

第8回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日時 平成23年12月13日(火)

15:30～

場所 長野国道事務所
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) 概要

(2) 長野県内の最新の交通状況

(3) 第8回委員会について

(4) 今後のパブリックコメントの実施方法の改善案

◇ 閉 会



長野県移動性・安全性向上検討委員会
第8回 委員会資料

2011/12/13

資料構成

1. 概要

- 1-1. 本委員会の目的・趣旨
- 1-2. PDCAサイクル
- 1-3. 委員会の経緯
- 1-4. 第1～7回委員会の内容
- 1-5. イライラ箇所の選定の流れ
- 1-6. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)の選定の流れ

2. 長野県内の最新の交通状況

- 2-1. 分析に用いるデータの概要
- 2-2. 長野県の道路状況
- 2-3. 長野県の交通事故状況
- 2-4. 渋滞状況の推移
- 2-5. 高速道路の利用特性
- 2-6. 一般道交通量の推移
- 2-7. 冬期の交通状況について
- 2-8. 自転車利用環境への取り組み

3. 第8回委員会について

- 3-1. 第4回パブリックコメントの結果報告
- 3-2. イライラ箇所のフォローアップ
 - ・ 対策完了箇所の評価 など
- 3-3. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)
 - ・ 個別箇所PDCAの取組み など
- 3-4. これまでの取り組みの成果と課題

4. 今後のパブリックコメントの実施方法の改善案



1. 概要

1-1. 本委員会の目的・趣旨

1-2. PDCAサイクル

1-3. 委員会の経緯

1-4. 第1～7回委員会の内容

1-5. イライラ箇所の選定の流れ

1-6. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)の選定の流れ

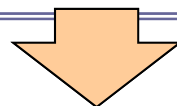
1-1. 本委員会の目的・趣旨

<委員会規約での目的>

- 移動性・安全性向上の方策に対し、**道路利用者や国民の意識からずれていないか「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こと

<趣旨>

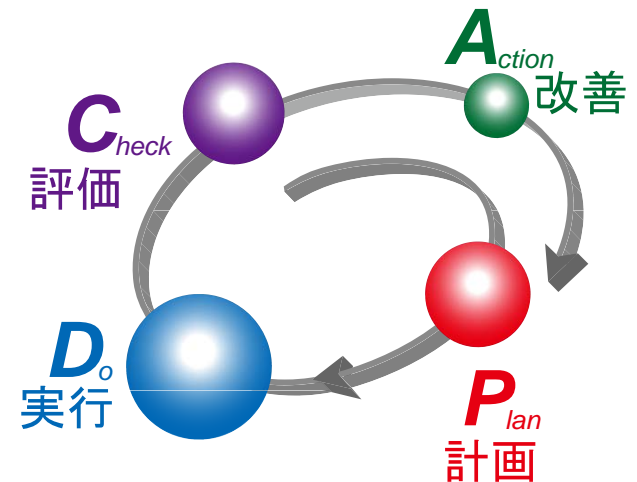
- 移動の阻害要因となっている事象に対して
 - ✓ 各種データや指標で明示
 - ✓ 県民とともに『対策必要箇所の選択』および『改善』を実施することで、成果重視の道路行政を実現すること
- 様々な分野の方々に委員会を構成することで、**多くのご意見・ご提案を賜りながら、長野県の移動性・安全性の向上について総合的に検討を実施すること**
- **検討内容を広く県民にお知らせし、県民からの意見を踏まえた検討を行うことで、より良い道路行政の実践に寄与すること**



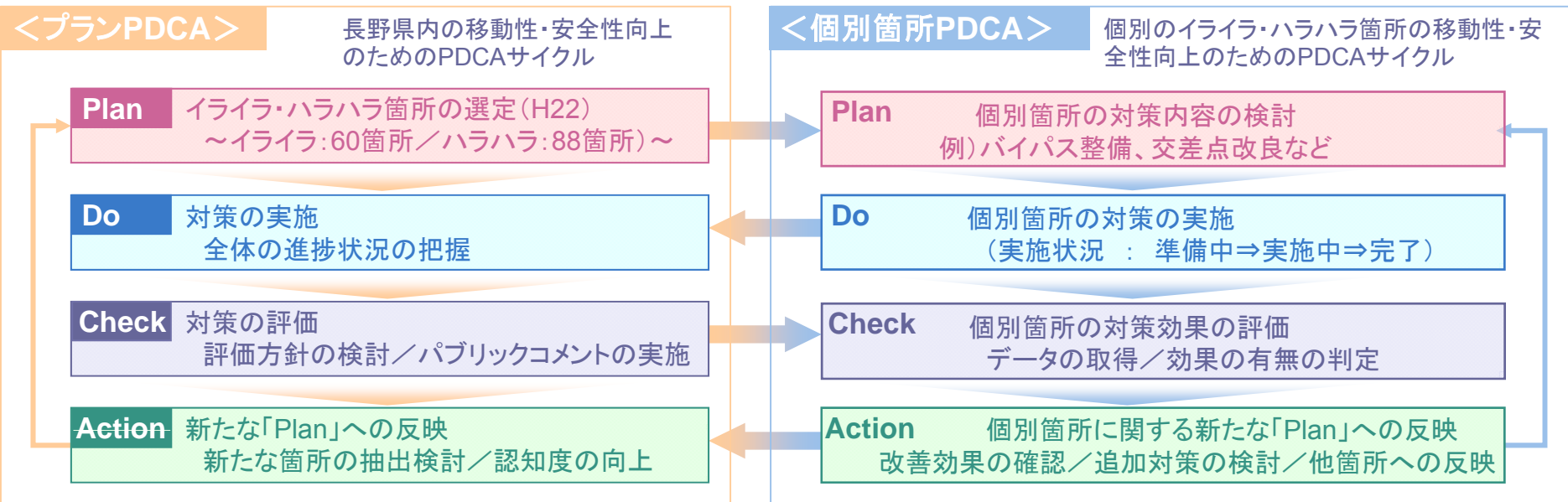
長野県の移動性・安全性の向上へ向けた、PDCAサイクルの実践

1-2. PDCAサイクル

- PDCAサイクルの各段階の状況を委員会にて確認および検討（PDCAサイクルの実践）
 - ✓ 「新たな箇所の抽出」のため、新たな指標や基準についても検討
 - ✓ 検討過程でパブコメを実施し、長野県民や道路利用者のご意見を収集して反映



＜PDCAサイクルのイメージ＞



1-3. 委員会の経緯

・平成17年度以降、7回の委員会と4回のパブコメを実施して検討を推進

1-1

平成17年12月27日

第1回移動性向上検討委員会 第1回安全性向上検討委員会
◇暫定移動性障害箇所（案） ◇暫定安全性障害箇所（案）

1-2

1-3

1-4

平成18年9月22日

第2回移動性・安全性向上検討委員会
◇イライラ候補箇所・ハラハラ候補箇所の抽出

平成18年12月～平成19年1月

1-5

1-6

パブリックコメント

◇移動性・安全性障害箇所の抽出条件の意向
◇移動性・安全性障害箇所候補の意向等

2

長野県内の最新交通状況

平成19年3月14日

第3回 ◇イライラ箇所・ハラハラ箇所の選定

3

第8回委員会について

平成20年1月31日

第4回 ◇各箇所対策実施状況の報告（全体の進捗／対策事例の紹介）

平成20年2～3月

パブリックコメント

◇イライラ各箇所の進捗状況
◇対策完了箇所についての満足度
◇イライラ解消に向けた取り組み等

平成20年3月17日

第5回 ◇対策完了箇所の「評価（Check）」について（評価内容）

平成21年12月17日

第6回 ◇イライラ・ハラハラ箇所のフォローアップ
◇新たなイライラ・ハラハラ候補箇所の検討
◇対策完了箇所の「評価（Check）」方法の検討

平成22年2～3月

パブリックコメント

◇イライラ各箇所の優先度
◇その他、改善が必要と思われる箇所
◇イライラ解消に向けた取り組み等

4

今後のパブコメの改善策

平成22年12月13日

第7回 ◇イライラ・ハラハラ箇所の評価指標の推移
◇新イライラ・ハラハラ箇所の選定
◇事故ゼロプランの推進

平成23年2～3月

パブリックコメント

◇イライラ各箇所の優先度等

1-4. 第1～7回委員会の内容

- 第1～2回の検討とパブコメの結果を踏まえ、第3回委員会にてイライラ箇所52箇所・ハラハラ箇所50箇所を選定
- 第6回までの検討とパブコメの結果を踏まえ、第7回委員会にてイライラ8箇所（合計60箇所）・ハラハラ38箇所（合計88箇所）を新たに選定

1-1

1-2

1-3

1-4

1-5

1-6

2

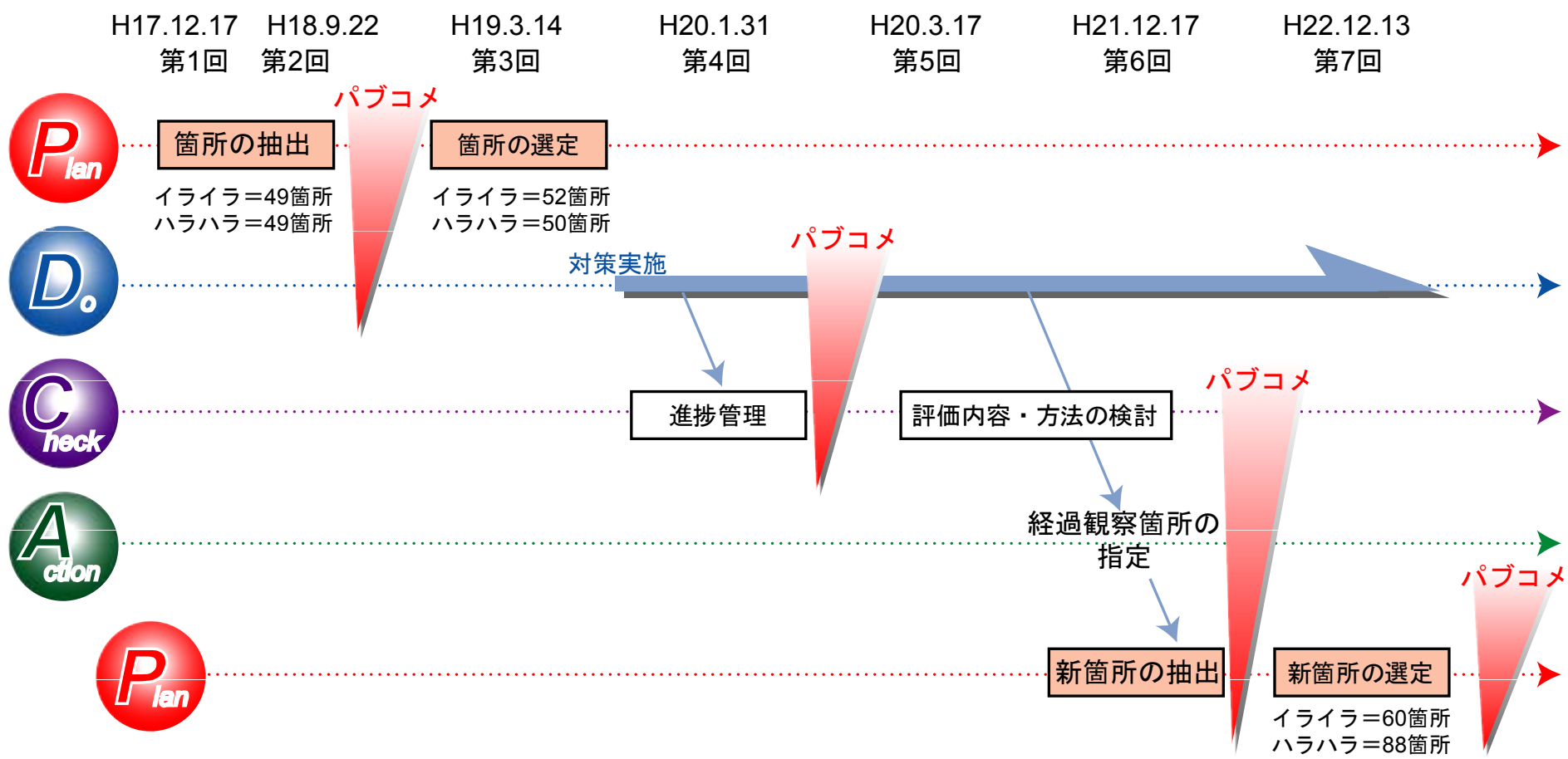
長野県内の最新交通状況

3

第8回委員会について

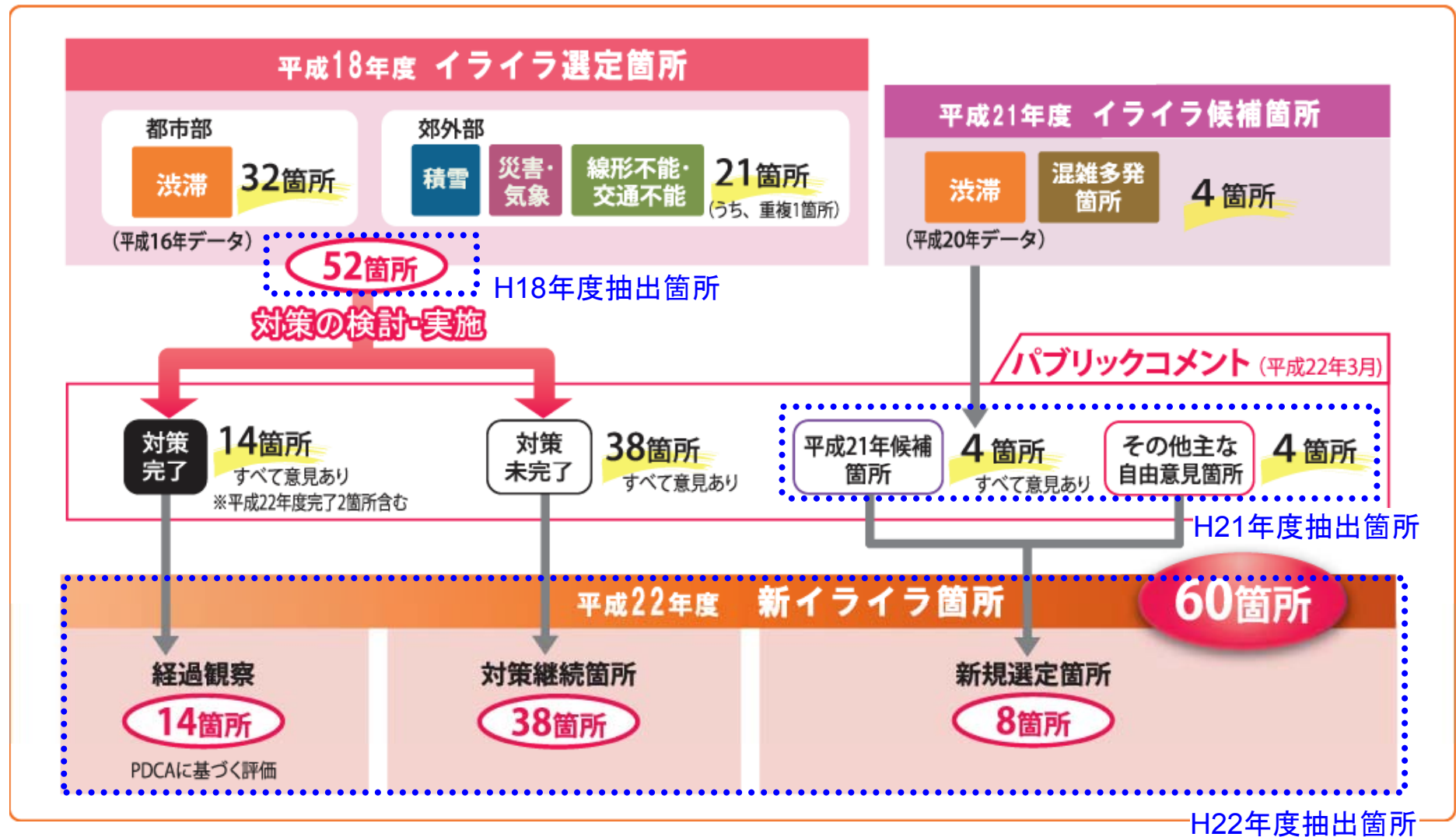
4

今後の実施方法のパブコメの改善策



1-5. イライラ箇所の選定の流れ

- 平成18年度に52箇所を抽出（P）→対策の検討・実施（D）→対策完了箇所の評価（C）を踏まえ、平成22年度に対策完了14箇所を含む60箇所を抽出（A及び新たなP）



1-1
1-2
1-3
1-4
1-5
1-6
2
3
4

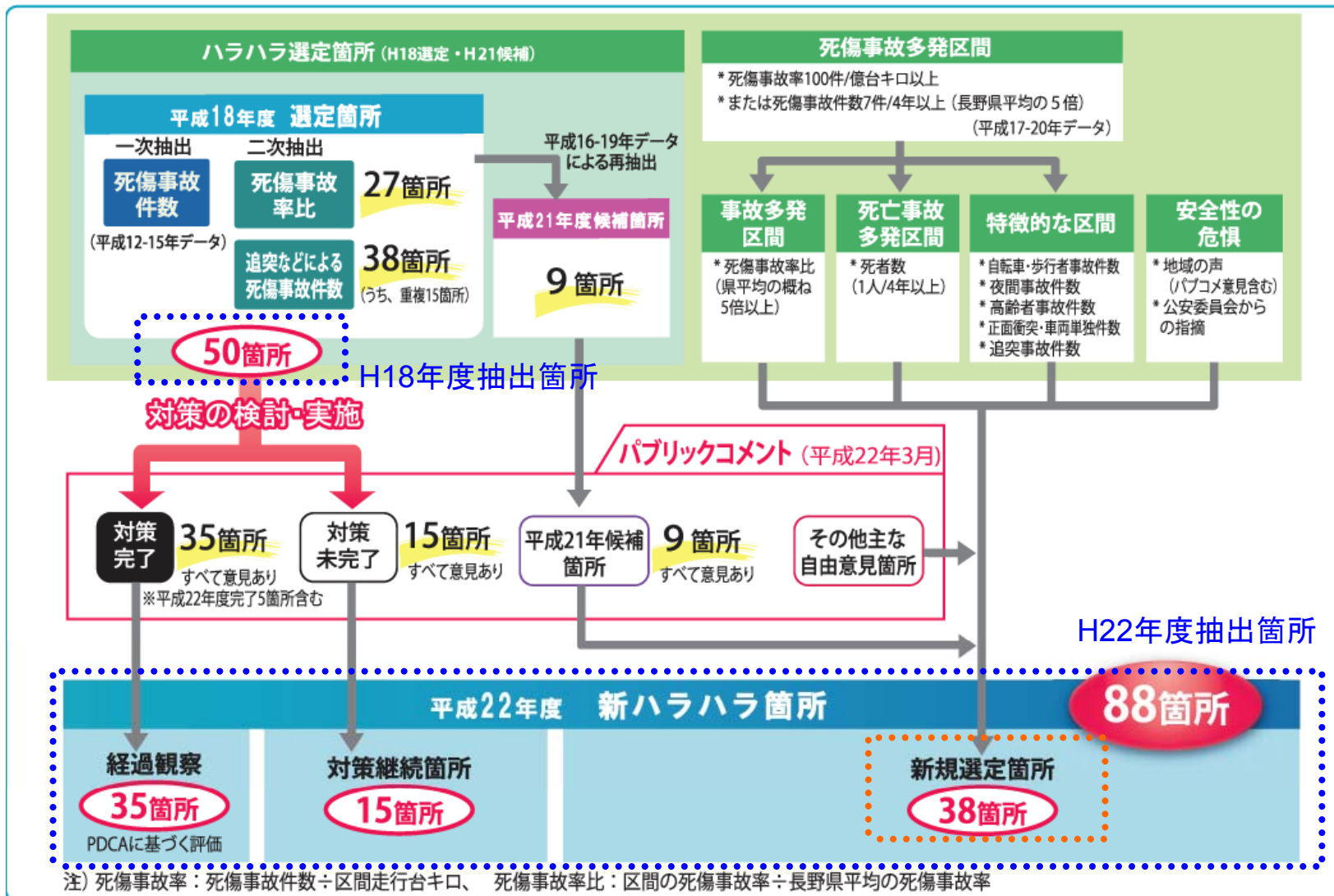
長野県内の最新交通状況

第8回委員会について

今後の実施方法の改善策の

1-6. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)の選定の流れ

- 平成18年度に50箇所を抽出 (P) → 対策の検討・実施 (D) → 対策完了箇所の評価 (C) を踏まえ、平成22年度に対策完了35箇所を含む88箇所を抽出 (A及び新たなP)





2. 長野県内の最新の交通状況

- 2-1. 分析に用いるデータの概要
- 2-2. 長野県の道路状況
- 2-3. 長野県の交通事故状況
- 2-4. 渋滞状況の推移
- 2-5. 高速道路の利用特性
- 2-6. 一般道交通量の推移
- 2-7. 冬期の交通状況について
- 2-8. 自転車利用環境への取り組み

2-1. 分析に用いるデータの概要 ～VICISデータ

■VICISの概要

- 「VICIS」とは、渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する情報通信システム
- 道路管理者や交通管理者からJARTIC(日本道路交通情報センター)に送られる交通管制のデータが、VICISより提供される情報となる

■VICISデータの概要と活用方法

- VICISのある路線では、5分ごとの渋滞度（渋滞、混雑、順調の3ランク）が、365日24時間データ化
- 渋滞と表示される路線を調べることで、「いつ」、「どこで」「どのくらい（延長×時間）」の渋滞が発生したかを把握可能



図 VICISの全体像



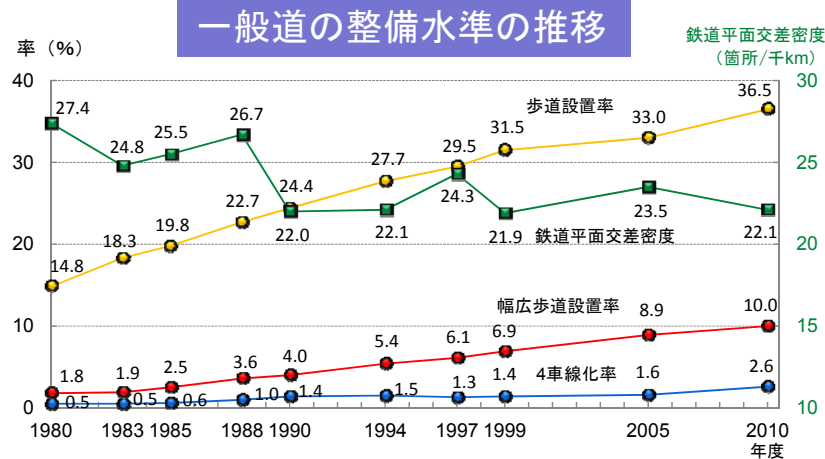
VICISにおける渋滞・混雑の定義

渋滞度	一般道路	都市内高速道路 (首都高速道路等)	都市間高速道路 (東名高速道路等)
渋滞 赤色	時速10km以下	時速20km以下	時速40km以下
混雑 オレンジ色	時速10km～20km	時速20km～40km	時速40km～60km
順調 上と識別できる色	時速20km以上	時速40km以上	時速60km以上

