

**1) 令和4年度第1回
福岡県道路交通環境安全推進
連絡会議について**

1) 令和4年度 第1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

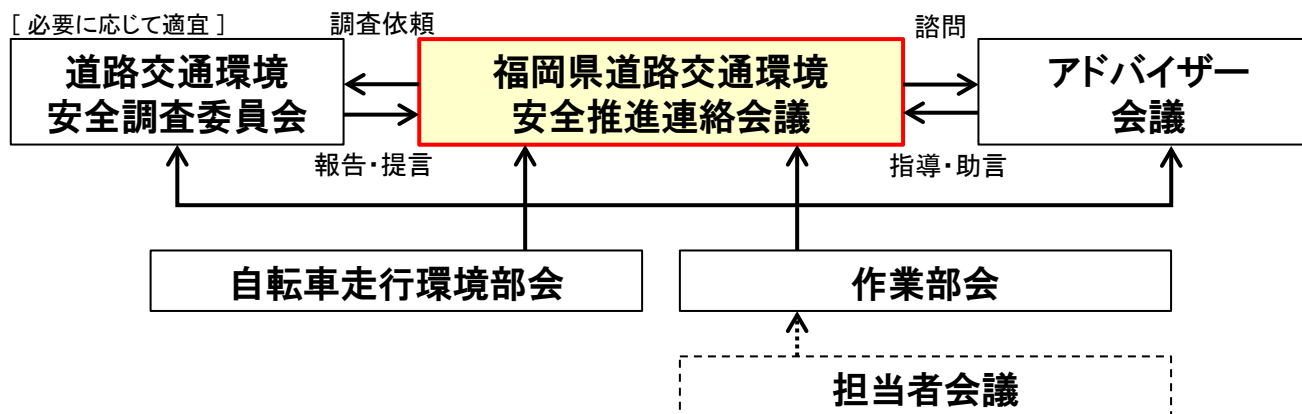


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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4年度 第1回福岡県安推連会議について

(2) 福岡県における交通安全対策の取組み

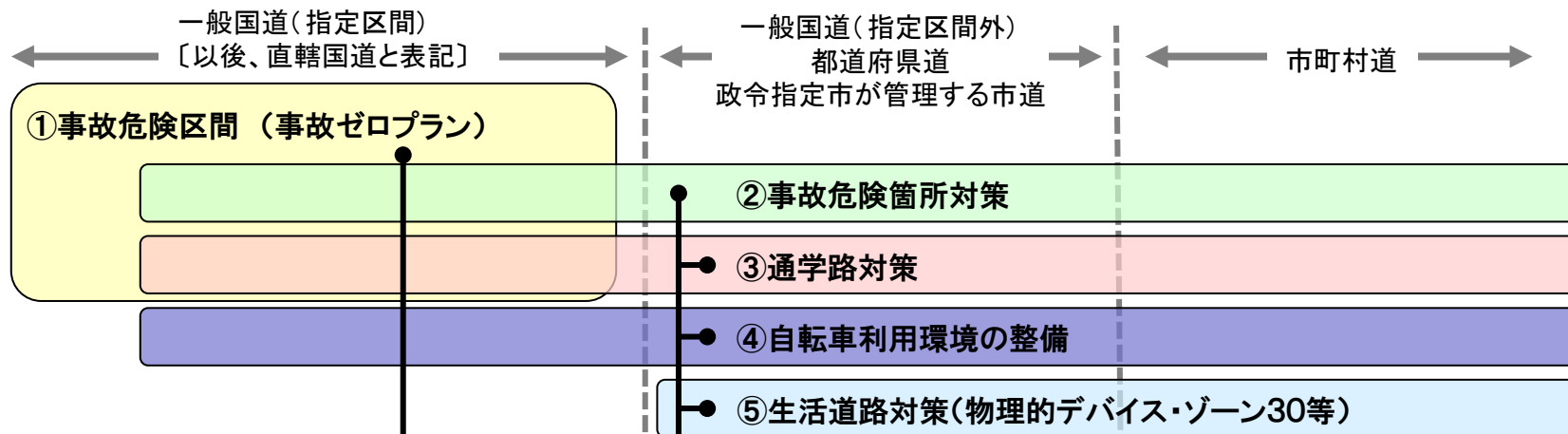


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1) 福岡県における交通安全対策区分

- 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。
- 各分類について、道路管理者及び交通管理者が連携して対策を推進している。

<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「事故危険区間リスト」「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

※各種取組みの進捗管理を行う上で、毎年1月頃に各管理者の対策状況を把握することが多いため、例年、年度末に本会議を開催している。

1) 令和4年度 第1回福岡県安推連会議について

(2) 福岡県における交通安全対策の取組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

黒字：定型的な議題
赤字：新たな議題

2) 福岡県の取組み

開催日	①事故危険区間 (事故ゼロプラン)	②事故危険箇所対策	③通学路対策	④自転車利用環境の 整備	⑤生活道路対策
【令和元年度】 令和2年3月30日	【審議】 ・事故危険区間リストの更新（新たな選定フローによる更新結果） ・「除外」「解除」区間確認	【報告】 ・第3次危険箇所のフォローアップ ・第4次危険箇所の進捗管理、フォローアップ、対策事例	【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】 ・県内の取組状況 ・自転車ネットワーク整備状況	【報告】 ・生活道路対エリアの取組
【令和2年度】 令和3年3月18日	【審議】 ・事故危険区間リスト更新 ・「除外」「解除」区間確認	【報告】 ・第3次危険箇所のフォローアップ ・第4次危険箇所の進捗管理、フォローアップ、対策事例 ・新たな事故危険箇所の選定方法	【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】 ・県内の取組状況 ・自転車ネットワーク整備状況	【報告】 ・生活道路対エリアの取組
【令和3年度】 令和4年2月28日	【審議】 ・事故危険区間リスト更新 ・「除外」「解除」区間確認 その他【審議】 ・カラー舗装整備ガイドライン（案）	【報告】 ・第3次危険箇所のフォローアップ ・第4次危険箇所の進捗管理、フォローアップ、対策事例	【報告】 ・子供の移動経路の取組 ・交通安全対策補助制度（地区内連携）の取組	【報告】 ・県内の取組状況 ・自転車ネットワーク整備状況	【報告】 ・生活道路対エリアの取組 ・ゾーン30プラスの取組
【令和4年度】 令和5年2月28日	【審議】 ・事故危険区間リスト更新 ・「除外」「解除」区間確認	【報告】 ・第4次危険箇所の進捗管理、フォローアップ、対策事例 ・第5次危険箇所の進捗管理、対策事例	【報告】 ・子供の移動経路の取組	【報告】 ・県内の取組状況 ・自転車ネットワーク整備状況 ・整備箇所のフォローアップ	【報告】 ・生活道路対エリアの取組 ・ゾーン30プラスの取組

1) 令和4年度 第1回福岡県安推連会議について

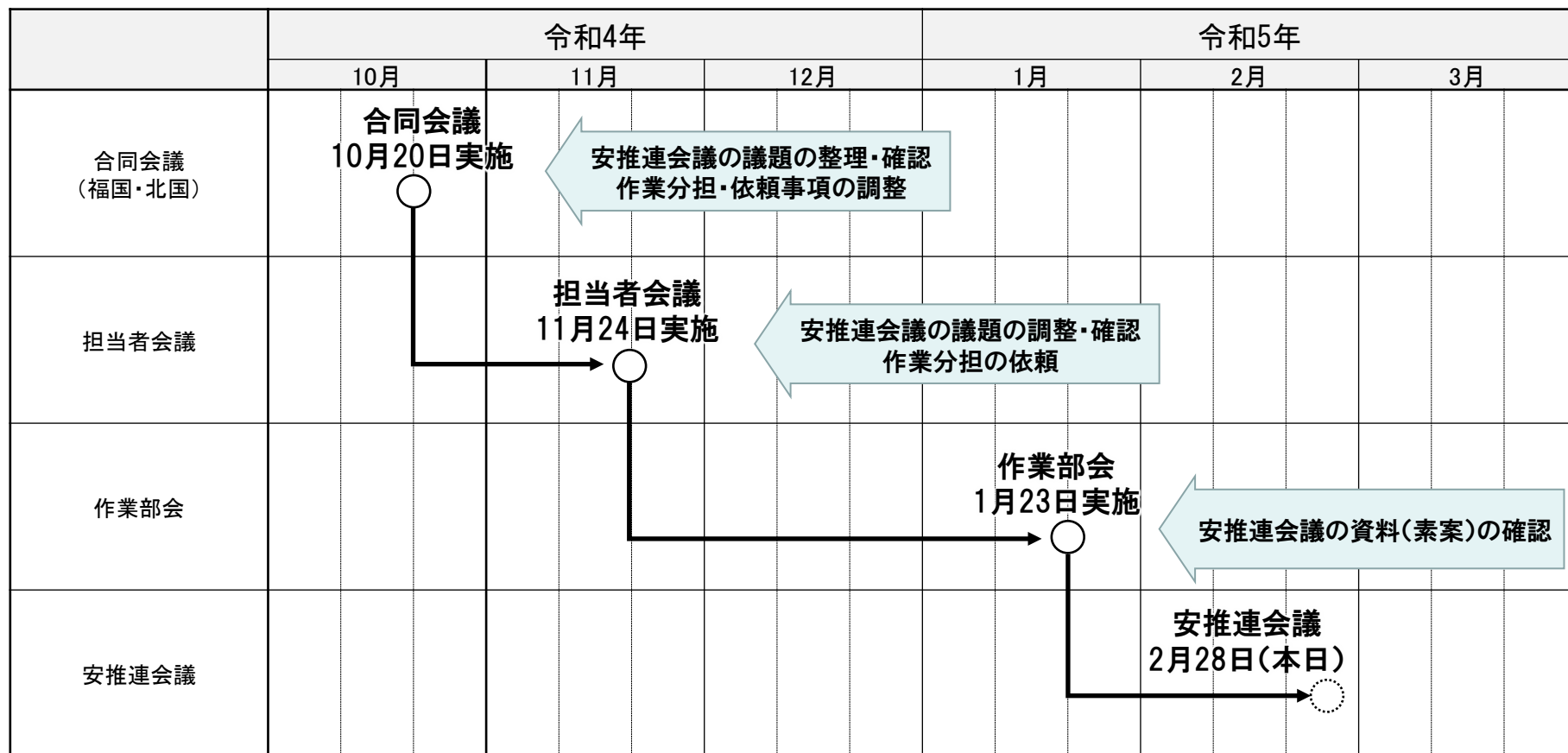
(2) 福岡県における交通安全対策の取組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3) 令和4年度の取組みについて

福岡県では、合同会議、担当者会議、作業部会にて議題等の調整を図り、安推連会議を実施。



1) 令和4年度 第1回福岡県安推連会議について

(3) 令和4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組み……P11

- ◇ 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 【審議】
- ◇ その他事故対策の取組みについて 【報告】

2) 生活道路における事故対策の取組み……P38

- ◇ ゾーン30プラスの取組みについて 【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組みについて 【報告】

3) 自転車通行空間の整備……P47

- ◇ 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

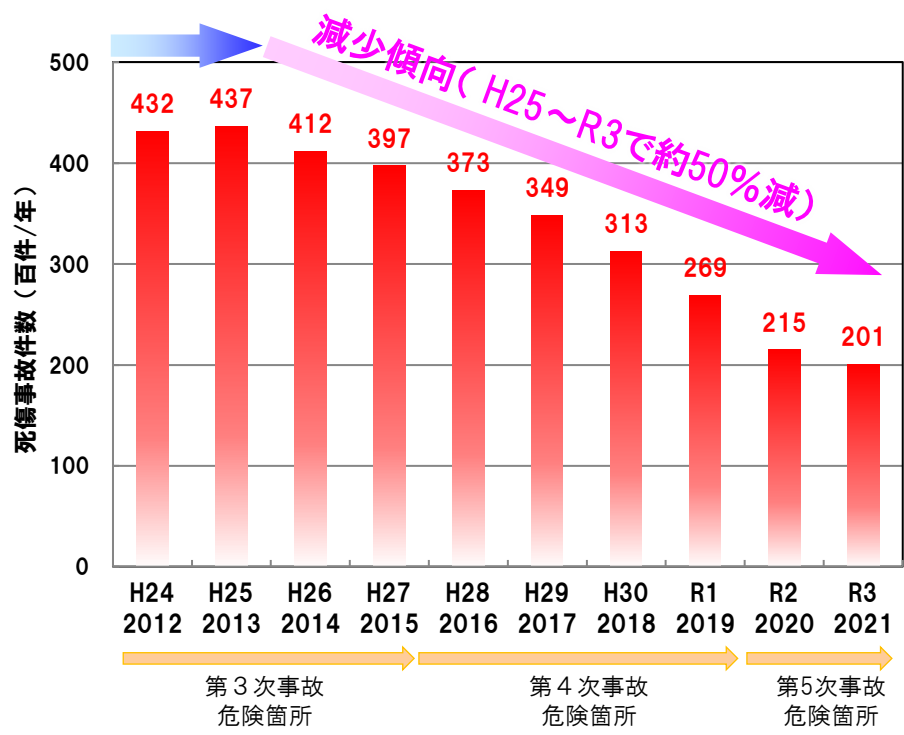
2) 福岡県の事故発生状況について

(1) 死傷事故件数の推移

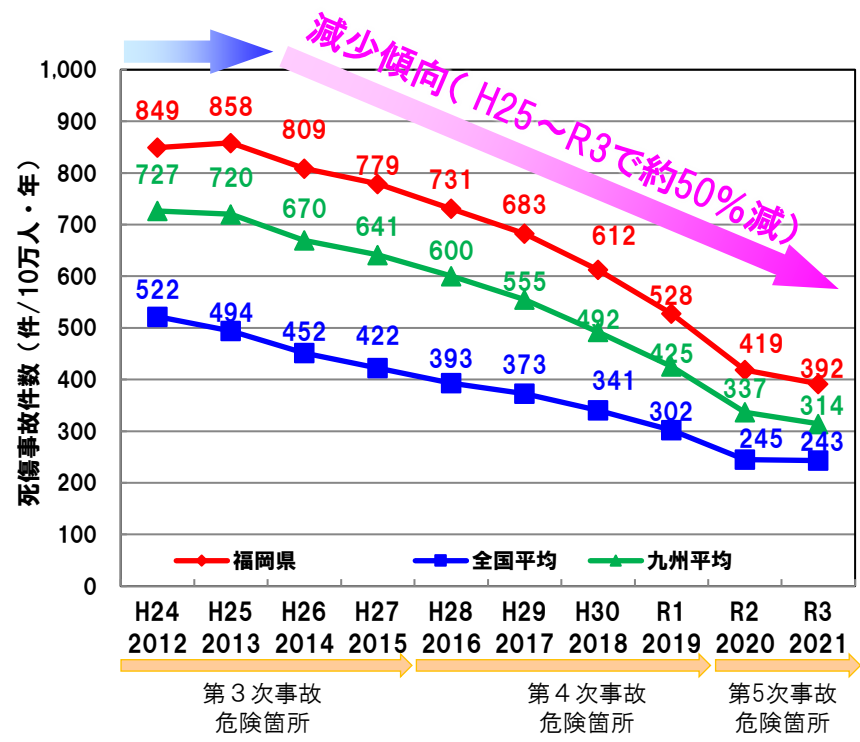


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県における死傷事故件数は、平成25年までは概ね横ばいで推移していたが、直近8カ年(平成25年～令和3年)で約50%減少。(R2年はコロナ禍での交通量減少による影響あり)
- 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水準で推移。



