# 令和4年度 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議

説明資料

令和5年2月



# 令和4年度 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議

# 【会議のポイント】

- 1.宮崎県の事故発生状況
- 2.事故危険区間リスト更新結果
- 3.宮崎市役所前交差点改良の整備効果
- 4.源藤交差点改良の整備効果
- 5.平原町交差点改良の整備効果
- 6.ゾーン30プラス整備計画

# 1. 宮崎県内の事故発生状況

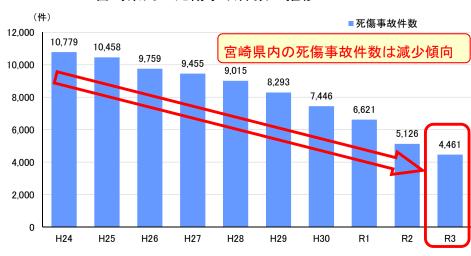


# 1-1. 宮崎県内の事故発生状況

### 1. 宮崎県内の事故発生状況

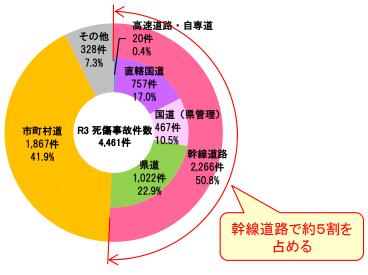
- ・宮崎県内の<u>死傷事故件数は年々減少傾向</u>にあり、令和3年時点で<u>約4,461件まで減少</u>。
- ・道路別の事故発生状況では、幹線道路(国道、県道)で約5割を占める。
- ・事故発生件数順では上位20箇所に直轄国道10箇所、県管理道路で10箇所発生しており、直轄国道の方が上位にランクする傾向。

### ■宮崎県内の死傷事故件数の推移

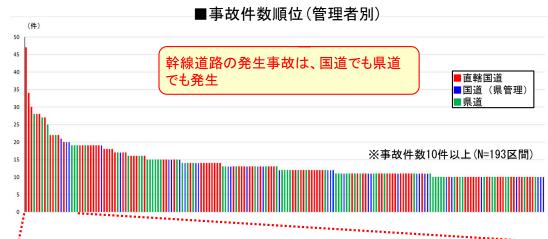


【参考】「令和3年 交通統計(宮崎県警本部交通部)」

### ■事故発生状況(道路別)



【参考】「令和3年 交通統計(宮崎県警本部交通部)」



<b>:</b>										
<u></u>					********	*********				
順位	イタルダ区間番 号	道路管理者名称	(最新)路 線番号	交差点名称(DRM3003版情報)	H29- R02死傷 事故件 数(件/4 年)	H29-R02 死傷事故 率(件/億 台km)				
1	45-K02897-000	直轄国道	220	宮崎市橘通東一丁目(市役所前交差点)	47	972.9				
2	45-K03123-000	直轄国道		延岡市別府町(雷管通り交差点)	34	564.2				
3	45-K02905-000	直轄国道	10	宮崎市橘通4丁目(橘通3丁目交差点)	30	603.5				
4	45-K01025-000	県道		宮崎市瀬頭(瀬頭交差点)	28	2,170.0				
5	45-T00468-200	直轄国道		宮崎市新名爪	28	840.3				
6	45-T63481-200	直轄国道		宮崎市源藤町源藤	28	428.1				
7	45-T06300-000	県道		延岡市溝口町1丁目(南延岡駅前付近)	27	810.4				
8	45-K02915-000	直轄国道		宮崎市北高松町5(県病院西側交差点)	27	636.9				
9	45-T02031-000	県道	16	延岡市愛宕町	25	146.0				
10	45-K02998-000	直轄国道		宮崎市江平西1丁目(江平1丁目交差点)	22	442.6				
11	45-K02902-000	直轄国道		宮崎市橘通西(橘通2丁目交差点)	22	434.2				
12	45-T00190-100	県道		宮崎市吉村町	22	402.4				
13	45-T63130-000	直轄国道		日向市桃ノ木2	22	110.0				
14	45-K00119-000	国道(県管理)		小林市細野(市民病院前交差点)	21	851.5				
15	45-K02996-000	直轄国道		宮崎市江平西(江平五差路交差点)	20	402.3				
16	45-T01417-000	国道(県管理)		小林市水流迫	20	277.6				
17	45-T00368-100	国道(県管理)		宮崎市鶴島	20	100.9				
18	45-K02896-000	県道		宮崎市一の宮町(一の宮交差点)	19	940.9				
19	45-K02221-000	県道		日向市亀崎東(新開橋交差点)	19	836.5				
20	45-K03343-000	県道	26	宮崎市祇園(平和台大橋東交差点)	19	813.0				

### ■事故件数順位(上位20件)

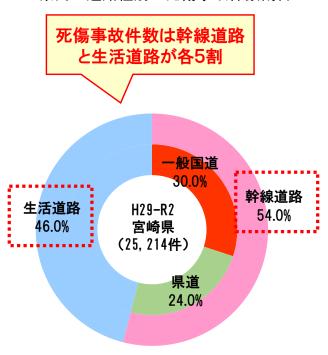
※イタルダデータH29-R2(幹線道路:国道·県道)より集計

# 1-1. 宮崎県内の事故発生状況

### 2. 事故発生状況の内訳

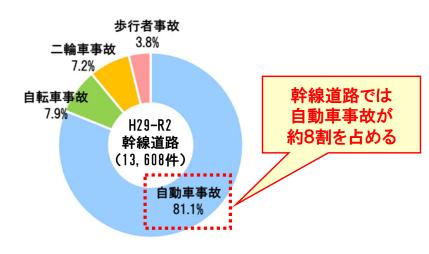
- ・道路種別でみると死傷事故件数は、<u>幹線道路で約54%</u>、<u>生活道路で約46%</u>発生している。
- ・そのうち、幹線道路の事故では自動車事故が最も多く、歩行者・自転車事故は生活道路での発生割合が高い。

### ■県内の道路種別の死傷事故件数割合



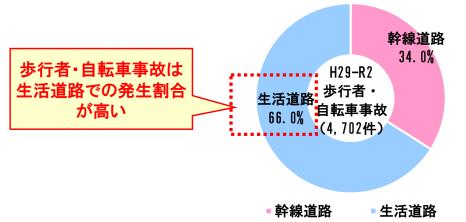
イタルダデータH29-R2 (幹線道路:国道・県道、生活道路:市町村道・その他道路)

### ■県内の当事者種別の死傷事故件数割合



イタルダデータH29-R2(幹線道路:国道·県道)

### ■県内の歩行者・自転車事故割合



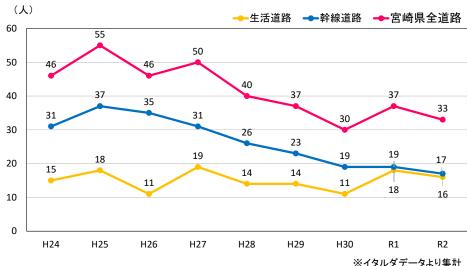
イタルダデータH29-R2 (幹線道路:国道・県道、生活道路:市町村道・その他道路)

# 1-1. 宮崎県内の事故発生状況

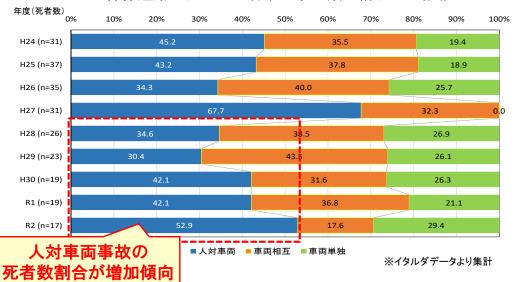
### 3. 重大事故(死亡事故)の発生状況

- 宮崎県内の交通事故死者数は年々減少傾向にあるが、近年は下げ止まり傾向。
- ・幹線道路(国・県道)は平成28年以降、人対車両事故の死者数割合が増加している。
- ・<u>生活道路(市町村道)では人対車両事故の死者数割合が近年<mark>減少傾向</mark>。これは生活道路対策の取組みの効果と考えられる。</u>

