

令和6年度 鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議

目次

安推連の概要	資料1 (P.1)
鹿児島県の事故発生状況	資料2 (P.7)
幹線道路の事故対策	
1) 事故危険箇所	資料3-1 (P.11)
2) 事故ゼロプラン	資料3-2 (P.19)
生活道路の事故対策	資料4 (P.26)
安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂	資料5 (P.38)

鹿児島県 道路交通環境 安全推進連絡会議(安推連)の概要

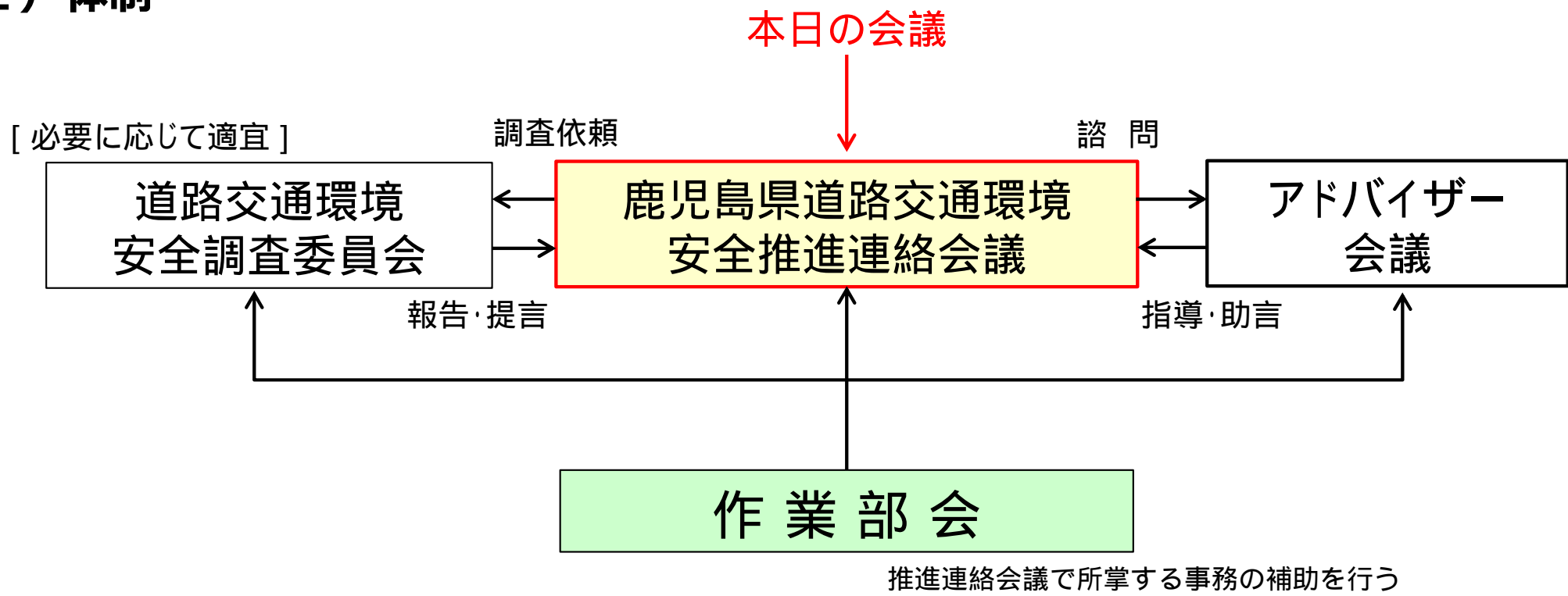
鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議

1. 鹿児島県道路交通環境安全推進連絡会議（通称：安推連）の概要

1) 目的

- 鹿児島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（以下「主要施策」という）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に反映させ、鹿児島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
- 規約より引用

2) 体制



2. 交通安全事業の取り組み（全体像）

- **幹線道路**では、事故危険箇所、事故ゼロプランを実施
- **生活道路**ではゾーン30プラス、通学路対策を実施

■ 幹線道路

事故危険箇所対策

- 対象：国道・県道
- 第5次事故危険箇所（R3年度指定【県内46箇所】）
- 令和3年度～令和7年度にかけて、対策を検討・実施

事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)

- 対象：直轄国道
- 区間数【県内290区間（前回（R5）登録）】
- 事故危険性の高い箇所から、随時対策を検討・実施

■ 生活道路

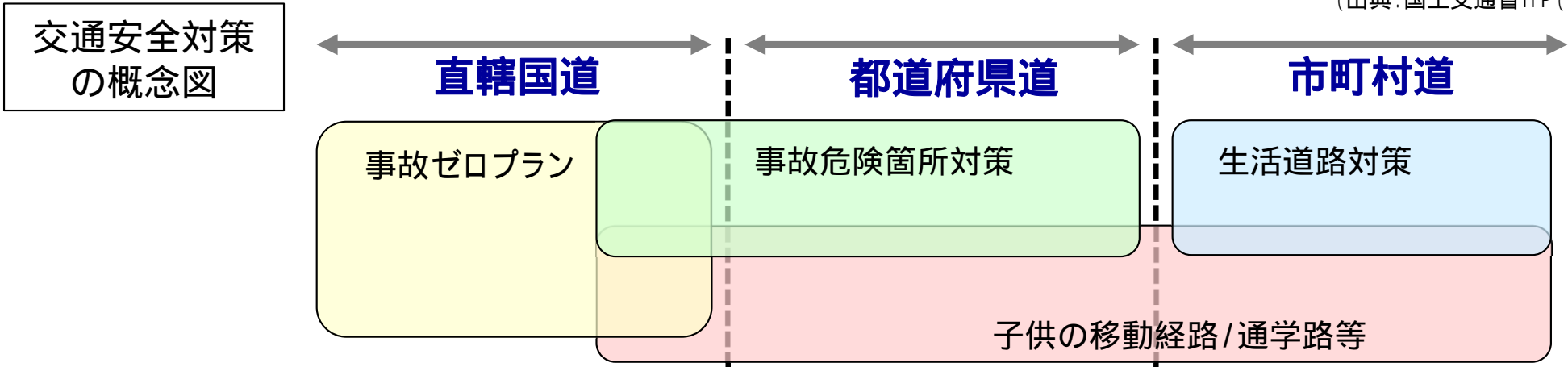
生活道路対策

- 対象：市町村道
- ゾーン30プラス（R3.7以前は「生活道路対策エリア」）
- 速度規制(最高速度30km/h)と物理的デバイス（ハンプ・狭さく等）設置等による対策を検討・実施。

子供の移動経路/通学路等

- 対象：国道・県道・市町村道
- 道路管理者、警察、教育委員会等の関係機関が連携し、地域の子供の移動経路で危険な箇所を抽出し、安全確保を実施

（出典：国土交通省HP（一部加筆））



3. 鹿児島県における取り組み

- 鹿児島県においても、事故危険箇所や事故危険区間を抽出し、幹線道路の事故対策を推進
- また、生活道路についても、ゾーン30プラス等の取り組みを推進中

対策区分		取組み状況
幹線道路の交通安全対策	①事故危険箇所対策（県内幹線道路）	○第一次社会資本整備重点計画（計画期間：平成15年度～19年度） →事故危険箇所（全国：3,956箇所 鹿児島県：58箇所） ○第二次社会資本整備重点計画（計画期間：平成20年度～24年度） →事故危険箇所（全国：3,396箇所 鹿児島県：37箇所） ○第三次社会資本整備重点計画（計画期間：平成25年度～27年度） →事故危険箇所（全国：3,490箇所 鹿児島県：50箇所） ○第四次社会資本整備重点計画（計画期間：平成27年度～32年度） →事故危険箇所（全国：3,125箇所 鹿児島県：44箇所） ○第五次社会資本整備重点計画（計画期間：令和3年度～7年度） →事故危険箇所（全国：2,748箇所 鹿児島県：46箇所） ⇒ 安推連において進捗管理・共有を行いつつ、道路管理者・交通管理者で対策推進
	②事故ゼロプラン（直轄国道）	○平成22年に事故危険区間として、鹿児島県内334区間を登録 ○令和5年度には、対策効果発現箇所や課題低下箇所の除外も行い、鹿児島県内での登録箇所は現在289区間 ⇒ 安推連において進捗管理・登録箇所の更新・共有、運用の見直しを行いつつ、道路管理者・交通管理者で対策推進
生活道路の交通安全対策	③生活道路対策エリア	○平成27年度以降、生活道路対策エリアとして20地区を登録し、ゾーン30指定による速度抑制等の対策を推進 ○令和3年度より、速度規制と物理的デバイスの組み合わせ安全性の向上を図る取り組みとしてゾーン30プラスの取り組みが開始 ⇒ 技術支援メニューや課題箇所・効果検証結果等の共有を行いつつ、関係者で連携し取り組みを推進
	④子供の移動経路/通学路等	○令和3年7月に通学路の緊急合同点検を実施、その後は通学路交通安全プログラムに基づく要対策箇所を抽出 ○鹿児島県内の抽出箇所は計1,397箇所 ○うち1,228箇所です道・防護柵整備、通学路の見守り活動等の安全対策を実施済（R6.3末時点） ※暫定的な対策については全箇所実施済 ⇒ 教育機関・道路管理者・交通管理者で連携しつつ取り組みを推進
その他：自転車利用環境の整備		○自転車ネットワーク形成の更なる推進や電動キックボード等の新モビリティへの対応の必要性踏まえ、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定を実施（令和6年6月）

4. 令和6年度の安推連開催状況

- 今年度は令和6年6月（第1回）と令和6年11月（第2回）に書面開催
- 第1回・第2回では、鹿児島市・志布志市のゾーン30プラス整備計画（案）について意見照会等を状況

第1回（令和6年6月書面開催）

【主な議題】

- ・ ゾーン30プラス整備計画（案）の報告・意見聴取
 - 鹿児島市 荒田1丁目地区
 - 紫原2・4丁目地区

第2回（令和6年11月書面開催）

【主な議題】

- ・ ゾーン30プラス整備計画（案）の報告・意見聴取
 - 志布志市 通山地区

第3回（令和7年2月開催）

幹線道路・生活道路含めた全体的な事故対策の取り組みについて共有
（※議題は次頁参照）

◆本日の議題について

- ②鹿児島県の事故発生状況

.....資料 2

✓

鹿児島県における最新の事故発生状況について共有
- ③幹線道路の事故対策

.....資料 3 - 1、3 - 2

✓

第 5 次事故危険箇所の対策進捗状況について報告

✓

事故ゼロプランの取り組み状況について報告
- ④生活道路の事故対策

..... 資料 4

✓

ゾーン 3 0 プラスの取組状況と対策効果について報告

✓

子供の移動経路の取組状況について報告
- ⑤安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂

..... 資料 5

✓

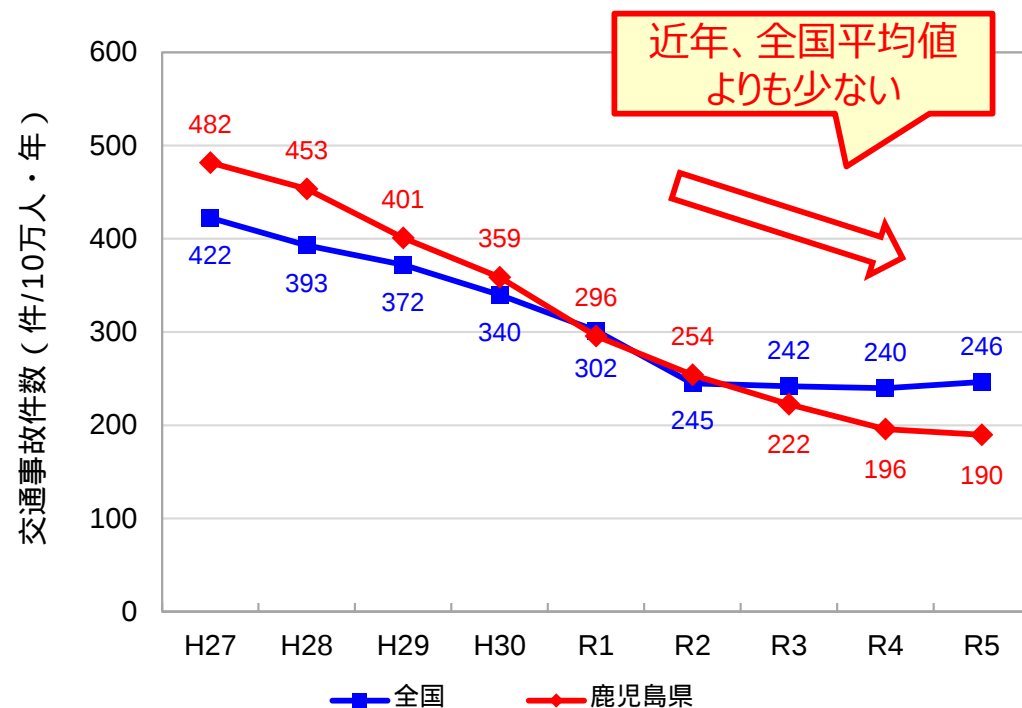
自転車通行空間整備ガイドラインの改訂について共有

鹿児島県の事故発生状況

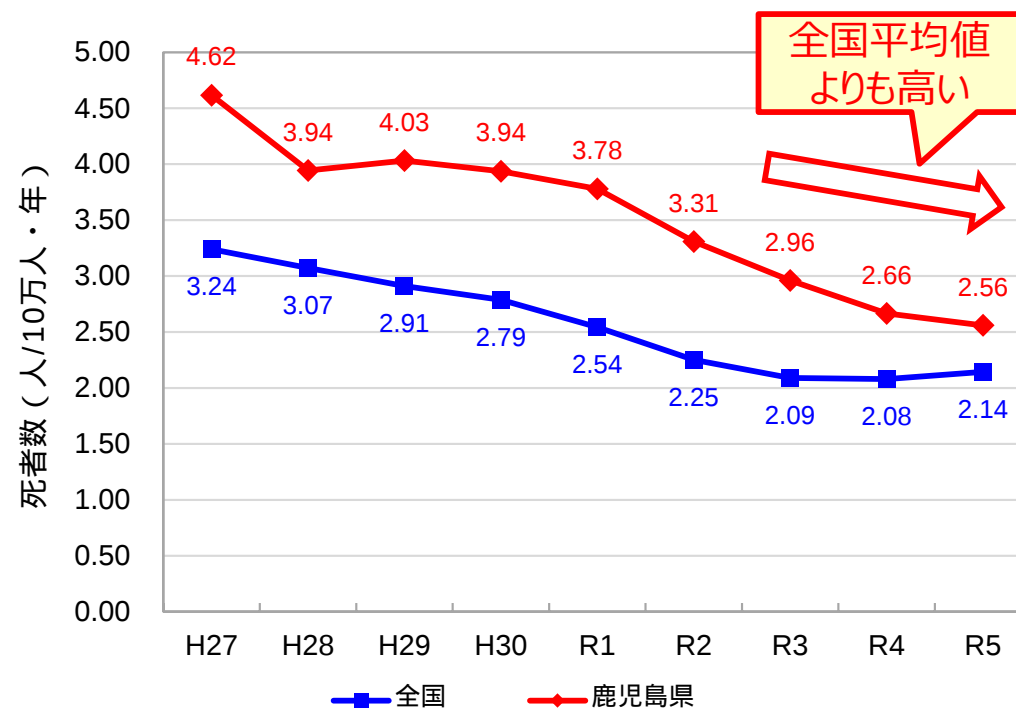
鹿児島県の事故発生状況

1. 死傷事故・死亡事故の発生状況（全国値との比較）

- 鹿児島県内における人口10万人あたりの死傷事故件数は、全国平均値よりも少ない状況
- 一方で人口10万人あたりの死亡者数は、近年は緩やかな減少傾向にあるものの、依然として全国平均値よりも高い状況



