

1) 令和3年度 第2回 福岡県安推連会議について

1) 令和3年度 第2回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

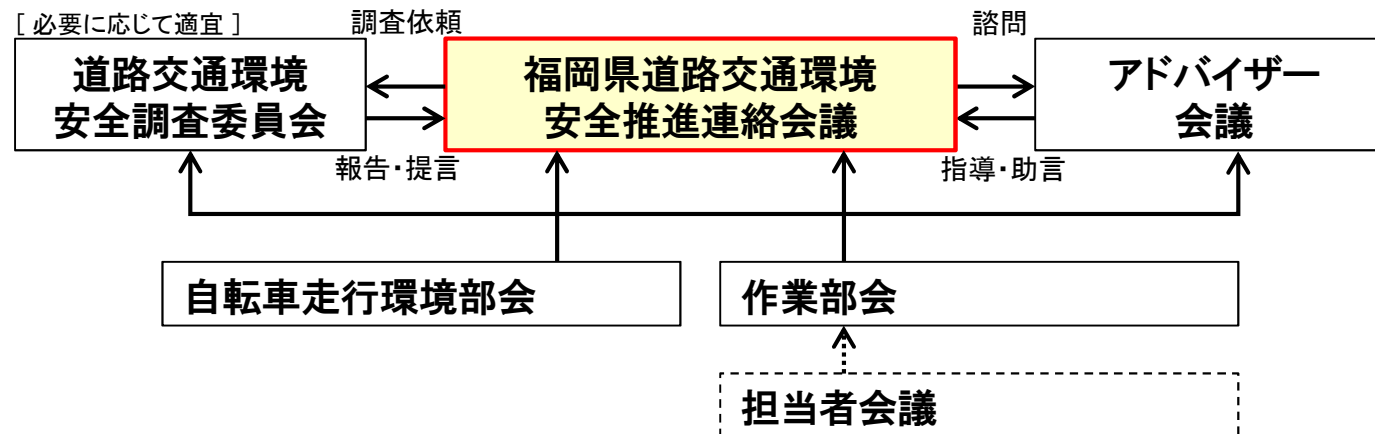


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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3年度 第2回福岡県安推連会議について

(2) 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 資料3-3
 - ◇ 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】
 - ◇ その他事故対策の取り組みについて 【審議】

- 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】
 - ◇ 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験結果について 【報告】
 - ◇ 子供の移動経路について総合的に見た上で、
効果的・効率的に推進する取り組みについて 【報告】
 - ◇ 交通安全対策補助制度（地区内連携）の取り組みについて 【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

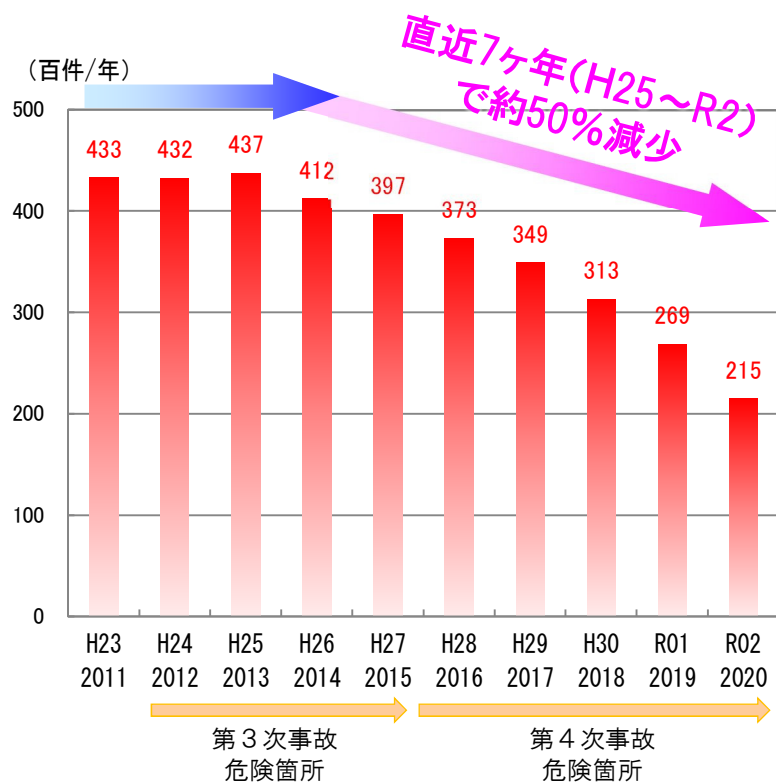
①県内における死傷事故等の発生状況

2) 福岡県の事故発生状況について

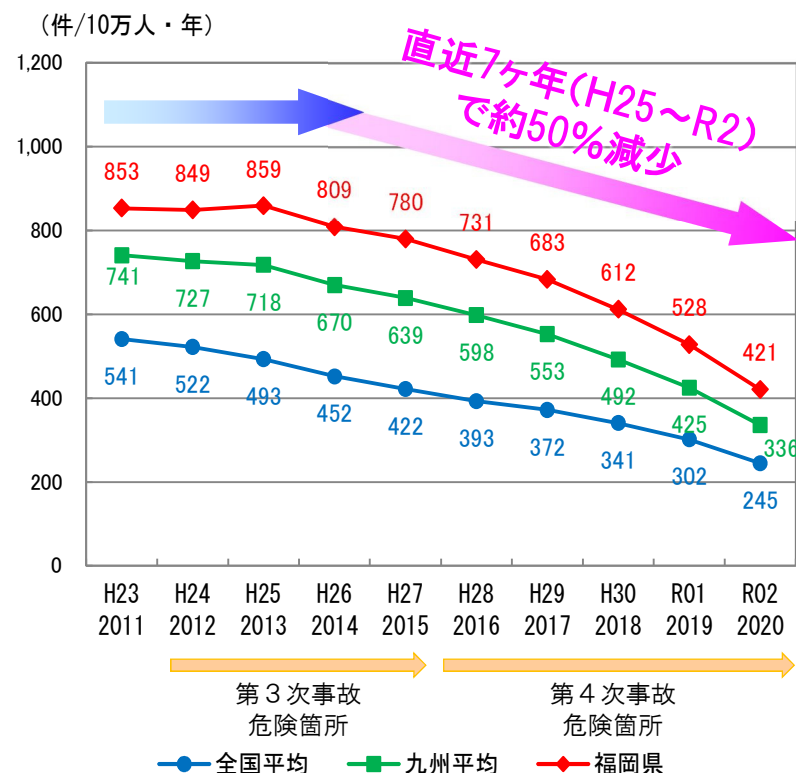
(1) 死傷事故件数の推移



- 福岡県内の死傷事故件数は、平成23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7ヶ年では約50%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

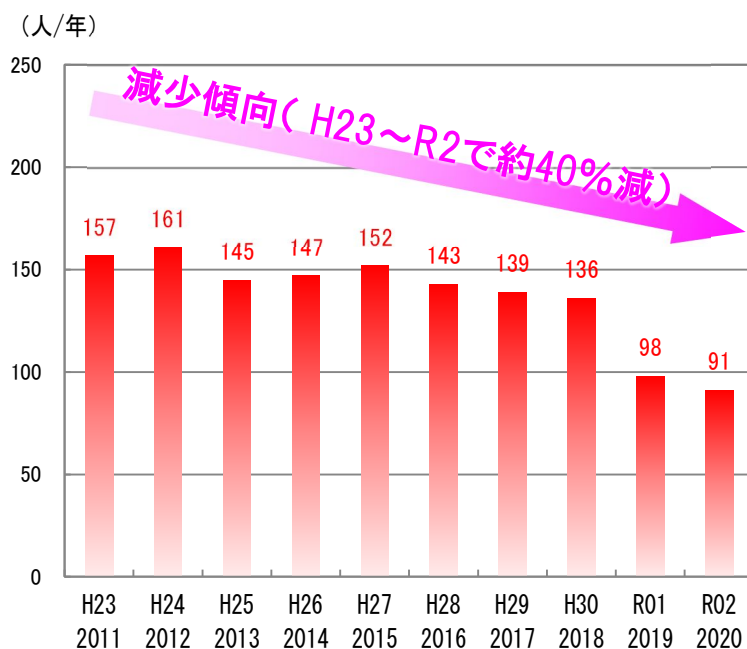
(資料:警察白書(H24~R3))

2) 福岡県の事故発生状況について

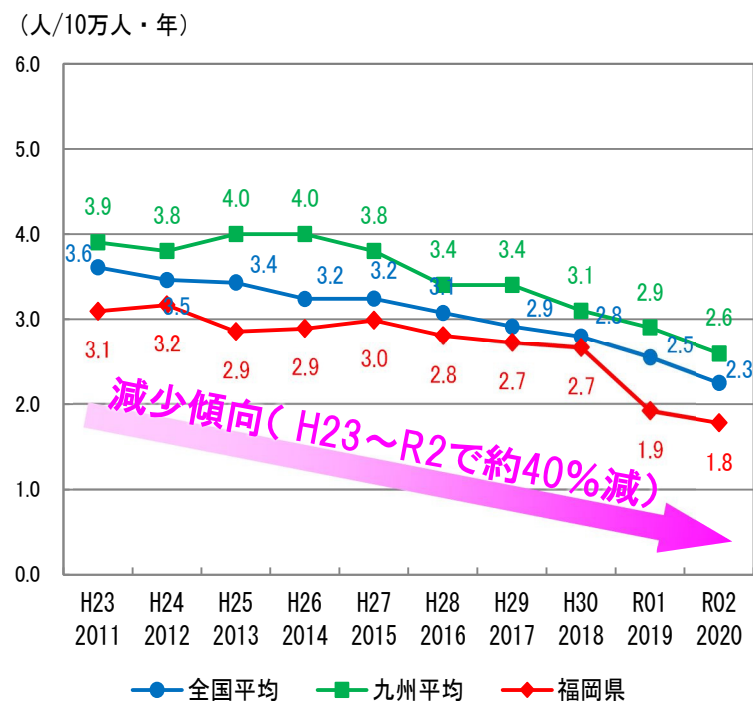
(2) 死者数の推移



- 福岡県の死者数は、過去10年間(平成23年～令和2年)で約40%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

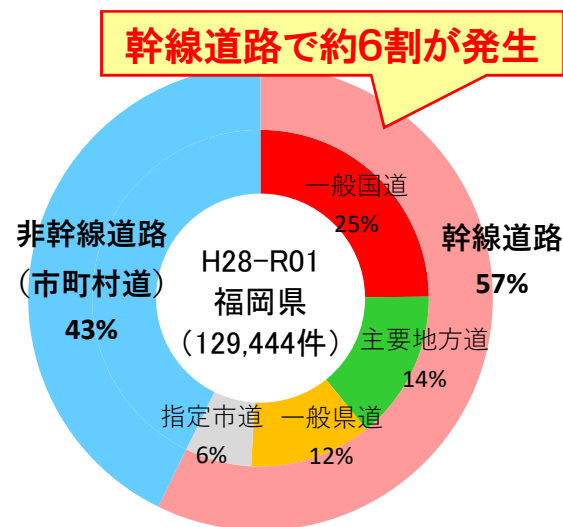
(資料:警察白書(H24～R3))

2) 福岡県の事故発生状況について

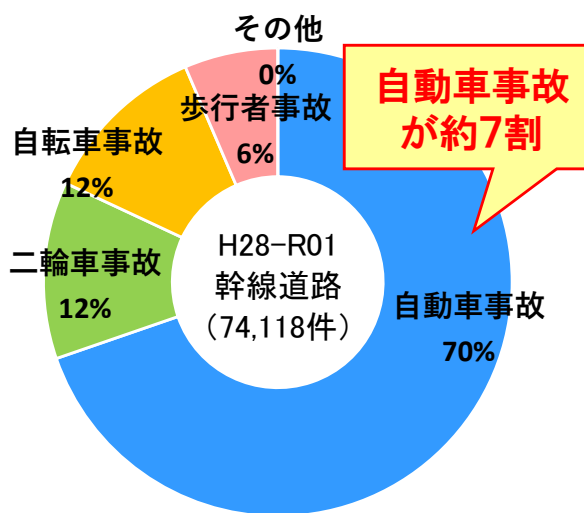
(3) 幹線道路の死傷事故発生状況



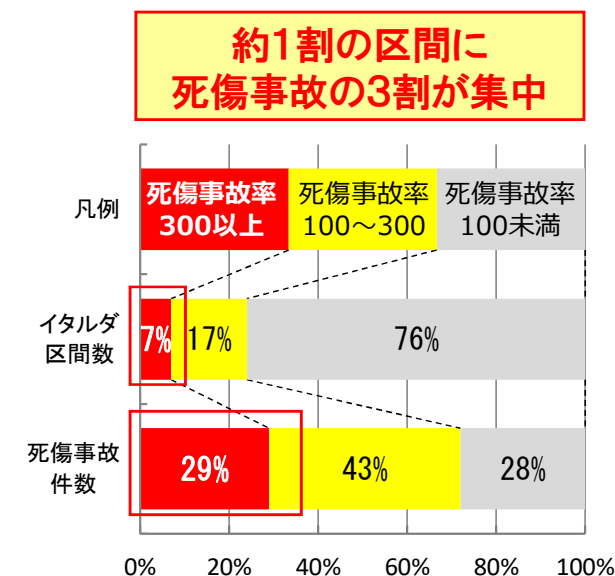
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。



▲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(H28-R01)

(資料:イタルダ事故データ)

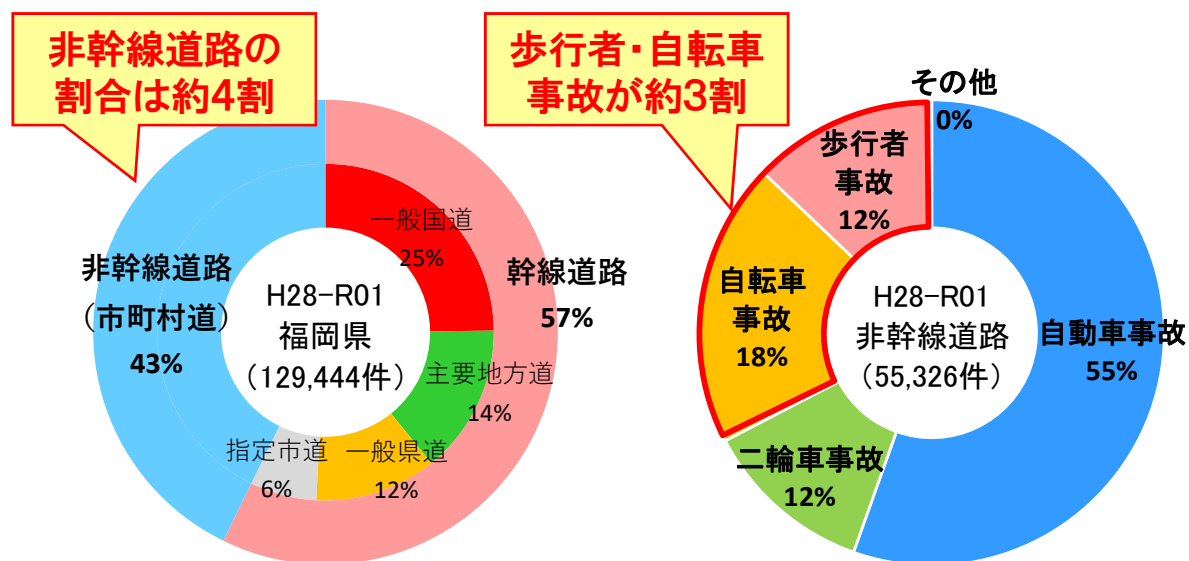
※死傷事故率300件/億台*₁₀ :
かつて「交通戦争」といわれた昭和45年頃の水準

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

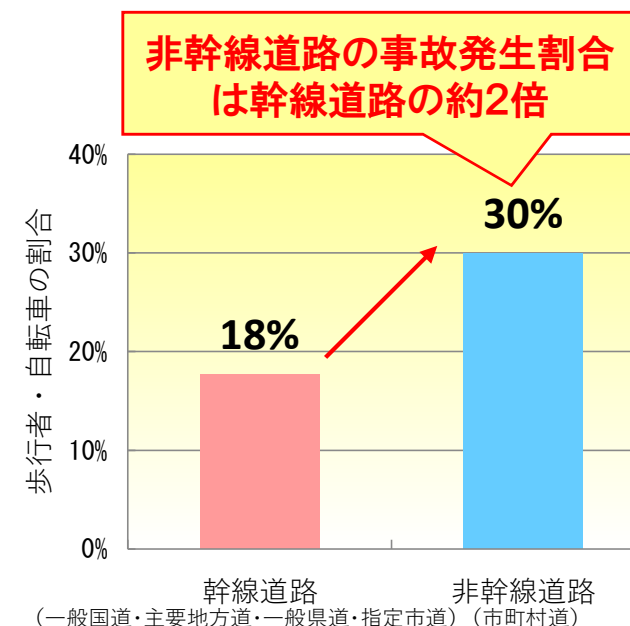


- 死傷事故の約4割は、非幹線道路(市町村道)で発生。
- 非幹線道路における歩行者・自転車に関する事故の発生割合は約3割と、幹線道路の約2倍に相当。



▲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



▲第2当事者が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H28-R01)

(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

(1) 地域別事故発生状況



□直近4年の死傷事故件数は、全国と同様、減少傾向にあり、各地域とも概ね同調している。
 □死亡事故は、北九州地域において一時的に増加に転じている時期もあるが、概ね全国と同様、減少傾向にある。
 □なお、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H28)			
	H28	H29	H30	R1	H28	H29	H30	R1
北九州	6,223	5,719	5,307	4,537	1.00	0.92	0.85	0.73
筑豊	1,723	1,679	1,530	1,348	1.00	0.97	0.89	0.78
福岡	9,638	9,134	8,214	7,034	1.00	0.95	0.85	0.73
筑後	3,549	3,217	2,842	2,410	1.00	0.91	0.80	0.68
福岡県計	21,133	19,749	17,893	15,329	1.00	0.93	0.85	0.73
全国	499,201	472,165	430,601	381,237	1.00	0.95	0.86	0.76

■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H28)			
	H28	H29	H30	R1	H28	H29	H30	R1
北九州	25	23	26	16	1.00	0.92	1.04	0.64
筑豊	13	12	10	8	1.00	0.92	0.77	0.62
福岡	36	30	24	21	1.00	0.83	0.67	0.58
筑後	21	16	20	8	1.00	0.76	0.95	0.38
福岡県計	95	81	80	53	1.00	0.85	0.84	0.56
全国	3,790	3,630	3,449	3,133	1.00	0.96	0.91	0.83

■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)				
	H28	H29	H30	R1	H28-R1
北九州	0.40%	0.40%	0.49%	0.35%	0.41%
筑豊	0.75%	0.71%	0.65%	0.59%	0.68%
福岡	0.37%	0.33%	0.29%	0.30%	0.33%
筑後	0.59%	0.50%	0.70%	0.33%	0.54%
福岡県計	0.45%	0.41%	0.45%	0.35%	0.42%
全国	0.76%	0.77%	0.80%	0.82%	0.79%

全国平均以下

(資料:【福岡県】イタルダ事故データ(H28-R1)
【全国】交通事故統計(年報))

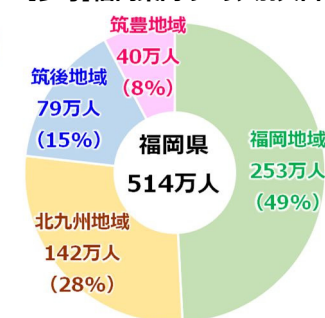
【分析するエリア区分】

※エリアは、福岡県交通渋滞対策協議会の区分設定

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



(資料: R2国勢調査)

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

- 季節別や昼夜別の死傷事故件数には、大きな発生特性はみられない。
- 死亡事故については、北九州地域において秋季の発生割合がやや高い。

『いつ?』

■ 季節別の死傷事故発生件数(H28-R1)

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
春(3-5月)	5,228	1,498	8,403	2,911	18,040	24.0%	23.9%	24.7%	24.2%	24.3%	0.99	0.98	1.01	0.99
夏(6-8月)	5,600	1,580	8,601	3,083	18,864	25.7%	25.2%	25.3%	25.7%	25.5%	1.01	0.99	0.99	1.01
秋(9-11月)	5,481	1,573	8,755	3,032	18,841	25.2%	25.0%	25.7%	25.2%	25.4%	0.99	0.99	1.01	0.99
冬(12-2月)	5,477	1,629	8,261	2,992	18,359	25.1%	25.9%	24.3%	24.9%	24.8%	1.01	1.05	0.98	1.00
合計	21,786	6,280	34,020	12,018	74,104	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

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
春(3-5月)	25	12	26	19	82	27.8%	27.9%	23.4%	29.2%	26.5%	1.05	1.05	0.88	1.10
夏(6-8月)	16	9	23	10	58	17.8%	20.9%	20.7%	15.4%	18.8%	0.95	1.12	1.10	0.82
秋(9-11月)	27	11	24	14	76	30.0%	25.6%	21.6%	21.5%	24.6%	1.22	1.04	0.88	0.88
冬(12-2月)	22	11	38	22	93	24.4%	25.6%	34.2%	33.8%	30.1%	0.81	0.85	1.14	1.12
合計	90	43	111	65	309	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

■ 昼夜別の死傷事故発生件数(H28-R1)

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
死傷事故														
昼	15,667	4,652	24,011	8,957	53,287	71.9%	74.1%	70.6%	74.5%	71.9%	1.00	1.03	0.98	1.04
夜	6,119	1,628	10,009	3,061	20,817	28.1%	25.9%	29.4%	25.5%	28.1%	1.00	0.92	1.05	0.91
合計	21,786	6,280	34,020	12,018	74,104	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

(資料: イタルダ事故データ (H28-R1))

【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

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

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



2) 年齢別・当事者別

- 当事者年齢をみると、筑後地域では、0～15歳の割合が高い。
- 当事者種別をみると、福岡地域では、二輪車、自転車の割合が高い。

『だれと・だれが?』

■ 年齢別、当事者種別の死傷事故発生件数(H28-R1)

0～15歳の割合が高い

年齢別	発生件数(件/4年) ※第1当事者+第2当事者					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
	0～15歳	401	107	749	364	1,621	0.9%	0.9%	1.1%	1.5%	1.1%	0.84	0.78	1.01
16～24歳	6,614	1,890	10,328	3,872	22,704	15.2%	15.0%	15.2%	16.1%	15.3%	0.99	0.98	0.99	1.05
25～64歳	28,730	8,032	47,060	15,063	98,885	65.9%	63.9%	69.2%	62.7%	66.7%	0.99	0.96	1.04	0.94
65歳以上	7,334	2,318	9,209	4,465	23,326	16.8%	18.5%	13.5%	18.6%	15.7%	1.07	1.17	0.86	1.18
その他	493	213	694	272	1,672	1.1%	1.7%	1.0%	1.1%	1.1%	1.00	1.50	0.90	1.00
合計	43,572	12,560	68,040	24,036	148,208	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※上表の事故発生件数は「第1当事者+第2当事者」で計上しているため、件数自体はダブルカウントとなっている。

※「赤字」: 1.20以上(「その他」除く)

