

令和2年度 「第2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

令和3年3月25日(木) 13:00~15:00

2. 場所

千葉国道事務所 202会議室

3. 出席者

<出席>

所 属	氏 名	参加形式
(委員長) 千葉工業大学 創造工学部 教授	赤羽 弘和	対面
(委員) 千葉県警察本部 交通総務課長	高原 清久 (代理) 課長補佐 内田 直之	対面
千葉県警察本部 交通規制課長	植竹 昌人 (代理) 専門官 鶴澤 政幸	対面
千葉県トラック協会 常務理事	高安 茂	欠席
千葉県バス協会 専務理事	成田 斉	対面
千葉県安全運転管理協会 事務局長	鶴澤 邦彦	対面
千葉日報社 クロスメディア局長	早乙女 謙司郎	WEB
千葉県 県土整備部 道路環境課長	橋本 大義 (代理) 近藤 久二	WEB
千葉県 環境生活部 くらし安全推進課長	鶴澤 広司 (代理) 松渡 毅	対面
千葉市 建設局 土木部長	水間 明宏 (代理) 長瀬 正一	WEB
首都国道事務所 所長	小林 達徳 (代理) 蓮沼 浩	WEB
千葉国道事務所 所長	坂井 康一	対面

(欠席) 千葉県トラック協会 常務理事 高安 茂

事務局 千葉国道事務所 上田副所長 交通対策課 梶田課長、齊藤係長

4. 委員会資料

議事次第

座席表

資料1 令和2年度第2回「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」説明資料

資料2 千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」

資料3 R02事故危険区間リスト

資料4 ホームページ掲載用資料

5. 議事次第

1. 開会

2. 委員の紹介

3. 挨拶

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

6. 閉会

6. 議事内容

(1) 開会（事務局）

- ・配布委員会資料確認を行った。

(2)、(3) 委員の紹介・千葉国道事務所長挨拶・委員長挨拶

事務局

委員の紹介については座席表にて割愛。

本日は会場での対面とWEB参加の併用型となっている。

千葉国道

安全性向上プロジェクト委員会はPDCAサイクルと実施してきており、

事務所長

全国的に見ても非常に丁寧に実施している例だと思っている。本日も昨年のデータを踏まえて事故危険区間等の確認をお願いしたい。

委員長

PDCAサイクルを関係機関と協調しながら回していることは特徴的であり、これまでの蓄積もあり、また逐次新しい取組みをしていることも特徴的だと考えている。この方針で千葉県の交通事故をより減らせるよう協力して実施していきたい。

(4) 議事

1) これまでの取り組みについて

事務局	(資料-1 「1. これまでの取り組みについて」を説明)
千葉県 バス協会 事務局	(資料 P7) 千葉県の交通事故死者数の発生状況の順位は上位からの順位であるか、下位からの順位であるか。 (資料 P7) 下位からの順位である。言い換えるとワーストランキングの数字である。
委員長	(資料 P7) 千葉県は全国的にみると人口や自動車通行台数が多いため、絶対値が多くなるのはある程度は仕方ないと思う。その為人口当たり正規化したものの方が的確な順位を示していると思う。その場合千葉県は死者数10万人あたり35位で、良い方だと言える。
千葉県警 交通総務課 委員長	(資料 P7) 人口当たりの死者数1位は香川県であり、人口の少ない県の方が上位に来る傾向にある。 (資料 P7) 香川県の交差点は特徴的であるように感じる。交差点規模が総じて大きい。
千葉県警 交通総務課 委員長	(資料 P7) 県警のホームページに令和2年中の死亡事故の分析を掲載している。国道が17%、県道が16%である。重症事故も同様の傾向がある。 幹線道路は事故減少のために今後も取り組んでいくことになるが本会議のような枠組みが既にあり、一定の成果を出している。しかし、生活道路についてはそこまで至っていない。今後は生活道路についても事故を減らしていく仕組みを作っていく必要がある。

2) 対策実施区間のフォローアップ結果

事務局	(資料-1 「2. 対策実施区間のフォローアップ結果」を説明)
千葉県国道事務所 所長	(資料 P10、13) 片側5%と記載があるが減少だけでなく増加も判定しているようなので両側検定になっていると思う。その考えた方について教えて頂きたい。 増加は対策による効果ではないと思うので、増加側は評価する必要がないのではないかな。
事務局	(資料 P10、13) 減少側に5%、増加側に5%でそれぞれに片側5%の検定を実施している。
委員長	(資料 P10) 対策による減った効果だけを見たいのであれば片側検定5%が良いと思う。10%と聞くと甘いように思われてしまう可能性がある。片側5%が良いと思う。 やろうとしていることは同じだと理解する。
千葉県国道事務所 所長	(資料 P10) 減少することを期待して実施している対策について増加することについての検定は不要と思う。減少の判定がなされない95%は「増加」ではなく「減少したとは言えない」が良いと思う。また、5%検定でも十分厳しい基準だと思う。
委員長	(資料 P10) 交通工学研究会で出版している交通技術必修に記載があるが、事故が増加しているものが、たまたまなのか、それとも何か原因があるのかを見極めて対策の必要性を判断する場合に意義がある。ただし、減少についてのみ評価するのであれば、減少側の片側5%のみを評価と

