

# 令和6年度 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議

## 目次

1. 規約改正（案）	資料 1
2. 令和6年度 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議の概要	1
3. 福岡県の事故発生状況	5
4. 幹線道路における事故対策	
① 事故危険区間における取組み	1 1
② 事故危険箇所における取組み	1 6
③ その他の事故対策の取組み	2 5
5. 生活道路における事故対策	3 4
6. 自転車通行空間整備の取組み	4 4



## **2. 令和6年度 福岡県道路交通環境安全推進 連絡会議の概要**

---

# 2. 令和6年度 福岡県安推連会議の概要



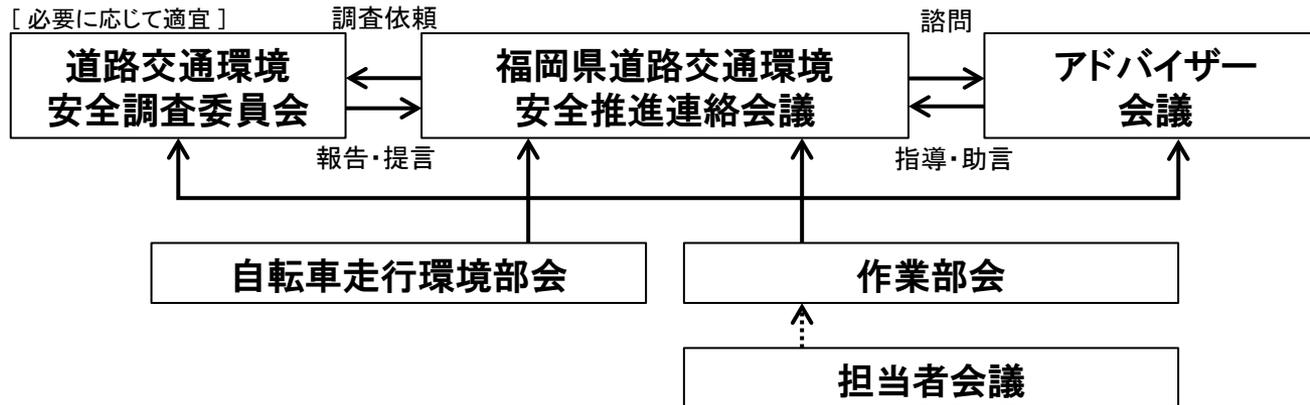
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## (1) 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議

### 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等へ反映させ、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。

# 2. 令和6年度 福岡県安推連会議の概要

## (2) 福岡県における交通安全対策の取組み

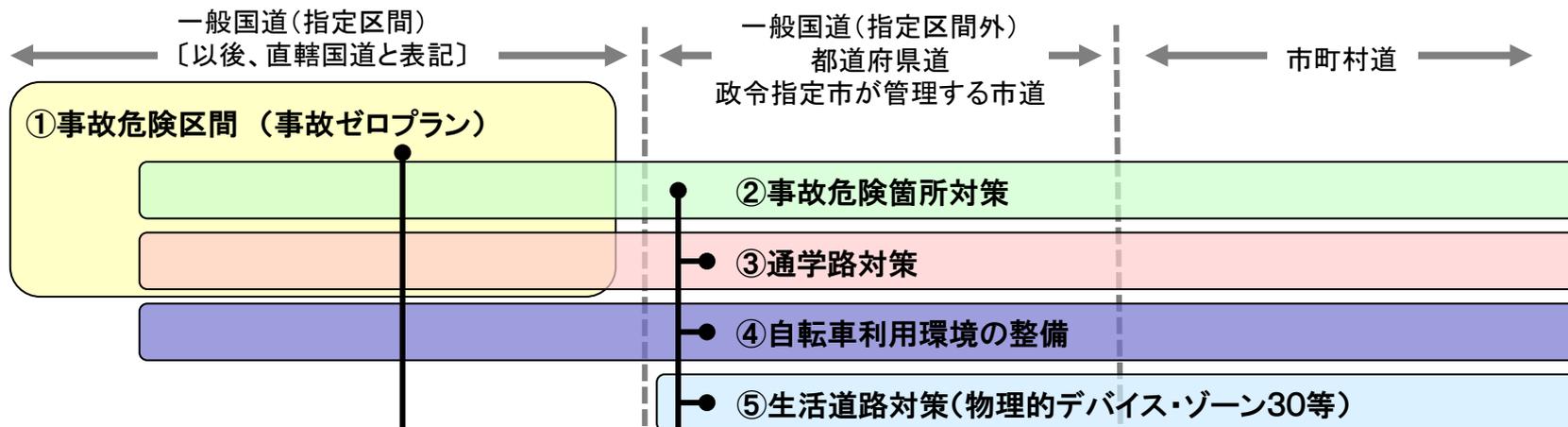


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 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。

# 2. 令和6年度 福岡県安推連会議の概要

## (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

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
【令和5年度】 令和6年 3月21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 (当事者別件数整理)	【報告】 ・生活道路対エリアの取組 ・ゾーン30プラスの取組 ・ゾーン30プラスの対策後の効果分析

## 2. 令和6年度 福岡県安推連会議の概要

### (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6年度の会議内容

1. 規約改正(案)
2. 令和6年度 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議の概要
3. 福岡県の事故発生状況 \_\_\_\_\_ 【報告】
4. 幹線道路における事故対策 \_\_\_\_\_ 【審議、報告】
  - ① 事故危険区間における取組み【審議】  
(事故危険区間リスト)
  - ② 事故危険箇所における取組み【報告】  
(第4次事故危険箇所、第5次事故危険箇所)
  - ③ その他の事故対策の取組み【報告】
5. 生活道路における事故対策 \_\_\_\_\_ 【審議、報告】
  - ◇ゾーン30プラスの整備について【審議】
  - ◇通学路における交通安全対策について【報告】
6. 自転車通行空間整備の取組み \_\_\_\_\_ 【報告】

### **3. 福岡県の事故発生状況**

---

# 3. 福岡県の事故発生状況

## (1) 交通安全計画の目標 (全国・福岡県)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 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

資料:第11次交通安全基本計画

### 2) 第11次福岡県交通安全計画 (令和3年8月)

#### <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

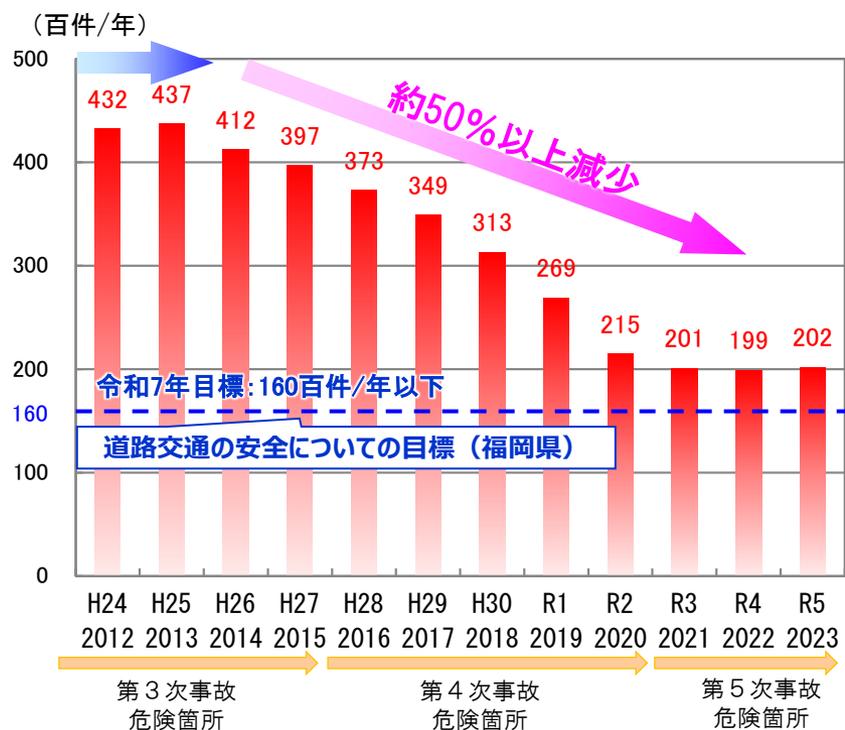
# 3. 福岡県の事故発生状況

## (2) 死傷事故件数の推移



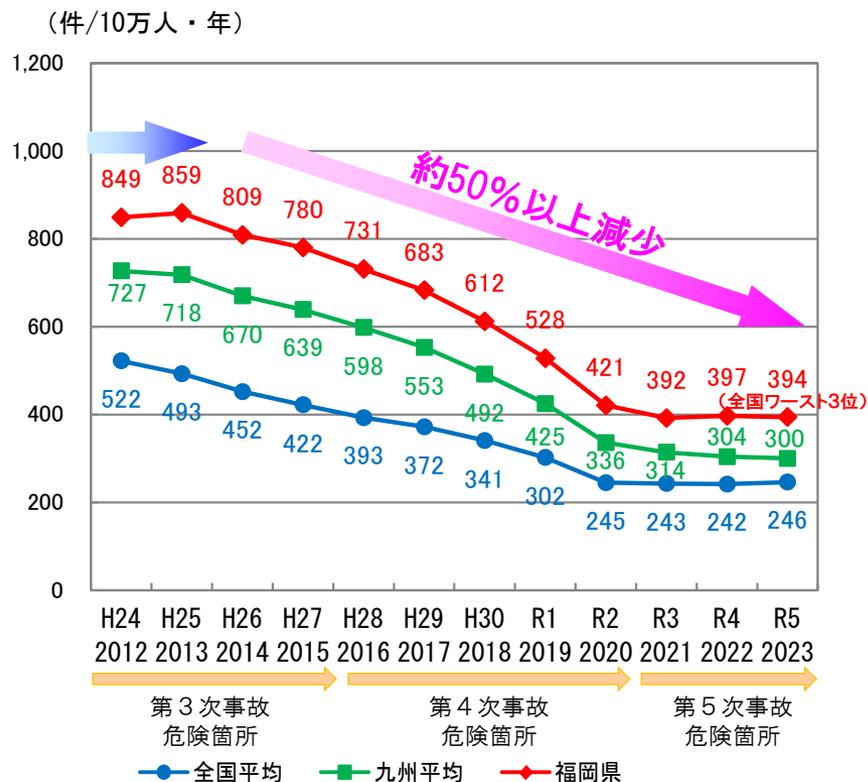
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 福岡県内の死傷事故件数は、平成25年までは概ね横ばいで推移していたが、平成25年から令和5年にかけて約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



▲人口10万人あたりの死傷事故件数の推移

資料:警察白書

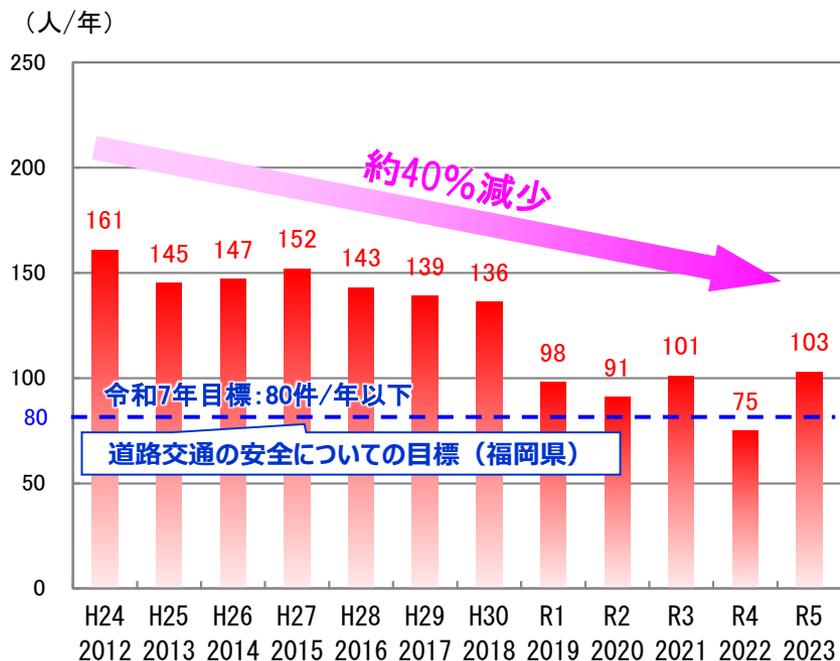
# 3. 福岡県の事故発生状況

## (3) 死者数の推移



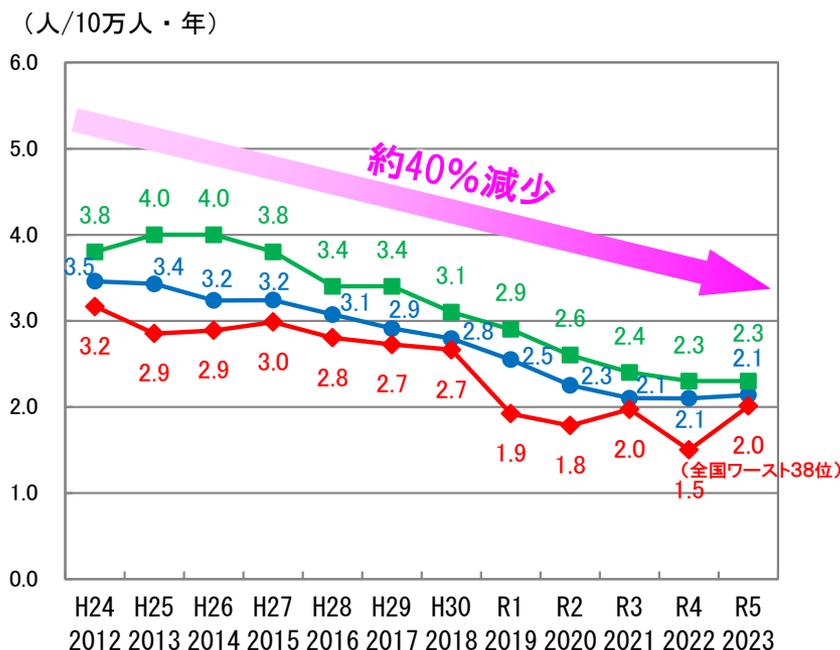
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

福岡県における交通事故死者数は、増減を繰り返すものの、平成24年から令和5年にかけて約40%減少。  
 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



● 全国平均 ● 九州平均 ● 福岡県  
 ▲ 人口10万人あたりの死者数の推移

資料: 警察白書

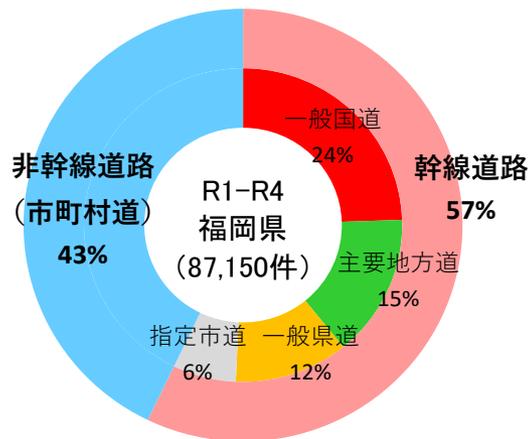
# 3. 福岡県の事故発生状況

## (4) 福岡県における死傷事故の特徴



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

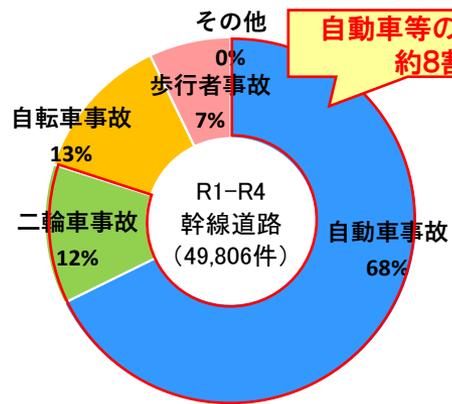
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約2割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約8割が自動車等の事故。死傷事故率別の区間数・事故件数をみると特定の区間に事故が集中。
- 非幹線道路における歩行者・自転車事故の割合は約3割にのぼり、幹線道路の1.5倍に相当する。



