



平成27年度

第1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）～

平成27年12月18日

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 維持管理課

目次

1. これまでの取組みについて	2
① 開催経緯	3
② 事故ゼロプランの概要	4
③ 事故ゼロプランの目標	5
2. 新たな取組みについて	6
① 生活道路における安全対策の必要性	7
② 生活道路における事故発生状況	9
3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定	10
① 生活道路に対する取り組み	11
② 生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法	12
③ 生活道路の重点対策エリア(案)の選定	15
4. 今後の予定	18

1. これまでの取組みについて

1. これまでの取組みについて

①開催経緯

- ・平成17年度に委員会を設立し、平成26年度までに計13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24年度には対策実施区間のフォローアップ結果報告、平成25年度には削除ルールの変更等を実施し、マネジメントサイクルを継続中。平成25年度からは道路安全監査を導入。

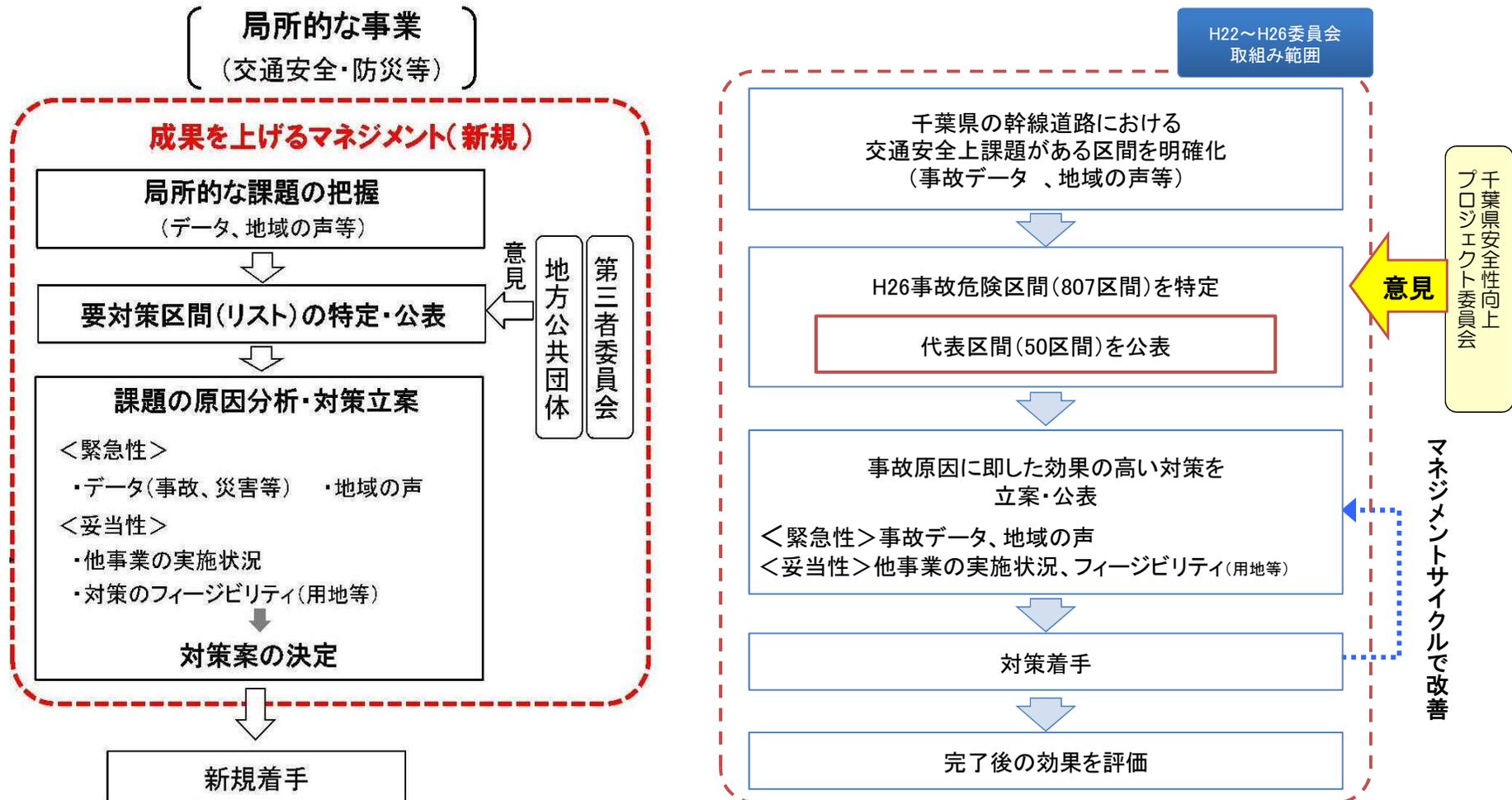
■「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の開催経緯

年度	回	開催日	内容
H17	第1回	H17. 11. 21	委員会設立、対策箇所候補の提示
	第2回	H17. 12. 16	対策箇所の選定、パブコメ実施について
	第3回	H18. 3. 30	対策箇所の対策案提示
H19	第1回	H19. 6. 18	対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の考え方
	第2回	H19. 8. 8	対策箇所の進捗公表、新たな対策箇所選定の考え方
	第3回	H19. 12. 21	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、道路安全監査の導入
H26	第1回	H27. 3. 3	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、道路安全監査(試行)の報告
H27 (予定)	第1回	H28. 12. 18	生活道路における重点対策エリア(案)の抽出方法の説明、重点対策エリア(案)の審議
	第2回	H28. 3月予定	事故危険区間の設定について、これまでの事故ゼロの取組みの報告、道路安全監査の報告、生活道路の重点対策エリアの報告・決定

1. これまでの取組みについて

②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)』としての取組を開始。
- ・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年度に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。
- ・引き続き『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を推進。



