資料－1

平 成 ２ ３ 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２３年　１２月　１４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
   - 事故危険区間の選定のおさらい
   - 広報活動
     （現地表示（看板設置）、アンケート結果の公表）
   - 事業進捗状況
   - 事業実施箇所の紹介

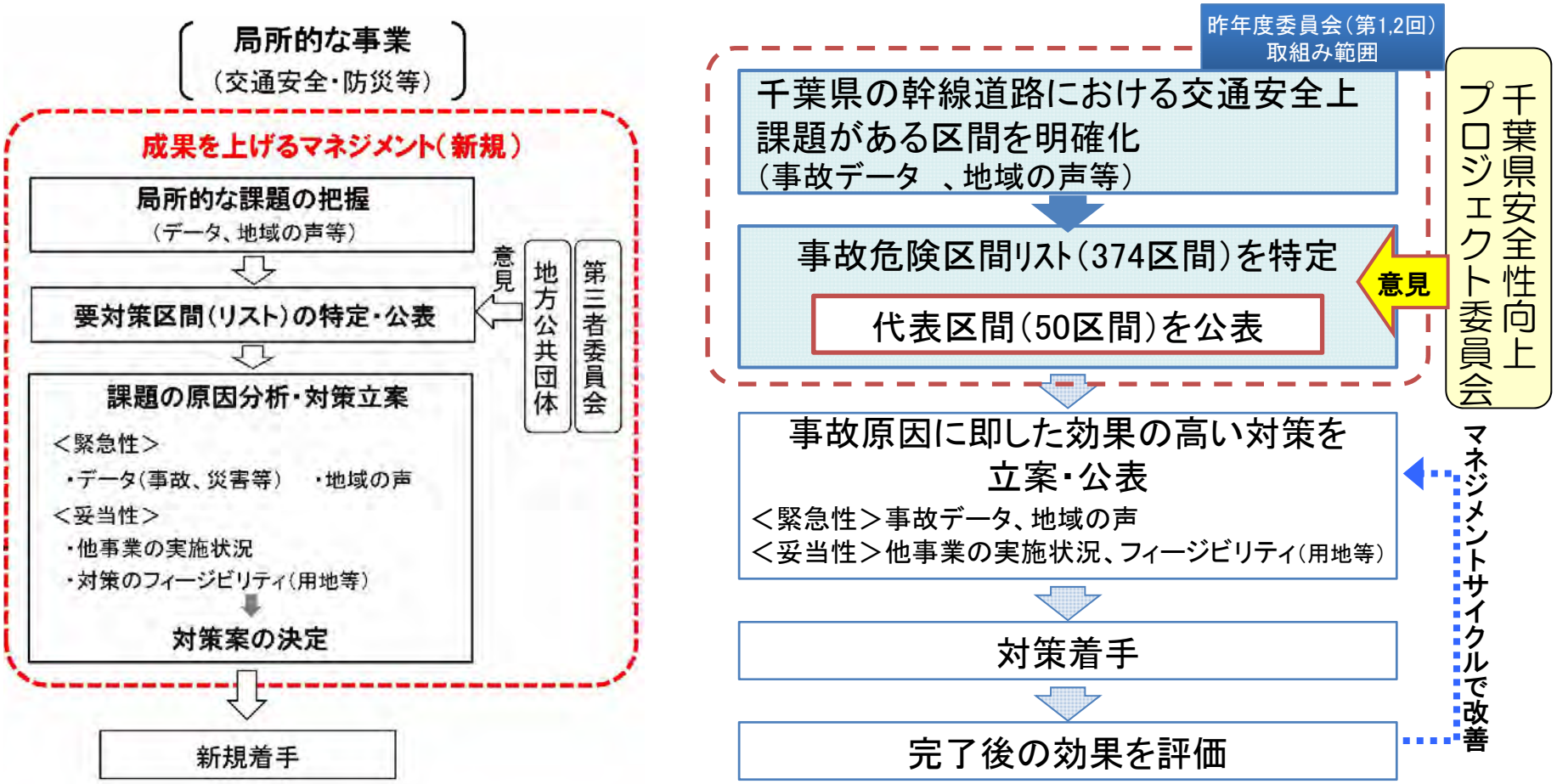
2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて　審議
   - 事故ゼロプランの目標設定
   - 事故危険区間リスト更新の考え方（追加、削除）

3. 今後の予定　報告

1. これまでの取組みについて①

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）のスタート

・昨年度、交通安全等の局所的な事業にも政策目標型事業評価（H22.8）を導入し、限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、データや地域の声等に基づいた「成果を上げるマネジメント」を導入。
・昨年度において本委員会の審議を経て『新たな交通安全課題箇所（事故危険区間）』を選定。
・今後は、『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』として展開。



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

事故危険区間選定までの流れ

・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、13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、危険な区間と認識。

■事故危険区間選定フロー

選定時（H22）の最新
事故データ（H17-20）で検討

千葉県内 幹線道路
※全イタルダ区間リスト約18,000区間（14,380件/年）

千葉県内の事故特性や社会情勢より抽出基準を作成

指標		選定の背景（必要性を示すバックデータ）	抽出基準
①死傷事故率		・事故率上位約30%の箇所（4885）に70%の事故が集中	100以上
②死傷事故件数		・事故多発箇所基準として必須	ワースト50
③死者数		・全国的に減少傾向にある中、千葉県の削減率は、全国よりやや下回っている【事故分析】	死者発生
④バリアフリー新法		・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律	法該当※
⑤歩行者・自転車x車両事故件数		・全国、関東平均より占める割合が高い【事故分析】	ワースト30
⑥夜間事故件数		・全国より夜間事故の占める割合が高い【事故分析】	ワースト30
⑦高齢者事故件数		・他の年令層と比べて事故の減少率が低い【事故分析】	ワースト30
⑧横断歩行者事故件数		・歩行者事故の構成比が全国より若干高い【事故分析】	ワースト30
公安委員会の意見	⑨事故危険箇所	・公安委員会が指定する事故危険箇所(H20～H24)	県内180箇所
	⑩あんしん歩行エリア	・公安委員会が指定するあんしん歩行エリア（H20～H24）	県内20箇所
	⑪交通事故多発交差点	・公安委員会が指定する事故多発交差点(H21)	県内29箇所
安全性の危惧	⑫アンケートによる意見	・道路ユーザーである国民からのアンケートによる意見（ヒヤリ箇所、危険箇所等）	
	⑬地元要望	・「地域の声」として、地域住民からの意見を収集した「地元要望」	

