



平成26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 3月3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
  - これまでの取組み
  - 事故ゼロプランの概要
  - 事故ゼロプランの目標
  - 対策事例
2. 対策実施区間のフォローアップ結果
  - 事業進捗状況
  - 対策実施区間の事例
3. 対策工種別の対策効果
  - 対策工種別の対策効果
4. 事故危険区間の更新について
  - 事故危険区間リストの更新
  - 代表区間の更新
  - 削除候補区間の選定
5. 道路安全監査(試行)の報告
  - 道路安全監査について
  - 千葉国道事務所版 道路安全監査の概要
  - 平成25年度の試行概要
  - 平成26年度(本年度)の試行概要

# 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 これまでの取組み

## これまでの取組み

- ・平成17年度に委員会を設立し、平成25年度までに計12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。

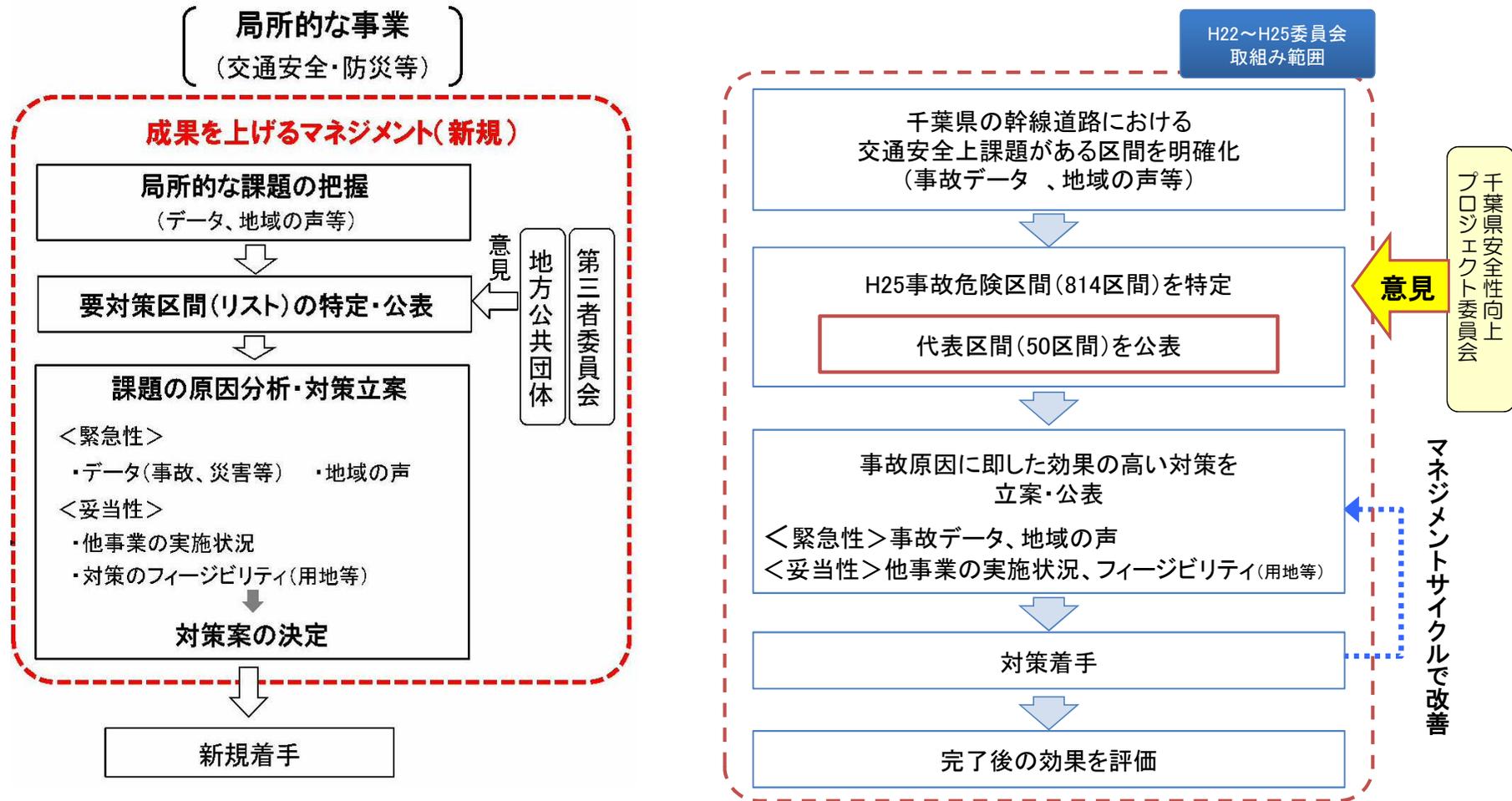
### ■「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の開催経緯

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	これまでの取り組み確認 「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	これまでの取り組み紹介 「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	「事故ゼロプラン」取り組み確認、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」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	これまでの取り組み確認、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

# 1. これまでの取組みについて② 事故ゼロプランの概要

## 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。
- ・今後は、昨年度に引き続き『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を推進。



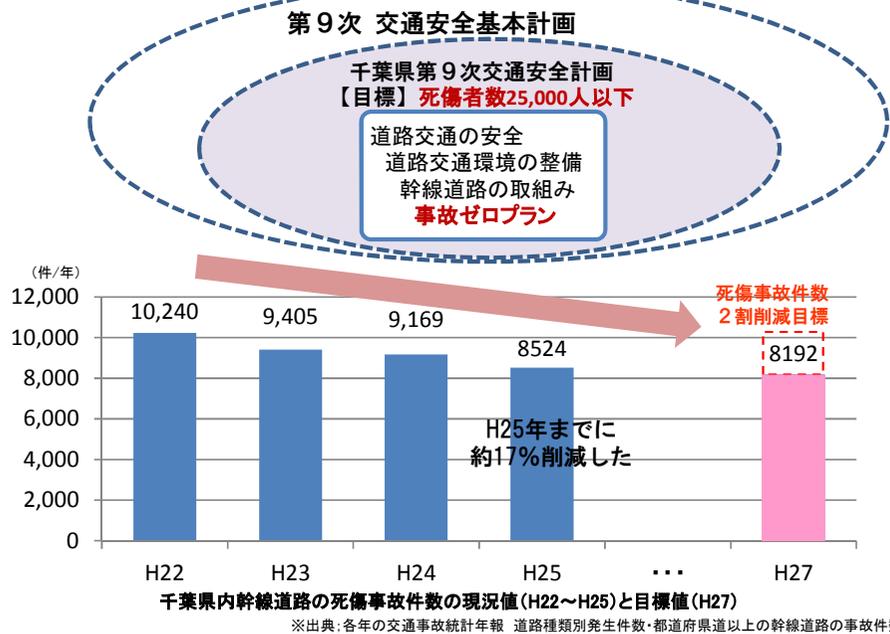
政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて(平成22年8月国土交通省記者発表資料)より作成

# 1. これまでの取組みについて③ 事故ゼロプランの目標

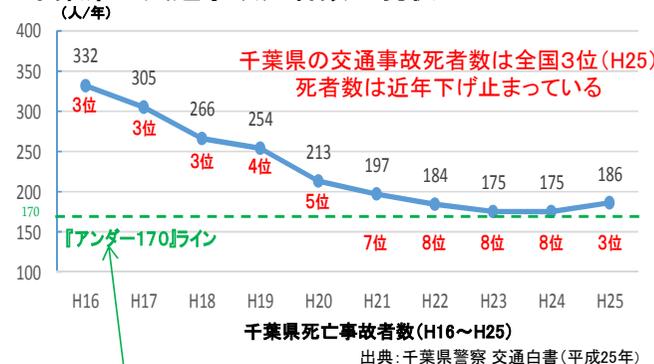
## 事故ゼロプランの目標

- ・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(平成27年)である死傷者数25,000人以下に合わせる。
- ・平成27年までに「**県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減**」を目標とする。(H22; 10,240件→8,192件)
- ・千葉県の交通事故死者数は全国ワースト3位(H25)であり、死者数は近年下げ止まっている。死亡者の内訳は、高齢者が約5割を占めている。

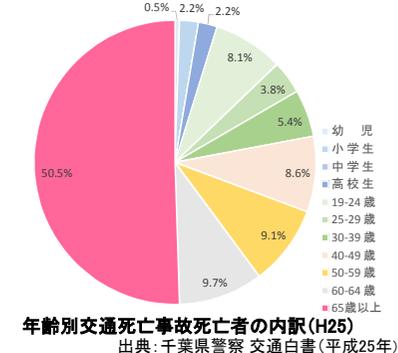
### ■千葉県事故ゼロプランの目標



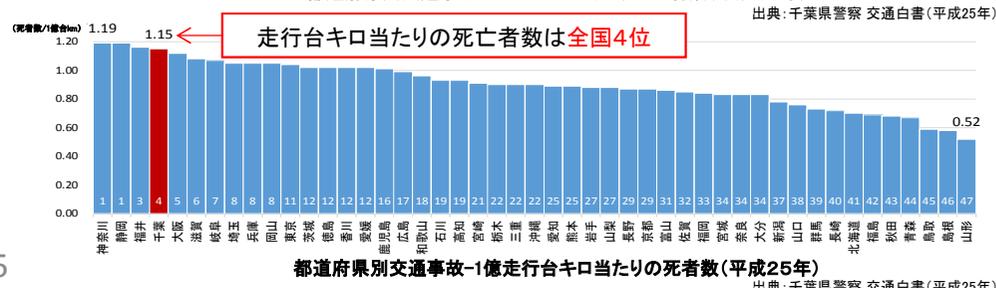
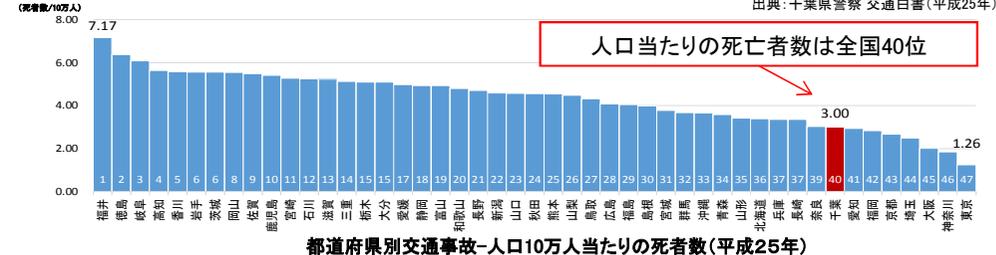
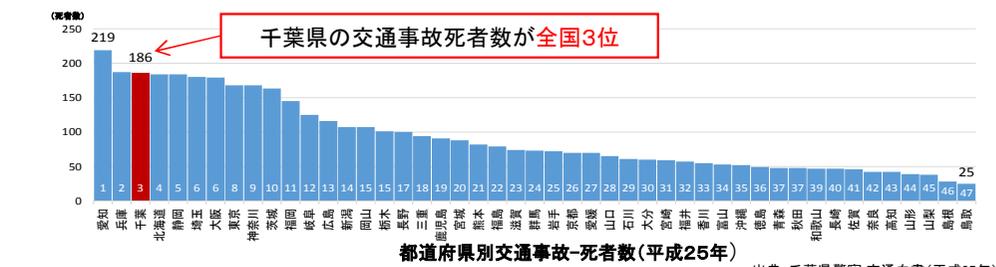
### ■千葉県の交通事故死者数の現状



### 死者数の約5割は65歳以上の高齢者



『アンダー170』...千葉県における交通死亡事故死者数170人以下(年間)を目指す取り組み



### 千葉県事故ゼロプランの目標

「道路交通環境の整備」の幹線道路の「1主要施策」の取組みとして、H27年までに

**千葉県内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(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

## 対策事例「国道16号十余二工業団地入口交差点」

### 箇所概要

【場所】十余二工業団地入口交差点 【日交通量】56,140台/日  
 【路線】国道16号 【対策年】平成25年度  
 【センサ番号※】12000-10260  
 ※H22センサ交通量区間番号

