

第28回石川県道路安全・円滑化検討委員会

日時：令和6年8月22日（木）15:00～16:40

場所：金沢河川国道事務所 2階大会議室

出席者名簿

公立小松大学 教授 高山純一委員長
金沢大学 人間社会研究域 教授 高橋涼子委員（Web参加）
一般社団法人石川県タクシー協会 専務理事
一般社団法人石川県トラック協会 専務理事
公益社団法人石川県バス協会 専務理事
石川県婦人団体協議会 会長
中日本高速道路株式会社金沢支社 高速道路事業部道路管制センター交通管制課長
石川県警察本部交通部交通規制課長
北陸信越運輸局石川運輸支局長
石川県土木部道路建設課長（代理）
石川県土木部都市計画課長（代理）
金沢市土木局道路建設課長（代理）
北陸地方整備局道路部道路計画課長（Web参加）
北陸地方整備局金沢河川国道事務所長

議 事

- （１）交通渋滞対策
- （２）交通事故対策
- （３）その他（高速道路の割引試行について）

議 事 要 旨

【1. 交通渋滞】

（１）これまでの検討経緯

- ・これまでの検討経緯について報告。

（２）渋滞状況のモニタリングについて

- ・直轄国道の渋滞損失時間について報告。
- ・今回は主要渋滞箇所の追加・解除については対象箇所なし。

（３）ピンポイント渋滞対策について

- ・国道8号 御経塚交差点における渋滞対策結果について報告。
- ・国道157号 太平寺交差点における、交通状況や渋滞要因、渋滞対策内容について説明。

（４）災害時の交通マネジメントについて

- ・石川県 災害時交通マネジメント会議（第1回～第4回）について報告。

（５）局所渋滞対策事業について

- ・国道8号 乾東交差点における、交通課題、渋滞要因、対策内容について報告。

(6) TDM施策の進捗について

- ・金沢市内におけるパーク＆ライド施策の取り組みについて報告。
- ・令和6年GW期、百万石まつり期間中のパーク＆ライド臨時駐車場の利用状況等について報告。

(7) 重要物流道路における交通アセスメント実施のためのガイドラインについて

- ・ガイドラインの概要について説明し、商業施設等の沿道立地による渋滞について、立地前の計画段階から立地後の追加対策に至るまで、交通アセスメント実施箇所の渋滞状況をモニタリングしていくことや対象となりうる事例の情報提供について依頼。

(8) 主な意見

- ・コロナ禍後、貸切観光バスの周遊形態も変化し、街なかで乗客を降ろした後に夕方まで郊外で待機することが多いため、公共施設の駐車場等における駐車スペースの利活用について検討いただきたい。

【2. 石川県の交通事故対策第3期事故ゼロプランについて】

(1) 管内の死傷事故と事故対策実施の状況について

- ・これまでの経緯、直轄国道の死傷事故件数の推移、事故対策の実施状況について報告。

(2) 対策実施区間の効果評価について

- ・事故危険区間の評価方法について説明。今年度、評価対象となった12区間の評価結果について報告。
- ・国道8号示野～古府、国道157号堀内北～三日市、弥生二丁目交差点、南町交差点の対策内容、評価結果について報告。
- ・事故危険個所の評価方法の改良（案）（事故データが4年蓄積した区間で、追加対策の必要性が低いと判断される場合は、経過観察とし、翌年に最新データを用いて再評価する）を報告し承認。

(3) 事故危険区間の追加登録について

- ・追加登録の事故危険区間の抽出結果（データによる抽出、地域ニーズによる抽出のいずれも追加区間無し）について報告。

(4) 令和6年8月時点（委員会承認後）の事故危険区間

- ・現時点の事故危険区間の対策進捗状況について報告。

(5) 対策実施状況・対策予定区間の紹介

- ・国道8号千木北交差点、国道157号太平寺交差点、県立大学口交差点の事故状況と対策内容（検討中を含む）について報告。

(6) 主な意見

- ・国道157号堀内北～三日市と国道157号弥生二丁目交差点について、対策後の死傷事故件数がともに1.75件/年であるが、なぜ評価が異なるのか。

⇒対策による効果の評価は、事故対策を図った範囲の削減率とイタルダ区間の死傷事故件数で評価している。評価が異なる理由は、「事故対策を図った範囲」の全体事故件数は、ともに1.75件/年で事故が3割以上減少しているが、「事故危険区間」の評価においては、イタルダ区間（事故危険区間抽出のための全国統一的な考えに基づき設定された基本的な評価区間）の死傷事故件数（対策後）が抽出基準（1.5件/年）以下となっているかどうかの違いである。事故危険区間の評価が、堀内北～三日市の区間は0.75件/年、弥生二丁目交差点の区間は1.75件/年であり評価が異なっている。

- ・事故対策の評価は、減少割合ではなく、対策後に7件事故が発生したことが大事であると感じる。
⇒評価が分かれるところであるが、削減効果があることは間違いない。検証完了としているが、

翌年度にも最新のデータで検証するため、今はこのような結果ということでご理解いただきたい。

- ・弥生2丁目交差点の評価区間について、バス停の有無をお伺いしたい。車線が狭く、停車したバスを避けるための車線変更が多いのではないかと。バスベイを設置することで、車の走行がスムーズになると考える。

⇒対策区間の中にバス停はある。頂いたご意見は、今後の参考にさせていただく。

- ・検証完了となった区間の扱いはどうするのか。事故危険区間の数は減少しないのか。

⇒5か年計画で考えているため、最終年度の評価により事故危険区間の見直しを決定する。

- ・千木北交差点について、追突事故が17件と多いが、発生時間を伺いたい。発生時間帯は事故対策を検討することにも関係すると考えられるため、検討頂きたい。

⇒後日確認のうえ回答させていただく。

【3. その他（高速道路の割引試行について）】

（1）高速道路の割引試行について

- ・通勤パスの試行結果について報告。

【その他の意見】

- ・仮復旧の状態であるのと里山海道について、徳田大津IC以北の一部区間は、道路状態（線形・縦断勾配、凹凸等）が悪いと聞いており、冬期の別所岳付近は雪も多く、スタック車両や事故の発生が危惧される。復興に向けて県外から雪に不慣れな車が訪れる可能性があり、冬期に向けて安全対策について検討が必要。
- ・除雪による通行止め等の情報が、道路利用者に確実に伝わるよう、連絡体制や方法の検討が必要。

以上