

【活力創出交流基盤整備計画】評価の内容にかかる審議結果

1 成果指標の妥当性などについて

質疑

- Q1 指標1について、走行速度の目標値32.3km/hが妥当な数値なのか。従前値26.9km/hが渋滞にどのくらい影響し、目標値に達するとどの程度渋滞が解消するのか、目安があれば聞きたい。
- A1 渋滞対策協議会では、渋滞の定義が走行速度20km/h以下とされています。目標値は、6橋の平均値ですので、20km/h以下のところや、30km/h以上で走行でき、比較的渋滞を感じないところもあります。調査時に一番遅かった長生橋が16.3km/hで、約1kmを4、5分で渡りきる程度です。そこで、比較的渋滞を感じなかった大手大橋並の走行速度に上げていこうと目標を設定しました。
- Q2 指標4について、対象になる事故は、長岡市管内の市道上で起こった人身事故ということでしょうか。
- A2 そのとおりです。
- Q3 指標2について、目標の市道延長33kmはどのように設定したのか。また、市道が増加する経緯を教えてください。
- A3 目標設定時（H24）に確認できる、過年度の市道延長の増加を目安に設定しました。市道の増加は新設によるものが大きく、例を挙げると、市が整備したもので、左岸バイパス、長岡北スマートインターチェンジ、信濃川右岸の堤防道路整備などです。市以外の開発行為により市道ができることもあり、上条、花園、喜多町の区画整理で市道が増加しています。また、県道が市へ移管されるケースもあり、（都）槇山町亀貝線の整備などがあります。

2 評価結果の内容について

(1) 質疑

- Q1 指標1について、走行速度の計測方法について妥当性を確認したいので、日時や回数などを教えてください。
- A1 現況値は、11月の平日朝の通勤ラッシュ時7時30分から8時30分に計測した1回分の数値を使用しています。実測値は、10月、11月に同様の方法、時間帯で計測しました。時期や回数などは国が行う道路交通調査方法に準拠しています。
- Q1 指標4について、交通事故件数の傾向線の出し方について、平成20年から平成22年の数値を使用しているが、平成23年に事故件数が大きく落ちているので、もし、平成23年から平成25年で出した場合、数値が落ちたのではないかと。また、このまま傾向線をたどると数値がゼロになってしまうが、それはあり得ない。今後の目標を立てる時の考え方を聞きたい。
- A1 平成25年度からの計画になりますので、平成24年度に知りえる情報を基に件数を出しています。その時の最新の情報は平成23年度統計年鑑であり、これは22年度の数値を用いています。傾向線については、ゼロにならないという認識がありますので、今後の計画にあたっては、妥当な数値を設定したいと思います。

Q1 指標1について、橋りょうの走行速度について、蔵王橋の速度が落ちている原因として、長岡北スマートインターチェンジの影響が大きいと思うが、計画策定時点で建設はわかっていたのか。わかっていたのであれば、想定外のものでできて大幅に数値が下がったということはないのか。

A1 建設はわかっており、その他の想定を超えるような変化はありませんでした。

Q1 指標1について、人口が減少している中、信濃川橋りょう部全体の交通量が増加していることがわかるが、最新の情報があれば教えてほしい。

A1 道路交通センサスの数値を使用しており、平成27年度の数値が最新で、次回調査は平成32年度になります。

(2) 意見

ア 指標1は評価が「△」だが、長生橋を利用すると劇的に改善されていると実感でき、目標が高すぎたのではないかと感じる。有効に計画が進んでいると思う。

イ いろいろな事業が計画に基づき実行され、改善されていることが理解できたが、市民はそれが見えづらくわかりづらい。それを市民に広く理解してもらえるようにしたらどうか。

(3) 審議の内容

ア 指標1（信濃川橋りょうの通勤時間帯における走行速度の平均値）の達成度「△」について・・・「△」で合意

イ 指標2（現況の市道実延長に対する計画最終時実延長の割合）の達成度「○」について・・・「○」で合意

ウ 指標3（市道の実延長に対する除雪延長の割合）の達成度「○」について・・・「○」で合意

エ 指標4（市道の実延長に対する市道における交通事故の割合）の達成度「○」について・・・「○」で合意

オ 効果発現要因について・・・異議なし

2 今後の社会資本整備について

(1) 質疑

Q1 長岡は良い資源はあるが、うまく活用している例は少ない。建設事業と景観事業を結びつけるような施策があれば教えてほしい。

A1 平成28年に景観アクションプランを発表し、豊かな歴史・文化と調和する道路整備を考えていくとしています。大変重要な観点ですが、具体的な施策は進んでいません。

Q2 除雪のIT化について教えてほしい。

A2 最近の雪の降り方がゲリラ的なので、一部の消雪パイプにセンサーを付け稼働場所がわかるようにしています。除雪車にGPSを設置し自動運転を行ったり、降雪前の画像を除雪機のモニターに映し出し、それを見ながら作業できるようにした、若手育成につなげる新技術もあります。

(2) 意見

ア 広域道路ネットワークは全体のネットワークが形成されて初めて効果が表れる。左岸バイパス事業と併せ、景観についても考え、豊かな地域資源を活かした整備を、

関係部署と連携しながら進めていってほしい。

- イ 生活者だけでなく、地域外から来る人、特に外国人のレンタカーでの移動にも対応できるように、シンプルで使いやすく分かりやすい道路整備が大切。
- ウ 除雪は、経済活動や人命にかかわるので、優先順位を上げ取り組んでもらいたい。
IT化など新技術を活用し、除雪体制の維持に努めてほしい。
- エ 除雪体制の維持には、業者の安定的な経営が必要になるので、除雪だけでなく他の事業も含めた包括的な委託を、今後も広げていってほしい。
- オ 自動運転やカーシェアリングなど車の扱いがこの数年で大きく変化するので、それを見越したインフラ整備を考えることが必要。