

第2回 千葉県安全性向上プロジェクト委員会

第1回 千葉県安全性向上プロジェクト委員会 議事要旨等

第1回 千葉県安全性向上プロジェクト委員会 議事要旨

- 開催日：平成17年11月21日（月）
- 時 間：12：30～13：30
- 場 所：千葉市内 ぱ・る・るプラザ千葉 6階「樺1」会議室
- 出席者：次頁「委員会名簿」参照
- 議 題：
 - 委員会規約について
 - 委員会の進め方について
 - 交通安全・対策箇所選定について
 - 今後のスケジュール
 - その他

【議事要旨】

- 国土交通省千葉国道事務所有田所長より開会挨拶
- 赤羽委員長より挨拶
- 議事

- 1)委員会規約について
 - 満場一致で了承された。
- 2)委員会の進め方について

委 員	抽出の対策箇所候補と県警が公開しているワースト50との整合は図られているか。ホームページで公開している対策箇所と違う箇所を選定すると、一般の方の混乱を招くのではないか。
事務局	H12年～H15年の死傷事故件数や死傷事故率などの指標から対策箇所を選定しています。最終的な対策箇所については、本委員会にて議論をして頂き選定をする考えです。
委員長	対策箇所の選定方法について説明の仕方に工夫が必要である。地元の受け入れ態勢なども対策の実施に当たっては、大事な指標の一である。
委 員	交通安全施策の「事故危険箇所」との関係はどうなっているのか。今回の対策箇所候補は何を基準として抽出しているのか。予算が削減される中、フォローアップ（対策）で耐えられない。
委 員	フォローアップ（対策）の実施は、どのぐらいの期間で考えているのか。
委員長	対策は、5年は長いため、1～2年の短い期間のものでなくてはならない。
委 員	抜本的な対策で用地買収などが生じる場合は、5年程度かかると思われる。

事務局	対策は現診断等で区画線等の短期的な改良の必要があれば適宜行う考えです。用地買収を伴う大規模な改良が必要な箇所においては、中長期的な対策が必要となります。
委員長	どの程度の施工期間や施工費が必要となるかを指標に加えてはどうか。

