

第4回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日時 平成20年1月31日(木)
14:00～16:00

場所 メルパルク NAGANO
3階「飛翔の間」

議 事 次 第

開 会

1 主催者あいさつ

2 委員の紹介

3 議 事

(1) これまでの経緯について . . . 資料 - 1

(2) 選定した箇所の対策内容及び対策実施状況について

. . . 資料 - 1

(3) 今後の方針について

. . . 資料 - 1

(4) 質疑応答

閉 会

長野県移動性・安全性向上検討委員会

第4回 委員会資料

平成20年1月31日

1. 概要

1 - 1. これまでの経緯

1. 概要

これまでの経緯

第4回の位置付け

2. 対策内容

3. 実施状況

4. 今後の方針

参考資料

- 第1回委員会で、長野県内の『移動性阻害箇所』と『安全性要対策箇所』の選定の考え方を整理。
- 第2回委員会で、『移動性阻害(候補)箇所』と『安全性要対策(候補)箇所』を抽出し、パブリックコメントを実施。
- 第3回委員会で、パブリックコメントの結果を踏まえた『イライラ(移動性阻害)箇所』と『ハラハラ(安全性要対策)箇所』を選定。

委員会フロー

第1回移動性向上検討委員会

平成17年12月27日

設立趣旨の確認
検討の流れ・スケジュール
移動性阻害箇所選定の考え方
暫定移動性阻害箇所(案)

第1回安全性向上検討委員会

平成17年12月27日

設立趣旨の確認
検討の流れ・スケジュール
安全性要対策箇所選定の考え方
暫定安全性要対策箇所(案)

第2回移動性・安全性向上検討委員会

平成18年9月22日

移動性阻害箇所・安全性要対策箇所選定の考え方
移動性阻害(候補)箇所・安全性要対策(候補)箇所の抽出
パブリックコメントの実施方法(案)

パブリックコメントの実施

～候補箇所について/その他のイライラ・ハラハラ箇所について～

実施期間 : 平成18年12月23日～平成19年1月31日(40日間)

実施媒体 : パンフレット(10,000部)/インターネット

回収数 : 1,030件 (パンフレット 912件/インターネット 118件)

第3回移動性・安全性向上検討委員会

平成19年3月14日

パブリックコメントの結果について
イライラ(移動性阻害)箇所<52箇所>の選定
ハラハラ(安全性要対策)箇所<50箇所>の選定

- 選定した『イライラ(移動性阻害)箇所』と『ハラハラ(安全性要対策)箇所』をパンフレットとインターネットにより公表しました。

【公表資料】

イライラ(移動性阻害)箇所見える化プラン



ハラハラ(安全性要対策)箇所見える化プラン



1. 概要

< プランPDCA >

1 - 2 . 第4回委員会の位置付け

1. 概要

これまでの経緯

第4回の位置付け

- ▶第4回委員会では、PDCAサイクルにおけるPlan(対策の検討)以降が検討対象となる。
- ▶具体的には、「選定した箇所の対策内容」、「対策実施状況」、「今後の方針」について報告・検討を行う。

2. 対策内容

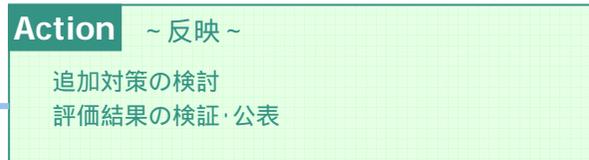
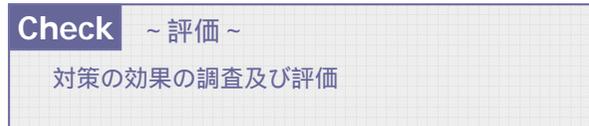
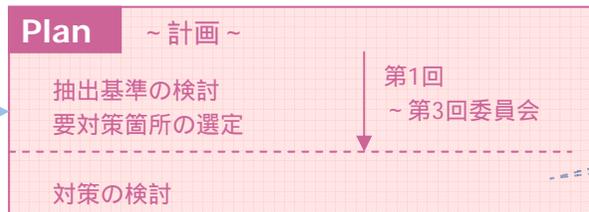
3. 実施状況

4. 今後の方針

参考資料

移動性・安全性向上のためのPDCA

現在、「対策の検討」及び「対策の実施」を進めています。



~ 第4回委員会の検討項目 ~

対策内容について

- ・事業計画(案)の提示

対策の実施状況について

- ・イライラ・ハラハラ箇所の対策実施状況を報告
- ・対策実施箇所の事例紹介

今後の方針について

- ・Check(評価)について (パブコメの実施方針の検討)
- ・PDCAサイクルの確立について
(箇所の追加に関する“新たな指標”などを検討)

2. 対策内容について

< 個別箇所PDCA >

2 - 1. イライラ(移動性障害)箇所の対策

1. 概要

- イライラ箇所(52箇所)の内、38箇所に対策を計画済み。(残りの14箇所については現在対策を検討中)
- 各イライラ箇所のPDCAレベルについて、「Plan」の段階が25箇所、「Do」の段階が27箇所となっている。

2. 対策内容

イライラ箇所対策

ハラハラ箇所対策

カルテ管理

3. 実施状況

4. 今後の方針

Plan

現在整理段階であり、今後変更が生じる可能性があります。

No.	路線名	場所(交差点名等)	Plan		Do		Check		Action	(参考) 想定される対策事業
			検討中	計画済み	準備中	実施中	対策完了	調査中		
1	一般国道18号	上田市上塩尻東～坂城町鼠橋通り								上田坂城バイパス
2	一般国道18号	上田市大屋付近								上田バイパス
3	一般国道18号	千曲市戸倉～粟佐								坂城更埴バイパス
4	一般国道18号	長野市上千田～柳原北								長野東バイパス
5	一般国道19号	長野市中御所～居町								検討中
6	一般国道19号	松本市芳野～白坂								松本拡幅
7	一般国道19号	塩尻市吉田北～松本市平田								塩尻北拡幅
8	一般国道20号	茅野市宮川～中河原北								坂室バイパス
9	一般国道20号	諏訪市四賀～赤羽根踏切付近								諏訪バイパス
10	一般国道20号	諏訪市元町～湖岸通り2丁目								諏訪バイパス
11	一般国道20号	下諏訪町富部～西大路口								下諏訪岡谷バイパス
12	一般国道20号	岡谷市岡谷インター								下諏訪岡谷バイパス(塩嶺峠)
13	一般国道141号	佐久市跡部付近								白田～野沢バイパス
14	一般国道144号	上田市下原付近								上野バイパス
15	一般国道147号	松本市新橋								高家バイパス
16	一般国道152号	上田市大屋駅前								検討中
17	一般国道153号	飯田市インター付近								検討中
18	一般国道153号	駒ヶ根市小町屋南部								伊南バイパス
19	一般国道158号	松本市渚1丁目付近								検討中
20	一般国道403号	須坂市幸高～須坂インター								幸高～井上拡幅
21	一般国道403号	長野市長野インター南付近								松代(拡幅)
22	一般国道406号	須坂市村山町								村山橋(改築)
23	一般国道406号	須坂市須坂駅前								検討中
24	(主)長野真田線	長野市下水鉤南付近								小島田(バイパス)
25	(主)長野上田線	上田市三好町								三好町(拡幅)
26	(主)諏訪辰野線	諏訪市洪崎								小和田(拡幅)
27	(主)豊科インター堀金線	安曇野市豊科田沢								検討中
28	(一)平田新橋線	松本市深志2丁目								(都)二の丸豊田線(本町～栄町)(拡幅)
29	(一)栗川寺鎌田線	松本市鎌田								(都)内環状南線(鎌田～中条)(拡幅)
30	(一)三才大豆島中御所線	長野市荒木								(都)丹波島村山線(若里)(拡幅)
31	(一)稲荷山停車場線	長野市稲荷山駅付近								塩崎(拡幅)
32	(一)払沢茅野線	茅野市茅野市街								永明(拡幅)
33	一般国道18号	信濃町内								野尻バイパス
34	一般国道117号	飯山市中央橋西～新潟県境								検討中
35	一般国道148号	白馬村神城～新潟県境								松本系魚川連絡道路
36	(主)飯山野沢温泉線	飯山市蛸川橋～横落								検討中
37	一般国道19号	上松町上松								橋改良
38	一般国道19号	塩尻市奈良井～豊川								桜沢改良
39	一般国道19号	生坂村内								19号防災(山清路)
40	一般国道19号	信州新町奈津女橋～長野市笹平トンネル西								19号防災
41	一般国道20号	下諏訪町藤ノ木～富部								諏訪バイパス
42	一般国道20号	塩尻市塩峠付近								下諏訪岡谷バイパス(塩嶺峠)
43	一般国道158号	松本市中ノ湯～波田町新島々駅付近								中部縦貫自動車道
44	一般国道361号	木曾町神谷								伊那木曾連絡道路
45	(主)岡谷茅野線	岡谷市湊								検討中
46	(一)八島高原線	下諏訪町東俣								検討中
47	(一)白雲温泉線	松本市安曇沢渡付近								白雲(拡幅)
48	(一)白石千曲線	千曲市横町付近								検討中
49	一般国道141号	山梨県境～佐久穂町清水町								市場坂(拡幅)中部横断自動車道
50	一般国道148号	大町市木崎～青木湖付近								松本系魚川連絡道路
51	一般国道152号	飯田市南信濃青崩峠付近								三遠南信道
52	一般国道256号	飯田市上村付近								三遠南信道