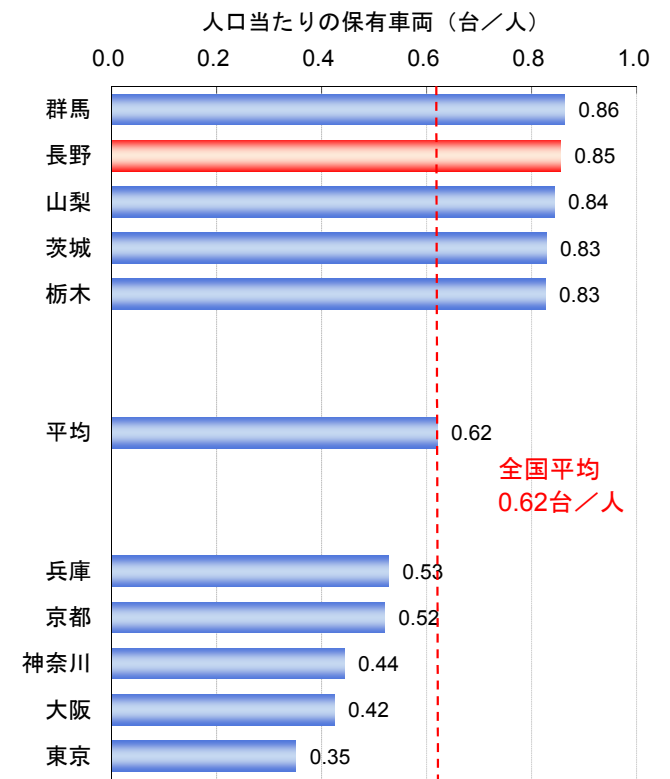
図 カーナビでの渋滞情報の表示例

2-2. 長野県の道路状況

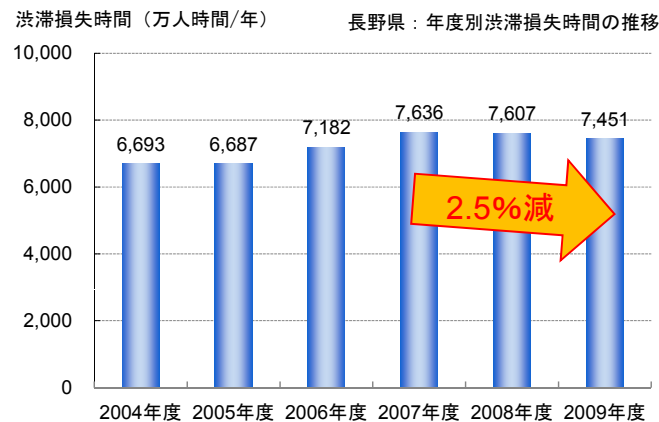
- 道路整備水準：四車線化率、歩道設置率・幅広歩道設置率とも、着実に増加
- 損失時間の推移：2007年度をピークに減少傾向（2009年度は、2007年度に対し約2.5%減）
 - 着実な道路整備によって渋滞による損失時間が減少
- ただし、1人当たり自動車保有台数は群馬県に次ぐ全国2位、0.85（台/人）と高い水準
 - 長野県内の移動は、車利用が多いと想定される



1人当たり自動車保有台数



損失時間の推移

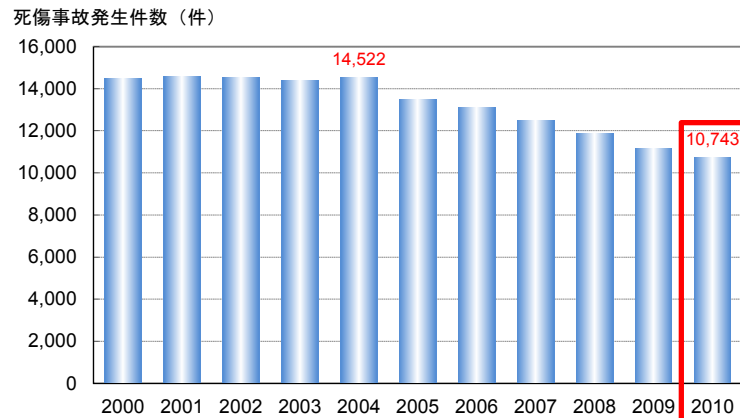


出典：道路交通センサス
(損失時間は国土交通省算出値)

2-3. 長野県の交通事故状況

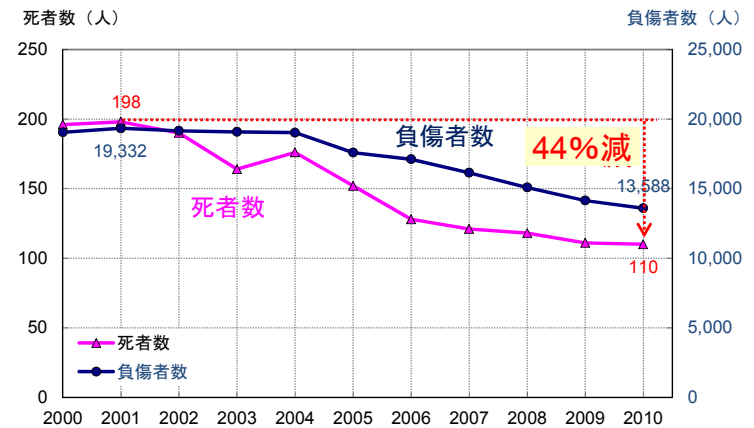
- 死傷事故発生件数は、2010年が約1万件で、2004年をピークに減少傾向
- 死傷者数も減少傾向にあり、死者数は2010年までの10年間で約44%減
- 死傷事故が最も多いのは12月、時間帯別には7~8、17~18時台（朝夕の通勤時）
→歩道設置や幅広歩道の設置※、安全対策等の各種取組みの増加と事故件数は反比例

死傷事故発生件数の推移



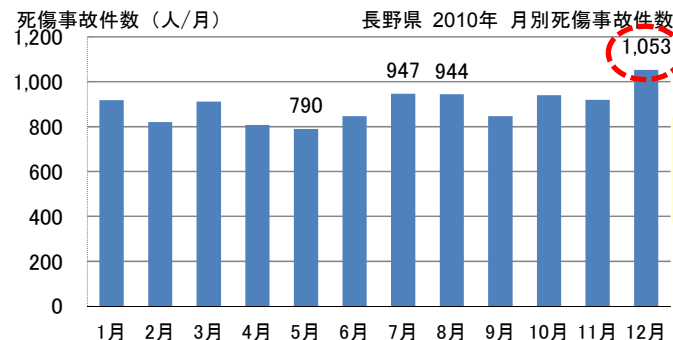
死傷者数の推移の推移

※前頁参照



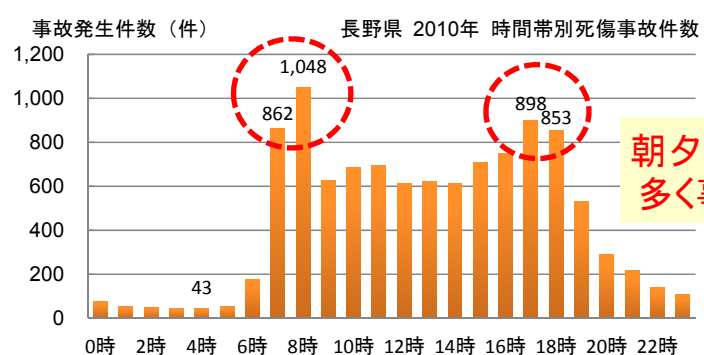
2010年のデータを月別/時間帯別に分割

月別死傷事故件数 (2010年)



12月に最も多く事故が発生

時間帯別死傷事故件数 (2010年)



朝夕の通勤時に多く事故が発生

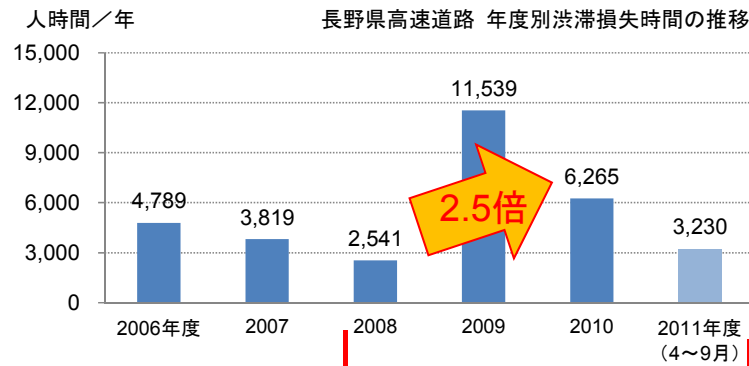
出典：2010年度 長野県内の交通事故発生状況（長野県警）

2-4. 渋滞状況の推移 ～高速道路～

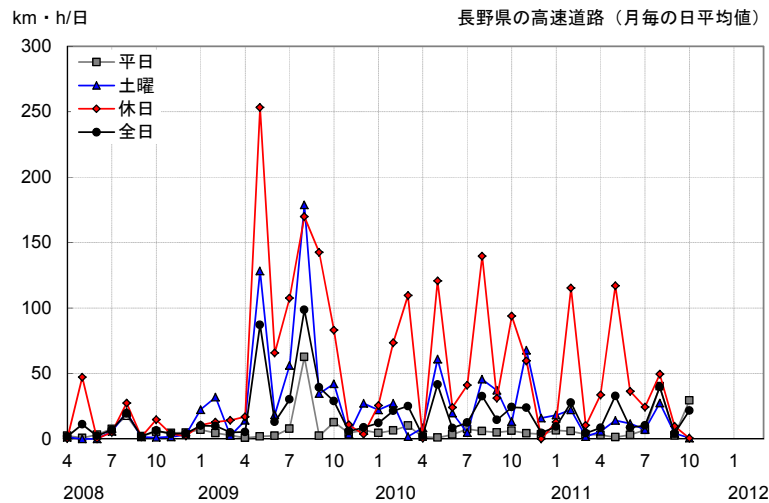
- 高速道路の渋滞量は、2009年度大幅に増加しており、2010年度も2008年度と比較して約2.5倍（土休日の変化が顕著⇔平日はほとんど変化なし）

→高速道路の休日上限1,000円割引に伴う交通量の増加による影響と想定

年度別高速道路渋滞量の推移

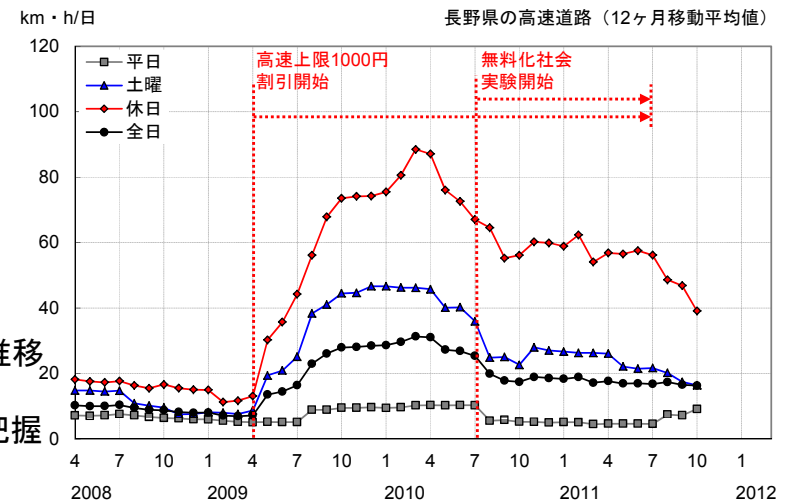


月別高速道路渋滞量の推移



月別の推移

高速道路渋滞量の移動平均

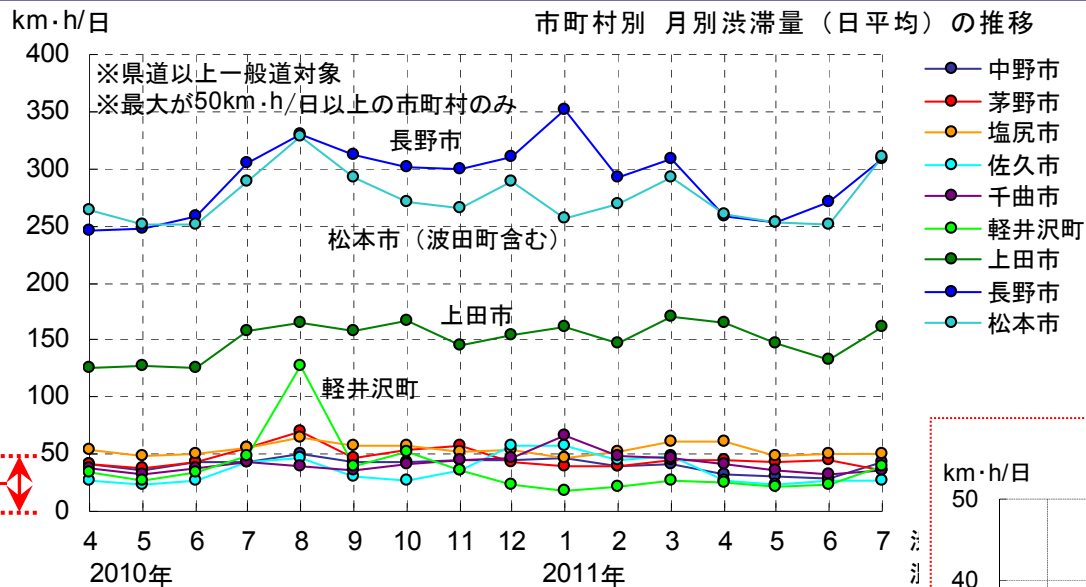


過去12ヶ月の平均値の推移 = 移動平均値 ※トレンド（傾向）の把握

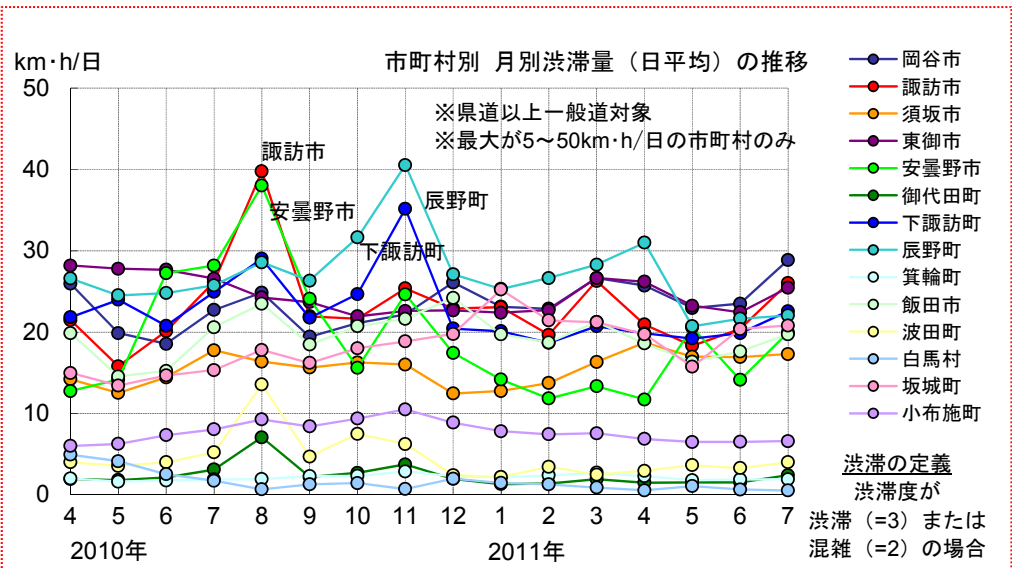
出典：VICSデータ

渋滞状況の推移 ～一般道～

- ・ 県内市町村別にみると、長野市の渋滞量が最も多く、以下、松本市・上田市が続く
- ・ 夏休みの観光需要が顕著な軽井沢町では、8月のみ渋滞量が突出して多い
- ・ 諏訪市・安曇野市では8月、辰野町や下諏訪町では11月に渋滞量が相対的に多い傾向



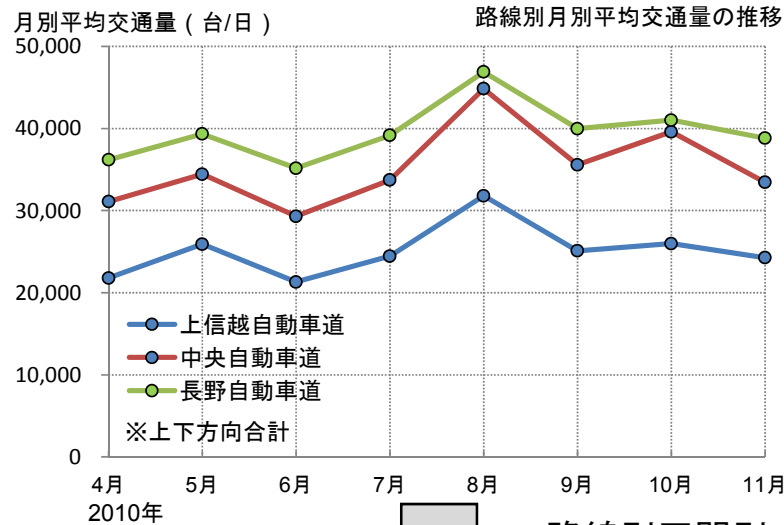
最大が5～50km・h/日の市町村を拡大



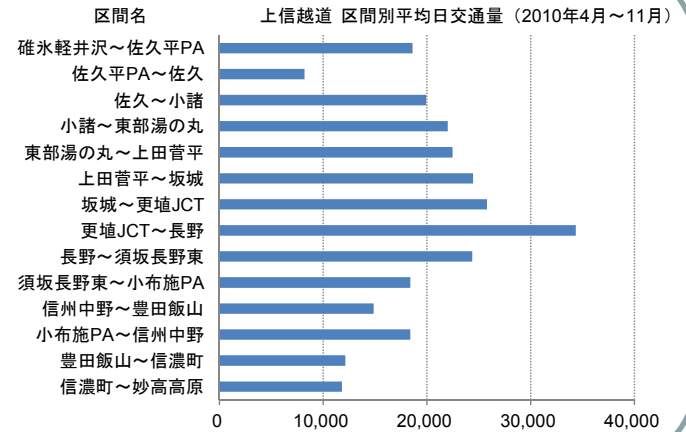
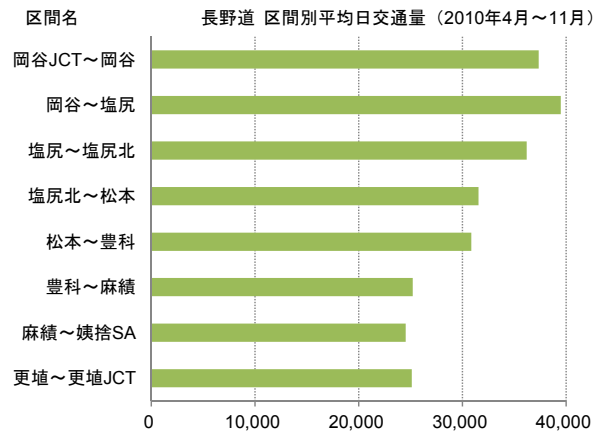
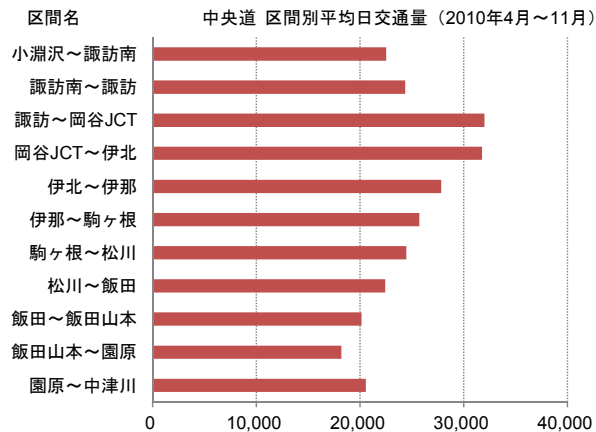
出典：VICSデータ

2-5. 高速道路の利用特性～路線別・IC区間別の平均交通量～

- ・ 月別交通量は長野道＞中央道＞上信越道の順に多く、いずれも最大となるのは8月
- ・ 各路線とも、JCT付近の交通量が最も多く、路線を乗り継ぐ需要が多いと想定



路線別区間別の平均交通量

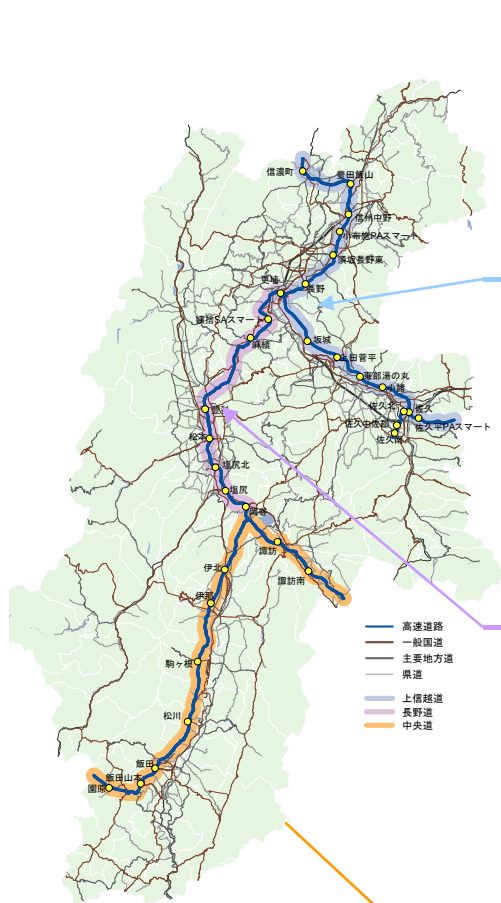


出典：NEXCO交通量データ

～IC間別の日交通量の推移～

データ：IC間別日交通量（2010.4～2010.11）

- ・ 上信越道・長野道・中央道とも、最大日交通量を記録するのは4月末（GW期間）
- ・ 上信越道・中央道では年間の交通量の変動が幅大きく、長野道ではあまり大きくない
→上信越・中央道は観光需要の影響を受けやすく、長野道は影響が小さいと想定

