

# 1) 令和元年度 福岡県安推連会議について

---

# 1) 令和元年度 福岡県安推連会議について

## (1) 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議

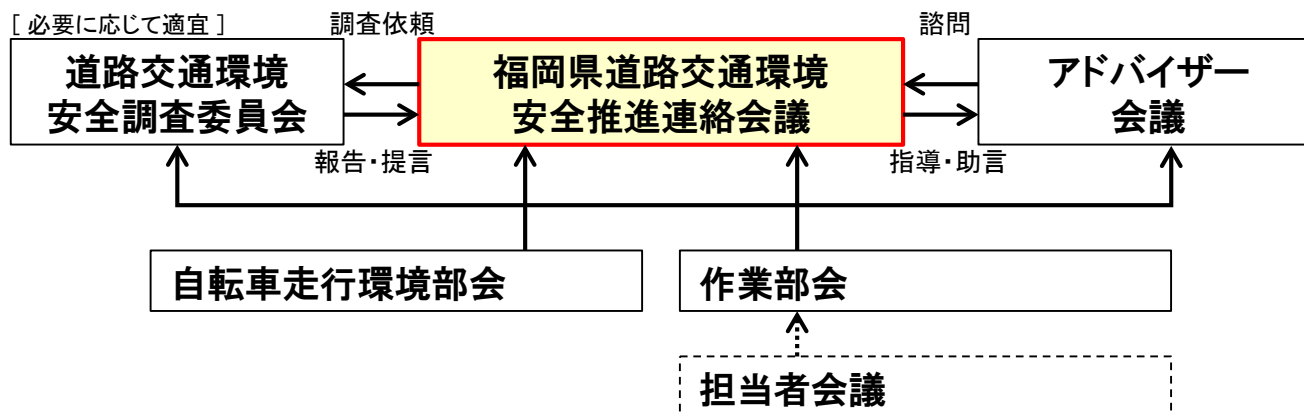


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ① 安推連会議の目的

福岡県内の交通管理者及び道路管理者が連携して行う安全な道路交通環境の整備のための主要施策について適切な進行管理を行い、また、地域住民等への広報や地域住民等の道路交通環境に関する意見を主要施策へ反映させ、福岡県における安全な交通環境の整備を推進することを目的とする。

### ② 体制



#### 【道路交通環境安全調査委員会】

◆主旨  
社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際に、必要に応じて事故発生要因の調査・分析を行い、道路交通環境の改善策の立案等を行うことを目的とする。

#### 【自転車走行環境部会】

◆主旨  
各道路管理者や交通管理者が情報共有を行い、安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた整備を促進するための方策を広い視野で検討調整し、自転車走行空間整備の計画的かつ円滑な推進に資することを目的とする。

#### 【作業部会】

◆主旨  
推進連絡会議で所掌する事務の補助を行うものとする。

◆部会長  
福岡国道事務所技術副所長が担当するものとする。(副部会長は、福岡県警察本部交通規制課課長補佐、北九州国道事務所技術副所長が担当)

#### 【アドバイザー会議】

◆主旨  
推進連絡会議において検討される主要施策の実施に関する技術的助言、主要施策の効果評価に関する指導・助言、道路交通環境の安全を図るための新規施策に関する助言等を諮ることを目的とする。

# 1) 令和元年度 福岡県安推連会議について

## (2) 令和元年度の安推連会議内容



### 【会議のポイント】

#### 1) 幹線道路における事故対策の取り組み……資料3-1、資料3-2

- ◇ 事故危険箇所の進捗状況・フォローアップ結果について【報告】
- ◇ 事故危険区間リストの更新について【報告】

#### 2) 生活道路における事故対策の取り組み……資料4

- ◇ 生活道路対策エリアの取り組みについて【報告】
- ◇ ハンプ設置効果について【報告】
- ◇ 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全の確保について【報告】

#### 3) 自転車通行空間の整備……資料5

- ◇ 自転車ネットワーク整備状況について【報告】

## 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

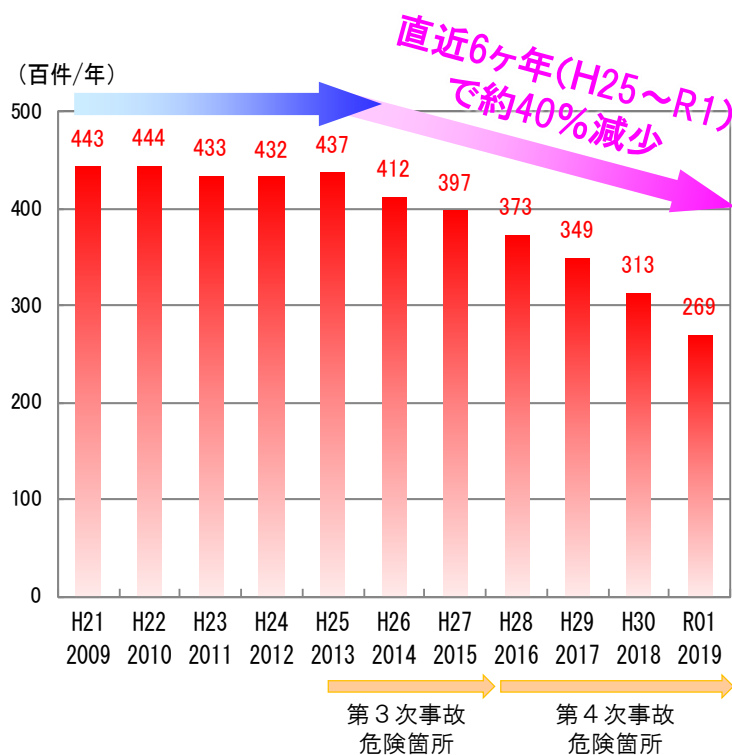
## 2) 福岡県の事故発生状況について

### (1) 死傷事故件数の推移

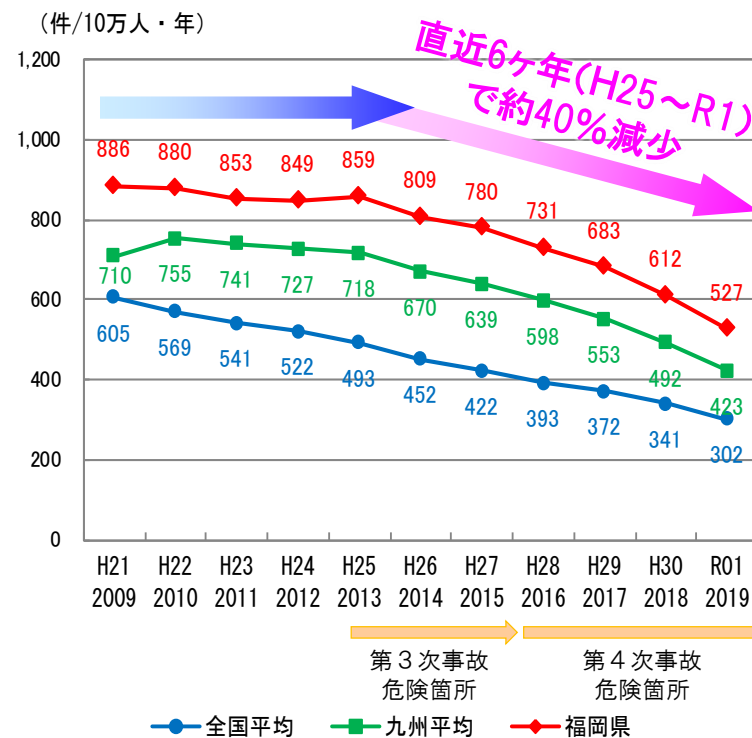


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 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40%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)

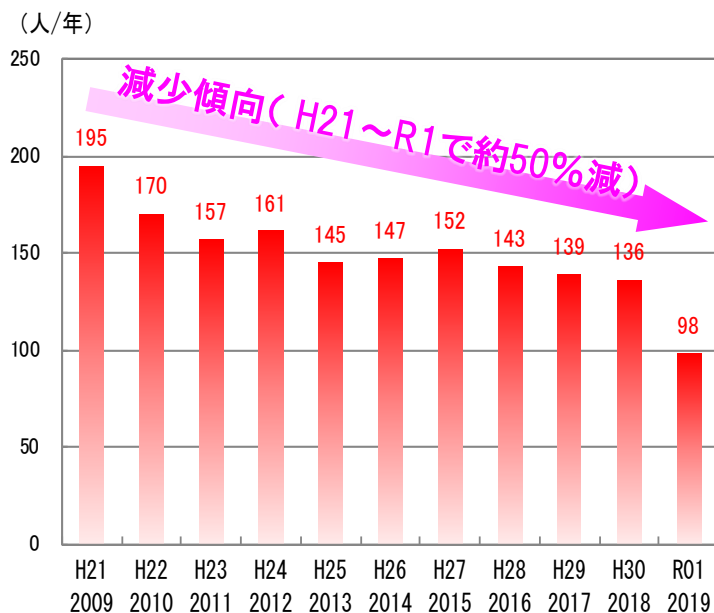
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 死者数の推移

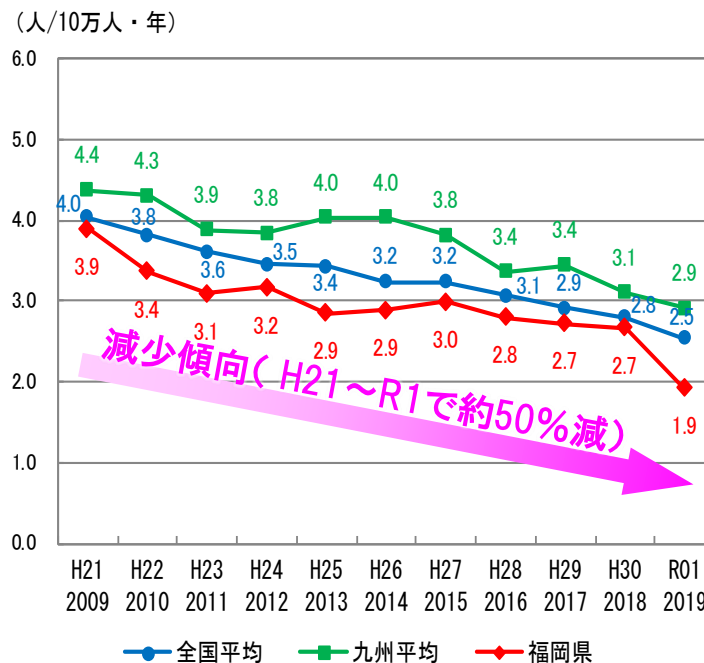


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 福岡県の死者数は、過去10年間(平成21年～令和元年)で約50%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)

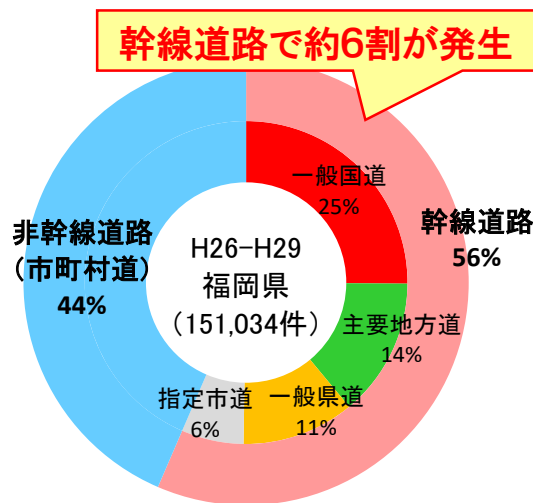
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 幹線道路の死傷事故発生状況

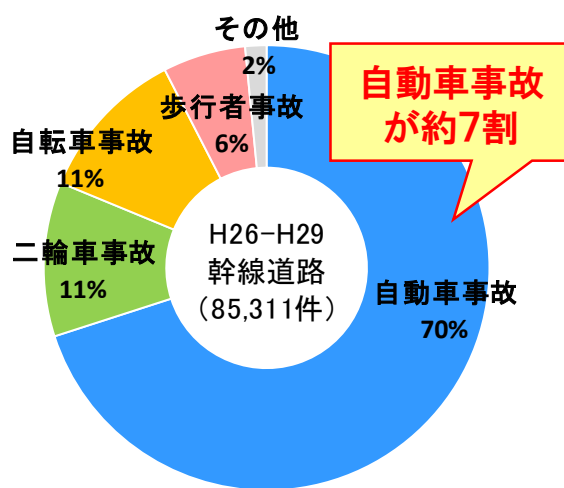


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

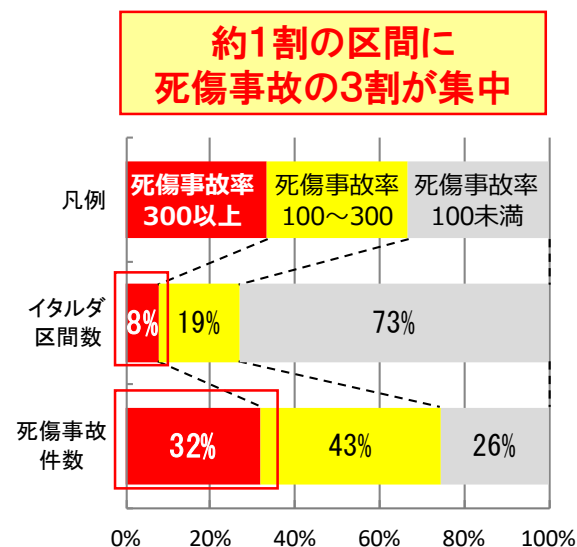
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。



▲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(H26-H29)

(資料:イタルダ事故データ)

※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

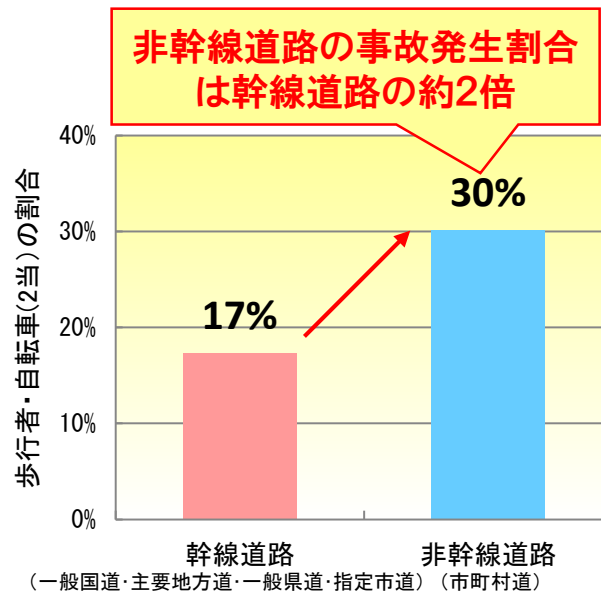
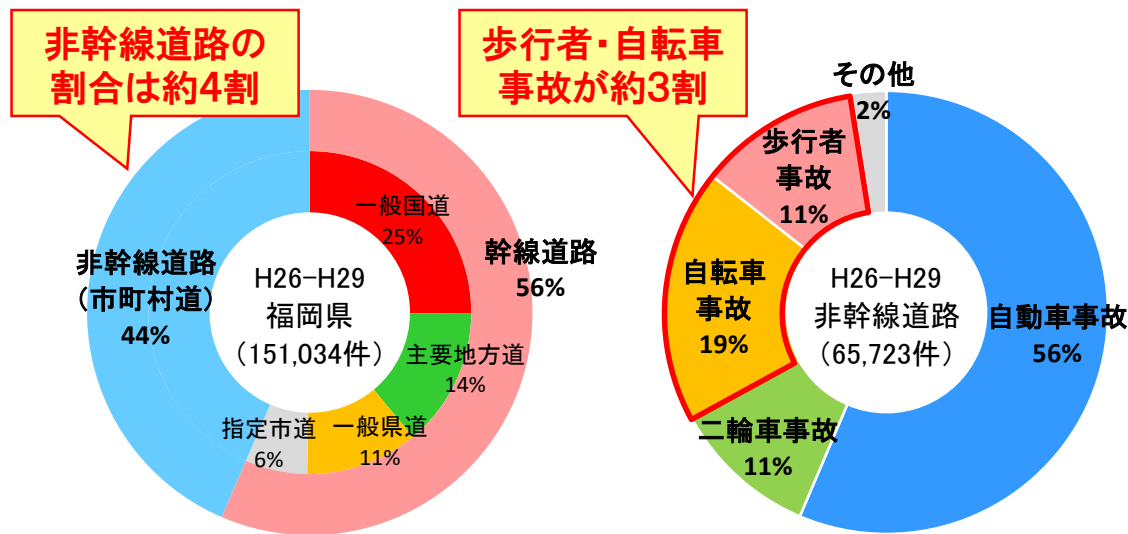
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (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。



▲当事者2当が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H26-H29)

(資料:イタルダ事故データ)



## 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

## (2) 県内における死傷事故発生特性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ○集計対象とする事故データについて

- 平成29年版イタルダデータを基本に事故別データを用いて、福岡県内の幹線道路における事故特性を把握。
- データ比較の期間は、取組み以前(H17~H20)と直近データ(H26~H29)のそれぞれ4年間の累計で比較。
- 比較エリアは、右図に示す県内を4つの地域(北九州・筑豊・福岡・筑後)エリアに区分して集計。

■福岡県のエリア区分



■イタルダデータ件数の推移

(単位: 件/年)