2. 対策内容について

< 個別箇所PDCA >

2 - 2 . ハラハラ(安全性要対策)箇所の対策

1. 概要

- ハラハラ箇所(50箇所)の内、36箇所に対策を計画済み。(残りの14所については現在対策を検討中)
- 各ハラハラ箇所のPDCAレベルについて、「Plan」の段階が22箇所、「Do」の段階が28箇所となっている。

2. 対策内容

イライラ箇所対策

ハラハラ箇所対策

カルテ管理

3. 実施状況

4. 今後の方針

Plan

現在整理段階であり、今後変更が生じる可能性があります。

No.	路線名	場所(交差点名等)	Plan		Do		Check		Action	(参考) 想定される対策事業
			検討中	計画済み	準備中	実施中	対策完了	調査中		
1	一般国道18号	上田市住吉								交通安全対策
2	一般国道18号	長野市浅野								交通安全対策
3	一般国道18号	飯綱町牟礼駅入口								検討中
4	一般国道19号	長野市下米鉋南								交通安全対策
5	一般国道19号	松本市井川城口								交通安全対策
6	一般国道19号	塩尻市宗賀								桜沢改良
7	一般国道19号	大桑村長野								検討中
8	一般国道20号	富士見町富士見付近								富士見歩道設置
9	一般国道20号	富士見町小手沢								交通安全対策
10	一般国道20号	諏訪市諏訪1丁目付近								上諏訪電線共同溝
11	一般国道141号	小諸市赤坂								検討中
12	一般国道153号	飯田市東平								検討中
13	一般国道18号	長野市稲葉付近								交通安全対策
14	一般国道19号	木祖村数原								検討中
15	一般国道19号	塩尻市宗賀								検討中
16	一般国道19号	松本市渚1丁目								交通安全対策
17	一般国道117号	長野市青木島町大塚								青木島拡幅
18	一般国道143号	松本市岡田付近								岡田拡幅
19	一般国道147号	大町市大町旭町								松本糸魚川連絡道路
20	一般国道153号	飯田市中村								
21	一般国道153号	飯田市大瀬木 - 飯田インター入口								検討中
22	一般国道153号	飯田市鼎名古屋								
23	一般国道406号	長野市茂菅付近								百瀬～茂菅バイパス
24	一般国道406号	須坂市村山町大割								村山橋(改築)
25	(主)伊那辰野停車場線	伊那市上牧								伊那バイパス
26	(主)長野上田線	千曲市上山田町								力石～上五明(バイパス)
27	(主)下諏訪辰野線	岡谷市川岸上1丁目～川岸保育園前								成田町(拡幅)
28	一般国道18号	上田市国分西 - 中央5丁目								交通安全対策
29	一般国道18号	長野市南警察西								交通安全対策
30	一般国道18号	長野市西尾張部								交通安全対策
31	一般国道19号	木曾町福島								事故危険箇所対策(伊谷交差点)
32	一般国道19号	木曾町日義								検討中
33	一般国道19号	木祖村数原								事故危険箇所対策(数原北交差点)
34	一般国道19号	塩尻市鷺川								検討中
35	一般国道19号	塩尻市大門七区								検討中
36	一般国道19号	松本市芳川村井付近								交通安全対策
37	一般国道19号	松本市野瀬								交通安全対策
38	一般国道19号	信州新町新町付近								新町歩道設置
39	一般国道20号	諏訪市諏訪インター								検討中
40	一般国道20号	岡谷市今井付近								
41	一般国道20号	塩尻市棧敷付近								検討中
42	一般国道142号	佐久市跡部付近								佐久南拡幅
43	一般国道144号	上田市本原付近								上野バイパス
44	一般国道147号	松本市島内								高家バイパス
45	一般国道151号	飯田市川路田中								検討中
46	一般国道153号	根羽村下町								検討中
47	一般国道153号	飯田市上殿岡								
48	一般国道403号	須坂市井上町幸高								幸高～井上拡幅
49	(主)岡谷茅野線	諏訪市大能								湖南(バイパス)
50	(主)長野真田線	長野市下米鉋付近								小島田(バイパス)

2. 対策内容について

< 個別箇所PDCA >

2 - 3 . カルテによる事業情報の管理・共有

1. 概要

- ▶イライラ・ハラハラ箇所の全箇所について、下図に示すカルテを作成している。
- ▶定期的に、対策の実施状況やデータを更新しています。
- ▶関係者の情報共有を支援するとともに、県民への公表資料を作成する際の基礎資料として活用しています。

