



令和5年度

第3回「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」

～事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）～

国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 交通対策課

千葉県 県土整備部 道路環境課

千葉市 建設局 土木部 土木保全課

令和6年3月6日

(1) 「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の概要

- 1) 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯
- 2) 事故ゼロプランの概要
 - ① 事故ゼロプランの概要
 - ② これまでの取り組み
 - ③ 事故ゼロプランの目標(3巡目)
 - ④ 千葉県内の交通事故発生状況

1) 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯

委員会の開催経緯

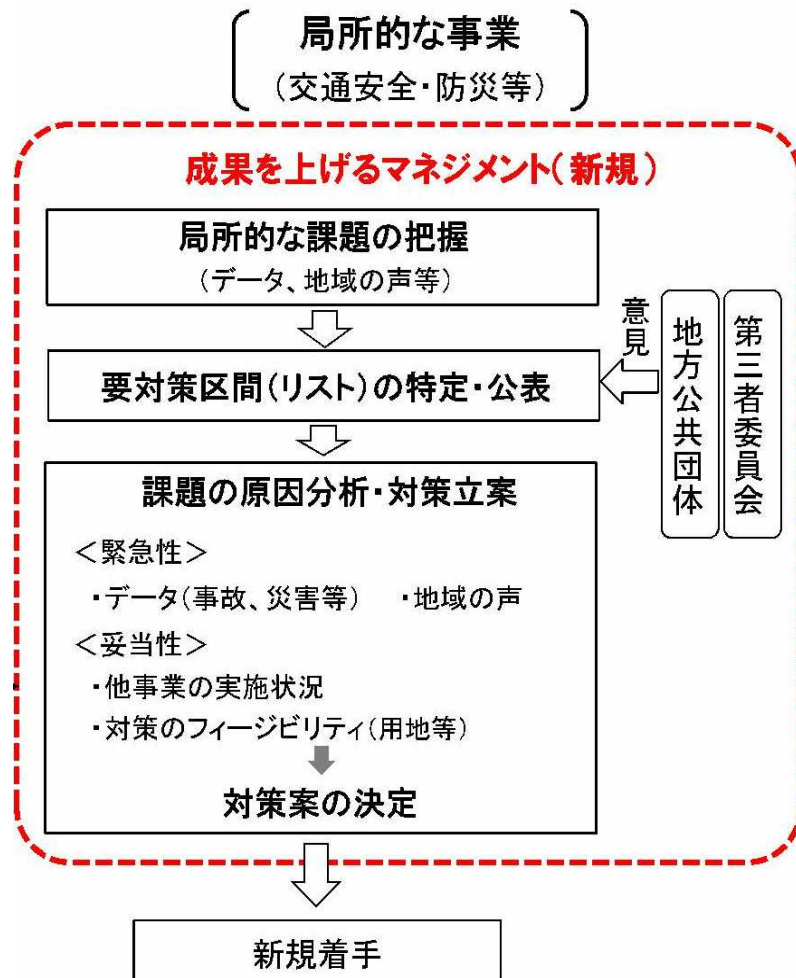
- 平成17年度に千葉県安全性向上プロジェクト委員会を設立し、これまで計25回の会議を開催。
- 平成22年度以降に「事故ゼロプラン」が推進され、平成22年度には箇所選定、平成23年度からは対策の進捗確認・リスト更新等を実施。
- 平成25年度には削除ルールの変更等を実施。
- 令和2年度には、対策工種別の対策効果におけるポアソン検定のルール変更を実施。
- 令和3年度からゾーン30プラス整備計画（案）についての報告・意見照会の実施を開始。

年度	回	開催日	内容
H17	第1～3回	H17.11/ H17.12/ H18.3	委員会設立、対策箇所候補の提示／対策箇所の選定、パブコメ実施について／対策箇所の対策案提示
H19	第1～3回	H19.6/ H19.8/ H19.12	対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の考え方／対策箇所の進捗公表、新たな対策箇所選定の考え方／対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の選定
H22	第1回	H22.11.5	取組確認、事故ゼロプランの紹介、箇所抽出基準、パブコメ実施について
	第2回	H22.12.10	取組確認、事故ゼロプラン箇所の選定、選定箇所の事例紹介
H23	第1回	H23.12.14	取組確認、目標設定、リスト更新の考え方
	第2回	H24.3.16	事故ゼロプランのリスト更新、フォローアップ報告
H24	第1回	H25.2.28	これまでの取り組み確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、事故危険区間の更新審議、取組紹介について
H25	第1回	H26.3.4	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除ルールの変更、削除候補区間の選定、道路安全診断の導入
H26	第1回	H27.3.3	
H27	第1回	H27.12.18	これまでの取組確認、生活道路の安全対策の必要性の審議、生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法の審議、生活道路の重点対策エリア(案)の審議
	第2回	H28.3.24	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、事故危険区間の更新審議、ETC2.0データを活用した事故分析について紹介、事故危険区間の削除ルール改定(案)の審議
H28	第1回	H29.3.15	
H29	第1回	H30.3.23	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告
H30	第1回	H31.3.1	
R02	第1回	R2.10.21※	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告 ※R1年度新型コロナウイルスによる自粛影響による代替え開催
	第2回	R3.3.25	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、ポアソン検定のルール変更、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告、事故危険箇所の選定
R03	第1回	R4.3.15	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除候補区間の選定、生活道路の安全対策の報告、道路安全診断(試行)の報告
R04	第1回	R4.12.14書面	船橋市前原地区及び本町地区「ゾーン30プラス」整備計画(案)について報告・意見照会
	第2回	R4.3.6	これまでの取組確認、対策実施区間のフォローアップ結果報告、対策工種別の対策効果、事故危険区間の更新審議、削除候補区間の選定、生活道路の安全対策の報告、道路安全診断(試行)の報告
R05	第1回	R5.8.7書面	四街道市「下志津新田四街道大日地区」及び野田市「桜の里地区」の「ゾーン30プラス」整備計画(案)について報告・意見照会
	第2回	R5.12.7書面	船橋市「中野木地区」の「ゾーン30プラス」整備計画(案)について報告・意見照会

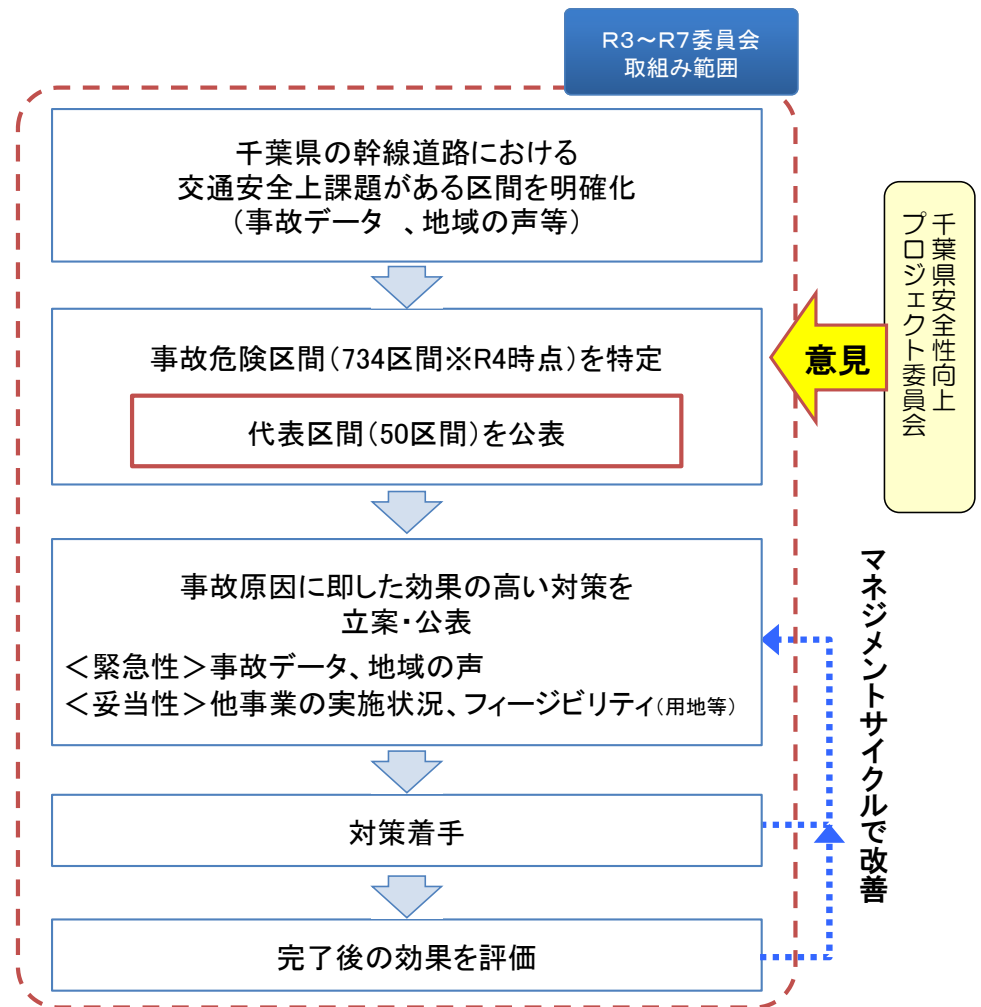
事故ゼロプランの概要

- 平成22年8月に、交通安全等の局所的な事業にも政策目標型事業評価が導入され、『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』としての取り組みを開始。
- 平成22年度の委員会にて『新たな交通安全課題箇所（事故危険区間）』を選定し、平成23年度以降は対策を推進するとともに、事故危険区間リストの更新ルールの策定及びリスト更新を実施。
- 平成28年度より『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』は2巡目（平成28年度～令和2年度）へ移行し、令和2年度に終了。
- 令和3年度から『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』は3巡目（令和3年度～令和7年度）に入り、引き続き推進。

■政策目標評価型事業評価の導入に係る
道路事業における取り組みにおける実施フロー



■千葉県安全性向上プロジェクト委員会における実施フロー

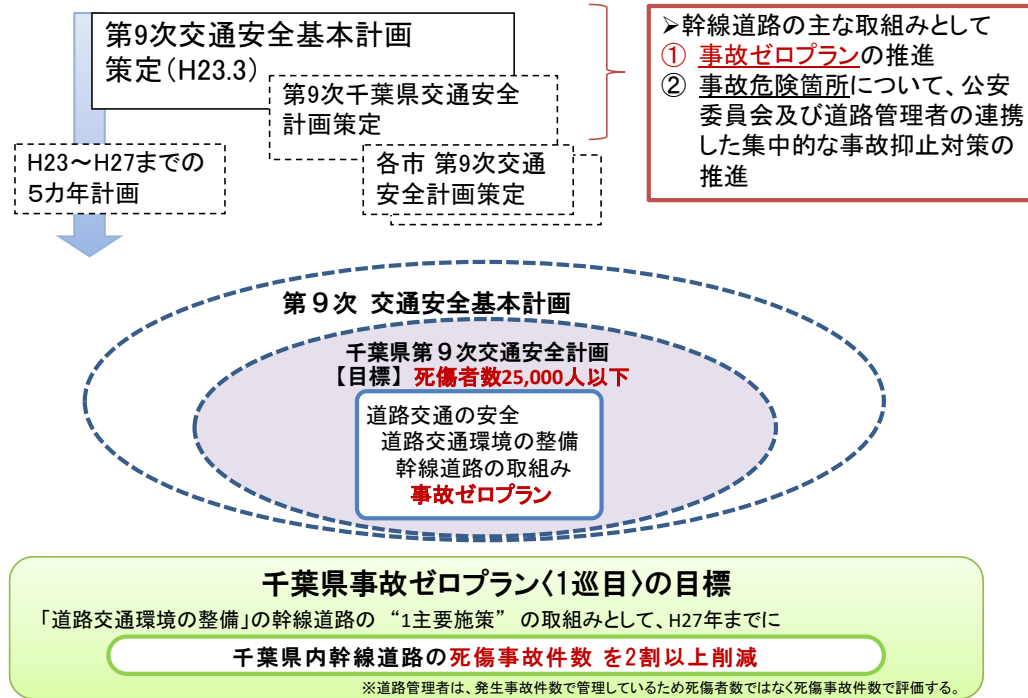


※政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取り組みについて
(平成22年8月国土交通省記者発表資料)より作成

事故ゼロプランの目標達成状況（千葉県第9次交通安全計画：H22～H27）〈1巡目〉

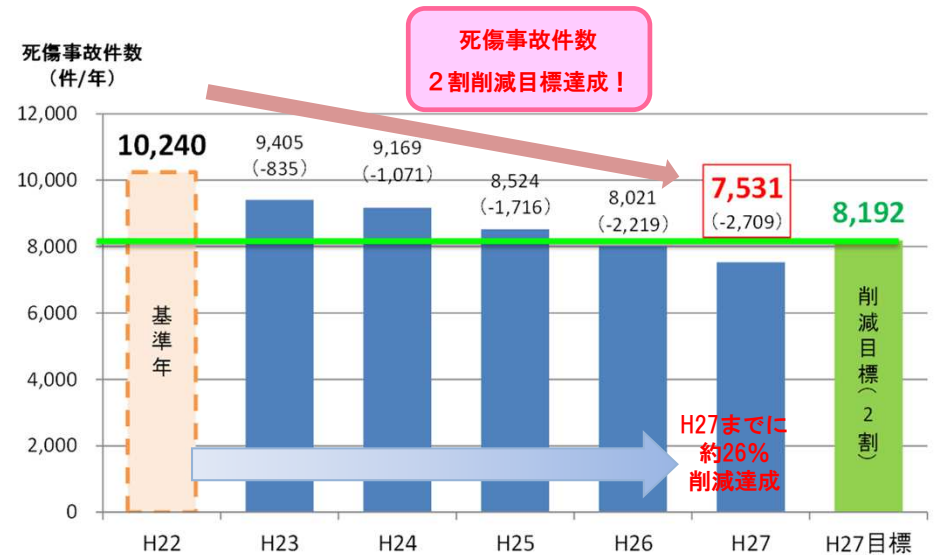
- 事故ゼロプランはH23.3に策定され、第9次交通安全基本計画の中で幹線道路における交通安全対策の主な取り組みとして位置付け、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として取り組みを実施。
- 事故ゼロプランは、千葉県第9次交通安全計画に包括されていることから、当該計画の目標であった死傷者数25,000人以下に合わせて、H27年までに「県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減」を目標に設定。（目標値/H22：10,240件→H27までに：8,192件）
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、H27：7,531件（約26%削減）となり、当該計画の目標を達成。

