

令和元年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～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

■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

- ・令和元年5月滋賀県大津市において発生した集団で歩道を通行中の園児らが死傷する交通事故を受け、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検を実施。

■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

対策事例(福島河国)

(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前交差点
- ・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(R1対策実施箇所)
- ・国道4号荒井交差点
- ・国道4号本宮IC入口交差点
- ・国道4号伊達交差点 …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

■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

- ・福島市(10校/年)5ヶ年計画
- ・二本松市(1回/2年)

■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

(現在検討中)

■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

- ・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

■未就学児が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検

- ・自治体、学校関係者等が連携しながら点検を実施

- ・国は可能な範囲で点検に参加
- ・要望があった箇所は可能な範囲で対策を実施予定。

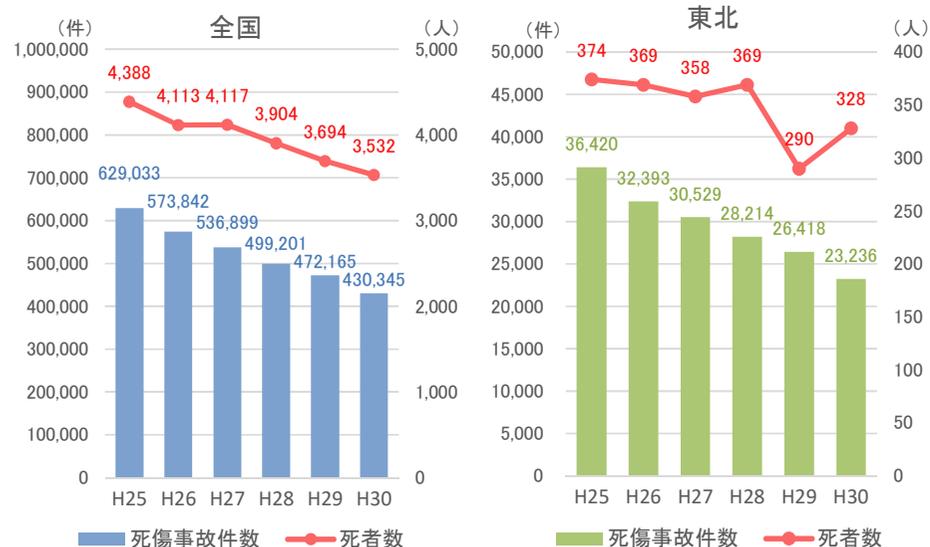
- ・道の駅 国見 あつかしの郷
- ・道の駅 安達 智恵子の里
- ・道の駅 伊達の郷 りょうぜん

- ・国道4号鳥谷野交差点
- ・国道13号平和通り

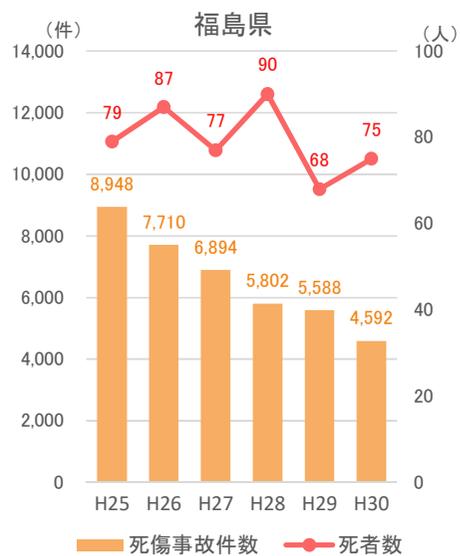
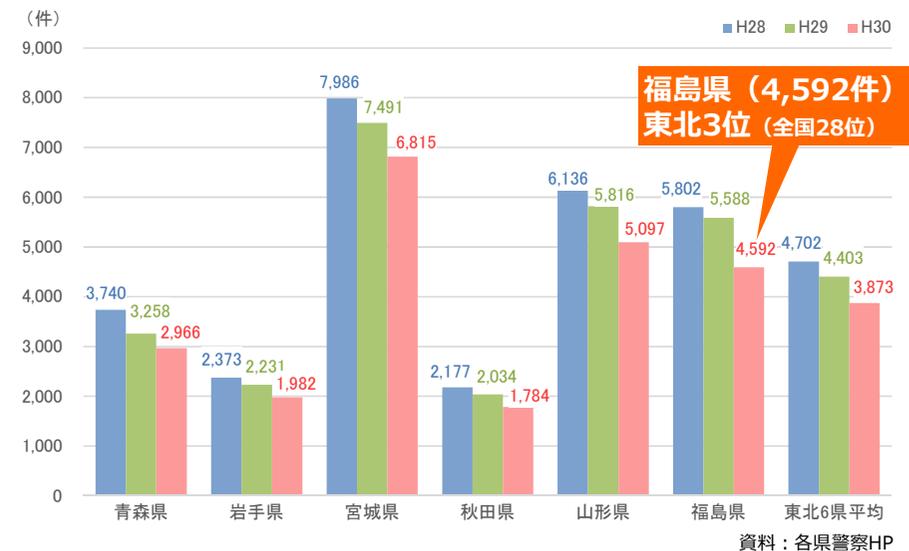
平成30年 交通事故発生状況について（福島県内）

- 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は全国28位、交通事故死者数は全国17位と全国中位に位置する。
- その一方で、東北6県では事故件数が3位、死者数が1位と上位に位置する。

▼死傷事故件数・死者数の推移

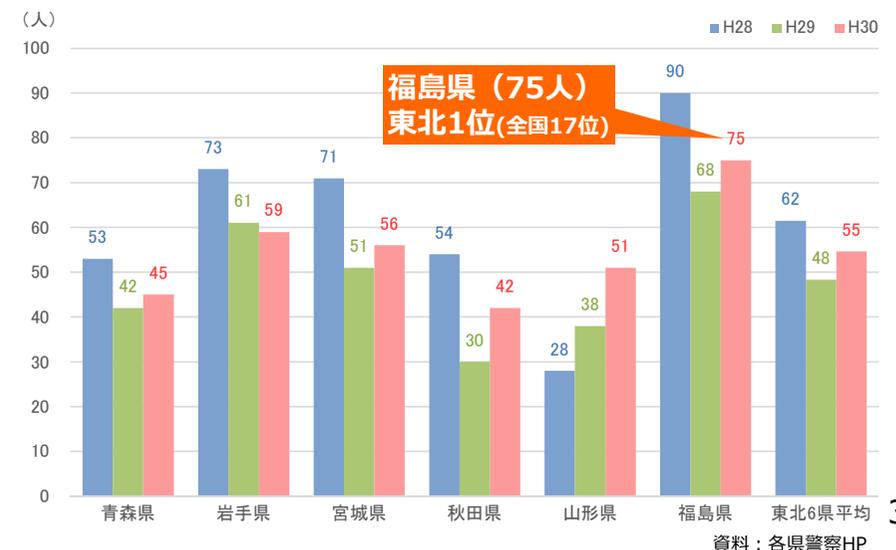


▼東北6県別のH28～H30死傷事故件数の推移



資料：警察庁HP（全国）、各県警察HP（東北、福島県）

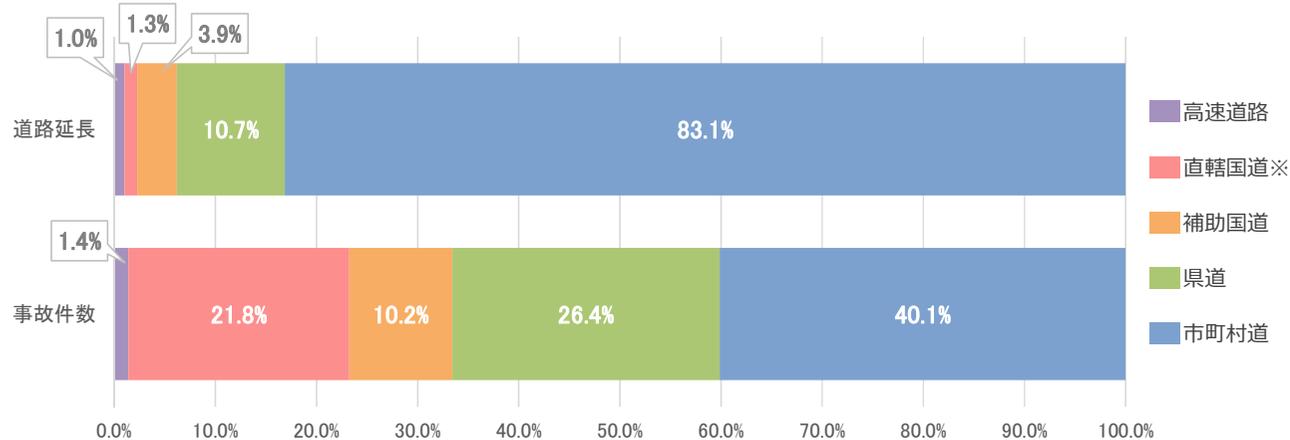
▼東北6県別のH28～H30交通事故死者数の推移



平成30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（1.0%）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事故発生状況

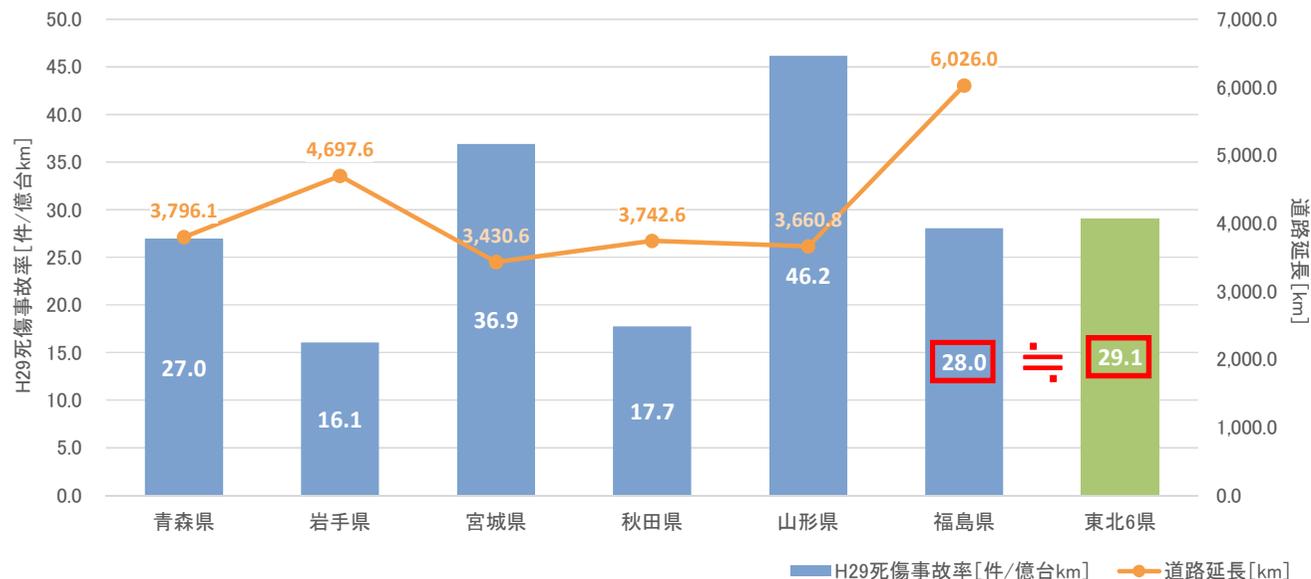


資料：福島県警察本部交通部 平成30年度版交通白書（※最新の交通白書（平成30年度版）は平成29年分まで）

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
 （東北中央自動車道及び相馬福島道路の開通済み区間は、福島河川国道事務所東北中央道維持出張所により管理されているため、直轄国道として集計）