当事者種別	発生件数(件/4年) ※第1当事者+第2当事者					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
	自動車	38,070	11,323	53,100	20,430	122,923	87.4%	90.2%	78.0%	85.0%	82.9%	1.05	1.09	0.94
二輪車	1,598	398	6,520	1,362	9,878	3.7%	3.2%	9.6%	5.7%	6.7%	0.55	0.48	1.44	0.85
自転車	1,851	259	5,487	1,284	8,881	4.2%	2.1%	8.1%	5.3%	6.0%	0.71	0.34	1.35	0.89
歩行者	1,540	359	2,213	674	4,786	3.5%	2.9%	3.3%	2.8%	3.2%	1.09	0.89	1.01	0.87
その他	513	221	720	286	1,740	1.2%	1.8%	1.1%	1.2%	1.2%	1.00	1.50	0.90	1.01
合計	43,572	12,560	68,040	24,036	148,208	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※上表の事故発生件数は「第1当事者+第2当事者」で計上しているため、件数自体はダブルカウントとなっている。

※「赤字」: 1.20以上(「その他」除く)

二輪車、自転車の割合が高い

(資料: イタルダ事故データ (H28-R1))

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



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(H28-R1)

北九州・福岡はDID(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	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
【単路】														
DIDかつ商業地域	2,866	170	7,081	456	10,573	13.2%	2.7%	20.8%	3.8%	14.3%	0.92	0.19	1.46	0.27
DID(商業除く)	5,153	414	6,147	1,625	13,339	23.7%	6.6%	18.1%	13.5%	18.0%	1.31	0.37	1.00	0.75
その他の市街部	1,526	691	3,203	2,915	8,335	7.0%	11.0%	9.4%	24.3%	11.2%	0.62	0.98	0.84	2.16
平地部	2,526	2,138	2,445	1,890	8,999	11.6%	34.0%	7.2%	15.7%	12.1%	0.95	2.80	0.59	1.30
山地部	239	172	372	115	898	1.1%	2.7%	1.1%	1.0%	1.2%	0.91	2.26	0.90	0.79
不明	160	45	258	186	649	0.7%	0.7%	0.8%	1.5%	0.9%	0.84	0.82	0.87	1.77
【交差点】														
DIDかつ商業地域	2,916	195	6,448	590	10,149	13.4%	3.1%	19.0%	4.9%	13.7%	0.98	0.23	1.38	0.36
DID(商業除く)	3,643	306	4,563	1,243	9,755	16.7%	4.9%	13.4%	10.3%	13.2%	1.27	0.37	1.02	0.79
その他の市街部	874	613	1,833	1,575	4,895	4.0%	9.8%	5.4%	13.1%	6.6%	0.61	1.48	0.82	1.98
平地部	1,512	1,422	1,362	1,125	5,421	6.9%	22.6%	4.0%	9.4%	7.3%	0.95	3.10	0.55	1.28
山地部	129	30	57	58	274	0.6%	0.5%	0.2%	0.5%	0.4%	1.60	1.29	0.45	1.31
不明	242	84	251	240	817	1.1%	1.3%	0.7%	2.0%	1.1%	1.01	1.21	0.67	1.81
合計	21,786	6,280	34,020	12,018	74,104	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	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	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
交差点_交差点付近	4,841	1,511	6,264	2,413	15,029	22.2%	24.1%	18.4%	20.1%	20.3%	1.10	1.19	0.91	0.99
小交差点(5.5m未満)	1,797	591	4,065	1,446	7,899	8.2%	9.4%	11.9%	12.0%	10.7%	0.77	0.88	1.12	1.13
中交差点(5.5m以上)	3,973	1,307	6,076	2,615	13,971	18.2%	20.8%	17.9%	21.8%	18.9%	0.97	1.10	0.95	1.15
大交差点(13m以上)	1,230	109	2,153	305	3,797	5.6%	1.7%	6.3%	2.5%	5.1%	1.10	0.34	1.24	0.50
単路_その他	9,834	2,685	15,246	5,168	32,933	45.1%	42.8%	44.8%	43.0%	44.4%	1.02	0.96	1.01	0.97
単路_トンネル	31	35	18	1	85	0.1%	0.6%	0.1%	0.0%	0.1%	1.24	4.86	0.46	0.07
単路_橋	33	24	23	40	120	0.2%	0.4%	0.1%	0.3%	0.2%	0.94	2.36	0.42	2.06
踏切_第1種	0	1	5	3	9	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.00	1.31	1.21	2.06
一般交通の場所	47	17	170	27	261	0.2%	0.3%	0.5%	0.2%	0.4%	0.61	0.77	1.42	0.64
合計	21,786	6,280	34,020	12,018	74,104	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

(資料: イタルダ事故データ(H28-R1))

※「赤字」: 1.20以上(「踏切_第1種」、「一般交通の場所」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



4) 事故類型別

- 北九州地域では、車両単独(工作物衝突)が高い。
- 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(転倒や路外逸脱)に加え、出会頭や人对車両(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(H28-R1)

福岡は、左折時が高い

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
	人对車両(横断中)	1,246	258	1,613	433	3,550	5.7%	4.1%	4.7%	3.6%	4.8%	1.19	0.86	0.99
人对車両(通行中)	57	32	164	94	347	0.3%	0.5%	0.5%	0.8%	0.5%	0.56	1.09	1.03	1.67
人对車両(その他)	237	69	436	146	888	1.1%	1.1%	1.3%	1.2%	1.2%	0.91	0.92	1.07	1.01
正面衝突	282	215	417	264	1,178	1.3%	3.4%	1.2%	2.2%	1.6%	0.81	2.15	0.77	1.38
追突	11,758	3,238	15,529	5,921	36,446	54.0%	51.6%	45.6%	49.3%	49.2%	1.10	1.05	0.93	1.00
出会頭	3,289	1,178	5,505	2,690	12,662	15.1%	18.8%	16.2%	22.4%	17.1%	0.88	1.10	0.95	1.31
右折時	1,984	521	3,647	1,099	7,251	9.1%	8.3%	10.7%	9.1%	9.8%	0.93	0.85	1.10	0.93
左折時	669	129	2,838	475	4,111	3.1%	2.1%	8.3%	4.0%	5.5%	0.55	0.37	1.50	0.71
車両相互その他	1,964	507	3,558	751	6,780	9.0%	8.1%	10.5%	6.2%	9.1%	0.99	0.88	1.14	0.68
車両単独(工作物衝突)	130	65	85	67	347	0.6%	1.0%	0.2%	0.6%	0.5%	1.27	2.21	0.53	1.19
車両単独(転倒)	22	7	28	22	79	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.95	1.05	0.77	1.72
車両単独(路外逸脱)	5	14	3	10	32	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.53	5.16	0.20	1.93
車両単独(その他)	143	47	196	44	430	0.7%	0.7%	0.6%	0.4%	0.6%	1.13	1.29	0.99	0.63
列車	0	0	1	2	3	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.00	0.00	0.73	4.11
合計	21,786	6,280	34,020	12,018	74,104	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上(「列車」除く)

筑豊・筑後は、正面衝突や車両単独(路外逸脱)等が高い

(資料: イタルダ事故データ(H28-R01))

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)	想定される主な事故要因
北九州地域	【場所】 > 人口集中地区の単路、交差点 > 単路(トンネル) 【形態】 > 車両単独(工作物衝突)	○交通量が多く渋滞を起因とした事故を起こしやすい。
筑豊地域	【場所】 > 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) 【形態】 > 正面衝突、車両単独(工作物衝突、路外逸脱)	○中央分離帯が無いなど、車線を逸脱しやすい。
福岡地域	【当事者】 > 二輪車、自転車 【場所】 > 人口集中地区かつ商業地域の単路、交差点 > 大規模交差点 【形態】 > 左折時	○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。 ○二輪車や自転車が事故を起こしやすい。
筑後地域	【当事者】 > 0~15歳 【場所】 > その他の市街部、平地部の単路、交差点 > 単路(橋) 【形態】 > 人对車両(通行中)、正面衝突 > 出会う頭、車両単独(路外逸脱)	○若年層が事故に巻き込まれやすい。 ○中央分離帯が無いなど、車線を逸脱しやすい。 ○出会う頭に衝突しやすい。

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～令和2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(R2年))

- ◆ 令和2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
 - ⇒ 第1回安推連会議(R3.4)で承認いただいた「新たな事故危険箇所」について公表を予定。

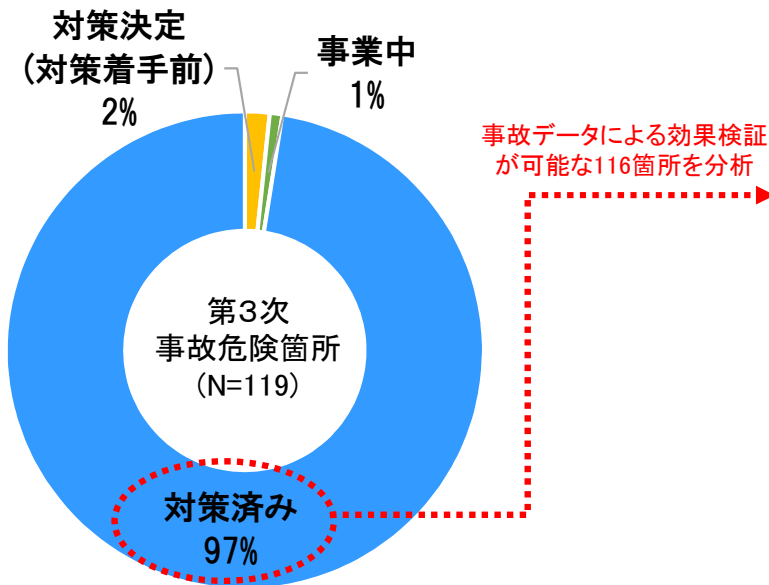
3) 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所の取り組み<H24~H28>

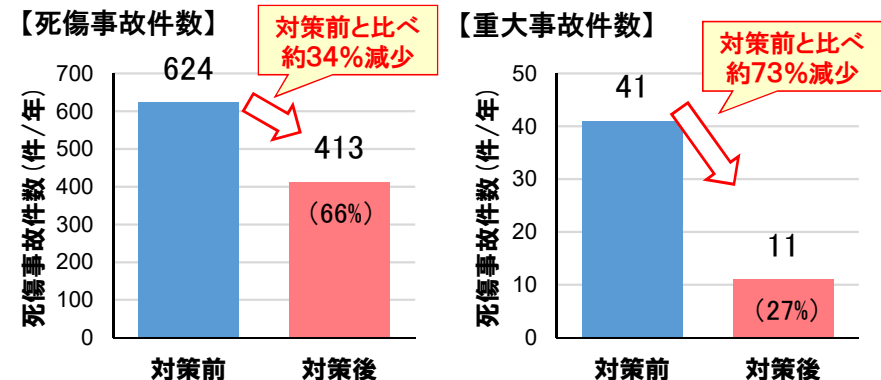


■対策実施状況と対策効果

- 対策済み箇所が約97%を占め、死傷事故件数は約34%、重大事故は約73%減少 ※検証可能な116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

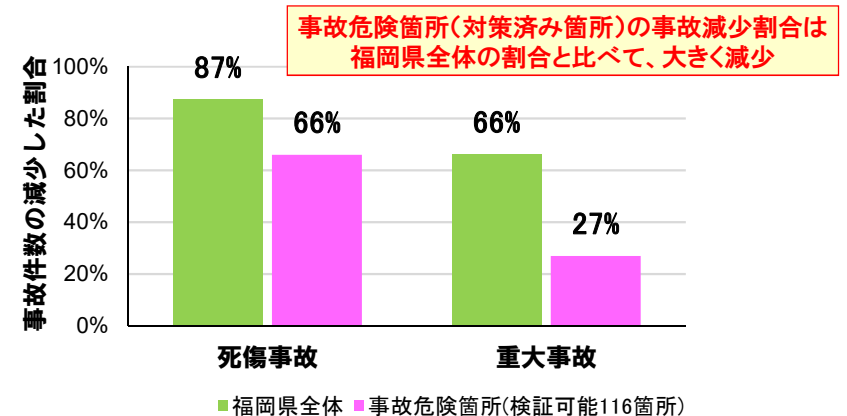


■福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況(R3.11末時点)



■対策済み箇所(116箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化(R3.11末時点)

※対策前は、H19~H22の値
 ※対策後は、対策済み翌年度~R1の値(最大直近4年間)
 ※()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)の事故件数の減少した割合

※福岡県全体は、イタルダ区間別事故データのH19~22とH28~R1を比較

3) 幹線道路における事故対策について

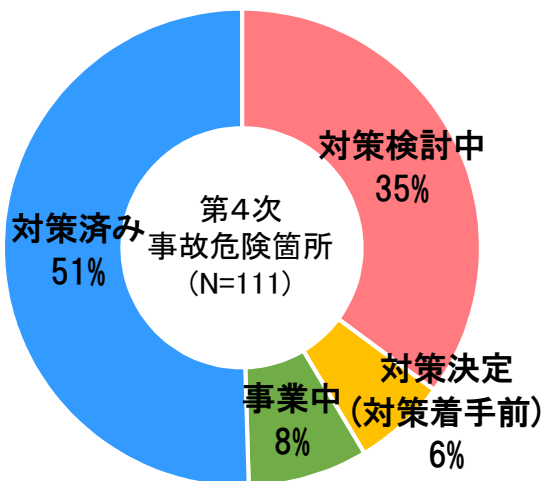
(3) 第4次事故危険箇所の取り組み<H27~R2>



■対策実施状況

- 令和3年11月末時点の対策済み箇所は約9割(昨年度と比べ約1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。

令和元年度
安推連会議時点
(令和2年3月)

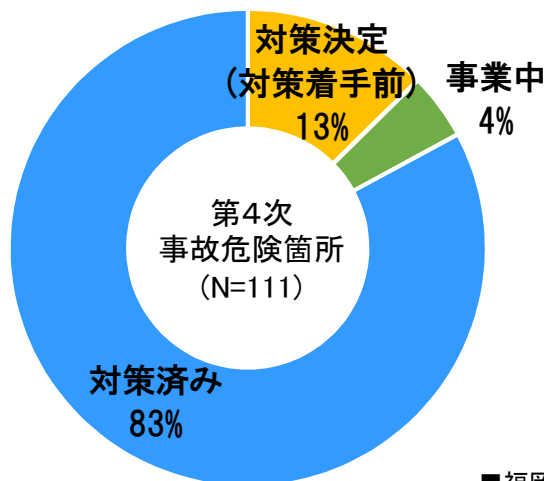


■道路管理者別の対策実施状況(令和3年11月末時点)

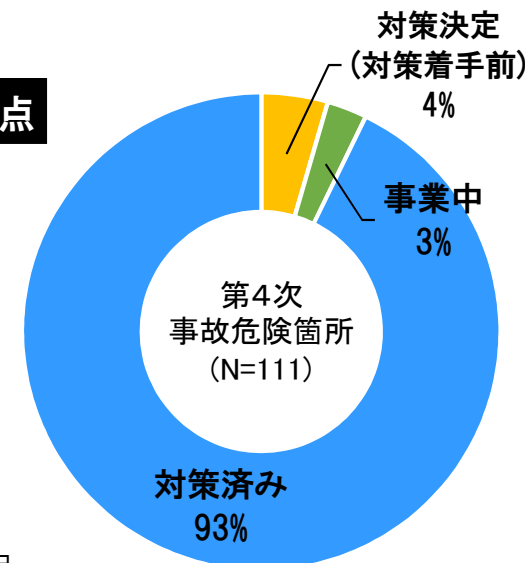
実施状況	北九州 国道	福岡 国道	福岡県	北九州市	福岡市	合計
対策検討中	0	0	0	0	0	0
対策決定 (対策着手前)	0	1	0	4	0	5
事業中	0	3	0	0	0	3
対策済み	13	26	31	13	20	103
合計	13	30	31	17	20	111

※道路管理者の対策状況

令和2年度
安推連会議時点
(令和3年3月)



令和3年11月末時点



■福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況

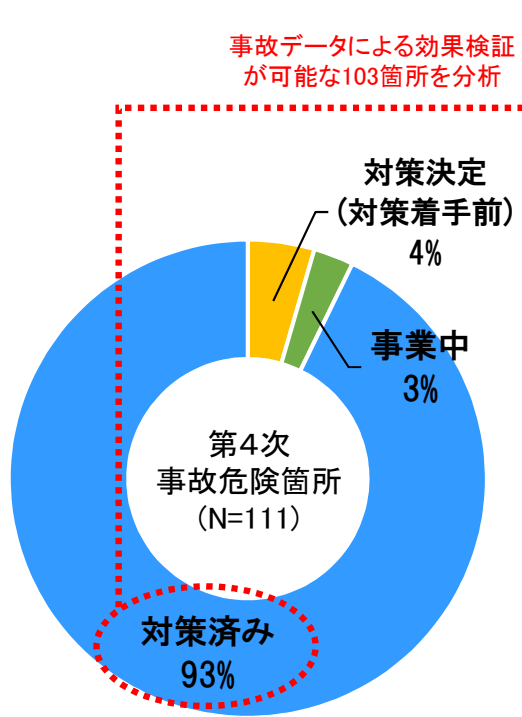
3) 幹線道路における事故対策について

(3) 第4次事故危険箇所への取り組み<H27~R2>

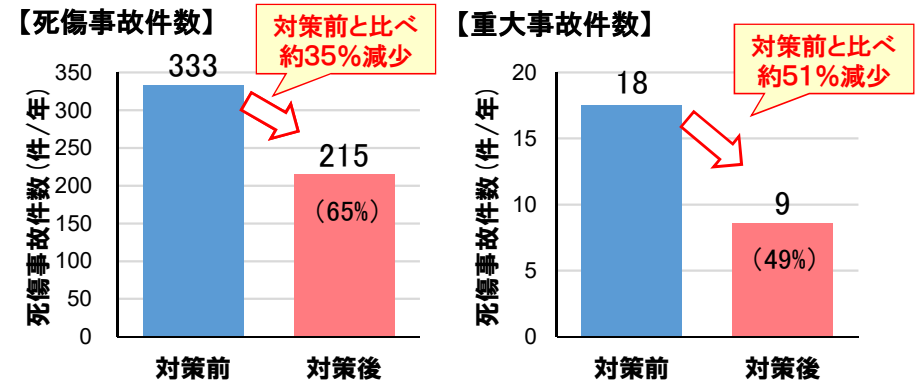


■対策効果

□ 対策済み箇所が約93%を占め、死傷事故件数は約35%、重大事故は約51%減少。 ※検証可能な103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。

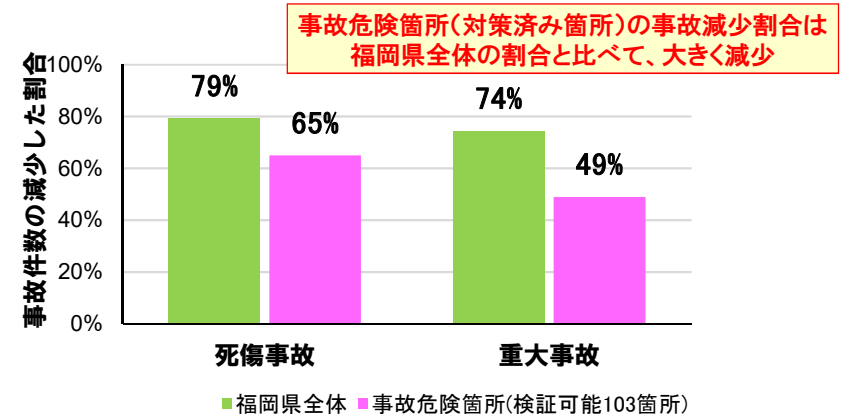


■ 福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況(R3.11末時点)



■ 対策済み箇所(103箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化(R3.11末時点)

※対策前は、H22~H25の値
 ※対策後は、対策済み翌年度~R1の値(最大直近4年間)
 ※()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)の事故件数の減少した割合

※福岡県全体は、イタルダ区間別事故データのH22~25とH28~R1を比較

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<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■整備状況と対策効果

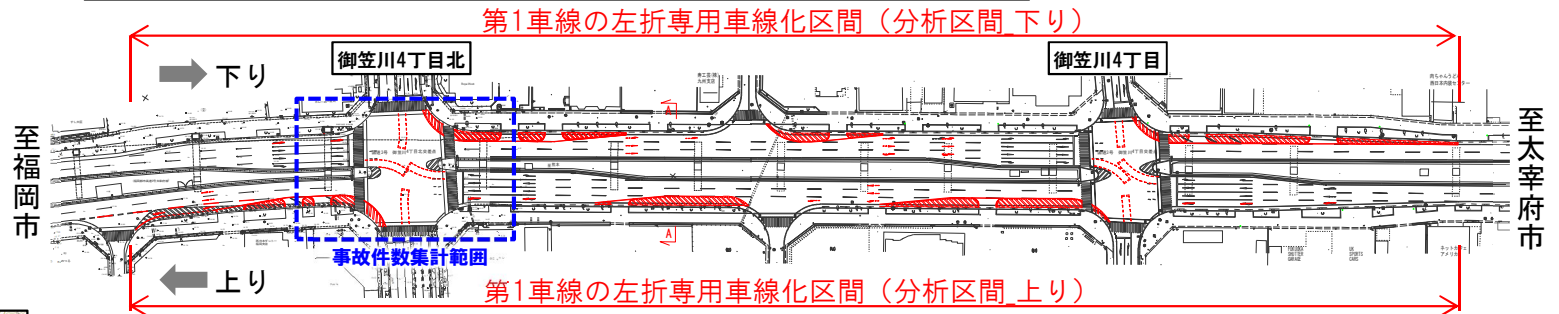
国道3号 大野城市 御笠川4丁目北交差点 (R2年度対策完了)

【福岡国道事務所】

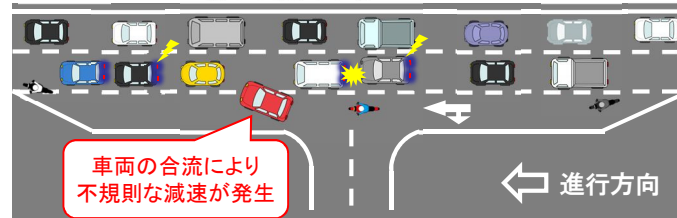
【現況】部分的6車線構造 ⇒ 【対策内容】車線運用見直し(4車線化)



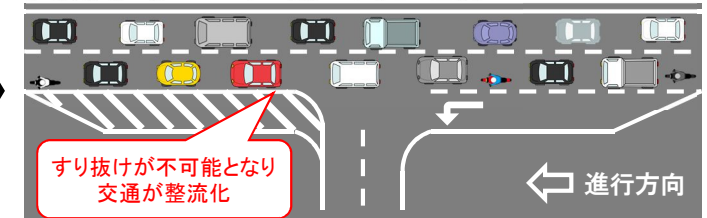
(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



