

新しい道路行政マネジメントの実践に関する検討～埼玉県での実践事例～



平澤 哲
調査第二部
首席研究員

研究の背景と目的

道路行政は、標準品の大量供給から、国民の選択に基づく最適で良質なサービスの提供へと変換し、行政スタイルもこれに見合った形に変わっていくことが求められている。

行政手法の先端的な取り組みを進めている欧米においては、データや指標に基づく成果重視の取り組み（NPM：ニューパブリックマネジメント）が大きな潮流となっている。我が国では、道路行政の原点に立ち戻った改革、いわゆる「道路ルネッサンス」の考えのもと、道路行政において先導的に、「道路行政マネジメント」の取り組みを実施しているところである。

そこで本業務は、この「道路行政マネジメント」をより現場レベルで展開すべく施策の選択肢を国民に示したうえで、国民との協働によってその効用が最大、最適となる成果重視の道路行政を実践していくための取り組みを「道路見える化計画」と名付け、その具体的実践手法を検討するものである。

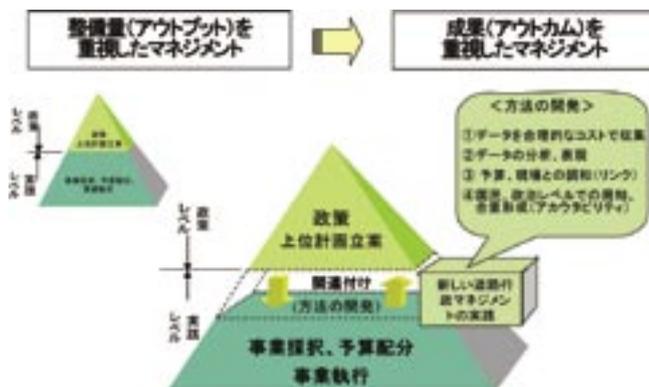


図-1 新しい道路行政マネジメントの実践

道路見える化計画とは

1 道路見える化計画のコンセプト

国や地方の財政が逼迫する中で、これからの行政は限られた予算で効率よくサービスを提供していかなければならない。そこで道路の課題をデータできちんと把握し、その最適な解決法を見だし、解決を急ぐべきところから対策を講じていく。また、今まで見えにくかった道路行政を、もっとわかりやすく「見える化」することも、もう一つの目的とする。

課題のデータや、それに基づいた解決策とその結果を利用者、納税者の皆さんに「見える化」し、効率的に道路行政を進めていくこととしている。



図-2 道路見える化のコンセプト

2 道路見える化計画の取り組み概要

「道路見える化計画」の実践においては、①交通安全や移動性を阻害する要因（課題）を見える化（PLAN）し、②最適な方法で重点的に対策を実施（DO）し、③その対策を評価（CHECK）した上で、④成果を再度計画に反映（ACTION）する、というPDCAサイクルを構築することとなる。尚、実施段階では、対策現場の見える化（現場見える化プロジェクト）も併せて実施（DO）する。

図-3にその概念を示す。

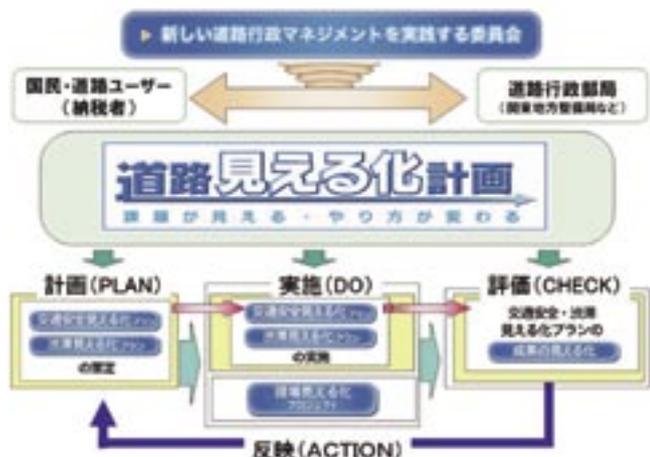


図-3 道路見える化の取り組み

型車のすれ違いが困難な箇所、踏切の遮断により走りにくく移動性を阻害している箇所などが多く存在する（図-4～6）。



図-4 渋滞損失時間（全国比較）

3 埼玉県渋滞見える化プランの実践

渋滞見える化プランは、現在関東各都県において特定の箇所に渋滞が集中する局所的な課題対応策として実施され、学識経験者、道路利用者等で構成する委員会を推進母体としている。データ、及びパブリックコメントなどによる市民意見を踏まえて要対策箇所を選定、原因分析・解決策の立案、対策を逐次実施するものである。以下に「埼玉県渋滞見える化プラン」（以下、「埼玉見える化」と略す）の検討事例を示す。

