



平成22年度 第2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22年12月10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 これまでの取り組み 「効果の現れなかった事例」

- ・国道51号 上岩橋交差点 【対策:千葉国道事務所】 2
- ・一般県道君津停車場線 千葉興銀君津支店付近 【対策:千葉県】. 3

2 課題箇所の選定

- ・選定フロー 4
- ・アンケート結果 (WEBアンケート) 5
- ・アンケート結果 (HPアンケート) 8
- ・選定方法 (選定方法の検証・今回の選定方法) 10

3 選定箇所の事例

- ・国道6号 中根立体入り口交差点 【千葉国道事務所】 11
- ・国道6号 松戸二中前交差点 【千葉国道事務所】 12
- ・主要地方道市川柏線 市川市八幡3丁目 【千葉県】 13
- ・国道126号 作草部駅交差点 【千葉市】 14

4 公表用パンフレット 15

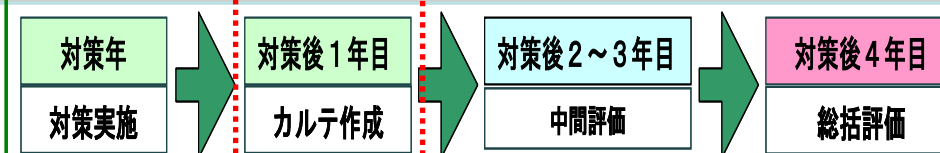
5 今後の予定 17

これまでの取り組み 「効果の現れなかった事例」

国道51号 上岩橋交差点 【対策:千葉国道事務所】

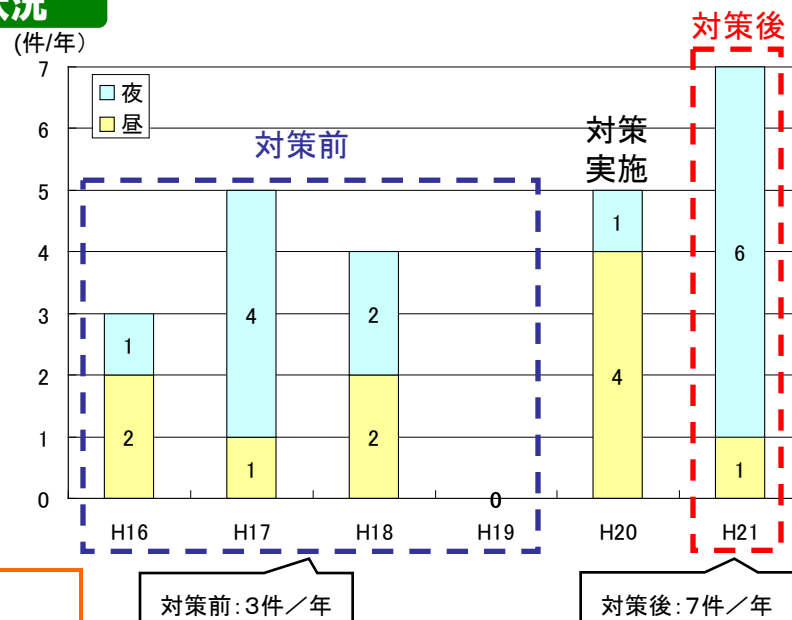
- 事故率の増減 **対策前: 3件** → **対策後: 7件** (増減率 **133%**)
- 夜間事故の増加、追突事故の増加、右折時事故の増加

◆効果評価フロー



箇所概要・対策前発生状況

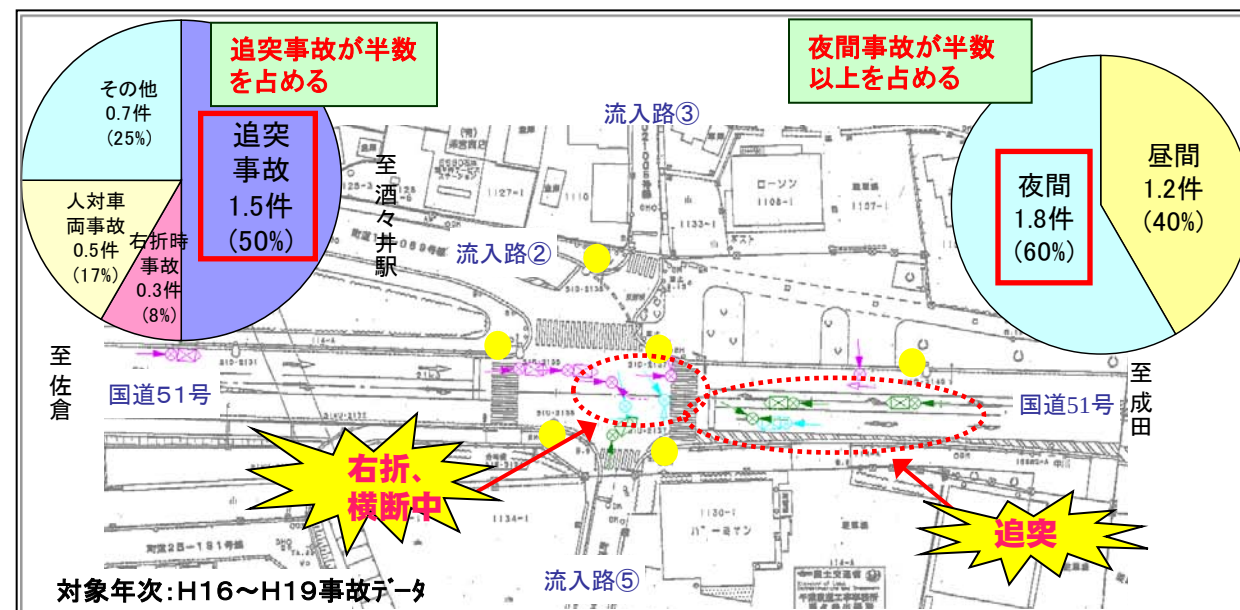
【住 所】酒々井町上岩橋
【道路状況】



事故状況 (対策前)

対策前: 3件/年

対策後: 7件/年



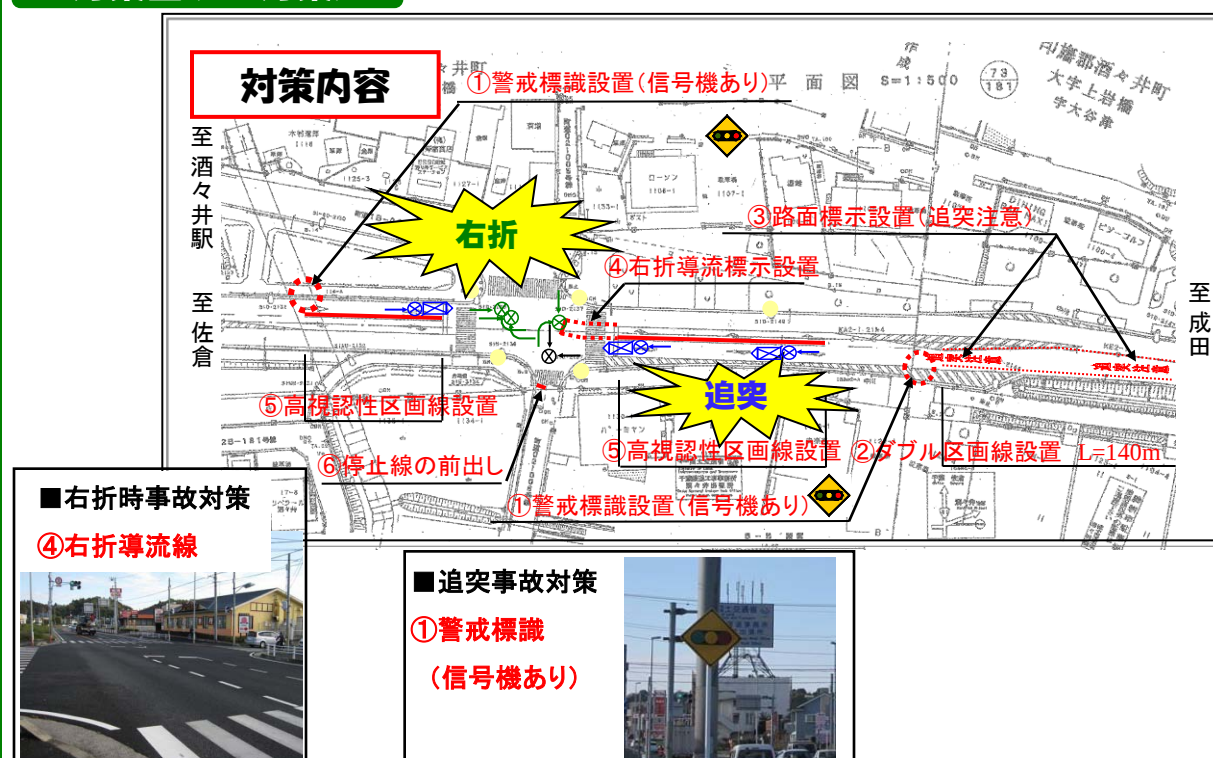
【追突事故の要因】

- ・国道51号上り線は、成田方面より緩やかなカーブ区間のため、交差点の存在が分かりにくい。
- ・また、下り坂のため速度超過になりやすく、交差点付近での追突事故が発生。

【右折時・横断時事故の要因】

- ・国道から酒々井駅方面へ向かう右折車が、無理な右折により、事故発生。
- ・流入路②から国道51号(成田方面)への左折の際、速度が速く、横断歩行者と接触。

対策図 (H20対策)



■追突事故対策

- ②ダブル区画線
- ③路面表示(追突注意)



