

安心・みちリフォーム in 福島
事故ゼロプラン
事故危険区間重点解消作戦

平成29年 福島県内の交通事故の状況について

交通安全対策の概要

整備するデータ

死傷事故データ

- ・死亡事故
- ・重傷事故
- ・軽傷事故

地域要望

- ・ヒヤリハット体験アンケート調査
- ・道の相談室
- ・地元要望 …等

ETC2.0データ 民間プローブデータ

- ・DRMリンク単位旅行速度
- ・位置情報（緯度、経度）
- ・減速度
- ・速度 …等

各種合同点検データ

- ・通学路の状況
- ・危険の内容
- ・死亡事故
- ・事故ゼロプラン …等

交通安全施策

■事故ゼロプラン【福島県全体】 = 事故危険区間

- ・死傷事故率100件/億台キロ以上
- ・重大事故（死亡1件以上）の発生した区間
- ・地域要望 …等

代表的な区間 = 公表区間

- ・事故が多発する区間
- ・重大事故の発生した区間
- ・交通弱者の安全性を確保すべき区間
- ・利用者から指摘のある区間

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■事故危険箇所

A基準【全国基準】

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

B基準【福島河国 = 郡山国道 = 磐城国道(福島県条件)】

- ・死傷事故率200件/億台キロ以上
- ・現道移管箇所を除き対策効果の期待できる箇所

社会資本整備重点計画法

■通学路交通安全プログラム【市町村ごとに策定】

- ・推進体制の構築
- ・定期的な合同点検の実施方針
- ・効果把握等による対策の改善・充実

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■自転車ネットワーク計画

- ・自転車活用推進計画に基づき自治体等で策定する、自転車の通行環境の整備等、自転車の活用に向けた施策を総合的、計画的に推進

自転車活用推進法

■生活道路の交通安全対策

- ・暮らしの道の安全の推進に向け、緊急性の高いエリアを抽出し、通過交通対策や速度抑制対策などの交通安全対策を推進

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■道の駅

- ・都市間一般道路における簡易パーキングエリア
- ・休憩、情報発信、地域連携

交通安全施設等整備事業の推進に関する法律

■道路を賢く使う取組

- ・道路交通等の問題に疑問（気づき）をもってPDCAを展開

関係機関との連携・学識経験者の助言

■道路交通環境安全推進連絡会議

- ・公安委員会や自治体等と連携するとともに、学識経験者からなるアドバイザーに諮りながら交通安全施策を実施

【構成委員】

- ・福島県警察本部交通部 交通規制課長
- ・福島県土木部 道路計画課長
- ・福島県土木部 道路整備課長
- ・福島県土木部 まちづくり推進課長
- ・福島県生活環境部 生活交通課長
- ・福島河川国道事務所長
- ・郡山国道事務所長
- ・磐城国道事務所長

■通学路安全推進連絡会議

- ・教育委員会や公安委員会、自治体等と連携しながら継続的に取組みを推進

■自転車利用環境整備に向けた調整会議

- ・自治体、地元代表、学校関係者等が連携しながら取組を推進

■生活道路対策エリアのワークショップ（エリア毎）

- ・自治体、地元代表、学校関係者等が連携しながら取組を推進

対策事例（福島河国）

(H29対策実施箇所)

- ・国道13号壁谷沢交差点 (H30対策実施箇所)
- ・国道4号塩田交差点
- ・国道4号（仮）郡山北警察署本宮分庁舎南交差点
- ・国道4号伊達市鍛冶屋川～坂ノ上
- ・国道4号（仮）福島北警察署桑折分庁舎南交差点
- ・国道13号飯坂町平野交差点
- ・国道13号飯坂町久根際交差点
- ・国道13号西道路大森街道端交差点 …等

A基準

- ・国道4号伊達市鍛冶屋川～坂ノ上

B基準

- ・国道13号飯坂町平野交差点 …等

- ・福島市(10校/年) 5ヶ年計画
- ・二本松市(1回/2年)

(現在検討中)

- ・福島市笹谷地区 (H28登録)
- ・二本松市郭内地区 (H29登録)
- ・福島市内10箇所 (H30登録)

国は事故データ分析・対策検討で自治体に協力

- ・道の駅 国見 あつかしの郷
- ・道の駅 安達 智恵子の里
- ・道の駅 伊達の郷 りょうぜん

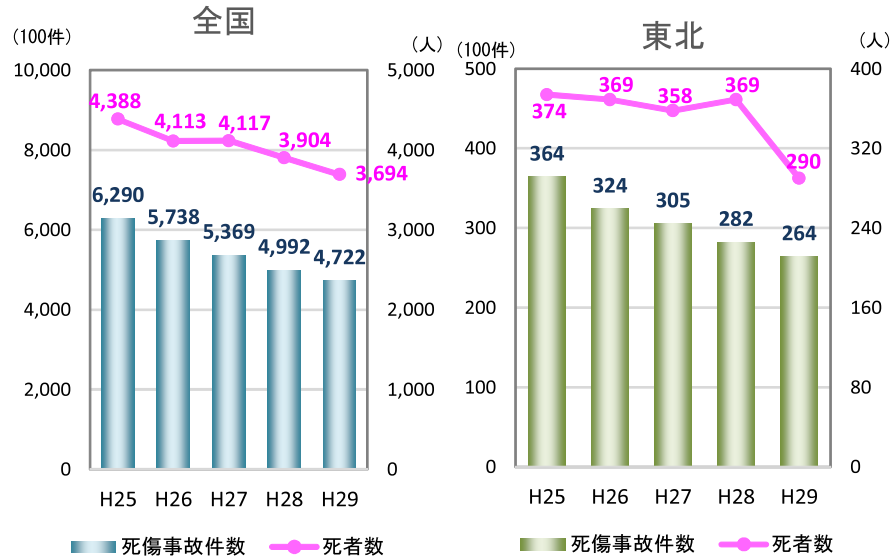
- ・国道4号鳥谷野交差点
- ・国道13号平和通り

平成29年 交通事故発生状況について (福島県内)

●死傷事故件数は、近年全国的に減少傾向

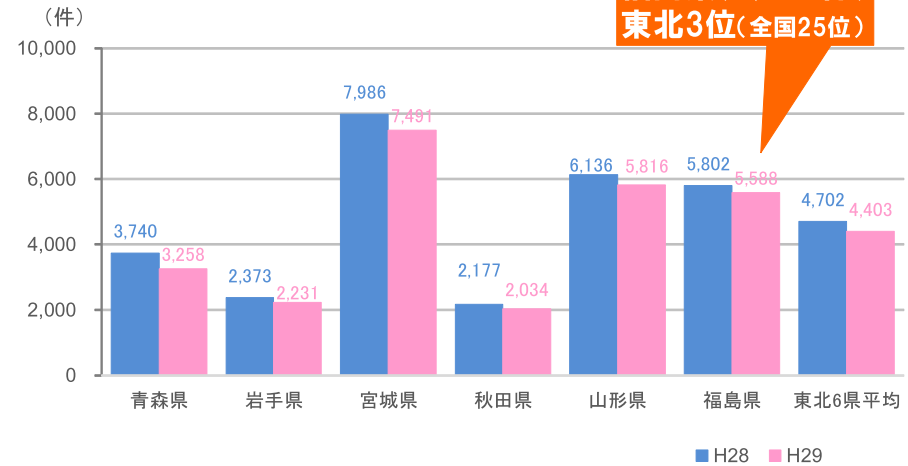
●福島県の死傷事故件数・交通事故死者数は、全国中位に位置するが、東北6県では事故件数が3位、死者数が1位

▼死傷事故件数・死者数の推移

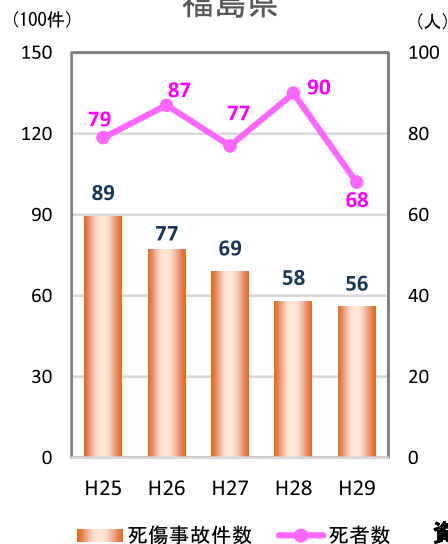


▼東北6県別のH28～H29死傷事故件数の推移

死傷事故件数

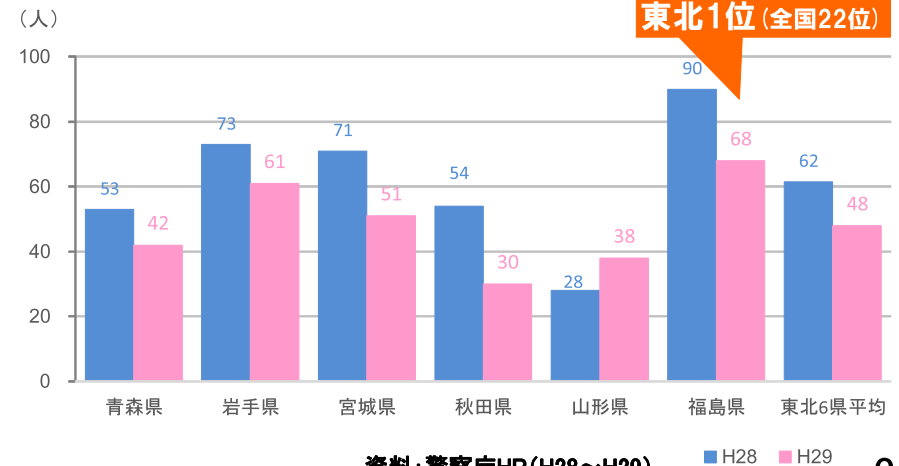


福島県



▼東北6県別のH28～H29交通事故死者数の推移

死者数



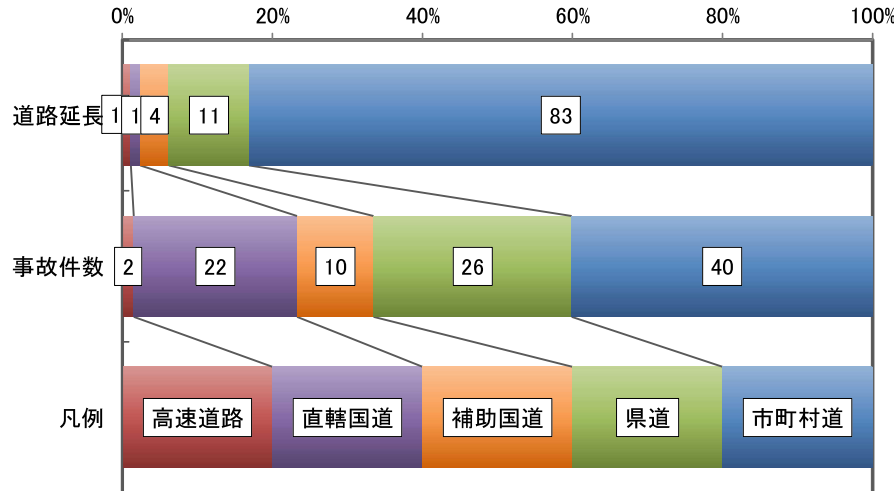
資料:警察庁HP(H25～H29)

資料:警察庁HP(H28～H29)
各県警本部HP

平成29年 交通事故発生状況について (福島県内)

- 福島県全体に占める直轄国道の道路延長割合(1%程度)は小さいものの、事故の発生件数の割合が高い
- 福島県内の県道以上の死傷事故率は東北3位であり、東北6県の平均程度となっている