該当する抽出指標数を確認

該当指標数	選定区間数	事故件数（件/年）	1区間あたりの事故件数
1指標以上	5,658	10,572	2
2指標以上	969	3,125	3
3指標以上	224	1,064	5
4指標以上	75	526	7
5指標以上	30	286	10
6指標以上	16	183	11
7指標以上	11	127	12
8指標以上	7	96	14

事故発生量が少ない

選定区間数が少なくなる

・「事故データ」及び「地域の声」の多角的な視点で設定した13指標により県内の幹線道路をチェック。
・1区間あたりの事故件数と選定区間数を鑑み、3指標以上に該当する区間を交通安全上の課題がある区間と認識。

抽出指標の3指標に該当
224区間（1,064件/年）

150区間追加

【「事故危険区間」選定方法】
「事故データ」及び「地域の声」の13指標に3つ以上該当する区間を選定。
ただし指標の重み（これまでの施策等）を考慮し、以下の指標に該当する箇所はすべて選定。

①死傷事故率300件/億台km以上の区間
（ただし、交通需要の高い直轄国道に限定）
⑨事故危険箇所
⑪交通事故多発交差点
⑬地元要望

事故危険区間リスト（ロングリスト）の作成
374区間（1,603件/年）

代表区間の選定・公表
50区間（183件/年）

（ ）内の件数は選定時（H17-20）の年平均事故件数

選定した事故危険区間（374区間）は千葉県の幹線道路(18,270区間)の2%の区間に該当し、その区間内で全死傷事故件数（14,380件/年）の約11%（1,603件）が集中的に発生している。

広報活動①（事故ゼロプランの取組み・代表区間の公表、リーフレット作成）

・本委員会で代表区間の選定後、千葉県事故ゼロプランの取組みや代表区間の選定状況等を記者発表資料にて公表。（H22.12.20）
・また、千葉県の交通事故の現状や事故危険区間の選定プロセスを取りまとめたリーフレットを作成。

■事故ゼロプランの取組み
・代表箇所（50箇所）の公表

記者発表資料として公表（H22.12.20）

国土交通省 関東地方整備局

平成22年12月20日（月）
国土交通省 関東地方整備局
千葉国道事務所

記者発表資料

千葉県内の交通安全対策が必要な区間を選定
～ 千葉県事故ゼロプラン
（事故危険区間重点解消作戦）開始 ～

国土交通省千葉国道事務所、千葉県及び千葉市では、交通事故対策について、地域の皆さまや、様々な分野の方々からご意見を伺い、道路施策に反映することを目的に、平成17年11月から「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」を設置し、交通安全対策に取り組んでいます。

平成22年度 第1回委員会を、平成22年11月5日に開催し、事故対策実施箇所のフォローアップ結果や「交通安全課題箇所の選定方法」などについて議論したところです。

この度、第2回目の委員会を、平成22年12月10日に開催し、千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」を選定致しましたのでお知らせします。

○会議では、アンケート結果や様々な指標より検討した結果を踏まえ、千葉県内の『安全対策が必要な代表区間（50箇所）』を選定しました。
○委員からの主な意見
・対策効果において、事故件数の増減だけでなく、他の指標を用いて対策の効果検証をしてほしい。
・アンケート結果を公表し、要なる道路利用者の関心を得られるよう工夫をしてほしい。
・今回のような取り組みについて、継続的に実施していくことが重要である。
※ この他、「自転車通行対策、信号機との連携による対策など」について、意見を頂きました。

発表記者クラブ
竹芝記者クラブ、神奈川建設記者会、
千葉県政記者クラブ、千葉市政記者会

問い合わせ先
国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所
電話 043－287－0311（代表）
副所長 斉藤 厚　交通対策課長 清水 浩信

-1-

【参 考】

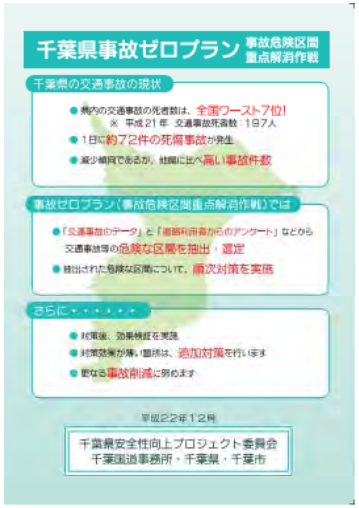
の経緯及び今後の予定

千葉国道事務所のホームページをご覧下さい

平成23年度 以降
- 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催予定
- 対策済み箇所の効果検証
- 対策箇所の選定・公表
- 選定箇所の原因分析・対策立案

-7-

■リーフレットの作成



千葉県事故ゼロプラン 事故危険区間重点解消作戦

千葉県の交通事故の現状
- 県内の交通事故の死者数は、全国ワースト7位！
  ※ 平成21年 交通事故死者数：197人
- 1日に約7.2件の死傷事故が発生
- 減少傾向であるが、依然に比べ高い事故件数

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）では
- 「交通事故のデータ」と「道路利用者からのアンケート」などから交通事故等の危険な区間を抽出・選定
- 抽出された危険な区間について、順次対策を実施

