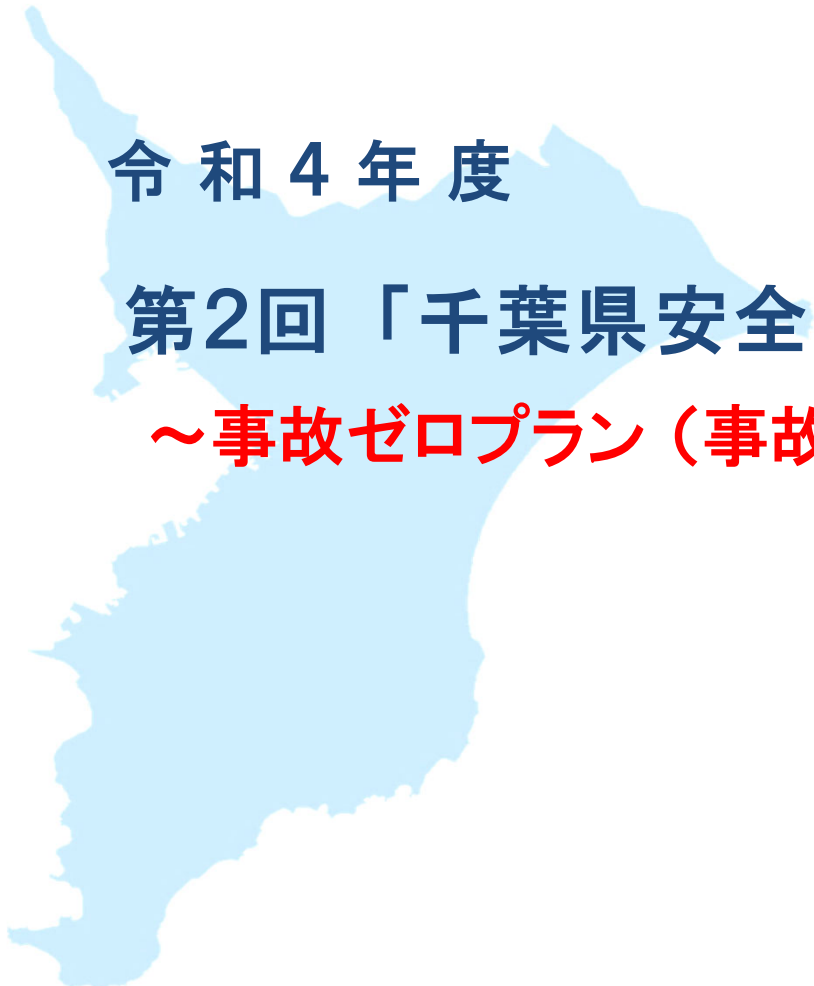




令和4年度

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5年3月6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 ゾーン30プラスの概要
 - ② 生活道路の交通安全対策の取組事例について
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22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
R03	第1回	R4.3.15	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、生活道路の安全対策の報告、道路安全診断(試行)の報告
R04	第1回	R4.12.14書面	船橋市前原地区及び本町地区「ゾーン30プラス」整備計画(案)について報告・意見照会

2. 幹線道路の交通安全対策について

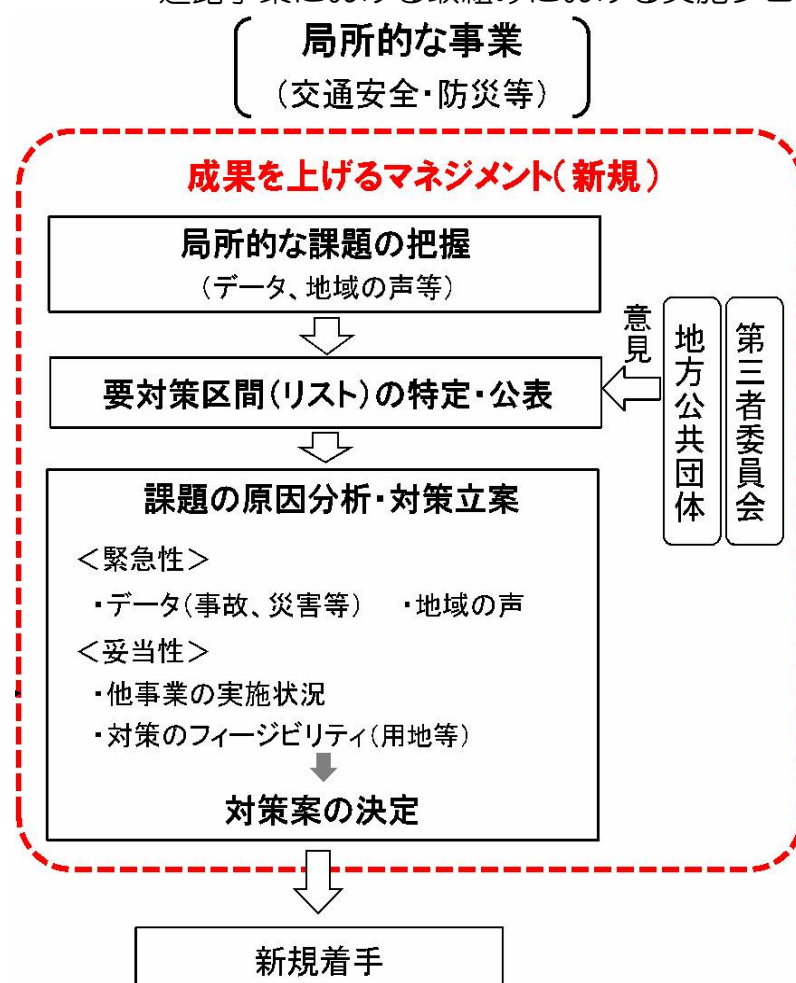
(1) 事故ゼロプランの概要

- 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

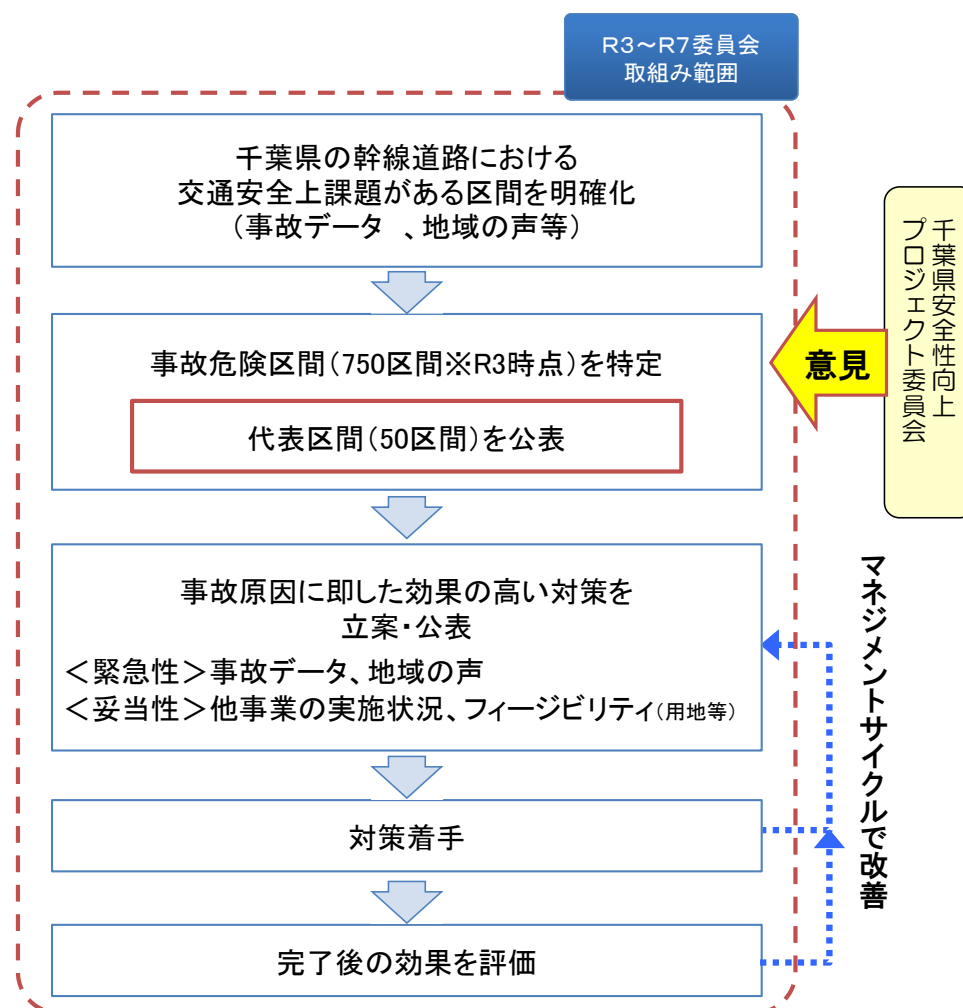
事故ゼロプランの概要

- 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、令和2年度に終了。
- 昨年度（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り組みにおける実施フロー



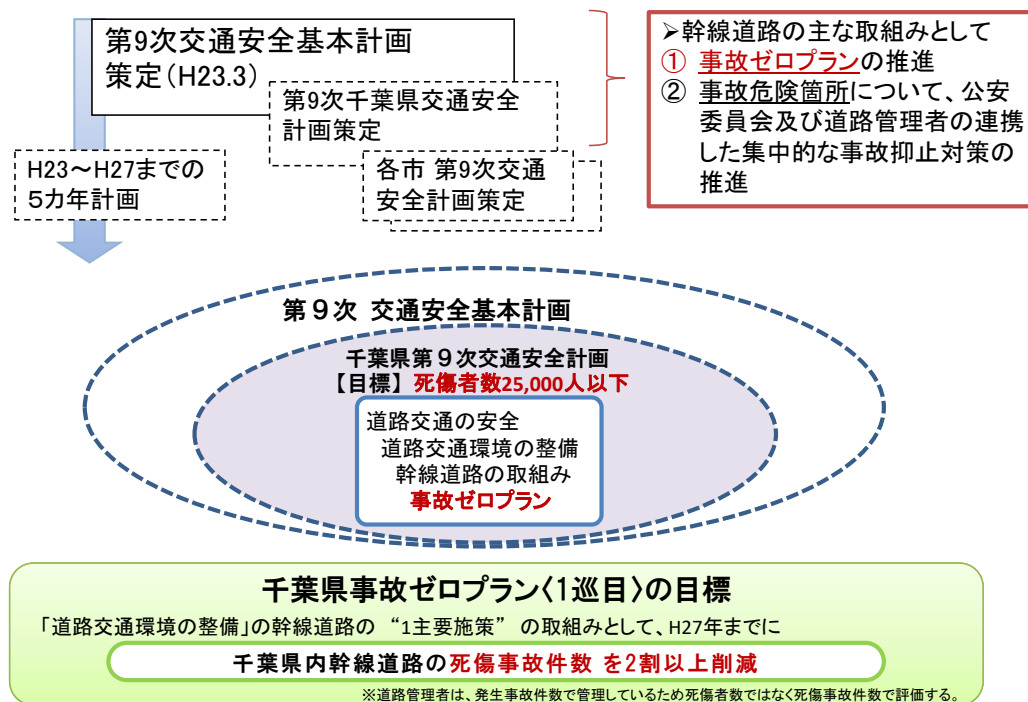
■千葉県安全性向上プロジェクト委員会における実施フロー



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〉

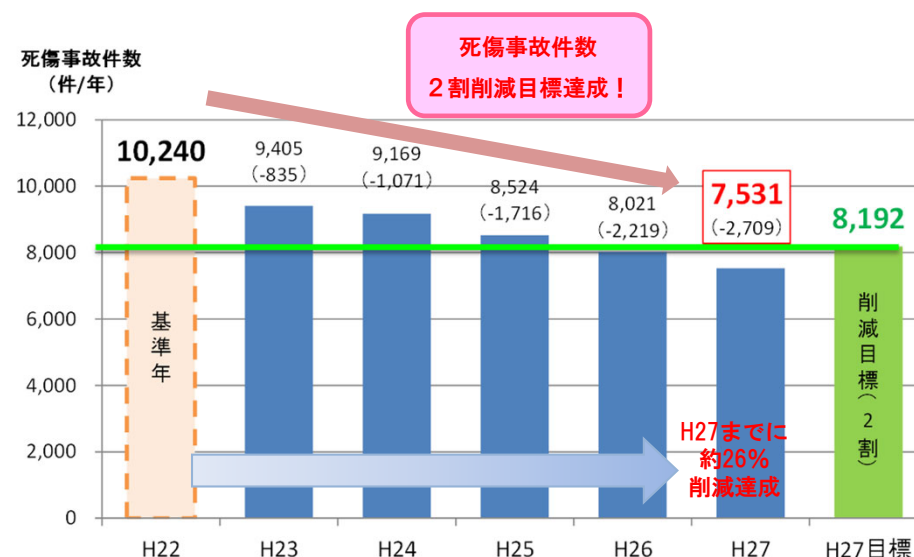
- 事故ゼロプランはH23.3に策定され、第9次交通安全基本計画の中で幹線道路における交通安全対策の主な取り組みとして位置付け、「PDCAサイクルの推進」と「地域連携」を基本戦略として取り組みを実施。
- 事故ゼロプランは、千葉県第9次交通安全計画に包括されていることから、当該計画の目標であった死傷者数25,000人以下に合わせて、H27年までに「県内幹線道路の死傷事故件数 2割以上削減」を目標に設定。（目標値／H22：10,240件→H27までに：8,192件）
- 千葉県内幹線道路の死傷事故件数の実績値は、H27：7,531件（約26%削減）となり、当該計画の目標を達成。

■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

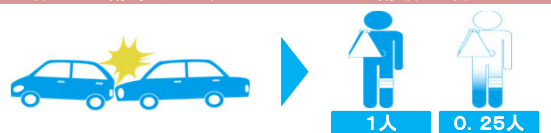
※出典：各年の交通事故統計年報 道路種類別発生件数・都道府県道以上の幹線道路の事故件数