▼H29福島県内の道路種別別事故発生状況

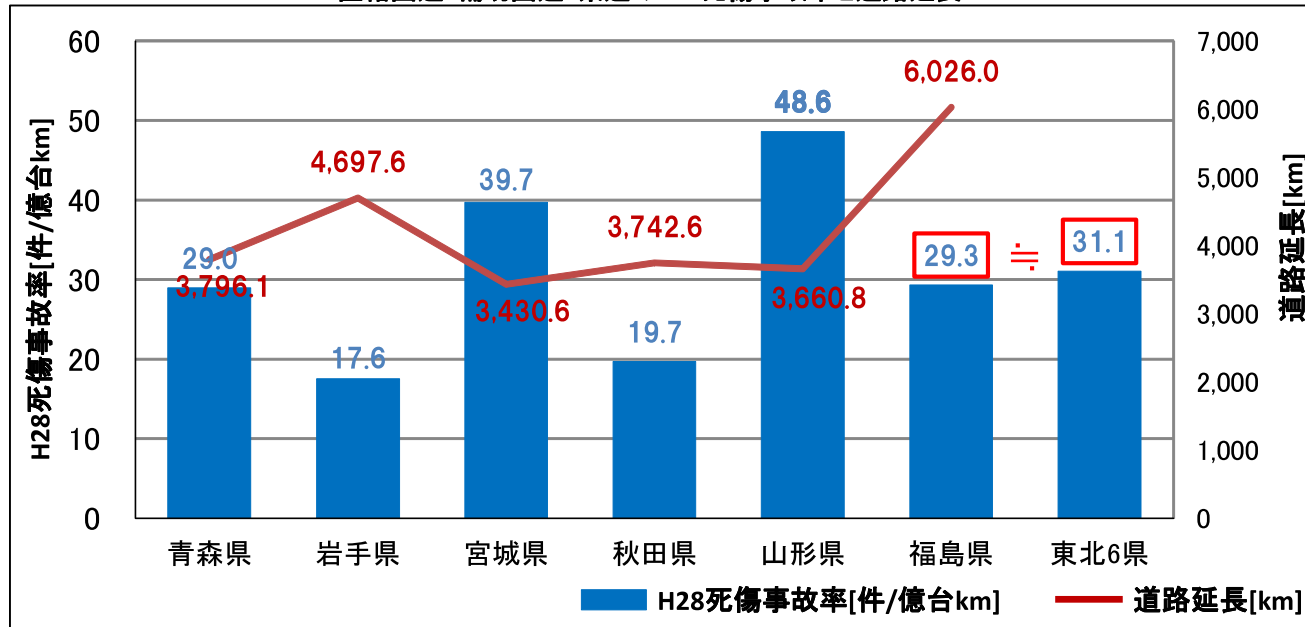


※約2割の事故が直轄国道で発生
 ※約6割の事故が国道・県道で発生

※直轄国道: 国が管理する国道
 補助国道: 県が管理する国道

資料: 平成30年度版交通白書 福島県警察本部交通部交通企画課

▼直轄国道・補助国道・県道のH28死傷事故率と道路延長



※福島県は道路延長が長いこと、交通量が多いことから、死傷事故件数・死者数は東北でも上位となるが、死傷事故率では東北の平均程度となっている
 ※直轄国道のみの場合でも同様の傾向が見られた

※直轄国道: 国が管理する国道
 補助国道: 県が管理する国道

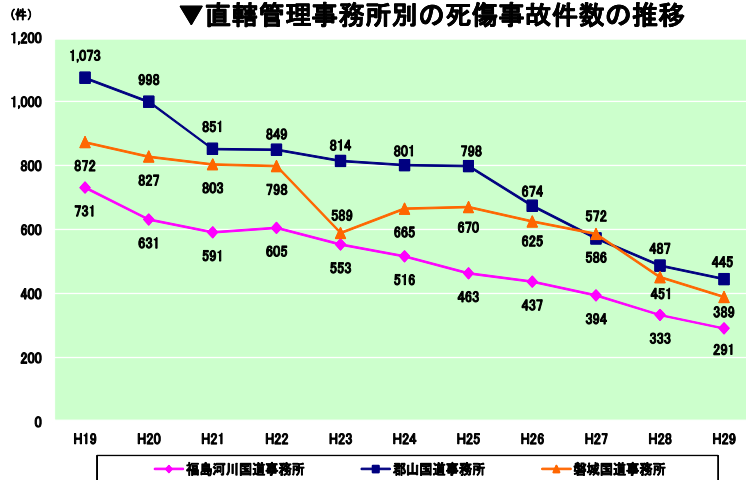
平成29年 交通事故発生状況について (福島県内直轄国道)

●直轄国道の死傷事故件数は、減少傾向

●延長kmあたりの死傷事故件数を見ると、福島県全体(0.14件/km)に対し、直轄国道は高い

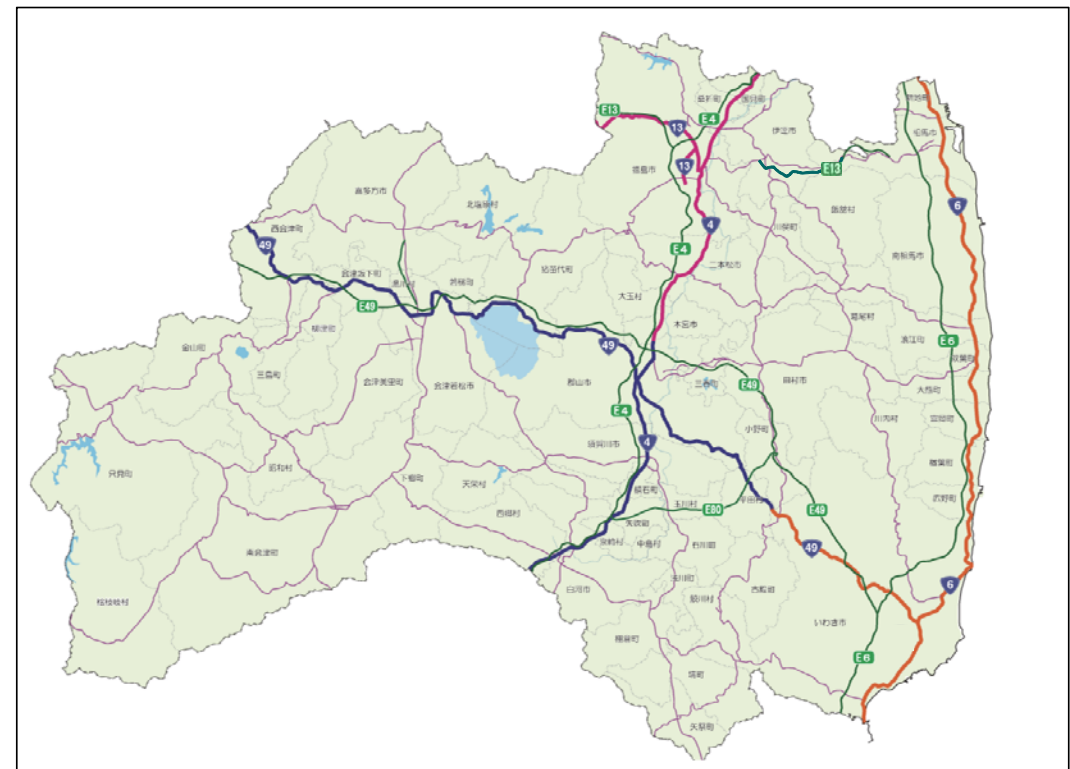
(福島河川国道事務所:3.24件/km 郡山国道事務所:2.19件/km 磐城国道事務所:1.93件/km)

▼直轄管理事務所別の死傷事故件数の推移

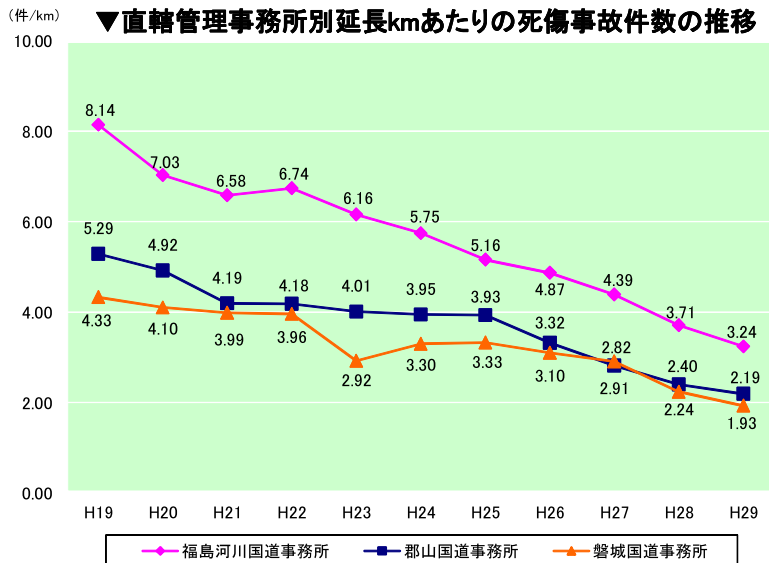


▼平成30年度直轄国道の事務所別管理路線位置図

	平成30年度管理延長
福島河川国道事務所	156.3km
郡山国道事務所	190.7km
磐城国道事務所	170.4km
福島県全体	517.4km



▼直轄管理事務所別延長kmあたりの死傷事故件数の推移



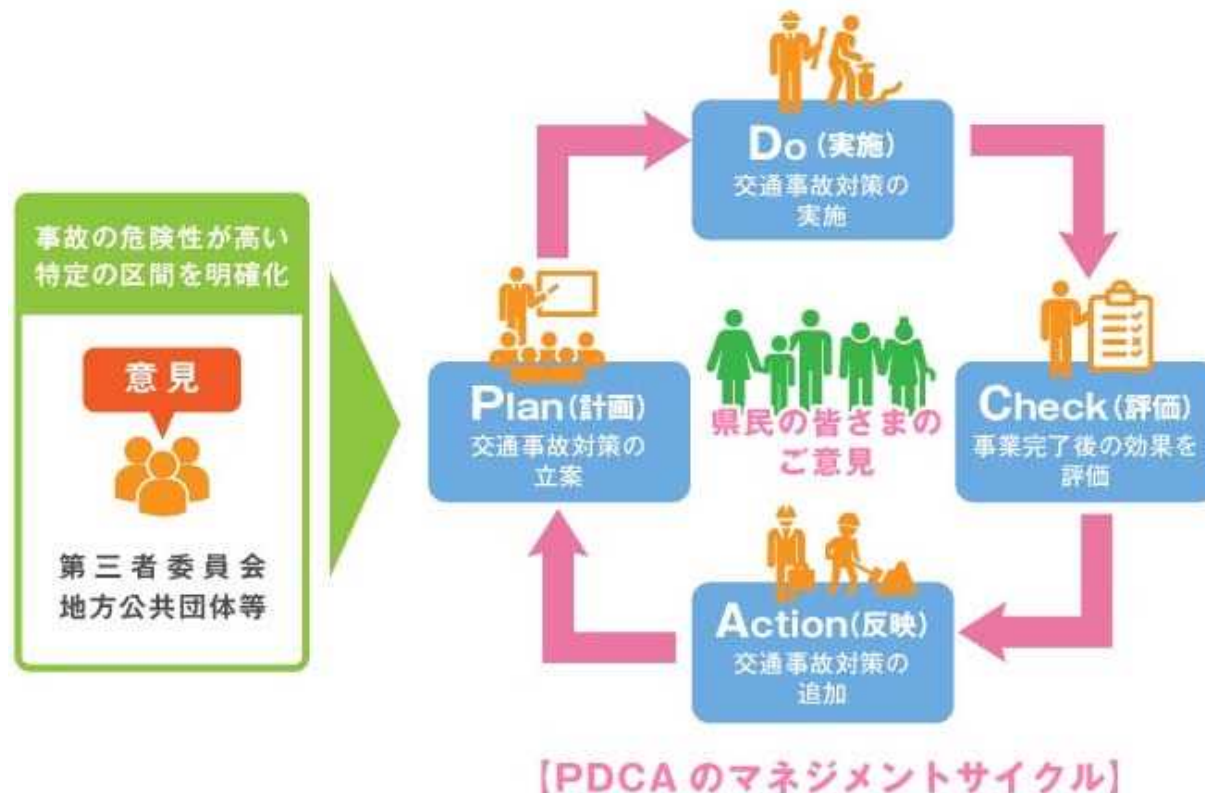
資料:事務所別事故件数(イタルダデータ(H19~H28)、警察事故データ(H29))
 福島県全体 平成29年度版交通白書 福島県警察本部交通部交通企画課
 ※道路延長はH27道路交通センサスデータを使用

