



平成24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25年 2月 28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 報告
 - 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
 - 事故危険区間の選定と更新
2. 対策実施区間のフォローアップ結果 報告
 - 事業進捗状況
 - 対策実施区間の事例
 - 事故件数別のポアソン分布(累積分布)
 - 対策工種別の対策効果
 - 交通安全対策の取組事例
3. 事故危険区間の更新について 審議
 - 事故危険区間リストの更新
 - 代表区間の更新
4. その他の交通安全の取組紹介 報告
5. 今後の予定 報告

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23年度までに計10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年度には進捗確認・リスト更新等を実施。

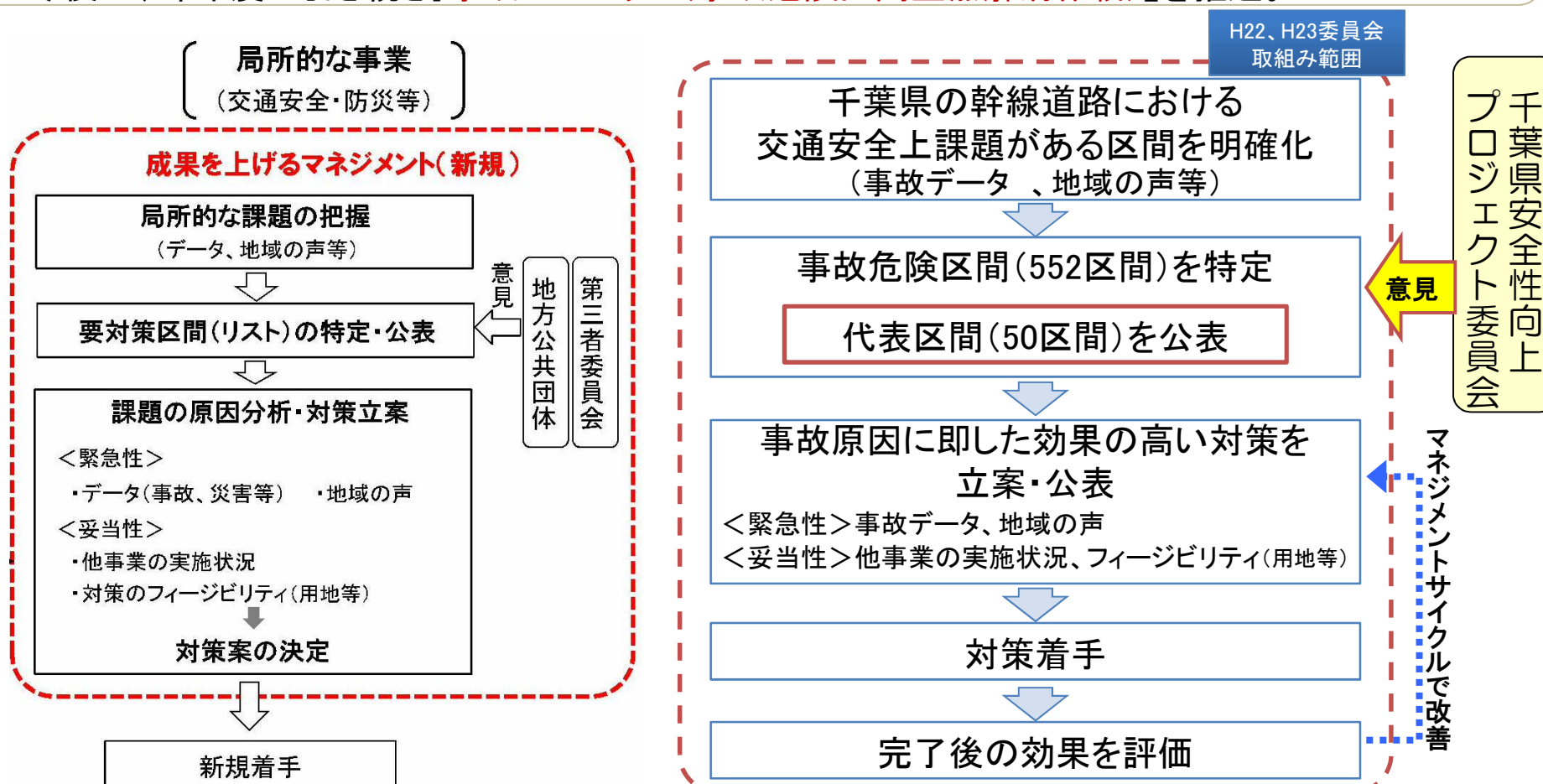
■「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の開催経緯

年度	回	日にち	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

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

- ・H22.8に、交通安全等の局所的な事業にも政策目標型事業評価を導入することとなり、『**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。

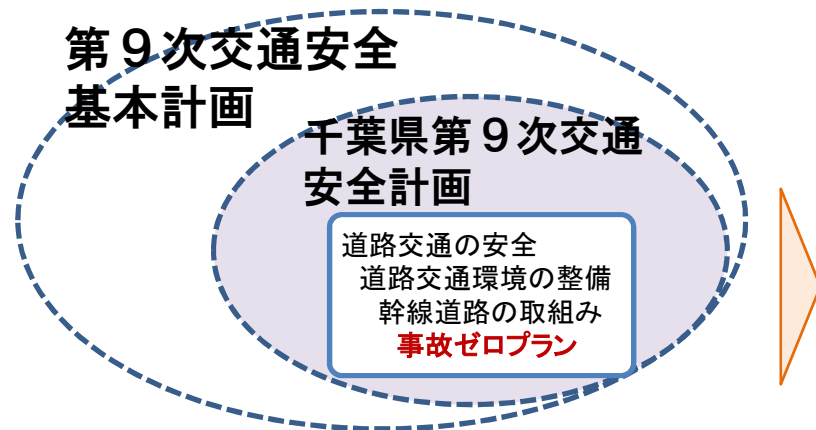


1. これまでの取組みについて③ 事故ゼロプランの目標

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、当該計画の目標である死傷者数2万5千人以下に合わせる。
- ・H27年までに「**県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減**」を目標とする。(H22; 10,240件→8,192件)

■千葉県事故ゼロプランの目標



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

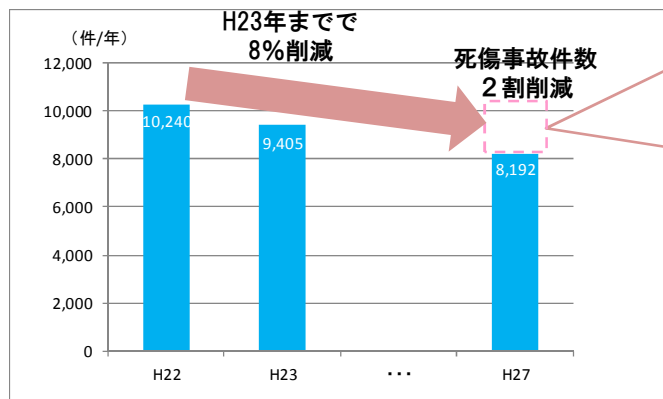


図 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の現況値 (H22※) と目標値 (H27)