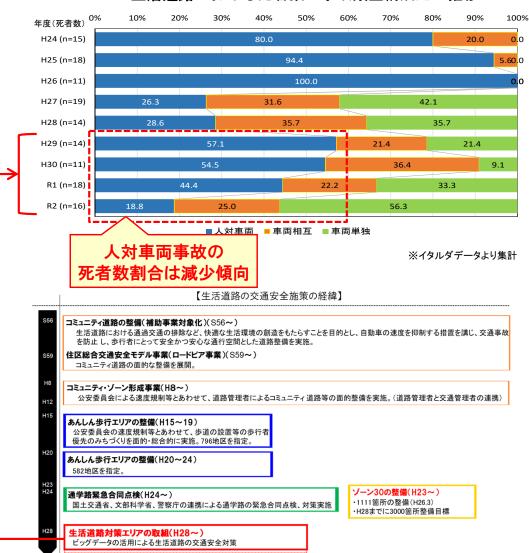
### ■宮崎県内の幹線、生活道路別の死者数の推移



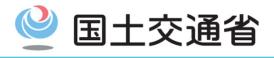
### ■幹線道路における死者数の事故類型構成比の推移



### ■生活道路における死者数の事故類型構成比の推移



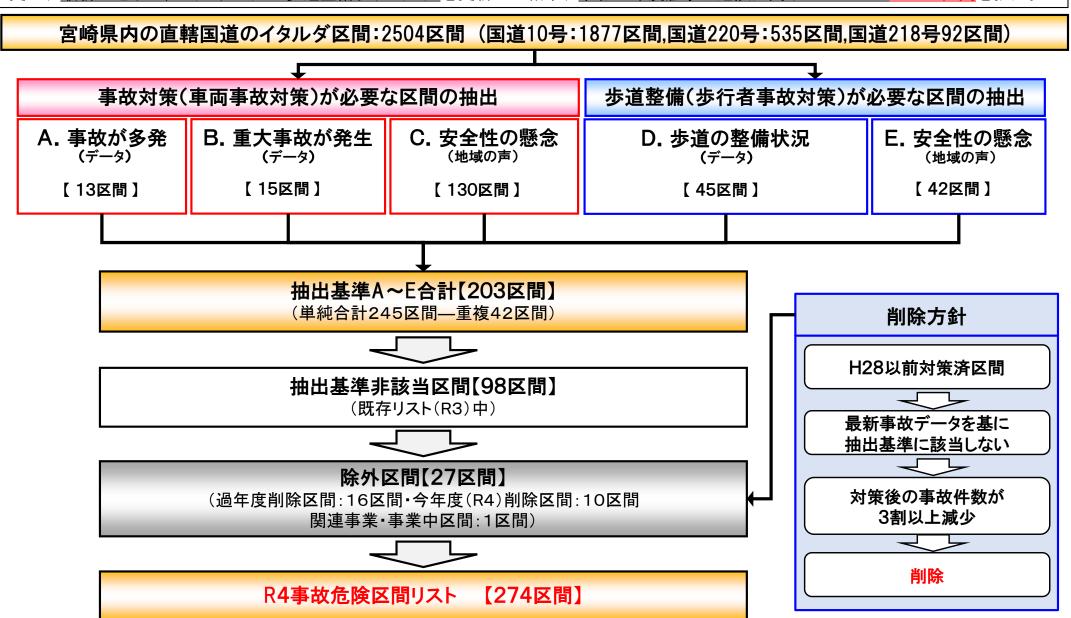
# 2. 事故危険区間リストの更新結果



# 2-1. 事故危険区間リストの更新

### (1) 事故危険区間の更新結果/①抽出基準による抽出結果

- ・平成27年度の抽出基準を基本に、<u>事故データによる抽出(A、B</u>)について、<u>最新の事故データ(H29~R2)による更新</u>を実施。
- ・更に、最新の地域の声(C、E)や歩道整備状況(D)を更新した結果、令和4年度版事故危険区間リストとして274区間を抽出。



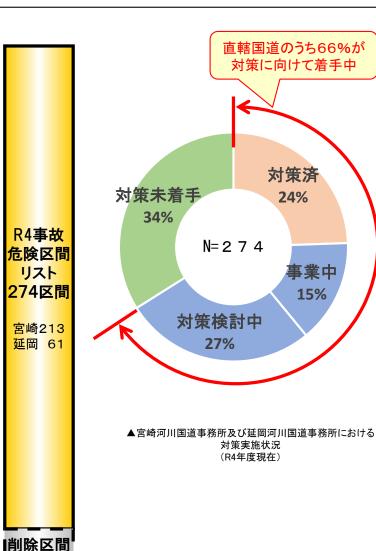
# 2-1. 事故危険区間リストの更新

### (2) 事故危険区間の更新結果/②更新結果

- ・R3リスト283区間から新規1区間、削除10区間となり274区間に更新。
- ・宮崎県の直轄国道における対策実施の進捗状況は66%であり、随時、優先度の高い区間から実施中である。
- ・その内訳は、対策済が24%、事業中が15%、対策検討中が27%、対策未着手が34%となっている。

左车		事故危	険区間リ	スト数	
年度	総数	新規	削除	対象外	対策済
H22	185	185	ı	I	ı
H22 区間 見直	224	39	ı	ı	
H27	292	68	_	_	38
H30	287	23	28	ı	86
R1	289	6	4	ı	53
R2	285	5	7	2	65
R3	283	2	4	_	56





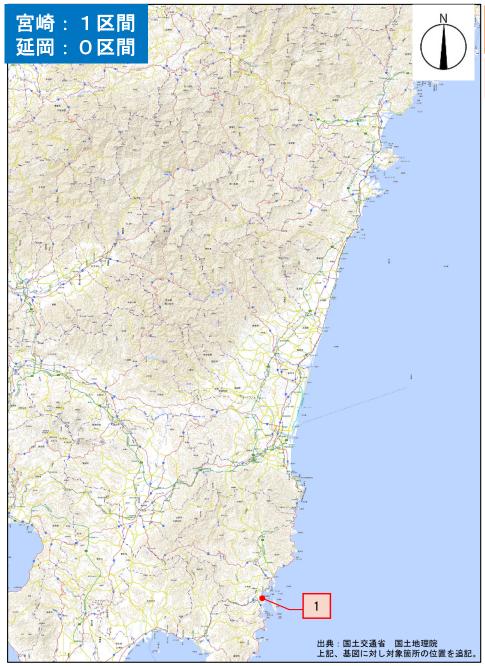
10区間

宮崎5

延岡5

# 2-2. 事故危険区間リスト(新規追加区間)

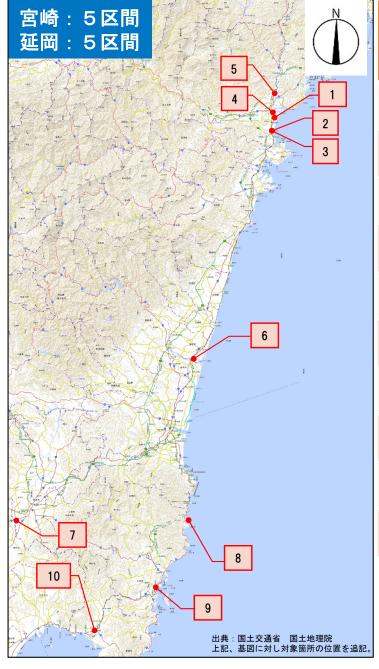
# (1) 新規追加区間一覧



100	番号	イタルダ 区間番号	事務 所名	路線番号	市町村	地点名/交差点名称	抽出基準	参考資料 頁
	1	45-K00251-000	宮崎	220	日南市	宮崎県日南市南郷町東町	A.事故が多発	P-20