事故ゼロプランの現況について

『事故ゼロプラン』について

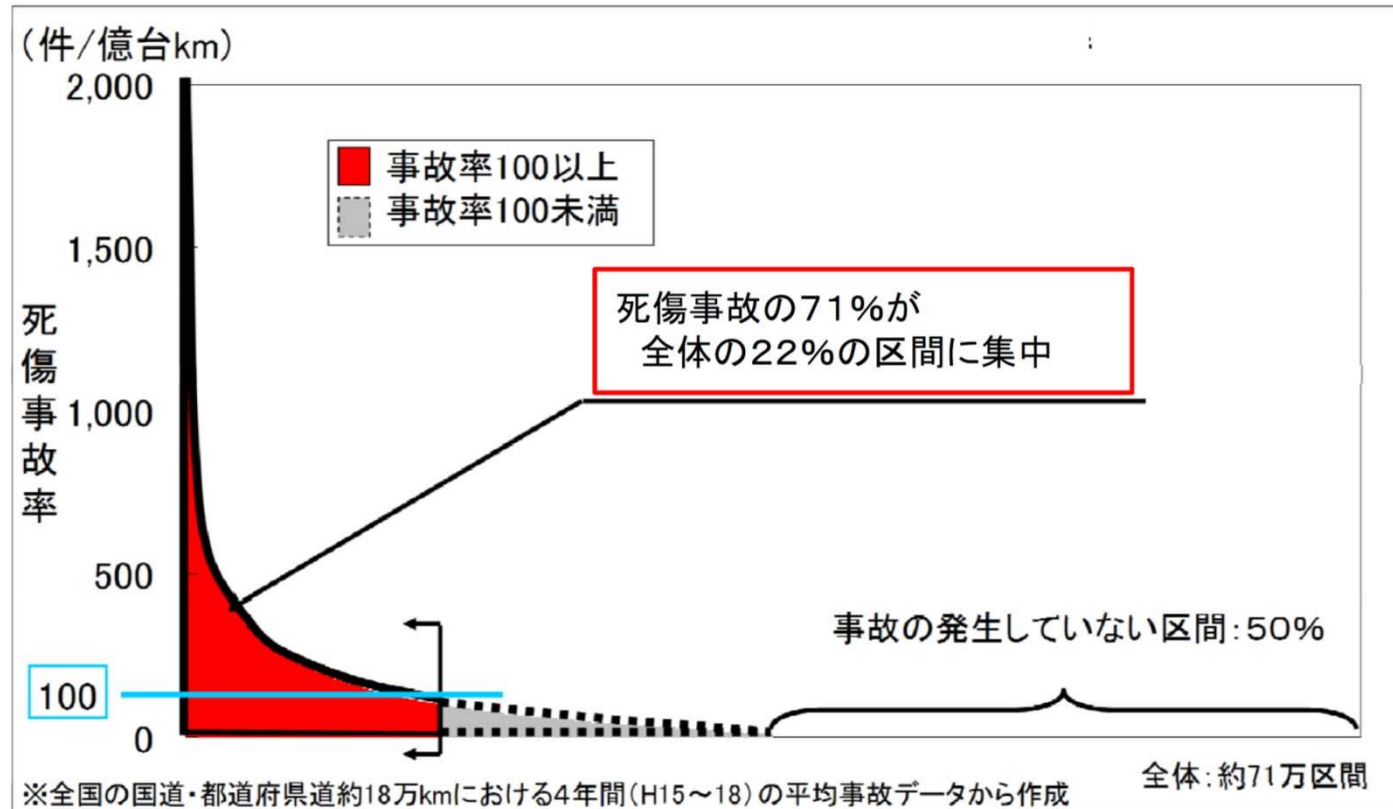
- ・ 厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要
- ・ このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入しており、交通安全分野においては平成22年度より『事故ゼロプラン(事故危険区間解消作戦)』を展開
- ・ 事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき**交通事故の危険性が高い区間(事故危険区間)**を選定し、特に交通安全対策の必要性が高い区間を**代表的な区間**として公表
- ・ 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に行うことで交通事故対策を推進
- ・ 対策完了後はその効果を計測、評価し、**マネジメントサイクルにより逐次改善**を図る

▼事故ゼロプランのPDCAのマネジメントサイクルのイメージ



『事故ゼロプラン』における事故危険区間の抽出

地域の実情を踏まえて、死傷事故率、重大事故の発生状況等の事故データに基づき事故危険区間を抽出



▲全国の国道・都道府県道の死傷事故発生のイメージ(国土交通省道路局HPより)

死傷事故率100件/億台キロ以上を一つの目安として、平成22年度に事故危険区間を抽出(福島県内で466区間)



最新の死傷事故率を毎年確認し、福島県道路交通環境安全推進連絡会議に諮った上で、適宜事故危険区間を追加選定

警察署・市・地区安全協会・国が合同で現地点検を行い、事故発生状況、事故発生要因の確認、事故対策についての意見交換を実施

現地点検



意見交換会



事故対策策定



対策実施

合同現地点検・意見交換会



事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介

●事故危険区間の代表区間のうち平成29年に対策を実施した区間

●事故危険区間の代表区間のうち整備効果の検証を行った区間

路線番号	H29対策実施区間名称
13	福島市御山(壁谷沢交差点)
49	河沼郡会津坂下町字上口(緑町交差点)
6	双葉郡広野町大字上北迫字岩沢(岩沢交差点)

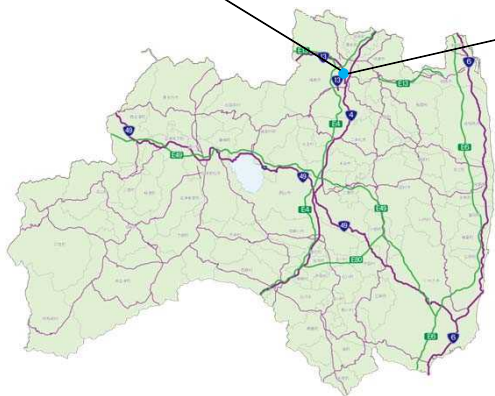
路線番号	整備効果検証 代表箇所名称
13西	福島市天神町(谷地北交差点)
49	河沼郡会津坂下町大字坂本(会津坂下IC交差点)
6	いわき市四倉町字上仁井田字北姥田(北姥田東交差点)



●平成29年度において、代表的な区間において対策を実施

【位置図】

壁谷沢交差点



国道13号 壁谷沢交差点

整備前



- 注意喚起路面標示がなく、運転中の注意意識が散漫になりがち
- 右折誘導線がなく、右折時の走行位置が不安定

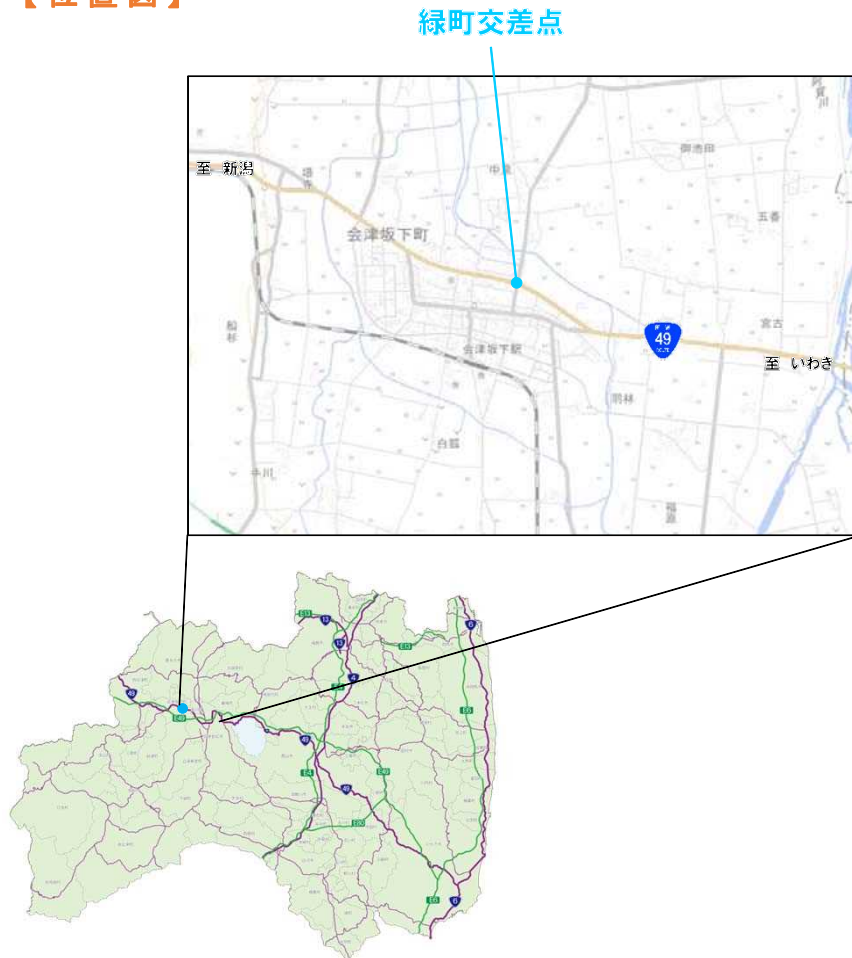
整備後



- 注意喚起路面標示により、ドライバーの注意意識が向上
- 右折誘導線により右折時の走行位置が安定

●平成29年度において、代表的な区間において対策を実施

【位置図】



国道49号 緑町交差点

整備前



- ・上下線共に右折レーンがなく、後続車への通行阻害が発生
- ・歩道、路肩が狭く、歩行に危険を感じる



整備後



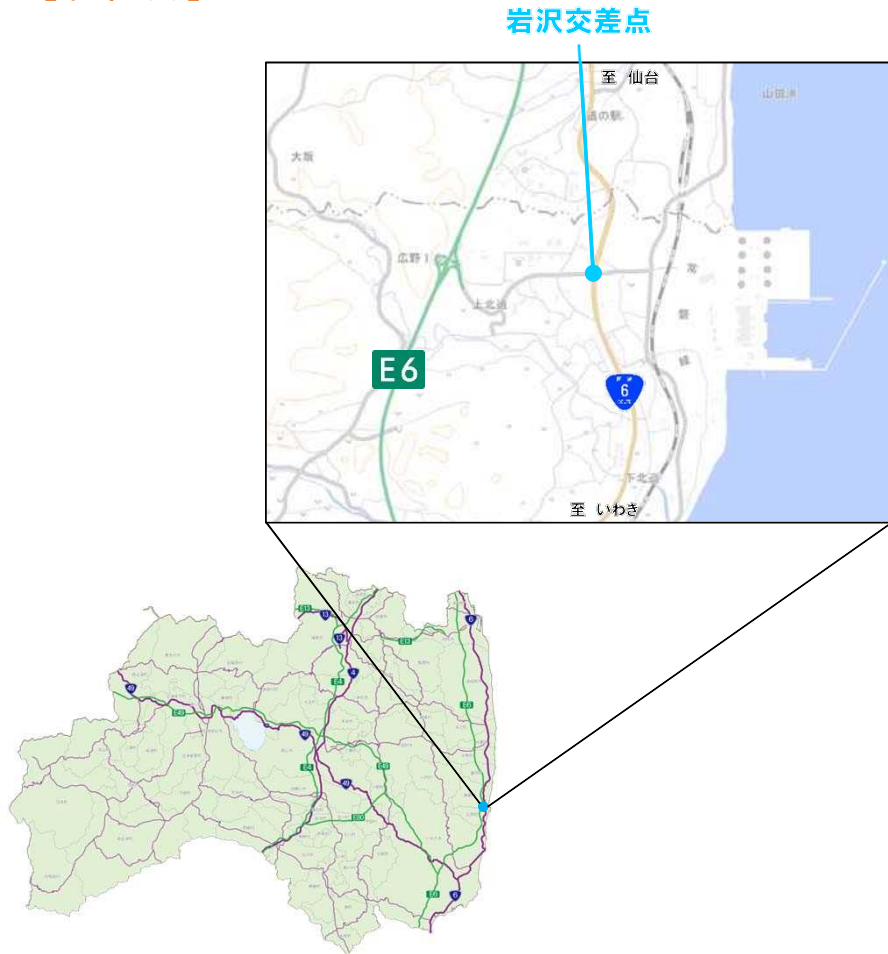
- ・上下線への右折レーン設置により、右折待ちの車による後続車への通行阻害が解消
- ・歩道、路肩の拡幅により、歩行者の安全性確保

事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介

【磐城国道】

●平成29年度において、代表的な区間において対策を実施

【位置図】



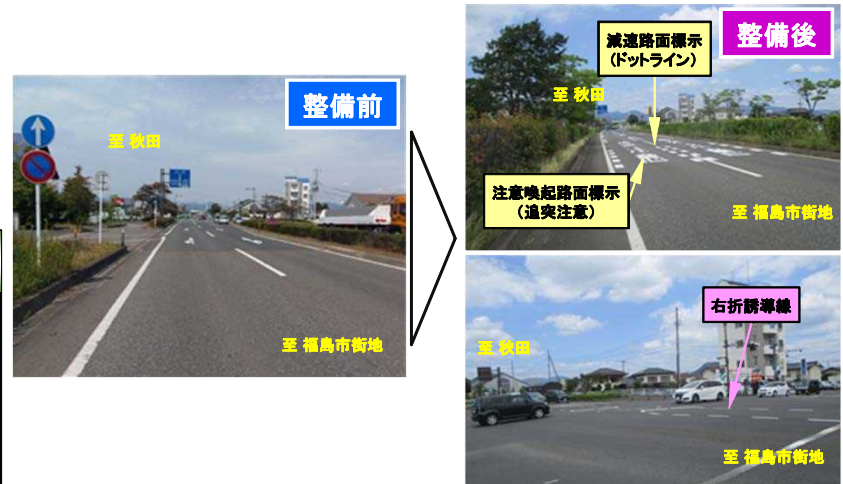
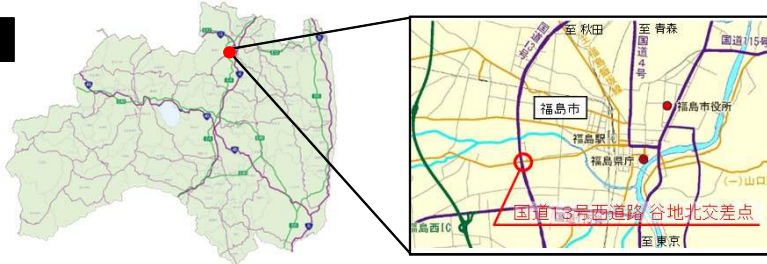
国道6号 岩沢交差点

