

第26回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨

開催日時 令和2年7月31日(金) 10:00~12:00

開催場所 常陸河川国道事務所 2階 会議室 E・F・G

<議事等>

1. 移動性関係議題について

- 1-1 これまでの検討経緯と今回の論点
- 1-2 ①渋滞対策の進捗状況確認
- 1-3 ②最新の交通状況による分析
- 1-4 ③渋滞対策箇所の効果確認
- 1-5 ④主要渋滞箇所の見直し
- 1-6 ⑤優先検討箇所の検討状況
- 1-7 ⑥ピンポイント渋滞対策について
- 1-8 路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方
- 1-9 道路交通アセスメント制度について



2. 安全性関係議題について

- 2-1 第25回委員会における主な指摘事項と対応
- 2-2 これまでの事故ゼロプランの取り組み
- 2-3 効果未発現箇所の要因分析と対策立案
- 2-4 事故危険区間『第5期』(事故データ)の対策立案
- 2-5 事故危険区間『第5期』(エリア)の検討
- 2-6 令和2年度合同現地診断について
- 2-7 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と今回の論点

1-2 ①渋滞対策の進捗状況確認

○特に意見なし

1-3 ②最新の交通状況による分析

委員 ○主要渋滞箇所について、平成25年に288箇所が特定されてから6年経過している。新たな商業施設の立地やバイパス整備により、道路ネットワークや渋滞状況が変わってきている。現在の実情にあわせて主要渋滞箇所の見直しや、観光地などの季節性により渋滞する箇所の追加を検討してもらいたい。

委員 ○最新のデータで12箇所が旅行速度が改善したとあるが、旅行速度が改善した理由はなにか。

事務局 ○今回、旅行速度が改善した12箇所は対策事業を実施した箇所ではなく、データ上で速度改善した箇所となっている。具体的な改善理由は分析できていないが、交通量全体が減ってきていることも可能性として考えられる。

委員 ○市町村道のETC2.0プローブデータによるモニタリングについて、散布図では民間プローブデータと概ね一致しているので、今後はETC2.0プローブデータで良いかと思う。実際の交通量に対してETC2.0プローブデータの取得率はどれだけかわかる資料があると良い。

事務局 ○ETC2.0プローブデータの普及率は全国で約5%である。

委員長 ○統計学的には複数のカテゴリーの差を検証する際、各カテゴリーで最低30サンプルはほしい。偏った数字とならないよう、比較する際のサンプル数がいくつなのかも気にしてもらえると良い。

事務局 ○サンプル数も確認をしていく。

委員 ○緊急事態宣言時にモニタリング指標を下回った場所でも、通常時と比べて速度自体は改善した箇所もあるのではないかと。

事務局 ○モニタリング指標を下回るが旅行速度が改善した箇所は多い。

1-4 ③渋滞対策箇所の効果確認

○特に意見なし

1-5 ④主要渋滞箇所の見直し

委員長 ○一定期間選定要件以下の箇所の見直しについて、これまでは事業が完了して旅行速度が改善した箇所は解除してきたが、事業を実施していない箇所で、交通量全体が減ってきていることもあり、渋滞が自然解消した箇所もある。こういった箇所は、渋滞が解消した理由もしっかり分析した上で、解除の検討を進めていただきたい。解除フローは採用が良い。本資料で提示した対象の10箇所は本委員会で解除を審議するのか。

事務局 ○今回挙げた10箇所は、今後道路管理者へのヒアリング等を踏まえて解除の検討を進める。

1-6 ⑤優先検討箇所の検討状況

○特に意見なし

1-7 ⑥ピンポイント渋滞対策について

委員 ○小鶴西交差点は普段利用するが、小鶴西は混雑している。小鶴西から1kmくらいで4車線のバイパスにつながるの、小鶴西から4車線でつないでもらえるとよい。

1-8 路上荷捌きに起因する渋滞対策の考え方

委員長 ○路上荷捌きについて、今後は特定の場所を決めて検討していくのか。

事務局 ○今後、荷捌きで問題となっている箇所を抽出して、検討を進めることとなるかと思う。

委員 ○現在自転車活用推進法で自転車の利用を進めているが、自転車の通行帯に荷捌き車両が駐車しており、そのために自転車が車道を走ることもある。渋滞対策だけでなく、自転車の利用推進の視点でも検討していただきたい。

委員 ○路側帯等で草が伸びている箇所があり、子供の背より高い場所もある。安全面から草刈りはしっかりしてほしい。

1-9 道路交通アセスメント制度について

○特に意見なし

2. 安全性関係議題について

2-1 第25回委員会における主な指摘事項と対応

○特に意見なし。

2-2 これまでの事故ゼロプランの取り組み

○特に意見なし。

2-3 効果未発現箇所の要因分析と対策立案

委員 ○区画線が摩耗し見えづらい箇所がある。歩行者、高齢者、子供の安全性を確保するためにも予算を確保し改善して頂きたい。

委員長 ○幅広く、担当される方々においては安全性向上に向けて検討頂きたいと思っている。

事務局 ○検討していく。

委員 ○速度超過に対する対策として、道路幅員を狭めて走りづらくするという発想はないのか。車優先の考えをやめるという視点も重要だと考えている。

事務局 ○道路構造令なども踏まえなければならないことから、現時点ではドットラインの設置等で狭く見せる対策を考えている。

委員長 ○国道50号石川町交差点や自由が丘交差点の対策の検討にあたっては、自動車の整流化を踏まえ、走行しやすい路線にして頂きたい。

委員 ○国道50号石川町交差点の出会い頭事故の要因は何か。信号無視であれば出会い頭を注意する看板の設置では対策として有効ではないと考えるが。

事務局 ○信号の変わり目に交差点に進入していることが要因だと考えているが、詳細は確認する。

委員長 ○事故が4件発生していることから共通の要因があると考えられる。分析して頂きたい。

2-4 事故危険区間『第5期』(事故データ)の対策立案

○特に意見なし。

2-5 事故危険区間『第5期』(エリア)の検討

委員長 ○エリア選定の考え方について委員の方から意見があればお聞かせ願いたい。
(委員から特に意見なし)

委員長 ○想定している最終的な選定エリア数はいくつか。

事務局 ○まだ手探りの状況であるため、数か所を試験的に実施することを考えている。

2-6 令和2年度合同現地診断について

委員長 ○春日1丁目西交差点に近接する研究学園駅周辺についても候補箇所として検討頂きたい。最近2~3年で町として大きく変化しているため毎年のようにエリア内で死亡事故が発生している。「エリア内の検討」の条件には合致しないかもしれないが、近年の事故状況を調べてみれば事故が増えていることが分かると思う。

委員 ○「エリア内の検討」箇所の選定にあたっては、近年の事故データから選定することも一つだが、エリア全体における事故の変化量を確認し選定する方法も考えられる。

事務局 ○今後、検討していく。

2-7 今後のスケジュール

○特に意見なし。

以上