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！

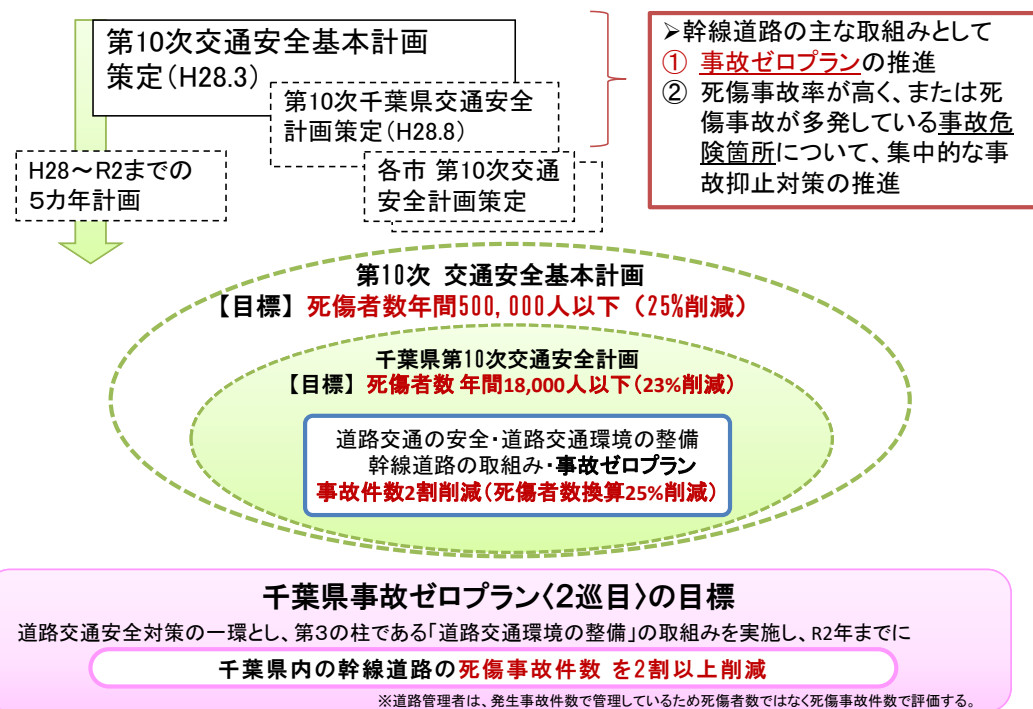


※出典：交通事故統計年報(平成22年版)
千葉県内におけるH22年中の死傷者数及び死傷事故件数から算出

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

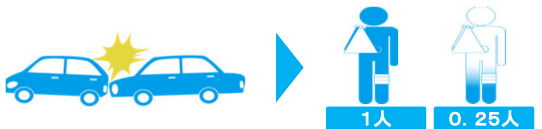


死傷者数あたりに換算した場合

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

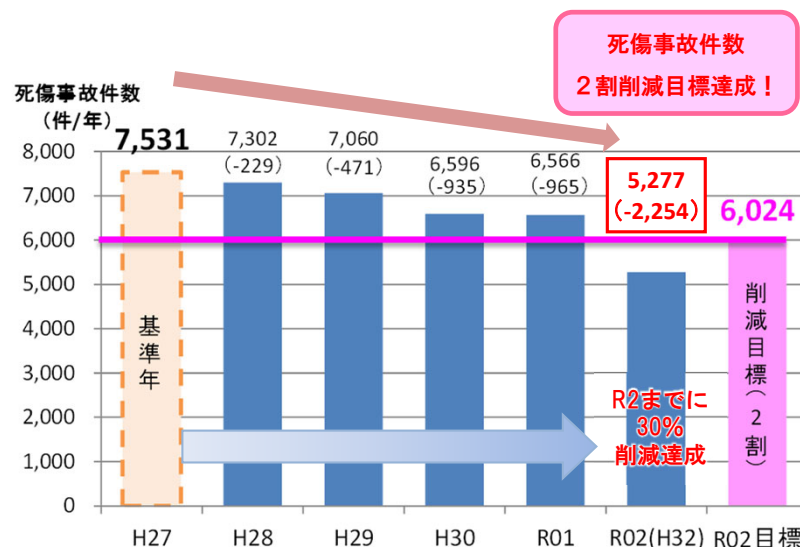
1件の死傷事故で、1.25人の死傷者が発生！



※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

■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」

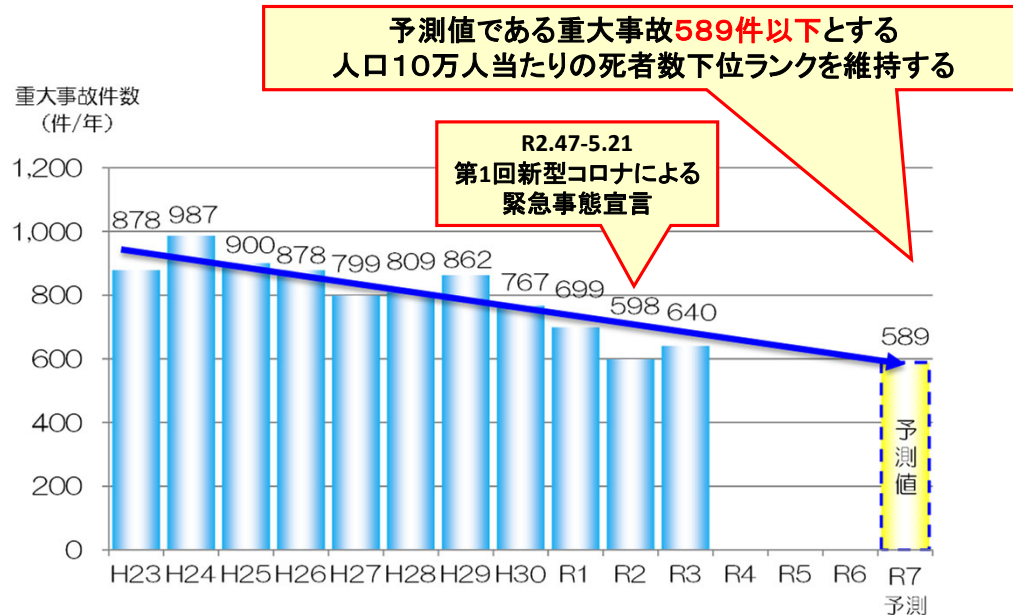
2. 幹線道路の交通安全対策について (1)事故ゼロプランの概要 ② 事故ゼロプランの目標(3巡目)

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時点)**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

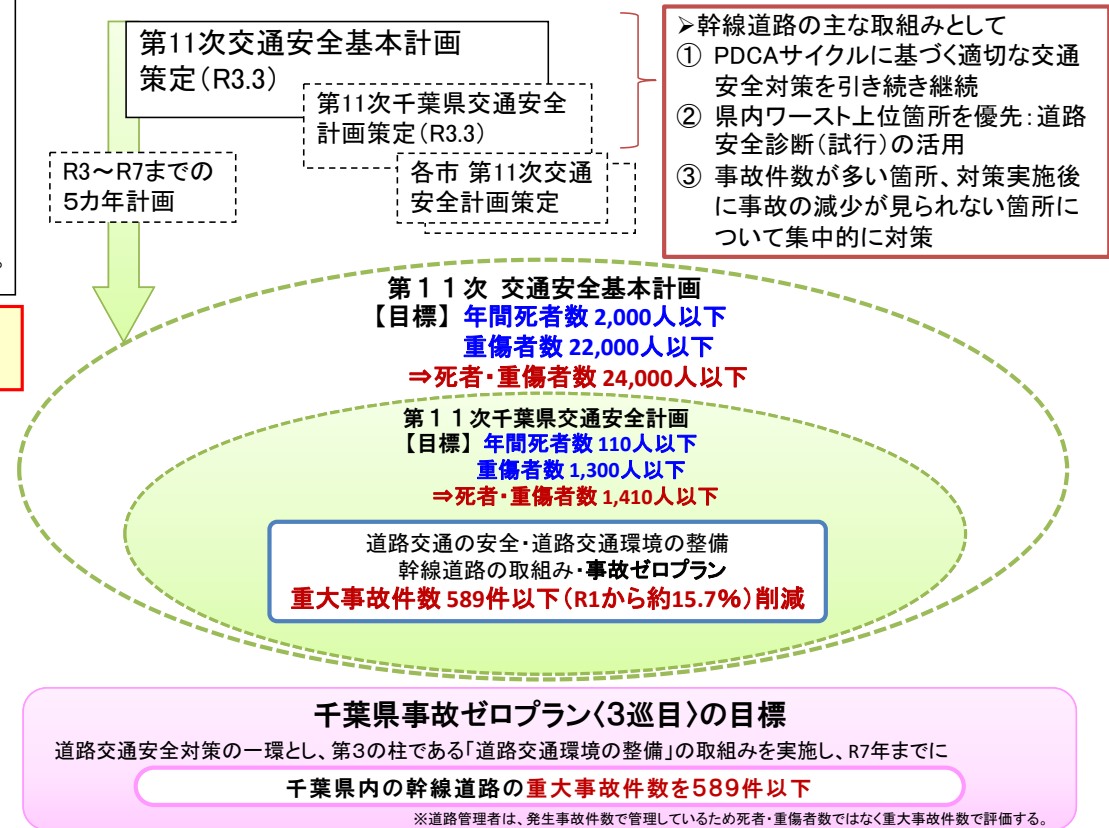
- 事故ゼロプランが開始されたH23からR1までの死亡・重傷・重大事故件数の推移は、以下のグラフのとおりとなっており、単年で見た場合には増減があるものの減少傾向にある。
- H23からR1の実績値より予測される**R7の重大事故件数は589件**となる。
(R2年は新型コロナウイルスによる外出自粛があり、大幅な事故件数の減少が起こっていることから特異値として扱い予測には使用しない。)
- 千葉県は人口10万人当たりの**死者数は全国と39位(R3時点)**と少なく、3巡目においてもこの傾向を維持すべく事故対策に取り組んでいくものとする。



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

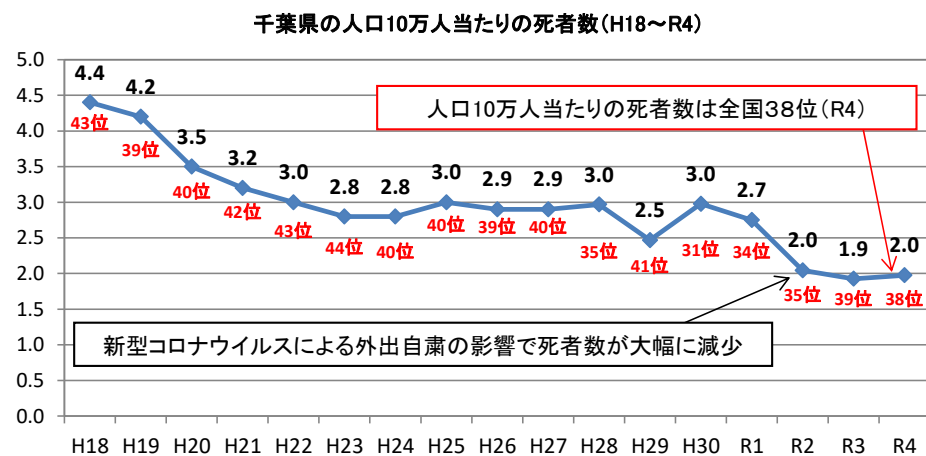


2. 幹線道路の交通安全対策について (1)事故ゼロプランの概要 ③ 千葉県内の交通事故発生状況

千葉県内の交通事故発生状況(最新)

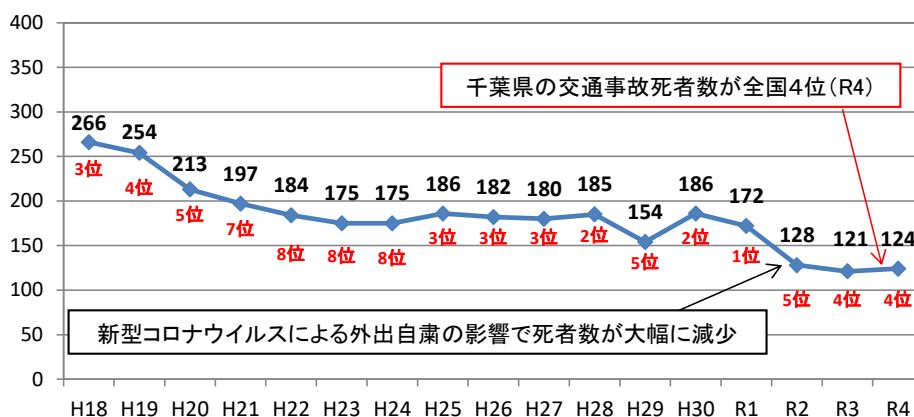
- 千葉県内の交通事故死者数は減少傾向にあり、千葉県の人口10万人当たり死者数(R4)は全国38位(千葉県の交通事故死者数は全国4位)。
- 年齢層別交通事故死者数(R3)の内訳は、65歳以上の高齢者が約6割を占める。
- 県内の交通事故(死傷事故)の特徴は、幹線道路の発生件数は減少傾向にあるが、生活道路は近年横ばい傾向にある。
- 高齢者や生活道路への事故対策が重要となる。