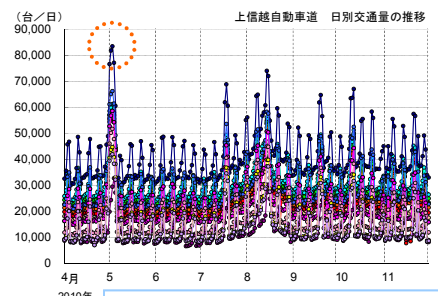


上信越道

長野道

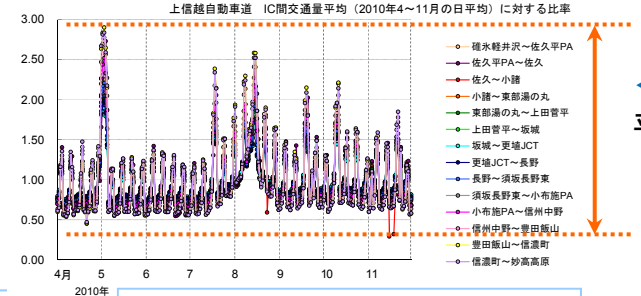
中央道

IC区間別の日交通量の推移



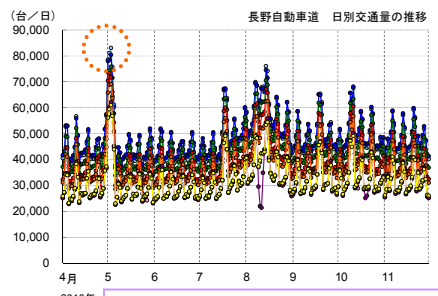
最大交通量は4月末（GW）

IC区間別日交通量の期間平均値に対する比率の推移

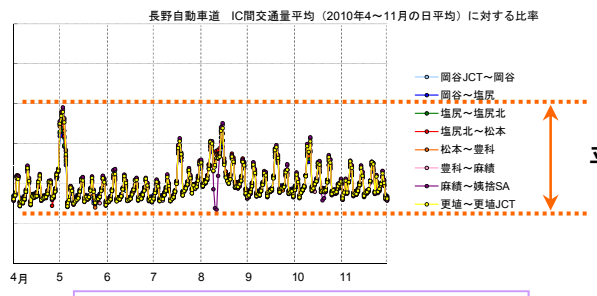


相対的に交通量の**変動幅が大きい**

＜上信越道＞
平均値に対して
0.5～3.0の幅

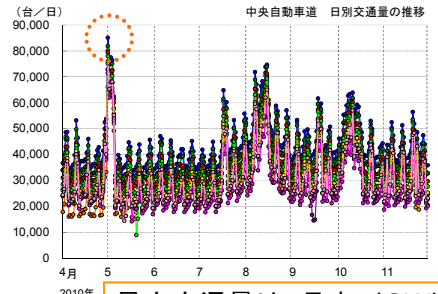


最大交通量は4月末（GW）

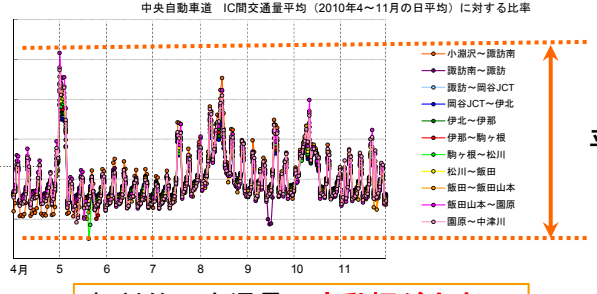


相対的に交通量の**変動幅が小さい**

＜長野道＞
平均値に対して
0.7～2.0の幅



最大交通量は4月末（GW）



相対的に交通量の**変動幅が大きい**

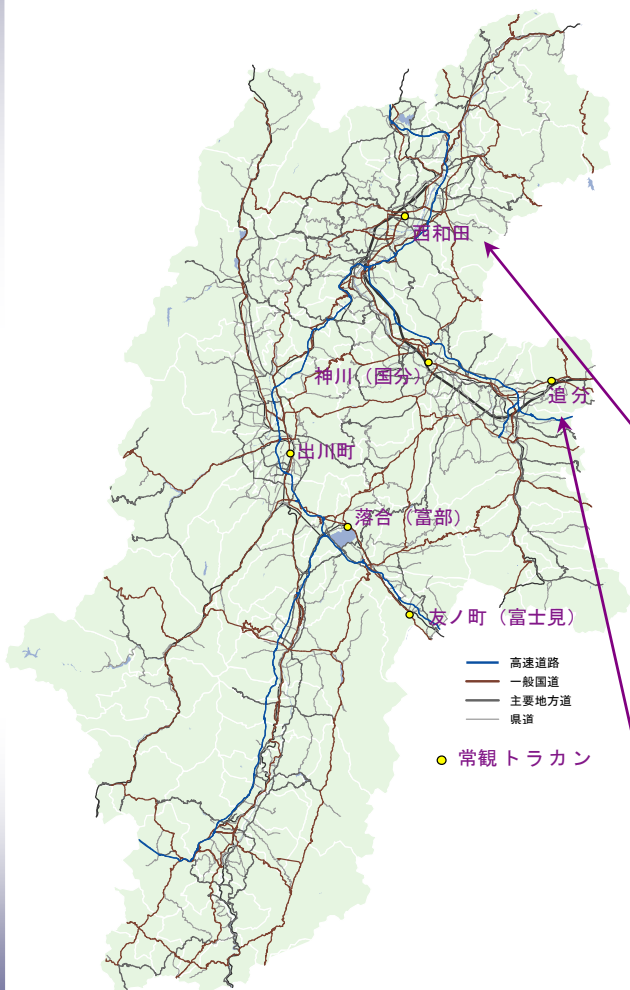
＜中央道＞
平均値に対して
0.5～2.5の幅

出典：NEXCO交通量データ

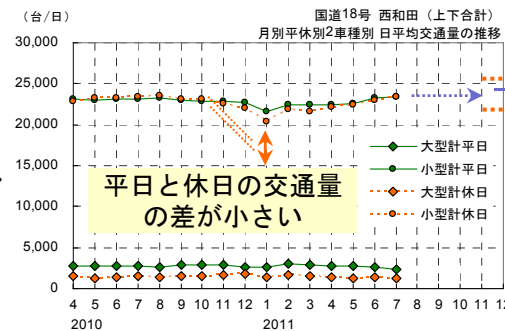
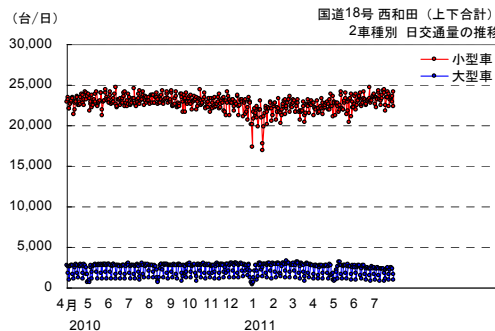
2-6. 一般道交通量の推移（例：国道18号）

・ 観光需要による交通量が多い地域（例:軽井沢町追分）では、都市部（例:長野市西和田）と比べて交通量の変動が大きい

→ 軽井沢町内の国道18号では、夏期や休日に交通量が相対的に多い一方、大型車は休日少ない

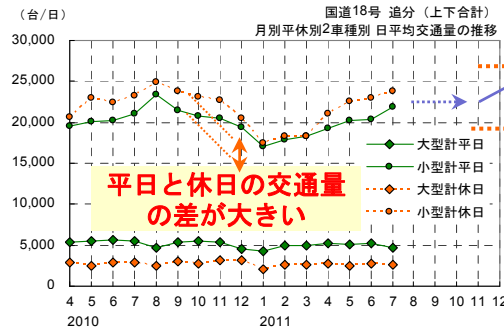
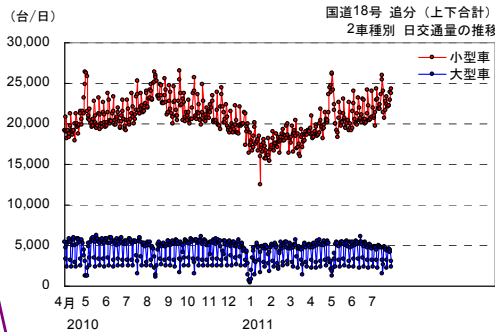


国道18号長野市西和田1丁目付近



交通量の季節変動や平日・休日の差が小さい

国道18号軽井沢町追分付近



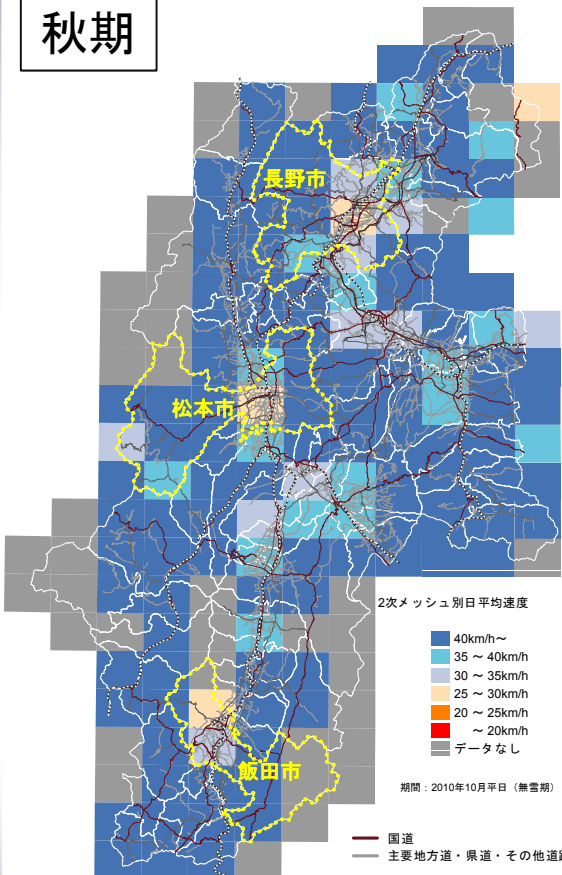
交通量の季節変動や平日・休日の差が大きい

出典：長野国道事務所データ

2-7. 冬期の交通状況について（秋期との比較）

- 冬期（有雪期：2月）と秋期（無雪期：10月）の平均速度を比較すると、県内の中で、積雪が多い地域や山間部において冬期の平均速度が低下傾向にある

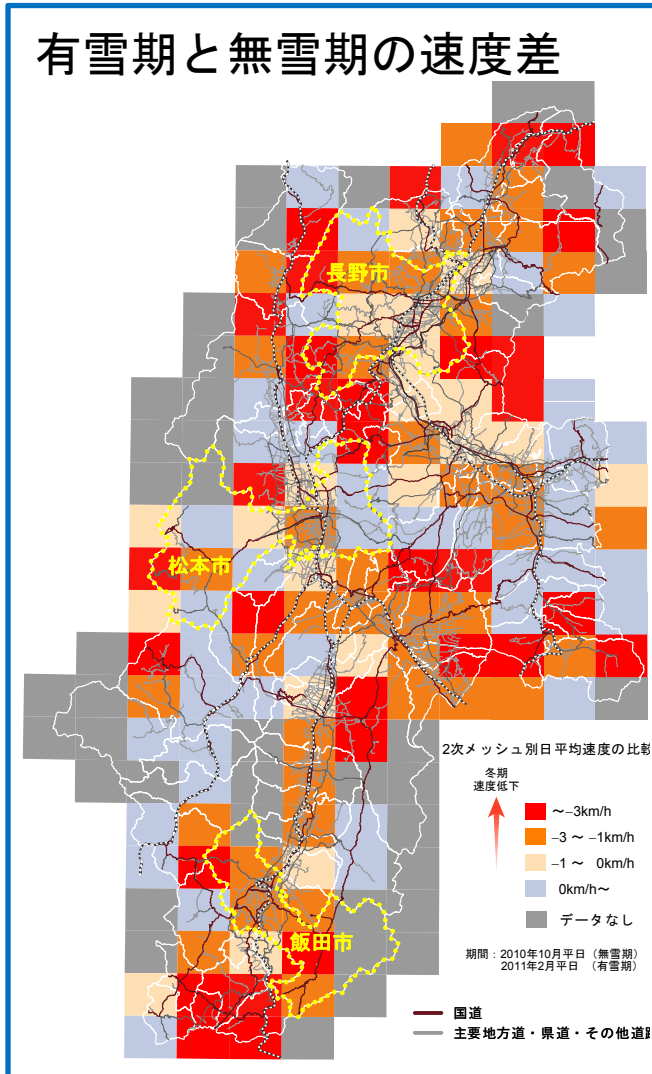
秋期



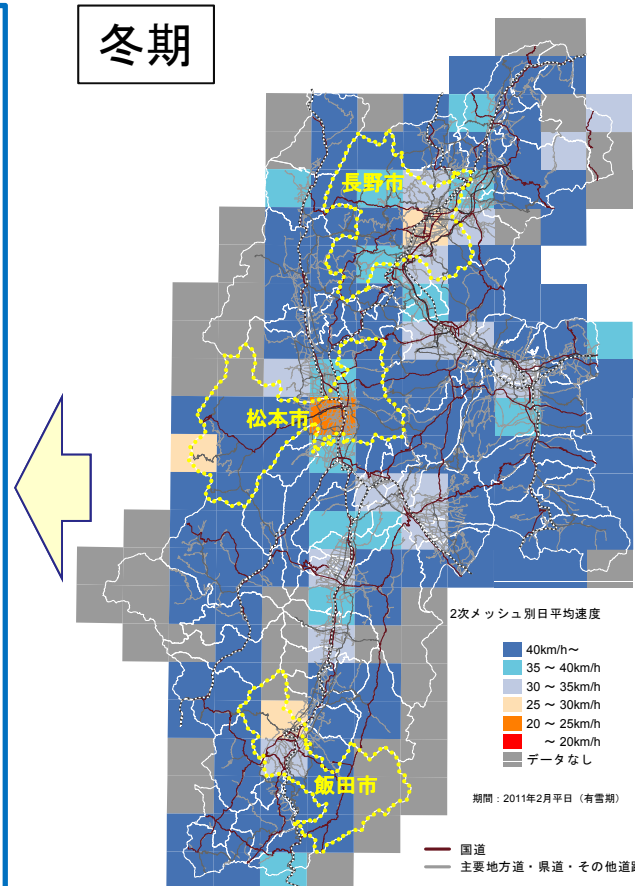
市町村別平均速度
2010年10月平日

出典：民間プローブデータ

有雪期と無雪期の速度差



冬期



市町村別平均速度
2011年2月平日

2-8. 自転車利用環境への取り組み～整備状況～

- 長野地区、松本地区は自転車通行環境整備のモデル地区に指定
- 長野地区では「市道運動公園通り線」「国道19号」の2路線がモデル路線として指定
- 松本地区では「市道1223号線(こまくさ通り)」がモデル路線として指定
- モデル路線以外でも自転車通行環境ネットワーク構築のため整備を推進

<長野地区整備状況>



<松本地区整備状況>



整備手法	整備済み	整備予定
自転車道の整備	— (Red solid line)	⋯ (Red dotted line)
自転車レーンの設置	— (Blue solid line)	⋯ (Blue dotted line)
自転車歩行者道における走行位置の明示	— (Light blue solid line)	⋯ (Light blue dotted line)

自転車利用環境への取り組み～最近の動向～

- 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を公表
(警察庁 交通企画課 平成23年10月25日)
- 基本的な考え方 ⇒ 「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」双方の安全を確保
 - ・自転車は「車両」であることを全ての者に徹底 など
- 推進する主な対策
 - ・通行環境の確立(道路空間の再配分など)
 - ・ルール周知と安全教育の推進
 - ・指導取締りの強化 など

原 議 保 存 期 間 1 0 年
(平成34年3月31日まで)
警察庁内交発第85号、内交指発第34号
内規発第25号、内運発第34号
平成23年10月25日
警 察 庁 交 通 企 画 課 長

各 管 区 警 察 局 長 殿
各 都 道 府 県 警 察 長
(参考送付先)
庁 内 各 局 課 長
各 附 属 機 関 長

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について
自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、特に最近では、東日本震災による交通の混乱等を機に、通勤手段としても注目を集めており、引き続きその利用の進展が見込まれるところである。
このような自転車に関しては、これまで「自転車の交通秩序整備化に向けた総合対策の推進について」(平成19年7月12日付警察庁内交発第83号、内交指発第31号、内規発第22号、内運発第22号)に基づき、その交通秩序の整備化のため、各種対策を推進してきたところである。
これらの対策の結果、一定の成果は見られるところであるが、他方で、それにもかかわらず、他の自動車等と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識は十分に浸透せず、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たないほか、自転車の通行環境の整備も十分とは言えない状況にある。
実際、平成22年中の自転車関連交通事故の発生件数は、交通事故全体の約2割を占めるとともに、自転車乗用中に死傷した者の約3分の2に何らかの法令違反が認められるなど、自転車に係る交通状況は予断を許さないものであり、第9次交通安全基本計画において掲げられた「平成27年までに24時間死者数を3000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成する上でも、自転車に係る対策の推進は喫緊の課題である。
今後は、これまでの対策の成果を着実に定着させながらも、その方法や効果を点検しつつ、更に自転車に関する総合対策を推進することとしたので、各都道府県警察においては、関係機関・団体等と連携しつつ、実効性があるよう効果的な対策を推進されたい。
なお、前記通達については、廃止する。

第1 基本的考え方
従来、自転車利用者は、多くの歩道で普通自転車歩道通行可(以下「自歩可」という。)の交通規制が実施されていたこともあり、道路交通の場においては歩行者と同様の取扱いをされるものであるという誤解が生じていたところであるが、近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということ、自転車利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての者に徹底させることとした。そのためには、自転車車道や普通自転車専用通行帯等の自転車の通行環境

良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について

◆ 背景

「自転車の交通秩序整備化に向けた総合対策の推進について(平成19年交通局長通達)」に基づく各種対策を推進してきたところ、一定の成果は見られるものの、未だ…

- 自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透していない
- 自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たない
- 自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない

良好な自転車交通秩序を実現させるための総合対策

◆ 基本的考え方

【自転車は「車両」であることへの徹底】

- ・ 自転車本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進
- ・ 歩道を通行する者には歩行者優先を徹底

「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保

<p>通行環境の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備 ○ 自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し ○ 自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去 等 	<p>ルール周知と安全教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自転車は「車両」であることへの徹底 ○ ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク、損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知 等 	<p>指導取締りの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めたとする悪質・危険な違反の検挙 ○ 街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進 等
<p>基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 都道府県警察における総合的計画の策定 ○ 条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら、その取組を積極的に支援 ○ 体制整備、部内教養の徹底、関係部門との連携 ○ 地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け 等 		



3. 第8回委員会について

- 3-1. 第4回パブリックコメントの結果報告
- 3-2. イライラ箇所のフォローアップ
- 3-3. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)
- 3-4. これまでの取り組みの成果と課題

3-1. 第4回パブリックコメントの結果報告

- 平成23年2～3月に、県民の皆様や道路利用者を対象としてパブコメを実施

<実施概要>

実施期間：平成23年2月7日～3月4日
 実施媒体：パンフレット、インターネット
 新聞広告等多様な媒体を使用し実施告知
 配布数：パンフレット 10,000部
 配布先：道の駅・警察署・運転免許センター、市町村、県の各建設事務所 等
 →県民の皆様、道路利用者を対象
 回収数：411件（パンフレットの回収率＝約4%）

<調査内容>

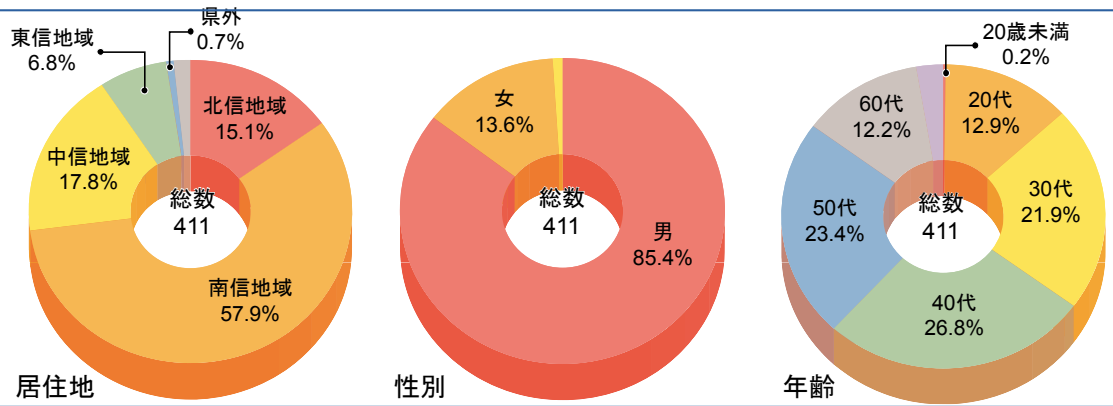
No	調査内容	設問
1	回答者の属性	①居住地／性別／外出頻度／主な道路利用時の交通手段
2	取り組みの認知度／取り組みのプロセスに対する意見	②長野県内のイライラ・ハラハラ箇所の解消に向けて、対策を進めていること知っているか
		③取り組みの進捗状況についての意見・要望
		④対策完了後の経年的な評価についての意見・要望
3	対策箇所の優先順位について	⑤新たな対策箇所のうち、最も優先的に改善すべき箇所（上位3箇所まで選択）と選択した理由
4	今後の取り組み等についての意見・要望	⑥【イライラ箇所】最も優先的に改善されるべきだと思う課題
		⑦【ハラハラ箇所】最も優先的に改善されるべきだと思う課題
5	取り組みに対する満足度	⑧イライラ・ハラハラ箇所の解消に向けた取り組みについての満足度とその理由

パブリックコメントの実施結果

- 30代～50代の男性の方を中心に回答を頂いた
 - 取組を知っている方が約6割
 - 実施状況の評価として「もっと早く対策を推進してほしい」という回答が7割
 - 経年的な整備効果の把握を評価する人が約7割