整備前	整備後
<p>長い上り坂が続く (I=3.2%, L=270m)</p> <p>クレスト部</p> <p>クレスト構造のため交差点の前方が見えにくい</p> <p>至 仙台</p> <p>至 いわき</p>	<p>至 仙台</p> <p>注意喚起路面標示</p> <p>至 いわき</p>
<p>植栽で標識が見えない</p> <p>常時自動車道 交通事故多发 早めの休憩を</p> <p>信号で前方に交差点があることは確認できる</p> <p>至 仙台</p> <p>緩やかな左カーブとなっており交差点前方が見えにくい</p> <p>至 いわき</p>	<p>注意喚起標示</p> <p>至 仙台</p> <p>至 いわき</p>
<ul style="list-style-type: none"> 当該交差点は、上り流入部の手前がクレスト部で、交差点を見通すことが遅れるため、減速・停止する前方車両への対応が遅れ、急ブレーキを誘発するとともに、追突事故が発生していた 特に夜間の事故が全体の7割(管内平均4割)と多発していた 	<ul style="list-style-type: none"> 法定外看板やドットラインで減速を促すとともに、右折誘導線や自発光障害物表示灯等で交差点内の夜間の視認性を確保し、安定した走行環境を確保する
<p>[クレスト構造とは]</p> <p>道路が上り坂から下り坂にかかる時の山の部分</p>	

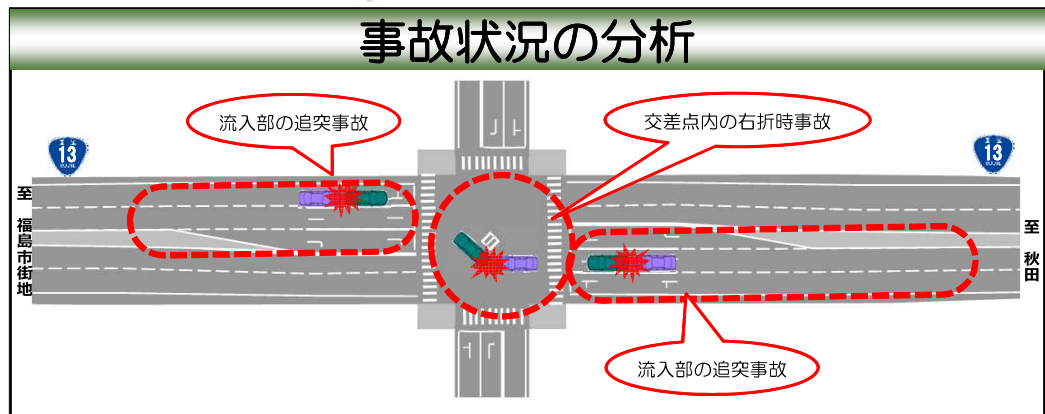
一般国道13号(福島西道路) やじきた 谷地北交差点の事故対策(H28.10供用)

【事業の効果】 ①追突事故が減少、右折時事故が未発生 ②一般ドライバーも安全性の向上を実感

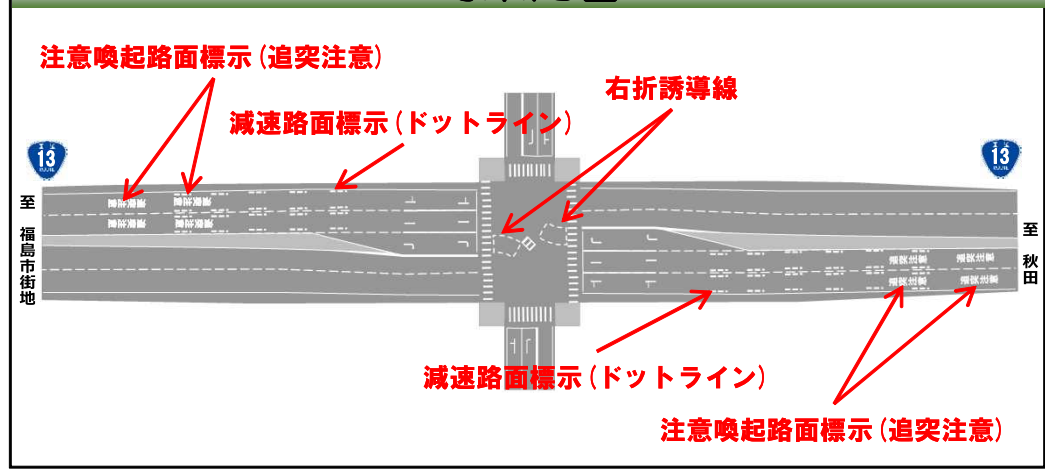
位置図



事故状況の分析

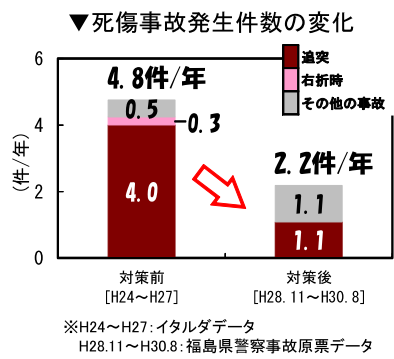


対策内容



効果検証

- ◆事故件数の減少
- 追突事故が減少
- 交差点内の右折時事故が未発生



一般ドライバーが実感した効果※

- 追突事故の発生が多い箇所と感じたので注意しようと思いました。
- ドットラインによって道路が狭く感じられるため、スピードを落とすようになりました。
- 右折指導線は、進行方向のガイドラインのようで停止位置が分かりやすいです。

※道路利用者アンケートより

今後の展開

○死傷事故データ等の蓄積を図り、効果検証を継続する。

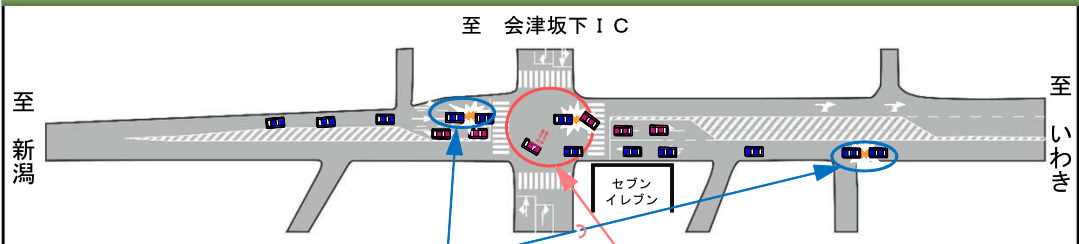
あいづばんげ
一般国道49号 会津坂下IC交差点の事故対策 (H28.10供用)

【事業のねらい】 速度超過による追突事故、交差点内の右折時事故の削減
【事業の効果】 追突事故件数がゼロ

位置図



事故状況の分析



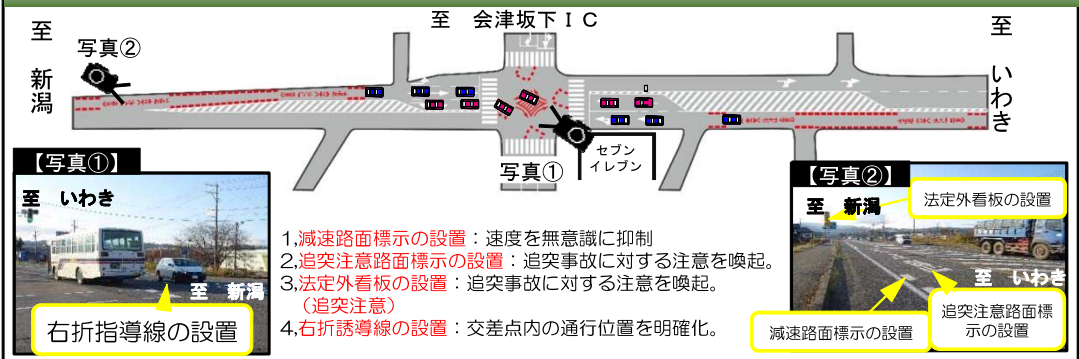
①. 上下線単路部 追突事故

見通しの良い直線区間で速度超過になりやすく、前方車の急減速・急停止への対応が遅れ追突事故が発生。

②. 交差点内 右折時事故

交差点内の停止位置が明示されていないため、無理な右折による事故が発生。

対策内容

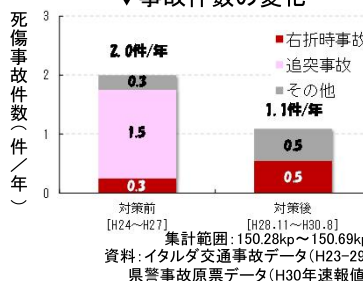


効果検証

◆事故件数の減少

○ 対策後、追突事故は未発生。
右折時事故は対策後も発生。

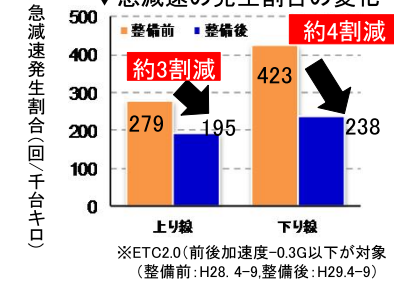
▼事故件数の変化



◆急減速の発生割合の減少

○ 急減速の発生割合が上りで約3割、下りで約4割削減。

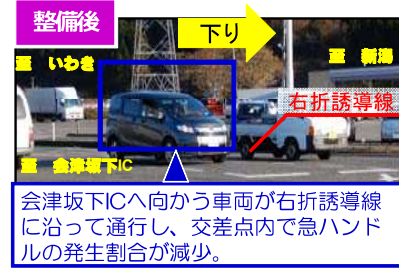
▼急減速の発生割合の変化



◆急ハンドルの発生割合の減少

○ 特に会津坂下ICへの右折が多い下り線では、急ハンドルの発生割合が7割削減。

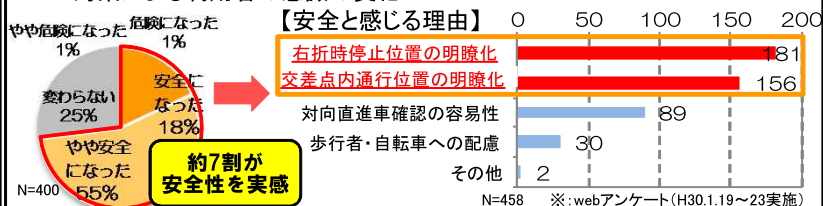
▼急ハンドルの発生割合の変化



◆利用者が安全性を実感

○ 全体の約7割が右折時に安全性を実感。
○ 具体的には右折停止位置が明瞭化したと実感。

▼対策による利用者の意識の変化



今後の展開

○ 死傷事故データ等の蓄積を図り、効果検証を継続する。

一般国道6号 北姥田東交差点の事故対策 (H29.2.28供用、H29.3.29記者発表)

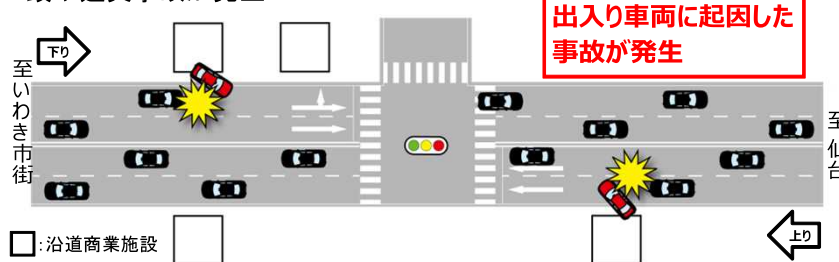
【事業の効果】 注意喚起路面標示・カラードットライン標示により、**ドライバーの注意意識、スピード抑制を促し交通事故が減少**