3-1 県民とともに考える

埼玉県では、県内における移動の阻害要因となっている事象を、各種のデータや指標で県民に明示し、県民と共に対策必要箇所の選択を行い、県民参加のもとで意思決定を行うことで、県民と共に考える「成果重視の道路行政」を実践することとした。

この過程において、学識経験者並びに様々な分野の方々の意見、提言を受けながら、総合的に検討を行い、広く県民に知らせ、より良い成果をとりまとめていくことを目的とし、移動性向上（モビリティ）委員会（委員長：埼玉大学 久保田 尚 教授）を設立して検討を進めた。

3-2 データから見た埼玉県の移動性阻害の状況

埼玉県内には、激しい渋滞が発生している箇所や、大

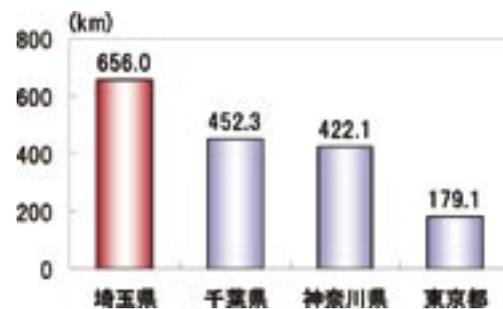


図-5 大型車すれ違い困難箇所延長（首都圏比較）

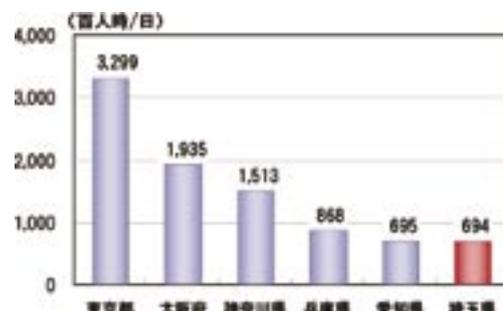


図-6 踏切遮断時間（全国比較）

3-3 移動性の向上を図るべき箇所（候補）の抽出

このような交通特性を踏まえ、県内道路の課題解消に必要な視点と選定基準を設定し、埼玉県の移動性向上を図るべき候補箇所として24箇所を抽出した。

表-1 抽出の視点

課題	視点	選定基準
①-1 日常生活の効率が低下	慢性的な渋滞	昼間12時間渋滞損失時間上位10箇所
①-2 通勤渋滞による活動阻害	朝夕の渋滞	ピーク時渋滞損失時間上位10箇所
② 長い搬送時間が救急医療に影響	救急搬送時の速度低下	第3次医療施設搬送ルート上速度低下度合上位6箇所
③ 中山間部の迂回路がない	すれ違い困難箇所での速度低下	幅員5.5m未満、大型車交通量上位2箇所
④ 長い踏切遮断で通行できない	鉄道踏切部での遮断	ピーク時遮断時間、遮断交通量上位4箇所

※重複8箇所

① 渋滞による問題箇所

渋滞分析では、埼玉県の渋滞特性を踏まえ、プローブデータを用いて方向別、時間別（12時間、時間帯別）に、DRM単位で詳細に速度低下状況を分析し、渋滞発生の影響範囲を渋滞箇所として特定した（写真-1、図-7）。