2. 対策内容

イライラ箇所対策

ハラハラ箇所対策

カルテ管理

3. 実施状況

4. 今後の方針

Plan

< イライラ (移動性阻害) 箇所カルテ >

移動性阻害箇所		一般国道18号 上田市上塩尻東～坂城町飯橋通り		対策PDCAレベル	D	No.	1																																																						
<table border="1"> <tr><th colspan="2">箇所概要</th></tr> <tr><td>No.</td><td>1</td></tr> <tr><td>箇所名</td><td>上田市上塩尻東～坂城町飯橋通り</td></tr> <tr><td>路線名</td><td>一般国道18号</td></tr> <tr><td>管轄</td><td>長野道事務所</td></tr> </table>								箇所概要		No.	1	箇所名	上田市上塩尻東～坂城町飯橋通り	路線名	一般国道18号	管轄	長野道事務所																																												
箇所概要																																																													
No.	1																																																												
箇所名	上田市上塩尻東～坂城町飯橋通り																																																												
路線名	一般国道18号																																																												
管轄	長野道事務所																																																												
<table border="1"> <tr><th colspan="2">センサスデータ</th></tr> <tr><td>代表箇所</td><td>H11 H17</td></tr> <tr><td>区間番号</td><td>1013 1013</td></tr> <tr><td>交通量(台/日)</td><td>28,478 25,336</td></tr> <tr><td>旅行速度(km/h)</td><td>19.0 40.9</td></tr> <tr><td>車道幅員(m)</td><td>7.0 7.0</td></tr> <tr><td>沿道状況</td><td>市街地 市街地</td></tr> </table>		センサスデータ		代表箇所	H11 H17	区間番号	1013 1013	交通量(台/日)	28,478 25,336	旅行速度(km/h)	19.0 40.9	車道幅員(m)	7.0 7.0	沿道状況	市街地 市街地					<table border="1"> <tr><th colspan="2">経路性阻害状況</th></tr> <tr><td>阻害要因</td><td>渋滞</td></tr> <tr><td>渋滞発生時間</td><td>渋滞発生時間が県内平均の10倍以上の区間で、橋が連続して高い箇所</td></tr> <tr><td>排除の背景</td><td>H16渋滞損失時間: 233.6千人時間/年・km</td></tr> </table>		経路性阻害状況		阻害要因	渋滞	渋滞発生時間	渋滞発生時間が県内平均の10倍以上の区間で、橋が連続して高い箇所	排除の背景	H16渋滞損失時間: 233.6千人時間/年・km																																
センサスデータ																																																													
代表箇所	H11 H17																																																												
区間番号	1013 1013																																																												
交通量(台/日)	28,478 25,336																																																												
旅行速度(km/h)	19.0 40.9																																																												
車道幅員(m)	7.0 7.0																																																												
沿道状況	市街地 市街地																																																												
経路性阻害状況																																																													
阻害要因	渋滞																																																												
渋滞発生時間	渋滞発生時間が県内平均の10倍以上の区間で、橋が連続して高い箇所																																																												
排除の背景	H16渋滞損失時間: 233.6千人時間/年・km																																																												
<table border="1"> <tr><th colspan="2">事業概要</th></tr> <tr><td>事業名</td><td>国道18号上塩尻バイパス</td></tr> <tr><td>事業計画</td><td>平成3年度～平成21年度(暫定)</td></tr> <tr><td>事業の背景</td><td>通過交通の市街地への流入や千曲川の渡河部で交通が集中し、橋梁部やその前後の交差点において渋滞が慢性化、なかでも上田市坂城町周辺の一般国道18号は、沿道に商業が密集し、幅員が狭く、交通事故の発生による慢性的な交通渋滞が発生。このため、幅員などによる環境悪化や交通事故の危険性などが問題</td></tr> <tr><td>対策内容</td><td>〔行楽期〕 上田市上塩尻～橋梁部坂城町小橋(L=4.9km)について上田坂城バイパスの整備を進めている。 H12.2 上田町上塩尻～橋梁143号B区間(L=1.6km)を暫定2車線供用。 H16.2 国道143号B-P(主)長野上田線区間(L=0.6km)を暫定2車線供用。 H19.3 若鼻トンネル(L=0.5km)が暫定2車線供用。</td></tr> </table>		事業概要		事業名	国道18号上塩尻バイパス	事業計画	平成3年度～平成21年度(暫定)	事業の背景	通過交通の市街地への流入や千曲川の渡河部で交通が集中し、橋梁部やその前後の交差点において渋滞が慢性化、なかでも上田市坂城町周辺の一般国道18号は、沿道に商業が密集し、幅員が狭く、交通事故の発生による慢性的な交通渋滞が発生。このため、幅員などによる環境悪化や交通事故の危険性などが問題	対策内容	〔行楽期〕 上田市上塩尻～橋梁部坂城町小橋(L=4.9km)について上田坂城バイパスの整備を進めている。 H12.2 上田町上塩尻～橋梁143号B区間(L=1.6km)を暫定2車線供用。 H16.2 国道143号B-P(主)長野上田線区間(L=0.6km)を暫定2車線供用。 H19.3 若鼻トンネル(L=0.5km)が暫定2車線供用。	<table border="1"> <tr><th colspan="2">バックデータ</th></tr> <tr><td>センサス区間番号</td><td>1013</td></tr> <tr><td>DM区間番号</td><td>-</td></tr> <tr><td>年次</td><td>渋滞損失時間(千人時間/年)</td></tr> <tr><td>H16</td><td>233.6</td></tr> <tr><td>H17</td><td>252.6</td></tr> <tr><td>H18</td><td>246.9</td></tr> <tr><td>H19</td><td></td></tr> <tr><td>H20</td><td></td></tr> <tr><td>H21</td><td></td></tr> <tr><td>H22</td><td></td></tr> <tr><td>H23</td><td></td></tr> <tr><td>H24</td><td></td></tr> <tr><td>H25</td><td></td></tr> <tr><td>H26</td><td></td></tr> <tr><td>H27</td><td></td></tr> <tr><td>H28</td><td></td></tr> <tr><td>H29</td><td></td></tr> <tr><td>H30</td><td></td></tr> <tr><td>H31</td><td></td></tr> <tr><td>H32</td><td></td></tr> <tr><td>H33</td><td></td></tr> <tr><td>H34</td><td></td></tr> <tr><td>H35</td><td></td></tr> </table>		バックデータ		センサス区間番号	1013	DM区間番号	-	年次	渋滞損失時間(千人時間/年)	H16	233.6	H17	252.6	H18	246.9	H19		H20		H21		H22		H23		H24		H25		H26		H27		H28		H29		H30		H31		H32		H33		H34		H35	
事業概要																																																													
事業名	国道18号上塩尻バイパス																																																												
事業計画	平成3年度～平成21年度(暫定)																																																												
事業の背景	通過交通の市街地への流入や千曲川の渡河部で交通が集中し、橋梁部やその前後の交差点において渋滞が慢性化、なかでも上田市坂城町周辺の一般国道18号は、沿道に商業が密集し、幅員が狭く、交通事故の発生による慢性的な交通渋滞が発生。このため、幅員などによる環境悪化や交通事故の危険性などが問題																																																												
対策内容	〔行楽期〕 上田市上塩尻～橋梁部坂城町小橋(L=4.9km)について上田坂城バイパスの整備を進めている。 H12.2 上田町上塩尻～橋梁143号B区間(L=1.6km)を暫定2車線供用。 H16.2 国道143号B-P(主)長野上田線区間(L=0.6km)を暫定2車線供用。 H19.3 若鼻トンネル(L=0.5km)が暫定2車線供用。																																																												
バックデータ																																																													
センサス区間番号	1013																																																												
DM区間番号	-																																																												
年次	渋滞損失時間(千人時間/年)																																																												
H16	233.6																																																												
H17	252.6																																																												
H18	246.9																																																												
H19																																																													
H20																																																													
H21																																																													
H22																																																													
H23																																																													
H24																																																													
H25																																																													
H26																																																													
H27																																																													
H28																																																													
H29																																																													
H30																																																													
H31																																																													
H32																																																													
H33																																																													
H34																																																													
H35																																																													
<table border="1"> <tr><th colspan="2">沿道状況・対策事業に対するコメント</th></tr> <tr><td colspan="2">上塩尻交差点において、県内平均の約1.7倍の渋滞発生時間が発生。(H16年度) 上田市役所から坂城町飯橋までの渋滞時間が半減。また、上田坂城バイパスと併行する国道長野上田線は、地域の通学路として使われており、国道長野上田線を利用している大型車などの過激な走行が上田坂城バイパスへ転嫁されたことで、交通の安全が向上。渋滞解消による騒音の削減など沿道環境が改善。</td></tr> </table>								沿道状況・対策事業に対するコメント		上塩尻交差点において、県内平均の約1.7倍の渋滞発生時間が発生。(H16年度) 上田市役所から坂城町飯橋までの渋滞時間が半減。また、上田坂城バイパスと併行する国道長野上田線は、地域の通学路として使われており、国道長野上田線を利用している大型車などの過激な走行が上田坂城バイパスへ転嫁されたことで、交通の安全が向上。渋滞解消による騒音の削減など沿道環境が改善。																																																			
沿道状況・対策事業に対するコメント																																																													
上塩尻交差点において、県内平均の約1.7倍の渋滞発生時間が発生。(H16年度) 上田市役所から坂城町飯橋までの渋滞時間が半減。また、上田坂城バイパスと併行する国道長野上田線は、地域の通学路として使われており、国道長野上田線を利用している大型車などの過激な走行が上田坂城バイパスへ転嫁されたことで、交通の安全が向上。渋滞解消による騒音の削減など沿道環境が改善。																																																													

