

議事要旨	
平成 26 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 27 年 3 月 19 日 10:15～11:40	
開催場所：千葉県庁南庁舎 9 階 第 3 会議室	
委員会出席	千葉工業大学工学部 教授 千葉県警察本部 交通部交通総務課 千葉県警察本部 交通部交通規制課 一般社団法人 千葉県商工会議所連合会 事務局長 一般社団法人 千葉県トラック協会 常務理事 一般社団法人 千葉県バス協会 専務理事 株式会社 千葉日報社 理事広告局長 公益社団法人 千葉県観光物産協会 専務理事 東日本高速道路 株式会社 千葉管理事務所 所長 東日本高速道路 株式会社 市原管理事務所 所長 東日本高速道路 株式会社 千葉工事事務所 所長 千葉市建設局道路部 千葉市消防局警防部 部長 千葉県県土整備部道路整備課 課長 千葉県県土整備部道路計画課 課長 国土交通省 関東運輸局 千葉運輸支局 支局長 国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 所長
	赤羽 弘和 小磯 大(代理出席) 高津 功(代理出席) 梶村 一郎 高安 茂 花崎 幸一 小林 清一 飯田 重行 中村 大祐 齊郷 範明 春山 和彦 佐瀬 光雄(代理出席) 安藤 勝 神作 秀雄 吉田 行伸 近藤 基了 川路 隆之(代理出席) 松浦 利之
事務局	<p>■移動性向上プロジェクト委員会資料（資料 1）</p> <p>1. これまでの取り組み状況・前回委員会での主な指摘事項とその対応 これまでの取り組み状況（資料 1 の P1～P2）と前回委員会での主な指摘事項とその対応（資料 1 の P3～P9）について説明を行った。</p>
委員 委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 美浜区については緑区と同じように速度にばらつきはないのか ● 最頻値から 5%タイル値を引いた数値が相対的に大きく、速度にばらつきがある点は緑区も美浜区も同じである。 ● 緑区、美浜区、稲毛区について一度に比較できるグラフを整理する。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 速度のばらつきを着目する際、地域特性を考慮しなくてよいのか。緑区は他地区に比べて幹線道路の整備水準が低い。また、救急搬送時に走行した距離や幹線道路の密度などに着目するのはどうか。 ● ばらつきが発生した理由を分析するうえでは重要な指摘である。次のステップとして今後の分析で用いるのが良い。
委員 委員長	
事務局	<p>2. 対策効果の評価、今後の移動性阻害箇所の対応について(案)、今後の予定 移動性阻害箇所における実施済み対策の対策効果の評価（資料 1 の P11～P15）、今後の移動性阻害箇所の対応について(案)（資料 1 の P16）、今後の予定（資料 1 の P17）について説明を行った。</p>
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 「渋滞が悪化した」とパブコメで回答がある箇所は、実際の交通状況との関係など確認するなどしているのか。 ● 今回のデータでは明らかになっていない。回答者がたまたま特異日に利用したことなども考えられる。
事務局	

委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 雨の日や五十日などは渋滞がひどくなるのが一般的であり、たまたまその日に利用した人が回答した可能性がある。ただし、渋滞が改善する方向になれば、渋滞がひどくなったとする回答の割合も減少するはずである。
委員 委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 舞浜地区は立体化の計画があると聞いているが、進展はあるのか。 ● 道路を整備する敷地を確保する必要などもあり、将来的な計画は存在するが、具体的にいつからという点は、まだ見極めているところである。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 通過時間が減っているのに、満足度が対応して改善されていない箇所が存在する。パブコメでどういう状況の時を指しているのか、可能であれば深掘した方がよい。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 中山競馬場入口交差点では主たる道路から南北方向側への右折レーンは設置済みだが、交差道路側には未設置であるため、そのような意見が出た可能性がある。
	<p>■首都圏ボトルネック対策協議会資料（資料2）</p>
事務局	資料2について、説明を行った。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号現示の改良についても資料化されており、交通状況の改善策とその効果の関係が非常にわかりやすかった。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 信号現示の改良は、PDCA サイクルで採用した改善策の1つとして扱っていただけでないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ● 前段の進捗管理表に記載する。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 急ブレーキ多発箇所の調査をしたことがあるが、その時は事故との関係性を見いだせなかった。今回の資料では関係性があるようなので参考になる。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 急ブレーキ発生は、いわゆるヒヤリハットの反映でもある。鎌ヶ谷でも植栽を剪定して見通しを良くし、事故を減らすことができている。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 花輪インター交差点は、京葉道路の上り線から中野木方面への右折がしにくい。ランプ自体が上り坂であるほか、以前は右折先が渋滞していて、いわゆる先詰まりになっていたなどの状況があった。花輪インターからの渋滞が京葉道路の本線上まで延伸すると、渋滞末尾への追突事故などの誘引となり非常に危険である。
委員	<ul style="list-style-type: none"> ● 中野木交差点が立体化されたことで、先詰まりを起こしていた右折先方向の渋滞がかなり緩和された。ただし、中野木交差点でも立体部の下の平面交差で右左折する車が多い他、中野木交差点から先が1車線に絞られるため、渋滞は現在も完全には解消されていない。
委員長	<ul style="list-style-type: none"> ● 国道16号の成功例もあるので、花輪インター交差点、および近傍の関連交差点でも幾何構造と信号制御の組合せを総合的に再検討することで、対策効果を上げる検討をしていただきたい。
	以上