さらに・・・・・
- 対策後、効果検証を実施
- 対策効果が薄い箇所は、追加対策を行います
- 更なる事故削減に努めます

平成22年12月

千葉県安全性向上プロジェクト委員会
千葉国道事務所・千葉県・千葉市

千葉県内の事故危険区間の選定プロセス

STEP1 県内の事故データを分析（175.2区間）、次交通量の多い幹線道路等

STEP2 残りは重大事故から分析

STEP3 アンケートにより、危険区間を選定

STEP4 対策必要箇所のリスト作成

STEP5 第三者委員会の意見を聴て、千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」を選定し公表（50区間）

これまでの取り組み【対策事例】

千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」

千葉県事故ゼロプランの取組みや事故危険区間の選定プロセス及び選定した代表区間の箇所状況をリーフレットにてとりまとめ、公表。

広報活動②（事故危険区間の現地表示（看板設置）による情報発信）

・地域住民が事故危険区間を適切に認識することによっても事故削減は期待できる。
・地域住民との協働による事故削減の観点により事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の対象区間である旨の現地表示（注意喚起看板の設置等）を行う。

【設置箇所（区間）の考え方】

事故多発箇所、近年重大事故発生箇所等、地元からニーズがありその対応を注目している箇所から抽出。

【設置箇所数】

H23年度中に概ね10箇所程度設置予定

■千葉県国道管内　現地表示事例

小型看板の設置
簡易の立て看板を設置
設置箇所の事故発生状況を記載

国道14号

千葉市花見川区幕張1丁目地内

国道357号

千葉市美浜区浜田地内

国道6号

松戸市 上矢切地内

大型看板の設置（予定）
事業概要や必要性の他、事故ゼロプランの取組みを記載

広報活動③（アンケート結果の公表、アンケート回答者への情報発信）

・昨年度に道路利用者に協力いただいたWebモニタ及びHPアンケートのとりまとめ結果を公表予定。
・アンケート回答者に交通安全の取組みに関する情報発信をしていく仕組みを検討中。

■アンケート結果の公表（予定）

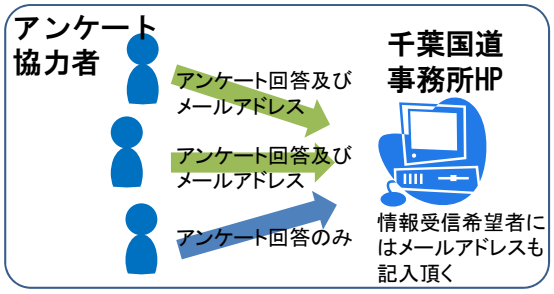
・回答者属性やヒヤリ内容について整理
・重複指摘箇所（5票以上）の箇所概要を整理

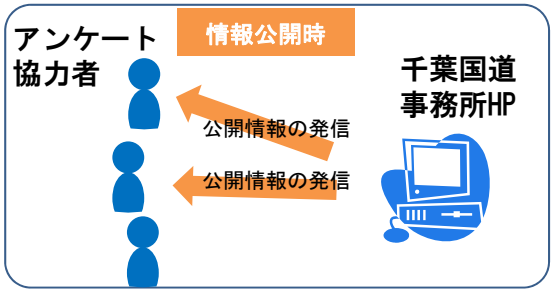
参考資料

■アンケート回答者への情報発信

・千葉国道事務所のHPでアンケートを継続して実施
・情報希望者に情報提供する仕組みを検討中

HPアンケート





①情報の受信を希望する回答者にメールアドレスを記入してもらう
②メーリングリストを作成
③情報発信

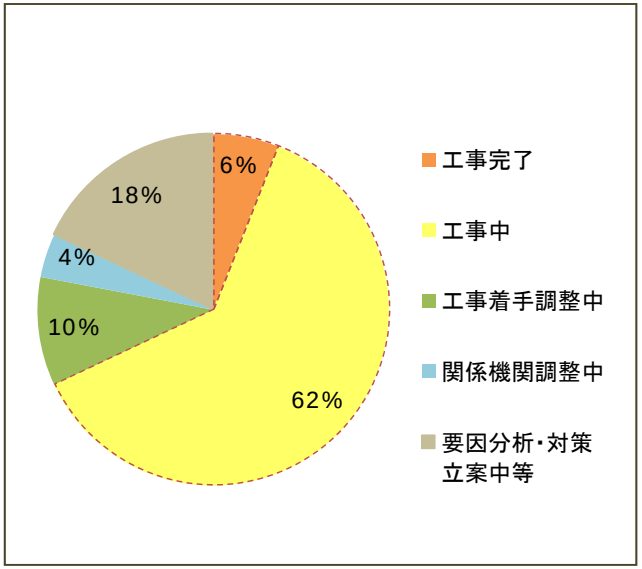
記者発表等の公開情報をお知らせ

1. これまでの取組みについて⑥

事業進捗状況

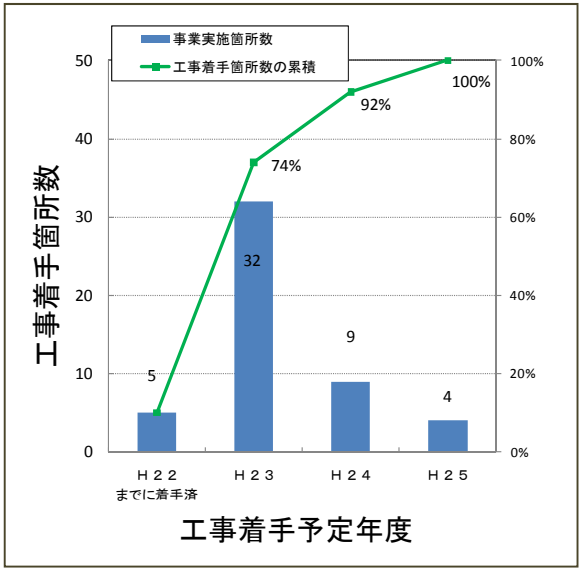
・代表区間50区間の進捗状況について、約7割が工事着手済み。(H23.11現在)
・H25年度までにすべての区間を工事着手する予定。