▲道路種別別死傷事故発生割合

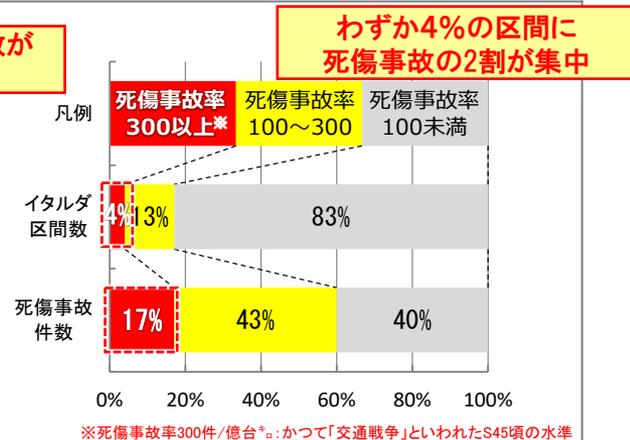
資料: 交通事故・道路統合データベース

幹線道路



▲幹線道路の事故種別別発生割合

自動車等の事故が約8割

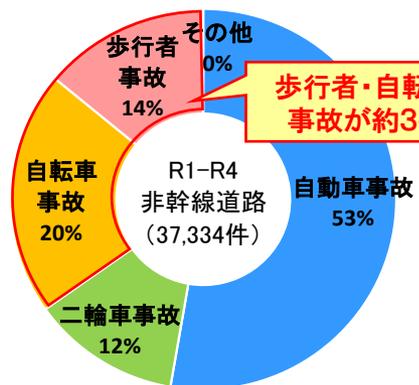


▲幹線道路の死傷事故率別 区間数と事故件数割合(R1-R4)

わずか4%の区間に死傷事故の2割が集中

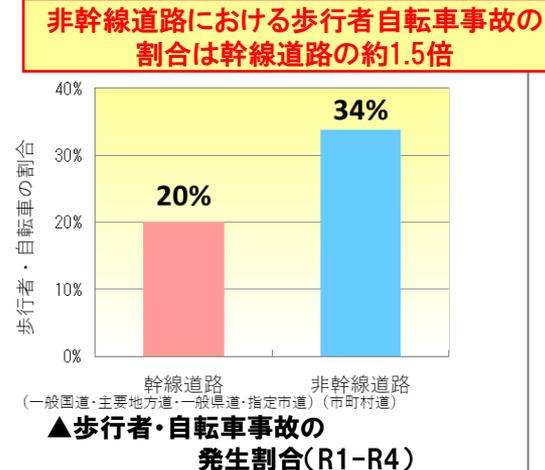
\*死傷事故率300件/億台・かつて「交通戦争」といわれたS45頃の水準

非幹線道路



▲非幹線道路の事故種別別発生割合

歩行者・自転車事故が約3割



非幹線道路における歩行者自転車事故の割合は幹線道路の約1.5倍

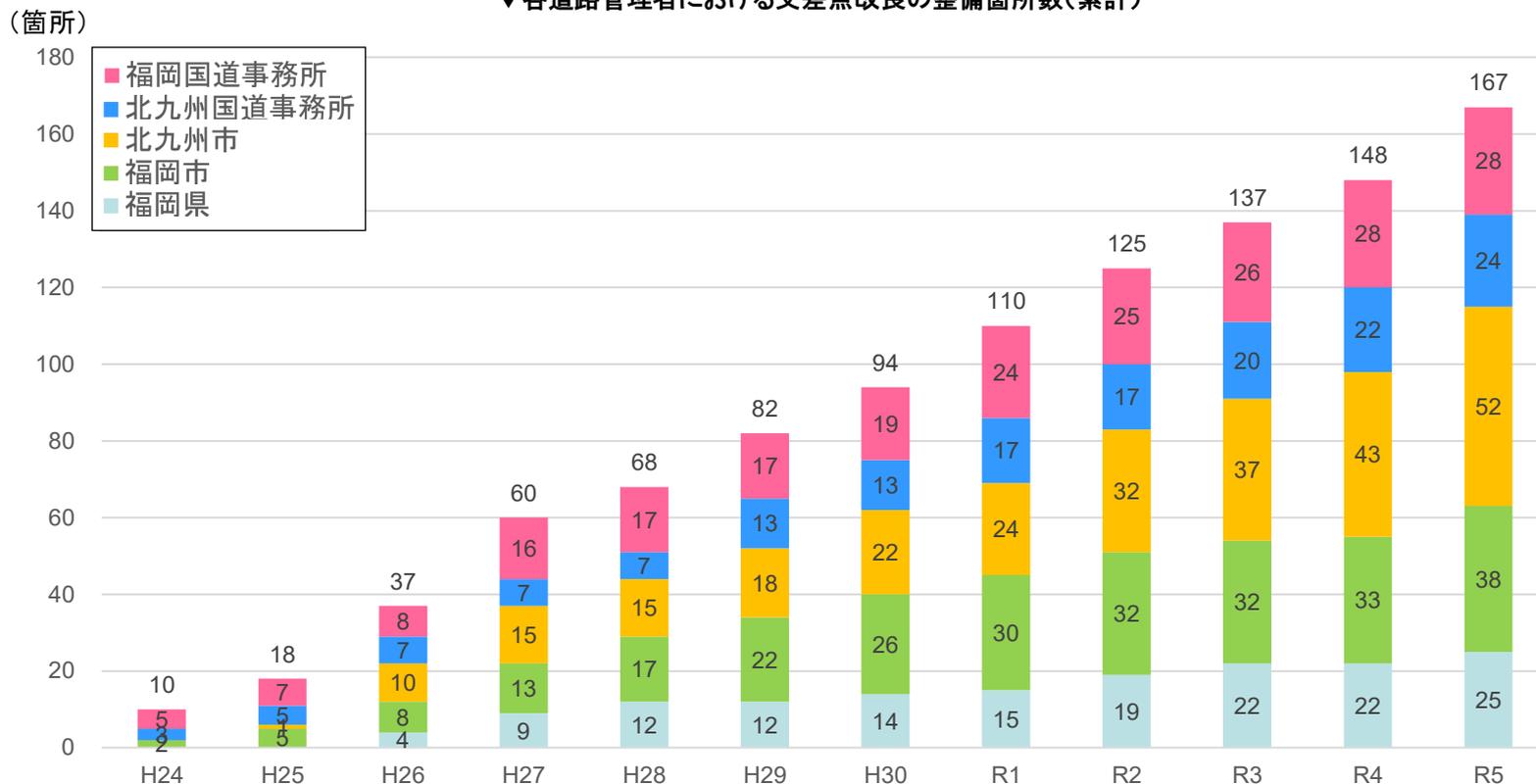
# 3. 福岡県の事故発生状況

## (5) 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5年度末時点で167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

※福岡国道・北九州国道:交差点改良事業(交安1種)

北九州市:事故危険箇所

福岡市:交差点改良事業(交安1種)

福岡県:補助・交付金事業のみ

# 3. 福岡県の事故発生状況

## (6) 交通管理者の取り組み状況

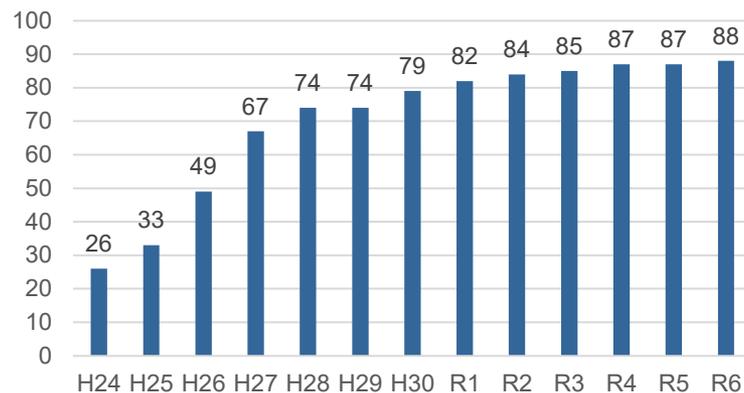


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 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。
- 交通管理者の取り組みにより、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。

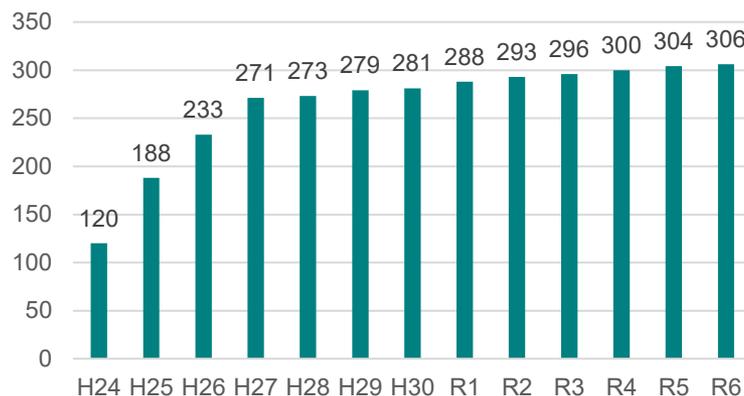
▼交通管理者の取り組み年表

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
H19	飲酒運転 厳罰化
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
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
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
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
R6	自転車運転中のながらスマホ、自転車の酒気帯び運転及び幫助が罰則の対象へ



▲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:内閣府・警視庁・全日本交通安全協会

資料:福岡県警提供資料

# 4. 幹線道路における事故対策

---

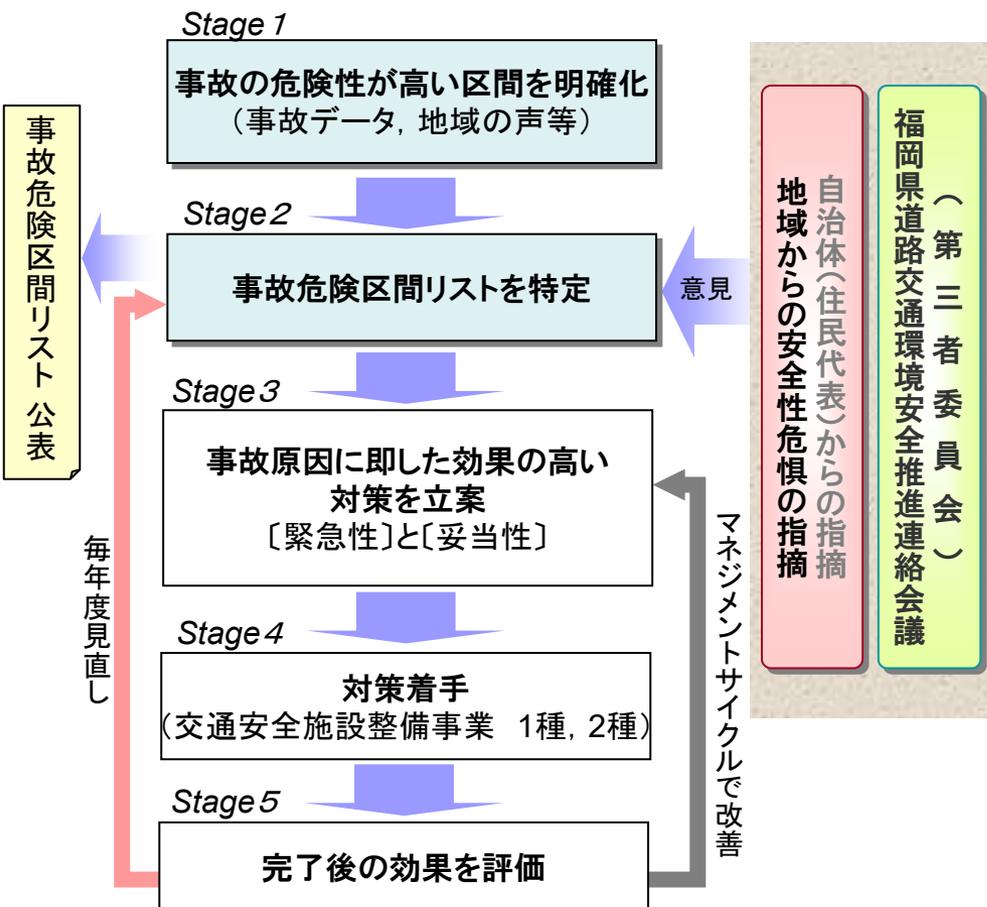
## ①事故危険区間における取組み

# 4. 幹線道路における事故対策 (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

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

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

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 事故危険区間／令和6年度福岡県版



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 令和5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6年度の事故危険区間（福岡県版）として600区間を指定。

### ▼ 令和6年度福岡県事故危険区間 更新結果

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和5年度 事故危険区間	637 区間	507 区間	130 区間

更新内容	抽出 (新規追加)	1	1	0
	除外	24	18	6
	解除	14	10	4

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和6年度 事故危険区間	600 区間	480 区間	120 区間

### ▼ 路線別事故危険区間数

	福岡県	福岡 国道	北九州 国道
国道2号	0	—	0
国道3号	223	167	56
国道10号	33	—	33
国道201号	41	10	31
国道202号	129	129	—
国道208号	48	48	—
国道209号	52	52	—
国道210号	74	74	—
合計	600	480	120

# 4. 幹線道路における事故対策 (3) 解除区間／事例



## 【解除区間】

### 1) 国道209号 みやま市瀬高町長田

## 【福岡国道事務所】



■事業区間の位置図



資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

## Plan 事故要因の把握と対策立案

- 近傍に小中学校が立地しており、歩道が未整備で児童を含む歩行者・自転車の安全が確保されていない箇所が存在

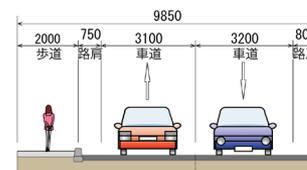


## Do

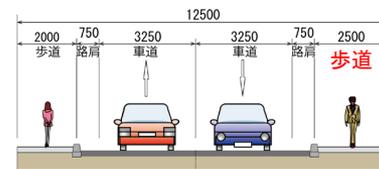
## 対策実施 (R5年度)



対策前



対策後



【断面図】

## Check

## 対策効果の検証

今後、周辺地域の小中学校の統廃合が行われる予定ですが、それまでに歩道が整備されたことを地元の皆さんは大変喜んでいました。

【地域住民の声】



資料：福岡国道事務所資料

# 4. 幹線道路における事故対策

## (3) 解除区間／事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### 【解除区間】

### 2) 国道201号 東大橋交差点〔田川市〕

### 【北九州国道事務所】



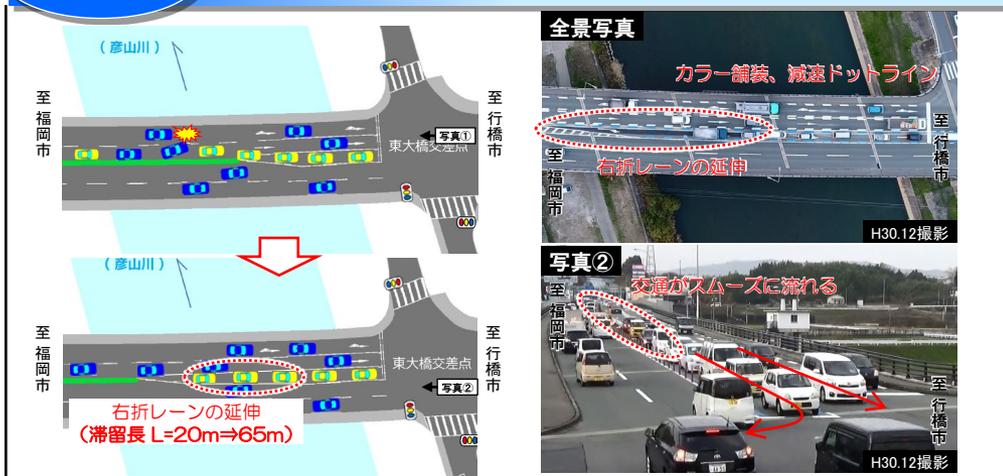
■事業区間の位置図



資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

### Do

### 対策実施 (H30年度)



### Plan

### 事故要因の把握と対策立案

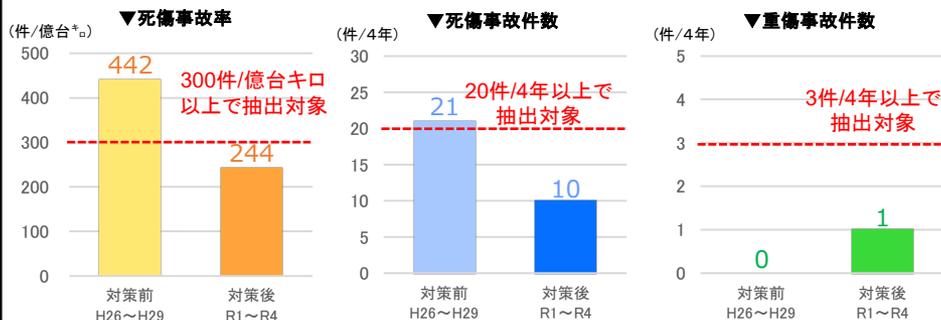
- 右折車両が右折レーン内に入りきらず、後続車両の通行を阻害。右折滞留長末尾では無理な車線変更などの危険挙動も発生。

