

令和3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

■ゾーン30プラス

- ・最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの組合せにより交通安全向上を図る

■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)

(R2対策実施箇所)

- ・渡利弁天山交差点
- (R3対策実施予定箇所)
- ・伊達交差点
- ・荒井交差点
- ・本宮IC入口交差点

…等

A基準 令和3年3月の指定箇所

- ・玉貫交差点
- ・花掛交差点
- ・第四小学校前交差点

B基準

- ・油井交差点
- ・伏拝交差点
- ・北幹線東入口交差点

■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

- ・自治体検討会に参加

■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

- ・南矢野目地区 (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。

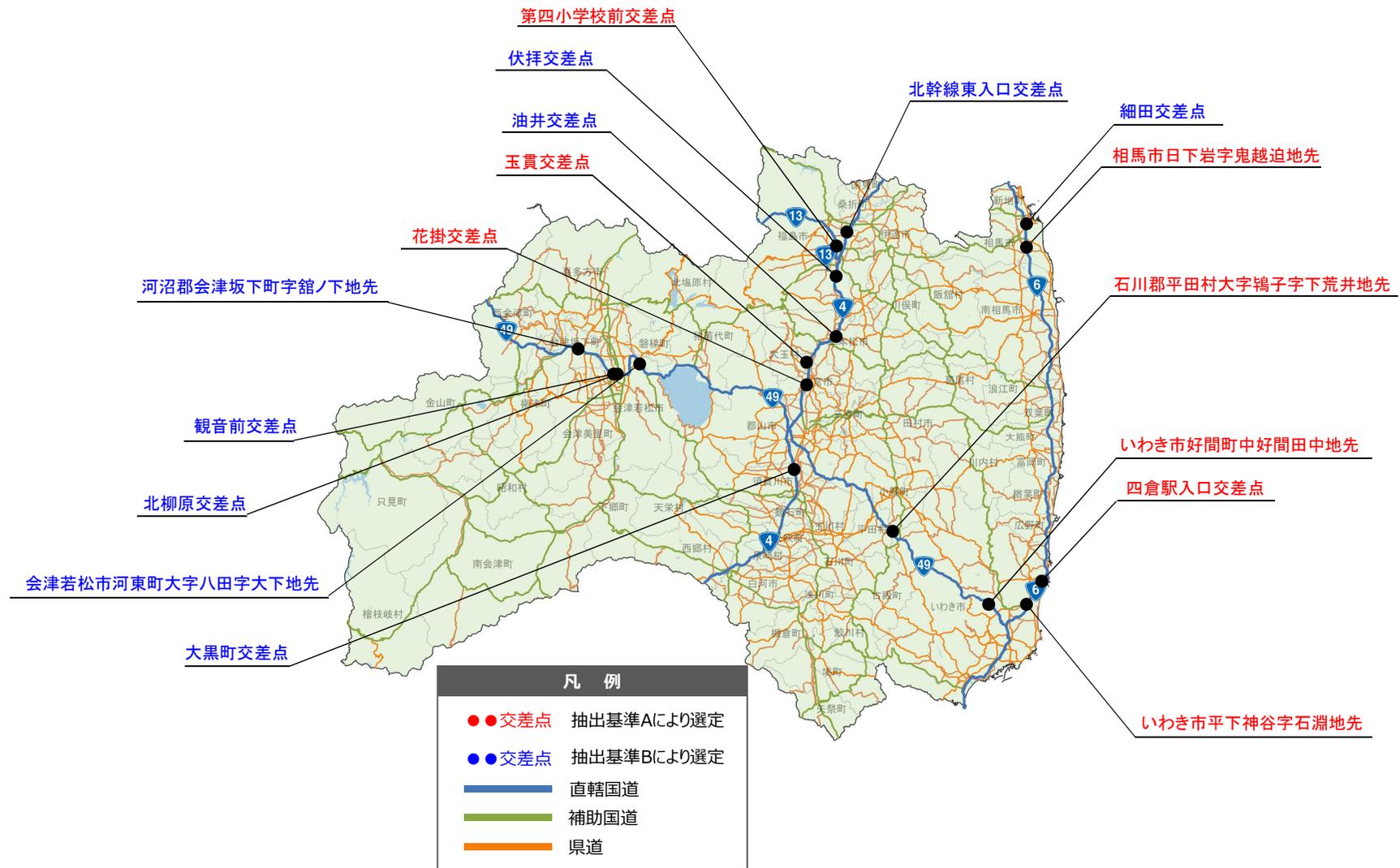
- ・道の駅 国見 あつかしの郷
- ・道の駅 安達 智恵子の里
- ・道の駅 伊達の郷 りょうぜん

- ・国道4号鳥谷野交差点
- ・国道13号平和通り

事故危険箇所の新規指定について

- 第5次社会資本整備重点計画および第11次交通安全基本計画では、幹線道路における事故の危険性が高い箇所に対して、重点的な交通事故抑止対策の推進を掲げている
- 幹線道路において、次に示す抽出基準A、抽出基準Bのいずれかに該当する箇所で、道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、令和7年度までに事業が完了する見込みがある箇所を**事故危険箇所**として選定
- アウトカム※目標値としては、令和7年度までに事故件数の約3割抑止（R元年度比）

※施策に対する成果



事故危険箇所の新規指定について

- 第5次社会資本整備重点計画および第11次交通安全基本計画では、幹線道路における事故の危険性が高い箇所に対して、重点的な交通事故抑止対策の推進を掲げている
- 幹線道路において、次に示す抽出基準A、抽出基準Bのいずれかに該当する箇所で、道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、令和7年度までに事業が完了する見込みがある箇所を**事故危険箇所**として選定
- アウトカム※目標値としては、令和7年度までに事故件数の約3割抑止（R元年度比）

※施策に対する成果

抽出基準A 過去4年間（平成27年～平成30年）における平均的な交通事故発生状況について、死傷事故率が100件/億台扣以上、かつ重大事故率が10件/億台扣以上、かつ死亡事故率が1件/億台扣以上の箇所

箇所名	所在地	H27～H30各事故率(件/億台扣)		
		死傷事故率	重大事故率	死亡事故率
国道4号 玉貫交差点	安達郡大玉村大山字玉貫1番地	117.3	33.5	16.8
国道4号 花掛交差点	本宮市青田字花掛20番地	117.3	33.5	16.8
国道13号 第四小学校前交差点	福島市天神町69番地	176.5	25.2	25.2
国道49号 石川郡平田村大字鴉子字下荒井地先	石川郡平田村大字鴉子字下荒井25-1番地	197.5	98.7	98.7
国道6号 四倉駅入口交差点	いわき市四倉町東一丁目29-1番地	402.7	71.1	23.7
国道6号 相馬市日下岩字鬼越迫地先	相馬市日下岩字鬼越迫91-2番地～字赤木327-1番地	127.0	31.7	31.7
国道49号 いわき市好間町中好間田中地先	いわき市好間町中好間田中91-1番地	120.8	40.3	40.3
国道6号 いわき市平下神谷字石淵地先	いわき市平下神谷字石淵51-2番地	106.1	11.8	11.8

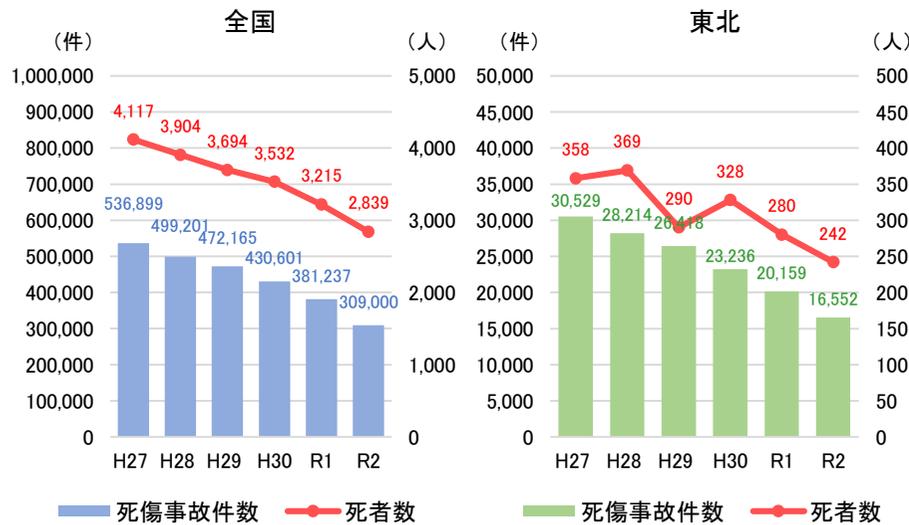
抽出基準B 抽出基準Aに該当しない箇所のうち、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

箇所名	所在地	主な選定理由	H27～H30各事故率(件/億台扣)		
			死傷事故率	重大事故率	死亡事故率
国道4号 油井交差点	二本松市油井町北向75番地	A基準に準じた箇所	203.3	18.5	0.0
国道4号 伏拝交差点	福島市清水町字赤根坂38番地	A基準に準じた箇所	195.3	15.0	0.0
国道4号 北幹線東入口交差点	福島市鎌田字下田23番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点	645.6	46.1	0.0
国道4号 大黒町交差点	須賀川市大黒町201番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	216.4	21.6	0.0
国道49号 観音前交差点	会津若松市町北町大字始字観音前2-1番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	561.2	56.1	0.0
国道49号 北柳原交差点	会津若松市一箕町大字亀賀字川西119-1番地	A基準に準じた箇所・損保協会事故多発地点 ヒヤリ・総点検箇所	420.9	28.1	0.0
国道49号 河沼郡会津坂下町字館ノ下地先	河沼郡会津坂下町字館ノ下111-1番地～57-4番地	A基準に準じた箇所	200.1	50.0	0.0
国道49号 会津若松市河東町大字八田字大下地先	会津若松市河東町大字八田字大下3番地（八田交差点）～大下31-2番地	近接区間で死亡事故が発生しているため、統合区間としてA基準を満たす	364.8	18.0	18.0
国道6号 細田交差点	相馬市尾浜字細田97-1番地	A基準に準じた箇所・道路利用者指摘	315.3	52.5	0.0

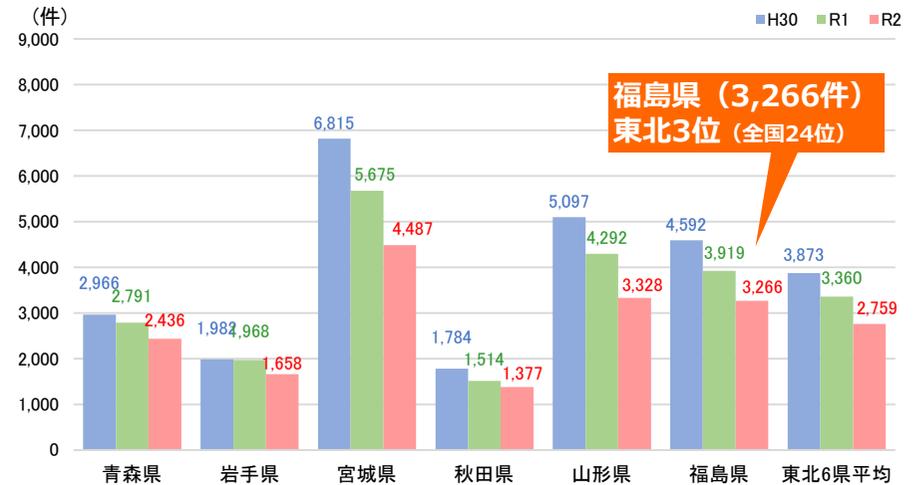
交通事故発生状況について（福島県内）

- 死傷事故件数は、近年全国的に減少傾向にある。
- 福島県の死傷事故件数は全国24位、交通事故死者数は全国18位と全国中位に位置する。
- 東北6県では事故件数が3位と中位、死者数が1位と上位に位置する。

