

第 10 回

長野県移動性・安全性向上検討委員会

日 時 平成 24 年 12 月 13 日(木)

15:00～17:00

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 議 事

(1) パブリックコメントに基づく主要渋滞箇所の検討

- ・本取り組みの概要
- ・パブリックコメントの実施概要
- ・パブリックコメントに基づく主要渋滞箇所の追加
- ・今後の進め方

(2) 長野県事故ゼロプランについて

- ・長野県内の最新の交通状況
- ・事故ゼロプランのリスト追加
- ・通学路点検

◇ 閉 会

第10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	信州大学工学部社会開発工学科 准教授	出席
委員	木藤 暢夫	長野県商工会議所連合会 常務理事	欠席
委員	井口 恒雄	諏訪市観光協会 会長	欠席
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	欠席
委員	高橋 文雄	(財)長野県交通安全協会 総務課長・安全課長	出席
委員	倉島 義和	(社)長野県バス協会 専務理事	出席
委員	番場 千秋	(社)長野県トラック協会 専務理事	出席
委員	小根山 克雄	信越放送(株) 代表取締役社長	欠席
委員代理	宮下 裕一郎	長野県警察本部 交通規制課 課長補佐	出席
委員代理	水間 武樹	長野県建設部 道路建設課 企画幹	出席
委員	安藤 嘉夫	長野県建設部 道路管理課長	出席
委員代理	竹内 敏昭	長野県建設部 都市計画課 企画幹	出席
委員	原田 秀一	東日本高速道路(株) 関東支社 長野管理事務所長	出席
委員	軍記 伸一	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	欠席
委員代理	田中 修平	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	出席
委員代理	唐澤 良治	国土交通省中部地方整備局 飯田国道事務所 副所長	出席
委員	柳谷 哲	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所長	出席
ワーカー		国土交通省関東地方整備局 道路部	出席

パブリックコメントに基づく 主要渋滞箇所の検討

2012年12月13日

目次

1. 本取り組みの概要

- 1-1. 委員会の開催経緯
- 1-2. 変更の概要
- 1-3. 主要渋滞箇所選定の考え方（案）

2. パブリックコメントの実施概要

- 2-1. パブリックコメントの実施概要
- 2-2. パブリックコメントの実施方法
- 2-3. パブリックコメントの実施結果の概要
- 2-4. パブリックコメントによる主な追加意見箇所
- 2-5. パブリックコメント結果の概要（高速道路）

3. パブリックコメントに基づく主要渋滞箇所の追加

- 3-1. 主要渋滞箇所の特定・整理の考え方
- 3-2. 主要渋滞箇所の特定・整理の方法
- 3-3. 主要渋滞箇所への追加等に関するフロー
- 3-4. 一般道における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）
- 3-5. 高速道路における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）

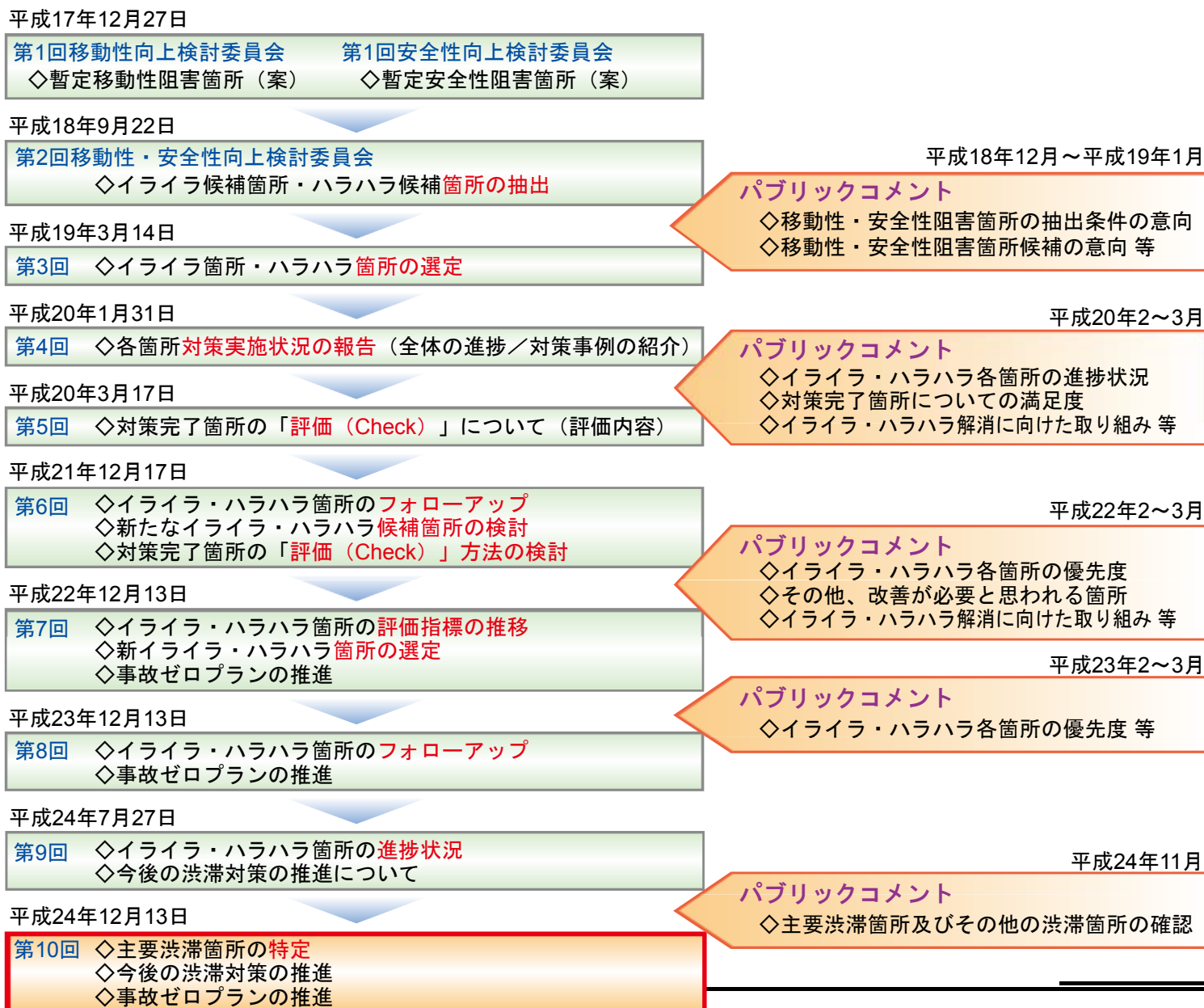
4. 今後の進め方

1. 本取り組みの概要

- 1-1. 委員会の開催経緯
- 1-2. 変更の概要
- 1-3. 主要渋滞箇所選定の考え方（案）

1-1. 委員会の開催経緯

● 平成17年度以降、9回の委員会と5回のパブリックコメントを実施して取組み推進



1-2. 変更の概要

1. 高速・一般道に共通の変更

整理の仕方の変更

○「渋滞多発」、「特定日に混雑」の2分類のまとめに変更。

2. 高速道路の変更

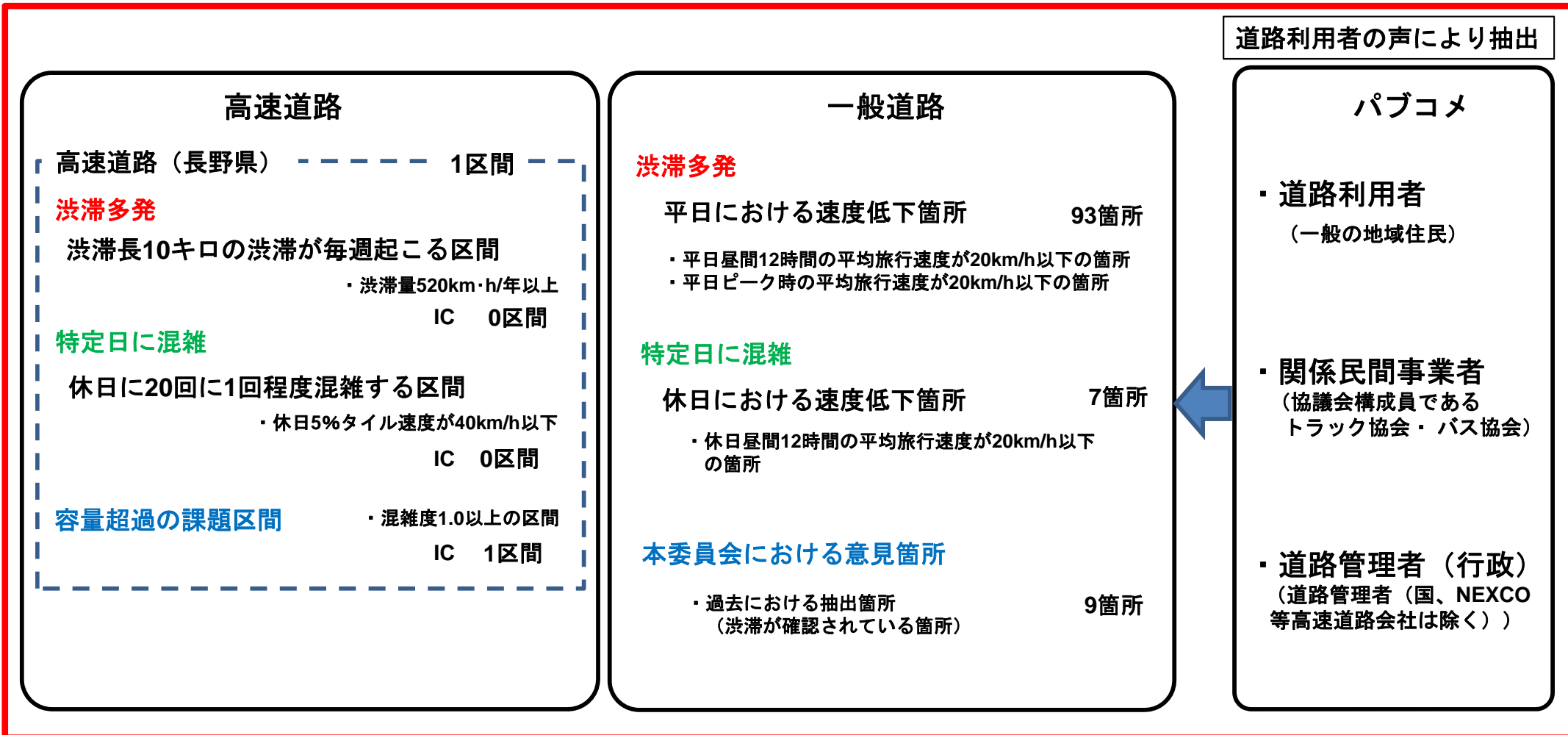
指標の変更

(全国統一ルールを採用)

○高速道路（長野県）

- ・年間の損失時間を削除し、渋滞量を交通規制、集中工事等の影響を除いたデータへ変更。
- ・速度データをH22民間プローブデータから高速部で全国的に常時管理しているH22高速トラカンデータへ変更。
- ・新たに郊外部の混雑区間を把握可能とするため混雑度を追加。

1-3. 主要渋滞箇所選定の考え方（案）



○旅行速度等により抽出した箇所に地域の意見を反映し、主要渋滞箇所を選定
○来年度以降も引き続きモニタリングを行い、渋滞対策検討を実施

2.パブリックコメントの実施概要

- 2-1. パブリックコメントの実施概要
- 2-2. パブリックコメントの実施方法
- 2-3. パブリックコメントの実施結果の概要
- 2-4. パブリックコメントによる主な追加意見箇所
- 2-5. パブリックコメント結果の概要（高速道路）

2-1. パブリックコメントの実施概要

①目的

- 最新の交通データから選定した「渋滞箇所の候補」が、道路利用者の方が日頃感じている実感と合致しているかどうかを確認することを目的として実施。

②実施対象

- 一般利用者
- 民間事業者（トラック協会※1、バス協会※2、タクシー協会、観光協会等）
- 道路管理者（都県政令市・市区町村）

※1 長野県トラック協会 及び 協会会員10事業所に依頼 ※2 長野県バス協会 及び 協会会員10事業所に依頼

③調査方法

- ホームページを利用したWebアンケート
- ※首都圏を含む、関東1都8県にて一斉に実施

④実施期間

- 平成24年11月9日（金）～11月18日（日）（10日間）

2-2. パブリックコメントの実施方法

【Q1~Q7：個人属性】

【意見聴取の流れ】

①ID入力
(関係事業者・自治体のみ)

②個人属性回答

③一般道に関する
設問に回答

④高速道路に関する
設問に回答

関係事業者・自治体向けID入力画面

設問：個人属性【Q1~Q7】

今後の渋滞対策を効率的・効果的に進めていくために、最新の交通データから抽出した道路が渋滞している場所を「主要渋滞箇所の候補」として選定しました。
この「主要渋滞箇所の候補」が皆様が日頃感じている実感に合っているのかどうかお聞かせください。また、抽出されていない渋滞箇所があればお聞かせください。

■募集対象

- 対象エリア:長野県における高速道路・一般道の主要渋滞箇所に関するご意見
- アンケート対象:普段移動するルートの中で特に渋滞していると感じる箇所を中心にご回答ください。

