



令和元年度

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）～

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 土木保全課

目次

－ 目 次 －

1. これまでの取組み
 - ① これまでの取組み
 - ② 事故ゼロプランの概要
 - ③ 事故ゼロプランの目標
 - ④ 千葉県内の交通事故発生状況
2. 対策実施区間のフォローアップ結果
 - ① 事業進捗状況
 - ② 対策実施区間の事例
 - ③ 対策工種別の対策効果
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
 - ② 代表区間の更新
4. 今後の取組み
 - ① 代表区間における取組方針
 - ② 生活事故の交通安全対策について
5. 道路安全診断(試行)の報告

1. これまでの取組み

- ① これまでの取組み
- ② 事故ゼロプランの概要
- ③ 事故ゼロプランの目標
- ④ 千葉県内の交通事故発生状況

1. これまでの取組み ①これまでの取組み

これまでの取組み

- 平成17年度に千葉県安全性向上プロジェクト委員会を設立し、これまで計17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年度からは対策の進捗確認・リスト更新等を実施。
- 平成25年度には削除ルールの変更等を実施。

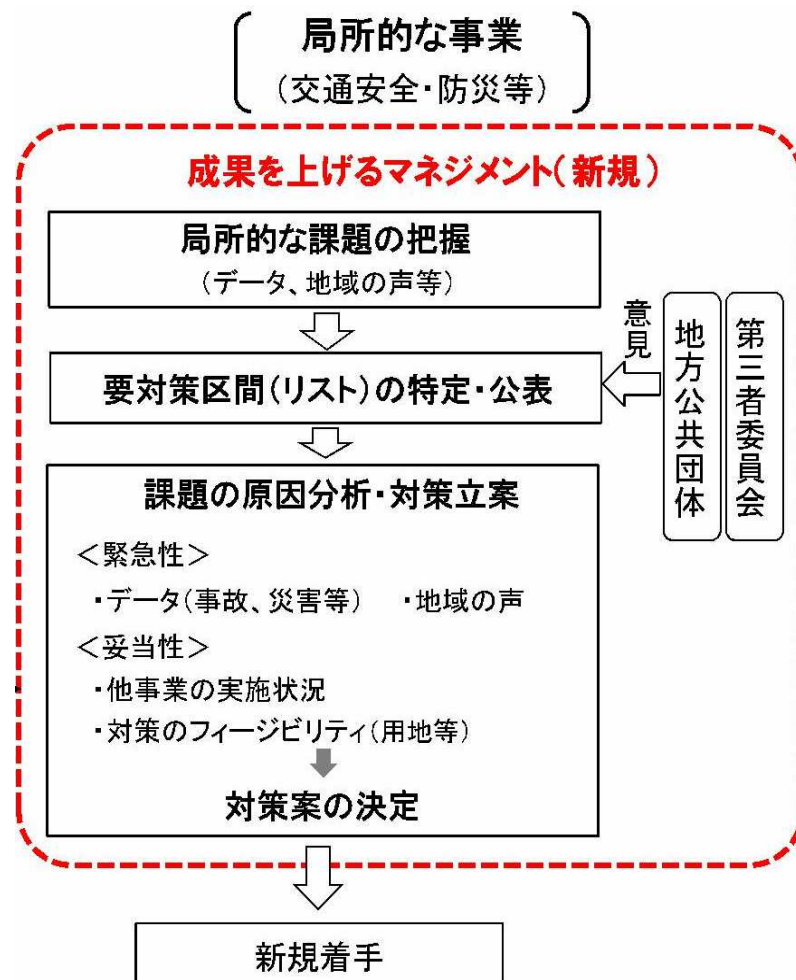
■「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の開催経緯

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	取組確認、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	取組確認、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	取組確認、目標設定、リスト更新の考え方
	第2回	H24.3.16	事故ゼロプランのリスト更新、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	これまでの取組確認、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、道路安全診断の導入
H26	第1回	H27.3.3	これまでの取組確認、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、道路安全診断の導入
H27	第1回	H27.12.18	これまでの取組確認、生活道路の安全対策の必要性の審議、生活道路の重点対策エリア(案)の抽出方法の審議、生活道路の重点対策エリア(案)の審議
	第2回	H28.3.24	これまでの取組確認、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、ETC2.0データを活用した事故分析について紹介、事故危険区間の削除ルール改定(案)の審議
H28	第1回	H29.3.15	これまでの取組確認、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、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告
H29	第1回	H30.3.23	これまでの取組確認、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、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告
H30	第1回	H31.3.1	これまでの取組確認、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、削除候補区間の選定、道路安全診断(試行)の報告

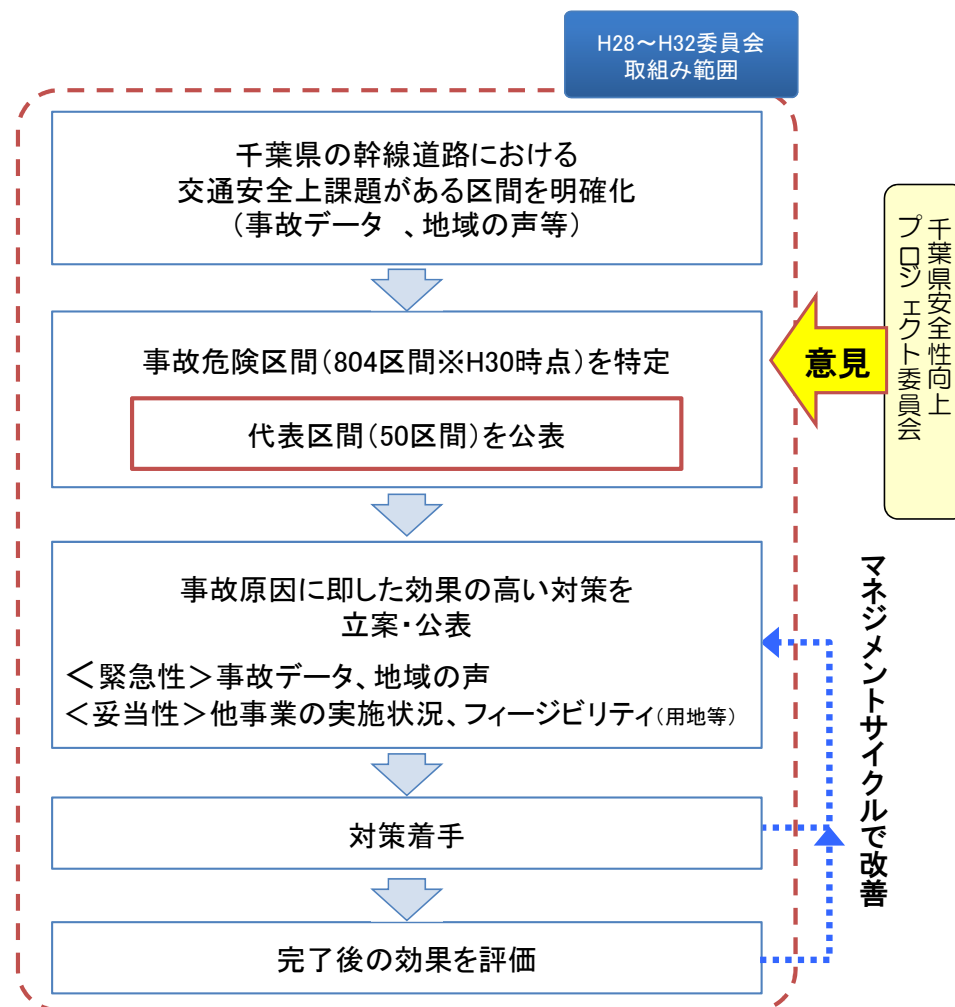
事故ゼロプランの概要

- 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）』としての取り組みを開始。
- 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年度以降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。
- 平成28年度から『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』は2巡目（平成28年度～平成32年度）に入り、今年度も引き続き推進。

■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おける実施フロー



■千葉県安全性向上プロジェクト委員会における実施フロー



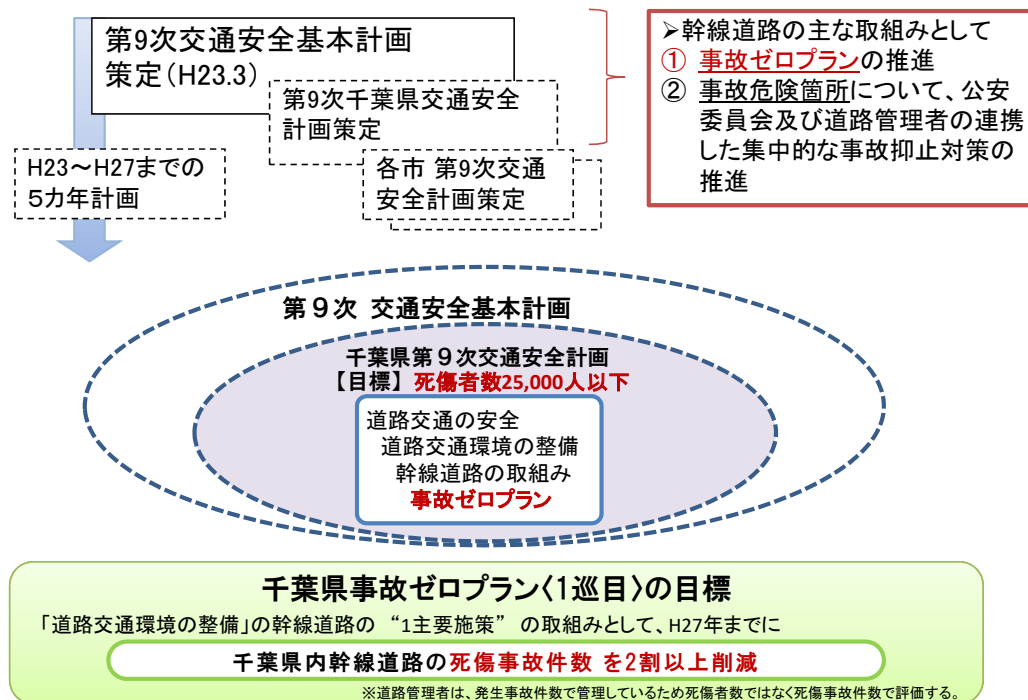
※政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて
(平成22年8月国土交通省記者発表資料) より作成

1. これまでの取組み ③事故ゼロプランの目標

事故ゼロプランの目標達成状況（千葉県第9次交通安全計画：H22～H27）〈1巡目〉

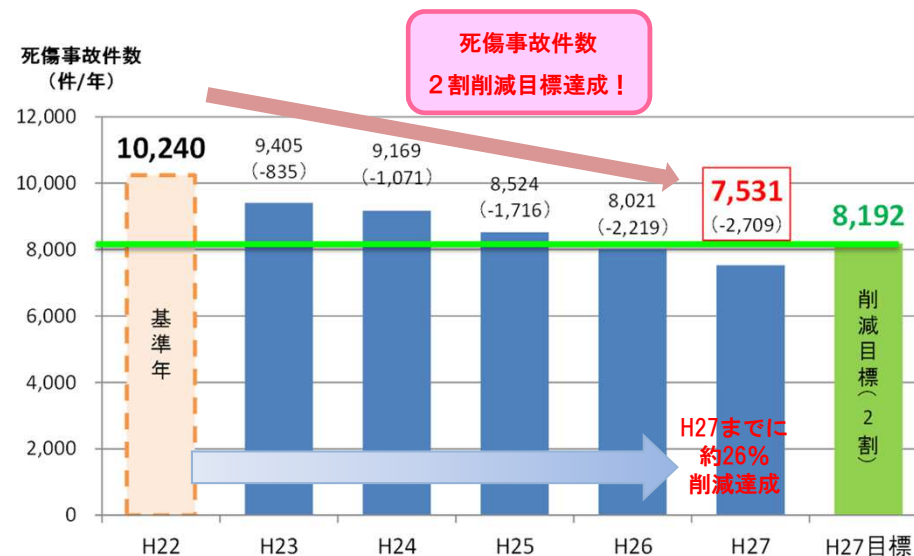
- 事故ゼロプランはH23.3に策定され、第9次交通安全基本計画の中で幹線道路における交通安全対策の主な取組みとして位置付け、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として取組みを実施。
- 事故ゼロプランは、千葉県第9次交通安全計画に包括されていることから、当該計画の目標であった死傷者数25,000人以下に合わせて、H27年までに「県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減」を目標に設定。（目標値／H22：10,240件→H27までに：8,192件）
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、H27：7,531件（約26%削減）となり、当該計画の目標を達成。

■第9次交通安全基本計画（前計画）における事故ゼロプラン〈1巡目〉の目標設定



■事故ゼロプランの目標達成状況

●千葉県内の幹線道路における死傷事故件数



千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値(H22～H27)と当初目標

※出典：各年の交通事故統計年報 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

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

1. これまでの取組み ③事故ゼロプランの目標

事故ゼロプラン〈2巡目〉の目標達成状況（千葉県第10次交通安全計画：H28～H32(R2)）

- 事故ゼロプラン〈2巡目〉は、千葉県第10次交通安全計画に包括されており、この計画の中で掲げる令和2年度（平成32年度）までに県内の死傷者数を18,000人以下とする目標に合わせて、「**県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減**」を目標に設定する。
〔千葉県内全道路の死傷者数 H27:23,442人→R2（H32）:年間18,000人以下（23%減）〕
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値はH27:7,531であるため、H32:6,024件まで削減を目標に設定〔H28:7,302件（H27より約3%減）〕

