

第15回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日時 平成29年8月10日(木) 15:30～

場所 長野県庁 西庁舎 301号会議室

議事次第

◇ 開 会

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

- (1) これまでの検討経緯
- (2) 渋滞対策の進捗状況確認
- (3) 最新の交通状況による分析
- (4) 渋滞対策箇所の効果確認
- (5) 優先対策箇所の検討状況
- (6) ピンポイント渋滞対策について
- (7) その他

2. 長野県における交通事故対策について

- (1) 長野県内の最新の交通事故状況
- (2) 長野県内幹線道路の交通事故対策の取り組み状況
- (3) 長野県内生活道路の交通事故対策の取り組み状況
- (4) 逆走対策の取り組み状況

3. その他

◇ 閉 会

第 15 回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日 時 平成 29 年 8 月 10 日(木)

15:30～

場 所 長野県庁 西庁舎 301 号会議室

配 布 資 料 一 覧

- 議事次第
- 配布資料一覧
- 委員会規約
- 委員会名簿
- 出席者名簿
- 席次表
- 資料 1 前回（第 14 回）委員会議事要旨
- 資料 2 主要渋滞箇所について
- 資料 3 長野県における交通事故対策について

長野県移動性・安全性向上検討委員会規約

(設置)

第1条 本委員会は「長野県移動性・安全性向上検討委員会」(以下、「委員会」と称する)。

(目的)

第2条 委員会は、公正・中立な立場から、協働をモットーとして実施する移動性・安全性向上方策をはじめとする各種道路施策に対して、道路利用者や国民の意識からずれがないか、「経営としての適切さ」を様々な立場で議論する場と位置づけ、長野県内の道路行政運営に反映する。

(所掌事項)

第3条 委員会は、前条の目的を達成するために、以下の事項について実施するものとする。

- (1) 移動性・安全性向上に関する事
- (2) その他の各種道路施策に関する事
- (3) パブリックコメントなどを活用した県民意見の把握に関する事
- (4) 長野県内の道路行政マネジメントに関する事
- (5) その他必要な事項

(構成)

第4条 委員会は、有識者、行政委員をもって構成し、委員の構成は別紙のとおりとする。

- 2 委員の追加・変更は、委員会の承認を要するものとする。

(第三者性)

第5条 委員は、委員会の目的に照らし、公正・中立な立場から特定の行政機関及び特定の利害関係者等の利害を代表してはならない。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、活動の始動期とする。尚、任期はプロジェクトの進行状況により延期できるものとする。

(委員長)

第7条 委員会には、委員長を置くものとする。

- 2 委員長が職務を遂行出来ない場合は、予め委員長が指名する委員がその職務を代理する。
- 3 委員長は、必要に応じて委員以外の関係者の出席を求めることができる。

(委員会の運営)

第8条 委員会は、委員長の発議に基いて開催する。

- 2 委員会は、委員会の運営にあたり必要な資料等を事務局に求めることができる。

(守秘義務)

第9条 委員は、個人情報など公開することが望ましくない情報を漏らしてはならない。また、その職を退いた後も同様とする。

(事務局)

第10条 事務局は、国土交通省関東地方整備局長野国道事務所計画課並びに交通対策課、同中部地方整備局飯田国道事務所計画課並びに管理第二課、長野県建設部道路建設課に置く。

(その他)

第11条 この規約に定めるもののほか必要な事項は、その都度審議して定めるものとする。また、本規約の改正等は、本委員会の審議を経て行うことができるものとする。

付則 この規約は、平成17年12月27日から施行する。

付則 この規約は、平成18年9月22日から施行する。

付則 この規約は、平成20年1月31日から施行する。

付則 この規約は、平成21年12月17日から施行する。

付則 この規約は、平成22年12月13日から施行する。

付則 この規約は、平成24年7月27日から施行する。

付則 この規約は、平成25年6月19日から施行する。

付則 この規約は、平成26年8月29日から施行する。

付則 この規約は、平成27年11月18日から施行する。

付則 この規約は、平成28年8月4日から施行する。

付則 この規約は、平成29年8月10日から施行する。

長野県移動性・安全性向上検討委員会名簿

| | | |
|--------|--------|-------------------------------------|
| 委員長 | 高瀬 達夫 | 信州大学工学部土木工学科 准教授 |
| 委員 | 木藤 暢夫 | (一社) 長野県商工会議所連合会 常務理事 |
| 委員 | 佐久 秀幸 | (一社) 諏訪観光協会 会長 |
| 委員 | 宮入 賢一郎 | 特定非営利法人 CO ₂ バンク推進機構 理事長 |
| 委員 | 藤森 徳吉 | (一財) 長野県交通安全協会 総務課長 |
| 委員 | 倉島 義和 | (公社) 長野県バス協会 専務理事 |
| 委員 | 番場 千秋 | (公社) 長野県トラック協会 専務理事 |
| 委員 | 渡辺 雅義 | 信越放送(株) 代表取締役社長 |
| 委員 | 辰野 学 | 長野県警察本部 交通規制課長 |
| 委員 | 臼田 敦 | 長野県建設部 道路建設課長 |
| 委員 | 下里 巖 | 長野県建設部 道路管理課長 |
| 委員 | 藤池 弘 | 長野県建設部 都市・まちづくり課長 |
| 委員 | 志農 和啓 | 東日本高速道路(株) 関東支社 長野管理事務所長 |
| 委員 | 築山 有二 | 中日本高速道路(株) 八王子支社 松本保全・サービスセンター所長 |
| 委員 | 坂本 賢一郎 | 国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局 首席運輸企画専門官 |
| 委員 | 中平 浩文 | 国土交通省中部地方整備局 飯田国道事務所長 |
| 委員 | 吉見 精太郎 | 国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所長 |
| オブザーバー | | 国土交通省関東地方整備局 道路部 |

事務局 長野県 建設部 道路建設課

国土交通省関東地方整備局長野国道事務所 計画課、交通対策課

〃 中部地方整備局飯田国道事務所 計画課、管理第二課

第15回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 出席者名簿

| | 氏名 | 所属・役職名 | 出欠 |
|-------|-------|---------------------------------------|----|
| 委員長 | 高瀬 達夫 | 信州大学工学部土木工学科 准教授 | 出席 |
| 委員 | 木藤 暢夫 | (一社) 長野県商工会議所連合会 常務理事 | 欠席 |
| 委員 | 佐久 秀幸 | (一社) 諏訪観光協会 会長 | 欠席 |
| 委員 | 宮入賢一郎 | 特定非営利活動法人 CO ₂ バンク推進機構 理事長 | 出席 |
| 委員 | 藤森 徳吉 | (一財) 長野県交通安全協会 総務課長 | 出席 |
| 委員 | 倉島 義和 | (公社) 長野県バス協会 専務理事 | 出席 |
| 委員 | 番場 千秋 | (公社) 長野県トラック協会 専務理事 | 欠席 |
| 委員 | 渡辺 雅義 | 信越放送(株) 代表取締役社長 | 欠席 |
| 委員 | 志農 和啓 | 東日本高速道路(株) 関東支社 長野管理事務所 所長 | 出席 |
| 委員 | 築山 有二 | 中日本高速道路(株) 八王子支社 松本保全・サービスセンター 所長 | 出席 |
| 委員 | 坂本賢一郎 | 国土交通省北陸信越運輸局長野運輸支局 首席運輸企画専門官 | 欠席 |
| 委員 | 吉見精太郎 | 国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所 所長 | 出席 |
| 委員代理 | 市川 正樹 | 長野県警察本部 交通規制課 管理官 | 出席 |
| 委員代理 | 勝野 由拡 | 長野県建設部 道路建設課 企画幹 | 出席 |
| 委員代理 | 石田 良成 | 長野県建設部 道路管理課 企画幹 | 出席 |
| 委員代理 | 高倉 明子 | 長野県建設部 都市・まちづくり課 企画幹 | 出席 |
| 委員代理 | 岡本 由仁 | 国土交通省中部地方整備局 飯田国道事務所 計画課長 | 出席 |
| オブザーバ | | 国土交通省関東地方整備局 道路部 | 出席 |
| | | | |

第15回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 席次表

日時 平成29年8月10日(木)15:30～
場所 長野県庁 西庁舎 301号会議室

スクリーン

委員長

信州大学工学部土木工学科
准教授
高瀬 達夫

NPO法人CO2バンク
推進機構
理事長
宮入 賢一郎

長野県警察本部
交通規制課
【代理】管理官
市川 正樹

(一財)長野県交通安全協会
総務課長
藤森 徳吉

長野県建設部
道路建設課
【代理】企画幹
勝野 由拡

(公社)長野県バス協会
専務理事
倉島 義和

長野県建設部
道路管理課
【代理】企画幹
石田 良成

東日本高速道路(株)関東支社
長野管理事務所
所長
志農 和啓

長野県建設部
都市・まちづくり課
【代理】企画幹兼
都市計画係長
高倉 明子

中日本高速道路(株)八王子支社
松本保全・サービスセンター
所長
築山 有二

国土交通省関東地方整備局
長野国道事務所 所長
吉見 精太郎

国土交通省中部地方整備局
飯田国道事務所【代理】計画課長
岡本 由仁

事務局

道路部オブザーバー

第14回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 議事録（案）

開催日時：平成28年8月4日（木） 15:30～17:15

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
- ・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
- ・道路を賢く使う取組みの実施状況

(2) 長野県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
- ・新たな事故危険箇所（案）の選定
- ・生活道路・通学路の交通安全対策
- ・生活道路の交通安全の確保に向けた対策エリアの抽出

(3) その他



（委員会の様子）

<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】

- ・主要渋滞箇所の見直しの考え方について了承いただいた。今後は、今回提示した主要渋滞箇所の見直しフローに基づき、主要渋滞箇所からの解除を検討することを確認した。
- ・「対策実施済」箇所の効果検証方法について、今後は、民間プローブデータ等による速度変化に加えて、新たな施設の立地や対策実施による交通量の変化等、現地状況の変化も考慮して検証していくことを確認した。

(2) 長野県内における交通事故対策について

【決定事項】

- ・今回、新たな選定基準のもと、新たに75箇所を事故ゼロプランにおける事故危険箇所として追加する。

- ・今回新たに選定した事故危険箇所に対し、従来の選定基準に準じた検証作業を行い、新たな選定基準の位置づけを明らかにすることを確認した。
- ・事故危険箇所の選定経緯や対象件数の整合が取れるよう新たな事故危険箇所の考え方について分かりやすい資料作成を行っていくことを確認した。

(3) その他

【決定事項】

- ・委員会規約に基づき、6名の委員の変更が承認された。

【討議内容】

(1) 主要渋滞箇所について

CO2バンク
推進機構

- 現在、渋滞対策の効果検証を行うための指標は、旅行速度に関する3つの指標となっているが、それに併せて交通量の変化を把握することはできないか。道路が整備され利便性が良くなると、流入してくる交通量が増加することが想定されるため、もし対策前後で交通量が同程度であれば速度指標でも効果が見られたものも、交通量の増加により、結果的に効果が見られなくなる可能性がある。交通量の変化についても併記して、単純な比較ができるようにしてはどうか。

事務局

- 交通量のデータについては、把握できていないのが現状である。今後、交通量調査を実施するなどして、データを蓄積し、対策効果を明確に分析していきたい。

委員長

- 主要渋滞箇所の見直しフロー（案）について、「対策完了後2年以上データなし」とはどういうことか。

事務局

- 「対策完了後、1年しか経っていない」ということ。

委員長

- 主要渋滞箇所のうち、現段階では「解除」となる箇所はないという理解で良いか。

事務局

- 認識のとおりである。今後、主要渋滞箇所からの「解除」についても検討していく。

委員長

- 今後、対策効果が確認され、主要渋滞箇所から「解除」した箇所についても、その後の周辺環境や交通状況の変化等から、再び渋滞が発生してしまうケースも考えられるが、主要渋滞箇所から外してしまっても問題ないか。

事務局

- 2年分のデータを見る中で、十分な渋滞の改善が見られないような場合には、主要渋滞箇所からの「解除」は行わず、「経過観察」を行っていくという選択肢もある。その点については、データを見ながら、個別に対応していくつもりである。

事務局

- 従前は、「対策完了」箇所についても主要渋滞箇所からの「解除」は行わず、PDCAサイクルを回すなかで、「経過観察」を続けていく方針であったが、前回の委員会において主要渋滞箇所から「解除」を検討していきましようのご意見があり、今回それについて提案させて頂いている。「対策完了」箇所について、主要渋滞箇所から「解除」とすべきか、「経過観察」とすべきかも含めて、ご意見を頂きたい。

委員長

- 「解除」後、再び渋滞状況が確認された場合には、主要渋滞箇所として戻ってくる可能性もあるということでしょうか。

事務局 ▶ 渋滞対策自体が長い期間を要すること、また道路がネットワークで結ばれていることから、ある箇所における対策が他箇所へ影響を与えることについても考慮しなければいけないといった特性はあるが、主要渋滞箇所は箇所ごとに選定しているため、「対策実施済」箇所の評価については、ある程度メリハリがあった方が良いのではないかといった考えから、今回のような提案を行っている。

委員長 ▶ 渋滞対策の成果を目に見える形で表すためには、「解除」という考えはあってもよいと思う。

長野県
都市・まちづくり ■ 主要渋滞箇所からの「解除」箇所についても、数年の間は継続的に監視だけ行っていき、再び渋滞が確認された場合には、渋滞対策についても再検討していくような考えはあるのか。

事務局 ▶ いつまで監視していくかの一つの目安として、対策後 2 年間という期間を設定している。また、直轄国道分については、道路延長が限られているため、「解除」後の箇所を含む全箇所のデータを管理していくことは可能であるが、長野県分の箇所については、箇所数も多いため、全箇所を管理していくことが難しいと思われる。その点について、長野県として意見を伺いたい。

長野県
都市・まちづくり ▶ 確かに、「解除」箇所について、ずっと監視していくというのは難しいかもしれないが、定期的に交通量の増減も含め、交通状況を確認した方がよいと思う。

事務局 ▶ ご意見を踏まえて検討させて頂く。

長野国道
事務所 ■ 渋滞検証を行う際に使用しているプローブデータはどのように蓄積されているのか。また、最新データに用いた分析結果の精度はどの程度の信頼性があるのか。

事務局 ▶ 現在、ETC2.0 が普及途上であり、今後は毎月プローブデータが蓄積されるため、継続的に ETC2.0 によるデータの分析が可能となる。また、ETC2.0 による分析精度についても、今後のデータ取得数の増加に伴い、向上すると思われる。さらに、これまでのプローブデータではできなかった、乗用車や大型車などのプローブ情報をまとめて扱えるようになってきている。

長野県
道路管理課 ■ 一般国道 147 号 新田交差点の効果検証では、旅行速度が対策以前より低下しているが、これは平成 27 年に周辺に市役所が建設され、現地の沿道状況が変わったことによる影響が考えられる。このような場合には、渋滞対策の効果検証はどのようにして行うのか。

事務局 ▶ 現時点では交通量データがないため、プローブデータの旅行速度を渋滞の評価指標として捉えている。データの検証結果から、渋滞対策効果が確認できない場合は主要渋滞箇所として継続的に監視を続けていくことになる。

委員長 ■ 対策実施済箇所の効果評価について、旅行速度の分析だけでは、うまく評価できない可能性があるため、対策実施による周辺環境の変化についても、今後どう捉えていくか検討していく必要がある。

事務局 ▶ 対策実施により、交通需要が増えているような場合には、別の観点からの渋滞評価が必要となっていくと思う。また、ハード的な対策に限らず、渋滞対策を PDCA サイクルの中で検討していくことになると考えている。

CO2バンク
推進機構

■ 効果検証の中で、3つの指標が方向別で全て上回ることが確認できれば、「解除」することが妥当であると思う。今回の結果を見ても、3指標すべてクリアするというのは、ハードルがかなり高いと感じるため、効果が確認できない箇所については、現地状況等からその原因を考えながら、ソフト的な対策を含め検討していった方が良いと思う。

委員長

■ 今回提示された「主要渋滞箇所の見直し」については、このフローを承認するという事で良いか。

各委員

➤ 異議なし。

次頁からは長野県における交通事故対策についての討議内容

(2) 長野県における交通事故対策について

委員長 ■ 今回、「新たな事故危険箇所（案）の選定」が示されているが、従来の事故ゼロプランにおける事故危険区間との整合性が判断しづらい。今回、新たに選定した箇所としては、通学路と潜在的な危険箇所とこれまでに対策要望の高い区間が追加されていることになっているが、抽出基準Aについては、重大事故を加味しているため、従来の選定基準よりも厳しい判断基準となっている。今後の事故対策の検討にあたっては進め方に違和感を持たれるのではないかと。

事務局 ▶ 従来の選定基準と並べても大きな差異はないが、今回の新たな選定基準について説明するために別出しで行った。今後は、事故ゼロプランにおける事故危険箇所と同等の扱いとして、今回新たに選択した75箇所の事故危険箇所についても同様に進捗管理していく予定としている。従来の事故危険箇所も含めて、危険箇所の見直しを行った結果となっている。従来の事故ゼロプランにおける事故危険箇所についても、新たな選定基準を用いて再評価している。既に事故対策が完了している箇所については、対策済みのため、経過観察を行っている段階にあることから対象リストとしては追加する新たな事故危険箇所からは外しているところである。

委員長 ■ 従来の事故ゼロプランによる選定基準のプロセスと今回新たな事故危険箇所の選定基準は異なり、今回は新たな選定方法で検証した際に、従来までの選定箇所が含まれていただけとの認識である。新たな選定基準で使用しているデータ諸元も従来とは異なるため、これまでの事故ゼロプランに含めることが良いのか確認したい。

事務局 ▶ 今回の新たな選定基準を、全国レベルで統一の事故危険箇所の選定基準としていきたいねらいがある。新たな選定基準で、従来までの事故ゼロプランの選定箇所に対して見直しを行ったという位置づけをしている。

委員長 ■ 新たな選定基準で選定した75箇所については、従来の事故ゼロプランによる選定基準と同じ方法で検証した結果はあるのか。従来方式による選定結果と新たな選定基準による選定結果の違いを明確にしておく必要があるのではないかと。

事務局 ▶ 従来までの危険箇所の経過観察には最新の事故死傷率を使用して検証を行っている。しかし、今回新たに選定した事故危険箇所に関して、従来方式による選定基準と照らし合わせた検証は行っていないため、今後、比較検証を行ってきたい。

委員長 ■ 新たな選定基準への統一を図っていく上でも、これまでの選定基準との違いを明確にさせ、重大事故を考慮することと、通学路や要望箇所などの従来方式によるA～Eの選定基準に入らない項目についても事故対策の必要性を勘案して追加補償したものであることが判るようにしていくことが必要ではないかと。

事務局 ▶ ご指摘にあったように、従来方式による検証照らし合わせて、今回新たに選定した危険箇所の位置づけを明らかにしていきたい。

委員長 ■ 今回提示された「新たな事故危険箇所（案）の考え方」については、数年後、事故危険箇所の選定件数の考え方や整合性、選定経緯が残るように修正していった方が良く考える。

事務局 ▶ 新たな事故危険箇所の考え方についても分かりやすくなるように修正を行う。今回、新たな選定基準のもと、新たに75箇所を事故ゼロプランにおける事故危険箇所として追加するものとし、従来方式による検証結果と合わせて、委員長を交え引き続き、精査は行っていきたい。

CO2バンク
推進機構

■ 新たな指標や考え方を加えていく際には混乱が生じることが多いため、説明資料については分かりやすくなるように工夫して行ってほしい。今回選定された新たな事故危険箇所については重要な危険箇所であるため、継続的な対策検討を行っていただいたい。また、ETC2.0 のデータを効果的に活用しながら、事故危険箇所への反映を行って行ってほしい。

事務局

■ ご意見を踏まえて対応させて頂く。

長野県警

■ 事故対策箇所に挙げた借宿については、渋滞多発地点でもあると認識している。主要渋滞箇所も含め、対策箇所の選定・検討はデータだけではなく、抜け道交通の実態やバイパスの必要性など、実際の現地状況を踏まえて行ってほしい。

事務局

➤ 渋滞対策の対象検討箇所としては、追分、浅間サライ入口、借宿東をリストアップしている。

長野県
道路建設課

■ 当委員会から 2 年が経っているため、新たな評価指標の視点から事故対策を検討していくことは非常に良いと考える。一方で、これまでの背景や歴史があるため、従前との検証し、関係性を明確にした上で、新たな考え方を取り入れていくことが良いと考える。

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「新たな事故危険箇所（案）の選定」については、従来方式による選定結果と比較検証した上で、選定箇所を追加することを承認して良いか。

各委員

➤ 異議なし。

以上

主要渋滞箇所について

平成29年8月10日

目次

| | |
|-----------------|-------|
| 1. これまでの検討経緯 | P. 2 |
| 2. 渋滞対策の進捗状況確認 | P. 5 |
| 3. 最新の交通状況による分析 | P. 9 |
| 4. 渋滞対策箇所の効果確認 | P. 12 |
| 5. 優先対策箇所の検討状況 | P. 19 |
| 6. ピンポイント渋滞対策 | P. 38 |
| 7. その他 | P. 42 |

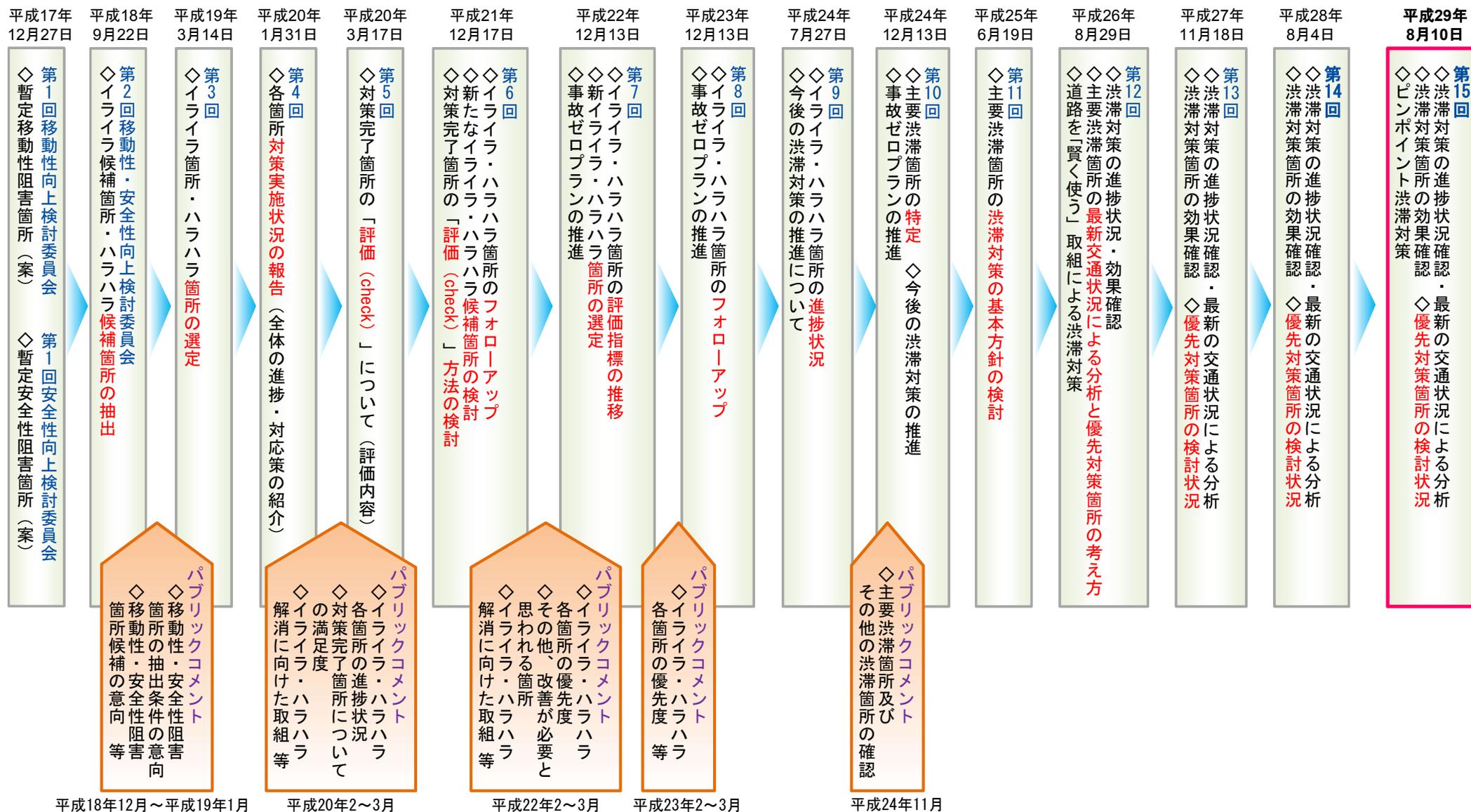
1. これまでの検討経緯

1-1. 委員会の経緯

1-2. これまでの検討経緯

1-1. 委員会の経緯

○平成17年以降、計14回の委員会と5回のパブリックコメントを実施して渋滞対策を推進している。



1-2.これまでの検討経緯

渋滞対策の方針

- 「今後の高速道路のあり方中間とりまとめ(高速道路のあり方検討有識者委員会、平成23年12月)」において、効率性を阻害する渋滞ボトルネック対策の重要性が指摘されたこと。
- 社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会においても、渋滞対策を含め、道路利用の適正化が議論されていること。
- 交通観測技術の進展・普及により、道路交通状況の詳細に係るデータが容易に取得可能となるなど、観測環境に大きな改善が見られること。

課題の状況を継続的に把握・共有するとともに、新たな交通観測データの分析等により効果的な渋滞対策の推進に取り組む

渋滞対策検討の経緯

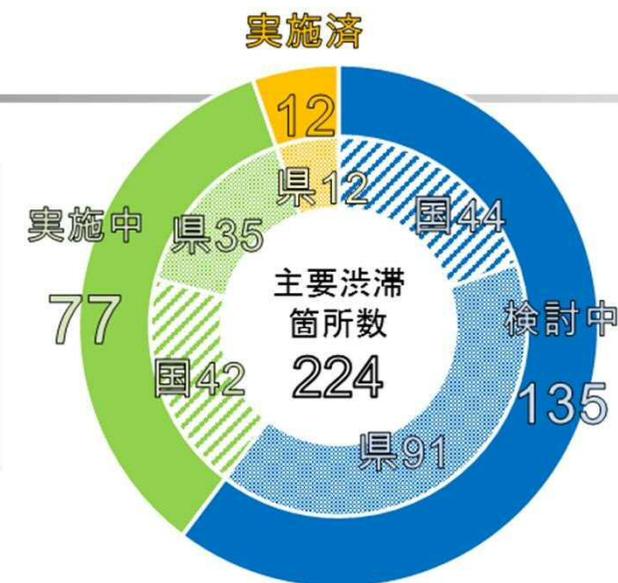
| | 平成 24 年度 | 平成 25 年度 | 平成 26 年度 | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 | |
|-------------------|--|----------------------|---|---|---|---|---|
| 長野県移動性・安全性向上検討委員会 | 第9回 7/27開催 <ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所候補の選定の考え方 ○パブリックコメントの実施(案) | パプコメ(11月9日～11月18日実施) | 第10回 12/13開催 <ul style="list-style-type: none"> ○パプコメ等の結果を踏まえた箇所の提示 | 第11回 6/19開催 <ul style="list-style-type: none"> ○主要渋滞箇所の対応方針の考え方 | 第12回 8/29開催 <ul style="list-style-type: none"> ○渋滞対策の進捗状況・渋滞対策の効果 ○主要渋滞箇所の最新交通状況の分析 ○優先対策箇所の考え方 | 第13回 11/18開催 <ul style="list-style-type: none"> ◇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 | 第14回 8/4開催 <ul style="list-style-type: none"> ◇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 |
| | | | 第15回 8/10開催 <ul style="list-style-type: none"> ◇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 ◇ピンポイント渋滞対策 | | | | |

2. 渋滞対策の進捗状況確認

2-1. 渋滞対策の進捗状況

2-1. 渋滞対策の進捗状況

- 平成25年1月に公表した長野県内の主要渋滞箇所224箇所のうち、渋滞対策は、検討中が135箇所(約60%)、実施中が77箇所(約34%)、実施済が12箇所(約5%)となった。
- 渋滞多発箇所93箇所においては、実施中(44箇所)・実施済(7箇所)で51箇所(約58%)となった。