■第9次交通安全基本計画（前計画）における事故ゼロプラン〈1巡目〉の目標設定



■事故ゼロプランの目標達成状況

- 千葉県内の幹線道路における死傷事故件数



千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値(H22～H27)と当初目標

※出典：各年の交通事故統計年報 道路種類別発生件数・都道府県道以上の幹線道路の事故件数

死傷者数あたりに換算した場合

県内事故の1件あたりの死傷者：1.25人/件 (H22事故) ※ ⇒ 死傷事故を1件削減することで1.25人の死傷者を削減
死傷事故件数2割(20%)削減 ⇒ 死傷者数25%削減

千葉県第9次交通安全計画の目標値に相当

1件の死傷事故で、1.25人の死傷者が発生！

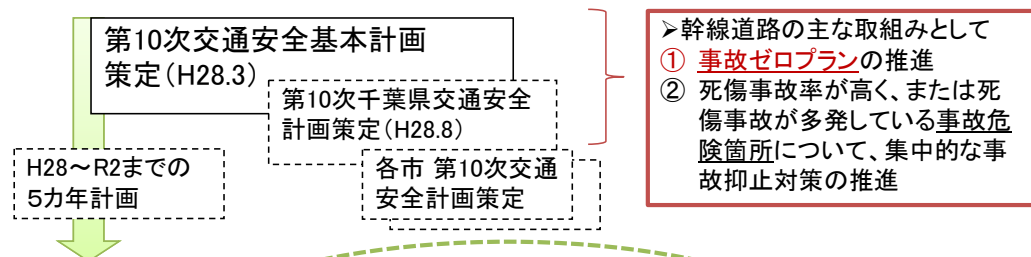


※出典：交通事故統計年報(平成22年版)
千葉県内におけるH22年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

事故ゼロプランの目標達成状況（千葉県第10次交通安全計画：H28～H32(R2)）〈2巡目〉

- 事故ゼロプラン〈1巡目〉はH23.3に策定され、第9次交通安全基本計画の中で幹線道路における交通安全対策の主な取組みとして位置付け、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として取り組みを実施。
- 事故ゼロプラン〈2巡目〉は、千葉県第10次交通安全計画に包括されていることから、当該計画の目標であった死傷者数18,000人以下に合わせて、R2年までに「県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減」を目標に設定。（目標値/H27：7,531件→R2までに：6,024件）
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、R2：5,277件（約30%削減）となり、当該計画の目標を達成。

■第10次交通安全基本計画(前計画)における事故ゼロプラン〈2巡目〉の目標設定



- ▶幹線道路の主な取組みとして
- 事故ゼロプランの推進
 - 死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している事故危険箇所について、集中的な事故抑止対策の推進

千葉県事故ゼロプラン〈2巡目〉の目標

道路交通安全対策の一環とし、第3の柱である「道路交通環境の整備」の取組みを実施し、R2年までに

千葉県内の幹線道路の死傷事故件数を2割以上削減

※道路管理者は、発生事故件数で管理しているため死傷者数ではなく死傷事故件数で評価する。

死傷者数あたりに換算した場合

県内事故の1件あたりの死傷者：1.25人/件 (H27事故) ※ ⇒ 死傷事故を1件削減することで1.25人の死傷者を削減
死傷事故件数2割(20%)削減 → 死傷者数25%削減

千葉県第10次交通安全計画の目標値に相当

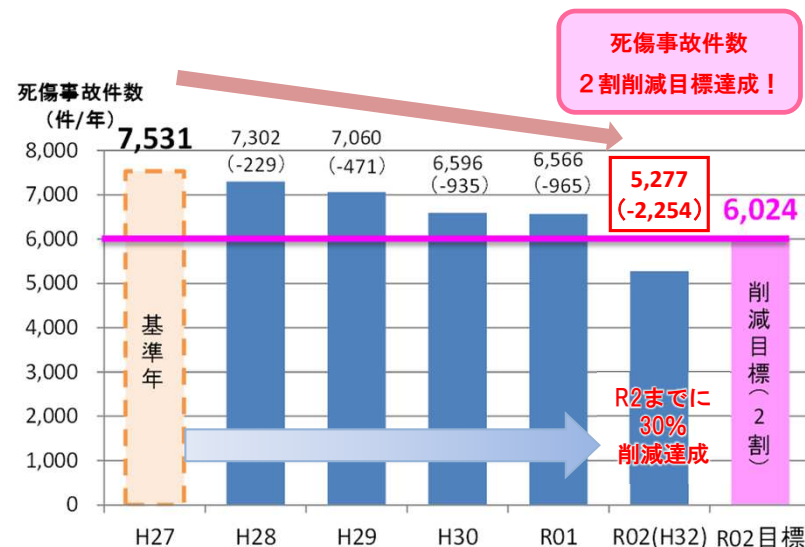
1件の死傷事故で、1.25人の死傷者が発生！



※出典：交通事故統計年報(平成27年版)
千葉県内におけるH27年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

■事故ゼロプランの〈2巡目〉目標達成状況

- 千葉県内の幹線道路における死傷事故件数



千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値(H27～R2)と当初目標

※出典：交通事故統計年報 幹線道路：「一般国道」+「主要地方道」+「一般県道」

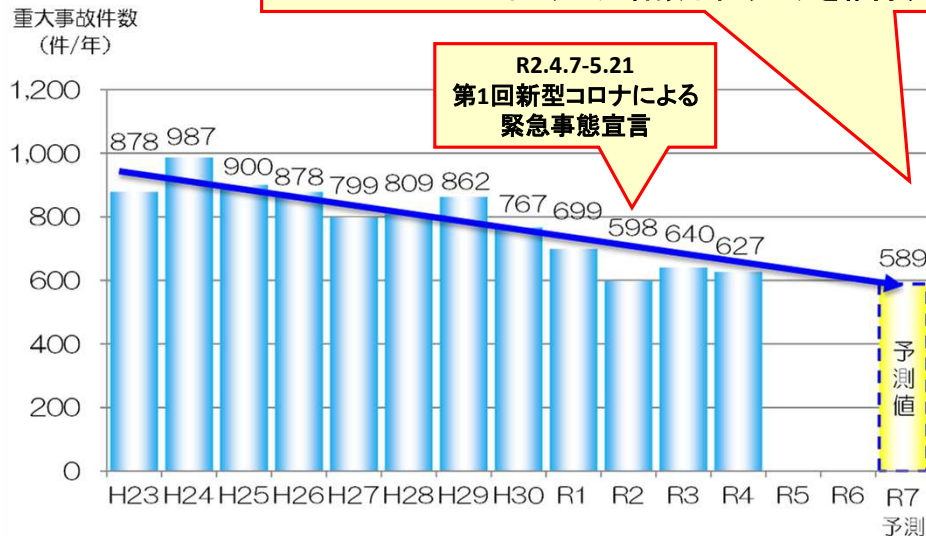
事故ゼロプラン(3巡目)の目標達成状況 (第11次千葉県交通安全計画:R3~R7)

- 第11次交通安全基本計画及び第11次千葉県交通安全計画はともに**死亡者数と重傷者数**で目標値を設定している。
- これに対し、道路事故対策はこれまで死傷事故件数、重大事故件数、死亡事故件数として事故件数で評価・管理を行ってきた経緯があり、**事故ゼロプラン3巡目**は死亡事故と重傷事故を合わせた**重大事故を目標指標**として設定する。
- 事故対策の推進により、事故ゼロプラン開始時(H23)からの減少傾向を継続しており、R7年の予測値では**589件**(R1年比15.7%減)となる。
- 事故ゼロプラン3巡目**では重大事故を予測値である**589件以下**とすることを目標とする。
- 千葉県の人口10万人当たりの**死者数は全国37位(R5時点)**と少なく、3巡目においてもこの傾向を維持すべく事故対策に取り組んでいくものとする。

■重大事故(死亡事故+重傷事故)の現状と削減目標の設定

- 事故ゼロプランが開始されたH23からR1までの死亡・重傷・重大事故件数の推移は、以下のグラフのとおりとなっており、単年で見た場合には増減があるものの減少傾向にある。
- H23からR1の実績値より予測される**R7の重大事故件数は589件**となる。(R2年は新型コロナウイルスによる外出自粛があり、大幅な事故件数の減少が起きていることから特異値として扱い予測には使用しない。)
- 千葉県は人口10万人当たりの**死者数は全国37位(R5時点)**と少なく、3巡目においてもこの傾向を維持すべく事故対策に取り組んでいくものとする。

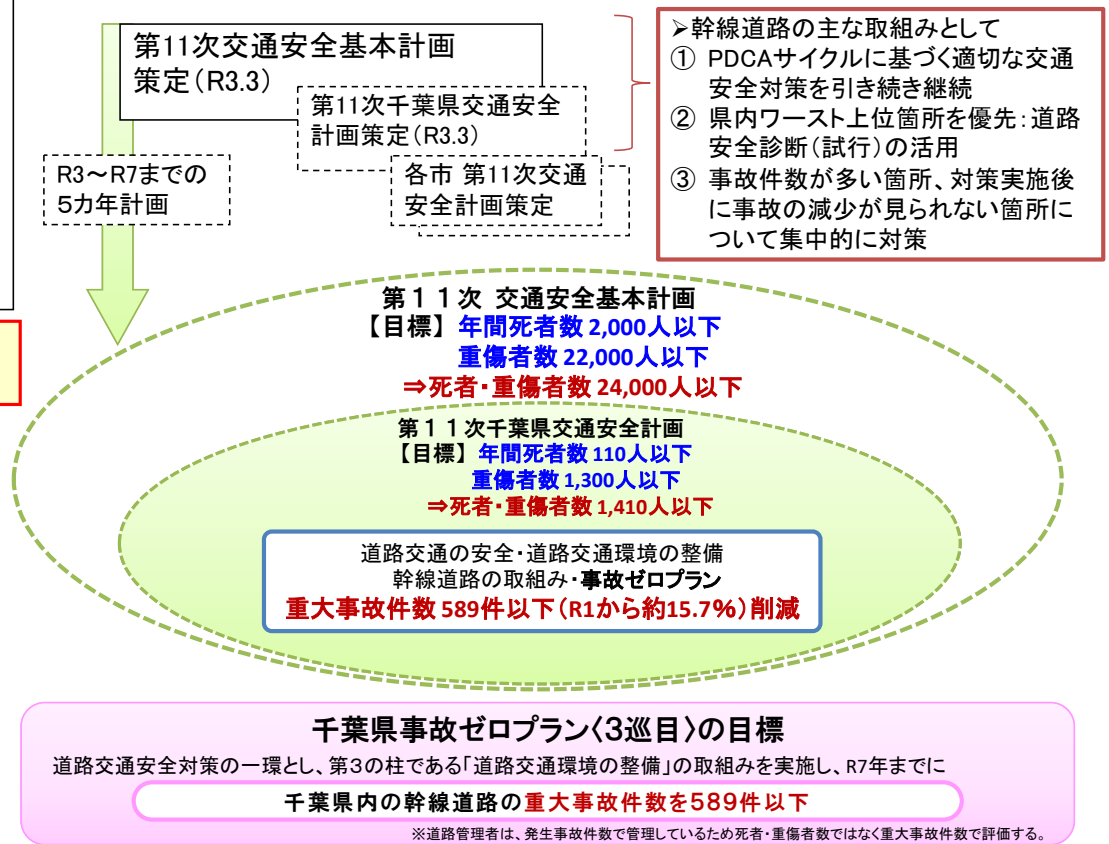
予測値である重大事故**589件以下**とする
人口10万人当たりの死者数下位ランクを維持する