■募集期間

11月9日(金曜日)~11月18日(日曜日)

■意見の募集方法

下記より、ID・パスワードを入力した上でホームページ上の質問にしたがってご回答ください。

IDとパスワードを入力して「次へ」ボタンをクリックしてください。

ID :

パスワード:

Q2
あなたの性別を教えてください。

- 男性
- 女性

Q5
あなたの自動車運転免許の保有状況に関して教えてください。

- 自動車運転免許を持っている
- 自動車運転免許を持っていない

Q3
あなたの年齢を教えてください。

- 10歳代
- 20歳代
- 30歳代
- 40歳代
- 50歳代
- 60歳代
- 70歳代
- 80歳以上

Q6
あなたの運転頻度(自動車の利用頻度)について教えてください。

- 毎日
- 週に5~6回
- 週に3~4回
- 週に2~3回
- 週に1~2回
- 月に数回

Q1
あなたの居住地を教えてください。

- 茨城県
- 栃木県
- 群馬県
- 埼玉県
- 千葉県
- 東京都
- 神奈川県
- 山梨県
- 長野県
- その他地域

Q4
あなたの職業を教えてください。

- 自営
- 会社員、団体職員
- 公務員
- パート・アルバイト
- 主婦
- 学生
- 無職
- その他

Q7
あなたの主な運転目的(自動車の利用目的)について教えてください。

- 通勤
- 通学
- 買物
- 業務
- 観光・行楽・レジャー
- 食事
- 通院
- 送迎
- その他

2-2. パブリックコメントの実施方法

【Q8：主要渋滞箇所の確認】
【Q9～：渋滞箇所の追加指摘】

【意見聴取の流れ】

①ID入力

(関係事業者・自治体のみ)

②個人属性回答

③一般道に関する
設問に回答

④高速道路に関する
設問に回答

【Q8：主要渋滞箇所の確認】

■一般道の主要渋滞箇所についてお伺いします。

以下に表示されている地図は、長野県の一般道(交差点・踏切)において、最新のデータをもとに、現在の渋滞箇所の候補として抽出された地点にマーク📍を付けています。

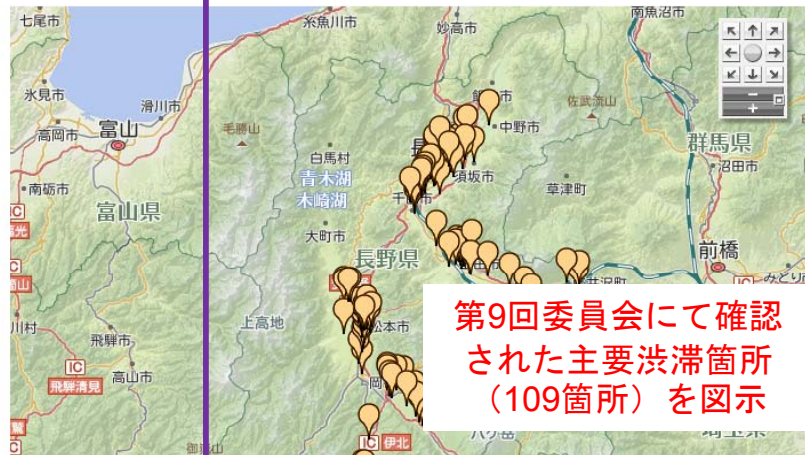
※ 📍マークをクリックすると交差点名が表示されます。

Q8

現在の渋滞箇所の候補📍はデータをもとに抽出を行っていますが、あなたがお住まいの地域もしくは普段利用されている地域の一般道(交差点・踏切)において、概ね渋滞箇所は選定されていると思いますか。

概ね選定されている

選定されていない箇所がある



第9回委員会にて確認された主要渋滞箇所(109箇所)を图示

【Q9～：渋滞箇所の追加指摘】

Q9

📍がついている渋滞箇所の候補以外で普段渋滞していると実感する箇所を地図上で1箇所クリックしてください。

■回答の仕方■

- 長野県の県庁所在地を中心とした地図を表示しています。
- 長野県の中から1箇所選択してください。
- 地図上をクリックすると📍で表示され、緯度経度と住所が自動的に入力されます。
- 選びなおす場合は、地図の右上にある「選びなおす」ボタンをクリックしてから再度お選びください。

地図上をクリックするとクリックされた箇所の緯度経度と住所が自動的に入力されます。

緯度: 経度:

住所:

Web地図上で追加箇所選択(自動入力)

Q9-1

あなたが選んだ地点の交差点の名称が分かればご記入ください。

Q9-4

あなたが選んだ地点の渋滞が発生しやすい時間帯をお知らせください。
※特に渋滞している時間を選択願います。

- 朝(7～9時)
- 昼間(9～17時)
- 夕方(17～19時)
- 夜(19～翌日7時)

Q9-2

あなたが選んだ地点の渋滞が発生する頻度をお知らせください。

- 毎日
- 週に5～6日
- 週に3～4日
- 週に2～3日
- 週に1～2日

Q9-5

あなたが選んだこの地点で、渋滞が起こるのはなぜだと思いますか。
渋滞の起きる要因についてご自由にご記入ください。
(例: 駐車車両が多い、信号現示が短い、歩行者横断が多いなど)

Q9-3

あなたが選んだ地点の渋滞が発生しやすい曜日をお知らせください。

- 平日
- 休日

Q9-6

あなたが選んだ地点を通過するのにかかる所要時間はどのくらいですか。

- 0～5分
- 5～10分
- 10～20分
- 20分以上

Q9-7

他にも選定されていない箇所がありますか。

- ある(続けて2箇所目について回答する)
- ない(次の設問に移動する)

Q9 その他渋滞に関して、ご意見等があれば教えてください。

回答欄

特にご意見がなければ「次へ」をクリックしてください。

2-2. パブリックコメントの実施方法 【首都圏以外的高速道路の渋滞に関する確認】

【意見聴取の流れ】


①ID入力
(関係事業者・自治体のみ)

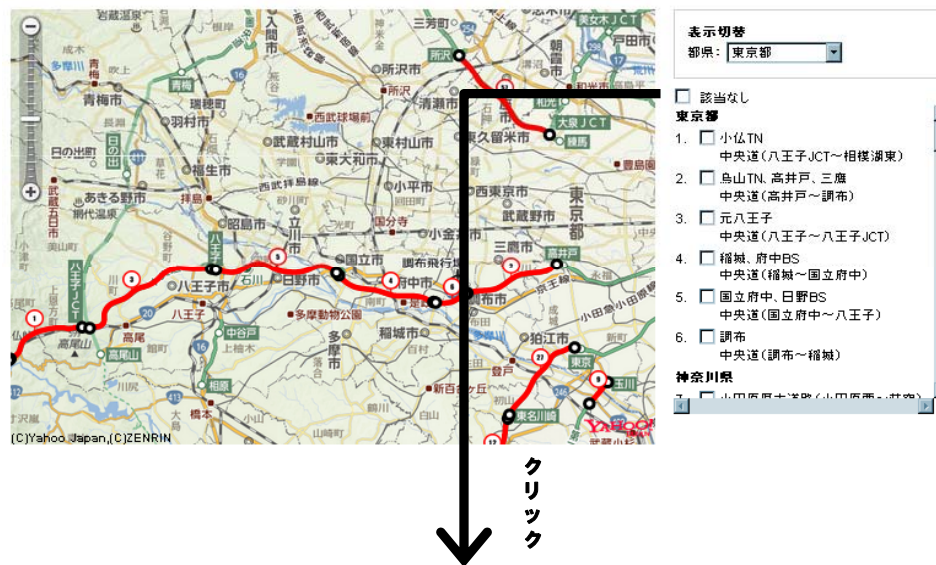
②個人属性回答

③一般道に関する
設問に回答

④高速道路に関する
設問に回答

○高速道路(外環外側)

現在の渋滞箇所の候補  はデータをもとに抽出を行っていますが、あなたがお住まいの地域もしくは
普段利用されている地域の首都圏以外的高速道路(東京外かく環状道路より外側)において、
特に渋滞していると感じている区間はどこですか？



○その他に渋滞していると感じる箇所等

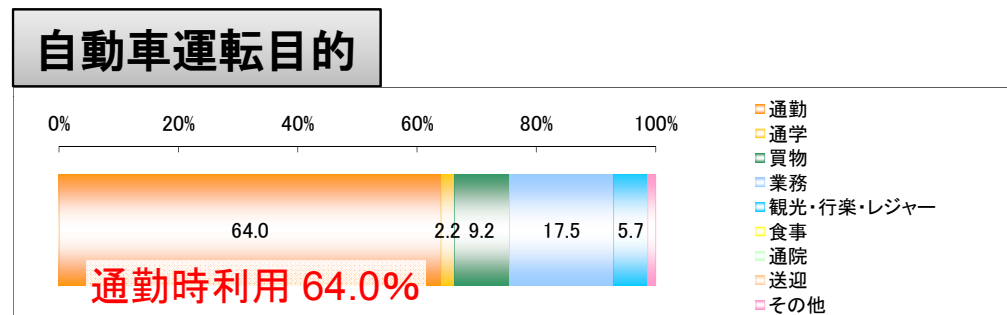
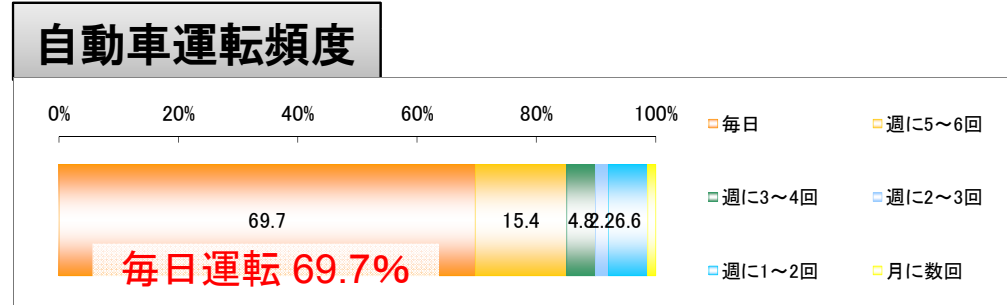
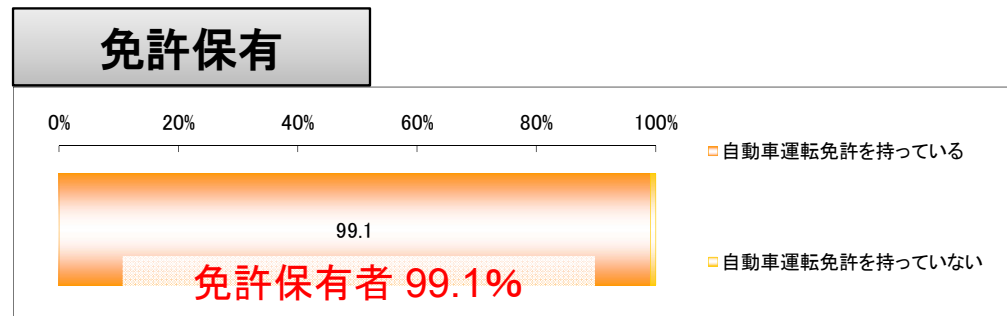
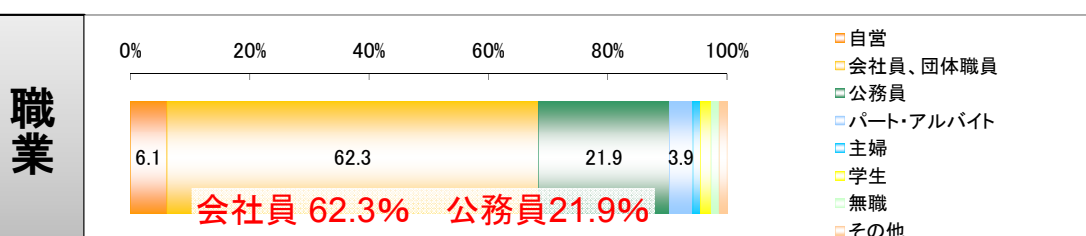
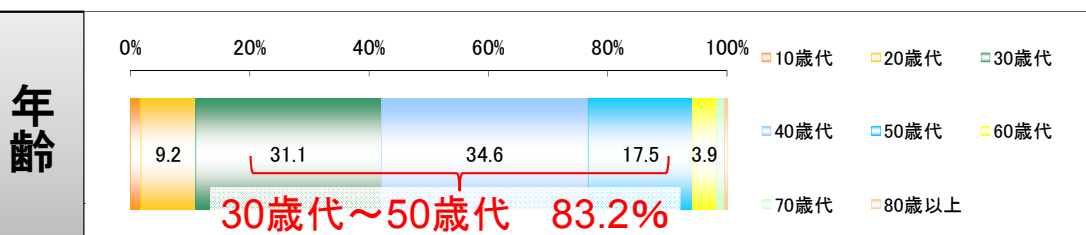
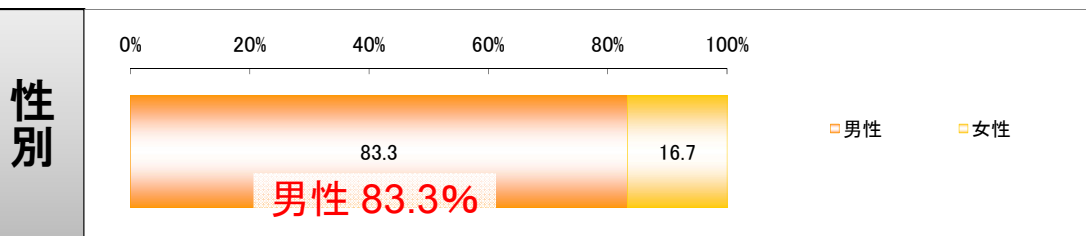
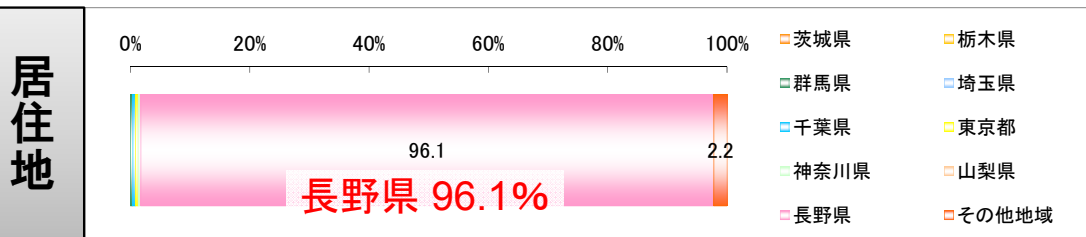
Q11 その他渋滞に関して、選定されていない箇所がある場合(最大3区間まで)やその他ご意見があれば教えてください。