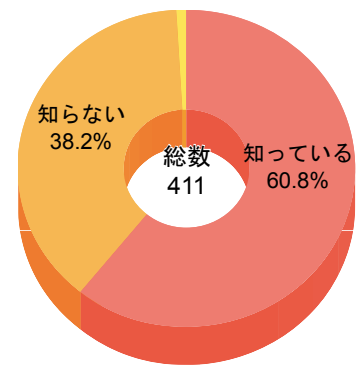
【回答者の属性】

- 南信地域が約58%、中信地域が約18%
- ほとんどが男性（約85%）
- 30代～50代が多く、第1位は40代（約27%）



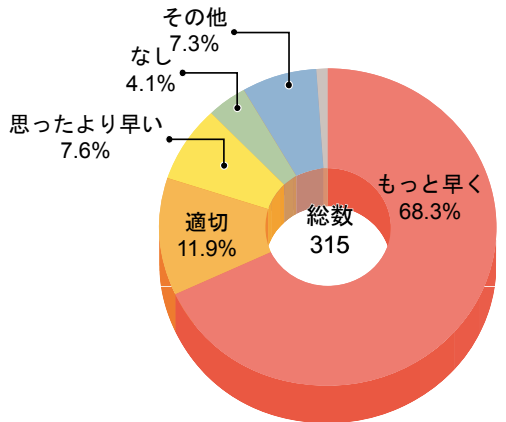
【取組の認知度】

約60%が取り組みを認知



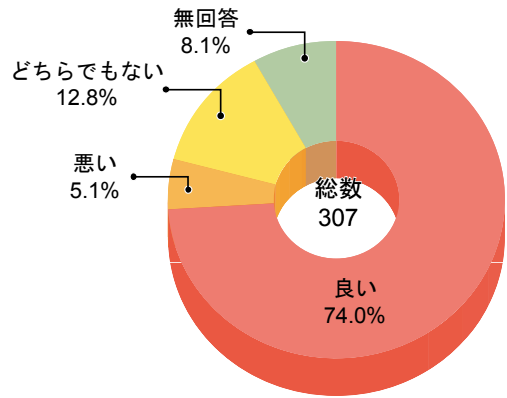
【取組の実施状況の評価】

対策のスピードアップを求める声が多い



【経年的な整備効果把握について】

一定の評価を得ている

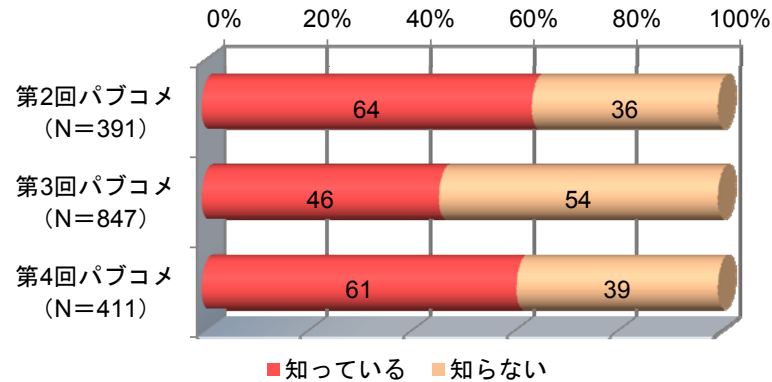


パブリックコメントの実施結果（経年変化）

- 取組認知度は前回よりも増加したが、第1回と比較すると若干低下
- より早い対策推進を求める声が常に約7割存在
- 経年的な整備効果の把握については、「良い」との評価が7割を上回る

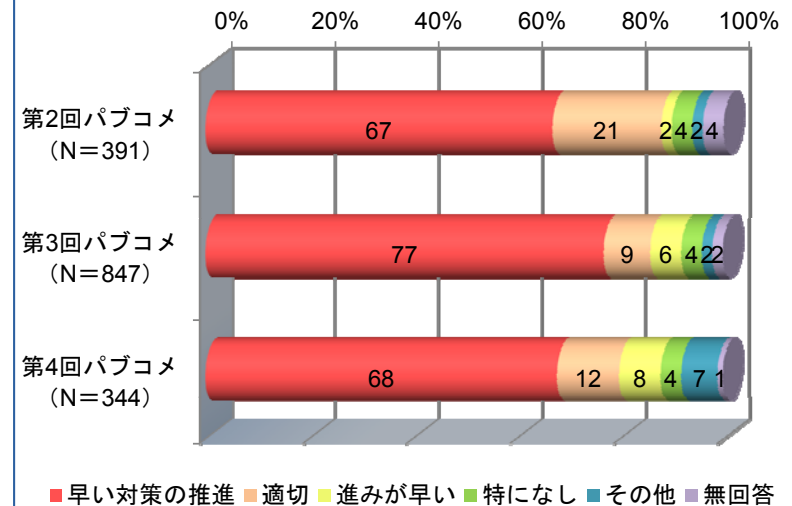
【取組みの認知度】

取組みの認知度は、約61%と第2回と同水準



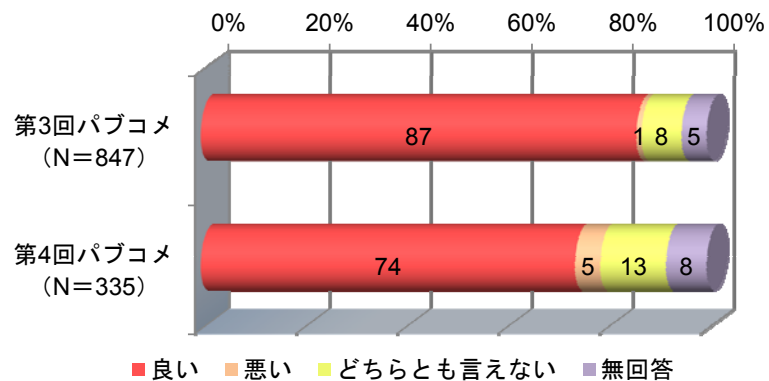
【取組の実施状況の評価】

もっと早く対策の実施を希望する意見が多い



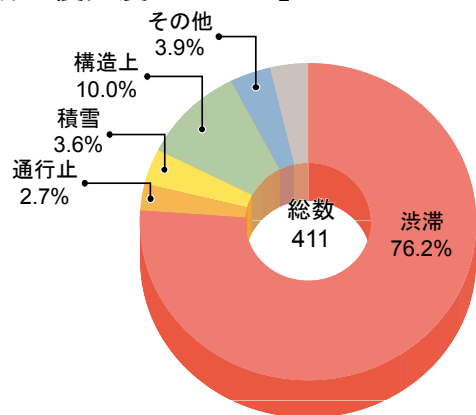
【経年的な整備効果の把握】

「良い」との評価が高い割合で継続（第3回87%、今回74%）

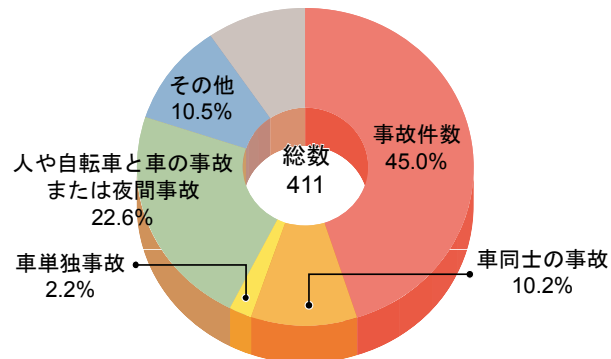


- イライラ箇所の優先度が高いと思う箇所は「渋滞が多い箇所」が約8割
- ハラハラ箇所の優先度が高いと思う箇所は「交通事故件数が多い箇所」が約4割、「人や自転車と車の事故・夜間事故が多い箇所」が2割強
- 移動性向上に対する満足度は27%、安全性向上の取組に対する満足度は26%

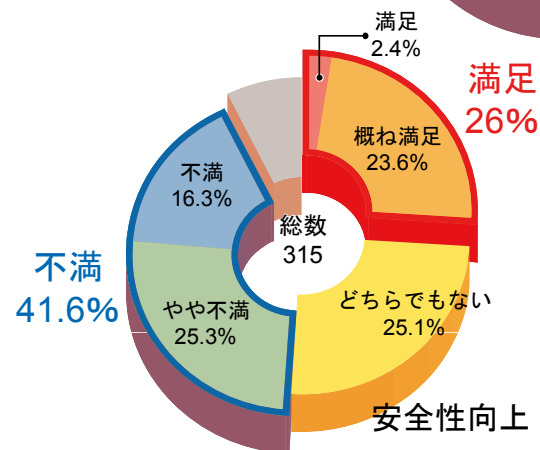
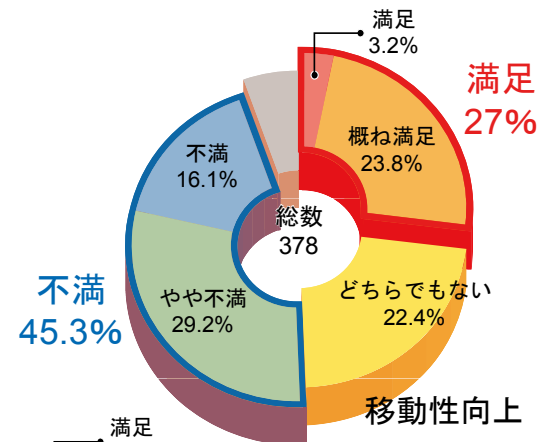
【イライラ箇所の優先度について】



【ハラハラ箇所の優先度について】



【移動性向上、安全性向上の取組に関する満足度】

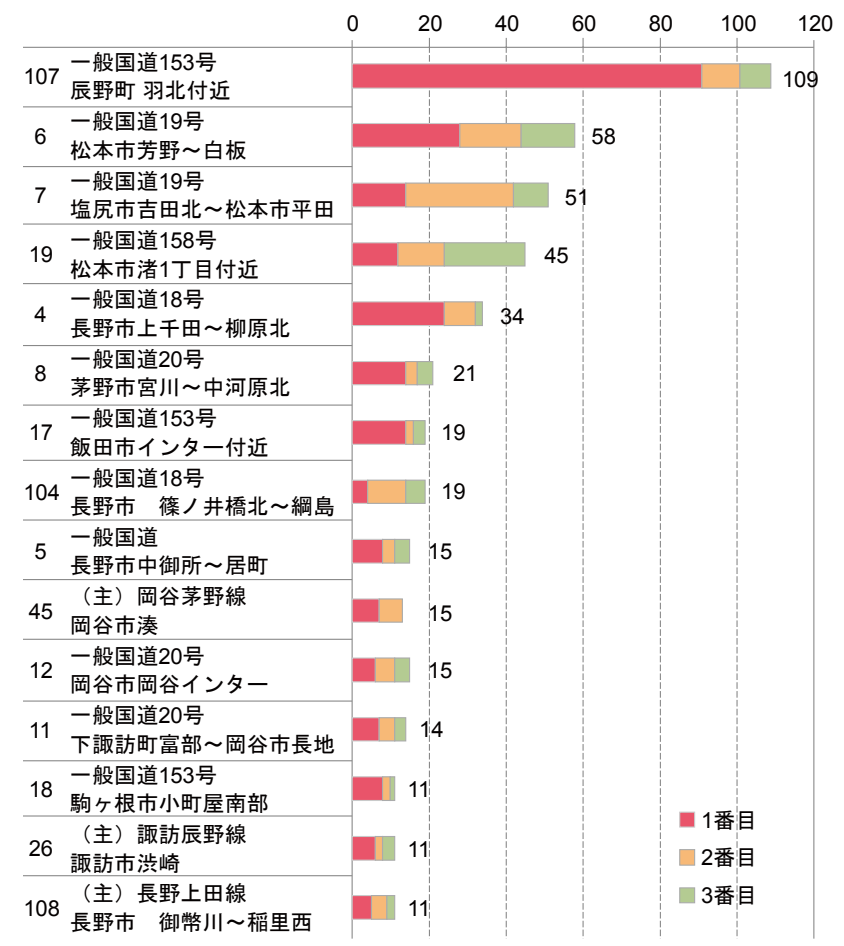


■ イライラを感じる箇所についての指摘結果

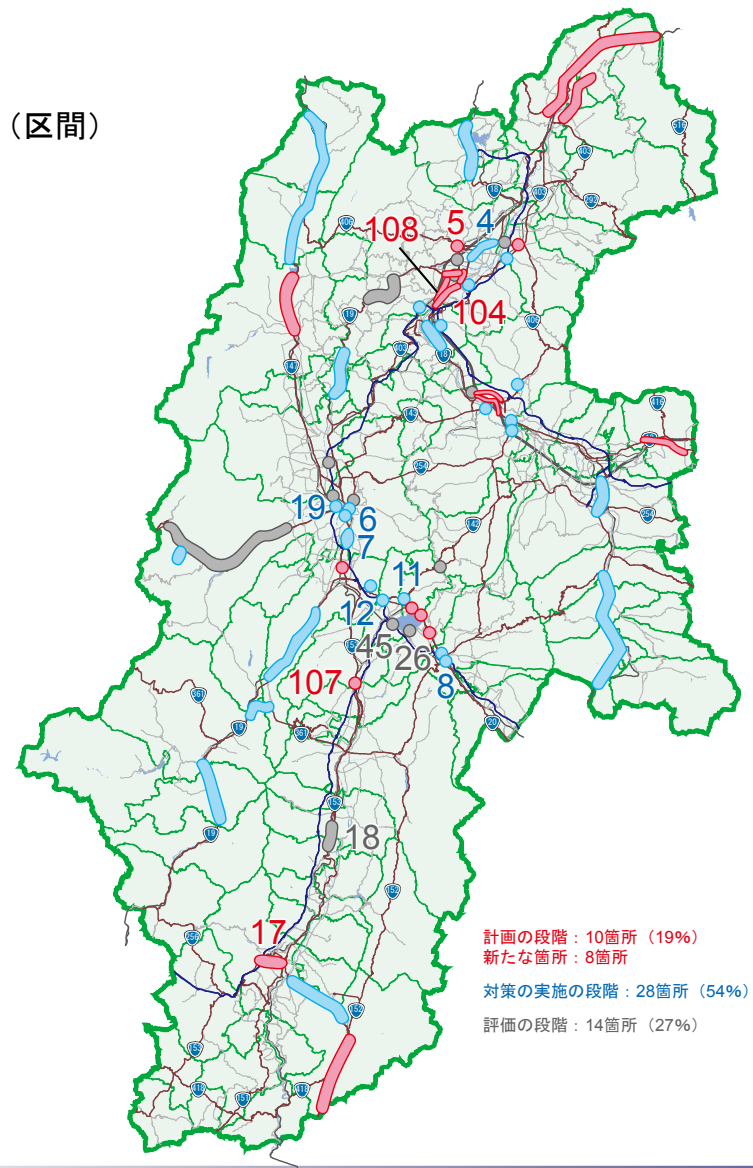
・ 辰野町、松本市、塩尻市、長野市などの一般国道・県道を指摘する意見が多い

【イライラと感じる箇所】

H18イライラ箇所、新たなイライラ箇所の中で、普段イライラ感じる箇所（区間）



総数 704



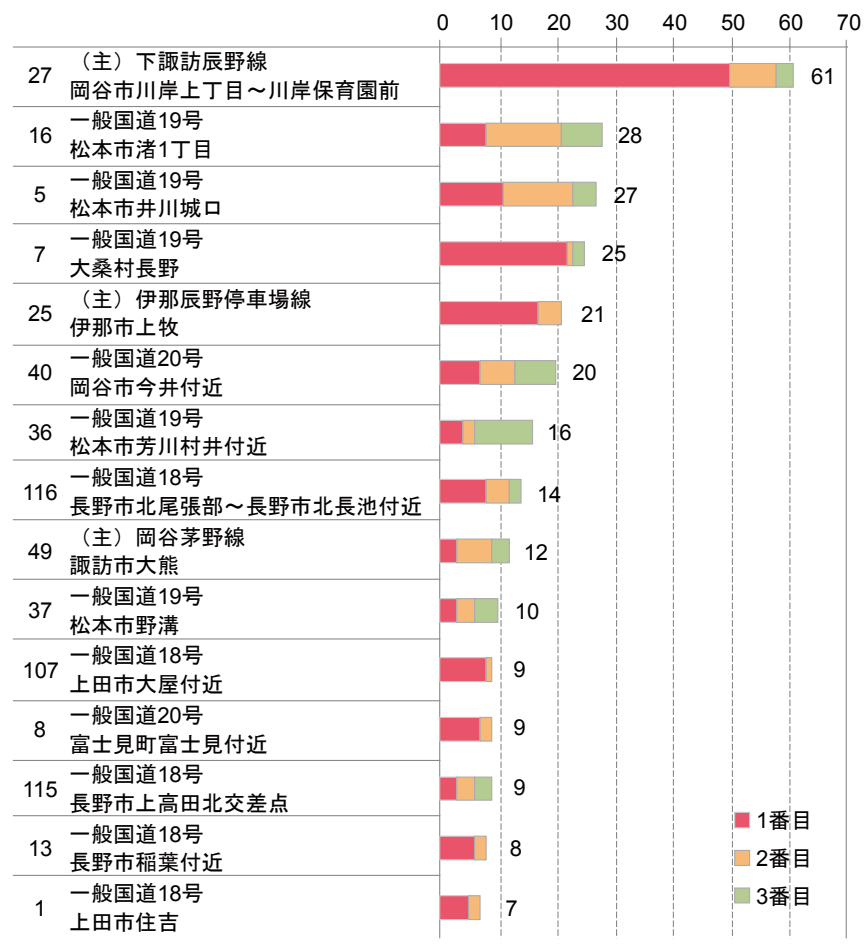
計画の段階：10箇所（19%）
新たな箇所：8箇所
対策の実施の段階：28箇所（54%）
評価の段階：14箇所（27%）

■ ハラハラを感じる箇所についての指摘結果

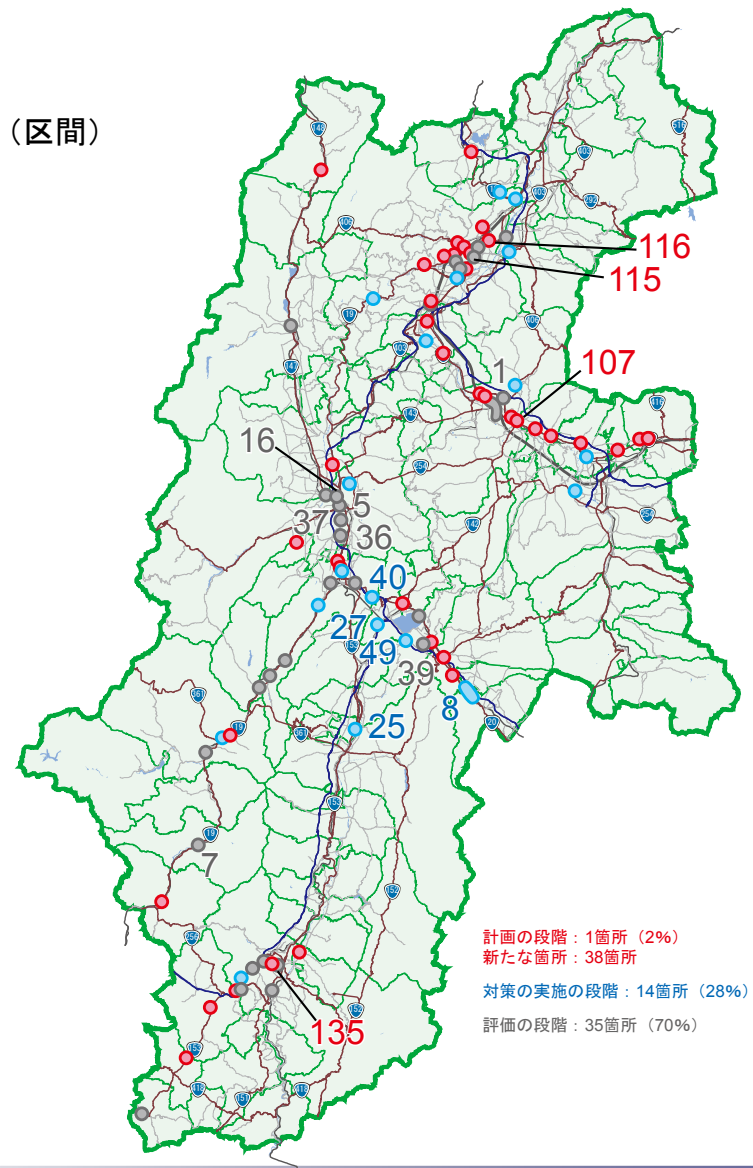
・ 岡谷市、松本市、大桑村、伊那市、長野市等の一般国道・県道を指摘する意見が多い

