

千葉県渋滞・安全見える化委員会

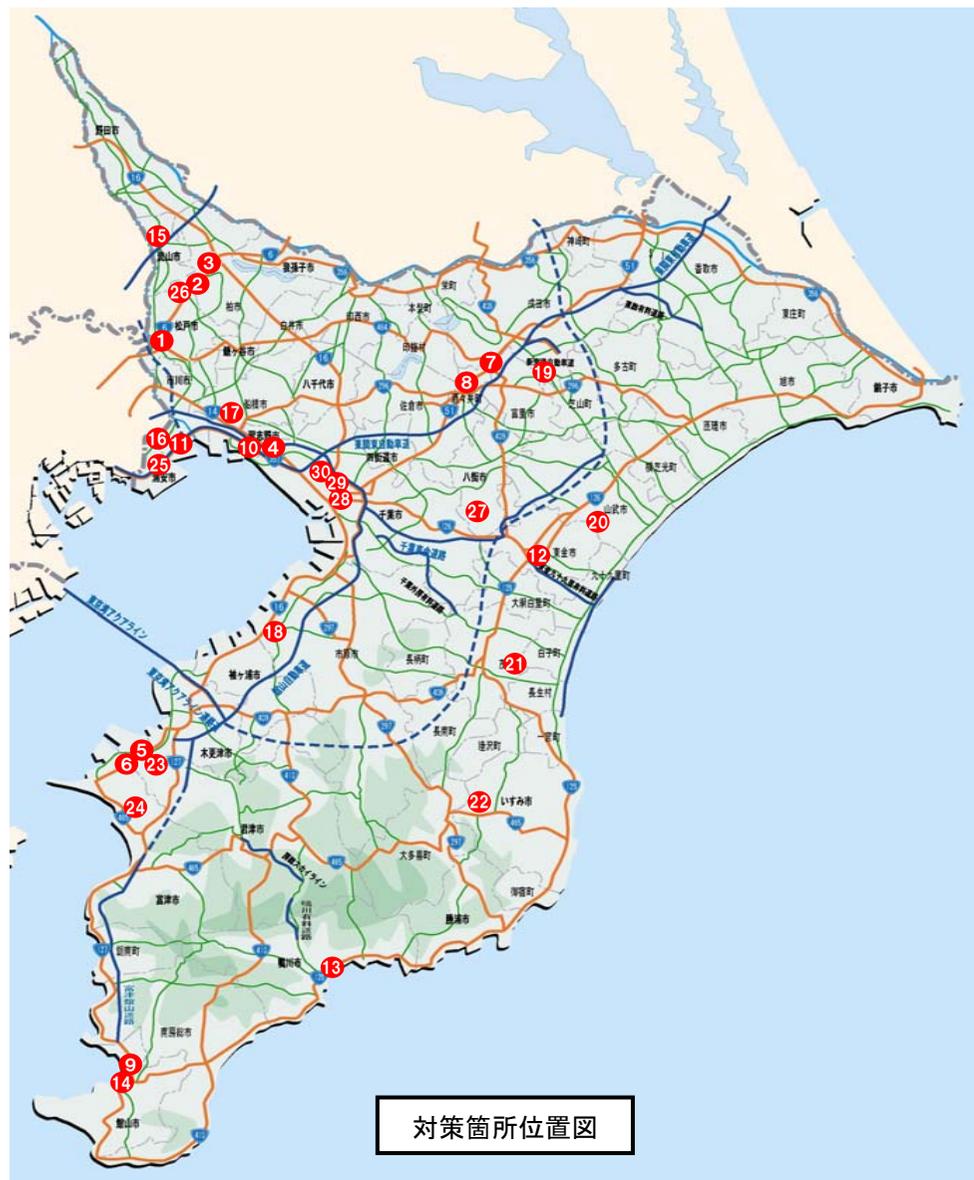
2. 対策箇所の状況

(1) 事故見える化プランの実施状況について	1
(2) レッドゾーン箇所における対策について	2
(3) 対策事例	4
事例1 国道16号大堀交差点	4
事例2 国道14号幕張4丁目交差点	5
事例3 国道6号柏駅西口交差点	6
事例4 国道51号京成成田駅入口交差点	6
事例5 柏地区見える化プラン	7
事例6 国道357号市川地区	9
事例7 国道357号船橋地区	11
事例8 椿森陸橋	12