# 2-3. 事故危険区間リスト(削除区間)

# (2) 削除区間一覧



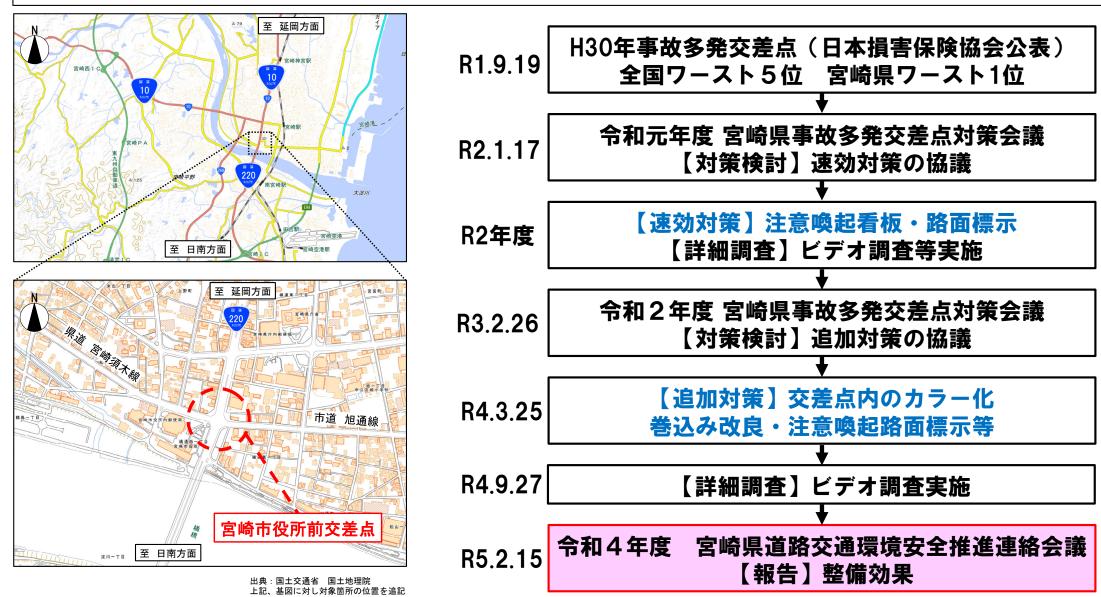
番号	イタルダ 事務 路線 市町村 区間番号 所名 番号	효町村	地点名/交差点名称		実施対策	参考資料		
号	区間番 <del>号</del>	所名	番号	the 43	地州口/ 人名州口沙	対策 年次	対策内容	頁
1	45-K03124-000	延岡	10	延岡市	延岡市出北 (出北4丁目交差点(仮))	H28	交差点改良	P-22
2	45-T00046-200	延岡	10	延岡市	延岡市平原町	H28	交差点改良	P-23
3	45-T00046-100	延岡	10	延岡市	延岡市平原町	H28	交差点改良	P-24
4	45-K03127-000	延岡	10	延岡市	延岡市浜砂町(浜砂交差点)	H28	交差点改良	P-25
5	45-K02481-000	延岡	10	延岡市	延岡市大峡町(大峡町交差点(仮))	H28	交差点改良	P-26
6	45-T64979-100	宮崎	10	児湯郡新富町	上富田字大渕	H28	改築事業 (4車化)	P-27
7	45-K50490-000	宮崎	10	都城市	五十町4691(五十町IC交差点(仮))	H28	交安2種事業 (逆走対策)	P-28
8	45-T62042-000	宮崎	220	日南市	大字伊比井99-1	H28	交安2種事業 (区画線)	P-29
9	45-T06015-000	宮崎	220	日南市	大堂津2丁目16-8-1	H28	歩道整備事業 (防護柵)	P-30
10	45-T02531-000	宮崎	220	串間市	大字西方字一本松6591-4~6779-2	H28	歩道整備事業 (グリーンベルト)	P-31

# 3. 宮崎市役所前交差点改良の整備効果

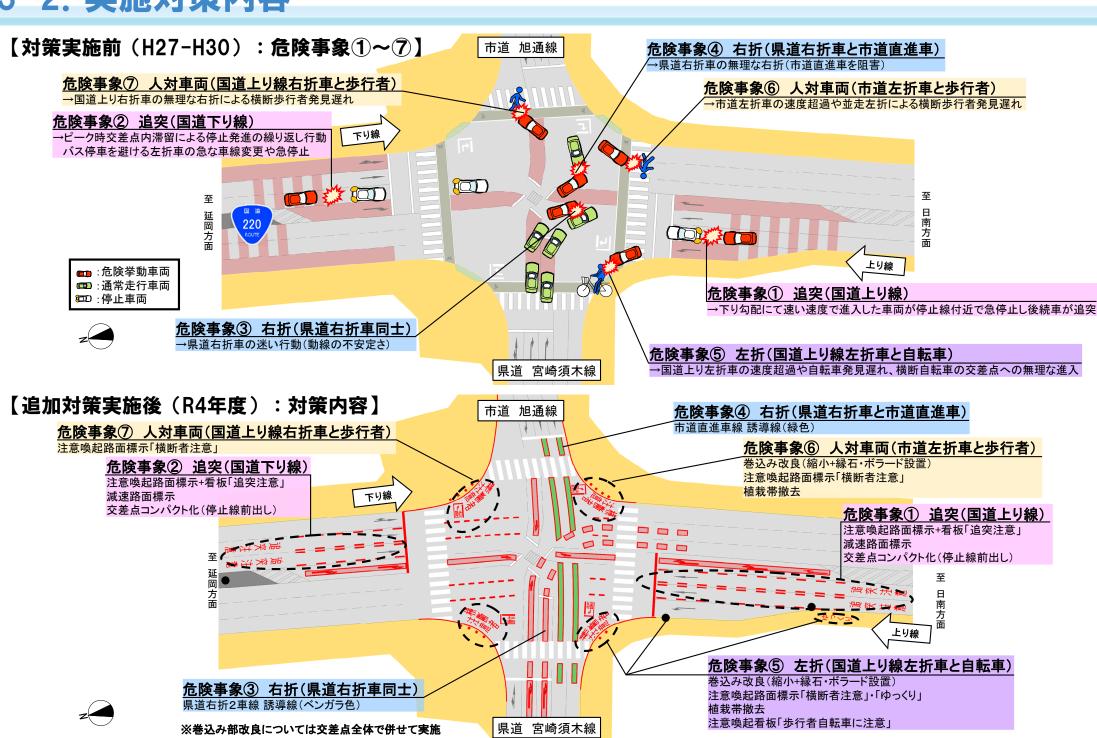


# 3-1. 国道220号 宮崎市役所前交差点の概要

- ・国道220号宮崎市役所前交差点では事故発生件数が多く(<u>H27.1~H30.12の4年間で61件</u>)、交通事故の危険性が高い事故危険区間である と共に、日本損害保険協会公表の事故多発交差点(<u>R1公表時 全国ワースト5位 宮崎県ワースト1位</u>)となっていた。
- ・交通事故の削減・安全性の確保に向け、対策会議にて検討の上、R2年度に速効対策として「注意喚起看板・路面標示」の対策を実施し、R3年度に追加対策として「交差点内のカラー化・巻込み改良・注意喚起路面標示」等の対策を実施した。
- 本議題では今回の改良に伴い、追加対策実施前と整備後の詳細調査より整備効果検証を行った結果を報告する。



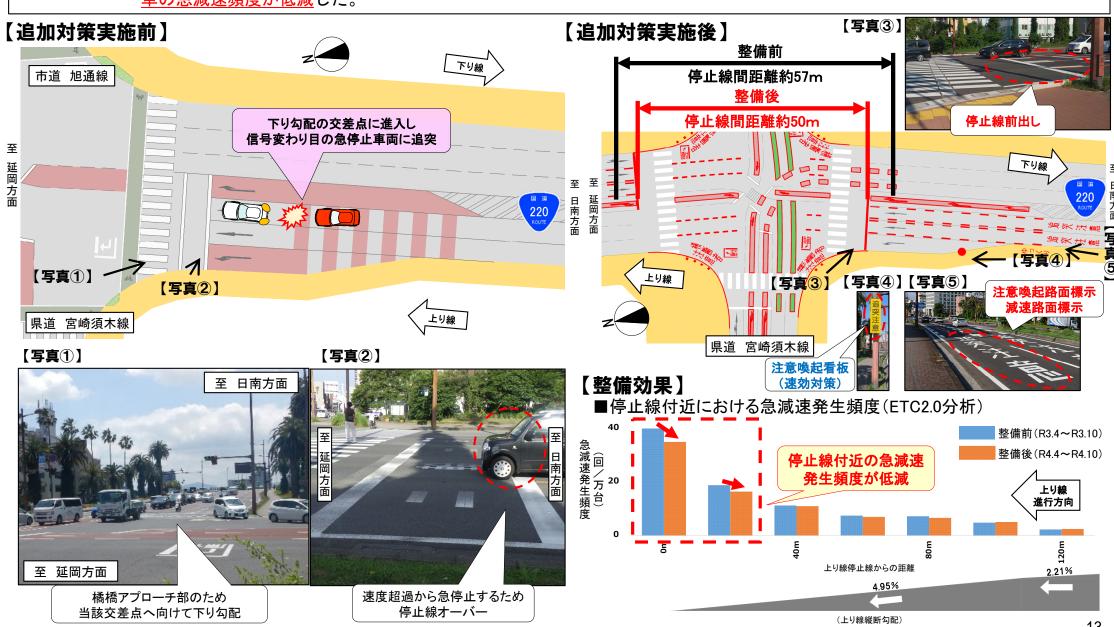
# 3-2. 実施対策内容



### 危険事象①:追突(国道上り線)【対策:注意喚起路面標示+看板、減速路面標示、交差点コンパクト化】

【危険事象】下り勾配にて速い速度で進入した国道上り線直進車が停止線付近で急停止し、後続車が追突。

【対策・効果】<u>注意喚起路面標示・看板</u>や<u>減速路面標示、停止線前出し</u>による交差点コンパクト化を行うことで、停止線付近における<u>直進</u> <u>車の急減速頻度が低減</u>した。