回答欄 (記載例: ○号○○線 △△IC~□□IC間)

特にご意見がなければ「次へ」をクリックしてください。

2-3. パブリックコメントの実施結果の概要 【回答者の個人属性等】

- パブコメ回答者数は、道路利用者228件、関係事業者11件（トラック協会8件、バス協会3件）、自治体（市町村）15件となり、総回答者数は254件。
- 以下、道路利用者（一般の県民）からの回答における個人属性の構成を整理。

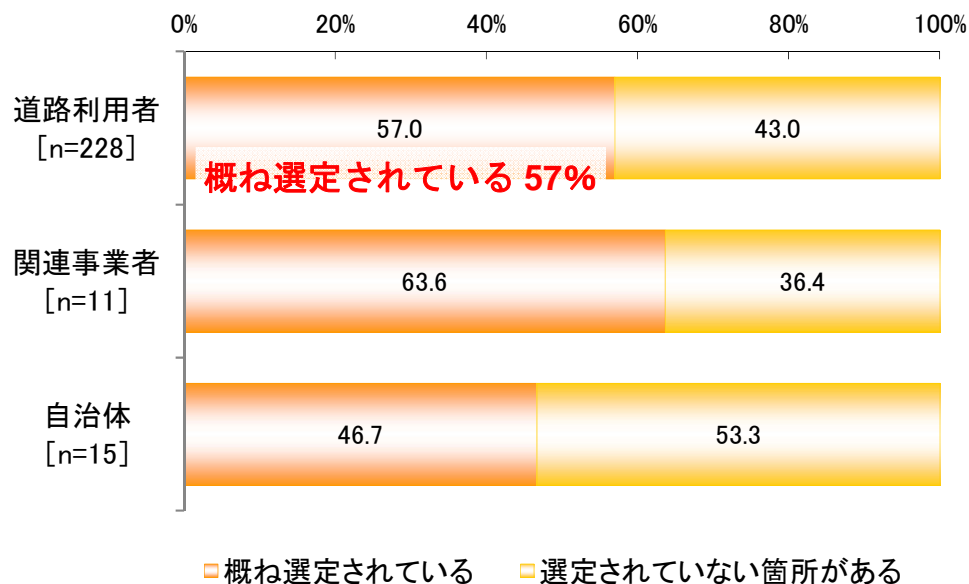


(n=228)

2-3. パブリックコメントの実施結果の概要 【主要渋滞箇所の確認、追加指摘】

- 第9回委員会において事務局が抽出した主要渋滞箇所（109箇所）について、概ね選定されていると思う回答者は57%（関係事業者は63.6%、自治体は46.7%）
- 一方、約4割の回答者から約200件以上（159箇所）の追加箇所が指摘された

Q8 現在の渋滞箇所の候補はデータをもとに抽出を行っていますが、あなたがお住まいの地域もしくは普段利用されている地域の一般道において、概ね渋滞箇所は選定されていると思いますか



■一般道の追加意見箇所数

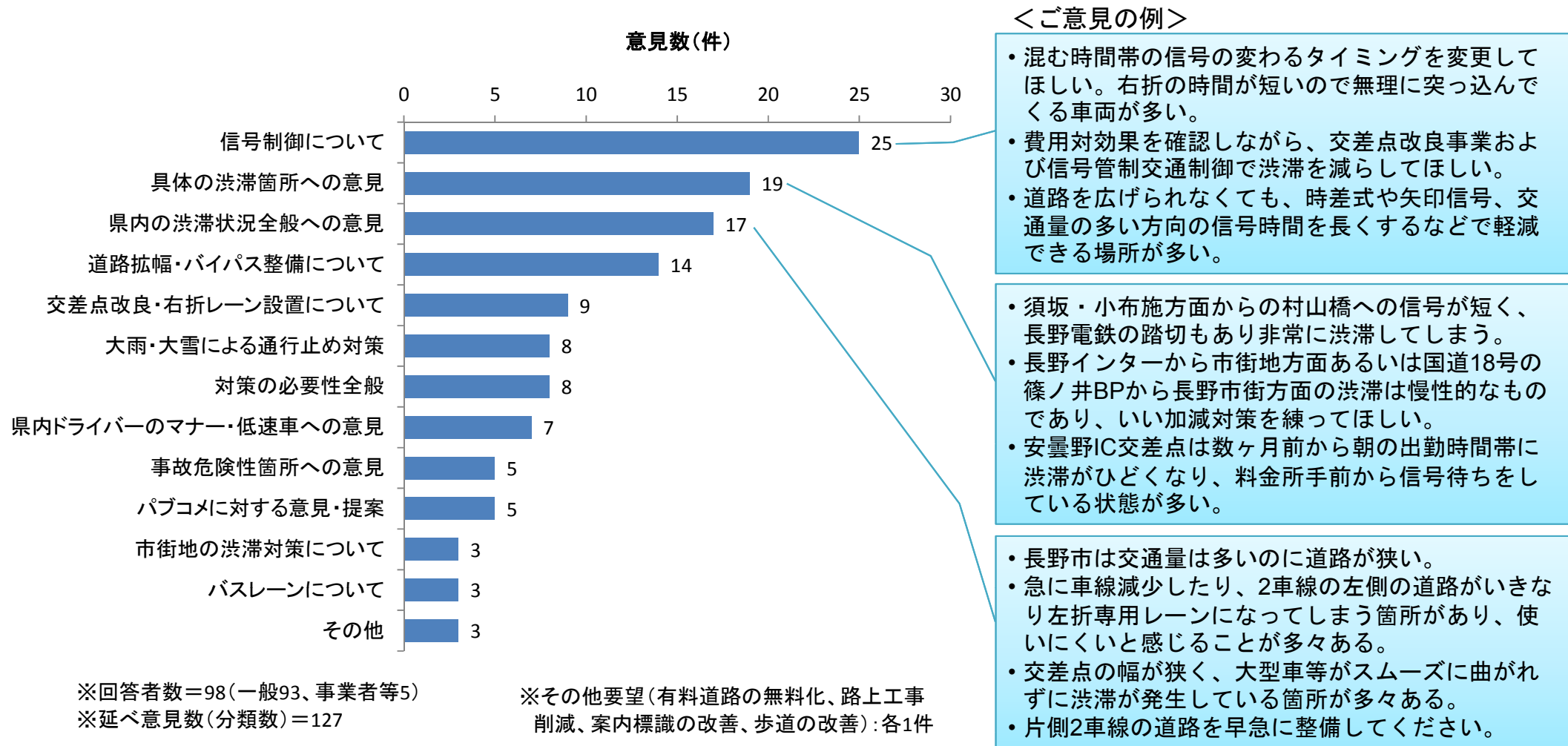
	主要渋滞候補箇所数	追加意見箇所数	追加意見で多かった交差点
長野県	109	159	消防局前、丹波島橋南詰、古牧小学校西

※長野市内で追加意見が多かった箇所

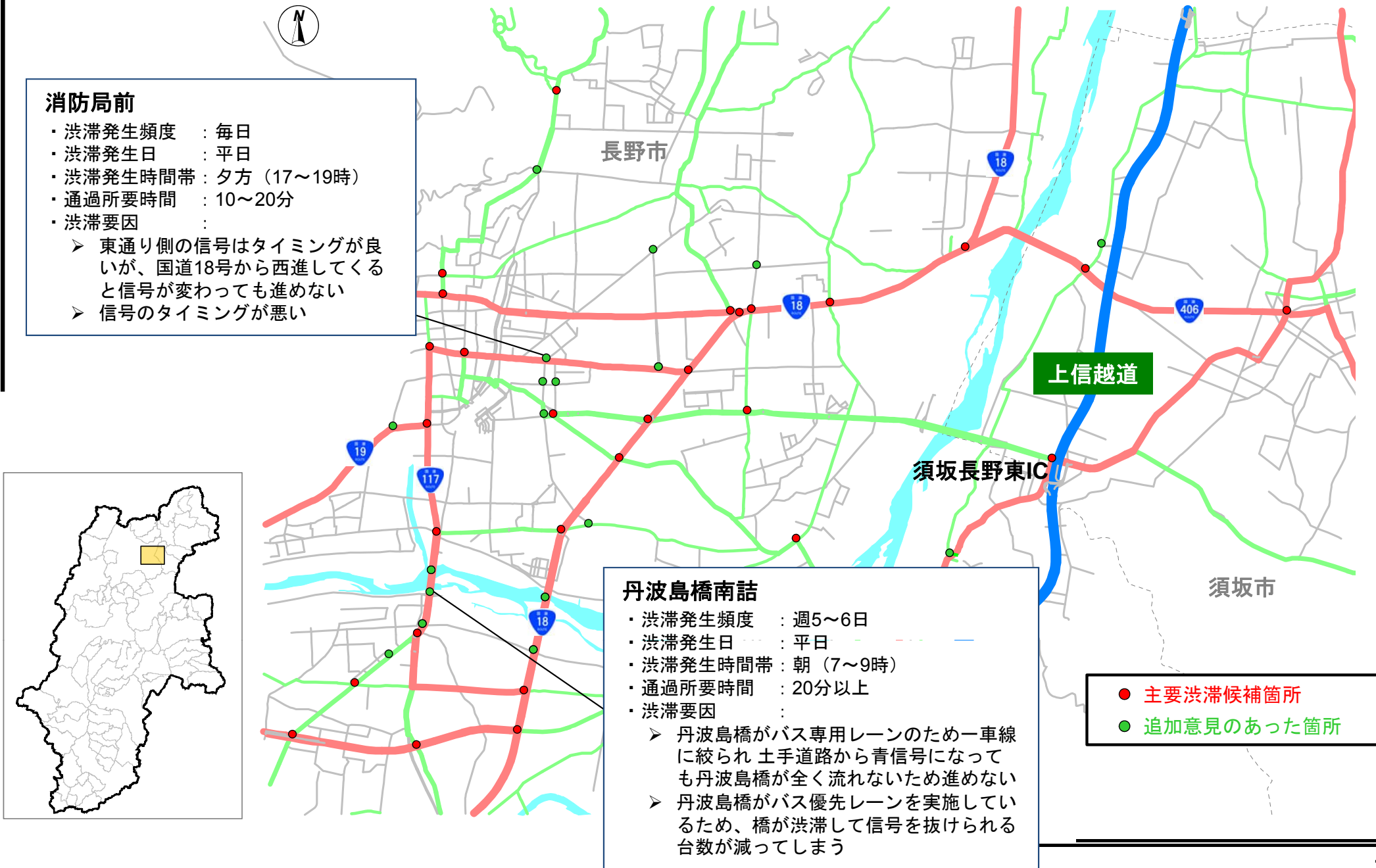
交差点名	代表的意見
消防局前	<ul style="list-style-type: none"> ・五叉路となっているため ・県庁方面へ向かう際、西尾張部方向からと東通りからが、各2車線から計1車線になるのが要因か ・車線数が足りない
丹波島橋南詰	<ul style="list-style-type: none"> ・丹波島橋がバス専用レーンのため一車線に絞られ 土手道路から青信号になっても丹波島橋が全く流れないため進めない ・まず信号が短い。また丹波島橋がバス優先レーンを実施しているため、橋が渋滞して信号を抜かれる台数が減ってしまう橋の東側に抜きたいので、丹波島南詰西側の車線を増やすなどしてほしい ・バス専用レーンで1車線に絞られている為青信号でも車が流入できない
古牧小学校西	<ul style="list-style-type: none"> ・北側の前の信号が赤になると、T字路の信号が青になり、一回で行けない ・信号現示が短い

