

## 第19回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨

開催日時 平成29年3月2日(木) 10:00~12:00

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 F・G

### <議事等>

- (1) 第18回委員会における主な指摘事項と対応
- (2) 平成28年度合同現地診断結果について
- (3) 新たな事故危険区間【第4期】の対策立案
- (4) 国道6号 公設市場前の対策検討
- (5) 生活道路の安全対策の進捗状況
- (6) その他
- (7) 今後のスケジュール



### <主な意見>

#### (1) 第18回委員会における主な指摘事項と対応について

**委員** : 対策を実施して効果が発現していない対策は、今後の対策に活かしていく必要がある。効果が発現しなかったものについても重要な知見であるため、整理しておく必要がある。

**事務局** : 次回の委員会の時に今回評価した全箇所・全対策の事故削減率を提示する。

**委員長** : 「追突注意」路面標示の削減率が6%程度となっているが、他の箇所においても同様の傾向を示しているのか。6%程度であるとあまり事故削減に寄与していないと考えられる。

**事務局** : 他の交差点形状では、15%程度事故削減しているものもある。今後も、交差点形状別で「追突注意」路面標示のデータを蓄積していくことを考えている。

**委員長** : 「追突注意」路面標示の文字の並びについても工夫する等、検討してもらえるとより効果的な対策を実施することができると考えられる。

**委員** : 単独で実施した対策よりも、複数で実施した対策のほうが、効果が大きいと考えられる。また、「追突注意」路面標示の単独対策だけでなく、減速路面標示の単独対策や看板の単独対策等、効果を見ることによって、より効果的な対策を判断することができると考えられる。

**事務局** : 複数対策のほうが、効果があるのであれば、単独対策実施箇所に追加対策をすることは可能である。データを見ながら対策を実施していくことを考えている。

**委員** : 事故の発生要因は複雑であり、最後は箇所別に現地を見ながら対策検討するしかないと考えられる。対策別の効果検証等は他県でも国でも実施されていると考えられるため、それらも参考にしながら実施してもらいたい。また、茨城県のローカルな特性を加えることでより効果的な対策が実施できると考えられる。

**委員長** : 事故データだけでなく、当初の目的が達成できているかどうかの検証も重要であり、対策を実施した箇所では速度低下があったのか無かったのか等も検証してもらいたい。事故データだと取得までに時間がかかるため、プローブデータ等を用いて検証してもらいたい。

**事務局** : プローブデータを利用してどこで急ブレーキをかけているか等は、整理を始めており、今後検討を深めていくことを考えている。

**委員** : 台坪交差点の要因分析として速度超過で前方の停止車に反応できずに後ろから追突すると記載があるが、警察の調書や事故原票から分析したのか。茨城県は信号無視が多く、それが原因で追突事故が多いということも考えられる。先行車の行く行かないの判断に後続車が反応できないということである。マナーが悪くて事故が発生しているのであれば事故削減させることが難しいと考えられる。

**事務局** : 警察の調書や事故原票でわかる範囲の中で対策検討を実施しており、事故の内的要因まではわからないのが現状である。

**委員長** : 当該箇所は、想像するに信号間の距離が非常に長くスピードが出ているため、他の箇所でも設置しているように高速道路ではないことを示す看板を設置してもよいと考えられる。また、周辺は大学施設であるため、音の出る舗装で注意喚起を促してスピードを落とさせることができると考えられる。まずは、実施された注意喚起看板等の対策で経過観察し、事故が減らないようであれば次の対策を検討することが重要である。