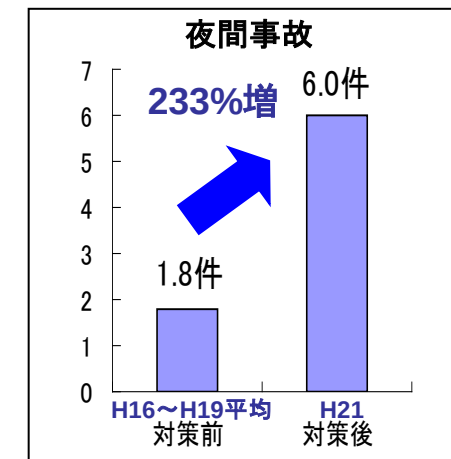
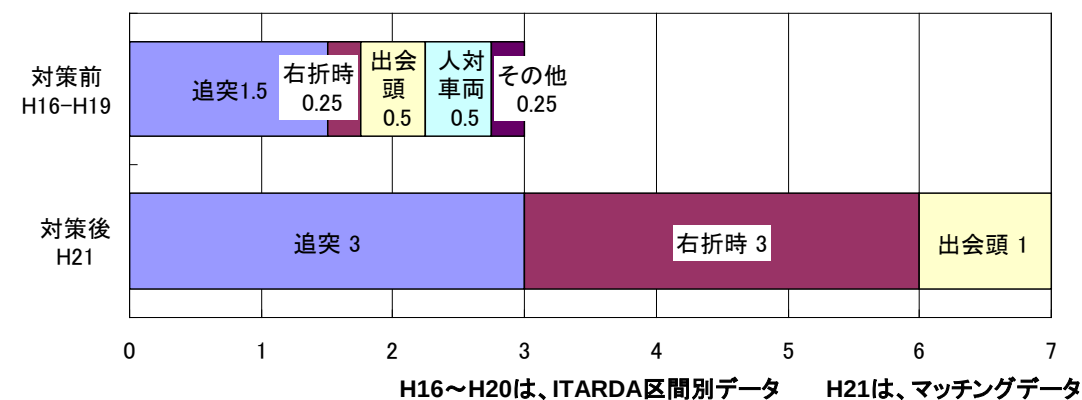
■夜間事故対策

- ⑤高視認性区画線



効果検証

- 追突事故・右折時事故・夜間事故が大幅増加



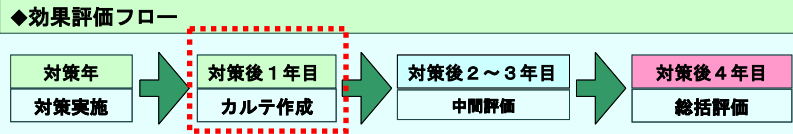
◆ 今後の対応および追加対策(案)

- 対策後1年目のため、経過観測 (H23: 中間評価、H25: 総括評価)
- 但し、事故件数の減少傾向が見られない場合、追加対策を検討
 - ※ 夜間の速度抑止・注意喚起の強化【自発光式法定外標識、カラー舗装等】

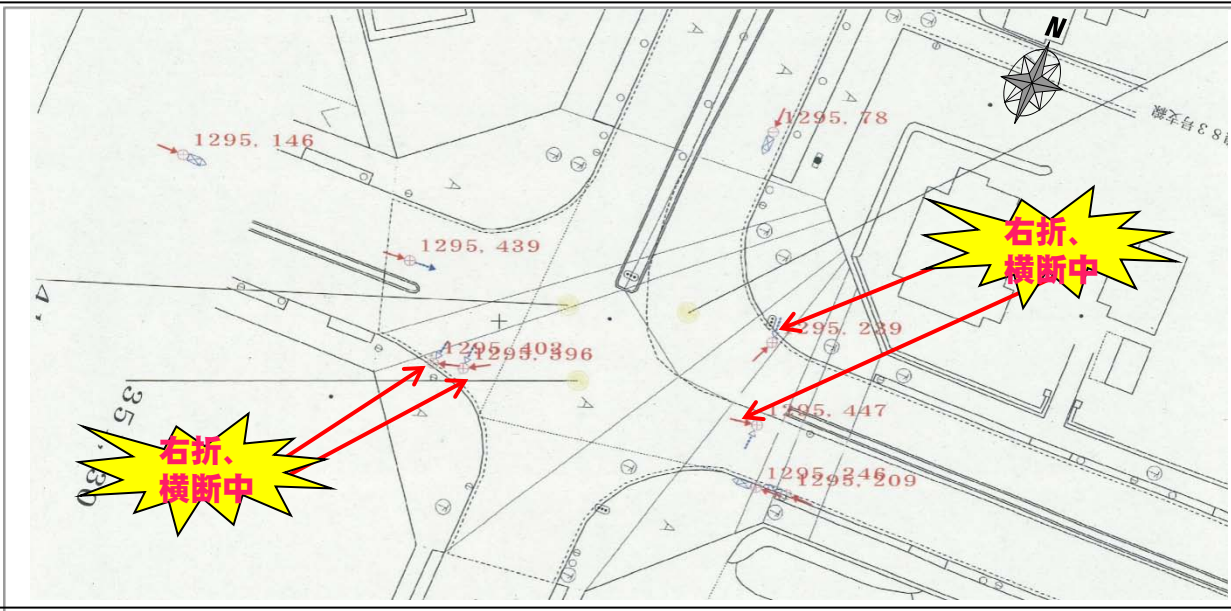
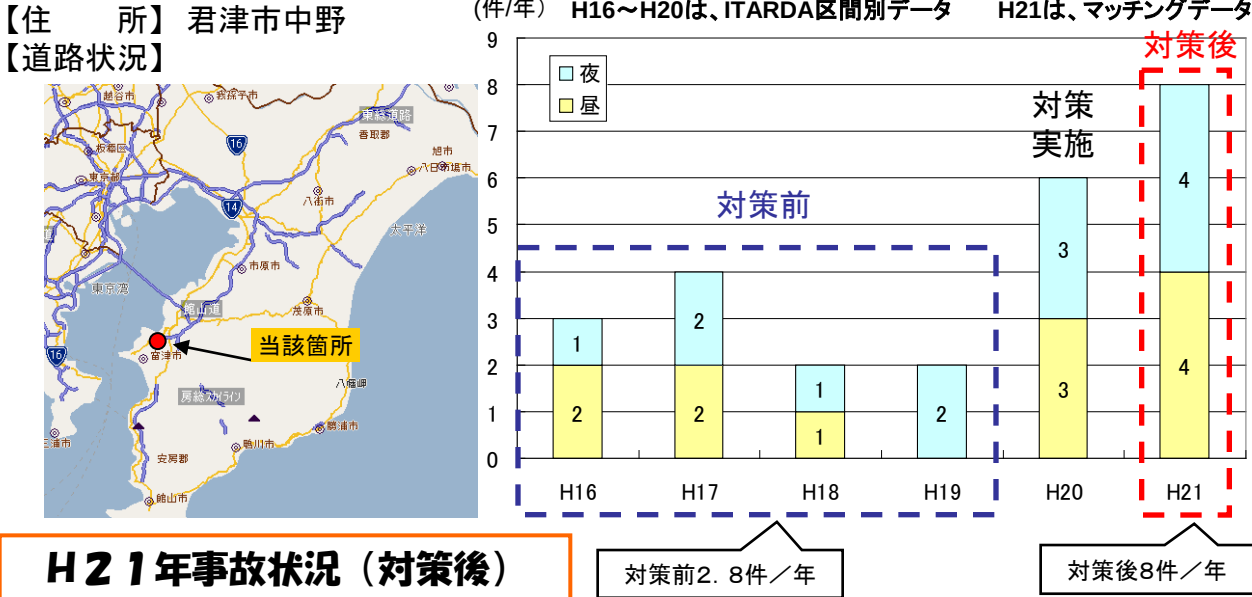
これまでの取り組み 「効果の現れなかった事例」

一般県道君津停車場線 千葉興銀君津支店付近 【対策：千葉県】

- 事故率の増減 対策前：2.8件 → 対策後：8件 （増減率 186%）
- 夜間事故の増加、追突事故の増加、右折時事故の増加



箇所概要・対策前発生状況



【事故の形態】

No	警察署コード	本票番号	年月日	発生場所	事故形態
1	1295	78	H21.3.9	君津市中野1丁目7-31	脇見運転による車両への追突
2	1295	209	H21.6.24	君津市中野2丁目1番1号	不注意による車両への追突
3	1295	239	H21.7.17	君津市中野1丁目7番31号先路上	右折車による歩行者への衝突
4	1295	246	H21.7.24	君津市中野2丁目1番1号	脇見運転による車両への追突
5	1295	396	H21.11.11	君津市中野1丁目7-31	右折車による歩行者への衝突
6	1295	402	H21.11.17	君津市中野1丁目7番31号	右折車による歩行者への衝突
7	1295	439	H21.12.16	君津市中野4丁目3番1号先路上	飲酒運転によるひき逃げ
8	1295	447	H21.12.11	君津市中野1丁目7番21号先路上	右折車による歩行者への衝突

