

# 1) 令和5年度 福岡県道路交通環境安全推進 連絡会議について

---

# 1) 令和5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

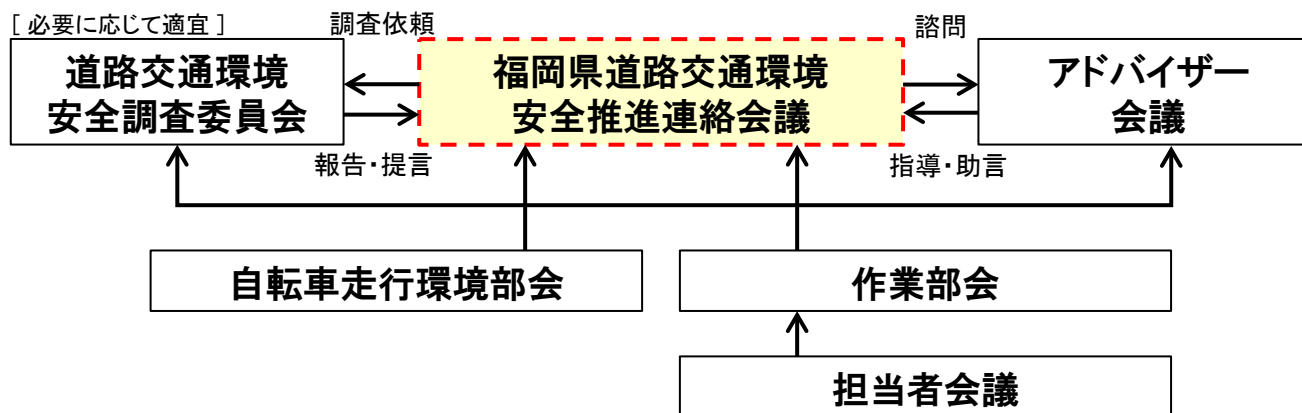


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 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5年度 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

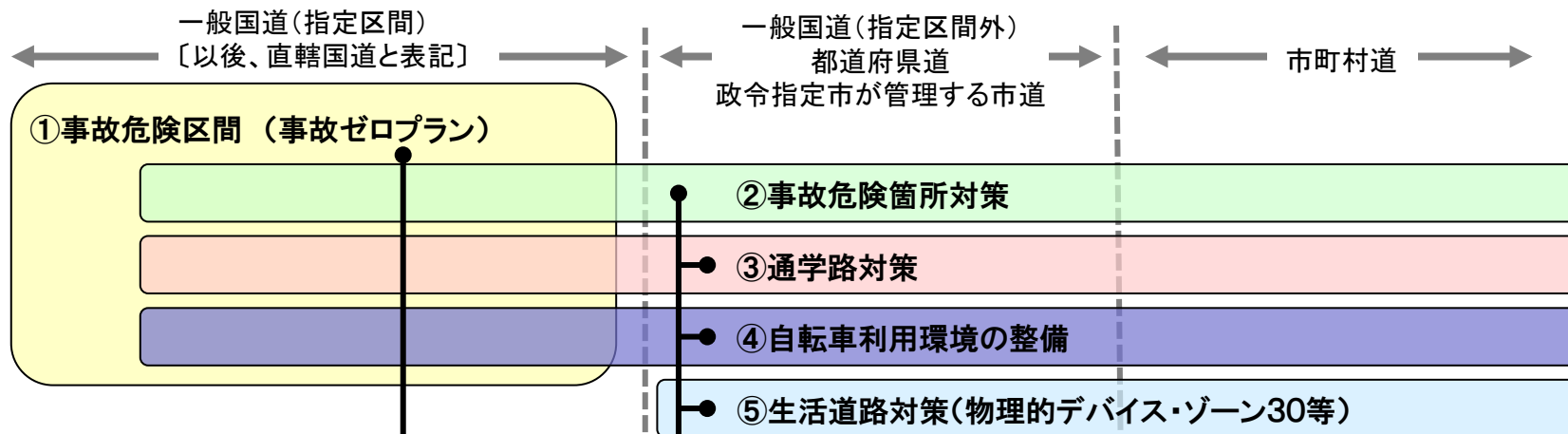


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 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5年度 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

### 2) 福岡県の取組み

黒字：定型的な議題  
赤字：新たな議題

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5年度 福岡県安推連会議について

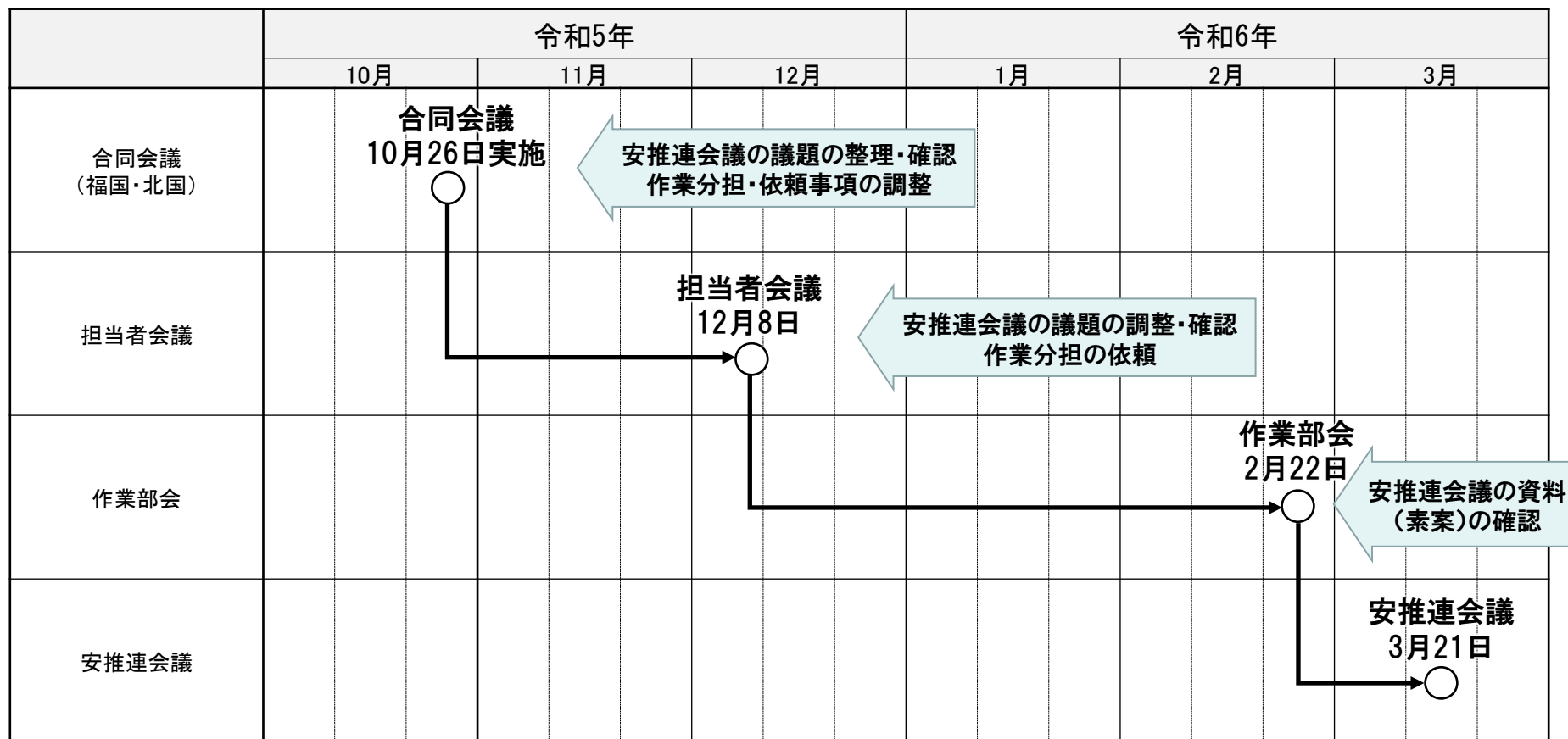
## (2) 福岡県における交通安全対策の取組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 3) 令和5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。



## 2) 福岡県の事故発生状況について

---

# 2) 福岡県の事故発生状況について



## (1) 交通安全計画の目標 (全国・福岡県)

### 1) 第11次交通安全基本計画 (令和3年3月)

#### <計画概要>

- 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間:令和3年度～令和7年度(5か年)

#### <道路交通の目標>

- 世界一安全な道路交通を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下にする。
- 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

#### <参考>これまでの目標値

計画	計画期間	目標値	計画	計画期間	目標値
第1次	S46～S50年度	歩行者推計死者数 約8,000人の半減	第6次	H8～H12年度	死者数 H9年までに10,000人以下、H12年までに9,000人以下
第2次	S51～S55年度	死者数 16,765人の半減	第7次	H13～H17年度	死者数 8,466人以下
第3次	S56～S60年度	死者数 8,000人以下	第8次	H18～H22年度	死者数 5,500人以下、死傷者数 100万人以下
第4次	S61～H2年度	死者数 8,000人以下	第9次	H23～H27年度	死者数 3,000人以下、死傷者数 70万人以下
第5次	H3～H7年度	死者数 10,000人以下	第10次	H28～R2年度	死者数 2,500人以下、死傷者数 50万人以下

### 2) 第11次福岡県交通安全計画 (令和3年8月)

資料:第11次交通安全基本計画

#### <計画概要>

- 交通安全基本計画に基づき、県内の陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

#### <道路交通の安全についての目標>

- 令和7年までに、年間の交通事故死者数80人以下、発生件数16,000件以下

#### <参考> 県内交通事故の推移

	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R1年	R2年
死者数(人)	161	145	147	152	143	139	136	98	91
発生件数(件)	43,178	43,678	41,168	39,734	37,308	34,862	31,279	26,936	21,495

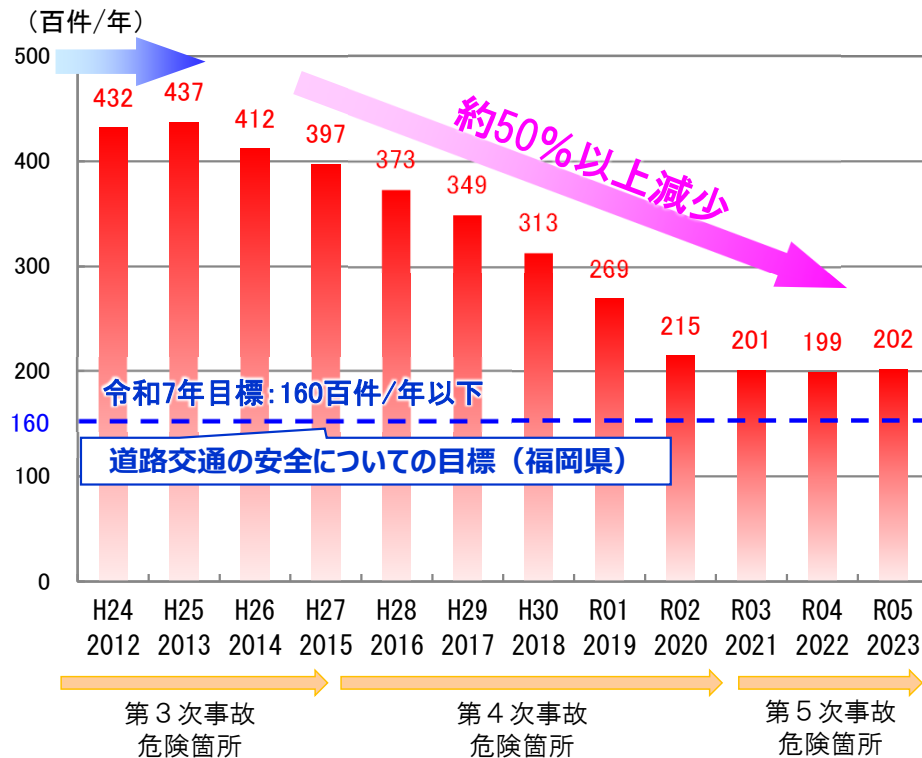
資料:第11次福岡県交通安全計画

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (2) 死傷事故件数の推移



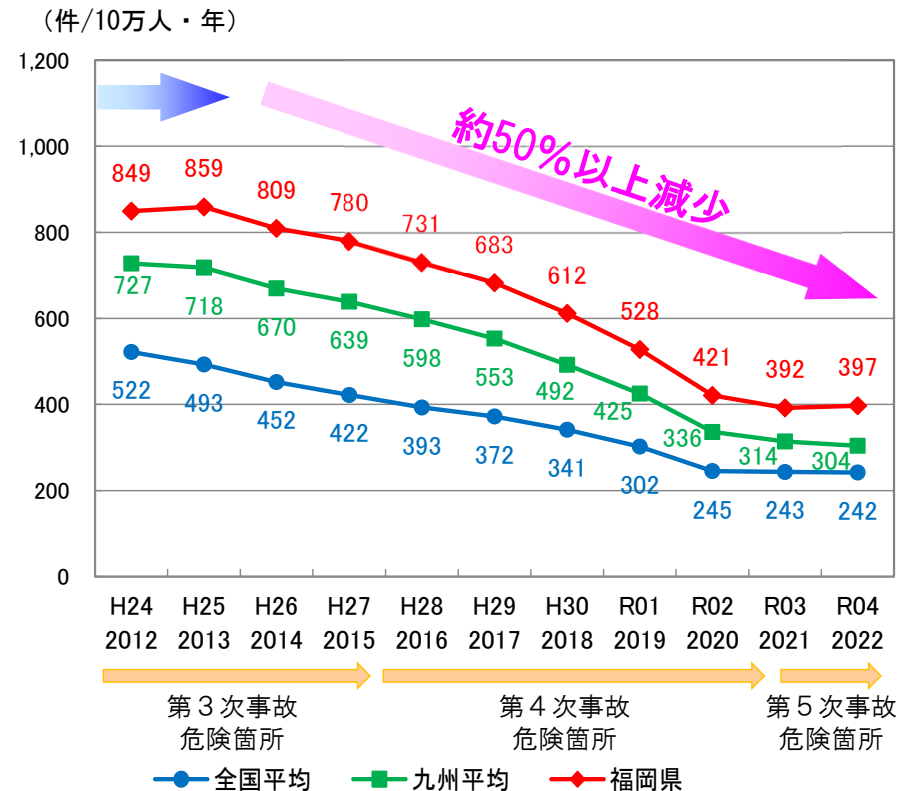
□ 福岡県内の死傷事故件数は、平成25年までは概ね横ばいで推移していたが、直近10ヶ年(平成25年～令和5年)では約50%減少。  
 □ 人口10万人あたりの死傷事故件数は概ね同傾向を示すものの、全国・九州平均と比べ高い割合で推移。



▲福岡県における死傷事故件数の推移

資料: 警察白書 (H24～R04)

福岡県警察 交通事故統計資料 (R05)



▲人口10万人あたりの死傷事故件数の推移

資料: 警察白書

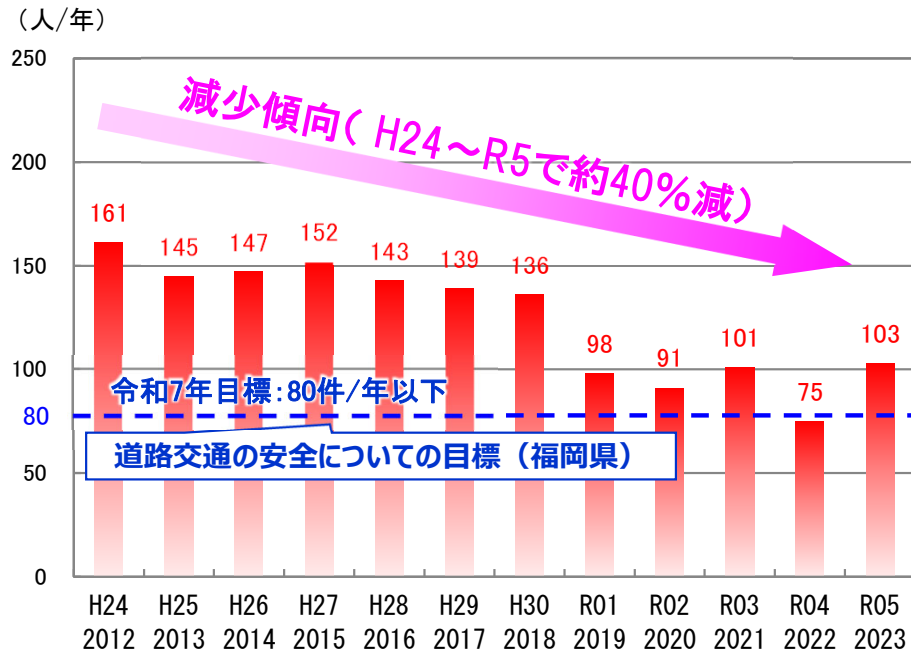


# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (3) 死者数の推移



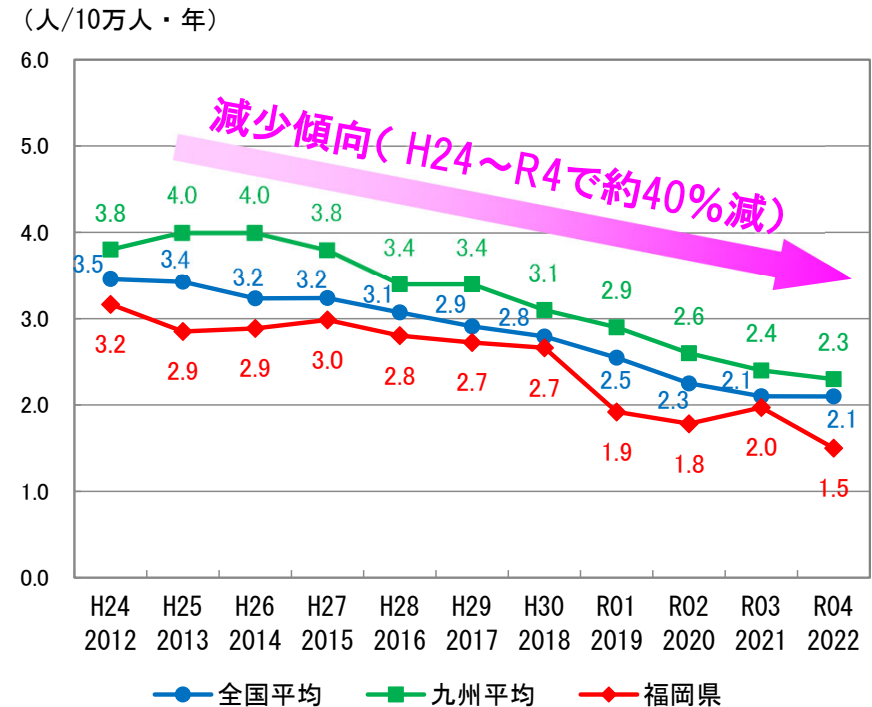
□ 福岡県における交通事故死者数は、増減を繰り返すものの、直近11カ年(平成24年～令和5年)で約40%減少。  
 □ 令和5年において、交通事故死者数は103件と激増。  
 □ 人口10万人あたりの死者数は減少を続けており、全国・九州平均と比べても低い水準で推移。