長野県内の主要渋滞箇所(224箇所)の渋滞対策進捗状況

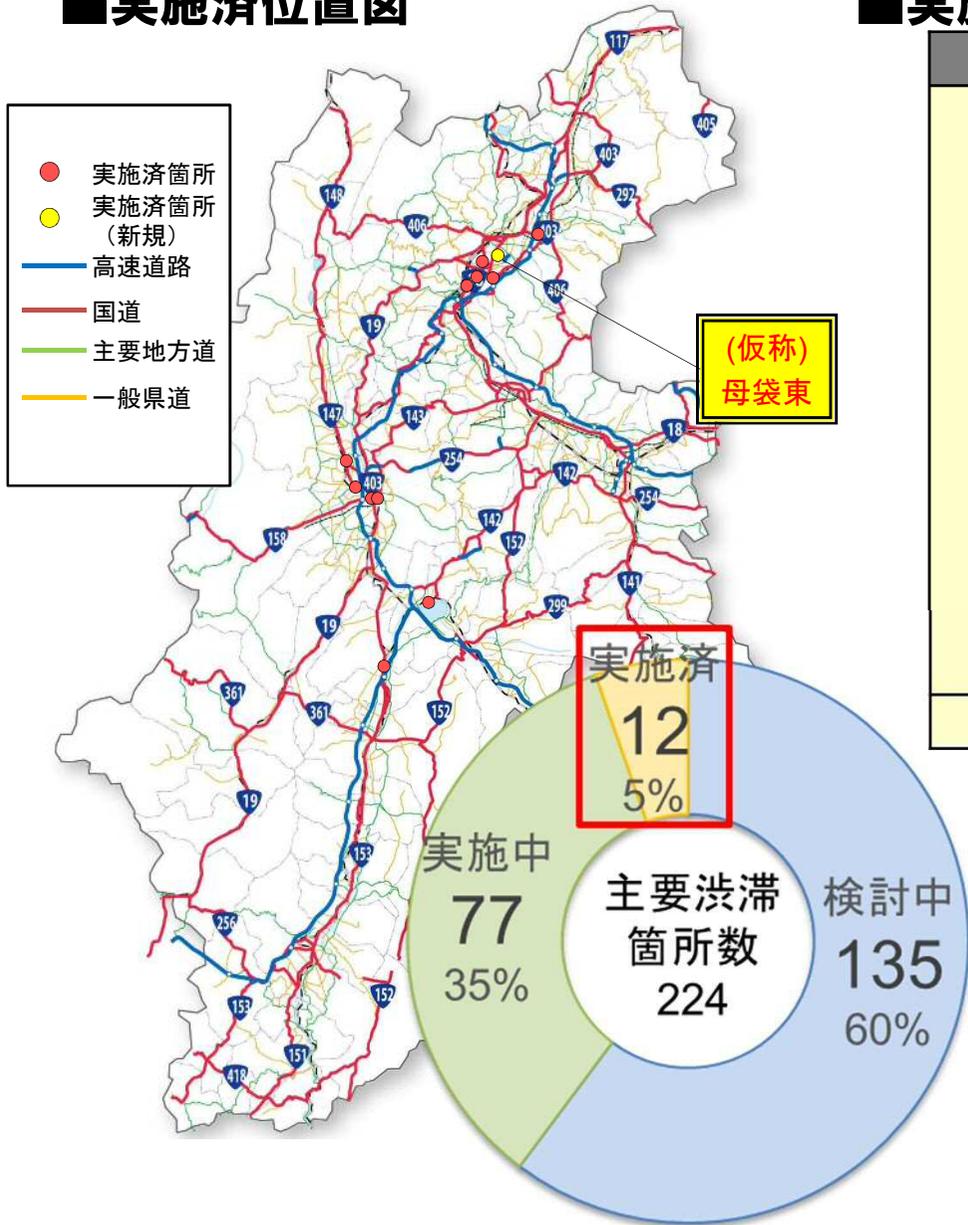
| 選定項目 | 選定の指標 | 年度 | 該当箇所数 | 検討中 | 実施中 | 実施済 |
|----------------|--|-------|-------|-------|------|------|
| 渋滞多発 | 平日における速度低下箇所 ・ 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入全方向) ・ 平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入1方向以上) | H29 | 93 | 42 | 44 | 7 |
| | | (H28) | (93) | (43) | (43) | (7) |
| 特定日に混雑 | 休日における速度低下箇所 ・ 休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入1方向以上) | H29 | 7 | 5 | 2 | 0 |
| | | (H28) | (7) | (5) | (2) | (0) |
| 本委員会における意見箇所 | 過去における抽出箇所 (渋滞が確認されている箇所) | H29 | 9 | 4 | 4 | 1 |
| | | (H28) | (9) | (4) | (4) | (1) |
| パブコメにおける追加意見箇所 | ・ 追加意見箇所の渋滞が最新データで確認された箇所 ・ 道路管理者(自治体)、事業者等からの追加意見箇所 | H29 | 115 | 84 | 27 | 4 |
| | | (H28) | (115) | (86) | (26) | (3) |
| 合計 | | H29 | 224 | 135 | 77 | 12 |
| | | (H28) | (224) | (138) | (75) | (11) |

※パブコメにおける追加意見箇所の「対策実施済」箇所は少ないが、他の主要渋滞箇所との一体的な渋滞対策を検討

2-1.渋滞対策の進捗状況～実施済～

○ 川合新田中央線交差点改良事業が供用され、主要渋滞箇所の12箇所が対策実施済となった。

■実施済位置図



■実施済事業

| 事業主体 | 対策内容 | 対策完了年月 | 交差点名 | |
|------|-----------------------------|--------------|-----------------|-------|
| 長野県 | (主) 長野信州新線 御幣川五差路 (県単交通安全) | H25.12 | 御幣川五差路 | |
| | (国) 403号 柴 (交付金) | H25.2 | 柴 | |
| | (国) 147号 新田 (県単交通安全(交差点改良)) | H26.10 | 新田 | |
| | (主) 長野真田線 小島田 (県単交通安全) | H26.3 | 小島田 | |
| | (一) 与地辰野線 羽場 交差点改良 (交付金) | H27.8 | 羽場 | |
| | (都) 田中線 丸山橋東 | H28.1 | 天竜町3 | |
| | (国) 147号 梓橋 (国補交通安全(交差点改良)) | H28.2 | 梓橋駅入口 | |
| | 市単独川合新田中央線交差点改良事業 | H28.5 | (仮称) 母袋東 | |
| | その他事業 | | | 村山町 |
| | | | | 中央一丁目 |
| | | | 深志二丁目 | |
| | | | 青木島 | |
| 合計 | | | 12箇所 | |

※1つの交差点に対し、複数の事業が対策として挙げられている場合は、すべての事業が完了した場合に「対策実施済」と判断する

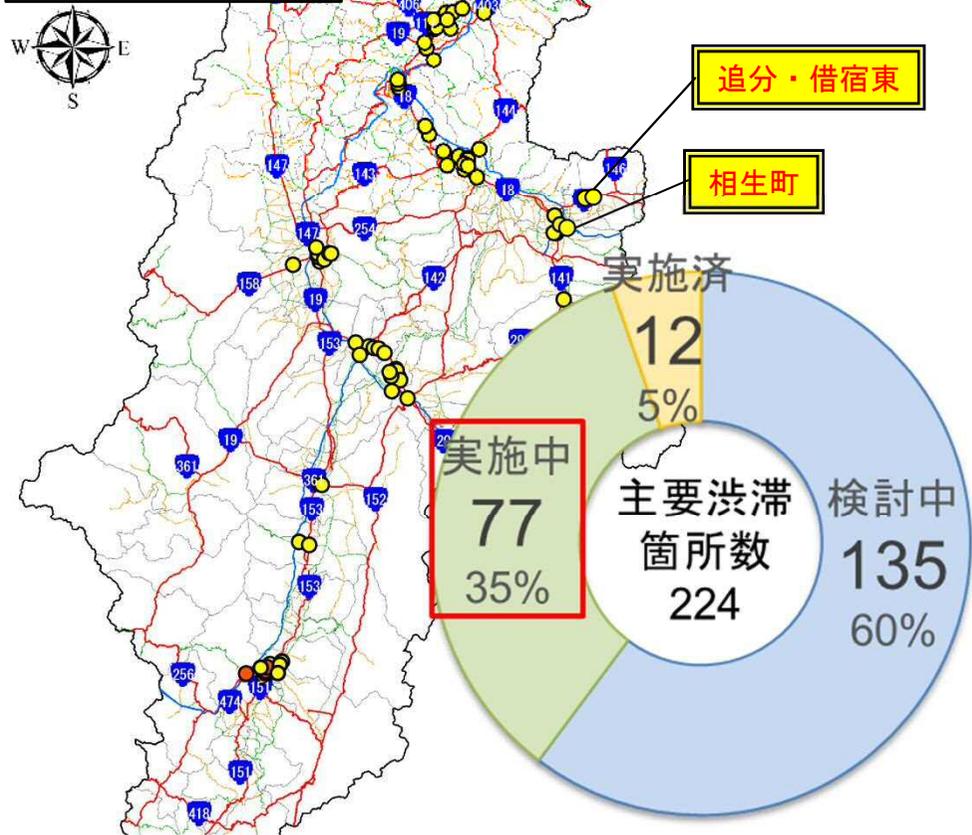
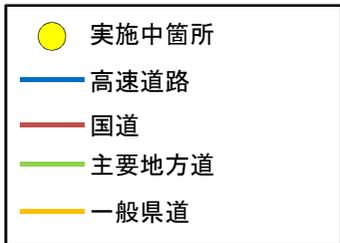
■ 渚1丁目交差点の対策状況
 ① 渚1丁目交差点改良(対策済)
 ② 松本拡幅 (対策実施中)
 ⇒ 「対策実施中」に位置づけ

凡例
 ● 主要渋滞箇所の交差点
 ● その他の交差点
 ■■■ 事業中区分
 — 国道
 — 一般県道

2-1.渋滞対策の進捗状況～実施中～

- 川合新田中央線交差点改良事業((仮称)母袋東交差点)が実施済に進捗した。
- 検討中であった3箇所(追分交差点、借宿東交差点、相生町交差点)において事業が実施中に進捗した。

■実施中位置図



■実施中事業

| 管轄 | 主な事業名 | 該当する主要渋滞箇所数 |
|-----------|---------------------------------|-------------|
| 国 | (国)18号上田 バイパス | 10箇所 |
| | (国)18号長野東 バイパス | 8箇所 |
| | (国)18号坂城更埴 バイパス(坂城町) | 5箇所 |
| | (国)20号 下諏訪岡谷 バイパス (一部H29年度供用予定) | 4箇所 |
| | (国)19号 松本拡幅 | 2箇所 |
| | (一)信濃追分(停)線・(一)借宿小諸線 追分 | 2箇所 |
| | その他事業 | 11箇所 |
| | 小計 | 42箇所 |
| 県 | (国)141号 跡部～平原 | 1箇所 |
| | (国)144号 上野 バイパス | 1箇所 |
| | (国)153号伊那 バイパス | 2箇所 |
| | (主)飯島飯田線 羽場～北方 | 1箇所 |
| | (国)153号飯田北改良 | 5箇所 |
| | 中部横断自動車道 (H29年度供用予定) | 3箇所 |
| | (都)相生大手線 岩村田 | 1箇所 |
| | その他事業 | 21箇所 |
| | 小計 | 35箇所 |
| 合計 | | 77箇所 |

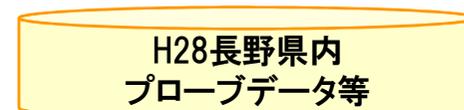
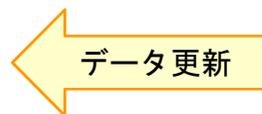
3. 最新の交通状況による分析

3-1. 最新の交通状況による分析

3-1.最新の交通状況による分析

- プローブデータを**最新データに更新(H28プローブデータ)**し分析。
- 以下の3指標により、主要渋滞箇所の渋滞状況をモニタリング実施。
 - ①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
 - ②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
 - ③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所
- その結果、いずれかの指標が基準を下回る箇所は216箇所、**すべての基準をクリアする箇所は8箇所**。
- 引き続き、主要渋滞箇所224箇所について、最新のプローブデータを蓄積し、渋滞状況をモニタリングするとともに、抽出指標への該当状況を確認。

H24年度 主要渋滞箇所 224箇所（国交省：86箇所、自治体：138箇所）を選定



H29年度 選定した主要渋滞箇所の渋滞状況を最新のプローブデータ（H28.1～12）で確認

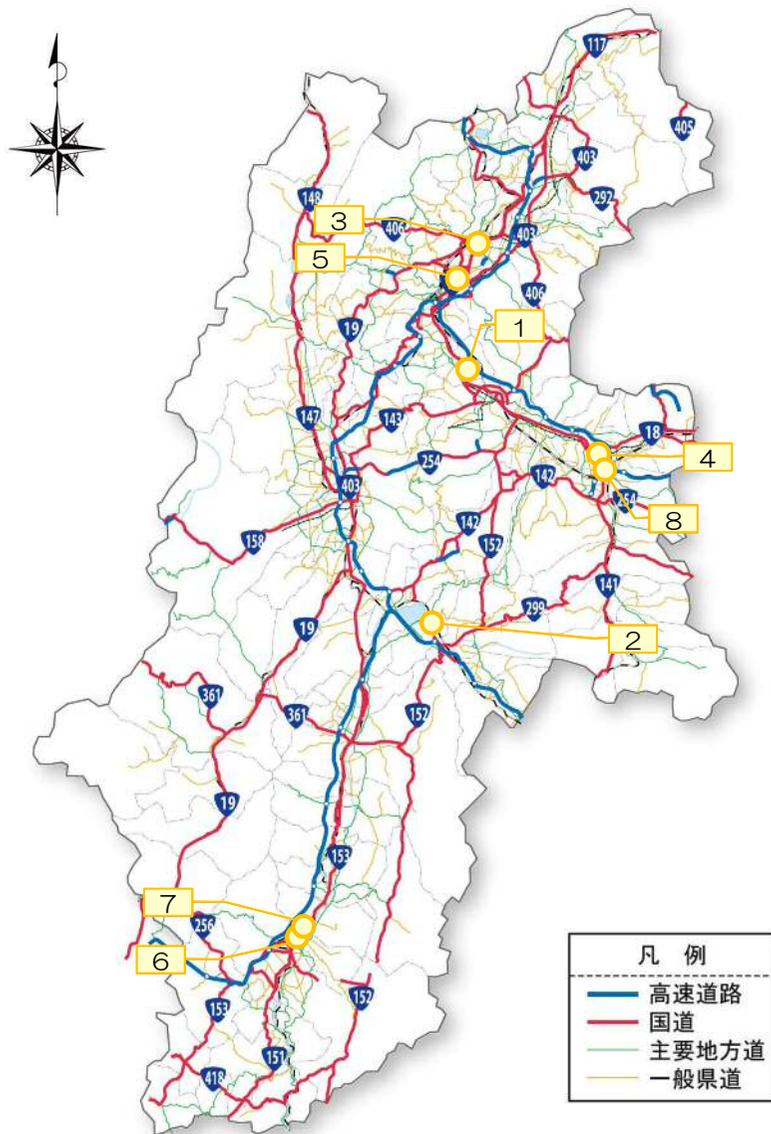


| 管轄 | 3指標のいずれかの基準が 下回る 箇所 | 3指標すべて基準を クリアする 箇所 |
|-------|-------------------------------|------------------------------|
| 国土交通省 | 83箇所 | 3箇所 |
| 自治体 | 133箇所 | 5箇所 |
| 合計 | 216 箇所 | 8 箇所 |

3-1.最新の交通状況による分析

○ 最新のデータにおいて、3指標すべてが基準値を上回る箇所は8箇所。

3指標すべてで基準値を上回る箇所



■H28年に3指標すべてで基準値を上回る箇所

| No | 事業主体 | 主要渋滞箇所名 | 路線名 | 対策実施状況 |
|----|------|----------|----------|--------|
| 1 | 国 | 坂城インター入口 | 一般国道18号 | 実施中 |
| 2 | | 打沢 | 一般国道18号 | 実施中 |
| 3 | | 四賀武津 | 一般国道20号 | 実施中 |
| 4 | 県 | 小島田 | (主)長野真田線 | 実施済 |
| 5 | | 上川大橋 | (主)諏訪辰野線 | 検討中 |

■H29年に3指標すべてで基準値を上回る箇所

| No | 事業主体 | 主要渋滞箇所名 | 路線名 | 対策実施状況 |
|----|------|-------------|-----------|--------|
| 1 | 国 | 坂城インター入口 | 一般国道18号 | 実施中 |
| 2 | | 四賀武津 | 一般国道20号 | 実施中 |
| 3 | | 古牧小西 | 一般国道19号 | 検討中 |
| 4 | 県 | 御影新田池の前 | 一般国道141号 | 実施中 |
| 5 | | 小島田 | (主)長野真田線 | 実施済 |
| 6 | | (仮称)飯沼南 | 一般国道153号 | 実施中 |
| 7 | | 南条 | 一般国道153号 | 実施中 |
| 8 | | 子ども未来館前付近踏切 | (主)下仁田浅科線 | 検討中 |

4. 渋滞対策箇所の効果確認

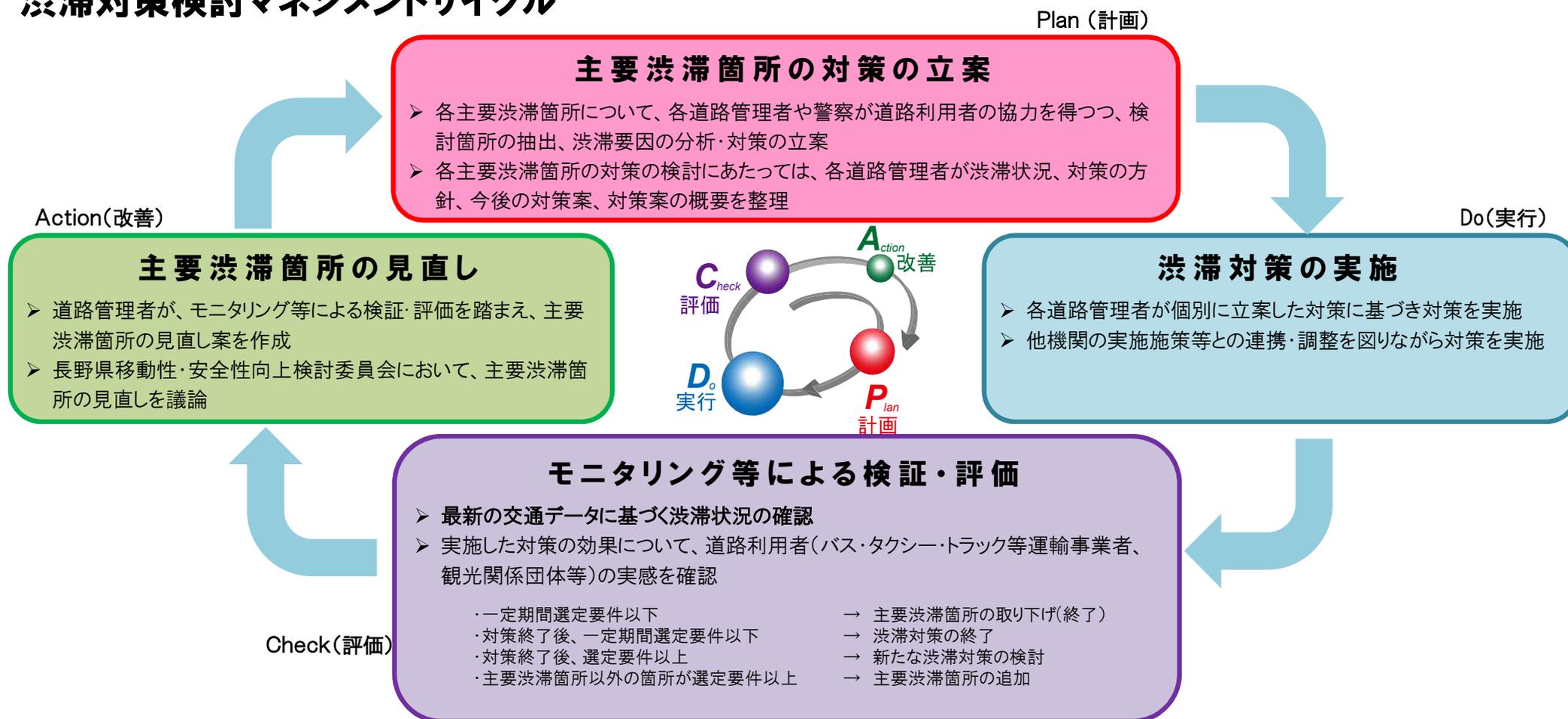
4-1. 主要渋滞箇所の見直し

4-2. 渋滞対策の効果検証

4-1.主要渋滞箇所の見直し

- 第11回委員会で示した「渋滞対策検討マネジメントサイクル」に則り、渋滞対策実施箇所についてモニタリングによる検証・評価を実施。
- 検証の結果、渋滞対策実施済箇所では主要渋滞箇所の抽出基準に該当しなくなる箇所が存在。
- 今後、**主要渋滞箇所の解除を含む見直しを検討。**

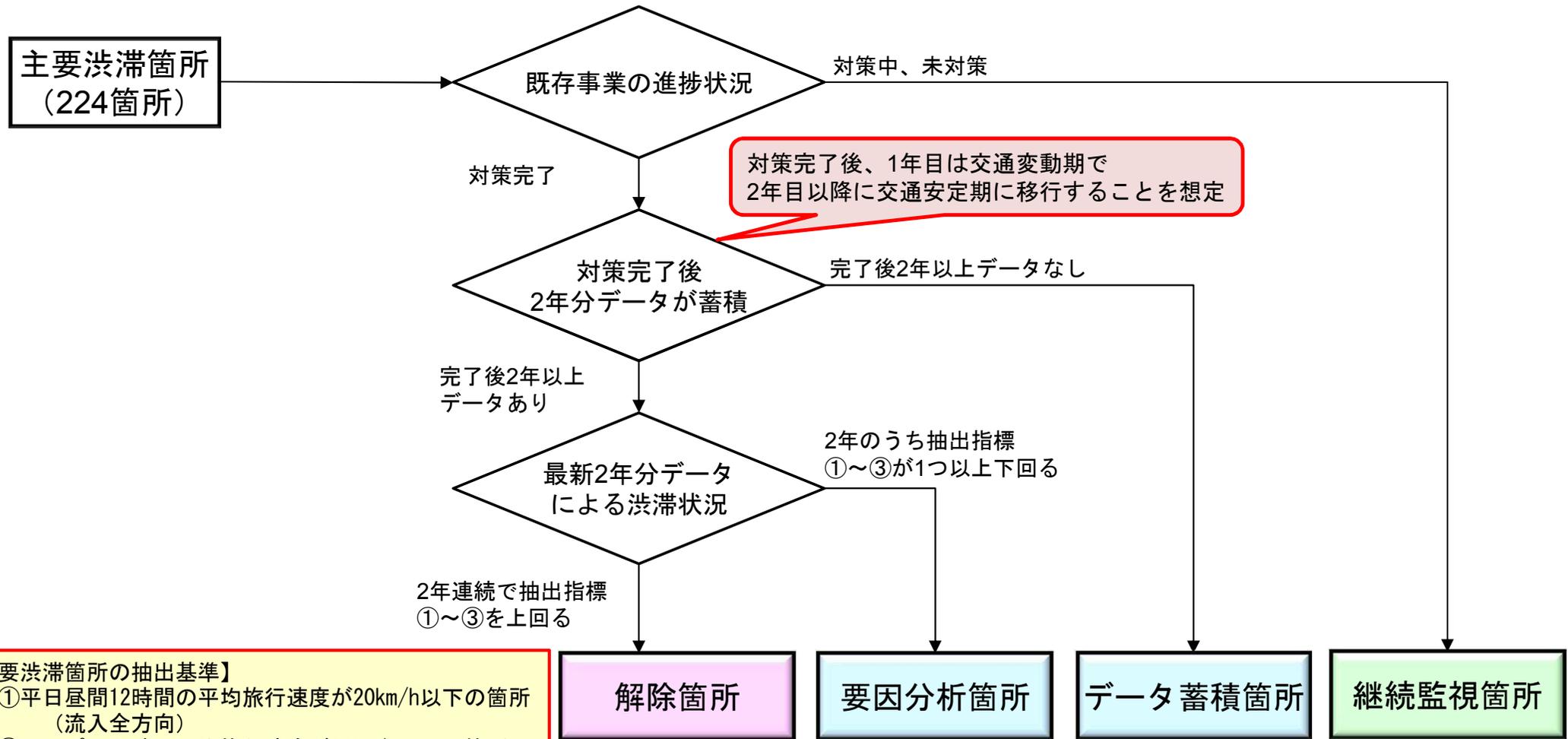
渋滞対策検討マネジメントサイクル



4-1.主要渋滞箇所の見直し

- 既存事業の完了状況や最新データによる抽出指標の基準該当状況、現地状況等を踏まえて主要渋滞箇所の見直しを検討。
- 渋滞対策完了後、2年分のデータを蓄積し、効果がみられた箇所は主要渋滞箇所からの解除を検討。

【主要渋滞箇所の見直しフロー】

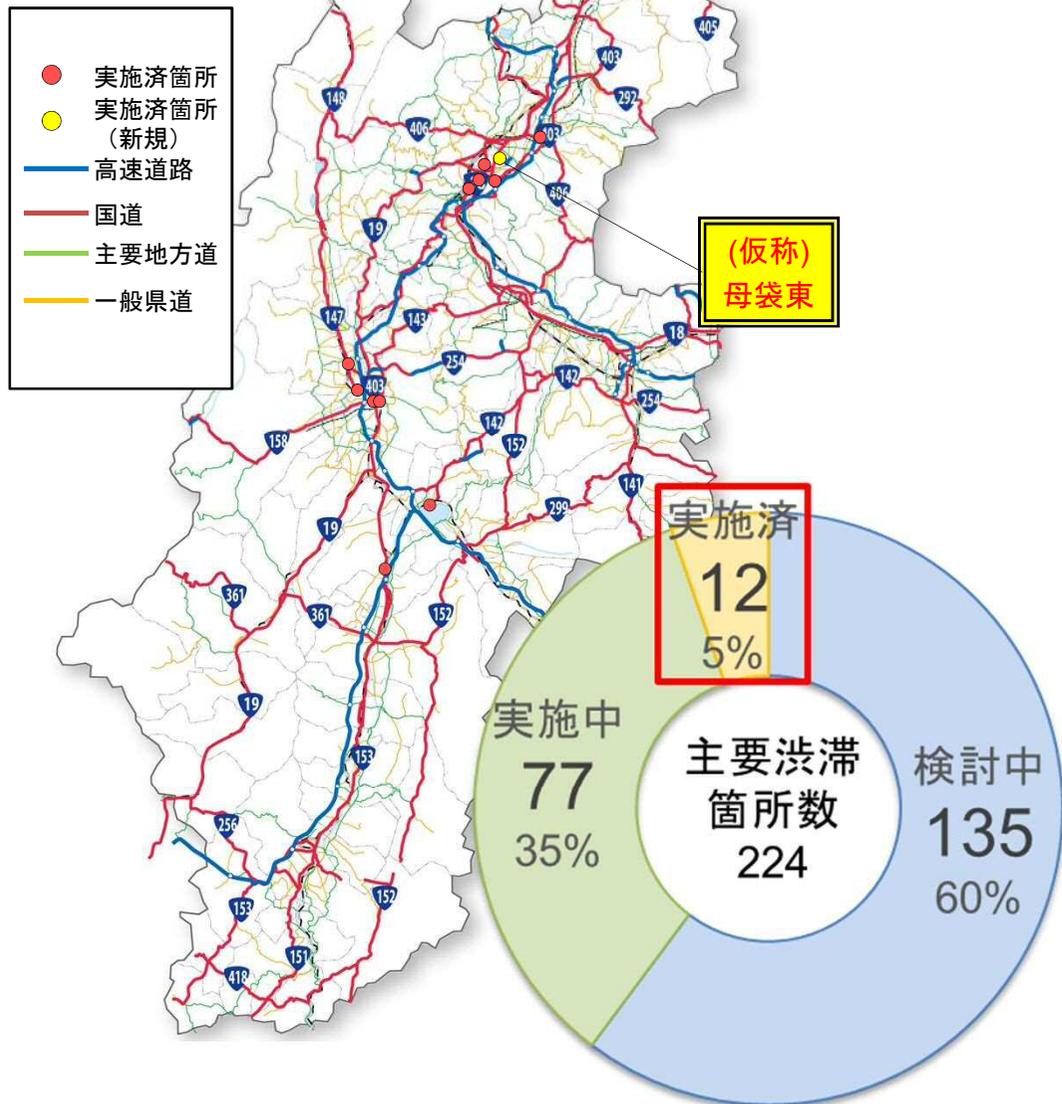


- 【主要渋滞箇所の抽出基準】
- 指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入全方向)
 - 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)
 - 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

