路肩のカラー化、帯状の路面表示等)	D. 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分(自転車の通行位置の明示)	E. 独立した自転車専用道路	F. 独立した自転車歩行者専用道路(主にサイクリングロード)	合計
	A'. 自転車道のうち、一方通行規制を行っている自転車道							
鎌栗町	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
粕屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6
芦屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	4.1	4.3
水巻町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3
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
小竹町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	4.4
鞍手町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
桂川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
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
糸田町	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
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
苅田町	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	5.0
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
養上町	0.0	0.0	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.7
合計	5.7	0.0	30.3	21.0	40.2	0.0	109.6	206.8



## (4) 自転車ネットワーク計画策定に向けた取組み

口市町村の自転車に対する理解と知識を深めるために、本年度は、福岡県自転車シンポジウム及び市町村道路担当者研修会を開催。

### ■福岡県自転車シンポジウム

日時:平成30年11月27日(火)

場所:アクロス福岡 国際会議場

参加人数:171名

講師:辰巳 浩氏(福岡大学工学部教授)  
小林 成基氏(自転車活用推進研究会理事長)  
鈴木 美緒氏(東海大学工学部准教授)  
岩崎 正史氏((株)ジラポ代表取締役)



### ■市町村道路担当者研修会(自転車ネットワーク計画)

日時:平成31年2月4日(月)

場所:福岡県庁 よかもん広場

参加人数:38名(15市町村)

講師:山中 英生氏(徳島大学理工学部教授)







# (5)その他(自転車活用推進に向けた取組)

- サイクルトレインの社会実験を実施(甘木鉄道、平成筑豊鉄道)。
- サイクルツーリズムのモデルルートを設定(県内6ルート)。
- 福岡県自転車活用推進計画の策定。

## ■サイクルトレイン(甘木鉄道)



## ■サイクルツーリズム(6ルート)



## ■福岡県自転車活用推進計画





## (6) 今後の取組み

---

- 自転車ネットワーク計画未策定の市町村を対象とした情報提供や技術的支援の実施。
- 市町村道路担当者の知識向上のための研修会等の開催。
- 自転車ネットワーク計画に沿った自転車通行空間の整備。
- 自転車活用推進の取組みについても、情報を共有。  
(サイクルツーリズムモデルルートのご案内表示や安全対策など。)
- 「地方版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画を含んだ)」の策定が促進されるよう  
情報提供を実施。