■死傷事故の現状と削減目標

●千葉県第10次交通安全計画の目標値

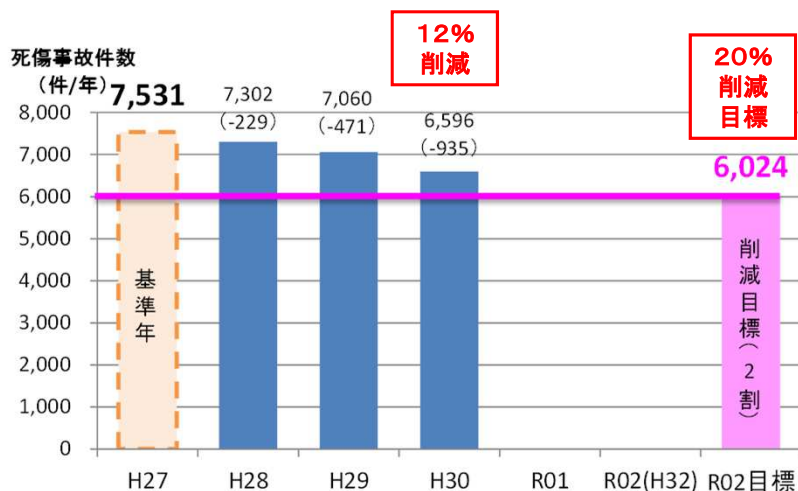
- H27年度の千葉県内における交通事故死傷者数は、**23,442人**
- 千葉県第10次交通安全計画の目標では、（H32年度）までに、交通事故死傷者数を**18,000人以下**に削減する（約23%減）



●事故ゼロプラン〈2巡目〉における目標設定

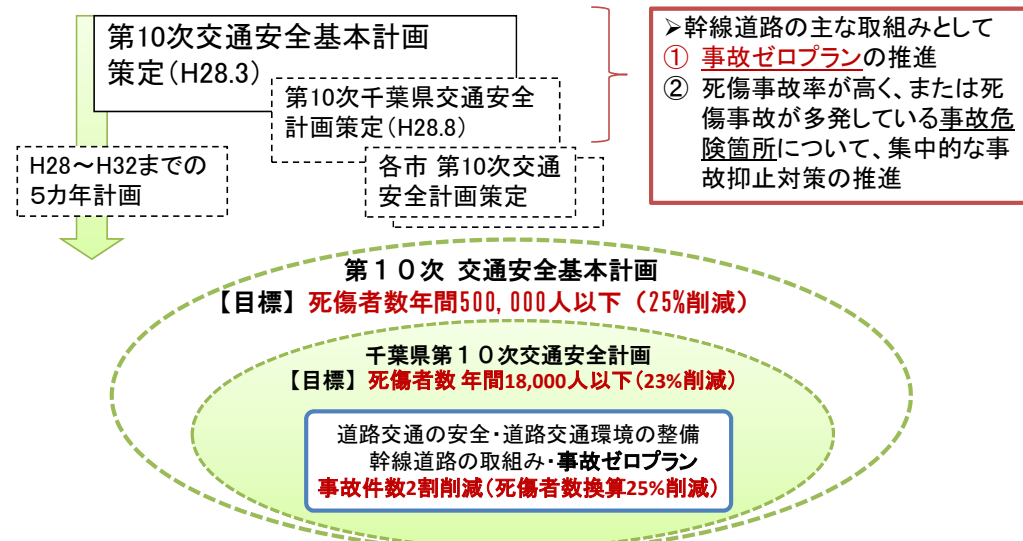
- 県内幹線道路の死傷事故件数を **2割以上削減**
- H27年度の千葉県内の幹線道路における死傷事故件数は、7,531件であったため、H27年度を基準年として、H32年度までに千葉県内の幹線道路における死傷事故件数を**6,024件**まで削減する

※約25%死傷者数減少に相当



千葉県内幹線道路の死傷事故件数の目標設定〔H27～R2(H32)〕

■第10次交通安全基本計画における事故ゼロプラン〈2巡目〉の目標設定



千葉県事故ゼロプラン〈2巡目〉の目標

道路交通安全対策の一環とし、第3の柱である「道路交通環境の整備」の取組みを実施し、H32年までに

千葉県内の幹線道路の死傷事故件数 を2割以上削減

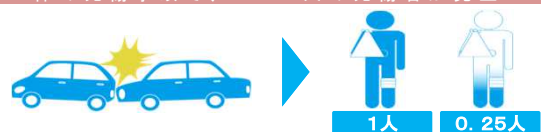
※道路管理者は、発生事故件数で管理しているため死傷者数ではなく死傷事故件数で評価する。

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(H27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10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！



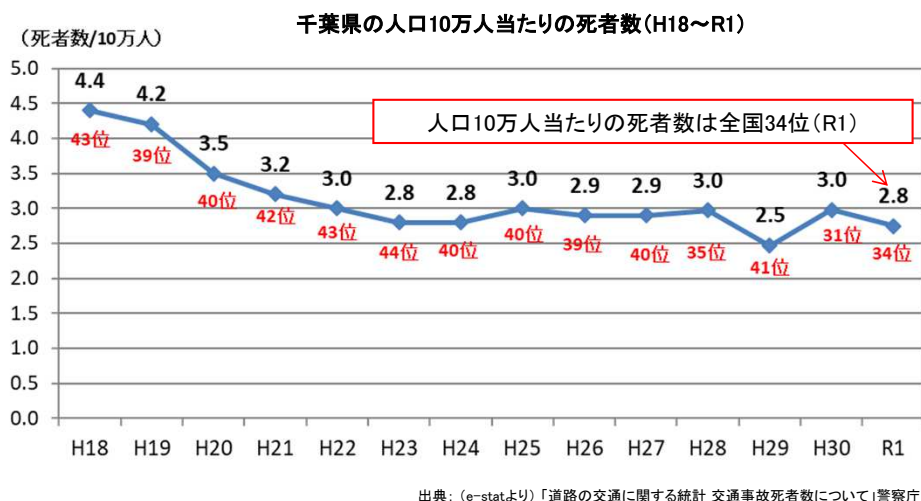
※出典：交通事故統計年報（平成27年版）
千葉県内におけるH27年中の死傷者数及び
死傷事故件数から算出

1. これまでの取組み ④千葉県内の交通事故発生状況

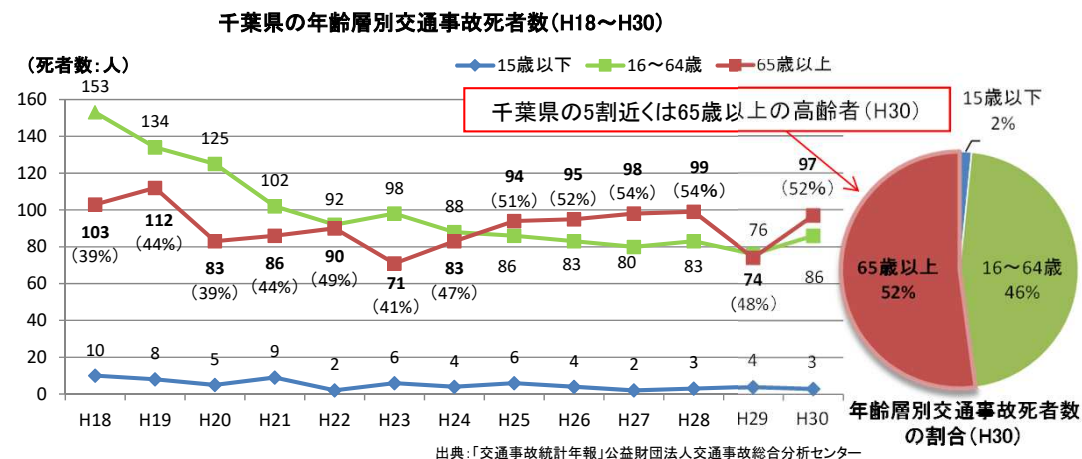
千葉県内の交通事故発生状況(最新)

- 千葉県内の交通事故死者数は近年横ばい傾向にあり、千葉県の人口10万人当たりの死者数では全国34位。(千葉県の交通事故死者数は全国で1位)
- 年齢層別交通事故死者数の内訳は(H30)、65歳以上の高齢者が約5割を占める。県内の交通事故の特徴は、幹線道路と比べて生活道路で発生している割合が高い。
- 高齢者や生活道路への事故対策が重要となる。

■千葉県の交通事故死者数の発生状況



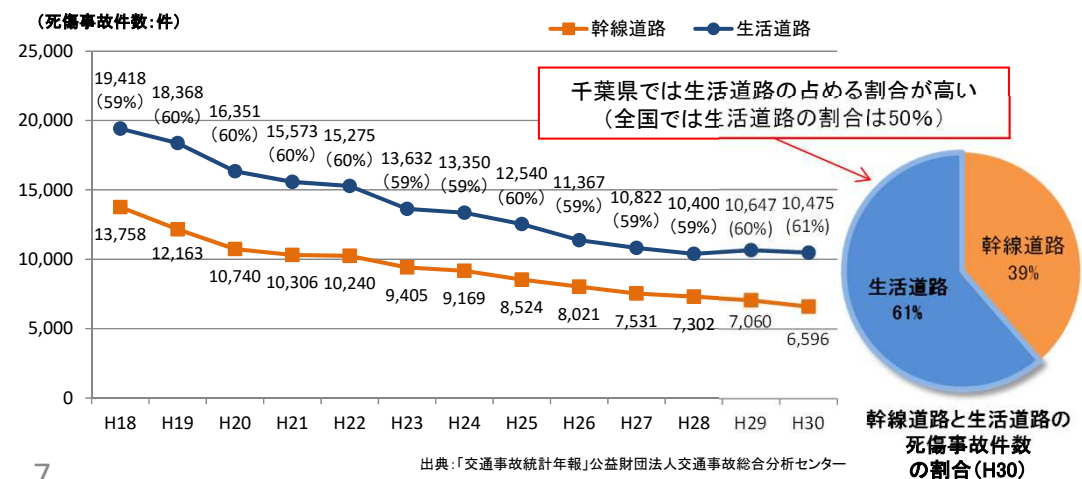
■千葉県の年齢層別交通事故死者数の発生状況



■千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故の発生状況

- 幹線道路事故: 一般国道、主要地方道、一般県道で発生した交通事故
- 生活道路事故: 一般市町村道、道路運送法の道路、農道、林道、港湾道、私道、その他で発生した交通事故

千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故件数(H18～H30)



2. 対策実施区間のフォローアップ結果

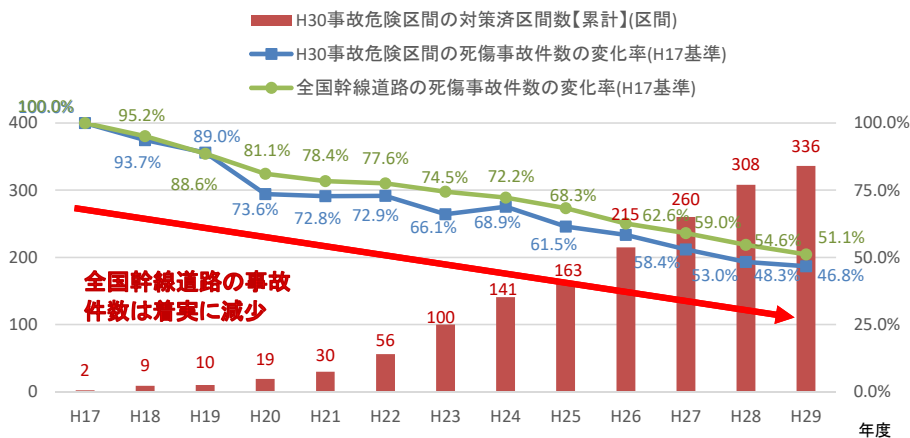
- ① 事業進捗状況
- ② 対策実施区間の事例
- ③ 対策工種別の対策効果

事業進捗状況

- ・事故危険区間の死傷事故件数のH17年基準に対する減少率は、全国幹線道路と比較して大きい。
- ・事故危険区間において、H28年までに対策を実施（完了）した区間では、死傷事故件数が27%減少。
- ・代表区間50区間のうち、約2割が工事完了、約4割が事業中（工事準備中含む）、約4割が令和2年度以降に事業開始予定。（R02.3時点）