2-3. パブリックコメントの実施結果の概要 【自由回答】

- 自由回答意見では、県内の渋滞箇所に関するご意見・ご指摘、並びに渋滞箇所の対策に関する要望・提案が多く寄せられた。



2-4. パブリックコメントによる主な追加意見箇所（長野市）



2-5. パブリックコメント結果の概要（高速道路）

○「主要渋滞箇所の候補について、特に渋滞していると感じる区間はどこですか？」の問いに対して、特に渋滞している区間をチェックした「該当あり」の回答が70%以上。特に渋滞している区間がないとした「該当なし」の回答は30%以下。

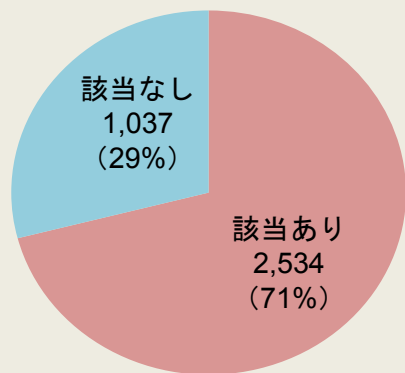
→概ねデータに基づき選定した箇所が道路利用者の実感と整合。

○高速道路（長野県）の主要渋滞箇所の候補に対する意見数は、上信越道（信濃町～妙高高原）への意見が多い。

■ 主要渋滞箇所の候補の評価

高速道路

総数：3,571



■ 高速道路の主要渋滞箇所の候補（事務局（案））に対する意見数（上位3箇所）

順位	箇所	意見数
1	上信越自動車道 信濃町～妙高高原	55

■ 高速道路の追加意見の多かった箇所

箇所
長野自動車道 岡谷～塩尻
長野自動車道 塩尻～塩尻北
上信越自動車道 更埴JCT～長野

場所	渋滞に関する主な自由意見(抜粋)
高速道路(長野県)	<ul style="list-style-type: none"> 信濃町IC以北:対面通行の為、遅い車があると詰まる。特に夏季、長野県側からの海水浴に因る。(主要渋滞候補箇所) 上信越道(更埴JCT～長野IC):長野道との合流、更埴ICからの流入、薬師隧道での減速が重なる為、車両数によって流れが悪くなる。(追加意見の多かった箇所) 長野IC付近:松代SAから上ってくる車と長野ICで降りる車との距離が短いせいか車が低速状態になり、混み合うことが多い。(追加意見の多かった箇所)

3. パブリックコメントに基づく主要渋滞箇所の追加

- 3-1. 主要渋滞箇所の特定・整理の考え方
- 3-2. 主要渋滞箇所の特定・整理の方法
- 3-3. 主要渋滞箇所への追加等に関するフロー
- 3-4. 一般道における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）
- 3-5. 高速道路における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）

3-1.主要渋滞箇所の特定期・整理の考え方

◆特定・整理の考え方

◇主要渋滞箇所への位置付け（追加意見箇所）

<高速道路>

- 追加意見箇所の渋滞が最新データや現地状況等で確認された箇所を主要渋滞箇所に位置付け。

<一般道>

- 追加意見箇所の渋滞が最新データで確認された箇所を主要渋滞箇所に位置付け。
- 道路管理者（自治体）、事業者等からの追加意見箇所は、主要渋滞箇所に位置付け。

3-2. 主要渋滞箇所の特定制・整理の方法（一般道）

[Step1] 追加意見箇所の整理

- ・パブコメにて追加意見を頂いた箇所について、意見数要因等について整理し、図面上にプロットする。



[Step2] 最新データや現地状況等により選定

- ・整理された意見箇所を、最新データ(H23民間プローブデータ)により確認し、「主要渋滞箇所」に位置づけ



[Step3] 主要渋滞箇所を「区間」「エリア」へ整理

- ・渋滞状況の連続性等から「区間」を整理する。
- ・いくつかの区間が輻輳する範囲を「エリア」に整理する。

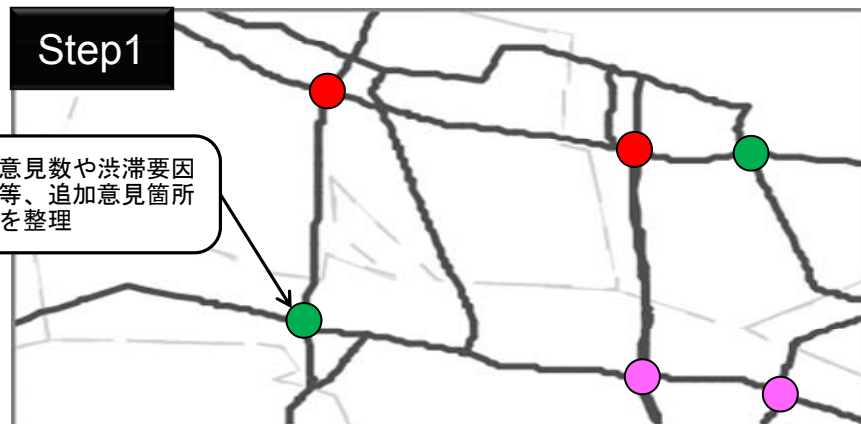
- 主要渋滞箇所
- 渋滞多発箇所
- 特定日に混雑する箇所
- パブコメにおける追加意見箇所

<H23民間プローブデータ集計結果>

- 平日昼間12時間平均速度が20km/h以下の区間
- 平日朝(7時8時)・夕(17時18時)の平均速度が20km/h以下の区間
- 休日昼間12時間の平均速度が20km/h以下の区間

