

第13回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 議事要旨

開催日時：平成27年11月18日(水) 10:00～12:00

開催場所：長野国道事務所 会議室

<議事次第>

- 1 開催あいさつ
- 2 委員紹介
- 3 議 事

(1) 主要渋滞箇所について

- ・これまでの検討経緯と前回指摘事項
- ・渋滞対策の進捗状況確認
- ・最新の交通状況による分析
- ・渋滞対策箇所の効果確認
- ・優先対策箇所の検討状況
- ・道路を賢く使う対策の実施状況



(委員会の様子)

(2) 長野県内における交通事故対策について

- ・長野県内の最新の交通事故状況
- ・長野県内幹線道路の交通事故対策の取り組み状況
- ・重大事故緊急対応事例
- ・生活道路の事故対策の取り組み
- ・通学路対策の取り組み
- ・交通安全施策をめぐる最新動向

<議事>

- =説明・意見・質問・要望
- =回答

(1) 主要渋滞箇所について

【決定事項】

- ・優先対策箇所の考え方について了承いただき、今後は、今回提示した優先対策箇所の選定フローに基づき、優先対策箇所を選定し、渋滞対策を実施していくことを確認した。
- ・パブコメで抽出された主要渋滞箇所の対策が進んでいないことに対する背景・考え方等を注釈として記載することを確認した。
- ・また、優先対策箇所についても、様々な事情により必ずしも早期に対策が完了するわけではないことを注釈として記載することを確認した。

(2) 長野県内における交通事故対策について

【決定事項】

- ・特になし

【討議内容】

委員長 ■ 「道路を賢く使う対策の実施状況」の諏訪湖の取り組み事例の場合、去年の混雑状況に関するデータ分析し、情報を周知することで混雑回避を促しているとのことだが、その効果はどうだったのか。

事務局 ➤ 今年データについては現在収集中であり、今はまだ、今回の取り組みの効果について説明することはできない。

委員長 ■ 善光寺の事例についても同じか。

事務局 ➤ 善光寺の事例については、ETC2.0によって得られたビッグデータを活用して、混雑状況を分析した事例である。これは昨年ごろから普及し始めた新しい技術で、ETC2.0を搭載した一般自動車の走行実態について、国道・県道・市道問わず、分析することが可能となっている。

善光寺での取り組みについては、約2か月間のご開帳期間のうち、3/4程経過した時点でデータを収集・分析し、残り1週間程度の時点で情報を周知しているため、諏訪湖祭湖上花火大会の事例のように事前に周知できたものではない。そのため、今回ご紹介した取り組みについては、このような新しい技術を使えば、今後こういったことができるようになるということを周知するためのものだと理解して頂きたい。

委員長 ■ 情報を周知した後のデータは、分析できていないのか。

事務局 ➤ まだ、できていない。

CO2バンク推進機構 ■ 主要渋滞箇所のうちパブコメによって抽出された箇所、なかなか「対策実施済」とならない背景等があれば教えて頂きたい。

事務局 ➤ パブコメで抽出された箇所が手についていないという実態はある。しかし、渋滞対策は1箇所解決すれば全部が解消するという問題ではなく、ネットワーク全体として考えなければならない。そのような観点では、パブコメで抽出された箇所が「対策実施済」としてあげられていなくとも、ネットワークの一部として念頭に置きながら、渋滞対策を実施している。

CO2バンク推進機構 ■ 対策実施状況を数値として記載するのはわかりやすくよいが、それだけだと、何年も委員会を開いていて、なぜパブコメ箇所は対策が進まないのかという疑問を持たれてしまうので、ご説明頂いた内容を注釈として記載すると良いのではないかと。

事務局 ➤ ご意見を踏まえて対応させて頂く。

CO2バンク推進機構 ■ 「優先対策箇所」となると早めに対策してもらえという期待感が伴うが、渋滞対策が進みにくい箇所が、「優先対策箇所」に入り込んでいると、「優先対策箇所」に入っているものの、なかなか進まなくなるという懸念があるがどうか。

事務局 ➤ 1年ぐらいの短いスパンで渋滞対策の効果が見られるというわけではないので、全体を見つつ、「優先対策箇所」は「優先対策箇所」として大きな課題と認識して、対策を進めている。

CO2バンク推進機構 ■ 「優先対策箇所」と明記するのはわかりやすいと思うが、さまざまな事情により早期に解消できるかどうかは別であることもあると思うので、そのような注釈を記載すると良いのではないかと。

事務局 ➤ ご意見を踏まえて対応させて頂く。

委員長

■ 今回提示された「優先対策箇所の考え方（案）」については、このフローを承認する
ということでしょうか。

各委員

➤ 異議なし。

次頁からは長野県内における交通事故対策についての討議内容

【討議内容】

委員長 ■ 生活道路の事故対策が必要なエリアは今年度中に確定するか。

事務局 ➤ 平成 28 年 3 月までにエリアを確定する予定である。なお、箇所数については、現在調整中である。

委員長 ■ エリアの抽出は、事故データのみで行うか。

事務局 ➤ 基本的には、事故データと合せ、警察が設定されたゾーン 30 付近、学校付近、幹線道路からの入込のあるところ等条件を踏まえ、エリアを抽出する。また、抽出したエリアに対し、面的整備を行うことを考えている。

委員長 ■ エリアの抽出方法については、本委員会で議論しないか。

事務局 ➤ 長野県の移動性・安全性向上検討委員会の取り組みは、全国的見ると先進的に、かつ継続的に行っている。その中で、事故ゼロプランは、全国統一的に展開している。今回の生活道路の事故対策が必要なエリアの抽出については、全国的な取り組みとマッチングする必要があるため、今後、全国的な進行状況を踏まえながら、進めていきたいと考えており、次回の委員会で抽出方法（案）について議論を行いたい。

委員長 ■ 今回抽出したエリアは、今後生活道路の事故対策の取り組みを広めていくためのモデル箇所として選定されているが、今後の方向性について教えてください。

事務局 ➤ 全国的には、各都道府県 1,2 箇所をモデル箇所として選定するという流れになっている。選定されたモデル箇所については、データだけではなく、現地状況等を踏まえ、警察、自治体と調整した上、対策を実施したいと考えている。

委員長 ■ 今回展開しようとする生活道路の事故対策の取り組みは、長期的な視点で行うものか。

事務局 ➤ 当面では、モデル箇所で試行し、選定の条件や選定のプロセスが適切かどうかの検証を行い、今後の施策に繋がりたいと考えている。

CO2バンク
推進機構

■ モデル箇所の抽出は、データだけではなく、現地状況も踏まえることは良いと思う。また、イラハラ箇所と同じような PDCA モデルを構築し、全県的に波及できるようなことを目指して頂きたい。

長野県警

■ 生活道路対策については、警察庁が平成 24 年からゾーン 30 の設定等に力を入れている。長野県警としても、設定されたゾーン 30 の事故の発生状況等を示した上、道路管理者、自治体と相談しながら、対策を検討していきたいと考えている。

委員長 ■ 3 年前に、警察が各市町村の担当を集めて、ゾーン 30 の説明を行った。そういった説明は、もっと広いところに周知ことが重要だと考えている。今後、面的整備を検討する際に、まちづくり的な部分も含まれるので、市町村内では、担当部署だけではなく、まちづくりの担当部署にも周知し、連携を取り、検討を進めて頂きたい。

以上