千葉県内幹線道路の重大事故件数の実績値と予測値【H23~R7】

出典:イタルダ事故データ 千葉県内の幹線道路を対象

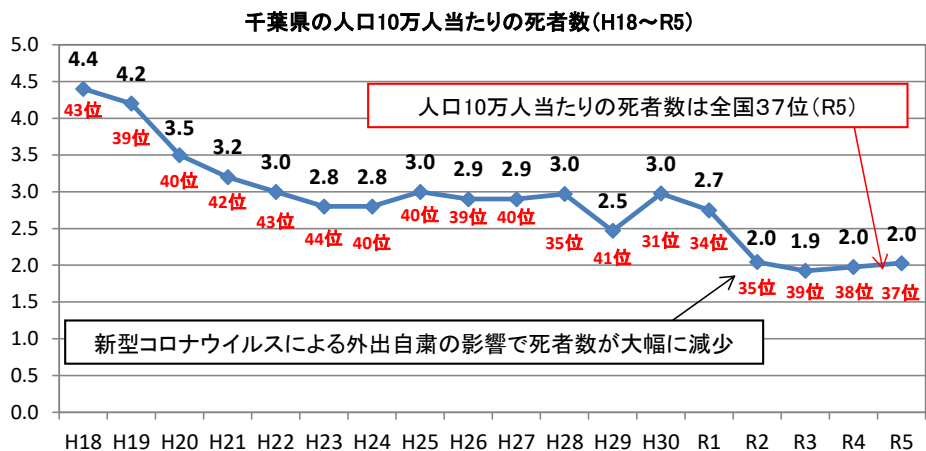
■第11次交通安全基本計画における事故ゼロプラン(3巡目)の目標まとめ



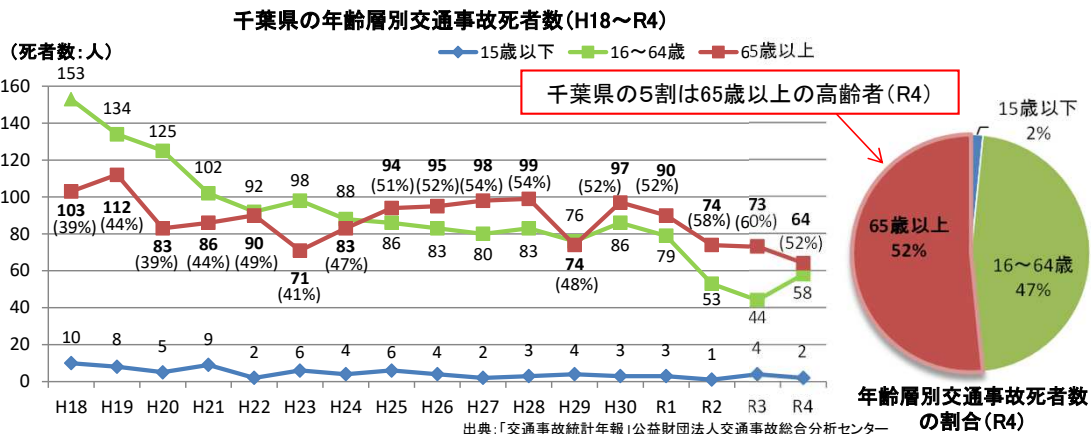
千葉県内の交通事故発生状況(最新)

- 千葉県内の交通事故死者数は減少傾向にあり、千葉県の人口10万人当たり死者数（R5）は全国37位（千葉県の交通事故死者数は全国5位）。
- 年齢層別交通事故死者数（R4）の内訳は、65歳以上の高齢者が約5割を占める。
- 県内の交通事故（死傷事故）の特徴は、幹線道路の発生件数は減少傾向にあるが、生活道路は近年横ばい傾向にある。
- 高齢者や生活道路への事故対策が重要となるが、R4年は16-64歳の死者数が増加していることから16-64歳の事故発生状況にも注視が必要となる。

■千葉県の交通事故死者数の発生状況

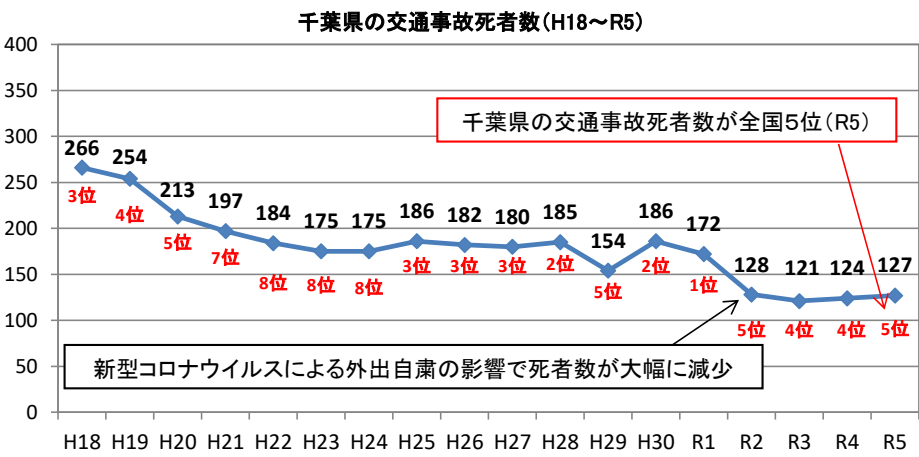
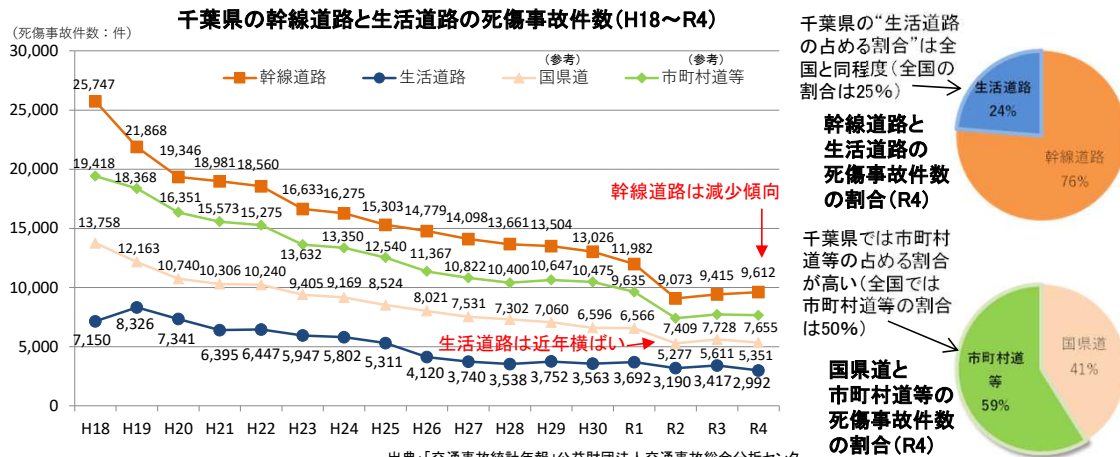


■千葉県の年齢層別交通事故死者数の発生状況



■千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故の発生状況

- 幹線道路事故：車道幅員5.5m以上の単路及び交差点で発生した交通事故
- 生活道路事故：車道幅員5.5m未満の単路及び交差点で発生した交通事故（その他の道路は含まない）
- （参考）国県道事故：一般国道、主要地方道、一般県道で発生した交通事故
- （参考）市町村道等事故：一般市町村道、道路運送法の道路、農道、林道、港湾道等で発生した交通事故



注1 車道幅員とは、道路種別及び中央分離帯等の有無に拘わらず、全て(上下線)の車道の合計幅員をいう。ただし、高速自動車国道、自動車専用道路等上下線が中央分離帯、トンネル等により分離されている場合は、分離帯部分を除いた上下車線の幅員の和を車道幅員とする。

注2 交差点の車道幅員は、第1当事者の進入側道路の車道幅員を基準としている。

注3 「その他の道路」とは、広場等車道幅員が容易に測定できない道路であり、高速道路、一般国道、都道府県道等に付属して設けられたサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等を含む。

(2) 対策実施区間の状況

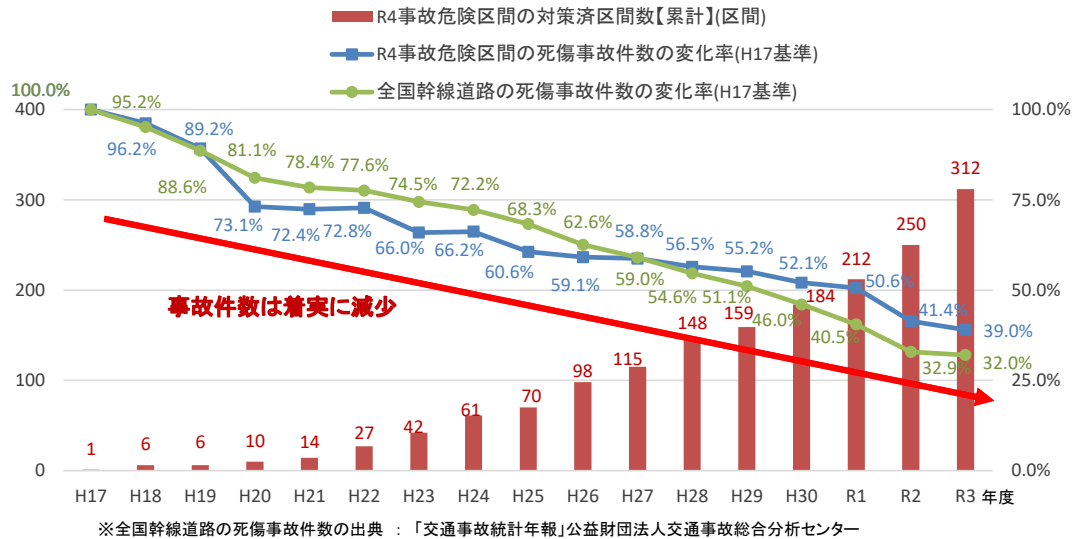
- ① 事業進捗状況
- ② 対策実施区間の事例1
- ③ 対策実施区間の事例2
- ④ 対策工種別の対策効果

事業進捗状況

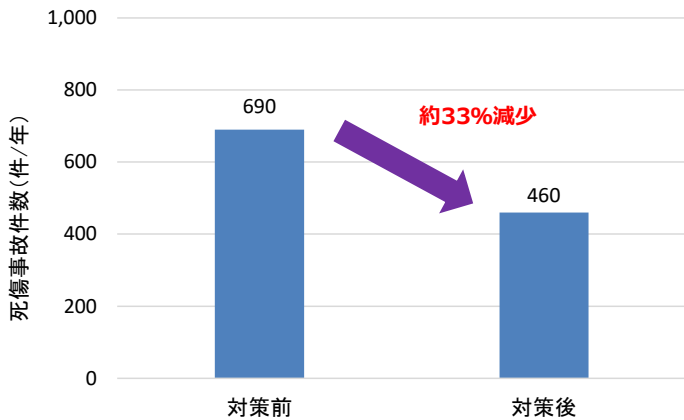
- ・R4事故危険区間（734区間）の死傷事故件数のH17年基準に対する減少率は、全国と比べて鈍化しているが件数は着実に減少している。
- ・R4事故危険区間において、R2年までに対策を実施（完了）した区間では、死傷事故件数が33%減少。
- ・代表区間50区間のうち、約2割が工事完了、約3割が事業中（工事準備中含む）、約5割が令和6年度以降に事業開始予定。（R6.3時点）

R4事故危険区間（734区間）

■R4事故危険区間の死傷事故件数等の推移



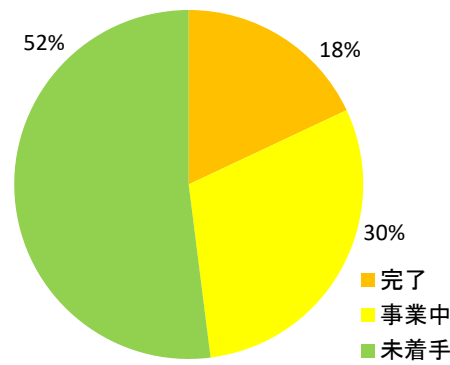
■ R4事故危険区間における対策実施区間の対策効果



R2までに対策を実施(完了)した250区間の対策効果
 (対策前:対策4年前～対策1年前の年平均、対策後:対策1年後～対策4年後の年平均)

■R4代表区間の対策進捗状況

- 完了:9箇所
- 事業中:15箇所
- 未着手:26箇所



完了はR6.3月で完了予定のものを含む
 事業中は工事発注しているがR6.4以降完了予定
 未着手はR6年度以降に着手予定

R4代表区間（50区間）

■R4代表区間の一覧

R3年度に選定した代表区間(34区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理主体	選定の視点		
					事故件数等の指標	事故内容の指標	安全性による指標
1	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国	●	●	●
2	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国	●	●	●
3	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国	●	●	●
4	国道6号	柏市旭町	・単路部	国	●	●	●
5	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点	国	●	●	●
6	国道14号	千葉市美浜区幕張西	(仮称)幕張陸橋下(東)付近交差点	国	●	●	●
7	国道14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国	●	●	●
8	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉西警察署入口交差点	国	●	●	●
9	国道16号	野田山崎	南部工業団地入口交差点	国	●	●	●
10	国道16号	柏市十倉二	松ヶ崎交差点	国	●	●	●
11	国道16号	八千代市米本	米本交差点	国	●	●	●
12	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国	●	●	●
13	国道16号	千葉市花見川区横戸1178	(仮称)横戸馬橋付近交差点	国	●	●	●
14	国道16号	千葉市稲毛区園生町444～449	・単路部	国	●	●	●
15	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大網街道入口交差点	国	●	●	●
16	国道16号	千葉市中央区浜野町	(仮称)館山道高架下交差点	国	●	●	●
17	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国	●	●	●
18	国道16号	木更津市清見台	(仮称)太田歩道橋付近交差点	国	●	●	●
19	国道16号	木更津市請西	(仮称)請西交差点	国	●	●	●
20	国道16号	木更津市請西	桜井交差点	国	●	●	●
21	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国	●	●	●
22	国道409号	木更津市中島	(仮称)金田中付近交差点	国	●	●	●
23	国道128号	茂原市小林1606-10	-	県	●	●	●
24	国道128号	大網白里市永田	永田駅入口交差点	県	●	●	●
25	国道356号	印西市竹袋623-1	-	県	●	●	●
26	国道409号	茂原市鷲巣325-7	-	県	●	●	●
27	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6	-	県	●	●	●
28	主要地方道 市原茂原線	市原市畑木105-1	帝京病院入口交差点	県	●	●	●
29	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区菅田1丁目	野田十字路交差点	市	●	●	●
30	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区越智町	越智はなみずき台入口交差点	市	●	●	●
31	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区土気町	土気駅北口交差点	市	●	●	●
32	市道 塩田町菅田町線	千葉市中央区生実町	生実地交差点	市	●	●	●
33	市道 東寺山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町	遠近五差路	市	●	●	●
34	市道 磯辺茂呂町線	千葉市若葉区若松町2123～小倉町1754-7	・単路部	市	●	●	●

