資料-2

令 和 ３ 年 度

第1回「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」

～事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）～

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４年３月１５日

目次

― 目 次 ―

1.　千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯
2.　幹線道路の交通安全対策について
（1）事故ゼロプランの概要
① 事故ゼロプランの概要とこれまでの取り組み
② 事故ゼロプランの目標（3巡目）
③千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
3.生活道路の交通安全対策について
① 生活道路の交通安全対策について
② 通学路の安全対策の取組について
4.　道路安全診断（試行）の報告

1. 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯

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20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。
- 令和2年度には、対策工種別の対策効果におけるポアソン検定のルール変更を実施。

年度	回	開催日	内容
H17	第1～3回	H17.11/ H17.12/ H18.3	委員会設立、対策箇所候補の提示／対策箇所の選定、パブコメ実施について／ 対策箇所の対策案提示
H19	第1～3回	H19.6/ H19.8/ H19.12	対策箇所の進捗報告、新たな対策箇所の考え方／対策箇所の進捗公表、新たな対策箇所選定の考え方／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	これまでの取り組み確認、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　※R1年度新型コロナウイルスによる自粛影響による代替え開催
	第2回	R3.3.25	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、ポアソン検定のルール変更、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、事故危険箇所の選定

２．幹線道路の交通安全対策について

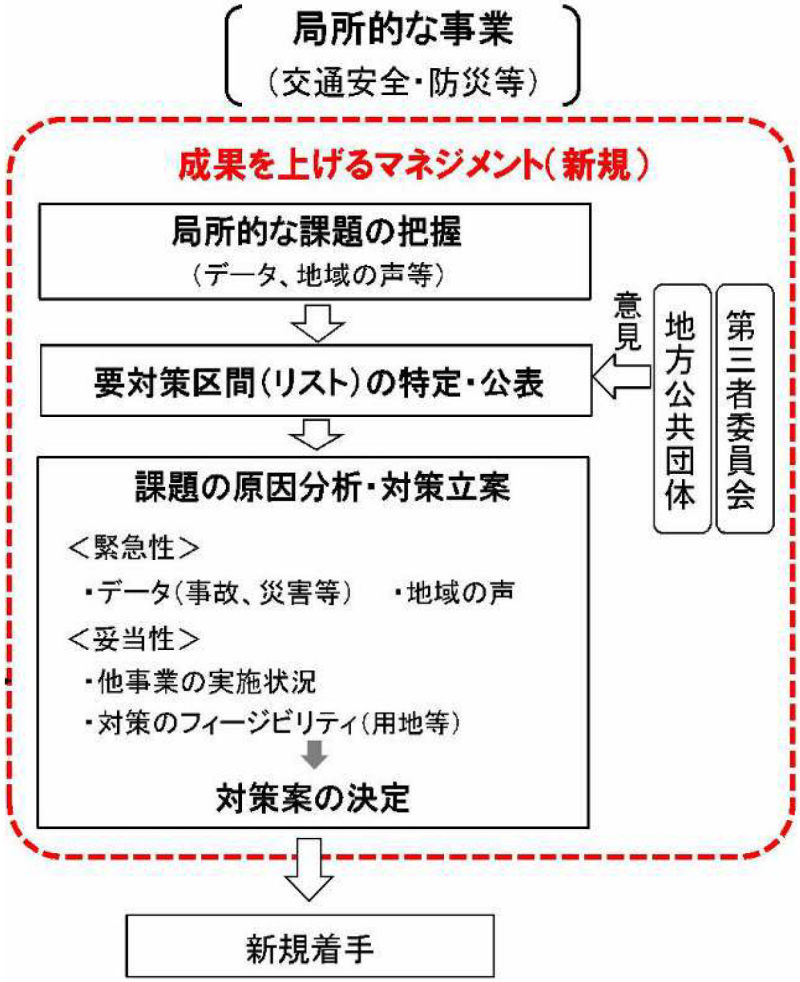
（１）事故ゼロプランの概要

① 事故ゼロプランの概要とこれまでの取り組み
② 事故ゼロプランの目標（3巡目）
③ 千葉県内の交通事故発生状況

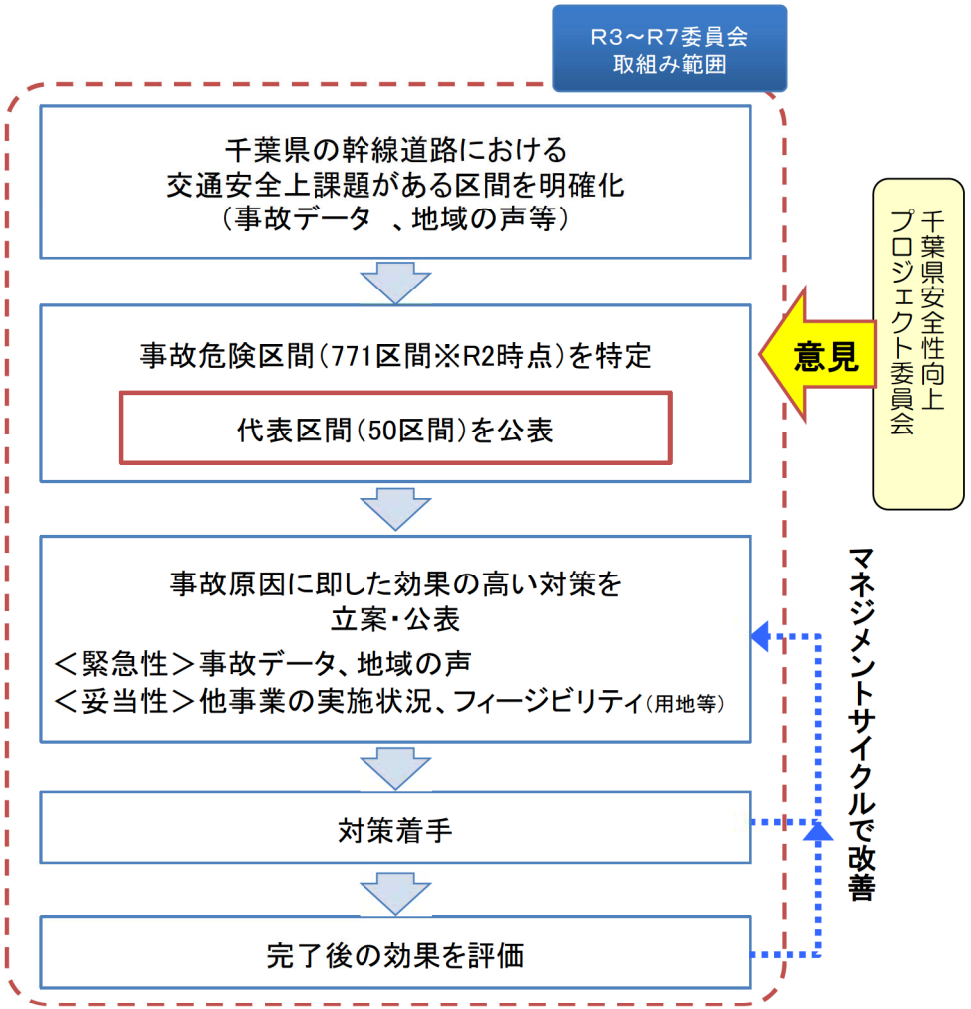
事故ゼロプランの概要

- 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年度より『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）へ移行し、昨年度（R2）に終了。
- 今年度（R3）から『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』は３巡目（令和３年度～令和７年度）に入り、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

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

第9次交通安全基本計画
策定（H23.3）

第9次千葉県交通安全計画策定

各市 第9次交通安全計画策定

H23～H27までの5カ年計画

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

第９次 交通安全基本計画

千葉県第９次交通安全計画
【目標】死傷者数25,000人以下

道路交通の安全
道路交通環境の整備
幹線道路の取組み
事故ゼロプラン

千葉県事故ゼロプラン〈1巡目〉の目標

「道路交通環境の整備」の幹線道路の“1主要施策”の取組みとして、H27年までに

千葉県内幹線道路の死傷事故件数 を2割以上削減

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

死傷者数あたりに換算した場合

県内事故の1件あたりの死傷者：1.25人/件（H22事故）※ ⇒ 死傷事故を1件削減することで1.25人の死傷者を削減

死傷事故件数2割（20%）削減 → 死傷者数25%削減

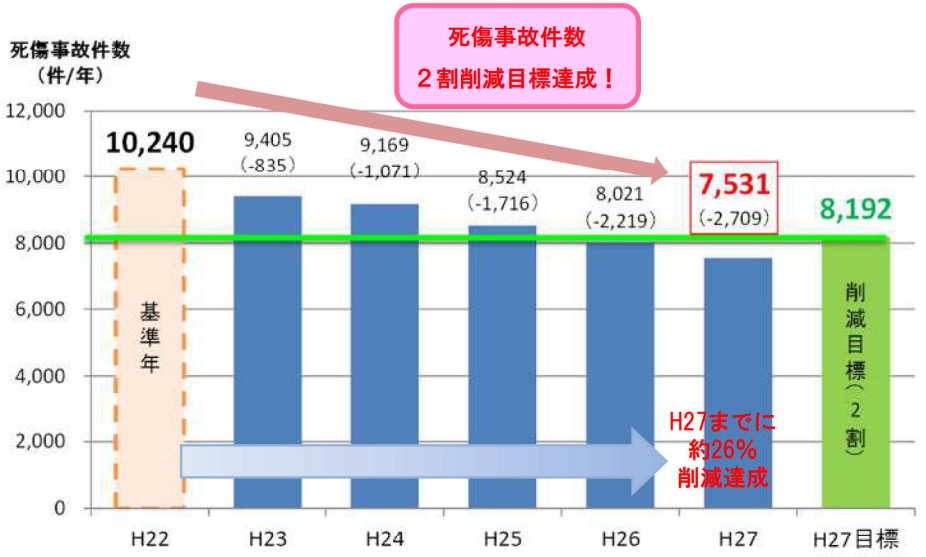
千葉県第9次交通安全計画の目標値に相当



※出典：交通事故統計年報（平成22年版）
千葉県内におけるH22年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

■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

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

- 事故ゼロプラン〈1巡目〉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り組みを実施。
- 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いることから、当該計画の目標であった死傷者数18,000人以下に合わせて、R2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／H27：7,531件→R2までに：6,024件）
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、 R2：5,277件（約30%削減）となり、当該計画の目標を達成。

■第10次交通安全基本計画(前計画)における事故ゼロプラン〈２巡目〉の目標設定

第10次交通安全基本計画 策定(H28.3)

第10次千葉県交通安全計画策定(H28.8)

各市 第10次交通安全計画策定

H28～R2までの5カ年計画

➢幹線道路の主な取組みとして
① 事故ゼロプランの推進
② 死傷事故率が高く、または死傷事故が多発している事故危険箇所について、集中的な事故抑止対策の推進

第10次 交通安全基本計画
【目標】死傷者数年間500,000人以下

千葉県第10次交通安全計画
【目標】死傷者数 年間18,000人以下

道路交通の安全・道路交通環境の整備
幹線道路の取組み・事故ゼロプラン
事故件数2割削減

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、R2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