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

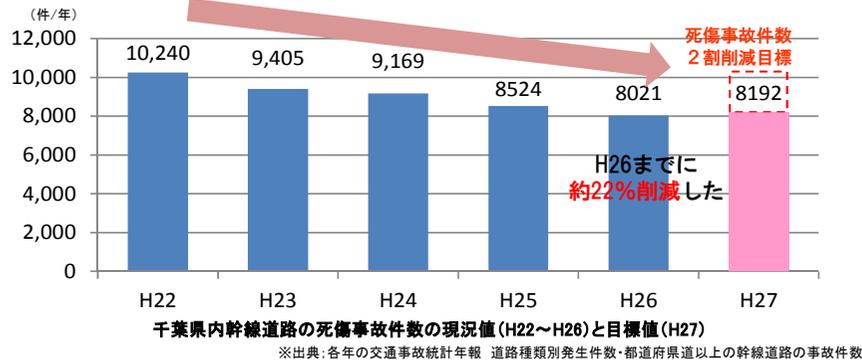
2. 新たな取組みについて

2. 新たな取組みについて

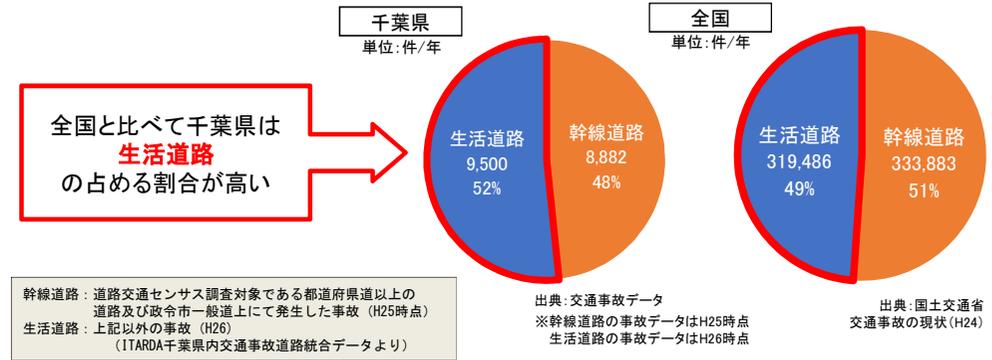
①生活道路における安全対策の必要性

- ・事故ゼロプランは、『第9次交通安全計画』に包括された取り組みであり、千葉県内の幹線道路における死傷事故件数は、平成22年度(10,240件)から平成26年度(8,021件)と約22%削減されており、目標年次(平成27年度)の2割削減に向けて着実な成果を挙げてきた。
- ・一方、全国的な傾向と同様、千葉県内の事故発生は、生活道路で起こる割合が高い状況にあり、今後更に交通事故を減らすためには生活道路に目を向けた取り組みが必要となる。
- ・平成27年11月に示された『第10次交通安全基本計画(中間案)』において、交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象として、①高齢者及び子供の安全確保、②歩行者及び自転車の安全確保、③生活道路における安全確保が挙げられている。
- ・このような中、国土交通省でも自動車交通を担う幹線道路等と、歩行者中心の暮らしの道(生活道路)の機能を分化し、平成28年度から5年間で生活道路の対策実施エリアでの歩行者・自転車乗車中の死者数を半減させることとしている。

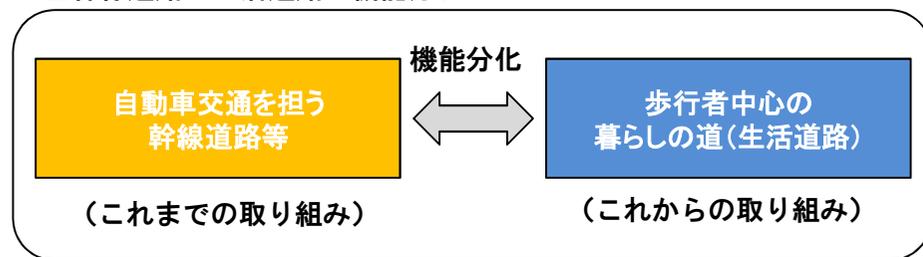
■幹線道路の死傷事故(再掲)



■幹線道路と生活道路の事故の割合



■幹線道路と生活道路の機能分化



第49回基本政策部会資料(国土交通省)を基に作成

■生活道路の安全対策の例



千葉県安全性向上プロジェクト委員会においても、今後、幹線道路の交通安全対策に加え、生活道路における交通安全対策について審議する必要がある。

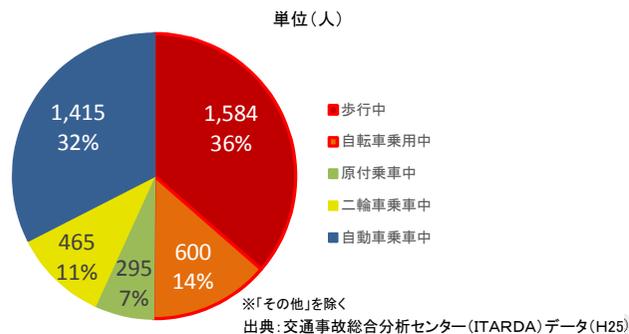
2. 新たな取組みについて

②生活道路における事故発生状況（全国）

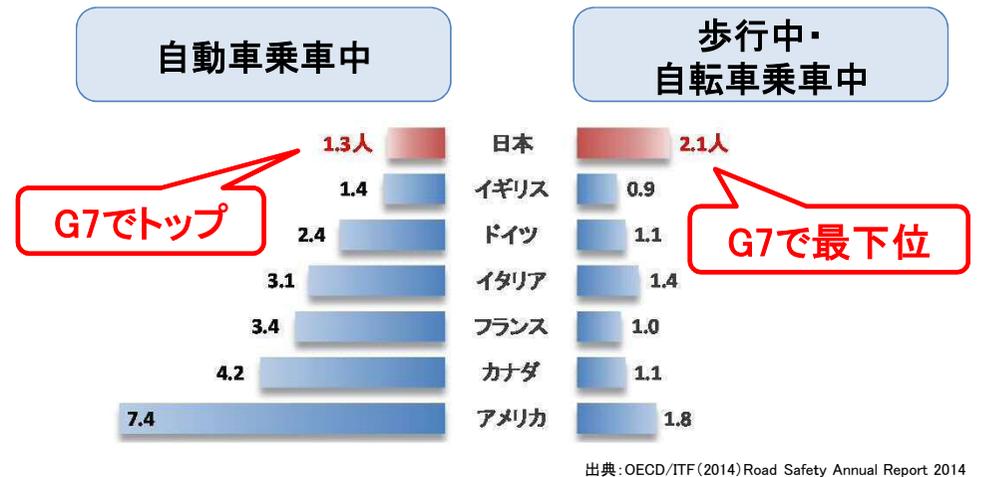
- ・全国の生活道路における状態別死者数をみると、歩行中、自転車乗車中の比率が50%を占めている。
- ・生活道路の致死率を速度別にみると、20～30km/hの致死率は、30km/h超の場合と比べて約4分の1程度まで減少する。
- ・歩行中、自転車乗車中の人口10万人あたり死者数はG7で最下位。死亡事故の半数は自宅から500m以内の道路で発生している。