< ハラハラ (安全性要対策) 箇所カルテ >

安全性要対策箇所		一般国道406号 須城市村山町大割		対策PDCAレベル	D	No.	24																																																								
<table border="1"> <tr><th colspan="2">箇所概要</th></tr> <tr><td>No.</td><td>24</td></tr> <tr><td>箇所名</td><td>須城市村山町大割</td></tr> <tr><td>路線名</td><td>一般国道406号</td></tr> <tr><td>管轄</td><td>長野道</td></tr> </table>								箇所概要		No.	24	箇所名	須城市村山町大割	路線名	一般国道406号	管轄	長野道																																														
箇所概要																																																															
No.	24																																																														
箇所名	須城市村山町大割																																																														
路線名	一般国道406号																																																														
管轄	長野道																																																														
<table border="1"> <tr><th colspan="2">センサスデータ</th></tr> <tr><td>代表箇所</td><td>H11 H17</td></tr> <tr><td>区間番号</td><td>1284 1457</td></tr> <tr><td>交通量(台/日)</td><td>21,605 23,671</td></tr> <tr><td>旅行速度(km/h)</td><td>9.8 54.2</td></tr> <tr><td>車道幅員(m)</td><td>5.0 15.0</td></tr> <tr><td>沿道状況</td><td>平地 平地</td></tr> </table>		センサスデータ		代表箇所	H11 H17	区間番号	1284 1457	交通量(台/日)	21,605 23,671	旅行速度(km/h)	9.8 54.2	車道幅員(m)	5.0 15.0	沿道状況	平地 平地					<table border="1"> <tr><th colspan="2">安全性阻害状況</th></tr> <tr><td>阻害要因</td><td>死傷事故率比、死傷事故件数</td></tr> <tr><td>排除の背景</td><td>死傷事故件数が県内平均の5倍以上 (H12～H15死傷事故件数: 12件) 死傷事故率比が県内平均の10倍以上 (H12～H15死傷事故率比: 7.2) (H12～H15過失事故件数: 0件) (H12～H15歩行者・自転車事故件数: 0件)</td></tr> </table>		安全性阻害状況		阻害要因	死傷事故率比、死傷事故件数	排除の背景	死傷事故件数が県内平均の5倍以上 (H12～H15死傷事故件数: 12件) 死傷事故率比が県内平均の10倍以上 (H12～H15死傷事故率比: 7.2) (H12～H15過失事故件数: 0件) (H12～H15歩行者・自転車事故件数: 0件)																																				
センサスデータ																																																															
代表箇所	H11 H17																																																														
区間番号	1284 1457																																																														
交通量(台/日)	21,605 23,671																																																														
旅行速度(km/h)	9.8 54.2																																																														
車道幅員(m)	5.0 15.0																																																														
沿道状況	平地 平地																																																														
安全性阻害状況																																																															
阻害要因	死傷事故率比、死傷事故件数																																																														
排除の背景	死傷事故件数が県内平均の5倍以上 (H12～H15死傷事故件数: 12件) 死傷事故率比が県内平均の10倍以上 (H12～H15死傷事故率比: 7.2) (H12～H15過失事故件数: 0件) (H12～H15歩行者・自転車事故件数: 0件)																																																														
<table border="1"> <tr><th colspan="2">事業概要</th></tr> <tr><td>事業名</td><td>村山橋</td></tr> <tr><td>事業計画</td><td>平成22年度～平成22年度</td></tr> <tr><td>事業の背景</td><td>千曲川で架けられた長野市と須城市を結ぶ幹線であるが、幅員も狭く、歩道もないことから、大型車のすれ違いや歩行者の通行に支障をきたしている。また、交通量の増加に伴って歩行者は慢性的な交通渋滞を引き起こしており、橋梁西側の踏切では事故が多発している。</td></tr> <tr><td>対策内容</td><td>〔対策図〕 H16.8 新橋(2車線)が完成し、現橋(2車線)と併せて4車線供用</td></tr> </table>		事業概要		事業名	村山橋	事業計画	平成22年度～平成22年度	事業の背景	千曲川で架けられた長野市と須城市を結ぶ幹線であるが、幅員も狭く、歩道もないことから、大型車のすれ違いや歩行者の通行に支障をきたしている。また、交通量の増加に伴って歩行者は慢性的な交通渋滞を引き起こしており、橋梁西側の踏切では事故が多発している。	対策内容	〔対策図〕 H16.8 新橋(2車線)が完成し、現橋(2車線)と併せて4車線供用			<table border="1"> <tr><th colspan="2">事故発生状況</th></tr> <tr><td>ITARDA区間番号</td><td>20-002315K</td></tr> <tr><td>KP</td><td>45245</td></tr> <tr><td>年次</td><td>死傷事故件数 死傷事故率比</td></tr> <tr><td>H12～H15</td><td>12 7.2</td></tr> <tr><td>H13～H16</td><td>6 3.6</td></tr> <tr><td>H14～H17</td><td>4 2.4</td></tr> <tr><td>H15～H18</td><td></td></tr> <tr><td>H16～H19</td><td></td></tr> <tr><td>H17～H20</td><td></td></tr> <tr><td>H18～H21</td><td></td></tr> <tr><td>H19～H22</td><td></td></tr> <tr><td>H20～H23</td><td></td></tr> <tr><td>H21～H24</td><td></td></tr> <tr><td>H22～H25</td><td></td></tr> <tr><td>H23～H26</td><td></td></tr> <tr><td>H24～H27</td><td></td></tr> <tr><td>H25～H28</td><td></td></tr> <tr><td>H26～H29</td><td></td></tr> <tr><td>H27～H30</td><td></td></tr> <tr><td>H28～H31</td><td></td></tr> <tr><td>H29～H32</td><td></td></tr> <tr><td>H30～H33</td><td></td></tr> <tr><td>H31～H34</td><td></td></tr> </table>		事故発生状況		ITARDA区間番号	20-002315K	KP	45245	年次	死傷事故件数 死傷事故率比	H12～H15	12 7.2	H13～H16	6 3.6	H14～H17	4 2.4	H15～H18		H16～H19		H17～H20		H18～H21		H19～H22		H20～H23		H21～H24		H22～H25		H23～H26		H24～H27		H25～H28		H26～H29		H27～H30		H28～H31		H29～H32		H30～H33		H31～H34	
事業概要																																																															
事業名	村山橋																																																														
事業計画	平成22年度～平成22年度																																																														
事業の背景	千曲川で架けられた長野市と須城市を結ぶ幹線であるが、幅員も狭く、歩道もないことから、大型車のすれ違いや歩行者の通行に支障をきたしている。また、交通量の増加に伴って歩行者は慢性的な交通渋滞を引き起こしており、橋梁西側の踏切では事故が多発している。																																																														
対策内容	〔対策図〕 H16.8 新橋(2車線)が完成し、現橋(2車線)と併せて4車線供用																																																														
事故発生状況																																																															
ITARDA区間番号	20-002315K																																																														
KP	45245																																																														
年次	死傷事故件数 死傷事故率比																																																														
H12～H15	12 7.2																																																														
H13～H16	6 3.6																																																														
H14～H17	4 2.4																																																														
H15～H18																																																															
H16～H19																																																															
H17～H20																																																															
H18～H21																																																															
H19～H22																																																															
H20～H23																																																															
H21～H24																																																															
H22～H25																																																															
H23～H26																																																															
H24～H27																																																															
H25～H28																																																															
H26～H29																																																															
H27～H30																																																															
H28～H31																																																															
H29～H32																																																															
H30～H33																																																															
H31～H34																																																															
<table border="1"> <tr><th colspan="2">沿道状況・対策事業に対するコメント</th></tr> <tr><td colspan="2">橋梁及び前後区間の4車線化により、大型車のすれ違い等による交通事故の削減を図る。自転車歩行者道の設置により、人身事故の削減を図る。事故多発箇所を解消する。</td></tr> </table>								沿道状況・対策事業に対するコメント		橋梁及び前後区間の4車線化により、大型車のすれ違い等による交通事故の削減を図る。自転車歩行者道の設置により、人身事故の削減を図る。事故多発箇所を解消する。																																																					
沿道状況・対策事業に対するコメント																																																															
橋梁及び前後区間の4車線化により、大型車のすれ違い等による交通事故の削減を図る。自転車歩行者道の設置により、人身事故の削減を図る。事故多発箇所を解消する。																																																															