▲人口10万人あたりの交通事故件数の推移



▲人口10万人あたりの死亡者数の推移

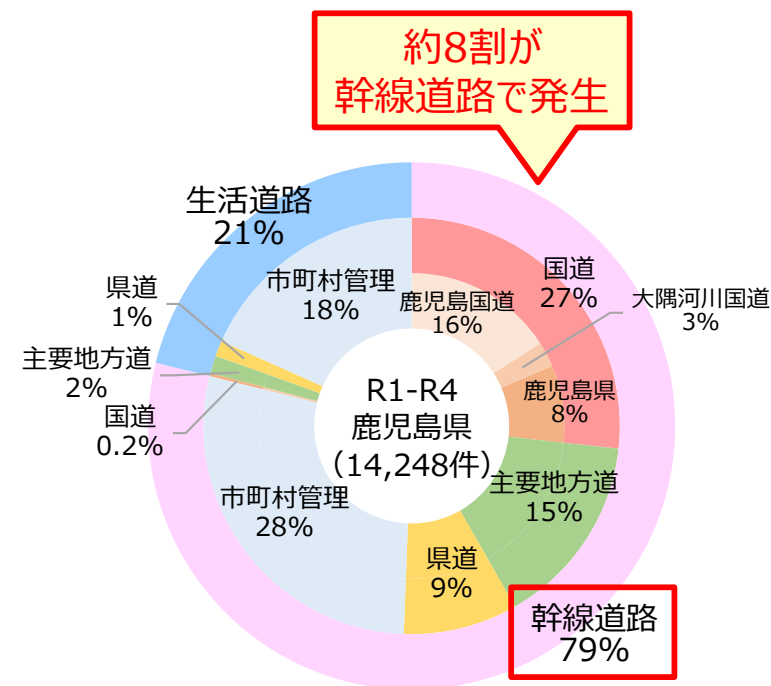
【出典】道路の交通に関する統計（交通死亡事故の発生状況
及び道路交通法違反取締り状況等について）

※道路の交通に関する統計は、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故を対象としている

鹿児島県の事故発生状況

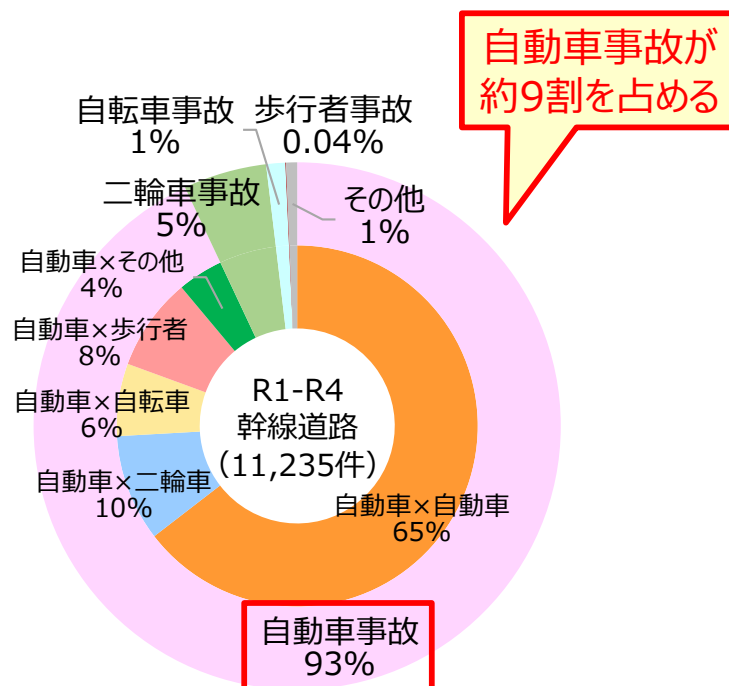
2. 幹線道路の事故特性

- 鹿児島県内の死傷事故件数の約8割が幹線道路で発生
- 幹線道路における事故の約9割は自動車事故となり、そのうち追突事故が約4割を占めている状況

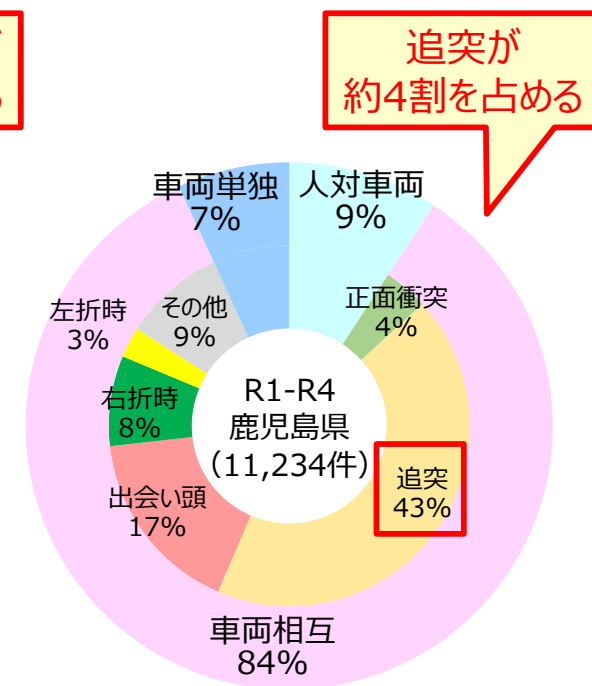


▲鹿児島県内の死傷事故件数の内訳

※幹線道路：車道幅員 5.5m以上
生活道路：車道幅員 5.5m未満として集計



▲幹線道路における当事者種別別の割合



▲幹線道路における事故タイプの割合

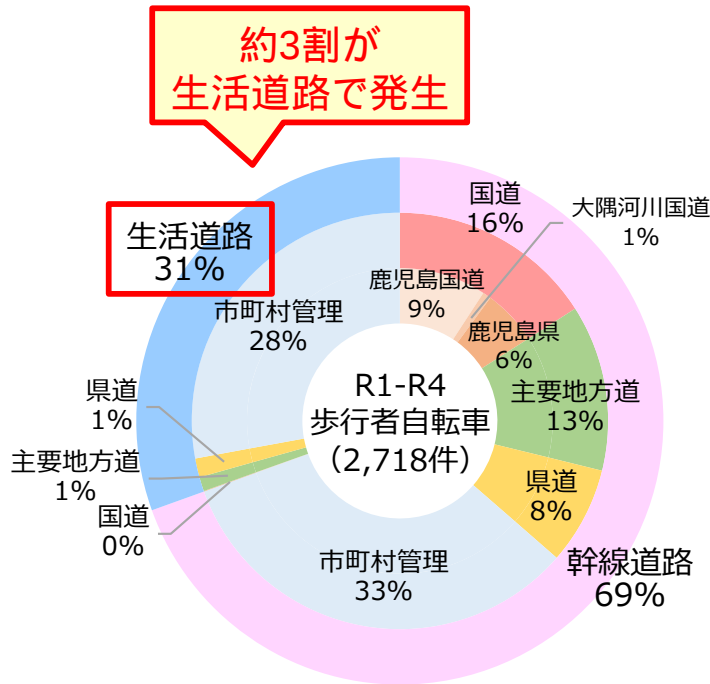
※列車を除く

【出典】イタルダ事故データ (R1-R4)

鹿児島県の事故発生状況

3. 生活道路での事故特性

- 歩行者または自転車が当事者となる事故の約3割は生活道路で発生
- 生活道路における事故の約9割が自動車事故となっており、そのうち出会い頭事故が約5割を占めている状況

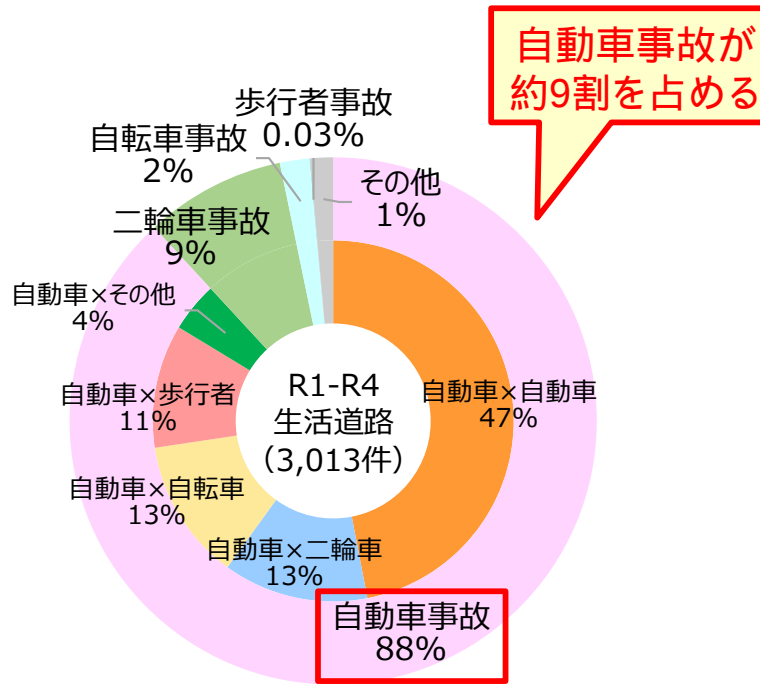


▲県内の歩行者・自転車の事故割合

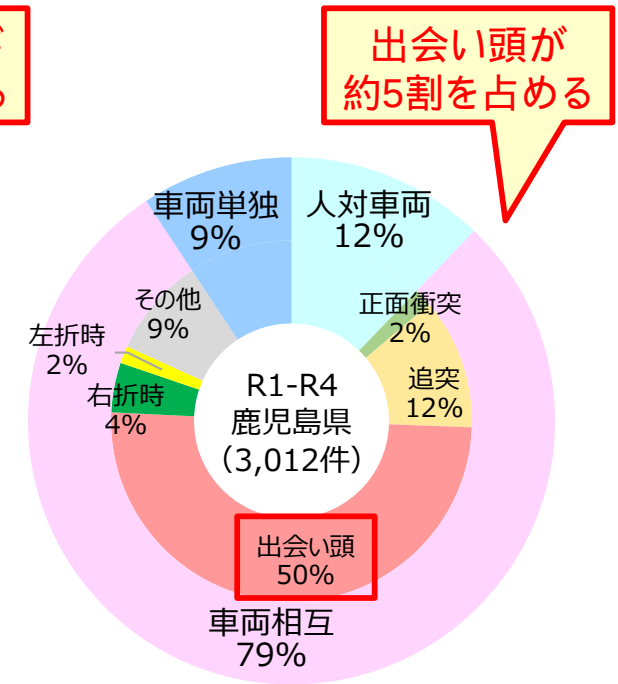
※歩行者または自転車当事者となる事故件数を集計

※幹線道路：車道幅員 5.5m以上

生活道路：車道幅員 5.5m未満として集計



▲生活道路における当事者種別別の割合



▲生活道路における事故タイプの割合

※列車を除く

【出典】イタルダ事故データ (R1-R4)

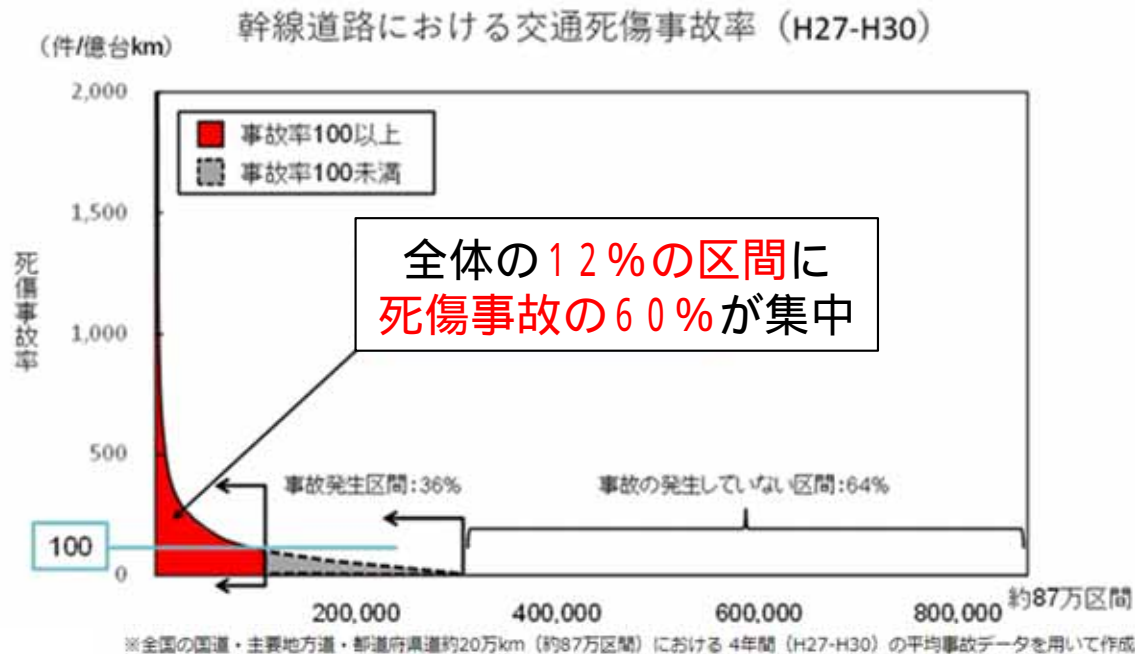
幹線道路の事故対策

～ 第5次事故危険箇所取組状況 ～

幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所の取組状況 ～

1. 取り組み概要

- 全国の幹線道路（国道・都道府県道等）において**交通事故が特定の箇所に集中**
- **国土交通省と警察庁が合同**で、幹線道路の事故の危険性が高い箇所のうち、**事故対策を集中的に対策する箇所**を「**事故危険箇所**」として指定
- 第5次事故危険箇所：鹿児島県内で**46箇所**指定（令和4年3月）[計画期間R3～R7]



