

第23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31年2月26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

2. 安全性関係議題について

- 2-1 第22回委員会における主な指摘事項と対応
- 2-2 平成30年度合同現地診断結果について
- 2-3 事故危険区間『第5期』（事故データ）の対策立案
- 2-4 事故危険区間『第5期』（エリア）の検討
- 2-5 その他
- 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等

○特に意見なし。

1-2 ①渋滞対策の進捗状況確認

委員 ○自治体ヒアリングの中で把握していない対策を新たに把握することができたとのことだが、具体的な対策の内容やヒアリングによりどのような効果があったのか知りたい。

事務局 ○ヒアリングにより新たに把握した対策としては、主に右折レーンを伸ばすなど小規模な対策が多かった。対策については定期的に把握できれば良いと思っており、今後とも把握していない対策を逃さないように進めていきたい。ヒアリングによる一定の効果はあったと感じている。

委員長 ○自治体ヒアリング結果は次回委員会の中で報告していただきたい。

事務局 ○次回の委員会では報告できるように進めたい。

委員長 ○委員会資料がHPにアップされているが、渋滞状況等を一般の方から情報提供してもらうシステムはないのか。

事務局 ○今はそのようなシステムは構築していない。

委員長 ○自治体ヒアリングでもそれなりの効果があるのであれば、一般の方からの意見も拾い上げられる方法を検討する方が良い

1-3 ②最新の交通状況による分析

- 委員** ○本委員会は、平成17年から約15年と非常に長く行っているのですが、モニタリング指標の妥当性や把握できていない主要渋滞箇所があると思う。茨城県内を網羅的に分析可能なデータを用いて、渋滞状況を簡易的に把握できるシステムがあると良い。今後10～20年継続的に確認できるようなシステムがあると良いと思う。
- 事務局** ○毎年渋滞状況を網羅的に把握することは、これまでの技術では困難であったが、今後可能になるかもしれないので検討していければ良いと思う。
- 委員** ○市町村道に関して、本委員会で分析している結果は、継続的に市町村にもフィードバックして意見をもらうよう、システムとして組み込むべきである。自治体ヒアリングについても、毎年確認できるシステムがあると良い。
- 事務局** ○自治体ヒアリングにより、今回は新たに対策を把握できたが、これまでにヒアリングを実施してきたわけではないので、市町村との双方向の意見交換ができると良いと思う。
- 委員** ○酒門六差路について、市議会の資料を見たが、個別の対策として出てくるより、国・県・市町村が一体となって検討していることがわかるように公表された方が良いと思う。

1-4 ③渋滞対策箇所の効果確認

- 委員長** ○当初29箇所が移動性阻害箇所として指定され、その後データのとり方を変更して、主要渋滞箇所288箇所を特定してきた。主要渋滞箇所から4箇所しか解除されていない現状を鑑みると、毎年検証ができているのか、計画的にどうなのかという思いはある。
- 委員長** ○対策を実施した箇所について、効果を継続して観測していくことは大事である。観測の方法を検討してほしい。

1-5 ④主要渋滞箇所の見直し

- 委員** ○主要渋滞箇所の追加検討について、追加の要件である3つの指標は特定時と同じ指標か。平日昼間12時間旅行速度とピーク時旅行速度の算出方法を知りたい。
- 事務局** ○指標は特定時と同じ指標を用いている。
- 委員** ○継続的に指標の基準よりも旅行速度が速い17箇所は何か共通の傾向があるのか。
- 事務局** ○継続的に速度改善された箇所の中には、委員会意見として主要渋滞箇所に特定された箇所もある。詳細な交通状況については今後分析していきたい。

2. 安全性関係議題について

2-1 第22回委員会における主な指摘事項と対応

- 委員長** ○免許保有者数で事故件数を比較すると必ずしも高齢者の事故率が高いと言えない。
- 委員** ○追突事故と出会い頭事故の年齢別割合を比較すると、出会い頭事故は65歳以上の割合が高い。追突事故は比較的若者が多く、出会い頭事故は高齢者が多くなっており、若者は速度が高いことや高齢者は注意力が低下していることが原因として考えられる。今後、今回の結果を踏まえてどういった事故が増加するか等、基礎的な分析を行うことで、対策検討に活かされてくると考えられる。
- 委員長** ○今回の分析は、第一当事者を対象としておりますが、第二当事者の高齢者が原因となっている場合もあると考えられるため、そういう視点からの分析も行っていたきたい。