▲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:警察白書)

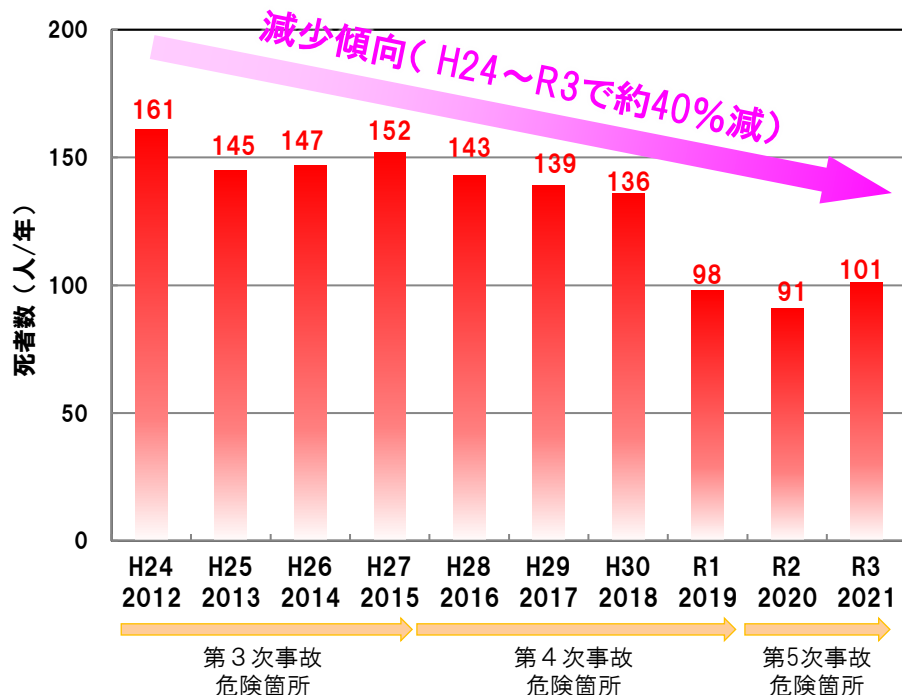
2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 死者数の推移

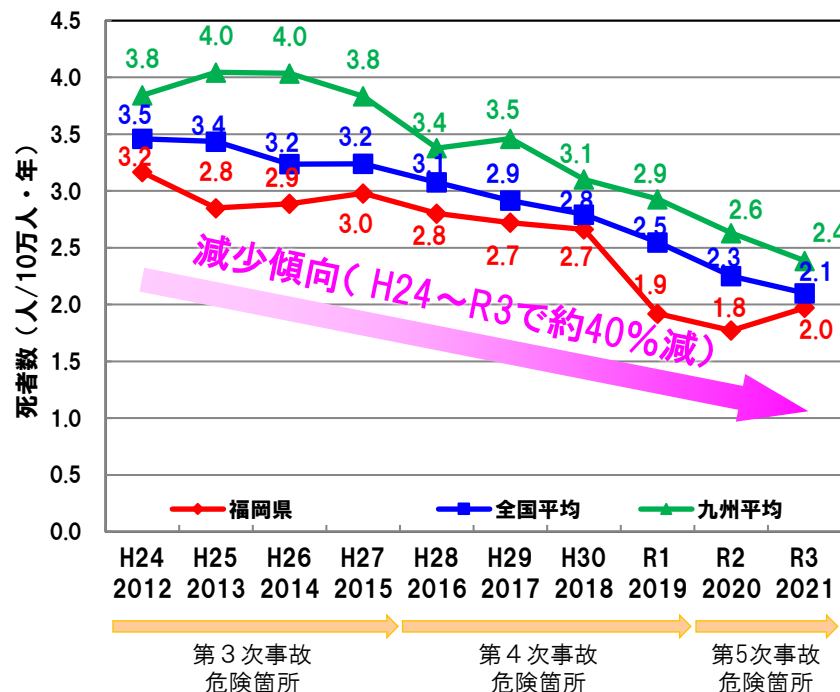


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県における交通事故死者数は、令和2年から令和3年に微増しているものの、直近9ヵ年(平成24年～令和3年)で約40%減少。
- 人口10万人あたりの死者数も同様の傾向であり、全国・九州平均と比べても低い水準で推移。



▲福岡県における死者数の推移



▲人口10万人あたりの死者数の推移

(出典:警察白書)

2) 福岡県の事故発生状況について

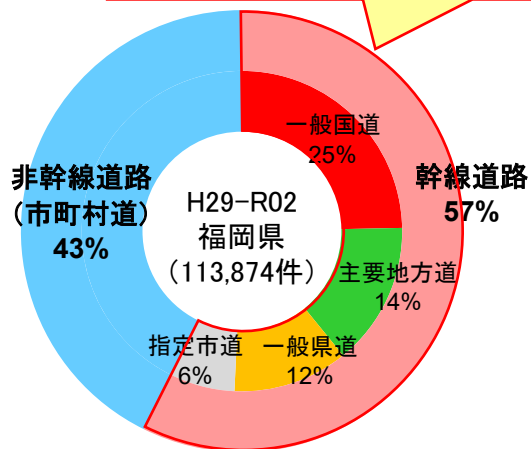
(3) 幹線道路の死傷事故発生状況



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

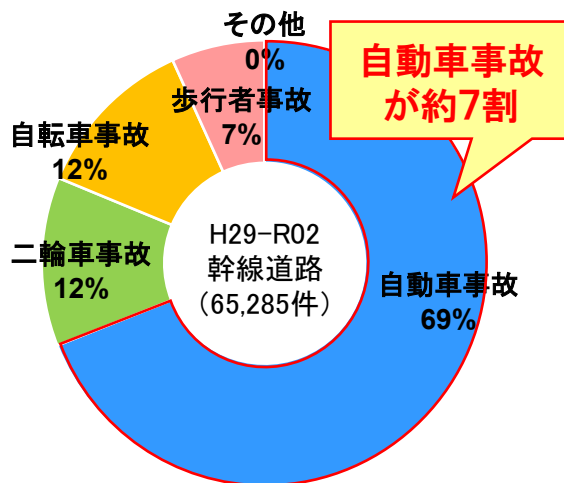
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。

幹線道路で約6割が発生



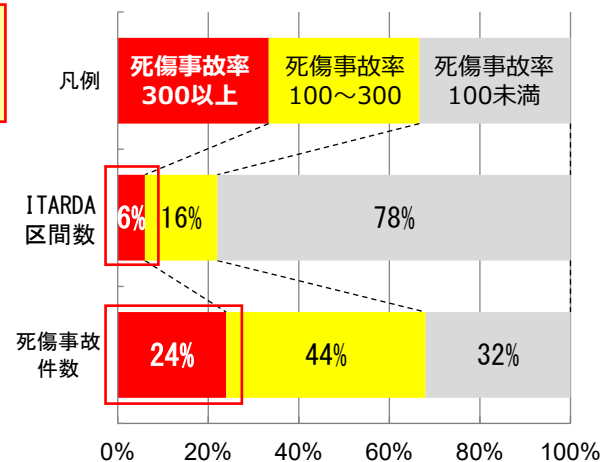
▲道路種別別死傷事故発生割合

自動車事故が約7割



▲幹線道路の事故種別別発生割合

約1割の区間に死傷事故の2割が集中



▲幹線道路の死傷事故率別区間数と事故件数割合(H29-R02)

(資料: 交通事故・道路統合データベース)

※死傷事故率300件/億台*₀ :
かつて「交通戦争」といわれた昭和45年頃の水準

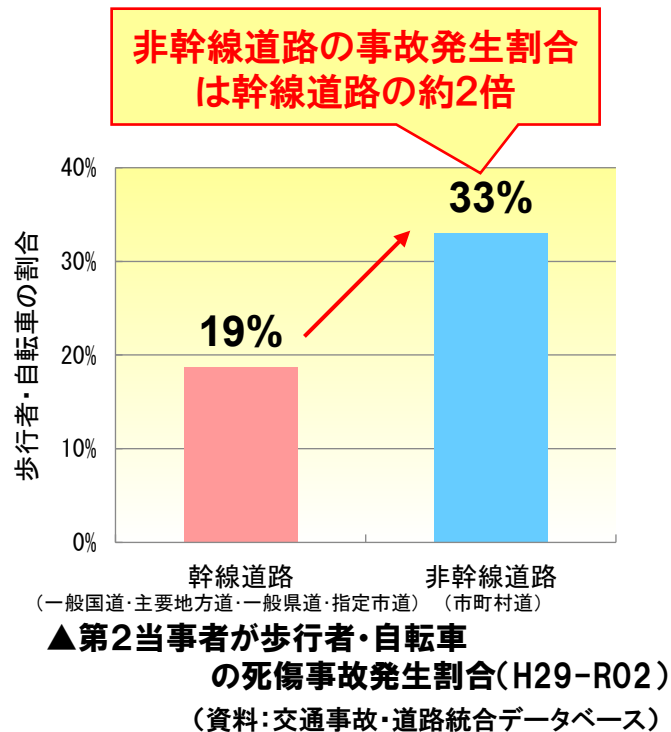
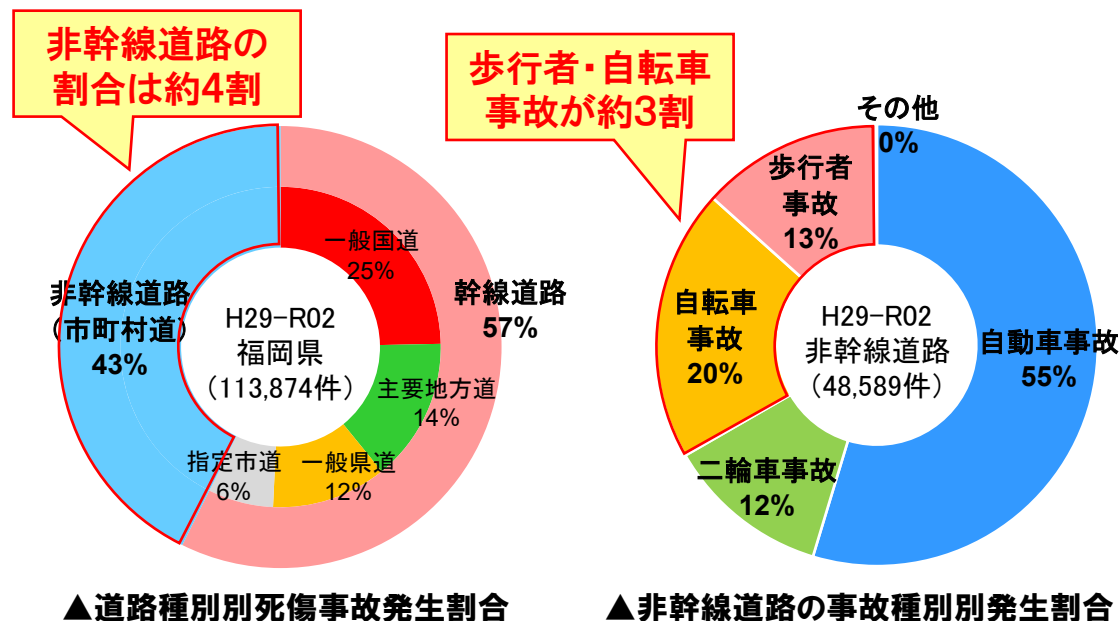
2) 福岡県の事故発生状況について

(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。



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(約5.2%)
第2次	平成20年度～24年度	3,396	123(約3.6%)
第3次	平成24年度～28年度	3,490	119(約3.4%)
第4次	平成27年度～32年度	3,125	111(約3.6%)
第5次	令和2年度～7年度	2,748	117(約4.3%)

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))
- 第5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(R1年比→約3割抑止を目標(R7年))

◆令和3年度までの取組み

- ⇒ 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
- ⇒ 第5次事故危険箇所について公表

◆今年度の取組み

- ⇒ 第4次、及び第5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4次事故危険箇所の取組み<H27~R2>

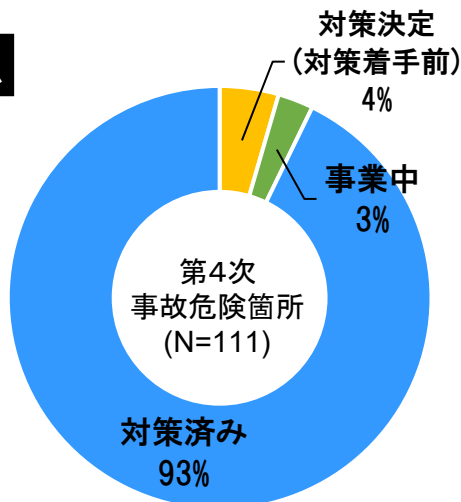


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

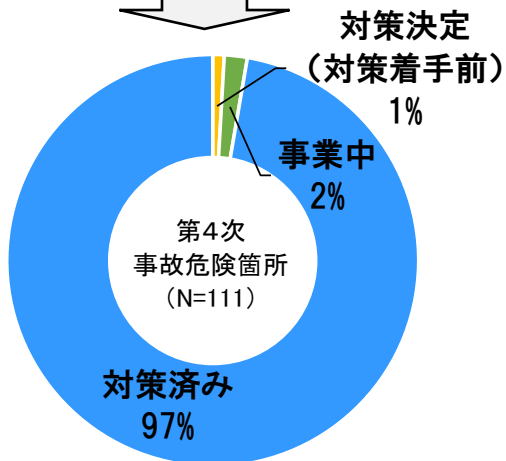
■対策実施状況

- 令和4年11月末時点の対策済み箇所は約97%。
- 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組みを推進中。

令和3年11月末時点



令和4年11月末時点



■道路管理者別の対策実施状況(令和4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	0	0	1
事業中	0	1	0	1	0	2
対策済み	13	28	31	16	20	108
合計	13	30	31	17	20	111

※道路管理者の対策状況

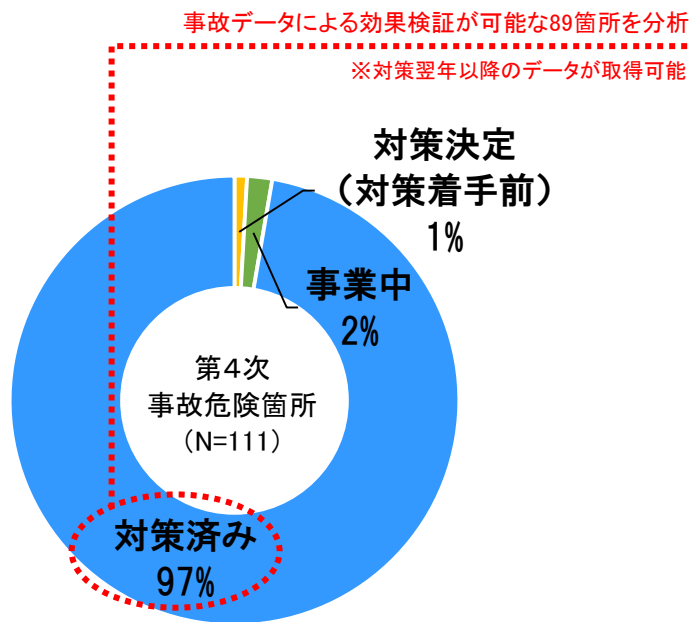
3) 幹線道路における事故対策について

(2) 第4次事故危険箇所の取組み<H27~R2>



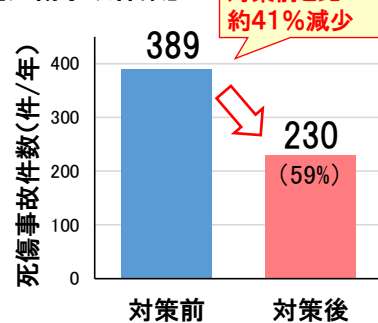
■対策効果

□対策済み箇所が約97%を占め、死傷事故件数は約41%、重大事故は約74%減少。 ※検証可能な89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。

