

令和5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6年2月

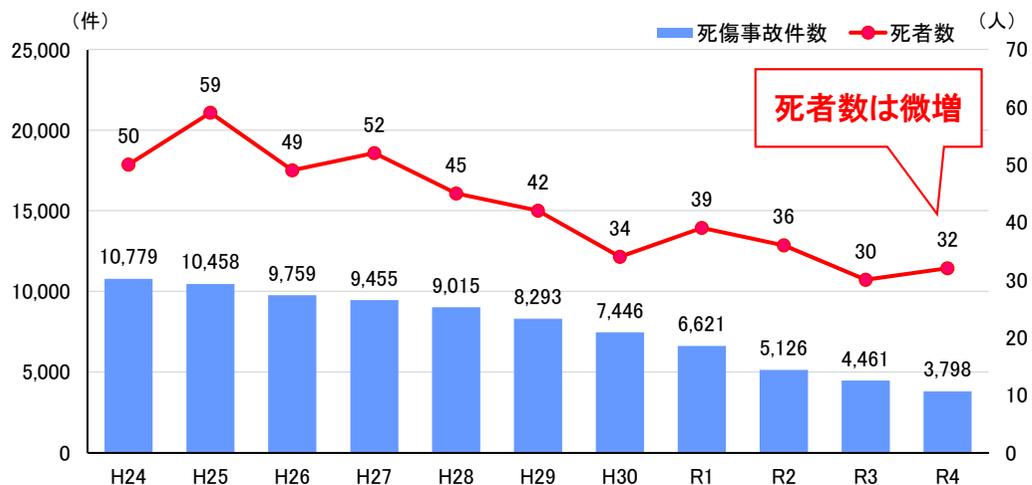
【会議次第】

- | | |
|--------------------------------|-----|
| 1.宮崎県の事故発生状況 | P1 |
| 2.事故危険区間リスト更新結果 | P3 |
| 3.国道220号 宮崎市 上恒久交差点の対策検討 | P8 |
| 4.国道220号 宮崎市 源藤交差点改良の整備効果 | P15 |
| 5.国道220号 宮崎市 中村交差点改良の整備効果 | P22 |
| 6.事故危険箇所（第5次社会資本整備重点計画）の事業進捗報告 | P27 |
| 7.えびの市飯野地区ゾーン30プラスの整備効果 | P30 |

1. 宮崎県の事故発生状況

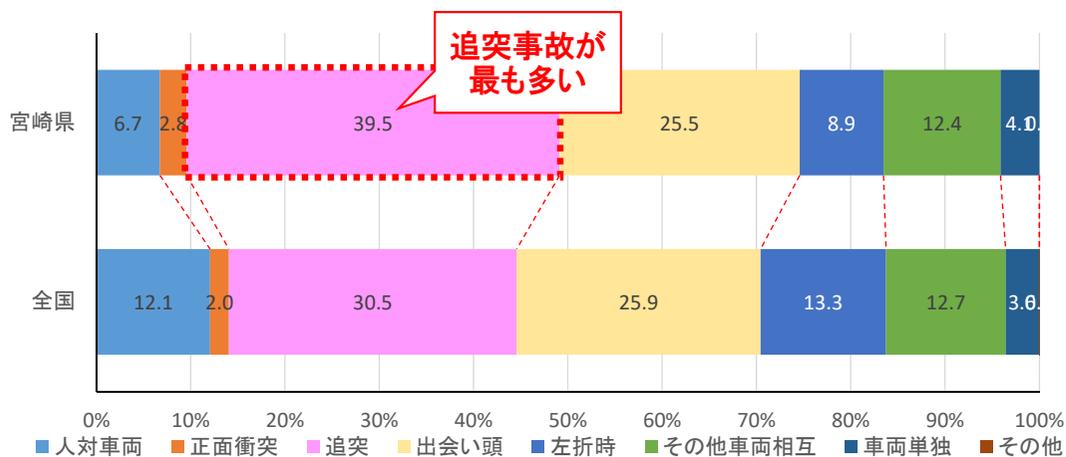
宮崎県内の事故発生状況

- 宮崎県内の死傷事故件数は年々減少傾向しているが、死者数が令和4年では微増している。
- 宮崎県の事故類型別構成比は追突事故の占める割合が約40%と全国と比べて約10%多い。
- 追突事故の約7割が単路部で発生しており、そのうち多くの事故が停止中の車両に直進(等速)車両が追突して発生している。



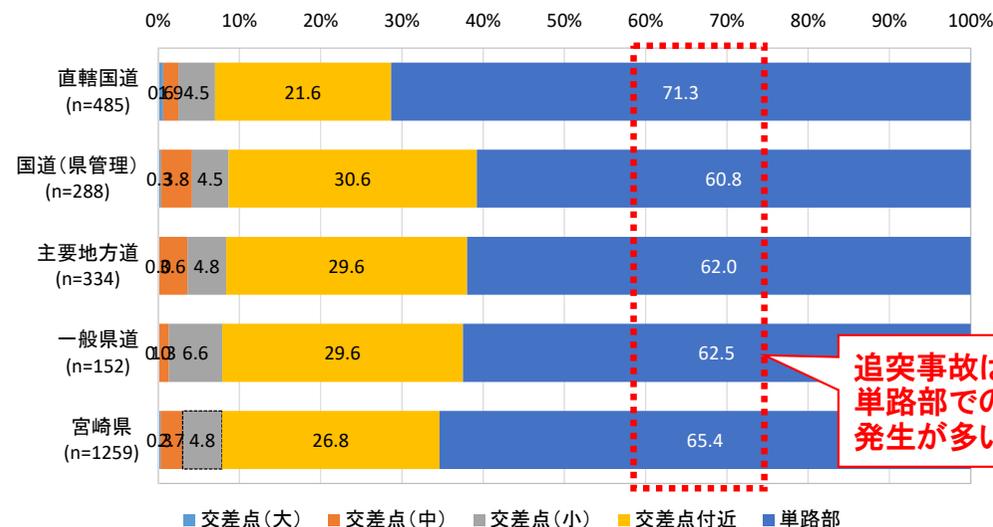
■ 宮崎県内の死傷事故件数・死者数の推移

【参考】 「令和4年宮崎県の交通事故」(宮崎県警本部交通部)



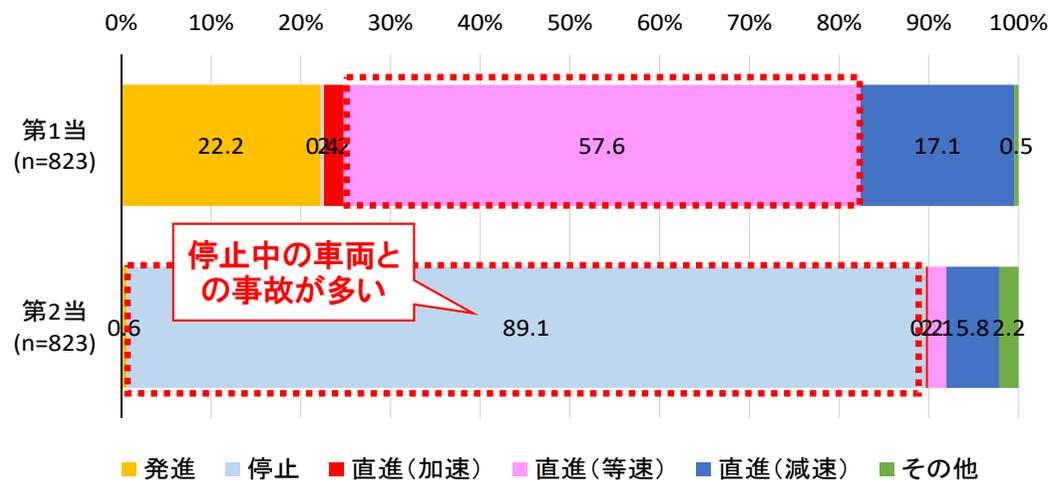
■ 事故類型別死傷事故件数構成比

注：全国は「令和3年中の交通事故の発生状況」(警視庁道路局)
 宮崎県は「令和4年宮崎県の交通事故」(宮崎県警察本部交通部)



■ 道路形状別死傷事故件数構成比 (追突のみ)

注：イタルダ事故データ(令和3年)の幹線道路
 道路形状のSA, PAIは除く



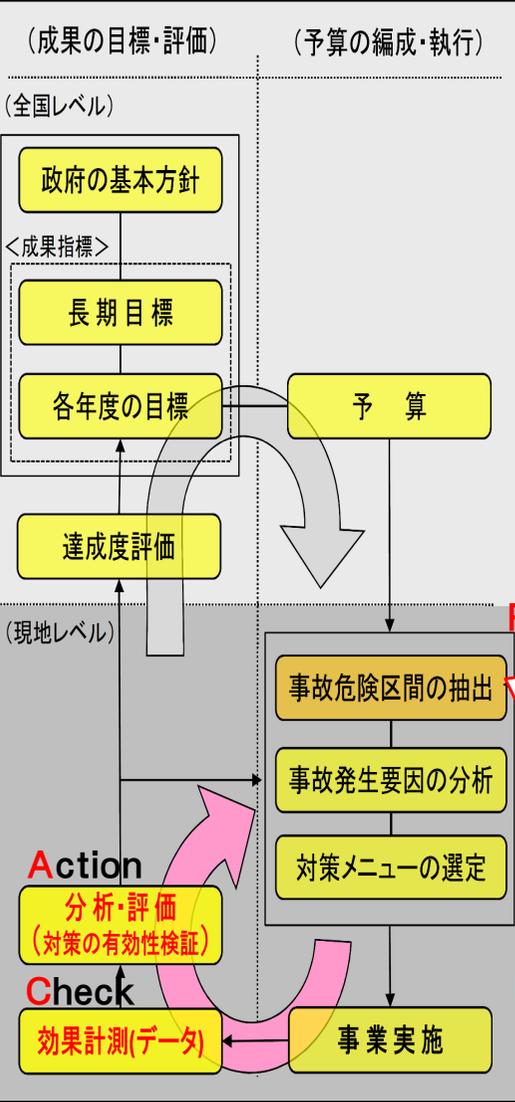
■ 行動類型別死傷事故件数構成比 (単路部の追突のみ)

注：イタルダ事故データ(令和3年)の幹線道路

2. 事故危険区間リスト更新結果

2-1. 「事故危険区間」の概要

- 直轄国道では、限られた財政状況の中で効率的に安全対策を進めるため「成果を上げるマネジメント」の取組みとして、『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』として展開している。
- 『事故危険区間』は、「選択と集中」「市民参加・市民との協働」をキーワードとして、事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間を『事故危険区間リスト』として選定。
- 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進。
- 対策完了後の効果について計測・評価し、マネジメントサイクルにより逐次改善を図る。

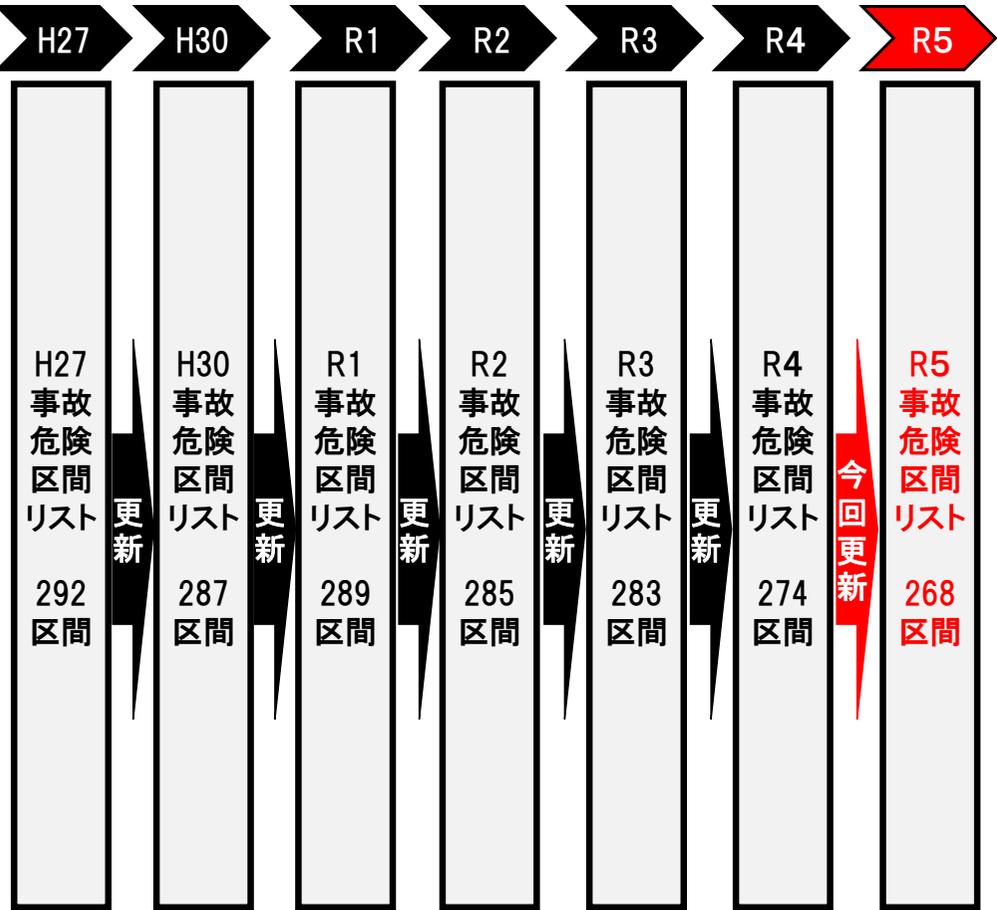


- 交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」を『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』として展開
- 「選択と集中」「市民参加・市民との協働」により重点的、集中的に対策を講じることにより効果的、効率的に推進

『事故危険区間リスト』は、最新の事故データを基に平成27年に策定された評価基準により、毎年更新。

事故危険区間の抽出

- ①事故データに基づく区間
死傷事故率、重大事故等の発生件数等
- ②潜在的な危険区間
地域住民、市町村等からの指摘等
- ③学識経験者・関係者等からなる委員会から
⇒本会議(宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議)



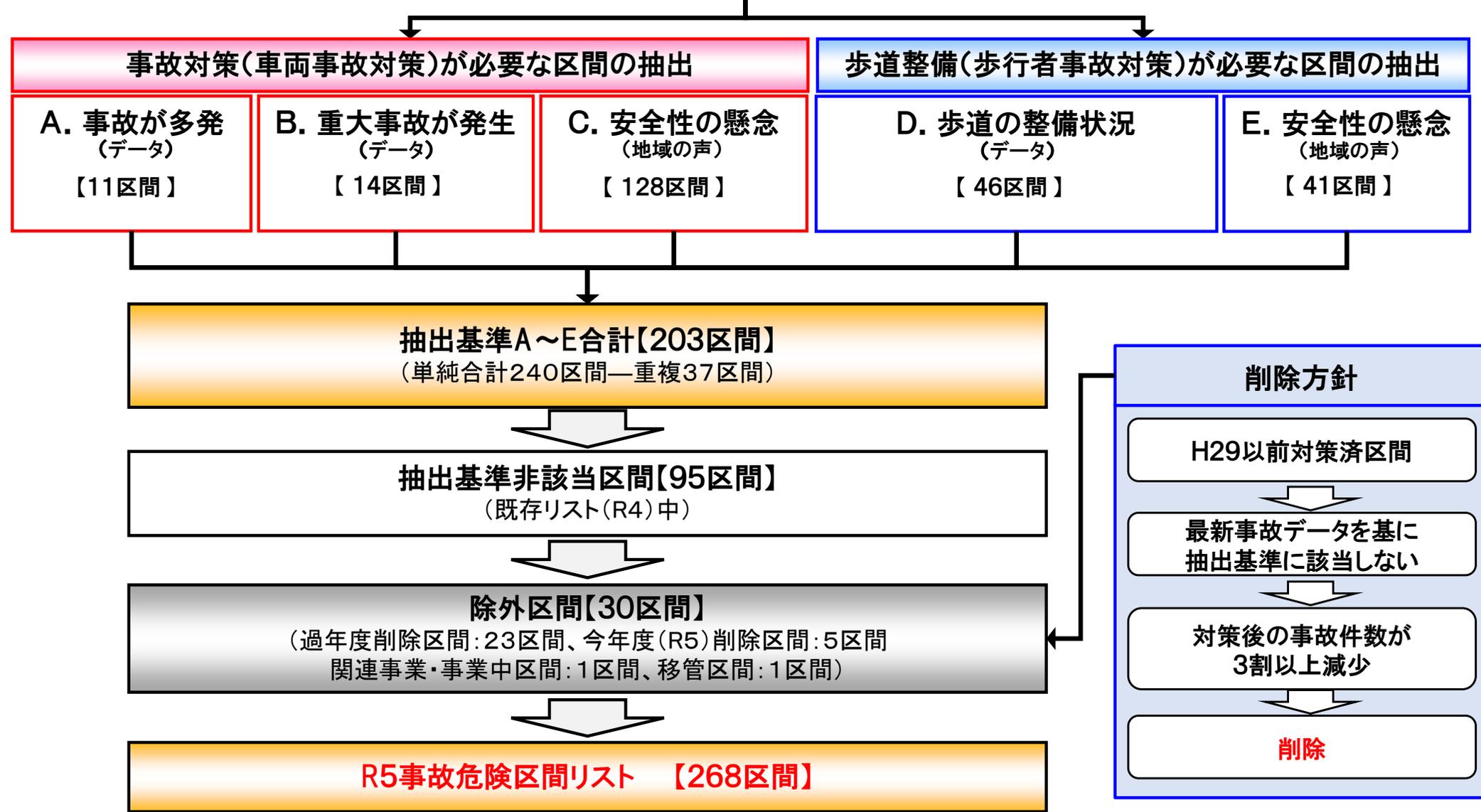
※効果計測(データ)、分析・評価(対策の有効性検証)を継続し、PDCAサイクルを確立

