

「柏地区道路見える化計画」の取り組み*

VISIBLE Performance Management for Road Administration in KASHIWA Area*

武藤 聡**

By Satoshi MUTOU**

大庭 孝之***

By Takayuki Ooba***

1. 道路行政マネジメント

道路行政においては、国民の視点に立ち、より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、平成15年度より、国民にとっての成果を重視する成果志向の考え方を組織全体の基本と位置づけ、アウトカム指標を用いた業績評価の手法を中心に、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入した（図-1）。

なお、地域ニーズを的確に捉えた道路行政を実践するために、千葉県内の道路事業関係機関においても、平成15年度から毎年度、事業の成果を示す指標を用いて、事前に数値目標を設定し、事後に評価を行い、それらを「達成度報告書・業績計画書」として策定している。

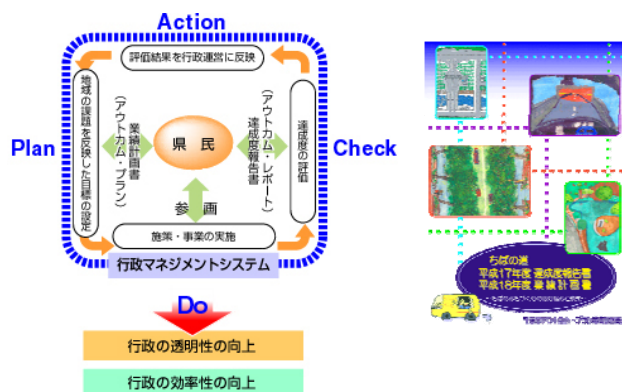


図-1 道路行政マネジメントの流れ

2. 道路見える化計画

関東地方整備局では、道路行政マネジメントをより現場レベルで展開していくことが必要であるとの認識に立ち、施策の選択肢を国民に示し、国民と協働して、その効用が最大、最適となる成果重視の道路行政を実践しているところである（図-2）。

- ①道路の課題をデータでちゃんと把握します。
- ②解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- ③道路行政をもっと分かりやすく見える化します。



図-2 道路見える化計画のコンセプト

この取り組みの一環として、平成17年度より「道路見える化計画」を進めており、課題となっている様々なデータやそれらに基づいた解決策及び対策実施後の結果を利用者、納税者の方々に「見える」ようにし、効率的に道路行政を進めている（図-3）。

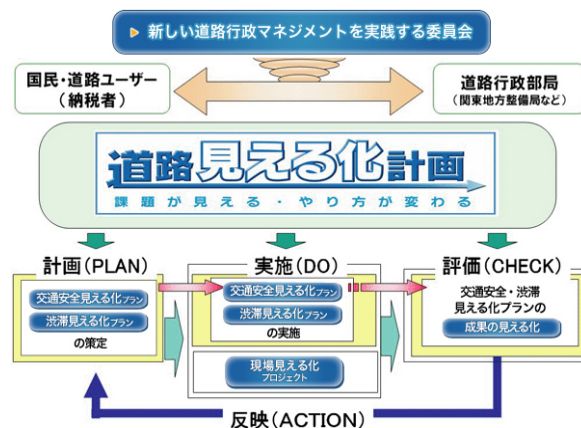


図-3 道路見える化計画の取り組み

3. 道路見える化計画の各施策

（1）交通安全見える化プラン

特定の箇所に事故が集中する局所的な課題への対応として、死傷事故率等のデータ、学識経験者や様々な分野の方々に構成された「千葉県安全性向上プロジェクト委員会」の設立、およびパブリックコメントなど県民意見を踏まえて要対策箇所を重点化し、原因分析・解決策