対策事例



▲ 注意喚起路面標示

事故危険箇所（第5次）の抽出基準

- ◆ 平成27年～平成30年における平均的な交通事故発生状況について**以下の条件を全て満たす箇所** ⇒【A基準】
 - ・死傷事故率が100件/億台キロ以上
 - ・重大事故率が10件/億台キロ以上
 - ・死亡事故率が1件/億台キロ以上
- ◆ ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所 等 ⇒【B基準】

幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所 の取組状況 ～

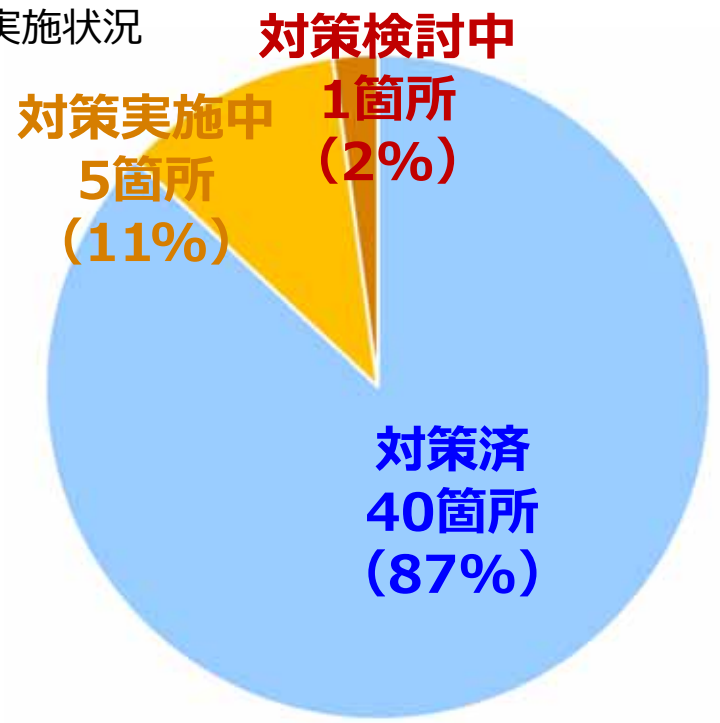
2. 対策実施状況

➤ 前回協議会時点から新たに20箇所に対策が完了し、全46箇所中40箇所に対策を実施済（R6.12末時点）

■ 第5次事故危険箇所



■ 対策実施状況

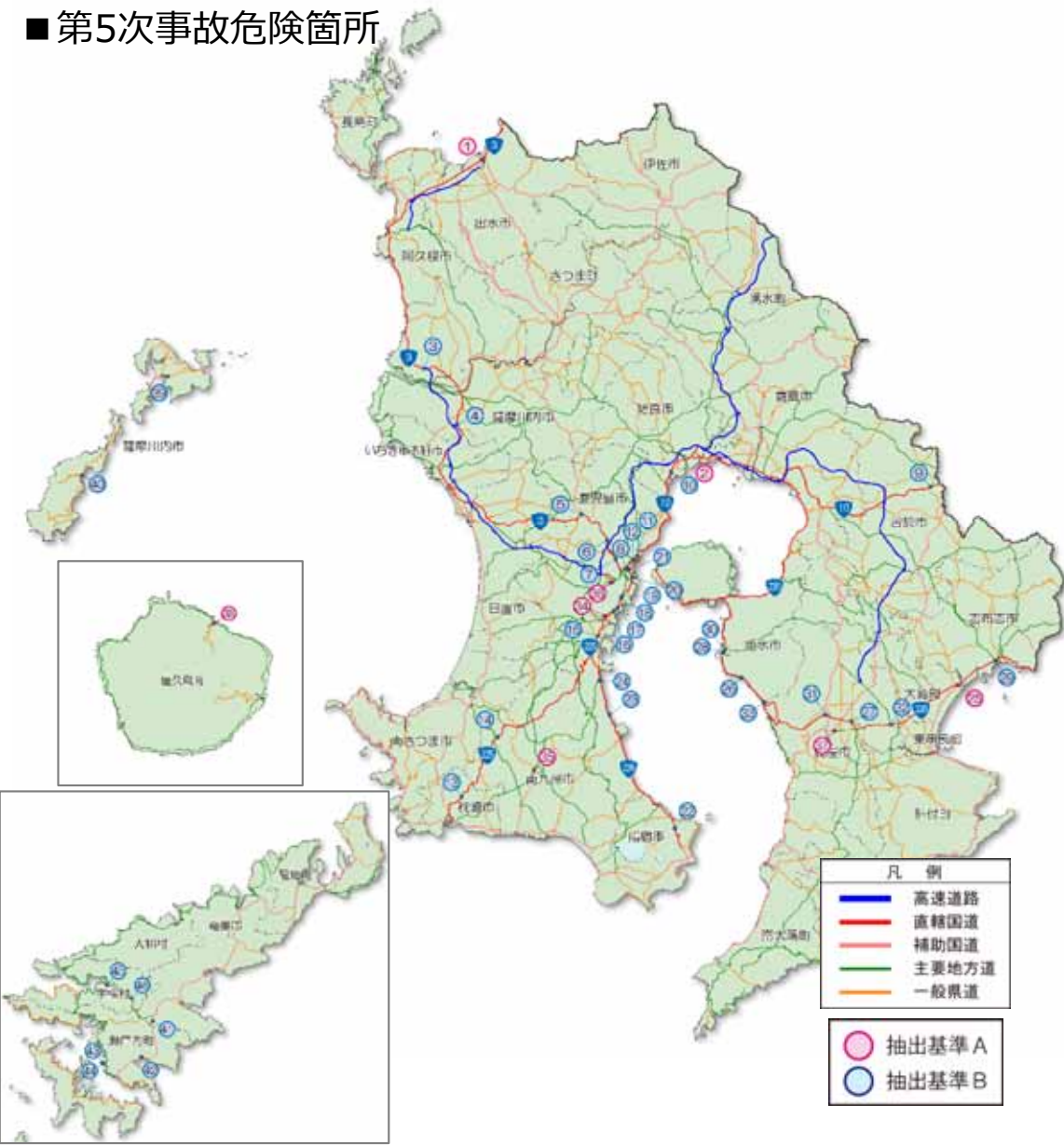


道路 管理者	登録 箇所数	対策状況		
		対策済	対策 実施中	対策 検討中
鹿児島国道事務所	24	20	3	1
大隅河川国道事務所	9	9	0	0
鹿児島県	13	11	2	0
計	46	40	5	1

幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所を取組状況～

2. 対策実施状況

■ 第5次事故危険箇所



番号	路線名	単交 区分	箇所	市町村名	管理者	抽出 基準	対策状況
1	国道3号	単路	出水市明神町217～2066-3	出水市	鹿児島県道事務所	A基準	対策済
2	国道10号	交差点	霧島市隼人町小浜196	霧島市	鹿児島県道事務所	A基準	対策実施中
3	国道3号	交差点	薩摩川内市水引町200（無名交差点）	薩摩川内市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
4	国道3号	交差点	薩摩川内市尾白江町7474-1（薩摩川内市 C 交差点）	薩摩川内市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
5	国道3号	交差点	鹿児島市小山西町6650（小山西交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
6	国道3号	単路	鹿児島市伊敷8丁目13-13～5-1	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
7	国道3号	交差点	鹿児島市草牟田2丁目5-18（護国神社入口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策検討中
8	国道3号	交差点	鹿児島市照国町17-21（照国神社前交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
9	国道10号	交差点	曾於市末吉町深川3606（末吉町深川交差点）	曾於市	鹿児島県道事務所	B基準	対策実施中
10	国道10号	交差点	鹿児島市西餅田3315（白銀橋北口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
11	国道10号	交差点	鹿児島市清水町19-6（清水町北交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
12	国道10号	交差点	鹿児島市柳町7-14（柳町交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
13	国道225号	単路	枕崎市桜山東町339-974	枕崎市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
14	国道225号	交差点	南九州市川辺町中山61-3～下山田1020	南九州市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
15	国道225号	交差点	鹿児島市和田2丁目50-11（和田坂交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
16	国道225号	交差点	鹿児島市小松原1丁目12-3（笹貫電停入口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
17	国道225号	交差点	鹿児島市宇宿3丁目16-3（大学病院入口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
18	国道225号	交差点	鹿児島市南都元町17-2（南鹿児島駅入口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
19	国道225号	交差点	鹿児島市東都元町1-10（産業道路入口交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
20	国道225号	単路	鹿児島市城南町1-1～南林寺町16-13	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策実施中
21	国道225号	交差点	鹿児島市呉服町1-6（いづろ中央交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
22	国道226号	交差点	指宿市西方2109-6（田口田交差点）	指宿市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
23	国道226号	単路	鹿児島市喜入中名町3-4	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
24	国道226号	交差点	鹿児島市平川町3440（平川町交差点）	鹿児島市	鹿児島県道事務所	B基準	対策済
25	国道220号	交差点	曾於郡大崎町菱田1008-25（曾於郡大崎町交差点）	曾於郡	大隅河川国道事務所	A基準	対策済
26	国道220号	交差点	垂水市柁原3268-イ（宮脇交差点）	垂水市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
27	国道220号	単路	鹿児島市笠之原町1937-2～1934-1	鹿児島市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
28	国道220号	交差点	垂水市田神2975-1（仮本城橋北詰）	垂水市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
29	国道220号	交差点	志布志市志布志町1丁目2881（関屋口交差点）	志布志市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
30	国道220号	交差点	垂水市本町67-2（市民館前交差点）	垂水市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
31	国道220号	交差点	鹿児島市西蔵川町598-2（鹿児島市西蔵川町交差点）	鹿児島市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
32	国道220号	交差点	鹿児島市串良町有里4125-1（緑ヶ丘交差点）	鹿児島市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
33	国道220号	交差点	垂水市新城字浜迫4386-1（まさかり交差点）	垂水市	大隅河川国道事務所	B基準	対策済
34	(主)鹿児島加世田線	交差点	鹿児島市東谷山2丁目51-3（希望ヶ丘団地入口）	鹿児島市	鹿児島県	A基準	対策実施中
35	(主)枕崎知覧線	交差点	南九州市知覧町西元10573付近	南九州市	鹿児島県	A基準	対策済
36	(主)永吉入佐鹿児島線	交差点	鹿児島市田上2丁目33-12付近	鹿児島市	鹿児島県	A基準	対策実施中
37	(主)鹿児島平佐多線	単路	鹿児島市寿2丁目14-39～5丁目19-4	鹿児島市	鹿児島県	A基準	対策済
38	(主)上屋久屋久線	交差点	熊毛郡屋久島町宮之浦2395-75付近	屋久島町	鹿児島県	A基準	対策済
39	(一)桑之浦里港線	単路	薩摩川内市上飯町中飯317～766	薩摩川内市	鹿児島県	B基準	対策済
40	(一)手打瀬半田港線	交差点	薩摩川内市下飯町長浜1227（無名交差点）	薩摩川内市	鹿児島県	B基準	対策済
41	国道58号	単路	奄美市住用町大字役勝355～343-3	奄美市	鹿児島県	B基準	対策済
42	国道58号	単路	大島郡瀬戸内町勝浦103～133	瀬戸内町	鹿児島県	B基準	対策済
43	(主)名瀬瀬戸内線	単路	大島郡瀬戸内町久根津1033-1～手安100	瀬戸内町	鹿児島県	B基準	対策済
44	(主)名瀬瀬戸内線	単路	大島郡瀬戸内町久根津1033-1～手安100	瀬戸内町	鹿児島県	B基準	対策済
45	(主)名瀬瀬戸内線	交差点	大島郡宇検村須古443-1（無名交差点）	宇検村	鹿児島県	B基準	対策済
46	(主)湯湾新村線	単路	大島郡宇検村湯湾1800	宇検村	鹿児島県	B基準	対策済

対策検討中

対策実施中

対策済

幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所取組状況～

3. 対策事例 ①国道3号 出水市明神町（単路部）：鹿児島国道事務所

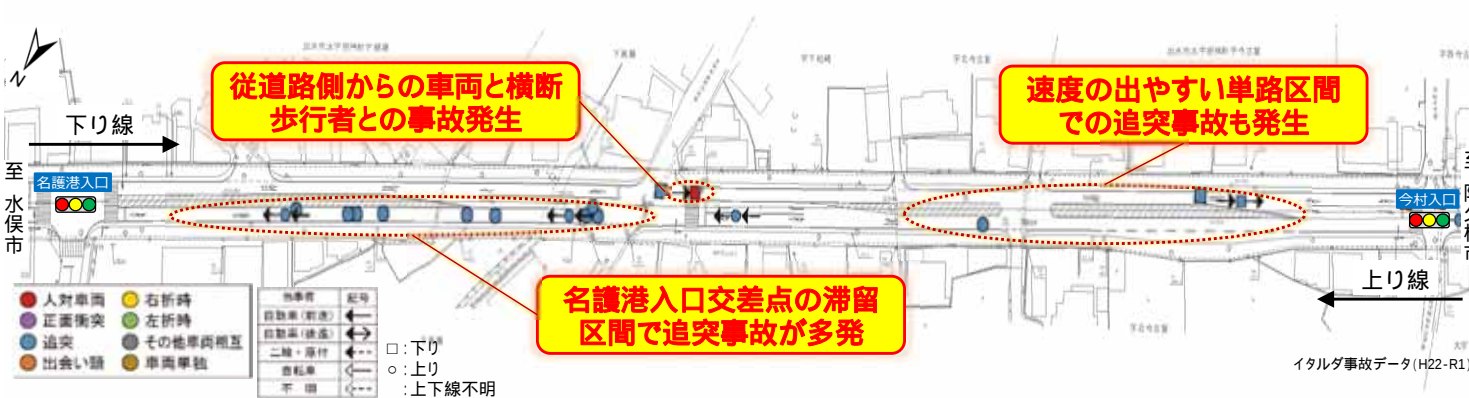
- 国道3号出水市明神町では、名護港入口交差点の滞留区間や速度の出やすい単路部で追突事故が多く発生
- また、信号制御されておらず視認性も悪い従道路からの左折車両と横断歩行者との事故も発生
- これらの事故の抑制を目的として、ドットライン・追突注意路面標示や横断歩道部のカラー舗装等の対策を実施