※出典：交通事故統計年報(平成22年版)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



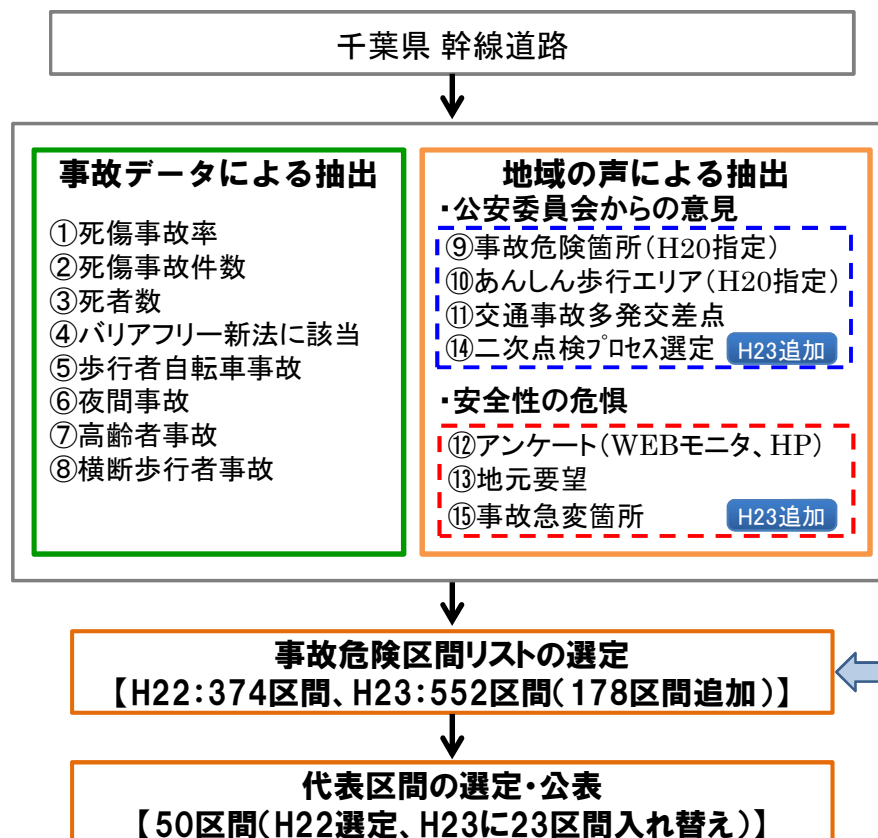
※出典：交通事故統計年報(平成22年版)
千葉県内におけるH22年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

1. これまでの取組みについて④ 事故危険区間選定までの流れ

事故危険区間の選定と更新

- ・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フロー



■事故危険区間の選定方法

- (1)「事故データ」及び「地域の声」の15指標に3つ以上該当する区間を選定。
- (2)指標の重み(これまでの施策等)を考慮し、指標①⑨⑪⑫⑬⑭⑮に該当する箇所はすべて選定。

■事故危険区間の更新

【追加ルール】

最新データで更新し、選定基準に該当した区間はリストに追加。

【削除ルール】

下記①②の両方に該当した場合は、現地確認を実施し対策が不要と判断される場合はリストから削除。

- ①ポアソン検定により事故発生件数が著しく減少したと判定した場合。
- ②対策未実施箇所、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。

※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 7

2. 対策実施区間のフォローアップ結果

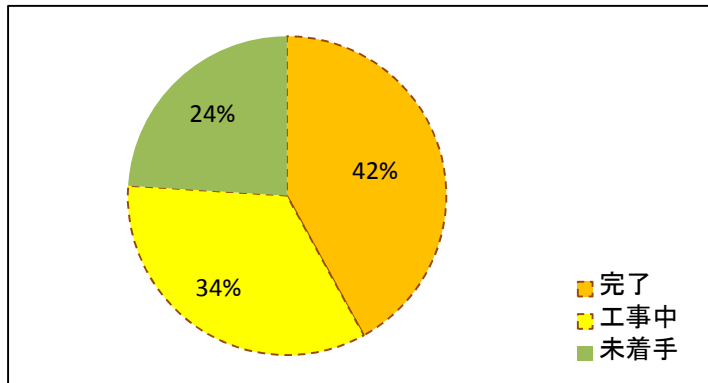
2. 対策実施区間のフォローアップ結果① 事業進捗状況

事業進捗状況

- ・代表区間50区間のうち、約7割が工事着手済、約4割が工事完了。(H25.3時点(予定))
- ・H21年までに対策を実施した箇所では事故が34%削減。

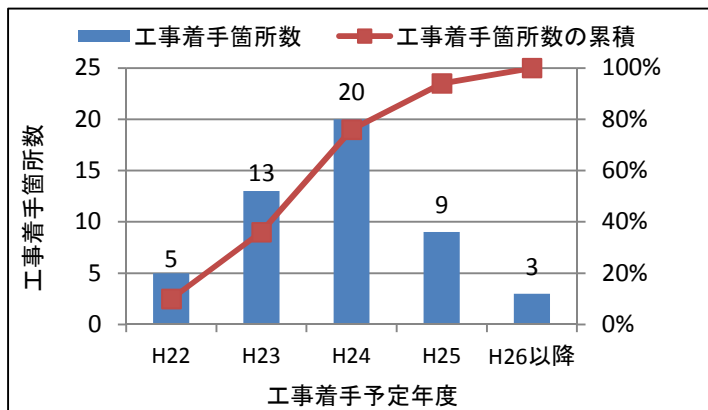
代表区間(50区間)

代表区間の対策進捗状況



※ H25.3時点(予定)

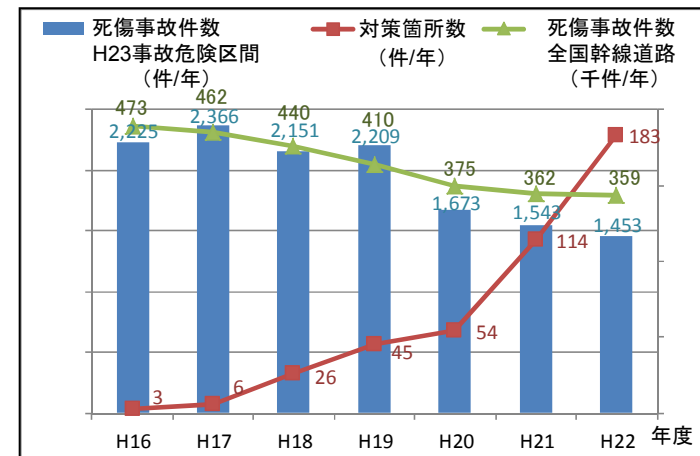
代表区間の今後の対策実施予定 (工事着手箇所数)



