

1) 令和2年度 福岡県安推連会議について



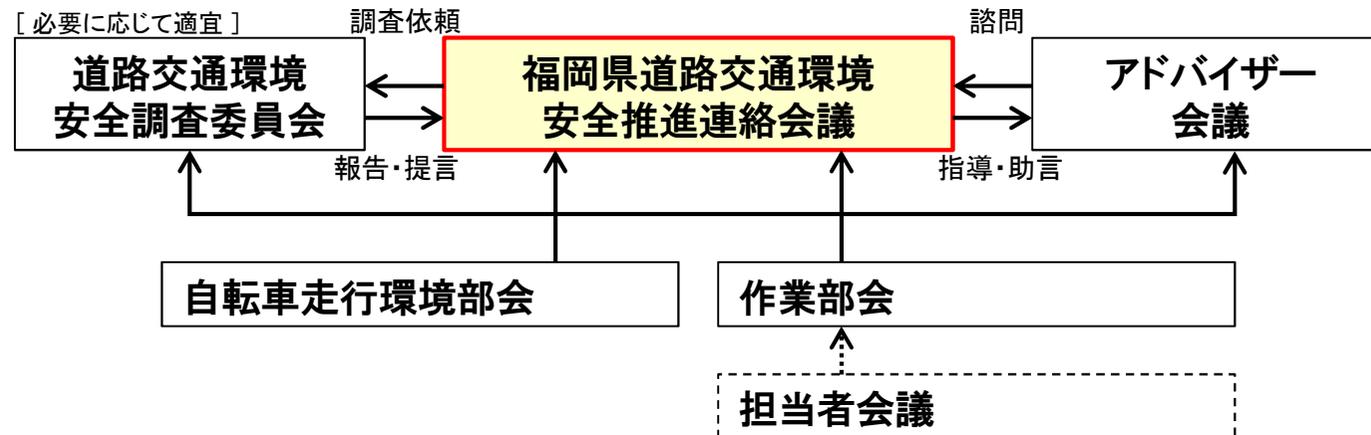
1) 令和2年度 福岡県安推連会議について

(1) 福岡県道路交通環境安全推進連絡会議

① 安推連会議の目的

福岡県内の交通管理者及び道路管理者が連携して行う安全な道路交通環境の整備のための主要施策について適切な進行管理を行い、また、地域住民等への広報や地域住民等の道路交通環境に関する意見を主要施策へ反映させ、福岡県における安全な交通環境の整備を推進することを目的とする。

② 体制



【道路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、道路環境の安全を図るための新規施策に関する助言等を諮ることを目的とする。

1) 令和2年度 福岡県安推連会議について

(2) 令和2年度の安推連会議内容



【会議のポイント】

1) 幹線道路における事故対策の取り組み……資料3-1、資料3-2

- ◇ 事故危険箇所を進捗状況・フォローアップ結果について【報告】
- ◇ 事故危険区間リストの更新について【報告】

2) 生活道路における事故対策の取り組み……資料4

- ◇ 生活道路対策エリアの取り組みについて【報告】
- ◇ ハンプ設置効果について【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】

3) 自転車通行空間の整備……資料5

- ◇ 自転車ネットワーク整備状況について【報告】

2) 福岡県の事故発生状況について

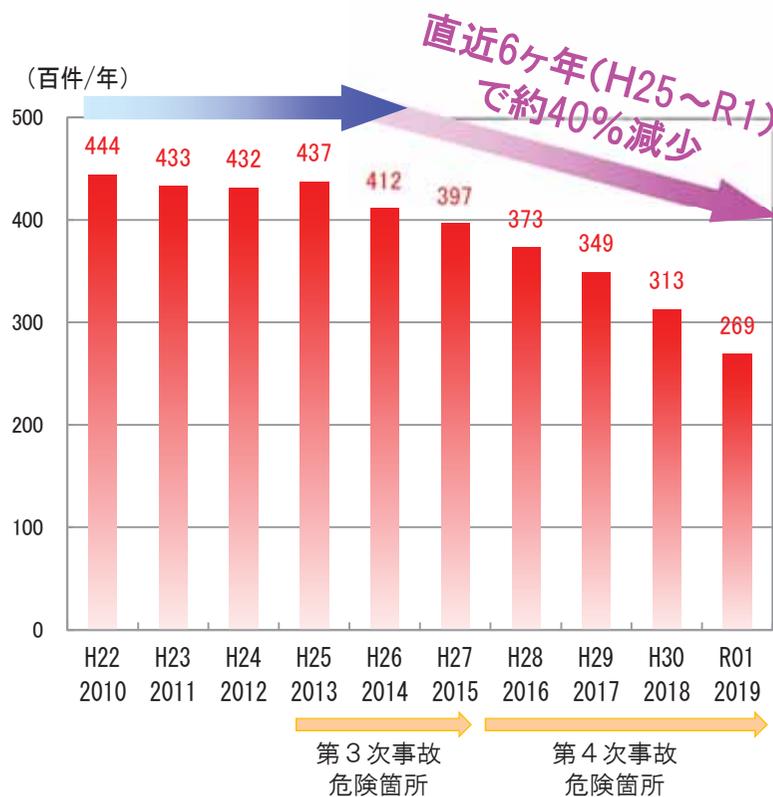
①県内における死傷事故等の発生状況

2) 福岡県の事故発生状況について

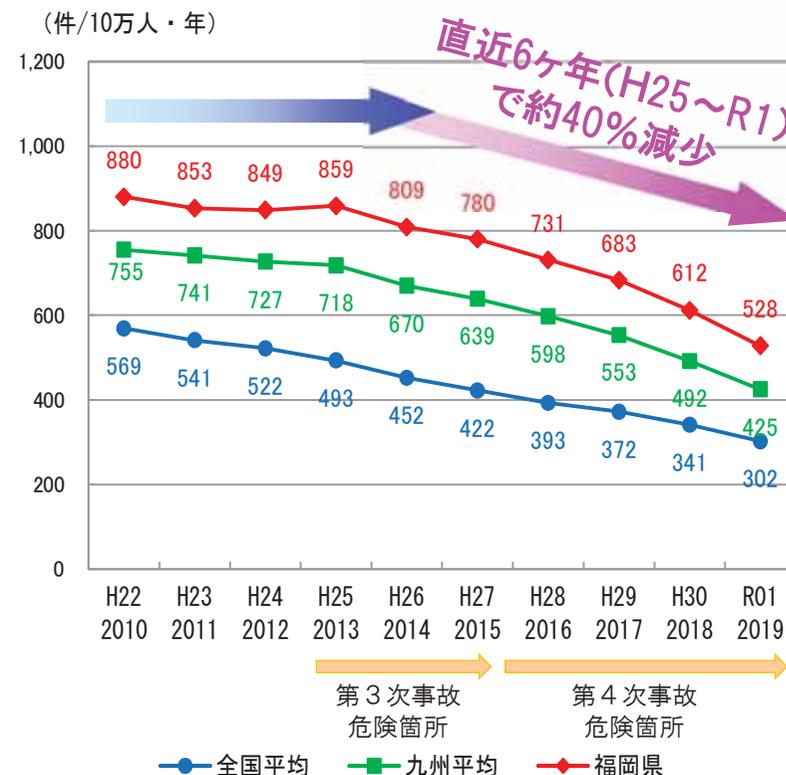
(1) 死傷事故件数の推移



□ 福岡県内の死傷事故件数は、平成22年から平成25年までは概ね横ばいで推移していたが、直近6ヶ年では約40%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



▲人口10万人あたりの死傷事故件数の推移

(出典:警察白書)

2) 福岡県の事故発生状況について

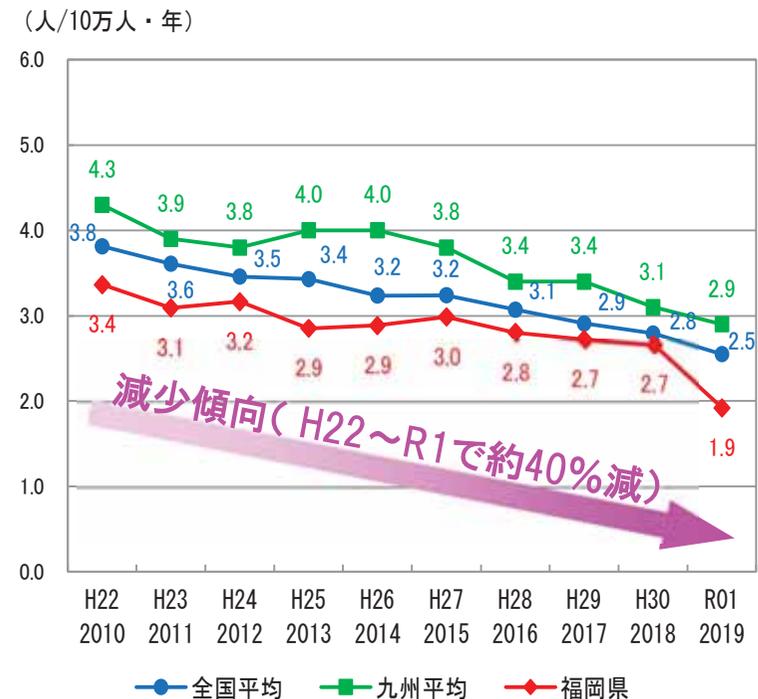
(2) 死者数の推移



- 福岡県の死者数は、過去10年間(平成22年～令和元年)で約40%減少。
- 人口10万人あたりの死者数も同様に減少を続けており、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



▲人口10万人あたりの死者数の推移

(出典:警察白書)

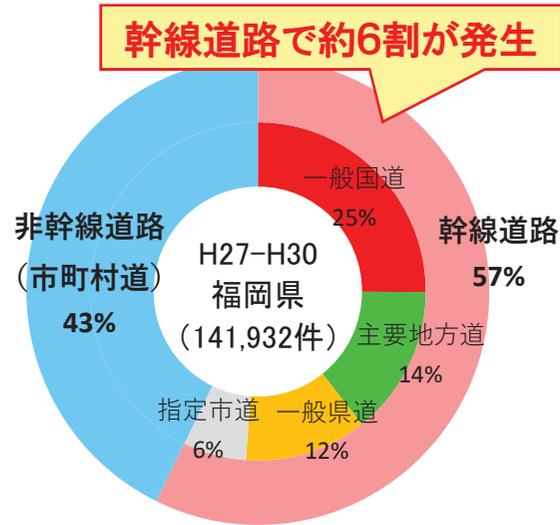
2) 福岡県の事故発生状況について

(3) 幹線道路の死傷事故発生状況

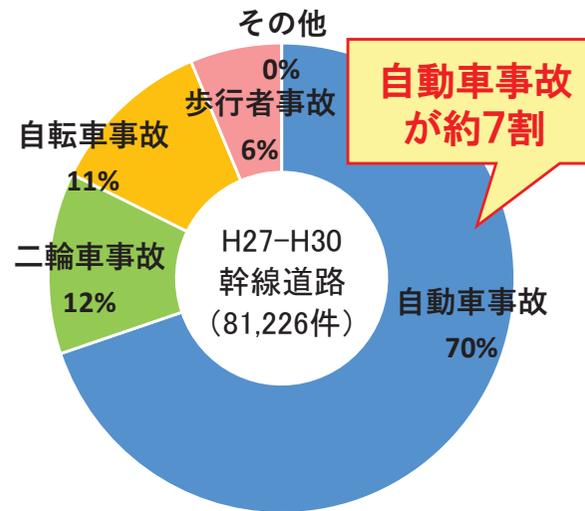


Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

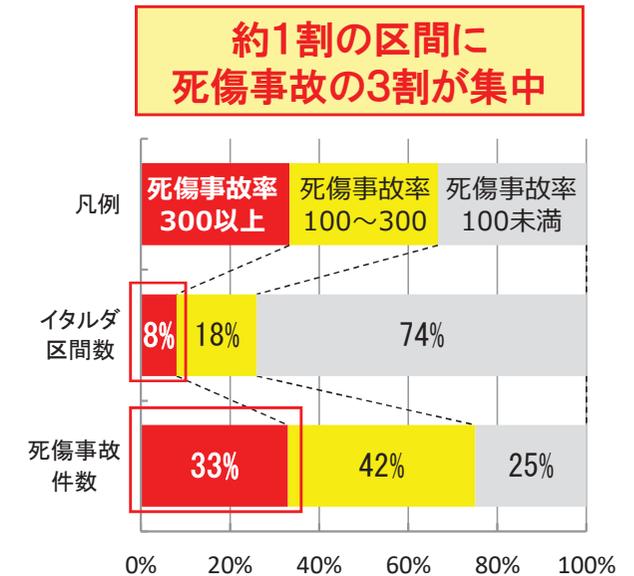
- 死傷事故の約6割は幹線道路で発生しており、そのうち一般国道(約3割)が最も多い。
- 幹線道路で発生する事故の約7割が自動車事故。
- また、死傷事故率別の区間数・事故件数をみると、特定の区間に事故が集中。



▲道路種別別死傷事故発生割合



▲幹線道路の事故種別別発生割合



▲幹線道路の死傷事故率別区間数と事故件数割合(H27-H30)

(資料:イタルダ事故データ)

※死傷事故率300件/億台*0 :
かつて「交通戦争」といわれた昭和45年頃の水準

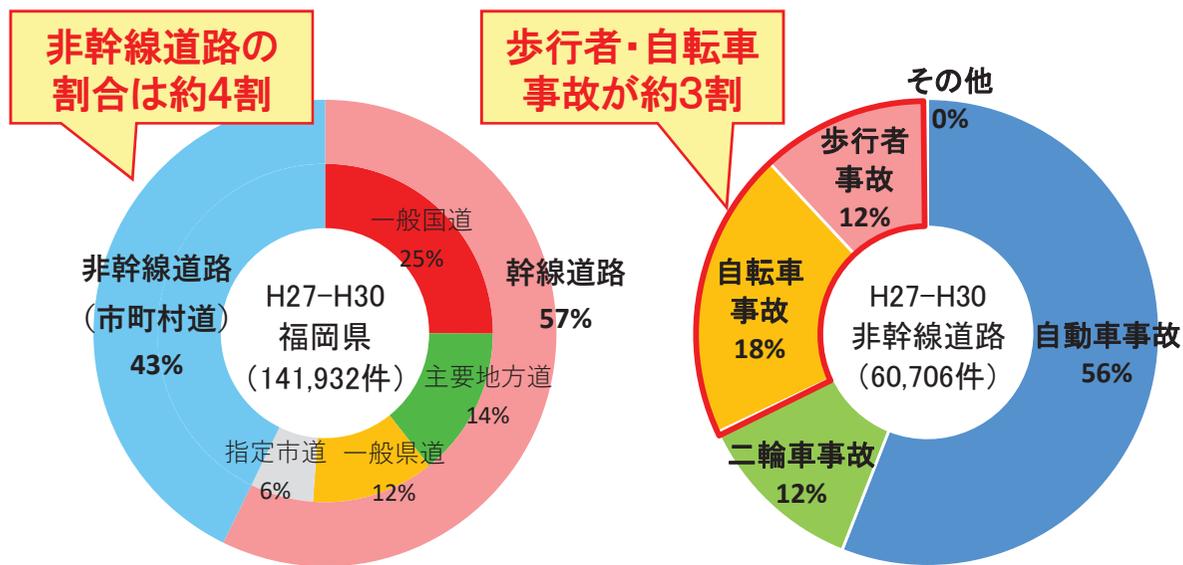
2) 福岡県の事故発生状況について

(4) 非幹線道路の死傷事故発生状況



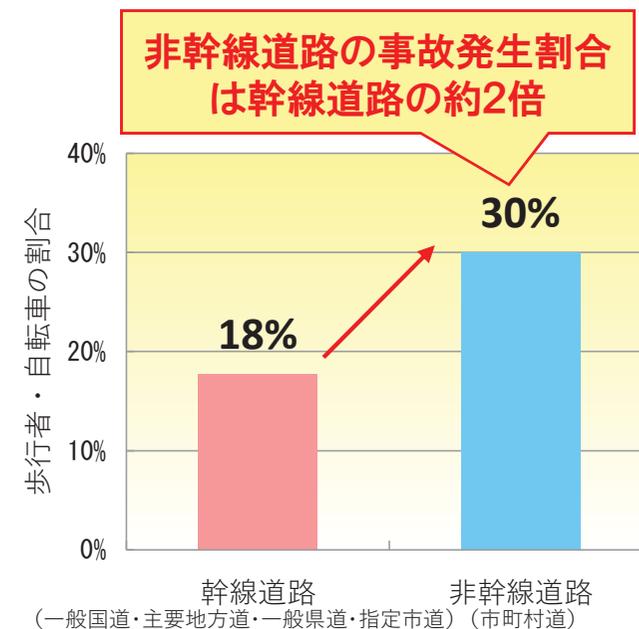
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

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



▲道路種別別死傷事故発生割合

▲非幹線道路の事故種別別発生割合



▲第2当事者が歩行者・自転車の死傷事故発生割合(H27-H30)

(資料:イタルダ事故データ)

2) 福岡県の事故発生状況について

②県内における死傷事故発生特性

2) 福岡県の事故発生状況について

(1) 地域別事故発生状況



- 直近4年の死傷事故件数は、全国と同様、減少傾向にあり、各地域とも概ね同調している。
- 一方、死亡事故は全国では減少傾向であるのに対し、県内では増減するなど一様の傾向を示していない。
- ただし、死亡事故になる割合は、各地域ともに全国平均を下回る。

■地域別死傷事故発生件数の推移(直近4年)

	死傷事故件数(件/年)				増減率(対H27)			
	H27	H28	H29	H30	H27	H28	H29	H30
北九州	6,389	6,221	5,715	5,238	1.00	0.97	0.89	0.82
筑豊	1,888	1,724	1,680	1,531	1.00	0.91	0.89	0.81
福岡	10,627	9,622	9,083	8,129	1.00	0.91	0.85	0.76
筑後	3,749	3,560	3,223	2,847	1.00	0.95	0.86	0.76
福岡県計	22,653	21,127	19,701	17,745	1.00	0.93	0.87	0.78
全国	536,899	499,201	472,165	430,601	1.00	0.93	0.88	0.80

■地域別死亡事故発生件数の推移(直近4年)

	死亡事故件数(件/年)				増減率(対H27)			
	H27	H28	H29	H30	H27	H28	H29	H30
北九州	25	25	23	26	1.00	1.00	0.92	1.04
筑豊	12	13	12	10	1.00	1.08	1.00	0.83
福岡	34	36	29	24	1.00	1.06	0.85	0.71
筑後	18	21	16	20	1.00	1.17	0.89	1.11
福岡県計	89	95	80	80	1.00	1.07	0.90	0.90
全国	4,028	3,790	3,630	3,449	1.00	0.94	0.90	0.86