4-1.主要渋滞箇所の見直し

- 渋滞対策を実施した12箇所のうち、主要渋滞箇所の抽出基準に該当しなくなる箇所は**小島田**のみである。
- 平成25年以降に対策完了となった箇所について、渋滞対策の効果検証を実施。

■実施済位置図



■実施済箇所

| 事業主体 | 箇所名 | 供用年月 | ① 昼間渋滞 (閾値以下) | ② ピーク渋滞 (閾値以下) | ③ 特定日に渋滞 (閾値以下) |
|------|------------|--------------|---------------|----------------|-----------------|
| 県 | 村山町 | H20.12 | | ● | |
| | 深志二丁目 | H20.3 | ● | ● | ● |
| | 中央一丁目 | H20.3 | ● | ● | ● |
| | 青木島 | H22.2 | | ● | ● |
| | 御幣川五差路 | H25.12 | | ● | ● |
| | 柴 | H25.2 | | ● | ● |
| | 新田 | H26.10 | | ● | ● |
| | 小島田 | H26.3 | | | |
| | 羽場 | H27.8 | | ● | ● |
| | 天竜町3 | H28.1 | | ● | ● |
| | 梓橋駅入口 | H28.3 | | ● | ● |
| | (仮称) 母袋東 | H28.5 | ● | ● | ● |

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（流入全方向） ※●指標の基準以下に該当
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所（1方向以上）

4-2. 渋滞対策の効果検証 (主要地方道長野真田線 小島田) ながのさなだ おしまだ 小島田

解除箇所

- 平成26年3月、主要地方道長野真田線で小島田工区が完成。
- 中央分離帯撤去・右折滞留長延長により、最新データでは、小島田交差点のA方向(全指標)の旅行速度は向上。全指標において抽出基準を上回り、対策による効果が発現。
- 隣接する古戦場入口交差点では、対策を実施したB方向で旅行速度が向上。
- **2年連続で全項目で抽出基準を上回ったため、本交差点は主要渋滞箇所から解除する。**

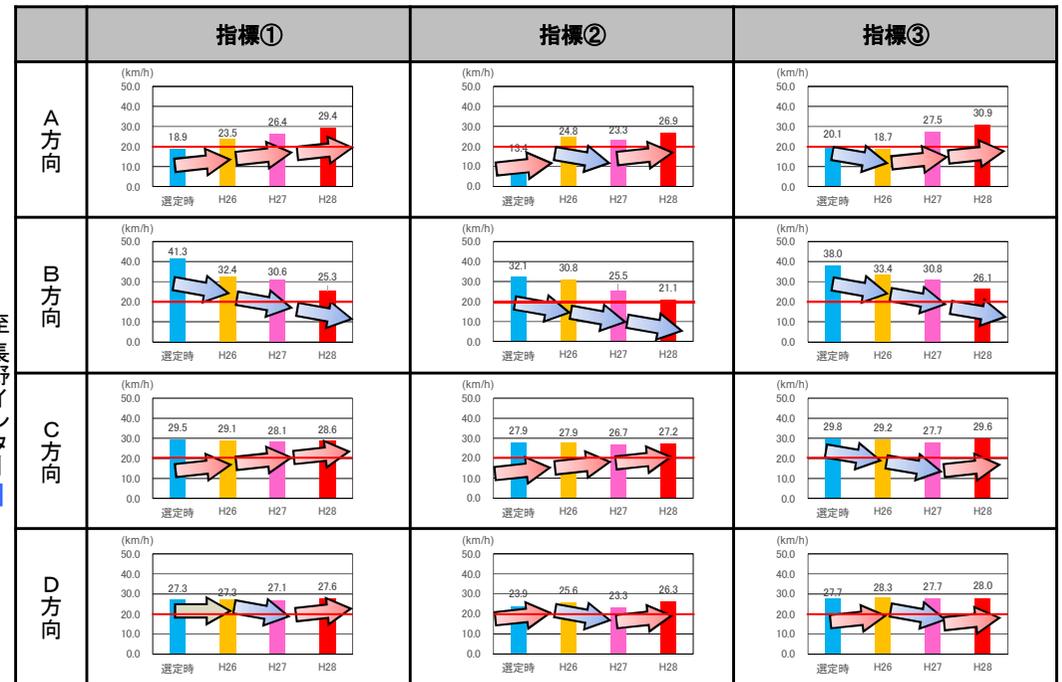
■事業概要

区間：主要地方道長野真田線 小島田
 供用：平成26年3月
 内容：中央分離帯撤去
 右折滞留長延長

■現地状況写真



■旅行速度の変化 (小島田交差点)

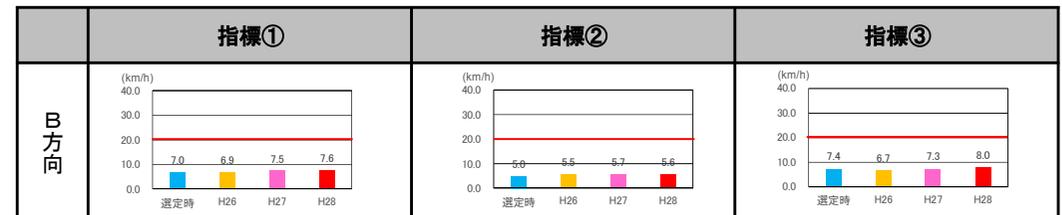


■抽出指標に対する判定

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | 指標① | | | | 指標② | | | | 指標③ | | | |
|-------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 |
| 長野県 | 小島田交差点 | 長野市 | - | - | - | - | ● | - | - | - | - | ● | - | - |

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入全方向) ※●指標が抽出基準に該当
 指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)
 指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

■旅行速度の変化 (古戦場入口交差点)



4-2. 渋滞対策の効果検証 (一般県道与地辰野線 羽場交差点改良)

よちたつの

はば

- 平成27年8月、一般県道与地辰野線で羽場交差点改良(現道拡幅、右折レーン設置)が完成。
- 現道拡幅・右折レーンの設置により、最新データではB、D方向(指標②)の旅行速度は向上。
- 最新データでは、A方向は全指標で抽出基準を下回っている。
- A方向以外は、B、C方向の指標②において抽出基準を下回っている。
- さらなるデータの蓄積と現地状況を確認し、**継続してモニタリングを実施。**

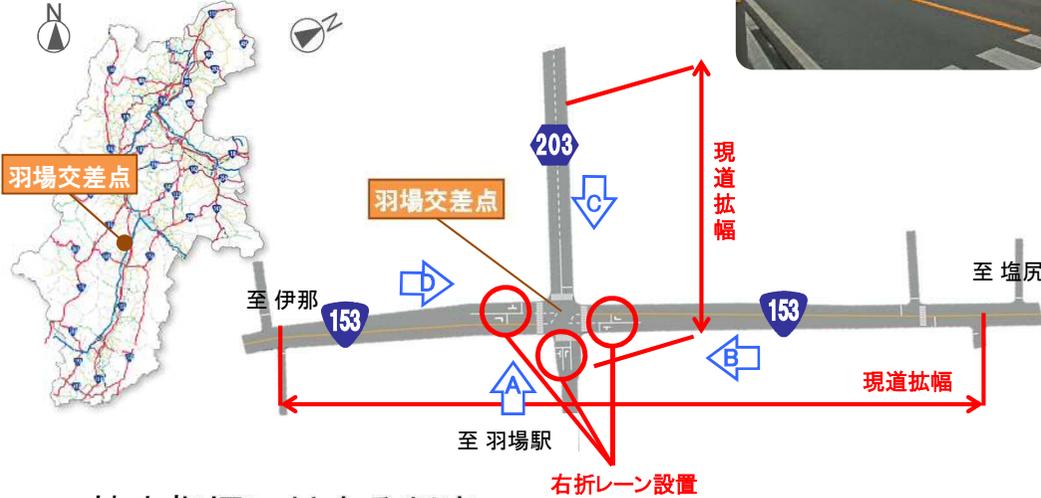
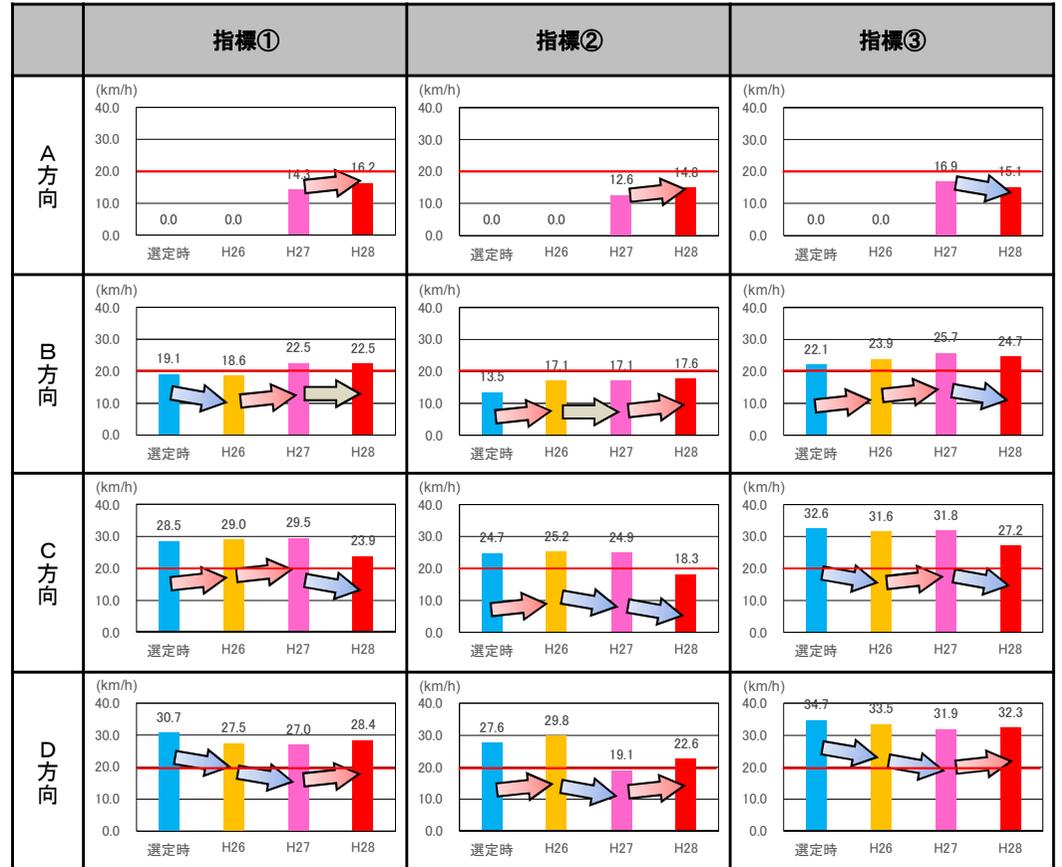
■事業概要

区間：一般県道与地辰野線 羽場交差点
 供用：平成27年8月
 内容：現道拡幅、右折レーン設置

■現地状況写真



■旅行速度の変化 (羽場交差点)



■抽出指標に対する判定

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | 指標① | | | | 指標② | | | | 指標③ | | | |
|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 |
| 長野県 | 羽場交差点 | 長野市 | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | - | - | ● | ● |

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入全方向)

指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

※●指標が抽出基準に該当

※A方向は選定時~H26でデータ無し

出典：プローブデータ (選定時; H23.4~H24.3、H26; H26.1~12、H27; H27.1~12、H28; H28.1~12)

4-2. 渋滞対策の効果検証 ((仮称)母袋東交差点改良)

もたしいがし

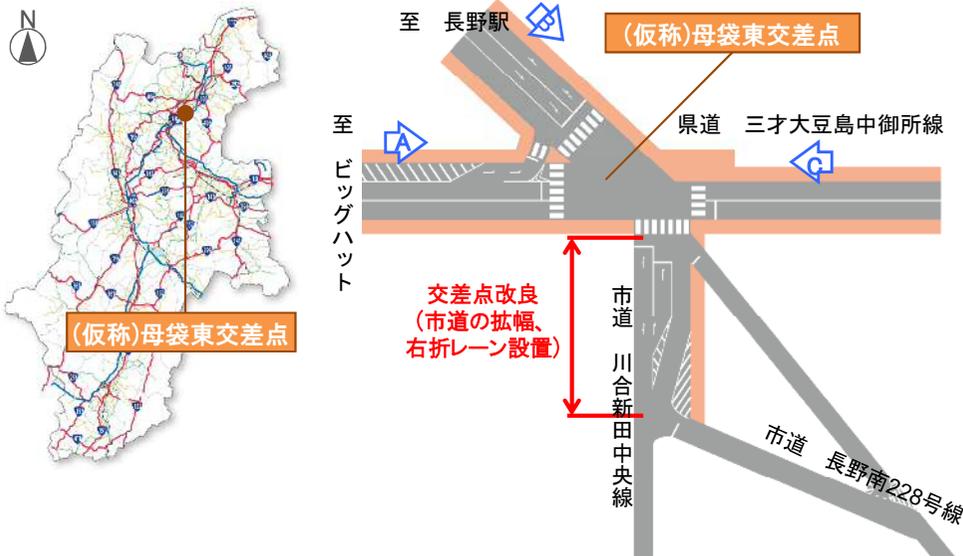
- 平成28年5月、交差点改良(交差点の四差路化、市道の拡幅、右折レーン設置)。
- 最新データにおいても3指標とも抽出基準を下回っている。
- モニタリングデータに供用前を含むため、**現地状況を確認し継続してモニタリングを実施。**

■事業概要

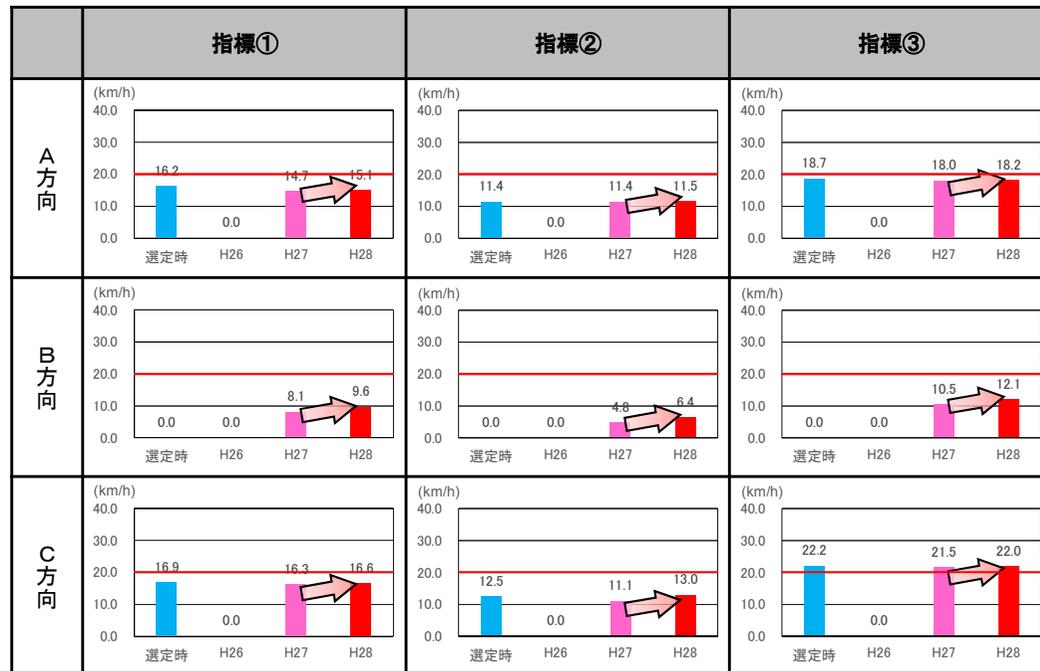
区間：(仮称)母袋東交差点

供用：平成28年5月

内容：交差点の四差路化、市道の拡幅、右折レーン設置



■旅行速度の変化 ((仮称)母袋東交差点)



※H26はデータ無し

■抽出指標に対する判定

| 道路管理者 | 箇所名 | 市町村 | 指標① | | | | 指標② | | | | 指標③ | | | |
|-------|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 | 選定時 | H26 | H27 | H28 |
| 長野県 | (仮称)母袋東交差点 | 辰野市 | ● | - | ● | ● | ● | - | ● | ● | ● | - | ● | ● |

出典：プローブデータ (選定時；H23.4~H24.3、H26；H26.1~12、H27；H27.1~12、H28；H28.1~12)

指標①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入全方向)

※●指標が抽出基準に該当

指標②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

指標③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (1方向以上)

5. 優先対策箇所を検討状況

5-1. 優先対策箇所の考え方

5-2. 優先対策箇所の選定方法・選定基準

5-3. 優先対策箇所の選定結果

5-4. 優先対策箇所の渋滞要因分析・対策検討の考え方

5-5. 優先対策箇所（平瀬口交差点）の検討

5-6. 優先対策箇所（浅間サンライン入口交差点）の検討

5-1.優先対策箇所への考え方

- 交通事故対策(事故ゼロプラン)と重複や渋滞状況の大きな(課題が大きい)箇所は、『優先対策箇所』と設定。
- 渋滞対策の実施中・実施済み、関連事業により渋滞緩和が見込まれる箇所等は、『継続監視箇所』と設定。
- 優先対策箇所、継続監視箇所以外の主要渋滞箇所(継続検討箇所)は、今後も継続して渋滞対策方針を検討。

主要渋滞箇所(224箇所)

- H23年度プローブデータにより「渋滞多発」、「特定日に混雑」と判断された箇所(93箇所+7箇所=100箇所)
- 本委員会における意見箇所であり、渋滞が確認されている箇所(9箇所)
- パブコメにおける追加意見箇所であり、かつH23年度プローブデータや現地で渋滞が確認された箇所(115箇所)

『渋滞状況』、『渋滞対策実施状況』、『他事業との関連性』

優先対策箇所

- 事故ゼロプランと重複し、渋滞・事故の両面で課題であり、優先して渋滞対策方針を検討・決定すべき箇所
- 最新の交通データ(H28プローブデータ)において渋滞状況が顕著であり(課題が大きい)、優先して渋滞対策方針を検討・決定すべき箇所

継続監視箇所

- 最新の交通データ(H28プローブデータ)において渋滞が確認されず、交通状況を継続して監視する箇所
- 渋滞対策が実施中・実施済みであり、対策の進捗状況や対策効果を継続して監視する箇所
- 渋滞緩和に寄与する関連事業(新規道路・バイパス等)が実施中であり、関連事業の進捗状況を継続して監視する箇所

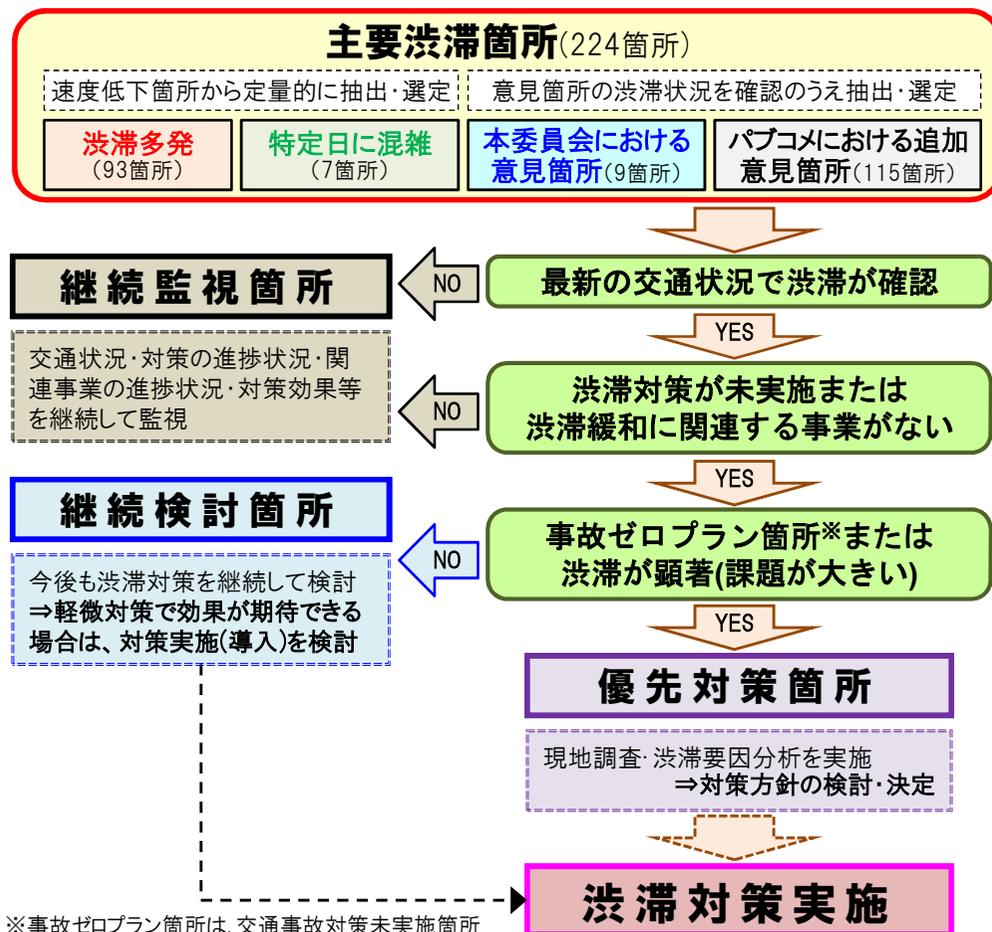
継続検討箇所

- 最新の交通データ(H28プローブデータ)において渋滞が確認されたものの、渋滞対策が未実施であり、関連事業もなく、今後も渋滞対策方針を継続して検討すべき箇所
- 事故ゼロプランとの重複がなく、渋滞状況から緊急性は比較的低いものの、今後も渋滞対策方針を継続して検討すべき箇所

5-2.優先対策箇所を選定方法・選定基準

- 主要渋滞箇所は、『最新の交通状況』、『渋滞対策の状況・関連事業の状況』、『交通事故対策の状況』、『渋滞の状況(課題の大きさ)』から客観的に評価し、優先対策箇所を選定。
- 主要渋滞箇所には、交通量データのない市道等を含む交差点が多く存在しているため、渋滞の状況(課題の大きさ)は、『モニタリング指標との整合性』、『客観性・統一性』の観点から速度低下指標(旅行速度・流入方向数)により評価。

優先対策箇所を選定方法



渋滞状況(課題の大きさ)の選定基準

■国家公安委員会の混雑・渋滞の定義

(2) 混雑の程度の基準

事業者は、原則として当該区間を通行する自動車の旅行速度により混雑の有無及び程度を判断することとし、その程度を数値によって表現しない場合には、次の表の左欄に掲げる道路の区分に応じ、それぞれ同表の中欄に掲げる程度に交通が滞っていることを「混雑」と、同表の右欄に掲げる程度に交通が滞っていることを「渋滞」と表現すること。

なお、この基準は、当該道路の存する地域の交通の状況に応じて変更することができる。

| 道路の区分 | 「混雑」と表現すべき速度 | 「渋滞」と表現すべき速度 |
|--------------|--------------|--------------|
| 郊外部の高速自動車国道等 | 60キロメートル毎時以下 | 40キロメートル毎時以下 |
| 都市部の高速自動車国道等 | 40キロメートル毎時以下 | 20キロメートル毎時以下 |
| その他の道路 | 20キロメートル毎時以下 | 10キロメートル毎時以下 |

主要渋滞箇所の選定基準の旅行速度 課題の大きさの選定基準の旅行速度

資料:国家公安委員会 告示第12号

| 選定項目 | 渋滞状況(課題の大きさ) | 選定基準 |
|---------------|--|------|
| 渋滞多発 | 平日における速度低下箇所 ①平日昼間12時間の平均旅行速度10km/h以下(流入全方向) ②平日ピーク時旅行速度が10km/h以下(流入2方向以上) | |
| 特定日に混雑 | 休日における速度低下箇所 ③休日昼間12時間の平均旅行速度10km/h以下(流入2方向以上) | |

※課題の大きさについては、抽出指標①～③にいずれかに該当した場合に抽出

5-3.優先対策箇所の選定結果

- 選定方法・選定基準に基づき、224箇所の主要渋滞箇所を「優先対策箇所」、「継続監視箇所」、「継続検討箇所」に分類
- 最新データで検証した結果、「優先対策箇所」として27箇所を再度選定した。

優先対策箇所の選定結果

| 選定項目 | 選定の指標 | 該当箇所数 |
|-----------------------|--|---------------------|
| 渋滞多発 | 平日における速度低下箇所 <ul style="list-style-type: none"> 平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入全方向) 平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入1方向以上) | 93 (93) |
| 特定日に混雑 | 休日における速度低下箇所 <ul style="list-style-type: none"> 休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所(流入1方向以上) | 7 (7) |
| 本委員会における意見箇所 | 過去における抽出箇所 (渋滞が確認されている箇所) | 9 (9) |
| パブコメにおける追加意見箇所 | <ul style="list-style-type: none"> 追加意見箇所の渋滞が最新データで確認された箇所 道路管理者(自治体)、事業者等からの追加意見箇所 | 115 (115) |
| 合 計 | | 224 (224) |

優先対策箇所の選定方法・選定基準

| 優先対策箇所 | 継続検討箇所 | 継続監視箇所 |
|-------------------|--------------|------------|
| 7 (8) | 34 (33) | 52 (52) |
| 2 (2) | 2 (2) | 3 (3) |
| 2 (2) | 1 (1) | 6 (6) |
| 16 (16) | 64 (74) | 35 (25) |
| 27 (28) | 101 (110) | 96 (86) |

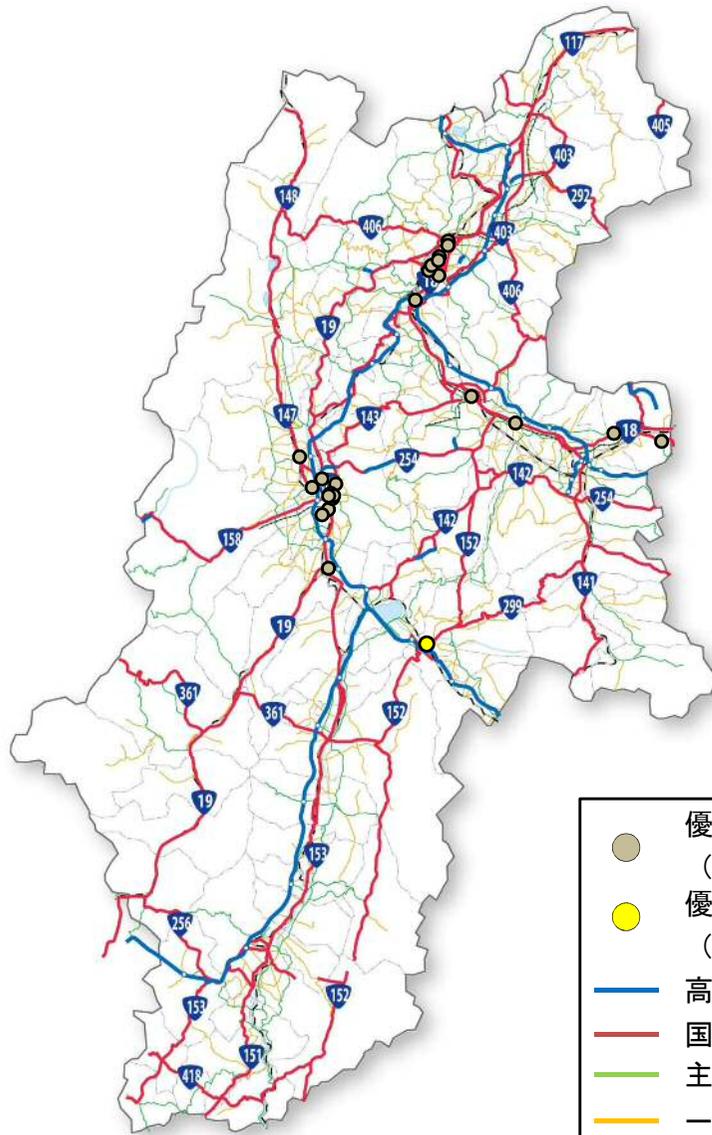
※優先対策箇所であっても、現地の状況等により早期に渋滞対策が実施できるとは限らない

※ () 内の数字は、前回委員会提示

5-3.優先対策箇所を選定結果

○ 27箇所の「優先対策箇所」については、昨年度の箇所から2箇所が外れ、今年度新たに1箇所追加された。

優先対策箇所位置図



- 優先対策箇所 (継続：26箇所)
- 優先対策箇所 (新規：1箇所)
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道
- 一般県道

