

## 平成29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

■ 開催日：平成29年3月23日（金）10：30～12：00

■ 場 所：千葉国道事務所 会議室

### ■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 交通規制課	石山 大樹（代理出席）
一般社団法人千葉県トラック協会	高安 茂
一般社団法人千葉県バス協会	成田 斉
公益財団法人千葉県交通安全協会 事業管理課長	永棟 佐市
一般社団法人千葉県安全運転管理協会	鵜澤 邦彦
株式会社千葉日報社	松本 祥彦
千葉県県土整備部道路環境課	平野 秀明（代理出席）
千葉県環境生活部生活安全課	山下 裕（代理出席）
千葉市建設局土木部	斉藤 平（代理出席）É
国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所	杉山 純（代理出席）É
国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所	八尾 光洋

### ■議事

#### （1）規約の改正

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。

#### （2）議事

##### 1）これまでの取組みについて

- 千葉県は事故件数の絶対値は全国的に多いものの、人口当たりで正規化すると全国で35位と下位になる。
- しかしながら、台キロ当たりの指標で正規化するとワーストランキングが高い。
- また、千葉県は幹線道路に比べて、生活道路の死傷事故件数や高齢者の事故が多く、これらの特徴と台キロ当たりの死傷事故件数に関連がある可能性がある。

##### 2）対策実施区間のフォローアップ結果

- 交通事故は偶発的かつ不定期に発生し得る事象であり、確率的な要因があることから、対策効果を分かりやすく表現するため、千葉県ではポアソン検定を採用している。これを実務で利用していることは評価できる。
- 並木交差点の事例は交通管理者と道路管理者が協力しそれぞれ対策を実施しており、当委員会の成果として良い事例である。また、事故件数の比較から一歩進んだ挙動調査による比較を実施しており有益である。これは事故対策とその効果の因果関係を証明するものであり、内閣府で取り組みを推進している「EBPM（Evidence Based Policy Management）」に通ずるものである。
- ETC2.0 データによる急挙動分析についても、EBPMと同様の効果が期待される。

##### 3）事故危険区間の更新について

- 今回提示されている H29 追加区間、代表区間及び H29 削除候補区間について承認する。

##### 4）今後の取組みについて

- 松戸警察署前交差点のように交差点間隔が短い範囲で右折車線を設置する場合は、信号サイクル長を短くした方が処理能力が上がる場合もある。千葉県警とよく相談し、

相乗的な効果が得られるようにしてもらいたい。

- ラウンドアバウト交差点の中央島では、段差付きエプロンの設置により走行軌跡の制御効果を上げる対策等もとられている。警察署入口交差点の巻き込み部ゼブラ箇所などについてはそのような対策を検討することもこれからの方法かもしれない。
- 各バス会社では、法に基づき路線上の留意事項を記した「運転基準図」を作成し運用している。工事等による道路形状変更について反映していくため、工事実施時期が分かればありがたい。
- 「運転基準図」に記載された危険箇所情報について、情報共有願いたい。
- 千葉県は、生活道路事故件数に対し対策エリアの登録数が少ないと感じている。

#### 5) 道路安全監査(試行)状況

- 交通工学研究会では「監査」という言葉は少し意味合いがきついとの見解もあり、「道路安全診断」という言葉を使っている。千葉国道でも改称を検討されたい。
- 生活道路の安全対策において通過交通対策をとる場合は幹線道路対策とあわせて行ったほうが望ましい。
- 生活道路の安全対策に当たっては、鎌ヶ谷市東初富地区での対策のようなインターネットを利用した地元住民によるヒヤリハット情報の収集も有効である。またヒヤリハット情報を小学生自身が入力することは、安全教育にもつながる。