

第 21 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 30 年 3 月 6 日（火）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) 第 20 回委員会における主な指摘事項と対応
- (2) 平成 29 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 5 期】の選定について
- (4) 平成 29 年度対策実施箇所について
- (5) その他
- (6) 今後のスケジュール



<主な意見>

(1) 第 20 回委員会における主な指摘事項と対応について

委員長：主要地方道 19 号「研究学園交差点」について、生活実感から土浦市方面から右折をしてイーアスつくばへ入る車は多い。しかし、当該地域に住んでいる人は、回り道をしてスムーズに入れるルートを選択している。また、交差点の北側は沿道施設が連続して立地しているが追突事故がないということも情報として重要である。当該交差点も重要であるが当該地域は様々な施設が立地しており道路も整備されているため、エリアとして交通事故を俯瞰して見るのが重要であると考えられる。

(2) 平成 29 年度合同現地診断結果について

委員長：公設市場前交差点は、上下線ともに半日近く渋滞しており、その解消と安全性の向上の両面が達成できる対策案になっている。対策後のモニタリングも欠かさず行うことが重要である。

(3) 新たな事故危険区間【第 5 期】の選定について

委員：従来の選定方法で特に異論はないが、エリアで顕著に事故が増加している箇所等を選定する方法もあると考えられる。現在の選定方法では、基本的には交差点や区間等で事故が集中した箇所しか抽出されない。点々と事故が発生しているがエリアとしては増加している箇所を救えていない可能性がある。

事務局：エリアで事故危険区間を選定する方法についても、今後検討していきたいと思う。

委員：高齢者事故は、今後も高齢者人口が増加するため増加すると考えられる。高齢者事故の削減のためには、免許返納が考えられるが免許を返納した際の高齢者の足がなくなるのが問題であると考えられる。そのため、高齢者への対応として、公共交通機関をどの程度整備されているかも考える必要がある。

委員 : 公共交通を確保することは大事で、バス協会としても公共交通としてバスを残したいという気持ちはある。しかし、利用者が少なく、民間事業者の場合には、採算性が取れず、路線を廃止するという問題が生じている。バス以外でそれを補填するとしても有償になると高齢者の足になりづらいと考えられる。

委員長 : 公共交通は、県としても広域バスの社会実験に取り組んでいる。また、各市町村は民間のバス路線が手の届かないところをコミュニティバス等でサポートしようとしている。それでもサポートできないところは乗合いのバスやタクシー等施策を行っているが、採算性を考えると難しい。一方、都市計画からコンパクトに住居を構え、エリアを小さくし、バスの採算性を少しでも良くする考え方もある。
移動性・安全性向上委員会のうち、移動性の指標で、例えば公共交通が巻き込まれる等も含むことも重要ではないかと考えられる。

事務局 : 国土交通省としては、施策の中で自動運転車の活用等にも取り組んでいる。茨城県内でも常陸太田市で実証実験に取り組んでおり、地域の端末の交通として利用できるかどうかを含めて検討を進めている。

委員 : 追突事故、横断歩行者関連の死傷事故割合が増加しているが、これは全国傾向と比較して同様の傾向なのか？また、追突事故が大きく増加していることの原因についても分析する必要がある。最近の車は、自動で止まる安全装備が急速に普及していると考えられるが追突事故は減少していない。追突事故はどこまで頑張ってもなくすことができない事故なのかもしれない。追突事故に対しては長期的に道路管理者としても、自動車側の安全デバイスの向上を踏まえながら対策を練っていく必要がある。