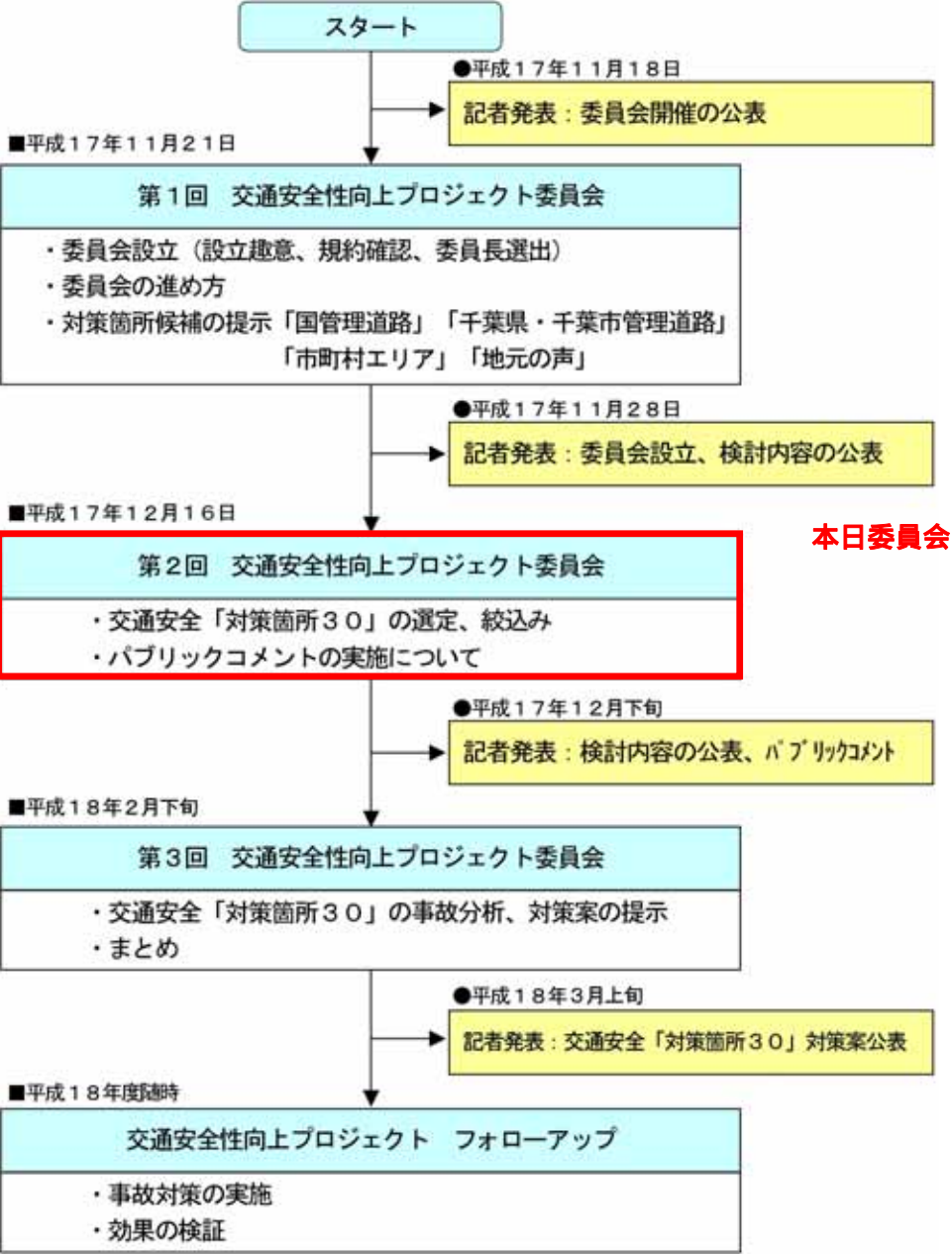
3)交通安全・対策箇所選定について

委 員	千葉県・千葉市の管理道路を対象としたエリアという指標は必要なのか。
事務局	今回の候補箇所選定は、千葉県全域での抽出を考え、市町村についてもエリアを設定し抽出を行っています。
委 員	県南が少ないのは確かであるが、同じ比重で議論して良いのか。
委 員	対策箇所を各指標で10箇所づつとするのは難しいのではないか。本当に重要な箇所だけで良いのではないか。
事務局	選定箇所の30箇所については、様々な議論があると考えています。予算等との関係もあるので、これらを勘案して選定していきたいと考えています。
委員長	今回の資料では、専門家の方々でも理解が難しいところがあるため、一般の方々にとっては更に分かりにくいと思われる。施工期間や概算工費などの指標・基準を加えて提示し、具体的な説明を行った方が良い。
事務局	現段階の抽出では、予算等は加味していません。
委員長	選定箇所が実際に施工可能な箇所であるためにも予算の指標は必要あると思われる。
事務局	具体的な対策案は、第3回委員会で工費や工期を含めて、提示する予定です。
委員長	それでは今回の選定箇所は検討結果の最終的なものではなく、第3回委員会時に対策案を含めて最終選定を行うということで良いか。
事務局	そうです。
委員長	基本は、事故データとどのような関係になっているかであるため、これを整理した方が良い。

4)今後のスケジュール

事務局	今後の予定として、第2回委員会を12月16日頃を開催する予定です。 今回の委員会と同様に午前中に移動性向上委員会、午後に安全性向上委員会とします。これについては、今回の委員会案内と同様に、後日郵送で連絡する予定です。
-----	---

委員会全体フロー



第1回委員会のまとめ

○第1回委員会では、交通安全対策箇所候補の提示を行いました。

●千葉県における現状・特徴（H16ベース）

【事故の特徴】

- ・千葉県内の交通死者数は332人で全国ワースト3位。・・・指標②
- ・交通事故件数は38,240人で全国ワースト9位。・・・指標①、⑤、⑥、⑨
- ・歩行者・自転車の事故死者数は、全体の46%を占めている。・・・指標③
- ・高齢者の事故は全体の約40%を占め、都市部より地方部で多く発生している。・・・指標④、⑩
- ・主要路線が集中するエリア内での事故多発の傾向が見られる。・・・指標⑦
- ・事故発生箇所は、県道、主要地方道、直轄国道以上での発生が多い。

【観光地の現状】

- ・観光客の多くが国道・主要地方道・県道を使用し訪れている。・・・指標⑨
- ・観光地の事故は土日・休日に多い。・・・指標⑪

【国管理道路の現状】

- ・千葉県内における直轄国道の死者数は16%、事故件数は11%である。
- ・千葉県内の交通事故多発交差点ワースト50に直轄国道は22箇所該当している。
- ・事故危険箇所は、交差点39箇所、単路部4箇所が指定されている。

【千葉県・千葉市管理道路の現状】

- ・千葉県内の交通事故多発交差点ワースト50に千葉県・千葉市管理道路は20箇所該当している。
- ・事故危険箇所は、交差点139箇所、単路部13箇所が指定されている。

●箇所抽出の考え方

（対象路線：県道以上）

区分	指標
国管理道路	①死傷事故率で10箇所を選定。 ②死亡率で10箇所を選定。 ③歩行者・自転車事故件数で10箇所を選定。 ④高齢者事故件数で10箇所を選定。 ⑤死傷事故件数で10箇所を選定。
千葉県・千葉市管理道路	⑥死傷事故率で10箇所を選定。 ⑦死傷事故率エリアで10箇所を選定。（主な交差点3箇所） ⑧センサス区間死亡率で10箇所を選定。（主な交差点3箇所）
市町村エリア （国・千葉県・千葉市管理道路）	⑨人口1千人当たりの死傷事故件数で10市町村を選定。 ⑩・人口1千人当たりの高齢者事故件数で10市町村を選定（主な交差点3箇所） ⑪人口1千人当たりの土日、休祭日における死傷事故件数で10市町村を選定。（主な交差点3箇所）