▼直轄国道・補助国道・県道のH29死傷事故率と道路延長



資料：交通事故・道路統合データベース（※最新データは平成29年分まで）

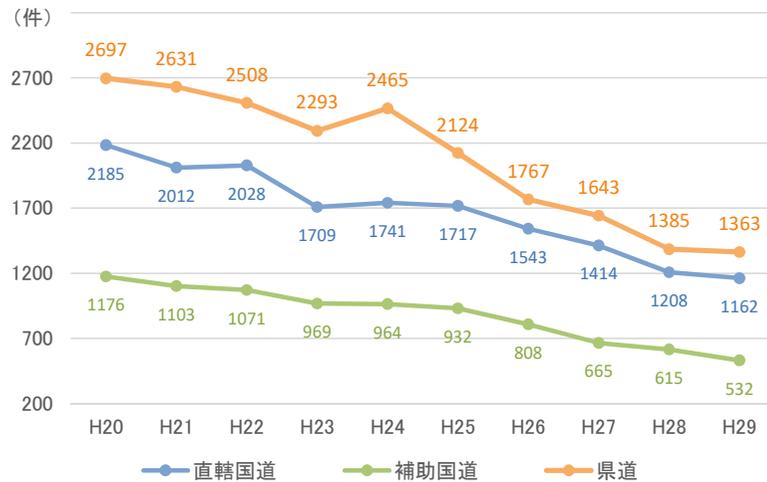
※福島県は道路延長が長いこと、交通量が多いことから、死傷事故件数・死者数は東北でも上位となるが、死傷事故率では東北の平均程度となっている。
※直轄国道のみの場合でも同様の傾向が見られた。

※ 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30年 交通事故発生状況について（福島県内直轄国道）

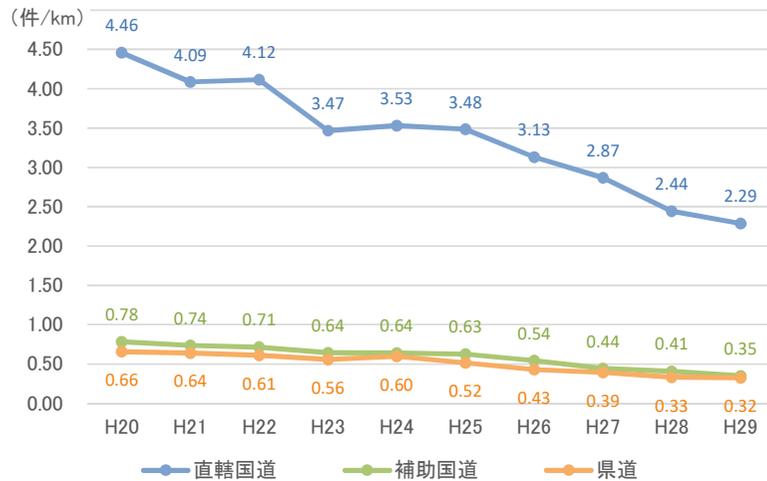
- 直轄国道の死傷事故件数は、減少傾向
- 延長kmあたりの死傷事故件数を見ると、補助国道、県道に対して直轄国道は割合が高い。
（H29年延長kmあたりの事故件数 直轄国道：2.41件/km 補助国道：0.35件/km 県道：0.32件/km）

▼福島県内道路種別死傷事故件数の推移



資料：H20年～H29年 交通事故・道路統合データベース（※最新データは平成29年分まで）

▼福島県内道路種別延長kmあたりの死傷事故件数の推移



注）延長kmあたりの死傷事故件数は、死傷事故件数÷道路延長で算出

資料：【事故】H20年～H29年 交通事故・道路統合データベース（※最新データは平成29年分まで）
【道路延長】福島県統計年鑑「道路の状況」の各道路実延長

▼道路延長推移

道路種別	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
直轄国道 ※	490.0	492.5	492.7	492.7	492.8	492.7	492.7	492.7	494.1	507.9
補助国道	1498.4	1498.0	1500.7	1506.1	1506.5	1487.9	1489.4	1506.0	1508.4	1515.4
県道	4103.3	4104.5	4112.1	4112.0	4121.9	4121.5	4117.2	4190.6	4183.4	4195.0

※ 直轄国道：国が管理する国道 補助国道：県が管理する国道
（東北中央自動車道及び相馬福島道路の開通済み区間は、福島河川国道事務所東北中央道維持出張所により管理されているため、直轄国道として集計）

資料：福島県 福島県統計年鑑「道路の状況」の各道路実延長

▼路線位置図



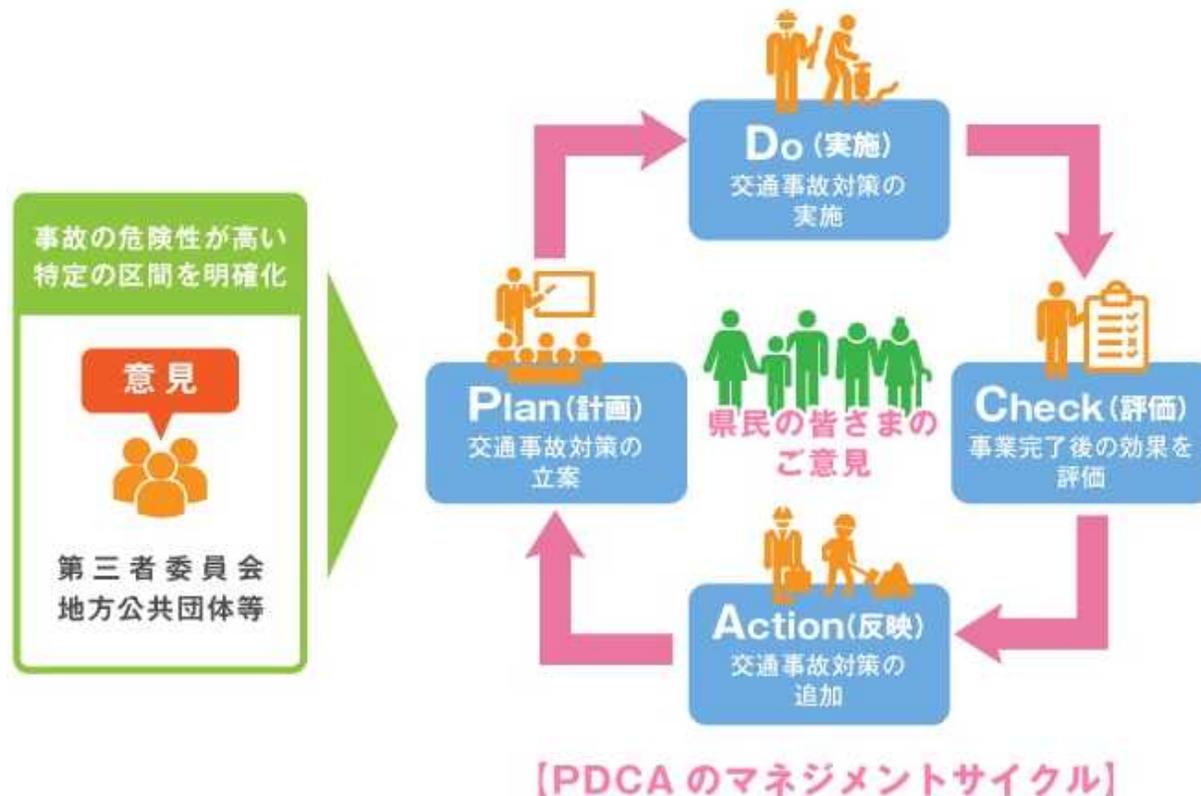
令和元年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～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

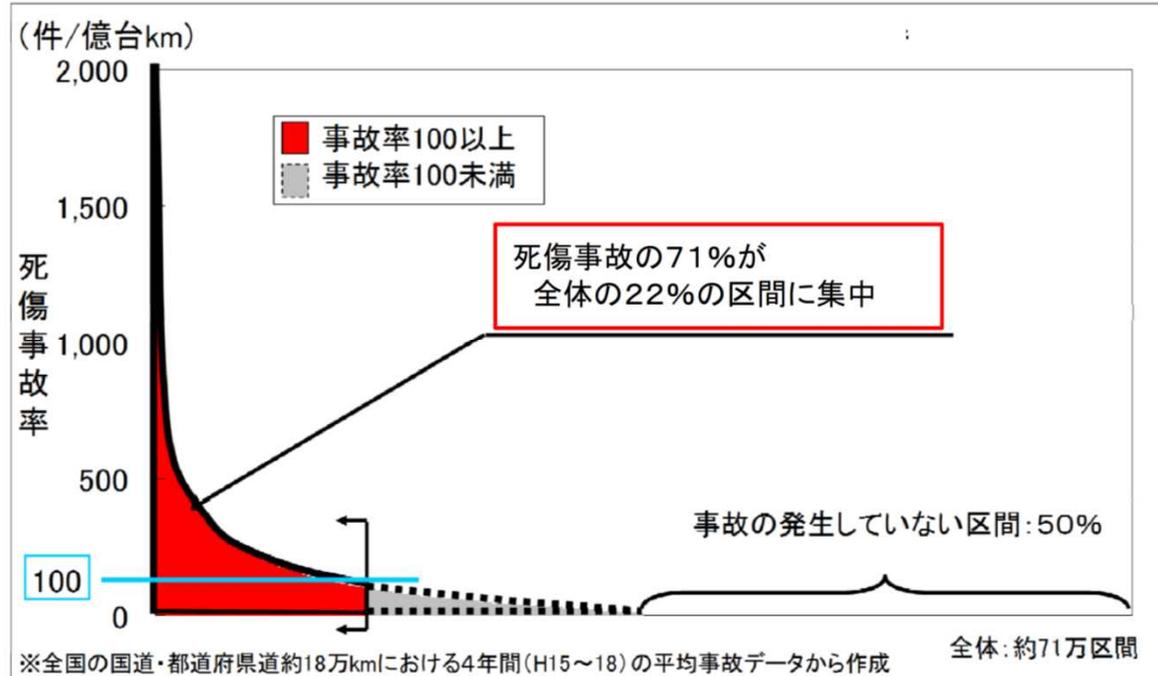
- 厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要
- このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入しており、交通安全分野においては平成22年度より『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』を展開
- 事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、特に交通安全対策の必要性が高い区間を代表的な区間として公表
- 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に行うことで交通事故対策を推進
- 対策完了後はその効果を計測、評価し、マネジ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