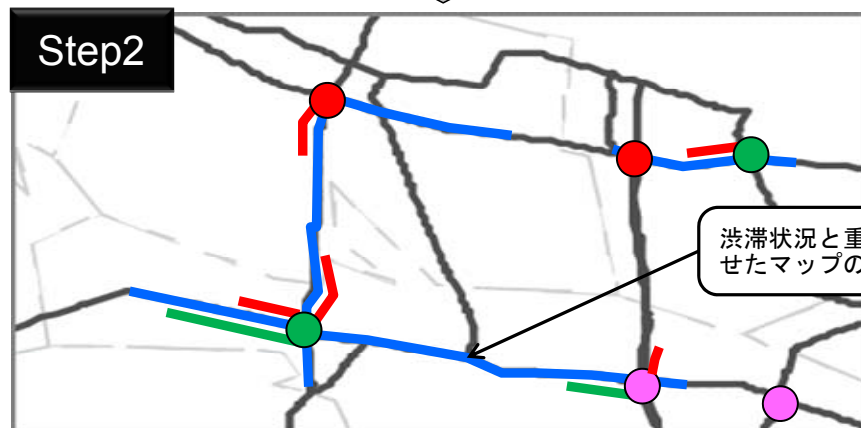
Step1

意見数や渋滞要因等、追加意見箇所を整理



Step2

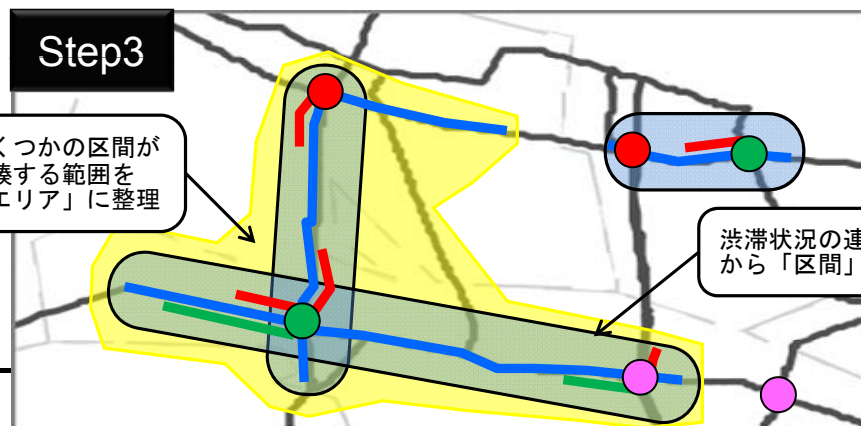
渋滞状況と重ね合わせたマップの作成



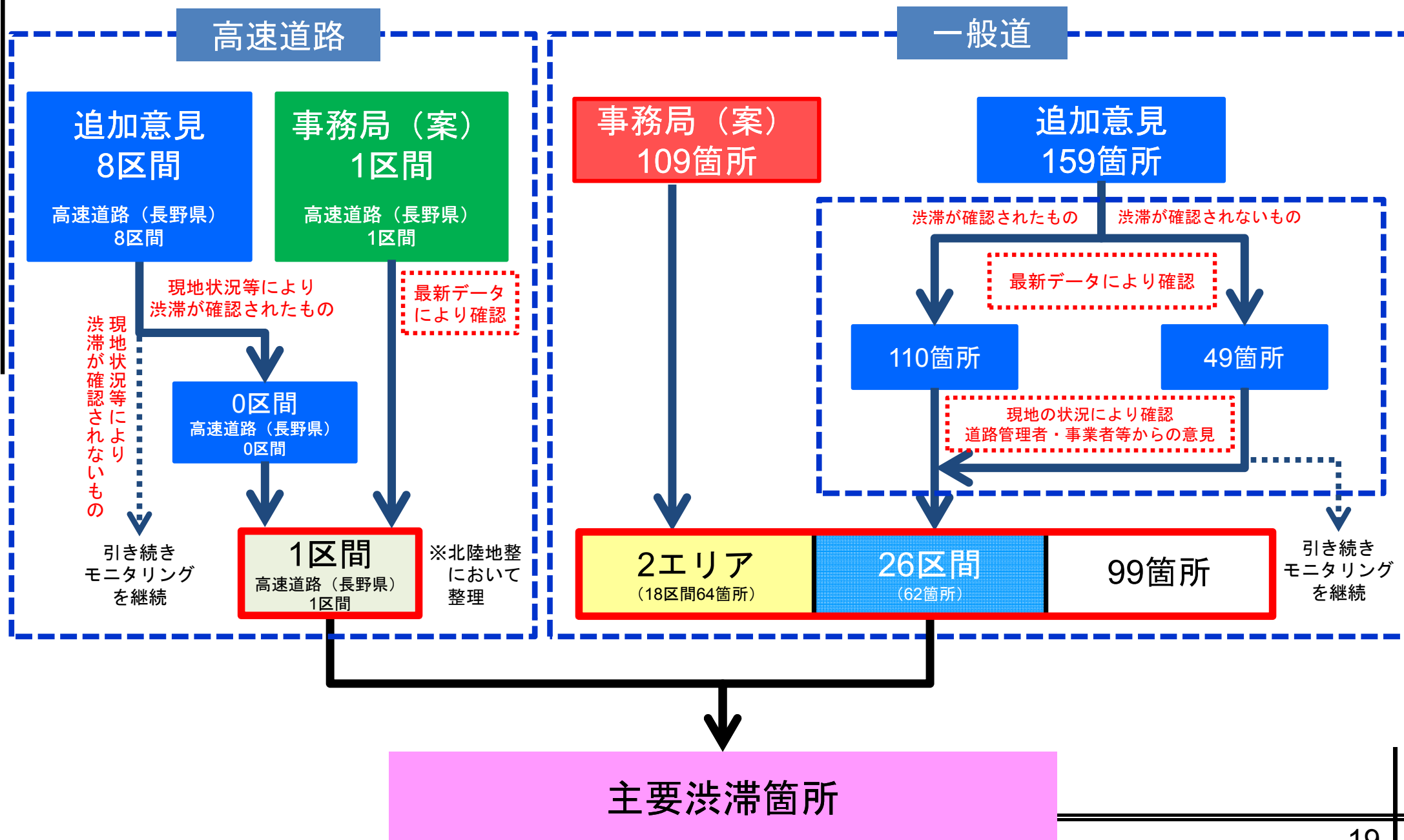
Step3

いくつかの区間が輻輳する範囲を「エリア」に整理

渋滞状況の連続性等から「区間」を整理



3-3. 主要渋滞箇所への追加等に関するフロー

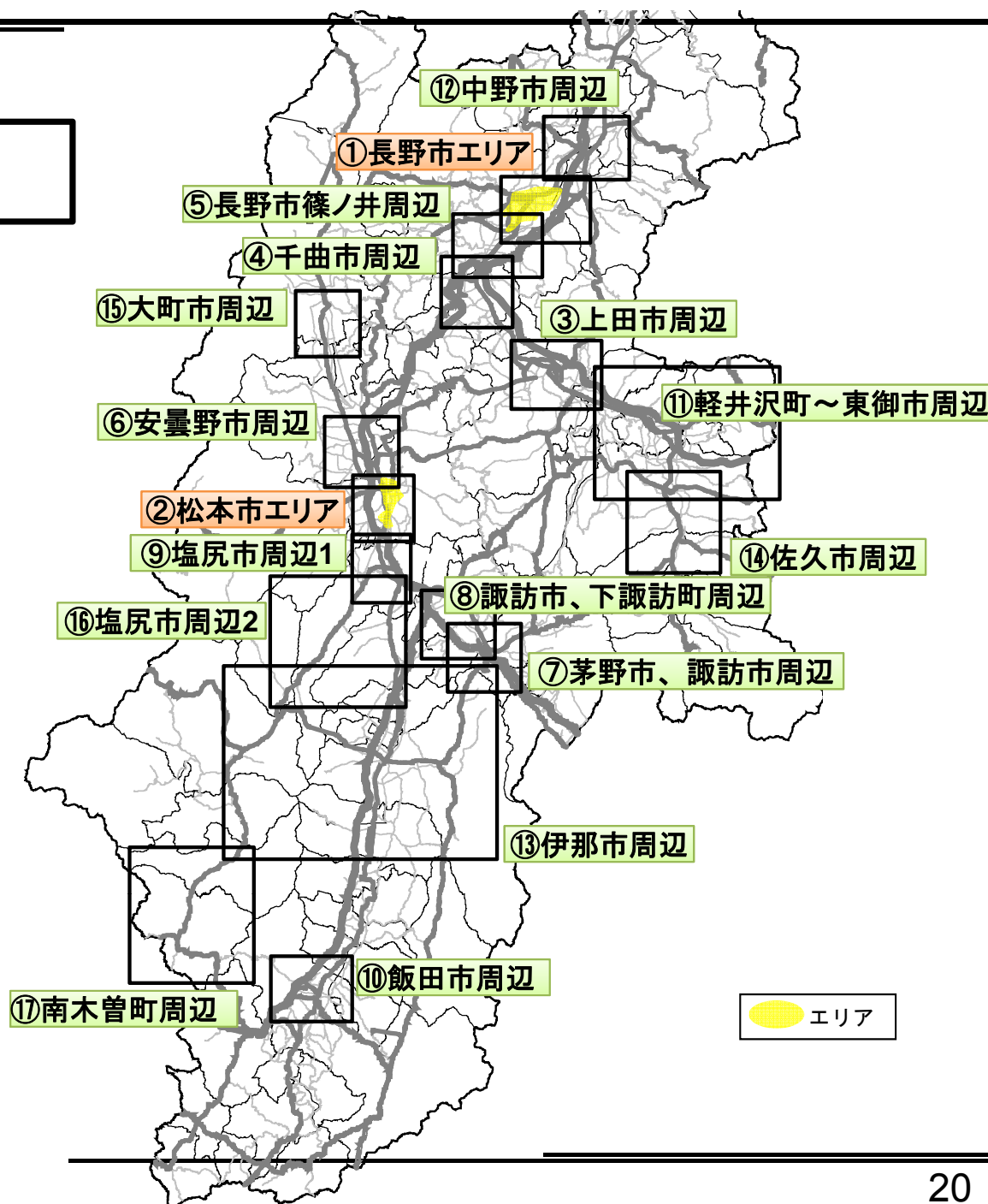


3-4. 一般道における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）

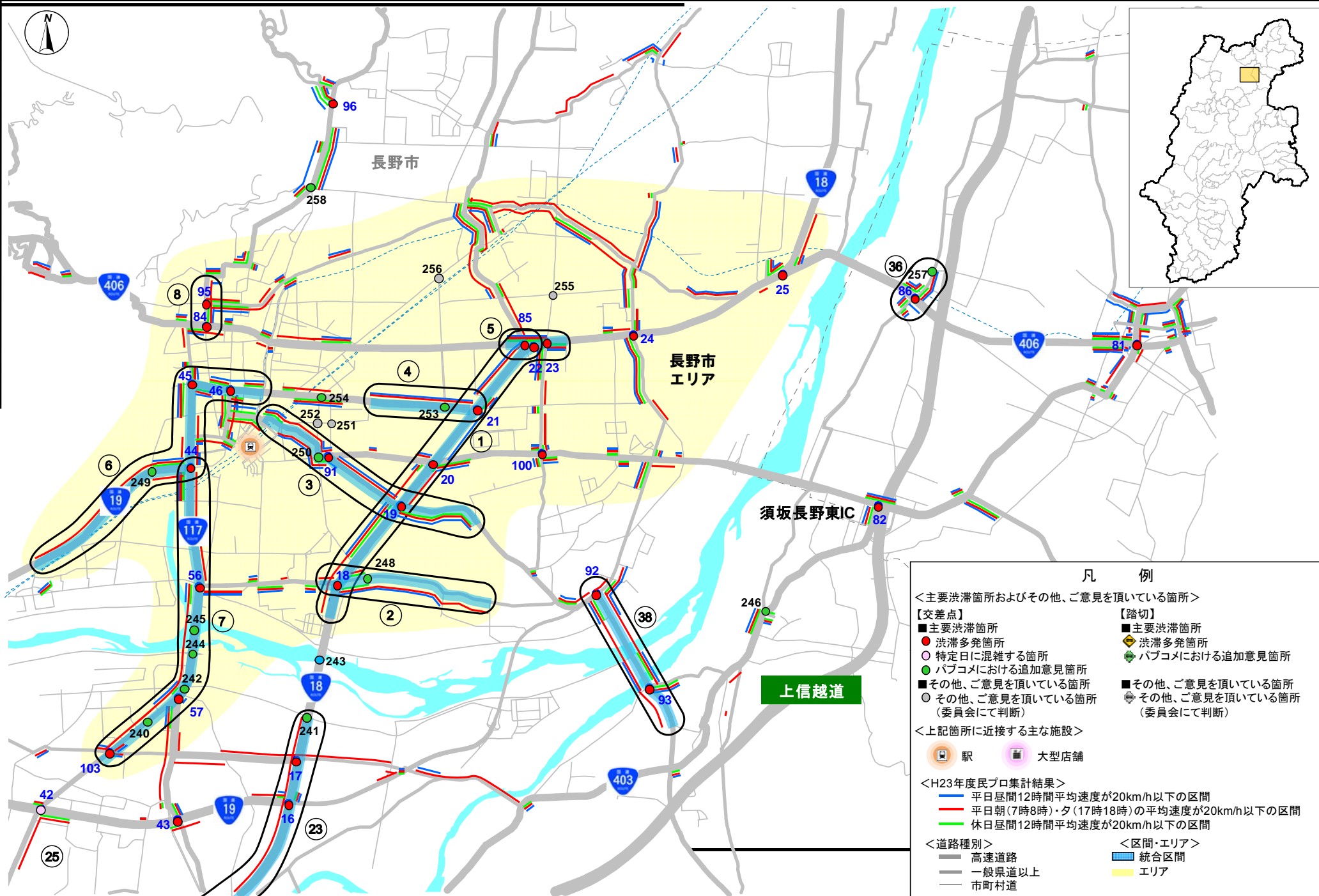
【各エリア位置図】

2エリア (18区間64箇所)	26区間 (62箇所)	99箇所
--------------------	----------------	------

番号	範囲
①	長野市エリア
②	松本市エリア
③	上田市周辺
④	千曲市周辺
⑤	長野市篠ノ井周辺
⑥	安曇野市周辺
⑦	茅野市、諏訪市周辺
⑧	諏訪市、下諏訪町周辺
⑨	塩尻市周辺1
⑩	飯田市周辺
⑪	軽井沢町～東御市周辺
⑫	中野市周辺
⑬	伊那市周辺
⑭	佐久市周辺
⑮	大田市周辺
⑯	塩尻市周辺2
⑰	南木曾町周辺



3-4. 一般道における主要渋滞箇所の特定結果（案）【例：長野市エリア】



3-5. 高速道路における主要渋滞箇所（長野県）の特定結果（案）

主要渋滞箇所

1区間



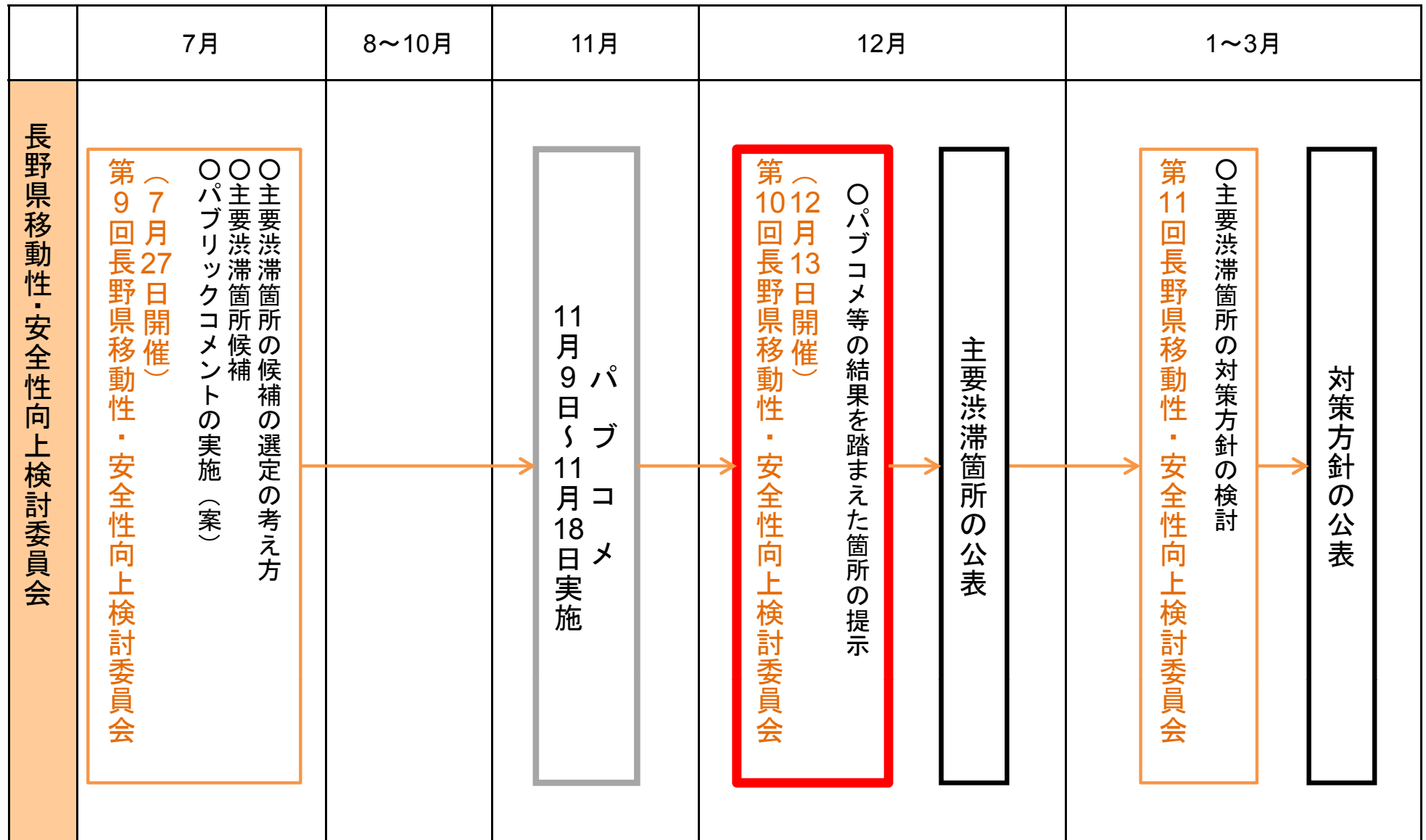
主要渋滞箇所

— 高速道路
(首都圏以外)

— 主要渋滞箇所

4. 今後の進め方

今後の進め方



長野県事故ゼロプランについて

2012年12月13日

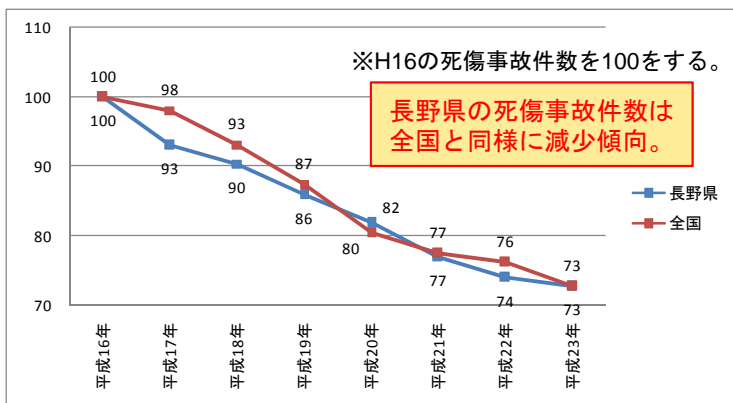
1. 長野県内の最新の交通事故状況

1. 長野県の最新の交通事故状況

- 長野県の死傷事故件数は全国と同様に減少傾向にあり、ピーク時（H16）の約7割にまで減少している。
- 長野県における死者数の減少率は、H21～H22の横ばい状態からH23に増加に転じた。
⇒H23の値については、異常値の可能性も考慮し、今後の経過を注視していく。
- 死者数を見ると、全国に比べ自動車乗車中および歩行中の割合が多く、また高齢者の割合が多い。
⇒自動車交通への依存度が高く、高齢化が進む長野県の状況が交通事故に反映※。