### 対策前の問題点

#### 交差点手前の単路部の問題

- 自動車同士の追突事故

交通量が多く長い直線区間であるため速度超過の自動車が多く発生している。

#### 交差点内の問題

- 歩行者や自転車との左折事故

交差点が大きく、左折時に減速せずに通行する自動車が多く発生している。

#### ■死傷事故件数の内訳 (H20～23)

追突事故	9件	52%
右折事故	4件	24%
出会い頭	2件	12%
その他	2件	12%

### 対策内容と期待される効果

#### 交差点手前の単路部の対策

- ・路面標示や警戒標識を設置することで、交差点に進入する走行車両の速度が抑制され、「追突事故」、直進車両と右折車両との「右折事故」の防止等が期待される。

#### 交差点内の対策

- ・停止線・横断歩道を前に出し、交差点を曲がるカーブをきつくすることで、交差点内における自動車の通過速度が抑制され、横断歩行者及び自転車の右左折車両との接触事故の防止などが期待される。
- ・横断歩道長の短縮(最大約3m)及び歩道の拡幅(最大約3m)により、安全で快適な歩行者空間が確保される。

#### ■信号階梯図 (対策前)

1φ	不明	2φ	不明	3φ	不明	4φ	不明

#### ■信号階梯図 (対策後)

1φ	106S	2φ	29S	3φ	31S	4φ	14S

停止線・横断歩道を前に出す

赤字は、今回の対策内容を示す

対策事例「国道357号二俣交差点」

**箇所概要**

【場所】二俣交差点  
【路線】国道357号

【日交通量】88,104台/日  
【対策年】平成25年度  
【センサス番号※】12000-11450  
※H22センサス交通量区間番号

事業箇所

国道14号

国道357号

至)東京 至)千葉 至)京葉港

**対策前の状況と対策内容**

**対策前の交差点の状況**

- ・横断歩道上で自転車歩行者事故(2件/4年)

**対策内容**

- ・「左折時の走行速度および走行位置」に着目し改良を実施

法定外看板「右折時横断者注意」

左折車の走行位置

法定外看板「右折時対向車注意」

至)京葉港 至)東京 至)千葉 至)国道14号

※右折車への注意喚起のために法定外看板も設置

**事故の要因**

- ・交差点の上部に高速道路が並走しており交差点面積が広い。
- ・変形の十字路で渋滞も加わり、従道路からの交差点視認性が非常に悪い。
- ・大型車混入率が非常に高い。また、歩行者、自転車交通が多い。

**挙動の変化と期待される効果**

**挙動の変化**

- ・千葉側、東京側ともに、対策前の比べて、左折車の走行位置が外回りとなり、走行速度も低下し、路面表示の効果が確認できた。

**期待される効果**

- ・横断歩道上の自転車・歩行者に対する事故の削減が期待される。

対策前

対策後

走行位置が外回りに変化

至)京葉港 至)東京 至)千葉 至)国道14号

**左折車の速度比較(千葉側)**

平日速度 (km/h)	休日速度 (km/h)
対策前: 35.7	対策前: 21.0
対策後: 17.7 (約50%減)	対策後: 21.3 (ほぼ変化なし)

**左折車の速度比較(東京側)**

平日速度 (km/h)	休日速度 (km/h)
対策前: 15.3	対策前: 19.6
対策後: 14.6 (約4%減)	対策後: 16.1 (約18%減)

**信号階梯図(対策前)**

1φ	46S	2φ	22S	3φ	63S	4φ	28S
青46 黄0 赤0		青17 黄3 赤2		青60 黄3 赤0		青22 黄3 赤3	

サイクル 159S

**信号階梯図(対策後)**

1φ	40S	2φ	20S	3φ	51S	4φ	20S
青35 黄3 赤2		青20 黄0 赤0		青48 黄3 赤0		青15 黄3 赤2	

サイクル 131S

## 2. 対策実施区間のフォローアップ結果

---

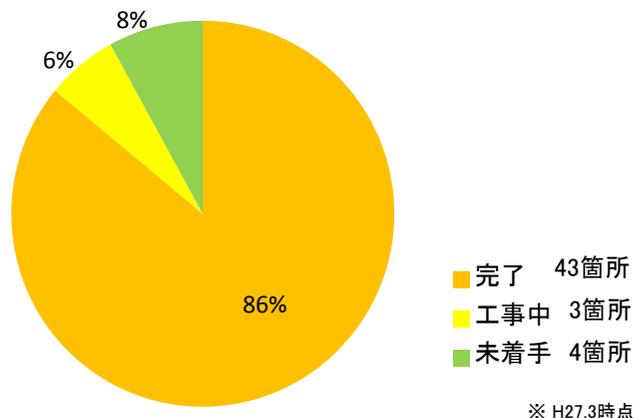
## 2. 対策実施区間のフォローアップ結果① 事業進捗状況

### 事業進捗状況

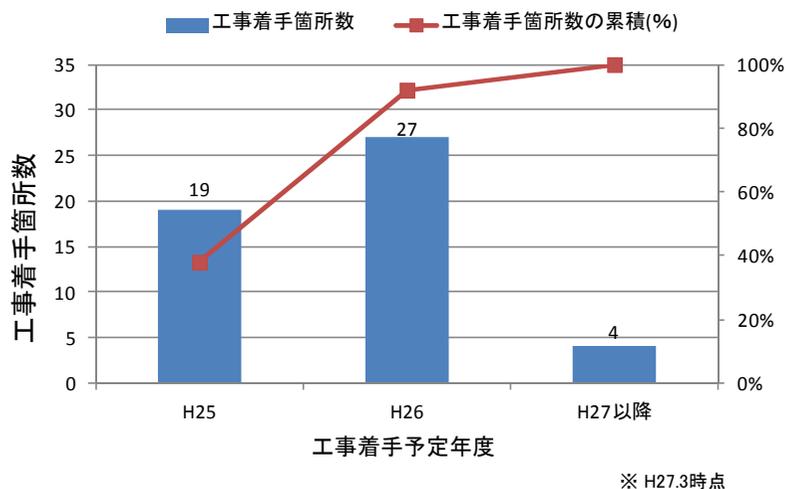
- 代表区間50区間のうち、約9割が工事完了、6%が工事中。(H27.3時点(予定))
- 事故危険区間の死傷事故件数は、全国幹線道路と比較し減少が大きい。
- H23年までに対策を実施した区間で事故が31%減少。

#### H25代表区間 (50区間)

##### 代表区間の対策進捗状況

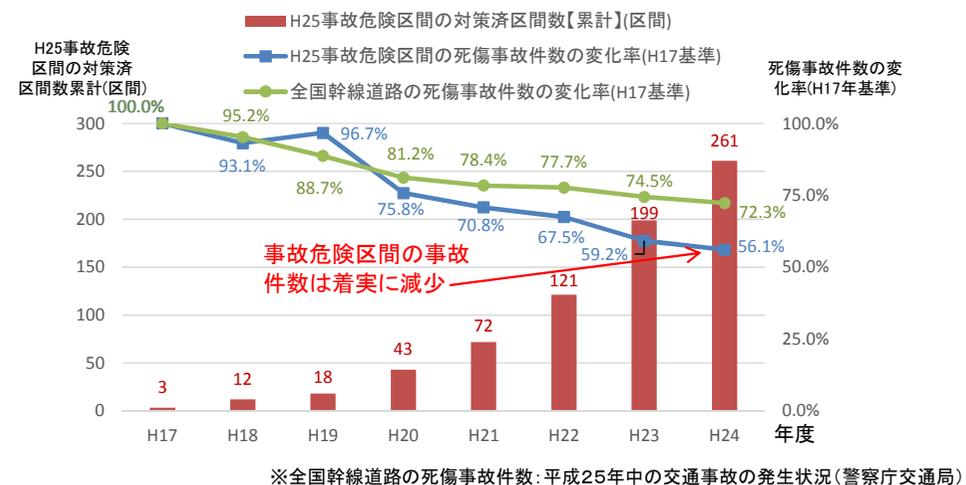


##### 代表区間の今後の対策実施予定 (工事着手箇所数)

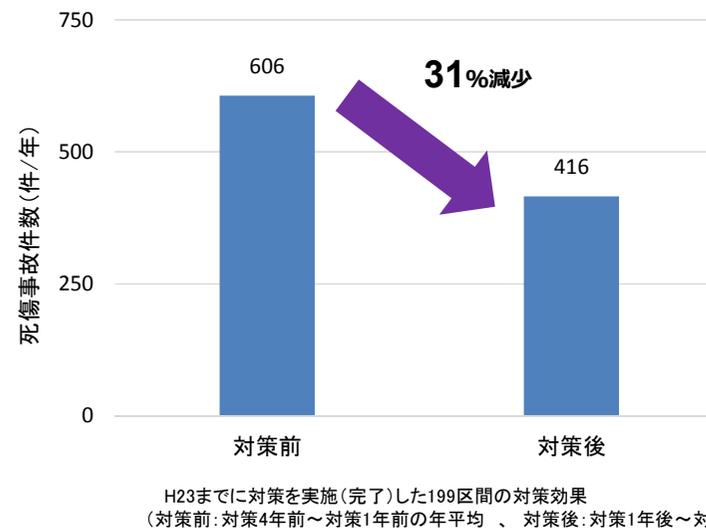


#### H25事故危険区間 (814区間)

##### H25事故危険区間の死傷事故件数等の推移



##### H25事故危険区間における対策実施区間の対策効果

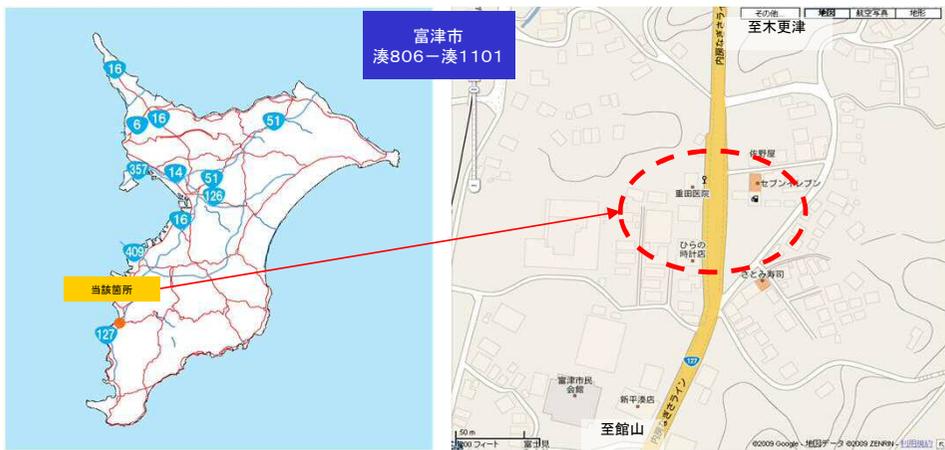


国道127号 富津市湊806-湊1101

箇所概要

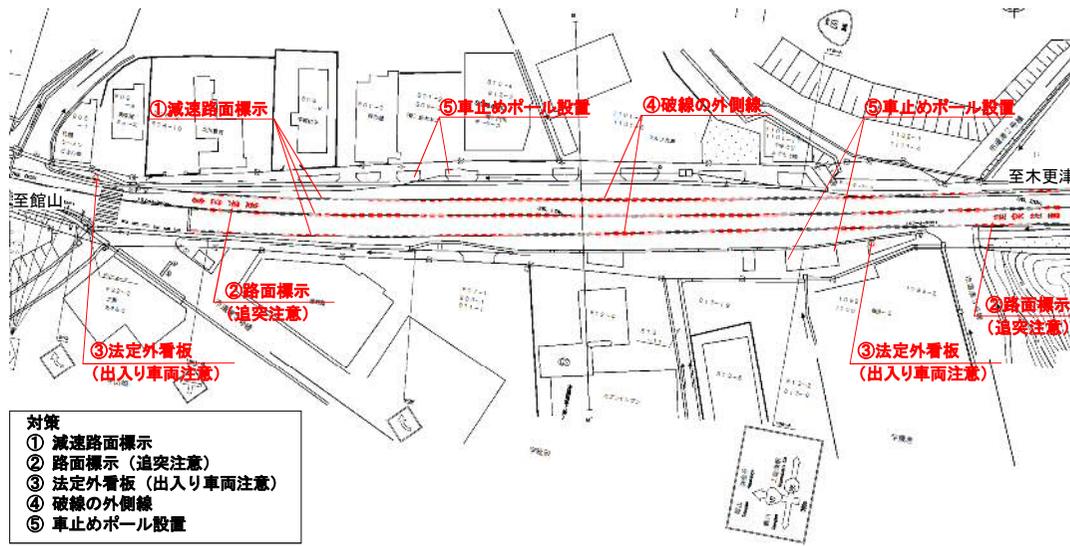
【場所】富津市湊806-湊1101  
【路線】国道127号

【日交通量】14,074台/日  
【対策年】H18.7~H19.3  
【センサス番号※】12000-10680  
※H22センサス交通量区間番号



対策内容

対策実施 (H18.7~H19.3)