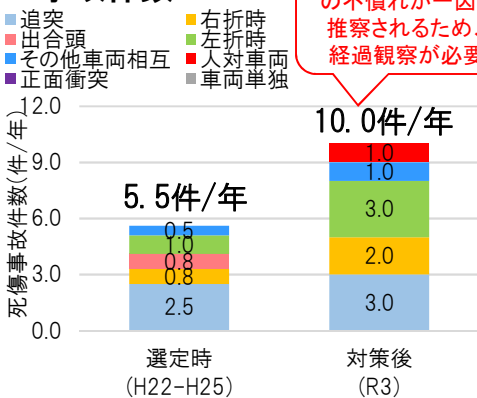
【対策前】合流に伴う不規則な急ブレーキが発生し交通流が乱れ



【対策後】急ブレーキが減少し交通が整流化

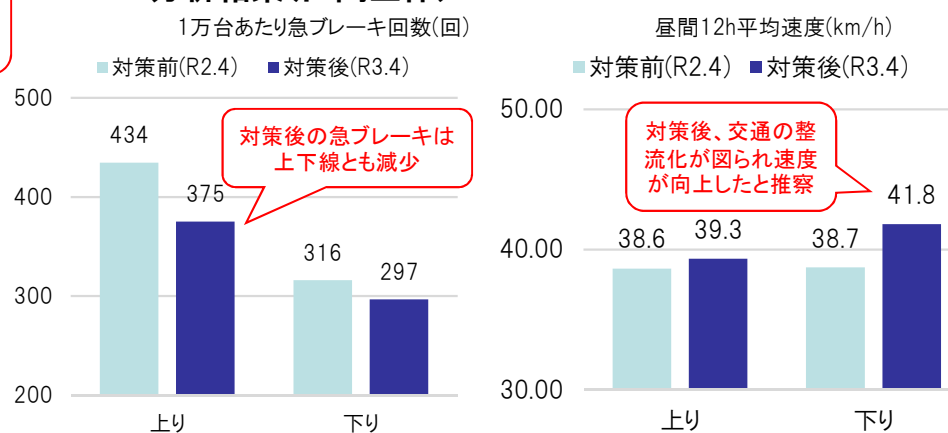


■事故件数



対策直後のドライバーの不慣れが一因と推察されるため、経過観察が必要

■ETC2.0分析結果(区間全体)



対策後の急ブレーキは上下線とも減少

対策後、交通の整流化が図られ速度が向上したと推察



※選定時: イタルダ事故データによる御笠川4丁目北交差点(40-K09850-000)の事故件数。
対策後: 福岡県県管するR3年の事故件数。

※ETC2.0プローブ情報による対策前(R2.4月)、対策後(R3.4)の各1か月の84K280~84K840間における値。

3) 幹線道路における事故対策について

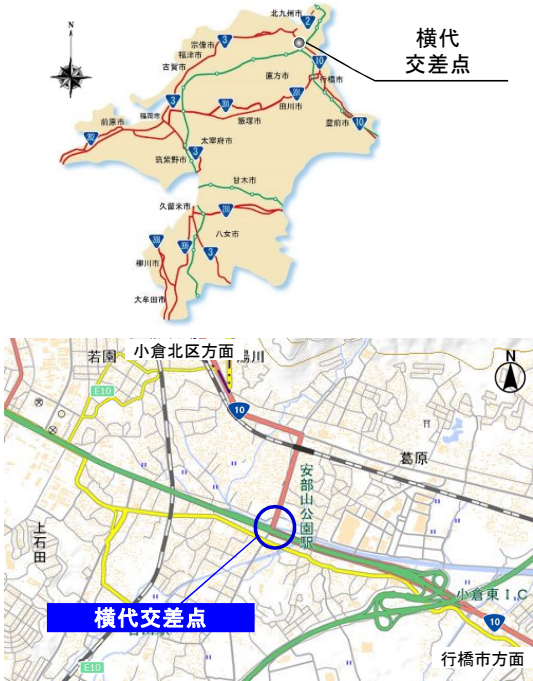
(3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

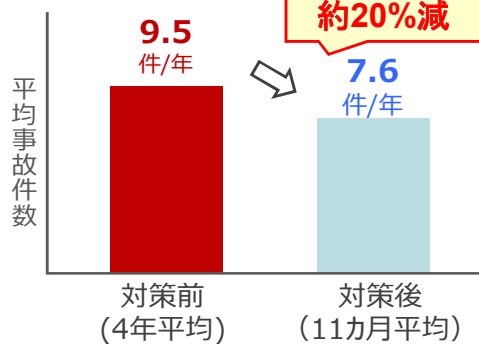
■整備状況と対策効果

国道10号 北九州市小倉南区 (横代交差点 R2年度対策完了)
【北九州国道事務所】



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

■事故件数



(資料: イタルダ事故データ, 福岡県警事故データ)

対策前: H22~H25
対策後: R3.2~R3.12

対策①. 右折導流线カラー化・右折直進分離信号 (右折車と対向直進との事故防止)



対策②. 減速ドットライン・右折レーンカラー化 (右折待ち車両と直進車両との追突防止)



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

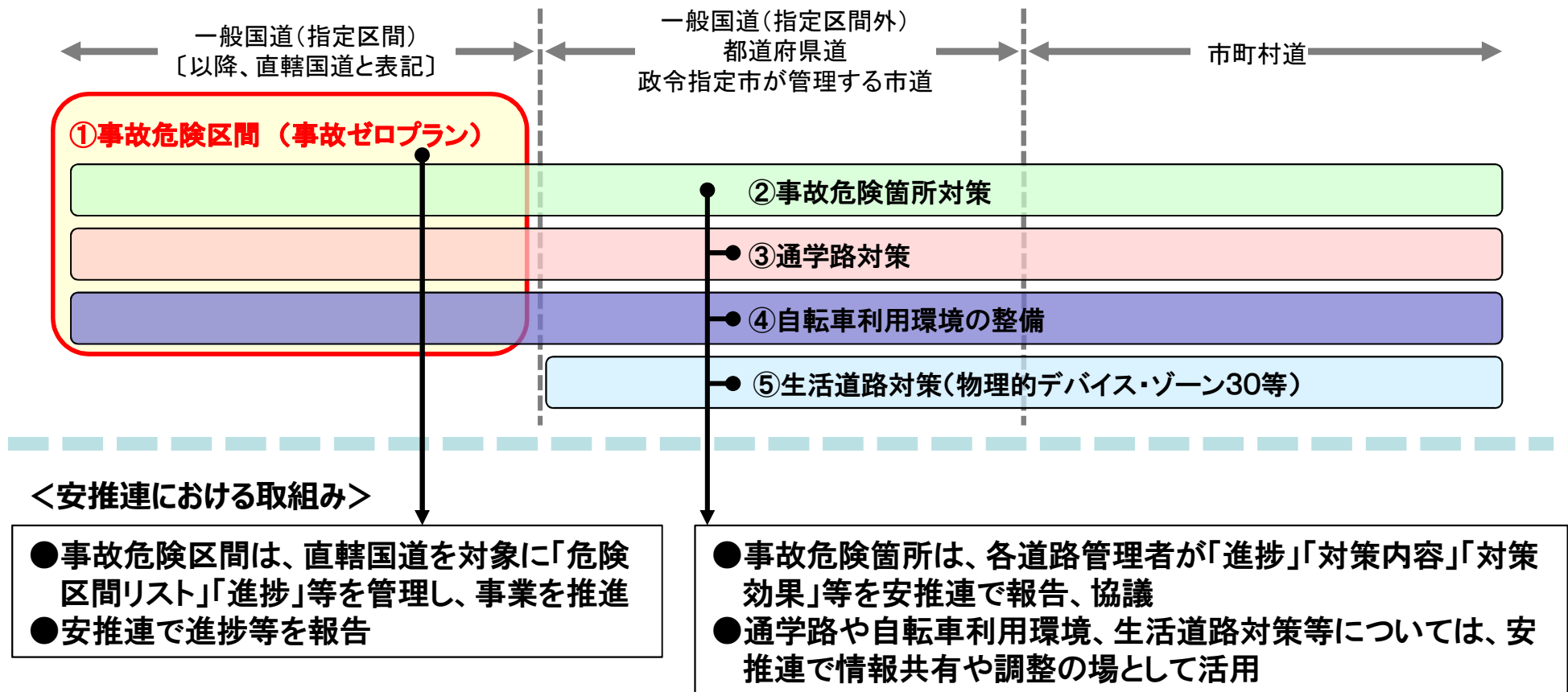
3) 幹線道路における事故対策について

(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る。
- 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。

<福岡県における交通安全対策区分（5つの取組み）>



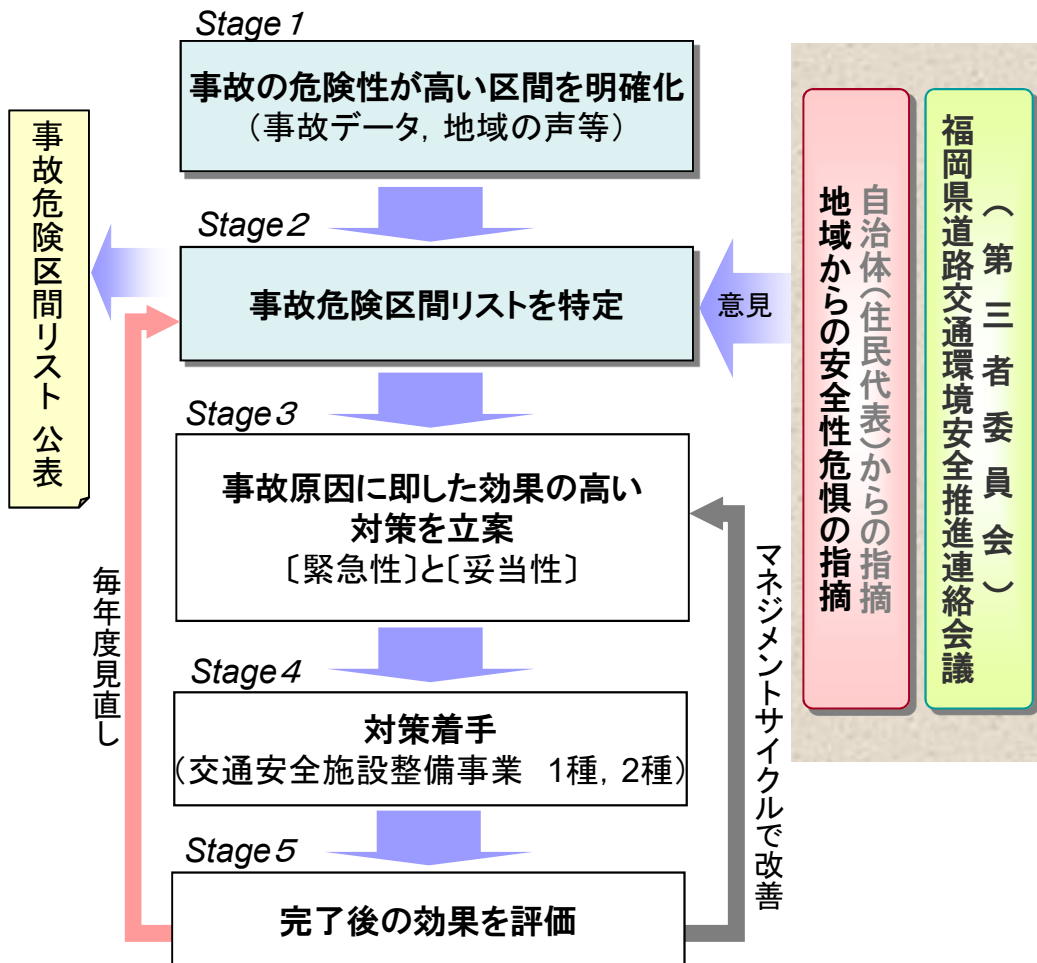
3) 幹線道路における事故対策について

(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

事故対策が必要な区間	安全 (事故データ) ○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	安心 (要望等) ○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
	歩道整備が必要な区間 ○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 等	・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 等	・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)

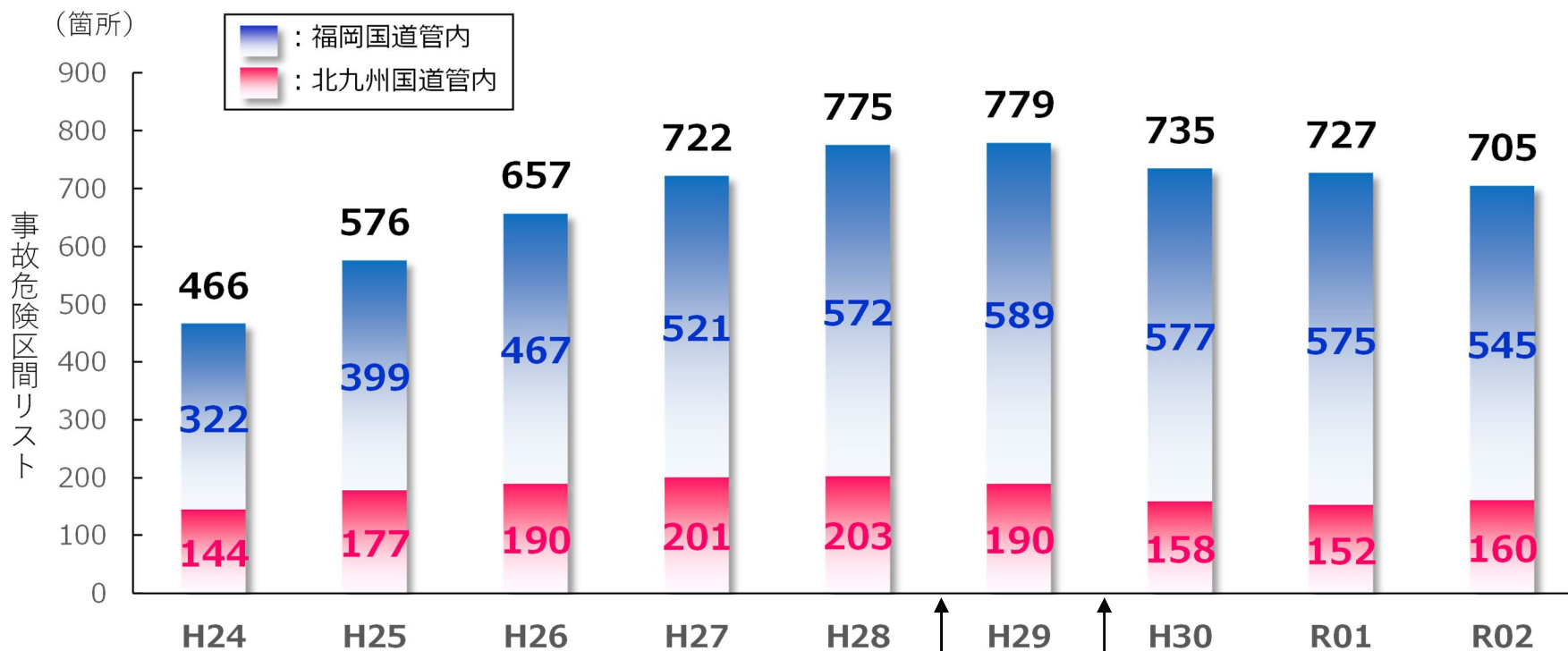
3) 幹線道路における事故対策について



(3) 事故危険区間リストの推移 (H24~R2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

- ※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。

- 「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

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 令和3年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 令和2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3年度の事故危険区間 (福岡県版)として694箇所を指定。

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和2年度 事故危険区間【A】	705箇所	545箇所	160箇所

令和3年度 事故危険区間	抽出 (新規追加) 【B】	45箇所	29箇所	16箇所
	除外 【C】	40箇所	36箇所	4箇所
	解除 【D】	16箇所	3箇所	13箇所
	計 【A+B-C-D】	694箇所	535箇所	159箇所

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 令和3年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

▼ R3 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	253	182	71
国道10号	49	—	49
国道201号	49	11	38
国道202号	146	146	—
国道208号	60	60	—
国道209号	58	58	—
国道210号	78	78	—
合計	694	535	159

▼ 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	市民球場入口
5	国道3号	北九州市小倉北区三萩野1丁目	
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	清水
13	国道3号	北九州市小倉北区清水4丁目	
14	国道3号	北九州市小倉北区	清水四丁目
15	国道3号	北九州市小倉北区	歯大前西
16	国道3号	北九州市小倉北区	上到津二丁目
17	国道3号	北九州市小倉北区	—
18	国道3号	北九州市戸畑区	
19	国道3号	北九州市小倉北区	都二丁目
20	国道3号	北九州市小倉北区	井堀5丁目
21	国道3号	北九州市小倉北区	
22	国道3号	北九州市戸畑区	福柳木
23	国道3号	北九州市戸畑区	福柳木
24	国道3号	北九州市戸畑区	西鞆ヶ谷
25	国道3号	北九州市八幡東区	ひびきが丘小学校前
26	国道3号	北九州市八幡東区	戸畑バイパス西
27	国道3号	北九州市八幡東区春の町5丁目	
28	国道3号	北九州市八幡東区	戸畑バイパス西
29	国道3号	北九州市八幡東区	
30	国道3号	北九州市八幡東区	春の町四丁目
31	国道3号	北九州市八幡東区	西本町一丁目
32	国道3号	北九州市八幡東区	西本町三丁目
33	国道3号	北九州市八幡東区	桃園二丁目
34	国道3号	北九州市八幡東区	桃園二丁目
35	国道3号	北九州市八幡西区	
36	国道3号	北九州市八幡西区	陣山二丁目
37	国道3号	北九州市八幡西区	藤田二丁目
38	国道3号	北九州市八幡西区	藤田三丁目
39	国道3号	北九州市八幡西区	筒井町
40	国道3号	北九州市八幡西区	—

※ 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



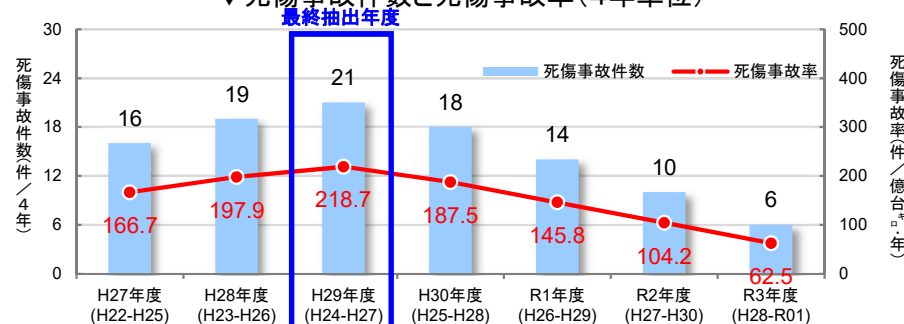
【除外箇所】

■国道3号 花鶴丘入口交差点

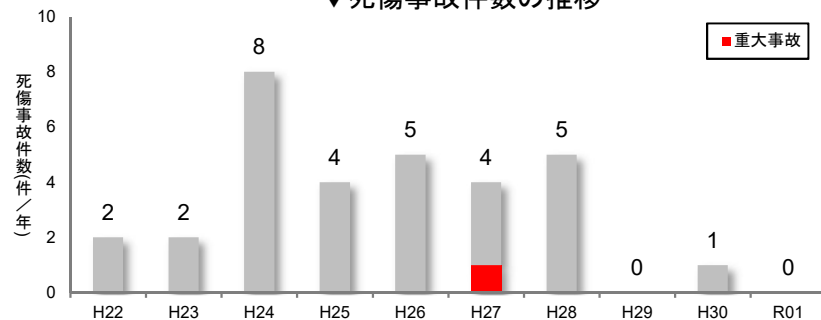
・事故件数の減少により、事故対策の必要性が低下



▼死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



▼死傷事故件数の推移



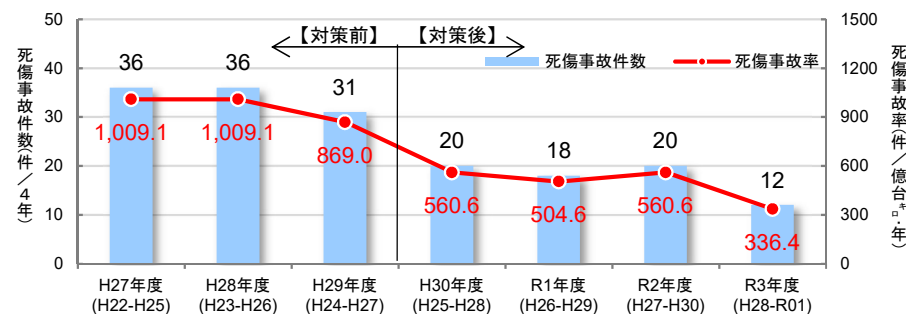
【解除箇所】

■国道202号 警固交差点【H24完成】

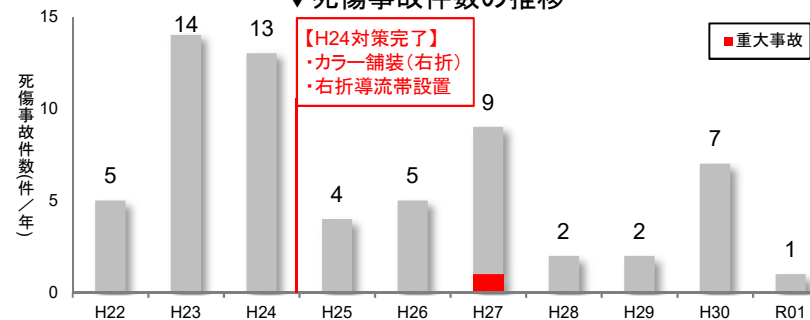
・カラー舗装、右折導流帯等の設置により事故が減少



▼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) 除外・解除事例



【解除箇所】：歩道整備

■国道201号 上津熊歩道整備事業【R2年度完成】

対策前

- 近隣には小学校があるが、下り線には歩道がないため、通学路に指定されていない状況。
- 交差点に右折レーンがないため、右折待ち町車両による直進阻害や渋滞が発生。

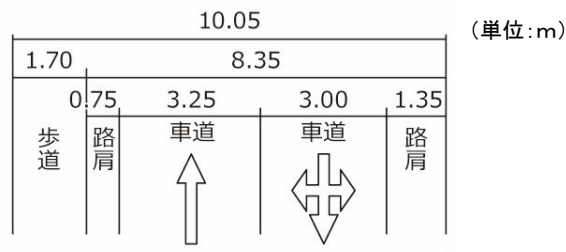


(背景地図：電子国土Web.NEXTより引用)