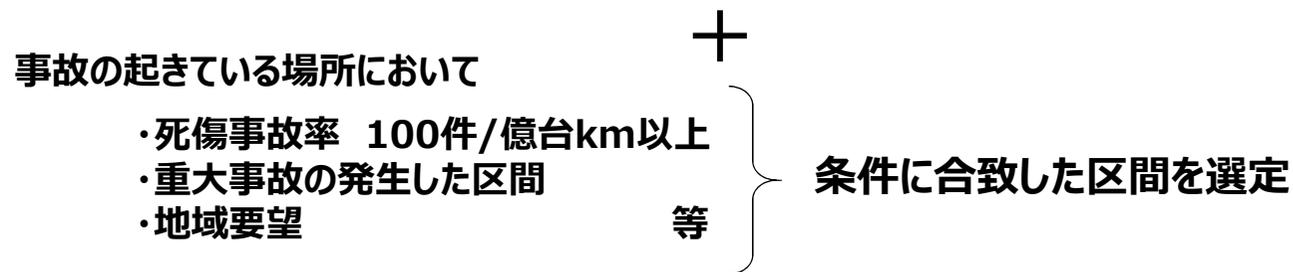
『事故ゼロプラン』における事故危険区間の抽出

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)



福島県道路交通環境安全推進連絡会議に諮った上で
事故危険区間として適宜追加

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30年に対策を実施した区間

路線番号	H30対策実施区間名称
13	福島市飯坂町平野（飯坂町平野交差点）
49	郡山市喜久田町（喜久田駅入口交差点）
6	いわき市四倉町（四倉町五丁目交差点）

● 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	整備効果検証 代表箇所名称
13	福島市御山（壁谷沢交差点）
49	郡山市桑野（開成山交差点～桑野三丁目交差点）
6	いわき市四倉町（細谷前交差点）

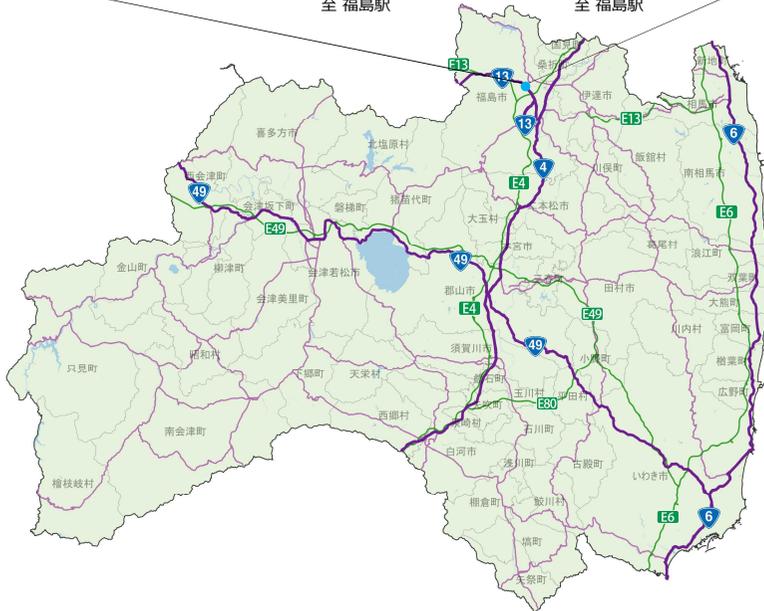
【位置図】



事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介 【福島河川国道】

●一般国道13号 飯坂町平野交差点【平成30年度対策実施】

【位置図】



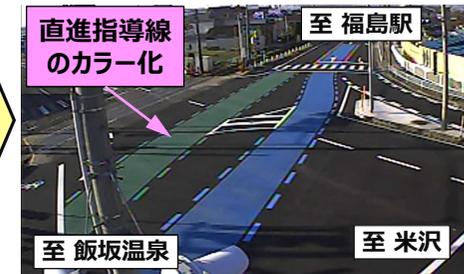
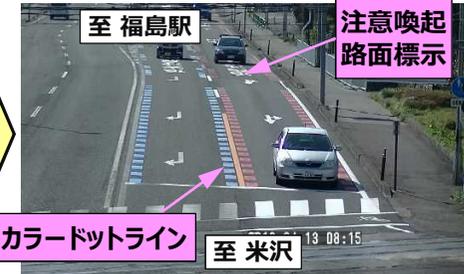
国道13号 飯坂町平野交差点

整備前



- 当該交差点で車線数が減少するため、進行方向がわかりにくく、急な車線変更等の錯綜が発生。
- 前後区間が長い直線のため、速度が出やすく急減速・停止の対応が困難。
- 従道路が斜めに接続する大規模交差点のため、交差点内の走行位置がわかりにくく、対向車との接触が起きやすい。

整備後

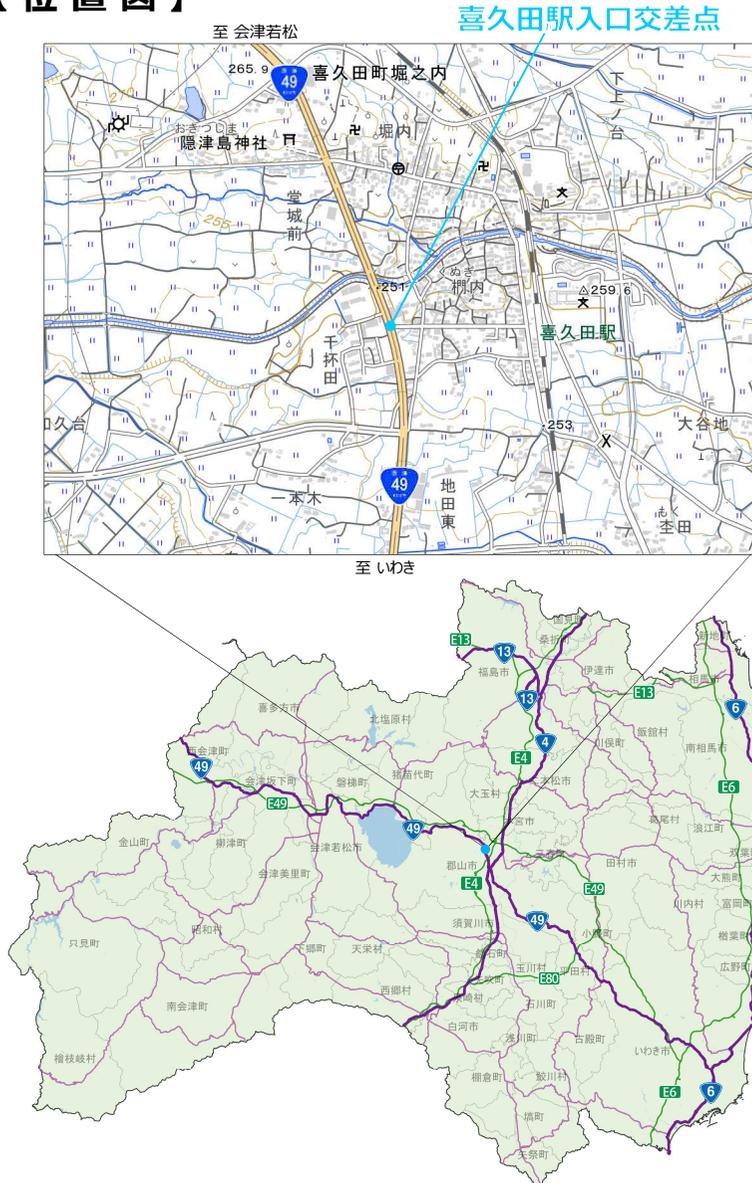


- カラードットラインと案内標識により、走行方向がわかりやすくなり、急な車線変更等の錯綜が減少。
- 注意喚起等の路面標示により、ドライバーの注意意識が向上。
- 従道路側の直進指導線のカラー化により、走行位置が安定。

事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介【郡山国道】

●一般国道49号 喜久田駅入口交差点【平成30年度対策実施】

【位置図】

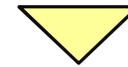


国道49号 喜久田駅入口交差点

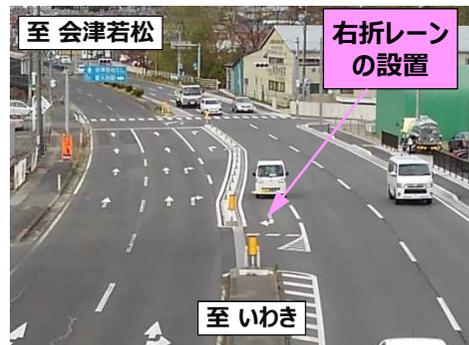
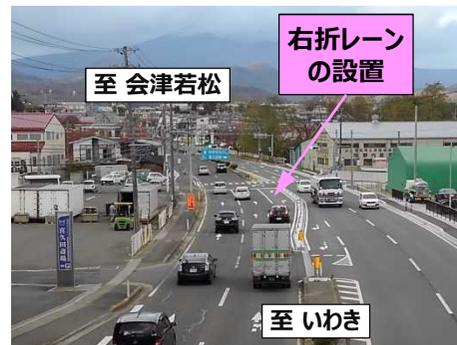
整備前



・上下線共に右折レーンがなく、右折待ち車両による後続車への通行阻害が発生。



整備後

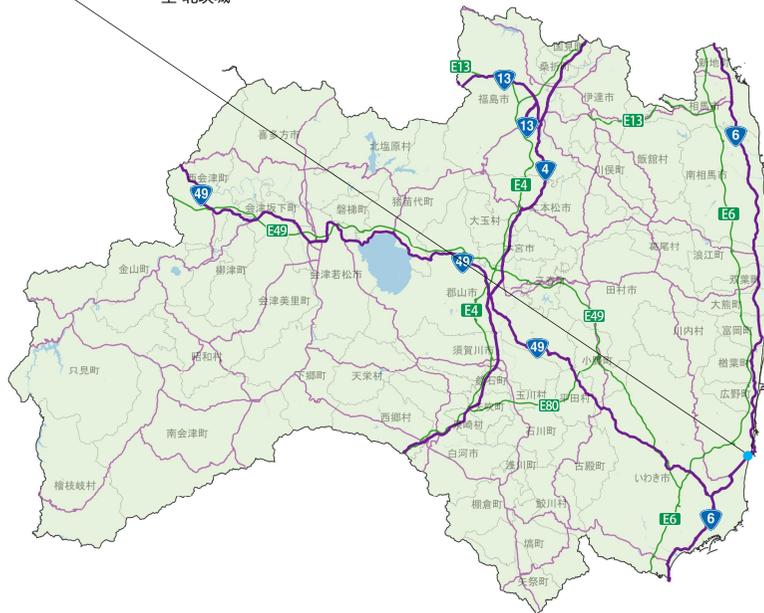


・上下線への右折レーン設置により、右折待ち車両による後続車への通行阻害が解消。

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】

●一般国道6号 四倉町五丁目交差点【平成30年度対策実施】

【位置図】

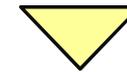


国道6号 四倉町五丁目交差点

整備前



- 見通しが良いため、スピードを出しやすい。
- 右折の停止指導線がないため、頭出しや停止線手前で停止する右折待ち車両が存在し、事故を招きやすい。



整備後



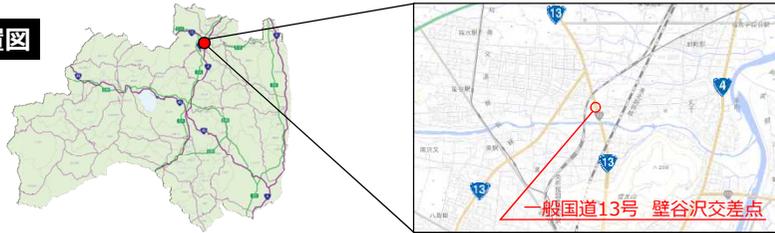
- 減速路面表示、注意喚起路面表示の設置により、交差点に進入する車両が減速
- 右折の停止指導線を設置することで、右折時の停止位置のばらつきが減少