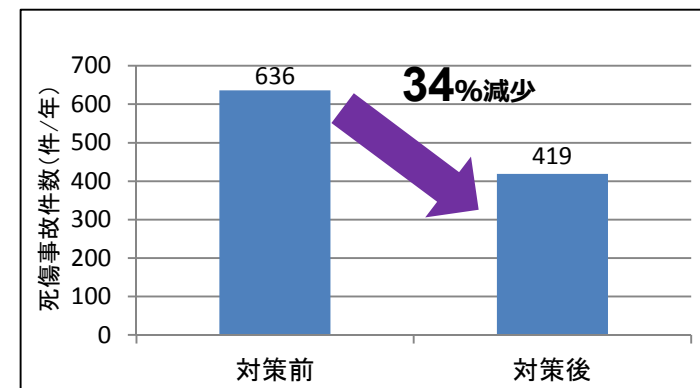
※ H25.3時点(予定)

事故危険区間

H 2 3 事故危険区間の死傷事故件数の推移



対策実施区間の対策効果



※ H21以前に対策を実施した114箇所の対策効果

2. 対策実施区間のフォローアップ結果② 対策実施区間の事例(効果が発現した箇所)

国道51号 不動橋交差点 【千葉国道事務所】

箇所概要

【住 所】 成田市並木町
【路 線】 国道51号

H20～21年に対策を実施。



当該箇所

至千葉



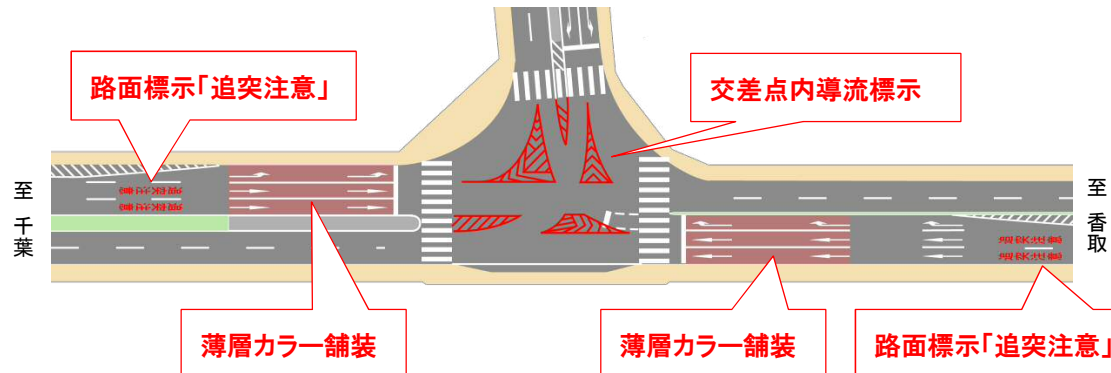
至香取

着目事故と対策概要



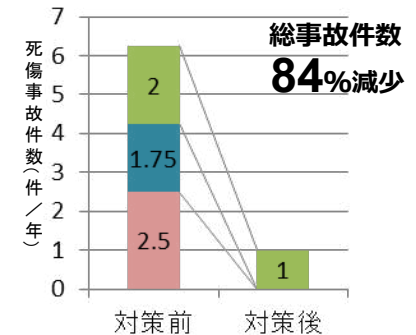
【追突事故・右折時事故】

- ・速度超過により交差点付近での追突事故が発生。→路面標示、薄層カラー舗装による注意喚起を実施。
- ・右折軌跡の不安定により交差点内での右折時事故が発生。→交差点内導流標示による整流化を実施。



効果検証

事故発生件数の変化



対策により
追突・右折時事故で **100%**
事故全体で **84%**
の事故削減効果

ポアソン検定による評価

対策前；6件/年（H16-19の年平均値）
対策後；1件/年（H22）

⇒事故が減少したと想定される

【今後の対応】

引き続き、経過観察を実施

2. 対策実施区間のフォローアップ結果③ 対策実施区間の事例(効果発現が見られなかった箇所)

国道357号 舞浜交差点 【千葉国道事務所】

箇所概要

【住 所】浦安市舞浜
【路 線】国道357号



H21年実施

- ・減速路面標示
- ・路面標示「追突注意」
- ・交差点内導流線

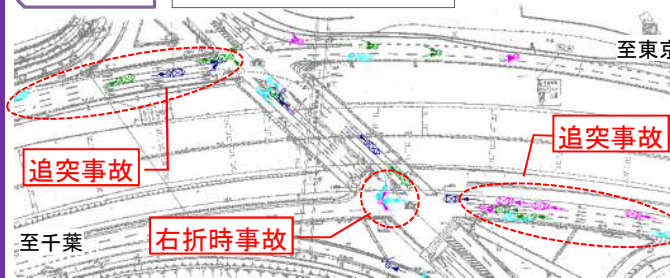
H21年実施（渋滞対策）

- ・従道路側直進車線の増設

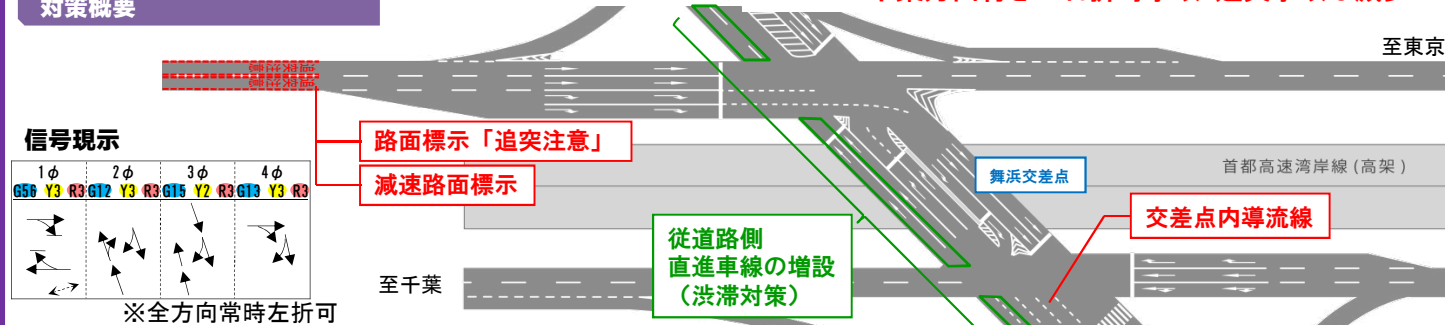
事故発生状況

対策前

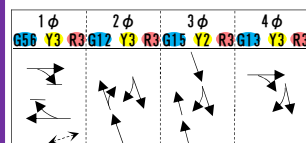
H16-H19 事故データ



対策概要



信号現示



※全方向常時左折可

- ・357号東京方面行きでは追突事故対策として、「減速路面標示」「路面標示（追突注意）」を設置。
- ・交差点内での右折時事故対策として、「交差点内導流線」を追加。
- ・357号千葉方面行きでは交差点内の容量不足により右折車の滞留があふれ、直進車両を阻害していたため、「従道路側直進車線の増設」により交通容量を拡大。

