

# 第4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23年11月30日(木) 14:00~16:00

開催会場：常陸河川国道事務所 2階 会議室 F・G

## <議事等>

- 1.東日本大震災に伴う道路の被災・復旧状況の概要
- 2.これまでの検討経緯
- 3.交通安全要対策箇所について
- 4.移動性阻害箇所について
- 5.今後の予定について



(委員会の様子)

## <主な意見>

### 1. 東日本大震災に伴う道路の被災・復旧状況の概要

- 鹿行大橋の落橋前後の交通状況について、鉾田市道等で別な箇所での通行止めによる迂回など、鹿行大橋以外の影響もある。また、鉾市内の交通状況は、震災前の状況にはまだ至っていないという実感がある。
- 震災後の路面の段差について気になる箇所が多い。微妙な凹凸であっても救急搬送時の患者への影響も考えられることから、今後はこのようなところも修復する段階かと思われる。
  - まずは、道路交通の確保という視点で一定の水準を満たすことを優先している。路面凹凸の補修については、県内の他の被災箇所の状況や今後の予算状況により随時実施していきたい。

### 2. これまでの検討経緯

- 特になし

### 3. 交通安全要対策箇所について

- H17 交通安全要対策箇所は、今後の取扱いはどうするのか。
  - 22 箇所中 15 箇所は、一定の効果を確認した。今後経過観測を行う。効果が確認できない箇所については原因を分析し報告する。
- 対策実施済み箇所において、対策した着目事故とは異なる事故が増加する箇所もあるが、その要因は何か。
  - 対策の効果は対策後最低4年間観察し判断する必要がある。対策後の4年間の事故データが揃った時点で要因を分析する。
- PDCA サイクルを早く実施するように、事故ゼロプランで選定された事故危険区間の対策案は、実施に時間を要する対策(例：用地取得や関係機関との協議を要する対策)と短期的に実施できる対策を分類し、できることから対策を実施していく事が必要では。また、対策立案の妥当性を確認するためにも事故発生要因からみた対策選定の経緯を整理が必要ではないか。
- 行政だけで決めるのではなく、一般の方及び地元と連携して交通事故対策に取り組む仕組みについて、検討が必要である。

→検討する。

- 事故ゼロプランの対策は、今年度（H23 年度）できる個所から対策を実施していく。（H22 年度 2 個所対策実施済み）

#### 4. 移動性阻害箇所について

- H17 移動性阻害箇所を選定した当時と比べて、道路網の整備が進み、交通状況が変化していると思われる。ネットワーク全体で移動性阻害箇所を再チェックしていく必要がある。
- 下館バイパスの開通区間のおかげで周辺地域の交通状況がよくなったと感じる。ただ、開通区間を通る新ルートについて、栃木県側の道路でクラックになっているところがあり、ここが走りやすくなるともっと改善されると思う。
  - 栃木県で開かれる委員会でご意見を伝え、調整していきたい。
- 昨年提案した迂回誘導等による渋滞対策と観光振興との連携した取り組みはどのような状況か。
  - 今年は震災の影響で水戸大洗 I C 周辺の交通渋滞が発生していない状況であった。また、奥久慈周辺の交通対策も実施していないが、笠間の陶炎祭開催時の交通対策について、県や市と連携して実施した。今後も引き続き検討していきたい。

#### 5. 今後の予定について

- 12 月 20 日の合同現地診断については、事務局より開催案内をさせていただく。
- 今年度内に再度委員会を実施するかどうか、事務局と委員長で調整を図る。

以 上