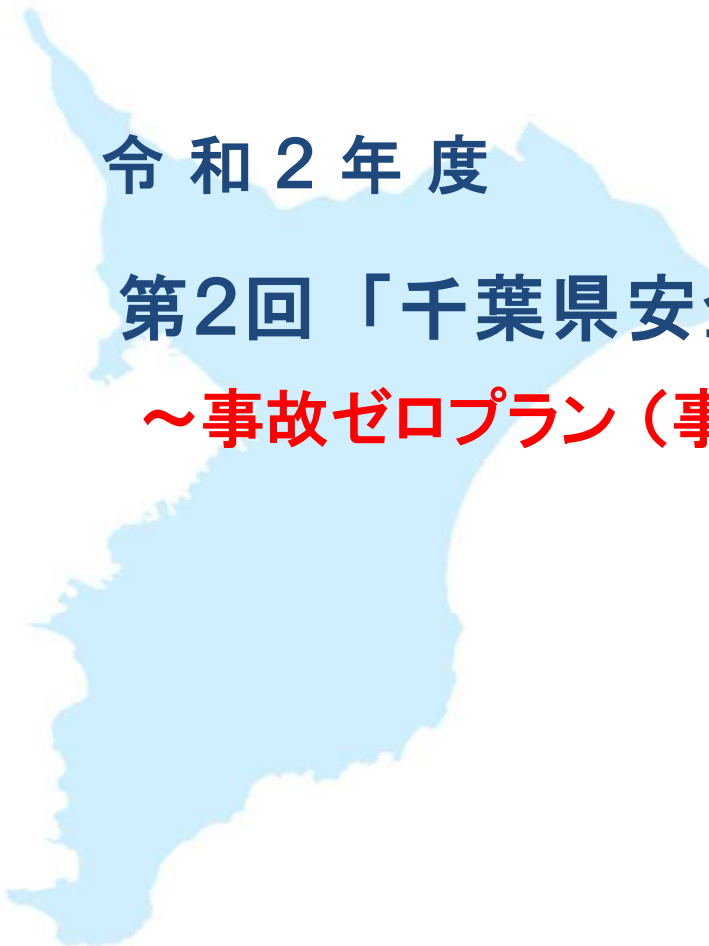




令和2年度

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）～

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

令和3年3月25日

目次

－ 目 次 －

1. これまでの取り組み
 - ① これまでの取り組み
 - 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
5. 道路安全診断(試行)の報告
6. 事故危険箇所の選定

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19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

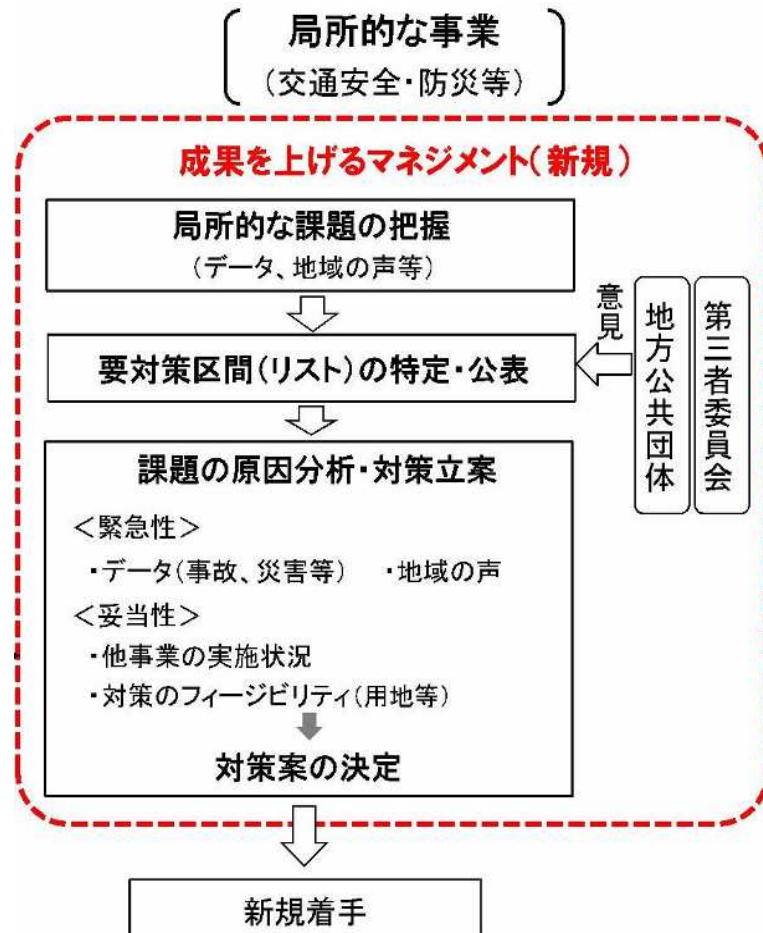
年度	回	開催日	内容
H17	第1回	H17.11.21	委員会設立、対策箇所候補の提示
	第2回	H17.12.16	対策箇所の選定、パブコメ実施について
	第3回	H18.3.30	対策箇所の対策案提示
H19	第1回	H19.6.18	対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の考え方
	第2回	H19.8.8	対策箇所の進捗公表、新たな対策箇所選定の考え方
	第3回	H19.12.21	対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の選定
H22	第1回	H22.11.5	取組確認、事故ゼロプランの紹介、箇所抽出基準、パブコメ実施について
	第2回	H22.12.10	取組確認、事故ゼロプラン箇所の選定、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
R02	第1回	R2.10.21	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

1. これまでの取組み ②事故ゼロプランの概要

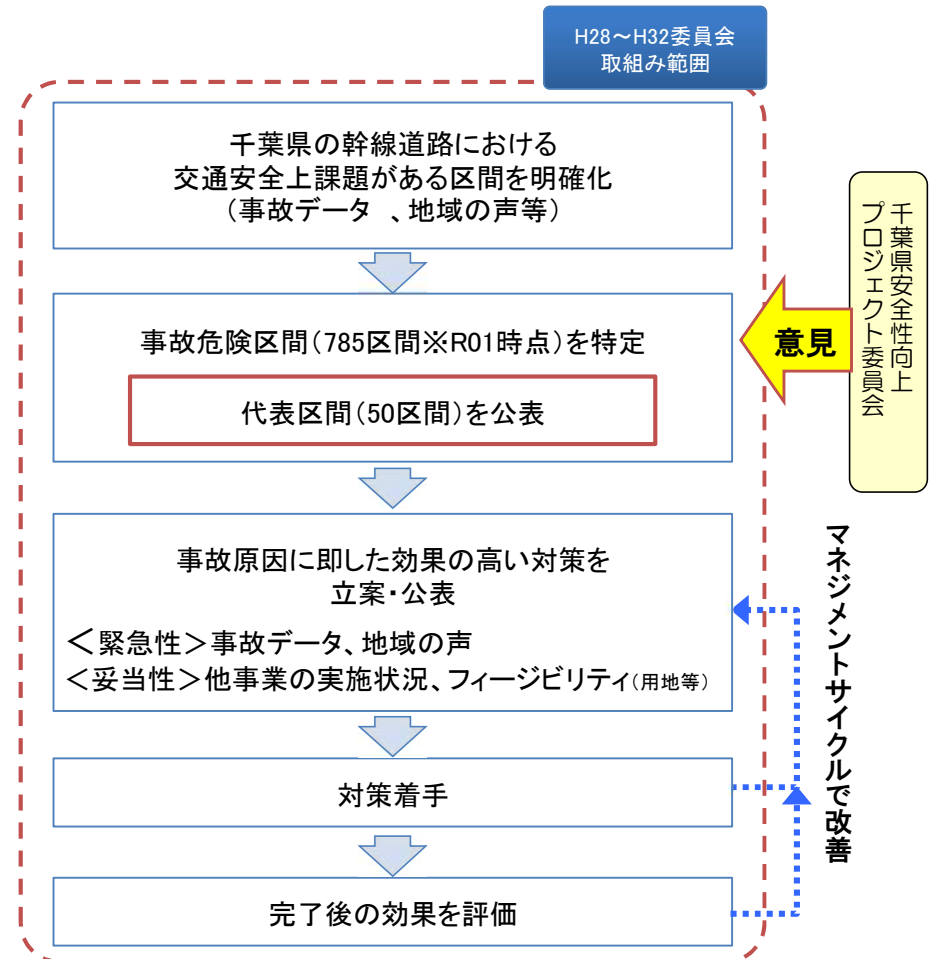
事故ゼロプランの概要

- 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～令和2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



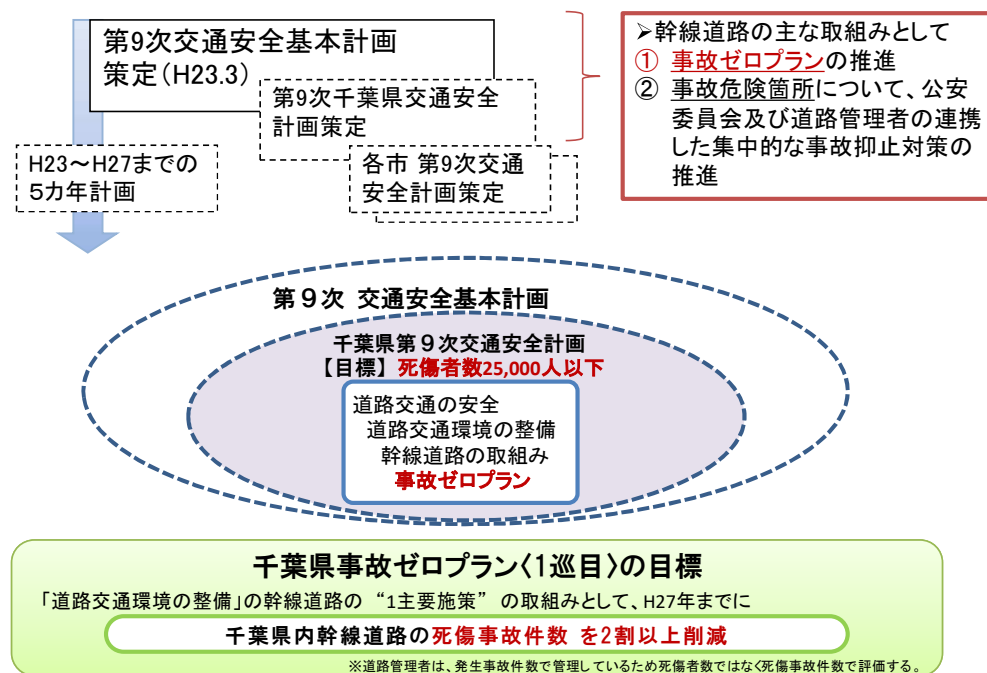
※政策目標評価型事業評価の導入に係る道路事業における取組みについて
（平成22年8月国土交通省記者発表資料）より作成

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〉

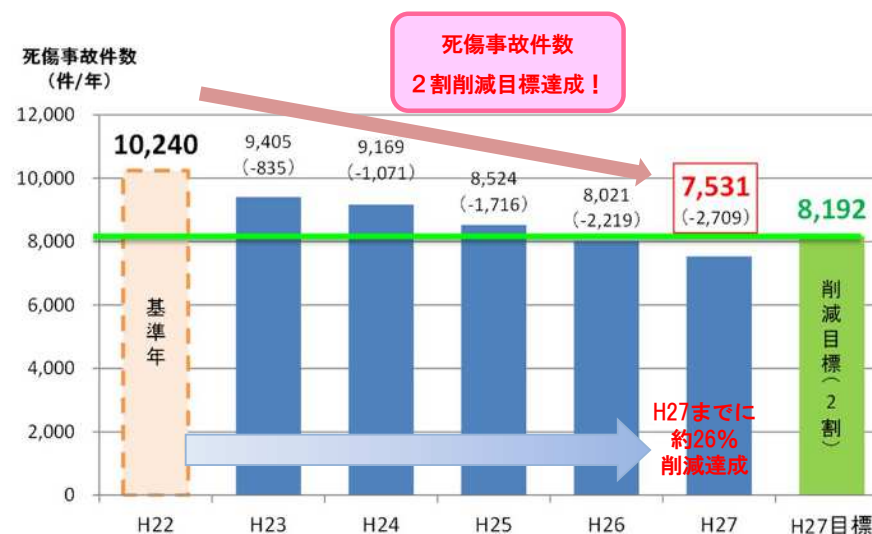
- ・ 事故ゼロプランはH23.3に策定され、第9次交通安全基本計画の中で幹線道路における交通安全対策の主な取り組みとして位置付け、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として取り組みを実施。
- ・ 事故ゼロプランは、千葉県第9次交通安全計画に包括されていることから、当該計画の目標であった死傷者数25,000人以下に合わせて、H27年までに「県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減」を目標に設定。（目標値／H22：10,240件→H27までに：8,192件）
- ・ 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、H27：7,531件（約26％削減）となり、当該計画の目標を達成。

