

平成30年度 「第1回千葉県安全性向上プロジェクト委員会」

議事要旨

1. 日時

平成31年3月1日（金） 14:00～15:30

2. 場所

千葉国道事務所 202会議室

3. 出席者

<出席>

(委員長) 千葉工業大学 創造工学部 教授	赤羽 弘和
(委員) 千葉県警察本部 交通総務課長	松原 弘二 (代理) 係長 清水 貞
千葉県警察本部 交通規制課長	植竹 昌人 (代理) 管理官 鵜澤 政幸
千葉県バス協会 専務理事	成田 斉 (代理) 事務局長 田中 徹
千葉県交通安全協会 事業管理課長	永棟 佐市
千葉県安全運転管理協会 事務局長	鵜澤 邦彦
千葉県 県土整備部 道路環境課長	村相 紀雄 (代理) 副課長 大出 正弘
千葉県 環境生活部 くらし安全推進課長	井上 容子 (代理) 主査 福岡 卓也
千葉市 建設局 土木部長	斉藤 平
首都国道事務所 所長	甲斐 一洋 (代理) 管理課長 越川 裕
千葉国道事務所 所長	八尾 光洋

事務局 千葉国道事務所 生島副所長 交通対策課 小島課長、川上係長

<欠席>

(委員) 千葉県トラック協会 専務理事	高安 茂
(委員) 千葉日報社 広報局長	松本 祥彦

4. 委員会資料

議事次第
座席表

- 資料1 千葉県安全性向上プロジェクト委員会規約（案）
- 資料2 平成30年度第1回「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」説明資料
- 資料3 千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」
- 資料4 HP掲載資料案
- 資料5 H30事故危険区間リスト

5. 議事次第

1. 開会
2. 挨拶
3. 委員の紹介
4. 議事
 - (1) これまでの取組み報告
 - (2) 対策実施区間のフォローアップ
 - (3) 事故危険区間の更新について
 - (4) 今後の取組み
 - (5) 道路安全診断（試行）の報告
5. 閉会

6. 議事内容

(1) 開会（事務局）

(2) 挨拶（千葉国道事務所所長）

- ・日頃の協力・支援に対する謝辞が述べられた。
- ・第9次交通安全計画は目標を達成している。第10次交通安全計画は事故の減少量が鈍っている。さまざまな方面からの意見を頂き事故削減に役立てて行きたい。

(3) 委員の紹介・委員長挨拶

委員長

本委員会では、私が出した意見に対しても検討を行って頂き、結果も出して頂いている。皆様においてもさまざまな意見を出して頂きたい。

事務局

委員の紹介については座席表にて割愛。

なお千葉日報社の松本様、千葉県トラック協会の高安様は欠席となっております。

(4) 議事

1) これまでの取組みについて

事務局

（資料-2「1. これまでの取組みについて」を説明）

委員長

（資料P7）交通事故死者数については、絶対数で示すよりも人口当たりで正規化した方が学術的には正しいと考えている。走行台キロ当たりの整理が可能であれば次回以降お願いしたい。

事故の減少速度が鈍っているのは全国的な傾向である。

高齢者の死亡事故・支障事故の絶対数・比率が上がっていることから高齢者に対する事故対策が重要であると考えます。

2) 対策実施区間のフォローアップ結果

事務局	(資料-2「2. 対策実施区間のフォローアップ結果」を説明)
千葉国道事務所 所長	(資料 P9) 対策実施済み箇所への減少率が掲載されているが、対策未実施箇所への減少率は示すことができるか？
事務局	対策未実施箇所への減少率を出す場合は評価軸・箇所といった基準が難しく、一概に比較ができないため今は整理していない。
千葉国道事務所 所長	対策未実施箇所についても整理し、傾向を把握した方が望ましい。
委員長	(資料 P10) ポアソン検定については統計的な評価であり、表の白色の範囲は減っていても、「減少したとは言えない」という評価になる。
委員長	(資料 P13) 対策工種別の効果を、プラス面とマイナス面を合わせてHPで公表しているのは本委員会だけであり非常に素晴らしいものである。
委員長	(資料 P14) 対策の結果、事故が減ったということだけではなく、間を刻んで因果関係を把握した上で評価・対策をしていることが良い。 内閣府の第10次安全対策の評価では、統計的な関係だけでなくEBPM(エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング：証拠に基づく政策立案)という因果関係に基づく手法で評価し、政策を打つという方向に進んでいる。安全対策でもETC2.0等を活用して1次的な挙動変化の効果を把握した上で2次的なアウトカムである事故の減少を説明せよとなっている。当委員会での効果評価ではETC2.0による挙動からも対策効果を評価しており、他の都道府県でも同じように実施して頂きたい。