2-2. 事故危険区間リストの抽出基準

事故危険区間の更新結果／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、事故データによる抽出（A、B）について、最新の事故データ（H30～R3）による更新を実施。
- ・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**268区間**を抽出。

宮崎県内の直轄国道のイタルダ区間: 2,511区間 (国道10号:1,877区間、国道220号:530区間、国道218号104区間)

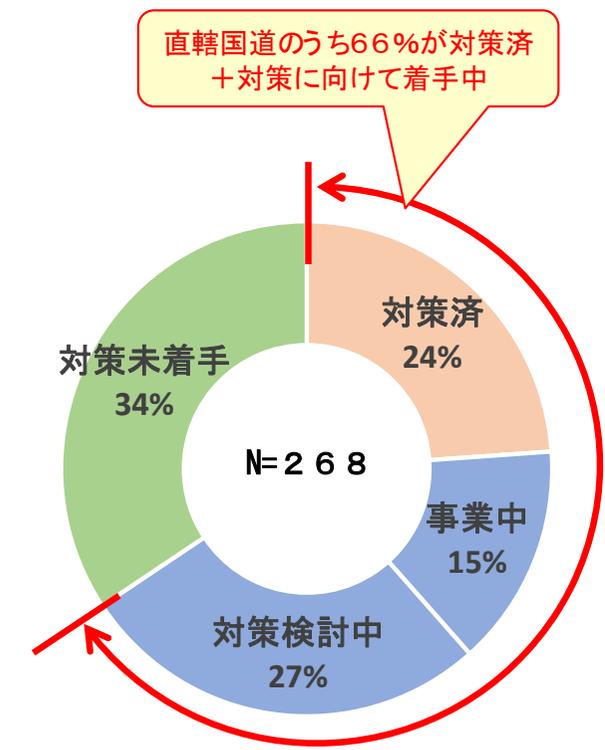
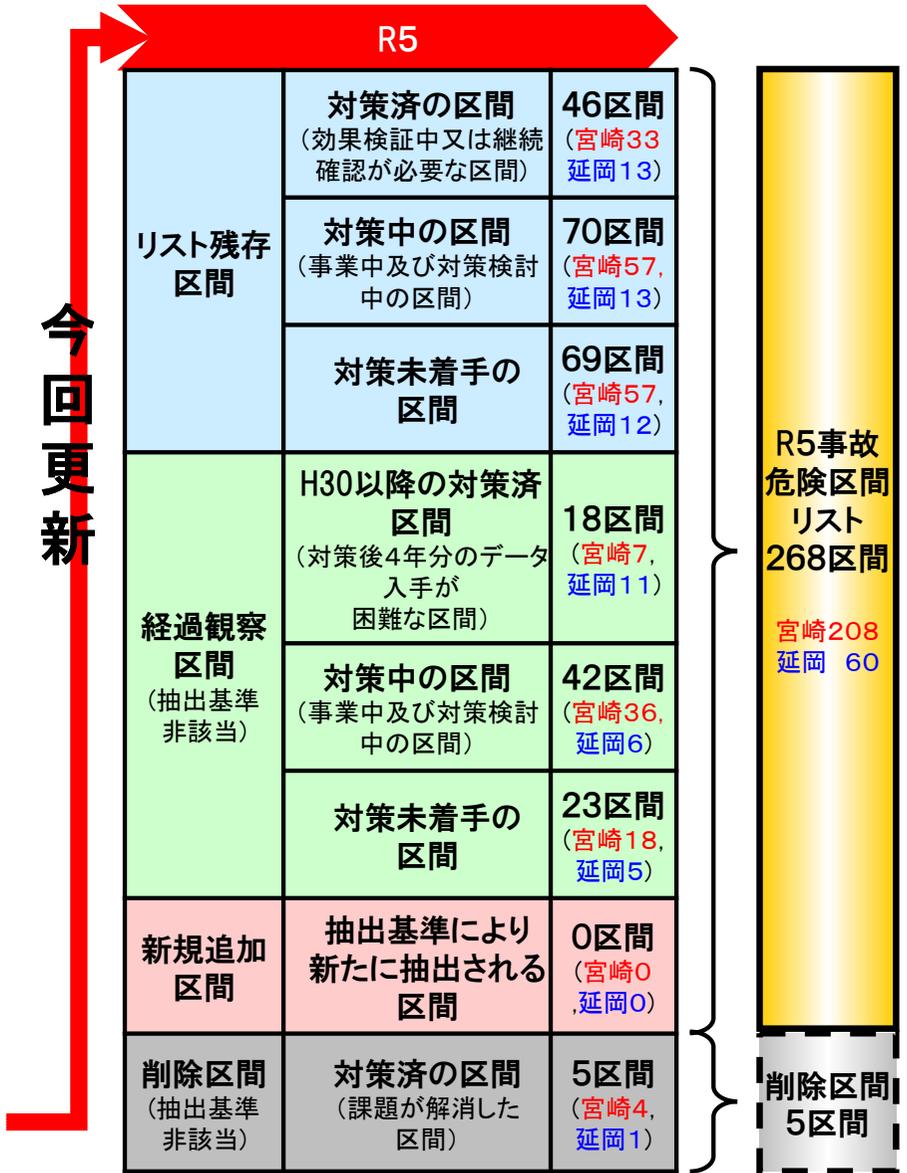


2-3. 事故危険区間リストの更新結果

事故危険区間の更新結果／更新結果

- ・ 令和4年度事故危険区間リスト274区間から**新規0区間**、**削除5区間**となり、今年度は**268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。

年度	事故危険区間リスト数				
	総数	新規	削除	対象外	対策済
H22	185	185	—	—	—
H22 区間見直し	224	39	—	—	—
H27	292	68	—	—	38
H30	287	23	28	—	86
R1	289	6	4	—	53
R2	285	5	7	2	65
R3	283	2	4	—	56
R4	274	1	10	—	67



▲宮崎河川国道事務所及び延岡河川国道事務所における対策実施状況 (R5年度現在)

※1区間は県移管により対象外

2-4. 事故危険区間リストの抽出基準の見直しについて

- ・事故ゼロプランの取組みにより、対策が着々と実施され、その効果もあり近年の事故は大きく減少。
- ・一方、宮崎県の事故危険区間リスト抽出基準は、事故ゼロプランが始まった平成22年当初で決定した閾値のままとなっている。
- ・平成22年当初の抽出基準の閾値は、近年の事故発生傾向と合致しないため、今後、閾値の見直しを検討することが望ましい。

H22からの抽出基準
閾値が高い
⇒近年の事故発生傾向
に沿った見直しが必要

事故対策(車両事故対策)が必要な区間の抽出

A. 事故が多発 (データ)

①死傷事故率が高い (300件/億台キロ以上)

かつ

②死傷事故件数が多い (H30~R3年の4カ年の事故件数が20件以上)

または

③高齢者事故件数が多い (H30~R3年の4カ年の高齢者事故件数が2件以上かつ高齢者事故割合が平均(54%)以上かつ死傷事故率300以上)

B. 重大事故が発生 (データ)

④事故危険箇所 (死傷事故率100以上かつ重大事故率10以上かつ死亡事故率1以上)

または

⑤死亡・重大事故が発生 (死傷事故率300以上かつ重大事故発生かつ死傷事故件数8件以上)

C. 安全性の懸念 (地域の声)

⑥地域が懸念する箇所 (地方公共団体からの要望箇所、沿線市町・所轄署・小学校・交通事業者・一般運転手等へのヒアリング等での指摘箇所)

または

⑦公安委員会からの指摘があった箇所

または

⑧道路管理者の点検による対策必要箇所

歩道整備(歩行者事故対策)が必要な区間の抽出

D. 歩道の整備状況 (データ)

歩道幅員2m未満

⑨両側が幅員2m未満

または

⑩通学路指定あり

または

⑪通学者(小中高)あり

または

⑫歩行者事故が発生

または

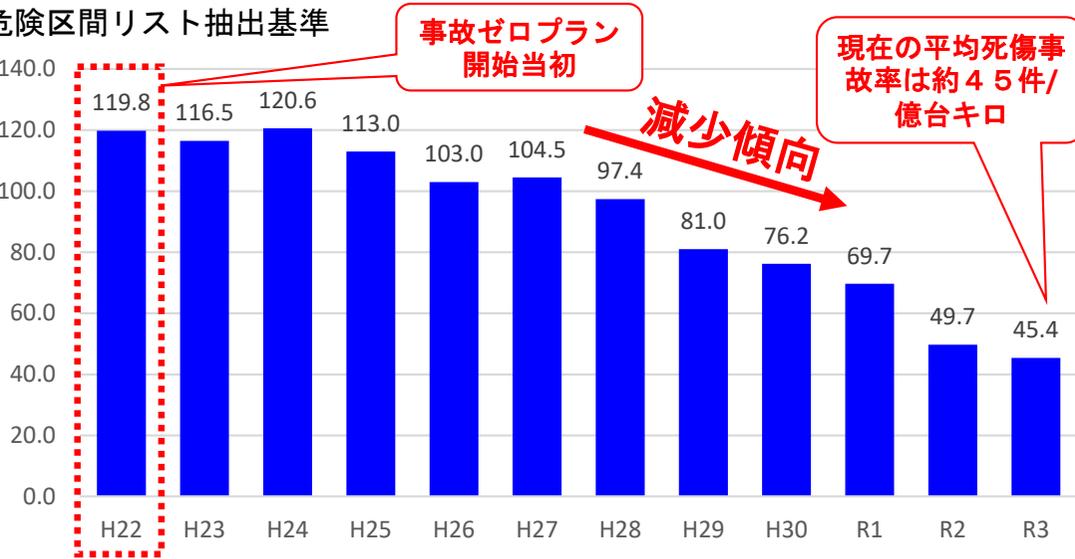
⑬連続する歩道が必要※ (※100m未満の歩道未整備区間など)

E. 安全性の懸念 (地域の声)

⑭歩行者・自転車の通行量が非常に多い (歩行者500人/日以上、かつ自転車500台/日以上)

⑮地域が懸念する箇所 (地方公共団体からの要望箇所、沿線市町・所轄署・小学校・交通事業者・一般運転手等へのヒアリング等での指摘箇所)

▲現在の宮崎県事故危険区間リスト抽出基準



▲宮崎県直轄道路の死傷事故件数推移 (イタルダデータから集計)

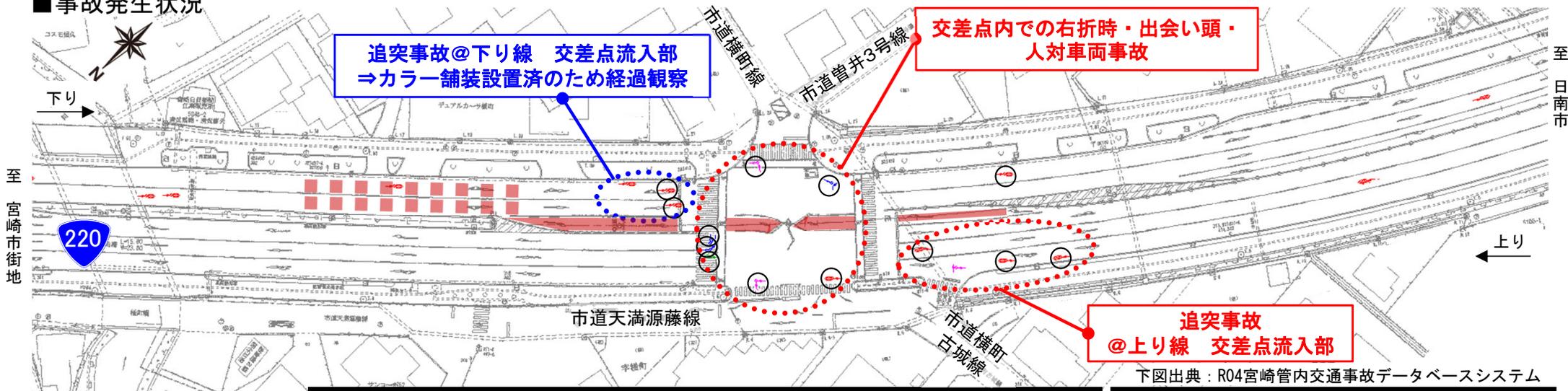
▲宮崎県直轄道路の平均死傷事故率推移 (イタルダデータから集計)

3. 国道220号 宮崎市 上恒久交差点の対策検討

3-1. 上恒久交差点の概要

- ・当該箇所は宮崎市と日南市を結ぶ主要幹線道路である国道220号に位置する交差点である。
- ・交差点形状としては、国道側5車線に4方向の従道路が取付く変形交差点である。
- ・当該交差点では、交差点流入部での追突事故や交差点内での出会い頭、人対車両事故が発生している。

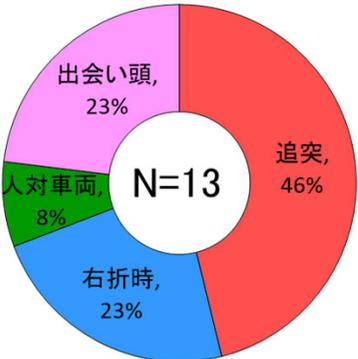
■ 事故発生状況



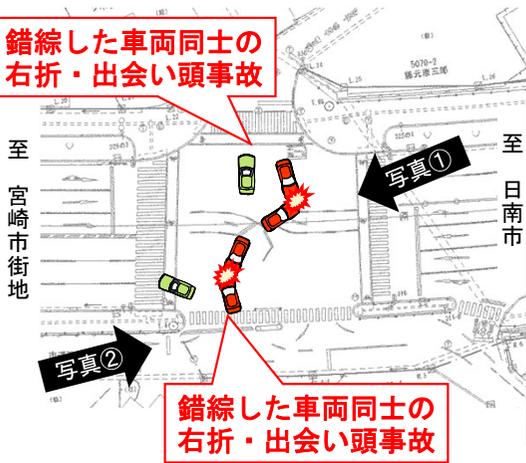
下図出典：R04宮崎管内交通事故データベースシステム

**交差点内事故
右折・出会い頭事故**

**交差点流入部の事故
追突事故**



【事故類型別発生率(H30-R03)】



市道からの流入で錯綜する車両



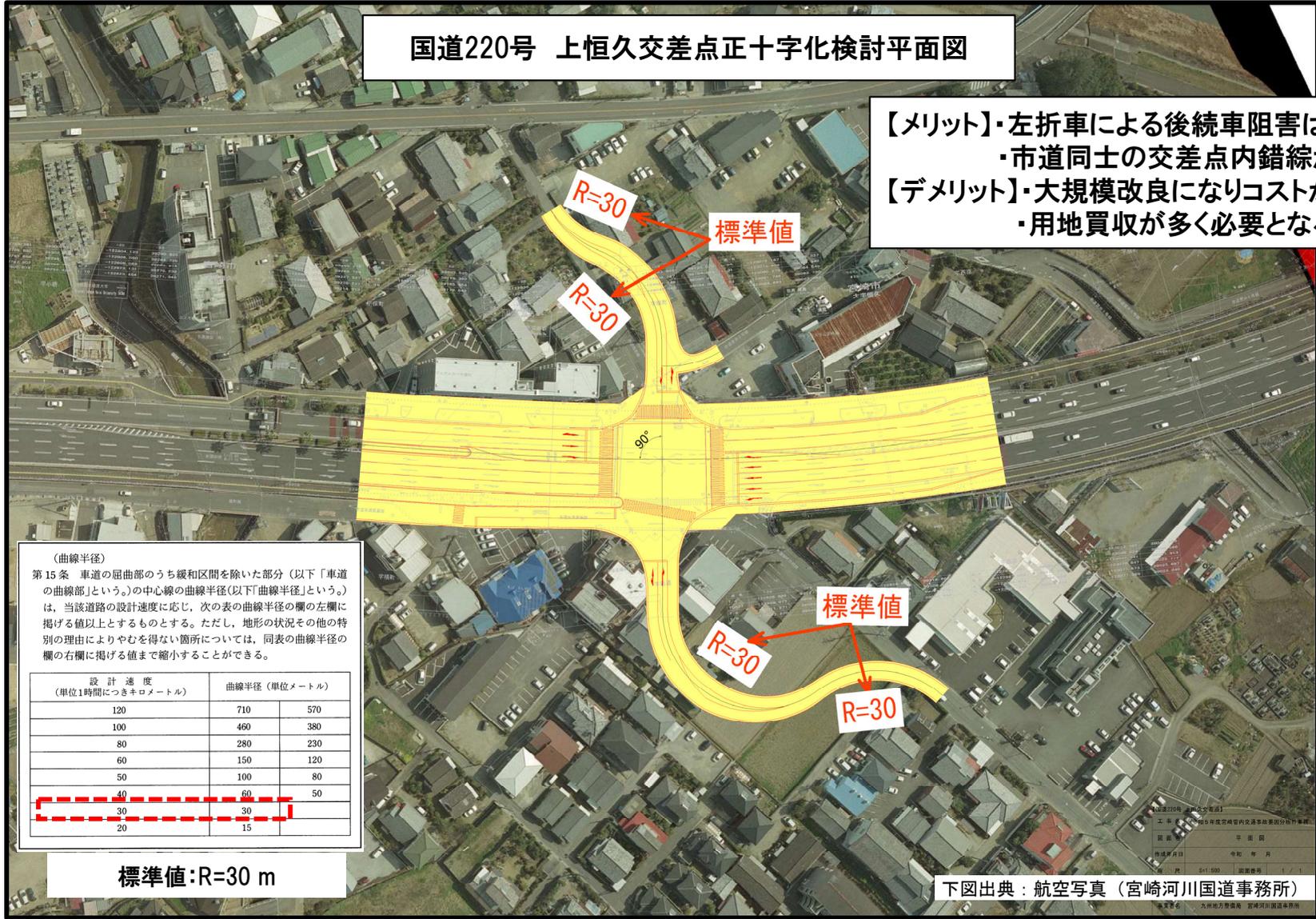
左折車

左折車に阻害される車両

3-2. 上恒久交差点の対策案

3-2-1. 交差点改良（正十字化） 案①

- ・当該交差点の、**市道同士の錯綜**や、**左折車による後続直進車への影響**に対し、**根本的に改良するための交差点正十字化**を行う改良。
- ・国道上り線側の左折車による後続車阻害や、交差点内の市道動線の錯綜は解決するが、**用地買収を伴う**ため事業実施のハードルが高い。