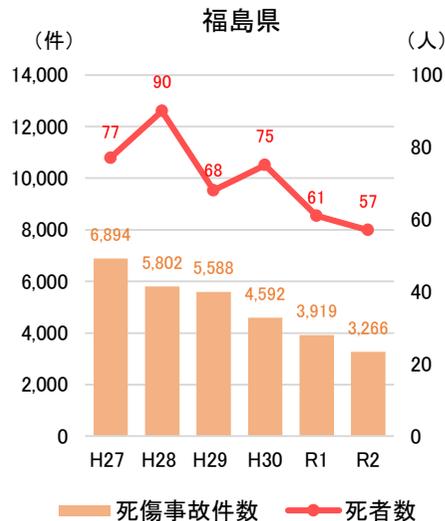
▼死傷事故件数・死者数の推移



▼東北6県別のH30～R2死傷事故件数の推移

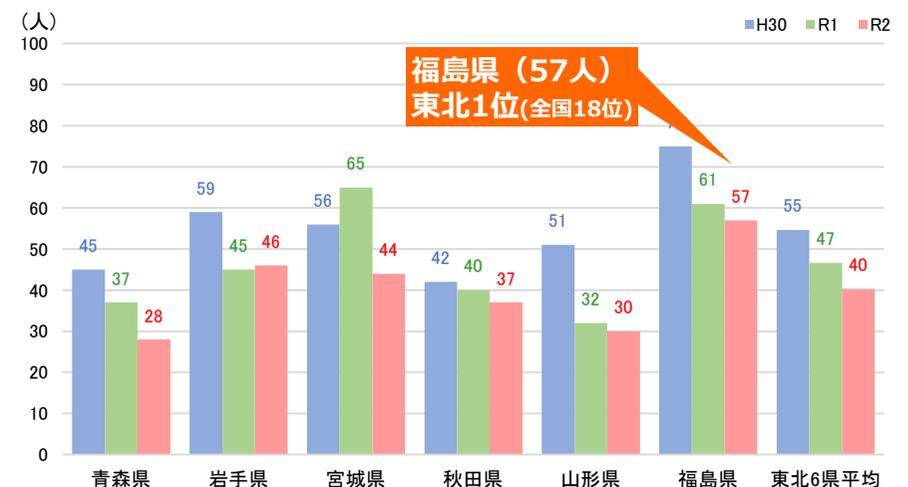


資料：各県警察HP



資料：警察庁HP

▼東北6県別のH30～R2交通事故死者数の推移

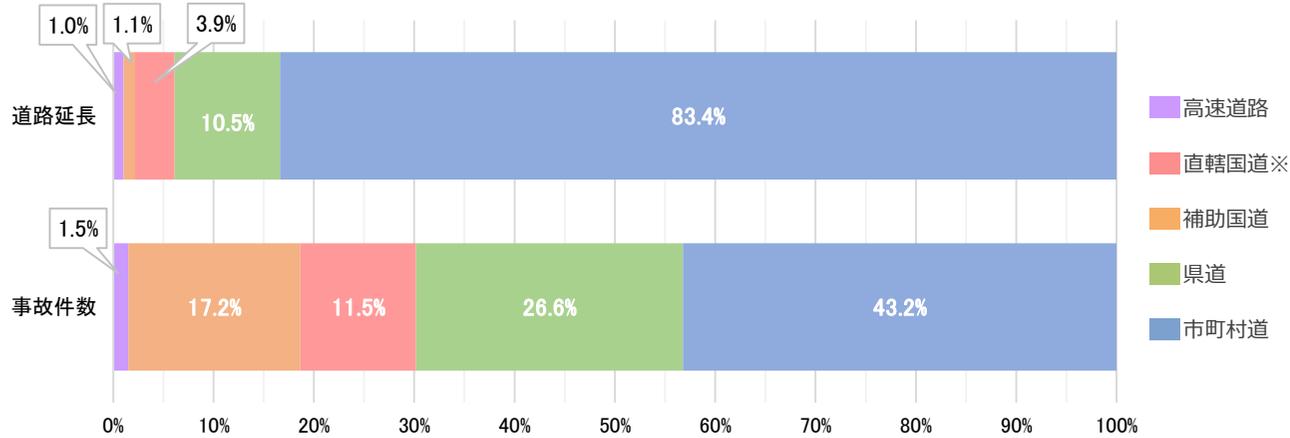


資料：警察庁HP

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（3.9%）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4位であり、東北6県でも平均程度となっている

▼R2福島県内の道路種別事故発生状況



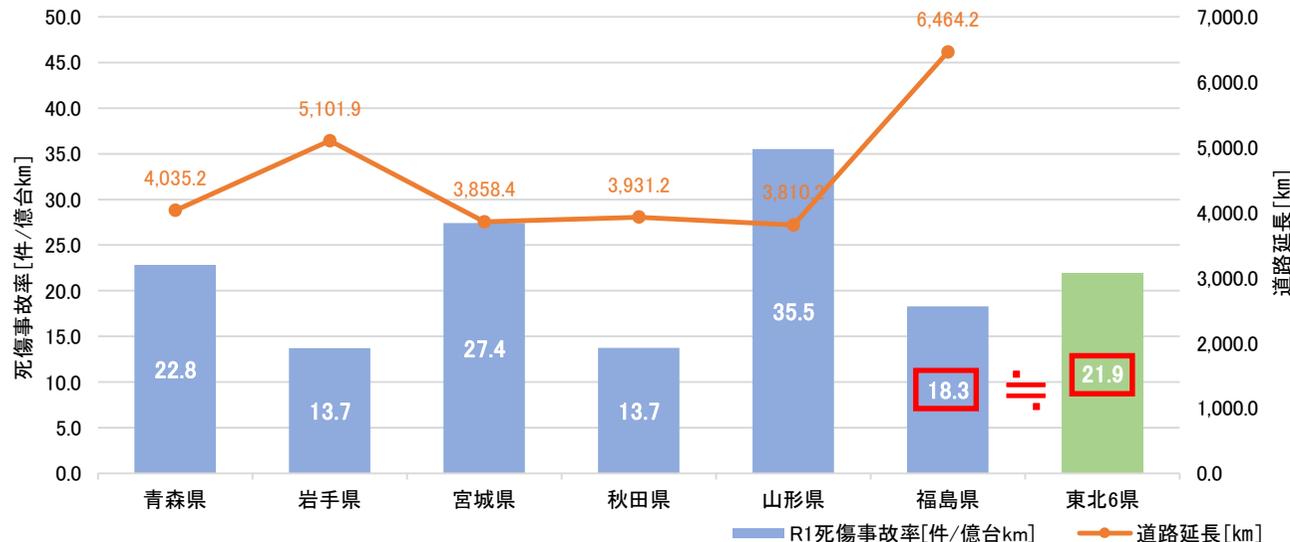
資料：【道路延長】国交省 道路統計年報2020
 【事故件数】福島県警察本部交通部 令和2年度版交通白書（※最新の交通白書（令和2年度版）は令和元年分まで）

約1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R1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（※最新データは令和元年分まで）

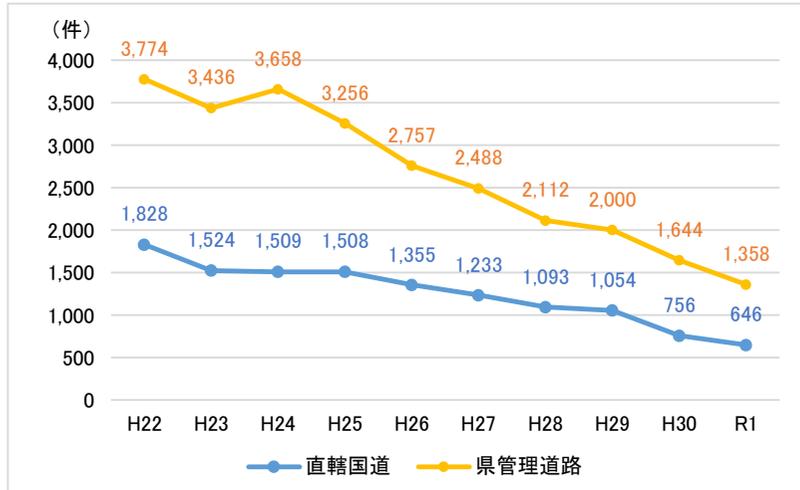
・福島県は道路延長が長いこと、交通量が多いことから、死傷事故件数・死者数は東北でも上位となるが、死傷事故率では東北の平均程度となっている。
 ※直轄国道のみの場合でも同様の傾向が見られた。

※ 直轄国道：国が管理する国道
 補助国道：県が管理する国道

交通事故発生状況について（福島県内直轄国道）

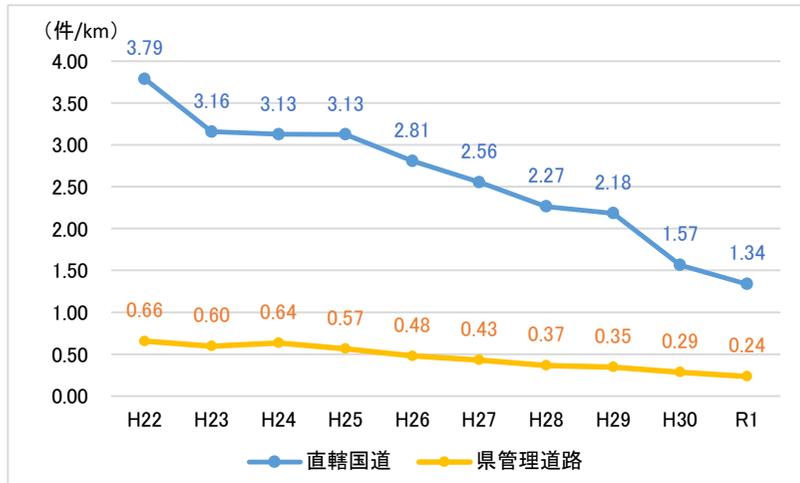
- 直轄国道の死傷事故件数は、減少傾向
- 延長kmあたりの死傷事故件数を見ると、補助国道、県道に対して直轄国道は割合が高い。
（R1年延長kmあたりの事故件数 直轄国道：1.34件/km 県管理道路：0.24件/km）

▼福島県内道路種別死傷事故件数の推移



資料：H22年～R1年 交通事故・道路総合データベース（※最新データはR1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】H22年～R1年 交通事故・道路総合データベース（※最新データはR1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	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
直轄国道 ※	492.8	492.7	492.7	492.7	492.7	480.4	477.7	476.5	476.5	482.5
補助国道	1506.5	1487.9	1489.4	1506.0	1508.4	1515.4	1518.7	1524.8	1525.3	1527.2
県道	4121.9	4121.5	4117.2	4190.6	4183.4	4195.0	4207.5	4215.0	4216.3	4214.8

