

議事要旨	
H25 年度 第 1 回千葉県移動性向上プロジェクト委員会	
開催日時：平成 25 年 6 月 10 日 13:30～15:30	
開催場所：千葉テックビル 3 階会議室	
委員会出席者： 千葉工業大学工学部 教授 赤羽 弘和（委員長） 千葉県警察本部 交通部交通総務課 藤井 等（代理出席） 千葉県警察本部 交通部交通規制課 高津 功（代理出席） 一般社団法人千葉県商工会議所連合会 事務局長 中山 雄二 一般社団法人千葉県トラック協会 岩井 亮（代理出席） 一般社団法人千葉県バス協会 専務理事 花崎 幸一 株式会社 千葉日報社 理事広告局長 鎗田 光明 公益社団法人 千葉県観光物産協会 専務理事 岩下 豊久 東日本高速道路 株式会社 千葉管理事務所 宮添 政志（代理出席） 東日本高速道路 株式会社 市原管理事務所 加納 正志 東日本高速道路 株式会社 千葉工事事務所 浅 浩之（代理出席） 千葉市 建設局 道路部長 山本 喜章 千葉市 消防局 警防部長 安藤 勝 国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局長 星野 朗 国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 本村 敏行（代理出席） 国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 西村 政洋	
事務局	<p>■委員会規約の変更</p> <p>事務局より規約の変更について説明し、委員の変更について承認を得られた。</p>
委員	<p>■議事</p> <p>(1) これまでの取り組み状況</p>
委員長	<p>これまでの取り組み状況（委員会資料 1 の P1～P8 および資料 2）について説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 救急活動を行う上では、「消防署出場から現場到着までの時間」が重要である。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> 救急医療の指標としては、「現場から医療機関までの搬送時間」だけでなく、道路交通状況に関わる時間である「消防署出場から現場到着までの時間」にも着目すべき。また、搬送時間については、平均時間だけでなくバラツキにも着目すべき。 新港横戸町線の整備前後で取得した救急車のプローブデータを用いて、移動性阻害箇所を通過するサンプルを抽出し、現場到着時間や搬送時間の分布の変化を評価すれば良い。あるいは、道路の改良前後で経路の選択率がどの程度変化したか確認し、客観的に評価できると良い。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 再度、検討・整理する。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> PDCA の Action の欄について、「国道 357 号 市川市区間（海側のみ）」は千鳥町・高浜立体の整備により渋滞損失の減少が見られるため「完了」で良い。「国道 16 号・126 号 下市場～穴川 3 丁目」と「国道 465 号 君津市釜生～大多喜町筒森」は、一部事業が完了しても、区間全体として移動性向上効果を確認できたわけではないので、「完了」とは言えないのではないかと。「国道 16 号・126 号 下市場～穴川 3 丁目」については、処理能力に対して交通需要が超過している部分がどこなのか特定して、対策事業を評価すべき。工事としては完了であっても、評価は総合的に行うべき。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 事務局で検討する。

<p>事務局 委員長</p>	<p>(2) 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会について 首都圏渋滞ボトルネック対策協議会（委員会資料 4-1～4-3）について説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般道と高速道路の渋滞は、京葉道路花輪 I C における出口渋滞のように関連している箇所があるため、どちらで対策した方が効率的であるか意見交換し、協力して渋滞対策をしてほしい。
<p>委員長</p>	<ul style="list-style-type: none"> 主要渋滞箇所として「呼塚交差点」が挙げられているが、資料で見ると「柏警察署前交差点」がボトルネックのようにになっている。再確認が必要である。
<p>事務局 委員長 事務局</p>	<p>(3) 新たな移動性阻害箇所の選定箇所（候補）の決定 新たな移動性阻害箇所の選定箇所（候補）（資料 1 の P9～11 および資料 3）について説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな選定指標（3 指標）の取扱はどのようにしているのか。 新たな選定指標（3 指標）は市町村単位で出しているため、既に抽出されている移動性阻害箇所（候補）から実際の阻害区間を絞り込む際には適さない。従来の選定指標（3 指標）を基に、重み付けという意味で新たな選定指標（3 指標）を使った方が良いと考えている。
<p>事務局</p>	<p>(4) 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）について 今後の移動性阻害箇所の選定方針（案）（資料 1 の P12～13）について説明 (質疑は特になし)</p>
<p>事務局 委員長 委員長</p>	<p>(5) 移動性阻害箇所に対する対策方針の検討 移動性阻害箇所に対する対策方針の検討（資料 1 の P14）について説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 対策の分類としては、まずは「渋滞」と「走りにくさ」に分けて、そのうち、渋滞対策については「交通需要の調整」と「交通容量の拡大」に大別してもう一段細かい区分をするような工夫をすると見通しが利きやすくなる。 渋滞箇所の種類によって対策を分類すると良い。
<p>事務局 委員 事務局</p>	<p>(6) 今後の予定 今後の予定（資料 1 の P15）について説明</p> <ul style="list-style-type: none"> 湾岸部のワーキンググループはいつ頃から開始するのか。 追って連絡させていただく。