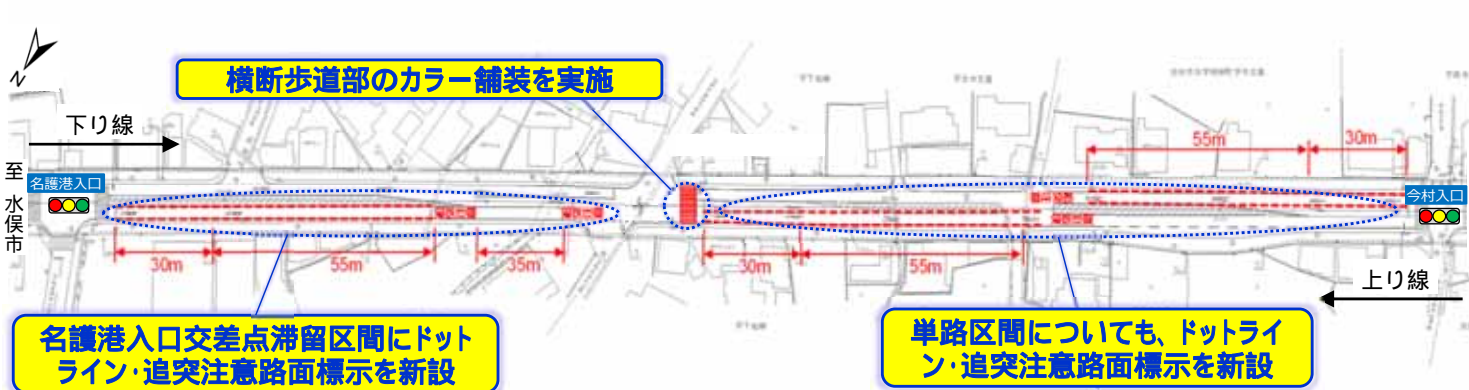
▲対象箇所位置図



■ 対策前



■ 対策後



幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所の実施状況 ～

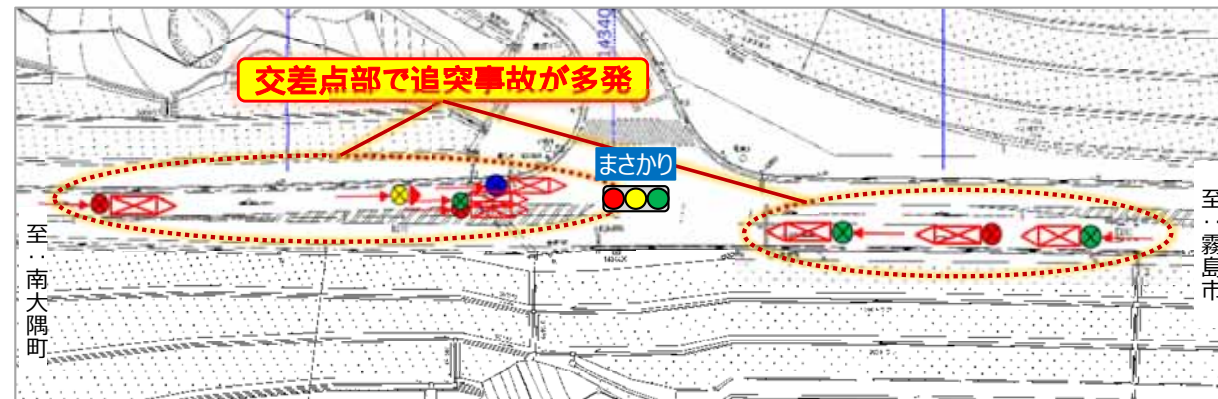
3. 対策事例 ②国道220号 垂水市（まさかり交差点）：大隅河川国道事務所

- 国道220号まさかり交差点では、交差点流入部で追突事故が多く発生
- 交差点流入部での追突事故抑制策として、各方向流入部に減速路面標示・追突注意喚起路面標示を新設



▲対象箇所位置図

■ 対策前



■ 対策後



幹線道路の事故対策 ～ 第5次事故危険箇所の実施状況 ～

3. 対策事例 ③(主)鹿屋吾平佐多線 鹿屋市寿2丁目：鹿児島県

- 当該箇所では、沿線からの合流車両の安全不確認による事故が発生
- 上記事故の発生抑制のため、交差点部の強調や追突注意喚起等の路面標示対策を実施

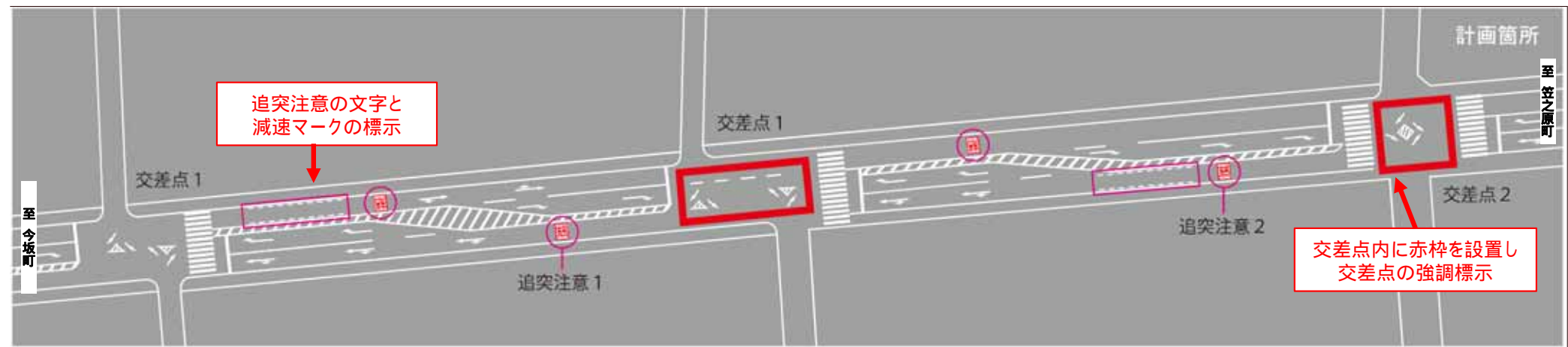
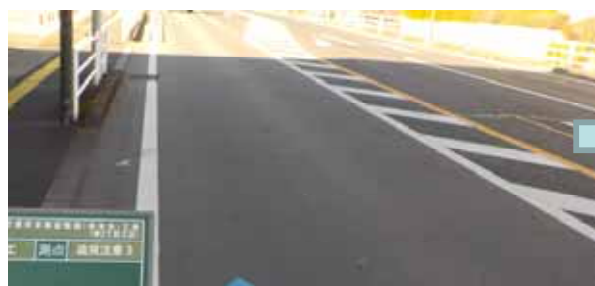


▲対象箇所位置図

■ 対策前



■ 対策後



【参考】交通事故対策について :NEXCO西日本

暫定二車線区間における交通事故対策

課題

- 暫定2車区間において、中分ワイヤーロープへの接触事故が多く、レッカー対応及びワイヤーロープの修復作業のための通行止めがその都度必要となる。
- 通行止めのたびに通行者へ高速道路利用による定時性確保が保たれない。

過去3年間の事故発生件数(2021～2023)

169件/うち35件で通行止め実施



対応策

- 対策内容は、**凹凸路面標示の2列化+反射材**による対策を基本とする。
- ワイヤーロープ接触前に凹凸路面標示の振動により衝突抑制(対策実施済み箇所において接触事故の激減)

九州自動車道における交通事故対策

課題

- R5年の事故統計により、⑥溝辺鹿児島空港～加治木、⑦薩摩吉田～鹿児島北間が多発箇所として追加された
- ※夜間・昼間問わず路面湿潤時において事故が発生
- 特に、溝辺～加治木⑥316.6～316.9が発生数が多く、R6もすでに、9件発生している状況

過去3年間の事故発生件数(2021～2023)

62件/うち3件で通行止め実施



溝辺～加治木 下り坂における事故状況



V字アローイメージ

対応策

- 特に発生件数が増加傾向にある、溝辺～加治木⑥KP316.6～316.9において対策(舗装補修及びV字アロー)の施工を講じる
- 舗装補修後も事故が続く場合は、詳細な事故分析を行い適切な対策検討を行う

幹線道路の事故対策

～ 事故ゼロプランの取組状況 ～

幹線道路の事故対策 ～ 事故ゼロプランの取組状況 ～

1. ゼロプラン（事故危険区間）重点作戦の概要【直轄国道】

- 平成22年度より、「成果を上げるマネジメント」の取組みとして、直轄国道を対象に事故データや地域意見等に基づく「事故危険区間」を選定し、集中的に対策を行う事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）を開始
- 対策後は、効果検証を行い、追加対策の検討を行うPDCAサイクルにより随時改善

事故ゼロプランにおける事故危険区間の選定方法

【事故対策】

下記のいずれかに該当する区間

- 要件 : 死傷事故率100件/億台キロ
かつ 死傷事故件数12件/4年に該当
- 要件 : 事故危険箇所に該当
- 要件 : 死亡・重大事故が発生

【歩道整備】

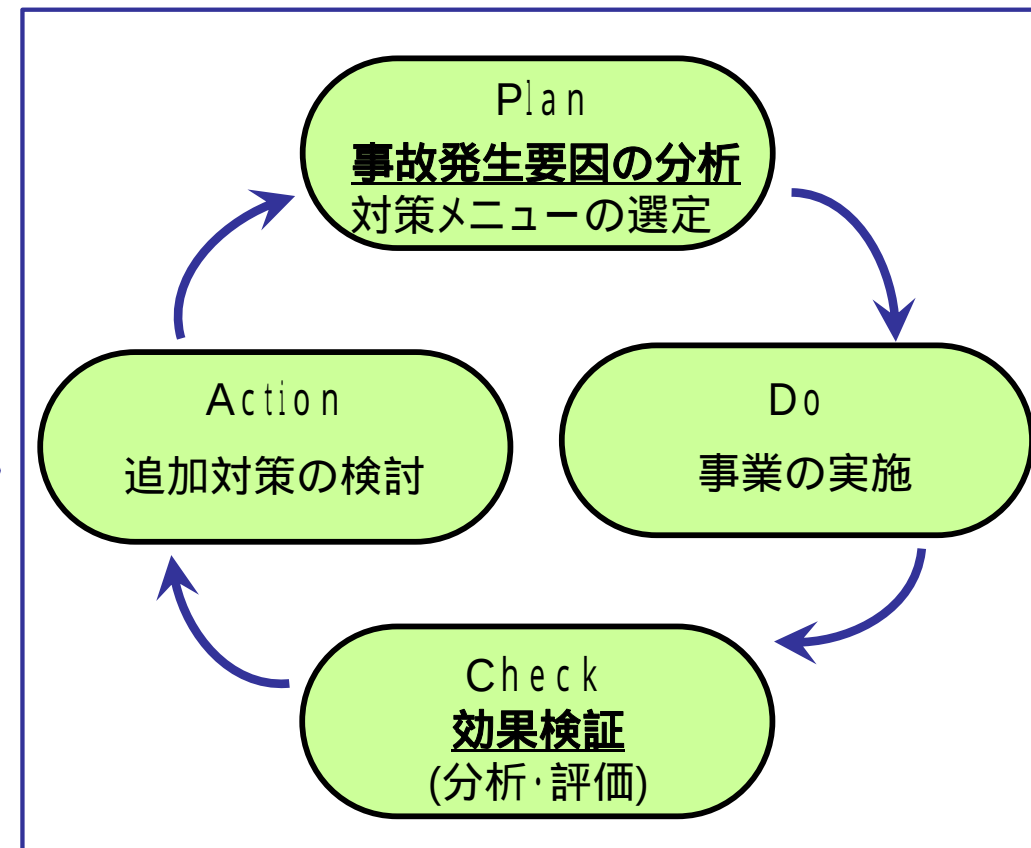
下記のいずれかに該当する区間

- 要件 : 歩道未整備(2m未満)、通学路指定あり
- 要件 : 歩道未整備(2m未満)、人对車両事故発生、歩道整備により効果が期待される区間
- 要件 : 歩道未整備(2m未満)、歩道の連続性が確保されない区間
- 要件 : 歩道幅員3.5m未満、通行量に対して十分な幅員が確保されない区間

【地域等意見】

要望書・ヒアリング 等

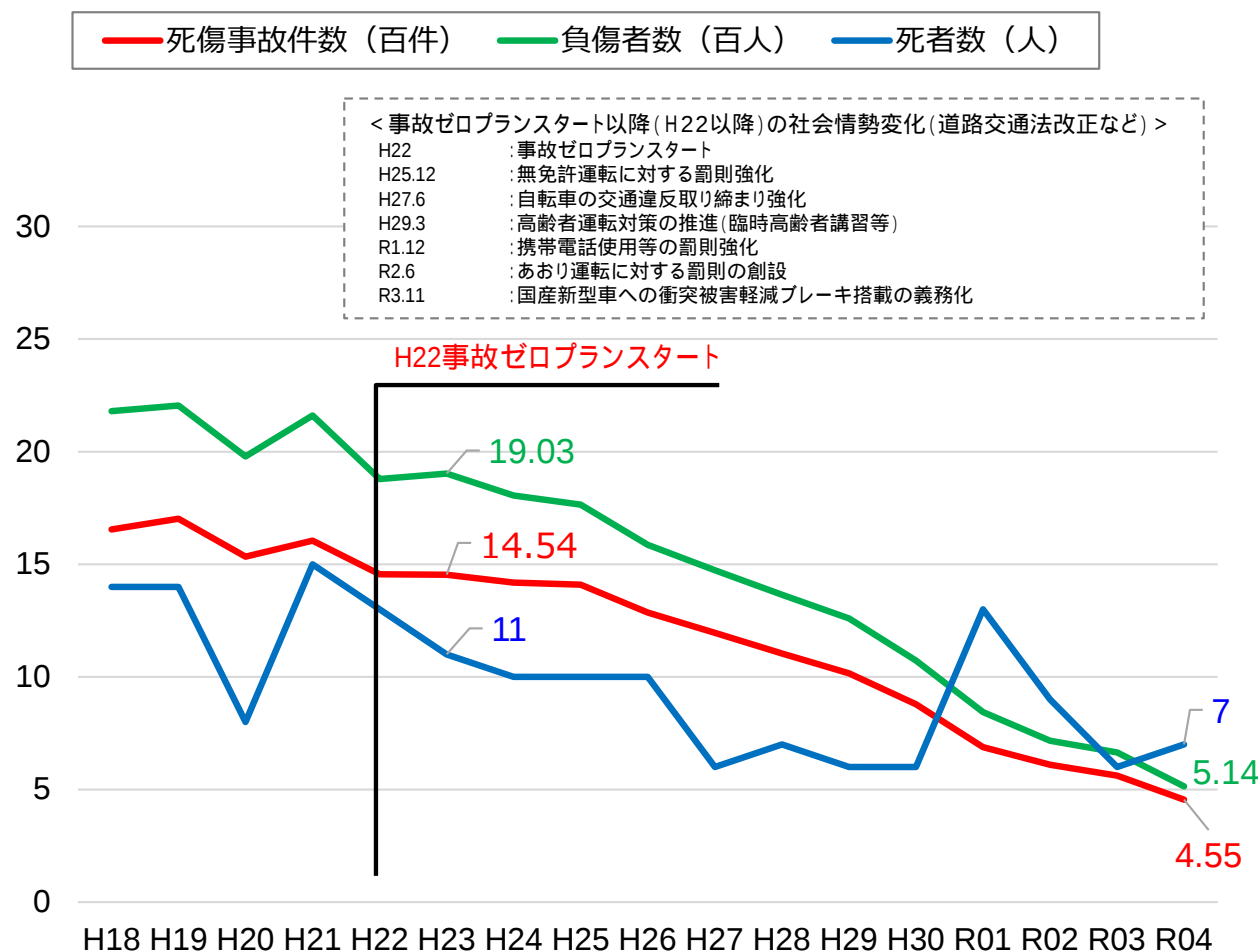
「PDCAサイクル」



幹線道路の事故対策 ～ 事故ゼロプランの取組状況 ～

2. 鹿児島県における事故発生状況の推移

- 平成22年の事故ゼロプラン開始以降は、死傷者数・死傷事故件数が約 7 割減少
- 一方、直近で521人の死傷者が発生しており、事業推進が必要



▼交通事故発生状況（H23とR4の比較）

	H23	R4
死傷事故発生件数	1,454件	455件 (-999件、 -69%)
死傷者数	1,914人	521人 (-1,393人、 -73%)
死者数	11人	7人 (-4人、 -36%)
負傷者数	1,903人	514人 (-1,389人、 -73%)

