

第 28 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 7 年 8 月 20 日（水） 15：00～

□開催場所：国土交通省 長野国道事務所会議室

□議事次第

1 開催挨拶

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）これまでの検討状況及び今回の議題

（2）主要渋滞箇所のモニタリングについて

（3）主要渋滞箇所の解除について

（4）ピンポイント渋滞対策について

（5）R7 年 GW 観光渋滞地域

（6）今後の予定

2. 長野県における交通事故対策について

（1）これまでの取組経緯

（2）長野県内の幹線道路交通事故対策

（3）生活道路への取り組み

（4）通学路への取り組み

3. その他

2. 質疑応答：長野県における交通渋滞対策について

■ ：説明・意見・質問・要望

➤ ：回答

(2) 主要渋滞箇所のモニタリングについて

【委員】

- 県内の交通量について、2019 年（コロナ前）と 2024 年を比較すると減少しているが、今後、交通量が増加するような見込みはあるか、意見を伺いたい。交通量が増加するようなことがあれば、解除を検討する場合、注意が必要である。

【事務局】

- 交通量の今後の見込みは分からない。

【委員】

- 今回提示した交通量は直轄国道のトラカンデータからとりまとめたものである。集計する場所や機材の精度などの影響もうけることから、解除を判断する際には、交通量の状況も含めて慎重に検討することが望ましいと思われる。

(3) 主要渋滞箇所の解除について

【委員】

- 五輪大橋は R8 年末に無料化にすると公表があったが、交通の流れが変わることが想定される。無料化による周辺交通への影響等について、意見を伺いたい。

【委員】

- 五輪大橋無料化により交通の流れが変わり交通状況が改善することが期待される一方で、新たな渋滞が発生することも懸念される。今後、長野県と検討を進めていきたい。また、須坂長野東 IC 周辺に商業施設が開業することもあり、交通状況の変化について、本委員会で報告できればと考えている。

【委員長】

- 上記以外にも、諏訪湖スマート IC が今年 7 月に開通したが、周辺道路への影響等は把握されているか。

【長野県道路建設課】

- 先月開通したこともあり、現時点では調査できていない。

【中日本高速道路】

- 開通前に予測した出入り交通量 3,600 台/日程度の交通が利用している状況である。また、影響・効果としては、諏訪 IC の交通量が増加しているというような状況は把握しているが、周辺道路への影響などは、現時点では調査できていない。

【委員】

- 岡谷 JCT の修繕工事も行っているため、整備効果のタイミングについては検討が必要である。

【委員長】

- 岡谷 JCT の渋滞を回避する交通によって、国道側が混雑するような状況もあったかと思われる。今後、国道と本線の状況についても紹介いただきたい。

【事務局】

- 了解した。

【委員長】

- ルールに従って解除候補箇所となった「長野インター南交差点」、「神明 広田交差点」の 2 箇所に関しては、今後現地踏査やヒアリングを行うにあたって意見をいただきたい。

【委員】

- 神明 広田交差点の C 流入部の市道については、市道管理者へのヒアリングを行って頂くとともに、現地踏査においても確認する必要がある。

【委員長】

- 事業所の出入口が交差点に接続していることもあり、事業所からの出入交通が C 流入部の捌け量に影響することもある。そのため、出入交通量の時間帯の推移などを事業所にヒアリングすることも検討いただきたい。

【事務局】

- 了解した。

【長野県道路建設課】

- ヒアリングについて、地域からの意見も確認するのか？

【事務局】

- 地域の意見として、道路管理者から伺う予定である。

【長野県道路建設課】

- 現地踏査の方針について、信号待ち回数を現地で計測するのか。

【事務局】

- 渋滞の発生有無の確認のため、信号待ち回数を現地で計測する予定である。

【委員長】

- 本日、解除候補箇所として審議した 2 箇所の交差点については、現地踏査およびヒアリングを行い次回検討委員会において解除の審議を行うということでよいか。

【一同】

- 了解した。

3. 質疑応答：長野県における交通事故対策について

- ：説明・意見・質問・要望
- ：回答

（２）長野県内の幹線道路交通事故対策について

【委員】

- 渋滞対策の際には 1 箇所ずつのデータをもとに意見照会が行われていたことを踏まえ、事故対策においても個別の状況（対策と事故状況）を紹介した上で審議すべきと思う。また、意見照会後に意見が出た場合には再度ヒアリングを行う柔軟な対応が必要である。

【事務局】

- 意見照会前に委員の意見を伺うことを検討している。

【委員長】

- 対象決定の根拠や評価データが資料に記載されておらず、なぜ基準をクリアしたのかが不明である。意見照会の対象や内容が明示されていない点が懸念なため、渋滞対策時のようにヒアリング先と内容を明確にすべきである。

【委員】

- 事故対策にはハード対策だけでなく、地元協会やPTAと連携したソフト対策も重要である。関係者が異なる箇所では市町村・警察以外にもヒアリングを行うべきである。対策の効果を評価しやすくするためにも、よりきめ細かな対応が必要だ。