⇒右折レーンの延伸、カラー舗装、減速ドットラインの整備

### Check

### 対策効果の検証

- 右折車線の延伸により交通の流れがスムーズになり、走行性が向上することで、危険挙動が減少。
- 要件を満たし、事故の危険性が低下したため事故危険区間から解除。



資料：交通事故・道路統合データベース

# 4. 幹線道路における事故対策

## (4) 除外区間／事例



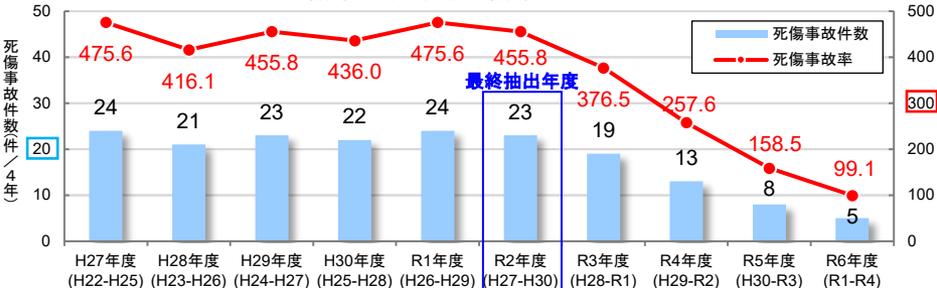
### 【除外区間】

#### 1) 国道202号 糸島市高田1丁目

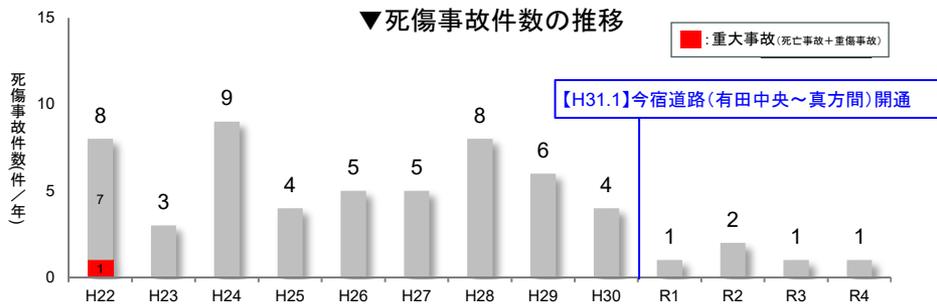
□ 周辺交通環境の変化等により、事故対策の必要性が低下したため除外



▼ 死傷事故件数と死傷事故率（4年単位）

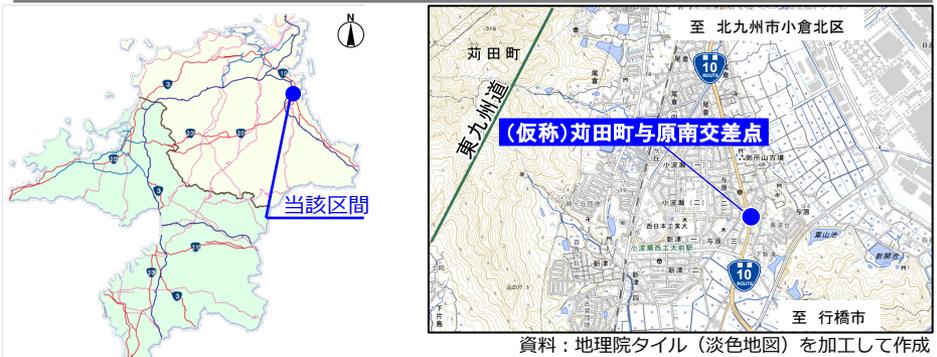


▼ 死傷事故件数の推移

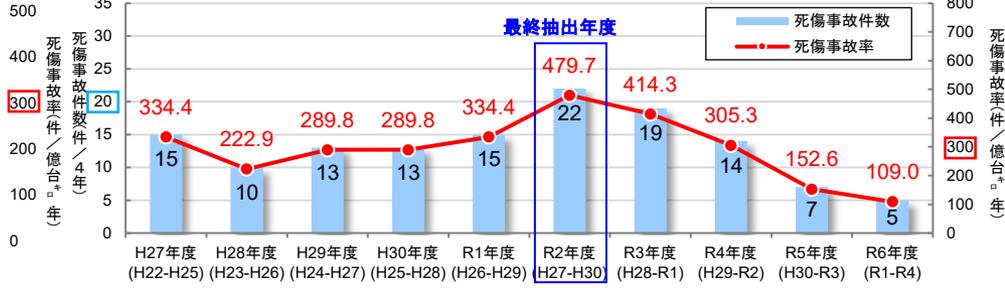


#### 2) 国道10号（仮称）苅田町与原南交差点〔苅田町〕

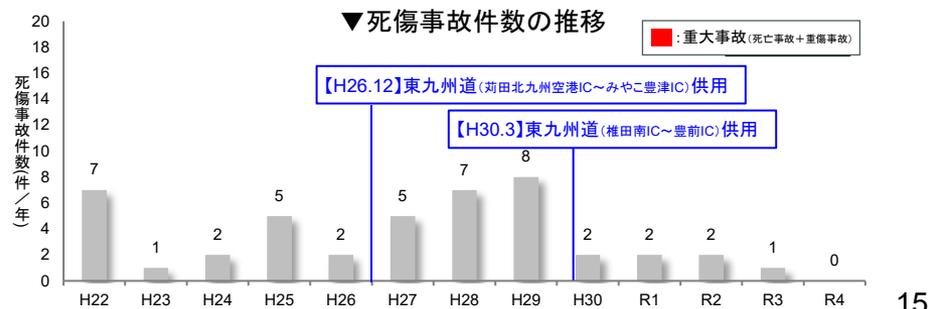
□ 周辺交通環境の変化等により、事故対策の必要性が低下したため除外



▼ 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



# 4. 幹線道路における事故対策

---

## ②事故危険箇所における取組み

# 4. 幹線道路における事故対策

## (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%)

### 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))

### ◆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

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 第4次事故危険箇所のフォローアップ<H27~R2>

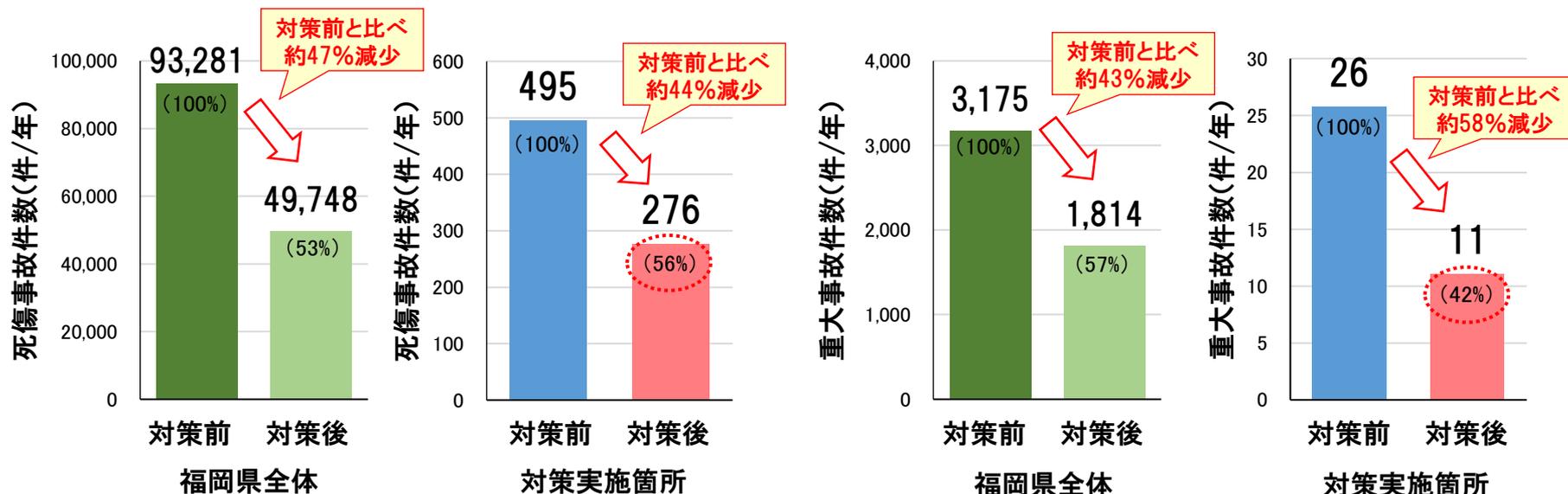


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策効果

- 第4次事故危険箇所の対策効果を検証した結果、死傷事故件数は約56%、重大事故は約42%にまで減少。(目標である約3割抑止を達成)
- 福岡県全体と比較すると、特に重大事故に関して対策効果が高い

### ■福岡県全体と対策実施箇所(110箇所)における死傷事故・重大事故件数の変化



▲死傷事故件数

▲重大事故件数

資料: 交通事故・道路統合データベース  
※対策前は、H22-H25の値(選定当初)  
※対策後は、対策済み翌年度~R4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  
※対策実施箇所は、対策後の事故データが1年以上取得可能な110箇所を対象

# 4. 幹線道路における事故対策

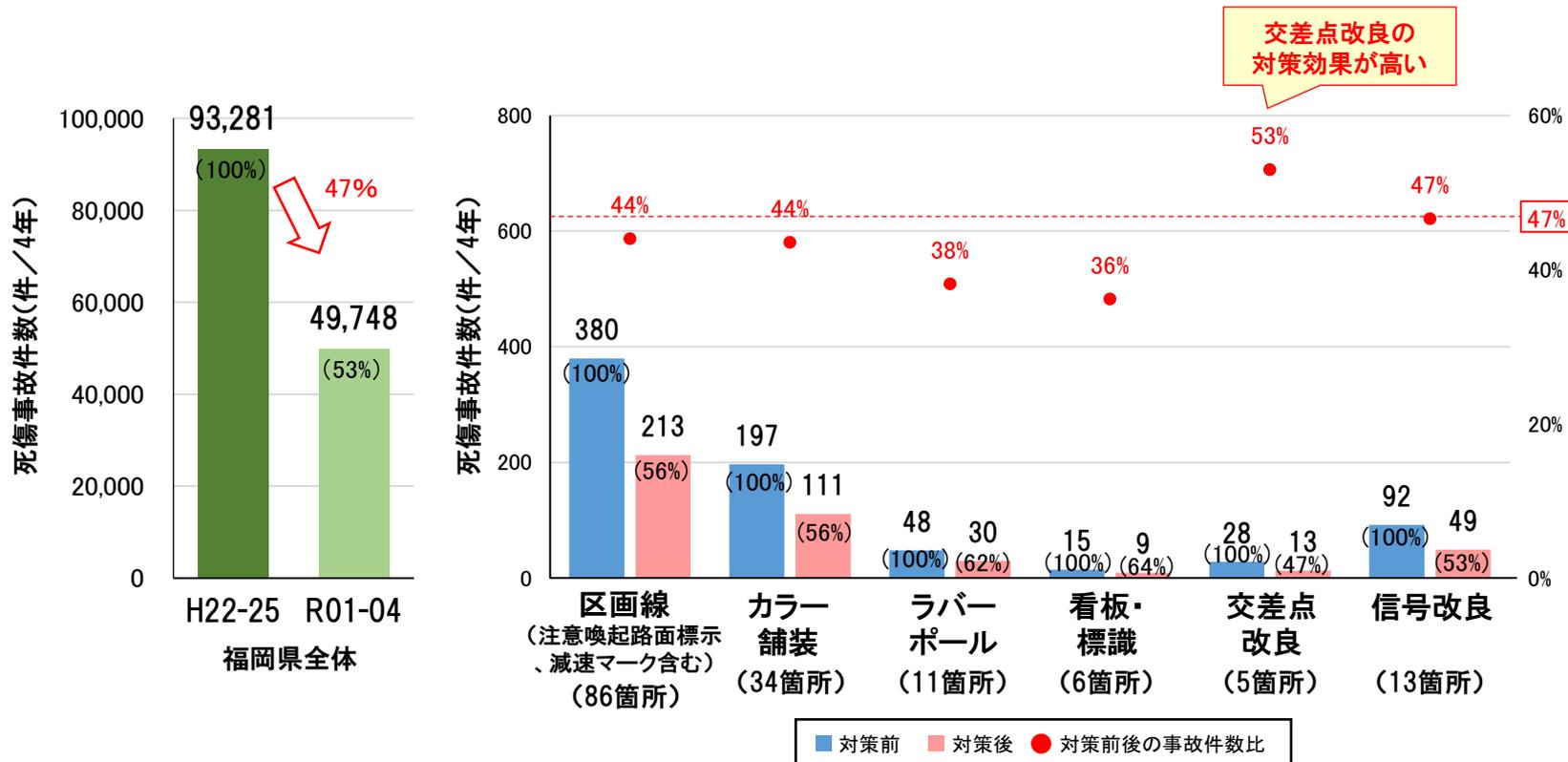
## (2) 第4次事故危険箇所のフォローアップ<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■工種別の対策効果

- 効果的な対策の水平展開に向け、対策実施箇所について対策別に効果分析を実施
- 特に交差点改良を実施した箇所において対策効果が高い



▲ 対策前後の死傷事故件数と削減率

資料: 交通事故・道路統合データベース  
 対策前: H22~H25年の4年間の年平均(選定時事故データ)  
 対策後: 各管理者の対策完了翌年から最大4年間の年平均  
 ※ ( ) の値は、対策前後の事故件数比(対策後/対策前)  
 ※ 複数の工種を実施している箇所を含む

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 第4次事故危険箇所フォローアップ<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策効果が高い対策事例（交差点改良）

#### 1) 国道199号 国際会議場入口交差点〔北九州市小倉北区浅野2丁目15番〕 【北九州市】

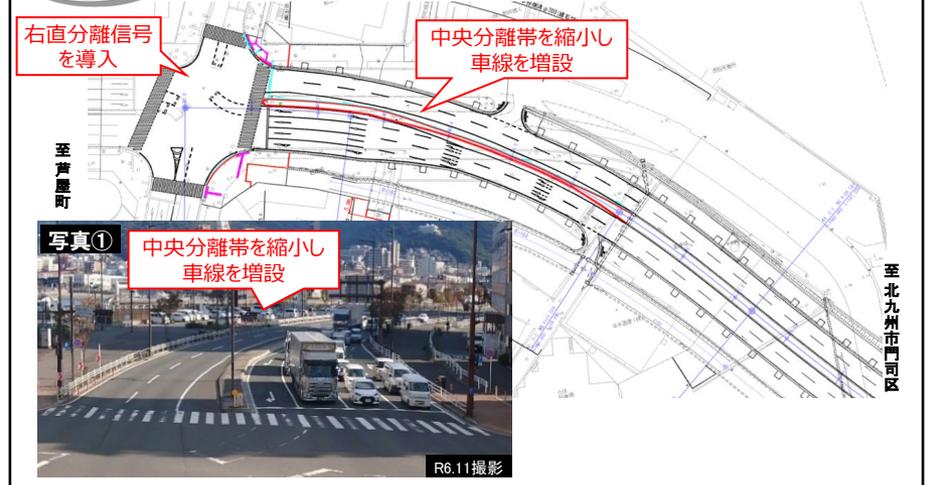


### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 国道199号の渋滞緩和を目的とした新砂津大橋の新設を伴うバイパス整備に合わせ、当該箇所の対策を実施
- 当該交差点流入部は直進2車線、右折1車線運用であり、長い滞留が発生することに起因する追突事故が発生  
⇒中央分離帯を縮小し、車線を増設（北九州市）
- 中央分離帯が広く、右折時は対向車への視認性が悪い状況であり、無理に右折する車両に起因する右折時事故が発生  
⇒右直分離信号を導入（警察）