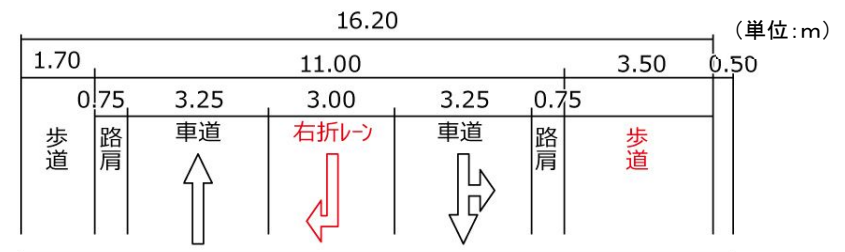
対策後

- 歩道整備により、児童など歩行者の安全・安心な歩行空間を確保。
- 右折レーンの設置により、交通渋滞を緩和。

対策前



対策後





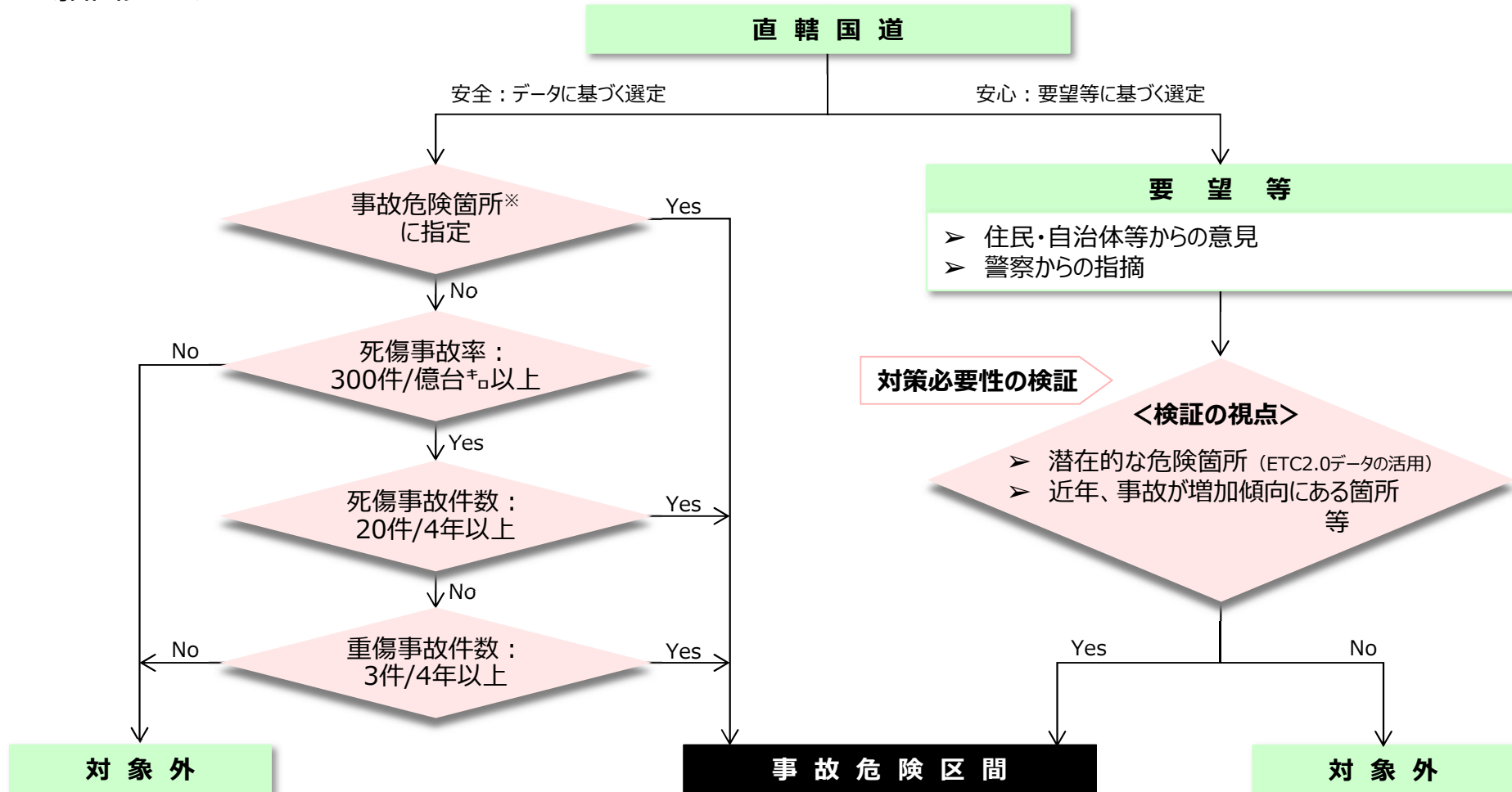
参 考 资 料

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>



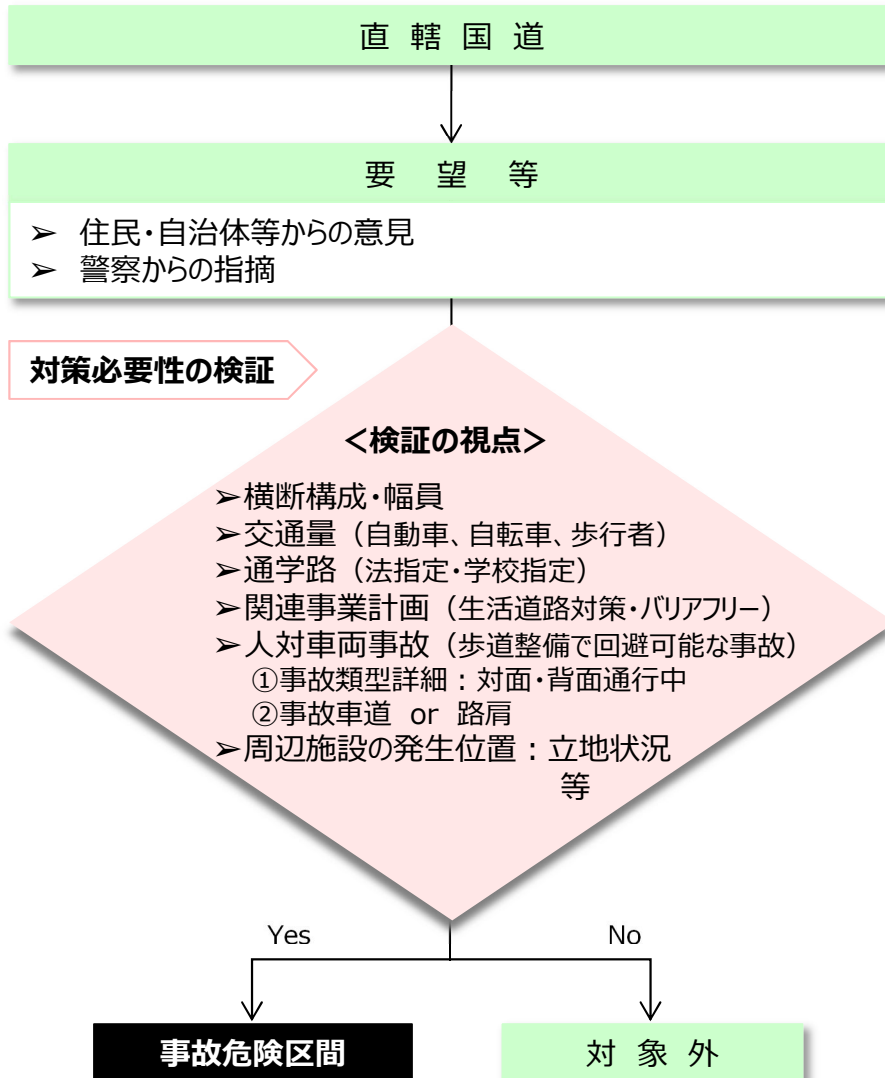
※事故危険箇所: 死傷事故が多発している交差点や単路などを指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する箇所

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

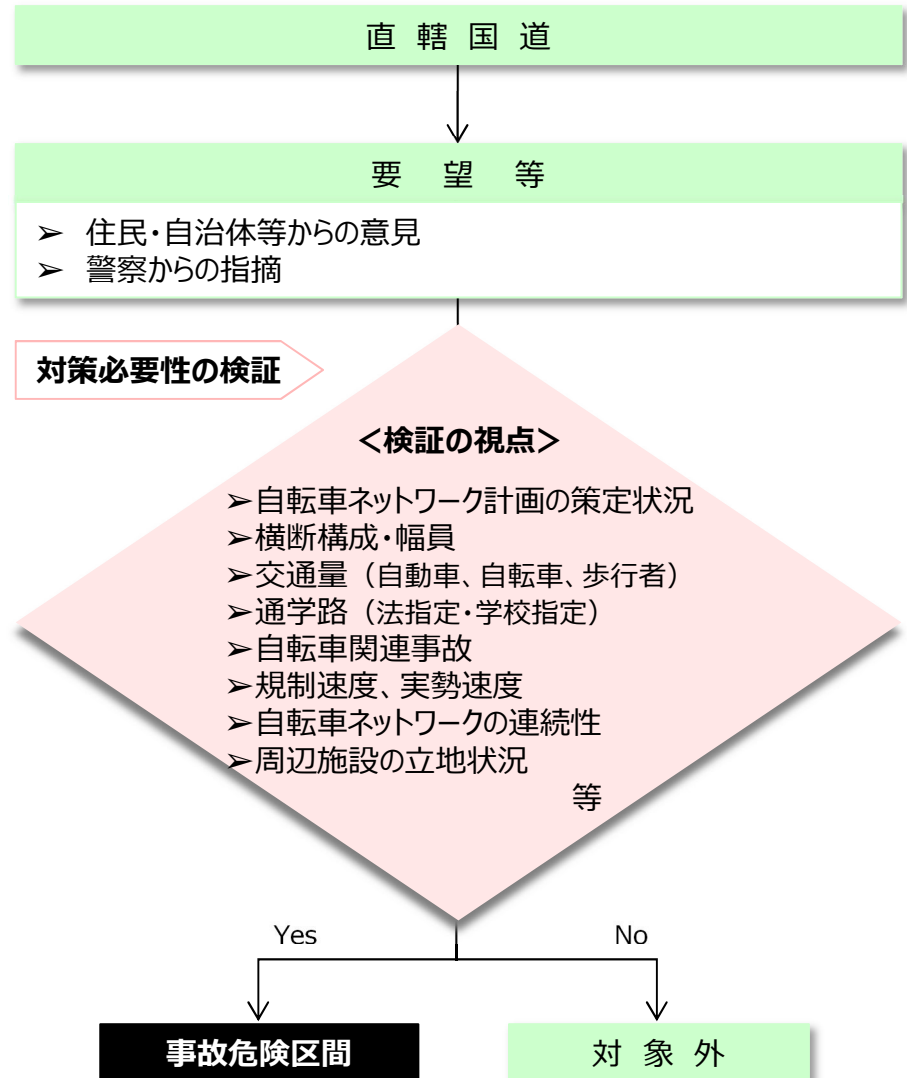
2) 歩道整備

<抽出フロー>



3) 自転車利用環境整備

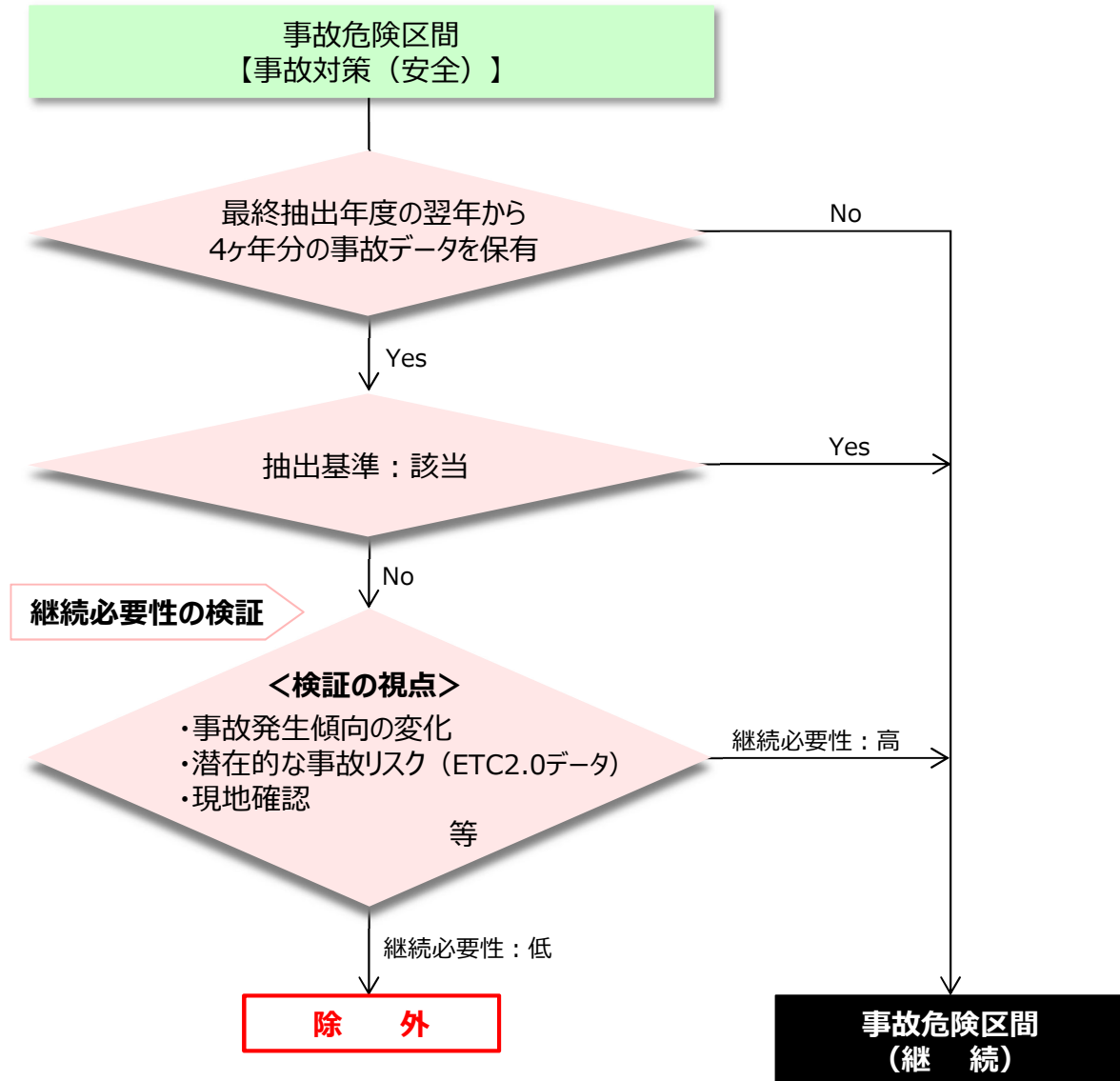
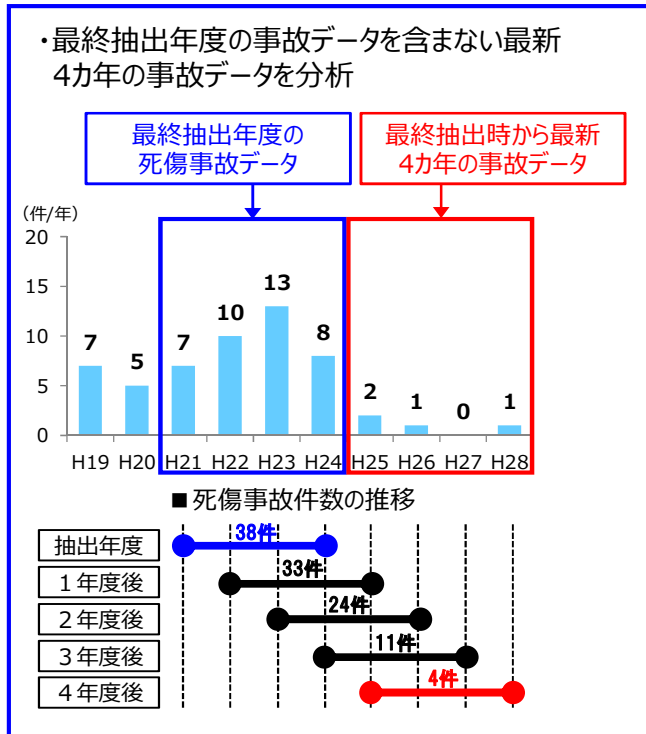
<抽出フロー>



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】

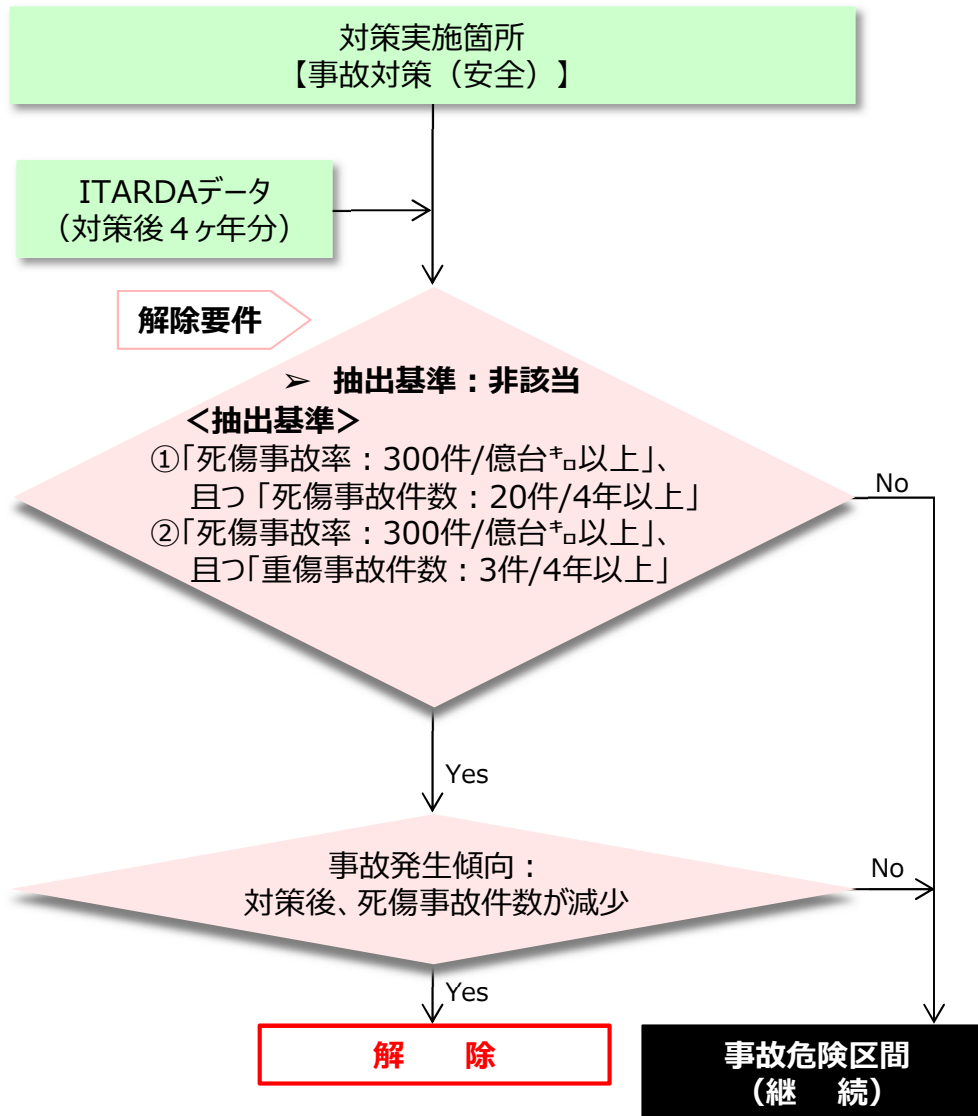


3) 幹線道路における事故対策について

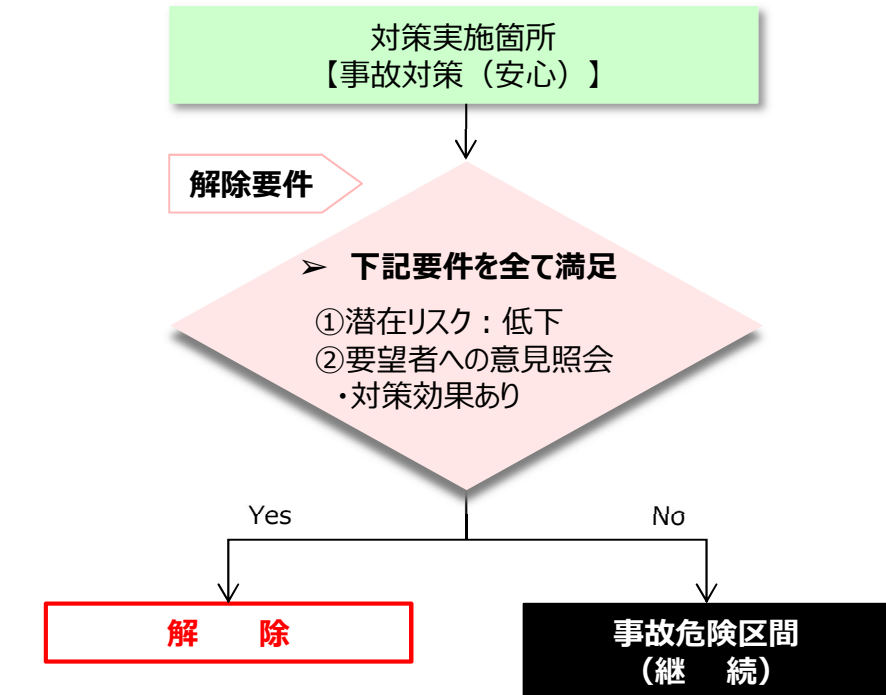
③ 事故危険区間の「解除」ルール



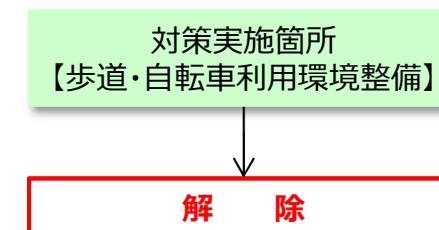
<事故対策（安全）>



<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

③ その他の事故対策の取り組み

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



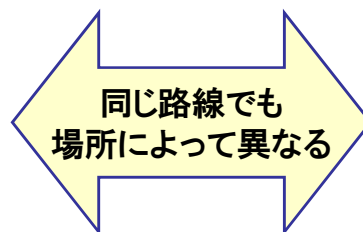
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 検討概要

- 一般道路では、道路上で交通事故が多発する箇所や路線の案内表示が必要な箇所に**カラー舗装を設置**し、ドライバーへの**視覚的な注意喚起や案内誘導を実施**
- 福岡県では、平成20年2月に「**法定外表示(カラー舗装)設置基準(案)**」が福岡県警より示され運用されてきたが、年数の経過とともに**用途や仕様が多様化**し、昨今、**同基準は運用されていない**状況
- そのため、対策箇所毎にベンガラ色や青色、緑色、黄色など、**道路管理者や設置場所、設置時期によって使用色は異なり、統一感が無い**
- 更に、**建設投資の減少**に伴い、カラー舗装の維持管理に関わる**予算も減少傾向**にあることから、従来の**全面カラー化やその補修が困難な状況**



【国道201号 篠栗町 金山交差点付近】



【国道201号 篠栗町二瀬川交差点付近】

- 使用色の相違による**利用者の混乱を防止**するとともに、**適切かつ持続的な維持管理**に向け、一般道路におけるカラー舗装の設置に関する福岡県独自の**統一基準(ガイドライン)を策定**することを目的とする

※本ガイドライン(案)は、一定の統一を図るための基本事項を示すものであるため、地域の事情等(景観に配慮する必要がある箇所等)により、これにより難しい場合は、関係機関と協議し決定する。

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン (案)



2. ガイドライン検討方針

- カラー舗装は、事故が多発する箇所への「**注意喚起**」や進行方向をわかりやすくする「**案内誘導**」、走行する位置を示す「**走行位置明示**」を目的として設置
- これら3つの目的を対象に、カラー舗装を設置する際の検討事項(設置位置、形状、色)を踏まえて**ガイドラインを**
検討

■設置目的事例

【案内誘導】

○進行方向が分かりづらいから、路面をカラー化する

【注意喚起】

○危険箇所であることを認知させるため、路面をカラー化する

【走行位置明示】

○走行位置が分かりづらいから、路面をカラー化する

■設置時の検討事項

①設置位置 (何処に必要か?)