対策後

H22 事故データ



対策後、東京方面行きで追突事故・出会い頭事故が増加
千葉方面行きの右折時事故・追突事故は減少

ポアソン検定による評価

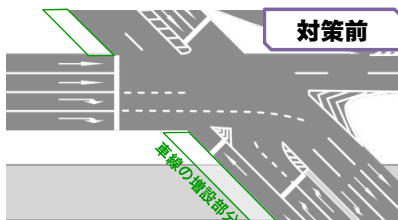
対策前：11件/年（H16-19の年平均値）

対策後：11件/年（H22）

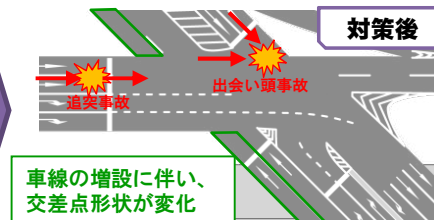
⇒事故は減少していないと想定される

H22以降の出会い頭事故、追突事故の発生状況

対策前



対策後



- ・従道路側の車線の増設に伴い、交差点形状が変化した。
- ・新たな事故発生要因について、渋滞対策の影響が想定され、詳細な調査・分析が必要。

【今後の対応】

事故発生要因について調査・分析を行い、事故発生傾向の変化に対応した追加対策を立案する。

2. 対策実施区間のフォローアップ結果④ 対策実施区間の事例(効果発現が見られなかった箇所)

(主)穴川天戸線(県道72号) 園生十字路交差点 【千葉市】

箇所概要

【住 所】 千葉市稲毛区園生町
【路 線】 (主)穴川天戸線

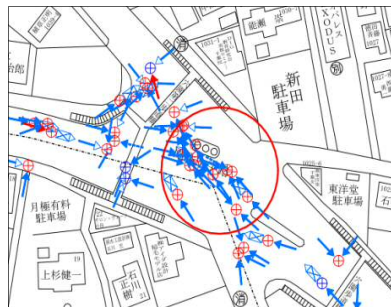


H17年に「事故危険箇所見える化プラン」で
対策箇所として選定
H19年に対策を実施した



着目事故と対策概要

着目箇所内での右直事故が、交差点
全体の事故件数の32%を占めている



- 変形交差点であるため、
右左折車両が認識しづらい
⇒右折車線、導流路の設置
【交通整流化】
- 交通量が多い路線である
ため、交差点の認識がしづらい
⇒路面標示(高輝度化)
【速度抑制】
- ⇒法定外看板の設置
【注意喚起】
- 夜間、交差点が暗い
⇒道路照明灯(新設)
【視認性の向上】



対策内容 概略図

効果検証

H20-H22 事故データ

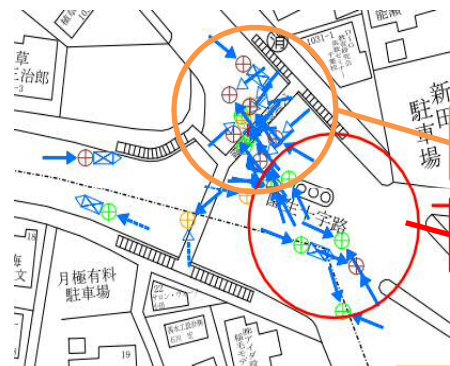
- 交差点全体では、平均事故件数が、
7.8件/年(H15-H18)から8.7件/年(H20-H22)に増加した。
- 着目箇所での右直事故は、対策前、交差点全事故件数の32%だったものが、対策
後は23%へ減少し、効果は見られたが、右折車と自転車の事故が13%から38%と
増加してしまった。これは、交差点の整流化が図られたことにより、右折車両の走
行速度があがり、横断中の自転車との接触事故が増加したものと推測される。

ポアソン検定による評価

対策前；7件/年(H15-18の年平均値)

対策後；8件/年(H20-22の年平均値)

⇒事故は減少していないと想定される



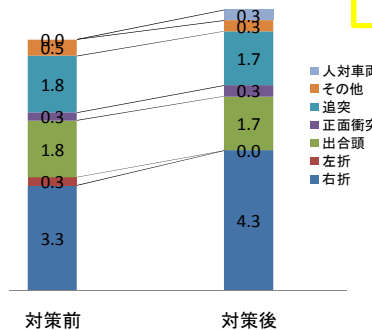
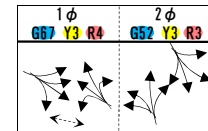
対策後の事故
多発箇所

対策前 13%
↓
対策後 38%

対策前の事故
多発箇所

対策前 32%
↓
対策後 23%

信号現示



右折車線・導入路設置

路面標示

道路照明新設

法定外看板設置

【今後の対応】

- 信号現示の改良(右折専用現示の追加)により、自転車と自動車を分離すること
は、大変有効と考えられることから、今後は、信号現示の改良を含め、検討する。

2. 対策実施区間のフォローアップ結果⑤ 対策実施区間の事例(交通挙動による評価)

国道51号 酒々井町上本佐倉付近【千葉国道事務所】

■交通挙動による評価

【事故発生要因と対策】

酒々井交差点から上本佐倉交差点に向けて、第1車線の運用が直進から左折専用へと変化しており、直進車の**急な車線変更を誘発**し、追突事故が発生。
⇒ カラー舗装による左折専用レーンを明確化させる対策と、法定外標識による早めの案内を実施。