対策図（H20対策）

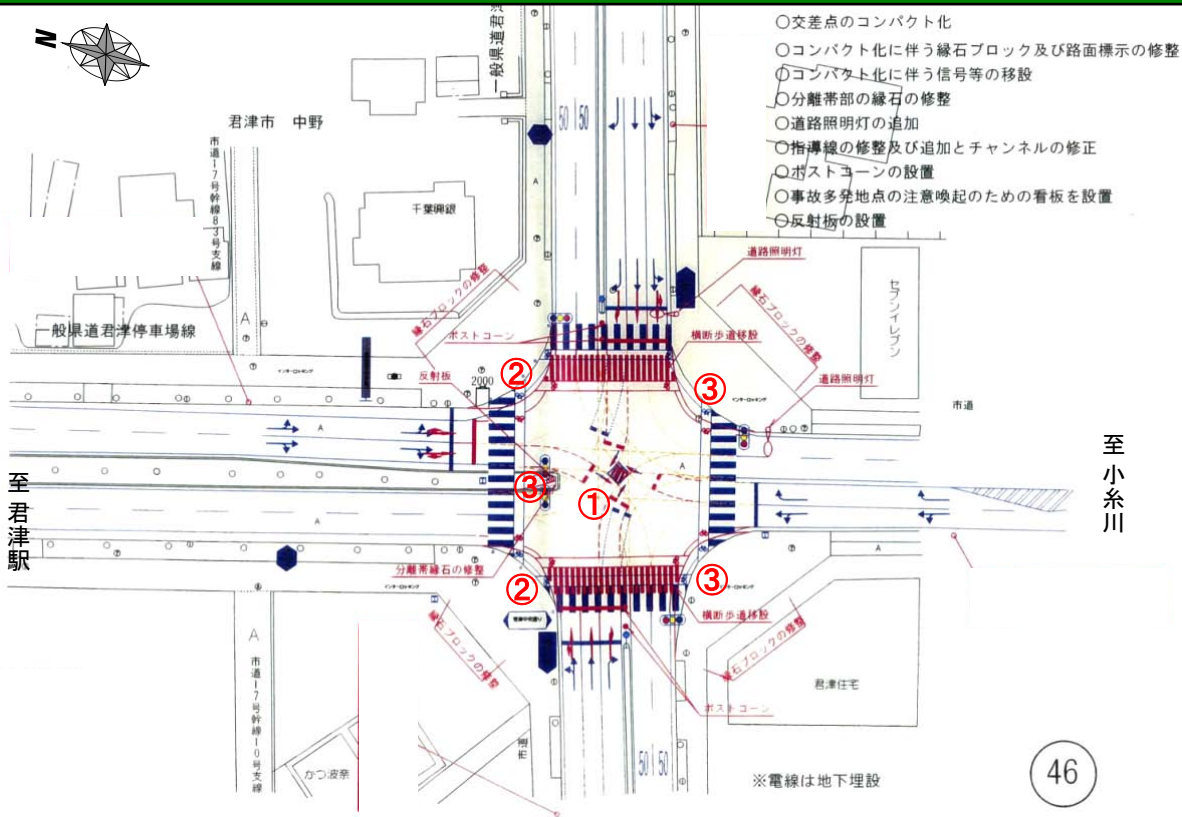
対策内容

■右折時事故対策

①右折導流线
②横断歩道の前だし

■夜間事故対策

③道路照明灯追加



事故検証

● 右折時事故の対策検討 ●

- ◆ 今後の対応および追加対策(案)
- ・対策後1年目のため経過観測（H23: 中間評価、H25: 総括評価）
↓ 但し、事故件数の変化がない場合は
 - ・右折車両へ横断者ありの注意喚起の路側標識または路面標示
 - ・南北側の信号機に矢印信号を設置協議

選定のフロー

◆選定フロー図◆

◆県内幹線の全箇所（全イタダ 区間リスト 約18000箇所）

●イタダ区間とは 財)交通事故総合分析センターが、事故分析用に作成した単路・交差点区間であり、千葉県幹線道路(約3730km)を、単路・交差点の約18000区間に分類

平成22年11月5日

◆本委員会の意見

第1回委員会

抽出条件・選定方法検討

■データに基づく選定

■地域の声（安全性の危惧）

- アンケート
- 地元要望

■対策必要箇所リスト作成

ロングリスト

平成22年12月10日

◆本委員会の意見

第2回委員会

■総合的な観点（事故件数、計画熟度、地元合意等）より、
代表課題箇所決定（50箇所程度）

◆12月下旬 公表予定

◆選定基準◆

◆千葉県の事故特性や社会情勢より、抽出基準を作成し、各基準上位箇所を選定（ロングリスト）

指標		選定の背景（必要性を示すバックデータ）	抽出基準
データに基づく選定	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×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	・他の年齢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
地域の声	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」

対策必要箇所(ロングリスト)

箇所名	道路管理者名	道路種別	路線名	①死傷事故率	②死傷事故件数	③死者数	④バリアフリー新法	⑤歩行者・自転車×車両事故件数	⑥夜間事故件数	⑦高齢者事故件数	⑧横断歩行者事故件数	公安委員会の意見		安全性の危惧
												⑨事故危険箇所	⑩あんしん歩行エリア	
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	市	国道	6	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	市	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	県道	57	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	市	市道	36	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	県	国道	295	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	県	県道	51	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	国	国道	277	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	14	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	県	国道	295	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇交差点	市	国道	126	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●
〇〇～△△	県	国道	16	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●

◆箇所一覧より、各抽出基準の上位箇所を抽出し、対策必要箇所(ロングリスト)作成

箇所情報

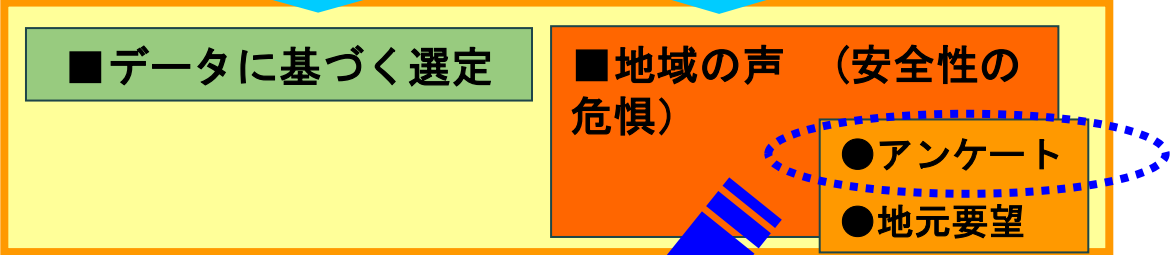
抽出基準

各基準上位箇所 ●印

アンケートの目的

- ① 課題箇所選定のため、道路利用者（地域の声）から意見収集
- ② データでは見つけ難い危険箇所を発見する

抽出条件・選定方法検討



アンケート方法

- ① Webアンケート方式
 - ・道路ユーザー（Webアンケート会員）にヒヤリ箇所をアンケート方式により収集
- ② HPアンケート方式
 - ・千葉国道事務所HPに掲載した「ヒヤリ箇所アンケート」により収集

Webアンケート方式

★アンケート対象者選定

●短期間かつ千葉県内の幹線道路という広い地域を対象としたアンケート調査のため、スクリーニング方式により、アンケート対象者の在住地域および年齢層が均等になるようアンケート対象者を選定。

○在住地域：千葉市、千葉県南部、千葉県北部の3エリア

○年齢層：10代・20代・30代・40代・50代・60代の6世代

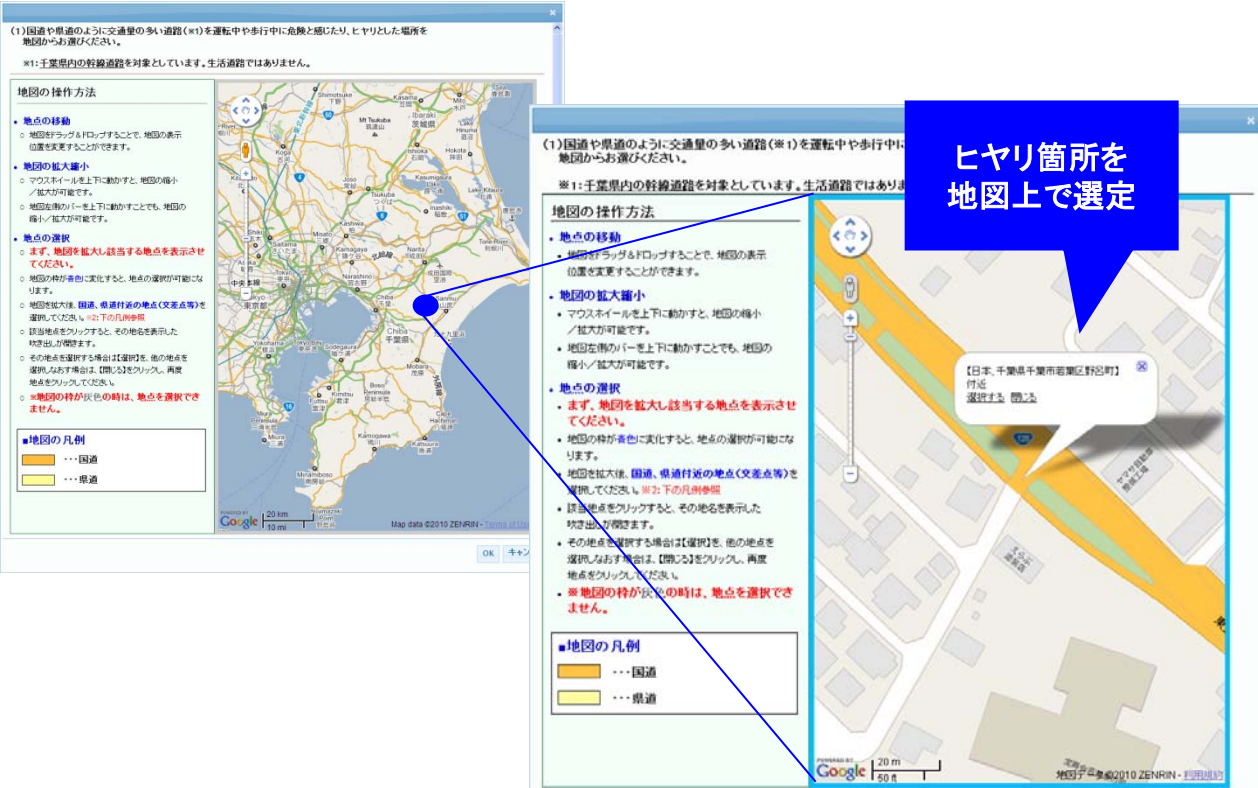
●回答者数：516人

●回答数：1032回答【のうち 有効回答数は、774回答】
（県内の幹線道路以外のヒヤリ箇所回答『258回答』のため対象外とした）

★ヒヤリ位置収集の方法

- 地図によるヒヤリ箇所選定方式を採用し、ヒヤリ箇所の正確な位置・範囲（座標値）を収集
- ヒヤリ箇所（位置情報）だけでなく、詳細なヒヤリ情報を同時に収集→事故対策資料として利用