H30事故危険区間（804区間）

■H30事故危険区間の死傷事故件数等の推移



※全国幹線道路の死傷事故件数の出典：「交通事故統計年報」公益財団法人交通事故総合分析センター

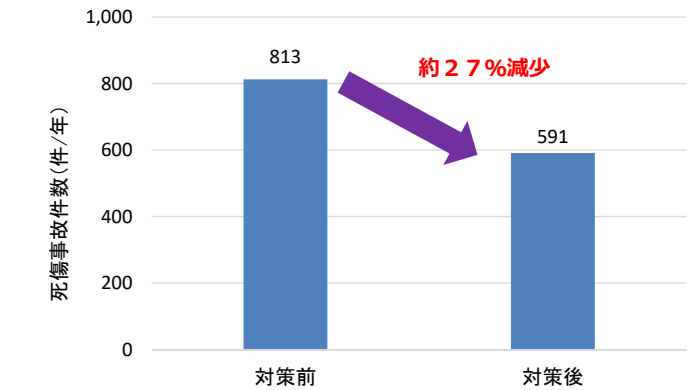
H30代表区間（50区間）

■代表区間の一覧

H29年度に選定した代表区間(21区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	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	安全性による指標
1	国道6号	松戸市松戸	松戸隧道交差点	国	●		●
2	国道14号	千葉市美浜区幸町2丁目	(仮称)幸町2丁目付近交差点	国	●		●
3	国道16号	木更津市鎌西	(仮称)鎌西交差点	国	●		●
4	国道16号	千葉市中央区村田町	浜野駅西側交差点	国	●		●
5	国道16号	富津市大堀	大堀地下交差点	国	●		●
6	国道16号	千葉市花見川区横戸町1178	(仮称)横戸町馬橋付近交差点	国	●		●
7	国道51号	成田市花崎町	京成成田駅入口交差点	国	●		●
8	国道127号	安房郡鋸南町勝山	・単路部	国	●		●
9	国道409号	木更津市中島	(仮称)金田中付近交差点	国	●		●
10	国道128号	茂原市高師1700-1番地		県	●		●
11	国道409号	八街市八街ほ31	一区交差点	県	●		●
12	主要地方道 我孫子関宿線	柏市布施814-14～柏市根戸475-8		県	●	●	●
13	主要地方道 船橋我孫子線	我孫子市若松20-3番地	我孫子市若松交差点	県	●	●	●
14	主要地方道 千葉鎌ヶ谷松戸線	松戸市五香2-2-11～2-16-1		県	●	●	●
15	一般県道 四街道上志津線	佐倉市上志津		県	●		●
16	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区営田2丁目	営田インター交差点	市	●		●
17	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区土気町	土気駅北口交差点	市	●		●
18	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区越智町	越智はなみずき台入口交差点	市	●		●
19	市道 塩田町営田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市	●		●
20	市道 東寺山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町	遠近五差路	市	●		●
21	主要地方道 千葉川上八街線	千葉市若葉区金親町	金親町交差点	市	●		●

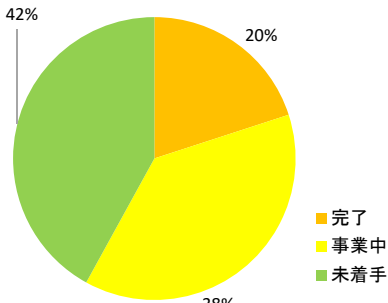
■ H30事故危険区間における対策実施区間の対策効果



H28年までに対策を実施(完了)した308区間の対策効果
(対策前:対策4年前～対策1年前の年平均、対策後:対策1年後～対策4年後の年平均)

■代表区間の対策進捗状況

- 完了:10箇所
- 事業中:19箇所
- 未着手:21箇所



完了はR02.3月で完了予定のものを含む
事業中は工事発注しているがR02.4以降完了予定
未着手はR02年度以降に着手予定又は未定

H30に追加した代表区間(29区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	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	安全性による指標
22	国道6号	流山市前ヶ崎049～621-7	・単路部	国	●		●
23	国道6号	流山市名都借	名都借交差点	国	●		●
24	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国	●	●	●
25	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国	●	●	●
26	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国	●	●	●
27	国道6号	柏市末広町	(仮称)末広町1交差点	国	●		●
28	国道14号	千葉市中央区登戸	登戸交差点	国	●	●	●
29	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国	●		●
30	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国	●		●
31	国道16号	柏市柏	・単路部	国	●	●	●
32	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国	●	●	●
33	国道16号	市原市八幡海岸通	市原埠頭入口交差点	国	●	●	●
34	国道16号	市原市八幡海岸通	(仮称)稲荷台通り交差点	国	●	●	●
35	国道16号	市原市千種海岸	(仮称)千種海岸付近交差点	国	●		●
36	国道16号	袖ヶ浦神納	神納交差点	国	●	●	●
37	国道16号	木更津市清見台	(仮称)太田歩道橋付近交差点	国	●	●	●
38	国道127号	君津市南子安	(仮称)内みのわ運動公園入口交差点	国	●		●
39	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国	●		●
40	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国	●	●	●
41	国道296号	富里市七栄296-1	七栄交差点	県	●		●
42	国道296号	佐倉市井野	・単路部	県	●	●	●
43	国道296号	船橋市滝台2丁目	・単路部	県	●		●
44	国道356号	銚子市松岸町3丁目310		県	●		●
45	国道356号	香取市佐原イ264-2	寺田橋脇交差点	県	●		●
46	国道356号	我孫子市天王台6丁目9-25	天王台駅入口交差点	県	●	●	●
47	国道464号	鎌ヶ谷市北中沢	・単路部	県	●		●
48	主要地方道 市原茂原線	市原市師ヶ崎660-1	師崎交差点	県	●		●
49	主要地方道 千葉茂原線	市原市潤井戸880	千原団地入口交差点	県	●		●
50	主要地方道 千葉八街横芝線	八街市八街ほ	・単路部	県	●	●	●

＜参考＞ポアソン検定による対策効果判定

■ポアソン検定による事故発生状況の評価（※H22年度から採用）

- 交通事故は偶発的に不定期に発生しており、一定期間（数ヶ月、数年）における発生件数はポアソン分布に従うとされる。
- この仮定に基づき「対策効果の有無の判定誤差が5%以内（両側検定）に収まる対策実施前後の件数」を用いて異常な発生の有無を判定する。
- 単位時間中に平均でλ回発生する事象がちょうどk回（kは0を含む自然数、k=0, 1, 2, ...）発生する確率は、次式で表される。

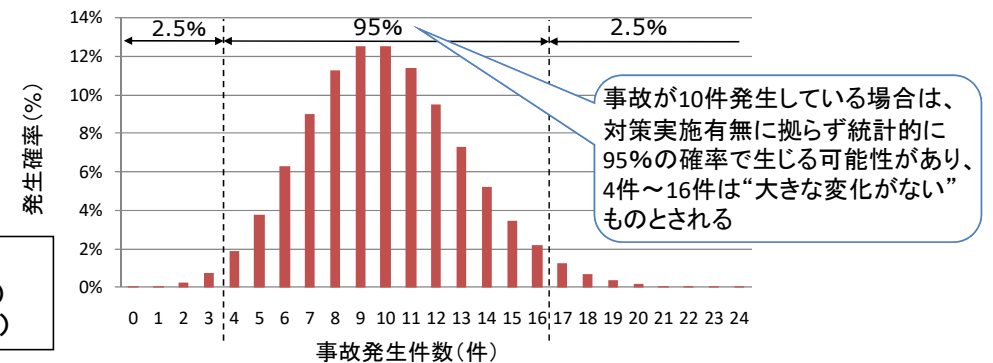
ポアソン分布の確率関数

$$P(N = k) = \frac{e^{-\lambda} \lambda^k}{k!}$$

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

死傷事故が10件発生している箇所（λ=10）のポアソン分布



⇒事故が減少したと判定

対策後の事故発生件数

対策前の事故発生件数

	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%	12.5%	26.5%	44.0%	61.6%	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%	10.0%	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%	22.0%	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%

「事故が増加した」と判定(97.5%以上)
⇒追加対策を検討

「事故が減少した」と判定(2.5%以下)
⇒経過観察、卒業候補

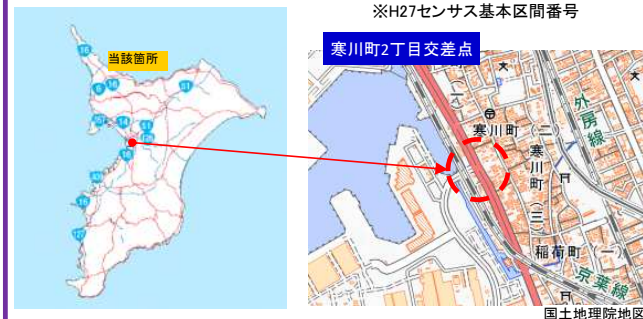
⇒事故は減少していないと判定

国道357号 寒川町2丁目交差点

箇所概要

【場 所】千葉市中央区寒川町
寒川町2丁目交差点
【路 線】国道357号

【日交通量】75,935台/日
【対 策 年】H25.2
【センサス番号※】12303570050
※H27センサス基本区間番号



事故発生状況および危険因子

事故の特徴

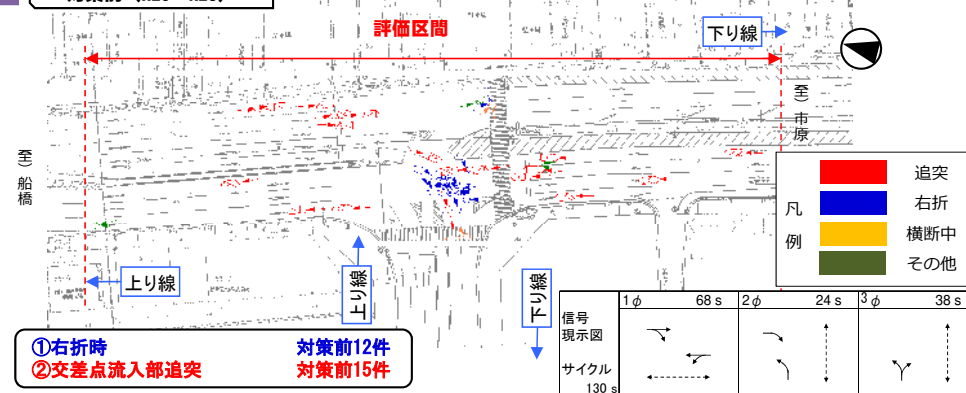
【事故発生状況(事故要因)】

- ①(右折)交通量の多い片側3車線の対向車線の間を縫っての右折となるため、対向車両の挙動を見誤り無理な右折を行い右折事故が発生する。
- ②(追突)長い直線区間による速度超過により、急な減速・停止・車線変更が発生する。

【対策方針】

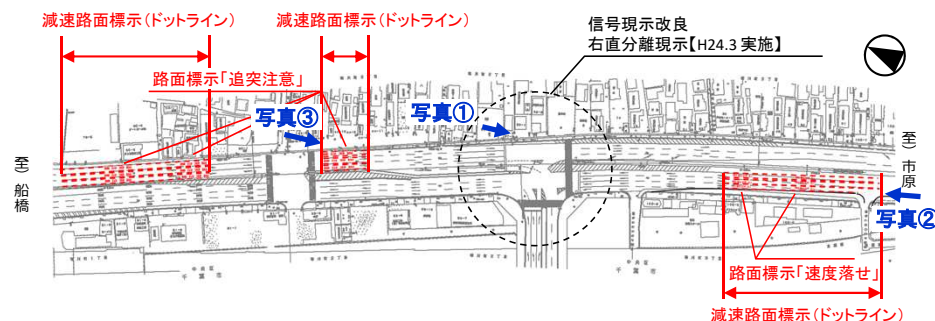
- ①(右折)信号現示改良(右直分離現示)により、安全な右折時間を確保する。
- ②(追突)速度を抑制することで、急減速・急停止等の減少を図る。交差点が近接しているため、隣接交差点手前にも減速路面表示を設置。路面標示により注意喚起を行う。

対策前 (H20～H23)



対策内容

【対策】(右折事故対策)信号現示改良(右直分離現示) ⇒H24年3月完了
(追突対策)減速路面標示、路面標示「追突注意」、「速度落せ」 ⇒H25年2月完了



<対策前>



<対策後>



<対策前>



<対策後>



<対策前>



<対策後>

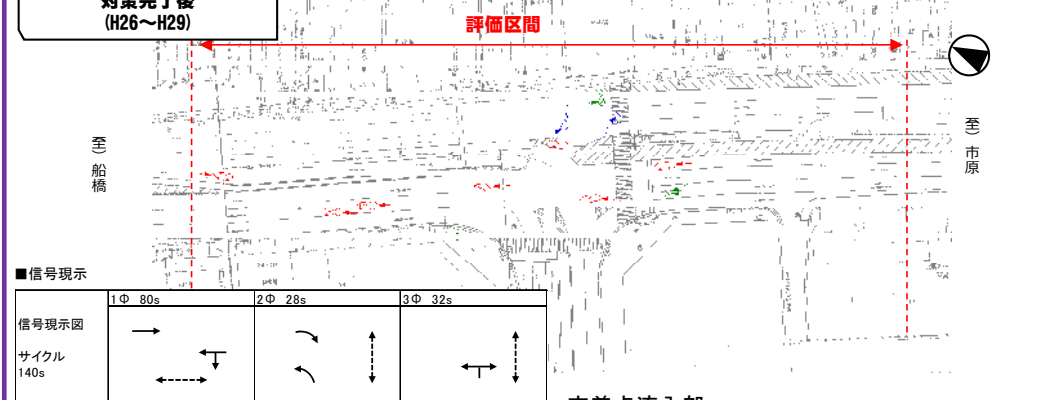
対策効果

対策効果

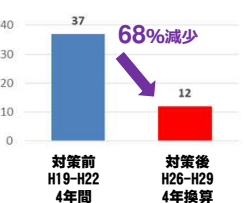
(対策完了後) 全事故件数が37件 → 12件/4年 (68%減少)
交差点流入部追突が15件/4年 → 3件/4年 (80%減少)

