

第7回委員会の論点

平成 22 年 9 月 30 日

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所
山梨県 県土整備部

これまでの経緯

『山梨県道路交通円滑化・安全委員会』の目的

山梨県内における移動の円滑化や安全な道路交通環境の向上を図るに当たり、優先的实施箇所やその対策方針等が、道路利用者や県民の意識と整合しているか等について、さまざまな立場から議論し、県内における今後の道路施策に反映することを目的とする。

前回までの委員会経緯

平成17年度	■第一回【抽出の考え方】 H17.11.15 ・山梨県の地域特性および交通特性 ・対策優先候補箇所抽出の考え方	平成18年度	■第四回【対策立案方針・対策案】 H18.7.18 ・対策優先箇所における対策立案方針及び対策一覧（案）	平成19年度	■第六回【進捗状況・指標の検討】 H19.10.10 ・「見える化計画」の実施状況 ・新たなデータや指標による対策優先箇所の検証
	■第二回【抽出結果・パブコメ実施方針】 H17.12.19 ・対策優先候補箇所の抽出 ・パブリックコメントの実施方針 ・対策優先箇所選定の考え方		■第五回【今後の進め方】 H18.12.25 ・道路見える化計画におけるPDCA ・渋滞対策優先箇所におけるPDCA ・「見える化」で変わる道路行政		
	■第三回【パブコメ結果・箇所決定】 H18.3.28 ・パブリックコメントの実施結果 ・道路交通円滑化対策優先箇所選定 ・対策優先箇所に対する今後の対応について				

H17年対策優先箇所選定経緯（第一回～第三回委員会）

交通円滑化（渋滞）	対策優先候補箇所の抽出 データによる抽出基準 ■全日における渋滞 ◇平日の旅行速度*1 20 km/h 以下の区間 かつ ◇年間の単位距離あたりの渋滞損失時間*2 が高い方から上位 1 割に該当する区間 ■観光時における渋滞 ◇8月休日の旅行速度*1 20 km/h 以下の区間 かつ ◇8月休日の単位距離あたりの渋滞損失時間*2 が高い方から上位 1 割に該当する区間 ※1 信号などでの停止時間も含めた場合の平均速度 ※2 (実際の旅行時間-基準旅行時間)×時間別車種別交通量×車種別平均乗車人数 ※3 (年間平均旅行時間-基準旅行時間)×24h車種別交通量×車種別平均乗車人数 ※4 年間通行止め時間×交通量 ■幅員狭小等による速度低下 ◇線形不良区間 (W<5.5m または R≤150m または i≥5%) のうち年間の単位距離あたりの損失時間*3 が高い方から上位 1 割に該当する区間 ■異常気象時の通行規制 ◇事前通行規制指定区間 のうち過去4年間の通行規制による影響交通量*4 が大きい方から上位 2 割に該当する区間	パブリックコメント ◇県民の実感に一致 →対策優先箇所へ ◇県民の実感に不一致 →除外 ◇県民から挙げられた新たな箇所 →定量的データにより、顕著な渋滞が確認された箇所を対策優先箇所へ	対策優先箇所 39箇所を決定
	※1 「事故密度」：距離あたりの事故発生件数 ※2 「事故率」：交通量（総走行台キロ）あたりの事故発生件数 ※3 「死亡事故換算件数」：死亡に至らない事故について追突、車両単独といった「事故類型ごとの死亡事故発生率」を乗じて、確率的に発生する死亡事故件数を推計したもの		
交通安全（事故）	対策優先候補箇所の抽出 データによる抽出基準 ■事故発生件数上位箇所 ◇死傷事故密度*1 の上位 20 箇所 ■死傷事故率上位箇所 ◇死傷事故率*2 の上位 5 箇所 ■地域特性：歩行者事故の増加への対応 ◇8月休日の単位距離あたりの渋滞損失時間*2 が高い方から上位 1 割に該当する区間 ■地域特性：高齢者事故の増加への対応 ◇ドライバーの場合 : 高齢者ドライバー事故率*2 上位 5 箇所 ◇弱者（歩行者+自転車）の場合：高齢者弱者事故率*2 上位 5 箇所 ■地域特性：死亡（重大）事故への対応 ◇死亡換算件数*3 の上位 5 箇所 ◇大型車混入率の上位 5 箇所	パブリックコメント ◇県民の実感に一致 →対策優先箇所へ ◇県民の実感に不一致 →除外 ◇県民から挙げられた新たな箇所 →定量的データにより、事故発生件数が高い等安全性の危惧が確認された箇所を対策優先箇所へ	対策優先箇所 47箇所を決定

第7回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会の論点

交通安全対策について、H17 選定箇所は、概ね対策が完了しました。しかし、未だ交通事故が発生している箇所も多くあることから、新たな箇所選定を予定しております。

また、渋滞対策については、H17 選定箇所における対策完了箇所(一部完了を含む)が、まだ4割と少ない事などから、引き続き、H17 選定箇所のフォローアップの実施を予定しております。