② 救急搬送問題箇所

救急搬送時の問題箇所としては、医療力カバー圏の可能な

範囲での拡大を図る意味から、第3次医療施設への救急搬送時に顕著な速度低下を示す6箇所を抽出した（図-8）。

③ すれ違い困難箇所

すれ違い困難箇所としては、幹線道路の役割を十分に果たせていない大型車交通量が多い中山間部のすれ違い困難箇所を2箇所抽出した（写真-2）。

④ 踏切遮断問題箇所

鉄道踏切部での遮断箇所としては、遮断による影響が大きい箇所として、ピーク時踏切遮断時間の長い箇所、踏切交通遮断量の大きい箇所を4箇所抽出した（写真-3）。



写真-1 渋滞状況（国道17号線 [上尾市]）

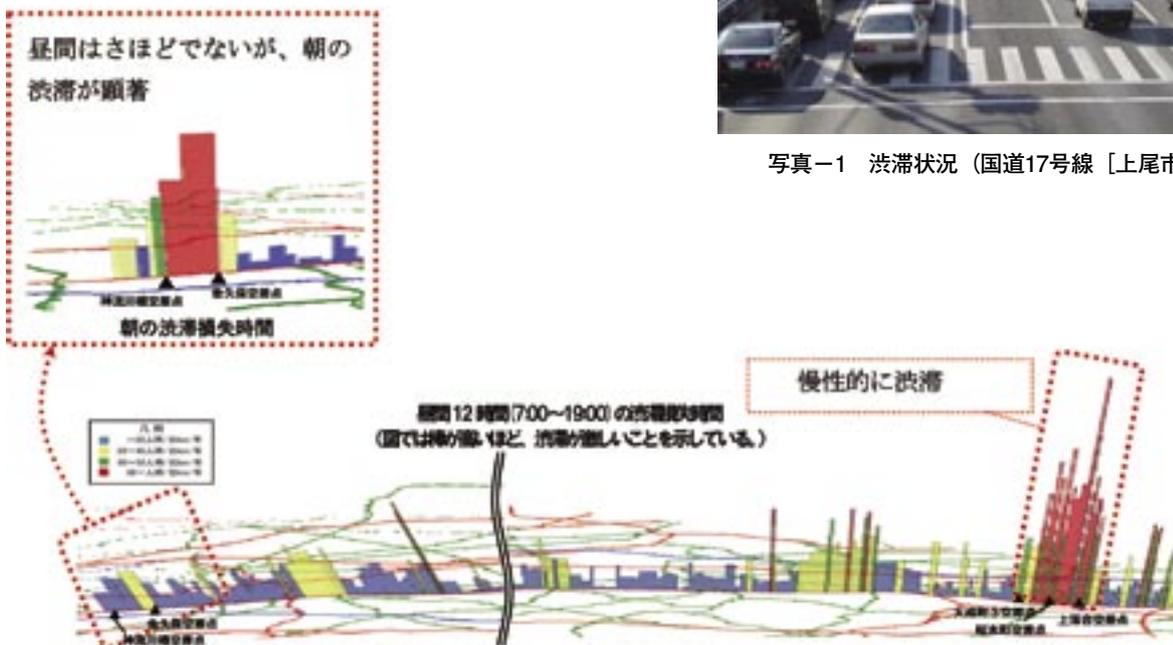


図-7 プローブデータによる渋滞分析（国道17号上尾市内）



図-8 救急搬送ルート上の速度低下箇所



写真-2 すれ違い困難箇所の状況
(主) 皆野両神荒川線 [秩父市]



写真-3 開かずの踏切部での渋滞
(東武伊勢崎線第124号((主)さいたま春日部線))

3-4 県民の意見把握

(1) パブリックコメントの実施

本取り組みを広く県民にアピールすると共に、データから見た移動性阻害の状況及び候補箇所を提示し、埼玉県民の道路交通に対する実感を把握するため、パブリックコメントを実施した(表-2)。

表-2 パブリックコメントの概要

期間	平成18年2月17日～平成18年2月28日
方法	アンケート
対象者	<ul style="list-style-type: none"> 県政モニター 国・県・市の出先機関の訪問者 職業ドライバーや企業担当者 ホームページ閲覧者
質問内容	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用時の交通手段 車利用の目的 問題箇所抽出指標の妥当性について 移動性向上への取り組みについて 回答者の属性
回答状況	配布数2,000 → 回答数693

(2) パブリックコメントの結果

実施期間12日であったが693件の回答が寄せられ、その結果5つの抽出指標全てについて概ね5割から8割程度の支持が得られた。

今回の問いでは提示指標の優劣ではなく、その妥当性を検証すべく複数回答を可としたが、その結果、県民の意識は渋滞問題への高い関心と共に、救急搬送時の速度低下やすれ違い困難、踏切遮断などの日常生活に直結した問題にも幅広く示されている事が読みとれた。これにより、今回提示した指標の妥当性が明らかになった。また、本取り組みに対して、9割以上の方から支持を得られた(図-9～10)。

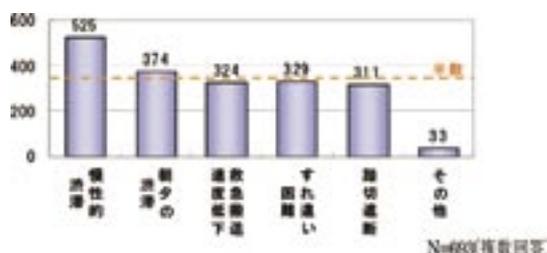


図-9 抽出指標の妥当性への回答傾向

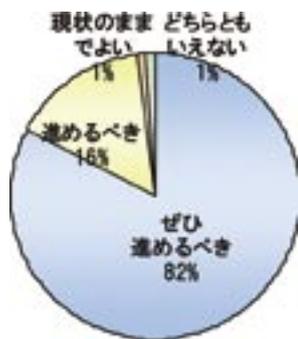


図-10 本取り組みへの意向

3-5 移動性向上を図るべき箇所の選定

以上の結果から、当初提案の24箇所を対策優先箇所として選定することとした（図-11）。



図-11 移動性向上選定箇所

3-6 短期、中長期対策の検討

対策優先箇所を対象として、移動性を阻害している要因を分析し、阻害要因を解決するための対策の検討を行った。箇所別の対策検討は、課題内容や阻害要因等から、道路改良等の短期対策、バイパス整備等の抜本対策となる中長期対策を立案し、対策によって解消する課題内容を検討した。更に、短期対策により課題が改善するものの解消には至らないと考えられる箇所に対しては、バイパス整備等の中長期対策を合わせて立案した。

