

令和8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8年 7月17日

【会議次第】

1. 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議の概要……………P. 1
2. 宮崎県の事故発生状況……………P. 4
3. 幹線道路の交通事故対策
 - 1) 第6次事故危険箇所（案）の取組……………P. 6
 - 2) 事故ゼロプラン（事故危険区間）の取組……………P. 10
 - 3) 幹線道路における事故対策の検証……………P. 21
 - 4) 高齢者アンケート・ヒアリング……………P. 26
4. 通学路点検箇所の取組……………P. 29
5. 生活道路の交通事故対策
 - 1) ゾーン30プラスの取組……………P. 37
 - 2) データを活用した生活道路の交通安全対策……………P. 42
 - 3) 法定速度30km/hについて……………P. 45
6. その他
 - 1) 今後のスケジュール……………P. 47

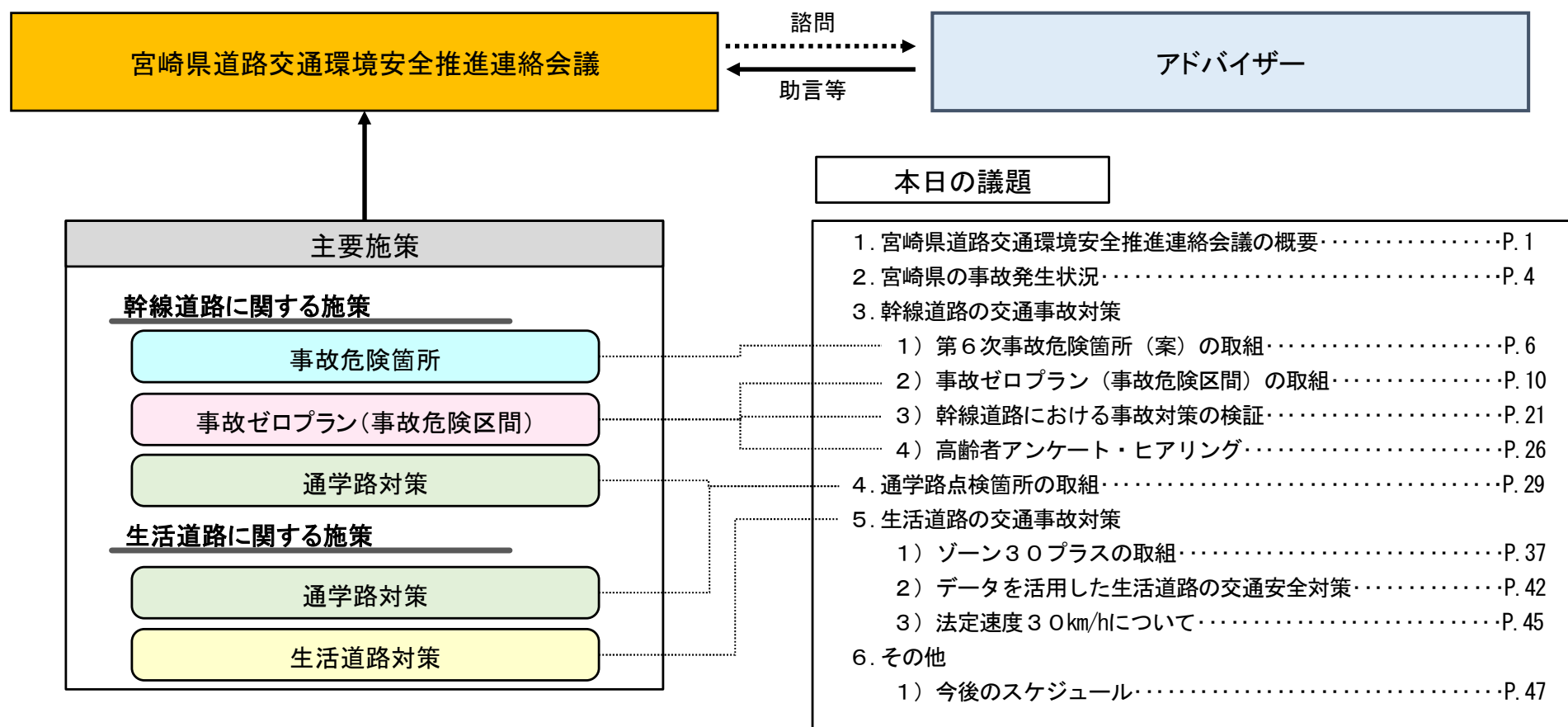
1. 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議の概要

1. 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議の概要

■ 目的

- ・宮崎県内の交通管理者及び各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、適切な進行管理とともに、地域住民等への広報や道路交通環境に関する意見を主要施策に反映させ、宮崎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。

■主要施策及び会議の位置づけ



1. 宮崎県道路交通環境安全推進連絡会議の概要

■主要施策の概要

幹線道路

事故危険箇所

- 対象道路：直轄国道・主要地方道・都道府県道
- 箇所選定：事故データやETC2.0の挙動データ等をもとに
概ね5年毎に箇所を選定
- 事業推進：第6次事故危険箇所（令和7年度選定）
令和12年度事業完了に向け対策を検討・実施

概ね5年サイクルで重点的に行う交通安全向上施策（令和7年度選定）

事故ゼロプラン（事故危険区間）

- 対象道路：直轄国道
- 箇所選定：事故データや地域の要望等をもとに、
毎年、事故対策、歩道整備が必要な箇所を選定
- 事業推進：長期的事業箇所を含み対策を検討・実施

事故危険箇所を包括し、より広範な視点で交通安全を向上させる施策

生活道路

生活道路対策（ゾーン30プラス）

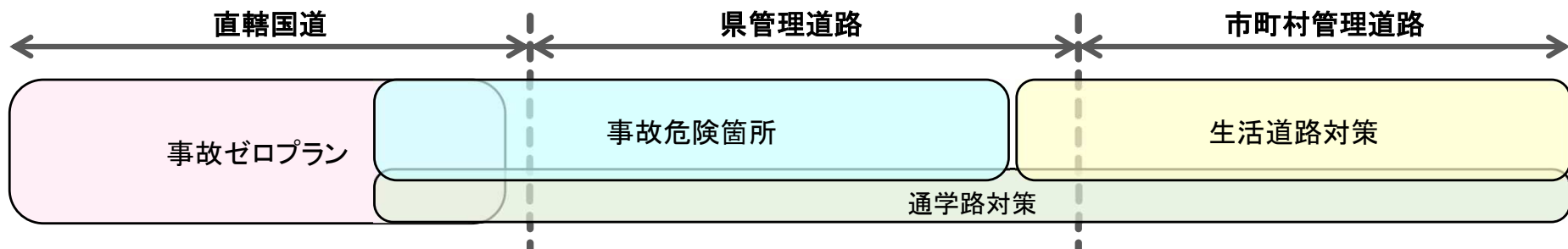
- 対象道路：都道府県道・市町村道等における生活道路
- 箇所選定：事故発生状況、地域の関係者の要望等をもとに、随時、箇所を選定
- 事業推進：選定期間に応じて随時実施

従前の、ゾーン30と生活道路対策エリアを連動させた新たな施策

通学路対策

- 対象道路：直轄国道・主要地方道・都道府県道・市町村道等における通学路指定区間
- 箇所選定：通学路での事故発生状況、通学路合同点検を通し、随時箇所を選定
- 事業推進：選定期間に応じて随時実施

■道路管理者における主要施策の関連イメージ



2. 宮崎県の事故発生状況

2. 宮崎県の事故発生状況

【別添】

説明資料(別紙1)

参照

3. 幹線道路の交通事故対策

1) 第6次事故危険箇所(案)の取組

3. 1) 宮崎県における事故危険箇所の取組

■概要

- ・幹線道路において重点的な交通事故抑止対策が必要とされる「事故危険箇所（第1次～第6次）」を選定した上で、道路管理者と都道府県公安委員会が連携して交通事故抑止対策を実施し死傷事故の抑止を図る。

事故危険箇所の指定経緯

- 第1次社会資本整備重点計画(H15～H19)
 - ・全国3,956箇所を事故危険箇所に指定(H15.7指定)
- 第2次社会資本整備重点計画(H20～H24)
 - ・全国3,396箇所を事故危険箇所に指定(H20.12指定)
- 第3次社会資本整備重点計画(H24～H28)
 - ・全国3,490箇所を事故危険箇所に指定(H25.7指定)
- 第4次社会資本整備重点計画(H27～H32)
 - ・全国3,125箇所を事故危険箇所に指定(H29.1指定)
- 第5次社会資本整備重点計画(R3～R7)
 - ・全国2,748箇所を事故危険箇所に指定(R4.3指定)
- 第6次社会資本整備重点計画(R8～R12)
 - ・全国で事故危険箇所を指定予定

【事故危険箇所における目標】

- ・令和12年度末までに、対策実施箇所における死傷事故件数について令和2年～令和5年までの年間平均死傷事故件数と比較して約3割抑止

事故危険箇所の抽出基準(第6次社会資本整備重点計画)

■抽出基準A

- ・過去4年間(令和2年～令和5年)における平均的な交通事故発生状況について、以下に該当する箇所

- 死傷事故率が100件/億台キロ以上
- かつ重大事故率が10件/億台キロ以上
- かつ死亡事故率が1件/億台キロ以上

※死傷事故率とは…、自動車が区間1kmを1億台走行した場合に発生する可能性のある死傷事故件数で、数値が高いほど事故の危険性が高いことを示す。

■抽出基準B

- ・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

【顕在的危険箇所】

1. 民間企業などが公表する交通事故が多発している箇所
2. 過去4年間(令和2年～令和5年)において特に重大事故の危険性が高い箇所
 - 死傷事故率150件/億台キロ以上かつ重大事故発生
 - 死傷事故件数8件以上かつ重大事故発生
3. 統合区間で対策が必要となる箇所
4. 過去4年間(令和2年～令和5年)において高齢者事故件数が多い箇所
 - 高齢者事故件数が2件以上発生
 - かつ高齢者事故割合が平均(60%)以上
 - かつ死傷事故率150件/億台キロ以上
5. 中高生をはじめとする自転車利用者の交通の安全性確保のための対策が必要な箇所

【潜在的危険箇所】

6. ETC2.0の急制動データを用いて選定した潜在的な危険箇所
7. 道路利用者アンケート等において、危険性が指摘されている箇所
8. 交通量変化に伴う事故発生が予見される箇所
9. 通学路における対策必要箇所

※4.5.7 は第5次ではなく、第6次より追加した基準

3. 1) 第6次事故危険箇所(案)

・宮崎県では、令和8年3月に第6次事故危険箇所(案)として33箇所を選定。(延岡河川: 8箇所 宮崎河川: 15箇所、県: 10箇所)

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	実施主体
45-K003129-000	延1	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市昭和町2丁目2268番地	昭和町交差点	R8.3	第6次	A	延岡河川国道
45-T000450-200	延2	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	単路	延岡市別府町3722番地～3722番地		R8.3	第6次	A	延岡河川国道
45-T000450-100	延3	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	単路	延岡市別府町3802番地～3802番地		R8.3	第6次	A	延岡河川国道
45-K003124-000	延4	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市出北5丁目18番地		R8.3	第6次	B	延岡河川国道
45-K003078-000	延5	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	東臼杵郡門川町本町1丁目58番地		R8.3	第6次	B	延岡河川国道
45-K070412-000	延6	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市石田町4791番地	石田町交差点①	R8.3	第6次	B	延岡河川国道
45-K050012-000	延7	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市石田町4830番地	石田町交差点②	R8.3	第6次	B	延岡河川国道
45-K070413-100	延8	一般国道(指定区間内)	延岡河川国道	国道10号	交差点	延岡市石田町4830番地	石田町交差点③	R8.3	第6次	B	延岡河川国道
45-T061473-000	宮1	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	単路	宮崎市島之内6321番地～宮崎市新名爪宮田		R8.3	第6次	A	宮崎河川国道
45-K003029-000	宮2	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市花ヶ島町榊ノ木304番地	榊ノ木交差点	R8.3	第6次	A	宮崎河川国道
45-K002065-000	宮3	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎県児湯郡都農町川北5524番地	都農町三日月原交差点	R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-T090445-000	宮4	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	単路	児湯郡川南町川南13572番地～13683番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-T004199-000	宮5	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	単路	児湯郡高鍋町北高鍋2970番地～高鍋町蚊口浦5552番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K001783-000	宮6	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	児湯郡新富町三納代1903番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K002925-000	宮7	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市橘通東4丁目3番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K002913-000	宮8	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市千草町15番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K001251-000	宮9	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	宮崎市高岡町浦之名2820番地	高岡町赤谷交差点	R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K002813-000	宮10	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道10号	交差点	都城市平江町3丁目10番地	神柱公園入口交差点	R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K060379-000	宮11	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	交差点	宮崎市中村西1丁目2番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K002889-000	宮12	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	交差点	宮崎市中村西2丁目1番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K002887-000	宮13	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	交差点	宮崎市中村東2丁目5番地	宮崎市中村交差点	R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K000304-000	宮14	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	交差点	日南市油津2丁目6番地	油津港入口交差点	R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-T004882-000	宮15	一般国道(指定区間内)	宮崎河川国道	国道220号	単路	串間市西方3111番地～3392番地		R8.3	第6次	B	宮崎河川国道
45-K000520-000	県1	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道269号	交差点	都城市郡元1丁目3	郡元交差点	R8.3	第6次	A	02都城土木
45-K002120-000	県2	一般国道(指定区間外)	宮崎県	国道327号	交差点	日向市塩見1050		R8.3	第6次	A	09日向土木
45-T061799-000	県3	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)高岡郡司分線	単路	宮崎市細江3365～宮崎市細江4015		R8.3	第6次	A	01宮崎土木
45-K000800-000	県4	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)三股高城線	交差点	都城市高城町満坊3027		R8.3	第6次	A	02都城土木
45-K050467-000	県5	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)宮崎インター佐土原線	交差点	宮崎市田代町36		R8.3	第6次	B	01宮崎土木
45-K002893-000	県6	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)宮崎インター佐土原線	交差点	宮崎市港2丁目	宮崎港前交差点	R8.3	第6次	B	01宮崎土木
45-K001025-000	県7	主要地方道(県道)	宮崎県	(主)宮崎島之内線	交差点	宮崎市瀬頭1丁目1	瀬頭交差点	R8.3	第6次	B	01宮崎土木
45-T006300-000	県8	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		R8.3	第6次	B	10延岡土木
45-K002006-000	県9	一般県道	宮崎県	(一)高鍋美々津線	交差点	川南町平田4451		R8.3	第6次	B	08高鍋土木
45-T090860-000	県10	一般県道	宮崎県	(一)中村木崎線	単路	宮崎市田吉207～宮崎市田吉154		R8.3	第6次	B	01宮崎土木

3. 1) 第6次事故危険箇所(案)