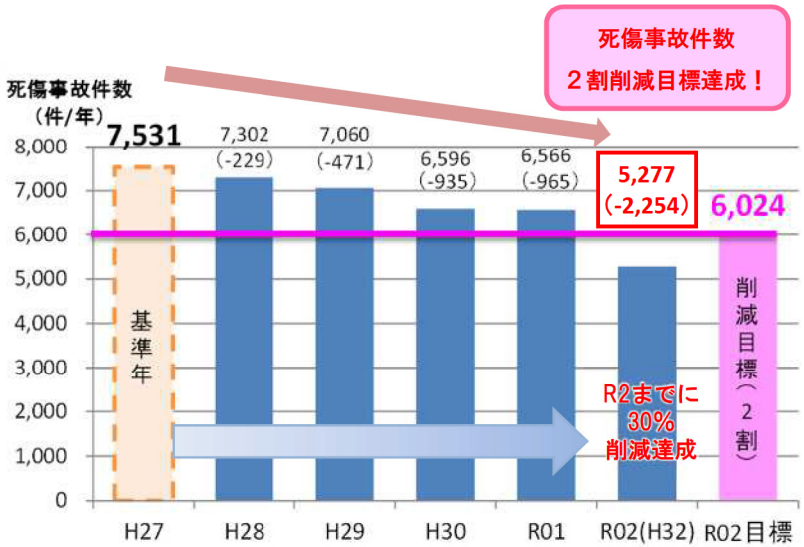
千葉県第10次交通安全計画の目標値に相当



※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

■事故ゼロプランの〈２巡目〉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(H27～R2)と当初目標

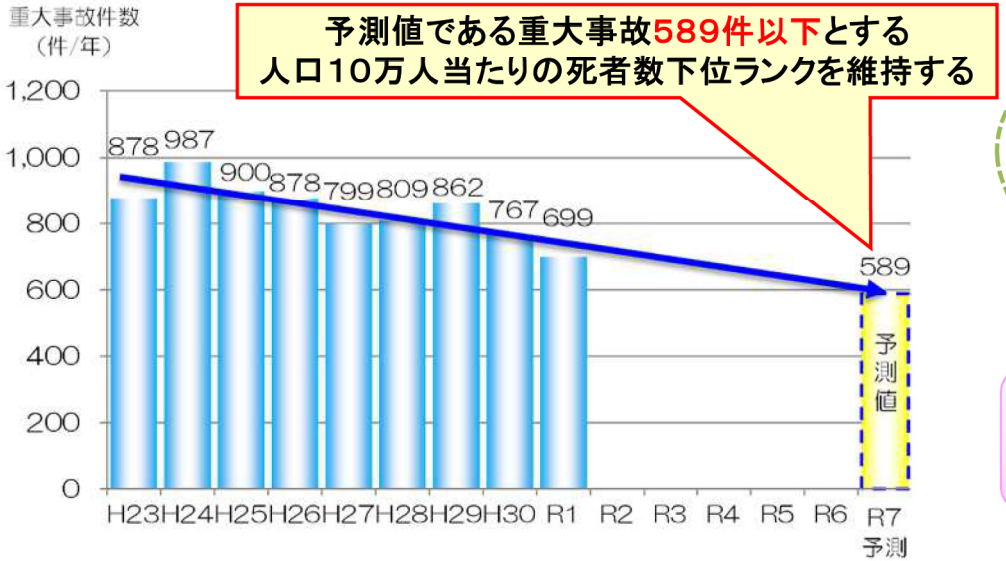
※出典:交通事故統計年報 幹線道路:「一般国道」+「主要地方道」+「一般県道」

事故ゼロプラン〈3巡目〉の目標達成状況（第11次千葉県交通安全計画：R3～R7）

- 第11次交通安全基本計画及び第11次千葉県交通安全計画はともに死亡者数と重傷者数で目標値を設定している。
- これに対し、道路事故対策はこれまで死傷事故件数、重大事故件数、死亡事故件数として事故件数で評価・管理を行ってきた経緯があり、事故ゼロプラン3巡目は死亡事故と重傷事故を合わせた重大事故を目標指標として設定する。
- 事故対策の推進により、事故ゼロプラン開始時（H23）からの減少傾向を継続しており、R7年の予測値では589件（R1年比15.7%減）となる。
- 事故ゼロプラン3巡目では重大事故を予測値である589件以下とすることを目標とする。
- 千葉県の人口10万人当たりの死者数は全国39位（R3）と少なく、3巡目においてもこの傾向を維持すべく事故対策に取り組んでいくものとする。

■重大事故（死亡事故＋重傷事故）の現状と削減目標の設定

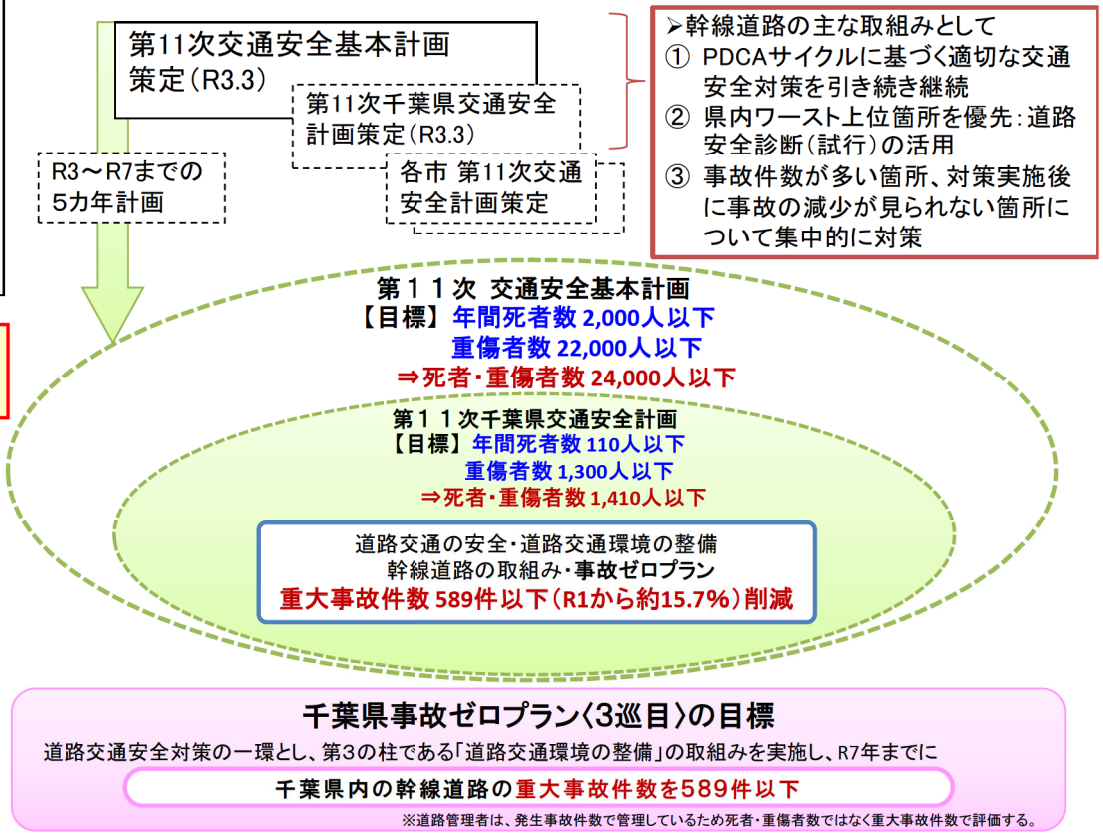
- 事故ゼロプランが開始されたH23からR1までの死亡・重傷・重大事故件数の推移は、以下のグラフのとおりとなっており、単年で見た場合には増減があるものの減少傾向にある。
- H23からR1の実績値より予測される**R7の重大事故件数は589件**となる。
（R2年は新型コロナウイルスによる外出自粛があり、大幅な事故件数の減少が起こっていることから特異値として扱い予測には使用しない。）
- 千葉県は人口10万人当たりの**死者数は全国と39位（R3）**と少なく、3巡目においてもこの傾向を維持するべく事故対策に取り組んでいくものとする。



千葉県内幹線道路の重大事故件数の実績値と予測値【H23～R7】

出典：イタルダ事故データ　千葉県内の幹線道路を対象

■第11次交通安全基本計画における事故ゼロプラン〈3巡目〉の目標まとめ



千葉県事故ゼロプラン〈3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、R7年までに

千葉県内の幹線道路の重大事故件数を589件以下

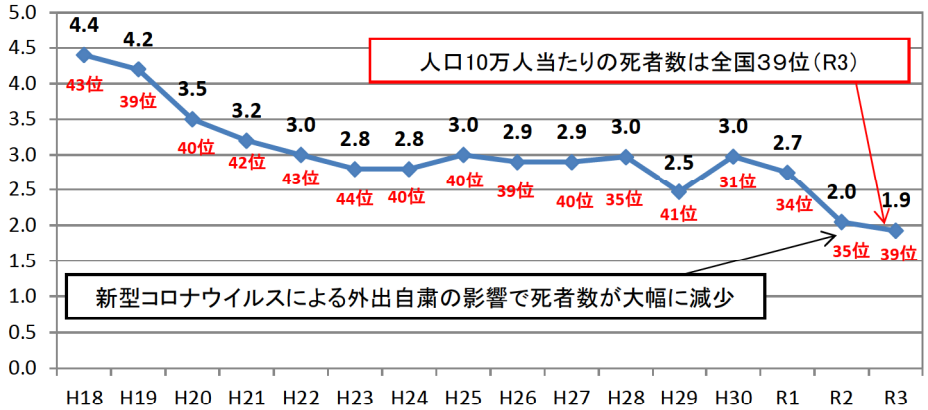
※道路管理者は、発生事故件数で管理しているため死者・重傷者数ではなく重大事故件数で評価する。

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（R3）は全国３９位（千葉県の交通事故死者数は全国４位）。
- 年齢層別交通事故死者数（R2）の内訳は、65歳以上の高齢者が約６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。

