

3

「山梨県道路見える化計画」立案への取り組みの紹介

江守昌弘

EMORI Masahiro

株式会社建設技術研究所/中部支社/総合技術部/次長



1—はじめに

国土交通省関東地方整備局道路部では、良質な道路行政サービスを提供することを目的として、政策と事業(施策)を関連付け、施策の選択肢や多様なデータを公表し、国民とともに「選択する道路行政」を実践することを掲げた。これを受けて、第三者の視点から評価・助言を行なう組織として「新しい道路行政マネジメントを実践する委員会」が設立された。そして委員会での助言を実践し、より具体的に道路行政を進めるために「道路見える化計画」を開始した。「道路見える化計画」とは、課題を「見える」ようにし、データやそれに基づいた解決策とその結果を利用者・納税者へ「見える化」し、効率的な道路行政を進める計画である。

このような背景のもと、関東地方整備局甲府河川国道事務所と山梨県土

木部では、山梨県内において自動車がスムーズに走ることができない箇所や人を脅かす交通事故等に関し、データや指標を用い、幅広く利用者の意見を聞きながら、優先的に対策が必要な箇所を選定した。その結果に基づいて、今後必要な対策をとりまとめた「渋滞見える化プラン」と「交通安全見える化プラン」を立案した。

なお、プラン策定のため、平成17年11月に、山梨大学大学院西井教授を委員長とし、山梨県タクシー協会、山梨県バス協会、山梨経済同友会等の交通関連協会の代表、総勢13名と事務局から構成される「山梨県道路交通円滑化・安全委員会」が設立された。

本稿は、事務局の一員として計画立案に参画した立場から、「山梨県道路見える化計画」のうち「渋滞見える化プラン」の立案までの取り組み

を紹介する。

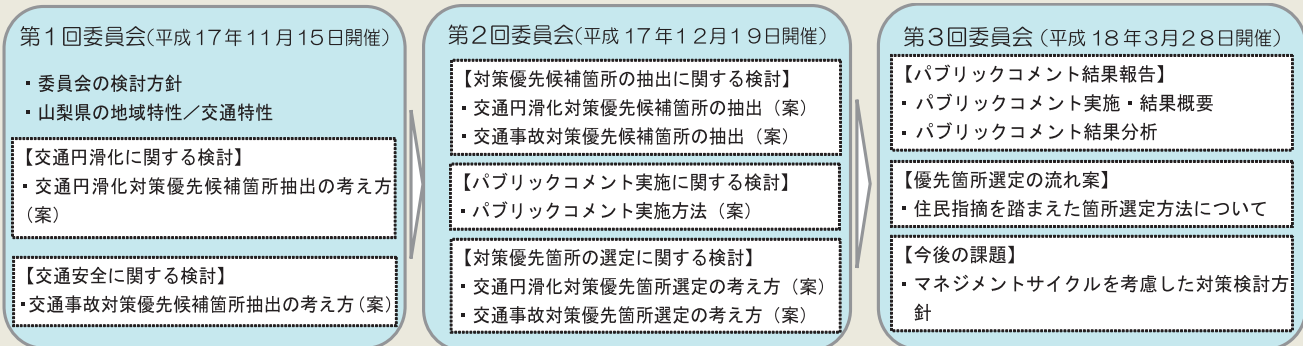
2—委員会における主な審議内容

平成17年度に3回の委員会を開催し、交通円滑化(交通渋滞等)や事故等に関するデータやパブリックコメントにより課題箇所を抽出した。

検討は図1の検討の流れにそって実施し、委員会においては以下のような審議を実施した。

- ・データや指標に基づいた対策優先候補箇所の抽出
- ・パブリックコメントの実施による県民意見の把握
- ・データや県民意見の両方を反映した対策優先箇所の選定
- ・対策優先箇所に対する対応方針の検討