平成19年6月18日

(1) 事故見える化プランの実施状況について

事故危険箇所見える化プラン（H18.3策定）実施状況（P→D）



P		D			C	
道路名		交差点名	H18 まで	H19 実施	H20 予定	
①	国道6号	陣ヶ前	○			事後評価
②	国道6号	名都借	○			
③	国道6号	柏駅西口		○		
④	国道14号	(仮)幕張町4丁目		○		
⑤	国道16号	(仮)君津坂田			○	
⑥	国道16号	大堀	○			
⑦	国道51号	(仮)飯仲			○	
⑧	国道51号	上岩橋			○	
⑨	国道127号	(仮)館山湊			○	
⑩	国道357号	香澄		○		
⑪	国道357号	塩浜	○			
⑫	国道126号	豊海県道入口	○			
⑬	国道128号	横渚261~1088	○			
⑭	国道410号	下町	○			
⑮	(主)松戸野田線(5号)	(仮)流山IC入口		○		
⑯	(主)市川浦安線(6号)	相之川		○		
⑰	(主)船橋松戸線(9号)	船橋駅北口十字路		○		
⑱	(主)市原茂原線(13号)	姉崎	○			
⑲	(主)成田松尾線(62号)	(仮)三里塚御料	○			
⑳	(一)成東鳴浜線(121号)	白幡	○			
㉑	(一)正気茂原線(138号)	(仮)六ツ野		○		
㉒	(一)夷隅瑞沢線(151号)	(仮)作田	○			
㉓	(一)君津青堀線(158号)	(仮)久保4丁目		○		
㉔	(一)君津大貫線(159号)	(仮)絹	○			
㉕	(一)西浦安停車場線(276号)	入船		○		
㉖	(一)白井流山線(280号)	小金交番		○		
㉗	(一)岩富山田台線(289号)	沖十字路		○		
㉘	国道14号	新町	○			
㉙	国道126号	(仮)祐光1丁目		○		
㉚	(主)穴川天戸線(72号)	園生十字路	○			
計		30	14	12	4	

(2) レッドゾーン箇所における対策について

「交通戦争」の頃のような危険な状態にある道路(レッドゾーン)が残っています。

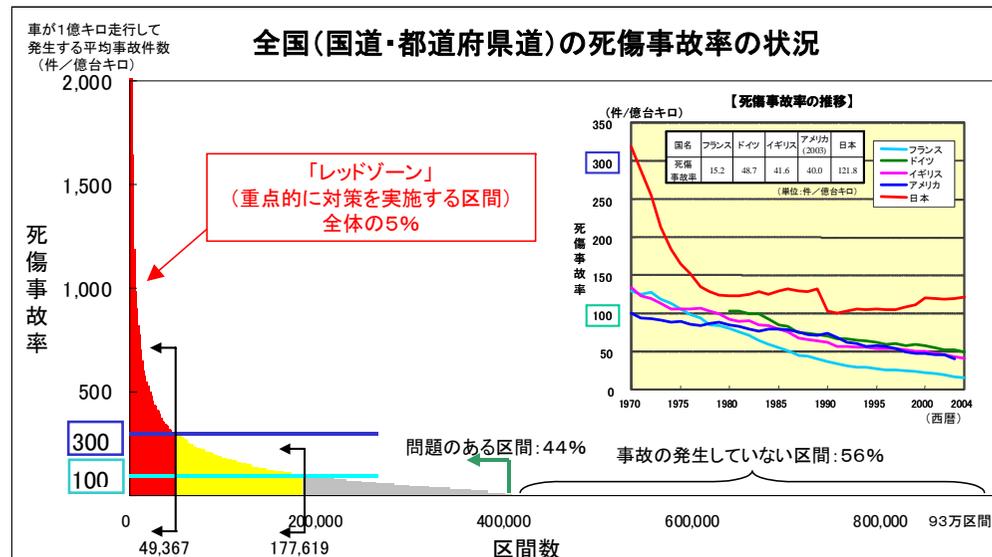
- S45年の交通事故死者数は1万7千人で、「交通戦争」という言葉が使われました。
- その頃、車が1億km走る間に平均で300件の事故が発生していたこととなります。
- 現在は100件まで下がってきましたが、今でも欧米と比較すると高い状況です。
- 交通戦争の頃のように**300件を超える区間(レッドゾーン)**が関東管内の1都8県の国道と都県道にまだ約7%存在します。