管理区分	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
福岡県	7,179	6,874	7,317	7,100	7,097	7,921	7,791	8,054	8,334	7,618	8,126	7,762	7,288
北九州市	2,693	3,585	3,557	3,622	3,141	3,640	4,163	4,090	3,947	3,423	3,506	3,327	2,967
福岡市	4,714	4,469	3,893	4,084	4,459	4,666	4,617	4,598	4,629	4,203	4,657	4,182	3,923
北九州国道	2,733	2,797	2,439	1,443	1,935	2,169	2,195	2,316	2,355	2,187	2,050	2,022	1,888
福岡国道	4,525	4,303	3,804	3,852	4,195	4,201	4,381	4,630	4,614	4,293	4,344	3,872	3,673
合計	21,844	22,028	21,010	20,101	20,827	22,597	23,147	23,688	23,879	21,724	22,683	21,165	19,739
			H17-H20	<b>84,983</b>								H26-H29	<b>85,311</b>

取組み前のイタルダ事故データ件数

直近のイタルダ事故データ件数

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 1) 地域別事故発生件数の推移 『どれくらい?』

- 取組み以前から直近までの死傷事故件数は、福岡地域のみ増加し、他地域はいずれも減少。
- 死亡事故は、筑後地域で減少率が最も高く、福岡地域で最も低い。

■ 地域別死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)			
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)
死傷事故件数	25,456	24,799	-657	0.97	6,905	6,852	-53	0.99	37,616	39,445	1,829	1.05	15,006	14,215	-791	0.95	84,983	85,311	328	1.00
死亡事故件数	146	103	-43	0.71	65	48	-17	0.74	164	138	-26	0.84	112	69	-43	0.62	487	358	-129	0.74

- 1.15倍 (15%増)
- 1.10倍 (10%増)
- 0.85倍 (15%増)
- 0.90倍 (10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 季節別・昼夜別死傷事故件数の推移 『いつ?』

#### ① 季節別死傷事故件数

- 県全体では、「夏」から「冬」にかけて事故が増加しており、特に「冬」の死傷事故の増加が目立つ。
- 福岡地域は年間を通じて増加し、筑豊地域は「秋」の死傷事故が増加。

#### ② 昼夜別死傷事故件数

- 県全体では、「昼間」の事故は増加し、「夜間」の事故は減少。
- 北九州・筑後地域は、昼夜を問わず減少。
- 筑豊・福岡地域は、「昼間」の事故は増加、「夜間」の事故は減少。

■ 季節別・昼夜別死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)				
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	
① 季節別	春(3-5月)	6,407	5,943	-464	0.93	1,718	1,621	-97	0.94	9,530	9,741	211	1.02	3,773	3,396	-377	0.90	21,428	20,701	-727	0.97
	夏(6-8月)	6,454	6,286	-168	0.97	1,733	1,723	-10	0.99	9,220	9,887	667	1.07	3,808	3,598	-210	0.94	21,215	21,494	279	1.01
	秋(9-11月)	6,386	6,287	-99	0.98	1,663	1,721	58	1.03	9,684	10,058	374	1.04	3,796	3,604	-192	0.95	21,529	21,670	141	1.01
	冬(12-2月)	6,208	6,283	75	1.01	1,791	1,787	-4	1.00	9,073	9,759	686	1.08	3,629	3,617	-12	1.00	20,701	21,446	745	1.04
② 昼夜別	昼	17,796	17,515	-281	0.98	4,895	5,047	152	1.03	25,086	27,546	2,460	1.10	10,720	10,367	-353	0.97	58,497	60,475	1,978	1.03
	夜	7,659	7,284	-375	0.95	2,010	1,805	-205	0.90	12,421	11,899	-522	0.96	4,286	3,848	-438	0.90	26,376	24,836	-1,540	0.94

■ 1.15倍 (15%増)    ■ 1.10倍 (10%増)  
■ 0.85倍 (15%増)    ■ 0.90倍 (10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 年齢別・当事者別死傷事故件数の推移 『だれと・だれが?』

#### ③年齢別死傷事故件数

(第1当事者)

- 県全体では、「65歳以上」(高齢者)と「15歳以下」の事故が増加。
- 地域別にみると、各地域ともに「65歳以上」(高齢者)の事故が大幅に増加、福岡・筑後地域は「15歳以下」の事故の増加が顕著。

(第2当事者)

- 県全体では、「65歳以上」(高齢者)、及び「25～64歳」の事故が増加。
- 各地域別に見ても、県全体と同様の傾向。

■ 年齢別(第1当事者・第2当事者)死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)				
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	
③ 年齢別 第1 当事者	0～15歳	29	31	2	1.07	5	6	1	1.20	31	75	44	2.42	14	41	27	2.93	79	153	74	1.94
	16～24歳	4,989	4,444	-545	0.89	1,433	1,244	-189	0.87	7,203	6,292	-911	0.87	3,352	2,733	-619	0.82	16,977	14,713	-2,264	0.87
	25～64歳	17,021	15,897	-1,124	0.93	4,461	4,155	-306	0.93	26,170	26,797	627	1.02	9,431	8,596	-835	0.91	57,083	55,445	-1,638	0.97
	65歳以上	2,850	4,162	1,312	1.46	837	1,362	525	1.63	3,073	5,736	2,663	1.87	1,970	2,668	698	1.35	8,730	13,928	5,198	1.60
	その他	566	265	-301	0.47	169	85	-84	0.50	1,030	545	-485	0.53	239	177	-62	0.74	2,004	1,072	-932	0.53
③ 年齢別 第2 当事者	0～15歳	705	416	-289	0.59	145	116	-29	0.80	809	782	-27	0.97	566	421	-145	0.74	2,225	1,735	-490	0.78
	16～24歳	4,218	3,287	-931	0.78	1,146	862	-284	0.75	8,482	6,088	-2,394	0.72	2,990	2,083	-907	0.70	16,836	12,320	-4,516	0.73
	25～64歳	17,221	17,295	74	1.00	4,538	4,666	128	1.03	24,840	27,976	3,136	1.13	9,207	9,312	105	1.01	55,806	59,249	3,443	1.06
	65歳以上	2,531	3,406	875	1.35	732	1,035	303	1.41	2,403	4,092	1,689	1.70	1,806	2,191	385	1.21	7,472	10,724	3,252	1.44
	その他	780	395	-385	0.51	344	173	-171	0.50	973	507	-466	0.52	437	208	-229	0.48	2,534	1,283	-1,251	0.51

■ 1.15倍(15%増) ■ 1.10倍(10%増)  
■ 0.85倍(15%増) ■ 0.90倍(10%増)

資料【福岡県】イタルタ事故データ(H17-H20、H26-H29)

※不明を除く

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 年齢別・当事者別死傷事故件数の推移 『だれと・だれが?』

#### ④ 当事者種別別死傷事故件数

(第1当事者)

- 当事者種別別にみると、福岡地域の「自動車」の増加が顕著。
- 「歩行者」及び「自転車」については、各地域において増加。

(第2当事者)

- 福岡地域は第1当事者と同様に、「自動車」と「歩行者」、「自転車」が増加、その他の地域は、「自動車」のみ増加。

■ 当事者種別(第1当事者・第2当事者)死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)				
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	
④ 当事者 別  第1 当事者	自動車	24,068	23,983	-85	1.00	6,542	6,631	89	1.01	33,935	36,727	2,792	1.08	13,996	13,556	-440	0.97	78,541	80,897	2,356	1.03
	二輪車	715	416	-299	0.58	182	119	-63	0.65	2,261	1,629	-632	0.72	707	359	-348	0.51	3,865	2,523	-1,342	0.65
	自転車	82	104	22	1.27	10	10	0	1.00	255	464	209	1.82	47	92	45	1.96	394	670	276	1.70
	歩行者	13	21	8	1.62	1	5	4	5.00	10	63	53	6.30	8	25	17	3.13	32	114	82	3.56
	その他	577	275	-302	0.48	170	87	-83	0.51	1,046	562	-484	0.54	248	183	-65	0.74	2,041	1,107	-934	0.54
④ 当事者 別  第2 当事者	自動車	17,891	19,393	1,502	1.08	5,356	5,719	363	1.07	20,259	24,177	3,918	1.19	9,706	10,451	745	1.08	53,212	59,740	6,528	1.12
	二輪車	2,230	1,476	-754	0.66	489	315	-174	0.64	8,347	6,463	-1,884	0.77	2,051	1,312	-739	0.64	13,117	9,566	-3,551	0.73
	自転車	2,711	1,972	-739	0.73	322	266	-56	0.83	5,740	5,858	118	1.02	1,919	1,467	-452	0.76	10,692	9,563	-1,129	0.89
	歩行者	1,837	1,557	-280	0.85	392	374	-18	0.95	2,179	2,428	249	1.11	880	766	-114	0.87	5,288	5,125	-163	0.97
	その他	786	401	-385	0.51	346	178	-168	0.51	982	519	-463	0.53	450	219	-231	0.49	2,564	1,317	-1,247	0.51

■ 1.15倍 (15%増)    ■ 1.10倍 (10%増)  
■ 0.85倍 (15%増)    ■ 0.90倍 (10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

※不明を除く

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 4) 沿道環境別・道路形状別死傷事故件数の推移

『どこで?』

#### ⑤沿道環境別死傷事故件数

(単路)

- 県全体では、「DID」(人口集中地区)と「その他の市街地」で増加が顕著。
- 筑豊・福岡地域では、「平地部」での増加も見られる。

(交差点)

- 県全体では、全ての沿道環境において減少。
- 福岡地区において、「その他の市街地」のみで増加。

■沿道環境別死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)				
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	
⑤沿道環境別 単路	DID	7,016	9,450	2,434	1.35	566	679	113	1.20	12,918	16,179	3,261	1.25	2,525	2,653	128	1.05	23,025	28,961	5,936	1.26
	その他の市街部	1,498	1,850	352	1.23	681	892	211	1.31	2,493	3,786	1,293	1.52	2,266	3,625	1,359	1.60	6,938	10,153	3,215	1.46
	平地部	2,995	2,765	-230	0.92	1,930	2,365	435	1.23	2,143	2,541	398	1.19	2,632	2,281	-351	0.87	9,700	9,952	252	1.03
	山地部	447	295	-152	0.66	553	200	-353	0.36	638	378	-260	0.59	318	144	-174	0.45	1,956	1,017	-939	0.52
	不明	10	218	208	-	27	44	17	-	45	301	256	-	52	196	144	-	134	759	625	-
⑤沿道環境別 交差点	DID	8,957	7,211	-1,746	0.81	691	549	-142	0.79	15,733	12,450	-3,283	0.79	2,947	2,080	-867	0.71	28,328	22,290	-6,038	0.79
	その他の市街部	1,746	939	-807	0.54	650	628	-22	0.97	1,841	2,073	232	1.13	1,983	1,719	-264	0.87	6,220	5,359	-861	0.86
	平地部	2,421	1,505	-916	0.62	1,463	1,374	-89	0.94	1,415	1,389	-26	0.98	2,004	1,151	-853	0.57	7,303	5,419	-1,884	0.74
	山地部	352	160	-192	0.45	314	35	-279	0.11	272	57	-215	0.21	160	58	-102	0.36	1,098	310	-788	0.28
	不明	14	406	392	-	30	86	56	-	118	291	173	-	119	308	189	-	281	1,091	810	-

■ 1.15倍 (15%増)    ■ 1.10倍 (10%増)  
■ 0.85倍 (15%増)    ■ 0.90倍 (10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

※不明を除く

# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 4) 沿道環境別・道路形状別死傷事故件数の推移 『どこで?』

#### ⑥道路形状別死傷事故件数

- 県全体では、「交差点付近」や「一般交通の場所」(PA・SAなど)での増加が顕著。
- 地域別に見ると、県全体と同様に各地域において、「交差点付近」での事故が増加。
- 筑豊地域は「小規模交差点」や「トンネル」、「一般交通の場所」で増加、福岡地域は「単路部」と「小規模交差点」、「一般交通の場所」で増加、北九州地域は「単路部」で増加。

■道路形状別死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)			
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)
⑥道路形状別																				
交差点_交差点付近	3,699	5,163	1,464	1.40	986	1,441	455	1.46	3,705	6,593	2,888	1.78	1,855	2,437	582	1.31	10,245	15,634	5,389	1.53
交差点_小(5.5m未満)	2,477	1,910	-567	0.77	508	738	230	1.45	4,444	4,567	123	1.03	2,061	1,650	-411	0.80	9,490	8,865	-625	0.93
交差点_中(5.5m以上)	5,365	4,493	-872	0.84	1,849	1,344	-505	0.73	7,710	6,976	-734	0.90	3,196	2,927	-269	0.92	18,120	15,740	-2,380	0.87
交差点_大(13.0m以上)	2,086	1,367	-719	0.66	212	88	-124	0.42	3,709	2,548	-1,161	0.69	418	371	-47	0.89	6,425	4,374	-2,051	0.68
単路_その他	11,559	11,769	210	1.02	3,281	3,169	-112	0.97	17,721	18,557	836	1.05	7,304	6,765	-539	0.93	39,865	40,260	395	1.01
単路_トンネル	187	41	-146	0.22	23	36	13	1.57	92	30	-62	0.33	45	0	-45	0.00	347	107	-240	0.31
単路_橋	60	33	-27	0.55	40	20	-20	0.50	73	39	-34	0.53	101	44	-57	0.44	274	136	-138	0.50
踏切_第1種	2	1	-1		1	1	0		0	2	2		3	3	0	1.00	6	7	1	
踏切_その他	0	0	0		0	0	0		2	0	-2		1	0	-1		3	0	-3	
一般交通の場所	20	22	2	1.10	5	15	10	3.00	51	133	82	2.61	22	18	-4	0.82	98	188	90	1.92

■ 1.15倍(15%増)    ■ 1.10倍(10%増)  
■ 0.85倍(15%増)    ■ 0.90倍(10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

※不明を除く



# 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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 5) 事故類型別死傷事故件数の推移 『どのような?』

#### ⑦ 事故類型別死傷事故件数

- 「人対車両」事故は、福岡地域で増加し、北九州地域で大きく減少。
- 「正面衝突」事故はいずれの地域も減少し、「追突」事故はいずれの地域も増加。
- 「出会い頭」事故は、北九州地域以外いずれも増加。
- 「右折時左折時」事故は、いずれの地域でも減少。
- 「車両単独」事故は、いずれの地域も大きく減少。

■ 道路形状別死傷事故発生件数の比較(取組み以前4年(H17-H20)と直近4年(H26-H29))

項目	北九州				筑豊				福岡				筑後				合計(福岡県計)				
	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	取組前4年 H17-H20 ①(件)	直近4年 H26-H29 ②(件)	差 (②-①)	増減 (②/①)	
⑦ 事故 類型 別	人対車両	1,850	1,578	-272	0.85	393	379	-14	0.96	2,189	2,491	302	1.14	888	791	-97	0.89	5,320	5,239	-81	0.98
	正面衝突	359	270	-89	0.75	265	218	-47	0.82	528	440	-88	0.83	356	283	-73	0.79	1,508	1,211	-297	0.80
	追突	12,180	13,726	1,546	1.13	3,282	3,569	287	1.09	14,866	17,973	3,107	1.21	6,769	7,008	239	1.04	37,097	42,276	5,179	1.14
	出会い頭	3,689	3,637	-52	0.99	1,229	1,303	74	1.06	5,703	6,184	481	1.08	3,043	3,097	54	1.02	13,664	14,221	557	1.04
	右折時左折時	3,929	2,990	-939	0.76	829	688	-141	0.83	8,707	7,743	-964	0.89	2,349	1,959	-390	0.83	15,814	13,380	-2,434	0.85
	車両相互 他	2,693	2,208	-485	0.82	566	526	-40	0.93	4,583	4,121	-462	0.90	1,172	872	-300	0.74	9,014	7,727	-1,287	0.86
	車両単独 他	755	390	-365	0.52	341	169	-172	0.50	931	493	-438	0.53	429	205	-224	0.48	2,456	1,257	-1,199	0.51

■ 1.15倍 (15%増)    ■ 1.10倍 (10%増)  
■ 0.85倍 (15%増)    ■ 0.90倍 (10%増)

資料【福岡県】イタルダ事故データ(H17-H20、H26-H29)

※不明を除く

# 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



### 6) 地域別にみた幹線道路における死傷事故発生特性

地域名	増加している事故の特性	重点的に取り組む事故
北九州地域	<p>【当事者】:65歳以上(1当、2当) 自動車(2当)、自転車(1当)、歩行者(1当)</p> <p>【場 所】:DID・その他の市街地の交差点付近、単路</p> <p>【形 態】:追突</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者が絡む事故</li> <li>➤ 自転車や歩行者が絡む事故</li> <li>➤ 交差点周辺での追突事故</li> </ul>
筑豊地域	<p>【当事者】:25～64歳(2当)、65歳以上(1当、2当) 歩行者(1当)、自動車(2当)</p> <p>【場 所】:DID・その他の市街地・平地部の小規模交差点及び交差点付近、単路(トンネル)</p> <p>【形 態】:追突、出会い頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者が絡む事故</li> <li>➤ 歩行者が絡む事故</li> <li>➤ 交差点周辺での追突事故</li> <li>➤ (施設出入り等の)出会い頭事故</li> </ul>
福岡地域	<p>【当事者】:0～15歳(1当)、25～64歳(1当、2当)、 65歳以上(1当、2当) 自転車(1当、2当)、歩行者(1当、2当)、 自動車(1当、2当)</p> <p>【場 所】:DID・その他の市街地・平地部の小規模交差点及び交差点付近、単路</p> <p>【形 態】:人対車両、追突、出会い頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者が絡む事故</li> <li>➤ 自転車や歩行者が絡む事故</li> <li>➤ 交差点周辺での追突事故</li> <li>➤ (施設出入り等の)出会い頭事故</li> <li>➤ 人対車両の事故</li> </ul>
筑後地域	<p>【当事者】:0～15歳(1当)、25～64歳(2当)、 65歳以上(1当、2当) 自転車(1当)、歩行者(1当)、自動車(2当)</p> <p>【場 所】:DID・その他市街地の交差点付近</p> <p>【形 態】:追突、出会い頭</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 高齢者が絡む事故</li> <li>➤ 自転車や歩行者が絡む事故</li> <li>➤ 交差点周辺での追突事故</li> <li>➤ (施設出入り等の)出会い頭事故</li> </ul>