■千葉県の交通事故死者数の発生状況



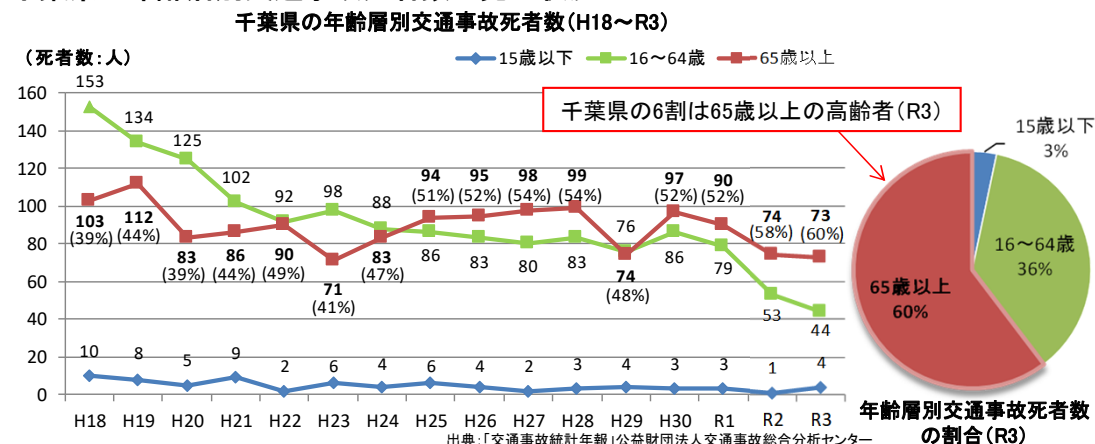
出典: (e-statより)「道路の交通に関する統計_交通事故死者数について」警察庁

■千葉県の交通事故死者数(H18～R4)



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

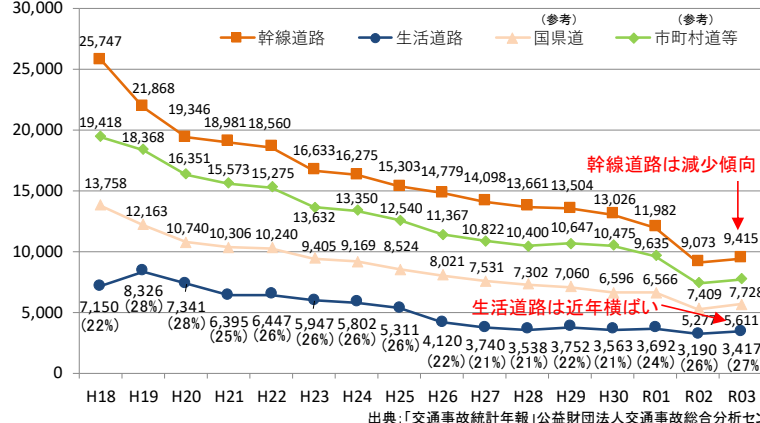
■千葉県の年齢層別交通事故死者数の発生状況



■千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故の発生状況

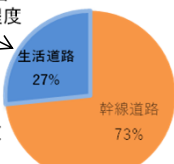
- ・**幹線道路事故** : 車道幅員5.5m以上の単路及び交差点で発生した交通事故
- ・**生活道路事故** : 車道幅員5.5m未満の単路及び交差点で発生した交通事故(「その他の道路」は含まない)
- ・(参考) **国県道事故** : 一般国道、主要地方道、一般県道で発生した交通事故
- ・(参考) **市町村道等事故** : 一般市町村道、道路運送法の道路、農道、林道、港湾道等で発生した交通事故

■千葉県の幹線道路と生活道路の死傷事故件数(H18～R3)



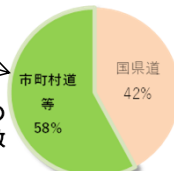
千葉県の“生活道路の占める割合”は全国と同程度(全国の割合は26%)

幹線道路と生活道路の死傷事故件数の割合(R3)



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51%)

国県道と市町村道等の死傷事故件数の割合(R3)



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. 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

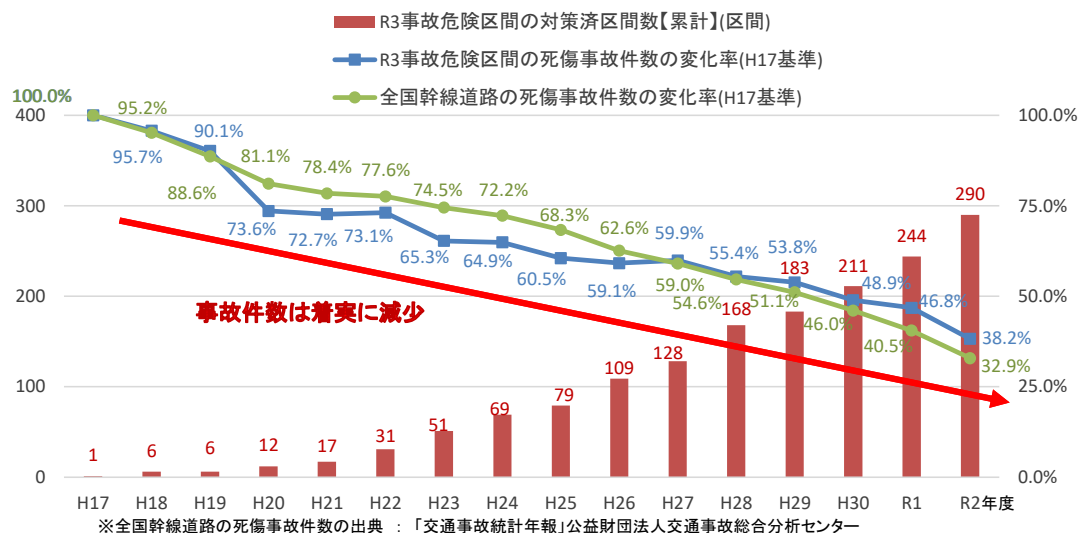
2. 幹線道路の交通安全対策について (2)対策実施区間のフォローアップ結果 ① 事業進捗状況

事業進捗状況

- ・R3事故危険区間（750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。
- ・R3事故危険区間において、R1年までに対策を実施（完了）した区間では、死傷事故件数が32%減少。
- ・代表区間50区間のうち、約3割が工事完了、約3割が事業中（工事準備中含む）、約4割が令和5年度以降に事業開始予定。（R5.3時点）

R3事故危険区間（750区間）

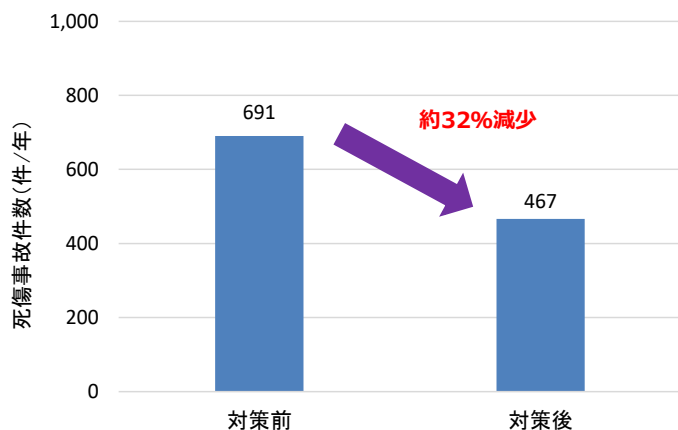
■R3事故危険区間の死傷事故件数等の推移



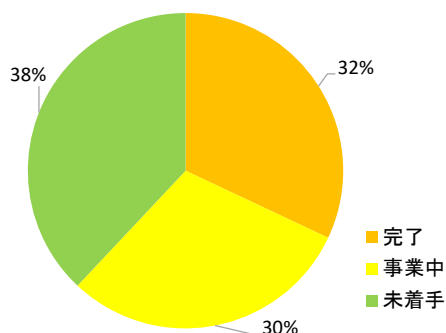
■ R3事故危険区間における対策実施区間の対策効果

■R3代表区間の対策進捗状況

- 完了:16箇所
- 事業中:15箇所
- 未着手:19箇所



R1までに対策を実施（完了）した244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）



完了はR5.3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R5.4以降完了予定
 未着手はR5年度以降に着工予定又は未定

R3代表区間（50区間）

■R3代表区間の一覧

R2年度に選定した代表区間(28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	柏市柏	呼塚交差点	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14号	千葉市花見川区幕張町	幕張公園交差点	国	●	●	●
9	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国	●	●	●
10	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国	●	●	●
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	●	●	●
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	●	●	●
13	国道16号	木更津市請西	(仮称)請西交差点	国	●	●	●
14	国道16号	千葉市中央区松ヶ丘	大綱街道入口交差点	国	●	●	●
15	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国	●	●	●
16	国道357号	千葉市美浜区中瀬	中瀬交差点	国	●	●	●
17	国道409号	木更津市小島	(仮称)金田中付近交差点	国	●	●	●
18	国道128号	茂原市小林1606-10		県	●	●	●
19	国道297号	市原市出津417番地先	養老橋西側交差点	県	●	●	●
20	主要地方道 市川浦安線	市川市妙典3-3-8		県	●	●	●
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	●	●	●
22	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6		県	●	●	●
23	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	●	●	●
24	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	●	●	●
25	主要地方道 千葉大綱線	千葉市緑区菅田1丁目	野田十字路交差点	市	●	●	●
26	市道 塩田町菅田町線	千葉市中央区生実町	生実池交差点	市	●	●	●
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	●	●	●
28	市道 磯辺込呂町線	千葉市若葉区若松町2123～小倉町1754-7	・単路部	市	●	●	●

R3に追加した代表区間(22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
29	国道6号	柏市旭町	・単路部	国	●	●	●
30	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点	国	●	●	●
31	国道14号	千葉市美浜区幕張西	(仮称)幕張陸下(東)付近交差点	国	●	●	●
32	国道14号	千葉市稲毛区稲毛	浅間神社前交差点	国	●	●	●
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	●	●	●
34	国道16号	千葉市稲毛区園生町444～449	・単路部	国	●	●	●
35	国道16号	野田市山崎	南部工業団地入口交差点	国	●	●	●
36	国道16号	柏市十余二	松ヶ崎交差点	国	●	●	●
37	国道16号	八千代市米本	米本文交差点	国	●	●	●
38	国道16号	木更津市請西	桜井交差点	国	●	●	●
39	国道357号	習志野市秋津	秋津交差点	国	●	●	●
40	国道126号	旭市二5391番地～二5387番地	・単路部	県	●	●	●
41	国道128号	山武郡大網白里市池田永田	永田駅入口	県	●	●	●
42	国道296号	船橋市薬圃台1-6-6		県	●	●	●
43	国道356号	我孫子市間免戸599-1	湖北台団地入口交差点	県	●	●	●
44	国道356号	印西市竹袋623-1		県	●	●	●
45	国道409号	茂原市鷺巣325-7		県	●	●	●
46	国道409号	八街市八街1035～1943	・単路部	県	●	●	●
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	●	●	●
48	主要地方道木更津末吉線	木更津市請西4丁目5-15		県	●	●	●
49	主要地方道旭停車場線	旭市口791番地	旭駅入口交差点	県	●	●	●
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	●	●	●

ポアソン検定による対策効果判定方法

■ポアソン検定による事故発生状況の評価 (※R2年度から閾値変更)

- 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。

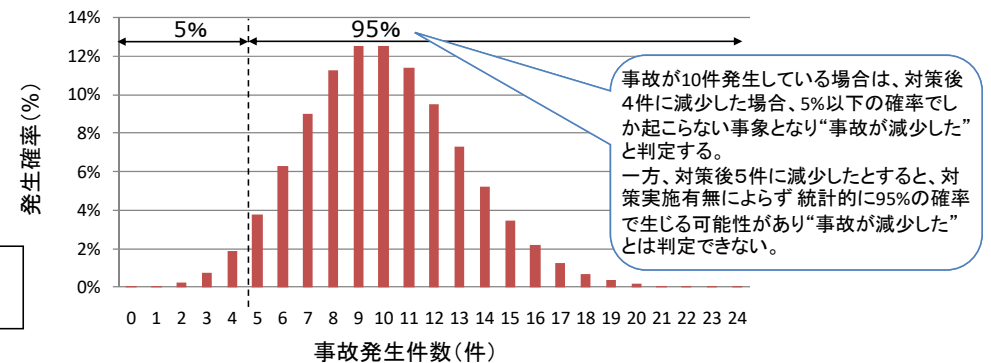
ポアソン分布の確率関数

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

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



※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。

⇒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、削除候補

⇒事故は減少していないと判定

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 ② 対策実施区間の事例1

国道51号 郷部線入口交差点

箇所概要

【場 所】 成田市不動ヶ岡
【路 線】 国道51号
【日交通量】 35,273台/日

【H27センサス番号】 12300510190
【対策年】 H27.11～H28.8



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

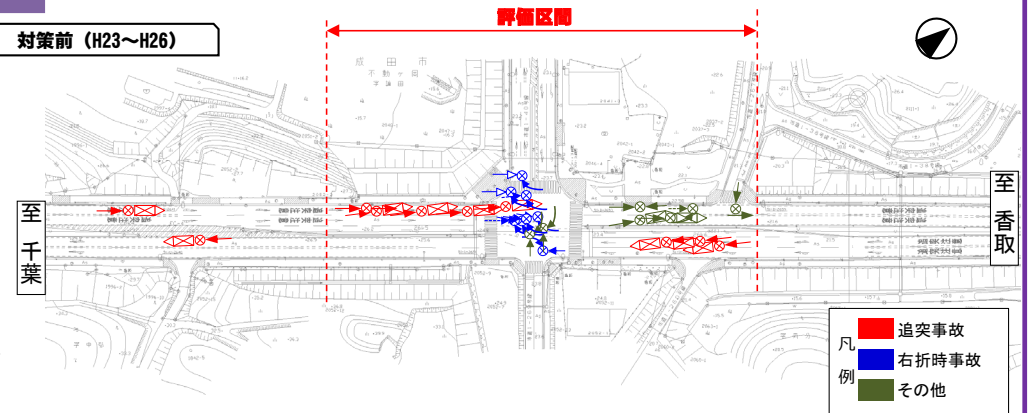
【事故発生状況(事故要因)】

(追突事故) 交差点手前の長い直線区間および下り勾配による速度超過により、前方車に気づくのが遅れ追突する。
(右折時事故(主→従道路)) 右折待ちの車両同士が正対した場合、対向直進車の視認がしにくい場合があり、対向直進車を見落とし右折時事故が発生する。