レッドゾーン・イエローゾーン以外の区間では、原則として事故対策事業を実施しません。

- わずか**7%**の区間のレッドゾーンに、死傷事故の**30%**が集中しています。
- この区間に集中して対策することが、事故率の低減に直結すると考えました。
- また、**100件を超える区間(イエローゾーン)**も含めた24%の区間に死傷事故の70%が集中しています。

レッドゾーンに集中して対策を実施します。

- 平成19年度は交通事故対策として**19箇所**の事業を展開します。そのうち**12箇所がレッドゾーン**の区間に、**6箇所がイエローゾーン**の区間に該当します。
- これらの厳選された要対策箇所に対して、**集中的な対策**を実施します。
- 平成19年度の交通事故重点対策事業費(約23億円)の内、レッドゾーン区間における対策には、事業費の約76%を充てます。



※全国の国道・都道府県道18万kmにおける4年間(H13~H16)の事故データから作成

(2) レッドゾーン箇所における対策について

交通事故多発区間「レッドゾーン」



関東地方整備局は十七日、二〇〇七年度の千葉県内での事業内容を発表した。交通事故が多発している区間を「レッドゾーン」「イエローゾーン」にそれぞれ指定し、交差点の改良工事を重点的に実施する。また東京外郭環状道路（外環道）では、松戸市内の一般区間（一*）を県内で初めて開通させる。

関東地方整備局 外環道、松戸で開通へ

交差点改良を重点実施

道路事業の〇七年度予算は六百七億八千九百万円（付帯・委託工事費含む）と前年度に比べ一〇%減少する。ただ交通事故重点対策事業費は二十三億三千五百万円と二五%増やした。

新たな事故対策として、交通事故発生県内ワースト一位の幕張4丁目交差点（千葉市）

て、車が累計一億三千万台を走行する間に二百件を超す死傷事故が発生している区間をレッドゾーンに指定。同じく百件を超す区間はイエローゾーンとする。千葉県内では〇七年度に、十二カ所のレッドゾーン区間の改良工事を実施し、交通事故重点対策事業費の七六%を充てる計画だ。

主な対象箇所は、県内事故ワースト一位の幕張14号幕張四丁目交差点（千葉市）をはじめ、国道6号柏駅西口交差点（柏市）、国道51号京成成田駅入口交差点（成田市）

など。車の速度を抑えるための区画線や警戒標識を設けるほか、交差点の集約化などに取り組む。首都圏で整備を進めている三環状道路のうち、外環道は松戸市の国道6号―市川松戸線の一*区間（環状道）は、三月の木更津ジャンクション―木更津東インターチェンジ（IC）間の開業に続き、木更津東IC―茂原長南IC間も年度内にはほぼ完成させ、〇九年度の開通を目指す。

H19.4.18 日経

花見川区の幕張4丁目交差点

死傷事故ワースト1返上へ

道路改良など抜本対策

千葉国道事務所 今年度、工事に着手

二〇〇四、〇五年の二年連続で、死傷事故発生件数が県内交差点ワーストワンの幕張4丁目交差点（花見川区）について、国交省関東地方整備局千葉国道事務所（大塚孝之所長）は今年度、事故防止へ向けた改良工事に着手する。横断歩道での右左折事故、走りやすさによる追突事故が全体の約七割を占めており、道路・信号改良などの抜本対策を県警、市と協議して進めようとした。