対策実施区間の整備効果について【福島河川国道】

一般国道13号 壁谷沢交差点の事故対策 (H29.9施工)

【事業の効果】 ①対策後は**死傷事故未発生** ②一般ドライバーも**安全性の向上を実感**

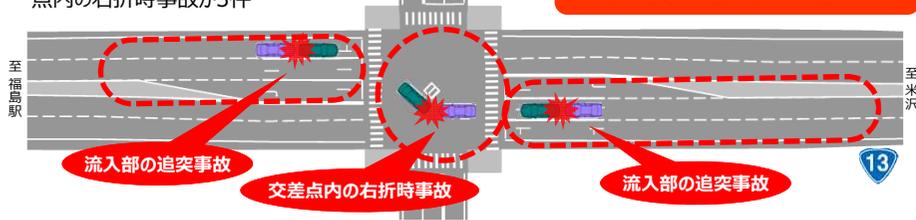
位置図



事故状況の分析

- 平成25～28年の4年間で17件（年平均4.3件）の死傷事故が発生
- 交差点流入部における追突事故が9件、次いで交差点内の右折時事故が3件

交差点流入部の追突事故および交差点内右折時事故の削減を目的とした対策を検討



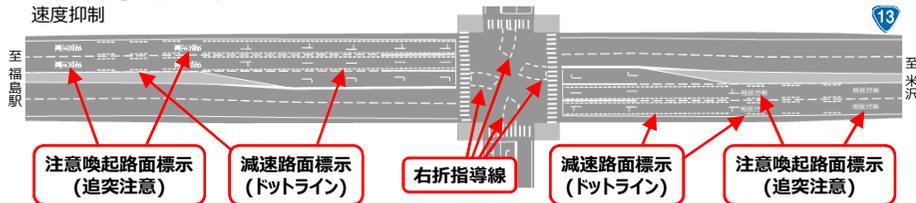
対策内容

【追突事故対策】

- 「追突注意の路面標示」による注意喚起
- 「ドットライン」設置により車線を視覚的に狭く見せることで速度抑制

【右折時事故対策】

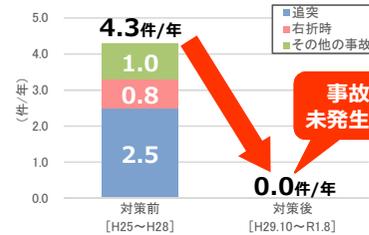
- 「右折指導線」設置により右折車の通過・停止位置の適正化



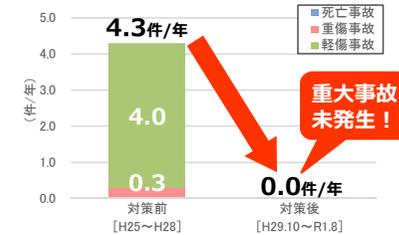
効果検証

①整備後約2年間**死傷事故未発生**

▼事故類型別事故件数の変化



▼被害程度別事故件数の変化



※H25～H28：交通事故総合データベース、H29～R1：福島県警察事故原票データ

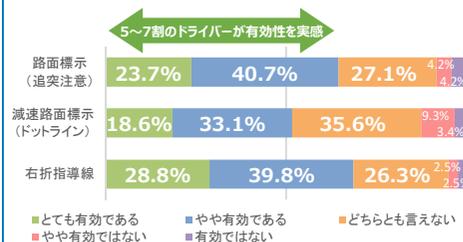
②右折指導線の設置によって**右折車両の走行位置が安定傾向**

右折指導線によって、右折待ち時の停止位置が分かりやすくなり、通過位置も安定することで右折時の安全性が向上



③注意喚起対策によって「交通事故への注意力がアップした」と道路利用者の**9割が実感**

▼実施対策の有効性に関する評価



▼有効性に関するドライバーの実感

- 路面標示は、**具体的に危険性が表記されている**ため効果的な対策です。
- トンネル通過直後の**速度を上げたいところ**であるため、この区間の**危険予告**や**速度抑制**は有効です。
- 視線に近い位置でドットラインが流れると、**スピードが速いように感じて減速行動をとる**ようになります。
- 右折時の停止位置が明確**になって安心感があります。
- 右折指導線は、高齢者にとって必要な誘導線**であると思います。

※H30.2実施のWEBアンケート調査結果より

今後の展開

- 事故データによる効果評価を行い、効果が発現していない場合は、事故削減に向けた改善に努める。
- 効果が認められた対策は、同様の事故パターンが発生している他事故危険区間でも実施。

対策実施区間の整備効果について【郡山国道】

一般国道49号 開成山交差点～桑野三丁目の事故対策（H29.11施工）

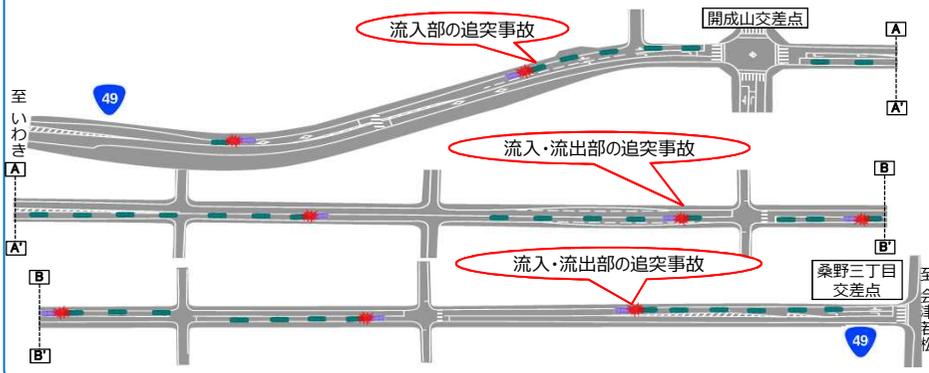
【事業のねらい】 速度超過による追突事故の削減

【事業の効果】 追突事故件数が減少

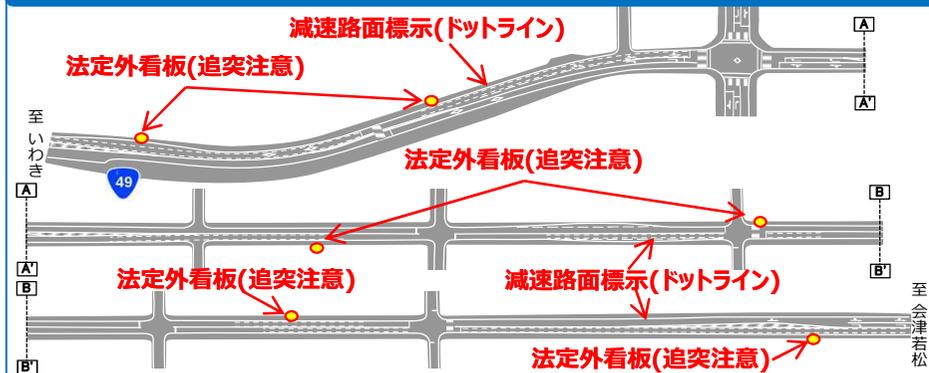
位置図



事故状況の分析



対策内容



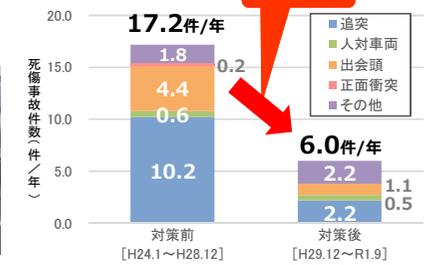
効果検証

① 事故件数の減少

- 対策後、死傷事故が半減。
- 特に追突事故が大幅に減少。



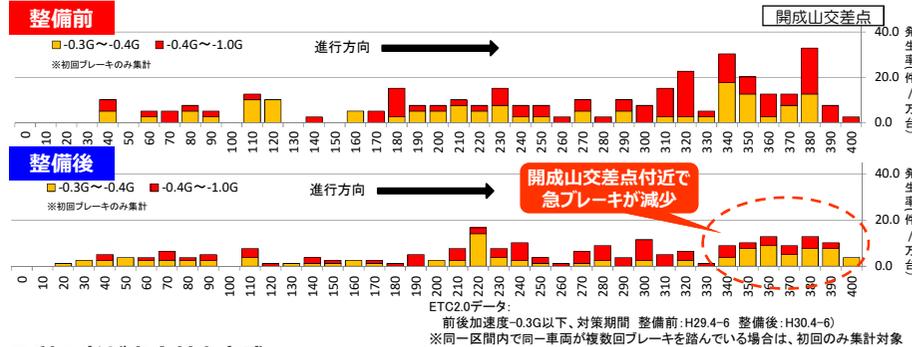
▼ 事故件数の変化



資料：イタルダ交通事故データ(H24-28) 県警事故原票データ(H29~R1.9)

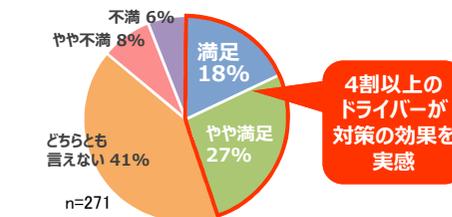
② 急減速の発生割合の減少

- 開成山交差点手前の下り線では、事故につながる急ブレーキが減少。



③ 利用者が安全性を実感

- 全体の約4割が対策の安全性向上の効果を実感。
- 具体的には各ドライバーの注意意識の強化、わかりやすい表示によって実感。



ドライバーの実感

・走っていてスピードを感じ、速度を落とすようになりました。

・追突が多い箇所なのかと、普段より余計気を付けて走ろうという気持ちになりました。

※Webアンケート(H30.11実施)

今後の展開

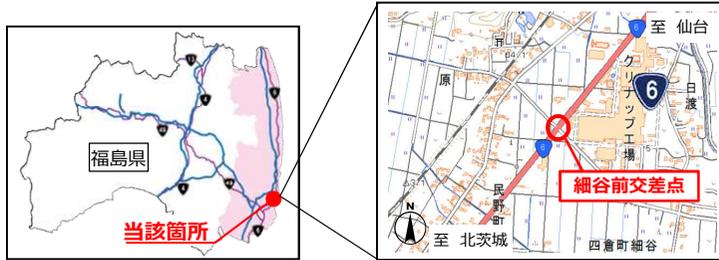
- 死傷事故データ等の蓄積を図り、効果検証を継続する。

対策実施区間の整備効果について【磐城国道】

一般国道6号 細谷前交差点の事故対策 (H30.11施工)