右折事故が12件/4年 → 0件/4年 (100%減少)
横断中事故が2件/4年 → 0件/4年 (100%減少)

対策完了後 (H26～H29)



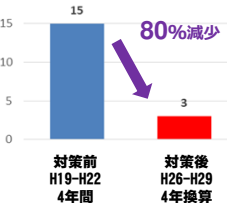
全体の事故件数の変化



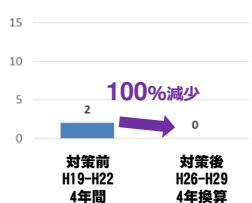
右折事故件数の変化



交差点流入部 追突事故件数の変化



横断中事故件数の変化



右折事故対策による右折事故の減少が大きく発現している。(ポアソン判定で効果あり)
追突事故対策による追突事故の減少が大きく発現している。(ポアソン判定で効果あり)

国道16号 十余二工業団地入口交差点

箇所概要

【場 所】 柏市十余二
十余二工業団地入口交差点
【路 線】 国道16号

【日交通量】 50,916台/日
【対 策 年】 H25. 8、H30. 3
【センサス番号※】 12300160070
※H27センサス基本区間番号



事故発生状況および危険因子

事故の特徴

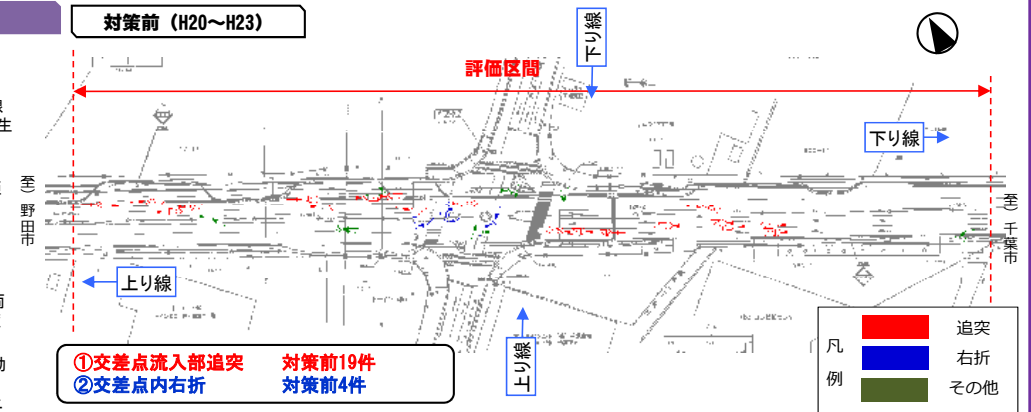
【事故発生状況(事故要因)】

- ①(交差点流入部追突)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、また交差点が大きいことから追突事故が発生している。
- ②(交差点内右折事故)交差点が大きく右折距離が長いため右折時の速度が高く右折時の事故が発生している。

【対策方針】

- ①(交差点流入部追突)注意を喚起し前方車両の挙動の変化に対応できるようにする。速度を抑制し停止しやすくする。
- ②(交差点内右折事故)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等を防止する。

対策前 (H20～H23)



対策内容

【対策】(流入部追突対策)路面表示「追突注意」、減速路面表示、警戒標識「信号機あり」

横断歩道・停止線の前出し

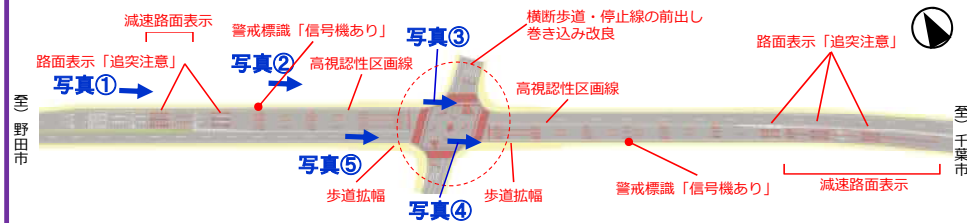
⇒H25年8月完了

(交差点内右折対策)減速路面表示、横断歩道・停止線の前出し

⇒H25年8月完了

(歩行空間の確保)歩道拡幅

⇒H30年3月完了



対策効果

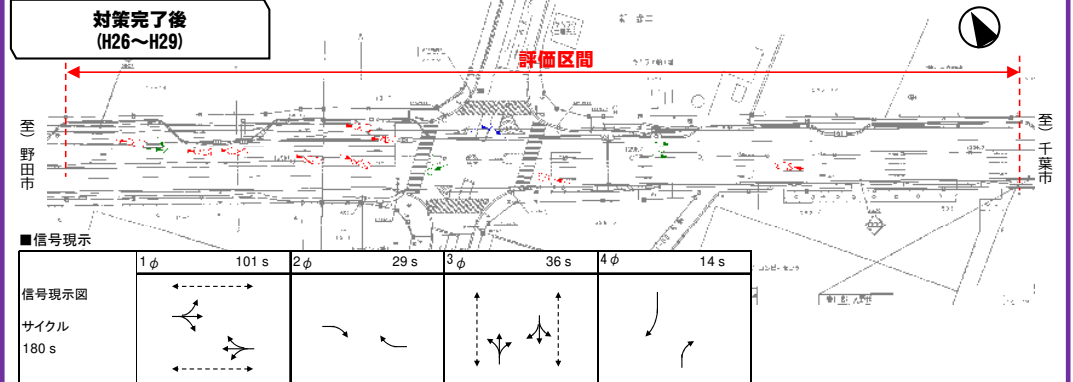
対策効果

(対策完了後) 全事故件数が30件 → 13件/4年 (57%減少)

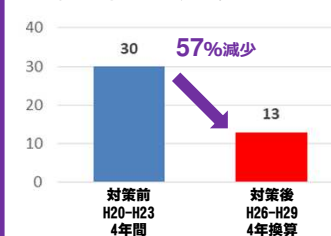
交差点流入部追突事故が19件/4年 → 9件/4年 (53%減少)

交差点内右折事故が4件/4年 → 1件 (75%減少)

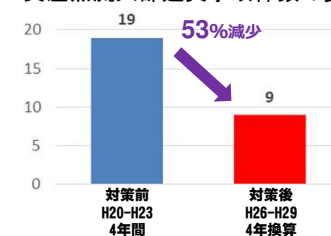
対策完了後 (H26～H29)



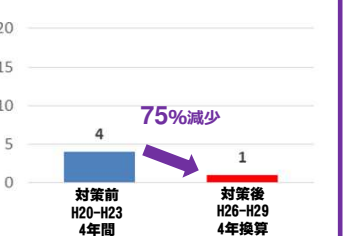
全体の事故件数の変化



交差点流入部追突事故件数の変化



交差点内右折事故件数の変化



追突事故対応による追突事故の減少が大きく発現している。(ポアソン判定で効果あり)

2. 対策実施区間のフォローアップ結果 ③対策工種別の対策効果

【参考】対策工種別の対策効果(事故データ)

- 千葉国道事務所管内の交通安全対策箇所について、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（表中★）**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**と判断が可能である。
- 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	交通安全対策	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	減少した 箇所数	ポアソン検 定で減少 した箇所 数	評価箇所 数に対する 割合	増加した 箇所数	ポアソン 検定で増 加した箇 所数	評価箇所 数に対する 割合
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)	20箇所	64	25	-39	61%	★	3.2	1.3	-2.0	17	3	15%	1	1	5%
	3.薄層カラー舗装	18箇所	50	11	-39	78%	★	2.8	0.6	-2.2	17	3	17%	0	0	0%
追突	4.減速路面標示	113箇所	674	358	-316	47%	★	6.0	3.2	-2.8	81	33	29%	18	7	6%
	5.法定外標識「追突注意」	80箇所	477	321	-156	33%	★	6.0	4.0	-2.0	58	17	21%	16	6	8%
	6.路面標示「追突注意」	250箇所	1,310	852	-458	35%	★	5.2	3.4	-1.8	167	45	18%	56	15	6%
	7.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	48箇所	257	170	-87	34%	★	5.4	3.5	-1.8	31	9	19%	10	3	6%
	8.付加車線の新設・改良	4箇所	20	3	-17	85%	★	5.0	0.8	-4.3	4	1	25%	0	0	0%
	9.高視認性区画線	58箇所	305	200	-105	34%	★	5.3	3.4	-1.8	39	9	16%	12	1	2%
	10.薄層カラー舗装	97箇所	419	273	-146	35%	★	4.3	2.8	-1.5	67	12	12%	18	5	5%
左折時	11.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	14箇所	28	20	-8	29%		2.0	1.4	-0.6	10	0	-	2	1	7%
	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)	40箇所	135	88	-47	35%	★	3.4	2.2	-1.2	25	6	15%	8	2	5%
	14.導流帯・指導線	134箇所	367	180	-187	51%	★	2.7	1.3	-1.4	101	17	13%	21	9	7%
合計		882箇所	4,124	2,513	-1,611	-	-	4.7	2.8	-1.8	621	155	18%	162	50	6%
平均		63箇所	295	180	-115	39%	-	4.7	2.8	-1.8	44	11	18%	12	4	6%

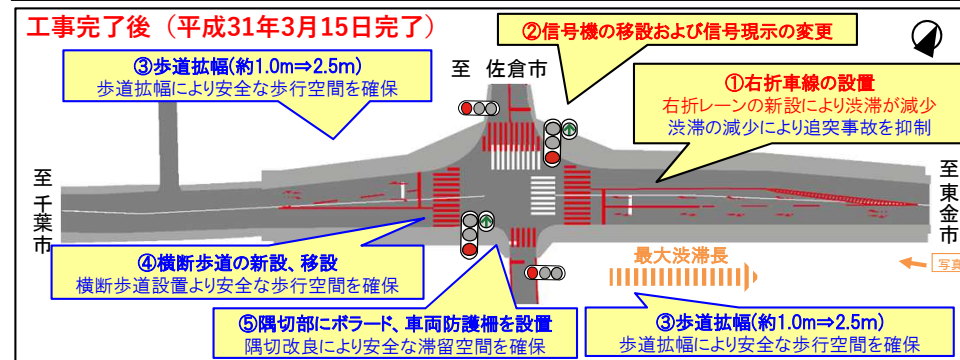
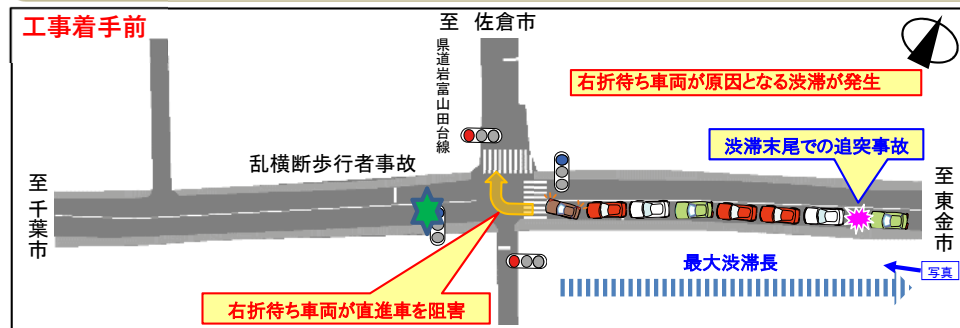
- ・上記は、個々の工種の対策効果の傾向であり、効果発現を約束するものではない
- ・今後も、個別箇所の現地状況に適した対策を選定することが重要

※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。

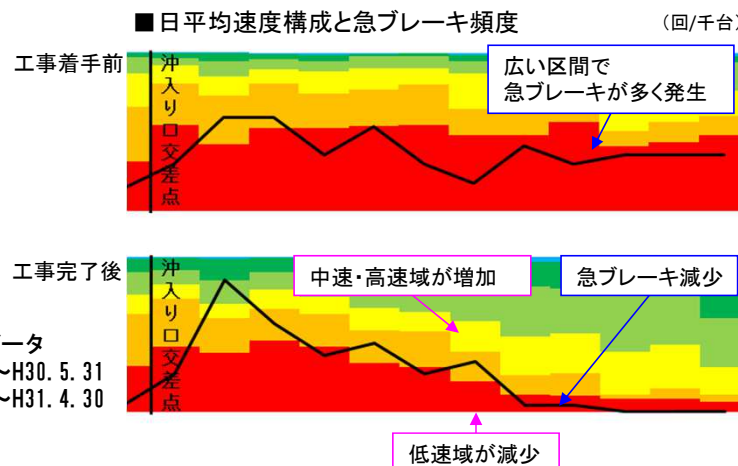
(注)ポアソン検定による死傷事故件数の増減傾向
 ポアソン検定により減少: ★
 ポアソン検定により増加: ▲

【参考】ETC2.0データを用いた早期対策評価分析 事故と渋滞の一体的な対策(国道126号 八街市 沖入口交差点)