■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～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: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、R2:6,024件まで削減を目標に設定〔R1:6,566件（H27より約13%減）〕

■死傷事故の現状と削減目標

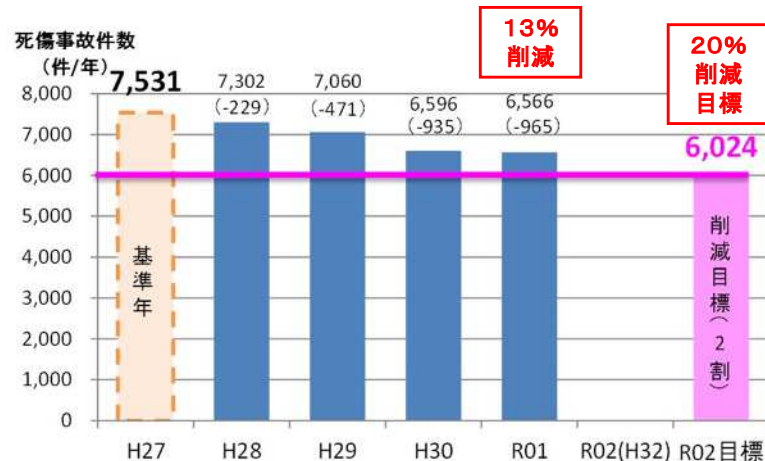
●千葉県第10次交通安全計画の目標値

- 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、（R2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、R2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

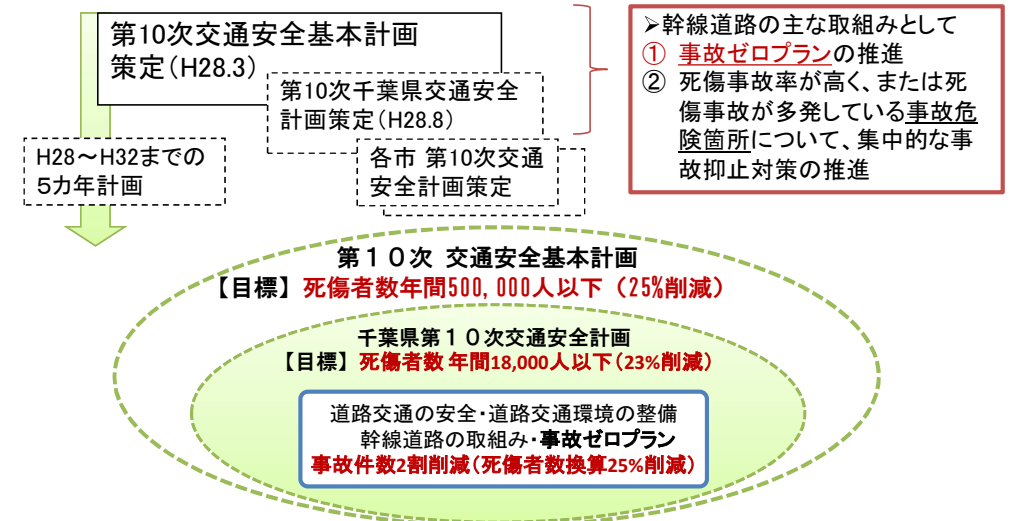
※約25%死傷者数減少に相当



千葉県内幹線道路の死傷事故件数の目標設定【H27～R2】

※出典：道路統計年報 幹線道路：「一般国道」+「主要地方道」+「一般県道」

■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！



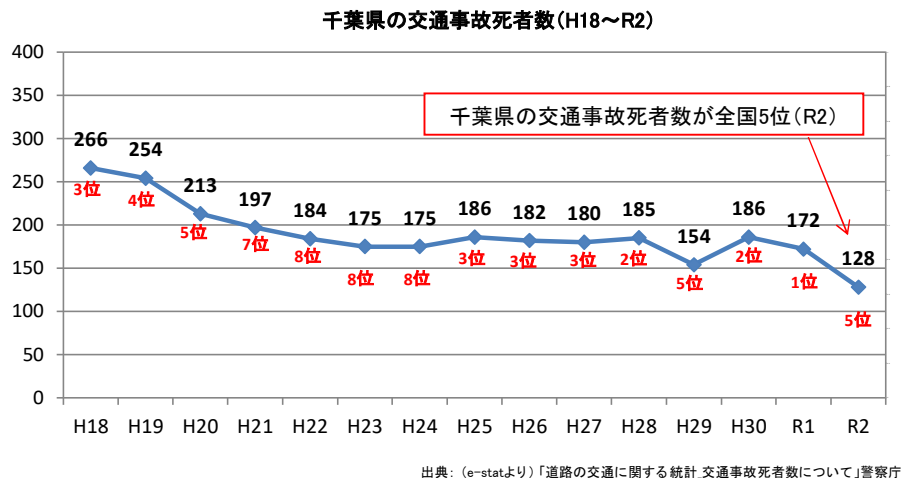
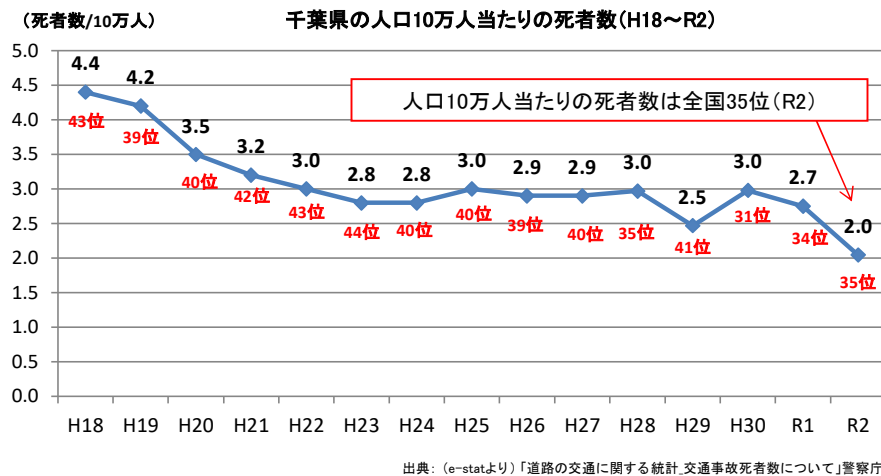
※出典：交通事故統計年報（平成27年版）
千葉県内におけるH27年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

1. これまでの取組み ④千葉県内の交通事故発生状況

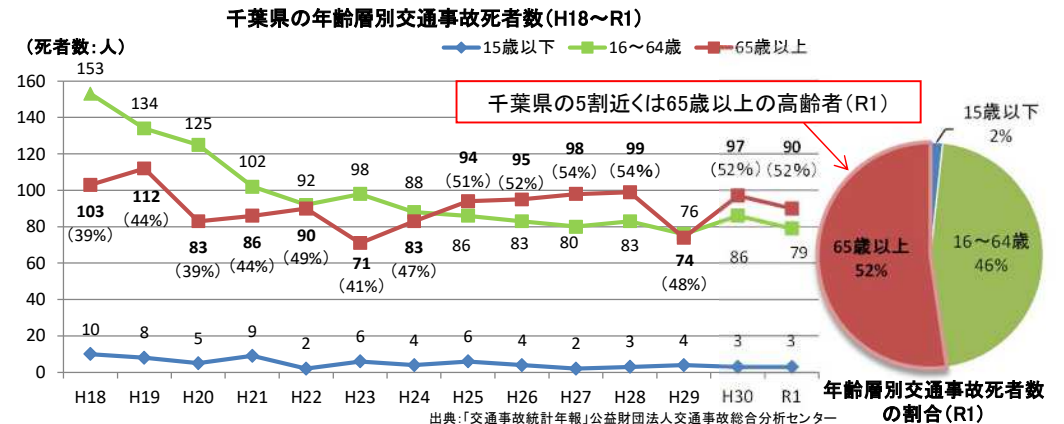
千葉県内の交通事故発生状況(最新)

- 千葉県内の交通事故死者数は減少傾向にあり、千葉県の人口10万人当たり死者数(R2)は全国35位(千葉県の交通事故死者数は全国5位)。
- 年齢層別交通事故死者数(R1)の内訳は、65歳以上の高齢者が約5割を占める。
- 県内の交通事故(死傷事故)の特徴は、幹線道路の発生件数は減少傾向にあるが、生活道路は近年横ばい傾向にある。
- 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

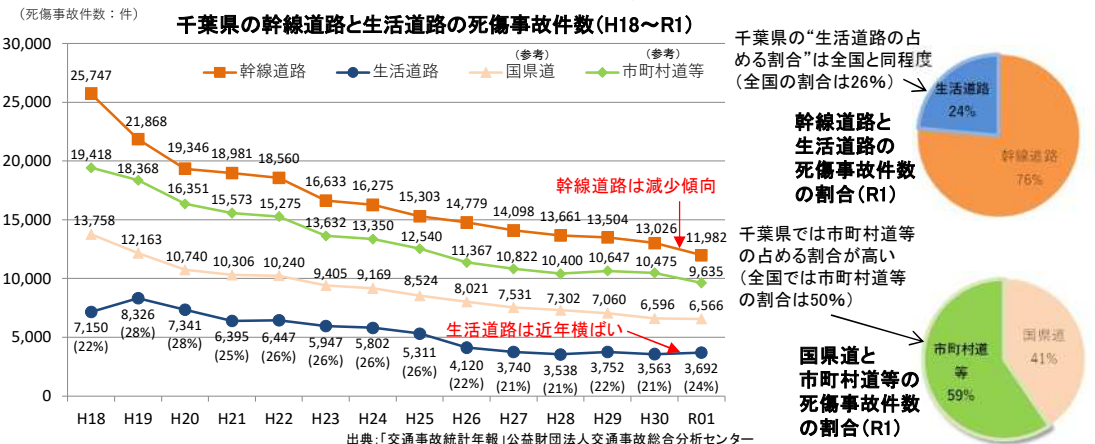


■千葉県の年齢層別交通事故死者数の発生状況



■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 : 車道幅員5.5m以上の単路及び交差点で発生した交通事故
- 生活道路事故 : 車道幅員5.5m未満の単路及び交差点で発生した交通事故(「その他の道路」は含まない)
- (参考) 国県道事故 : 一般国道、主要地方道、一般県道で発生した交通事故
- (参考) 市町村道等事故 : 一般市町村道、道路運送法の道路、農道、林道、港湾道等で発生した交通事故



注1 車道幅員とは、道路種別及び中央分離帯等の有無に拘わらず、全て(上下線)の車道の合計幅員をいう。ただし、高速自動車国道、自動車専用道路等上下線が中央分離帯、トンネル等により分離されている場合は、分離帯部分を除いた上下車線の幅員の和を車道幅員とする。
注2 交差点の車道幅員は、第1当事者の進入側道路の車道幅員を基準としている。
注3 「その他の道路」とは、広場等車道幅員が容易に測定できない道路であり、高速道路、一般国道、都道府県道等に付属して設けられたサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等を含む。