なお、活動の透明性を高めるため、委員会の審議内容及び資料はホームページにて全て公開した。また、



■図1—検討の流れ

委員会の審議内容はテレビ等のマスコミにより大きく報道され、多くのパブリックコメントへの参加につながった。

3—対策優先候補箇所の抽出

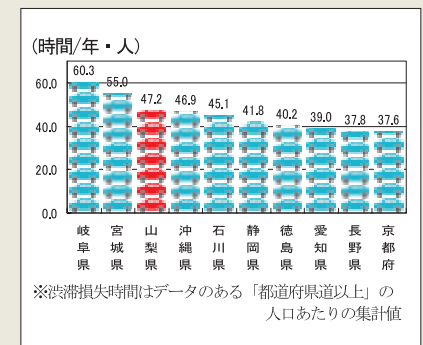
●1 地域特性・交通特性

図2に示すように、山梨県は人口一人当たりの渋滞損失時間¹⁾が年間約47時間であり、全国的に見てもワースト3位と交通渋滞が厳しい状況にある。さらに県内には富士五湖等の著名な観光地を有しているため、観光シーズンにおいては観光客の集中により渋滞は一層厳しくなる。また、国道52号及び20号等の道路には豪雨による通行規制区間があり、地域の経済活動や住民生活に多大な支障をきたす要因となっている。

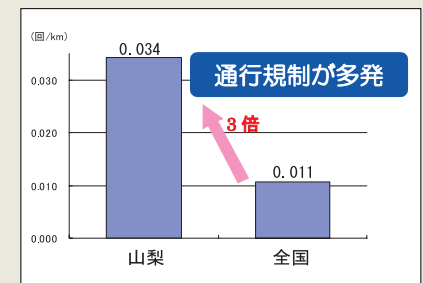
なお、図3に示すように、平成14年の県内における通行止めの発生回数は、全国平均と比較して3倍²⁾にも及んでいる。このデータから山梨県では、円滑な移動性の確保は緊急かつ重要な課題となっている。

●2 対策優先候補箇所の抽出

山梨県の地域特性・交通特性を



■図2—H14県別渋滞損失時間



■図3—H14通行止め発生頻度(指定区間内延長割合)

踏まえた円滑な移動の確保のための交通課題として、下記の三つの課題に着目して、その課題ごとに抽出基準を検討し、対策優先候補箇所を抽出した。

- ・渋滞により発生する渋滞損失時間
- ・幅員狭小、線形不良(平面曲線・縦断勾配)による速度低下
- ・異常気象時の通行規制

具体的には表1に示すように、山梨県内の一般国道・主要地方道・一般県道以上の幹線道路を対象とし、データや指標を用いて、STEP①(交通課題を表現するデータ)、STEP②(課題により発生する影響量)の2段階の抽出により候補箇所を絞り込んだ。その結果、渋滞や通行規制箇所等県内36箇所(重複による抽出あり)の交通円滑化に向けた優先対策候補箇所の抽出をした。

4—パブリックコメントの実施

●1 実施概要

データに基づいて抽出した36の対策優先候補箇所に対して県民の実感を確認するとともに、新たな対策要望箇所を把握するため、平成18年1月30日~2月28日の約1ヶ月間、パブリックコメントを実施した。

■表1—各課題箇所の抽出基準

課題	抽出基準
【渋滞】	STEP① 旅行速度20km/h以下区間
	STEP② 渋滞損失時間県内上位1割区間
【幅員狭小等による速度低下】	抽出基準
	STEP① 車道幅員5.5m未満区間 曲線半径150m以下区間 縦断勾配5%以上区間
STEP② 速度低下による損失時間県内上位1割区間	
【異常気象時の通行規制】	抽出基準
	STEP① 通行規制指定箇所
STEP② 規制による影響交通量県内上位2割区間	



■写真1—設置した意見箱(富士吉田市)

実施概要は表2に示すとおりであるが、パブリックコメントの実施にあたっては意見を広く集めるため新聞広告(山梨日日新聞、2003.2.21)を行うとともに、調査方法においてもホームページやアンケート調査表の配布等多様な方法による調査を行った。

●2 実施結果

アンケートを実施した結果、1,722人の有効回答が得られた。

集計の結果、「渋滞にまきこまれスムーズな移動ができなかった箇所」に対する質問に対しては、図4に示すように約9割の回答者がデータに基づいて選定した渋滞対策候補箇所を選定しており、ほぼ全ての箇所ですべての実感を確認することができた。特に、渋滞の顕著な箇所である国道20号「国母交差点」に対しては、回答者の居住地域に大きな偏りなく、

