

# 第17回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 議事要旨

開催日時：令和元年7月30日(火) 15:00～17:00

開催場所：長野合同庁舎別館2階大会議室

## <議事次第>

- 1 開催あいさつ
- 2 委員紹介
- 3 議 事
  1. 長野県における交通渋滞対策について
    - (1) 検討の経緯と進め方
    - (2) 最新の交通状況による分析
    - (3) 渋滞対策の進捗状況確認
    - (4) 渋滞対策箇所の効果確認
    - (5) 優先対策箇所の検討
    - (6) ピンポイント渋滞対策の検討
    - (7) 主要渋滞箇所の見直し
  2. 長野県における交通事故対策について
    - (1) これまでの検討経緯
    - (2) 長野県内の最新の交通事故状況
    - (3) 長野県内の幹線道路交通事故対策
    - (3) 長野県内の生活道路交通事故対策
  3. その他



(委員会の様子)

## <議事>

- =説明・意見・質問・要望
- =回答

### 【討議内容】

#### (1) 長野県における交通渋滞対策について

CO2バンク  
推進機構

- P12 の見直し方法についての質問です。現主要渋滞箇所選定時では、道路利用者や一般人へのアンケート調査（パプコメ）を実施したが、今回の主要渋滞箇所の見直しに当たって、行う予定はあるのか。主要渋滞箇所の改善に積極的に取り組んでいる広報につながることも考えられるため実施してはどうだろうか。

長野国道事務所  
塩谷所長

➤

主要渋滞箇所は6年前に選定されたもので、道路状況及び周辺状況が変化している。そのため、ETC2.0 で新たに整理しなおすべきであると思う。しかし、主要渋滞箇所を再選定しても、過去の主要渋滞箇所についてのフォローは必要であると考えている。また、アンケートの実施については、過去の経験を踏まえて検討したい。

委員長

- アンケートの実施及びその手法については、予算と関係していることでもあるので、検討のほどよろしくお願いします。

長野県  
道路建設課

- 1点目の質問は見直しフローについてです。2カ年のETC2.0データが抽出指標を上回るか下回るかを確認するということであるが、2カ年の平均データの値でみるのか、それとも1年毎のデータの値でみるのか。
- 2点目の質問は、抽出指標についてです。抽出指標は長野県オリジナルなのか。というのも、これまでに行ってきた対策では、解除候補箇所が少なく、非常に悲しい状況である。これは、指標が高いのかそれとも対策が不十分なのかを確認したいと思っている。

事務局

- 1点目の質問については、2カ年の平均値ではなく各年の値が指標を上回るか下回るかで判断する。
- 2点目の質問については、長野県独自の指標ではない。また、解除されない対策実施済箇所については、現状を確認して、追加対策の必要性を検討したい。

長野国道事務所  
塩谷所長

- バイパス整備や道路改築により、主要渋滞箇所から解除されるということで整備したはずが、解除されないのは何故かを分析することが大事なのではないか。

委員長

- 現況のモニタリングでは、速度状況のみしか確認していないことが問題であると考えられ、対策前後の面的な交通状況の確認や通過交通の減少量などを分析すべきではないか。

事務局

- ご意見ありがとうございます。現主要渋滞箇所の選定背景を整理するとともに、ETC2.0の活用方法を検討する。

委員長

- ピンポイント渋滞対策については、県警でも信号現示等の対策を多くの箇所で行っている。そのため、県警との連携強化を図り、対策検討を行うと良いのではないか。

長野県警  
交通規制課

- ピンポイント渋滞対策については、沿道施設立地状況や交通状況の影響を受けやすく、場所により適正なサイクル長を見極める必要がある。上高田北交差点は、主道路従道路ともに交通量が多く、双方に青時間が必要である。そのため、横断歩道の前出しによる対策のみでは、大きな効果は見込めないと思う。

## (2) 長野県における交通事故対策について

CO2ハック  
推進機構

■ 「地元等の意見確認方法」として、公安委員会および道路管理者への確認を行うことについては、合理的であり有効な方法であると考えられる。

事務局

➤ 今回、総合評価により「対策完了」と判定された 106 箇所については、すでに公安委員会に確認を行い、特に問題なしとの回答を得ている。なお、各委員においても、これら 106 箇所の中には身近な箇所もあろうかと思われるため、道路利用者の実感としてご意見があればいただきたい。

委員長

■ ハラハラ箇所の抽出基準がこれまでと大きく異なるが、どのように理解すればよいか。当初のハラハラ箇所は、県平均の 10 倍以上の基準で抽出しているため、今回新たに抽出する箇所も概ね含まれると考えられるが、両者を比較できるように整理していただきたい。

事務局

➤ 新たな事故危険区間については、今後実際に区間を確定させ、隣接する区間は集約して箇所数を抽出した上で、改めてご相談申し上げたい。

委員長

■ 生活道路対策エリアへの登録はどのような手順で行われるのか。また、登録すると、どのようなメリットがあるのか。

事務局

➤ 市町村が地元の意見を集約した上で、国土交通省（長野県であれば長野国道事務所または飯田国道事務所）に申請していただくことになる。登録されれば、ETC2.0 による分析結果等のデータ提供や、生活道路交通事故対策にかかる交付金を受けることができる。

長野県警  
交通規制課

➤ 生活道路内では、高い速度で進入する通過交通が地元の安全性を脅かしている。これらに対して、警察では「ゾーン 30」、国土交通省ではハンプやスラロームなどといった物理的デバイスを推進している。エリアに登録されれば、交付金を利用してゾーン 30 の入口に標示を設置したり、ハンプを設置したりすることができる。

委員長

■ 今回、審議事項となっている、「完了基準におけるフローの修正」、「完了基準における地元等の意見確認方法」、「新たな事故危険区間の抽出指標の考え方」については、特に異論はないようなので承認する。一方、「ハラハラ箇所の再選定の考え方」については、次回第 18 回委員会において具体的な箇所を提示した上で審議することとする。

事務局

➤ 承知した。

(以 上)