※ 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



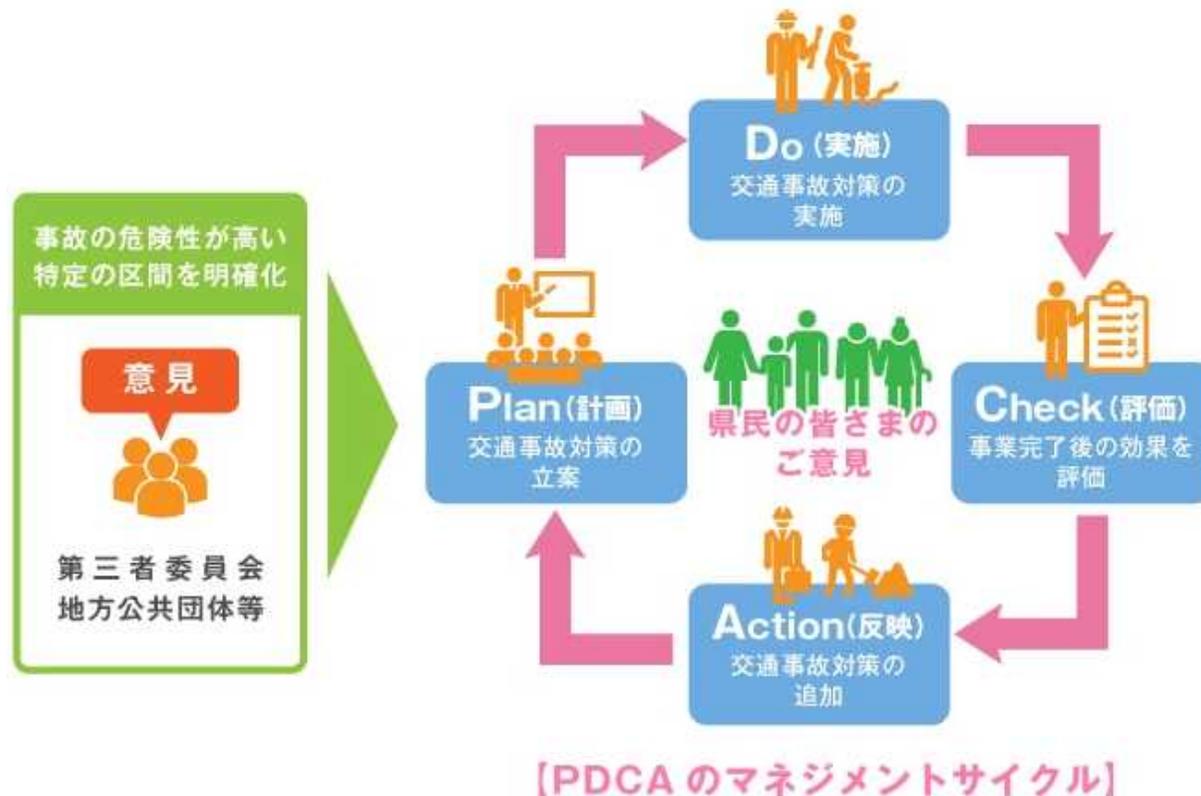
令和3年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～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

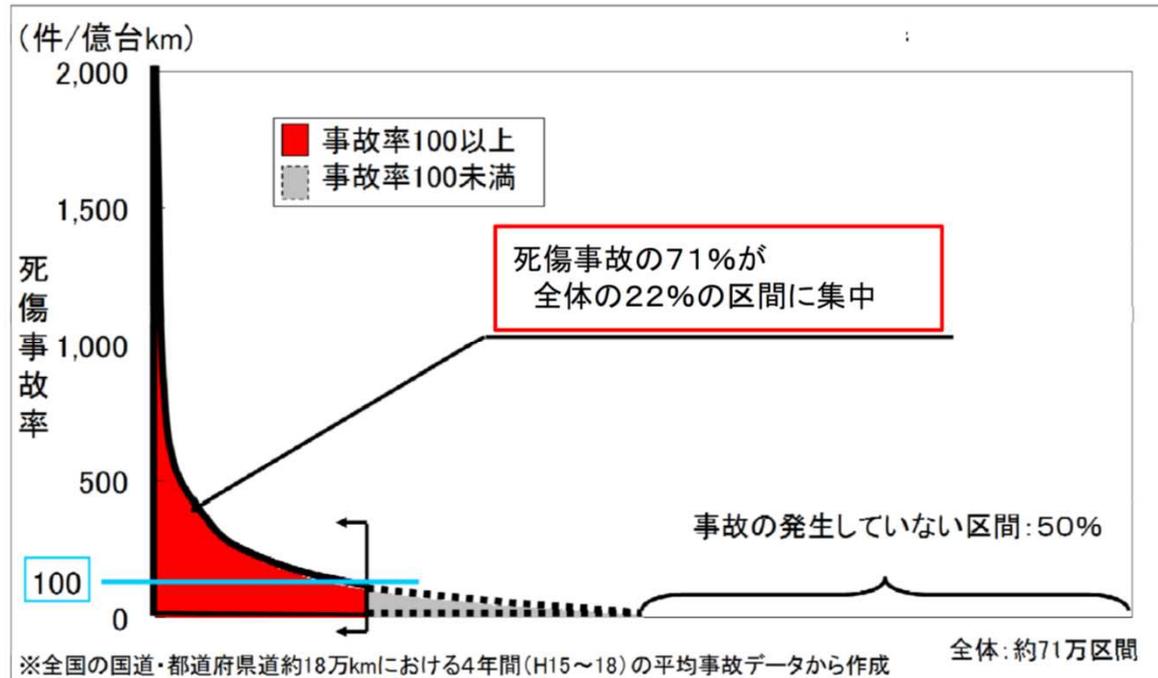
- 厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要
- このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入しており、交通安全分野においては平成22年度より『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』を展開
- 事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、特に交通安全対策の必要性が高い区間を代表的な区間として公表
- 地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に行うことで交通事故対策を推進
- 対策完了後はその効果を計測、評価し、マネジ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



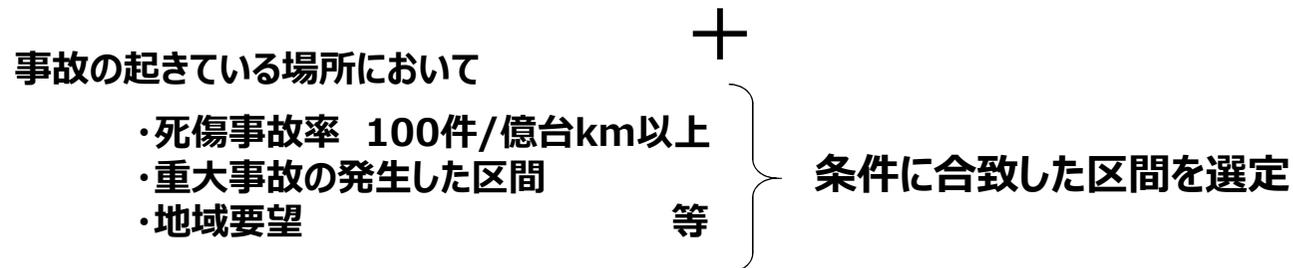
『事故ゼロプラン』における事故危険区間の抽出

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。

⇒**R4.1時点区間**：405区間（福島149区間、郡山175区間、磐城81区間）

うち、**代表的な区間**：111区間（福島49区間、郡山35区間、磐城27区間）

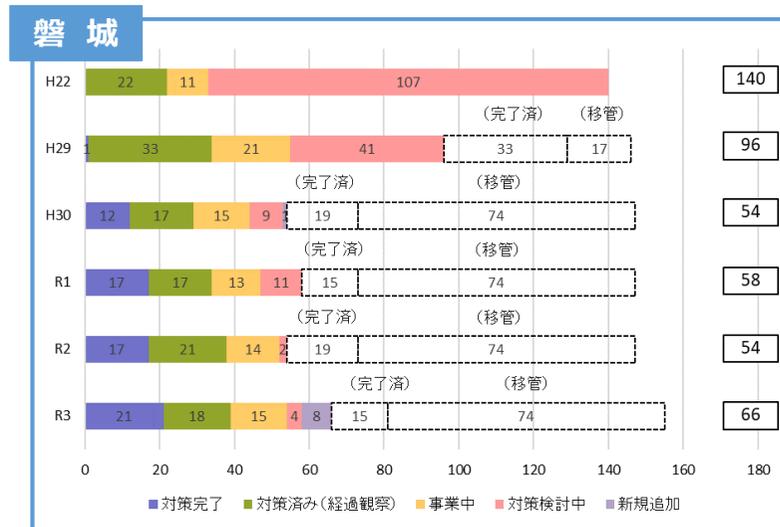
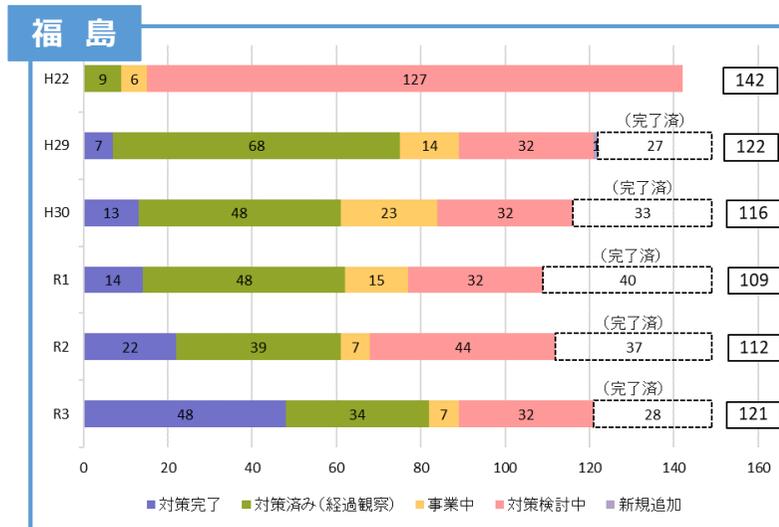
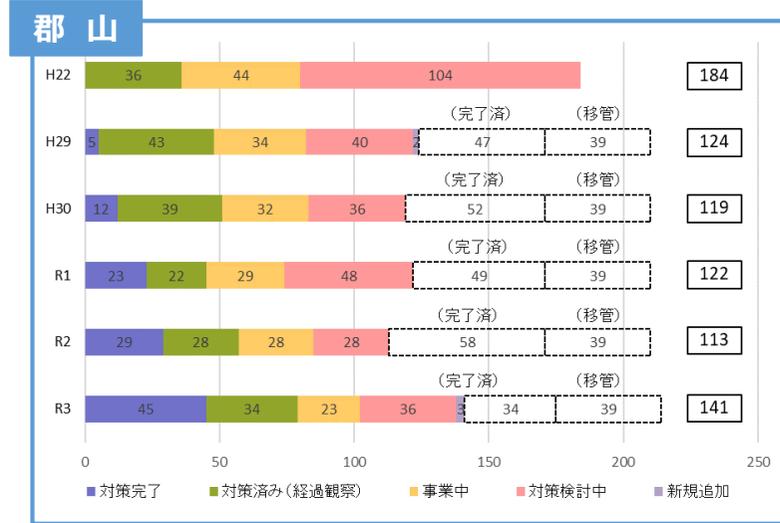
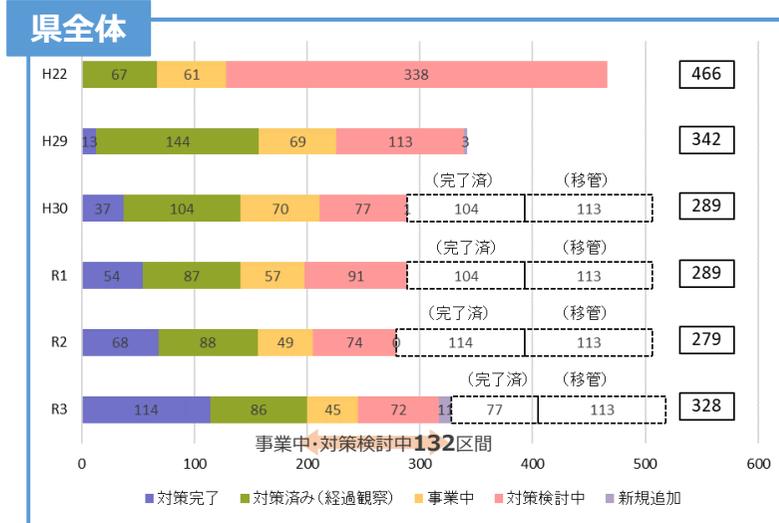
※対策完了含む