位置図



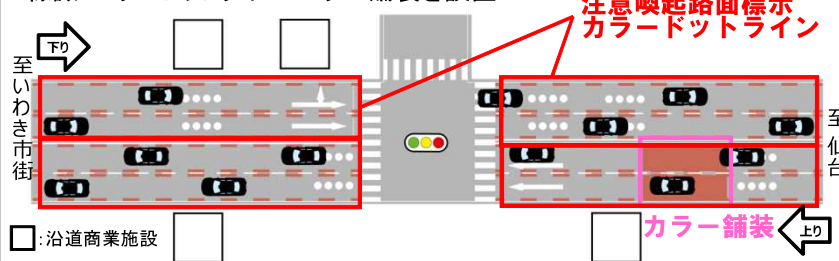
事故状況の分析

○沿道に商業施設が多く立地し、沿道からの出入り車両に起因した出会い頭や追突事故が発生



対策内容

○ドライバーの注意意識の向上、スピード抑制を促すため、注意喚起路面標示・カラードットライン・カラー舗装を設置

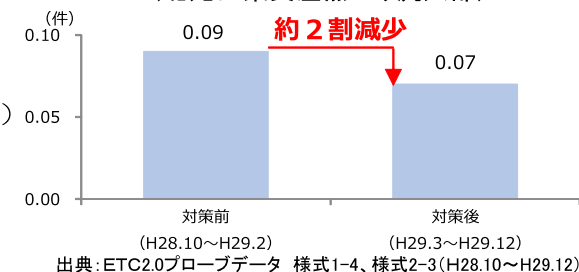


効果検証

◆急ブレーキ発生頻度の減少

○交通事故の前段階である急ブレーキの発生頻度が減少
(急ブレーキ発生頻度：
対策前：0.09回/台キロ/月
→対策後：0.07回/台キロ/月)

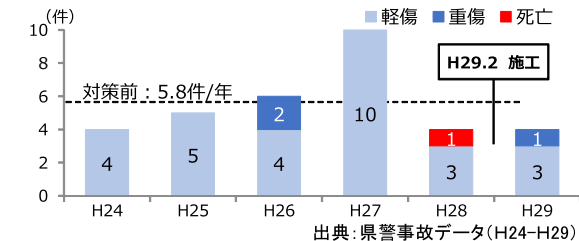
▼急ブレーキ発生頻度の変化 (北姥田東交差点上り流入部)



◆事故件数の減少

○出会い頭事故や交差点流入部における追突事故が減少し、安全性が向上
(死傷事故件数：
対策前：5.8件/年
→対策後：4.0件/年)

▼死傷事故発生件数の推移



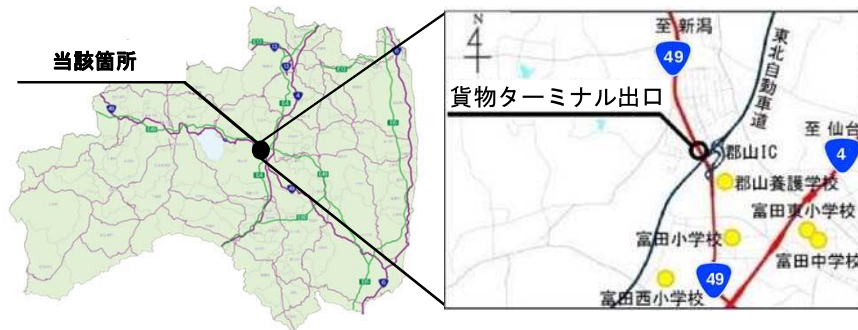
今後の展開

○死傷事故データ等の蓄積を図り、効果検証を継続する。

対策完了区間 貨物ターミナル出口交差点：国道49号 郡山市喜久田町

▼概要

- 対策実施前の死傷事故率(H20-H23)は121.2件/億台キロ
- 交差点周辺での追突事故対策として、注意喚起・速度抑制を目的に、「減速路面標示(ドットライン)」、「追突注意路面標示」、「合流注意路面標示」を実施
- 対策実施後のH25-H28の4年間の死傷事故率が40.4件/億台キロとなった



▼対策前の状況

①合流部の無理な本線進入
合流部から無理に本線へ進入してきた大型車への確認が遅れる

②合流部付近の追突事故
見通しの良い直線区間であり、速度超過になりやすく、前方車の急停止、急減速への対応が遅れ、追突事故が発生

▼事故対策内容

【実施対策】(平成24年9月完了)
 ●減速路面標示(ドットライン) ●追突注意路面標示 ●合流注意路面標示

▼対策実施後の状況

【写真①】ドットラインの設置
至いわき 至新潟

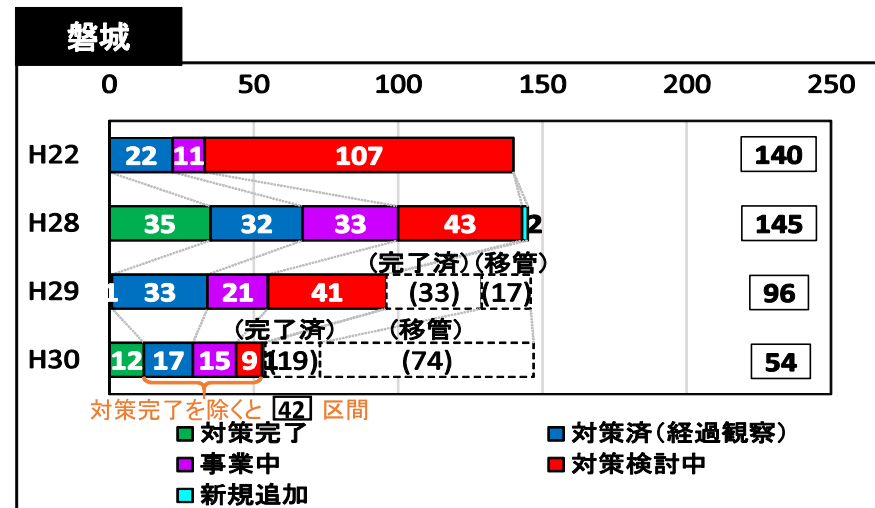
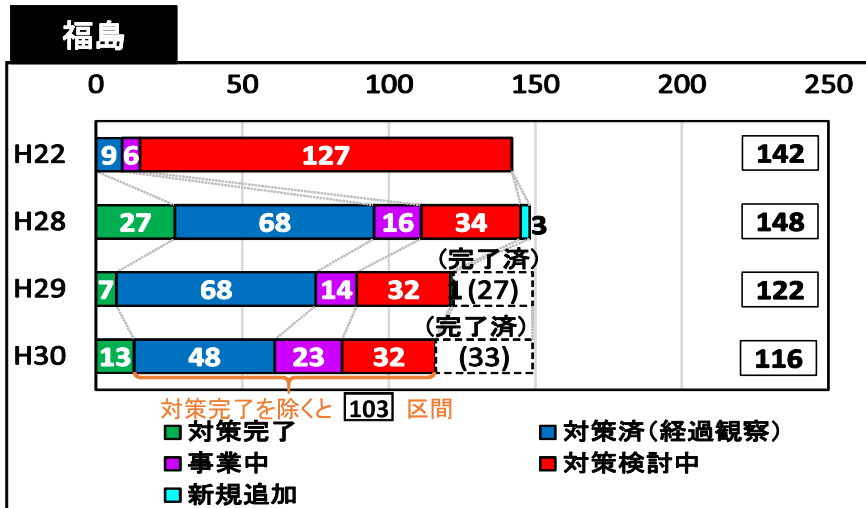
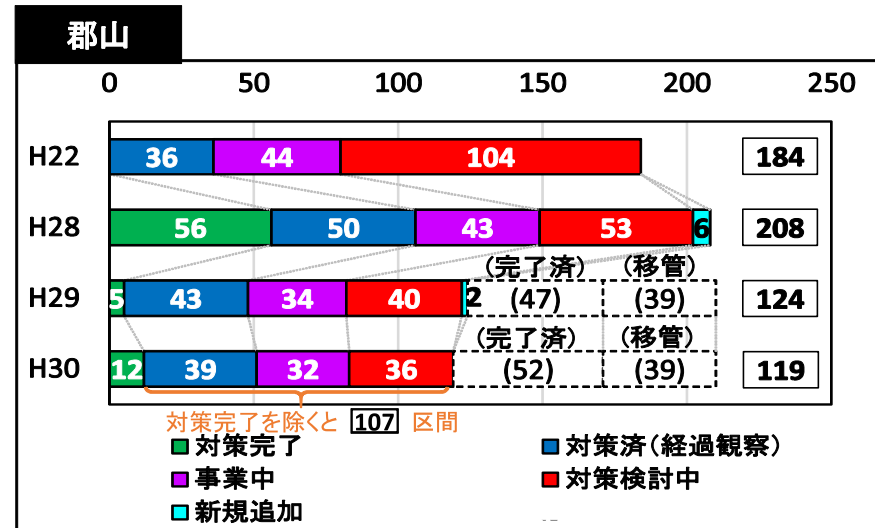
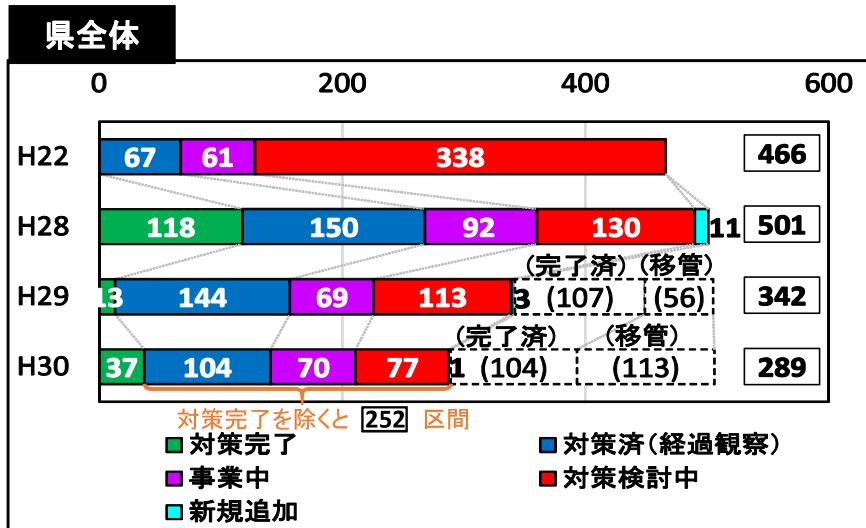
【写真②】合流注意標示の設置
追突注意標示の設置
至いわき 至新潟

▼対策前後の死傷事故率

H20-H23事故率	H25-H28事故率
121.2 件/億台km	40.4 件/億台km

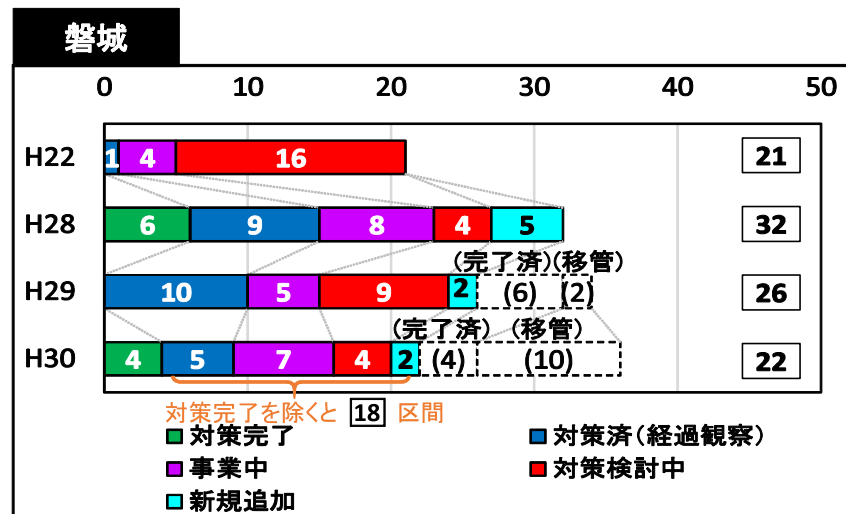
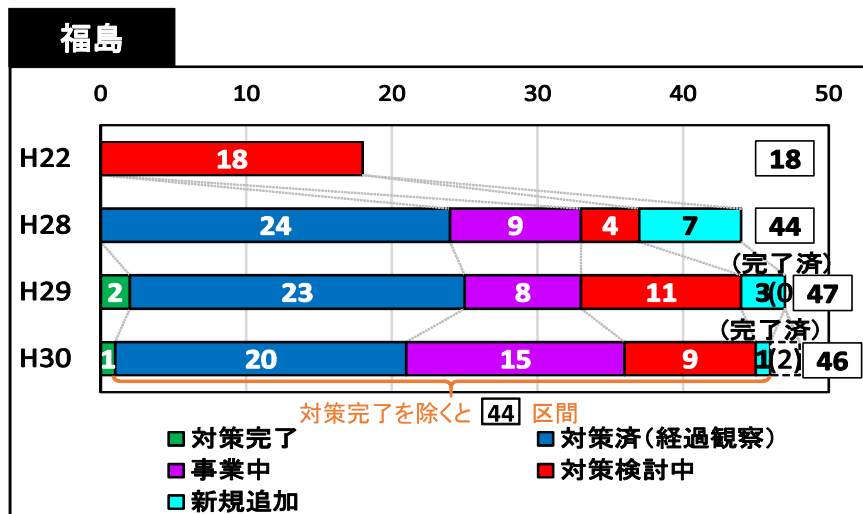
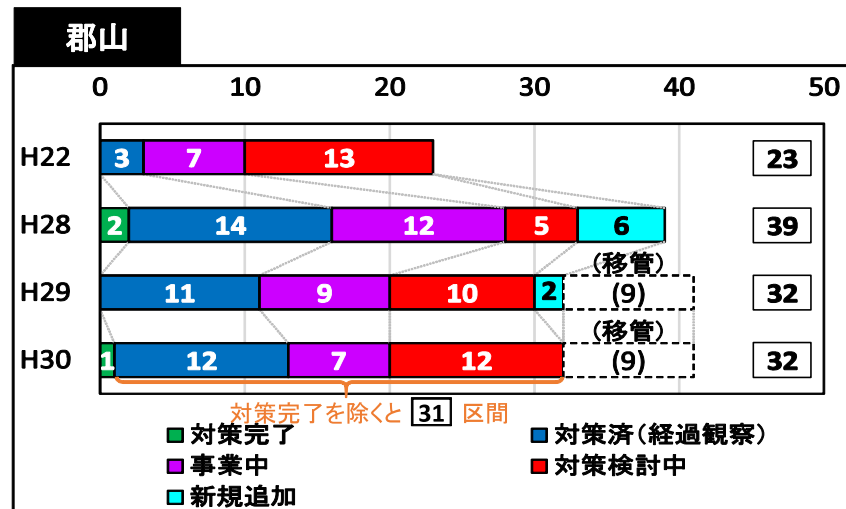
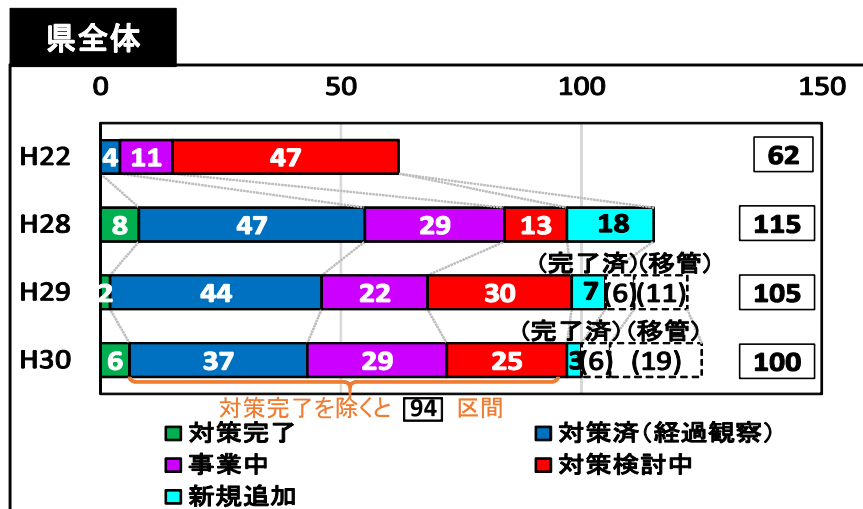
事故ゼロプランの対策完了