## 3) 幹線道路における事故対策について

---

### ①事故危険箇所における取り組み

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (1) 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、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30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

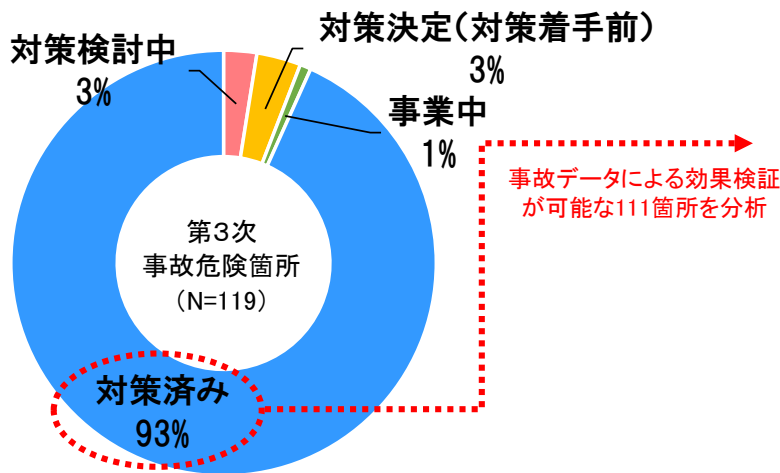
## (2) 第3次事故危険箇所の取り組み<H24~H28>



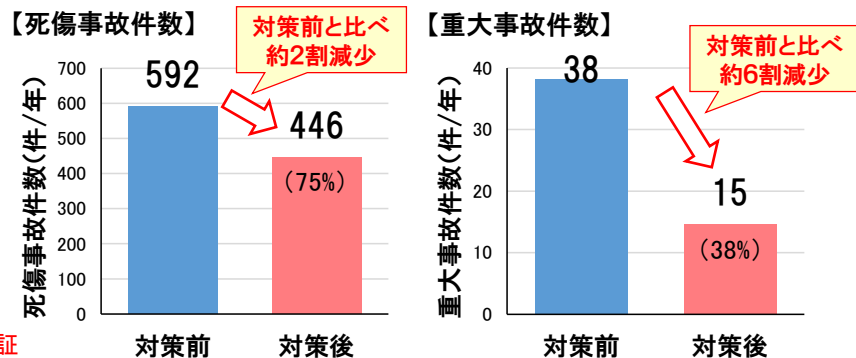
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■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111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

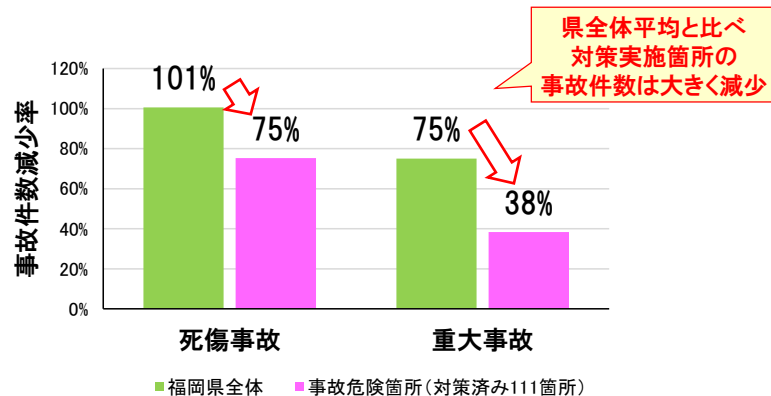


■福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況



■対策済み箇所(111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~H29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)の事故件数減少率

※福岡県全体は、H19~22とH26~29を比較

(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

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み<H28~H32>

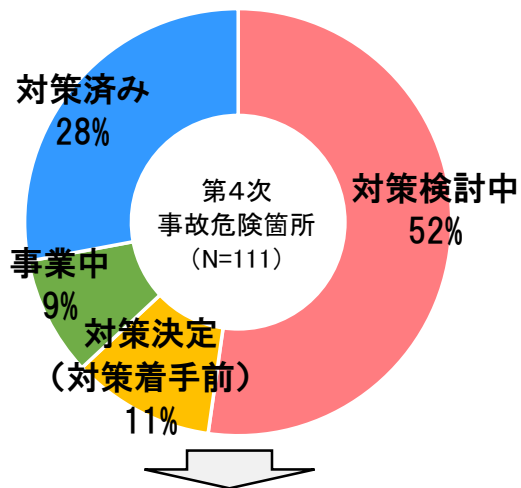


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

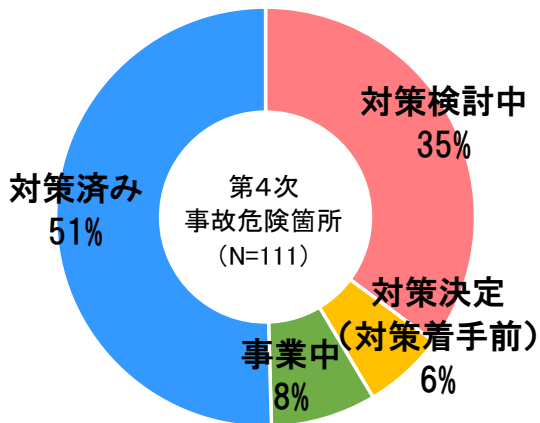
### ■対策実施状況

- 令和元年12月末時点の対策済み箇所は約5割(昨年度と比べ約2割増加)
- 引き続き、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。

平成31年度  
安推連会議時点



令和元年度  
安推連会議時点



■道路管理者別の対策実施状況(令和2年1月末時点)

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	15	10	14	0	39
対策決定 (対策着手前)	0	4	0	0	3	7
事業中	5	2	1	1	0	9
対策済み	8	9	20	2	17	56
合計	13	30	31	17	20	111

※道路管理者の対策状況

■福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況

# 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<H28~H32>

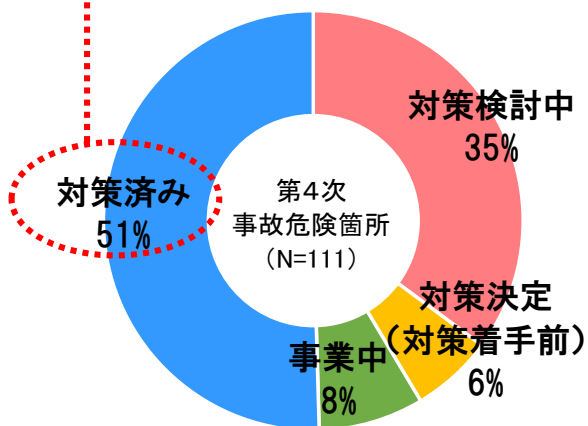


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策効果

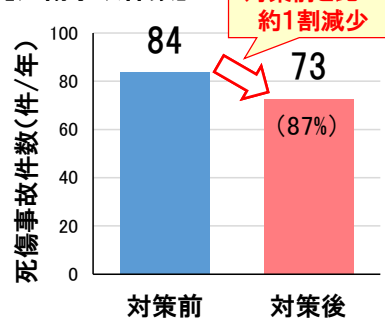
□対策済み箇所が約5割を占め、死傷事故件数は約1割、重大事故は約5割減少。 ※検証可能な20箇所を対象  
□引き続き、対策完了後の事故データを収集し、対策効果を検証。

事故データによる効果検証  
が可能な20箇所を分析

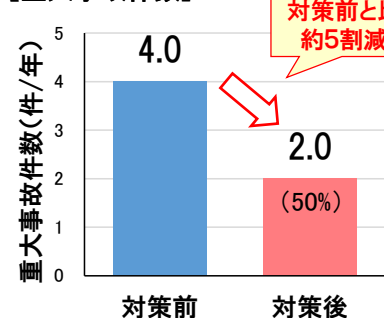


■福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況

【死傷事故件数】

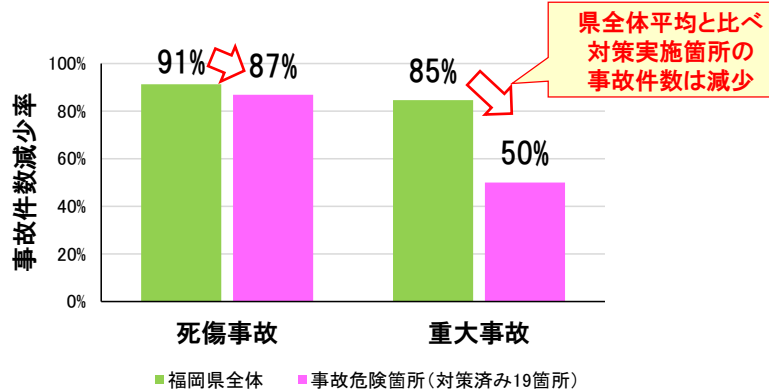


【重大事故件数】



■対策済み箇所(20箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化

※対策前は、H22~H25の値  
※対策後は、対策済み翌年度~H29の値  
※( )の値は、対策前からの減少率(対策後/対策前)



■事故危険箇所(対策済み箇所)の事故件数減少率

※福岡県全体は、H22~25とH26~29を比較

(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

## (3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例 <H28~H32>



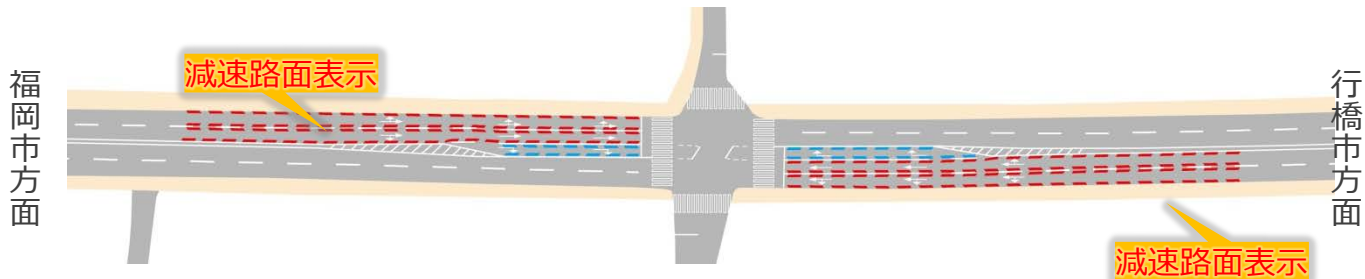
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■ 整備状況と対策効果

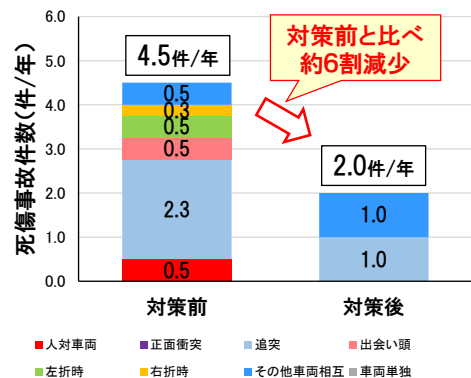
国道201号 田川市（昭和区交差点）  
【北九州国道事務所】



対策①：カラー減速ドットライン（交差点部の減速抑制）



(背景地図：地理院地図(電子国土Web)より引用)



### ■ 死傷事故削減効果

※対策前は、H22-H25の値  
※対策後は、H29の値

(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

## (3) 第4次事故危険箇所への取り組み事例 <H28~H32>

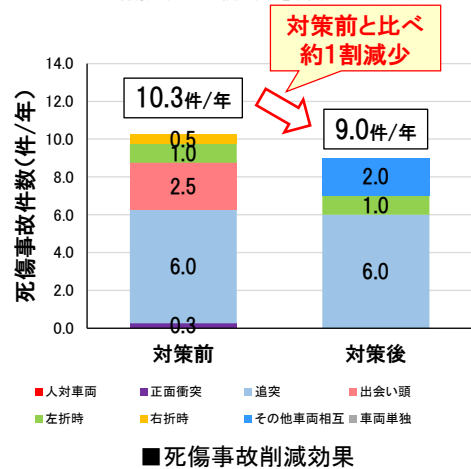


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■ 整備状況と対策効果

### 国道210号 久留米市（中央公園北交差点） 【福岡国道事務所】

対策①：進行方向矢印、車線境界ドットライン（交差点流入部・交通島部の整流化）



対策②：右折レーンのカラー化（右折交通の整流化・注意喚起）



(資料：交通事故・道路統合データベース)

※対策前は、H22-H25の値  
※対策後は、H29の値

## 3) 幹線道路における事故対策について

---

### ②事故危険区間（事故ゼロプラン）における取り組み

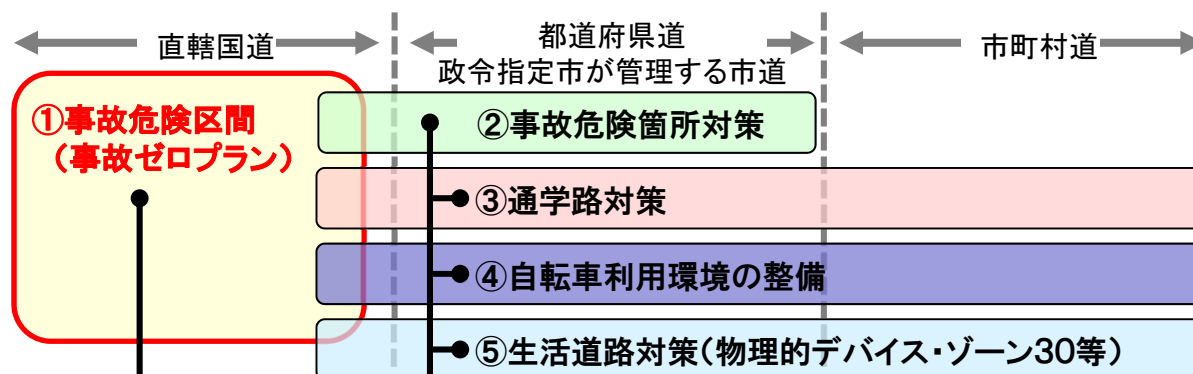
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (1) 福岡県における交通安全対策の取り組み



- 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

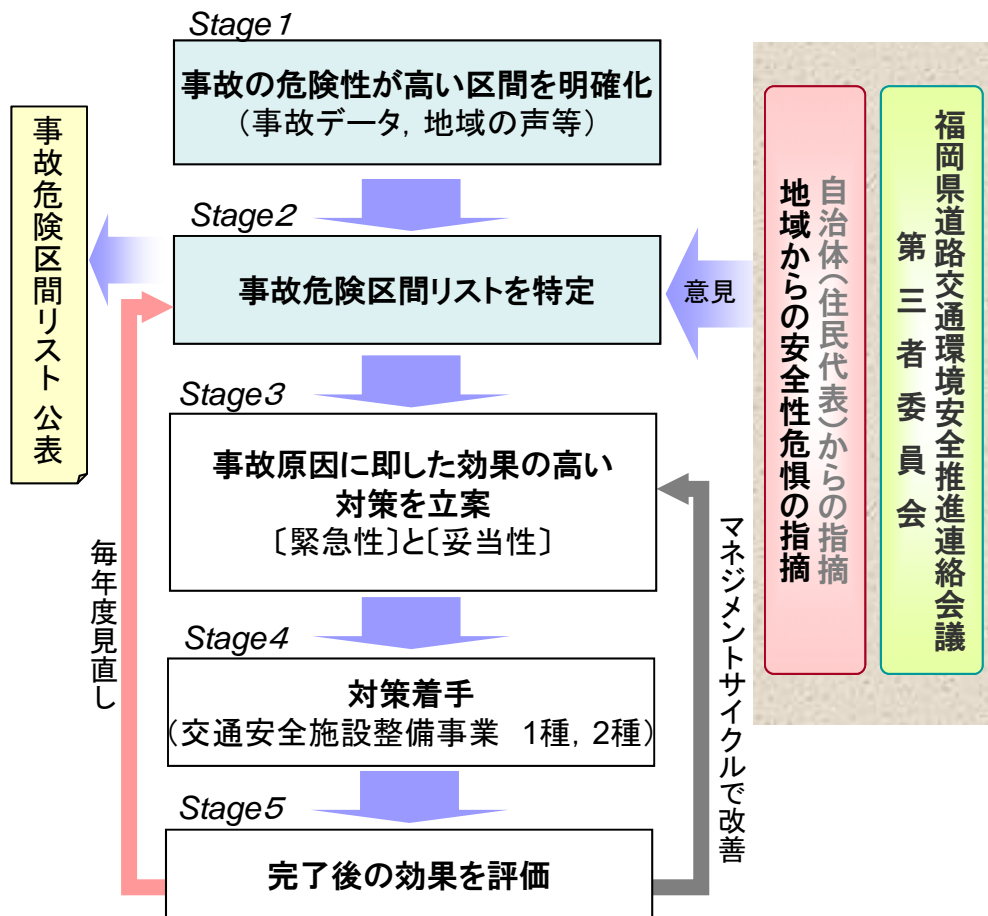
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (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