▼延岡河川国道事務所管内の事故危険箇所(候補8箇所)一覧

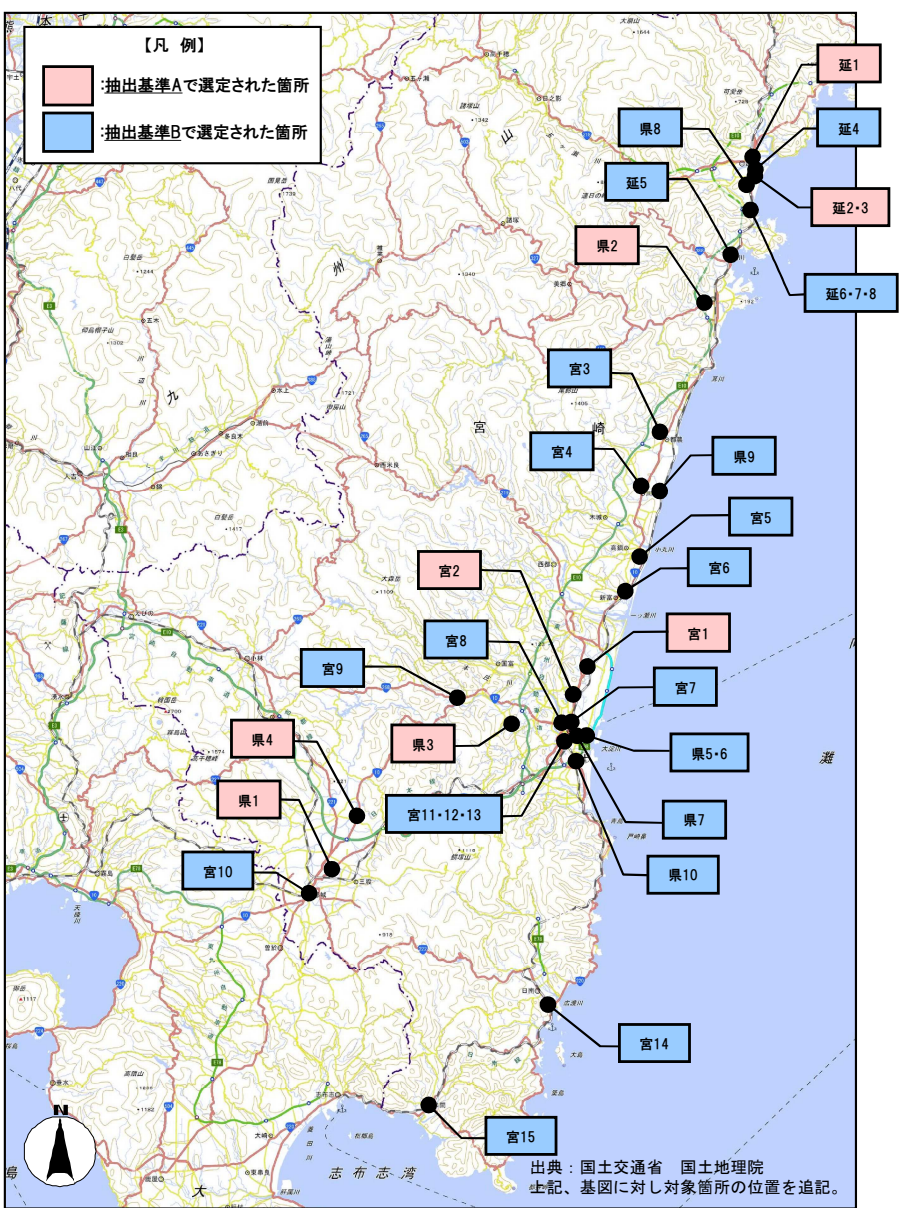
イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準
45-K003129-000	延1	国道10号	延岡市昭和町2丁目2268番地	昭和町交差点	A
45-T000450-200	延2	国道10号	延岡市別府町3722番地～3722番地		A
45-T000450-100	延3	国道10号	延岡市別府町3802番地～3802番地		A
45-K003124-000	延4	国道10号	延岡市出北5丁目18番地		B
45-K003078-000	延5	国道10号	東臼杵郡門川町本町1丁目58番地		B
45-K070412-000	延6	国道10号	延岡市石田町4791番地	石田町交差点①	B
45-K050012-000	延7	国道10号	延岡市石田町4830番地	石田町交差点②	B
45-K070413-100	延8	国道10号	延岡市石田町4830番地	石田町交差点③	B

▼宮崎河川国道事務所管内の事故危険箇所(候補15箇所)一覧

イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準
45-T061473-000	宮1	国道10号	宮崎市島之内6321番地～宮崎市新名爪宮田		A
45-K003029-000	宮2	国道10号	宮崎市花ヶ島町楠ノ木304番地	楠ノ木交差点	A
45-K002065-000	宮3	国道10号	宮崎県児湯郡都農町川北5524番地	都農町三日月原交差点	B
45-T090445-000	宮4	国道10号	児湯郡川南町川南13572番地～13683番地		B
45-T004199-000	宮5	国道10号	児湯郡高鍋町北高鍋2970番地～高鍋町蚊口浦5552番地		B
45-K001783-000	宮6	国道10号	児湯郡新富町三納代1903番地		B
45-K002925-000	宮7	国道10号	宮崎市橋通東4丁目3番地		B
45-K002913-000	宮8	国道10号	宮崎市千草町15番地		B
45-K001251-000	宮9	国道10号	宮崎市高岡町浦之名2820番地	高岡町赤谷交差点	B
45-K002813-000	宮10	国道10号	都城市平江町3丁目10番地	神柱公園入口交差点	B
45-K060379-000	宮11	国道220号	宮崎市中村西1丁目2番地		B
45-K002889-000	宮12	国道220号	宮崎市中村西2丁目1番地		B
45-K002887-000	宮13	国道220号	宮崎市中村東2丁目5番地	宮崎市中村交差点	B
45-K000304-000	宮14	国道220号	日南市油津2丁目6番地	油津港入口交差点	B
45-T004882-000	宮15	国道220号	串間市西方3111番地～3392番地		B

▼宮崎県の事故危険箇所(候補10箇所)一覧

イタルダ番号	No.	路線名	住所	交差点名	抽出基準
45-K000520-000	県1	国道269号	都城市郡元1丁目3	郡元交差点	A
45-K002120-000	県2	国道327号	日向市塩見1050		A
45-T061799-000	県3	(主)高岡郡司分線	宮崎市細江3365～宮崎市細江4015		A
45-K000800-000	県4	(主)三股高城線	都城市高城町満坊3027		A
45-K050467-000	県5	(主)宮崎インター佐土原線	宮崎市田代町36		B
45-K002893-000	県6	(主)宮崎インター佐土原線	宮崎市港2丁目	宮崎港前交差点	B
45-K001025-000	県7	(主)宮崎島之内線	宮崎市瀬頭1丁目1	瀬頭交差点	B
45-T006300-000	県8	(主)稲葉崎平原線	延岡市横口1丁目6044～延岡市横口町2丁目1016		B
45-K002006-000	県9	(一)高鍋美々津線	川南町平田4451		B
45-T090860-000	県10	(一)中村木崎線	宮崎市田吉207～宮崎市田吉154		B



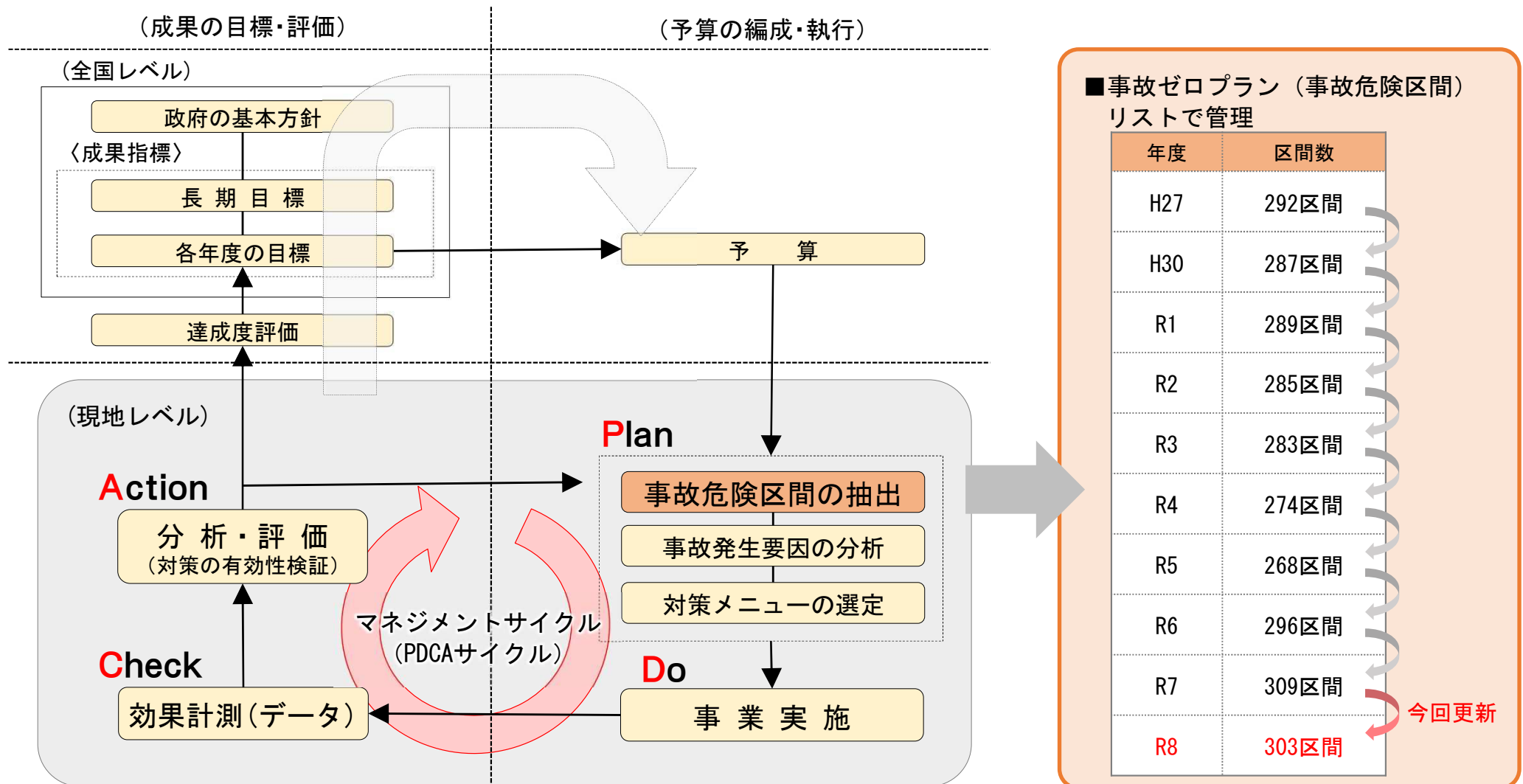
▲宮崎県内の事故危険箇所(候補33箇所)の位置図

3. 幹線道路の交通事故対策

2) 事故ゼロプラン(事故危険区間)の取組

3. 2) 事故ゼロプラン(事故危険区間)の概要

- ・ 事故ゼロプラン（事故危険区間）では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危険性の高い箇所を抽出し、『事故ゼロプラン（事故危険区間）リスト』として管理している。
- ・ 対策完了後は効果を計測評価し、マネジメントサイクル（PDCAサイクル）により逐次改善を図り、毎年区間リスト数を更新している。



3. 2) 事故ゼロプラン(事故危険区間)リストの抽出基準

・リストへの新規追加は、以下に示す宮崎県の抽出基準に則り、該当する箇所のリストへの追加を検討している。

宮崎県内の直轄国道のイタルダ区間:2,818区間

【国道10号:1,989区間、国道220号:538区間、国道218号113区間、東九州自動車道(指定区間内):178区間】

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
(150件/億台キロ以上)

かつ

②死傷事故件数が多い
(R3～R6年の4力年の
事故件数が8件以上)

または

③高齢者事故件数が多い
(R3～R6年の4力年の
高齢者事故件数が2件以上かつ
高齢者事故割合が平均(60%)以上
かつ死傷事故率150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
R3～R6年の4力年の
死傷事故率150以上
かつ重大事故発生
または
R3～R6年の4力年の
死傷事故件数8件以上
かつ重大事故発生

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

歩道幅員
3m未満

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)

E. 安全性の懸念 (地域の声)

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)

3. 2) 事故ゼロプラン(事故危険区間)リストの抽出結果

- 令和6年度に見直した抽出基準に則り、事故データによる抽出(A、B)について、最新の事故データ(令和3年～6年)による抽出を実施。更に、最新の地域の声(C、E)や歩道整備状況(D)を抽出した。加えて、第6次事故危険箇所として選定したが事故ゼロプラン(事故危険区間)リストに加わっていなかった5区間も新規区間として加えることとし、合計10区間を新規追加区間とした。

R7事故ゼロプラン(事故危険区間)リスト【309区間】

抽出を実施

新規区間【10区間】※

※重複除く

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)
【3区間】

B. 重大事故が発生
(データ)
【5区間】

C. 安全性の懸念
(地域の声)
【0区間】

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)
【0区間】

E. 安全性の懸念
(地域の声)
【0区間】

※上記抽出箇所に加えて、第6次事故危険箇所に選定された5区間も新規区間とする

削除区間【14区間】

対象外区間【2区間】

R8事故ゼロプラン(事故危険区間)リスト【303区間】

削除方針

R2以前対策済区間

最新事故データを基に
抽出基準に該当しない

対策後の事故件数が
3割以上減少

削除

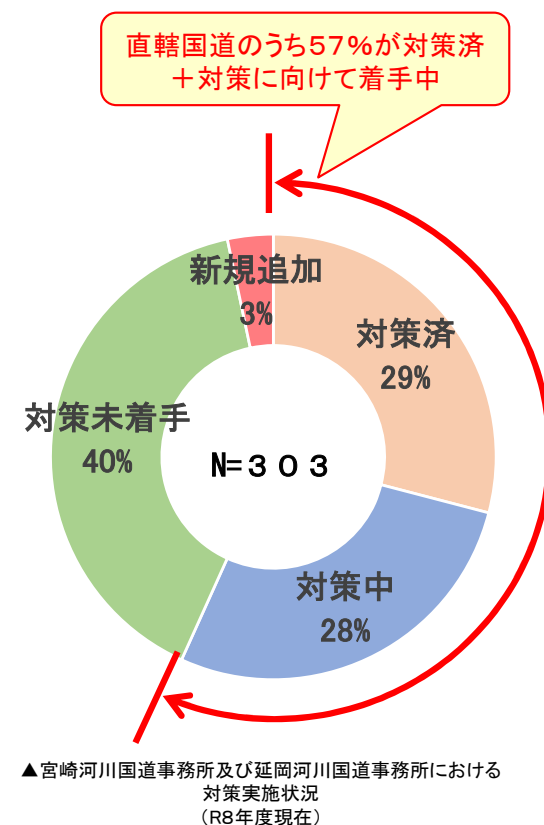
3. 2) 事故ゼロプラン(事故危険区間)リストの更新結果

- ・宮崎県の直轄国道における対策の進捗状況は57%であり、随時、対策を実施中である。
- ・その内訳は、対策済が29%、対策中が28%、対策未着手が40%、新規追加区間が3%である。

年度	事故ゼロプラン(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
R5	268	0	5	1	64
R6	296	33	5	—	80
R6 区間 見直し	301	5	—	—	—
R7	309	12	4	—	92

今回更新

R8		
リスト残存区間	対策済 (効果検証中または継続確認が必要)	60区間 (宮崎28, 延岡32)
	対策中 (事業中または対策検討中)	57区間 (宮崎56, 延岡1)
	対策未着手	83区間 (宮崎67, 延岡16)
経過観察区間 (抽出基準非該当)	R3以降の対策済 (対策後4年分のデータ入手が困難)	28区間 (宮崎19, 延岡9)
	対策中 (事業中または対策検討中)	27区間 (宮崎27, 延岡0)
	対策未着手	38区間 (宮崎23, 延岡15)
新規追加区間		10区間 (宮崎8, 延岡2)
削除区間		14区間 (宮崎8, 延岡6)
対象外区間		2区間 (宮崎2, 延岡0)
R8事故ゼロプラン(事故危険区間)リスト		303区間 宮崎228 延岡75
削除・対象外区間		16区間

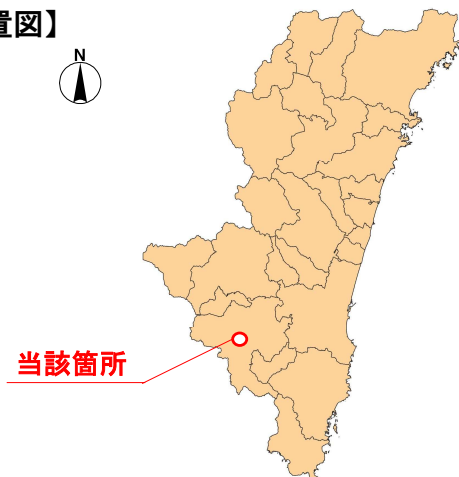


3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道10号神柱公園入口交差点】

01 箇所概要、事故要因分析

- ・神柱公園入口交差点は国道10号と市道中町通線を結ぶ交差点である。
- ・当該交差点では、南進直進車の交差点内シフトによって、右折車の停止位置が定まらず右折のショートカットが起きている。ショートカットが要因となり、右折距離が伸びることによる速度上昇、及び横断歩道利用者の確認不足による事故が想定される。（着目事故①、②）
- ・時差式信号により右折のタイミングが分かりづらく判断を誤る、停止判断が遅れることによる事故が想定される。（着目事故①、③）

