

議事要旨

令和2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：令和2年8月26日（水） 15:00～16:40

開催場所：千葉国道事務所 202 会議室

委員会出席	千葉工業大学 創造工学部 教授 千葉県警察本部 交通部 交通総務課 課長補佐 千葉県警察本部 交通部 交通規制課 課長補佐 千葉県商工会議所連合会 事務局長 千葉日报社 クロスメディア局長 東日本高速道路 千葉管理事務所長 東日本高速道路 市原管理事務所長 東日本高速道路 千葉工事事務所長 千葉県 県土整備部 道路計画課長 千葉県 県土整備部 道路整備課長 千葉市 建設局 道路部長 国土交通省関東地方整備局 首都国道事務所長 国土交通省関東地方整備局 千葉国道事務所長	赤羽 弘和（委員長） 内田 直之（代理出席） 高津 功（代理出席） 黒岩正典 早乙女謙司郎（WEB） 糸山清高（WEB） 矢崎敏之 上村治 菰田直典（WEB） 長島博之（WEB） 中村浩一（WEB） 小林達徳（WEB） 坂井康一
-------	--	--

■ 「1. 前回委員会での主な指摘事項とその対応」について（資料1 p.5）

- ・前回委員会での主な指摘事項として挙げられた「評価区間長の最適化」と「対策実施箇所の新たな評価手法」に関する対応内容の概要が説明された。

■ 「2. 評価区間長の最適化」について（資料1 pp.6～10）

- ・評価区間長は、一定の区間長以上となるよう定義した方が適切な評価が可能となるが、1km を超える評価区間長は長すぎるため、分析結果を補足する検証を追加してはどうか、との意見があった。
- ・今後の主要渋滞箇所の分析にあたっては、評価区間長の最適化の検証も考慮し、該当交差点の対策前後の選定指標の数値の違いだけでなく、対策前後の状況の違いについて、今回提案された信号2回待ち以上の評価や、平常時と混雑時の遅れ時間等を合わせて示し、当該箇所の分析結果を総合的に判断できるようすれば良いではないか、との意見があった。

■ 「3. 対策実施箇所の新たな評価手法の提案」について（資料1 pp.11～16）

- ・新たな評価手法として提案があった「生活道路における急ブレーキ発生率・通過交通比率」は、非円滑な状況が安全性に与える影響を考慮する点で意義がある。また、交差道路側が渋滞していると並行する裏道を通り抜ける例が多いため、信号制御を考える上で交差側も重視する必要がある、との意見があった。
- ・新たな評価手法による分析にあたっては、該当交差点の評価結果がどうなるかを見極めたうえで、評価手法を検討した方がよい、との意見があった。

■ 「4. 対策実施箇所の効果確認・除外箇所の確認」について（資料1 pp.17～23）

- ・主要渋滞箇所の除外箇所（16箇所）は了承された。

■ 「5. 対策案検討の状況報告」について（資料1 pp.24～25）

- ・国道357号若松交差点について、直進2車線分が機能している時間と1車線分しか発揮できない時間帯が混在すると効率が悪いいため、効率を良くした分、他方向の現示に青時間の配分をするよう、サイクル長を見直すと対策の効果がより出てくるのではないかと、との意見があった。

■ 「6. 新型コロナウイルスの影響について」について（資料1 pp.26～33）

- ・ 緊急事態宣言が発令された2020年と前年（2019年）同月の交通状況について、平日と休日の平均日交通量、時間帯別の平均旅行速度等の着目し比較・分析した結果、平日に比べ休日の方が交通状況の変化が大きいことが確認された。
- ・ その理由として、平日は通勤時等で感染リスク回避するため、鉄道利用から自動車利用へ変更した人が一定数存在したため、不要不急の外出を控えた休日に比べ、交通状況の変化が小さくなったことが想定されるとの説明がされた。

以上