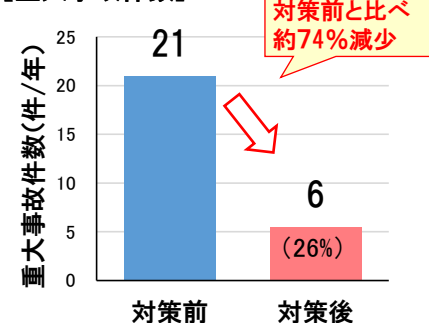


■福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況(R4.11末時点)

【死傷事故件数】



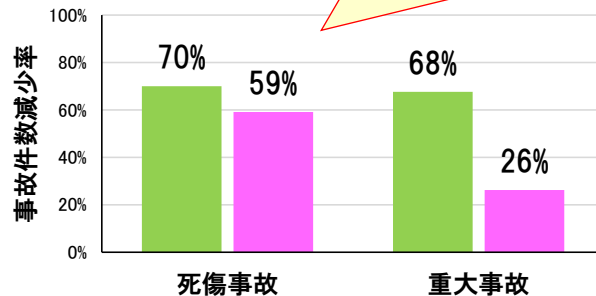
【重大事故件数】



■対策済み箇所(89箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化(R4.11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)の事故減少割合は福岡県全体の割合と比べて、大きく減少



■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、交通事故・道路統合データベース(区間別データ)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

(2) 第4次事故危険箇所への取り組み<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■ 整備状況と対策効果

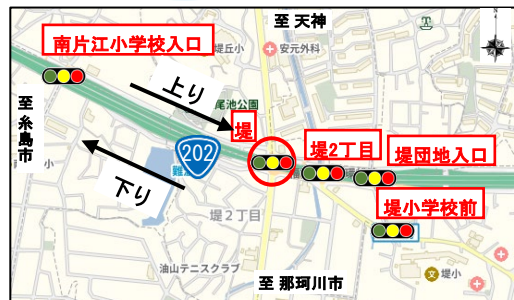
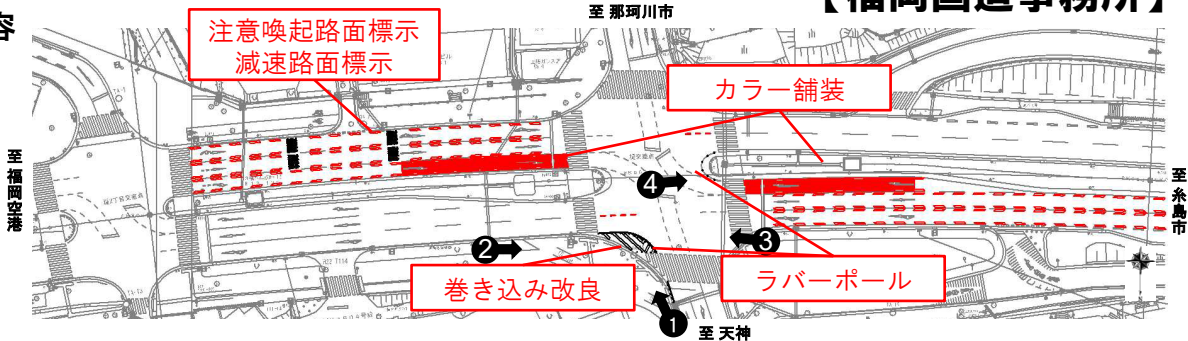
国道202号BP 福岡市城南区 (堤交差点 R元年度対策完了)

【福岡国道事務所】

■ 位置図

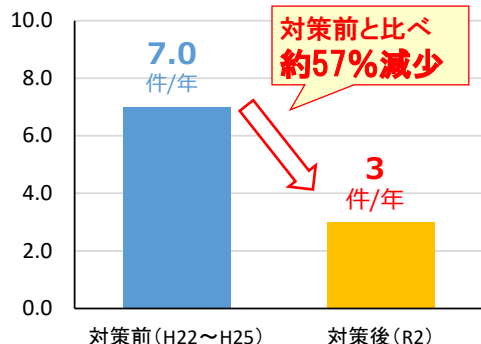


■ 対策内容



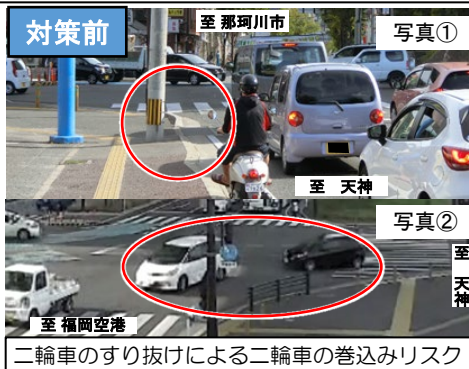
(c)NTTインフラネット, DigitalGlobe, Inc., a Maxar company.

■ 事故件数



(資料: 交通事故・道路統合データベース)

対策① ラバーポール設置 (広い巻き込み部が原因の二輪車すり抜け時の事故を防止)



対策② ラバーポール設置 (ショートカット右折による人対車両事故を防止)



3) 幹線道路における事故対策について

(2) 第4次事故危険箇所の取組み<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

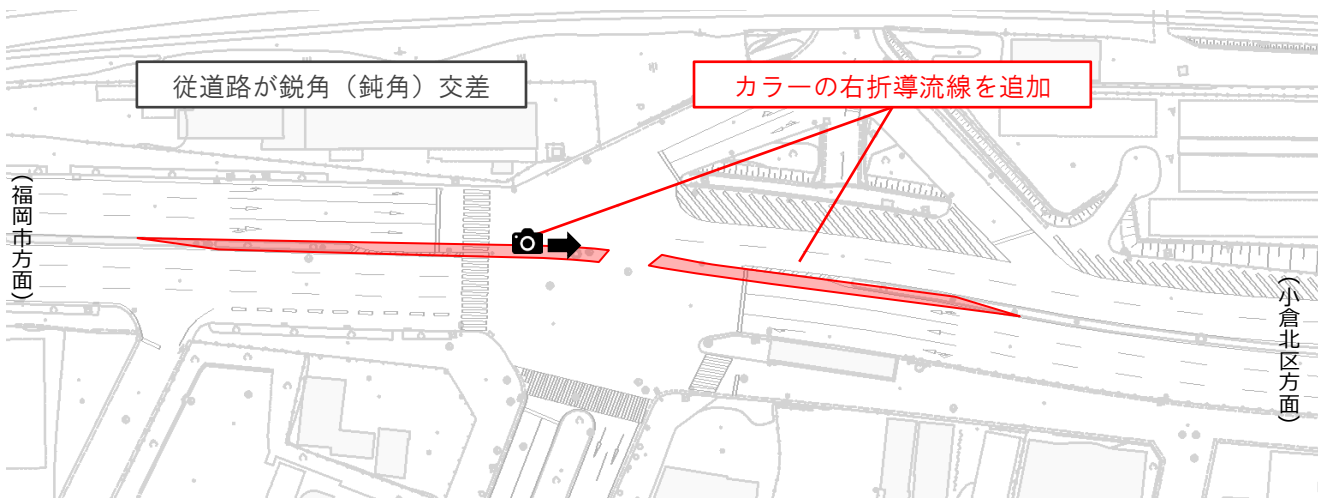
■整備状況と対策効果 国道3号 北九州市八幡東区（西本町三丁目交差点 H29年度対策完了） 【北九州国道事務所】

■位置図

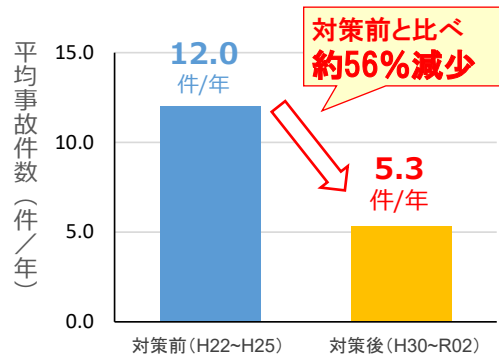


(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

■対策内容



対策① 右折導流線（右折車と対向直進との事故防止）



(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

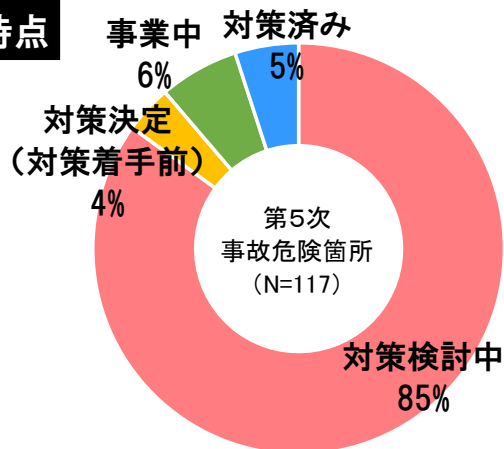
(3) 第5次事故危険箇所の取組み<R2~R7>



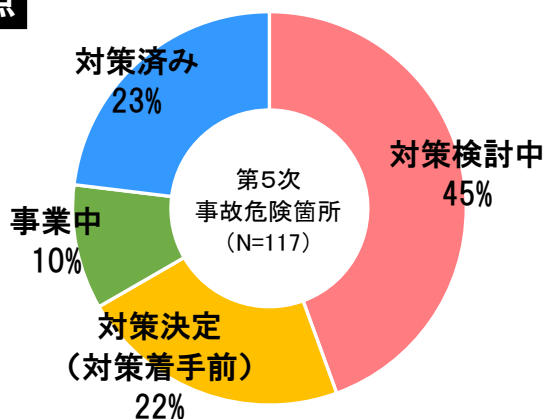
■対策実施状況

- 令和4年11月末時点の対策済み箇所は約23%(昨年は約5%)。
- 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組みを推進中。

令和3年11月末時点



令和4年11月末時点



■道路管理者別の対策実施状況(令和4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	10	29	2	5	6	52
対策決定 (対策着手前)	5	0	4	7	10	26
事業中	0	1	2	4	5	12
対策済み	1	0	17	2	7	27
合計	16	30	25	18	28	117

※道路管理者の対策状況

3) 幹線道路における事故対策について

(3) 第5次事故危険箇所の取組み<R2~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

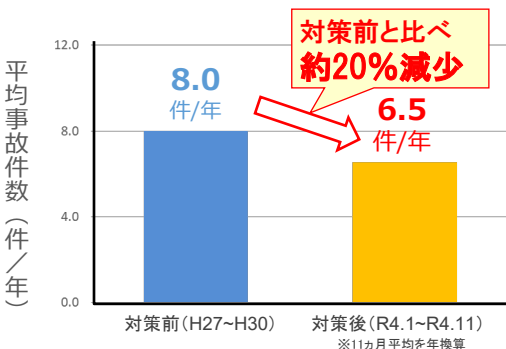
■ 整備状況と対策効果

国道3号 北九州市小倉北区（貴船橋東交差点 R3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)

対策①. 交差点・右折導流線カラー化（右折車と対向直進との事故防止）



(資料: 交通事故・道路統合データベース, 福岡県警事故データ)

対策②. 右折レーン延伸（滞留末尾付近の追突事故防止）



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

3) 幹線道路における事故対策について

②事故危険区間（事故ゼロプラン）における取り組み

3) 幹線道路における事故対策について

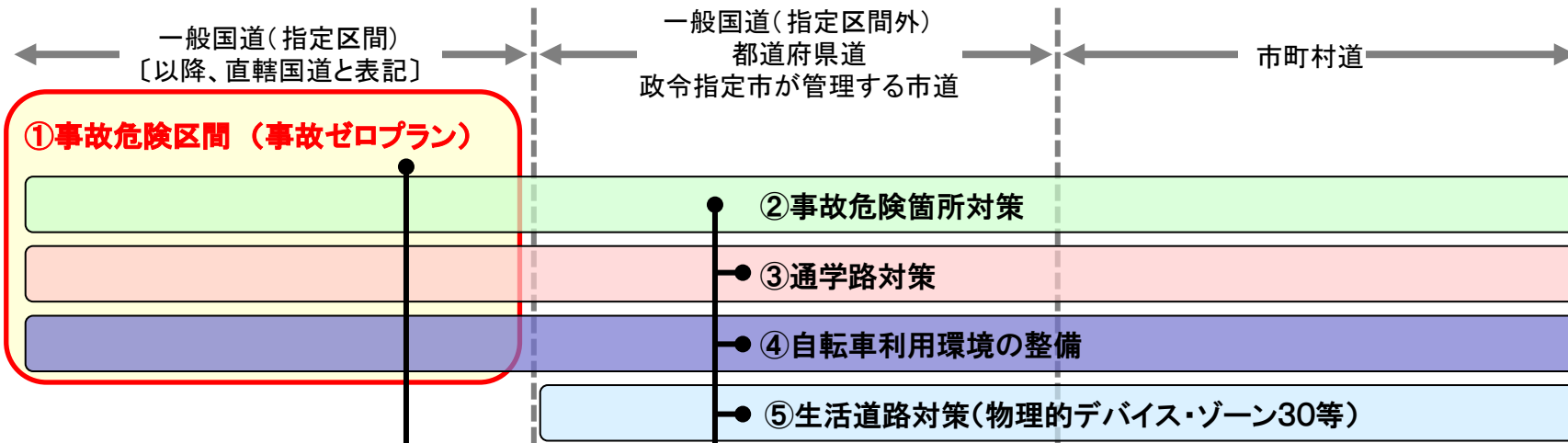
(1) 福岡県における交通安全対策の取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県で実施している交通安全対策は、下図に示す5つの取組みに分類される。
- 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）>



<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「事故危険区間リスト」「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