⇒直進レーン、右折レーン、歩道部、自転車走行環境 など

②形状 (どの様な形で?)

⇒車線幅端の破線、車線中央の破線、**全幅塗**、車線中央塗 など

③色 (どの様な色で?)

⇒**ベンガラ色**、青色、水色、緑色 など



■国道202号 六本松交差点のカラー舗装事例

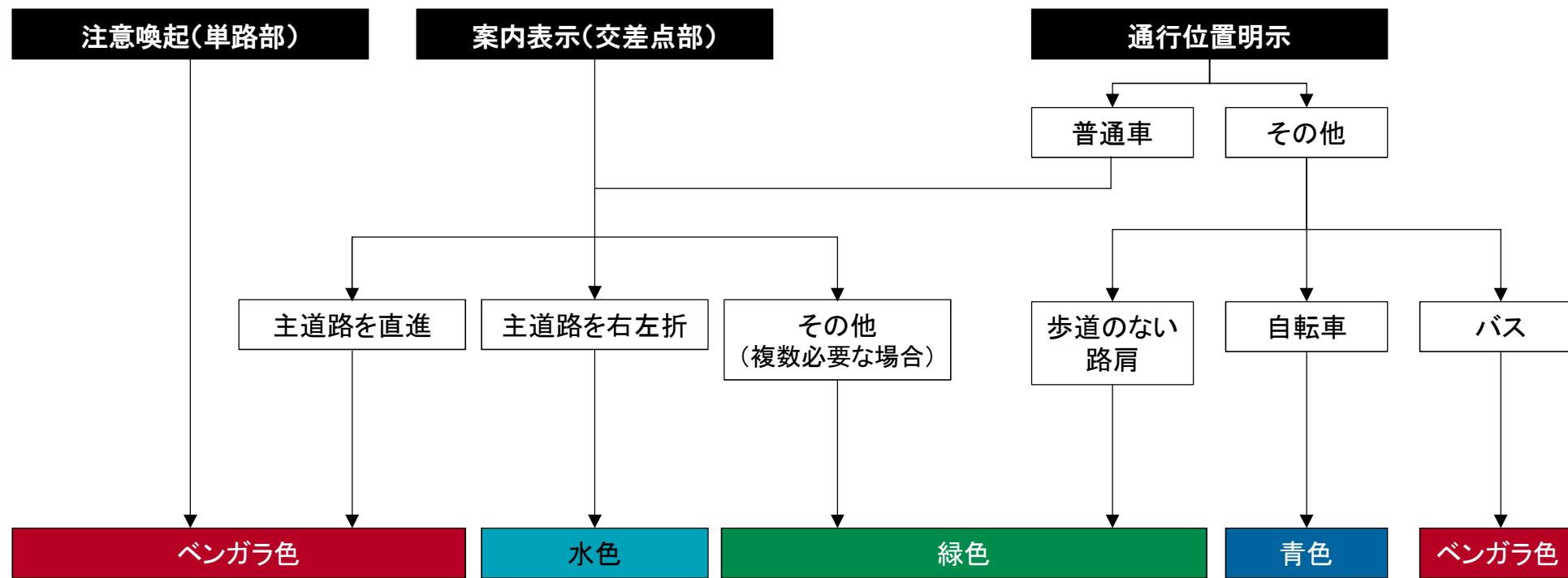
※R4年2月撮影

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



3. カラー舗装の検討フロー(案)



留意点: 自転車走行位置との競合

- ・自転車の走行位置は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」において、「带状路面表示及び矢羽根型路面表示の色彩は青系色を基本とするが、景観にも配慮して設定するものとする。」と記載
- ・特に、右折車の通行位置明示と競合する可能性があるため、形状(矢印にしない)、色(青系の色は差をつける)などに留意が必要

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



4. カラー舗装の基本色(案)

- 色は、**基本的にベンガラ色と水色**を利用し、**複数の色が必要な場合のみ緑色を検討**
- 水色は、**自転車レーンの青色と区分可能な色**とする

■設置時の色利用(案)

基本色	マンセル値(参考)		主な目的	留意点
ベンガラ色		5R 4/14	注意喚起 案内誘導 通行位置明示	・注意喚起のほか、主道路の案内誘導、バス専用レーンの通行位置明示に利用
水色		5B 6/8	案内誘導 通行位置明示	・従道路への案内誘導、通行位置明示に利用
青色		5PB 4/10	自転車走行位置	・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインに準拠
緑色		2.5G 5/10	案内誘導 通行位置明示	・自動車専用道路への案内誘導、その他の場所で、複数の案内誘導又は通行位置明示が必要な場合に利用 ・歩道がない路肩の通行位置明示に利用

※マンセル値(参考)は、各色の目安となる値

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

1) ガイドライン策定パターン

- 設置場所及び設置目的に応じて、以下の**4パターン**について**設置ガイドライン(案)**を策定
 ※自転車通行空間は「**安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7)**」に準拠

表 ガイドライン策定パターン

区分	設置場所	設置目的	設置イメージ
車道部	交差点	案内表示(直左, 直進)	・設置ガイドライン(案)①(P6)
		案内表示(右左折)	・設置ガイドライン(案)②(P8)
		案内表示(テーパ部)	・設置ガイドライン(案)③(P10)
	単路部	注意喚起	・設置ガイドライン(案)①に準ずる
		通行位置明示(バス専用レーン)	・設置ガイドライン(案)④(P11)
自転車通行空間		「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準じて設置	

2) 設置幅

- ライフサイクルコストの観点から、車両走行による**磨耗が低減可能な幅**をカラー舗装の設置幅として設定
- 具体的には、**小型自動車の車輪が踏まない程度の幅**として、道路構造令の車両諸元を参考に**W=1.0mを採用**
- 上記設置幅は、**全パターンに適用**

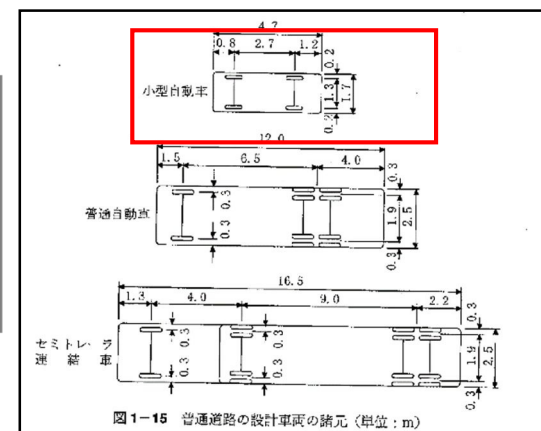


図1-15 普通道路の設計車両の諸元(単位:m)

図 小型自動車の車両諸元

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

① 案内表示(直左, 直進) 注意喚起(単路)

推奨

パターン	パターンA	パターンB	パターンC	パターンD	パターンE
概要	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起区間①は全面塗り 注意喚起区間②は従来の減速路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起区間①は全面塗り 注意喚起区間②は中央部分を破線でカラー化 	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起区間①は中央部分を塗り 注意喚起区間②は従来の減速路面標示 	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起区間①は中央部分を塗り 注意喚起区間②は中央部分を破線でカラー化 	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起区間①は全幅を破線でカラー化 注意喚起区間②は従来の減速路面標示
2車線区間	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>車線滞留長区間 制動停止距離</p>
多車線区間	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>注意喚起区間① 清道長or 車線変更禁止区間</p> <p>注意喚起区間② 制動停止区間</p>	<p>車線変更禁止 or 車線滞留長区間 制動停止距離</p>

- ・他案に比べインシャルコストに優れる。
- ・摩耗の低減が期待でき、維持管理の点で優れる。

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

① 案内表示(直左, 直進) 注意喚起(単路)

【設置寸法】

① 実線区間

設置幅 : W=1.0m

設置区間 : 滞留長区間or車線変更禁止区間

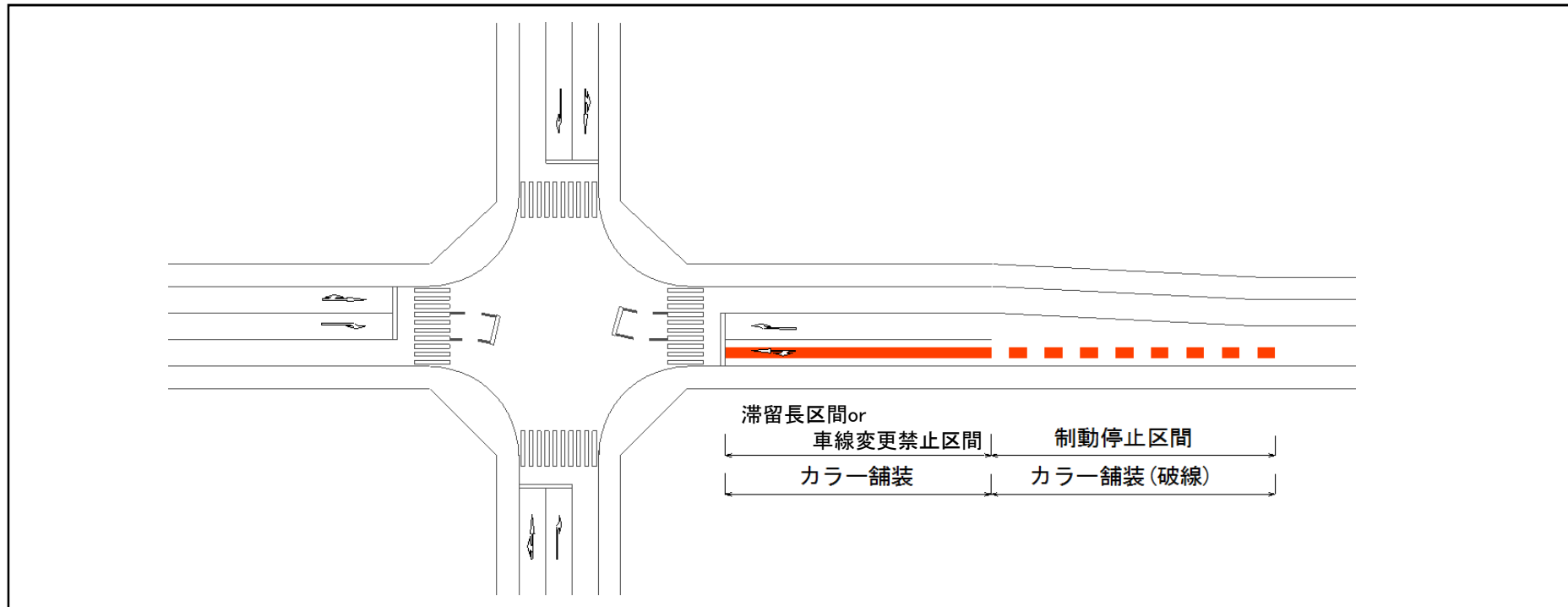
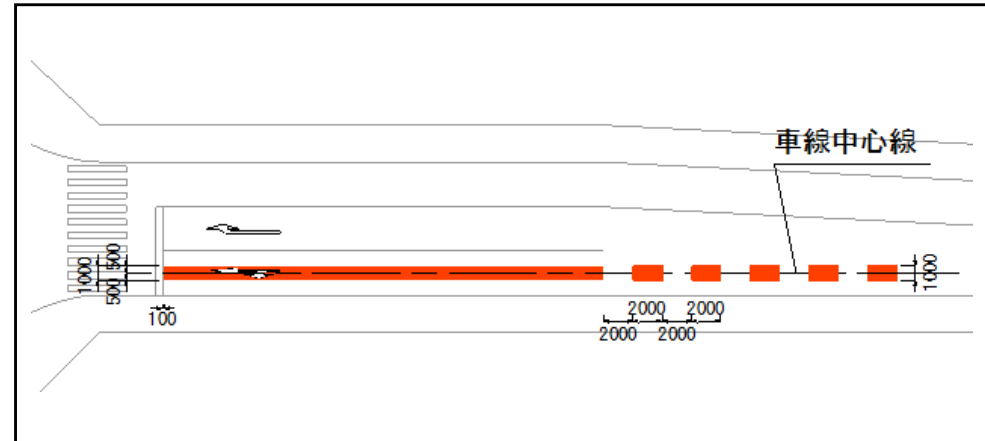
② 破線区間

設置幅 : W=1.0m

設置延長 : L=2.0m

設置間隔 : @=2.0m

設置区間 : 制動停止区間



3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

② 案内表示(右折)

パターン	パターンA	パターンB	パターンC
概要	<ul style="list-style-type: none"> 車線幅全面塗り 導流帯部は車線幅の破線、又は車線端部の破線 	<ul style="list-style-type: none"> 車線中央部塗り 導流帯部は車線中央部の破線、又は車線端部の破線 	<ul style="list-style-type: none"> 車線端部塗り 導流帯部は車線端部の破線
導流帯部なし			
導流帯部あり		<p style="color: red; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">推奨</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他案に比べ、摩耗の低減が期待でき、維持管理の点で優れる。 ・対向直進車から右折車の動線が視認しやすい。 	

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

② 案内表示(右折)

【設置寸法】

① 実線区間

設置幅 : W=1.0m

設置区間 : 右折滞留長区間

② 破線区間(導流標示を設置する場合)

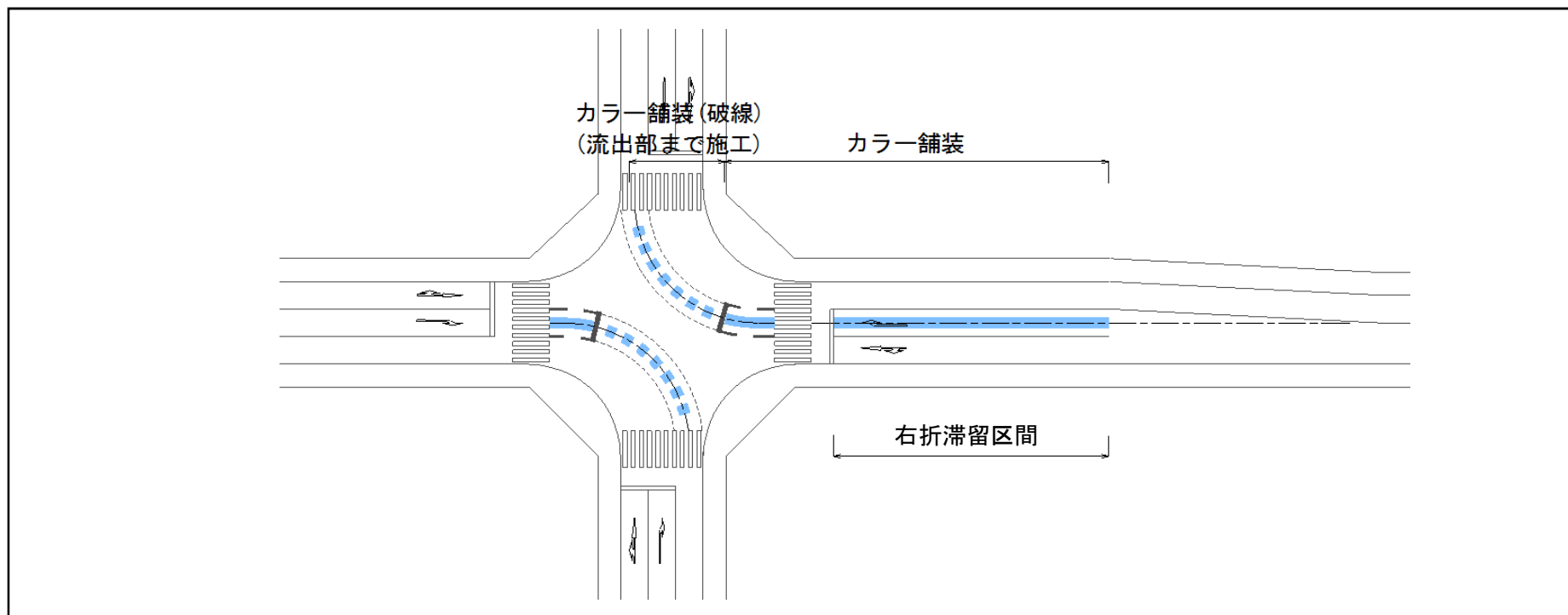
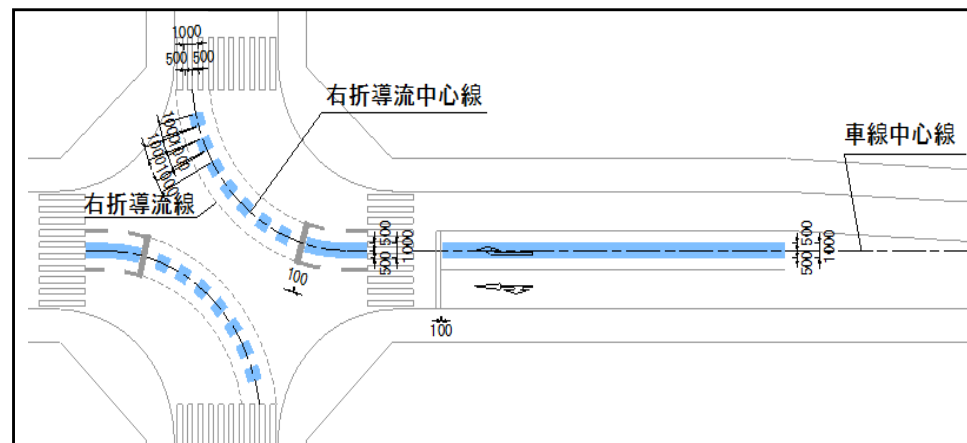
設置幅 : W=1.0m

設置延長 : L=1.0m

設置間隔 : @=1.0m

設置区間 : 交差点内右折停止位置

~流出先横断歩道前まで



3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

5. 一般道におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

③ 案内表示(テーパー部)

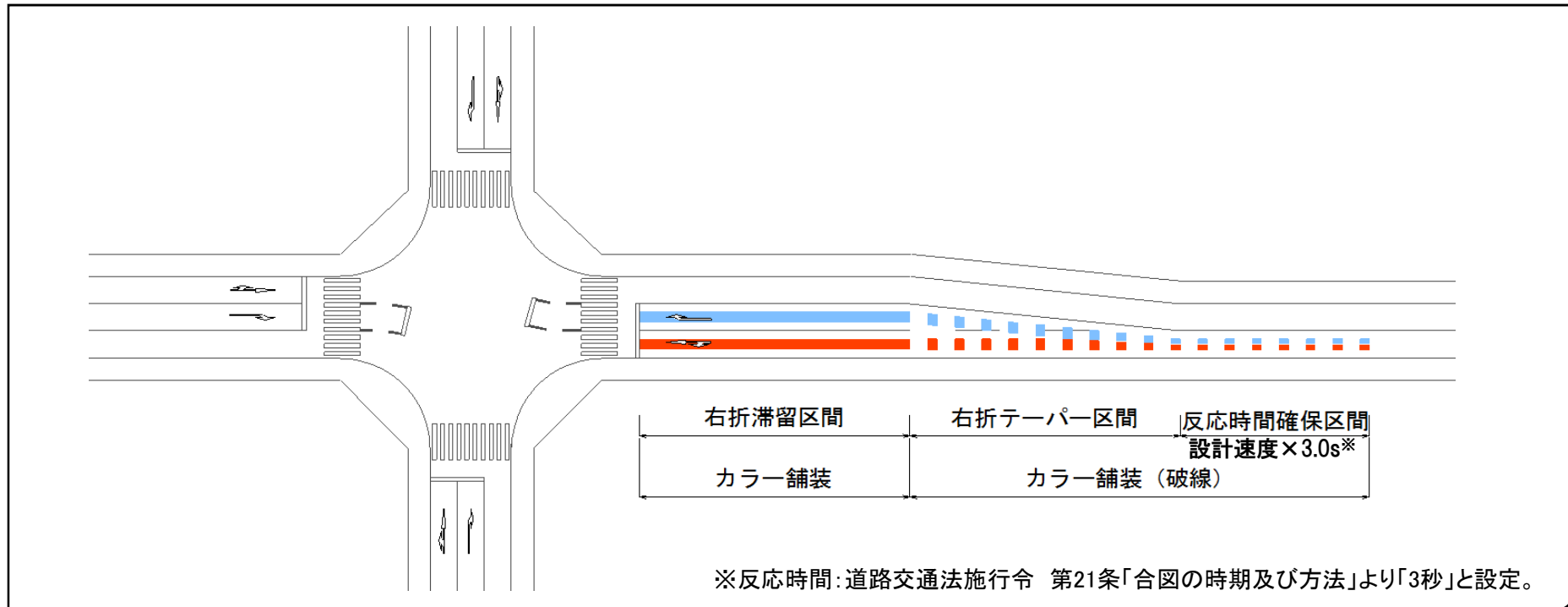
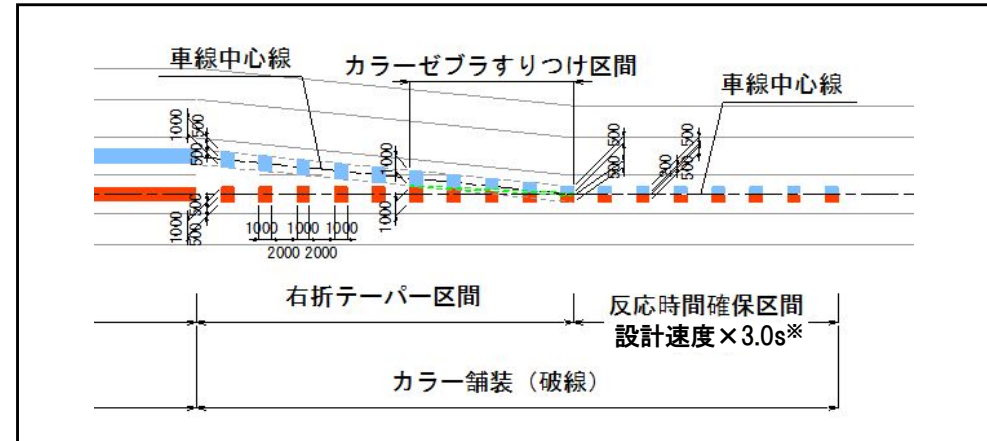
【設置寸法】

① 実線区間

設置幅 : W=1.0m
設置区間 : 右折滞留長区間
(直進等は右折設置区間にあわせる)

② 破線区間

設置幅 : W=1.0m
設置延長 : L=1.0m
設置間隔 : @=2.0m
設置区間 : 右折テーパー区間+反応時間(3.0s)



3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

④ 通行位置明示(バス専用レーン)