交通事故が多発し、今年度から本格的な事故防止対策が始まる幕張4丁目交差点（花見川区）

また、周囲にイトーヨーカドー、幕張店をはじめとした商業施設、小・中学校、高校、大学などの教育施設が集中し、鉄道駅も近いため、交差点を横断する歩行者が多い。二十三件で、関東管内平均の約七倍という高率。事故が多発する条件がそろった形で、死傷事故の発生件数は〇四年二十一件、〇五年十八件と県内交差点でワーストワンの〇四年には死亡事故が良くなり、スピードが出や

も一件発生した。国交省は、車が一億三千万台と想定した場合の死傷事故発生件数（死傷事故数）が三百件を超える。交通事故死者がピークだった一九七〇（昭和四十五）年の二交通戦争一時の状態にあるレッドゾーンと位置づけ対策を急いでいる。

すための車両士の追突した極毛茂間神社前交差点事故が23・5%で続く（美浜区など）千葉西署の二つで約七割を占めている。

同事務所は今年度、県警、市と抜本対策を協議し、工事に着手する方針。は、歩行者の安全確保は、信号方式の変更などが母体であり高事故率をどう考えられるか。

H19.4.25 千葉日報

(3) 対策事例 (事例1 国道16号大堀交差点)

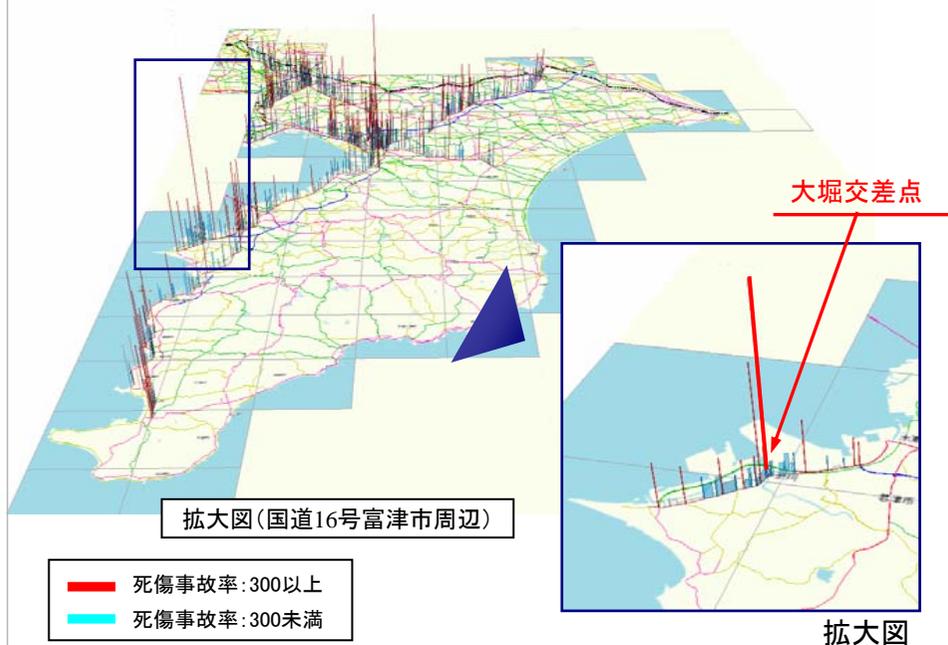
番号⑥ 国道16号 大堀交差点(富津市)交差点改良を実施して、事故を約8割減らしました。

○「国道16号 大堀交差点」は事故が多発しており、死傷事故率が1,570件/億台キロで、関東管内平均の約12倍。

○出会い頭の衝突事故が全体の70%を占めることから、注意喚起を促す**高輝度舗装**(ガラス材等を混入することで運転手の注意を促す舗装)や**カラー舗装**、**車両の整流化を図る区画線整備による交差点改良**を実施しました。