必要な区間 事故対策が	<b>安全 (事故データ)</b> ○事故危険箇所との整合 ○死亡リスクが大きい ・死傷事故率 ・死傷事故件数 ・重傷事故件数	<b>安心 (要望等)</b> ○対策必要性の検証 ・潜在的な事故リスク (ETC2.0データ) ・事故増加箇所 等
	必要な区間 歩道整備が	○要望箇所の対策必要性の検証 ・横断構成 ・利用交通量 ・歩道整備で回避可能な事故の発生状況 ・通学路指定 ・周辺施設の立地状況 等
整備が必要な区間 自転車利用環境	○要望箇所の対策必要性の検証 ・自転車ネットワーク計画との整合 ・横断構成 ・利用交通量 ・自転車関連事故の発生状況 ・通学路指定 ・自転車ネットワーク特性 等	

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)

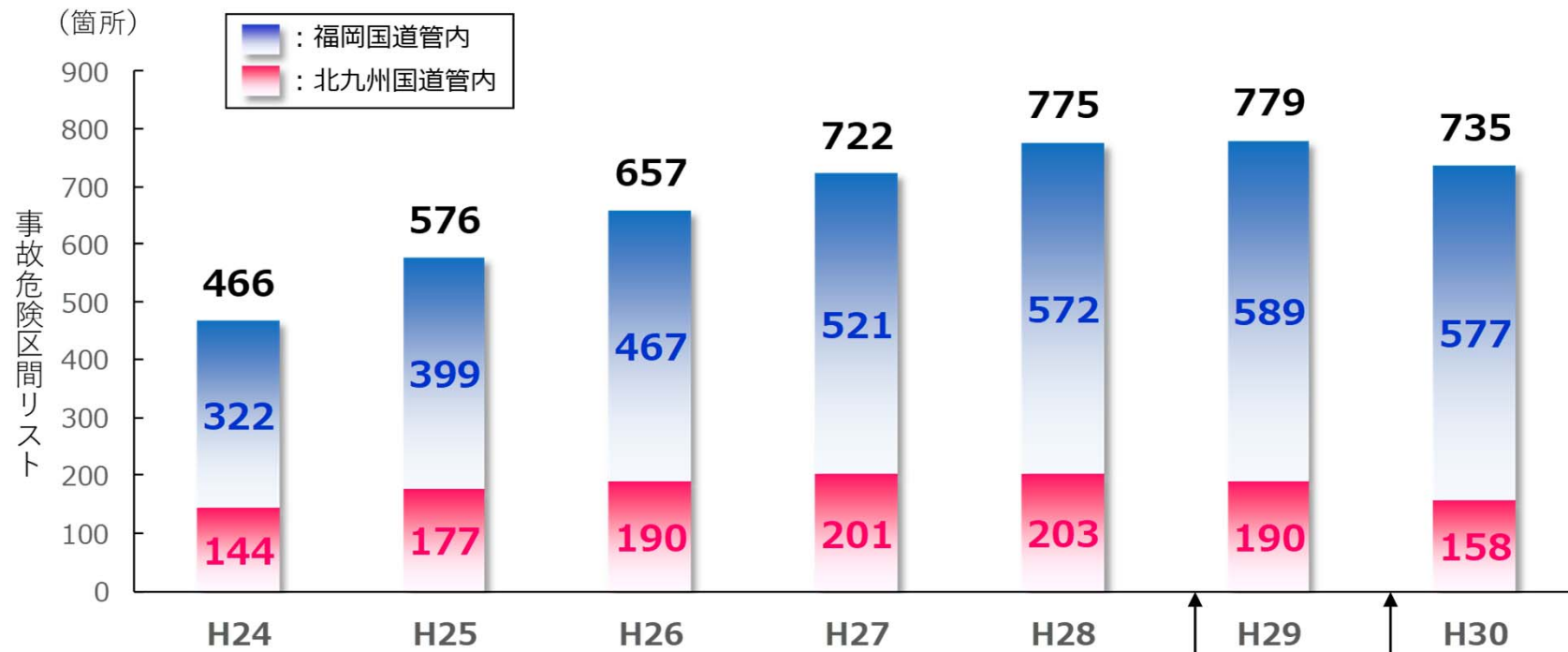
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 事故危険区間リストの推移 (H24~H30年度)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□平成29年度までは、最新指標に基づく追加のみを行ってきたため、事故危険区間リストは年々増加。  
 □平成30年度の見直しにより、「除外」、「解除」ルールを導入。



国道200号移管 (H29年4月) を除く

**H30年度 安推連における見直し**

- 「抽出」ルールの見直し
- 「除外」※1ルールの導入
- 「解除」※2ルールの導入

※1 「除外」：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。  
 ※2 「解除」：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。

### 3) 幹線道路における事故対策について

#### (4) 令和元年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□平成30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、令和元年度の事故危険区間(福岡県版)として727箇所を指定。

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
平成30年度 事故危険区間【A】	735箇所	577箇所	158箇所

令和元年度 事故危険区間	抽出(新規追加) 【B】	17箇所	12箇所	5箇所
	除外 【C】	12箇所	10箇所	2箇所
	解除 【D】	13箇所	4箇所	9箇所
	計 【A+B-C-D】	727箇所	575箇所	152箇所

### 3) 幹線道路における事故対策について

## (4) 令和元年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

#### ▼ R01福岡県事故危険区間数

	福岡県	福岡道	北九州道
国道2号	1	-	1
国道3号	272	205	67
国道10号	49	-	49
国道201号	46	11	35
国道202号	157	157	-
国道208号	67	67	-
国道209号	62	62	-
国道210号	73	73	-
合計	727	575	152

#### ▼ 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	上到津二丁目
18	国道3号	北九州市小倉北区	都二丁目
19	国道3号	北九州市小倉北区	井堀5丁目
20	国道3号	北九州市戸畑区一枝4丁目	
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	西鞆ヶ谷
23	国道3号	北九州市八幡東区	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	春の町四丁目
26	国道3号	北九州市八幡東区	西本町1丁目
27	国道3号	北九州市八幡東区	西本町3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	北九州市八幡東区	桃園2丁目
30	国道3号	北九州市八幡西区	陣山一丁目
31	国道3号	北九州市八幡西区紅梅1丁目	
32	国道3号	北九州市八幡西区	藤田2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	萩原二丁目
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	北九州市八幡西区瀬板2丁目	
40	国道3号	北九州市八幡西区則松5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。

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (5) 除外・解除事例



### 【除外箇所】

#### ■国道201号 市道との交差点（飯塚市）

・4車線化（改築事業）により、事故対策の必要性が低下

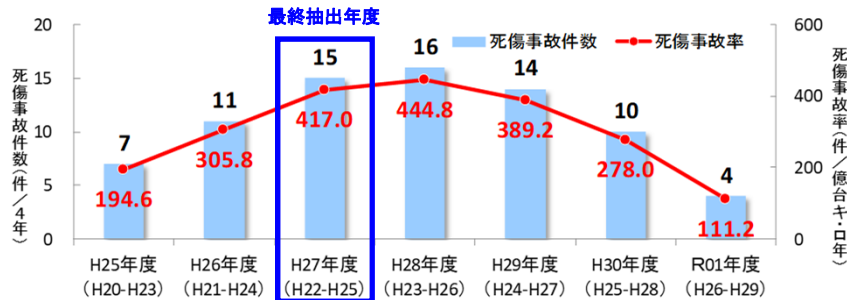


#### ■国道202号(仮称)周船寺西交差点(福岡市西区)

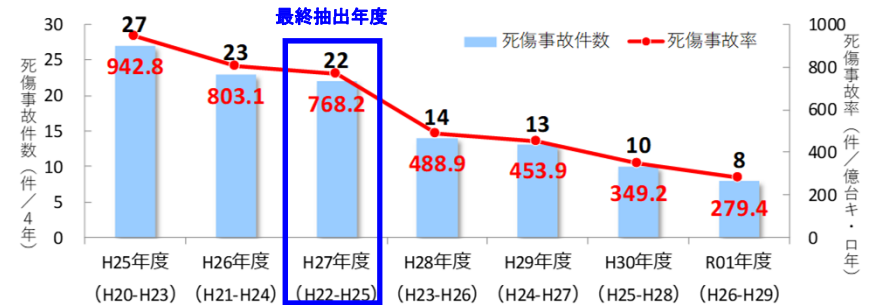
・今宿道路の4車線化により、事故対策の必要性が低下



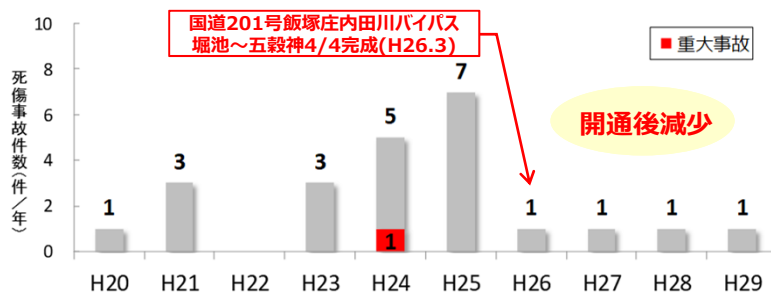
▼死傷事故件数と死傷事故率（4年単位）



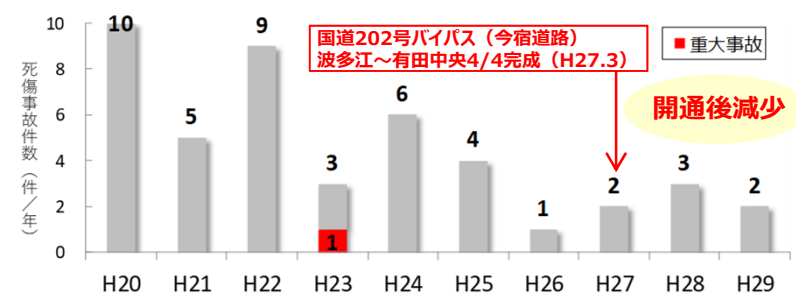
▼死傷事故件数と死傷事故率（4年単位）



▼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) 除外・解除事例

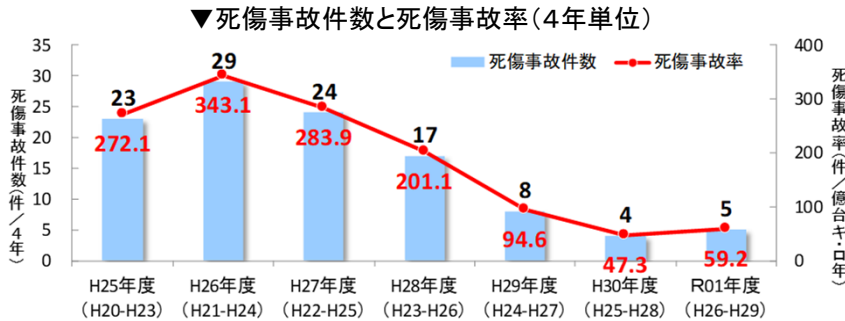
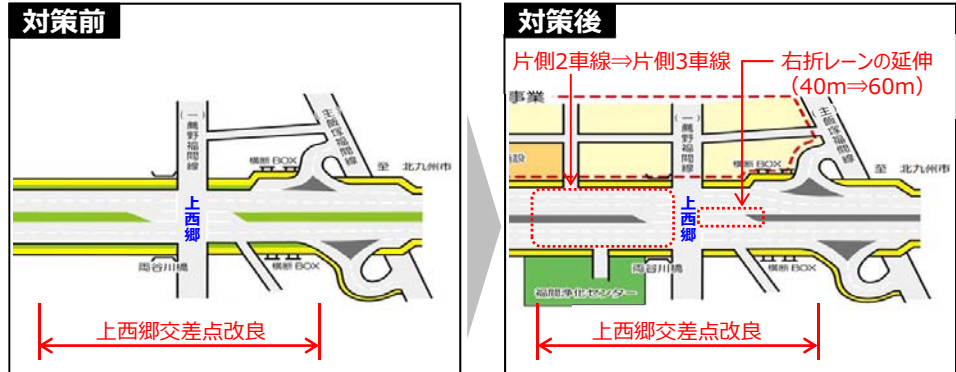


### 【解除箇所】：事故対策（安全）

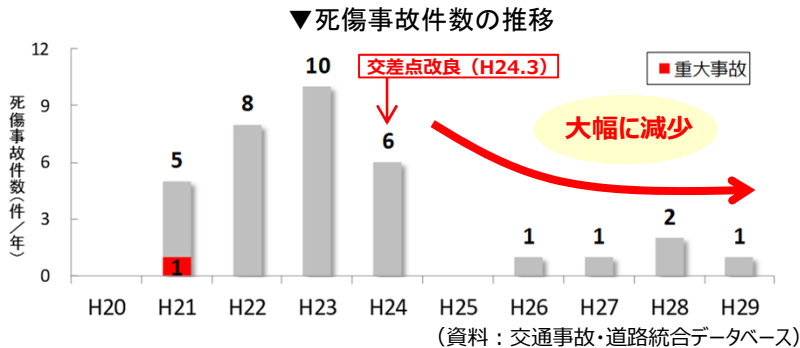
#### ■国道3号 福津市（単路）【上西郷交差点改良 H24.3完成】



<対策：車線数の増設（片側2車線⇒片側3車線）>



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



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (5) 除外・解除事例

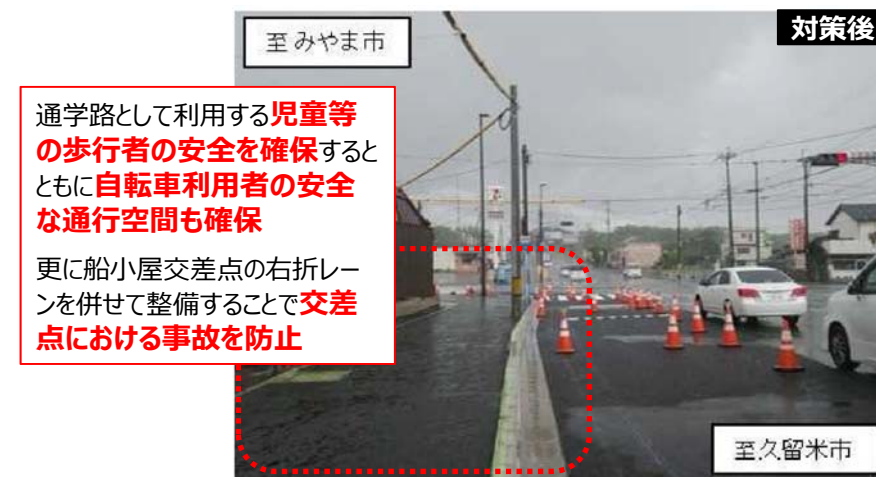
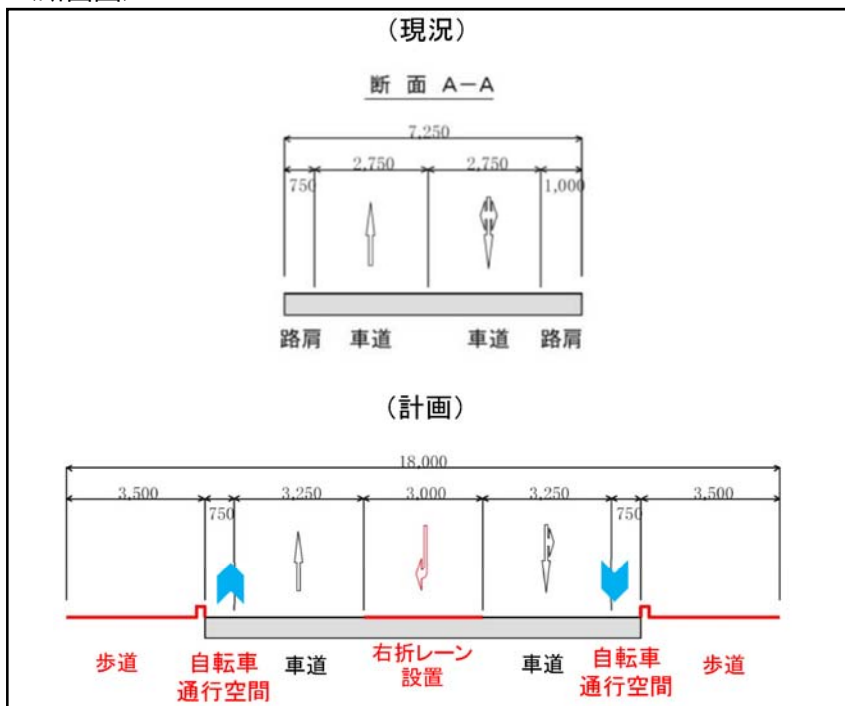