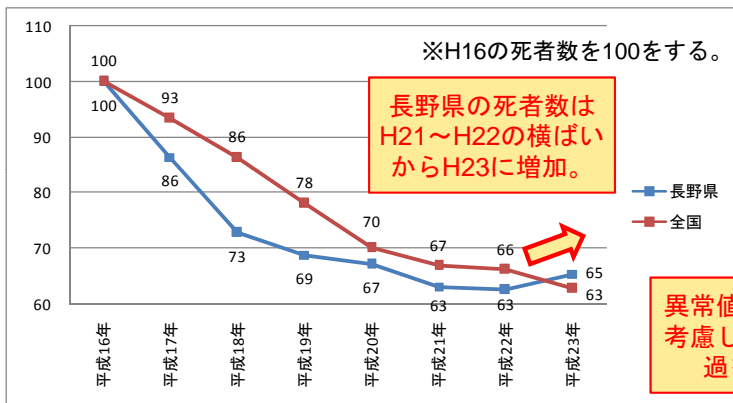
死傷事故件数・死者数の推移

死傷事故件数



出典：交通事故統計年報（H23年版）

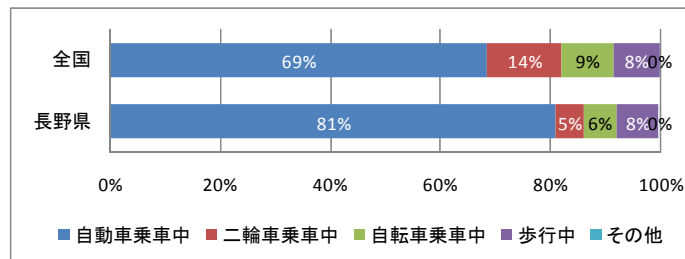
死者数



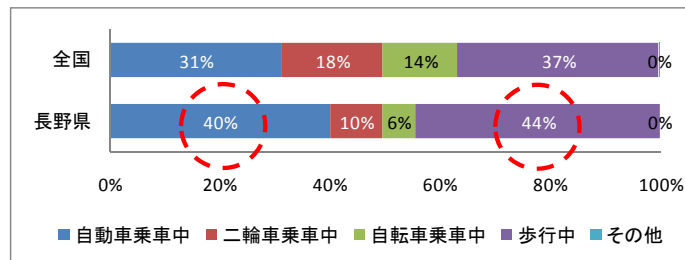
出典：交通事故統計年報（H23年版）

状態別の死傷者数および死者数の割合（H23）

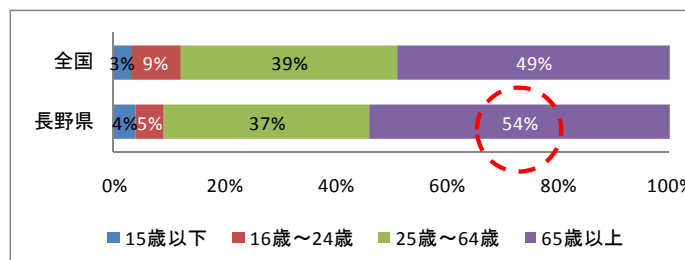
死傷者数



死者数



年齢別死者数の割合（H23）



※自動車等保有台数(人口千人あたり)：全国値705台、長野県971台(全国2位)【出典：交通事故統計年報(H23年版)】

高齢化率(平成23年)：全国値23.3%⇒長野県26.7%(全国11位)【出典：高齢社会白書(H24年版)】

2. 事故ゼロプラン

2-1.ハラハラ箇所（事故ゼロプラン）の進捗状況（全体）

2-2.対策完了箇所の効果検証

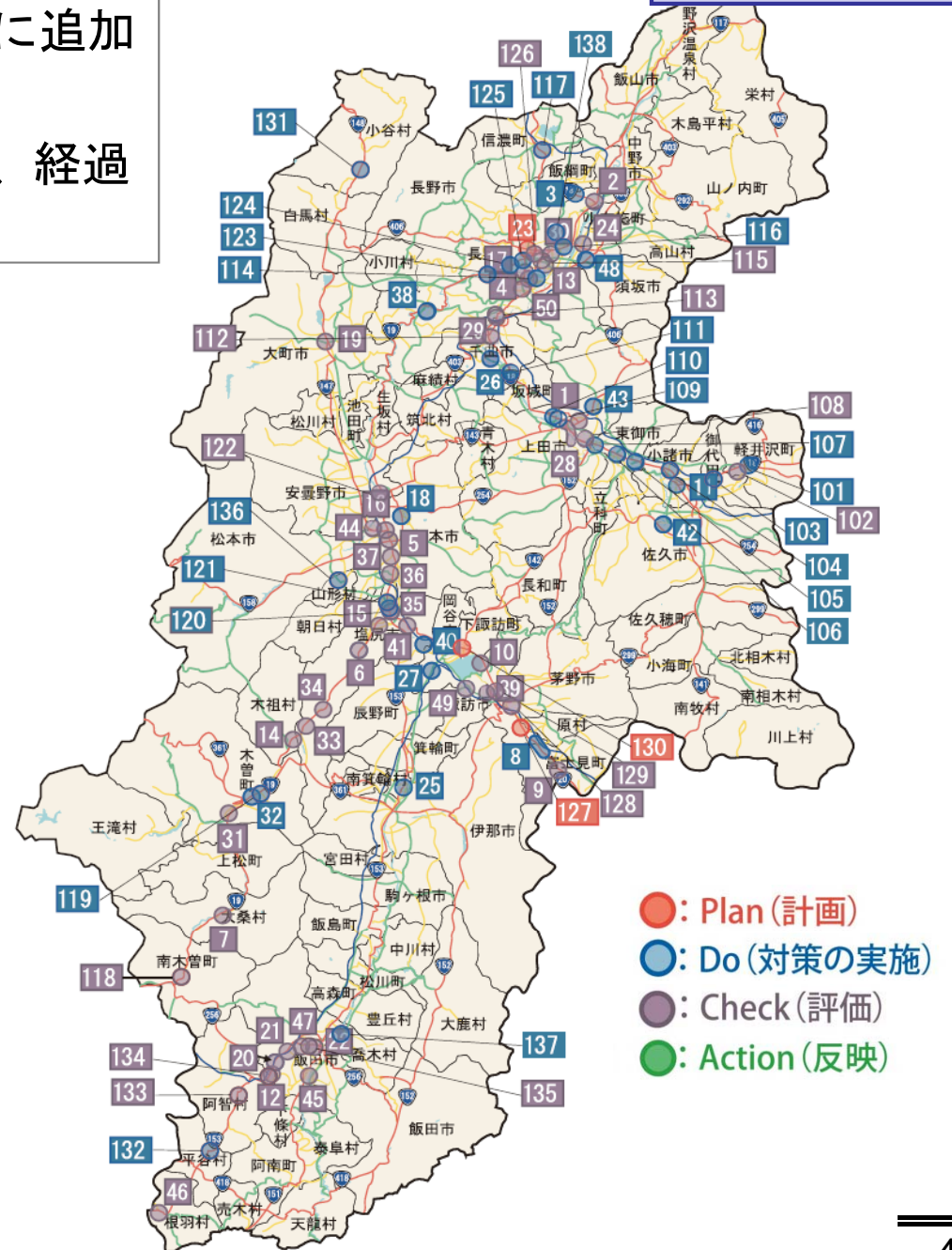
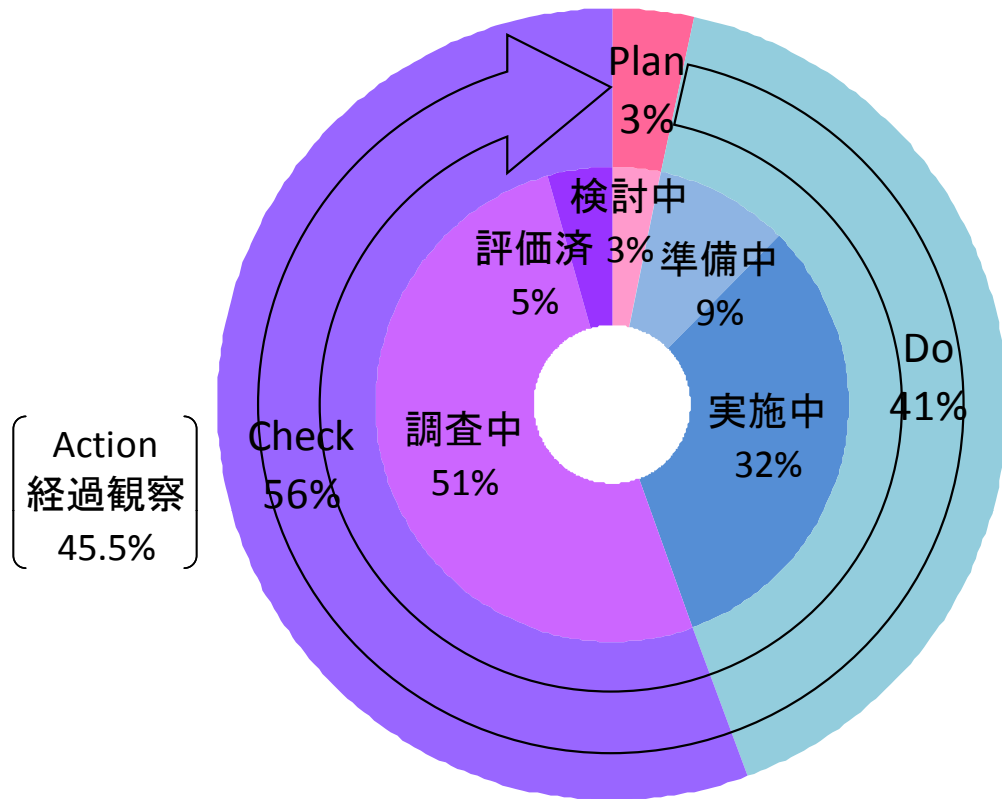
2-3.事故ゼロプランリストの追加

2-1.ハラハラ箇所（事故ゼロプラン）の進捗状況（全体）

再掲
(第9回委員会提示資料)

- 平成18年度に抽出した50箇所＋平成22年度に追加した38箇所を含む88箇所に対策実施
- このうち、49箇所（56%）で対策が完了し、経過観察を実施

<ハラハラ箇所事業進捗状況(88箇所)>



2-1.ハラハラ箇所（事故ゼロプラン）の進捗状況

再掲
(第9回委員会提示資料)

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								
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	長野市下水鉋南	死傷事故率比	Check								
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								
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	木祖村数原	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	長野市南警察西	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								
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	木祖村数原	死傷事故件数	Check								経過観察
34	一般国道19号	塩尻市贄川	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

継続 Plan Do Check

進展

※No.10諏訪1丁目付近について、
効果評価を後述

2-1.ハラハラ箇所（事故ゼロプラン）の進捗状況

再掲
(第9回委員会提示資料)

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	
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								
50	(主)長野真田線	長野市下氷鉋付近	死傷事故件数	Check								
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	Do								
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	Check								経過観察
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	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	Do								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	地元からの意見	Check								
119	一般国道19号	木曾町原野交差点	死傷事故件数	Do								
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		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	Check								
134	一般国道153号	阿智村春日交差点	死傷事故件数	Check								
135	一般国道153号	飯田市名古熊西交差点	死傷事故件数	Check								
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		Do								
138	(一)長野豊野線	長野市三才		Do								