< カルテの項目 >

- ・箇所概要 (位置・写真等)
- ・交通状況
- ・阻害要因 (選定理由)
- ・対策内容及び対策実施状況
- ・選定指標に関するバックデータ など

< 情報の管理 >

- 「箇所選定の経緯」
- 「対策実施状況」
- 「対策前後の交通状況」
- など

< 活用方法 >

- ▶関係者の情報共有を支援
- ▶公表資料の基礎資料として活用

3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 1 . イライラ・ハラハラ箇所対策の実施状況

1. 概要

- 対策内容の検討までを「Plan」、それ以降の取組みを「Do」として位置付ける。(「Do」を工事の着工状況により「準備中/実施中」に分類)
- イライラ箇所の「Do(対策実施)」の状況は、対策実施中が24箇所、対策完了が1箇所となっている。
- ハラハラ箇所の「Do(対策実施)」の状況は、対策実施中が15箇所、対策完了が6箇所となっている。

2. 対策内容

3. 実施状況

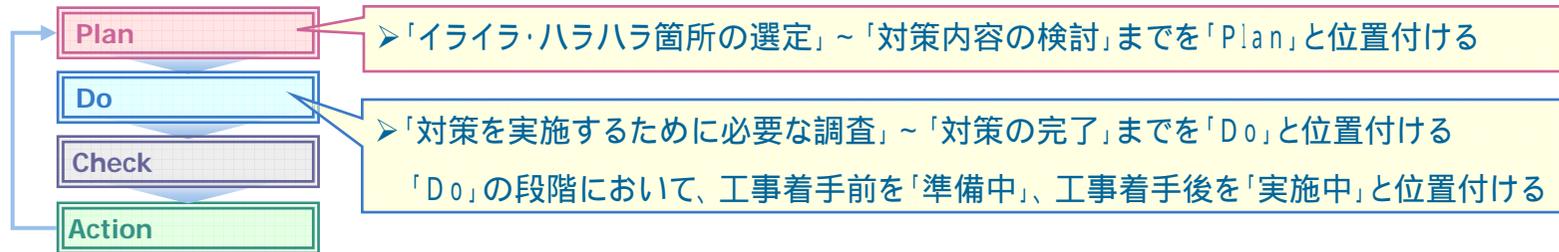
対策実施状況

対策事例

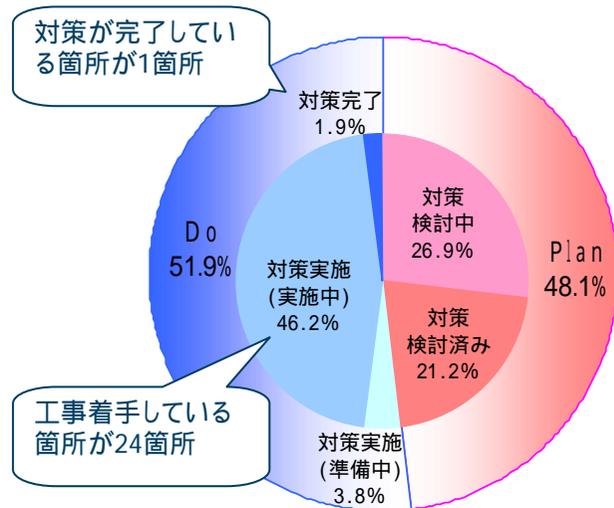
4. 今後の方針

Do

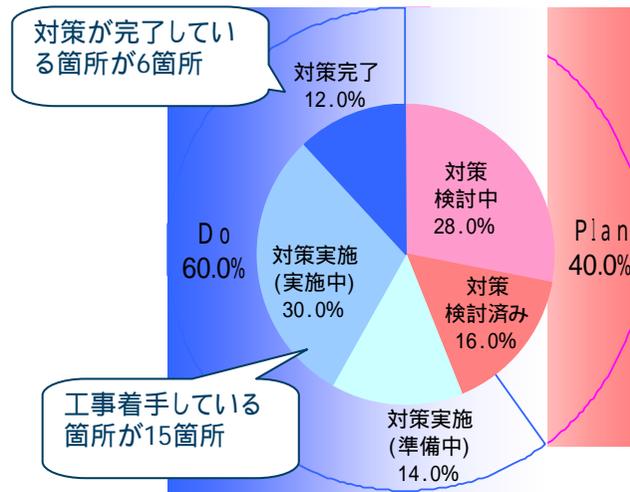
~「Plan」と「Do」の位置付け~



~イライラ(移動性障害)箇所の対策実施状況~



~ハラハラ(安全性要対策)箇所の対策実施状況~



3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 2 . 対策事例

1. 概要

- イライラ箇所 < No.1 国道18号・上田市上塩尻東～坂城町鼠橋通り > の対策内容及び実施状況を示す。
- 渋滞によるイライラ箇所として選定されており、対策として上田坂城バイパスの整備を進めている。
- H19.3に岩鼻トンネル(L = 0.5km)を暫定2車線供用し、現在、全線開通に向けて事業を進めている。

2. 対策内容

Do

【イライラ箇所対策】 国道18号 上田市上塩尻東～坂城町鼠橋通り

対策PDCAレベル

D

3. 実施状況

. イライラ(移動性阻害)の要因 “渋滞”