推奨

パターン	パターンA	パターンB	パターンC	パターンD
概要	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線幅全面塗り 規制文字は全面塗り上に表記 	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線幅全面塗り 規制文字部分は全面塗りの対象外 	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線中央部分を塗り 規制文字は車線中央塗り上に表記 	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線中央部分を塗り 規制文字は車線中央塗りの対象外
多車線区間				<ul style="list-style-type: none"> 他案に比べ、摩耗の低減が期待でき、維持管理の点で優れる。 文字が視認しやすい。
パターン	パターンE	パターンF		
概要	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線端を線塗り 規制文字は従来通り 	<ul style="list-style-type: none"> 専用レーンの車線中央部分を破線塗り 規制文字部分は破線塗りの対象外 		
多車線区間				

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 一般道路におけるカラー舗装の設置ガイドライン(案)



5. 一般道路におけるカラー舗装設置ガイドライン(案)

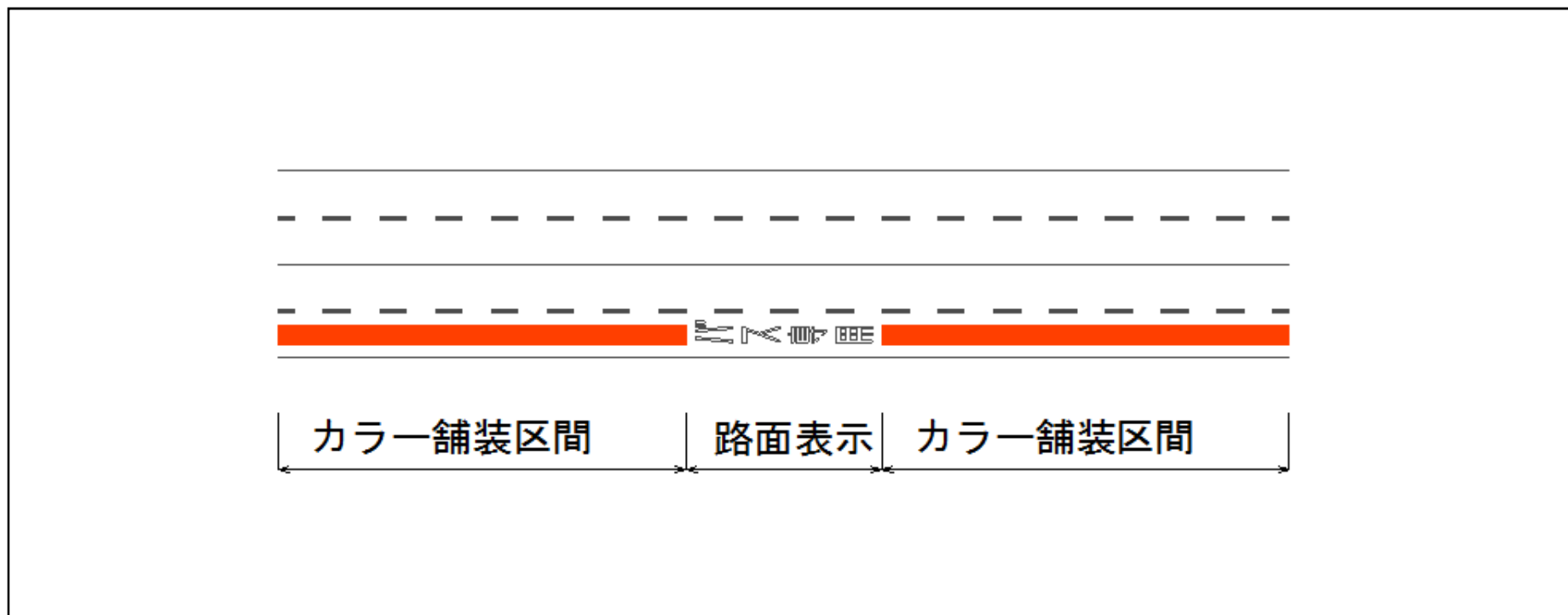
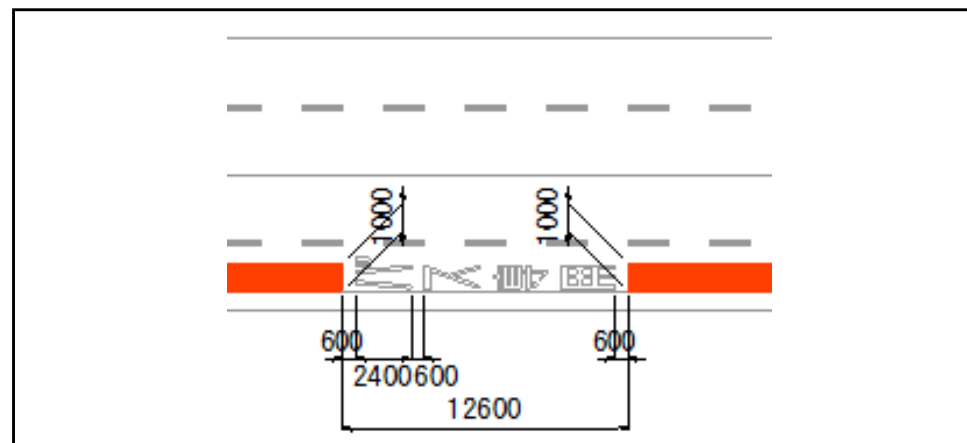
④ 通行位置明示(バス専用レーン)

【設置寸法】

① 実線区間

設置幅 : W=1.0m

設置区間 : 任意






3) 幹線道路における事故対策について

(2) 一般道路における法定外路面標示の基準統一の必要性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 法定外路面標示(「追突注意」など)については、従来は路面に対し「縦書き」で整備が進展
- 昨今、福岡県内では「従来タイプ」のほか、カラー舗装を併用した「強調タイプ」や視認性向上をねらった「横書きタイプ」も散見され、整備箇所毎に採用するタイプが決められている状況
- そのため、同一路線内でも異なるタイプが混在するなど統一感がなく、ドライバーに対する注意喚起への影響が懸念

従来タイプ	強調タイプ	横書きタイプ
 <p data-bbox="255 1058 703 1094">国道3号 都府楼橋交差点付近</p>	 <p data-bbox="943 1058 1301 1094">国道10号 貫交差点付近</p>	 <p data-bbox="1496 1058 2011 1094">国道3号 香椎団地入口交差点付近</p>
<p data-bbox="181 1121 779 1198">従来からある縦型の路面標示。広く普及しているタイプ。</p>	<p data-bbox="824 1121 1422 1238">従来の路面標示とカラー舗装を併用したタイプ。カラー舗装により路面標示が強調され、ドライバーへの注意喚起向上を図る。</p>	<p data-bbox="1458 1121 2056 1238">文字の内容を瞬間的に認識できるよう文字を横書きとしたタイプ。事例は少ないが近年、採用が増えつつある。</p>



- 今後は関係機関と連携し、**基準統一**に向け検討を行っていく

3) 幹線道路における事故対策について

(3) 福岡北九州高速道路公社における取り組み事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

① 事故対策

事故の特徴を踏まえ、高機能舗装等の対策を実施

対策箇所 : 福岡高速1号線

R1年度 下り線(百道→姪浜)

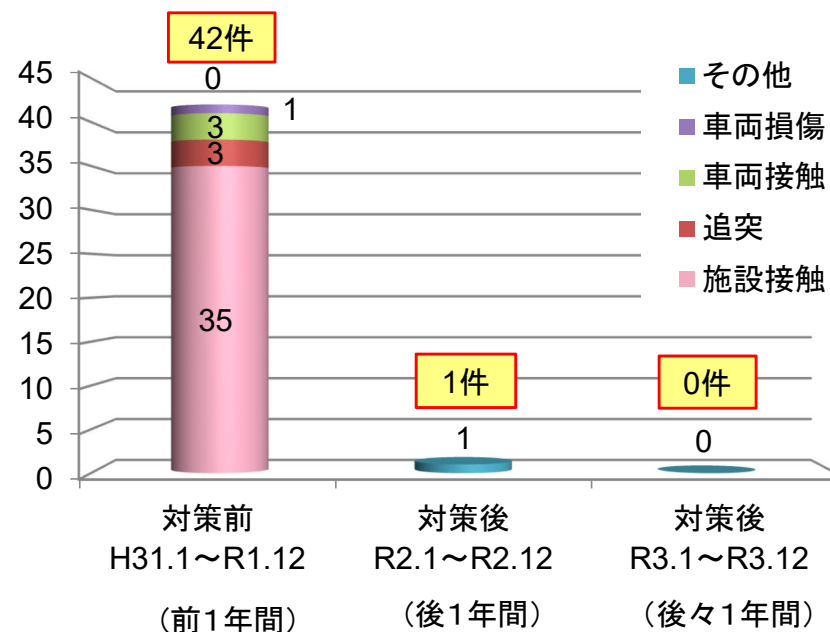
R2年度 上り線(姪浜→百道)

- カーブ区間で、路面湿潤時に速度超過等による事故が多発
 - 滑り止め機能の向上を図るためハイブリッド舗装に更新
- (R1年度 下り線対策前後 事故 42件/年 → 1件/年 → 0件/年)
- H31.1~R1.12 R2.1~R2.12 R3.1~R3.12

上り線対策においても、同様の効果を確認している



下り線 対策効果グラフ



3) 幹線道路における事故対策について

(3) 福岡北九州高速道路公社における取り組み事例



② 逆走対策

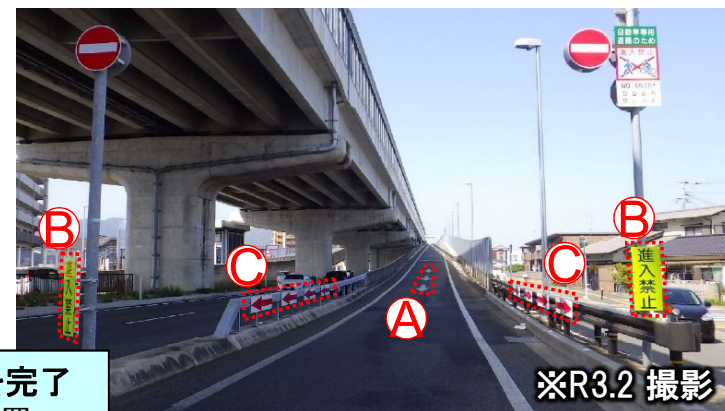
令和2年3月に北九州高速で発生した逆走による死亡事故を契機に、令和2年度に両高速の全出口(福岡38箇所、北九州35箇所)で逆走対策を完了
 今後は両高速の合流部、JCT部における逆走対策を実施

対策前

対策後

福岡高速

野芥西出口

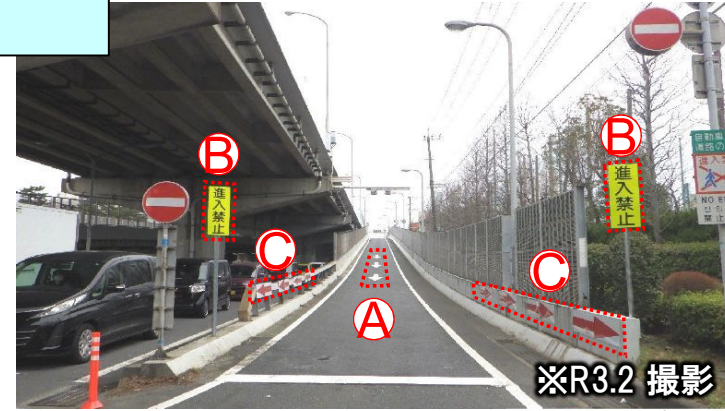


両高速全出口で逆走対策を完了

- ① 大型矢印路面標示の設置
- ② 進入禁止看板の設置
- ③ 壁高欄に矢印板の設置

北九州高速

若園出口



4) 生活道路における事故対策について

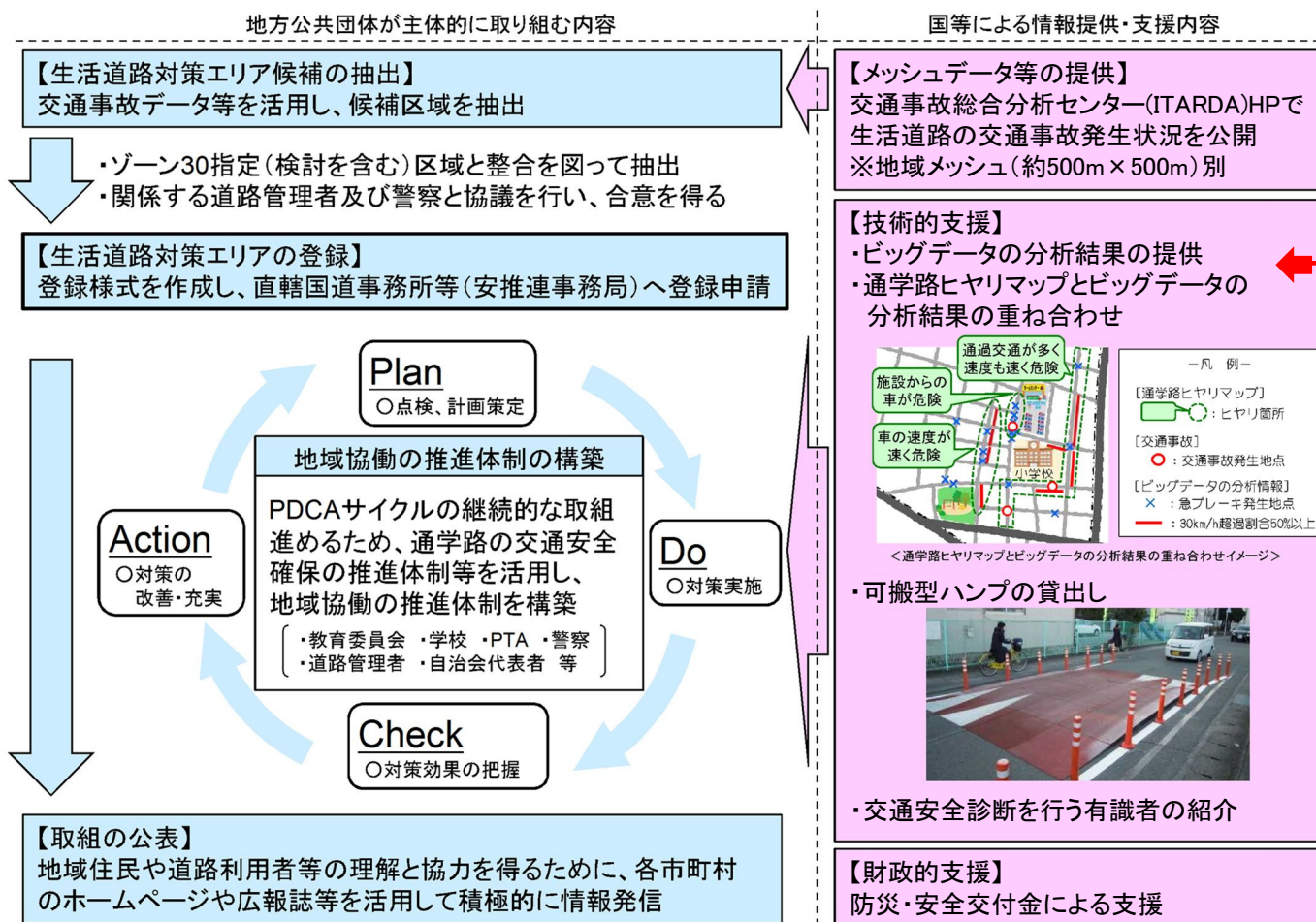
4) 生活道路における事故対策について

(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。

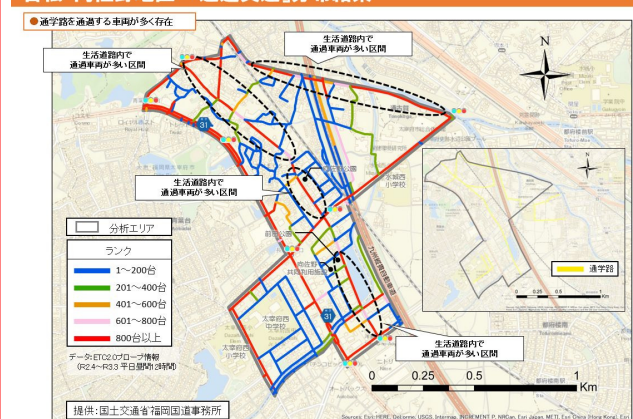


■国道事務所の技術的支援 (ビッグデータ(BD)分析結果の提供)

吉松・向佐野地区 生活道路の「ヒヤリ・ハット※1」発生箇所 P 5



吉松・向佐野地区「通過交通」分布結果 P 6



地図出典: Esri, HERE, DeLorme, USGS, Intermap, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), MapmyIndia, NGCC, © OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

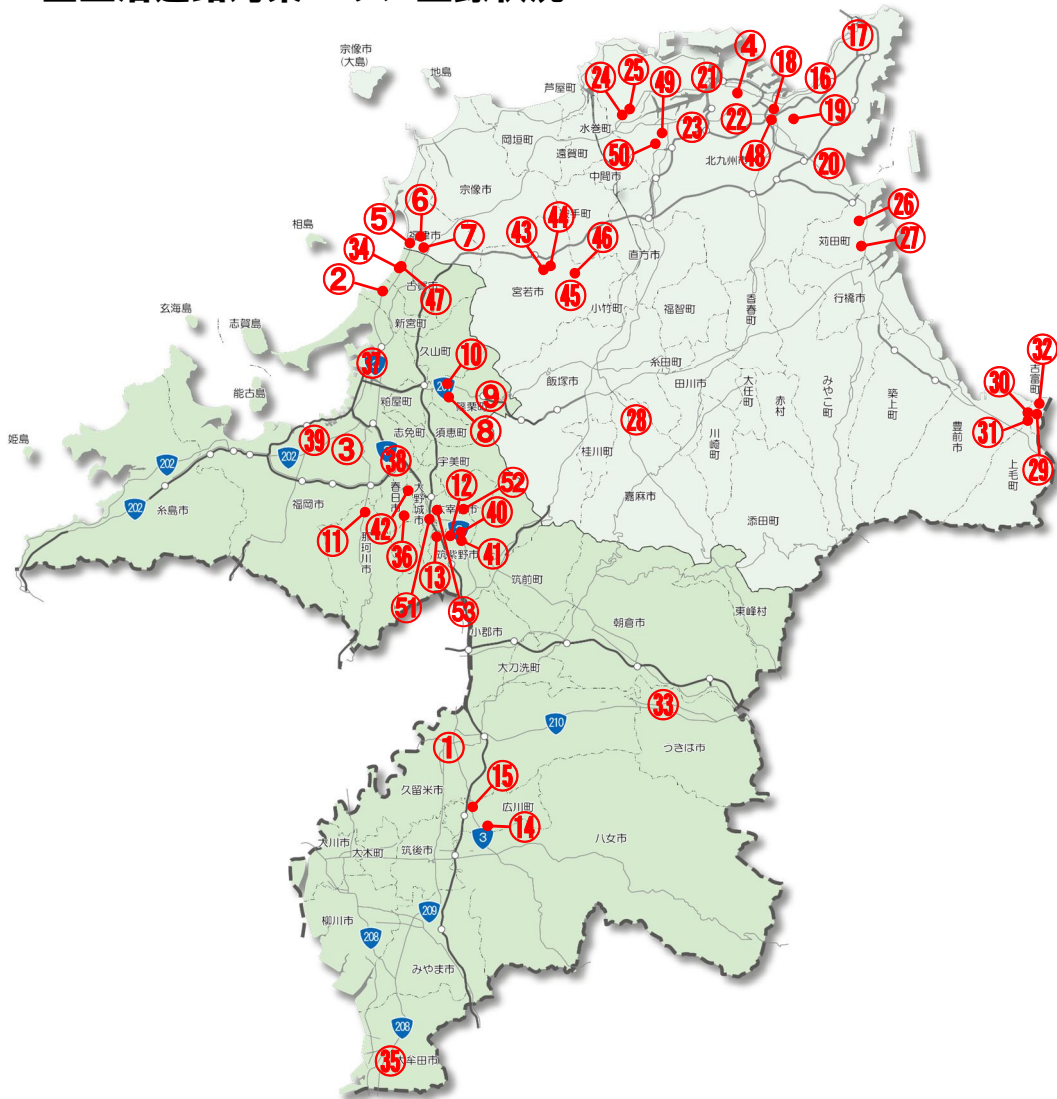
4) 生活道路における事故対策について

(1) 生活道路の事故対策の取り組み



1) 福岡県内の取り組み状況

■生活道路対策エリア登録状況



NO.	市町村	地区名	登録年月	対策検討状況	ゾーン30
1	久留米市	南地区	H28.2	H29年度対策済(ハンブ等)	○
2	新宮町	緑ヶ浜地区	H28.6	R2年度対策済(ハンブ・狭さく・路肩カラー舗装)	○
3	福岡市	薬院・平尾・平丘町地区	H28.7	H30年度対策済(ハンブ・狭さく)	○
4	北九州市	あやめが丘小学校地区	H29.10	R3年度対策予定(ハンブ等)	○
5	福津市	花見地区	H29.10	R8年度対策完了予定(路側帯設置・拡幅等)	検討中
6	福津市	中央地区	H29.10	R8年度対策完了予定(路側帯設置・拡幅等)	検討中
7	福津市	福岡南・日蔭野地区	H29.10	R8年度対策完了予定(狭さく・路側帯設置・拡幅等)	○
8	篠栗町	尾仲地区	H29.10	H29年度対策済(路肩カラー舗装)	検討中
9	篠栗町	篠栗地区	H29.10	H29年度対策済(路肩カラー舗装・防護柵)	検討中
10	篠栗町	津波黒地区	H29.10	H29年度対策済(路肩カラー舗装・防護柵)	検討中
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)	検討中
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)	検討中
14	広川町	川上地区	H29.12	R2年度対策完了予定(交差点カラー化)	検討中
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	R3年度対策完了予定(ハンブ・狭さく等)	○
17	北九州市	門司区菜町地区	H30.8	R3年度対策完了予定(路側帯設置・拡幅等)	○
18	北九州市	小倉北区昭和町地区	H30.8	R2年度対策済(ハンブ・スムーズ歩道等)	○
19	北九州市	小倉北区足原地区	H30.8	R1年度対策済(路肩カラー舗装・イメージハンブ)	○
20	北九州市	小倉南区中曽根東地区	H30.8	R2年度対策済(ハンブ・交差点カラー化)	○
21	北九州市	若松中央小学校地区	H30.8	R3年度対策完了予定(路側帯設置・拡幅)	○
22	北九州市	八幡東区川瀬町地区	H30.8	R1年度対策済(路肩カラー舗装・イメージハンブ)	○
23	北九州市	八幡東区祇園地区	H30.8	R1年度対策済(路肩カラー舗装・イメージハンブ)	○
24	北九州市	八幡西区大浦地区	H30.8	R4年度対策完了予定(ハンブ・路側帯設置・拡幅等)	○
25	北九州市	八幡西区千代ヶ崎地区	H30.8	R3年度対策完了(ハンブ・スムーズ歩道等)	○
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(町道幸子榎生線)	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年度対策済(狭さく)	○
43	福丸地区	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)	検討中
45	宮若市	宮田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)	検討中
46	宮若市	所田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)	検討中
47	古賀市	花見地区	R2.2	R3年度対策済(ハンブ・狭さく)	○
48	北九州市	小倉北区白銀・貴船地区	R2.11	R1年度対策済	○
49	北九州市	熊西小学校地区	R2.11	R6年度対策完了予定	○
50	北九州市	八幡西区引野地区	R2.11	R6年度対策完了予定	検討中
51	太宰府市	吉松・向佐野地区	R3.3	対策検討中(BD分析提供済み)	○
52	太宰府市	秋山・湯の谷地区	R3.3	対策検討中(BD分析提供済み)	○
53	太宰府市	水城・国分地区	R3.3	対策検討中(BD分析提供済み)	○