【対策方針】

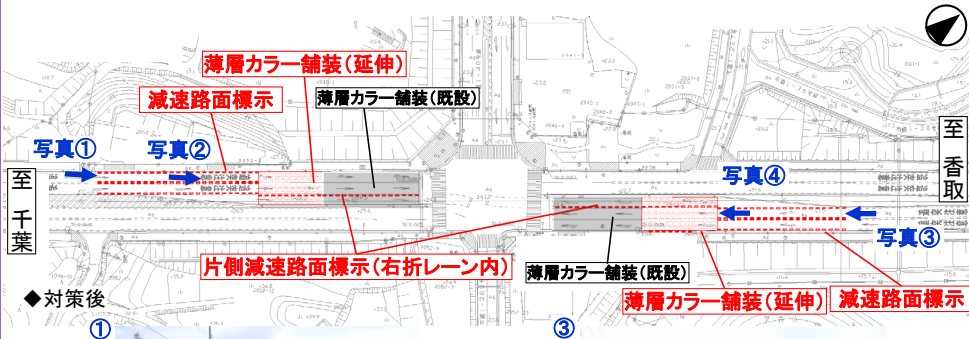
(追突事故) 速度を抑制することで、急な減速・停止・車線変更を減少させる。交差点の接近を注意喚起する。
(右折時事故(主→従道路)) 右折車を右折レーン内の右側に寄せることで、右折待ち位置から対向直進車の視認性を向上させる

対策前 (H23～H26)



対策内容

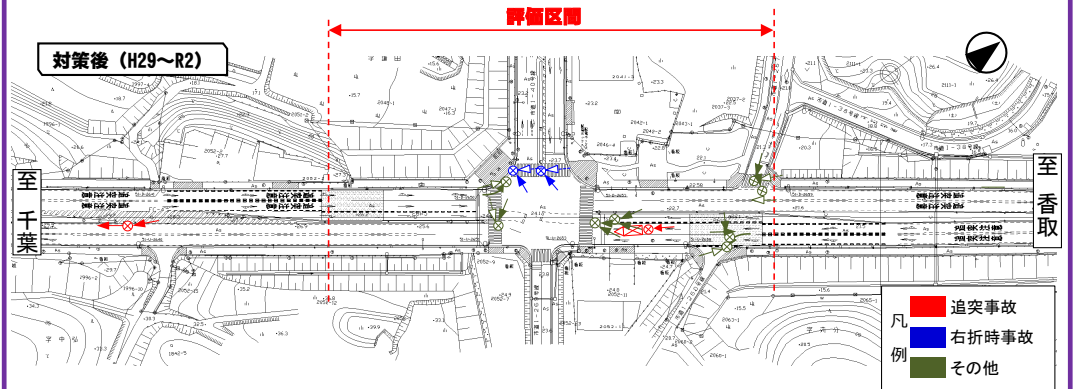
【対策】 H27年11月対策着手～H28年8月対策完了
(交差点対策) 薄層カラー舗装(延伸)、減速路面表示、片側減速路面表示(右折レーン内)



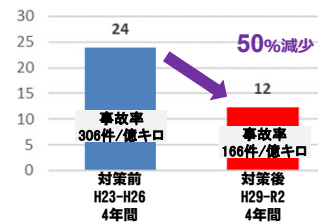
対策効果

全事故件数	24件/4年	→	12件/4年 (約50%減少 ポアソン検定で効果あり)
追突事故	8件/4年	→	1件/4年 (約90%減少 ポアソン検定で効果あり)
右折時事故(主→従道路)	7件/4年	→	2件/4年 (約70%減少 ポアソン検定で効果あり)

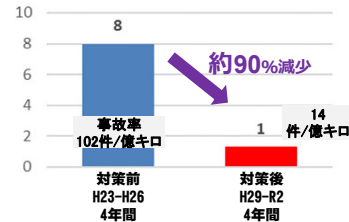
対策後 (H29～R2)



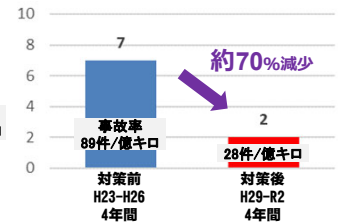
全体の事故件数の変化



上り線・下り線 追突事故件数の変化



右折時事故(主→従道路)件数の変化



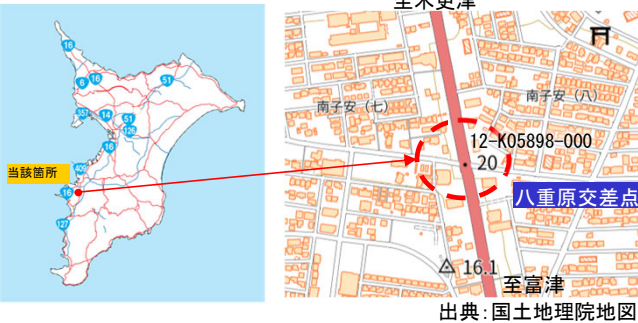
追突事故、右折時事故(主→従道路)が大きく減少しており、交差点全体でみた場合にも事故が減少している。(いずれもポアソン検定で効果あり)

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 ② 対策実施区間の事例2

国道127号 八重原交差点

箇所概要

【場所】 君津市南子安六丁目 【H27センサス番号】 12301270280
 【路線】 国道127号 【対策年】 H18.2、R3.3
 【日交通量】 42,947台/日



対策前 (1回目) 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) 交差点手前の長い直線区間および下り勾配による速度超過により、前方車に気づくのが遅れ追突する。

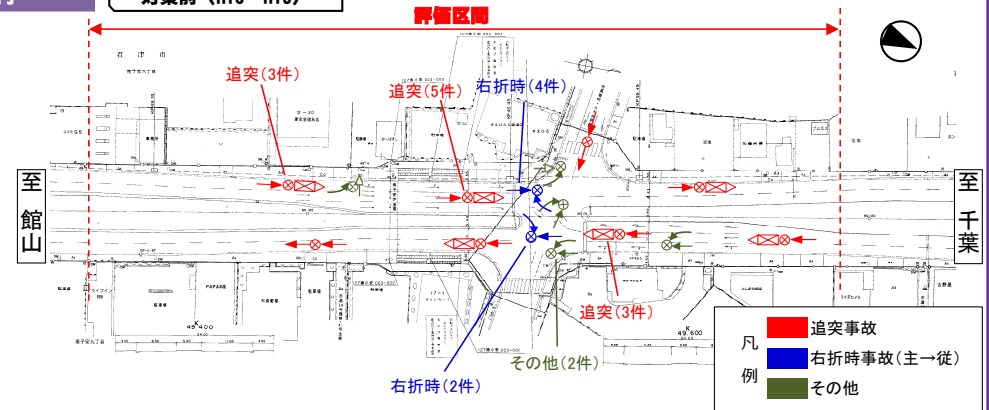
(右折時事故(主→従道路)) 交差点内での右折待ち位置・通行位置が不明確で動線が安定せず対向直進車との距離感を見誤り事故が発生。

【対策方針】

(追突事故) 交差点手前で事前に注意喚起を行うことで前方車の挙動の変化に対応しやすくする。

(右折時事故(主→従道路)) 右折待ち位置、交差点内の通行位置を示すことで動線を安定させる。

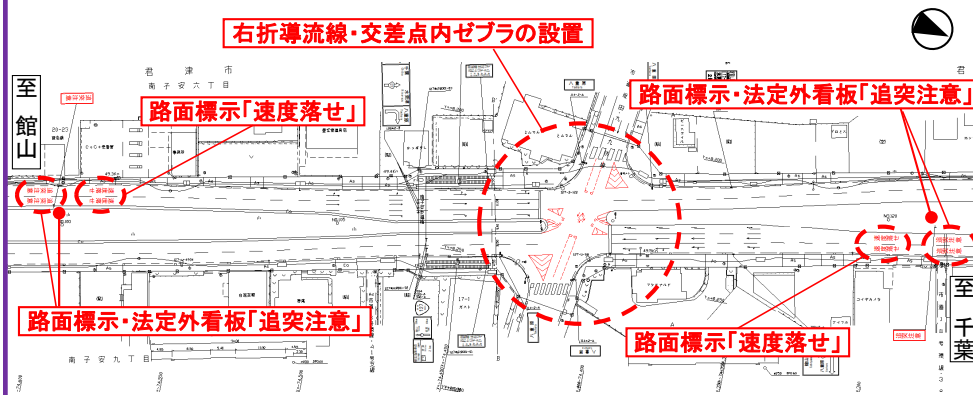
対策前 (H13~H16)



対策内容 (1回目)

【対策】 H17年~H18年2月対策完了

法定外標識「追突注意」、路面表示「追突注意」「速度落せ」、交差点内路面表示(右折指導線、ゼブラ)



対策 (1回目) 後の交通量の変化

東京湾アクアラインのETC割引の開(H21.8)や圏央道(東金JCT~市原舞鶴IC)の開(H25.4)、国道127号子安拡幅(2→4車線)(H20)など、交通環境が良好になったことにより交通量が大幅に増加している。

国道127号(八重原交差点)	
H17交通量	H27交通量
25,994台/24h	42,947台/24h

※道路交通センサスより

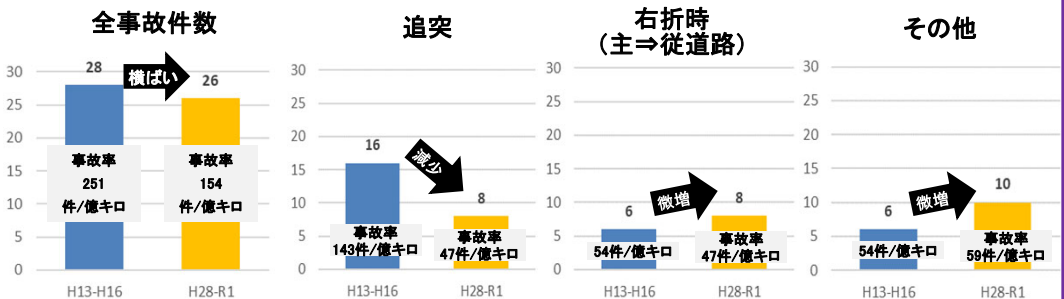


対策 (1回目) 前後の事故発生状況 (モニタリング状況)

交通量は大幅増加したが事故発生件数はほぼ横ばいとなっている。(事故率は減少)

追突事故については減少傾向がみられるものの右折時については減少傾向が見られない。

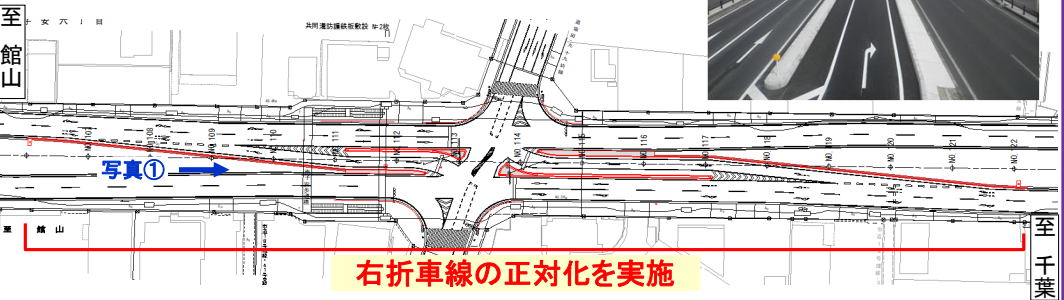
⇒中央分離帯が広く、対向直進車を確認しづらいことに加え、右折距離が長いことが右折事故が減少しない原因と考えられる。交通量の増加に伴いその他の事故が増加しているが各々の事故要因があり、規則性は確認できない。



対策内容 (2回目)

【対策】 R2年~R3年3月対策完了 交差点改良(右折車線の正対化)

- ・対向直進車を確認しやすくなり、右折距離も短くなったことにより右折事故後の減少が期待される。
- ・工事完了後から令和4年12月時点までで右折事故は発生していない。



【参考】ETC2.0プローブ情報を用いた早期対策評価分析(国道127号 君津市南子安 八重原交差点)

- ・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。
- ・八重原交差点は、第1回交通事故対策により交差点の事故率は減少したものの、右折時事故は減少傾向になかった。
- ・追加対策として、右折車線の正対化および直進車線と右折車線の構造分離を実施している。
- ・追加対策後の国道51号直進車両における急減速の発生状況は、上下線ともに発生箇所が集約し減少している。
- ・追加対策後の国道51号右折車両における急減速の発生状況は、上下線ともに減少している。

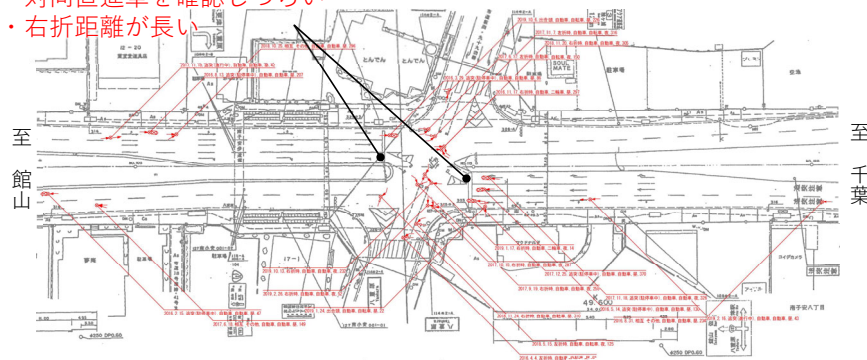
課題・事故発生状況

<課題>

当該交差点は、周辺交通の変化により交通量が大幅に増加する中で、第1回対策により交差点の事故率は減少したものの、右折時事故については減少傾向になかった。
右折時事故の要因は、中央分離帯が広く、対向直進車が確認しづらいことに加え、右折距離が長いことが考えられる。

