

# 第18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8月1日（月）15:00～17:30

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 F・G

## <議事等>

### 1. 移動性関係

- 1-1 これまでの検討経緯
- 1-2 渋滞対策の進捗状況確認
- 1-3 最新の交通状況による分析
- 1-4 渋滞対策箇所の効果確認
- 1-5 主要渋滞箇所の見直し
- 1-6 優先検討箇所の検討状況

### 2. 安全性関係

- (1) 第17回委員会における主な指摘事項と対応
- (2) これまでの事故ゼロプランの取り組み
- (3) 第4次事故危険箇所（案）の対策立案
- (4) 新たな事故危険区間【第4期】の選定
- (5) 合同現地診断について
- (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

特に意見なし

#### 1-2 渋滞対策の進捗状況確認

特に意見なし

#### 1-3 最新の交通状況による分析

#### 委員長

「モニタリング指標を上回る」という表現は、「良いのか」、「悪いのか」が分かりにくいので表現を見直した方がよいのではないかと。

また、指標を上回る箇所については、今後どのような検討をしていくのか。複数年に渡って指標を上回っている箇所はどう扱っていくのか

#### 事務局

主要渋滞箇所については対策が実施され、その効果が確認された箇所について解除を行っていく方針である。また、指標を上回っている箇所については、交通データによる検証や関係者の意見を聴取しながら、解除に向けた検討を行っていきたい。

#### 委員長

今まではプローブデータを中心とした分析となっているが、最新の常時観測データやH27 道路交通調査結果等を踏まえた分析をしていただきたい。

（次頁に続く）

#### 1-4 渋滞対策検討の効果確認

委員長 圏央道の交通量について、H28年度の最新値はどうなっているか。

事務局 現時点では、本資料掲載の交通量が最新の公表値となっている。

#### 1-5 主要渋滞箇所の見直し

特に意見なし

#### 1-6 優先検討箇所の検討状況

委員長 優先検討箇所の60箇所についてはカルテ等を作成し、次回検討会で議論できる場を設けていただきたい。

下館BPの整備により、横塚入口交差点の旅行速度が低下しているが、今後、対策等を検討していく予定はあるのか。

事務局 今後も継続してモニタリングしながら、対策の必要性について検討していきたい。

委員長 今後、新たな主要渋滞箇所の追加などの見直しは行わないのか。

事務局 現在の主要渋滞箇所はH22道路交通センサスに基づいて特定している。今後、H27道路交通調査結果の公表のタイミングで再検討していきたい。

また、最新のモニタリングデータで確認し、指標を下回る新たな渋滞箇所は、委員会に提案し、議論をお願いしたいと考えている。

委員長 プローブデータの優位性として即時性があるので、センサス調査時期にあわせて長期的に分析・検討を進めるだけでなく、短いスパンで主要渋滞箇所の検討・見直しを行っていくことも必要と思われる。

つくば市ではここ10年間で人口が約20%増加し、交通量も増加しているため、新たな渋滞箇所も生じていると思われる。住民目線ではスピード感のある対策検討が重要と思われる。

今後、主要渋滞箇所の見直しの考え方について検討・議論していただきたい。

委員長 事故危険箇所の合同現地診断を実施予定であるので、あわせて主要渋滞箇所も合同現地診断を実施してはどうか。

事務局 事故危険箇所と重複する箇所の抽出を検討する。

(次頁に続く)

## 2.安全性関係議題について

### (1) 第17回委員会における主な指摘事項と対応について

委員長

大角豆交差点及び下広岡交差点付近において利用者が高速道路感覚で走行してしまうことが事故の原因であれば、「ここは高速道路ではありません」という看板を設置する対策案も考えられるのではないかと。

事務局

現在提案している中では、注意喚起看板として「この先追突事故多発」を予定しているが、「ここは高速道路ではありません」等の看板の設置についても検討したい。

### (2) これまでの事故ゼロプランの取り組みについて

委員長

県道180号(長岡水戸線)の要因分析として、「長い直線による速度超過」や「前方不注意による交差点の認知遅れ」とあるが、交差点流入部の追突事故よりも交差点手前の沿道出入りが起因した速度低下による追突事故とは考えられないか。

この要因であると現状の対策では不足していると考えられる。追突事故の発生位置等を把握した上で対策を立案することが重要である。

事務局

店舗に起因した追突事故が把握できていないため、事故原票等を確認して事故発生要因を明確にした上で路面標示のみではなく必要であれば看板等の対策も検討する。

委員長

主要地方道55号(土浦つくば線)つくば市台坪入口交差点は追突事故対策として注意喚起を実施しているが事故が減少していない状況にある。

事故要因として右折車が間隙を見誤って対向直進車の急挙動が発生していることも考えられるため、右折レーンを対向直進車が見やすいようにセンター側に寄せる対策も検討してはどうか。