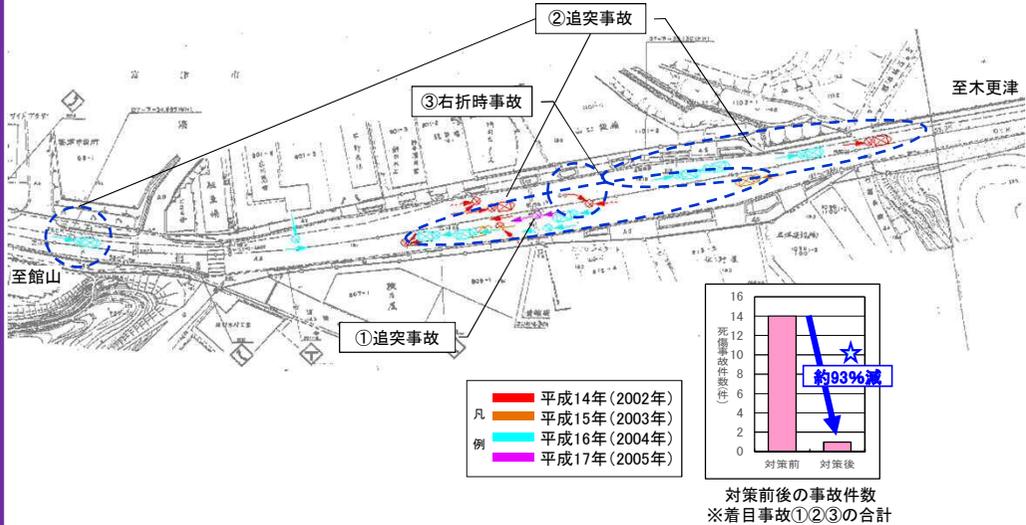
対策

- ① 減速路面標示
- ② 路面標示 (追突注意)
- ③ 法定外看板 (出入り車両注意)
- ④ 破線の外側線
- ⑤ 車止めポール設置

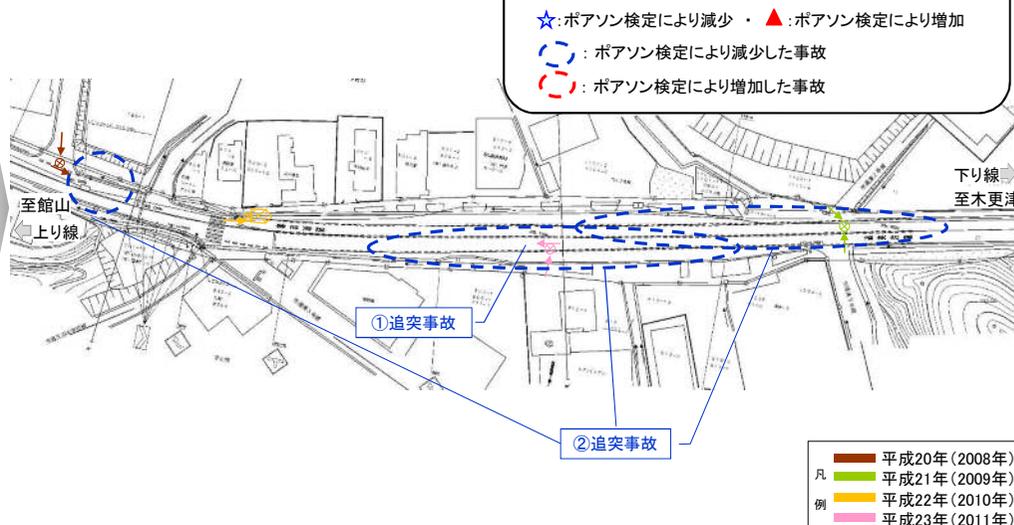
事故発生状況

対策前 (H14~H17)

…着目事故



対策後 (H20~H23)



事故の要因

- ・ 緩い下り坂で速度超過が発生。
- ・ 停車車両が多く、視認性を阻害。
- ・ 沿道に店舗が立並び、出入車両が多くある。

対策効果

- ・ 路面標示「追突」や減速路面標示、法定外看板等により追突事故が大幅に減少。

# 国道16号 木更津駅入口交差点

**箇所概要**

【場所】木更津市請西一丁目  
木更津駅入口交差点

【日交通量】34,173台/日  
【対策年】H19

【路線】国道16号  
【センサス番号※】12000-10340※H22センサス交通量区間番号

**対策内容**

**対策実施 (H19)**

対策  
 ① 路面標示 (追突注意)  
 ② 右折指導線  
 ③ 停止線の前出し  
 ④ 導流路  
 ⑤ 高視認性区画線  
 ⑥ 信号現示の改良

**事故発生状況**

**対策前 (H15~H18)** (---) …着目事故

**対策後 (H21~H24)**

①追突・主道路上り 対策前11件→対策後0件 (-11件) ☆  
 ②追突・主道路下り 対策前6件→対策後4件 (-2件)  
 ③右折・主道路上り 対策前9件→対策後4件 (-5件)  
 ④右折・主道路下り 対策前4件→対策後1件 (-3件)

☆: ポアソン検定により減少 ▲: ポアソン検定により増加  
 (---): ポアソン検定により減少した事故  
 (---): ポアソン検定により増加した事故

**信号階梯図 (対策前)**

1φ	不明	2φ	不明	3φ	不明

■信号階梯図 (対策後)

1φ	93S	2φ	14S	3φ	51S

対策前後の事故件数 ※着目事故①②③④の合計

約70%減

凡例  
 平成15年(2003年) 平成16年(2004年)  
 平成17年(2005年) 平成18年(2006年)

**信号階梯図 (対策後)**

1φ	93S	2φ	14S	3φ	51S

凡例  
 平成21年(2009年) 平成22年(2010年)  
 平成23年(2011年) 平成24年(2012年)

**事故の要因**

- ・交差道路が鋭角に交差しており右折車両の通過時間が長い。
- ・停止線間距離が長い。
- ・交差点内の走行位置が不明確。
- ・見通しのよい直線区間であり、速度超過が発生。

**対策効果**

- ・路面標示(追突注意)等により、追突事故が減少。
- ・右折車と対向直進車の信号現示の分離、停止線の前出しによる交差点をコンパクト化、右折導流路や指導線の設置による走行位置の明確化により、右折時事故が減少。
- ・平成24年に重大事故(右折時事故)が発生しているが、右折車と対向直進車の信号現示は分離されているため、信号無視等が要因と考えられる。

# 国道16号 穴川インター交差点

## 箇所概要

【場 所】千葉市稲毛区天台五丁目  
穴川インター交差点

【路 線】国道16号

【日交通量】47,161台/日  
【対策年】H21.3~H22.3

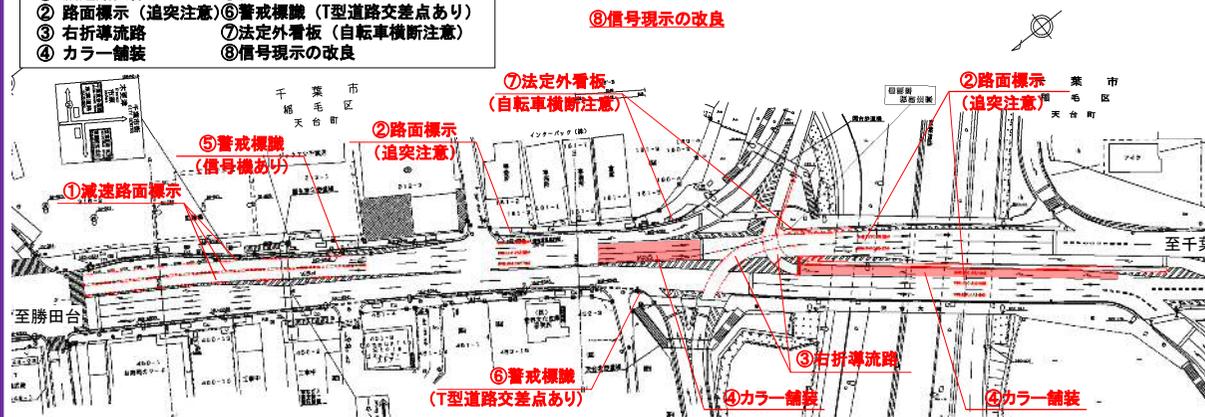
【センサス番号※】12100-10120  
※H22センサス交通量区間番号



## 対策内容

対策実施 (H21.3~H22.3)

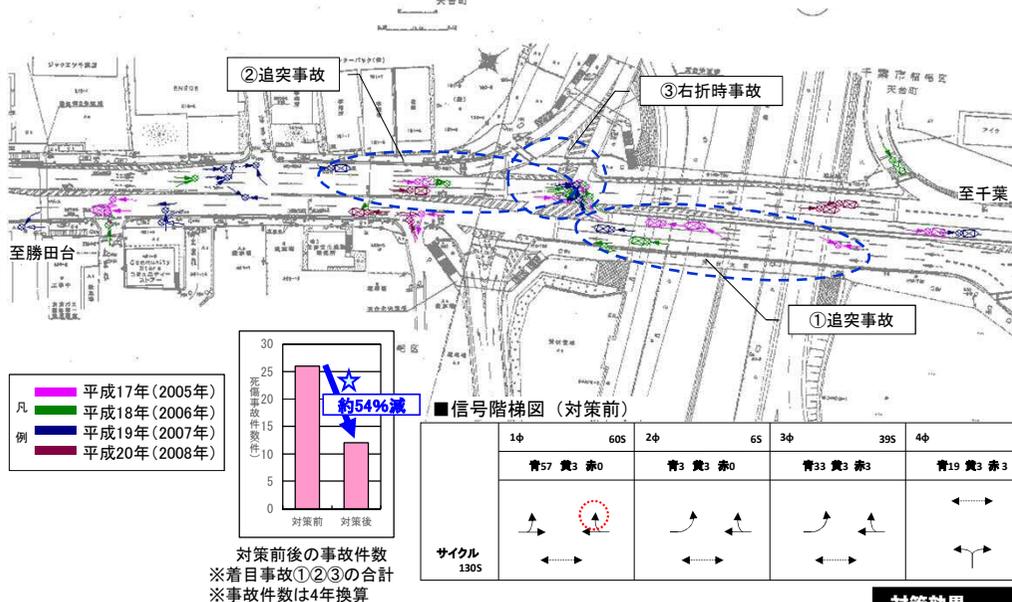
- 対策
- ① 減速路面標示
  - ② 路面標示 (追突注意)
  - ③ 右折導流路
  - ④ カラー舗装
  - ⑤ 警戒標識 (信号機あり)
  - ⑥ 警戒標識 (T型道路交差点あり)
  - ⑦ 法定外看板 (自転車横断注意)
  - ⑧ 信号現示の改良