全国の生活道路の事故発生状況

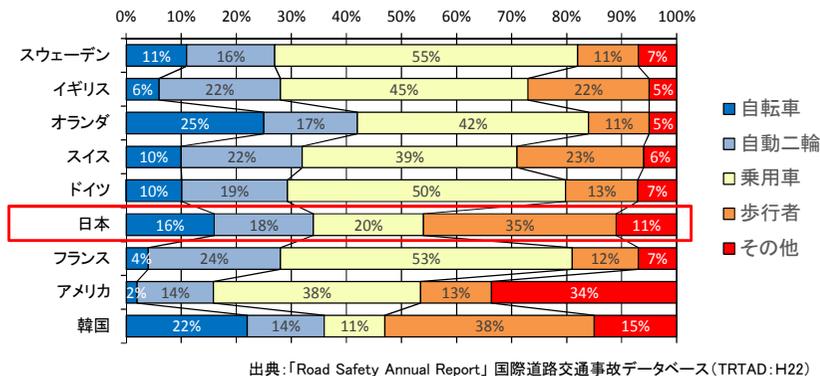
■状態別死者数



■人口10万人あたり死者数



■各国の状態別交通事故死者の割合



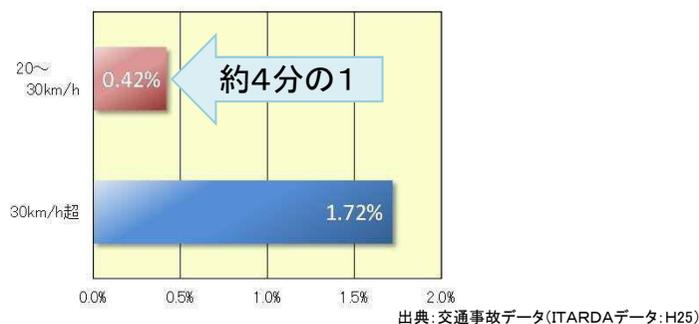
■歩行中・自転車乗車中の死者の自宅からの範囲

歩行中・自転車乗車中の死者の半数が自宅から500m以内の身近な道路で発生



→ 身近な道路を安全に

■生活道路の速度別の致死率



2. 新たな取組みについて

③生活道路における事故発生状況（千葉県内）

- ・事故類型をみると、幹線道路では人対車両の割合が9%であるのに対し、生活道路では18%と高い。
- ・状態別死者数をみると、幹線道路では自転車・歩行者の割合が54%であるのに対し、生活道路では58%と高くなっている。
- ・生活道路における市街化状況別事故件数をみると、DID地区を含む市街地は全体の約8割を占め、このうちDID地区は全体の約5割を占めている。
- ・生活道路の幅員別・道路形状別事故件数をみると、5.5m以上13.0m未満の道路での件数が最も多い。5.5m未満の道路では交差点の事故が多く、5.5m以上13m未満の道路では単路部の事故が多い。一方で13.0m以上の道路は事故が比較的少ない。

千葉県の生活道路の事故発生状況

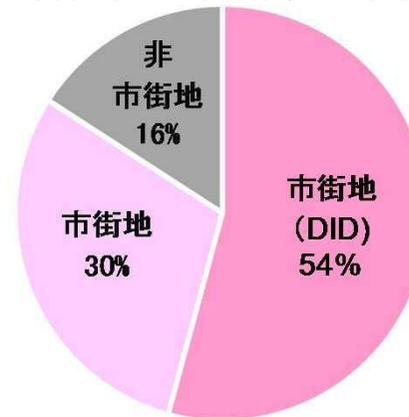
■道路別の事故類型



出典：交通事故データ

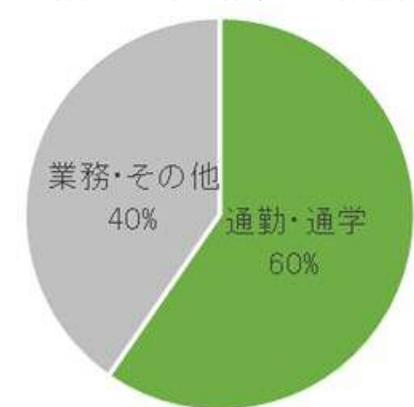
※幹線道路の事故データはH25時点
生活道路の事故データはH26時点

■市街化状況別事故件数（生活道路）



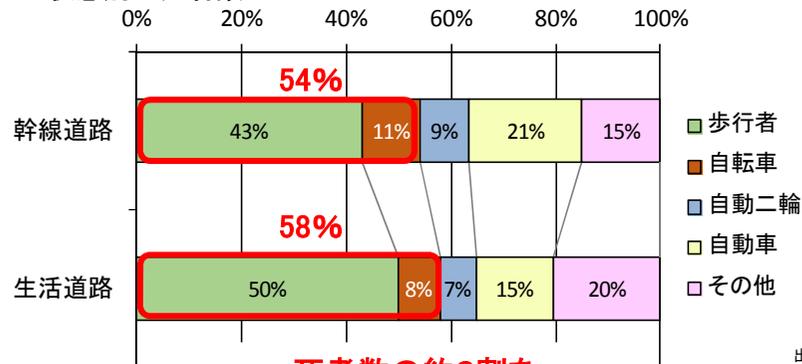
出典：交通事故データ (H26)

■通行目的別事故件数（生活道路）



出典：交通事故データ (H26)

