

4-3 渋滞発生リスクを回避せよ、対策実施に向け合意形成

～半年後に IC 直近に大規模アウトレットが開業～

1. 立場と仕事

高速道路会社に入社し 16 年目、高速道路の管理事務所において、技術的調整担当という立場で、事業計画、予算管理、渋滞対策、対外調整業務を行っていた。

2. 遭遇した事態

事務所が管理している道路は交通量の多い路線だった。ある日現場点検に行った担当者から、IC 近くの工場跡地で大規模開発が始まったよだとの報告を受けた。現場を見に行くと、大規模アウトレットが建設中であり、半年後に開業予定とのこと。併せて大型スーパーが隣接して建設されており、ほぼ同時に開業することが判明した。自治体は建築前の事前協議を受けていたが、管理事務所には情報は一切入っていなかった。また、一般道側の道路管理者・交通管理者（警察）・バス事業者などとの情報交換もなされていなかった。

開業後、特にオープンセール時は、交通が集中し IC の機能が麻痺するほか、本線渋滞も発生し、高速道路機能も損なわれることが推測された。最悪のシナリオとして、本線まで渋滞が伸びることによる追突事故は、絶対に避けなければならない。開発事業者からは駐車場の駐車台数以外に情報開示がなく、開発計画に基づいた交通量予測が困難であった。そのため、渋滞発生の有無を含めて、予測ができなかった。

社内では、渋滞が発生すると深刻視する者もいたが、大騒ぎするような事態にはならないという見方をする者も多く、渋滞発生時の危機意識や渋滞対策の必要性に関して意思統一ができていなかった。また、渋滞発生時のリスク回避のためには、社内だけでなく開発事業者も説得して対策を講ずる必要があったが、開発事業者はさほど深刻とは考えておらず、「いい宣伝になる」程度の認識に感じられた。

3. 対応内容とその結果

まず、類似する先進事例を収集し、社内で認識を共有し、渋滞緩和体制を確立するよう説明を実施した。対策費用の負担については、「高速道路サイドだけでなぜ？」という不満の声が出ないように、開発事業者にも相応の費用負担してもらうように交渉した。開発事業者に連絡を取り、開発計画や駐車場整理計画などを聴取し、開発事業者と互いに win-win の関係になるよう協調・連携し、金銭面までを含めた協力体制を構築した。

具体の渋滞対策としては、情報板による情報提供、LED 車による渋滞後尾警戒、看板設置、ハイウェイラジオによる広報を実施した。開発事業者は、これらの費用の一部負担を了承し、また、シャトルバス運行、臨時駐車場の設置、ビラ・HP による事前広報、当日の仮設トイレ設置などの渋滞対策を業者負担で実施した。

オープン初日は、以上の対策を実施したにもかかわらず、予想を上回る大規模な渋滞が発生したが、渋滞発生に対する苦情はほとんどなく、事故も発生しなかった。開店最初の土日の渋滞は、土曜日 2.4km、日曜日 3.8km と本線の路肩まで渋滞が発生し、渋滞後尾から駐車場まで最大 5 時間という状態であったため、要時間情報表示などの追加対策を実施した。翌週からは大規模な渋滞は徐々に収束していった。