

第15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8月6日（木）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) 前回委員会における主な指摘事項と対応

1-1. 前回委員会における主な指摘事項と対応

1-2. 平成26年度 合同現地診断結果について

(2) これまでの事故ゼロプランの取り組み

2-1. 事故ゼロプランの取り組み

2-2. H17 交通安全要対策箇所の対策効果分析

2-3. 茨城県事故危険区間【第1期】の対策効果分析

2-4. 茨城県事故危険区間【第2期】の対策効果分析



(3) 効果的な安全対策について（追突事故の安全対策）

(4) 事故危険区間【第3期】の対策立案

(5) 新たな事故危険区間【第4期】の指標の検討

5-1. 新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について

5-2. 事故データの選定について

5-3. 生活道路の事故危険区間の選定について

(6) 合同現地診断について

(7) 今後のスケジュールについて

<主な意見>

(1) 前回委員会における主な指摘事項と対応

1-2. 平成26年度合同現地診断結果について

委員長 : 合同現地診断を実施した箇所について、今後の対策実施の予定を教えてください。

事務局 : 一般国道6号けやき台中央交差点は今年度に対策を実施する予定で考えている。一般国道50号千波海道付交差点は今年度対策の実施予定はない。県管理の2箇所については、現在第2期の事故危険区間の対策を実施中であるため、第3期事故危険区間を含めて優先度を決めながら、順次対策を実施する予定である。

委員 : けやき台中央交差点の従道路側に青矢印信号を設置する必要があるのか。青矢印信号を設置すると右折車がない場合、待ち時間が増えて、円滑性が損なわれることが懸念される。

委員長 : 青矢印信号の設置は、webヒヤリハットで利用者の声として挙げたものと考えている。従道路側の状況を見ると、必ずしも青矢印信号の必要性が高いとは言えない。

(2) これまでの事故ゼロプランの取り組み

2-2. H17 交通安全要対策箇所対策効果分析

委員長 : 安全性と円滑性はトレードオフの関係があり、事故対策を行うと円滑性を損なうことが懸念される。No20. 主要地方道 50 号元台町河和田線交差点～千波十文字交差点は渋滞しているイメージがあるが、事故対策を行うことで、移動性が損なわれる可能性がある。渋滞により事故が発生している可能性もあるため、事故の発生状況を確認し、渋滞対策を含めた検討を実施する必要がある。

2-3. 茨城県事故危険区間【第 1 期】の対策効果分析

委員長 : 小浮気交差点は対策実施による効果が発現している箇所なので、茨城県移動性・安全性向上委員会の取り組みとしてアピールしてもよい箇所である。SNS で紹介できる好事例だと思う。

委員 : 浜田十字路交差点は、事故危険区間に選定されていないのか。
浜田十字路交差点では、8 月 2 日（日）に多重追突事故が発生している。年に 1、2 件程度、重大事故が発生している。事故の発生要因として、浜田十字路交差点と若宮団地入口交差点の間に橋があり凸型の縦断勾配となっているため、視距が悪く、交差点手前でスピードが出やすい状況にある。信号で停止した前方車に速度の高い後続車が追突する事故が発生している。また、右折時にも重大事故が発生している。

事務局 : 茨城県移動性・安全性向上委員会では事故危険区間【第 1 期】の代表 61 区間のみ議論しているが、浜田十字路交差点は事故危険区間【第 1 期】の 529 区間に入っており、交通安全対策は実施している。次回の茨城県移動性・安全性向上委員会の際、対策内容を紹介したいと考えている。

委員長 : 実際に多重事故が発生しているので、事故の状況を情報収集して頂いて委員の方に共有していただきたい。

(3) 効果的な安全対策について（追突事故の安全対策）

委員長 : 追突事故削減をもって効果とするのであれば、追突事故で困っている箇所に様々なパターンの追突注意の路面標示を施工することも一つの方法ではないか。例えば、大角豆交差点を中心とした追突事故の多発している区間に設置しても良いのではないか。

事務局 : 大角豆交差点付近の区間は、追突事故が抑制されていない箇所なので、追突注意の路面標示の新しい見せ方も重要であると考えている。委員長と相談しながら対策実施に向けて進めていきたい。

委員 : 新しい取り組みとして、今までの追突注意の路面標示から新たな形の路面標示を施工する試みはおもしろい。④、⑤の文字を横書きにした場合は印象に残ってよいと思う。一方、②の文字の並びを逆にした場合は、単語として認識できずに混乱する可能性がある。ご提案頂いた中で、効果的な路面標示は施工していただきたい。