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

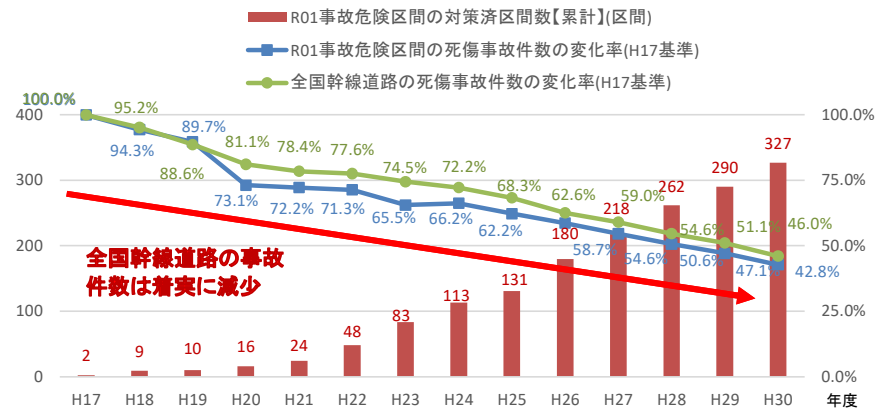
2. 対策実施区間のフォローアップ結果 ①事業進捗状況

事業進捗状況

- 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、H29年までに対策を実施（完了）した区間では、死傷事故件数が25%減少。
- 代表区間50区間のうち、約4割が工事完了、約1割が事業中（工事準備中含む）、約5割が令和3年度以降に事業開始予定。（R03.3時点）

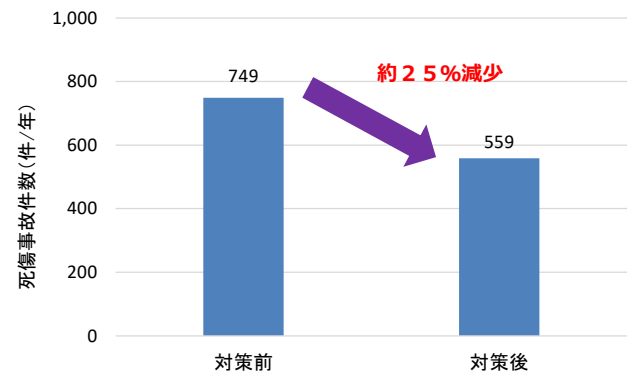
R01事故危険区間（785区間）

■R01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

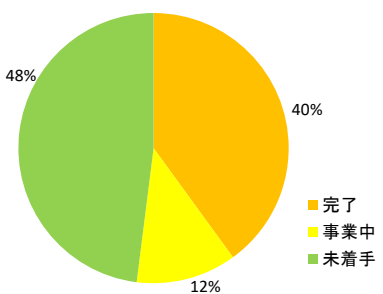
■ R01事故危険区間における対策実施区間の対策効果



H29までに対策を実施（完了）した290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）

■R01代表区間の対策進捗状況

- 完了：20箇所
- 事業中：6箇所
- 未着手：24箇所



完了はR03.3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R03.4以降完了予定
未着手はR03年度以降に着手予定又は未定

R01代表区間（50区間）

■R01代表区間の一覧
H30年度に選定した代表区間(40区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理主体	事故件数等の指標	選定の視点 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6号	流山市前ヶ崎649～621-7	・単路部	国	●		●
3	国道6号	流山市名都借	名都借交差点	国	●		●
4	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国	●	●	●
5	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国	●	●	●
6	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国	●	●	●
7	国道6号	柏市末広町	(仮称)末広町1交差点	国	●		●
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	●		●
9	国道14号	千葉市中央区登戸	登戸交差点	国	●	●	●
10	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国	●		●
11	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国	●		●
12	国道16号	柏市柏	・単路部	国	●	●	●
13	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国	●	●	●
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	●		●
15	国道16号	市原市八幡海岸通	市原埠頭入口交差点	国	●	●	●
16	国道16号	市原市八幡海岸通	(仮称)稲荷台通り交差点	国	●	●	●
17	国道16号	市原市千種海岸	(仮称)千種海岸付近交差点	国	●		●
18	国道16号	袖ヶ浦神納	神納交差点	国	●		●
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	●		●
20	国道16号	木更津市請西	(仮称)請西交差点	国	●		●
21	国道16号	富津市大堀	大堀亀下交差点	国	●		●
22	国道16号	千葉市中央区村田町	浜野駅西側交差点	国	●		●
23	国道51号	成田市花崎町	京成成田駅入口交差点	国	●		●
24	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	●		●
25	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国	●		●
26	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国	●	●	●
27	国道409号	木更津市中島	(仮称)金田中付近交差点	国	●		●
28	国道296号	佐倉市井野	・単路部	県	●	●	●
29	国道296号	船橋市滝台2丁目	・単路部	県	●		●
30	国道409号	八街市八街31	一区交差点	県	●		●
31	国道464号	鎌ヶ谷市北中沢	・単路部	県	●		●
32	主要地方道 千葉八街横芝線	八街市八街31	・単路部	県	●	●	●
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	●	●	●
34	一般県道 四街道上志津線	佐倉市上志津		県	●		●
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	●		●
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	●		●
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	●		●
38	主要地方道 千葉大網線	千葉市若葉区金親町	金親町交差点	市	●		●
39	市道 塩田町豊田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市	●	●	●
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	●		●

R01に追加した代表区間(10区間)

No	路線名	対象区間(地先名)	交差点名	管理主体	事故件数等の指標	選定の視点 事故内容の指標	安全性による指標
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	●	●	●
42	国道126号	旭市イ2815番地2～旭市イ2758番地1	・単路部	県	●		●
43	国道128号	茂原市小林1606-10		県	●		●
44	国道296号	八千代市大和田新田99～912-2	・単路部	県	●		●
45	国道297号	養老橋東側	養老橋東側交差点	県	●		●
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	●	●	●
47	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県	●	●	●
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	●		●
49	一般県道 成田岡国線	富里市七栄654-79		県	●		●
50	一般県道 君津青堀線	君津市奎師3丁目		県	●	●	●

2. 対策実施区間のフォローアップ結果

ポアソン検定による対策効果判定方法の変更(令和2年度評価より採用)

ポアソン検定による事故発生状況の評価は令和2年度より5%(両側検定)から5%(片側検定)へ変更する。
フォローアップ結果及び令和2年度削除候補区間の選定に適用する。

■ポアソン検定による事故発生状況の評価 (※R2年度から変更)

- 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(片側検定)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、 $k = 0, 1, 2, \dots$)発生する確率は、次式で表される。

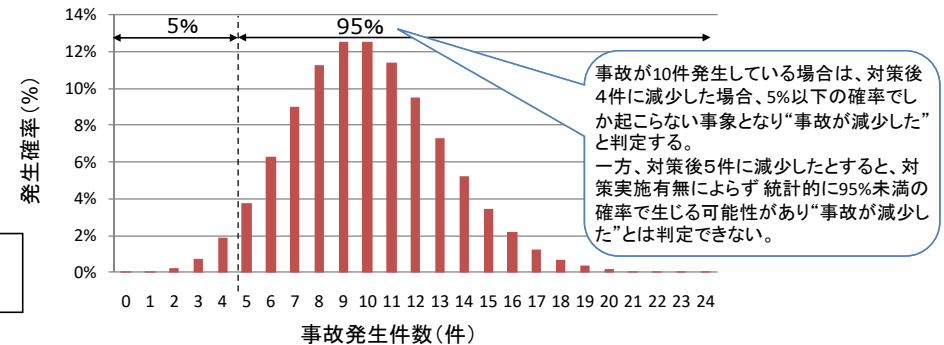
ポアソン分布の確率関数

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

ポアソン検定

■:累積 5.0%以下→事故が減少と判定)

死傷事故が10件発生している箇所($\lambda=10$)のポアソン分布



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	14件	15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%	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%	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%	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%	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%	100.0%	100.0%
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%	99.9%	99.9%
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%	99.4%	99.8%
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%	98.3%	99.2%
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%	95.9%	97.8%
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%	91.7%	95.1%
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%	85.4%	90.7%
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%	77.2%	84.4%
13件	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	1.1%	2.6%	5.4%	10.0%	16.6%	25.2%	35.3%	46.3%	57.3%	67.5%	76.4%
14件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.6%	1.4%	3.2%	6.2%	10.9%	17.6%	26.0%	35.8%	46.4%	57.0%	66.9%
15件	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.8%	1.8%	3.7%	7.0%	11.8%	18.5%	26.8%	36.3%	46.6%	56.8%

⇒事故が減少したと判定

対策後の事故発生件数

「事故が減少した」と判定(5.0%以下)

⇒経過観察、卒業候補

⇒事故は減少していないと判定

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1

国道51号 上本佐倉交差点

箇所概要

【場所】 上本佐倉交差点 【H27センサス番号】 12300510140
 【路線】 国道51号 【対策年】 H24.7～H25.1
 【日交通量】 24,751台/日



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)】

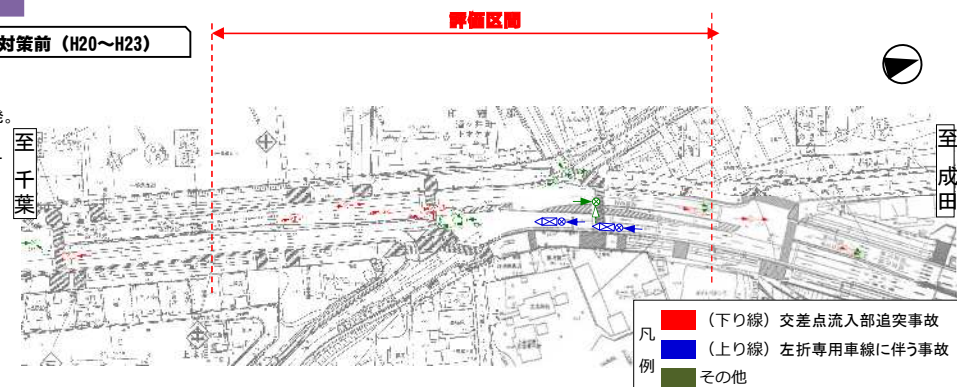
(下り線) 交差点流入部追突事故
 長い直線区間であるため速度超過の自動車が多発。
 (上り線) 左折専用車線に伴う事故
 また、上り線においては、2車線のうち左折専用レーンが1車線あることによる、左折車線から直進車線への急な車線変更起因した事故が発生。

【対策方針】

(下り線) 交差点流入部追突事故
 速度抑制対策及び注意喚起

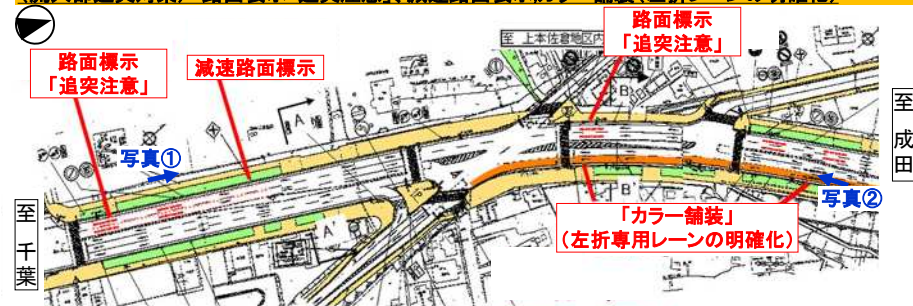
(上り線) 左折専用車線に伴う事故
 左折専用レーンの強調することにより追加対策を減少させる。

対策前 (H20～H23)



対策内容

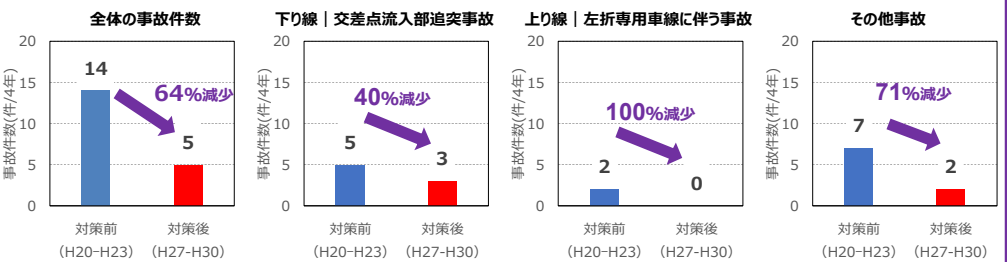
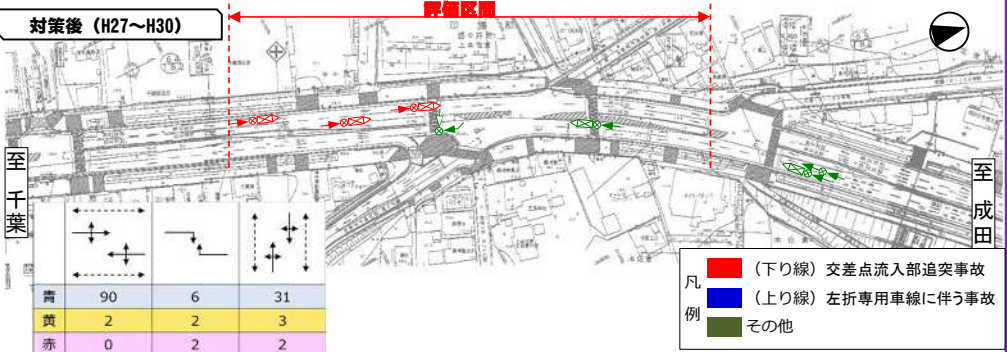
【対策】 H24年7月対策着手～H25年1月対策完了
 (流入部追突対策) 路面標示「追突注意」、減速路面標示、カラー舗装(左折レーンの明確化)