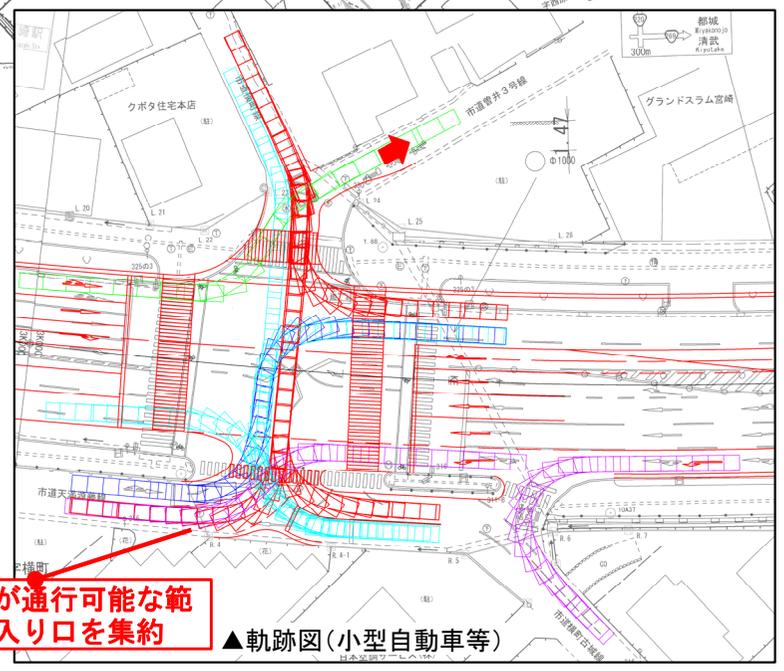
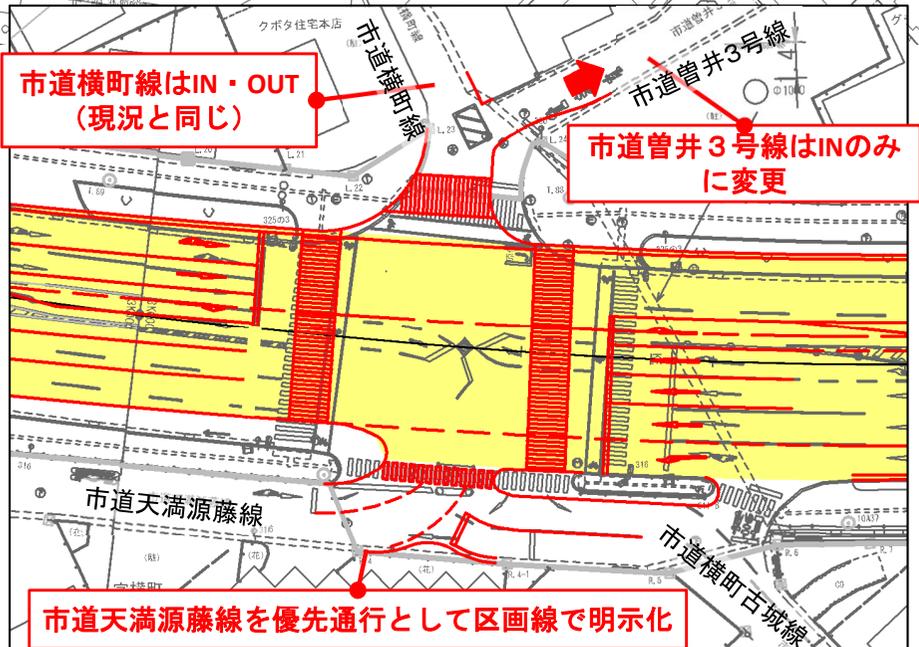
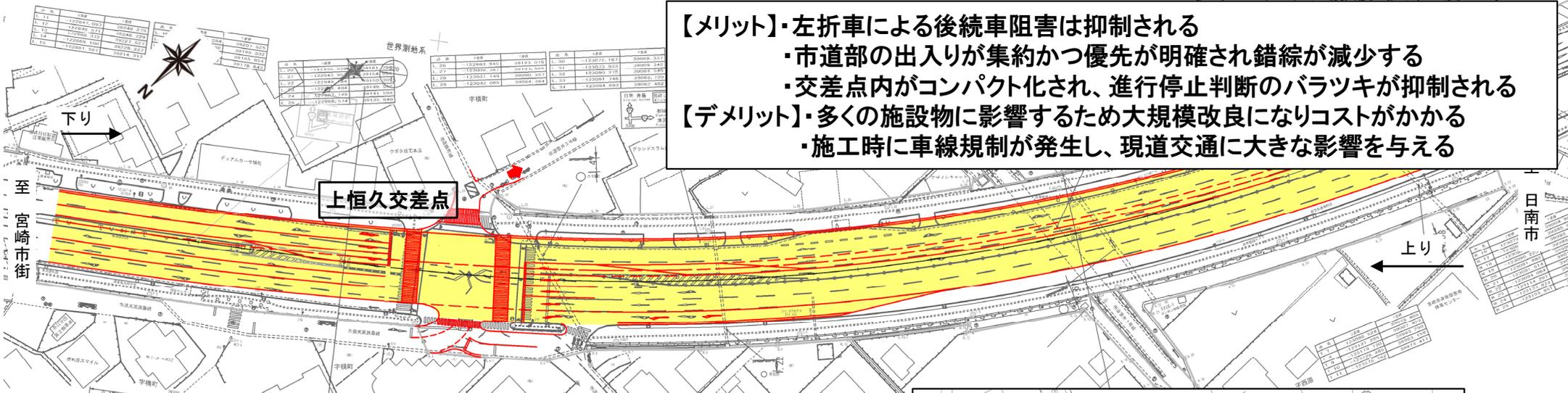
3-2. 上恒久交差点の対策案

3-2-2. 国道線形を振る案（従道路集約案） 案②

- ・複数の市道から車両が同現示で流入し錯綜する挙動を低減するために従道路の流入・流出部を集約し、優先通行を明示化。
- ・左折路を利用し市道へ左折流出する車両による後続車阻害を低減するため道路線形を振り、用地内で左折車線を設置。
- ・下り線の交差点流入部での追突事故を低減するために交差点のコンパクト化。

【メリット】・左折車による後続車阻害は抑制される
 ・市道部の出入りが集約かつ優先が明確され錯綜が減少する
 ・交差点内がコンパクト化され、進行停止判断のバラツキが抑制される

【デメリット】・多くの施設物に影響するため大規模改良になりコストがかかる
 ・施工時に車線規制が発生し、現道交通に大きな影響を与える

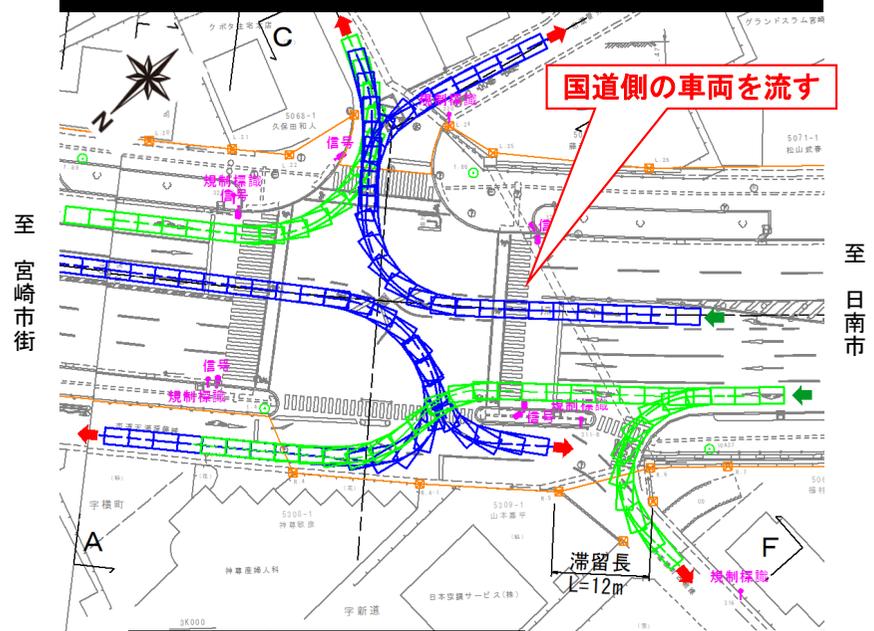


3-2. 上恒久交差点の対策案

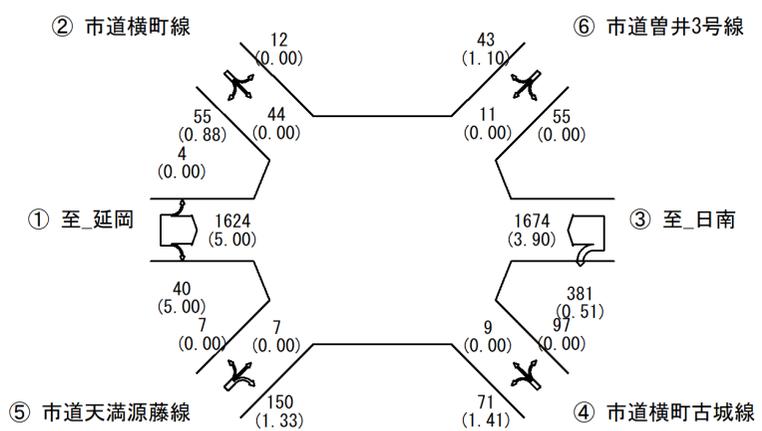
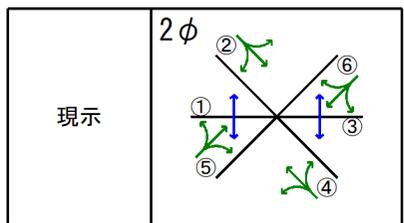
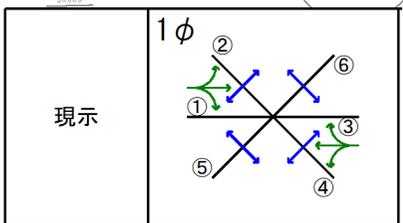
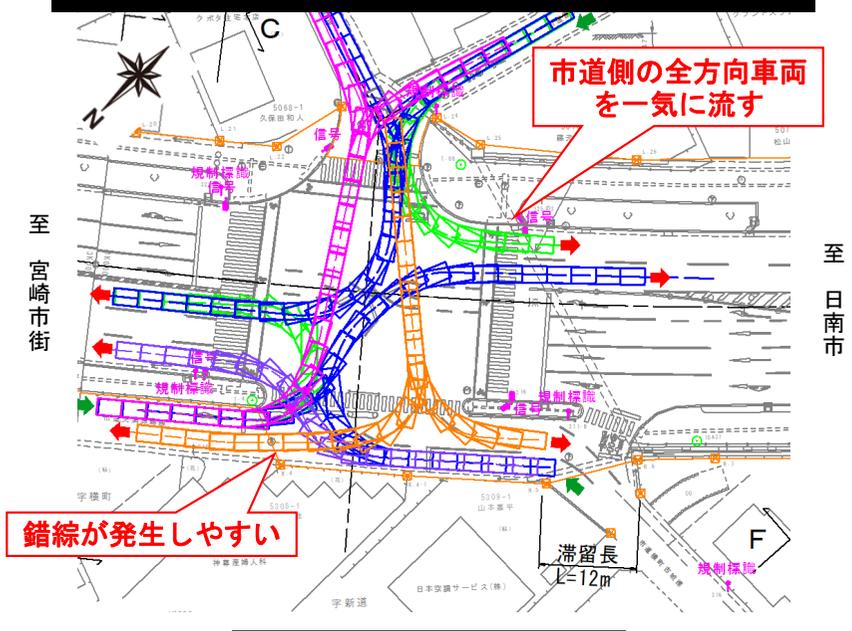
3-2-4. 信号現示変更案 案④

- 各従道路同士の錯綜を排除するため、国道と各従道路の信号現示を分離する案。
- 現況は国道側を流した後、従道路側（市道側）の全方向を同じ現示で流す、2現示構成である。
- そのため、従道路同士の車両が錯綜を起こす危険性が高い。

現況 1 現示目



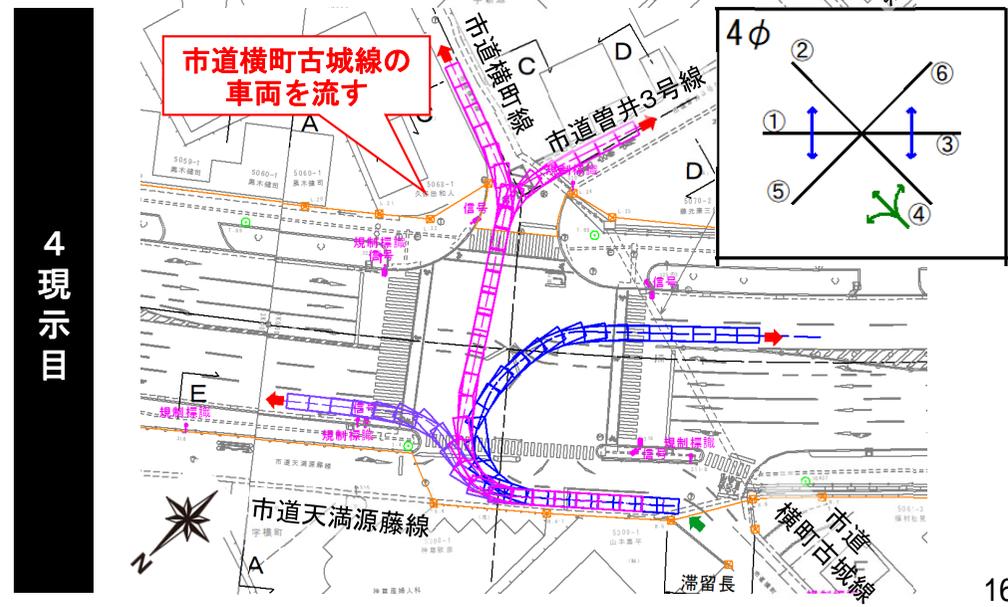
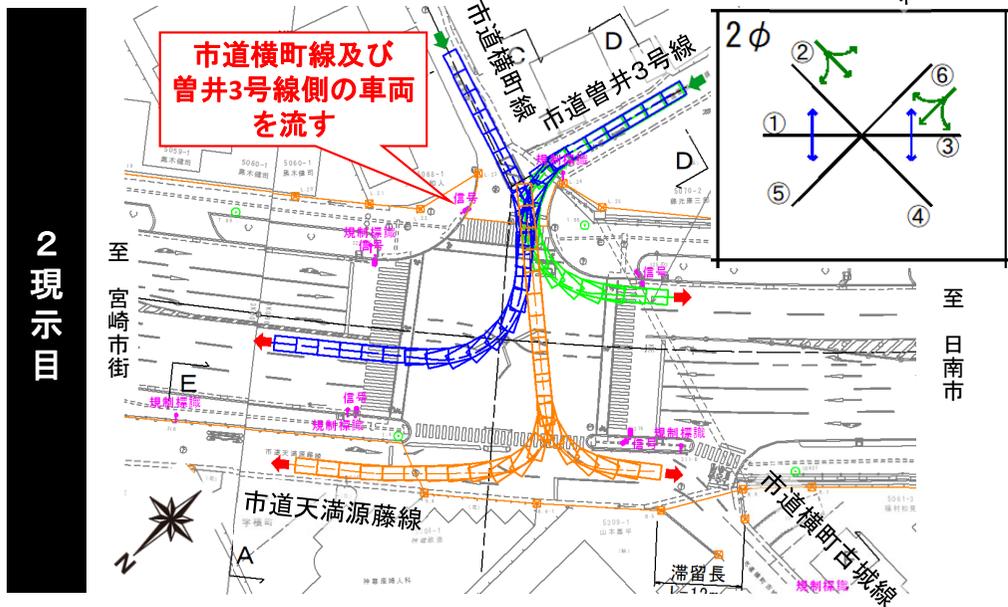
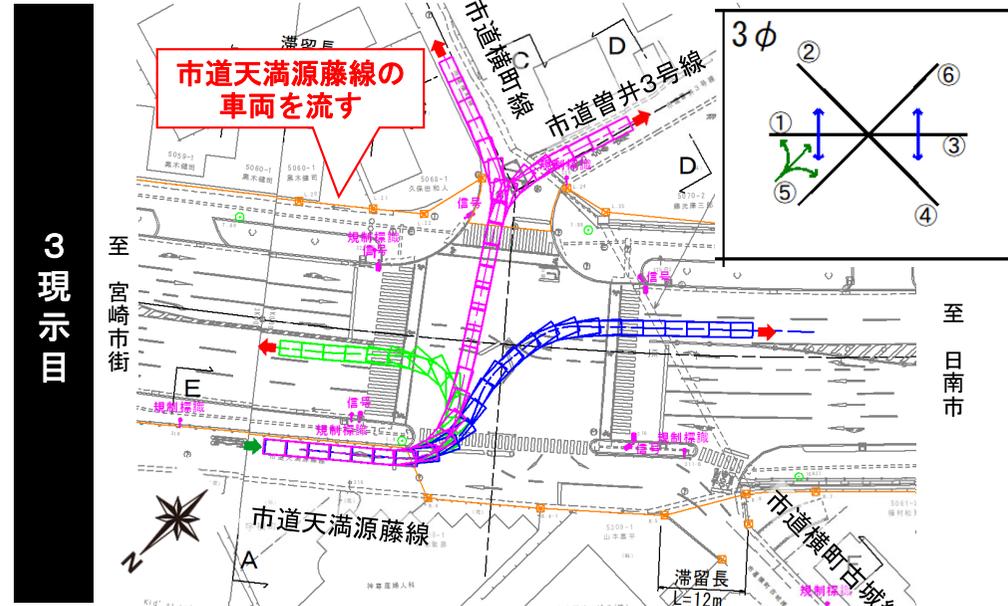
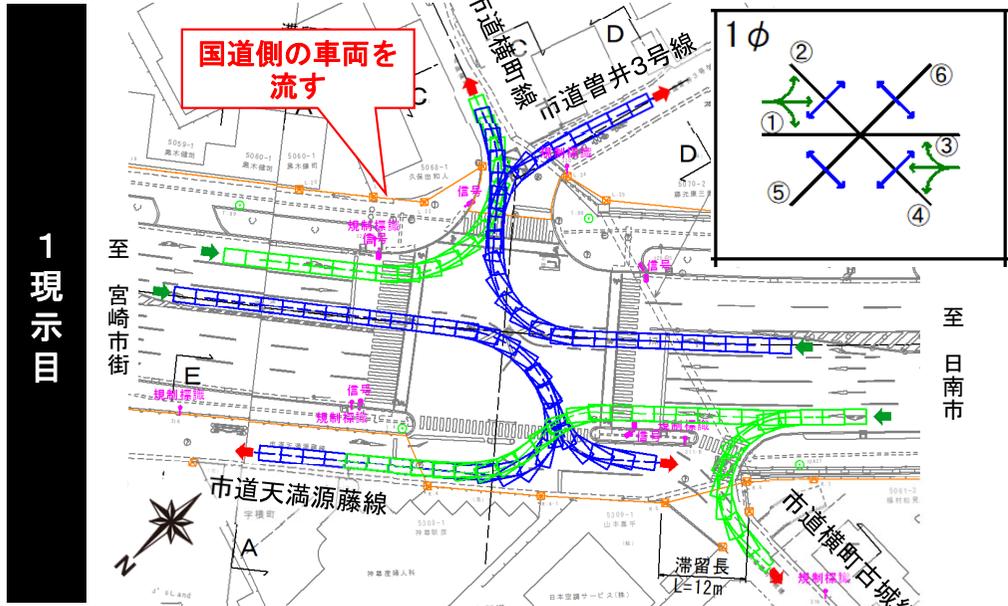
現況 2 現示目