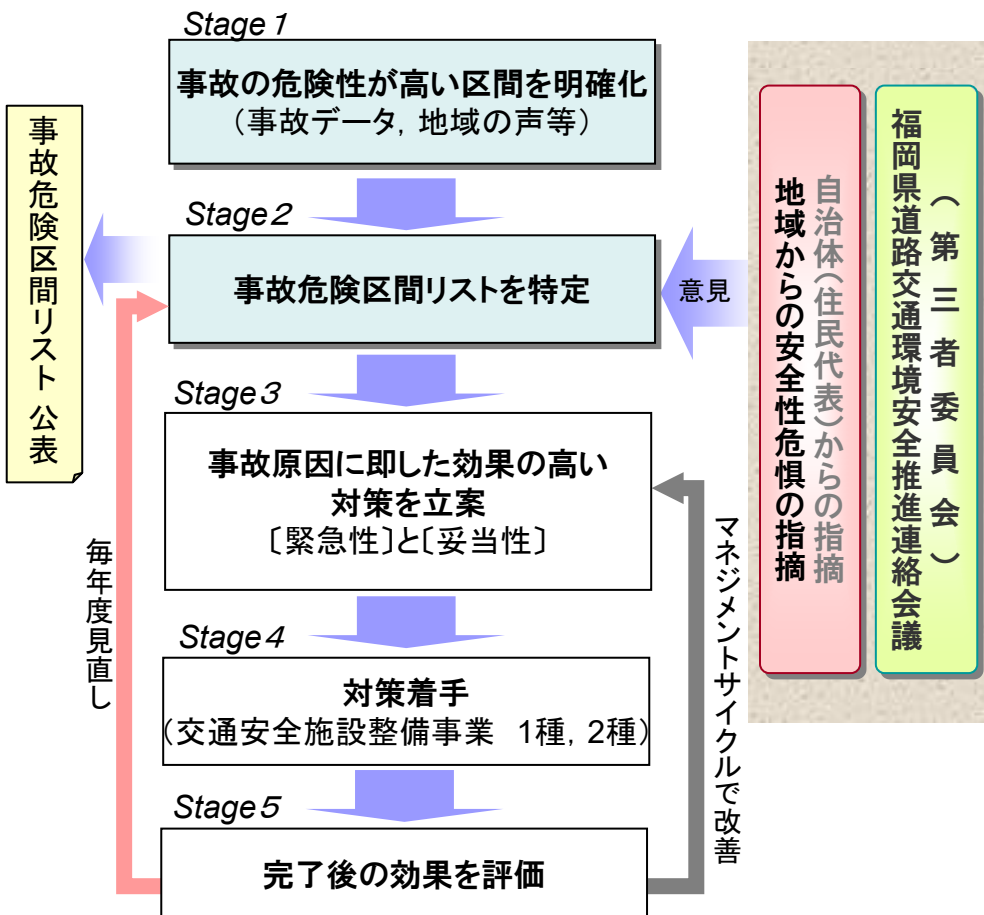
3) 幹線道路における事故対策について

(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	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
	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	
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)

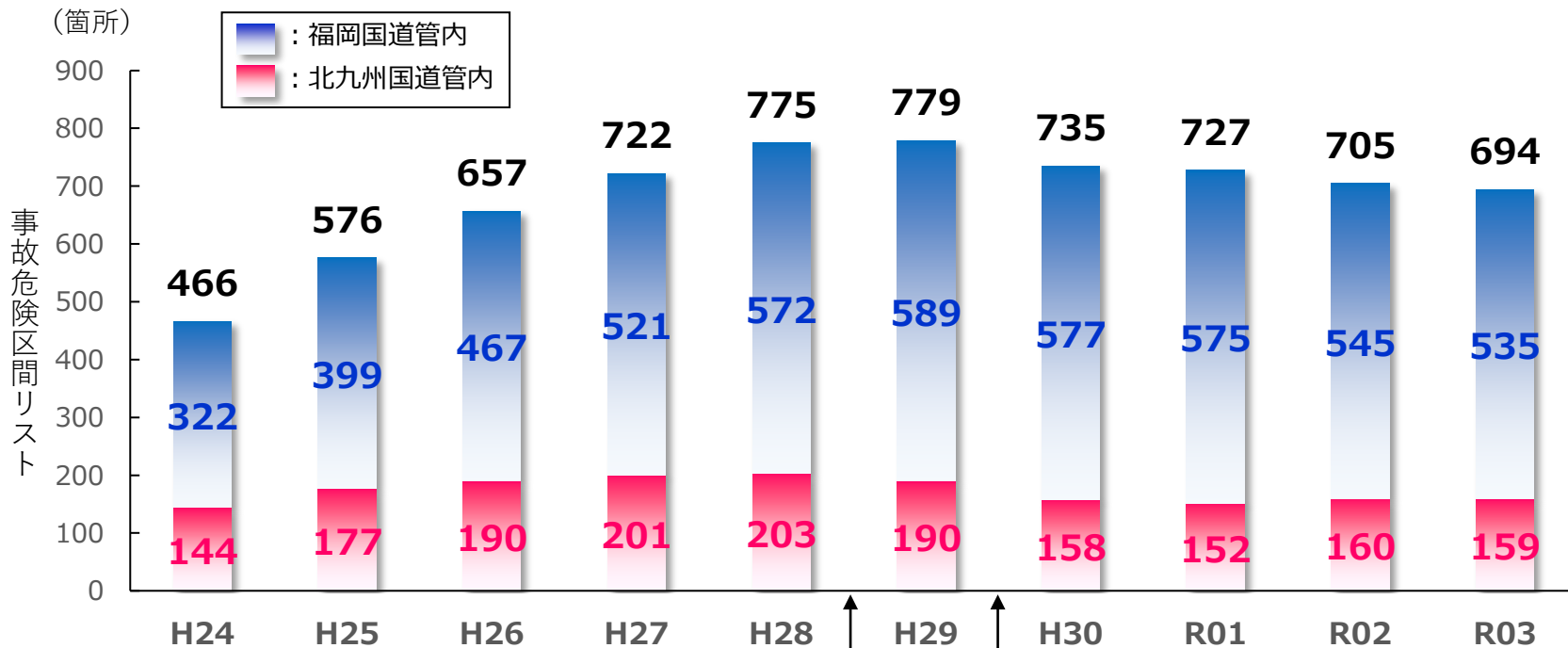
3) 幹線道路における事故対策について

(3) 事故危険区間リストの推移 (H24~R3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ルールを導入
- 「解除」※2ルールを導入

※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4年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 令和3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4年度の事故危険区間 (福岡県版)として661箇所を指定。

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和3年度 事故危険区間【A】	694箇所	535箇所	159箇所

令和4年度 事故危険区間	抽出 (新規追加) 【B】	2 箇所	0 箇所	2 箇所
	除 外 【C】	10 箇所	7 箇所	3 箇所
	解 除 【D】	25 箇所	12 箇所	13 箇所
	計 【A + B - C - D】	661 箇所	516 箇所	145 箇所

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 令和4年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

▼ R4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	244	179	65
国道10号	42	—	42
国道201号	47	10	37
国道202号	139	139	—
国道208号	57	57	—
国道209号	55	55	—
国道210号	76	76	—
合計	661	516	145

▼ 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	
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	
8	国道3号	北九州市小倉北区	
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	
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	上到津二丁目
16	国道3号	北九州市小倉北区	
17	国道3号	北九州市戸畑区	
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	北九州市小倉北区	
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	ひびきが丘小学校前
24	国道3号	北九州市八幡東区	
25	国道3号	北九州市八幡東区	戸畑バイパス西
26	国道3号	北九州市八幡東区	
27	国道3号	北九州市八幡東区	
28	国道3号	北九州市八幡東区	春の町四丁目
29	国道3号	北九州市八幡東区	西本町1丁目
30	国道3号	北九州市八幡東区	西本町3丁目
31	国道3号	北九州市八幡東区	桃園2丁目
32	国道3号	北九州市八幡東区	
33	国道3号	北九州市八幡西区	陣山二丁目
34	国道3号	北九州市八幡西区	
35	国道3号	北九州市八幡西区	藤田三丁目
36	国道3号	北九州市八幡西区	筒井町
37	国道3号	北九州市八幡西区	萩原二丁目
38	国道3号	北九州市八幡西区	穴生4丁目
39	国道3号	北九州市八幡西区	樋口町
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



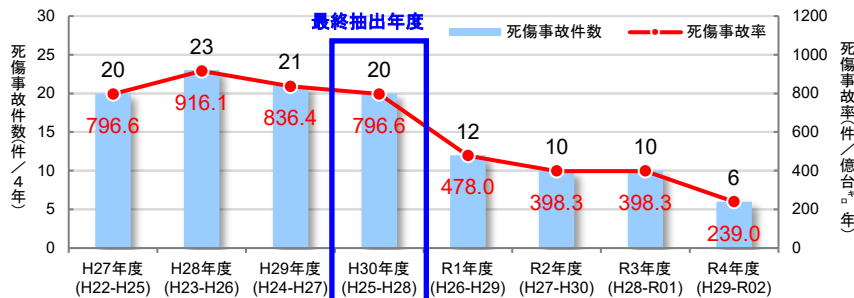
【除外箇所】

■国道202号 浦志公民館前交差点

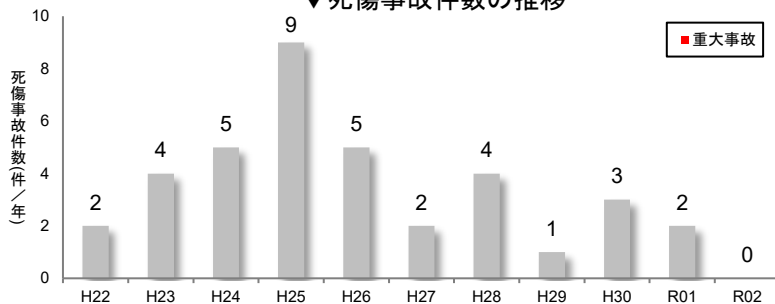
・事故件数の減少により、事故対策の必要性が低下



▼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



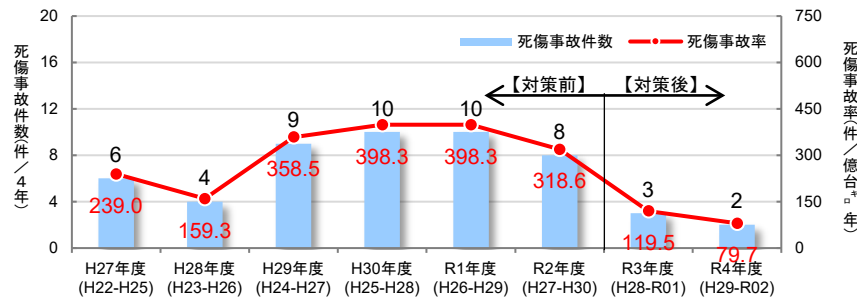
【解除箇所】

■国道202号 福岡市西区拾六町【H28完成】

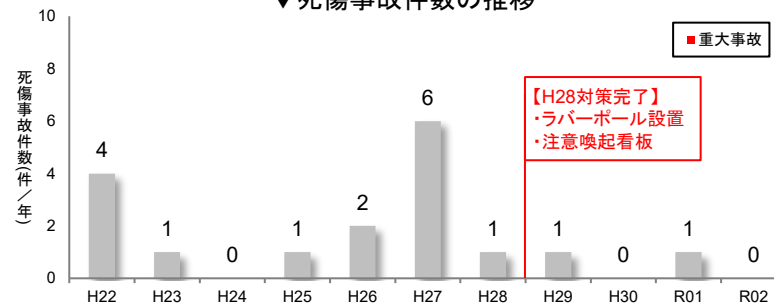
・ラバーポール設置により追突事故が減少



▼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



3) 幹線道路における事故対策について

(5) 除外・解除事例



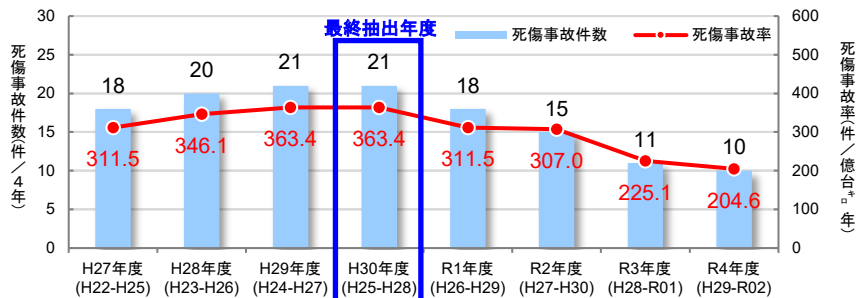
【除外箇所】

■国道3号 (仮)筒井町西交差点

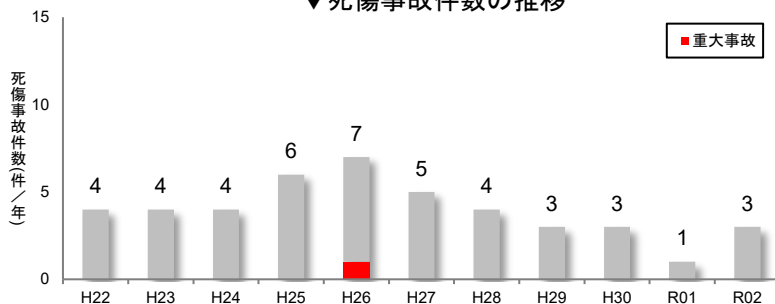
・事故件数の減少により、事故対策の必要性が低下



▼死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



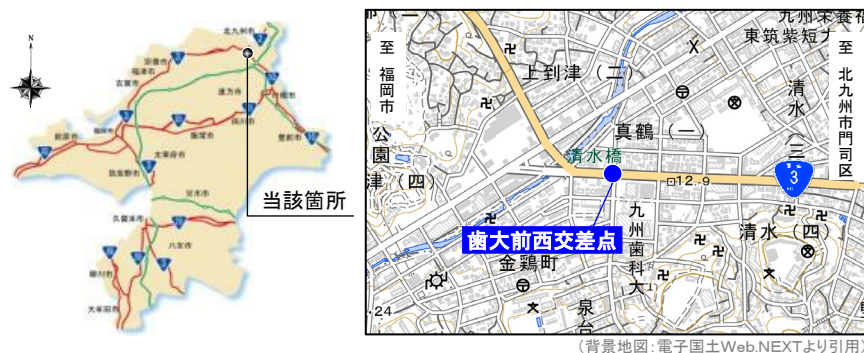
▼死傷事故件数の推移



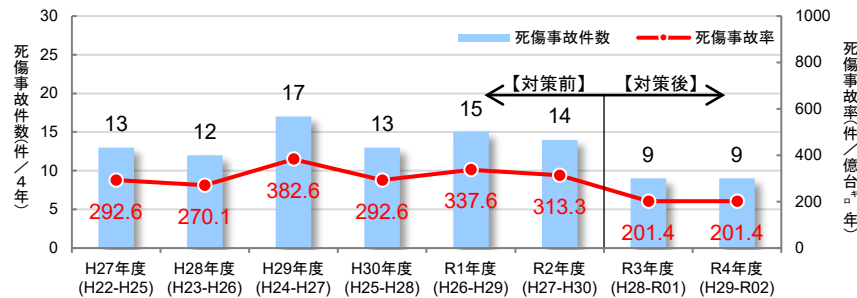
【解除箇所】

■国道3号 齒大前西交差点【H28完成】

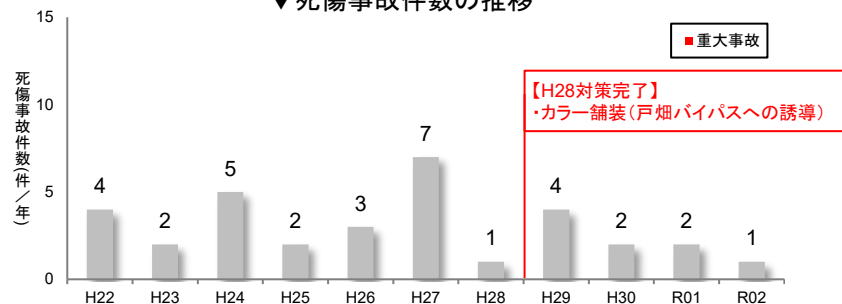
・カラー舗装による戸畑BPへの誘導により事故が減少



▼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



3) 幹線道路における事故対策について

(5) 除外・解除事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【解除箇所】：事故対策（安全）

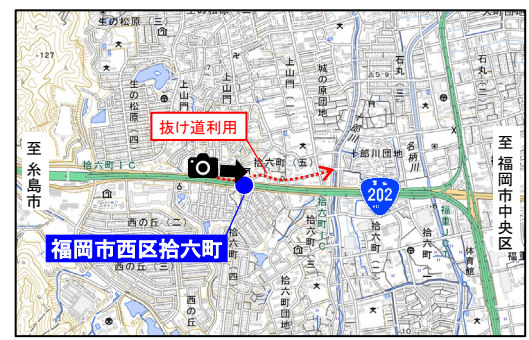
■国道202号 福岡市西区拾六町【H28年度完成】

対策前

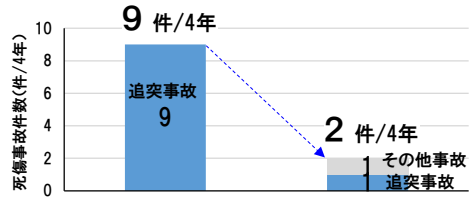
- 当該箇所は、国道202号下り線の渋滞時に抜け道利用される区間の取り付け道路。
- 路肩をすり抜ける二輪車や下り坂で速度が出やすい自転車との錯綜が発生し、本線上で急な減速行動が多発。