対策効果

全事故件数	14件/4年	→	5件/4年	(64%減少 ポアソン検定で効果あり)
下り線 交差点流入部追突事故	5件/4年	→	3件/4年	(40%減少)
上り線 左折専用車線に伴う事故	2件/4年	→	0件/4年	(100%減少)
その他事故	7件/4年	→	2件/4年	(71%減少 ポアソン検定で効果あり)

対策後 (H27～H30)



注意喚起・速度抑制及び交通の整流化に伴い、その他の事故の減少も確認。

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2

国道6号 あけぼの2丁目交差点

箇所概要

【場 所】 柏市あけぼの
あけぼの2丁目交差点
【路 線】 国道6号

【日交通量】 62,237台/日
【対 策 年】 H31.3、R3予定
【センサス番号※】 12300060130
※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

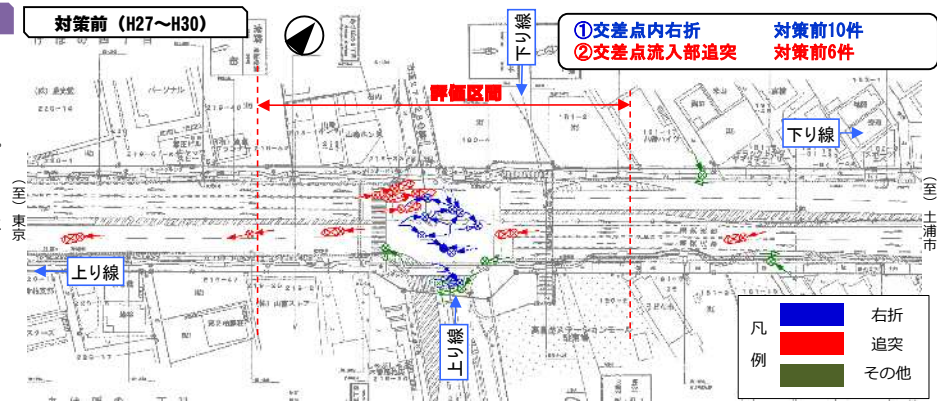
【事故発生状況(事故要因)】

- ①(交差点内右折事故) 右折待ち時に対向右折車により直進車を確認しづらい。間隙を縫って右折する際に対向車や歩行者・自転車を見落とし事故が発生している。
- ②(下り線追突事故) 右折車線からの交差点直前や交差点内での強引な車線変更により追突事故が発生する。[本線シフトが無いため]
- (上り線追突事故) 速度が高く信号の変わり目で前方車両の挙動の変化に対応できず事故が発生する。

【対策方針】

- ①(交差点内右折事故) 直進車と右折車の現示を分離し安全な右折時間を確保する。
- ②(下り線追突事故) 本線シフトを設置し、直進車の右折車線への誤進入を防止する。
(上り線追突事故) 速度抑制

対策前 (H27～H30)



対策内容

【対策】(交差点内右折対策) 信号現示変更[右直分離信号]

(追突対策) 法定外標識・路面表示「追突注意」、減速路面表示

本線シフトの設置、減速路面表示延長、路面表示「追突注意」

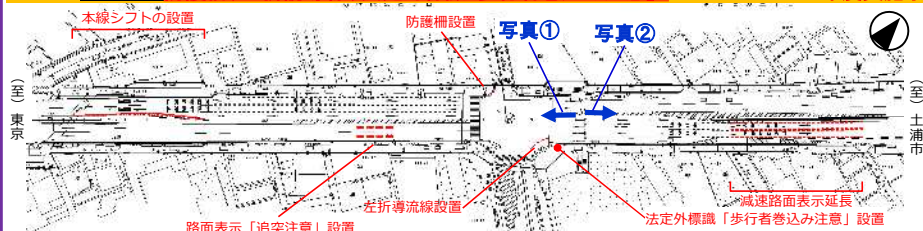
(その他) 防護柵、左折誘導線、法定外標識「歩行者巻き込み注意」

⇒R1年3月実施

⇒H22年8月実施済

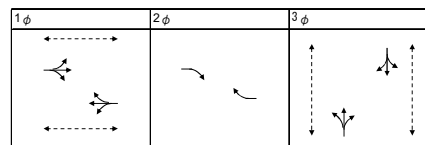
⇒R3年度実施予定

⇒R3年度実施予定

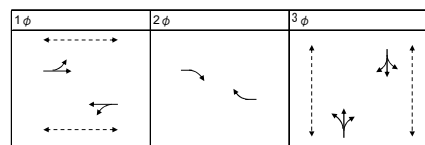


<信号現示>

◆対策前



◆対策後(R1年3月変更実施)



<現況写真>



対策効果

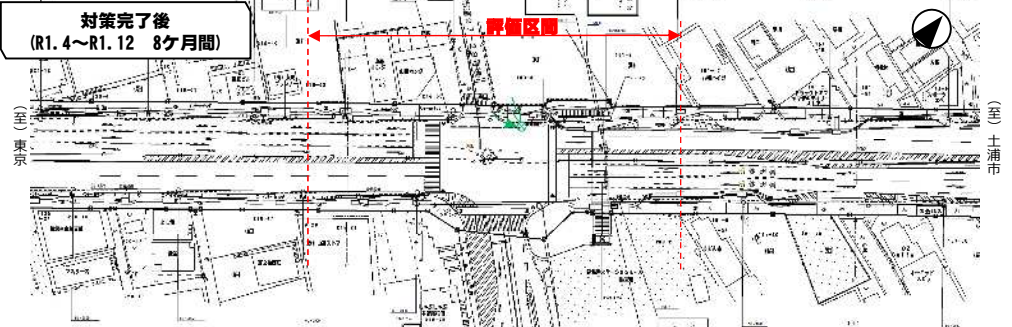
対策効果

(対策完了後) 全事故件数が21件 → 6件/4年換算 (71%減少 ポアソン判定で効果あり)

交差点内右折事故が10件/4年 → 0件/4年換算 (100%減少 ポアソン判定で効果あり)

交差点流入部追突が6件/4年 → 0件換算 (100%減少 ポアソン判定で効果あり)

対策完了後
(R1.4～R1.12 8ヶ月間)



全体の事故件数の変化



交差点内右折事故件数の変化



交差点流入部追突事故件数の変化



信号現示変更(右直分離)により右折事故の減少効果が大きく発現している。(対策後0件 ポアソン判定で効果あり)
⇒渋滞による追突事故の増加(副作用)も確認できない。(※ 対策後の評価期間が短いめ引き続き経過観察が必要)
R3年度の追加の追突対策及びその他対策によりさらなる事故の減少が期待される。

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)

- ・千葉県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。【H31年度までに千葉県道事務所でカルテを更新した箇所の積み上げ整理（H29事故まで反映）】
- ・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により減少**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。
- ・今年度は信号現示変更（右直分離）についても整理を追加実施、**信号現示変更前後で死傷事故件数がポアソン検定により減少**と判断が可能である。※

※整理可能な5箇所のうち3箇所がR1.3月に対策実施であったため、対策後はR1.4～R1.12までの8ヶ月間を4年換算し集計(右折時の人対車両事故含む)

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		
			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
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%
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	24	-40	63%	★	3.2	1.2	-2.0	18	4	20%
	3.薄層カラー舗装	19箇所	51	13	-38	75%	★	2.7	0.7	-2.0	17	3	16%
追突	4.減速路面標示	126箇所	736	394	-342	46%	★	5.8	3.1	-2.7	90	43	34%
	5.法定外標識「追突注意」	90箇所	533	352	-181	34%	★	5.9	3.9	-2.0	63	29	32%
	6.路面標示「追突注意」	267箇所	1,389	892	-497	36%	★	5.2	3.3	-1.9	179	73	27%
	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	17	35%
	8.付加車線の新設・改良	4箇所	20	3	-17	85%	★	5.0	0.8	-4.3	4	2	50%
	9.高視認性区画線	58箇所	305	199	-106	35%	★	5.3	3.4	-1.8	39	12	21%
	10.薄層カラー舗装	103箇所	439	299	-140	32%	★	4.3	2.9	-1.4	68	19	18%
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	0%
	12.路肩の縮小	3箇所	15	11	-4	27%		5.0	3.7	-1.3	2	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	80	-55	41%	★	3.4	2.0	-1.4	25	7	18%
	14.導流帯・指導線	137箇所	371	168	-203	55%	★	2.7	1.2	-1.5	102	24	18%
	EX.右直分離信号	5箇所	38	2	-36	94%	★	9.5	0.6	-8.9	5	3	60%
合計		937箇所	4,384	2,628	-1,756	-	-	4.7	2.8	-1.9	655	236	25%
平均		62箇所	292	175	-117	40%	-	4.7	2.8	-1.9	44	16	26%

- ・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) ポアソン検定により減少 : ★

【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6号 松戸市 岩瀬交差点)

- 工事着手前**

クリアランス距離が長く、右左折車両の走行速度が速い

右折矢が短く右折車両の無理な進入を増長

走行速度が速いため追突事故が発生しやすい

至東京

至柏市

写真

工事完了後（平成30年3月完了）

③交差点コンパクト化
クリアランス距離の短縮により走行速度を抑制

①薄層カラー舗装の設置
走行速度の減少により追突事故を抑制

②信号現示の改良
（※H28.1月に実施）

③交差点コンパクト化
クリアランス距離の短縮により走行速度を抑制

至東京

至柏市

写真

① 国道6号東京方面→従道路 左折

対策前	対策後 (信号指示改良のみ)	対策前	対策後 (信号指示改良のみ)
47%	53%	38%	62%
28%	72%	23%	77%

② 従道路→国道6号 左折(柏方面)

対策前	対策後 (信号指示改良のみ)	対策前	対策後 (信号指示改良のみ)
20%	21%	12%	26%
80%	79%	88%	74%

③ 従道路→国道6号 右折(東京方面)

対策前	対策後 (信号指示改良のみ)	対策前	対策後 (信号指示改良のみ)
26%	34%	23%	23%
74%	66%	77%	77%

④ 急減速発生回数

対策前	対策後 (信号指示改良のみ)	対策前	対策後 (信号指示改良のみ)
4.0	2.9	0.8	0.4
7.7	4.2	13.5	1.5

		下り線対策区間		上り線対策区間	
※ 昌昌線は、JR東日本が運営する	対策前		千台あたりの発生回数が15を超えている		千台あたりの発生回数が15を超えている
	対策後		急減速: 減少		急減速: 減少
	対策後		急減速: 減少		急減速: 減少

【下り線対策区間】
60km/以上の
高速度域も減少

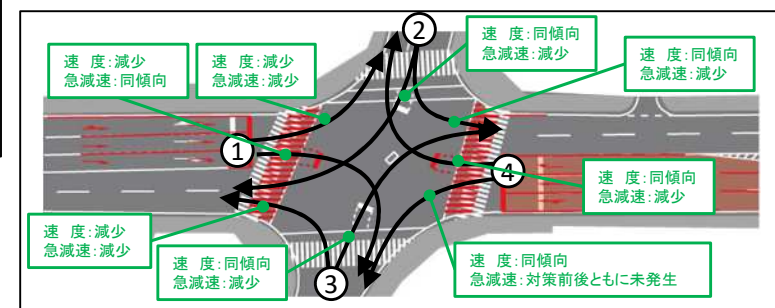
【上り線対策区間】
60km/以上の
高速度域も減少

速度域 (km/h)	対策前 (%)	対策後 (%)	対策後 (%)
0-10	6%	2%	3%
10-20	10%	6%	8%
20-30	17%	12%	15%
30-40	24%	24%	26%
40-50	22%	30%	27%
50-60	14%	20%	16%
60-70	6%	5%	6%