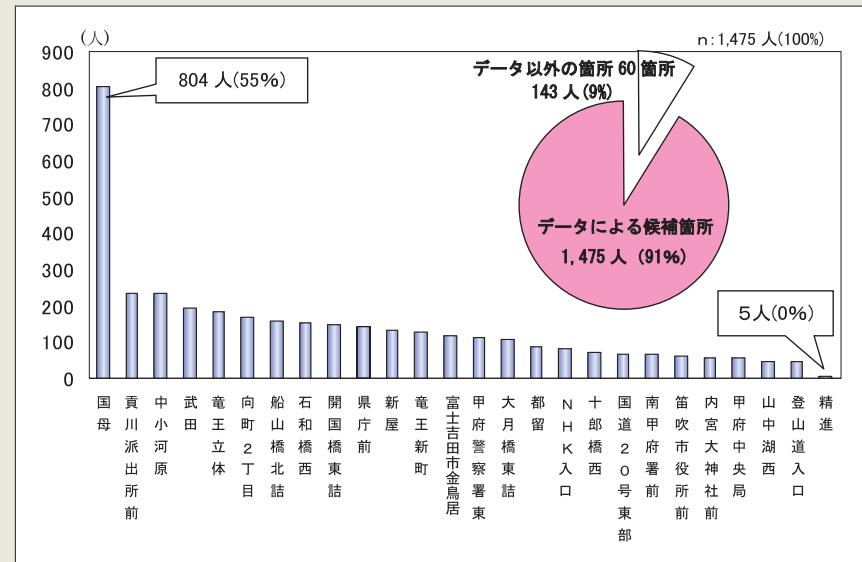
■表2—実施概要

実施方法	内容
実施方法	ホームページ
	県政モニター
	市町村窓口等に設置した意見箱(写真1参照)
主な調査内容	アンケート調査表の配布(委員会関連協会等)
	交通課題の重要性
	渋滞箇所について
	渋滞時の交通目的について
	運転中急カーブ・見通しの悪さを実感した箇所について
	通行規制箇所のうち、優先的に対策を必要とする箇所について
	今後の道路行政にお気づきの点、要望について
	居住地等回答者の属性

約55%の回答者が渋滞箇所として回答していることから、データと県民実感が一致する結果が得られた。なお、渋滞箇所についてはデータ抽出箇所以外に、新たに60箇所に対して指摘があった。

次に「運転中急カーブ・見通しの悪さを実感した箇所」「通行規制区間への影響」という質問についても、データにより抽出した候補箇所に対して県民の実感を確認することができた。

また「交通課題のうち、どのような課題の解決が重要だと思いますか」に関する質問に対して、図5に示すとおり、約8割程度の回答者が「日常的に起こる渋滞の解消」を重要な課題だと挙げている。以下「道路構造の悪さの解消」は約4割、「一時的渋滞の解消（道路工事）」は約3割との結果が得られた。