対策後

- 路肩にラバーポールを設置し、二輪車の路肩すり抜けを抑制。
- 左折車、自転車ともに事故の危険性を示すピクトグラムを用いて注意を喚起し、錯綜を低減させることで急な減速行動を抑制。

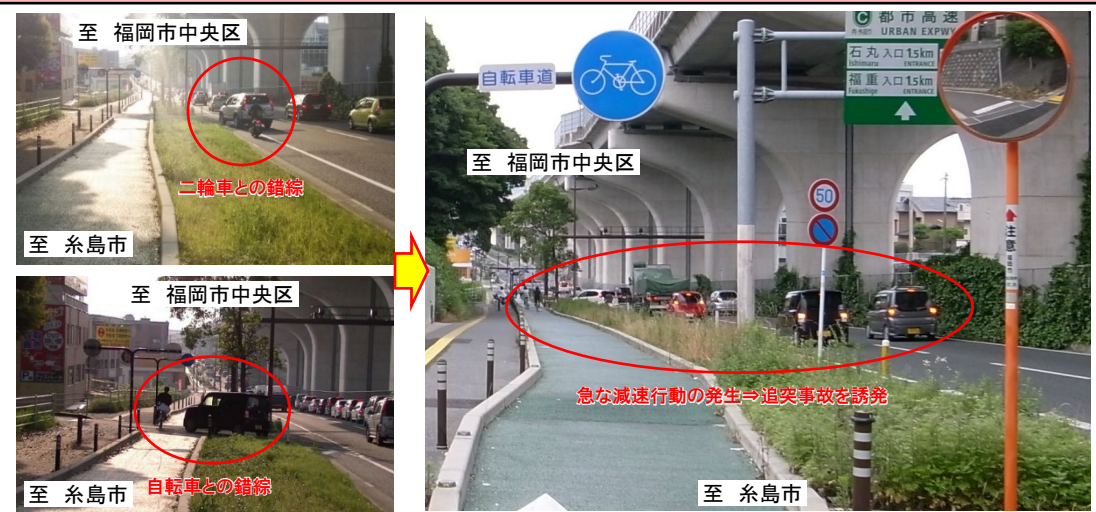


(背景地図：電子国土Web.NEXTより引用)

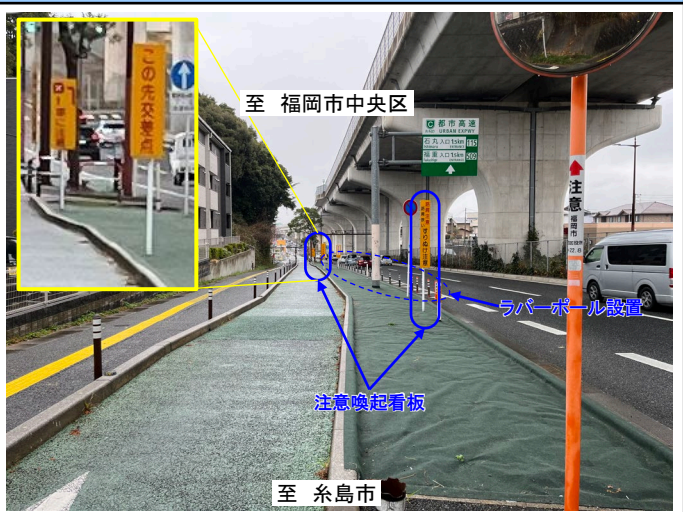


▲対策箇所の死傷事故件数の変化 (資料：交通事故・道路統合データベース)

対策前



対策後



3) 幹線道路における事故対策について

(5) 除外・解除事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【解除箇所】：歩道整備、自転車利用環境

■国道10号 下曽根駅入口交差点改良事業【R3年度完成】

対策前

- 近隣には学校が複数立地しているが、歩行者や自転車の通行が多く、歩道内にて両者が混在している状況。
- 停止線付近で、追突事故が多発。
- 市道からの右折車線が2車線に対し、国道は3車線ある為、右折車の走行位置が不安定で事故が多発。



(背景地図：電子国土Web.NEXTより引用)

対策後

- 自転車道を設置し、安全・安心な通行環境を確保。
- 交差点のカラー化し、交差点認知度の向上。
- カラーの右折導流線により走行位置を明示

対策前



対策後



参 考 资 料

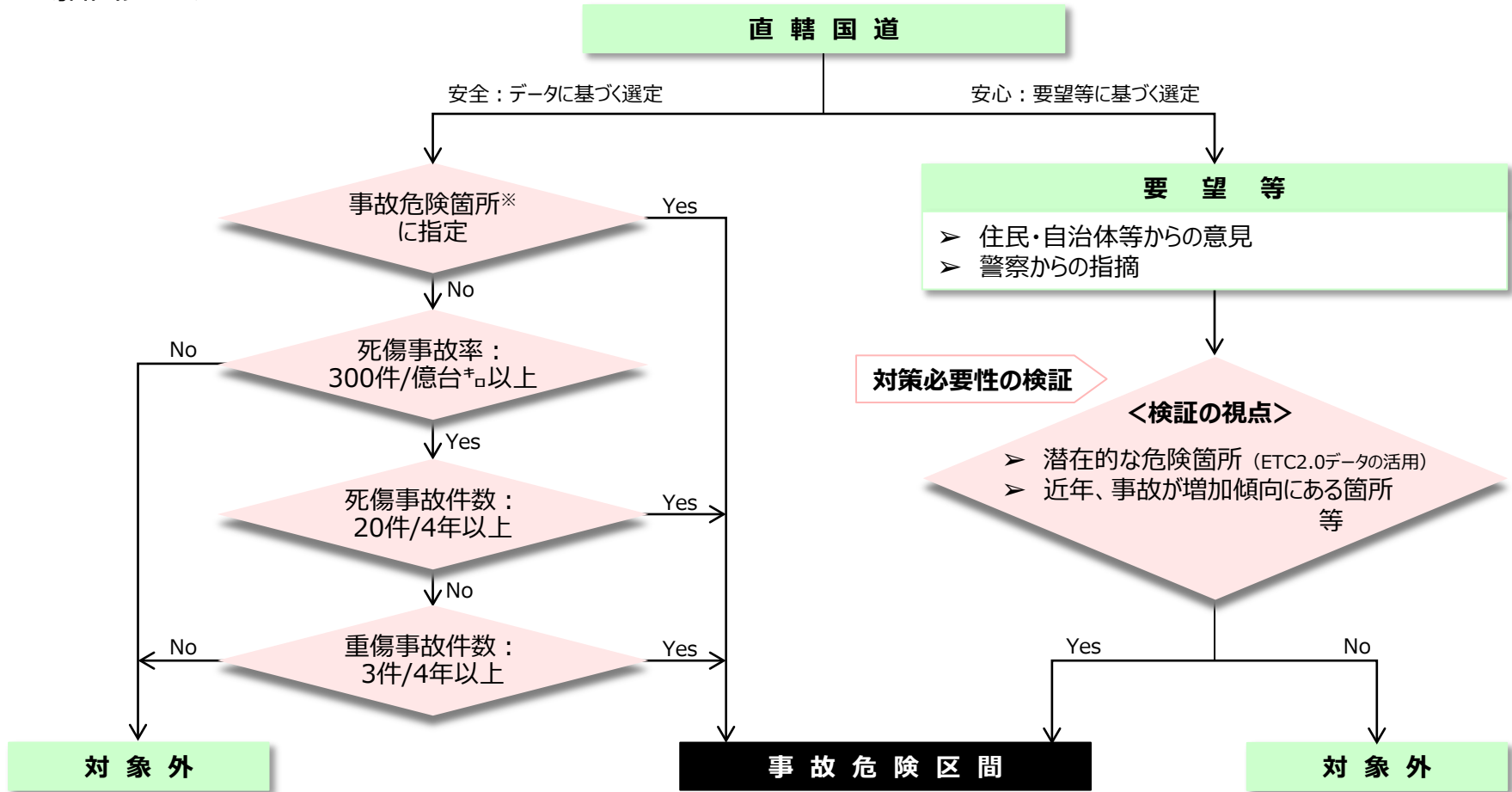
3) 幹線道路における事故対策について



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

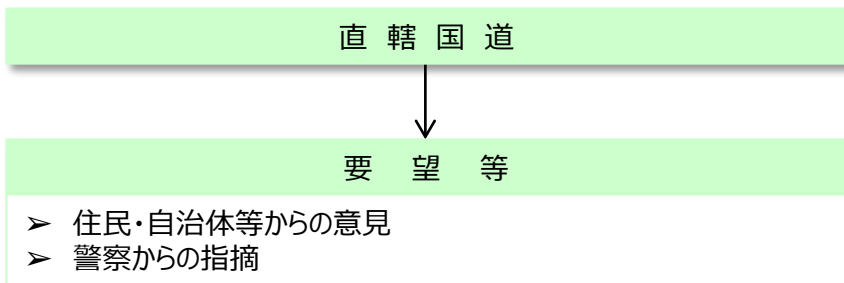
3) 幹線道路における事故対策について



① 事故危険区間の抽出ルール

2) 歩道整備

<抽出フロー>



対策必要性の検証

<検証の視点>

- 横断構成・幅員
- 交通量（自動車、自転車、歩行者）
- 通学路（法指定・学校指定）
- 関連事業計画（生活道路対策・バリアフリー）
- 人対車両事故（歩道整備で回避可能な事故）
 - ① 事故類型詳細：対面・背面通行中
 - ② 事故車道 or 路肩
- 周辺施設の発生位置：立地状況等

Yes

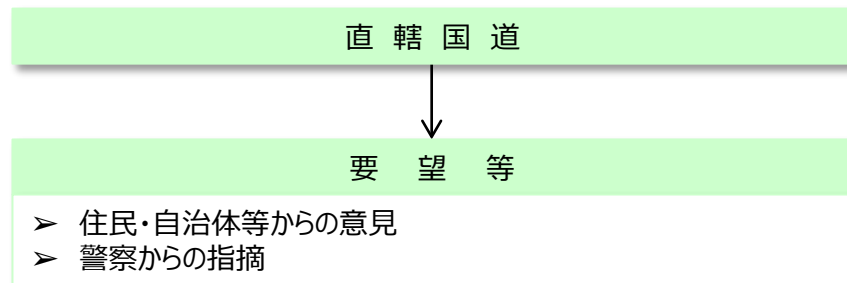
No

事故危険区間

対象外

3) 自転車利用環境整備

<抽出フロー>



対策必要性の検証

<検証の視点>

- 自転車ネットワーク計画の策定状況
- 横断構成・幅員
- 交通量（自動車、自転車、歩行者）
- 通学路（法指定・学校指定）
- 自転車関連事故
- 規制速度、実勢速度
- 自転車ネットワークの連続性
- 周辺施設の立地状況等

Yes

No

事故危険区間

対象外

3) 幹線道路における事故対策について

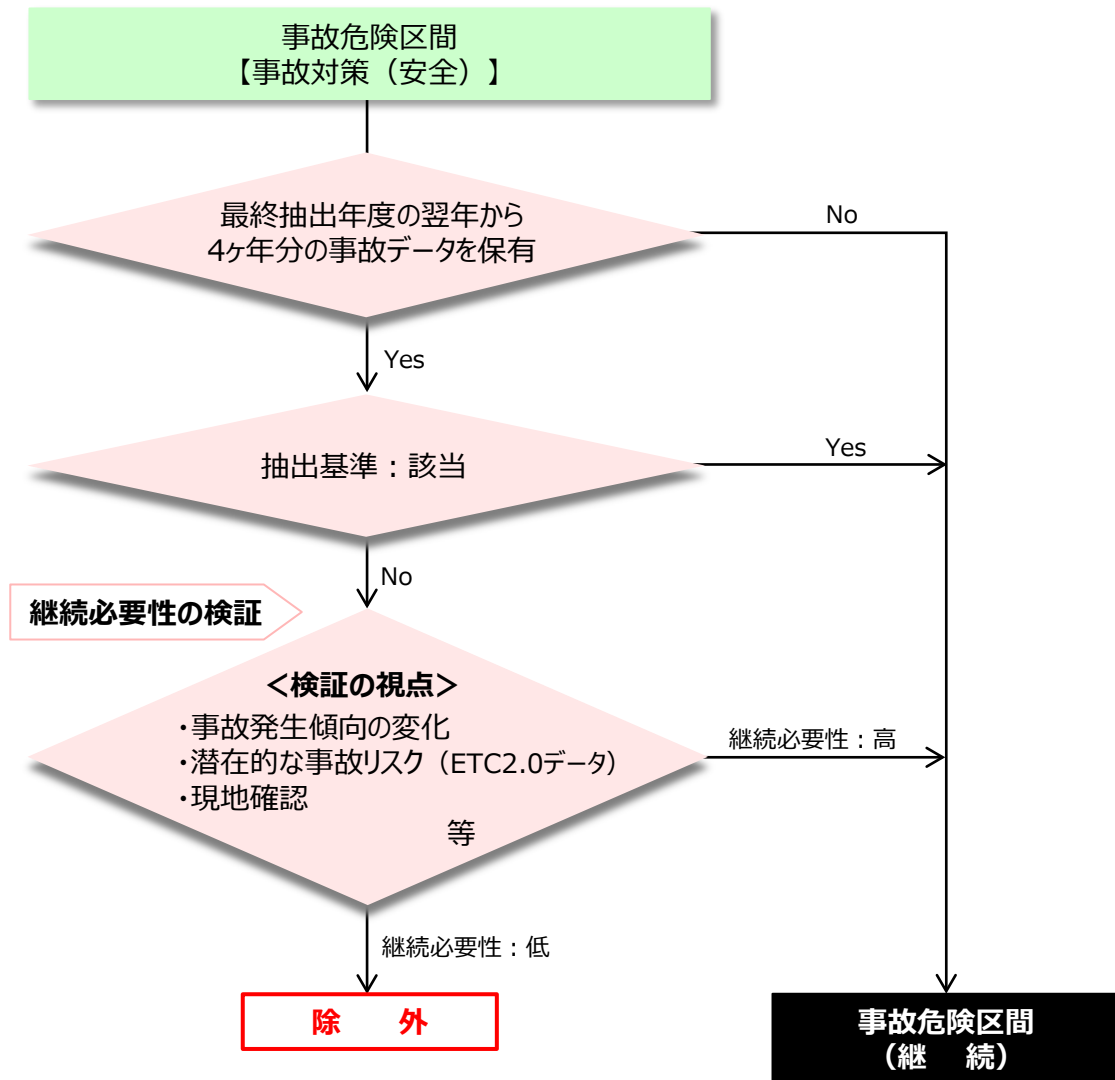
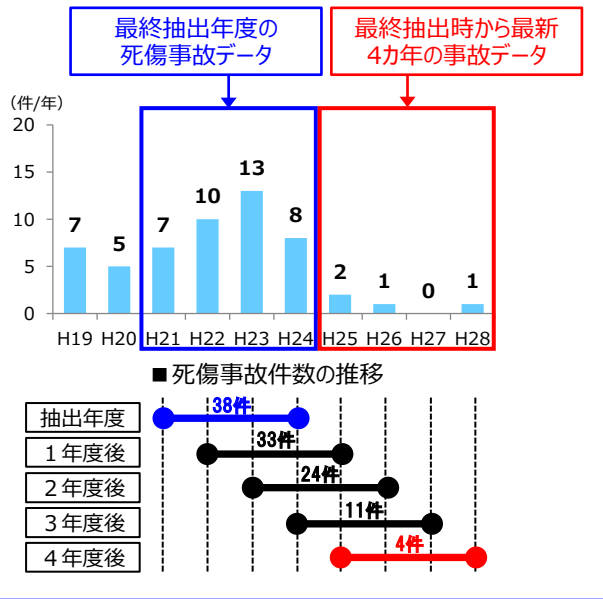
② 事故危険区間の「除外」ルール：事故対策（安全）を対象