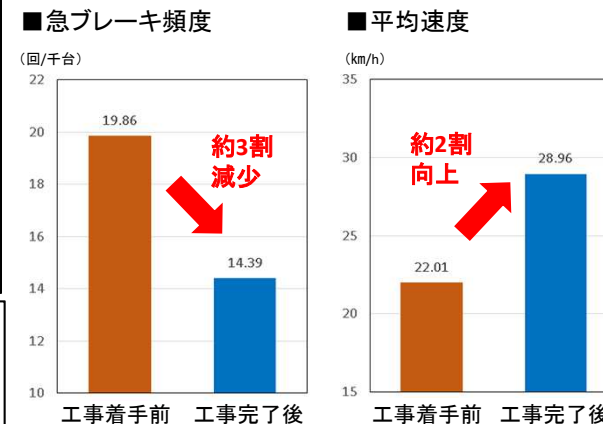
- ・事故件数による評価に比べ早期の評価が可能なETC2.0データにより、追突事故対策及び渋滞対策の効果把握を実施した。
- ・合わせて渋滞長・交差点通過時間調査による渋滞対策の効果把握を実施した。(調査を実施)
- ・交差点手前での急ブレーキが約3割減少しており追突事故の減少が見込まれる。(対策後死傷事故件は0件：平成31年3月15日～令和2年8月31日)
- ・交差点手前での速度が約2割向上しており円滑な交通が確保されている。
- ・朝の最大渋滞長は1/4に減少(1050m→260m)、最大交差点通過時間も1/5に減少(約18分→約4分)。(調査を実施)



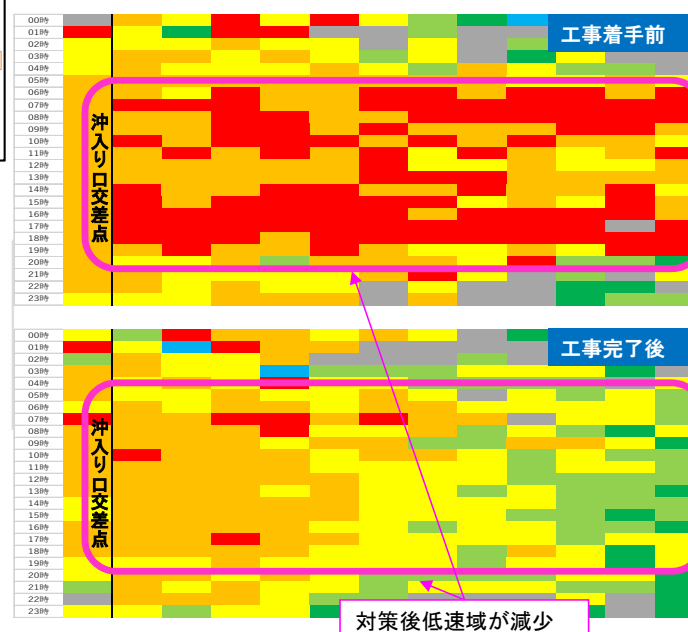
凡例	
データ無し	グレー
20km/h未満	赤
20～30km/h	オレンジ
30～40km/h	黄
40～50km/h	緑
50～60km/h	青
60km/h以上	濃青
急ブレーキ	黒線



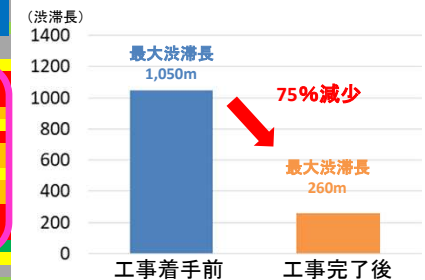
※ ETC2.0プローブデータ
 対策前：H30.5.1～H30.5.31
 対策後：H31.4.1～H31.4.30



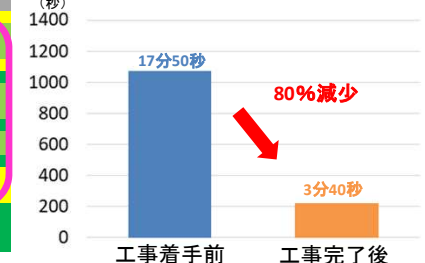
■時間帯別の速度状況



■朝の最大渋滞長(東金から千葉方面)



■朝の最大交差点通過時間(東金から千葉方面)



※工事着手前：H28.2.16
 工事完了後：R1.5.23

3. 事故危険区間の更新について

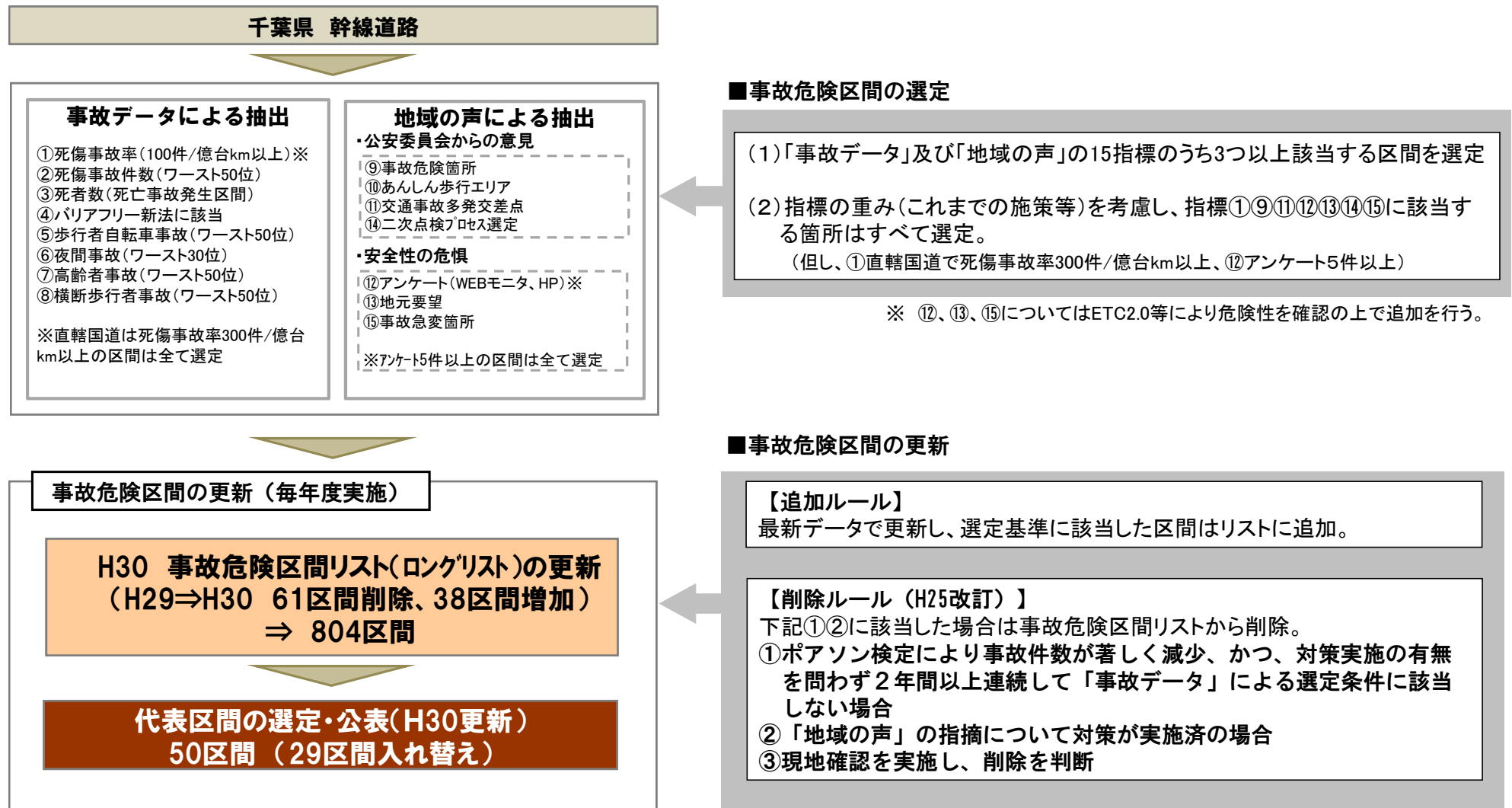
- ① 事故危険区間リストの更新
- ② 代表区間の更新

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

H30事故危険区間リストの振り返り

- ・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



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

H30削除区間の決定

- 平成30年度第1回委員会で承認された平成30年度削除区間候補の62区間について、現地調査を実施した上で44区間の削除を決定。
- 平成30年度事故危険区間リストから44区間削除し、令和元年度事故危険区間リストを更新。

■H30削除候補区間の削除決定の流れ

H30安全性向上プロジェクト委員会において、H30事故危険区間（804区間）のうち、**削除候補区間62区間**を選定

H30年度削除候補区間 62区間の**現地踏査を実施**

現地踏査より判断し **44区間の削除を決定**
※削除候補区間と一体と考えられる隣接区間も合わせて削除

H30事故危険区間リストから **44区間を削除**し、令和元年度事故危険区間**リストを更新**

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)



■H30削除区間一覧（44区間）

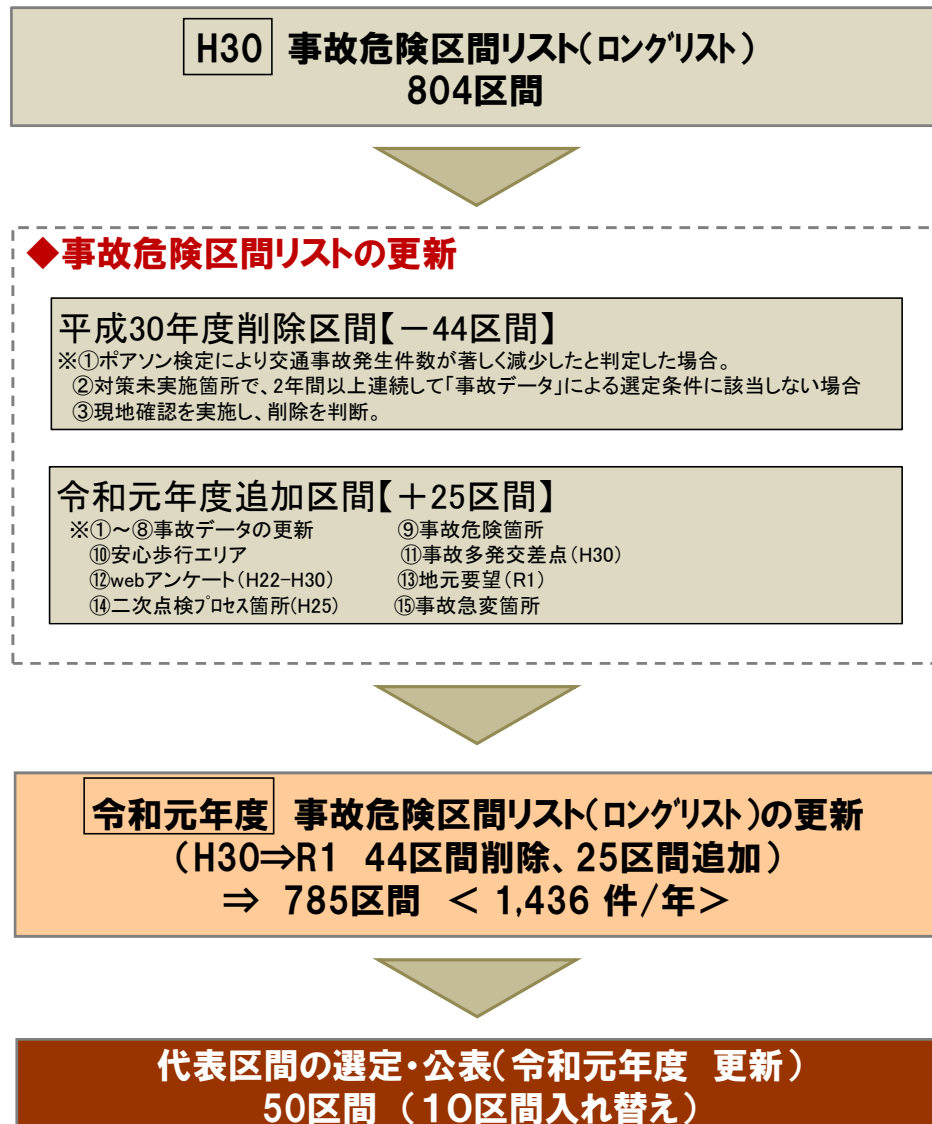
連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名	備考
1	国	国道	6	松戸市南花島4(南花島交差点)	
2	国	国道	6	松戸市馬橋(馬橋駅入口交差点)	
3	国	国道	16	野田市吉春(市道北部158号線付近交差点)	
4	国	国道	16	花見川区大日町((仮称)県立千葉特別支援学校入口交差点)	
5	国	国道	16	木更津市太田((仮称)太田高架橋下交差点)	
6	国	国道	16	千葉市稲毛区作草部町(作草部町交差点)	
7	国	国道	51	印旛郡酒々井町上本佐倉(上本佐倉交差点)	
8	国	国道	51	千葉県千葉市若葉区貝塚町	
9	国	国道	127	館山市湊((仮称)館山湊交差点)	
10	国	国道	127	君津市小山野((仮称)小松橋付近交差点)	
11	国	国道	127	郡交差点	
12	国	国道	357	千葉市中央区寒川町((仮称)寒川大橋交差点)	
13	国	国道	357	千葉市中央区浜野町(茂原街道入口交差点)	
14	県	国道	14	船橋市海神6丁目	
15	県	国道	126	匝瑳市八日市場イ福富町112番地(福富交差点)	
16	県	国道	128	鴨川市横渚287-1	
17	県	国道	128	茂原市高師1700-1番地	
18	県	国道	356	香取市森戸346-1番地～森戸1091-1番地	
19	県	国道	409	八街市文違301～八街市文違301-878(マルヘイ八街店付近)	
20	県	国道	464	鎌ヶ谷市くぬぎ山(くぬぎ山交差点)	
21	県	主地道	5	松戸市古ヶ崎2丁目(古ヶ崎交差点)	
22	県	主地道	7	千葉県柏市布施814-14～千葉県柏市根戸475-8	
23	県	主地道	8	鎌ヶ谷市南佐津間6-30番地～鎌ヶ谷市南佐津間12-55番地	
24	県	主地道	13	市原市姉崎2389-1番地～姉崎2568-6番地(青葉台入口交差点付近)	
25	県	主地道	24	市原市姉崎2019～2065	
26	県	主地道	30	九十九里町片貝6928番地～九十九里町片貝6928番地(消防機庫)	
27	県	主地道	35	旭市ハ1412	
28	県	主地道	47	柏市松葉町	
29	県	主地道	50	市川市相之川2丁目14-15番地	
30	県	主地道	51	松戸市高塚新田	
31	県	主地道	51	松戸市紙敷	
32	県	主地道	51	松戸市紙敷	
33	県	主地道	57	鎌ヶ谷市東初富(丸山1丁目交差点)	
34	県	主地道	59	鎌ヶ谷市鎌ヶ谷3-2-37～1-5-36	
35	県	主地道	76	八街市大関25～八街市八街ろ	
36	県	県道	119	千葉県東金市松之郷3190-5～千葉県東金市松之郷1345-37	
37	県	県道	261	柏市今谷上町45番地先(南柏中央第一公園南交差点)	
38	県	県道	264	市川市菅野	
39	県	県道	287	袖ヶ浦市蔵波2010-2(蔵波台入口交差点)	
40	市	主地道	20	千葉市緑区菅田2丁目(菅田インター交差点)	
41	市	県道	217	千葉市中央区本千葉町12付近	
42	市	市道	36	千葉市若葉区東寺山町(東寺山)	
43	市	市道	43	千葉市緑区(平山大橋交差点)	
44	国	国道	127	館山市湊((仮称)館山湊交差点)	隣接区間