【中央分離帯が広く右折車線が正対していない】

- ・対向直進車を確認しづらい
- ・右折距離が長い



■事故発生状況：ITARDA（2016年～2019年）

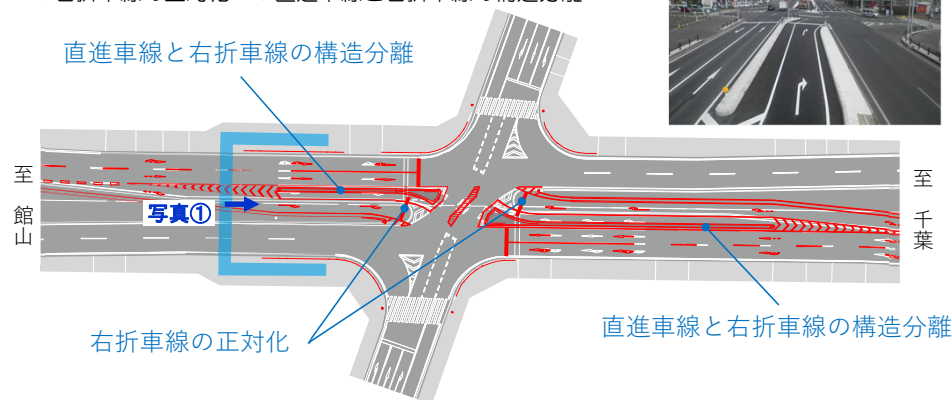
対策方針・対策図

<対策方針>

右折車線の正対化および直進車線と右折車線の構造分離により対向直進の視認性向上、右折距離の短縮、急な車線変更の抑制を図る。

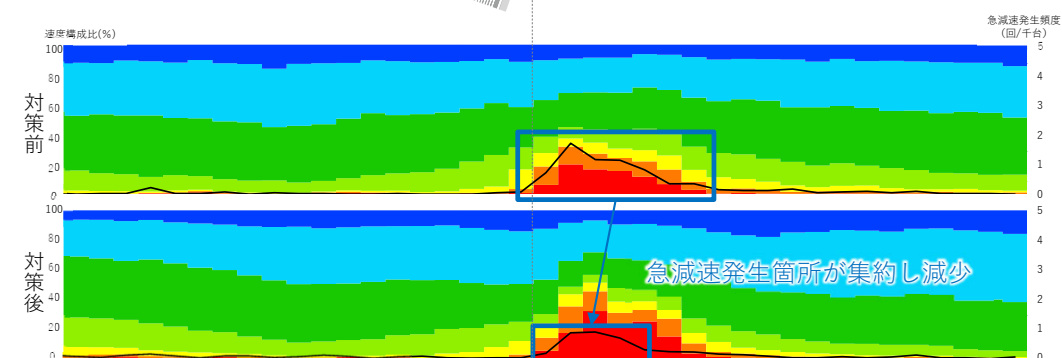
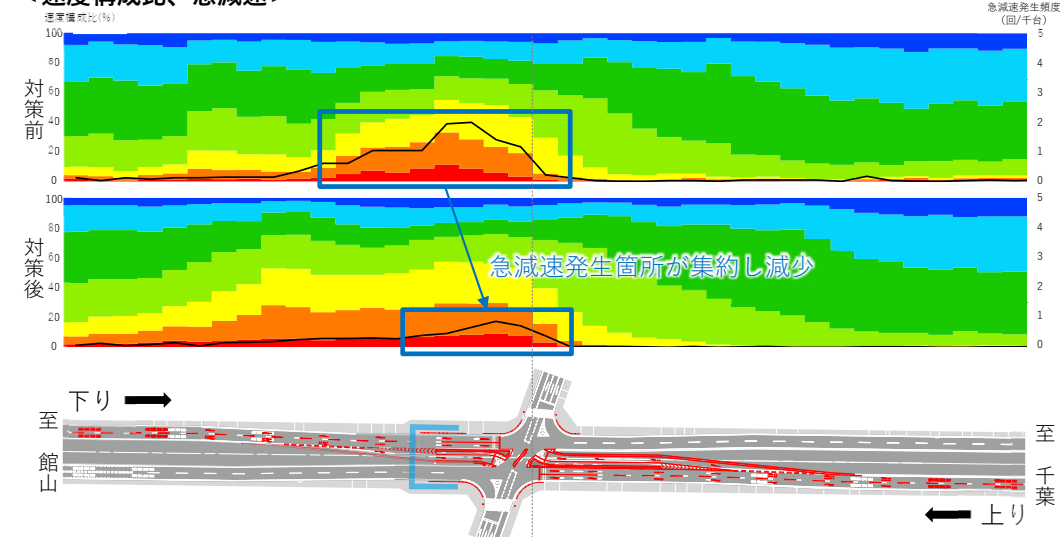
<対策実施状況>

▽右折車線の正対化 ▽直進車線と右折車線の構造分離

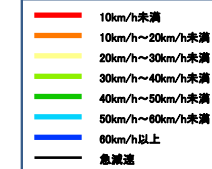


分析結果

<速度構成比、急減速>



<右折車両の急減速発生頻度>



■ETC2.0プローブ情報分析期間
対策前：2019.9月～11月
対策後：2022.9月～10月

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 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。【R03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（R01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。
- 信号現示変更（右直分離）についても整理を実施、**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。

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	-
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)	24箇所	72	28	-44	61%	★	3.0	1.2	-1.8	20	5	21%
	3.薄層カラー舗装	21箇所	56	14	-42	75%	★	2.7	0.7	-2.0	18	4	19%
追突	4.減速路面標示	144箇所	794	435	-359	45%	★	5.5	3.0	-2.5	104	47	33%
	5.法定外標識「追突注意」	92箇所	543	359	-184	34%	★	5.9	3.9	-2.0	67	30	33%
	6.路面標示「追突注意」	280箇所	1,434	914	-520	36%	★	5.1	3.3	-1.9	193	76	27%
	7.交差点コンパクト化(横断歩道・停止線の前出し)	50箇所	269	177	-92	34%	★	5.4	3.5	-1.8	33	17	34%
	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	113箇所	472	313	-159	34%	★	4.2	2.8	-1.4	76	24	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	-
	12.路肩の縮小	3箇所	15	11	-4	27%		5.0	3.7	-1.3	2	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	216	-188	47%	★	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		997箇所	4,601	2,778	-1,823	-	-	4.6	2.8	-1.8	702	251	25%
平均		66箇所	307	185	-122	40%	-	4.6	2.8	-1.8	47	17	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

(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。

2. 幹線道路の交通安全対策について

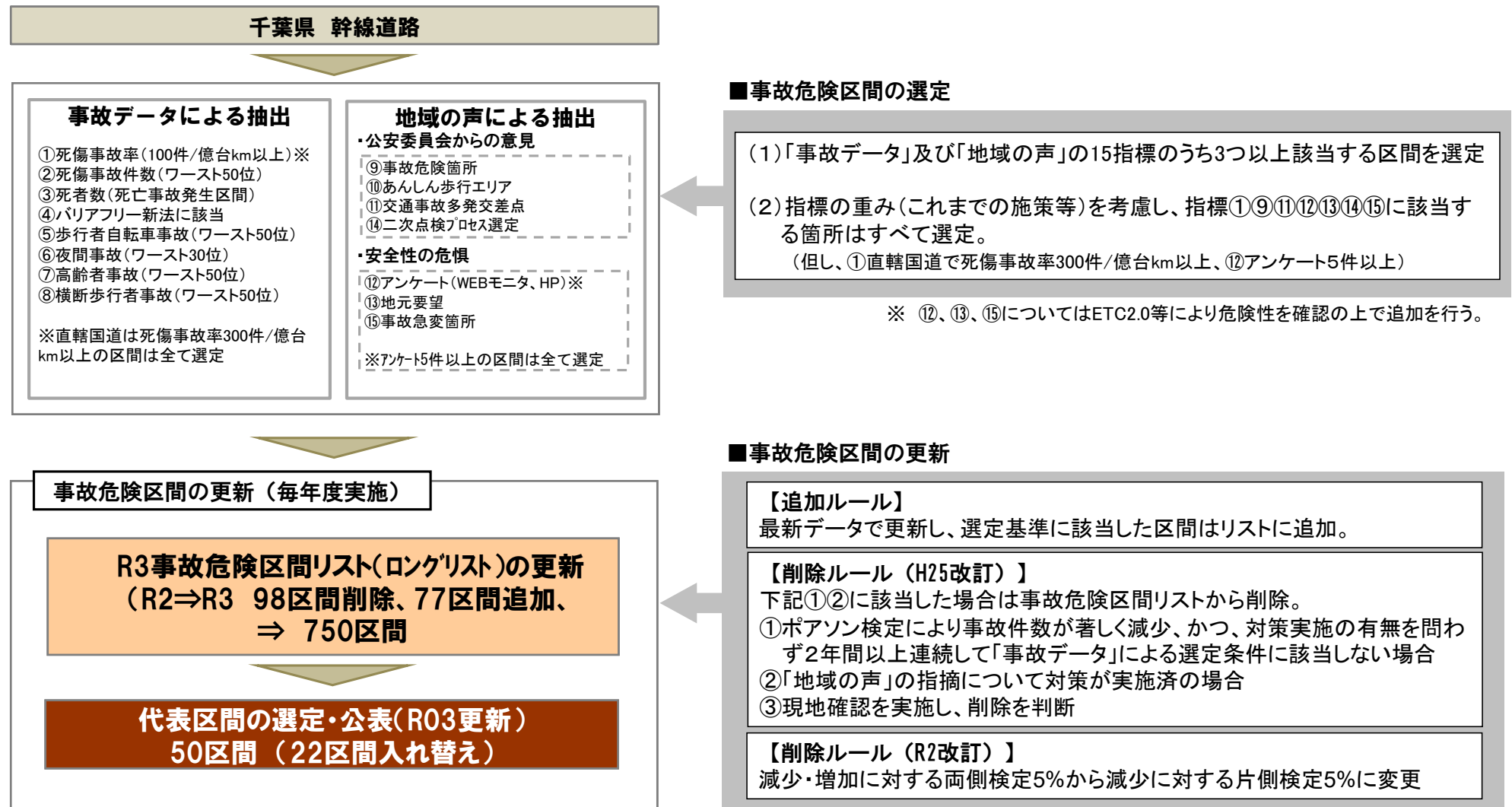
(3) 事故危険区間の更新について

- ① 事故危険区間リストの更新
- ② 代表区間の更新

R03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



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

令和3年度削除区間の決定

- 令和3年度第1回委員会で承認された令和3年度削除区間候補の75区間について、現地調査を実施した上で55区間の削除を決定。
- 令和3年度事故危険区間リストから55区間削除し、令和4年度事故危険区間リストを更新。

■令和3年度削除候補区間の削除決定の流れ

R3安全性向上プロジェクト委員会において、R3事故危険区間（750区間）のうち、**削除候補区間75区間**を選定

R3年度削除候補区間75区間の**現地踏査を実施**

現地踏査より判断し**55区間の削除を決定**

R3事故危険区間リストから**55区間を削除**し、令和4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3年度削除区間一覧 (55区間)