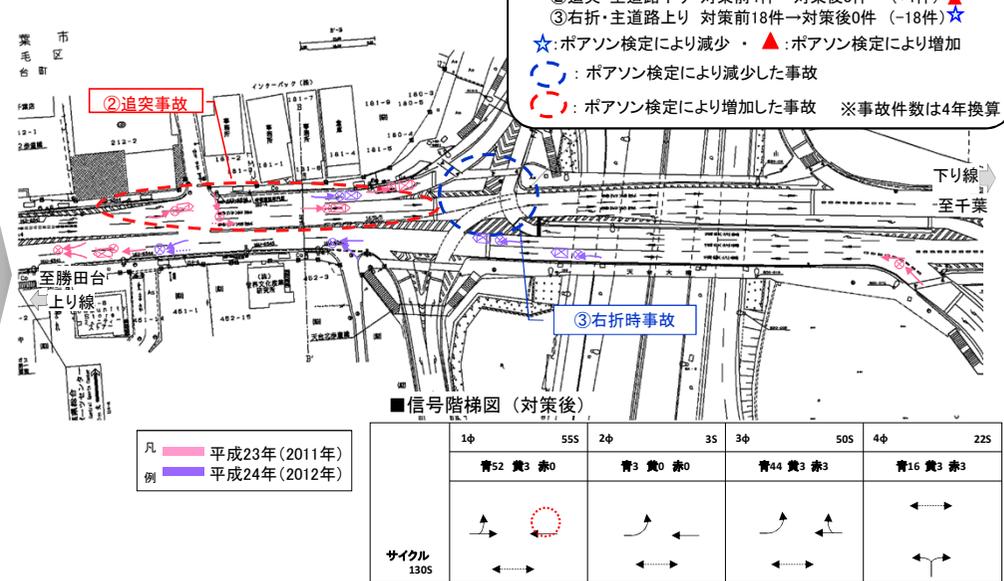
## 事故発生状況

対策前 (H17~H20)

…着目事故



対策後 (H23~H24)



## 事故の要因

- ・混雑時は、千葉市街方面行きの直進車が先詰まりしているため、京葉道路オンランプへ右折進入する右折車両が対向直進車を視認できずに右折時事故が発生。
- ・また、非混雑時は、直進車両の速度超過と右折車両の見切り発車により右折事故が発生。
- ・隣接交差点との間隔が短く、隣接交差点の信号現示の誤視認により、対応に遅れが生じ、追突事故が発生。

## 対策効果

- ・直進と右折の信号現示の分離、右折車線及び対向直進車線のカラー舗装による注意喚起・速度抑制、右折導流路による走行位置の明確化により、右折時事故が減少した

## 今後の対応

- ・路面標示 (追突注意) により、主道路上り線の追突事故が減少するなど、交差点全体の死傷事故件数は減少しているが、主道路下り線の追突事故が増加しているため、追加対策等を検討する。

国道127号 八重原交差点

**箇所概要**

【場 所】 君津市南子安六丁目  
八重原交差点

【路 線】 国道127号

【日交通量】 40,221台/日  
【対策年】 H17.3~H18.2  
【センサス番号※】 12000-10720  
※H22センサス交通量区間番号

**対策内容**

対策実施 (H17.3~H18.2)

対策  
① 路面標示 (追突注意)  
② 右折指導線  
③ 導流路  
④ 法定外看板 (追突注意)

**事故発生状況**

対策前 (H13~H16)

① 追突事故  
② 追突事故  
③ 右折時事故  
④ 右折時事故

約35%減

対策前後の事故件数 ※着目事故①②③④の合計

■信号階梯図 (対策前)

1φ	56S	2φ	14S	3φ	40S
青53 黄3 赤0		青8 黄3 赤3		青32 黄3 赤5	

サイクル 110S

対策後 (H21~H24)

① 追突事故  
② 追突事故  
④ 右折時事故  
① 追突事故

① 追突・主道上り 対策前4件→対策後0件 (-4件) ☆  
② 追突・主道下り 対策前9件→対策後2件 (-7件) ☆  
③ 右折・主道上り 対策前5件→対策後4件 (-1件)  
④ 右折・主道下り 対策前2件→対策後7件 (+5件) ▲

☆: ポアソン検定により減少 ・ ▲: ポアソン検定により増加  
○: ポアソン検定により減少した事故  
○: ポアソン検定により増加した事故

■信号階梯図 (対策後)

1φ	58S	2φ	13S	3φ	39S
青55 黄3 赤0		青6 黄3 赤4		青32 黄3 赤4	

サイクル 110S

**事故の要因**

- ・直線区間であり、速度超過車両が多い。
- ・交差点が大きく、右折車の交差点通過に時間がかかる。

**対策効果**

- ・路面標示 (追突注意)、法定外看板の設置により、追突事故が減少。

**今後の対応**

- ・交差点全体の事故件数は減少したが、右折事故が増加したため、追加対策等を検討する。

# 国道16号 殿台交差点

## 箇所概要

【場所】千葉市若葉区殿台町  
殿台交差点  
【路線】国道16号

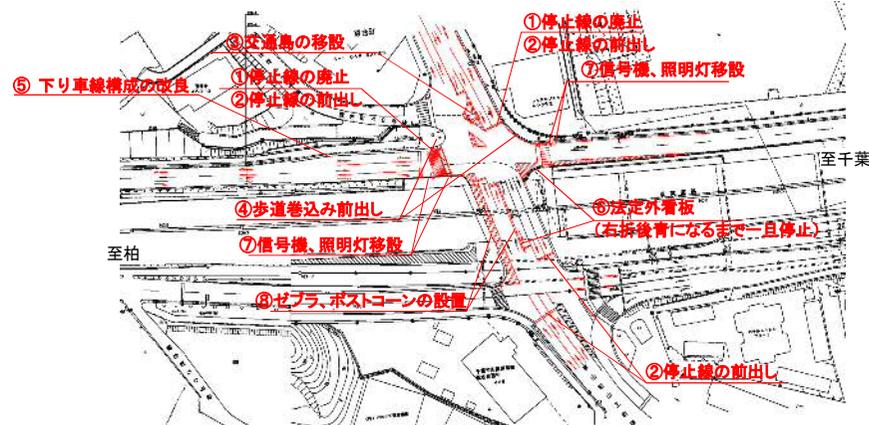
【日交通量】45,580台/日  
【対策年】H21.4~H22.1  
【センサス番号※】12100~10130  
※H22センサス交通量区間番号



## 対策内容

対策実施 (H21.4~H22.1)

- 対策
- ① 停止線の廃止
  - ② 停止線の前出し
  - ③ 交通島の移設
  - ④ 歩道巻き込み前出し
  - ⑤ 下り車線構成の改良
  - ⑥ 法定外看板 (右折後青になるまで一旦停止)
  - ⑦ 信号機、照明灯移設
  - ⑧ ゼブラ、ポストコーンの設置

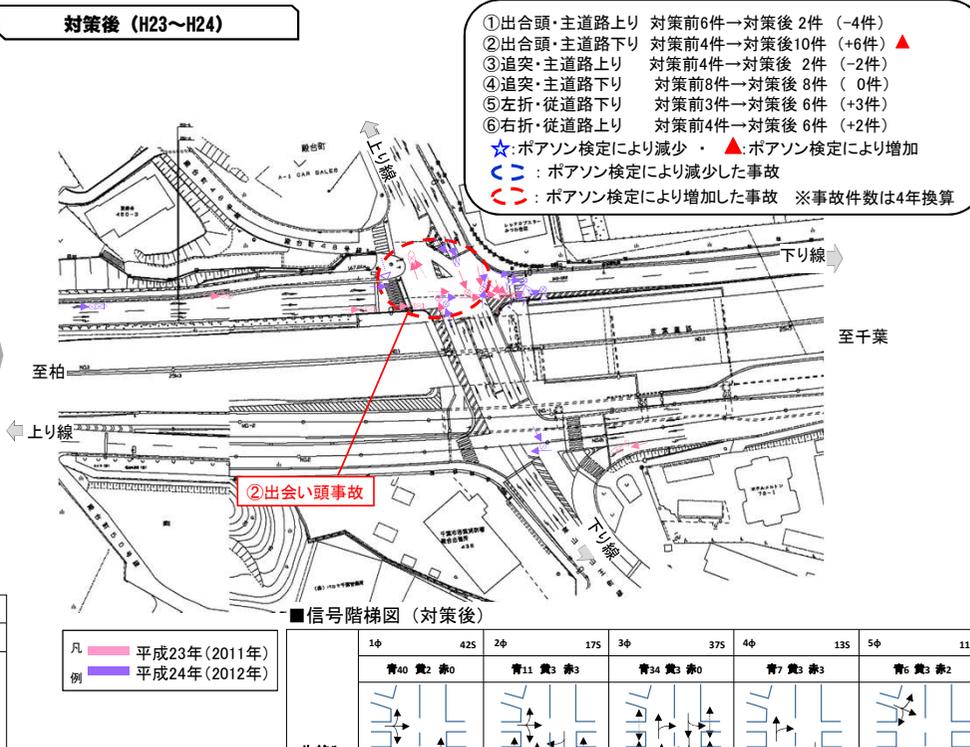
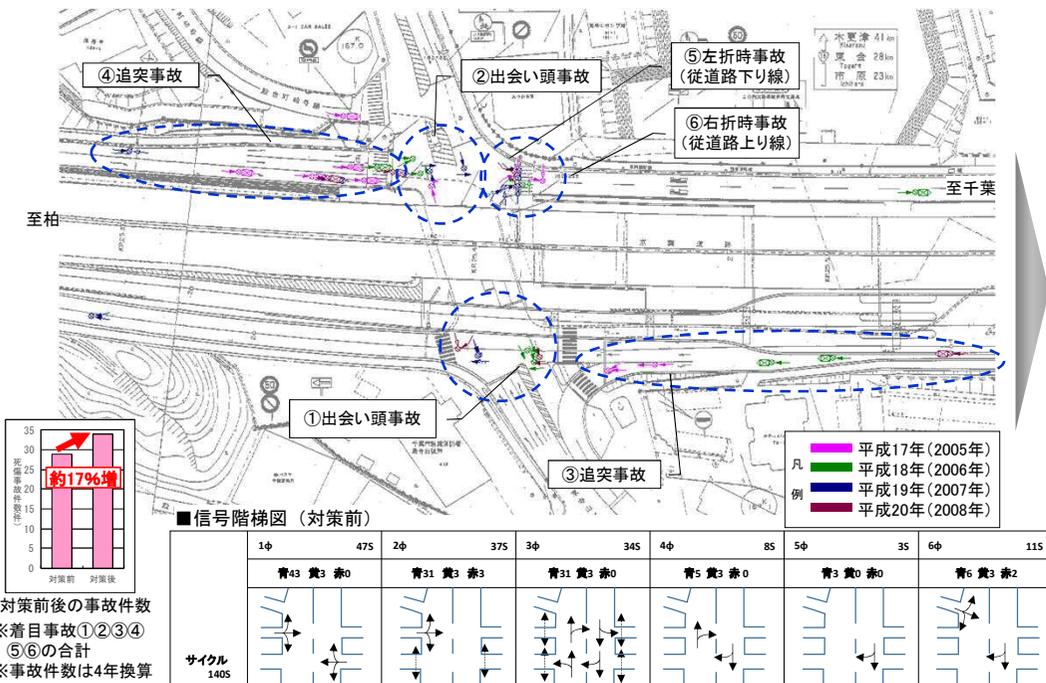


## 事故発生状況

対策前 (H17~H20)

…着目事故

対策後 (H23~H24)