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【事故データの期間】

・最終抽出年度の事故データを含まない最新4カ年の事故データを分析

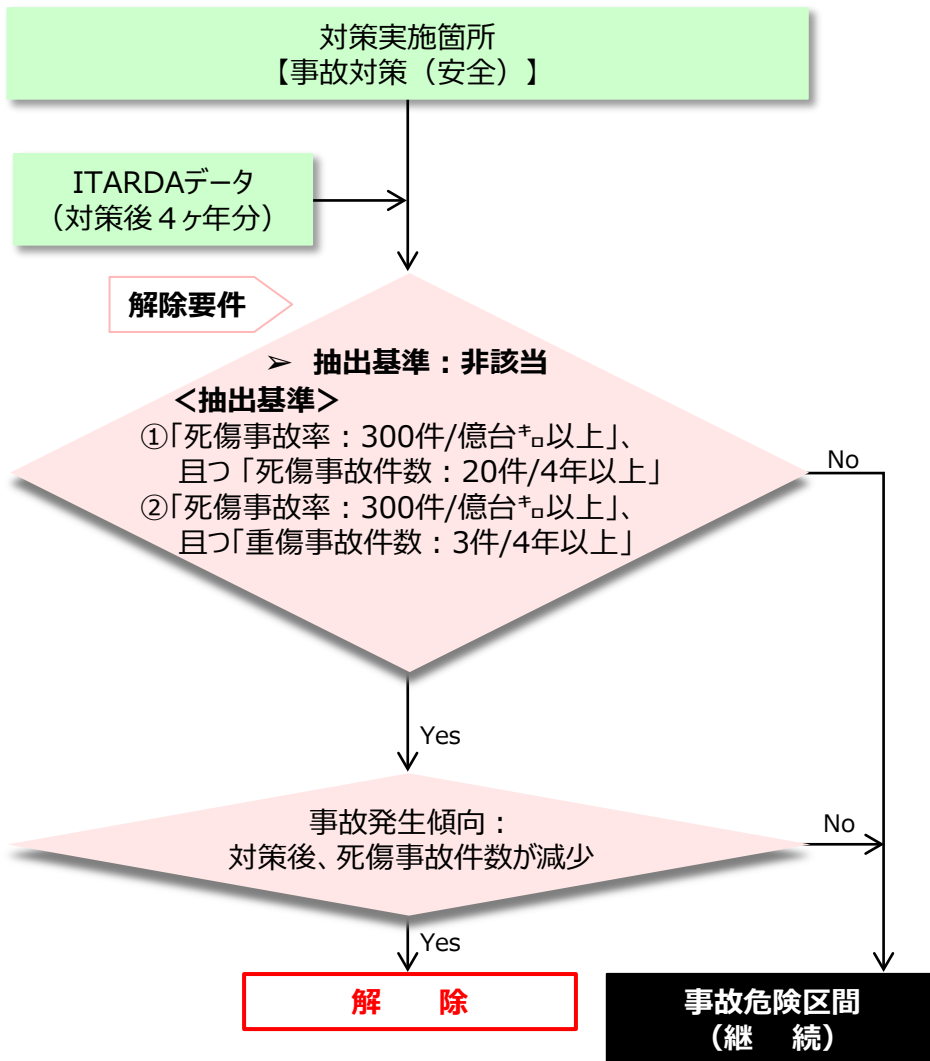


3) 幹線道路における事故対策について

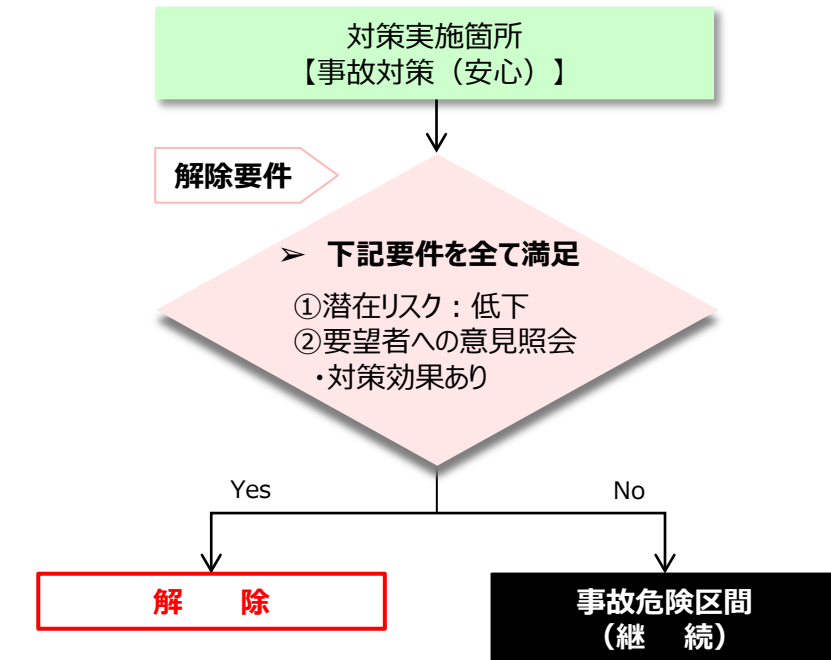
③ 事故危険区間の「解除」ルール



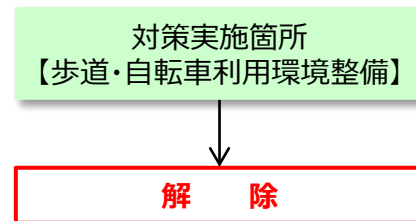
<事故対策（安全）>



<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組み

3) 幹線道路における事故対策について

(1) 広報活動【国道202号 中村大学前交差点改良事業】



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

国道202号のボトルネック交差点である中村大学前交差点における、直進車線を1車線から2車線に増設する工事について、記者発表を通じて完成時期を利用者に周知。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和5年2月17日
福岡国道事務所

国道202号 中村大学前交差点

2月22日(水)に直進車線の増設が完成します

国道202号中村大学前交差点(福岡市城南区)は、国道202号と城南学園通り線(ひがししまし)が交わる交差点で、国道202号下り線(至糸島市)においては交差点手前で直進車線が2車線から1車線になるボトルネックとなっており、渋滞発生に伴う無理な車線変更等に起因した追突事故が多発していました。

今回、国道202号の交通事故削減に向けた交差点改良工事が「2月22日に完成」します。

交通事故の原因となっている「ボトルネックを解消」することで事故や渋滞の減少が期待されますので、今後、効果検証を実施する予定です。

完成供用日：令和5年2月22日(水)

※夜間工事終了後の22日6時より供用開始

○国土交通省福岡国道事務所では、北九州国道事務所と協働で、交通安全対策の効率化を目的に、「事故ゼロプラン」を推進しています。
※事故ゼロプランとは、交通事故が多発する特定の区間等に対して集中的・重点的に交通安全対策を実施することで、交通事故の撲滅を目指す取組です。詳しくは、福岡国道事務所HPをご参照ください。(http://www.qsr.mlit.go.jp/fukkoku/)

【問い合わせ先】

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

技術副所長 中山 福徳 (内線 205)

交通対策課長 上野 巧 (内線 471)

電話：092-681-4731(代表) FAX：092-682-7765

E-mail:qsr-fukkoku@ki.mlit.go.jp URL:http://www.qsr.mlit.go.jp/fukkoku/

工事完了のお知らせ

国道202号 中村大学前交差点改良事業

1. 計画内容

事業内容：ボトルネックの解消による交通事故対策

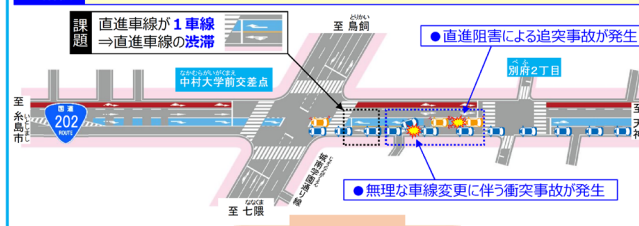
所在地：福岡県福岡市城南区別府

事業着手：平成28年度



2. 対策内容

整備前 直進車線が1車線のため渋滞が発生し、無理な車線変更や直進阻害に伴う事故が発生



整備後 直進車線を2車線に増設し、ボトルネックが解消されることで交通事故を削減



3) 幹線道路における事故対策について

(1) 広報活動【国道10号 下曾根駅入口交差点改良事業】



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 国道10号下曾根駅入口交差点において、歩行者と自転車を分離できる自転車道を新たな整備。
- 対策完了及び期待される効果について、記者発表を通じて利用者に周知。

対策完了箇所

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和4年3月20日
国土交通省九州地方整備局
北九州国道事務所

【写真】
北九州国道事務所

新たに自転車道を整備しました！
～下曾根駅入口交差点改良事業 完了のお知らせ～

◆ 国道10号下曾根駅入口交差点において、歩行者と自転車を分離できる**自転車道を新たに整備**しましたのでお知らせいたします。

◆ 当該交差点付近は、近隣に**小学校や高校**があり歩行者や自転車の通行も多く、歩道内にて歩行者と自転車が混在している状況でした。

【対策後】
至 小倉北区
至 下曾根駅

(A-A')
【標準断面図】

事故プラン風聞中

【問い合わせ先】
国土交通省 九州地方整備局 北九州国道事務所
技術副所長 南部 祥彦 (内線205)
建設専門官 小柳 誠 (内線502)
TEL: 093-951-4331 (代表)
FAX: 093-951-4336
URL: <http://www.qgr.mlit.go.jp/kitakyu/>

国道10号 下曾根駅入口交差点の交通事故安全対策

当該箇所

下図：国土地理院提供

＝危険な事象と対策＝

箇所① 近隣には学校があり、歩行者と自転車が混在して通行
⇒ 自転車道を設置して安全・安心な通行環境に

箇所② 停止線付近で、追突事故が多発
⇒ 交差点をカラー化し交差点認知を向上させる

箇所③ 市道からの右折車線が2車線に対し、国道は3車線ある為、
右折車の走行位置が不安定で事故が多発
⇒ カラーの右折導流線により走行位置を明確に

対策① 自転車道を設置
自転車道で歩行者と自転車を分離！

対策② 交差点カラー化
交差点カラー化で交差点認知を向上！

対策③ 右折導流線カラー化
右折導流線カラー化で走行位置を明確に！

対策前

箇所① 歩行者と自転車が混在

箇所② 停止線付近で追突多発

箇所③ 右折車の走行位置が不安定

既設の自転車道

対策後

箇所① 自転車道設置（上下で約400m）歩行者と自転車を分離

箇所② 交差点カラー化で認知向上

箇所③ 右折導流線カラー化で走行位置を明確に

既設の自転車道

写真① 写真② 写真③

▲記者発表資料

【出典】北九州国道事務所 記者発表資料(R4.3.30)

3) 幹線道路における事故対策について

(2) 県警と道路管理者の取組事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

福岡北九州高速道路における逆走対策

- 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受けて、両高速の全出口での逆走対策を加速し、令和2年度に対策を完了。
- 令和3年度より合流部及びJCT部の逆走対策を実施中。

出口対策(令和2年度実施済)



- 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

福岡高速 野芥西出口
 ・福岡38箇所
 ・北九州35箇所



合流部対策(令和3年度から実施中)



- ① ラバーポールの設置
- ② 壁高欄に矢印板の設置

北九州高速 東田合流部

- ・福岡46箇所
- ・北九州43箇所



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組み

1) 「ゾーン30プラス」の取組み

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

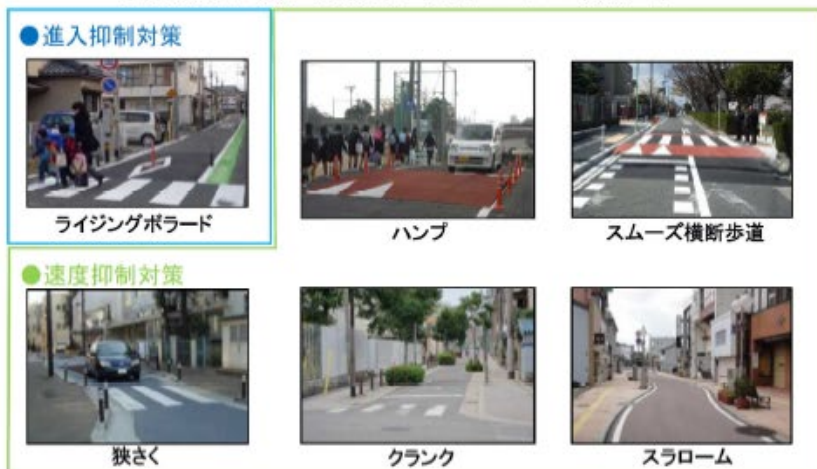
〔「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）〕