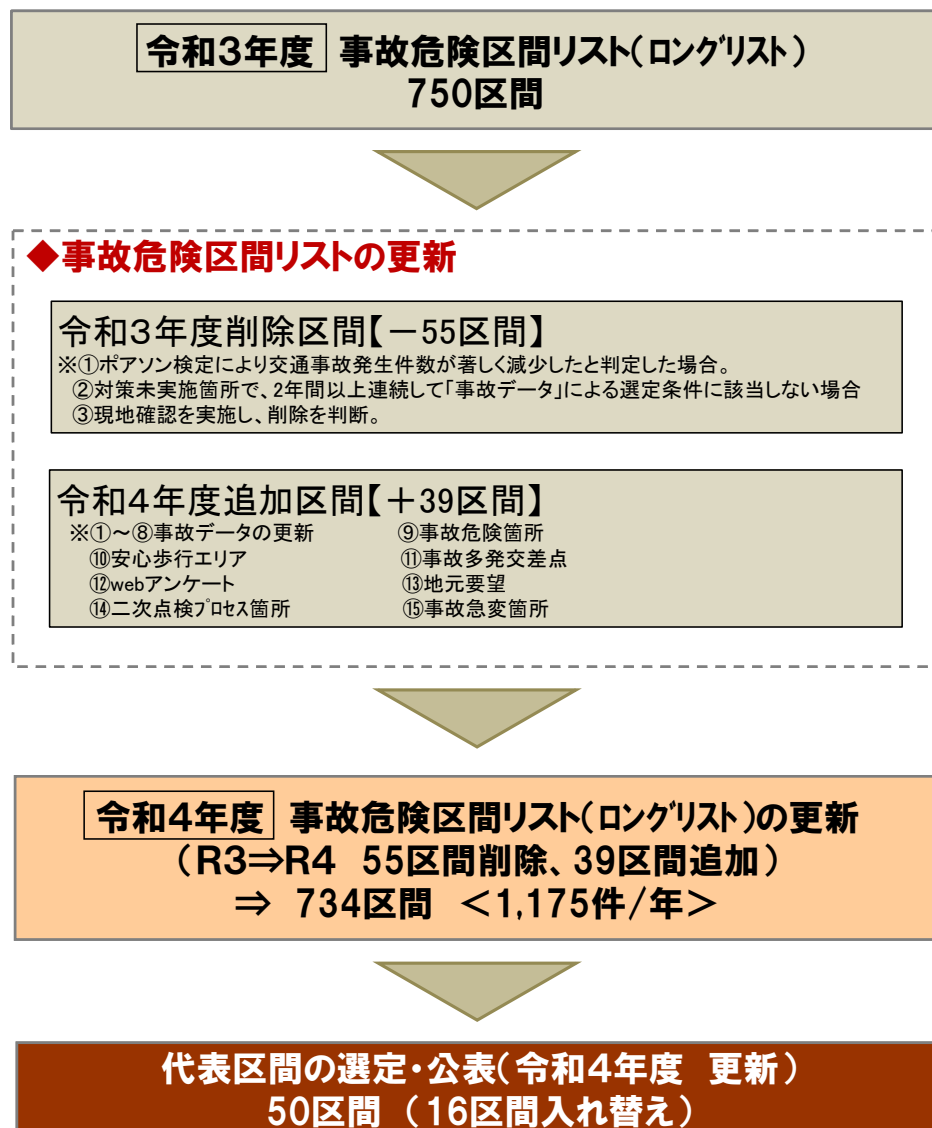
連番	管理者	道路種別	路線番号	箇所名
1	直轄	国道	6	松戸市松戸(陣ヶ前交差点)
2	直轄	国道	6	松戸市胡録台((仮称)松戸第一中交差点)
3	直轄	国道	6	松戸市中根～馬橋(中根立体入口交差点)
4	直轄	国道	6	松戸市ニツ木139番地(北小金駅入口交差点)
5	直轄	国道	6	柏市南柏(旧日光街道入口交差点)
6	直轄	国道	6	千葉県柏市根戸1839((仮称)柏市根戸地区交差点)
7	直轄	国道	6	我孫子市柴崎(電力中央研究所)
8	直轄	国道	14	千葉市花見川幕張本郷2丁目22-4～2丁目22-2・単路部
9	直轄	国道	16	柏市大井(大井交差点)
10	直轄	国道	16	柏市大井(大井交差点)
11	直轄	国道	16	柏市柏・単路部
12	直轄	国道	16	柏市柏・単路部
13	直轄	国道	16	野田市蕃昌((仮称)市道北部107号線付近交差点)
14	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)
15	直轄	国道	16	野田市花井288(野田市駅入口交差点)
16	直轄	国道	16	野田市上三ヶ尾
17	直轄	国道	16	柏市大島田(大津ヶ丘交差点)
18	直轄	国道	16	八千代島田台(島田台交差点)
19	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)
20	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)
21	直轄	国道	16	千葉市中央区村田町(浜野駅西側交差点)
22	直轄	国道	16	市原市千種海岸((仮称)千種海岸付近交差点)
23	直轄	国道	16	袖ヶ浦市福王台(福王台交差点)
24	直轄	国道	16	袖ヶ浦神納(神納交差点)
25	直轄	国道	16	木更津市長須賀((仮称)長須賀北交差点)
26	直轄	国道	51	印旛郡酒々井町篠山新田付近・単路部
27	直轄	国道	127	館山市川名地先～館富トンネル市境・単路部
28	直轄	国道	127	南房総市富浦町豊岡～南無谷付近・単路部
29	直轄	国道	127	南房総市高崎歩道橋付近・単路部
30	直轄	国道	127	安房郡鋸南町保田(保田交差点)
31	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)
32	直轄	国道	357	千葉市中央区塩田町・単路部
33	県	国道	14	船橋市西船5丁目
34	県	国道	14	千葉県船橋市西船4丁目29-17
35	県	国道	128	横渚交差点
36	県	国道	128	一宮町東浪見4986-2番地
37	県	国道	128	茂原市茂原
38	県	国道	296	匠瑳市八日市場木
39	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)
40	県	国道	297	夷隅郡大多喜町横山(横山交差点)
41	県	国道	356	千葉県香取市北3丁目11-22
42	県	国道	356	我孫子市下ヶ戸1823-12番地
43	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)
44	県	国道	356	我孫子市寿1丁目1番地
45	県	国道	356	香取市大戸84-5番地
46	県	国道	465	富津市川名1601番地～川名1403番地
47	県	主地道	3	野田市つつみ野1丁目
48	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
49	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
50	県	主地道	59	千葉県鎌ヶ谷市南鎌ヶ谷1丁目8-21
51	県	主地道	59	白井市富士119-23～100-3
52	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
53	県	県道	138	茂原市東郷1397-4
54	県	県道	281	松戸市野菊野6番地
55	指定市	市道	43	千葉市稲毛区小中台町543-1付近

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

令和4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55区間、追加区間は39区間となり、事故危険区間は734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
R3事故危険区間	252	357	141	750
R3削除区間	-32(-12.7%)	-22(-6.2%)	-1(-0.7%)	-55(-7.3%)
R4追加区間	+16(6.3%)	+19(5.3%)	+4(2.8%)	+39(5.2%)
移管による増減	+1(0.4%)	-1(-0.3%)	0	0
R4事故危険区間	237(94.0%)	353(98.9%)	144(102.1%)	734(97.9%)
うち代表区間	28	16	6	50

※()内はR3事故危険区間数に対する割合

※移管による増減は、道路の移管による国、県、市の区間数増減

■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(H29-R2)	11	14	4	29
②死傷事故件数(H29-R2)	2	3	0	5
③死者数(H29-R2)	2	2	0	4
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(H29-R2)	1	6	2	9
⑥夜間事故(H29-R2)	2	1	1	4
⑦高齢者事故(H29-R2)	2	4	1	7
⑧横断歩行者事故(H29-R2)	0	2	3	5
⑨事故危険箇所・共同現地診断	5	0	0	5
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(R3)	5	9	1	15
⑫WEBアンケート等(R4)	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
計	16	19	4	39

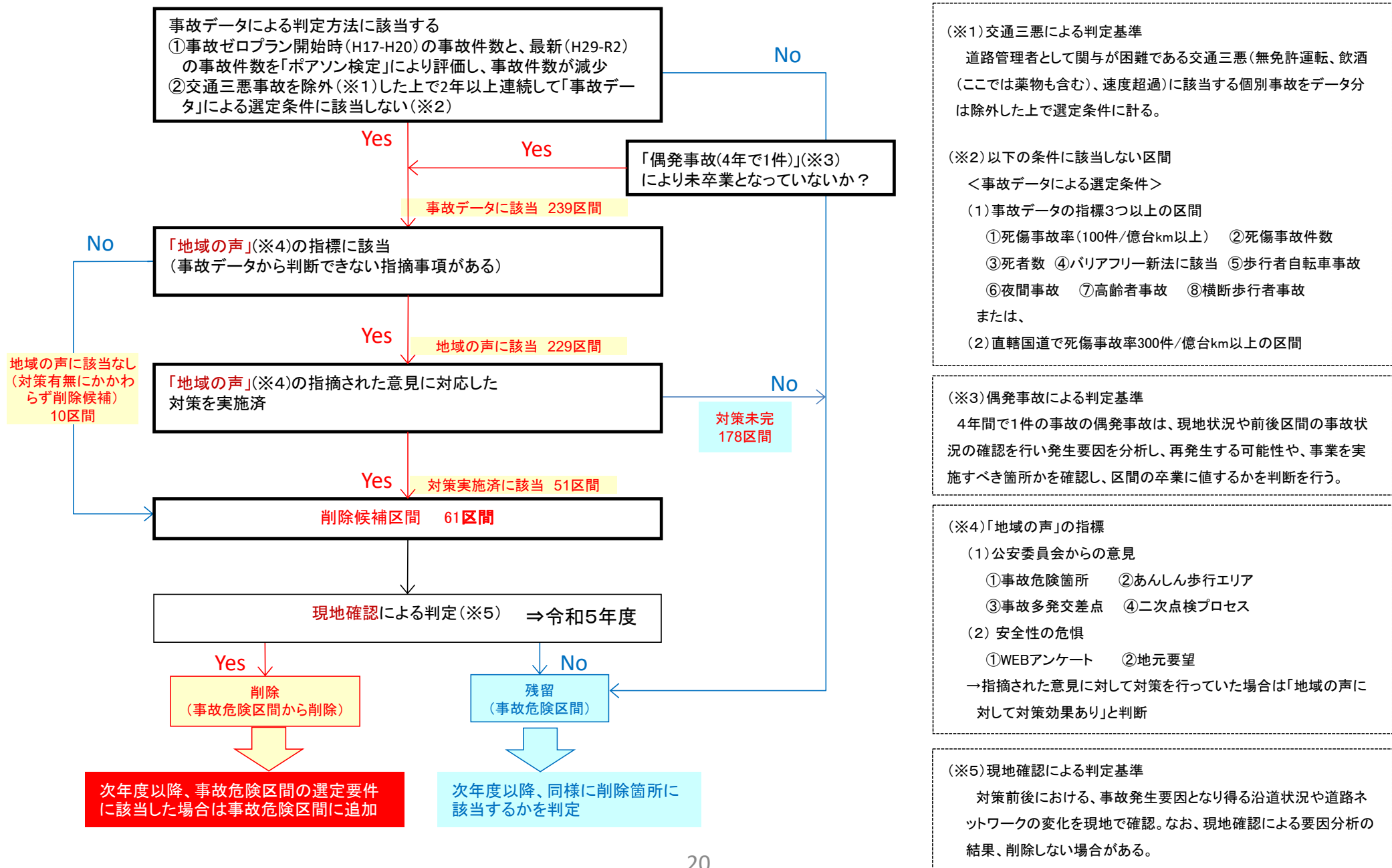
※選定指標は重複して該当する区間あり

※ 1,175<件/年>は最新(H29-R2)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

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

令和4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4年度削除候補区間を61区間選定した。
- ・なお、令和元年度まで採用していたポアソン判定5%（両側検定）は、令和2年度に5%（片側検定）へ変更。



令和4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	
①R3削除候補の残留区間、R4追加区間を除外した区間		215	324	137	676
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		148	291	111	550
③上記①のうち、事故件数が減少した区間(ボワソン検定)		82	119	59	260
④偶発事故(4年に1件以下)		6	42	25	73
⑤上記②かつ③または④に該当した区間		53	129	57	239
⑥地域の声	⑤のうち、「地域の声」に該当しない	1	7	2	10
	⑤のうち、「地域の声」に該当し対策済	10	36	5	51
削除候補区間(上記⑥の合計)		11	43	7	61

削除候補区間：61区間

■令和4年度削除候補区間の選定結果(61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	松戸市馬橋((仮称)馬橋弁天交差点)	31	県	主地道	5	流山市流山8丁目1309(流山八)
2	国	国道	16	柏市大井(大井交差点)	32	県	主地道	6	市川市富浜2丁目3-21
3	国	国道	16	柏市大島田950-1(風早工業団地入口交差点)	33	県	主地道	6	市川市湊15-14~市川市湊15-12
4	国	国道	16	八千代市村上(村上団地入口交差点)	34	県	主地道	6	市川市相之川2-7
5	国	国道	16	千葉市若葉区貝塚(貝塚交差点)	35	県	主地道	14	茂原市高師1799-1~1039-3
6	国	国道	16	千葉市中央区都町((仮称)天神橋交差点)	36	県	主地道	39	船橋市本町1丁目3~船橋市本町1丁目9-9
7	国	国道	16	袖ヶ浦市神納((仮称)袖ヶ浦インター入口交差点)	37	県	主地道	57	船橋市二和東6丁目1-26~咲が丘1丁目6-18
8	国	国道	16	富津市新井(新井交差点)	38	県	主地道	57	船橋市咲が丘1丁目
9	国	国道	51	千葉市若葉区桜木北(桜木駅前交差点)	39	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
10	国	国道	51	千葉市若葉区桜木町(桜木駅西交差点)	40	県	主地道	65	佐倉市石川546
11	国	国道	357	千葉市中央区寒川町(寒川町2丁目交差点)	41	県	主地道	65	佐倉市寺崎北2丁目1-1~佐倉市寺崎北4丁目2-1
12	県	国道	14	市川市八幡1-8-11	42	県	主地道	69	習志野市大久保1丁目8-10番地
13	県	国道	14	船橋市印内町497-4	43	県	主地道	71	旭市口240番地
14	県	国道	126	旭市ニ5391番地~旭市ニ5387番地	44	県	主地道	74	匝瑳市金原68番地2~匝瑳市安久山74番地
15	県	国道	126	東金市台方(台方十字路交差点)	45	県	主地道	76	千葉県山武市椎崎337-1
16	県	国道	128	長生郡長生村金田531~金田3107	46	県	県道	121	山武市白幡1656(白幡交差点)
17	県	国道	296	山武郡芝山町大里1912-1	47	県	県道	124	東金市求名(求名駅入口交差点)
18	県	国道	296	富里市七栄296-1(七栄交差点)	48	県	県道	150	長生郡睦沢町上之郷2048-1(上之郷交差点)
19	県	国道	296	佐倉市井野1460番地~井野町60-41番地	49	県	県道	158	君津市奎師3丁目21-4
20	県	国道	296	八千代市大和田新田920-5~919	50	県	県道	180	松戸市秋山259~松戸市秋山169-1
21	県	国道	296	八千代市大和田新田	51	県	県道	190	印西市(松崎工業団地入口交差点)
22	県	国道	296	千葉県船橋市薬円台4丁目2-22	52	県	県道	191	白井市清水口1丁目1-16
23	県	国道	296	船橋市薬円台1-6-6	53	県	県道	247	千葉県鴨川市横渚1224-8
24	県	国道	296	船橋市前原東5丁目(前原東5丁目交差点)	54	県	県道	266	香取郡東庄町笹川い1358-1~東庄町笹川い992-2
25	県	国道	296	船橋市東船橋(中野木交差点)	55	市	国道	126	千葉市中央区都町((仮称)都町3丁目交差点)
26	県	国道	296	習志野市谷津4丁目	56	市	国道	126	千葉市中央区都町((仮称)都町2丁目交差点)
27	県	国道	356	香取市佐原い264-2(寺田橋脇交差点)	57	市	国道	126	千葉市中央区鶴沢町(旭町交差点)
28	県	国道	409	八街市八街ほ244-43	58	市	国道	126	千葉市中央区本町(本町3丁目交差点)
29	県	国道	464	千葉県印西市原1丁目2	59	市	主地道	20	千葉市緑区菅田1丁目(野田十字路交差点)
30	県	主地道	3	野田市野田766-4(第一中学校前丁字路)	60	市	主地道	20	千葉市緑区菅田2丁目(菅田インター交差点)
					61	市	県道	134	千葉市稲毛区稲毛東2丁目(単路部)