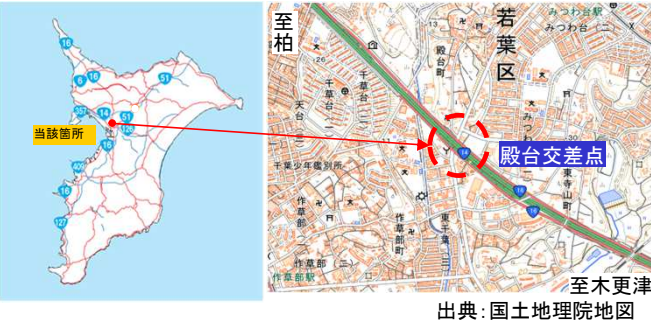
R4に追加した代表区間(16区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理主体	選定の視点		
					事故件数等の指標	事故内容の指標	安全性による指標
35	国道6号	柏市旭町	旭町5丁目交差点	国	●	●	●
36	国道16号	柏市柏・単路部	・単路部	国	●	●	●
37	国道16号	袖ヶ浦市長浦	検査登録事務所交差点	国	●	●	●
38	国道357号	千葉市中央区間屋町2	(仮称)神明歩道橋交差点	国	●	●	●
39	国道357号	千葉市中央区間屋町	ポートアリーナ前交差点	国	●	●	●
40	国道357号	市川市二俣	二俣交差点	国	●	●	●
41	国道126号	東金市山田1265～1254・単路部	・単路部	県	●	●	●
42	国道296号	船橋市前原西5丁目	津田沼駅入口交差点	県	●	●	●
43	国道356号	神崎町神崎本宿910番地	神崎駅入口交差点	県	●	●	●
44	国道464号	印西市みどり台1-1	-	県	●	●	●
45	主要地方道 五井本納線	市原市藤井4丁目	藤井四丁目交差点	県	●	●	●
46	主要地方道 市川柏線	松戸市金ヶ作97-7～金ヶ作365-11	・単路部	県	●	●	●
47	主要地方道 成田両国線	富里市七栄402-1～445-8	・単路部	県	●	●	●
48	主要地方道 鶴舞馬菜田停車場線	木更津市真里谷883-1	-	県	●	●	●
49	主要地方道 柏流山線	柏市豊四季	豊四季駅入口交差点	県	●	●	●
50	主要地方道 茂原環状線	茂原市新小巻6-1	-	県	●	●	●

国道16号 殿台交差点

箇所概要

【場所】 千葉市若葉区殿台町 【R3センサス番号】 12300160320
 【路線】 国道16号 【対策年】 H28.9～H29.3
 【日交通量】 27,049台/日



事故発生状況および危険因子

事故の特徴

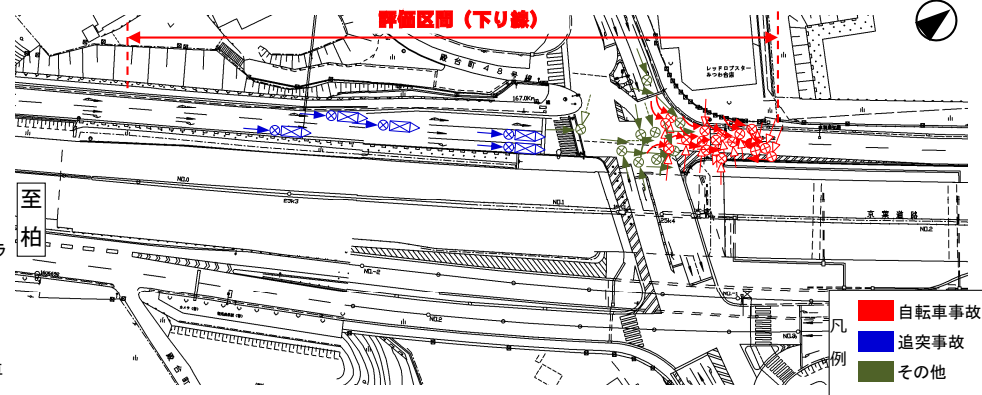
【事故発生状況(事故要因)】

(横断歩道付近自転車事故) 巻き込み半径が大きく左折時の速度が高くなりやすい。また、中央分離帯のガードレールによって自転車が見えづらいため事故が発生する。
 (追突事故) 緩やかな下り勾配の直線区間で速度が高くなりやすく、信号変更時の前方車両挙動の変化に対応できず事故が発生する。

【対策方針】

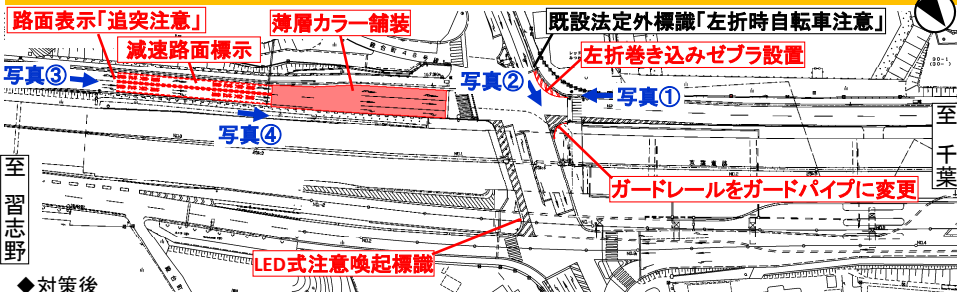
(横断歩道付近自転車事故) 巻き込み部にゼブラ表示を行い、小回り右折を促すことで左折時の速度抑制を図る。また、ガードレールをガードパイプに変更し自転車を発見しやすくすることで事故を防止する。また右折車に対しては注意喚起を行い事故を防止する。
 (追突) 速度抑制及び注意喚起を行い、前方車両の挙動の変化に対応しやすくする。

対策前 (H24～H27) : 下り線のみ事故を描画



対策内容

【対策】 H28年9月対策着手～H29年3月対策完了
 (自転車事故対策) 巻きみゼブラ、ガードレールからガードパイプへの変更、LED注意喚起標識
 (追突事故対策) 薄層カラー舗装(延伸)、減速路面表示、路面表示「追突注意」



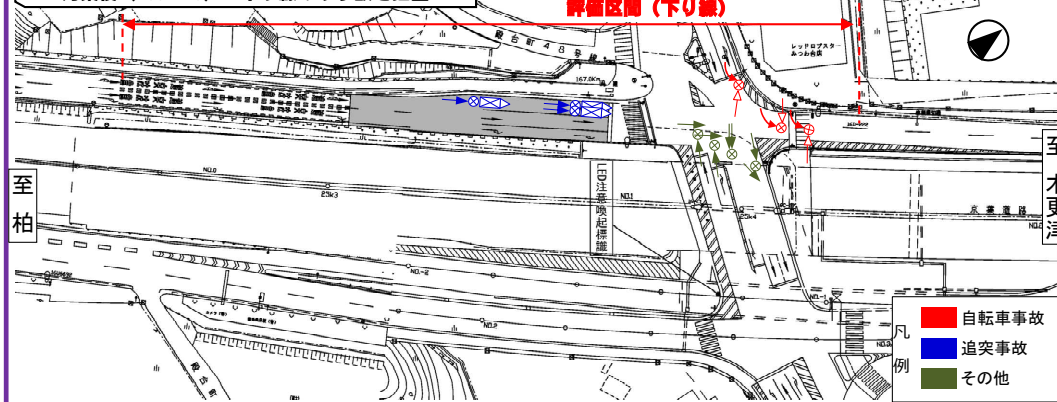
◆対策後



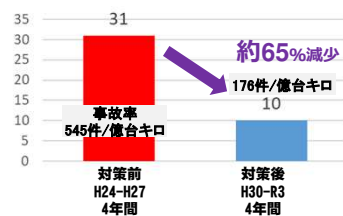
対策効果

全事故件数	31件/4年	→	10件/4年 (約65%減少 ポアソン検定で効果あり)
左折時・出会い頭事故(自転車事故)	14件/4年	→	3件/4年 (約80%減少 ポアソン検定で効果あり)
追突事故	5件/4年	→	3件/4年 (約40%減少)

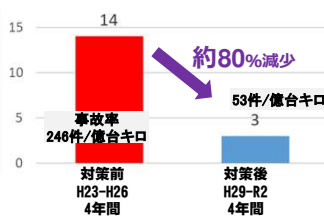
対策後 (H30～R3) : 下り線のみ事故を描画



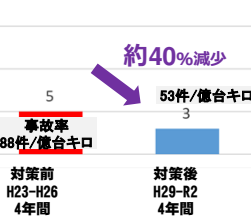
全体の事故件数の変化



左折時・出会い頭事故(自転車事故)件数の変化



追突事故件数の変化



※事故率算出時の交通量はH27センサス下り線交通量16,296台/日を使用

左折時・出会い頭事故(自転車事故)が大きく減少しており、交差点全体でみた場合にも事故が減少している。(いづれもポアソン検定で効果あり)

ポアソン検定による対策効果判定方法

■ポアソン検定による事故発生状況の評価 (※R2年度から閾値変更)

- 交通事故は偶発的に不定期に発生しており、一定期間(数ヶ月, 数年)における発生件数はポアソン分布に従うとされる。
- この仮定に基づき「対策効果の有無の判定誤差が5%以内(片側検定)に収まる対策実施前後の件数」を用いて異常な発生の有無を判定する。
- 単位時間中に平均でλ回発生する事象がちょうどk回(kは0を含む自然数、k=0, 1, 2, ...)発生する確率は、次式で表される。

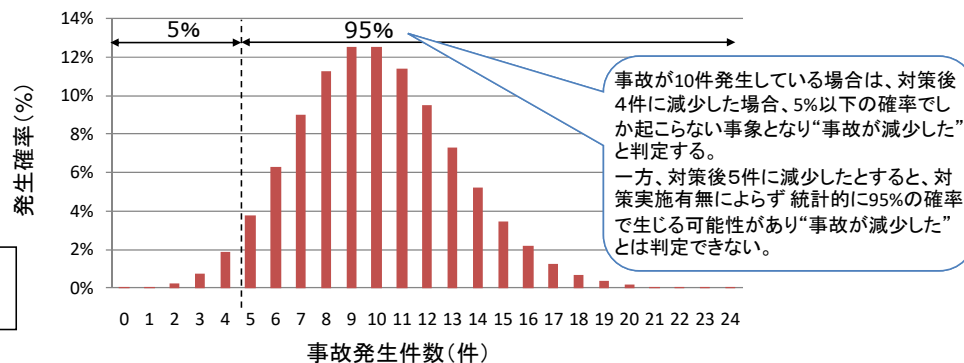
ポアソン分布の確率関数

$$P(N = k) = \frac{e^{-\lambda} \lambda^k}{k!}$$

ポアソン検定

■:累積 5.0%以下→事故が減少と判定)

死傷事故が10件発生している箇所(λ=10)のポアソン分布



※ポアソン検定による事故発生状況の評価は令和2年度より5%(両側検定)から5%(片側検定)へ変更。フォローアップ結果及び令和2年度削除候補区間の選定に適用開始。

⇒事故が減少したと判定

対策後の事故発生件数

対策前の事故発生件数

	0件	1件	2件	3件	4件	5件	6件	7件	8件	9件	10件	11件	12件	13件	14件	15件
1件	36.8%	73.6%	92.0%	98.1%	99.6%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
2件	13.5%	40.6%	67.7%	85.7%	94.7%	98.3%	99.5%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
3件	5.0%	19.9%	42.3%	64.7%	81.5%	91.6%	96.6%	98.8%	99.6%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
4件	1.8%	9.2%	23.8%	43.3%	62.9%	78.5%	88.9%	94.9%	97.9%	99.2%	99.7%	99.9%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
5件	0.7%	4.0%	12.5%	26.5%	44.0%	61.6%	76.2%	86.7%	93.2%	96.8%	98.6%	99.5%	99.8%	99.9%	100.0%	100.0%
6件	0.2%	1.7%	6.2%	15.1%	28.5%	44.6%	60.6%	74.4%	84.7%	91.6%	95.7%	98.0%	99.1%	99.6%	99.9%	99.9%
7件	0.1%	0.7%	3.0%	8.2%	17.3%	30.1%	45.0%	59.9%	72.9%	83.0%	90.1%	94.7%	97.3%	98.7%	99.4%	99.8%
8件	0.0%	0.3%	1.4%	4.2%	10.0%	19.1%	31.3%	45.3%	59.3%	71.7%	81.6%	88.8%	93.6%	96.6%	98.3%	99.2%
9件	0.0%	0.1%	0.6%	2.1%	5.5%	11.6%	20.7%	32.4%	45.6%	58.7%	70.6%	80.3%	87.6%	92.6%	95.9%	97.8%
10件	0.0%	0.0%	0.3%	1.0%	2.9%	6.7%	13.0%	22.0%	33.3%	45.8%	58.3%	69.7%	79.2%	86.4%	91.7%	95.1%
11件	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	1.5%	3.8%	7.9%	14.3%	23.2%	34.1%	46.0%	57.9%	68.9%	78.1%	85.4%	90.7%
12件	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.8%	2.0%	4.6%	9.0%	15.5%	24.2%	34.7%	46.2%	57.6%	68.2%	77.2%	84.4%
13件	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	1.1%	2.6%	5.4%	10.0%	16.6%	25.2%	35.3%	46.3%	57.3%	67.5%	76.4%
14件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	1.4%	3.2%	6.2%	10.9%	17.6%	26.0%	35.8%	46.4%	57.0%	66.9%
15件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.8%	1.8%	3.7%	7.0%	11.8%	18.5%	26.8%	36.3%	46.6%	56.8%