### 危険事象③:右折(県道右折車同士)【対策:県道右折2車線 誘導線(ベンガラ色)】

【危険事象】県道宮崎須木線の2車右折は流出部が3車線のため、右折車の走行位置がばらつき、右折車同士が接触。

【対策・効果】<u>右折車に対する誘導線(ベンガラ色)</u>を設置することで、整流化され、<u>右折走行軌跡のバラツキが低減</u>した。

# 至 延岡方面 至 日南方面 至 日南方面 第2車線 第3車線 第2車線 第3車線 第 4 右折車の行動がばらつき、右折車同士が錯綜

### 【整備効果】■県道右折車における走行軌跡検証



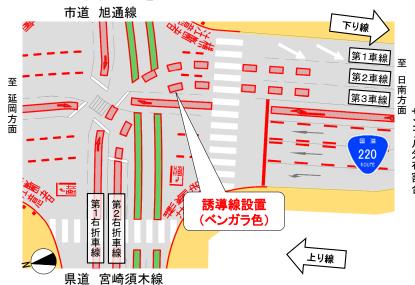
第1	追加范	対策実施	施前(m)	追加范	対策実施	施後(m)	整備効果(m)
右折車線	5%	95%	5~95%幅	5%	95%	5~95%幅	5~95%変化幅
8時台	-2.2	1.1	3.3	-2	0.7	2.7	-0.6
12時台	-2.5	1.1	3.6	-1.9	1.4	3.3	-0.3
17時台 -2.1 0.7		2.8	-1.9	0.8	2.7	-0.1	
第2	追加	対策実施	施前(m)	追加	対策実施	施後(m)	整備効果(m)
右折車線	5%	95%	5~95%幅	5%	95%	5~95%幅	5~95%変化幅
8時台	-5.5	-1.9	7.4	-5.1	-1.6	6.7	-0.7
12時台	-4.9	0.9	5.8	-4.5	-0.6	5.1	-0.7
17時台	-5.2	-1.4	6.6	-4.3	-1.5	5.8	-0.8

市道 旭通線

### 追加対策実施後はカラー誘導線に沿って走行することで 右折車の動線が整流化されバラツキが低減

### 【追加対策実施後】

県道 宮崎須木線





### ▼第1右折車線の8時台走行軌跡(N=190)



### 危険事象④:右折(県道右折車と市道直進車)【対策:市道直進2車線 誘導線(緑色)】

【危険事象】県道宮崎須木線から右折する際、対向の市道側右折車がいる場合、車線の内側を走行する直進車への視認性が不足し、無理な 間隙右折が誘発され、対向直進車と衝突。

【対策・効果】市道側の直進車に対する誘導線(緑色)を設置することで、直進車動線のバラツキが低減したため、対向車への視認性が向 上し無理な間隙右折も減少した。

### 【追加対策実施前】写真①



### 【追加対策実施後】



### 【整備効果】

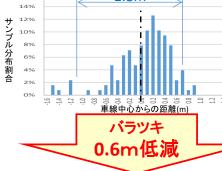
■市道直進車における走行軌跡検証

第1	追加范	付策実施	施前(m)	追加范	対策実施	施後(m)	整備効果(m)
直進車線	5%	95%	5~95%幅	5%	95%	5~95%幅	5~95%変化幅
8時台	-0.7	0.7	1.4	-0.5	0.8	1.3	-0.1
12時台	-0.2	1.3	1.5	-0.7	0.8	1.5	0
17時台	-0.5	1.1	1.6	-0.5	0.9	1.4	-0.2
第2	追加	付策実施	施前(m)	追加范	対策実施	施後(m)	整備効果(m)
直進車線	5%	95%	5~95%幅	5%	95%	5~95%幅	5~95%変化幅
<b>直進車線</b> 8時台	5%	95%	5~95%幅 1.2	5% -1	95%	5~95%幅 1.5	5~95%変化幅

追加対策実施後はカラー誘導線に沿って走行することで 直進車の動線が整流化されバラツキが低減



▼第2直進車線の12時台走行軌跡(N=344)



▼第2直進車線の12時台走行軌跡(N=200)



■県道からの間隙右折車による市道直進車との錯綜回数(3h)



整備前(R2.9.29) 整備後(R4.9.27) 読取り時間(3h) 08:00~09:00, 12:00~13:00, 17:00~18:00 ※読取時間は本ビデオ調査より実測した交通量調査結果から設定



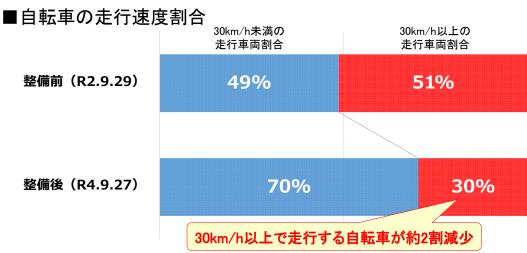
### 危険事象⑤:左折(国道上り線左折車と自転車)【対策:巻込み改良、植栽帯撤去、注意喚起路面標示】

【危険事象】交差点内に進入する自転車と国道からの左折車が錯綜し、衝突。

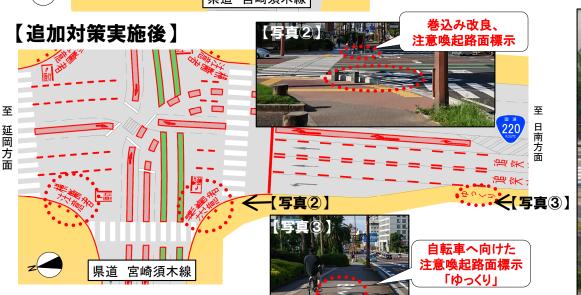
【対策】<u>巻込み改良(縮小+縁石・ボラード設置)</u>、<u>注意喚起路面標示設置</u>を行うことで、自転車の無理な進入が抑制され、<u>自転車走行速度</u> <u>の低下</u>が見られた。

# 至 延岡方面 至 延岡方面 至 延岡方面 至 延岡方面 至 延岡方面 至 延岡方面 正 上り線左折車の錯綜 「写真①」 「「写真①」 「上り線 「関道 宮崎須木線

### 【整備効果】



※測定時間(5h)09:00~12:00、16:00~18:00 フリー走行車両(72サンプル)をスピードガンにて測定

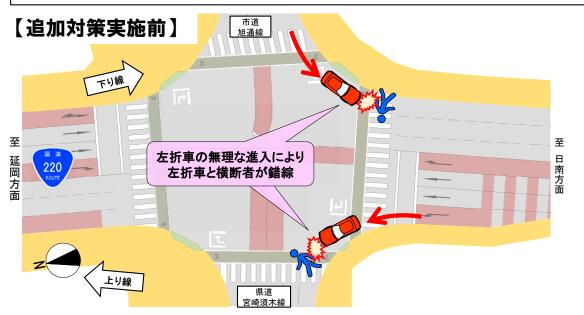


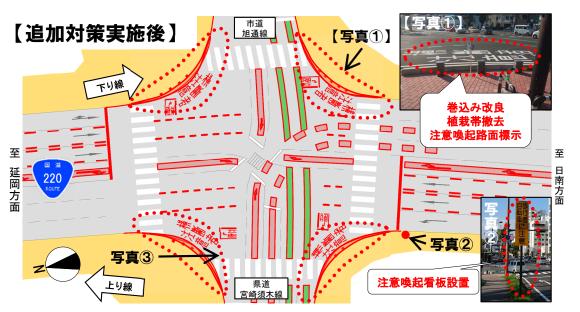


### 危険事象5·6:左折·人対車両(左折車と横断者)【対策:巻込み改良、注意喚起路面標示+看板、植栽帯撤去】

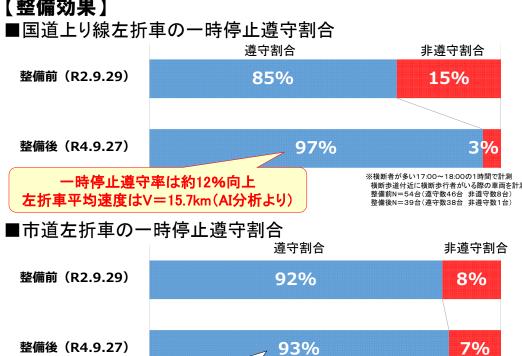
【危険事象】左折車の無理な進入により横断歩行者への発見が遅れ、事故が発生。

【対策・効果】巻込み改良(縮小+縁石・ボラード設置)、植栽帯撤去、注意喚起路面標示、注意喚起看板設置を行うことで、視認性や注意 喚起の周知向上が図られ、左折車の一時停止遵守率が向上した。