地域および年齢層	回答者数	回答数
【千葉市】20歳未満	10	20
【千葉市】20-29歳	31	62
【千葉市】30-39歳	31	62
【千葉市】40-49歳	32	64
【千葉市】50-59歳	34	68
【千葉市】60歳	31	62
【千葉県北部】20歳未満	29	58
【千葉県北部】20-29歳	29	58
【千葉県北部】30-39歳	30	60
【千葉県北部】40-49歳	30	60
【千葉県北部】50-59歳	29	58
【千葉県北部】60歳	29	58
【千葉県南部】20歳未満	4	8
【千葉県南部】20-29歳	33	66
【千葉県南部】30-39歳	35	70
【千葉県南部】40-49歳	33	66
【千葉県南部】50-59歳	33	66
【千葉県南部】60歳	33	66
合計	516	1032



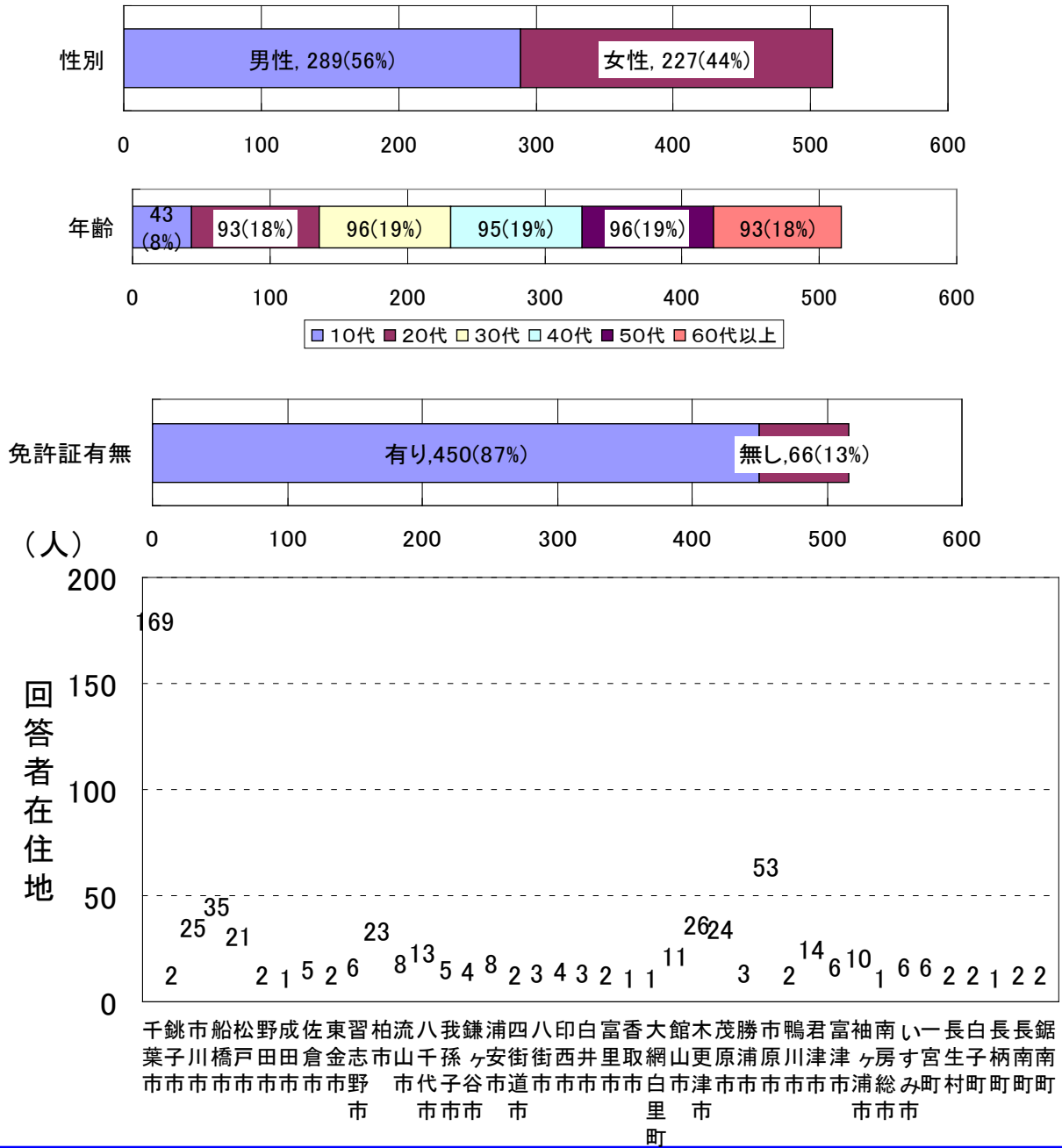
アンケート結果（WEBアンケート）

【 アンケート結果概要 】

◆ 回答者数：516人

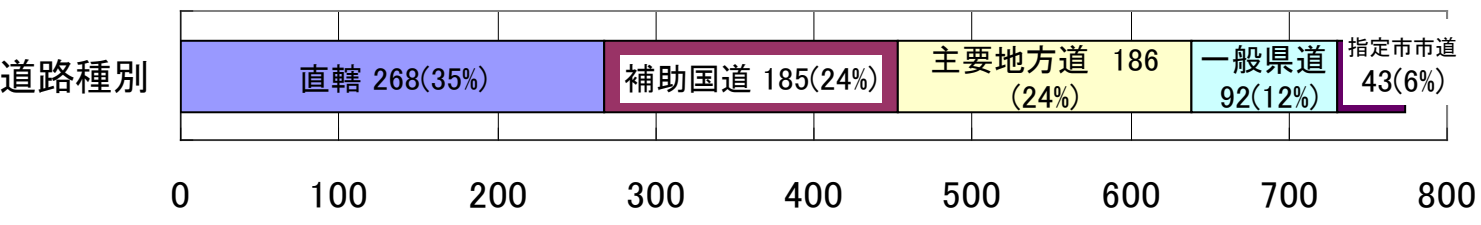
- 男女別：男(56%)、女(44%)と概ね半数ずつ
- 年令層：10代が8%と少ないものの他の世代は、平均的に収集
- 免許の有無：約9割近くが免許有。
- 地域：千葉市169人と最も多い結果となった。

千葉県56市町村中 40市町村の在住者よりアンケート収集

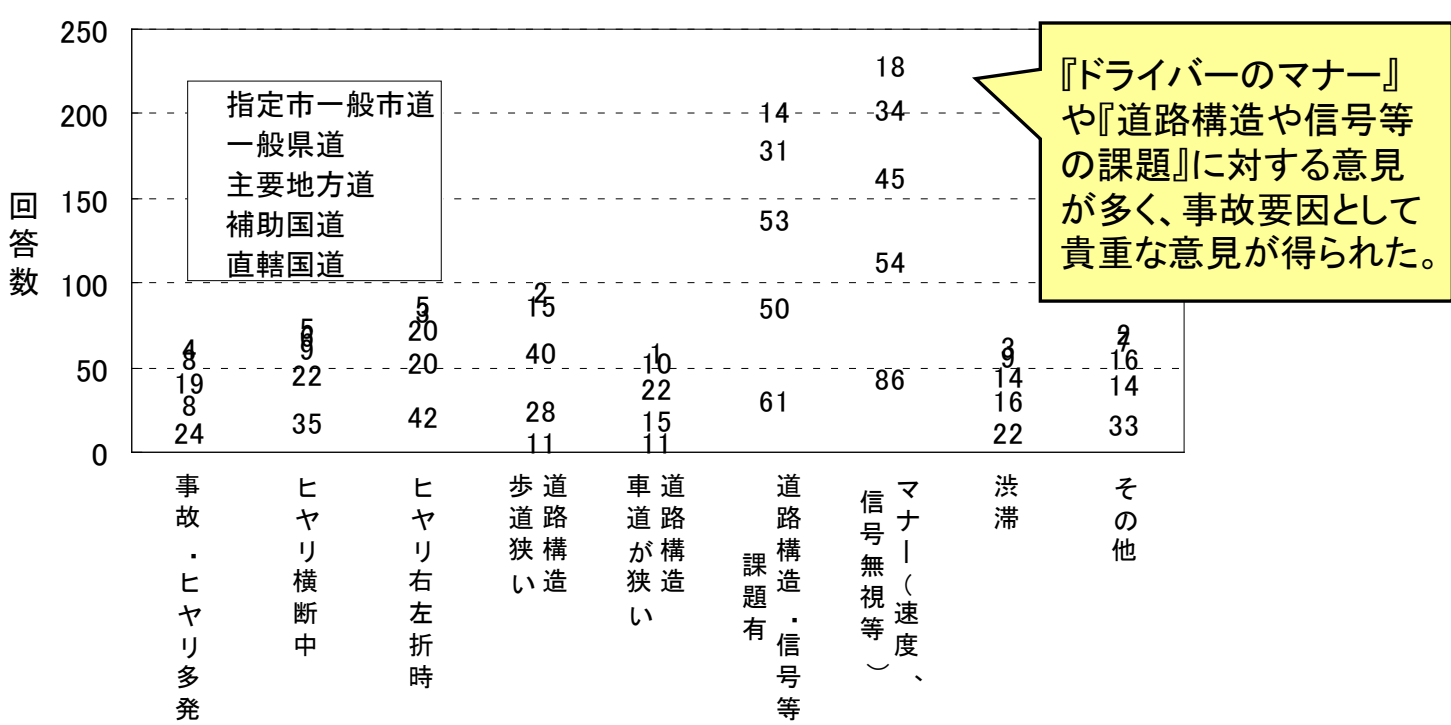


◆有効回答数：774回答

- 道路種別：直轄が35%と最も多く、補助国道、主地、県道、指定市市道の順となった
- ヒヤリ内容：「マナー違反」に関連するヒヤリ や「道路構造や信号等の課題」によるヒヤリ意見が多く、両者で全体の半数近くを占めている。