【解除箇所】：歩道整備

### ■国道209号 尾島自歩道整備事業（筑後市）【H30.6完成】



<断面図>





# 参 考 资 料

---

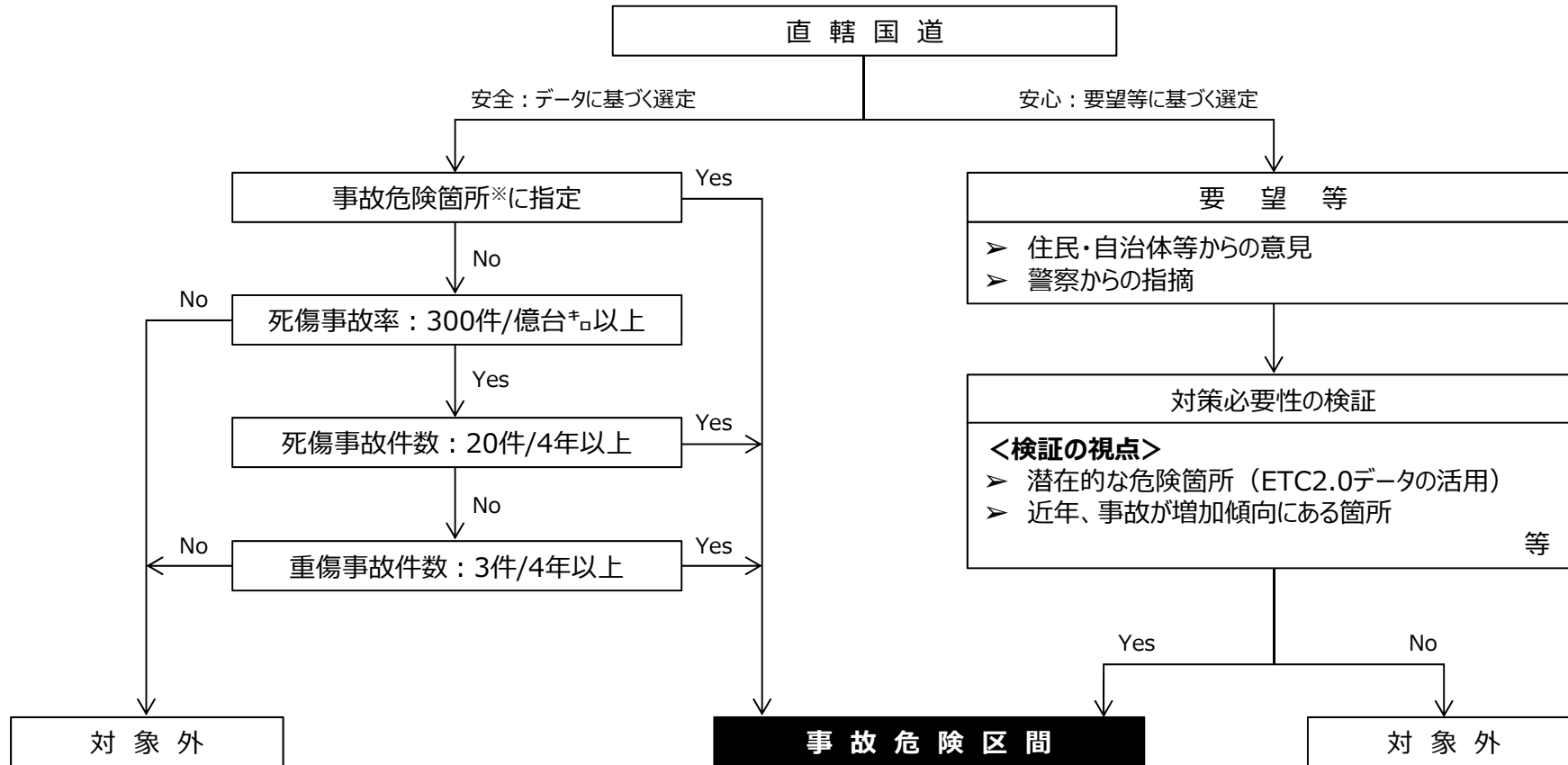
# 3) 幹線道路における事故対策について



## ① 事故危険区間の抽出ルール

### 1) 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

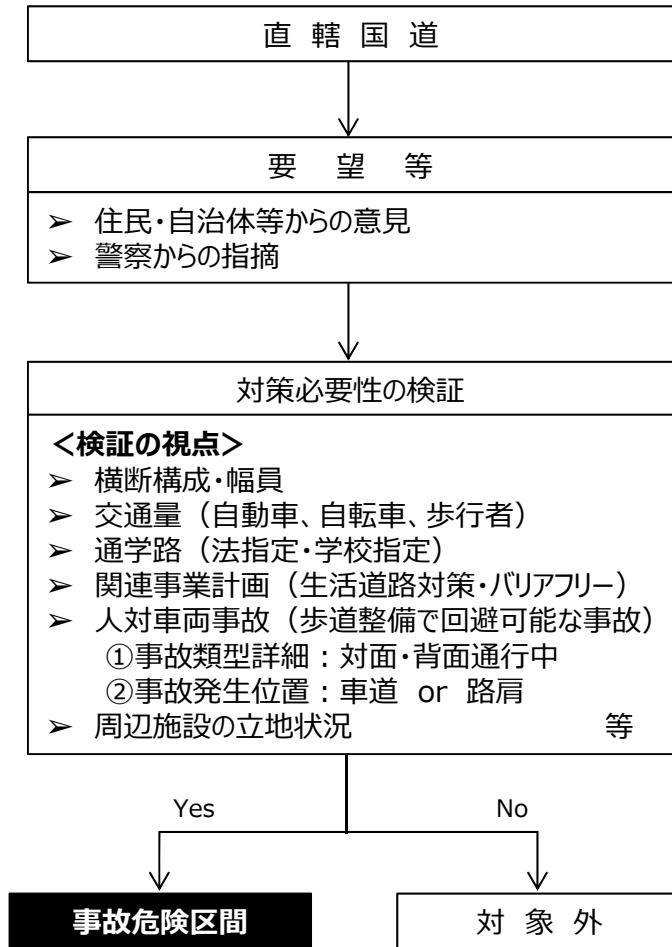
# 3) 幹線道路における事故対策について



## ① 事故危険区間の抽出ルール

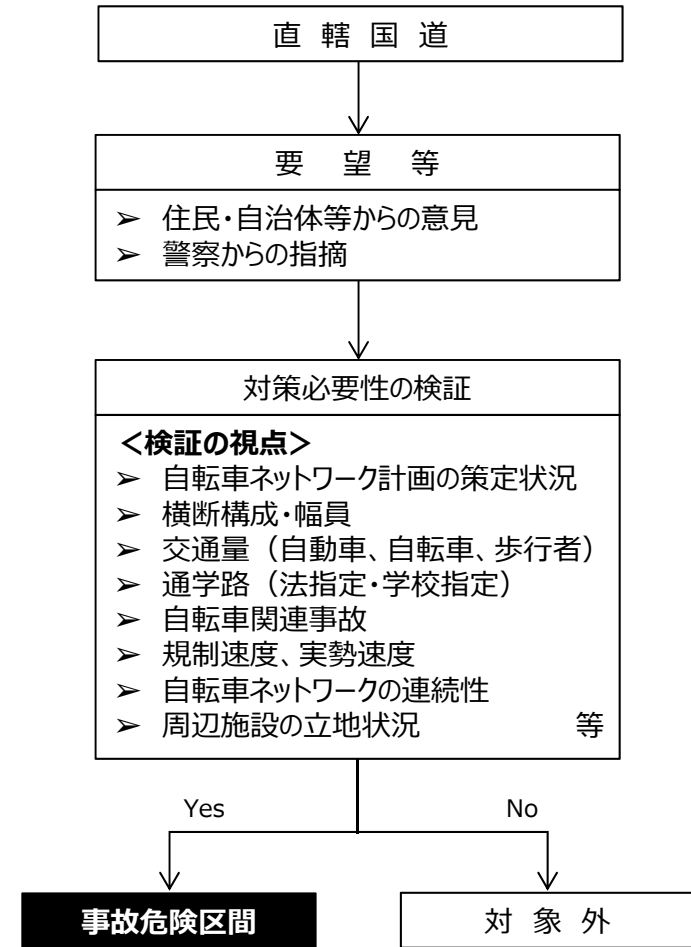
### 2) 歩道整備

＜抽出フロー＞



### 3) 自転車利用環境整備

＜抽出フロー＞

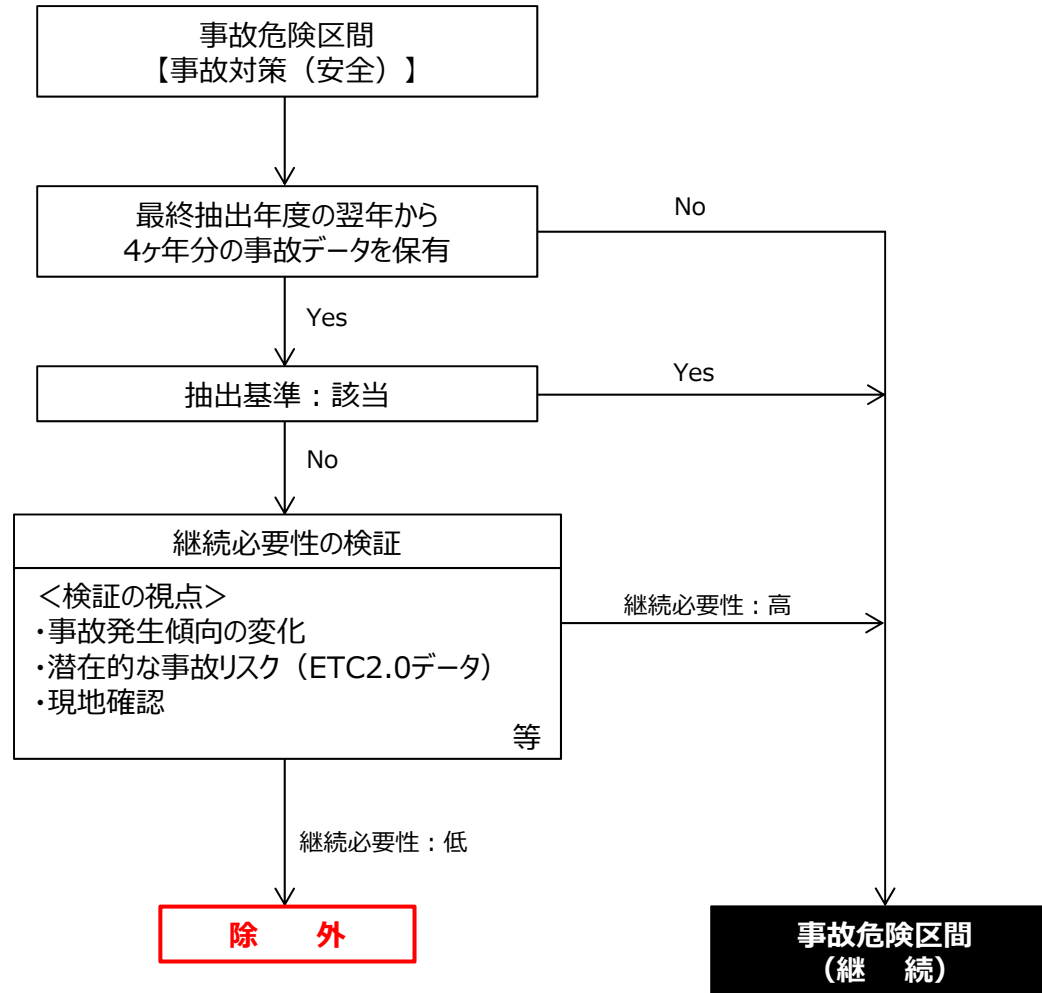
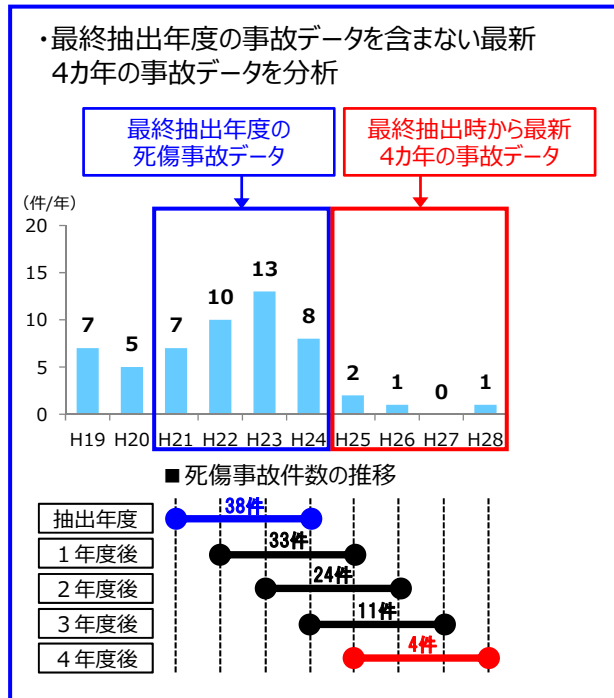


### 3) 幹線道路における事故対策について

## ② 事故危険区間の「除外」ルール：事故対策(安全)を対象



【事故データの期間】

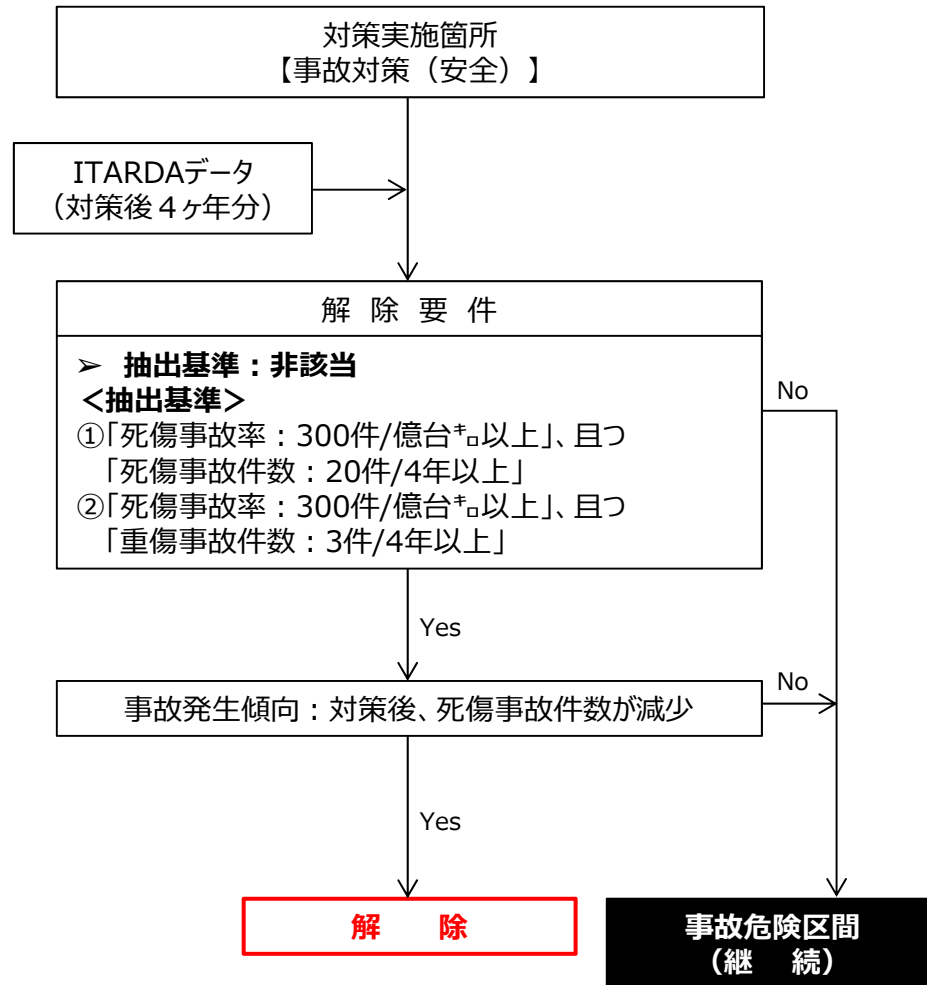


# 3) 幹線道路における事故対策について

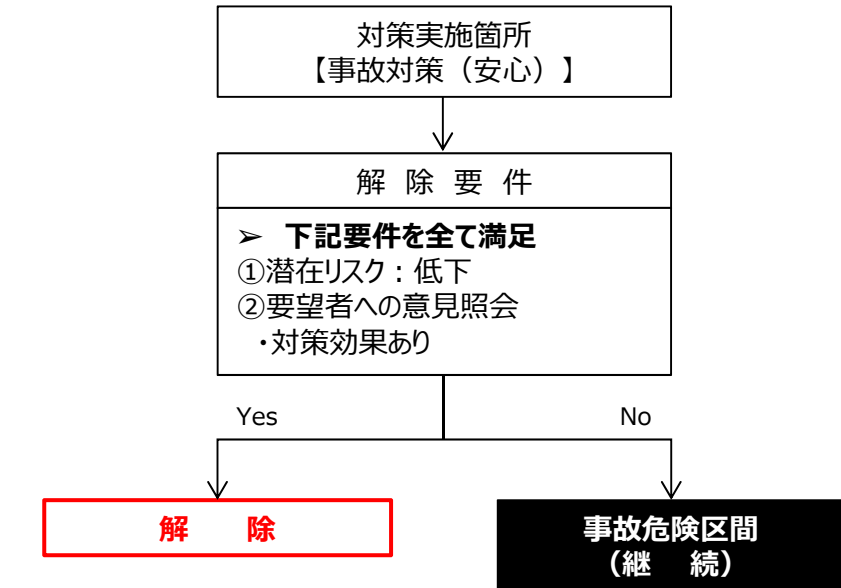
## ③ 事故危険区間の「解除」ルール



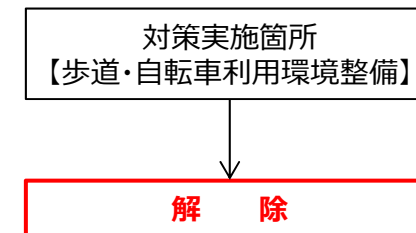
### <事故対策（安全）>



### <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

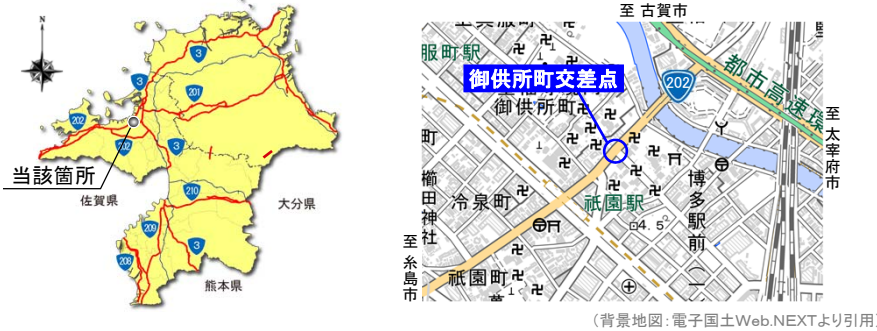
## ④ 対策事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■ 国道202号 福岡市博多区御供所町交差点