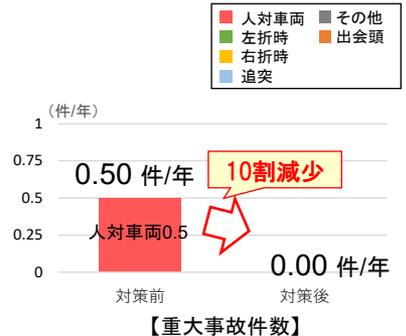


### Do 対策実施（交差点改良：R1年度、信号改良：R2年度）



### 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

対策前：H22.1~H25.12 対策後：R2.4~R4.12

# 4. 幹線道路における事故対策

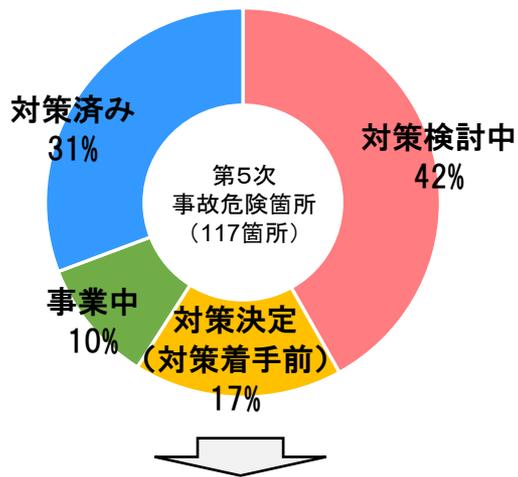
## (3) 第5次事故危険箇所の取組み<R3~R7>



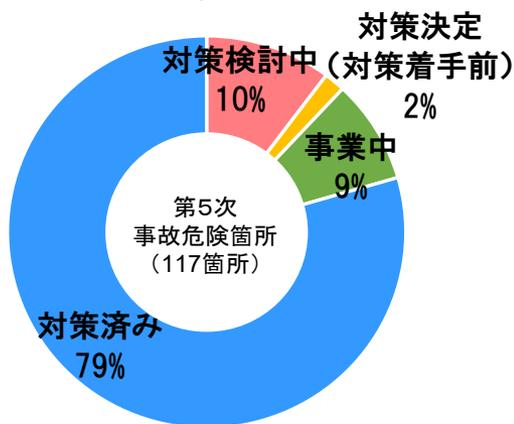
### ■対策実施状況

- 令和7年1月末時点の対策済み箇所は約79%(令和6年1月末は約31%)。
- 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6年1月末時点



#### 令和7年1月末時点



■道路管理者別の対策実施状況(令和7年1月末時点)

実施状況	北九州 国道	福岡 国道	福岡県	北九州市	福岡市	合計
対策検討中	0	11	1	0	0	12
対策決定 (対策着手前)	0	1	0	0	1	2
事業中	11	0	0	0	0	11
対策済み	5	18	24	18	27	92
合計	16	30	25	18	28	117

※道路管理者の対策状況

# 4. 幹線道路における事故対策

## (3) 第5次事故危険箇所の取組み<R3~R7>



### ■対策状況と対策効果

#### 1) 国道202号 中村大学前交差点〔福岡市城南区〕

【福岡国道事務所】



■事業箇所の位置図



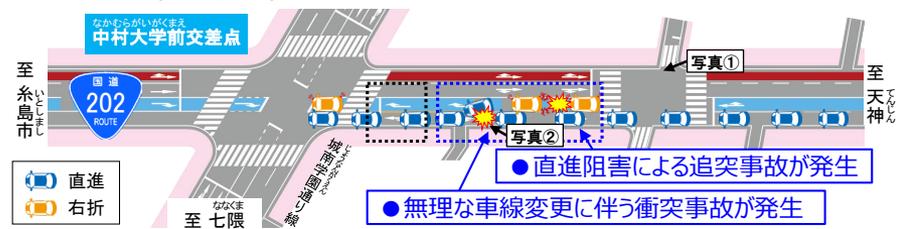
資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

### Do 対策実施 (R4年度)

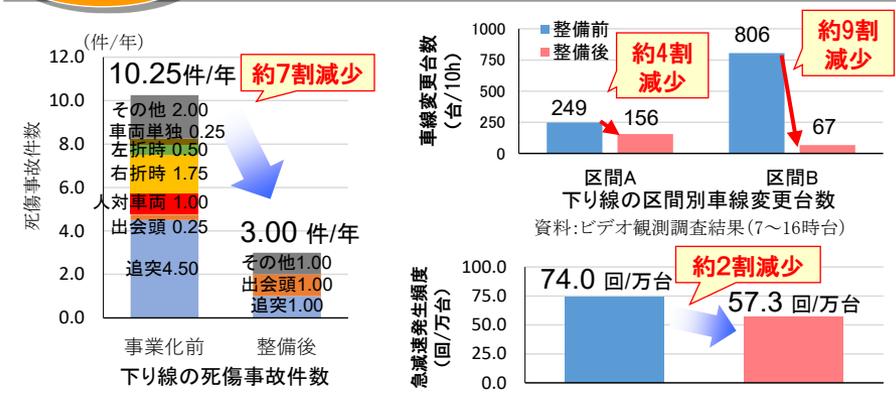


### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 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



### Check 対策効果の検証



資料：交通事故・道路統合データベース(整備前:H24.1~H27.12) 警察提供(整備後:R5.3~R6.3)  
※上下線不明はプロット位置から判断  
資料:ETC2.0プローブデータ(平日・7~16時台)

# 4. 幹線道路における事故対策

## (3) 第5次事故危険箇所の取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策状況と対策効果

#### 2) 国道3号 陣山二丁目交差点〔北九州市八幡西区〕

【北九州国道事務所】

■効果分析箇所の位置図



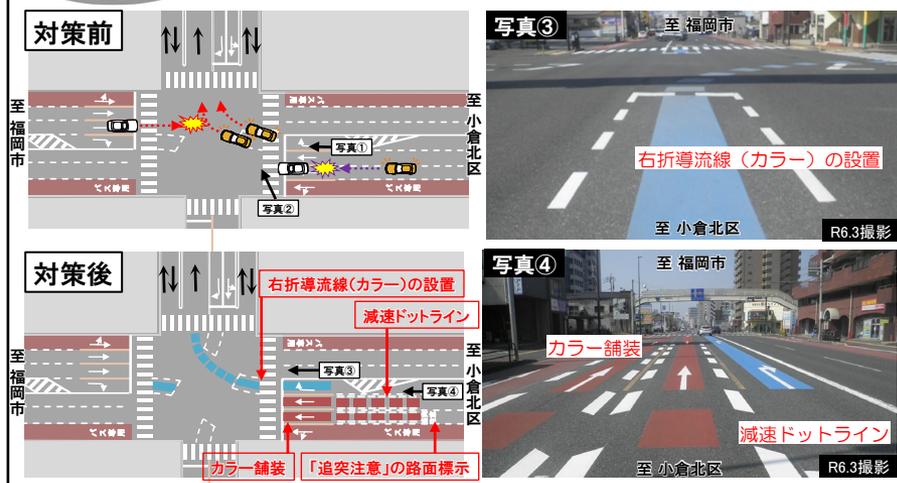
資料：地理院タイル（淡色地図）を加工して作成

### Plan 事故要因の把握と対策立案

- 北側に3本の市道が取りついていることから交差点の面積が広く、右折交通車両の軌跡が不安定。  
⇒右折導流線（カラー）の設置
- 直線的な道路であるため速度超過に至りやすい。交差点認知の遅れや信号変わり目の無理な交差点進入により、回避行動が間に合わず急ブレーキや先行車両への衝突へ至るものと考えられる。  
⇒減速ドットライン、カラー舗装

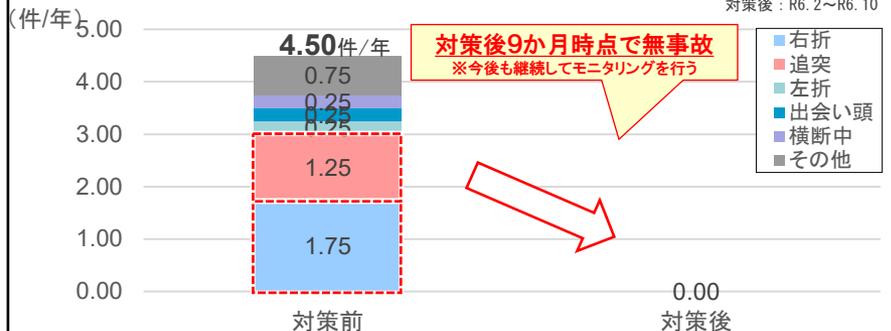


### Do 対策実施 (R5年度)



### Check 対策効果の検証

#### ◆死傷事故件数の変化



# 4. 幹線道路における事故対策

## (3) 第5次事故危険箇所の取組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策状況

#### 3) 国道200号 無名交差点〔飯塚市若菜200-10〕

【福岡県】

■事業箇所の位置図



資料：(c) NTTインフラネットの地図を加工して作成

Do

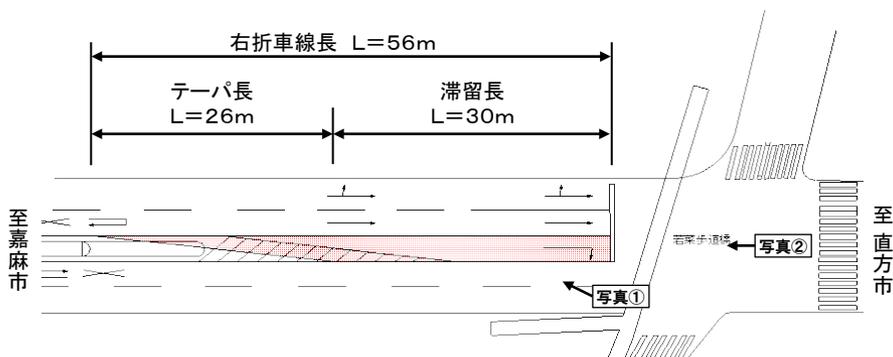
対策実施 (R6年度)



Plan

事故要因の把握と対策立案

- 右折車線長が短いことに起因する追突事故が多い  
⇒右折車線長を延伸・カラー舗装



【対策内容】

- 右折車線長を延伸 (42m ⇒ 56m)
- カラー舗装

⇒令和6年度に対策完了  
⇒令和6年度に対策完了

# 4. 幹線道路における事故対策

## (3) 第5次事故危険箇所への取り組み<R3~R7>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■対策状況

#### 4) (主)大野城二丈線 桧原5丁目交差点〔福岡市南区桧原7丁目37-9〕

【福岡市】

■事業箇所の位置図



資料：(c) NTTインフラネットの地図を加工して作成

Do

対策実施 (R6年度)

写真① 対策前



至福岡市城南区

R6.1撮影

写真② 対策前



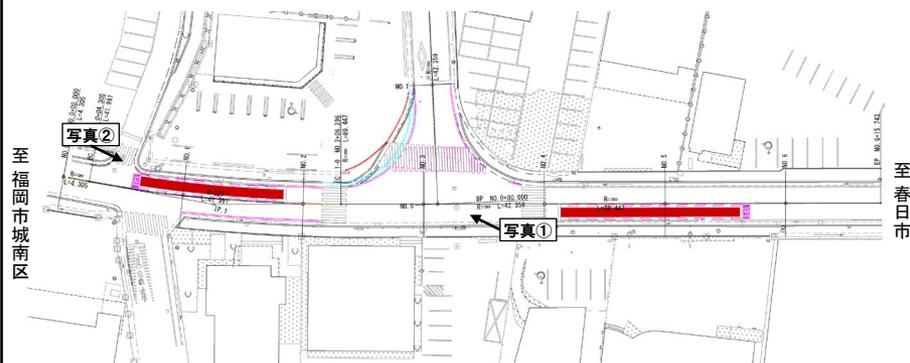
至福岡市城南区

R6.1撮影

Plan

事故要因の把握と対策立案

- 交差点部における速度超過に起因する事故が多い  
⇒ 隅切改良、路面標示、カラー舗装設置



至福岡市城南区

至春日市

写真① 対策後



至福岡市城南区

R7.1撮影

写真② 対策後



至福岡市城南区

R7.1撮影

【対策内容】

- ・隅切改良 ⇒ 令和6年度に対策完了
- ・路面標示 ⇒ 令和6年度に対策完了
- ・カラー舗装 ⇒ 令和6年度に対策完了

# 4. 幹線道路における事故対策

---

## ③その他の事故対策の取組み

# 4. 幹線道路における事故対策 (1) 広報



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## ■こんな知っTOUKEI⑧

【福岡県警】

## ■こんな知っTOUKEI⑨

【福岡県警】

### 統計の雑学 こんな知っ TOUKEI !?

Vol.08

関係はある?...

#### 横断中事故における 車道幅員 と 死亡事故率



横断中の事故件数は、年々減少している一方で、全体に占める割合は緩やかに増加しています。  
さて、この横断中の事故、横断するとっても渡る車道の幅員は様々、一体どんな違いがあるのでしょうか。

#### 結論 歩行者の道路横断 車道幅員が広いほど死亡事故に至る

横断中における死亡事故率と車道幅員の関係 (イメージ図)



2019年から2023年までの5年間における事故データを基に、道路幅員を統計上分類可能な三つに、さらに2当歩行者年齢を二つに区分したところ、明確な違いが浮かび上がりました。横断中事故のうち死亡事故に至る割合(死亡事故率)は、歩行者の年齢区分にかかわらず、横断する車道の幅が広いほど高いという結果に。

特に高齢者は死亡事故に至る割合が高く、車道幅員が13.0mを超える場合では、実に16件に1件が死亡事故に至ります。

また、横断中事故を発生時間で見ると、年齢別、車道幅員別共に夜間の死亡事故率が急上昇します。

これは、死亡事故に及ぶ要因の一つとして、ドライバーからの視認性が大きく関係しているためと考えられます。夜間の運転時はハイビームの活用、夜間歩出歩く際は明るい服装や反射材の着用が心掛けることが大切です。

福岡県警察本部交通企画課統計分析係

出典: 福岡県警提供資料

### 統計の雑学 こんな知っ TOUKEI !?

Vol.09

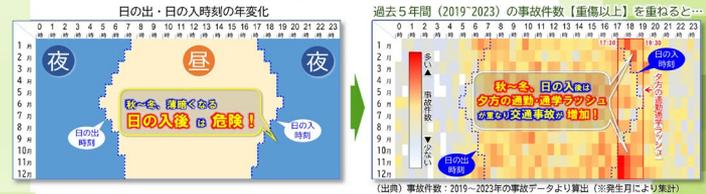
これから迎える秋~冬の

#### 薄暗い“日の入後”は特に要注意!

事故にあわないよう反射材の着用や早めのライト点灯を心掛けましょう!