対策前 対策後 対策後
(番号指定を省略)

速度域 (km/h)	対策前 (%)	対策後 (%)	対策 (%)
0-10	4%	3%	2%
10-20	8%	7%	6%
20-30	17%	15%	14%
30-40	25%	28%	26%
40-50	22%	24%	27%
50-60	16%	17%	19%
60-70	8%	7%	5%

対策前 対策後 対策
(番号指定を省略)



③従道路→国道6号
左折(東京方面)

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良のみ)
87%	85%	92%

低速度域増加

右折(柏方面)

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良済)
74%	71%	72%

④柏方面→従道路
左折

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良のみ)
73%	77%	66%

右折

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良のみ)
72%	79%	66%

急減速
発生回数

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良済)
12.9	8.0	2.3

急減速
発生回数

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良のみ)
0.0	0.0	0.3

急減速
発生回数

対策前	対策後	対策後 (信号顯示改良のみ)
9.9	3.4	2.8

14

3. 事故危険区間の更新について

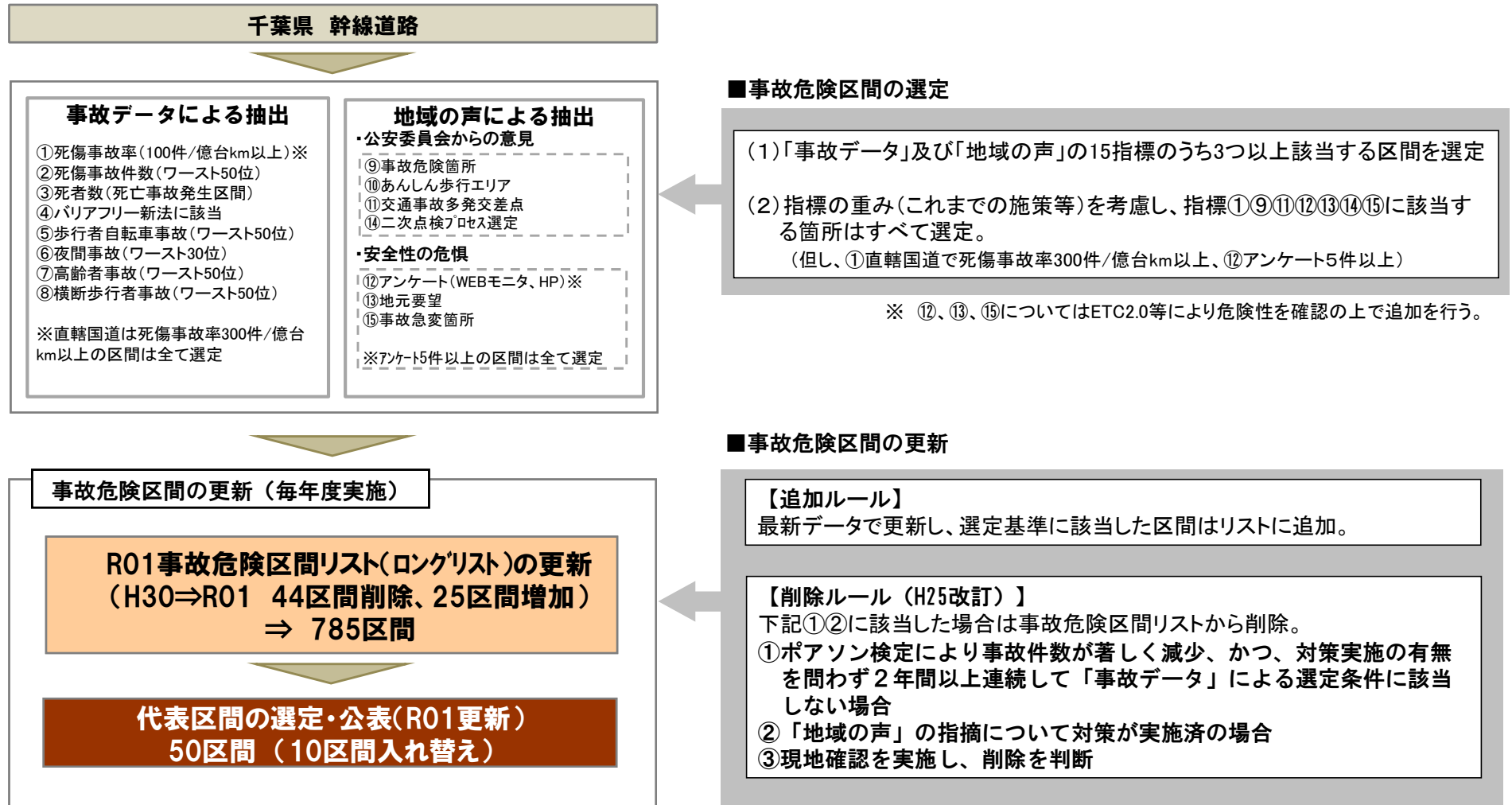
- ① 事故危険区間リストの更新
- ② 代表区間の更新

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

R01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

令和元年度削除区間の決定

- 令和元年度第1回委員会で承認された令和元年度削除区間候補の74区間について、現地調査を実施した上で57区間の削除を決定。
- 令和元年度事故危険区間リストから57区間削除し、令和2年度事故危険区間リストを更新。

令和元年度削除候補区間の削除決定の流れ

R01安全性向上プロジェクト委員会において、R01事故危険区間（785区間）のうち、**削除候補区間74区間**を選定

R01年度削除候補区間 74区間の**現地踏査を実施**

現地踏査より判断し**57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

R01事故危険区間リストから**57区間を削除**し、令和2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）



令和元年度削除区間一覧（57区間）

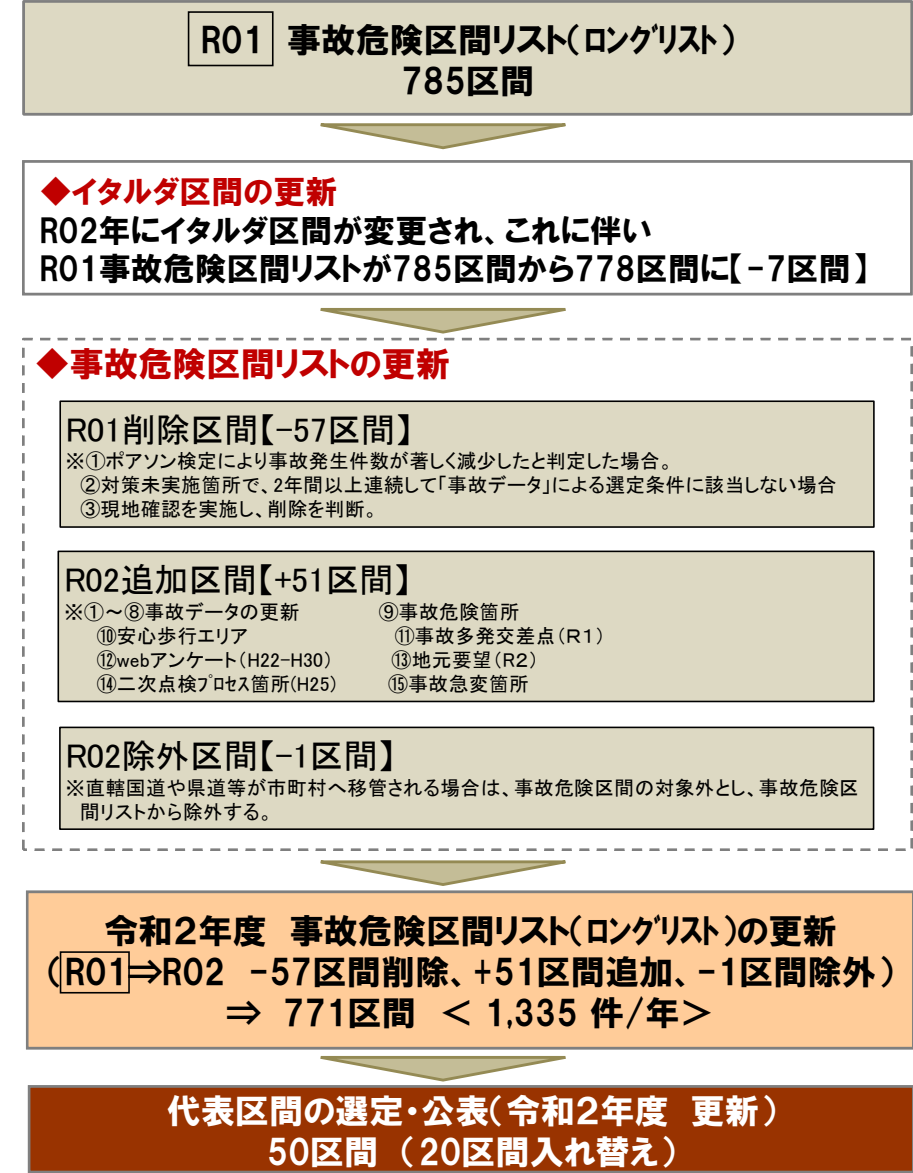
連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近(上り線・35877kp)
2	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近(上り線・36041kp)
3	国	国道	6	松戸市北松戸(北松戸駅前交差点)
4	国	国道	6	流山市松ヶ丘
5	国	国道	16	木更津市幸町((仮称)幸町3丁目交差点)
6	国	国道	16	柏市新十区二(十区二工業団地入口交差点)
7	国	国道	16	千葉市中央区星久喜町((仮称)星久喜町交差点)
8	国	国道	51	(仮称)本町1丁目交差点
9	国	国道	51	千葉市中央区本町
10	国	国道	51	千葉市若葉区桜木
11	国	国道	51	千葉市若葉区若松町((仮称)若松町交差点)
12	国	国道	51	成田市飯仲(公津の杜入口交差点)
13	国	国道	126	八街市山田台(沖入口交差点)
14	国	国道	126	千葉市中央区亀井町(亀井町交差点)
15	国	国道	127	富津市湊(浅間山運動公園交差点)
16	国	国道	357	千葉市中央区千葉港(市役所前交差点)(中央港黒砂台線)
17	県	国道	14	市川市鬼越1丁目
18	県	国道	14	船橋市本中山1丁目4-11～1丁目1-9
19	県	国道	126	旭市三川1660
20	県	国道	126	東金市押堀(東金市押堀交差点)
21	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
22	県	国道	128	一宮町一宮3001-1
23	県	国道	296	芝山町岩山2313-1番地～富里市大字御料716番地
24	県	国道	297	市原市牛久910(仮称: 駅入り口)
25	県	国道	297	市原IC西側交差点
26	県	国道	356	銚子市戸崎町623-2番地～戸崎90
27	県	国道	356	我孫子市都12-5番地 (都)
28	県	国道	356	我孫子市岡登戸611番地先(湖北台団地入口交差点)
29	県	国道	409	袖ヶ浦市三箇1968番地
30	県	国道	464	印西市大塚1丁目1～印西市大塚1丁目1
31	県	国道	464	白井市根143(白井大橋交差点)
32	県	主地道	1	市川市国府台1-5-24～市川市国府台2-8-30
33	県	主地道	1	市川市国府台4丁目1-24～4丁目5-44
34	県	主地道	8	鎌ヶ谷市東道野辺
35	県	主地道	8	柏市高柳1143-5(高柳駅付近)
36	県	主地道	8	我孫子市若松20-3番地(我孫子市若松交差点)
37	県	主地道	13	市原市姉崎708～660-1(鍛田跨線橋)
38	県	主地道	13	市原市姉崎660-1(姉崎交差点)
39	県	主地道	14	市原市潤井戸880
40	県	主地道	16	香取市助沢706番地
41	県	主地道	21	市原市辰巳台東5丁目-11
42	県	主地道	22	八街市八街188-21(松林交差点)
43	県	主地道	51	市川市八幡3-1-1～3-24-16
44	県	主地道	51	松戸市高塚新田(単路部)
45	県	主地道	51	市川市大野町1-32
46	県	主地道	51	松戸市金ヶ作45-4(さくら通り入口交差点)
47	県	主地道	51	柏市増尾3丁目17-23番地～柏市増尾1272-7番地
48	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
49	県	主地道	51	柏市中央1丁目5-6～柏市柏3丁目1-1
50	県	主地道	57	鎌ヶ谷市くぬぎ山5丁目9-54番地～松戸市五香六実17番地
51	県	主地道	59	白井市根359番地～白井市根312-9番地
52	県	主地道	64	四街道市大日285(大日五差路)
53	県	主地道	69	船橋市前原西2丁目(津田沼十字路交差点)
54	県	主地道	83	東金市山田1133-103
55	県	県道	243	市原市八幡海岸通34～市原市八幡海岸通3-18
56	県	県道	280	松戸市小金きよヶ丘
57	市	市道	36	千葉市稲毛区