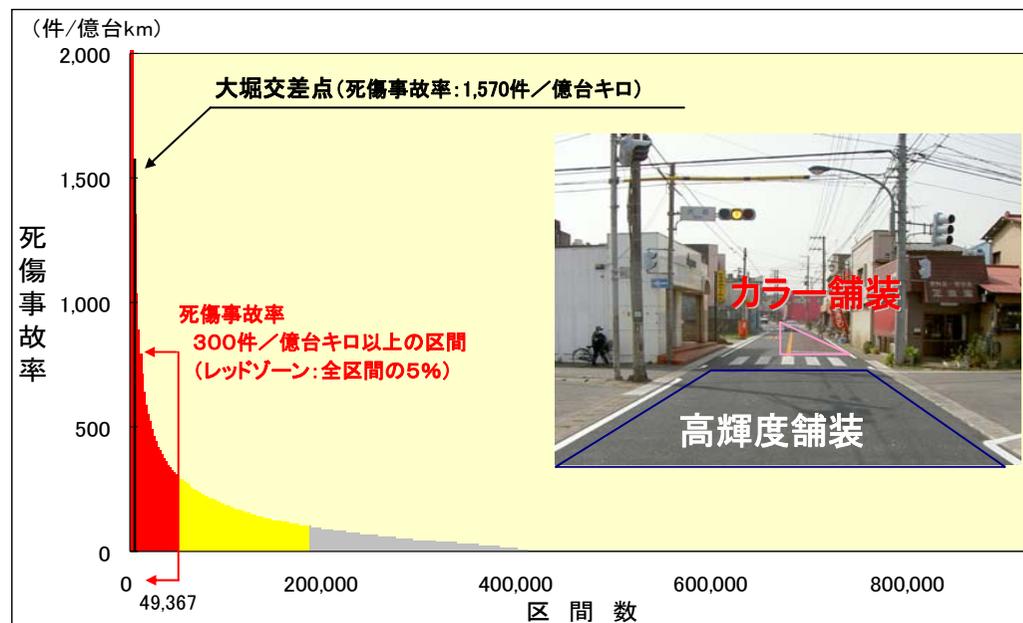
○その結果、平成18年度での死傷事故は1件(平成16年度:5件)となり、従来に比べて約8割減少しました。

千葉県内の死傷事故率の様子



グラフが高いほど事故が多く発生していることを示しています。

死傷事故率の順位(国道16号大堀交差点)



※全国の国道・都道府県道における4年間(H13~H16)の事故データから作成

(3) 対策事例 (事例2 国道14号幕張4丁目交差点)

- ・ 死傷事故率が923件/億台キロで、平成16・17年度県内事故ワースト1位。
- ・ 歩行者等の交通量が多いため右折事故(26.5%)、線形の良い直線区間であるための速度超過に起因する追突事故(23.5%)、左折事故(19.4%)が発生しており、交差点事故の約7割を占める。