<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>



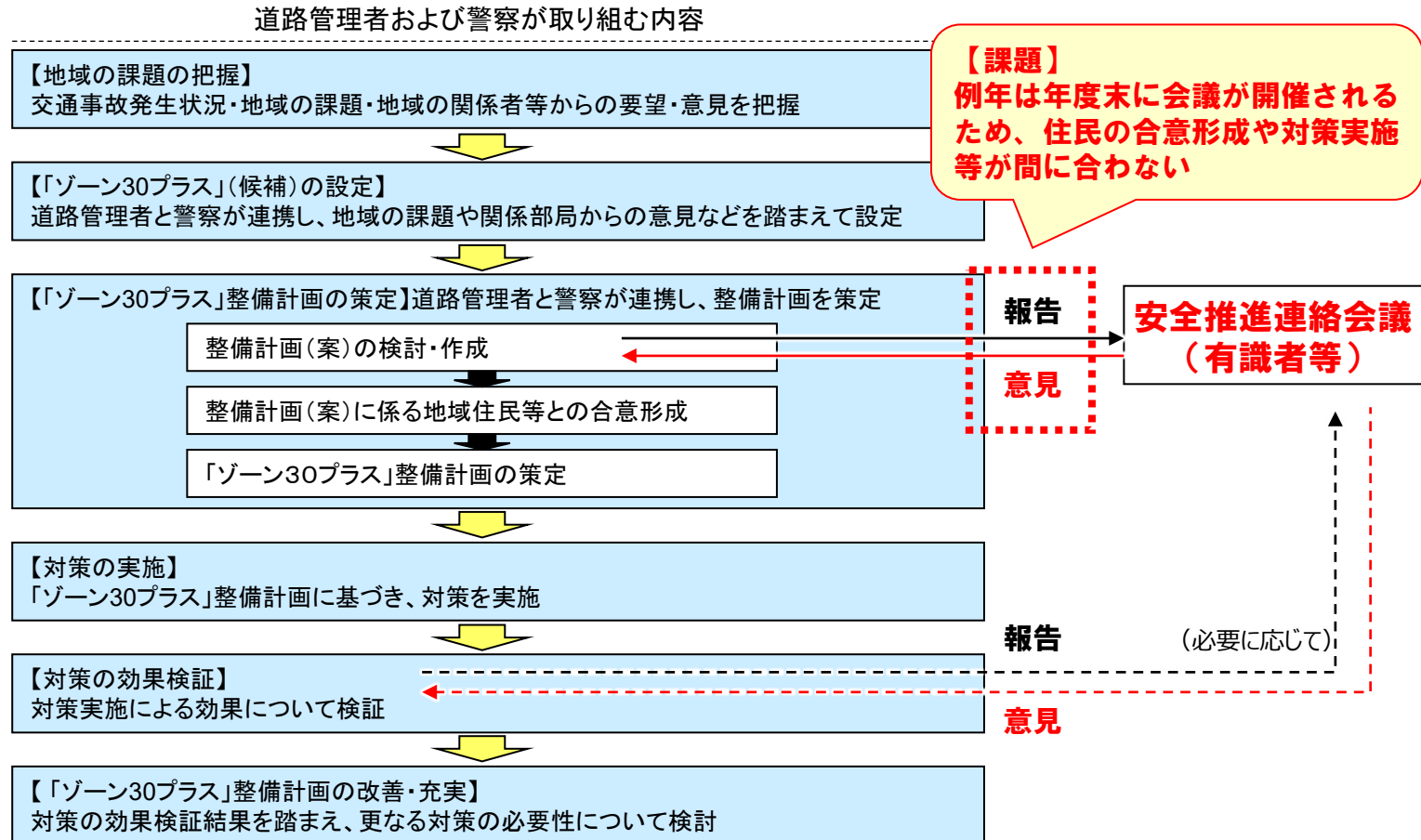
※出典：国土交通省 記者発表資料(令和3年8月26日)

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組み

2) 「ゾーン30プラス」の対策実施に向けたフロー

□ゾーン30プラスの登録は、地域の課題に即して策定した整備計画(案)を有識者に報告し、意見を伺う必要がある。
□一方で、安全推進連絡会議は近年年度末の開催となっているため、機動的な対応が取りづらい。



【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

(1) 生活道路の事故対策の取組み

3) 「ゾーン30プラス」の検討の流れ(案)について

□ 整備計画に関する有識者確認を9月と1月(安全推進連絡会議の事前レク)にも設け、有識者確認状況を年度末の安全推進連絡会議で報告することにより、機動的に対応できる仕組みづくりを行う。

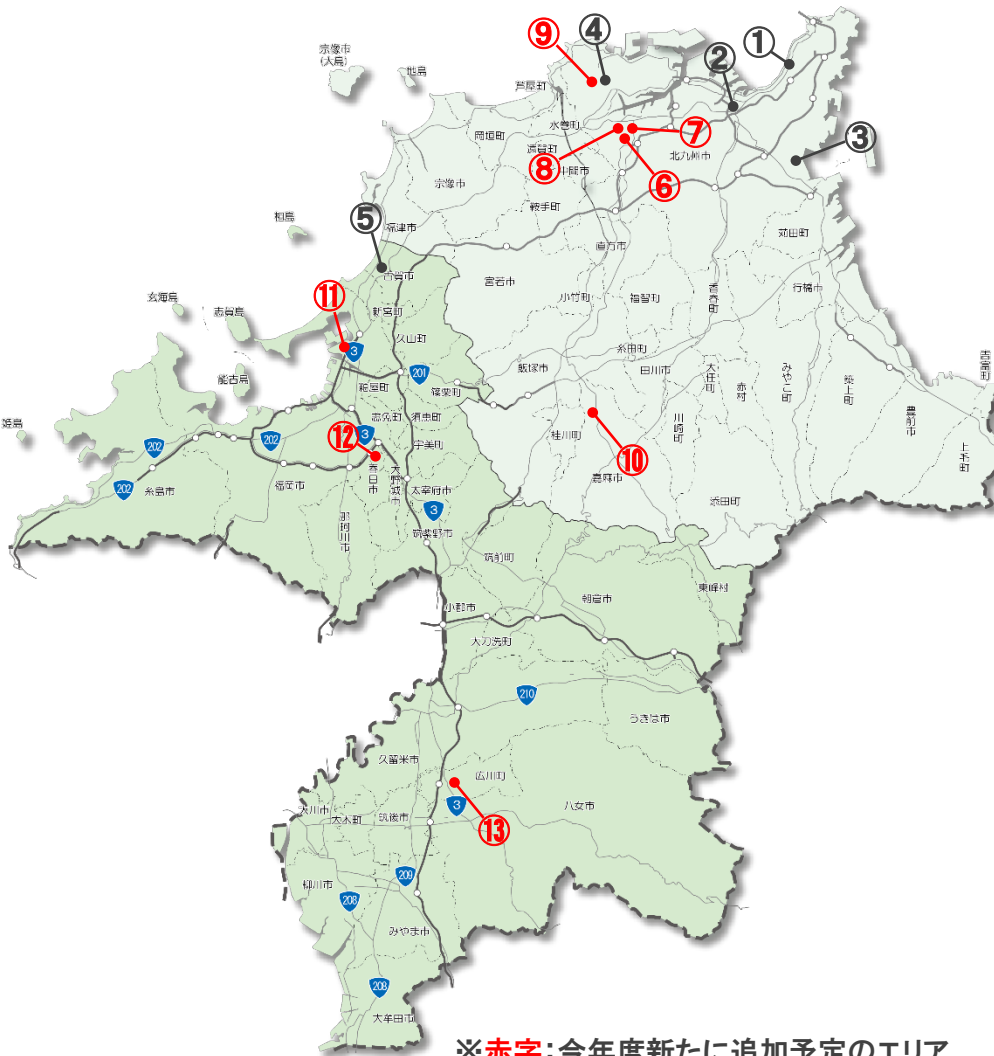
時期	有識者	市区町村(道路管理者)及び 警察署
9月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 第1回有識者確認 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡エリア/北九州エリア別に実施 ・対面もしくはWEB会議 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 整備計画の検討・作成 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・年度内の対策実施に向けた整備計画(案)
1月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 第2回有識者確認 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・福岡エリア/北九州エリア別に実施 ・事前レク時に実施 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 整備計画の検討・作成 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・年度末及び次年度の対策実施に向けた整備計画(案) ※第1回有識者確認とは異なる箇所
2月	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> 安全推進連絡会議 </div> <ul style="list-style-type: none"> ・ゾーン30プラスの取組状況を報告 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> <ul style="list-style-type: none"> ・9・1月分の確認状況報告 ・効果の検証報告(必要に応じ) </div> <p>※1月以降に「整備計画の検討・作成」が生じた場合は、報告を実施する</p>

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組み

○令和4年度ゾーン30プラス登録エリア

□令和4年度新たに8エリアの追加登録を目指しており、福岡県内では全13エリアとなる見通し。



※赤字:今年度新たに追加予定のエリア

No	市区町村	エリア名	整備計画策定期
1	北九州市 門司区	柳町	R3年度
2	北九州市 小倉北区	中島	R3年度
3	北九州市 小倉南区	曾根東小	R3年度
4	北九州市 八幡東区	医生ヶ丘・千代ヶ崎	R3年度
5	古賀市	古賀東小学校	R3年度
6	北九州市 八幡西区	引野小学校	R4年度
7	北九州市 八幡西区	熊西小学校	R4年度
8	北九州市 八幡西区	西王子町・青山	R4年度
9	北九州市 八幡西区	大浦	R4年度
10	嘉麻市	稲築地区	R4年度
11	福岡市 東区	千早西	R4年度
12	福岡市 博多区	板付・麦野	R4年度
13	八女郡 広川町	中広川小学校	R4年度

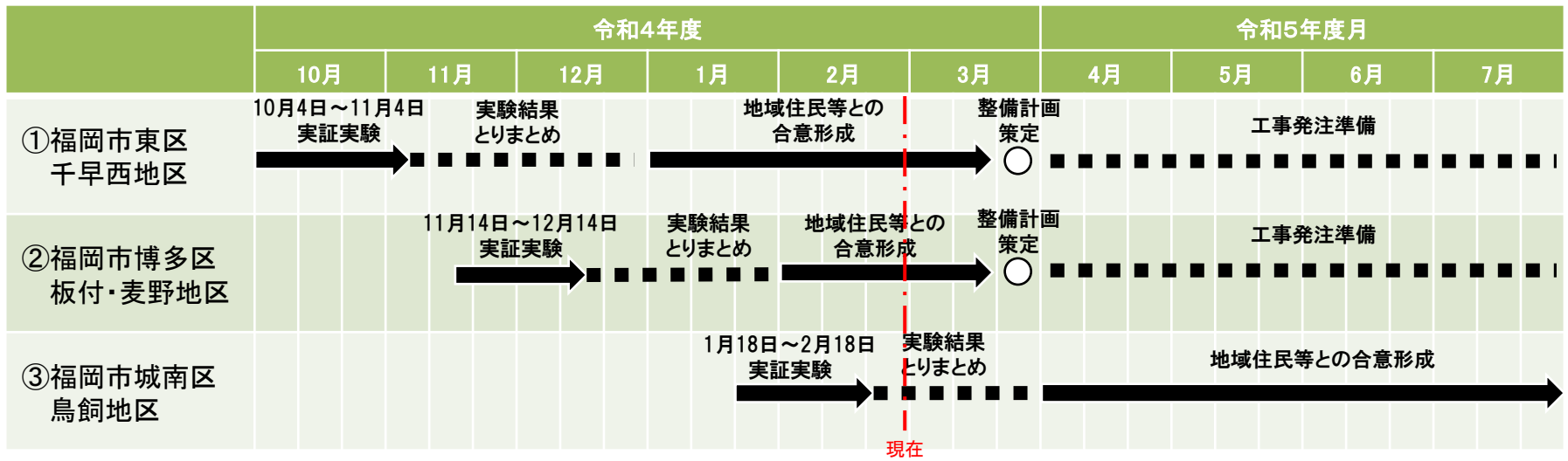
4) 生活道路における事故対策について

(2) ゾーン30プラスの登録に向けた実証実験

■福岡市における実証実験について

- 福岡市は「東区千早西地区」「博多区板付・麦野地区」「城南区鳥飼地区」をゾーン30プラスに登録予定。
- 今後、実証実験の結果を踏まえ、整備計画の策定に向けた地域住民等との合意形成を図る。

【ゾーン30プラス整備スケジュール】



▲対象地区位置図

<今後の予定>

- ①福岡市東区千早西地区
⇒年度末の整備計画策定に向け、地域住民との合意形成を図る
- ②福岡市博多区板付・麦野地区
⇒地域住民との合意形成に向け、実証実験結果をとりまとめている
- ③福岡市城南区鳥飼地区

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組み

- 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、各地域における定期的な通学路合同点検を推進。
- 令和元年に滋賀県大津市で発生した交通事故を教訓に、未就学児移動経路の緊急安全点検が実施され、対策必要箇所(約28,000箇所)を対象として対策を逐次実施。
- 令和3年に千葉県八街市で発生した交通事故を教訓に、学校による危険箇所のリストアップ及び緊急合同点検が実施され、対策必要箇所を対象に対策を推進。

年月	これまでの経緯
H24.4	京都府亀岡市における小学生等の死傷事故
H24.5 ~	【3省庁*1連携による通学路の緊急合同点検要請】 学校、PTA、道路管理者及び地元警察署等による 緊急合同点検 ⇒対策必要箇所を抽出し、対策を実施(道路における対策箇所:約45,000箇所)
H25.12	通学路交通安全プログラム を策定し、各地域における 定期的な合同点検 を推進
R1.5	滋賀県大津市における園児等の死傷事故
R1.6 ~	【5府省庁*2連携による未就学児移動経路の緊急安全点検要請】 幼稚園、保育所等、道路管理者及び地元警察等による 緊急安全点検 を実施 ⇒対策必要箇所を抽出し、対策を実施(道路における対策箇所:約28,000箇所)
R3.6	千葉県八街市における小学生の死傷事故
R3.7 ~	【3省庁*1連携による通学路の緊急合同点検要請】 学校による 危険箇所のリストアップ (対象:すべての公立小学校等) 学校、PTA、道路管理者及び地元警察署等による 緊急合同点検 を実施 ⇒教育委員会等により対策必要箇所を抽出し、対策を推進中



▲R3.8.20通学路緊急点検状況写真
(久留米市日吉町交差点)



▲R3.8.20通学路緊急点検状況写真
(久留米市野添交差点)

【出典】国土交通省 生活道路の交通安全ポータルサイト

※1: 文部科学省、国土交通省、警察庁

※2: 内閣府、文部科学省、厚生労働省、国土交通省、警察庁

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組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■通学路における交通安全の確保に向けた取組状況

- 令和3年緊急合同点検により抽出された対策必要箇所は全国で76,404箇所(令和4年3月末時点)。
- 福岡県は2,365箇所を抽出し、1,765箇所が対策済み(令和4年3月末時点)。

対策実施状況 (R3.7~R4.3末時点)	全国		福岡県	
	対策箇所数	うち対策済	対策箇所数	うち対策済
対策必要箇所(全体数)	76,404	45,057(59%)	2,365	1,765(75%)
教育委員会・学校による対策箇所	39,943	35,558(89%)	1,024	928(91%)
道路管理者による対策箇所	39,681	16,815(42%)	1,373	474(35%)
警察による対策箇所	16,996	11,345(67%)	470	385(82%)

【出典】国土交通省 通学路における交通安全の確保に向けた取組状況について

【道路管理者による対策の例(全国)】

●歩道の整備	●防護柵の設置	●狭さくの設置	●区画線の設置・カラー舗装
<p>整備前</p>	<p>整備前</p>	<p>整備前</p>	<p>整備前</p>
<p>整備後</p>	<p>整備後</p>	<p>整備後</p>	<p>整備後</p>

【出典】国土交通省 道路管理者が実施する対策の進捗状況

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組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■福岡県における取組み状況 (R3.7 通学路の緊急合同点検を踏まえた対策の実施)