優先対策箇所

優先して渋滞対策方針を検討・決定すべき箇所

優先対策箇所の選定条件

- A最新の交通状況で渋滞が確認 (下記)
- B渋滞対策が未実施または渋滞緩和に関連する事業がない
- C事故ゼロプラン箇所※または渋滞が顕著 (課題が大きい)

A優先対策箇所の抽出基準 (下記のいずれかに該当)

- ①平日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入全方向)
- ②平日ピーク時の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入1方向以上)
- ③休日昼間12時間の平均旅行速度が20km/h以下の箇所 (流入1方向以上)

※事故ゼロプラン箇所は、事故ゼロプラン箇所の中で交通事故対策未実施箇所



| 今年度優先対策箇所に新たに追加 | | |
|-----------------|--------|--------------------|
| 管轄 | 交差点名 | 備考 |
| 長野県 | 塚原北交差点 | 事故ゼロプランで計画が策定されたため |

| 前年度優先対策から除外箇所 | | |
|---------------|---------|--------------------------|
| 管轄 | 交差点名 | 備考 |
| 飯田国道 | 飯田インター西 | 事故ゼロプランの対策を実施したため |
| 長野県 | 庄内町 | 周辺事業として、(都)小池平田線が計画されたため |

5-4.優先対策箇所での渋滞要因分析・対策検討の考え方

- 選定した優先対策箇所について、以下の流れに基づき対策を検討。
- 渋滞要因分析は、ボトルネック交差点を特定し、要因分析を実施。
- 渋滞要因を踏まえ、ソフト面・ハード面、短期・中長期、広域的・局所的な観点から対策を検討。

優先対策箇所の選定

■ 渋滞要因の分析

a) ボトルネック箇所の特定

⇒速度低下が連続する区間内の渋滞ボトルネック交差点を特定

b) 箇所の渋滞要因分析

⇒交差点の交通状況、道路構造、沿道環境等に着目し、要因を分析

■ 渋滞対策の立案

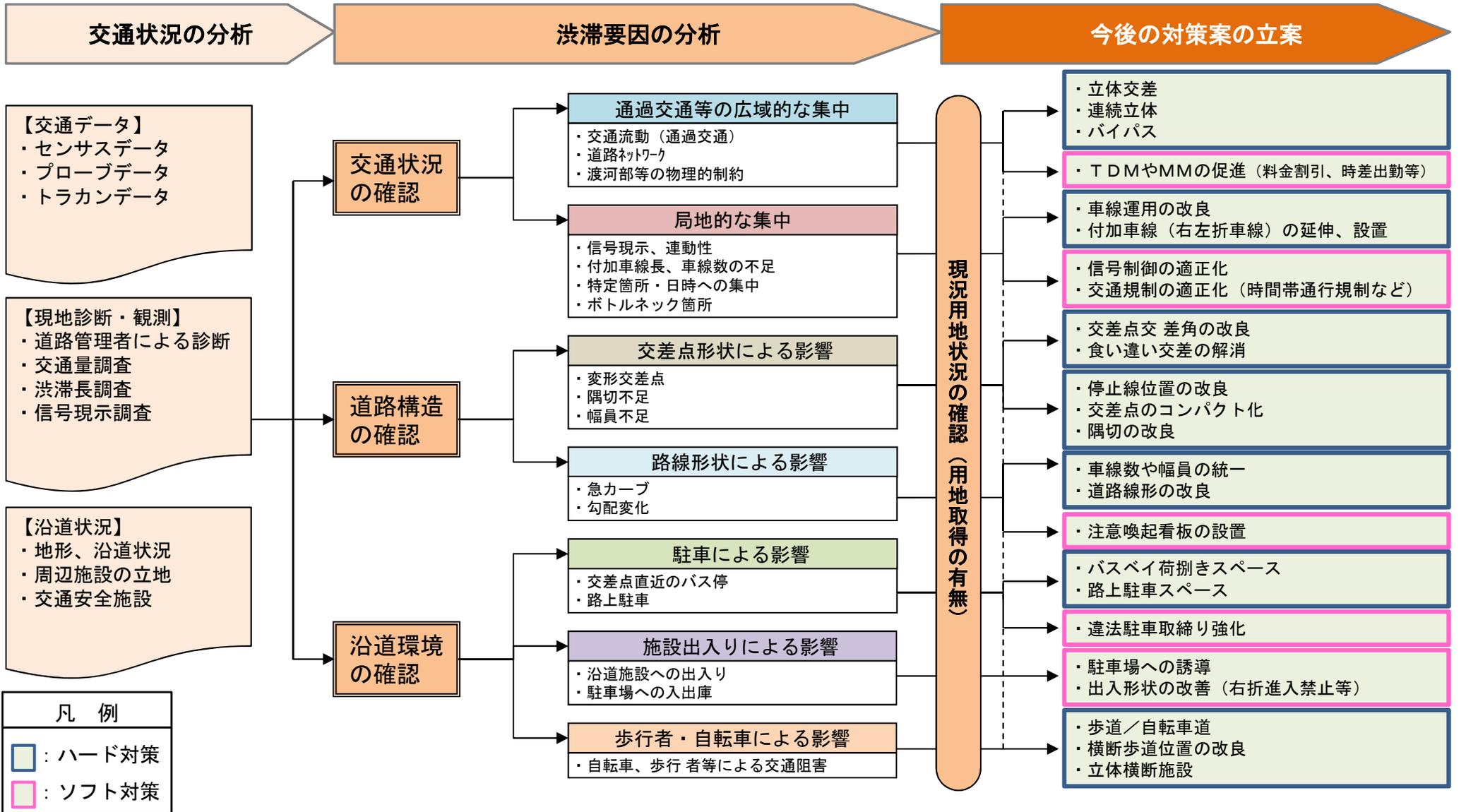
- ・ 渋滞要因分析結果を踏まえ、ソフト面・ハード面、短期・中長期、広域的・局所的な観点から対策を検討

主要渋滞箇所のカルテ作成

具体的な対策を決定し、対策実施環境が整った箇所から事業を実施

5-4. 優先対策箇所での渋滞要因分析・対策検討の考え方

○ 優先対策箇所について、交通データや現地診断、意見聴取等を踏まえた交通状況の分析を経て、渋滞要因を把握したうえで、渋滞解消に向けた効果的な対策を立案。



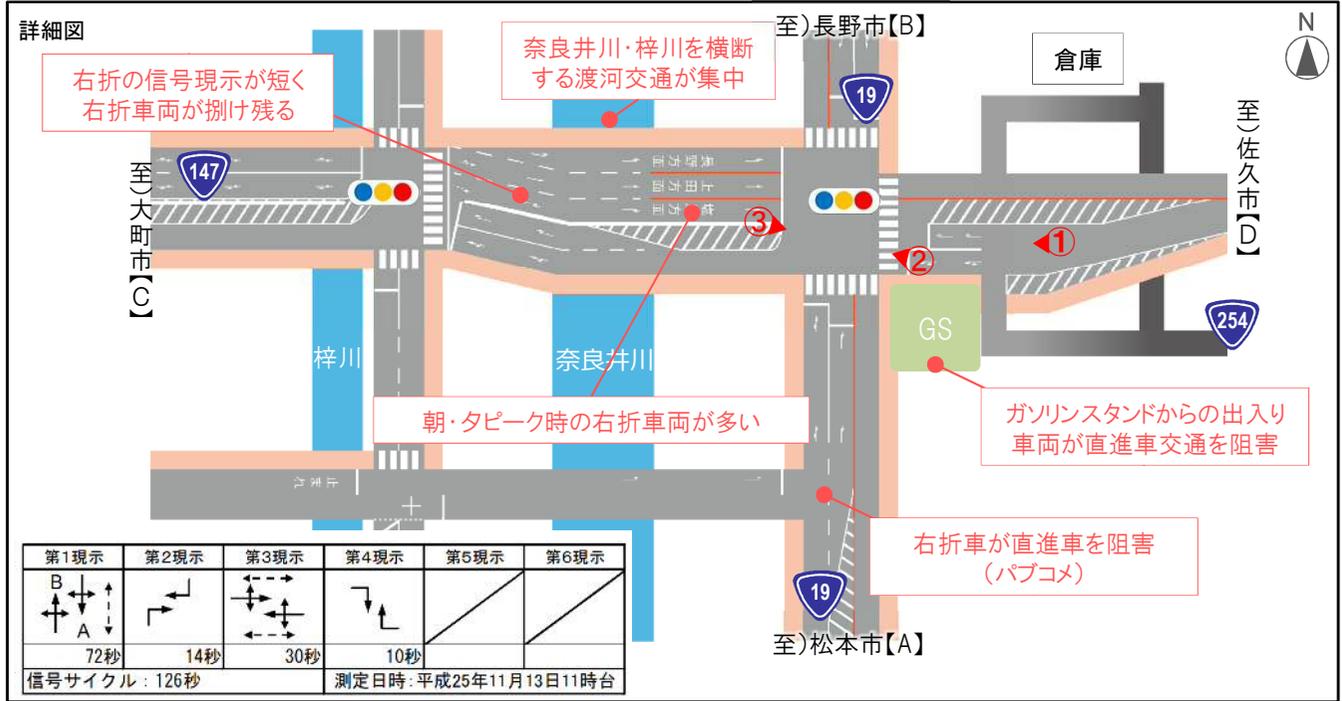
凡例
 : ハード対策
 : ソフト対策

5-5.優先対策箇所(平瀬口交差点)の検討

(1)対象箇所の状況

- 渡河部になっており、交通が集中している。
- 大町市方面【C】からの車両の50%^(※)は右折車であり、松本トンネル方面【D】からの直進車が多い時間帯は右折青時間が少ないこともあり、捌け残りが発生している。
- 交差点の直近にガソリンスタンドが位置しており、出入り車両が交通を阻害している。

※(出典:H27年1月13日交通量調査)

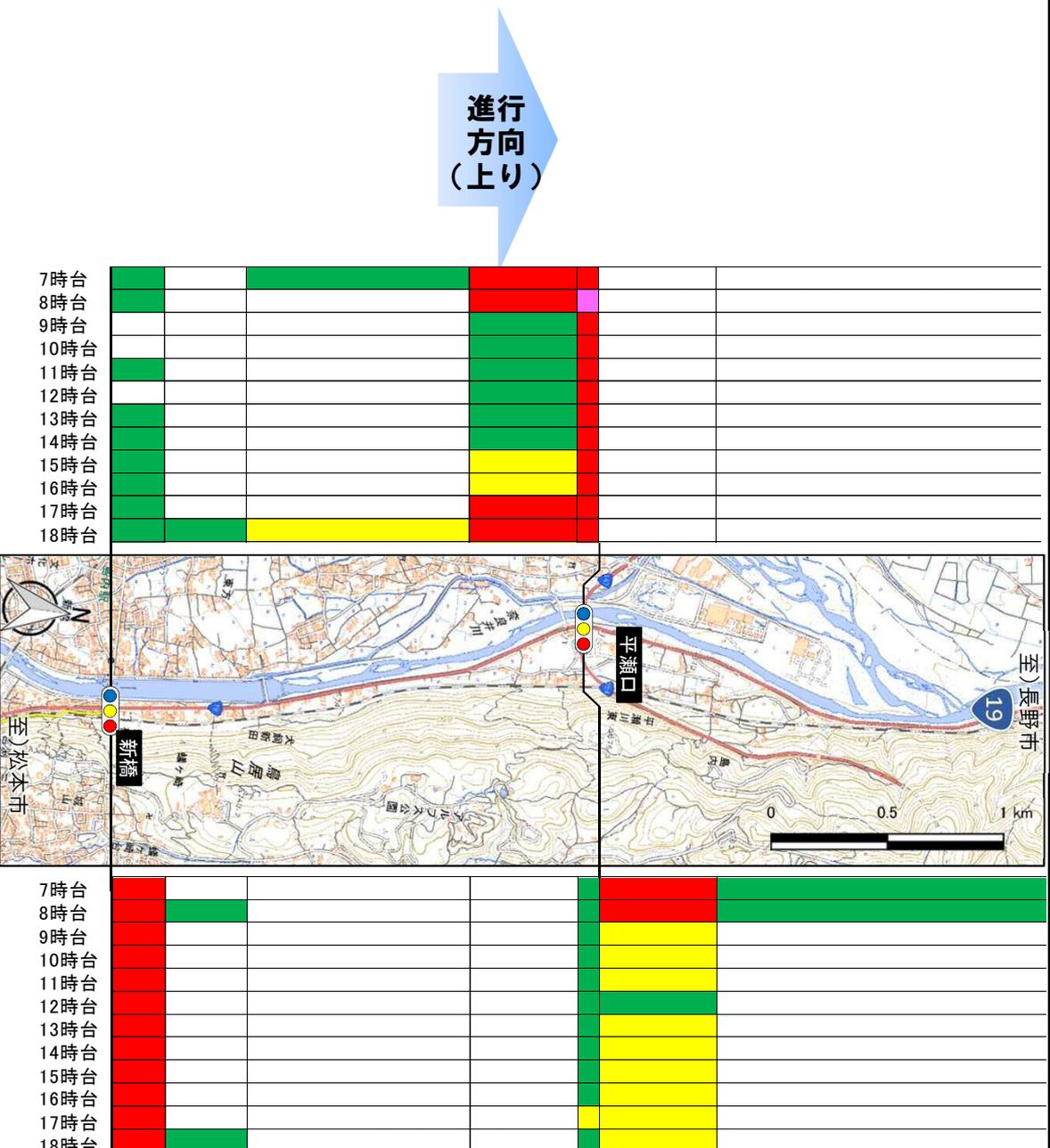


5-5.優先対策箇所(平瀬口交差点)の検討

(2)ポトルネットワーク箇所の特定

■国道19号平日の交通状況

○上り方向、下り方向ともに平瀬口交差点において速度低下が見られ、特に朝ピーク、夕ピークは20km/h以下となる渋滞が生じている。



凡例 【単位:km/h】

| | |
|----------|--------|
| 40超~ | Green |
| 30超~40以下 | Yellow |
| 20超~30以下 | Red |
| 10超~20以下 | Pink |
| ~10以下 | Grey |
| データなし | White |

主要渋滞箇所の交差点
主要渋滞箇所以外の交差点

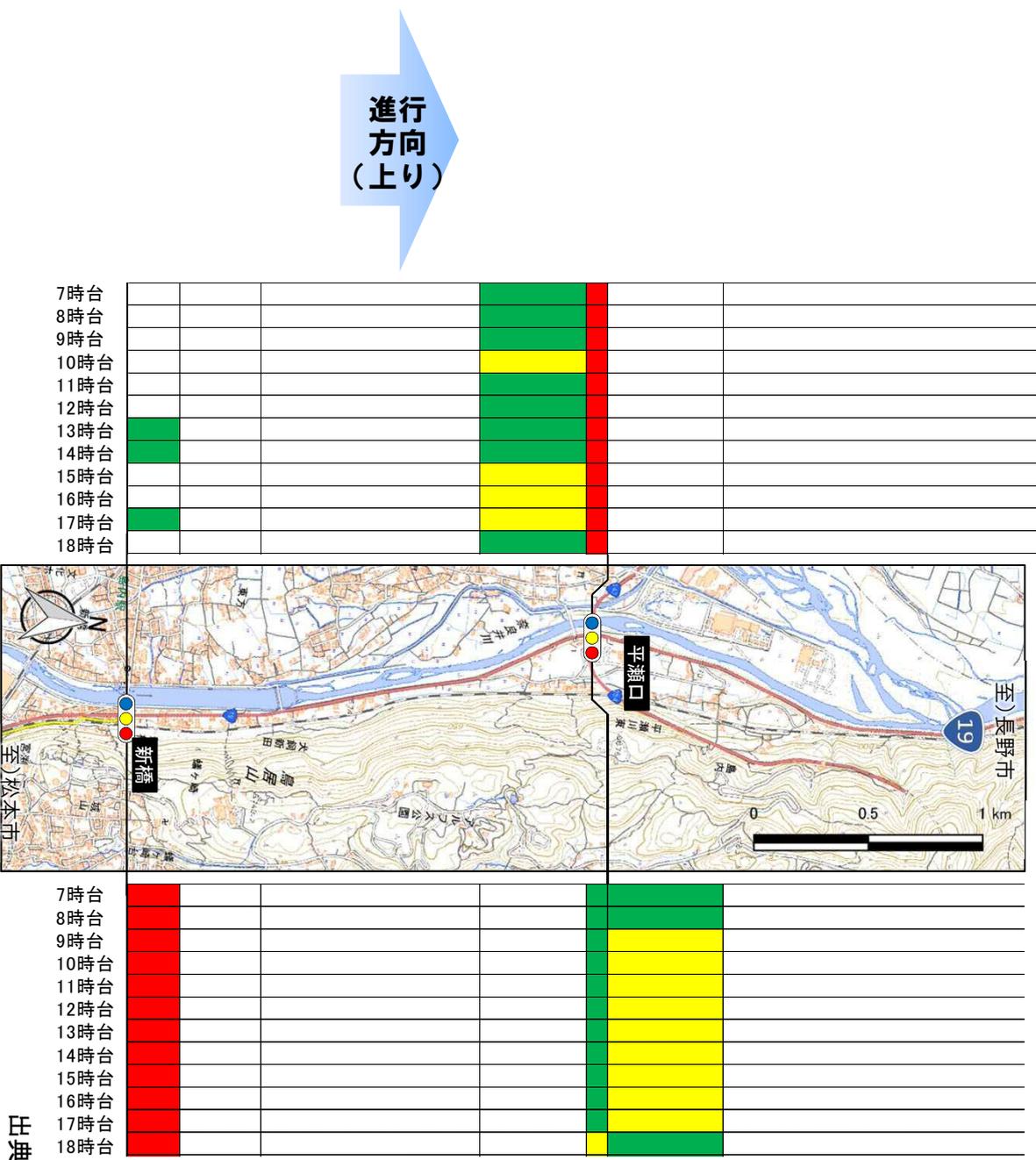
出典 民間プロージャータ
(H28.1~H28.12 平日平均)

5-5.優先対策箇所(平瀬口交差点)の検討

(2)ポトルネットワーク箇所の特定

■国道19号休日(平日)の交通状況

○上り方向、下り方向ともに平瀬口交差点において速度低下が見られる。



進行方向(上り)

進行方向(下り)

凡例 【単位: km/h】

| | | | | | |
|-----|----------|----------|----------|-------|-------|
| 40超 | 30超~40以下 | 20超~30以下 | 10超~20以下 | ~10以下 | データなし |
|-----|----------|----------|----------|-------|-------|

主要渋滞箇所の交差点
主要渋滞箇所以外の交差点

5-5.優先対策箇所(平瀬口交差点)の検討

(3)渋滞発生シナリオ

○ 渋滞状況・問題事象、主な渋滞要因から渋滞対策イメージ(対策の基本的な考え方)を設定

渋滞状況・問題事象

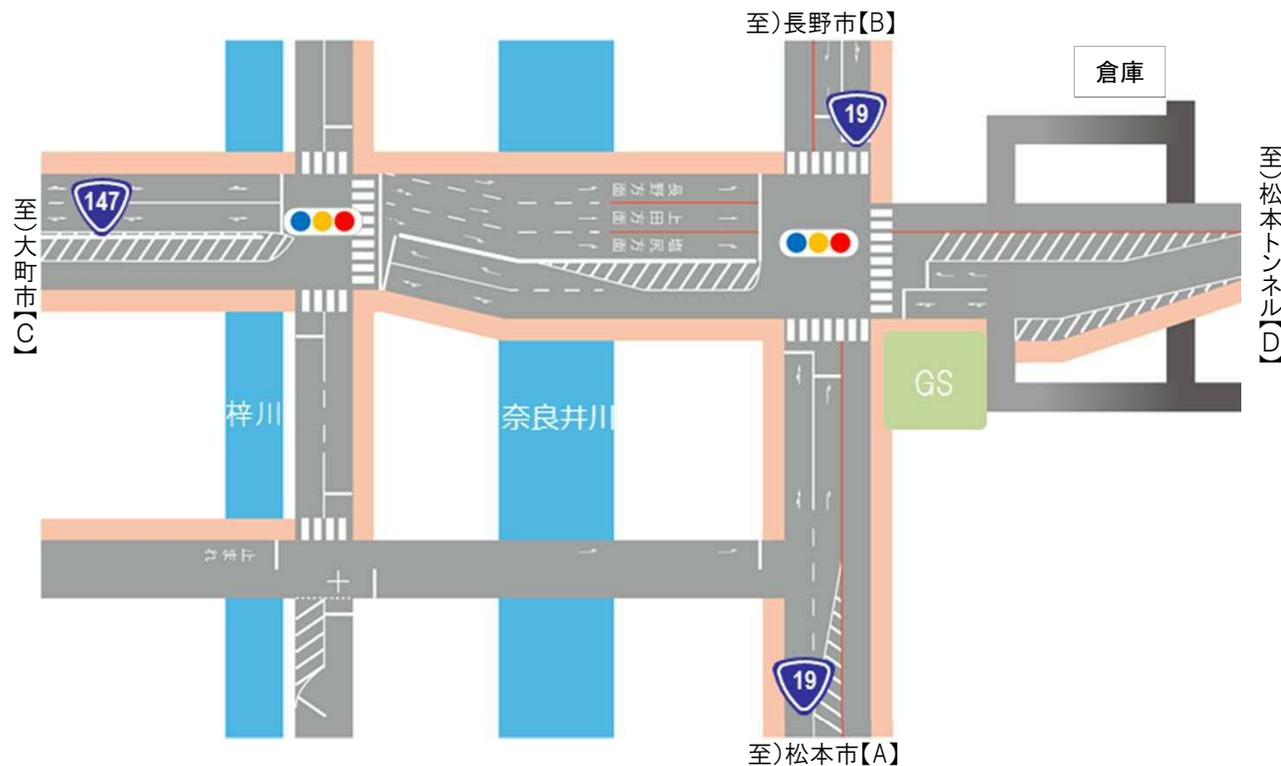
- 奈良井川・梓川を横断する渡河交通の集中
- 国道19号および国道147号右折の渋滞
- 奈良井川を挟んで交差点間距離が短い
- 交差点直近にガソリンスタンドが位置している

主な渋滞要因

- 松本への通勤・物流交通の集中
- 渡河交通の集中
- 主要幹線道路(国道19号、国道147号、松本トンネル)が交差点に集中
- 大町方面【C】から松本市【A】への右折が多く、松本トンネル【D】からの対向直進が影響

渋滞対策イメージ

- 【短期】周辺施設・道路での交通情報提供
- 【短期】料金割引施策
- 【中期】交差点改良(左折レーンの設置)
- 【長期】交差点改良(右折・流出路の2車線化)



5-5.優先対策箇所(平瀬口交差点)の検討

(4)対策方針(案)

○ 対策実施にかかる期間を考慮して、短・中・長期対策を立案。

【短期対策】 周辺施設・道路での情報提供

- 大町市から松本市方面への右折車両が多く、捌け残りが発生している。

⇒ 国道および渡河断面の渋滞状況を提示することで、交差点への集中を避ける。



別交差点に誘導し、
交差点への集中台数を減少

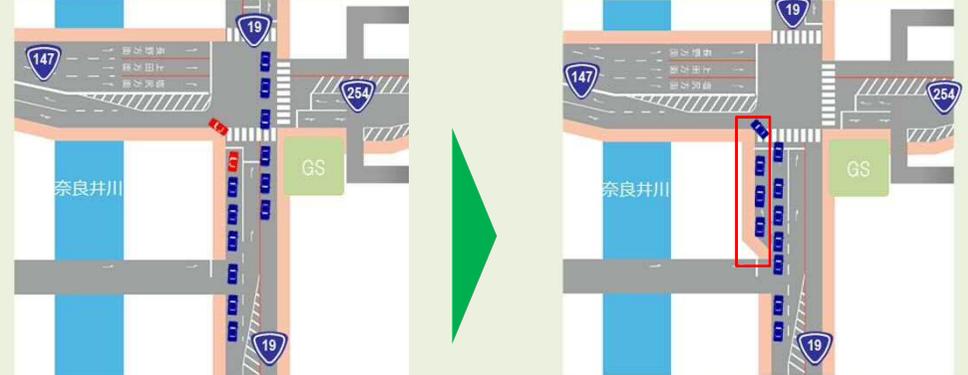
【短期対策】 料金割引施策

- 長野道の割引料金施策による国道19号を通過する交通を転換



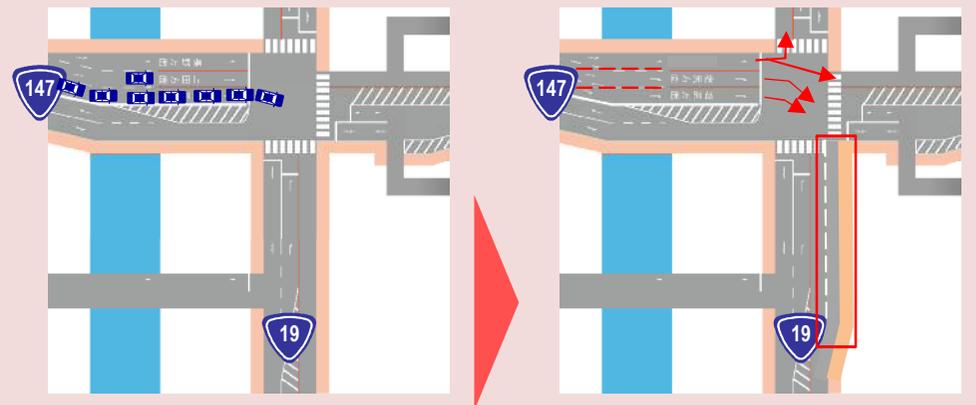
高速道路への転換に伴う交通量の削減により渋滞を緩和

【中期対策】 交差点改良(左折レーンの設置)



左折車両による左折損失をなくし、また右折青矢印信号とあわせて左折通行可を出すことで、直進車の円滑化を促進

【長期対策】 交差点改良(右折および流出路の2車線化)

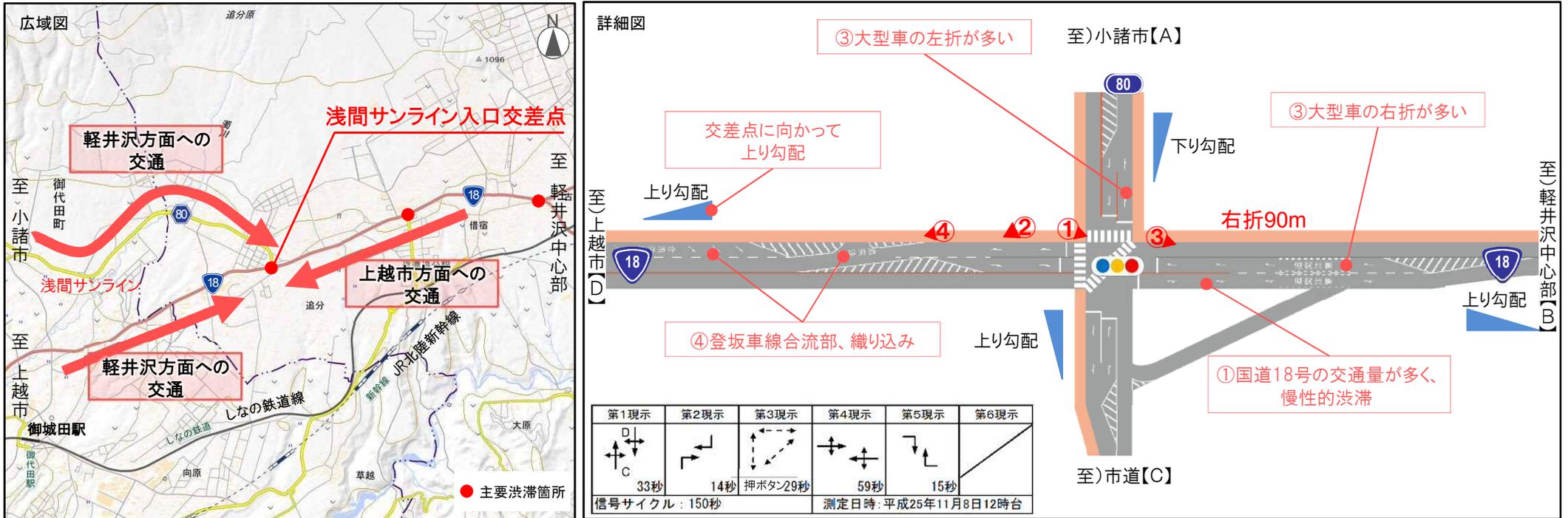


右折を2車線とすることで、交差点処理を促進し、
国道147号の渋滞を減少させる

5-5.優先対策箇所(浅間サンライン入口交差点)の検討

(1)対象箇所の状況

- 小諸市方面・上越方面から軽井沢中心部への交通が集中している。
- 小諸市(A)と軽井沢中心部(B)を結ぶ右左折交通が多く、特に大型車の割合が多い(浅間サンラインを通過)。
- 交差点周辺は上り勾配など縦断勾配による速度低下、車間距離拡大により交通渋滞が発生している。