【位置図】



【位置図(詳細)】



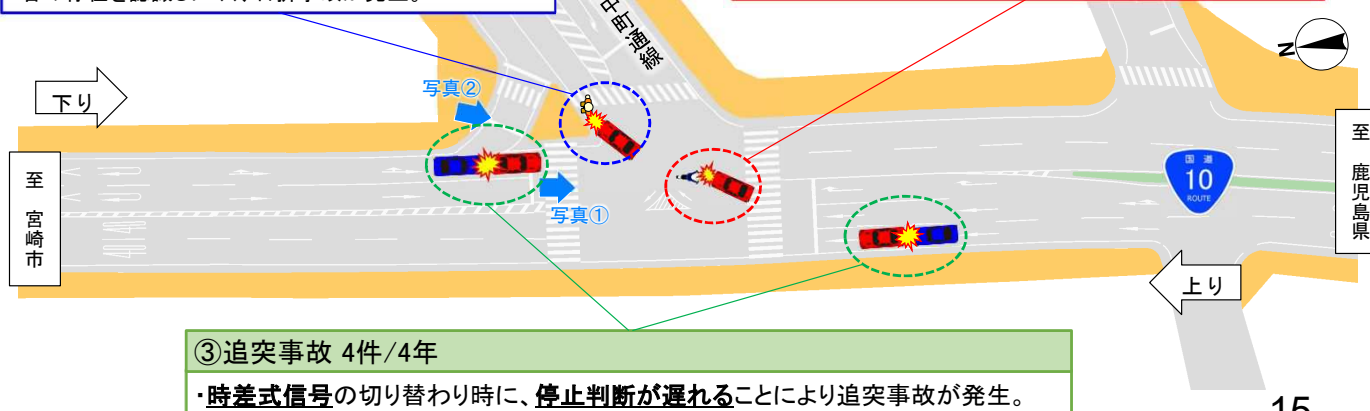
【事故発生状況(R3-R6)】

②人対車両事故 4件/4年

- ・下り線が交差点内でシフトしているため、右折車が前へ出にくく右折距離が長くなり、速度が速くなることで横断者の存在を認識しにくく、右折事故が発生。

①交差点内での右直事故 4件/4年

- ・時差式信号で右折のタイミングが分かりづらく、判断を誤り右直事故が発生。
- ・下り線が交差点内でシフトしているため、右折車が前へ出にくく右折距離が長くなり、タイミングを誤り右直事故が発生。

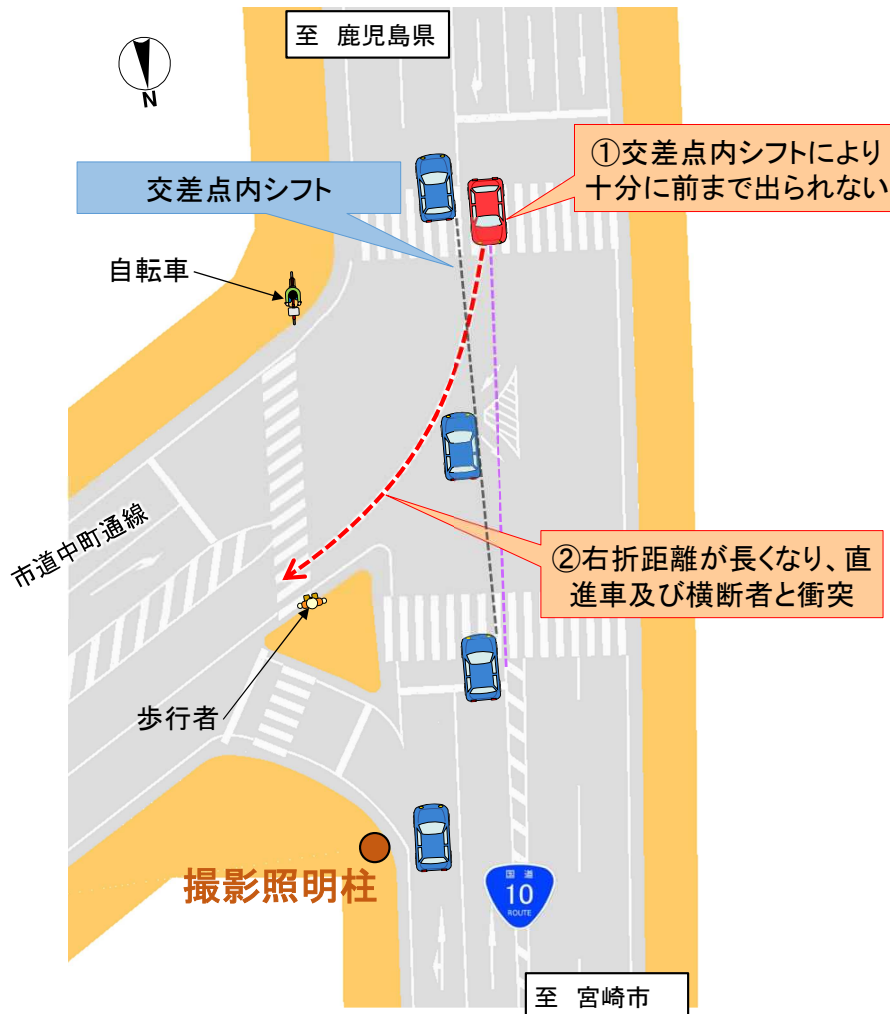


3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道10号神柱公園入口交差点】

02 事故要因分析

- ・ 右折車両に着目し、右折動線を分析するためAI解析を実施して動線把握の省力化に努めた。
- ・ AI解析の結果、右折車の**走行動線のばらつき**（ショートカットによる右折距離の延伸）、**停止位置が後退**していることが確認できた。

【事故メカニズム(右折時事故)】



【AI解析結果】



例) 正しい動線で走行した場合の軌跡イメージ



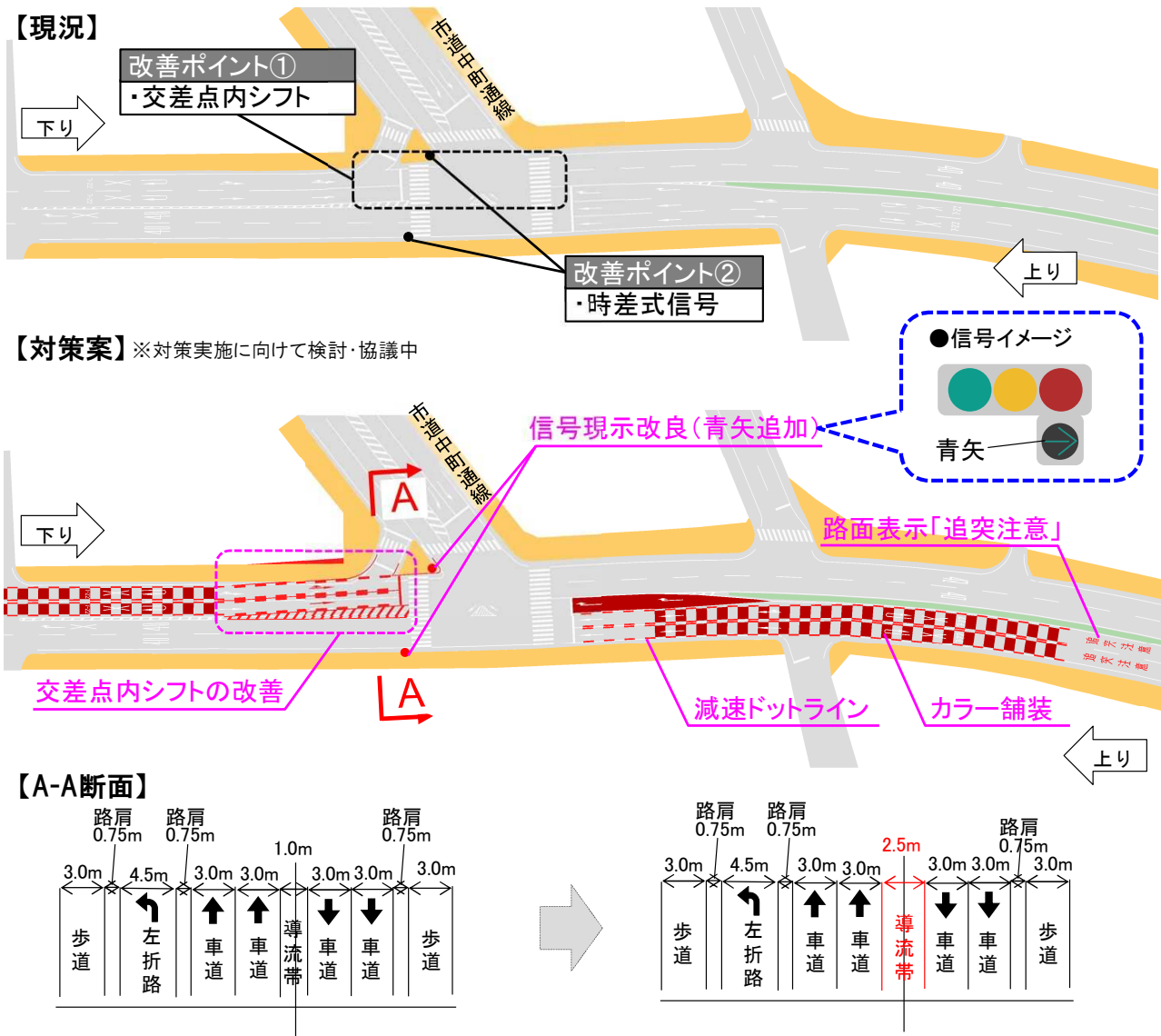
※令和8年3月13日(金)ビデオ調査結果を解析

3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道10号神柱公園入口交差点】

03 対策立案

- ・下り線における「交差点内シフトの改善」を行い、右折ショートカットの要因を解消する。
- ・その他、右直事故、追突事故抑制のため、速度の減速を促す対策（減速ドットライン、カラー舗装、路面表示「追突注意」等）を行う。
- ・時差式信号により右折タイミングが図りづらいため、青矢を追加することで視覚的に分かりやすくする。

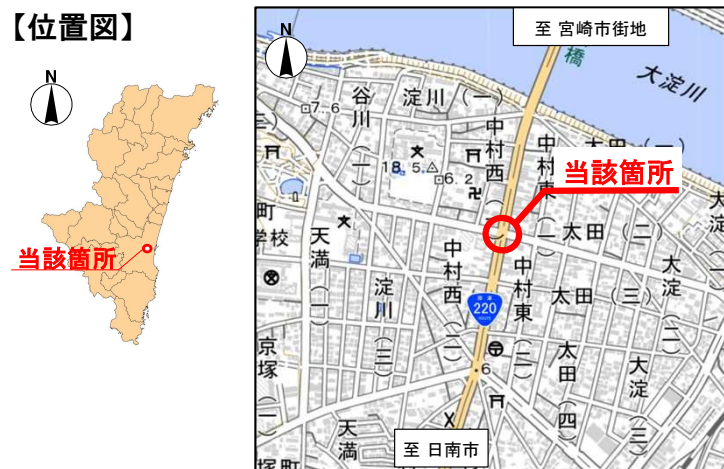
着目事故	対策案
①交差点内での右直事故	・信号現示改良(青矢追加) ⇒右折するタイミングを明確化
②人対車両事故	・交差点内シフトの改善 ⇒右折待機位置の改善 ⇒右折距離の短縮
③追突事故	・減速ドットライン ⇒車両の速度抑制 ・カラー舗装 ⇒走行車両への注意喚起 ・路面表示「追突注意」 ⇒走行車両への注意喚起



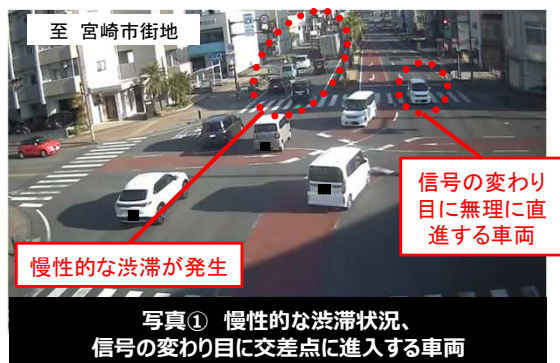
3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道220号宮崎天満宮入口交差点】

- ・国道220号宮崎天満宮入口交差点では、渋滞や交差点規模の大きさに起因した追突事故や左折事故、直進車と右折車の右折時事故が発生。
- ・追突、左折事故対策として、進入時の速度抑制等を目的とした対策（停止線の前出し、停止線のワイド化、路面表示「追突注意」）を行う。
- ・右折事故への対策としては、右折レーンのシフトを行い、対向直進車への視認性を確保する。

【位置図】



下図出典：国土地理院地図



【事故発生状況(R3-R6)】

① 追突事故 (4件/4年)

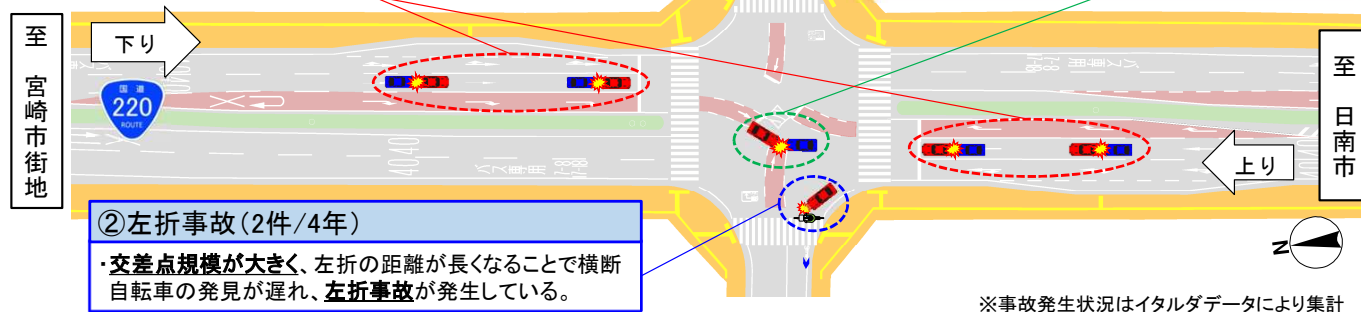
- ・慢性的な渋滞状況の中で、左折車の車線変更やバスの停止、発進時に伴う急減速に起因した追突事故が発生。
- ・交差点規模が大きく、信号の変わり目に交差点流入部で進行、停止判断のばらつきがあることで追突事故が発生。

② 左折事故 (2件/4年)

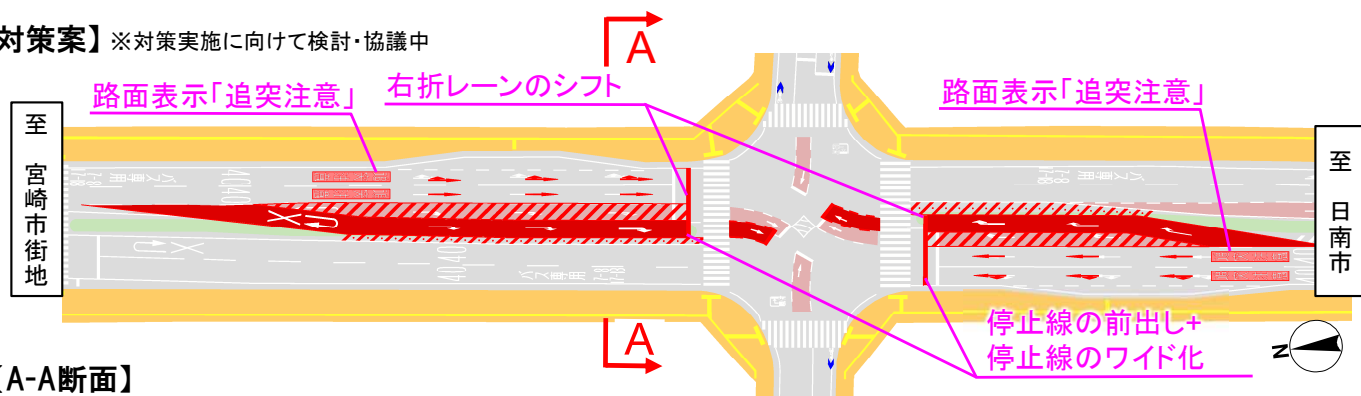
- ・交差点規模が大きく、左折の距離が長くなることで横断自転車の発見が遅れ、左折事故が発生している。