●回答の分類:分類(下記項目)により、ヒヤリ回答全体の概要・傾向を把握



分類	分類内容
事故・ヒヤリ多発	事故やヒヤリをよく見かける
ヒヤリ横断中	歩行者の立場:横断中よくヒヤリとする
ヒヤリ右左折時	運転手の立場:交差点で右左折時によくヒヤリとする
道路構造 歩道が狭い	歩道が狭く、車・自転車・歩行者がヒヤリとする
道路構造 車道が狭い	車道が狭く、車・自転車・歩行者がヒヤリとする
道路構造・信号等課題有	道路構造や信号にて問題点があり、ヒヤリとする
マナー(速度・信号無視)	マナーが悪い・割り込み・速度超過・信号無視等によりヒヤリとする
渋滞	いつも渋滞しており、車・自転車・歩行者がヒヤリとする

アンケート結果（WEBアンケート）【ヒヤリアンケート上位箇所】

- ◆ アンケート結果：アンケート上位箇所は、抽出指標【①死傷事故率】に該当
→ 道路利用者が「危険と認識している箇所」は、【①死傷事故率】に現れやすい。
- ◆ アンケート効果：アンケート結果（主に回答の内容に）より、データ【①～⑪】では得られない道路構造等の課題が判明
→ 具体的な事故対策・歩道整備等へ反映できる

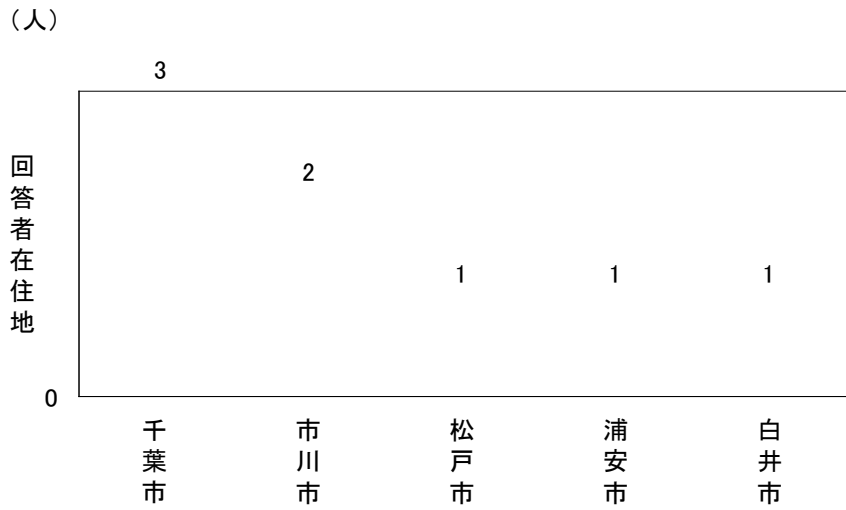
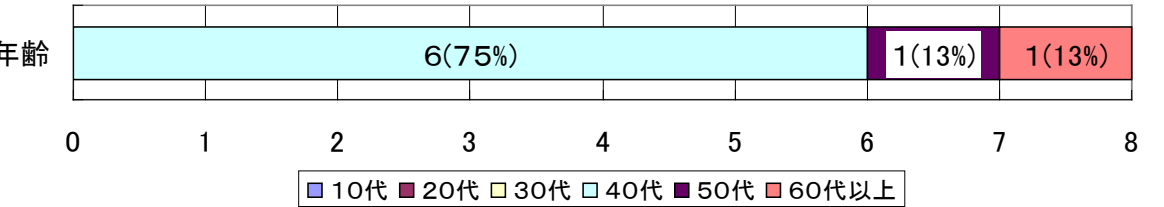
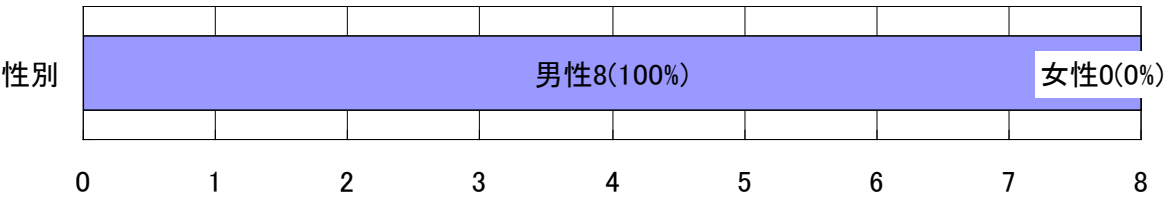
ヒヤリ回答上位箇所（順位）	箇所名	道路管理者名	道路種別	路線名	抽出指標（フラグ抽出）													主な回答	総評
					データに基づく選定												地域の声		
					①死傷事故率	②死傷事故件数	③死者数	④バリアフリー新法	⑤歩行者・自転車×車両事故件数	⑥夜間事故件数	⑦高齢者事故件数	⑧横断歩行者事故件数	公安委員会の意見		安全性の危機				
									⑨事故危険箇所	⑩あんしん歩行エリア	⑪交通事故多発交差点	⑫アンケートによる意見	⑬地元要望						
1	千葉市花見川区 （幕張4丁目交差点）	国	国道	14	●	●		●	●	●	●	●		●	●	【マナー】交通量が多く右折車で渋滞。無理な右折が発生。 【渋滞】幕張メッセやマリスタジアムでイベント等があった日の夕方の渋滞がひどい。 【事故多発】よく事故の目撃者探しの看板を見かける地点。 【ヒヤリ 横断中】交差点を横断中、右折車とぶつかりそうによくなる	・「アンケート数及びその内容」と抽出指標の項目の関連性が伺える（多くの人が危険と感じており、その結果が抽出指標の数に反映されている） →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
1	木更津市請西 （桜井交差点）	国	国道	16	●									●		【道路構造・信号等課題】 この交差点を右折しようとするのですが、高架橋の柱があるために対向車が見えづらい。 対向車が見えるように反射鏡を設置してもらえると助かります。	・アンケート数が多いが、抽出指標【⑤～⑧事故類型】に反映されておらず、関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
3	千葉市稲毛区 （園生交差点）	市	県道	72	●	●		●	●					●		【ヒヤリ多発】 自転車で走行中、右折の車に何度もひかれそうになった。	・アンケート内容を盛込んだ【⑤歩行者・自転車×車両事故件数】と抽出指標【⑥夜間事故件数】に着目した対策が必要 →複数抽出指標【⑤、⑥】を一体的に対策		
3	千葉市中央区 （蘇我陸橋南交差点）	国	国道	357	●									●		【事故多発】 交差点が複雑で交通量が多いため接触事故がよく起こる。	・アンケート数が多いが、抽出指標【⑤～⑧事故類型】に反映されておらず、関連性は不明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
3	柏市柏 （呼塚交差点）	国	国道	6	●									●		【マナー・道路構造信号等課題】 柏方面から松戸方面への右折時、右矢印が短く、赤になっても右折車が突っ込んでくる。	・アンケート数が多いが、抽出指標【⑤～⑧事故類型】に反映されておらず、関連性は不明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
6	千葉市中央区 （古市場交差点）	国	国道	16	●	●				●				●	●	【道路構造・信号等課題】 茂原方面から右折（京葉道路方面に行く）する時、2車線とも右折のため、隣の車線の車が知らずに割り込んできて非常に危険。	・「アンケート数」と抽出指標【⑪交通事故多発交差点】の項目の関連性が伺える（多くの人が危険と感じており、その結果が抽出指標【⑪】に反映されている） →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
6	千葉市緑区誉田町 （誉田駅前交差点）	市	県道	20	●							●		●		【道路構造 歩道が狭い】 通学路だが、交通量が多く歩道も狭いので運転していて怖い	・「アンケート内容」と抽出指標【⑧横断歩行者事故】の項目の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映		
6	千葉市中央区都町 （都町五差路交差点）	国	国道	126	●									●		【道路構造・信号等課題】 右折レーンでの待機位置が分かりづらい。 なにか目印があれば良いのですが。	・アンケート数が多いが、抽出指標【⑤～⑧事故類型】に反映されておらず、関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映		