■死亡事故発生割合の推移(直近4年)

	死亡事故割合(死亡事故件数/死傷事故件数)				
	H27	H28	H29	H30	H27-H30
北九州	0.39%	0.40%	0.40%	0.50%	0.42%
筑豊	0.64%	0.75%	0.71%	0.65%	0.69%
福岡	0.32%	0.37%	0.32%	0.30%	0.33%
筑後	0.48%	0.59%	0.50%	0.70%	0.56%
福岡県計	0.39%	0.45%	0.41%	0.45%	0.42%
全国	0.75%	0.76%	0.77%	0.80%	0.77%

全国平均以下

(資料:【福岡県】イタルダ事故データ(H27-H30)
【全国】交通事故統計年報)

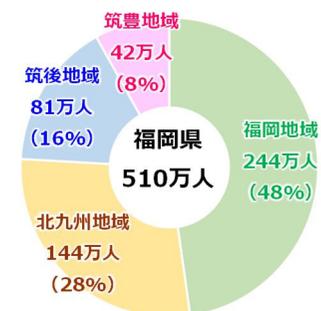
【分析するエリア区分】

※エリアは、福岡県交通渋滞対策協議会の区分設定

◆福岡県のエリア区分



【参考】福岡県内のエリア別人口



(資料: H27国勢調査)

2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 地域別事故発生特性



1) 季節別・昼夜別

- 死傷事故、死亡事故とも、季節別には大きな特性はない。
- また、昼夜にみても大きな特性はない。

『いつ?』

■季節別の死傷事故発生件数(H27-H30)

季節	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
春(3-5月)	5,694	1,585	9,199	3,218	19,696	24.2%	23.2%	24.6%	24.1%	24.2%	1.00	0.96	1.01	0.99
夏(6-8月)	6,057	1,749	9,481	3,408	20,695	25.7%	25.6%	25.3%	25.5%	25.5%	1.01	1.01	0.99	1.00
秋(9-11月)	5,954	1,667	9,510	3,364	20,495	25.3%	24.4%	25.4%	25.1%	25.2%	1.00	0.97	1.01	1.00
冬(12-2月)	5,858	1,822	9,271	3,389	20,340	24.9%	26.7%	24.7%	25.3%	25.0%	0.99	1.07	0.99	1.01
合計	23,563	6,823	37,461	13,379	81,226	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

季節	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
春(3-5月)	28	15	29	23	95	28.3%	31.9%	23.6%	30.7%	27.6%	1.02	1.16	0.85	1.11
夏(6-8月)	20	10	22	12	64	20.2%	21.3%	17.9%	16.0%	18.6%	1.09	1.14	0.96	0.86
秋(9-11月)	25	11	28	17	81	25.3%	23.4%	22.8%	22.7%	23.5%	1.07	0.99	0.97	0.96
冬(12-2月)	26	11	44	23	104	26.3%	23.4%	35.8%	30.7%	30.2%	0.87	0.77	1.18	1.01
合計	99	47	123	75	344	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

■昼夜別の死傷事故発生件数(H27-H30)

昼夜別	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
昼	16,768	5,048	26,318	9,905	58,039	71.2%	74.0%	70.3%	74.0%	71.5%	1.00	1.04	0.98	1.04
夜	6,795	1,775	11,143	3,474	23,187	28.8%	26.0%	29.7%	26.0%	28.5%	1.01	0.91	1.04	0.91
合計	23,563	6,823	37,461	13,379	81,226	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上

(資料: イタルダ事故データ (H27-H30))

【特化係数とは】

- 地域の産業構造がどの分野に偏っているかを表す指数で、全国との比較を行う場合によく用いられる指数
- 特化係数が大きいほど、その産業に特化しているといえる
- ここでは、「地域別の事故の構成比」と「福岡県内の事故の平均構成比」とを比較して、特化係数を算出することで、地域別の事故特性を把握

$$\text{地域における事故特性(特化係数)} = \text{地域の構成比} \div \text{福岡県内の平均構成比}$$

2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 地域別事故発生特性



2) 年齢別・当事者別

- 当事者年齢をみると、筑後地域では、0～15歳の割合が高い。
- 当事者種別をみると、福岡地域では、二輪車、自転車の割合が高い。

『だれと・だれが?』

■ 年齢別、当事者種別の死傷事故発生件数 (H27-H30)

0～15歳の割合が高い

年齢別	発生件数 (件/4年) ※第1当事者+第2当事者					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
0～15歳	427	133	814	413	1,787	0.9%	1.0%	1.1%	1.5%	1.1%	0.82	0.89	0.99	1.40
16～24歳	7,246	2,021	11,566	4,380	25,213	15.4%	14.8%	15.4%	16.4%	15.5%	0.99	0.95	0.99	1.05
25～64歳	31,282	8,790	51,883	16,848	108,803	66.4%	64.4%	69.2%	63.0%	67.0%	0.99	0.96	1.03	0.94
65歳以上	7,582	2,447	9,773	4,791	24,593	16.1%	17.9%	13.0%	17.9%	15.1%	1.06	1.18	0.86	1.18
その他	589	255	886	326	2,056	1.2%	1.9%	1.2%	1.2%	1.3%	0.99	1.48	0.93	0.96
合計	47,126	13,646	74,922	26,758	162,452	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※上表の事故発生件数は「第1当事者+第2当事者」で計上しているため、件数自体はダブルカウントとなっている。

※「赤字」: 1.20以上 (「その他」除く)

当事者種別	発生件数 (件/4年) ※第1当事者+第2当事者					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
自動車	41,266	12,300	58,376	22,645	134,587	87.6%	90.1%	77.9%	84.6%	82.8%	1.06	1.09	0.94	1.02
二輪車	1,743	421	7,349	1,558	11,071	3.7%	3.1%	9.8%	5.8%	6.8%	0.54	0.45	1.44	0.85
自転車	1,944	277	5,857	1,454	9,532	4.1%	2.0%	7.8%	5.4%	5.9%	0.70	0.35	1.33	0.93
歩行者	1,568	385	2,426	759	5,138	3.3%	2.8%	3.2%	2.8%	3.2%	1.05	0.89	1.02	0.90
その他	605	263	914	342	2,124	1.3%	1.9%	1.2%	1.3%	1.3%	0.98	1.47	0.93	0.98
合計	47,126	13,646	74,922	26,758	162,452	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※上表の事故発生件数は「第1当事者+第2当事者」で計上しているため、件数自体はダブルカウントとなっている。

※「赤字」: 1.20以上 (「その他」除く)

二輪車、自転車の割合が高い

(資料: イタルダ事故データ (H27-H30))

2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 地域別事故発生特性



3) 沿道環境別・道路形状別

- 沿道環境をみると、北九州・福岡地域は人口集中地区、筑豊・筑後地域はその他の市街部や平地部が高い
- 道路形状をみると、福岡地域は大規模交差点、北九州・筑豊・筑後地域は単路の道路構造物(トンネルや橋)区間が高い。

『どこで?』

■沿道環境別、道路形状別の死傷事故発生件数(H27-H30)

北九州・福岡はDID(人口集中地区)、筑豊・筑後はその他の市街部や平地部が高い

沿道環境別	沿道環境	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数			
		北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
		【単路】													
	DIDかつ商業地域	3,123	188	7,940	479	11,730	13.3%	2.8%	21.2%	3.6%	14.4%	0.92	0.19	1.47	0.25
	DID(商業除く)	5,470	438	6,630	1,896	14,434	23.2%	6.4%	17.7%	14.2%	17.8%	1.31	0.36	1.00	0.80
	その他の市街部	1,678	807	3,481	3,229	9,195	7.1%	11.8%	9.3%	24.1%	11.3%	0.63	1.04	0.82	2.13
	平地部	2,607	2,270	2,550	2,074	9,501	11.1%	33.3%	6.8%	15.5%	11.7%	0.95	2.84	0.58	1.33
	山地部	274	195	365	135	969	1.2%	2.9%	1.0%	1.0%	1.2%	0.97	2.40	0.82	0.85
	不明	324	97	441	261	1,123	1.4%	1.4%	1.2%	2.0%	1.4%	0.99	1.03	0.85	1.41
	【交差点】														
	DIDかつ商業地域	3,149	210	7,272	605	11,236	13.4%	3.1%	19.4%	4.5%	13.8%	0.97	0.22	1.40	0.33
	DID(商業除く)	3,856	346	4,864	1,401	10,467	16.4%	5.1%	13.0%	10.5%	12.9%	1.27	0.39	1.01	0.81
	その他の市街部	963	633	2,053	1,739	5,388	4.1%	9.3%	5.5%	13.0%	6.6%	0.62	1.40	0.83	1.96
	平地部	1,555	1,475	1,397	1,189	5,616	6.6%	21.6%	3.7%	8.9%	6.9%	0.95	3.13	0.54	1.29
	山地部	156	41	64	63	324	0.7%	0.6%	0.2%	0.5%	0.4%	1.66	1.51	0.43	1.18
	不明	408	123	404	308	1,243	1.7%	1.8%	1.1%	2.3%	1.5%	1.13	1.18	0.70	1.50
	合計	23,563	6,823	37,461	13,379	81,226	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上(「不明」除く)

福岡地域は大規模交差点、その他地域は単路の道路構造物(トンネルや橋)区間が多い

道路形状別	道路形状	発生件数(件/4年)					構成比					特化係数			
		北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
		交差点_交差点付近	5,286	1,567	6,965	2,575	16,393	22.4%	23.0%	18.6%	19.2%	20.2%	1.11	1.14	0.92
小交差点(5.5m未満)	1,895	696	4,386	1,633	8,610	8.0%	10.2%	11.7%	12.2%	10.6%	0.76	0.96	1.10	1.15	
中交差点(5.5m以上)	4,279	1,403	6,686	2,869	15,237	18.2%	20.6%	17.8%	21.4%	18.8%	0.97	1.10	0.95	1.14	
大交差点(13m以上)	1,392	101	2,402	345	4,240	5.9%	1.5%	6.4%	2.6%	5.2%	1.13	0.28	1.23	0.49	
単路_その他	10,602	2,971	16,789	5,879	36,241	45.0%	43.5%	44.8%	43.9%	44.6%	1.01	0.98	1.00	0.98	
単路_トンネル	33	37	22	1	93	0.1%	0.5%	0.1%	0.0%	0.1%	1.22	4.74	0.51	0.07	
単路_橋	30	22	32	45	129	0.1%	0.3%	0.1%	0.3%	0.2%	0.80	2.03	0.54	2.12	
踏切_第1種	0	1	4	2	7	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.00	1.70	1.24	1.73	
一般交通の場所	46	25	175	30	276	0.2%	0.4%	0.5%	0.2%	0.3%	0.57	1.08	1.37	0.66	
合計	23,563	6,823	37,461	13,379	81,226	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00	

(資料: イタルダ事故データ(H27-H30))

※「赤字」: 1.20以上(「踏切_第1種」、「一般交通の場所」除く)

2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 地域別事故発生特性



4) 事故類型別

- 北九州地域に大きな特性はない。
- 筑豊地域では、正面衝突や車両単独(工作物衝突や路外逸脱)が高い。
- 福岡地域では、左折時が高い。
- 筑後地域では、正面衝突や車両単独(路外逸脱)に加え、出会頭や人对車両(通行中)が高い。

『どのような?』

■ 事故類型別の死傷事故発生件数 (H27-H30)

福岡は、左折時が高い

事故類型	発生件数 (件/4年)					構成比					特化係数			
	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後	合計	北九州	筑豊	福岡	筑後
	人对車両 (横断中)	1,282	276	1,763	484	3,805	5.4%	4.0%	4.7%	3.6%	4.7%	1.16	0.86	1.00
人对車両 (通行中)	64	32	172	105	373	0.3%	0.5%	0.5%	0.8%	0.5%	0.59	1.02	1.00	1.71
人对車両 (その他)	222	77	491	170	960	0.9%	1.1%	1.3%	1.3%	1.2%	0.80	0.95	1.11	1.08
正面衝突	270	229	440	280	1,219	1.1%	3.4%	1.2%	2.1%	1.5%	0.76	2.24	0.78	1.39
追突	12,942	3,503	17,204	6,565	40,214	54.9%	51.3%	45.9%	49.1%	49.5%	1.11	1.04	0.93	0.99
出会頭	3,440	1,293	5,901	2,977	13,611	14.6%	19.0%	15.8%	22.3%	16.8%	0.87	1.13	0.94	1.33
右折時	2,191	574	4,108	1,217	8,090	9.3%	8.4%	11.0%	9.1%	10.0%	0.93	0.84	1.10	0.91
左折時	726	139	3,119	588	4,572	3.1%	2.0%	8.3%	4.4%	5.6%	0.55	0.36	1.48	0.78
車両相互その他	2,074	539	3,839	823	7,275	8.8%	7.9%	10.2%	6.2%	9.0%	0.98	0.88	1.14	0.69
車両単独 (工作物衝突)	144	79	116	82	421	0.6%	1.2%	0.3%	0.6%	0.5%	1.18	2.23	0.60	1.18
車両単独 (転倒)	32	8	55	22	117	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.94	0.81	1.02	1.14
車両単独 (路外逸脱)	8	13	6	10	37	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.75	4.18	0.35	1.64
車両単独 (その他)	168	61	246	55	530	0.7%	0.9%	0.7%	0.4%	0.7%	1.09	1.37	1.01	0.63
列車	0	0	1	1	2	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.00	0.00	1.08	3.04
合計	23,563	6,823	37,461	13,379	81,226	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	1.00	1.00	1.00	1.00

※「赤字」: 1.20以上 (「列車」除く)

筑豊・筑後は、正面衝突や車両単独(路外逸脱)等が高い

(資料: イタルダ事故データ (H27-H30))

2) 福岡県の事故発生状況について

(2) 地域別事故発生特性



5) 地域別事故特性のまとめ

地域名	事故特性(県平均からの特化項目)	想定される事故要因
北九州地域	【場所】 ▶ 人口集中地区の単路、交差点 ▶ 単路(トンネル)	○交通量が多く渋滞を起因とした事故を起こしやすい。
筑豊地域	【場所】 ▶ その他の市街部、平地部、山地部の単路、交差点 ▶ 単路(トンネル・橋) 【形態】 ▶ 正面衝突、車両単独(工作物衝突、路外逸脱)	○中央分離帯が無いなど、車線を逸脱しやすい。
福岡地域	【当事者】 ▶ 二輪車、自転車 【場所】 ▶ 人口集中地区かつ商業地域の単路、交差点 ▶ 大規模交差点 【形態】 ▶ 左折時	○都心部の大規模交差点で、二輪車や自転車が巻き込まれやすい。 ○二輪車や自転車が事故を起こしやすい。
筑後地域	【当事者】 ▶ 0~15歳 【場所】 ▶ その他の市街部、平地部の単路、交差点 ▶ 単路(橋) 【形態】 ▶ 人対車両(通行中)、正面衝突 ▶ 出会頭、車両単独(路外逸脱)	○若年層が事故に巻き込まれやすい。 ○中央分離帯が無いなど、車線を逸脱しやすい。 ○出会い頭に衝突しやすい。

3) 幹線道路における事故対策について

①事故危険箇所における取り組み

3) 幹線道路における事故対策について



(1) 事故危険箇所の概要と取り組み

- 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
第2次	平成20年度～24年度	3,396	123
第3次	平成24年度～28年度	3,490	119
第4次	平成27年度～令和2年度	3,125	111

- 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))

◆令和元年度までの取り組み

- ⇒ 第3次及び第4次事故危険箇所の対策実施状況及び対策効果について、進捗状況を把握、確認するための進捗管理表を作成し、情報を共有

◆今年度の取り組み

- ⇒ 引き続き、第3次及び第4次事故危険箇所の進捗状況を把握、確認するための進捗管理表を更新
- ⇒ 対策箇所の効果(好事例等)について、情報を共有

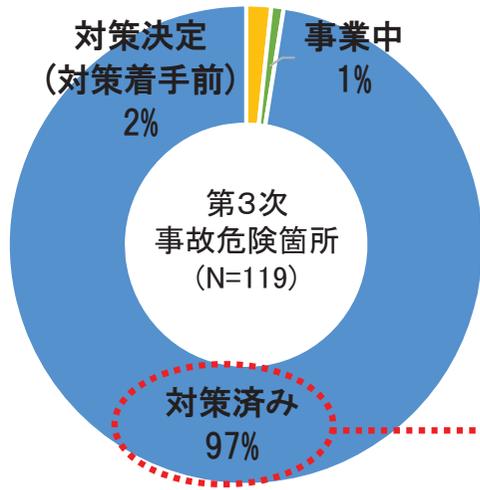
3) 幹線道路における事故対策について

(2) 第3次事故危険箇所の取り組み<H24~H28>



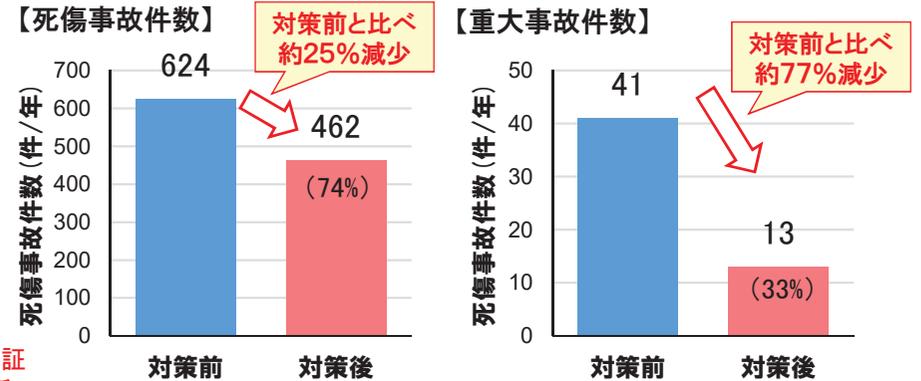
■対策実施状況と対策効果

- 対策済み箇所が約97%を占め、死傷事故件数は約26%、重大事故は約77%減少 ※検証可能な115箇所を対象
- 引き続き、対策完了後の事故データを収集し、対策効果を検証



