

令和3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

令和4年3月15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	WEB
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
千葉県交通安全協会 事務管理課長	渡邊 浩一	対面
千葉県安全管理協会 事務局長	小林 経明	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	秋元 仁 (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	対面
首都国道事務所 所長	野笹 隆幸 (代理) 副所長 竹田 弘明	WEB
千葉国道事務所 所長	小島 昌希	対面

事務局

千葉国道事務所 上田副所長

交通対策課 佐谷課長、齊藤係長

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

資料2 平成3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 ホームページ掲載用資料

資料5 R03事故危険区間リスト

資料6 船橋市 ビッグデータを活用したゾーン30プラスへの取組み

資料7 八街市 生活道路対策の取組み

5. 議事次第

1. 開会

2. 委員の紹介

3. 挨拶

4. 議事

1. 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯

2. 幹線道路の交通安全対策について

(1) 事故ゼロプランの概要

(2) 対策実施区間のフォローアップ結果

(3) 事故危険区間の更新について

3. 生活道路の交通安全対策について

4. 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

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。

生活道路の安全対策に取り組んで頂いている船橋市と八街市にオブザーバーとして参加頂いている

千葉国道

事務所長

安全性向上プロジェクト委員会は今年度八街市の件から非常に注目を集めている。事故対策は幹線道路と生活道路の取組みが行われているが、特に生活道路対策については市町村を始めとした関係者での連携が必要であるため、今回は船橋市と八街市にも参加して頂いている。この委員会で知見を積み上げ横展開をすることで千葉県の交通安全対策に資することが出来れば良いと考えている。

(4) 議事

1) 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯と

幹線道路の交通安全対策について「事故ゼロプランの概要」

事務局	(資料-2「1. 千葉県安全性向上プロジェクト委員会の開催経緯」を説明)
	(資料-2「2. 幹線道路の交通安全対策について(1) 事故ゼロプランの概要」を説明)
委員長	(資料 P8) 死亡事故の実数では過去(令和1年)にワースト1位となり、取りざたされていたこともあるが、人口当たりで正規化した場合にはワースト順位はかなり低位となる。人口や台キロで正規化した指標で評価することも技術的には必要である。 ただし、実数が多いということ自体は、しっかりと受け止める必要はある。

2) 幹線道路の交通安全対策について 対策実施区間のフォローアップ結果

事務局	(資料-2「2. 幹線道路の交通安全対策について(2) 対策実施区間のフォローアップ結果」を説明)
委員長	(資料 P14) ETC2.0 プローブ情報からの評価のポイントは、対策後早期に評価という所にある。事故件数での評価が最終的かつ本質的な評価であるが、対策後の事故データが揃うには数年かかる。プローブ情報から早期に効果評価をしておくことで、事故が減ったことを確認した時に、事故対策効果に依るものだと説明する道筋にもなる。
バス協会	ETC 車載機の更新によって分析に影響は出てくるのか。
千葉国道事務所	規格が変わることにより、旧型の料金収集のための ETC 車載器は使用できなくなるが、ETC2.0 対応の車載器には影響がないため、データ収集には問題はない。

3) 幹線道路の交通安全対策について 事故危険区間の更新について

事務局	(資料-2「2. 幹線道路の交通安全対策について(3) 事故危険区間の更新について」) を説明
委員長	公表されるものは代表区間のみであるが、代表区間のバックには事故危険区間リストが存在する。対策実施が効果を上げ、代表区間が入れ替わっていることが重要である。