■状態別の死者数

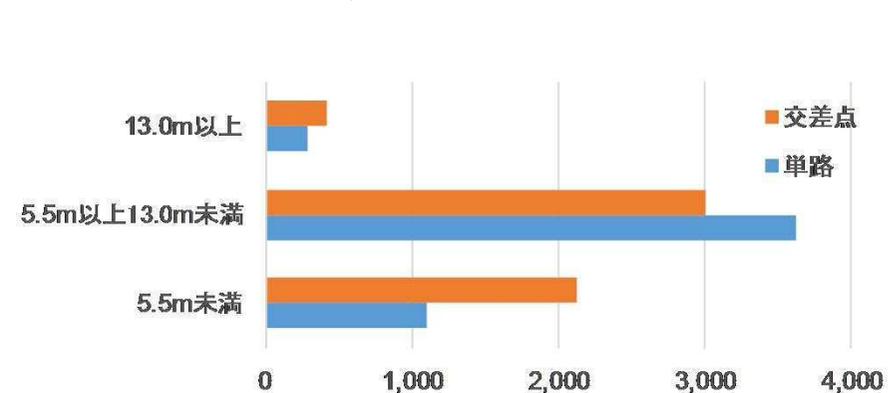


出典：交通事故データ

※幹線道路の事故データはH25時点
生活道路の事故データはH26時点

死者数の約6割を
自転車・歩行者が占める

■幅員別・道路形状別事故件数（生活道路）



出典：交通事故データ (H26)

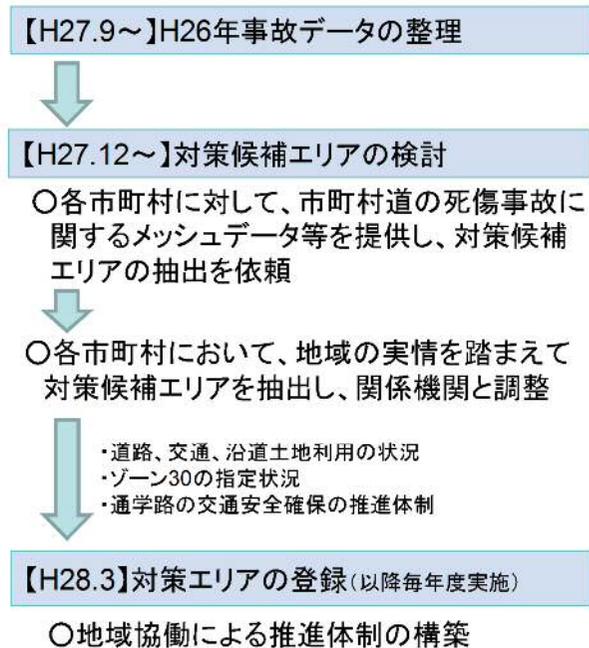
3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

①生活道路に対する取り組み

生活道路の対策エリアの登録と地域協働による推進体制の構築

- ・生活道路において、進入抑制・速度低減による安全対策を重点的に推進するエリアを、今年度中に登録予定
- ・その際に、通学路の交通安全確保の推進体制等を活用し、地域が協働して生活道路の安全対策を推進するための体制を構築予定



■地域協働による推進体制の構築 (通学路の交通安全確保の推進体制等の活用)

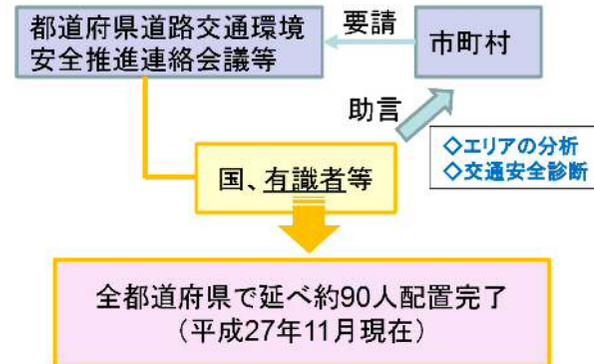


技術的助言を行う仕組みの構築

- ・今年度中に、市町村からの要請に応じ、国や有識者等が技術的助言のできる仕組みを構築予定

■技術助言を行う仕組みの構築

- ・対策エリアについて、自治体からの要請に応じ、有識者等から助言を頂く仕組みを構築



■エリアの分析イメージ(見える化)

<事故・急減速位置図>



3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

②生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法

- ・生活道路については、平成26年発生分から死傷事故データの分析が可能となった。これにより500mメッシュ単位で危険度の高いメッシュの県内比較が可能となった。
- ・このデータを活用し、危険度の高いメッシュを抽出するとともに、該当エリアにおける土地利用状況、現地状況、交通状況を踏まえつつ、各自治体の取組み状況、意見を考慮して、重点対策エリア(案)を選定する。

生活道路の危険箇所抽出の基本的な流れ

生活道路の危険箇所抽出の基本的な流れ

1. 交通事故発生状況を把握

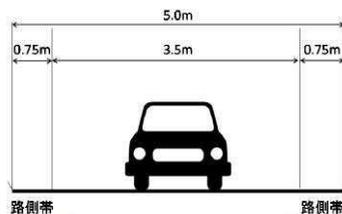
- ・市町村道の交通事故メッシュデータから死傷事故件数等を把握(500mメッシュ単位)
- ・本年度はH26年単年のデータであるが、今後、経年的な死傷事故件数等を評価することが可能となる。

2. 重点対策エリア(案)の抽出

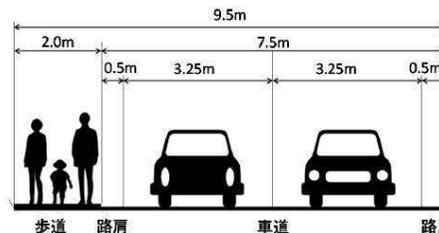
- ・客観的な事故データより抽出した危険度の高いメッシュについて、土地利用状況、現地状況、交通状況のほか、各自治体の取組み状況、意向を考慮し、対策の実現性、有効性から重点対策エリア(案)を抽出。

- ・生活道路(市町村道)には、いわゆる区画道路(W=5.5m未満)を始めとして、歩道付きの広幅員の幹線街路もある。
- ・ITARDA事故データは、下図に示すような①W=5.5m未満、②W=5.5m以上W=13.0m未満、③W=13.0m以上の幅員毎に集計されてあることから、メッシュデータにより死傷事故件数を把握する際の抽出条件として、道路幅員の設定により抽出箇所の状況が大きく異なる。
- ・今回の抽出作業にあたっては、次ページ以降の検討結果より、道路幅員の条件をW=5.5m未満として、死傷事故発生件数の多いメッシュを抽出した。