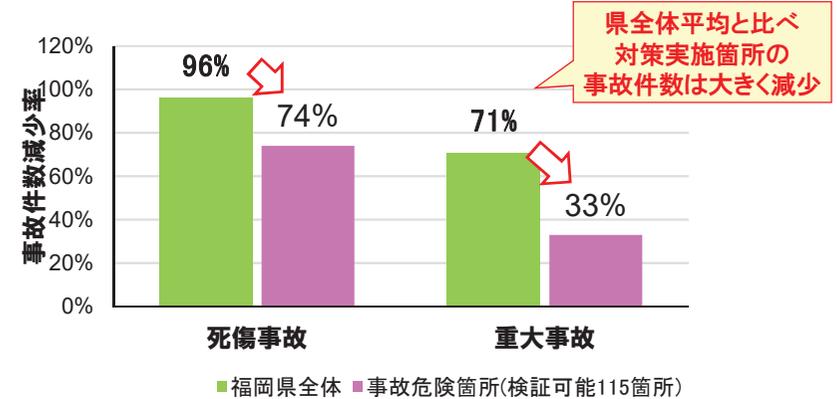
■福岡県の第3次事故危険箇所の対策実施状況(R3.2末時点)

事故データによる効果検証が可能な115箇所を分析



■対策済み箇所(115箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化(R3.2末時点)

※対策前は、H19~H22の値
 ※対策後は、対策済み翌年度~H30の値(最大直近4年間)
 ※()の値は、対策前からの増減率(対策後/対策前)



■事故危険箇所(対策済み箇所)の事故件数減少率

※福岡県全体は、イタルダ区間別事故データのH19~22とH27~30を比較

3) 幹線道路における事故対策について

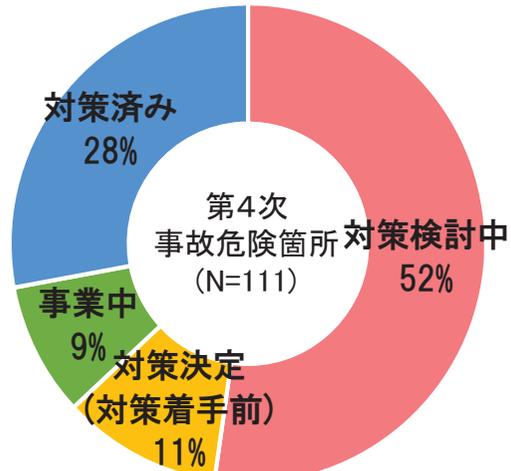
(3) 第4次事故危険箇所の取り組み<H27~R2>



■対策実施状況

- 令和3年2月末時点の対策済み箇所は約8割(昨年度と比べ約3割増加)
- 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り組みを推進中。

平成30年度
安推連会議時点

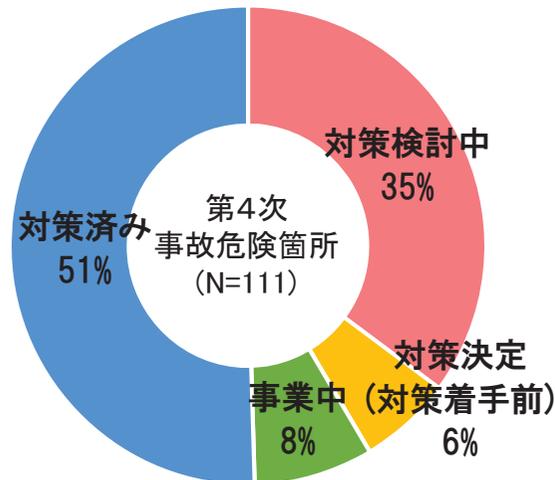


■道路管理者別の対策実施状況(令和3年2月末時点)

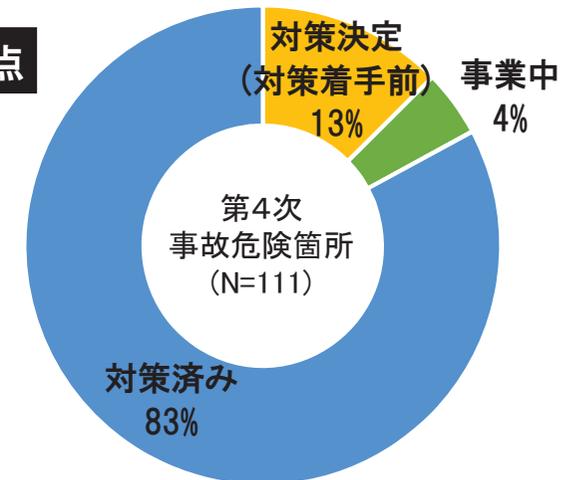
実施状況	北九州 国道	福岡 国道	福岡県	北九州市	福岡市	合計
対策検討中	0	0	0	0	0	0
対策決定 (対策着手前)	0	5	0	9	0	14
事業中	1	2	1	0	1	5
対策済み	12	23	30	8	19	92
合計	13	30	31	17	20	111

※道路管理者の対策状況

令和元年度
安推連会議時点



令和3年2月末時点



■福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況

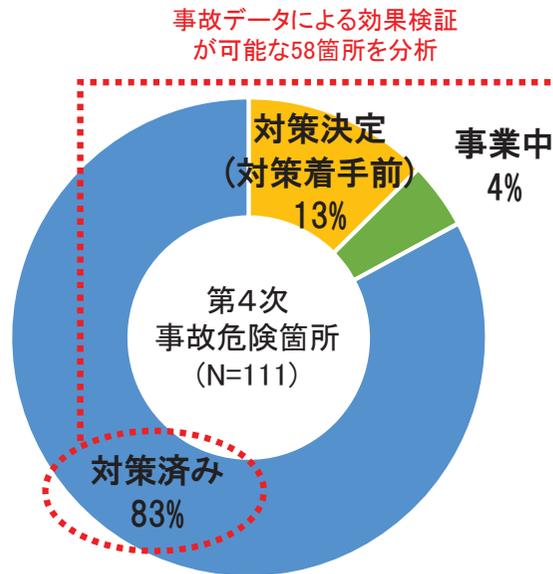
3) 幹線道路における事故対策について

(3) 第4次事故危険箇所の取り組み<H27~R2>

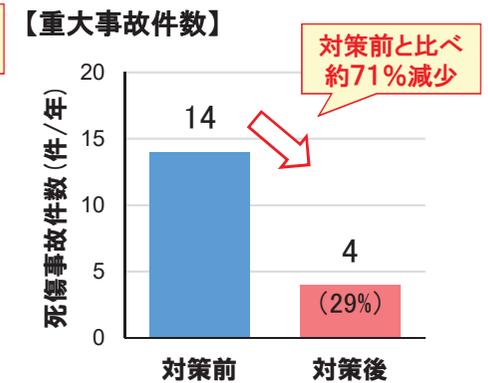
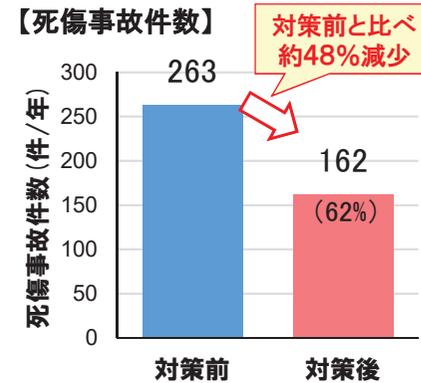


■対策効果

□ 対策済み箇所が約83%を占め、死傷事故件数は約48%、重大事故は約71%減少。 ※検証可能な58箇所を対象
 □ 引き続き、対策完了後の事故データを収集し、対策効果を検証。

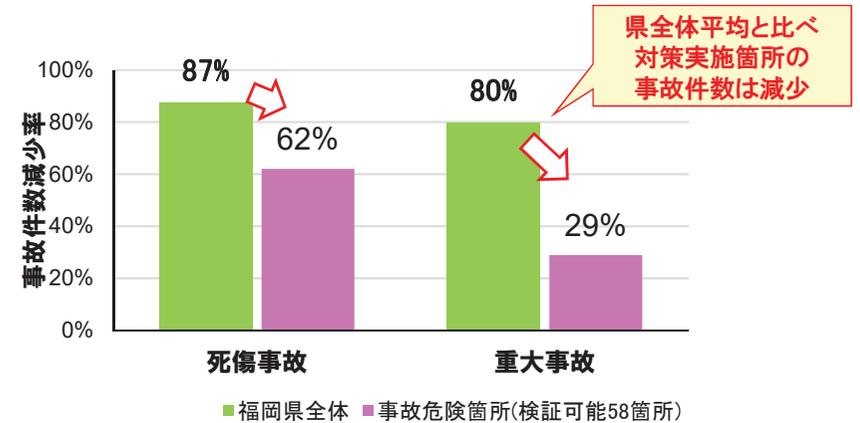


■福岡県の第4次事故危険箇所の対策実施状況(R3.2末時点)



■対策済み箇所(58箇所)の死傷事故・重大事故件数の変化(R3.2末時点)

※対策前は、H22~H25の値
 ※対策後は、対策済み翌年度~H30の値(最大直近4年間)
 ※()の値は、対策前からの減少率(対策後/対策前)



■事故危険箇所(対策済み箇所)の事故件数減少率

※福岡県全体は、イタルダ区間別事故データのH22~25とH27~30を比較

3) 幹線道路における事故対策について

(3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例<H27~R2>



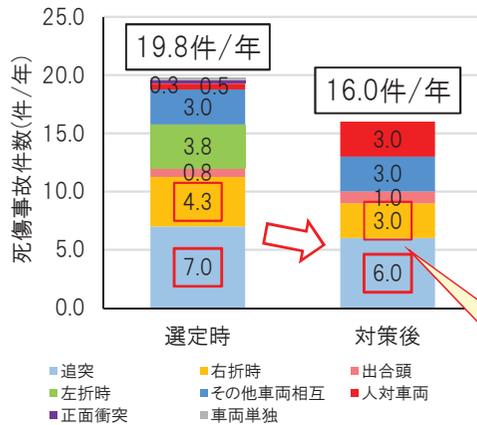
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■ 整備状況と対策効果

国道202号 福岡市 六本松交差点 (R1年度対策完了) 【福岡国道事務所】



(背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用)

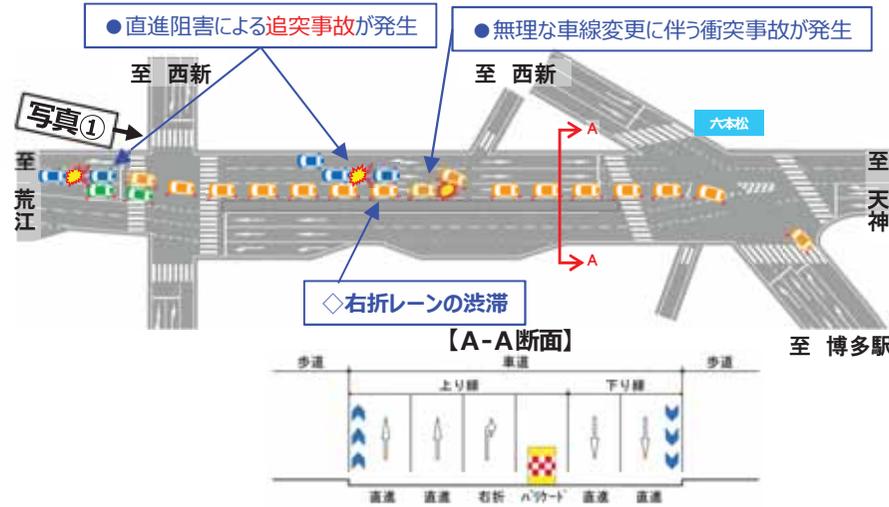


■ 死傷事故削減効果

※交差点前後約100m(計約200m)の事故件数

※選定時はイタルダ事故データ(H22-H25)の値、※対策後はR2年中の事故件数(警察への聞き取り)

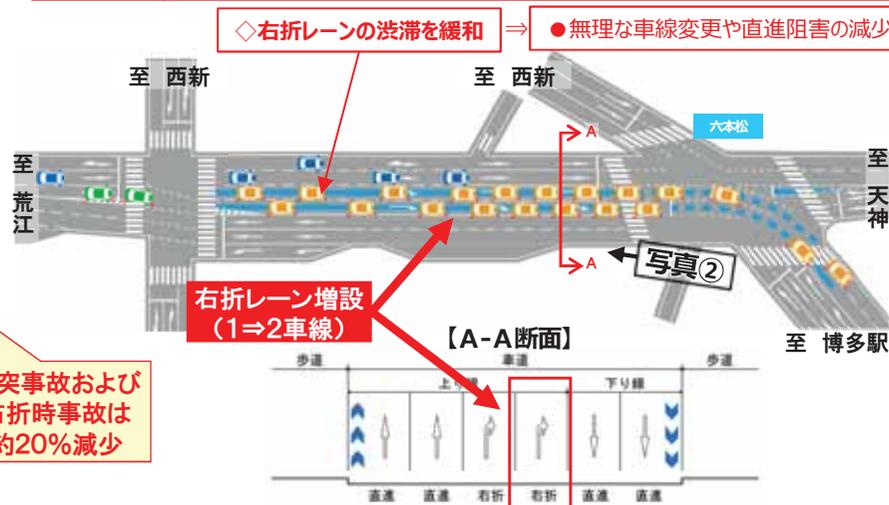
整備前 右折レーンで渋滞が発生し、無理な車線変更や直進阻害に伴う事故が発生



整備前(H26)



整備後 右折レーンを2車線に増設し、右折渋滞を緩和



整備後(R1)



追突事故および右折時事故は約20%減少

3) 幹線道路における事故対策について

(3) 第4次事故危険箇所の取り組み事例<H27~R2>



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■ 整備状況と対策効果

国道202号 福岡市 今宿谷交差点 (H29年度対策完了)

【福岡国道事務所】

今宿谷交差点



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)

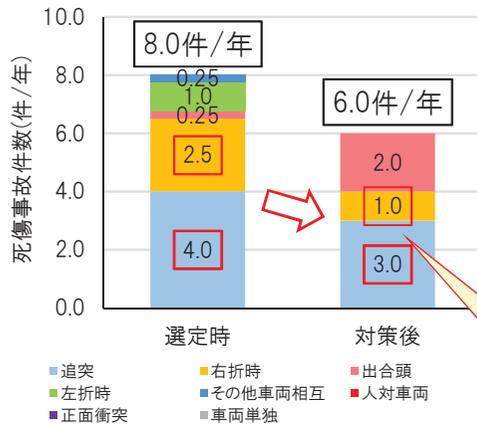
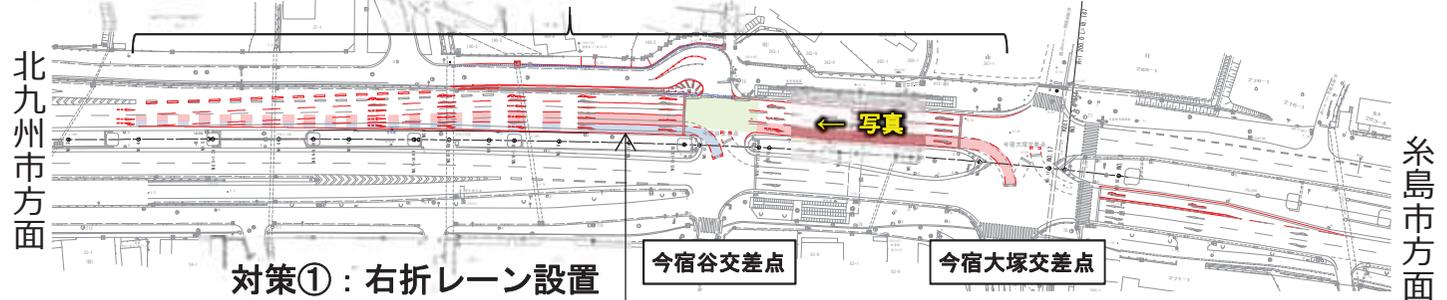
【事故要因】



※H27年度撮影

【対策内容】

対策②: カラー舗装



■ 死傷事故削減効果

※事故件数は、イタルダ区間(40-K09774-000)の値
 ※選定時はイタルダ事故データ(H22-H25)の値、※対策後は、H30の値



追突事故および右折時事故は約38%減少

①事故危険箇所における取り組み

(3) 第4次事故危険箇所<H28~R2>



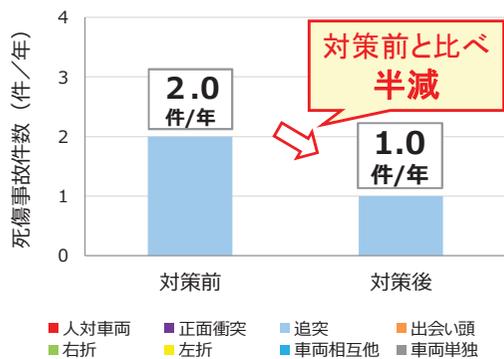
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2) 整備状況と対策効果

国道10号 築上町 椎田IC入口交差点 (H29年度対策完了)
【北九州国道事務所】



(背景地図: 地理院地図(電子国土Web)より引用)



■ 死傷事故削減効果

(資料: 交通事故・道路統合データベース) 対策前: H22~H25
対策後: H30

対策①. 注意喚起 (追突事故防止)



対策②. ゼブラによる交差点コンパクト化 (速度抑制)



3) 幹線道路における事故対策について

(4) 新たな事故危険箇所の選定



■これまでの経緯

◆交通安全基本計画

- ・第7次交通安全基本計画(計画期間:平成13年度～平成17年度)
- ・第8次交通安全基本計画(計画期間:平成18年度～平成22年度)
- ・第9次交通安全基本計画(計画期間:平成23年度～平成27年度)
- ・第10次交通安全基本計画(計画期間:平成28年度～令和2年度)

◆社会資本整備重点計画

- ・第1次社会資本整備重点計画(計画期間:平成15年度～平成19年度)
→事故危険箇所(全国:3,956箇所 福岡県:205箇所)
- ・第2次社会資本整備重点計画(計画期間:平成20年度～平成24年度)
→事故危険箇所(全国:3,396箇所 福岡県:123箇所)
- ・第3次社会資本整備重点計画(計画期間:平成25年度～平成28年度)
→事故危険箇所(全国:3,490箇所 福岡県:119箇所)
- ・第4次社会資本整備重点計画(計画期間:平成27年度～令和2年度)
→事故危険箇所(全国:3,125箇所 福岡県:111箇所)

■今後の予定

- ・第11次交通安全基本計画(策定中)
- ・第5次社会資本整備重点計画(策定中)

新たな事故危険箇所の選定

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 新たな事故危険箇所の選定



■事故危険箇所の指定状況と要件

- 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、又は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。
- 第4次社会資本整備重点計画(平成27年9月指定)では、全国で3,125箇所を指定。(福岡県では111箇所を指定)
- 現在、第5次社会資本整備重点計画策定に向け、**新たな事故危険箇所を選定中**。(R3.4月末選定予定)