	<p>することで良いと考える。</p> <p>いずれにしても、一般の方に理解しやすい資料づくりに努めて頂ければ問題ないと考える。</p>
千葉県 バス協会	<p>(資料 P10) 検定基準を変えるということだが、次年度ではなく今年度から採用で良いのか。</p>
事務局	<p>(資料 P13) 過去のものについて検定基準を変えた場合にどうなるかについては確認しているか。</p> <p>(資料 P10) 令和 2 年 10 月に実施された令和 2 年度第 1 回安全性プロジェクト委員会は、令和元年度末が延期されたことによる開催であり、その中での意見を受けての変更となっている。</p> <p>(資料 P13) 今年度は両パターン実施している、過去の資料についてさかのぼって検証することは可能である。</p>
千葉県 バス協会 委員長	<p>(資料 P10、P13) 了解した。</p> <p>(資料 P13) 本会議の資料は公表資料であるので、基準を変更する場合には過去にさかのぼった検証結果もオープンにする方が、しっかりやっていると理解してもらえると考える。</p> <p>P13 本資料は非常に良いものである、これは千葉国道事務所のみの成果ではなく、千葉県安全性向上プロジェクト委員会の成果である、今年度は右直分離信号が加えられたことも評価できる。県警の HP への掲載やリンク掲載することも考えて頂きたい。</p>

3) 事故危険区間の更新について

事務局	<p>(資料— 1 「3. 事故危険区間の更新について」)</p> <p>(資料— 2 「千葉県内の「安全対策が必要な代表区間」)</p> <p>(資料— 3 「R01 事故危険区間リスト (771 区間)」)</p> <p>を説明</p>
委員長	<p>(資料 P18) 今年度も危険な区間が確実に減少したということで引き続き取り組んで頂きたい。</p>
千葉県 バス協会 事務局	<p>(資料 P18、19) 追加区間選定や削除候補区間の選定過程や確認結果については資料内にあるのか。</p> <p>(資料 P18、19) 1 箇所ずつの選定過程や確認結果については掲載していない。</p>
委員長	<p>(資料 P18、19) この会議ではこういった基準に照らし合わせて実施した結果を、大枠で承認する場で良いと考える。</p> <p>細かい部分までは開示する必要はないと考える。</p>
千葉国道事務所 所長	<p>(資料 P18、19、20) 削除については単純に事故件数が減ったというだけではなくポアソン検定や地域の声による指摘に対する対策状況等、現地確認を行うといった厳しい基準をクリアして実施している。判定表は非常に多彩な情報が詰まっており、印刷物にする場合非常に細かいものであり公開して見るものではないと考える。</p> <p>要点については P18 の右下の表、P20 の左の表にまとめられている。</p> <p>しかし、隠すものではないので興味があれば閲覧してもらおうことについては問題ない。</p>

千葉県
バス協会

(資料 P18、19、20) 了解した。

4) 今後の取り組み

事務局
委員長

(資料-2「4. 今後の取り組み」を説明)

(資料 P23) 千葉西警察署入口交差点は、昔は中央分離帯が広がったが一度改良されて今の形になっている。さらに対策を実施していくということで PDCA サイクルは2巡目になり粘り強く対策に取り組んで頂けると理解できる。

千葉県警
交通規制課

(資料 P23) これまでも対策を実施してきているが、死亡事故も発生している箇所である。道路安全診断(試行)で検討してきており、大胆な対策を予定しているが地元のコンセンサスも取っており非常に期待がもてる箇所である。

事務局

(資料 P23) 改良内容を示したチラシを作成して説明を行った。地元の方も事故が多いことを理解しており、反対意見は出ていない。

千葉県警
交通規制課

(資料 P24) 千種海岸交差点は2段階右折から1段階での右折となり効果が期待できる。中央分離帯が広い横断歩行者については課題も残るが今後千葉国道事務所と協力して対応していきたい。

千葉国道事務所
所長

(資料 P23) 国と県警だけの協力だけでなく千葉市の協力も大きい。また今回は道路安全診断(試行)で一同に集まり有識者の意見も踏まえて同じ議論をして同じ結論を同じ場で出すことが出来るのは非常に良いものであった。また、地元や上位機関に対策の必要性を説明する場合にもしっかりと説明できるように結論を出せていることも良いものである。

