

第27回 茨城県移動性・安全性向上委員会 議事要旨（案）

開催日時 令和3年3月11日（木）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 最新の交通状況による分析
 - 1-2 主要渋滞箇所の見直し
 - 1-3 ピンポイント渋滞対策について
2. 安全性関係議題について
 - 2-1 これまでの経緯
 - 2-2 第26回委員会における主な指摘事項と対応
 - 2-3 事故危険区間（エリア）の検討
 - 2-4 新たな事故危険区間【第6期】の選定について
 - 2-5 事故危険区間のフォローアップ・対策完了（卒業）ルールについて
 - 2-6 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 最新の交通状況による分析

委員 ○緊急事態宣言時のモニタリングについて、前回委員会の結果と比べ、指標の基準を上回った箇所は37箇所から39箇所と、市町村道を含めた場合でも2箇所増えるのみとなっている。平均旅行速度を見ても市町村道の速度改善がみられないが、幹線道路に比べ交通量の減少が少ないのか、または交通量は減少しているが速度が上がらない理由があるのか、どちらの理由かで今後の対応が変わってくる。市町村道の中でも路線によっては、速度改善がみられる箇所もあると思うので、市町村道の交通量の変化や路線別の速度状況など詳細な分析を進めてほしい。

事務局 ○今後、市町村道を含め、交通量データを収集して交通量の変化や路線別の速度状況など、詳細に分析していく方針である。

委員 ○今年の緊急事態宣言について、最近の交通状況はどうなっているのか。

事務局 ○データによる分析はできていないが、おそらく元の状況に戻っていると推察する。

委員長 ○新宿や渋谷の人出はビッグデータで8割減っていると出ているが、データを見ると郊外に行くほど駅の人出は変わっていない。東京など都心の状況も含め、緊急事態宣言解除後の状況を引き続きモニタリングしていただき、交通量等の関連データを集めて分析を進めていただきたい

事務局 ○近隣都県のデータも踏まえ、詳細な分析は進めていきたい。

委員 ○今回の分析結果は、1回目の緊急事態宣言期間中のものであるが、現在発令されている2回目の緊急事態宣言期間では、さほど交通量の減少は見受けられない。今後留意した上で検討して頂きたい。

事務局 ○データの収集がまだ出来ていないが、今後分析を継続し、分析結果については委員会で報告したいと考える。

委員 ○TDMについて、つくば市の観光渋滞対策としては良いと思うが、観光以外の平常時の混雑解消に向けたTDM実施も良いと考える。実際に緊急事態宣言時にテレワークなどで混雑が解消した例があれば、地域貢献という視点も踏まえて、地域企業に協力してもらって時差出勤等のTDM実施を他の箇所でも検討してもらえると良い。また、茨城県は自動車社会で、コロナ禍でさらに自動車依存にならぬよう車からバスなど公共交通機関への転換を維持・促進できる対応が必要である。

事務局 ○企業の協力といった対策も踏まえ、実施できる箇所があれば検討していきたい。

委員長 ○先進事例として上高地では、自動車を入れないようにすることで、結果的に来訪客が増えた事例がある。観光期はバスの台数を大幅に増やす、駐車料金を増やすといった思い切った対策を実施するのも良いと考える。

1-2 主要渋滞箇所の見直し

委員長 ○主要渋滞箇所からの解除を諮る長竿東や姥神は、渋滞はなくなっていると判断できる。主要渋滞箇所から解除することを承認する。

1-3 ピンポイント渋滞対策について

委員 ○大工町の停止禁止区分の対策は、安全面でも良い。右折車線の延伸について、当初の設計時からあらかじめ長くできないのかと思っている。道路構造を検討する際の飽和交通流率の基本値が数十年間同じ数値を使っているが、日大の先生による最近の学術研究で現在の実情と乖離しているという報告もある。道路構造を検討する上では、検討に用いる数値は現在の状況にあったものに更新する必要性も考える必要があるかもしれない。

事務局 ○今後、検討していきたい。

委員長 ○停止禁止区分の設置により、上流側の車両が停止できないことで混乱しないように、事前および区間の直前に周知をしておくことが必要である。

事務局 ○周知するように進めていきたい。

2. 安全性関係議題について

2-1 これまでの経緯

○特に意見なし。

2-2 第26回委員会における主な指摘事項と対応

委員長 ○石川町交差点の対策予定時期はいつ頃か。

事務局 ○来年度以降と考えている。

委員 ○対症療法的な今回の対策案もよいが、根本的な原因を突き止め、対策を実施することも今後は必要でないか。例えば、従道路側の信号待ち時間が長いことが原因で信号無視を誘発している等も考えられる。なお、今回の対策案である路面標示において、標示内容は「信号守れ」よりも「信号無視による事故多発」などメッセージ性がある内

容の方が有効ではないか。

2-3 事故危険区間（エリア）の検討

委員 ○道路の階層性について、エリアの検討の中で取り組むのも良いのではないか。例えば、生活道路に通過交通が入ってしまうといった場合がある。また、新たに住宅街や工場が設置された場合、その地域の住民や通勤者が幹線道路にアクセスしやすくなるよう、新たな信号交差点が設置され、結果として広域の範囲においては幹線道路の交通容量を下げってしまう場合もある。このようなことが起きないように全体を俯瞰して作り変えていくことが必要である。移動性、安全性の両方に関わるので、この委員会で議論するには良いのではないか。

委員長 ○県内のあるエリアの状況を数年前から気にしており、毎年のように死亡事故が起きている。検討案で示された500mメッシュによる検討では、こういった箇所がなかなか抽出できない。エリアのサイズや、抽出の定義を変えると抽出されるかもしれない。また、生活道路を抜け道として利用され困っている方や自治体の声を聞くことも良い。日本の生活道路は歩車分離ができていない、と長く言われている。この議題については引き続き議論していきたい。

委員 ○エリアの検討については当初、面的に事故が増えている箇所の状況を確認してことが良いのではないか、ということから始まったと記憶している。前述の階層性の視点とリンクしているように思うので、検討いただきたい。また、水戸市元吉田町付近にヨークタウンがあるが、開業した途端に周辺で渋滞が発生するようになった。そういった影響をレビューすべきだと思う。

2-4 新たな事故危険区間【第6期】の選定について

委員長 ○茨城県において死亡事故が発生した全箇所の状況を確認することで新たな視点が見つけれられるかもしれない。

委員 ○日本における死亡事故の半数が歩行者・自転車事故であり、世界でもレアなケースと聞いたことがある。歩行者・自転車を守るという視点に立ち、死亡事故の内、歩行者・自転車が関連した箇所をピックアップして検討していくという方針もあるのではないか。

委員長 ○茨城県は追突事故が多いという印象がある。この点に着目しても良いと思う。

委員 ○追突事故について、どのような状況、道路形状で発生しているのか、車種に特色はあるのか、などの分析があると良い。

2-5 事故危険区間のフォローアップ・対策完了（卒業）ルールについて

委員長 ○卒業後にも事故が発生した場合、特に死亡事故が発生した場合には、卒業ルールの項目、基準値について議論が必要と考えられるため、卒業後に事故が発生した場合は委員会で、ご報告頂きたい。

2-6 今後のスケジュール

○特に意見なし。

以上