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 ② 代表区間の更新

代表区間の更新

- 令和3年度の代表区間において、16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16区間を追加。
- 令和4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3年度代表区間 (50区間)

：工事完了箇所

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	柏市新富町1丁目1-11～吉野沢1	・単路部	国
継続	2	国道6号	柏市吉野沢3-5～旭町5-3-37	・単路部	国
継続	3	国道6号	柏市旭町	旭町交番前交差点	国
継続	4	国道6号	柏市旭町	・単路部	国
継続	5	国道6号	柏市旭町	柏駅西口交差点	国
継続	6	国道14号	千葉市美浜区幕張西	(仮称)幕張陸橋下(東)付近交差点	国
継続	7	国道14号	千葉市花見川区幕張西	幕張公園交差点	国
継続	8	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	9	国道16号	野田市山崎	南部工業団地入口交差点	国
継続	10	国道16号	柏市十倉二	松ヶ崎交差点	国
継続	11	国道16号	八千代市米本	米本交差点	国
継続	12	国道16号	八千代市下市場	下市場交差点	国
継続	13	国道16号	千葉市花見川区横戸1178	(仮称)横戸町馬橋付近交差点	国
継続	14	国道16号	千葉市稲毛区園生町444～449	・単路部	国
継続	15	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	16	国道16号	千葉市中央区浜野町	(仮称)船山道高架下交差点	国
継続	17	国道16号	千葉市中央区浜野町	古市場交差点	国
継続	18	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	19	国道16号	木更津市請西	(仮称)請西交差点	国
継続	20	国道16号	木更津市請西	桜井交差点	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409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1608-10	-	県
継続	24	国道128号	大網白里市永田	永田駅入口交差点	県
継続	25	国道356号	印西市竹袋823-1	-	県
継続	26	国道409号	茂原市笠置325-7	-	県
継続	27	主要地方道 市川柏線	柏市逆井2丁目31-6	-	県
継続	28	主要地方道 市原茂原線	市原市畑木105-1	帝京病院入口交差点	県
継続	29	主要地方道 千葉大網線	千葉市緑区豊田1丁目	野田十字路交差点	市
継続	30	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	31	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	32	市道 塩田町豊田町線	千葉市中央区生寒町	生寒池交差点	市
継続	33	市道 東幸山町山王町線	千葉市稲毛区長沼原町	遠近五差路	市
継続	34	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	1	国道6号	松戸市松戸	松戸陸道交差点	国
完了	2	国道6号	流山市名都借	名都借交差点	国
完了	3	国道6号	柏市柏	呼塚交差点	国
完了	4	国道14号	千葉市稲毛区稲毛	浅間神社前交差点	国
完了	5	国道16号	柏市柏	旧水戸街道入口交差点	国
完了	6	国道357号	習志野市秋津	秋津交差点	国
完了	7	国道126号	旭市ニ5391番地～旭市ニ5387番地	・単路部	県
完了	8	国道296号	船橋市薬門台1-6-6	-	県
完了	9	国道297号	市原市出津417番地先	養老橋西側交差点	県
完了	10	国道356号	我孫子市間瀬戸599-1	湖北台団地入口交差点	県
完了	11	国道409号	八街市八街区1035～1943	・単路部	県
完了	12	主要地方道 市川浦安線	市川市妙典3-3-8	-	県
完了	13	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
完了	14	主要地方道 木更津末吉線	木更津市請西4丁目5-15	-	県
完了	15	主要地方道 旭停車場線	旭市口791番地	旭駅入口交差点	県
完了	16	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

昨年度

令和3年度代表区間(50区間)を公表

今年度

工事完了箇所
16区間
※R5.3末の完了
予定箇所含む

対策立案・
調整中箇所
34区間

事故危険区間
リストの更新

新たに
16区間
を追加

令和4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

令和4年度新規追加
(16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	35	国道6号	柏市旭町	旭町5丁目交差点	国
追加	36	国道16号	柏市柏・単路部	・単路部	国
追加	37	国道16号	袖ヶ浦市長浦	検査登録事務所交差点	国
追加	38	国道357号	千葉市中央区間屋町2	(仮称)神明歩道橋交差点	国
追加	39	国道357号	千葉市中央区間屋町	ポートアリーナ前交差点	国
追加	40	国道357号	市川市二俣	二俣交差点	国
追加	41	国道126号	東金市山田1265～1254・単路部	・単路部	県
追加	42	国道296号	船橋市前原西5丁目	津田沼駅入口交差点	県
追加	43	国道356号	神崎町神崎本宿910番地	神崎駅入口交差点	県
追加	44	国道464号	印西市みどり台1-1	-	県
追加	45	主要地方道 五井本納線	市原市藤井4丁目	藤井四丁目交差点	県
追加	46	主要地方道 市川柏線	松戸市金ヶ作97～7～金ヶ作365-11	・単路部	県
追加	47	主要地方道 成田岡国線	富里市七栄402-1～445-8	・単路部	県
追加	48	主要地方道 鶴舞馬来田停車場線	木更津市真里谷883-1	-	県
追加	49	主要地方道 柏流山線	柏市豊四季	豊四季駅入口交差点	県
追加	50	主要地方道 茂原環状線	茂原市新小曽6-1	-	県

3. 生活道路の交通安全対策について

- ① ゾーン30プラスの概要
- ② 生活道路の交通安全対策の取組事例について

3. 生活道路の交通安全対策について ① ゾーン30プラスの概要

ゾーン30プラスの概要

・令和3年8月より、警察と道路管理者が連携し、最高速度30km/hの区域規制とハンプ、狭さく等の物理的デバイスの適切な組み合わせにより交通安全の向上を図る区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進しています。

○ 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み合わ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

[「ゾーン30プラス」の入口（イメージ）]



警察による交通規制



+

道路管理者による物理的デバイスの設置

● 進入抑制対策



ライジングボード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく



クランク



スラローム

道路管理者及び警察が取り組む内容

【地域の課題の把握】

交通事故発生状況、地域の関係者等からの要望等を把握

【「ゾーン30プラス」(候補)の設定】

道路管理者と警察が連携し、地域の課題や関係部局からの意見等を踏まえて設定

【「ゾーン30プラス」整備計画の策定】

・道路管理者と警察が連携し、整備計画(案)を検討・作成
・対策内容について地域住民等と合意形成を図り、整備計画を策定

【対策の実施】

「ゾーン30プラス」整備計画に基づき、対策を実施

【対策の効果検証】

対策実施による効果について検証

【「ゾーン30プラス」整備計画の改善・充実】

対策の効果検証結果を踏まえ、更なる対策の必要性等について検討

【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

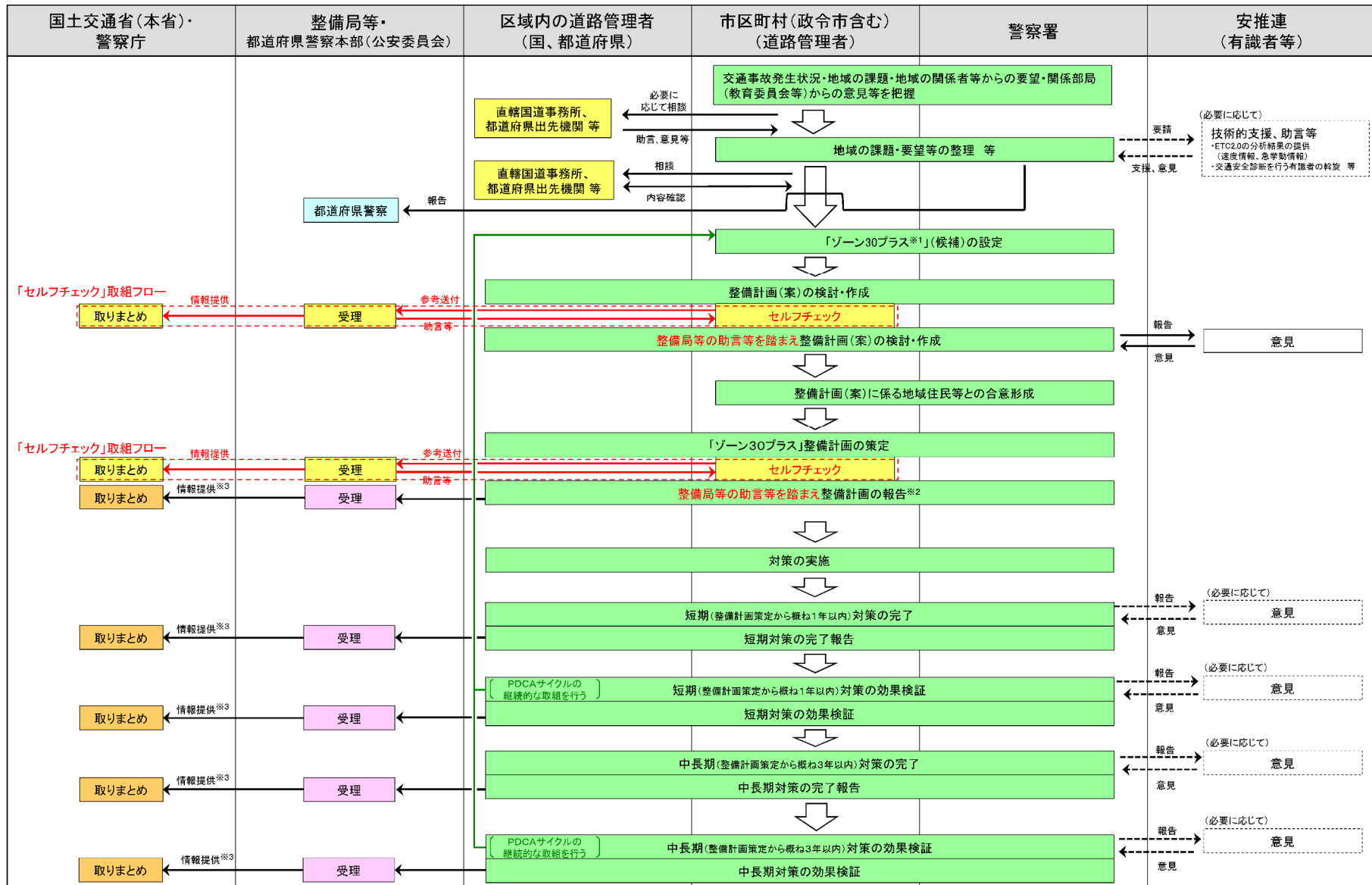
PDCAサイクルの
継続的な取組

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

3. 生活道路の交通安全対策について ① ゾーン30プラスの概要

(参考)取組みフロー

「ゾーン30プラス」の取組フロー



※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十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月に取りまとめとして情報提供する。

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」の取組等に関する「セルフチェックシート」の活用について
令和3年10月19日事務連絡 道路局

3. 生活道路の交通安全対策について ① ゾーン30プラスの概要

(参考)セルフチェックシート

「ゾーン30プラス」セルフチェックシート

様式1

記入者
所属 ○○市役所 ○○課
氏名 ○○ ○○
連絡先 電話：
 mail：

チェック時期	取組内容	チェック項目		チェック		備考
				実施	該当なし	
整備計画（案） を安推進等へ報告する前 チェック日 R〇.〇.〇	「ゾーン30プラス」（候補）の設定	①	交通事故の発生状況や地域の課題を確認した。	☐	☐	確認日：令和〇年〇月〇日 相手：〇〇協議会
		②	地域の関係者等からの要望や関係部局（教育委員会等）からの意見等を確認した。	☐	☐	確認日：令和〇年〇月〇日 相手：〇〇教育委員会
		③	「地域の関係者等からの要望把握」する際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	☐	☐	相手：〇〇自治会長、〇〇地区地域住民
		④	①及び②について、「ゾーン30プラス」（候補）に関係する道路管理者（直轄国道事務所、都道府県出先機関）に相談した。	☐	☐	確認日：令和〇年〇月〇日 相手：〇〇国道事務所
		⑤	（④の結果、助言や意見等があった場合のみ） 「ゾーン30プラス」（候補）の設定について、助言や意見等を参考に再検討した。	☐	☐	
		⑥	①及び②を踏まえ「最高速度30km/hの区域規制」の区域が適切に設定されている。 （既にゾーン30による低速度規制が実施されている場合も区域の拡大等の見直しについて検討した結果を反映している。又は見直しが予定されている。）	☐	☐	
		⑦	⑥と「ゾーン30プラス」（候補）の区域が同じになっている。	☐	☐	
		⑧	「ゾーン30プラス（候補）」の設定」する際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	☐	☐	相手：〇〇自治会長、〇〇地区地域住民
	整備計画（案） の検討・作成	⑨	「ゾーン30プラス」（候補）の区域内について、物理的デバイスの設置が適切に検討され、実施され、又は実施が予定されている。	☐	☐	
		⑩	最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスの設置に加え、関係機関等によるソフト対策（各種交通規制（大型通行禁止、一方通行）、通学路の変更）や歩行空間の確保・明示等のハード対策による充実を検討した。	☐	☐	
		⑪	「ゾーン30プラス」に準じて、路線ごとの低速度規制及び物理的デバイスの設置も検討した。	☐	☐	
		⑫	整備計画（案）の検討・作成の際に、地域住民等と十分にコミュニケーションを図った。	☐	☐	相手：〇〇自治会長、〇〇地区地域住民
		⑬	直轄国道事務所（安推進事務局）を通じて「セルフチェックシート」及び「整備計画（案）」を整備局等へ参考送付する。	☐	☐	
整備計画を整備局等へ報告する前 チェック日 R〇.〇.〇	整備計画（案） の検討・作成	⑭	整備計画（案）を安推進に報告した。	☐	☐	確認日：令和〇年〇月〇日 相手：〇〇安推進
		⑮	（⑭の結果、意見等があった場合のみ） 整備計画（案）について、安推進の意見等を踏まえ作成した。	☐	☐	
	整備計画（案） に係る地域住民等との合意形成 「ゾーン30プラス」整備計画の策定	⑯	「ゾーン30プラス」整備計画（案）について、地域住民等との合意形成が図られている。	☐	☐	
		⑰	整備局等へ整備計画（案）のセルフチェックシートを提出した。	☐	☐	

