

第 11 回 神奈川県移動性（モビリティ）向上委員会 議事要旨

1. 日 時：平成 24 年 2 月 9 日（木）16：00～17：30
2. 場 所：TKP 横浜駅西口ビジネスセンター（ホール A）
3. 議 事：

(1) 第 10 回委員会の議事要旨

- ・特に意見はなく、承認された。

(2) 議題 1：「要対策箇所の進捗状況および対策完了箇所の概要」

- ・特に意見はなく、承認された。

(3) 議題 2：「対策完了箇所の効果検証状況」

- ・対策完了箇所の効果検証内容について、承認された。

Q1：国道 15 号（栄町交差点）は、アンケート調査だけではなく、交通データ等で定量的に効果検証を実施して頂きたい。（委員長）

A：交差点の繁雑さを解消するため、視認性が向上するよう行き先別にカラー舗装することで対応した。その効果については、ドライバーへアンケートを行うが、併せて通過走行速度の分析も行っていきたい。（事務局）

(4) 議題 3：「要対策候補箇所の評価結果」

- ・対策ニーズが低く、渋滞発生していない「タイプ C」、「タイプ D」の計 8 箇所については、候補箇所からの削除について、承認された。
- ・「タイプ A」については、現地状況を道路管理者に再度確認するなど、引き続き検討を行っていく。

Q2：VICS 上では渋滞が確認されたが、現地では渋滞が確認されなかった「タイプ C」については、一日の現地確認だけで評価するのではなく、年間を通した渋滞状況について、評価する必要がある。（神奈川県）

A：データと現地確認の乖離理由について検討を行い、VICS センサーの位置や、VICS リンクの長さにより、実態としては渋滞していなくとも、VICS システム上にて渋滞と表示される箇所であり、渋滞していないことを確認している。（事務局）

Q3：タイプ A 分類の No12「環状 2 号線（上永谷付近）」は、混雑発生表示頻度が比較的高い値を示しているが、現地確認では渋滞が確認されていないので、タイプ C と同様に分析が必要と考えられる。（横浜市）

A：対策ニーズが高いことから「タイプ A」と分類したが、他の箇所も含め、現地状況を道路管理者に再度確認するなど、引き続き検討を行っていきたい。（事務局）

Q4-1：タイプ A 分類の No35「第三京浜道路（第三京浜道路入口交差点～京浜川崎 IC）」は、

現地確認では 500m 未満の渋滞状況であるが、道路管理者の所感では、ほとんど渋滞が発生していない。混雑発生表示頻度も低く、本来であればタイプ B に分類されると考えられる。

道路管理者として協力するので、タイプ分類について再検証して欲しい。(川崎市)

Q4-2：タイプ A 分類の No38「中原街道（宮ノ下交差点）」や、No13「環状 2 号線（新横浜駅～東川島町付近）」は、混雑発生表示頻度が非常に高いものの、現地確認では 500m 未満であり、渋滞程度に差が生じているため、分析が必要と考えられる。(横浜市)

Q4-3：タイプ A の中でも、現地確認の結果により、タイプ B からタイプ A に再分類されたものについては、再検証が望ましい。(委員長)

A：タイプ A の 500m 未満の渋滞箇所やタイプ B からタイプ A に再分類された箇所については、日頃道路をパトロールしている各道路管理者の協力を頂き、引き続き検討を行っていきたい。(事務局)

Q5：対策必要性の指数化は、慎重に整理すべきもので、配点バランスにより、タイプ分類が異なる可能性もあるため、多角的に分析が必要だと考えられる。(神奈川県)

A：多角的に分析を行う。(事務局)

Q6：対策必要性の指数化では、例えば意見数が 3 票あり、「早急な対策が必要」1 票、「早急ではないが対策が必要」1 票が、「対策必要無い」1 票を打ち消す場合があり、必要性指数がマイナスだからと言って、対策不要という表記は言い過ぎである。

また、タイプ A～D の分類は、現地確認結果により再分類されているため、再分類後の表記をタイプ A' とする等し、誤解を招かないよう資料の工夫が必要である。(横浜国道)

A：本委員会資料の修正を行う。(事務局)

Q7-1：混雑発生表示頻度は、VICS データのみで評価を実施しているのか。固定式の VICS センサーだけではなく、車載器から取得したデータでも検証を実施しているのか。

VICS データの数値をどの程度信頼するのか。(神奈川県)

Q7-2：VICS データは、交差点間隔やセンサーの位置等により、渋滞が捌けたとしても、画面上では渋滞と表示されるケースもあるため、参考として取り扱って頂きたい。(県警)

Q7-3：VICS データの使用にあたっては、どのように測定したもので、どのようなこと表し、それをどう使用しているかを説明する資料が必要である。(委員長)

A：VICS データで評価を実施しているが、一部 VICS データが不足する箇所については、民間プローブデータを使用している。

VICS データの使用にあたっては、事前に県警にヒアリングした結果を踏まえ、データと現地状況が異なることについて、データのみで判断せずに、現地確認をすることで、信頼性を向上させた。(事務局)

(5) 議題4：「その他の混雑指摘箇所のスクリーニング途中経過」

Q8-1：次年度調査の30箇所の抽出について、残り127箇所のうち、混雑発生表示頻度の高い方を優先に30箇所を抽出したらどうか。

また、可能性があれば、VICSデータに頼るだけでなく、残り127箇所全てについて現地確認することが望ましい。(神奈川県)

Q8-2：次年度調査の30箇所の抽出について、混雑発生表示頻度が高いが、現地では500m未満の渋滞と、渋滞程度に差が生じていることに着目して、今年度調査した26箇所について原因を調査することが優先ではないか。(横浜市)

Q8-3：次年度調査の30箇所の抽出は、効率的にスクリーニングする手法として、残り127箇所から、対象を広げてランダムに抽出する方法も考えられる。

また、抽出する際に、アンケート結果は個人差が出る場合があり、個人差をどのように評価するかも、スクリーニングする上での重要なポイントである。(横浜国道)

A：本来であれば、残り127箇所について全て現地確認するのが望ましいが、方針を早く絞らなければ、周辺の交通状況も変化し、結果と現地が異なる可能性が出てくることや、予算上の観点から、簡易な方法で仕分けることを考えた。

次年度は、混雑発生表示頻度が高いところだけに着目するのではなく、意見数が多く、混雑発生表示頻度が低い区間を対象に調査すれば、全体の傾向が把握できると考えている。どこを調査するかは、再検討するが、調査箇所数が増える場合は、各道路管理者のご協力を頂きたい。(事務局)

(4) 今後の取り組みについて

・特に意見はなく、承認された。

(5) その他について

・移動性向上委員会は、円滑な交通に貢献できるよう実施しているものであり、対策の優先度をつける上で、早く対策して欲しい箇所等、一年通じて走行しているドライバーのニーズをお聞かせ頂き、対策の優先度の参考にさせて頂きたいと考えている。

是非、トラック協会、バス協会、タクシー協会の中でも、委員会資料を回覧する等して、恒常的に、意見収集をお願いしたい。(横浜国道)

・了解した。(トラック協会、バス協会、タクシー協会)

以上