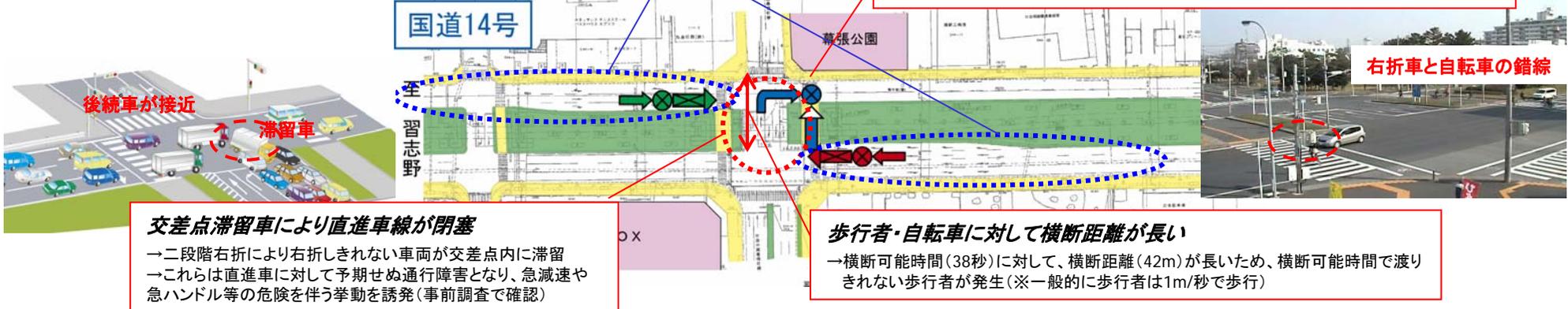
■事故要因

速度超過で交差点に接近

- 当該交差点前後は直線区間で見通しも良く速度超過になりやすい
- 信号による停止・発進を除く交通流下では約1割が規制速度以上で接近(事前調査結果より)

歩行者・自転車に対して認識しづらい

- 当該交差点は歩行者・自転車の交通量が多いうえ、交差点内に滞留する車両からは歩行者・自転車を認識しづらい
- 右折車との遭遇が400回/12H発生し、危険な錯綜も観測(事前調査結果より)



交差点滞留車により直進車線が閉塞

- 二段階右折により右折しきれない車両が交差点内に滞留
- これらは直進車に対して予期せぬ通行障害となり、急減速や急ハンドル等の危険を伴う挙動を誘発(事前調査で確認)

歩行者・自転車に対して横断距離が長い

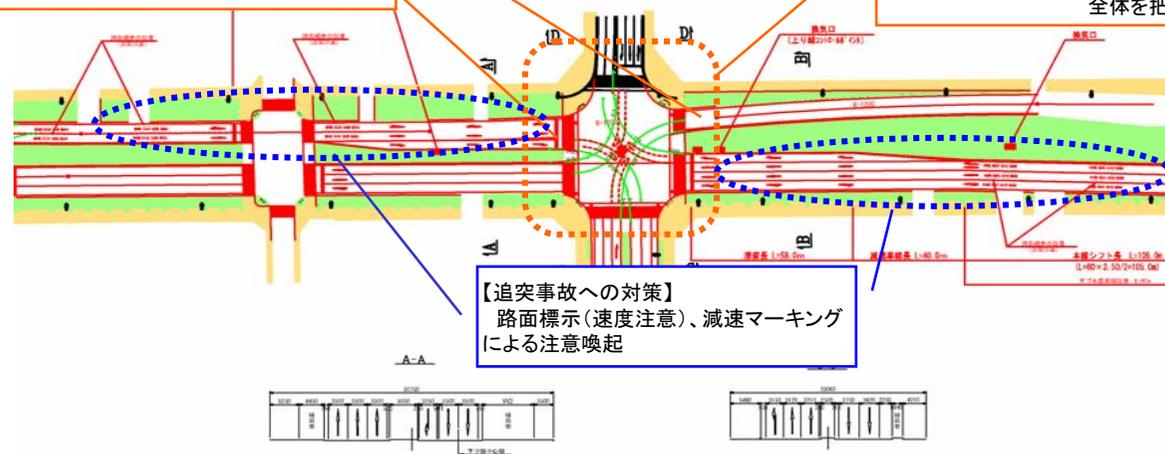
- 横断可能時間(38秒)に対して、横断距離(42m)が長いため、横断可能時間で渡りきれない歩行者が発生(※一般的に歩行者は1m/秒で歩行)

■対策イメージ

【右折時の歩行者・自転車事故への対策】
交差点コンパクト化による横断距離の短縮
(現状42m→改良30m)

【右左折時の歩行者・自転車事故への対策】
交差点コンパクト化(本線集約型に改良)により交差点全体を把握

【追突事故への対策】
路面標示(速度注意)、減速マーキングによる注意喚起



(3) 対策事例 (事例3 国道6号柏駅西口交差点、事例4 国道51号京成成田駅入口交差点)