. 対策実施状況 “Do(対策実施中)”

対策実施状況

対策事例

➢ 沿道に家屋が密集し、幅員が狭く、交通容量の不足による慢性的な交通渋滞が発生



- 現在、上塩尻東交差点～岩鼻トンネル区間を暫定2車線供用中。
- 岩鼻トンネル～坂城町小網区間を整備中。



4. 今後の方針

. 対策内容 “上田坂城バイパス”

. 今後の方針 “対策効果の評価方法を検討”

➢ 対策の方針
選定箇所における渋滞を緩和することでイライラの解消を図る

➢ 対策の内容
上田市上塩尻～坂城町小網区間(L = 4.9km)において
上田坂城バイパスを整備

- 全線開通により期待される効果
 - ・上田市街地の渋滞緩和
 - ・上田市役所～坂城町役場間の所要時間半減

➢ 評価の実施
“期待される効果”の測定方法を検討し、必要な調査・分析を行う。

3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 2 . 対策事例

1. 概要

- イライラ箇所 < No.25 (主)長野上田線((都)北天神町古吉町線) 上田市三好町 > の対策内容及び実施状況を示す。
- 渋滞によるイライラ箇所として選定されており、対策として道路拡幅を計画している。
- H20より街路事業として道路拡幅整備を進める予定である。

2. 対策内容

Do

対策PDCAレベル

D

【イライラ箇所対策】 (主)長野上田線((都)北天神町古吉町線) 上田市三好町

3. 実施状況

. イライラ(移動性阻害)の要因 “渋滞”

. 対策実施状況 “Do(対策実施中)”

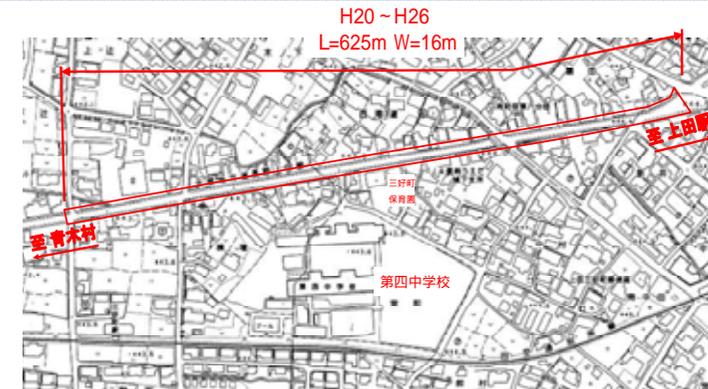
対策実施状況

対策事例

➢ 交通量が多い上、沿線には小中学校や保育園があり、歩行者・自転車数も多いが、幅員狭小のため移動性が阻害されている



- 道路拡幅に関する詳細内容は計画済み。
(車道幅員5.5m 6.5m、歩道幅員(片側)約1.0m 計画4.0m(自歩道))
- 平成20年度より整備を実施するため、現在調整中。



. 対策内容 “道路拡幅”

. 今後の方針 “対策効果の評価方法を検討”

➢ 対策の方針
大型車両や歩行者・自転車のすれ違いを円滑にする

➢ 対策の内容
上田市三好町付近において、**車道及び歩道を拡幅**する

- 道路拡幅により期待される効果
 - ・現道の渋滞緩和
 - ・歩行者・自転車通行の安全確保

➢ 評価の実施
“期待される効果”の測定方法を検討し、必要な調査・分析を行う。

4. 今後の方針

3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 2 . 対策事例

1. 概要

- イライラ箇所 < No.18 国道153号・駒ヶ根市小町屋南部 > の対策内容及び実施状況を示す。
- 渋滞によるイライラ箇所として選定されており、対策として伊南バイパスを整備することで渋滞の改善を図る。
- H19.12に(市)中通線～駒ヶ根市福岡区間(L = 1.3km)を暫定2車線供用した。

2. 対策内容

Do

対策PDCAレベル D

【イライラ箇所対策】 国道153号 駒ヶ根市小町屋南部

3. 実施状況

. イライラ(移動性阻害)の要因 “渋滞”

. 対策実施状況 “Do(対策完了)”

対策実施状況

対策事例

➢ 道路幅員の狭小や交通容量不足による慢性的な交通渋滞、沿道環境の悪化、交通事故の危険性などの課題を抱えている



- 駒ヶ根市赤穂～飯島町本郷区間について伊南バイパスの整備を進めている。
- H19.12、(市)中通線～駒ヶ根市福岡区間を暫定2車線供用した。



4. 今後の方針

. 対策内容 “道路拡幅”

. 今後の方針 “対策効果の評価方法を検討”

➢ 対策の方針
渋滞の緩和を図る
沿道環境の改善を図る

➢ 対策の内容
伊南バイパスを整備することで、現道の交通量をバイパスに転換させる。

➢ 伊南バイパスの整備により期待される効果
・国道153号の渋滞緩和
・沿道環境の改善

➢ 評価の実施
“期待される効果”の測定方法を検討し、必要な調査・分析を行う。

3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 2 . 対策事例

1. 概要

- ハラハラ箇所 < No.24 国道406号・須坂市村山町大割 > の対策内容及び実施状況を示す。
- 交通事故の削減を図るため、村山橋(自転車歩行者道の設置・事故多発踏切の解消など)の整備を進めている。
- 現在、新橋(2車線)と現橋(2車線)による暫定4車線供用を行っており、新橋の4車線化を目指し整備を進めている。

2. 対策内容

Do

対策PDCAレベル D

【ハラハラ箇所対策】 国道406号 須坂市村山町大割

. ハラハラ(安全性要対策)の要因 “事故件数・事故率”

➢幅員が狭く、歩道もないことから、歩行者・自転車が危険にさらされている。また、橋梁西側の踏切では事故が多発している



. 対策実施状況 “Do(対策実施中)”

➢H16に新橋(2車線)が完成し、現橋(2車線)と併せて4車線供用中
➢現在、橋梁架替、道路拡幅(4車線化)を進めている。



. 対策内容 “村山橋の整備”

➢対策の方針
歩行者・自転車事故の防止を図る
踏切での事故防止を図る

➢対策の内容
村山橋を整備することで、歩行者・自転車通行の安全性向上を図るとともに、事故多発踏切を解消する

. 今後の方針 “対策効果の評価方法を検討”

➢村山橋整備により期待される効果
・歩行者・自転車通行の安全確保
・事故件数の削減

➢評価の実施
“期待される効果”の測定方法を検討し、必要な調査・分析を行う。

3. 実施状況

対策実施状況

対策事例

4. 今後の方針

3 . 対策の実施状況

< 個別箇所PDCA >

3 - 2 . 対策事例

1. 概要

- ハラハラ箇所< No.4 国道19号・長野市下水鮑南 >の対策内容及び実施状況を示す。
- 交通事故の削減を図るため、交通事故安全対策(路面標示・電光表示板など)の整備を進めている。
- 「車両の走行速度の抑制」や「交差点内の走行軌跡の安定」などにより交差点付近での事故防止を図る。