### 【整備効果】



写真③



市道左折車の一時停止は、

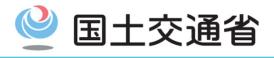
整備後も高い遵守率を確保

※横断者が多い17:00~18:00の1時間で計測

整備後N=27台(遵守数25台 非遵守数2台)

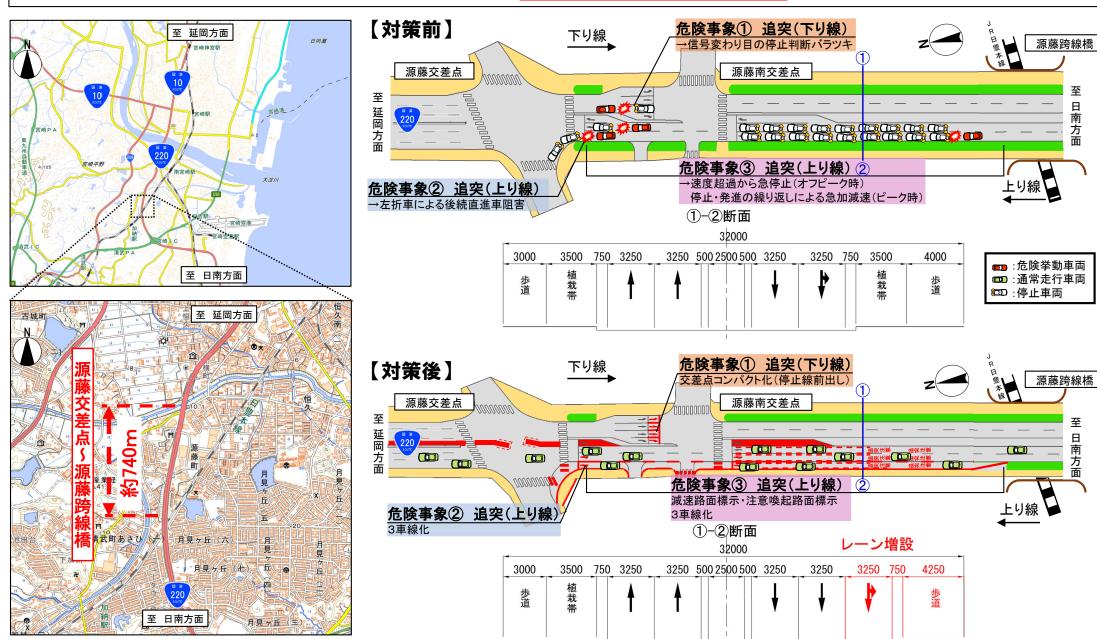
横断歩道付近に横断歩行者がいる際の車両を計測 整備前N=24台(遵守数22台 非遵守数2台)

# 4. 源藤交差点改良の整備効果



# 4-1. 国道220号 源藤交差点の概要

- ・国道220号源藤交差点~源藤跨線橋では、中心市街地への交通が集中し、<u>速度低下による渋滞や事故が発生</u>していた。
- ・交通事故の削減・安全性の確保に向け、市街地に向かう車線を1車線増設し、事故削減を図る工事が令和4年8月6日に完成(供用)した。



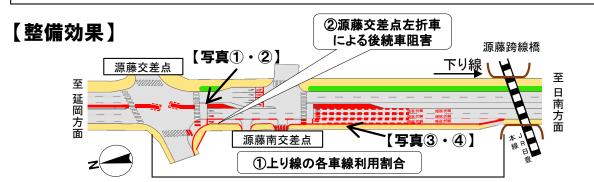
出典:国土交通省 国土地理院 上記、基図に対し対象箇所の位置を追記

- 3車線化

# 4-2. 対策後の効果検証結果(速報)

【効果】上り線の車線増設(3車線化)を実施することで、

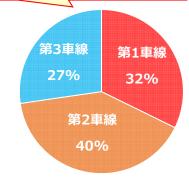
<u> ①各車線の利用割合が平準化</u>、②左折車による<u>後続車阻害が低減</u>した。



①各車線の利用割合

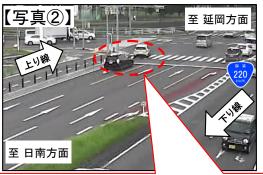
# 至 日南方面

各車線を概ね均等に利用



読取り時間(2h) R4.9.27 07:00~08:00, 17:00~18:00 ※読取時間は本ビデオ調査より実測した交通量調査結果から設定

②源藤交差点左折車による後続車阻害



源藤交差点での 上り線左折車の直進車阻害は1回発生

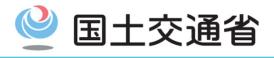


**整備前(H27.7.15) 整備後(R4.9.27)** 読取り時間(2h) 17:00~19:00 ※読取時間は過年度ビデオ調査と同じ時間帯を計測 源藤南交差点付近の整備前後の状況



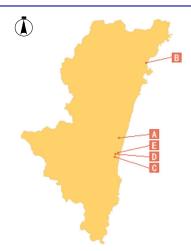


# 5. 平原町交差点改良の整備効果



# 5-1. 令和元年事故多発交差点について(R2.9.20公表)

日本損害保険協会が公表している令和元年事故多発交差点(R2.9.20公表)の宮崎県内ワースト5に延岡河川国道事務所管内の「平原町交差点」が選定されており、ワースト2にランキング。



	ワー	スト	路線	名称	R1 事故
	H30	R1	파니 <b>기</b> 가	*H49	件数
Α	2	1	国道10号	新名爪交差点	11
В	-	2	国道10号	平原町交差点	10
С	1	3	国道220号	宮崎市役所前交差点	9
D	_	3	国道10号	橘通三丁目交差点	9
Е	_	3	県道	中央市場西交差点	9

### ○平原町交差点の事故概要(損保協会調べ)



この交差点は、重傷事故が1件、軽傷事故が9件発生している。第一当事者の年代は、64歳以 下が6人、65歳~74歳が1人、75歳以上が3人となっている。

### **四** 件数が多い事故類型の主な要因と予防方策

### 【追突事故】

事故要因:運転者の前方安全不確認や、動静不注視等の漫然運転による。

予防方策:前をよく見て運転に集中し、車間距離を十分にとる。

### 【出会い頭事故

事故要因:安全確認が不十分だったことによる。

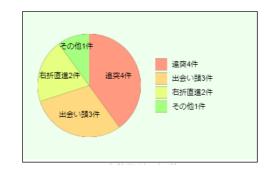
予防方策:安全確認をしっかりと行い、交差点を通過する。

### 【右折直進事故

事故要因:対向車両の動きをよく見ないまま右折し、衝突した。

予防方策:対向車両の動きに十分注意する。





### 【宮崎河川国道事務所管内】 【延岡河川国道事務所管内】 至 延岡市 至 大分市 ワースト1 新名爪交差点 (昨年ワースト2) 10 ワースト2 平原町交差点 (昨年 — ) ワースト3 橘通三丁目交差点 ワースト3 (昨年 中央市場西交差点 塩浜町 (昨年 — 宮崎港 -ワースト3 宮崎市役所前交差点 (昨年ワースト1) 至 日向市 至 日南市

