

平成29年度山口県公共事業評価委員会（第6回）審議概要

日時：平成29年10月16日（月）13:30～

場所：山口県県政資料館2階 第1会議室

出席委員：三浦委員長、有近委員、有吉委員、浦上委員、小谷委員、関根委員、深田委員、船崎委員、三輪委員

議事概要

◆補足事項等説明

① 都市計画道路 新南陽停車場線 街路整備事業（番号2-3） 山口県事業【再評価】

…第5回審議

○歩道と車道の分離について

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

説明内容に関連して、以前の歩道は車道から少し高かったかと思うが、それが順次、歩道と車道を同じ高さで整備がされているように感じる。これはバリアフリーの考えに基づくものか。

県)

そのとおりである。昔はマウントアップといって、歩道が一段高く整備されていた。現在は、バス停等においては一段高くし、バスに乗りやすいようにしている箇所もあるが、それ以外ではバリアフリーの観点から、歩道と車道をなるべくフラットにするよう整備を行っている。

◆説明及び審議

① 一般県道光玖珂線 交通安全事業（番号4-2） 山口県事業【事後評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

歩行者と自転車に関する事故がないとのことであったが、整備後の事故件数0.7件/年は全て自動車の事故か？

県)

そうである。

整備後にH25年からH27年の3か年で自動車の右折時の事故や追突事故が2件発生している。

委員)

まだ3カ年の事故調査結果ということで、事故件数については、もう少し長期に調べる必要がある。

今後の評価の必要性はないということでしょうか。

県)

そう考えている。

② 一般県道平生港田布施線 交通安全事業（番号 4-3）山口県事業【事後評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

歩道上に自転車を走らせるが、最近では歩行者と自転車の事故が多いと聞く。自転車に対する歩行者の安全は確保されているのか。

歩道上に自転車を走らせる場合と車道上に自転車を走らせる場合があると思うが、どのように決められているのか。

県)

一般的に自転車は、車道と考えている。主な利用者は学生であり、歩行者と自転車が通行する部分を視覚的に分離し、安全に配慮した形で事業を進めている。

事業後、歩行者・自転車に関連する事故は発生していないので、一定の効果が出ていると考える。

委員)

事業区間を通行するのは中学生や高校生が多いのか。

県)

ほとんどが学生である。

委員)

交通安全については、学校等でしっかりと指導されているのか。

県)

交通安全対策は、道路管理者や警察、学校関係者等が一丸となって実施していくこととしている。

委員)

視覚的分離について、これが山口県の標準なのか。

県)

自転車歩行者道を設ける場合は視覚的な分離を行うこととしている。

委員)

前説明された光玖珂線とこの平生港田布施線を比較すると、自転車歩行者道の有無や幅員の違いがあるが自転車歩行者道の設置、幅員については、誰がどのように決めるのか。

自転車通学の生徒が多いなどの判断基準はあるのか。

県)

設計した年度の適用基準に基づいて決めている。

この路線については、県のルールができる前のため、平成5年の道路構造令に基づき、交通量と自転車量、歩行者数から決定している。

光玖珂線については、平成13年の県のルールに基づき、自転車量が多くないことなどを考慮し、決定している。

委員)

視覚分離の舗装の色は決まっているのか。

下関の駅前には、ブルーとなっている。黄色やピンクなども可能なのか。

県)

ルールについては明確に決まっていない。すぐに識別できる色として、ベンガラ色などが使用されている。

委員)

作った後に色を塗るのか。

県)

最近は、舗装を行った後に色を付けている。

舗装自体に、顔料を混ぜ着色する場合もある。

委員)

車道上に青色の路面表示を行うことにより、自動車の運転者は緊張し、事故の件数が減るという統計があると聞いたことがあるが、運転者に慎重に運転させるということも一つの方法ではないか。車道部に自転車を通行させて、自動車に対しても、交通ルールを意識させることが重要ではないかと思う。

委員)

統計や、そのあたりの調査、研究結果があるのか。

県)

現在のところは、県で独自で行った調査結果は持っていない。

委員)

自転車の通行位置を歩道とするのか、車道にするのかという点では、心理的な面があると思うが、そういった調査結果があれば、また次の機会にでも教えてほしい。

委員)

これまでは、自動車の利便性を優先するかたちで整備していると思うが、これからは高齢化社会になり、交通弱者が増えていくことを考え、ある程度の交通弱者への対応が必要ではないか。

県)

交通弱者に対して、いかに安全を確保するかは非常に重要なことであり、今後もそのような考えで事業を進めていきたい。

委員)

隣接区間も、同じ形で整備を進めるのか。

県)

同じ形で整備を進める。

③ 一般県道陶湯田線 交通安全事業（番号 4-4）山口県事業【事後評価】

<事業説明及び審議>

県)

配布資料(パワーポイント)により説明。

委員)

この路線については、大学に勤めていた際の通勤ルートとなっていたため、よく自転車で通っていた。車道を走ると危ないため、歩道を走っていたが、店舗の入り口などが多くあり、その場所の路面の高さが下がっているため、非常にアップダウンがあつて危なかった。

先ほどの色分けの話と関連するが、自転車通行部分を一律同じ色で着色することで、自転車運転者が、その色の箇所を優先的に通れると勘違いしてしまい、店舗に入る自動車と衝突することがある。

工事現場のように、店舗入口などは分かりやすいように色を変える等の工夫があれば追突事故が減少するのではないか。

県)

各店舗の入口に注意喚起をすればどうかとの指摘だが、直接的には関係ないが、交差点部やバス停には着色していない。

自動車のマナーの問題があり、店舗に入る車両には注意して進入して頂きたい。歩行者と自転車の通行位置を分けたことで、事故が減少しているので一定の効果はあると考えている。

委員)

自転車は小さく、体の一部と考えがちであるため、道路が整備されるとスピードを出してしまい、ブレーキが間に合わず、事故が発生してしまうので、そういうことがないような工夫があればと思う。

委員)

これからの参考にして欲しい。

委員)

スライドの7ページ目、事故が 2.8 件/年となっているが、光玖珂線、平生港田布施線と同様に歩行者、自転車の事故が無くなったのか。

県)

事故の内容としては、車両同士の追突事故が多く、歩行者・自転車の事故も発生している。全11件の事故の内、5件が歩行者・自転車が関連した事故であり、事故は減少しているが、歩行者・自転車の事故が無くなったわけではない。

委員)

事故の原因は何か。

県)

自動車の右左折時に歩行者・自転車が関連する事故が多く発生している。

委員)

そのような事故のデータは、今後、新規に道路事業を実施する際の検討材料になるのか。

県)

今後の検討材料としていく。