

第 18 回 長野県移動性・安全性向上検討委員会 議事要旨

1. 開催概要

□開催日時：令和 2 年 9 月 3 日（木）15：00～

□開催場所：長野県庁西庁舎 1 階 111 号会議室

□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) これまでの検討の経緯

(2) 今回会議の論点

(3) コロナ情勢に伴う交通状況分析

(4) 主要渋滞箇所の対策実施

(5) 主要渋滞箇所マネジメントの見直し方針について

(6) ピンポイント渋滞対策の効果確認・選定

2. 長野県における交通事故対策について

(1) 長野県内の最新の交通事故状況

(2) 長野県内の幹線道路交通事故対策

(3) 事故ゼロプランの見直し

(4) 長野県内の生活道路及び未就学児のお散歩コースの安全対策

3. その他

・路上荷さばきに起因する渋滞対策について

・道路交通アセスメント制度の概要

■ =説明・意見・質問・要望

➤ =回答

2. 質疑応答：交通渋滞対策について

【CO2 バンク推進機構】

- 岡谷インター西交差点の解除については、コロナ以前のデータによるため問題ない。しかし、今後の解除候補箇所については、コロナによる交通量の減少等を考慮し慎重に検討する必要があると考える。
- P27 の渋滞遅れ指標による評価について、御幣川五差路交差点は利用実感として、信号間の間隔の狭さではなく、交差点内での右折がしにくいという感覚がある。渋滞遅れ指標のみでの評価を行うと、このように利用実態と一致しない結果となるケースも想定されるのではないか。

【事務局】

- 来年度のモニタリング時には年間の交通量が減少するという影響が想定されるため、特異区間を設定し、対象となる時期は除いて分析を行う等の事例を委員会にて提示し、審議いただき、方針を確定していきたい。
- 1つの指標による評価だけでなく、個別に現地状況を確認する等、箇所毎に詳細な検討を行いたい。

【CO2 バンク推進機構】

- 解除ルールの見直しや、今までにない指標による評価については、パブコメによる選定箇所が多いことも考慮し、今後関係団体や地元住民、県警の意見も含めて進めていくべきではないか。

【事務局】

- 承知した。見直しの内容や進め方については、ご意見を参考に、今後検討していきたい。

【委員長】

- 主要渋滞箇所マネジメントの見直し方針については、分析手法や指標は本委員会の内容で確定ということではないため、今後意見をいただき、引き続き審議し決定していきたい。
- 五差路の三現示というは特殊な例であるため、信号現示は警察の考慮のもと設定されたと考えられる。一律に同じ手法での評価は適切でないことを念頭に置き、今後検討を進めたい。
- 岡谷インター西交差点について、反対意見がなかったため、解除を承認とする。

3. 質疑応答：交通事故対策について

【CO2 バンク推進機構】

- 事故対策については着実に進められていると感じた。ハラハラ箇所 96 箇所（P6）が 175 区間（P32）となっているのはどのように理解したら良いか。

【事務局】

- H24 年委員会で選ばれたハラハラ箇所が 96 箇所。新たな事故危険区間として見直し、優先度が高い区間が 175 区間（優先度①）。この 175 区間を新ハラハラ箇所のベースとしていきたい。ただし、優先度①だけでなく、優先度②、③の区間も含めハラハラ箇所を選びたい。箇所が多すぎる場合は、箇所選びについて考えないといけないと思う。

【CO2 バンク推進機構】

- これまでのハラハラ箇所 96 箇所が切り捨てられるとこれまでの経緯がないがしろになる可能性があるので、これまでの 96 箇所を選んだ経緯を踏まえ、慎重に箇所を判断いただきたい。

【委員長】

- 96 箇所のうち優先度①から漏れる箇所については、丁寧に説明する必要がある。

【長野国道事務所】

- 事故危険区間とハラハラ箇所の関係性が分かりにくい。また、事故危険区間と箇所の文言が分かりづらいため、注意書きが必要。現ハラハラ 96 箇所の新たな箇所からの除外については委員会の中で説明が必要。

【事務局】

- 事故危険区間の中から優先的に対策を進めるべき箇所としてハラハラ箇所を選んでいる。区間はイタルダ区間を指しており、箇所は事業単位に複数区間をまとめたもの。

【バス協会】

- P34 意見照会にバス協会が入っているが、協会に対して投げかけ、協会から会員に調査するのか。地区の交通事業者個々に事務局の方から調査されるのか。

【事務局】

- 意見収集手法についても意見をいただきたい。新たな事故危険区間のリスト、区間図を各機関の方に渡し、ご意見をいただきたいと考えている。

【委員長】

- 期間を短くするのであれば直接交通事業者の方へ依頼した方が良いのではないかと。

【事務局】

- 各委員の負担にならない形で意見収集を行う。

【委員長】

- P34 については各委員から今後意見をいただく。ただし報道機関への意見照会内容は削除すること。

【長野県道路管理】

- これから関係機関に照会することになる優先度 1 の区間は、ハード対策ができない区間もあると思う。交通マナーに起因するものもあり、事故の発生形態からハード対策が無理なところについては意見させて欲しい。

【事務局】

- 具体的な箇所選定は、次の委員会までに準備し、改めて提示させていただきたい。箇所数が多すぎた場合、どのようにするのか事務局側で検討したい。

【委員長】

- ハードではなく、ソフト対策が必要な場合は、ソフト対策に応じて対策完了として良いのではないかと。ハード対策、ソフト対策が必要なのかは現場を見て判断していくのではないかと。

【CO2 バンク推進機構】

- P30 の優先度という言葉は計画的に対策を行うという意味で大事な考え方。一方で重大事故対策、緊急対策など積極的に対策をしており、地域住民も期待しているところ。単に優先度という表記だとこのような対策がおざなりになってしまうように見える。優先度の意味が誤解されないように緊急的対応をどのようにするのか記載した方が良いのではないかと。

【事務局】

- 事故が少ない箇所の対策について議論はあると思う。優先度によらない対策の記載については次回委員会までに議論し提示したい。

【委員長】

- 本日の意見については事務局の方で検討し、その結果については委員長に一任願い、その後、個別箇所の調査を進め、その結果を引き続き委員会にて議論する。

4. 会議状況写真