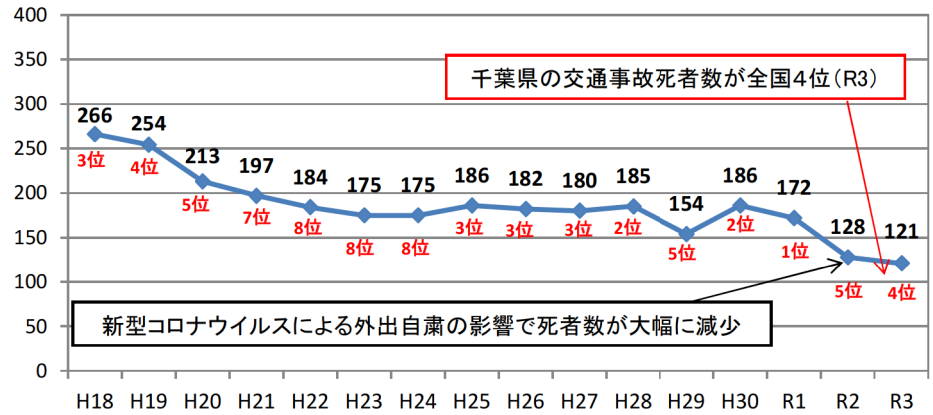
■千葉県の交通事故死者数の発生状況

千葉県の人口10万人当たりの死者数（H18～R3）



出典：（e-statより）「道路の交通に関する統計_交通事故死者数について」警察庁

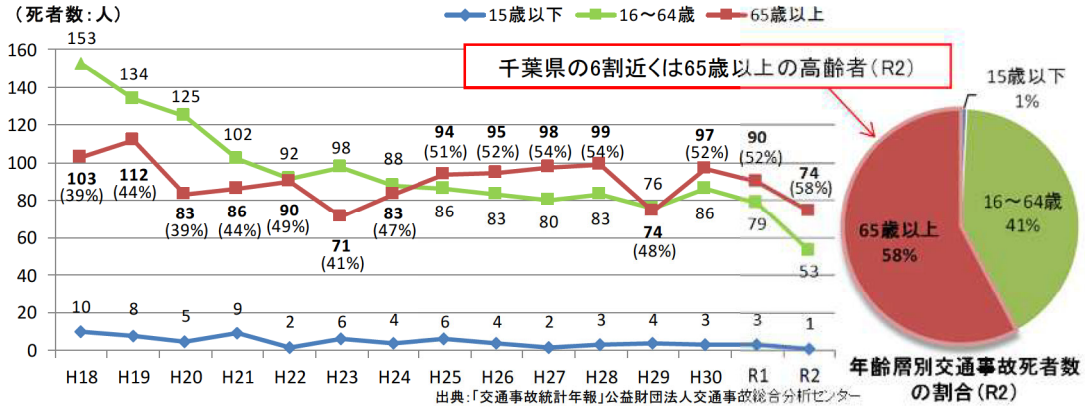
千葉県の交通事故死者数（H18～R3）



出典：（e-statより）「道路の交通に関する統計_交通事故死者数について」警察庁

■千葉県の年齢層別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（H18～R2）

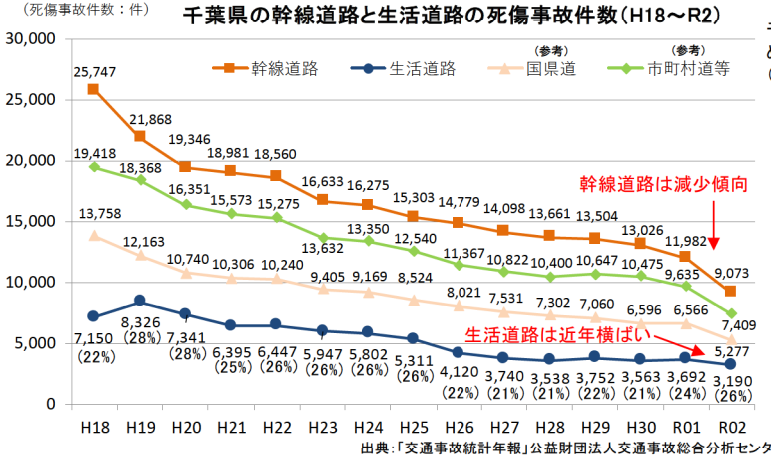


出典：「交通事故統計年報」公益財団法人交通事故総合分析センター

■千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故の発生状況

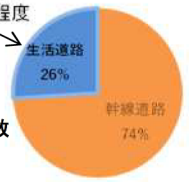
- **幹線道路事故**　：車道幅員5．5m以上の単路及び交差点で発生した交通事故
- **生活道路事故**　：車道幅員5．5m未満の単路及び交差点で発生した交通事故（「その他の道路」は含まない）
- （参考）**国県道事故**　：一般国道、主要地方道、一般県道で発生した交通事故
- （参考）**市町村道等事故**：一般市町村道、道路運送法の道路、農道、林道、港湾道等で発生した交通事故

（死傷事故件数：件）　千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故件数（H18～R2）



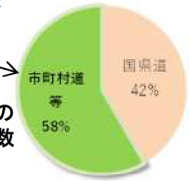
出典：「交通事故統計年報」公益財団法人交通事故総合分析センター

千葉県の“生活道路の占める割合”は全国と同程度（全国の割合は26%）



幹線道路と生活道路の死傷事故件数の割合（R2）

千葉県では市町村道等の占める割合が高い（全国では市町村道等の割合は50%）



国県道と市町村道等の死傷事故件数の割合（R2）

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。
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。
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．幹線道路の交通安全対策について

（２）対策実施区間のフォローアップ結果

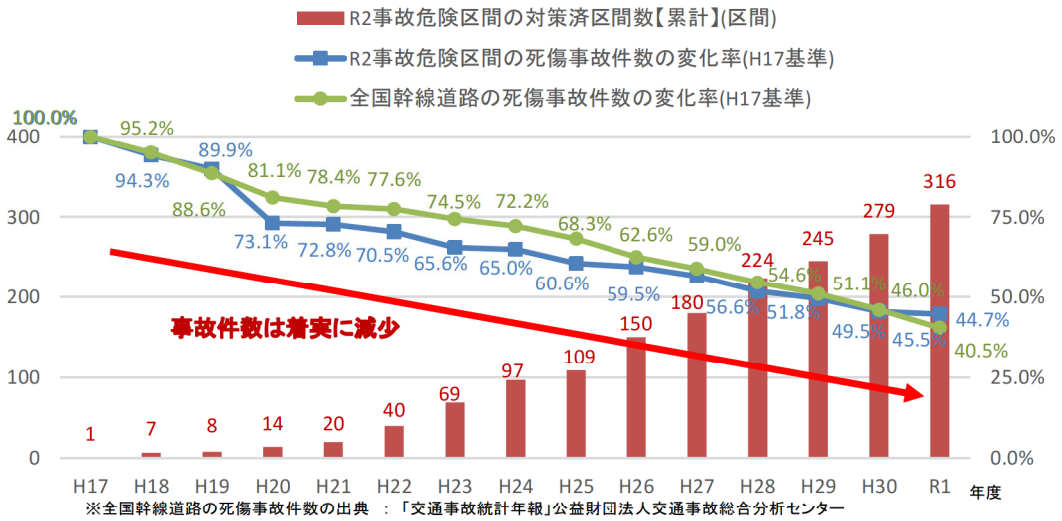
① 事業進捗状況
② 対策実施区間の事例
③ 対策工種別の対策効果

事業進捗状況

- R2事故危険区間（771区間）の死傷事故件数のH17年基準に対する減少率は、全国と比べて鈍化しているが件数は着実に減少している。
- R2事故危険区間において、H30年までに対策を実施（完了）した区間では、死傷事故件数が23%減少。
- 代表区間50区間のうち、約４割が工事完了、約２割が事業中（工事準備中含む）、約３割が令和４年度以降に事業開始予定。（R4.3時点）

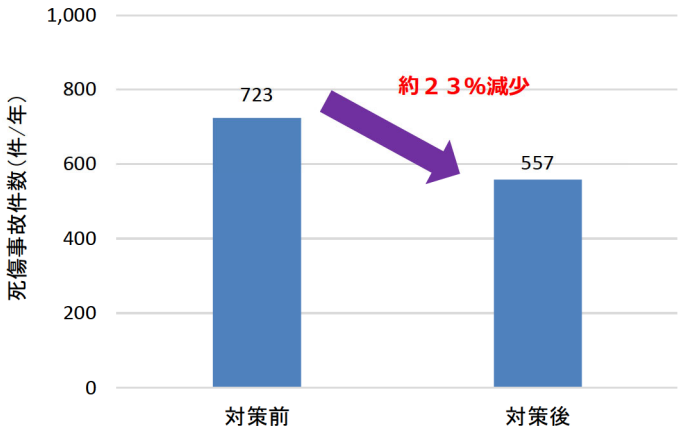
R2事故危険区間 （771区間）

■R2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

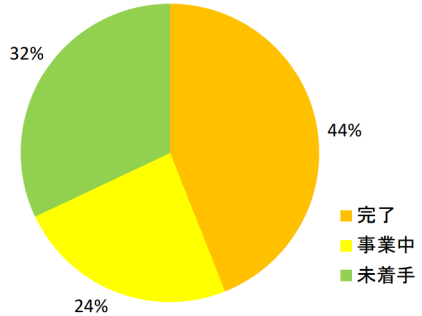
■ R2事故危険区間における対策実施区間の対策効果



H30までに対策を実施（完了）した279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）

■R2代表区間の対策進捗状況

- 完了：22箇所
- 事業中：12箇所
- 未着手：16箇所



完了はR4.3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R4.4以降完了予定
未着手はR4年度以降に着工予定又は未定

R2代表区間 （50区間）

■R2代表区間の一覧

R2年度に選定した代表区間（30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6号	流山市名都借	名都借交差点	国	●		●
3	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国	●	●	●
4	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国	●		●
5	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国	●	●	●
6	国道6号	柏市末広町	（仮称）末広町1交差点	国	●		●
7	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉西警察署入口交差点	国	●	●	●
8	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国	●		●
9	国道16号	柏市柏	・単路部	国	●		●
10	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国	●	●	●
11	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国	●	●	●
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			●
13	国道16号	市原市八幡海岸通	市原埠頭入口交差点	国	●	●	●
14	国道16号	市原町八幡海岸通	（仮称）稲荷台通り交差点	国	●		●
15	国道16号	市原市千種海岸	（仮称）千種海岸付近交差点	国	●		●
16	国道16号	袖ヶ浦神納	神納交差点	国	●		●
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	●		●
18	国道16号	木更津市請西	（仮称）請西交差点	国			●
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	●		●
20	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国	●	●	●
21	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国	●	●	●
22	国道409号	木更津市中島	（仮称）金田中付近交差点	国	●		●
23	国道128号	茂原市小林1606-10		県	●		●
24	国道296号	船橋市滝台2丁目	・単路部	県	●		●
25	主要地方道 船橋停車場線	船橋市本町1-3～1-9-9	・単路部	県	●		●
26	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県	●	●	
27	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	●		●
28	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	●		●
29	市道 塩田町誉田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市	●	●	●
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			●

R2に追加した代表区間（20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
31	国道6号	柏市あけぼの	あけぼの2丁目交差点	国	●	●	●
32	国道6号	柏市柏	呼塚交差点	国	●	●	●
33	国道14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国	●	●	●
34	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大網街道入口交差点	国	●	●	●
35	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国	●	●	●
36	国道357号	習志野市秋津	香澄交差点	国	●	●	●
37	国道14号	市川市市川2-16	市川広小路交差点	県	●	●	●
38	国道128号	茂原市茂原		県			●
39	国道297号	市原市出津417番地先	養老橋西側交差点	県	●		●
40	国道409号	八街市八街ほ244-43		県	●		●
41	国道409号	八街市文違301-3番地～文違301番地	・単路部	県	●		●
42	主要地方道 守谷流山線	柏市西原7丁目7-21		県	●		●
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	・単路部	県			●
44	主要地方道 千葉鎌ケ谷松戸線	鎌ケ谷市東初富4丁目5-1	丸山1丁目交差点	県	●		●
45	一般県道 緑海東金線	東金市求名	求名駅入口交差点	県	●		●
46	一般県道 緑海東金線	東金市道庭937-2～東金市田間1314	・単路部	県	●		●
47	一般県道 君津大貫線	君津市久保2丁目2-12		県	●		●
48	主要地方道 市川浦安線	市川市妙典3-3-8		県	●	●	●
49	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区誉田1丁目	野田十字路交差点	市	●		●
50	市道 磯辺茂呂町線	千葉市若葉区若松町2123～小倉町1754-7	・単路部	市	●	●	●

ポアソン検定による対策効果判定方法（令和2年度変更）

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。
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開始。

■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）

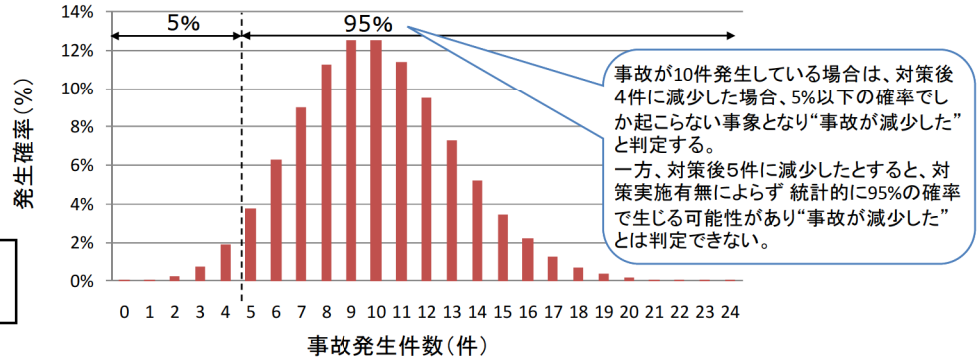
- 交通事故は偶発的に不定期に発生しており、一定期間（数ヶ月，数年）における発生件数はポアソン分布に従うとされる。
- この仮定に基づき「対策効果の有無の判定誤差が5%以内（片側検定）に収まる対策実施前後の件数」を用いて異常な発生の有無を判定する。
- 単位時間中に平均でλ回発生する事象がちょうど k 回（k は0を含む自然数、k = 0, 1, 2, …）発生する確率は、次式で表される。

