

第20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8月1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. 移動性関係

- 1-1 これまでの検討経緯
- 1-2 渋滞対策の進捗状況確認
- 1-3 最新の交通状況による分析
- 1-4 渋滞対策箇所の効果確認
- 1-5 主要渋滞箇所の見直し
- 1-6 優先検討箇所の検討状況
- 1-7 ピンポイント渋滞対策について
- 1-8 その他

2. 安全性関係

- 2-1 第19回委員会における主な指摘事項と対応
- 2-2 これまでの事故ゼロプランの取り組み
- 2-3 『移動性』と『安全性』の総合的な対策検討
- 2-4 合同現地診断について
- 2-5 今後のスケジュール



<主な意見>

1. 移動性関係議題について

1-1 これまでの検討経緯

特に意見なし

1-2 渋滞対策の進捗状況確認

委員

国営ひたち海浜公園におけるこれまでの取り組みや駐車場事前予約の試行による効果は整理しているのか。

事務局

昨年度実施した駐車場事前予約の試行は、アンケート調査により利用者の満足度が高い等の意見を頂いている。

委員長

ETC2.0 プローブデータ等を活用して交通状況の変化を分析してほしい。

事務局

必要なデータを蓄積し、今後分析を実施していく方針である。

1-3 最新の交通状況による分析

委員長

モニタリングの結果、指標を上回る箇所が24箇所あるが、これらの箇所は、本委員会において主要渋滞箇所から解除する判断を委ねる意図か。或いは主要渋滞箇所として継続していく方針か。

(次頁に続く)

事務局 現段階では、主要渋滞箇所から解除することは考えていないが、最新の平成 27 年度道路交通センサデータ等を用いて継続して分析を行っていく。数年間に渡って基準値を上回る箇所については解除していく可能性はあると考えている。

委員 モニタリングの結果、指標を上回った箇所は、その要因が、データ特性によるものか、交通流の変化によるものかについて分析していく必要があると思われる。

事務局 今後、可能な範囲で検証していく。

委員長 対策完了している 40 箇所のうち、モニタリングで指標を上回っている箇所は何箇所か。

事務局 4 箇所が該当している。平成 28 年度に事業が完了している箇所については、今後、データが整い次第、効果の確認を実施していく。また、今回のモニタリングデータでは効果確認されていない箇所については、継続してモニタリングを実施していく。

1-4 渋滞対策検討の効果確認

委員 柳橋交差点における速度改善は、久能交差点が立体化されたことが要因か。

事務局 そのように考えている。

委員 柳橋交差点において、従道路側の速度が改善している理由は何か。

事務局 春日部古河バイパス 4 車線化によって、国道 4 号の容量拡大に伴って国道 4 号への流入経路が分散したことや信号現示の運用変更等が要因として推察される。

委員 大幅な速度向上が見受けられるが、速度超過して安全性が損なわれないようにしていく必要があると思われる。

事務局 今後、継続して確認していく。

1-5 主要渋滞箇所の見直し

特に意見なし

1-6 優先検討箇所の検討状況

特に意見なし

1-7 ピンポイント渋滞対策について

委員長 公設市場前交差点の対策（案）については、いつ頃に実施予定か

事務局 現在、来年度に事業着手できるように進めているところである。

（次頁に続く）

1-8 その他

特に意見なし。

2.安全性関係

2.1 第19回委員会における主な指摘事項と対応について

特になし

委員

国管理の中間評価（対策後2年）において、一般国道50号石川町交差点周辺の総事故件数は、対策前後で減少しているが対策後の事故件数は13件/年と多い。対策後に事故件数が減少していても件数が多い箇所は追加対策を議論してはどうか？

事務局

当該交差点は、件数は多いものの、総事故件数が減少しているため、対策の効果が発現していると考えている。よって、2年後の総合評価時に選定指標での評価も実施し、選定指標を超過していた場合には効果が限定的であると判断し、追加対策を検討したい。

委員

事故件数が多い箇所については、中間評価でも死傷事故率等を整理したほうがよいと考えられる。

事務局

事故件数が突出して多い箇所については、死傷事故率等も整理する。

委員長

4年分のデータで総合的に評価し、追加対策を検討すると認識しているが、事故件数が多い箇所は、中間年でも死傷事故率を確認しておいてもらいたい。

委員

対策効果分析結果を見ると、ほとんどの箇所で対策を実施すると事故が減少しているため、今後も事故対策を実施していくことが重要である。ただし、事故件数の減少が対策効果なのかは確認しておく必要がある。未対策の交差点と対策済みの交差点で事故件数の減少率が変わるか等を確認しておくことよい。また、速度抑制対策を行った箇所については、対策効果が発現すると考えられるがその前後の区間において悪影響が出ているかどうかについてもプローブデータ等を活用して確認しておくことよい。

委員長

主要地方道19号研究学園交差点の対策前後の交通量を確認しておくべきである。平成20年に大型ショッピングモールがオープンしており、交通量が変化している可能性がある。当該箇所は合同現地診断の候補としても考えておいた方がよい。

委員

当該箇所は、事故データを詳細に分析しておくべきである。また、プローブデータで急減速や速度等も合わせて分析した方がよい。当該箇所は、南北方向に広い中央分離帯があり、それが原因で交差点が大きくなってしまい、安全性が低下しているのではないかと。中央分離帯をなくしてコンパクト化する等、緊急的に対策を実施することも考えられる。

委員長

当該箇所は、信号現示を右直分離信号に変更したと記憶している。警察に情報提供を依頼して、信号現示を変更した時期を確認し、事故の発生状況を整理した方がよい。

(次頁に続く)

委員長

昨年度実施した合同現地診断の場所(一般国道6号 柏田交差点、一般国道354号 大角豆交差点付近)については今年度対策等を実施するのか。

事務局

柏田交差点については、自治体(牛久市)も含めて何ができるかを今年度中に整理したいと考えている。
大角豆交差点付近についても最新事故データを確認したいと考えている。

委員

大角豆交差点は、桜土浦インター方面から進入した先の4車線化事業を実施している。4車線化には用地買収等に時間を要するため、買収済みの用地内で暫定的な交差点改良を計画している。

委員長

長期対策を実施する中で、現在暫定的であるが、右折レーンが不足していると感じる。右折待ち車両により直進車両が左折フリーの車線を無理矢理走行し、車の錯綜が発生していると考えられる。

2.3『移動性』と『安全性』の総合的な対策検討の方針について

特になし

2.4 合同現地診断について

委員長

合同現地診断について、平成27年度、平成28年度は県南部で実施したため、今年度は県北部も考えてもらいたい。ただし、移動性の合同現地診断とも調整して決定してもらいたい。

2.5 今後のスケジュールについて

特になし

(以上)