■代表区間（50区間）の対策進捗状況



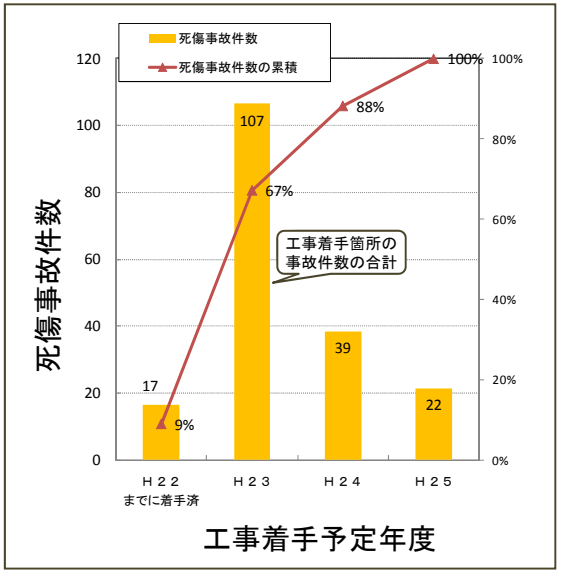
※ H23.11現在

■代表区間（50区間）の今後の対策実施予定（工事着手箇所数）



※ H23.11現在

■代表区間（50区間）の今後の対策実施予定（死傷事故件数）



※ H23.11現在

代表区間(50区間)の
事故件数の総計
183件/年(H17-20)

1. これまでの取組みについて⑦.

国道409号木更津(きさらづ)金田(かねだ)地区点　【千葉国道事務所】『交通事故対策箇所』

今後の予定

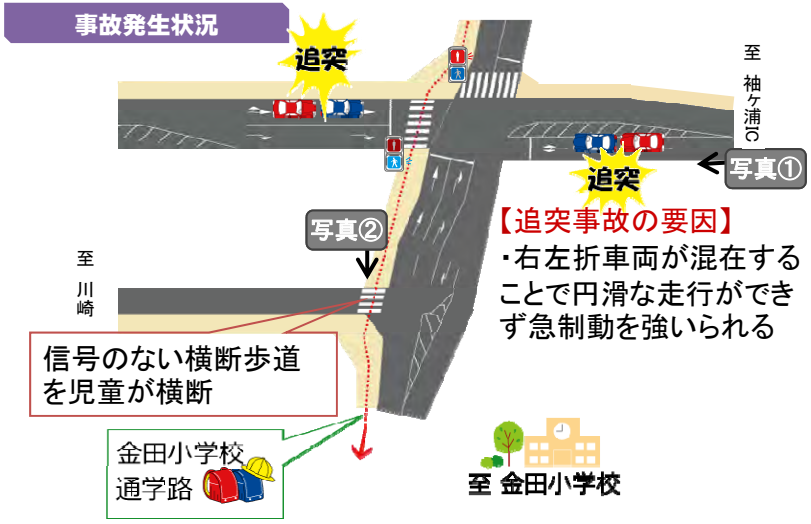
H２２	H２３	H２６　中間評価	H２８　総括評価
選定	実施（工事）	H24-25データにて実施	H24-27データにて実施

箇所概要・抽出指標

【住　　所】木更津市金田
【路　　線】409号

抽出指標　：　2個のフラグが該当
①死傷事故率　：　439.62(件／億台キロ)
⑬地元要望

事故発生状況



【追突事故の要因】
・右左折車両が混在することで円滑な走行ができず急制動を強いられる

・アクアラインの社会実験により本線の交通量も増加。
・交通量増加に伴う事故の増加が懸念。

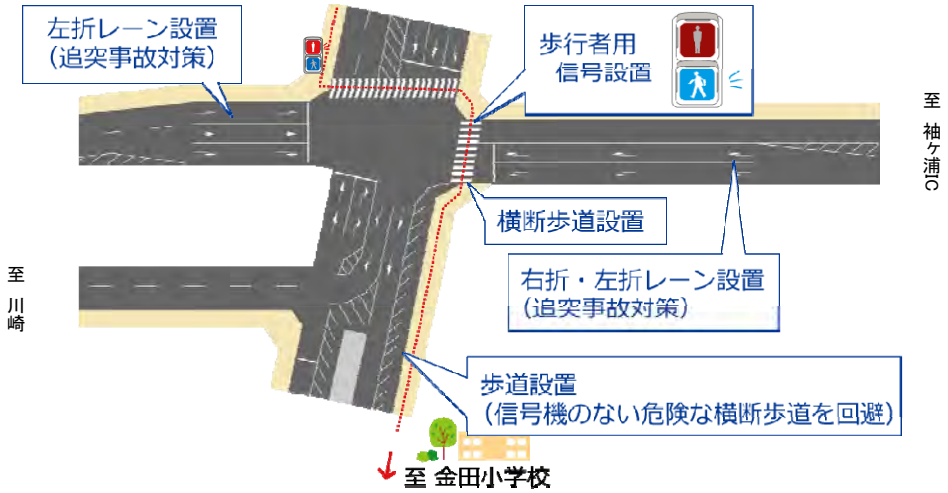
対策図

写真①
対策前

・右左折車両が混在し、円滑な走行ができない

写真②
対策前

・信号のない横断歩道が通学路
・大型車も多く、危険な状況



・交差点改良により、円滑な走行性確保と、通学路の安全性向上が期待。
・交差道路の(都)中野畑沢線を整備する千葉県と連携し一体的に整備を図ることで、効率的な事業が期待できる。