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（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	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（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

国道14号 （仮称)花見公園前交差点

箇所概要

【場　所】 （仮称） 花見公園前交差点　【H27センサス番号】 12300140180
【路　線】 国道14号　【対策年】H27.11～H28.10
【日交通量】 38,624台/日



出典：国土地理院地図

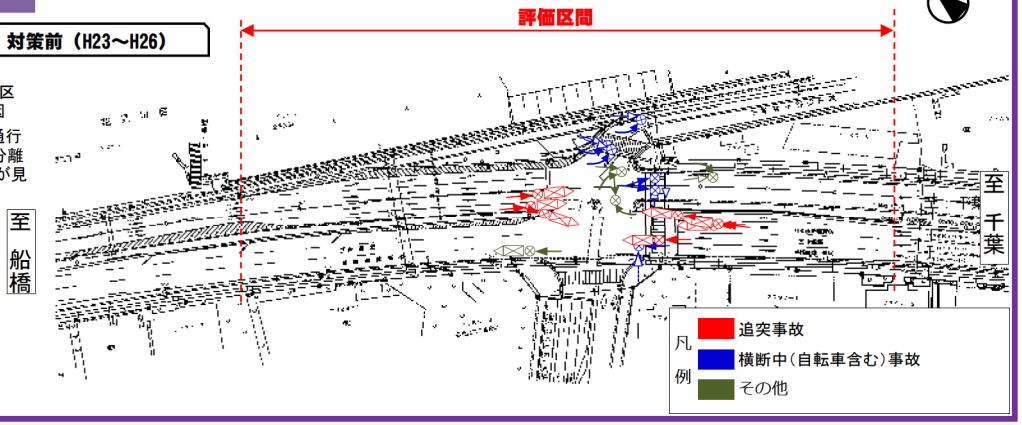
事故発生状況および危険因子

事故の特徴

【事故発生状況(事故要因)】
（追突事故） 緩やかなカーブ区間から直線になる区間であり、速度の出やすい道路環境が追突の要因
（横断中(自転車含む)事故） 自転車・歩行者の通行量が多く、車・自動二輪車の確認が遅れる。中央分離帯及び歩道の植栽により、車から歩行者・自転車が見えにくい。

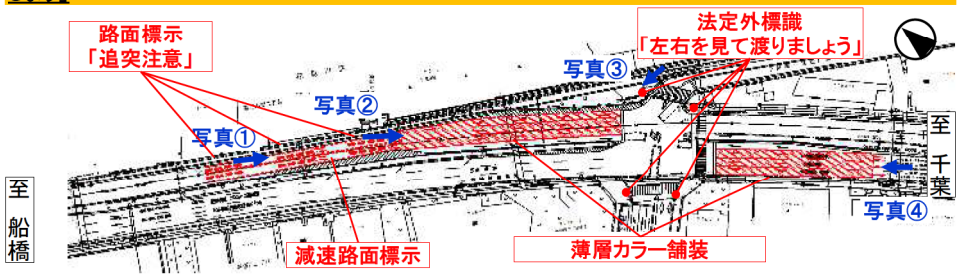
【対策方針】
（追突事故） 速度を抑制すると共に、注意を喚起することにより、追突事故への注意力向上を図る。
（横断中(自転車含む)事故） 注意喚起により、横断歩道通過時の安全確認を促す。

対策前（H23～H26）



対策内容

【対策】 H27年11月対策着手～H28年10月対策完了
（交差点対策） 薄層カラー舗装、路面表示「追突注意」、減速路面表示,法定外標識「左右を見て渡りましょう」



◆対策後





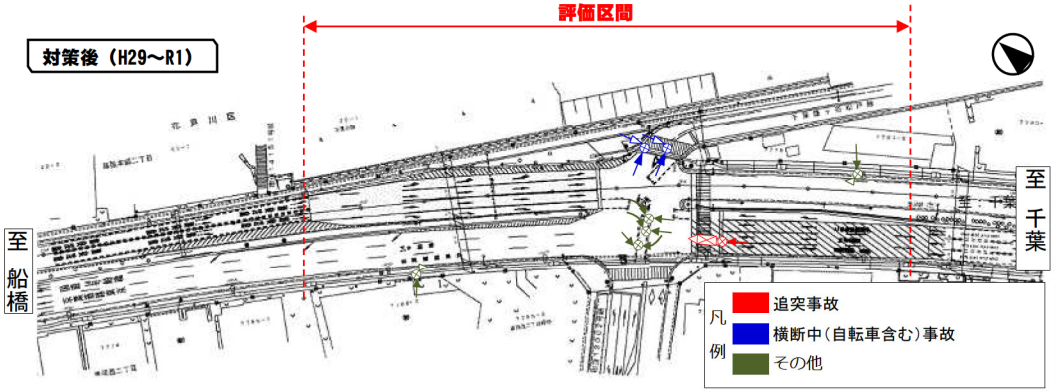




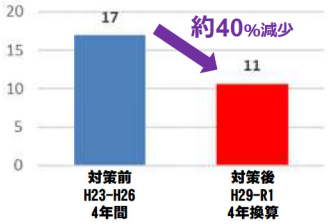
対策効果

全事故件数	18件/4年	→	11件/4年換算（約40%減少）
追突事故	7件/4年	→	1件/4年換算 （約80%減少 ポアソン検定で効果あり）
横断中（自転車含む）事故	6件/4年	→	3件/4年換算 （約50%減少）

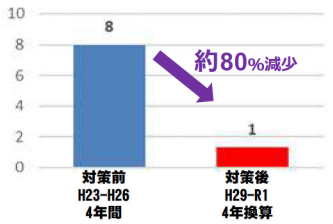
対策後（H29～R1）

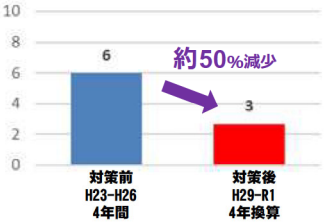


全体の事故件数の変化



上り線・下り線 追突事故件数の変化　横断中(自転車含む)件数の変化





追突事故、横断中（自転車含む）事故が大きく減少しており、交差点全体でみた場合にも事故が検証している。

【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。【RO2年度までに千葉国道事務所でカルテを更新した箇所の積み上げ整理（H30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)	23箇所	68	28	−40	59%	★	3.0	1.2	−1.7	19	4	17%
	3.薄層カラー舗装	20箇所	54	13	−41	76%	★	2.7	0.7	−2.1	17	4	20%
追突	4.減速路面標示	134箇所	761	410	−351	46%	★	5.7	3.1	−2.6	97	45	34%
	5.法定外標識「追突注意」	91箇所	535	349	−186	35%	★	5.9	3.8	−2.0	67	30	33%
	6.路面標示「追突注意」	272箇所	1402	893	−509	36%	★	5.2	3.3	−1.9	186	75	28%
	7.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	49箇所	260	171	−89	34%	★	5.3	3.5	−1.8	32	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	193	−112	37%	★	5.3	3.3	−1.9	40	13	22%
	10.薄層カラー舗装	107箇所	455	304	−151	33%	★	4.3	2.8	−1.4	72	22	21%
左折時	11.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	16箇所	37	32	−5	14%		2.3	2.0	−0.3	11	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)	42箇所	139	80	−59	42%	★	3.3	1.9	−1.4	27	7	17%
	14.導流帯・指導線	142箇所	404	217	−187	46%	★	2.8	1.5	−1.3	100	23	16%
	EX.右直分離信号	5箇所	38	2	−36	95%	★	9.5	0.6	−8.9	5	3	60%
	合計	969箇所	4496	2707	−1789	−	−	4.6	2.8	−1.8	681	245	25%
	平均	65箇所	300	180	−119	40%	−	4.6	2.8	−1.8	45	16	25%

・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

（注） ポアソン検定により減少 ： ★

※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。

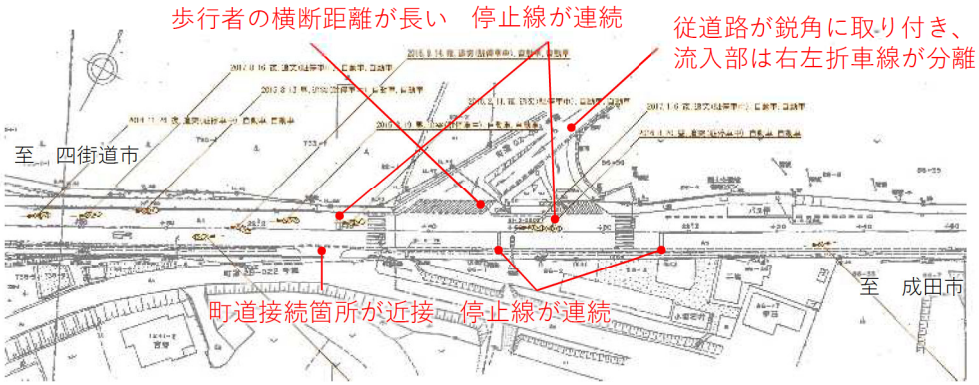
【参考】ETC2.0プローブ情報を用いた早期対策評価分析（国道51号 印旛郡酒々井町　伊篠交差点）

- 事故件数による評価に比べ早期の評価が可能なETC2.0プローブ情報を用いて、改良により交差点形状が変わる交差点の早期効果把握を実施した。
- 交通事故対策として、交差点の直交化等により交差点コンパクト化を実施している。
- 対策前の急減速は、国道51号上下線ともに長い区間で発生していたが、対策後は発生箇所が集約し大幅に減少している。
- 対策後の従道路交通における急減速についても発生率が低い事を確認した。

課題・事故発生状況

＜課題＞

当該交差点は、地元要望により抽出された危険が潜在する交差点である。変則的な交差点となっていることから、停止位置が認識しにくいこと、また、長い直線区間であるため走行速度が高くなることから、信号変わり目での急停止、急減速等により追突事故が発生している。



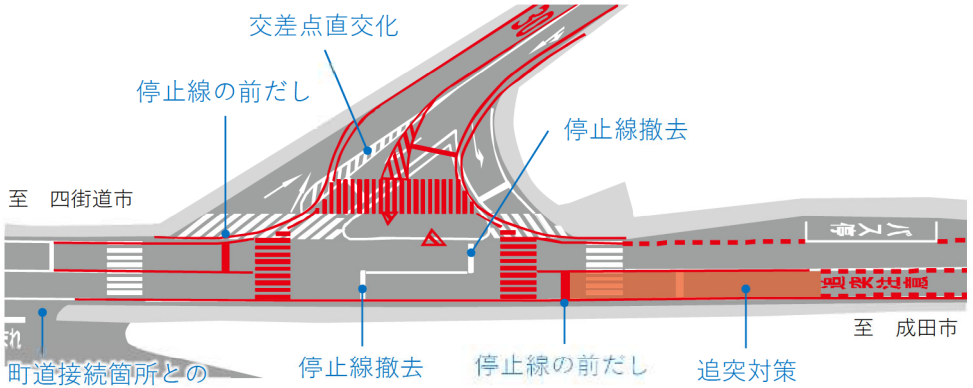
対策方針・対策図

＜対策方針＞

交差点を集約し直交化させることにより交差点位置を明確にするとともに、路面標示、法定外看板等の注意喚起による速度抑制、停止線の前出しによる交差点のコンパクト化を行い事故の防止を図る。