●交通安全「対策箇所30」選定基準（案）

- ・短期的に即効性がある箇所
- ・事業費、予算、実施年数を考慮
- ・県警公表の事故多発交差点ワースト50
- ・事故危険箇所（国・県・市指定）
- ・事故危険箇所アンケート



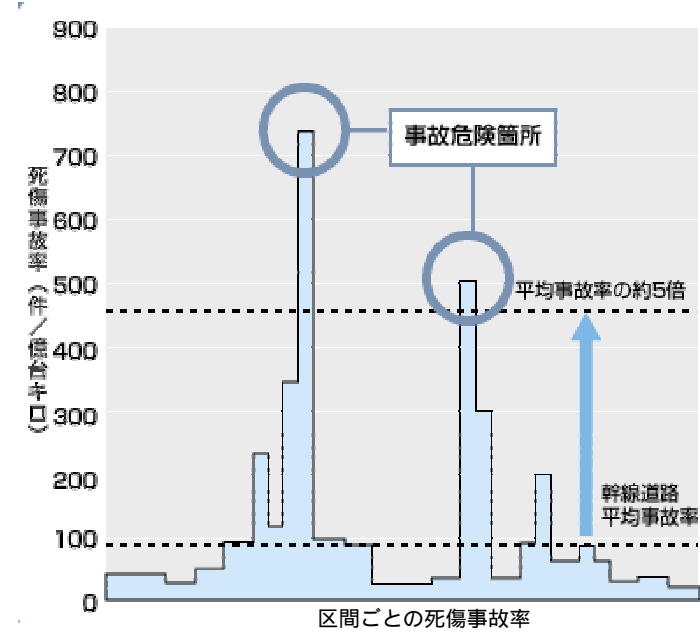
タイムスケジュール表

スケジュール	平成17年		平成18年			
	11月	12月	1月	2月	3月	4月
	記者発表 第1回委員会	記者発表 第2回委員会 パブリックコメント	→	第3回委員会 記者発表		フォローアップ

委員会で使用している用語について

死傷事故率	○一定区間を走行した場合に事故に遭う確率を示したもので（死傷事故件数/自動車走行台キロ）で表されます。 ○死傷事故の状況を比較検討するために用いられる基本的な指標であるため、本委員会でも交通安全対策箇所候補の抽出において使用しています。 ○検討対象年は平成12年～平成15年の4ヵ年であり、千葉県の死傷事故率平均（H12～H15年事故対象（8件/4年を対象）、県道以上）は、単路部が約47件/億台キロ、交差点部が約70件/億台キロです。 ○平成16年の千葉県死傷事故率は約136件/億台キロであり、平成19年度末に全国的に死傷事故率を10%削減することが目標となっています。
死亡者率	○一定区間を走行した場合に事故に遭い死亡する人の確率を示したもので（死亡者数/自動車走行台キロ）で表されます。
センサス区間死亡者率	○道路交通センサス調査区間を単位とした死亡者率（死亡者数/自動車走行台キロ）です。 注）道路交通センサス（正式名称は「全国道路交通情勢調査」）は、全国の道路状況、交通量、旅行速度、自動車の起終点、運行目的を調査して、全国の道路と道路交通の実態を把握することにより、道路計画・管理に活用し、各種の道路政策を策定する上での基礎資料とするものです。（本年調査が実施されています。）
交通事故多発交差点ワースト50	○事故が発生している信号交差点について、発生件数上位50箇所を表したものです。（千葉県警察本部HP参照）
事故危険箇所	○死傷事故率が高く、又は死傷事故が集中して発生している箇所のことです。 具体的な抽出基準 10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所、幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所 等
事故危険箇所アンケート「地元の声」	○国管理道路沿線の自治体、千葉県内のバス事業者、郵便局（千葉市中央郵便局）に対し、国管理道路の危険箇所をアンケート調査したものです。
あんしん歩行エリア	○交通死傷事故の発生割合が高い住居系地区等において面的・総合的な対策を実施し、歩行者、自転車利用者の安全な通行を確保する施策を実施していくエリアです。 ○千葉県内では、34箇所のエリアが指定されています。
市町村エリア	○千葉県の事故の特徴、地域特性を考慮し、人口1千人当り死傷事故件数、人口1千人当り65歳以上死傷者数、人口1千人当り休日死傷事故件数の3指標により対策市町村エリア「トップ10市町村」を抽出し、事故危険箇所、死傷事故件数、死傷事故率から対策箇所候補を選定しています。 ○また、エリア（面的）の対策としてバイパス整備なども必要となります。
対策に要する期間	○短期は、概ね1～2年で実施する対策であり、長期は、短期以外の対策です。
対策メニュー	○交通管理、道路管理の観点から交通事故の削減に向けた対策工種を提案します。 ○1)短期対策メニューとして路面標示の改良、標識設置、停止線・交差点形状の変更（横断歩道の前出し）、車線数の増加、信号機の設置・改良等。 ○2)長期対策メニューとして用地買収の伴う交差点形状の変更、車線数の増加（拡幅）、バイパス整備等があります。

【事故危険箇所の抽出イメージ】



【事故危険箇所対策のイメージ】