③ 交差点内での右直事故 (1件/4年)

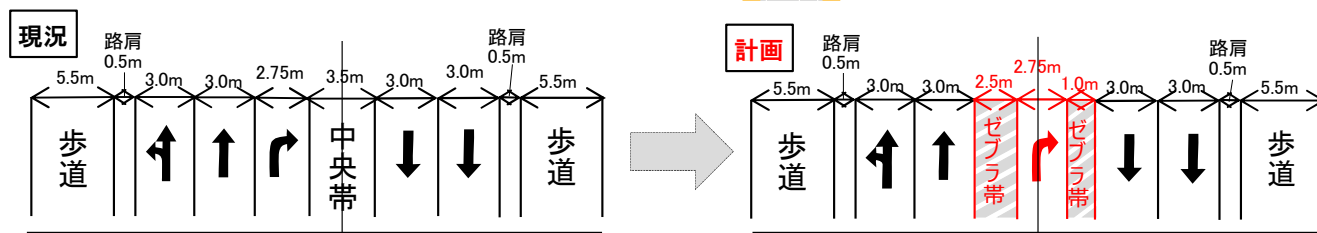
- ・対向右折待機車により直進車の視認性が悪いことで右直事故が発生。



【対策案】※対策実施に向けて検討・協議中



【A-A断面】



3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道10号菖蒲池地区】

- ・国道10号菖蒲池地区では、停止線が後退していることや、沿道出入り車両に起因した追突事故が発生。
- ・信号変わり目に進行・停止判断のばらつきによって発生する追突事故への対策として、停止線の前出しを行う。
- ・沿道施設への右折待機に起因した追突事故への対策として、直進阻害の回避を目的として、路肩の拡幅を行う。

【位置図】

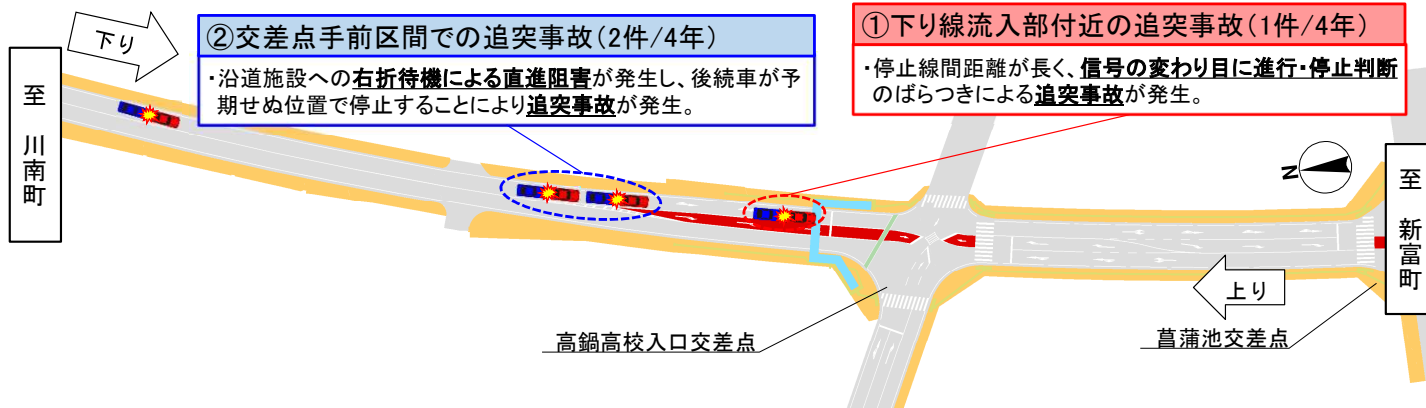


当該箇所

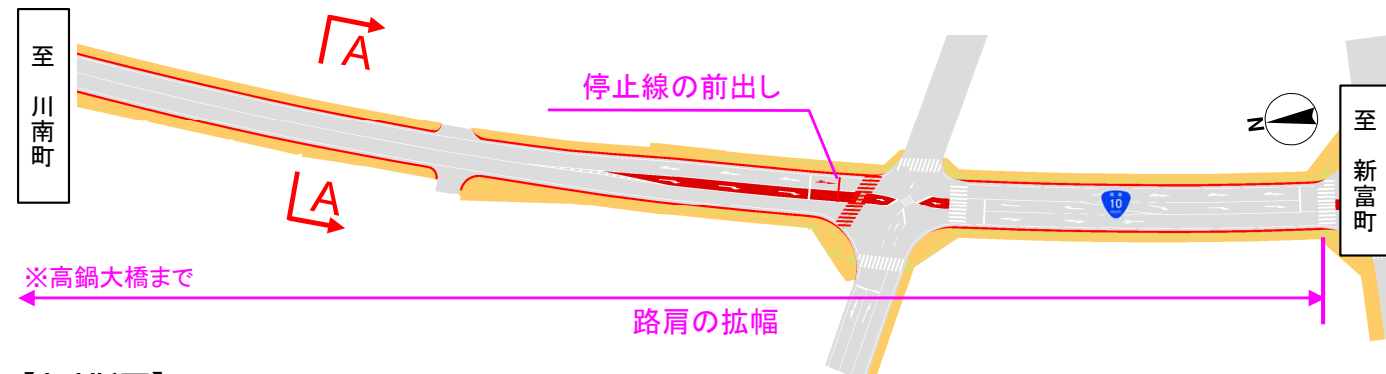


下図出典：国土地理院地図

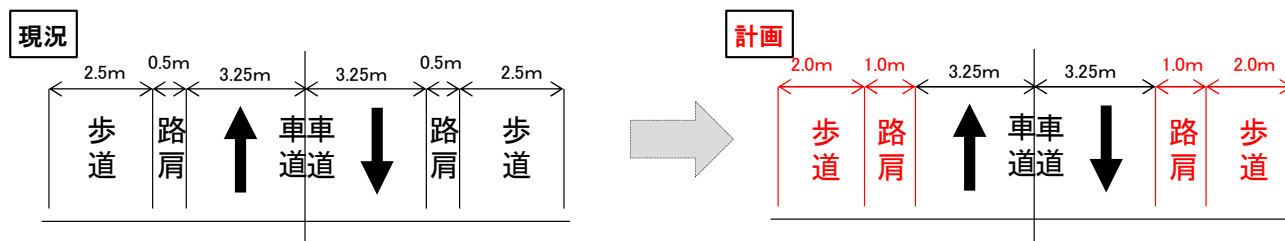
【事故発生状況(R3-R6)】



【対策案】※対策実施に向けて検討・協議中



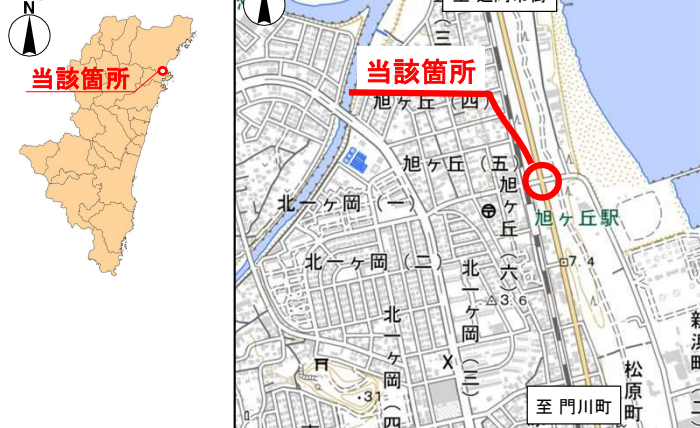
【A-A断面】



3. 2) 幹線道路における事故対策の検討【国道10号旭ヶ丘交差点】

- ・国道10号旭ヶ丘交差点では、JR日豊本線踏切遮断・通行時の滞留車両の影響により、交差点内の右折車、上り線の後続直進車の反応が遅れて**追突事故**が発生している。
- ・**左折車線の設置、右折レーンの延伸等**により、交差点における事故防止を図る。

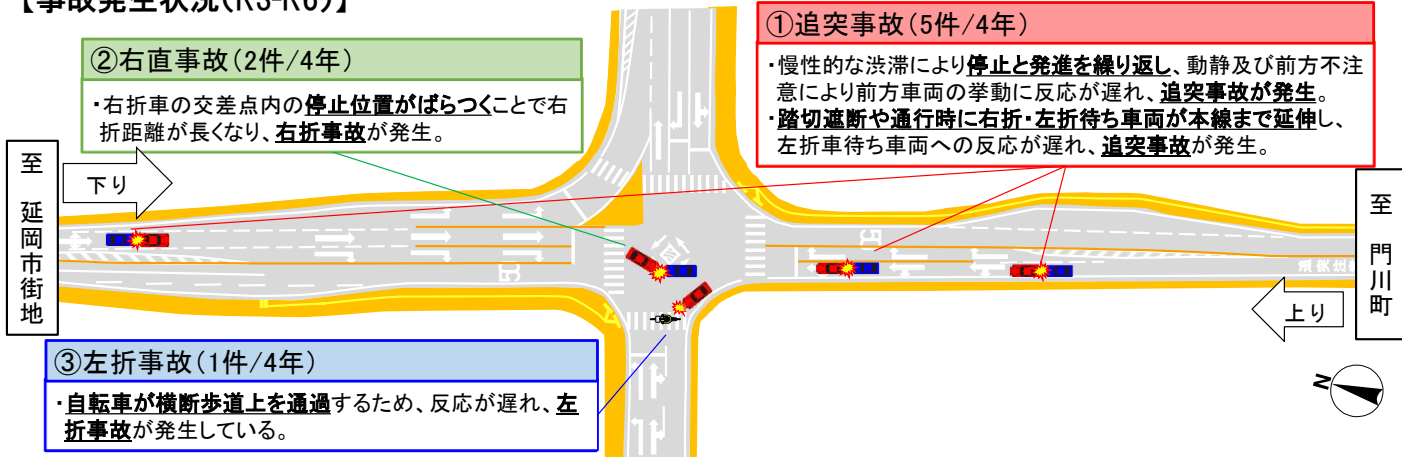
【位置図】



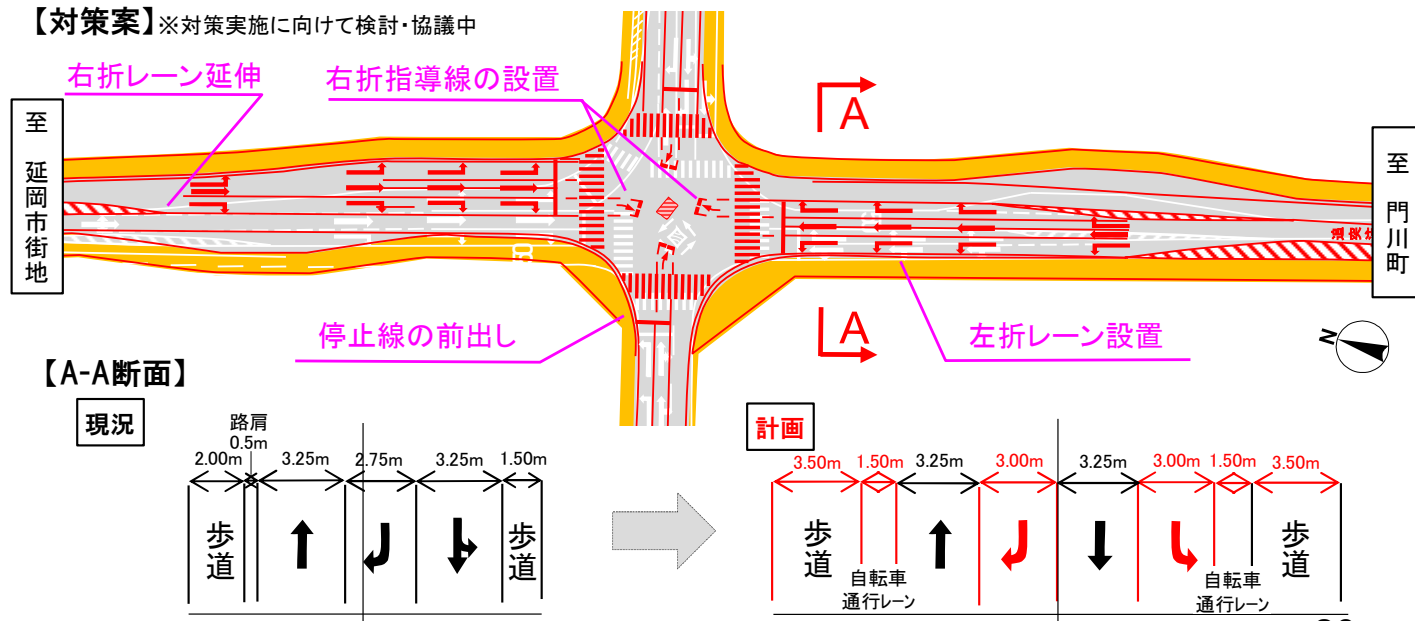
下図出典：国土地理院地図



【事故発生状況(R3-R6)】



【対策案】※対策実施に向けて検討・協議中



3. 幹線道路の交通事故対策

3) 幹線道路における事故対策の検証

3. 3) 幹線道路における事故対策の検証【国道10号江平五差路交差点】

01 これまでの経緯

- ・ 国道10号 江平五差路交差点は「事故ゼロプラン（事故危険区間）リスト」に登録されており、H27.2月に一旦対策が完了。
- ・ しかしながら、H30.9月に日本損害保険協会より「日本一事故が多い交差点」として公表を受けたことにより、国・県警・宮崎市の合同による対策会議を立ち上げR3.3月までに追加対策を実施。
- ・ 令和3年度の安全推進連絡会議（R4.2月実施）において、ビデオ調査に基づく追加対策の効果を確認済みであるが、今回は事故データ等の客観的データに基づく対策効果の検証を実施。