第4次社会資本整備重点計画 (H27~R2) 全国:3,125箇所 福岡県111箇所		第5次社会資本整備重点計画
A 基準	<p>○過去4年間(H22~H25)における平均的な交通事故発生状況について、以下の基準を満たす箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率 100件/億台^キ以上 かつ ・重大事故率 10件/億台^キ以上 かつ ・死亡事故率 1件/億台^キ以上 	<p>○過去4年間(H27~H30)における平均的な交通事故発生状況について、以下の基準を満たす箇所</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率 100件/億台^キ以上 かつ ・重大事故率 10件/億台^キ以上 かつ ・死亡事故率 1件/億台^キ以上
B 基準	<p>○抽出基準Aに該当しない箇所のうち、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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故多発地点 ・抽出基準Aに準じた箇所 ・特徴的な事故発生箇所(自転車・高齢者事故等) ・潜在的风险が高い箇所(急減速の発生頻度が高い) 	<p>○抽出基準Aに該当しない箇所のうち、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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故多発地点 ・抽出基準Aに準じた箇所 ・特徴的な事故発生箇所(自転車・高齢者事故等) ・潜在的风险が高い箇所(急減速の発生頻度が高い)

3) 幹線道路における事故対策について

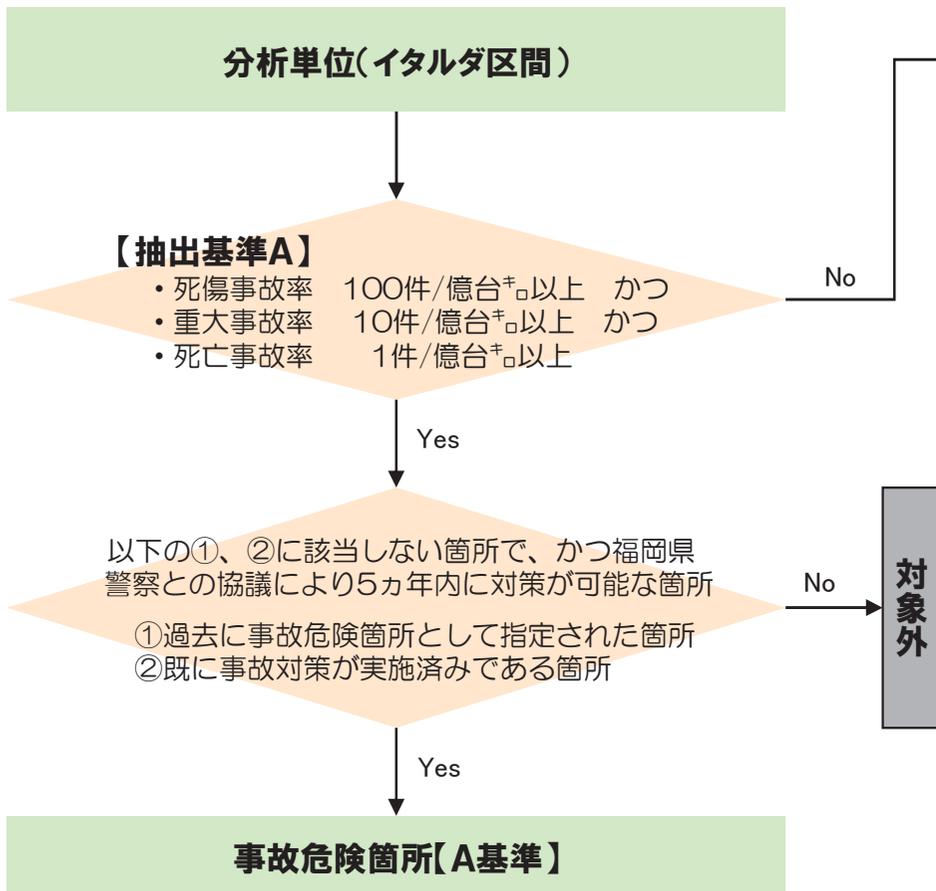
(4) 新たな事故危険箇所の選定



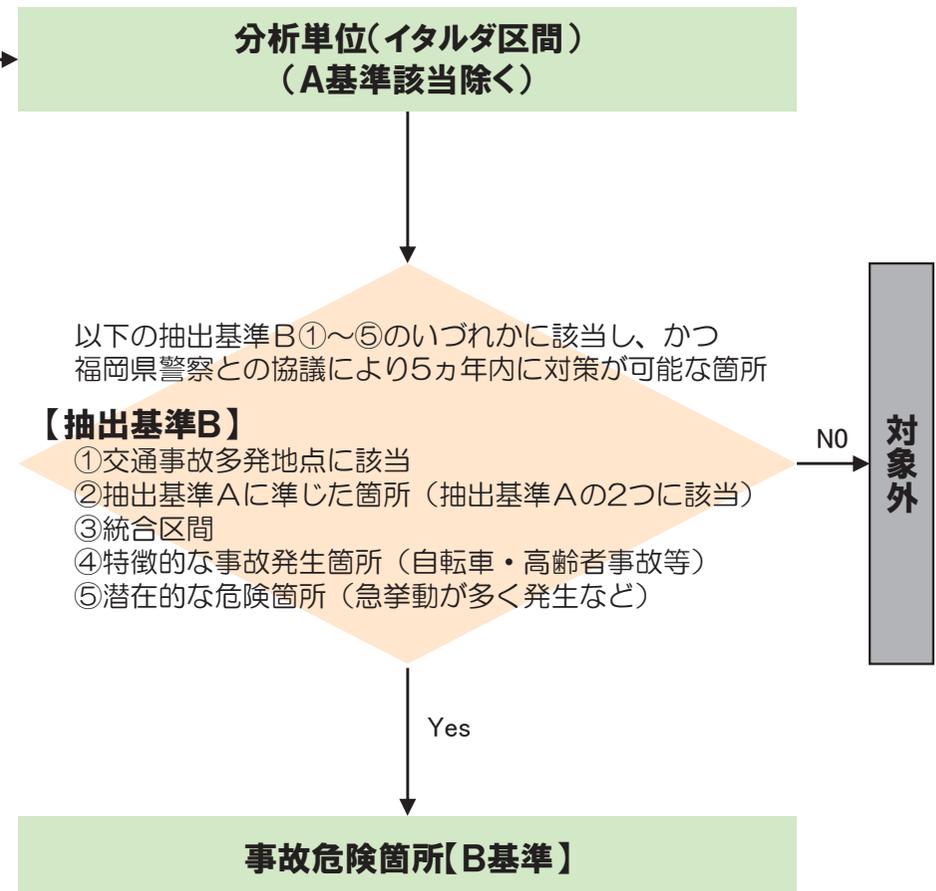
抽出基準による選定までの流れ

- 過去4年間(H27~H30)における平均的な交通事故発生状況から算出された事故率を基に、抽出基準Aに該当する箇所を抽出
- 抽出基準Aに該当しない、かつ福岡県警の重点対策箇所に位置づけられた箇所のうち、抽出基準Aに準じた箇所や潜在的风险が高い箇所等を抽出基準B基準に該当する箇所として抽出

【抽出基準A】の検討フロー



【抽出基準B】の検討フロー



3) 幹線道路における事故対策について

(4) 新たな事故危険箇所の選定



■スケジュール(案)

- 新たな事故危険箇所は令和3年3月より選定を開始。
- 選定では当会議にて承認が必要なため、事故危険箇所(案)選定後に当該会議を開催予定。(R3.4月開催予定)

項目	R3.3月					R3.4月				
	第1週	第2週	第3週	第4週	第5週	第1週	第2週	第3週	第4週	第5週
	3/1~3/7	3/8~3/14	3/15~3/21	3/22~3/28	3/29~4/4	4/5~4/11	4/12~4/18	4/19~4/25	4/26~5/2	
選定依頼	●									
事故危険箇所(案)抽出	■									
警察との調整		■ ■ ■ ■ ■	■							
事故危険箇所(案)選定 (有識者意見聴取)							■			
令和3年度 福岡県道路交通環境 安全推進連絡会議 (予定)									■ ■ ■ ■ ■	

3) 幹線道路における事故対策について

②事故危険区間（事故ゼロプラン）における取り組み

3) 幹線道路における事故対策について

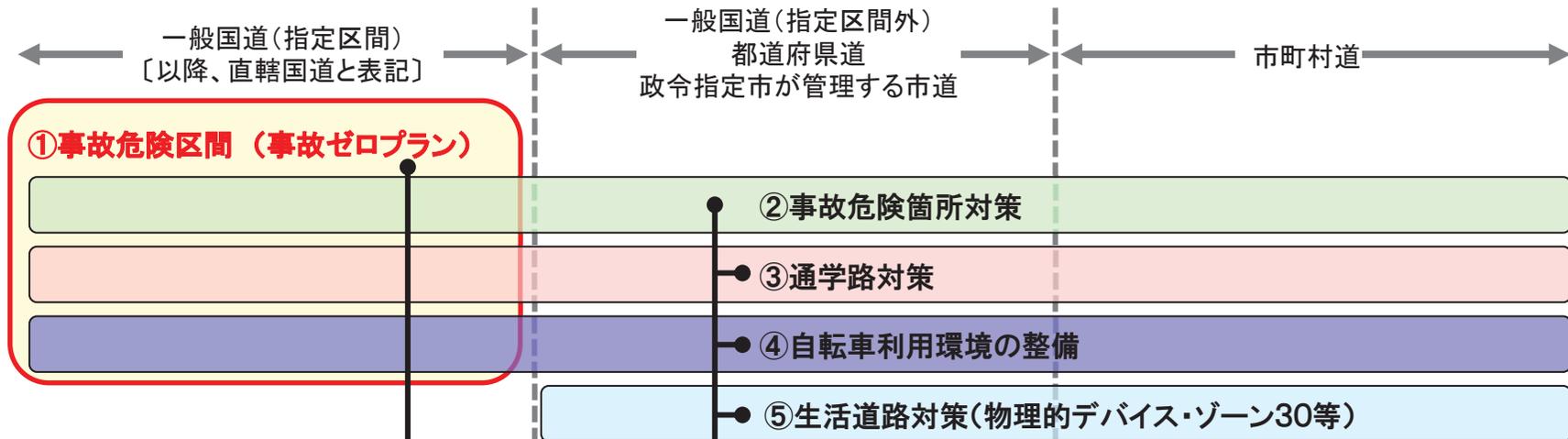
(1) 福岡県における交通安全対策の取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 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ます。
- このうち、「①事故危険区間」では直轄国道を対象として、限られた予算の投資効率を最大限に高めるため、「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を推進しています。

<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「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

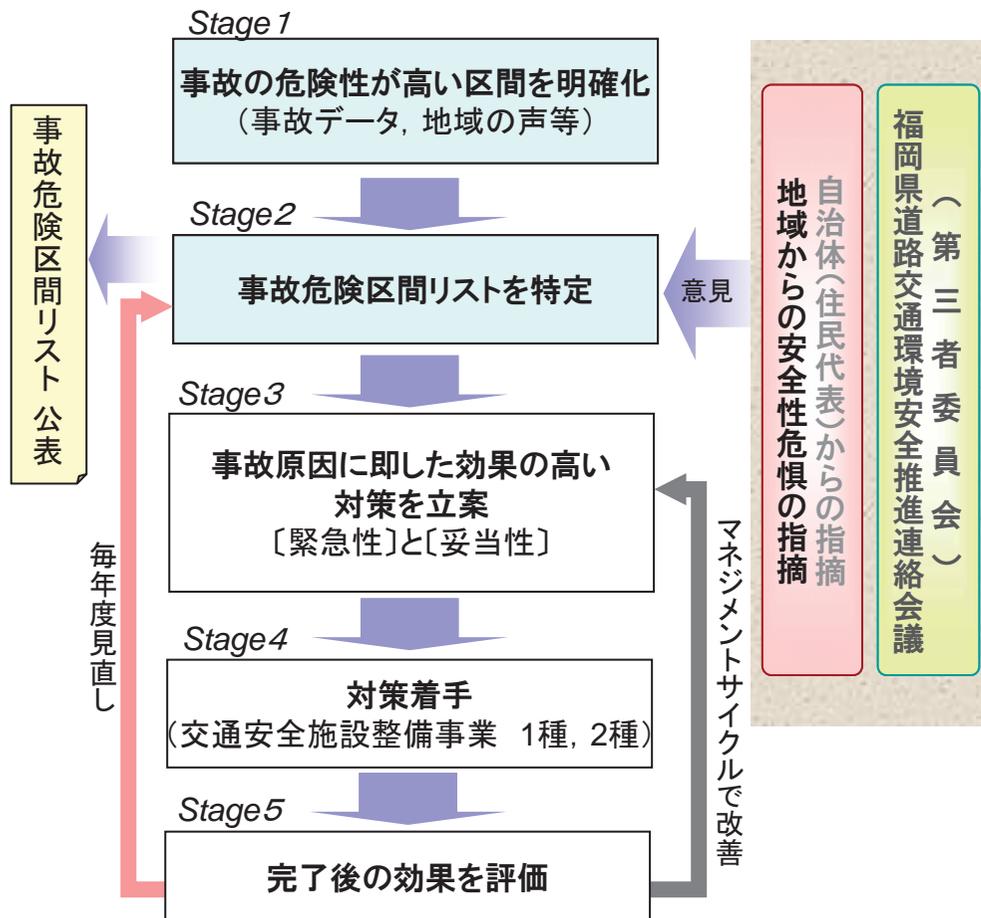
3) 幹線道路における事故対策について

(2) 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	安全 (事故データ)	安心 (要望等)
	<ul style="list-style-type: none"> ○事故危険箇所との整合 ○死亡リスクが大きい <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故率 ・死傷事故件数 ・重傷事故件数 	<ul style="list-style-type: none"> ○対策必要性の検証 <ul style="list-style-type: none"> ・潜在的な事故リスク (ETC2.0データ) ・事故増加箇所
必要な区間 歩道整備が	<ul style="list-style-type: none"> ○要望箇所の対策必要性の検証 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	
整備が必要な区間 自転車利用環境	<ul style="list-style-type: none"> ○要望箇所の対策必要性の検証 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	

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

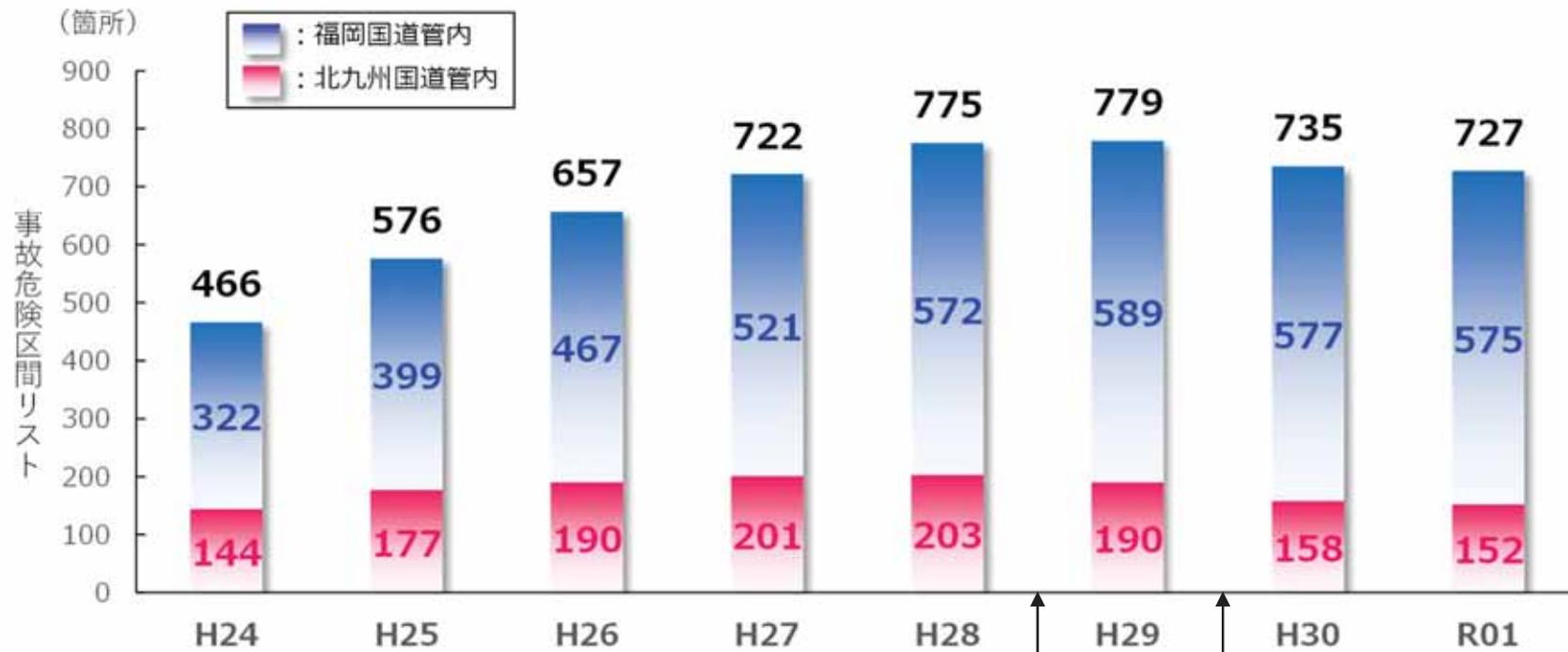
3) 幹線道路における事故対策について

(3) 事故危険区間リストの推移 (H24~R01年度)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□平成29年度までは、最新指標に基づく追加のみを行ってきたため、事故危険区間リストは年々増加。
 □平成30年度の見直しにより、「除外」、「解除」ルールを導入。



↑ 国道200号移管 (H29年4月) を除く

H30年度 安推連における見直し

- 「抽出」ルールの見直し
- 「除外」※1ルールの導入
- 「解除」※2ルールの導入

※1 「除外」：対策を実施していない区間を対象に、事故危険区間の指定から外すことを指す。
 ※2 「解除」：対策が完了した区間を対象に、事故危険区間の指定から外すことを指す。

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 令和2年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

□ 令和元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2年度の事故危険区間 (福岡県版)として705箇所を指定。

	福岡県	内 訳	
		福岡国道	北九州国道
令和元年度 事故危険区間	727箇所	575箇所	152箇所

DRM更新による区間数の変化 【A】	738箇所	577箇所	161箇所
-----------------------	-------	-------	-------

令和2年度 事故危険区間	抽出 (新規追加) 【B】	18箇所	10箇所	8箇所
	除外 【C】	17箇所	17箇所	0箇所
	解除 【D】	34箇所	25箇所	9箇所
	計 【A+B-C-D】	705箇所	545箇所	160箇所

3) 幹線道路における事故対策について

(4) 令和2年度 事故危険区間 (福岡県版)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

▼ R02福岡県事故危険区間数

	福岡県	福岡道	北九州道
国道2号	1	—	1
国道3号	257	188	69
国道10号	52	—	52
国道201号	48	10	38
国道202号	157	157	—
国道208号	60	60	—
国道209号	59	59	—
国道210号	71	71	—
合計	705	545	160