【委員長】

- 選定時にはトラック協会やバス協会、地域住民にもヒアリングしていたが、解除時には市町村・警察のみで済ませている点は「片手落ち」である。解除判断においても幅広い関係者の意見を取り入れるべきである。

【事務局】

- これらの意見を踏まえ、P.16 のうち 3 箇所の詳細な判断基準および意見照会内容を今後詰めていく。

【委員】

- P.16 の表に具体的な対策内容が記載されていない。警察署に対して P.19 の意見照会表を用いて照会を行う予定であるが、現状の資料では判断基準が不明瞭であり、評価が困難であるため、一覧表として対策内容を明示してほしい。警察としても情報共有を受けながら進めたい。

【委員長】

- 対策の実施内容とその結果を整理することが必要である。地元から「危険だ」との声

があった場合には、追加対策の検討が必要になる可能性があるため、解除理由を明確にし、対策の効果を評価できる資料構成が望ましい。

【事務局】

- これらの意見を受け、ヒアリングの中身を今後詰めていく。

【委員】

- ヒアリングに向けた資料作成について、委員への郵送またはデータ送付による事前共有はいかがでしょうか。P.16 の資料も更新し、具体的な対策内容やヒアリング項目を明示した上で意見照会を行うべきである。現状の資料では理解が難しいため、ヒアリングに関する資料を委員へ個別に送付しご意見を頂き、最終的には委員長の判断を仰ぐ形で進めるのが望ましい。

【事務局】

- 委員からの意見をもとにカルテを作成し、ヒアリング前に委員の確認を得た上で進める。

【委員長】

- ヒアリング先に対してどのような情報が必要かを事前に確認することで、二度手間を避けられる。現在の資料構成では、意見がなければそのまま完了とされる流れになっているため、資料の作り方自体を再検討すべきである。

【事務局】

- 次回以降の資料作成方針について委員長と相談しながら進める。

【委員長】

- ヒアリングの結果で「妥当ではない」と判断された場合、追加対策を検討しなければならないフローとなっている。事故件数が評価基準を満たさなかった箇所については経過観察となる箇所もある。地元からの意見があった場合には、交通量の変化なども考慮すれば、経過観察にとどめる選択肢もあるのではないかな。いきなり追加対策に進むのはハードルが高いと考えられる。現在のフローでは妥当でないと判断された場合は、追加対策検討が必要となっているため、柔軟な対応が求められる。
- ヒアリング先の選定について、現在は市町村や警察が対象となっているが、地域住民や自治会、バス協会・トラック協会、対象となる箇所を日常的に利用する会社などにも、負担をかけない範囲で意見を伺えると良い。より実態に即した評価が可能になると考える。

【事務局】

- 委員長の提案を受けて意見照会先の見直しを内部で検討する。

【委員長】

- その結果を委員にも共有し、意見を伺えるようにすることが望ましい。また、ヒアリング先に対して画一的な対応ではなく、対象に応じてフォーマットを柔軟に変えるべきである。

【事務局】

- これらの意見を踏まえ、引き続き検討を進める。

【委員長】

- 「基準はクリアしている」との前提のもと、20 箇所をヒアリング対象とすることに異議がないか。異議がなければ、これらを対策完了候補箇所として扱い、今後の選定方法については別途検討する。

【委員】

- 対策を実施したにもかかわらず効果が出ていないと見られる「経過観察中の 3 箇所」について、今後の対応を検討するために関係者へのヒアリングを行うべきである。単に経過観察にとどめるのではなく、ヒアリングを通じて改善のヒントを得ることで、より効果的に危険箇所からの「卒業」が可能になると考える。

【事務局】

- 経過観察中の 3 箇所が長野県の管理下にあることを踏まえ、関係機関との意見交換・調整を進める。

【委員】

- P.8～P.12 に掲載されたリストから、最終的な 20 箇所が抽出されたのかが不明である。資料の構成が理解しづらい。

【事務局】

- 20 箇所は P.4 のピラミッド図に基づき、H22 評価待ち区間から 15 箇所、R2 事故危険区間から 5 箇所を抽出したものである。P.8～P.12 の優先度①～③の中から 5 箇所が選定されている。

【委員】

- P.16 の表に抽出元（ピラミッド図のどの区間か）や優先度を追記することで、資料の理解が向上すると思う。

【事務局】

- 次回委員会までに H22・R2 評価待ち区間と優先度の表記を追記する。

【委員長】

- P.8～P.12 の箇所番号と P.16 の箇所番号が統一されておらず、対応関係が不明瞭である。資料の構成そのものをより分かりやすく整理する必要がある。

参考 長野県内の交通事故発生状況について

【委員長】

- 逆走防止の標示自体は必要だが、現在の対応が「逆走した後に戻れ」と促すような構造になっている。特に、逆走が発生する前段階での対策が不十分であり、国道や県道の流入地点など、より手前の一般道側での対策が重要である。高速道路単体での対応では限界があるため、国道事務所がイニシアチブを取り、一般道側との連携を強化す

べきと考える。

【事務局】

- 現地確認を行った上で必要な対策があれば講じる。

【委員長】

- 個別対応ではなく、関係機関が連携して進めることが望ましい。

会議状況写真