「事故が減少した」と判定(5.0%以下)

⇒経過観察、削除候補

⇒事故は減少していないと判定

ETC2.0プローブ情報を用いた早期対策評価分析(国道6号 松戸隧道交差点、松戸市松戸1601~574・単路部)

- ・事故件数による評価に比べ早期の評価が可能なETC2.0プローブ情報を用いて、改良により交差点形状が変わる交差点の早期効果把握を実施した。
- ・松戸隧道交差点および松戸警察署前交差点は、滞留した右折車両による渋滞やその右折車両を避けた交通事故が発生していた。
- ・対策として両交差点の下り線に右折レーンを設置した。また、上下線に路面標示「追突注意」、上り線に減速路面標示を設置した。
- ・対策後の国道6号下り線における急減速の発生状況は、減少傾向であり速度も上昇傾向である。上り線の急減速の発生状況は減少している。
- ・対策後の国道6号下り線右折車両における急減速の発生状況は、減少している。

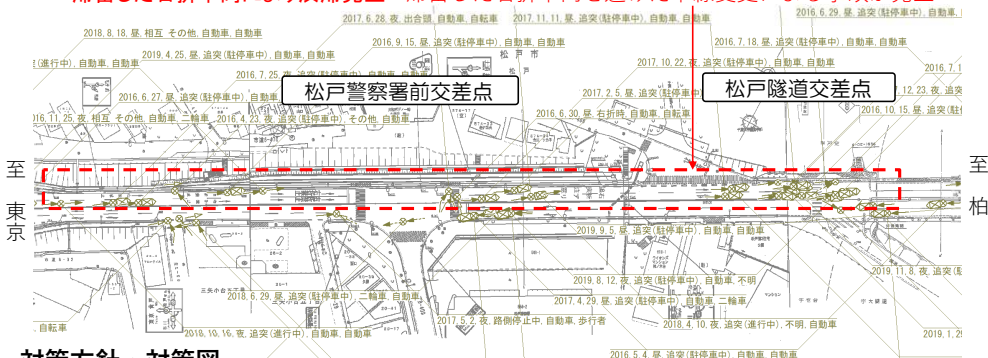
課題・事故発生状況

<課題>

当該交差点は、国道6号下り線の右折レーンが未整備のため、第2車線に右折車両と直進車両が混在していた。そのため、滞留した右折車両による渋滞やその右折車両を避けた車線変更による交通事故が発生していた。

【直右混在車線】

・滞留した右折車両により渋滞発生・滞留した右折車両を避けた車線変更による事故が発生



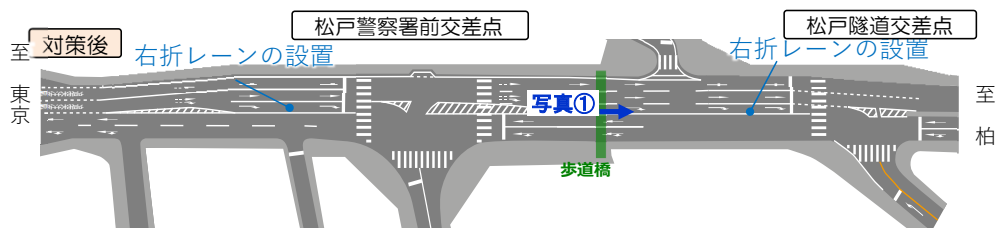
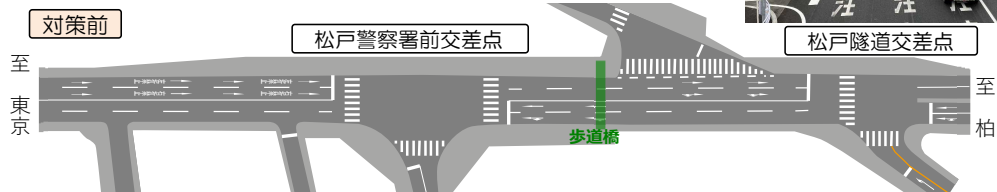
対策方針・対策図

<対策方針>

滞留した右折車両による渋滞やその右折車両を避けた交通事故が発生していたため、急な車線変更、直進車両の減速の抑制を図る。

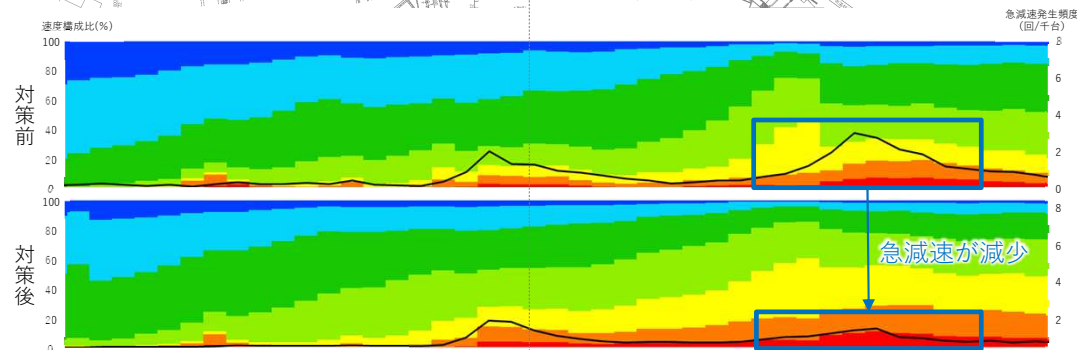
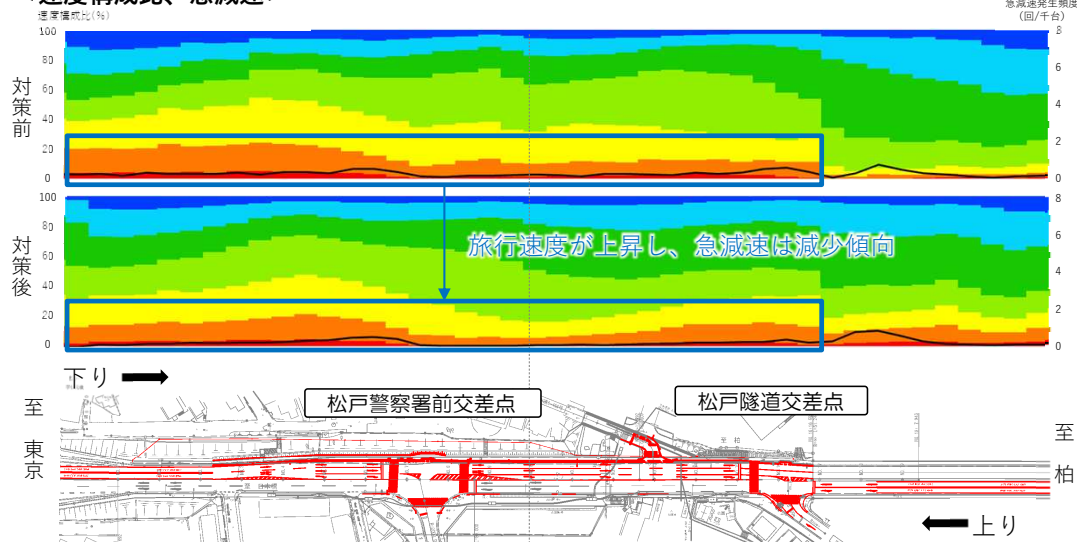
<対策実施状況>

▽右折レーンの設置 ▽路面標示「追突注意」、減速路面標示

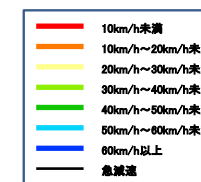
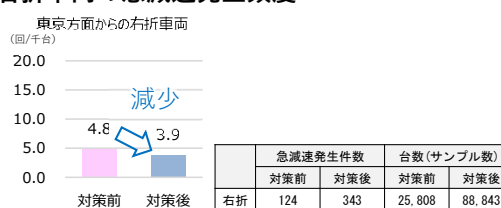


分析結果

<速度構成比、急減速>



<右折車両の急減速発生頻度>

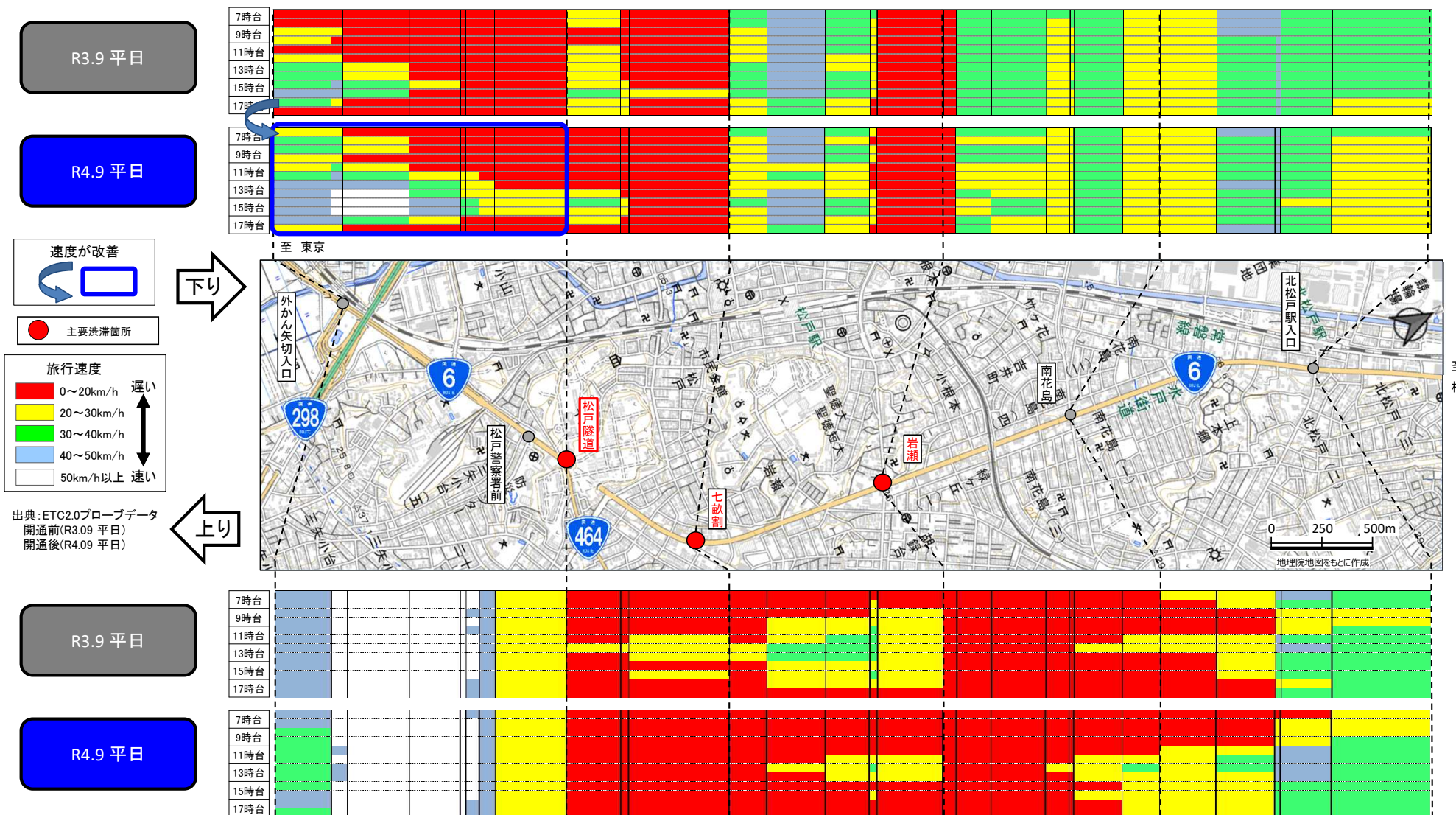


■ETC2.0プローブ情報分析期間
対策前：2019.9月~11月
対策後：2023.9月~11月

ETC2.0プローブ情報を用いた早期対策評価分析(国道6号 松戸隧道交差点、松戸市松戸1601~574・単路部)

- ・松戸隧道交差点において実施した交通安全対策は移動性にも寄与した。

- 松戸警察署前交差点及び松戸隧道交差点において、両交差点の下り線へ右折レーンを設置したため、外かん矢切入口交差点から松戸隧道交差点までの下り線において速度が向上した。
- 上り線では、依然として松戸隧道交差点付近を先頭に渋滞がみられる。



対策工種別の対策効果(事故データ)

- 千葉国道事務所管内の交通安全対策箇所について、対策工種別の対策効果を整理した。【R04年度までに千葉国道事務所でカルテを更新した箇所の積み上げ整理（R02事故まで反映）※4】
- 代表的な下記工種（14種類）のうち、13種類の対策工種（表中★）においては、事故対策前後の死傷事故件数がポアソン検定により減少と判断が可能である。
- 他の対策工種についても、死傷事故件数は減少しており、今後も経過観察を行なう。
- 信号現示変更（右直分離）についても整理を実施、信号現示変更前後で死傷事故件数がポアソン検定により減少と判断が可能である。