▲ 福岡県における死者数の推移

資料:警察白書(H24~R04)

福岡県警察 交通事故統計資料(R05)



▲ 人口10万人あたりの死者数の推移

資料:警察白書

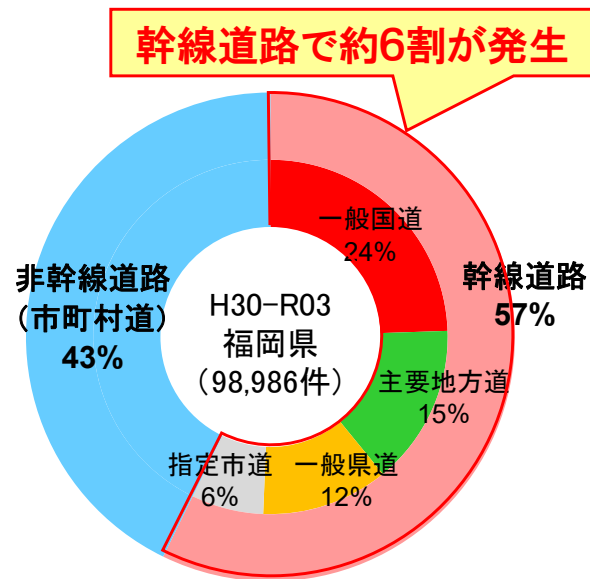
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (4) 幹線道路の死傷事故発生状況

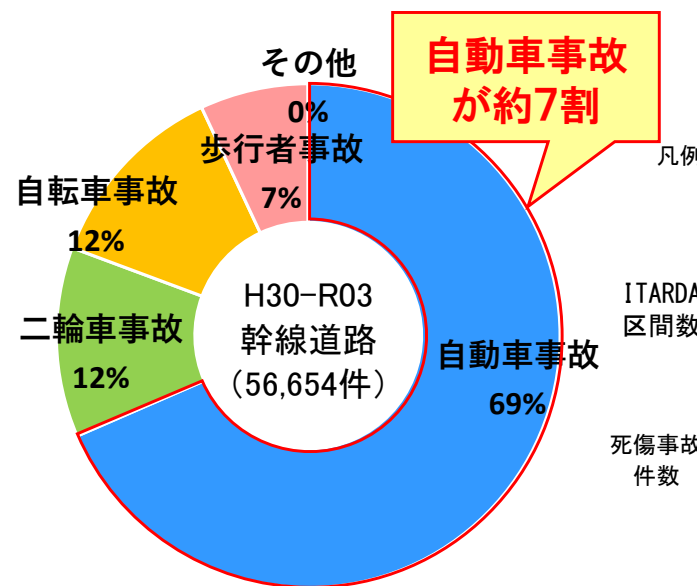


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

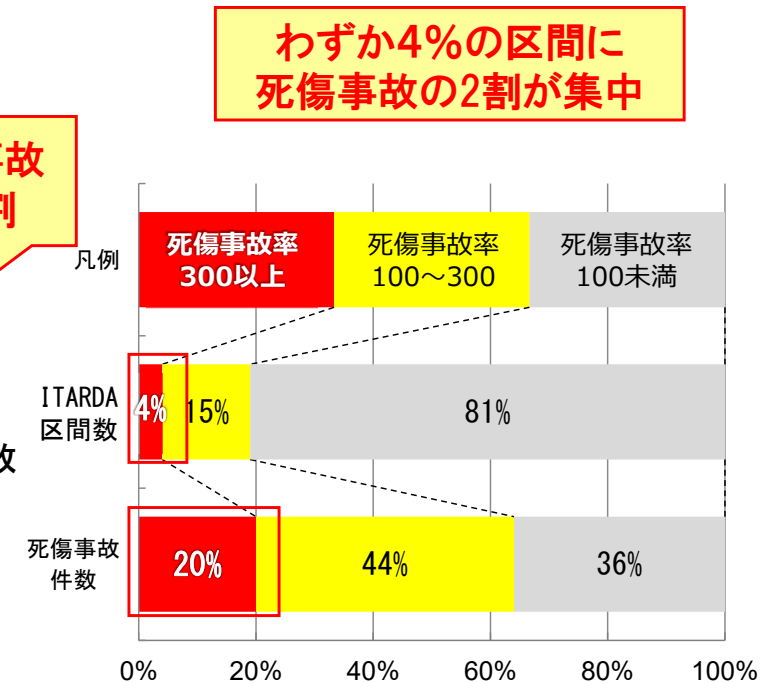
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約2割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。



▲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(H30-R03)

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\*<sub>10</sub>:  
かつて「交通戦争」といわれた昭和45年頃の水準

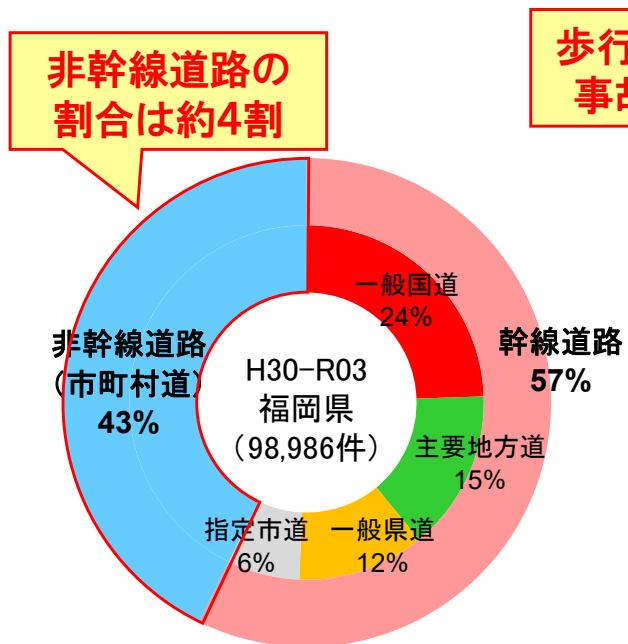
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (5) 非幹線道路の死傷事故発生状況

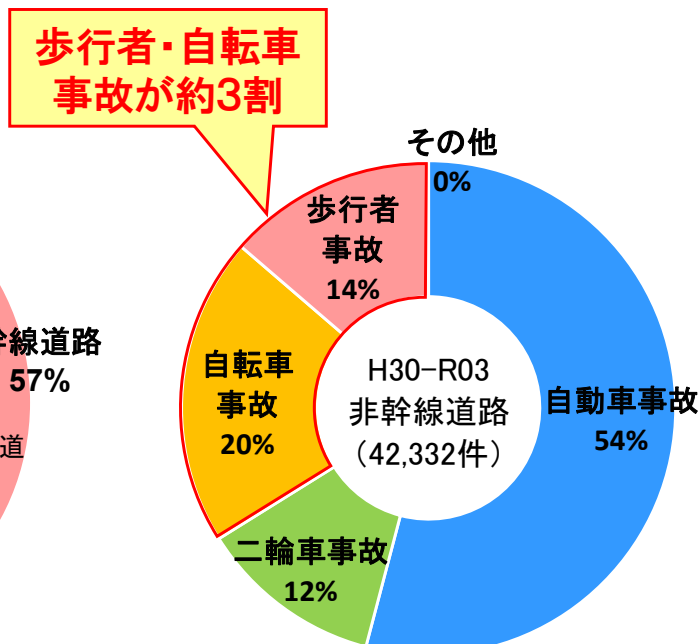


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

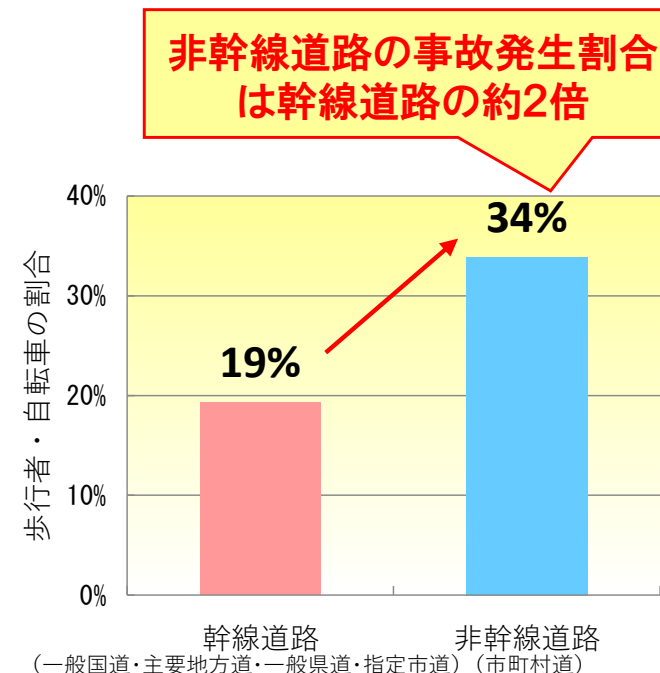
- 死傷事故の約4割は、非幹線道路(市町村道)で発生。
- 非幹線道路における歩行者・自転車に関する事故の発生割合は約3割と、幹線道路の約2倍に相当。



▲道路種別別死傷事故発生割合



▲非幹線道路の事故種別別発生割合



▲第2当事者が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H30-R03)

資料:交通事故・道路統合データベース

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (6) 非幹線道路の死傷事故の特性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 福岡県の非幹線道路において、死傷事故全般は減少傾向にあるものの、自転車が第1当事者となる歩行者事故のみ増加傾向となっている。

▼交通事故の当事者種別表

		第2当事者			
		歩行者	自転車	二輪車	自動車
第1当事者	歩行者		歩行者事故		
	自転車	歩行者事故	自転車事故		
	二輪車			二輪車事故	
	自動車				自動車事故

※1当と2当の組み合わせは弱者を優先して当該事故の当事者とする(歩行者が最も優先される)



▼非幹線道路における当事者別死傷事故件数

第1当事者	第2当事者	事故分類	H24	R03	変化率 (R03/H24)
自動車	自動車	自動車	9,569	4,284	44.8%
自動車	二輪車	二輪車	2,281	857	37.6%
自動車	自転車	自転車	3,613	1,626	45.0%
自動車	歩行者	歩行者	1,858	1,069	57.5%
二輪車	自動車	二輪車	430	120	27.9%
二輪車	二輪車	二輪車	106	30	28.3%
二輪車	自転車	自転車	178	74	41.6%
二輪車	歩行者	歩行者	102	44	43.1%
自転車	自動車	自転車	364	74	20.3%
自転車	二輪車	自転車	36	13	36.1%
自転車	自転車	自転車	38	32	84.2%
自転車	歩行者	歩行者	57	65	114.0%
歩行者	自動車	歩行者	47	2	4.3%
歩行者	二輪車	歩行者	5	0	0.0%
歩行者	自転車	歩行者	0	0	0.0%
歩行者	歩行者	歩行者	0	0	0.0%
			18,684	8,290	44.4%

資料: 交通事故・道路統合データベース

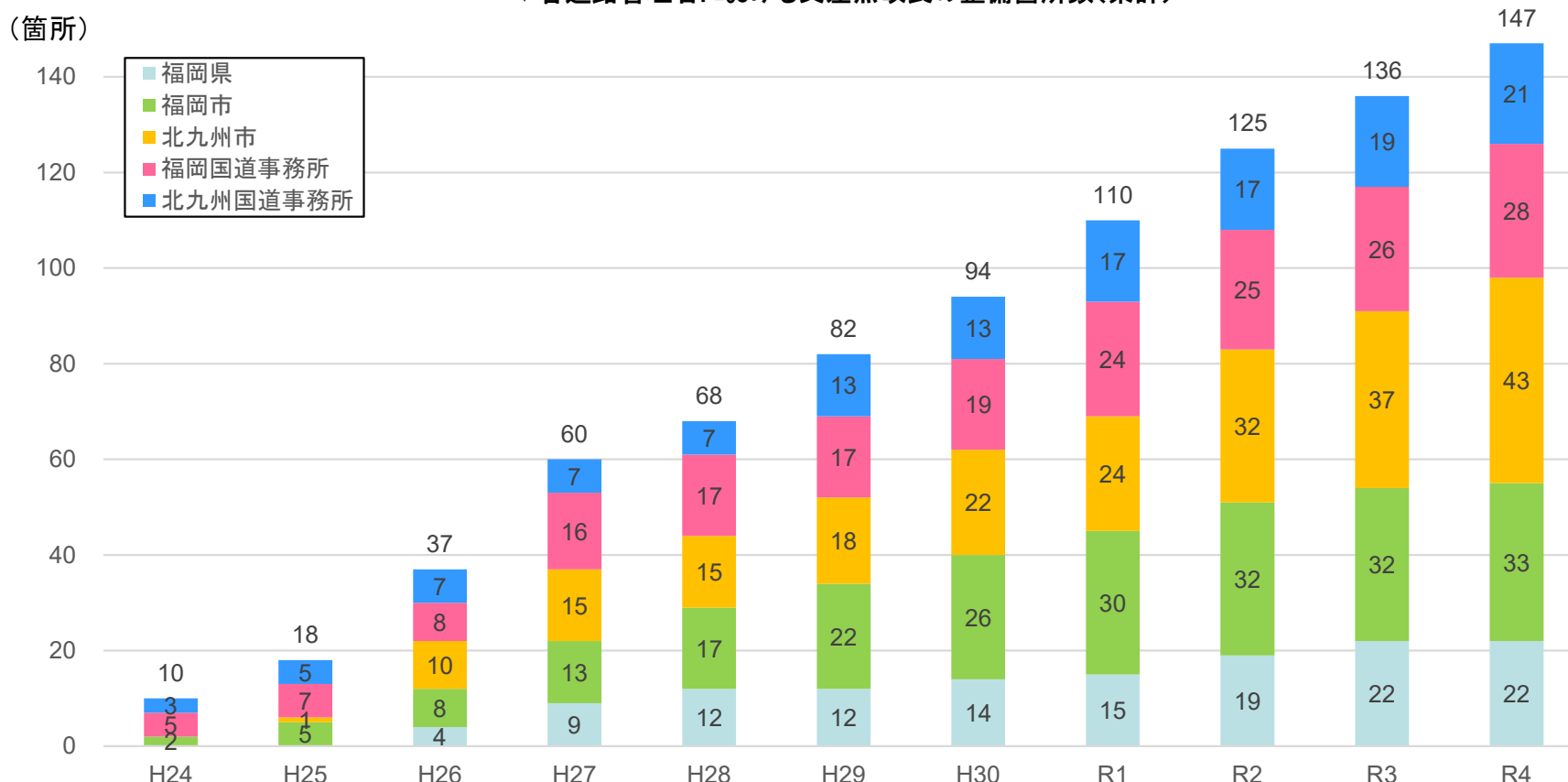
# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (7) 道路管理者の取組み状況



□ 各道路管理者において着実に交通事故対策を実施しており、平成24年度以降令和4年度末時点で147箇所が完了

▼各道路管理者における交差点改良の整備箇所数(累計)



資料:福岡県内各道路管理者提供資料

※福岡県:補助・交付金事業のみ

福岡市:交差点改良事業(交安1種)

北九州市:事故危険箇所

福岡国道・北九州国道:交差点改良事業(交安1種)

# 2) 福岡県の事故発生状況について

## (8) 交通管理者の取組み状況

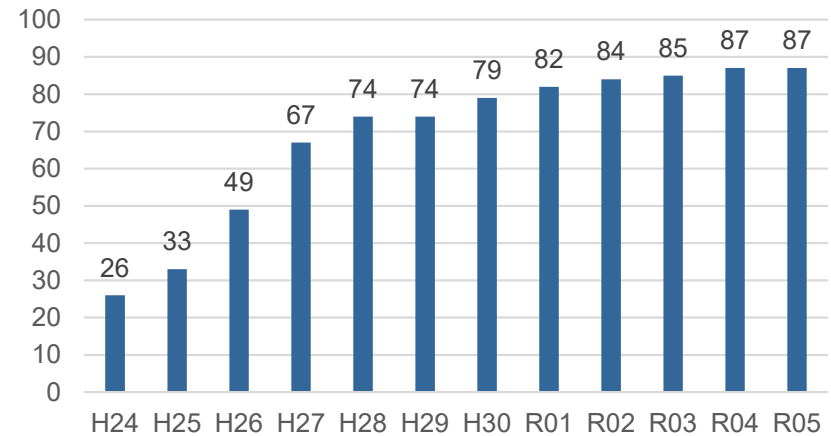


- 飲酒運転罰則化(平成19年)、後部座席同乗者のシートベルト着用義務化(平成20年)等、交通事犯に対する厳罰化や交通規則の厳格化に取り組んでいる。
- 交通管理者の取組みにより、歩車分離式信号等の交通安全対策箇所数は増加傾向にある。

▼交通管理者の取組み年表

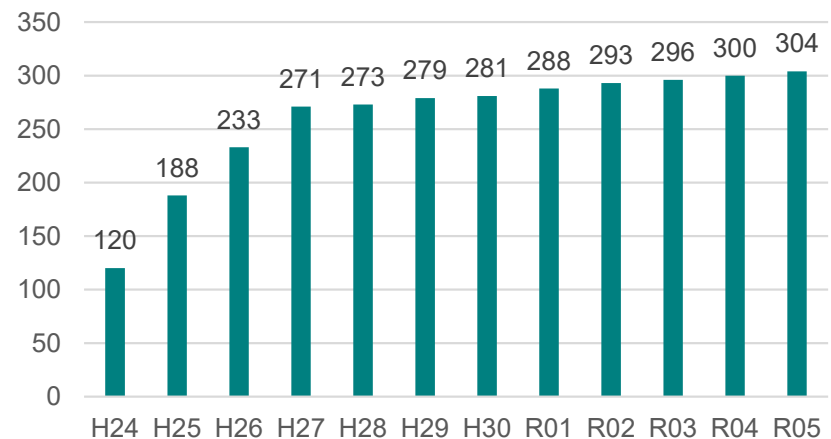
年度	内容
H10	75歳以上、運転免許証更新時の高齢者講習 義務化
H12	6歳未満のチャイルドシート使用 義務化
H14	高齢者講習の受講対象者を、70歳以上に拡大
H18	放置違反金制度を導入、放置車両の確認事務を民間に委託可
H19	飲酒運転 厳罰化
H19	車両総重量、5トン以上11トン未満の自動車に対応した中型免許 新設
H20	後部座席同乗者のシートベルト着用 義務化
H20	自転車の車道通行の原則を維持、例外的に歩道通行できる要件を明確化
H21	飲酒運転 行政処分強化
H21	75歳以上の認知機能検査 導入
H22	高齢運転者等専用駐車区間制度 導入
H26	刑法、危険運転致死傷罪及び自動車運転過失致死傷罪(過失運転致死傷罪)が、自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に移行されるとともに、危険運転致死傷罪の新たな類型(通行禁止道路進行)が追加
H26	環状交差点の車両等交通方法の特例 新設
H27	酒気帯び運転や過労運転等、交通事故にて人を傷つけた場合も、運転免許の仮停止の対象化
H29	75歳以上の者が、認知機能低下の可能性のある違反行為をしたときは、臨時に認知機能検査を実施
R1	スマートフォン・携帯電話使用中(ながらスマホ)の、交通事故に係る基礎点数および反則金の額が引き上げ
R1	運転中のスマートフォン・携帯電話等使用 広報啓発・交通指導取締り等の推進
R2	走行中の車の前で停車するなど、通行妨害行為が「危険運転」に追加
R4	高齢運転者による交通事故を踏まえ、高齢運転者対策の充実・強化
R4	運転免許(大型免許・中型免許・第二種免許)の受験資格の見直し等に関する規定の整備
R4	運転免許等に関する手数料(標準額)および自動車の積載制限の見直し等
R5	特定自動運行に係る許可制度の創設に関する規定の整備
R5	新たな交通主体(電動キックボード・自動配送ロボット等)の交通方法等に関する規定の整備
R5	自転車の乗車用ヘルメットに関する規定