**事故の要因**  
 ・ 交差点が広く停止線間距離が長いので交差点が広く、信号の変わり目で出会い頭事故が発生  
 ・ 主道路がサグ部になっており、速度超過による追突事故が発生

**対策効果**  
 ・ 停止線の前出し等により、出会い頭事故(主道路上り)、追突事故(主道路上り)が減少。

**今後の対応**  
 ・ 交差点改良を実施したが、死傷事故件数は増加した。特に、出会い頭事故(主道路下り)、左折事故(従道路下り)、右折事故(従道路上り)が増加しているため、追加対策等を検討する。

## 2. 対策実施区間のフォローアップ結果

### <参考> 対策効果の判定方法(ポアソン検定)

対策効果は、ポアソン検定を用いて判定した。

ポアソン検定(有意水準5%範囲)

■; 累積 2.5%以下→事故が減少と判定)

■; 累積 97.5%以上→事故が増加と判定)

対策後の事故発生件数

	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
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%
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%
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%
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%
5件	0.7%	4.0%	12.2%	24.0%	38.5%	51.5%	62.2%	70.3%	76.2%	80.6%	83.4%	85.1%	86.1%	86.6%
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%
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%
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%
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%
10件	0.0%	0.0%	0.3%	1.0%	2.9%	6.7%	13.0%	22.2%	33.9%	46.6%	58.5%	69.7%	79.2%	86.4%
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%
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%
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%
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%
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%
16件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	1.0%	2.2%	4.3%	7.7%	12.7%	19.3%	27.5%

事故が増加したと判定

⇒事故が減少したと判定

⇒事故は減少していないと判定

事故が減少したと判定

### 3. 対策工種別の対策効果

---

### 3. 対策工種別の対策効果

#### 対策工種別の対策効果

- ・千葉国道事務所管内の対策箇所について、対策工種別の対策効果を整理した。
- ・代表的な下記工種(14種類)のうち、**11種類の対策工種**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より減少**となり、効果が発現した。
- ・他の3種類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。

事故 類型	実施対策	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		事故が増加した 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	※うち( )はポアソン 検定で減少となった 箇所数	※うち( )はポアソン 検定で増加となった 箇所数		
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)	3箇所	3	1	-2	67%		1.0	0.3	-0.7	2	(0)	0	(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)	15箇所	53	12	-41	77%	★	3.5	0.8	-2.7	13	(3)	1	(0)
	3.薄層カラー舗装	16箇所	46	23	-23	50%	★	2.9	1.4	-1.4	14	(2)	1	(1)
追突	4.減速路面標示	88箇所	508	258	-250	49%	★	5.8	2.9	-2.8	70	(23)	11	(2)
	5.法定外標識「追突注意」	79箇所	475	328	-147	31%	★	6.0	4.2	-1.9	59	(14)	14	(5)
	6.路面標示「追突注意」	226箇所	1,171	761	-410	35%	★	5.2	3.4	-1.8	164	(38)	43	(10)
	7.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	25箇所	166	91	-75	45%	★	6.6	3.6	-3.0	20	(7)	2	(0)
	8.付加車線の新設・改良	2箇所	15	2	-13	87%	★	7.5	1.0	-6.5	2	(1)	0	(0)
	9.高視認性区画線	65箇所	332	271	-61	18%	★	5.1	4.2	-0.9	40	(5)	17	(8)
	10.薄層カラー舗装	73箇所	278	174	-104	37%	★	3.8	2.4	-1.4	56	(9)	14	(4)
左折時	11.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	12箇所	25	17	-8	32%		2.1	1.4	-0.7	8	(0)	2	(1)
	12.路肩の縮小	3箇所	15	11	-4	27%		5.0	3.7	-1.3	2	(0)	0	(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)	30箇所	119	57	-62	52%	★	4.0	1.9	-2.1	21	(6)	3	(0)
	14.導流帯・指導線	123箇所	368	179	-189	51%	★	3.0	1.5	-1.5	91	(15)	16	(6)
	合計	760箇所	3,574	2,185	-1,389	-		4.7	2.9	-1.8	562	(123)	124	(37)
	平均	54箇所	255	156	-99	39%		4.7	2.9	-1.8	40	(9)	9	(3)

- ・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

※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: ( )内はポアソン判定により効果の有無に該当した箇所数。

(注)ポアソン検定による死傷事故件数の増減傾向  
 ポアソン検定により減少:★  
 ポアソン検定により増加:▲

## 4. 事故危険区間の更新について

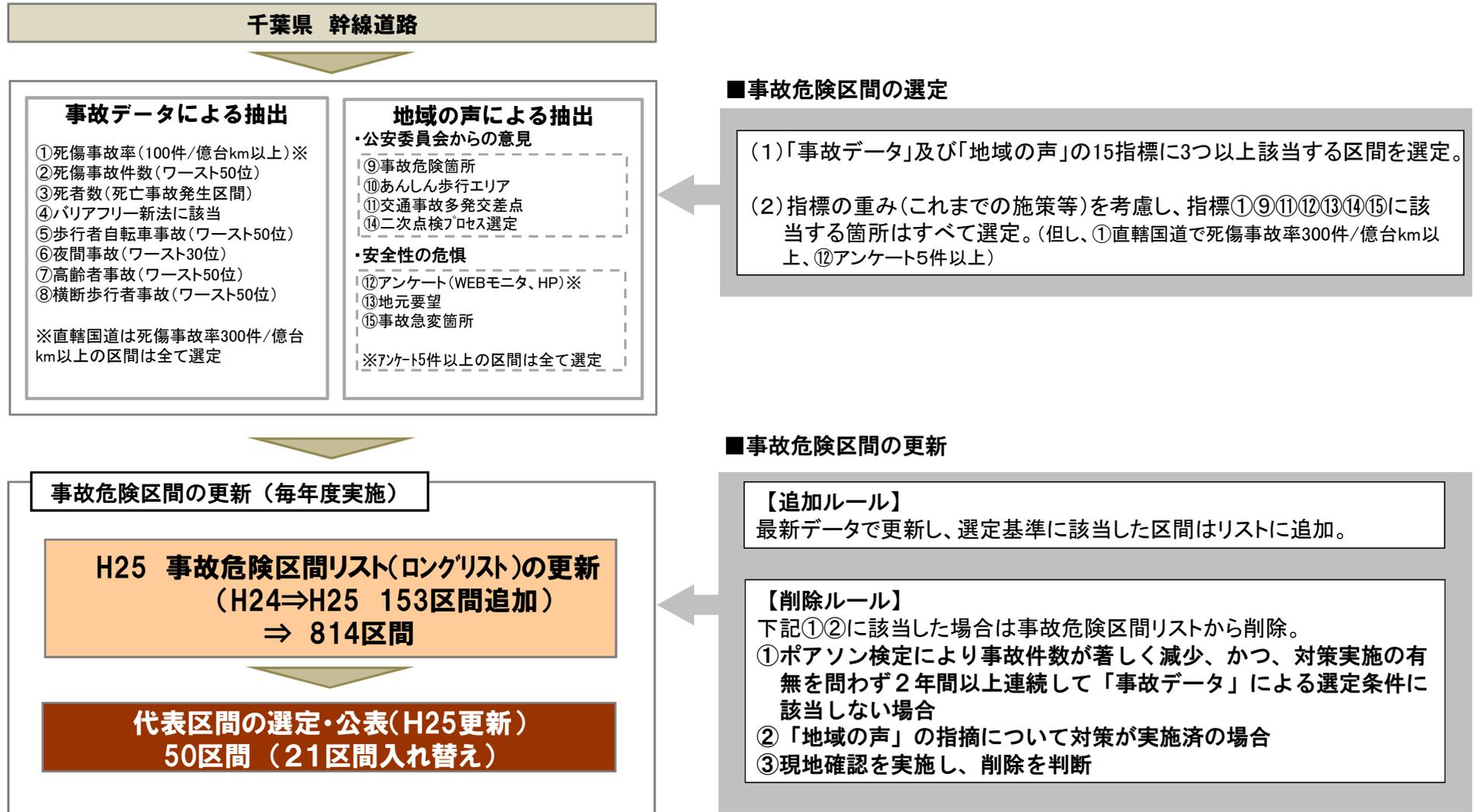
---

## 4. 事故危険区間の更新について① 事故危険区間リストの更新

### これまでの取組みについて

- ・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

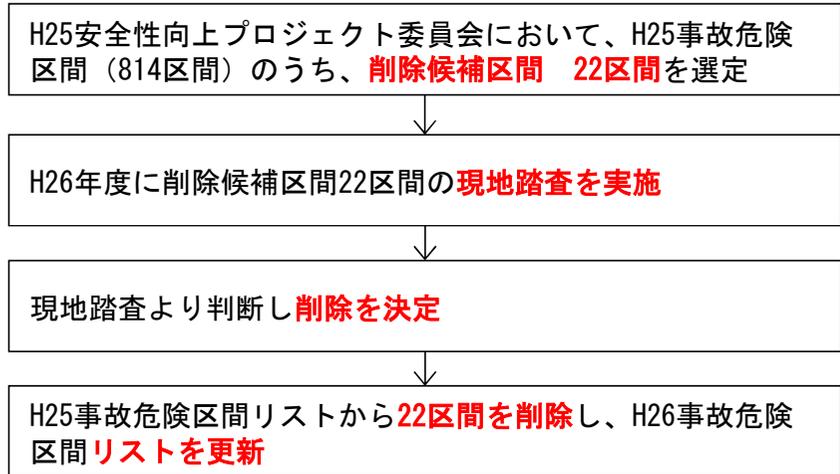


## 4. 事故危険区間の更新について① 事故危険区間リストの更新

### H25削除区間

- ・平成25年度第1回委員会で承認された平成25年度削除区間候補の22区間について、現地調査を実施した上で削除を決定。
- ・平成25年事故危険区間リストから22区間を削除し、平成26年事故危険区間リストを更新。

#### ■H25削除候補区間の削除決定の流れ



#### ■H25削除区間一覧

No	箇所名	管理者	道路種別	路線番号
1	柏市柏呼塚跨道橋付近	国	国道	6
2	千葉市美浜区幕張西(幕張第二公園前交差点)	国	国道	14
3	野田市横内(横内交差点)	国	国道	16
4	野田市山崎(南部工業団地入口交差点)	国	国道	16
5	柏市大青田(大青田跨道橋付近交差点)	国	国道	16
6	柏市大島田(大津ヶ丘交差点)	国	国道	16
7	市原市千種海岸(千種海岸付近交差点)	国	国道	16
8	君津市坂田(出光石油付近交差点)	国	国道	16
9	成田市不動ヶ岡	国	国道	51
10	千葉市若葉区桜木	国	国道	51
11	千葉市若葉区若松町((仮称)若松町)ESSO前交差点)	国	国道	51
12	佐倉市神門(神門交差点)	国	国道	51
13	印旛郡酒々井町伊篠((仮称)伊篠交差点)	国	国道	51
14	成田市東町(成田山入口交差点)	国	国道	51
15	成田市寺台(寺台交差点)	国	国道	51
16	成田市吉岡(吉岡十字路交差点)	国	国道	51
17	南房総市二部(二部交差点)	国	国道	127
18	富津市亀沢((仮称)亀沢(セブンイレブン前)交差点)	国	国道	127
19	東金市田間1283-3(田間交差点)	県	国道	126
20	船橋市東船橋5-24-6	県	国道	296
21	船橋市本町7-16	県	県道	9
22	千葉市中央区千葉寺町971-1(リブレ京成前)	市	市道	36