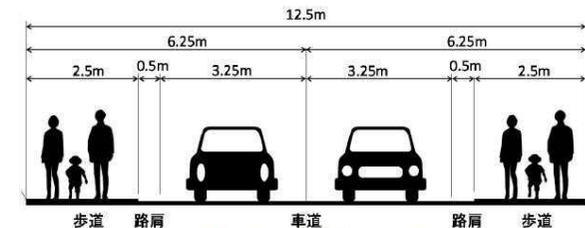
生活道路の幅員別横断構成イメージ



注) 道路交通法施行令による規定：路側帯の幅員は原則0.75m以上



注) 道路構造令による規定：第3種第2級、第4種第1級等の車線幅員は3.25m、第3種第5級、第4種等の左側及び右側路肩の幅員は0.5m、歩行者専用道路の幅員は2m以上。



注) 道路構造令による規定：第3種第2級、第4種第1級等の車線幅員は3.25m、第3種第5級、第4種等の左側及び右側路肩の幅員は0.5m、歩行者専用道路の幅員は2m以上。

図1 幅員5.5m未満(W=5.0m)の横断構成例

図2 幅員5.5m以上13.0m未満(W=9.5m)の横断構成例

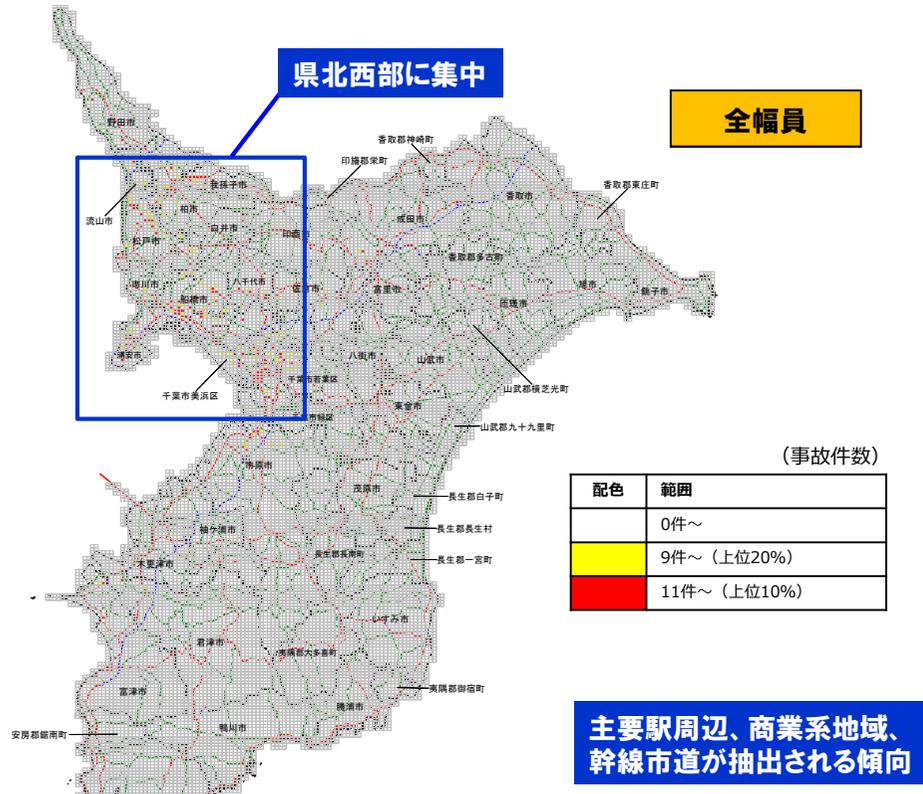
図3 幅員5.5m以上13.0m未満(W=12.5m)の横断構成例

3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

②生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法

・県内の市町村道(全幅員)を対象として集計した場合、事故の多いメッシュは県北西部の千葉駅・柏駅周辺など主要駅周辺・大商業地や幹線道路が抽出される傾向にある。そのため、生活道路における歩行者自転車を対象とした対策の実現を鑑み、区画道路(W=5.5m未満)を対象として危険度の高いメッシュを抽出した。

■県内市町村道(全幅員)における事故発生状況



ワースト順位	メッシュ番号	住所	事故件数	
1	534030391	千葉市中央区新町1	千葉駅前	25
	534030294	千葉市中央区中央4丁目	千葉駅前官庁街	25
3	534030392	千葉市中央区中央1丁目	千葉駅前商業地	24
4	534031401	千葉県千葉市中央区祐光1丁目	東千葉駅前	22
	534021904	千葉県千葉市中央区南町2丁目	蘇我駅前	22
6	534040683	千葉県八千代市萱田町	八千代中央駅周辺	21
7	533967374	千葉県柏市末広町10	柏駅前	20
	534031501	千葉県千葉市若葉区東寺山町543	4車線市道	20
	533967372	千葉県柏市中央町2	柏駅前	20
	533967724	千葉県流山市江戸川台西1丁目	江戸川台駅前	20

※平成26年の千葉県内の生活道路における総事故件数は10,567件。
 ※累積事故件数が、上位20%となるメッシュ内事故件数は9件。
 ※累積事故件数が、上位10%となるメッシュ内事故件数は11件である。

千葉県内の重点対策エリアの抽出フロー(案)

・県内市町村道(全幅員)を対象とした場合、主要駅周辺等が抽出される傾向となり、道路管理者による生活道路における歩行者自転車を対象とした対策の実現が難しい(左図)。

・W=5.5m未満の生活道路を対象として事故上位メッシュ箇所を抽出
 46メッシュ/全21,168メッシュ (事故発生件数5件以上/年)

・施策の実現性を念頭に、下の特色を有するエリアに着目

- 1) 住居系用途地域に該当するエリア
 (商業系用途地域、工業系用途地域を含むエリアを除外)
- 2) 近隣に小学校が位置するエリア。区画が整理されているエリア
 (交通安全への意識。通勤通学時の事故への対応。)
- 3) 周辺幹線道路から生活道路内に交通流入の可能性があるエリア
 (周辺の主要渋滞箇所等の指定状況)