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

令和元年度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44区間、追加区間は25区間となり、事故危険区間は785区間となった。

■事故危険区間リストの更新フロー



■事故危険区間リストの更新結果

	国	千葉県	千葉市	計
H30事故危険区間	303	378	123	804
H30削除区間	-14(4.6%)	-26(6.9%)	-4(3.3%)	-44(5.5%)
R1追加区間	+5(1.7%)	+14(3.7%)	+6(4.9%)	+25(3.1%)
R1事故危険区間	294(97.0%)	366(96.8%)	125(101.6%)	785(97.6%)
うち代表区間	28	16	6	50

※()内はH30事故危険区間数に対する割合

■令和元年度追加区間における選定指標の内訳

指標	道路管理者			計
	国	千葉県	千葉市	
①死傷事故率(H26-H29)	2	12	4	18
②死傷事故件数(H26-H29)	0	0	0	0
③死者数(H26-H29)	0	4	0	4
④バリアフリー新法(過年度)	1	0	0	1
⑤歩行者自転車事故(H26-H29)	0	5	0	5
⑥夜間事故(H26-H29)	0	0	0	0
⑦高齢者事故(H26-H29)	0	2	3	5
⑧横断歩行者事故(H26-H29)	0	7	1	8
⑨事故危険箇所(H20・H25・H28)	0	0	0	0
⑩あんしん歩行エリア(過年度)	1	0	0	1
⑪事故多発交差点(H30)	2	5	3	10
⑫WEBアンケート(H22-H30)	0	1	3	4
⑬地元要望(令和元年度)	1	0	0	1
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

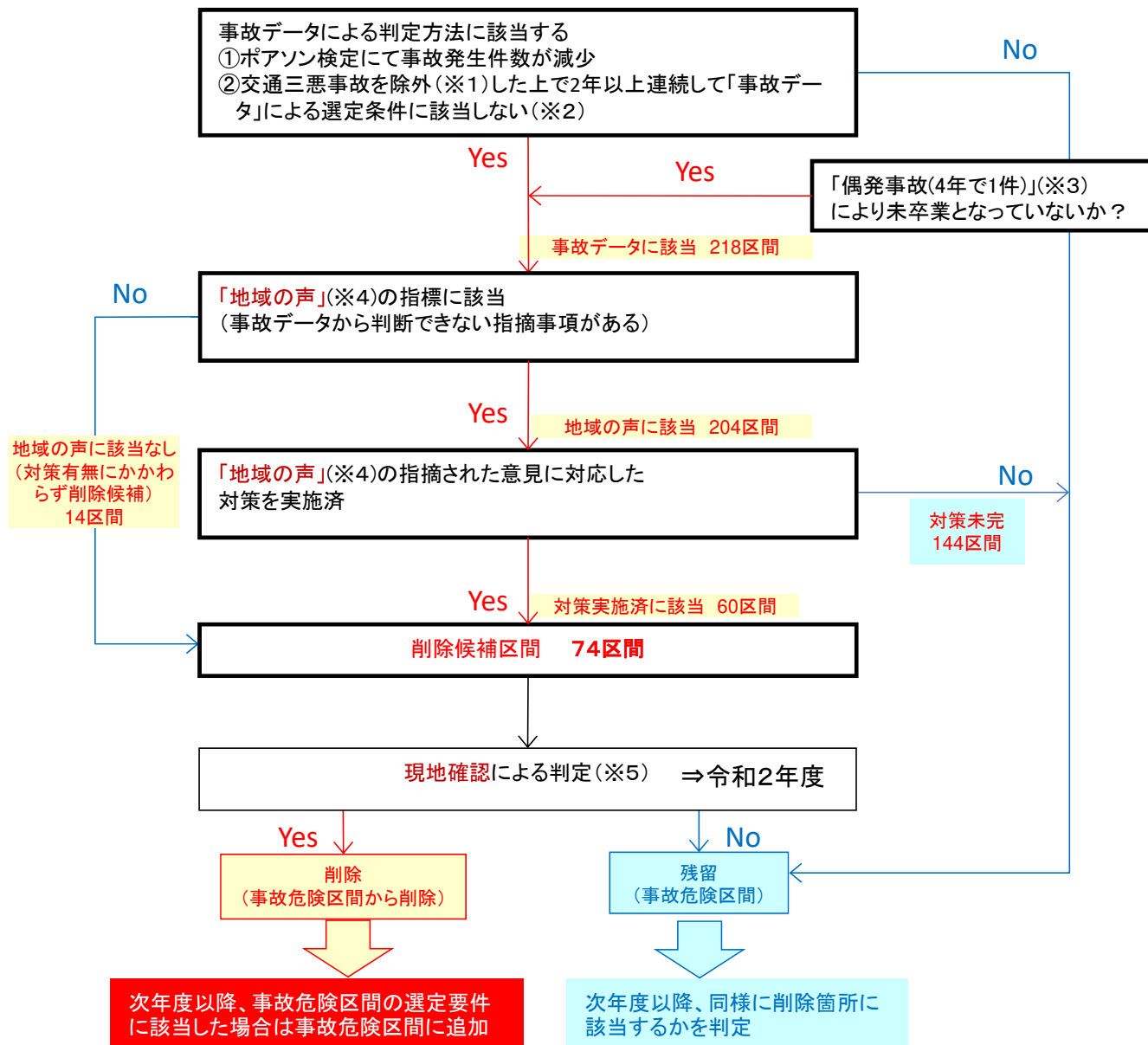
※更新内容で重複して該当する区間あり
※来年度アンケートの収集方法の変更予定

※ 1,436<件/年>は最新(H26-29)の年平均死傷事故件数
※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 ① 事故危険区間リストの更新

令和元年度削除候補区間の選定

- 削除ルール（H27改訂）に基づき、令和元年度削除候補区間を74区間選定した。



(※1) 交通三悪による判定基準

道路管理者として関与が困難である交通三悪(無免許運転、飲酒(ここでは薬物も含む)、速度超過)に該当する個別事故をデータ分は除外した上で選定条件に計る。

(※2) 以下の条件に該当しない区間

＜事故データによる選定条件＞

(1) 事故データの指標3つ以上の区間

- ①死傷事故率(100件/億台km以上) ②死傷事故件数
- ③死者数 ④バリアフリー新法に該当 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

または、

(2) 直轄国道で死傷事故率300件/億台km以上の区間

(※3) 偶発事故による判定基準

4年間で1件の事故の偶発事故は、現地状況や前後区間の事故状況の確認を行い発生要因を分析し、再発生する可能性や、事業を実施すべき箇所を確認し、区間の卒業に値するかを判断を行う。

(※4) 「地域の声」の指標

(1) 公安委員会からの意見

- ①事故危険箇所 ②あんしん歩行エリア
- ③事故多発交差点 ④二次点検プロセス

(2) 安全性の危惧

- ①WEBアンケート ②地元要望

→指摘された意見に対して対策を行っていた場合は「地域の声に対して対策効果あり」と判断

(※5) 現地確認による判定基準

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。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。

令和元年度削除候補区間の選定

■削除候補区間の選定過程

指標		道路管理者			計
		千葉 国道 事務所	千葉県	千葉市	
①H30削除候補(R01残留区間)、 R01追加区間を除外した区間		272	351	119	742
②上記①のうち、事故データの選定 基準を2年連続で下回る区間		196	321	101	618
③上記①のうち、事故件数が減少 した区間(ボワソン検定)		73	100	28	201
④偶発事故(4年に1件以下)		18	37	24	79
⑤上記②かつ③または④ に該当した区間		61	120	37	218
⑥地域の声	⑤のうち、 「地域の声」に 該当しない	5	8	1	14
	⑤のうち、 「地域の声」に 該当し対策済	21	39	0	60
削除候補区間 (上記⑥の合計)		26	47	1	74

削除候補区間：74区間

■令和元年度削除候補区間の選定結果（74区間）

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名	備考
1	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近(上り線・35877kp)	
2	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近(上り線・36041kp)	
3	国	国道	6	我孫子市青山872((仮称)青山排水機場付近交差点(上り線側))	
4	国	国道	6	松戸市松戸(七畝割交差点)	
5	国	国道	6	松戸市北松戸(北松戸駅前交差点)	
6	国	国道	6	流山市松ヶ丘	
7	国	国道	6	柏市旭町(旭町5丁目交差点)	
8	国	国道	16	木更津市幸町((仮称)幸町3丁目交差点)	
9	国	国道	16	柏市新十倉二(十倉二工業団地入口交差点)	
10	国	国道	16	柏市新十倉二(松ヶ崎交差点)	
11	国	国道	16	袖ヶ浦神納(神納交差点)	
12	国	国道	16	千葉市中央区皇久喜町((仮称)皇久喜町交差点)	
13	国	国道	51	千葉市中央区本町(広小路交差点)	
14	国	国道	51	(仮称)本町1丁目交差点	
15	国	国道	51	千葉市中央区本町	
16	国	国道	51	千葉市若葉区桜木	
17	国	国道	51	千葉市若葉区若松町((仮称)若松町交差点)	
18	国	国道	51	成田市飯仲(公津の杜入口交差点)	
19	国	国道	126	八街市山田台(沖入口交差点)	
20	国	国道	126	千葉市中央区都町(都町五差路交差点)	
21	国	国道	126	千葉市中央区亀井町(亀井町交差点)	
22	国	国道	127	安房郡鋸南町保田(保田交差点)	
23	国	国道	127	富津市湊(浅間山運動公園交差点)	
24	国	国道	357	船橋市若松	
25	国	国道	357	千葉市中央区千葉港(市役所前交差点)(中央黒島砂台線)	
26	国	国道	409	木更津市中島((仮称)木更津金田IC料金所付近交差点)	
27	県	国道	14	市川市鬼越1丁目	
28	県	国道	14	船橋市本中山1丁目4-11～1丁目1-9	
29	県	国道	126	旭市三川1660	
30	県	国道	126	東金市押堀(東金市押堀交差点)	
31	県	国道	128	いすみ市日在998番地～いすみ市日在649-6番地区間	
32	県	国道	128	一宮町一宮3001-1	
33	県	国道	296	匝瑳市八日市場水	
34	県	国道	296	芝山町岩山2313-1番地～富里市大字御料716番地	
35	県	国道	297	市原市牛久910(仮称:駅入り口)	
36	県	国道	297	市原IC西側交差点	
37	県	国道	356	銚子市芦崎町623-2番地～芦崎90	
38	県	国道	356	我孫子市都12-5番地(都)	
39	県	国道	356	我孫子市岡登9611番地先(湖北台団地入口交差点)	
40	県	国道	356	香取市大戸84-5番地	
41	県	国道	408	成田市美郷台3-17-5(土屋交差点)	
42	県	国道	409	袖ヶ浦市三箇1968番地	
43	県	国道	464	印西市大塚1丁目1～印西市大塚1丁目1	
44	県	国道	464	白井市根143(白井大橋交差点)	
45	県	主地道	1	市川市国府台1-5-24～市川市国府台2-8-30	
46	県	主地道	1	市川市国府台4丁目1-24～4丁目5-44	
47	県	主地道	8	鎌ヶ谷市東道野辺	
48	県	主地道	8	柏市高柳1143-5(高柳駅前付近)	
49	県	主地道	8	我孫子市若松20-3番地(我孫子市若松交差点)	
50	県	主地道	13	市原市姉ヶ崎708～660-1(鏡田跨線橋)	
51	県	主地道	13	市原市姉ヶ崎660-1(姉ヶ崎交差点)	
52	県	主地道	14	市原市潤井戸880	
53	県	主地道	16	香取市助沢706番地	
54	県	主地道	21	市原市辰巳台東5丁目-11	
55	県	主地道	22	八街市八街1188-21(松林交差点)	
56	県	主地道	51	市川市八幡3-1-1～3-24-16	
57	県	主地道	51	松戸市高塚新田(単路部)	
58	県	主地道	51	市川市大野町1-32	
59	県	主地道	51	松戸市金ヶ作45-4(さくら通り入口交差点)	
60	県	主地道	51	柏市南増尾8丁目1番50号先(南増尾交差点)	
61	県	主地道	51	柏市増尾3丁目17-23番地～柏市増尾1272-7番地	
62	県	主地道	51	柏市千代田1丁目5-45番地～柏市千代田1丁目5-53番地	
63	県	主地道	51	柏市中央1丁目5-6～柏市柏3丁目1-1	
64	県	主地道	57	鎌ヶ谷市くぬぎ山5丁目9-54番地～松戸市五番六実17番地	
65	県	主地道	59	白井市根359番地～白井市根312-9番地	
66	県	主地道	64	四街道市大日285(大日五差路)	
67	県	主地道	69	船橋市前原西2丁目(津田沼十字路交差点)	
68	県	主地道	83	東金市山田1133-103	
69	県	県道	243	市原市八幡海岸通34～市原市八幡海岸通3-18	
70	県	県道	257	館山市笠名247～香1229	
71	県	県道	280	松戸市小金きよしヶ丘	
72	県	県道	281	松戸市野菊野6番地	
73	県	県道	283	市川市鬼高4丁目3～市川市鬼高4丁目1-1	
74	市	市道	36	千葉市稲毛区	