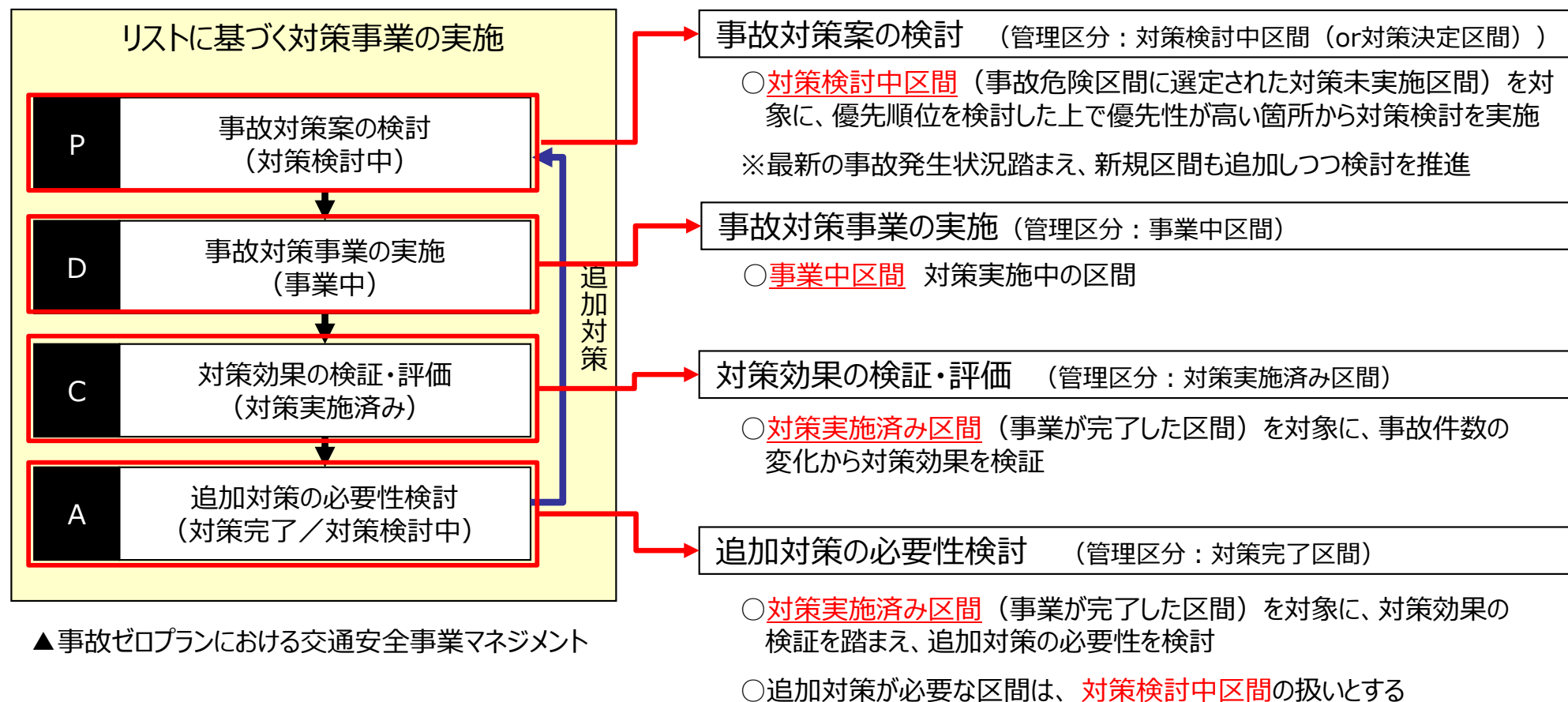
▲鹿児島県国道事務所管内における交通事故発生状況の推移

【出典】交通事故統計年報（H9-R1）、鹿児島県警交通事故月報（R2-R4）

幹線道路の事故対策 ～ 事故ゼロプランの取組状況 ～

3. 事故ゼロプランの更新について

- 事故ゼロプランでは、管理区分の見直しを行い、各区間の優先順位や対策状況を整理した上で、対策の検討・実施や追加対策の必要性検討を実施



幹線道路の事故対策 ～ 事故ゼロプランの取組状況 ～

3. 事故ゼロプランの更新について

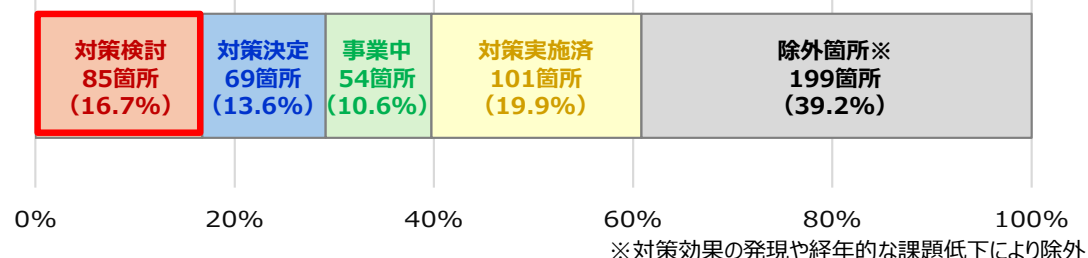
- 最新の事故データにおける要件の該当状況や対策進捗等踏まえ、管理区分等の更新を実施
- 更新の結果、対策決定区間・事業中区間は計28箇所増加、新たに29箇所を新規箇所として登録

▼鹿児島県の事故危険区間数（内訳）

区分		令和6年度更新結果		
		鹿児島国道	大隅河川国道	鹿児島県計
対策検討区間	新規区間	29	0	29
	継続区間	34	8	42
	経過観察区間	11	3	14
	小計	74	11	85
対策決定区間		69	0	69 (+20)
事業中区間		35	19	54 (+8)
対策実施済区間	対策済区間	70	14	84
	対策完了区間 （効果発現区間）	0	17	17
	小計	70	31	101
【参考】R5年度除外箇所		137	62	199
合計		248	61	309

※R1-R4イタルダデータをもとに選定

- ・ 対策検討・実施の結果、現行の選定基準での未検討箇所は2割程度まで減少
- ・ 今後必要に応じて選定基準の見直しも検討しつつ、引き続き取り組みを推進

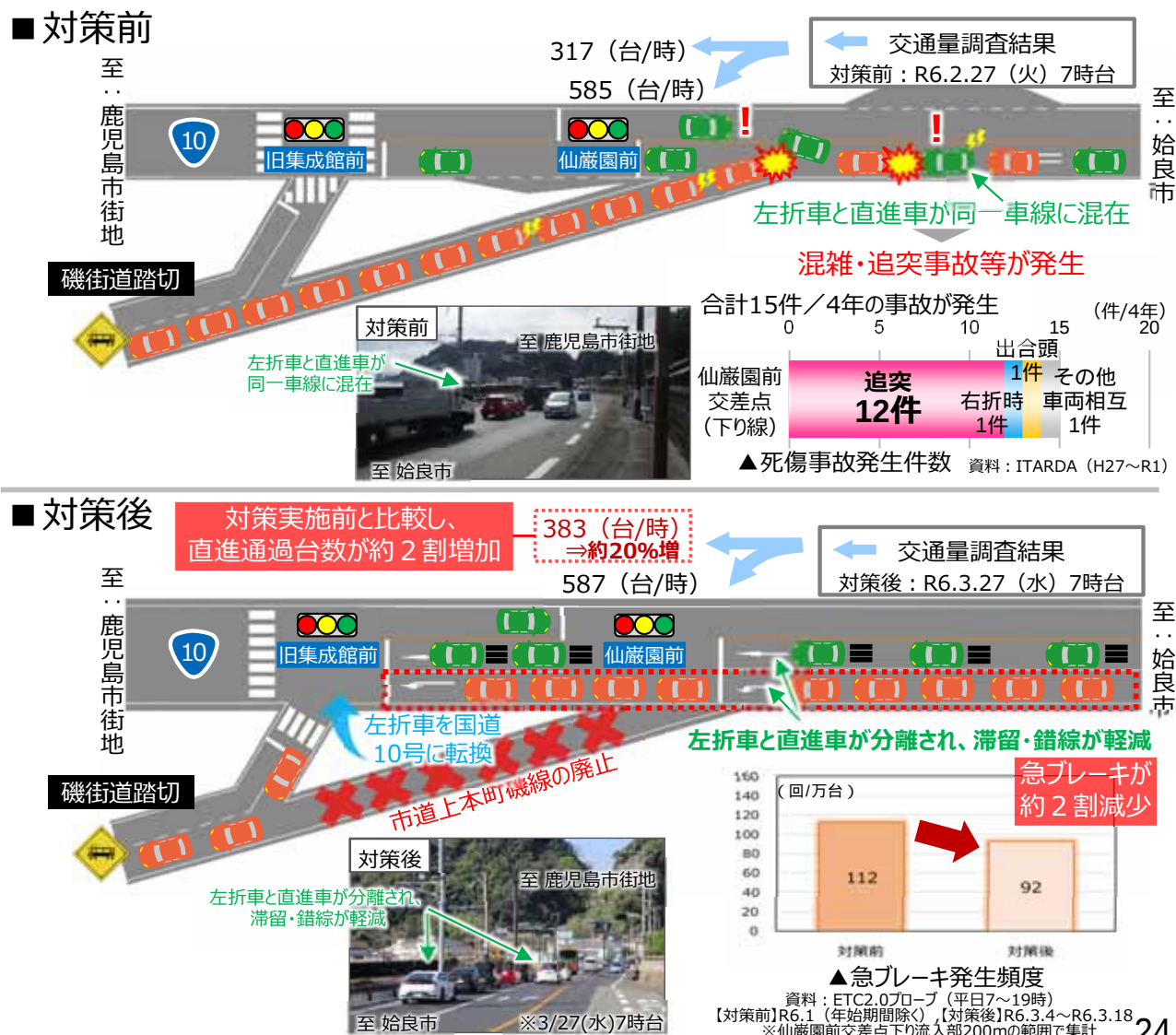
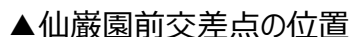


▼新規該当箇所位置図



4. 対策事例 ①国道10号 鹿児島市（仙巖園前交差点）：鹿児島国道事務所

- 国道10号仙巖園前交差点では、左折車と直進車が同一車線に混在することで、混雑による追突事故が発生
- 直進車のすり抜けや短い車間距離での発進停止を解消するため、直進車と左折車を分離（R6.3）
- 対策前後で急ブレーキの発生頻度が約2割減少し、ピーク時の直進通過台数が約2割増加



幹線道路の事故対策 ～ 事故ゼロプランの取組状況～

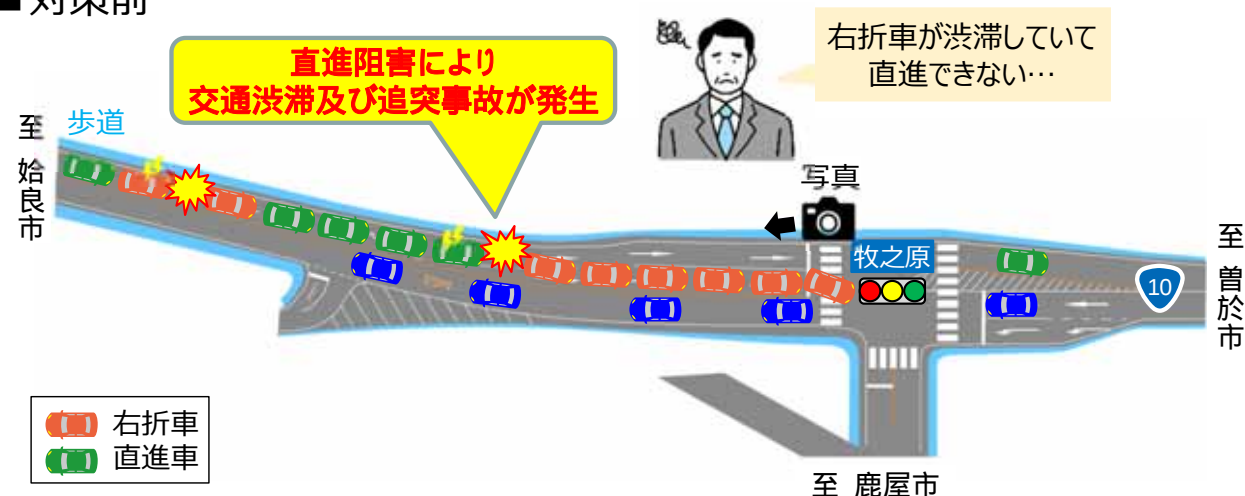
4. 対策事例 ②国道10号 霧島市（牧之原交差点）：鹿児島国道事務所

- 国道10号牧之原交差点では、右折待ち車両による直進阻害が発生し、**追突事故**が発生
- 右折待ち車両による阻害を解消するため、**交差点改良事業として右折レーンを100m延長**（R6.2）
- 対策前後で急ブレーキ回数が約1割減少し、ピーク時間帯の旅行速度が向上