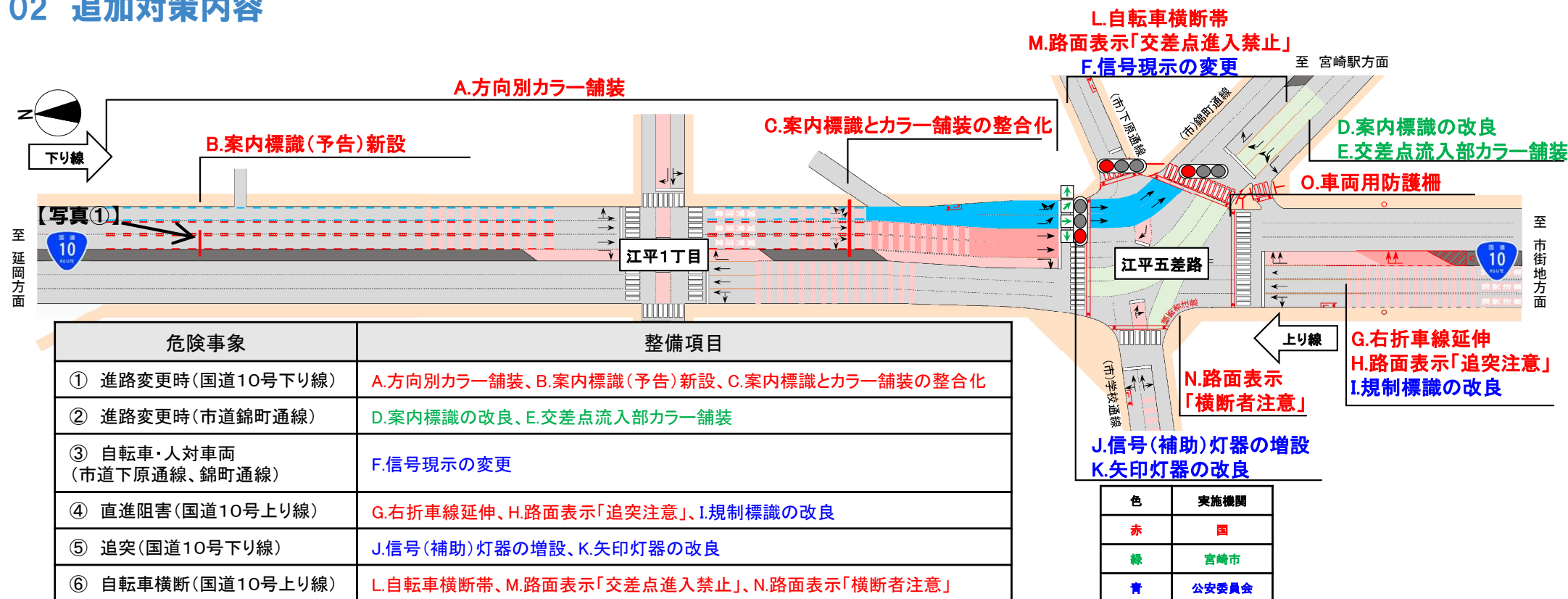


下図出典：国土地理院地図

年度	実施内容	詳細内容	備考
H22	「事故危険区間リスト」へ登録	—	—
H26	安全対策実施	・カラー対策 ・左折車線設置(下り) ・横断歩道改良 ・標識改良	H27.2月 対策完了
H30	「日本一事故が多い交差点」公表	—	—
	第1回対策会議(10月)	・事故要因分析(H27-H30) ・合同現地点検	—
	第2回対策会議(12月)	・速効対策立案 ・詳細調査内容	—
	速効対策実施	・注意喚起看板 ・路面表示強調 ・植栽撤去	H31.2月 対策完了
R1	第3回対策会議(7月)	・詳細調査結果 ・追加対策立案	ビデオ調査(事前):H30.12.13
R2	追加対策実施	・信号改良 ・案内標識改良 ・注意喚起文字 ・右折車線延伸(上り) ・カラー舗装	R3.3月 対策完了
R3	整備効果分析		ビデオ調査(事後):R3.10.26 R3年度安推連会議:R4.2月
R8	整備効果分析	・事故データ分析	R8年度安推連会議:R8.7月

対策実施年

02 追加対策内容

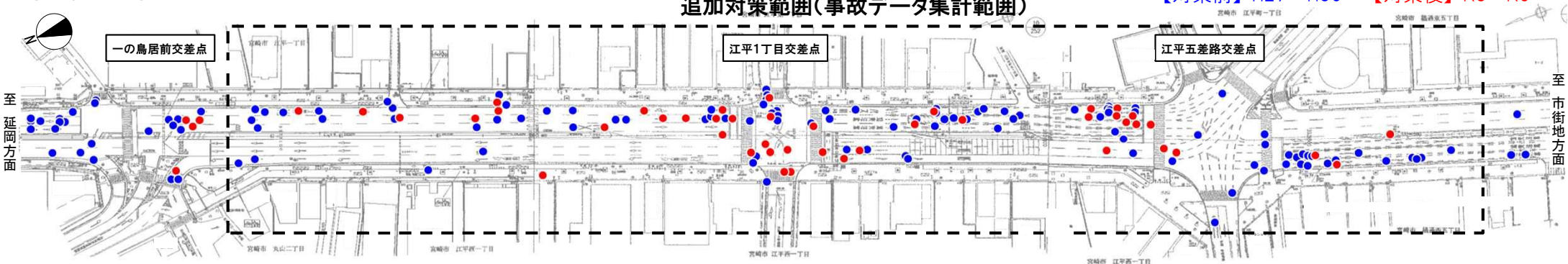


3. 3) 幹線道路における事故対策の検証【国道10号江平五差路交差点】

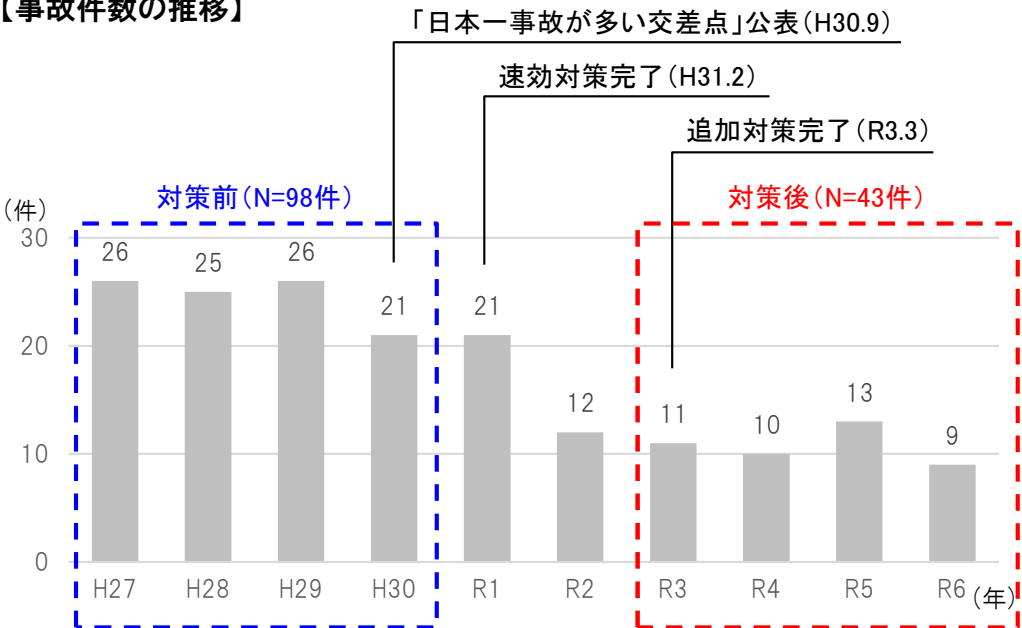
03 対策効果_事故データによる効果検証

- ・「日本一事故が多い交差点」の公表(H30.9月)まで、江平五差路交差点の周辺では98件/4年(H27~H30)の交通事故が発生。
- ・追加対策の完了(R3.3月)後、同区間での交通事故は43件/4年(R3~R6)となり、事故件数は5割以上減少し対策効果が発現。

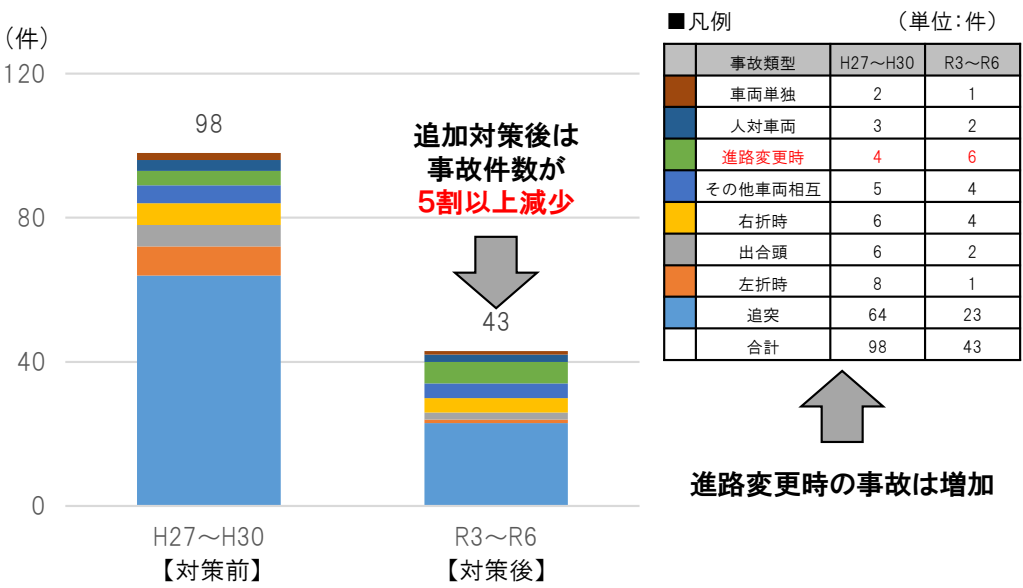
【事故発生位置図】



【事故件数の推移】



【事故類型別発生状況】



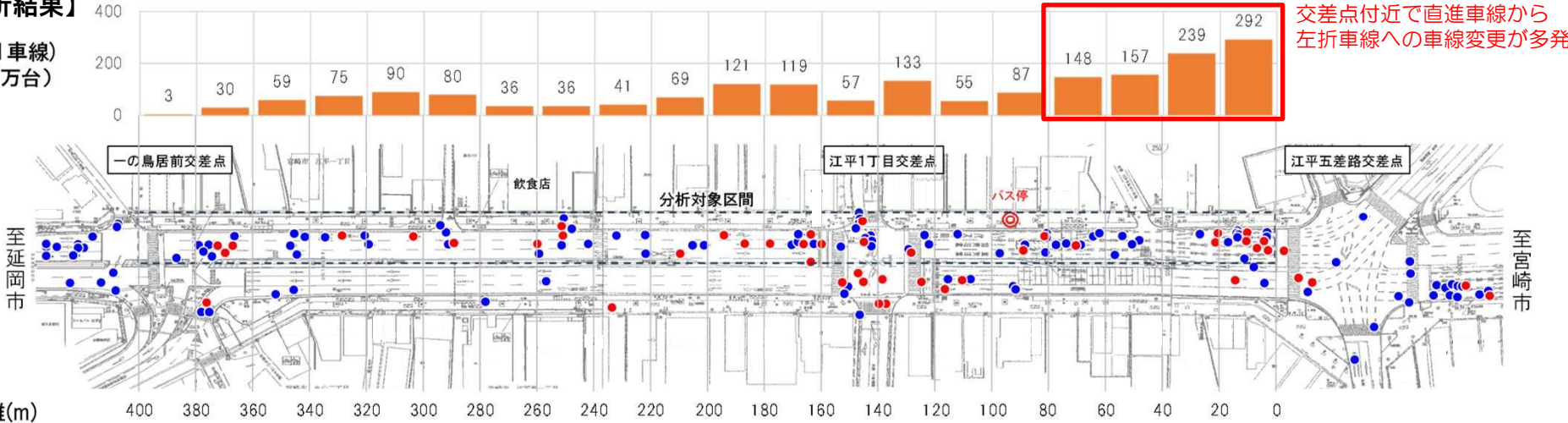
3. 3) 幹線道路における事故対策の検証【国道10号江平五差路交差点】

04 今後の課題

- ・ 事故件数の減少は確認されたものの「江平五差路交差点」は依然として「**事故ゼロプラン（事故危険区間）リスト**」に残存。
- ・ また、**進路変更時の事故の増加**が確認されたことから、**プローブデータの分析**や**ビデオ調査**により残存する課題を把握。
- ・ 今後も引き続き、事故発生状況等のモニタリングを継続し、必要に応じて適切に対応を行っていく。

【プローブデータ分析結果】

車線変更(第2→第1車線)
(左ウinker 回/万台)



【ビデオ調査結果】

※令和8年4月21日(火)調査結果 ※車線変更台数: 令和7年12月の1か月間における民間プローブデータによる。(サンプル数: 35,652台)

(1) 直進車線から第2左折車線への割込み

	割込み台数	信号 サイクル数	1サイクル あたり
朝ピーク (7:00~10:00)	98台	67回	1.47台/回
夕ピーク (16:00~17:00)	184台	68回	2.71台/回



(2) 第2左折車線の滞留長不足による直進車線の阻害

	信号 サイクル数	直進車 阻害回数	阻害割合
朝ピーク (7:00~10:00)	67回	6回	9.0%
夕ピーク (16:00~17:00)	68回	22回	32.4%



3. 幹線道路の交通事故対策

4) 高齢者アンケート・ヒアリング

3. 4) 高齢者アンケート・ヒアリング

高齢者アンケート・ヒアリング調査結果(1)

- ・現状の交通安全対策(看板・路面表示等)への認識状況を把握するため、高齢ドライバー(65歳以上)を対象にアンケート調査を実施(有効回答数: 73票)。また、高齢ドライバーの実態を把握すべく、運転免許センター(高齢者講習担当者)へヒアリング調査を実施。
- ・運転中の注意喚起看板への認識では「よく気付く(56.2%)」「たまに気付く(27.4%)」と全体の83.6%が認識。
- ・高齢者が運転中に認識しやすい注意喚起看板として「黄色標識+黒文字(39.7%)」が最も多く、現状対策が効果的であることが示唆。

【調査目的】

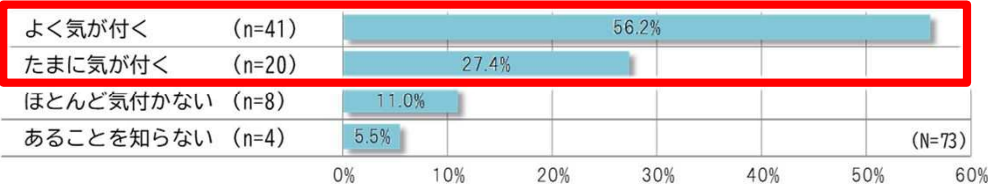
高齢者事故において、現状の安全対策の効果が低い状況であることを背景に、現状の安全対策について、高齢ドライバーが運転中にどのくらい認識しているかを把握することや、高齢者ドライバーの運転時の特徴を把握することを目的に実施。

【調査概要】

	高齢者アンケート調査	ヒアリング調査
調査方法	聞き取り形式アンケート調査	ヒアリング調査 (直接面談方式による聞き取り)
調査対象者	65歳以上の高齢者	高齢者講習の担当者
調査実施箇所	宮崎運転免許センター(宮崎県宮崎市阿波岐原町前浜4276-5)	
調査日時	5/13(水) 8:30~17:00 (免許更新者がいなくなるまで)	5/13(水) 11:00~11:30
回収票数	有効回答73票	-

【運転中の注意喚起看板への認識】

全体の約8割が気付くと回答



【運転中に認識しやすい注意喚起看板】

全体の約4割が「黄色標識+黒文字」と回答



※現状の交通安全対策でよく用いられる看板のレイアウト



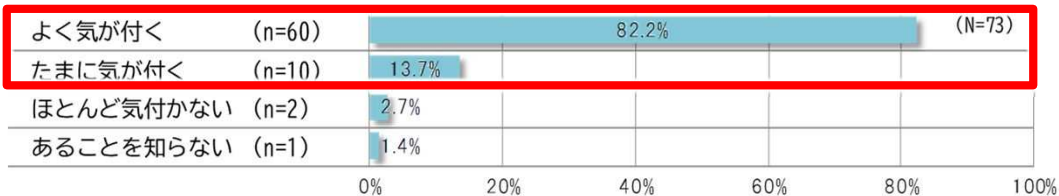
3. 4) 高齢者アンケート・ヒアリング

高齢者アンケート・ヒアリング調査結果(2)

- ・運転中の路面表示への認識では「よく気付く(82.2%)」「たまに気付く(13.7%)」と、全体の95.9%が認識。
- ・高齢者が運転中に認識しやすい路面表示として「白文字(縦)+赤枠強調(57.5%)」が最も多く、赤色のカラー舗装化が効果的であることが示唆。
- ・高齢者講習では、長年の運転癖への認識づけや制限運転(補償運転)の周知が示唆。

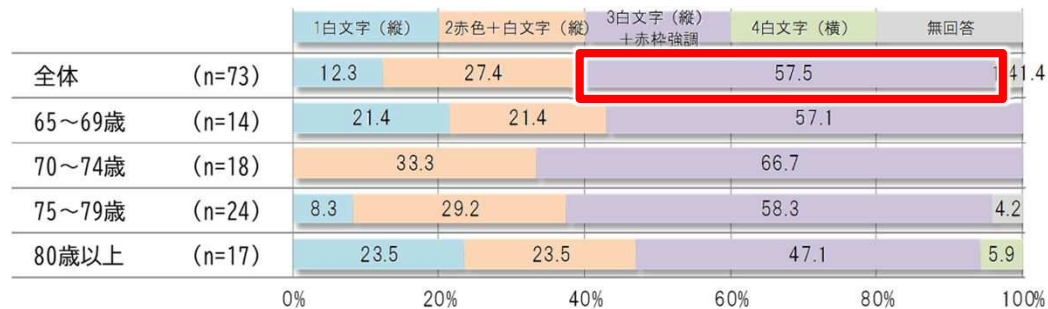
【運転中の路面表示への認識】

全体の9割以上が気付くと回答



【運転中に認識しやすい路面表示】

全体の約6割が「白文字(縦)+赤枠強調」と回答



【制限運転とは?】

高齢ドライバーが自身の体調や運動能力を把握し、運転の時間帯や場所などについて、自らあらかじめ一定のルール(制限)を設けることで、交通事故の危険性を未然に低減させる取組。“補償運転”とも呼ばれている。



制限運転のチラシ

無理をしない制限運転

制限運転とは? 交通安全を確保し、運転者の命や財産を守るために、運転者の能力や体調に合わせた制限を設けることです。

制限運転の心得

- 制限運転のルールを把握し、守る。
- 制限運転のルールを周知し、理解してもらう。
- 制限運転のルールを周知し、理解してもらう。

こんな時の制限運転

- 体調が悪い時
- 長時間運転した時
- 夜間運転した時
- 雨や雪などの悪天候時

『制限運転チェックシート』

- 体調が良くない
- 長時間の運転をする
- 夜間の運転をする
- 通学時間帯である
- 雨が降っている

一つでも当てはまる場合は無理な運転は控えましょう!