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2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－57区間、追加区間は＋51区間、除外区間は－1区間となり、事故危険区間は771区間となった。

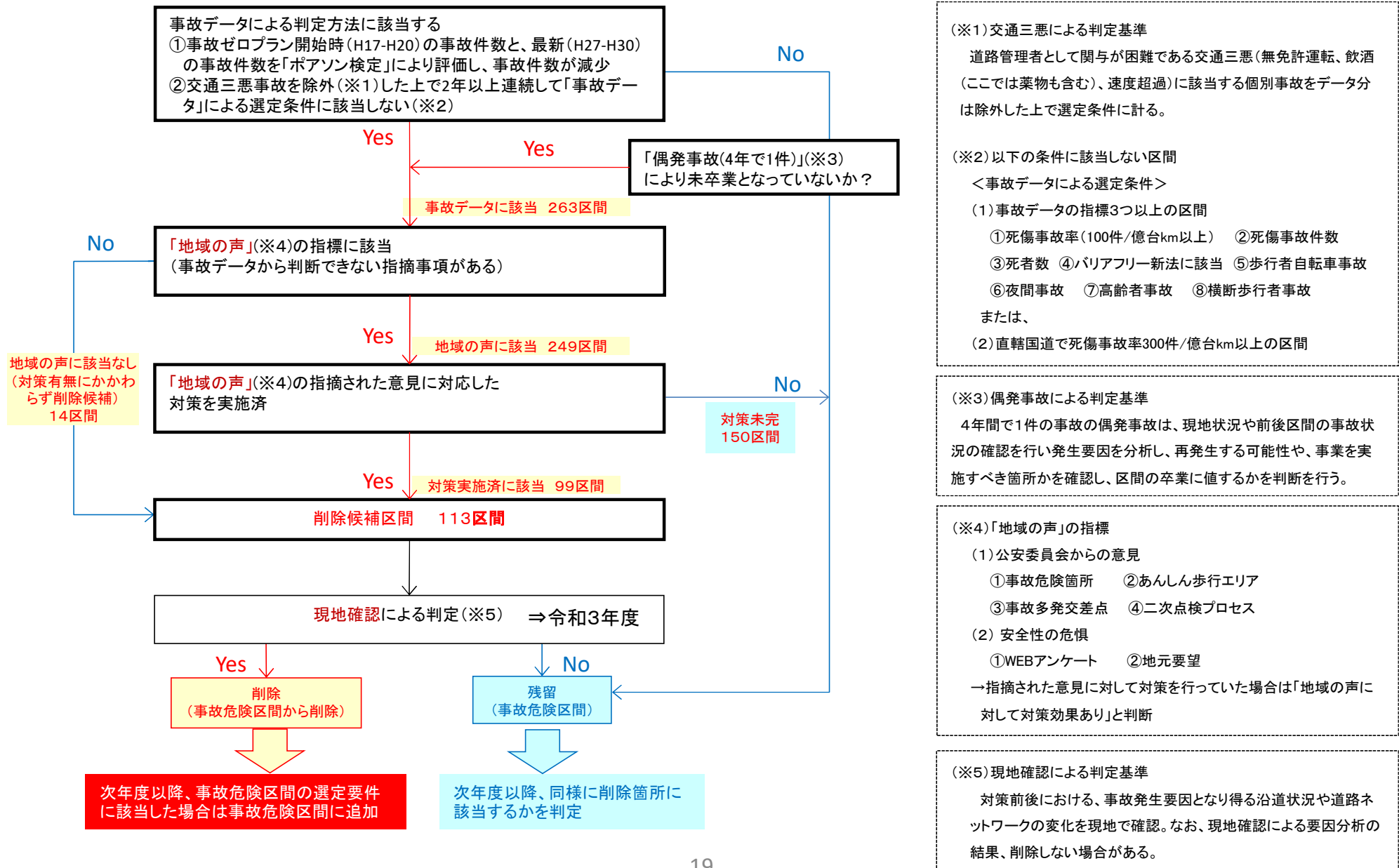
■事故危険区間リストの更新フロー



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

令和2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2年度削除候補区間を113区間選定した。ポアソン判定は5%（片側検定）に変更。
- ・令和元年度まで採用していたポアソン判定を5%（両側検定）で実施した場合は94区間となる。



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2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	
①R01削除候補(R02残留区間)、R02追加区間を除外した区間		251	318	140	709
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		178	280	119	577
③上記①のうち、事故件数が減少した区間(ポワソン検定)		97	133	57	287
④偶発事故(4年に1件以下)		8	35	27	70
⑤上記②かつ③または④に該当した区間		69	134	60	263
⑥地域の声	⑤のうち、「地域の声」に該当しない	8	1	5	14
	⑤のうち、「地域の声」に該当し対策済	30	58	11	99
削除候補区間 (上記⑥の合計)		38	59	16	113

削除候補区間：113区間

■令和2年度削除候補区間の選定結果(113区間)

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名	連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	国	国道	6	柏市旭町・単路部	61	県	国道	356	銚子市塚本町216-1(大橋西側交差点)
2	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近・単路部	62	県	国道	356	我孫子市東我孫子2丁目36-10番地～高野山465番地
3	国	国道	6	松戸市北松戸・単路部(北松戸交差点含む)	63	県	国道	409	八街市八街31(一区)
4	国	国道	6	松戸市馬橋(ハケ崎交差点)	64	県	国道	409	八街市文通301-75～301-6(ゲオ八街店付近)
5	国	国道	6	松戸市ニッソ木322番地の6(北部市場入口交差点)	65	県	国道	410	南房総市忍戸～平館大型車を海岸道路に誘導する案内看板
6	国	国道	6	流山市松ヶ丘3丁目305-8～1丁目455-50・単路部	66	県	国道	464	白井市大山口1丁目1-16番地
7	国	国道	6	我孫子市台田(台田交差点)	67	県	国道	464	白井市大山口1丁目1-16番地
8	国	国道	6	柏市旭町(柏駅西口交差点)	68	県	国道	464	印西市竜腹寺280-3(竜腹寺交差点)
9	国	国道	14	千葉市美浜区幸町2丁目((仮称)幸町2丁目付近交差点)	69	県	国道	464	白井市笹塚2-1089-4(白井駅交差点)
10	国	国道	14	千葉市美浜区幕張西2((仮称)花見公園前交差点)	70	県	国道	464	成田市飯田町136-2番地(日赤成田病院前)
11	国	国道	14	千葉市中央区登戸(登戸4丁目交差点)	71	県	主地道	1	市川市市川4丁目
12	国	国道	16	千葉市稲毛区長沼町((仮称)長沼歩道橋交差点)	72	県	主地道	3	野田市柳沢302-1番地～野田市鶴泰21-7番地
13	国	国道	16	千葉市稲毛区園生町((仮称)萩台入口交差点)	73	県	主地道	3	野田市中野台鹿島町37-2番地～野田市中野台820-15番地(千葉県流山市流山5丁目19～千葉県流山市流山6丁目655-3)
14	国	国道	16	野田市中里((仮称)市道1030号線付近交差点)	74	県	主地道	5	流山市加1丁目1615
15	国	国道	16	柏市若葉(若葉交差点)	75	県	主地道	5	流山市加1丁目1615
16	国	国道	16	柏市松ヶ崎(柏警察署入口交差点)	76	県	主地道	7	柏市花野井749-24番地～柏市花野井7764番地(田中小学校)
17	国	国道	16	白井市根(白井交差点)	77	県	主地道	8	柏市高柳
18	国	国道	16	八千代市米本(米本団地交差点)	78	県	主地道	9	船橋市本町
19	国	国道	16	八千代市村上(村上交差点)	79	県	主地道	13	千葉県市原市姉崎706-1
20	国	国道	16	千葉市若葉区殿台町(殿台交差点)	80	県	主地道	22	八街市八街31
21	国	国道	16	木更津市請西((仮称)桜町交差点)	81	県	主地道	24	市原市姉崎2065-1
22	国	国道	51	千葉市中央区本町((仮称)八坂神社付近交差点)	82	県	主地道	57	鎌ヶ谷市丸山1丁目2-3番地～鎌ヶ谷市丸山1丁目1-20番地
23	国	国道	51	印旛郡酒々井町上岩橋・単路部	83	県	主地道	58	山武市蓮沼ハ421番地
24	国	国道	51	印旛郡酒々井町伊篠(千葉日野酒々井サービス付近)	84	県	主地道	59	印西市浦幡新田
25	国	国道	51	酒々井町伊篠517-1～523-1・単路部	85	県	主地道	64	四街道市大日(大日交差点)
26	国	国道	51	成田市東金山((仮称)市道東金山野毛平線付近)	86	県	主地道	71	旭市後草2291番地3
27	国	国道	51	香取市与倉856-2((仮称)与倉地区交差点)	87	県	主地道	76	千葉県山武市椎崎337-1
28	国	国道	51	印旛郡酒々井町上本佐倉(上本佐倉町字外宿交差点)	88	県	主地道	76	酒々井町本佐倉136番地～上本佐倉101-6番地
29	国	国道	51	印旛郡酒々井町上本佐倉(酒々井交差点)	89	県	主地道	81	市原市牛久66番地～中109番地
30	国	国道	51	成田市花崎町(克成成田駅入口交差点)	90	県	主地道	90	木更津市桜井407-10～桜井580-9(富津ガス)
31	市	国道	126	千葉市若葉区中野町(中野交差点)	91	県	県道	102	富里市七栄654-79
32	市	国道	126	千葉市中央区都町((仮称)都町2丁目交差点)	92	県	県道	180	松戸市二十世紀が丘丸山町76
33	市	国道	126	千葉市中央区鶴沼町(旭町交差点)	93	県	県道	180	松戸市秋山259～松戸市秋山169-1
34	市	国道	126	千葉市中央区鶴沼町・単路部	94	県	県道	181	鴨川市花房406-2番地
35	市	国道	126	千葉市中央区本町(本町3丁目交差点)	95	県	県道	244	銚子市(馬場町交差点)
36	県	国道	126	東金市台方(台方十字路交差点)	96	県	県道	264	市川市曾谷3-42
37	国	国道	127	南房総市市部(市部交差点)	97	県	県道	270	木更津市木更津3丁目(公園入口)～木更津3丁目15
38	国	国道	127	君津市北小安(北小安6丁目交差点)	98	県	県道	281	松戸市常盤平6丁目29-1番地～常盤平6丁目30-6番地(金比)
39	国	国道	357	船橋市浜町(浜町2丁目交差点)	99	市	国道	126	千葉市稲毛区
40	県	国道	14	船橋市西船1丁目17-9番地～西船橋1丁目7-19番地	100	市	国道	126	千葉市稲毛区
41	県	国道	14	船橋市海神6丁目11-13番地～海神6丁目7-7番地(海神駅入)	101	市	国道	126	千葉市稲毛区
42	県	国道	14	船橋市海神6丁目26-19～6丁目29-8	102	市	国道	126	千葉市若葉区中野町(中野交差点)
43	県	国道	14	船橋市海神1丁目20-10番地～海神1丁目24-10番地	103	市	主地道	53	千葉市若葉区金親町(金親町交差点)
44	県	国道	14	船橋市本町3-13(大神宮下駅入口交差点)	104	市	主地道	64	千葉市若葉区高品427-1～千葉市若葉区高品225-1(高)
45	県	国道	14	千葉県習志野市谷津2丁目23-18	105	市	主地道	66	千葉市稲毛区山王町(日東紡績工場前)
46	県	国道	14	習志野市鷺沼3丁目20	106	市	県道	134	千葉市稲毛区稲毛東2丁目(単路部)
47	県	国道	126	旭市イ2815番地2～旭市イ2758番地1	107	市	市道	14	千葉市中央区(鶴の森町交差点)
48	県	国道	126	山武市成東738-2番地(ネットヨタ)～山武市成東764-2番地	108	市	市道	34	千葉市花見川区柏井1丁目
49	県	国道	128	いすみ市日在1080番地～いすみ市日在998番地区間	109	市	市道	36	千葉市中央区千葉寺町121～122
50	県	国道	128	長生郡長生村7井土1885	110	市	市道	38	千葉市中央区富士見1丁目1-3～駅前地下道入口交差点
51	県	国道	128	茂原市東茂原1番地14号(東茂原交差点)	111	市	市道	38	千葉市中央区 祐光2(単路部)
52	県	国道	128	東金市福徳906-番地1(千葉井セキ)～台方1198番地	112	市	市道	43	千葉市稲毛区小中台町(小中台高架橋交差点)
53	県	国道	295	成田市取香393(取香橋交差点)	113	市	市道	208	千葉市稲毛区宮野木町(穴川町こて橋横線)
54	県	国道	296	八千代市大和田新田					
55	県	国道	296	八千代市大和田新田920-5					
56	県	国道	296	八千代市大和田新田920-5～919					
57	県	国道	296	千葉県船橋市薬円台4丁目2-22					
58	県	国道	296	習志野市谷津4丁目					
59	県	国道	297	養老橋東側交差点					
60	県	国道	356	銚子市松岸町3丁目310					