継続

進展

Plan

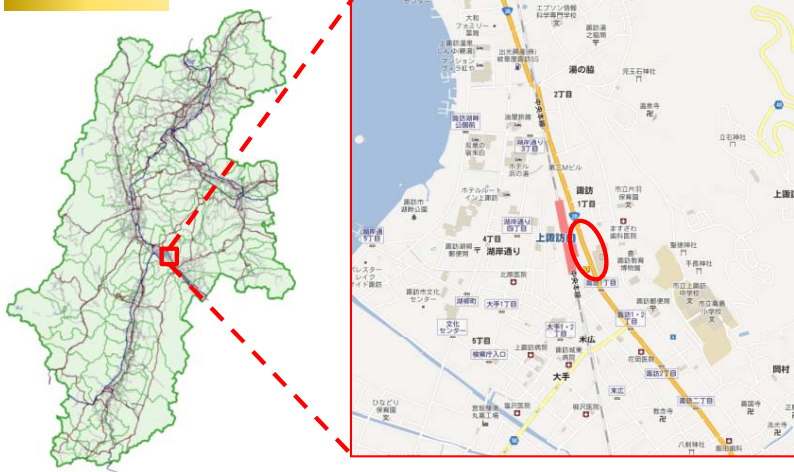
Do

Check

2-2.ハラハラ箇所 対策完了箇所の効果検証

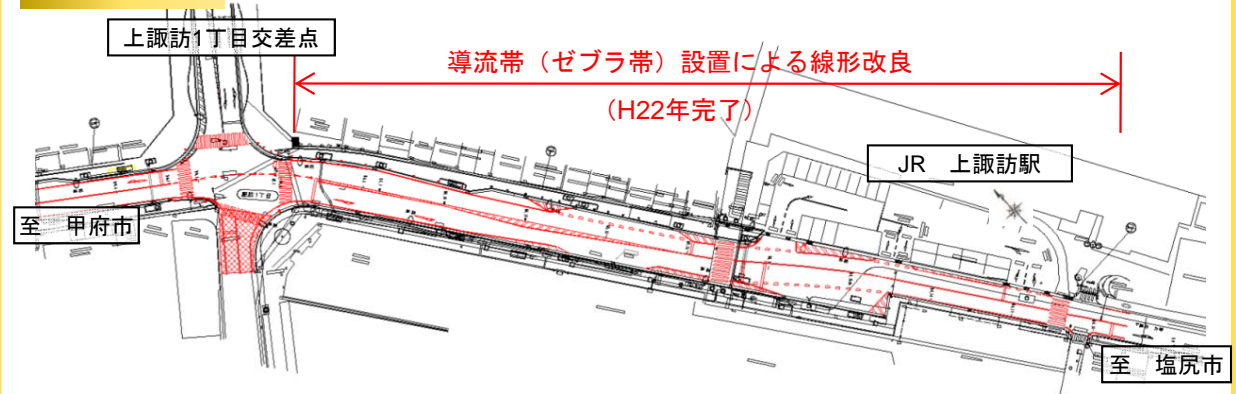
位置図

国道20号 上諏訪1丁目付近



●ハラハラ箇所【No.10】 国道20号 上諏訪1丁目付近

対策内容



対策前後の状況

■導流帯 (ゼブラ帯) 設置による線形改良



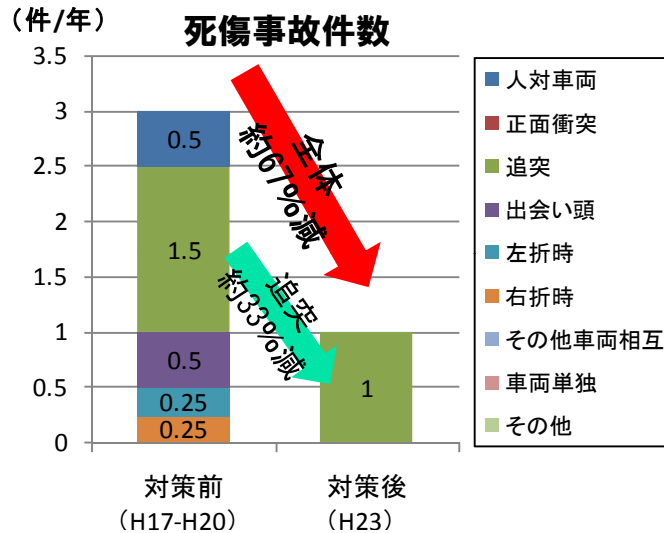
車線幅員が広く、走行位置が不安定で錯綜しやすい。

導流帯設置により、走行位置を明確にし、整流化を図った。

対策効果

■対策前後の死傷事故件数の比較

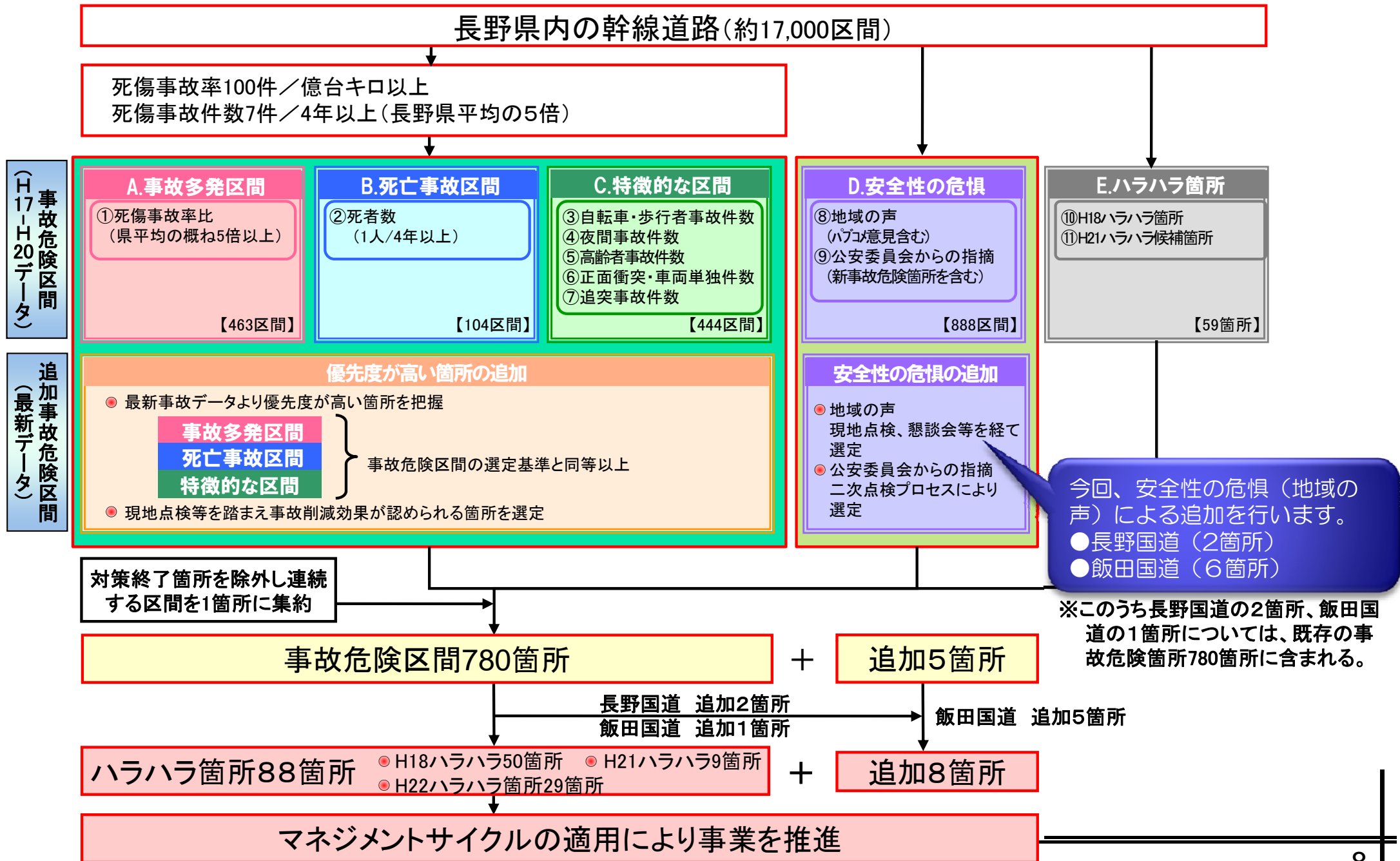
- ・ H22年対策完了
- ・ H23事故データ (速報値) による評価



- ・ 死傷事故件数は約67%の減少。
- ・ 着目事故類型の追突事故は約33%の減少。

- ・ 交通の整流化を図ったことで、着目した追突以外の事故類型にも効果がみられ、全体で約7割減少と大きな効果が発現。
- ・ ただし、対策後のデータ蓄積が不十分なため、今後継続した評価を実施。

2-3. 事故ゼロプランリストの追加



2-3.事故ゼロプランリストの追加

● 地域の声を踏まえ、新たに8箇所を事故ゼロプランへの追加箇所（案）としました。

安全性の危惧の追加

【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【8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【0箇所】

●安全性の危惧（地域の声）

管理者	路線	箇所名	対策の必要性
長野 国道	国道 19号	長野市信更町安庭	【課題】歩道が、局部的に設置されていないため、車両との接触の危惧。 ⇒歩道の設置
		安曇野市明科中川手	【課題】通学路（裏道）に車両に流入し危険。 ⇒歩道の設置
飯田 国道	国道 19号	木曾郡南木曾町吾妻（渡島交差点）	【課題】交差形状が悪く、かつカーブ等により視認性が悪く危険。 ⇒交差角の直交化および交差位置の移動
		木曾郡南木曾町読書（神戸交差点北側）	【課題】カーブにより前方の視認性が悪く危険。 ⇒拡幅による見通しの確保
		木曾郡大桑村野尻（のぞきど森林公園入口交差点付近）	【課題】カーブにより前方の視認性が悪く、右折待ち車両が危険。 ⇒見通しの確保および右折車線の確保
		木曾郡上松町上松（JR中央線付近）	【課題】歩道が設置されていないため、車両との接触の危惧。 ⇒歩道の設置
		木曾郡木曾町福島（福島丘の上）	【課題】混雑時に車両が混み合い、右折車両が多く危険。 ⇒右折車線の確保
		塩尻市木曾平沢（檜川診療所交差点付近）	【課題】右折車両（特に医療・文教施設への送迎）が多く危険。 ⇒右折車線の確保



事故ゼロプランへの追加

2-3.事故ゼロプランリストの追加（追加箇所の詳細）

国道19号 長野市信更町安庭

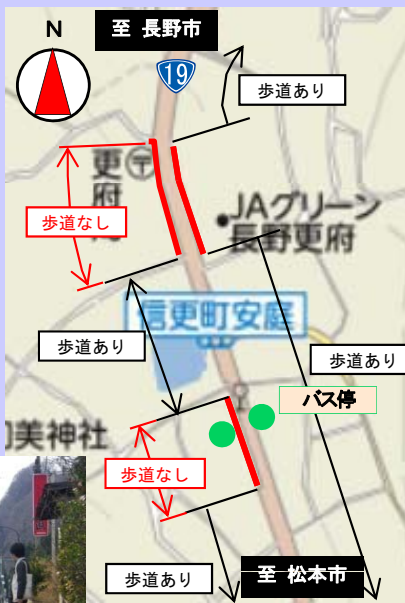
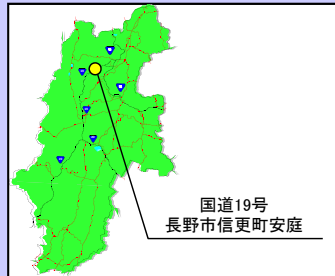
箇所概要

- ・当該箇所は、長野市の南西の山間部に位置し、周辺にはご高齢の方が多く居住されている。
- ・白馬長野有料道路を利用する大型車が多く通行する区間。

対処すべき課題（地域の声）

- ・前後区間は歩道が整備されているが、当該区間には沿道に郵便局、農協等があるものの、歩道が未設置。
- ・歩行者等は車道にはみ出して通行し、大型車が多く危険。
- ・歩道未設置区間にバス停があり、バスを待つ方々のすぐ脇を車が通過し危険。

歩道未設置



対策方針

- ・歩道設置により、沿道施設利用者の安全性の向上を図る。

国道19号 安曇野市明科中川手

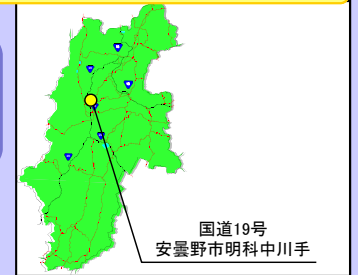
箇所概要

- ・当該箇所は、明科駅前の市街地であり、周辺には小学校・中学校・高校があり、朝夕には通学児童・学生が多く存在。

対処すべき課題（地域の声）

- ・前後区間は歩道が設置されているが、当該区間は上下線とも歩道が未設置。
- ・国道19号に歩道が無いことから、国道に並行する市道が通学路となっている。
- ・朝の通勤時間帯に国道19号の混雑を避けるため、西側の通学路に抜け道として流入する車両があることから、生徒及び児童が非常に危険な状況。

歩道未設置



国道の渋滞回避車両が通学路を多く通行

対策方針

- ・歩道設置により、沿道施設利用者の安全性の向上を図る。

2-2.事故ゼロプランリストの追加（追加箇所の概要）

国道19号 木曽郡南木曽町吾妻(渡島交差点)

線形不良(カーブ)、変形交差点

箇所概要

- ・国道19号と南木曽町総合グラウンド・南木曽町会館（中央公民館）を結ぶ南の玄関口であり、スクールバスや路線バスも通行する重要な交差点である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・カーブ区間であり、吾妻洞門の出口付近に位置することから見通しが悪く、前方の交差点状況の認識が困難。
- ・町道との交差形状が非常に悪いことから、上り線（松本側）からは右折禁止となっている。
- ・国道で信号待ちをしている車、国道に出入りする車への衝突事故も度々発生。



名古屋側から交差点を望む



松本側から交差点を望む



対策方針

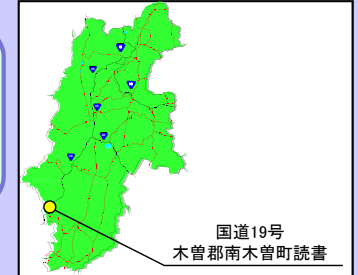
- ・交差点の位置を東側に移動し、交差点の認知をしやすくする。
- ・交差角を直交化することにより、右折車線の設置や走行の安定化を図る。

国道19号 木曽郡南木曽町読書(神戸交差点北側)

線形不良(カーブ)

箇所概要

- ・当該箇所は、神戸交差点北側に位置するカーブ区間である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・名古屋方面に向けて左カーブしており、前方の交差点状況の認識が困難。
- ・交差点に向かって上下方向とも下り坂となるため、走行速度が比較的高く事故に発展する危険性が高い。
- ・当該区間に並行する代替路線がないことから、事故による通行止めが発生した場合は、被害が甚大（過年度に通行止め実績有り）。



名古屋側から当該区間を望む



松本側から当該区間を望む



対策方針

- ・当該区間の山側を切土により拡幅し、カーブの先の見通しを確保する。

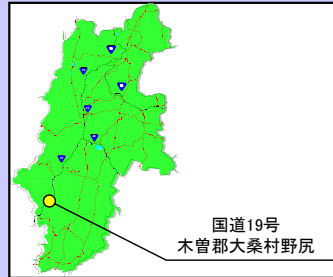
2-2.事故ゼロプランリストの追加（追加箇所の概要）

国道19号 木曾郡大桑村野尻（のぞきど森林公園入口交差点付近）

線形不良(カーブ)、右折車線未設置

箇所概要

- ・当該区間の交差点は、村道が食い違い（約40m間）で交差しており、地域内交通が国道19号を介して通行するとともに、沿道店舗への利用が多い交差点である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・名古屋方面からのカーブ直後区間であり、交差点が認識しにくい。

