

第14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27年1月20日（火）10:00～11:30

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 F・G

<議事等>

- (1) 前回委員会における主な指摘事項と対応
- (2) 第3期事故危険区間の選定指標と箇所抽出について
 - 2-1.第1期・第2期事故危険区間の選定指標の考え方
 - 2-2.事故発生状況の推移
 - 2-3.第3期事故危険区間 選定指標の見直しの試行
 - 2-4.事故危険区間の選定イメージ
 - 2-5.第3期事故危険区間の選定結果
- (3) 合同現地診断について
- (4) その他（SNSの活用方法）
- (5) 今後のスケジュール



<主な意見>

(1) 前回委員会における主な指摘事項と対応

委員長 : H17 交通安全要対策箇所について、対策実施後でも死傷事故率が300件/億台キロを下回っているが、依然として3ケタ台となっている。引き続き対策を検討してほしい。(資料1 P6)

委員長 : 追突注意の路面標示は、逆の順序や横書きにした場合について実施をする予定はあるのか。また、実施して通常の対策箇所と比較して効果を確認してもらえないか。(資料1 P4)

事務局 : 横書きの追突注意の路面標示について、試験的に取り入れることを検討したい。

委員 : 道路管理者の立場からいうと、タイヤの通るところが特に薄くなりやすい。横書きは路面標示の劣化という問題がある。

委員 : 横書きの路面標示に対策効果はあるのか。

事務局 : 把握していない。

委員長 : 他地域の事例で、もし効果がわかれば次回委員会で紹介してほしい。現状のやり方で上手くいってないような箇所も含め、導入する事を検討していただきたい。

委員長 : 大工町2丁目交差点、大足東交差点は対策後1年後であるため、具体的な対策は検討していないが、2年目に同様な傾向がある場合には対策案を検討する必要がある。(資料1 P10～13)

委員 : 千波海道付交差点について、別の所で事故がおきているということが分析できたので、それを活かしてすぐに対策する事は可能か。(資料1 P14、15)

事務局 : その点も踏まえ、合同現地診断の箇所に選定している。合同診断結果は、追加の事故対策案に反映し、対応できるものは対応していきたい。(次頁に続く)

(2) 第3期事故危険区間の選定指標と箇所抽出 について

委員長 : I Tデータの区間は、国管理区間よりも県管理区間の管理延長が長いのに対し、51区間と8区間という極端な差が出ている理由を教えてください。(資料1 P29、30)

事務局 : I Tデータには民間プローブデータを使って集計するデータと、またはヒヤリハットデータがあり、そのどちらかに該当したものを選定している。民間プローブデータの急減速データは国管理区間のみで選定しているので、その分国管理区間が多くなっている。

委員 : 住宅地などの生活道路について地域でヒヤリハットマップを作成しているが、事故対策立案に取り入れる事はできるか。今後は生活道路において、特に高齢者の事故が多いという事を踏まえると、そういう点で今後どういう施策を取っていくのか。

委員長 : 幹線道路だけでなく普通の住宅地の生活道路で交通事故が増加している。委員からも意見が出ているように、そういった議論を開始する時期にある。

事務局 : ヒヤリハットマップの活用など住宅地などの生活道路の事故対策について、どのように行うかについて調整しながら検討を進める。

(3) 合同現地診断について

事務局 : 3月に実施する予定であり、日程スケジュールは後日調整する。

(4) その他 (SNS の活用方法)

委員長 : 意見を募集する手段としての Facebook や Twitter ではなくて、委員会の取り組み、あるいは事務所のやってきたことを、県民の人にわかってもらうツールとして活用することが当初の発想である。Facebookの方がTwitterよりも利用者数が多いため、是非 Facebook は引き続き検討を進めていただきたい。

また、定期的に配信しないと、忘れられてしまうので、定期的に更新する仕組みも作る必要がある。

(5) 今後のスケジュール

委員長 : 安全性委員会という名称を考えると、道路のメンテナンスの問題というものも、委員会で議論する必要があると考える。様々な場所で安全性の問題、メンテナンスの問題を指摘されているので、委員の皆様には情報共有・理解をいただくように、検討していただきたい。

以 上