【事業の効果】追突事故件数が減少

位置図



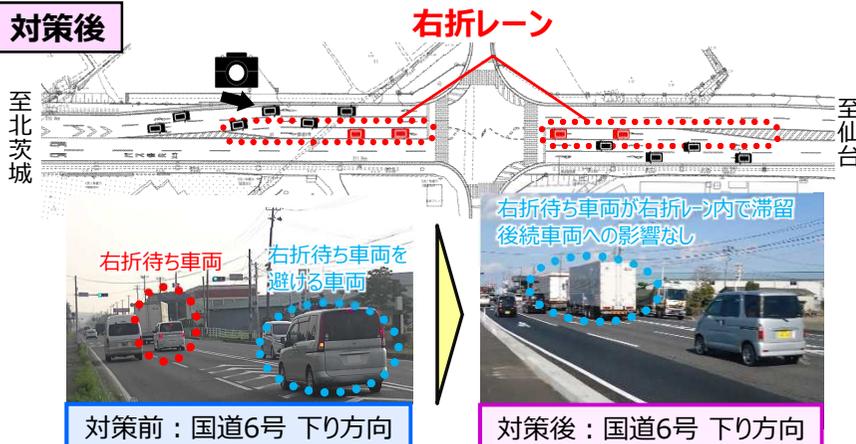
現況データの分析

対策前



取り組み

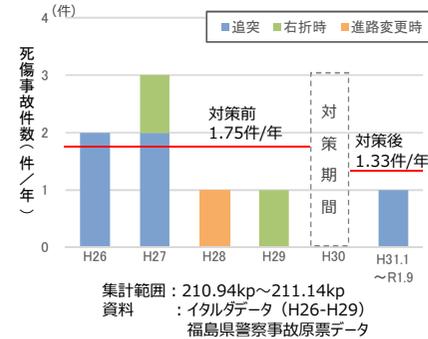
対策後



効果検証

①事故件数の変化

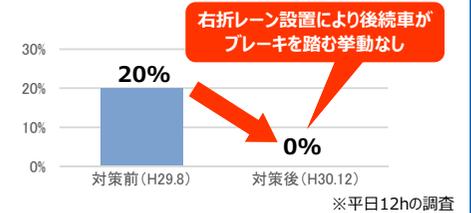
○ 対策後、右折時事故は未発生。



②減速挙動の発生割合の変化

○ 右折レーン設置により、右折待ち車両の後続車がブレーキを踏む機会が減少し、追突危険性が大幅に低下！

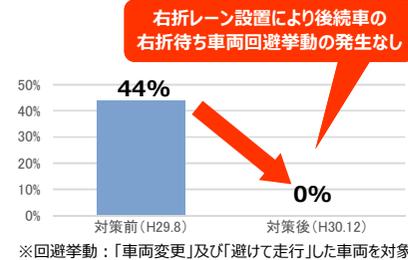
■ 追突に繋がる減速状況 (国道6号・下り)
▼ 右折待ち車両発生時の後続車両ブレーキ発生率



③車線変更の発生割合の変化

○ 右折レーン設置により、右折待ち車両を回避する挙動が減少し、進路変更時の事故危険性が大幅に低下！

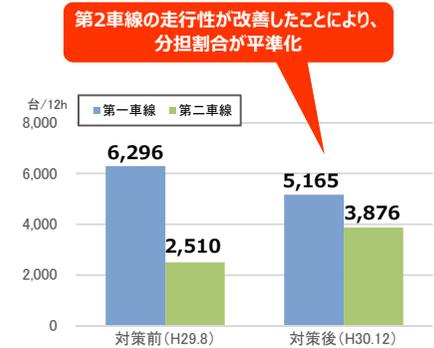
■ 接触事故に繋がる車線変更の状況 (国道6号・下り)
▼ 後続車の右折待ち車両回避挙動状況



④車線毎の交通量の変化

○ 車線の利用分担状況も適正化！

■ 車線の利用分担状況 (国道6号・下り)
▼ 直進車両の利用車線状況 (12h)



周辺企業の声

- ・細谷前交差点については、これまで右折時の事故が発生しており、とても危険だった。
- ・右折レーン設置により、右折車両が後続の直進車両の進行阻害をすることがなくなり、追突の危険性が減った。

出典：H31.2周辺企業ヒアリング調査

今後の課題

- 死傷事故データ等の蓄積を図り、引き続き効果確認のための経過観察を行う。

■現在のPDCAサイクルの現状と問題点

- 事故ゼロプラン初期（初年度：平成22年度）に対策を実施した箇所について、対策後4年の事故データが蓄積・公表され、平成28年度より評価が可能に。
- PDCAサイクルのうち、着実にPlan（計画）からDo（実施）を進めつつ、Check（評価）からAction（反映）の段階まで進行。

しかし、今後に向けて、

- 対策完了区間、経過観察（継続モニタリング）区間、追加対策検討区間の区別を明確化し、**対策完了等の公表が求められる**



■PDCAサイクルの課題

- ① 対策完了・経過観察・追加対策検討区間について、判断基準の明確化が必要
- ② 対策完了と判断した区間のフォローアップが必要

事故危険区間の選定プロセス

福島県内の直轄国道（国道4号・6号・13号・49号）

＜事故危険区間リストの抽出＞ [平成22年度時点]

死傷事故率100件/億台キロ以上かつ次のいずれかの条件に該当する箇所を抽出。

- ①利用者から指摘のある区間
- ②事故が多発する区間
- ③重大事故の発生した区間
- ④地域の事故特性から安全性を確保すべきと判断した区間
- ⑤死亡事故率が高い区間

⇒**466区間**を抽出（福島142区間、郡山184区間、磐城140区間）

＜事故危険区間（代表的な区間）の抽出＞ [平成22年度時点]

上記のうち、選定条件の上位に該当するなど、緊急かつ集中的な対策に取り組む必要のある区間を**代表的な区間**として抽出。

⇒**62区間**を抽出（福島18区間、郡山23区間、磐城21区間）

＜区間の更新＞ [毎年実施]

事故ゼロプラン2年目（平成23年度）以降においては、最新事故データや地域ニーズを踏まえ、事業の必要性が高い区間を適宜追加区間として選定。移管区間は除外。

⇒**R1.11時点区間：289区間**（福島109区間、郡山122区間、磐城58区間）

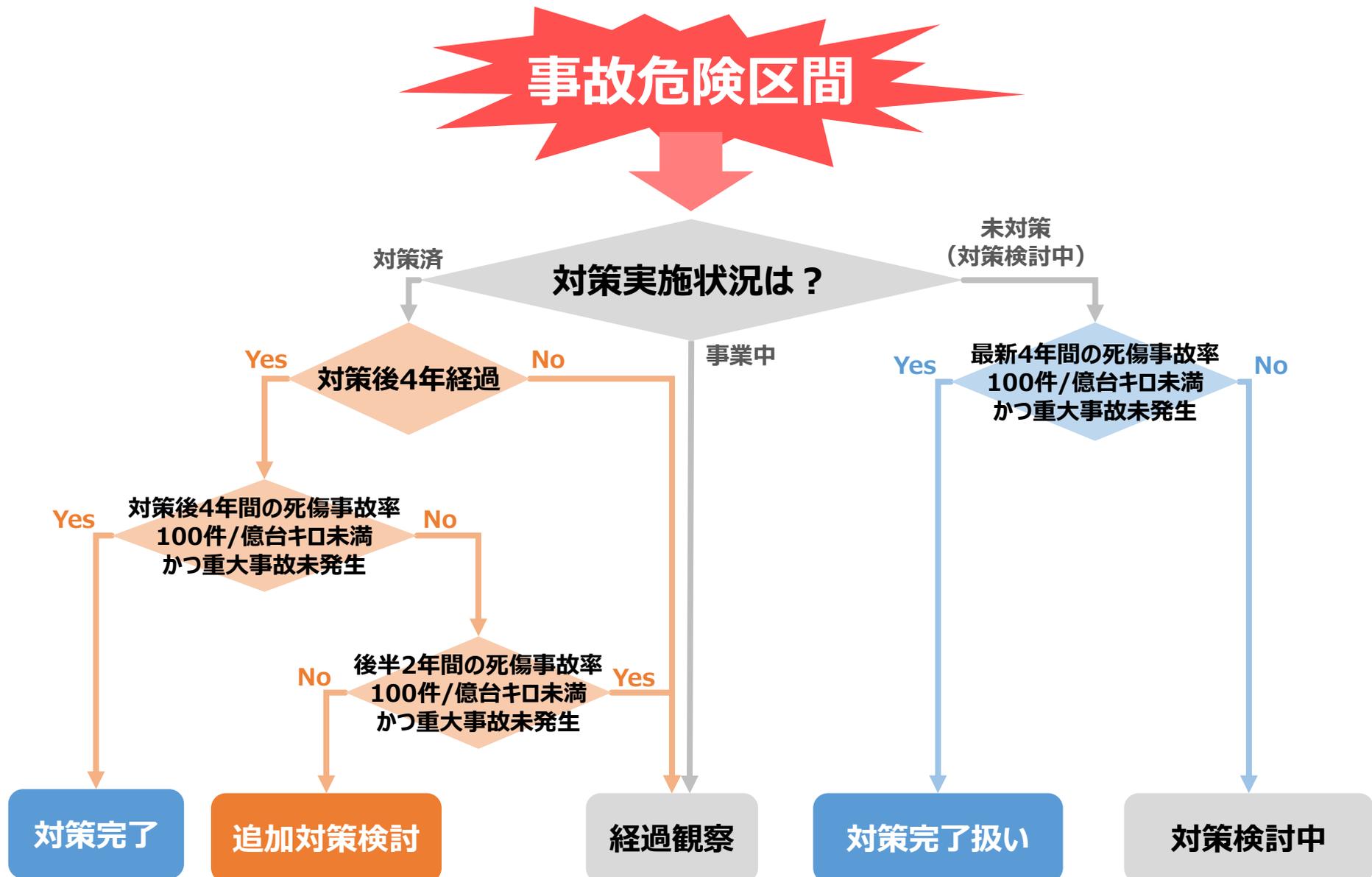
うち、**代表的な区間：96区間**（福島43区間、郡山29区間、磐城24区間）