*キーワード：計画手法論、地区交通計画、交通安全

**国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所 計画課長

***国土交通省 関東地方整備局 千葉国道事務所長

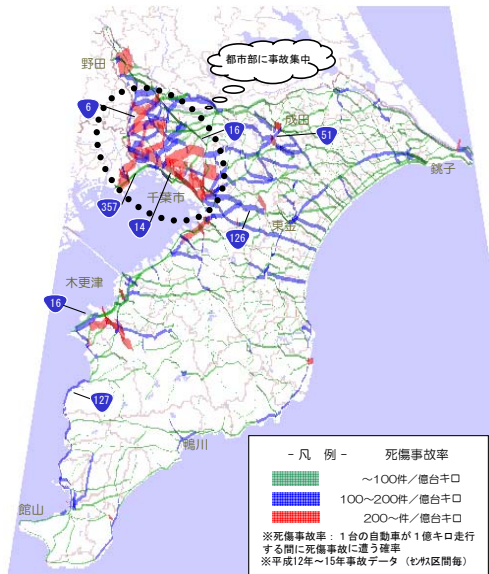
（千葉市稲毛区天台5丁目27番地1号、

TEL043-287-0314、FAX043-256-0841）

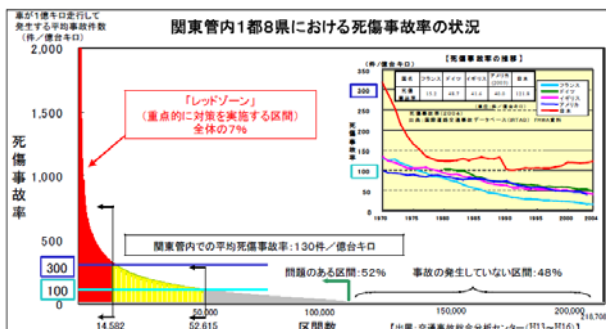
の立案、対策を逐次実施していくものである。

なお、平成17年の千葉県内の交通事故は、死者数305人で全国ワースト3位、死傷事故件数は36,694件で全国ワースト9位という状況である。

千葉県内における要対策箇所の抽出については、国道及び県道を対象に、対策が必要な134の候補箇所を抽出し、対策の緊急性や即効性等、優先かつ重点的に対策を進める要対策30箇所を選定した。今後、対策の実施状況、データ分析を進め、追加すべき要対策箇所を厳選していくこととしている（図－4、5）。



図－4 千葉県死傷事故発生状況図



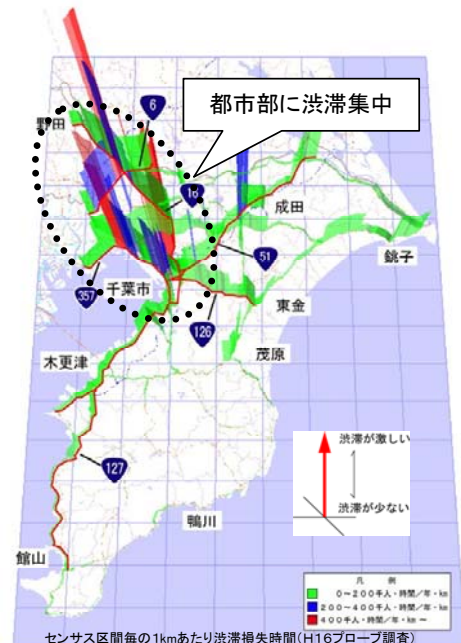
図－5 関東管内1都8県における死傷事故率の状況

(2) 渋滞見える化プラン

特定の箇所に渋滞が集中する局所的な課題への対応として、移動の阻害要因等に関するデータ、学識経験者や様々な分野の方々が構成された「千葉県移動性向上プロジェクト委員会」の設立、およびパブリックコメントなど県民意見を踏まえて、要対策箇所を重点化し、原因分析・解決策の立案、対策を逐次実施していくものである。

なお、平成16年プローブ調査による千葉県内の渋滞損失時間は全国ワースト7位（4万人時間/km/年）¹⁾で、全国平均値（2万人時間/km/年）¹⁾の約2倍となっている。要対策箇所の抽出については、渋滞の激しさ、定時

性の確保の困難さ、道路構造、自然災害に対する脆弱性、地元からの要望などの視点から暫定箇所を選定し、さらに、他の事業との連携、安全性対策との連携、地域特性などから、優先かつ重点的に対策を進める要対策21箇所を選定した。今後、対策の実施状況、データ分析を進め、追加すべき要対策箇所を厳選していくこととしている（図－6）。



図－6 千葉県渋滞発生状況図

(3) 現場見える化プロジェクト

工事現場では、工事説明の看板、工事の安全施設などが乱立し、伝えたいことが明確となっていない状況にある。道路事業の最前線である工事現場において、「この工事は何の目的で、何を改善するのか」など国民や道路ユーザーが知りたい事を示すことにより、工事現場と国民の垣根を取り払い、いつでも見える現場を実現し、道路事業への国民理解を促進するものである（写真－1、2）。