1. これまでの取組みについて⑧

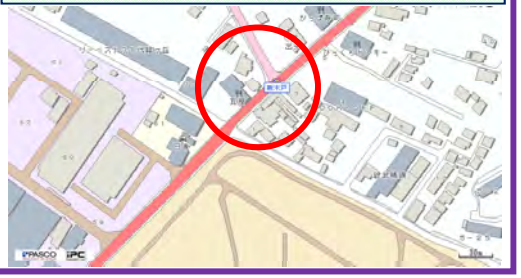
国道296号新木戸（にいきど）交差点　【千葉県】『交通事故対策箇所』

今後の予定	H２２ 選定	→	H２３ 実施（工事）	→	H２６　中間評価 H24-25データにて実施	→	H２８　総括評価 H24-27データにて実施

箇所概要・抽出指標

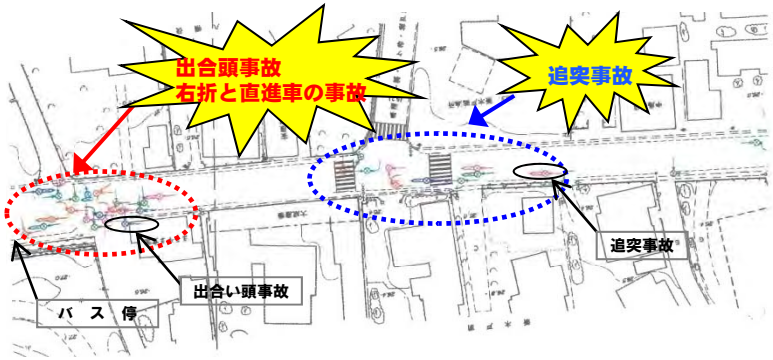
【住　　所】八千代市大和田新田
【路　　線】296号

抽出指標　：　4個のフラグが該当
①死傷事故率　：　549.04（件／億台キロ）
⑨事故危険箇所
⑫アンケートによる意見、⑬地元要望



事故発生状況

対象年次：H7－11事故データ



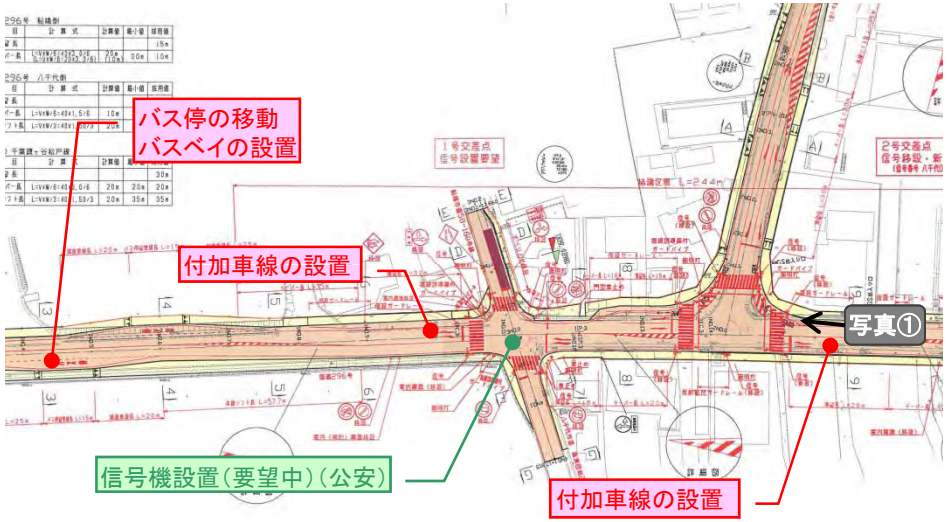
【追突事故・右折と直進車の事故・出会い頭事故の要因】
・交通量が多いので無理な進入が多い。
・バス停が交差点から近く、バスの乗降中は見通しが悪い。
・本線から従道路の取付位置が確認しづらい。

対策図

● 追突事故・右折と直進車の事故・出会い頭事故

・交通量が多いので無理な進入が多い。
・バス停が交差点から近く、バスの乗降中は見通しが悪い。
・本線から従道路の位置が確認しづらい。

用地取得により付加車線幅員を確保



1. これまでの取組みについて⑨

市道　西千葉駅稲荷町線　東寺山（ひがしてらやま）交差点【千葉市】『交通事故対策箇所』

今後の予定

H２２	H２３	H２６　中間評価	H２８　総括評価
選定・対策検討	実施（工事）	H24-25データにて実施	H24-27データにて実施

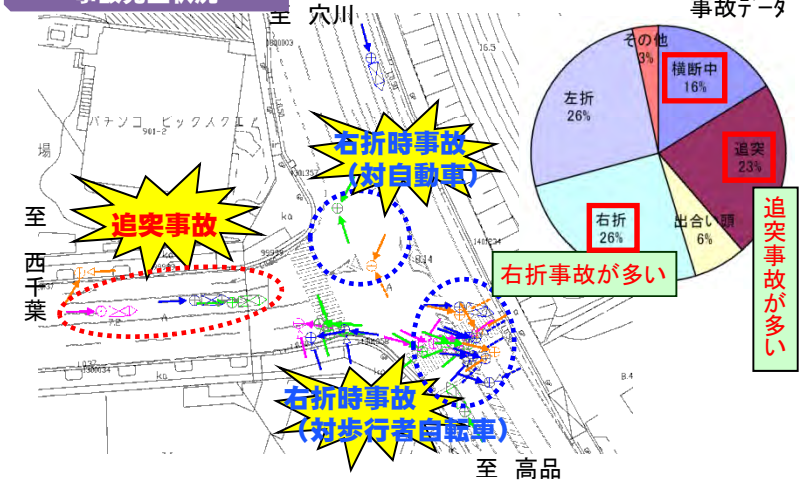
箇所概要・抽出指標

【住　　所】千葉市若葉区東寺山町
【路　　線】市道　西千葉駅稲荷町線

抽出指標　：　4個のフラグが該当
①死傷事故率1065.11（件／億台キロ）
⑤歩行者・自転車×車両事故件数
⑧横断歩行者事故件数
⑫アンケートによる意見

事故発生状況

対象年次：H17－20
事故ﾃﾞｰﾀ



事故分析の特徴
・追突事故が全体の23%を占めている。
・横断中と右折事故を合わせた横断歩道上の事故が42%
・歩行者・自転車×車両との事故が多発している。（18件/4年）