事故 類型	交通安全対策	評価 箇所数	死傷事故件数(件/4年)					1箇所当たりの死傷 事故件数(件/4年・箇所)			事故が減少した 箇所数		
			対策前	対策後	増減	削減率	ポアソン 検定(注)	対策 前	対策 後	増減	減少した 箇所数	ポアソン検定 で減少した 箇所数	評価箇所数 に対する 割合
人対車両	1.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	4箇所	5	1	-4	80%	★	1.3	0.3	-1.0	3	0	-
出会い頭	2.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	24箇所	72	26	-46	64%	★	3.0	1.1	-1.9	20	5	21%
	3.薄層カラー舗装	25箇所	70	17	-53	76%	★	2.8	0.7	-2.1	21	7	28%
追突	4.減速路面標示	159箇所	854	459	-395	46%	★	5.4	2.9	-2.5	119	51	32%
	5.法定外標識「追突注意」	96箇所	561	370	-191	34%	★	5.8	3.9	-2.0	71	30	31%
	6.路面標示「追突注意」	292箇所	1,479	933	-546	37%	★	5.1	3.2	-1.9	204	79	27%
	7.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	50箇所	269	177	-92	34%	★	5.4	3.5	-1.8	33	17	34%
	8.付加車線の新設・改良	4箇所	20	3	-17	85%	★	5.0	0.8	-4.3	4	2	50%
	9.高視認性区画線	58箇所	305	193	-112	37%	★	5.3	3.3	-1.9	40	13	22%
左折時	10.薄層カラー舗装	131箇所	538	343	-195	36%	★	4.1	2.6	-1.5	92	28	21%
	11.交差点コンパクト化 (横断歩道・停止線の前出し、左折巻き込みゼブラ)	19箇所	54	30	-24	44%	★	2.8	1.6	-1.3	15	2	-
	12.路肩の縮小	3箇所	15	11	-4	27%		5.0	3.7	-1.3	2	0	-
右折時	13.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	42箇所	139	82	-57	41%	★	3.3	2.0	-1.4	27	7	17%
	14.導流帯・指導線	148箇所	418	229	-189	45%	★	2.8	1.5	-1.3	103	23	16%
	EX.右直分離信号	6箇所	28	1	-27	96%	★	4.7	0.2	-4.5	6	3	50%
	合計	1,061箇所	4,827	2,875	-1,952	-	-	4.5	2.7	-1.8	760	267	25%
	平均	71箇所	322	192	-130	40%	-	4.5	2.7	-1.8	51	18	25%

・上記は、個々の工種の対策効果の傾向であり、効果発現を約束するものではない
 ・今後も、個別箇所の現地状況に適した対策を選定することが重要

(注) ポアソン検定により減少 : ★

※1: 評価箇所数はイタルダ区間の方向別に集計(例:主道路上り線など)。
 ※2: 対策前に事故発生件数が0件の事故類型を除外。
 ※3: 同一箇所・方向で複数の工種が施工されている場合も含む。
 ※4: P2で事例紹介を行っている殿台交差点についてはR3年事故まで反映

(3) 事故危険区間の更新

1) 事故危険区間リストの更新

- ① 令和4年度事故危険区間リストの振り返り
- ② 令和4年度削除区間の決定
- ③ 令和5年度事故危険区間リストの更新

2) 代表区間

- ① 代表区間の更新
- ② 千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」

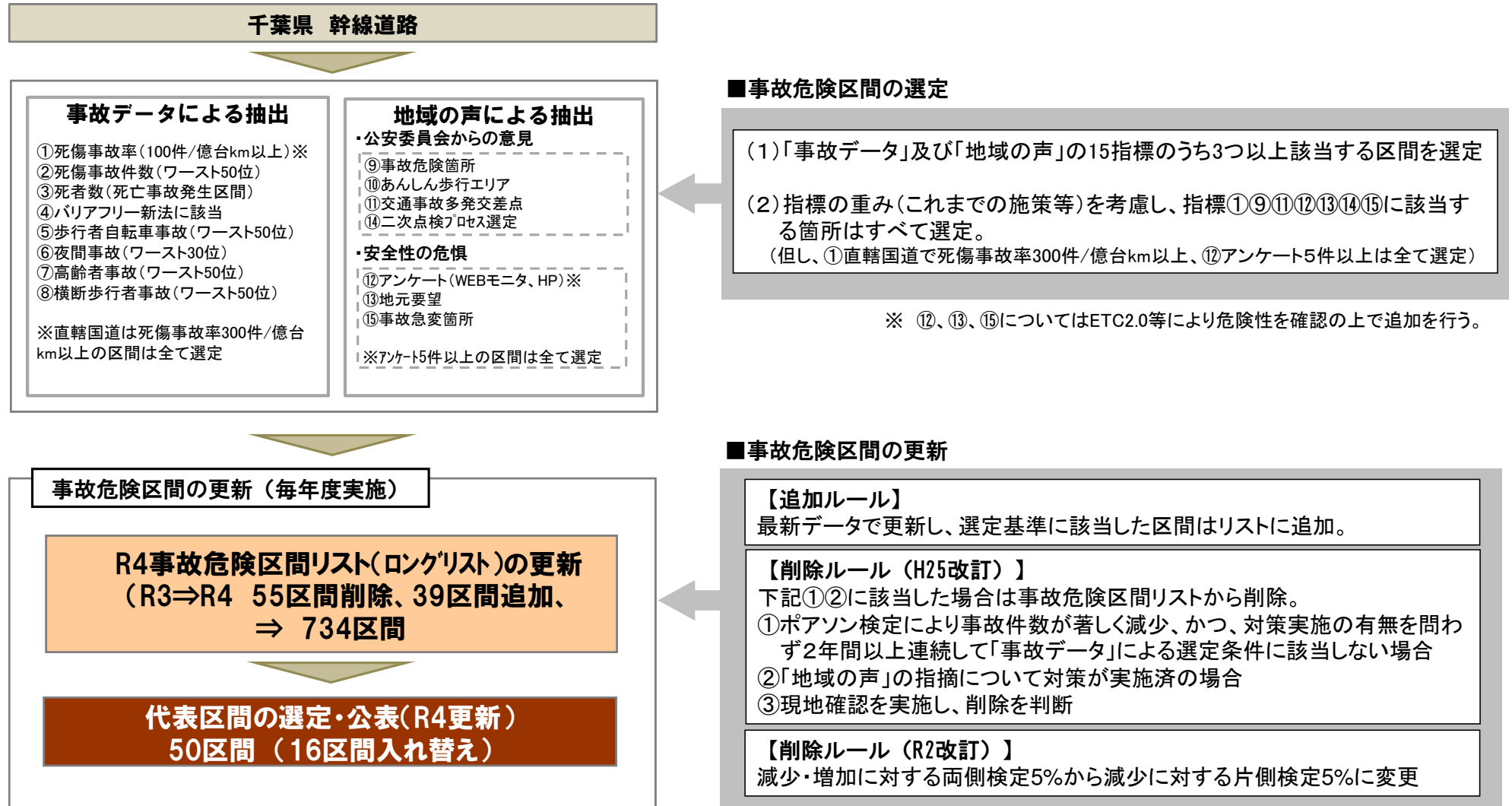
3) 令和5年度削除候補区間

- ① 令和5年度削除候補区間の選定

令和4年度事故危険区間リストの振り返り

- ・千葉県内の国、県、政令市が管理する幹線道路を対象に、「事故データ」及び「地域の声」により交通安全上課題がある箇所を抽出するため、15の抽出指標及び基準を設定。
- ・抽出指標の該当数及び重みを考慮し、事故危険区間としてリスト化し、要対策箇所と位置付け。
- ・沿道状況や道路整備による事故発生状況の変化に対応するため、毎年、「事故データ」及び「地域の声」で選定区間を更新する仕組みを設定。

■事故危険区間の選定・更新フロー



令和4年度削除区間の決定

- 令和4年度第2回委員会で承認された令和4年度削除区間候補の61区間について、現地調査を実施した上で53区間の削除を決定。
- 令和4年度事故危険区間リストから53区間削除し、令和5年度事故危険区間リストを更新。

令和4年度削除候補区間の削除決定の流れ

R4安全性向上プロジェクト委員会において、R4事故危険区間（734区間）のうち、**削除候補区間61区間**を選定

R4年度削除候補区間61区間の**現地踏査を実施**

現地踏査より判断し**53区間の削除を決定**

R4事故危険区間リストから**53区間を削除**し、令和5年度事故危険区間**リストを更新**

現地踏査の実施概要

対策前後における、事故発生要因となり得る沿道状況や道路ネットワークの変化を現地で確認。

<現地踏査の視点>

- ・対策実施状況
- ・交通状況
- ・沿道環境状況
- ・事故発生状況 等

(現地踏査の状況)



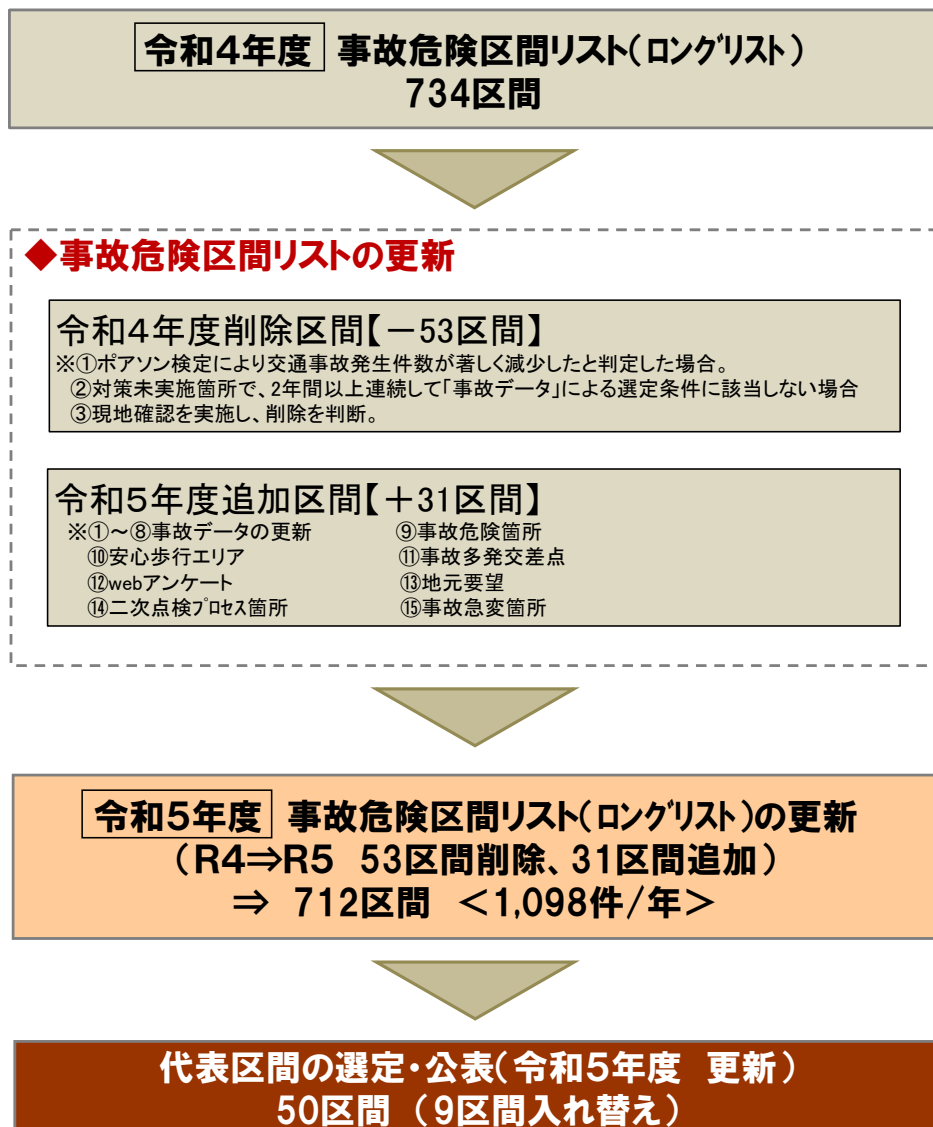
令和4年度削除区間一覧（53区間）

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	国	国道	6	松戸市馬橋((仮称)馬橋弁天交差点)
2	国	国道	16	柏市大島田950-1(風早工業団地入口交差点)
3	国	国道	16	袖ヶ浦市神納((仮称)袖ヶ浦インター入口交差点)
4	国	国道	16	富津市新井(新井交差点)
5	国	国道	51	千葉市若葉区桜木北(桜木駅前交差点)
6	県	国道	14	市川市八幡1-8-11
7	県	国道	14	船橋市印内町497-4
8	県	国道	126	旭市二5391番地~旭市二5387番地
9	県	国道	126	東金市台方(台方十字路交差点)
10	県	国道	128	長生郡長生村金田531~金田3107
11	県	国道	296	山武郡芝山町大里1912-1
12	県	国道	296	富里市七栄296-1(七栄交差点)
13	県	国道	296	佐倉市井野1460番地~井野町60-41番地
14	県	国道	296	八千代市大和田新田920-5~919
15	県	国道	296	千葉県船橋市薬台4丁目2-22
16	県	国道	296	船橋市薬台4丁目1-6-6
17	県	国道	296	船橋市前原東5丁目(前原東5丁目交差点)
18	県	国道	296	船橋市東船橋(中野木交差点)
19	県	国道	296	習志野市谷津4丁目
20	県	国道	356	香取市佐原イ264-2(寺田橋脇交差点)
21	県	国道	409	八街市八街ほ244-43
22	県	国道	464	千葉県印西市原1丁目2
23	県	主地道	3	野田市野田766-4(第一中学校前丁字路)
24	県	主地道	5	流山市流山8丁目1309(流山八)
25	県	主地道	6	市川市富浜2丁目3-21
26	県	主地道	6	市川市湊15-14~市川市湊15-12
27	県	主地道	6	市川市相之川2-7
28	県	主地道	14	茂原市高師1799-1~1039-3
29	県	主地道	39	船橋市本町1丁目3~船橋市本町1丁目9-9
30	県	主地道	57	船橋市二和東6丁目1-26~咲が丘1丁目6-18
31	県	主地道	57	船橋市咲が丘1丁目
32	県	主地道	57	鎌ヶ谷市丸山1丁目2-3番地~鎌ヶ谷市丸山1丁目1-20番地
33	県	主地道	65	佐倉市石川546
34	県	主地道	65	佐倉市寺崎北2丁目1-1~佐倉市寺崎北4丁目2-1
35	県	主地道	69	習志野市大久保1丁目8-10番地
36	県	主地道	71	旭市口240番地
37	県	主地道	76	千葉県山武市椎崎337-1
38	県	県道	121	山武市白幡1656(白幡交差点)
39	県	県道	124	東金市求名(求名駅入口交差点)
40	県	県道	150	長生郡睦沢町上之郷2048-1(上之郷交差点)
41	県	県道	158	君津市笠師3丁目21-4
42	県	県道	180	松戸市秋山259~松戸市秋山169-1
43	県	県道	190	印西市(松崎工業団地入口交差点)
44	県	県道	191	白井市清水口1丁目1-16
45	県	県道	247	千葉県鴨川市横渚1224-8
46	県	県道	266	香取郡東庄町笹川い1358-1~東庄町笹川い992-2
47	市	国道	126	千葉市中央区都町((仮称)都町3丁目交差点)
48	市	国道	126	千葉市中央区都町((仮称)都町2丁目交差点)
49	市	国道	126	千葉市中央区鶴沢町(旭町交差点)
50	市	国道	126	千葉市中央区本町(本町3丁目交差点)
51	市	主地道	20	千葉市緑区誉田1丁目(野田十字路交差点)
52	市	主地道	20	千葉市緑区誉田2丁目(誉田インター交差点)
53	市	県道	134	千葉市稲毛区稲毛東2丁目(単路部)