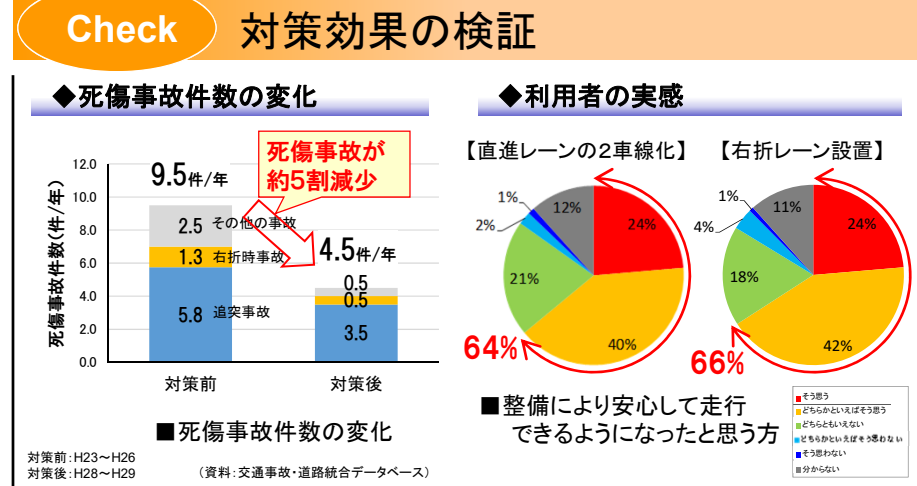
【福岡国道事務所】



■ 効果分析箇所的位置図

### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 緑橋交差点を過ぎると直進レーンが減少し、急な車線変更による後続車との衝突事故が発生  
⇒直進レーンの2車線化 (車線減少による急な車線変更を低減)
- 交差点内の右折車により直進阻害が発生し、交差点内の広さの相まって後続車同士の錯綜による衝突事故が発生  
⇒交差点コンパクト化、右折ポケットの設置 (錯綜要因の改善)





# 3) 幹線道路における事故対策について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## ④ 対策事例

### ■ 国道208号 大牟田市旭町3丁目 (単路部)

【福岡国道事務所】



■ 効果分析箇所の位置図

### 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)

**対策前**

至 荒尾市

至 沿線施設 (大型ショッピングモール)

至 みやま市

**対策後**

至 荒尾市

至 沿線施設 (大型ショッピングモール)

至 みやま市

**写真③**

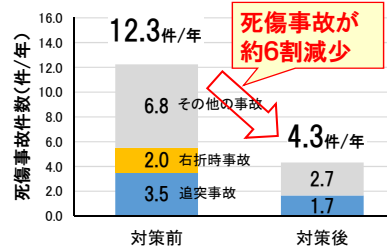
ラバーコーンの設置

**写真④**

植栽帯、アーケードの撤去

### 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】

#### ■ 死傷事故件数の変化

対策前: H22~H25  
対策後: H27~H29 (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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## ④ 対策事例

### ■ 国道3号 八女郡広川町新代 (単路部)

【福岡国道事務所】



■ 効果分析箇所の位置図

### Do 対策実施 (H26年度供用)

**対策前**

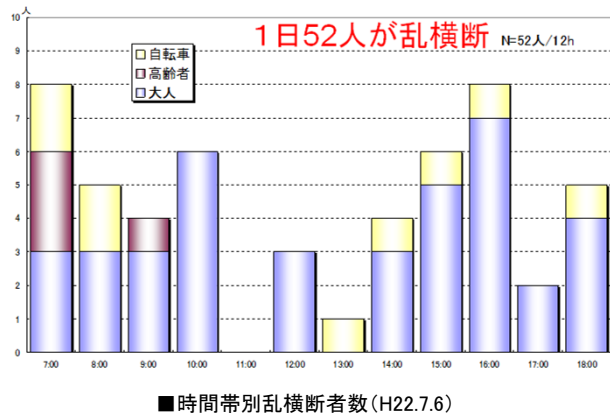
歩行者の乱横断

**対策後**

横断歩道橋の設置

### Plan 事故要因の把握と対策立案

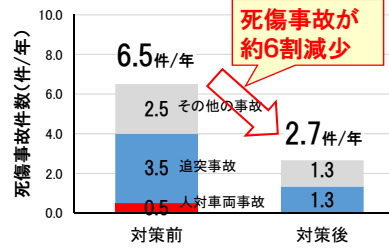
➢ 信号がない区間が長い (約760m) ため、歩行者・自転車の乱横断を誘発しており、H19年には高齢者の横断中死亡事故が発生  
⇒ 横断歩道橋の設置



■ 歩行者の乱横断

### Check 対策効果の検証

#### ◆ 死傷事故件数の変化



対策前: H22~H25  
対策後: H27~H29 (資料: 交通事故・道路統合データベース)

#### ◆ 利用者の実感

- 歩道橋ができたので小さい子供と一緒に安全に渡れるようになりました。【一般利用者】
- 横断歩道橋設置後は、乱横断する歩行者や自転車がかなり減ったと思います。【沿線自治会】
- 歩道橋の設置によって、無理な横断歩行者や自転車が減り、以前よりも安心して通行できるようになりました。【タクシードライバー】

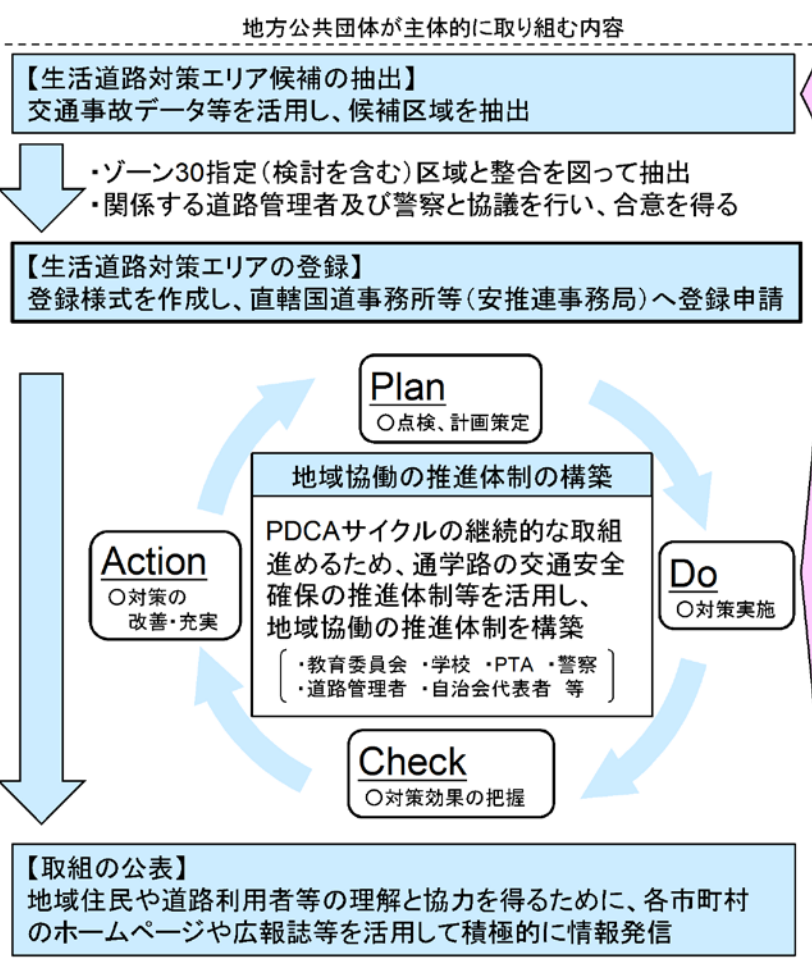
## 4) 生活道路における事故対策について

# 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取り組み

### ■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)

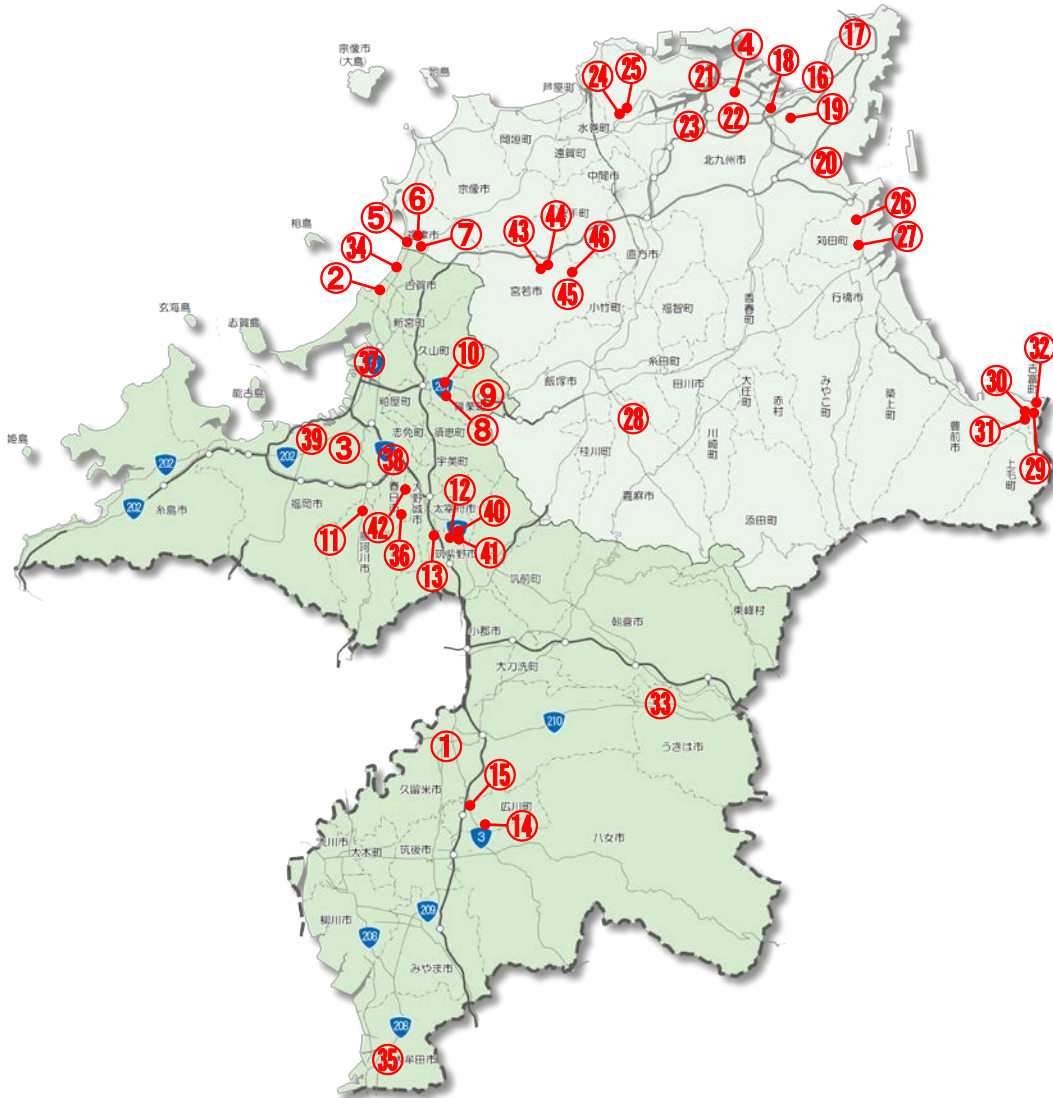


(出典：国土交通省HP)

# 4) 生活道路における事故対策について

## (1) 生活道路の事故対策の取り組み

### 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年度対策済み
4	北九州市	あやめが丘小学校地区	H29.10	R2年度対策予定
5	福津市	花見地区	H29.10	H30年度対策済み
6	福津市	中央地区	H29.10	H30年度対策済み
7	福津市	福岡南・日蔭野地区	H29.10	R1年度対策済み
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	R1年度対策予定
17	北九州市	門司区栄町地区	H30.8	R1年度対策予定
18	北九州市	小倉北区昭和町地区	H30.8	R1年度対策予定
19	北九州市	小倉北区足原地区	H30.8	R1年度対策予定
20	北九州市	小倉南区中曽根東地区	H30.8	R1年度対策予定
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	R1年度対策予定
25	北九州市	八幡西区千代ヶ崎地区	H30.8	R1年度実証実験(実施済)
26	苅田町	南原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
27	苅田町	与原地地区	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(BD分析提供済み)
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(BD分析提供済み)
38	福岡市	板付・麦野地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
39	福岡市	鳥飼地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
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(BD分析提供済み)
42	大野城市	栄町地区	H30.10	R1年度実証実験(実施済)
43	宮若市	福丸地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
44	宮若市	金丸地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
45	宮若市	宮田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
46	宮若市	所田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■栄町地区の位置



# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 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 H29.10~H30.3昼間12時間)

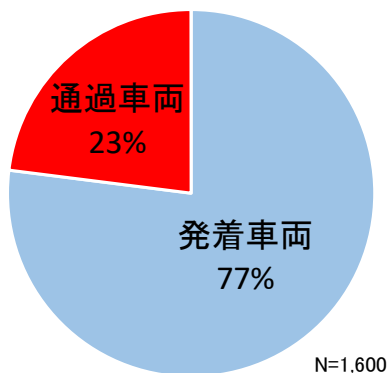
# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験



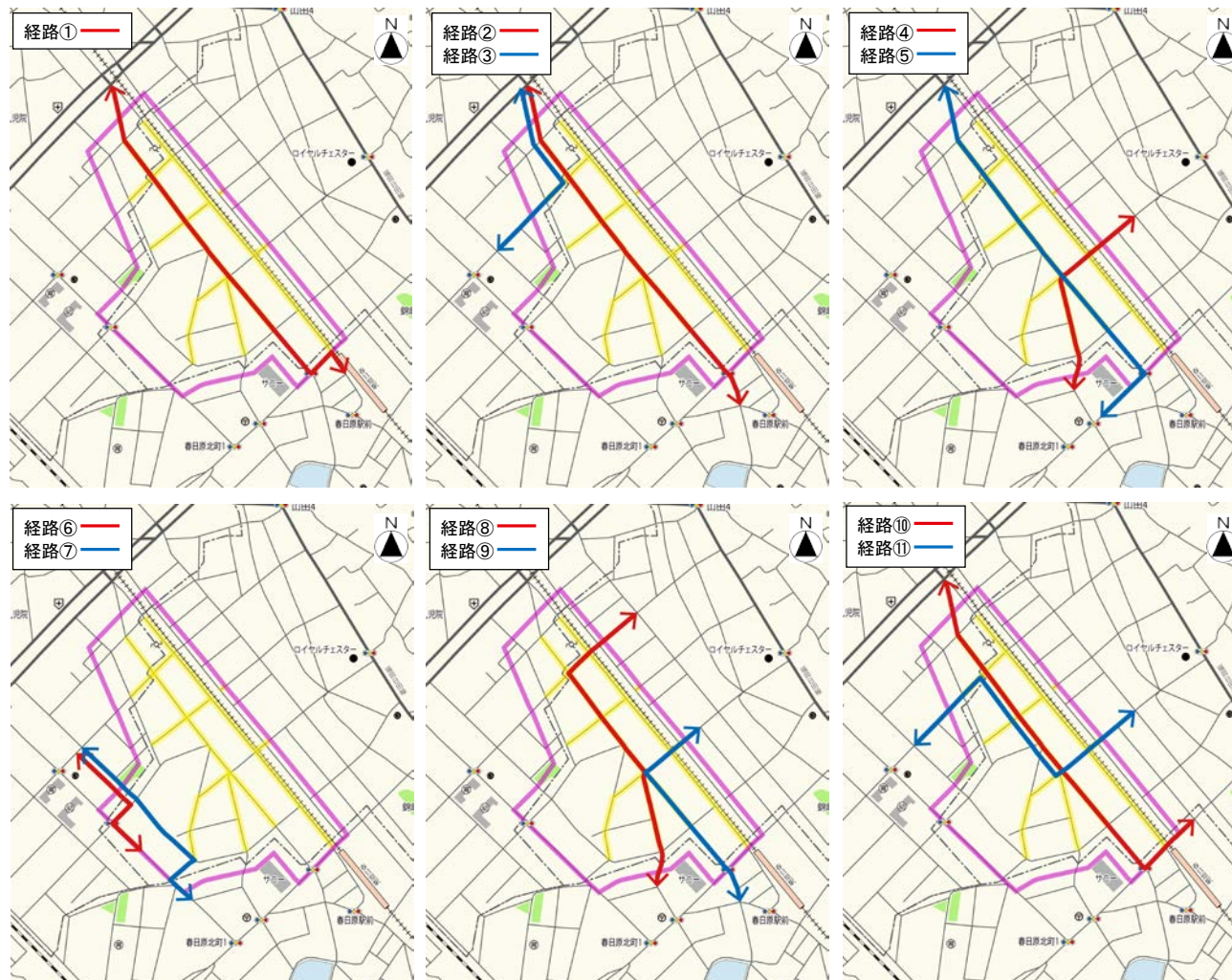
### ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