対策図

追突事故
無理な交差点進入及び後方車両の前方不注意
→　注意喚起による対応

右折事故・横断中事故
車両が右折する時に歩行者・自転車への注意が緩慢になる
→　車両走行の整流化
→　十分な右折時間の確保

●車両走行の整流化：導流線の設置

●注意喚起：路面標示【追突注意】

●注意喚起：右折レーンカラー舗装化

●車両走行の整流化：導流線の変更

●十分な歩行者横断時間の確保：信号現示の変更（検討中）

事故ゼロプランの取組みについて

・事故ゼロプランはH23.3に策定された第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。併せて千葉県第9次交通安全計画にも位置付け。
・上記の計画では、道路交通環境の整備の基本戦略として「施策ﾊﾟﾌｫｰﾏﾝｽの追求」と「地域や住民の主体性の重視」の取組みを推進している。
・これを受け、本取組みについても「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として進める。

■第９次交通安全基本計画と事故ゼロプラン

第9次交通安全基本計画
策定（H23.3）

第9次千葉県交通安全
計画策定

H23～H27までの
5カ年計画

各市 第9次交通
安全計画策定

➢幹線道路の主な取組みとして
①事故ゼロプランの推進
②事故危険箇所について、公安委員会及び道路管理者の連携した集中的な事故抑止対策の推進

■事故ゼロプランの基本戦略

PDCAサイクルの推進

施策パフォーマンスの追求
•交通事故対策への投資効率を最大限高める
•科学的なデータや地域のニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策を分析
•地域の実情を踏まえつつ、効果的・効率的な対策を推進

地域連携による取組み

地域や住民の主体性の重視
• 地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識
•計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくる
•交通事故対策における地域や住民の主体性を重視する取組を推進。

第９次交通安全基本計画
道路交通環境整備の基本戦略

2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて②

事故ゼロプランの目標設定①

・千葉県第9次交通安全計画における道路交通の安全における目標は、H27までに年間の「死者数150人以下」と「死傷者数 2万5千人以下」。
・当該計画の対策の柱の一つである「道路交通環境の整備」の幹線道路の主要施策として、事故ゼロプランも目標に向けて推進。

■千葉県第９次交通安全計画の目標

道路交通の安全における目標

目標項目	現況（H22）	目標（H27までに）	削減割合（H22比）
①24時間死者数	184人	150人以下	18%削減
②死傷者数	32,196人	2万5千人以下	23%削減

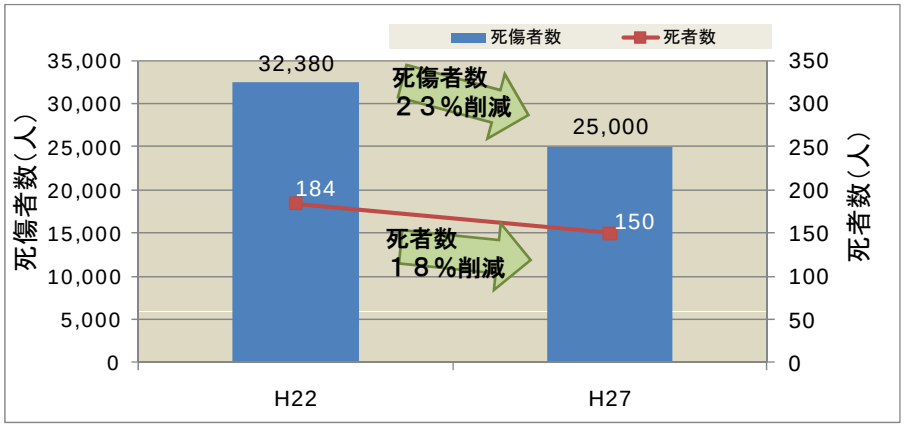


図 千葉県の死傷者及び死者数の現況値（H22）と目標値（H27）

千葉県内の交通事故は減少傾向にあるものの
現況（H22）における年間の死傷事故発生状況は
97世帯に1件の割合で発生！ ※1
また、**1日に71件**発生！※2

※1 ①千葉県内の世帯数÷②千葉県内の死傷事故件数
※2 ②千葉県内の死傷事故件数÷365

①千葉県内の世帯数（平成22年国勢調査）	2,515,220世帯
②千葉県内の死傷事故件数（平成22年交通事故統計年報）	25,914件/年

対策の柱

- ①県民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- ②安全運転の確保
- ③道路交通環境の整備
- ④車両の安全性の確保

事故ゼロプランの推進

- ⑤道路交通秩序の維持
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦損被害者支援の推進
- ⑧交通事故調査・分析の充実

