

第34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6年8月8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 これまでの検討経緯と今回の論点
 - 1-2 渋滞対策の進捗状況整理
 - 1-3 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案
 - 1-4 最新の交通状況による分析
 - 1-5 主要渋滞箇所の見直し
 - 1-6 優先検討箇所の検討
 - 1-7 渋滞対策箇所の効果確認
 - 1-8 ピンポイント渋滞対策
 - 1-9 TDM施策
2. 安全性関係議題について
 - 2-1 これまでの検討経緯
 - 2-2 第33回委員会における主な指摘事項と対応
 - 2-3 幹線道路の交通安全対策検討
 - 2-4 生活道路の交通安全対策検討
 - 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

1-3 主要渋滞箇所の今後の取扱いに関する提案

委員 ○ モニタリング手法の改善によって、指標の該当結果の入れ替わる理由を確認するとよい。

事務局 ○ いただいた意見を参考に検証を進める。

委員 ○ 主要渋滞箇所の判定に、指標①（平日昼間12時間の平均旅行速度）が設定されている理由は何か。

事務局 ○ 指標①で広く渋滞箇所を絞り込み、その後、指標②（平日ピーク時の平均旅行速度）、③（休日ピーク時の平均旅行速度）で地域の特性を考慮した渋滞箇所を判定する考え方となっているためである。

○ 指標閾値15km/hへの見直しによって、ピーク時での著しい速度低下は発生していないが、昼間12時間で継続して速度低下が続いている箇所を判定しやすくなる。

委員長 ○ モニタリング手法の改善に関する検討方針について承認する。

1-5 主要渋滞箇所の見直し

委員長 ○ 湊大橋前交差点を主要渋滞箇所から解除することを承認する。

1-6 優先検討箇所の検討

- 委員** ○優先対策箇所の選定対象について、「渋滞が激しい箇所」から「渋滞解消の実現性が高い箇所」に変更する理由は何か。
- 事務局** ○「渋滞が激しい箇所」については、従来どおりバイパス整備等の長期対策の検討を行い、並行して、対策が検討されていない「渋滞解消の実現性が高い箇所」を抽出し、ピンポイント対策等の検討を進めていくためである。
- 「渋滞が激しい箇所」の対策優先度を下げるわけではないので、そのことが伝わるように表現を工夫する。
- 委員** ○「渋滞が激しい箇所」を1箇所対策するよりも、比較的渋滞が激しくない箇所を複数箇所対策した方が、道路ネットワークとしては対策効果が大きくなることも考えられる。
- ある渋滞が改善されボトルネックが移行した箇所が見受けられる。そういった事象を網羅的に確認できるとよい。
- 委員** ○優先対策箇所では抽出されていない国道4号大堤交差点^{おおつみ}があるが、モニタリング手法の改善に伴って、「渋滞が激しい箇所」の見直しも実施して欲しい。
- 委員長** ○渋滞の激しさをランク分けする際には、渋滞損失時間などの指標を使うことも考えられる。
- 事務局** ○いただいた意見を参考に検討を進める。
- 委員長** ○優先対策箇所の抽出手法（案）について承認する。

1-7 渋滞対策箇所の効果確認

- 委員長** ○一般国道6号牛久土浦バイパス（牛久市遠山町～城中町）の開通効果は、接続先の牛久市道の城中・田宮線を整備していたことも挙げられる。

1-9 TDM施策

- 委員** ○交通量削減の明確な数値目標があるのは、良いことだと思う。交通量をどこに転換するのか、日立市と連携して検討できるとよい。
- 委員長** ○今後の分析として、各交差点の交通容量の確認を行うことが考えられる。
- 日立地域におけるTDM施策の検討手順（案）について承認する。

2. 安全性関係議題について

2-1 これまでの検討経緯

- 特になし。

2-2 第33回委員会における主な指摘事項と対応

- 特になし。

2-3 幹線道路の交通安全対策検討

- 委員** ○国道4号古河市大堤交差点^{おおつみ}は、事故危険区間として選定された訳であるが、事故発生要因には渋滞も影響している。ここでは右直事故が多いが、渋滞が発生していることによって、信号の切り替わり時に無理に交差点に進入することで起きている。そのため、既存の道路空間を有効活用し、事故対策に加え、渋滞緩和も含めた局所対策が必要である。

委員 ○右直事故はどこでも起こりうる事故ではあるが、渋滞発生箇所では強引に交差点を進入させない対策を実施するのは難しいか。また、右折時には、対向する右折待ち車両の影響で後続を走行する直進車が見えにくいのが、右折車が互いに後続の直進車を認識できるような対策はできないか。

事務局 ○実施事例はあるが、幅員の制約があるため、導入できる箇所は限られる。

委員 ○つくば市春日3丁目交差点では、時間帯によっては、周辺の筑波大学附属病院の入口から交差点付近まで渋滞している。他にも様々な目的で利用される交差点のため、交差点の南側から来る右折車両が焦って曲がることで対向直進車と衝突しているのではないか。交差点の事故12件の内5件以上が高齢者事故であることも踏まえると、一番対策しなければならないのは病院側だと考えられる。病院側の道路の車線を2車線運用にして、1車線を病院駐車場の待ち行列用に確保するのが良いと思う。

委員 ○右直事故の対策として、信号現示の観点から全赤を入れるのはどうか。

委員長 ○直進と右左折で現示を分けている信号はいくつもあり、事故が減少した事例はある。しかし、全赤時間を拡大すると、渋滞が悪化してしまう可能性があるため、渋滞箇所での導入は難しい。

委員 ○水戸市内の病院でも、駐車場のゲートから待ち行列ができており、渋滞が発生している。道路側の対策は必要だが、病院と連携して対策するのも手段の一つだと感じた。

委員長 ○水戸病院に限らず駐車場のゲート問題については、その施設への到着台数を想定し、駐車場待ちスペースを確保してゲート位置を決めるのが良いと思う。

2-4 生活道路の交通安全対策検討

○特になし。

2-5 今後のスケジュール

委員長 ○合同現地診断は11月頃に実施できるように準備していただきたい。場合によっては移動性の方と合わせて実施することも検討していただきたい。

事務局 ○了解した。診断箇所を検討し、早めに日程調整できるよう進めていく。

以上