委員

台坪入口交差点の事故発生状況がどのような形態になっているのか整理してもらいたい。

当該箇所は、前後あわせて速度が高い状況にあるが、右折車線が短いため急挙動が発生し、追突事故が発生していることも考えられる。

事務局

今後、事故原票等を参考に事故の発生要因を分析したい。

委員長

事故危険箇所のうち第1次と第2次についてフォローアップ等実施していないが位置づけはどうなっているのか。

事務局

第1次、第2次の事故危険箇所は本委員会の前身の「安全性向上プロジェクト委員会」の中で検討されていたため、本委員会では取り上げていない。

(次頁に続く)

### (3) 第4次事故危険箇所(案)の対策立案について

委員長

事故危険箇所を選定することは国統一の基準であるが、対策案も同様に国統一のものなのか。

事務局

対策案については国統一のものではなく、各道路管理者が対策効果等を考慮して選定している。

委員長

現在、様々な対策を実施しており、どのような対策(たとえば、減速路面標示と路面標示「追突注意」のセットやそこに看板を追加したセット等)を実施すると事故削減効果が高いか整理してはどうか。特に茨城県は追突事故が多いため、どのような対策に事故削減効果があるのかをしっかりと把握することが、今後の事故削減にもつながっていくと考えられる。

ドライバーは安全対策を施工することで、路面や路側看板、車線上の看板等、様々な箇所を見ながら運転しなければならなくなるため、逆に危険になっている(事故が増加する)可能性も考えられる。

事務局

今後、どのような対策を実施すると事故削減効果がどの程度発現するか分析していきたい。

委員

同様の対策を実施した場合においても効果が発現する箇所、発現しない箇所が存在する考えられるため、効果が発現するケースや逆に効果が発現しないケースを整理した上で対策立案を進めてもらいたい。また、対策による事故削減効果(削減率等)を定量的に示すことで対策案の説得力が増すと考えられる。

茨城県の道路は走行性が高い道路が多く、走行速度が高いと考えられる。安全性の観点では、速度抑制の減速路面標示だけでなく、車両の走行性を低下させ速度抑制を図るような対策も検討の余地があるかもしれない(特に生活道路等)。ただし、円滑面が損なわれるため、移動性との調整は必要である。

「従道路側の信号の青時間が短い」、「サイクル長が長い」等、信号現示についても問題がありそうな箇所が多々存在していると考えられる。現在の対策案は、道路管理者における対策案が主となっているが、交通管制等の交通管理者の対策も検討していくことが重要であると考えられる。

事務局

対策立案をする際には、事故発生状況を見ながら現地で事故要因分析を行い、対策案を検討している。今後、対策毎の事故削減効果を把握、整理し、事故削減効果が高い対策を中心に実施するように努める。

幹線道路においては現状の対策検討を今後も進めていきたいと考えている。生活道路においても昨年度から自治体と協力し、対策を少しずつ進めているところである。現在、水戸市2箇所、つくば市1箇所の3箇所を茨城県内における生活道路の優先検討箇所として選定している。国としては、プローブデータや事故データを自治体に共有する等の支援を行っているところである。水戸市においては、警察と協力しながらゾーン30対策を実施していくことを考えており、今後、つくば市においても対策検討を実施していく。

信号現示については、現在、検討できていない状況にある。信号現示の改良によって移動性と安全性の面で効果が発現しそうな箇所がある場合は、検討していく。

委員長

これまでは道路構造を主として対策検討してきたが、信号現示も含めて茨城県はマナーが悪いと感じることが多々あるため、そういうマナーに対する向上案等の議論も可能であれば、より茨城県全体として安全性が向上すると考えられる。

(次頁に続く)

委員

効果検証の際に、事故データにて削減効果を把握されているが、事故は稀に発生する事象であるため、事故データだけでなく走行挙動の変化（速度抑制効果等）も確認しておくことが重要である。調査方法としてはプローブデータやサンプリング調査等考えられるが、客観的なデータにより、対策の効果を把握することで、他への展開等の使い道が広がると考えられる。

委員長

事故危険区間【第3期】はヒヤリハットデータや民間プローブデータを用いて選定しているため、まずはそれらの箇所対策前後のデータを比較することでも走行挙動の変化が把握できると考えられる。

事務局

今後、対策を実施していく箇所については、対策前後でプローブデータ等を活用して走行挙動の変化を把握していきたい。

#### (4) 新たな事故危険区間【第4期】の選定について

委員

国道6号の日立市に事故危険区間が連続しており、路線・地域（日立市）として事故要因が存在するのであれば、地域、路線として分析していくことも必要になる可能性がある。

事務局

エリアとして事故要因を特定できるように分析していきたい。なお、当該エリアは移動性でも抽出されている箇所になっているため、調整しながら要因分析、対策立案を進めていきたい。

#### (5) 合同現地診断について

委員長

合同現地診断について、主要渋滞箇所が安全性の現地診断箇所の近くにある場合は、同時に現地を確認してもよいのではないかと。

#### (6) 今後のスケジュールについて

委員長

SNS（Facebook等）を用いて情報公開していくことが有益であると提案しているが現在の進捗状況を教えてもらいたい。

事務局

Facebookにて委員会の資料を見られるような形でシステムを構築している。8月中旬に立ち上げる準備をしている。

(以上)