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

- ・令和元年度の代表区間において、20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20区間を追加。
- ・令和2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

令和元年度代表区間 (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	流山市名都佳	名都佳交差点	国
継続	3	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・華路部	国
継続	4	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・華路部	国
継続	5	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国
継続	6	国道6号	柏市東広町	(仮称)東広町1交差点	国
継続	7	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉市美浜区真砂入口交差点	国
継続	8	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国
継続	9	国道16号	柏市柏	・華路部	国
継続	10	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国
継続	11	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国
継続	12	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	13	国道16号	市原市八幡海岸通	市原地頭入口交差点	国
継続	14	国道16号	市原市八幡海岸通	(仮称)福寿台通り交差点	国
継続	15	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	16	国道16号	神納交差点	神納交差点	国
継続	17	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	18	国道16号	木更津市清見台	(仮称)清見台交差点	国
継続	19	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
継続	20	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国
継続	21	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国
継続	22	国道128号	木更津市小島	(仮称)金田中付近交差点	国
継続	23	国道128号	茂原市小林1606-10		県
継続	24	国道296号	船橋市滝台2丁目	・華路部	県
継続	25	主要地方道 船橋停車場線	船橋市本町1-3～1-9-9	・華路部	県
継続	26	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県
継続	27	主要地方道 千葉大綱線	千葉市緑区越智町	越智はなみずき台入口交差点	市
継続	28	主要地方道 千葉大綱線	千葉市緑区土気町	土気駅北口交差点	市
継続	29	市道 塩田町豊田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市
継続	30	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	1	国道6号	流山市前ヶ崎649～621-7	・華路部	国
完了	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
完了	3	国道14号	千葉市中央区登戸	登戸交差点	国
完了	4	国道16号	千葉市中央区村田町	浜野駅西側交差点	国
完了	5	国道16号	富津市大堀	大堀池下交差点	国
完了	6	国道51号	成田市花崎町	京成成田駅入口交差点	国
完了	7	国道126号	旭市イ2815番地2～旭市イ2758番地1		県
完了	8	国道296号	佐倉市井野	・華路部	県
完了	9	国道296号	八千代市大和田新99～912-2	・華路部	県
完了	10	国道297号	市原市玉前1322	養老橋東側交差点	県
完了	11	国道409号	八街市八街31	一区交差点	県
完了	12	国道464号	鎌ヶ谷市北中沢	・華路部	県
完了	13	主要地方道 千葉八街横芝線	八街市八街	・華路部	県
完了	14	主要地方道 千葉鎌ヶ谷谷戸線	松戸市五香2-2-11～2-16-1		県
完了	15	一般県道 市街通上志津線	佐倉市上志津		県
完了	16	主要地方道 長沼船橋線	習志野市藤崎2-19-13～2-16-21	・華路部	県
完了	17	一般県道 成田岡国線	富里市七栄654-79		県
完了	18	一般県道 君津青根線	君津市主師3丁目		県
完了	19	主要地方道 千葉大綱線	千葉市緑区豊田2丁目	豊田インター交差点	市
完了	20	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

昨年度

令和元年度代表区間(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

20区間
※R3.3末の完了
予定箇所含む

対策立案・
調整中箇所

30区間

事故危険区間
リストの更新

新たに
20区間
を追加

意見

令和2年度代表区間
(50区間)を公表

令和2年度新規追加 (20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	31	国道6号	柏市あけぼの	あけぼの2丁目交差点	国
追加	32	国道6号	柏市柏	呼塚交差点	国
追加	33	国道14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国
追加	34	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大綱街道入口交差点	国
追加	35	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国
追加	36	国道357号	習志野市秋津	香澄交差点	国
追加	37	国道14号	市川市市川2-16	市川広小路交差点	県
追加	38	国道128号	茂原市茂原		県
追加	39	国道297号	市原市出津417番地先	養老橋西側交差点	県
追加	40	国道409号	八街市八街244-43		県
追加	41	国道409号	八街市文通301-3番地～文通301番地	・華路部	県
追加	42	主要地方道 守谷流山線	柏市西原7丁目7-21		県
追加	43	主要地方道 市川柏線	松戸市高塚新田242番地～高塚新田336-9番地	・華路部	県
追加	44	主要地方道 千葉鎌ヶ谷谷戸線	鎌ヶ谷市東初富4丁目5-1	丸山1丁目交差点	県
追加	45	一般県道 綾瀬東金線	美金市求名	求名駅入口交差点	県
追加	46	一般県道 綾瀬東金線	美金市道徳937-2～東金市田間1314	・華路部	県
追加	47	一般県道 君津大貫線	君津市久保2丁目2-12		県
追加	48	主要地方道 市川浦安線	市川市妙典3-3-8		市
追加	49	主要地方道 千葉大綱線	千葉市緑区豊田1丁目	野田十字路交差点	市
追加	50	市道 鎌辺茂島町線	千葉市若葉区若松町2123～小倉町1754-7	・華路部	市

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)



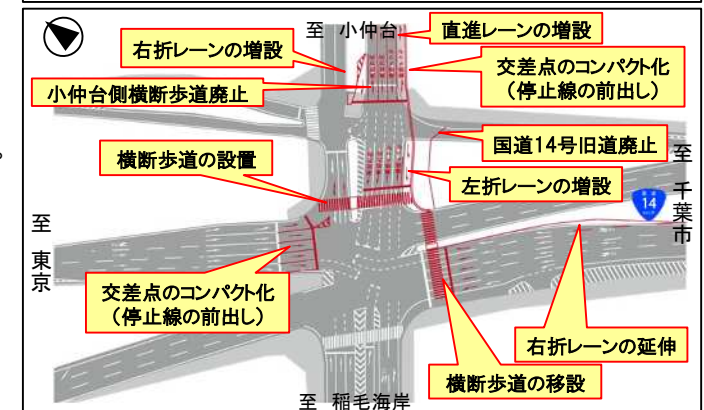
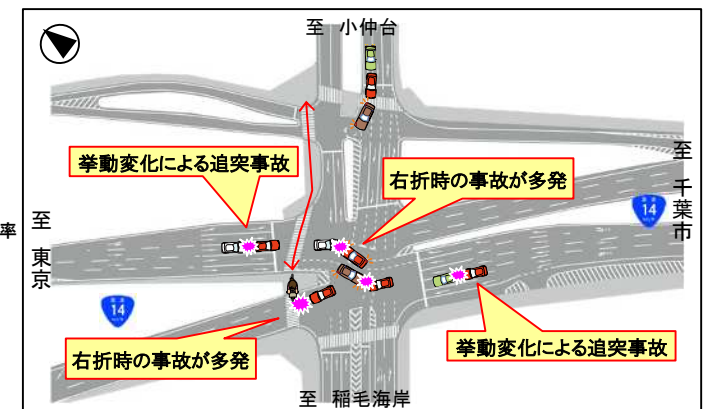
国道14号千葉西警察署入口交差点における対策方針



【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。



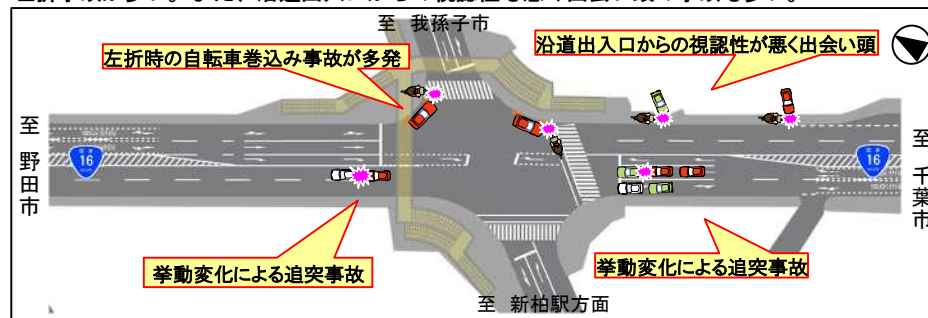
4. 今後の取り組み ①. 代表区間における取組方針(主要箇所抜粋)