資料:内閣府・全日本交通安全協会



▲右直分離信号設置箇所数の推移(累計)

資料:福岡県警提供資料



▲歩車分離式信号設置箇所数の推移(累計)

資料:福岡県警提供資料

## 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3年度～7年度	2,748	117(約4.3%)

※重複期間あり

### 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))
- 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4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>

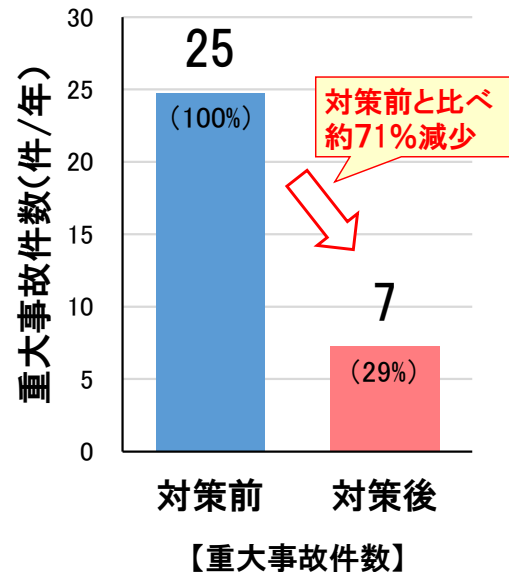
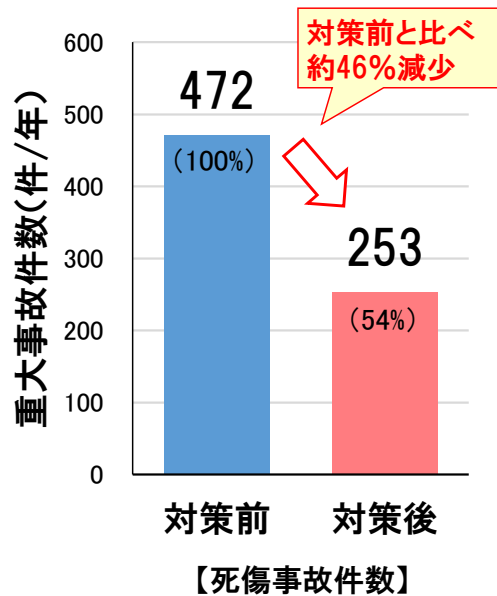


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策効果

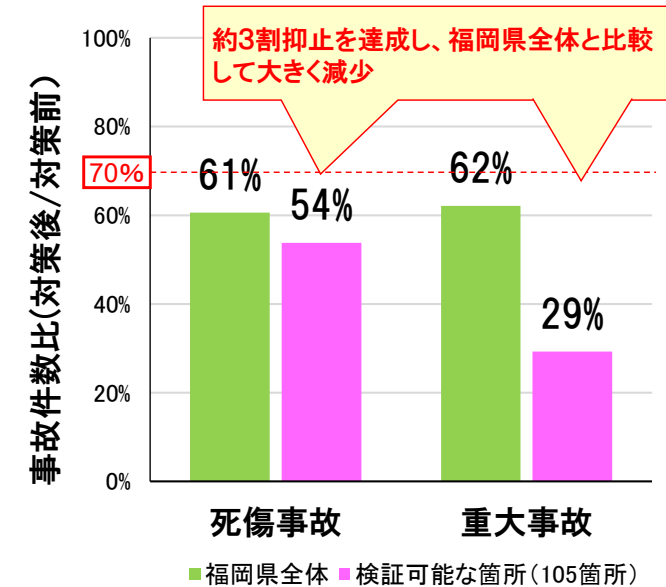
- 第4次事故危険箇所の対策済箇所のうち、検証可能な105箇所を対象に対策効果を検証した結果、死傷事故件数は約46%、重大事故は約71%減少。
- 検証可能な箇所は、目標である約3割抑止を達成し、さらに福岡県全体と比べて事故件数が大きく減少。

■ 検証可能な箇所(105箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化



※対策前は、H22-H25の値(選定当初)  
 ※対策後は、対策済み翌年度~R3の値(最大直近4年間)  
 ※( )の値は、対策前後の事故件数比(対策後/対策前)  
 ※重大事故件数は、死亡事故件数と重傷事故件数の総和

■ 対策前後の事故件数比 (対策前を100%として算出)



※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H30~R3を比較  
 ※検証可能な箇所の対策後件数は、対策済み翌年度~R3の値(最大直近4年間)  
 ※重大事故件数は、死亡事故件数と重傷事故件数の総和

# 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

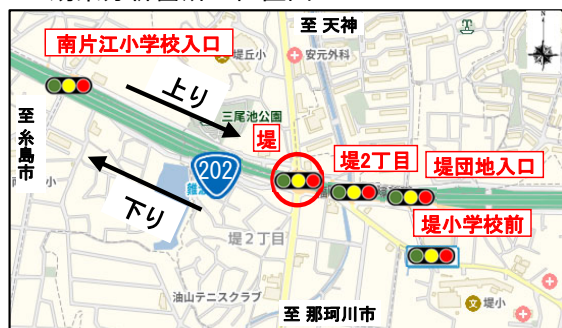
### ■整備状況と対策効果

#### 1) 国道202号BP 福岡市城南区 (堤交差点: R1年度対策)

【福岡国道事務所】

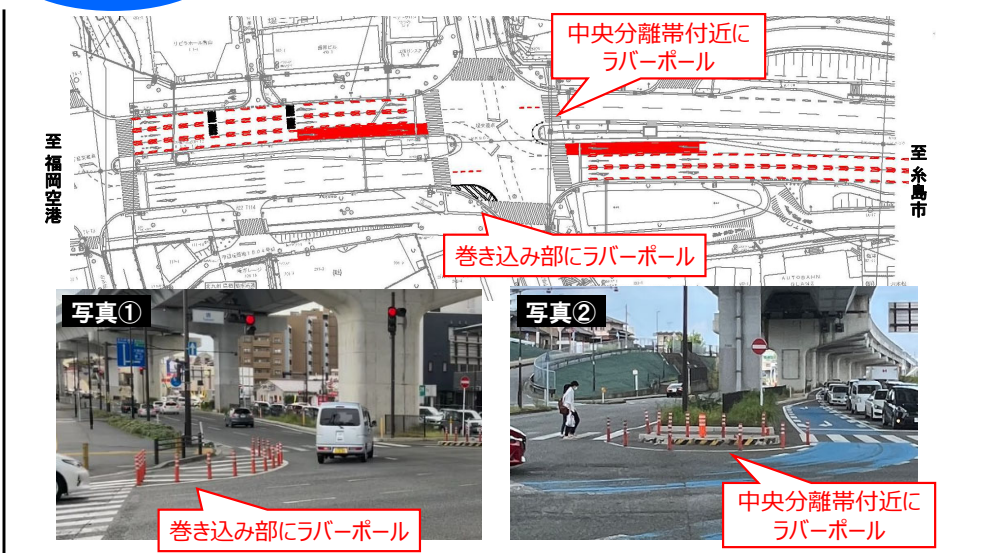


■効果分析箇所の位置図



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

### Do 対策実施



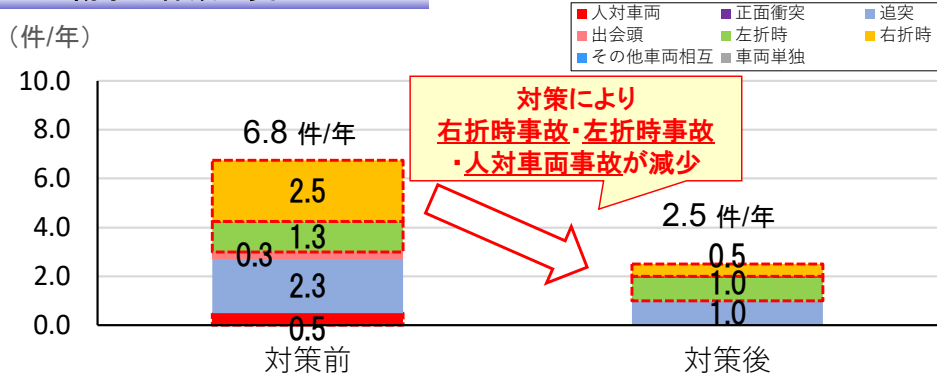
### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 対向直進車の間隙をぬって右折した際に、横断歩道で歩行者と衝突  
⇒ラバーポール設置 (走行位置の抑制)
- 左折車とすり抜けようとした二輪車が衝突  
⇒巻き込み改良 (走行位置の抑制)



### Check 対策効果の検証

#### ◆死傷事故件数の変化



(資料: 交通事故・道路統合データベース)

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (2) 第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

#### 2) 国道201号 飯塚市堀池（堀池交差点：R1年度対策）

【北九州国道事務所】



■効果分析箇所の位置図



(背景地図：電子国土Web.NEXTより引用)

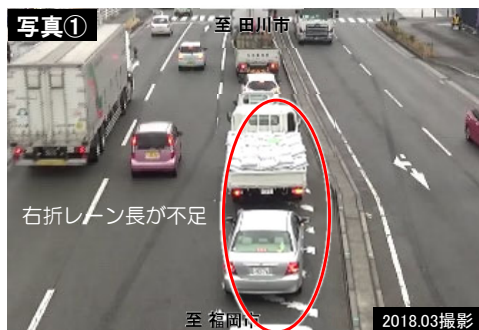
### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 交差点への進入速度が高く、先行車両の停止・減速行動の認知が遅れ、停止線付近や滞留末尾で追突事故が発生。また、西側流入部においては右折需要が多く、右折レーン長が不足しているため、滞留末尾で追突事故が発生。

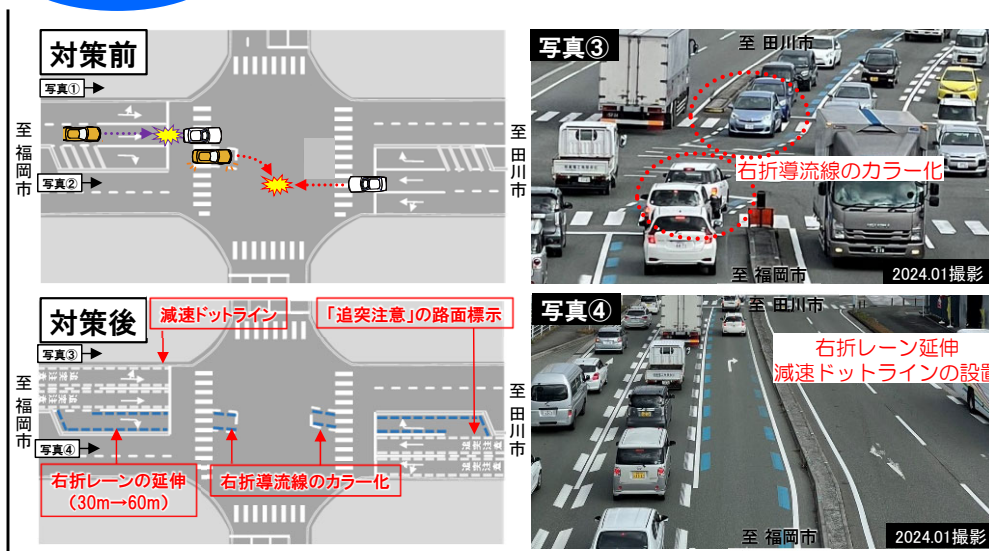
⇒減速ドットライン、路面標示、右折レーン延伸

- 交差点内が広く、右折車両の走行軌跡が安定しない。また、カーブ区間であるため、見通しが悪く、対向直進車両の認知が遅れる。

⇒右折導流線のカラー化、減速ドットライン

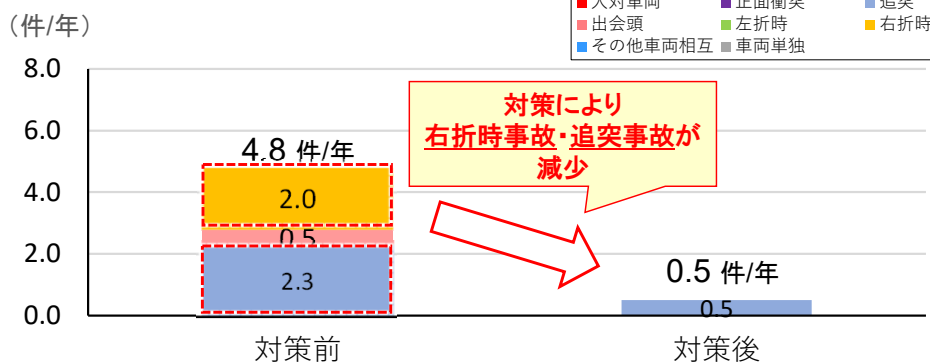


### Do 対策実施



### Check 対策効果の検証

#### ◆死傷事故件数の変化



(資料：交通事故・道路統合データベース)

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (2) 第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

#### 3) (県)福岡篠栗線 粕屋町若宮2丁目277-5 (若宮交差点: H30年度対策)

【福岡県】

■効果分析箇所の位置図



### Do 対策実施

交差点改良  
・右折レーン設置  
・車線、歩道拡幅 等

写真③ 至田川市

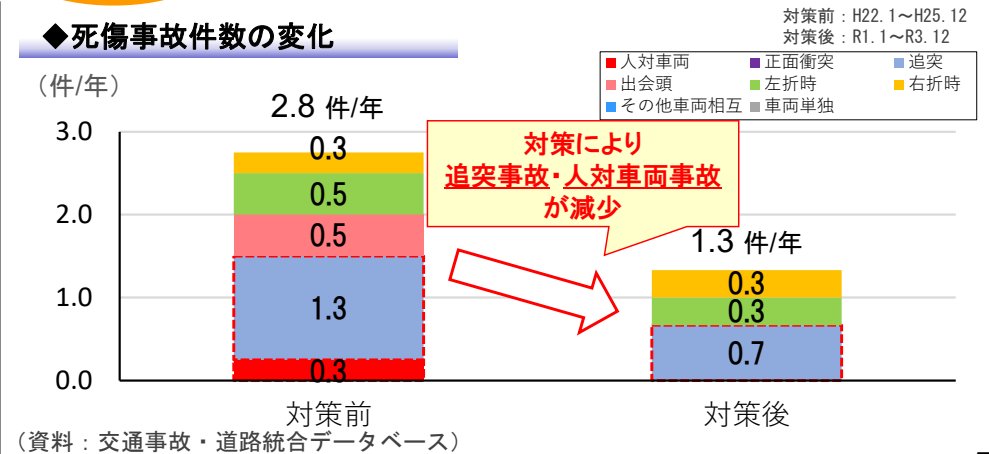
写真④ 至福岡市

右折車の横をすり抜け(渋滞緩和に寄与)

### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 当該路線は福岡市と篠栗町を結ぶ主要地方道
- 周辺にはJR駅、小学校、幼稚園、保育園、図書館などが立地
- 道路幅員が狭く、慢性的な渋滞およびそれに起因する事故が発生  
⇒交差点改良(右折レーン設置、車線拡幅、歩道拡幅等)

### Check 対策効果の検証



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第5次事故危険箇所取組み<R3~R7>

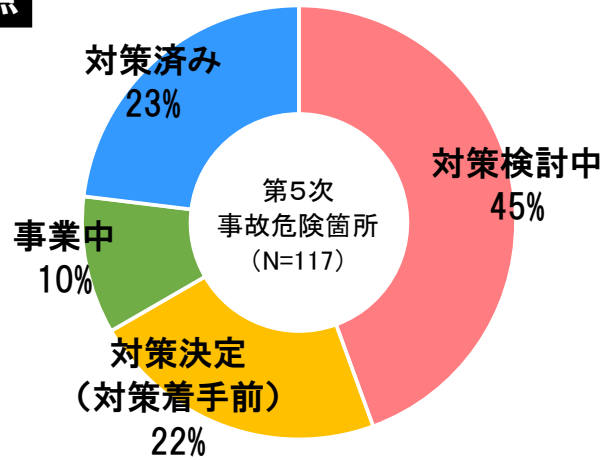


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策実施状況

- 令和6年1月末時点の対策済み箇所は約31%（去年は約23%）。
- 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4年11月末時点

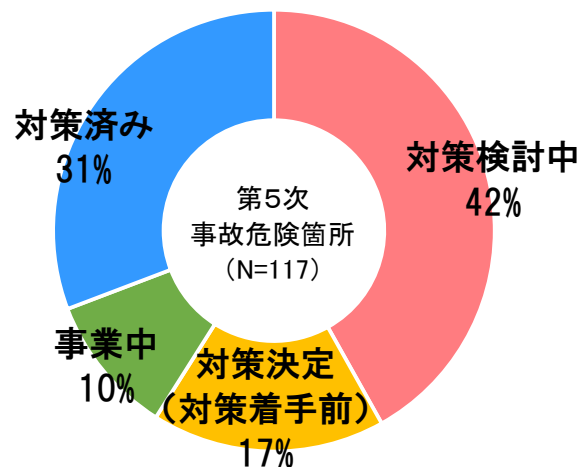


■道路管理者別の対策実施状況(令和6年1月末時点)

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	10	27	1	5	6	49
対策決定 (対策着手前)	5	2	3	0	10	20
事業中	0	0	0	7	5	12
対策済み	1	1	21	6	7	36
合計	16	30	25	18	28	117

※道路管理者の対策状況

### 令和6年1月末時点



■福岡県の第5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5次事故危険箇所取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■整備状況