制限運転のチラシ、制限運転チェックシート(宮崎県HP)

宮崎県交通安全対策推進本部

4. 通学路点検箇所取組

4. 通学路における交通安全対策（緊急合同点検）

- ・通学路対策として、平成24年より^{かめおか}国土交通省・文部科学省・警察庁等が連携し通学路の合同点検を行い、順次対策を実施してきている。
- ・令和3年6月に千葉県八街市^{やちまた}で発生した通学路での事故を受け、新たに国土交通省・文部科学省・警察庁合同で「通学路における合同点検」を実施。

通学路対策の経緯

H24.4.23 ● ^{かめおか}京都府亀岡市における小学生の死傷事故

H24.5.30 ● 3省庁連携による通学路の緊急合同点検要請
(国土交通省,文部科学省,警察庁)

H24.11末 ● 合同点検のうえ対策必要箇所抽出、対策案の作成

順次 ● 点検・対策実施

H25.12 ● 通学路交通安全プログラムの策定依頼

R1.5.8 ● ^{おおつ}滋賀県大津市における小学生の死傷事故

R1.6 ● 5府省庁連携による未就学児移動経路の緊急合同点検要請
(内閣府,文部科学省,厚生労働省,国土交通省,警察庁)

R1.9末 ● 合同点検のうえ対策必要箇所抽出、対策案の作成

順次 ● 点検・対策実施

R3.6.28 ● ^{やちまた}千葉県八街市における小学生の死傷事故

R3.7.9 ● 3省庁連携による通学路の緊急合同点検要請
(国土交通省,文部科学省,警察庁)

R3.9末 ● 合同点検のうえ対策必要箇所抽出、対策案の作成

順次 ● 点検・対策実施

宮崎県内における令和3年点検での新たな観点

- ・見通しのよい道路や幹線道路の抜け道になっている道路など車の速度が上がりやすい箇所や大型車の侵入が多い箇所
- ・過去に事故にいたらなくてもヒヤリハット事例があった箇所
- ・保護者、見守り活動者、地域住民等から市町村への改善要望があった箇所



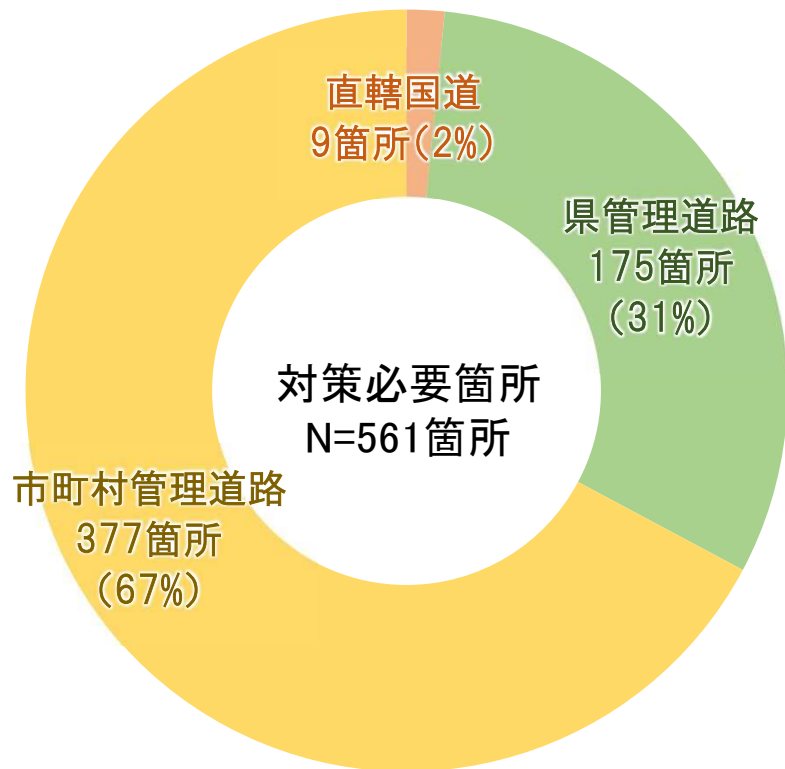
▲会議の様子



▲通学路点検の様子

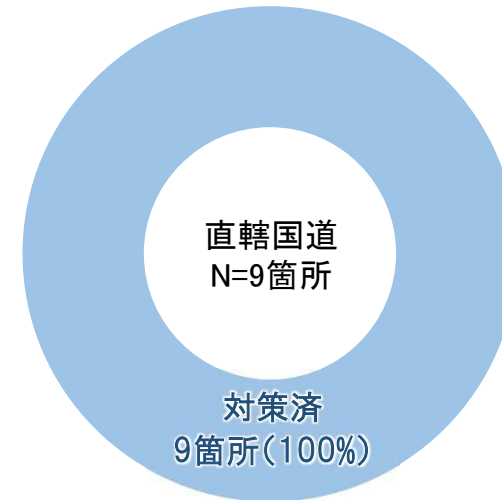
4. 宮崎県におけるR3通学路点検箇所への対策実施状況

- ・令和3年に実施された通学路の合同点検結果に基づく対策必要箇所は宮崎県内で561箇所。
(直轄国道：9箇所、県管理道路：175箇所、市町村道路：377箇所)
- ・そのうち、対策済箇所は直轄国道で9箇所、県管理道路で133箇所、市町村管理道路358箇所であり、その他61箇所に対策を継続実施中である。

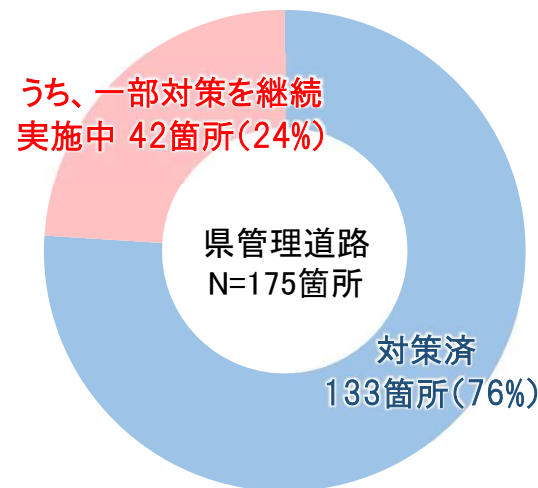


▲宮崎県内における道路管理者別対策必要箇所数

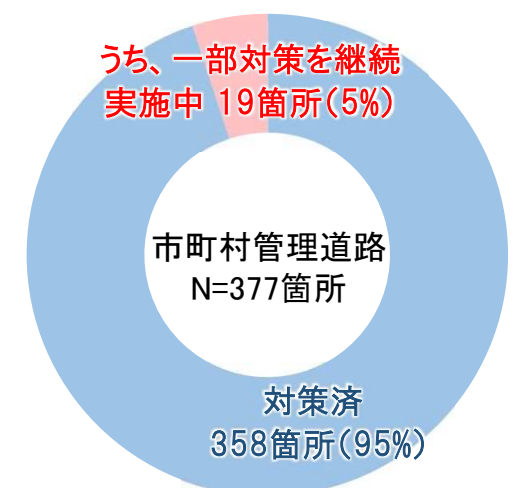
【参考】通学路における交通安全の確保
に向けた道路管理者の取組状況(国土交通省)



▲直轄国道における対策実施状況



▲県管理道路における対策実施状況



▲市町村管理道路における対策実施状況

【参考】通学路における交通安全の確保
に向けた道路管理者の取組状況(国土交通省)

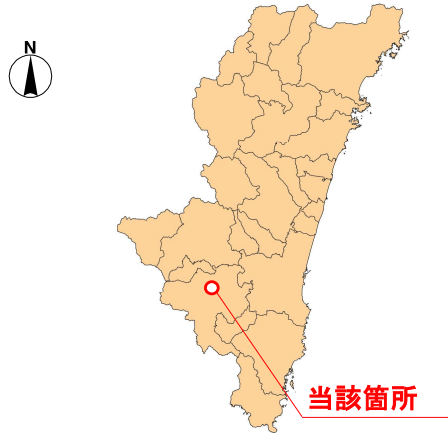
4. 宮崎県におけるR3通学路点検箇所対策実施状況

■国道221号 ^{よこたに}横谷工区

宮崎県 対策主体箇所

- ・当該歩道区間は国道221号沿いの単路区間であり、都城市立縄瀬小学校の通学路として利用されている。
- ・歩道が無く危険であったため、**歩道整備等の道路改良**を実施した。

【位置図】



【平面図】



下図出典：国土地理院地図

【位置図(詳細)】



下図出典：国土地理院地図



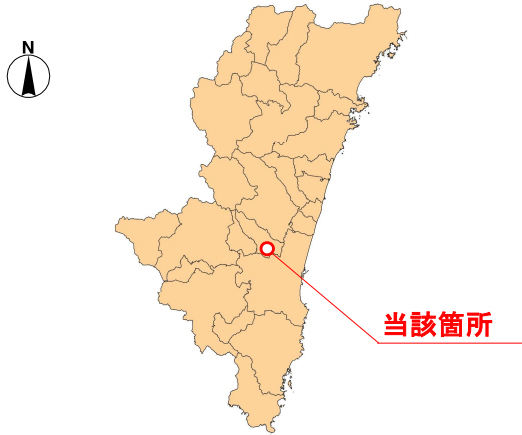
4. 宮崎県におけるR3通学路点検箇所対策実施状況

■国富町道稲荷仮屋原線

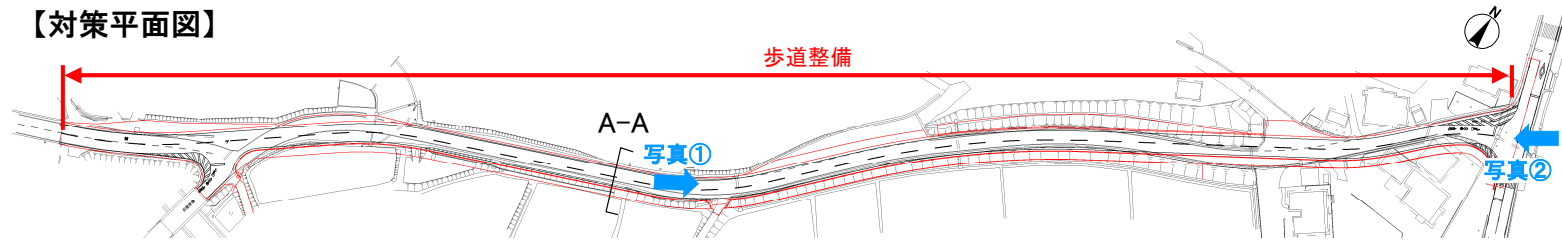
市町村 対策主体箇所

- ・当該歩道区間は国富町道稲荷仮屋原線沿いの単路区間であり、国富町立本庄小学校の通学路として利用されている。
- ・路側帯がなく、歩行者用の白線も消えかかっていたため、**歩道整備**を実施した。

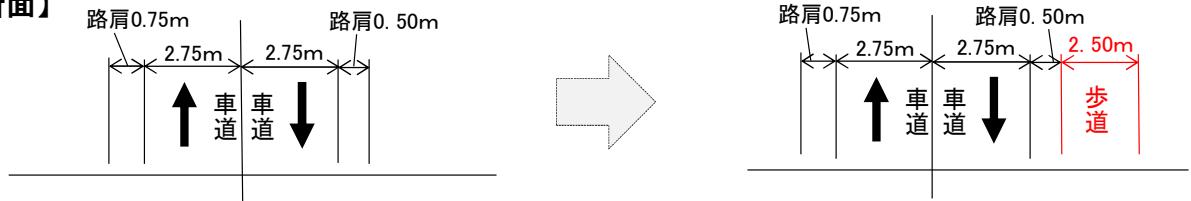
【位置図】



【対策平面図】



【A-A断面】



【位置図(詳細)】



4. 宮崎県におけるR3通学路点検箇所対策実施状況

さいと せいりょうつう ■西都市道聖陵通線

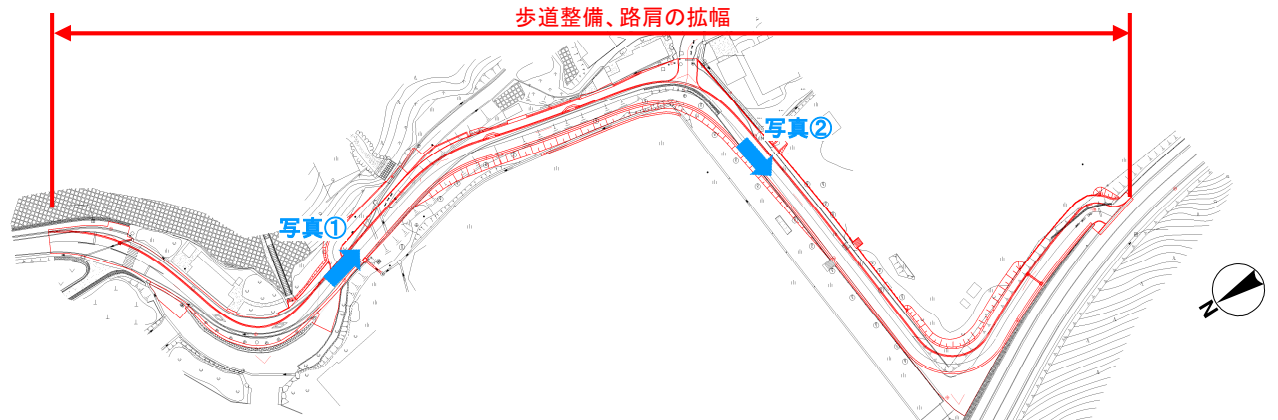
市町村 対策主体箇所

- ・当該歩道区間は西都市道聖陵通線沿いの単路区間であり、西都市立妻北小学校の通学路として利用されている。
- ・外側線等が薄くなっているほか、妻高等学校のグランド東側の道路が狭く、危険であったため、**歩道整備、路肩の拡幅等**を実施した。