HPアンケートの目的

- 不特定多数の方からのアンケートにより、身近な声を収集する。
- 今後、継続的にアンケートを行い、次回以降の選定検討や対策検討に反映させる。

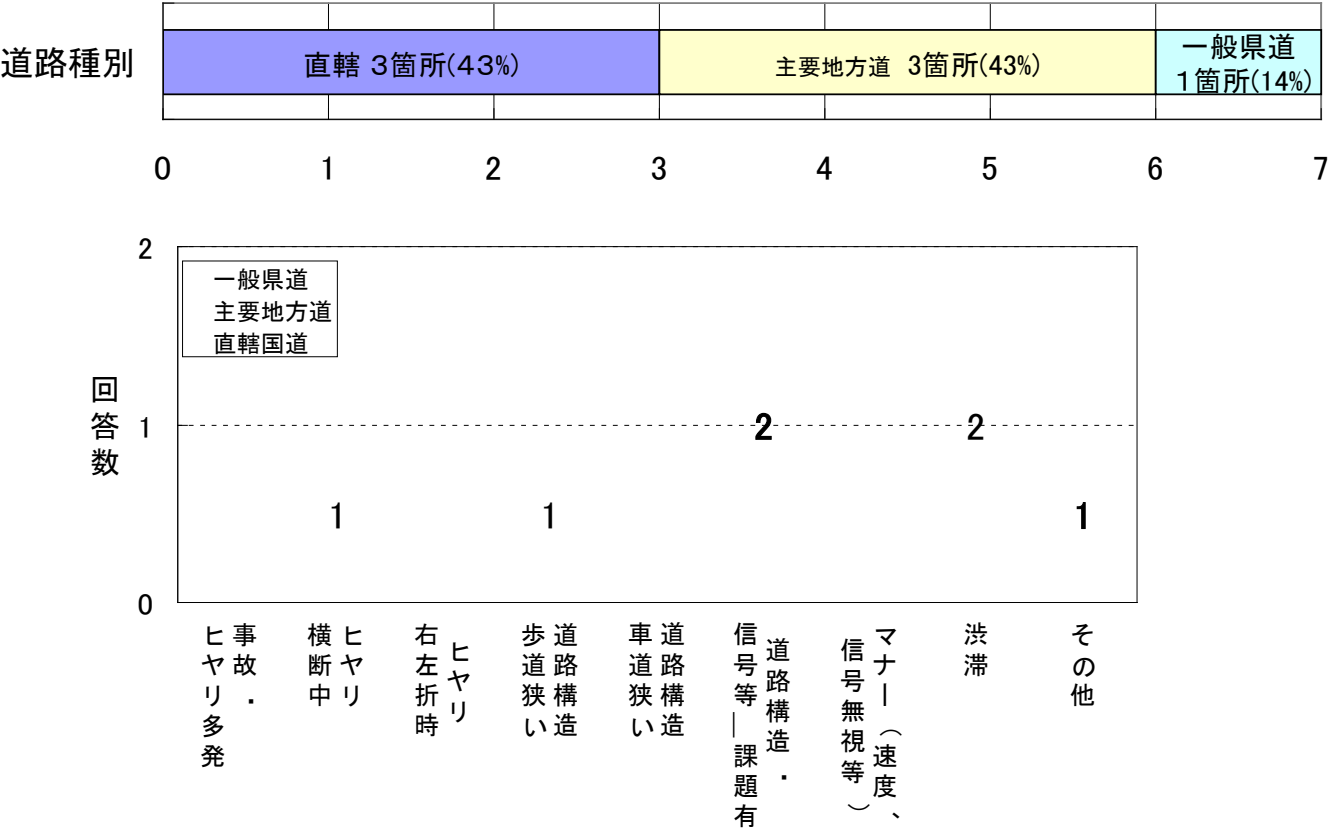
◆ 回答者数 8 人

- 男女別 : 男性が100%との回答状況
- 年令層 : 40代が75%と最も多く、以下50代、60代が一人づつとなっている
- 免許の有無: 未調査
- 地域 : 千葉市3人と最も多く、以下市川市2人、松戸、浦安、白井の各市が1人



◆ 有効回答数 7 回答

- 道路種別 : 直轄および主要地方道が各3箇所と最も多く、次いで、一般県道が1箇所、補助国道・指定市市道は、回答無し
- ヒヤリ内容 : 道路構造(歩道狭い)および道路構造・信号等課題有が、合わせて3箇所
渋滞が2箇所(全て直轄)となっている。



分類	分類内容
事故・ヒヤリ多発	事故やヒヤリをよく見かける
ヒヤリ横断中	歩行者の立場: 横断中よくヒヤリとする
ヒヤリ右左折時	運転手の立場: 交差点で右左折時によくヒヤリとする
道路構造 歩道が狭い	歩道が狭く、車・自転車・歩行者がヒヤリとする
道路構造 車道が狭い	車道が狭く、車・自転車・歩行者がヒヤリとする
道路構造・信号等課題有	道路構造や信号にて問題点があり、ヒヤリとする
マナー(速度・信号無視)	マナーが悪い・割り込み・速度超過・信号無視等によりヒヤリとする
渋滞	いつも渋滞しており、車・自転車・歩行者がヒヤリとする

アンケート結果（HPアンケート）【ヒヤリアンケート上位箇所】

- ◆ アンケート結果：アンケートが少ないが、下記6箇所は、抽出指標【①死傷事故率】に該当
→ 道路利用者が「危険と認識している箇所」は、【①死傷事故率】に現れやすい。（Webアンケートと同様結果）
- ◆ アンケート効果：アンケート結果（主に回答の内容に）より、データ【①～⑪】では得られない道路構造等の課題が判明（Webアンケートと同様結果）
- ◆ アンケートの継続：継続的にアンケートを行い、データの蓄積を行う（次回以降の選定検討や対策検討に反映させる）

NO	箇所名	道路管理者名	道路種別	路線名	抽出指標(フラグ抽出)													主な回答	総評
					データに基づく選定											地域の声			
					①死傷事故率	②死傷事故件数	③死者数	④バリアフリー新法	⑤歩行者・自転車×車両事故件数	⑥夜間事故件数	⑦高齢者事故件数	⑧横断歩行者事故件数	⑨事故危険箇所	⑩あんしん歩行エリア	⑪交通事故多発交差点	⑫アンケートによる意見	⑬地元要望		
1	松戸二中前交差点	国	国道	6	●										●	●	【ヒヤリ横断中】 松戸第2中学校付近の交差点で市川方面へ国道を横断しているときに、県道から国道6号(東京方面)へ入る側道に左折してきた車とぶつかりそうになった。	・アンケートより、当該交差点の左折専用レーン(側道)の危険性が判明 ・抽出指標【⑬要望書】にもあるようにいろいろな人が危険と認識 →選定50箇所に反映	
2	(仮)桜木駅前交差点(3箇所)	国	国道	51	●		●									●		【渋滞、道路構造・信号等課題】 当該交差点は、分岐合流地点のため、信号制御も複雑で、渋滞が激しい。 連続交差点の改良が必要。	・アンケートと抽出指標【⑤～⑧事故類型】の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映
3	沖入口交差点	国	国道	126	●											●	●	【道路構造・信号等課題】 右折車による大渋滞が発生 信号機のパターンだけじゃ緩和されないので道幅を広げて右折レーンが必要。	・アンケートと抽出指標【⑤～⑧事故類型】の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映
4	市川市稲荷木1丁目	県	主地	6	●											●		【道路構造・信号等課題】 ・インター出口の合流部分が、見通悪い。 ・この部分の道路の舗装がすごく凸凹していて、ハンドルが取られる。	・アンケートと抽出指標【⑤～⑧事故類型】の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映
5	市川市稲荷木2丁目	県	主地	6	●											●		【渋滞、道路構造・信号等課題】 ・市川インター付近がいつも混雑。 ・この交差点は、カーブの下り坂になっていて、とまっている自動車の発見が遅れてヒヤリとする。 ・予告信号が必要。	・アンケートと抽出指標【⑤～⑧事故類型】の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映
6	印西市 木下街道全部(主地59号)	県	主地	59												●		【道路構造・歩道、車道狭小】 ・印西市内の木下街道全部(主地59号) 自転車で走ると怖い	・アンケート内容が抽象的であり、指標【⑤～⑧事故類型】と関連性は不明 →対応不可
7	船橋市夏見2丁目 青少年ホーム前バス停付近	県	県道	288	●											●		【道路構造・歩道、車道狭小】 ・道路及び歩道が狭い ・歩道から車道に歩行者、自転車等、急に出てくるので非常に危険であります。	・アンケートと抽出指標【⑤～⑧事故類型】の関連性は不明 ・アンケートにより道路構造の欠点が判明 →アンケート内容を基に今後の対策への反映

選定方法（選定方法の検証・今回の選定方法）

複数の選定方法により検証 → 課題整理 → 選定方法の改善 → 選定方法の決定(今回選定方法)

複数の選定方法を検証

NO	方針	選定方法
CASE1	全抽出指標	抽出指標【①～⑬】のフラグ数の多い上位箇所より選定
CASE2	死傷事故率のみ(事故発生率)	【①死傷事故率】の上位箇所より選定
CASE3	千葉県の事故特性を重視	抽出指標の事故類型【⑤から⑧】のうち、全国平均を大きく上回る指標【⑤歩行者・自転車】に着目し上位箇所を選定
CASE4	従前の整備方針※1	【①死傷事故率】と【⑨事故危険箇所】に着目し上位箇所を選定

※1 従前の整備方針とは・・・
【①死傷事故率】：「死傷事故率300以上(レッドゾーン)
【⑨「事故危険箇所」:(交通安全施設等整備事業の推進に関する法律第4条)に基づき、設定した事故対策箇所
上記、2項目を重点的に整備

各案の検証

NO	検証結果
CASE1	上位箇所は『対策実施済み箇所』が占める
CASE2	CASE1の結果に類似しない 【①死傷事故率】は、交通量に影響されるため、事故件数が少なくても上位を占める傾向
CASE3	CASE1の結果に類似 歩行者・自転車事故の上位箇所は、他の抽出指標でも上位を占める傾向 そのため、【⑥～⑧】でも同じ傾向となる
CASE4	CASE1の結果に類似

課題の整理

- ◆ 事故データ【①～⑧の複数項目(④は除く)】に着目しているため、「地域の声」【⑫、⑬】が反映しにくい ※「事故データで見つからない危険箇所」を判断し難い
- ◆ 「事故データに基づく選定」と「地域の声(安全性の危惧)」を総合的な観点から抽出されているかが不明

