

# 第10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25年10月3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.これまでの事故ゼロプランの取り組み
- 2.新たな事故危険区間の選定について
- 3.新たな事故危険区間(90区間)の対策内容について
- 4.合同現地診断について
- 5.次年度以降の事故危険区間の選定手法について



## <主な意見>

### 1.これまでの事故ゼロプランの取り組み

**委員** : 国道6号・国道50号酒門町交差点について、合同現地診断の際に指摘したラインなどの対策については対応したのか。

**事務局** : 路面標示の引き直しについては今年度中に実施を予定している。

**委員長** : H17交通安全要対策箇所のうち、10箇所については依然問題がある。特に酒門町交差点については、事故率が300件/億台キロの倍以上とかなり高い。追加で対策が必要であり渋滞も問題であるため、長期的な抜本対策も含め検討が必要である。

**事務局** : 次回委員会において、追加対策を提示する予定である。

### 2.新たな事故危険区間の選定について

**委員** : アンケートの中で信号無視が多い、自転車の逆走が多いという意見が多くみられる。複数の指摘があった箇所については、関係機関に情報提供してほしい。

**委員** : 母の会では交通教室なども行っているので、是非情報提供してほしい。

**事務局** : 更にデータを分析して情報提供する。

**委員** : アンケートの中には警察で対応すべき箇所もあり、既に対策(信号機を設置等)を実施している箇所もある。警察で対応する箇所についてはピックアップしており、今後検討する。

### 3.新たな事故危険区間(90区間)の対策内容について

**委員** : 事故の種類として追突事故が半分以上をしめるが、茨城県のドライバーの特性として、郊外型の施設へ左折で流入する際に合図が遅く、後続車がぶつかってしまうケースが多くみられる。

**委員長** : 自転車の事故やバイクの事故が増えてきている。右折時に反対車線側から自転車が飛び出してきて危険なことが何度かあった。バイクや自転車事故の対策をメニューの中に入れておいてほしい。

(次頁に続く)

**委員** : 自転車は基本車道を走行することとしているが、交通量が多いところや自動車の速度が高いところは、安全性を考慮し歩道を自転車が通行できることとしている。  
: バイクや自転車事故の対策については今後も検討していく。

**委員長** : 現在、提案されている対策は路面標示など短期対策が多いが、特に県の対象箇所の道路は鈍角に交差した交差点が多くそれが事故の原因となっていると思われることから直角に交差する交差点に改良できないか。用地取得など難しいとは思われるが、スペースがあれば道路の角度を変えることを長期的な案として提案できないか。

**事務局** : 今回の対策箇所については事故発生状況や事故類型等から路面標示等の対策を提案しているが、長期的な案として道路構造についても検討していく必要がある。

**委員** : 沿道施設の注意喚起看板はよく見かけるが、茨城の運転マナーとして、ウィンカーを出すのが遅く、後ろの車の追突を促す可能性もあると思われるため、追突注意の表示だけでなく、「ウィンカーをはやめに出しましょう」などのマナー関係の表示もあってもよいのではないか。

**事務局** : 運転マナーにかかわる対策について検討していく。

#### 4. 合同現地診断について

今年度の合同現地診断について事務局案どおり了承された。

日程については別途調整予定。

#### 5. 次年度以降の事故危険区間の選定手法について

**委員長** : 急減速データと事故の件数との間には相関関係があるのか。また、あまりにも危険だと安全運転をするため事故が起りにくいことも知られているが、今回のデータ分析でそういう傾向を把握することも面白いと思う。バスのドライブレコーダーはどのようにヒヤリハットを抽出するのか。

**委員** : 乗合いバスは、ほとんどドライブレコーダーが装着されており、急ブレーキや急ハンドル時の映像をピックアップできるシステムになっている。安全運転教育として活用しているものでもあるので日々データをとっている。バス協会としても、データをどのように活用できるか一緒に検討する。

**事務局** : 急減速データと事故件数の間に相関関係があるのか検討していく。また、ドライブレコーダーについてはデータが事故危険区間の選定にどのように活用できるかを含めて検討する。

**委員** : ホンダのインターナビは、走行レーンまで把握できる精度はあるのか。また、0.4Gがどの程度なのか具体的なイメージがわかるとよい。

**事務局** : GPSの精度上、右折レーンや直進レーンまでの区別は出せないと思われる。

**委員長** : インターナビについては、学会でも埼玉県での分析を発表している実績もある。

**事務局** : 今回は直轄国道のインターナビデータを入手し検討していく。

#### 今後のスケジュール

安全性 : 合同現地診断を12月頃、次回委員会を来年2月に実施する予定。

移動性 : 未定。

以上