3-2. 上恒久交差点の対策案

3-2-4. 信号現示変更案 案④

- 各従道路同士の現示を分離し、**4 現示に変更**することで錯綜が抑制される。
- しかし、国道側の青時間を短縮する（32秒程度）必要があるため、**国道側の渋滞悪化**が懸念される。

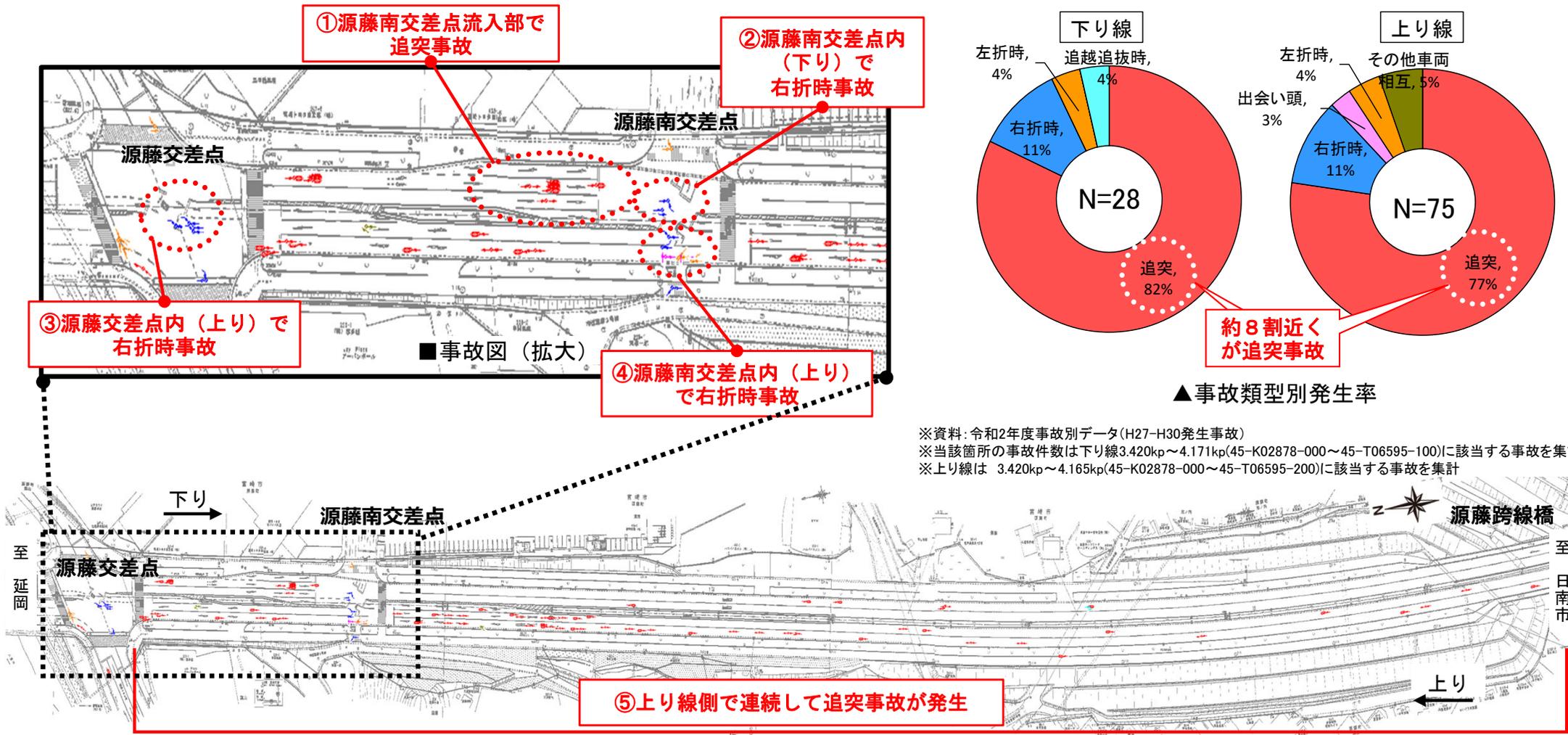


4. 国道220号 宮崎市 源藤交差点改良の整備効果

4-1. 整備前の事故発生状況

・当該区間の整備前における事故発生状況は、交差点規模の大きさや縦断勾配の影響により無理な進入が誘発されることや、車線容量不足により先詰まりや急な車線変更が誘発され、事故が多発していた。

【整備前の事故発生状況】



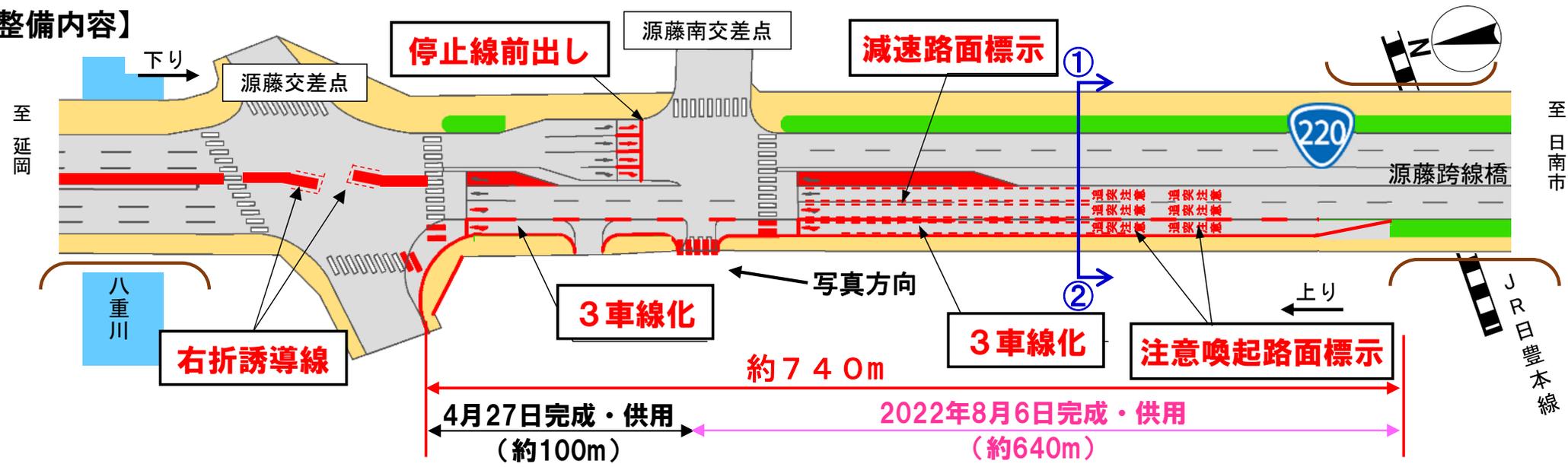
※資料: 令和2年度事故別データ(H27-H30発生事故)
 ※当該箇所は下り線3.420kp~4.171kp(45-K02878-000~45-T06595-100)に該当する事故を集計
 ※上り線は 3.420kp~4.165kp(45-K02878-000~45-T06595-200)に該当する事故を集計

下図出典: H31 宮崎管内交通事故データベースシステム

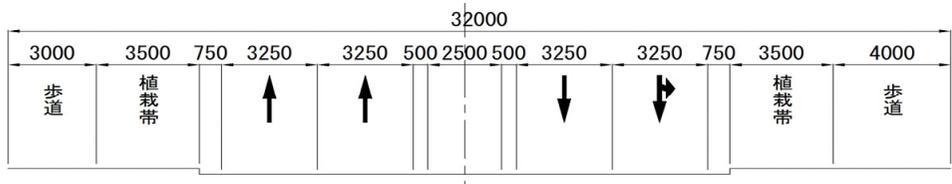
4-2. 整備内容

- ・当該区間の具体整備内容を下記に示す。
- ・主な対策として、上り線側で2車線から1車線増加の**3車線化**や、**注意喚起対策**、**停止線前出し**による交差点コンパクト化を行った。

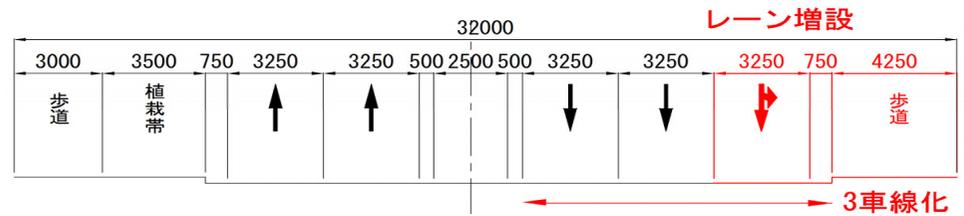
【整備内容】



【整備前】
①-②断面



【整備後】
①-②断面



4-3. 整備効果

4-3-1. 事故件数の変化

整備前後の事故件数の評価について、整備前はイタルダデータ、整備後は提供していただいた最新の県警データを補完し比較を行った。各着目事故の変化は下記の通りである。

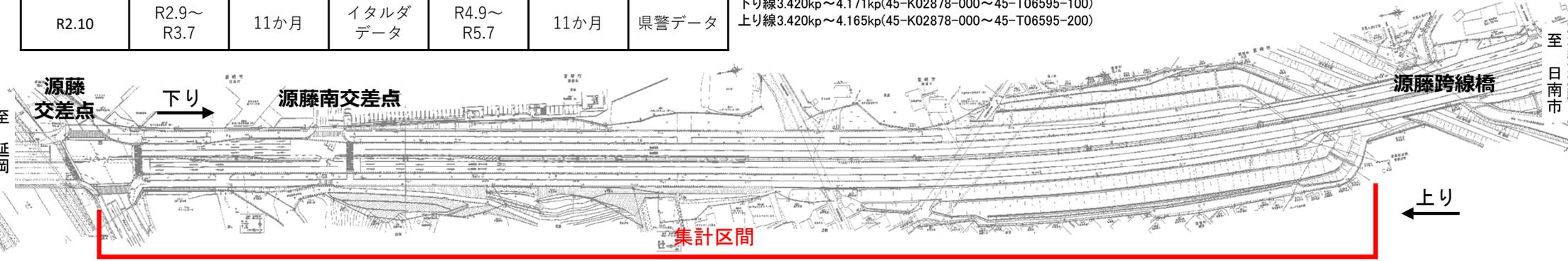
- ・追突事故：整備前 7 件/11か月 ⇒ 整備後 2 件/11か月
- ・右折事故：整備前 1 件/11か月 ⇒ 整備後 2 件/11か月
- ・総事故件数：整備前 8 件/11か月 ⇒ 整備後 4 件/11か月

検証の結果、上り線の追突事故は大幅に減少しており、事故総数も半減しているため、効果があったと評価できる。

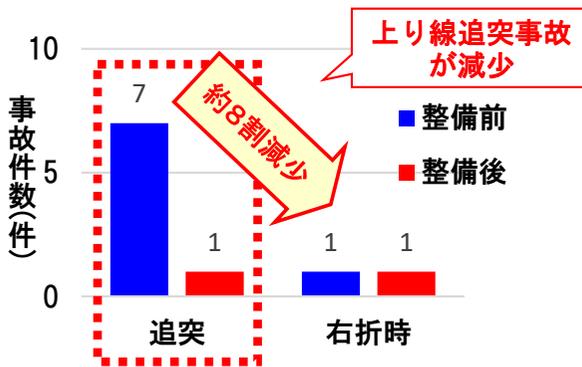
【活用データ】

整備時期	整備前データ		整備後データ		
	分析期間	使用データ	分析期間	使用データ	
R2.10	R2.9～R3.7	11か月	イタルダデータ	R4.9～R5.7	11か月

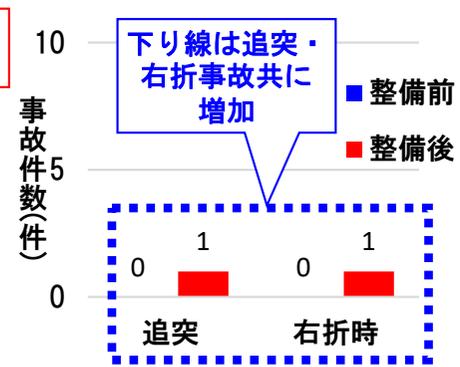
※集計区間
 下り線3.420kp～4.171kp(45-K02878-000～45-T06595-100)
 上り線3.420kp～4.165kp(45-K02878-000～45-T06595-200)