【位置図】



【対策平面図】



【位置図(詳細)】



下図出典：国土地理院地図



4. 通学路における交通安全対策（ETC2.0データ活用事例）

【直轄国道での対策、効果検証事例（長崎県長崎市 国道34号）】

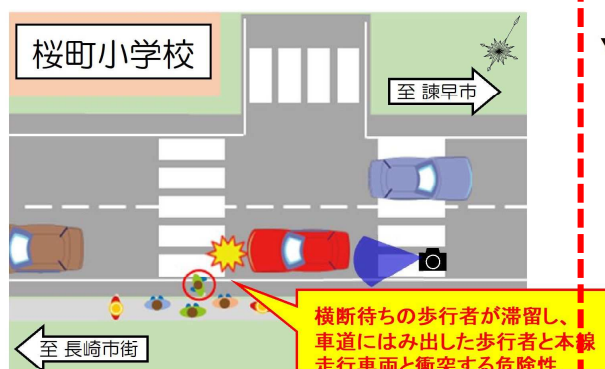
通学路の交通安全対策による効果（長崎県長崎市 国道34号）

- 歩道が狭い通学路において、小学校前の横断歩道で横断待ちの歩行者が滞留し、車道にはみ出した歩行者を避けようと急ブレーキが発生するなど事故の危険性が高い区間が存在
- 千葉県八街市の事故を受けた対策として、令和5年7月に歩道整備を完了し、整備区間において、自動車の急ブレーキが約2割減少するなど、事故リスクの低減効果を確認

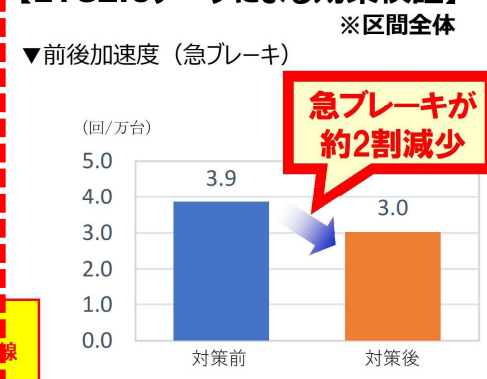
【位置図】



【対策前の課題】

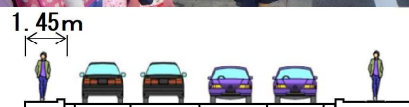


【ETC2.0データによる効果検証】



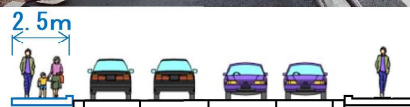
【対策前後の状況】

対策前



対策後

令和5年7月完成



▼左右加速度（急ハンドル）

変化なし（対策前：0件 → 対策後：0件）

※急挙動データ
 ・前後加速度：急ブレーキに係る指標（ $\pm 0.3G$ 以上）
 ・左右加速度：急ハンドルに係る指標（ $\pm 0.3G$ 以上）
 ※ETC2.0プローブデータ抽出期間
 【対策前】R4.10.1～R4.10.31 平日（7時～9時、14時～18時）
 【対策後】R6.10.1～R6.10.31 平日（7時～9時、14時～18時）

【利用者へのヒアリング】

- 集団登校時、児童が歩道スペースに渋滞し、道路にはみ出そうになるなど、大変危険な状態でした。
- 今回の道路の拡幅によって児童が安全に待機、登下校することができるようになりました。



※長崎市立桜町小学校ヒアリングより

54

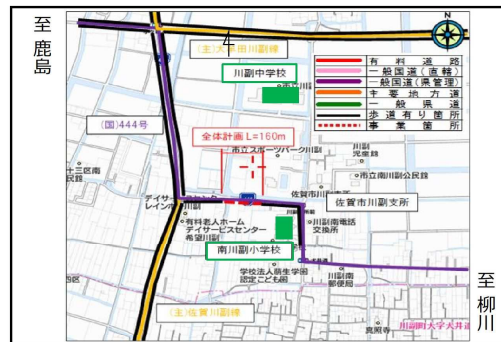
4. 通学路における交通安全対策（ETC2.0データ活用事例）

【国道(県管理)での対策、効果検証事例(佐賀県佐賀市 国道444号)】

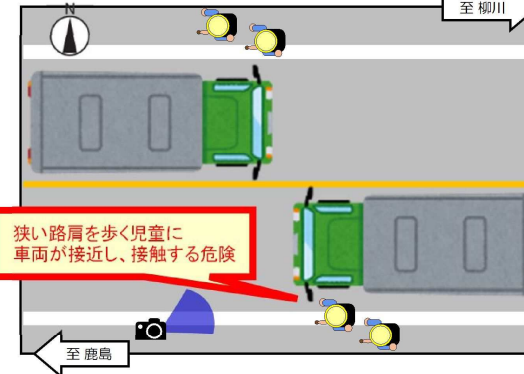
通学路の交通安全対策による効果（佐賀県佐賀市 国道444号）

- 歩道がない通学路において、狭い路肩を児童が歩行し、車道にはみ出した歩行者を避けようと急ブレーキが発生するなど事故の危険性が高い区間が存在
- 千葉県八街市の事故を受けた対策として、令和5年9月に歩道整備が完了し、整備区間において、自動車の急ブレーキが0件になるなど事故リスクの低減効果を確認

【位置図】



【対策前の課題】



【対策前後の状況】

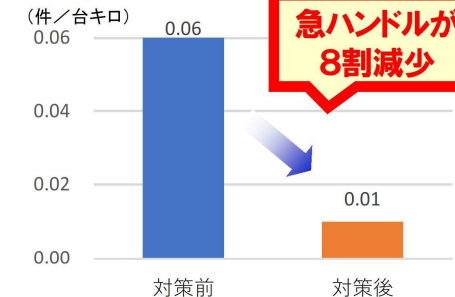


【ETC2.0データによる効果検証】

▼前後加速度（急ブレーキ） ※区間全体



▼左右加速度（急ハンドル）



※急挙動データ
・前後加速度: 急ブレーキに係る指標 (±0.3G以上)
・左右加速度: 急ハンドルに係る指標 (±0.3G以上)

※ETC2.0プローブデータ抽出期間
【対策前】R4.4.1～R5.3.31 平日 (7時～9時、14時～18時)
【対策後】R6.4.1～R7.3.31 平日 (7時～9時、14時～18時)

64

5. 生活道路の交通事故対策

1)ゾーン30プラスの取組

5. 1) 生活道路の交通安全に係る連携施策(ゾーン30プラス)

- これまで、生活道路では、警察による低速度規制対策「ゾーン30（平成23年～）」と、県道または市町村道管理者による「生活道路対策エリア（平成28年～）」に取り組んできた。
- 令和3年度より更なる対策推進を図るために、2つの施策を組み合わせた「ゾーン30プラス」を新たに推進。
速度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強化を図る。

■課題

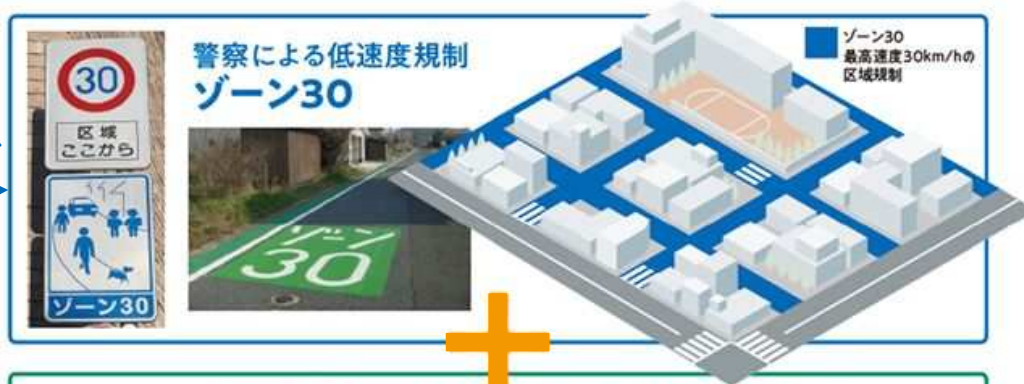
- 生活道路における高速度走行車両への速度抑制の必要性
- 幹線道路から生活道路への抜け道利用の進入抑制の必要性

■目的

生活道路における歩行者・自転車の安全性向上

第11次交通安全基本計画（R3年）では、生活道路におけるより一層の効果的な対策推進の必要性について言及

H23～

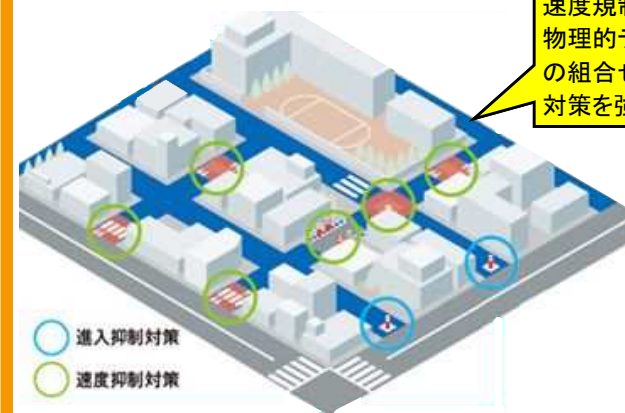


H28～



R3～

警察と道路管理者の連携による ゾーン30プラス



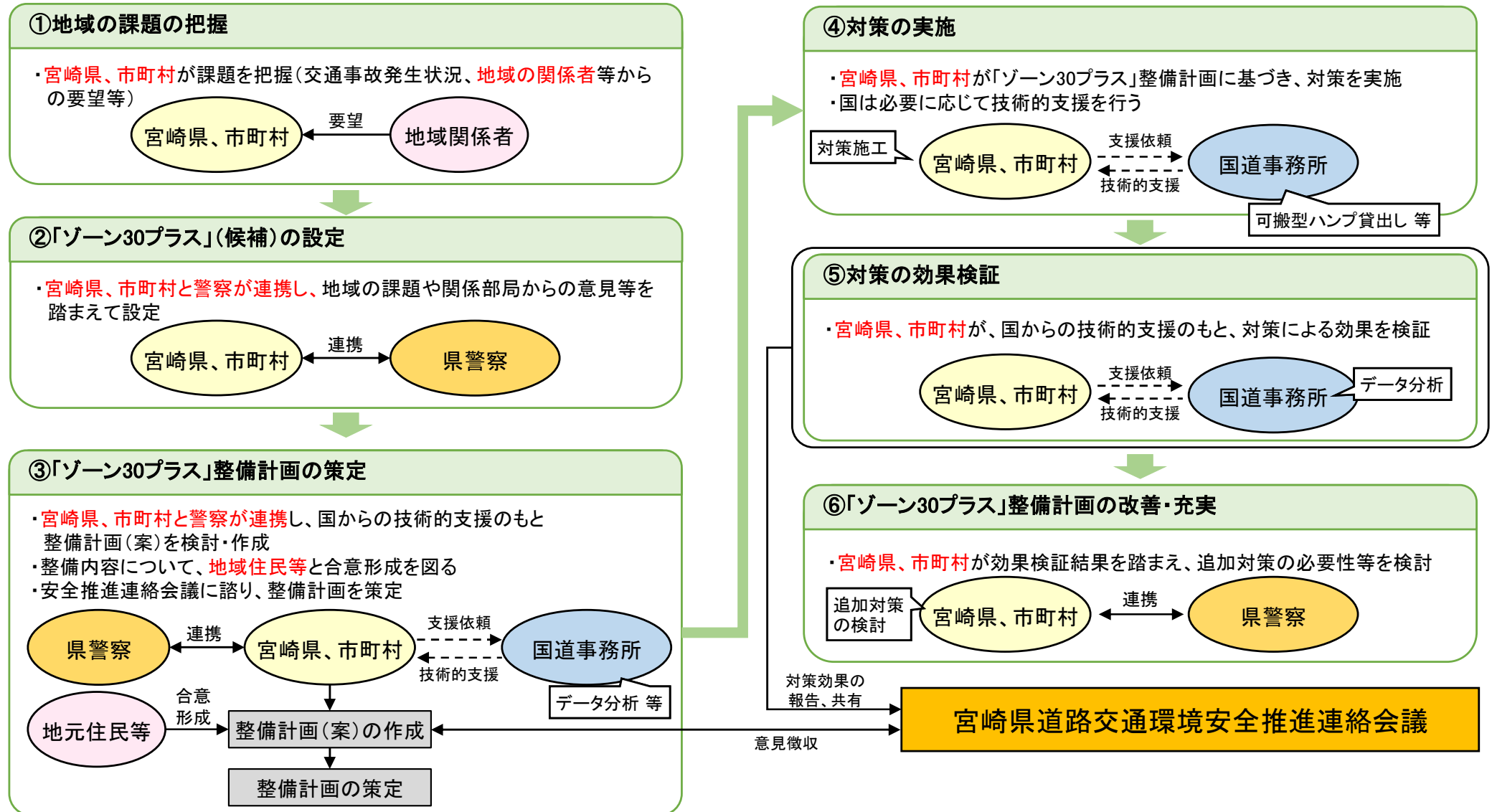
ゾーン30プラスの入り口（イメージ）



【一部引用】生活道路の交通安全対策ポータル(国土交通省)
<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>

5. 1) ゾーン30プラスの取組フロー

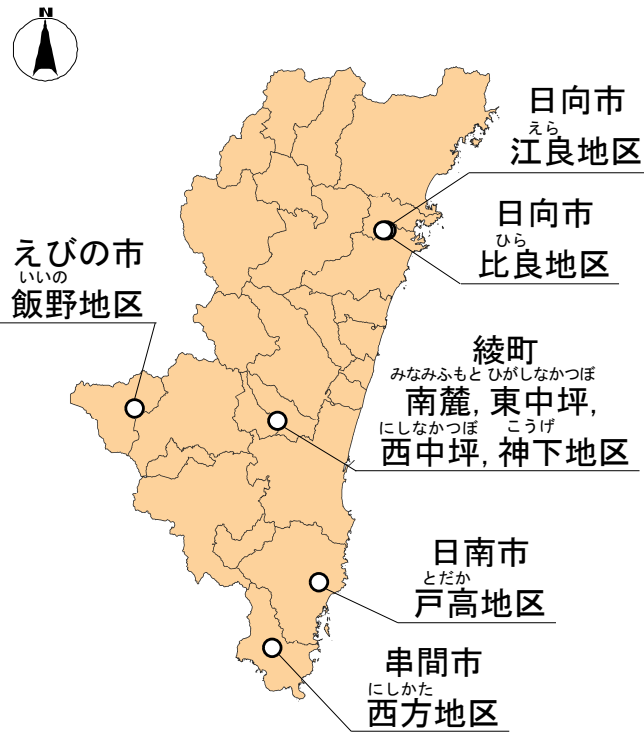
- ・道路管理者である宮崎県及び市町村と警察が連携し、「ゾーン30プラス」整備計画の策定及び施工、効果評価の取組を行っている。
- ・国土交通省は技術的な支援（交通ビッグデータ分析、可搬型ハンプの貸出し等）を実施している。
- ・本会議では「ゾーン30プラス」整備計画の策定に向けた意見徴収、対策の効果検証結果の報告・共有等を行う。



5. 1) 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6地区について、ゾーン30プラスの整備計画を策定している。
- ・スムーズ横断歩道や狭さく等の物理的デバイスを設置しており、随時効果検証結果を報告している。

■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

市区町村	地区名	整備計画策定時期	対策時期	物理的デバイス	整備効果検証状況
日向市	ひら 比良地区	R5.3	R6.1 (完了)	狭さく	走行速度の低下を確認 (令和7年度会議にて報告)
日向市	えら 江良地区	R7.3	R7.10 (完了)	狭さく	今後効果検証を実施予定
えびの市	いいの 飯野地区	R5.3	R5.9 (完了)	スムーズ 横断歩道	走行速度の低下を確認 (令和6年度会議にて報告)
綾町	みなみふもと ひがしなかつぽ 南麓, 東中坪, にしなかつぽ こうげ 西中坪, 神下地区	R5.3	R6.2 (完了)	狭さく	走行速度の低下を確認 (令和6年度会議にて報告)
日南市	とだか 戸高地区	R5.3	R7.3 (完了)	狭さく	走行速度については変化なし (令和7年度会議にて報告) 地区全体の分析を適宜実施予定
串間市	にしかた 西方地区	R5.3	R5.8 (一部完了)	シケイン・ 狭さく	整備効果検証を実施中

比良地区



狭さく

江良地区



狭さく

飯野地区



スムーズ横断歩道

南麓, 東中坪, 西中坪, 神下地区



狭さく

戸高地区



狭さく (カラー舗装)