#### 1) 国道202号 福岡市城南区 (中村大学前交差点: R4年度対策)

【福岡国道事務所】



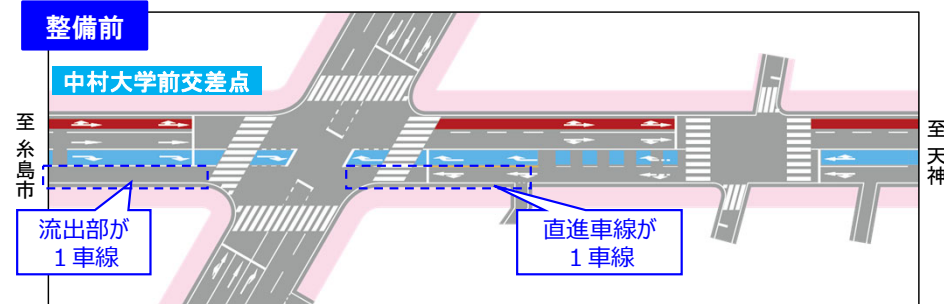
■事業箇所の位置図



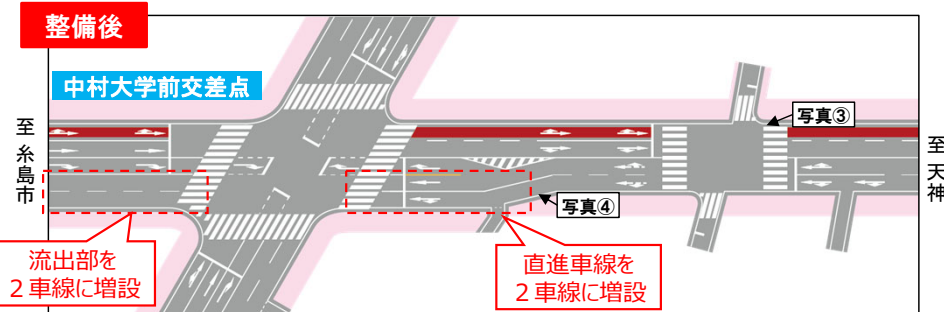
出典: 国土地理院

### Do 対策実施

整備前

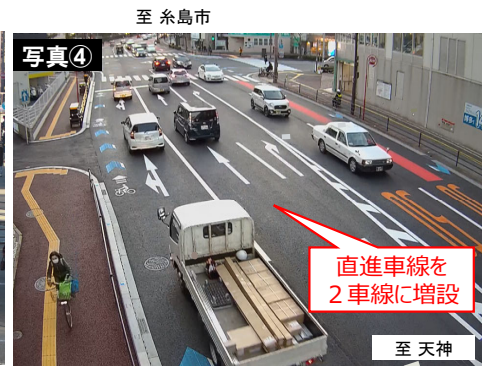
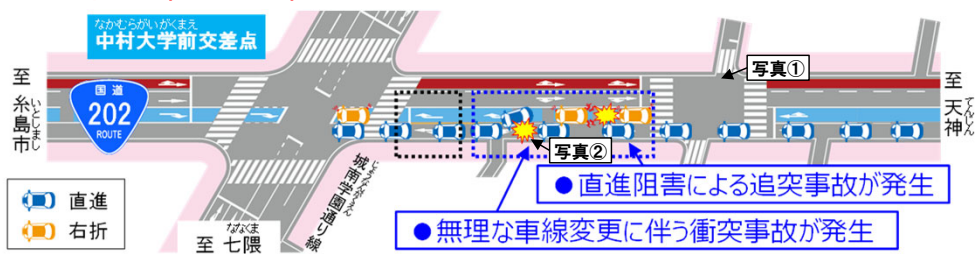


整備後



### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 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等に伴う事故が発生
- ⇒ 直進車線を2車線に増設



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第5次事故危険箇所取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 2) 国道199号 北九州市若松区 (高陵高校前交差点：R4年度対策)

### 3) 国道199号 北九州市若松区 (二島駅前交差点：R4年度対策)

【北九州市】



■事業箇所の位置図



■事業箇所の位置図

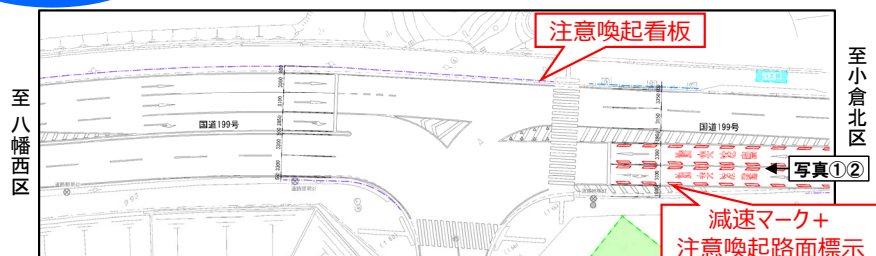
#### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 国道199号は下り勾配になっていることに加え、長い直線区間であり、スピードが出るため追突事故が発生  
⇒横断歩道付近に注意喚起路面標示と減速マークを設置

#### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 駅前交差点であるため、歩行者の交通量が多いことで、歩行者・自転車のとの事故が発生  
⇒注意喚起路面標示と防護柵の設置

#### Do 対策実施



#### Do 対策実施



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第5次事故危険箇所取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 4) 国道442号 八女市山内412-16 (八女市山内交差点：R4年度対策)

### 5) (主)鳥栖朝倉線 朝倉市片延444-4【福岡県】 (無名交差点：R4年度対策)



■事業箇所の位置図



■事業箇所の位置図

#### Plan

#### 事故要因の把握と対策立案

- 当該箇所においては、車両と歩行者の事故が多い  
⇒カラー舗装と区画線再設置による注意喚起

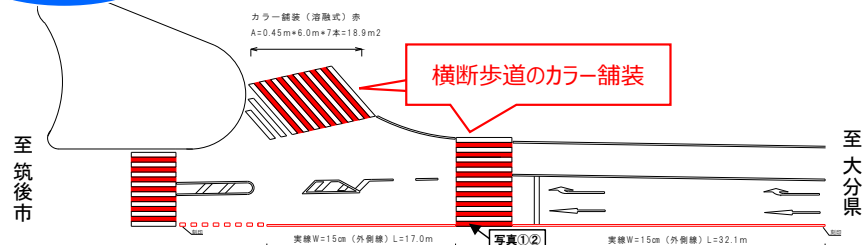
#### Plan

#### 事故要因の把握と対策立案

- 交差点付近における交通事故が多い  
⇒区画線や路面表示による注意喚起

#### Do

#### 対策実施



#### Do

#### 対策実施





# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 第5次事故危険箇所取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■整備状況と対策効果

#### 6) 国道3号 北九州小倉北区(貴船橋東交差点: R3年度対策)

【北九州国道事務所】



■効果分析箇所の位置図



(背景地図: 電子国土Web.NEXTより引用)

### Do 対策実施

**対策前**

**対策後**

**写真③**

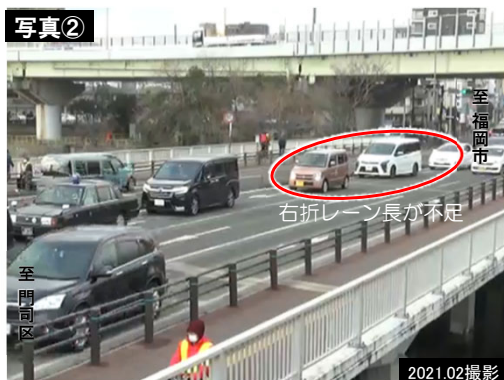
右折導流線のカラー化  
2024.01撮影

**写真④**

右折レーン延伸  
2024.01撮影

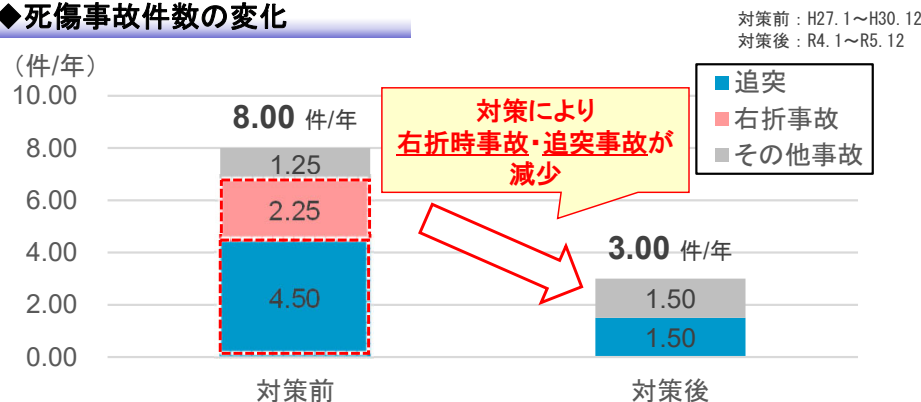
### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 中心市街地部に位置しており、周辺の商業施設へアクセスするための右折需要が多く、西側流入部においては右折レーン長が不足。また、交差点内が広いいため右折車の軌道が安定しない。  
⇒右折レーンの延伸、交差点・右折導流線のカラー化



### Check 対策効果の検証

#### ◆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, 福岡県警事故データ)

# 3) 幹線道路における事故対策について

---

## ②事故危険区間における取り組み

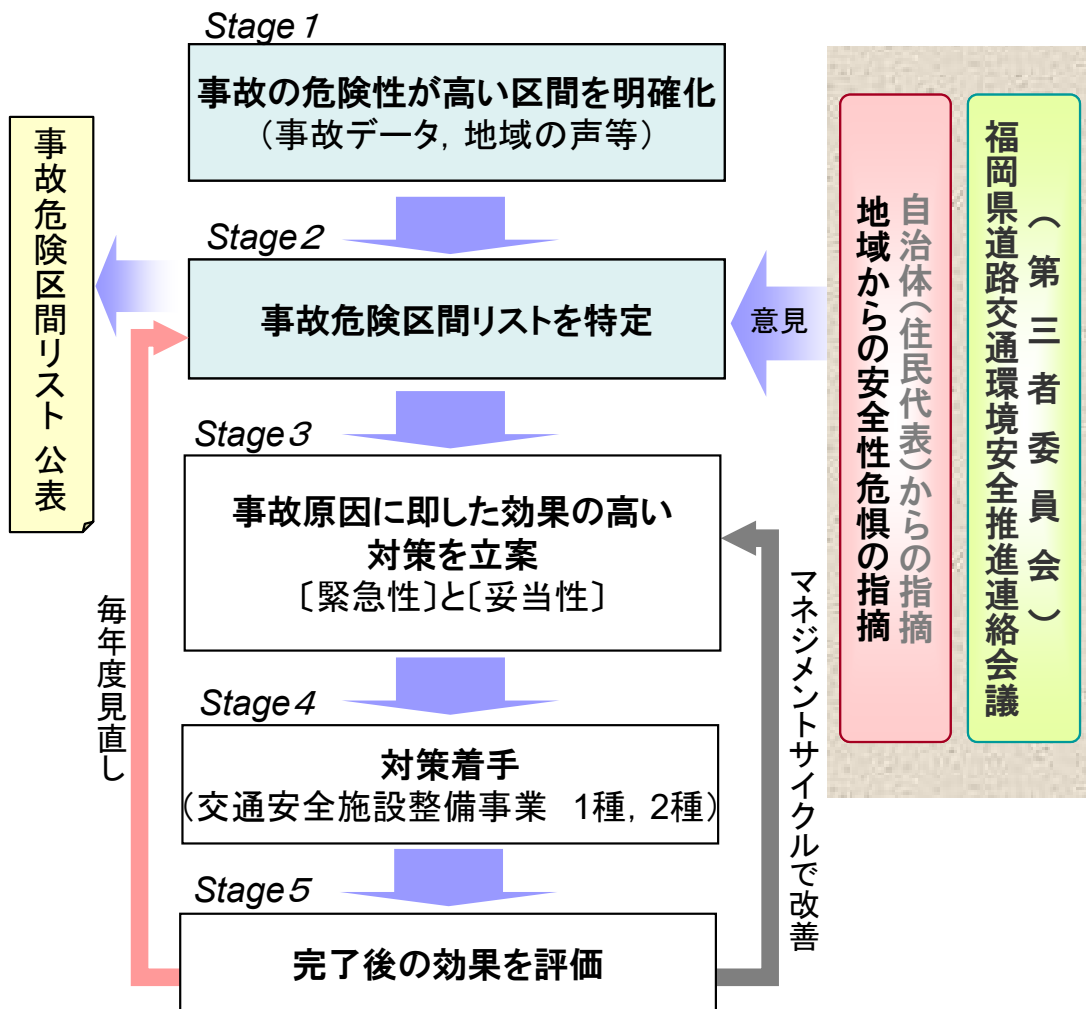
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (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	<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
	<b>歩道整備が 必要な区間</b> ○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
<b>整備が必要な区間 自転車利用環境</b> ○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	

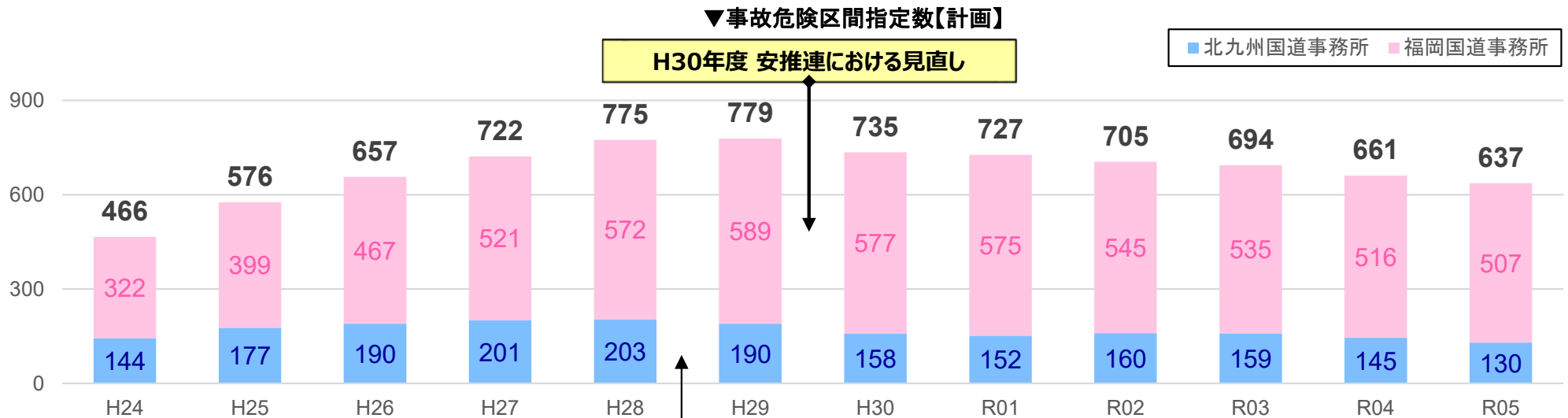
進めるために優先的に実施すべき区間  
福岡県内直轄国道において、効率的に交通安全事業を  
事故危険区間リスト(ロングリスト)

# 3) 幹線道路における事故対策について



## (2) 進捗状況

- 【計画】平成30年度より「除外」・「解除」ルールを導入(平成29年までは新規追加で箇所数が増加)
- 【成果】毎年「除外」・「解除」を行っており、**6年間で除外は119箇所、解除は181箇所**



国道200号移管(H29.4)を除く

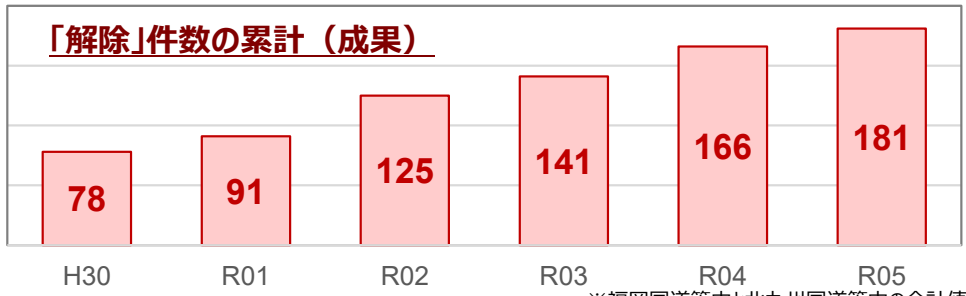
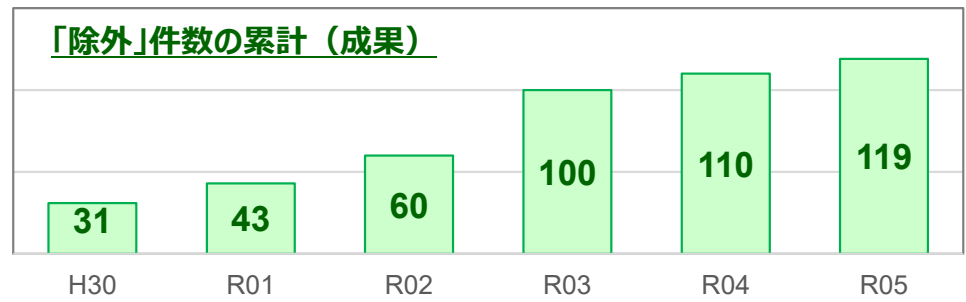
### 【事故危険区間の指定に関わる見直し】