▼ 事故危険区間リスト (一部抜粋)

福岡県 通し番号	路線名	住 所	交 差 点 名
1	国道2号	北九州市門司区	関門トンネル出口
2	国道3号	北九州市小倉北区	富野口
3	国道3号	北九州市小倉北区	中津口
4	国道3号	北九州市小倉北区	市民球場入口
5	国道3号	北九州市小倉北区三萩野1丁目	
6	国道3号	北九州市小倉北区	三萩野
7	国道3号	北九州市小倉北区白銀1丁目	
8	国道3号	北九州市小倉北区白銀1丁目	
9	国道3号	北九州市小倉北区	貴船橋東
10	国道3号	北九州市小倉北区	貴船橋西
11	国道3号	北九州市小倉北区木町交番前	木町交番前
12	国道3号	北九州市小倉北区	木町3丁目
13	国道3号	北九州市小倉北区	清水
14	国道3号	北九州市小倉北区清水4丁目	
15	国道3号	北九州市小倉北区	清水4丁目
16	国道3号	北九州市小倉北区歯大前西	歯大前西
17	国道3号	北九州市小倉北区	上到津二丁目
18	国道3号	北九州市戸畑区	
19	国道3号	北九州市小倉北区	都二丁目
20	国道3号	北九州市小倉北区	井堀5丁目
21	国道3号	北九州市小倉北区	
22	国道3号	北九州市戸畑区	福柳木
23	国道3号	北九州市戸畑区	西鞆が谷
24	国道3号	北九州市八幡東区	戸畑ハイバス西
25	国道3号	北九州市八幡東区春の町5丁目	
26	国道3号	北九州市八幡東区	
27	国道3号	北九州市八幡東区春の町4丁目	春の町四丁目
28	国道3号	北九州市八幡東区	西本町1丁目
29	国道3号	北九州市八幡東区	西本町3丁目
30	国道3号	北九州市八幡東区桃園2丁目	桃園2丁目
31	国道3号	北九州市八幡東区	桃園2丁目
32	国道3号	北九州市八幡西区紅梅1丁目	
33	国道3号	北九州市八幡西区	藤田2丁目
34	国道3号	北九州市八幡西区	筒井町
35	国道3号	北九州市八幡西区	—
36	国道3号	北九州市八幡西区	萩原二丁目
37	国道3号	北九州市八幡西区	穴生4丁目
38	国道3号	北九州市八幡西区	樋口町
39	国道3号	北九州市八幡西区	—
40	国道3号	北九州市八幡西区瀬板2丁目	

※ 交差点名欄の「—」表記は、名称のない交差点、
「 」(空白)は交差点以外の区間(単路)を示すものです。

3) 幹線道路における事故対策について

(5) 除外・解除事例



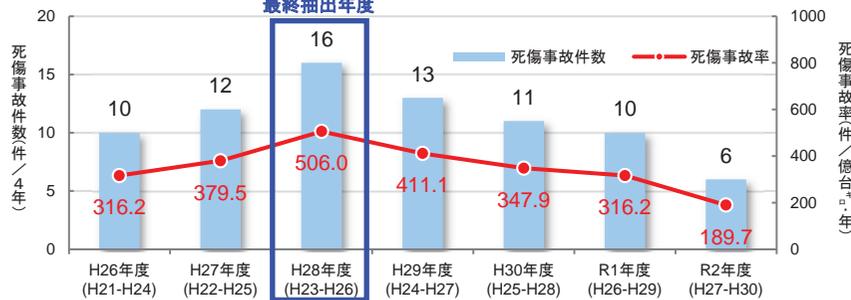
【除外箇所】

■国道3号 八女郡広川町新代 単路

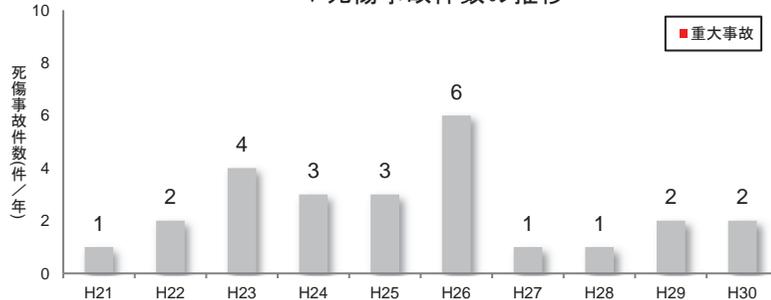
・事故件数の減少により、事故対策の必要性が低下



▼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

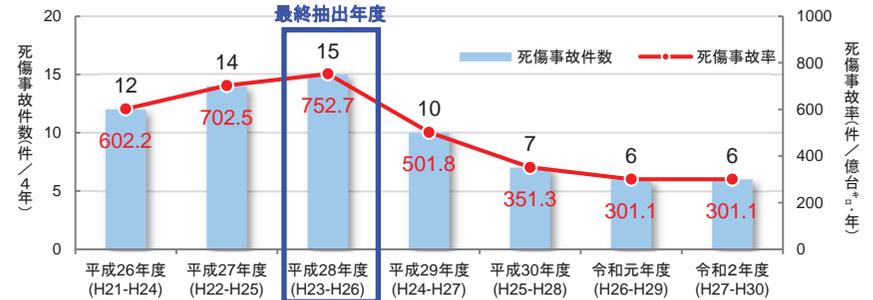


■国道208号 大川市大川橋交差点

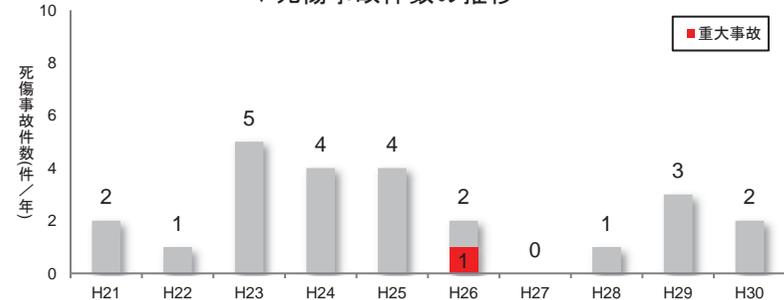
・事故件数の減少により、事故対策の必要性が低下



▼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



(資料: 交通事故・道路統合データベース)

3) 幹線道路における事故対策について

(5) 除外・解除事例



【解除箇所】：事故対策（安全）

■国道10号 行橋市金屋交差点【H26年度完成】

＜対策：カラー舗装＞



▼死傷事故件数と死傷事故率(4年単位)



※抽出基準 ①「死傷事故率：300件/億台年以上」且つ「死傷事故件数：20件/4年以上」
 ②「死傷事故率：300件/億台年以上」且つ「重傷事故件数：3件/4年以上」

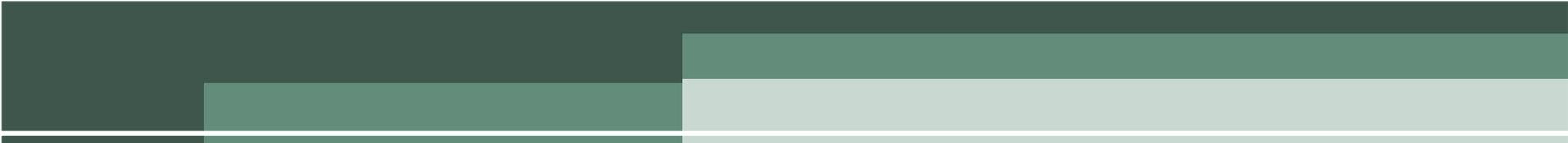
▼死傷事故件数の推移



(資料：交通事故・道路統合データベース)



(対策前：平成25年4月撮影、対策後：平成26年11月撮影)



参 考 资 料

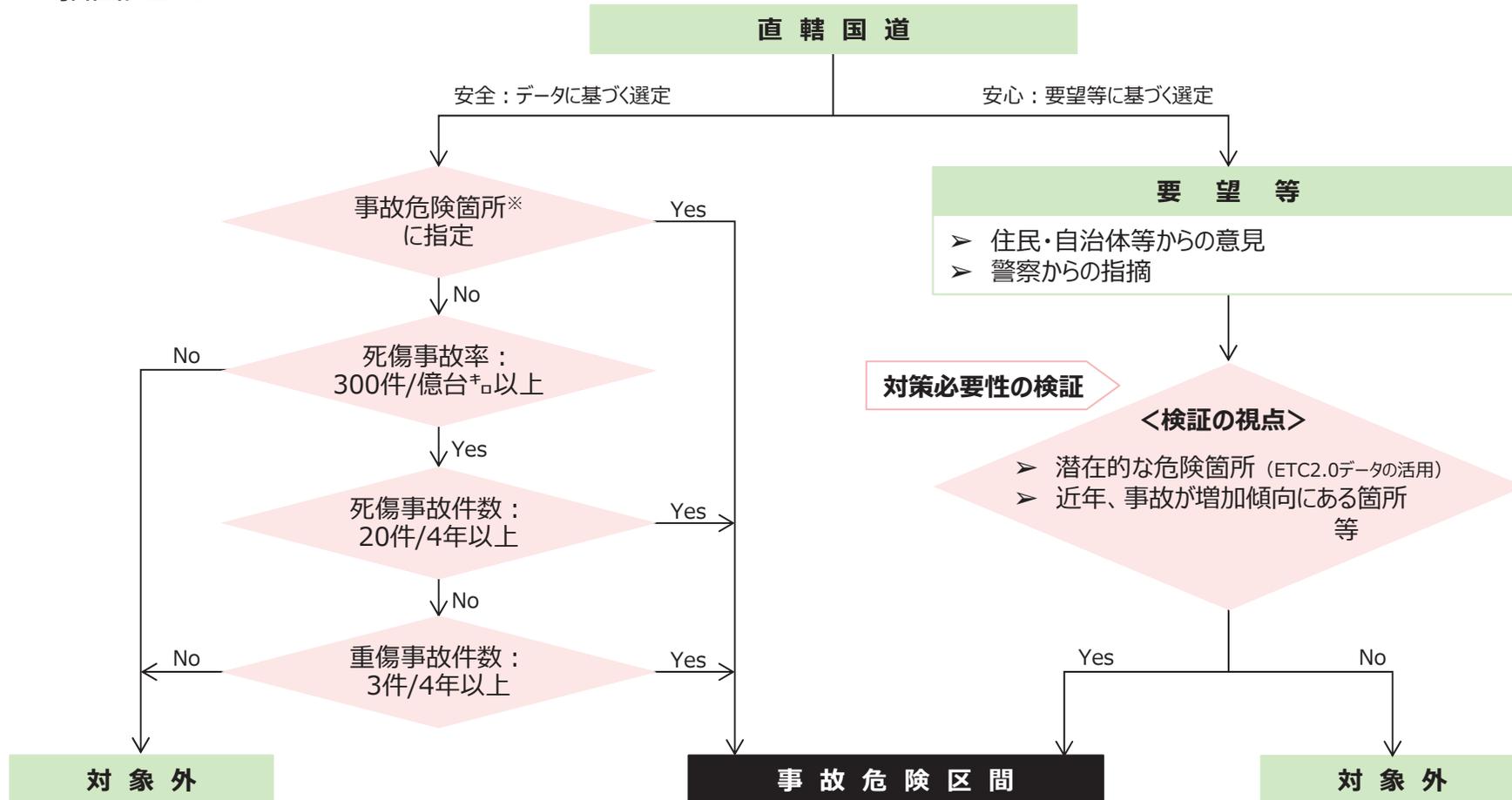
3) 幹線道路における事故対策について



① 事故危険区間の抽出ルール

1) 事故対策

<抽出フロー>



※事故危険箇所：死傷事故が多発している交差点や単路などを指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する箇所

