

道路を巡る最近の話題

国土交通省東北地方整備局
道路部道路計画第1課

俵谷 祐吉



1. 道路事業の必要性

道路整備については、連日マスコミに取り上げられ、主に首都圏などから不要論あるいは非効率化の視点で論評されている。例えば、高速道路拡充に対して平成7年の世論調査結果では必要ありとする人が多数を占めていたが、平成13年では必要ありが37%、必要なしが47%と逆転したことが強調されていた。

しかし、東北地方に限ってみればまだそのような状況までには至っておらず、平成13年でも必要ありが48%、必要なしが31%となっている。つまり、道路整備を必要としている人は地域によって異なり、道路整備率が低く、自動車に対する依存率が高い地域では依然として、地域活性化のために道路整備を切望していることが解る。

2. 東北管内の道路整備状況

現在、国土開発幹線自動車道の整備が進められており、平成13年度末の実態は次表の通りであるが、特殊法人改革の論議になっているのは、整備改革の事業中、未施行命令の約2,400kmの扱いである。

区 分	全体計画	基本計画	整備計画決定済み			
		決定済み	合 計	供用済み	事業中	未施行命令
全 国 (km)	11,520	10,607	9,342 (81%)	6,959 (60%)	2,105 (18%)	278 (2%)
東北地方 (km)	1,893	1,792	1,427 (75%)	1,047 (55%)	322 (17%)	58 (3%)

また、東北地方では格子状骨格道路ネットワーク(全長約3,100km)の整備が進められているが、その達成率はまだ4割程度にしかっていないのが実情である。

東北地方は他の地域と比べ、都市間距離が長く、地形が急峻で厳しい気象条件下にあり、その道路事情の特徴としては以下のようなものが挙げられる。

①事前通行止め区間が他の地方に比べて長い。

豪雨などの異常気象時に行う、通行止めの規制延長は約1,540km、その対全国比は20%であり、東北はワースト1位となっている。

②冬期通行不能区間が他の地方に比べて長い。

降雪期における通行止めの規制延長は約470km、その対全国比は41%であり、東北はワースト1位となっている。

③冬季の自動車走行速度が遅い。

国道での走行速度は秋季に比べ冬季は約25%低下(例:40km/hが30km/h)することが判明しており、さらに歩行者が車道に立ち入るなどして渋滞などが誘発されることも多い。

④交通渋滞による損失

最近交通渋滞による損失ということがよく話題にされている。その相当額は全国では年間約12兆円(国民1人当たり9万5千円)にも達し、東北では年間約9,300億円(全国比約8%)にも及ぶとされている。東北地方では、仙台市が年間約771億円、秋田市が年間約491億円、郡山市が年間約328億円、他の都市でも損失しており、渋滞対策は環境改善効果も含めて重要な取組みである。

3. 公共事業の説明責任(アカウンタビリティ)の向上

(1)情報の共有化とコミュニケーションの推進

国土交通省では、道路情報などの公開・提供を積極的に推進しているが、その一例を示せば次表のようになっている。

提供方法	提供開始時期
ホームページ(HP)	H8.10~
「道の相談室」	H12.2.1~
情報公開	H13.4.1~
宮城ITSショーケース	iモビリティセンター開設 H13.9~ 青葉通り地下道、141ビル、仙台空港 H13.10~ 仙台駅
IRサイト(ホームページ)	国土交通省H13.10.1~、東北はH13.12.1~

また、その反応を踏まえつつ地域住民とのコミュニケーションの推進に取り組んでいる。

(2) アカウンタビリティ向上施策

かつては、道路事業の遂行に際して地域住民の同意が得られず、滞ることも多々あった。最近ではPIを道路計画に積極的に導入するなどして円滑な遂行を図っている。また、従来は計画案が決定してから住民に説明することが多かったが、最近では計画段階から公表し、住民の意向を十分に反映させつつ進める方向にある。

例えば、盛岡北部では交通渋滞の解消と沿道の松林の保存について、住民との積極的な対話・協議によって松林への影響を最低限に留めるセパレート方式を採用することで合意しており、都市計画決定に向けて作業を進めている。