◆事故危険区間（全体）対策状況別の内訳について



- 対策後4年間の死傷事故率が**100件/億台km未満**の場合は、**目標達成**とし、事故ゼロプランの**対策完了**とする。
- 対策検討中の区間については、**対策検討中の継続を基本**とするが、対策着手前に最新4年間の死傷事故率が**100件/億台km未満**の場合は、対策不要と判断し事故ゼロプラン上からの**対策完了**とする。

◆ 代表的な区間の対策状況別の内訳について



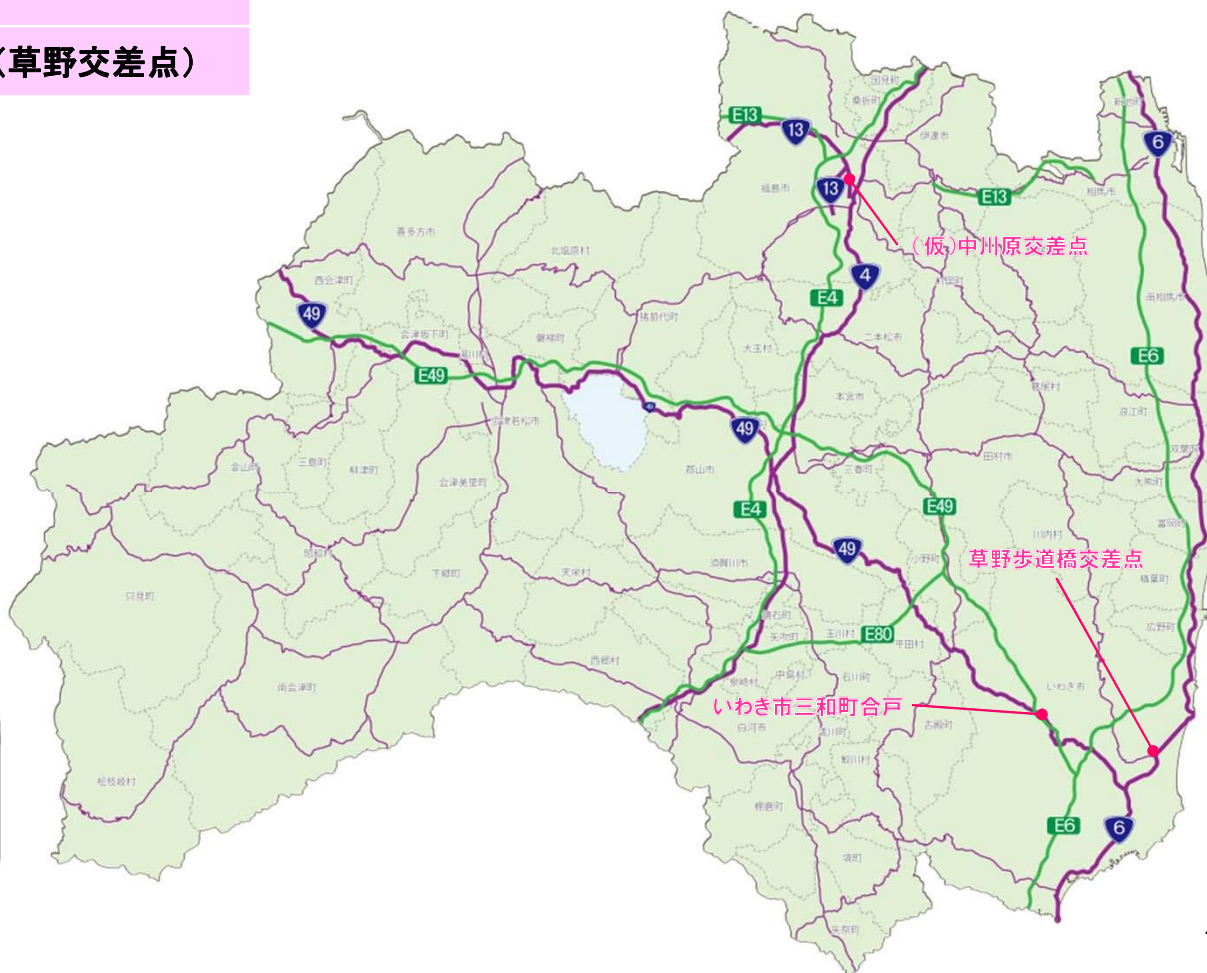
- 対策後4年間の死傷事故率が**100件/億台km未満**の場合は、**目標達成**とし、事故ゼロプランの**対策完了**とする。
- 対策検討中の区間については、**対策検討中の継続を基本**とするが、対策着手前に最新4年間の死傷事故率が**100件/億台km未満**の場合は、対策不要と判断し事故ゼロプラン上からの**対策完了**とする。

H30 事故危険区間 代表的な区間の追加区間について

●死傷事故データの更新を踏まえて事故危険区間の代表区間に新規追加
追加3区間(国道6号:1区間、国道13号:1区間、国道49号:1区間)

No.	路線番号	代表的な(公表)区間への追加区間名称
①	13	福島市御山((仮)中川原交差点)
②	49	いわき市三和町合戸
③	6	いわき市平下神谷字御城(草野交差点)

【位置図】



事故状況

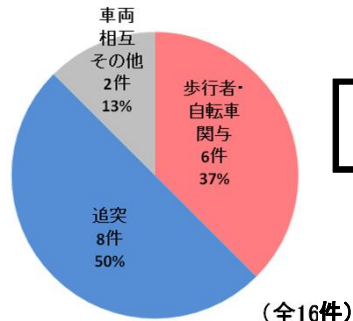
- 死傷事故率は133.84件/億台キロと高い。
- 安全不確認などが要因の歩行者・自転車関与事故などが発生している。
- 主に交差点内と側道の出入口での事故が多い。



▼事故類型別発生件数



交差点内の状況

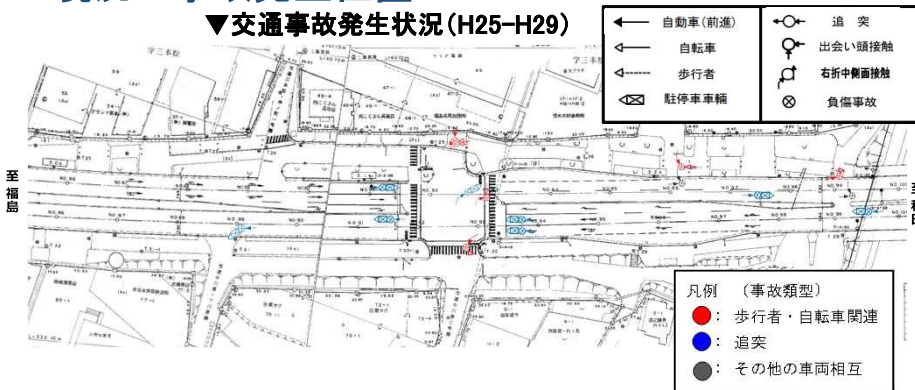


(全16件)

資料:イタルダデータ(H25~H29)

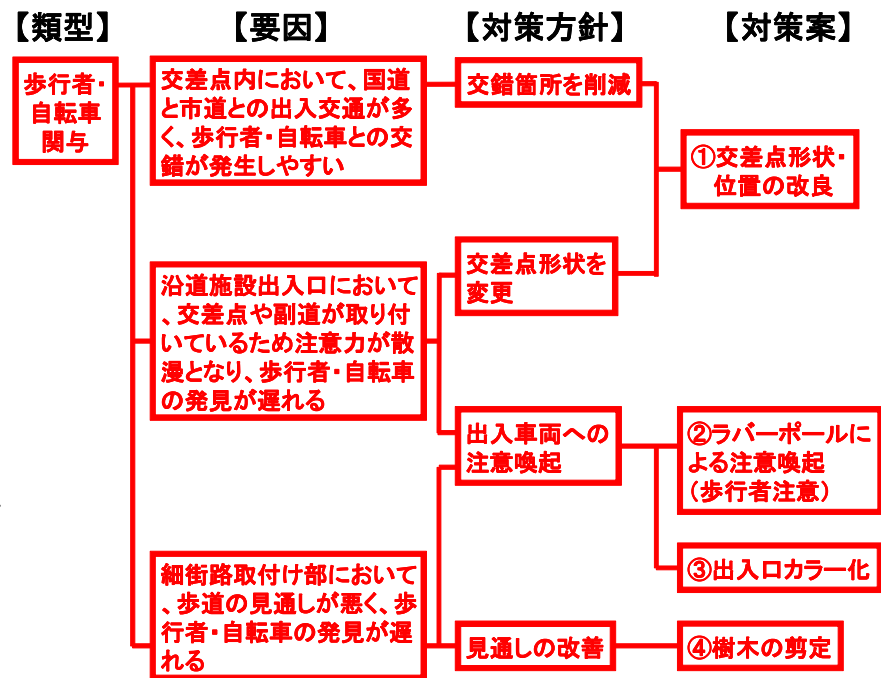
▼現況の事故発生位置

▼交通事故発生状況(H25~H29)

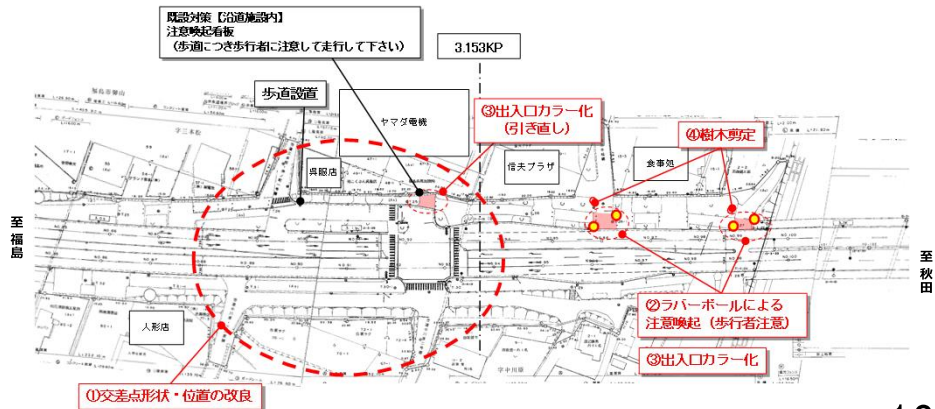


事故対策

▼事故対策フロー



▼事故対策 (案)