【ハラハラと感じる箇所】

H18ハラハラ箇所、新たなハラハラ箇所の中で、普段ハラハラ感じる箇所（区間）



総数 530

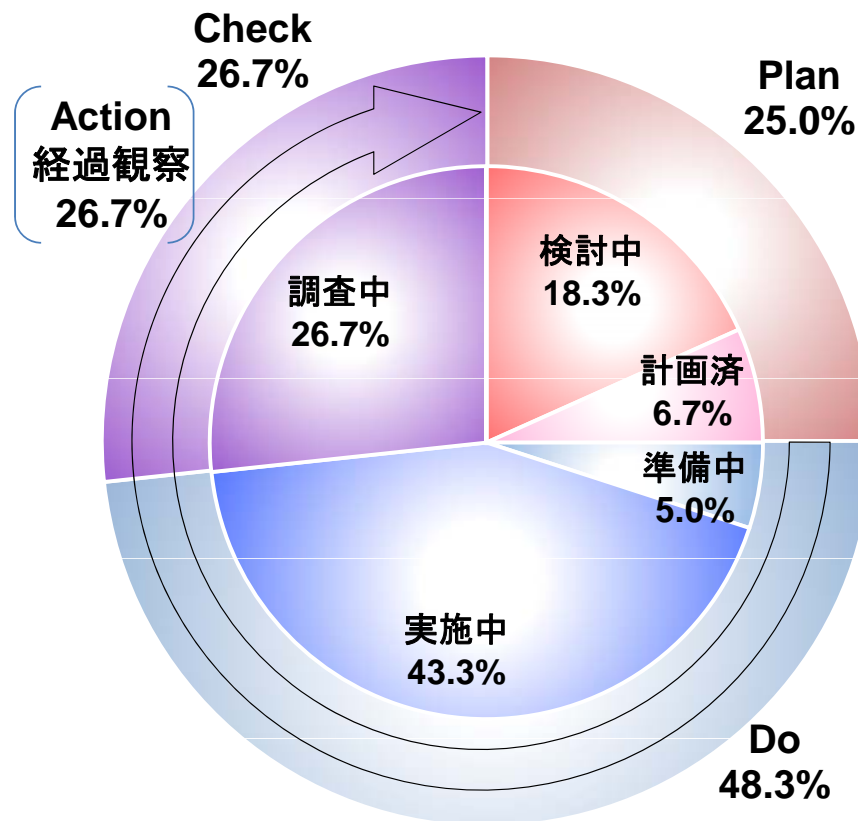


3-2. イライラ箇所のフォローアップ

【イライラ箇所のフォローアップ】

- 平成18年度に抽出した52箇所＋平成22年度に追加した8箇所を含む60箇所に対策実施
- このうち16箇所（26.7％）で対策が完了し、経過観察を実施。

<イライラ箇所事業進捗状況(60箇所)>



イライラ箇所～事業進捗状況～

No.	路線名	場所	抽出要因	進捗	Plan		Do			Check		Action	(参考) 対策事業(想定含む)
					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	上田市上塩尻東～坂城町鼠橋通り	渋滞	Check								経過観察	上田坂城バイパス
2	一般国道18号	上田市大屋付近	渋滞	Do									上田バイパス
3	一般国道18号	千曲市戸倉～粟佐	渋滞	Do									坂城更埴バイパス
4	一般国道18号	長野市上千田～柳原北	渋滞	Do									長野東バイパス
5	一般国道19号	長野市中御所～居町	渋滞	Plan									検討中
6	一般国道19号	松本市芳野～白板	渋滞	Do									松本拡幅
7	一般国道19号	塩尻市吉田北～松本市平田	渋滞	Do									塩尻北拡幅
8	一般国道20号	茅野市宮川～中河原北	渋滞	Check								経過観察	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	渋滞	Plan									検討中
10	一般国道20号	諏訪市元町～湖岸通り2丁目	渋滞/災害・気象	Plan									検討中
11	一般国道20号	下諏訪町富部～岡谷市長地	渋滞	Do									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	渋滞	Do									岡谷塩尻改良
13	一般国道141号	佐久市跡部付近	渋滞	Do									臼田～野沢バイパス
14	一般国道144号	上田市下原付近	渋滞	Do									上野バイパス
15	一般国道147号	松本市新橋	渋滞	Check								経過観察	高家バイパス
16	一般国道152号	上田市大屋駅前	渋滞	Check								経過観察	大屋
17	一般国道153号	飯田市インター付近	渋滞	Plan									検討中
18	一般国道153号	駒ヶ根市小町屋南部	渋滞	Check								経過観察	伊南バイパス
19	一般国道158号	松本市渚1丁目付近	渋滞	Do									松本拡幅
20	一般国道403号	須坂市幸高～須坂インター	渋滞	Do									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	渋滞	Do									松代
22	一般国道406号	須坂市村山町	渋滞	Check								経過観察	村山橋
23	一般国道406号	須坂市須坂駅南	渋滞	Plan									南横町
24	(主)長野真田線	長野市下水鮑南付近	渋滞	Check								経過観察	小島田
25	(主)長野上田線	上田市三好町	渋滞	Do									三好町
26	(主)諏訪辰野線	諏訪市洪崎	渋滞	Check								経過観察	小和田
27	(主)豊科インター掘金線	安曇野市豊科田沢	渋滞	Check								経過観察	国道147号高家バイパス
28	(一)平田新橋線	松本市深志2丁目	渋滞	Check								経過観察	本町～栄町
29	(一)兎川寺鎌田線	松本市鎌田	渋滞	Do									鎌田～中条
30	(一)三才大豆島中御所線	長野市荒木	渋滞	Check								経過観察	若里
31	(一)稲荷山停車場線	長野市稲荷山駅付近	渋滞	Do									塩崎
32	(一)払沢茅野線	茅野市茅野市街	渋滞	Do									永明
33	一般国道18号	信濃町内	積雪	Do									野尻バイパス
34	一般国道117号	飯山市中央橋西～新潟県境	積雪	Plan									箕作～明石

イライラ箇所～事業進捗状況～

No.	路線名	場所	抽出要因	進捗	Plan		Do			Check		Action	(参考) 対策事業(想定含む)
					検討中	計画済	準備中	実施中	完了	調査中	評価済		
35	一般国道148号	白馬村神城～新潟県境	積雪/線形不良・交通不能	Do									小谷道路、沢渡、白馬駅前
36	(主)飯山野沢温泉線	飯山市蛭川橋～横落	積雪	Plan									戸那子
37	一般国道19号	上松町上松	災害・気象	Do									検討中
38	一般国道19号	塩尻市奈良井～贄川	災害・気象	Do									検討中
39	一般国道19号	生坂村内	災害・気象	Do									防災(山清路防災)
40	一般国道19号	長野市～長野市笹平トンネル西	災害・気象	Check								経過観察	防災安庭災害復旧事業
41	一般国道20号	下諏訪町藤ノ木～富部	災害・気象	Plan									検討中
42	一般国道20号	塩尻市塩尻峠付近	災害・気象	Do									下諏訪岡谷バイパス
43	一般国道158号	松本市中ノ湯～松本市波田新島々駅付近	災害・気象/線形不良・交通不能	Check								経過観察	うすゆき橋バイパス
44	一般国道361号	木曾町神谷	災害・気象/線形不良・交通不能	Do									姥神峠道路(延伸)
45	(主)岡谷茅野線	岡谷市湊	災害・気象	Check								経過観察	湊3丁目、湊2丁目、湊花園(災害関連緊急砂防事業)
46	(一)八島高原線	下諏訪町東俣	災害・気象	Check								経過観察	災害復旧事業
47	(一)白骨温泉線	松本市安曇沢渡付近	災害・気象	Do									白骨
48	(一)白石千曲線	千曲市横町付近	災害・気象	Check								経過観察	防災事業
49	一般国道141号	山梨県境～佐久穂町清水町	線形不良・交通不能	Do									市場坂
50	一般国道148号	大町市木崎～青木湖付近	線形不良・交通不能	Plan									海ノ口
51	一般国道152号	飯田市南信濃青崩峠付近	線形不良・交通不能	Do									青崩峠道路
52	一般国道256号	飯田市上村付近	線形不良・交通不能	Do									検討中
101	一般国道18号	軽井沢町 南軽井沢～浅間サンライン入口	渋滞	Plan									
102	一般国道18号	上田市 国分西～上塩尻東	渋滞	Do									上田バイパス
103	一般国道18号	上田市 住吉南～緑が丘	渋滞	Do									上田バイパス
104	一般国道18号	長野市 篠ノ井橋北～綱島	渋滞	Plan									
105	一般国道19号	塩尻市 高出～金塚	渋滞	Plan									
106	一般国道19号	長野市 今里団地北～大塚南	渋滞	Plan									
107	一般国道153号	辰野町 羽北付近	渋滞	Plan									羽北
108	(主)長野上田線	長野市 御幣川～稲里西	渋滞	Plan									川中島～篠ノ井

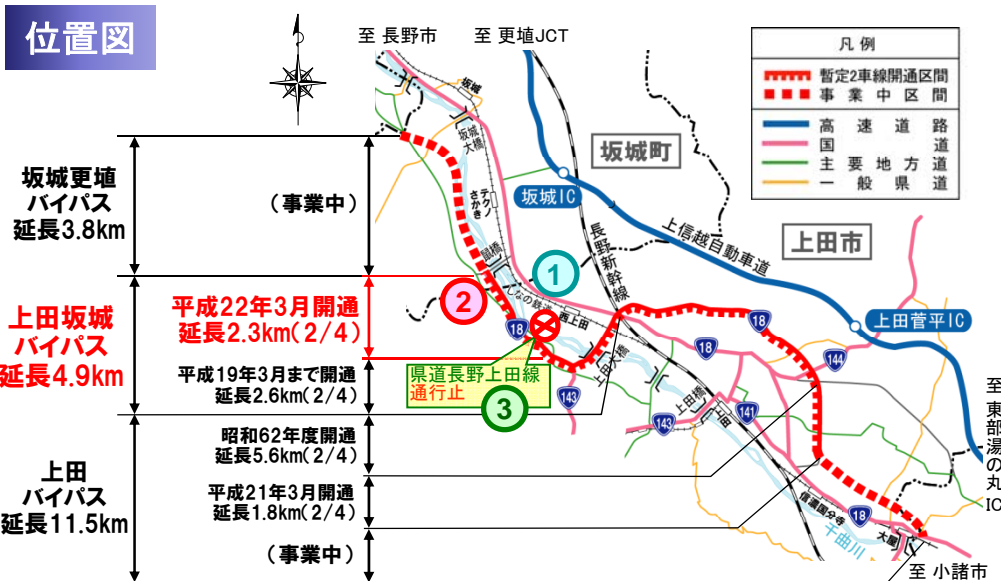
- 【1】国道18号 上田市上塩尻東～坂城町鼠橋通り
- 【8】一般国道20号：茅野市宮川～中河原北
- 【15】一般国道147号：松本市新橋
- 【22】一般国道406号：須坂市村山町
- 【27】(主)豊科インター堀金線：安曇野市豊科田沢

左記5か所の対策完了箇所について、
事業効果の評価結果を後述

イライラ箇所 対策完了箇所の評価結果①

＜対策事業＞国道18号 上田坂城バイパス
イライラ箇所【1】国道18号 上田市上塩尻東
～坂城町鼠橋通り

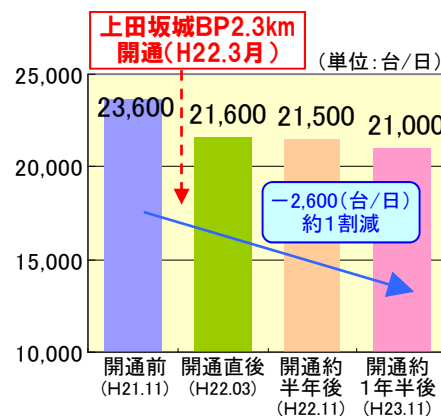
- 上田坂城バイパス（2.3km区間）が平成22年3月に開通（上田坂城バイパス:14,500台/日：開通約1年半後）
- バイパスの開通により、並行する国道18号の交通量は約1割減少（2,600台/日減少：開通約1年半後）し、交通の利便性・快適性が向上
- また、県道長野上田線の落石による通行止め区間を回避し、安全・安心な通行が実現



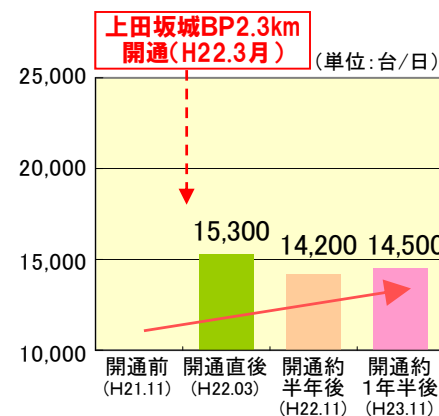
整備効果

■バイパス開通による交通量の変化（速報値）

①国道18号現道(上田坂城BP並行区間)の交通量の変化

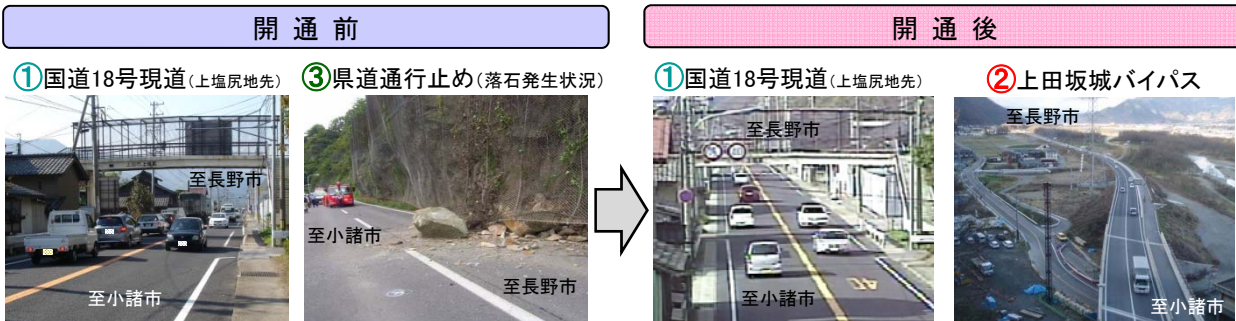


②上田坂城バイパスの交通量の変化



【交通量調査】 :H21.11.11(水) :H22.03.17(水) :H22.11.18(木) :H23.11.29(火)

■上田坂城バイパスおよび周辺道路の交通状況



■地域住民の声

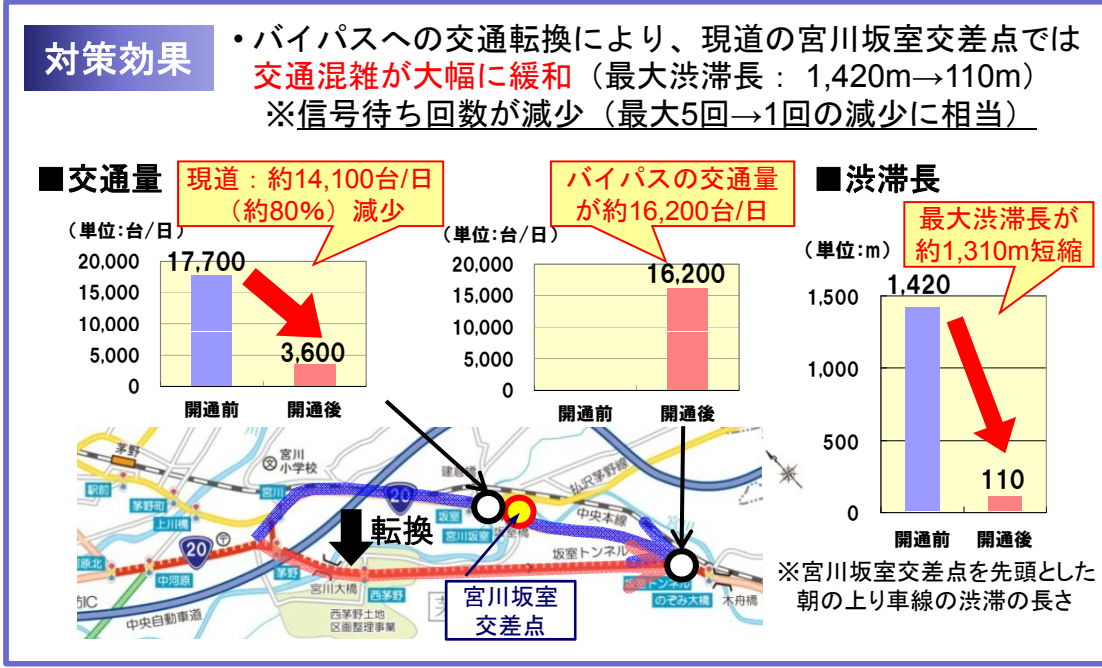
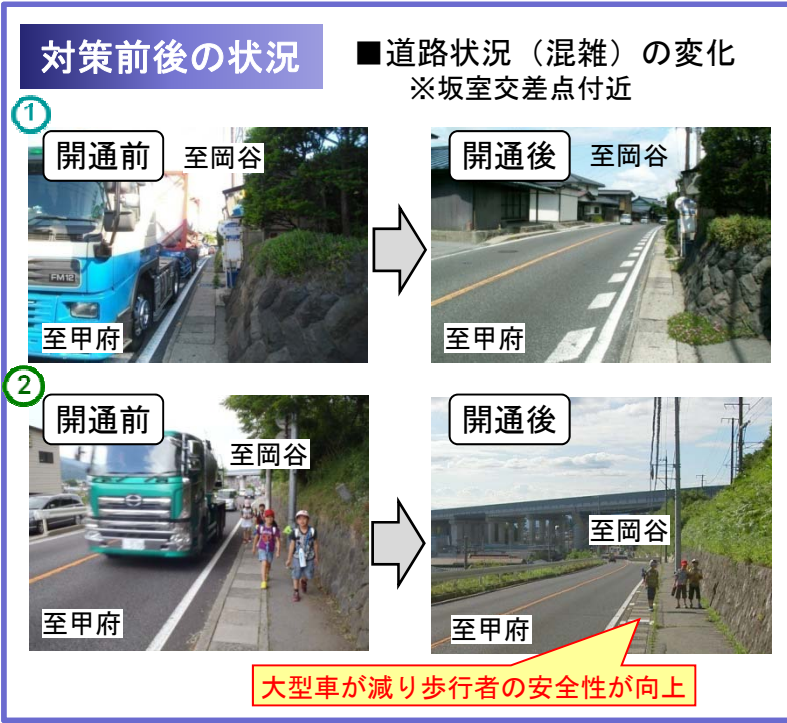
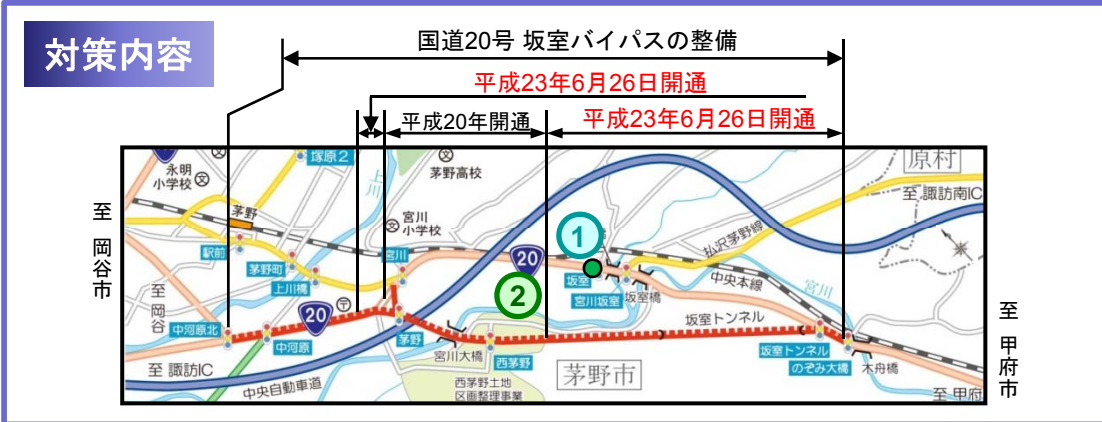
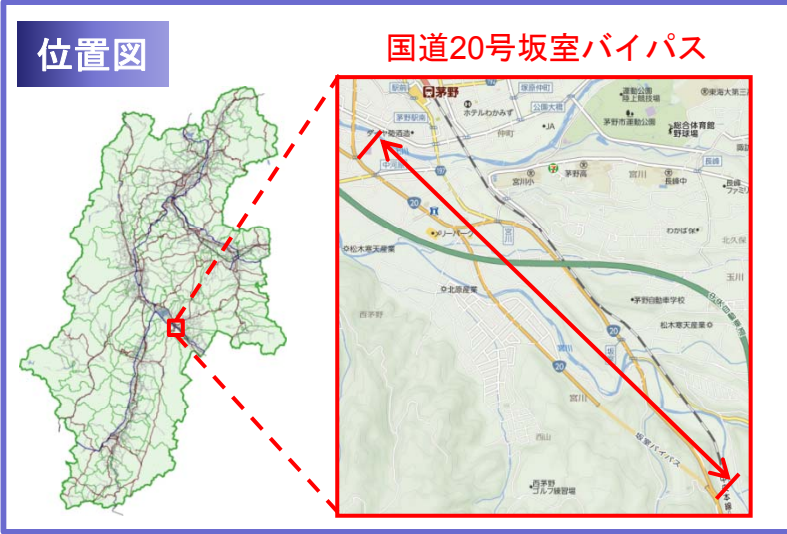


上田市在住 男性

上田坂城バイパスの開通が、広域的に地域に貢献していることは間違いありません。また、災害時の県道の通行止めによる生活面の不安の解消や地域間のコミュニケーションにおける所要時間の短縮は、嬉しい効果です。

イライラ箇所 対策完了箇所の評価結果②

＜対策事業＞国道20号 坂室バイパス
イライラ箇所【8】国道20号茅野市宮川～中河原北



地域住民の声

・渋滞が緩和され、騒音・排気ガスがかなり減った。
・現道（国道20号）の交通量が減少したことにより、歩行者の安全の確保が図られる様になった。
（周辺地区 区長） 33

イライラ箇所 対策完了箇所の評価結果③

＜対策事業＞国道147号 高家(たきべ)バイパス整備
イライラ箇所 【15】新橋交差点、【27】田沢交差点

位置図



対策前の状況

- 国道147号の梓橋～新橋区間において、朝夕のピーク時を中心に慢性的に渋滞が発生

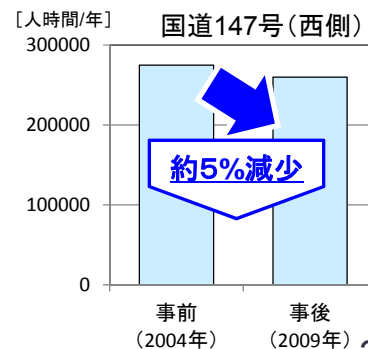
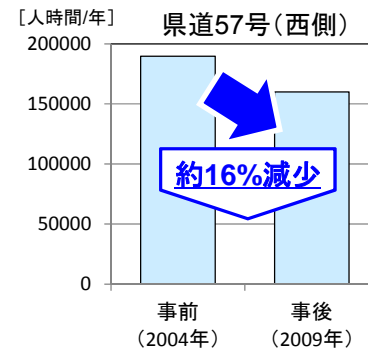
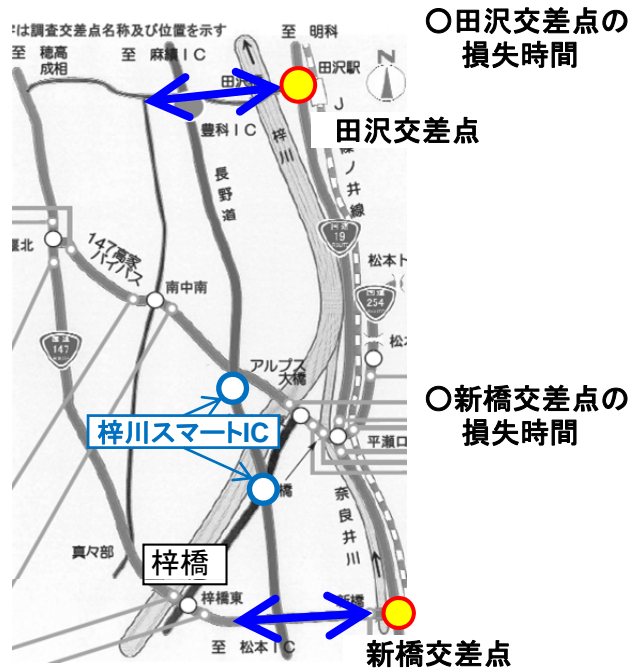