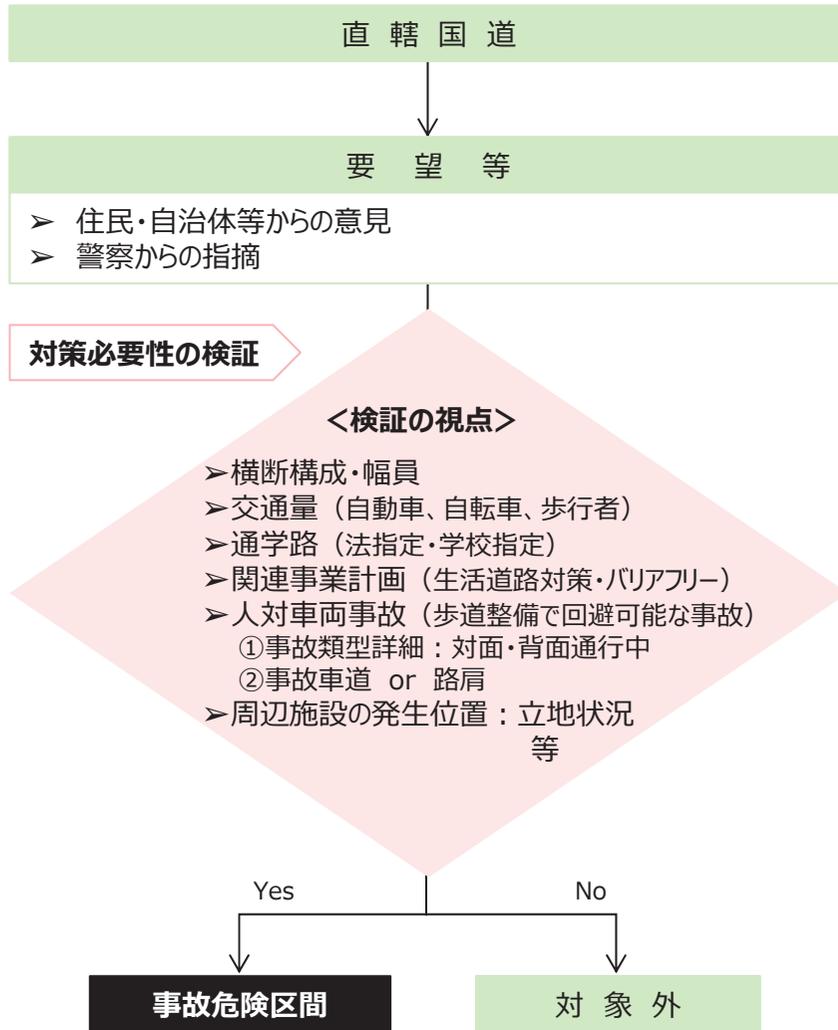
3) 幹線道路における事故対策について



① 事故危険区間の抽出ルール

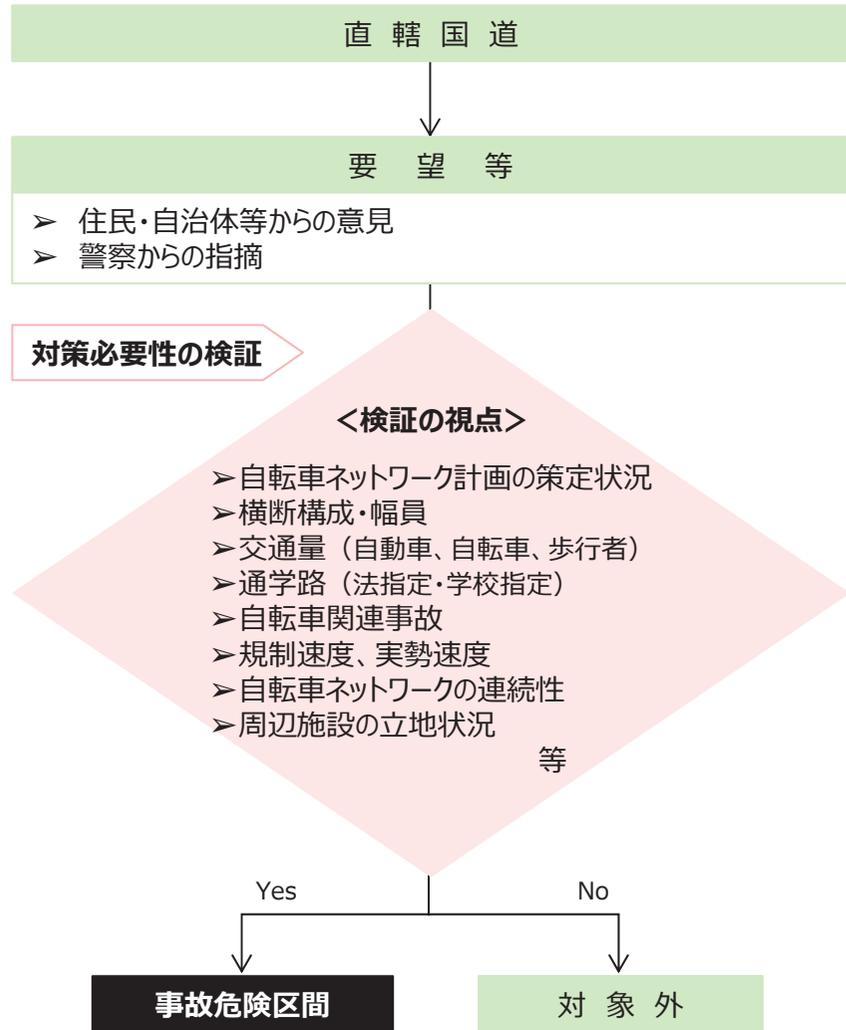
2) 歩道整備

<抽出フロー>



3) 自転車利用環境整備

<抽出フロー>



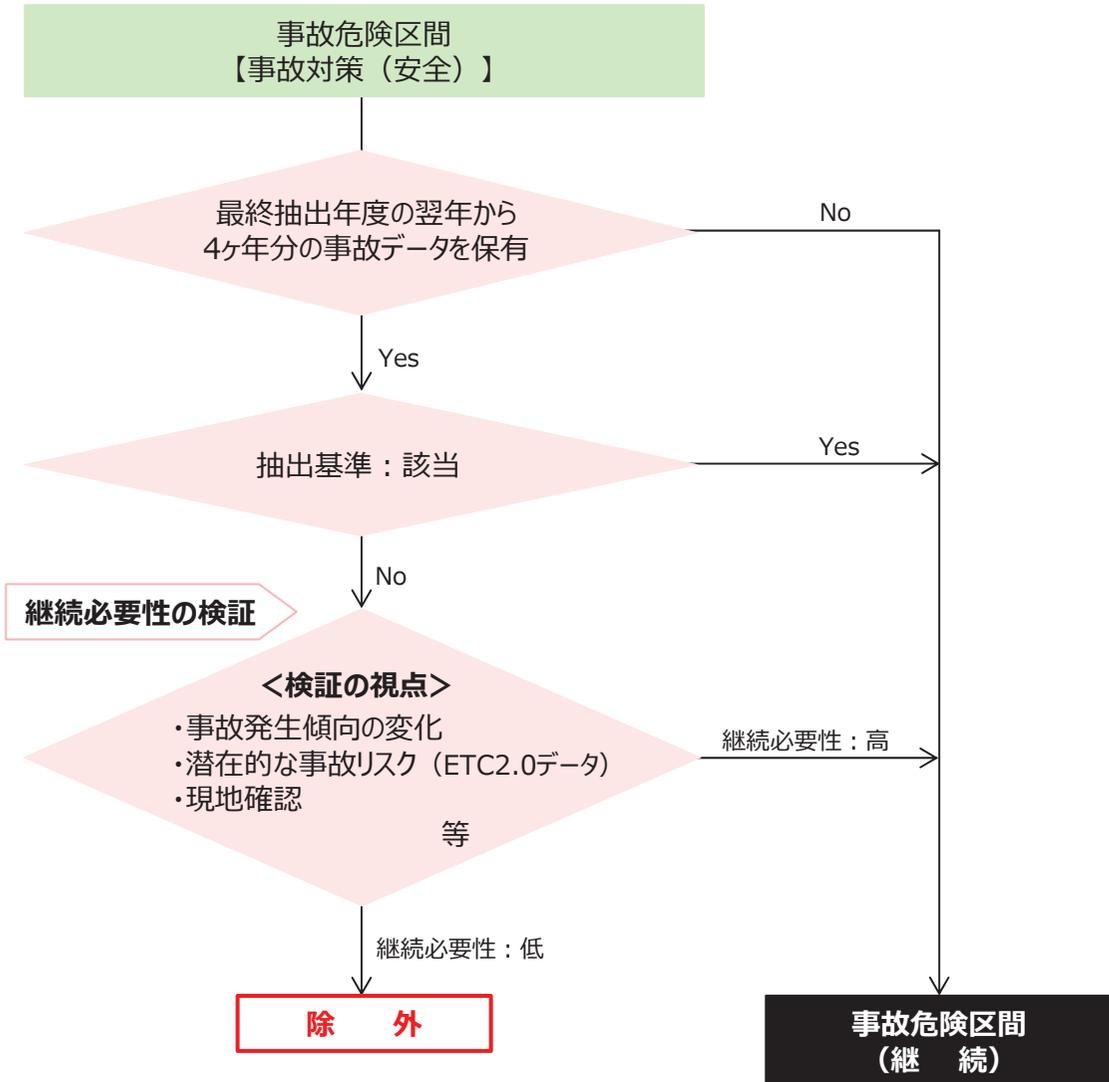
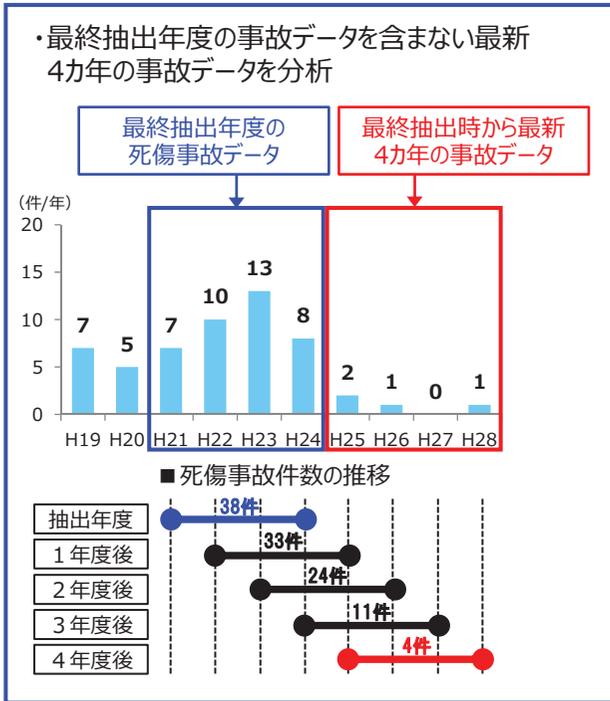
3) 幹線道路における事故対策について

② 事故危険区間の「除外」ルール：事故対策（安全）を対象



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

【事故データの期間】

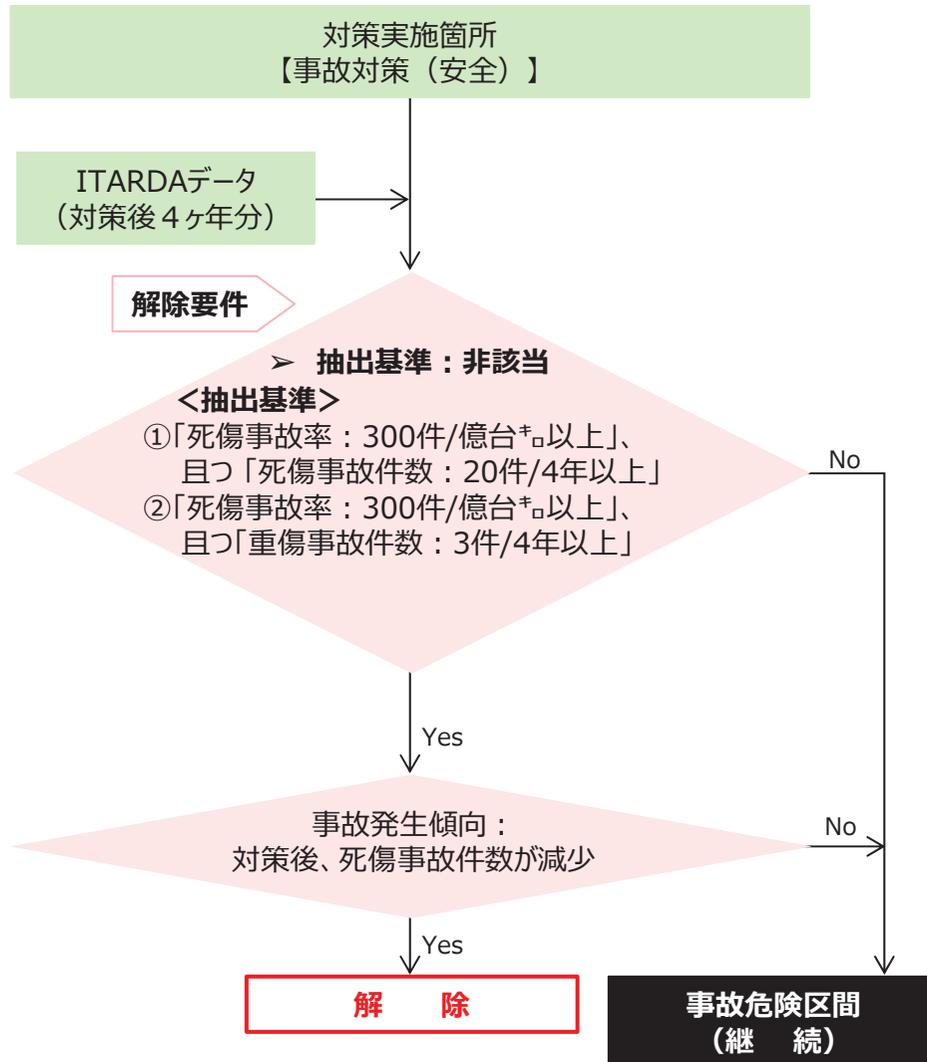


3) 幹線道路における事故対策について

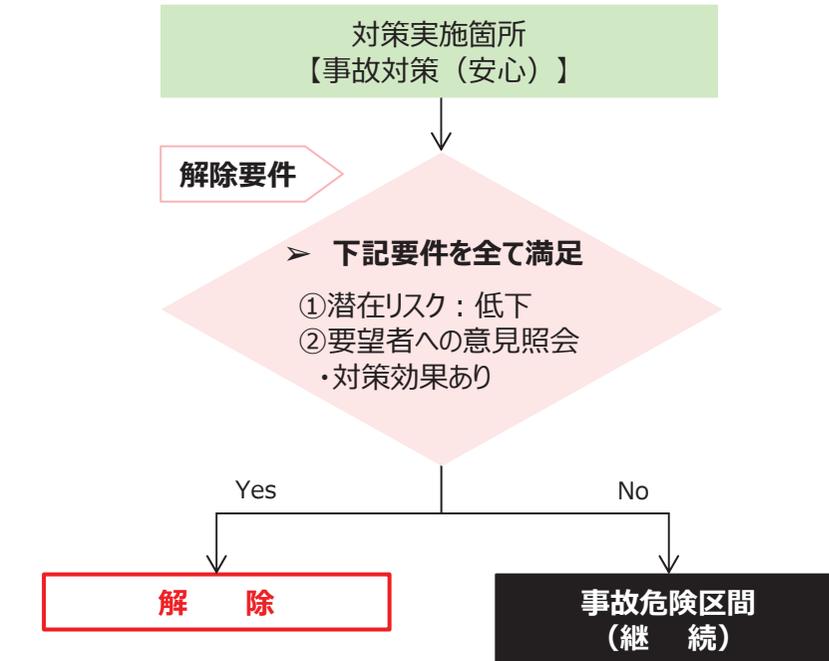
③ 事故危険区間の「解除」ルール



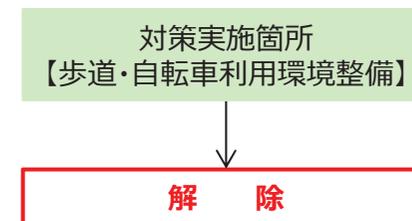
<事故対策（安全）>



<事故対策（安心）>



<歩道整備、自転車利用環境整備>



4) 生活道路における事故対策について

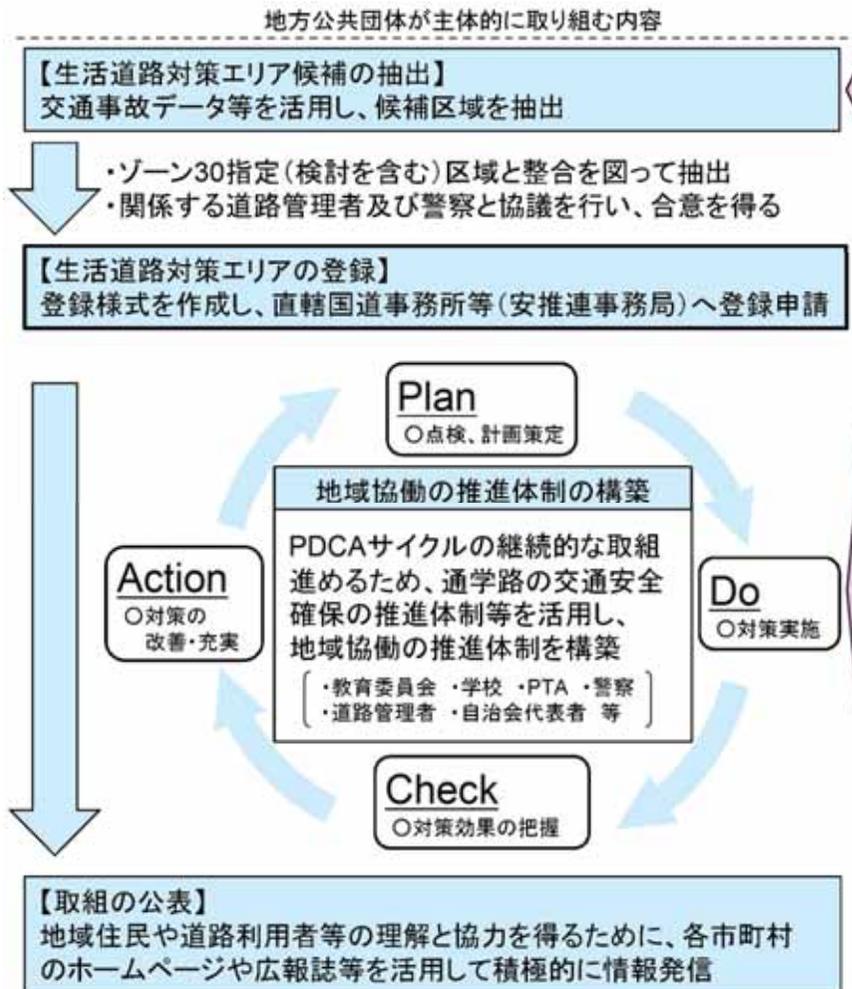
4) 生活道路における事故対策について

(1) 生活道路の事故対策の取り組み



生活道路対策エリアの取り組みフロー

国土交通省では、ビッグデータを活用して危険箇所の分析や対策効果の検証を行い、各自治体の取り組みをバックアップ。



国道事務所の技術的支援 (ビッグデータ (BD) 分析結果の提供)



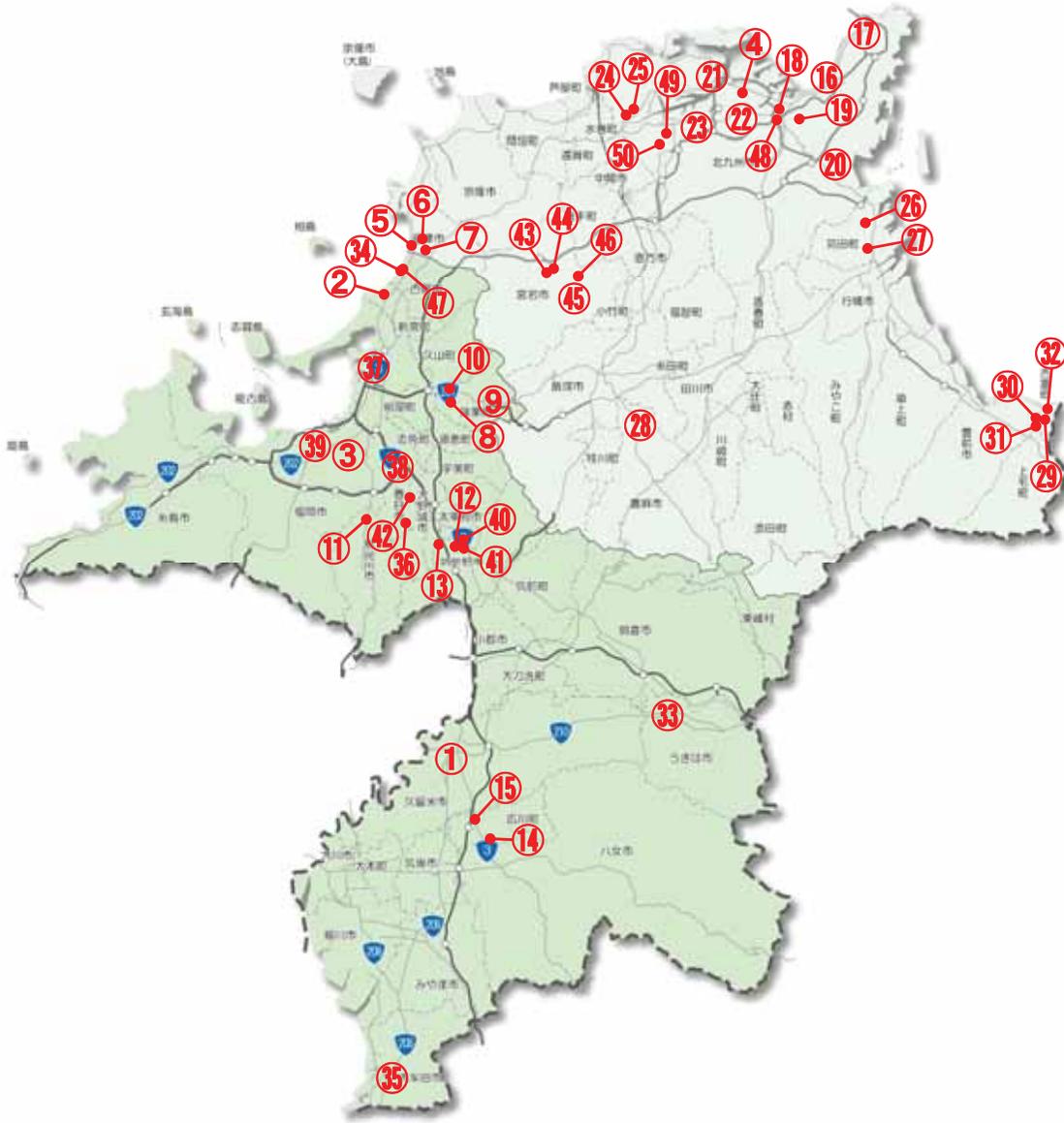
4) 生活道路における事故対策について

(1) 生活道路の事故対策の取り組み



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

福岡県内の取り組み状況



NO.	市町村	地区名	登録年月	対策検討状況
1	久留米市	南地区	H28.2	H29年度対策済
2	新宮町	緑ヶ浜地区	H28.6	H29年度対策済
3	福岡市	薬院・平尾・平丘町地区	H28.7	H30年度対策済
4	北九州市	あやめが丘小学校地区	H29.10	R3年度対策予定
5	福津市	花見地区	H29.10	R3年度対策完了予定
6	福津市	中央地区	H29.10	R3年度対策完了予定
7	福津市	福間南・日蔭野地区	H29.10	R3年度対策完了予定
8	篠栗町	尾仲地区	H29.10	H29年度対策済み
9	篠栗町	篠栗地区	H29.10	H29年度対策済
10	篠栗町	津波黒地区	H29.10	H29年度対策済
11	那珂川市	片縄地区	H29.11	H30年度実証実験(実施済)
12	筑紫野市	二日市小学校地区	H29.11	対策検討中(BD分析提供済み)
13	筑紫野市	天拝小学校地区	H29.11	対策検討中(BD分析提供済み)
14	広川町	川上地区	H29.12	H29年度実証実験(実施済)
15	広川町	新代・日吉地区	H29.12	対策検討中
16	北九州市	門司区柳町地区	H30.8	R3年度対策予定
17	北九州市	門司区栄町地区	H30.8	R3年度対策予定
18	北九州市	小倉北区昭和町地区	H30.8	R2年度対策済
19	北九州市	小倉北区足原地区	H30.8	R1年度対策済
20	北九州市	小倉南区中曽根東地区	H30.8	R2年度対策済
21	北九州市	若松中央小学校地区	H30.8	R3年度対策予定
22	北九州市	八幡東区川淵町地区	H30.8	R1年度対策済
23	北九州市	八幡東区祇園地区	H30.8	R1年度対策済
24	北九州市	八幡西区大浦地区	H30.8	R4年度対策予定
25	北九州市	八幡西区千代ヶ崎地区	H30.8	R3年度対策予定
26	苅田町	南原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
27	苅田町	与原地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
28	嘉麻市	稲築地区	H30.8	対策検討中(BD分析提供済み)
29	吉富町	広津地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
30	吉富町	今吉地区(町道幸子楡生線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
31	吉富町	池下地区(町道直江中村線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
32	吉富町	小犬丸地区(町道小犬丸界木線)	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
33	うきは市	吉井地区	H30.8	対策検討中
34	古賀市	天神地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
35	大牟田市	曙町地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
36	春日市	惣利地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
37	福岡市	千早西地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
38	福岡市	板付・麦野地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
39	福岡市	鳥飼地区	H30.9	対策検討中(BD分析提供済み)
40	筑紫野地区	二日市北小学校地区	H30.10	対策検討中
41	筑紫野市	二日市東小学校地区	H30.10	対策検討中(BD分析提供済み)
42	大野城市	栄町地区	H30.10	R1年度対策済
43	宮若市	福丸地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
44	宮若市	金丸地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
45	宮若市	宮田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
46	宮若市	所田地区	R1.5	対策検討中(BD分析提供済み)
47	古賀市	花見地区	R2.2	R2年度実証実験(実施済)
48	北九州市	小倉北区白銀・貴船地区	R2.11	対策検討中(BD分析提供済み)
49	北九州市	熊西小学校地区	R2.11	対策検討中(BD分析提供済み)
50	北九州市	八幡西区引野地区	R2.11	対策検討中(BD分析提供済み)