〇平原町交差点空撮写真

〇令和元年事故多発交差点位置図



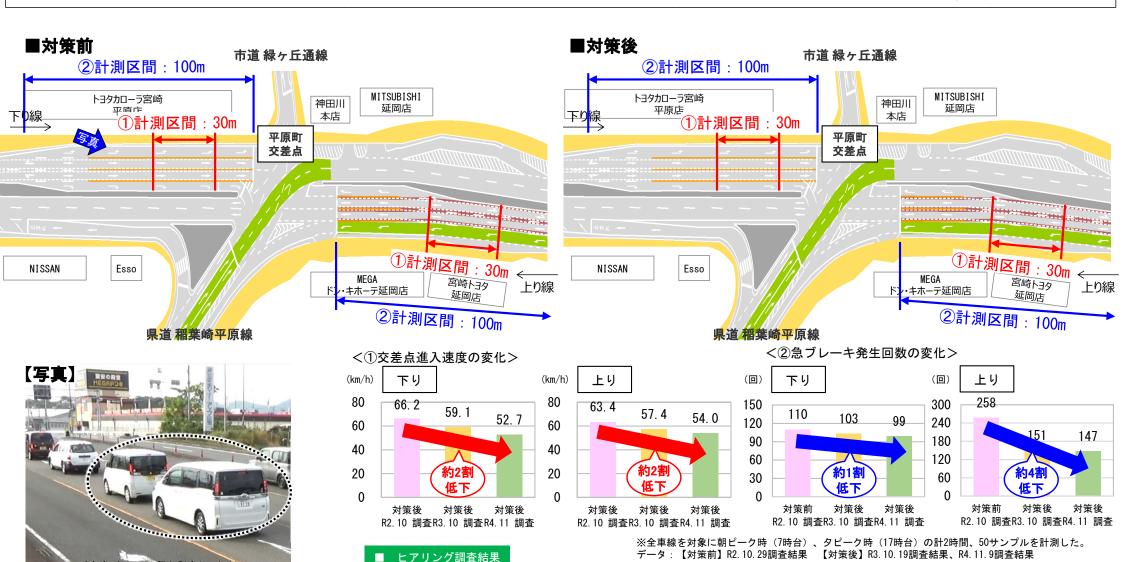
# 5-2. 事故対策検討・実施

- ・当該交差点は前述までに示した、日本損害保険協会が公表している事故多発交差点に選定されていることや、第5次社会資本整備重点計画 における事故危険箇所に指定されているため、集中的な事故抑止対策を検討した。
- ・当該交差点は、直進車の走行速度が高いことで急停止車両、滞留車両や右折待ち車両末尾への追突事故が多発している区間であった。
- ・R3.7に特徴的な事故である追突事故に対して、注意喚起を促すため、短期対策として減速ドット線、路面標示文字(追突注意)の安全対策を実施した。



# 5-3. 整備後の効果検証結果/現地ビデオ調査分析

- ・現地ビデオ調査結果から、減速ドット線、路面標示文字の設置により、上下線ともに対策前後で交差点進入速度が約2割低下した。
- ・また、走行車両の速度が抑制され、急ブレーキ発生回数が下り線では約1割、上り線では約4割減少した。
- ・利用者の実感として、周囲に注意して運転するようになったことや、車両の走行速度が低くなったことから、対策の効果を実感している。



・交差点付近に減速ドットや路面標示を設置された ことにより、その先に交差点があることがわかる ようになり、注意して運転するようになった。

前方車両の急減速により、後続車がブレーキを踏んでいる

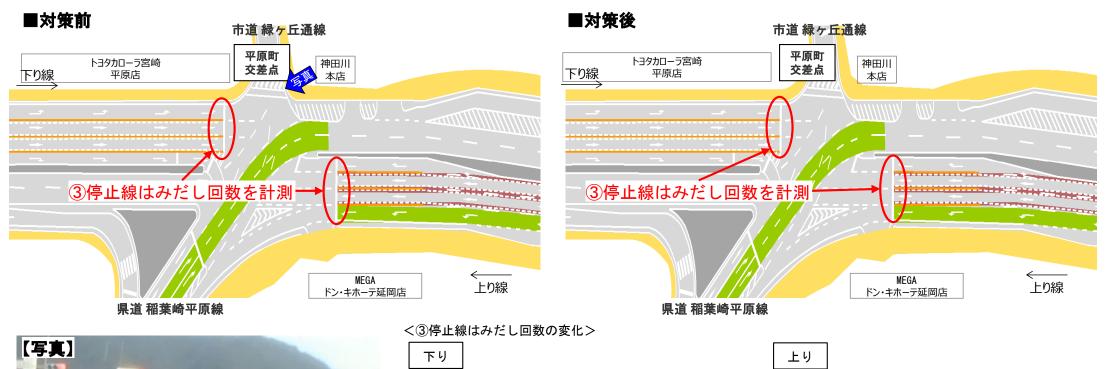
G G

・交差点付近に減速ドットや路面標示を設置された ことにより、車両の走行速度が低くなったと感じ る。

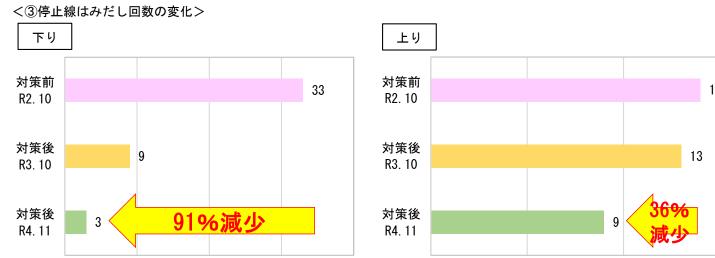
(延岡市ヒアリング結果 R3.10)

# 5-4. 整備後の効果検証結果/現地ビデオ調査分析

- ・減速ドット線、路面標示文字の設置により、事前に走行車両への注意喚起ができたことで、運転者のブレーキの判断が早くなり、対策前後で停止線はみだし回数が下り線で91%、上り線で36%減少した。
- ・以上より、対策前後で効果が確認できたものの、R3.7対策完了箇所であり、対策後間もないため、今後も継続的な効果分析を行い、対策効果の確認が必要である。







※全車線を対象に昼間の1時間(12:00~13:00)で車両が停止線をはみ出した回数を計測した。 データ:【対策前】R2.10.29調査結果 【対策後】R3.10.19調査結果、R4.11.9調査結果

# 6. ゾーン30プラス整備計画



# 6-1. 生活道路におけるこれまでの取組

・近年では、物理的デバイス設置等を支援する「生活道路対策エリア」、低速度規制の「ゾーン30」に取り組んでいる。

### ■生活道路対策エリア [道路管理者] (平成28年~)

・ビッグデータを活用して速度超過等の潜在的な危険箇所を特定し、ハンプ等を 効果的・効率的に設置することにより、速度抑制や通過交通の進入抑制を図る。

【地方公共団体が主体的に取り組む内容】

【国等による情報提供・支援内容】

・ビッグデータの分析結果の提供

通学路ヒヤリマップとビッグデー タの分析結果の重ね合わせ

生活道路対策エリア候補の抽出

メッシュデータ等の提供

生活道路対策エリアの登録

Plan 〇点検、計画策定 Action Do 〇対策の改善・充実 〇対策実施

Check

〇対策効果の把握

[通学路ヒヤリマップ] (): ヒヤリ箇所

〇:交通事故発生地点 [ビッグデータの分析情報]

<通学路ヒヤリマップとビッグデータの分析結果の重ね合わせイメージ>

取組の公表

### 防災・安全交付金による支援

### ■可搬型ハンプの貸出し



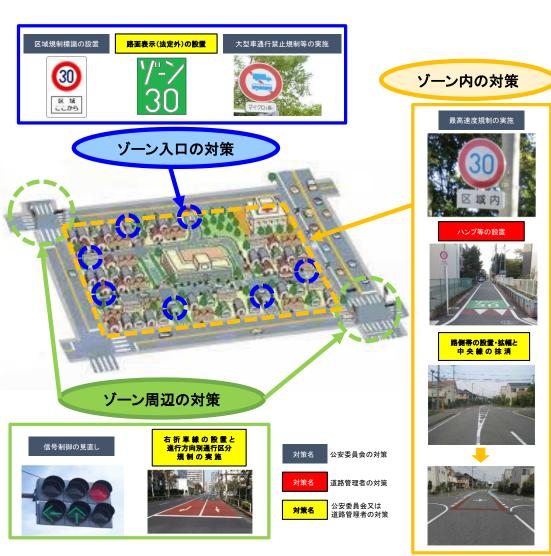
※試行的設置を支援

■交通安全診断を行う有識者の斡旋

【一部引用】生活道路対策について(国土交通省) https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/all.pdf

### ■ゾーン30 [警察] (平成23年~)

・区域 (ゾーン) を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施し、交通安全対策を必 要に応じて組み合わせ、速度の抑制や抜け道として通行する車両の抑制等を図る。