※今年度に代表区間を3区間追加

※対策完了含む

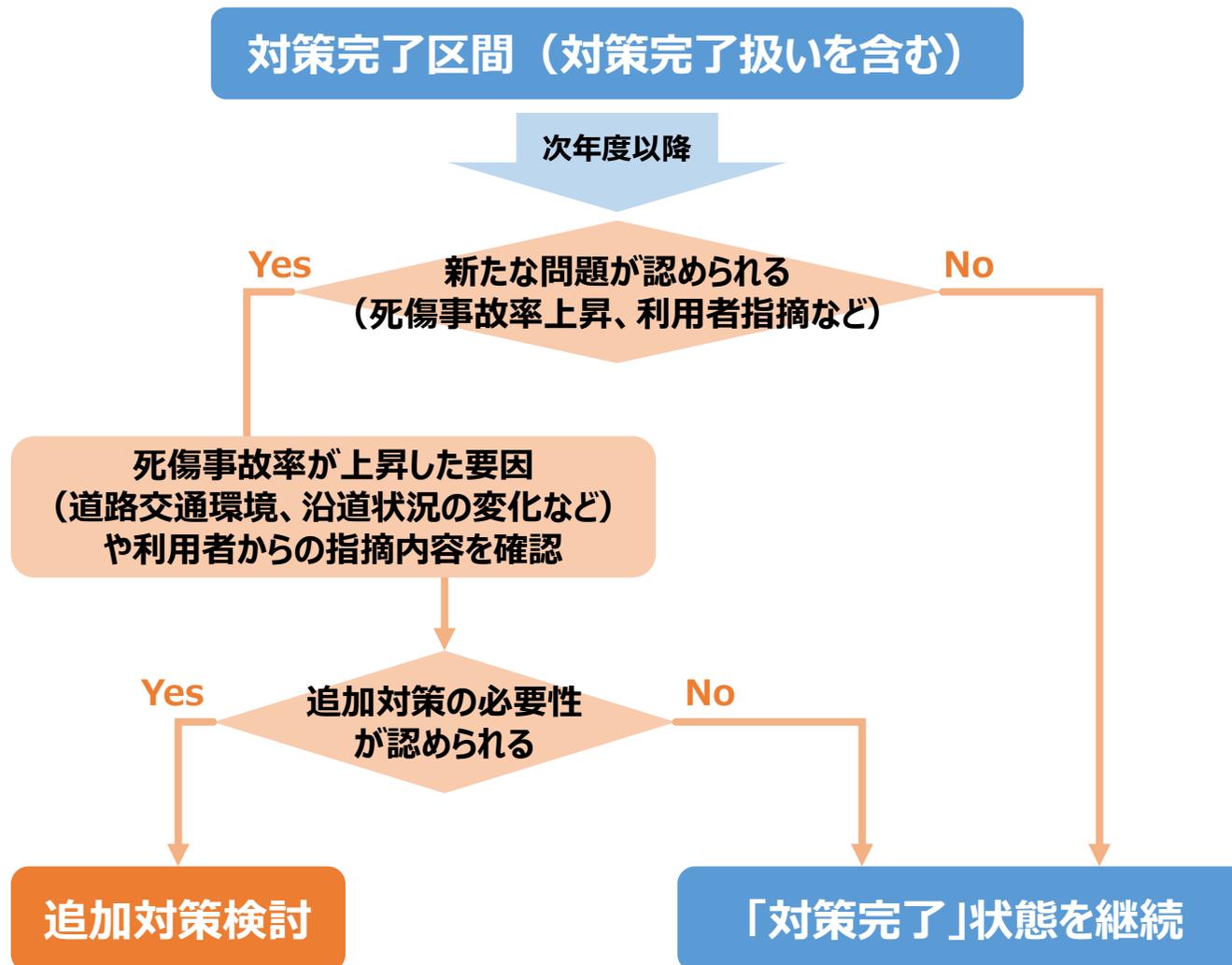
対策完了・経過観察・追加対策検討区間の判断基準の考え方

対策の実施状況や対策実施後の事故発生状況により、対策完了・経過観察・追加対策検討区間を判定する。



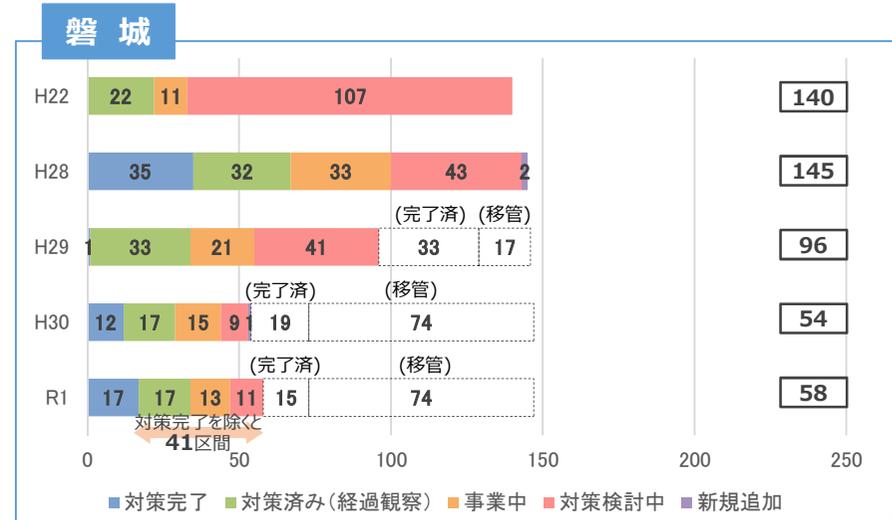
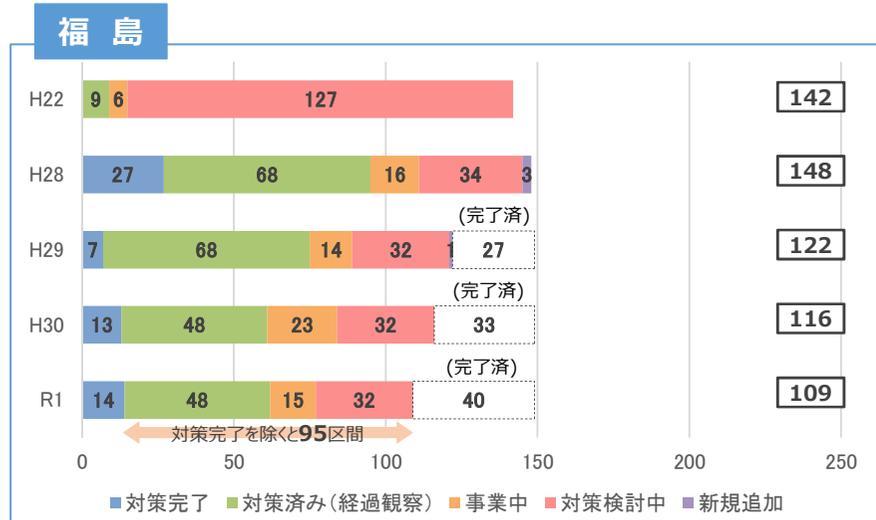
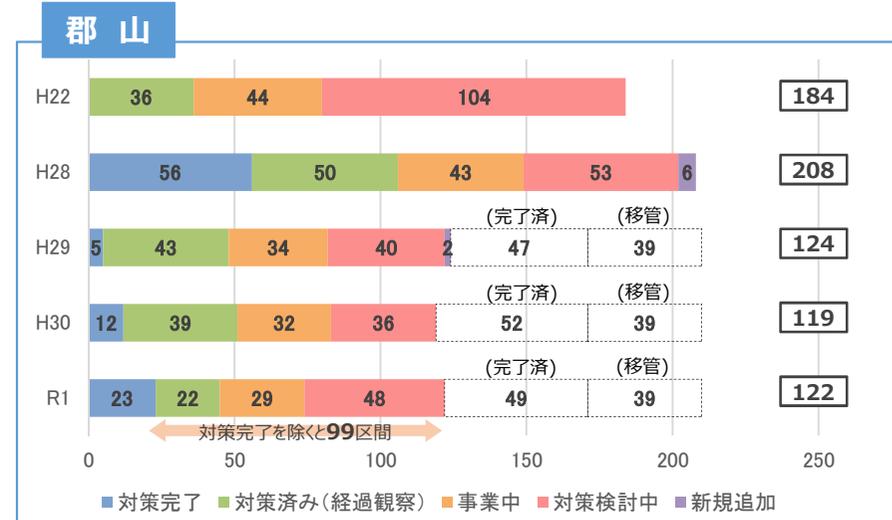
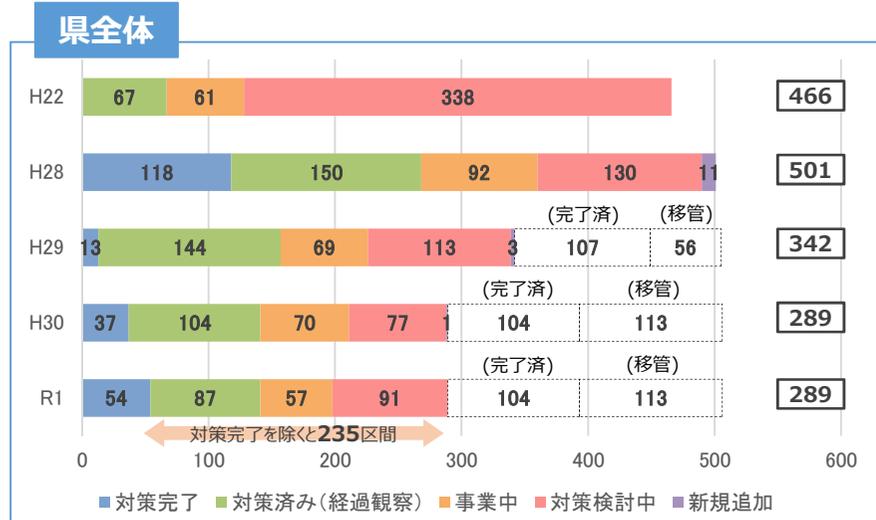
対策完了後のフォローアップ

- ・「対策完了」とした後も最新の事故データによるモニタリングを継続実施。
⇒事故が多発するなど、対策の必要性が認められる場合は追加対策検討箇所と位置づける。
- ・事故危険区間以外の区間についても、同様にモニタリングを行い、対策の必要性が認められる場合は適宜追加区間として選定する。