国道16号桜台交差点における対策方針



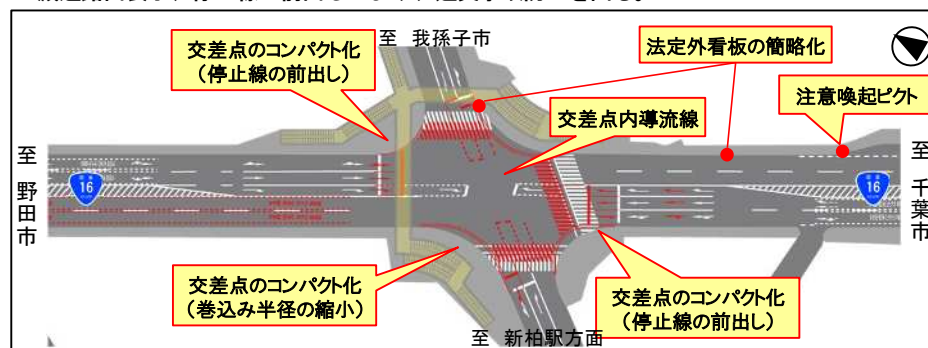
【課題】

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。

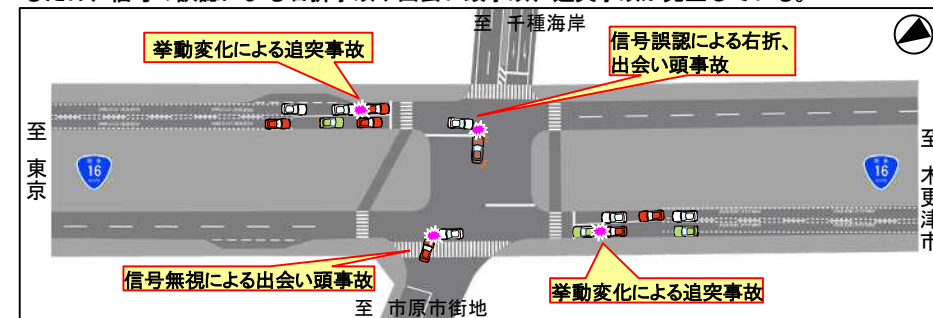


国道16号千種海岸付近交差点における対策方針



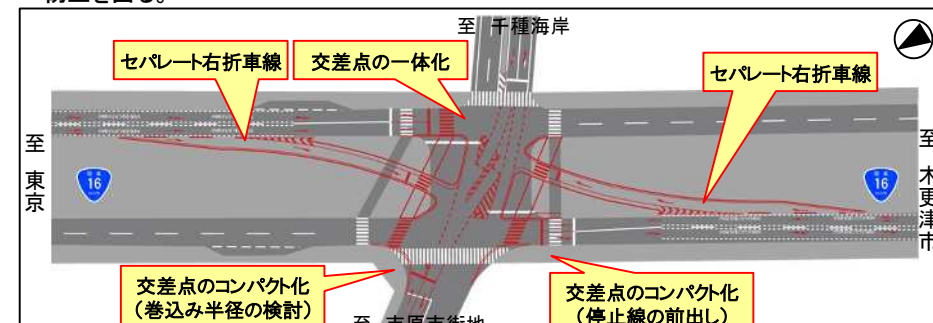
【課題】

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。

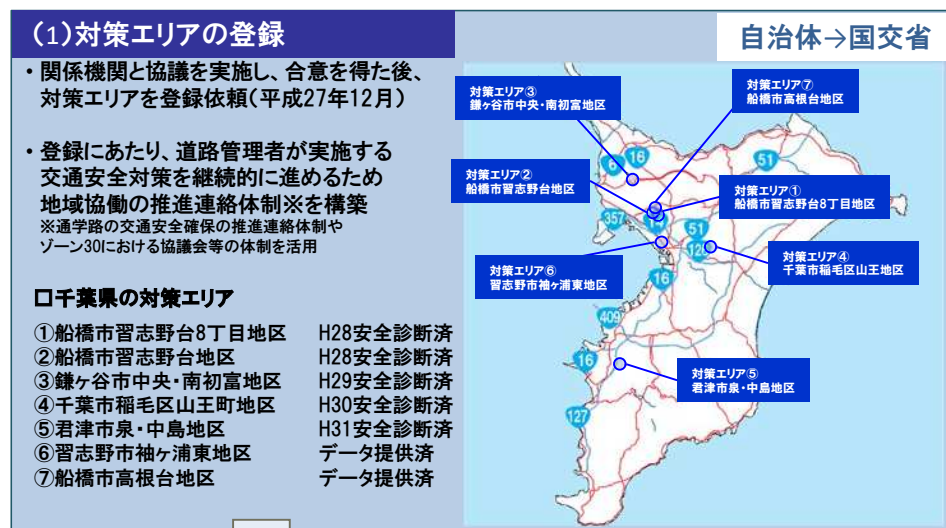


4. 今後の取り組み ②. 生活道路の交通安全対策について

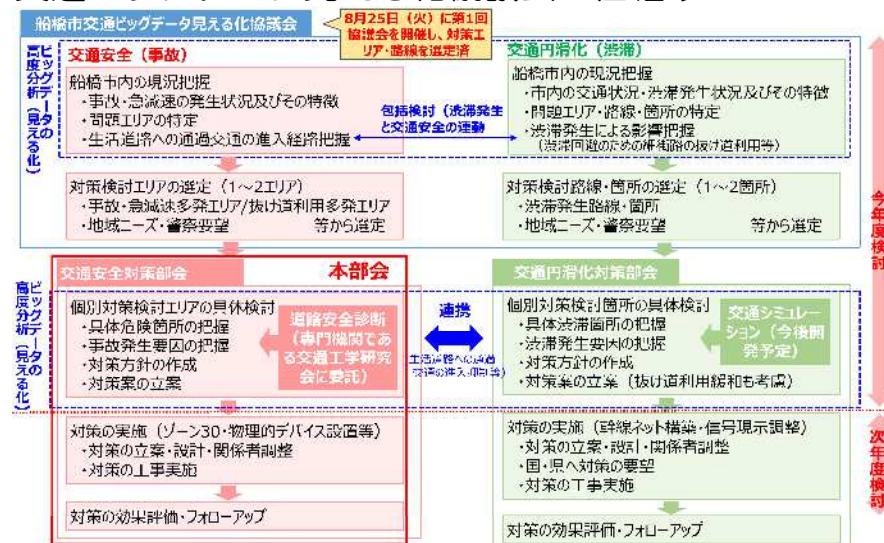
生活道路対策エリア

- 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。千葉県では、現時点で7エリアが登録済。
- この内、5エリアについて、道路安全診断を実施し、残りの2エリアについては、ETC2.0を活用した状況把握を実施し、自治体にデータを提供した。
- また、今年度は、船橋市が交通ビッグデータ見える化協議会を設立し、自治体が主体となる道路安全診断を実施。
- その他、生活道路対策エリアの取り組み課題でもあるETC2.0データ分析を簡易に分析できるシステムを国総研が開発中。

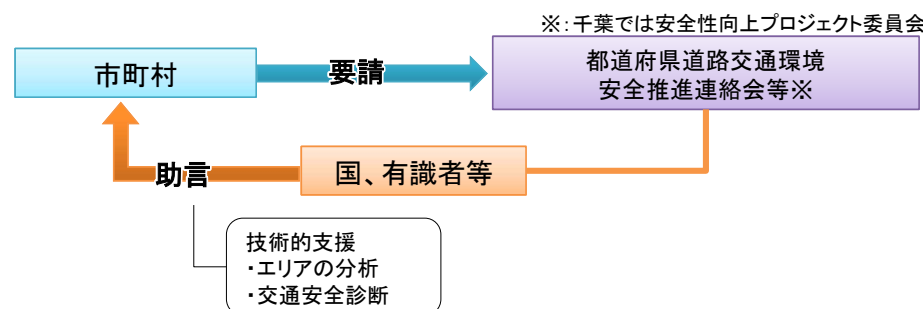
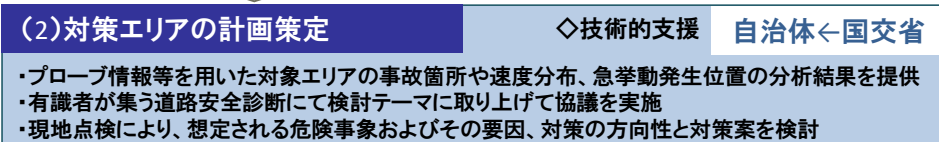
▼生活道路対策エリアの概要



▼交通ビッグデータ見える化協議会の仕組み



▼生活道路分析システムツールの開発中



5. 道路安全診断(試行)の報告

5. 道路安全診断(試行)の報告

安全診断実施箇所のモニタリング

- ・平成26年度に安全診断を実施した国道51号並木交差点は平成28年～平成29年にかけて対策を実施
- ・対策完了後の平成30年は5件の事故が発生していたが、令和元年の事故は0件となっている

■並木交差点検討経緯

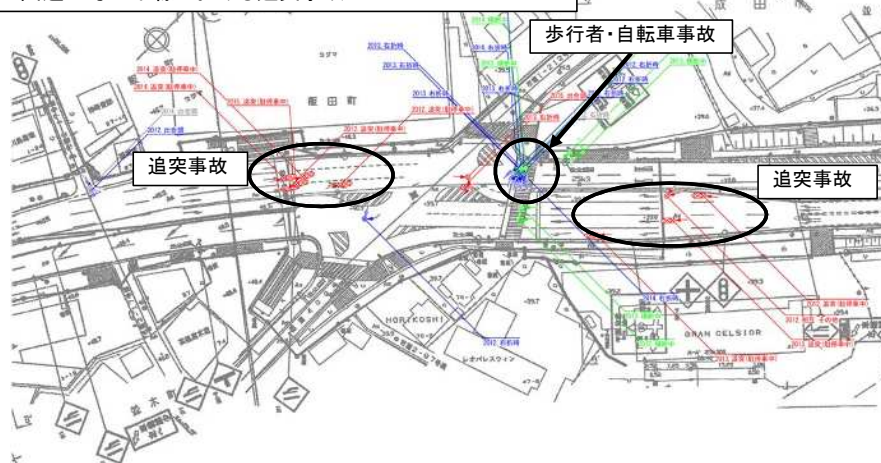
 対象地域の位置	H26年度	PLAN DO CHECK	道路安全診断
	H27年度		各種設計を実施
	H28年度		①対策実施(H28.2) ■信号現示の改良(2現示⇒4現示) ・従道路側信号現示の分離 ・右折交通と歩行者の分離現示を追加
	H29年度 ～ R2年度		②対策実施(H29.3) ■交差点のコンパクト化 ・主・従道路の停止線・横断歩道を前出 ・交差点内路面表示の変更
			①効果検証 ・走行位置 ・ETC2.0による挙動前後比較 ②効果検証 ・事故発生状況の確認

■対策前事故状況

対策前(H21～H24)25件

主な着目事故

- ・従道路右折車と国道51号を横断する歩行者・自転車事故
- ・国道51号上下線における追突事故



■対策内容

信号現示変更(平成28年2月対策済)

現示	1φ	2φ	3φ	4φ	
表示時間	G:71 Y:3 AR:4	G:55 Y:3 AR:4	G:17 Y:0 AR:0	G:29 Y:3 AR:4	C=140
有効青時間	72	56	17	30	G=122
損失時間	6	6	0	6	L=18
歩行者青時間	67	51	17	0	

交差点コンパクト化(平成29年3月対策済)



■事故発生状況

交差点コンパクト化(H29.3)

信号現示改良(H28.2)

R1事故未発生

並木交差点イタリア区間番号:12-K06863-000

事故類型		1当	2当	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	総計
車両相互	右折時	その他	その他				1								1
		自転車	自転車												2
		自動車	自動車	3	9	4	4	4	3			4	2		33
		右折直進	自動車	2											2
		自動車	自動車	1				1							2
	左折時	自動車	自動車	1							1				2
	出合い頭	その他	自転車										1		1
		自動車	自動車		1										1
		自動車	自転車		1										1
		自動車	自動車						1						1
人対車両	追突	駐・停車中	自動車	1	1		2				1				5
		自動車	二輪車												1
	横断歩道	自動車	歩行者	1	1	2	1	2	1	2					10
	横断中	歩行者	歩行者		1		1								2
路上停止中		自動車	歩行者						1						1
合計				9	14	6	9	8	6	2	2	4	5	0	65

6. 事故危険箇所の選定

6. 事故危険箇所の選定

1 事故危険箇所対策の概要

平成27年から令和2年までの5年間を計画期間とする第4次社会資本整備重点計画の主要施策である事故危険箇所の対策に取り組んできたところであるが、未就学児をはじめとする子供や高齢者が関係する事故が後を絶たない。また令和2年の交通事故死傷者数は372,315人であり、その半数以上が幹線道路で発生するなど、依然として深刻な状況にある。

そこで、第5次社会資本整備重点計画においても第4次社会資本整備重点計画に引き続き、道路管理者と都道府県公安委員会が連携の上、幹線道路において事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策(事故危険箇所対策)を推進することとしている。**事故の危険性が高い箇所のうち、道路整備や交通安全施設等の整備によって対策効果の見込まれる箇所を、新たな事故危険箇所(以下「事故危険箇所」という。)として選定した上で、その箇所において道路管理者と都道府県公安委員会が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施し、死傷事故の抑止を図る。**

2 事故危険箇所の抽出基準

幹線道路において、次に示す**抽出基準A、抽出基準Bのいずれかに該当する箇所**で、**道路整備や交通安全施設等の整備による交通事故削減効果が見込まれ、令和7年度までに事業が完了する見込みがある箇所を事故危険箇所として選定することとする。**

抽出基準A

過去4年間(平成27年～平成30年)における平均的な交通事故発生状況について、**死傷事故率が100件/億台キロ以上、かつ重大事故率※1が10件/億台キロ以上、かつ死亡事故率が1件/億台キロ以上の箇所**

※1 重大事故: 死亡事故または30日以上の治療を要する事故

令和元年以降の最新データを考慮した場合や、市町村道との交差点において市町村道上の事故データを加味することなどにより、抽出基準Aを満たすこととなる場合には、同基準に該当する箇所として選定してもよいこととする。

抽出基準B

抽出基準Aに該当しない箇所のうち、ETC2.0のビッグデータを活用して判明した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、**特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所**

3 事故危険箇所の選定

抽出基準Bの取り扱いについて道路管理者(国、千葉県、千葉市)で検討し、千葉県警と調整の上選定する。