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  
(H29.10~H30.3 昼間12時間)

【大野城市 栄町地区を通過する車両の経路図】



経路NO	通過交通の利用割合
経路①	27%
経路②	8%
経路③	8%
経路④	8%
経路⑤	4%
経路⑥	4%
経路⑦	4%
経路⑧	3%
経路⑨	3%
経路⑩	3%
経路⑪	2%
小計①~⑪	72%

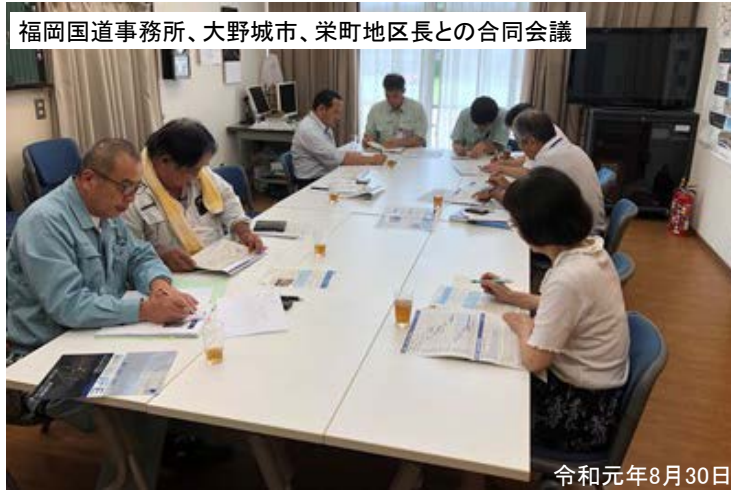


# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験

### ■実証実験計画

- 福岡国道事務所、大野城市、栄町地区長との合同会議を実施し、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

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験

### ■実証実験に向けた広報活動

【事前周知(記者発表資料)】

令和元年 9月 5日  
大野城市建設環境部建設管理課

栄町地区で「ハンプ」の実証実験を行います！  
～生活道路対策エリアにおいて車両の速度抑制策を実施～

栄町地区の生活道路では、幹線道路からの抜け道として利用するクルマやスピードを出すクルマなどにより、交通事故の発生や安心できる歩行環境や静かな生活環境が守られていないといった問題が起きています。そのため、地元区の皆様と福岡県警察、国土交通省福岡国道事務所、大野城市が連携し、ビッグデータ(ETC2.0データ)から速度超過や急ブレーキが多発する箇所を特定し、生活道路の安全性向上のための検討を進めて参りました。

当該道路は、多くの児童、生徒が通う大野北小学校の通学路や、幅広い年齢層の市民が利用する栄町公民館が位置する道路であるため、車両速度抑制し、歩行者の安全な通行を確保することを目的に、仮設ハンプを使用した実証実験を行います。なお、この地区は、生活道路の交通安全確保に向けた取り組みを推進する「生活道路対策エリア」としても登録されております。

**■実証実験の概要**

実験期間 令和元年 9月9日(月)～令和元年 10月9日(水)【※予定】

設置工事日 令和元年 9月9日(月)・10日(火)【※予定】

設置場所 大野城市栄町地区(栄町公民館前の道路)に2箇所

調査内容 速度抑制効果・周辺環境への影響の検証

※ 実証実験期間や仮設ハンプ設置工事日は、天候等により変更になることがあります。

**■ハンプ設置位置**

**■ハンプ設置イメージ**

仮設ハンプは、国土交通省九州地方整備局より技術支援の一環として、無償で借り扱います。

**【問い合わせ先】**

○ハンプの実証実験に関すること  
大野城市役所 建設環境部 建設管理課長 野村 聡 TEL: 092-580-1881

○仮設ハンプの貸出及び生活道路対策全般に関すること  
国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所 交通対策課長 藤木 厚志 TEL: 092-682-7757

### 5) 実証実験の実施スケジュール

	8月			9月			10月			11月		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬
関係機関協議・調整			➡	8月30日 合同現地点検								
補足調査(交通量・速度)				9月5日 事前調査	➡	➡	9月19日 実験中調査					
実証実験						9月9日 実験開始	➡			10月9日 実験終了		
アンケート調査									10月10日 調査開始	➡		10月25日 調査終了
効果把握・整理												➡

# 4) 生活道路における事故対策について (2) 大野城市栄町地区における実証実験

## ■実証実験の実施

ハンパ設置前



ハンパ設置中



# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験

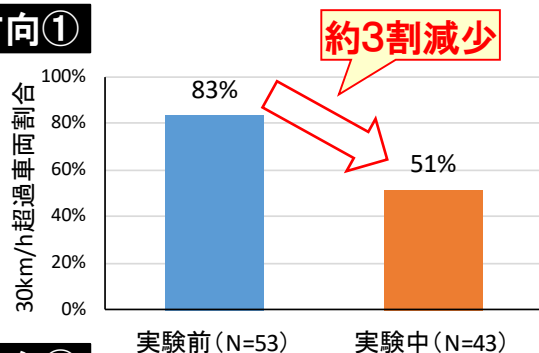


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

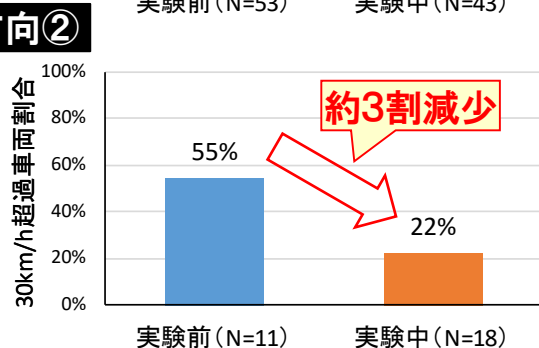
### ■対策効果

- 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割減少。
- 一部区間において、実験中の走行速度が実験前の走行速度を上回る現象を確認。

#### 方向①



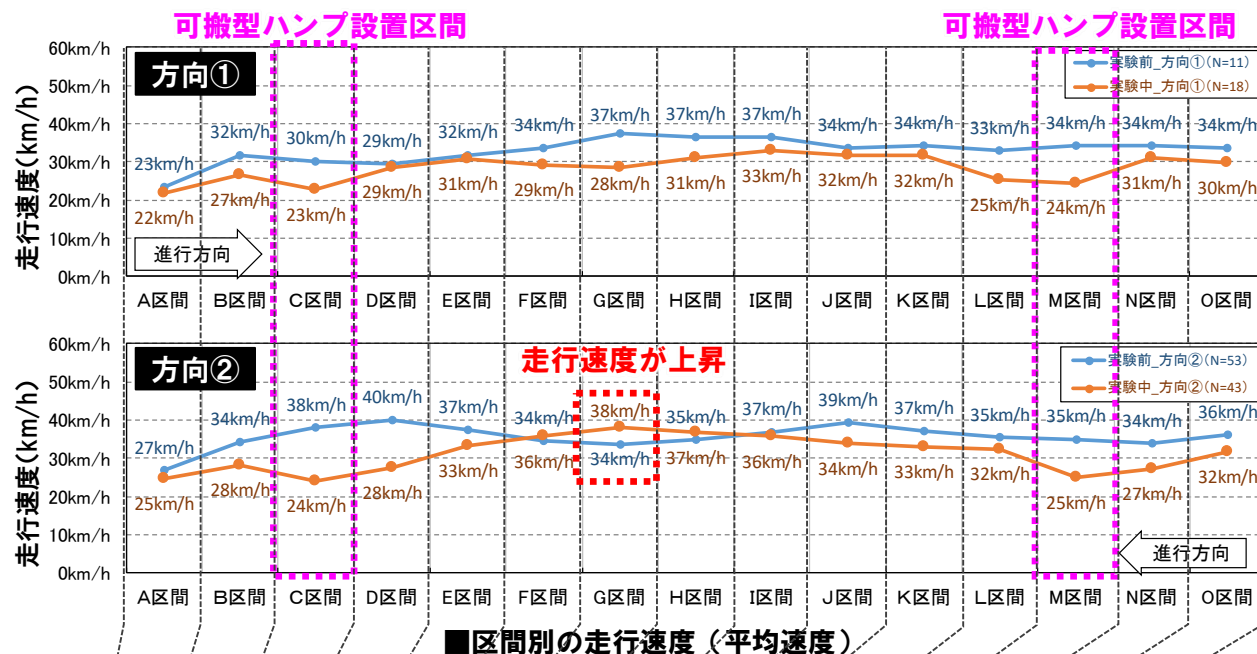
#### 方向②



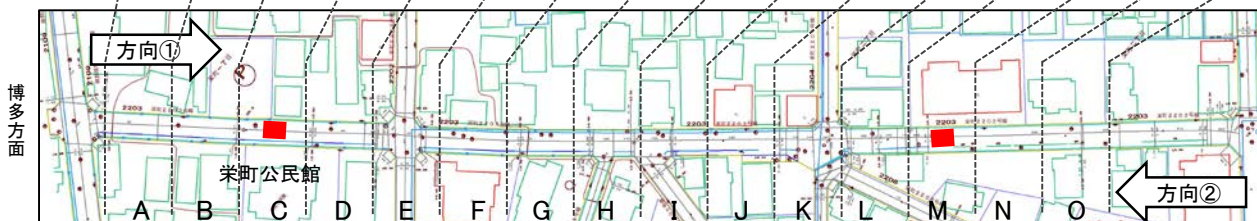
#### ■A-O区間の平均速度30km/h超過割合

(資料: 実験前はR1.9.5調査結果(7-9時)  
実験中はR1.9.19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



■区間別の走行速度(平均速度)



※各区間:20m間隔

# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験

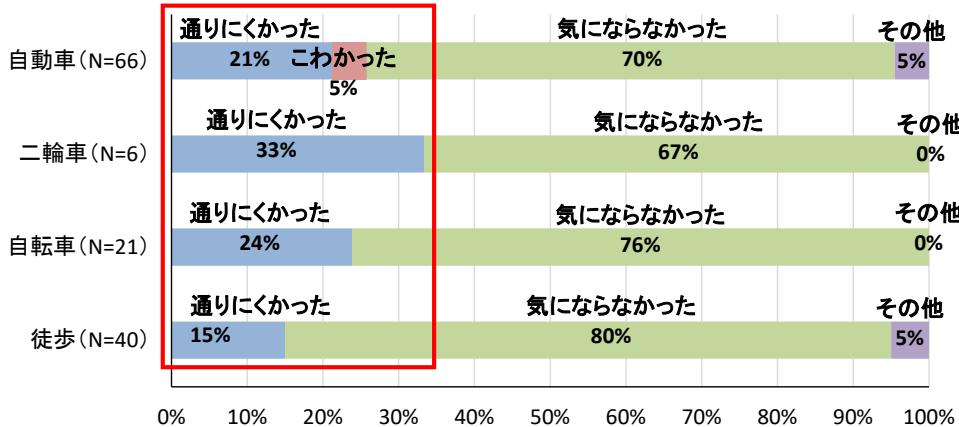
### ■利用者の実感：アンケート調査

- 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、栄町地区公民館の利用者(回覧板配布、公民館回収)
- 実施時期:令和元年10月10日～令和元年10月25日
- 調査票回収数:86票(沿線住民:68票、公民館回収:18票) 回収率:10%(配布:830票、回収:86票)

### 【ハンプ設置区間の通行実感】

- 交通手段によらず利用者の約2～3割は「通りにくかった」と回答し、「気にならなかった」と回答した方が最も多く7～8割。
- ハンプ設置区間を通行した際の旅行速度については、7割以上の方が「速度を落とした」と回答。

#### 【通行時の感想】



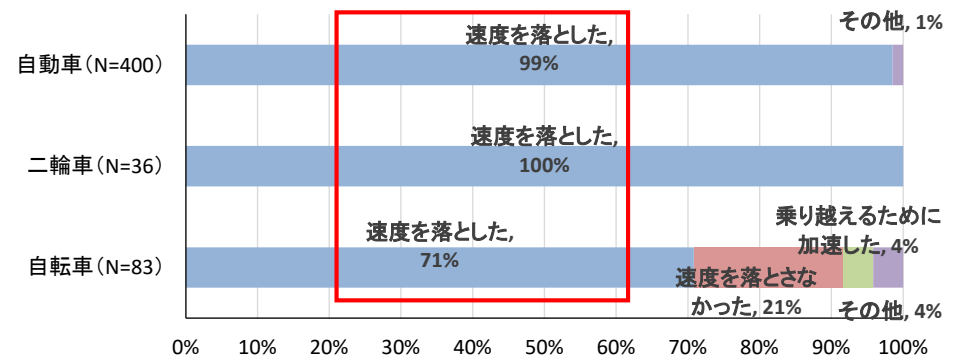
#### ○その他の回答

(自動車)・注意して走行が慎重になった。・離合がしにくかった。  
・安心して通れた。

(歩行者)・車がスピードを落とすので安心して歩けた。  
・住んでいる所の正面なので気になった。 等

※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】



#### ○その他の回答

(自動車)・変わりません。

(自転車)・自然といくらか速度が落ちた。

※該当する交通手段を利用された回答者のみ集計

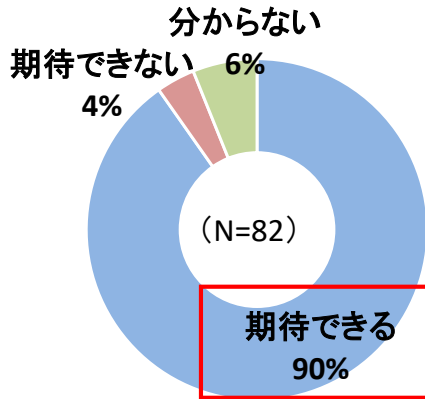
# 4) 生活道路における事故対策について

## (2) 大野城市栄町地区における実証実験

### 【ハンブ設置効果と設置意向】

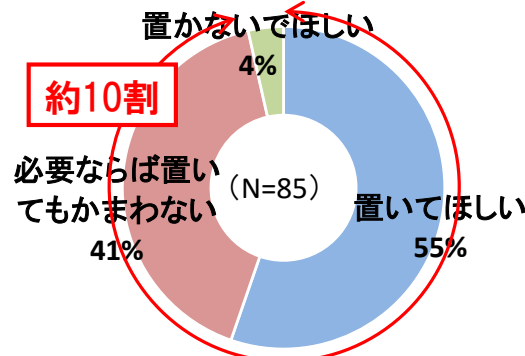
- ハンブの効果は約9割が自動車の速度低下への期待が高い一方で、慣れによる効果の低減が懸念される。
- お住まいの地域へのハンブ設置意向は、約10割が「設置に関して肯定的な回答」
- 自宅前へのハンブ設置になると、前設問と比較して微減するものの約9割が「設置に関して肯定的な回答」
- 自宅前に「置かないでほしい」と回答した主な理由として、道路幅の狭さや車の出し入れを指摘。

#### 【安全面の変化】



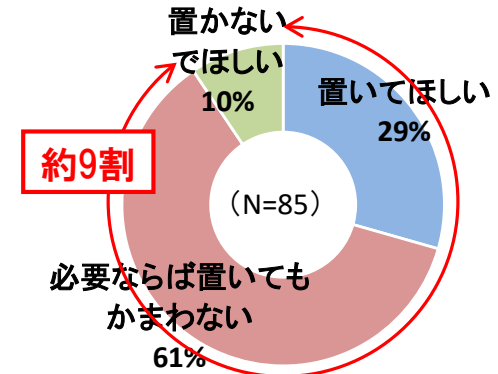
【問7】ハンブの効果の期待

#### 【効果の期待】



【問8-1】お住まいの地域へのハンブ設置

#### 【ハンブの設置意向】



【問8-2】自宅前へのハンブ設置

#### ○主な理由

##### <期待できる>

- ・自動車の速度低下につながる(23件)
- ・運転手や車への負荷があるため注意する(6件)
- ・離合の際止まって待っていた(2件) 等

##### <期待できない>

- ・乗り越える為にスピードを上げる車が何台もいた。
- ・もっと極端な段差でも作らない事には効果は得られないと思う。
- ・毎日通る車は慣れて減速しないと思う。
- ・減速しないトラックのパウンド音は恐ろしい。うるさい。

#### ○主な理由

##### <置いてほしい・必要ならば置いてもかまわない>

- ・狭い道路でスピードを出す車が多いから(特にタクシー)
- ・朝の通勤・小学校の登校時間帯、車の通行が多いので安全対策として。
- ・通学路でもあるし、ベビーカーを押してる人やペットを連れている人も多いので是非置いて欲しい。

##### <置かないでほしい>

- ・ポールで道幅が狭くなる事で通行、特に離合が難しくなる為。道幅がもっと広げればいいが。
- ・自宅の駐車場に車が入りにくい。

#### ○主な理由

##### <置いてほしい・必要ならば置いてもかまわない>

- ・近くの五差路で事故が何回もあり、家から道路に出る時に車に細心の注意が必要な為。
- ・この道路(区間)は時速40km以上で走る車が多く、子ども達、高齢者にとってとても危険です。

##### <置かないでほしい>

- ・ハンブの上をたまたに減速しないで通る車かトラックが通るとビルにゆれを感じるので場所を少し変えてほしい。
- ・置く事による車の通過時の振動、音、特に夜間。
- ・とにかく、うるさい。家に居ながら驚くほど。

# 4) 生活道路における事故対策について

## (3) ハンプ設置効果

- 久留米市南地区では、H29年10月から「ハンプ」を本格導入。
- ETC2.0プローブ情報を用いて経年的な対策効果を検証した結果、速度抑制効果は持続的に発現していることを確認。