▲牧之原交差点の位置

■対策前



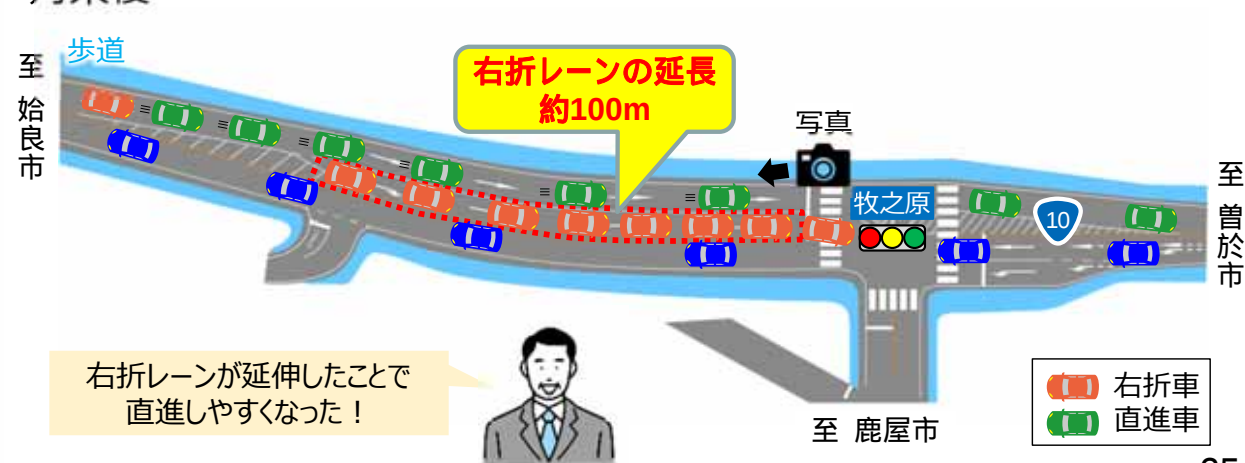
効果① 交通安全の向上 指標：急ブレーキ回数

効果② 渋滞の緩和 指標：旅行速度



▲直進車の旅行速度（平日）

■対策後



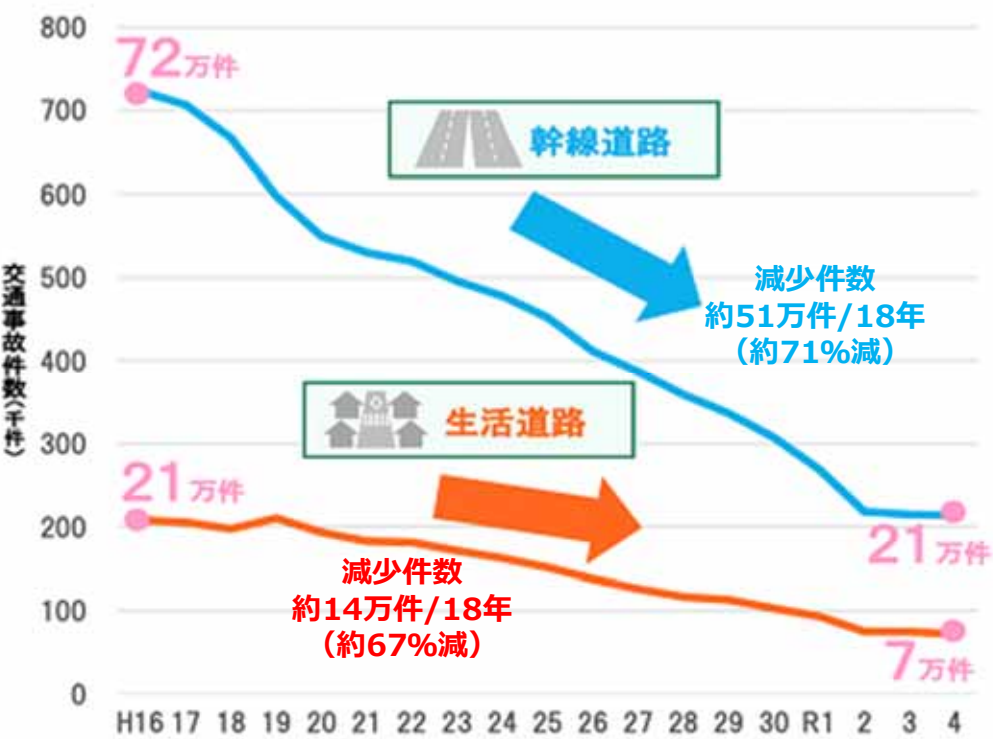
出典：ETC2.0プローブ情報
 期間：整備前 2024/01/09～2024/01/31
 整備後 2024/03/01～2024/03/14
 ※右折車線整備区間(100m)での急ブレーキを対象

生活道路の事故対策

生活道路の事故対策

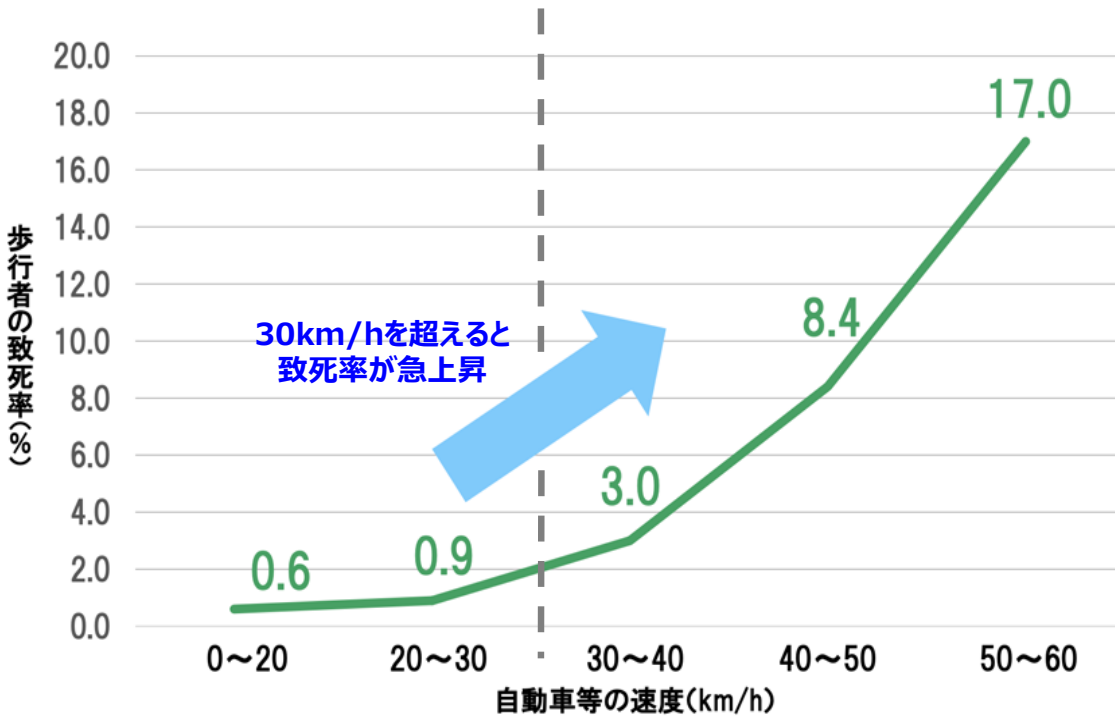
1. 背景

- 全国的に交通事故件数は減少傾向にあるものの、生活道路における交通事故の減少幅は、幹線道路と比較して小さい状況
- 自動車等の旅行速度が30km/hを超えると歩行者の致死率は急激に上昇する傾向にあり、生活道路の安全性確保のため速度抑制等の対策が必要



▲道路種別の交通事故件数の推移

※生活道路：車道幅員5.5m未満、
幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計
※交通事故統計年報をもとに作成された資料



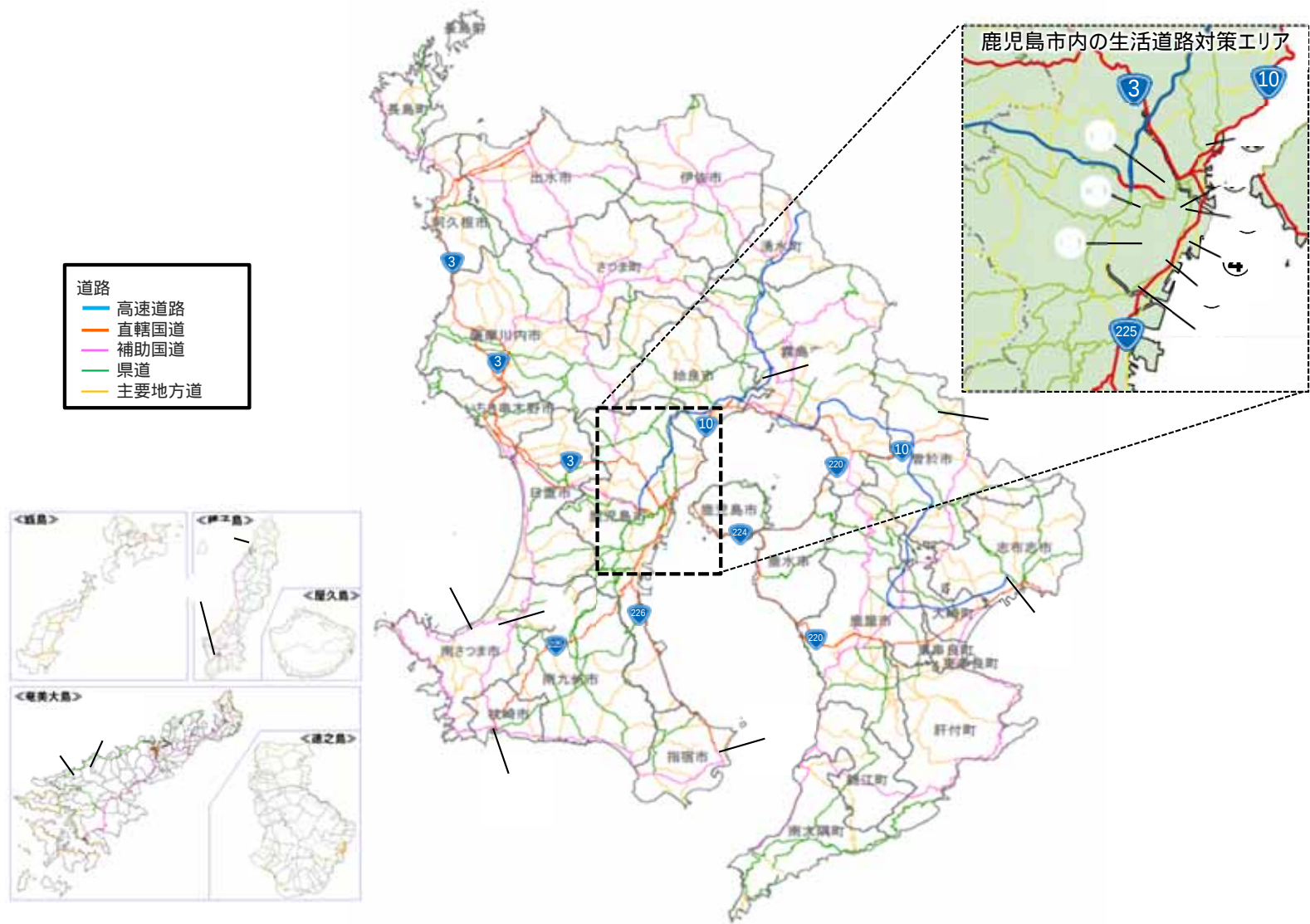
▲自動車等の速度と歩行者の致死率

※「自動車等」とは、自動車、自動二輪及び原動機付自転車をいう
※平成29年から令和3年までに車道幅員5.5m未満の道路の単路で発生した人対車両事故の分析による
※致死率とは、死傷者数に対する死者数の割合をいう
※警察庁資料より作成された資料

生活道路の事故対策

2. 生活道路対策の取り組みについて

- 鹿児島県では、以下の20地区を「生活道路対策エリア」として登録し、ゾーン30指定による速度抑制等の生活道路対策を推進



▼鹿児島県の生活道路対策エリア一覧

市町村	地区名
曽於市	末吉地区
鹿児島市	荒田地区
鹿児島市	田上地区
鹿児島市	真砂本町地区
鹿児島市	宇宿地区
鹿児島市	西紫原地区
鹿児島市	上荒田地区
鹿児島市	清和地区
鹿児島市	西田地区
鹿児島市	大竜地区
南種子町	中之上地区
志布志市	志布志地区
霧島市	日当山地区
枕崎市	千代田地区
南さつま市	本町地区
南さつま市	小湊地区
指宿市	湯の浜地区
大和村	名音地区
大和村	大棚地区
西之表市	榕城地区

▲鹿児島県内の生活道路対策エリア

3. 新たな連携施策 ゾーン30プラスについて

➤ 令和3年度から、「生活道路対策エリア」に代わり、**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「**ゾーン30プラス**」の取り組みが開始

< 警察による交通規制 >

■ 最高速度30km/hの区域規制等 (ゾーン30)





● 進入抑制対策
● 速度抑制対策

< 道路管理者による物理的デバイスの設置 >

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンブ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

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

[「ゾーン30プラス」の入口(イメージ)]