#### ■H25削除区間(22区間)位置図



#### 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)

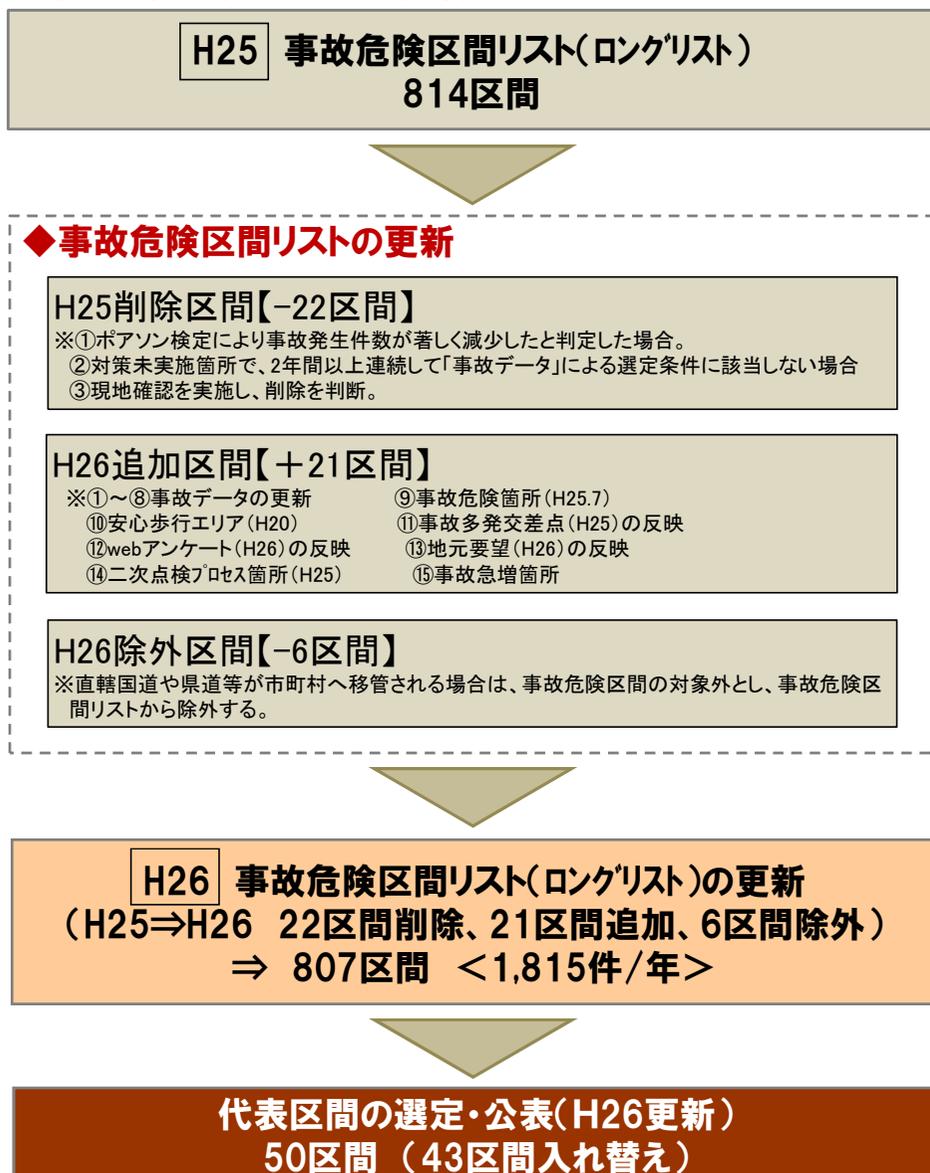


#### 4. 事故危険区間の更新について① 事故危険区間リストの更新

### H26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22区間、追加区間は21区間、除外区間は6区間となり、事故危険区間は807区間となった。

#### ■事故危険区間リストの更新フロー



※ <件/年>は最新(H21-24)の年平均事故件数  
※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

#### ■事故危険区間リストの更新結果

	千葉国道	千葉県	千葉市	計
H25事故危険区間	333	362	119	814
H25削除区間	-18	-3	-1	-22
H26追加区間	+7	+13	+1	+21
H26除外区間	0	-6	0	-6
<b>H26事故危険区間</b>	<b>322</b>	<b>366</b>	<b>119</b>	<b>807</b>
うち代表区間	28	16	6	50

#### ■H26追加区間における選定指標の内訳

指標	道路管理者			計
	千葉国道事務所	千葉県	千葉市	
①死傷事故率(H21-H24)	7	13	1	21
②死傷事故件数(H21-H24)	2	2	0	4
③死者数(H21-H24)	1	4	0	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H21-H24)	0	3	0	3
⑥夜間事故(H21-H24)	1	2	0	3
⑦高齢者事故(H21-H24)	0	1	0	1
⑧横断歩行者事故(H21-H24)	0	3	1	4
⑨事故危険箇所(H25)	0	0	0	0
⑩あんしん歩行エリア(H20)	1	0	0	1
⑪事故多発交差点(H25)	0	4	0	4
⑫WEBアンケート(H26)	1	8	1	10
⑬地元要望(H26)	0	0	0	0
⑭二次点検プロセス(H25)	0	0	0	0
⑮事故急変箇所	0	0	0	0
合計	7	13	1	21

※更新内容で重複して該当する区間あり

# 4. 事故危険区間の更新について② 代表区間の更新

## 代表区間の更新

- ・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43区間を追加。
- ・H26年度の代表区間として50区間を公表。

### ■新たな代表区間リスト

#### H25代表区間 (50区間)

対策状況	No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名
継続	1	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点
継続	2	国道16号	柏市松ヶ崎	柏警察署入口交差点
継続	3	国道51号	成田市不動ヶ岡	郷部線入口交差点
継続	4	国道51号	成田市花崎町	成田市役所下交差点
継続	5	国道357号	船橋市若松～習志野市谷津	若松交差点
継続	6	一般県道 八日市場佐倉線	富里市七家647-52～402-1	
継続	7	市道 西千葉駅稲荷町線	千葉市若葉区東香山町	
完了	1	国道6号	流山市松ヶ丘	
完了	2	国道6号	松戸市馬橋	ハヶ崎交差点
完了	3	国道6号	柏市豊町	
完了	4	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点
完了	5	国道16号	柏市柏	柏公園入口交差点
完了	6	国道16号	柏市柏	
完了	7	国道16号	白井市根	白井交差点
完了	8	国道16号	千葉市稲毛区園生町	ｽｽﾞｰﾌﾟｾﾝﾀｰ 駅交差点
完了	9	国道16号	富津市大堀	大堀中央交差点
完了	10	国道16号	君津市坂田	
完了	11	国道16号	富津市大堀	大堀交差点
完了	12	国道16号	富津市青木	市道矢田松山線付近交差点
完了	13	国道126号	千葉市若葉区加曾利町	
完了	14	国道127号	館山市那古	那古交差点
完了	15	国道127号	南房総市富岡町原岡 富岡	
完了	16	国道127号	南房総市富浦町多田良	富浦駅交差点
完了	17	国道127号	君津市小山野	
完了	18	国道127号	南房総市富浦町南無谷	
完了	19	国道127号	富津市淡	浅間山運動公園交差点
完了	20	国道127号	館山市北条	南総文化ホール前交差点
完了	21	国道127号	館山市北条	市道1031号線付近交差点
完了	22	国道127号	君津市南子安	千葉マツダ前交差点
完了	23	国道357号	浦安市舞浜	舞浜交差点
完了	24	国道14号	船橋市西船5丁目	中山競馬場入口交差点
完了	25	国道14号	市川市八幡2-6-15～2-1-1	
完了	26	国道128号	輪巾市横渚287-1	
完了	27	国道128号	館山市長須賀446～480	
完了	28	国道296号	八千代市大和田新田	新木戸交差点
完了	29	国道296号	八千代市大和田新田78-29～947-19	
完了	30	国道409号	八街市文達301番地	
完了	31	国道410号	館山市長須賀	
完了	32	主要地方道 船橋我孫子線	柏市高柳1143-5(高柳駅付近)	
完了	33	主要地方道 茂原大多喜線	千葉県茂原市早野1358-1～1051-2	
完了	34	主要地方道 飯岡一宮線	匝瑳市新堀1464-552～堀川6684-21	
完了	35	主要地方道 市川柏線	市川市八幡3-1-1～3-24-16	
完了	36	主要地方道 千葉鎌ヶ谷松戸線	松戸市ヶ谷423	五香十字路交差点
完了	37	主要地方道 市川印西線	船橋市藤原7丁目	
完了	38	一般県道 松戸鎌ヶ谷線	松戸市松台7-5-18～7-2-22	
完了	39	国道126号	千葉市稲毛区作草部2丁目	作草部駅前交差点
完了	40	主要地方道 千葉茂原線	千葉市緑区古市場419-1	古市場交差点
完了	41	主要地方道 千葉茂原線	千葉市緑区古市場町	印刷団地交差点
完了	42	主要地方道 千葉大網線	千葉市中央区仁戸町	
完了	43	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区鎌取町	鎌取十字路交差点

#### 昨年度

H25代表区間 (50区間) を公表

#### 今年度

工事完了  
箇所  
43区間

※H27.3末の完了  
予定箇所含む

対策立案・  
調整中箇所  
7区間

事故危険区間  
リストの更新

新たに  
43区間  
を追加

H26代表区間  
(50区間) を公表

意見

意見

千葉県安全性向上  
プロジェクト委員会

#### H26新規追加 (43区間)

対策状況	No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名
追加	8	国道6号	柏市柏	呼塚交差点
追加	9	国道6号	松戸市松戸	松戸隧道交差点
追加	10	国道6号	松戸市馬橋	馬橋駅入口交差点
追加	11	国道6号	松戸市根木内	根木内交差点
追加	12	国道6号	松戸市馬橋	
追加	13	国道6号	我孫子市柴崎～青山付近	
追加	14	国道14号	千葉市美浜区幕張西	
追加	15	国道16号	八千代市島田	米本団地交差点
追加	16	国道16号	八千代市島田	米本団地南交差点
追加	17	国道16号	千葉市稲毛区園生町	穴川インター交差点
追加	18	国道16号	木更津市桜井新町	
追加	19	国道16号	野田市吉春	
追加	20	国道16号	千葉市花見川区長沼町	
追加	21	国道16号	市原市五井海岸	五井入口交差点
追加	22	国道16号	千葉市中央区村田町	
追加	23	国道51号	千葉市中央区本町	広小路交差点
追加	24	国道51号	千葉県千葉市若葉区貝塚町	
追加	25	国道51号	香取市玉造	
追加	26	国道126号	千葉市中央区都都町	都都五差路交差点
追加	27	国道127号	安房郡鋸南町泉田	
追加	28	国道127号	安房郡鋸南町勝山	
追加	29	国道127号	君津市外真輪	君津警察署入口交差点
追加	30	国道127号	館山市淡	
追加	31	国道126号	栗金市田間587-1	
追加	32	国道126号	栗金市東金537-2	豊海県道入口交差点
追加	33	国道128号	茨原市高師台	高師交差点
追加	34	国道128号	茨原市高師1700-1番地	
追加	35	国道356号	成田市電台507-1地先	長豊橋交差点
追加	36	国道409号	八街市八街3031	一区交差点
追加	37	主要地方道	船橋我孫子線	船橋我孫子線
追加	38	主要地方道	船橋我孫子線	我孫子市若松20-3番地
追加	39	主要地方道	市原茂原線	市原市錦ヶ崎708-660-1
追加	40	主要地方道	旭停車場線	旭市ハ1412
追加	41	主要地方道	千葉鎌ヶ谷松戸線	松戸市五香2-2-11～2-16-1
追加	42	主要地方道	鎌子船線	旭市口240番地
追加	43	一般県道	外川港線	鎌子市天王台10195-1番地
追加	44	一般県道	千倉港線	南房総市千倉町北朝夷2847-20～252-3
追加	45	一般県道	松戸鎌ヶ谷線	松戸市松台6丁目1-1
追加	46	主要地方道	千葉大網線	千葉市緑区警田2丁目
追加	47	主要地方道	千葉大網線	千葉市緑区越智町
追加	48	主要地方道	千葉大網線	千葉市緑区土気町
追加	49	主要地方道	千葉大網線	千葉市緑区平川町
追加	50	市道	東寺山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町