・抽出された12メッシュの中から、地元自治体の意見を聞き、重点対策エリア(案)3エリアを選定

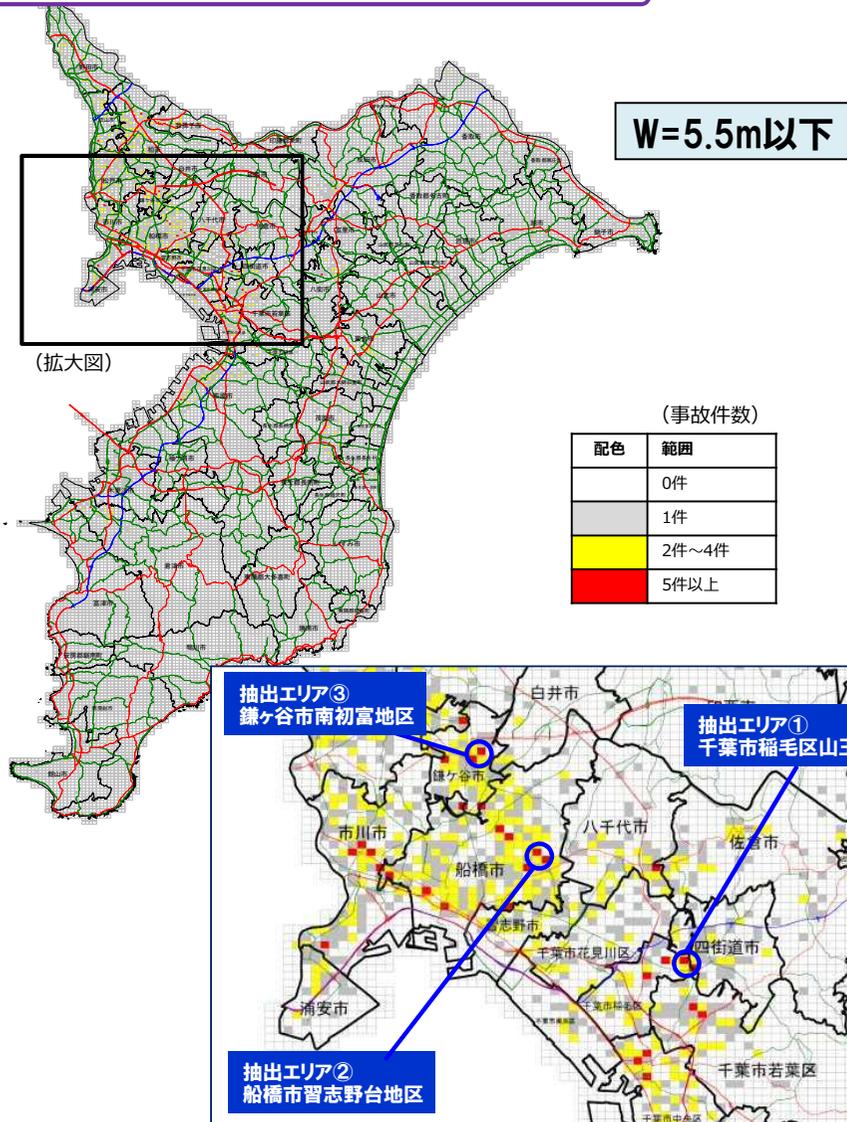
- | | | |
|-------|-------|---------------|
| 千葉市内 | 2メッシュ | → ①千葉市稲毛区山王地区 |
| 船橋市内 | 7メッシュ | → ②船橋市習志野台地区 |
| 鎌ヶ谷市内 | 2メッシュ | → ③鎌ヶ谷市南初富地区 |
| 市川市内 | 1メッシュ | → 選定なし |

3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

②生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法

- ・幅員W=5.5m未満の生活道路に着目し、県内21,168メッシュの中から46メッシュ(事故件数5件以上/年)を抽出した。
- ・抽出された46メッシュについて、土地利用の状況や生活道路内への交通流入の可能性などを踏まえ、12メッシュ(千葉市内2メッシュ、船橋市内7メッシュ、鎌ヶ谷市内2メッシュ、市川市内1メッシュ、計12メッシュ)に着目し、自治体から意見を聞き、重点対策エリア(案)3エリアを選定した。

■県内市町村道(W=5.5m未満)における事故発生状況



■メッシュ別事故発生件数(幅員5.5m未満)

[総メッシュ数:21168メッシュ]

No.	メッシュ番号	市区町村名	エリア名称	事故発生件数		定定理由	
				5.5m未満	全幅員		
1	533947741	市川市	京成八幡駅北側エリア	9	10	商業系地域含む	
1	533947553	船橋市	下総中山駅周辺エリア(市川市境)	9	10	住居系地域 ○	
2	534040321	船橋市	前原東	8	10	住居系地域 ○	
4	534031904	千葉市稲毛区	長沼町	8	10	工業系地域含む	
5	533967123	流山市	平和台駅南側エリア	8	10	工業系地域含む	
6	534030391	千葉市中央区	千葉駅南側エリア	7	25	商業系地域含む	
7	533967372	柏市	柏駅周辺エリア	7	20	商業・工業系地域含む	
8	534020381	市原市	八幡宿南西エリア	7	17	工業系地域含む	
9	534031623	千葉市若葉区	都賀駅北側エリア	7	12	小学校なし	
10	533947552	船橋市	下総中山駅周辺エリア(市川市境)	7	11	工業系地域含む	
11	534032931	八街市	八街駅西側エリア	7	8	住居系地域なし	
12	533967371	柏市	柏駅西側エリア	7	8	商業系地域含む	
13	534010832	市原市	姉ヶ崎駅北側エリア	7	7	工業系地域含む	
14	533947634	市川市	京成八幡駅西側エリア	7	7	工業系地域含む	
抽出エリア②	3	534040634	船橋市 船橋市習志野台地区	6	11	住居系地域 ○	
4	16	534050302	鎌ヶ谷市 新鎌ヶ谷駅東側エリア	6	10	住居系地域 ○	
17	534040812	鎌ヶ谷市	滝不動駅西側エリア(船橋市境)	6	10	住居系地域	
抽出エリア①	5	18	534031914	千葉市稲毛区 千葉市稲毛区山王地区	6	10	住居系地域 ○
6	19	534040533	船橋市 習志野駅西側エリア	6	9	住居系地域 ○	
20	533967032	松戸市	小金城趾駅東側エリア(流山市境)	6	9	住居系地域	
21	534031622	千葉市若葉区	都賀駅東側エリア	6	7	住居系地域	
22	533957284	鎌ヶ谷市	北中沢(松戸市境)	6	7	小学校なし	
抽出エリア③	7	23	534050203	鎌ヶ谷市 鎌ヶ谷市南初富地区	6	6	住居系地域 ○
抽出エリア②	8	24	534040641	船橋市 船橋市習志野台地区	5	16	住居系地域 ○
25	534030292	千葉市中央区	本千葉駅周辺エリア	5	16	商業系地域含む	
26	534041503	八千代市	勝田台駅周辺エリア(佐倉市境)	5	15	小学校なし・商業・工業系地域含む	
27	534030394	千葉市中央区	東千葉駅南側エリア	5	15	商業系地域含む	
28	534021741	千葉市緑区	鎌取駅南口エリア	5	12	商業系地域含む	
29	533947472	船橋市	海神	5	12	工業系地域含む	
30	534020491	市原市	八幡宿西側エリア	5	11	工業系地域含む	
31	533947382	船橋市	湊町小学校周辺船橋市役所周辺	5	11	小学校なし・工業系地域含む	
32	533907011	君津市	君津駅西側エリア(木更津市境)	5	11	商業系地域含む	
9	33	534040904	鎌ヶ谷市 二和西(船橋市境)	5	10	住居系地域 ○	
34	533967681	柏市	松葉町	5	10	住居系地域	
35	533947023	浦安市	南行徳駅周辺エリア	5	10	商業系地域含む	
10	36	534031921	千葉市稲毛区 小深町(四街道市境)	5	9	住居系地域 ○	
37	534030894	千葉市稲毛区	園生町	5	9	小学校なし・工業系地域含む	
38	533957942	松戸市	北小金南側エリア	5	9	住居系地域	
11	39	533947994	船橋市 丸山(鎌ヶ谷市境)	5	9	住居系地域 ○	
40	533957592	松戸市	六実駅周辺エリア(鎌ヶ谷市境)	5	8	住居系地域なし	
41	534040723	船橋市	高根公園駅周辺エリア	5	6	住居系地域	
42	523936884	館山市	館山駅南側エリア	5	6	小学校なし	
43	534052353	富里市	成田駅北側エリア	5	5	商業系地域含む	
44	534010841	市原市	姉ヶ崎駅北東側エリア	5	5	小学校なし・工業系地域含む	
12	45	533947644	市川市 鬼越駅北側エリア	5	5	住居系地域 ○	
46	524050384	鴨川市	安房鴨川北東側エリア	5	5	小学校なし	