【調査方法】

・当該区間で第1車線(左折レーン)から第2車線(直進レーン)へ車線変更を行った車両の、台数と車線変更位置を計測。

調査日： 平日 事前 3月9日 事後 11月21日
休日 事前 3月11日 事後 11月18日
調査時間： 8:00 ~ 18:00

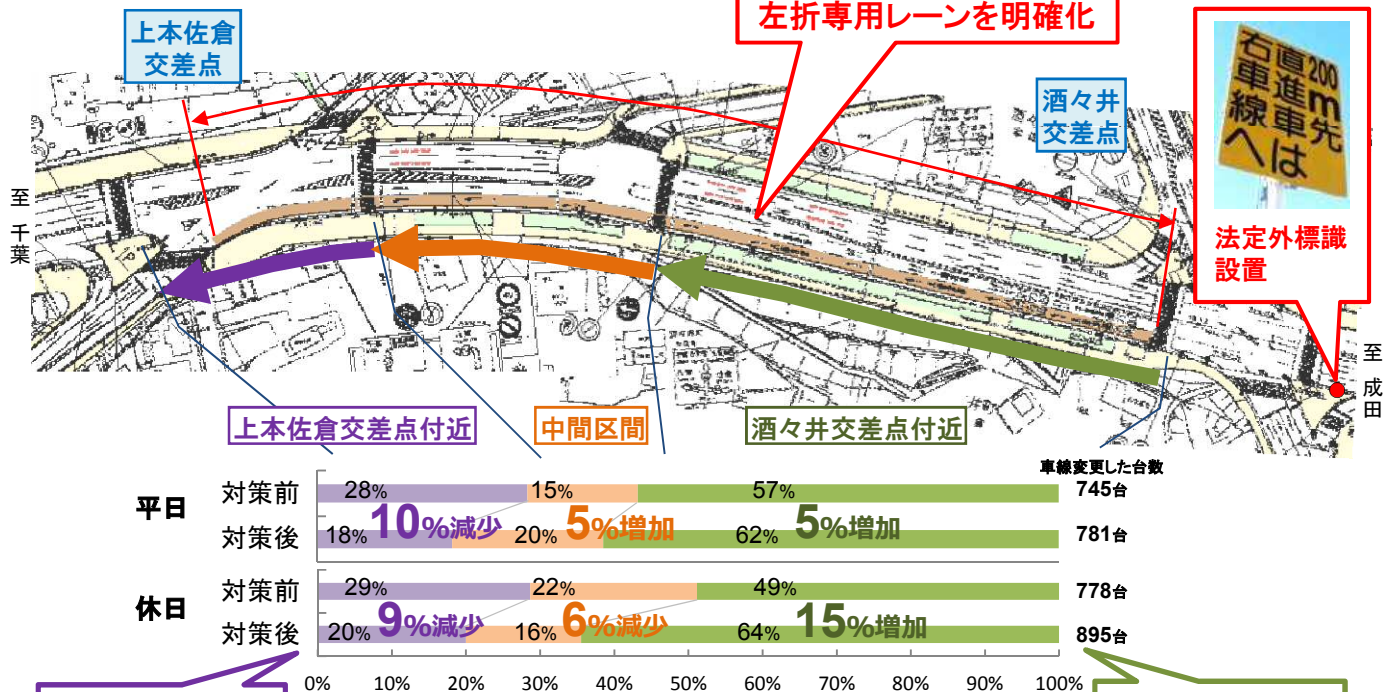
【対策効果】

カラー舗装などの対策を実施したことで、

上本佐倉交差点付近での急な車線変更の発生頻度が減少し、余裕をもって車線変更を行う車両の割合が増加した。
⇒ 追突事故につながる危険な錯綜が減少したことを確認できた。

【今後の対応】

事故発生状況や、急ブレーキ等の危険事象の発生状況の変化より、対策効果を検証する。



交差点内での危険な車線変更の割合が減少

余裕を持った安全な車線変更の割合が増加

2. 対策実施区間のフォローアップ結果⑥ 事故件数別のポアソン分布(累積分布)

事故件数別のポアソン分布(累積分布)

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 N1 (※)

	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%	26.2%	42.3%	57.8%	70.4%	88.9%	94.9%	97.9%	99.2%	99.7%	99.9%	100.0%	100.0%
5件	0.7%	4.0%	11.1%	26.2%	42.3%	57.8%	76.2%	86.7%	93.2%	96.8%	98.6%	99.5%	99.8%	99.9%
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%	10.6%	19.8%	31.8%	45.8%	59.3%	71.7%	81.6%	88.8%	93.6%	96.6%
9件	0.0%	0.1%	0.6%	2.1%	6.2%	13.5%	23.9%	36.7%	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%	22.0%	33.3%	45.8%	58.3%	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%	25.8%	35.8%	46.2%	57.3%
14件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	1.4%	3.2%	6.2%	10.6%	15.8%	25.8%	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%	11.6%	18.5%	26.6%	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%

国道51号 不動橋交差点

対策前: 6件/年 (H16-19の年平均値)

対策後: 1件/年 (H22)

⇒事故が減少したと想定される

県道72号穴川天戸線園生十字路口交差点

対策前: 7件/年 (H15-18の年平均値)

対策後: 8件/年 (H20-22の年平均値)

⇒事故は減少していないと想定される

国道357号 舞浜交差点

対策前: 11件/年 (H16-19の年平均値)

対策後: 11件/年 (H22)

⇒事故は減少していないと想定される

※事故発生件数: 年平均値

2. 対策実施区間のフォローアップ結果⑦ 対策工種別の対策効果

対策工種別の対策効果について

- ・千葉国道事務所管内の対策箇所(H20迄に完了の62箇所)について、対策工種別の対策効果を整理。
- ・9種類の対策工種において、死傷事故件数が3割以上削減する効果が発現した。
- ・左折時事故に対しては、「路肩の縮小」はあまり効果がみられなかった。

■着目事故別 対策工種別の対策効果

事故類型	実施対策 ※1	評価 箇所数	死傷事故件数(件/4年)				事故減少 (箇所) ※2		事故増加 (箇所) ※2	
			対策前	対策後	増減	削減率				
人対車両	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%	2	(0)	1	(0)
出会い頭	交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	14箇所	39	13	-26	67%	12	(1)	2	(1)
	薄層カラー舗装	3箇所	14	7	-7	50%	3	(0)	0	(0)
追突	減速路面標示	13箇所	80	43	-37	46%	11	(4)	2	(0)
	法定外標識「追突注意」	11箇所	77	37	-40	52%	11	(4)	0	(0)
	路面標示「追突注意」	45箇所	292	186	-106	36%	34	(10)	11	(1)
	交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	27箇所	146	81	-65	45%	20	(6)	7	(0)
	付加車線の新設・改良	6箇所	43	14	-29	67%	5	(2)	1	(0)
	高視認性区画線	22箇所	147	117	-30	20%	14	(2)	8	(1)
	薄層カラー舗装	10箇所	56	41	-15	27%	7	(1)	3	(1)
左折時	交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	10箇所	22	17	-5	23%	6	(0)	4	(2)
	路肩の縮小	5箇所	21	22	1	-5%	2	(0)	3	(0)
右折時	交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	29箇所	80	27	-53	66%	25	(4)	4	(0)
	導流帯・指導線	52箇所	156	111	-45	29%	35	(2)	17	(3)