□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) うきは市吉井地区 【対策内容】グリーンベルト設置



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

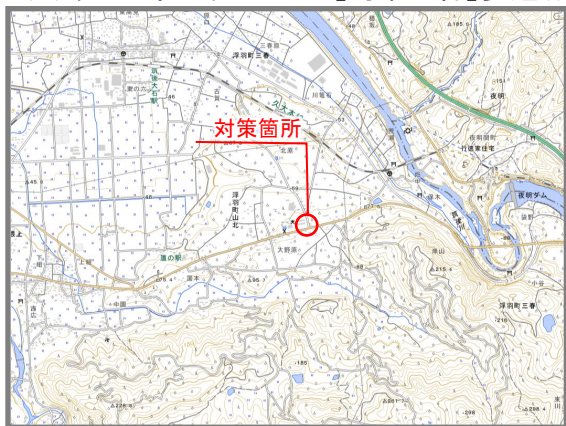


※うきは市吉井地区



※うきは市吉井地区

(2) うきは市山春地区 【対策内容】歩道(路側)拡幅、グリーンベルト設置



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



※うきは市山春地区



※うきは市山春地区

5) 自転車通行空間の整備について

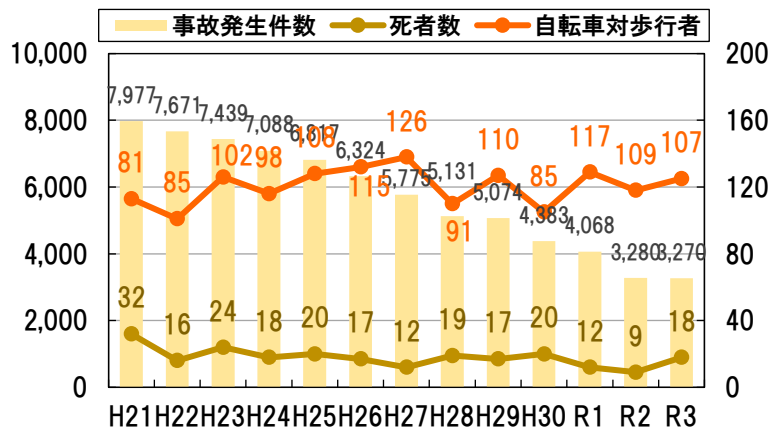




(1)福岡県内の自転車による交通事故の状況

- 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。

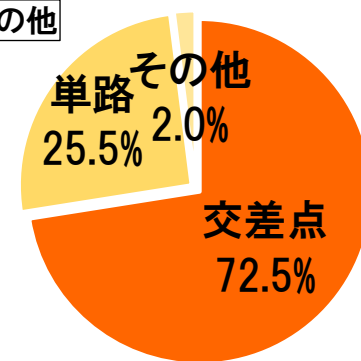
■本県の自転車事故発生件数



(福岡県警本部:R3交通事故統計資料)

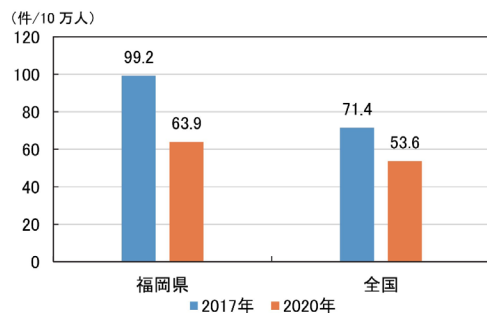
■道路形状別自転車事故発生状況

■ 交差点 ■ 単路 ■ その他



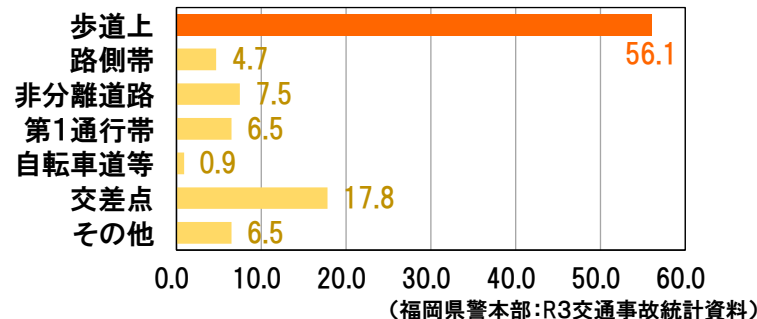
(福岡県警本部:R3交通事故統計資料)

■人口10万人あたりの自転車事故発生件数の変化



出典:第2次福岡県自転車活用推進計画

■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:R3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11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7市町

■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5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	北九州市自転車活用推進計画	H24.11	R3.1
福岡市	福岡市自転車活用推進計画	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	R4.11
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	糸島市自転車利用基本計画	R2.3	R2.3
田川市	田川市自転車活用推進計画	R2.3	R2.3
大野城市	大野城市自転車活用推進計画	R4.3	R4.3
上毛町	上毛町自転車活用推進計画	R4.3	R4.3





(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



■ 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

※ 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)第2次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、自転車の活用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))を令和4年3月に策定した。

□施策体系

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

- 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 of 走行環境整備など)
- 自転車の安全利用に関するトピック
 - ・令和5年4月までに全ての自転車利用者に
ヘルメット着用の努力義務化



**命を守る
ヘルメット
を着用しましょう!**

道路交通法の改正により、令和5年4月までに、**全ての自転車利用者**にヘルメットの着用が**努力義務化**されます。
交通事故の被害を軽減するためには、**頭部を守ることが重要**です。
お気に入りのヘルメットを着用し、**大切な命**を守りましょう!

自転車乗車中死者の人身損傷主部位
(過去5年・福岡県)

頭部	44人 (58%)
その他	18人 (24%)
胸部	6人 (8%)
顔部	3人 (4%)
腹部	2人 (3%)

自転車事故で亡くなった方の**約6割が頭部に致命傷**を負っています。
大人も子供も**頭部の保護**が重要です!



ヘルメット着用状況別の致死率
(過去5年・福岡県) (注)「致死率」とは、死者に占める死者の割合

着用	0.20
非着用	0.39

非着用の場合、着用時に比べ自転車事故における**致死率が約2倍**高まります。

ヘルメットは正しく着用しましょう!

- 頭のサイズに合ったものを選びましょう!
- 先端はまゆ毛の上辺りに合わせて水平に!
- あごひもは、指が1〜2本入る程度に調整!

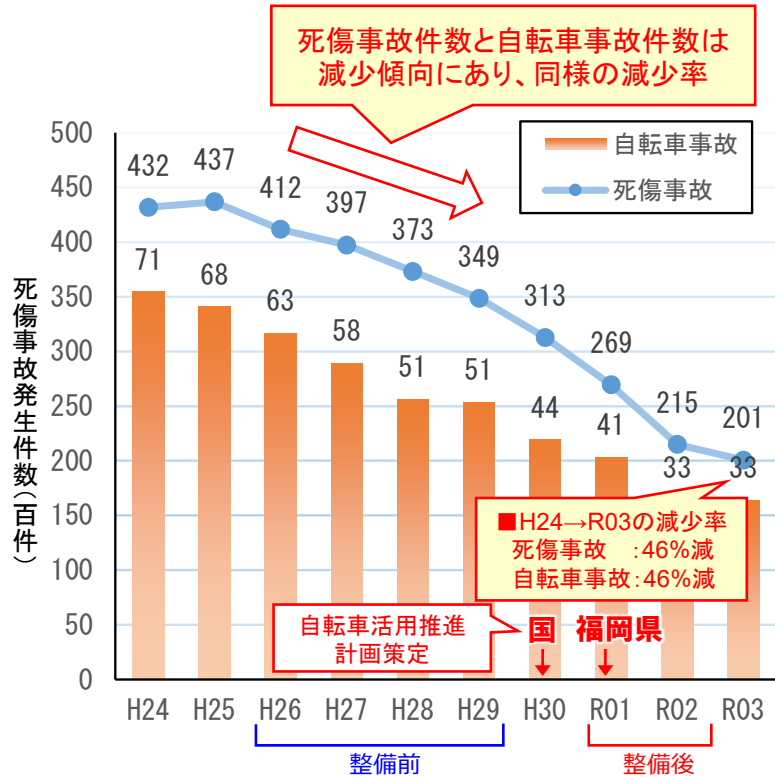
福岡県警察

出典:福岡県警ホームページ

5) 自転車通行空間の整備

(6) 自転車通行環境整備箇所のフォローアップ (対策効果)

- 福岡県における自転車事故件数は、死傷事故の減少率と同程度の減少。
- 自転車通行帯の整備区間は、福岡県全体の自転車事故（整備無し含む）と比べて大きく減少。

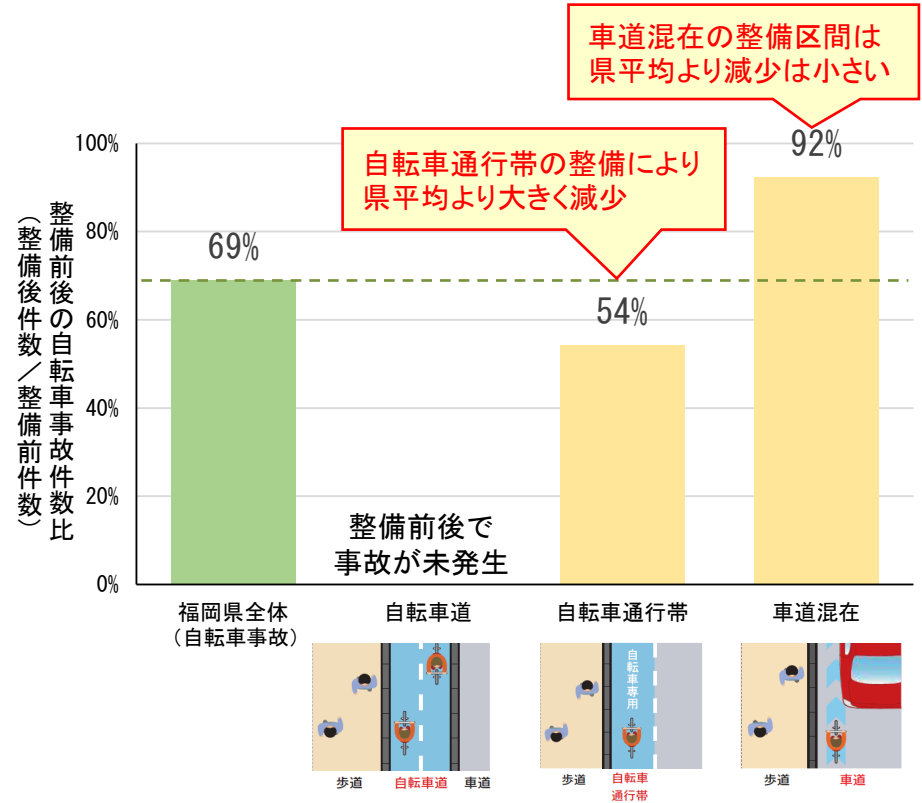


※整備前: 自転車活用推進計画策定の策定以前
 整備後: 自転車活用推進計画策定の策定以降
 ※整備後は事故データの取得が可能なR2までの事故を対象

▲福岡県の事故発生状況

【出典】交通年鑑

資料: 交通事故・道路統合データベース



▲整備状況別の事故件数比(整備前後)

【資料】交通事故・道路統合データベース 整備前: H26-H29 (4年平均)
 整備後: R1-R2 (最大2年平均)
 福岡市自転車活用推進計画 (整備状況イラスト)

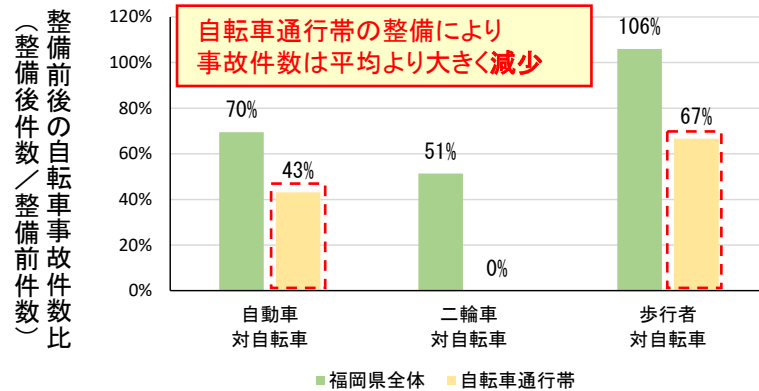
※交通事故・道路統合データベースで集計可能な
 H30~R1整備完了箇所を対象
 (R1整備箇所はR2事故件数)

5) 自転車通行空間の整備

(6) 自転車通行環境整備箇所のフォローアップ (対策効果)

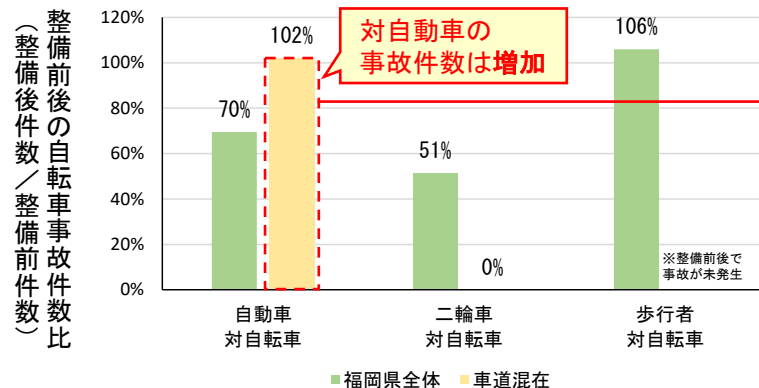
- 自転車通行帯の整備区間では、全当事者で事故件数が大きく減少。
- 車道混在では、対自動車事故の件数が増加しており、特に交差点区間における事故件数が増加。
- 引き続き、安全な自転車走行空間の形成に向けて整備を推進するとともに、対策効果を確認するフォローアップを継続的に実施。

<自転車通行帯の整備効果: 当事者別>



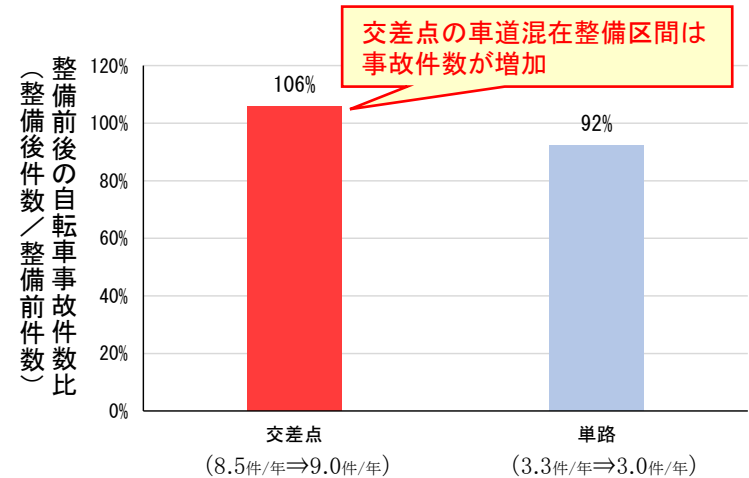
▲ 自転車通行帯の当事者別の事故件数比 (整備前後)

<車道混在の整備効果: 当事者別>



▲ 車道混在の当事者別の事故件数比 (整備前後)

<車道混在の整備効果: 交差点/単路別>



▲ 車道混在の道路形状別の事故件数比 (整備前後)

※ 交通事故・道路統合データベースで集計可能な H30~R1 整備完了箇所が対象 (R1 整備箇所は R2 事故件数)

【資料】交通事故・道路統合データベース 整備前: H26-H29 (4年平均) 整備後: R1-R2 (最大2年平均)