

第20回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会 議事内容

日時:令和元年8月2日(金)15:00~16:30

場所:KKR甲府ニュー芙蓉 2F広間

■委員会出席者

早稲田大学 理工学術院

創造理工学部社会環境工学科 教授

(一社)山梨県タクシー協会会長

(一社)山梨県バス協会専務理事

(一社)山梨県トラック協会会長

(一社)日本自動車連盟山梨支部事務所長

(一財)山梨県交通安全協会専務理事

中日本高速道路(株)八王子支社

企画調整課 担当課長

交通管制課 課長

甲府保全・サービスセンター所長

国土交通省関東運輸局山梨運輸支局首席運輸企画専門官

山梨県観光部観光企画課長

山梨県県土整備部道路整備課長

山梨県県土整備部道路管理課長

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所長

山梨県警察本部交通部交通規制課長

国土交通省関東地方整備局道路部道路計画第二課長

佐々木 邦明(委員長)

雨宮 正英

中谷 晃

坂本 政彦

(代理:総務課長 山本 二三男)

道場 明

輿石 靖

中岡 毅

(代理:課長代理 登坂 愛)

西田 匡志

今井 猛

(代理:副所長 荒本 貴司)

和田 喜則

(代理:首席運輸企画専門官 鈴木 一雄)

落合 直樹

(代理:総括課長補佐 伊藤 公仁)

飯野 照久

(代理:道路管理監 五味 幸仁)

山本 修

安谷 覚

内藤 智

(代理:規制管理官 伊藤 政貴)

吉田 幸男

(代理:課長補佐 高橋 哲)

■議事内容

<渋滞対策>

規約改正について

<渋滞対策>

- ① 委員会の検討経緯と今回の論点
- ② 前回委員会意見への対応
- ③ 渋滞対策の進捗状況確認
- ④ 最新の交通状況による分析
- ⑤ 渋滞対策箇所の効果確認
- ⑥ 主要渋滞箇所の見直し
- ⑦ 主要渋滞箇所の短期対策
- ⑧ 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討

<交通安全対策>

- ① 本委員会の論点
- ② 前回委員会(第19回)の振り返り
- ③ 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について
 - (1) 事故ゼロプランの進め方
 - (2) 現行の対策完了判断基準の結果と検証
- ④ 近年の交通事故課題
 - (1) 山梨県内の事故発生状況
 - (2) 高齢者運転者の事故と運転特性
 - (3) 未就学児移動経路の安全点検について
- ⑤ 今後のスケジュール

■審議結果

●渋滞対策関係

<決定事項>

- ・ 主要渋滞箇所の見直しについて、3年連続で3指標の基準をすべて上回った(20km/h 超)主要渋滞箇所のうち、事業が予定されていない箇所は、当面は短期対策を実施しない方針とすることで、了承を得た。

<議事内容>

【質問・意見】

- ・ 主要渋滞箇所の見直しについて、例えば、大屋敷交差点の場合、滝坂下今井線改良事業が完了したことで、3指標の基準は上回っている。ただし、新山梨環状道路が事業中であるため、引き続きモニタリングを継続することが適切であると考えます。

【質問・意見】

- ・ 先ほどのご意見と同様に、残っている他の事業が新山梨環状道路のように規格の高い道路である場合、引き続きモニタリングしていくのが良いと思われる。

【委員長】

- ・ 残りの事業を見据えてモニタリングを継続することについて同意する。モニタリングする箇所は、広範囲に及ぶと思うがいかがか。

【事務局回答】

- ・ 例えば新山梨環状道路(北部区間)と(東部区間)のような大規模な事業の場合、影響する主要渋滞箇所は 105 箇所と広範囲になる。事務局案では、これらの箇所はそのまま主要渋滞箇所として残し、事業が予定されていないが速度向上した箇所は解除することを提案している。

【委員長】

- ・ 多くの箇所に影響するような箇所で今後もモニタリングが継続されるということを理解した。事業が予定されていないが速度向上した箇所は、当面は短期対策を実施しない、事務局案で進めさせていただくこととする。

【委員長】

- ・ 近年、バス協会の提供するバスコンシェルジュ・サービスでバス運行状況データが取れている。バスの遅延が発生している状況と渋滞の関連について把握し、公共交通に与える影響を確認できないか、参考に検討をお願いする。

【事務局回答】

- ・ データを確認して次回の委員会で状況の報告をする。

【委員長】

- ・ 本委員会では、主要渋滞箇所の見直しについて、事務局案で進めさせていただくことで、了承いただいた。

●交通安全対策関係

<決定事項>

- ・ 対策完了基準の検証結果および課題について報告を行い、今後、課題を踏まえた完了判定ルールの見直しを行うことについて了承された。

<議事内容>

【質問・意見】

- ・ P.20 について、山梨県では選定時はワースト 20 位、完了判定時はワースト 100 位で評価しているが、客観的な事故の減少ではなく、相対評価を行っている他県の事例はあるのか。対策が行われている中で相対的に順位が下がってしまっているが良いのだろうか。竜王立体交差点の様に、高齢者事故1件発生したがために、対策完了とならない相対評価の原理なのではないかと思う。評価方法を工夫すべき。

【事務局回答】

- ・ 他県の評価方法については整理を行っていく。また、評価方法についてはワースト順位だけでなく、件数も踏まえた評価方法に変えていこうと検討している。次回の委員会の中で議論したいと考えている。

【質問・意見】

- ・ 今までの対策では、高齢者のドライバー事故は減らないのではないかと思う。道路をうまく作っていくことと、本来の交通ルールを守るということを、関連機関と取り組みを行った方が効果が高まるのではないかと思う。

【事務局回答】

- ・ P.20 について、選定指標の基準は何を基準としているのか。
- ・ 選定指標の基準は、死傷率や山梨県特有の事故が対象となっている。他県の情報を収集して基準を決定していきたい。

【質問・意見】

- ・ P16 について、カラードットと2車線道路を4車線道路に変更したのだが、主な事故発生状況について、山梨県警察で追突事故の詳細データ等はあるか。

【山梨県警察回答】

- ・ 警察では事故分析システムという人身事故についての統計データがある。双田交差点の具体的な事故内容については確認し、共有していく。

【委員長】

- ・ 事故は1件、2件あたりすると事故率は大きく上がる可能性がある。対策が、効果があったものなのか評価するためにはモニタリングを行うことが良いと理解している。近年では、高齢者事故が多く、交通安全対策も10年行ってきているので、今後対策を変えていく必要があるかと思う。