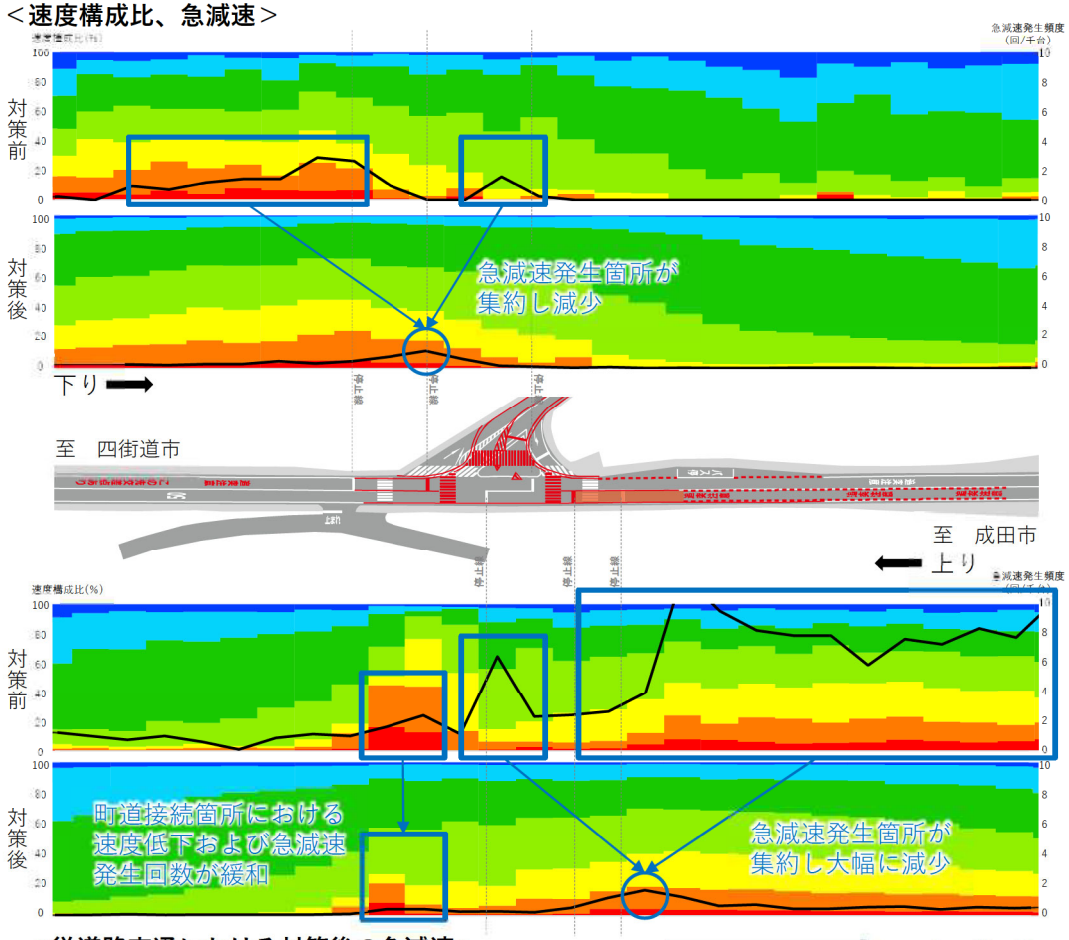
＜対策実施状況＞

▽交差点の集約、直交化　▽路面標示による速度抑制対策

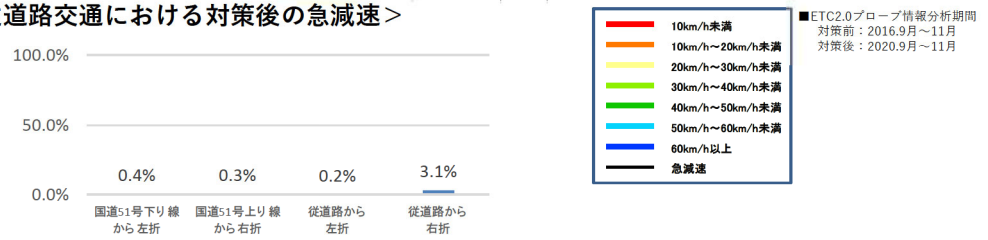


分析結果

＜速度構成比、急減速＞



＜従道路交通における対策後の急減速＞



２．幹線道路の交通安全対策について

（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

R02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

千葉県　幹線道路

事故データによる抽出

①死傷事故率（100件/億台km以上）※
②死傷事故件数（ワースト50位）
③死者数（死亡事故発生区間）
④バリアフリー新法に該当
⑤歩行者自転車事故（ワースト50位）
⑥夜間事故（ワースト30位）
⑦高齢者事故（ワースト50位）
⑧横断歩行者事故（ワースト50位）

※直轄国道は死傷事故率300件/億台km以上の区間は全て選定

地域の声による抽出

・公安委員会からの意見
⑨事故危険箇所
⑩あんしん歩行エリア
⑪交通事故多発交差点
⑭二次点検プロセス選定

・安全性の危惧
⑫アンケート（WEBモニタ、HP）※
⑬地元要望
⑮事故急変箇所

※ｱﾝｹｰﾄ5件以上の区間は全て選定

■事故危険区間の選定

（1）「事故データ」及び「地域の声」の15指標のうち3つ以上該当する区間を選定

（2）指標の重み（これまでの施策等）を考慮し、指標①⑨⑪⑫⑬⑭⑮に該当する箇所はすべて選定。
（但し、①直轄国道で死傷事故率300件/億台km以上、⑫アンケート5件以上）

※　⑫、⑬、⑮についてはETC2.0等により危険性を確認の上で追加を行う。

事故危険区間の更新（毎年度実施）

R02事故危険区間リスト（ﾛﾝｸﾞﾘｽﾄ）の更新
（H01⇒R02　57区間削除、51区間増加、1区間除外）⇒　771区間

代表区間の選定・公表（R02更新）
50区間（10区間入れ替え）

■事故危険区間の更新

【追加ルール】
最新データで更新し、選定基準に該当した区間はリストに追加。

【削除ルール（H25改訂）】
下記①②に該当した場合は事故危険区間リストから削除。
①ポアソン検定により事故件数が著しく減少、かつ、対策実施の有無を問わず2年間以上連続して「事故データ」による選定条件に該当しない場合
②「地域の声」の指摘について対策が実施済の場合
③現地確認を実施し、削除を判断

【削除ルール（R2改訂）】
減少・増加に対する両側検定5%から減少に対する片側検定5%に変更

令和2年度削除区間の決定

- 令和２年度第1回委員会で承認された令和２年度削除区間候補の113区間について、現地調査を実施した上で98区間の削除を決定。
- 令和２年度事故危険区間リストから98区間削除し、令和３年度事故危険区間リストを更新。

■令和２年度削除候補区間の削除決定の流れ

Ｒ２安全性向上プロジェクト委員会において、Ｒ２事故危険区間（771区間）のうち、**削除候補区間１１３区間**を選定

↓

Ｒ２年度削除候補区間１１３区間の**現地踏査を実施**

↓

現地踏査より判断し**９８区間の削除を決定**

↓

Ｒ２事故危険区間リストから**９８区間を削除**し、令和３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２年度削除区間一覧　（９８区間）

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
2	国	国道	6	我孫子市柴崎～青山付近・単路部
3	国	国道	6	松戸市北松戸・単路部（北松戸交差点含む）
4	国	国道	6	松戸市馬橋（八ヶ崎交差点）
5	国	国道	6	松戸市二ツ木322番地の6（北部市場入口交差点）
6	国	国道	6	我孫子市台田（台田交差点）
7	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）
8	国	国道	14	千葉市美浜区幕張西2（（仮称）花見公園前交差点）
9	国	国道	14	千葉市中央区登戸（登戸4丁目交差点）
10	国	国道	16	千葉市稲毛区長沼町（（仮称）長沼歩道橋交差点）
11	国	国道	16	千葉市稲毛区園生町（（仮称）萩台入口交差点）
12	国	国道	16	野田市中里（（仮称）市道1030号線付近交差点）
13	国	国道	16	柏市若柴（若柴交差点）
14	国	国道	16	柏市松ヶ崎（柏警察署入口交差点）
15	国	国道	16	白井市根（白井交差点）
16	国	国道	16	八千代市米本（米本団地交差点）
17	国	国道	16	八千代市村上（村上交差点）
18	国	国道	16	千葉市若葉区殿台町（殿台交差点）
19	国	国道	16	木更津市請西（（仮称）桜町交差点）
20	国	国道	51	千葉市中央区本町（（仮称）八坂神社付近交差点）
21	国	国道	51	印旛郡酒々井町上岩橋・単路部
22	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）
23	国	国道	51	酒々井町伊篠517-1～523-1・単路部
24	国	国道	51	成田市東金山（（仮称）市道東金山野毛平線付近）
25	国	国道	51	香取市与倉856-2（（仮称）与倉地区交差点）
26	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）
27	国	国道	51	印旛郡酒々井町上本佐倉（酒々井交差点）
28	国	国道	51	成田市花崎町（京成成田駅入口交差点）
29	市	国道	126	千葉市若葉区中野町（中野交差点）
30	市	国道	126	千葉市中央区鶴沢町・単路部
31	国	国道	127	南房総市市部（市部交差点）
32	国	国道	127	君津市北小安（北小安6丁目交差点）
33	国	国道	357	船橋市浜町（浜町2丁目交差点）
34	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
35	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（海神駅入口付近）
36	県	国道	14	船橋市海神6丁目26-19～6丁目29-8
37	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
38	県	国道	14	船橋市本町3-13（大神宮下駅入口交差点）
39	県	国道	14	千葉県習志野市谷津2丁目23-18
40	県	国道	14	習志野市鷺沼3丁目20
41	県	国道	126	山武市成東738-2番地（ネッツトヨタ）～山武市成東764-2番地
42	県	国道	128	いすみ市日在1080番地～いすみ市日在998番地区間
43	県	国道	128	長生郡長生村七井土1885
44	県	国道	128	茂原市東茂原1番地14号（東茂原交差点）
45	県	国道	128	東金市福俵906-番地1（千葉ヰセキ）～台方1198番地
46	県	国道	295	成田市取香393（取香橋交差点）
47	県	国道	296	八千代市大和田新田
48	県	国道	296	八千代市大和田新田920-5
49	県	国道	297	養老橋東側交差点
50	県	国道	356	銚子市松岸町3丁目310
51	県	国道	356	銚子市塚本町216-1（大橋西側交差点）
52	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
53	県	国道	409	八街市八街ほ31（一区）
54	県	国道	409	八街市文違301-75～301-6（ゲオ八街店付近）
55	県	国道	410	南房総市忽戸～平館
56	県	国道	464	白井市大山口1丁目1-16番地
57	県	国道	464	白井市大山口1丁目1-16番地
58	県	国道	464	印西市竜腹寺280-3（竜腹寺交差点）
59	県	国道	464	白井市笹塚2-1089-4（白井駅交差点）
60	県	国道	464	成田市飯田町136-2番地（日赤成田病院前）
61	県	主地道	1	市川市市川4丁目
62	県	主地道	3	野田市柳沢302-1番地～野田市鶴奉21-7番地
63	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（野田橋下交差点）
64	県	主地道	5	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
65	県	主地道	5	流山市加1丁目1615
66	県	主地道	7	柏市花野井749-24番地～柏市花野井7764番地（田中小学校入口交差点）
67	県	主地道	8	柏市高柳
68	県	主地道	9	船橋市本町
69	県	主地道	13	千葉県市原市姉崎706-1
70	県	主地道	22	八街市八街ほ
71	県	主地道	24	市原市姉ヶ崎2065-1
72	県	主地道	58	山武市蓮沼ハ421番地
73	県	主地道	59	印西市浦幡新田
74	県	主地道	64	四街道市大日（大日交差点）
75	県	主地道	71	旭市後草2291番地3
76	県	主地道	76	酒々井町本佐倉136番地～上本佐倉101-6番地
77	県	主地道	81	市原市牛久66番地～中109番地
78	県	主地道	90	木更津市桜井407-10～桜井580-9（富津ガス）
79	県	県道	102	富里市七栄654-79
80	県	県道	180	松戸市二十世紀が丘丸山町76
81	県	県道	181	鴨川市花房406-2番地
82	県	県道	244	銚子市（馬場町交差点）
83	県	県道	264	市川市曽谷3-42
84	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
85	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（金比羅神社付近）
86	市	国道	126	千葉市稲毛区
87	市	国道	126	千葉市稲毛区
88	市	国道	126	千葉市稲毛区
89	市	国道	126	千葉市若葉区中野町（中野交差点）
90	市	主地道	53	千葉市若葉区金親町（金親町交差点）
91	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（高品坂下～高品橋前）
92	市	主地道	66	千葉市稲毛区山王町（日東紡績工場前）
93	市	市道	14	千葉市中央区(鵜の森町交差点）
94	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
95	市	市道	38	千葉市 中央区 祐光2（単路部）
96	市	市道	43	千葉市稲毛区小中台町（小中台高架橋交差点）
97	市	市道	208	千葉市稲毛区宮野木町（穴川町こて橋町線）
98	国	国道	6	柏市旭町・単路部 〔No1との一体管理区間〕