(3) 道路整備効果事例の紹介

道路が整備されることにより、地域へ及ぼす種々の効果のうち、代表的な整備効果事例としては以下のようなものが挙げられる。

① 交通安全施設の整備に伴う安全性の向上と交通事故の減少

仙台市遠見塚地区では、交通事故が頻発していたが、道路照明が追加設置されることにより過去11.5件／年もあった事故件数が6.0件／年にまで半減している。

釜石市両石地区では交通事故が頻発していたが、ガイドライトシステムの設置により過去8件／年もあった事故件数が0件／年にまで激減している。

② 交差点立体化に伴う車両通行の円滑化と交通渋滞の解消

仙台市将監地区の交差点では、激しい交通渋滞がみられたが、右折交差がなされたことにより5分も要した通過時間が1分にまで短縮されている。

仙台市大田見地区の踏切前後も交通渋滞の激しい箇所であったが、鉄道の地下化(踏切除去)により1,090mにも達した最大渋滞長

はおおむね解消している。

なお、仙石線地下化には道路特定財源が活用されているもので、円滑な交通の確保に大いに寄与していることとなる。

③ 高速道路の整備に伴う物流効率化の促進

山形県はコンビニ出店の希少な地域であったが、山形自動車道の供用に伴ってそのチェーン展開企業の大量進出が実現することとなった。これらの企業は安定した配送システムが不可欠であり、高速道路網の整備が前提となる。なお、コンビニの大量出店により地域住民も都会的なサービスが享受できるようになるが、結果的にその地域の利便性が向上することにもなっている。

また、従来は陸路を介して東京港から輸出する企業が多かったが、最近では仙台東部道路や南部道路の整備により仙台港を利用する事例が多くなっている。つまり、最寄りの積出港に転換して陸上輸送を短縮することにより、物流コストの低減化が進められている。

④ 地域間の往来・交流の活性化と文化的連携の強化

温暖な気候に恵まれた福島県相双地域はJビレッジを始めとしたスポーツ施設が充実しているが、常磐自動車道が整備されることにより首都圏の利用者が増加している。

自然豊かな福島県奥会津地域は首都圏自治体の郊外施設が多数立地しているが、格子道路などが整備されるとその利用機会が増加するものと期待されている。

岩手県西根町はホウレンソウの特産地であるが、市場である首都圏とその流通過程を体験学習するなどして交流が進められている。

大船渡市と三陸町はかつては峠により分断されていたが、新三陸トンネルの開通により住民相互の移動が容易になり、地域間交流が促進され、連携が強化された結果平成13年11月15日に合併するまでに至っている。

⑤地域の活性化と豊かさ向上

岩手県北上市は東北自動車道の整備と国道拡幅により沿道開発・工業化が進められ、飛躍的な経済発展を遂げるとともに人口が集中増加するまでに至っている。

福島県須賀川市も同様の手法により豊かな地域づくりを実現させている。

秋田県上小阿仁村は過疎化の進む山村であったが、道の駅が開設されることにより観光客が増え、物産販売が活発化するとともに村全体が活況を呈するようになった。

⑥地域の利便性・居住性の高まりと住民の定着率の向上

秋田県は医療過疎地がまだ広く残されているが、秋田自動車道が整備されたことにより高度医療1時間圏の人口カバー率は47%から81%に上昇している。結果的に農山村地域の医療サービス水準が高まることとなり、その居住性も向上する。

また、通常は地元への就労・就学機会が多いものであるが、山形自動車道の整備により山形市民の仙台市への通勤・通学が増加している。結果的に居住性のよい地元からの通勤・通学が可能となり、山形市民にとっては経済的な負担が軽減されるなどの恩恵がもたらされることとなる。

整備効果事例の代表を紹介したが、今後はもっと多くのテーマを分り易く整理していき、これらの情報を積極的に発信していく予定である。

4.事業評価システムの導入

「時のアセス」の導入が指摘され、公共事業に評価システムが導入されており、以下の内容となっている。

①新規採択時評価は、事業化決定の要因として費用対効果(B/C)が1.5を超えるなど採算性の高いものが選別されることとなる。

②再評価は事業中になされるもので、事業継続の適否について判定される。通常5年ごとになされ、事業の進捗状況と見直し、整備効果の確認をしたうえで継続、中止が判断される。

③事後評価は完成後になされるもので、通常は5年経た時点で実施される。

また、最近の公共事業執行には時間管理概念が導入されており、標準的に事業進捗に対して実際(事業が遅れた場合など)の便益を差し引き、交通渋滞を少なくするなど、各種の道路整備損失を数値化しようという試みである。

以上、これらの評価を徹底することにより、公共事業の執行について、より公平に客観的に取り組んでいこうとするものである。

5.道路調査設計の充実

道路事業の施工に際しては、想定外のトラブルが発生して続行困難になるなど種々の問題が発生する。そのような場合には設計変更を余儀なくされ、結果的に当初の予想以上に不経済なものになることもある。昨今はコスト縮減が至上命題であり、このような事態は確実に避ける必要がある。この種の問題は設計や地盤調査が十分でないことが挙げられる。

道路事業を円滑に、且つ効率よく進めるためには適正な設計がなされる必要があり、そのためには精度の高い地盤情報が大前提となる。つまり、十分な調査がよい成果につながるものであり、調査技術者はその点を十分に認識しつつ対応する必要がある。そのような設計が建設から管理まで含めた究極的な経済性となり、経済性を追求するのであれば調査設計技術者のレベルアップが不可欠となる。

これまでの通り、よりよい社会資本を整備するために、建設技術者は確固たる技術とともにコスト意識の視点も併せ持ち、経済的で効率のよい業務を心がける必要がある。