写真－1 路上工事看板の改善



写真－2 事業説明看板の改善

4. 国道16号・6号 柏地区道路見える化計画

「国道16号・6号 柏地区道路見える化計画」は、千葉県における渋滞見える化プランで要対策箇所の1つに選定されている「国道16号 柏IC～大島田」の該当地区であり、各種対策を集中的に対応していく先行的事例として、平成18年10月より取り組んでいる。

国道16号 柏IC～大島田間は、国道16号と国道6号が交差する呼塚交差点を中心に、慢性的な渋滞が発生しており、その渋滞損失時間は34万人時間/km/年に上り、全国平均値（2万人時間/km/年）の約1.7倍、千葉県平均値（4万人時間/km/年）の約9倍となっている状況である（図-7）。

当該地区の渋滞の抜本的対策としてはバイパスが計画されており、現在、概略計画の策定に向けた検討が進められているところだが、今回の渋滞見える化プランを策定した際、データによる渋滞の現状、課題があらためて明確化され、バイパス計画に先駆け、身近な、速効性のある対策立案の必要性を再認識したところである。今回の計画を進める上でのポイントとしては、適切な情報発信に留意し、計画立案に先立ち、地元市長、警察署長およびマスコミ関係者と合同現地視察を行い、渋滞の現状、その対策内容、効果などを確認した（写真-3）。

さらに、事業着手前、バスベイ完了時に記者発表を行うなどの情報発信に努めている（写真-4）。



写真-3 現地調査状況



写真-4 左：東京新聞（平成18年10月9日）
右：千葉日報（平成19年4月8日）

具体的な対策内容としては、当該区間の渋滞対策及び交通事故の削減に向けて、①バスベイ設置 ②交差点改良 ③歩道のバリアフリー化 ④電線の地中化を計画している。

以下、バスベイ設置及び交差点改良について概要を紹介する。

（1）バスベイ設置（写真-5、図-8）

当該区間（延長7.4km）にはバス停が21箇所あり、1日（平日）1,870便の路線バスが運行している。国道16号で1日10便未満のバス停を除く便数の多い17箇所が、バスベイ整備の対象箇所になっており、そのうち5箇所が整備済みですが、今回はまず、用地買収の不要な2箇所を先行的に整備した（写真-6）。さらに、平成19年度に3箇所の整備に着手する予定としている（表-1）。

また、利用者には「この工事は何の目的で、何を改善するのか」「いつ完成するのか」を伝えるため、わかりやすい事業説明看板を設置した。（写真-6）。

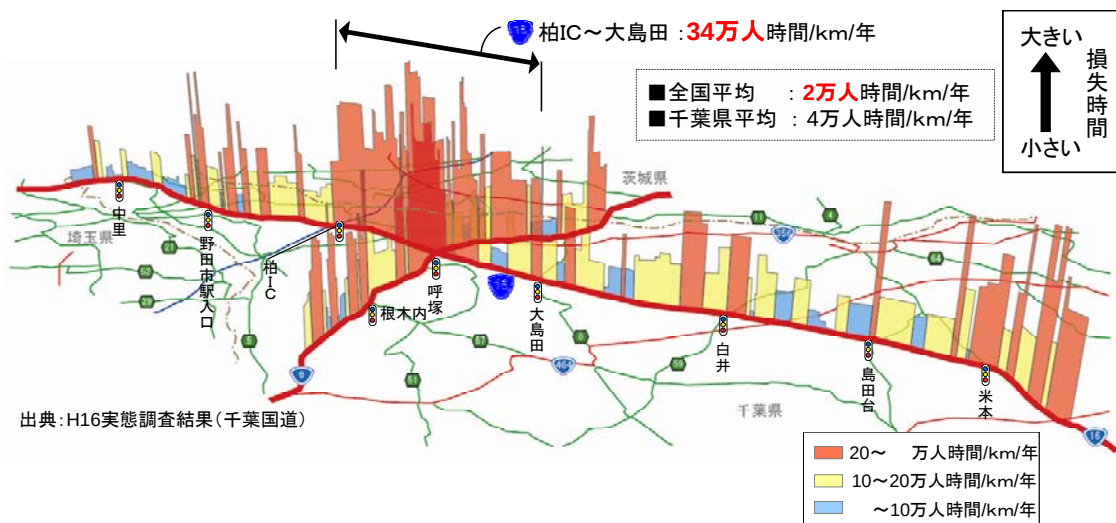


図-7 国道16号及び国道6号の渋滞による損失時間の大きさ

バスベイ設置の整備効果を試算した結果、当該区間を走行する路線バスが道路上に停車することにより、1日約4,000台の車が交通阻害の影響を受けている。これは、国道16号を通行する台数の約1割に相当し、バスベイの設置により、交通阻害の影響が軽減され、渋滞緩和が図れると見込んでいる。