#### ①「除外」ルールの導入

未対策区間において、周辺環境の変化等によって事故件数が減少しており、潜在リスク等を確認したうえで、将来的に事故が増加しないと判断された場合、事故危険区間から外す

#### ②「解除」ルールの導入

対策完了区間において、事故件数の減少や潜在リスクの低下など、対策による効果が確認された場合、事故危険区間から外す



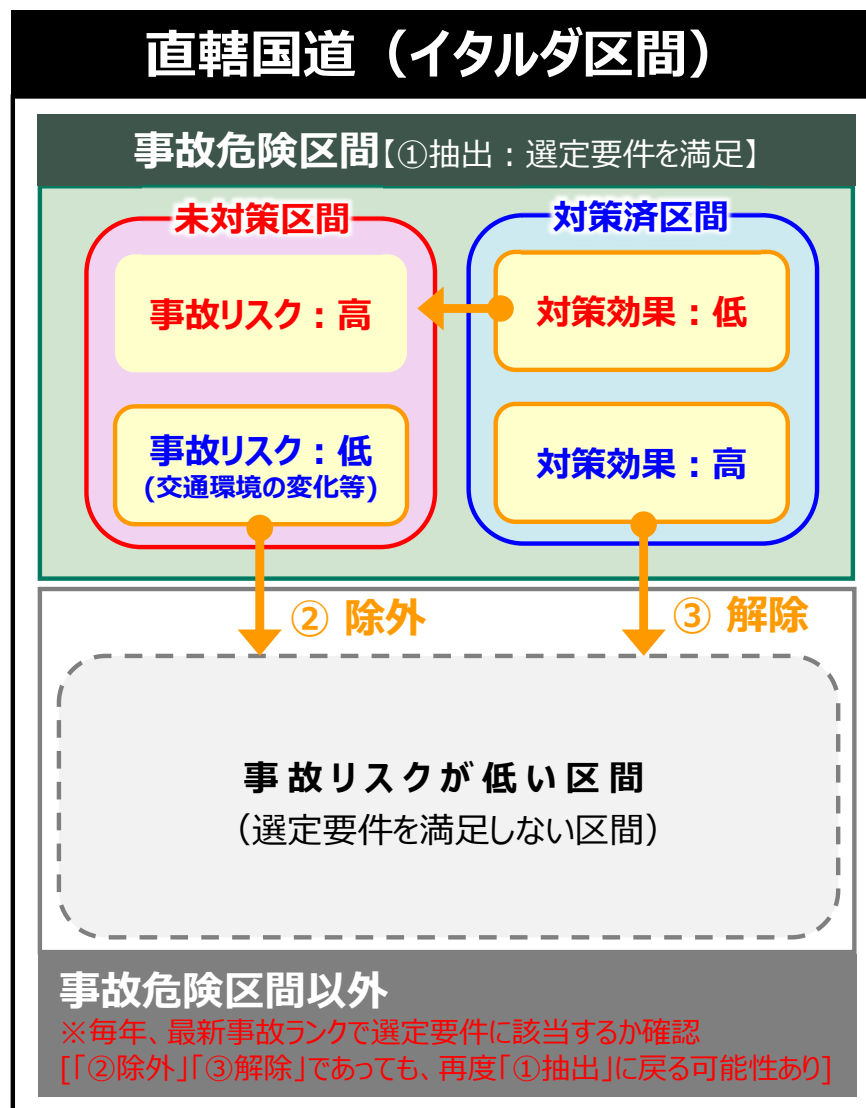
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (3) 事故危険区間／令和5年度福岡県版



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 令和4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5年度の事故危険区間（福岡県版）として637箇所を指定。



	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和4年度 事故危険区間 【A】	661 箇所	516 箇所	145 箇所

令和5年度 事故危険区間	抽出 (新規追加) 【B】	0 箇所	0箇所	0箇所
	除 外 【C】	9 箇所	7箇所	2箇所
	解 除 【D】	15 箇所	2箇所	13箇所
	計 【A + B - C - D】	637 箇所	507 箇所	130 箇所

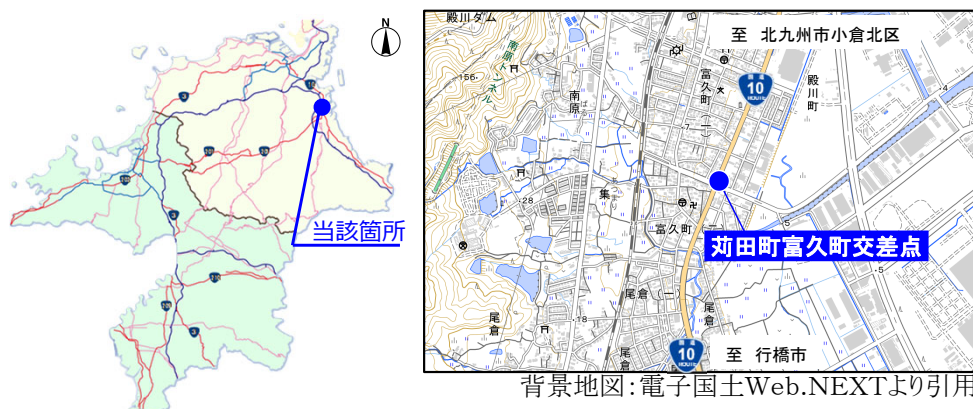
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (4) 除外・解除／事例1



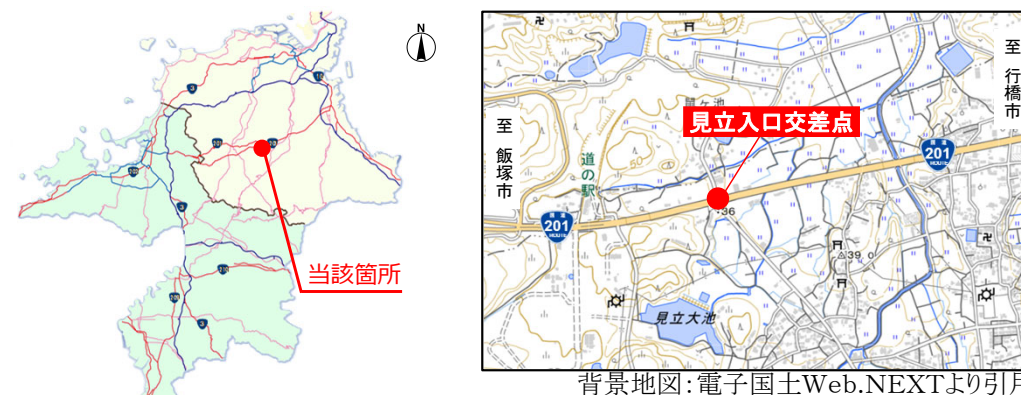
### 【除外箇所】

- 国道10号苅田町富久町(苅田町)
- 周辺交通環境の変化等により、事故対策の必要性が低下したため除外

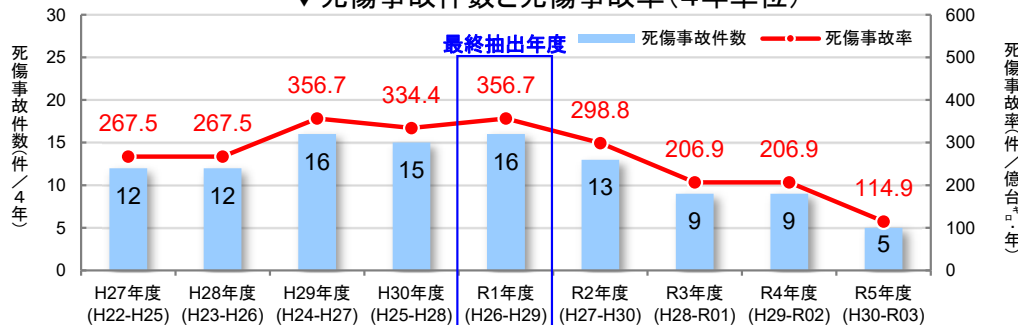


### 【解除箇所】

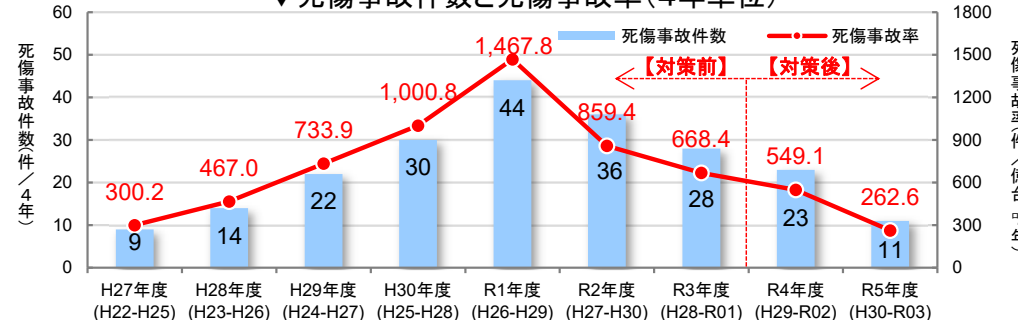
- 国道201号見立入口交差点(田川市)【H29完成】
- 道路の拡幅により混雑が緩和され、事故が減少したため解除



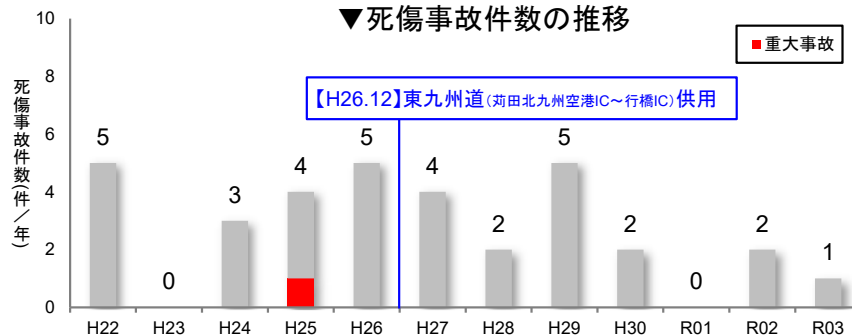
▼ 死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



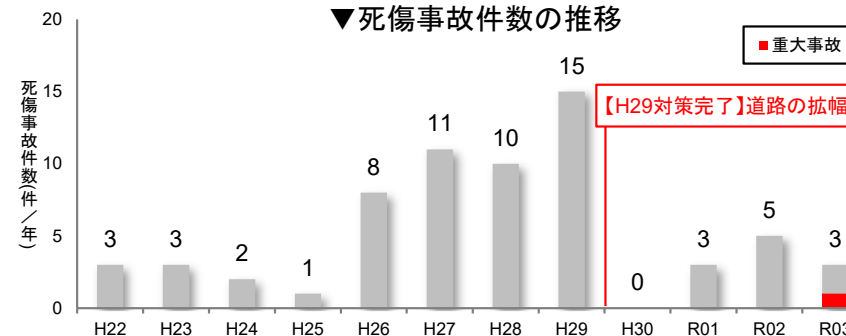
▼ 死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



▼ 死傷事故件数の推移



▼ 死傷事故件数の推移



# 3) 幹線道路における事故対策について

## (4) 除外・解除/事例2

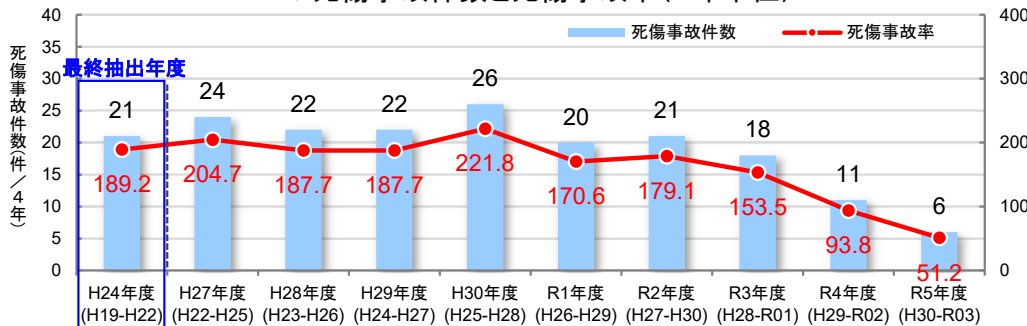


### 【除外箇所】

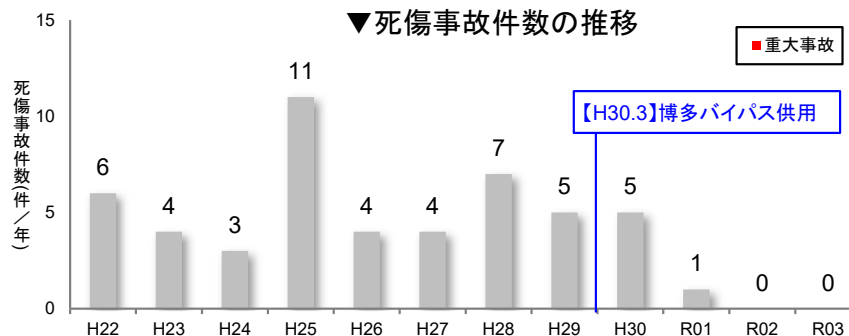
- 国道3号 香椎駅前2丁目区間(福岡市東区)
- 周辺交通環境の変化等により、事故対策の必要性が低下したため除外



▼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

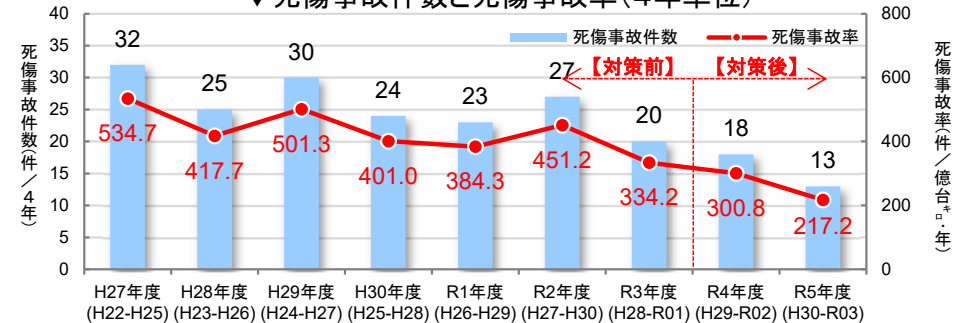


### 【解除箇所】

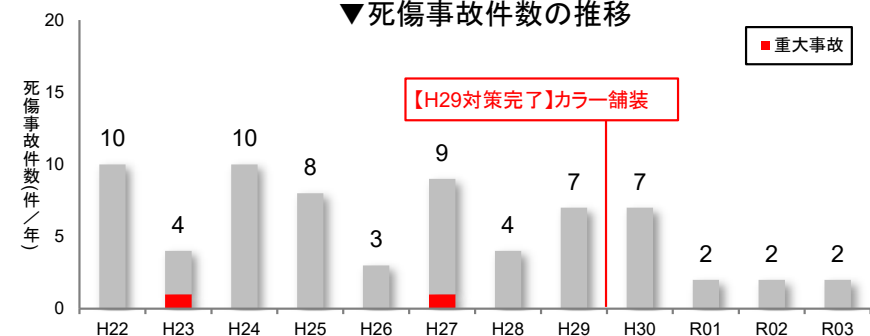
- 国道202号 今宿谷交差点(福岡市西区)【H29完成】
- カラー舗装による走行位置の明確化、事故が減少したため解除



▼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

---

## ③その他の事故対策の取組み



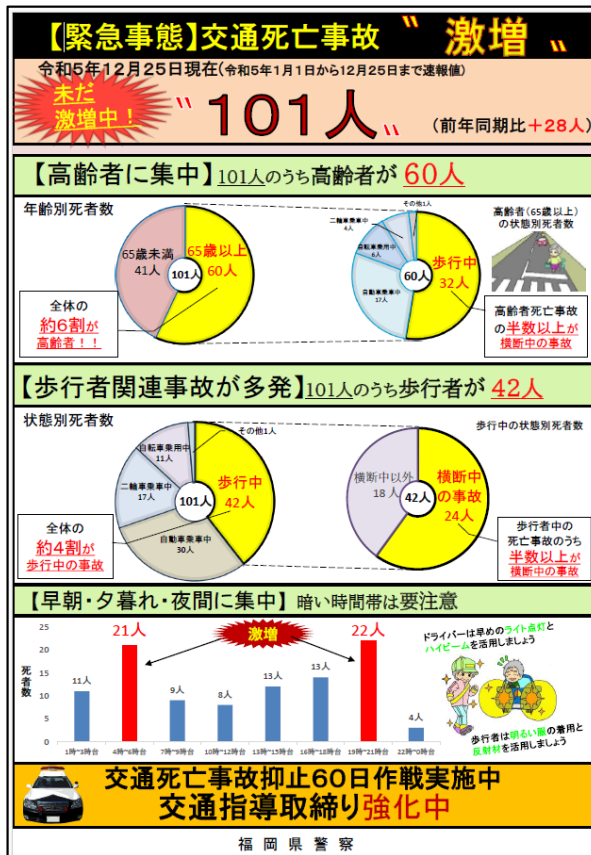
# 3) 幹線道路における事故対策について

## (1) 広報活動



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県内での交通事故死者数が前年と比較し大幅に増加したことから交通死亡事故抑制緊急対策を実施。
- 県、市(区)町村、警察及び関係機関・団体が協力し、広報活動等により多発する交通死亡事故の抑制を図る。



**高齢者のための交通安全のポイント**

心も身体もいつまでも若いままと思いがちですが、年齢を重ねると身体機能は衰えます。自身の身体機能の変化を自覚し、自らの安全を守るための交通行動を心掛けましょう。

**歩行者の方へ**

危険な横断をしていませんか?  
 いつも通る道路を渡るのに危険はないんじゃない?  
 そういう意識では事故に遭ってしまいますよ

**近道をして横断歩道外を横断**

健康な方はもちろん、足腰が悪い方はなおさら、横断歩道を渡ってください。日暮れ後は特に、歩行者は車から発見されにくくなります。

**車はまだ遠いから行けると横断**

車の速度は自分が思っているより速いです。年齢を重ねると歩くスピードは遅くなります。視力の衰えで、車の距離感覚が掴めていないことも。歩くスピードや視力、若いころと同じではありません。

元気で長生きするために、交通事故で命を落とさないために自分の行動を見直してみませんか?