①国道18号の交通量が多く、慢性的な渋滞



②D方向からの大型車



③AB間における大型車の右左折交通量が多い



④D流入部において登坂車線の合流部、折り込み

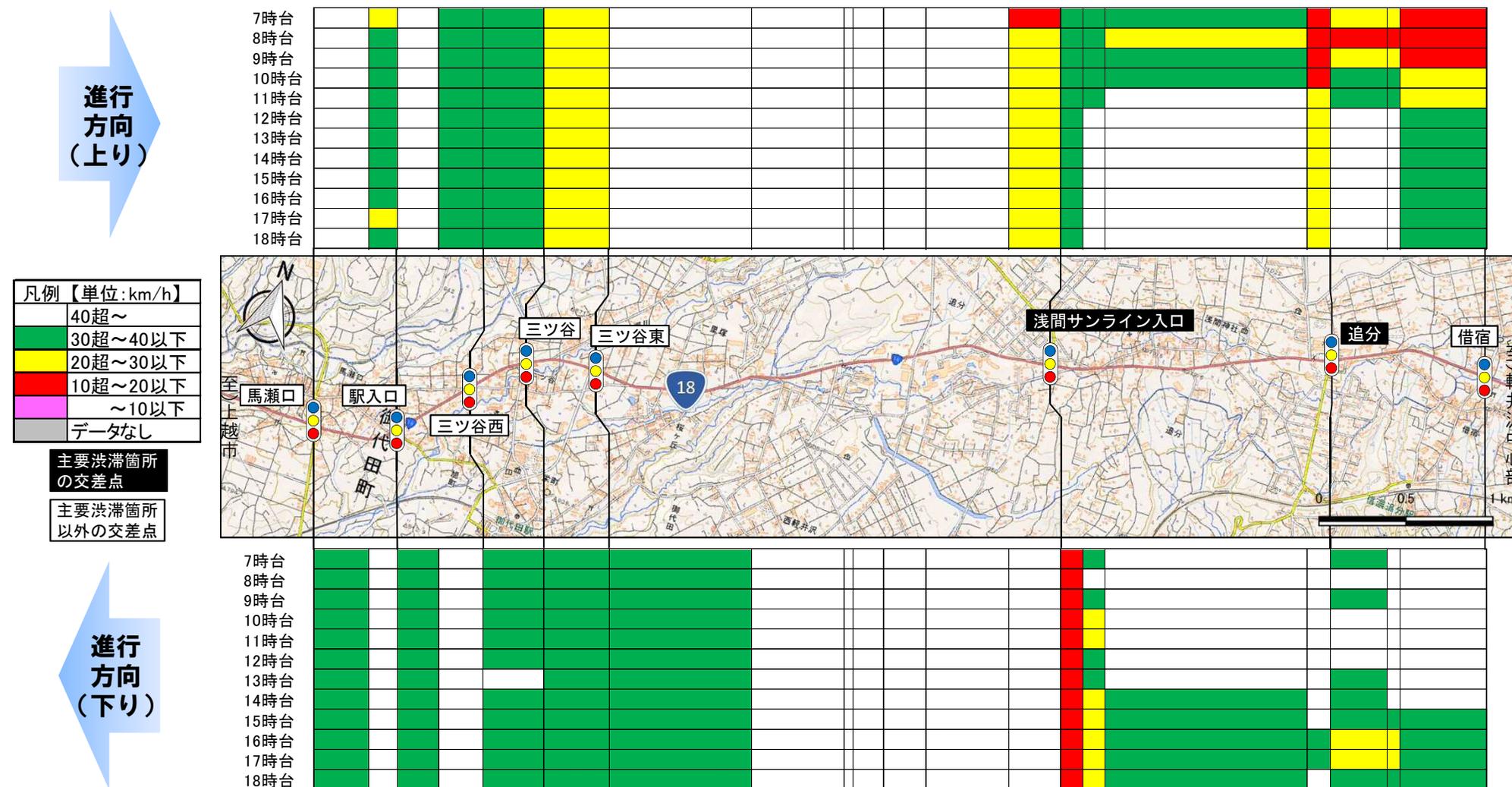


5-5.優先対策箇所(浅間サンライン入口交差点)の検討

(2)ボトルネック箇所の特定

■国道18号平日の交通状況

- 上り方向では信号手前(約300m)において終日速度低下が見られる。また仮宿交差点方面からの先詰まりが発生している。
- 下り方向は14時台から若干速度低下が見られ、追分交差点、借宿交差点まで連続している。

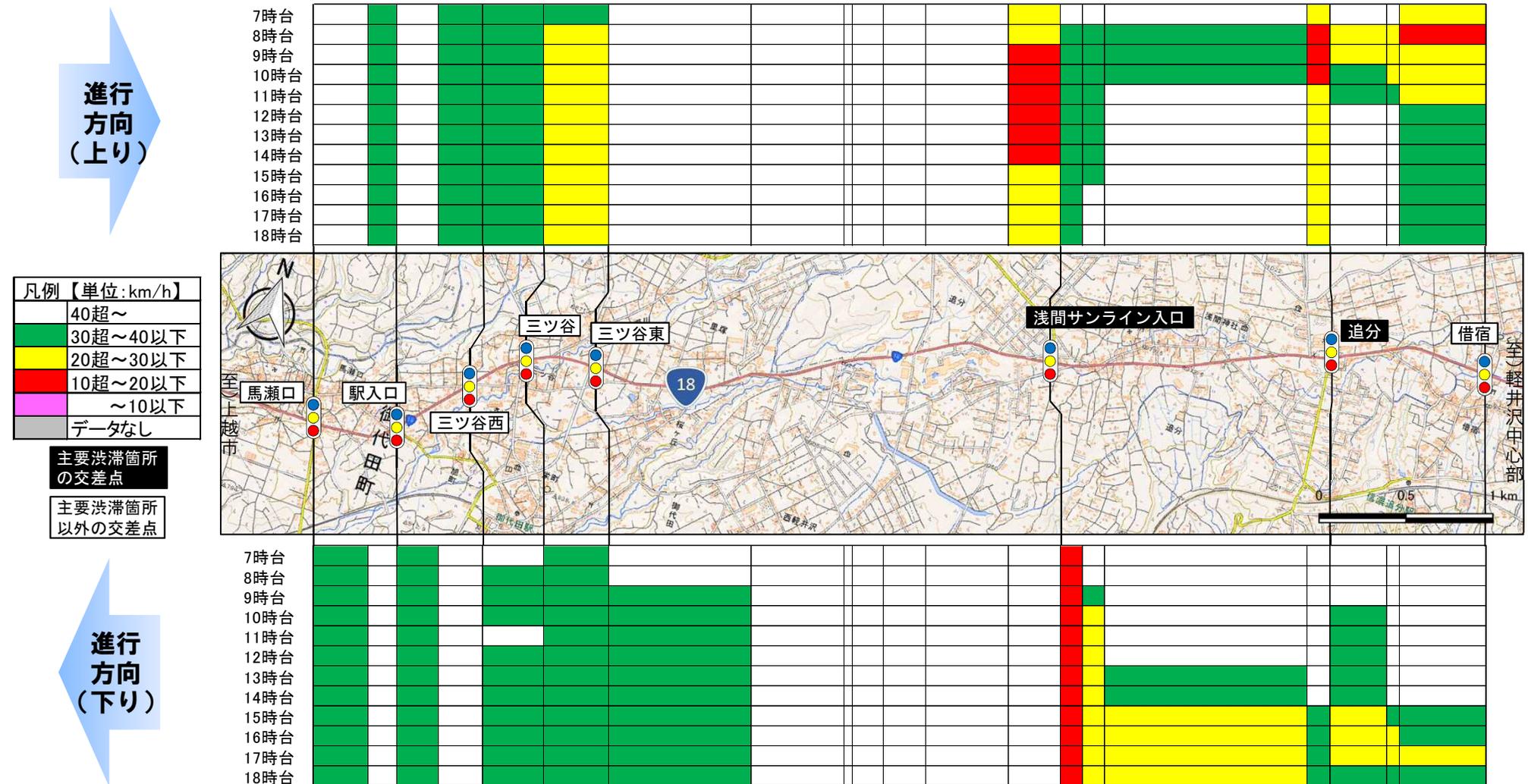


5-5.優先対策箇所(浅間サンライン入口交差点)の検討

(2)ボトルネック箇所の特定

■国道18号**休日**の交通状況

- 上り方向では終日速度低下が見られ、特に9時台～14時台は20km/h以下となっている。
- 下り方向は13時台から若干速度低下が見られ、追分交差点、借宿交差点まで連続している。



5-6.優先対策箇所(浅間サンライン入口交差点)の検討

(3)渋滞発生シナリオ

○ 渋滞状況・問題事象、主な渋滞要因から渋滞対策イメージ(対策の基本的な考え方)を設定

渋滞状況・問題事象

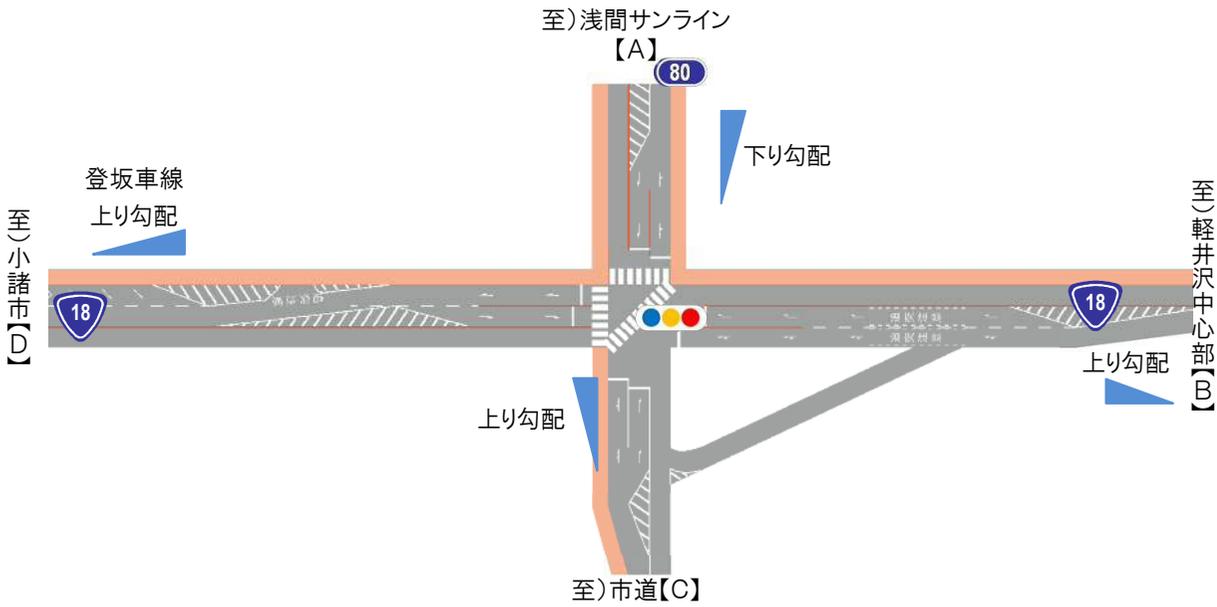
- 大型車のAB間の右左折交通量が多く、速度低下が発生
- 右折の滞留長が右折車線を超過[B→A右折]
- 国道18号現道・バイパスが合流後3km区間は断続的な速度低下[B流入部]
- 追分宿交差点付近までの上りのため速度低下[B流入部]
- Dは交差点に向かって上り勾配かつ大型車が多いため速度低下[D流入部]
- 登坂車線が交差点手前で合流・折込による速度低下[D流入部]

主な渋滞要因

- 朝夕を中心とした交通集中(生活・観光・物流)
- 大型車の通行が多い(B・D断面、AB間)
- 青時間の不足(B・D断面)
- 交差点部のクレスト
- 登坂車線からの合流

渋滞対策イメージ

- 【短期】右折レーンの延長
- 【短期】注意喚起看板の設置
- 【中期】交差点改良
- 【長期】交通容量の拡大



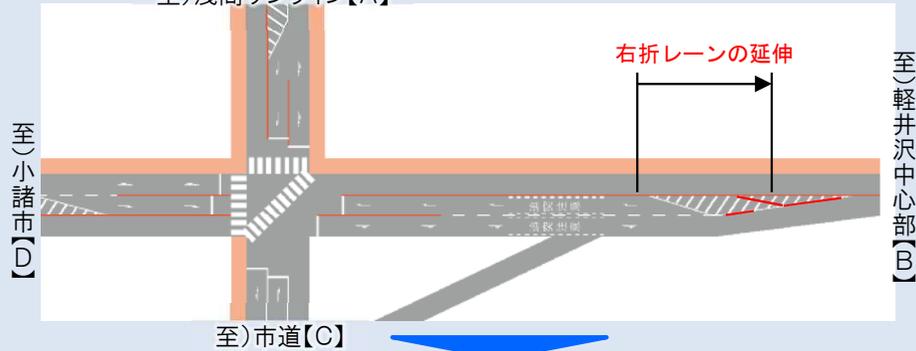
5-6.優先対策箇所(浅間サンライン入口交差点)の検討

(4)対策方針(案)

○ 対策実施にかかる期間を考慮して、短・中・長期対策を立案。

【短期対策】 右折レーンの延伸

- 用地内のゼブラ区間を有効活用することでB流入部の右折レーンを延伸
至)浅間サンライン【A】



右折レーンを延伸することにより通過できる交通量を拡大

【短期対策】 注意喚起看板の設置

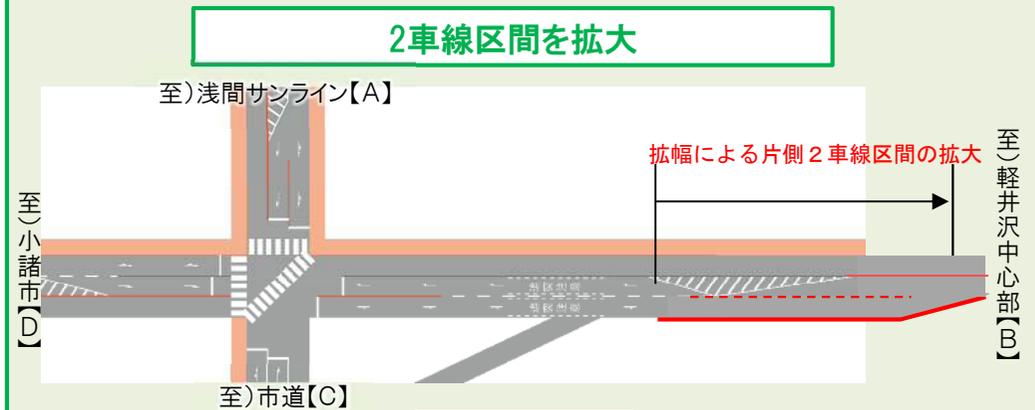
- 発進遅れや速度低下の注意喚起により、過度な車間距離拡大を抑制
至)浅間サンライン【A】



手前の案内により発進遅れ、合流による速度低下を緩和

【中期対策】 右折レーンの延伸

- B流入部の右折レーンを延伸



交差点改良により交差点で処理できる交通量を拡大

【長期対策】 交通容量の拡大

- 交通集中している浅間SL入口～借宿東間の拡幅やバイパス機能を持つ道路整備により、国道18号の混雑を緩和



拡幅や周辺道路整備により渋滞を緩和

6.ピンポイント渋滞対策

6-1.ピンポイント渋滞対策

1. 経緯

- 各県ごとに移動性向上委員会において、「主要渋滞箇所」の現況把握、要因分析、対策検討を実施。
- 「主要渋滞箇所」の対策は、改築事業に長い年月を要する。



少ない費用でスピーディーに対策を実施し、効果を発現させる方法として、「ピンポイント渋滞対策」を検討する。

2. 概要

- 対象箇所は、バイパス事業や長区間に亘る用地買収を伴う拡幅事業などの事業等を必要としない箇所

3. 取りまとめ方法

- 工事実施前後において、ETC2.0データや現地調査結果を用いて、整備効果資料を作成。
⇒（記者発表を行うか否かに関わらず、ピンポイント渋滞対策の効果についてまとめる。）
- 渋滞緩和の効果（旅行速度、信号待ち回数、利用者の実感等）、事故低減効果（急減速回数減少など）

6-1.ピンポイント渋滞対策

①浅間サンライン入口交差点

○国道18号浅間サンライン入口交差点において、交差点まで上り勾配で発進遅れが拡大、右折レーンを越えて滞留
 ⇒登坂車線終了・交差点付近の上り勾配の注意喚起により、速度向上を図るとともに、右折滞留空間を確保

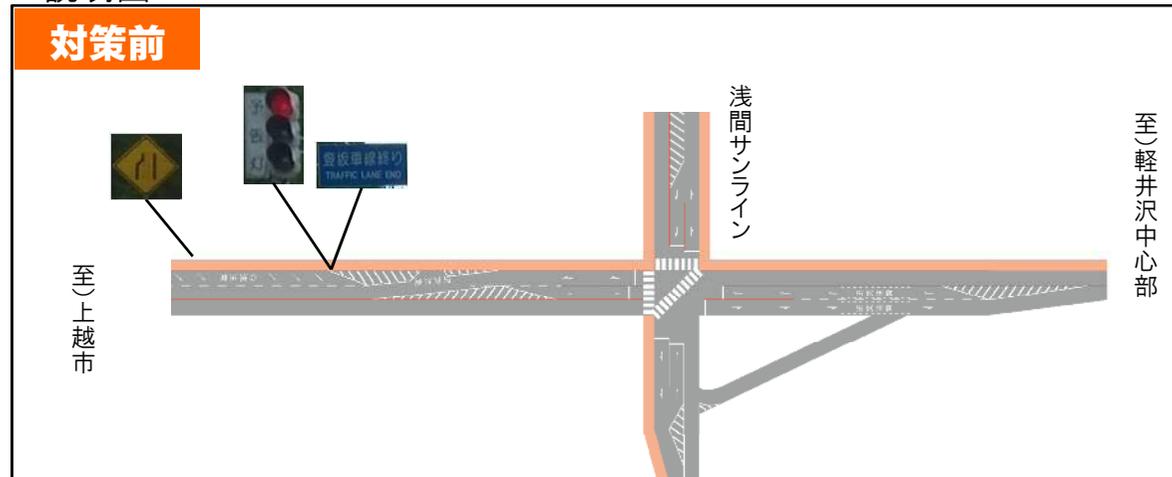
国道18号 浅間サンライン入口交差点

注意喚起看板の設置、右折レーンの延伸

《位置図》



《説明図》



《広域図》



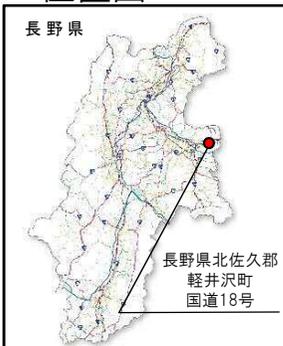
6-1.ピンポイント渋滞対策

②南軽井沢交差点

○国道18号南軽井沢交差点において、交差点部の容量（車線数）が不足し渋滞が発生
 ⇒用地およびゼブラゾーンを活用し、右折レーンおよび流出側車線数を増加させ、交差点通過可能交通量を拡大

国道18号 南軽井沢交差点 みなみかるいざわ 交差点車線数の拡大

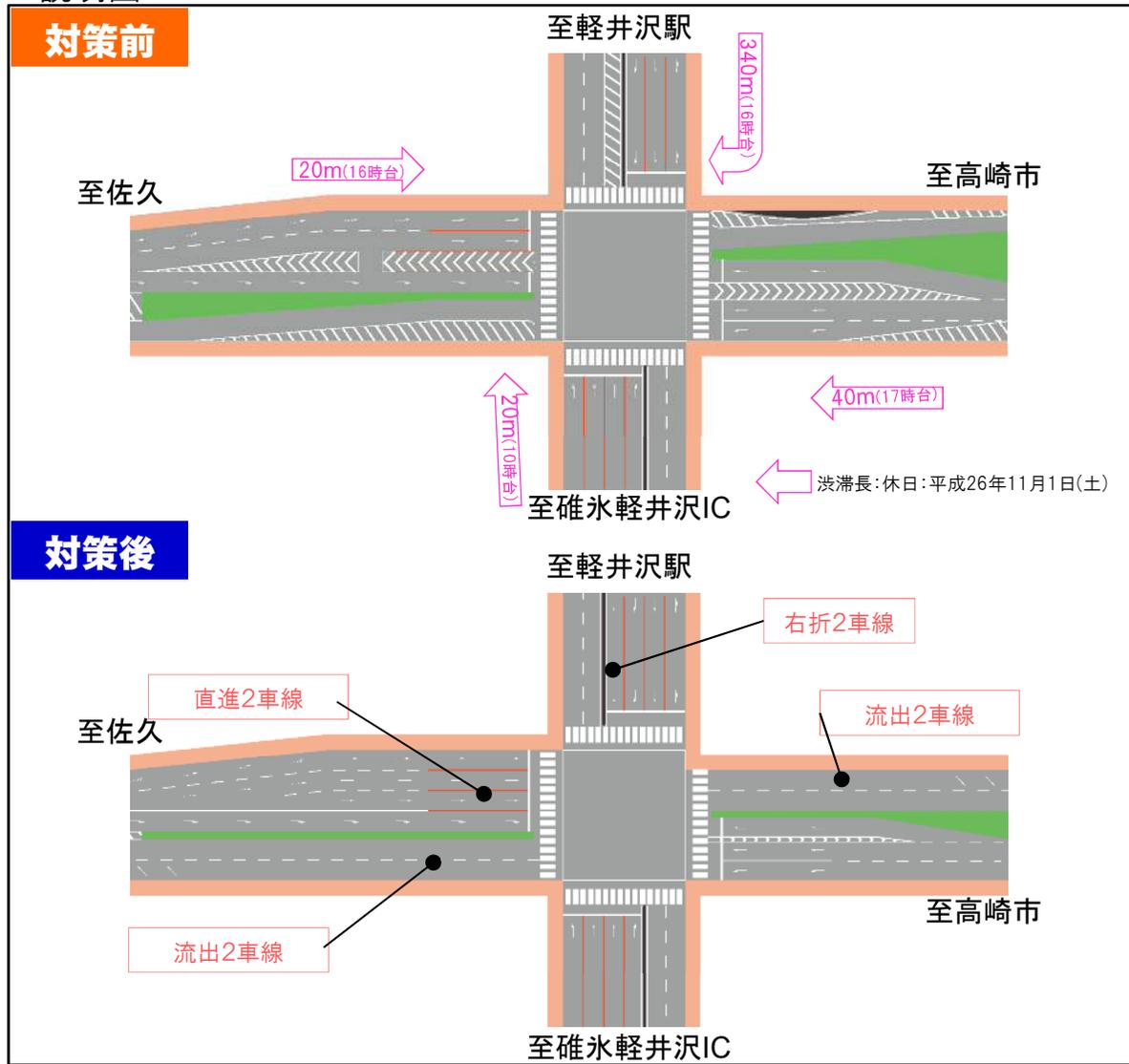
《位置図》



《広域図》



《説明図》



7.その他

7-1. 観光地の渋滞対策

7-2. 主要渋滞箇所の見直しフローの変更案

現状

○場所：長野県伊那市

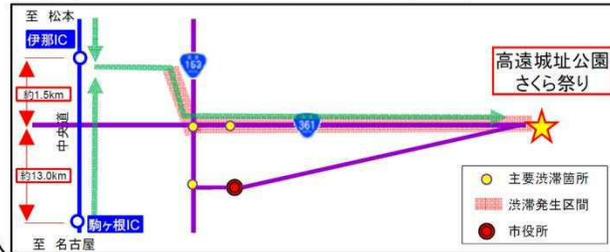
○観光地：高遠城址公園さくら祭り

○時期：3～4月

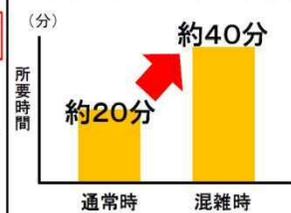
⇒毎年桜開花時期は、観光交通が増加。アクセス道路となる伊那ICから高遠城址公園までの国道361号に交通が集中。



■伊那ICから高遠城址公園までの渋滞状況



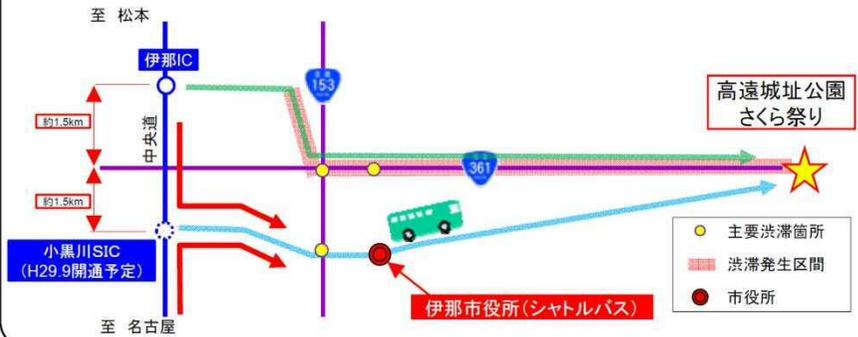
<伊那IC-高遠城址公園の所要時間>



平成29年度の対策(案)

- 中央道から訪れる観光客に対し、平成29年9月開通予定の小黒川スマートICを利用するように誘導し、交通の分散を図る。
- 併せて、小黒川スマートICを利用する観光客に対し、伊那市と協力し、伊那市役所からのシャトルバスの利用を促進する。

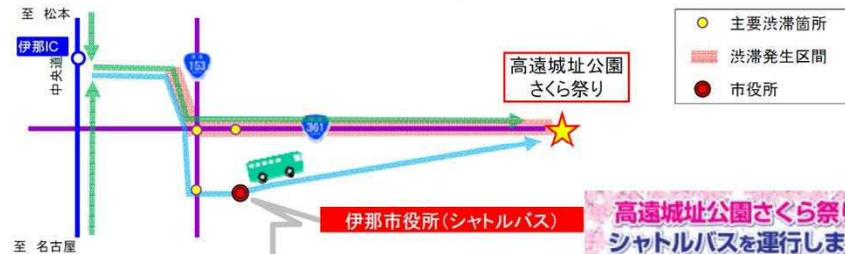
■小黒川スマートICを活用した経路分散



平成28年度の実績

- 国道361号に集中する交通の分散化を図るため、最盛期の土日に、伊那市役所駐車場からシャトルバスを運行、渋滞緩和の取り組みを実施。

■交通分散化の取り組み(シャトルバスの運行)



伊那市役所シャトルバスの利用率

高遠城址公園に訪れる観光客数 [2日間]

シャトルバス利用者数
: 7% (3,100人)



N=45,900(人)

※最盛期の2日間 H28.4.9(土)・10(日)で集計



駐車可能マス数600台(小型)

検討体制

「長野県移動性・安全性向上検討委員会」の構成員

学識経験者、(社)長野県商工会議所連合会、諏訪市観光協会、特定非営利法人CO2バンク推進機構、(財)長野県交通安全協会、(社)長野県バス協会、(社)長野県トラック協会、信越放送(株)、長野県警察本部、長野県