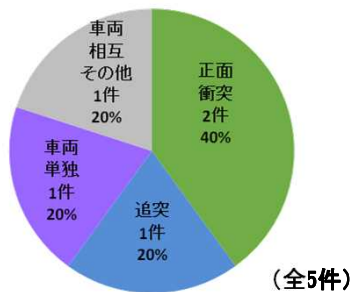


事故状況

- 過去10年間で発生した死傷事故5件のうち3件が死亡事故、1件が重傷事故に繋がる危険な状況となっている。
- 事故の多くは、対向車線のはみ出しに起因するものであり、夜間での発生が多い。



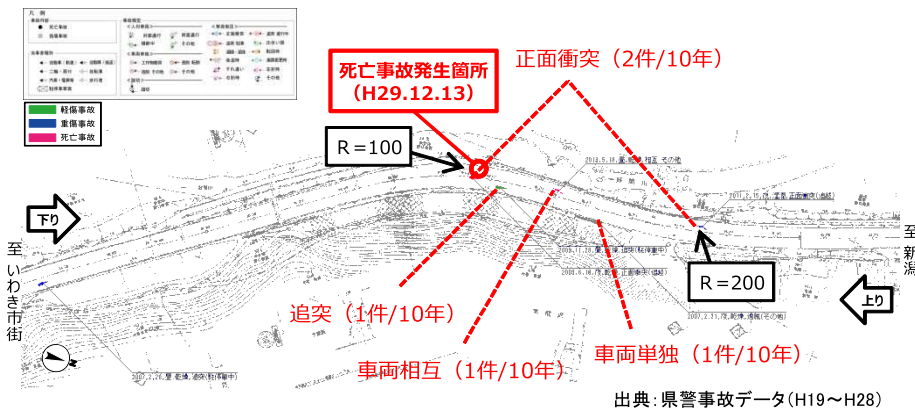
▼事故類型別発生件数



出典:イタルダデータ(H19~H28)

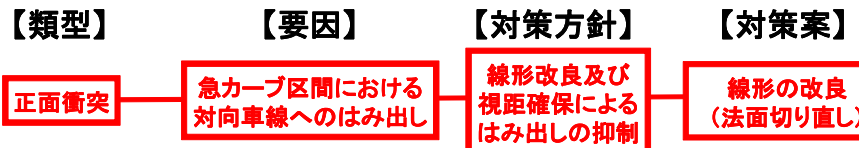
▼現況の事故発生位置

▼交通事故発生状況(H19-H28)



事故対策

▼事故対策フロー



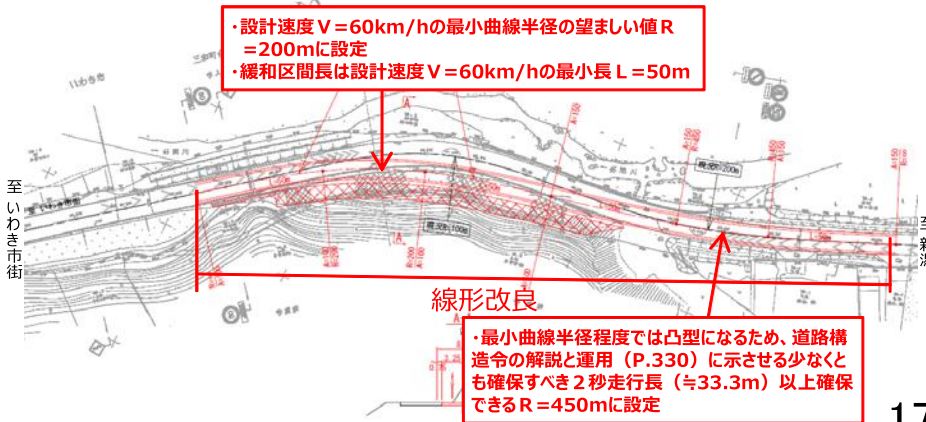
福島民友(平成29年12月14日)▶



衝突、車の2人死傷

いわき市三和町合戸の国道40号で、13日午前8時10分ごろ、草野謙さん(65)の乗用車が対向車線をはみ出し、大和トラクタの乗用車と衝突し、乗用車の運転手(40)と乗員(1)が死亡した。同乗していた草野さんの妻の主婦(40)も重傷を負った。事故原因は不明だが、急カーブ区間での対向車線をはみ出しによる衝突と見られる。同乗していた草野さんの妻の主婦(40)も重傷を負った。事故原因は不明だが、急カーブ区間での対向車線をはみ出しによる衝突と見られる。

▼事故対策(案)

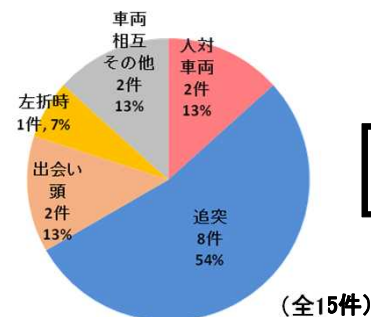


事故状況

- 死傷事故率は363件/億台キロと高い。
- 当該交差点は、上下線ともに流入部で事故(主に追突事故)が集中的に見られる。
- 交差点内では出合頭事故が2件、歩行者(横断中)を巻き込んだ重傷事故が2件発生している。



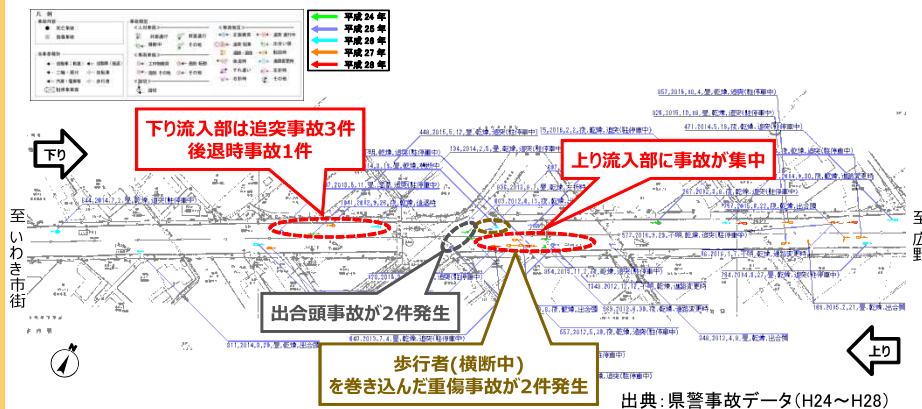
▼事故類型別発生件数



出典：イタルタデータ (H24~H28)

▼現況の事故発生位置

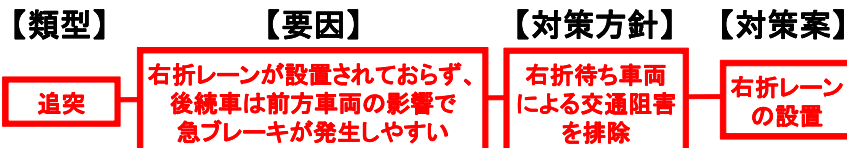
▼交通事故発生状況 (H24-H28)



出典：県警事故データ (H24~H28)

事故対策

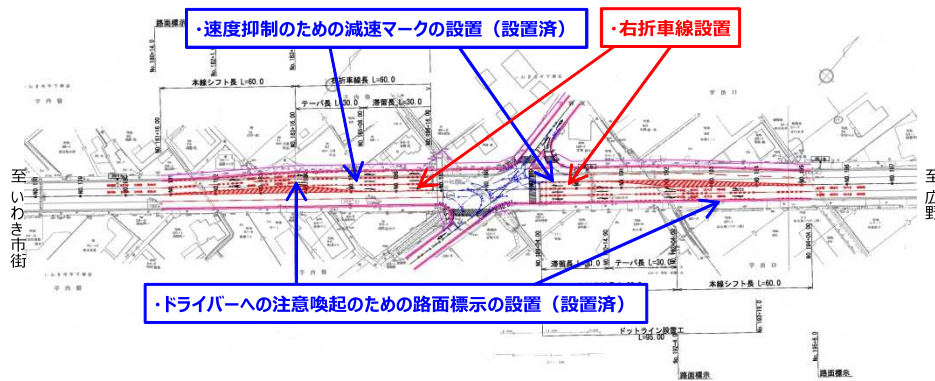
▼事故対策フロー



右折車両を確認し、第2→第1車線へ変更する車両が多く、後続車の通行を阻害



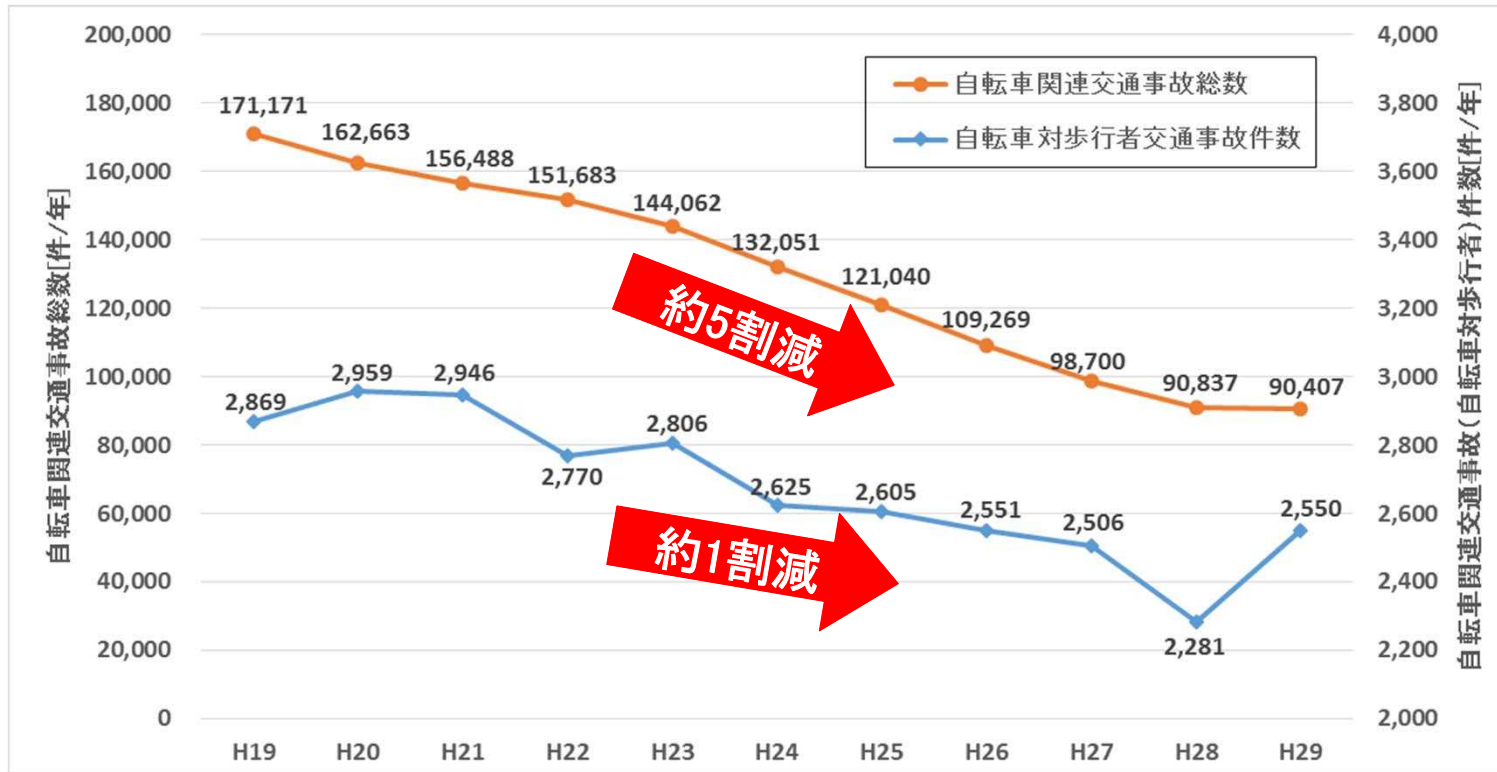
▼事故対策(案)



自転車利用環境整備の推進について



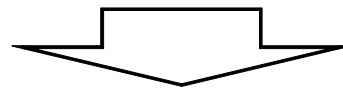
全国の自転車関連交通事故件数の推移



注記:
・自転車第1当事者(最も事故過失が重い者)または第2当事者となった事故を集計した
・ただし、自転車相互の事故は1件として集計した

出典:平成29年中の交通事故の発生状況(警察庁交通局)