3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

③重点対策エリア(案)の選定

【対策エリア①】 千葉市稲毛区山王地区

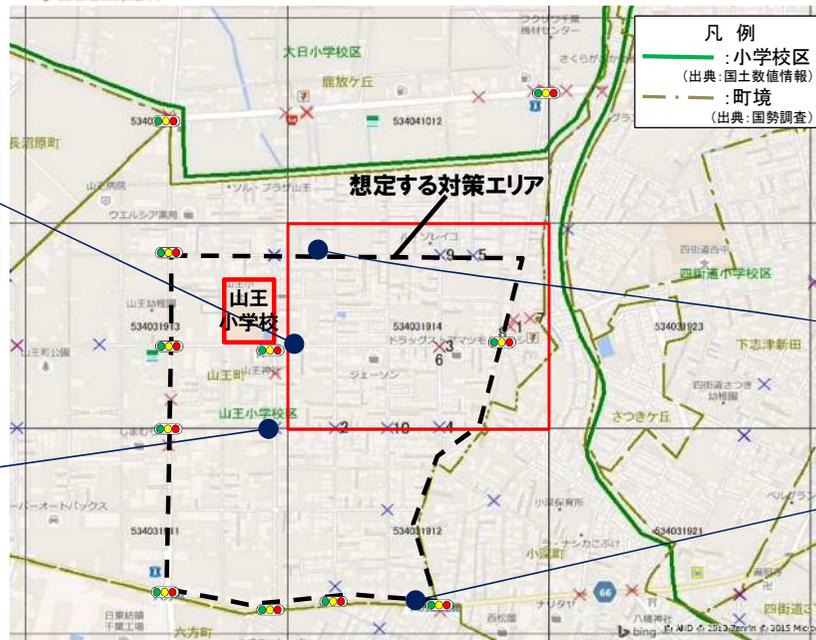


■用途地域(国土数値情報)



用途地域	割合
近隣商業地域	
工業専用地域	
工業地域	
準工業地域	
準住居地域	
商業地域	
第一種住居地域	
第一種中高層住居専用地域	41.6%
第一種低層住居専用地域	
第二種住居地域	
第二種中高層住居専用地域	58.4%
第二種低層住居専用地域	
不明	

■事故発生箇所



■全幅員・全事故データ

事故No.	1当		2当		事故類型	発生年月日	車道幅員
	当事者種別	年齢	当事者種別	年齢			
1	乗用車・貨物車	25~64歳	歩行者	25~64歳	人対車両 通行中	20140202	5.5m以上13m未満
2	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20140204	5.5m未満
3	乗用車・貨物車	25~64歳	二輪車	25~64歳	車両相互 左折時	20140329	5.5m未満
4	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20140605	5.5m未満
5	乗用車・貨物車	65歳以上	自転車	1~15歳	車両相互 出会い頭	20140809	5.5m未満
6	乗用車・貨物車	65歳以上	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20140801	5.5m以上13m未満
7	乗用車・貨物車	25~64歳	自転車	25~64歳	車両相互 右折時	20140821	5.5m以上13m未満
8	乗用車・貨物車	25~64歳	自転車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20141011	5.5m以上13m未満
9	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20141024	5.5m未満
10	乗用車・貨物車	25~64歳	二輪車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20141110	5.5m未満



■事故種類別事故件数

	歩行者	自転車	歩行者+自転車	子供	高齢者	全事故
5.5m未満		1件	1件		1件	6件
5.5m以上13m未満	1件	2件	3件		1件	4件
13m以上						
全幅員	1件	3件	4件		2件	10件