3. 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

- ・H30代表区間において、10区間の対策工事が完了。
- ・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10区間を追加。
- ・令和元年度の新たな代表区間として50区間を選定。

※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

■新たな代表区間リスト

H30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	管理者
継続	1	国道6号	松戸市松戸	松戸陸道交差点	国
継続	2	国道6号	流山市前ヶ崎649～621-7	・単路部	国
継続	3	国道6号	流山市名都借	名都借交差点	国
継続	4	国道6号	柏市新富町1丁目1～11～青野沢1	・単路部	国
継続	5	国道6号	柏市宮野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国
継続	6	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国
継続	7	国道6号	柏市末広町	(仮称)末広町1交差点	国
継続	8	国道14号	千葉市美浜区幸町2丁目	(仮称)幸町2丁目付近交差点	国
継続	9	国道14号	千葉市中央区登戸	登戸交差点	国
継続	10	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国
継続	11	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国
継続	12	国道16号	柏市柏	・単路部	国
継続	13	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国
継続	14	国道16号	千葉市花見川区横戸町1178	(仮称)横戸町馬橋付近交差点	国
継続	15	国道16号	市原市八幡海岸通	市原埠頭入口交差点	国
継続	16	国道16号	市原市八幡海岸通	(仮称)稲荷台通交差点	国
継続	17	国道16号	市原市千種海岸	(仮称)千種海岸付近交差点	国
継続	18	国道16号	袖ヶ浦神納	神納交差点	国
継続	19	国道16号	木更津市清見台	(仮称)太田歩道橋付近交差点	国
継続	20	国道16号	木更津市諸西	(仮称)諸西交差点	国
継続	21	国道16号	富津市大堀	大堀地下交差点	国
継続	22	国道16号	千葉市中央区村田町	浜野駅西側交差点	国
継続	23	国道51号	成田市花崎町	京成成田駅入口交差点	国
継続	24	国道127号	君津市南子安	(仮称)内みの運動公園入口交差点	国
継続	25	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国
継続	26	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国
継続	27	国道409号	木更津市小島	(仮称)金田中付近交差点	国
継続	28	国道296号	佐倉市井野	・単路部	県
継続	29	国道296号	船橋市湊台2丁目	・単路部	県
継続	30	国道409号	八街市八街塚31	一區交差点	県
継続	31	国道464号	鎌ヶ谷市北中沢	・単路部	県
継続	32	主要地方道 千葉八街横芝線	八街市八街ほ	・単路部	県
継続	33	主要地方道 千葉鎌ヶ谷松戸線	松戸市五香2-2-11～2-16-1		県
継続	34	一般県道 四街道上志津線	佐倉市上志津		県
継続	35	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区豊田2丁目	豊田インター交差点	市
継続	36	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区越智町	越智はなみずき台入口交差点	市
継続	37	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区土気町	土気駅北口交差点	市
継続	38	主要地方道 千葉川上八街線	千葉市若葉区金網町	金網町交差点	市
継続	39	市道 堀田町豊田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市
継続	40	市道 東寺山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町	遠近五差路	市
完了	41	国道127号	安房郡鋸南町勝山	・単路部	国
完了	42	国道128号	茂原市高師1700-1番地		県
完了	43	国道296号	富里市七家298-1	七家交差点	県
完了	44	国道356号	鎌子市松岸町3丁目310		県
完了	45	国道356号	香取市佐原1244-2	寺田橋脇交差点	県
完了	46	国道356号	我孫子市天王台6丁目9-25	天王台駅入口交差点	県
完了	47	主要地方道 我孫子園宿線	柏市布施814-14～柏市根戸475-8		県
完了	48	主要地方道 船橋我孫子線	我孫子市若松20-3番地	我孫子市若松交差点	県
完了	49	主要地方道 市原茂原線	市原市姉ヶ崎660-1	姉崎交差点	県
完了	50	主要地方道 千葉茂原線	市原市瀬井戸880	千原団地入口交差点	県

昨年度

H30代表区間 (50区間) を公表

意見

千葉県安全性向上
プロジェクト委員会

今年度

工事完了
箇所
10区間
※R2.3末の完了
予定箇所含む

対策立案・
調整中箇所
40区間

事故危険区間
リストの更新

意見

新たに
10区間
を追加

令和元年度新規追加
(10区間)

対策状況	No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理者
追加	41	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉西警察署入口交差点	国
追加	42	国道126号	旭市イ2815番地2～旭市イ2758番地1	・単路部	県
追加	43	国道128号	茂原市小鉢1606-10		県
追加	44	国道296号	八千代市大和田新田99～912-2	・単路部	県
追加	45	国道297号	養老橋東側	養老橋東側交差点	県
追加	46	主要地方道 船橋停車場線	船橋市本町1-3～船橋市本町1-9-9	・単路部	県
追加	47	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県
追加	48	主要地方道 長沼船橋線	習志野市藤崎2-19-13～藤崎2-16-21	・単路部	県
追加	49	一般県道 成田岡国線	富里市七家654-79		県
追加	50	一般県道 君津青堀線	君津市志師3丁目		県

令和元年度代表区間
(50区間) を公表

4. 今後の取り組み

- ① 代表区間における取組方針
- ② 生活事故の交通安全対策について

4. 今後の取り組み ①. 代表区間における取組方針(主要箇所抜粋)



国道14号千葉西警察署入口交差点における対策方針



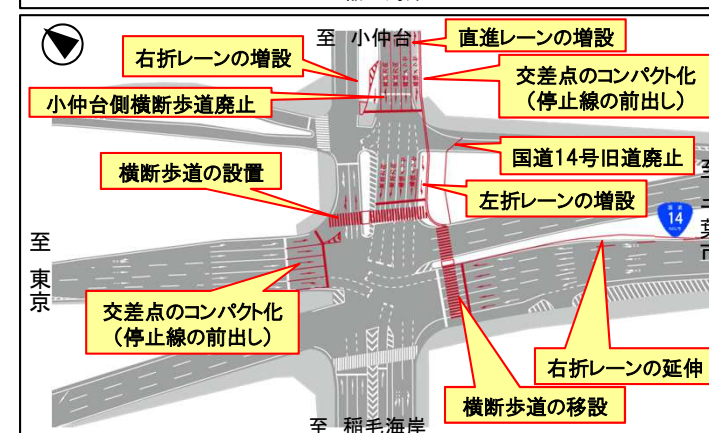
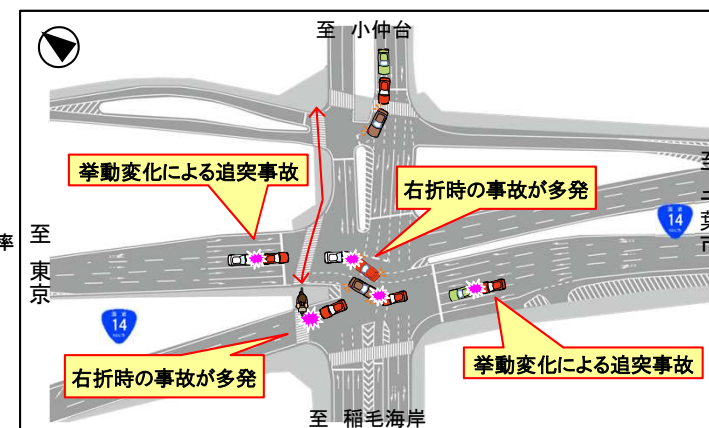
【課題】

国道14号千葉西警察署入口交差点は、死傷事故率554.3※件/億台kmであり、右折時及び挙動変化による追突事故が多発している。

※12-K06594-000の事故率

【対策方針】

道路構造及び信号現示改良により国道14号を横断する歩行者等と市道からの右折車両の錯そう、右折車と直進車の錯そうが解消される。国道14号を横断する自転車の逆走を左側通行に誘導することにより自転車事故の防止を図る。



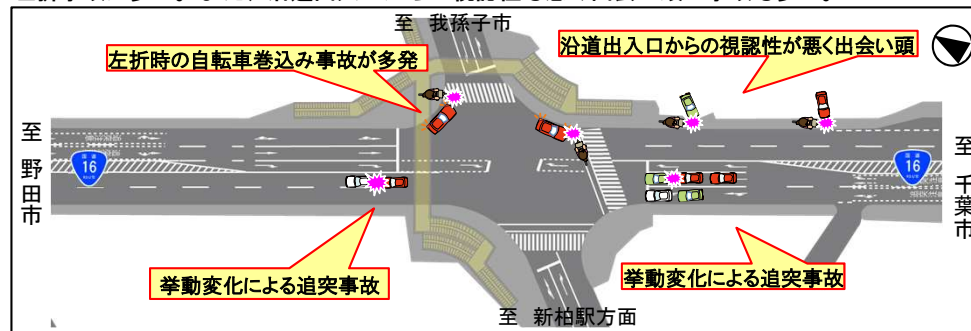
4. 今後の取り組み ①. 代表区間における取組方針(主要箇所抜粋)

国道16号桜台交差点における対策方針



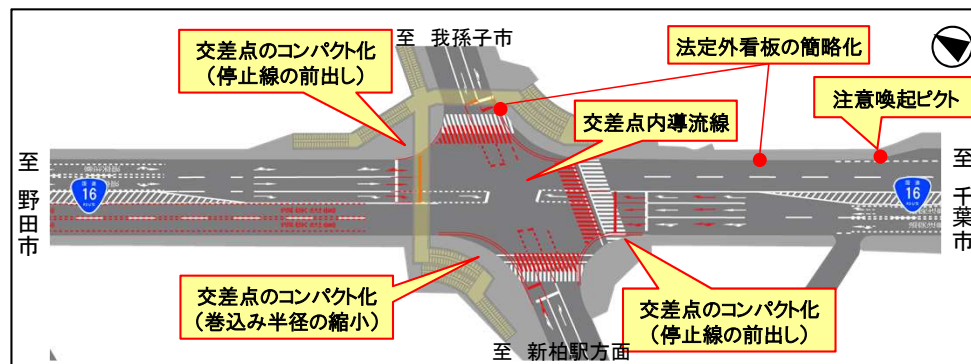
【課題】

国道16号桜台交差点は、死傷事故率150.7件/億台kmであり、巻き込み半径が大きく対自転車の左折事故が多い。また、沿道出入口からの視認性も悪く出会い頭の事故も多い。