2-2 平成30年度合同現地診断結果について

【県管理道路】

- 委員長** ○「国土交通省前交差点」における右折導流標示について、従道路側が鋭角となっており留意する必要があるため、警察と協議の上で慎重に議論していただきたい。
- 委員** ○茨城県は全体的に信号のサイクル長が長く、待ち時間が長いと考えられる。現状のサイクル長が適正であるかを確認していただきたい。待ち時間が長いことで信号の赤から青への切り替わりで交差点への進入が発生していると考えられる。
- 委員長** ○右折の譲り合い等、マナーを遵守することで事故軽減に貢献することも考えられる。

【国管理道路】

- 委員長** ○案内標識の地点名称の設置基準はあるのか。
- 事務局** ○一般的に、直進方向は2地点、右左折方向は最も近い1地点を表示するとなっている。旭町交差点においては、直進方向は2地点、左折方向は3地点の案内となっている。左折方向は「東海」のみでも可能であるが当該箇所から国道6号、国道245号それぞれの向かう方向が異なっており、周辺の案内標識に「鹿嶋」を表示していることが多いため、連続性を考慮して「東海」「鹿島」としている。

2-3 新たな事故危険区間『第5期』の選定

- 委員長** ○特に意見なし

2-4 新たな事故危険区間(エリア)の検討

- 委員長** ○エリアの検討において新規道路の開通等過渡期を迎えているエリアもあるため、それらに留意しながら検討していただきたい。
- 委員** ○生活道路対策エリアに登録されたことで安全になったか等、今後効果検証を行ってほしい。

2-5 その他

(1) WEB ヒヤリハット調査

- 委員** ○事故危険区間で選定している箇所とヒヤリハット調査の結果を踏まえ、分析を深めてほしい。箇所別にヒヤリハット調査を用いて対策立案してほしい。
- 事務局** ○調査で頂いたご意見は各箇所の対策立案・対策実施に活用していきたいと考えている。
- 委員** ○事故の多い交差点でヒヤリ体験が多くなることについては理解ができる。一方で、ヒヤリ体験していないけれど事故が多い箇所、ヒヤリ体験が多いけれど事故が少ない箇所もあると考えられる。適度なストレスを与えることで事故の軽減に繋がることが考えられる。
- 事務局** ○今後、ヒヤリハット調査の結果を事故件数と合わせて分析を行いたい。

(2) 生活道路の取り組みについて

- 委員長** ○生活道路対策エリアの基準はどういったものか。
- 事務局** ○生活道路対策エリアの範囲の大きさは1つの小学校区を目安としている。支援の流れは①各市町村から登録エリアを関係機関と協議の上で申請する。②国でその箇所のETC2.0のデータを用いて、どの区間・地点で急減速が生じているかを分析し各市町村に提供する。③各市町村でそれらのデータを用いてPTAや地元の方と協議していただき効果的なハンプ等の対策立案に活用する。④国で対策実施後、ETC2.0のデータを用

いて対策効果の分析を行い、各市町村にデータを提供する。形となる。

委員

○ 通学路のゼブラゾーンが消えかかっている箇所が多いことや小学校の統廃合といった状況を踏まえて、市町村や様々な団体との協議の上で取り組んでいただきたい。

委員

○ 生活道路対策エリアは道路管理者、ゾーン 30 は交通管理者が実施しており、わかりづらい。どのような形ですり合わせを行っているのか。

事務局

○ 生活道路対策エリアがゾーン 30 と重複する場合もあり、共存し合う関係となっている。生活道路対策エリアを決定する際、警察とも協議の上決定し、対策エリアの対策とゾーン 30 の規制を組み合わせることによって、安全な環境作りを推進することが出来る。

委員

○ 利用者からみて生活道路対策エリアであることがわかるような標識等はあるのか。

事務局

○ 対策エリアは交通安全対策を重点的に整備する範囲であり、現状、生活道路対策エリアを示すような看板や標識を設置する予定はない。

2-6 今後のスケジュールについて

○ 特に意見なし

以上