(資料 P25) 生活道路分析ツールはGISに出力できるとありがたい。市町村でも整理済みのGISデータと重ねることが出来ればさらに有効活用可能である。

委員長

(資料 P25) GIS用にシェープファイル形式で出力することが可能である。また、システムに生活道路対策エリアやゾーン30を取り込み事故件数等を空間集計することが可能で、GISなしでもある程度の水準までの分析は、システム内で完結させることが可能である。

千葉国道事務所
所長

(資料 P25) 市町村では都市計画道路やゾーン30を既にGISで整理済みであるところが多い、たくさんのツールを使いこなすことは困難である可能性もある。その為システムのデータをGISに出力して欲しいという要望があると考ええる。

委員長

(資料 P25) 同様の視点で考えている方が開発しているので、相互に活用可能なツールとなっていると考ええる。

千葉県
バス協会
事務局

(資料 P25) 安全診断済みの箇所は今後どのように扱われるのか。また他の自治体からの要望を受けて検討中の箇所があれば教えて頂きたい。

(資料 P23) 対策を実施したら終わりではなくPDCAサイクルを回す意味でも対策効果の確認等を実施している。

(資料 P25) 他の市町村からも多くはないが要望は受けている。

委員長

(資料 P25) 生活道路分析システムツールでは抜け道機能が有用だと考えている。抜け道がわかればそこに対策することが可能である。

千葉県警
交通総務課

(資料 P25) 抜け道がわかれば生活道路対策として速度取り締まりをすることが可能となり、抜け道を利用するのではなく幹線道路に戻っても

委員長 | らえるようになると思われる。
(資料 P25) 幹線道路に戻った時に円滑に走行が出来るよう移動性向上委員会では考えていく必要があり、移動性向上委員会でもこのツールは知っておく必要がある。

4) 道路安全診断 (試行) の報告

事務局 | (資料-1 「5. 道路安全診断 (試行) の報告」を説明)
委員長 | (資料 P28) 令和 2 年の事故発生状況は把握しているか。
千葉県警 | (資料 P28) 令和 2 年中は 4 件の事故が発生しているが 3 件は人為的な過失事故であり、道路構造に依存するものは 1 件のみである。
交通総務課 | (資料 P28) R2 も含めて非常に良い効果がでていてということで良い事例である。
委員長 | (資料 P28) R2 も含めて非常に良い効果がでていてということで良い事例である。
千葉県国道事務所 | (資料 P27) 現場を見た上での確かな分析・検討ができる取り組みであるが、非常に人材や労力がかかっているのも事実である。しかし、良い取り組みであるため、県道も含め他の箇所にも横展開できると良いと考えている。
事務所長 | (資料 P27) 現場を見た上での確かな分析・検討ができる取り組みであるが、非常に人材や労力がかかっているのも事実である。しかし、良い取り組みであるため、県道も含め他の箇所にも横展開できると良いと考えている。
委員長 | (資料 P27) 交通安全診断の中で経験を積んで育ってもらい、他の診断で活躍してもらおうというのが現時点は現実的だと考える。取り組みが進み多くの箇所で実施するようになった場合には講習会なども考えられる。

5) 事故危険箇所の選定

事務局 | (資料-1 「6. 事故危険箇所の選定」を説明)
千葉県警 | (資料 P30) 令和 2 年度の事故について県警のホームページで公開している。その中で十字路での右折事故について特集を組んでいる。十字路の右折時の重大事故については右直分離信号が実施できると効果が高いと考えているが交通容量との兼ね合いもあるため実施できない箇所もある。
交通総務課 | (資料 P30) 令和 2 年度の事故について県警のホームページで公開している。その中で十字路での右折事故について特集を組んでいる。十字路の右折時の重大事故については右直分離信号が実施できると効果が高いと考えているが交通容量との兼ね合いもあるため実施できない箇所もある。
委員長 | (資料 P30) 右直分離信号は右折時の安全性は高まるが、円滑化の観点で言えば青丸時に 1、2 台でも右折出来た方が交通の円滑化は高まる。交差点コンパクト化等により交通容量を減少させずに安全性を高めることが出来る場合は両面から検討して頂きたい。
委員長 | (資料 P30) 千葉県では、このような形で道路管理者と県警の意思疎通が出来ていますので、無理に ETC2.0 は活用する必要はなく、道路管理者と県警で話し合い決定して頂ければよいと考えます。
一同 | 異議なし。

6) ホームページ掲載用資料

事務局 | (資料-4 「ホームページ掲載用資料」を説明)
委員長 | 法定外看板は一般的には伝わりづらい可能性があるため追突注意看板などと言った直接的な表現が良いのではないかと。
一同 | 異議なし。

7) 閉会

委員長

事務局

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。

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