3) 事故危険区間の更新について

事務局	(資料-2「3. 事故危険区間の更新について」を説明)
委員長	(資料 P18) だんだんとロングリストから除外する箇所が増えており、PDCAが回っていると評価できる。このような見直しを継続して行っていることが大事であり貴重である。
委員長	(資料 P19) 地元要望やWEBアンケートに応じてリストに入り、対策を実施した場合について、回答して頂いた方へ対策実施や対策効果についてフィードバックする機会はあるか？
事務局 委員長	匿名でご意見を頂いている場合も多く、フィードバックできていない。 匿名だった場合でも、「匿名の方からこういう意見がありました」という公表はできないか。 事前に、頂いた意見を開示させて頂くことを断った上で、意見をもらうようにしてはどうか。
事務局 委員長	そのような方法であれば可能である。 対策を実施したことをアピールしていくことが大事である。情報を寄せてくれた方やその周りの方へ対策を実施した旨を報告していくことで事故対策の価値をアピールすることも可能であり、他の箇所の情報を引き出すチャンスにもなる。
千葉国道事務所 所長	千葉市の「ちばレポ」などはそういった情報発信が可能なものとなっている。こういったものを活用させて頂ければ情報発信が可能である。し

委員長	かし、他の市も全てそういったものがあるわけではない。
事務局	他の市でも同じような取り組みをして頂けるとありがたい。全て横並びである必要はない。出来るもので情報発信をしていけると良い。 本日の委員会を受けて、WEB アンケートについては、頂いた意見を公開する可能性があること明記するなどの変更を考えたい。

4) 今後の取り組み

事務局	(資料-2「4. 今後の取り組み」を説明)
千葉国道事務所	(資料 P26)千葉県では、生活道路対策エリアの登録が他の県に比べると少ないといわれている。千葉県は ETC2.0 の活用も進んでおり、また有識者からの助言を受けられる体制も整っている。 是非新たな登録が増えるよう県の方でも取り組みを周知して頂きたい。
千葉県 県土整備部	市町村もゾーン 30 や安全歩行エリアなどで生活道路の対策を行っているが、そちらもあまり進んでいないということで登録が増えていかないのだと考えられる。県でも勧めていきたい。
委員長	登録頂ければ、事故・挙動などのデータ支援や有識者から助言を受けられる体制が整ってきているので是非活用して頂きたい。
千葉県 県土整備部	ETC2.0 のデータが活用できるということを市町村にアピールしていきたい
委員長	合意形成といった面でも有識者の見識が得られるので是非活用頂きたい。

4) 道路安全診断（試行）の報告

事務局	(資料-2「5. 道路安全診断（試行）の報告」を説明)
委員長	(資料 P28)経路の分析は、従来はナンバープレート調査で大掛かりな調査を行う必要があったが、ETC2.0 を活用することにより分析が可能となった。対策を検討する上で根拠となり非常に有用である。
千葉県警 交通規制課	交通規制においても参考にさせて頂いている。
委員長	図にある狭小、クランク、くい違いといった表記は生活道路対策メニュー案か？
事務局	図は、現況を示したものである。今回はエリアの中での対策に焦点をあててエリア内で通過交通が多い箇所に対策検討をしている
委員長	エリアの中を通過させにくくすること、周りの幹線・準幹線を円滑化させることが重要である。
千葉県警 交通規制課	幹線道路が混んでいることで生活道路への流入が起こってしまう。やはり根本は幹線道路の円滑化である。交通規制課としても信号制御の変更等を実施しているが難しい部分がある。
千葉国道事務所 所長	道路安全診断では警察OBの方も参加頂き、意思疎通のスピードが非常に上がっている。千葉西警察署前交差点では、千葉県警とも協力してさまざまな信号現示について検討している。
千葉県警 交通規制課 委員長	千葉県警だけでは対策が難しいところもあるが、道路管理者と一緒に議論して、色々な対策案を考えていけることは有用である。 (資料 P28) これまで道路安全監査と呼んでいた本取組みであるが、「監査」の名前は日本のシステムに合わないということもあり、「診断」に

委員長

変わっている。全ての箇所を診断チームで検討するわけではなく、非常に難しいところを実施していくものであり、千葉県は最も先進的に進めている県である。

千葉県警
交通規制課
委員長

道路管理者と交通管理者が各々である程度計画を進めていった後に、警察協議となるともう後戻りが出来なくなってしまうことがある。道路安全診断では、早い段階で道路管理者と交通管理者が意思疎通できるため無駄がなくなる。筋の通った計画になるというメリットもある。

千葉国道事務所
所長
委員長

初期の段階で何のために実施するのかということ共有できるので非常に有益である。

まだ実施していない地域に今のような話を紹介して、だんだんと広げて行きたい。

官だけで行うだけではなく、有識者を入れることで住民からの信頼が上がるという利点もある。

有識者が入ることで信頼が上がるということではなく、根拠を説明することで信頼を得ていくことが重要である。

5) 閉会

委員長

本日の討議事項に対するご意見はすべて頂いたということで事務局に進行を戻させて頂く。

事務局

引き続き各方面と協力して交通安全対策を進めてさせて頂く。本日はありがとうございました。

7. 委員会開催状況（写真）



以上