4) 生活道路の交通安全対策について

A) 生活道路の交通安全対策について

事務局 委員長	(資料-2「3. ①生活道路の交通安全対策について」を説明) (資料 P25) ゾーン 30 プラスについては対策実施するだけでなく、効果評価も行い自律的に PDCA サイクルを回していってもらおうというフローになっていることがポイントである。
千葉国道事務所	警察、道路管理者の取り組みを一致させたことが大きい取組みである。 千葉県では警察とはこれまでも密に連携して実施してきている所ではあるが、今後も全国的な取り組みも受けて密に連携して進めていきたい。 各市町村が実施を検討する場合に、どのように登録をして実施していけば良いかという疑問に対しては千葉県・千葉市と協力して答えていけるよう取り組んでいきたい。
バス協会	プロジェクト委員会での報告があるが、各ステップ及びすべての市町村が報告する場合は数が多くなるが、3月に一括で実施するのか。 また、登録期限があるのか。
事務局	希望の自治体が出てきた時点でリスト化、専門家から技術支援を考えている。
千葉国道事務所	毎回委員会を開催することは難しいと考えられるため、各ステップは書面もしくはWEBで開催し、3月に取りまとめたと考えている。 始まったばかりであり船橋市の事例は全国でも最初の取組みである。今後広げていくためにも同一年中のゾーン 30 プラスへの再登録要望や登録期限は設けない方針である。自治体の負担とならないように進めたい。

B) 船橋市の事例紹介

船橋市	(資料-6「ビッグデータを活用した「ゾーン30プラス」への取組み」を説明)
バス協会	ゾーン 30 プラスの緑の路面標示の上は駐停車禁止の規制がかかるのか。 カーナビなどでのゾーン 30 プラスや物理的デバイスがあることを案内することについての取組みは行われているか。
千葉県警本部 交通総務課	ゾーン 30 プラスの緑の路面標示の上であることによる駐停車禁止の規制はない、設置された箇所の規制に準じることになる。 写真の事例では交差点から 30m 以内であるため駐停車禁止である。 また、生活道路ですれ違いが出来ないような狭い箇所での駐停車は無余地性の観点から法的な違反があれば違反となる。
千葉国道事務所	ゾーン 30 プラスのカーナビでの案内についてはまだ実用化はされていない。抜け道を抑制するため、カーナビメーカーが地図を作る際の基礎資料とする DRM にゾーン 30 プラスなどの情報を組み込めるような施策の方向性はあるが検討は進められている。しかし、DRM を活用しない海外メーカーへの対応には届かないことが課題である。
委員長	物理的デバイスがあるということを情報プロバイダが利用者に情報提供することは価値があると考えられる、規制データは現在でも提供され

	<p>ていると認識している。同様に物理的デバイスがあることを電子データで提供できれば情報提供プロバイダが取り込むことは、技術的には可能であると考えられる。</p>
千葉国道事務所 船橋市	<p>地元の反対が考えられたため当初からイメージハンプとしたのか。 過去のかまぼこ型のハンプのイメージによる地元の反対も考えられたため当初からイメージハンプとした。</p>
委員長	<p>ハンプの形状や材質は改良されて来ており、振動や騒音の問題は少なくなってきた。近年の事例を見て頂くことで理解を得ることや、交差点ハンプとして沿道の住宅からの距離をとるなども考えられる。</p>
バス協会 船橋市	<p>予算の考え方について教えて頂きたい。 全て市の予算で行っており、地元の負担金などはない。市内 18 箇所 で約 1000 万円。狭窄+イメージハンプ 1 箇所であれば 50 万円程度となる。</p>
交通安全協会 事業管理課 千葉国道事務所	<p>国からの交付金の対象となっているのか。 交通安全事業は交付金の対象である。個別にこの事業に対し交付金の 出しているわけではないが、市全体の交通安全事業への交付金として国 から半分負担をしている。</p>
委員長	<p>総論賛成、各論反対というのはよくある話である。一部の方がデメリ ットを受け入れてくれたおかげで、全体として安全になったという状況 を共有できるもの、こういった枠組みの良い点である。</p>

C) 八街市の事例紹介

八街市 委員長	<p>(資料-7「八街市生活道路対策の取組み」を説明) 県道の右折車線の設置は渋滞解消につながり、対象箇所が抜け道として 利用される原因の一つを取り除く効果がある。全体の交通の流れを考え 事故が起きた箇所からやや離れた箇所までを合わせて考えることも有 用である。 市道の対策で片側に寄せて歩行空間を確保したようであるが、学校に よっては右側通行が原則という安全指導に合わないため受容されないこ ともある。 今回の事例は地元との連携により安全性が高まることを理解頂き、う まくいった例だと思われる。</p>
バス協会	<p>八街市では痛ましい事故がきっかけで世論の後押しもあり今回の対策 に至ったと考えている。今後他の自治体や学校等の支援を行っていくの か。</p>
千葉国道事務所	<p>今後興味を持った自治体の参加方法は考えなければならないが、一つ 一つに対して協議会を立ち上げて行くことは労力が大きいことから、本 委員会を軸にして自治体に取り組みを広げていきたい。</p>