## (2) 平成28年度合同現地診断結果について

**委員** : 柏田町交差点は交通量も多く、沿道施設、住宅地と利用しづらい交差点となっている。また、利用者のマナーも悪いため、より一層利用しづらく感じる。

**委員長** : 当該箇所は、時間がかかると思うが根本的に交差点形状を検討するため、市道の付け替え等も含めて検討すべきである。長期対策を実施するまでの間、短期対策として「追突注意」路面標示の文字の並びを変えてみる等、工夫してはどうか。

**事務局** : 「追突注意」路面標示の文字の並びも含めて検討していきたい。

**委員** : 感応式信号になっていることも問題であると考えられる。感応式信号をやめるということも事故を防ぐという観点から検討すべきであると考えられる。

**委員** : 下広岡交差点は、右折専用現示があるが常時右折可能になっている。交通量等を確認しなければならないが、右直分離等も検討していく必要があるかと思う。交通量的には当該箇所は、右直分離は厳しいのか。

**委員** : 下広岡交差点は交通量が多いので、右直分離信号は慎重に検討したい。

**委員長** : 下広岡交差点では、前後の交差点と合わせて事故危険区間ということがわかるように「事故危険区間」と書かれた看板を立てる対策案が示されており、この対策はドライバーにインパクトを与えられ、良い対策案だと思う。また、ここは高速道路ではありませんということを示すことも速度低下に寄与すると考えられるため、実施していただきたい。

### (3) 新たな事故危険区間【第4期】の対策立案

**委員長** : 形式的に事故類型別に対策案を整理して、それらを粛々と施工してもらうことで問題がないと考えられる。

今後として、生活道路に関して検討していく必要があると考えられる。その時に、本委員会の関わり方については議論しておく必要がある。

**委員** : 一般的な対策としては問題と考えられるが、今回選定された区間が特に高齢者の事故が多いところでピックアップされていることを考慮すると、高齢者事故に効果的な対策等を提案することも重要である。

**事務局** : 提示した対策内容はある程度一般的な内容となっている。事故データで高齢者事故の事故原因等を読み取ることが難しいため、県警と調整しながら対策を検討していきたい。

### (4) 国道6号 公設市場前交差点周辺の対策検討

**委員長** : 当該箇所も茨城県の特徴であるロードサイドショップが立ち並んでおり、出入り車両による本線の交通を乱して追突事故が発生している箇所である。当該箇所は、併せて渋滞も発生しているため、安全、円滑の両方から解決したいという箇所となっている。田尻町南交差点の流出側について右直車線ではなく、もう1車線追加し直進車線と右折車線をわけることも検討してもらいたい。日立インター入口交差点から通過交通は直進車線（右車線）をずっと通行してもらおうということで渋滞対策として効果的だと考えられる。

**事務局** : 当該箇所については、まだポンチ絵ということで、具体的な設計ができていない状況である。来年度から設計を行っていくことを予定しており、用地に余裕があれば、1車線追加した車線運用についても検討する。

### (5) 生活道路の安全対策の進捗状況

**委員** : 当該箇所は小学校や中学校があるため、若年、高齢の歩行者への事故が気になる。水戸市内には、他にも同様のエリアがあるため、当該箇所を成功例として他の箇所へ展開していってもらいたい。エリア内の交通安全対策だけでなく、エリアに入れさせない（通過交通を排除する）ことも重要であるため、そういう視点での分析もしてもらいたい。

**事務局** : 生活道路については、国で水戸市へ対策案等を提示し、水戸市で対策案を再考することとなっている。また、対策前後の効果検証等については国で実施することとしている。

**委員長** : 生活道路の安全対策についても半年に1回程度モニタリングを続けていくという認識でよいか。

**事務局** : ETC2.0のデータを使っているため一定期間を以て効果検証できると考えている。

### (6) その他

**委員** : 高齢人口が増加している現在、本対策案（二段階横断施設）は大変有意義な対策案であると考えられる。

**委員長** : 安全性に配慮して実施に向けて検討を進めているところである。検討の進捗状況については本委員会で報告する。

(7) 今後のスケジュールについて

**委員長**：本年度内に実施した安全対策事業の紹介等も委員会の中でご検討いただきたい。少しでもいいので委員会の中で共有した方がよい。併せて、Facebook を開設しているのでぜひ発信していただきたい。

以 上