令和5年度事故危険区間リストの更新

・事故危険区間リスト更新の結果、削除区間は53区間、追加区間は31区間となり、事故危険区間は712区間となった。

■事故危険区間リストの更新フロー



■事故危険区間リストの更新結果

	国	千葉県	千葉市	計
R4事故危険区間	237	353	144	734
R4削除区間	-5(-2.1%)	-41(-11.6%)	-7(-4.9%)	-53(-7.2%)
R5追加区間	+9(3.8%)	+16(4.5%)	+6(4.2%)	+31(4.2%)
R5事故危険区間	241(101.7%)	328(92.9%)	143(99.3%)	712(97.0%)
うち代表区間	28	16	6	50

※()内はR4事故危険区間数に対する割合

■令和5年度追加区間における選定指標の内訳

指標	道路管理者			計
	国	千葉県	千葉市	
①死傷事故率(H30-R3)	5	14	5	24
②死傷事故件数(H30-R3)	2	1	1	4
③死者数(H30-R3)	0	4	1	5
④バリアフリー新法(過年度)	0	0	0	0
⑤歩行者自転車事故(H30-R3)	2	7	0	9
⑥夜間事故(H30-R3)	0	0	1	1
⑦高齢者事故(H30-R3)	1	5	1	7
⑧横断歩行者事故(H30-R3)	0	6	2	8
⑨事故危険箇所・共同現地診断	0	0	0	0
⑩あんしん歩行エリア(過年度)	0	0	0	0
⑪事故多発交差点(R4)	6	4	3	13
⑫WEBアンケート等(R5)	2	5	1	8
⑬地元要望(過年度)	0	0	0	0
⑭二次点検プロセス(過年度)	0	0	0	0
⑮事故急変箇所	0	0	0	0
R5追加区間数	9	16	6	31

※選定指標は重複して該当する区間がある為、R5追加区間数と指標数計は一致しない。

※ 1,098<件/年>は最新(H30-R3)の年平均死傷事故件数
 ※代表区間とは事故危険区間のうち課題が大きくかつ高い効果が期待される等主な区間

代表区間の更新

- 令和4年度の代表区間において、9区間の対策工事が完了。
- 事故危険区間リストを更新した結果、交通安全対策が必要な区間について、新たに代表区間*として9区間を追加。
- 令和5年度の新たな代表区間として50区間を選定。

*代表区間とは、事故危険区間のうち、課題が大きく、かつ、高い効果が期待される等主な区間

昨年度

令和4年度代表区間（50区間）を公表

意見

千葉県安全性向上
プロジェクト委員会

今年度

工事完了
箇所
9区間
※R6.3末の完了
予定箇所含む

対策立案・
調整中箇所
41区間

事故危険区間
リストの更新

意見

新たに
9区間
を追加

令和5年度新規追加
(9区間)

令和5年度代表区間
(50区間)を公表

令和4年度代表区間 (50区間)

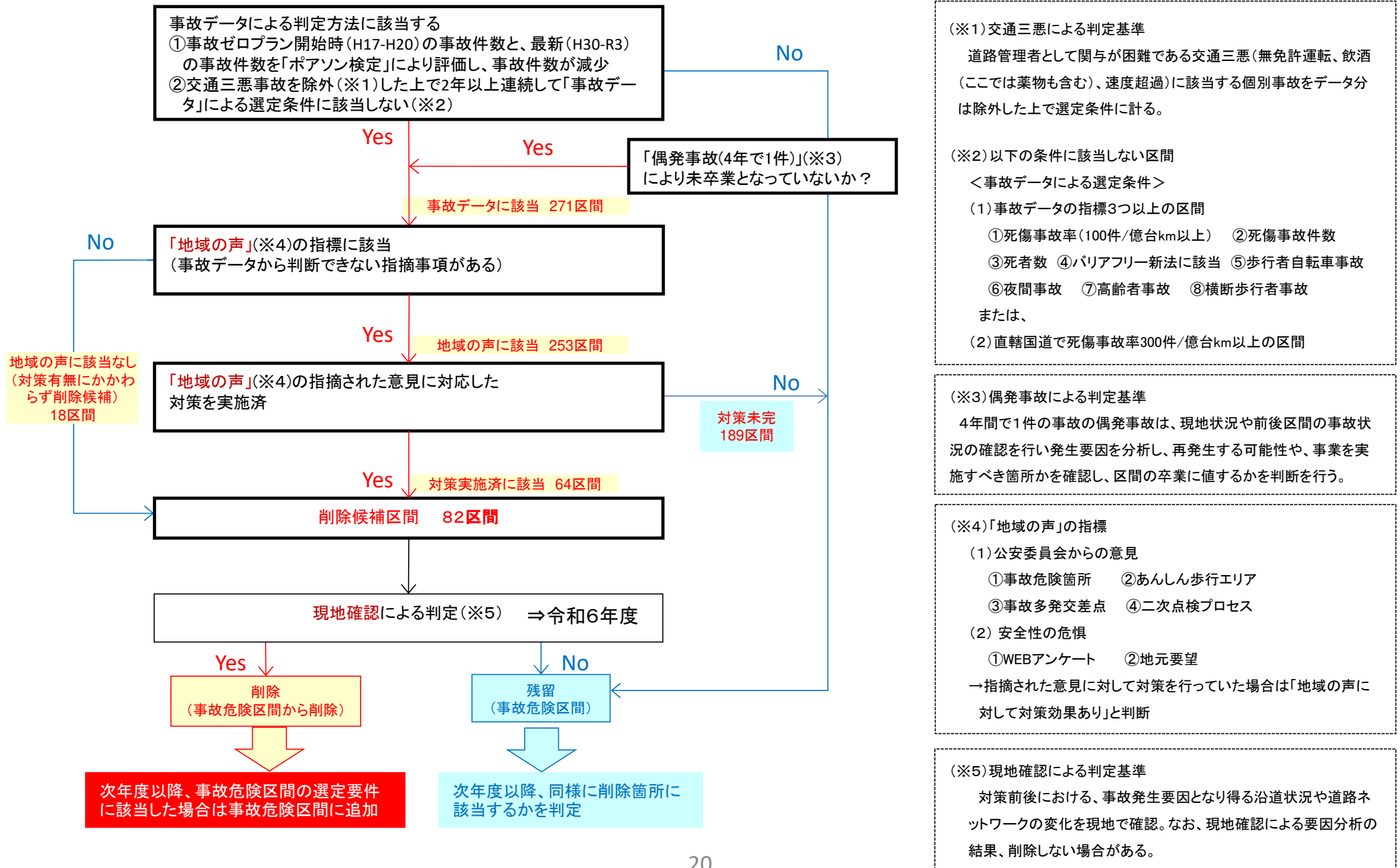
■ : 工事完了箇所

対策状況	No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理者
継続	1	国道6号	柏市新富町1丁目1-11~吉野沢1	・車路部	国
継続	2	国道6号	柏市吉野沢3-5~旭町5-3-37	・車路部	国
継続	3	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国
継続	4	国道6号	柏市旭町	・車路部	国
継続	5	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点	国
継続	6	国道6号	柏市旭町	旭町5丁目交差点	国
継続	7	国道14号	千葉市美浜区幕張西	(仮称)幕張陸橋下(東)付近交差点	国
継続	8	国道14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国
継続	9	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉西警察署入口交差点	国
継続	10	国道16号	野田市山崎	南部工業団地入口交差点	国
継続	11	国道16号	柏市十倉二	松ヶ崎交差点	国
継続	12	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国
継続	13	国道16号	千葉市花見川区横戸1178	(仮称)横戸町馬橋付近交差点	国
継続	14	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大網街道入口交差点	国
継続	15	国道16号	千葉市中央区浜野町	(仮称)館山道高架下交差点	国
継続	16	国道16号	千葉市中央区浜野町	吉市場交差点	国
継続	17	国道16号	木更津市清見台	(仮称)太田歩道橋付近交差点	国
継続	18	国道16号	木更津市清西	(仮称)清西交差点	国
継続	19	国道16号	木更津市清西	桜井交差点	国
継続	20	国道16号	柏市柏・車路部	・車路部	国
継続	21	国道16号	袖ヶ浦市長浦	検査登録事務所交差点	国
継続	22	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国
継続	23	国道357号	千葉市中央区間屋町2	(仮称)神明歩道橋交差点	国
継続	24	国道357号	千葉市中央区間屋町	ボートアリーナ前交差点	国
継続	25	国道357号	市川市二保	二保交差点	国
継続	26	国道409号	木更津市中島	(仮称)倉田中付近交差点	国
継続	27	国道126号	夷金市山田1265-1 1254	・車路部	県
継続	28	国道126号	茂原市小林1606-10	-	県
継続	29	国道126号	大網白里市永田	水田駅入口交差点	県
継続	30	国道296号	船橋市前原西5丁目	津田沼駅入口交差点	県
継続	31	国道356号	神崎町神崎本郷910番地	神崎駅入口交差点	県
継続	32	国道409号	茂原市葛葉325-7	-	県
継続	33	国道464号	印西市みどり台1-1	-	県
継続	34	主要地方道 五井本納線	市原市藤井4丁目	藤井4丁目交差点	県
継続	35	主要地方道 市川柏線	松戸市金ヶ作97-7~金ヶ作365-11	・車路部	県
継続	36	主要地方道 成田岡国線	富里市七架402-1~445-8	・車路部	県
継続	37	主要地方道 柏浜山線	柏市豊四季	豊四季駅入口交差点	県
継続	38	主要地方道 茂原環状線	茂原市新小曾6-1	-	県
継続	39	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区越智町	越智はなみずき台入口交差点	市
継続	40	市道 塩田町菅田町線	千葉市中央区生実町	生実台交差点	市
継続	41	市道 磯辺茂呂町線	千葉市若葉区若松町2123~小倉町1754-7	・車路部	市
完了	1	国道16号	八千代市米本	米本交差点	国
完了	2	国道16号	千葉市稲毛区園生444~449	・車路部	国
完了	3	国道356号	印西市竹塚823-1	-	県
完了	4	主要地方道 市原茂原線	市原市堀木105-1	帝京病院入口交差点	県
完了	5	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6	-	県
完了	6	主要地方道 鶴舞馬来田停車場線	木更津市真倉883-1	-	県
完了	7	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区菅田1丁目	野田十字路交差点	市
完了	8	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区土気町	土気駅北口交差点	市
完了	9	市道 東寺山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町	遠近五差路	市

対策状況	No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理者
追加	42	国道16号	柏市大島田	大島田交差点	国
追加	43	国道357号	市川市塩浜	塩浜交差点	国
追加	44	国道297号	市原市田尾471-10付近	-	県
追加	45	主要地方道 千葉船橋海浜線	習志野市南浜1丁目10	-	県
追加	46	主要地方道 市川印西線	市川市若宮3丁目~北方十字路交差点	北方十字路交差点	県
追加	47	一般県道 白井波山線	柏市酒井橋2丁目(車路部)	・車路部	県
追加	48	国道126号	千葉市稲毛区穴川	穴川橋下交差点	市
追加	49	国道126号	千葉市若葉区加曾利交差点~加曾利町868-1	・車路部	市
追加	50	市道 天戸町横戸町線	千葉市花見川区天戸町1540-3	花見川三小西側交差点	市

令和5年度削除候補区間の選定

- ・削除ルール（H27改訂）に基づき、令和5年度削除候補区間を82区間選定した。
- ・なお、令和元年度まで採用していたポアソン判定5%（両側検定）は、令和2年度に5%（片側検定）へ変更。



(※1)交通三悪による判定基準
道路管理者として関与が困難である交通三悪(無免許運転、飲酒(ここでは薬物も含む)、速度超過)に該当する個別事故をデータ分は除外した上で選定条件に計る。