2. 対策内容

Do

対策PDCAレベル D

【ハラハラ箇所対策】 国道19号 長野市下水鮑南

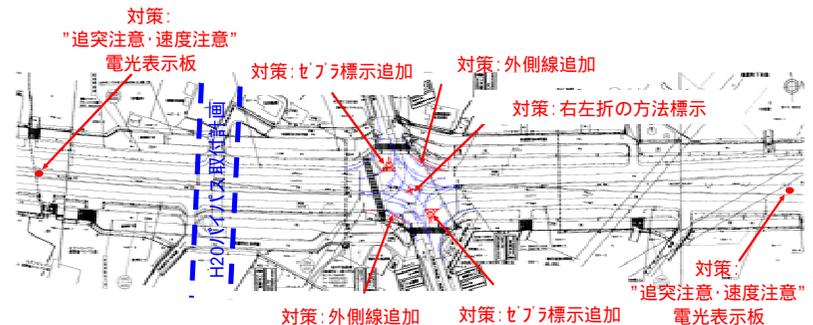
.ハラハラ(安全性要対策)の要因 “事故率”

➢滞留末尾車両への追突事故や横断歩道部での左折時事故、右折時に対向直進車と接触する右折時事故が発生している



.対策実施状況 “Do(対策完了)”

- 交差点手前に路面標示(追突注意・速度注意)と電光表示板を設置した。
- 交差点内に“外側線”や“ゼブラ標示”を追加した。



.対策内容 “交通安全対策(路面標示・電光表示板など)”

➢対策の方針
交差点手前での追突事故の防止を図る
交差点内での右左折事故の防止を図る

➢対策内容
交差点手前に路面標示と電光表示板を設置し、走行速度を抑制する
交差点内に路面標示を設置し、左折時の速度抑止、及び右折時の走行軌跡の安定を図る

.今後の方針 “対策効果の評価方法を検討”

- 交通安全対策により期待される効果
- ・走行速度の低下
 - ・交差点手前での追突事故の削減
 - ・交差点内での右左折事故の削減

➢評価の実施
“期待される効果”の測定方法を検討し、必要な調査・分析を行う。

3. 実施状況

対策実施状況

対策事例

4. 今後の方針

4 . 今後の方針

< 個別箇所PDCA >

4 - 1 . 対策効果の評価について

1. 概要

- 今後、「Do(対策の実施)」が完了した箇所に対しては「Check(評価)」を行う必要がある。
- 「Check(評価)」の内容としては、「データ収集」「意見収集」「データの分析及び対策の評価」を実施する方針である。
- 「意見収集」に関しては「パブリックコメント」の実施を予定している。(「データの収集」「分析・評価」は随時実施する)

2. 対策内容

3. 実施状況

4. 今後の方針

対策効果の評価

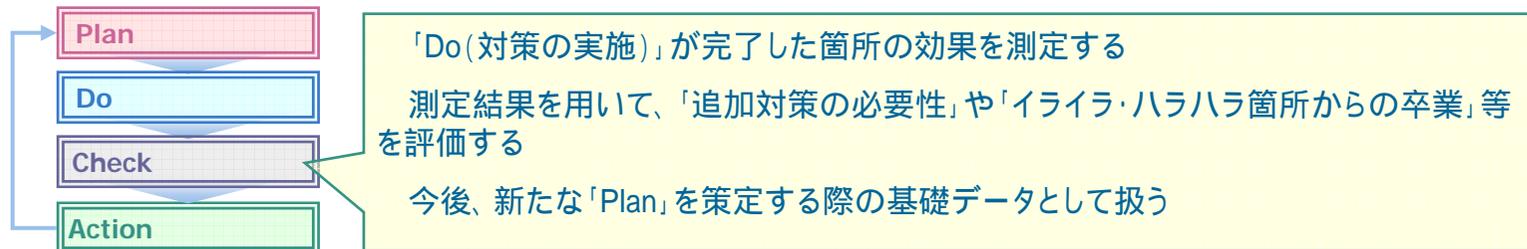
パブリックコメント

PDCAサイクル

今後の取り組み

Check

【Check(評価)の概要】



【Check(評価)の方法】

ステップ	項目	実施内容(案)	
	調査によるデータ収集	イライラ(移動性)	交通量調査・旅行速度調査・渋滞長調査など
		ハラハラ(安全性)	事故件数の把握・車両挙動調査など
	現場見学会	対策が完了した箇所を対象に現場見学を実施	
	データの分析及び対策の評価	データを分析し、追加対策の検討やイライラ・ハラハラ箇所からの卒業等を検討	

Check(評価)の手順・・・

対策が完了した箇所において、随時調査を実施

現場見学会を実施し、対策効果に関する意見を把握

データを収集した箇所において、随時
分析及び評価を実施

4 . 今後の方針

< プランPDCA >

4 - 2 . パブリックコメントの実施方針

1. 概要

- 「取り組みの評価」に関するパブリックコメントを実施する。(対策内容の是非については対象外)
- 「対策の進捗状況」や「対策箇所に対する感想」についての意見収集を主目的として実施する方針である。
- 具体的な設問(案)は下表に示す5項目を想定している。(その他、回答者属性等も把握する)

2. 対策内容

3. 実施状況

4. 今後の方針

対策効果の評価

パブリックコメント

PDCAサイクル

今後の取り組み

Check

【パブリックコメントで調査する内容】

パブリックコメントの位置付け

- PDCAサイクルにおける「Check(評価)」として位置付ける。
- 「Do(対策の実施)」に対する県民の意見を把握する。

調査内容

- 対策の進捗状況に対してどう思っているか？
- 対策が完了した箇所を通行した際どう思ったか？

PDCAサイクルにおける「Plan(対策内容)」については、今回のパブリックコメントの対象としない

【パブリックコメントの設問(案)】

No	調査内容	設問(案)	回答方法
1	“取り組み”に対してどう感じているか？	長野県内の“イライラ”・“ハラハラ”箇所の解消に向けて、対策を進めていることをご存知でしたか？	選択肢 <知っている / 知らない> より一つ選択
2	対策の進捗状況に対してどう思うか？	(対策の進捗状況を図や一覧表で提示した後) 対策の進捗状況に対してどのようにお感じになりますか？	選択肢 <遅い / やや遅い / 適切 / やや早い / 早い> より一つ選択 (自由回答欄に意見・要望を記入可)
3	対策が完了した箇所に対してどう思うか？ (対策の認知度 / 感想)	(対策完了箇所と対策内容を提示した後) 実際に通行した際、対策が実施されたことに気づきましたか？	選択肢 <(対策後)通行してない / 通行したが気づかなかった / 気づいた> より一つ選択
		実際に通行した際の感想をお聞かせください。	上記設問で <気づいた> と回答した場合、感想を記入
4	今後の取り組みへの意見・要望	“イライラ”・“ハラハラ”箇所を解消するための取り組みに対して、ご意見・ご要望がありましたらご記入ください。	自由回答欄に意見・要望を記入

4 . 今後の方針

< プランPDCA >

4 - 2 . パブリックコメントの実施方針

1. 概要

- ▶パブリックコメントの実施は、各媒体の特徴を考慮し「パンフレットの配布」のみとする方針である。
- ▶パブリックコメントの実施を広報するために、「新聞・雑誌への掲載」を行う方針である。
- ▶実施時期は2月中旬～3月初旬を想定しており、次回の委員会(3月下旬を想定)において結果を報告する方針である。

