

第31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5年2月27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. 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 TDM 施策の進捗状況
- 1-3 主要渋滞箇所の見直し
- 1-4 ピンポイント渋滞対策について
- 1-5 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案



2. 安全性関係議題について

- 2-1 これまでの経緯
- 2-2 第30回委員会における主な指摘事項と対応
- 2-3 事故危険区間の対策完了(卒業)判定
- 2-4 新たな事故危険区間【第7期】の抽出方針について
- 2-5 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

- 特に意見なし

1-2 TDM 施策の進捗状況

委員長 ○ 筑波山の TDM 施策について、休日の渋滞対策だけでなく、平日にも来訪者を分散させる取り組みなどは考えているか。

事務局 ○ 今回は休日のみの取り組みであるが、今後の対策については、茨城県とともに検討していきたい。

委員長 ○ 高齢者の来訪者は平日に来てもらえるというアドバンテージを活かす方法も検討いただきたい。

1-3 主要渋滞箇所の見直し

委員 ○ 道路利用者ヒアリングについて、回答した協会によって、渋滞実感が異なっているのではないか。

委員長 ○ ヒアリング対象地を日常的に使っているかなどの利用頻度の違いによって、渋滞実感が異なると考えられる。

委員 ○ 回答者の普段利用している時間帯が、特に混んでいる時間帯の可能性はある。

委員長 ○ ヒアリングでの渋滞実感の傾向を把握するために、ヒアリング対象全箇所の回答結果と、速度分析結果を比較する分析を実施できるとよい。

委員 ○ 速度改善理由不明な箇所を念のためヒアリングで確認する手法はよいことだと思うが、7年連続で指標を上回っている箇所もあり、主観での渋滞実感とモニタリング指標に齟齬が出て、このままではいつまでたっても解除に至らないため、指標の考え方やヒアリングの手法などを検討することを議論できるとよい。

委員長 ○ 釈迦北交差点を主要渋滞箇所から解除することを承認する。

1-4 ピンポイント渋滞対策について

委員 ○ 国道 51 号鹿嶋バイパスの信号現示の効果はなかったということか。

委員長 ○ 試合終了後の洲崎交差点付近での速度低下時間帯が 1 時間も短くなった。

委員 ○ 現場を確認しながら、潮来 IC 入口交差点や、国道 124 号も含めて信号現示を調整してきた。宮中北から神宮橋までの片側 1 車線区間で渋滞が残ってしまっている認識である。

委員 ○ 信号現示の変更は、2 時間帯のみ制御する運用をしているのか。

委員 ○ 通常の試合時は 1 時間のみ信号現示を変更するが、来場者が 1 万 5 千人以上を見込まれる場合は 2 時間変更している。管制制御なので細かい制御が可能となっている。

委員 ○ 速度分析のレンジを細かくすることで、細かい速度改善効果もみえてくると思う。

委員長 ○ 今回の分析は、来場者数が異なる試合日での比較であるが、引き続き信号現示制御を行い、正確な効果を確認していけるとよい。

1-5 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案

委員 ○ 交通量が著しく低い区間の交通量は全国道路・街路交通情勢調査の結果を使うのか。

事務局 ○ 交通量が低い候補区間を選定し、実測調査を行う方針である。

委員 ○ 評価区間を長くすることによる弊害もあるのではないかと。速度は DRM 区間単位で算出されており、区間を短くすることが難しいということであれば、詳細分析や現地確認、現在行っているヒアリングが重要となってくる。

委員 ○ 道路利用者ヒアリングの聞き方も、「信号 1 回待ち程度ですか」など、工夫する必要があると思う。

委員長 ○ P23 の見直し後の指標を下回る方向数の円グラフについて、1 方向の箇所数は増加、4 方向の箇所数が減少しているのはどういった理由か。

事務局 ○ 評価区間長の見直しによって、各交差点の指標を下回る方向数が減少した為である。グラフの表現を工夫する。

委員長 ○ 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案について承認する。

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 30 回委員会における主な指摘事項と対応

委員長 ○ 研究学園交差点については、渋滞との兼ね合いもあるかと思うので、場合によっては右折 2 車線化なども合わせて検討して頂けるとありがたい。

○ 対策案が県によってルールが異なるのはどうなのか。統一的なルールがあるか、情報を収集してほしい。

2-3 事故危険区間の対策完了(卒業)判定

委員長 ○卒業できなかったという事は、対策内容が妥当でなかったもしくは、事故の傾向がかわったと考えられる。データに基づいてしっかりと再対策を検討してほしい。

委員 ○カラー舗装の対策はとても良いので、進めてほしい。

事務局 ○事故の状況を見ながらできる箇所から検討を進めていく。

委員 ○近年、高齢者の事故が増えているのも問題だと感じている。慣れた道でも急いでいるため、事故につながるのだと思う。ひたち野うしく～荒川沖において右折信号がなく、いつも渋滞している区間があり危ないと感じている。

委員長 ○合同現地診断を毎年行っているなので、その場所も見ると良いかと思う。

委員 ○自転車事故への対応としてヘルメットの着用が義務化されるが、どのように普及していくのが課題だと感じている。

委員長 ○子供たちは素直にかぶってくれると思う。子供よりも母親のヘルメットの着用が難しそうと感じている。デザインの良いヘルメットなどがあればよいと思う。

2-4 新たな事故危険区間【第7期】の抽出方針について

委員長 ○死亡事故になりやすい事故類型で工作物衝突事故が19.3%と特に多い。

委員 ○飲酒運転による事故が多いので、工作物衝突事故もそういった要因かもしれない。

委員長 ○事故が発生した位置が同じ箇所であれば道路構造が悪いかもしれないという考察もできる。この類型に着目して分析を深掘りしてほしい。

委員長 ○3年前くらいにスクールゾーンの生活道路エリアで対策をするという話をしていたかと思うので、その結果についても報告してほしい。

2-5 今後のスケジュール

○特に意見なし。

以上