

## 第 2 2 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 30 年 7 月 26 日 (火) 13 : 00 ~ 15 : 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. 移動性関係議題について
  - 1-1 これまでの検討経緯と今回の論点
  - 1-2 ①渋滞対策の進捗状況確認
  - 1-3 ②最新の交通状況による分析
  - 1-4 ③渋滞対策箇所の効果確認
  - 1-5 ④主要渋滞箇所の見直し
  - 1-6 ⑤優先検討箇所の検討状況
  - 1-7 ⑥ピンポイント渋滞対策について
2. 安全性関係議題について
  - 2-1 第 2 1 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 新たな事故危険区間『第 5 期』の選定
  - 2-4 生活道路に関する取り組み
  - 2-5 合同現地診断について
  - 2-6 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と今回の論点
- 1-2 ①渋滞対策の進捗状況確認
  - 特に意見なし
- 1-3 ②最新の交通状況による分析

**委員長** ○民間プローブから ETC2.0 プローブへのデータ移行について異論はないものとする。市道等の情報が整理されていないことは、遅かれ早かれ解決されると想定される。データ移行の過渡期であり、現状取得できるデータをかき集めて状況を確認し、原案通りに進めるということで良いと考える。

- 1-4 ③渋滞対策箇所の効果確認
  - 特に意見なし

#### 1-5 ④主要渋滞箇所の見直し

**委員長** ○上大野東交差点は、主要渋滞箇所から解除ということで承認する。

**委員長** ○主要渋滞箇所への追加検討については、主要渋滞箇所特定の H25 から時間が経過し、道路環境や経済環境が変わったことを勘案して、新たな箇所の追加を検討していくという方針に疑いの余地はない。

(次ページに続く)

(次ページより続く)

**委員長** ○追加検討を行う路線として、圏央道境古河 IC～つくば中央 IC 間も対象となるのではない  
か。

**事務局** →ご指摘の通りであり、追記をする。

**委員長** ○主要渋滞箇所では、交通状況の変化や小規模な対策を実施したことで、速度改善している  
箇所も多くあるものと考えられる。そういった箇所の紹介も次回以降行ってほしい。

**事務局** →主要渋滞箇所のうち対策を位置づけられていない 159 箇所においては、市町村等で小規模  
な対策を行っている可能性もあると考えられる。市町村道も含めて今後管理者ヒアリング  
等を通じて、対策実施状況等を確認していく。

#### 1-6 ⑤優先検討箇所の検討状況

#### 1-7 ⑥ピンポイント渋滞対策について

○特に意見なし

## 2. 安全性関係議題について

### 2-1 第 21 回委員会における主な指摘事項と対応について

**委員** ○事故の第一当事者を年齢別で見ると高齢者が増加していることがわかる。高齢者の事故の  
割合は、高くないように見える。ただし、免許保有者も考慮して分析すると高齢者の事故  
の割合が高くなるのではないか。

**事務局** →年齢別の免許保有者数も考慮して分析したい。

**委員長** ○全国と茨城県の免許保有の高齢者の割合についても併せて比較していただきたい。

**委員長** ○コミュニティバスの委員会で免許返納についての議論があった。各自治体の財源面から免  
許返納した年は優遇されるが、翌年以降は優遇が無いとの問題が指摘されている。今後、  
道路側からも免許返納後の生活に不自由がない社会づくりが求められていくのではない  
か。

### 2-2 これまでの事故ゼロプランの取り組みについて

**委員** ○水戸の駅南から大洗に向かう途中に複雑な信号があるが、高齢者にもわかりやすい案内が  
されれば事故も減るのではないか。

**委員長** ○案内についても標識、路面標示等が場所によりバラバラであるためドライバーの視点から  
検討する必要がある。案内の考え方を整理することが重要である。

**事務局** →標識及び路面標示による案内について、利用者にとってわかりやすくなるように取り組ん  
でいきたい。

**委員長** ○事故危険区間の対策後の経過観測とは何を意味しているのか。

**事務局** →事故危険区間のフォローアップとして、中間評価においては対策実施後 2 年分の事故デー  
タで評価を行う。その後、総合評価では対策実施後 4 年分の事故データと選定指標を下回  
るかで評価している。なお、総合評価で効果ありと判断した箇所も継続的にフォローアッ  
プを実施している。フォローアップの際に再度指標を上回った場合は、対策を検討するこ  
ととしている。

(次ページに続く)

(次ページより続く)

### 2-3 新たな事故危険区間『第5期』の選定

**委員長** ○事故危険区間のエリアによる選定について、必ずしも事故の発生状況に合わせてメッシュが切られていない。そのため、隣接エリアとの合計値でもチェックするなど検討された

**委員長** い。

○高速道路での高齢ドライバーの逆走は非常に大きな問題。Webヒヤリハットアンケート調査を行う際に逆走に関する項目を加えた方が良いと考えられる。また、一般道で逆走が多く発生する箇所はないのか。

**事務局**

→今年度、国道6号で突発的な病気による正面衝突で死亡事故が2件発生したが、構造的な問題箇所は承知していない。

**委員**

**事務局** ○道路上のゼブラゾーンが薄くて見えない箇所があり、直して貰いたい。

**委員**

→事務局に具体的な情報提供を頂ければ、関係機関に伝えます。

**事務局**

○ヒヤリハット調査において、分析に耐えうるだけのサンプル数が獲得できるのか。

→5年前の同様のWebアンケート調査では、3,000件程の回答を得た。今回は5,000件程の回答を目標としている。回答頂いたご意見は、新たな事故危険区間として提案した103箇所の対策立案時に役立てたい。

**委員**

○バス事業者は、ほぼドライブレコーダーを搭載しヒヤリハット情報を集め安全教育をしている。バス協会としても協力を考えたい。

**委員**

○トラック協会でもドライブレコーダーを搭載している事業者もあるため、情報提供を検討したい。

### 2-4 生活道路に関する取り組み

**委員長** ○生活道路の定義はどうなっているか。

**事務局**

→幅員5.5m未満の道路のことを指している。また、生活道路対策エリアの取組は、生活道路における速度抑制と幹線道路からの通過車両の抑制を面的に実施いたします。

### 2-5 合同現地診断について

○特に意見なし

### 2-6 今後のスケジュールについて

○特に意見なし

以 上