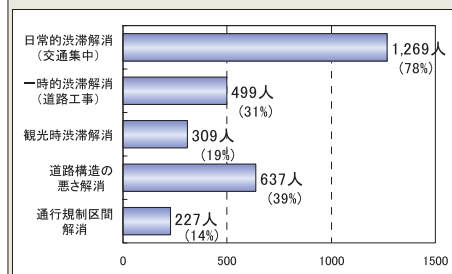


■図4-渋滞箇所に対する調査結果

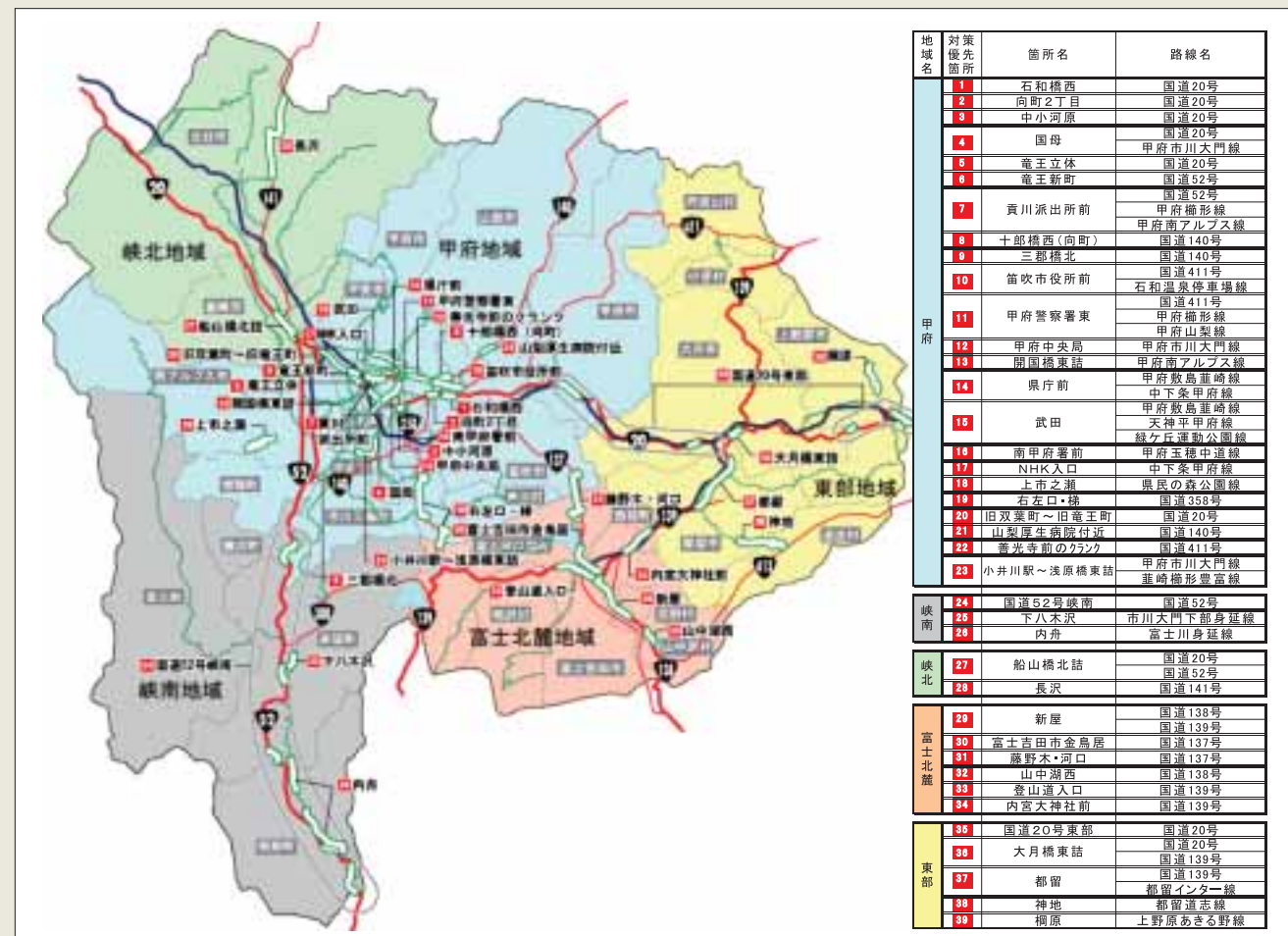
5—対策優先箇所の選定

●1 対策優先箇所の選定の考え方

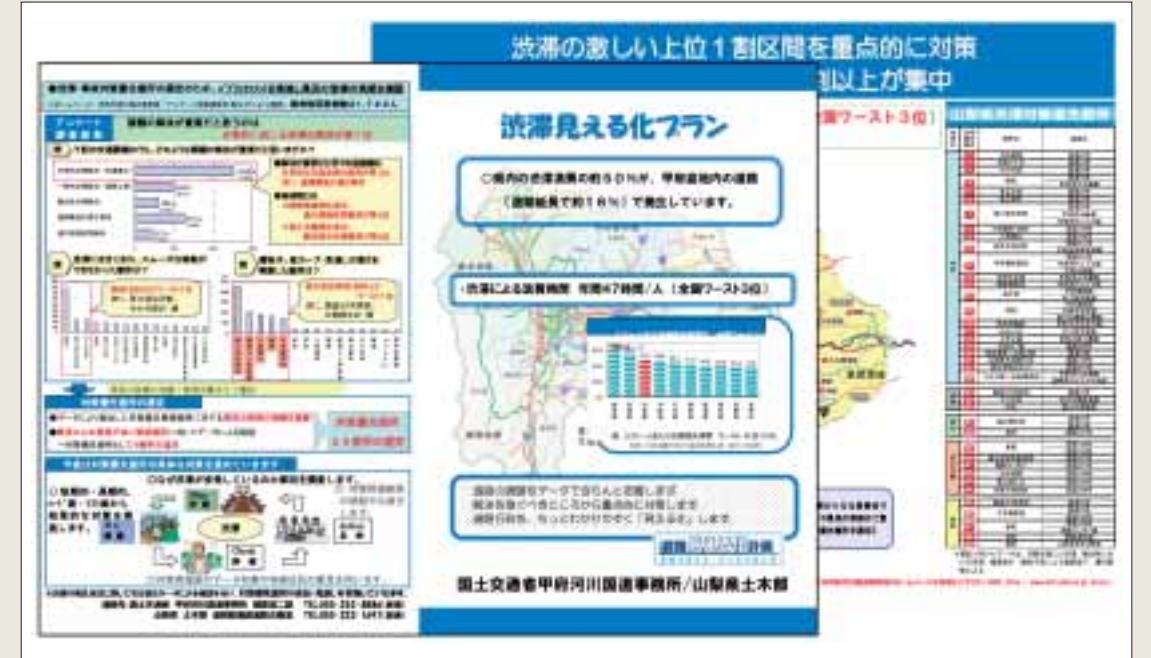
渋滞損失時間が高い箇所を順に



■図5-重要と考える課題



■図6-対策優先箇所



■図7-「渋滞見える化プラン」パンフレット

並べて、上位1割箇所を渋滞対策優先候補箇所として抽出する等、データに基づいて交通円滑化対策優先候補箇所を抽出した。なお、渋滞の損失発生の顕著な上位1割区間において、県内全体の渋滞損失の約5割を発生させていることから、対策優先箇所として集中的に対策を講じることが妥当であると考えられる。

抽出した交通円滑化対策優先候補箇所に対して、パブリックコメントを行い、県民の実感が確認できた箇所は優先箇所とした。アンケート調査結果により県民からの要望が多かった課題箇所に対しては、再度最新のデータによる問題確認を行い、問題を有する場合には優先箇所として

選定をした。その結果、図6に示すとおり、39箇所の対策優先箇所を選定した。なお、候補箇所36箇所のうち、1箇所については、県民の実感未確認箇所として、非選定とした。また、新たに抽出された県民要望箇所のうち、データにより課題の確認ができた箇所は4箇所であった。