写真-5 現況の状況

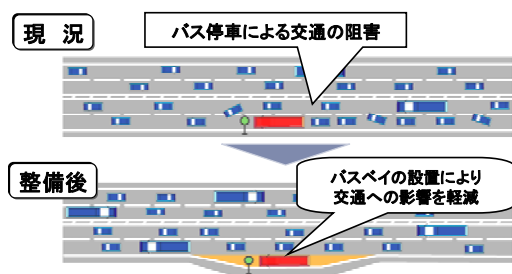


図-8 バスベイ整備イメージ

表-1 バスベイ整備予定箇所

バス停	上り(埼玉方面、内回り)			下り(千葉方面、外回り)		
	運行回数		バスベイ整備	運行回数		バスベイ整備
	1日	ピーク時(1時間)		1日	ピーク時(1時間)	
1 消防署前	76	8		4	2	—
2 キャタピラ三菱	76	8		4	3	—
3 香取台	76	8		4	3	—
4 須賀	76	8	整備済	4	4	—
5 呼塚交差点	76	9	整備済	—	—	—
6 葉山	59	6		181	16	H19年度 整備済
7 第五小学校前	174	18	H19年度 整備済	168	15	●
8 弥生町	115	13		108	10	H19年度 整備済
9 エリカ前	115	13	整備済	108	10	整備済
10 新中井	115	13		108	10	
11 大津ヶ丘一丁目	115	13	整備済	108	11	●

●：今回整備完了箇所



写真-6 設置状況（第五小学校前）と事業説明看板

(2) 交差点改良（写真-7、図-9）

国道16号柏地区における交差点では、主要渋滞ポイントを含む6箇所が整備対象箇所になっており、そのうち主要路線である国道6号との交差部である呼塚交差点を除き5箇所が整備済みとなっている。工事に先立ち、

呼塚交差点付近において工事の支障となる埋設物や照明、信号等の現況調査を実施し、平成19年度に工事着手予定となっている。



写真-7 現在の状況（呼塚交差点）

まず、短期的な渋滞対策として、左折車による直進車への交通阻害の影響を軽減するため、左折専用車線の設置を検討した。交通量調査を用いたシミュレーション結果より整備効果を試算したところ、左折専用車線の設置によりピーク時の交差点を通過する速度が現況28.3km/hから整備後35.0km/hへ約2割向上する見込みである。

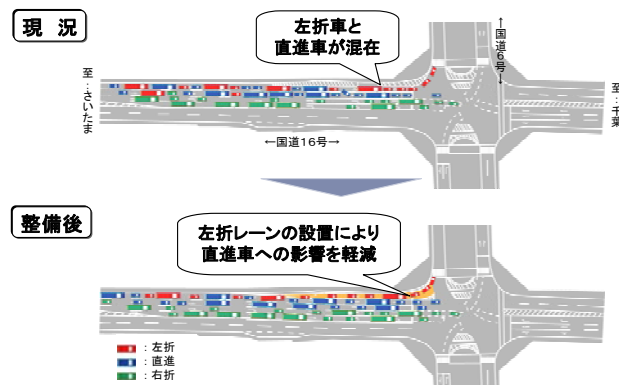


図-9 交差点改良整備イメージ

5. 最後に

(1) 継続的な事業の実施

柏地区における道路見える化計画では、事業実施前の効果予測を行い、現在事業を実施しているところであるが、事業完成後は効果測定を行い、適切にPDCAサイクルを実践していくことが重要である。また、測定結果は、道路利用者に見えるよう適切に公表していくことが必要と考えられる。

(2) 新たな箇所への展開

今回は、柏地区において先行的に見える化計画を実践したが、交通安全見える化プランおよび渋滞見える化プランでは未対策箇所が数多く残っているため、今回の取組みを足がかりに他の未対策箇所へ展開し、道路見える化計画を進めていく必要があると考えられる。

参考文献

- 1) 国土交通本省：平成17年度 道路行政の業績計画書