『事故ゼロプラン』の取り組み 事故危険区間数の推移

◆事故危険区間の対策状況別の内訳について

406区間※¹のうち175箇所が対策済※² 現在、132区間が事業中または対策検討中

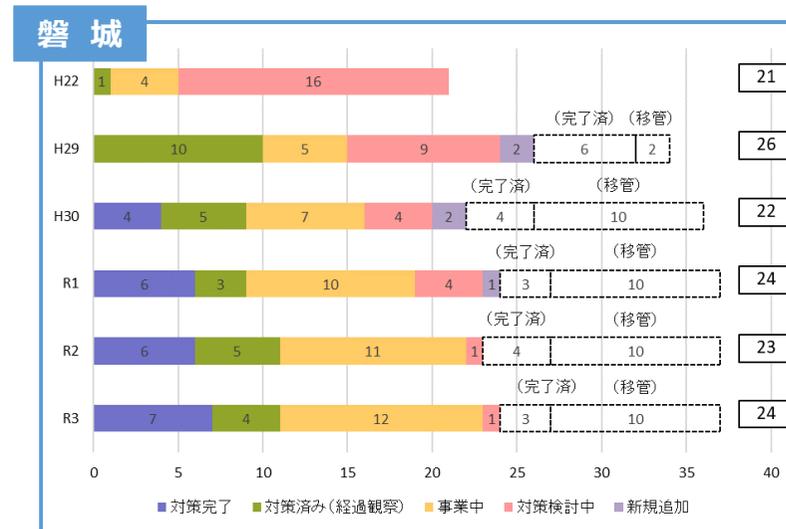
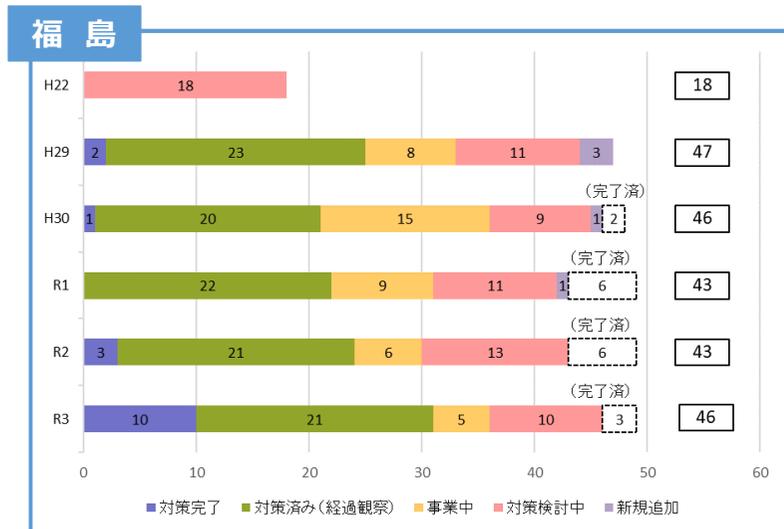
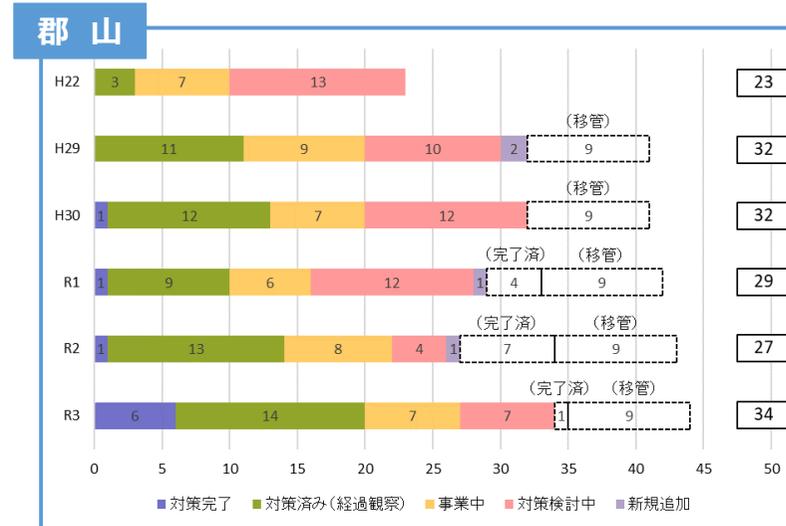
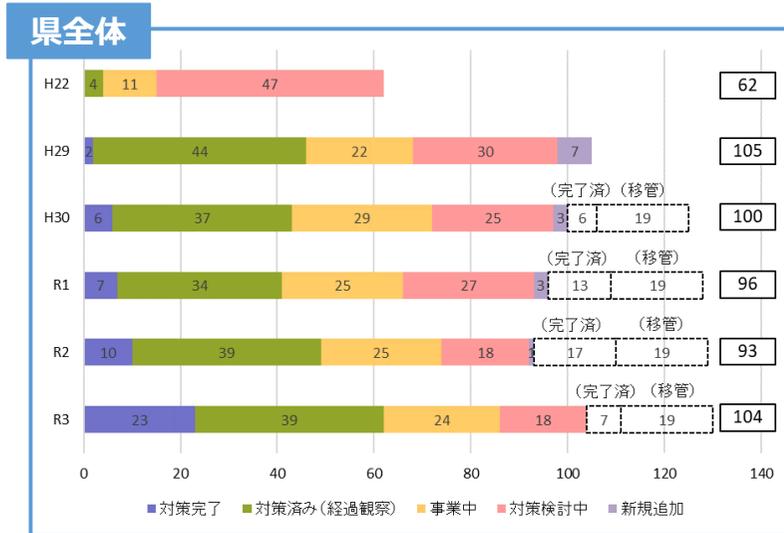
※¹ R3時点かつ移管した113区間を除く
 ※² 事故が指定後減少した完了済扱いを含む



- 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**対策完了扱い**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

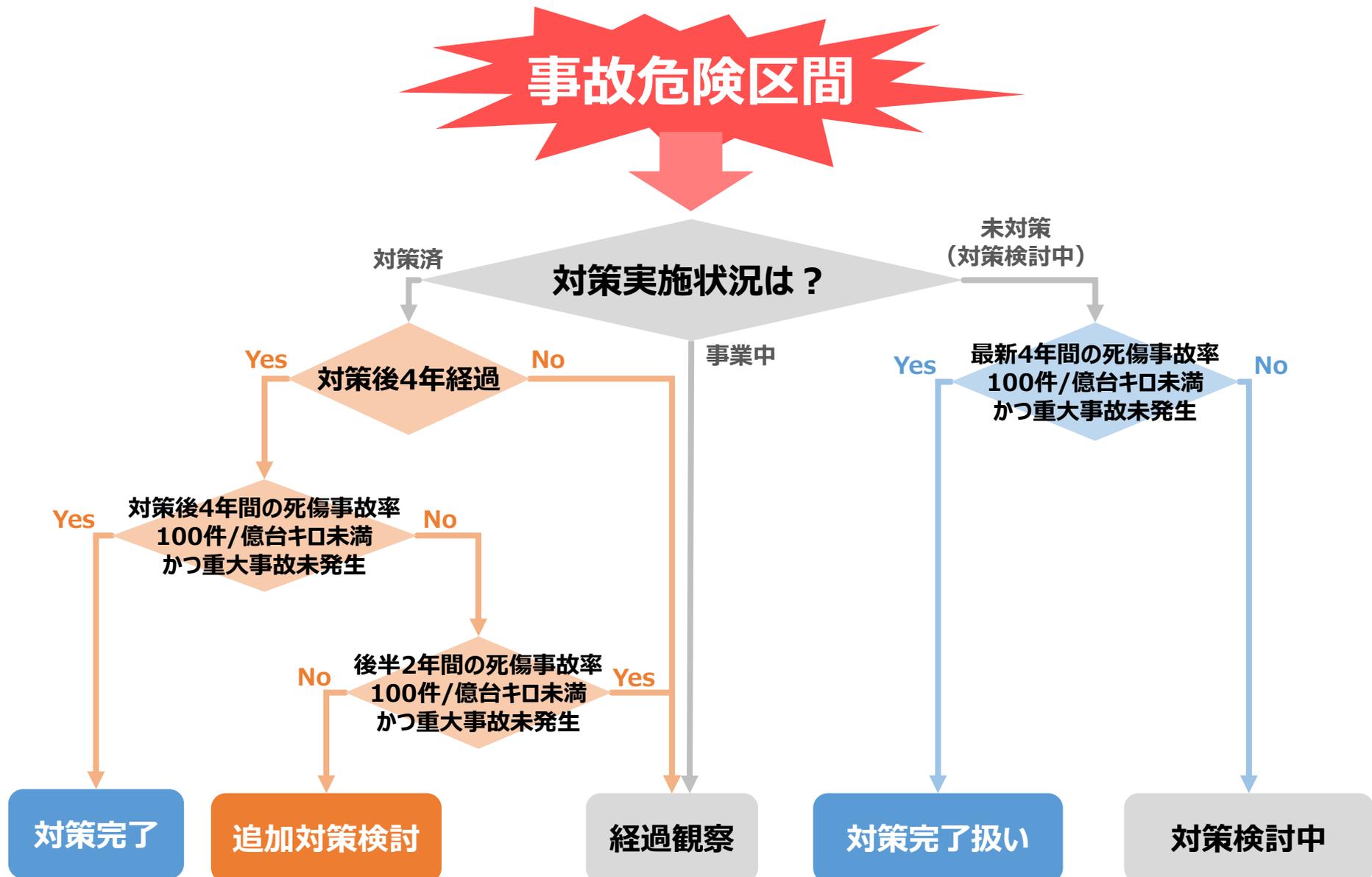
◆代表的な区間の対策状況別の内訳について



- 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扱い**とし、上記グラフ内では**(完了済)**に区分している。

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。



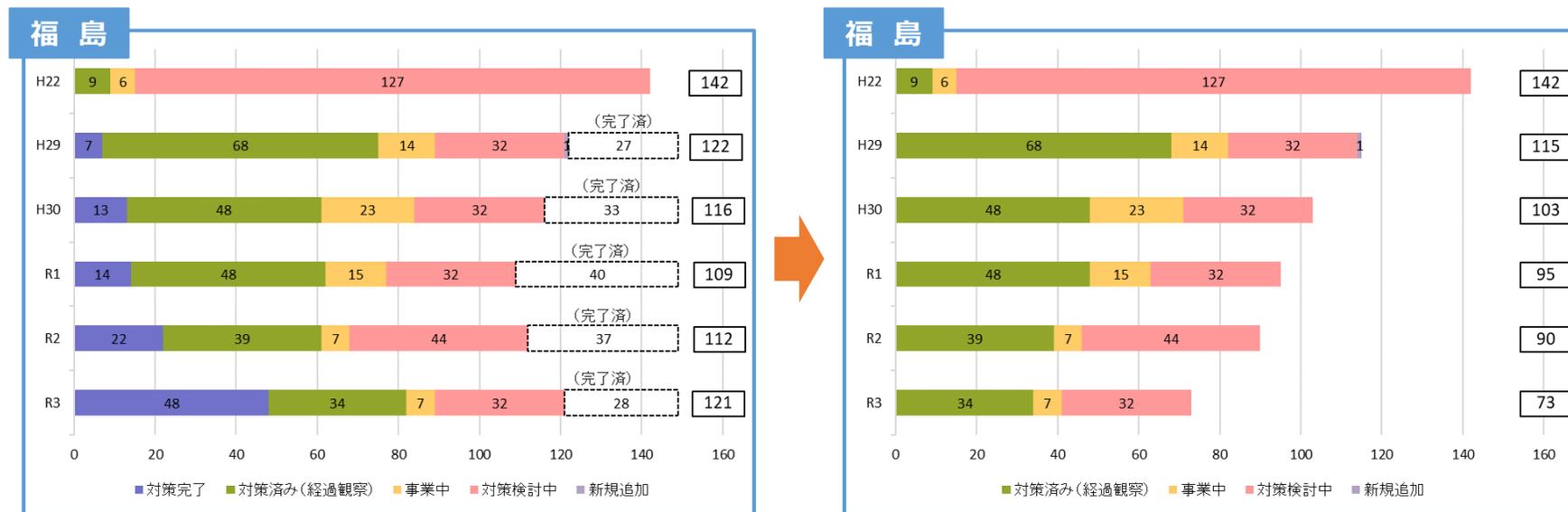
『事故ゼロプラン』の取り組み 事故危険区間数の推移【記載の変更案】

・来年度以降、「対策完了」区間および「対策完了扱い」区間の事故危険区間の削除方針を検討していきたい。

【検討方針(案)】

・対策後死傷事故率が100件/億台キロを下回り「対策完了」とした区間や、対策検討中の間に死傷事故率が100件/億台キロを下回り「対策完了扱い」とした区間については、**事故原因の分析により必要に応じて事故危険区間から削除**を検討する。