【対策方針】

巻き込み半径の縮小により、左折事故防止を図る。
減速路面表示、停止線の前出しにより、追突事故防止を図る。

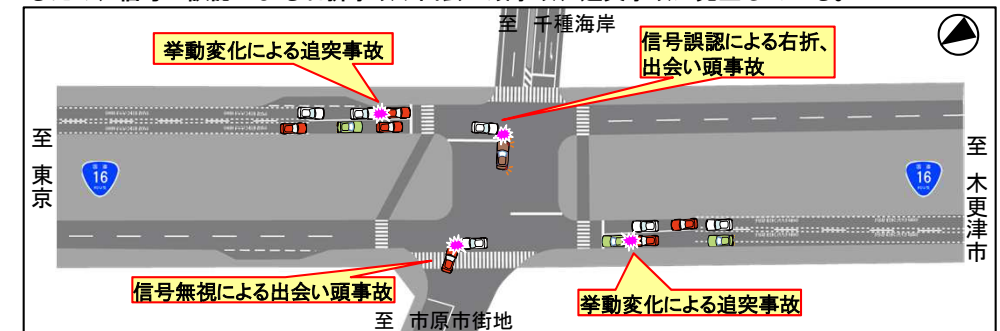


国道16号千種海岸付近交差点における対策方針



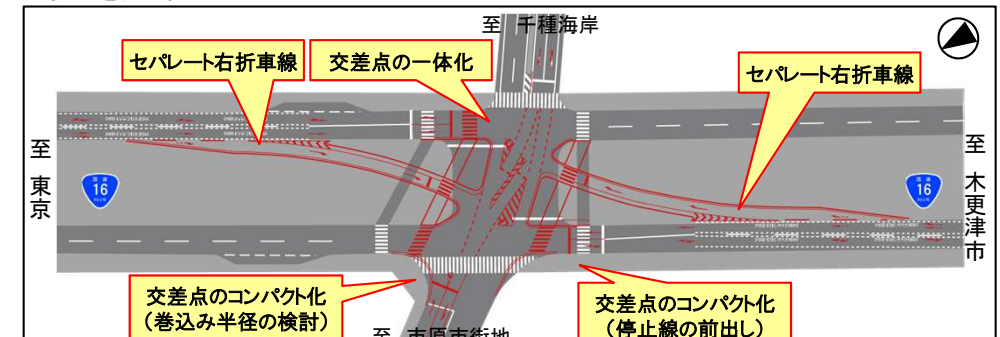
【課題】

国道16号千種海岸付近は、死傷事故率223.7件/億台kmであり、上下線が別交差点となっているため、信号の誤認による右折事故や出会い頭事故、追突事故が発生している。



【対策方針】

交差点のコンパクト化により、追突事故防止を図る。
セパレート右折車線の設置、交差点の一体化により、信号誤認による右折事故・出合頭事故防止を図る。



生活道路の対策エリア

- 国土交通省及び公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携し、ハンプや狭窄等の物理的デバイスの設置等、道路管理者として生活道路のゾーン対策や区間対策を実施する「対策エリア」を登録。
- 千葉県内では、令和元年までに千葉市1地区、船橋市3地区、習志野市1地区、鎌ヶ谷市1地区、君津市1地区の7エリアを登録。
- この内、習志野台8丁目（船橋市）、習志野台（船橋市）、市中央・南初富（鎌ヶ谷市）、稲毛区山王町（千葉市）の4エリアについては、平成30年度までに道路安全診断を実施。また、平成30年度に登録された「泉・中島地区（君津市）」については、今年度道路安全診断を実施。
- その他、「習志野台地区（船橋市）」、「高根台地区（船橋市）」については、状況把握のためのETC2.0に基づくデータ提供を行った。

(1)対策エリアの登録

- 関係機関と協議を実施し、合意を得た後、対策エリアを登録依頼（平成27年12月）

- 登録にあたり、道路管理者が実施する交通安全対策を継続的に進めるため地域協働の推進連絡体制（通学路の交通安全確保の推進連絡体制やゾーン30における協議会等の体制を活用）を構築

口千葉県内の対策エリア

- 千葉市稲毛区山王町地区
- 船橋市習志野台地区
- 鎌ヶ谷市中央・南初富地区
- 船橋市習志野台8丁目地区
- 習志野市袖ヶ浦東地区
- 君津市泉・中島地区

新規追加

- 船橋市高根台地区



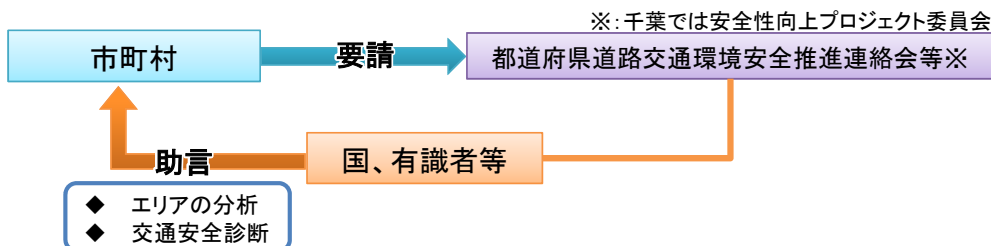
(2)対策エリアの計画策定

◇技術的支援 自治体←国交省

- プローブ情報等を用いた対象エリアの事故箇所や速度分布、急挙動発生位置の分析結果を提供
- 有識者が集う道路安全診断にて検討テーマに取り上げて協議を実施
- 現地点検により、想定される危険事象およびその要因、対策の方向性と対策案を検討

◇技術的支援

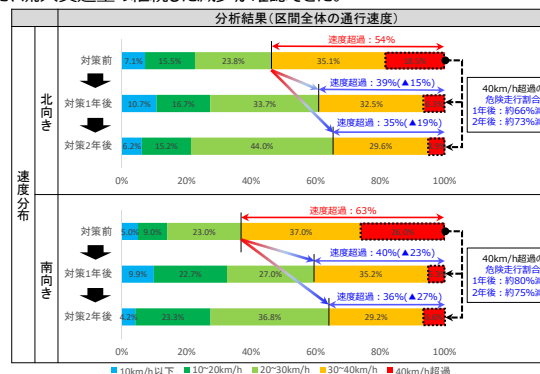
- ビッグデータにより対策エリアにおける速度超過箇所・急ブレーキ多発箇所等の分析結果の提供
- 現地診断など技術的助言が可能な有識者等の紹介



【対策エリア②】船橋市習志野台地区：対策効果検証

■ハンプ設置前後の速度分布(ETC2.0プローブ情報)

- 対策後、30km/hを超過する車両が減少している。
- 対策実施から2年後も、速度抑制効果が継続して発現している。
- また、流入交通量の継続した減少が確認できた。

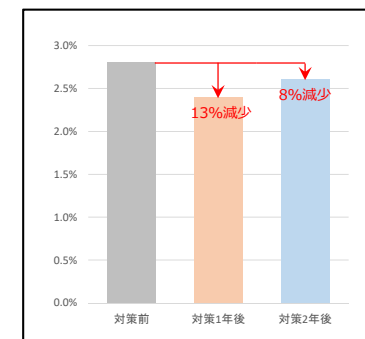


図・区間全体の走行速度状況

使用データ：ETC2.0プローブ情報

対策前(2017.9)、対策後1年(2018.8)、対策後2年(2019.9)

	サンプル数		速度分布 プロット数
	対策区間	国道296号	
対策前	268	5,807	162
対策後1年	556	12,990	314
対策後2年	894	18,764	484

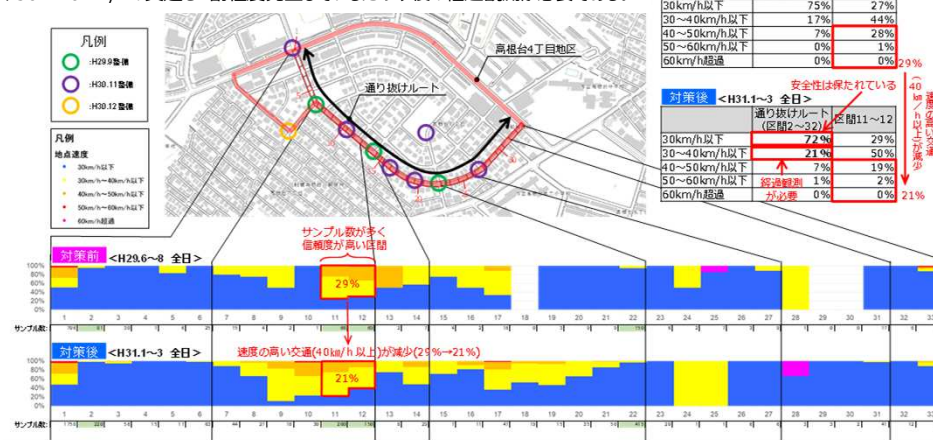


図・近接するR296を基準とした流入交通量の比較

【対策エリア⑦】船橋市高根台地区：対策効果検証

■通り抜けルートにおけるイメージハンプ設置前後の速度分布(ETC2.0プローブ情報)

- 対策後も、30km/h以下の交通が7割以上を占めており安全性は保たれている。
- また、速度の高い交通(40km/h以上)が減少している。
- ただし、30～40km/hの交通も2割程度発生しているため今後の経過観測が必要である。



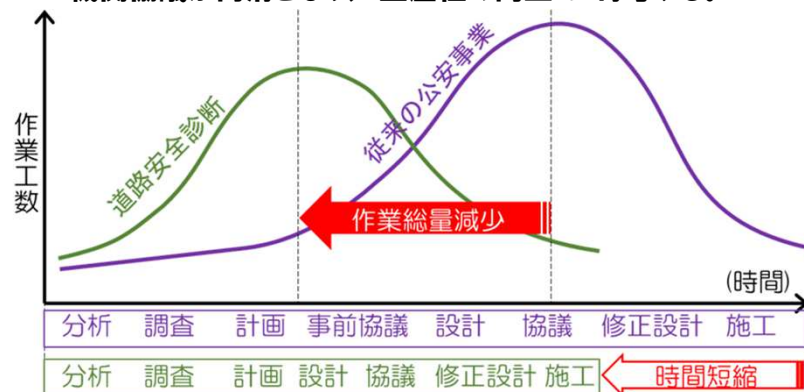
5. 道路安全診断(試行)の報告

令和元年度の取り組み

- ・幹線道路は「古市場交差点」を、生活道路は生活道路対策エリアの「泉・中島地区（君津市）」を対象として、道路安全診断（試行）に取り組んだ。

■道路安全診断(試行)の理念

＜本取組がフロントローディングとなり、施工に向けた関係機関協議が円滑となり、“生産性の向上”に寄与する。＞



■本年度の実施概要

＜安全診断(試行)の実施状況（令和元年度に計5回実施）＞

【幹線道路】国道16号 古市場交差点（千葉市・市原市）

- 交通事故が多発している交差点の中で、広域交通を担う幹線道路の交わる交通要所となっている、より高度な分析・検討が想定される本箇所を選定。
- 道路管理者による幾何構造対策と、交通管理者による信号現示対策の組み合わせにより対策(案)を立案。

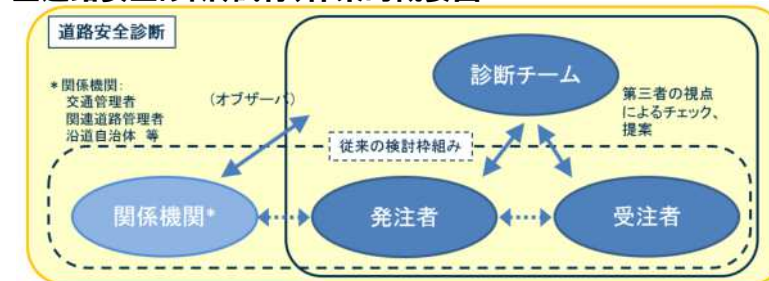


現地点検の様子

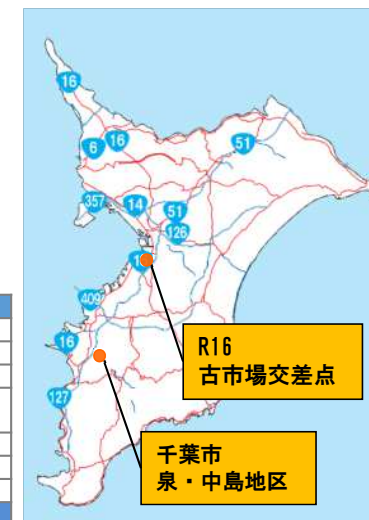


事故要因・対策案のプレスト

■道路安全診断(試行)体系的概要図



委員区分	氏 名	所属等
委員長	小早川 悟	日本大学 理工学部 交通システム工学科 教授
委 員	寺内 義典	国土館大学 理工学部 理工学科 教授
委 員	田中 伸治	横浜国立大学 都市イノベーション研究院 准教授
委 員	新倉 聡	元 神奈川県警察本部交通部 交通規制課、警察庁指導シニア広域技能指導官 公益財団法人日本道路交通情報センター 通信施設部 専門役
委 員	林 祐志	TOE交通技術者
顧 問	森田 紳之	日本大学 客員教授
幹 事	青山 恵里	日本大学 大学院 理工学研究科 交通システム工学専攻
委員区分	組織	所属等
オブザーバー	交通管理者	千葉県警察本部
	道路管理者	千葉市、君津市、千葉県道事務所



対象地域の位置

【生活道路】泉・中島エリア(君津市)

- 県内の「生活道路対策エリア(6エリア)」のうち、対策実施状況を踏まえ本箇所を選定。
- ETC2.0を活用し、速度状況やエリア内への流入交通の特徴・課題を整理した。
- 安全診断を通して、対策エリアの道路の役割(案)を設定するとともに、それに見合った対策方針を検討した。



現地点検の様子



エリアの速度状況分析