ゾーン30	
整備済み	整備予定

メッシュ番号	住所	備考
534031914	千葉市稲毛区	山王町

3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

③重点対策エリア(案)の選定

【対策エリア②】 船橋市習志野台地区

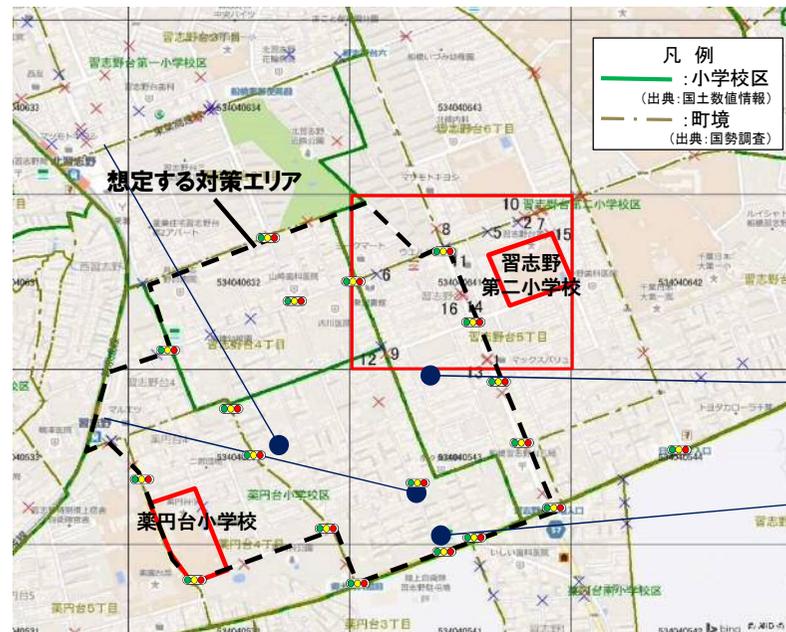


■用途地域(国土数値情報)



メッシュ内の割合		
■近隣商業地域	■第一種住居地域	24.8%
■工業専用地域	■第一種中高層住居専用地域	75.2%
■工業地域	■第一種低層住居専用地域	
■準工業地域	■第二種住居地域	
■準住居地域	■第二種中高層住居専用地域	
■商業地域	■第二種低層住居専用地域	
	不明	

■事故発生箇所



■全幅員・全事故データ

事故No.	1当		2当		事故類型	発生年月日	車道幅員
	当事者種別	年齢	当事者種別	年齢			
1	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20140104	5.5m以上13m未満
2	自転車	25~64歳	歩行者	65歳以上	人対車両 その他	20140104	5.5m未満
3	乗用車・貨物車	25~64歳	二輪車	25~64歳	車両相互 出合い頭	20140227	5.5m以上13m未満
4	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20140319	5.5m以上13m未満
5	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20140226	5.5m未満
6	乗用車・貨物車	25~64歳	二輪車	65歳以上	車両相互 右折時	20140416	5.5m未満
7	乗用車・貨物車	16~24歳	二輪車	16~24歳	車両相互 出合い頭	20140614	5.5m以上13m未満
8	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20131212	5.5m以上13m未満
9	自転車	65歳以上	自転車	25~64歳	車両相互 出合い頭	20140703	5.5m以上13m未満
10	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20141013	5.5m以上13m未満
11	乗用車・貨物車	25~64歳	自転車	1~15歳	車両相互 左折時	20141118	5.5m未満
12	乗用車・貨物車	25~64歳	自転車	25~64歳	車両相互 左折時	20141127	5.5m未満
13	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20141213	5.5m以上13m未満
14	乗用車・貨物車	25~64歳	歩行者	65歳以上	人対車両 横断中	20141214	5.5m以上13m未満
15	乗用車・貨物車	25~64歳	歩行者	1~15歳	人対車両 その他	20141215	5.5m以上13m未満
16	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互追突	20141219	5.5m以上13m未満



■事故種類別事故件数

	歩行者	自転車	歩行者+自転車	子供	高齢者	全事故
5.5m未満	1件	3件	3件		2件	5件
5.5m以上13m未満	2件	2件	3件		2件	11件
13m以上						
全幅員	3件	5件	6件		4件	16件

ゾーン30	
整備済み	整備予定



メッシュ番号	住所	備考
534040641	船橋市	習志野台第二小学校周辺

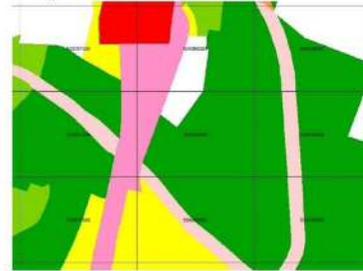
3. 生活道路の重点対策エリア(案)の選定

③重点対策エリア(案)の選定

【対策エリア③】 鎌ヶ谷市南初富地区



■用途地域(国土数値情報)



メッシュ内の割合			
近隣商業地域	13.7%	第一種住居地域	0.0%
工業専用地域		第一種中高層住居専用地域	
工業地域		第一種低層住居専用地域	76.4%
準工業地域		第二種住居地域	1.3%
準住居地域		第二種中高層住居専用地域	
商業地域		第二種低層住居専用地域	
		不明	

■事故発生箇所



■全幅員・全事故データ

事故No.	1当		2当		事故類型	発生年月日	車道幅員
	当事者種別	年齢	当事者種別	年齢			
1	乗用車・貨物車	25~64歳	乗用車・貨物車	25~64歳	車両相互 出会い頭	20140111	5.5m未満
2	二輪車	16~24歳	歩行者	65歳以上	人対車両 横断中	20140119	5.5m未満
3	乗用車・貨物車	25~64歳	歩行者	25~64歳	人対車両 通行中	20140401	5.5m未満
4	乗用車・貨物車	25~64歳	二輪車	65歳以上	車両相互 その他	20140518	5.5m未満
5	乗用車・貨物車	25~64歳	自転車	65歳以上	車両相互 出会い頭	20140603	5.5m未満
6	乗用車・貨物車	16~24歳	乗用車・貨物車	16~24歳	車両相互 出会い頭	20141126	5.5m未満



■事故種類別事故件数

	歩行者	自転車	歩行者+自転車	子供	高齢者	全事故
5.5m未満	2件	1件	3件		3件	6件
5.5m以上13m未満						
13m以上						
全幅員	2件	1件	3件		3件	6件

ゾーン30	
整備済み	整備予定
	○

メッシュ番号	住所	備考
534050203	鎌ヶ谷市	初富駅東口鎌ヶ谷小学校周辺

4. 今後の予定

4. 今後の予定

平成27年度 千葉県安全性向上プロジェクト委員会

○ 第1回（今回）

- ・ 生活道路における重点対策エリア(案)の抽出方法の説明、重点対策エリア(案)の審議



- ・ 本委員会後：自治体・交通管理者と協議



○ 第2回（3月予定）

- ・ 事故危険区間の設定について
- ・ これまでの事故ゼロの取組みの報告
- ・ 道路安全監査の報告
- ・ 生活道路の重点対策エリアの報告・決定