※BD:ビッグデータの略

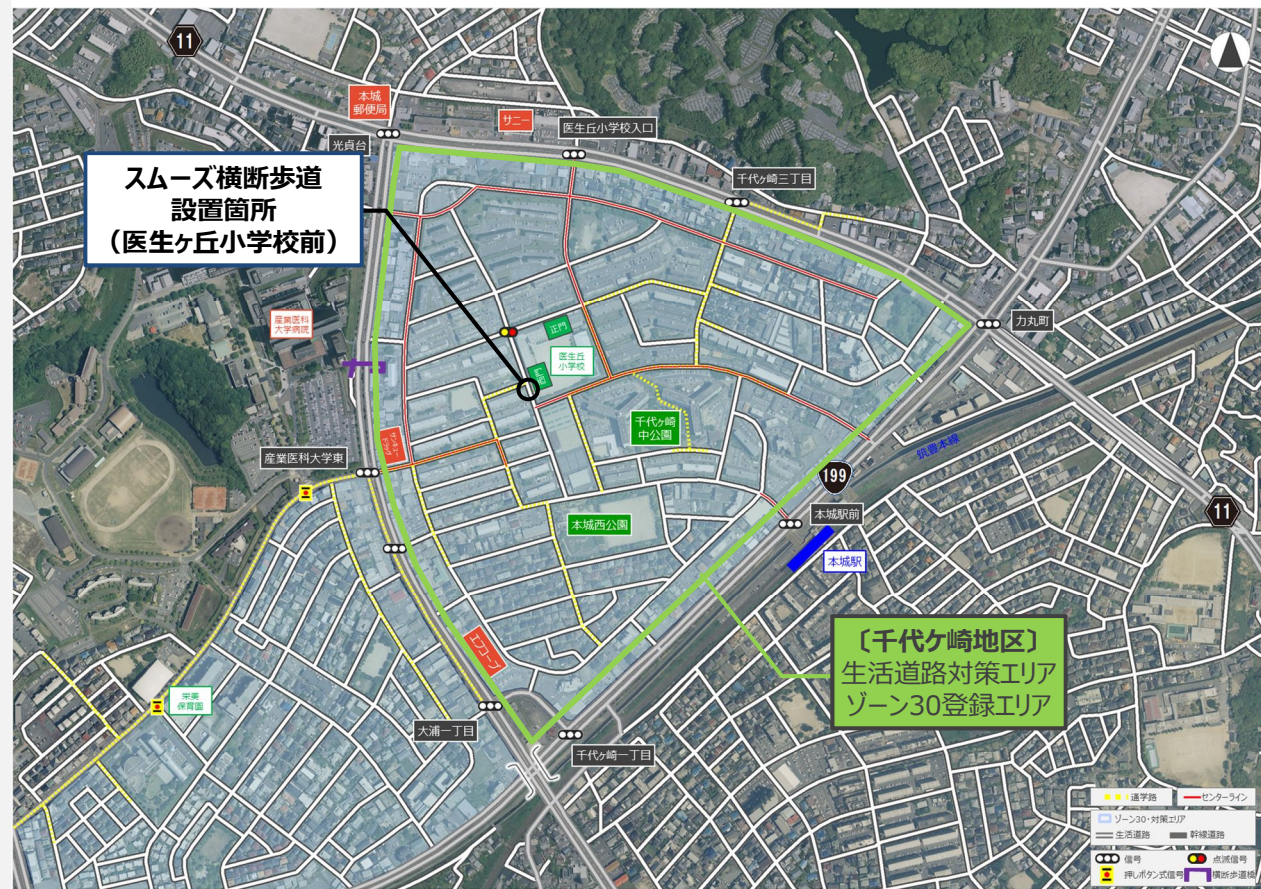
4) 生活道路における事故対策について

(1) 生活道路の事故対策の取り組み



2) スムーズ横断歩道の設置 (北九州市八幡西区千代ヶ崎地区)

- 福岡県では北九州市八幡西区 千代ヶ崎地区の医生ヶ丘小学校前に「スムーズ横断歩道」を設置。
- 当該箇所は過去ゾーン30、生活道路の対策エリアのいずれにも登録がなされている。



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

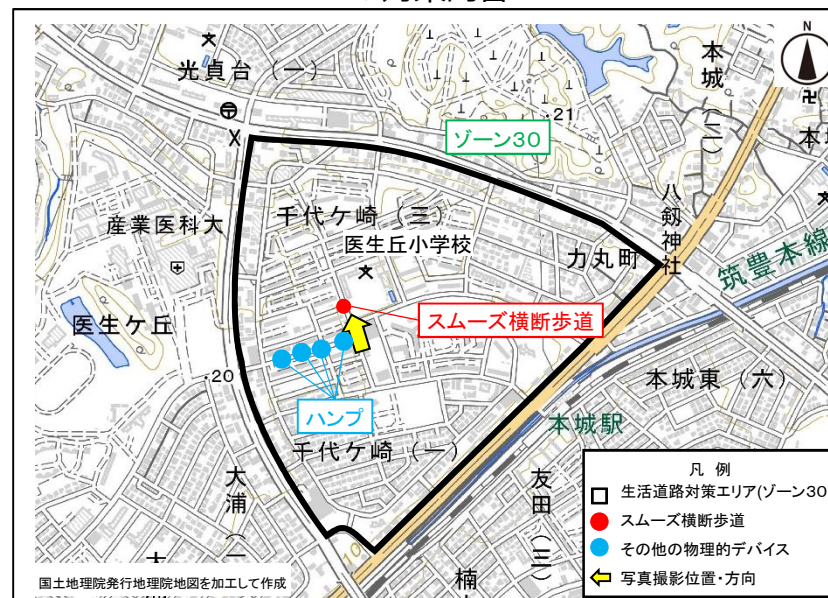
■ 「スムーズ横断歩道」設置までの経緯と設置状況

□ 医生ヶ丘小学校からは、「通過車両の速度が抑制された」との意見が寄せられている。

▼経緯

時期	内容
H27~	通学路交通安全プログラム
H27	ゾーン30登録
H30.8	生活道路対策エリア登録
R2.2	社会実験(単路部ハンブ設置)
R2.11	ビッグデータ分析
R3.3	地元合意
R3.9	スムーズ横断歩道設置
R3.11	ハンブ設置
R4.2	ゾーン30プラス登録予定

▼対策内容



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



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) ハンプの設置 (古賀市花見地区)

□古賀市花見地区では、生活道路対策の実証実験(令和2年9月)を踏まえ、令和3年8月に「ハンプ」を本格導入。
 □本格導入による効果検証の結果、本格導入後は速度低下による安全性向上を確認。

■位置図



(背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用)

■対策後 (花見小学校前)



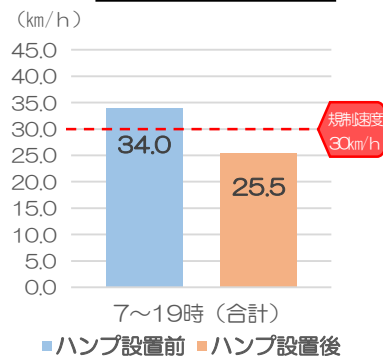
■対策後 (ひより茶屋前)



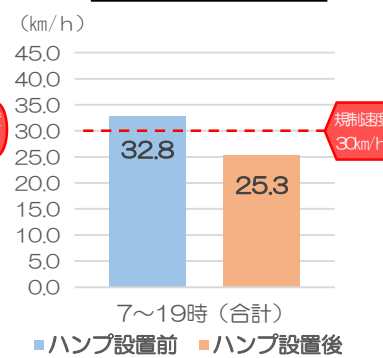
■ハンプ設置までの経緯

時期	内容
H27.6	通学路交通安全プログラム
R2.2	生活道路対策エリアの登録
R2.9~R2.10	社会実験(ハンプ設置)
R3.2	地元合意
R3.8	ハンプ設置

花見小学校前



ひより茶屋前



※ETC2.0プローブ情報...ハンプ設置前:R2.11 平日 7:00~19:00
 ハンプ設置後:R3.11 平日 7:00~19:00



(背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用)

※分析はハンプの前後150m区間を対象に実施

■ハンプ設置前後の平均速度

■分析範囲

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



4) 「ゾーン30プラス」の取り組み

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定
- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

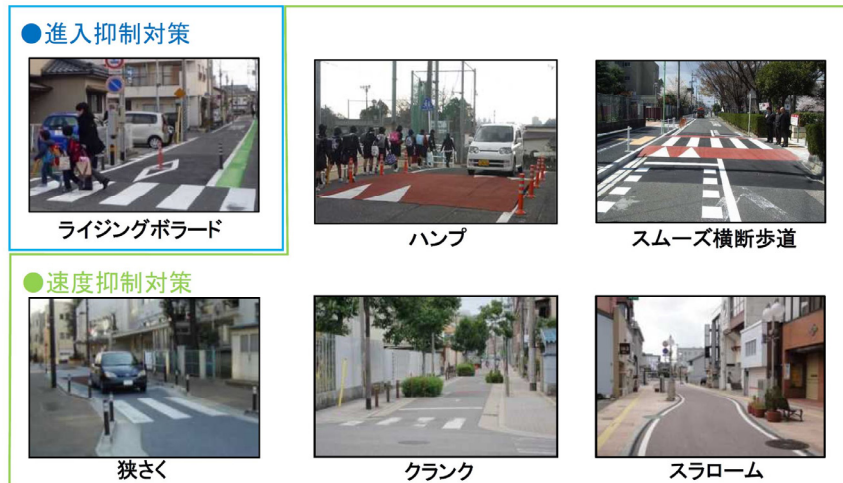


<警察による交通規制>



<道路管理者による物理的デバイスの設置>

+

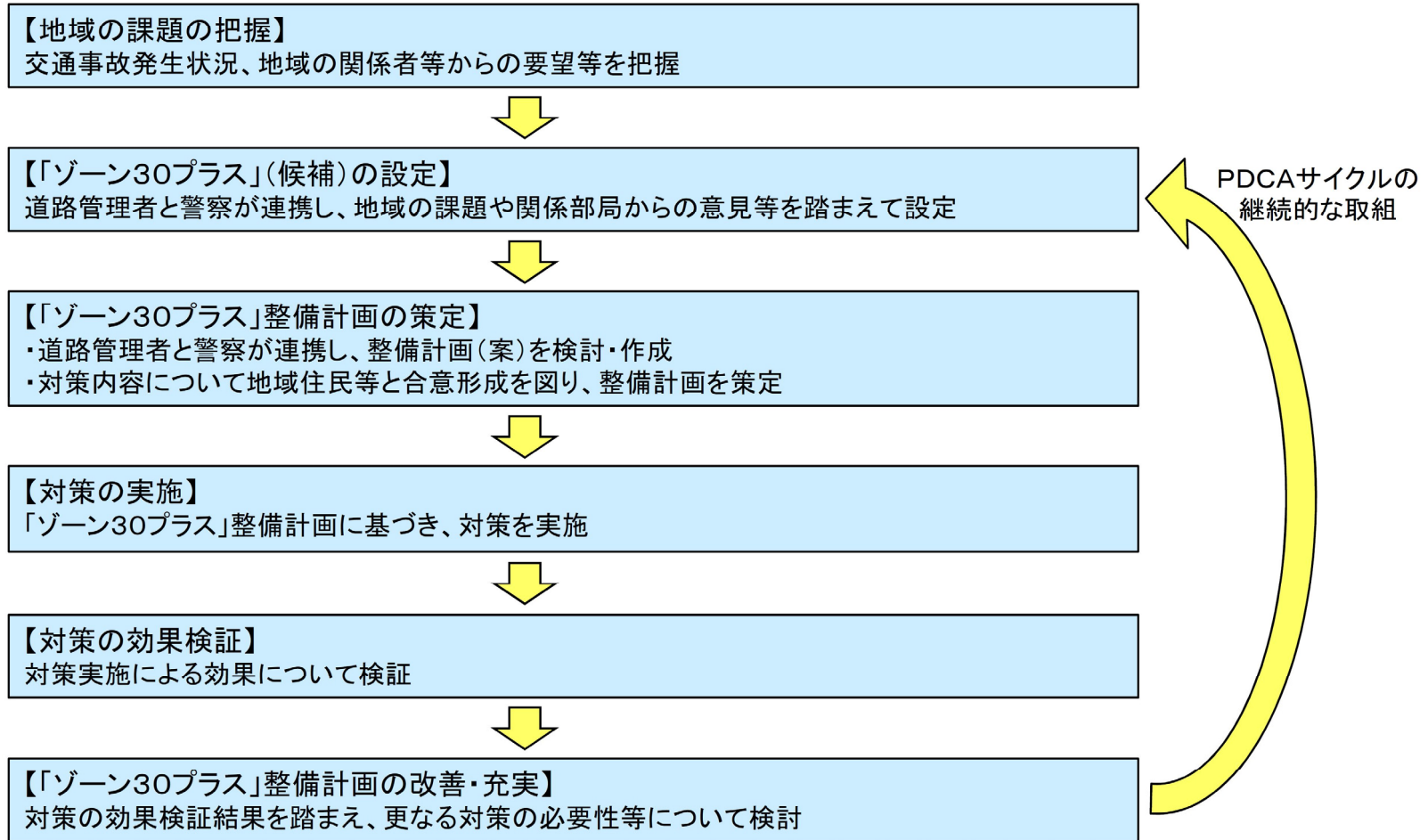


4) 生活道路における事故対策について

(1) 生活道路の事故対策の取り組み



道路管理者及び警察が取り組む内容



【地方整備局等により、取組全般について支援】

例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 等

4) 生活道路における事故対策について

(2) 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

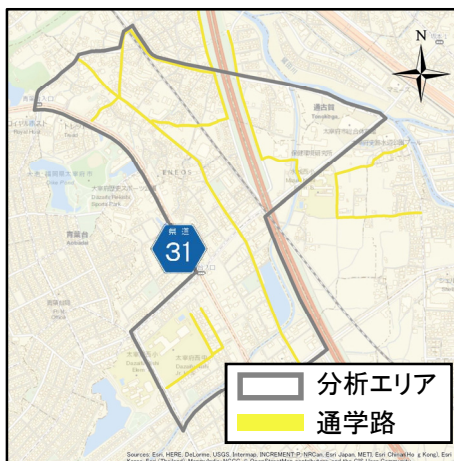
ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

※福岡県内のETC2.0搭載率: 約8% (R3.3 時点)

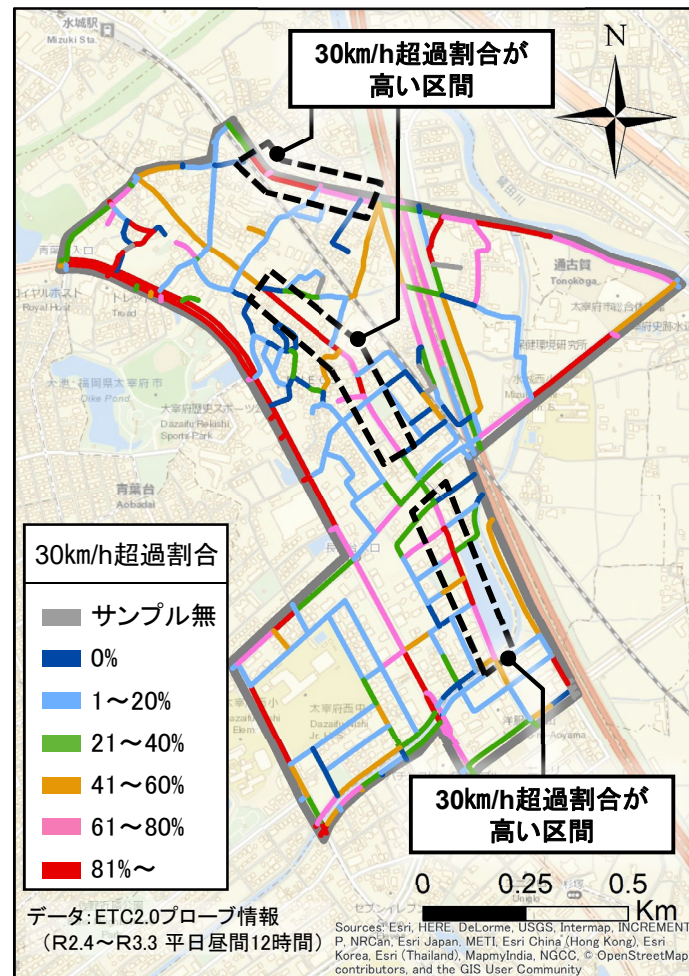
- 住宅地内の生活道路を30km/h以上で走行する車両が存在。
- 通学路上に多くの通過車両が存在。また、分析エリア内に通過車両が約7割存在。



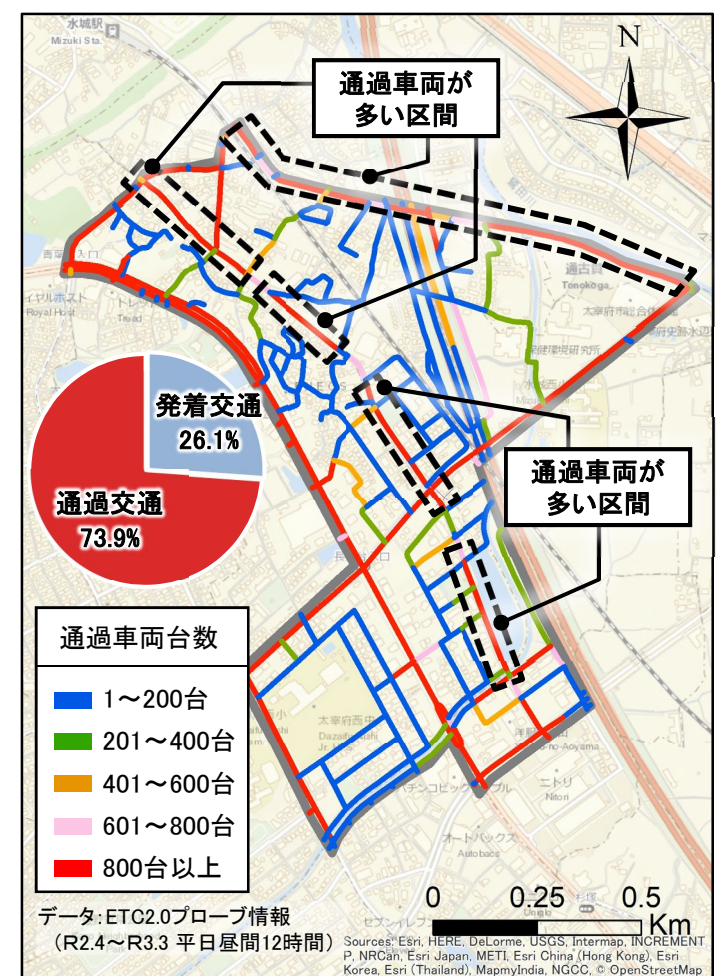
▲位置図(吉松・向佐野地区)



▲通学路(吉松・向佐野地区)



▲道路別の30km/h超過割合



▲道路別の通過車両台数

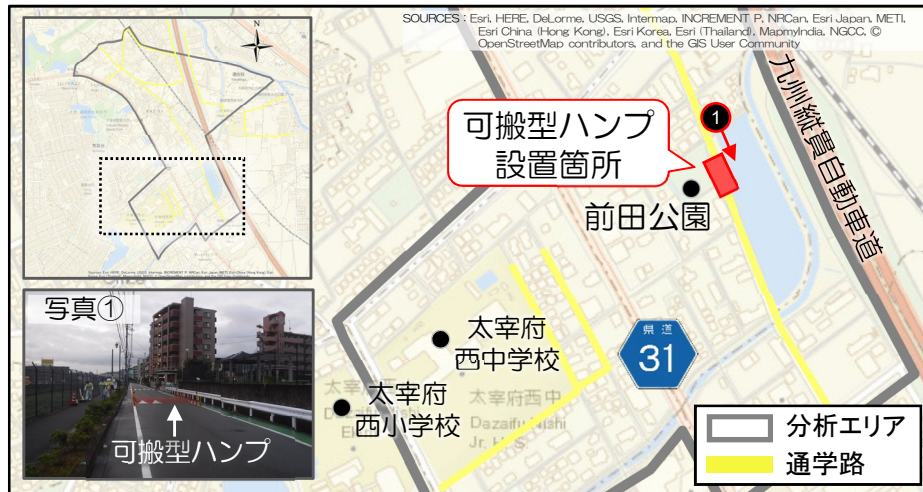
4) 生活道路における事故対策について

(2) 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験



■実証実験 (R3.9.1~R3.10.1)

- 各種分析結果について、太宰府市吉松・向佐野地区の住民説明会を開催(R3.8.6)し、地区内における課題を共有。
- 合同現地踏査により危険箇所を確認し、ハンプ本格設置に向けて可搬型ハンプを用いた実証実験を実施。



▲可搬型ハンプ設置箇所



▲合同現地踏査(R3.6.30)



▲住民説明会(R3.8.6)

▼実証実験の実施スケジュール

	R3.7		R3.8		R3.9		R3.10		R3.11		R3.12		R4.1		R4.2		R4.3		
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	
住民説明会 合同現地踏査																			
交通実態調査 (交通量・速度)																			
実証実験																			
アンケート調査																			
効果把握 ・整理																			

4) 生活道路における事故対策について

(2) 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験



■実証実験に向けた広報活動

太宰府市 記者発表資料

令和3年8月20日
太宰府市都市整備部建設課
国土交通省九州地方整備局福岡国道事務所

太宰府市 Dazaifu City

通学路の安全性向上のため向佐野地区で「可搬型ハンプ」の実証実験を行います！

向佐野地区の生活道路では、地域住民の車両だけではなく県道31号からの抜け道として利用する車両が存在し、児童や生徒の登下校時の交通量が多く、速度超過(30 km/h以上)の車両も見受けられ、登下校時の児童や生徒にとって、危険な状態となっています。

太宰府市では交通安全の確保に向けた取り組みとして、地域の皆様や福岡県警察、国土交通省福岡国道事務所と連携し、ビッグデータにより速度超過、急ブレーキ発生等の潜在的な危険箇所を特定し、安全対策についての検討を進めて参りました。

今回安全対策として、通学路の速度抑制を図り、児童と生徒及び地域住民の安全な通行を確保することを目的に、可搬型ハンプを設置した実証実験を行います。

●実証実験の概要

実験期間 令和3年9月1日(水)～令和3年10月1日(金)【※予定】
設置工事日 令和3年8月31日(火)【※予定】
設置場所 太宰府市向佐野地区(前田公園東側の市道)に1箇所
調査内容 速度抑制効果・周辺環境への影響の検証