福岡県警察

区分	内容
福岡県・市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広報車による巡回広報</li> <li>○ ホームページ、SNS等を活用した広報啓発</li> <li>○ 有線放送、市町村庁舎・公民館等の公共的な場所における庁内放送等の実施</li> <li>○ 啓発チラシの掲示、配布</li> <li>○ 道路情報板における広報</li> <li>○ 交通指導員等による街頭啓発活動の強化</li> <li>○ 関係機関・団体との連携強化</li> </ul>
県警察	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 交通指導取締りを中心とした街頭活動の強化</li> <li>○ 県民に危機感を持たせる広報啓発活動の推進</li> </ul>
関係機関・団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ホームページ、SNS等を活用した広報啓発</li> <li>○ 職員に対する交通死亡事故情勢の周知、交通安全教育</li> <li>○ 車両の運行管理、安全管理の強化</li> <li>○ のぼり旗、懸垂幕、立看板等の掲出</li> </ul>

▲福岡県警 交通安全啓発チラシ

▲各種取り組み

【出典】福岡県HP

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (1) 広報活動



- 交通事故削減のための取り組みとして導入が期待されているラウンドアバウトに関して、国土交通省では、平成25年度より有識者等から構成される「ラウンドアバウト検討委員会」を設置。
- 全国155箇所(R5.3時点)で整備が進んでおり、国土交通省のHPにて期待される効果や整備事例について利用者に周知している。
- 福岡県内においても、ラウンドアバウトの整備に取り組んでいる。

### ラウンドアバウトのすすめ

国土交通省 警察庁

### ラウンドアバウトの特長

- 1.交通量が少ない平面交差点部に導入可能**
  - 日当たり総流入交通量が10,000台以上の場合は、適用の判断が必要（詳細は「ラウンドアバウトマニュアル2021」等で確認）
- 2.交差点の安全性が向上**

車両間交差点の減少

  - 交差点に流入する際の車両間交差点が、無信号交差点と比較して大幅に少なく、交通事故が低減

無信号交差点 6方向      ラウンドアバウト 1方向

● 交差点流入の直進車両  
● 交差する可能性がある車両

**交通事故が減少**

  - 導入後は、交通事故件数が減少しており、特に死亡事故、重傷事故の重大事故は発生していない

項目	導入前	導入後
死亡	24	9
重傷	10	0

対 象：令和3年3月末時点の導入箇所126箇所のうち、新設交差点(21箇所)を除いた105箇所  
導入前：現状交差点(導入前)1年間の事故発生件数  
導入後：現状交差点(導入後)1年間の事故発生件数  
出典：国土交通省道路局作成

**車両の速度抑制**

  - 導入後は、交差点を通行する速度が30km/h以下に抑制されている

朝・夕のピーク時

● 整備前 ● 整備後

● 整備後 ● 速度低下 ● 整備前

出典：沖縄県5市道課提供  
調査期：N=2,000(9:00~17:00)  
調査期：N=4,000(19:00~21:00)
- 3.赤信号による待ち時間が減少**
  - 信号がないため、交通状況に応じて一時停止することなく、交差点に徐行して進入可能
- 4.多枝交差点など複雑な形状の交差点でも導入可能**
- 5.信号停止によるアイドリング時間を削減し環境負荷を軽減**
- 6.災害等に伴う停電時でも安全に通行が可能**



▲国土交通省 警察庁 道路交通安全対策の周知・広報パンフレット

▲県道唐尾広川線（八女市）での整備イメージ図

# 3) 幹線道路における事故対策について

## (2) 県警の取組みについて



### 1) 道路標識等の損傷に関する連絡体制の構築について

- ✓ 路面標示や道路標識等が損傷している箇所は、各管理者が早期に状況を把握し、迅速な対策実施が求められる
- ✓ 迅速な対策実施に向けて、各管理施設の損傷に関する連絡体制の構築が必要

⇒円滑な報告を目的とした管理者間の連絡体制を検討

### 2) 新法定外標示(注意喚起路面表示)について

- ✓ 生活道路において、地域住民から対策の要望が挙がっているが、設置基準や道路構造、交通実態等の理由から、一時停止規制やハンプ等の有効な対策を施すことが出来ない場合がある

⇒生活道路において、柔軟に対応できる新たな法定外表示を検討

## 4) 生活道路における事故対策について

---

# 5) 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



### 第11次交通安全基本計画・第11次福岡県交通安全計画

#### <生活道路における対策方針>

#### □生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### ①ゾーン30プラス整備について

- 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
- 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み合わ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



#### ②通学路における交通安全対策について

- 「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援
- 道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進



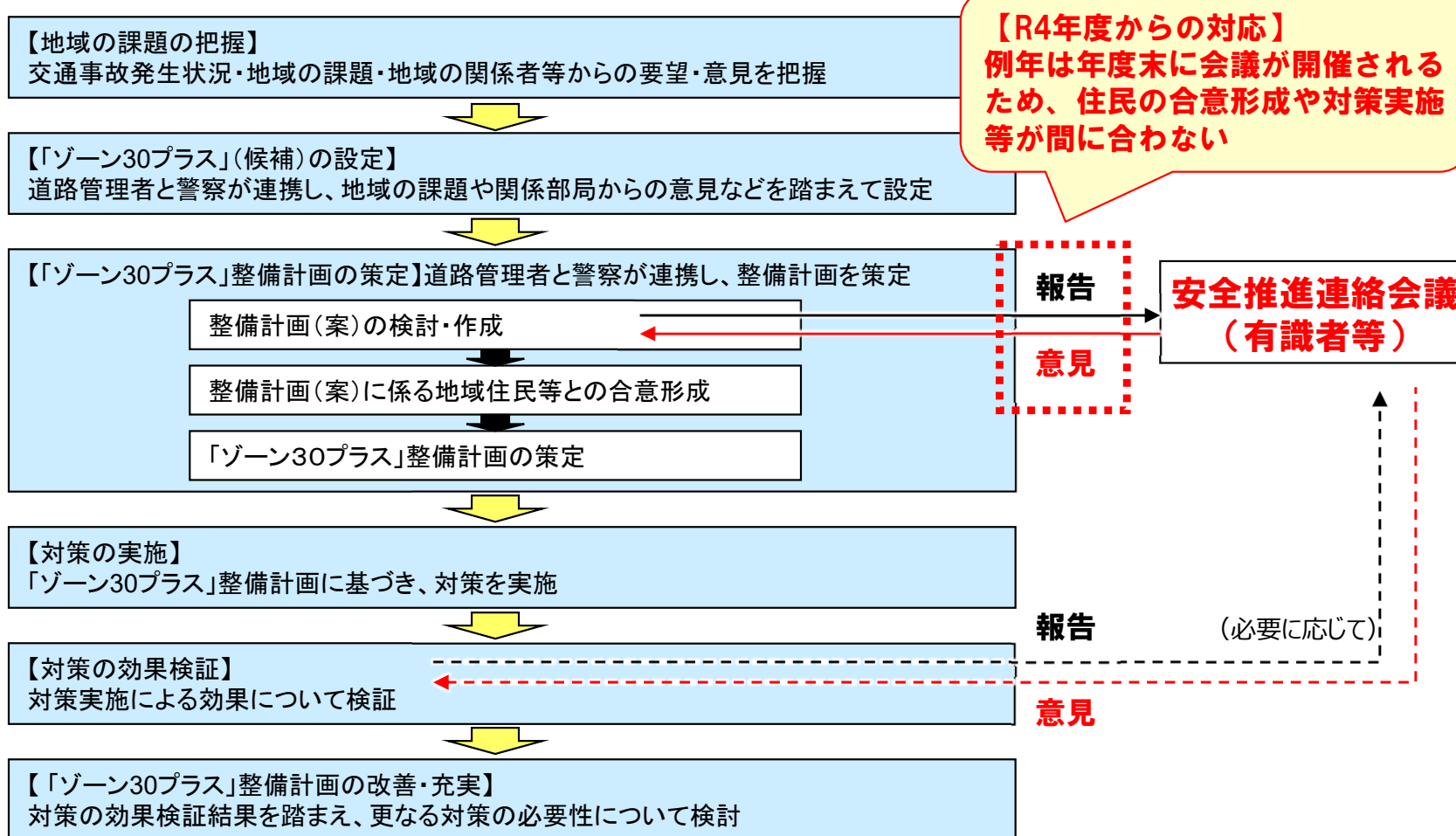
# 5) 生活道路における事故対策について

## (2) ゾーン30プラスの整備について



### 1) 「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

資料:国土交通省 記者発表資料(R4.8.26)

# 5) 生活道路における事故対策について

## (2) ゾーン30プラスの整備について



### 2) 「ゾーン30プラス」の検討の流れ

□ 令和4年度より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った。

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

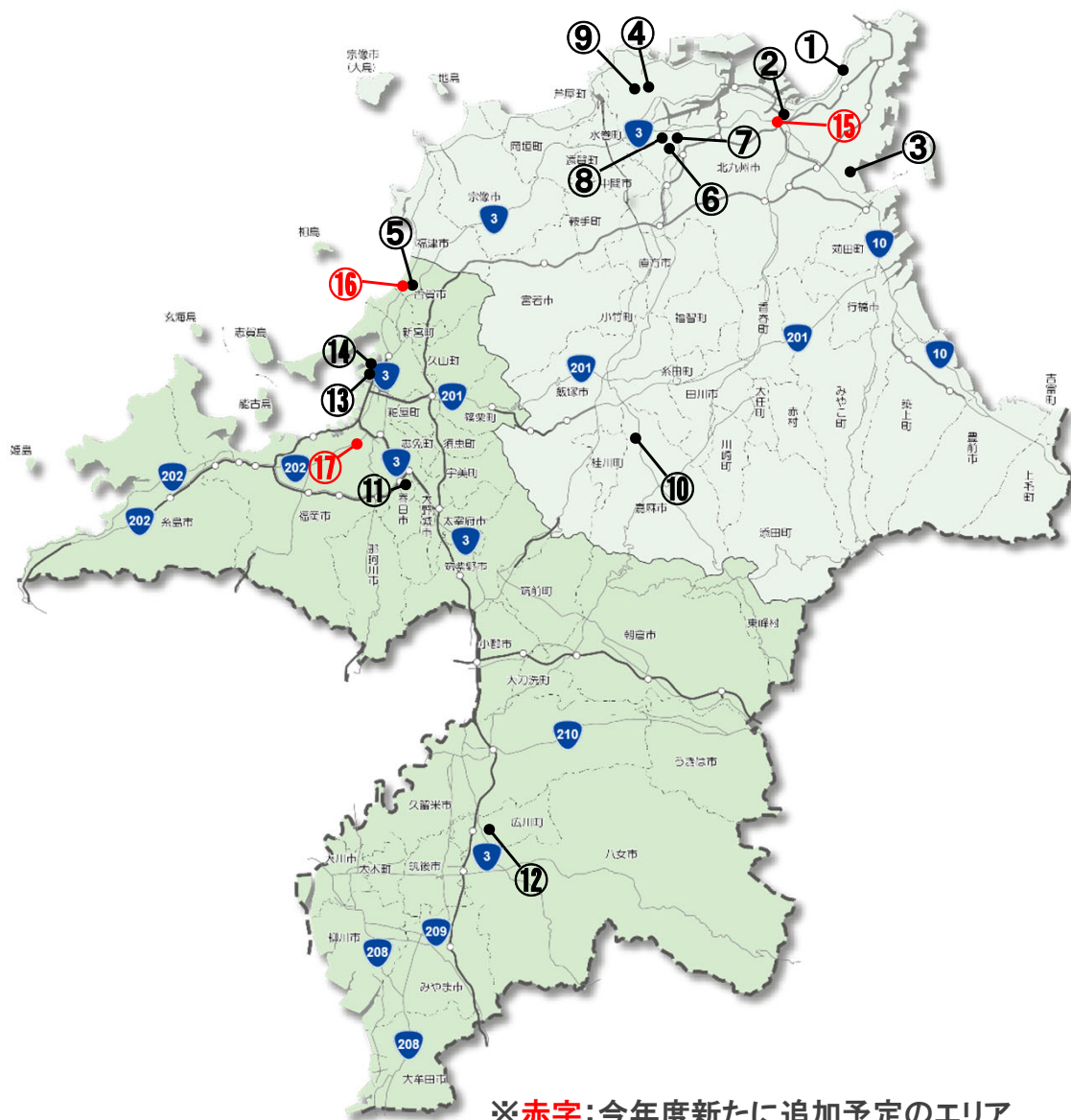
# 5) 生活道路における事故対策について

## (2) ゾーン30プラスの整備について



### 3) 令和5年度ゾーン30プラス登録エリア

□令和5年度 新たに3エリアの追加登録を目指しており、福岡県内では全17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 八幡西区	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	稲築西	R4年度
11	福岡市 博多区	板付・麦野	R4年度
12	八女郡 広川町	中広川小学校	R4年度
13	福岡市 東区	千早西	R5年度
14	福岡市 東区	香陵	R5年度
15	北九州市 小倉北区	白銀・貴船	R5年度
16	古賀市	古賀西小学校	R5年度
17	福岡市 中央区	平尾・薬院	R5年度



# 5) 生活道路における事故対策について

## (2) ゾーン30プラスの整備について



### 4) ゾーン30プラス登録エリアの効果検証・取り組み事例の共有

- 北九州市八幡西区 医生ヶ丘・千代ヶ崎地区は、令和3年11月に、「4連続ハンプ」、「スムーズ横断歩道」の2つの物理的デバイスが設置され、令和4年3月にゾーン30プラスに登録された。
- 平日の通学時間帯のみならず、平日・休日の昼間12時間でも速度抑制の状況が把握されており、「4連続ハンプ」、「スムーズ横断歩道」ともに対策の効果が見られる。

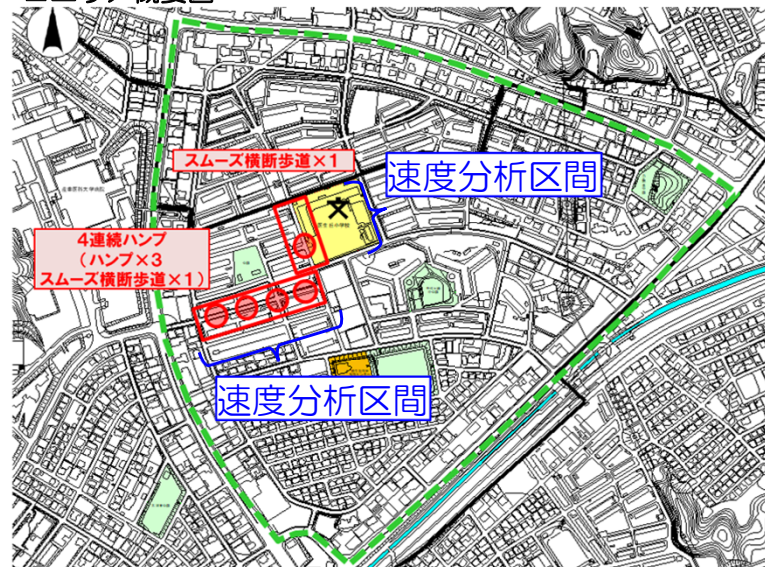
■位置図



■対策箇所

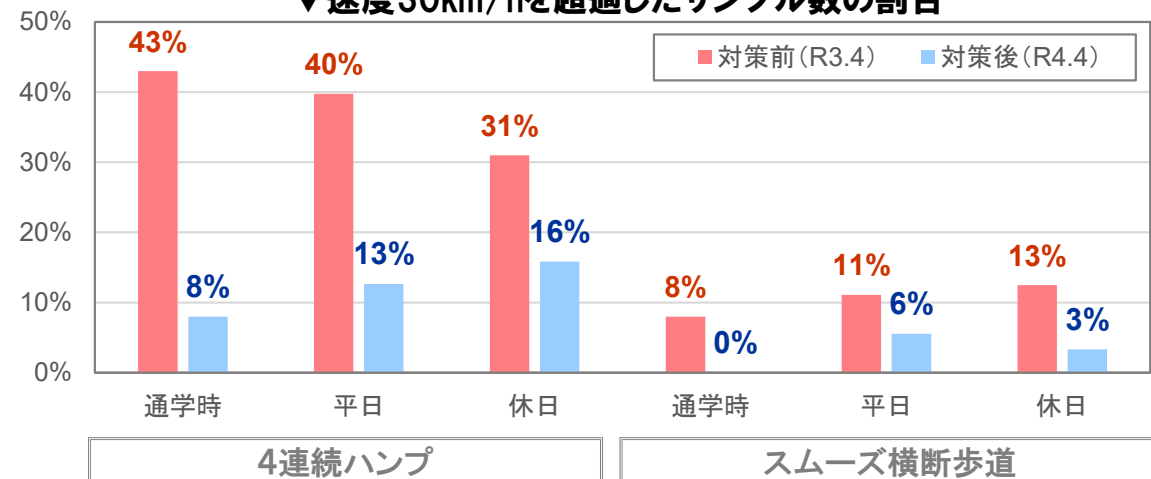


■エリア概要図



■効果検証

▼速度30km/hを超過したサンプル数の割合



# 5) 生活道路における事故対策について

## (3) 通学路における交通安全対策について



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、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中。

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 ~	<b>【3省庁※1連携による通学路の緊急合同点検要請】</b> 学校、PTA、道路管理者及び地元警察署等による <b>緊急合同点検</b> ⇒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	<b>通学路交通安全プログラム</b> を策定し、各地域における <b>定期的な合同点検</b> 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 ~	<b>【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】</b> 幼稚園、保育所等、道路管理者及び地元警察等による <b>緊急安全点検</b> 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 ~	<b>【3省庁※1連携による通学路の緊急合同点検要請】</b> 学校による <b>危険箇所のリストアップ</b> （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 <b>緊急合同点検</b> 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 ⇒目標期間の令和5年度末までに、暫定的な安全対策の実施を含め、全箇所において安全対策を講じることを目指して取り組んでいる



▲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HP 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

# 5) 生活道路における事故対策について

## (3) 通学路における交通安全対策について



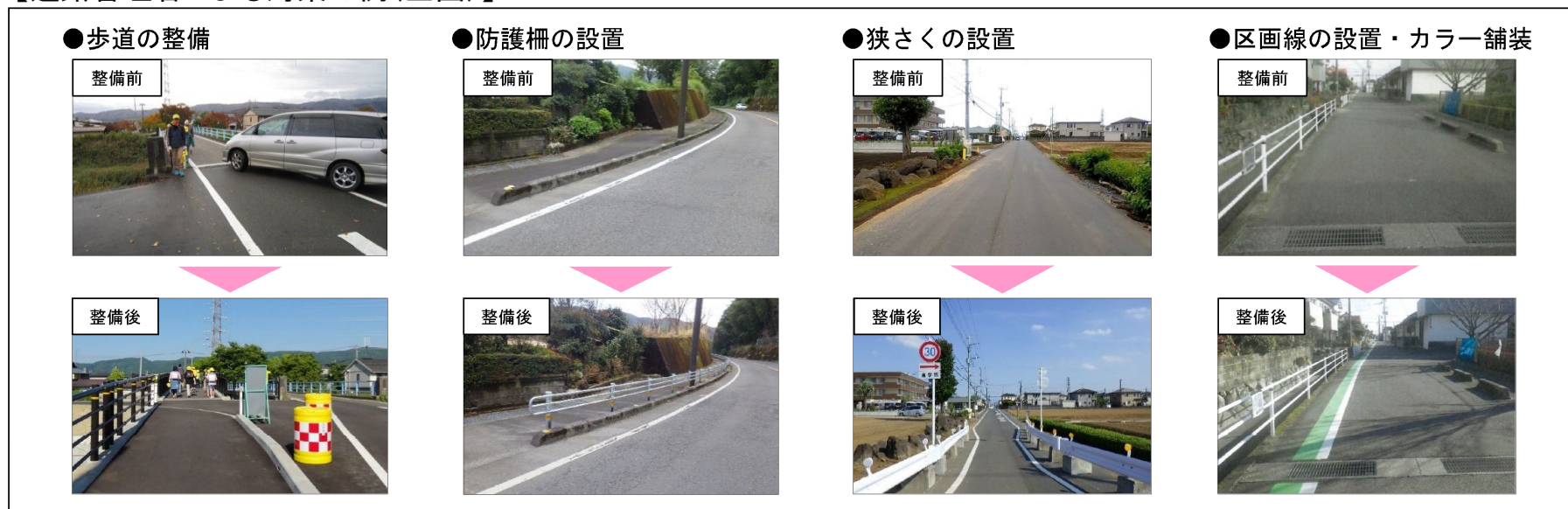
### ■通学路における交通安全の確保に向けた取組状況

□ 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5年9月末時点)。  
 □ 福岡県は2,365箇所を抽出し、2,038箇所が対策済み(令和5年9月末時点)。