- ・自転車の関連する全国の交通事故総件数は減少傾向(H19/H29比で**約5割減**)
- ・自転車対歩行者の事故件数も減少傾向であるが、減少割合は総件数に比べて少ない(H19/H29比で**約1割減**)



- ・自転車と歩行者の通行空間が分けられていないこと(自転車歩行者道等)が原因か？



自転車安全利用五則

- ①自転車は、車道が**原則**、歩道は**例外**
- ②車道は**左側**を通行
- ③歩道は**歩行者優先**で車道寄りを徐行
- ④安全ルールを守る
- ⑤子どもはヘルメットを着用

決定：H19.7.10内閣府
中央交通安全対策会議
交通対策本部

①自転車は、車道が**原則**、歩道は**例外**

例外とは、

- ・道路標識等により、自転車が歩道通行可とされているとき
- ・自転車運転者が70歳以上の高齢者や児童・幼児(13歳未満)等であるとき
- ・自転車通行の安全を確保するために歩道通行がやむを得ないと認められるとき

③歩道は**歩行者優先**で車道寄りを徐行

歩道を通行する場合には、

- ・自転車は歩道の中央側から車道寄りの部分を**徐行**しなければならない
→「道路の左側の歩道を通行しなければならない」という規定は道路交通法上無し
→「徐行」とはただちに停止出来る速度であり、**時速4～5km程度**

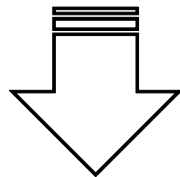
出典：参議院会議録 第84回国会 地方行政委員会(S53.5.9)警察庁交通局交通企画課長の答弁

- ・歩行者の通行を妨げる時は、**一時停止**しなければならない



S35 道路交通法の公布・施行により、自転車は軽車両として**車道左側の走行が原則に**

S45 交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法で**自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入**



自転車歩行者道の整備等により
自転車と自動車の分離が進む

H19.7 普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに「自転車の安全利用の促進について（**自転車安全利用五則**を添付）」が交通安全対策本部決定

H24.11 各地域の道路管理者や警察が自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底を進められるよう、国土交通省及び警察庁が共同で「**安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン**」を策定

H28.3 「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」「安全な自転車通行空間の早期整備」に向け、「**安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会**」を開催

H28.7 検討委員会からの提言を受けて「**安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン**」を改定

H29.5 自転車の活用を総合的・計画的に推進する**自転車活用推進法**が施行



基本理念

自転車の活用を総合的・計画的に推進

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車活用推進計画

政府：基本方針に即し計画を閣議決定し、国会に報告

地方公共団体：区域の実情に応じ**計画**を定めるよう努める

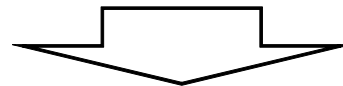
→自転車通行空間の整備促進のため、「地方版の自転車活用推進計画」の策定をおこなう(目標は2020年度まで47都道府県を含む200の地方公共団体で策定)



①自転車ネットワーク計画の策定

【現状の課題】

- ・これまで様々な地域で取り組まれてきた自転車通行空間の整備は、整備しやすい箇所から進められ、断片的な自転車通行空間整備に留まっている
- 断片的な整備では、安全で快適な自転車通行空間とそうでない空間が混在することになり、整備効果が限定的なものになっている



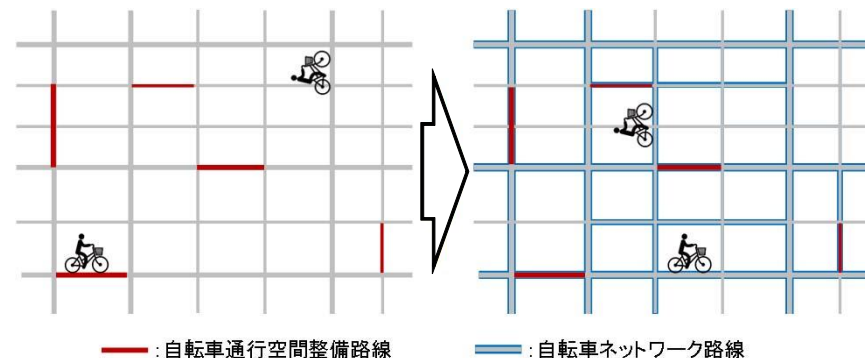
- ・安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に、ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画を「自転車ネットワーク計画」という

【策定主体】

- ・市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定

【計画に記載する内容】

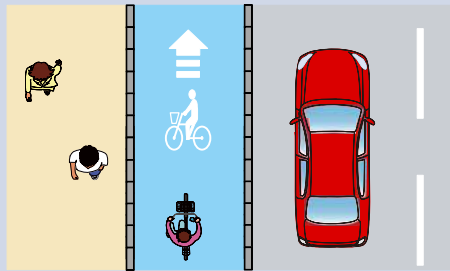
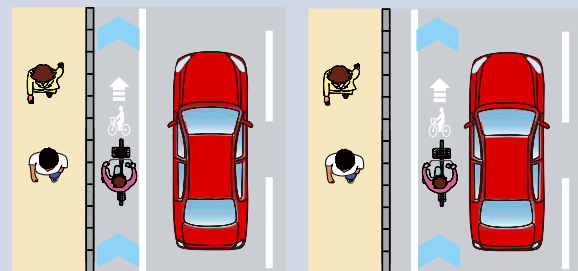
- ・基本計画、計画目標
- ・計画エリア
- ・自転車ネットワーク路線と整備形態
- ・整備の優先度の考え方



連続的な自転車ネットワークの形成イメージ



②自転車通行空間の整備形態

	A 自動車の速度が高い場合	B A・C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A・C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台/日以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (自転車と自動車を車道で混在)
	 <p>完成形態 自転車通行空間を縁石で分離</p>	 <p>暫定形態 自転車歩行者道の幅員が1.5m以上確保出来る場合</p>	 <p>暫定形態 (左)自転車専用通行帯に転用可能な1.5m以上の幅員を外側線の外側に確保出来る場合 (右)上記が採用出来ない場合</p>

※参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において交通状況等に応じて検討することができる

- ・ネットワーク計画対象路線においては、**自転車歩行者道の活用は整備形態の選択肢から除外**(自転車道は一方通行を基本とする)
- ・自転車道が整備できない場合、**暫定形態を検討**



いわき市自転車道路網整備計画・海岸線ルート全体図



- ・平成10年度に「いわき市自転車道路網整備計画」を策定
- ・重点的に整備すべき自転車道の1つとして「海岸線ルート」を位置付け
- ・復旧・復興事業により沿岸部に建設される防潮堤や防災緑地等を有効に活用するため平成26年度に計画を見直し(ルート延長:約19 km ⇒ 約53 km)
- ・平成30~32年度に整備を実施

【国土交通省の対応】

◆車道混在型整備等

- ①R6勿来の関公園周辺 L=約600m
- ②R6鮫川大橋 L=750m
- ③R6道の駅よつくら港周辺 L=約1,000m

福島県道路交通環境安全推進連絡会議会則

第１条 名称

本会議は、「福島県道路交通環境安全推進連絡会議」（以下「推進連絡会議」という。）と称する。

第２条 目的

推進連絡会議は、福島県内における安全な道路交通環境を着実に形成していくため、警察と各道路管理者が連携を図りながら、安全で円滑な道路交通環境の整備のための主要施策についての計画、実施、評価の各段階における連携の調整、また地域住民等への広報及び地域住民等の道路交通環境に関する意見を主要施策に反映させることを目的とする。

第３条 適用範囲

推進連絡会議における適用範囲は、交通安全の長期計画に基づく施策や、福島県警察及び道路管理者が連携して実施する施策の他、福島県の交通状況を踏まえ緊急に実施する事項を対象とし、その内容は次のとおりとする。

- ・ 幹線道路における事故多発地点の解消
- ・ 生活道路における暮らしの安全の確保
- ・ わかりやすい道路標識の整備
- ・ 住民の参画による安全な道路交通環境整備
- ・ 重大事故の再発防止

第４条 構成

（１）推進連絡会議の構成は以下のとおりとする。

福島県 警察本部	交通規制課長
国土交通省 東北地方整備局	福島河川国道事務所長
	郡山国道事務所長
	磐城国道事務所長
福島県 生活環境部	生活交通課長
土木部	道路計画課長
	道路整備課長
	まちづくり推進課長

（２）推進連絡会議には議長を置く。

第５条 運営

推進連絡会議の議長は福島県警察本部交通規制課長と国土交通省福島河川国道事務所長が懸案毎に担当することとし、会議を招集し主宰する。

第6条 事務局

- (1) 推進連絡会議には事務局、及び事務局会議を設置する。
- (2) 事務局は福島県警察本部交通規制課、及び国土交通省福島河川国道事務所 道路管理課に置き共同でその任にあたるものとする。
- (3) 事務局会議の構成は以下のとおりとする。

福島県	警察本部	交通企画課	課長補佐
		交通規制課	課長補佐
国土交通省	東北地方整備局	福島河川国道事務所	道路管理課長
		郡山国道事務所	交通対策課長
		磐城国道事務所	管理課長
福島県	生活環境部	生活交通課	主任主査
	土木部	道路計画課	主任主査
		道路整備課	主任主査
		まちづくり推進課	主任主査

第7条 アドバイザー会議

- (1) 必要に応じて、主要施策の実施に関する技術的助言、効果評価に関する指導、助言、新規施策に関する助言等を受けることを目的に、推進連絡会議に学識経験者、関係団体の代表等からなるアドバイザー会議を設置するものとする。また、必要に応じてアドバイザー会議の構成員に推進連絡会議への出席を求めることができる。なお、アドバイザー会議及び推進連絡会議への参加は、議長が招集する。
- (2) アドバイザー会議の構成は別紙のとおりとする。

第8条 道路交通環境安全調査委員会

推進連絡会議に学識経験者、専門家等からなる道路交通環境安全調査委員会(以下「調査委員会」という。)を設置する。

- (1) 「調査委員会」は、次の事項を行うものとする。
 - 1) 社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際に、速やかに当該箇所の事故発生の要因について調査し、分析し、道路交通環境の改善策の立案等を行う。
 - 2) 事故多発地点、交通渋滞、その他問題点及び将来問題となることが予想される地点で、特に高度な技術的解決を必要とするものを取り上げ、実地調査と、必要な調査研究を行い対策案をまとめるものとする。
- (2) 「調査委員会」の構成及び招集時期は、重大事故の内容及び状況により、連絡会議の議長がその都度構成員を選任し、招集する。
- (3) 推進連絡会議は、「調査委員会」等から詳細調査、分析結果、改善策の立案等の報告、提供を受ける。

第9条 地区別推進連絡会議

- (1) 推進連絡会議で詳細な調査・検討を行う必要が生じた場合には、地区（福島、郡山、いわき）別推進連絡会議を設置し調査検討できるものとする。
- (2) 地区別の範囲は直轄国道事務所管内とする。
- (3) 地区別推進連絡会議の事務局は直轄国道事務所に置くものとする。
- (4) 地区別推進連絡会議の構成は、検討事案が該当する地区の所轄警察署及び各道路管理者とし、検討事案の内容により、その都度事務局が判断し関係機関を招集する。

第10条 その他

推進連絡会議及び事務局会議に係る市町村その他関係機関の出席を求めることができる。

- (附則) この会則は、平成13年9月18日から施行する。
この会則は、平成14年9月3日から施行する。
(第4条・第6条組織名称変更)
- この会則は、平成15年8月8日から施行する。
(第4条～第6条組織名称変更)
- この会則は、平成20年7月8日から施行する。
(第3条～第6条組織名称等変更、第9条方部別推進連絡会議追加)
- この会則は、平成22年11月24日から施行する。
(第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成24年 3月 6日から施行する。
(第6条組織名称変更、第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成27年 9月30日から施行する。
(第5条組運営の変更、第7条 別紙アドバイザー会議構成変更)
- この会則は、平成29年12月26日から施行する。
(第7条別紙 名称変更、第9条 名称変更)
- この会則は、平成30年11月22日から施行する。
(第7条別紙 名称変更)

福島県道路交通環境安全推進連絡会議
アドバイザー会議

福島大学 共生システム理工学類	教授	永幡	幸司
日本大学 工学部土木工学科	教授	堀井	雅史
福島工業高等専門学校 都市システム工学科	教授	緑川	猛彦
福島民報社		編集局次長	
福島民友新聞社		編集局次長	
福島県交通安全協会		専務理事	
福島県バス協会		専務理事	
福島県トラック協会		専務理事	
一般社団法人 日本自動車連盟福島支部		事務所長	
福島県PTA連合会		会長	
福島県交通安全母の会連絡協議会		会長	
ふくしまNPOネットワークセンター		理事長	

福島県道路交通環境安全推進連絡会議会則
修正内容一覧表

第7条別紙 名称変更

【旧】			
福島大学	共生システム理工学類	准教授	永幡 幸司
【新】			
福島大学	共生システム理工学類	教授	永幡 幸司