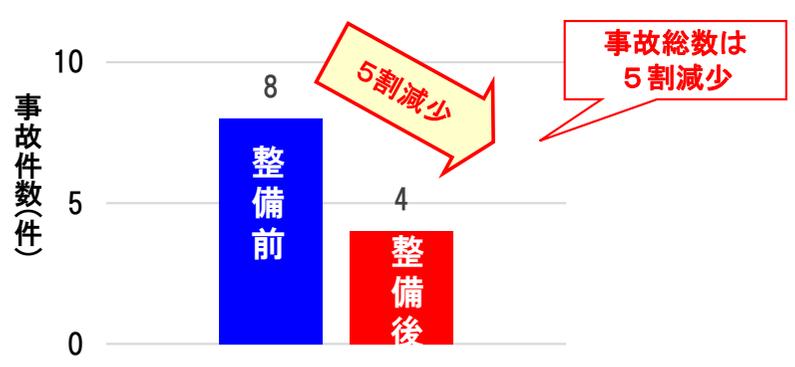
【追突事故(上り線)】



【追突事故(下り線)】



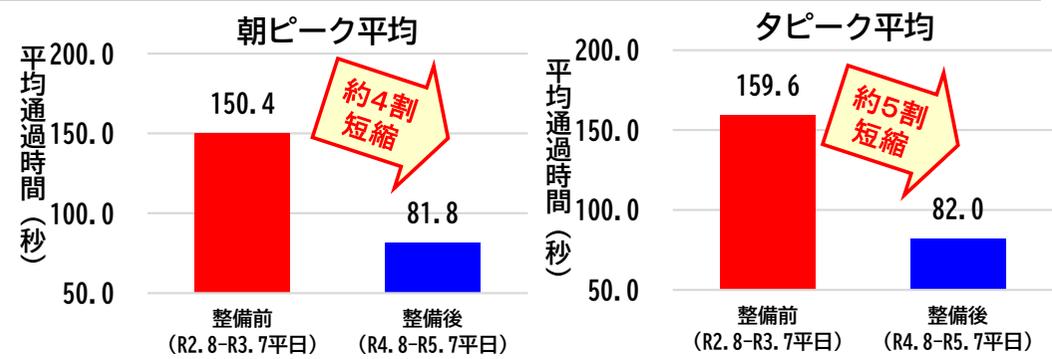
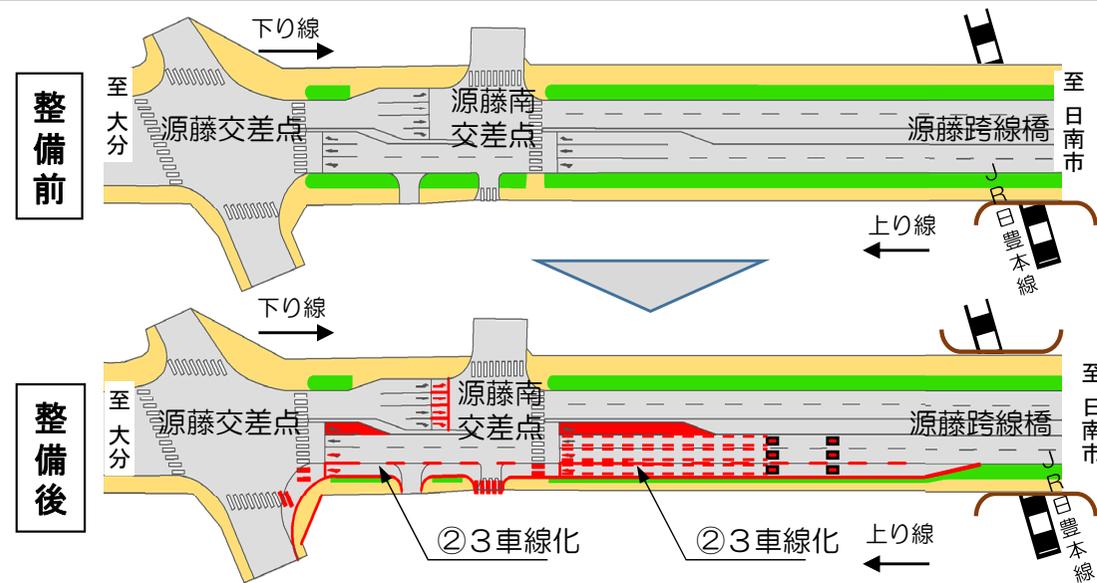
【総事故件数(源藤交差点～源藤跨線橋(上下線合計))】



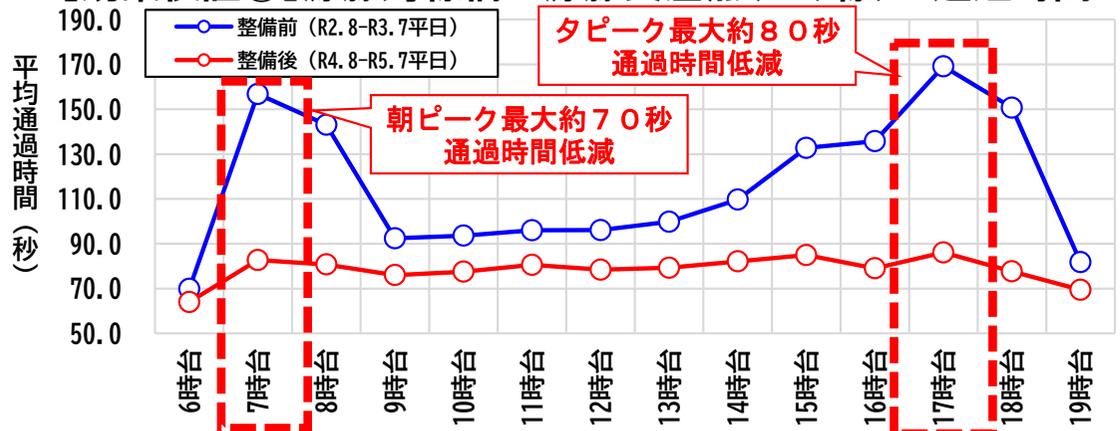
4-3. 整備効果

4-3-2. 通過時間の変化

- ・源藤跨線橋～源藤交差点区間（上り方面）の**通過時間の変化**をETC2.0プローブデータで検証した結果、朝ピーク（7時台）で**約70秒**の通過時間低減、夕ピーク（17時台）で**約80秒**の**通過時間低減**が図られた。
 - ・また、**信号待ち回数**についても現地計測した結果、源藤南交差点を通過するまでに、**整備前は最大2回待ち**であったのが、**整備後は最大1回**となった。
- 以上より、上り線の車線増加により**渋滞緩和に対する効果が発現された**ことが分かる。



【効果検証①】源藤跨線橋～源藤交差点(上り線)の通過時間



※ ETC2.0プローブデータ分析条件
 期間:整備前 2020.8.1 - 2021.7.31 (平日) 整備後 2022.8.1 - 2023.7.31 (平日)

【効果検証②】滞留状況と信号待ち回数(上り線)



【効果検証③】利用者ヒアリング調査結果

渋滞が解消され車両の
 捌けが良くなった

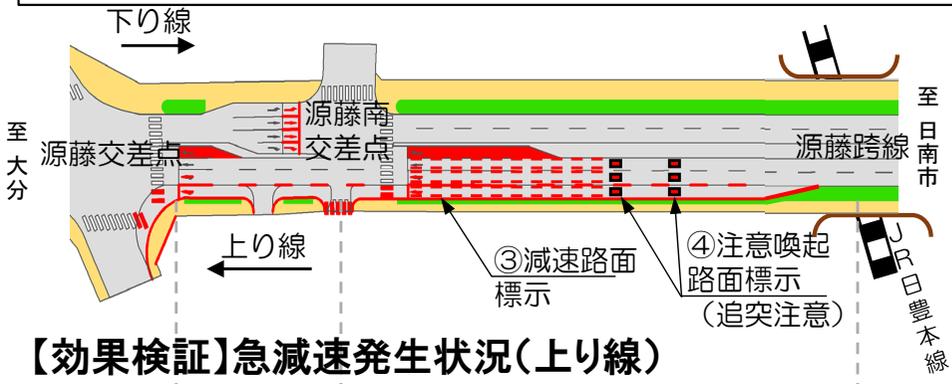


タクシードライバー
 バス会社
 周辺店舗

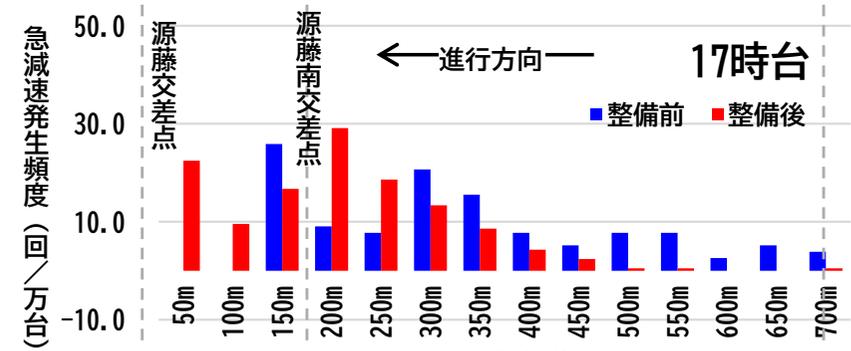
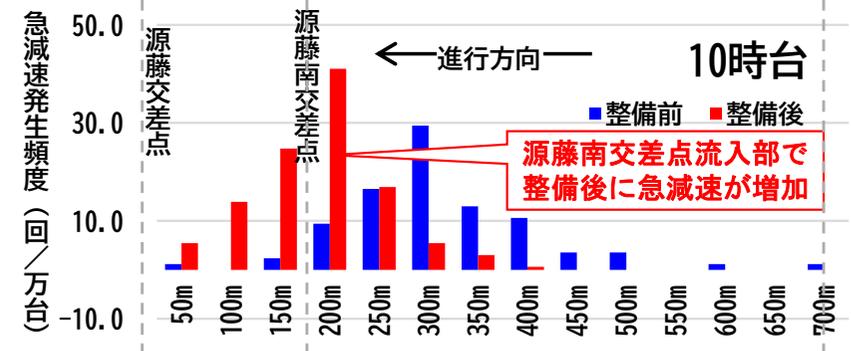
4-3. 整備効果

4-3-3. 速度抑制に伴う整備効果

- ・速度超過で流入した車両による急減速で発生した追突事故抑制のため、**注意喚起対策**を実施。
- ・ETC2.0プローブデータによる急減速発生割合で整備前後を比較した結果、整備後に**急減速が増加する傾向**となった。
- ・これは、直進車の交差点進入速度をETC2.0プローブデータで検証した結果、整備後に**車線数が増えたことで速度が高い状況**となったことに関連すると考えられる。今後、新たな危険性の発生を踏まえ経過観察が必要である。

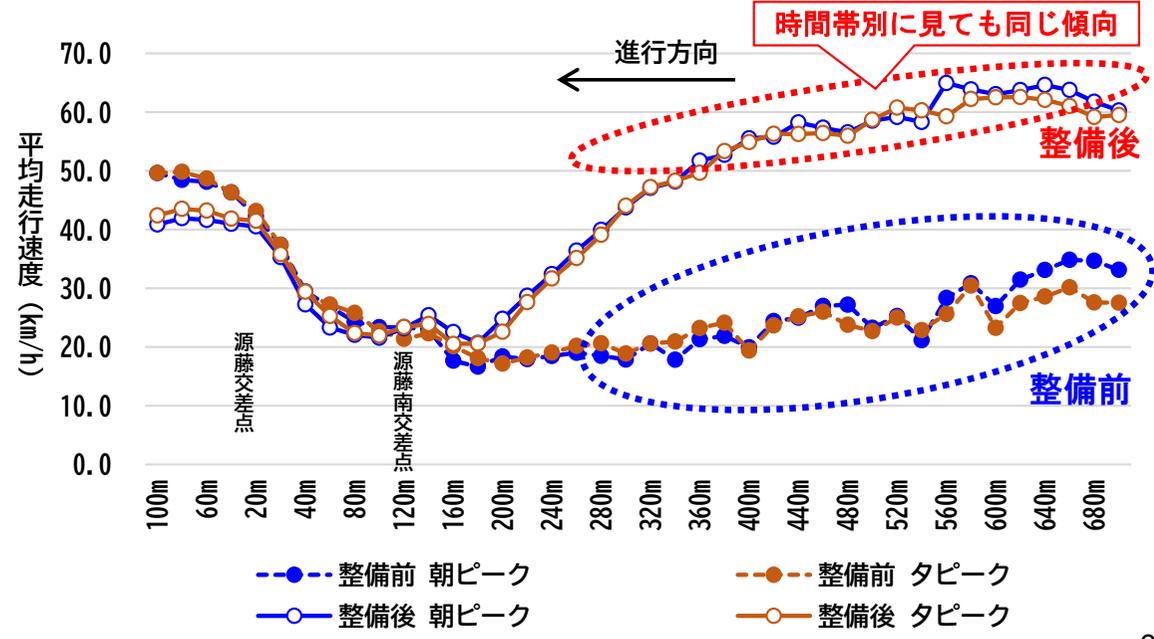
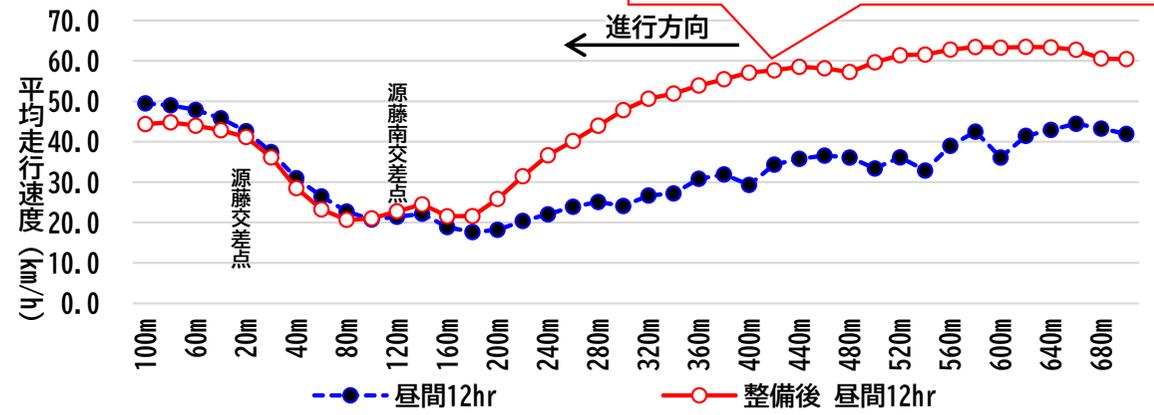


【効果検証】急減速発生状況(上り線)



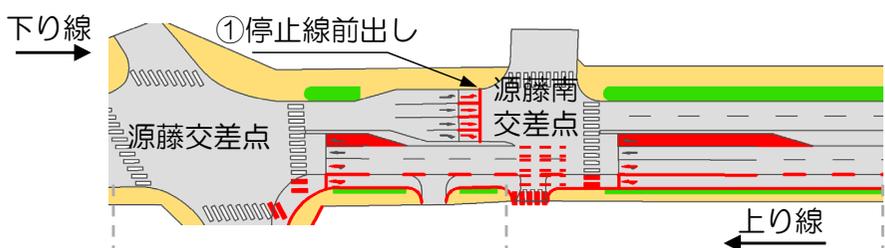
※ ETC2.0プローブデータ分析条件
 期間: 整備前 2020.8.1 - 2021.7.31 (平日) 整備後 2022.8.1 - 2023.7.31 (平日)
 分析時間帯: 上り直進車が多い8:00-9:00、18:00-19:00

【効果検証】区間速度状況(上り線)

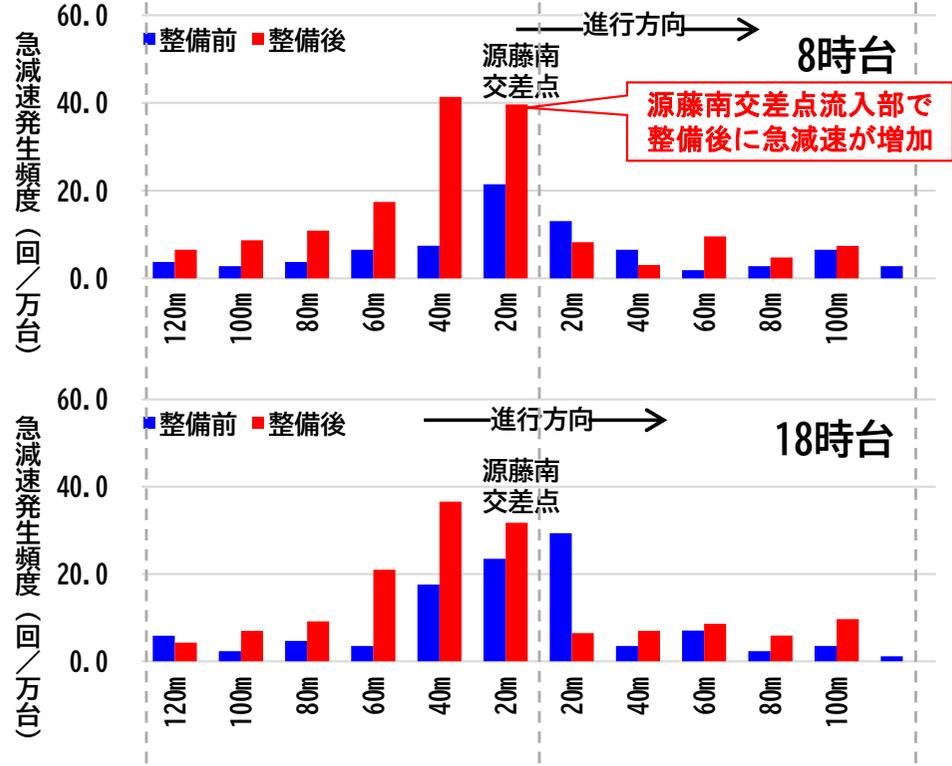


4-3. 整備効果

- ・ 下り線側において、停止判断のバラツキによる追突事故や右折事故の抑制のため、**停止線前出しによる交差点コンパクト化**を実施。
- ・ ETC2.0プローブデータによる**急減速発生割合**で整備前後を比較した結果、整備後に**急減速が増加**。停止線が前出しされたことにより、**信号変わり目の停止判断が増えたため**と想定される。
- ・ なお、整備前後の当該交差点付近における**区間速度に変化はなかった**。