※1: 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。

評価箇所数が3箇所以上の対策工種を表示。

※2: ()内はポアソン判定により対策効果の有無に該当した箇所数

2. 対策実施区間のフォローアップ結果⑧ 取組事例

取組事例(二輪車の左折巻き込み事故対策(ドットマークの片側設置))

- ・効果の低い「左折時事故に対する路肩の縮小」の代替策として「片側ドットマーク設置」が挙げられる。
- ・埼玉県内での実施例では、交通挙動の改善効果が定量的に確認されている。
- ・今後、千葉県内での展開を検討する。(国道14号稲毛浅間神社前交差点にて検討予定)

対策箇所事例 辻地区(さいたま市南区)

【対策概要】

- ・車線の右側に30cmのドットマークを設置。
- ・車線右側の区画線上に低リブを設置。

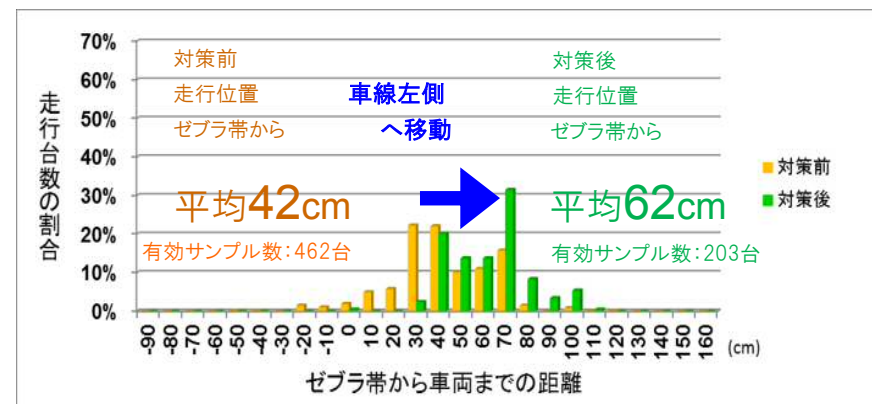
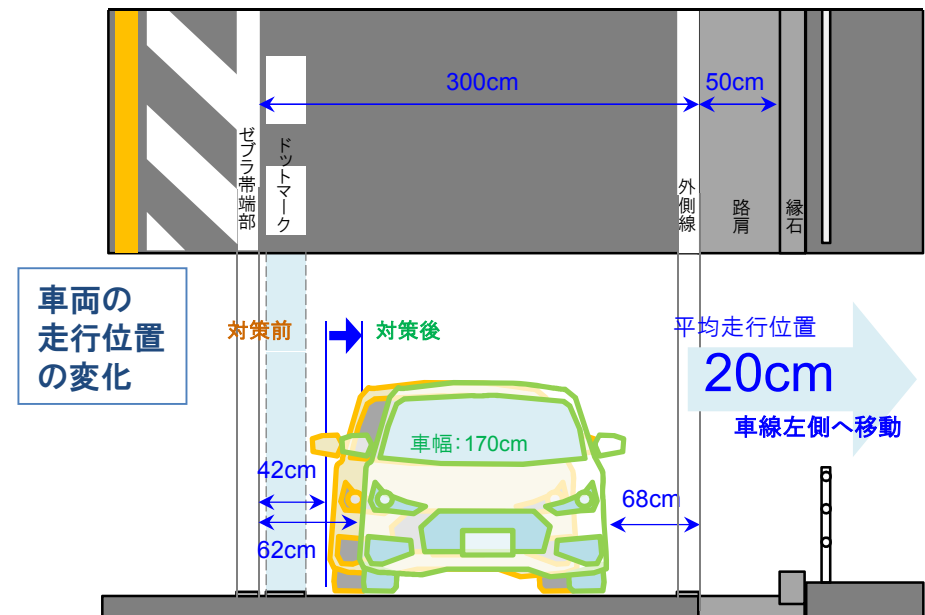
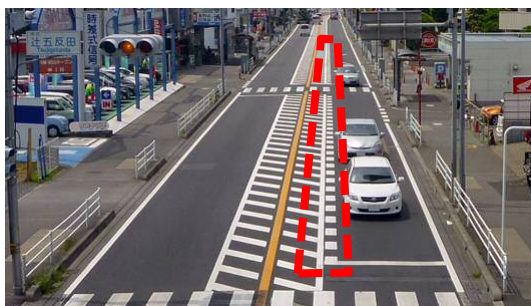
【対策効果】

- ・走行車両が路肩側に寄り、その結果、路肩側をすり抜ける二輪車が減少。
- ・対策後は左折時事故は未発生。

対策前



対策後



出典: 大宮国道事務所HP 辻地区交通安全対策検討会資料

3. 事故危険区間の更新について

3. 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

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、追加箇所は53区間、削除箇所は0区間であり、事故危険区間は605区間となった。

■事故危険区間リストの更新フロー

【H23】事故危険区間リスト(ロングリスト)
552区間(1,720件/年)

事故危険区間リストの更新

- 追加区間・・・ ①～⑧事故データの更新
【53区間】 ⑪事故多発交差点(H23)の反映
⑫アンケート(HP)の反映
⑬新たな地元要望の反映
⑭二次点検プロセス選定箇所の反映
⑮事故急増箇所の反映
- 削除区間・・・ 事故急減 かつ選定基準を2年連続で
【0区間】 下回る箇所を反映

●区間更新

事故危険区間リスト(ロングリスト)(H24更新)
605区間(1,872件/年) 3.1件/区間・年

代表区間の選定・公表(H24更新)
50区間(204件/年) 4.1件/区間・年
(19区間入れ替え)

■事故危険区間リストの更新結果 (H24)

	千葉国道 事務所	千葉県	千葉市	計
追加	16	28	9	53
削除	0	0	0	0
H24更新 計	+16	+28	+9	+53
H23事故危険区間	249	213	90	552
H24事故危険区間	265	241	99	605

※()内の件数は最新(H19-22)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

3. 事故危険区間の更新について② 事故危険区間リストの更新

事故危険区間リストの更新

■事故危険区間リストの更新結果（追加箇所）

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	12	26	9	47
②死傷事故件数	0	1	1	2
③死者数	3	4	2	9
④バリアフリー新法	0	0	0	0
⑤歩行者自転車事故	0	6	0	6
⑥夜間事故	0	0	0	0
⑦高齢者事故	1	1	2	4
⑧横断歩行者事故	0	8	3	11
⑨事故危険箇所(H20)	0	0	0	0
⑩あんしん歩行エリア(H20)	0	0	0	0
⑪事故多発交差点(H23)	1	6	1	8
⑫アンケート(WEBモニタ、HP)	9	14	3	26
⑬地元要望	3	0	0	3
⑭二次点検プロセス選定	2	7	3	12
⑮事故急変箇所	0	0	0	0
合計	16	28	9	53