① 梓橋東交差点

対策効果

- 高家BP整備に伴い、東西方向(国道147号、県道57号)の交通がBPに転換し、現道の渋滞が緩和

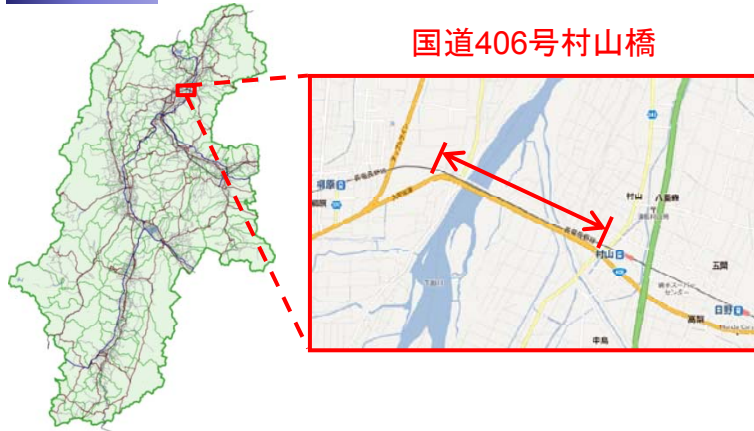
対策内容



イライラ箇所 対策完了箇所の評価結果④

＜対策事業＞国道406号 村山橋
イライラ箇所【22】須坂市村山町

位置図



対策前後の状況



対策効果

- ・村山橋の架替及び4車線化に伴い交通混雑大幅に緩和
- ・当該区間の損失時間は約30%減少

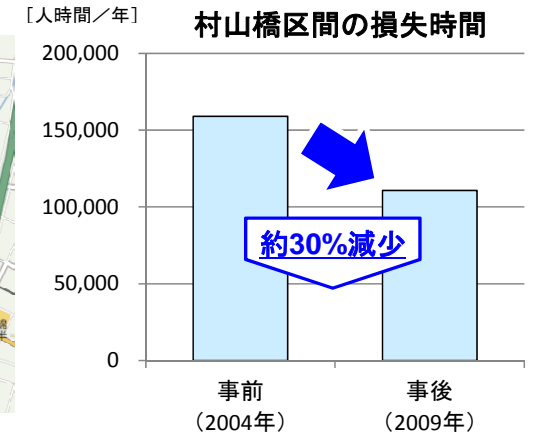
対策内容

- ・長野市中俣～須坂市高梨において、村山橋架替（延長2,150m）、道路拡幅工事（4車線化）を実施
- ＜H16.8＞1期線工事新橋（2車線）が完成し、現橋（2車線）と併せて4車線暫定供用
- ＜H20.12＞2期線工事新橋（2車線）が完成し、4車線供用

工事中の状況



①旧村山橋の混雑状況



地域住民の声

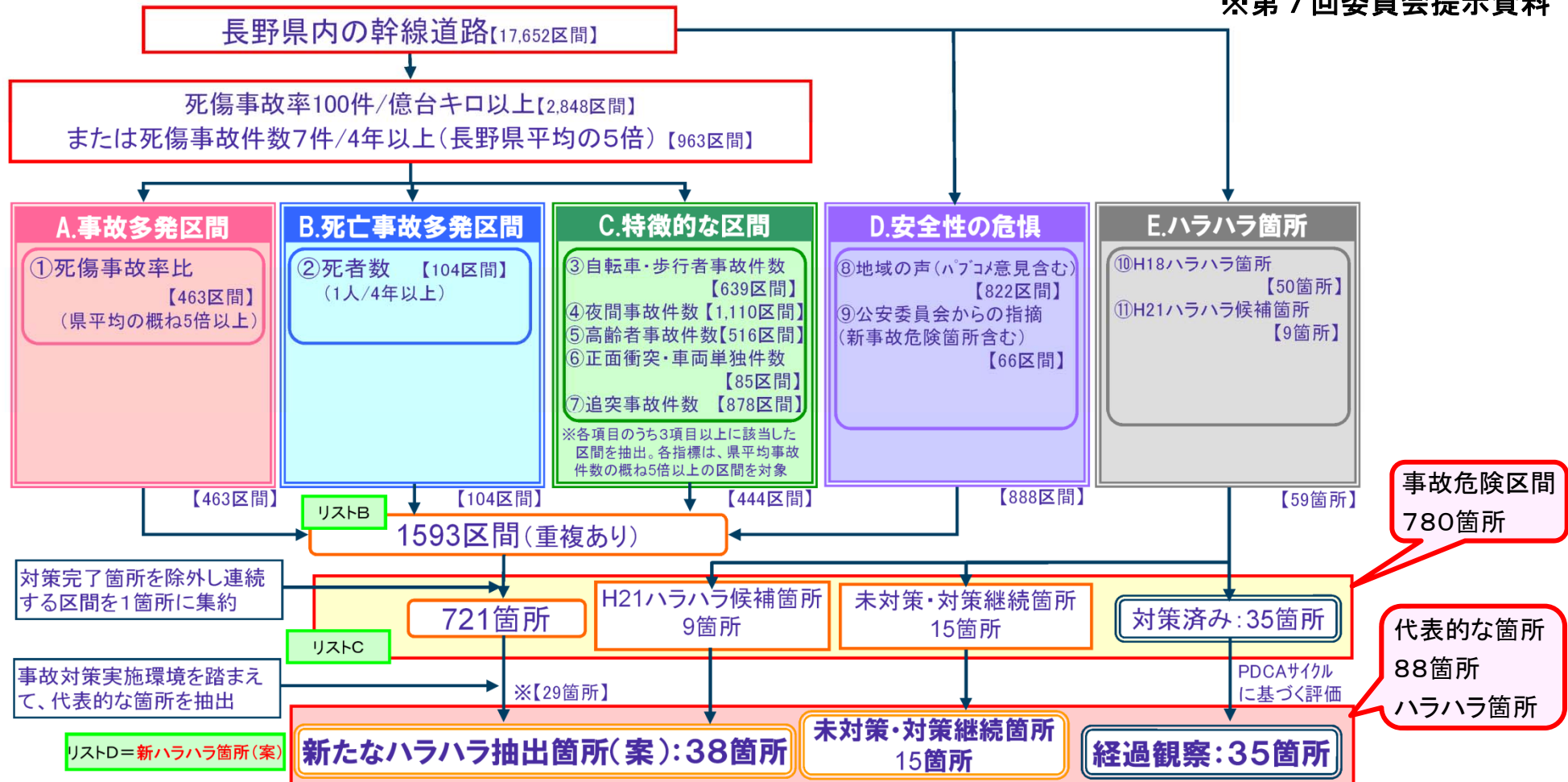


- ・いままでは長野に行くのに屋島橋へ迂回して出ていましたが、村山橋を通して長野に通勤出来るようになりました。
 - ・旧村山橋を自転車で通った時は、大型車に追われて、あまりの恐怖にそれから自転車で渡ることはしませんでした。今は安心して、ゆっくり渡ることが出来るようになりました。
- (近隣住民)

3-3. ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)～第7回委員会のおさらい～

- 長野県内の幹線道路（約17,000区間）から、『県内の交通事故特性』や公安委員会や地域の声を反映した『安全性の危惧』を踏まえ、事故危険区間780箇所を選定
- 事故対策実施環境を踏まえて、代表的な箇所88箇所をハラハラ箇所として抽出

※第7回委員会提示資料



ハラハラ箇所(事故ゼロプラン)～長野県事故ゼロプランの記者発表～

- 第7回委員会審議を踏まえ、長野県事故ゼロプラン（ハラハラ箇所）を公表
- 今後、個別箇所PDCAの取り組みを適用し、交通安全対策を推進
- 平成17年の第1回委員会から『ハラハラ箇所』として交通安全対策を推進
 - 『事故ゼロプラン』は全国的に展開しており、取組内容の「理解促進」「認知向上」が必要
 - 今後は『ハラハラ箇所』と『事故ゼロプラン』の名称を併用



平成22年12月20日(月)
国土交通省関東地方整備局 道路部

記者発表資料

新たに『事故ゼロプラン』(事故危険区間重点解消作戦)』始めます!

全国では交通事故の7.1%が幹線道路の2.2%の区間で発生しています。

事故ゼロプランは、このような危険な箇所を地域の方と一緒に選定し、地域の方にも危険な箇所との認識を持っていただきながら、集中的・重点的に交通事故の撲滅に取り組むものです。

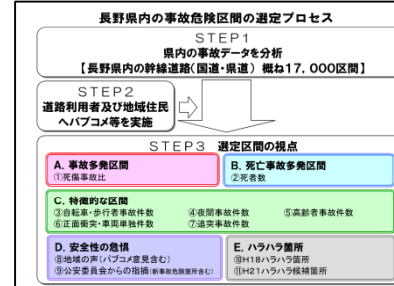
- 国土交通省においては、公共事業の効率性及び透明性の一層の向上を図るため「政策目標評価型事業評価の導入についての基本方針(案)」を公表しました。
- 基本方針に従い、交通安全分野では、関東地方整備局管内の各都県において、特に交通事故等の課題を有する区間を、事故データやアンケート等に基づき抽出し、学識経験者等から構成される第三者委員会が審議いただき、事故危険区間として決定しました。
- 事故危険区間は関東地整管内で各都県概ね200～800区間あり、代表的な区間として各都県概ね50区間(別添のとおり)を選定し公表します。
- 今後はこれらの事故危険区間の交通事故対策に集中的・重点的に取り組んで参ります。また、地域の方にも事故危険区間を認識いただくため、適宜箇所を絞り込み、順次、事故ゼロプランの対象区間である旨の現地表示を行っていきます。

発表記者クラブ

竹芝記者クラブ、横浜海記者クラブ、神奈川建設記者会、茨城県記者クラブ、栃木県政記者クラブ、刀水クラブ、テレビ記者会、埼玉県政記者クラブ、さいたま市政記者クラブ、千葉県政記者クラブ、千葉市政記者会、都庁記者クラブ、神奈川県政記者クラブ、山梨県政記者クラブ、長野市政記者クラブ、長野市政記者会、長野県庁意見場

〓〓問合せ先〓〓

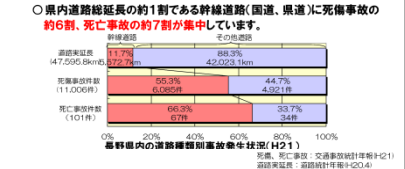
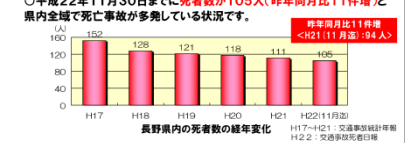
国土交通省 関東地方整備局 道路部 交通対策課 電話 048-600-1346
建設専門官 小林 達徳(こばやし たつゆき) (内線4513)
安全施設係長 伊藤 直行(いとう なおゆき) (内線4526)



事故ゼロプラン 長野県内 主な事故危険区間(ハラハラ箇所)

位置図	区間番号	路線名	対象区間(地名)	交通名称	管轄	道路種別	道路幅員	道路構造	道路状況	選定理由
	1	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	2	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	3	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	4	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	5	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	6	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	7	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	8	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	9	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	10	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	11	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	12	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	13	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	14	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	15	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	16	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	17	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	18	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	19	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	20	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	21	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	22	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	23	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	24	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	25	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	26	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	27	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	28	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	29	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	30	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	31	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	32	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	33	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	34	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	35	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	36	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	37	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	38	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	39	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	40	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	41	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	42	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	43	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	44	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	45	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	46	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	47	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	48	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	49	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間
	50	国道19号	横濱(津島)～長岡(津島)	国道19号	国土交通省	一般国道	4.5m	2車線	一般	事故多発区間

長野県事故ゼロプラン



・事故データ及び道路利用者等の声から県内の交通事故等の課題を有する区間を抽出しました。

・抽出された課題区間は、早期の対策が可能で、かつ高い効果が期待される区間から対策を実施していきます。

平成22年12月
国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所
国土交通省 中部地方整備局 飯田国道事務所
長野県 建設部

今後の事故ゼロプラン～事業の推進～

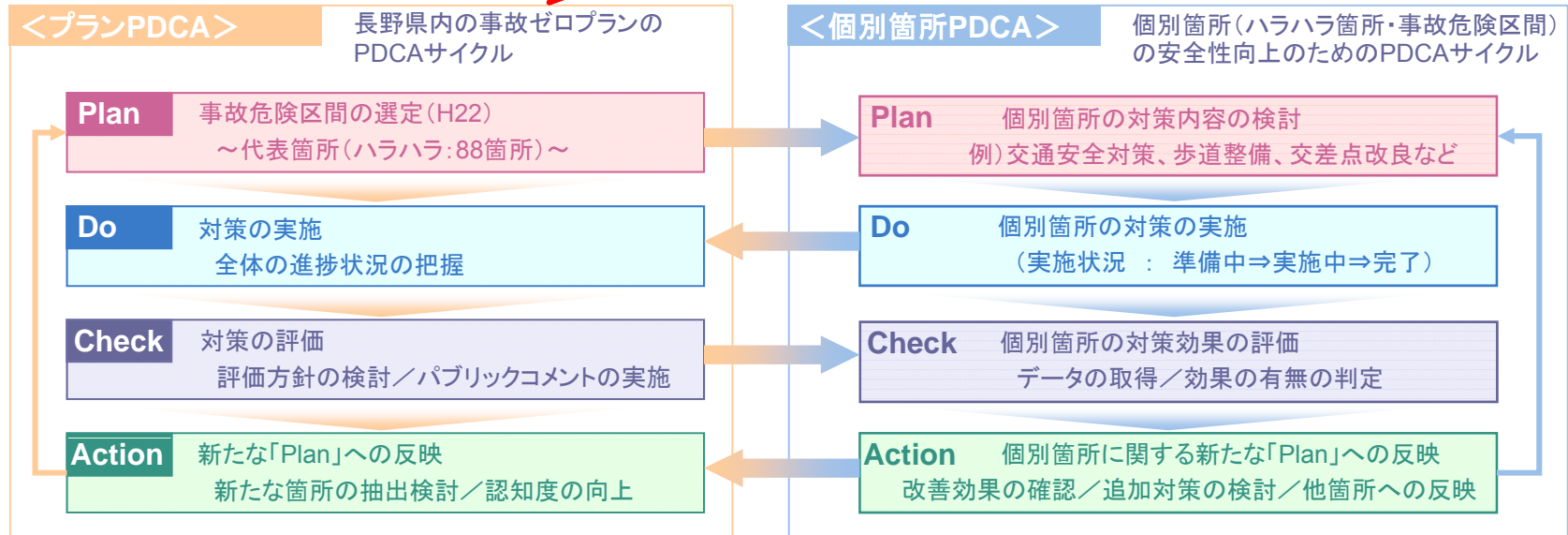
- 事故危険区間780箇所について、事故対策実施環境・優先度に応じて交通安全対策を推進
- 事業の実施にあたっては、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用
- 事故危険区間については、**原則として概ね4年～5年を目処にリストの見直しを実施**

【 Action (反映) の概要 】



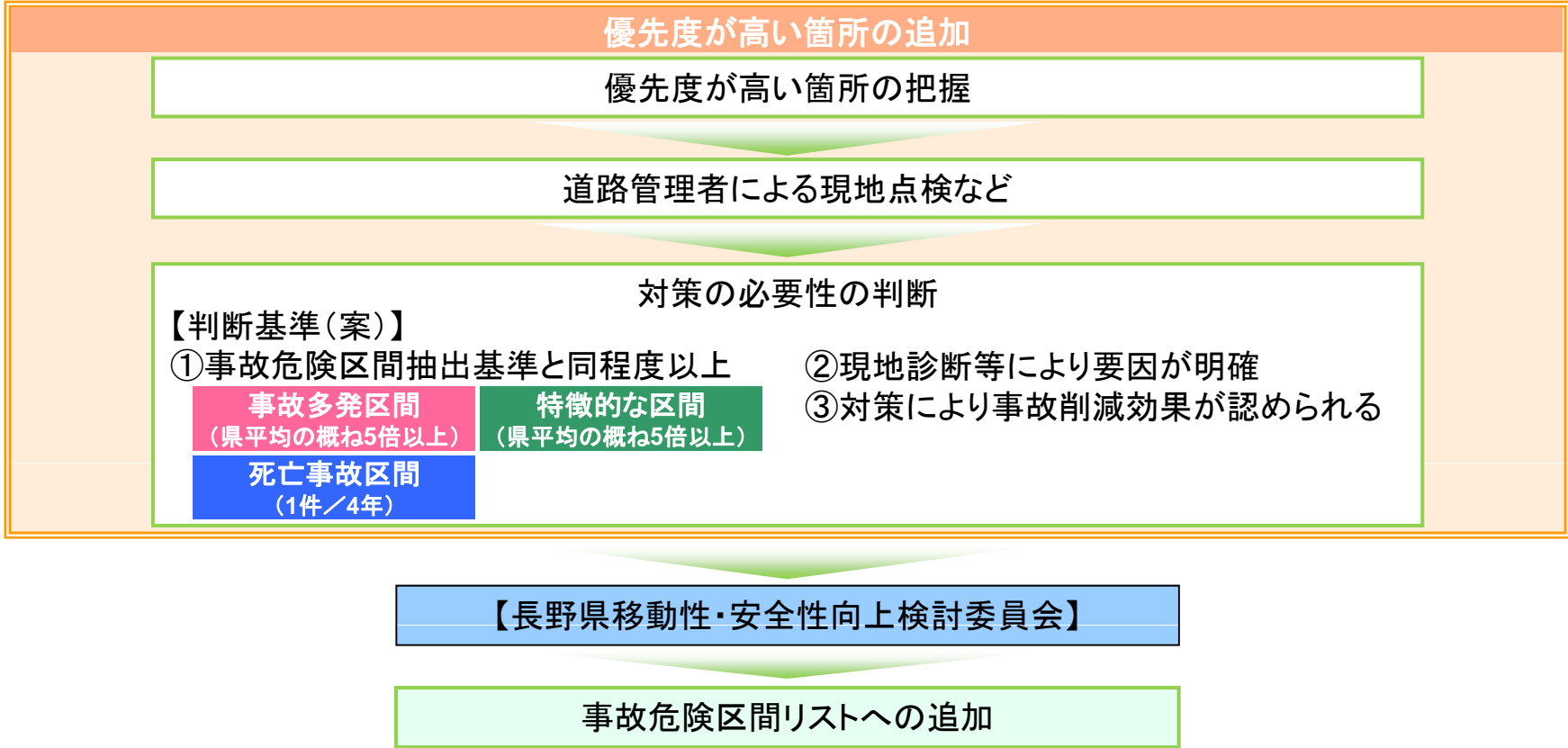
➢ 原則として概ね4年～5年を目処にサイクルを一巡します。
 ➢ その後、新たなハラハラ箇所の検討を行います。

< PDCAサイクルのイメージ >



今後の事故ゼロプラン～リストの追加①～

- 死傷事故は、交通状況や沿道状況等の変化に伴い刻々と変化
- 最新事故データの分析による、優先度把握の上、適宜リストへの追加が必要
- 以下のような、優先度が高い箇所を把握
 - ・ 死傷事故件数の急増箇所
 - ・ 死亡事故発生箇所
 } 事故危険区間(780箇所)の選定基準と同等以上
- 現地点検などを踏まえ事故削減効果が認められる箇所をリストに追加

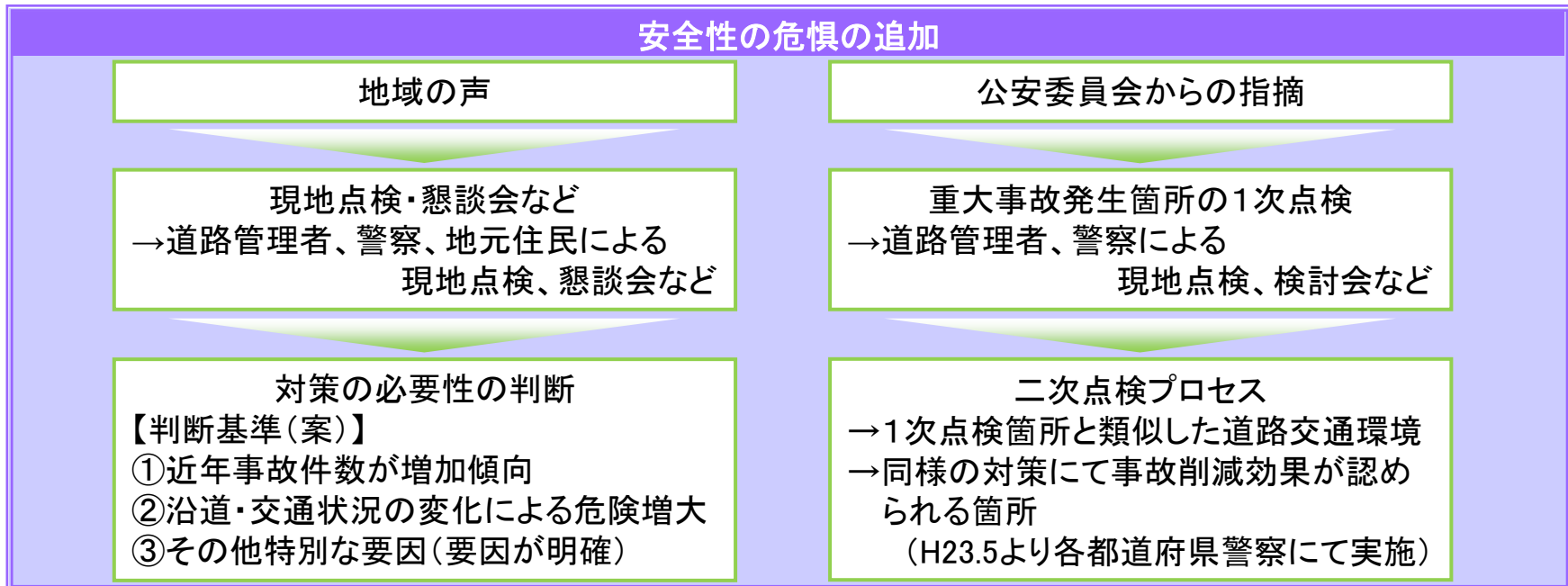


今後の事故ゼロプラン～リストの追加②～

- 事故発生状況等の変化に伴い、安全性の危惧の対象箇所が変化
- 事故発生状況や沿道状況・交通状況を勘案し、適宜リストへの追加が必要
- 以下の要件を満たす箇所をリストに追加

【地域の声】 地域の声があり、かつ、対策の必要性が認められる箇所

【公安委員会からの指摘】 . . 二次点検プロセスにより対策の必要性が認められる箇所



【長野県移動性・安全性向上検討委員会】

事故危険区間リストへの追加

今後の事故ゼロプラン～リストの追加③～

長野県内の幹線道路(約17,000区間)