※ 実証実験期間や可搬型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。

●可搬型ハンプ設置位置

●可搬型ハンプ設置イメージ

可搬型ハンプは、国土交通省九州地方整備局より技術支援の一環として、無償で借り受けます。

可搬型設置イメージ(福岡県新宮町)

ハンプとは？

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

【問い合わせ先】

- 実証実験に関すること
太宰府市役所 都市整備部 建設課
課長 中山 和彦 TEL: 092-921-2121
- 可搬型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
課長 上野 巧 TEL: 092-682-7757

■実証実験の実施

実証実験前(R3・7)



実証実験中(R3・9)



4) 生活道路における事故対策について

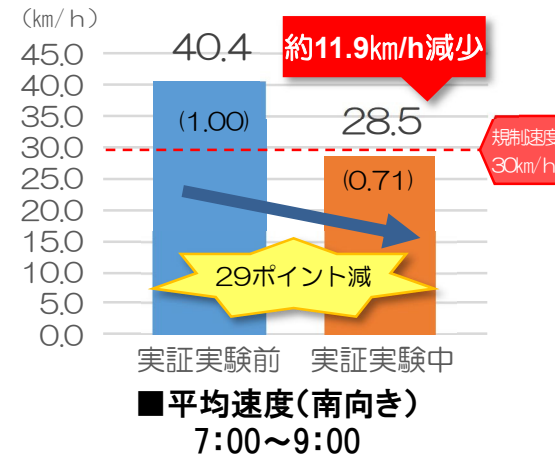
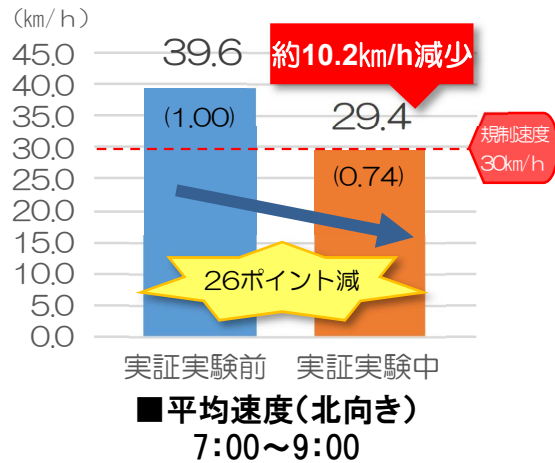
(2) 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験



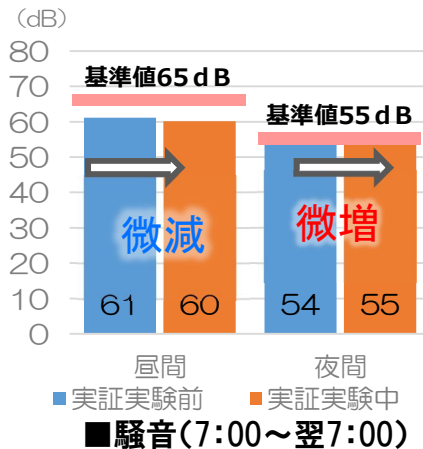
■対策効果

- 可搬型ハンパ設置後は北向き・南向きとも平均速度が減少し、規制速度(30km/h)を下回る結果となった。
- 騒音、振動ともに大きな変化はなく、基準値を下回る結果となった。

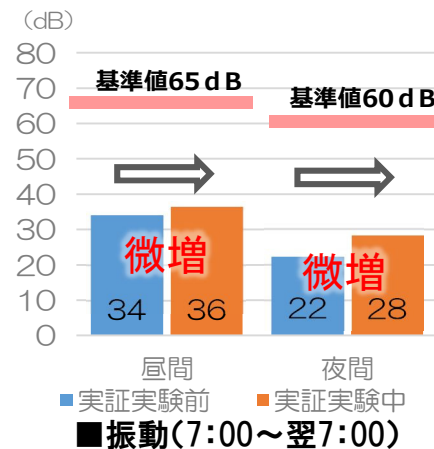
平均速度



騒音・振動



【要請限度(騒音)】
昼間6時~22時: 65 dB
夜間22時~6時: 55 dB
(第1種住居地域)



【要請限度(振動)】
昼間8時~19時: 65 dB
夜間19時~8時: 60 dB
(第1種住居地域)

4) 生活道路における事故対策について

(2) 太宰府市 吉松・向佐野地区における実証実験



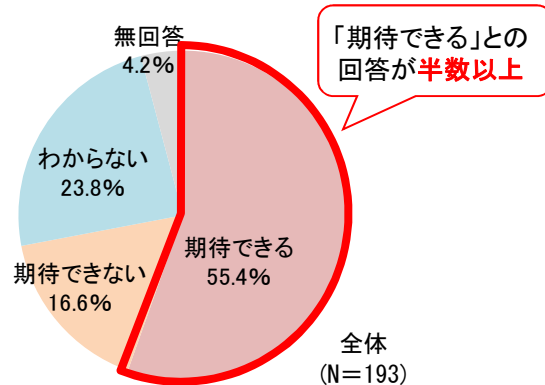
■アンケート調査結果

- 可搬型ハンプの効果として、**過半数(55.4%)**は「期待できる」と回答。
- 安全対策としてのハンプ設置継続について、**肯定的な意見は約6割**。
- 自宅前ハンプ設置の可否についても**好意的な意見が約8割**。

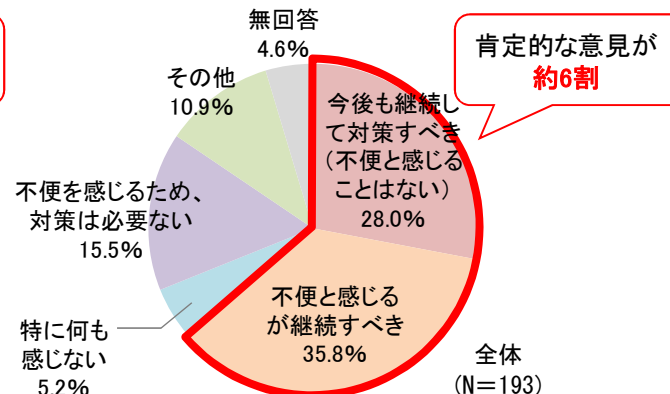
【アンケート概要】

- ・目的:『可搬ハンプ』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:可搬型ハンプ設置箇所付近の住民(郵送配布、郵送回収)
- ・実施時期:令和3年10月4日～令和3年10月15日
- ・調査票回収数:193票 回収率:約43%(配布:444票、回収:193票)

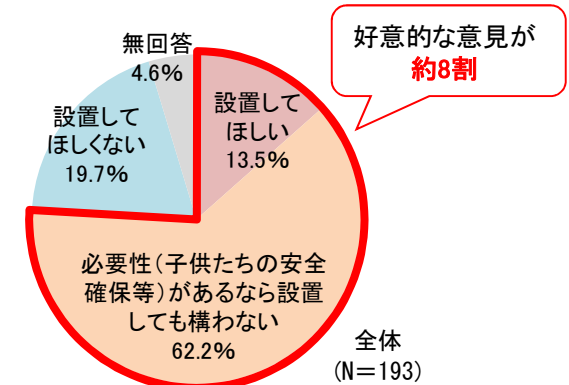
【ハンプへの期待】



【安全対策(ハンプ設置)の継続について】



【自宅前のハンプ設置の可否】



○主な理由

<期待できる>

- ・子供たちの通学の時間(特に朝)速度を落とす車が多いと安心できるため。
- ・横断歩道で渡れないが多かったが減速により止まってくれることが増えたと思う。

<期待できない>

- ・対向車で我先にと競い合っていた。
- ・ハンプがあることで逆に通行しにくくなったり、ハンプがあってもスピードを出す車が多い。

4) 生活道路における事故対策について

(3) 子供の移動経路について総合的に見た上で、効果的・効率的に推進する取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 平成24年に京都府亀岡市で発生した交通事故を教訓に「通学路交通安全プログラム」が制定され、通学路における交通安全対策を実施。
- 一方、令和元年5月に滋賀県大津市で発生した交通事故を教訓に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が取りまとめられ、「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」として緊急点検の実施ならびに必要な対策を逐次実施。
- 令和2年度より、これらの通学路・移動経路の効果的・効率的な対策を推進することを目的に、両対策を融合し推進。

【これまでの経緯】

[園児等子供が日常的に移動する経路の交通安全対策]

- 令和元年度
- 大津で発生した事故等
 - 緊急安全点検実施
(道路の対策箇所 約28,000)
 - 予算措置
(R1年度(補正)、R2年度当初)

[(参考) 通学路交通安全プログラム]

- 平成24年度
- 亀岡で発生した事故等
 - 緊急合同点検実施
(道路の対策箇所 約45,000)
 - 予算措置
(H24年度(補正)、H25年度当初)
- 平成25年度 ~
- 通学路交通安全プログラム策定
(防災安全交付金の重点配分対象)

※令和2年5月8日で大津事故から1年
【今後の進め方】

両対策を融合して推進

- 道路の対策実施箇所名等の公表
(各地域において関係者で課題の共有)
- ・各地域において進め方を検討
(約28,000箇所の対策の内容充実、対策実施の時期、役割分担等の実施方針)
(※) 通学路の対策予定箇所とも連携

4) 生活道路における事故対策について

(3) 子供の移動経路について総合的に見た上で、効果的・効率的に推進する取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■福岡県における取り組み状況

□福岡県内では道路管理者および交通管理者による対策を鋭意実施中。

(1) 管区警察学校前交差点 【対策内容】ガードパイプ設置、車止め設置



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



※その他: 対策効果(利用者の声など)

(2) 築町交差点 【対策内容】車止め設置



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



※その他: 対策効果(利用者の声など)

4) 生活道路における事故対策について

(3) 子供の移動経路について総合的に見た上で、効果的・効率的に推進する取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■福岡県における取り組み状況

□福岡県内では道路管理者および交通管理者による対策を鋭意実施中。

(3)福岡市早良区有田地区(有田交差点) 【対策内容】ガードパイプ設置、ボラード設置



(背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用)



4) 生活道路における事故対策について

(4) 交通安全対策補助制度(地区内連携)の取り組み



- 今年度、生活道路対策エリアにおける対策の計画的かつ集中的な実施の支援を目的とした交通安全対策補助制度が創設。
- 今後、同制度の周知を図り、生活道路対策を推進。

制度の概要

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

補助対象

- ・一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策(速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等)

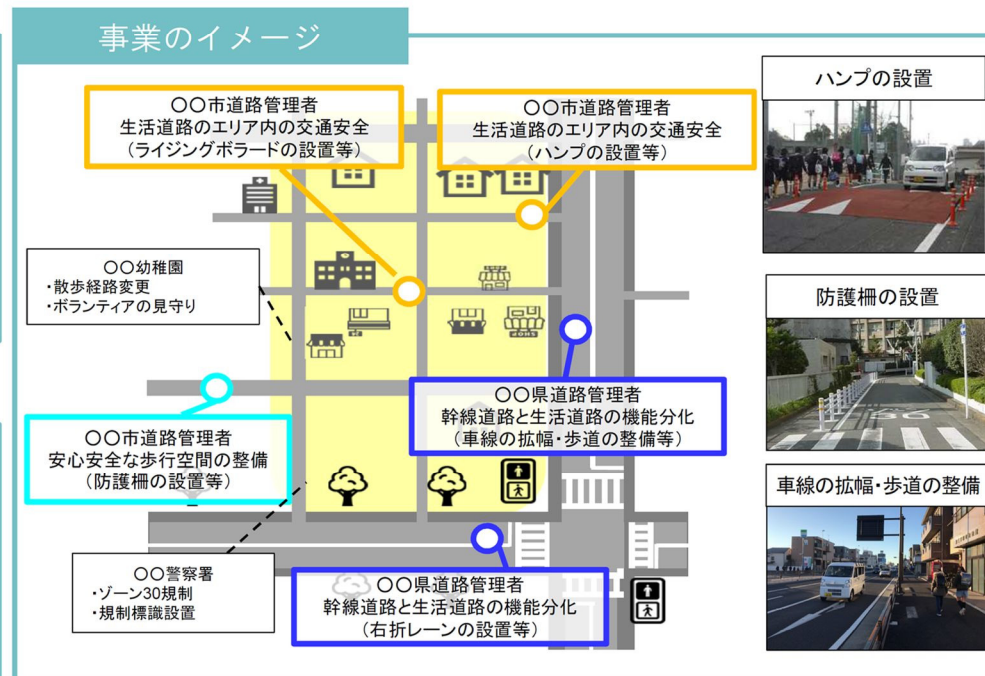
補助事業の要件

- ・整備地区に関係する地方公共団体の首長、対策を担当する道路管理者、関係する警察、学校・保育等の教育関係機関、関係住民の代表者等で構成される協議会等において、対策の内容や時期等について申し合わせたことが確認できる事業。

補助率

- 現行法令に規定する補助率
- ・補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
 $\dots 5.5/10$
 (これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能)

事業のイメージ



5) 自転車通行空間の整備について

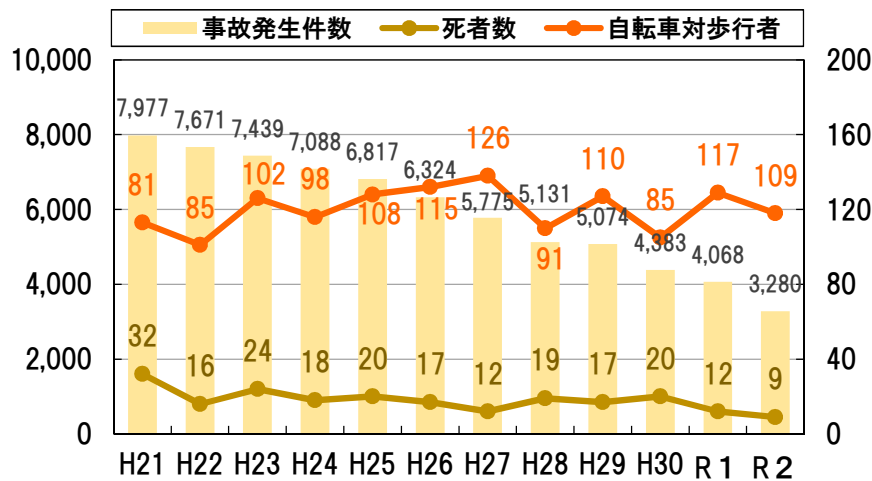




(1)福岡県内の自転車による交通事故の状況

- 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1.2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5割が歩道で発生。

■本県の自転車事故発生件数



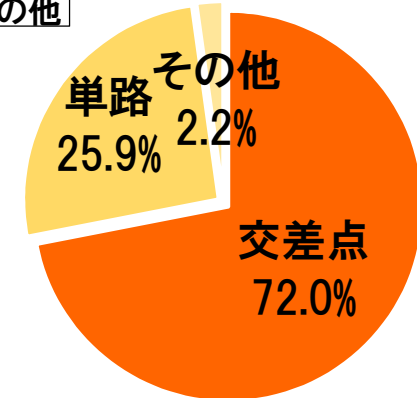
(福岡県警本部:R2交通事故統計資料)

人口10万人あたりの事故発生件数(令和2年)	
福岡県	63.8 件
全国(平均)	53.6 件

(福岡県警本部、警察庁:R2交通事故統計資料を基に作成。)

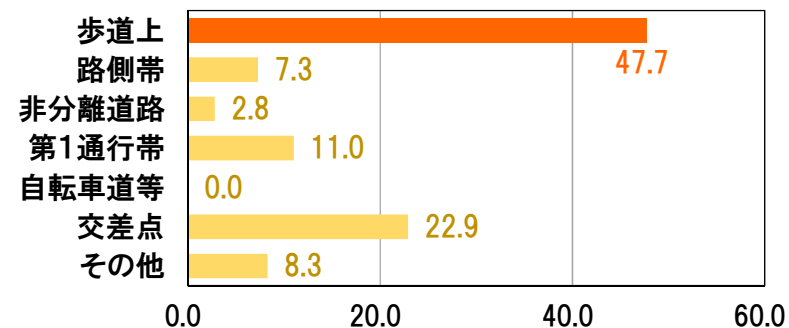
■道路形状別自転車事故発生状況

■ 交差点 ■ 単路 ■ その他



(福岡県警本部:R2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:R2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9市町
- その内、自転車活用推進計画を策定している自治体は4市

■自転車ネットワーク計画及び自転車活用推進計画の策定状況 (令和4年2月1日時点)

市町村	計画名称	自転車ネットワーク計画	自転車活用推進計画
北九州市	北九州市自転車利用環境計画	H24.11	R3.1
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	R3.3
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	—
糸島市	糸島市自転車ネットワーク計画	R2.3	R2.3
田川市	田川市自転車ネットワーク計画	R2.3	R2.3

※現在、3市町で策定中





(3) 自転車通行空間整備状況について

□福岡県全体での整備区間は約371km。4年間で約178km増加
 (平成29年4月1日時点では約193km)

■ 自転車通行空間の整備状況(平成29年4月1日時点)

整備形態	整備イメージ	福岡県	全国
① 自転車道		約 5 km	約 150 km
② 自転車専用通行帯		約 20 km	約 430 km
③ 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)		約 16 km	約 1,120 km
④ 自転車専用道路		約 0 km	約 30 km
自転車、歩行者、自動車が分離された通行空間距離の合計(①~④)		約 41 km	約 1,730 km
⑤ 自転車歩行者道内に自転車通行位置の明示された道路		約 41 km	-
⑥ 独立して設けられた自転車歩行者専用道路		約 111 km	-
自転車通行空間距離の合計(①~⑥)		約 193 km	-
道路の総延長		約 37,331 km	約 1,268,000 km

※ 県内の自転車の通行空間延長は平成29年4月1日時点、道路の総延長は平成27年4月1日時点
 ※ 全国の自転車の通行空間延長及び道路の総延長は平成29年3月31日時点

資料:福岡県
 資料:国土交通省



■ 自転車通行空間の整備状況(令和3年4月1日時点)

整備形態	整備イメージ	福岡県	全国
① 自転車道		約 6 km	約 160 km
② 自転車専用通行帯		約 39 km	約 540 km
③ 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)		約 100 km	約 2,150 km
④ 自転車専用道路		約 0 km	約 80 km
自転車、歩行者、自動車が分離された通行空間距離の合計(①~④)		約 145 km	約 2,930 km
⑤ 自転車歩行者道内に自転車通行位置の明示された道路		約 54 km	-
⑥ 独立して設けられた自転車歩行者専用道路		約 172 km	-
自転車通行空間距離の合計(①~⑥)		約 371 km	-
道路の総延長		約 39,123 km	約 1,281,794 km

※ 県内の自転車の通行空間延長は 2021 年 4 月 1 日時点、道路の総延長は 2020 年 3 月 31 日時点
 ※ 全国の自転車の通行空間延長及び道路の総延長は 2020 年 3 月 31 日時点

資料:国土交通省、福岡県



(4)次期福岡県自転車活用推進計画の策定について

□2019(平成31)年3月、自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を推進する取組を加速させるため、「福岡県自転車活用推進計画」を策定し、安全で快適な自転車通行空間の整備や、快適なサイクリング環境の整備を行う等、自転車の活用の取組を推進。

□これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、行政機関はもとより、県民や事業者、関係団体等、あらゆる関係者が協働して、自転車に関する施策を推進するため、「第2次福岡県自転車活用推進計画」(計画期間：5年間(2022年度～2026年度))を今年度中に策定予定。

□施策体系(案)

目 標	施策の方向性
【目標1】 自転車を快適に利用できるまちづくり	1 自転車通行空間の整備促進 2 自転車通行空間の確保と違法駐車取締り強化 3 放置自転車対策の推進 4 シェアサイクル等の普及促進
【目標2】 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進	5 サイクルスポーツの普及促進 6 自転車による運動機会の提供
【目標3】 自転車を活用した観光振興と地域の活性化	7 サイクルツーリズムの促進 8 自転車の活用による地域の魅力発信
【目標4】 自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくりの推進	9 安全教育と啓発の推進 10 安全安心への備えと交通指導取締り 11 災害時の自転車活用



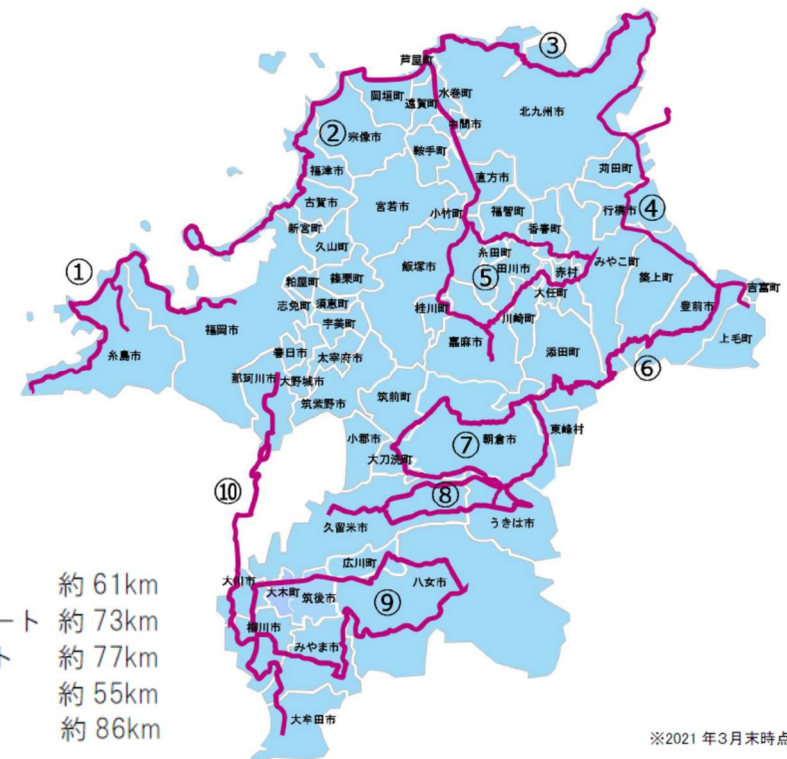
(5)今後の取組み

□地方版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画)
の策定を促すため市町村を対象とした情報提供や技術的支援の実施

□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

□サイクルツーリズムの推進
(広域サイクリングルートの走行環境整備など)

■福岡県広域サイクリングルート



- | | | | |
|-----------------|---------|-----------------|--------|
| ① 福岡・糸島ルート | 約 78km | ⑥ 豊前・東峰ルート | 約 61km |
| ② 直方・宗像・志賀島ルート | 約 90km | ⑦ あさくら・大刀洗周遊ルート | 約 73km |
| ③ 北九州(門司)・芦屋ルート | 約 44km | ⑧ 久留米・うきは周遊ルート | 約 77km |
| ④ 北九州(門司)・京築ルート | 約 89km | ⑨ 筑後周遊ルート | 約 55km |
| ⑤ 筑豊周遊ルート | 約 110km | ⑩ 那珂川・大牟田ルート | 約 86km |

※2021年3月末時点