今回選定方法

- 事故データ(事故項目)に反映される **【1】交通事故対策箇所** と 反映されにくい **【2】歩道整備必要箇所** に分けて選定

【1】交通事故対策箇所

○ 選定方法:『CASE1』と『CASE4』より、総合的に判断

選定理由

- ① CASE3、CASE4とも、『CASE1』に類似し、CASE1の上位箇所から対策することで、他の抽出指標を一体的に解消でき、事故件数削減に効果的と判断
- ② ①の中から、早期着手可能で効果発現の高い箇所を優先 (用地買収の不要箇所から選定)

【2】歩道整備必要箇所

○ 選定方法:『地域の声』を優先

選定理由

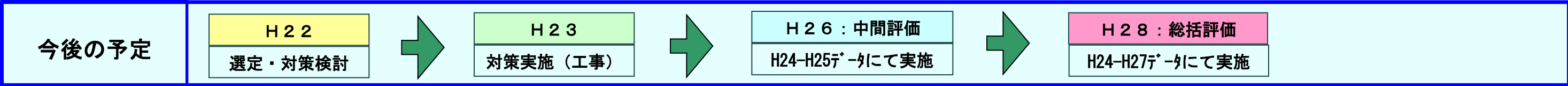
- ① 『事故データ』にむすびつかない箇所(＝抽出指標の少ない箇所)でも、課題のある箇所(学校の通学路等)であれば、『地域の声(安全性の危惧)』に着目し、「未然に事故を防止する」観点から選定
- ②地区や自治会など「要望がある区間」を優先的に選定 (※必要とする人がいる)

- ◆ 【1】交通事故対策箇所 と 【2】歩道整備必要箇所 を総合的に判断し、交通事故対策箇所 **45箇所** 及び 歩道整備必要箇所 **5箇所** を選定

「千葉県内の安全対策が必要な区間」 **50箇所** を選定

選定箇所の事例

国道6号 中根立体入り口交差点 【千葉国道事務所】 『交通事故対策箇所』



箇所概要・抽出指標

【住 所】松戸市馬橋
【道路状況】6号20.747KP

抽出指標：3個のフラグが該当

①死傷事故率：369.8(件／億台キロ)
⑪事故多発交差点(交安委員会の意見)：【順位7位】
⑬アンケートによる意見(安全性の危惧)：【回答数1件】

事故発生状況

対象年次：H17-20事故データ

凡例
→：夜間
→：昼間

事故類型別 人対車両

【右折時事故の要因】
・交差点がカーブ区間のため、対向車がわかりにくい(特に夜間)
【追突事故の要因】
・交差点がカーブ区間のため、交差点の位置が分かりにくい。
・交差点が広いため、停止位置がわかりにくい

対策図

● 追突事故
・ 交差点が広く、停止位置がわかりにくい
信号変わり目等による急停止時に事故発生

● 区画線の引き直し
※ レーンを明確にし、走りやすさを向上

● 警戒標識の設置：横断者への注意
「右折時歩行者注意」

● 警戒標識の設置：交差点手前から信号機の予告
「信号機あり」

● 注意喚起：交差点手前から速度減速
路面標示【追突注意】

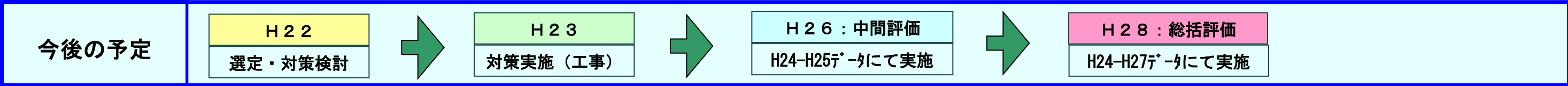
● 路面表示設置
【追突注意】

● 区画線の引き直し
※ 右折導流線を明確にする

● 右折事故
・ カーブ区間のため、右折車両の視認性(直進車の確認)が悪い

選定箇所の事例

国道6号 松戸二中前交差点 【千葉国道事務所】 『歩道整備必要箇所』



箇所概要・抽出指標
【住 所】松戸市
【道路状況】

抽出指標：3個のフラグが該当
①死傷事故率:271.2(件／億台キロ)
②アンケートによる意見(安全性の危惧):【回答数1件】
③地元要望(安全性の危惧):地元自治会より歩道整備要望

その他参考事項
・通学路(学校指定)
・県道が歩道整備完了(歩道動線が分断):写真④

歩道未整備状況

①溜り場空間が狭い(約1.5m)

②大型車が横切る

③左折レーンにより歩道分断

④歩道狭小区間

①溜り場空間狭小
国道6号の歩道たまり場が狭いため、信号待ち時に車道上にはみでる

②大型車が多い
国道6号ならびに交差する県道とも、路線バスや大型車が多く、危険

③歩道の分断(不連続)
県道の左折路により、歩道が分断されている

④歩道(通学路)狭小
交差点付近の歩道の一部(松戸二中校門付近)が狭小

事故発生状況

右折時事故(対自転車)
対象年次:H18~H21事故データ

右折事故が多い

【右折時事故の要因】
① 橋脚により、右折車から横断自転車が視確認しにくい(特に夜間)
② 右折車が、車道にはみ出す歩行者に気を取られ、横断自転車に気づくのが遅れて右折時事故が発生

- 人対車両
- 正面衝突
- 追突
- 出会い頭
- 左折時
- 右折時
- その他車両相互
- 車両単独

対策図

①②交差点巻き込み改良(溜り場空間設置)

③歩道設置(左折レーン廃止)

④歩道拡幅

⑤区画線の改良

歩道整備内容
①②溜り場空間確保
③歩道整備
④歩道拡幅

事故対策内容
⑤右折車の導流線の修正

選定箇所の事例

主要地方道市川柏線 市川市八幡3丁目【千葉県】 『交通事故対策箇所』

今後の予定

H 2 2

選定・対策検討



H 2 3、2 4

対策実施（工事）



H 2 7：中間評価

H25-H26年度にて実施



H 2 9：総括評価

H25-H28年度にて実施

箇所概要・抽出指標

【住 所】市川市
【道路状況】主要地方道市川柏線

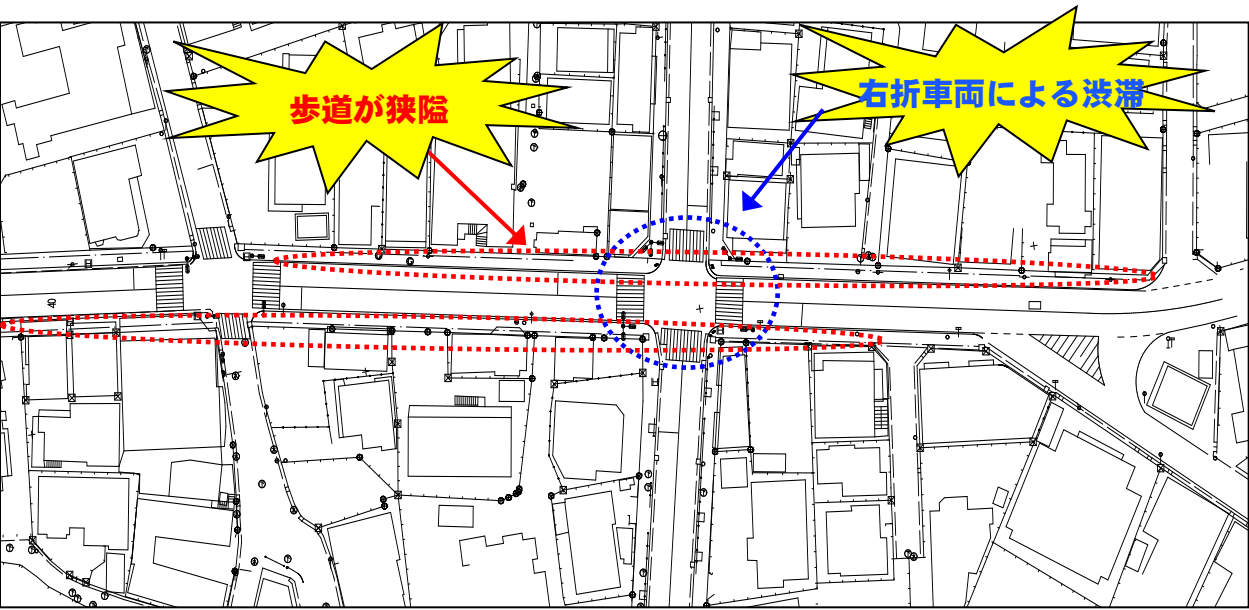


抽出指標：3個のフラグが該当

- ①死傷事故率：1,517.9(件／億台キロ)
- ②アンケートによる意見(安全性の危惧):【回答数1件】
- ③地元要望(安全性の危惧)



対策前状況図



対策図

歩行者・自転車×車両事故

歩道が狭隘。

← 自歩道整備による対応。



●自転車歩行車道の整備

●右折レーンの設置

横断歩行者事故・追突事故

右折車両による渋滞が発生し

歩行者の乱横断での事故。

渋滞による後続車両の追突。

← 右折レーンの設置による
交通の整流化。



選定箇所の事例

国道126号 作草部駅前交差点【千葉市】 『交通事故対策箇所』

今後の予定

H 2 2
選定・対策検討



H 2 3
対策実施（工事）



H 2 6：中間評価
H24-H25データにて実施



H 2 8：総括評価
H24-H27データにて実施

箇所概要・抽出指標

【住 所】 千葉市稲毛区
作草部2丁目



抽出指標：4個のフラグが該当

- ①死傷事故率：746.08(件／億台キロ)
- ⑤歩行者・自転車×車両事故件数【順位24位】
- ⑪事故多発交差点(公安委員会の意見)
- ⑫アンケートによる意見(安全性の危惧)【回答数2件】