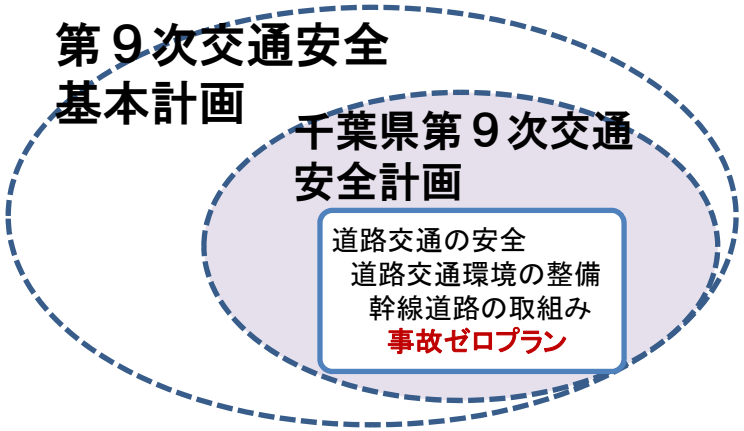
出典：千葉県第9次交通安全計画

2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて③

事故ゼロプランの目標設定②

・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。

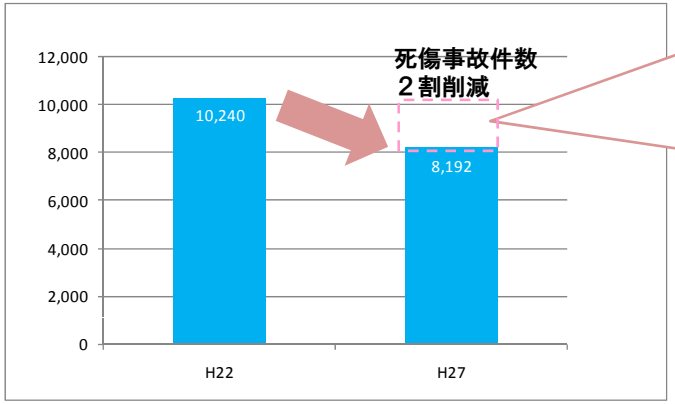
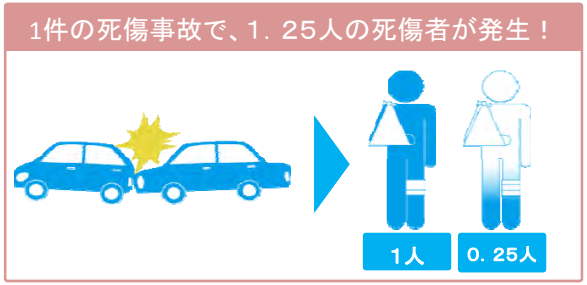


図 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の現況値（H22※）と目標値（H27）

※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

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



※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

2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて④

事故危険区間リスト更新の考え方（追加・削除）

・中長期の施策に位置付けられた事故ゼロプランについて、選定区間を更新する仕組みを検討。
・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」で更新する仕組みを追加。
・当初選定区間を基本とした上で、事業のスピード感を確保したリスト更新（追加、削除）を実施。

■事故危険区間リストの更新

千葉県 幹線道路 （約18,000区間）

選定時（H22）

事故データによる抽出
①死傷事故率；100件/億台km以上 or
②死傷事故件数；ワースト50 or
③死者数；死亡事故発生箇所 or
④バリアフリー新法に該当区間 or
・千葉県の交通事故特性；ワースト30
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
※①～⑧は、H17－20の事故データで抽出

地域の声による抽出
・公安委員会からの意見
⑨事故危険箇所（H20指定）
⑩あんしん歩行エリア（H20指定）
⑪交通事故多発交差点（H21）
・安全性の危惧
⑫アンケート（WEBモニタ、HP）
⑬地元要望

更新箇所

①～⑧事故データの更新 更新

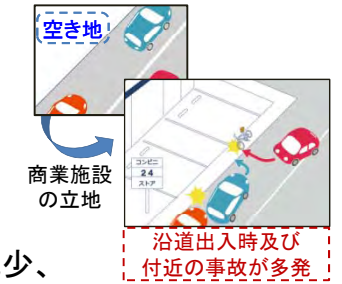
⑪交通事故多発交差点（H22） 更新
⑫アンケート（HP） 更新
⑬新たな地元要望 更新
⑭二次点検ﾌﾟﾛｾｽ選定 追加
⑮事故急変箇所 追加

更新予定（H23）

事故危険区間リストの更新
（ロングリストの更新）

事故データ（H17-20）及び地域の声における選定のため、最新の事故発生状況の変化に対応できない。

ex. ⑮事故急変箇所
・沿道状況の変化
→商業施設の立地により沿道出入時の事故が急増（逆のケースもあり）



・道路ネットワークの整備
→BP開通等で通過交通の減少、IC整備等による交通の集中などの交通状況の変化により事故の増加・減少

※現地診断（緊急共同現地診断等）により現地状況の確認が必要

最新の事故データや県警の取組み、地元要望等を収集し、事故危険区間リストを更新

2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて⑤.

事故危険区間リスト更新の考え方（追加、削除条件の設定）

・追加・削除条件に該当する箇所は、安全性向上プロジェクト委員会へ報告・審議を経てリスト更新。
・道路交通環境の変化に迅速に対応するため最新の事故発生状況を反映。
・「事故データ」で選定された箇所のうち、選定条件を満たさない区間は、リストから削除。

■追加条件

追加箇所	視点	備考
①～⑧事故データの更新	最新の事故発生状況を反映	・イタルダ事故データの更新により選定時基準に該当しており、対策の必要性があると判断した箇所
⑪事故多発交差点選定区間	最新の事故発生状況を反映	・千葉県警が毎年公表する一昨年の事故発生ワースト箇所
⑫アンケートによる意見	道路利用者からの意見を反映	・千葉国道事務所HPで継続実施 ・同一箇所で5件以上指摘が挙がった箇所で、現地の危険状況が確認できれば、追加する
⑬新たな地元要望区間	「事故データ」で課題の大きさを測れない区間	・自治体、首長要望等の挙がった箇所 （歩道整備や横断歩道橋整備等）
⑭千葉県警 二次点検プロセス選定箇所※	重大事故の予防保全	・千葉県警の取組み
⑮事故急変箇所	最新の事故発生状況を反映	・事故が急増し緊急的な対策が必要な箇所 ・事故が大きく減少した箇所は削除条件に基づき対応

※「二次点検プロセス」とは、重大事故発生箇所への点検結果（一次点検）を踏まえ、同様の交通事故の再発を防止するために当該重大事故発生箇所と同様の道路交通環境にある箇所を点検・改善する取組み

■削除条件

□対策未実施区間についても、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は、現地確認（商業施設撤退などの交通環境変化）を実施。
□現地確認後、危険な状況が確認できない場合は、リストから削除。

事故危険区間リスト更新の流れ

・事故危険区間リスト更新の結果、新たに163区間を追加し、537区間となった。（速報値）

■事故危険区間リストの更新

事故危険区間リスト（ロングリスト） の作成
374区間（1,603件/年）

（ ）内の件数は
選定時（H18-21）の
年平均事故件数

事故危険区間リストの更新

追加区間・・・①事故多発交差点（H22） 更新
②事故データの更新 更新
③事故急増箇所 追加
④二次点検プロセス選定箇所 追加
⑤アンケート（HP） 更新
⑥新たな地元要望 更新