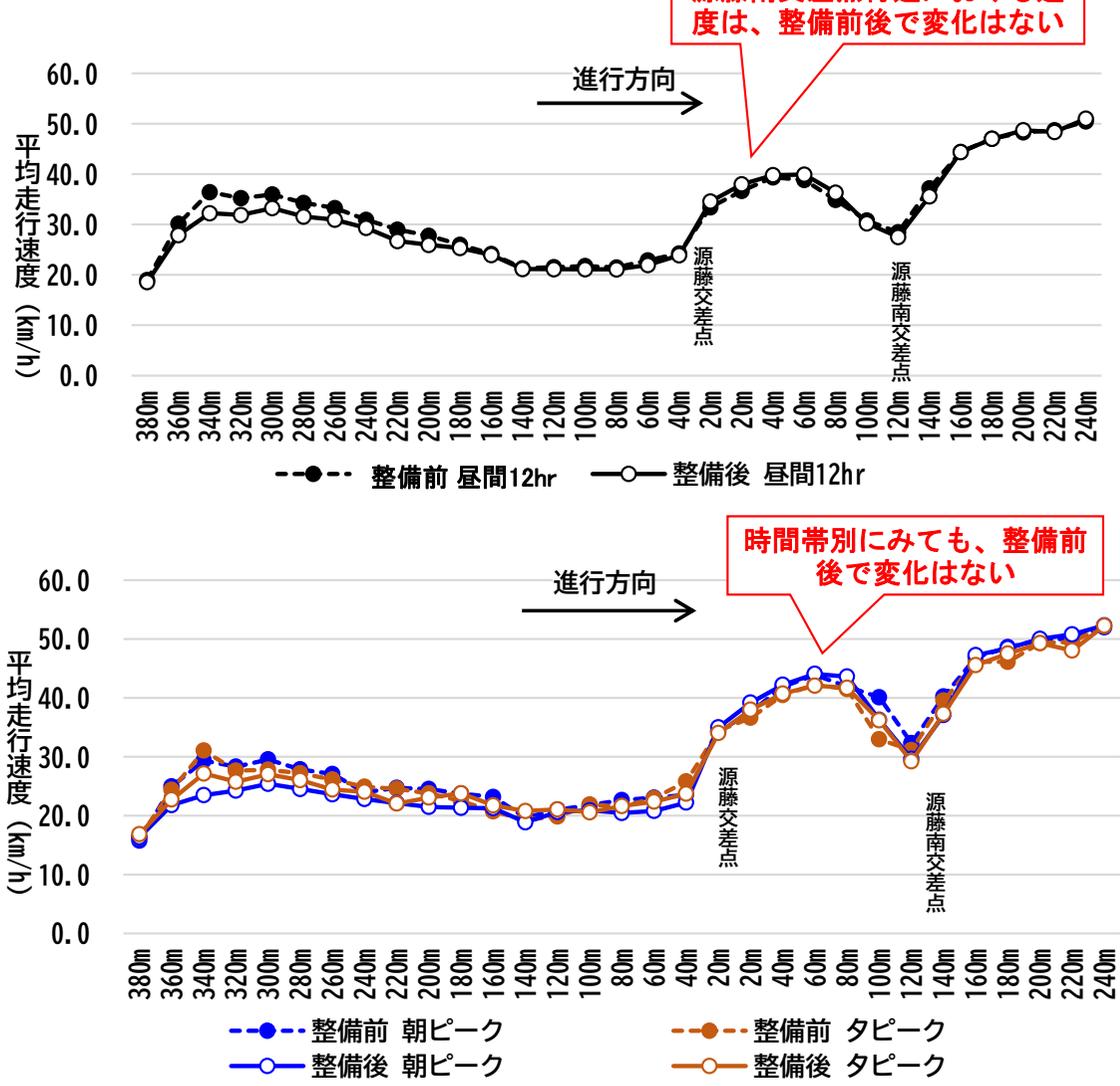


【効果検証】急減速発生状況(下り線)



※ETC2.0プローブデータ分析条件
 期間: 整備前 2020.8.1 - 2021.7.31 (平日) 整備後 2022.8.1 - 2023.7.31 (平日)
 分析時間帯: 下り直進車が多い8:00-9:00、18:00-19:00

【効果検証】区間速度状況(下り線)



5. 国道220号 宮崎市 中村交差点改良の整備効果

5-1. 整備前の事故発生状況と整備内容

■ 事故発生状況

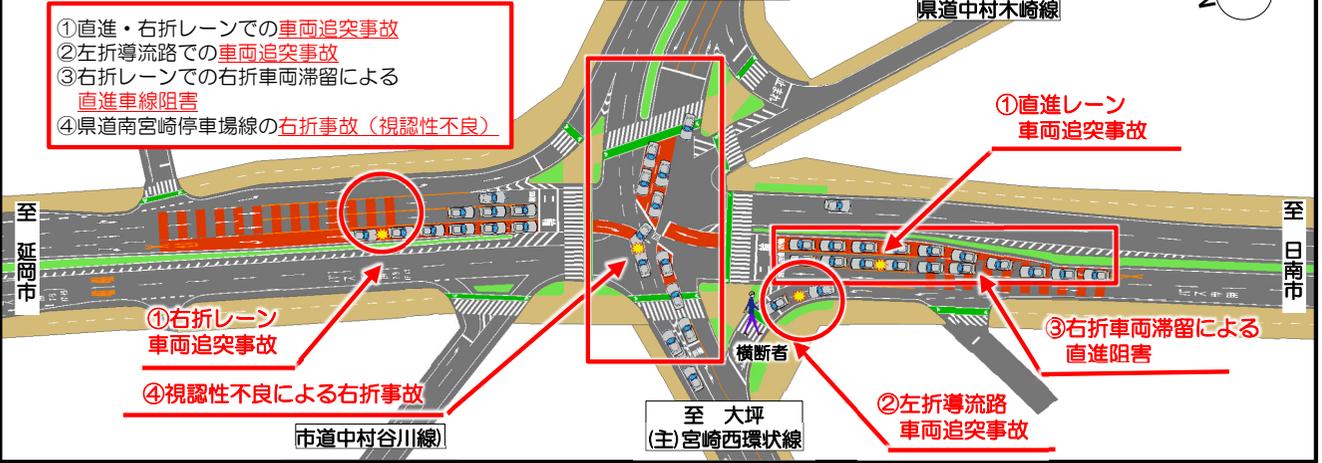
・ 当整備前における事故発生状況は、**速度が高い**状況で交差点へ流入し急減速することで**追突事故**が発生する事象や、**左折導流部での後続車阻害による追突事故**、**右折車のはみ出しによる後続車阻害**、**県道側の対向車への視認性不足による右折事故**が発生していた。

・ このような危険事象に対する対策として、**減速ドット**の設置や**注意喚起看板**、**右折車線の延伸**、**県道側の対向車への視認性向上**のための**右折車線改良**を実施している。

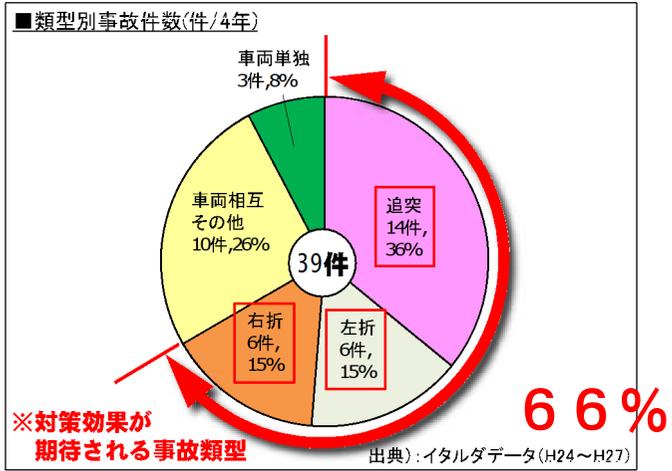
▼ 位置図



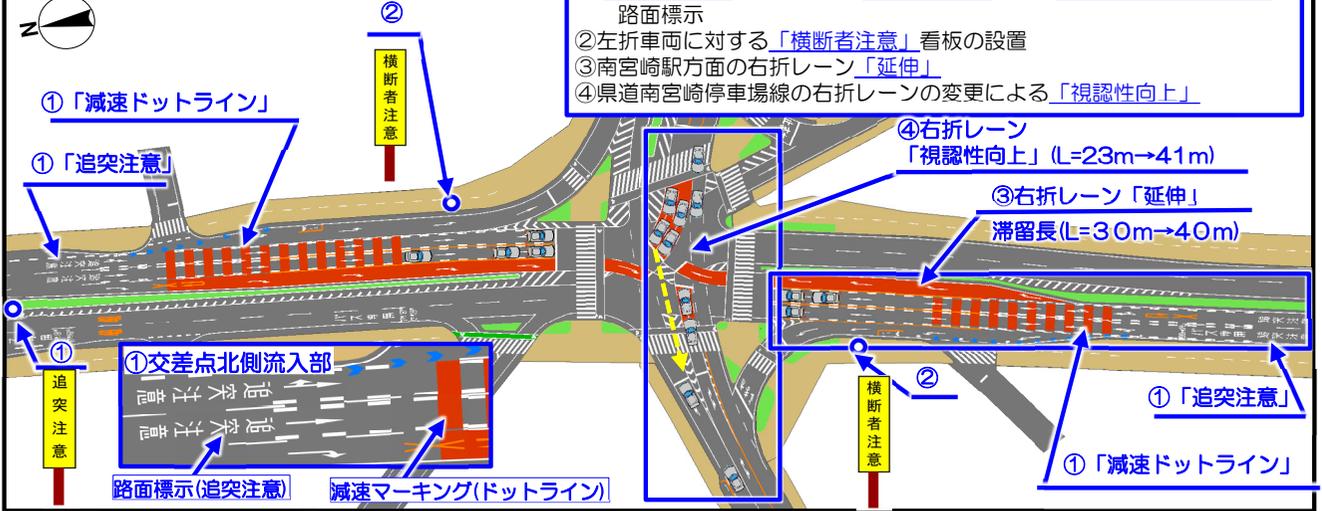
▼ 対策前(現況と交通事故発生状況)



▼ 当該交差点の事故発生状況



▼ 対策内容



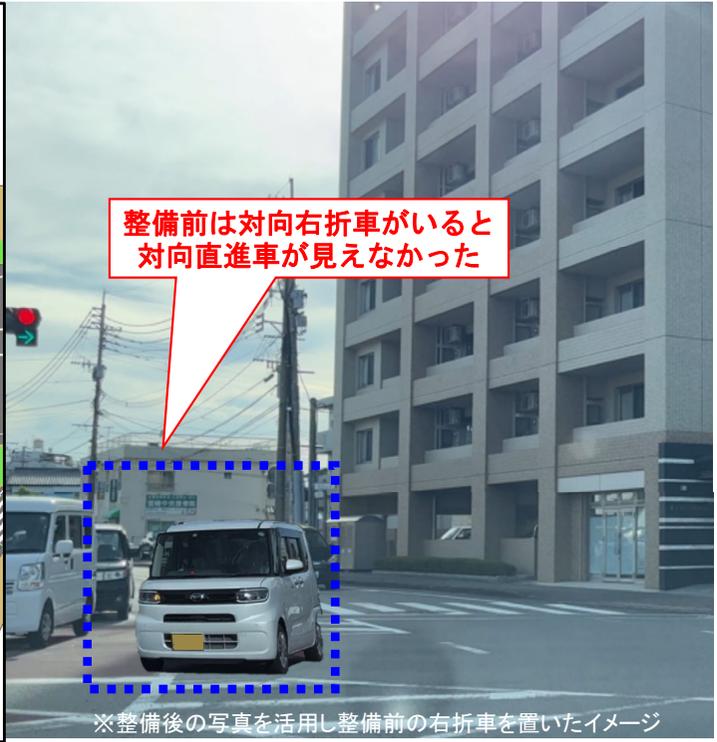
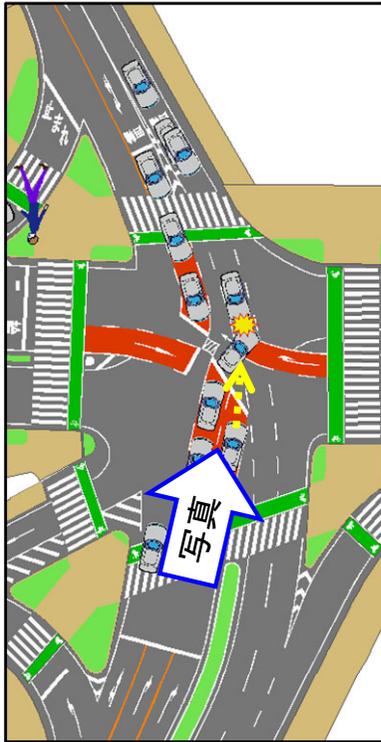
出典：宮崎河川国道事務所 プレスリリース (H29.7.24)

5-2. 整備効果

5-2-1. 対策前後の視認性

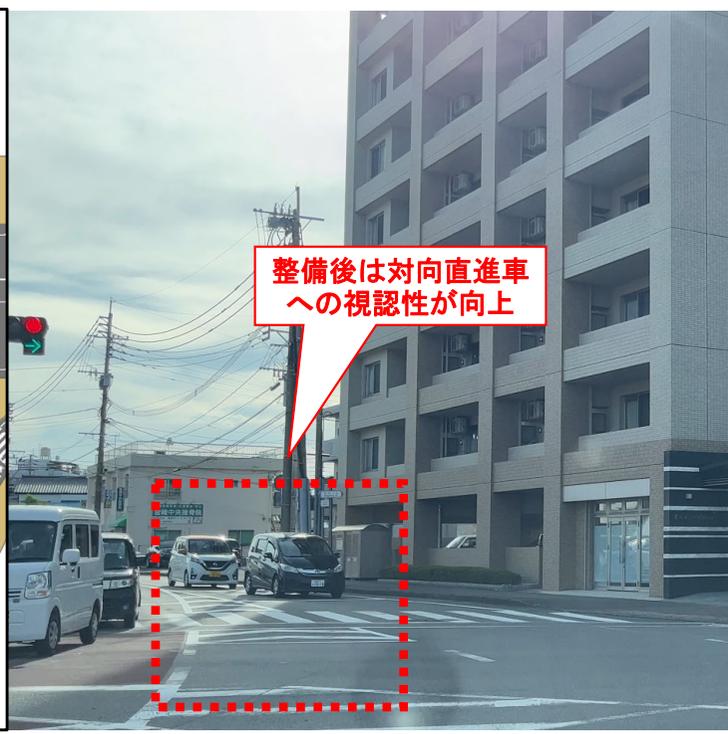
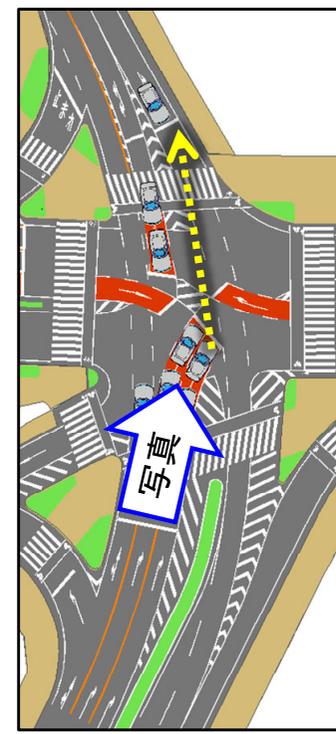
- ・ 従道路側同士の右折車両により、対向車への視認性が不足していたため、右折車線をシフト化。
- ・ 整備後は対向右折車が存在しても、対向直進車への視認性が向上した。

【整備前】



※整備後の写真を活用し整備前の右折車を置いたイメージ

【整備後】



▲東側の県道右折車から対向直進車への視認性

5-2. 整備効果

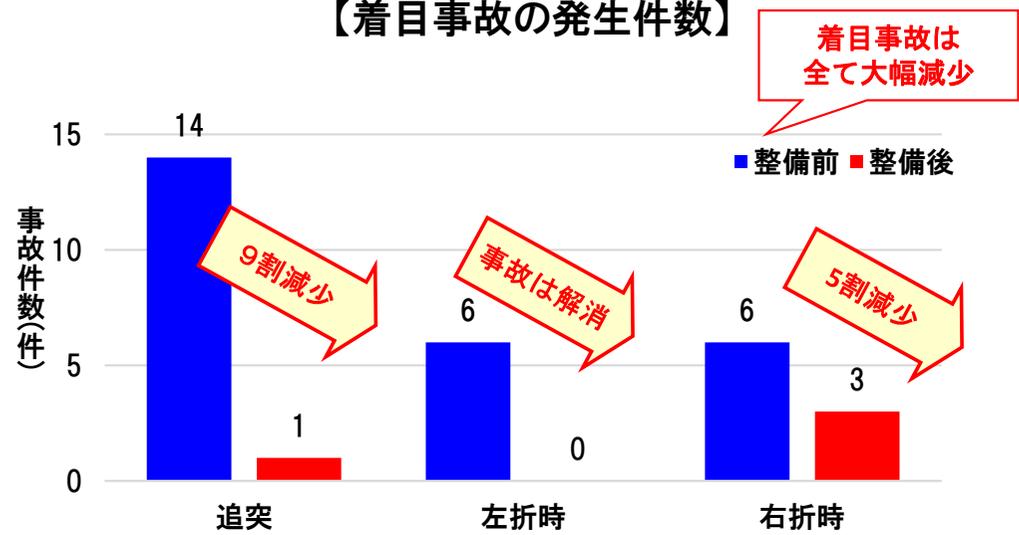
5-2-2. 事故件数の変化

・当該交差点における整備前後の事故件数の評価について、イタルダデータの整備前後4年間より比較を行った。
 各着目事故の変化は下記の通りである。
追突事故：整備前 14 件/4年 ⇒ 整備後 1 件/4年
右折事故：整備前 6 件/4年 ⇒ 整備後 3 件/4年
左折事故：整備前 6 件/4年 ⇒ 整備後 0 件/4年
総事故件数：整備前 39 件/4年 ⇒ 整備後 7 件/4年
 検証の結果、着目事故は全て大幅に減少しており、事故総数も8割減少している。