D) 通学路の安全対策の取組みについて

千葉県・千葉市 千葉県警察本部 交通総務課	<p>(資料-2「3. ②通学路の交通安全対策について」を説明) 県警では規制や取り締まりがメインとなる。 通学路については、抜け道、速度が高いという問題ある。可搬式のオ ービスを生活道路中心に活用している。現在の 3 台から来年は全国的に</p>
-----------------------------	--

	<p>見ても多い10台に増加させる予定である。</p> <p>実施し続けることで速度が下がり事故が減少させることを目的としている。</p> <p>道路交通法上は歩道がなく路側帯しかない場合は右側通行と決まっている。安全に勝るものはないため道路交通法上のルール、道路整備、学校教育でぶつかる面もあるかもしれないが連携していくことが重要である。</p>
委員長	<p>八街市では道路管理者、交通管理者が対策し、それが追いつかない箇所、区間では学校での安全指導で補うなどの連携がとられていた。そのように補い合うことが出来るのが、推進協議会の良いところであったと認識している。</p> <p>通学路に信号を設置して欲しいという要望は多いと認識しているが、すべての場所に信号を設置できるわけではない。「物理的デバイスによる対策を実施する方が良い場合」と「信号機設置の方が良い場合」についてデータ分析に基づき必要性を整理・調整が図られ、優先順位の高い箇所から設置していくことが重要である。</p>
バス協会 千葉市 建設局	<p>対策が必要とされた箇所はどのように周知しているのか。</p> <p>教育委員会と道路管理者が連携してHPに周知している。</p> <p>通学路安全プログラムについては千葉市のHPで学校ごと位置図及びどのような対策をするかを図化して掲載している。</p>
安全運転管理協会	<p>上位機関での連携が図られると併に、現場単位での連携も図られると交通安全がより推進されると思われる。</p> <p>安全運転協会ではソフト面での貢献をしていきたいと考えている。</p>
委員長	<p>現在は図化も比較的容易にできるようになりつつある。</p> <p>通学路とその他情報を重ねた図を用意できるようになってきており、それらを活用することで、優先順位の設定にも役立つと考えている。</p>
千葉市 建設局	<p>歩行空間を片寄せた場合に道路構造令上の歩道としての幅員を確保できない場合がある。路側帯として片側を広げて通行させることが違反ということであれば、ルールの変更も必要になってくると思う。そういった点を議論するのもこの場の意義だと考えられる。</p>
委員長	<p>八街市の事例では道路の種級区分を変更することで規制を変更している。この変更により幅員要件が緩和されることもあるのか。</p>
千葉国道事務所	<p>種級変更による幅員の変更で対応できるケースもあり得ると考える。また、過去に1.5車線の道路整備のような事例もある。道路構造令は変更せず、解釈により柔軟な対応もあり得ると考えられる。地方行政からのニーズということで国土交通省の上位機関へ伝えることを約束する。</p>
委員長	<p>現在の通学路に並行して整備された、または整備可能な他の路線がある場合は、他路線に通学路を移すという工夫の余地もある。</p>
千葉県警察本部 交通総務課	<p>警察庁の事故データはHPで開示されている。</p> <p>生活道路データについては小学校単位での通学路のデータについて県警のHP上で暮らしの安全マップとして公開している。</p> <p>それらの二つを重ね合わせることで通学路上の事故は可視化可能である。</p>
委員長	<p>千葉県警は先駆的に事故データを公表してきた経緯もあり、現在の交通安全対策に結びついていると認識している。</p>

5) 道路安全診断（試行）の報告

事務局
委員長

（資料－２「４．道路安全診断（試行）の報告」を説明）

着々と進められているということで良い。

道路安全診断のメンバーは、先ほど紹介のあったゾーン30プラスの個別の対策についても携わって頂くという認識をしている。

6) 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