注1）チェック欄については、ほぼ全て「実施」にチェックが入ることを想定しているが、「該当なし」にチェックした場合、その理由や状況等を備考欄に記載すること。

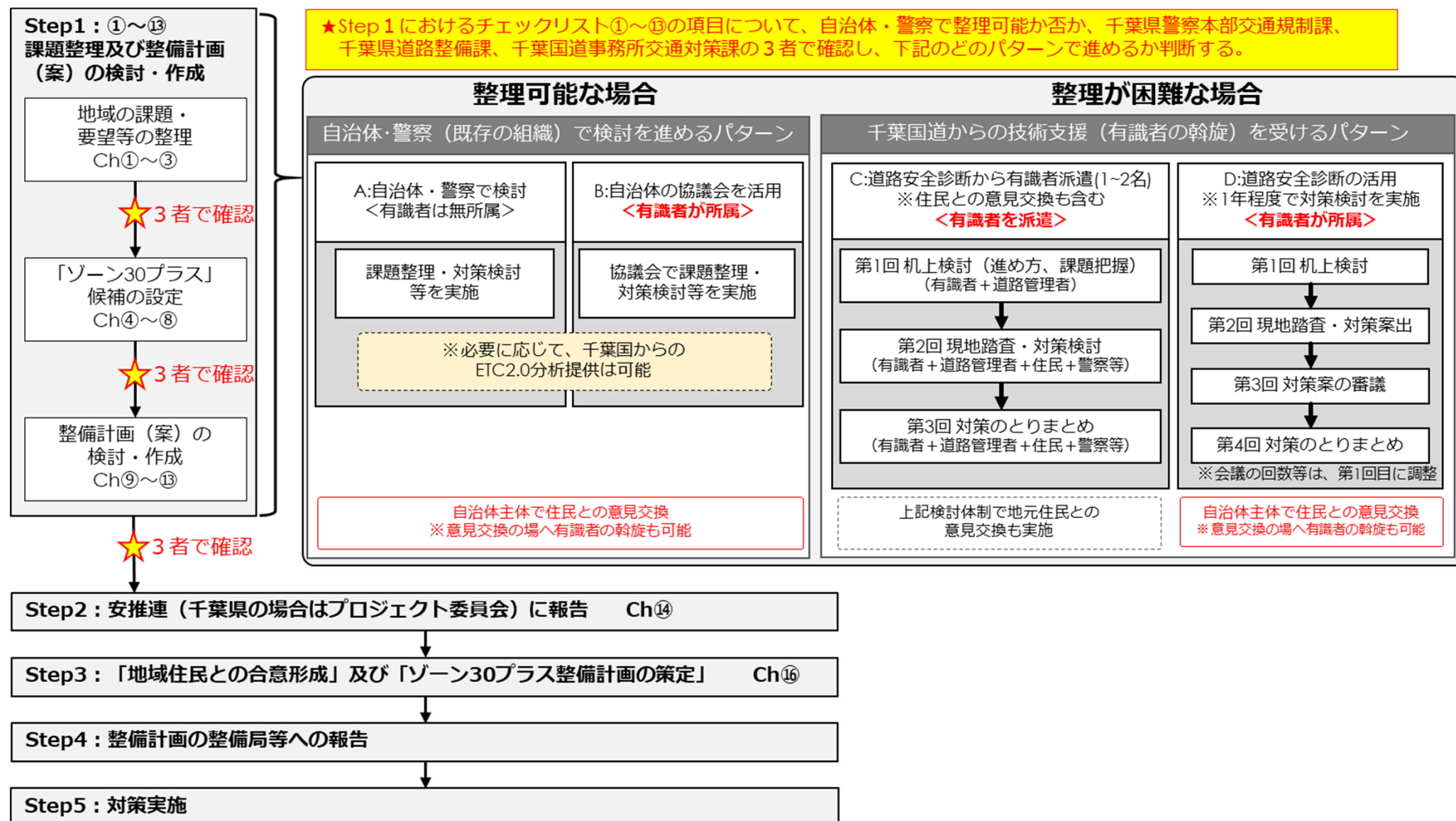
注2）備考欄については、「実施」にチェックした根拠を記載してもよい。

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」の取組等に関する「セルフチェックシート」の活用について
令和3年10月19日事務連絡 道路局

3. 生活道路の交通安全対策について ① ゾーン30プラスの概要

整備計画(案)の検討・作成及び地域住民等との合意形成の進め方(千葉県版)(案)

- 必要に応じて行う技術的支援・助言等について、Step 1（チェックリスト①～⑬）を自治体・警察において整理可能な場合は、Step 2のプロジェクト委員会への報告のみとする。
- なお、自治体・警察で整理が困難な場合は、技術的支援、助言が必要と判断し、千葉国道に技術的支援（有識者の斡旋、ETC2.0データ分析等）の要請を行うものとする。



4. 道路安全診断(試行)の報告

道路安全診断の概要及び今年度の幹線道路に関する取組み

- 「国道357号 ポートアリーナ前交差点（千葉市）」を対象に道路安全診断（試行）を実施した。

<道路安全診断の概要>

■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

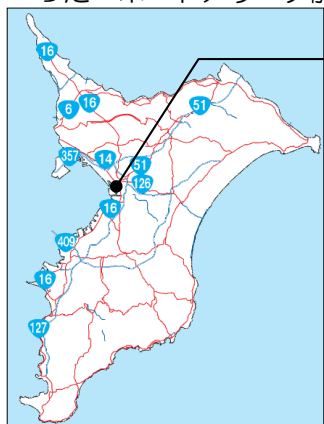
■実施体制

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	国土院大学 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	兵頭 知	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
委員	新倉 聡	元 神奈川県警察本部交通部 交通規制課 現 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交技術者
顧問	森田 紳之	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	千葉市※、千葉国道事務所

※対象箇所の従道路の管理者

<幹線道路 | 対象箇所の抽出>

- 今年度の実施箇所（国道357号 ポートアリーナ前交差点）
- 交通事故多発交差点（死傷事故率300件/億台キロ以上もしくはR3年の事故が5件以上）のうち、重大事故発生かつ交差点形状に課題がある交差点を、候補箇所として抽出。
- そのうち、R3年の事故件数が千葉国道管内でワースト1位であった「ポートアリーナ前交差点」を選定した。



<幹線道路 | 対策検討内容>

■対策方針の検討

問題点	対策方向性	対策メニュー
東京側横断歩道上での事故		
a-1. 国道を渡る距離が長く横断者が急いで横断する	→ 国道を渡る距離を短縮する	→ A-1. 中央分離帯の縮小 (or)
a-2. 中央分離帯の滞留空間が狭い	→ 中央分離帯の滞留空間を拡大する	→ A-2. 中央分離帯の拡大
b. 横断者と右左折車が交錯する	→ 横断者と右左折車両の交錯を無くす	→ B. 信号現示の検討
c. 右折車両が交差点内で複数列に並んで横断者待ちをすることがある	→ 通行位置を明示する	→ C. 右折指導線の設置
d. 巻き込み形状が暫定形であり千葉港からの左折車両の走行が安定しない	→ 安全に左折可能な道路構造にする	→ D. 巻き込み形状の改良
e. 国道側の横断勾配が大きく横断自転車が行き止まりで加速する	→ 自転車が加速しにくい道路構造にする	→ E. 横断勾配の改良
f. 自転車の走行位置にばらつきがある	→ 自転車の通行位置を明確にする	→ F. 自転車走行空間の整備
国道流入部での追突事故		
g-1. 木更津側流入部において、交差点通過後の分岐案内が分かりづらい	→ 案内標識・路面表示と道路構造を整合させ、通行すべき位置を明示する	→ G. 案内表示の改良
g-2. 木更津側流入部で車線変更が多い		
h. 左折留長不足によって左折車両が本線交通を妨害している	→ 必要な左折留長を確保する	→ H. 左折車線の延伸

交差点構造と信号現示の最適な組み合わせを議論

■現地確認・机上検討の様子



■議論内容の整理

交差点構造	現示方式	左折車と横断者が交錯しない現示方式	標準的な右直分離現示方式
① 標準的な横断方式	ア.	イ.	
② 二段階横断方式	あ.	い. (参考案)	

交差点構造と信号現示の改良を組み合わせることによって、東京側横断歩道上での横断者と右左折車の交錯解消を図る。

<当該交差点における最重要の問題点>

東京側横断歩道上での事故が多発



<幹線道路 | 今年度の成果>

①横断歩道上事故への抜本的な安全対策の立案

対象箇所課題となっている歩行者・自転車と右左折車の事故に対して、抜本的なハード対策・ソフト対策が立案した。

②円滑な調整に向けた連携体制と役割の明確化

対策実現に向けた道路管理者・交通管理者の連携体制を確立し、今後調整が必要となる事項を明確化した。

③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

事故多発交差点に対して、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を抽出した。

今年度の生活道路に関する取組み

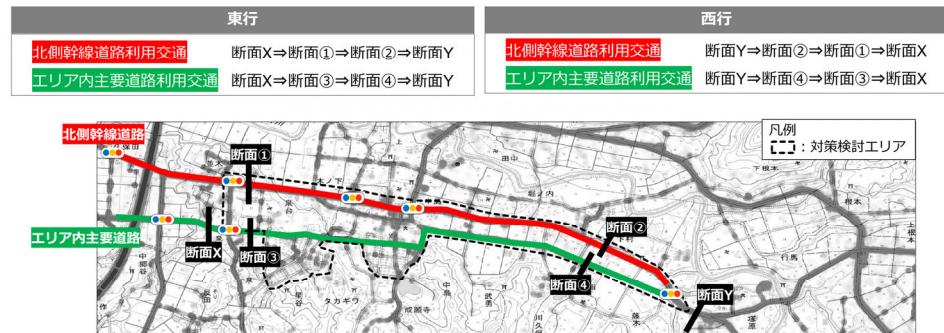
- ・H31年度に安全診断(試行)を実施した「君津市 泉中島地区」の対策効果の検証(フォローアップ)を行った。また、R3年度に“スムーズ横断歩道”仮設実証実験を実施した「野田市桜の里地区」において、R4年度に地域住民を交えた意見交換会を開催した。

<君津市 泉・中島地区におけるフォローアップ>

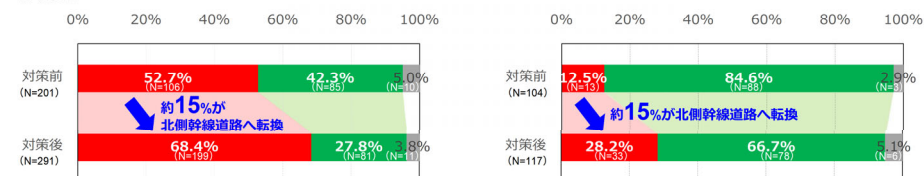
■対策状況の確認



■効果検証(ETC2.0データを活用した対策前後比較)



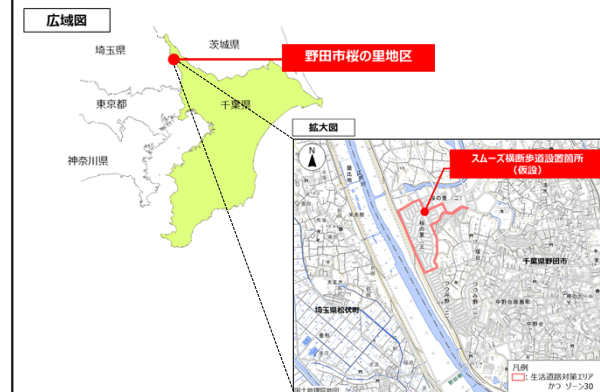
<分析結果>



<野田市 桜の里地区における技術支援>

- 開催日時 R5年1月22日(日) 15時~17時
- 開催場所 野田市 さくらハウス(地域の集会所)
- 参加者 地域住民(13名)
寺内先生(道路安全診断の枠組から派遣)
野田市役所、野田警察、千葉国道事務所

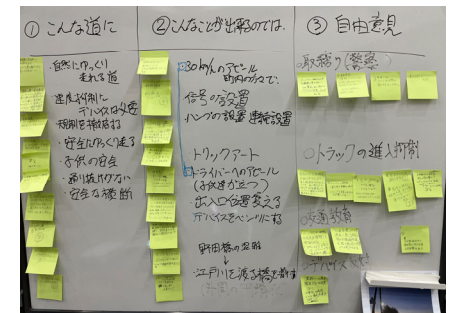
<位置図>



R3年度スムーズ横断歩道実証実験



意見交換の実施風景



意見のとりまとめ

<生活道路 | 今年度の成果>

①君津市 泉・中島地区

地区内で実施した対策への好意的な意見や課題、追加対策の要望を確認した。今後実施予定の対策や幹線道路の対策状況も踏まえて、引き続きフォローアップを行う。

②野田市 桜の里地区

これまでの安全診断の形態とは異なり、1名の診断員を専門家として派遣するとともに、生活道路対策を支援する新たな取組方法を試行し、ゾーン30プラスの推進に寄与した。