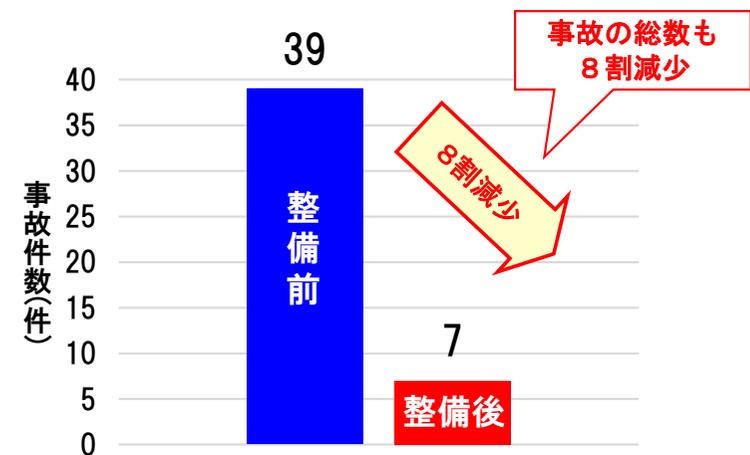
【活用データ】

整備時期	整備前データ			整備後データ		
	分析期間	使用データ		分析期間	使用データ	
H29.11.27	H24~H27	4年間	イタルダデータ	H30~R3	4年間	イタルダデータ

【着目事故の発生件数】



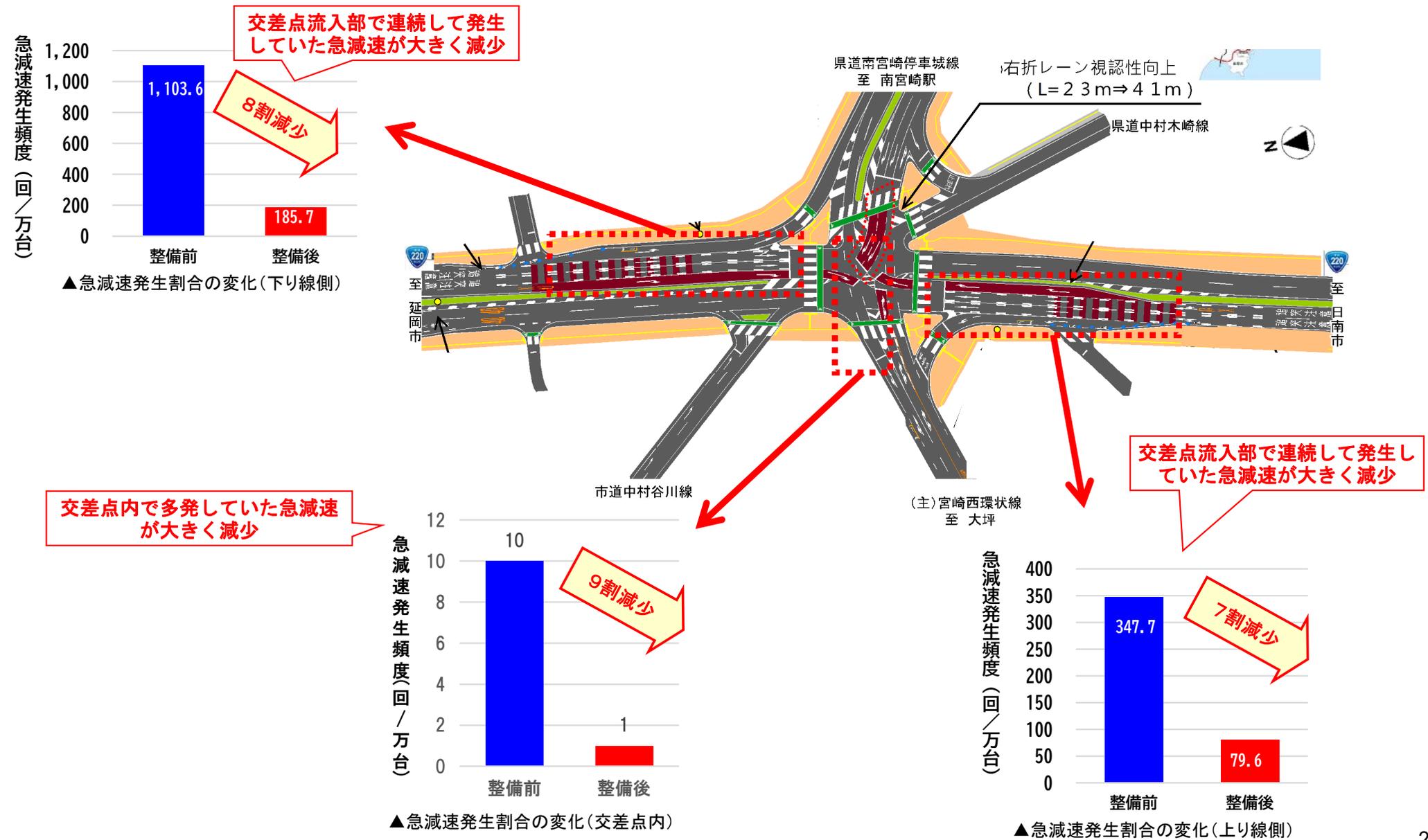
【事故の総発生件数】



5-2. 整備効果

5-2-3. 潜在リスクの変化

- ・当該交差点における整備前後の急減速発生状況について、効果分析を行った。
- ・交差点内や交差点流入部において急減速の発生割合が減少しており、効果発現が図られたことが分かる。



6. 事故危険箇所 (第5次社会資本整備重点計画)の事業進捗報告

6-1. 事故危険箇所的事業進捗状況

- ・宮崎県では、令和3年3月に第5次事故危険箇所として**33箇所**を選定。（宮崎河川：16箇所 延岡河川：4箇所、県：13箇所）
- ・そのうち、**完了箇所は直轄国道で4箇所、県道で10箇所、事業中は直轄国道で12箇所、県道で2箇所**であり、**令和7年度までに全箇所**実施する予定である。

イタルダ番号	NO.	道路種別	管理者	路線名	交差点/単路	住所	交差点名	指定	社重	抽出基準	対策実施状況				
											完了・事業中・検討中	着手年	完了年	対策内容	実施主体
45-K50006-000	延1	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市北川町長井5751番地1	北川C交差点	R3.3	第5次	A	完了	R4	R4	カラー舗装、路面標示等	延岡河川国道
45-K03121-000	延2	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市塩浜町1丁目1523番地	平原町交差点	R3.3	第5次	B	完了	R3	R3	路面標示等	延岡河川国道
45-K03077-000	延3	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	日向市亀崎2丁目20番地	亀崎交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R7予定	カラー舗装	延岡河川国道
45-K03119-000	延4	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	日向市向江町1丁目199番地2	向江町交差点	R3.3	第5次	B	完了	R5	R5	路面標示等	延岡河川国道
45-K02921-000	宮1	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市大工1丁目11	大工町交差点	R3.3	第5次	A	事業中	R5	R5	カラー舗装、路面標示	宮崎河川国道
45-K02949-000	宮2	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	交差点	宮崎市郡司分5476	東平交差点	R3.3	第5次	A	完了	R2	R4	右折車線延伸、路面標示等	宮崎河川国道
45-T06290-000	宮3	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	単路	児湯郡川南町大字川南20269-1		R3.3	第5次	A	検討中	R6	R6	カラー舗装、路面標示	宮崎河川国道
45-T64280-000	宮4	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	単路	日南市宮浦2558-1		R3.3	第5次	A	事業中	R5	R5	舗装改良、路面標示等	宮崎河川国道
45-K03020-000	宮5	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市新名爪1731-1	新名爪交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R4	R5	カラー舗装等	宮崎河川国道
45-K03017-000	宮6	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	単路	宮崎市花ヶ島町小物町2653		R3.3	第5次	B	検討中	R6	R6	路面標示	宮崎河川国道
45-K02847-000	宮7	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	都城市都北町5225-1	道の駅都城交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R4	R5	左折進入路設置、右折車線延伸	宮崎河川国道
45-T62049-000	宮8	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	単路	日南市大字伊比井字坂口～字塩入		R3.3	第5次	B	事業中	R5	R7	歩道整備	宮崎河川国道
45-K00489-000	宮9	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	都城市甲斐元町1-26	甲斐元町交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R5	路面標示	宮崎河川国道
45-K03060-000	宮10	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	児湯郡新富町富田南1丁目113	新富町天井丸交差点	R3.3	第5次	B	検討中	R6	R6	カラー舗装、路面標示	宮崎河川国道
45-K01765-000	宮11	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	児湯郡新富町大字上富田2932-1	新富町軍瀬交差点	R3.3	第5次	B	検討中	R6	R6	路面標示	宮崎河川国道
45-K02920-000	宮12	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市橋通4丁目	橋通4丁目交差点	R3.3	第5次	B	検討中	R6	R6	路面標示	宮崎河川国道
45-K02914-000	宮13	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市橋通4丁目	大分銀行前交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R7	右折車線長の延伸	宮崎河川国道
45-K02915-000	宮14	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市北高松町5	県病院西側交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R7	左折路改良、路面標示等	宮崎河川国道
45-K02835-000	宮15	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	都城市都北町7682-2	太郎坊交差点	R3.3	第5次	B	検討中	R6	R6	路面標示	宮崎河川国道
45-K02816-000	宮16	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	都城市平江町	都城駅入口交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R5	区画線改良、ポストコーン	宮崎河川国道
45-K01421-000	県1	一般県道	宮崎県	(一)宮崎神宮線	交差点	宮崎市神宮東3丁目5-51		R3.3	第5次	A	完了	R3	R4	側溝蓋補修	01宮崎土木
45-K01555-000	県2	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道447号	交差点	えびの市向江33		R3.3	第5次	A	完了	R3	R3	区画線補修等	05小林土木
45-K02143-000	県3	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道327号	交差点	日向市山下町1丁目1	富高交差点	R3.3	第5次	A	完了	R4	R4	路面表示等	09日向土木
45-T05490-000	県4	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道219号	単路	西米良村村所365～西米良村村所91		R3.3	第5次	A	完了	R4	R4	路面表示等	07西都土木
45-T05857-000	県5	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道327号	単路	日向市塩見13195～日向市塩見13490-5		R3.3	第5次	A	完了	R5	R5	路面表示等	09日向土木
45-T05863-000	県6	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道327号	単路	日向市塩見10877-1～日向市塩見10637		R3.3	第5次	A	完了	R4	R4	路面表示等	09日向土木
45-K03011-000	県7	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)宮崎島之内線	交差点	宮崎市新別府町山宮986番地6	中央市場西交差点	R3.3	第5次	B	事業中	R5	R6	路面表示、信号現示調整等	01宮崎土木
45-K03036-000	県8	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)宮崎西環状線	交差点	宮崎市瓜生野1497-4		R3.3	第5次	B	検討中	未定	未定	路面表示等	01宮崎土木
45-T06300-000	県9	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)稲葉崎平原線	単路	延岡市構口1丁目6044～延岡市構口町2丁目1016		R3.3	第5次	B	事業中	H27	R7	道路改良(街路事業)	10延岡土木
45-T02571-000	県10	一般県道	宮崎県	(一)宮崎港宮崎停車場線	単路	宮崎市松山町1丁目12-27～宮崎市松山町1丁目11-14		R3.3	第5次	B	完了	R3	R3	路面表示等	01宮崎土木
45-T03221-000	県11	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道388号	単路	美郷町北郷宇納間670-1～美郷町北郷宇納間65		R3.3	第5次	B	完了	R3	R3	路面表示等	09日向土木
45-T05095-000	県12	一般県道	宮崎県	(一)土々呂日向線	単路	延岡市土々呂町5丁目808～延岡市土々呂町5丁目1543		R3.3	第5次	B	完了	R3	R4	歩道整備	10延岡土木
45-T61794-000	県13	主要地方道(県道)	宮崎県	(一)高岡郡司分線	単路	宮崎市高岡町上倉永2657～宮崎市細江2702-3		R3.3	第5次	B	完了	R4	R4	路面表示等	06高岡土木

6-2. 宮崎県における事故危険箇所

▼延岡河川国道事務所管内の事故危険箇所(候補4箇所)一覧

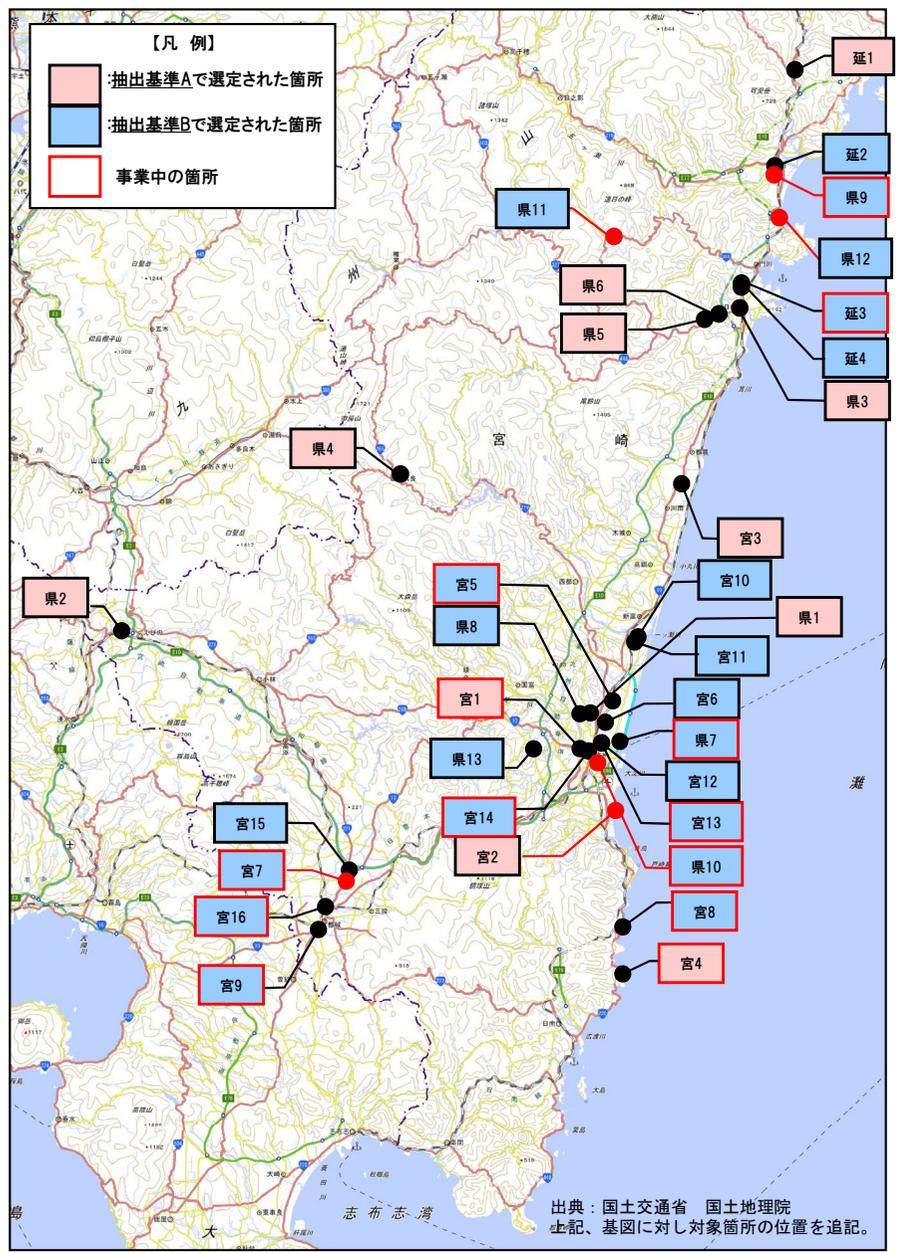
イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準	完了・事業中・検討中
45-K50006-000	延1	国道10号	延岡市北川町長井5751番地1	北川C交差点	A	完了
45-K03121-000	延2	国道10号	延岡市塩浜町1丁目1523番地	平原町交差点	B[I]1	完了
45-K03077-000	延3	国道10号	日向市亀崎2丁目20番地	亀崎交差点	B[I]2	事業中
45-K03119-000	延4	国道10号	日向市向江町1丁目199番地2	向江町交差点	B[I]2	完了

▼宮崎河川国道事務所管内の事故危険箇所(候補16箇所)一覧

イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準	完了・事業中・検討中
45-K02921-000	宮1	国道10号	宮崎市大工1丁目11	大工町交差点	A	事業中
45-K02949-000	宮2	国道220号	宮崎市郡司分5476	東平交差点	A	完了
45-T06290-000	宮3	国道10号	児湯郡川南町大字川南20269-1		A	検討中
45-T64280-000	宮4	国道220号	日南市宮浦2558-1		A	事業中
45-K03020-000	宮5	国道10号	宮崎市新名爪1731-1	新名爪交差点	B[I]1	事業中
45-K03017-000	宮6	国道10号	宮崎市花ヶ島町小物町2653		B[II]2	検討中
45-K02847-000	宮7	国道10号	都城市都北町5225-1	道の駅都城交差点	B[II]3	事業中
45-T62049-000	宮8	国道220号	日南市大字伊比井字坂口～字塩入		B[II]1	事業中
45-K00489-000	宮9	国道10号	都城市甲斐元町1-26	甲斐元町交差点	B[I]2	事業中
45-K03060-000	宮10	国道10号	児湯郡新富町富田南1丁目113	新富町天井丸交差点	B[I]2	検討中
45-K01765-000	宮11	国道10号	児湯郡新富町大字上富田2932-1	新富町車瀬交差点	B[I]2	検討中
45-K02920-000	宮12	国道10号	宮崎市橋通4丁目	橋通4丁目交差点	B[I]2	検討中
45-K02914-000	宮13	国道10号	宮崎市橋通4丁目	大分銀行前交差点	B[I]2	事業中
45-K02915-000	宮14	国道10号	宮崎市北高松町5	県病院西側交差点	B[I]2	事業中
45-K02835-000	宮15	国道10号	都城市都北町7682-2	太郎坊交差点	B[I]2	検討中
45-K02816-000	宮16	国道10号	都城市平江町	都城駅入口交差点	B[I]2	事業中