削除区間・・・選定基準を2年連続で下回る

163区間追加

事故危険区間リスト（ロングリスト）（H23更新）
537区間（1,829件/年）

代表区間の選定・公表（H23更新）
約50区間

現在、整理中。
次回、委員会時に報告

最新事故データ
（H18-21）で更新

今年度の最新事故データ（H18-21）での更新結果

千葉県内 幹線道路
※全イタルダ区間リスト約18,000区間
（13,221件/年）

該当する抽出指標数を確認

該当指標数	選定区間数	事故件数（件/年）	1区間あたりの事故件数
1指標以上	5,429	9,492	2
2指標以上	1,023	3,006	3
3指標以上	243	1026	4
4指標以上	66	425	7
5指標以上	24	220	9
6指標以上	14	151	11
7指標以上	11	116	10
8指標以上	3	33	11

昨年度選定時と同様の傾向を示しており、3指標以上に該当する区間を交通安全上の課題がある区間と認識。

事故発生量が少ない

選定区間数が少なくなる

※最新の事故データ（H18-21）で更新の結果
抽出指標の基準値を下回り、選定要件を満たさなくなる箇所は67区間あり。
→来年度も選定要件を満たさない場合は削除

2. 今後の事故ゼロプランの取組みについて⑦

事故危険区間リスト更新イメージ　（代表区間の例）

該当指標数の降順

箇所名	道路管理者名	道路種別	路線名	イタルダデータ（H18－21） 死傷事故率	死傷事故件数	死者数	抽出指標（フラグ抽出） データに基づく選定 ①死傷事故率 100件/億台km以上	②死傷事故件数 ワースト50	③死者数 死亡事故発生	④バリアフリー新法 法該当箇所	⑤歩行者・自転車×車両事故件数 ワースト30	⑥夜間事故件数 ワースト30	⑦高齢者事故件数 ワースト30	⑧横断歩行者事故件数 ワースト30	地域の声 公安委員会の意見 ⑨事故危険箇所（H20）	⑩あんしん歩行エリア（H20）	⑪事故多発箇所（H21・22）	⑭二次点検プロセス	安全性の危惧 ⑫アンケートによる意見	⑬地元要望	⑮事故急変箇所	該当指標数 ①～⑮総数	備考
千葉市若葉区東寺山町	市	市道	36	548.87	37	0	●	●			●	●	●	●					●			7	指標3つ以上該当
市川市八幡3-1-1～3-24-16	県	県道	51	1307.06	31	0	●	●			●		●						●	●		6	指標3つ以上該当
千葉市稲毛区作草部2丁目（作草部駅前交差点）	市	国道	126	884.25	32	0	●	●			●						●		●			5	指標3つ以上該当
市川市八幡3-1-1（本八幡駅前交差点）	県	国道	14	481.46	33	0	●	●			●								●	●		5	指標3つ以上該当
千葉市中央区椿森3丁目（千葉公園駅前交差点）	市	国道	126	138.16	5	1	●		●	●					●				●			5	指標3つ以上該当
銚子市唐子町30-13～松本町2-935	県	国道	356	239.00	18	2	●		●				●		●							4	指標3つ以上該当
松戸市中根～馬橋（中根立体入口交差点）	国	国道	6	385.19	25	0	●					●					●		●			4	指標3つ以上該当
市原市姉崎2019～2065	県	県道	24	145.49	9	1	●		●						●				●			4	指標3つ以上該当
千葉市中央区要町（市民会館前）	市	県道	40	4131.07	10	1	●		●	●										●		4	指標3つ以上該当
千葉市中央区祐光1丁目（院内小学校入口交差点）	市	国道	126	497.39	18	0	●			●						●	●					4	指標3つ以上該当
茂原市東茂原1番地14号	県	国道	128	851.79	19	0	●						●				●		●			4	指標3つ以上該当
鴨川市横渚287-1	県	国道	128	635.86	17	0	●								●				●	●		4	指標3つ以上該当
千葉市若葉区東寺山町(東寺山交差点)	市	市道	36	927.67	27	0	●				●			●					●			3	指標3つ以上該当
八千代市村上（郷土博物館前交差点）	国	国道	16	257.74	16	0	●								●							2	事故危険箇所にて選定
千葉市中央区旭町	国	国道	126	409.78	19	0	●									●						2	直轄国道 事故率300以上で選定
千葉市花見川区大日町（(仮称)県立千葉特別支援学校入口交差点）	国	国道	16	198.59	15	0	●								●							2	事故危険箇所にて選定
千葉市若葉区加曽利町	国	国道	126	138.65	9	0	●													●		2	地元要望にて選定
木更津市中島（(仮称)金田中付近交差点）	国	国道	409	439.62	3	0	●													●		2	地元要望にて選定 直轄国道 事故率300以上で選定

該当指標数 3つ以上の箇所を選定

15指標それぞれの抽出基準を満たすかチェック

国管理の国道で死傷事故率300件/億台km以上の箇所は該当指標数に関わらず選定

指標⑨⑪⑬⑭⑮該当箇所は該当指標数に関わらず選定

今後の予定

第1回委員会(本日)

- これまでの取組み 報告
  - 事故危険区間の選定のおさらい
  - アンケート結果の公表、現地表示(看板設置)、対策実施(予定)箇所
- 事故ゼロプランの目標設定 審議
- 事故危険区間リスト更新の考え方(追加、削除) 審議

第2回委員会(平成24年2月頃を予定)

- 第1回審議結果の対応 報告
- 今年度公表区間の提示 報告 審議
- 既往取組みのフォローアップの報告 報告
- 効果の高い対策工種の報告(対策工種別の効果評価) 報告