

令和7年度第2回千葉県移動性向上プロジェクト委員会

議事要旨

□開催日時：令和8年3月24日（火）14:00～15:00

□開催場所：千葉国道事務所 202 会議室（WEB 併用）

□議事内容：

- （1）これまでの経緯
- （2）今回委員会の審議事項等
- （3）【報告事項①】対策済（未除外）箇所における多面的評価手法による検証
- （4）【報告事項②】渋滞対策の進捗状況確認
- （5）【報告事項③】国道 357 号若松交差点における実証実験

□議事要旨：

（3）【報告事項①】対策済（未除外）箇所における多面的評価手法による検証

- ・ 資料 P. 12 の多面的評価手法の指標 1（信号待ち 2 回以上となる割合）は絶対評価となっており、設定した基準値を下回らなければ効果なしと判定されているが、対策後に多少なりとも減少していれば、効果ありとしてもよいかもしれない。一方で、信号制御がどうなっているか、主道路や従道路それぞれのスプリットがどうなっているか、サイクル長と併せて P. 12 の結果を確認することで詳細な検証ができるのではないかと、との意見があった。
- ・ 国道 357 号若松交差点における信号現示調整の実証実験では、日中に右折レーンがオーバーフローして溢流が発生しているときに、信号サイクルを短くすることで溢流の発生が軽減できる有効性が示された。資料 P. 12 で検証対象となっている交差点においても同様な事象が発生している場合は、信号現示調整を試行する価値があるかもしれない、との意見があった。
- ・ 資料 P. 14 の多面的評価手法の指標 3（1 時間あたりの交差点通過可能台数）は、大変良い結果となっているが、このような道路幾何構造が改善された時に信号現示も調整し、両方の合わせ技で効果を高めていただくことが重要である。千葉県安全性向上プロジェクト委員会では、どのような事故に対してどう対策をしてどう効果があったかを、成果としてまとめていることから、本委員会でも同様にアピールしてもらえるとよい。道路整備に加えて交通規制や信号調整の組み合わせで改善していることは、道路管理者と警察どちらの成果でもあることを世間にも公表できるようにしていくのが望ましい、との意見があった。
- ・ 資料 P. 16 の多面的評価手法の指標 4（生活道路のエリアを設定した面的評価）のように、幹線道路における対策が、周辺的生活道路の安全性向上につながるという意味で良い評価事例である。幹線道路の渋滞により生活道路に通過交通が入り込んでしまった場合、生活道路を管理する地元自治体では原因となっている幹線道路の対策には手が出せないため、幹線道路の管理主体と協調体制を組み、幹線道路のみならず生活道路にも渋滞・安全面双方で効果がある、という視点のもと事業展開しても良いのでは、との意見があった。
- ・ 資料 P. 15 の多面的評価手法の指標 3 α （並行路線を含めた面的評価）では、黒砂橋交差点の改善効果が他の箇所比べて大きいことから、標準偏差（変動）も確認するなどして、その要因を詳細に分析してみてもどうか、との意見があった。

(4) 【報告事項②】 渋滞対策の進捗状況確認

- ・ 国道 357 号二俣交差点は、左折路と交通島を作り、横断歩行者に南北・東西方向いずれも交通島に渡ってもらってから横断歩道を渡る構造にすることで、横断長を短くして歩行者の安全性を高めており、これは日本でも少ない好事例の一つである。信号サイクル長を短くしようとする際、歩行者の最小青時間を確保するという制約下では車両側の制約がきつくなるが、この場合は制御しやすくなり安全性も上がるため、こういった設計が増えるとよい、との意見があった。

(5) 【報告事項③】 国道 357 号若松交差点における実証実験

- ・ 千葉県警が懸念されている LaLa arina TOKYO-BAY でのイベント開催時の歩行者流動が主に夜間の現象であれば、国道 357 号の混雑時間帯（日中）とは重ならないのではないか。その場合、イベント開催時（夜間）の歩行者流動が多いときは元のサイクル長に戻す運用ができないか。予定されている交通実態調査の際に、国道 357 号のピークとイベント時の歩行者流動のピーク時間帯を確認されたい、との意見があった。
- ・ LaLa arina TOKYO-BAY からイベント後に退場してくる歩行者を対象に、歩行者シミュレーションも組み合わせて検証することで、より関係者との認識合わせができるかもしれない、との意見があった。
- ・ (仮称) IKEA 前交差点を浜町二丁目交差点の分周制御にした背景として、本来はサイクル長を合わせるべきなのであるが、LaLa arina TOKYO-BAY ができる前から、信号サイクルを短くできないかといった要望があった。イベントがなくとも、周辺にはマンションや IKEA があるためそれなりに歩行者がおり、信号サイクルが長いと歩行者が待ちきれないためとの理由である。(仮称) IKEA 前交差点は浜町二丁目と比べても規模が小さいため、その規模に合わせた現示に調整した結果、現在の分周制御になっている。その結果として、LaLa arina TOKYO-BAY の歩行者を捌こうとすると大変になっているのが現状である、との補足説明があった。
- ・ その中でどのような確認ができるか、シミュレーションの活用も 1 つの選択肢として、関係者間での認識合わせの方法を検討してもらうのが良い、との意見があった。

以上