※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

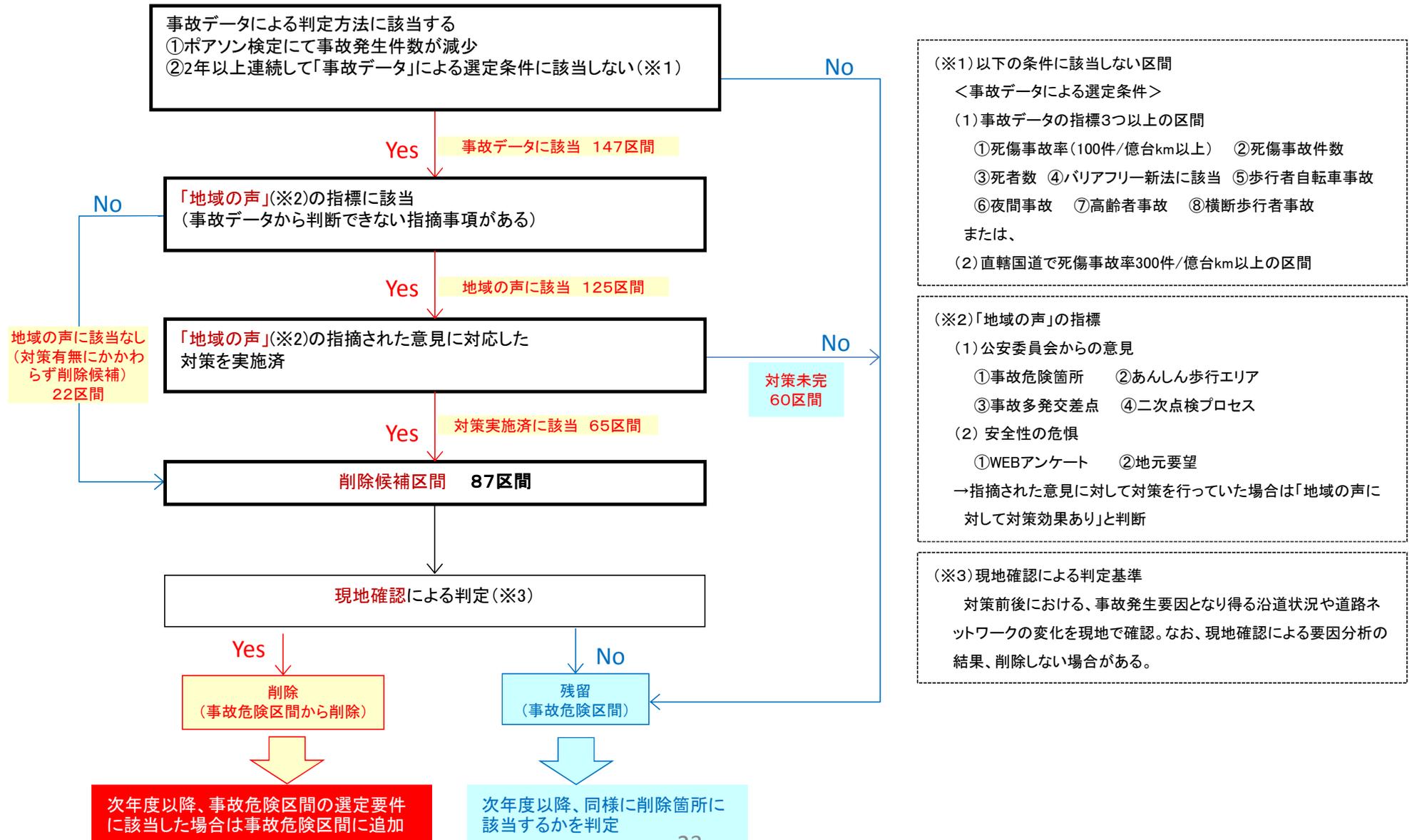
## 4. 事故危険区間の更新について③ 削除候補区間の選定

### H26削除候補区間の選定

・削除ルールに基づき、H26削除候補区間を87区間選定した。

#### 【削除ルール】

- ポアソン検定により事故件数が著しく減少、かつ、対策実施の有無を問わず2年間以上連続して「事故データ」による選定条件に該当しない場合
- 「地域の声」の指摘について対策が実施済の場合
- 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





## 5. 道路安全監査(試行)の報告

---

## 道路安全監査の導入について

- ・道路安全監査は、第三者の視点で交通安全に関するチェックを行う制度である。
- ・千葉国道事務所は、道路安全監査の導入に向けて、平成25年度より試行を開始。

### ■道路安全監査の概要

制度の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通安全に精通している第三者が、事故発生履歴などのデータのみならず、主に設計図面や現地状況等のハード面から道路の<b>危険箇所を抽出</b>し、技術的観点から改善すべき点に対する改善意見を出す制度。</li> <li>・従来の交通安全政策が事故多発地点を対象とした「事後対策」であったことに対し、「<b>事前対策(予防安全)</b>」と<b>いう視点の制度</b>。</li> </ul>
海外の動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イギリスが発祥であり、オーストラリア、ニュージーランド、デンマーク、アメリカ、カナダ等の諸外国では既に制度化され、新規道路の設計時から段階的に監査を実施。オーストラリア等では、<b>既存道路</b>において、事故の危険性が高い箇所や発生要因を特定し、<b>事故発生前に効果的な対策を実施</b></li> </ul>
監査メンバー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計・管理者側とは独立した<b>第三者の専門家が行う</b>ことが原則。</li> <li>・主なチーム構成は、<u>道路安全専門家</u>、<u>交通工学専門家</u>、<u>道路設計技術者</u>。</li> </ul>
監査段階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計、施工、維持管理等の各段階で、監査を実施</li> </ul>

### ■千葉国道事務所への導入目的(案)

#### ①効果的な対策箇所の選定

・ヒヤリハットの声に対して、第三者の専門家が専門的な知見から対策の必要性を評価する

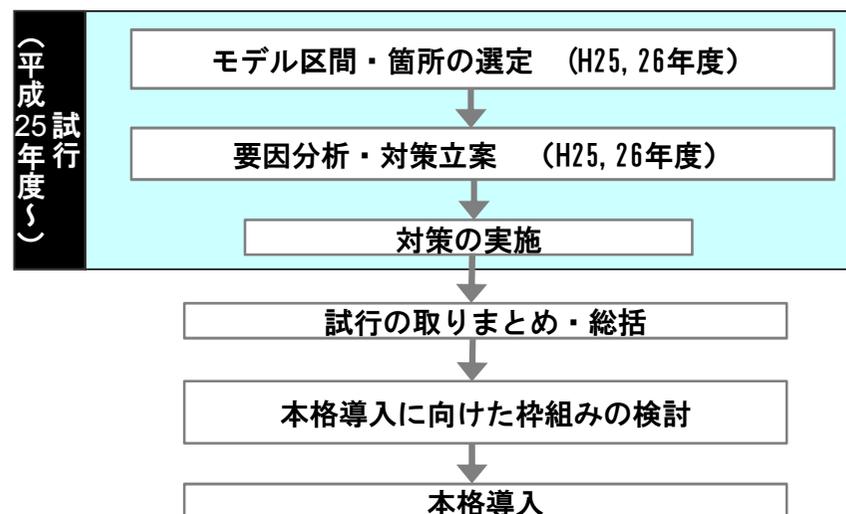
#### ②事故を未然に防ぐ対策検討

・事故データの他に潜在的危険性についても検討し、事故発生前に対策を実施する。

#### ③対策内容の客観性・妥当性の確保

・第三者の専門家が監査を実施することで、従来の事故対策に加えて、データの裏付けが取りにくい「潜在的な危険性」に対しても、対策の客観性・妥当性を確保する。

### ■本格導入までの流れ

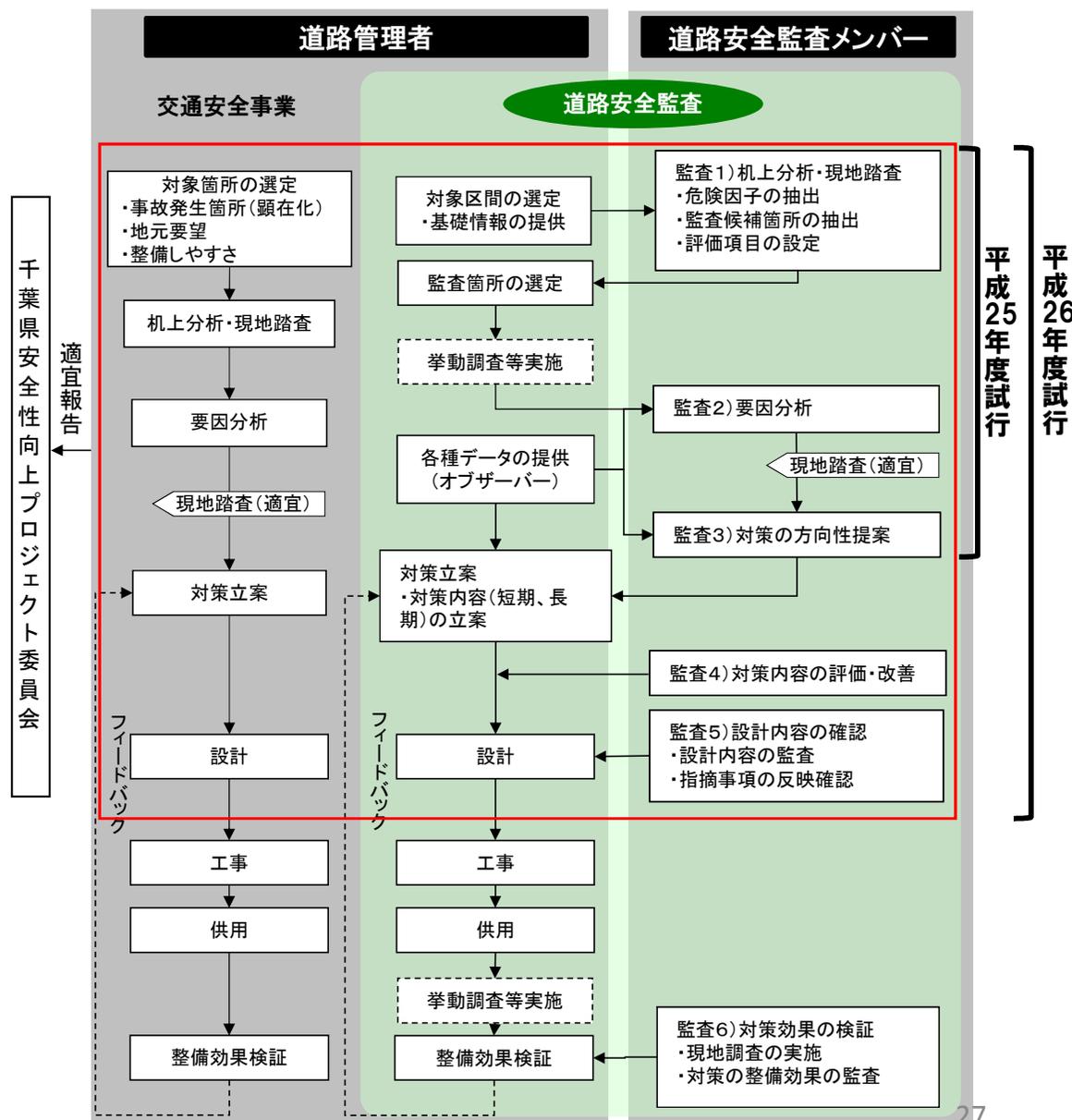


適宜、安全性向上プロジェクト委員会や公安委員会等の関係機関に進捗報告

## 千葉国道事務所版 安全監査の流れ(案)

- ・「机上分析・現地踏査」「要因分析」「対策の方向性提案」を行い、道路管理者に報告。(監査1～監査3)
- ・その後、道路管理者が実施する「設計」「効果検証」の監査実施。(監査4～監査5)
- ・平成25年度及び26年度は、監査1～監査5を試行的に実施。