(※2)以下の条件に該当しない区間
＜事故データによる選定条件＞
(1)事故データの指標3つ以上の区間
①死傷事故率(100件/億台km以上) ②死傷事故件数
③死者数 ④バリアフリー新法に該当 ⑤歩行者自転車事故
⑥夜間事故 ⑦高齢者事故 ⑧横断歩行者事故
または、
(2)直轄国道で死傷事故率300件/億台km以上の区間

(※3)偶発事故による判定基準
4年間で1件の事故の偶発事故は、現地状況や前後区間の事故状況の確認を行い発生要因を分析し、再発生する可能性や、事業を実施すべき箇所を確認し、区間の卒業に値するかを判断を行う。

(※4)「地域の声」の指標
(1)公安委員会からの意見
①事故危険箇所 ②あんしん歩行エリア
③事故多发交差点 ④二次点検プロセス
(2)安全性の危惧
①WEBアンケート ②地元要望
→指摘された意見に対して対策を行っていた場合は「地域の声に対して対策効果あり」と判断

(※5)現地確認による判定基準
対策前後における、事故発生要因となり得る沿道状況や道路ネットワークの変化を現地で確認。なお、現地確認による要因分析の結果、削除しない場合がある。

令和5年度削除候補区間の選定

■削除候補区間の選定過程

指標	道路管理者			計	
	千葉国道事務所	千葉県	千葉市		
①R4削除候補の残留区間、R5追加区間を除外した区間	227	310	137	674	
②上記①のうち、事故データの選定基準を2年連続で下回る区間	159	281	112	552	
③上記①のうち、事故件数が減少した区間(ポアソン検定)	101	130	65	296	
④偶発事故(4年に1件以下)	15	40	32	87	
⑤上記②かつ③または④に該当した区間	70	133	68	271	
⑥地域の声	⑤のうち、「地域の声」に該当しない	7	8	3	18
	⑤のうち、「地域の声」に該当し対策済	16	41	7	64
削除候補区間(上記⑥の合計)	23	49	10	82	

削除候補区間：82区間

■令和5年度削除候補区間の選定結果(82区間)

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	国	国道	6	松戸市南花島4丁目((仮称)新京成ガード下交差点)
2	国	国道	6	松戸市北松戸1丁目9-5~松戸市北松戸1丁目7-1・単路部
3	国	国道	6	流山市松ヶ丘3丁目305-8~1丁目455-50・単路部
4	国	国道	6	柏市豊町
5	国	国道	6	柏市末広町((仮称)末広町1交差点)
6	国	国道	14	千葉市美浜区幕張西・単路部
7	国	国道	16	柏市大青田((仮称)大青田踏道橋付近交差点)
8	国	国道	16	柏市十余二((仮称)市道18-232号線付近交差点)
9	国	国道	16	柏市柏(旧水戸街道入口交差点)
10	国	国道	16	千葉市花見川区大町1371-2~1379-1・単路部
11	国	国道	16	千葉市中央区村田町893番地(村田町交差点)
12	国	国道	16	木更津市永井作(16号長須賀交差点)
13	国	国道	16	富津市大堀(大堀交差点)
14	国	国道	16	富津市大堀(大堀中央交差点)
15	国	国道	16	富津市大堀~青木・単路部
16	国	国道	51	成田市飯仲26((仮称)飯仲地区南側交差点)
17	国	国道	127	館山市北条(館山総合高校入口交差点)
18	国	国道	127	館山市北条(鶴谷八幡宮入口交差点)
19	国	国道	127	館山市正木付近
20	国	国道	127	富津市金谷2292(フェリー南入口交差点)
21	国	国道	127	富津市金谷(金谷IC入口交差点)
22	国	国道	127	富津市竹岡(竹岡IC入口交差点)
23	国	国道	357	船橋市日の出1丁目付近
24	県	国道	126	旭市イ94番地1(飯岡バイパス入口交差点)
25	県	国道	126	旭市イ2815番地2~旭市イ2758番地1
26	県	国道	126	東金市田間(田間交差点)
27	県	国道	128	長生郡一宮町一宮3009
28	県	国道	128	茂原市茂原365-1
29	県	国道	128	茂原市高師(茂原公園交差点)
30	県	国道	128	茂原市高師台(高師交差点)
31	県	国道	128	茂原市小林2612-1
32	県	国道	128	茂原市北塚
33	県	国道	296	佐倉市上志津1834-15~佐倉市上志津1822-5
34	県	国道	296	佐倉市井野(単路部)
35	県	国道	296	八千代市大和田新田
36	県	国道	356	神崎町神崎本宿2396-3番地(神崎大橋際)
37	県	国道	356	我孫子市岡発戸599-1(湖北台団地入口交差点)
38	県	国道	356	我孫子市寿2丁目12-3番地(消防本部前)
39	県	国道	356	印西市安食3656~印西市安食ト杭955
40	県	国道	409	八街市文連301-3番地~文連301番地(パールショップともえ付近)
41	県	国道	409	八街市八街は(住野交差点)

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
42	県	国道	409	富里市七栄638-5~富里市七栄575-218
43	県	国道	464	松戸市秋山2丁目10~松戸市紙敷1567
44	県	国道	464	白井市榎(108A橋 白井市駅大橋)
45	県	主地道	5	流山市上貝塚12-1(旧道とバイパスの交差点)
46	県	主地道	7	柏市花野井410-4番地~花野井511番地
47	県	主地道	8	鎌ヶ谷市東道野辺5丁目
48	県	主地道	8	鎌ヶ谷市栗野(栗野十字路交差点)
49	県	主地道	13	市原市姉崎海岸44
50	県	主地道	17	野田市親野井
51	県	主地道	17	野田市中里
52	県	主地道	24	鴨川市横溝1465-1
53	県	主地道	27	茂原市早野
54	県	主地道	47	柏市十余二156-85番地~柏市西柏台2丁目2-13番地
55	県	主地道	51	柏市南増尾8丁目1番50号先(南増尾交差点)
56	県	主地道	51	柏市逆井2丁目31-6
57	県	主地道	57	船橋市習志野1丁目9-16
58	県	主地道	57	鎌ヶ谷市栗初富4丁目5-1(丸山1丁目交差点)
59	県	主地道	57	千葉県松戸市小金原9丁目35~千葉県松戸市栗ヶ沢788
60	県	主地道	59	白井市白井435-5
61	県	主地道	64	四街道市四街道3-9~四街道市四街道3-1
62	県	主地道	64	佐倉市王子台(鳳翔団地交差点)
63	県	主地道	69	船橋市前原西2-12~船橋市前原西2-10
64	県	主地道	84	茂原市木崎(東武台北側交差点)
65	県	県道	145	木更津市下郡271から佐野384
66	県	県道	155	佐倉市下志津原147-8~佐倉市下志津原197-3
67	県	県道	155	佐倉市上志津1605-1
68	県	県道	159	君津市東坂1丁目6-1
69	県	県道	180	千葉県市川市北方町4丁目1954~千葉県市川市北方町4丁目1870
70	県	県道	244	鏡子市東芝町2-1
71	県	県道	276	浦安市富岡3丁目(富岡交番交差点)
72	県	県道	293	茂原市六ツ野3863-3~茂原市六ツ野3980-1
73	市	国道	126	千葉市若葉区加曾利町(加曾利交差点付近)
74	市	主地道	14	千葉市緑区古市場419-1(古市場交差点)
75	市	主地道	20	千葉市中央区中央3-15(中央3-15~中央4交差点)
76	市	主地道	20	千葉市緑区鎌取町111-2(鎌取第一公園前)
77	市	主地道	20	千葉市緑区土気駅北口交差点
78	市	県道	131	千葉市緑区土気町(土気小学校入口交差点)
79	市	市道	14	千葉市中央区末広2丁目12-1~末広3丁目11-1
80	市	市道	36	千葉市稲毛区作草部2-8-57~2-8-48-1
81	市	市道	39	千葉市稲毛区長沼原町(遠近五差路)
82	市	市道	43	千葉市美浜区磯辺1丁目1-1(交差点名なし)

(4)「道路安全診断」の報告

道路安全診断の概要及び今年度の幹線道路に関する取組み

- ・「国道14号 幕張IC付近（千葉市）」を対象に、道路安全診断を実施した。
- ・安全診断で整理した対策メニューの実施にあたっては、今後関係機関との調整・検討が必要である。

<道路安全診断の概要>

■目的

- 限られた時間の中で、客観的データや専門的知識に基づく高度な事故要因分析のもと、実現性の高い対策を抽出
- 道路安全診断の積み重ねにより、関係者の相互協力・信頼関係が強固となり交通対策事業のフロントローディングを実現

■実施体制

日本大学 理工学部 交通システム工学科 小早川教授 をはじめとする交通工学の専門家を交え実施

- 診断員：学識経験者など交通工学の専門家 7名
- オブザーバー
交通管理者：千葉県警察本部
関連道路管理者：千葉市、東日本高速道路(株)

<幹線道路 | 対象箇所の抽出>

■今年度の実施箇所（国道14号 幕張IC付近）

- 事故多発の観点（H30～R3死傷事故率上位または事故多発交差点）から、候補箇所を抽出。
- その中から、**検討難易度が高い**※「幕張IC付近」を選定した。

※検討難易度が高い要素

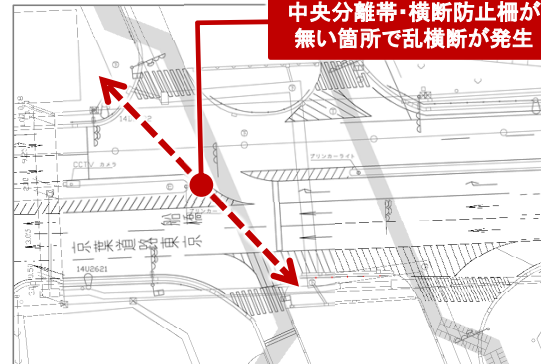
- ・事故多発交差点が連続：幕張陸橋下、幕張西2丁目緑地東側
- ・道路構造が複雑：乱横断発生、鋭角交差、車線構成が不明瞭
- ・複数の道路管理者が関連：千葉国道、千葉市、東日本高速道路
- ・交通管理者ヒアリング：千葉県警より交通課題の指摘



<幹線道路 | 対策検討内容>

■対策方針の検討

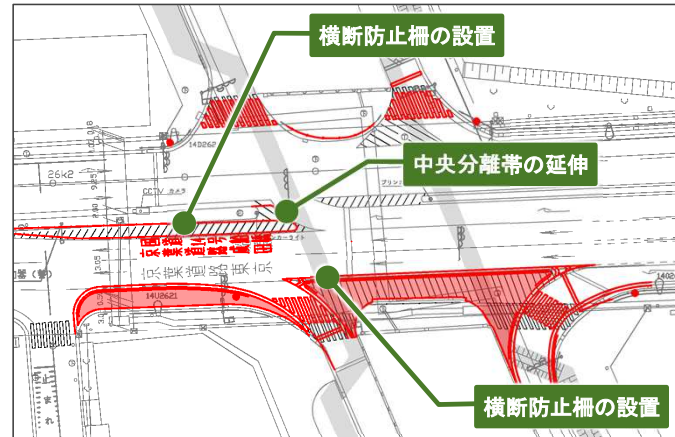
<当該箇所の問題点>



<現地状況>



<議論された対策案>



■現地確認・机上検討の様子



<道路安全診断 | 今年度の成果>

①多様な事故類型に対する安全対策の立案

多様な事故類型や危険要因に対して、**客観的データや専門的知見に基づいた高度な要因分析**を行い、安全対策を立案

②連続した区間を対象とした安全対策の立案

区間全体として一体的に対策案を議論することで、「車線構成改良」や「自転車通行空間の整備」などの区間対策を立案

③連携体制の確立による事故対策事業のフロントローディング

各管理者との**連携体制を確立**し、必要な調整事項を明確化。また、対策立案段階においては、**事前に各管理者との意見交換**を行い、**各関係機関が対策方針に合意**した上で、安全診断での議論を実施することで、**事故対策事業のフロントローディング**に寄与

(5) 生活道路の交通安全対策(ゾーン30プラス)

1) ゾーン30プラスの概要

ゾーン30プラスの概要

- 令和3年8月より、警察と道路管理者が連携し、最高速度30km/hの区域規制とハンプ、狭さく等の物理的デバイスの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図る区域を「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を推進しています。
- 令和5年度に3地区が追加され、R5年12月末時点で千葉県内の「ゾーン30プラス」は7地区となった。

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

(最高速度30km/h規制等)

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

ゾーン30プラスの整備イメージ



- 速度規制等
- 進入抑制対策
- 速度抑制対策

〔「ゾーン30プラス」の入口(イメージ)〕



<ゾーン30プラスの取組みフロー>

道路管理者及び警察が取り組む内容



PDCAサイクルの
継続的な取組

【地方整備局等により、取組全般について支援】

例) ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介 等

出典: 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

記者発表用資料: 国土交通省、警察庁同時発表

<千葉県内のゾーン30プラス策定状況>

連番	策定年度	策定地区	
1	令和3年度	船橋市	古作地区
2	令和4年度	船橋市	前原地区
3	令和4年度	船橋市	本町地区
4	令和4年度	市原市	ちはら台地区
5	令和5年度	四街道市	下志津新田四街道大日地区
6	令和5年度	野田市	桜の里地区
7	令和5年度	船橋市	中野木地区
新規	—	流山市	おおたかの森北東地区
新規	—	流山市	鱈ヶ崎団地地区
新規	—	千葉市	稲毛区山王町地区