■事故危険区間リストの更新結果（削除箇所）

指標	道路管理者			計
	千葉 国道 事務所	千葉県	千葉市	
ポアソン検定により 事故発生件数が 著しく減少したと 判定された箇所	28	32	4	64
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 箇所	42	6	6	54
上記両方に 該当した箇所	7	4	1	12

現地確認※の結果、削除箇所はなし

※沿道状況の変化、道路ネットワークの整備等の
明確な減少理由があるかを現地で確認

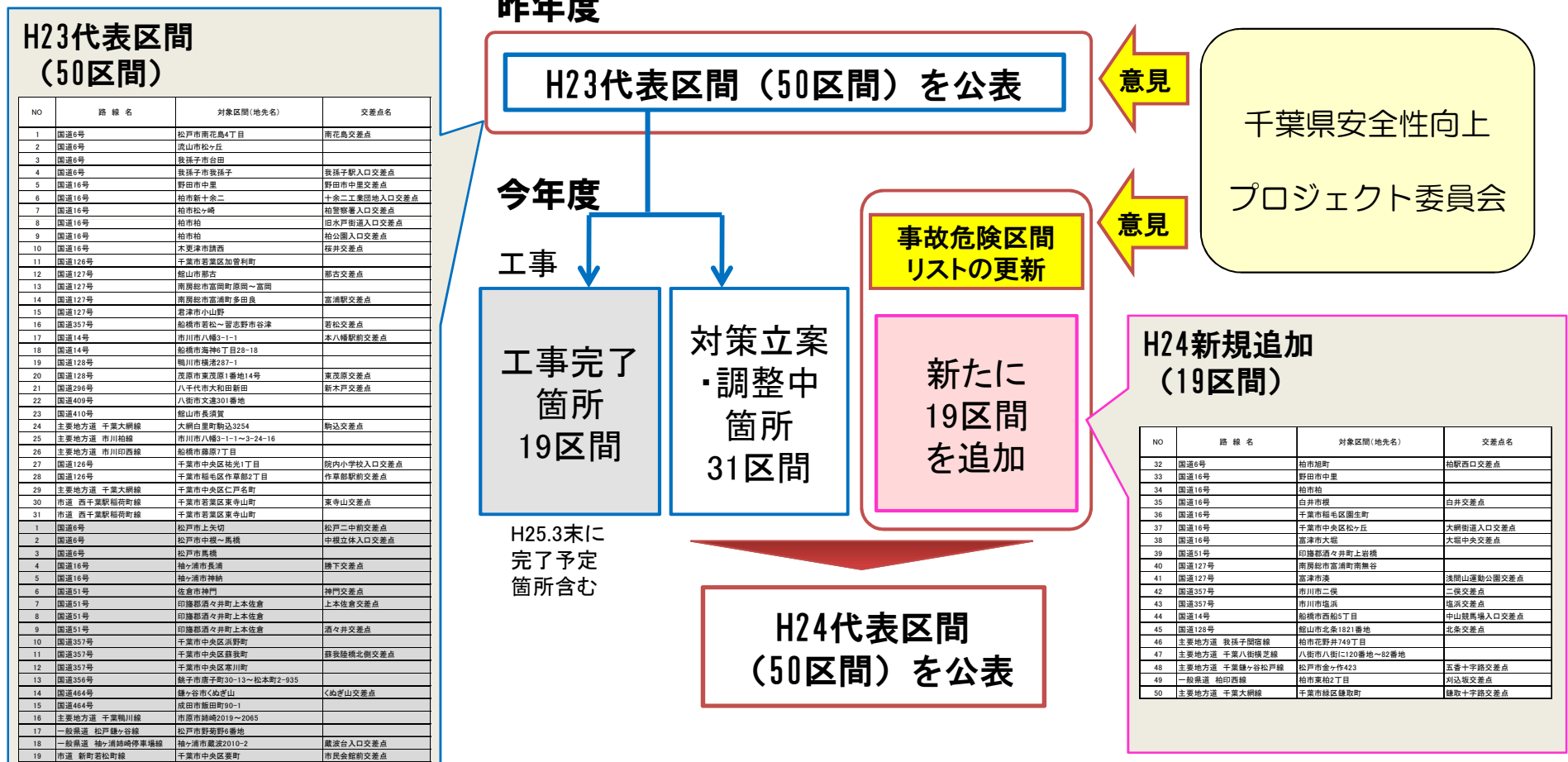
※更新内容で重複して該当する区間あり

3. 事故危険区間の更新について③ 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19区間を追加。
- ・H24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



※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

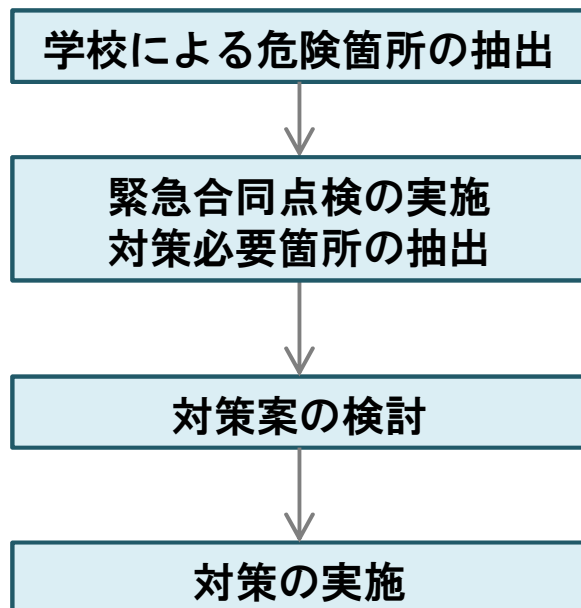
4. その他の交通安全の取組紹介

4. その他の交通安全の取組紹介

通学路の交通安全の確保（通学路における緊急合同点検）

- ・通学中の児童の事故が相次いでいる実情を受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁は、通学路の交通安全の確保を目的とし、平成24年8月末までに、「通学路における緊急合同点検」を実施した。

■通学路の交通安全の確保の流れ



【緊急合同点検の実施風景】



【対策実施事例】

視認性の向上を目的として、縦格子の柵から横格子の柵へ変更



対策前



対策後

4. その他の交通安全の取組紹介

自転車利用環境整備

- ・千葉国道事務所では、自転車事故の発生件数が多い千葉・葛南・東葛飾地域から、千葉県、千葉市、千葉県警等の関係機関と連携を図りつつ、自転車利用環境整備の検討を行う予定である。