看板

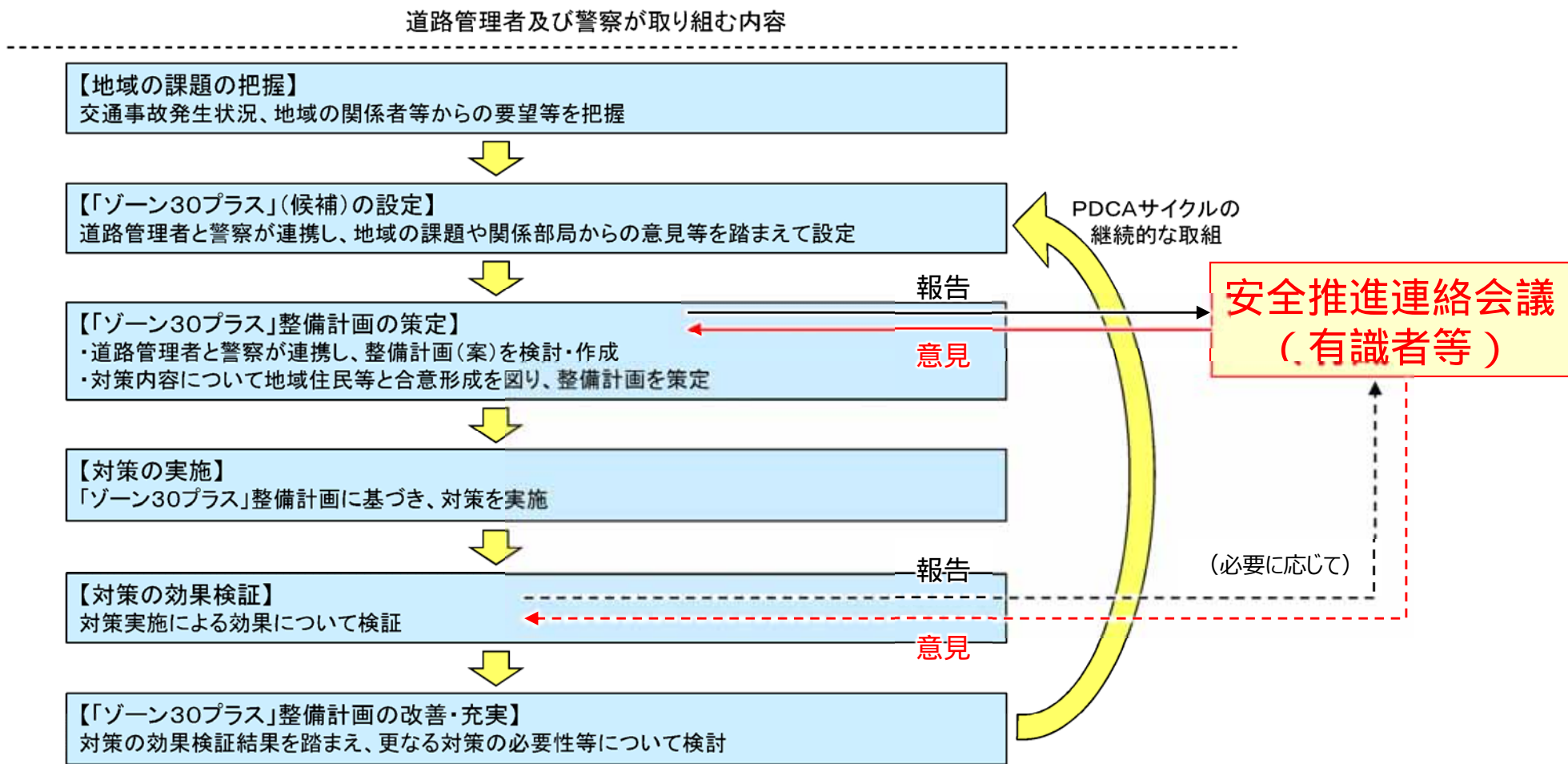




路面表示

4. ゾーン30プラスの取組フロー

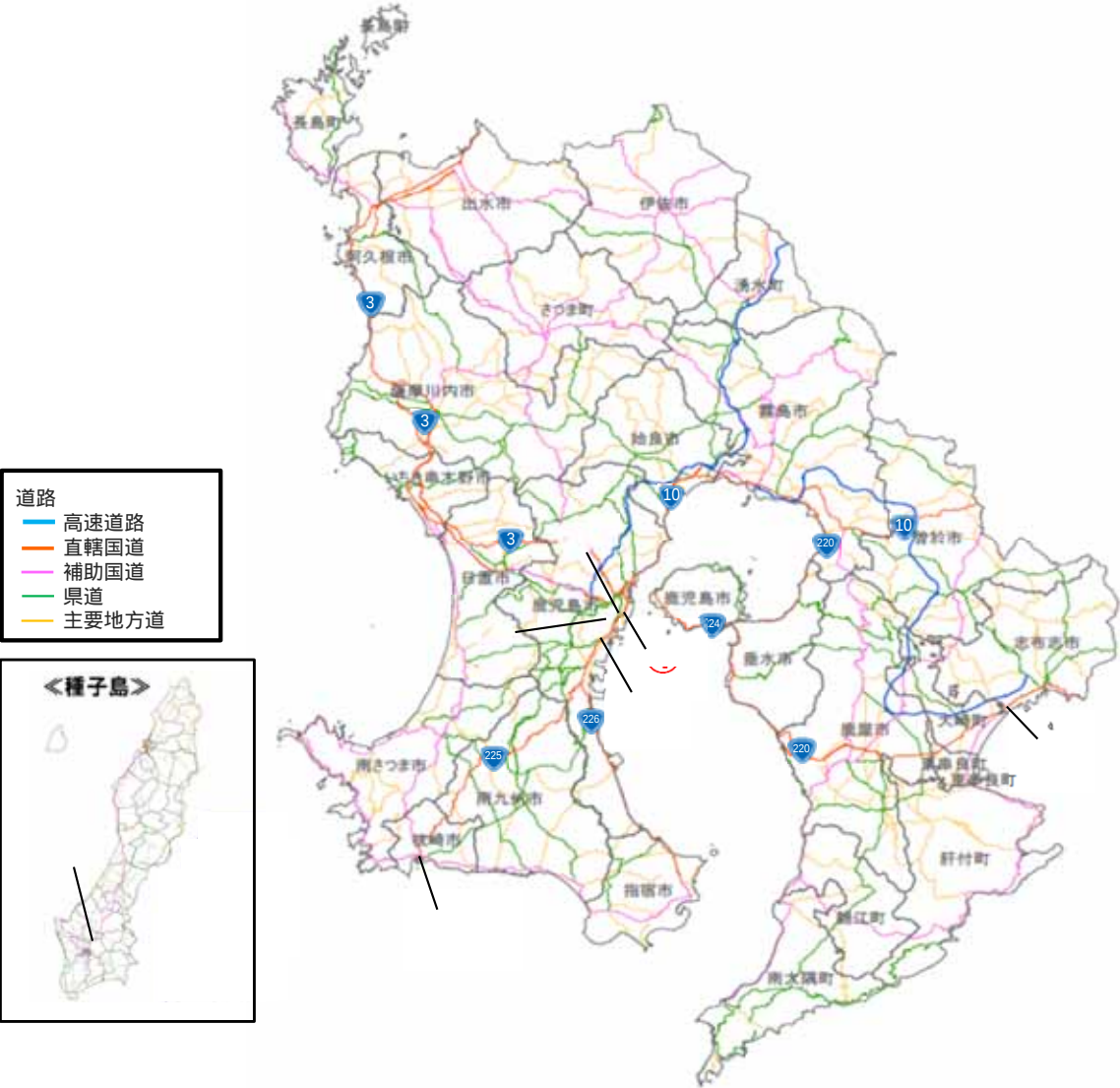
- 「ゾーン30プラス」の実施にあたっては、警察及び道路管理者が連携し整備計画案を検討
- 安全推進連絡会議で報告・意見交換を行いつつ、取り組みを推進



【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

5. 鹿児島県におけるゾーン30プラス取り組み状況

➤ 現在、鹿児島県内においては、鹿児島市・枕崎市・志布志市・南種子町の計8地区※でゾーン30プラスの取り組みを推進中 ※登録予定を含む



▼ゾーン30プラス登録エリア（令和7年1月末時点）

	市町村	地区名	実施状況
①	南種子町	中之上地区	実施中
②	枕崎市	千代田地区	実施済（R6.3完了）
③	枕崎市	立神地区	実施中
④	鹿児島市	郡元3丁目地区	実施済（R6.3完了）
⑤	鹿児島市	東谷山1丁目地区	実施済（R6.3完了）
⑥	鹿児島市	荒田1丁目地区	新規登録予定
⑦	鹿児島市	紫原2,4丁目地区	新規登録予定
⑧	志布志市	通山地区	新規登録予定

▲鹿児島県内のゾーン30プラス登録エリア（予定含む）

生活道路の事故対策

6. ゾーン30プラスの取り組み事例（①対策概要：枕崎市千代田地区）

■地区

・鹿児島県枕崎市千代田町、千代田地区

■主な対策内容

【警察（枕崎警察署（TEL:0993-72-0110））

・最高速度、時間帯通行止めの規制

【道路管理者（枕崎市役所建設課（TEL:0993-72-1111））

・スムーズ横断歩道、狭さく、カラー舗装 など

【地域（枕崎小学校、地域住民等）】

・登下校時の見守り活動

※ 対策内容の詳細については、上記の問い合わせ先にご連絡ください。

■推進体制

- ・枕崎警察署
- ・枕崎市
- ・枕崎市教育委員会
- ・枕崎小学校
- ・千代田公民館、緑町公民館

■対策の実施状況



スムーズ横断歩道



カラー舗装



ゾーン30プラス看板・路面表示



狭さく



（出典：国土地理院地図）

凡例	
ゾーン30プラス 看板・路面表示 ※ 緑地は整備区域に含まれない道路	ゾーン30プラス 看板・路面表示
	対策済 対策予定
物理的デバイス	その他ハード対策
	対策済 対策予定
規制等	ソフト対策
	実施中 実施予定

※ 今後、実施した対策の効果検証を行い、更なる対策の必要性等について検討していきます。（PDCAサイクルの継続的な取組）

6. ゾーン30プラスの取り組み事例（②効果検証結果：枕崎市千代田地区）

- 対策後、エリア全体として30km/h超過車両割合が減少
- スムーズ横断歩道等の物理的デバイスを設置した区間では、特に速度抑制効果が発現していることを確認

▼エリア内の30km/h超過車両割合

「整備前」



「整備後」

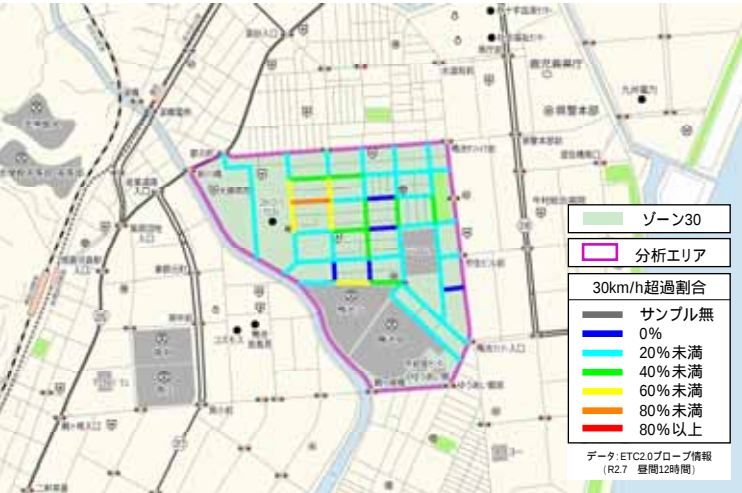


生活道路の事故対策

7. ゾーン30プラスにおける技術的支援

➤ ビッグデータの分析結果の提供や可搬型ハンプの貸出など技術的支援を実施

■ ビッグデータの分析結果の提供
[道路区間別の30km/h超過割合]



出典：鹿児島市真砂地区の事例

[急ブレーキ発生地点]



出典：鹿児島市真砂地区の事例

ビッグデータの分析結果の活用により、

速度超過や急ブレーキ発生箇所など潜在的な危険箇所の見える化

通学路ヒヤリマップ等の情報の科学的な裏付けによる見える化

【ETC2.0プローブ情報】

「前後加速度」、「左右加速度」、「ヨー角速度」
の3つの挙動データと、各車両の経路情報を収集

■ 可搬型ハンプの貸出し



出典：鹿児島市郡元地区の事例（R4.10設置）

試行的設置
を支援

■ 交通安全診断を行う有識者の斡旋



有識者による現地
点検、対策検討等
における技術的な助
言を活用

生活道路の事故対策

8. 生活道路対策セミナーの開催

- 生活道路対策の推進に向け、自治体職員向けの生活道路対策セミナーを開催（令和5年8月）
- 参加者へのアンケート調査の結果を踏まえ、生活道路対策実施意向・モバイルハンプ利用意向が高い自治体に対し、危険箇所の分析・抽出結果の提供やモバイルハンプ貸出等の支援を実施

■自治体職員を対象としたセミナー開催 [実施概要]

生活道路対策セミナーIN 鹿児島

日時：令和5年8月31日（木） 13:30～15:30
場所：鹿児島国道事務所 5階会議室

=====プログラム=====

- ゾーン30プラスの取組について
鹿児島国道事務所長 竹下 卓宏
- ゾーン30プラスの検討にあたっての支援について
鹿児島国道事務所 交通対策課長 重草 通
- ゾーン30プラスの規制について
鹿児島県警察本部交通規制課
統括係長
巡査部長
- 鹿児島市における取組事例紹介
鹿児島市 道路建設課 主査
- 枕崎市における取組事例紹介
枕崎市 建設課 主任

＜ 意見 交 換 ＞

- 可搬型ハンプの体験会

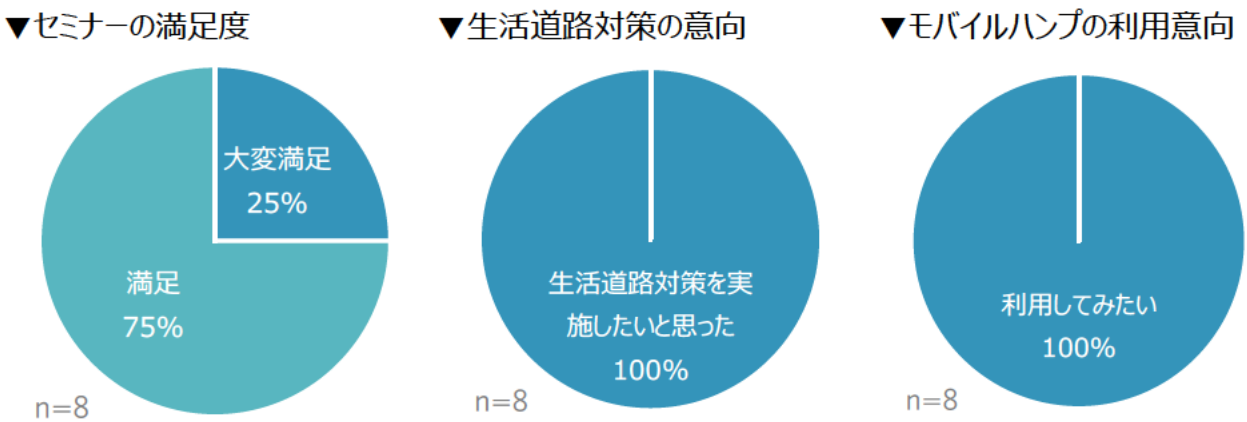


国土交通省 九州地方整備局
鹿児島国道事務所

[開催の様子]



[参加自治体へのアンケート結果]