4) 生活道路における事故対策について (2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■古賀市花見地区の位置



4) 生活道路における事故対策について (2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

地区内の生活道路で、ヒヤリ・ハット(急ブレーキ)の発生や30km/h以上で走行する危険車両の存在を確認。

【ヒヤリ・ハット(急減速)発生箇所】



【地区内走行車両の走行速度】



※30km/h以上を表示

データ:ETC2.0プローブ情報(H31.4~R2.3 平日昼間12時間)

4) 生活道路における事故対策について

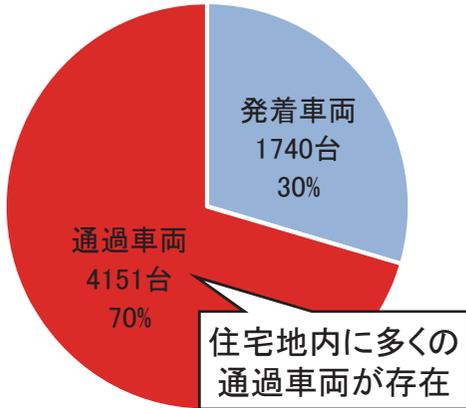
(2) 古賀市花見地区における実証実験



ETC2.0プローブ情報を用いた分析結果

花見地内を通る車両のうち、7割は地区内に用事の無い通過車両。

【古賀市 花見地区を通過する車両の経路図】



データ: ETC2.0プローブ情報
(H31.4~R2.3 平日昼間12時間)



経路NO	通過交通量 (台/年)	通過交通の 利用割合
経路①	720	17.3%
経路②	642	15.5%
経路③	145	3.5%
経路④	101	2.4%
経路⑤	57	1.4%
経路⑥	44	1.1%
経路⑦	12	0.3%
不明・その他	2430	58.5%
合計	4151	100.0%

4) 生活道路における事故対策について

(2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■実証実験計画

- 各種分析結果について、古賀市花見地区の住民説明会を開催(令和2年8月18日)し、地区内における課題を共有。
- 同時に合同現地踏査を実施し、危険箇所を確認し、本格設置に向けて可搬型ハンプを用いた実証実験を計画。



4) 生活道路における事故対策について (2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■実証実験の実施

ハンプ設置前(R2・8)



ハンプ設置中(R2・10)



4) 生活道路における事故対策について

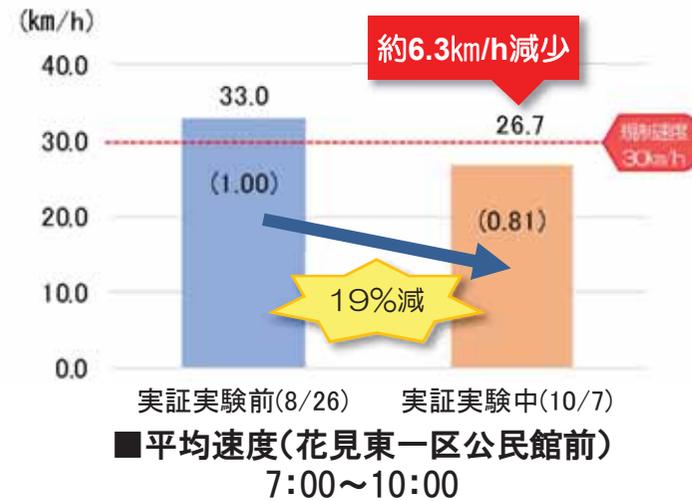
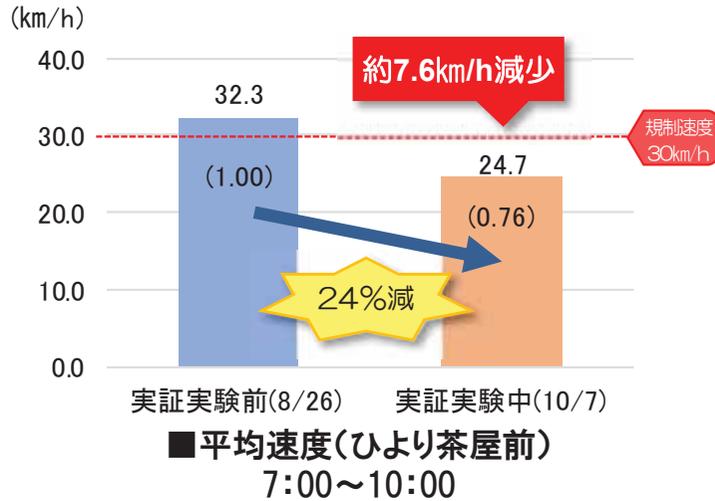
(2) 古賀市花見地区における実証実験



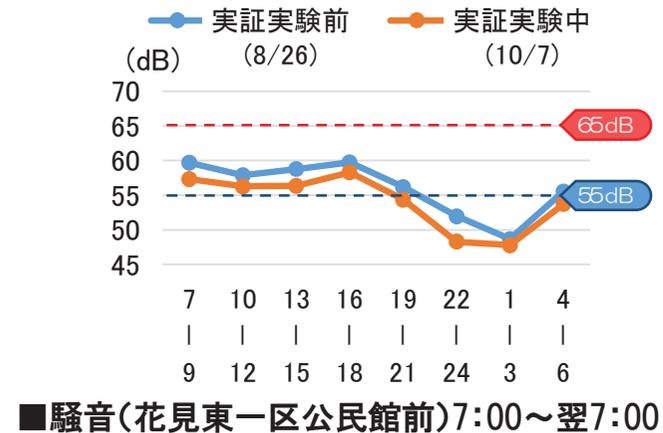
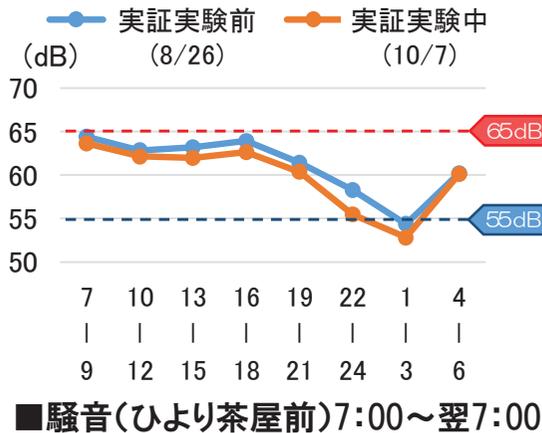
対策効果

- 可搬型ハンパ設置後はどちらの設置箇所も平均速度が減少し、規制速度(30km/h)を下回る結果となった。
- 騒音は大きな変化はなかったものの、どちらの可搬型ハンパ設置箇所も減少した。可搬型ハンパ設置箇所の通過交通の平均速度を抑制できたことが、騒音が減少した要因のひとつと考えられる。

平均速度



騒音



4) 生活道路における事故対策について (2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■対策効果

□ 実証実験中(可搬型ハンプ設置)の花見小学校付近の道路で50km以上の車両が減少。

【地区内走行車両の走行速度(実証実験前)】



【地区内走行車両の走行速度(実証実験中)】



※30km/h以上を表示

データ:ETC2.0プローブ情報(H31.4~R2.3 平日昼間12時間)

データ:ETC2.0プローブ情報(R2.9.24~R2.10.24 平日昼間12時間)

4) 生活道路における事故対策について

(2) 古賀市花見地区における実証実験



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

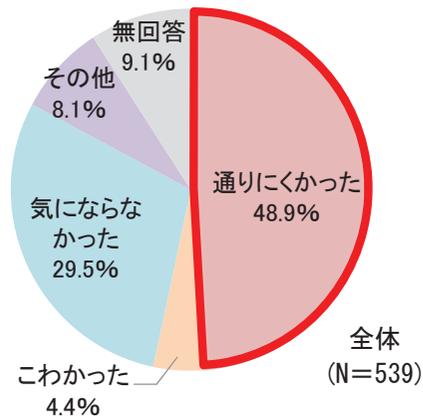
■利用者の実感：アンケート調査

- 目的:『可搬型ハンプ』設置による安全面の変化や周辺環境への影響、設置に関する意向把握等
- 対象:可搬型ハンプ設置箇所付近の住民(郵送配布、郵送回収)
- 実施時期:令和2年11月9日～令和2年11月20日
- 調査票回収数:690票 回収率:約44%(配布:1586票、回収:690票)

【ハンプ設置区間の通行実感】

- 車で通過した方の約5割の方が「通りにくかった」と回答。
- 約9割の方が「速度を落とした」と回答。

【通行時の感想】

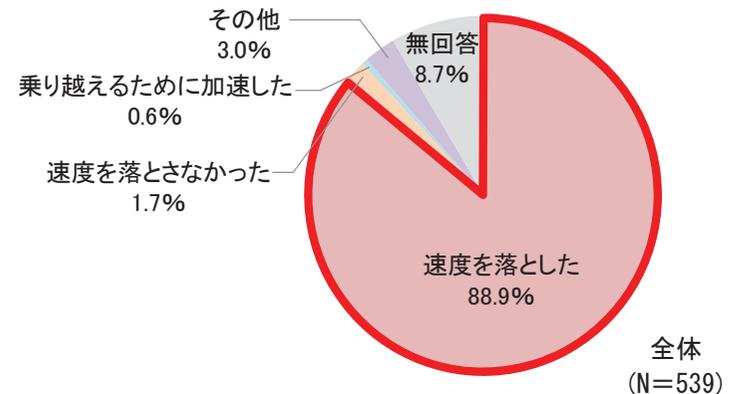


○その他の回答

- ・減速すれば全く問題ない。
- ・元々スピードを出す車が多かったため離合時に注意深くきたので良い。
- ・最初は通りにくかったが慣れた。 等

※可搬型ハンプ設置区間を車両で通行した方のみ集計

【速度の変化】



○その他の回答

- ・元々速度は出していない。
- ・対向車がいれば速度を落とし一時停止した。 等

※可搬型ハンプ設置区間を車両で通行した方のみ集計

4) 生活道路における事故対策について

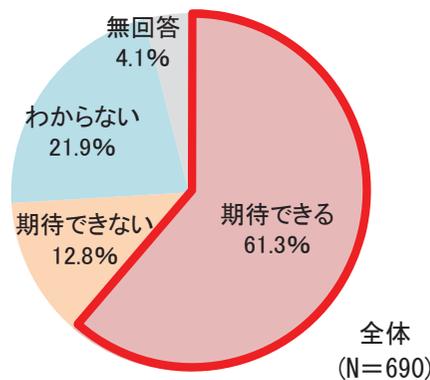
(2) 古賀市花見地区における実証実験



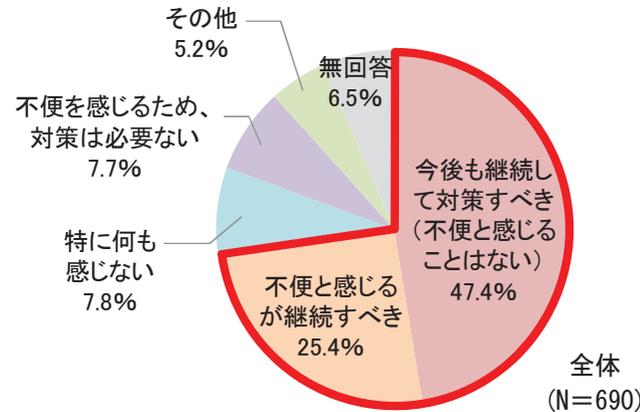
【ハンブ設置効果と設置意向】

- 可搬型ハンブの期待として「期待できる(61.3%)」と回答した方が半数以上。
- 安全対策としてハンブ設置継続に肯定的な意見が約7割。
- 自宅前ハンブ設置の可否も肯定的な意見が約8割

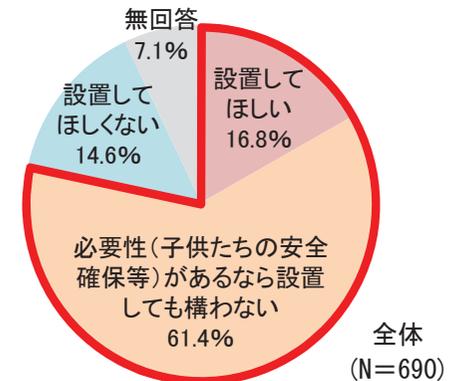
【ハンブへの期待】



【安全対策(ハンブ設置)の継続について】



【自宅前のハンブ設置の可否】



○主な理由

<期待できる>

- ・ハンブがある事で、安全運転をより強く意識するドライバーも増えると思う。
- ・通行人の安全確保に役立つ。

<期待できない>

- ・道路幅が狭くなり離合できなくて渋滞になり、かえって危険だと思う。
- ・慣れてくると速度を落とさない運転が多い。
- ・自動車の速度抑制効果はあるが、交通量は変化を感じ取れなかった。

○その他の回答

- ・ハンブ以外の対策は必要だと思う。
- ・ハンブはあっても良いが離合できるようにしないと不便で危ない。
- ・交通量対策が最優先。
- ・通る時振動するので、振動が無い方が車の走行はしやすい。
- ・登下校時間の通学路は、許可車両以外は通行禁止にするのが良い。

4) 生活道路における事故対策について

(3) ハンプ設置効果 (新宮町緑ヶ浜地区)



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 新宮町緑ヶ浜地区では、平成30年3月、および11月に「ハンプ」を本格導入。
- ETC2.0プローブ情報を用いて対策効果を検証した結果、設置後約2年経過しても速度減少の効果が持続。

■位置図



■対策後 (単路部)

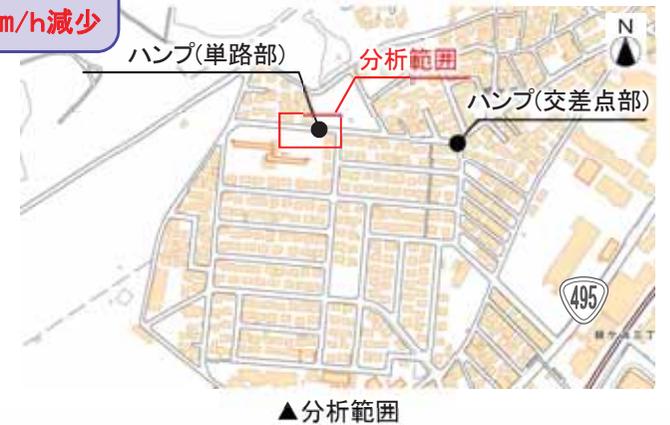
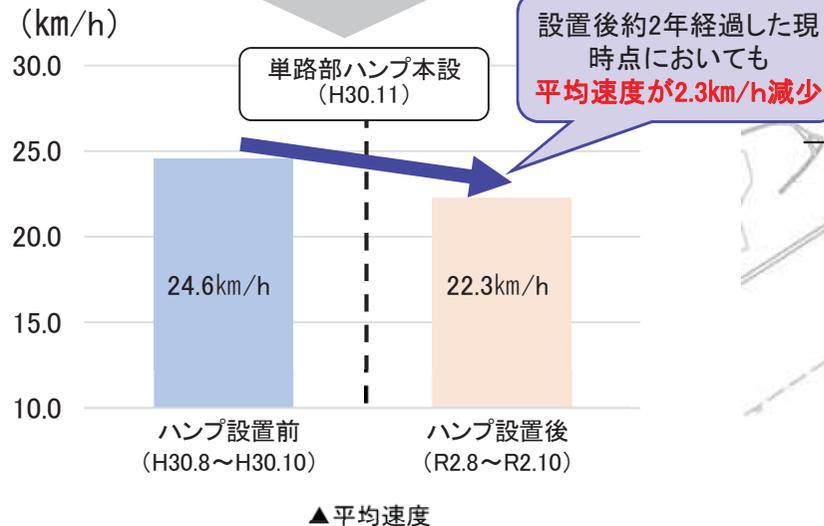


■対策後 (交差点部)



■ハンプ設置までの経緯

時期	内容
H27.9	通学路交通安全プログラム
H28.6	生活道路対策エリアの登録
H28.6	通学路合同点検 通学路安全推進会議
H28.10 ~H28.12	社会実験(単路部ハンプ設置)
H30.3	交差点ハンプ設置
H30.11	単路部ハンプ設置



■ハンプ設置前後の速度変化 (単路部)

※分析範囲について、交差点部は徐行等による減速により速度減少効果が得られにくいため単路部で評価を実施。

4) 生活道路における事故対策について

(4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の概要

□ 令和元年5月8日に大津市で発生した園児の交通死亡事故等をうけ、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議が開催、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を取りまとめた。

■ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の骨子

1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

- (1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施
- (2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
- (3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等
- (4) 小学校の通学路の合同点検

2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

- (1) 安全運転サポート車の普及推進等
- (2) 運転に不安を覚える高齢者等の支援
- (3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

- (1) 公共交通機関の柔軟な活用
- (2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実
- (3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化

等

4) 生活道路における事故対策について

(4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保（抜粋）

1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

(1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施

関係省庁連携の下、幼稚園、保育所、認定こども園等の未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全を確保する。このため、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を本年9月末までに実施し、所管機関において、本年10月中に結果の概要を集約する。これを踏まえ、関係機関等において、対策を具体化し、本年度内から順次対策に着手し、着実に必要な対策を推進する。

(2) 子供の安全な通行を確保するための交通安全環境の整備の推進

緊急安全点検の結果を踏まえ、交通安全施設等の整備等着手可能な事業から早急に道路交通環境の整備を進める。

○安全安心な歩行空間の整備

交通安全施設等の整備強化に加え、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置、無電柱化、踏切対策、環状交差点化等により安全・安心な歩行空間の整備を進める。