### ■ 道路安全監査の流れ(案)



### ■ 監査の内容

ステップ	項目	監査内容
監査1	机上分析・現地踏査	・危険因子の抽出 ・監査候補箇所の抽出 等
監査2	要因分析	・危険因子に対する要因を分析
監査3	対策の方向性提案	・問題を解決するための対策の方向性を提案
監査4	対策内容の評価・改善	・対策の方向性に応じた対策内容となっているかを監査
監査5	設計内容の確認	・対策内容が設計に反映されているかを監査
監査6	対策効果の検証	・対策の狙いに対する効果について監査

平成25年度(昨年度)の取り組み

・平成25年度は、直轄国道の2箇所モデル箇所を対象に、現地調査・要因分析・対策の方向性を検討

■道路安全監査(試行)の概要

概要	・既存の県内路線について、 <b>潜在的に交通安全上の問題</b> がある箇所について、監査を実施。
監査チーム	・ <b>交通安全に関する専門家4名</b> 学識経験者 2名 ・森田 紘之 教授(日本大学) ・小早川 悟 教授(日本大学) ・交通工学専門技術者 2名
監査の段階	・維持管理段階で監査を実施 (既存の供用済み路線について実施)

■平成25年度(昨年度)の実施概要

モデル箇所	<p>国道126号 ・坂月町交差点、・宮田交差点</p> <p><b>モデル区間・箇所の位置図</b></p>
箇所の選定理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国道126号は、変形交差点が多く道路線形が必ずしも良好といえず、交通事故も多く発生しており、潜在的にも交通安全上の危険がある</li> <li>・当該交差点は、国道126号の特徴的な交差点形状であることや、交通事故発生状況等を踏まえ、選定</li> </ul>
監査の実施	<ul style="list-style-type: none"> <li>・監査1)現地踏査 平成26年1月30日(木)</li> <li>・監査2)要因分析・対策立案 平成26年2月20日(木)</li> <li>・報告会 平成26年3月 7日(金)</li> </ul>

<安全監査の実施状況>



平成25年度(昨年度)の取り組み紹介 国道126号 宮田交差点 1/2

危険因子の抽出

・現地踏査を踏まえ、当該交差点の危険因子を抽出した。

①交差道路の取り付け形状



ランプの分合流と同じ仕組みで機能している。 交差道路開口が23mと広い。 滞留1台目だけでなく2台目が推測発生している。滞留2台目から国道への視認性を低下させることも考えられる。 朝夕の事故が多い。特に物損事故が多い(地元住民意見)。

②交差点がわかりにくい

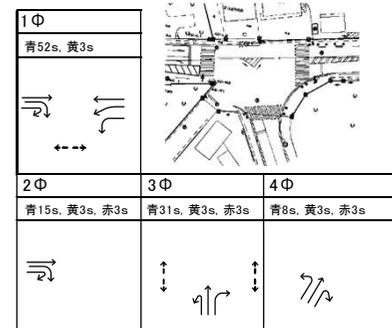


1 標識が木の陰になっているため、補助看板を設置した方がよい。

2 補助信号が見えない。

3 4 県道の案内標識の内容(デザイン)について、県道南側の道路が直角なのが分かりにくい。

③サイクル長(C=127)



(至)東金



④国道の右折滞留スペースがない



県道南側への右折車の滞留スペースがない。

⑤広域ネットワーク



県道の交通量が多く、特に大型車が多い。広域ネットワークの視点で検討。

⑥左折車の巻き込み



巻き込み半径が大きい。

⑦その他・現状



1 国道に設置されているカーブミラーをワイドなものに変えてみてはどうか。重大事故は発生していない模様。



2 上り勾配で速度が低下するため、夜間の追突の恐れがある。



3 信号で制御した場合、後続車が追突する可能性もある。



4

平成25年度(昨年度)の取り組み紹介 国道126号 宮田交差点 2/2

対策の方向性の検討

・危険因子に対応した対策の方向性を検討した。

危険因子

①交差道路の取り付け形状

②交差点がわかりにくい

③サイクル長(C=127)

④国道右折滞留スペースがない

⑤広域ネットワーク

⑥左折車の巻き込み

⑦その他・現状

対策の方向性

A 交差道路取付形状(Y型・直角)

B 国道下り標識位置(民地の樹木剪定依頼)

C 看板撤去依頼

D 県道標識(内容、デザイン、位置)

E 市道一方通行化(右折・左折の禁止)

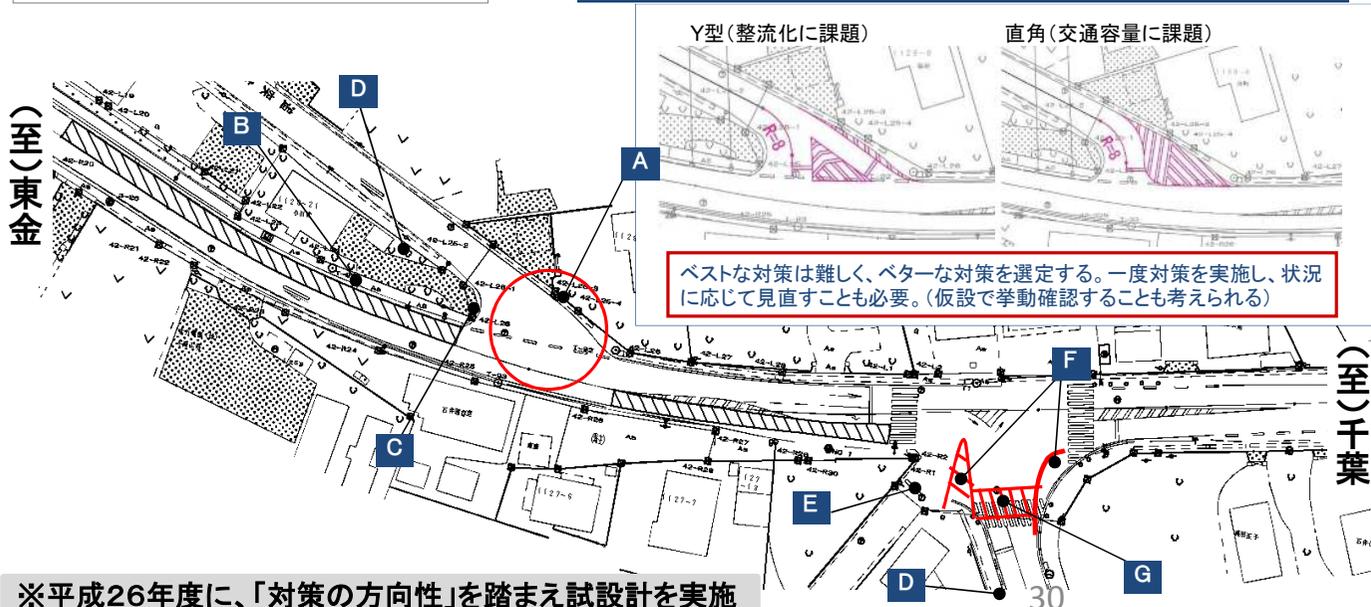
F 巻き込み改良

G 横断歩道前出し

H クリアランス時間の短縮

I 長期対策

(至)東金



Y型(整流化に課題) 直角(交通容量に課題)

ベストな対策は難しく、ベターな対策を選定する。一度対策を実施し、状況に応じて見直すことも必要。(仮設で挙動確認することも考えられる)



看板のデザインを交差点形状に合わせる



その他検討すべき対策案

- ・国道を拡幅した場合、2つの交差点に分離の方が望ましい(課題が多い) 危険因子①④
- ・抜本案はベスト(課題は五差路になること) 危険因子①④
- ・横断歩道設置 (停止線は下がるが、ドライバーへの注意喚起となる) 危険因子②
- ・予告信号(位置) 危険因子②
- ・信号現示の調節 危険因子③
- ・広域誘導対策(県道交通とミスマッチ) 危険因子⑤
- ・カーブミラー(位置・角度・大きさ) 危険因子⑦

※平成26年度に、「対策の方向性」を踏まえ試設計を実施

平成25年度の課題を踏まえた本年度(平成26年度)試行の反映

・昨年度試行(平成25年度)の課題を踏まえ、平成26年度の試行に反映した

平成25年度試行時に挙げられた主な課題

監査の仕組み

監査メンバー	・道路管理者だけでなく、 <b>警察</b> のオブザーバー参加が望ましい
対象区間・箇所 の選定	・監査対象区間の <b>選定方法</b> 交通安全(事故データ等)からの視点のみではなく、他の視点からの選定も考えられる ・監査メンバーのみで潜在的危険箇所を抽出するには、 <b>時間的制約</b> あり

監査の方法

手順	・効果的な <b>監査スケジュールの計画</b> (机上⇔現場)
準備	・軌跡や挙動などの <b>客観的データ収集</b> が必要 ・準備段階で <b>監査メンバーの意見収集</b> が必要
現地踏査	・平成25年度は、現地踏査が1回のみと少なかった。今後は、 <b>現地確認の機会</b> を増やすことが重要 例)①候補箇所選定時 ②要因分析・対策メニュー抽出時 ③対策立案時・立案後
対策立案	・短時間のなかで、安全監査メンバーは <b>対策の方向性</b> を示すことはできるが、具体的な <b>対策の立案</b> までは <b>難しい</b>

平成26年度試行への反映

オブザーバーとして**千葉県警**が参加

候補箇所を二つの方法で抽出し、監査メンバーが現地踏査や基礎情報を踏まえ箇所を選定

- **アプローチA**: 危険因子が**潜在化**する箇所
  - ・道路を管理する**出張所**の職員へ**ヒアリング**  
(利用者のヒヤリハット等の把握)
- **アプローチB**: 危険因子が**顕在化**した箇所
  - ・交通事故対策を実施しているが、**効果が低い箇所**や**副作用が生じた箇所**

- ・監査実施前に事前会議を開催し、**年間スケジュール**や**監査の進め方等**を確認
- ・対象箇所の事故データ等を収集し、監査メンバーに提示

**現地踏査を2回実施**

- 1回目: ①候補箇所選定時/②要因分析
- 2回目: ③対策の方向性の確認

監査メンバーが**対策の方向性**を示し、**事務局**が**具体的な対策案**を検討

## 平成26年度試行の概要

- ・道路安全監査は、「箇所を選定」「現地踏査」「要因分析」「対策の方向性立案」を実施。
- ・危険因子が潜在化する箇所として、国道51号上本佐倉交差点、国道51号寺台IC交差点の2箇所。危険因子が顕在化する箇所として、国道51号並木交差点の1箇所を選定。

### ■平成26年度 道路安全監査(試行)の概要

	概要
H26.9 事前会議	<ul style="list-style-type: none"> <li>・年間スケジュール</li> <li>・本年度の進め方</li> </ul>
H26.10 第1回安全監査 (室内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本年度の監査実施箇所の選定</li> <li>・現地踏査カルテ、チェックリストの確認</li> <li>・試設計の方針確認(国道126号坂月町,宮田)</li> </ul>
H26.11 第2回安全監査 (現地踏査)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本年度の監査実施箇所の選定                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1.千葉市鶴沢地区(生活道路)(ケーススタディ)</li> <li>2.国道51号 上本佐倉交差点(●)</li> <li>3.国道51号 伊篠交差点</li> <li>4.国道51号 並木交差点 (●)</li> <li>5.国道51号 寺台IC交差点 (●) ※●:選定箇所</li> </ol> </li> </ul>
H26.12 第3回安全監査 (室内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・危険因子の抽出/要因分析/対策の方向性                             <ol style="list-style-type: none"> <li>1.国道51号 上本佐倉交差点</li> <li>2.国道51号 並木交差点</li> <li>3.国道51号 寺台IC交差点</li> </ol> </li> <li>・課題の整理(箇所選定、運営方法)</li> </ul>
H27.2 第4回安全監査 (現地踏査)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策案の確認 上記の3交差点</li> </ul>
H27.2 第5回安全監査 (室内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対策案の確認</li> <li>・試設計の確認</li> <li>・安全監査の運営方法の課題の整理</li> </ul>

### <現地踏査の実施状況>



### <危険因子の抽出等>