対策実施状況 (R3.7~R5.9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	67,292(88.1%)	2,365	2,038(86.2%)
教育委員会・学校による対策箇所	41,437	40,871(98.6%)	1,061	1,061(100%)
道路管理者による対策箇所	39,071	31,158(79.7%)	1,361	1,049(77.1%)
警察による対策箇所	16,996	16,723(98.4%)	470	470(100%)

資料: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(R5.9末時点)

#### 【道路管理者による対策の例(全国)】



# 5) 生活道路における事故対策について

## (3) 通学路における交通安全対策について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 福岡県における取り組み状況 (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。

#### 《国道10号 築上町椎田地区》



#### ■ 防護柵の設置



#### ■ 路面標示による注意喚起



背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用



## 5) 自転車通行空間の整備について

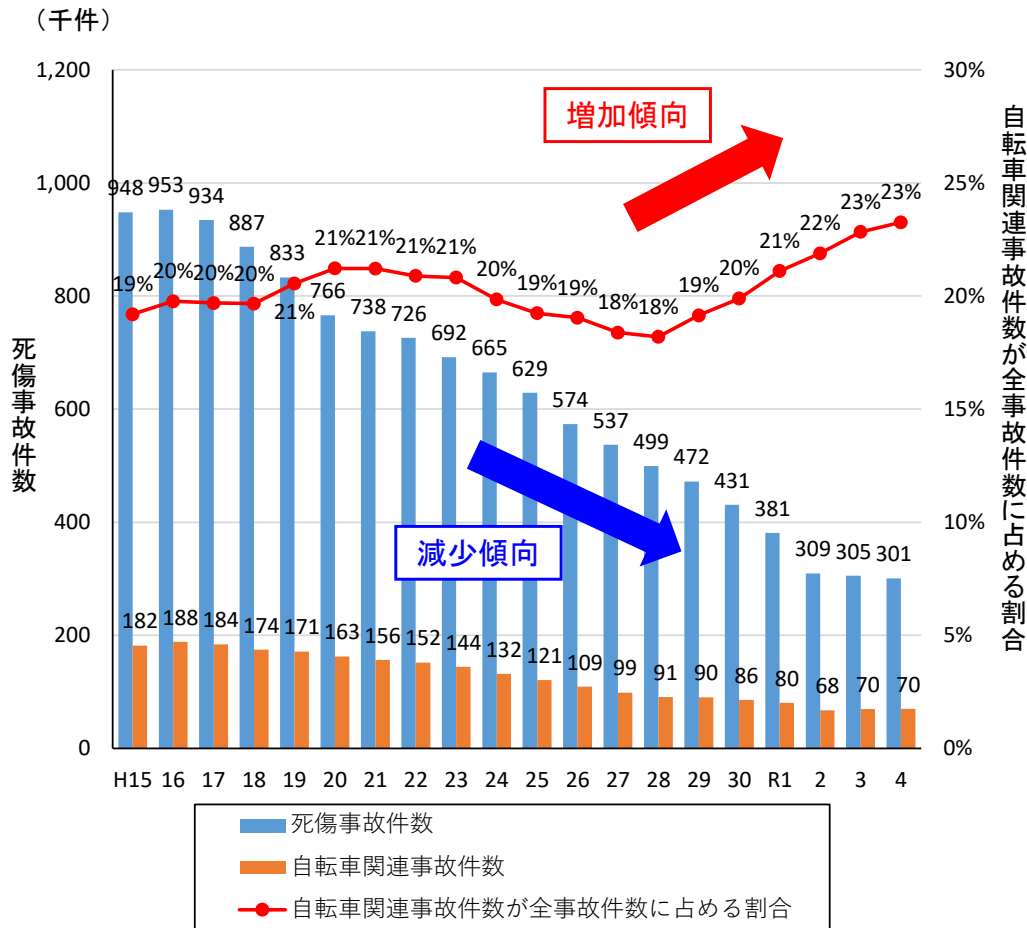




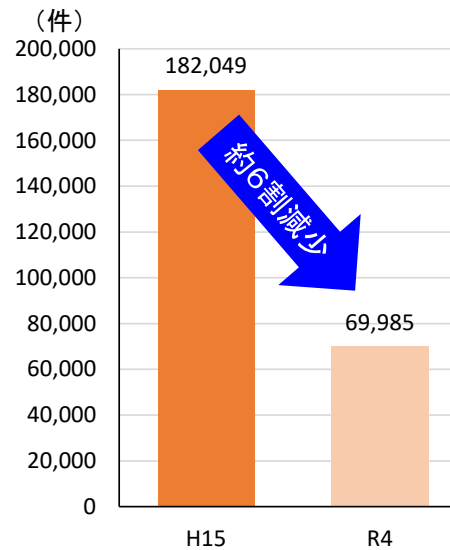
# (1)全国の取組について

- 全国の交通事故件数は近年減少傾向である一方、自転車乗車中の事故件数の占める割合は増加傾向
- 過去20年間では、自転車関連事故の件数が約6割減少した一方、自転車対歩行者の事故は約3割増加

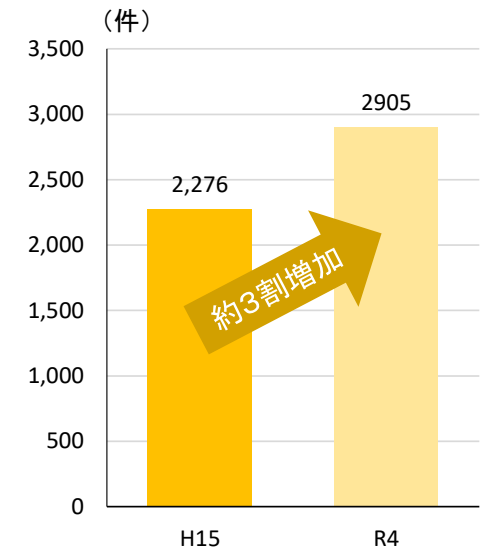
## ■自転車関連事故件数の推移



## ■自転車関連事故件数 (H15→R4)



## ■自転車対歩行者事故件数 (H15→R4)



資料:警察庁

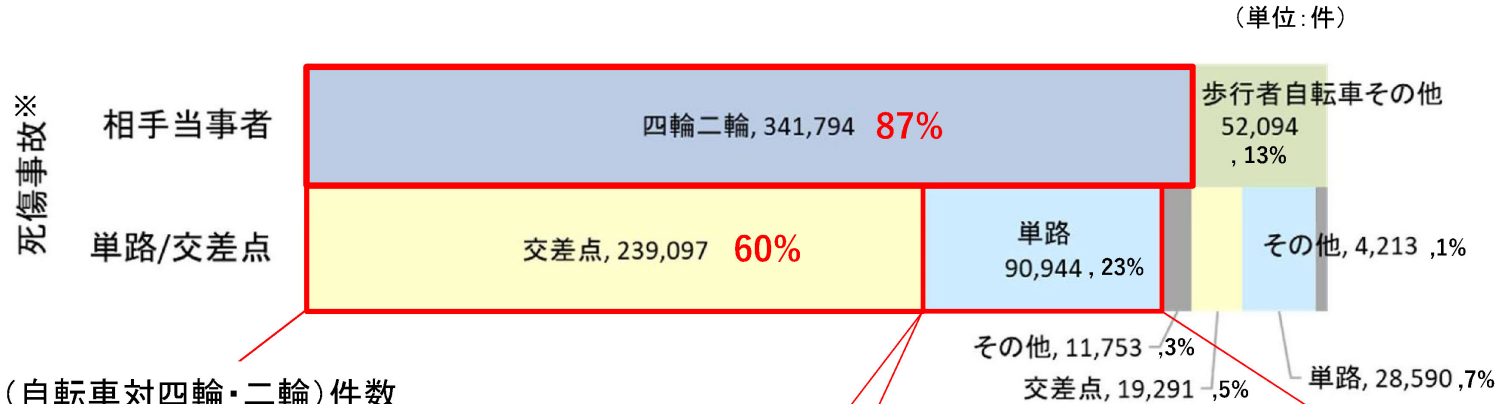


# (1)全国の取組について

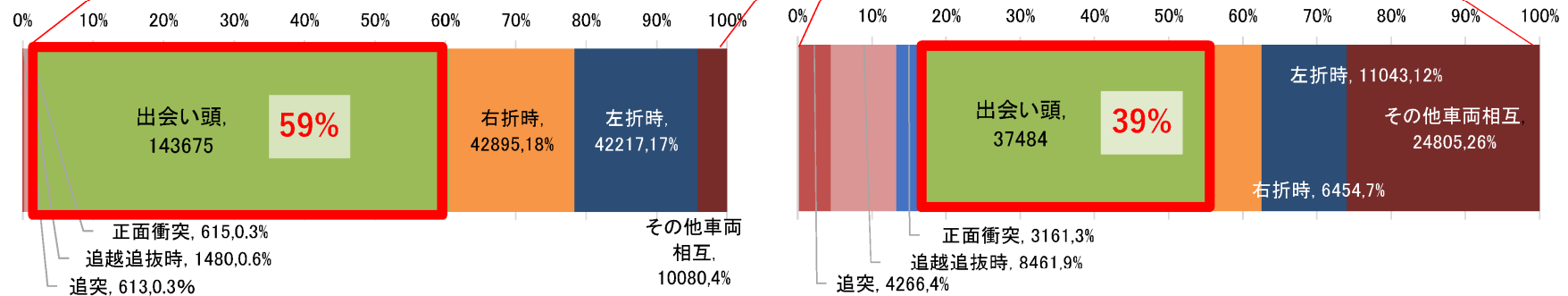
□自転車関連の死傷事故は、対四輪・二輪が9割を占め、その多くは交差点で発生

□対四輪・二輪の事故は、単路・交差点とも出会い頭に衝突する事故が多い

■死傷事故(自転車関連)の発生状況(H29~R3)



■死傷事故(自転車対四輪・二輪)件数 <事故類型別>



※ 死傷事故: 死亡事故、重傷事故、軽傷事故の合計件数 その他の扱いが異なるため、単路交差点別の合計は上下で一致しない 【出典:ITARDA (平成29年~令和3年で発生した事故)】

出典:安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 配布資料

ルールの周知と遵守の徹底が必要

# 自転車 (1)全国の取組について

□死傷・死亡事故(自転車関連)では、単路の死亡事故率が交差点より高い

□単路における対四輪・二輪死亡事故件数は、追突・追越追抜時が4割を占める

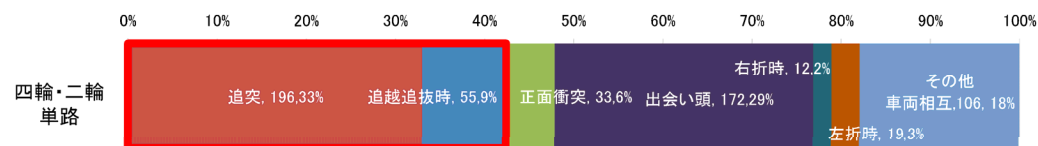
## ■死傷・死亡事故(自転車関連)の発生状況(H29~R3)

	死傷事故件数 (A) (単位:件)	死亡事故件数 (B) (単位:件)	死亡事故率 (B/A)
交差点	258,388件 (68%) <sup>※2</sup>	1,040件 (55%) <sup>※2</sup>	0.40%
単路	119,534件 (32%) <sup>※2</sup>	866件 (45%) <sup>※2</sup>	0.72%

※1: 死亡事故率=死亡事故件数/死傷事故件数 ※2( )カッコ内は各事故件数の単路、交差点別の比率

## ■単路における死亡事故(自転車対四輪・二輪)件数

<事故類型別>



追突・追越追抜時 4割

出典:安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 配布資料

□令和4年4月の道路交通法改正によって、一定の要件を満たす電動キックボードが自転車通行空間を走行

## ■令和4年4月道路交通法改正(令和5年7月1日施行予定)

<特定小型原動機付自転車(電動キックボード等)の通行方法等>

### 最高速度

一般的な自転車利用者の速度(20km/h)

### 車体の大きさ

長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当



### 通行場所

車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行

※最高速度の制御(6km/h)とそれに連動する表示をした場合には、例外的に歩道(自転車通行可の歩道のみ)等の通行



車道



普通自転車  
専用通行帯



自転車道



歩道



路側帯

出典:安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 配布資料

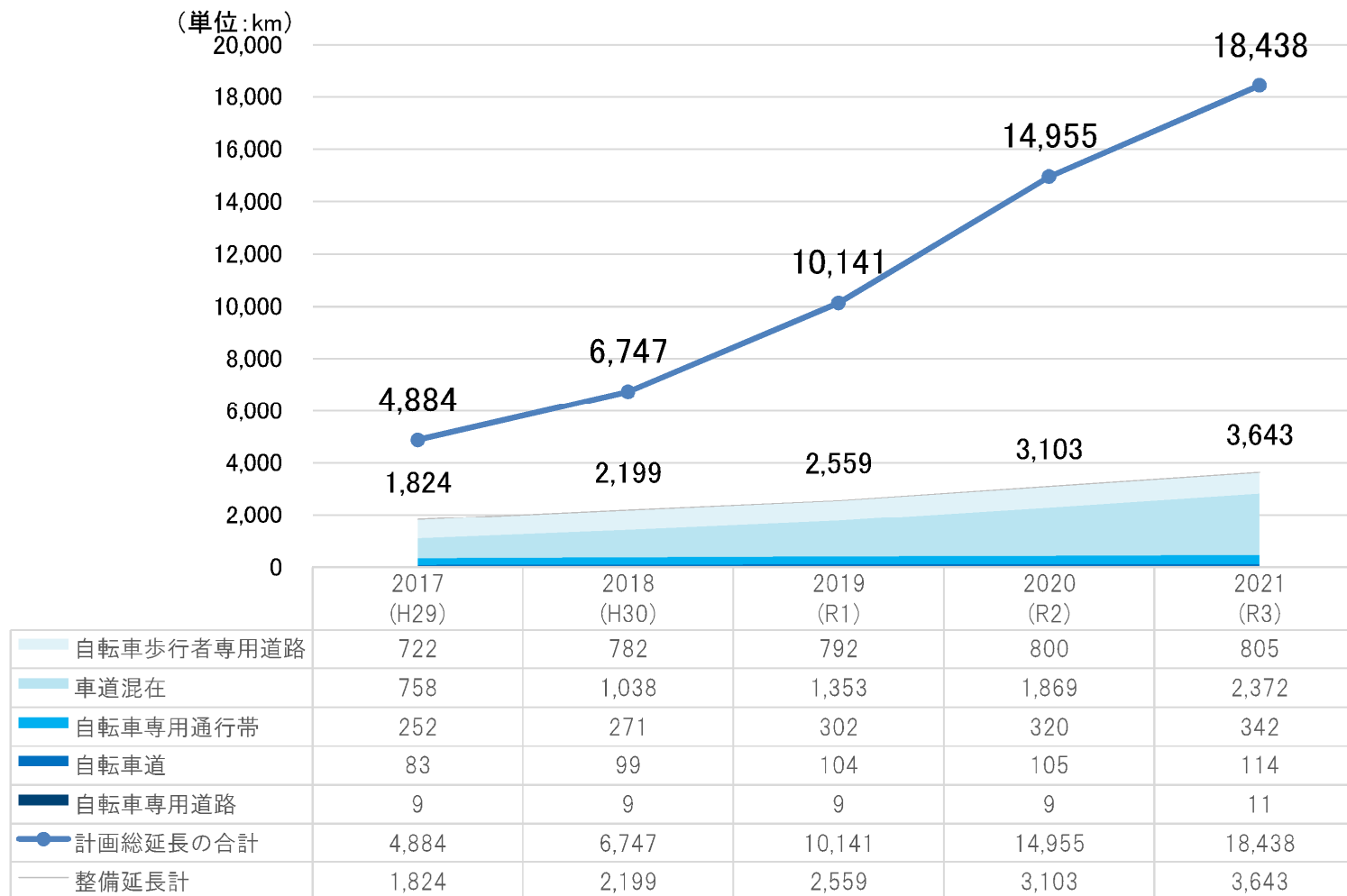
自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要



# 🚲 (1)全国の取組について

□全国において自転車ネットワーク計画の策定は進んでいるが、その整備状況は停滞

## ■ネットワーク計画延長と整備延長の推移



計画延長は、令和3年度末現在に有効な自転車ネットワーク計画の最終策定年を基準に集計  
 整備延長は、計画路線のうち、令和3年度末現在の整備済区間の供用年度を基準に集計

出典:安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 配布資料

# (1)全国の取組について

□自転車通行空間の整備にあたり、課題を抽出し、対応方針を検討

⇒「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の改定

## 【課題】

- 地方公共団体におけるノウハウ、マンパワーの不足
- 自転車の歩道通行に対する抵抗感が弱い
- 自転車ネットワーク計画の策定等に用いるデータが不足
- 車道上に新たな空間を確保することの難しさ
- 他事業と連携して自転車通行空間を整備できるチャンスを逃している可能性
- 既存の取締りや周知にとどまらないアプローチが必要



## 【対応方針】

- ① **基本理念の理解の促進**
  - (1)自転車ネットワークの理念の徹底
    - ・車道走行のネットワークを基本とする理由や考え方を充実
  - (2)自転車活用推進法、2040年道路政策ビジョンの理念の反映
- ② **検討手法の多様化、深化**
  - (1)参考となる手法の充実
    - ・プローブデータ等客観的なデータを活用した利用ニーズ等の的確な把握
    - ・ICT技術を活用した検討の深化(効率化)
    - ・多様で柔軟な検討の促進
    - ・目安となっている数値基準の見直し
  - (2)PDCAサイクルの強化
- ③ **通行空間に関する整備の創意工夫**
  - (1)参考となる事例や情報の充実
    - ・代替となる構造、基準を弾力的に運用した構造の例示と解説を追加
    - ・設計編の事例や解説(幅員の工夫、停車帯並置等)を充実
    - ・道路構造令や道路交通法等の改正を踏まえた見直し
- ④ **機会をとらえた整備の促進**
  - (1)参考となる手法の充実
    - ・各種事業との連携・調整手法の提示
- ⑤ **交通ルールの周知と遵守の強化**
  - (1)自転車通行空間の運用の充実
  - (2)通知、通達による周知

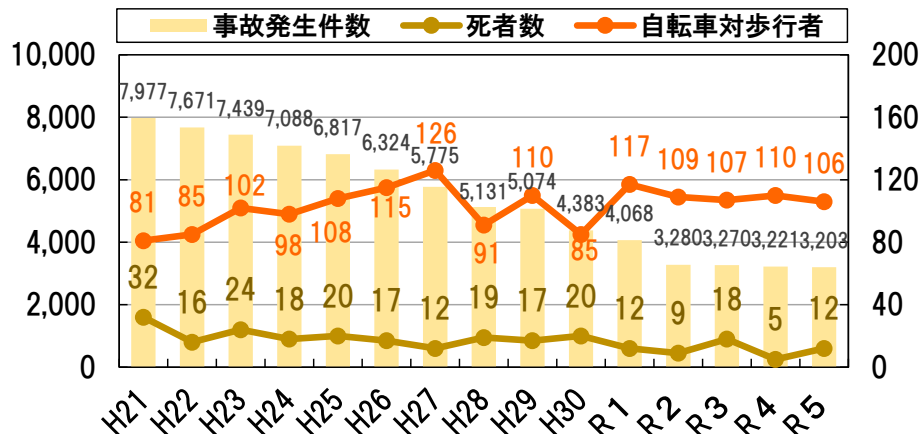
出典:安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する委員会 配布資料