レッドゾーンに集中して対策を実施します。

平成19年度、直轄区間においては先行してレッドゾーンの交通事故対策を実施します。

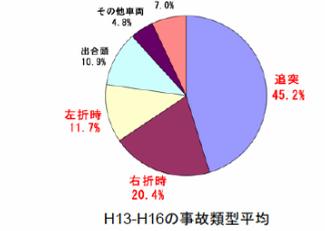
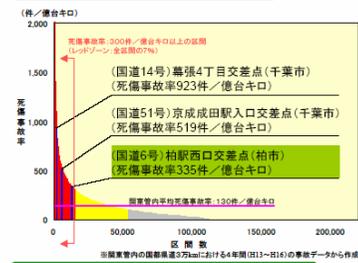
国道6号 柏駅西口交差点

○「国道6号柏駅西口交差点」では、**死傷事故率が335件/億台キロ**で、関東管内平均の**約3倍**

概要

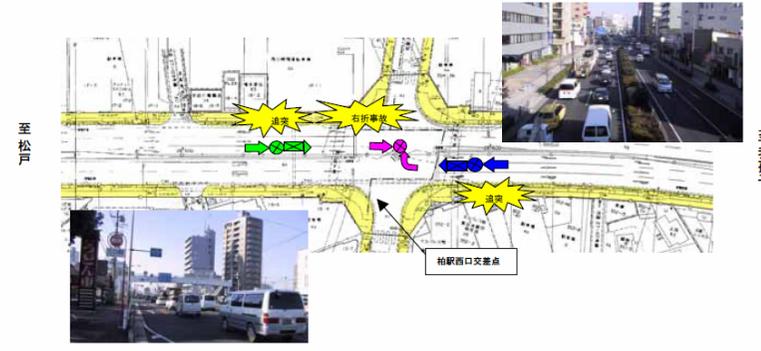
- ・ 国道6号柏駅西口交差点は、柏地区の重点整備地区(特定経路)と、あんしん歩行エリアに位置し、また「柏地区道路見える化計画」事業に選定されています。
- ・ 死傷事故率は300件/億台キロを上回り、**レッドゾーン区間**に入っています。

死傷事故率・事故類型



現況事故図および現地写真

- ・ 事故タイプの約80%のうち、速度超過による追突事故(45.2%)と、右折事故(20.4%)左折事故(11.7%)が発生しています。
- ・ 平成19年度は、交通事故対策について、速度抑制のための区画線及び警戒標識等を設置する交差点改良を行い、また歩道のバリアフリー化も併せて実施します。



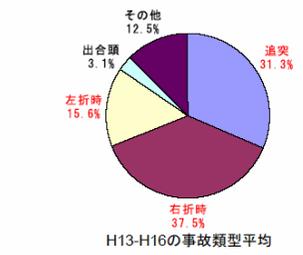
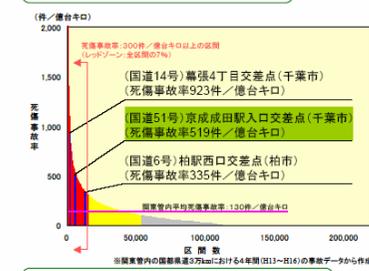
国道51号 京成成田駅入口交差点

○「国道51号京成成田駅入口交差点」では、**死傷事故率が519件/億台キロ**で、関東管内平均の**約4倍**

概要

- ・ 国道51号京成成田駅入口交差点は、従道路京成成田駅東口線が交差する広い面積の交差点となっています。
- ・ 死傷事故率は300件/億台キロを上回り、**レッドゾーン区間**に入っています。

死傷事故率・事故類型



現況事故図および現地写真

- ・ 線形の良い直線区間であるため、速度超過に起因する追突事故(31.3%)・右折事故(37.5%)・左折事故(15.6%)が発生しており、交差点事故の約8割強を占めています。
- ・ 平成19年度は、交通事故対策について、進行速度抑制のための区画線等、交差点のコンパクト化、右折導流標識などの再整備に着手する予定です。