【一部引用】『ゾーン30』の概要(警察庁)

https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30.pdf

# 6-2. 生活道路の交通安全に係る新たな連携施策(ゾーン30プラス)

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



### く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)







### く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



ハンプ



スムーズ横断歩道





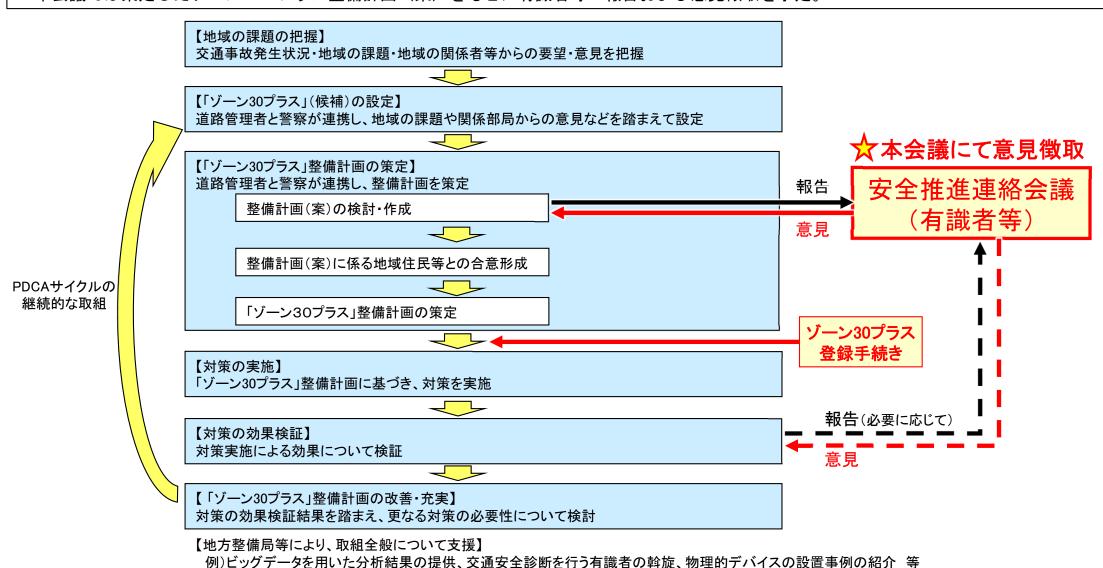
クランク



スラローム

# 6-3. ゾーン30プラスの登録にむけた取り組み概要

- ・ゾーン 30 プラスの登録にむけて、道路管理者と警察が連携し、地域の交通事故発生状況や地域の関係者等からの要望等を踏まえてゾーン 30 プラス整備計画(案)の検討・作成を実施。
- ・本会議では策定したゾーン 30 プラス整備計画(案)をもとに有識者等へ報告および意見徴取を予定。



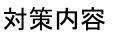
▲ゾーン30プラスの取組フロー

【一部引用】生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について(国土交通省) https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001419903.pdf

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(日南市 戸高地区)

### 現状と課題

当該エリアは、吾田小学校の通学路として利用しているエリアである。幹線道路からの通り道としての車の往来が一日を通して多いエリアであることから、車輌の速度が速いことや交差点不停止による歩行者の安全確保が課題となっている。



- •狭さく(既存)
- ・狭さく部のカラー舗装
- •30km/h区域規制(標識)
- ・ゾーン30プラス看板
- ・ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)
- ・交差点部のカラー舗装
- ・グリーンベルト
- ・ラバーポール
- ・イメージハンプ(既存)
- •交通指導取締
- ・パトロール





撮影 R4年11月2日

### 効果

速度規制(30km/h)と物理的デバイス(狭さく)、さらには路肩部のカラー化等を組み合わせることにより車両速度の抑制、交差点不停止の減少を促し、歩行者の安全を図ることとしている。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(日南市 戸高地区)

# 「ゾーン30プラス」整備計画(案)



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	宮崎県	日南市	戸高	R5. 2

### 【短期対策】

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(既存)	2	全て合意済	R3以前	R3以前
2	狭さく部のカラー舗装	2	全て合意済	R5. 7	R5. 10
3	30km/h区域規制(標識)	8	全て合意済	R5. 2	R5. 2
4	ゾ―ン30プラス看板	8	全て合意済	R5. 7	R5. 10
5	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	8	全て合意済	R5. 3	R5. 3
6	交差点部のカラー舗装	6	全て合意済	R5. 7	R5. 10
7	グリーンベルト	1	全て合意済	R5. 7	R5. 10
8	ラバーポール	1	全て合意済	R5. 7	R5. 10
9	イメージハンプ(既存)	1	全て合意済	R3以前	R3以前
10	交通指導取締	区域内	全て合意済	R5. 8	R5. 8
11	パトロール	区域内	全て合意済	R5. 6	R5. 6

<構成メンバー>
・日南市
・日南警察署
・吾田小学校
・日南市教育委員会
・横通自治会
・後河内自治会

推進体制・構成メンバー

宮崎県道路交通環境安全推

<推進体制>

進連絡会議

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の 「7 留意事項 (4)」に該当する対策

### 【対策効果の検証(PDCAの実施)】

効果効果の検証(PDCAの実施)については、今後、安推連等を活用し、効果検証、対策の改善充実、整備計画の見直しを行う。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(日向市 比良地区)

# 現状と課題

当該エリアは財光寺小学校の通学路として利用して いる。幹線道路と接しているため、生活道路として交 通量の多いエリアであることから、通行車両の30km/h 超過や交差点不停止による歩行者の安全確保が課

題となっている。

### 対策内容

- •30km/h区域規制(標識)
- •30km/h区域規制(路面標示)
- ・ゾーン30プラス看板
- ・ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)
- •狭さく(改良)
- ・交差点部のカラー舗装(改良)
- ・交差点部のカラー舗装(既存)
- ・グリーンベルト(既存)
- ・パトロール



日向市管内図





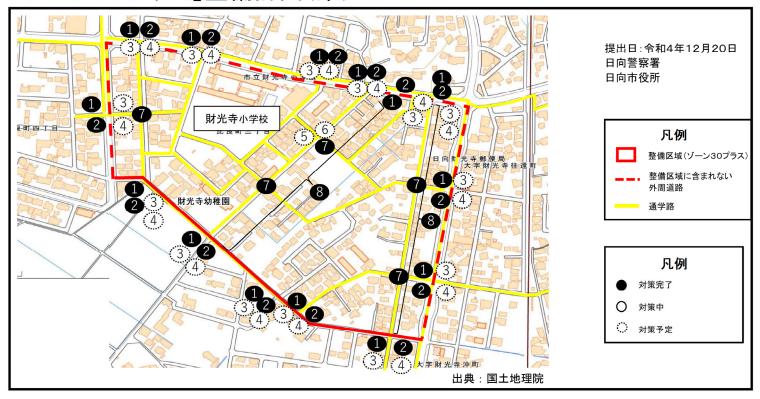
撮影 令和3年9月29日

# 効果

速度規制(30km/h)と物理的デバイス(狭さく)、さらには交差点部のカラー化を組み合わ せることにより車両速度の抑制、交差点不停止の減少を促し、歩行者の安全を図ることとし ている。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(日向市 比良地区)

# 「ゾーン30プラス」整備計画(案)



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	宮崎県	日向市	比良	R4. 12

### 【短期対策】

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	30km/h区域規制(標識)	14	全て合意済	R1 10	R1 12
2	30km/h区域規制(路面標示)	14	全て合意済	R1 10	R1 12
3	ゾーン30プラス看板	14	全て合意済	R5. 7	R6. 1
4	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	14	全て合意済	R5. 7	R6. 1
5	狭さく(改良)	1	全て合意済	R5. 7	R6. 1
6	交差点部のカラー舗装(改良)	1	全て合意済	R5. 7	R6. 1
7	交差点部のカラー舗装(既存)	5	全て合意済	R1 10	R1 12
8	グリーンベルト(既存)	2	全て合意済	R1 10	R1 12
9	パトロール	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の 「7 留意事項 (4)」に該当する対策

### 【対策効果の検証(PDCAの実施)】

効果効果の検証(PDCAの実施)については、今後、安推連等を活用し、効果検証、対策の改善充実、整備計画の見直しを行う。

推進体制・構成メンバー

宮崎県道路交通環境安全推

<推進体制>

<構成メンバー> ·日向市 ·日向警察署 •財光寺小学校 ·日向市教育委員会 ·比良区自治会長

進連絡会議

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(串間市 西方地区)

# 現状と課題

当該エリアは福島小学校の通学路として利用している エリアである。中心市街地としての活用もあり車の往 来が多いエリアであることから車両のスムーズな通行 の確保と歩行者の安全確保の両立が課題となってい る。



# 対策内容

- ・シケイン(スラローム型)
- •30km/h区域規制(標識)
- •30km/h区域規制(路面標示)
- ・ゾーン30プラス看板
- ・ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)
- ・グリーンベルト(既存)
- ・カラー横断歩道
- •交通指導取締
- •イメージハンプ