『事故ゼロプラン』の取り組み 事故危険区間数の推移

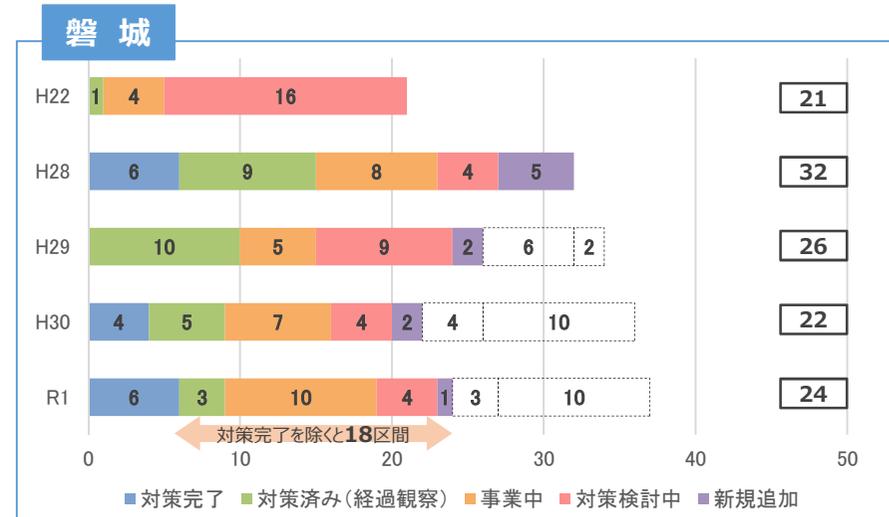
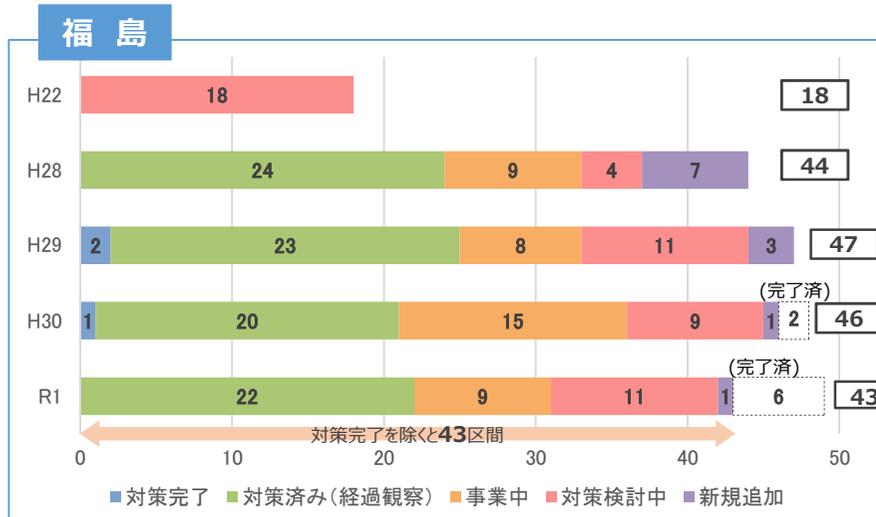
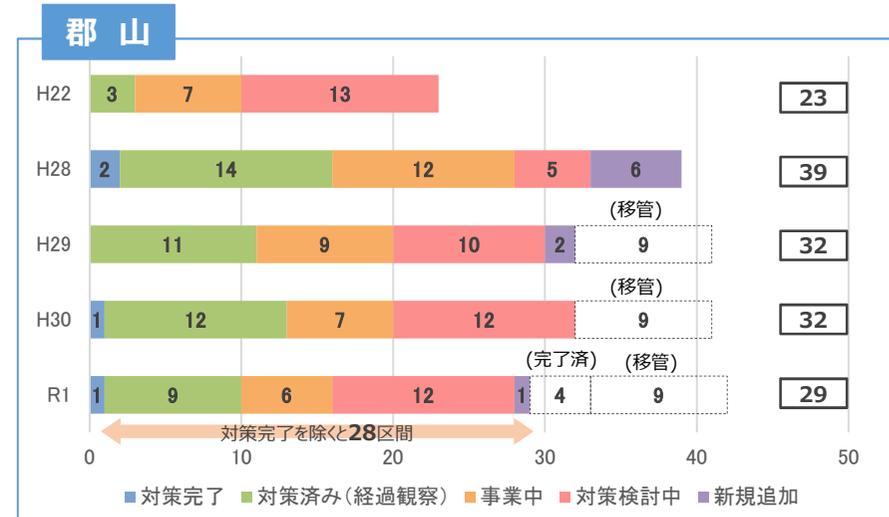
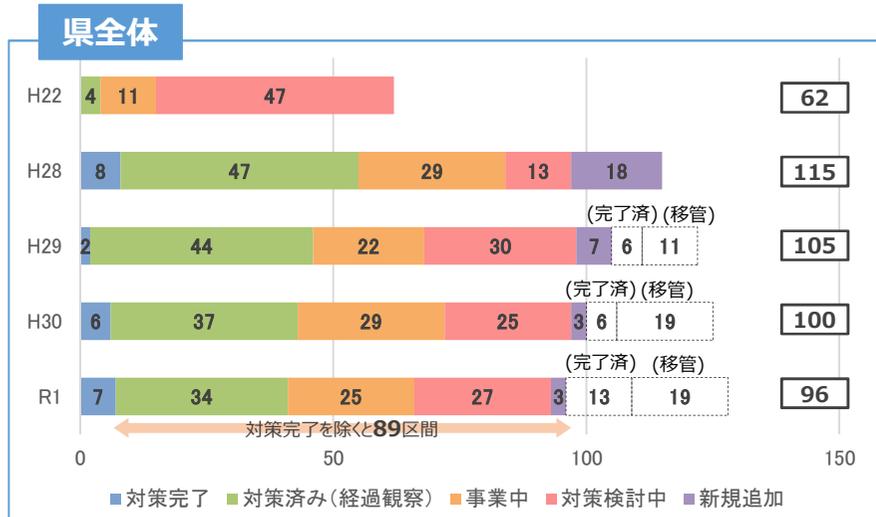
◆事故危険区間（全体）対策状況別の内訳について



- 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**とし、上記グラフ内では(完了済)に区分している。

『事故ゼロプラン』の取り組み 代表的な区間数の推移

◆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**とし、上記グラフ内では(完了済)に区分している。

令和元年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～代表的な区間の追加区間について～

代表的な区間の追加区間について

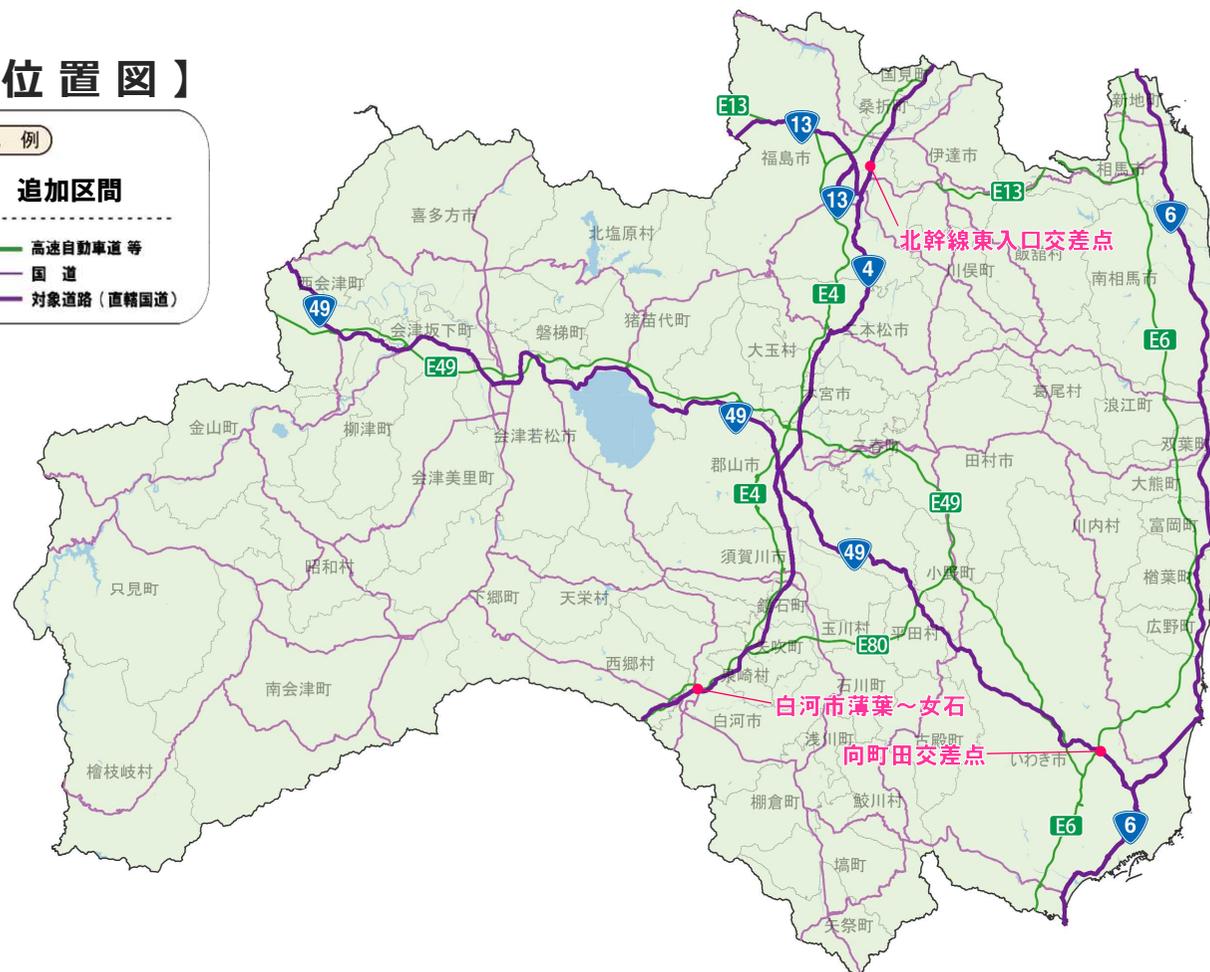
- 死傷事故データの更新を踏まえて事故危険区間の代表区間に新規3区間を追加
(国道4号：2区間、国道49号：1区間)

No.	路線番号	代表的な（公表）区間への追加区間名称
①	4	福島市鎌田（北幹線東入口交差点）
②	4	白河市薄葉～女石（女石地区）
③	49	いわき市好間町北好間向町田（向町田交差点）

【位置図】

凡 例

- 追加区間
- 高速自動車道等
- 国道
- 対象道路（直轄国道）



新規追加区間について① 国道4号 福島市鎌田（北幹線東入口交差点）

選定要件：事故率100件/億台キロ

事故状況

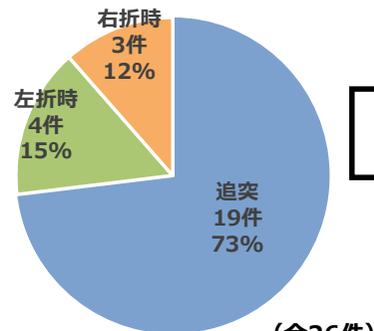
- 死傷事故率は586.96件/億台キロと非常に高い。
- 交差点流入部における停車車両への追突事故が多発しており、前方不注意による事故が多い。
- 交差点内では自転車が関連する右左折事故も発生している。
- 事故ゼロプラン発足以前(平成22年度)及び平成27年度にも対策を実施しているが、依然として事故が多いため、改めて公表区間に追加するもの。