### 【久留米市南地区】

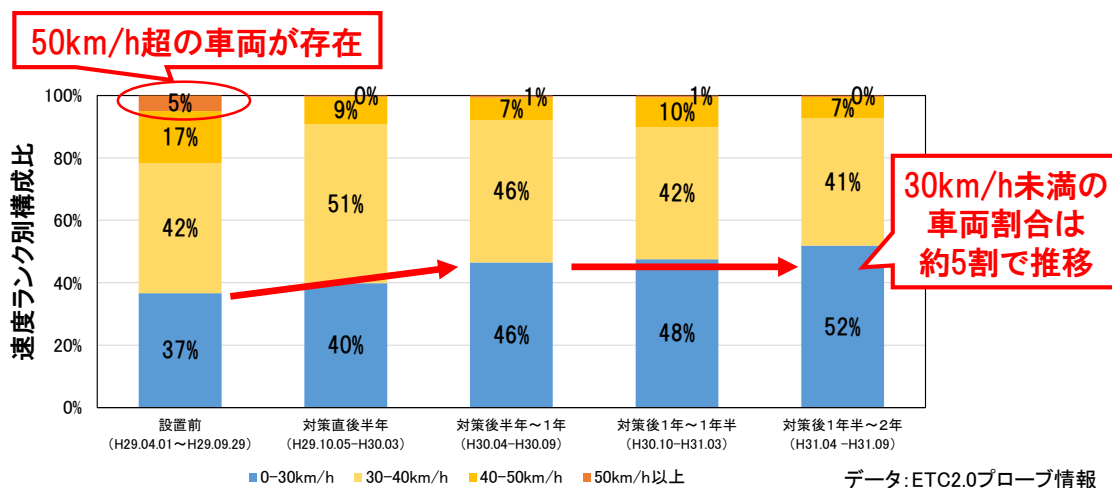
時期	内容
H27.6	ゾーン30エリアの設定
H28.3	生活道路対策エリアの設定
H28.8	計画案の策定 (路面表示、物理的デバイス等)
H29.1	ハンプ体験会の実施
H29.2	路面表示等工事の実施 (ゾーン30、交差点クロスマーク、グリーンヘルド等)
H29.9 ~H29.10	ハンプ設置(単路1箇所、交差点1箇所)



### ■ETC2.0プローブ情報を用いた速度分布分析



背景地図: 国土地理院地図



### ■ハンプ設置後の速度ランク別構成比の推移

## 4) 生活道路における事故対策について

### (4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について

#### ■ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の概要

□ 本年5月8日に大津市で発生した園児の交通死亡事故等をうけ、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議が開催、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を取りまとめた。

#### ■ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の骨子

##### 1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

- (1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施
- (2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
- (3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等
- (4) 小学校の通学路の合同点検

##### 2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

- (1) 安全運転サポート車の普及推進等
- (2) 運転に不安を覚える高齢者等の支援
- (3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

##### 3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

- (1) 公共交通機関の柔軟な活用
- (2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実
- (3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化

等



## 4) 生活道路における事故対策について

### (4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について

#### ■未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保（抜粋）

##### 1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

###### (1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施

関係省庁連携の下、幼稚園、保育所、認定こども園等の未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全を確保する。このため、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を本年9月末までに実施し、所管機関において、本年10月中に結果の概要を集約する。これを踏まえ、関係機関等において 対策を具体化し、本年度内から順次対策に着手し、着実に必要な対策を推進する。

###### (2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進

緊急安全点検の結果を踏まえ、交通安全施設等の整備等着手可能な事業から早急に道路交通環境の整備を進める。

###### ○安心安全な歩行空間の整備

交通安全施設等の整備強化に加え、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置、無電柱化、踏切対策、環状交差点化等により安全・安心な歩行空間の整備を進める。

緊急性の高い箇所については、経路の見直しも含め早急に対策に着手するとともに、緊急安全点検を受けて、所管機関等において、本年 10月中に対策が必要な箇所数等を取りまとめる。これをもとに本年度内に本格対策着手、可能な限り短い年数での対策完了を目指す。

###### ○ゾーン30はじめ生活道路の交通安全

ゾーン30の整備等の面的な対策を含めて必要な交通安全施設等の整備等を推進するとともに、ゾーン30と連携したハンプ、狭さくの設置等のエリアとしての速度抑制等の対策をETC2.0等のデータを活用して効果的に実施する。

###### ○幹線道路と生活道路のエリアの機能分化

交差点改良や改築等の幹線道路対策による生活道路と幹線道路の機能分化等を推進する。

###### (3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等（略）

###### (4) 小学校の通学路の合同点検（略）

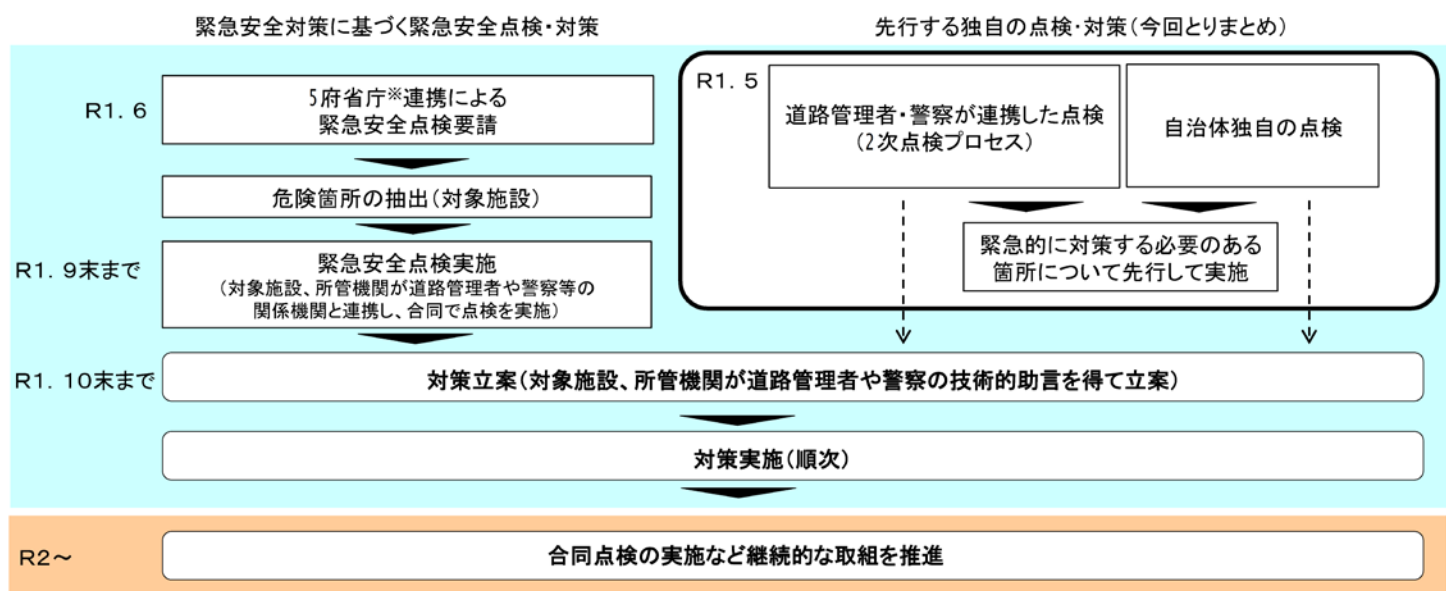
# 4) 生活道路における事故対策について

## (4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について

### ■ 「緊急安全点検・対策」及び「これに先行する独自の点検・対策」の流れ

- 緊急安全対策に基づく、子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検に関しては、保育所、幼稚園等の対象施設と、教育委員会等の所管又は担当する機関(以下、所管機関)が、道路管理者及び警察と連携し9月末までに実施。
- 点検結果を受けて、対象施設と所管機関は、道路管理者及び警察から助言を得つつ、対策案を10月末までに立案。
- これに先行して実施されている「地方公共団体による独自の点検」や「警察と道路管理者による類似事故等防止の取組(2次点検プロセス)」に関しては、対策含め逐次実施。

- 緊急安全対策に基づく、子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検に関しては、保育所、幼稚園等の対象施設と、教育委員会等の所管又は担当する機関(以下、所管機関)が、道路管理者及び警察と連携し9月末までに実施。
- 点検結果を受けて、対象施設と所管機関は、道路管理者及び警察から助言を得つつ、対策案を10月末までに立案。
- これに先行して実施されている「地方公共団体による独自の点検」や「警察と道路管理者による類似事故等防止の取組(2次点検プロセス)」に関しては、対策含め逐次実施。



※国土交通省、内閣府、文部科学省、厚生労働省及び警察庁

## 5) 自転車通行空間の整備について

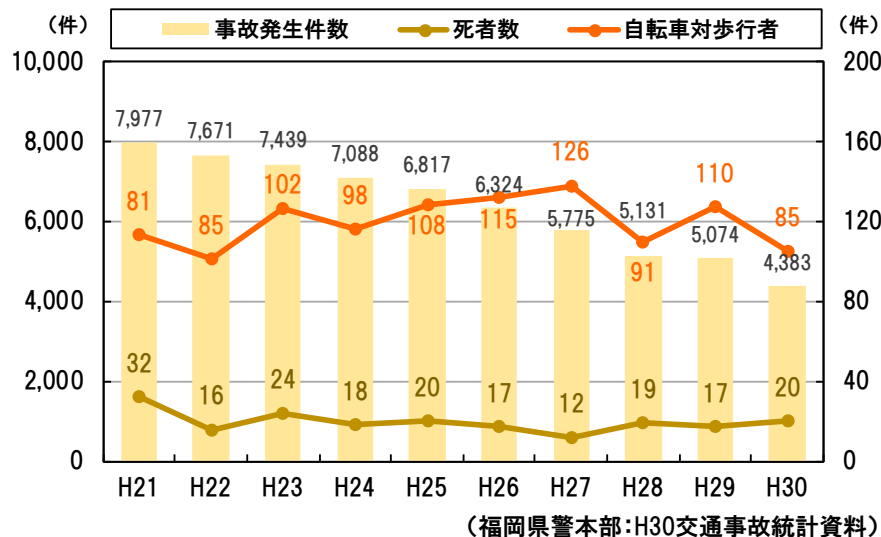




# (1)福岡県内の自転車による交通事故の状況

- 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1.3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6割が歩道で発生。

### ■本県の自転車事故発生件数

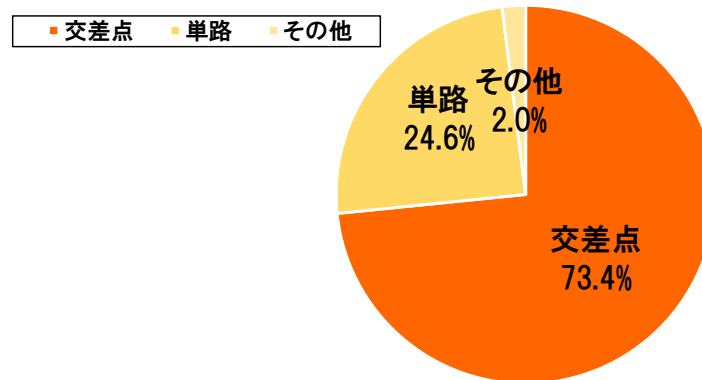


### ■本県の自転車事故発生件数

人口10万人あたりの事故発生件数(平成30年)	
福岡県	86.8 件
全国(平均)	68.9 件

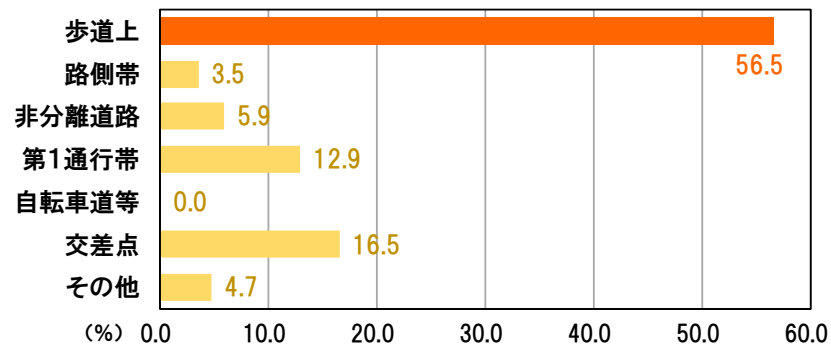
(福岡県警本部、警察庁:H30交通事故統計資料を基に作成。)

### ■道路形状別自転車事故発生状況



(福岡県警本部:H30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:H30交通事故統計資料)

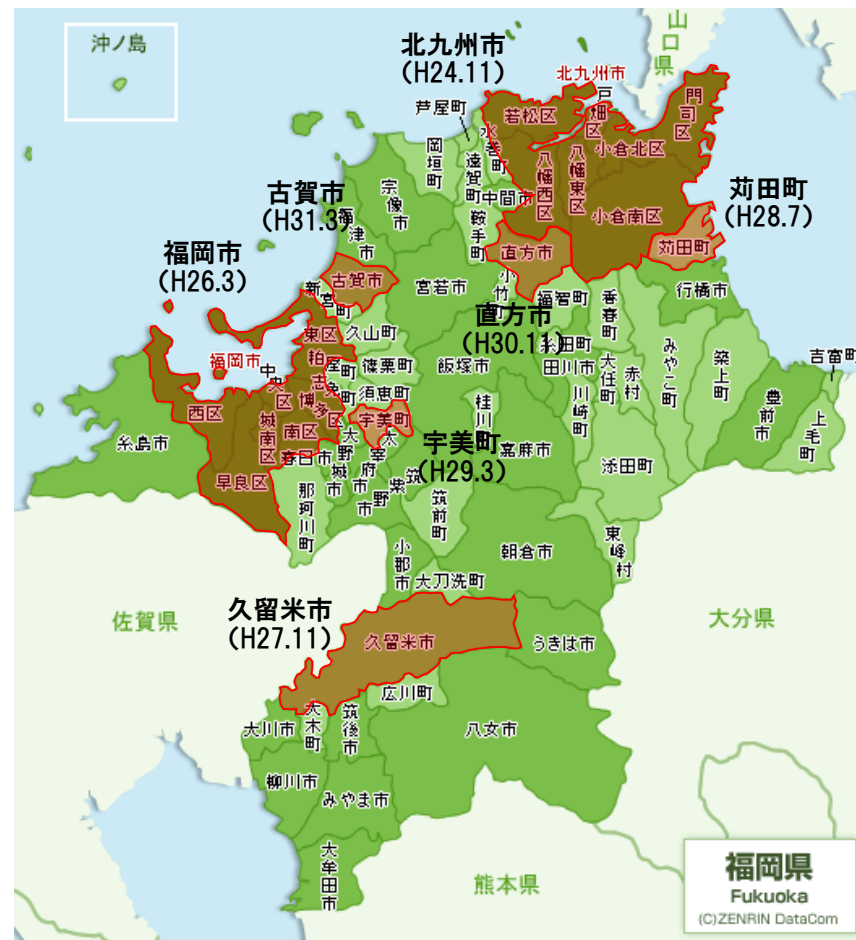
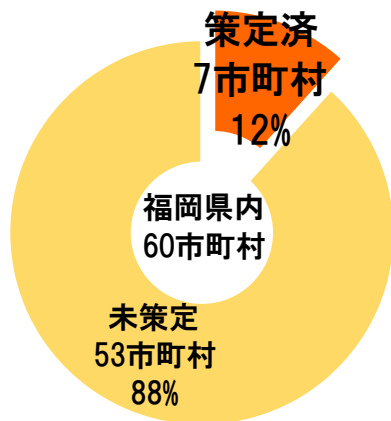


## (2)福岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況

□福岡県内における自転車ネットワーク計画の策定は7市町(12.0%)。

■自転車ネットワーク計画の策定状況(平成31年4月1日時点)

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	H30.11
古賀市	古賀市自転車ネットワーク計画	H31.3





# (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224.4km。前年度に比べ、約17.8km増加。  
 (平成30年4月1日時点では約206.6km)

## ■自転車通行空間の整備状況(平成31年4月1日時点)

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	12.9	9.9	9.2	0.0	0.0	32.6
福岡市	0.9	0.0	13.5	5.2	18.6	0.0	22.2	60.4
大牟田市	0.0	0.0	0.8	0.6	1.2	0.0	0.4	3.0
久留米市	0.7	0.0	0.6	5.2	0.6	0.0	27.4	34.5
直方市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	3.9	4.4
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	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6
筑後市	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	4.2
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	1.7	0.0	0.0	0.0	2.7
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							
練馬町	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	0.0	1.6	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
鞆手町	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	0.0	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
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	1.6	5.0	0.0	0.0	6.6
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
鎌上町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	5.7	0.0	29.6	36.9	40.0	0.0	112.2	224.4

D: 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分は平成30年4月1日時点。令和元年度より集計を行っていない。



## (4)市町村自転車ネットワーク計画策定支援事業

- 市町村の自転車に対する理解と知識を深めるために、市町村道路担当者研修会を開催。
- 市町村による自転車ネットワーク計画策定を支援するため、計画策定に必要な調査費の補助制度を創設。

### ■市町村道路担当者研修会(自転車ネットワーク計画)

日 時:令和元年年8月9日(金)

場 所:福岡県中小企業振興センター

参加人数:59名(19市町村)

講 師:山中 英生氏(徳島大学理工学部教授)

### ■自転車ネットワーク計画策定に必要な調査費補助

対象:自転車ネットワーク計画未策定の市町村

補助内容:計画策定に必要な調査  
(交通量、路線選定等にかかる費用)

補助率:1/2(上限250万円)





## (5) 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。