渋滞対策実施主体

伊那市、長野県、長野県警察本部、国土交通省飯田国道事務所

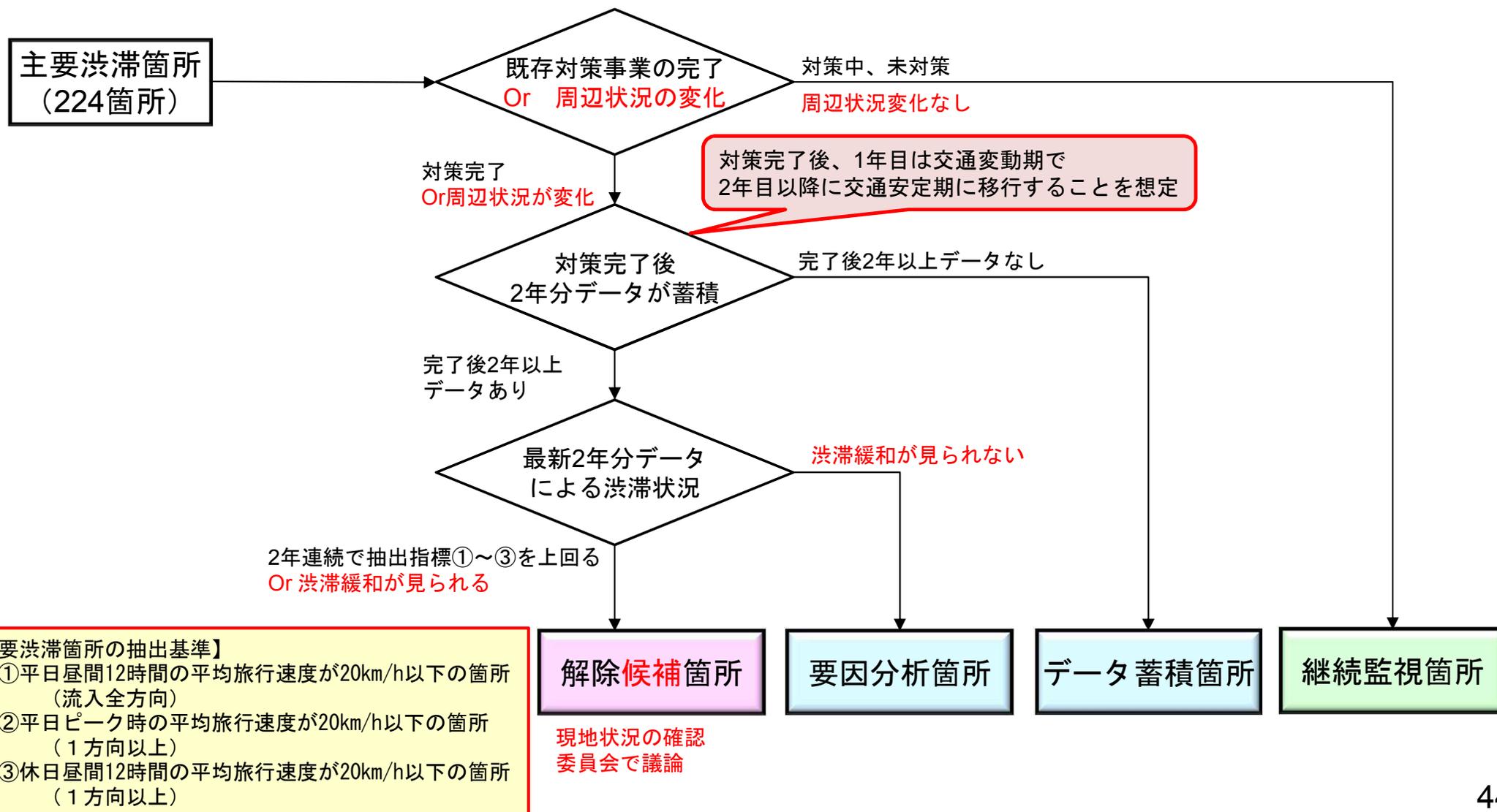
今後のスケジュール



7-2.主要渋滞箇所の見直しフローの変更案

- 周辺状況の変化により、未対策であるが渋滞緩和した箇所についても対象とする。
- 解除候補箇所に対し、本委員会で管理者や有識者に解除の可否の意見をいただき、解除を決定する。

【主要渋滞箇所の見直しフロー 変更(案)】



長野県における 交通事故対策について

平成29年8月10日

目次

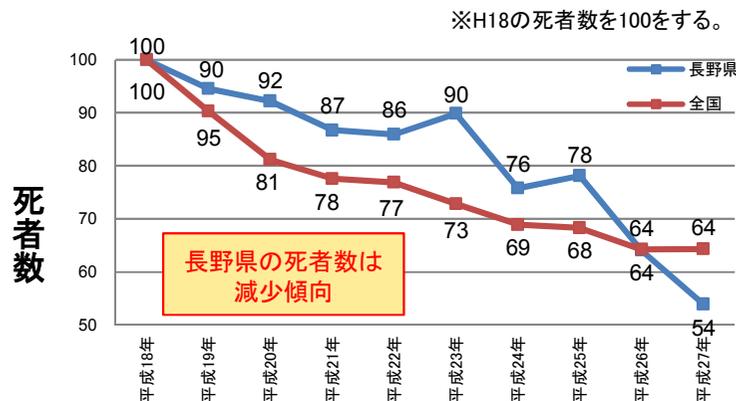
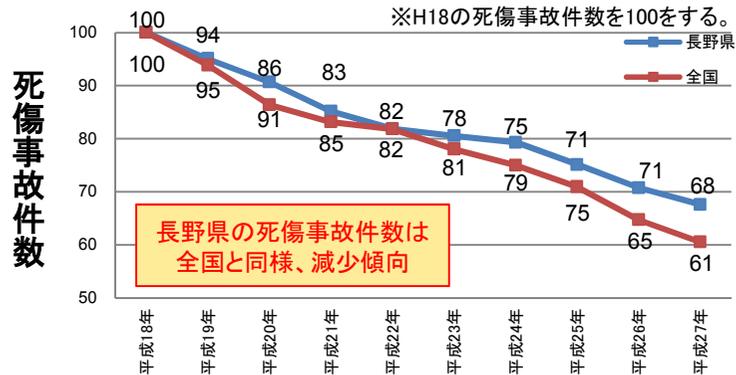
1. 長野県内の最新の交通事故状況 P.2
2. 長野県内の幹線道路交通事故対策の取り組み状況 P.6
3. 長野県内の生活道路交通事故対策の取り組み状況 P.14
4. 逆走対策の取り組み状況 P.19

1. 長野県内の最新の交通事故状況

1-1 長野県の交通事故状況

- 長野県の死傷事故件数は全国と同様に減少傾向を示しており、ピーク時(H18)の約7割まで減少。死者数は多少の増減はあるものの、減少傾向にあり、H27には5割台まで減少。
- 死傷者数を見ると、自動車乗車中の割合が高い。
- 事故類型別の割合を見ると、死傷事故は、単路部で多く発生する追突事故の割合が全国と比べ高い。
- 死亡事故は、郊外や山間部で多く発生する正面衝突と車両単独が占める割合が高い。

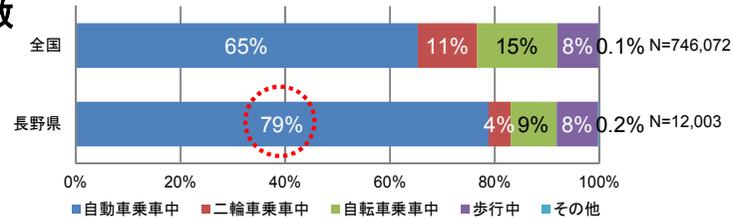
死傷事故件数・死者数の推移



死傷者数の状態別の割合

H24~H27 (4年間の年平均)

死傷者数

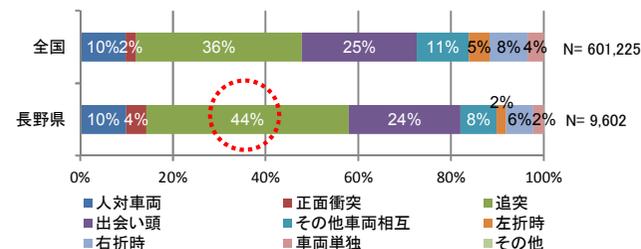


自動車乗車中の割合が多い。
⇒自動車交通への依存度が高い長野県の交通状況が反映。

死傷事故・死亡事故の事故類型別の割合

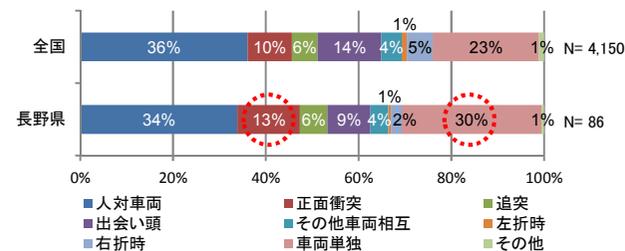
H24~H27 (4年間の年平均)

死傷事故件数



死傷事故では追突事故が多く、右左折事故が少ない。
⇒全国と比較すると、単路部での事故が多い。

死亡事故件数

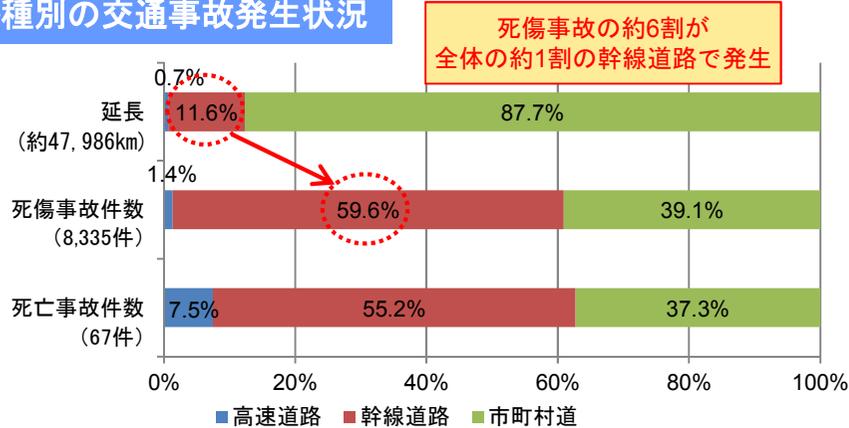


死亡事故では正面衝突、車両単独を含む車線逸脱事故が多い。
⇒郊外や山間部で発生する種類の事故が多い。

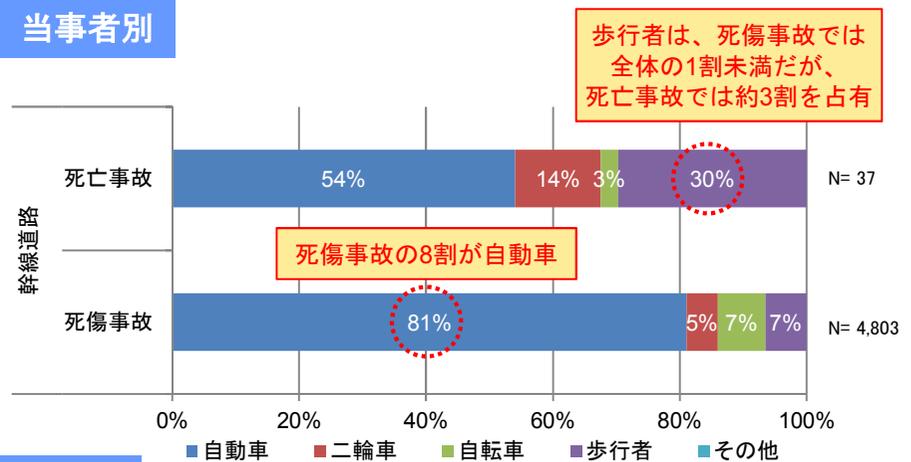
1-2 長野県の幹線道路における事故特性

- 長野県では、死傷事故の約6割が、道路延長の約1割の幹線道路に集中して発生している。
- 事故類型で見ると、追突事故は全体の約6割を占め、最も多い。
- 当事者別で見ると、死傷事故では、自動車が最も多く全体の約8割を占める。死亡事故では、死傷事故と比べて歩行者の割合が高く、全体の約3割を占める。
- 年齢別で見ると、死亡事故の約6割は高齢者（65才以上）が占める。

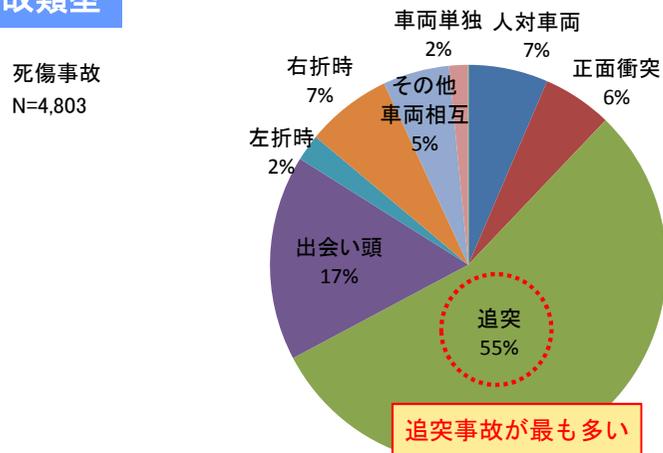
道路種別の交通事故発生状況



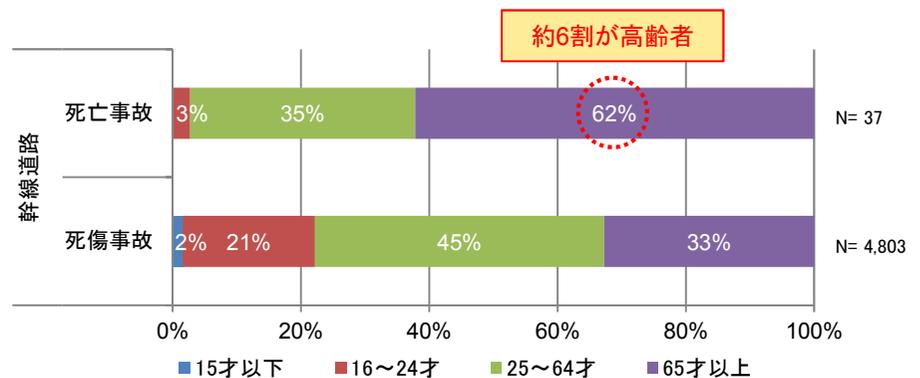
当事者別



事故類型



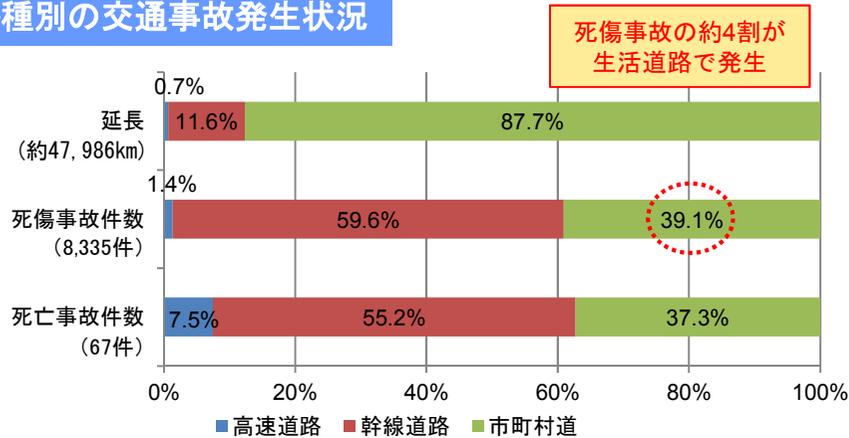
年齢別



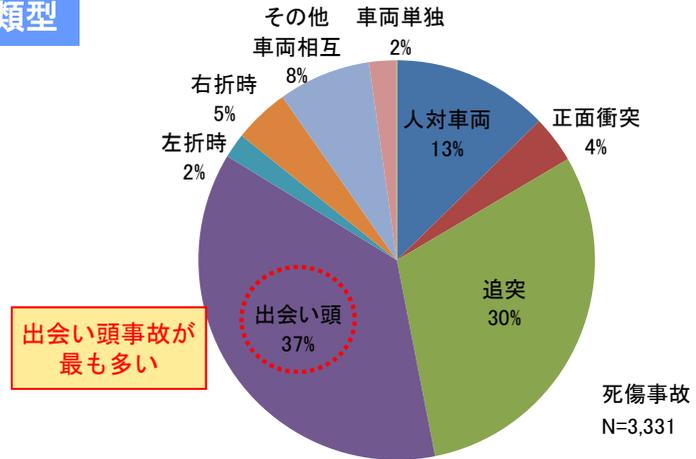
1-3 長野県の市町村道における事故特性

- 長野県では、約4割の死傷事故が市町村道で発生し、道路種別の死傷事故率で見ると、一般国道、主要地方道や県道等より高い。
- 事故類型で見ると、出会い頭事故が最も高く、全体の約4割を占めている。
- 死亡事故のうち約5割が歩行者・自転車、そのうち約4割は自宅から500m以内の身近な場所で発生。⇒今後、市町村道対策を展開。

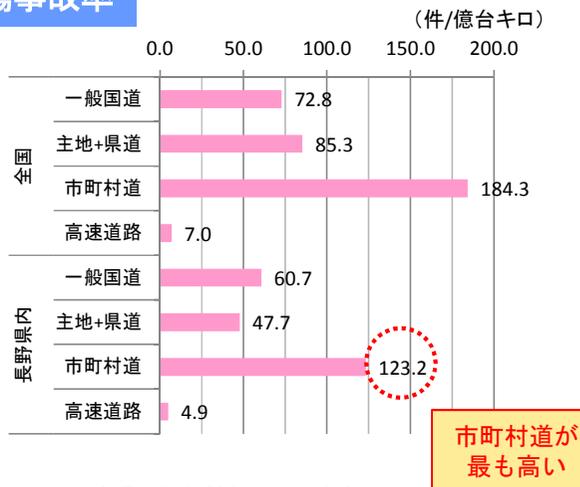
道路種別の交通事故発生状況



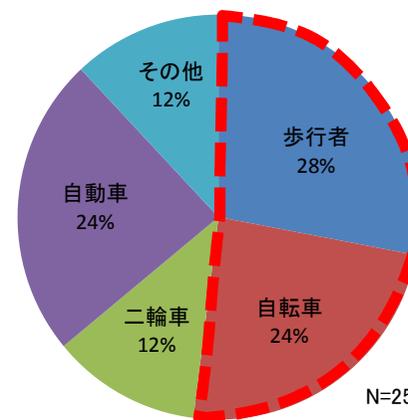
事故類型



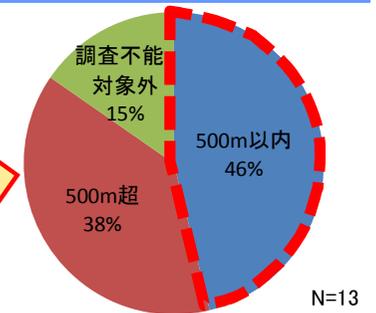
道路種別の死傷事故率



死亡事故の当事者別



自宅からの距離 (歩行者、自転車)

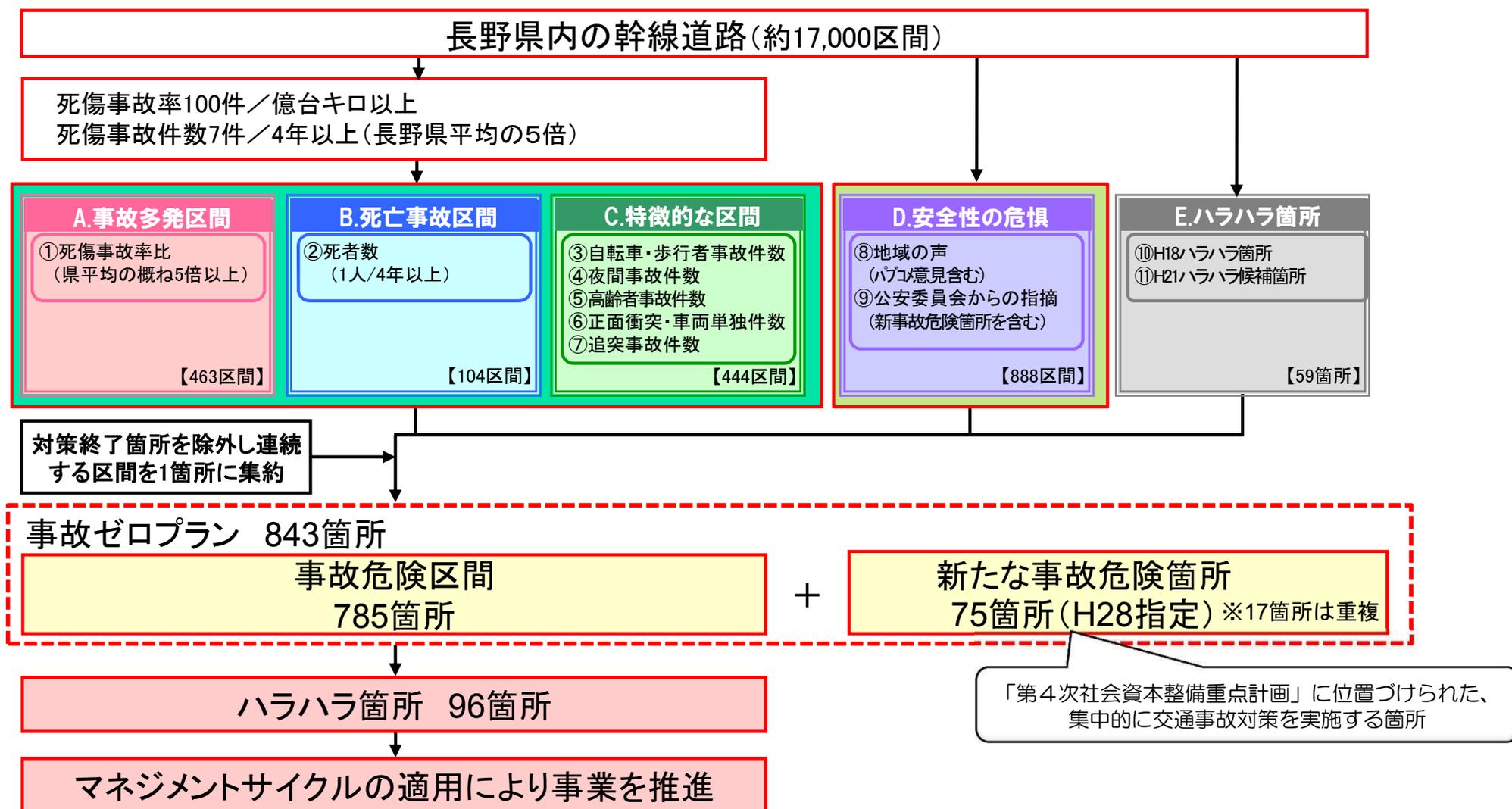


<出典> イタルデータ(H27), 交通事故統計年報(H27年版)
 事故率算出用資料: 交通事故統計(H22), 交通統計(H22), H22道路交通センサス

2. 長野県内の幹線道路交通事故対策の取り組み状況

2-1 事故ゼロプランの概要

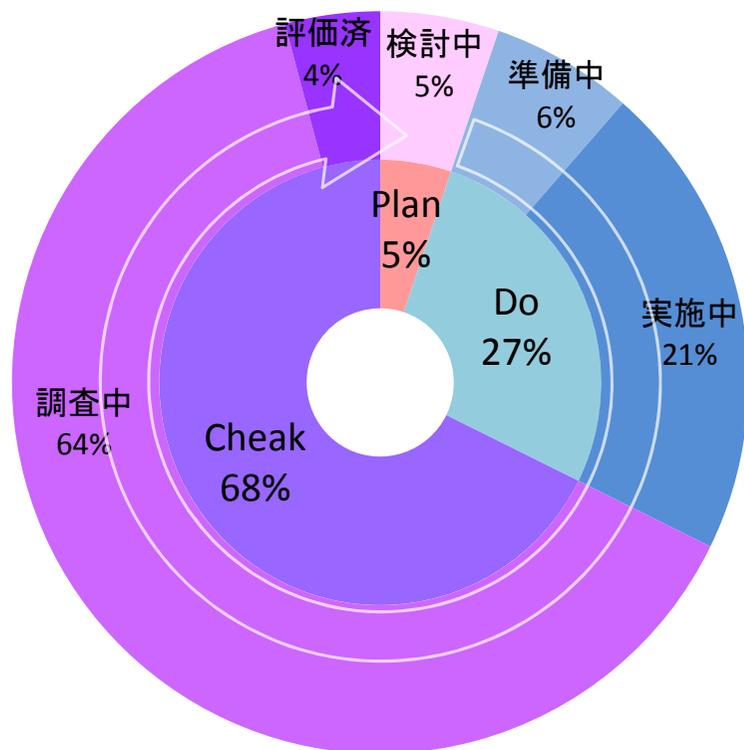
- 平成22年12月に「長野県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を策定し、県内の交通事故等の課題を有する区間を抽出。
- 平成28年度に“新たな事故危険箇所（H28指定）”を事故ゼロプランに追加し、843箇所を登録。そのうちハラハラ箇所は96箇所。



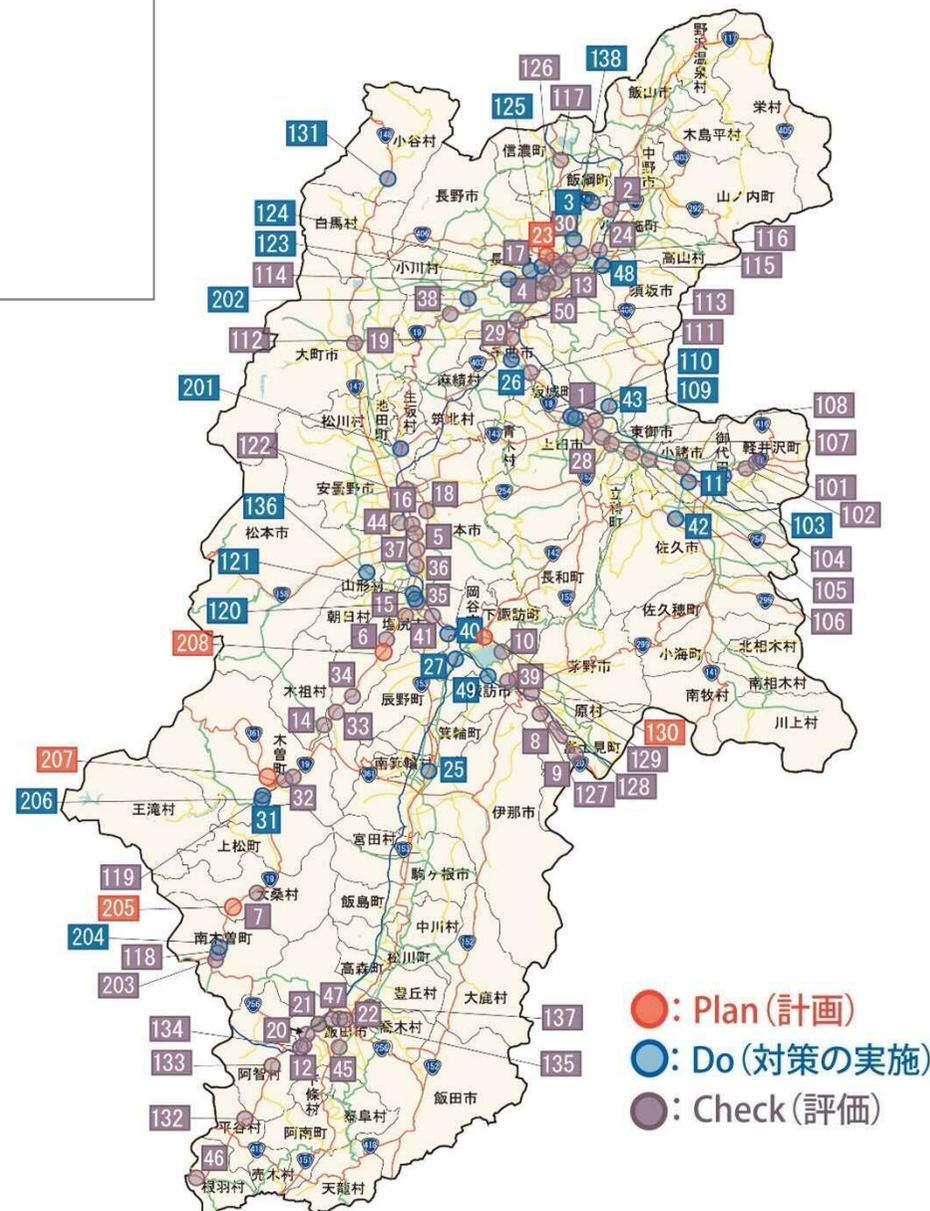
2-2 ハラハラ箇所を進捗状況

- 全96箇所のハラハラ箇所で取り組みを実施中
- 計画段階（Plan）が5箇所（5%）
- 対策の実施段階（Do）が26箇所（27%）
- 評価段階（Check）が65箇所（68%）

<ハラハラ箇所事業進捗状況(96箇所)>



(平成29年3月末時点)