交差点流入部の状況



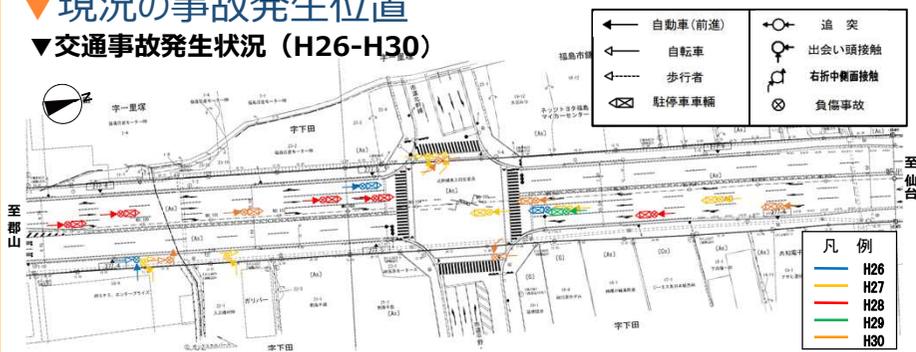
▼ 事故類型別発生件数



資料：イタルダデータ（H26～H29）

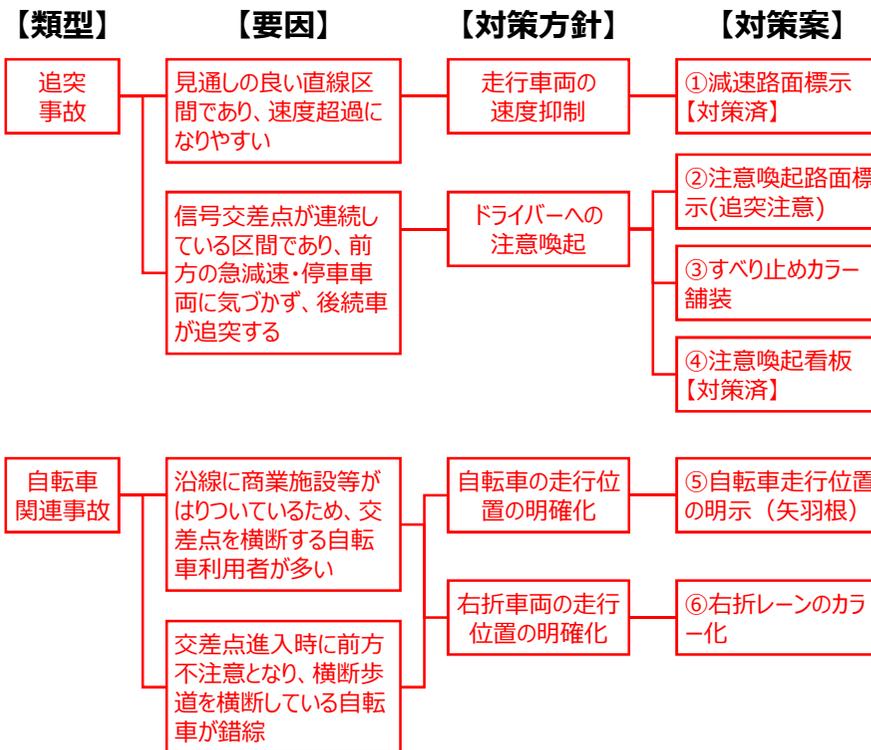
▼ 現況の事故発生位置

▼ 交通事故発生状況（H26-H30）

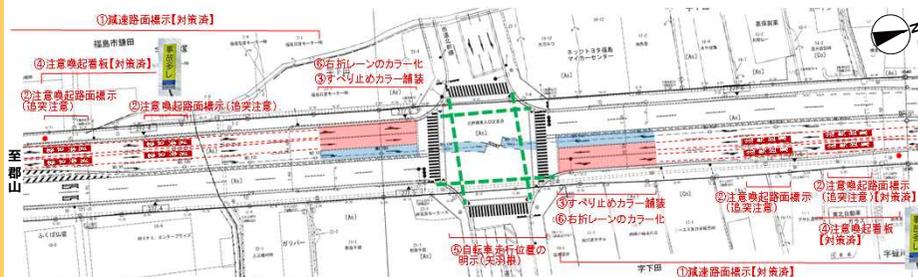


事故対策

▼ 事故対策フロー



▼ 事故対策（案）



新規追加区間について② 国道4号 白河市薄葉～女石（女石地区）

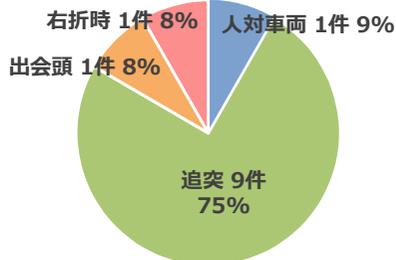
選定要件：事故率100件/億台キロ

事故状況

- 死傷事故率は138.9件/億台キロと高い。
- 混雑による速度低下や右折滞留車両が直進車線にはみ出すことが要因となり、交差点流入部での追突事故が多発。



▼事故類型別発生件数



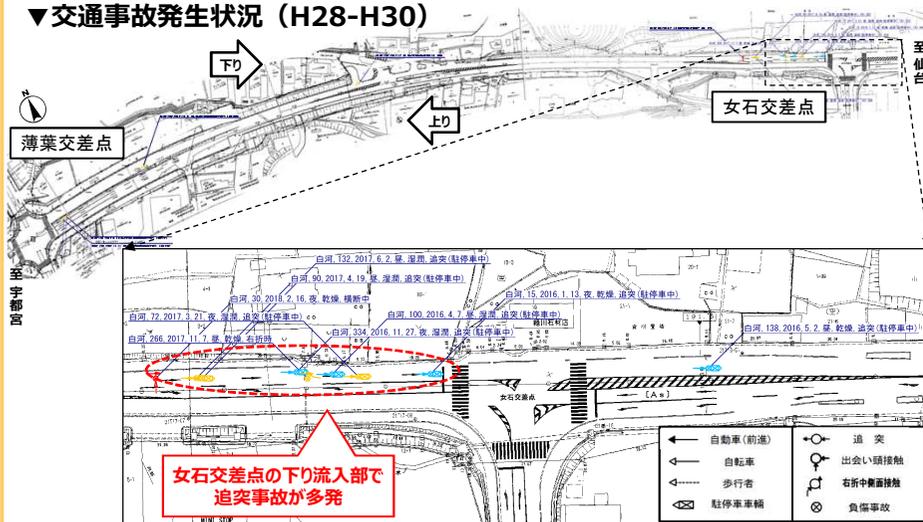
(全12件：白河拡幅事業完了〔H27.12〕後)
資料：イタルデータ (H28～H29)
警察原票データ (H30)



当該区間の状況

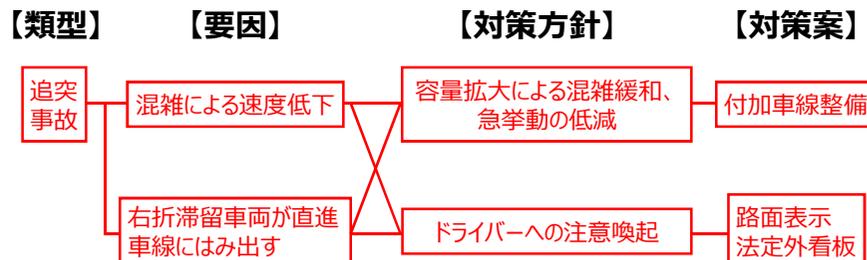
▼現況の事故発生位置

▼交通事故発生状況 (H28-H30)

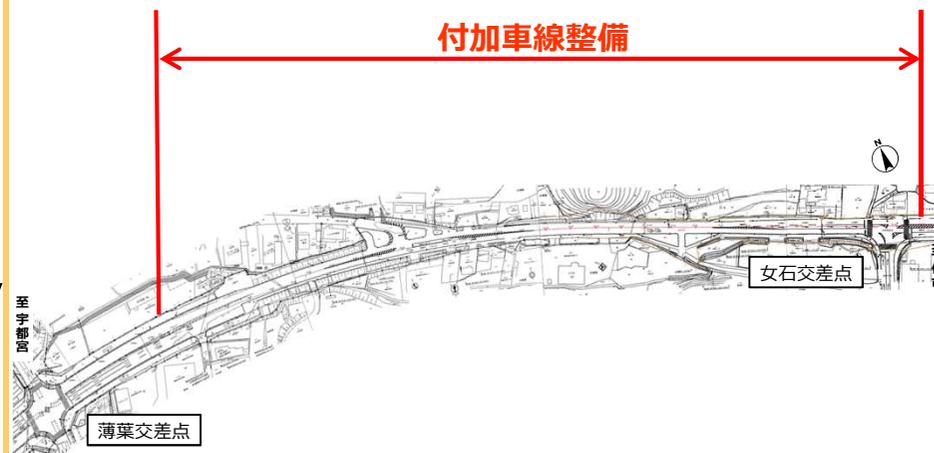


事故対策

▼事故対策フロー



▼事故対策（案）



新規追加区間について③ 国道49号 いわき市好間町北好間向町田【向町田交差点】

選定要件：事故率100件/億台キロ

事故状況

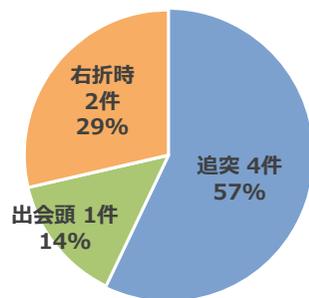
- 向町田交差点は、死傷事故率 251.8 件/億台キロであり、交通事故が多発している交差点。
- 交差点流入部にて追突事故、交差点内にて右折時事故が発生。



混雑が発生し、交差点付近において追突事故の危険性が高い。



▼事故類型別発生件数



資料：イタルダデータ (H26~H29)

▼現況の事故発生位置

▼事故発生状況 (H26-H29)

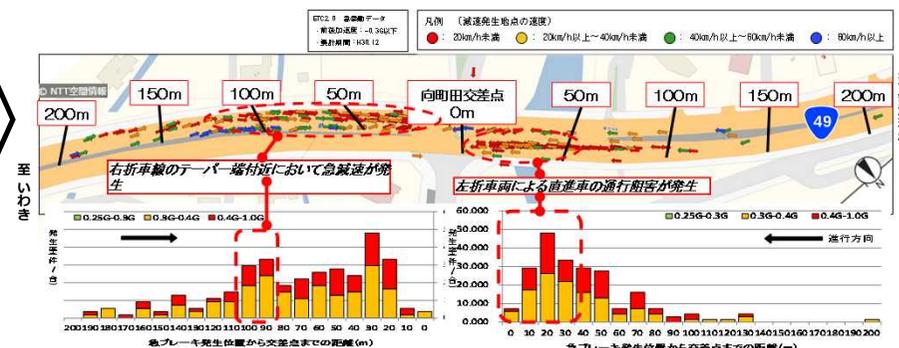


事故対策

▼事故対策フロー

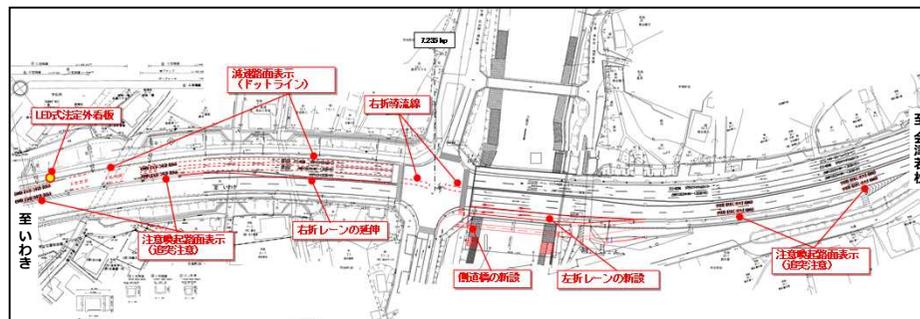
【類型】	【要因】	【対策方針】	【対策案】
追突事故	左折車による直進車阻害が発生	左折車と直進車の分離	左折レーンの新設
	右折車による直進車阻害が発生	右折車による直進車阻害の解消	右折レーンの延伸
右折時事故	右折車の走行位置が不明確なため、短絡走行を誘発	右折車の停止位置・走行位置の明確化	右折導流線の設置

○上下線各方向の流入部において、追突事故に結びつく急減速が多発している。



※急減速データは交差点流入部における初回ブレーキのみを集計・プロットしている。

▼事故対策 (案)



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)
- この会則は、令和元年12月26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	社会部 部長
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】	
福島民報社	編集局次長
【新】	
福島民報社	社会部 部長