委員長 : 文字の並び順について、特にルールはないことは確認している。なお、一旦停止の「とまれ」の路面標示のデザインは決まっている。②の文字の並びを逆にした場合の発想として、走行している際に出現する路面標示の文字の順番と読む順番が一致していないのではないかと考えた。トラックの右側の側面に書いている会社名などの例が

ある。④、⑤の文字を横書きにした場合もよいと思うが、追突注意がバランスよく配置されていて、メッセージが認識しづらい可能性があるため、「追突」と「注意」の間をあけた方がメッセージとして認識しやすいと思う。どの案の路面標示を施工する場合でも、注意喚起のメッセージをより認識してもらうために、看板の設置もお願いしたい。他には設置されていない対策を実施すると、目立って注目してもらえるため、注意喚起効果が上がるのではないかと考えている。

委員 : 作成した CG を facebook に掲載して、一般の道路利用者の意見を収集してもよいのではないか。

事務局 : 既に CG を作成しているため、一般ドライバーを対象とした実験を行い、対策が正しく認知できることを確認してから、現場の施工する手順を踏むことも考えられる。

委員長 : 例えば、トラック協会に被検者を依頼することも一つの方法である。

(4) 事故危険区間【第3期】の対策立案

委員長 : 交通事故の削減効果の低い箇所について、ドライバーに不快感を持たせて、速度を落とさせる段差舗装、バイブラレーン等を対策内容として入れてはどうか。

事務局 : 民家が近くにあると騒音の問題が発生するため、設置箇所は限定されると考えられるが、安全対策の実施効果の低い箇所に対して設置を検討したい。

委員長 : レーンごとに色を分けるなどの対策も考えられるが、色の規定はあるのか。

事務局 : 色の規定はないと考えられるが、緑は通学路、青は自転車といった色のイメージがあるため、それらの色と混同しない色の選択する必要がある。

(5) 新たな事故危険区間【第4期】の指標の検討

委員長 : 工作物衝突事故は、どういった事故を指すか。

事務局 : ほとんどが車両単独事故となっている。

委員長 : 車両単独事故はスピードの出しすぎや飲酒運転が原因として考えられるが、資料にある数値は飲酒運転の事故を集計対象から外しているのか。

事務局 : 飲酒運転の事故は集計対象から外していない。

委員長 : 飲酒運転の事故を外すと、数値が小さくなる可能性があるので、次回の茨城県移動性・安全性向上委員会までに検討いただきたい。

委員長 : 今回提案頂いた視点として、従来の考え方である交通事故の形態ごとに基準を決め、その値を超える交差点・道路について対策を実施する方向性と生活道路を重点的に対策する2つの方向性がある。生活道路は県管理道路よりも市町村管理の道路が多いため、事故多発箇所の情報提供だけでなく、国からサポート体制についても議論をする必要がある。事故多発箇所の情報提供をする際も、慎重にやらないと住宅地の価値を落としてしまう等の問題も発生する可能性がある。市町村にインセンティブを与え、安全対策を実施しやすくする枠組みを作る必要があり、事故多発箇所の情報提供だけでは、茨城県移動性・安全性向上委員会として対応が偏っている。生活道路の事故は重要な視点であるが、事故多発箇所の情報提供後のフォローアップの枠組みも検討する必要がある。また、生活道路の事故発生場所についても、事故原票をみれば地図におとす可能であるが、そこに至るまでの時間がかかる。データの収集方法についても議論いただきたい。国管理の道路で対応できる箇所が減っている状況にあり、今後、

茨城県や市町村で対応する流れになりつつあるので、慎重にならざるをえない。新たな事故危険区間については、引き続き検討していただきたい。

(6) 合同現地診断について

委員長 : ご指摘頂いた浜田十字路交差点は、今年度の合同現地診断候補として考えていただきたい。茨城県管理の道路で対策して効果が見られない箇所があれば、合同現地診断で確認できれば良いと思う。合同現地診断は10月もしくは11月の開催を予定し、合同現地診断の後に本日の茨城県移動性・安全性向上委員会の積み残しになっている内容を確認してもよい。

(7) その他 (facebook について)

事務局 : facebook では、茨城県移動性・安全性向上委員会の開催状況や取り組みについて紹介する予定で、詳しい資料内容等の情報は常陸河川国道事務所のホームページにリンクするようにする。

以 上