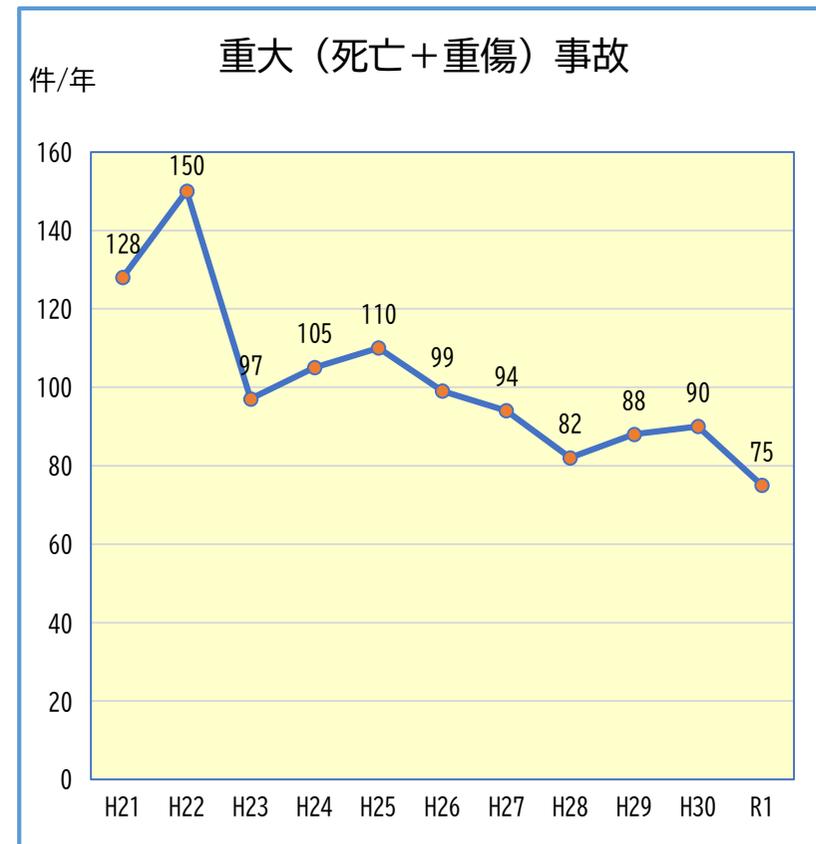
「対策完了」「対策完了扱い」の削除について



『事故ゼロプラン』の取り組み H22からの総括

2. 事故件数、重大事故の減少

- ・死傷事故件数はH22から約1/3へ減少
- ・重大事故件数はH23に約2/3に減少し、その後は漸減傾向



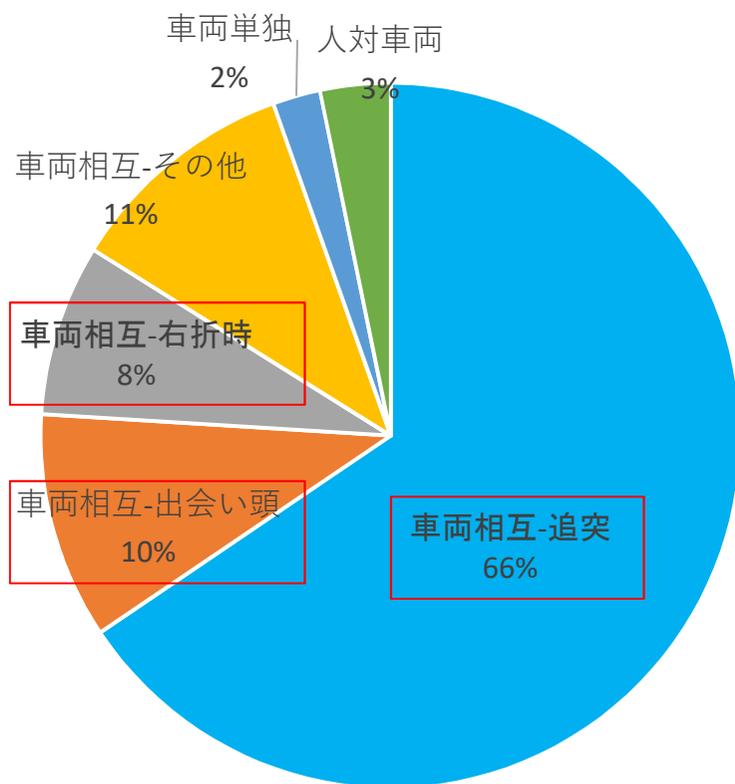
資料：交通事故・道路統合データベース（直轄国道について集計）

『事故ゼロプラン』の取り組みの H22からの総括

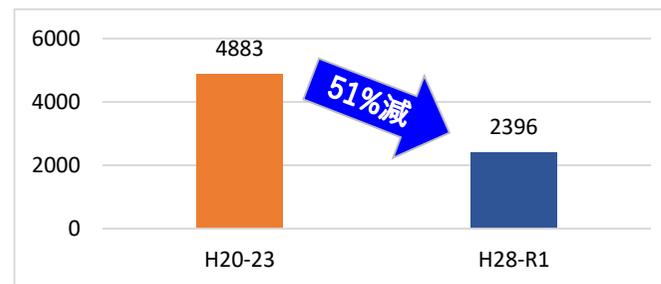
2. 特徴的な事故類型の事故状況

- ・福島県の直轄国道の特徴的な事故類型は車両相互の追突、出会い頭、右折時であった。
- ・これら特徴的な事故が概ね57~51%減少した。

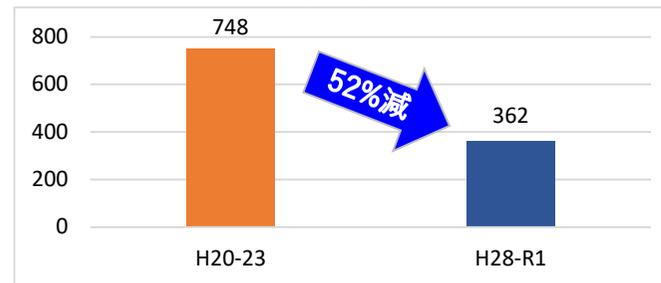
直轄国道の特徴的な事故類型(平成20-23年)



件/4年 車両相互-追突



件/4年 車両相互-出会い頭



件/4年 車両相互-右折



資料: 交通事故・道路統合データベース(直轄国道について集計)

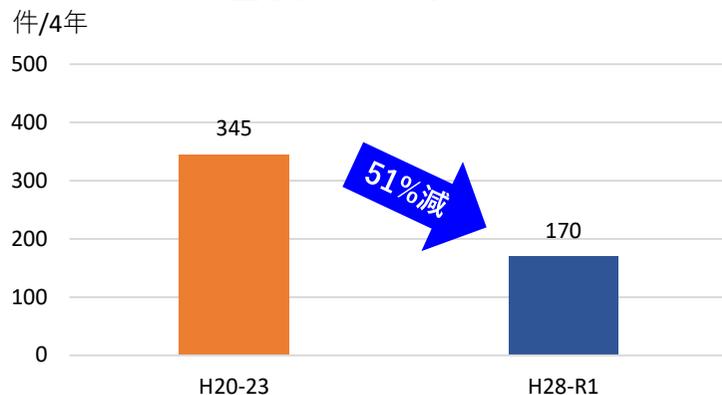
『事故ゼロプラン』の取り組みの H22からの総括

3. 交通弱者※1の事故

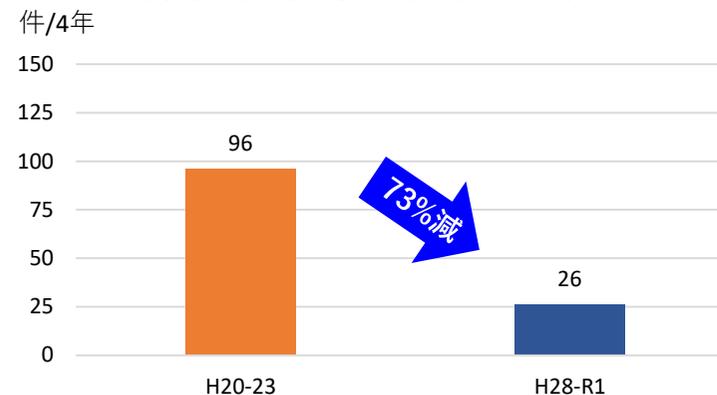
※1 自動車に対して被害者となりやすい若齢者や高齢者の歩行者・自転車

- ・交通弱者の事故件数は全体で51%減少した。
- ・特に若齢者の事故の減少率が著しく多く78%減少している。

交通弱者全体の事故



若齢者(歩行者・自転車)事故



高齢者(歩行者・自転車)事故



通学路※2事故(若齢者のみ)



資料: 交通事故・道路統合データベース(直轄国道について集計)

※2事故危険区間リストから明らかになっている通学路区間

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 対策を実施した区間

路線番号	対策実施区間名称
4	渡利弁天山交差点
49	会津坂下IC交差点
6	堤下交差点

● 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
4	瀬上交差点
49	高倉杉下交差点
6	林城交差点

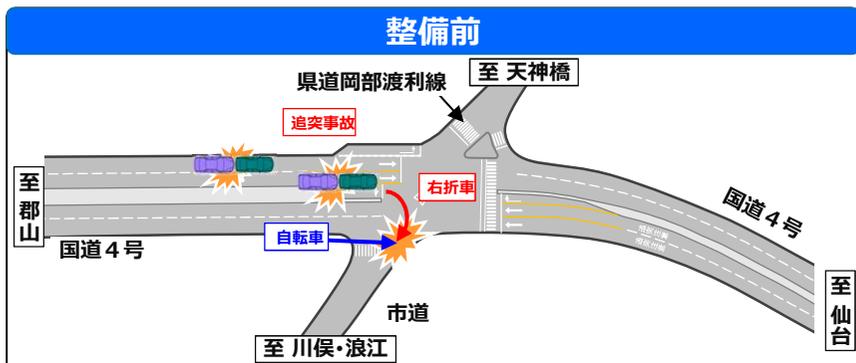
【位置図】



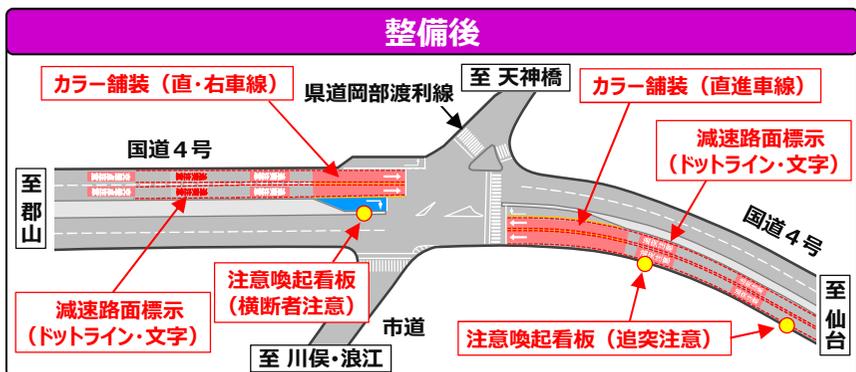
事故危険区間 代表的な区間の対策実施区間の紹介 【福島河川国道】

● 一般国道4号 福島市渡利弁天山 (渡利弁天山交差点)

【位置図】



- ・ 至郡山側は直線区間であり、直進車の速度超過を誘発⇒追突事故が発生
- ・ 鋭角交差点のため、右折車が横断者を視認しづらい⇒右折車と自転車の事故が発生



国道4号 弁天山交差点

整備前



整備後



- ・ 至郡山側が直線区間であり、速度超過を誘発
- ・ 交差点内の見通しが悪く右折判断誤認による右折事故が発生していた。
- ・ 横断歩道付近の見通しが悪く、全ての右折事故が自転車関連である。