■季節ごとに変わる日の出と日の入は交通事故と深く関係

■9月から2月にかけては日の入後と通勤・通学時間とが大きく重なり、事故(重傷以上)が増加



■日の入前に比べ日の入後の死傷者(重傷以上)が多く、冬場に近づくほどより顕著



(出典) 事故件数: 2019~2023年の事故データより算出(※発生月により集計)  
※ここで言う「真冬」とは、夏至を迎える6月の前後1か月間を加えた3か月間(5~7月)をいう。また、「冬場」とは、冬至を迎える12月の前後1か月間を加えた3か月間(11~1月)をいう。

■状態別で見ると、歩行中の死傷者(重傷以上)が圧倒的に増加



(出典) 事故件数: 2019~2023年の事故データより算出(※発生月により集計)

福岡県警察本部交通企画課統計分析係

出典: 福岡県警提供資料

# 4. 幹線道路における事故対策 (1) 広報



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## ■ こんなの知っTOUKEI⑩

【福岡県警】

## ■ 自転車の罰則強化

【福岡県警】

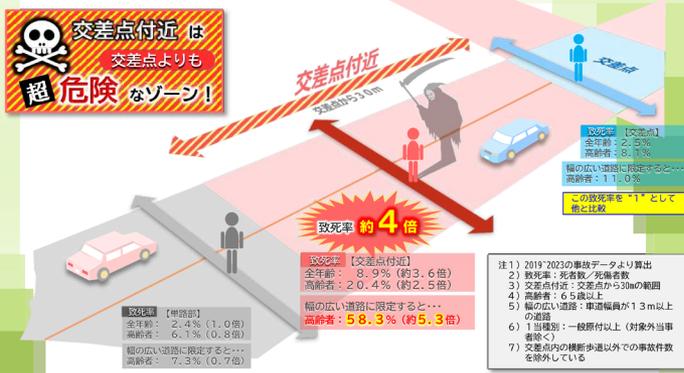
### 統計の雑字 とうけい こんなの知っ TOUKEI !?

Vol.10

急がば回れ!

横断歩道のある交差点では **横断歩道を渡りましょう!**

■ 道路を渡る時、最も致死率が高い場所は“交差点付近”で、何と交差点内の約4倍!



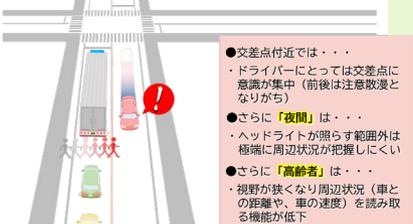
- “交差点付近”における横断中死者の法令違反は、“横断歩道外横断”つまり「近くに横断歩道があるのに近道をして亡くなった人」が最多、次いで“走行車両の直前直後横断”
- ドライバーは交差点（信号・歩行者・右左折車）に意識が集中しその前後の交差点付近では注意散漫となりがち。例えば対向車線の車両の死角から出て来た歩行者を発見できないなど。

横断中死者の法令違反（交差点付近）

対向車線側の死角から出てくる横断歩行者のイメージ



(出典) 事故件数：2019~2023年の事故データより算出



“目の前の近道”より“これからの人生”を!

■ “急がば回れ”と言います。横断歩道のある交差点では、横断歩道を渡りましょう。

福岡県警察本部交通企画課統計分析係

出典：福岡県警提供資料

**自転車の罰則強化**  
スマホ・酒気帯び

ダメ!! ながらスマホ  
ダメ!! 酒気帯び運転

令和6年11月1日  
道路交通法改正

自転車運転中の新たな罰則

携帯電話使用時 最大1年以下の懲役又は30万円以下の罰金  
酒気帯び運転 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

警察庁・都道府県警察



出典：福岡県警提供資料

# 4. 幹線道路における事故対策 (1) 広報



## ■ SNSによる広報 (Xより)

国土交通省 福岡国道事務所  
@mlit\_fukukoku

【工事完了のお知らせ】  
国道3号 東光2丁目交差点（福岡市博多区）において、交通事故対策工事をしました。  
本工事の夜間・1車線規制で通行の際はご迷惑をお掛けしたにご協力の程、ありがとうございました。  
引き続き道路利用者の安全対策に努めてまいります。

#福岡国道事務所



午前10:06 · 2024年11月7日 · 1,454 件の表示

🗨️ 1    🔄 13    ❤️ 22    📌 2    📤

← **ポストする**

国土交通省 福岡国道事務所  
@mlit\_fukukoku

#国道202号 原北中学校入口交差点の #安全対策 を実施しました。  
小田部5丁目交差点～小田部歩道橋において、追突事故防止等の対策として、直進車線と右折車線を色分けする #カラー舗装 等を行いました。  
今後も、交通安全対策に取り組んでいきます！



午前10:12 · 2024年6月4日 · 2,405 件の表示

🗨️ 1    🔄 10    ❤️ 32    📌 2    📤

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

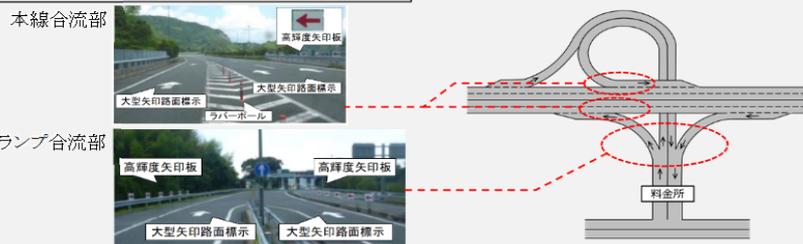
### ■高速道路における逆走対策の取組み内容

- 高速道路の逆走対策については、2014年(平成26年)より対策の実施を開始
- 2015年(平成27年)に、高速道路での逆走対策に関する有識者委員会を設置し、幅広い見地から対策検討を開始
- 2016年(平成28年)に「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」を公表、2019年(令和1年)に「高速道路における安全・安心基本計画」を策定し、高速道路での逆走対策に関し「2029年(令和11年)までに逆走による重大事故ゼロ」という目標を公表

#### これまでの経緯

- 2014年 逆走対策(物理的・視覚的)について、全国統一的に実施開始
- 2015年 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会設置
- 2016年 「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」を公表
- 2017年 逆走対策技術の公募開始  
逆走対策(物理的・視覚的)のうち、分合流部・出入口部への対策について9割完了
- 2018年 逆走対策技術の選定結果公表
- 2019年 「高速道路における安全・安心基本計画」を策定
- 2023年 逆走対策(物理的・視覚的)の実施について9割以上完了

#### 逆走対策(物理的・視覚的)の実施



#### 逆走対策の公募技術

テーマⅠ	テーマⅡ	テーマⅢ
<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路側での逆走車両への注意喚起</li> <li>・センサーとLED表示板・音・光等を用いた注意喚起 等</li> </ul> <p>○道路上の物理的・視覚的対策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</li> <li>・路側カメラ、3Dレーザースセンサー等の路側機器・路側センサーの活用</li> <li>・道路管制センターとの連動 等</li> </ul> <p>○自動車側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○車載機器による逆走車両への注意喚起</li> <li>・カーナビにより、ドライバーに対し警告 等</li> </ul> <p>○自動車側で逆走を発見し、その情報を収集する技術</p>

#### 高速道路における安全・安心基本計画(2019年9月策定)

3. 高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する具体施策
  - (3) 世界一安全な高速道路の実現
    - 2) 逆走対策
      - 目標: 2029年までに逆走による重大事故ゼロ
      - ・分合流部・出入口部では対策が概ね完了したこと等により、2016年からの2箇所での逆走事故は約4割減少。
      - ・更に事故件数の減少を図るため、逆走による重大事故が発生しやすしい箇所を絞り込み、集中的な対策を実施。
      - ・対策が遅れている一般道からの誤進入対策を推進。
      - ・新技術等を活用し、自動車メーカーと連携し、逆走車への警告、順走者への注意喚起等の取組を加速

出典: 国土交通省 第7回 高速道路での逆走対策に関する有識者委員会

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



### ■高速道路における逆走対策の取組み内容

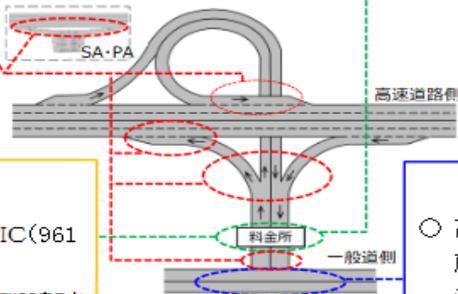
#### (1) 分合流部・出入口部への対策

- 高速道路会社管理区間の全てのIC・JCT・SAPA(3,182箇所)を対象に、大型矢印路面標示やラバーポール等の物理的・視覚的な対策を実施
- 2017年に9割完了、2023年末時点で99.7%完了



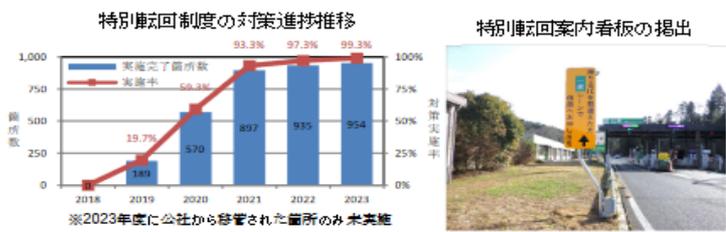
#### (2) 料金所プラザ部への対策

- 高速道路会社管理区間の全ての料金所(1,705箇所)を対象に、プラザ部の締切り対策を推進
- 2020年に9割完了、2023年末時点で96.4%完了



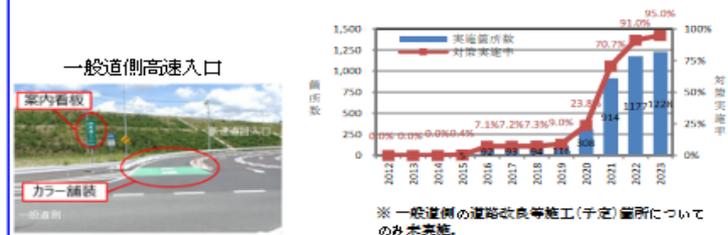
#### (4) 特別転回制度の案内強化対策

- 高速道路会社管理区間\*の構造上対応可能な全てのIC(961箇所)を対象に、特別転回の案内掲出を実施
  - 2021年に9割完了、2023年末時点で99.3%完了
- ※NEXCO東日本・NEXCO中日本・NEXCO西日本・本四高速の4社



#### (3) 高速道路と一般道との接続部への対策

- 高速道路会社管理区間のうち一般道と接続する全ての箇所(1,293箇所)を対象に、一般道側に高速入路を案内する注意喚起看板やカラー舗装等の対策を実施
- 2022年に9割完了、2023年末時点で95.0%完了



データ：2023年12月時点での高速道路(高速道路会社管理)における対策実施状況

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



### ■高速道路における逆走対策の取組み内容

□公募技術のテーマ I は道路側での物理的・視覚的対策、道路側での逆走車両への注意喚起に関する技術とし、11技術を選定

【テーマ I 道路側での逆走車両への注意喚起】

テーマ	No.	提案技術	技術の概要	検証状況	テーマ	No.	提案技術	技術の概要	検証状況
テーマ I	1	ウェッジハンプ	舗装面にくさび型の非対称の段差(ウェッジハンプ)を設置し、衝撃により逆走車両に注意喚起するもの。		テーマ I	6	錯視効果を生かした路面標示	立体的に見えるよう描かれた路面標示を施工し、逆走車両へ注意喚起するもの。	
	2	防眩板応用注意喚起	中央分離帯に設置する防眩板を十字型形状に「逆走中」等の文字を表示し、逆走車両へ注意喚起するもの。			7	フレッシュアウォール	圧迫感を与える程度に大きい表示板を路側に連続設置し、逆走車両へ注意喚起するもの。	
	3	LED発光体付ラバーポールウイングサイン	既存のラバーポールに順走方向を示す文字・矢印を大きく表示するカバーをつけることで、逆走車両への未然の注意喚起を行うもの。			8	開口部ボラード	料金所前後の通行分離帯の開口部をボラードで閉塞するもの。	
	4	路面埋込型ブレード	路面に設置した突起物により逆走車両に衝撃を与え注意喚起するもの。突起物は順走時には路面下に沈み込む。			9	エアバルーンによる逆走警告	センサーカメラにより逆走車両を検知し、「エア遮断機(NETIS)」改良の警告垂れ幕を展開し、注意喚起(および車両停止)を行うもの。	
	5	電光表示による逆走警告	逆走車両を検知するレーダー(マイクロ波センサー)と一体となった警告表示装置で逆走車両に注意喚起を行うもの。			10※	オーロラビジョン	ランプ等カーブした道路線形に表示板形状を追従できるフルカラー自発光方式の表示板により、逆走車両へ注意喚起するもの。順走車両の誘導も可能。	
					11	リバーシブル注意喚起板	壁高欄に山型形状の反射板を貼り、「逆走中」等の文字を表示し、逆走車両へ注意喚起するもの。順走車両からは視認できない。		

※No.10「オーロラビジョン」は、2018年に選定された後、2024年3月時点で後継品含め生産・販売終了している。

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



### ■ 高速道路における逆走対策の取組み内容

- 2021年(令和3年)10月より順次設置した3技術(全18箇所)について、逆走検知状況(動画)の確認及び効果検証を実施
- 2023年(令和5年)12月末までに、各技術で一般車両の逆走を検知 ※準ミリ波(3件)、マイクロ波(1件)、3Dカメラ(7件)
- 逆走車両以外(人・順走車等)を「逆走」として検知された事象も確認

選定技術名	対策箇所数	逆走車両検知件数 ※1	逆走車両検知状況 (代表例)	逆走車両の挙動 (代表例)	課題
準ミリ波レーダーによる逆走検知	6	3	<p>※2022年7月28日 九州道 みやま柳川IC</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ ランプ合流部で逆走方向に左折後、減速する様子が見られないまま逆走を継続。</li> <li>▶ 車両は映像から一旦見えなくなるが、その後同一車両と思われる順走車が現れた(※Uターンにより順走に復帰と推察)</li> </ul>	<p>逆走方向歩行の作業員を検知(※4km/h以上で逆走する物体を検知する仕様)</p>
マイクロ波センサーによる逆走検知	6	1	<p>※2023年10月17日 九州道 久留米IC</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 料金所入口を通過後、内プラ開口部より反対側ランプの逆走を開始。</li> <li>▶ 映像から見えなくなった後の挙動については不明(逆走事案には至っていない。)</li> </ul>	<p>逆走方向歩行の作業員を検知(※逆走する移動物体(人等)も検知する仕様)</p>
3Dステレオカメラを活用した画像解析技術による逆走検知	6	7	<p>※2022年11月11日 関越道 谷川岳PA(上)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 休憩施設の流入ランプを逆走後、本線に向かって左折(Uターン)し、本線を順走</li> </ul>	<p>逆走方向の作業員や鳥を検知(※逆走する移動物体(人等)も検知する仕様)</p>

※1 対策後2021年10月～2023年12月末において、一般車両の逆走を検知したものを集計

# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



### ■高速道路における逆走対策の取組み内容

- 2021年(令和3年)4月より、ETC2.0車載器を搭載した逆走車両に対して警告情報の配信を開始(1技術・2箇所)
- 順走車両での誤配信を防ぐため、適用箇所の制約がある(反対車線や一般道と隣接した箇所には適用不可)
- 対策後に逆走事案が1件発生したが(カメラ映像で確認)、ETC2.0プローブデータの履歴では検知されなかった
- 今後、ETC2.0プローブデータの履歴による逆走車両の検知に適した箇所での検証を検討

#### ○検証状況

適用事例) 中央自動車道 談合坂SA(下り)入口



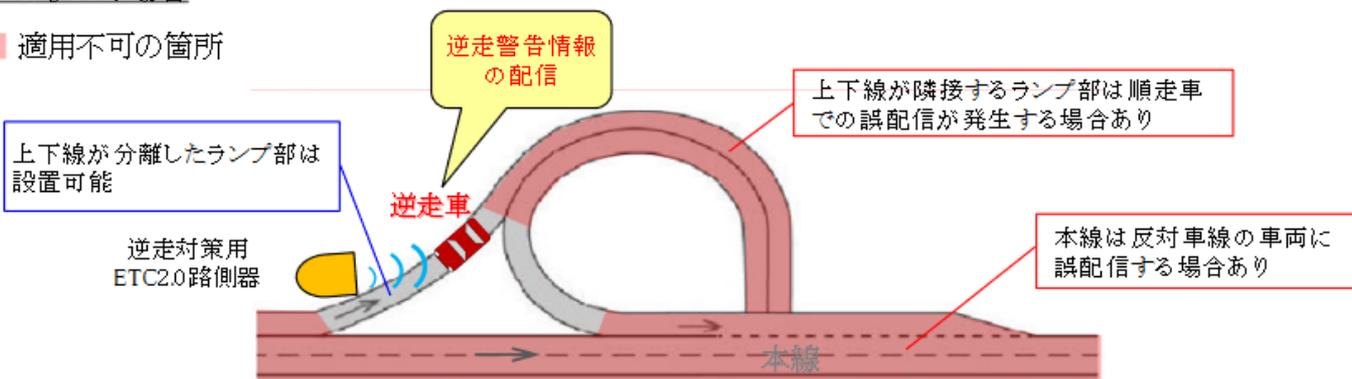
機器の設置状況

選定技術名	対策箇所数	逆走車両への警告情報	
ETC2.0路側機逆走情報即時提供方式	2	ナビ提供画面 <b>止まれ</b>  <b>逆走しています</b>	音声内容 『止まれ、逆走しています。』