事故危険箇所の選定結果

- 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。
- 千葉県においては、事故危険箇所は事故危険区間に合わせて登録され、事故ゼロプランとして対策を実施していく。

▼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

※2 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。

▼事故危険箇所の選定結果

	国	千葉県	千葉市	合計
A基準	13	53	6	72
B基準	17	15	6	38
合計	30	68	12	110

令和3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98区間、追加区間は77区間となり、事故危険区間は750区間となった。

■事故危険区間リストの更新フロー

令和2年度 事故危険区間リスト(ロングリスト)
771区間

◆事故危険区間リストの更新

令和2年度削除区間【－98区間】
※①ポアソン検定により交通事故発生件数が著しく減少したと判定した場合。
②対策未実施箇所で、2年間以上連続して「事故データ」による選定条件に該当しない場合
③現地確認を実施し、削除を判断。

令和3年度追加区間【＋77区間】
※①～⑧事故データの更新
⑨事故危険箇所
⑩安心歩行エリア
⑪事故多発交差点
⑫webアンケート
⑬地元要望
⑭二次点検ﾌﾟﾛｾｽ箇所
⑮事故急変箇所

令和3年度 事故危険区間リスト(ロングリスト)の更新
（R2⇒R3　98区間削除、77区間追加）
⇒　750区間　＜ 1,267件/年＞

代表区間の選定・公表（令和3年度　更新）
50区間（22区間入れ替え）

※ 1,267＜件/年＞は最新（H28-R1）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

■事故危険区間リストの更新結果

	国	千葉県	千葉市	計
R2事故危険区間	269	353	149	771
R2削除区間	−32（−11.9%）	−52(−14.7%)	−14(−9.4%)	−98(−12.7%)
R3追加区間	+15(5.6%)	+56(15.9%)	+6(4.0%)	+77(10.0%)
R3事故危険区間	252(93.7%)	357(101.1%)	141(94.6%)	750(97.3%)
うち代表区間	28	16	6	50

※（ ）内はR2事故危険区間数に対する割合

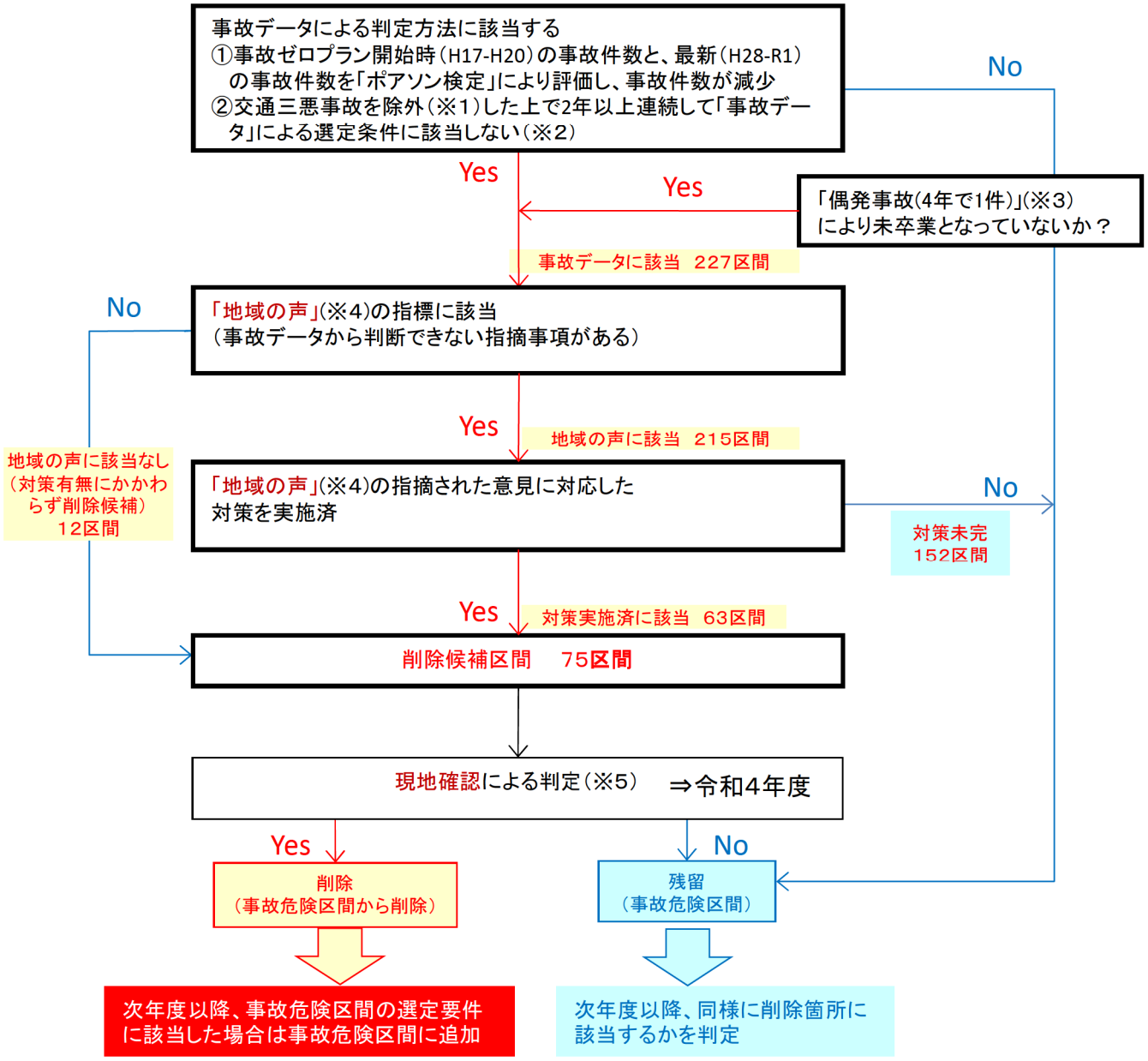
■令和３年度追加区間における選定指標の内訳

指標	道路管理者			計
	国	千葉県	千葉市	
①死傷事故率(H28-R1)	11	49	5	65
②死傷事故件数(H28-R1)	1	0	0	1
③死者数(H28-R1)	6	34	3	43
④バリアフリー新法(過年度)	0	0	0	0
⑤歩行者自転車事故(H28-R1)	0	5	1	6
⑥夜間事故(H28-R1)	1	0	0	1
⑦高齢者事故(H28-R1)	1	6	1	8
⑧横断歩行者事故(H28-R1)	0	5	0	5
⑨事故危険箇所(R3)	7	39	3	49
⑩あんしん歩行エリア(過年度)	0	0	0	0
⑪事故多発交差点(R2)	5	5	2	12
⑫WEBアンケート等(R3)	1	0	0	1
⑬地元要望(R1)	0	0	0	0
⑭二次点検プロセス(過年度)	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

令和3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３年度削除候補区間を７５区間選定した。
- なお、令和元年度まで採用してたポアソン判定5%（両側検定）は、令和２年度に5%（片側検定）へ変更。



（※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かを確認し、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3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	
①R2削除候補の残留区間、R3追加区間を除外した区間		236	293	129	658
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		163	256	102	521
③上記①のうち、事故件数が減少した区間(ポワソン検定)		94	112	49	255
④偶発事故(4年に1件以下)		7	34	24	65
⑤上記②かつ③または④に該当した区間		67	113	47	227
⑥地域の声	⑤のうち,「地域の声」に該当しない	2	9	1	12
	⑤のうち,「地域の声」に該当し対策済	36	24	3	63
削除候補区間（上記⑥の合計）		38	33	4	75

