

第13回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨（案）

開催日時 平成26年9月24日（水）14:00～16:00

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 F・G

<議事等>

- (1) これまでの事故ゼロプランの取り組み
 1. これまでの事故ゼロプランの取り組み
 2. H17 交通安全要対策箇所の対策効果分析
 3. 茨城県事故危険区間【第1期】の対策実施状況と対策効果分析
 4. 茨城県事故危険区間【第2期】の対策実施状況
- (2) 新たな事故危険区間（H26～）【第3期】の選定について
- (3) 合同現地診断について
- (4) 今後のスケジュール



<主な意見>

(1)-1. これまでの事故ゼロプランの取り組み

委員：資料1 P7の事故危険区間（第1期）の選定基準が指標毎に異っており、第三者がみると理解しにくい。選定基準の設定根拠を説明できるようにしておいて欲しい。

事務局：第1期の事故危険区間選定時の選定基準の設定根拠について整理を行う。

(1)-2. H17 交通安全要対策箇所の対策効果分析

委員長：資料1 P11 古河市 No. 18の追加対策で提案されているドットラインについては、現状街中に沢山存在しているので、例えば音が鳴るものは設置できないか。

事務局：沿道施設が立地しているので、音が鳴る舗装を設置するのは難しい。

委員長：資料1 P14 つくば市 No. 19については、ドットラインの設置が提案されていないが、設置についてはどう考えているか。

事務局：2kmと区間が長いので、追突注意の路面標示について事故件数が多い箇所に配置している。ドットラインについては今後検討したい。

委員：No. 19について、ここ数年沿道施設が増えていて、片側1車線で3万台走っているのが問題である。道路拡幅の予定、都市計画上はどうなっているか。

委員会：事業中であり、現在用地買収を行っている。

委員長：現状の追突注意の文字の並びの順ではドライバーが最後まで読まないという理解できないので、見える順序を変えられないか。

委員：追突注意標示の場合、渋滞時は路面標示が見えないが、削減効果の知見はあるか。

委員長：H17 交通安全要対策箇所の22カ所の評価済の箇所で見てもたらどうか。全国的に対策を行っているのでも、効果がないということはないと思う。

（次頁に続く）

事務局 : 追突注意の書き方について確認し、追突注意の路面標示の対策効果については分析を行い次回委員会で提示する。

委員 : 渋滞する区間は路面標示だけでなく、追突注意の標識の設置も有効である。

委員 : 夕方のラッシュ時 No. 19 つくば市の大角豆交差点の合流部分が危ないので、現在対策案である合流注意の路面標示の対策だけでなく、抜本的な対策を検討する必要があるのではないか。

委員 : No. 19、No. 22 は同一路線に位置するので、一緒に対策を行うと有効的だと考えるが、何故分けているのか。

委員長 : 今回の箇所は、国道 354 号線の交通の乱れが原因で、沿道施設等が原因と考え、大角豆交差点の追突事故と要因が違っていたことから当時は箇所を分けて対策を検討した。しかし、下広岡交差点、大角豆交差点、大角豆交差点～稲荷前交差点については、立案した対策に加え、一連の流れの中で再度対策内容を検討することも必要である。

委員長 : 今回総合評価において、No. 13 森山町交差点において追加対策は必要なし。No. 20 大角豆交差点～稲荷前交差点は来年度以降追加対策検討を行うこととする。

委員 : No. 20 の県道 50 号は交通量が多く、沿道施設が多くなっており、道路拡幅した方が良いと思うが、都市計画上では 4 車線になる予定はあるのか。

事務局 : 都市計画上では、国道 50 号 BP～水戸啓明高校までは 4 車線、水戸啓明高校から北側については 2 車線の予定である。

委員長 : No. 13、No. 20 とともに死傷事故率が 300 件/億台キロ以下になっているが、No.20 については区間が 1.5 km と長い間ため必然的に事故件数が増えることは仕方ない。しかしもう少し細かくみて、まばらに事故が発生しているのか、集中して発生しているのかを調べ、今後の追加対策の必要性について検討すること。

(1)-3. 茨城県事故危険区間【第 1 期】の対策実施状況

委員 : No43 下広岡交差点, No6 大工町 2 丁目交差点, No26 大足東交差点, No54 銚田市縦山について、事故が増えた理由を教えてほしい。

事務局 : 事故要因を分析して次回委員会で提示する。

(1)-4. 茨城県事故危険区間【第 2 期】の対策実施状況

委員長 : 対策済の箇所について、どういった対策を行ったかを網羅的に見られるように、委員会開催時には参考資料として数部用意してほしい。

事務局 : 次回以降実施済みの対策内容が分かる資料を準備する。

委員 : 資料 1 P29 一般国道 118 号について、具体的な対策を教えてほしい。

事務局 : 次回委員会で資料を準備する。

委員 : SNS 等で事故危険区間の情報や対策完了の情報を公表すれば、一般から意見を拾うことができる。また、SNS では交通安全に興味がある人がアクセスするため、通常の記者発表よりも深い情報が得られると思う。

委員長 : 危険箇所を一般向けに公開することで、運転の仕方に気を付ける等の良い情報になると思う。SNS にこだわらないので、情報発信ツールを検討して頂きたい。

(次頁に続く)

事務局 : 検討する。

(2). 新たな事故危険区間（H26～）【第3期】の選定について

委員長 : 新たな事故危険区間選定においては、第1期の選定指標により行っているが、第1期から年月が経過しており、近年高齢者事故、自転車事故の増加傾向がみられることから再度個々の指標に着目し指標の検討を行う必要があると考えられるため、今回委員会では結論を出さないこととする。

委員 : 事故危険区間第1期の選定指標の設定経緯を含め、第3期の選定指標を議論できるように整理して頂きたい。

事務局 : 選定指標について整理し再度選定について委員会に諮る。

(3). 合同現地診断について

事務局 : 現地診断予定4箇所のうち、3箇所については新たな事故危険区間が承認されることを前提にして選定した箇所であるため、選定指標の再検討を行い承認を得た後に再度設定する。

(4). 今後のスケジュール

委員長 : 第3期の選定指標及び選定箇所については、合同現地診断の前に行う必要があるため早急に日程調整をすること。また、合同現地診断は、毎年寒い時期に行っているため11月～12月上旬で調整してほしい。

事務局 : 次回委員会及び合同現地診断開催時期について再調整する。

以 上