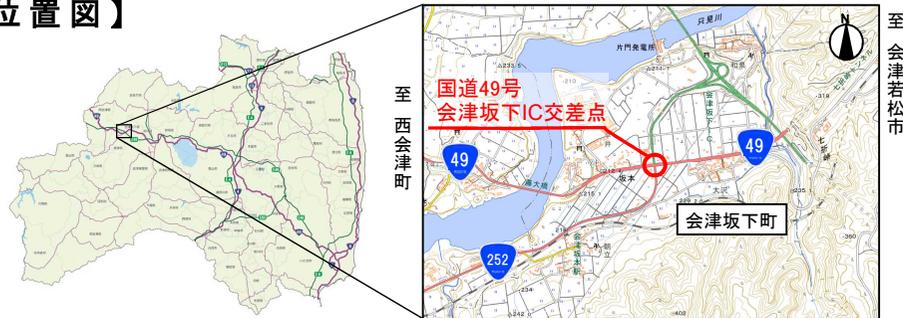
- ・ 交差点付近の直進・右折車線をカラー舗装とし、交差点内の視認性向上を図った。
- ・ 減速路面標示により速度抑制を図った。
- ・ 交差点付近に横断者注意の看板設置し、歩行者に気づきやすくなった。

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】

さかもと

●一般国道49号 会津坂下町坂本（会津坂下IC交差点）

【位置図】



整備前

至 会津若松市

至 会津坂下IC

至 西会津町

右折時事故(3件/5年)
右折車両が対向直進車を十分に確認しないまま右折し、対向直進車と衝突

- 上下線とも見通しの良い直進区間であり、直進車の速度超過を誘発
- 交差点が大きい対向直進車を視認しづらく、対向直進車との距離に誤認が生じやすい

整備後

至 会津若松市

至 会津坂下IC

至 西会津町

対策①: 右折レーンのカラー化

対策②: 「対向車注意」路面標示の設置

対策③: 路面標示の下地カラー化

- 右折時の安全意識や右折レーン等の視認性が向上したことで、**事故リスクが低減**

国道49号 会津坂下IC入口交差点

整備前	整備後
	右折レーンのカラー化
	「対向車注意」路面標示
	路面標示の下地カラー化

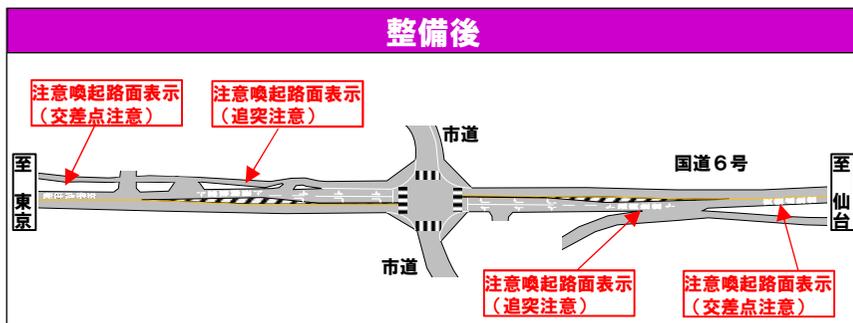
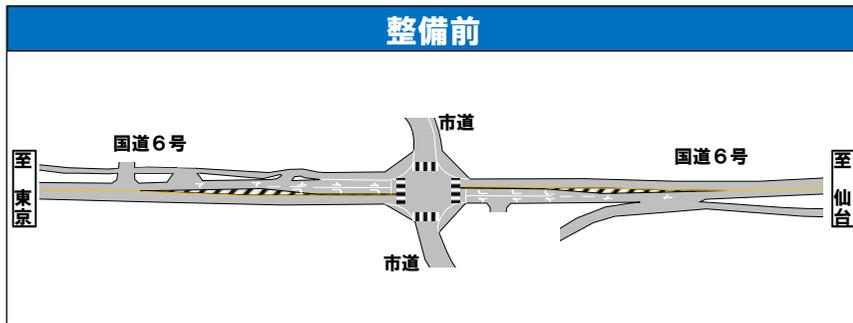
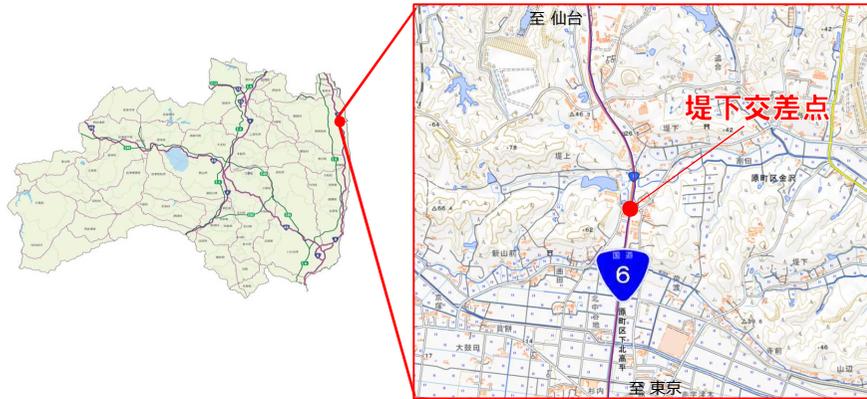
- 右折レーンのカラー化
⇒スムーズな車線変更、対向直進車線からの視認性の向上を図った。
- 「対向車注意」路面標示
⇒右折時の安全意識及び対向車確認意識の向上を図った。
- 路面標示の下地カラー化
⇒路面標示の視認性及び安全意識の向上を図った。

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】

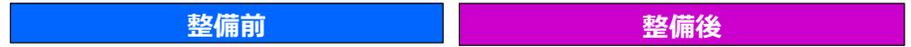
かねざわつつみした

●一般国道6号 南相馬市原町区金沢堤下（堤下交差点）【令和2年度対策実施】

【位置図】



国道6号 堤下交差点



- ・ 上り線流入部は緩やかなカーブと上り勾配、下り線流入部は直線と上り勾配が続き、交差点がクレスト部になっていることから、ドライバーが交差点を視認しにくく、追突事故が発生しやすい
- ・ 下り線流入部にはコンビニエンスストアや飲食店が立地しており、ドライバーの意識が散漫になりやすい

- ・ 注意喚起路面表示の設置により、交差点の接近と、交差点付近での追突事故に対する注意意識を喚起

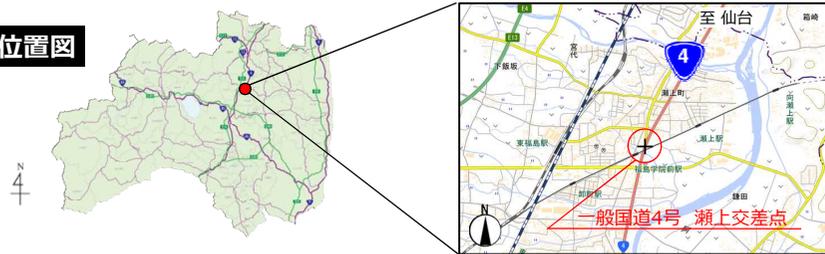
対策実施区間の整備効果について【福島河川国道】

せのうえ

一般国道4号 福島市瀬上町（瀬上交差点）の事故対策（R1.11～R2.1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**意識変化と対策効果を実感**

位置図



事故状況の分析

- 交差点付近では主に追突事故が4件、出会い頭事故が2件発生し、左折時の事故も3件発生
- 従道路の交差角が鋭角であり走行線が分かりにくい ⇒ 出会い頭事故が発生
- 他車線道路で速度超過を誘発するため追突事故が発生

交差点流入部の追突事故および左折時の事故の削減を目的とした対策を検討



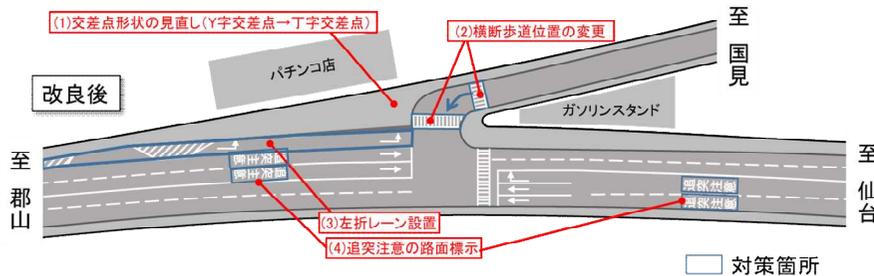
対策内容

【出会い頭事故対策】

- 交差点形状の見直し（Y字→T字）
- 左折レーンの設置
- 横断歩道位置の変更

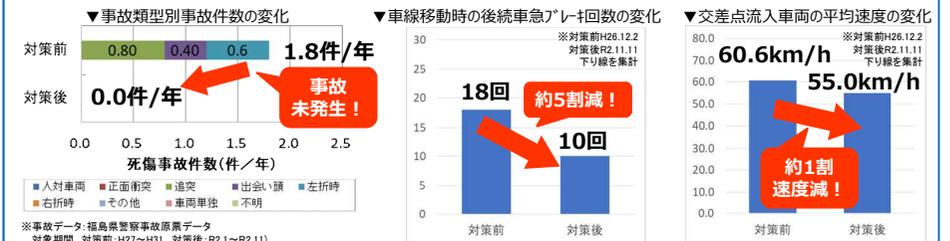
【追突事故対策】

- 「追突注意」の路面標示による注意喚起

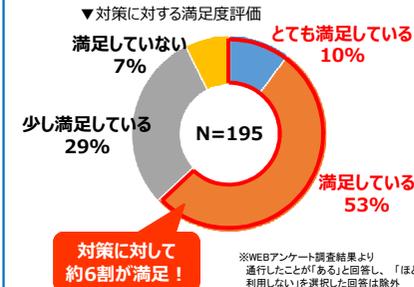


効果検証

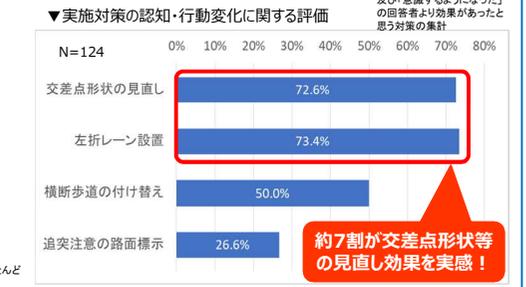
- ①整備後約1年**死傷事故未発生** ②交差点付近の**交通渋滞減** ③交差点流入速度が**低下**



④対策に対する高い満足度



⑤利用者が安全性の効果を実感



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】

たかくらすぎした 一般国道4号 高倉杉下交差点の事故対策 (R3.10供用)