西方地区



シケイン

5. 1) 生活道路の交通安全対策の推進

- ・国土交通省HP内の「生活道路の交通安全対策に関するポータルサイト」にて、生活道路の交通安全対策に役立つ情報を掲載。
- ・ETC2.0プローブデータについては、オープン化に向けた試行が実施される予定であり、調査協力者を公募している。

■生活道路の交通安全ポータル

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/anzen.html>

●ゾーン30プラスの取組状況（ゾーン30プラスの取組事例を紹介）

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai-jirei.html>

●生活道路対策事例（市区町村における対策や効果検証事例を紹介）

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/syokai-torikumi.html>

●ゾーン30プラス実務者向けシリーズセミナー（セミナー資料を閲覧可能）

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/koho-zone30-seminar2024.html>

セミナーの開催状況 ▶



●関係資料（技術資料、ガイドライン、事例集を紹介）

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/shiryo.html>

・「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料

<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn0952.htm>

・生活道路への物理的デバイス設置における合意形成のための参考資料

<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1310.htm>

・ハンプの施工に関する参考資料(案)

<https://www.nilim.go.jp/lab/geg/files/R5humpsekoushiryou.pdf>

・生活道路におけるハンプ・狭さくの設置事例集

<https://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryou/tnn/tnn1268.htm>

・凸部(ハンプ)の概要、走行動画

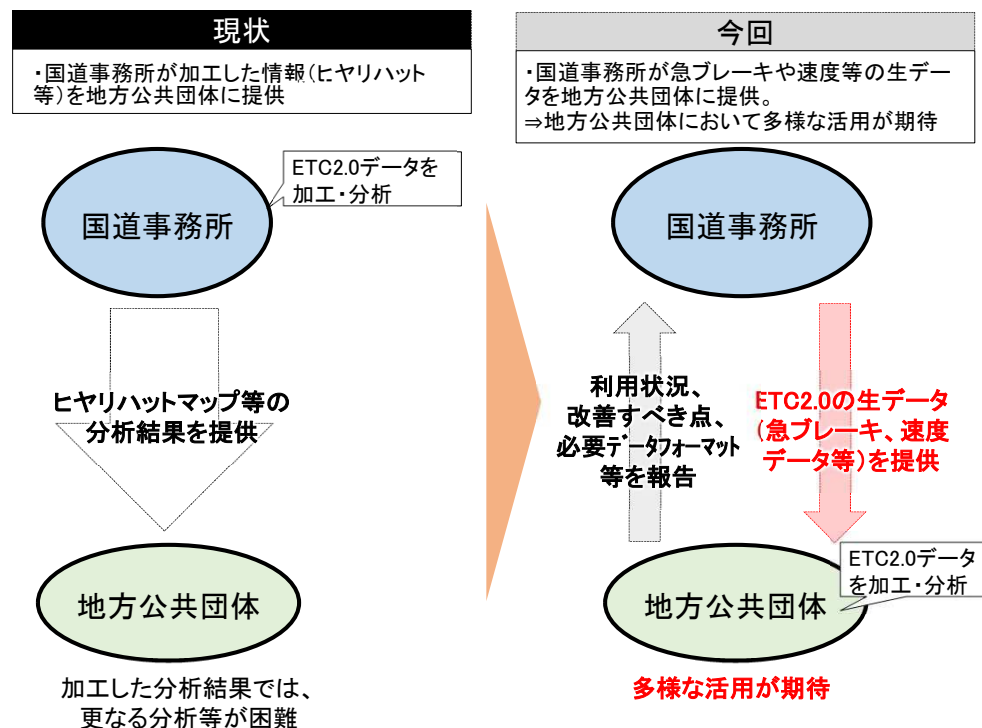
<https://www.nilim.go.jp/lab/geg/hump/hump.html>

■ETC2.0プローブデータのオープン化に向けた試行

1.調査内容:地方公共団体等による ETC2.0 プローブデータの利活用を見据えて、地方公共団体等が ETC2.0 プローブデータを利活用する際の課題や改善事項等を調査するもの

2.募集期間:令和8年6月1日(月)~令和8年7月31日(金)12時

【交通安全対策の場合のイメージ】



5. 生活道路の交通事故対策

2) データを活用した生活道路の交通安全対策

5.2) データを活用した生活道路の交通安全対策

オープンデータを用いた交通事故発生箇所の地図化マニュアル

- ・効率的、効果的な交通安全対策が推進されることを目的に、**地方公共団体の職員が円滑に警察庁オープンデータを活用**できるように地図化の手順をまとめたマニュアル。

(背景)

- ・交通事故データ等を踏まえて交通安全対策を実施することは、効率的、効果的な交通安全対策の推進に有効。
- ・令和2年より、交通事故統計情報のオープンデータが警察庁から公開され、事故データの活用が可能となっている。
- ・一方で、「オープンデータの使い方が分からない」、「オープンデータを地図化するための余裕やスキルがない」などの地方公共団体の職員からの意見が存在。

【警察庁のオープンデータ】

■データ項目

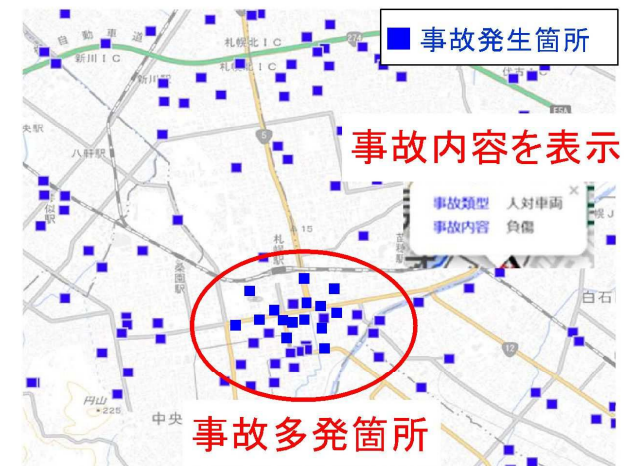
日時/ 事故類型/ 当事者種別/ 速度規制/
信号機/ 中央分離帯施設/ 歩道区分/ 地形

日時	2022/8/22 18:17
事故類型	車両相互
当事者種別(当事者A)/年齢	乗用車-普通車/25
当事者種別(当事者B)/年齢	乗用車-普通車/75
速度規制(指定のみ)(当事者A)	30km/h以下
速度規制(指定のみ)(当事者B)	40km/h以下
信号機	施設なし
中央分離帯施設等	中央分離なし
歩車道区分	区分あり-縁石・ブロック等
地形	市街地-人口集中

地図化

【市区町村での活用イメージ】

■事故の発生箇所や内容を踏まえた検討



整備箇所の選定や施設内容の検討に活用

5. 2) データを活用した生活道路の交通安全対策

データを活用した交通安全対策の取組

- ・交通事故データやETC2.0プローブデータ（速度超過、急ブレーキ発生、抜け道利用等）を活用し、地域課題の把握、危険要因の分析、対策の検討・決定・実施、対策の効果検証等の取組を実施。
- ・国土交通省HPにて、事故発生データやビッグデータを活用した交通安全対策の手法や事例を紹介している。

目次

- データを活用した交通安全対策の利点・特徴、取組フロー（P3～P4）
- 交通安全対策への活用が考えられるデータ（P6～P20）
- データを活用して対策検討や効果検証等を実施した事例（面的対策、ピンポイント対策事例）（P22～P44）
- 通学路対策、ゾーン30プラスの整備効果事例（P46～P67）
- その他（技術的支援、財政支援のメニュー、研修・セミナー紹介、標識の老朽化対策、路面標示調整等）（P69～P79）

5. 生活道路の交通事故対策

3) 法定速度30km/hについて

5.3) 法定速度30km/hについて

【別添】

説明資料(別紙2)

参照

6. その他

1) 今後のスケジュール

6. 1) 今後のスケジュールについて

今回(令和8年7月)

【承認議案】

- ・幹線道路の交通事故対策
事故ゼロプランリストの更新

【報告議案】

- ・幹線道路の交通事故対策
- ・通学路点検箇所取組
- ・生活道路の交通事故対策

※県内の各自治体にオブザーバーで
参加(今回2回目)、取組を共有、
拡散

次回予定(令和8年度内予定)

【承認議案】

- ・ゾーン30プラス整備計画(案)

来年度予定(令和9年7～8月頃)

【承認議案】

- ・幹線道路の交通事故対策
事故ゼロプランリストの更新

【報告議案】

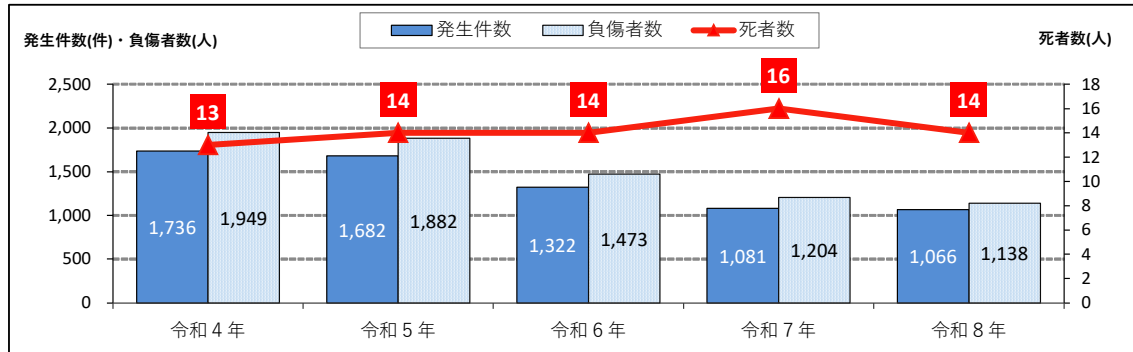
- ・幹線道路の交通事故対策
- ・通学路点検箇所取組
- ・生活道路の交通事故対策

資 料

県内の交通事故情勢について

令和８年７月１７日（金）
宮崎県警察本部
交通部交通企画課

１ 交通事故発生件数等の推移（過去５年・いずれも６月末現在）



２ 交通事故の特徴等（令和８年６月末現在、※（ ）は全体の割合）

- (1) 時間帯別件数 ７時～９時 166件（15.6％） 17時～19時 190件（17.8％）
- (2) 事故類型別件数 追突 404件（37.9％） 出合頭 252件（23.6％）
人対車両 97件（横断歩道横断中 30件）
- (3) 第１当年代別件数 高齢者 337件（31.6％） 20歳代 184件（17.3％）
- (4) 原因別件数 脇見・ぼんやり運転 644件（60.4％）
- (5) その他 飲酒運転 14件

３ 交通死亡事故の特徴等（令和８年６月末現在）

- (1) 年代別死者数 高齢者 9人（歩行中 6人：四輪運転中 3人）
- (2) 状態別死者数 四輪運転中 4人：二輪運転中 2人：歩行中 8人
- (3) 事故類型別件数 人対車両 8件（横断歩道横断中 1件）：車両×車両 4件
単独事故 2件

４ 交通事故抑止対策

- (1) 歩行者保護対策
 - ア モデル横断歩道を活用した交通安全教育
歩行者を中心に「手上げ横断の励行」など、命を守るための交通安全教育を実施
 - イ 横断歩行者等妨害等の交通指導取締り強化
- (2) 飲酒運転根絶対策
 - ア 飲酒運転の取締り強化
 - イ 地域や職場に対する飲酒運転根絶の機運の醸成を図る広報啓発
 - ウ 安全運転管理者選任事業所の運行前後における酒気帯び確認の徹底
- (3) 自転車対策
 - ア 自転車利用の機会が多い中・高校生を中心とした乗車用ヘルメット着用の推進
 - イ 「自転車安全利用五則」等交通ルールの周知
 - ウ 自転車の通行空間の確保（自転車通行帯の整備、普通自転車通行可の解除等）

生活道路とは？

主に地域住民の日常生活に利用される、中央線や中央分離帯などがない比較的狭い道路のことです。



🚗 ドライバーの皆様へ 🚗

最高速度は、交通の安全と円滑を図るためにあり、これを守るとは、ドライバー、同乗者、歩行者、自転車の方々を守ることにつながります。決められた速度の範囲内であっても、道路状況や天候等に応じて、安全な速度で運転するよう心掛けてください。

⚡ こんな道は特に気を付けよう! ⚡

民家・商店が多い

通学路である

天候等で視界が悪い

カーブが多い

■警察庁HP

▼生活道路における法定速度の引下げについて

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seikatsudouro/seikatsudoro.html>



問い合わせ先

■全国都道府県警察HP

▼各都道府県警察本部リンクはこちらです

<https://www.npa.go.jp/link/prefectural.html>



【別添】説明資料(別紙2)

令和8年9月1日

(2026年)

改正道路交通法施行令施行

生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます!!

60 km/h
↓
30 km/h

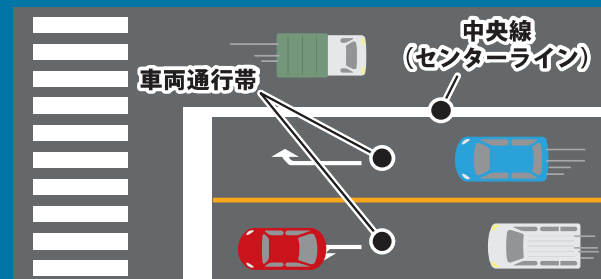
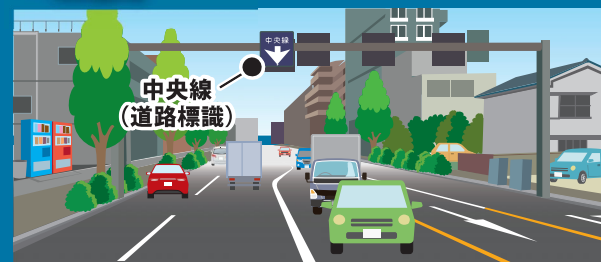


警察庁・都道府県警察

▼ 以下の道路における自動車の法定速度は ▼ 引き続き60km/hです

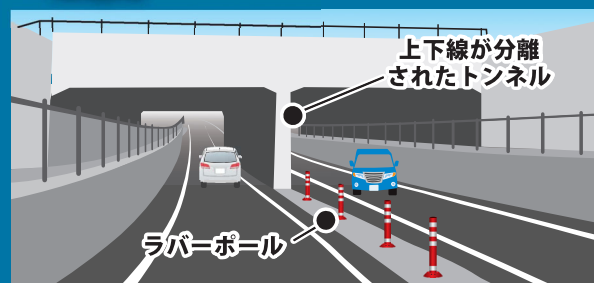
1

道路標識又は
道路標示による
中央線又は
車両通行帯が
設けられている
一般道路



2

道路の構造上又は
柵その他の工作物に
より自動車の通行が
往復の方向別に
分離されている
一般道路



3

高速自動車国道のうち、本線車道並びにこれに接する
加速車線及び減速車線以外のもの（例として、料金所や一般
道路と高速道路をつなぐ、いわゆる「ランプ」が該当します）

4

自動車専用道路



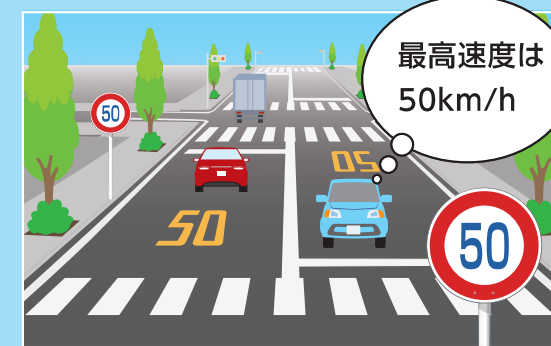
従前どおり、道路標識等による
指定がある場合は、その速度に
従ってください

道路標識又は道路標示により最高速度が指定
されている道路では、その速度が最高速度とな
ります。

例えば、道路標識により最高速度が 40km/h と
指定されている中央線がない道路では、最高速
度は 30km/h ではなく 40km/h となります。



▲中央線がない道路で40km/hの速度標識が
あった場合は、最高速度は40km/hとなる。



▲中央分離帯や中央線があっても速度標識が
50km/hの場合、最高速度は50km/hとなる。