緊急性の高い箇所については、経路の見直しも含め早急に対策に着手するとともに、緊急安全点検を受けて、所管機関等において本年10月中に対策が必要な箇所数等を取りまとめる。これをもとに本年度内に本格対策着手、可能な限り短い年数での対策完了を目指す。

○ゾーン30はじめ生活道路の安全対策

ゾーン30の整備等の面的な対策を含めて必要な交通安全施設等の整備等を推進するとともに、ゾーン30と連携したハンプ、狭さくの設置等のエリアとしての速度抑制等の対策をETC2.0等のデータを活用して効果的に実施する。

○幹線道路と生活道路のエリアの機能分化

交差点改良や改築等の幹線道路対策による生活道路と幹線道路の機能分化等を推進する。

(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等（略）

(4) 小学校の通学路の合同点検（略）

4) 生活道路における事故対策について

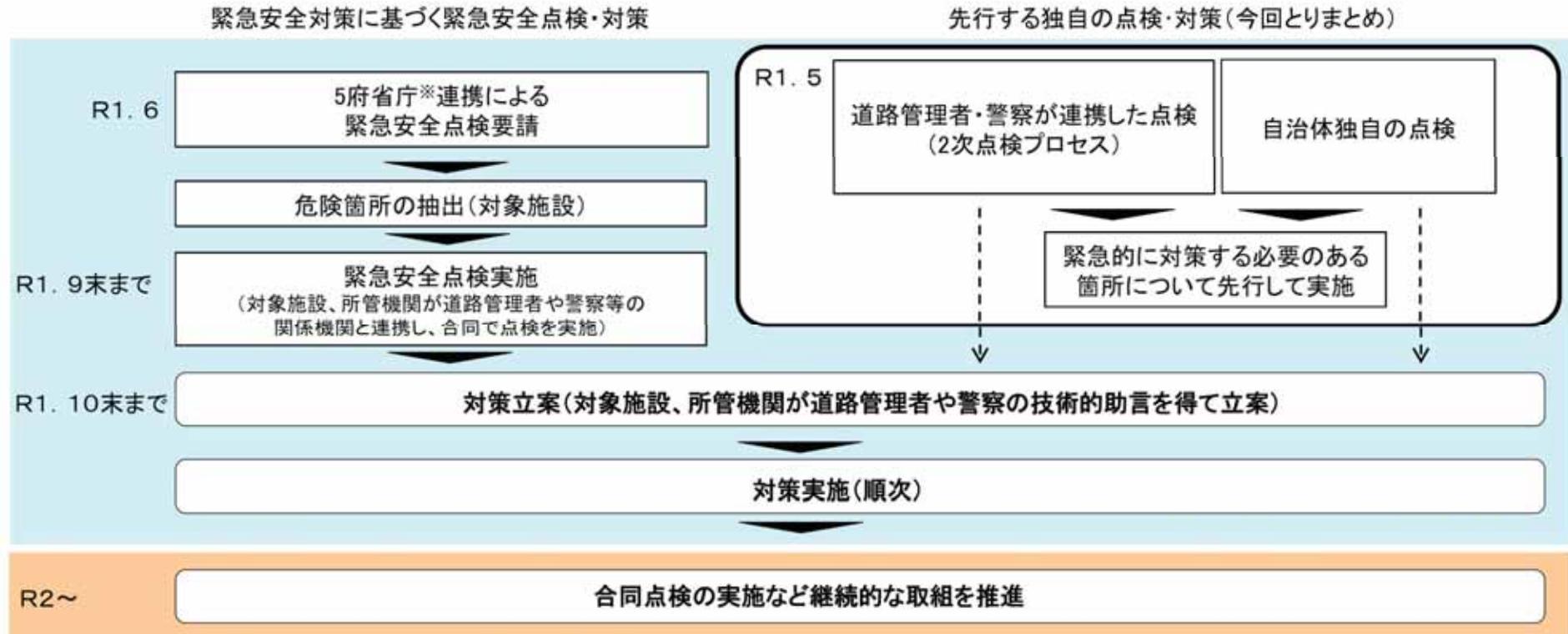
(4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

■ 「緊急安全点検・対策」及び「これに先行する独自の点検・対策」の流れ

- 緊急安全対策に基づく、子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検に関しては、保育所、幼稚園等の対象施設と、教育委員会等の所管又は担当する機関(以下、所管機関)が、道路管理者及び警察と連携し9月末までに実施。
- 点検結果を受けて、対象施設と所管機関は、道路管理者及び警察から助言を得つつ、対策案を10月末までに立案。
- これに先行して実施されている「地方公共団体による独自の点検」や「警察と道路管理者による類似事故等防止の取組(2次点検プロセス)」に関しては、対策含め逐次実施。



※国土交通省、内閣府、文部科学省、厚生労働省及び警察庁

4) 生活道路における事故対策について

(4) 未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全確保について



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

福岡県における取り組み状況

点検の結果を受け、福岡県内では道路管理者および交通管理者による対策を鋭意実施中。

(1) 北九州市引野地区



(2) 行橋市長尾地区



4) 生活道路における事故対策について

(5) 子供の移動経路について総合的に見た上で、効果的・効率的に推進する取組について

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

- 平成24年に京都府亀岡市で発生した交通事故を教訓に「通学路交通安全プログラム」が制定され、通学路における交通安全対策を実施している。
- 一方、令和元年5月に滋賀県大津市で発生した交通事故を教訓に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が取りまとめられ、「未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保」として緊急点検の実施ならびに必要な対策が逐次進められている。
- 今後、これらの通学路・移動経路の効果的・効率的な対策を推進することを目的に、両対策を融合し推進していく。

【これまでの経緯】

〔園児等子供が日常的に移動する経路の交通安全対策〕

- 令和元年度
- 大津で発生した事故等
 - 緊急安全点検実施
(道路の対策箇所 約28,000)
 - 予算措置
(R1年度(補正)、R2年度当初)

〔(参考) 通学路交通安全プログラム〕

- 平成24年度
- 亀岡で発生した事故等
 - 緊急合同点検実施
(道路の対策箇所 約45,000)
 - 予算措置
(H24年度(補正)、H25年度当初)
- 平成25年度 ~
- 通学路交通安全プログラム策定
(防災安全交付金の重点配分対象)

※令和2年5月8日で大津事故から1年

【今後の進め方】

両対策を融合して推進

- 道路の対策実施箇所名等の公表
(各地域において関係者で課題の共有)
- ・各地域において進め方を検討
(約28,000箇所の対策の内容充実、対策実施の時期、役割分担等の実施方針)
(※) 通学路の対策予定箇所とも連携

4) 生活道路における事故対策について

(6) 交通安全対策補助制度(地区内連携)について



□今年度、生活道路対策エリアにおける対策の計画的かつ集中的な実施の支援を目的とした交通安全対策補助制度が創設。

□今行

制度の概要

一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していくことが必要な事業の支援を実施。

補助対象

・一定の区域において、関係行政機関等や関係住民の代表者との合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策(速度低下、進入抑制等を促す面的対策や歩道の設置等)

補助事業の要件

・整備地区に関する地方公共団体の首長、対策を担当する道路管理者、関係する警察、学校・保育等の教育関係機関、関係住民の代表者等で構成される協議会等において、対策の内容や時期等について申し合わせたことが確認できる事業。

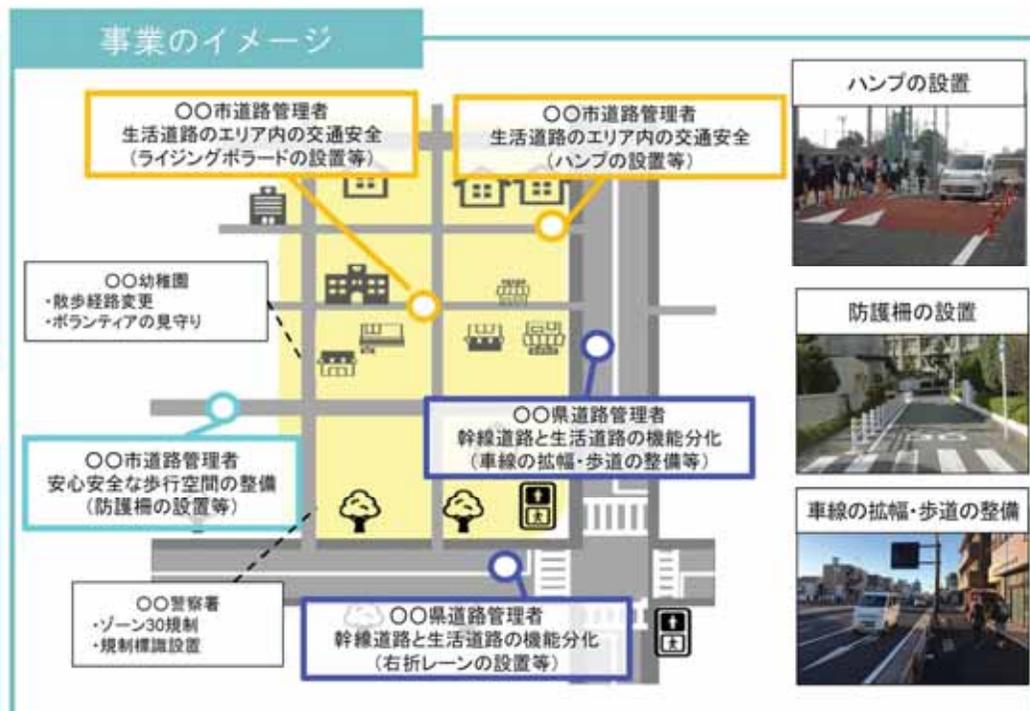
補助率

■現行法令に規定する補助率

- ・補助国道、都道府県道又は市町村道の改築
 - ・・・5.5/10

(これに加え、地域の財政力に応じた嵩上げが可能)

事業のイメージ



5) 自転車通行空間の整備について

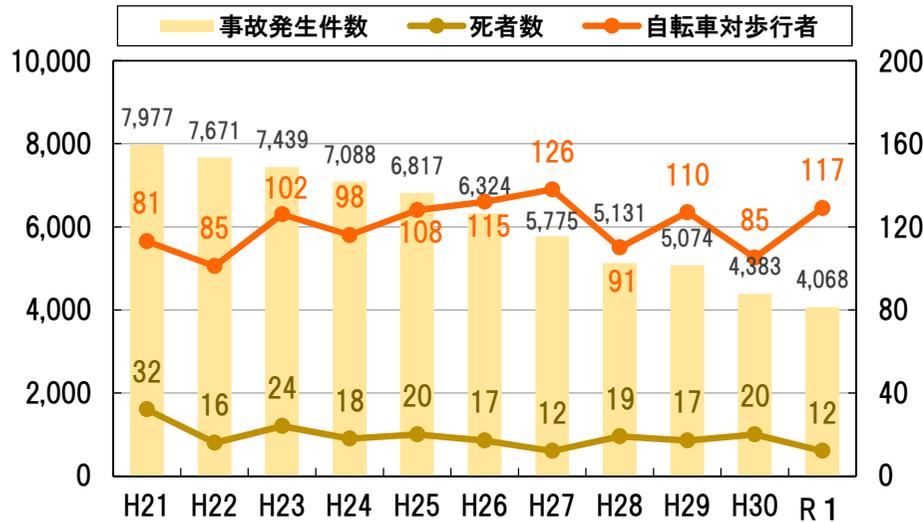




(1)福岡県内の自転車による交通事故の状況

- 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、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、約6割が歩道で発生。

■本県の自転車事故発生件数



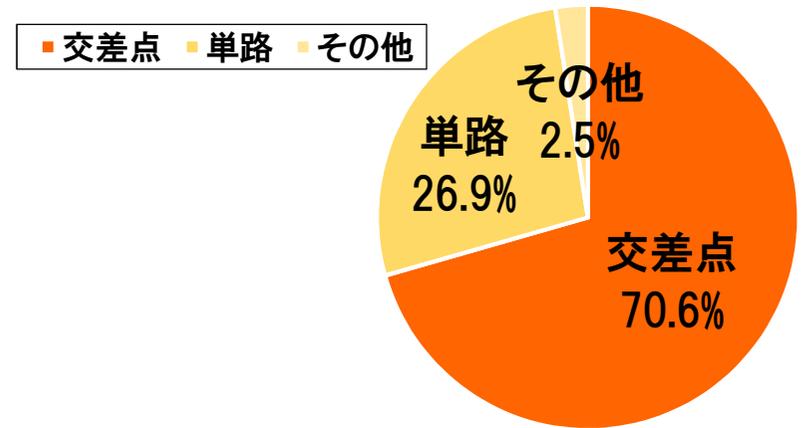
(福岡県警本部:R1交通事故統計資料)

人口10万人あたりの事故発生件数(令和元年)

福岡県	79.7 件
全国(平均)	63.8 件

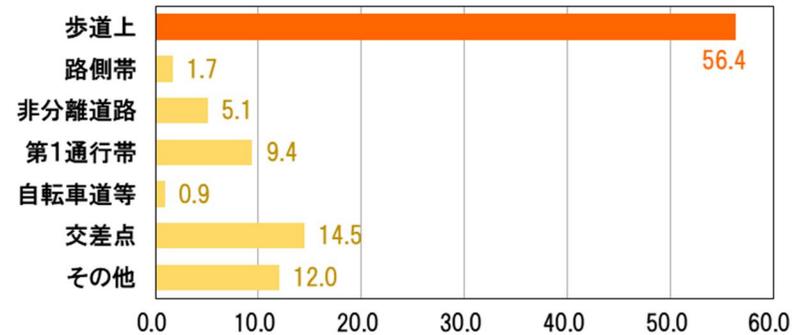
(福岡県警本部、警察庁:R1交通事故統計資料を基に作成。)

■道路形状別自転車事故発生状況



(福岡県警本部:R1交通事故統計資料)

■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:R1交通事故統計資料)



(2)福岡県内の自転車ネットワーク計画の策定状況

- 福岡県内における自転車ネットワーク計画の策定は9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3市

■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3年2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	北九州市自転車利用環境計画	H24.11	R3.1
福岡市	福岡市自転車通行空間ネットワーク整備計画	H26.3	—
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	—
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	糸島市自転車ネットワーク計画	R2.3	R2.3
田川市	田川市自転車ネットワーク計画	R2.3	R2.3





(3)市町村別の自転車通行空間整備状況

□福岡県全体での整備区間は約246.8km。前年度に比べ、約22.4km増加。
 (令和元年4月1日時点では約224.4km)

■自転車通行空間の整備状況(令和2年4月1日時点)

【市町村別自転車通行空間整備延長(R2.4.1時点)】

自転車通行空間整備延長(km)	A. 自転車道		B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在(路肩のカラー化、帯状の路面表示等)	D. 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分(自転車の通行位置の明示)	E. 独立した自転車専用道路	F. 独立した自転車歩行者専用道路(主にサイクリングロード)	合計
	A'. 自転車道のうち、一方通行規制を行っている自転車道							
北九州市	0.4	0.0	14.6	15.4	9.2	0.0	0.0	39.6
福岡市	0.9	0.0	16.4	15.0	18.6	0.0	23.0	73.9
大牟田市	0.0	0.0	0.8	0.6	1.2	0.0	0.4	3.0
久留米市	0.0	0.0	0.6	6.8	0.6	0.0	27.4	35.4
直方市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	3.9	4.4
飯塚市	0.0	0.0	0.0	0.0	1.8	0.0	7.1	8.9
田川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
柳川市	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	3.5
八女市	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6
筑後市	0.0	0.0	0.0	4.2	0.0	0.0	0.0	4.2
大川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
行橋市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
豊前市	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
中間市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
小郡市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.5
筑紫野市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6
春日市	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0	1.2
大野城市	0.0	0.0	0.8	0.2	0.0	0.0	0.0	1.0
宗像市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	6.2	6.2
太宰府市	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	1.1	1.6
古賀市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福津市	0.8	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	2.9	4.1
うきは市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.6	5.6
宮若市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
嘉麻市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
朝倉市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9	2.9
みやま市	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
糸島市	1.4	0.0	1.0	1.7	0.0	0.0	0.0	4.1
那珂川市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.2	4.2
宇美町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

自転車通行空間整備延長(km)	A. 自転車道		B. 自転車専用通行帯	C. 車道混在(路肩のカラー化、帯状の路面表示等)	D. 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分(自転車の通行位置の明示)	E. 独立した自転車専用道路	F. 独立した自転車歩行者専用道路(主にサイクリングロード)	合計
	A'. 自転車道のうち、一方通行規制を行っている自転車道							
篠栗町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
志免町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
須恵町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
新宮町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
久山町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
粕屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6
芦屋町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	4.1	4.3
水巻町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3
岡垣町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.5	8.5
遠賀町	0.0	0.0	0.0	0.3	0.7	0.0	6.0	7.0
小竹町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.4	4.4
鞍手町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
桂川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
筑前町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
東峰村	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大刀洗町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大木町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
広川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
香春町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
添田町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
糸田町	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.3
川崎町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大任町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
赤村	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
福智町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
荊田町	0.0	0.0	0.0	5.4	5.0	0.0	0.0	10.4
みやこ町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
吉富町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
上毛町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
築上町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	3.5	0.0	34.2	56.7	40.5	0.0	111.9	246.8

D: 自転車歩行者道の普通自転車通行指定部分は平成30年4月1日時点。令和元年度より集計を行っていない。



(4)市町村自転車ネットワーク計画策定支援事業

□市町村の自転車に対する理解と知識を深めるために、市町村道路担当者研修会を開催(R1～R3)。

(R2はコロナ禍により未開催)

□市町村による自転車ネットワーク計画策定を支援するため、計画策定に必要な調査費の補助制度を創設。

(R1:太宰府市・大野城市、R2:上毛町が補助制度を活用)

■市町村道路担当者研修会(自転車ネットワーク計画)

日 時:令和元年8月9日(金)

場 所:福岡県中小企業振興センター

参加人数:59名(19市町村)

講 師:山中 英生氏(徳島大学理工学部教授)

■自転車ネットワーク計画策定に必要な調査費補助

対象:自転車ネットワーク計画未策定の市町村

補助内容:計画策定に必要な調査

(交通量、路線選定等にかかる費用)

補助率:1/2(上限250万円)





(5)今後の取組み

□地方版自転車活用推進計画(自転車ネットワーク計画)の策定を促すため
市町村を対象とした情報提供や技術的支援の実施

□自転車ネットワーク計画に沿った自転車通行空間の整備

□サイクルツーリズムの推進(広域サイクリングルートの走行環境整備など)