- ・村道及び沿道店舗付近において、右折待ち車両が関係する事故が発生。



対策方針

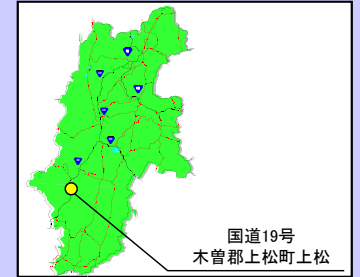
- ・カーブ先（交差点・店舗）の見通しを確保する。
- ・右折車線の設置により、追突事故の防止を図る。

国道19号木曾郡上松町上松（JR中央線付近）

歩道未設置

箇所概要

- ・当該箇所は、この地域で唯一歩道が未設置の区間である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・前後区間は歩道が設置されているが、当該区間は歩道が未設置。

- ・鉄道橋下は路肩もなく歩行者は危険な状況。

- ・最近のウォーキングブームで木曾路を歩く人が増加。



対策方針

- ・歩道設置により、歩行者の安全性の向上を図る。

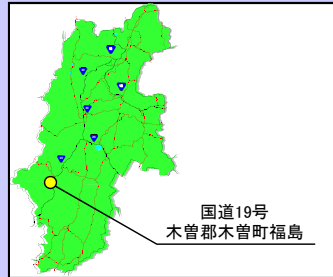
2-2.事故ゼロプランリストの追加（追加箇所の概要）

国道19号 木曾郡木曾町福島(福島丘の上)

右折車線未設置

箇所概要

- ・当該区間の交差点は、高校への出入口となっており、日常から高校方面に向かう車両の利用が多い交差点である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・通勤時間帯を中心に車両が混み合い、事故が発生しそうな危険な状況。

- ・交差点付近において、右折待ち車両が関係する事故が発生。



対策方針

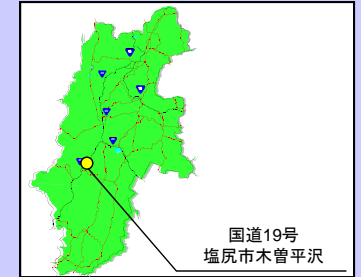
- ・右折車線の設置により、追突事故の防止を図る。

国道19号塩尻市木曾平沢(檜川診療所交差点付近)

右折車線未設置

箇所概要

- ・檜川診療所交差点は、檜川地区の医療、文教施設への出入口となっており、日常から地域振興バスや、通院・通学(スクールバス)、保育園送迎等の利用交通が多い交差点である。



対処すべき課題（地域の声）

- ・医療・文教施設に向かう右折車両は、スクールバスや、園児送迎車両が多く後続車衝突の危険性が懸念。

- ・交差点付近において、右折待ち車両が関係する事故が発生。



対策方針

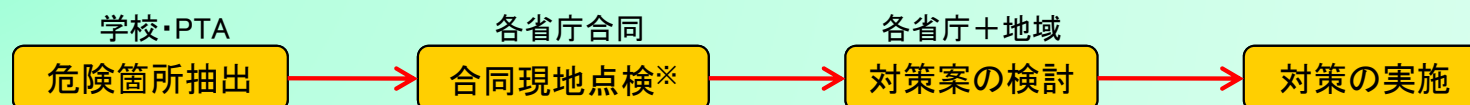
- ・右折車線の設置により、追突事故の防止を図る。

3. 通学路点検

3.通学路点検

●通学路点検とは

今年4月以降、登下校中の児童が被害にあう死亡事故が相次いだことを受け、各省庁（道路管理者、学校、警察等）により緊急合同現地点検を実施し、通学路における交通安全を早期に確保するための取り組みです。



※通達に基づき、H24.8月末までに点検を完了。

●点検結果

県内の市町村	合同点検の対象学校数	合同点検実施済	危険箇所数	合同点検実施済	対策必要箇所
77	364	364	2,261	1,774	1,509

H24. 11. 30時点

●対策必要箇所(1,509箇所)

管理者	対策必要箇所数	対策済み	対策予定	対策未定
国	23	4	19	0
県	533	77	243	213
市町村	915	142	482	291
その他	38	4	16	18
計	1,509	227	760	522

H24. 11. 30時点

- 約7割の箇所ですでに対策済み又は対策予定。
- その他の箇所についても順次対策に取り組む。
- 主な対策内容は、防護柵、カラー舗装、ラバーポール設置など。

3.通学路点検

●取り組み事例【長野市、古牧小学校前のT字路】

国道18号から国道19号への抜け道として利用される一方通行の市道。



【要望内容】

- ・「交通量が激しく、見通しがきかない」という学校の要望。
- ・今年、歩道を走行する自転車（高齢者）と市道から出てきた車両が衝突し、死亡事故が発生。

【合同現地点検】

- ・歩道橋などにより市道から国道19号の歩道状況が見えづらい。

【対策案】

- ・歩行者・自転車に対し、車に注意するよう歩道上にステッカーを貼る（実施済み）
- ・車を誘導するように路側帯を引く（検討中）

【その他の取り組み】

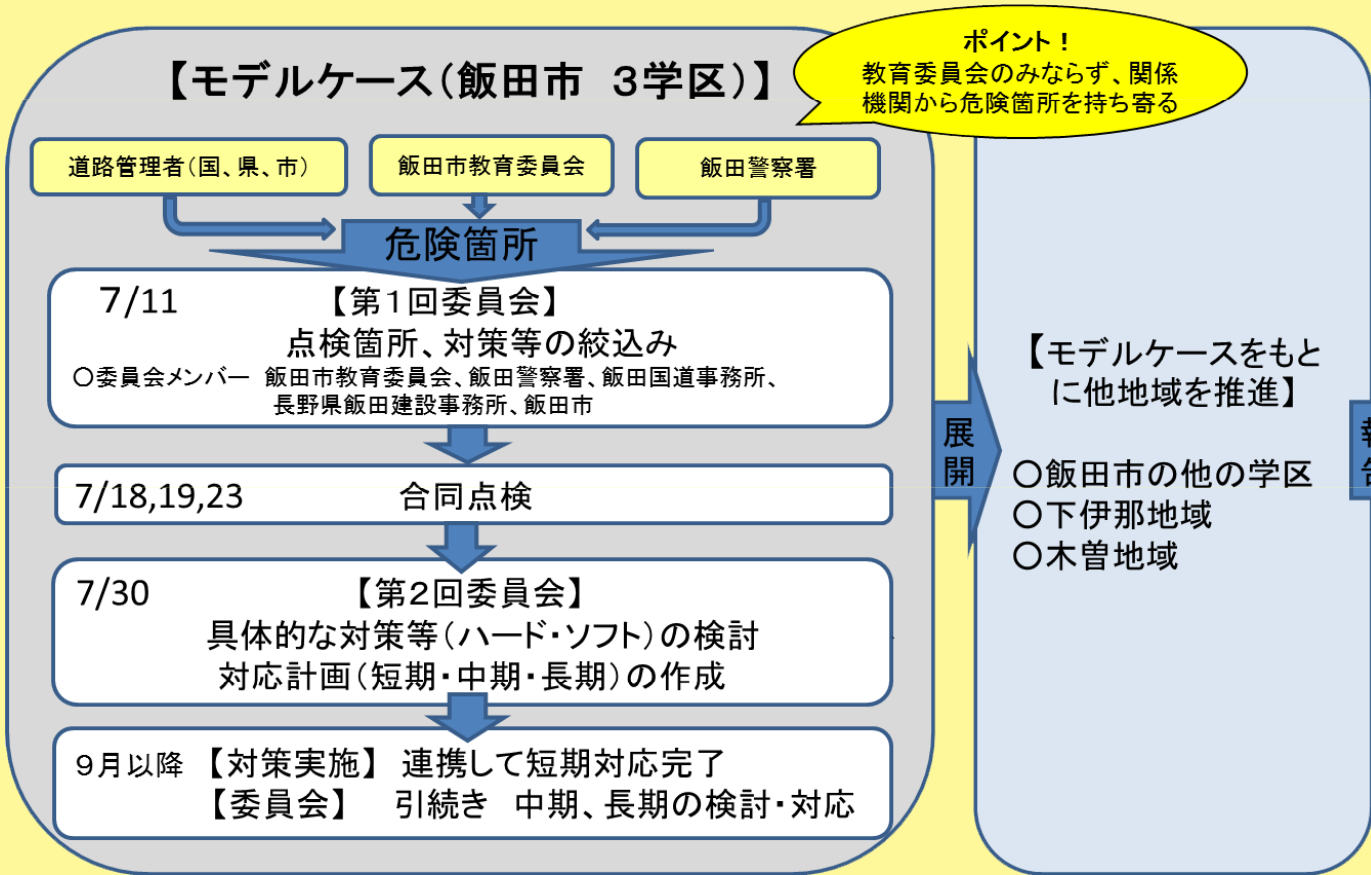
- 見通し確保のため、
- ・沿道の駐車場に、交差点付近に車を止めないよう協力をしていただいている。
 - ・歩道橋の階段部の目隠し板を一部外した。



3.通学路点検

●取り組み事例【飯田市における通学路点検】

各地での合同点検に先立ち、モデルケースで飯田市内3学区の合同点検を実施、そこから得られたノウハウ等を各地域で展開
 合同点検の結果、安全対策を行う必要がある箇所については、できる限り速やかに安全対策工事を実施していきます。



▲通学路点検モデルケースフロー



7/11 第1回委員会



7/19 合同点検



飯田市内における安全対策工事 (イメージ)

3.通学路点検

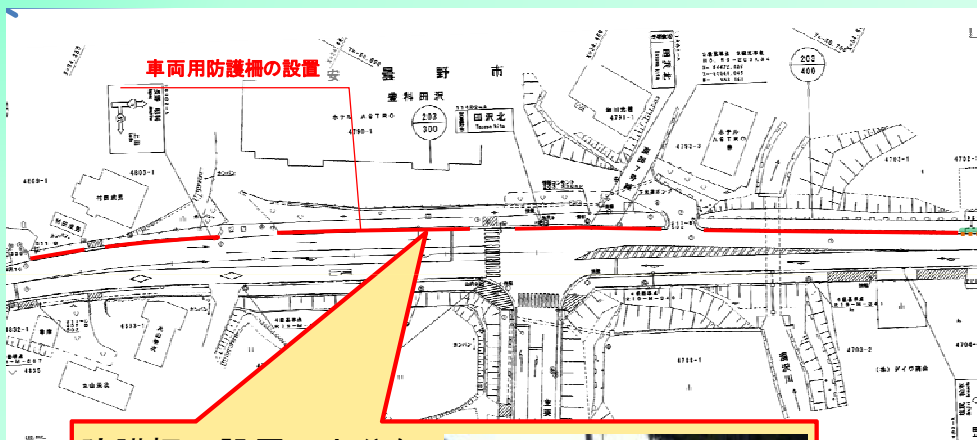
●対策検討内容の事例

現地点検の結果から、箇所毎の危険状況に応じた対策を検討。

⇒防護柵、カラー舗装、ラバーポール設置、注意喚起対策(路面標示、看板等)など。

- 防護柵の設置が必要な場合は、設置可能な箇所から順次設置。
- 用地や道路構造の制約により直ちに設置できない箇所については、早期に実施可能な対策(カラー舗装や注意喚起対策など)を実施し、中長期的に防護柵の設置を検討。

●防護柵の設置



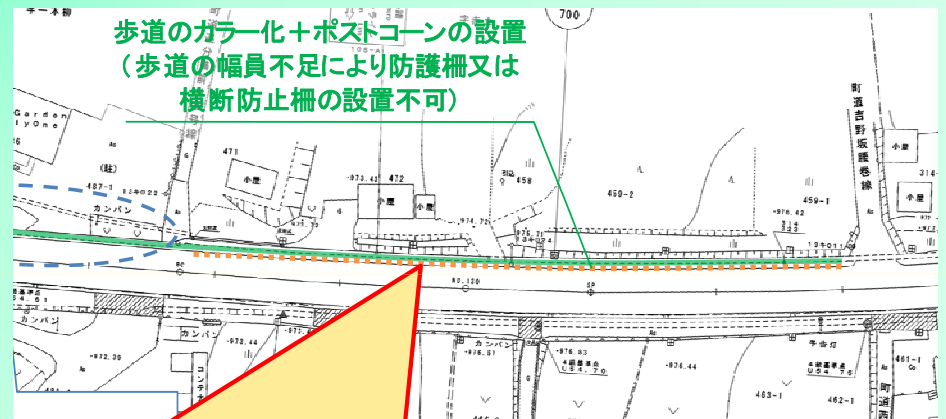
防護柵の設置に十分な
広さの歩道。



防護柵の設置



●歩道のカラー化+ラバーポールの設置



現状の歩道幅員では防護柵の
設置は不可。



(早期)歩道のカラー化+ラバーポール



中長期的に防護柵設置を検討