死傷事故率100件/億台キロ以上
死傷事故件数7件/4年以上(長野県平均の5倍)

(H17-H20データ)
事故危険区間

A.事故多発区間

①死傷事故率比
(県平均の概ね5倍以上)

【463区間】

B.死亡事故区間

②死者数
(1人/4年以上)

【104区間】

C.特徴的な区間

③自転車・歩行者事故件数
④夜間事故件数
⑤高齢者事故件数
⑥正面衝突・車両単独件数
⑦追突事故件数

【444区間】

D.安全性の危惧

⑧地域の声
(パブコメ意見含む)
⑨公安委員会からの指摘
(新事故危険箇所を含む)

【888区間】

E.ハラハラ箇所

⑩H18ハラハラ箇所
⑪H21ハラハラ候補箇所

【59箇所】

追加事故危険区間
(最新データ)

優先度が高い箇所の追加

- 最新事故データより優先度が高い箇所を把握
- 事故多発区間
- 死亡事故区間
- 特徴的な区間

事故危険区間の選定基準と同等以上

- 現地点検等を踏まえ事故削減効果が認められる箇所を選定

安全性の危惧の追加

- 地域の声
現地点検、懇談会等を経て選定
- 公安委員会からの指摘
二次点検プロセスにより選定

※委員会審議を経てリストに追加

事故危険区間780箇所 + 追加箇所

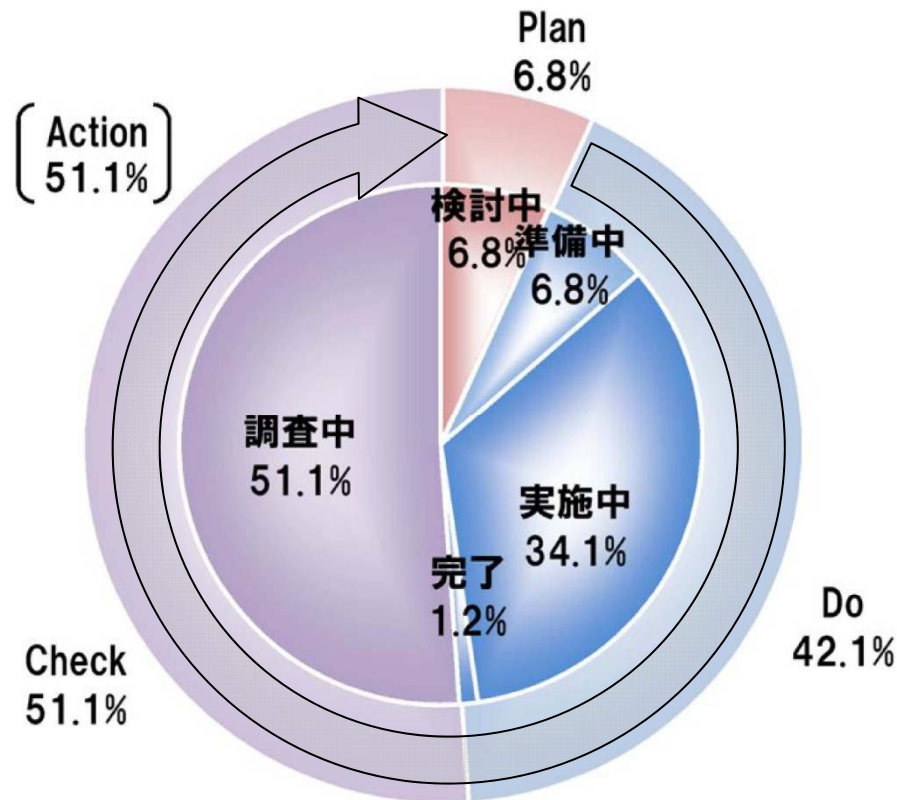
ハラハラ箇所88箇所
● H18ハラハラ50箇所 ● H21ハラハラ9箇所
● 新たなハラハラ箇所29箇所

マネジメントサイクルの適用により事業を推進

今後の事故ゼロプラン～事業進捗状況～

- 事故危険区間780箇所のうち、特に代表的な箇所（ハラハラ箇所88箇所）については、個別PDCAの取り組みを継続し、事業進捗状況・整備効果を委員会の場で報告し、対策結果を公表します。
- 事故危険区間780箇所の事業進捗状況は次回委員会で報告致します。

<ハラハラ箇所事業進捗状況(88箇所)>



<事業進捗概要>

- 対策着手箇所 (Do以上)
82箇所(約93%)
- 対策効果調査中箇所 (Check以上)
45箇所(約51%)

今後の事故ゼロプラン～事業進捗状況～

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	長野市下水鮑南	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	Do								
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	木祖村葦原	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	Do								
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	長野市茂宮付近	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	千曲市上山田町	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	死傷事故件数	Check								経過観察
29	一般国道18号	長野市南警察所	死傷事故件数	Check								経過観察
30	一般国道18号	長野市西尾張部	死傷事故件数	Check								経過観察
31	一般国道19号	木曾町福島	死傷事故件数	Check								経過観察
32	一般国道19号	木曾町日義	死傷事故件数	Do								
33	一般国道19号	木祖村葦原	死傷事故件数	Check								経過観察
34	一般国道19号	塩尻市鞆川	死傷事故件数	Check								経過観察
35	一般国道19号	塩尻市大門七区	死傷事故件数	Check								経過観察
36	一般国道19号	松本市芳川村井付近	死傷事故件数	Check								経過観察
37	一般国道19号	松本市野溝	死傷事故件数	Check								経過観察
38	一般国道19号	長野市信州新町新町付近	死傷事故件数	Do								
39	一般国道20号	諏訪市諏訪インター	死傷事故件数	Check								経過観察
40	一般国道20号	岡谷市今井付近	死傷事故件数	Do								
41	一般国道20号	塩尻市棧敷付近	死傷事故件数	Check								経過観察
42	一般国道142号	佐久市跡部付近	死傷事故件数	Do								
43	一般国道144号	上田市本原付近	死傷事故件数	Do								
44	一般国道147号	松本市島内	死傷事故件数	Check								経過観察
45	一般国道151号	飯田市川路田中	死傷事故件数	Check								経過観察
46	一般国道153号	根羽村下町	死傷事故件数	Check								経過観察
47	一般国道153号	飯田市上殿岡	死傷事故件数	Check								経過観察
48	一般国道403号	須坂市井上町幸高	死傷事故件数	Do								
49	(主)岡谷茅野線	諏訪市大熊	死傷事故件数	Check								経過観察
50	(主)長野真田線	長野市下水鮑付近	死傷事故件数	Check								経過観察

今後の事故ゼロプラン～事業進捗状況～

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	
101	一般国道18号	軽井沢町追分～長倉付近	死傷事故率比	Do								
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	Do								
105	一般国道18号	東御市滋野乙付近	死傷事故率比	Do								
106	一般国道18号	東御市常田交差点	死傷事故率比	Plan								
107	一般国道18号	上田市大屋付近	死傷事故率比	Do								
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	上田市常磐城～上田市秋和付近	死傷事故率比	Plan								
110	一般国道18号	上田市上塩尻交差点	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	Do								
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	長野市青木島町綱島交差点	死傷事故率比	Do								
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	Do								
118	一般国道19号	南木曾町読書付近	安全性の危惧	Do								
119	一般国道19号	木曾町原野交差点	死傷事故件数	Plan								
120	一般国道19号	塩尻市九里市交差点	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	Plan								
128	一般国道20号	茅野市宮川交差点	死傷事故率比	Do								
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	安全性の危惧	Do								
132	一般国道153号	平谷村鞠付近	死傷事故件数	Do								
133	一般国道153号	阿智村恩田～智里付近	死傷事故件数	Do								
134	一般国道153号	阿智村春日交差点	死傷事故件数	Do								
135	一般国道153号	飯田市名古熊西交差点	死傷事故件数	Do								
136	(主)塩尻鍋割穂高線	東筑摩郡山形村上竹田	安全性の危惧	Do								
137	(一)上飯田線	下伊那郡喬木村馬場	安全性の危惧	Do								
138	(一)長野豊野線	長野市三才	死傷事故率比	Do								

- 【 24】一般国道406号:須坂市村山町(村山橋)
- 【 30】一般国道18号 :長野市西尾張部(西尾張部交差点)
- 【 35】一般国道19号 :塩尻市大門(跨線橋西交差点)
- 【 44】一般国道147号:松本市島内(高家バイパス)
- 【116】一般国道18号 :長野市北長池(北尾張部～小島)

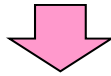
左記5箇所の対策完了箇所について、事業効果の評価結果を後述

今後の事故ゼロプラン～個別箇所PDCAの取り組み～

- 効果的な対策立案には、地域の実情を把握している市町村や地域住民等との協働が重要
- 地域別に検討会等を設置し、行政と地域住民が一体となって個別PDCAサイクルを実行

【長野県移動性・安全性向上検討委員会】

代表的な箇所を抽出(88箇所)



進捗状況・議論の内容を報告

仮称:〇〇地域 事故ゼロプラン検討会

- 「長野県安全性向上検討委員会」では実施しない個別箇所のPDCAサイクルを実施
- 行政(国、県、警察)だけでなく、地元自治体、地域住民(区長など)や地元安協等の代表者を加えた組織で構成

Plan ～計画～

- ◇合同点検の実施
- ◇対策検討箇所における課題の整理
- ◇対策内容検討

Do ～実施～

- ◇検討会での意見を反映させたハード対策の実施
- ◇交通安全教育・パンフレットの配布などのソフト対策との連携

Action ～反映～

- ◇改善効果の確認・追加対策の要否を検討
- ◇評価結果の検証・公表

Check ～評価～

- ◇対策実施後の合同点検による評価
- ◇アンケート等による定性的な評価
- ◇交通挙動(速度低下など)による定量的な評価

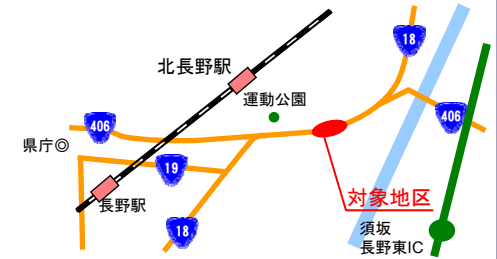
個別箇所PDCAサイクルを通じたソフト・ハード両面からの対策

- 地域交通安全に対する意識の醸成
- データでわからない地域の実情にあった対策箇所の抽出

個別箇所PDCAの取り組み～取り組み事例①～

「長野市北尾張部～小島地区国道18号交通事故防止対策検討会」

- H17～H22の間で167件の事故が発生している事故多発区間
- H10以降死亡事故が6件発生
- 死亡事故のうち4件はH20年以降に発生(近年急増)
- H22.6に死亡事故が発生したのを契機に検討会を発足



長野市北尾張部～小島地区国道18号交通事故防止対策検討会

<構成メンバー>

道路管理者(長野国道、長野市)、長野中央署、地元住民(各区長、地区住民自治協議会)

Plan ～計画～

第1回 平成22年6月30日(水)

◇現地診断の実施 ◇再発防止に向けた協議・検討 ◇交通安全教育

第2回 平成22年9月7日(火)

◇現地診断結果に基づく課題の整理 ◇事故対策(素案)に対する検討

第3回 平成22年10月4日(月)

◇第2回の意見を踏まえた事故対策(案) ◇今後の予定



現地診断の状況

<第1回 平成22年6月30日(水)>

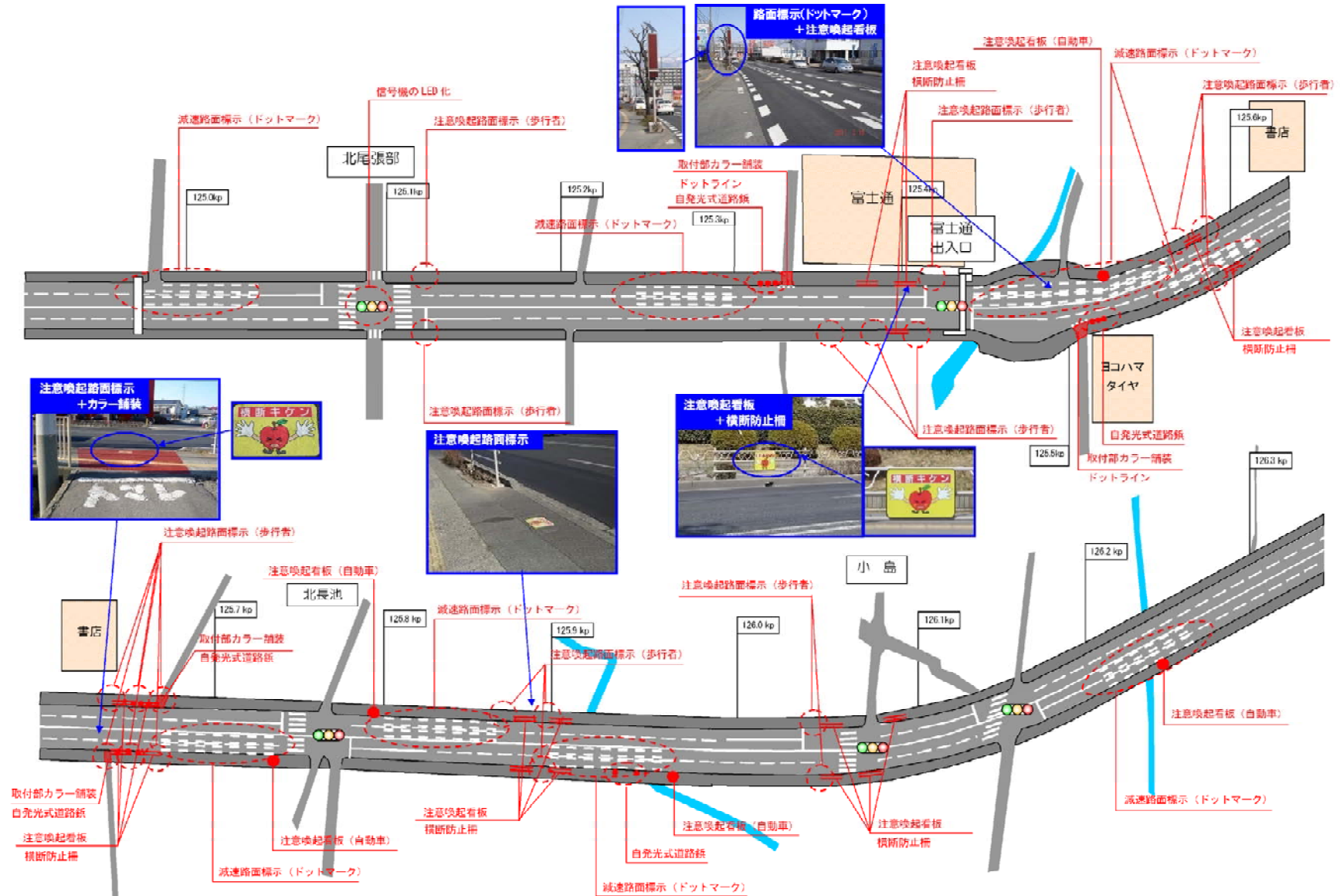
Do ～実施～ ◇対策完了(平成23年3月完成)

Check ～評価～ ◇アンケートによる評価を実施予定

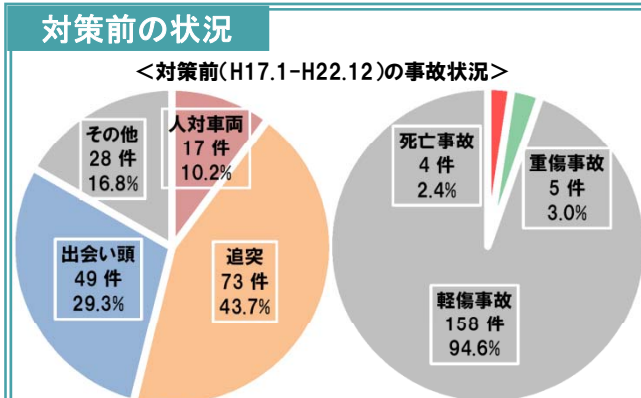
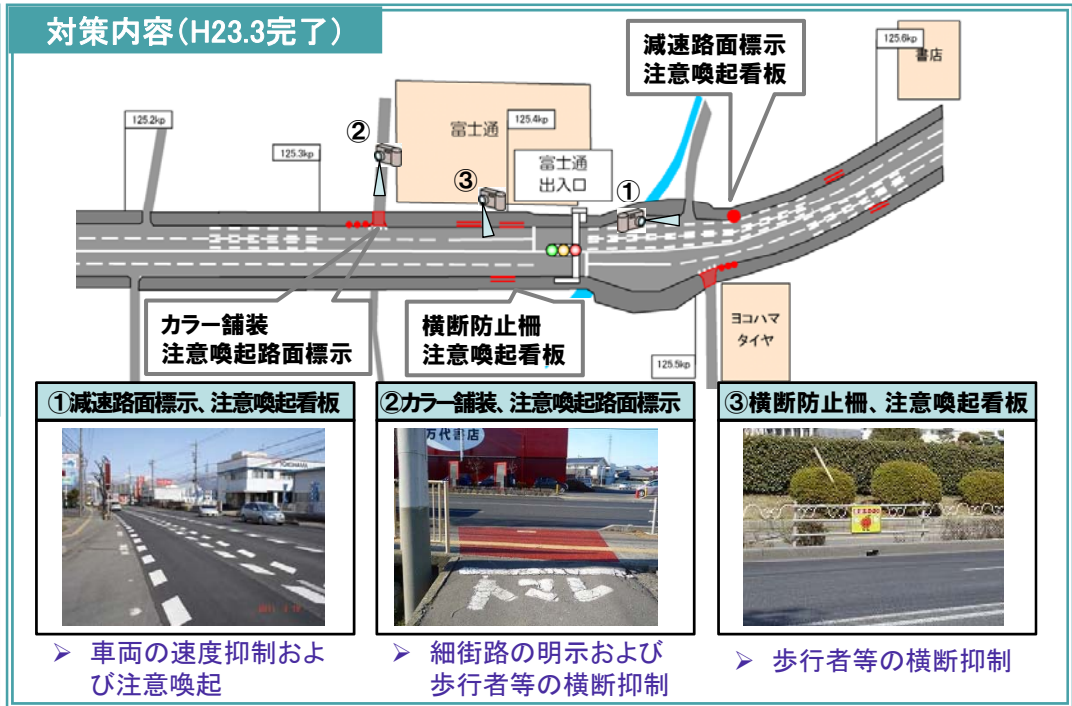
Action ～反映～ ◇第4回検討会にて評価結果の検証・公表

個別箇所PDCAの取り組み～取り組み事例①～

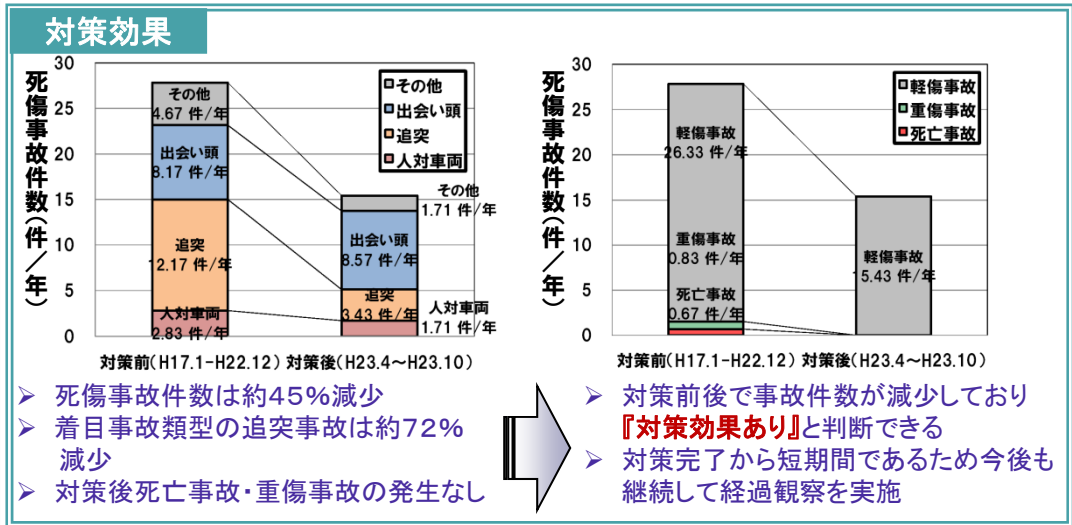
「長野市北尾張部～小島地区国道18号交通事故防止対策検討会」



個別箇所PDCAの取り組み～対策効果（速報値）～



- 直線区間・緩やかな曲線区間で構成されており、車両が速度超過
- 取付道路が分かりにくい
- H20以降4件の死亡事故が発生
- 事故類型では4割程度を追突事故が占める



- 死傷事故件数は約45%減少
- 着目事故類型の追突事故は約72%減少
- 対策後死亡事故・重傷事故の発生なし
- 対策前後で事故件数が減少しており『対策効果あり』と判断できる
- 対策完了から短期間であるため今後も継続して経過観察を実施

個別箇所PDCAの取り組み～取り組み事例②～

「信濃町古間地区国道18号交通安全検討会」

- 歩道未設置区間
- 大型車が多く走行する車道脇を通学生徒等の歩行者が通行
- H22.11に信濃町長から歩道設置要望
- H24.4に小中一貫校が開校予定で学童利用が増加見込み



信濃町古間地区国道18号交通安全検討会

<構成メンバー>

道路管理者(長野国道、信濃町)、信濃町教育委員会、長野中央署、地元住民

Plan ～計画～

第1回 平成22年12月11日(土)

◇現地診断の実施 ◇意見交換

第2回 平成23年4月16日(土)

◇検討結果の報告 ◇今後のスケジュール



現地診断の状況

<第1回 平成22年12月11日(土)>



現地診断の状況

<第2回 平成23年4月16日(土)>

看板の設置

あぶない

歩道未設置区間
走行注意

事故ゼロプラン
進行中!!