2-2 ハラハラ箇所への進捗状況

継続
 進展

| No. | 路線名 | 場所 | 抽出要因 | 進捗 | Plan | | Do | | | Check | | Action |
|-------|----------|------------------|---------------|-------|------|-----|-----|-----|----|-------|-----|--------|
| | | | | | 検討中 | 計画済 | 準備中 | 実施中 | 完了 | 調査中 | 評価済 | |
| 1 | 一般国道18号 | 上田市住吉 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 2 | 一般国道18号 | 長野市浅野 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 3 | 一般国道18号 | 飯綱町牟礼駅入口 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 4 | 一般国道19号 | 長野市下氷鉤南 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 5 | 一般国道19号 | 松本市井川城口 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 6 | 一般国道19号 | 塩尻市宗賀 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 7 | 一般国道19号 | 大桑村長野 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 8 | 一般国道20号 | 富士見町富士見付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 9 | 一般国道20号 | 富士見町小手沢 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 10 | 一般国道20号 | 諏訪市諏訪1丁目付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 11 | 一般国道141号 | 小諸市赤坂 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 12 | 一般国道153号 | 飯田市東平 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 13 | 一般国道18号 | 長野市稲葉付近 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 14 | 一般国道19号 | 木祖村藪原 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 15 | 一般国道19号 | 塩尻市宗賀 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 16 | 一般国道19号 | 松本市渚1丁目 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 17 | 一般国道117号 | 長野市青木島町大塚 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 18 | 一般国道143号 | 松本市岡田付近 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 19 | 一般国道147号 | 大町市大町旭町 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 20 | 一般国道153号 | 飯田市中村 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 21 | 一般国道153号 | 飯田市大瀬木～飯田インター入口 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 22 | 一般国道153号 | 飯田市鼎名古能 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 23 | 一般国道406号 | 長野市茂菅付近 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Plan | | | | | | | | |
| 24 | 一般国道406号 | 須坂市村山町大割 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 25(主) | 伊那辰野停車場線 | 伊那市上牧 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Do | | | | | | | | |
| 26(主) | 長野上田線 | 千曲市上山町 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Do | | | | | | | | |
| 27(主) | 下諏訪辰野線 | 岡谷市川岸上1丁目～川岸保育園前 | 死傷事故率比/死傷事故件数 | Do | | | | | | | | |
| 28 | 一般国道18号 | 上田市国分西～中央5丁目 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 29 | 一般国道18号 | 長野市南警察西 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 30 | 一般国道18号 | 長野市西尾張部 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 31 | 一般国道19号 | 木曾町福島 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 32 | 一般国道19号 | 木曾町日義 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 33 | 一般国道19号 | 木祖村藪原 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 34 | 一般国道19号 | 塩尻市贄川 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 35 | 一般国道19号 | 塩尻市大門七区 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 36 | 一般国道19号 | 松本市芳川村井付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 37 | 一般国道19号 | 松本市野溝 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 38 | 一般国道19号 | 長野市信州新町新町付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 39 | 一般国道20号 | 諏訪市諏訪インター | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 40 | 一般国道20号 | 岡谷市今井付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 41 | 一般国道20号 | 塩尻市棧敷付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 42 | 一般国道142号 | 佐久市跡部付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 43 | 一般国道144号 | 上田市本原付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 44 | 一般国道147号 | 松本市島内 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 45 | 一般国道151号 | 飯田市川路田中 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 46 | 一般国道153号 | 根羽村下町 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 47 | 一般国道153号 | 飯田市上殿岡 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 48 | 一般国道403号 | 須坂市井上町幸高 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |

(平成29年3月末時点)

2-2 ハラハラ箇所を進捗状況

継続
 進展

| No. | 路線名 | 場所 | 抽出要因 | 進捗 | Plan | | Do | | | Check | | Action |
|-----|------------|---------------------------|---------|-------|------|-----|-----|-----|----|-------|-----|--------|
| | | | | | 検討中 | 計画済 | 準備中 | 実施中 | 完了 | 調査中 | 評価済 | |
| 49 | (主)岡谷茅野線 | 諏訪市大熊 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 50 | (主)長野真田線 | 長野市下水鉤付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 101 | 一般国道18号 | 軽井沢町追分～長倉付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 102 | 一般国道18号 | 軽井沢町浅間サンライン入口交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 103 | 一般国道18号 | 御代田町馬瀬口付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 104 | 一般国道18号 | 小諸市諸付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 105 | 一般国道18号 | 東御市滋野乙付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 106 | 一般国道18号 | 東御市常田交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 107 | 一般国道18号 | 上田市大屋付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 108 | 一般国道18号 | 上田市大屋交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 109 | 一般国道18号 | 上田常磐城～上田市秋和付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 110 | 一般国道18号 | 上田市上塩尻東交差点 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 111 | 一般国道18号 | 千曲市磯部～坂城町坂城付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 112 | 一般国道18号 | 千曲市杭瀬下交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 113 | 一般国道18号 | 長野市篠ノ井橋南交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 114 | 一般国道18号 | 長野市青木島町網島交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 115 | 一般国道18号 | 長野市上高田北交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 116 | 一般国道18号 | 長野市北尾張部～長野市北長池付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 117 | 一般国道18号 | 信濃町古間付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 118 | 一般国道19号 | 南木曾町読書付近 | 地元からの意見 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 119 | 一般国道19号 | 木曾町原野交差点 | 死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 120 | 一般国道19号 | 塩尻市九里巾交差点 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 121 | 一般国道19号 | 塩尻市堅石原工業団地入口交差点 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 122 | 一般国道19号 | 安曇野市田沢交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 123 | 一般国道19号 | 長野市安茂里小市付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 124 | 一般国道19号 | 長野市安茂里付近 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 125 | 一般国道19号 | 長野市バスターミナル前交差点 | 死傷事故率比 | Do | | | | | | | | |
| 126 | 一般国道19号 | 長野市役所前駅交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 127 | 一般国道20号 | 茅野市金沢木舟付近 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 128 | 一般国道20号 | 茅野市宮川交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 129 | 一般国道20号 | 諏訪市四賀桑原交差点 | 死傷事故率比 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 130 | 一般国道20号 | 下諏訪町矢木東付近 | 死傷事故率比 | Plan | | | | | | | | |
| 131 | 一般国道148号 | 北安曇郡小谷村雨中 | | Do | | | | | | | | |
| 132 | 一般国道153号 | 平谷村鞠付近 | 死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 133 | 一般国道153号 | 阿智村恩田～智里付近 | 死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 134 | 一般国道153号 | 阿智村春日交差点 | 死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 135 | 一般国道153号 | 飯田市名古熊西交差点 | 死傷事故件数 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 136 | (主)塩尻鍋割穂高線 | 東筑摩郡山形村上竹田 | | Do | | | | | | | | |
| 137 | (一)上飯田線 | 下伊那郡喬木村馬場 | | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 138 | (一)長野豊野線 | 長野市三才 | | Do | | | | | | | | |
| 201 | 一般国道19号 | 安曇野市明科中川手 | 地元からの意見 | Do | | | | | | | | |
| 202 | 一般国道19号 | 長野市信更町安庭 | 地元からの意見 | Do | | | | | | | | |
| 203 | 一般国道19号 | 木曾郡南木曾町吾妻(渡島交差点) | 地元からの意見 | Check | | | | | | | | 経過観察 |
| 204 | 一般国道19号 | 木曾郡南木曾町読書(神戸交差点北側) | 地元からの意見 | Do | | | | | | | | |
| 205 | 一般国道19号 | 木曾郡大桑村野尻(のそぎと森林公園入口交差点付近) | 地元からの意見 | Plan | | | | | | | | |
| 206 | 一般国道19号 | 木曾郡上松町上松(JR中央線付近) | 地元からの意見 | Do | | | | | | | | |
| 207 | 一般国道19号 | 木曾郡木曾町福島(福島丘の上) | 地元からの意見 | Plan | | | | | | | | |
| 208 | 一般国道19号 | 塩尻市木曾平沢(槽川診察所交差点付近) | 地元からの意見 | Plan | | | | | | | | |

(平成29年3月末時点)

2-2 ハラハラ箇所の進捗状況

(対策実施事例：長野国道事務所)

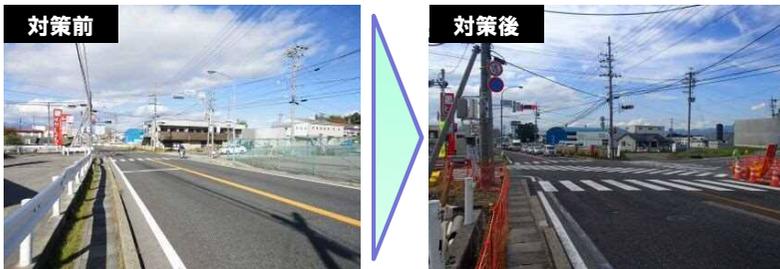
事業の概要

国道19号九里巾交差点は、追突事故が多発。さらに、平成28年3月に通学中の児童が怪我をするひき逃げ事故が発生し、緊急対策を実施。今後、完成形に向け交差点の直交化・歩道の整備等を実施予定。

位置図



改良前後の状況

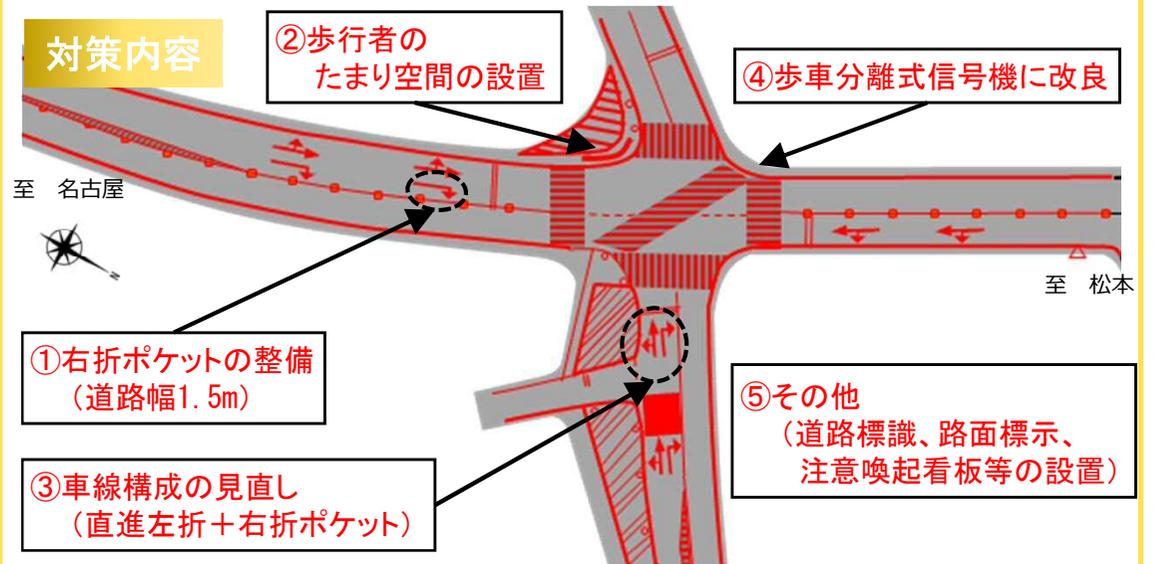


ハラハラ箇所【No. 120】国道19号 九里巾交差点

対策前事故発生状況



対策内容



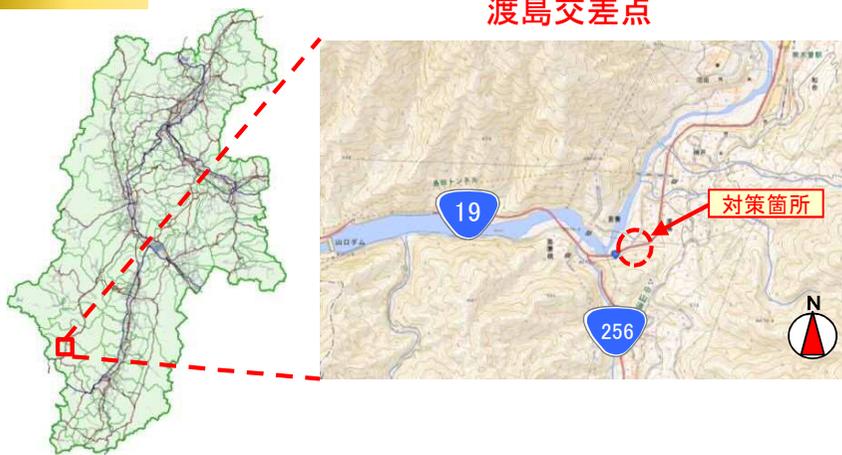
2-2 ハラハラ箇所の進捗状況

(対策実施事例：飯田国道事務所)

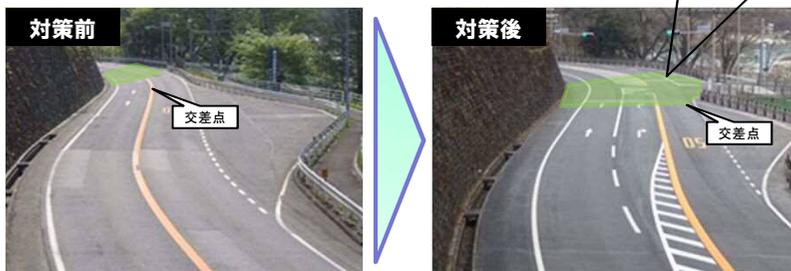
事業の概要

国道19号渡島交差点は、平成15年～25年の11年間で4件負傷事故が発生。そのうち追突事故が100%を占有。右折車両による渋滞（追突事故）を防ぐため、平成28年に交差点改良（右折レーンの整備等）を実施。

位置図



改良前後の状況

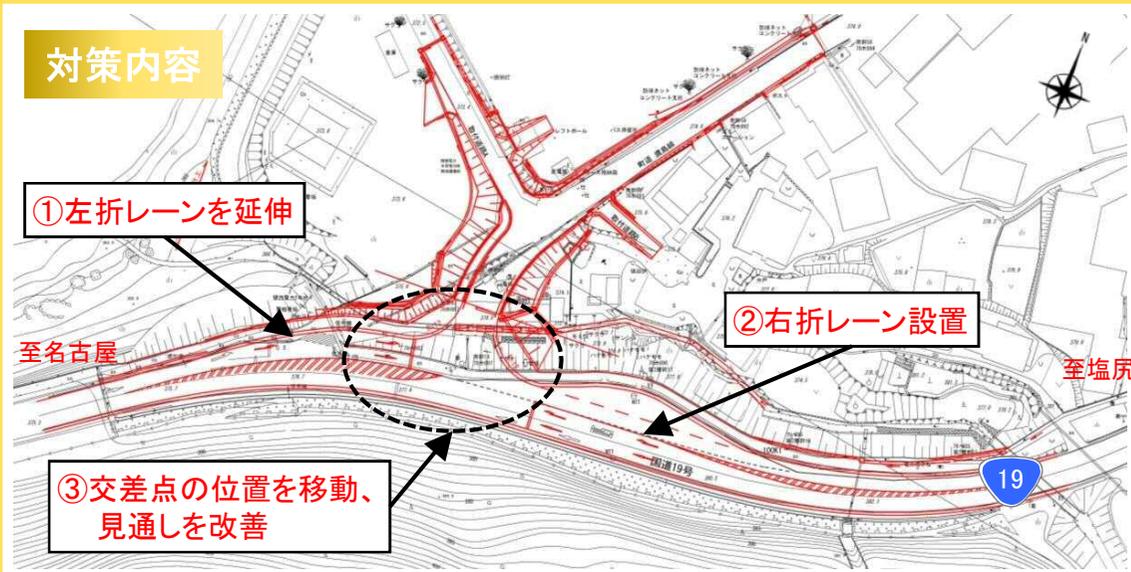


ハラハラ箇所【No. 203】 国道19号 ^{わたしま} 渡島交差点

対策前事故発生状況



対策内容



2-2 ハラハラ箇所の進捗状況

(対策実施事例：長野県)

事業の概要

当路線は塩尻市街地につながる幹線道路で交通量が多く、周辺には山形小学校等の公共施設があり、歩行者も多く利用している。しかし、歩道が整備されておらず歩行者にとって危険な道路となっているため、安心して利用できる歩道整備を行っているところである。

位置図

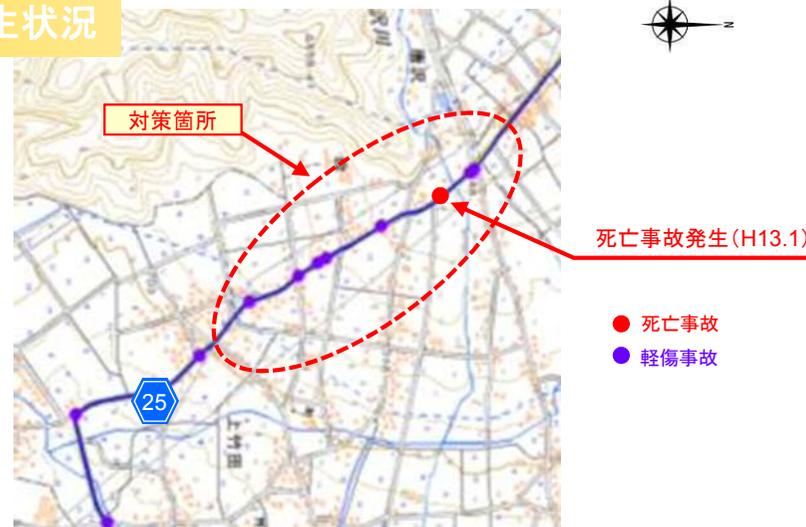
(主) 塩尻鍋割穂高線
山形村上竹田付近



ハラハラ箇所【No.136】 (主) 塩尻鍋割穂高線 しおじりなべわりほたか やまがたむらかみただ やまがたむらかみただ 山形村上竹田付近

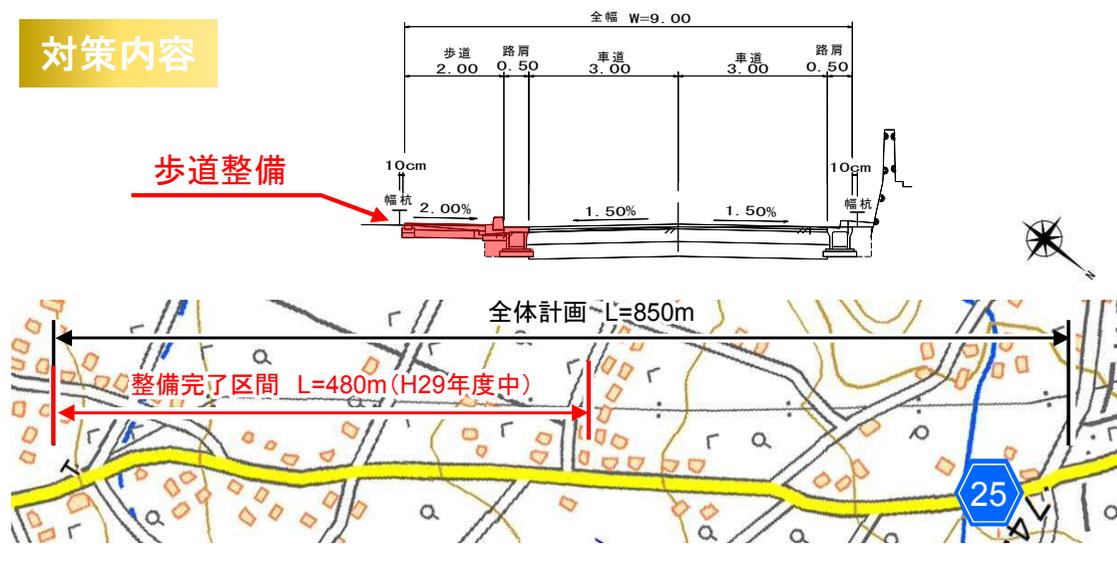
対策前事故発生状況

(H16~H22データ)



対策内容

歩道整備



改良前後の状況

対策前



対策後



3. 長野県内の生活道路交通事故対策の取り組み状況

3-1 生活道路交通事故対策の取り組みの流れ

- 平成27年度から生活道路内の事故対策の取り組みを開始している。
- 4次メッシュ単位の事故発生状況を基に、事故発生状況及び周辺に通学路の有無、ゾーン30指定の有無等を加味し、下記の2箇所を平成27年度対策エリアとして抽出。
 - ①軽井沢町借宿^{かりやど}（幅員5.5m未満の事故件数は、長野県内第5位）
 - ②長野市鶴賀権堂^{つるがごんどう}（全幅員の事故件数は、長野県内第3位、幅員5.5m未満の事故件数は、第5位）

■要対策箇所

2. 長野市鶴賀権堂



■全幅員全事故ワースト10

| ワースト No | 住所 | 事故件数 (全幅員) | 4次メッシュ |
|---------|-----|------------|-----------|
| 1 | 松本市 | 27 | 543727773 |
| 2 | 長野市 | 20 | 543871753 |
| 3 | 長野市 | 18 | 543871851 |
| 4 | 長野市 | 17 | 553801062 |
| 5 | 松本市 | 16 | 543727772 |
| 6 | 松本市 | 16 | 543727681 |
| 7 | 松本市 | 15 | 543727574 |
| 8 | 松本市 | 14 | 543727873 |
| 9 | 松本市 | 13 | 543727872 |
| 9 | 長野市 | 13 | 543871751 |
| 10 | 松本市 | 12 | 543727464 |
| 10 | 松本市 | 12 | 543727971 |
| 10 | 松本市 | 12 | 543727583 |
| 10 | 長野市 | 12 | 553801181 |

※4次メッシュ1756箇所中14箇所

■幅員5.5m未満全事故ワースト5

| ワースト No | 住所 | 事故件数 (幅員5.5m未満) | 4次メッシュ |
|---------|----------|-----------------|-----------|
| 1 | 松本市 | 11 | 543727464 |
| 2 | 松本市 | 8 | 543727773 |
| 3 | 松本市 | 7 | 543727872 |
| 4 | 諏訪市 | 6 | 543800591 |
| 5 | 飯田市 | 5 | 533726042 |
| 5 | 岡谷市 | 5 | 543800732 |
| 5 | 松本市 | 5 | 543727671 |
| 5 | 松本市 | 5 | 543727774 |
| 5 | 松本市 | 5 | 543727971 |
| 5 | 松本市 | 5 | 543727972 |
| 5 | 北佐久郡軽井沢町 | 5 | 543844044 |
| 5 | 長野市 | 5 | 543871851 |

※4次メッシュ1756箇所中12箇所

| No | 住所 | 事故件数 (全幅員) | 事故件数 (幅員5.5m未満) | 4次メッシュ |
|----|---------------|------------|-----------------|-----------|
| 1 | 長野県長野市鶴賀権堂 | 18 | 5 | 543871851 |
| 2 | 長野県北佐久郡軽井沢町借宿 | 5 | 5 | 543844044 |

<出典> イタルダ 生活道路統合データ(H26)

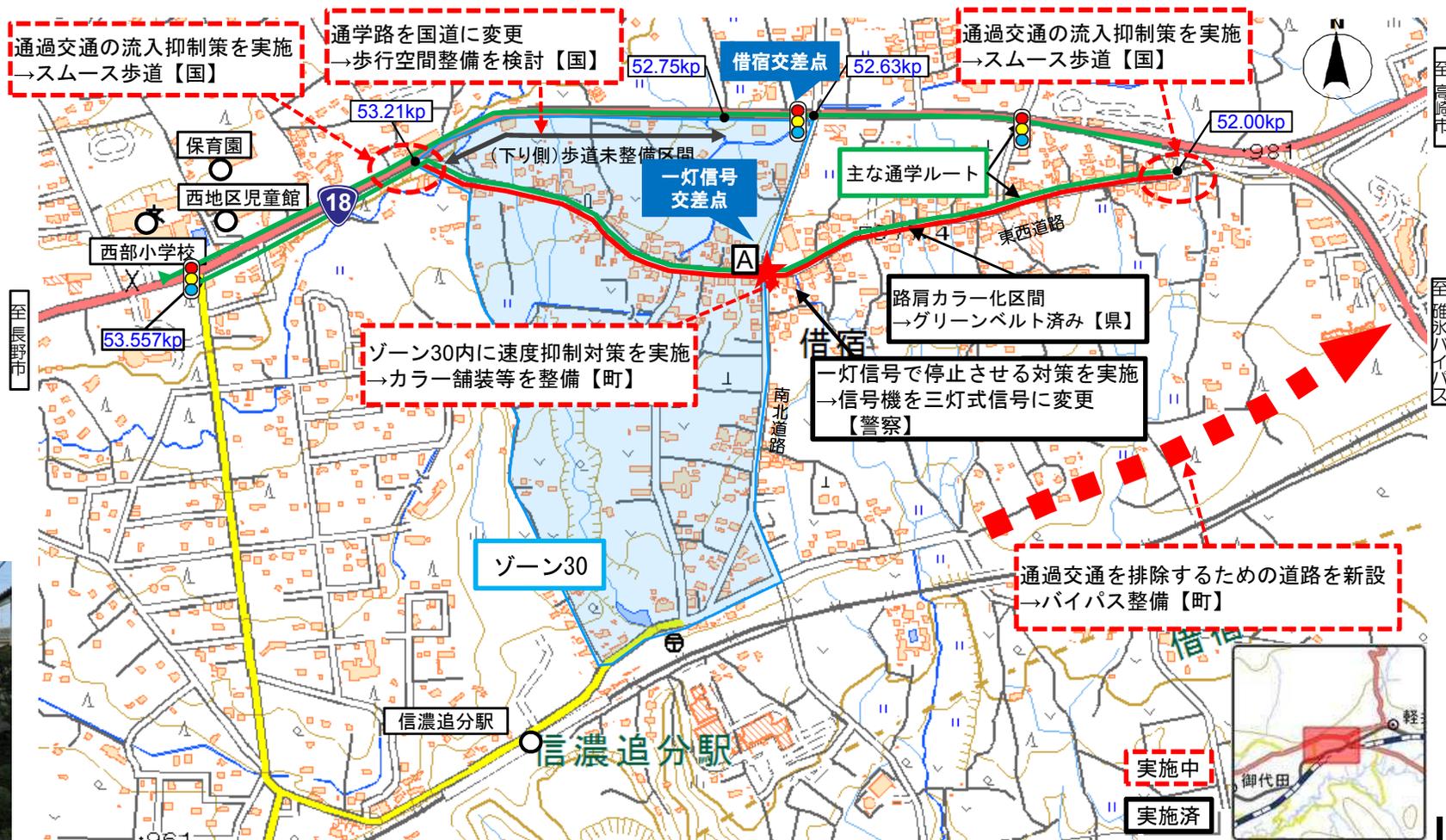
3-2 軽井沢町借宿の取り組み状況（対策概要）

- 軽井沢町借宿では、事故対策の検討後、平成28年6月に一灯式信号から三灯式信号に変更する対策を実施している。

■要対策箇所



■対策（案）



写真A



3-2 軽井沢町借宿の取り組み状況（対策効果）

- 一灯式信号から三灯式信号に変更した結果、100走行当たりの急ブレーキ回数が、一灯信号時よりも9割以上削減した。
- 事故件数についても対策実施が行われるH28年5月までは、年平均約5件の事故が発生していたが、対策実施後H28年12月現在まで事故は発生していない。

対策実施状況

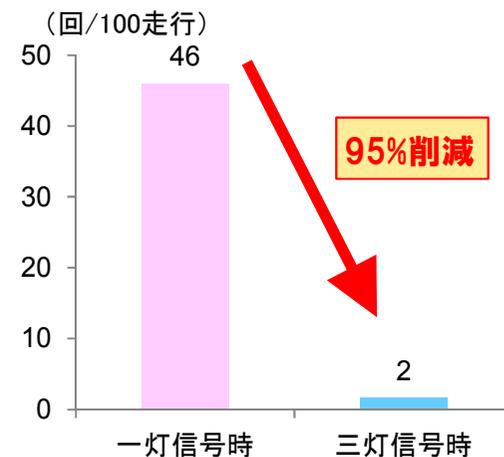


平成28年2月撮影



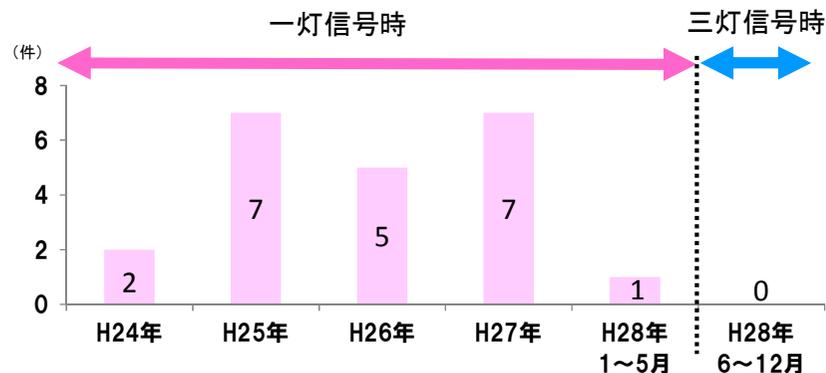
平成28年11月撮影

急ブレーキ件数



<出典>
ETC2.0プローブデータ
・対策前：H26年4月～12月
・対策後：H28年9月～11月

事故件数



三灯式信号変更後
事故は0件

<出典>
長野県統合型地理情報システム 信州くらしのマップ

3-3 長野市鶴賀権堂の取り組み状況

- 長野市鶴賀権堂では、県庁緑町線沿線地区整備事業の推進に合わせ、東側に隣接する既設道路への歩道整備を検討中。

■ 要対策箇所



■ 対策（案）



写真A



4. 逆走対策の取り組み状況

4-1 逆走対策の取り組み背景

- 「道路と自動車の連携により、2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにする」ことを目的に、全国で逆走対策事故に対する取り組みが活発化している。