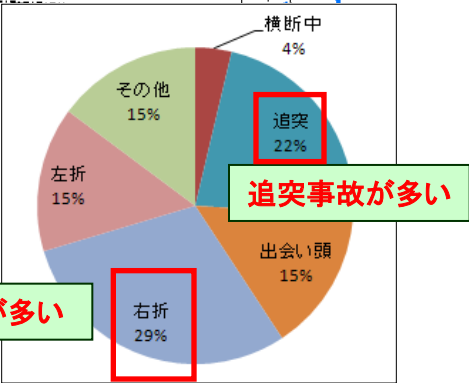
事故発生状況

対象年次：H17-20事故データ



事故発生状況の特徴

- ・右折事故が全体の29%を占めている。
- ・次いで追突事故が22%
- ・左折事故・出会い頭も多い15%
- ・歩行者・自転車×車両事故が多い(14件/4年)



対策図

左折事故・横断事故

走行車両の速度が高い・視認性が悪い

- ・交差点のコンパクト化
- ・視認性の確保
- ・注意喚起による対応



追突事故

運転者の気になる施設が存在する
(モノレール駅舎)
・注意喚起による対応



- 注意喚起：
法定外標識【追突注意】
路面標示【追突注意】

至
西千葉駅

- 視認性の確保
・植樹樹の視認性改善

- 交差点のコンパクト化
・外側線・ゼブラ帯の設置
・カラー舗装化

右折事故・横断事故

走行車線が不明瞭

- ・路面標示の改良
- 車両の走行速度が高い
・注意喚起による対応
・交差点のコンパクト化



- 車両の走行速度が高い
・法定外注意喚看板の設置

- 路面標示の改良
・右折滞留場の設置【指導線】

千葉県事故ゼロプラン（事故危険箇所区間重点解消作戦）

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72件の死傷事故**が発生
- 減少傾向であるが、他県に比べ**高い事故件数**

事故ゼロプラン（事故危険箇所重点解消作戦）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（18270区間）※交通量の多い幹線道路等

STEP2 様々な選定基準から分析

事故データに基づく基準（事故件数など） ・ 死傷事故率 ・ 死傷事故件数などの事故発生件数など	事故内容に基づく基準 ・ 歩行者、自転車 × 車との事故 ・ 夜間事故、高齢者事故など
公安委員会の基準 ・ 事故多発箇所など	地域の声による危険箇所 ・ 歩道整備などの要望箇所

STEP3 アンケートにより、危険箇所を選定
※データではわからない箇所

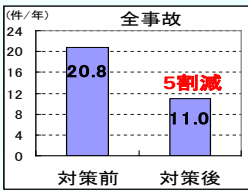
STEP4 対策必要箇所のリスト作成

STEP5 第三者委員会の審議を経て、
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】

国道14号 幕張4丁目（仮称）交差点（千葉市）

- ・ **交差点コンパクト化**により、2段階運用されていた交差点を1つの交差点とする。
- ・ 交差点改良と同時に**自転車レーン**設置。



国道14号 新町交差点（千葉市）

- ・ **交差点コンパクト化**
- ・ 路面標示の改良で視認性向上



千葉県内 「安全対策が必要な代表区間」



NO	路線名	対象区間(地名)	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	公安委員会の指標	地域の声による指標
1	国道357号	船橋市若松～習志野市谷津	若松交差点	国	●	●		●
2	国道16号	柏市藤ヶ谷	(仮称)沼南体育館前交差点	国	●		●	
3	国道127号	木更津市程井新町1丁目付近	(仮称)沼南体育館前交差点	国	●		●	
4	国道127号	木更津市程井	(仮称)沼南体育館前交差点	国	●		●	
5	国道16号	野田市東金野井	(仮称)東金野井交差点	国	●		●	
6	国道6号	柏市呼塚新田～堀之内新田		国	●		●	●
7	国道6号	柏市柏～呼塚新田付近		国	●		●	
8	国道6号	松戸市馬橋	(仮称)馬橋井天交差点	国	●		●	
9	国道6号	松戸市上矢切	松戸二中前交差点	国	●		●	●
10	国道126号	千葉市若葉区加賀利町		国	●		●	●
11	国道127号	君津市小山野	(仮称)小松崎付近交差点	国	●		●	●
12	国道409号	木更津市中島	(仮称)JA木更津付近交差点	国	●		●	●
13	国道409号	木更津市中島	(仮称)金田中付近交差点	国	●		●	●
14	国道409号	木更津市中島	(仮称)木更津金田IC料金所付近交差点	国	●		●	●
15	国道16号	富津市青木	(仮称)青木区集会所前交差点	国	●		●	
16	国道126号	千葉市中央区船町		国	●		●	●
17	国道126号	千葉市中央区船町	(仮称)船町2丁目交差点	国	●		●	●
18	国道6号	松戸市中根～馬橋	中根立橋入口交差点	国	●		●	●
19	国道126号	鎌倉市小野	小野交差点	国	●		●	●
20	国道16号	千葉市花見川区大目町	(仮称)麻立千葉特別支援学校入口交差点	国	●		●	●
21	国道16号	八千代市村上	郷土博物館前交差点	国	●		●	●
22	国道16号	臼井市根付		国	●		●	●
23	国道127号	南房総市富岡町富岡～富岡		国	●		●	●
24	国道16号	木更津市幸町	(仮称)幸町3丁目交差点	国	●		●	●
25	国道357号	千葉市美浜区浜田	浜田交差点	国	●		●	●
26	国道16号	木更津市清西	(仮称)清西交差点	国	●		●	●
27	国道16号	木更津市清西	稲井交差点	国	●		●	●
28	国道14号	千葉市美浜区葛張西	葛張1丁目交差点	国	●		●	●
29	主要地方道 市川船橋	市川市八幡3～1～3～24～16		県	●	●	●	●
30	国道409号	八街市文達301番地		県	●	●	●	●
31	国道14号	船橋市海神6丁目28～18		県	●	●	●	●
32	国道356号	鎌倉市唐子町30～13～松本町2～935		県	●	●	●	●
33	主要地方道 千葉鴨川線	市原市船崎2019～2065		県	●	●	●	●
34	国道14号	市川市八幡3～1～1	本八幡駅前交差点	県	●	●	●	●
35	国道296号	八千代市大田田新田	新木戸交差点	県	●	●	●	●
36	主要地方道 千葉大網線	大網白里町駒込3254	駒込交差点	県	●	●	●	●
37	国道128号	鴨川市横溝287～1		県	●	●	●	●
38	国道128号	茂原市東茂原1番地14号		県	●	●	●	●
39	一般県道 松戸鎌ヶ谷線	松戸市野島野6番地		県	●	●	●	●
40	国道464号	成田市船田町90-1		県	●	●	●	●
41	国道464号	鎌ヶ谷市くぬぎ山	くぬぎ山交差点	県	●	●	●	●
42	主要地方道 鎌子船線	船市口240番地		県	●	●	●	●
43	一般県道 袖ヶ浦船崎停車場線	袖ヶ浦市龍波2010-2	龍波台入口交差点	県	●	●	●	●
44	国道410号	船山市長堤賀	北条交差点～瀬田橋交差点	県	●	●	●	●
45	市道 西千葉駅船崎町線	千葉市若葉区東寺山町		市	●	●	●	●
46	市道 西千葉駅船崎町線	千葉市若葉区東寺山町	東寺山交差点	市	●	●	●	●
47	国道126号	千葉市中央区船町3丁目	千葉公園駅前交差点	市	●	●	●	●
48	市道 船崎若松町線	千葉市中央区船崎	市民会館前交差点	市	●	●	●	●
49	国道126号	千葉市船毛区作草部2丁目	作草部駅前交差点	市	●	●	●	●
50	国道126号	千葉市中央区船町1丁目	船内小学校入口交差点	市	●	●	●	●

事故件数等の指標	①死傷事故率上位 ②死傷事故件数上位 ③死者数上位 ④パリアフリー新法
事故内容の指標	⑤歩行者・自転車x車両事故件数上位 ⑥夜間事故件数上位 ⑦高齢者事故件数上位 ⑧横断歩行者事故件数上位
公安委員会の指標	⑨事故危険箇所 ⑩あんしん歩行エリア ⑪交通事故多発交差点
地域の声による指標	⑫アンケートによる意見 ⑬地元要望

「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」

スケジュール

～ 新たな対策箇所を選定予定 ～

スタート

■平成22年11月5日(金)

第1回 交通安全性向上プロジェクト委員会

- ・「対策箇所30」「対策箇所35」のフォローアップ
- ・対策箇所の抽出基準の検討
- ・パブリックコメントの実施について

■平成22年12月10日(金)

第2回 交通安全性向上プロジェクト委員会

- ・対策箇所の選定

■平成22年12月下旬(予定)

公表

- ・千葉国道事務所HPへの掲載
- ・関東ブロックで公表

■平成23年度以降の予定

交通安全性向上プロジェクト委員会

- ① 対策済み箇所の効果検証(フォローアップ)
- ② 対策箇所の選定・公表
- ③ 選定箇所の原因分析、対策立案

○ 千葉国道事務所HPへ掲載（12月下旬）
第2回委員会で選定された**県内の「安全対策が必要な区間」**の公表

○ 関東ブロックで公表（12月下旬）
関東地方整備局より、関東ブロックの対策箇所を公表

- ◆ 平成23年度以降の予定
- ・平成22年度と同じように、**委員会開催予定**
 - ・対策、選定の内容等についても同様に検討予定