国土交通省長野国道事務所
TEL. 026-264-7012

Do ～実施～ ◇現在対策実施中(H23.11着手)

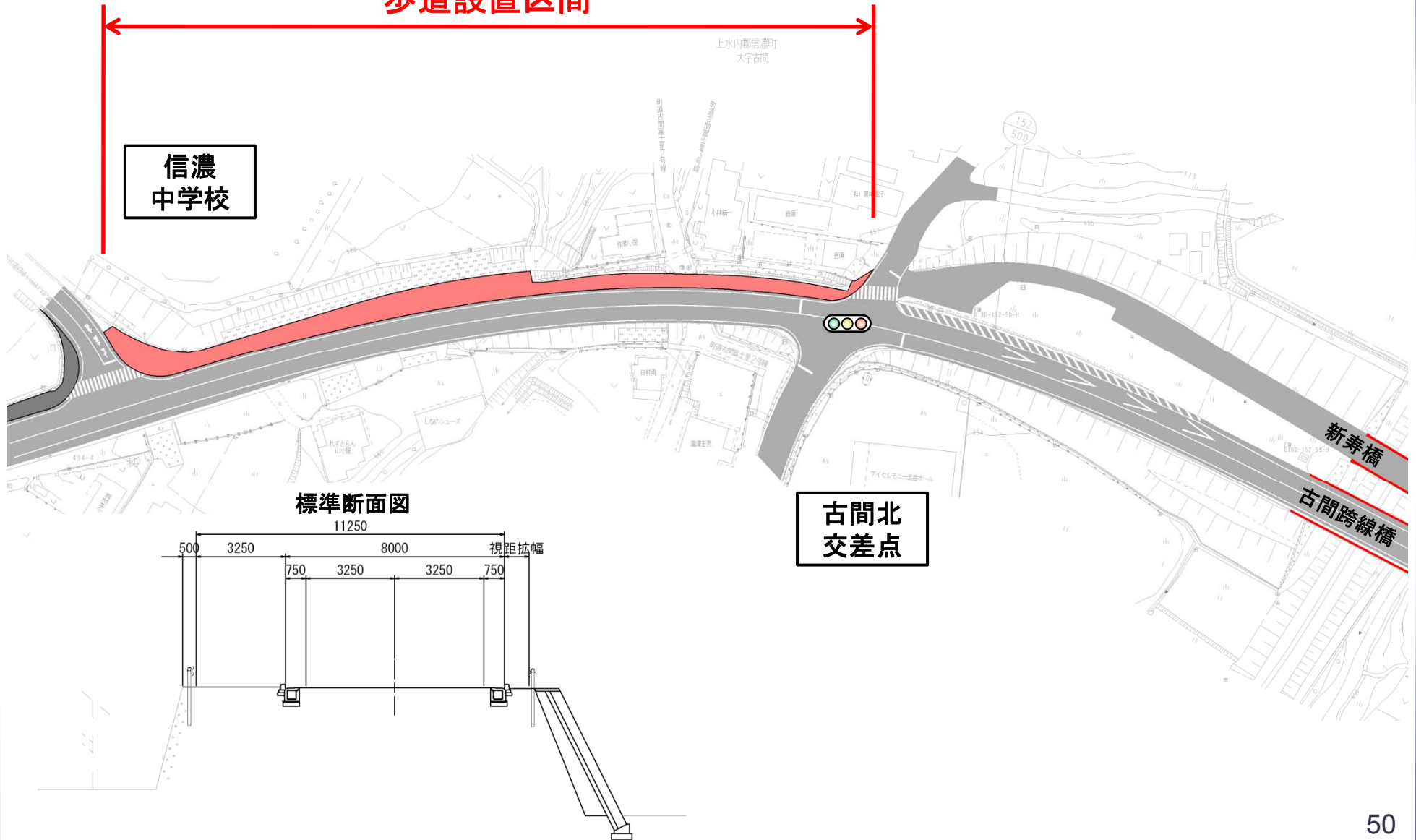
Check ～評価～ ◇アンケートによる評価を実施予定

Action ～反映～ ◇第3回検討会にて評価結果の検証・公表

個別箇所PDCAの取り組み～取り組み事例②～

「信濃町古間地区国道18号交通安全検討会」

歩道設置区間



個別箇所PDCAの取り組み～フォローアップ～

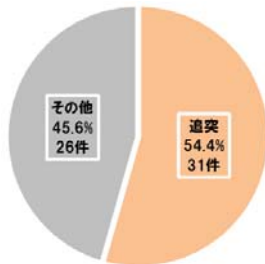
①国道18号（西尾張部交差点）

位置図



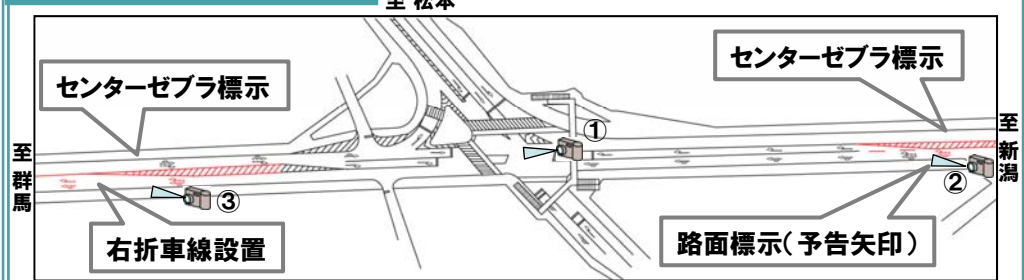
対策前の状況

<対策前(H14-H17)の事故状況>



- 車線が広く、車両の走行位置が不安定かつ右折車線が設置されていない
- 事故類型では5割以上を追突事故が占める

対策内容(H18.12完了)



①センターゼブラ標示



- センターゼブラを設置して車両の走行位置の安定化を図る

②路面標示(予告矢印)



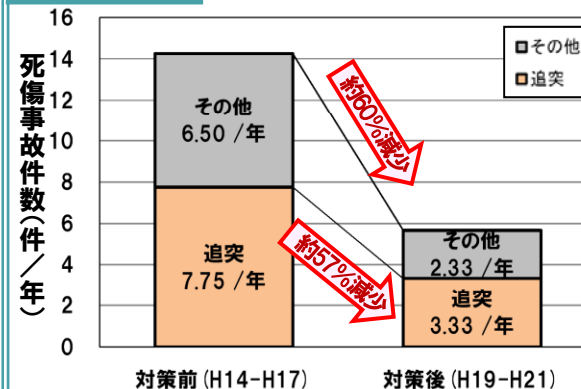
- 路面標示(予告矢印)を設置して安定した車線変更を促す

③右折車線設置



- 右折車線を設置して直進車との錯綜を抑制する

対策効果



- 死傷事故件数は約60%減少
- 着目事故類型の追突事故は約57%減少



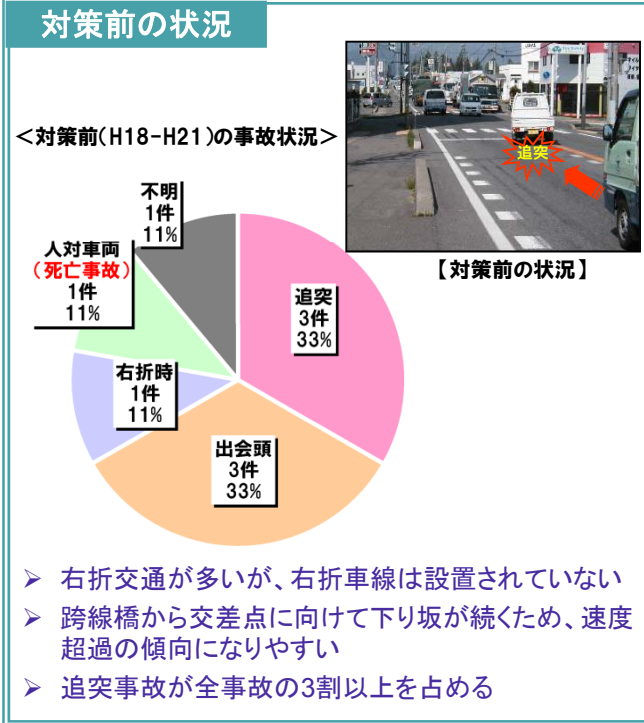
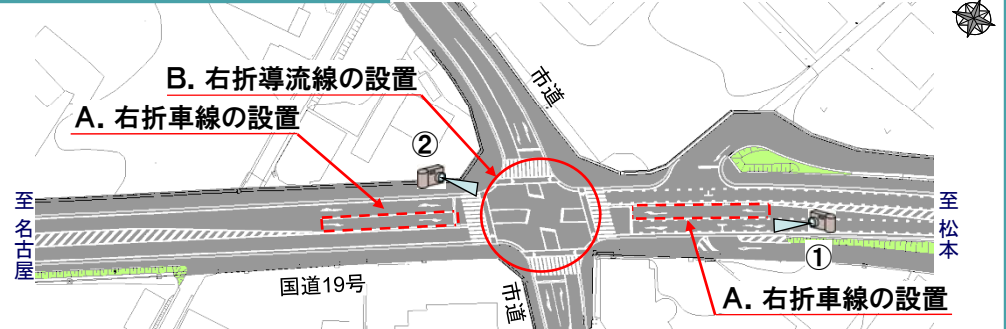
- 対策前後で事故件数が大幅に減少しており『対策効果あり』と判断できる
- 今後も継続して経過観察を実施

個別箇所PDCAの取り組み～フォローアップ～

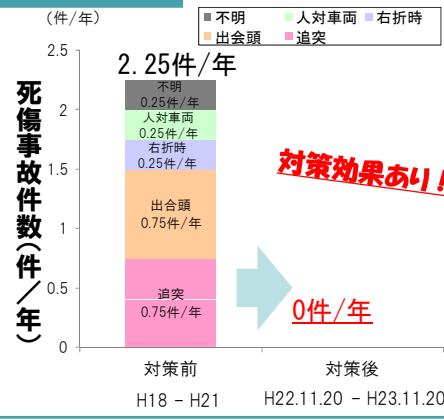
②国道19号（跨線橋西交差点）



対策内容 (H22.11.19完了)



対策効果

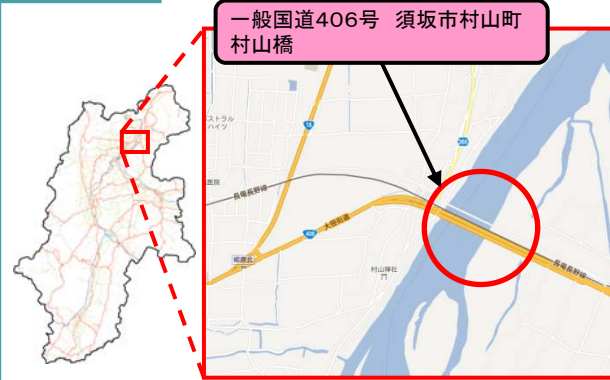


➢ これまで年間2件以上の死傷事故が発生していましたが、対策完了後、**死傷事故は現在発生していません**

個別箇所PDCAの取り組み～フォローアップ～

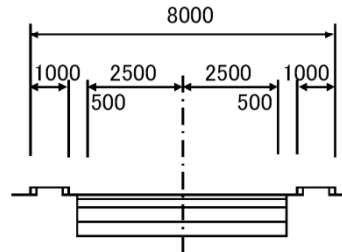
③国道406号（村山橋）

位置図

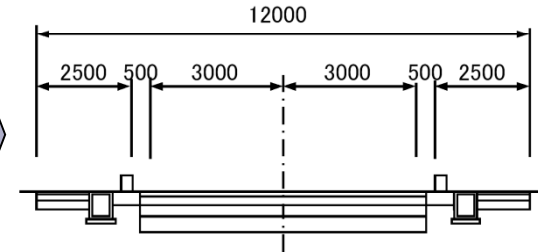


対策内容(H20.12完了)

現況横断面



標準横断面



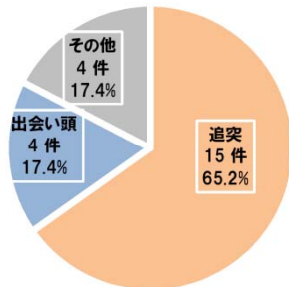
対策工①



- 歩道を設置し、歩行者通行の支障を解消
- 車線幅員を拡幅し、大型車同士のすれ違い時の支障を解消

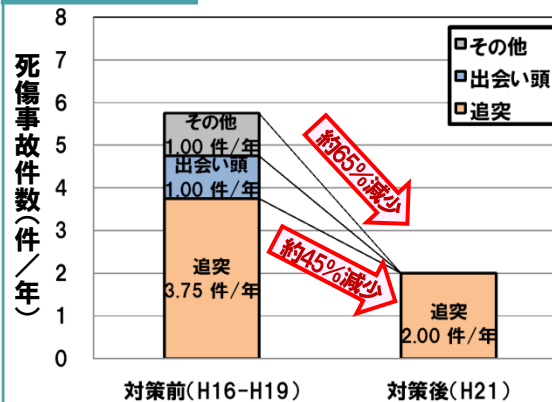
対策前の状況

<対策前(H16-H19)の事故状況>



- 幹線道路であるが、幅員が狭く歩道未設置
- 大型車同士のすれ違いや歩行者通行に支障
- 事故類型では6割以上を追突事故が占める

対策効果



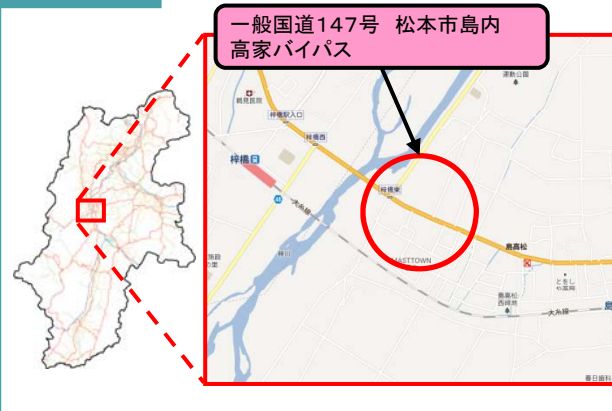
- 死傷事故件数は約65%減少
- 着目事故類型の追突事故は約45%減少

- 対策前後で事故件数が減少しており『対策効果あり』と判断
- 対策完了から短期間であるため今後も継続して経過観察を実施

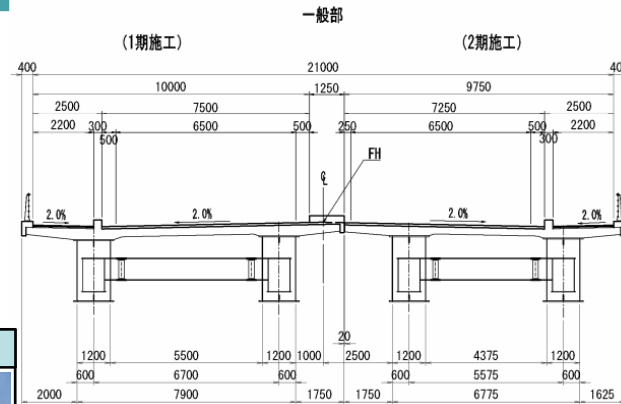
個別箇所PDCAの取り組み～フォローアップ～

④国道147号（高家バイパス）

位置図



対策内容(H19.7完了)



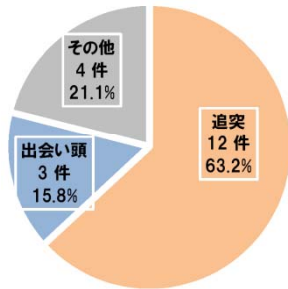
対策工①



➢ 拡幅事業により慢性的な渋滞を解消

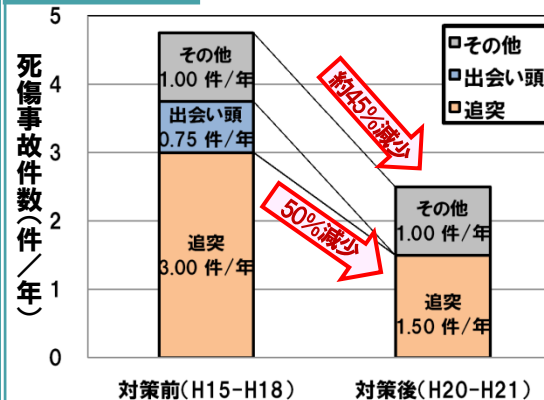
対策前の状況

<対策前(H15-H18)の事故状況>



- 通勤時間帯に慢性的な渋滞が発生
- 渋滞が原因の追突事故が多発
- 事故類型では6割以上を追突事故が占める

対策効果



- 死傷事故件数は約45%減少
- 着目事故類型の追突事故は50%減少



- 対策前後で事故件数が減少しており『対策効果あり』と判断
- 対策完了から短期間であるため今後も継続して経過観察を実施

3-4. これまでの取り組みの成果と課題

■ これまでの委員会の成果と課題

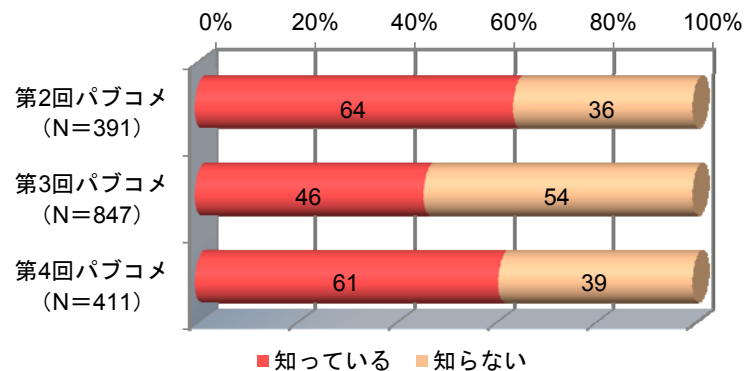
< 成果 >

- 県内の道路管理者間の連携の場として委員会を継続的に開催し、情報を共有するとともに、PDCAサイクルに沿った継続的な事業を実施
- 継続的なパブコメにより、取り組みの認知度を高めると共に、県民や道路利用者の意見を広く収集し、道路行政に反映

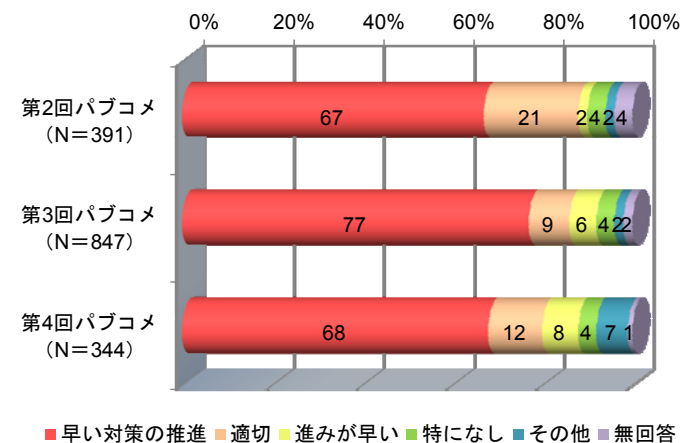
< 課題 >

- 対策事業の実施結果（効果）を分かりやすく県民や道路利用者に示すための工夫
- 更なる認知度の向上と多様な意見を収集するための取り組みの実施（パブコメ実施方法の改善等）

【取組みの認知度（再掲）】



【取組の実施状況の評価】



4. 今後のパブリックコメントの実施方法の改善案

■パブリックコメントに関する課題認識

- 地域別の回答数の偏りの軽減と回答率の向上

■パブリックコメントの実施目的（再確認 及び 追加）

- 取組みの趣旨と実施状況（成果）を広く県民や道路利用者にPRする
- 取組みを効果的に進めていくため、以下の視点で意見収集を行う
 - ✓ イラハラ箇所のうち対策実施箇所（暫定供用含む）の効果に対する実感把握
 - ✓ 現在のイラハラ箇所の中で、道路管理者が把握していない現状の問題点や県民目線での対策の方向性を示唆していただくための意見収集



改善案① 実施方法の改善

- 従来通り、紙面とWebを併用することとした上で、複数の方法を組み合わせて実施し、地域バランスと回収率の向上を図る。

実施媒体	意見公募方法	概要
紙面	1) プロドライバーへ直接依頼	各協会等を通じプロドライバーへ調査を依頼
	2) 市町村の広報などを活用	イラハラ箇所の周辺地域の家屋への直接投函
	3) 公共施設内への設置	従来通り公共施設のロビー等に資料を設置
Web	4) 一般のWeb閲覧者への依頼	長野国道HP（パブコメ資料）の閲覧者へ依頼 ※HPへの誘導方法を工夫

改善案② 設問設計の工夫（対象者毎の設問構成）

- 対象者別に提供する情報量を制御し、例えば、以下の3パターンの資料構成とする
- 「①地域に応じて作成」する方法では、地域毎（例：県内4地域）に、アンケートでどうイラハラ箇所を個別に設定する方法が考えられる

資料構成パターン	①地域に応じて作成（提供情報量を制御）		②取組み趣旨のPRに特化
主な対象者	プロドライバー （交通事業者等）	地域居住者 （世帯配布）	地域居住者 （従来通りの施設配架）
調査手法	1) 事業所配布、郵送回収	2) 市町村の広報などを活用	3) 公共施設への配架、郵送回収
配布情報量 ※取組み趣旨、対策 箇所の事例説明等	【取組みに関する説明資料＋調査票】 ・従来のパンフレットの情報 ＋イラハラ箇所の位置図（詳細） ＋地域内の対策実施箇所の事例紹介		【従来のパンフレット形式】
アンケート分量	A4両面（返信用封筒による回収）		A4（回答用紙ははがき） （はがきによる回収）
設問構成	・個人属性 ・取組みの評価・意見	地域を絞って回答して もらうため、より詳細 で有用な意見を収集し やすい	・個人属性 ・取組みへの評価・意見
	・既存のイラハラ箇所に関する調査 【各地域における対策実施箇所の改善実感 ＋新たに顕在化している問題点の指摘】		・既存のイラハラ箇所に関する 調査（県全体が対象）
	その他のイラハラ箇所の新規指摘【自由回答】		
備考	地域毎に、提供する情報及びアンケートの設問を設定		全地域共通

次回（第9回）委員会の検討事項（案）

- ・ 次回（第9回）委員会は、平成24年度中の開催を予定
- ・ 次回委員会では『Check（評価）』『Action（反映）』が主な検討内容

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
- <H22.12> ● 新イライラ・ハラハラ箇所の選定
- <H23.12> ● 第8回移動性・安全性向上検討委員会

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
- <H23.12> ● 第8回移動性・安全性向上検討委員会

①イライラ・ハラハラ箇所のフォローアップ

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
- <H21.12> ● 第6回移動性・安全性向上検討委員会の開催
- <H23.12> ● 第8回移動性・安全性向上検討委員会

②パブリックコメントの実施～「対策効果」及び「追加対策」について～

Action～反映～

- <H22.1> ● 対策効果及び新たな箇所に関するパブリックコメント実施
- <H22.12> ● 第7回移動性・安全性向上検討委員会の開催

③イライラ・ハラハラ箇所における対策推進