2. 対策内容

3. 実施状況

4. 今後の方針

対策効果の評価

パブリックコメント

PDCAサイクル

今後の取り組み

Check

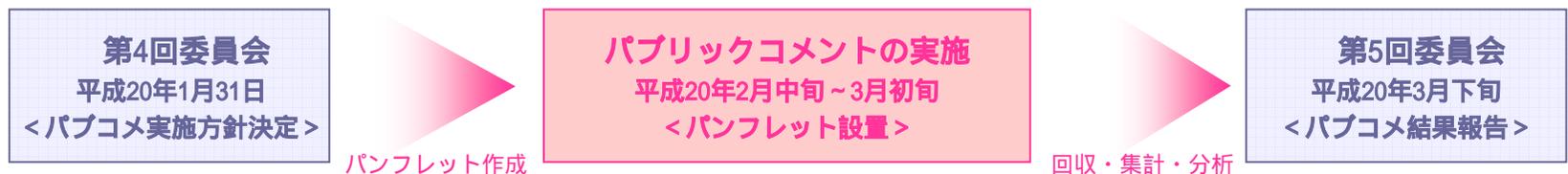
【実施方法】

実施時期及び期間等を考慮した場合パンフレットによるパブリックコメントの実施が望ましいと思われる。

媒体	告知方法	実施対象	収 集	特 徴	実施
パンフレット	関係機関・道の駅などに設置	一般県民	返信ハガキ(アンケート形式)	各地域から幅広く意見を収集できる ×回収サンプル数の予想が困難	
	県政モニターへの調査	県政モニターメンバー	返信ハガキ(アンケート形式) 直接収集	高い回収率で各地域から意見を収集できる ×回答者が限定される	
	バス、タクシー会社・NPOなどへの委託	団体関係者	返信ハガキ(アンケート形式)	道路利用頻度の高い人々から意見を収集できる ×対象者の属性が偏る	
	聞き取りによるアンケート調査	一般県民 関係機関の一般職員	直接収集	各地域から確実に意見収集が可能 ×多くの意見を収集するには時間とコストがかかる	
ホームページ	他の媒体により、インターネットアンケート実施を告知	インターネット利用者	電子データ	低コスト・短時間での集計が可能 ×回収率は見込めない(前回パブコメ時の回収数はパンフレットの10分の1)	
新聞・雑誌	返信ハガキ付きの折り込み広告	一般県民	返信ハガキ(アンケート形式)	各地域から幅広く意見を収集できる ×コストが高く、回収率は見込めない	
	新聞・雑誌に掲載	一般県民	-	各地域に対して幅広く啓蒙できる ×コストがかかる	
テレビ・ラジオ	CMによる告知	一般県民	-	幅広い告知が可能である ×コストや時間がかかる	

【実施時期・期間】

2月中旬～3月初旬(約3週間)実施し、第5回委員会(3月下旬開催予定)において結果を報告する。



4 . 今後の方針

< プランPDCA >

4 - 3 . P D C A サイクルの確立について

1. 概要

- ▶ 今後、箇所の「卒業」・「追加」を行いながら、PDCAサイクルを進めていく方針である。
- ▶ 箇所の「卒業」については、次回の委員会で“判定基準(案)”を提示する予定である。
- ▶ 箇所の「追加」については、箇所を選定するための“新たな指標”について今後検討していく方針である。

2. 対策内容

PDCA

【PDCAサイクルに関する今後の課題】

箇所の「卒業」

対策が完了した箇所において、対策効果を測定し、一定の基準を満たした場合はイライラ・ハラハラ箇所を「卒業」とします。

第5回委員会にて「卒業」の“判定基準”を検討予定

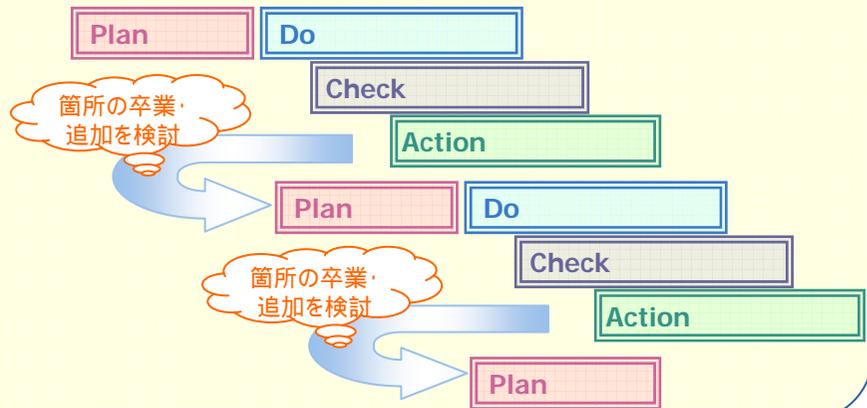
箇所の「追加」

社会的情勢を踏まえて新たな指標や基準を再検討し、新規箇所の「追加」を行うことが考えられます。

今後、“新たな指標”を検討予定

< PDCAサイクルのイメージ >

現在選定している102箇所(イライラ:52箇所/ハラハラ:50箇所)の対策・評価・反映を進めていくとともに、箇所の「卒業」・「追加」を検討し、新たなPDCAサイクルを進めていきます



3. 実施状況

4. 今後の方針

対策効果の評価

パブリックコメント

PDCAサイクル

今後の取り組み

【“新たな指標”の例】

	箇所の選定に用いた評価指標	
	評価項目	指標
イライラ (移動性)	渋滞	渋滞損失時間
	積雪	除雪後の車道幅員
	災害・気象	通行止め実績
	線形不良・交通不能	急カーブ・急勾配・狭小幅員
ハラハラ (安全性)	長野県内で多く発生している事故類型	区間の総事故件数、追突や歩行者・自転車の事故件数
	死傷事故の発生しやすさ	死傷事故率比

“新たな指標”の視点(例)
渋滞(通勤時間帯に着目/VICSデータを使用)に関する指標 緊急輸送路や医療圏域に着目した指標 観光シーズンにおける道路利用状況に関する指標
高齢者事故、子供(通学路における)事故に関する指標 死亡・重傷事故による事故の重度に関する指標 自転車の通行環境に関する指標

4 . 今後の方針

< プランPDCA >

4 - 4 . 今後の取り組み予定

- 1. 概要
- 2. 対策内容
- 3. 実施状況
- 4. 今後の方針

➢平成20年3月に第5回移動性・安全性向上検討委員会を開催する予定である。
➢第5回委員会の検討項目としては、「 対策実施状況の報告」、「 パブリックコメントの結果報告」、「 対策の効果測定方法、及び卒業判定基準の検討」等を予定している。

Plan ~ 計画 ~
第1～第3回移動性・安全性向上検討委員会
< H19.3.20 > 「イライラ(移動性障害)箇所見える化プラン」及び「ハラハラ(安全性要対策)箇所見える化プラン策定
イライラ及びハラハラ箇所の対策事業整理(カルテ作成)

Do ~ 実施 ~
< H20.1.31 > 第4回移動性・安全性向上検討委員会開催
< H20.2 > **対策事業に関するパブリックコメントの実施**
< H20.3 > **第5回移動性・安全性向上検討委員会の開催**

Check ~ 評価 ~
< H20.1.31 > 第4回移動性・安全性向上検討委員会開催
< H20.3 > **第5回移動性・安全性向上検討委員会の開催**
< H20.9 > 第6回移動性・安全性向上検討委員会の開催

Action ~ 反映 ~
< H20.9 > 第6回移動性・安全性向上検討委員会
< H20.10 > 対策効果及び追加対策に関するパブリックコメント実施

~ 第5回委員会の検討項目(案) ~

- 対策内容・実施状況の報告
- パブリックコメントの結果報告
- 対策の効果測定方法・卒業判定基準の検討
現場見学会の実施