事務局 : 追突事故については、全国的にも件数自体は減少傾向にある。また、死傷事故の割合は、茨城県内と同様に右肩上がりになっている。

委員長 : 追突事故は、ロードサイドショップ手前で急ブレーキを踏んで左折する、そこに後続車が車間距離を空けずに走行し追突するというメカニズムが圧倒的に多いと考えられる。沿道のコントロールの仕方でそれを防げるのかもしれないが、それは沿道施設側の承諾が必要である。ただし、国土交通省の道路局の議論の中でも、ロードサイドショップの駐車場の入口を1箇所にして、中で動くような駐車場のネットワーク作りが提案されている。追突事故のメカニズムの究明は大切だと考えられる。
また、追突事故を増加させている要因が、高齢者に関係しているのか等も見ておくことが重要である。第1当事者の年齢層によってどのような事故が発生しているのか等分析する必要がある。

(4) 平成 29 年度対策実施箇所について

委員長 : 「こういう箇所で対策を実施しました」等の情報をフェイスブック等で公開して県民にも情報提供することが重要である。意味もなく追突注意と書いてあるわけではなく、それを繰り返し情報提供することによって、運転者の意識も高まると考えられる。茨城県警に事故の特徴を聞いたときに「茨城県は様々な場所で万遍なく事故が発生している」と回答を受けたことがある。他の都道府県だと事故多発地点は〇〇交差点等あるが茨城県は異なっている。沿道施設が原因で追突事故が発生しているのであれば、道路、施設の作り方が違う可能性もあると考えられる。

(5) その他について

委員 : 効果検証において効果の大小という視点では分析はしていないのか？

事務局 : 現状は、対策別に道路構造別に効果があるかという点で整理している。今後、それぞれの対策の減少率という観点で整理していくことを考えている。

委員 : 二段階横断施設は高齢者事故に対してもかなり効果的だと考えられる。特定の場所で施工するのではなく広く設置することが重要である。

委員長 : 信号交差点間が 1 km あるような箇所、人通りがあるとところを観察していると車の隙間を縫って横断するような状況が発生している。そういう箇所に設置することで今よりは安全になる。特に、右側から来る車は避けられるが、左側から来る車もあわせて渡れるタイミングを見計らっていると、横断に時間がかかり、無理な横断による事故が発生することも考えられる。二段階横断施設を設置することで、まずは真ん中まで横断すればよいと、右側の車を避けて真ん中まで横断し、今度は左側だけ見て横断することができる。

生活道路の安全対策は、一つのエリアとして考えて検討している。通過交通が多く、走行速度が高いエリアは通過できないようにすることも重要である。緑岡エリアについては、ETC2.0 プローブデータでみると急減速が減少しているので少しは改善されていると考えられる。しかし、モニタリングを続けることが重要である。

委員 : 生活道路の安全対策を考えると既存でゾーン 30 や様々な路面標示が設置されている。既存に合わせて路面標示を設置すると路面標示が多すぎて運転者にとってどうすればよいかわからなくなることがある。様々な路面標示を設置して効果があればよいが、効果が発現しないのであれば、できることだけをするのではなく、ランプや抜け道として通過できないようにする等物理的に対策を実施することが重要である。通過交通がどの程度通行しているかというデータはあるのか？おそらく抜け道として利用されるような道路は水戸市内に多くあると考えられる。通過交通が入っているのであれば、それを排除する方法を考える必要がある。

これまで 1 期から 4 期まで事故危険区間の安全対策を進めてきているため過去の対策をレビューし、本当に効果のある対策を見定めて、今後の対策立案の際に使用することは非常に重要だと考えられる。

委員長 : 緑岡地区や梅が丘地区、寿地区とあるが、小学校・中学校を中心とした場合の歩道環境も併せて改善・改良する必要がある。また、合同現地診断は下校時間帯に実施すると現状が見えていいと考えられる。下校時間帯は児童・生徒が元気に帰宅しているので危険に思うことが多い。

対策効果についても、いくつかの対策を重ね合わせて、この組み合わせで実施すると事故が増加する等もある。しかし、まだ対策を実施したサンプルが少ない状況にある。今後は評価できる対策が増加するため、統計的な議論が可能となると考えている。

(6) 今後のスケジュールについて

特になし