生活道路の事故対策

9. 鹿児島県における子供の移動経路に関する取り組み

- 令和3年の千葉県八街市における通学路事故を背景として、未就学児移動経路・通学路の点検や、安全対策（歩道・防護柵整備、通学路の見守り活動等）を文部科学省・国土交通省・警察庁が連携し全国的に推進
- 鹿児島県では、対策必要箇所として抽出された箇所のうち、約9割で対策が完了（R6.3末時点）
- 暫定的な安全対策については全箇所実施済の状況

■ 取り組み背景・経緯

分類	年月	これまでの経緯
亀岡市の交通事故 に関連する取組	平成24年4月	京都府亀岡市における小学生等の死傷事故
	平成24年5月	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）
	平成24年11月末まで	対策必要箇所の抽出（平成24年8月末まで）・対策案の作成 ⇒順次対策実施
大津市の交通事故 に関連する取組	令和元年5月	滋賀県大津市における園児等の死傷事故
	令和元年6月	5府省※2庁連携による 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）
	令和元年12月末まで	対策必要箇所の抽出・対策案の作成 ⇒順次対策実施
八街市の交通事故 に関連する取組	令和3年6月	千葉県八街市における小学生の死傷事故
	令和3年7月	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） 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）
	令和3年10月末まで	教育委員会等による対策案の検討・作成 ⇒順次対策実施

■ 通学路における交通安全の確保に向けた取組状況

【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

対策実施状況 (R6.3末時点)	全国		鹿児島県	
	対策箇所数	対策進捗	対策箇所数	対策進捗
対策必要箇所（全体数）	76,404	94.4%（100%）	1,397	87.9%（100%）
教育委員会・学校による対策箇所	41,738	99.8%（100%）	917	100%
道路管理者による対策箇所	39,052	89.7%（100%）	848	80.2%（100%）
警察による対策箇所	16,997	99.9%（100%）	158	100%

※（）内は暫定的な安全対策含む実施率

【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（R6.3末時点）

36

生活道路の事故対策

【参考】国の取組み

➤ 交通安全対策の推進に向けて、補助制度やデータ分析の支援も引き続き実施

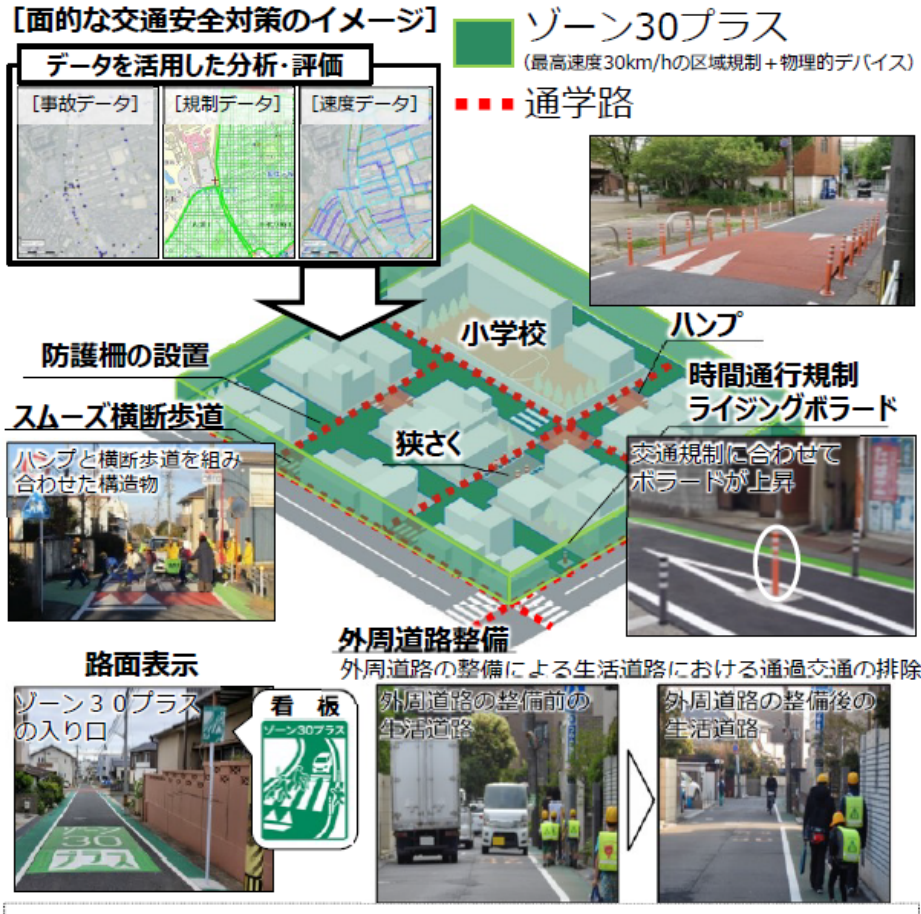
(1) 安全で安心な道路空間の整備

■ 幹線道路の円滑化により生活道路への交通流入を防ぐとともに、生活道路における速度抑制や通過交通の進入抑制を図る面的対策等により、安全・安心な道路空間の整備を推進します。

＜背景／データ＞

- ・令和6年の交通事故死者数は2,663人
- ・通学路合同点検※1の結果、道路管理者による対策が必要な約3.9万箇所のうち、約3.5万箇所で対策完了（R6年3月末時点）、暫定的な対策を含めると全箇所で対策が完了（R6年3月末時点）
- ・全国192地区において「ゾーン30プラス※2」の整備計画を策定（R6年3月末時点）

- 事故危険箇所※3における集中的な対策を推進
- 交通安全対策補助制度（通学路緊急対策）※4等により、通学路合同点検の結果を踏まえ歩道や防護柵の整備などの対策を推進
- 自動車専用道路や幹線道路への自動車交通の転換を促し、生活道路への流入を抑制
- 通学路や生活道路において、各種データ分析に基づく「ゾーン30プラス」を導入し、交通安全対策補助制度（地区内連携）※4等により、面的な交通安全対策を実施※5
- ビッグデータ利活用環境の整備や技術基準等の充実化により、効率的・効果的な交通安全対策の立案や地域の合意形成等を支援



※1：令和3年6月に千葉県八街市の通学路で発生した交通事故を受けて実施
※2：警察と道路管理者が検討段階から緊密に連携し、最高速度30km/hの区域規制（ゾーン30）と物理的デバイスの適切な組み合わせにより、歩行者等の交通安全を確保する連携施策
※3：幹線道路において事故の危険性が高い箇所（事故多発箇所や潜在的な危険箇所等）であり、対策を集中的に実施する箇所として国土交通省と警察庁が共同で指定した箇所

※4：P参8参照
※5：小学校周辺を面的に捉え、データを活用した交通安全対策を促進する「モデル地域」を選定し、取組を推進

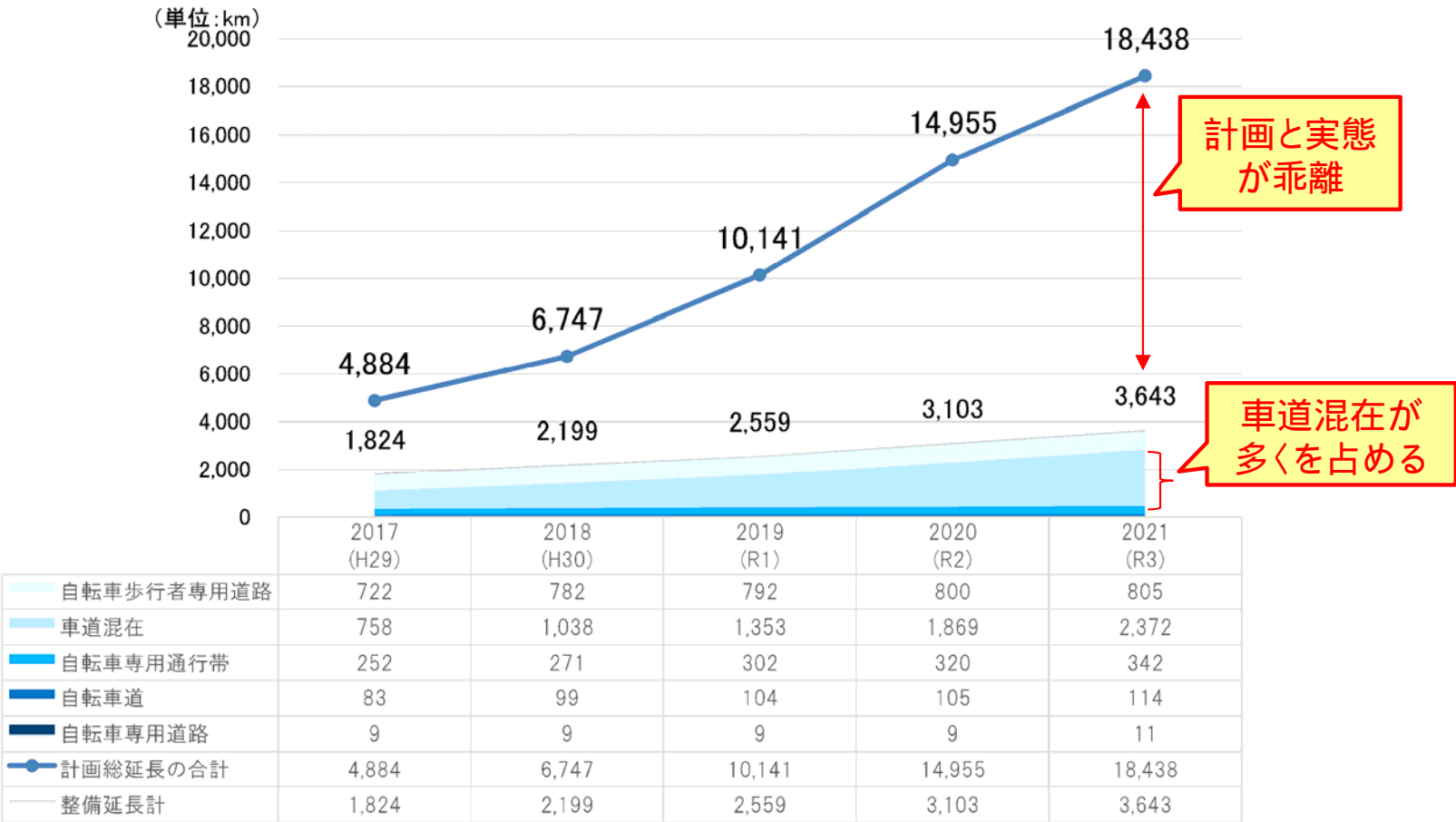
安全で快適な自転車利用環境創出 ガイドラインの改訂

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂

1. 自転車通行空間の整備状況

- 全国的に自転車ネットワーク計画の策定が進んでいるものの、整備延長については計画延長の約2割程度にとどまっている状況
- また、整備済の区間についても、車道混在の整備形態（矢羽根型路面標示）が多くを占めている状況

■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

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂

2. ガイドラインの改訂について（R6.6）

- 自転車ネットワークの形成を一層推進するため、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改定を実施
- 実務担当者がより取り組みやすいよう、事例等も充実化しガイドラインに掲載

■ガイドライン改訂のポイント

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や第二次自転車活用推進計画を反映

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
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 等

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車場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

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

新技術やデータの活用の促進

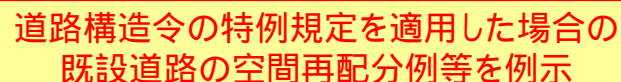
シェアサイクルやスマートフォンの移動履歴から自転車プローブデータを分析し、地域の状況を把握することの有効性について例示

実施事例等も踏まえつつ
ガイドラインに掲載

※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より抜粋

3. ガイドライン改訂内容例：現地状況に応じた柔軟な再配分・分離手法の例示

- ### 《25m道路の例》



青文字：自転車専用通行帯を確保するための工夫

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの改訂

【参考】国の取組み

(5) 自転車の利用環境の整備と活用促進

■ 第2次自転車活用推進計画※¹に基づき、地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進します。

【安全で快適な自転車利用環境の創出】

＜背景/データ＞
・歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長約5,917km (R4年度末)

○改定したガイドライン※²を踏まえて、適切に分離された自転車通行空間の整備を加速



自転車道 (大阪府茨木市)

○関係者の連携強化のための地域における推進体制を構築し、新たなノウハウ提供等を通じて地方版自転車活用推進計画※³の策定を促進



自転車専用通行帯 (福岡県福岡市)

・計画の策定数※⁴ (R2→R7) : 89市区町村 ⇒ 400市区町村

【シェアサイクルの普及促進】

○ガイドライン※⁵による地方公共団体へのノウハウ提供や導入効果の見える化等を図り、シェアサイクルの普及を更に促進



シェアサイクル (静岡県静岡市)

※1: R3年5月閣議決定、計画期間R7年度まで
※2: 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(R6年6月改定)
※3: 自転車活用推進法により、都道府県や市町村は地方版自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならないとされている
※4: 自転車ネットワークに関する計画が位置付けられた地方版自転車活用推進計画の策定数
※5: 「シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン」(R5年9月)
※6: 宣言企業数: 61社 (R6年4月時点)

【自転車通勤の導入促進】

○「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト※⁶や手引きにより、自転車通勤の導入を促進

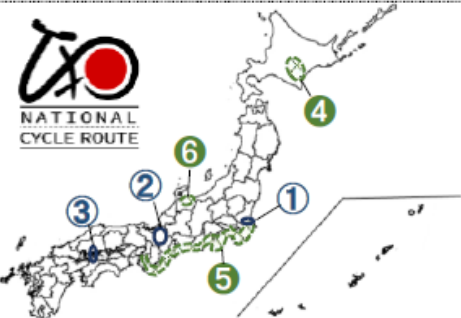


自転車通勤の導入促進

・通勤目的の自転車分担率 (H27→R7) : 15.2% ⇒ 18.2%

【サイクルツーリズムの推進】

○走行環境の整備等によりナショナルサイクルルートをはじめとする世界に誇るサイクリング環境を創出



【ナショナルサイクルルート】

第1次指定 (R1.11)

- ①つくば霞ヶ浦りんりんロード (茨城県)
- ②びわこ (滋賀県)
- ③しまなみ海道サイクリングロード (広島県、愛媛県)

第2次指定 (R3.5)

- ④トカプチ400 (北海道)
- ⑤太平洋岸自転車道 (千葉県～和歌山県)
- ⑥富山湾岸サイクリングコース (富山県)

・先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルート数 (R1→R7) : 56ルート ⇒ 100ルート

【自転車損害賠償責任保険等の加入促進】

＜背景/データ＞
・条例等による加入義務付状況: 義務化34都府県、努力義務10道県 (R6年4月時点)

○都道府県等の条例制定の支援や保険加入の必要性等に関する情報提供等を実施

・自転車保険等の加入率 (R2→R7) : 59.7% ⇒ 75%