#### ○適用箇所

一般的なIC・ICTの場合

■ 適用不可の箇所



# 4. 幹線道路における事故対策

## (2) 高速道路の取組事例



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

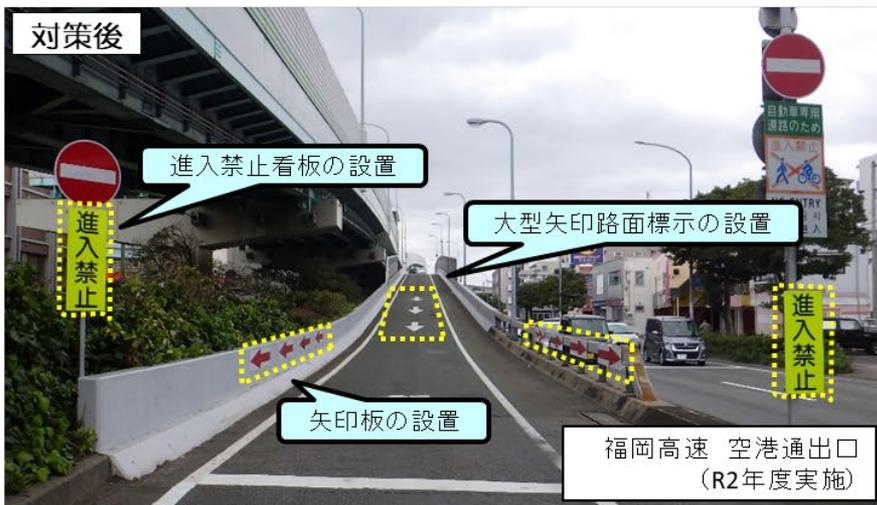
### ■福岡北九州都市高速道路における逆走対策

- 2020年(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、両高速で逆走対策を実施し、令和2年度に出口対策が完了。
- JCT部における合流部対策について、福岡高速では2023年度(令和5年度)までに完了し、北九州高速では、残る1箇所対策を2024年(令和6年)11月に完了。

#### 出口対策

- ・福岡38箇所
- ・北九州35箇所

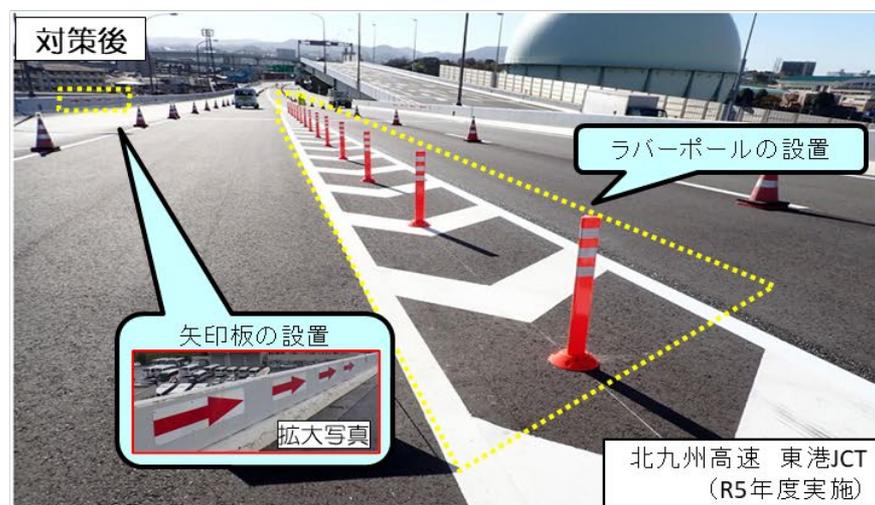
対策後



#### 合流部対策

- ・福岡42箇所
- ・北九州38箇所

対策後



対策前の令和1年度と比較し、逆走事案は減少

## **5. 生活道路における事故対策**

---

# 5. 生活道路における事故対策

## (1) 生活道路の事故対策の取組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

### ■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

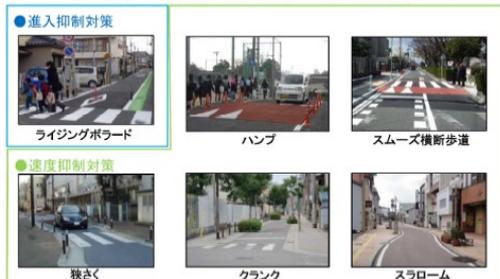
[「ゾーン30プラス」の入口(イメージ)]



#### <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(R4.8.26)

#### 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

#### 通学路緊急対策

➤ 通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所における道路管理者による交通安全対策が対象



出典:国土交通省HP 通学路等の交通安全対策

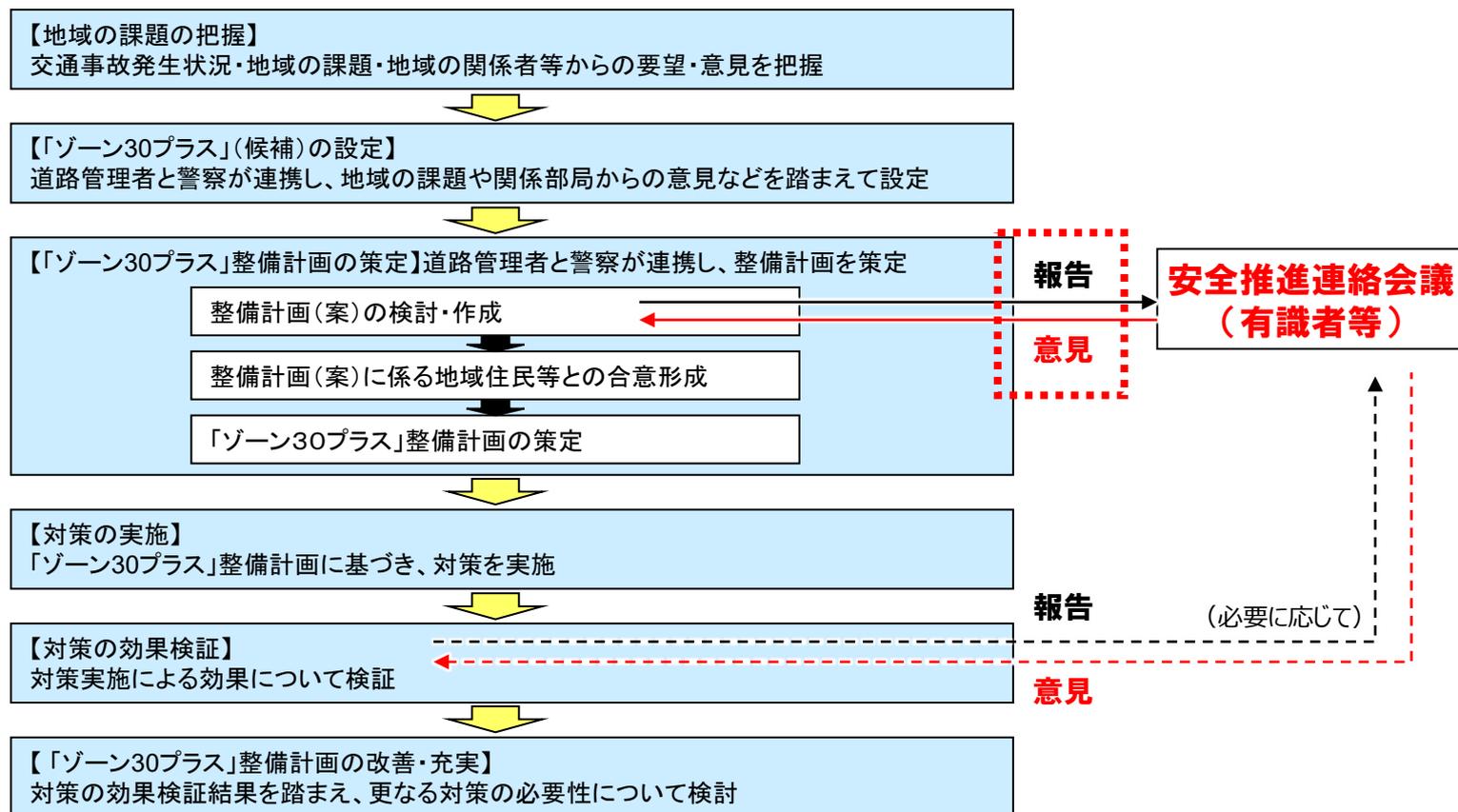
# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備



### 1) 「ゾーン30プラス」の対策実施に向けたフロー

□ 令和4年度より整備計画に関する有識者確認を年2回設け、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。



【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

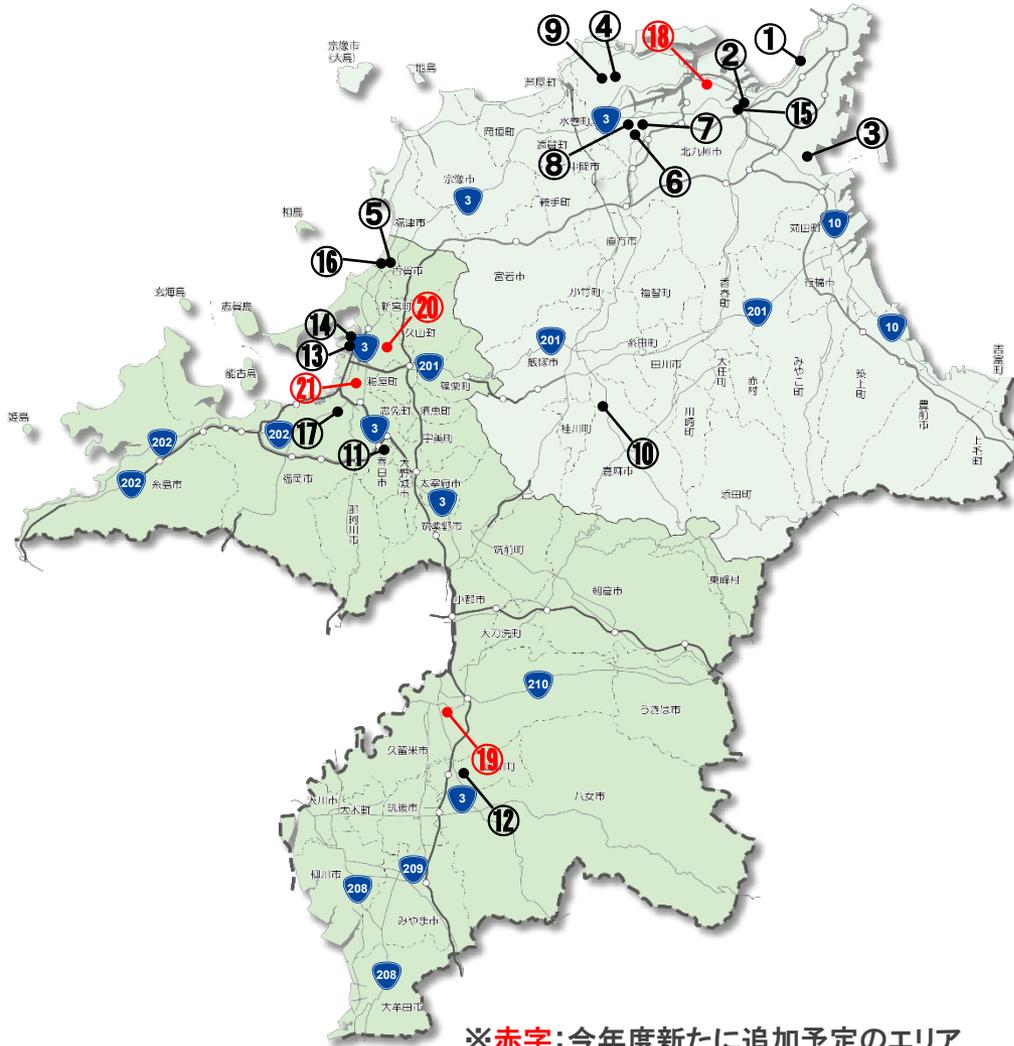
### ▲ゾーン30プラスの取組フロー

# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備

### 2) 令和6年度ゾーン30プラス登録エリア

□ 令和6年度 新たに4エリアの追加登録を目指しており、福岡県内では全21エリアとなる見込み。



※赤字:今年度新たに追加予定のエリア

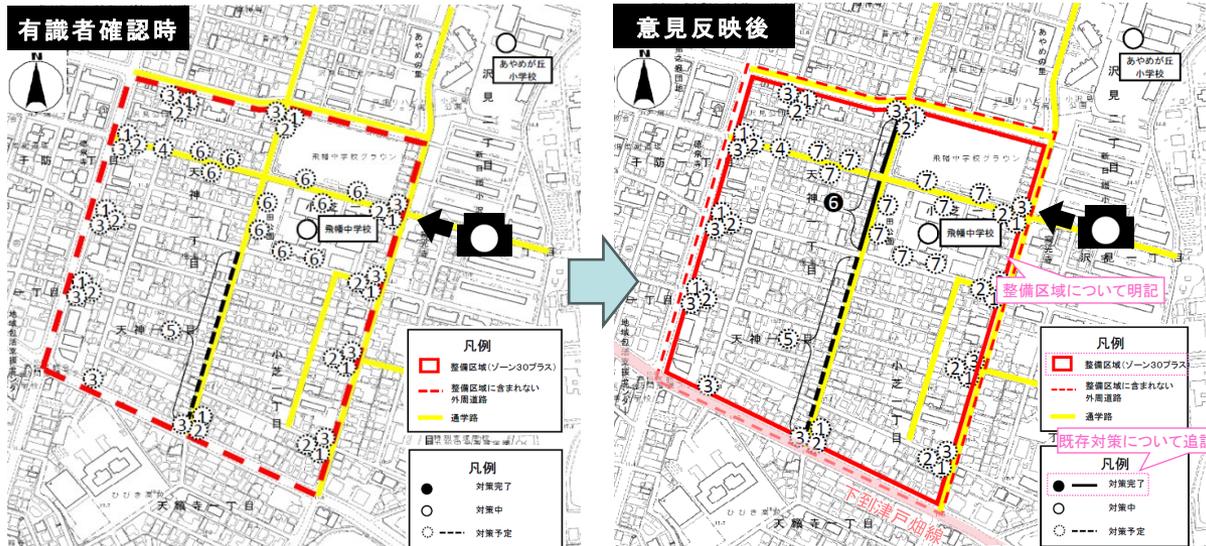
No	市区町村	エリア名	整備計画策定時期
1	北九州市 門司区	柳町	R3年度
2	北九州市 小倉北区	中島	R3年度
3	北九州市 小倉南区	曾根東小	R3年度
4	北九州市 八幡西区	医生ヶ丘・千代ヶ崎	R3年度
5	古賀市	古賀東小学校	R3年度
6	北九州市 八幡西区	引野小学校	R4年度
7	北九州市 八幡西区	熊西小学校	R4年度
8	北九州市 八幡西区	西王子町・青山	R4年度
9	北九州市 八幡西区	大浦	R4年度
10	嘉麻市	稲築西	R4年度
11	福岡市 博多区	板付・麦野	R4年度
12	八女郡 広川町	中広川小学校	R4年度
13	福岡市 東区	千早西	R5年度
14	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
18	北九州市 戸畑区	飛幡中学校	R6年度
19	久留米市	金丸	R6年度
20	福岡市 東区	青葉小・中学校	R6年度
21	福岡市 東区	筥松小学校	R6年度

# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備

### 3) 有識者確認状況(北九州市戸畑区飛幡中学校地区)

- 令和6年10月上旬に有識者確認を実施。
- 飛幡中学校地区における整備計画案の報告を行い、ご意見を計画へ反映した。



▲整備計画区域



No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	10	全て合意済み	R6.11	R7.3
2	ゾーン30プラス看板	10	全て合意済み	R6.11	R7.3
3	30km/h規制(標識)	11	全て合意済み	R6.11	R7.3
4	カラー舗装化(交差点)	1	全て合意済み	R6.11	R7.3
5	カラー舗装化(グリーンベルト)	1	全て合意済み	R3.11	R4.1
6	カラー舗装化(グリーンベルト)	1	全て合意済み	R6.11	R7.3
7	狭さく	10	全て合意済み	R6.11	R7.3
8	スクールガード	区域内	全て合意済み	R6.11	R7.3

▲対策内容と地元との合意状況

路線	H27	R3	増減率
一般道路計	17,036台	15,921台	-7%
一般都道府県道計	13,582台	12,185台	-10%
県道下到尾戸畑線(一般都道府県道)	12,403台	11,267台	-9%

▲12h交通量の推移(小型車)

路線	方向	H27	R3
県道下到尾戸畑線(一般都道府県道)	上り	16.1km/h	13.2km/h
	下り	15.6km/h	14.7km/h

▲朝夕旅行速度の推移

#### 【有識者からのご意見とその対応】

- ① 凡例に示されている整備区域を明示すること。  
⇒ 外周道路も含めてすべて整備区域となる(図面にも反映済)。
- ② 既存対策と新規対策の連続性がわかるように表示すること(グリーンベルト等)  
⇒ 既存対策との関連性がわかるよう図面を更新。
- ③ H30に分析したデータを使用しているが、現在と当時の交通状況が変わっていないことを定量的に示してほしい。  
⇒ H27～R3センサスにおける交通量及び旅行速度の比較結果から、地区外周道路の交通特性に変化はないと考えられる。

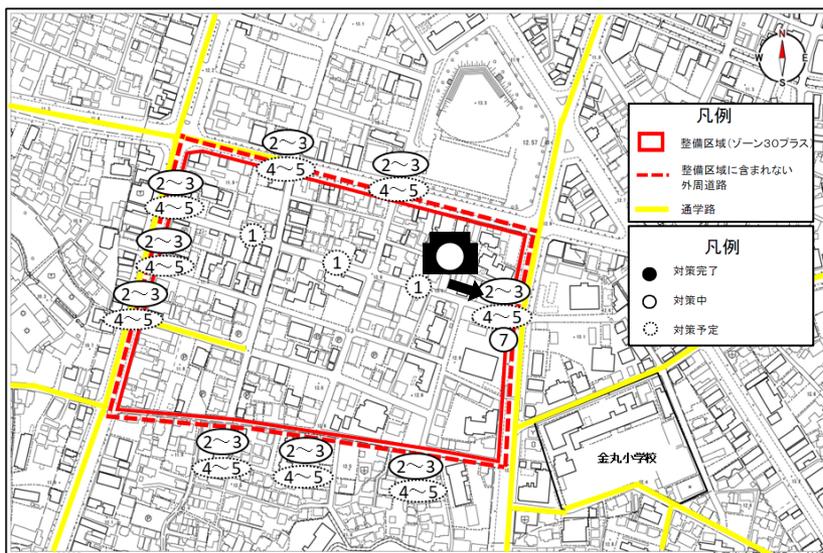
# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備



### 3) 有識者確認状況(久留米市金丸地区)

- 令和7年1月中旬に有識者確認を実施。
- 久留米市金丸地区における整備計画案の報告を行った。



▲整備計画区域

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	狭さく	3	R7.2.19合意予定	R8.4	R8.12
2	30km/h規制(標識)	9	全て合意済み	R8.4	R8.12
3	30km/h規制(路面標示)	9	全て合意済み	R8.4	R8.12
4	ゾーン30プラス看板	9	全て合意済み	R8.4	R8.12
5	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	9	全て合意済み	R8.4	R8.12
6	カラー舗装化	区域内	全て合意済み	R8.4	R8.12
7	スクールガード	1	全て合意済み	R8.4	
8	交通違反取締	区域内	全て合意済み	R8.4	
9	パトロール	区域内	全て合意済み	R8.4	

▲対策内容と地元との合意状況

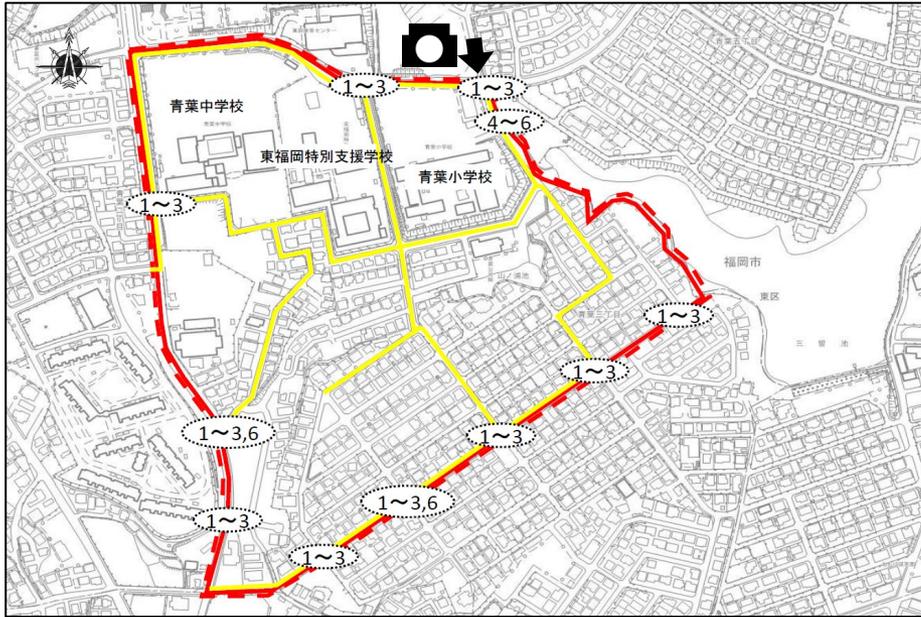


# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備

### 3) 有識者確認状況(福岡市東区青葉小・中学校地区)

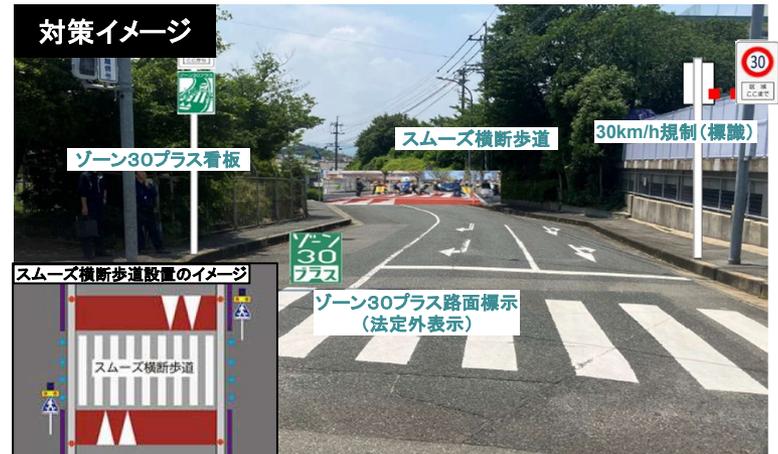
- 令和7年1月中旬に有識者確認を実施。
- 青葉小・中学校地区における整備計画案の報告を行った。



▲整備計画区域

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手 (予定)時期	対策完了 (予定)時期
1	ゾーン30プラス看板	10	全て合意済み	R7.2	R7.3
2	30km/h規制(標識)	10	全て合意済み	R7.2	R7.3
3	ゾーン30プラス路面標示(法定外表示)	10	全て合意済み	R7.2	R7.3
4	スムーズ横断歩道	1	全て合意済み	R7.2	R7.3
5	狭さく	1	全て合意済み	R7.2	R7.3
6	路面標示	3	全て合意済み	R7.2	R7.3
7	スクールガード	区域内	全て合意済み	R7.4	R7.4
8	パトロール	区域内	全て合意済み	R7.4	R7.4

▲対策内容と地元との合意状況



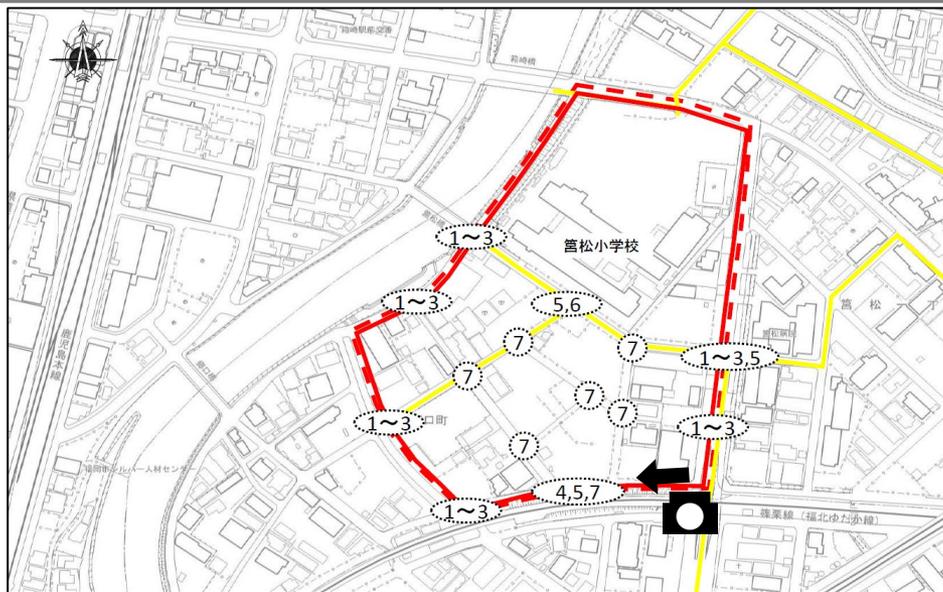
# 5. 生活道路における事故対策

## (2) ゾーン30プラスの整備



### 3) 有識者確認状況(福岡市東区筥松小学校地区)

- 令和7年1月中旬に有識者確認を実施。
- 筥松小学校地区における整備計画案の報告を行った。



▲整備計画区域

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ゾーン30プラス看板	6	全て合意済み	R7.2	R7.3
2	30km/h規制(標識)	6	全て合意済み	R7.2	R7.3
3	ゾーン30プラス路面標示(法定外表示)	6	全て合意済み	R7.2	R7.3
4	狭さく	1	全て合意済み	R7.2	R7.3
5	路面標示	5	全て合意済み	R7.2	R7.3
6	横断歩道カラー化	1	全て合意済み	R7.2	R7.3
7	クロスマーク	8	全て合意済み	R7.4	R7.4
8	スクールガード	区域内	全て合意済み	R7.4	R7.4
9	パトロール	区域内	全て合意済み	R7.4	R7.4

▲対策内容と地元との合意状況



# 5. 生活道路における事故対策 (2) ゾーン30プラスの整備



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 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 西王子・青山地区は、令和5年3月に、「3連続ハンプ」、「ハンプ」の2つの物理的デバイスが設置され、同年にゾーン30プラスに登録された。
- 通学時間帯のみならず、一日を通して速度抑制の状況が把握されて、「3連続ハンプ」、「ハンプ」ともに対策の効果が見られる。

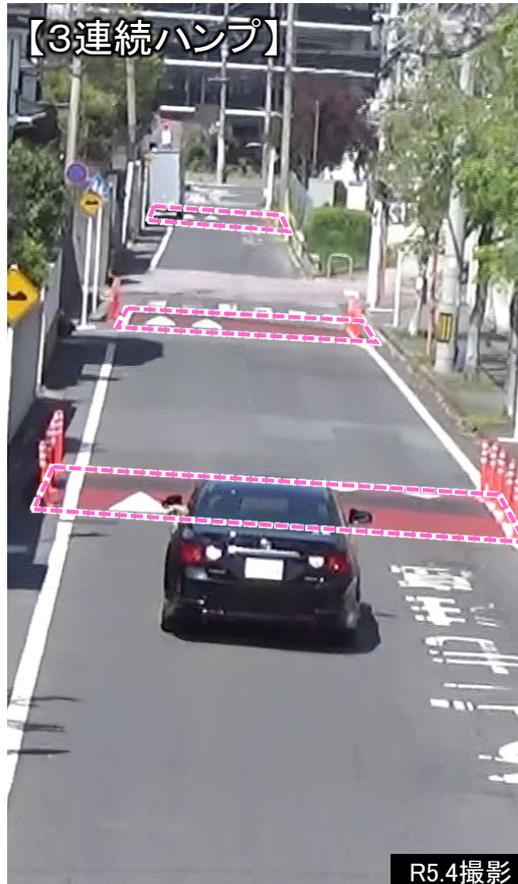
■位置図



■エリア概要図



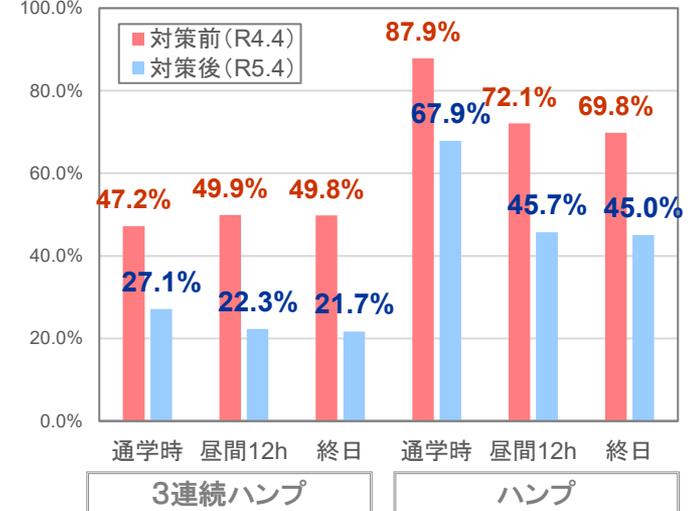
■対策箇所



■効果検証



▼速度30km/hを超過したサンプル数の割合



※通学時:7時~9時

# 5. 生活道路における事故対策

## (3) 通学路における交通安全対策

- 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)

資料: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

## (3) 通学路における交通安全対策

### ■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6年3月末時点)。
- 福岡県は2,365箇所を抽出し、2,195箇所が対策済み(令和6年3月末時点)。
- 福岡県内の各道路管理者において、歩道整備等の対策を実施

対策実施状況 (R3.7~R6.3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	72,160(94.4%)	2,365	2,195(92.8%)
教育委員会・学校による対策箇所	41,738	41,639(99.8%)	1,094	1,094(100%)
道路管理者による対策箇所	39,052	35,025(89.7%)	1,362	1,192(87.5%)
警察による対策箇所	16,997	16,977(99.9%)	470	470(100%)

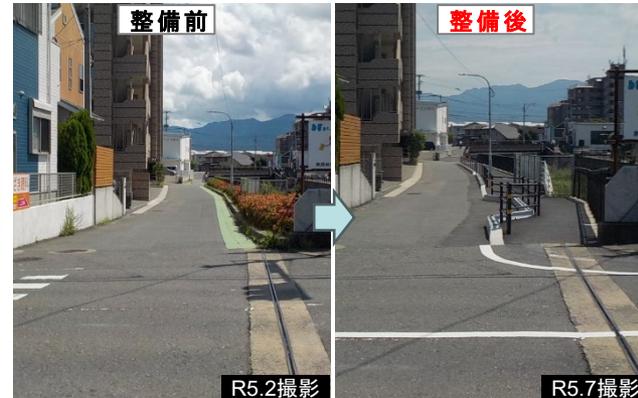
資料:国土交通省 通学路における交通安全の確保に向けた取組状況について(R6.3末時点)

### ■福岡県における対策事例 (R3.7 通学路の緊急合同点検を踏まえた対策の実施)

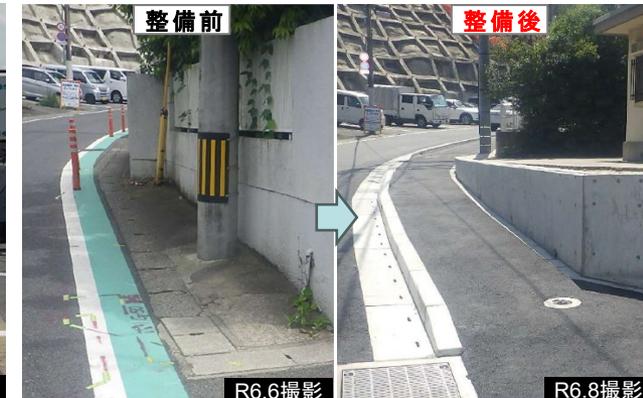
【福岡県】 国道495号(歩道設置)