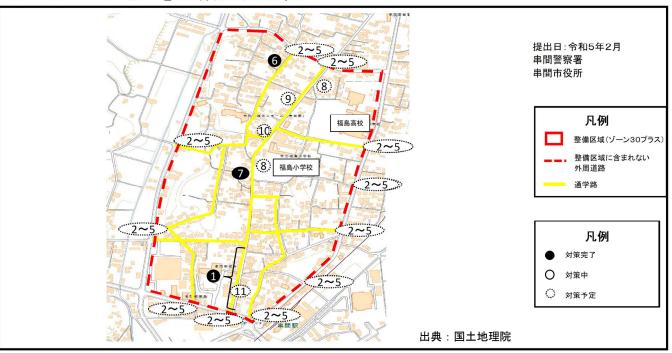


# 効果

速度規制(30km/h)と物理的デバイス(シケイン・ハンプ・狭さく)により車両速度を抑制し、 歩行空間の確保を図ることとしている。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(串間市 西方地区)

### 「ゾーン30プラス」整備計画(案)



推進体制・構成メンバー

宮崎県道路交通環境安全推

<推進体制>

<構成メンバー>
・串間市
・串間警察署
・串間市教育委員会
・福島自治会長

進連絡会議

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	宮崎県	串間市	西方地区	R5. 2

### 【短期対策】

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	シケイン(スラローム型)	1	全て合意済	R3. 1	R3. 3
2	30km/h区域規制(標識)	11	全て合意済	R3. 1	R3. 3
3	30km/h区域規制(路面標示)	11	全て合意済	R3. 1	R3. 3
4	ゾーン30プラス看板	11	全て合意済	R5. 10	R6. 3
5	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	11	全て合意済	R5. 10	R6. 3
6	グリーンベルト(既存)	1	全て合意済	R3. 1	R3. 1
7	カラー横断歩道	1	全て合意済	R4. 5	R4. 7
8	交通指導取締	2	全て合意済	R5. 4	R6. 3
9	イメージハンプ	1	一部合意済	R5. 10	R6. 3

### 【中長期対策】

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
10	ハンプ	1	協議中	R6.	
11	狭さく	1	協議中	R6.	

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の 「7 留意事項 (4)」に該当する対策

### 【対策効果の検証(PDCAの実施)】

効果効果の検証(PDCAの実施)については、今後、安推連等を活用し、効果検証、対策の改善充実、整備計画の見直しを行う。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(えびの市 飯野地区)

# 現状と課題

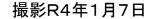
当該エリアは飯野小学校の通学路として利用しているエリアである中、保育園や高校の送迎等もあり車の往来が多いエリアである。 事前調査の結果、30km/h速度超過の割合が45%と高く、また横断歩道の一時停止遵守率も76%と低いことが課題となっている。



# 対策内容

- ・スムーズ横断歩道
- ・ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)
- ・ゾーン30プラス看板
- •30km/h区域規制(標識)
- •30km/h区域規制(路面標示)
- ・速度落とせ(路面表示)
- ・ラバーポール







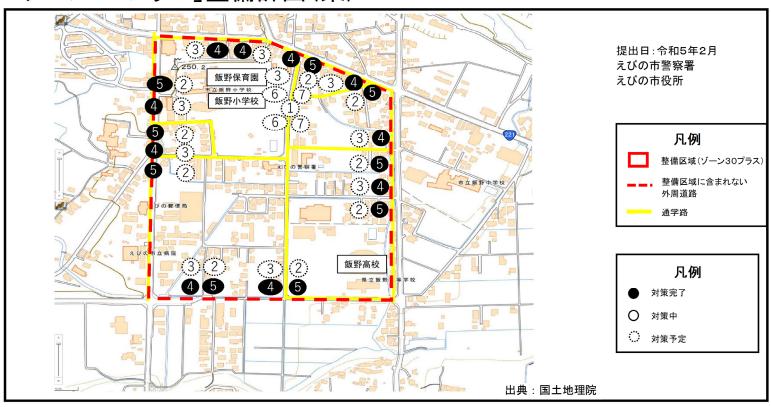
撮影R4年1月17日

### 効果

速度規制(30km/h)と物理的デバイス(スムーズ横断歩道)を組み合わせることにより車両速度の抑制、横断歩道の一時停止遵守等促し、歩行者の安全を図ることとしている。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(えびの市 飯野地区)

# 「ゾーン30プラス」整備計画(案)



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	宮崎県	えびの市	飯野地区	R5. 2

### 【短期対策】

V-7	TWAIN X					
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	スムーズ横断歩道	1	全て合意済	R5. 6	R5. 10	
2	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	9	全て合意済	R5. 6	R5. 10	
3	ゾーン30プラス看板	10	全て合意済	R5. 6	R5. 10	
4	30km/h区域規制(標識)	10	全て合意済	H26. 4	H26. 6	
5	30km/h区域規制(路面標示)	9	全て合意済	H26. 4	H26. 6	
6	速度落とせ(路面表示)	2	全て合意済	R5. 6	R5. 10	
7	ラバーポール	2	全て合意済	R5. 6	R5. 10	

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の 「7 留意事項 (4)」に該当する対策

### 【対策効果の検証(PDCAの実施)】

効果効果の検証(PDCAの実施)については、今後、安推連等を活用し、効果検証、対策の改善充実、整備計画の見直しを行う。

### 推進体制・構成メンバー <推進体制> 宮崎県道路交通環境安全推 進連絡会議

### <構成メンバー>

- ・えびの市
- えびの警察署
- ・えびの市教育委員会
- •飯野麓自治会
- 飯野町自治会

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(綾町 南麓、東中坪、西中坪、神下地区)

# 現状と課題

当該エリアは綾小・中学校の通学路として利用しているエリアである。通勤や通学者の送迎等もあり主要道路からの抜け道として車の往来が多いエリアであるため、30km/h速度超過の割合が高いことが課題となっている。

# 対策内容

- ・狭さく
- ・ゾーン30プラス看板
- ・ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)
- •30km/h区域規制(標識)
- •30km/h区域規制(路面標示)
- •交通指導取締
- ・パトロール
- •区画線
- ・速度落とせ(路面標示)



南俣

文化ホール



綾町管内図

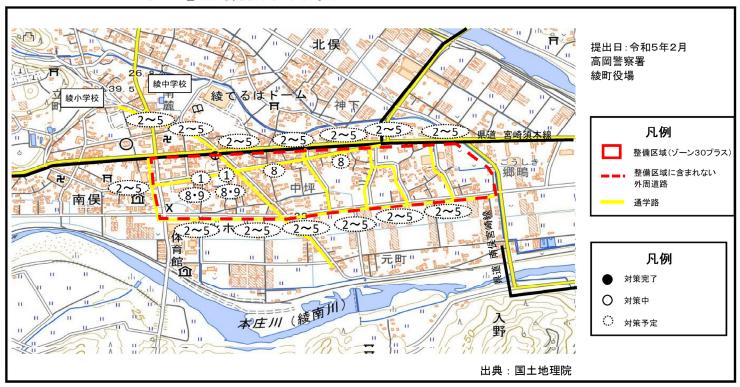
撮影R4年1月16日

# 効果

速度規制(30km/h)と物理的デバイス(狭さく)を組み合わせることにより車両速度の抑制、通過交通量の減少を促し、歩行者の安全を図ることとしている。

# 6-4. ゾーン30プラス整備計画案(綾町 南麓、東中坪、西中坪、神下地区)

### 「ゾーン30プラス」整備計画(案)



管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月
	宮崎県	綾町	南麓地区、東中坪地区、西中坪地区、神下地区	R5. 2

### 【短期対策】

No	対策内容	箇所数		対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	狭さく	2	全て合意済	R5. 10	R5. 12
2	ゾーン30プラス看板	19	全て合意済	R5. 10	R5. 12
3	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	19	全て合意済	R5. 10	R5. 12
4	30km/h区域規制(標識)	19	全て合意済	R5. 10	R5. 12
5	30km/h区域規制(路面標示)	19	全て合意済	R5. 10	R5. 12
6	交通指導取締	区域内	全て合意済	R4. 10	R4. 10
7	パトロール	区域内	全て合意済	R4. 10	R4. 10
8	区画線	区域内	全て合意済	R5. 10	R5. 12
9	速度落とせ(路面標示)	2	全て合意済	R5. 10	R5. 12

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の 「7 留意事項 (4)」に該当する対策

### 推進体制・構成メンバー <推進体制> 宮崎県道路交通環境安全推 進連絡会議

### <構成メンバー>

- 綾町
- ·高岡警察署
- •綾町教育委員会
- •自治公民館連絡協議会

### 【対策効果の検証(PDCAの実施)】

効果効果の検証(PDCAの実施)については、今後、安推連等を活用し、効果検証、対策の改善充実、整備計画の見直しを行う。