▼宮崎県の事故危険箇所(候補13箇所)一覧

イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準	完了・事業中・検討中
45-K01421-000	県1	(県)宮崎神宮線	宮崎市神宮東3丁目5-51		A	完了
45-K01555-000	県2	国道447号	えびの市向江33		A	完了
45-K02143-000	県3	国道327号	日向市山下町1丁目1	富高交差点	A	完了
45-T05490-000	県4	国道219号	西米良村村所365～西米良村村所91		A	完了
45-T05857-000	県5	国道327号	日向市塩見13195～日向市塩見13490-5		A	検討中
45-T05863-000	県6	国道327号	日向市塩見10877-1～日向市塩見10637		A	完了
45-K03011-000	県7	(県)宮崎島之内線	宮崎市新別府町山宮986番地6	中央市場西交差点	B[I]1	事業中
45-K03036-000	県8	(県)宮崎西環状線	宮崎市瓜生野1497-4		B[I]2	検討中
45-T06300-000	県9	(県)稲葉崎平原線	延岡市構口1丁目6044～延岡市構口町2丁目1016		B[I]2	事業中
45-T02571-000	県10	(県)宮崎港宮崎停車場線	宮崎市松山町1丁目12-27～宮崎市松山町1丁目11-14		B[II]3	完了
45-T03221-000	県11	国道388号	美郷町北郷宇納間670-1～美郷町北郷宇納間65		B[II]3	完了
45-T05095-000	県12	(県)土々呂日向線	延岡市土々呂町5丁目808～延岡市土々呂町5丁目1543		B[II]3	完了
45-T61794-000	県13	高岡郡司分線	宮崎市高岡町上倉永2657～宮崎市細江2702-3		B[II]3	完了



▲宮崎県内の事故危険箇所(候補33箇所)の位置図

出典：国土交通省 国土地理院
土記、基図に対対象箇所の位置を追記。

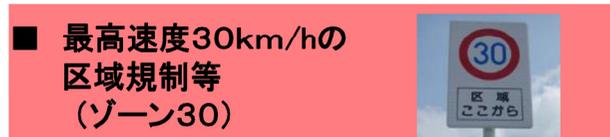
7. えびの市飯野地区 ゾーン30プラスの整備効果

7-2. 生活道路の交通安全に係る連携施策(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



<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>



● 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



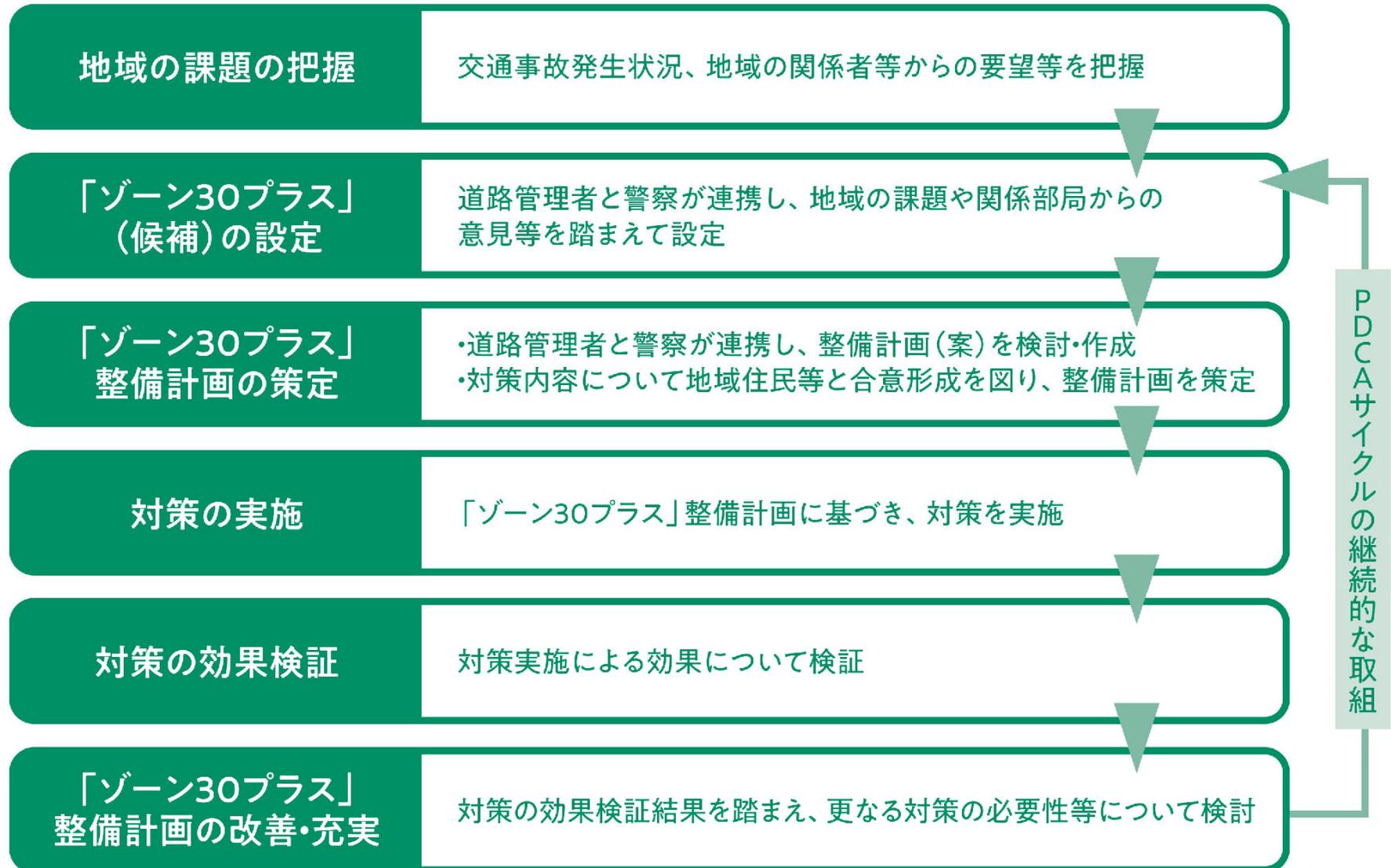
クランク



スラローム

7-3. ゾーン30プラスの取り組みフロー

- ・ゾーン30プラスの推進にむけて、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プラス候補箇所を選定。そのうえで整備計画の検討・作成を行い、各道路管理者により対策を実施中である。
- ・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を進める。（P D C Aサイクルの継続的な取組）



▲ゾーン30プラスの取組フロー

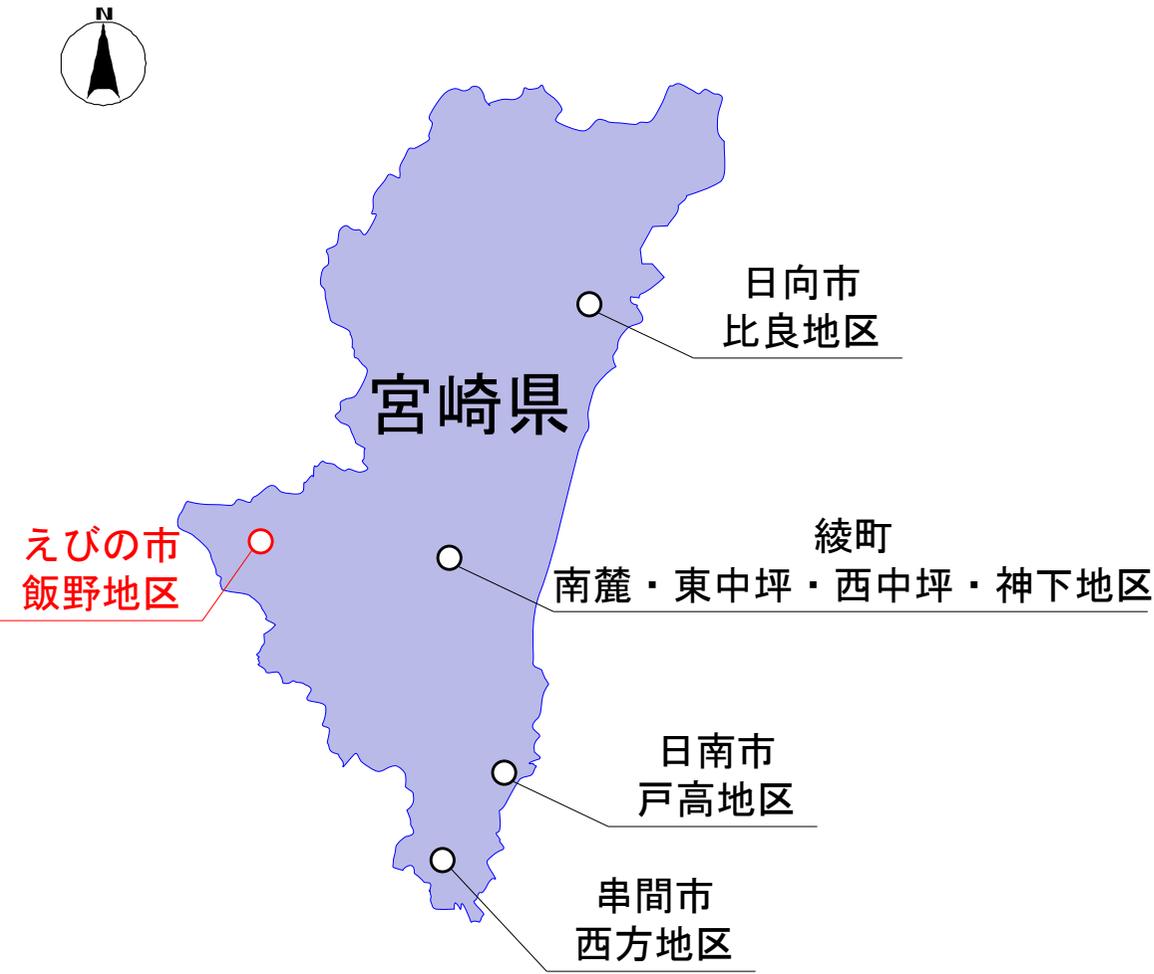
【出典】「ゾーン30プラス」～交通事故のない生活道路を目指して～(国土交通省)

https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/2023_zone30_mezashite_a3.pdf

7-4. 宮崎県におけるゾーン30プラス整備計画策定状況

- ・宮崎県では下記5箇所について、ゾーン30プラスの整備計画を策定済みである。
- ・本会議では令和5年9月に対策完了した「えびの市飯野地区」について、**スムーズ横断歩道の整備効果報告（速報）**を行う。

位置図



宮崎県におけるゾーン30プラス整備計画策定済み地区(令和5年3月末時点)

市区町村	地区名	対策完了時期	物理的デバイス
日向市	比良地区	R6.1	狭さく
えびの市	飯野地区	R5.9	スムーズ横断歩道
綾町	南麓・東中坪 西中坪・神下地区	R6.1	狭さく
日南市	戸高地区	R6.12 (予定)	狭さく
串間市	西方地区	R6以降	ハンプ・狭さく (中長期対策)

7-5. えびの市 飯野地区 ゾーン30プラス整備状況

・「えびの市飯野地区」では令和5年3月にゾーン30プラス整備計画を策定し、令和5年9月までに対策（交通規制・物理的デバイスの設置等）を完了。

■位置図



■推進体制

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

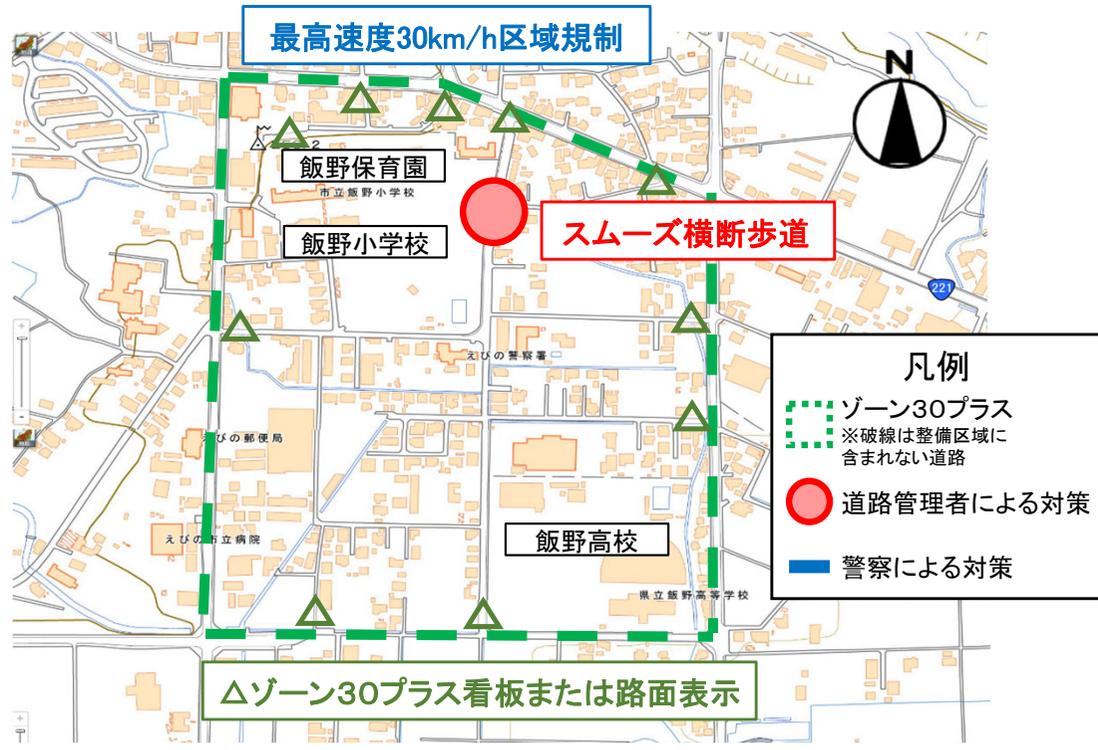
■取組経緯

- ・R4.1月～ 仮設の「スムーズ横断歩道」実証実験
- ・R4.3月～ 実証実験による効果の検証
- ・R5.3月 「ゾーン30プラス」整備計画の策定
- ・R5.7月 整備計画に基づき工事着手
- ・R5.9月 対策工事完了

■対策の実施状況



■対策概要図



【出典】国土地理院地図



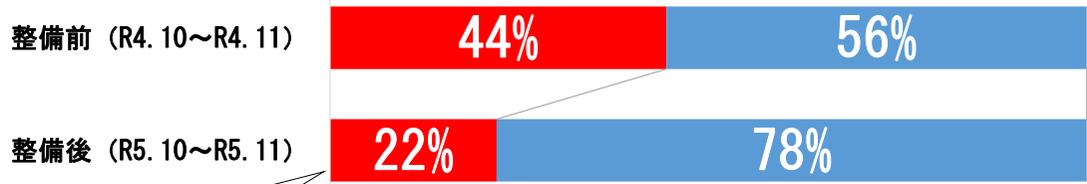
7-6. えびの市 飯野地区 ゾーン30プラス整備効果(速報)

- ・ ETC2.0を用いた走行速度分析では、整備前後で30km/h超過割合が約22%低下、また平均速度が約2km/h低下している。
- ・ ヒアリング調査においても、スムーズ横断歩道による交通環境の改善（走行速度低下・一時停止順守）が確認された。



【30km/h超過割合】

■ 30km/h以下の速度割合
■ 30km/h超過の速度割合



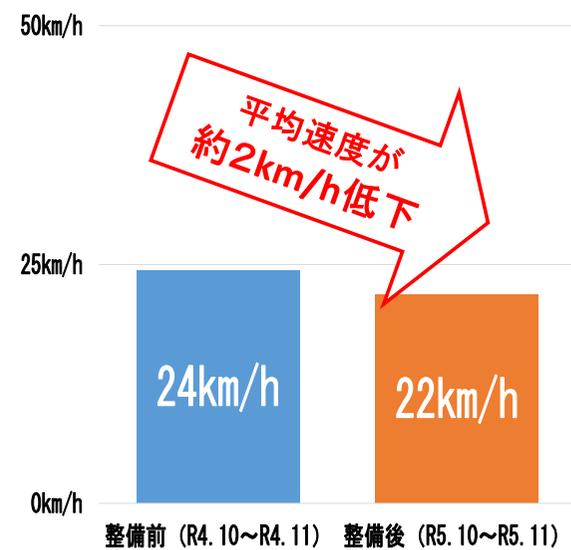
30km/h超過割合が約22%低下

整備前 (R4.10~R4.11) N=45サンプル (30km/h以下25サンプル 30km/h超過20サンプル)
整備後 (R5.10~R5.11) N=50サンプル (30km/h以下39サンプル 30km/h超過11サンプル)

【平均速度】

■ 整備前 (R4.10~R4.11)
■ 整備後 (R5.10~R5.11)

整備前N=45サンプル
整備後N=50サンプル



平均速度が約2km/h低下

【ヒアリング調査】

児童が多く登下校する校門前に設置していただき非常に助かった。自動車の速度が低下し、一時停止もしっかりするようになった。
(小学校関係者へのヒアリング)