確定した対策優先箇所を「渋滞見える化プラン」としてとりまとめ、図7のようなパンフレット等を作成し、広報している。

6—優先箇所に対する今後の対応

●1 対策の立案

平成18年度は、データや県民実感を把握することにより抽出した各

箇所において、課題発生要因を詳細に分析するとともに、関係機関とも協議を進めながら総合的な対策を立案する予定である。その際には、早期効果発現を勘案し、比較的対策を講じることが容易かつ対策効果の大きな箇所を優先的に着手することを考えている。

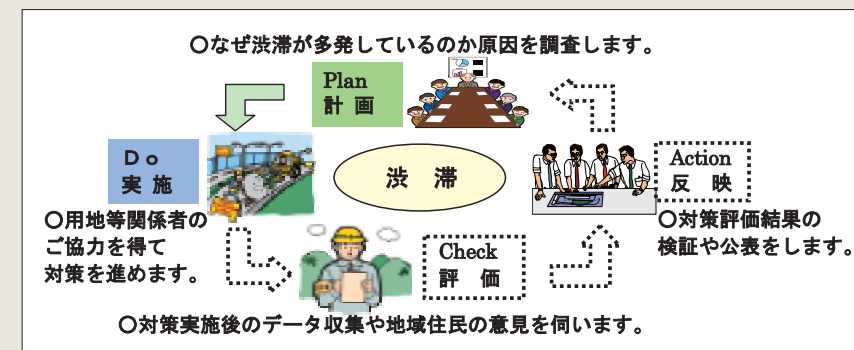
●2 マネジメントの実践

委員会においては、選定した箇所に対する「対策・取組みの実施」「対策・取組みの評価」「評価結果の反映」「課題抽出・対策立案」のPDCAサイクルを利用し、継続的に対策優先箇所における対策の実施・評価を行う「交通円滑化マネジメント」を実施する予定である。

また、選定された個別対策優先箇所に対しても、図8に示すPDCAサイクルによるマネジメントを実施し、「対策の立案から評価」「課題抽出」「短・中・長期対策の立案から評価」までを実施する予定である。

<参考文献>

- 1) [H16道路行政の達成度報告書] 国土交通省 2005.6
- 2) [H16道路交通経済要覧(H14全国通行規制回数)] 甲府河川国道事務所提供資料(H14山梨県通行規制回数)



■図8-対策優先箇所のPDCAサイクルマネジメント