【福岡市】 原716号線(歩道設置)



【北九州市】 宮の町小熊野1号線(歩道設置)



## 6. 自転車通行空間整備の取組み

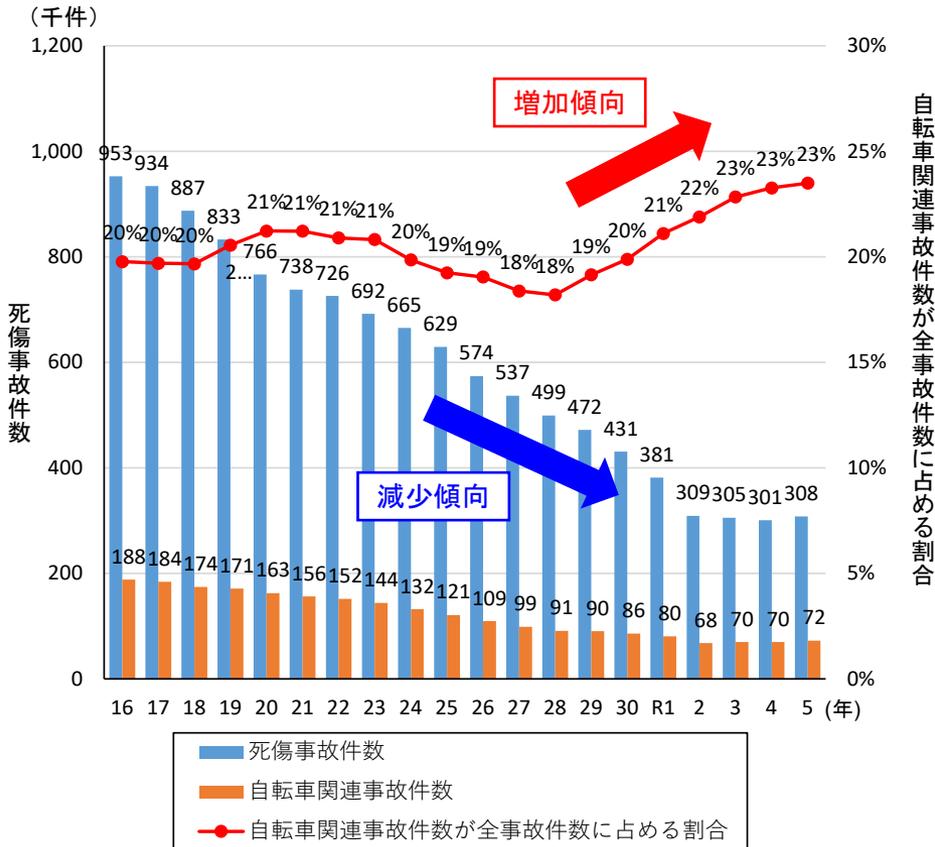
---

# 6. 自転車通行空間整備の取組み

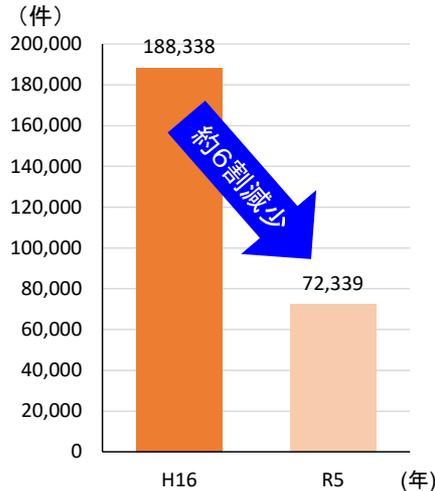
## (1) 全国の取組について

- 全国の交通死傷事故件数は平成16年から令和5年にかけて減少傾向である一方、自転車関連事故件数の占める割合は増加傾向
- 過去20年間で、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

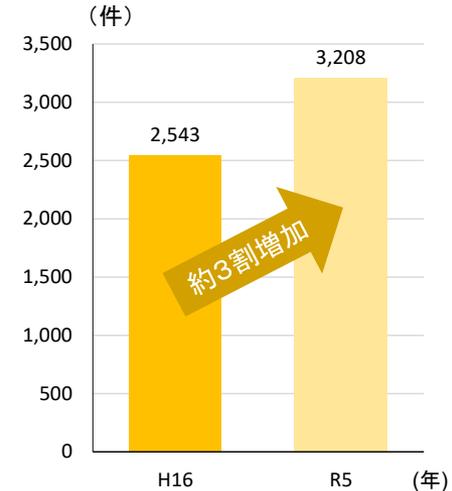
### ■ 自転車関連事故件数の推移



### ■ 自転車関連事故件数 (H16→R5)



### ■ 自転車対歩行者事故件数 (H16→R5)



資料:警察庁

# 6. 自転車通行空間整備の取組み

## (1) 全国の取組について



□ 昨今の社会情勢の変化を踏まえつつ、安全で快適な自転車利用環境の創出が一層進むよう、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインを改定 (R6. 6)

### 【背景】自転車関連事故の実態

自転車関連事故の多くは対4輪2輪の出会い頭

自転車対歩行者の事故は減少しておらず、多くは歩道上

自転車関連死亡事故の4割は単路上、多くは追突

電動キックボード等が自転車通行空間を走行

自転車政策は、カーボンニュートラルな都市を目指す政策の一翼

ルールの周知と遵守の徹底が必要

自転車等が安全に通行できる車道上の空間が必要

### 【現状】自転車通行空間整備の現状

ネットワーク計画策定は進むが、その整備は停滞

計画の充実に加え、計画した整備の促進が重要

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 配付資料

### 【概要】R6改訂版ガイドライン

#### ① 自転車活用推進法及び自転車活用推進計画の反映

◆ 前回のガイドラインの通知後に策定された自転車活用推進法 (H29年5月施行) や第二次自転車活用推進計画 (R3年5月閣議決定) を反映し、自転車の活用推進に関する視点を充実。

#### ② 質の高い自転車通行空間の整備促進

- ◆ 限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行うことにより、自転車道や自転車専用通行帯の整備を検討する手法を例示。
- ◆ 現地の実務担当者の理解が進むよう、考え方の概念図や設計例の平面図などの図表や根拠法令等に関する記述を充実。
- ◆ 将来的には完成形態での整備を目指すことが基本であることや、車道混在は自動車の速度の低い道路において、自転車と自動車と同一の空間を共用する概念であることを明確化。
- ◆ 複雑な交差点における通行ルールの表示方法について例示。
- ◆ 整備の機会を逃さないよう、他の道路事業との円滑な連携を進めることについて手順を記載。
- ◆ 計画・整備・維持管理における市民等との協働について改めて記載。

特に道路管理者向けに整備の検討手法等を明示

#### ③ 自転車専用通行帯における路上駐停車対策の強化

◆ 自転車通行空間における駐停車の基本的な考え方や、停車帯等を併設する場合の設計方法例を提示。

#### ④ 利用ルールの徹底

◆ 自転車通行空間の整備形態別に道路管理者、都道府県警察が特に注意しなければならない通行ルールについて解説。

#### ⑤ 新技術やデータの活用の促進

◆ シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示。

出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定について (R6.6)

# 6. 自転車通行空間整備の取組み

## (1) 全国の取組について



改訂版ガイドラインでは、限られた道路空間の中で、現地状況に応じた柔軟な再配分や分離を行う等、具体的な整備手法を例示し、自転車通行空間の整備を推進。

### 質の高い自転車通行空間の整備促進(改訂内容の抜粋)

道路構造令の特例規定(1級下の道路区分等)を適用した既設道路の空間再配分を例示

幅員25mの道路に自転車専用通行帯を整備する例

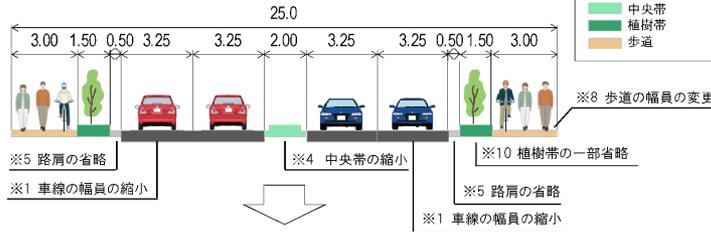
※平面図は、図Ⅱ-19を参照

ケース：幹線道路、道路幅員25m、車道4車線、規制速度50km/h、設計速度50km/h、交通量27,000台/24h、大型車交通量は多くない、歩行者交通量は多くない、商業地域、停車需要あり

- 凡例
- 自転車専用通行帯
  - 車線、停車帯
  - 路肩
  - 中央帯
  - 植樹帯
  - 歩道

#### 【単路部】

現況

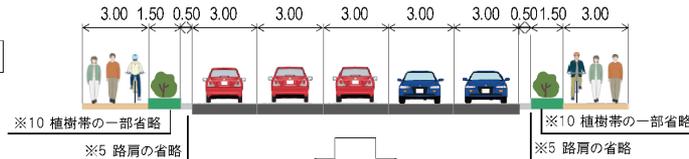


再配分後



#### 【交差点部】

現況



再配分後



#### 《幅員縮小又は省略に関する道路構造令の条文》

※1 (道路の区分) 第3条第2項 (略) ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、(略) 該当する級の1級下の級に区分することができる。  
(車線等) 第5条第4項 車線(略)の幅員は、道路の区分に応じ、次の表の車線の幅員の欄に掲げる値とするものとする。

第四種	区分		車線の幅員(単位メートル)
	第一級	普通道路	
	第二級及び第三級		三、二五
			三

※4 (車線の分離等) 第6条第4項 中央帯の幅員は、(略) 次の表の中央帯の幅員の欄の上欄に掲げる値以上とするものとする。ただし、(略) 地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない箇所については、同表の中央帯の幅員の欄の下欄に掲げる値まで縮小することができる。

区分	中央帯の幅員(単位メートル)	
	第三種 (略)	一、七五
第四種 (略)	—	—

※5 (路肩) 第8条第7項 歩道、自転車道(略)を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。

※6 (停車帯) 第9条第1項 第四種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないようにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。

※8 (歩道) 第11条第3項 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。  
(自転車歩行者道) 第10条第2項 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

※9 (歩道) 第11条第4項 (略) 路上施設を設ける歩道の幅員については、前項に規定する幅員の値に(略) その他の場合にあつては〇・五メートルを加えて同項の規定を適用するものとする。  
※10 (植樹帯) 第11条の4第1項 第四種第一級及び第二級の道路には、植樹帯を設けるもの(略)とする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

# 6. 自転車通行空間整備の取組み

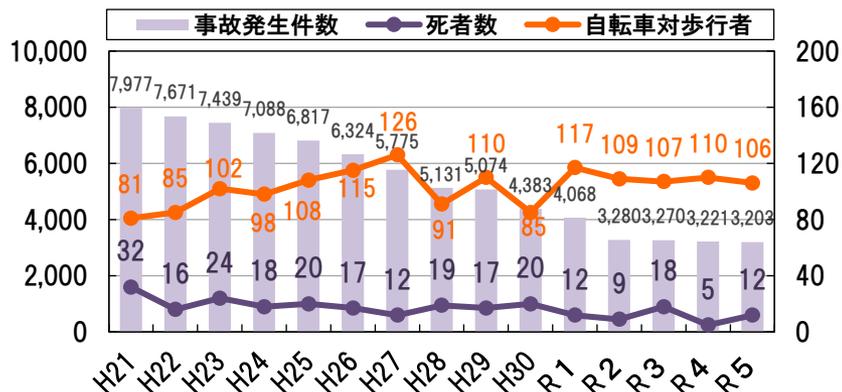


## (2) 福岡県内の自転車による交通事故の状況



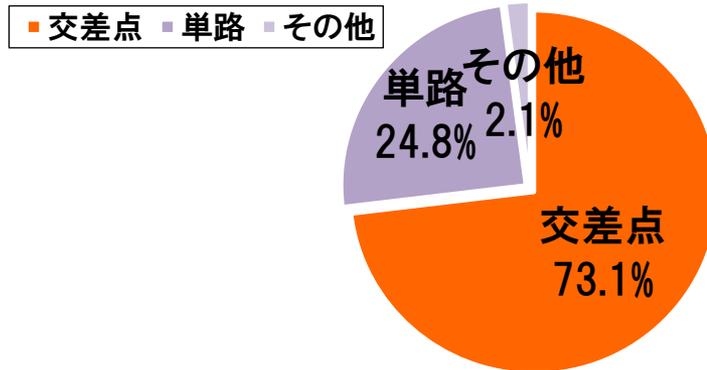
- 福岡県内における自転車事故発生件数は、年々減少しているものの、人口10万人あたりでは全国平均の約1.2倍。
- 自転車対歩行者の事故発生件数は横ばいで推移。
- 自転車事故の多くが交差点部で発生(約7割)。
- 自転車対歩行者の事故のうち、5割が歩道で発生。

■ 本県の自転車事故発生件数



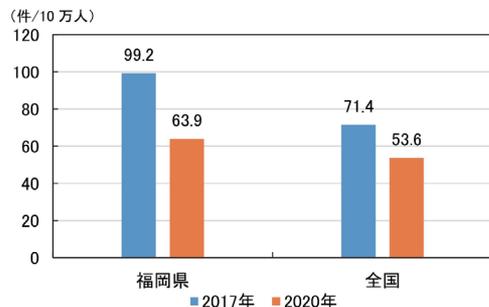
(福岡県警本部:R5交通事故統計資料)

■ 道路形状別自転車事故発生状況



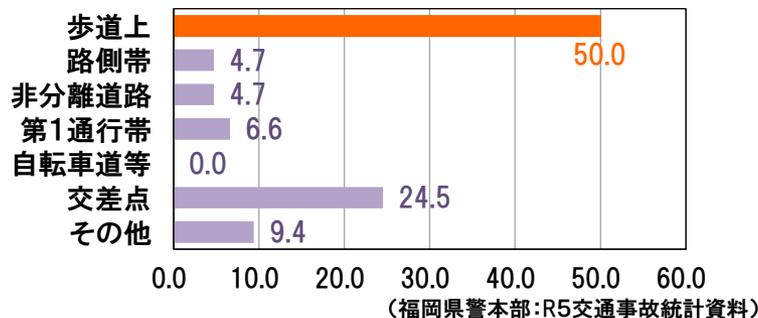
(福岡県警本部:R5交通事故統計資料)

■ 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)

# 6. 自転車通行空間整備の取組み



## (3) 福岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 福岡県内における自転車ネットワーク計画の策定は12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6年4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	—



## 6. 自転車通行空間整備の取組み

### (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

# 6. 自転車通行空間整備の取組み



## (5) 今後の取組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 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)
- 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

知って  
いますか？

### 自転車安全利用五則

自転車の主な交通ルール

**1 車道が原則、左側を通行  
歩道は例外、歩行者を優先**

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって車道と歩道の区別があるところは車道通行が原則です。そして、道路の左側端に寄って通行しなければなりません。

歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。  
(通行部分が指定されていない歩道、普通自転車の場合)



**2 交差点では信号と  
一時停止を守って、安全確認**

信号機のある交差点では信号に従い、青信号でも周囲の安全を確認しましょう。一時停止のある交差点では必ず一時停止しましょう。



**3 夜間はライトを点灯**

夜間はライトを点けなければなりません。自転車に乗る前にライトが点くか点検しましょう。



**4 飲酒運転は禁止**

お酒を飲んだときは、自転車に乗ってはいけません。



**5 ヘルメットを着用**

自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットを着用しましょう。

自転車の運転者は他人を乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

幼児・児童を保護する責任のある方は、幼児・児童が自転車を運転するときは、幼児・児童に乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

※福岡県では条例で、保護者が乗車用ヘルメット着用の努力義務を負う対象は「未成年者」とされています。



出典：福岡県 生活安全課 ホームページ

50