## (2)福岡県内の自転車による交通事故の状況

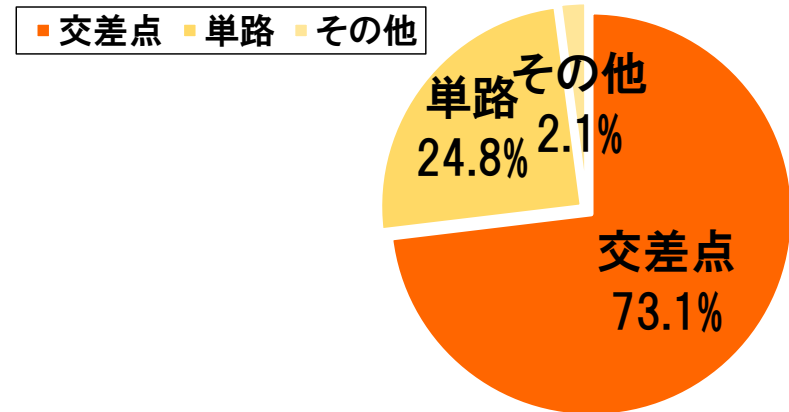
- 福岡県内における自転車事故発生件数は、年々減少しているものの、人口10万人あたりでは全国平均の約1.2倍。
- 自転車対歩行者の事故発生件数は横ばいで推移。
- 自転車事故の多くが交差点部で発生(約7割)。
- 自転車対歩行者の事故のうち、5割が歩道で発生。

### ■本県の自転車事故発生件数



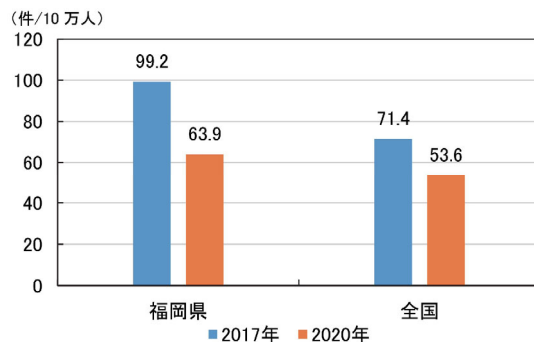
(福岡県警本部:R5交通事故統計資料)

### ■道路形状別自転車事故発生状況



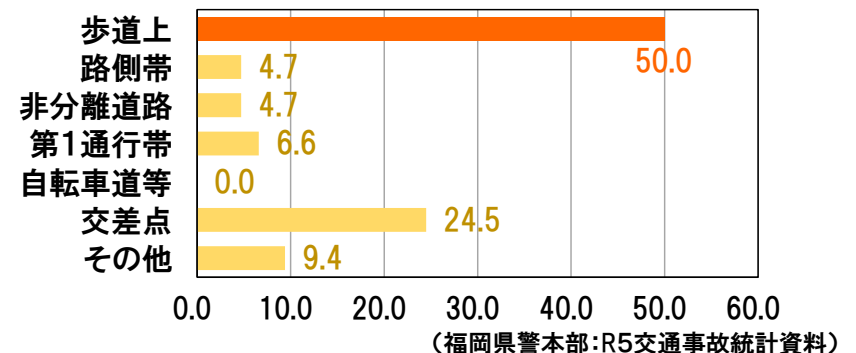
(福岡県警本部:R5交通事故統計資料)

### ■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:R5交通事故統計資料)



### (3)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(令和5年度中に1町策定予定)

□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6年3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
岡垣町	岡垣町自転車ネットワーク計画	R6.3 策定予定	—





## (4)第2次福岡県自転車活用推進計画の策定について

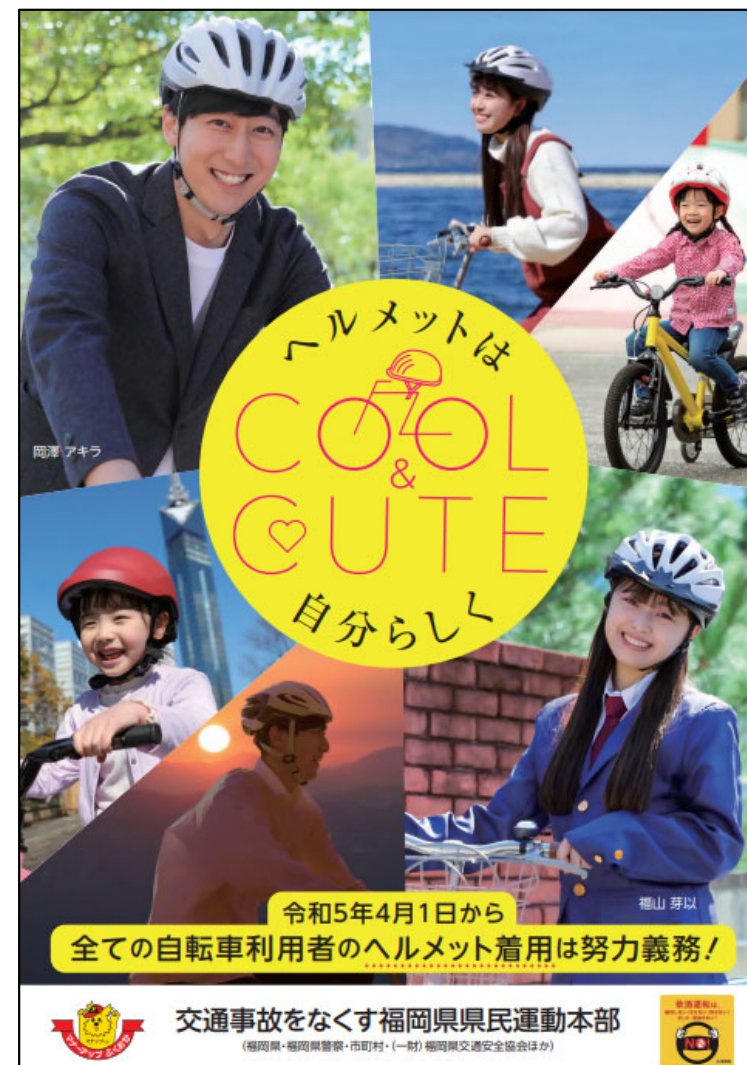
- 2019(平成31)年3月、自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を推進する取組を加速させるため、「福岡県自転車活用推進計画」を策定し、安全で快適な自転車通行空間の整備や、快適なサイクリング環境の整備を行う等、自転車の活用の取組を推進。
- これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、行政機関はもとより、県民や事業者、関係団体等、あらゆる関係者が協働して、自転車の活用に関する施策を推進するため、「第2次福岡県自転車活用推進計画」(計画期間:5年間(2022年度~2026年度))を令和4年3月に策定した。

### □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の走行環境整備)
- 自転車の安全利用に関するトピック
  - ・令和5年4月から全ての自転車利用者に  
ヘルメット着用の努力義務化



出典: 福岡県 生活安全課 ホームページ

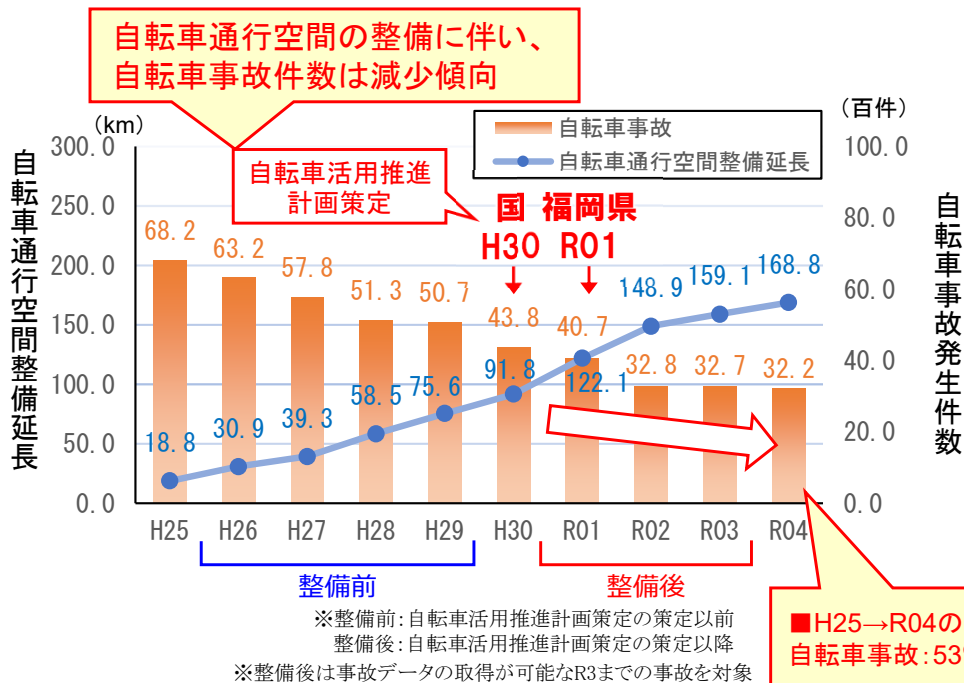
# 5) 自転車通行空間の整備

## (6) 自転車通行環境整備箇所のフォローアップ (対策効果)



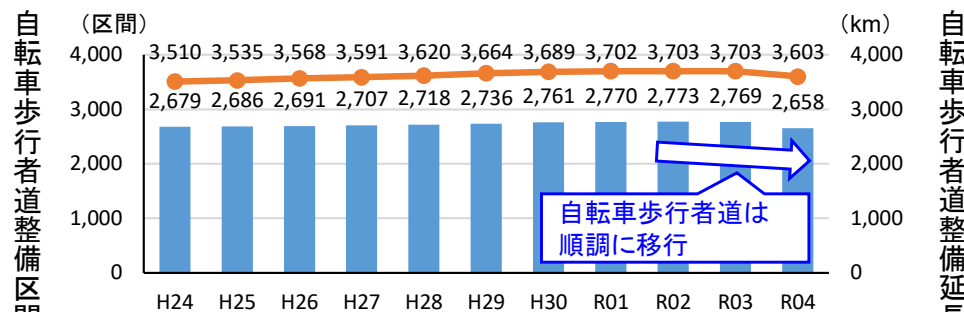
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県における自転車事故件数は、自転車通行空間整備の推進に伴って減少傾向。
- 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。



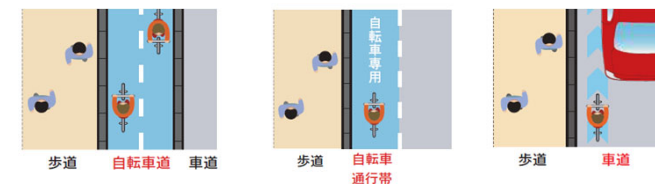
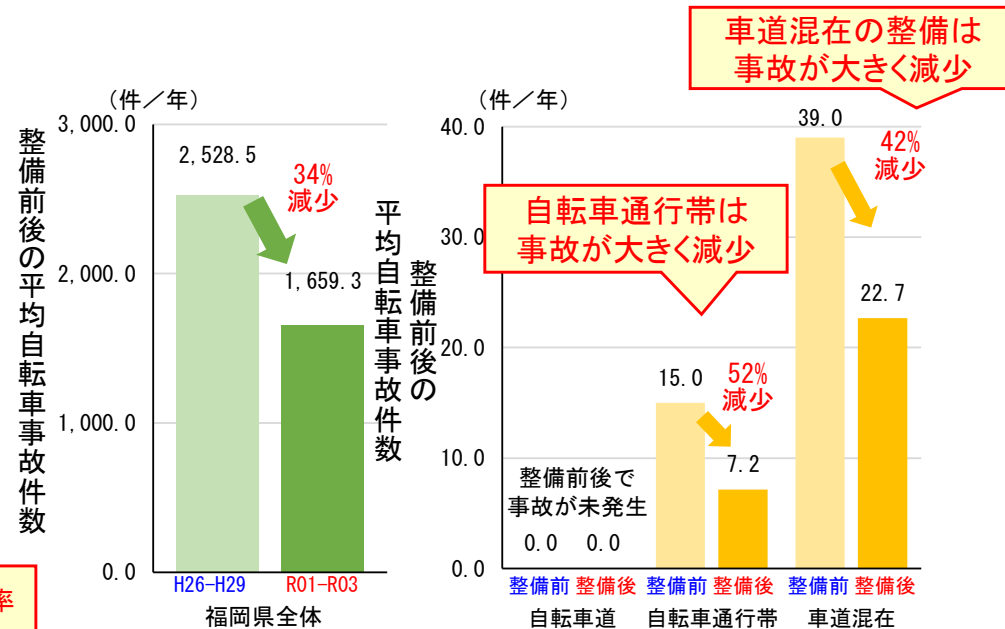
▲ 福岡県の事故発生状況

資料: 交通年鑑  
 資料: 交通事故・道路統合データベース



▲ 本県の自転車歩行者道整備状況

区間数 延長 (km)



▲ 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-R3 (最大3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~R2整備完了箇所が対象  
 (R2整備箇所はR3事故件数)

# 5) 自転車通行空間の整備

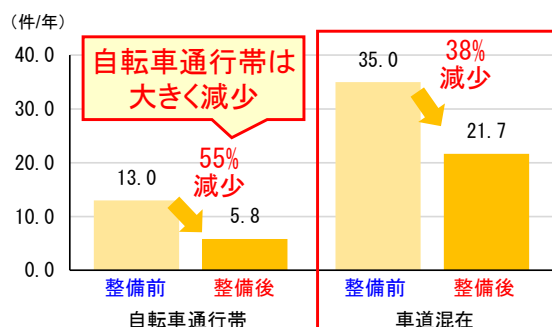
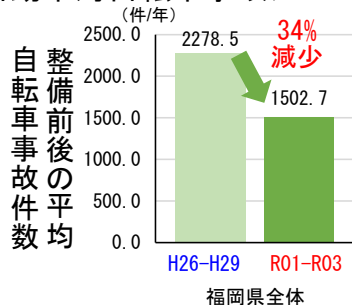
## (6) 自転車通行環境整備箇所のフォローアップ (対策効果)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

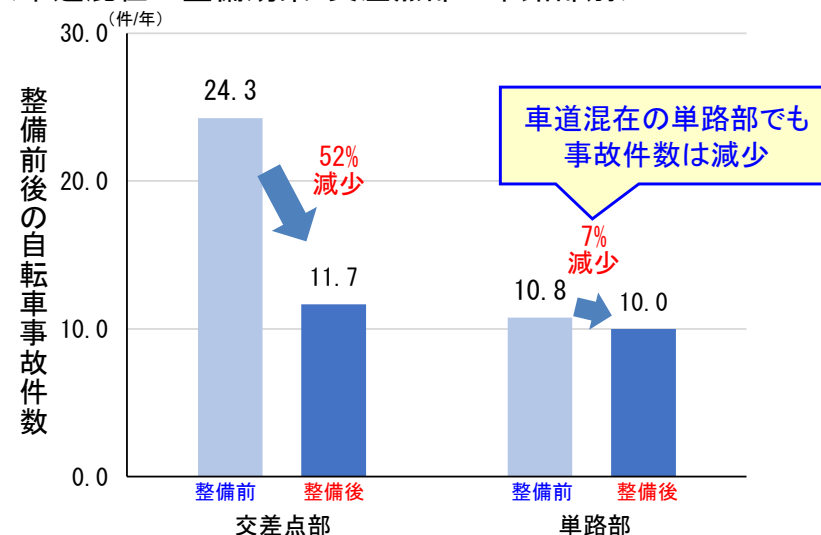
- 自動車対自転車事故は、特に自転車通行帯の整備区間において県内平均より大きく減少している。
- 車道混在の整備区間では交差点部の効果が高く、単路部においても事故件数は減少。
- 二輪車対自転車及び自転車対歩行者事故は、自転車通行帯、車道混在の整備区間において大きく減少。
- 引き続き、安全な自転車走行空間の形成に向けた整備を推進するとともに、整備効果を確認するフォローアップを継続的に実施。

### <自動車対自転車事故>



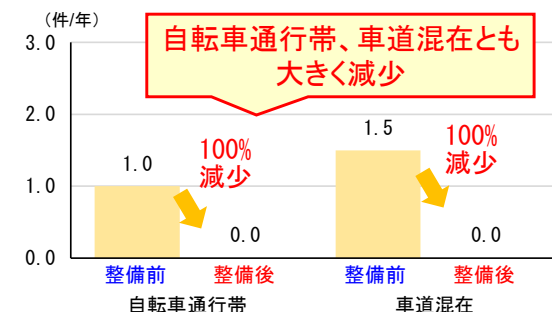
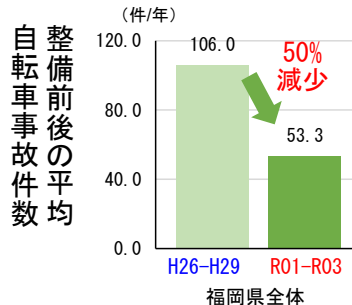
車道混在においても減少

### <車道混在の整備効果: 交差点部/単路部別>



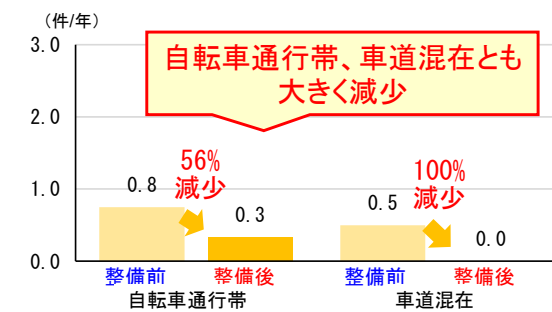
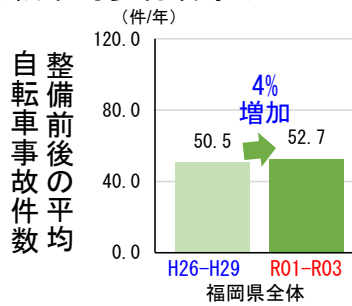
車道混在の単路部でも事故件数は減少

### <二輪車対自転車事故>



自転車通行帯、車道混在とも大きく減少

### <自転車対歩行者事故>



自転車通行帯、車道混在とも大きく減少

### ▲車道混在の道路形状別の事故件数比(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-R3(最大3年平均)

※交通事故・道路統合データベースで集計可能なH30~R2整備完了箇所が対象 (R2整備箇所はR3事故件数)

### ▲当事者別の事故件数変化(整備前後)