削除候補区間：７５区間

■令和３年度削除候補区間の選定結果（７５区間）

連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	直轄	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))
2	直轄	国道	6	松戸市松戸(陣ヶ前交差点)
3	直轄	国道	6	松戸市胡録台((仮称)松戸第一中交差点)
4	直轄	国道	6	松戸市中根～馬橋(中根立体入口交差点)
5	直轄	国道	6	松戸市二ツ木139番地(北小金駅入口交差点)
6	直轄	国道	6	柏市南柏(旧日光街道入口交差点)
7	直轄	国道	6	柏市旭町(旭町5丁目交差点)
8	直轄	国道	6	千葉県柏市根戸1839((仮称)柏市根戸地区交差点)
9	直轄	国道	6	我孫子市台田((仮称)根戸第一歩道橋付近交差点)
10	直轄	国道	6	我孫子市柴崎(電力中央研究所)
11	直轄	国道	14	千葉市花見川幕張本郷2丁目22-4～2丁目22-2・単路部
12	直轄	国道	16	柏市大井(大井交差点)
13	直轄	国道	16	柏市大井(大井交差点)
14	直轄	国道	16	柏市柏・単路部
15	直轄	国道	16	柏市柏・単路部
16	直轄	国道	16	野田市蕃昌((仮称)市道北部107号線付近交差点)
17	直轄	国道	16	野田市吉春776番地の2((仮称)野田市吉春北側交差点)
18	直轄	国道	16	野田市花井288 (野田市駅入口交差点)
19	直轄	国道	16	野田市上三ヶ尾
20	直轄	国道	16	柏市十余二((仮称)市道18－232号線付近交差点)
21	直轄	国道	16	柏市大島田(大津ヶ丘交差点)
22	直轄	国道	16	八千代島田台(島田台交差点)
23	直轄	国道	16	千葉市花見川区横戸町((仮称)市道01035号付近交差点)
24	直轄	国道	16	千葉市稲毛区長沼原町(千葉北警察署前交差点)
25	直轄	国道	16	千葉市中央区村田町(浜野駅西側交差点)
26	直轄	国道	16	市原市千種海岸((仮称)千種海岸付近交差点)
27	直轄	国道	16	袖ケ浦市福王台(福王台交差点)
28	直轄	国道	16	袖ケ浦神納(神納交差点)
29	直轄	国道	16	木更津市長須賀((仮称)長須賀北交差点)
30	直轄	国道	51	印旛郡酒々井町篠山新田付近・単路部
31	直轄	国道	127	館山市川名地先～館富トンネル市境・単路部
32	直轄	国道	127	南房総市富浦町豊岡～南無谷付近・単路部
33	直轄	国道	127	南房総市高崎歩道橋付近・単路部
34	直轄	国道	127	安房郡鋸南町保田(保田交差点)
35	直轄	国道	127	君津市外箕輪4丁目((仮称)外箕輪4丁目地区交差点)
36	直轄	国道	357	千葉市中央区塩田町・単路部
37	直轄	国道	357	千葉市中央区今井3丁目1-1((仮称)今井3丁目北側交差点)
38	直轄	国道	357	船橋市若松～習志野市谷津(若松交差点)
39	県	国道	14	船橋市西船5丁目
40	県	国道	14	千葉県船橋市西船4丁目29-17
41	県	国道	128	横渚交差点
42	県	国道	128	一宮町東浪見4986-2番地
43	県	国道	128	茂原市茂原
44	県	国道	296	匝瑳市八日市場ホ
45	県	国道	296	佐倉市井野1531-4番地(上高野入口バス停)～井野1535番地(村上入口バス停)
46	県	国道	297	夷隅郡大多喜町横山(横山交差点)
47	県	国道	356	千葉県香取市北3丁目11-22
48	県	国道	356	我孫子市下ケ戸1823-12番地
49	県	国道	356	我孫子市天王台6丁目9-25(天王台駅入口交差点)
50	県	国道	356	我孫子市寿1丁目1番地
51	県	国道	356	香取市大戸84－5番地
52	県	国道	408	成田市美郷台3-17-5(土屋交差点)
53	県	国道	409	富里市七栄638 5～富里市七栄575 218
54	県	国道	409	富里市七栄南新木戸533-27
55	県	国道	465	富津市岩瀬1005番地
56	県	国道	465	富津市川名1601番地～川名1403番地
57	県	主地道	3	野田市つつみ野1丁目
58	県	主地道	8	柏市高柳1113-11
59	県	主地道	17	野田市親野井
60	県	主地道	17	野田市中里
61	県	主地道	24	市原市五所1368-1番地～市原市君塚4丁目13-32番地
62	県	主地道	47	柏市西原7丁目11-21～柏市西原7丁目7-21
63	県	主地道	51	柏市南増尾8丁目1番50号先(南増尾交差点)
64	県	主地道	57	鎌ケ谷市東初富4丁目5-1(丸山1丁目交差点)
65	県	主地道	57	千葉県松戸市五香2丁目2-11～千葉県松戸市五香2丁目16-1
66	県	主地道	59	千葉県鎌ケ谷市南鎌ケ谷1丁目8-21
67	県	主地道	59	白井市富士119-23～100-3
68	県	主地道	69	船橋市前原東1丁目9－1～船橋市前原東1丁目10－5
69	県	県道	138	茂原市東郷1397-4
70	県	県道	257	館山市笠名247～香1229
71	県	県道	281	松戸市野菊野6番地
72	指定市	国道	126	千葉市中央区亀井町(本町小学校付近交差点)
73	指定市	主地道	20	千葉市中央区長洲1-8(県庁前交差点)
74	指定市	市道	36	千葉市稲毛区作草部2-8-57～2-8-48-1
75	指定市	市道	43	千葉市稲毛区小中台町543-1付近

代表区間の更新

- 令和２年度の代表区間において、22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22区間を追加。
- 令和３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２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	松戸隧道交差点	国
継続	2	国道6号	流山市名都借	名都借交差点	国
継続	3	国道6号	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国
継続	4	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	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	柏市柏	呼塚交差点	国
継続	7	国道14号	千葉市美浜区真砂	千葉西警察署入口交差点	国
継続	8	国道14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国
継続	9	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国
継続	10	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国
継続	11	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	12	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	13	国道16号	木更津市請西	(仮称)請西交差点	国
継続	14	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大網街道入口交差点	国
継続	15	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国
継続	16	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国
継続	17	国道409号	木更津市中島	(仮称)金田中付近交差点	国
継続	18	国道128号	茂原市小林1606-10		県
継続	19	国道297号	市原市出津417番地先	養老橋西側交差点	県
継続	20	主要地方道 市川浦安線	市川市妙典3-3-8		県
継続	21	主要地方道 船橋停車場線	船橋市本町1-3～1-9-9	・単路部	県
継続	22	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県
継続	23	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	24	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	25	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区誉田1丁目	野田十字路交差点	市
継続	26	市道 塩田町誉田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市
継続	27	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
継続	28	市道 磯辺茂呂町線	千葉市若葉区若松町2123～小倉町1754-7	・単路部	市
完了	29	国道6号	柏市末広町	(仮称)末広町1交差点	国
完了	30	国道6号	柏市あけぼの	あけぼの2丁目交差点	国
完了	31	国道16号	柏市柏	・単路部	国
完了	32	国道16号	柏市柏	桜台交差点	国
完了	33	国道16号	市原市八幡海岸通	市原埠頭入口交差点	国
完了	34	国道16号	市原町八幡海岸通	(仮称)稲荷台通り交差点	国
完了	35	国道16号	市原市千種海岸	(仮称)千種海岸付近交差点	国
完了	36	国道16号	袖ケ浦神納	神納交差点	国
完了	37	国道127号	君津市南子安	(仮称)内みのわ運動公園入口交	国
完了	38	国道127号	君津市南子安	八重原交差点	国
完了	39	国道357号	習志野市秋津	香澄交差点	国
完了	40	国道14号	市川市市川2-16	市川広小路交差点	県
完了	41	国道128号	茂原市茂原		県
完了	42	国道296号	船橋市海台2丁目	・単路部	県
完了	43	国道409号	八街市八街ほ244-43		県
完了	44	国道409号	八街市文違301-3番地～文違301番地	・単路部	県
完了	45	主要地方道 守谷流山線	柏市西原7丁目7-21		県
完了	46	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	・単路部	県
完了	47	主要地方道 千葉鎌ケ谷松戸線	鎌ケ谷市東初富4丁目5-1	丸山1丁目交差点	県
完了	48	一般県道 緑海東金線	東金市求名	求名駅入口交差点	県
完了	49	一般県道 緑海東金線	東金市道庭937-2～東金市田間1314	・単路部	県
完了	50	一般県道 君津大貫線	君津市久保2丁目2-12		県

昨年度

令和２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

意見

今年度

工事完了箇所

22区間

※R4.3末の完了予定箇所含む

対策立案・調整中箇所

28区間

事故危険区間リストの更新

新たに22区間を追加

令和３年度代表区間（５０区間）を公表

令和３年度新規追加（２２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	29	国道6号	柏市旭町	・単路部	国
追加	30	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点	国
追加	31	国道14号	千葉市美浜区幕張西	(仮称)幕張陸橋下(東)付近交差	国
追加	32	国道14号	千葉市稲毛区稲毛	浅間神社前交差点	国
追加	33	国道16号	千葉市中央区浜野町	(仮称)館山道高架下交差点	国
追加	34	国道16号	千葉市稲毛区園生町444～449	・単路部	国
追加	35	国道16号	野田市山崎	南部工業団地入口交差点	国
追加	36	国道16号	柏市十余二	松ヶ崎交差点	国
追加	37	国道16号	八千代市米本	米本交差点	国
追加	38	国道16号	木更津市請西	桜井交差点	国
追加	39	国道357号	習志野市秋津	秋津交差点	国
追加	40	国道126号	旭市ニ5391番地～ニ5387番地	・単路部	県
追加	41	国道128号	山武郡大網白里市池田永田	永田駅入口	県
追加	42	国道296号	船橋市薬円台1-6-6		県
追加	43	国道356号	我孫子市岡発戸599-1	湖北台団地入口交差点	県
追加	44	国道356号	印西市竹袋623-1		県
追加	45	国道409号	茂原市鷲巣325-7		県
追加	46	国道409号	八街市八街ほ1035～1943	・単路部	県
追加	47	主要地方道市原茂原線	市原市畑木105-1	帝京病院入口	県
追加	48	主要地方道木更津末吉線	木更津市請西4丁目5-15		県
追加	49	主要地方道旭停車場線	旭市ロ791番地	旭駅入口交差点	県
追加	50	主要地方道市川柏線	松戸市高塚新田159～高塚新田123-33	・単路部	県

３．生活道路の交通安全対策について

① 生活道路の交通安全対策について
② 通学路の安全対策の取組について

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てきた。
- 今年度から、これまで交通管理者（警察署）で実施していたゾーン３０と道路管理者（市町村）で実施してきた生活道路対策エリアを統合し、ゾーン３０プラスの施策が開始された。

▼生活道路対策エリアの概要（これまで）

(1)対策エリアの登録　　自治体→国交省

- 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※を構築
  ※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



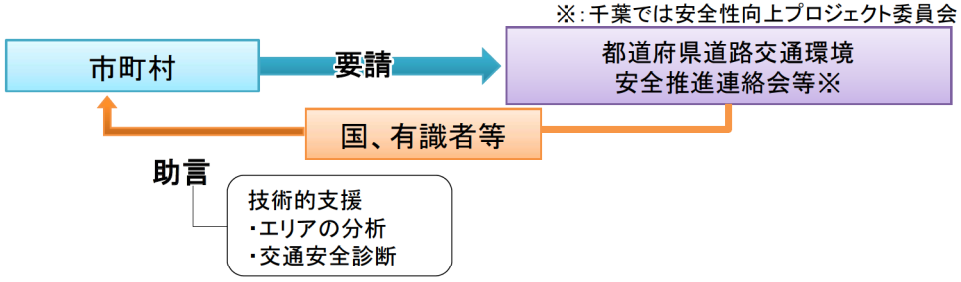
□千葉県の対策エリア

①船橋市習志野台8丁目地区	H28安全診断済
②船橋市習志野台地区	H28安全診断済
③鎌ヶ谷市中央・南初富地区	H29安全診断済
④千葉市稲毛区山王町地区	H30安全診断済
⑤君津市泉・中島地区	H31安全診断済
⑥習志野市袖ヶ浦東地区	データ提供済
⑦船橋市高根台地区	データ提供済

(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

※：千葉では安全性向上プロジェクト委員会



▼ゾーン30プラスの概要（これから）

生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」

○ 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定

○ 道路管理者と警察が緊密に連携し、地域住民等の合意形成を図りながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備