■近年の自転車利用環境整備に関する情勢

H23. 10 警察庁通達

良好な自転車交通秩序の実現のための
総合対策の推進について

H24. 4 公表

安全で快適な自転車利用環境の
創出に向けた提言

H24. 11 公表

安全で快適な自転車利用環境創出
ガイドライン

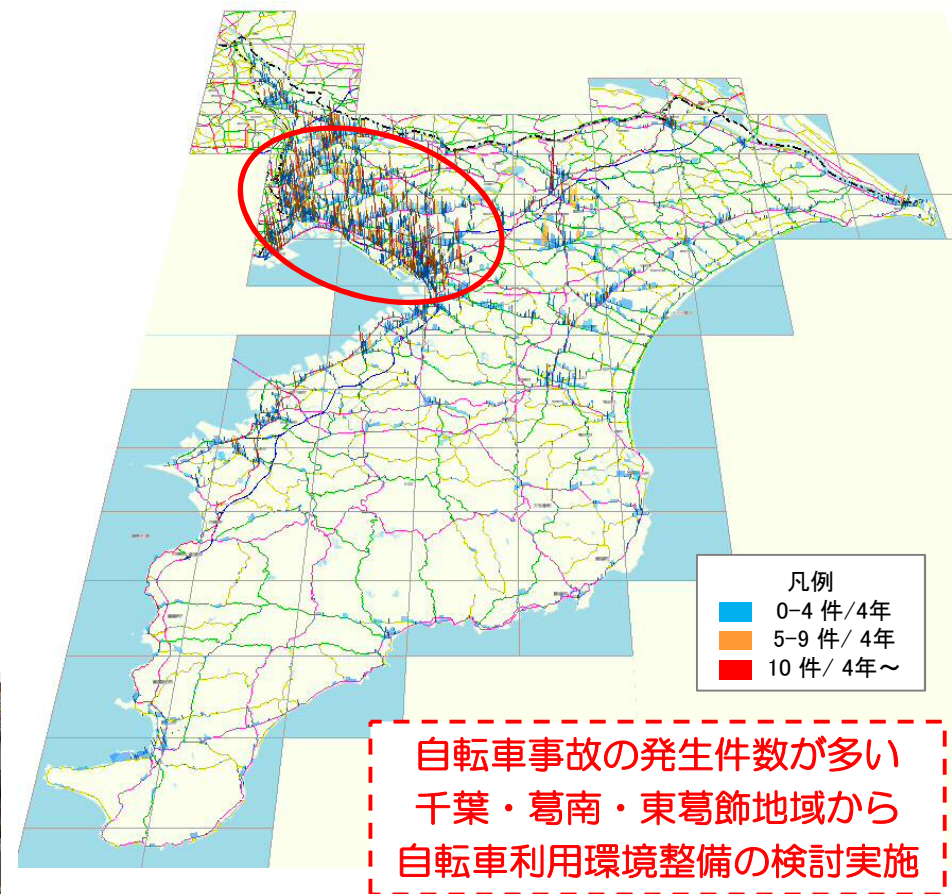
自転車は「車両」という大原則に基づき、
自転車利用環境整備の検討を実施

■自転車通行空間の整備事例



出典:「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて(国土交通省)」

■千葉県内の幹線道路における 自転車関連事故の発生状況



※自転車関連事故とは、自転車対歩行者、自転車同士、自転車対車両（二輪車を含む）など自転車に関連する事故のこと。

資料:ITARDA区間別データ(H19-H22)

4. その他の交通安全の取組紹介

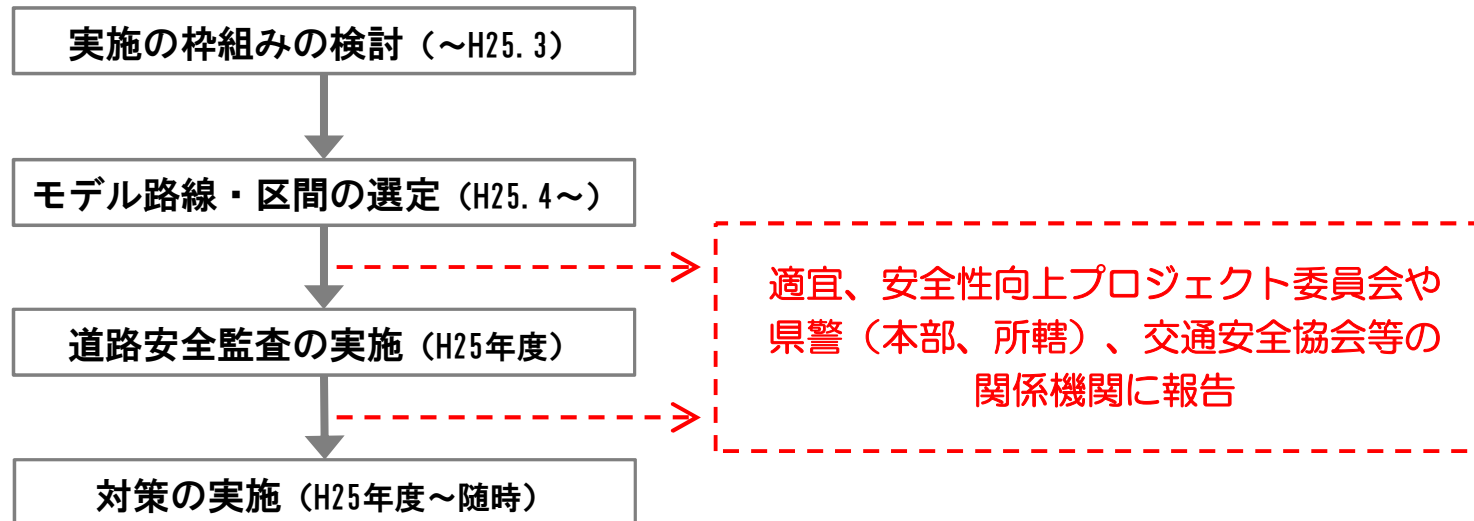
道路安全監査

- ・千葉国道事務所では、交通事故対策の設計成果に第三者の視点でチェックを行う「道路安全監査」の導入を検討する予定である。

■道路安全監査とは

- ・ 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危険箇所を抽出し、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である。
- ・ イギリス、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランドなどの諸外国においては既に制度化されており、アジア諸国等でも導入に向けた取組が進んでいる。

■千葉国道事務所における導入(案)



5. 今後の予定

5. 今後の予定

今後の予定

第1回委員会(本日)

- これまでの取組み **報告**
- 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**
- その他の交通安全の取組紹介 **報告**



来年度は、事故ゼロプランの取組み状況の報告を中心に冬頃の開催を予定しています。