高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ

【1. 高速道路での逆走発生状況と社会が取り巻く状況】

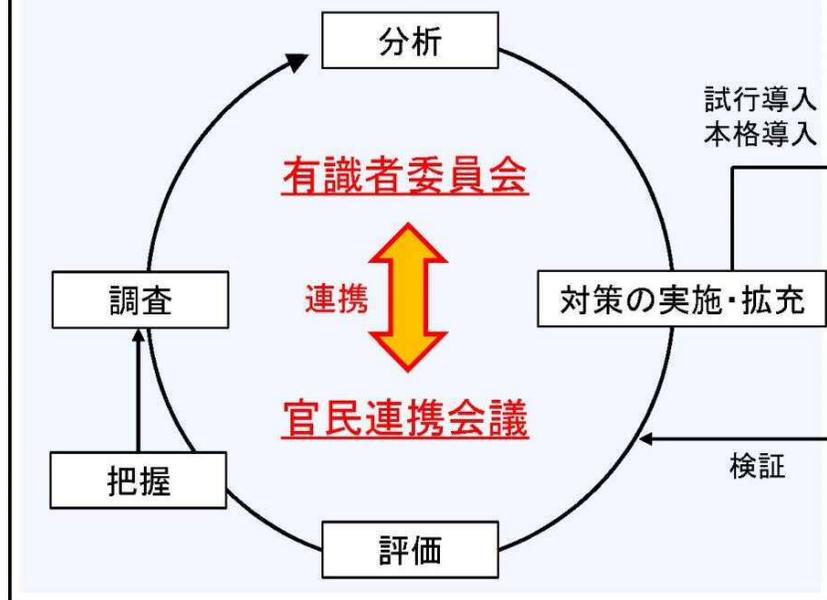
- 高速道路での逆走は2日に1回の割合で発生しており、悲惨な事故が後を絶たない(死傷事故に至る確率は、通常の事故より高い)
- 免許保有者に占める高齢者数、認知症の高齢者数はともに増加傾向にある
- 逆走は海外でも発生しており、各国でも対策を進めている

【2. 現在の逆走対策と効果】

- 平成26年度に逆走多発箇所33箇所を抽出し、道路側での物理的、視覚的な逆走対策を実施
- この33箇所の追跡調査では、年間20件(うち事故6件)発生していた逆走が、年間4件(うち事故0件)へと減少し、対策による一定の効果を確認

【3. 今後の逆走対策の進め方】

- 道路側、運転車側、自動車側それぞれから、ハード・ソフト面での重層的な対策を講じていく
- 逆走対策のPDCAサイクルを継続的に実施



【4. 今後実現をめざす姿】

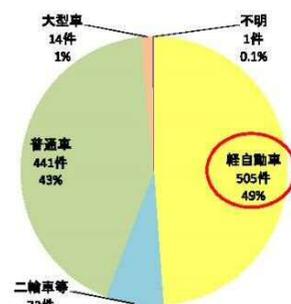
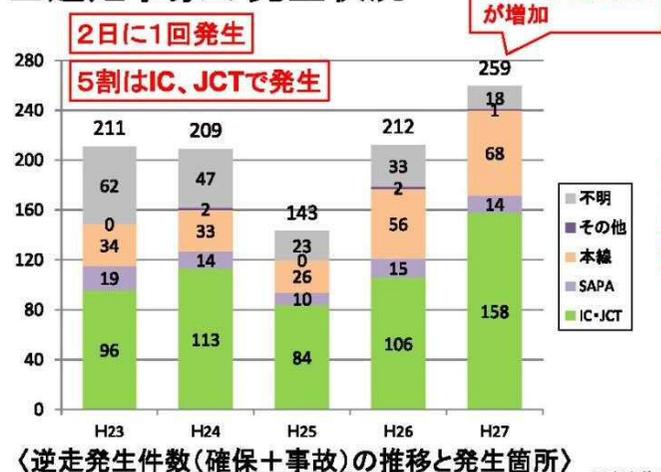
- 2016年度
- 現行の逆走対策の拡大、拡充
 - ・視覚に訴える対策(注意喚起標識等)
 - ・物理的抑止対策(ラバーボール設置等)
 - ・カーナビを活用した逆走車両への警告
 - 運転者への啓発
 - ・休憩施設やドライビングシミュレーターを活用した啓発
 - ・目的ICを行き過ぎた際の行動方法の周知
- 2018年度
- 車載機器メーカーの取り組み
 - ・カーナビやETCなどの既存インフラの活用
 - 路側機器メーカーの取り組み
 - ・逆走車両への警告、順走車両への注意喚起手段の開発
- 2020年度以降
- 自動車メーカー等の新技術の活用
 - ・逆走を運転者に警告する機器の使用過程車への付加、新車への普及拡大
 - ・自動運転技術の活用

高速道路での逆走事故ゼロ達成

4-1 逆走対策の取り組み背景

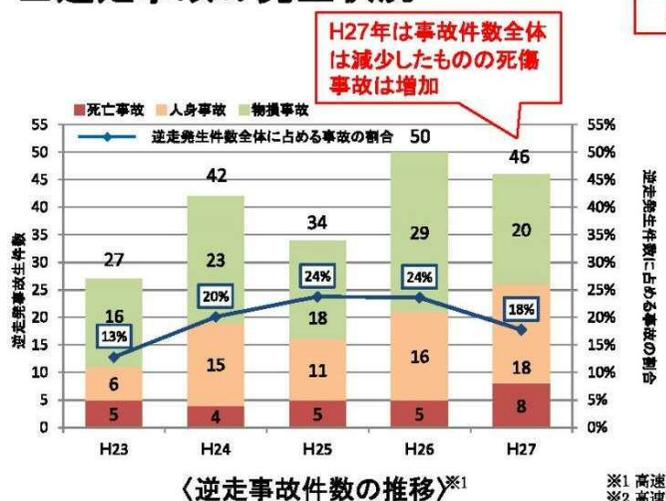
- 逆走事象は、2日に1回の頻度で発生しており、7割は高齢者によるものである。
- 逆走事故は、死傷事故となる割合が約4倍、死亡事故となる割合が約40倍である。

■ 逆走事象の発生状況

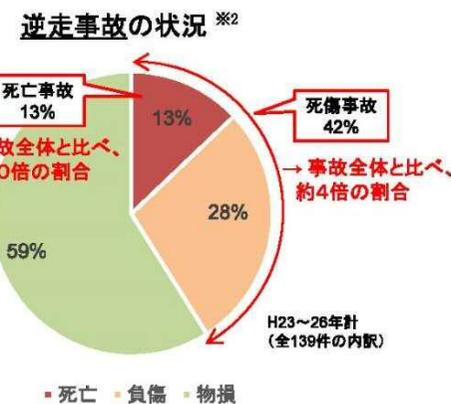
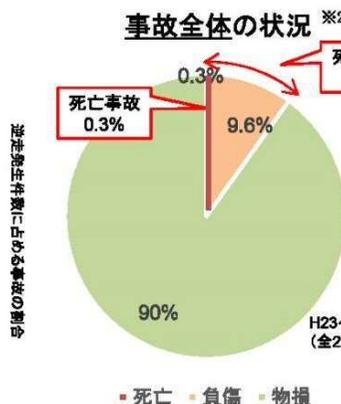


※高速道路(国土交通省及び高速道路会社が管理)における事故または確保に至った逆走事象(警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成)

■ 逆走事故の発生状況



逆走事故は、死傷事故となる割合が約4倍、死亡事故となる割合が約40倍

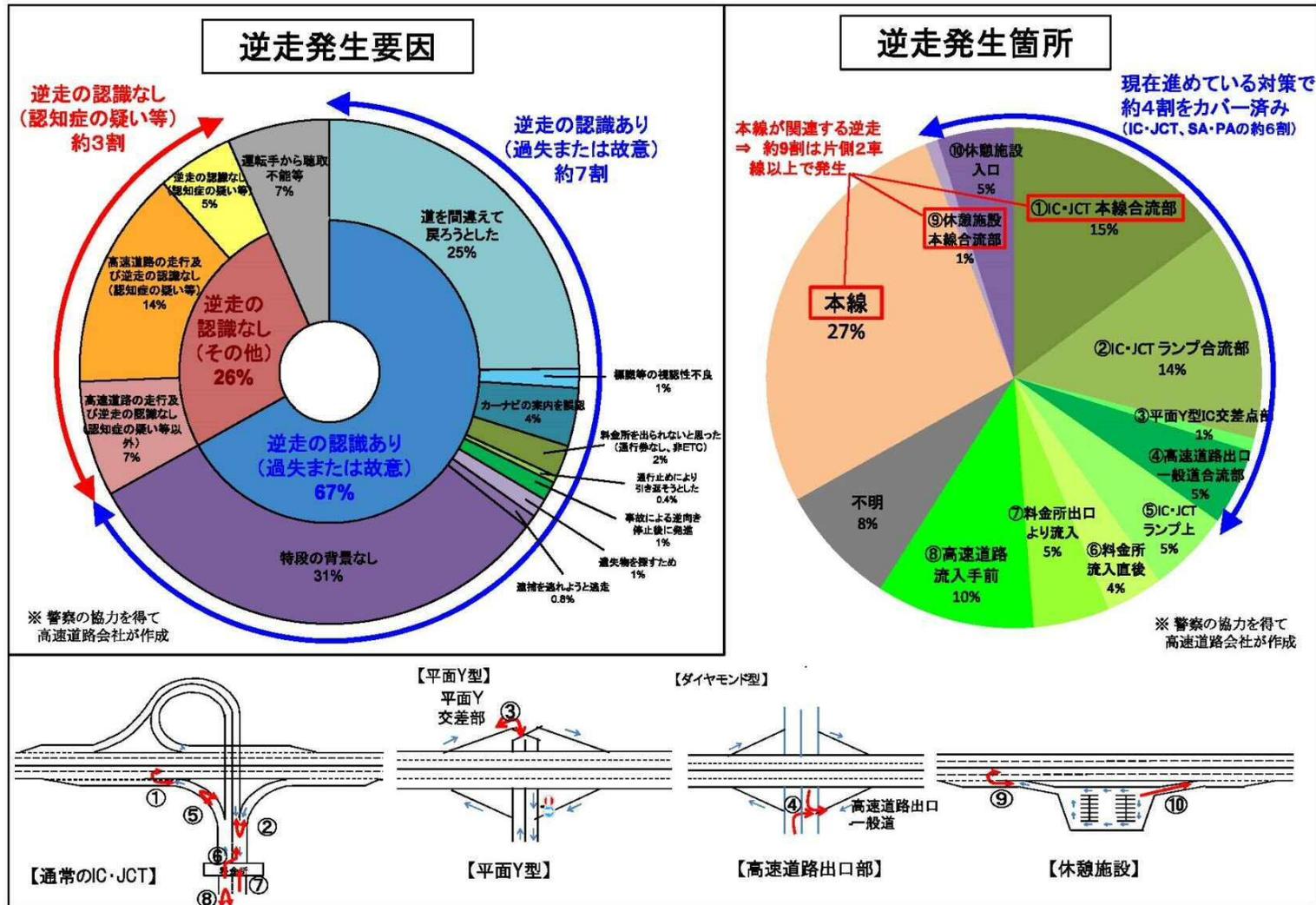


※1 高速道路(国土交通省及び高速道路会社が管理)における逆走による事故件数(警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成)
※2 高速道路会社が管理する高速道路の状況(高速道路会社調べ)

〈出典〉 国土交通省 第2回高速道路での逆走対策に関する有識者委員会配布資料

4-1 逆走対策の取り組み背景

- 逆走発生要因は、「道を間違えて戻ろうとした」等、逆走の認識のある場合が約7割を占める。
- 逆走発生箇所は、「本線」や「IC・JCT本線合流部」、「IC・JCTランプ合流部」等が多い。
- 現在進めている逆走対策によって、逆走事象の約4割をカバーできている。

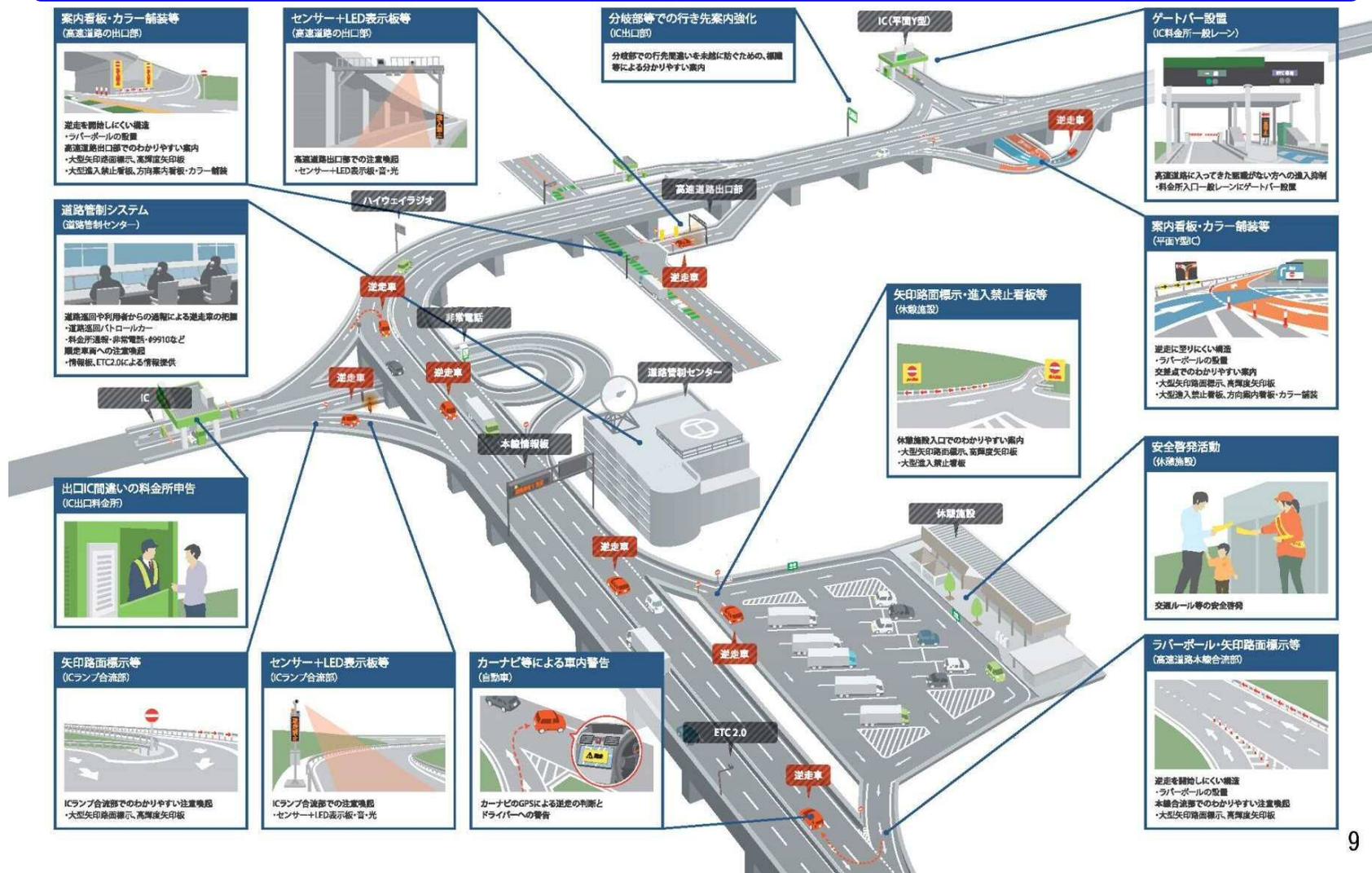


<出典> 国土交通省 第2回高速道路での逆走対策に関する有識者委員会配布資料

4-1 逆走対策の取り組み背景

- 高速道路における逆走対策は、発生箇所や要因に応じて以下の対策内容が考えられている。

逆走対策イメージ(高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ)



9

4-2 中部横断自動車道での逆走発生状況

- 長野県内で対象となる路線は中部横断自動車道、対象ICは佐久中佐都IC・佐久北IC・佐久南ICの3箇所である。
- 佐久中佐都IC および 佐久北IC において、平成23年から平成28年7月までの間に、ICへの誤進入などが原因となり、合計22回（佐久中佐都IC：6件、佐久北IC：16件）の逆走が確認された。

表 - 中部横断道「佐久中佐都IC」における逆走確認実績（平成23年～平成28年7月）

| 発生箇所 | No. | 方向 | 発生日月日 | 時間帯 | 発生状況 | 備考 |
|---------|-----|-----|---------------|-----|------------------------|---------|
| 佐久中佐都IC | ① | 上り線 | 平成24年6月19日(水) | 19時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | ② | 上り線 | 平成27年4月2日(木) | 17時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | ③ | 下り線 | 平成27年7月19日(日) | 18時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | 高齢者マーク付 |
| | ④ | 上り線 | 平成27年8月31日(月) | 15時 | Bランプから誤進入し、そのまま本線を逆走 | |
| | ⑤ | 上り線 | 平成28年2月7日(日) | 22時 | Bランプから誤進入し、Uターンして戻る | |
| | ⑥ | 上り線 | 平成28年4月22日(金) | 11時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |

注) H25～H26の事案については未確認



4-2 中部横断自動車道での逆走発生状況

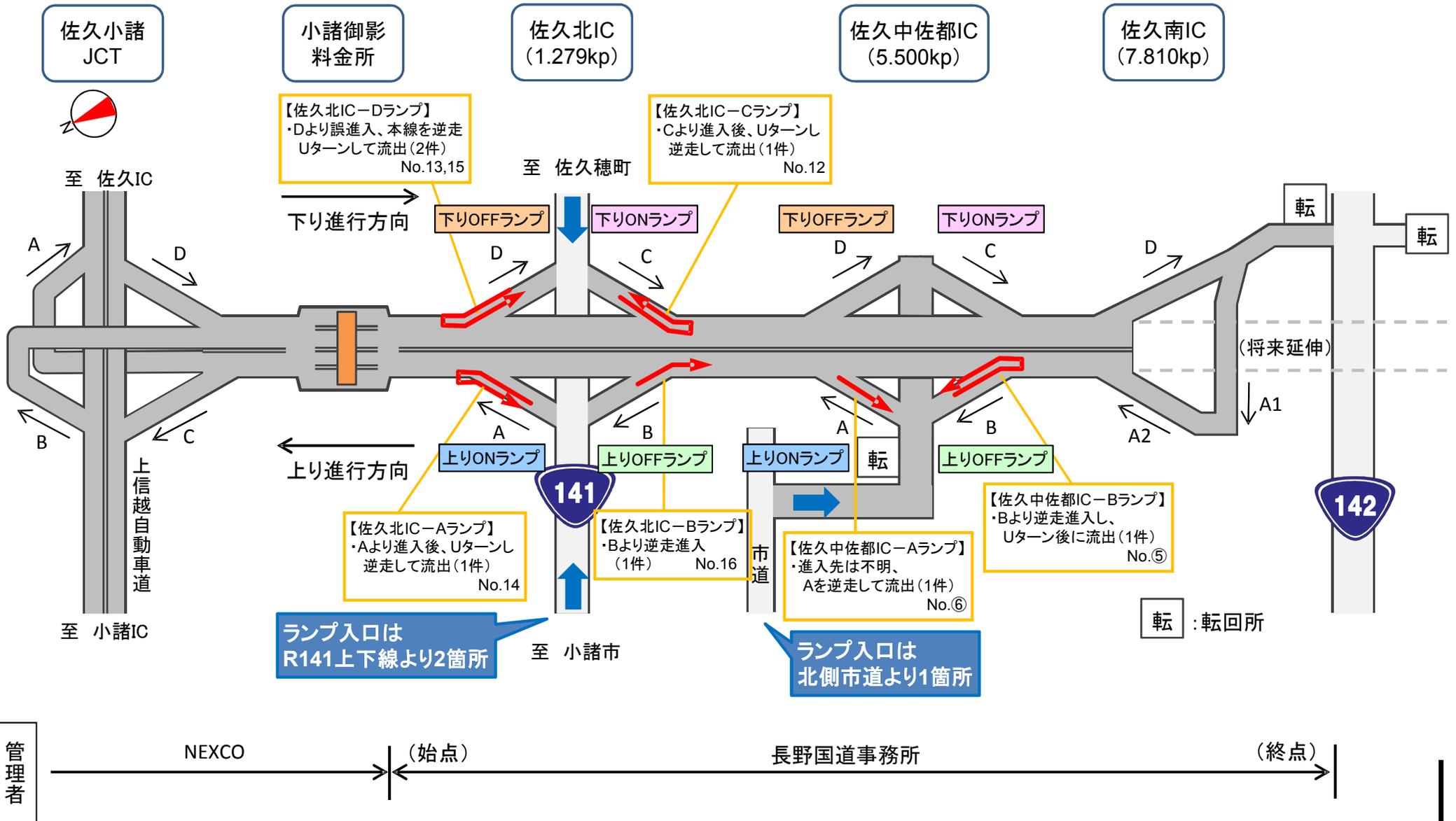
表 - 中部横断道「佐久北IC」における逆走確認実績（平成23年～平成28年7月）

| 発生箇所 | No. | 方向 | 発生年月日 | 時間帯 | 発生状況 | 備考 |
|-------|-----|-----|----------------|-----|------------------------|-------|
| 佐久北IC | 1 | 下り線 | 平成23年2月1日(金) | 11時 | Cランプから誤進入し、バックで逆走 | |
| | 2 | 上り線 | 平成23年3月20日(水祝) | 0時 | Bランプから誤進入し、バックで逆走 | |
| | 3 | 上り線 | 平成24年10月20日(日) | 13時 | Bランプから誤進入し逆走、U字溝に嵌り停車 | 軽自動車 |
| | 4 | 上り線 | 平成25年4月19日(土) | 10時 | Aランプから進入し、逆走後の停車時に確保 | 軽自動車 |
| | 5 | 上り線 | 平成25年6月6日(金) | 11時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | 普通車 |
| | 6 | 下り線 | 平成25年6月16日(火) | 17時 | Dランプをバックで逆走、停止時に確保 | 普通車 |
| | 7 | 上り線 | 平成25年7月12日(火) | 13時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | 普通車 |
| | 8 | 上り線 | 平成26年7月29日(火) | 12時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | 9 | 上り線 | 平成27年4月3日(金) | 10時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | 10 | 上り線 | 平成27年11月9日(月) | 12時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | 11 | 下り線 | 平成28年4月8日(金) | 11時 | Dランプから誤進入、大型車とすれ違う | |
| | 12 | 下り線 | 平成28年4月15日(金) | 10時 | Cランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | 軽トラック |
| | 13 | 下り線 | 平成28年5月25日(水) | 9時 | Dランプから誤進入し、Uターンして戻る | |
| | 14 | 下り線 | 平成28年6月25日(土) | 8時 | Aランプから進入し、Uターン後に逆走して戻る | |
| | 15 | 下り線 | 平成28年7月5日(火) | 15時 | Dランプから誤進入し、Uターンして戻る | |
| | 16 | 上り線 | 平成28年7月22日(金) | 20時 | Bランプから誤進入し、そのまま本線を逆走 | 軽自動車 |



4-2 中部横断自動車道での逆走発生状況

注) 逆走発生件数は、H28年に発生した事案(8件)が対象



4-3 中部横断自動車道での逆走対策

- 中部横断自動車道では、対策の方向性に基づき、下表に示すような対策メニューを立案し、実施している。

| 対策の方向性 | 対策方針 | 対策実施箇所 | 対策メニュー |
|--------------|----------------------|----------|--------|
| 逆走を未然に防ぐ | ①逆走に至りにくい構造を構築 | 本線分合流部 | ラバーポール |
| | | ランプ同士合流部 | |
| | | 出入口部 | |
| | | 平面Y型IC | |
| | ②行動選択地点での間違いにくい案内を実施 | 出入口部 | 矢印路面標示 |
| | | | 矢印板 |
| カラー舗装（一般道側） | | | |
| 進入禁止看板 | | | |
| 方向案内看板（一般道側） | | | |
| 逆走を気付かせる | ③誤進入地点での分かりやすい案内を実施 | 本線分合流部 | 矢印路面標示 |
| | | | 矢印板 |
| | | ランプ同士合流部 | 矢印路面標示 |
| | | | 矢印板 |
| | | 平面Y型IC | 矢印路面標示 |
| | | | 矢印板 |
| | | | 方向案内看板 |
| | | | カラー舗装 |
| | | | 注意喚起標識 |
| | | | |

4-3 中部横断自動車道での逆走対策

- 中部横断自動車道における具体の対策事例を以下に示す。

本線分流部
矢印路面標示



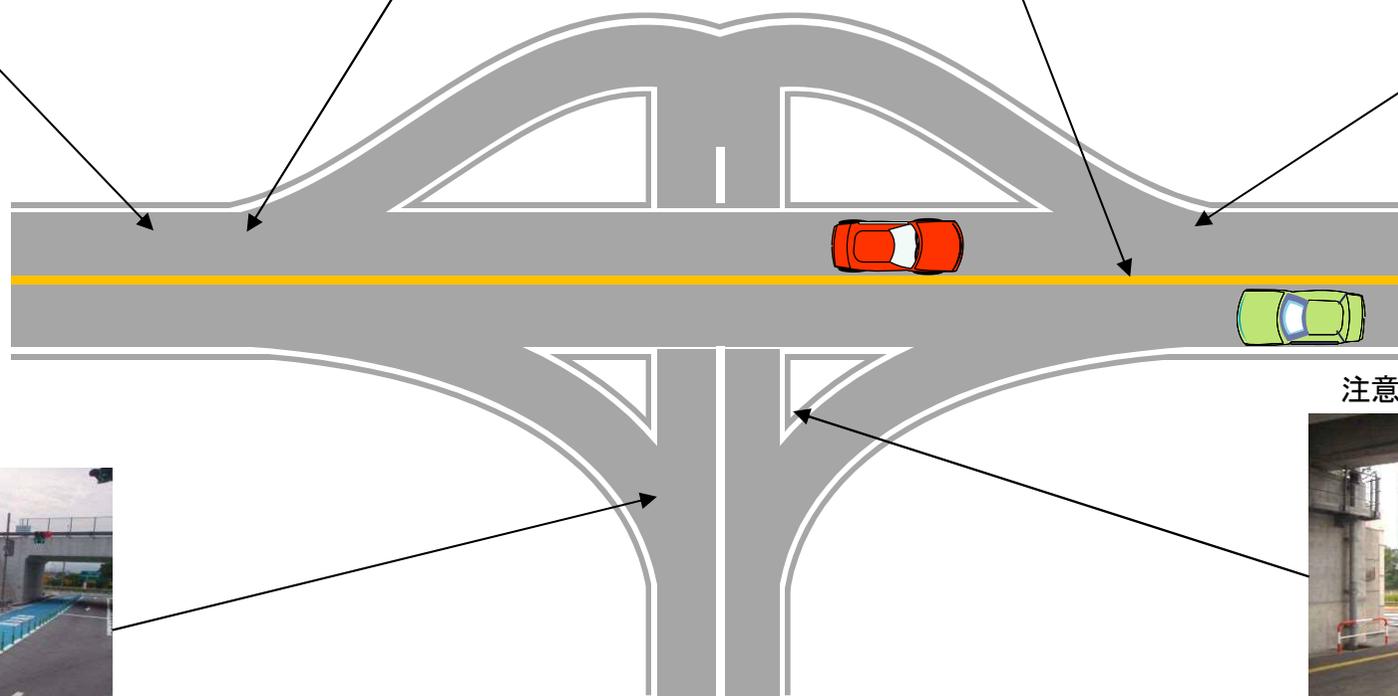
本線分流部
ラバーポール+矢印板



本線合流部
矢印板（樹脂ブロック部）



本線合流部
矢印路面標示



出入口部
カラー舗装



出入口部
注意喚起看板（進入禁止）