道路管理者及び警察が取り組む内容



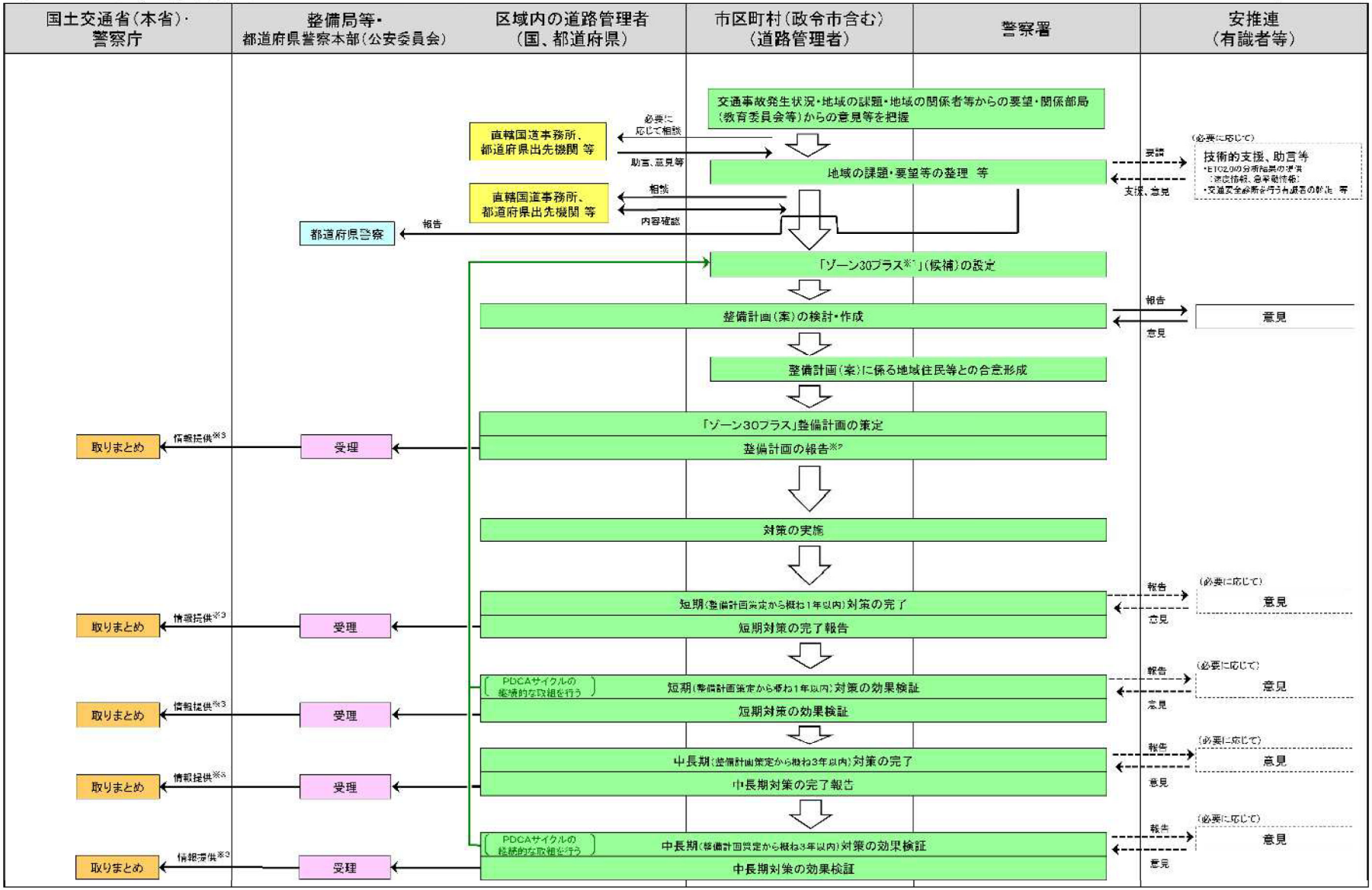
【地方整備局等により、取組全般について支援】
例）ビッグデータを用いた分析結果の提供、交通安全診断を行う有識者の斡旋、物理的デバイスの設置事例の紹介　等

出典：生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」について
記者発表用資料：国土交通省、警察庁同時発表

生活道路対策エリア

「ゾーン30プラス」の取組フロー

別紙1



※1 「ゾーン30プラス」の要件については以下の1）及び2）とする。
1）最高速度30km/hの区域規制が実施され、又は実施が予定されている。
2）警察と道路管理者、地域の関係者等との間で、ドライバーの法令遵守意識を一分に高めるための物理的デバイスの設置について、適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。

※2 都道府県警察本部及び整備局等への報告をもって「ゾーン30プラス」とする。

※3 毎年度3月に取りまとめて情報提供する。

出典：生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進について（留意事項）（R3.8.26国道国技第114号・国道交安第22号）

通学路の安全対策の取組について

• 千葉県、千葉市において通学路の点検を行い、その後の対策案について記者発表を行っている。

小学校の通学路の緊急一斉点検後の対策について

みんなで取り組む 千葉の教育

令和３年１１月１９日
教育庁教育振興部学校安全保健課
電話０４３－２２３－４０９７
県土整備部道路整備課
電話０４３－２２３－３１２５
県土整備部道路環境課
電話０４３－２２３－３１４２
県警本部交通規制課
電話０４３－２０１－０１１０

八街市において発生した、小学生の交通死亡事故を受け、市町村立（千葉市立を除く。）の全小学校の通学路について、市町村教育委員会の点検結果に基づき、対策内容について関係機関で協議等を行い、以下のとおり対策案をとりまとめましたのでお知らせいたします。

※令和３年１０月末時点

1　対策が必要とされた箇所数　　３，４９５箇所

2　対策が必要とされた箇所の対応部署別箇所数
（市町村教育委員会・学校）　１，５２７箇所
（道路管理者）　２，３３０箇所
国管理２１箇所　県管理７０９箇所　市町村管理１，６６０箇所
（警　察）　６０６箇所
※重複箇所があるため合計数は一致しない

3　主な対策
（市町村教育委員会・学校）
○見守り活動　○安全教育　○通学路の変更
※教育委員会が関係部署、関係者に対策を依頼
○注意看板等の設置　○建築物や塀の倒壊防止
○樹木伐採・草刈り　○転落防止フェンスの設置　等

（道路管理者）
○ガードレール・車止めの設置による歩行空間の分離
○カラー舗装や外側線による歩行空間の明確化
○生活道路については、ハンプや狭窄による速度抑制
○歩道整備等による歩行空間の拡大　等

（警　察）
○信号機の新設・改良　○横断歩道の新設・補修
○ゾーン３０の新設　○交通指導取締り・街頭監視　等

4　今後の対応
県及び各市町村において、教育委員会と道路管理者や警察等の関係機関が連携して、対策を速やかに実施することによって、引き続き通学路の安全確保を図ります。

※各市町村別の箇所数は別表のとおり

千葉市 記者発表資料

CHIBA CITY 100th ANNIVERSARY 1921-2021

令和３年１１月１９日
【通学路の点検に関すること】
教育委員会事務局学校教育部学事課
電話２４５－５９２６　内線８１１１
【道路整備に関すること】
建設局土木部土木保全課
電話２４５　５４７８　内線３３７６

小学校の通学路の再点検後の対策について

八街市において発生した、小学生の交通死亡事故を受け、千葉市では、市立小学校の通学路について、関係機関と連携し点検を行った結果、以下のとおり対策案を取りまとめましたので、お知らせします。

※令和３年１０月末時点

1　対策が必要とされた箇所数
５４９カ所
（４区）

中央区	花見川区	稲毛区	若葉区	緑区	美浜区	計
１０１	１７１	１４１	９９	２１	１６	５４９

2　対策が必要とされた箇所の対応部署別箇所数
学校　５４９カ所
道路管理者　５１８カ所
警察　３８カ所
※重複箇所があるため合計数は一致しない

3　主な対策
（１）学校
ア　見守り活動の重点化
イ　児童への交通安全教育
ウ　セーフティウォッチャー等の配置位置の変更　等
（２）道路管理者
ア　路肩カラー化
イ　路面標示・区画線
ウ　車止め・ポストコーン
エ　警戒標識・注意看板　等
（３）警察
ア　交通規制の実施
イ　横断歩道の新設
ウ　交通指導取締り
エ　見守り活動　等

4　今後の対応
今後も学校、道路管理者、警察が連携して、対策を速やかに実施することによって、引き続き通学路の安全対策を図ります。

４．道路安全診断（試行）の報告

今年度の取り組み

■道路安全診断の目的

- 限られた時間の中で、客観的データや専門的知識に基づく高度な事故要因分析のもと、**実現性の高い対策**を抽出
- これまでの道路安全診断の積み重ねにより、関係者の相互協力・信頼関係が強固となり**交通対策事業のフロントローディング**を実現

＜道路安全診断メンバー＞

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	国土舘大学　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 教授
委　員	[redacted]	元 神奈川県警察本部交通部 交通規制課、警察庁指定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	[redacted]	TOP交通技術者
委　員	[redacted]	日本大学　理工学部　交通システム工学科　運輸交通計画研究室　助教
顧　問	[redacted]	日本大学　客員教授
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	柏市、千葉国道事務所

■今年度の実施箇所(国道6号　柏駅西口交差点)

＜選定背景＞

- 千葉国管内では、H24以降、歩行者・自転車の重大事故が減少していない状況。
- 千葉国管内でR1の死亡事故のうち、約6割は歩行者・自転車が該当。

＜選定方針＞

- 「**歩行者・自転車への効果的な対策**」が喫緊の課題であると考え、交通事故多発交差点のうち、歩行者・自転車事故の割合が高く、歩行者・自転車の交通量が多い、「**柏駅西口交差点**」を対象に実施した。



■対策検討内容

道路管理者、交通管理者双方が早期可能な対策に診断期間内に着手

＜対策方針の検討＞



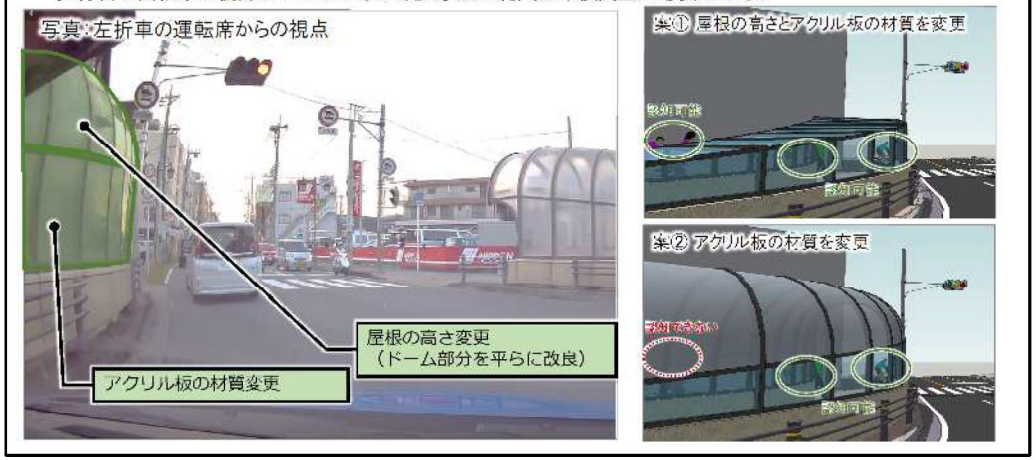
＜現地視察・机上検討の様子＞



＜対策図の作成＞

【地下道屋根の構造変更（案）】

地下道屋根の**高さ変更**や**アクリル板**の**材質変更**等によって、横断歩道を渡ろうとする歩行者や自転車を視認しやすくする。改良手法や範囲は今後調整が必要である。



■今年度の成果

①歩行者・自転車事故への効果的な安全対策の立案

歩行者・自転車事故に対して、対策実施時期に合わせたハード・ソフト対策が立案

②現況認識と早期着手対策の一体化

本取組みを通じて、道路管理者、交通管理者双方が診断期間中に早期に可能な対策に着手

③円滑な調整に向けた連携体制と役割の明確化

今後の対策実現に向けた主道路・従道路の道路管理者・交通管理者の密な連携体制が確立され、今後の調整事項を明確化

④対策の総合的検討に向けたフロントローディングに寄与

対策実施のフロントローディングにつながる実現性の高い対策メニューの抽出