【事業の効果】対策後は、追突事故の要因となっていた危険挙動や事故リスクが低減

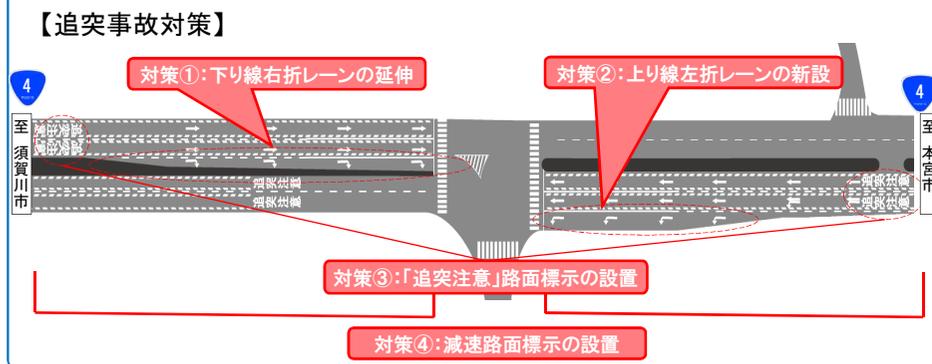
【位置図】



事故状況の分析



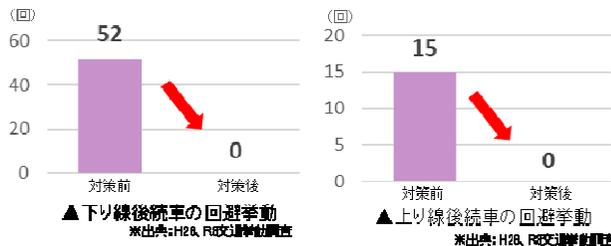
対策内容



効果検証

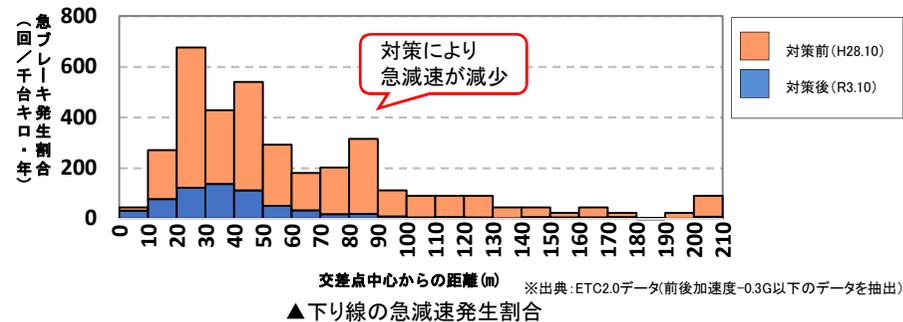
①交通挙動による評価

■上下線とも右左折滞留車両に起因する後続直進車の危険挙動が解消



②潜在的な事故リスクによる評価

■交差点付近の急減速が減少し、事故リスクが低減



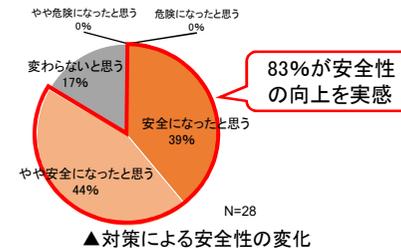
③ヒアリング調査による評価

■沿道事業者が安全性・快適性を実感

下り線右折レーンの延伸や上り線左折レーンの新設により、直線車線に滞留していた右左折車がなくなり、安全かつ快適に通行できるようになりました。



▲沿道事業者の声



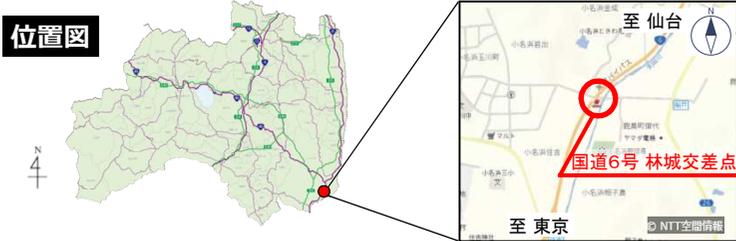
今後の展開

○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】

りんじょう 一般国道6号 林城交差点（いわき市小名浜林城）の事故対策（R1.10施工）

【事業の効果】 対策後は**死傷事故が減少**かつ**対策効果が継続中**



事故状況の分析

- 平成26～30年の5年間で48件（年平均9.6件）の死傷事故が発生
- 交差点流入部における追突事故が38件、次いで交差点内の右折時事故が6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

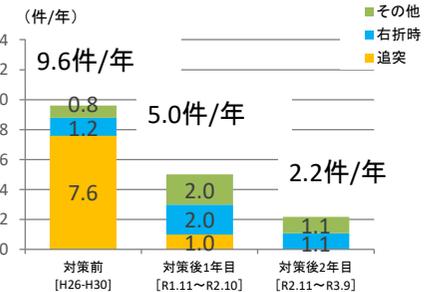


効果検証

○事故件数の減少

- 対策後、死傷事故が減少。
- 対策後2年目も効果が継続中。

▼事故類型別事故件数の変化



※事故データ：福島県警察事故原簿データ
 ・集計期間 対策前：H26～H30
 対策後1年目：R1.11～R2.10
 対策後2年目：R2.11～R3.9
 ・集計範囲：193.18kp～193.61kp

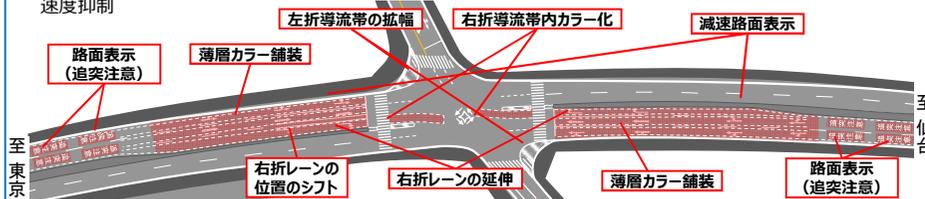
対策内容

【追突事故対策】

- 「追突注意の路面表示」「すべり止めカラー舗装」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】

- 「右折レーンのシフト」による対向車の見通し向上
- 「右折導流帯内カラー化」による注意喚起及び右折車の通過・停止位置の適正化



残存する課題

①円滑性の向上

- 林城交差点付近の国道6号常磐バイパスは、時間帯を問わず速度低下が発生。朝夕ピーク時は、前後区間合せて最長で約4kmにわたり速度低下区間が連続。

②安全性の更なる向上

- 対策により事故件数は減少傾向にあるが、依然として死傷事故率が239件/億台キロ（管内の死傷事故率平均の約8倍）と高く、死傷事故の危険性が残存している。
- かつ、日本損害保険協会発表の「全国交通事故多発交差点マップ」で、2020年の福島県内ワースト2位（2017年：ワースト2位）となっている。



今後の展開

- 経過観察により、引き続き、対策効果の確認を行います。
- また、必要に応じて追加対策を検討します。

令和3年度 福島県道路交通環境安全推進連絡会議

～ゾーン30プラスについて～

『ゾーン30プラス』について

- 「第11次交通安全基本計画」において、**生活道路における安全確保、地域が一体となった交通安全対策**の推進等が重視すべき視点とされ、**具体的手法として、物理的デバイスと組み合わせたゾーン規制の活用等が位置付けられた**
- これらを踏まえ、物理的デバイスの設置等を支援してきた「生活道路対策エリア」に代わり、**最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る**

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

- 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備

〔「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）〕

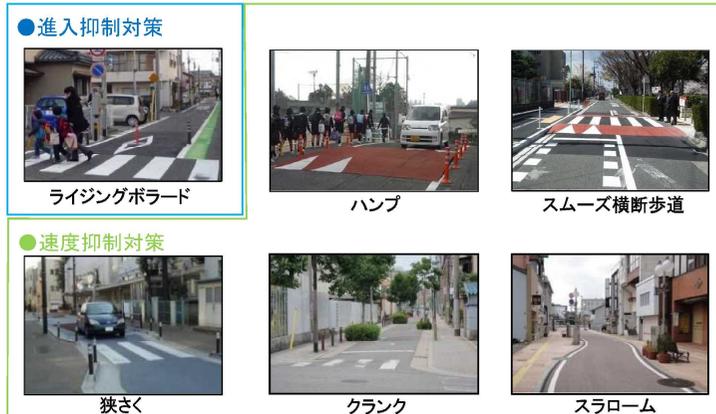


<警察による交通規制>



+

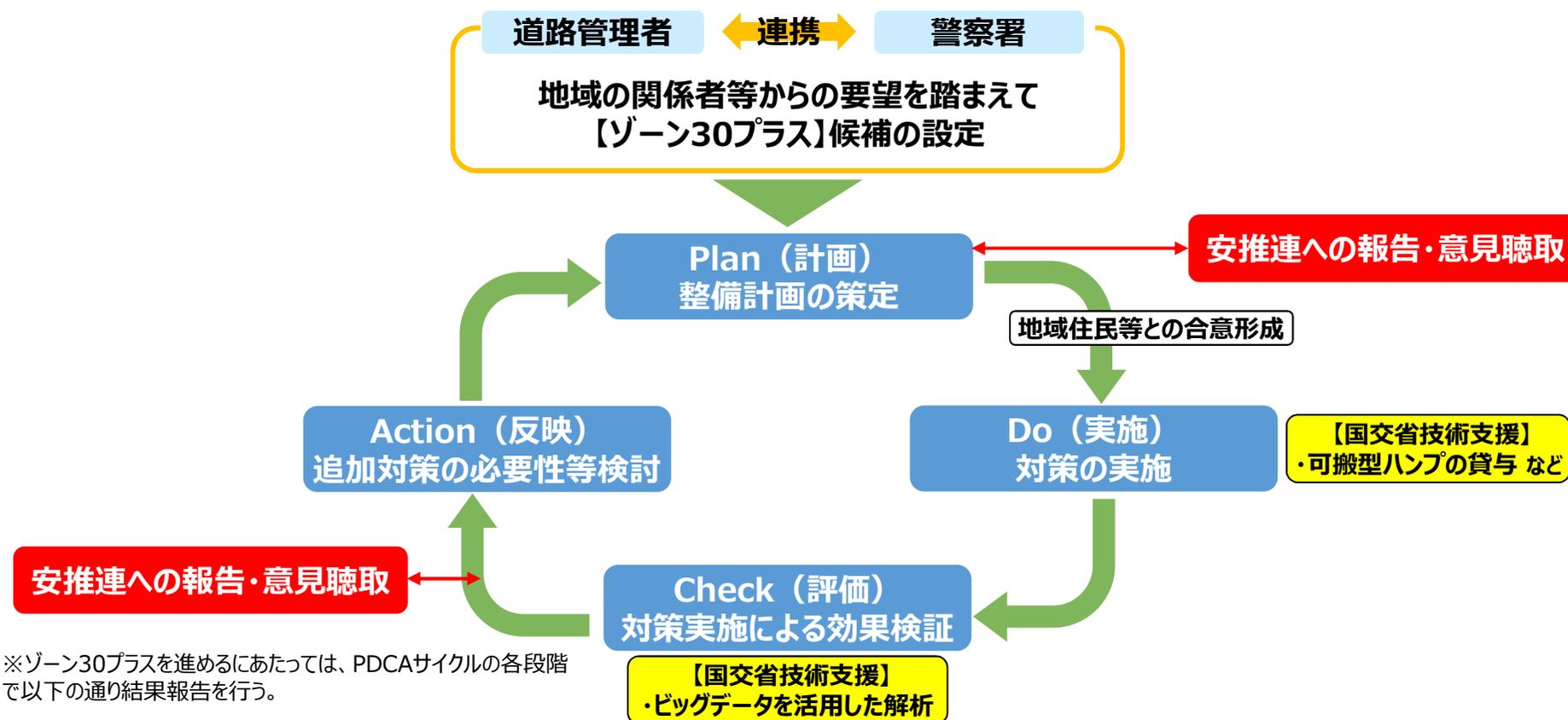
<道路管理者による物理的デバイスの設置>



『ゾーン30プラス』の進め方

- ・ゾーン30プラスの候補箇所については、市町村道路管理者および警察署が緊密に連携し、地域の課題・要望等を踏まえて設定
- ・整備計画の策定や効果検証にあたっては、**福島県道路交通環境安全推進連絡会議に報告の上、意見等を聴取**
- ・国土交通省は、ETC2.0で収集したビッグデータを活用した交通情報・急挙動情報を提供して**技術的支援を行う**とともに、有識者のあつせん等を行う

▼ゾーン30プラスの進め方



※ゾーン30プラスを進めるにあたっては、PDCAサイクルの各段階で以下の通り結果報告を行う。

- ・道路管理者⇒直轄国道事務所を通して整備局へ報告
- ・警察署 ⇒県警本部へ報告

『ゾーン30プラス』整備計画の報告内容（案）

・ 設置前後のイメージ

現地状況（設置前）



現地状況（設置イメージ）

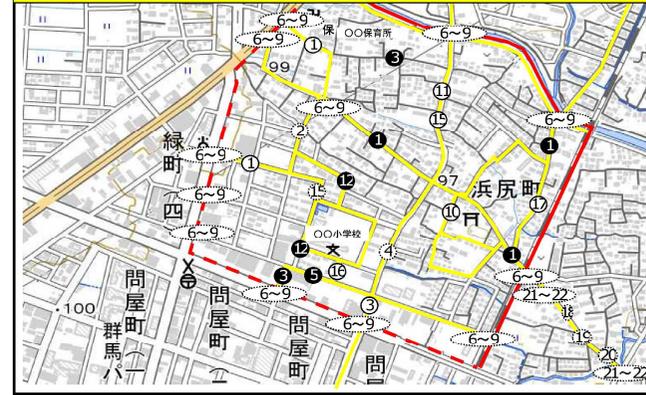


・ 整備計画提出様式

「ゾーン30プラス」整備計画（記載例）

別紙2

・既存の地図等を利用して、整備区域とその区域における対策内容、通学路等を凡例に従って図示してください。
※地図は公表できるものを使用してください。（国土地理院地図や各都道府県・市区町村管内図）



