

第17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28年3月7日（月）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) 第15回委員会における主な指摘事項と対応
- (2) 平成27年度合同現地診断結果について
- (3) 新たな事故危険区間（第4期）の指標について
 - 3-1.事故ゼロプランの取り組み
 - 3-2.事故危険区間と事故危険箇所の位置づけ
 - 3-3.新たな事故危険区間【第4期】の選定手法について
- (4) 生活道路における事故対策の取り組みについて
 - 4-1. 生活道路における事故対策に対する国の動き
 - 4-2. 生活道路における事故対策の取り組み
- (5) 今後のスケジュールについて
- (6) その他（移動性に関する報告）



<主な意見>

(1) 第15回委員会における主な指摘事項と対応

委員長 : 茨城県の道路特性としてロードサイドショップが多く並んでいる。そこへの流入車両の急減速が原因で後続車が追突してしまう状況が発生していると考えられる。茨城県全体としてこの状況が発生していると考えられるため、追突事故が多発する場所に共通して効果がある対策を整理した方が良い。

(2) 平成27年度合同現地診断結果について

委員長 : 大角豆交差点の対策案として右折指導線を南北方向にあるが、東西方向に設置した方が良いのではないかと。

事務局 : 既設で南北方向に設置されているため、東西方向にも設置できるか(利用者が困惑しないか)検討する。

委員長 : 桜土浦 IC から出てきた車両が高速道路感覚で走行してしまうため速度が高い傾向にあり、対向右折車が距離感を誤り右直事故が発生してしまう可能性がある。薄層舗装の設置により、速度抑制をする対策を実施してはどうか。

当該箇所の周辺は大規模駐車場(数店舗で共同利用している駐車場)があり、出入口が数か所あるため車両の錯綜が発生し、事故が発生してしまう危険性が高い。

(3) 新たな事故危険区間（第4期）の指標について

委員長 : 工作物接触事故は具体的にはどのような事故のことを表しているのか。

事務局 : 中央分離帯やガードレールへ単独で衝突するような事故のことである。

委員 : 高齢者事故が増加していることを考えると、道路の安全対策を進めていくことは重要であると考えられるが、対策したことを伝えることも重要であると考えている。

委員長 : 茨城県の事故は全国と比較しても多い傾向にあり、今回提案した選定指標で抽出した箇所について対策をとっていく必要があるため異論はない。一方、事故危険区間第 3 期までに対策を実施し終わったところに関して効果があったのかどうか（ランキングの変化など）等を考慮しながら検討していく必要がある。

(4) 生活道路における事故対策の取り組みについて

委員長 : アンケートの前提条件として抜け道の定義はどのように設定しているのか。

事務局 : 幹線道路の信号を避けるために、生活道路を通過するような行動を抜け道と定義している。

委員 : 生活道路の事故対策は市町村にゆだねるしかないのか。

委員 : 抜け道の出入口で自転車(歩行者)との事故が多いときに当該箇所の事故が多くて対策が必要であるという指摘まで行えるようにしてもらいたい。

事務局 : 物理的な対策は市町村が実施することになるが、検討、事故データの提供、事例の整理等は事務局で協力していきたいと考えている。

委員 : 道路種別の「その他道路」については検討していかないのか。

事務局 : 林道や農道等の事故だと考えているため現在はまだ検討していない状況である。今後、必要に応じて検討していきたいと考えている。

委員 : ゾーン 30 と生活道路対策は密接な関係を持っているため道路管理者だけではなく交通管理者と協働で進めていってもらいたい。

事務局 : 交通管理者と調整しながら実施していくことが重要だと考えている。

委員長 : 生活道路の事故が、エリアは同一であるが同じ箇所で発生していないのであれば、ゾーン 30 の対策は重要である。同じ箇所に集中しているのであれば、従来通り対策案を検討していく必要がある。

委員長 : 市町村に対しては、データの提供だけでなく知見の提供も必要である。

(5) 今後のスケジュールについて

委員長 : 委員会発の県民へのアピールを考えていくことも重要であると思うため検討していきたい。

茨城県と他県との道路環境の違いについても研究していきたい。

(6) その他(移動性に関する報告)

事務局 : 第 17 回の委員会の公表の段階で facebook を立ち上げる予定。

事務局 : 現在、委員会では『移動性』と『安全性』に分け、個別に各課題の要因分析や対策を行ってきたが、この二つの因果関係として、『移動性』の確保を目的とした対策が『安全性』の確保にも効果がある可能性があることから、効率的・効果的な対策を進めるために、総合的に対策を検討する必要がある。

そこで主要渋滞箇所(287 箇所)と事故危険区間【第 1 期～3 期】(340 区間)に重複する 62 箇所を対象に『移動性』と『安全性』双方のデータをマッチングさせた統合カルテを作成し検討していく予定。

委員長 : 『安全性』を優先するのか『移動性』を優先するのかについて、『移動性』が大分変化している地域(例えばつくば市)があると思う。『移動性』も一度振り返って見ると良い。