提出日: 令和〇年〇月〇日
 ○○警察署
 ○○市役所
 ○○国道事務所
 ○○県○○土木事務所

凡例
 ■ 整備区域(ゾーン30プラス)
 - - - 整備区域に含まれない
 外周道路
 通学路

凡例
 ● 対策完了
 ○ 対策中
 ○ 対策予定

管理番号	都道府県名	市町村名	地区名	整備計画作成年月	
	○○県	○○市	○○	R4. 1	
ソフト面での対策も適切に組み合わせる					
対策内容の工事が全て完了する時期を記入					
【短期対策】					
No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
1	ハンブ	5	一部合意済	R4. 1	R4. 8
2	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
3	狭さく	3	全て合意済	R4. 7	R4. 10
4	防護柵	2	一部合意済	R4. 1	R5. 1
5	カラー舗装化	1	全て合意済	R4. 1	R4. 8
6	30km/h規制(標識)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
7	30km/h規制(路面標示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
8	ゾーン30プラス看板	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
9	ゾーン30プラス路面表示(法定外表示)	13	全て合意済	R4. 1	R4. 10
10	一方通行規制(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
11	大型自動車等通行止め(標識)	1	全て合意済	R4. 1	R4. 10
12	スクールガード	2	全て合意済	R4. 1	R4. 1
13	交通違反取締	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1
14	ハットロール	区域内	全て合意済	R4. 1	R4. 1

推進体制・構成メンバー
 <推進体制>
 ○○市交通安全協議会
 ※既存の組織を活用
 <構成メンバー>
 ○○警察署
 ○○国道事務所
 ○○県○○事務所
 ○○市
 ○○市教育委員会
 ○○自治会

対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
15	シケイン(スラローム型)	1	協議前	R4. 5	R6. 10
16	シケイン(クランク型)	1	全て合意済	R4. 5	R6. 10
17	歩道設置	1	全て合意済	R4. 8	R6. 7

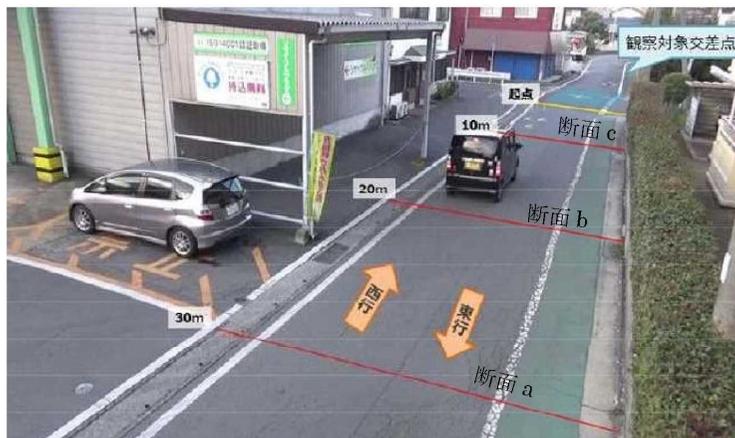
対策内容の工事が全て完了する時期を記入

No	対策内容	箇所数	地元の合意状況	対策着手(予定)時期	対策完了(予定)時期
18	ハンブ	1	一部合意済	R4. 1	R4. 8
19	スムーズ横断歩道	1	協議中	R4. 5	R4. 10
20	狭さく	1	全て合意済	R4. 7	R4. 10
21	30km/h規制(標識)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10
22	30km/h規制(路面標示)	2	全て合意済	R4. 1	R4. 10

注1:「生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について」(令和3年8月付け警察庁交通局、国交省道路局)の「7 留意事項 (4)」に該当する対策

『ゾーン30プラス』効果検証結果の報告内容（案）

・ 対策事前ビデオ調査・事後ビデオ調査結果



撮影例



設置例

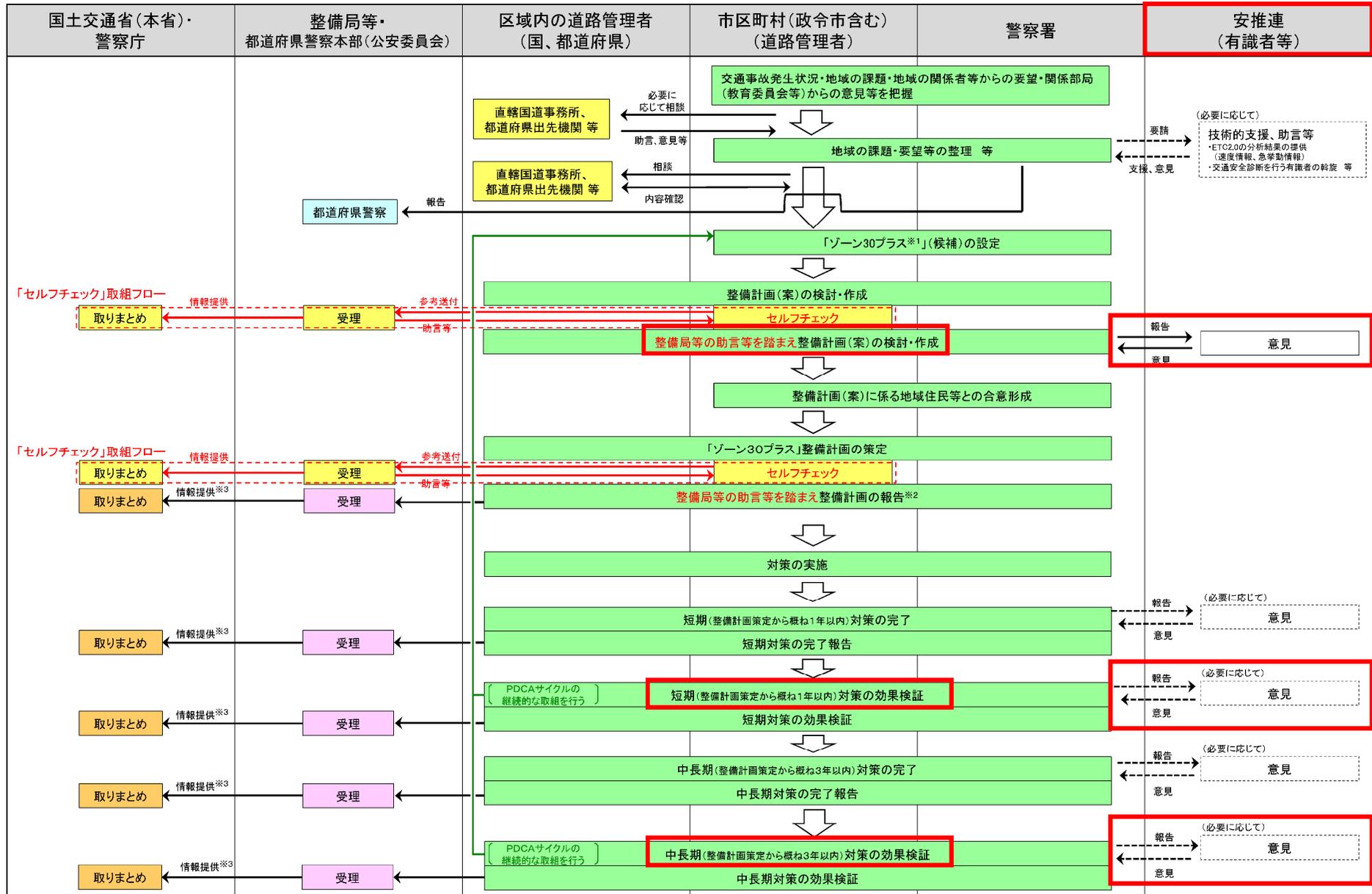
↓ 計測結果の整理イメージ

自動車	断面通過時刻				区間速度			
	(a)	(b)	(c)	(d)	(e)	(f)	(g)	(h)
ID	断面a	断面b	断面c	起点	全区間 (a→起点)	a→b	c→起点	減速量 ((f)-(g))
1	7:01 ●●	7:01 ●●	7:01 ●●	7:01 ●●	32.3km/h	35.3km/h	27.2km/h	8.1 km/h
2	7:03 ●●	7:03 ●●	7:03 ●●	7:03 ●●	26.5km/h	29.9km/h	21.3km/h	8.6km/h
3	7:06 ●●	7:06 ●●	7:06 ●●	7:06 ●●	27.0km/h	28.2km/h	24.5km/h	3.7km/h
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
⋮	※時刻は1/100単位で記録				⋮	⋮	⋮	⋮
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
最大値					32.3km/h	35.3km/h	27.2km/h	
最小値					26.5km/h	28.2km/h	21.3km/h	
平均値					28.6km/h	31.1km/h	24.3km/h	6.8km/h
標準偏差					○○	○○	○○	

※上記の他に、必要に応じて下記効果検証結果等も報告

- ・ETC2.0プローブデータによる効果検証
- ・地域住民へのアンケート調査による効果検証

『ゾーン30プラス』の取組フロー



※1 「ゾーン30プラス」の要件については以下の1)及び2)とする。

- 1) 最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されている。
- 2) 警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を十分に高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。

※2 都道府県警察本部及び整備局等への報告をもって「ゾーン30プラス」とする。

※3 毎年度3月に取りまとめて情報提供する。

『スムーズ横断歩道』 試行事例の紹介

試行箇所の概要

[設置地区]

せいでいちょう せいでい
福島県福島市清明町(清明小学校周辺)

[選定理由]

下記理由により、速度超過が懸念される箇所であることから、当該箇所を選定。

- ・隣接県道から福島駅前へ向かう際の抜け道利用がある
- ・小学校前は見通しの良い直線区間

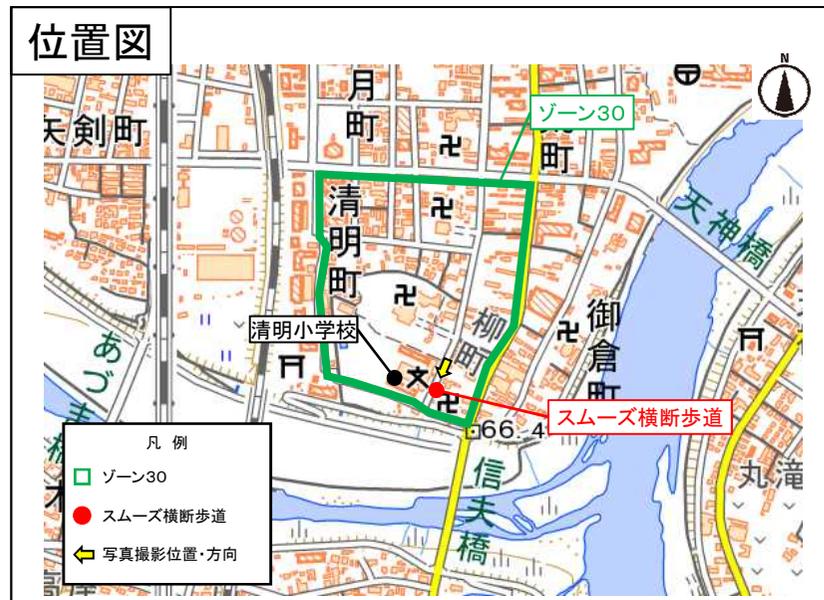
※選定にあたっては、市・警察・国交省で協議して決定

[設置期間]

令和3年10月14日～11月15日

[物理的デバイス]

仮設スムーズ横断歩道(可搬型ハンブ)



現地状況(設置前)



現地状況(設置後)



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9日から施行する。
(第7条別紙 名称変更)
- この会則は、令和4年1月27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	名誉教授 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】	
日本大学 工学部土木工学科	教 授 堀井 雅史
【新】	
日本大学	名誉教授 堀井 雅史