短期対策の中から、国道17号（籠原駅入口交差点～自衛隊前交差点）など早期に対策実施が可能な箇所については、既に対策を実施しているところである。

3-7 「埼玉見える化」における課題

以上、埼玉事例によるこれまでの検討状況を報告した。

本検討は現在も継続中であり、その手法については今後も引き続き改善を図ることとしているが、これまでの検討過程での主な課題について以下に述べる。

(1) 県民実感に合致した状況把握

今回は初めての試みということでセンサスやプローブ調査などの既往データを駆使し、県民に分かりやすい形での渋滞状況提示を試みた。しかし、これらのデータは路線や区間、測定時期などが限定される上、現在とのタイムラグもあり、あくまでマクロな状況提示に留まっていることから、県民が日常実感する渋滞問題と整合しているかが課題となる。

今後は、このような既往データ活用の限界を認識した上で、県民の声や現場情報などについても適切に取り込むことで、可能な限り県民実感に近い渋滞状況把握に努める必要である。

(2) パブリックコメントの改善

本件におけるパブリックコメントでは、抽出した5つの指標に対しては概ね過半数程度の支持が得られた。しかしこの5指標は、限られた既往データにもとづいて抽出された指標であることから、これ以外の課題意識の把握までは至っていない。

県民意識を的確に把握する上でも、また県民の意識向上のためにも、今後は新たな指標検討に加え、パブリックコメントの質問内容、実施時期・方法等について更に改善していく必要がある。

(3) 「埼玉見える化」の浸透

現在実施している「埼玉見える化」は、行政側から問題箇所を明示し、県民意見を踏まえつつ、より実効性のある対策を講じていくことを狙いとしている。そのためには県民の理解と協力が不可欠であるが、今回のパブリックコメントの結果などをみる限り未だ広く周知されているとはいえない状況にある。

今後は認知度向上のためにも、また県民に対する説明責任を果たしていくためにも、開示すべき情報内容を十分に吟味した上で、行政側からの積極的な情報発信を一層推進し、「埼玉見える化」の更なる浸透を図っていく必要がある。

4 成果の見える化

現在、これまで紹介したような手法を用いて埼玉同様、関東の他都県においても「道路見える化計画」を推進しているところであるが、今後はこれらの対策結果を踏まえた事後評価の実施と公表、更に従来から実施されている「業績計画書」、「達成度報告書」との効果的な連動を試みることで「成果の見える化」を図っていくこととなる。

4-1 個別箇所の事後評価と公表による成果の見える化

これまでの道路行政では大規模なバイパス整備や立体事業については、その効果を事後評価し、公表してきたが、小規模工事などについては公表していないのが実情であった。今後は、(今回の「見える化」で一部開始したが)交通安全事業等の小規模な交差点改良などの短期施策も含めて効果を事後評価し、その成果を積極的に「見える化」していくことで国民理解と協働のもと、一層の事業促進を図っていく必要がある。

4-2 「業績計画書」「達成度報告書」との連動による成果の見える化

これら現場レベルでの成果を、新しい道路行政マネジメントの実践として国民にわかりやすく伝えていくためには、従来のアウトカム指標での評価(「業績計画書」、「達成度報告書」との連動を図っていくことが必要となる。しかし、今回の「見える化」ではP(PLAN)→D(DO)→C(CHECK)→A(ACTION)の一連のサイクルを試行錯誤の上、改善しながら進めていくことになるため、中長期の目標値を設定しにくいという問題がある。

そこで、今後はこのような現場レベルでの「見える化」の実践結果を踏まえた上で、より実効性のある箇所や対策への重点シフトなど、目標達成に向けた有効な連動が課題となる。

おわりに

本検討は、これまでの分かりにくい道路施策の進め方について、データから課題を浮き彫りにし、その対策と結果を含め「見える化」することで国民に理解され、協働する道路行政を目指そうとする新たな試みである。

これまでの現場レベルにおける実践では計画(PLAN)と対策実施(DO)、そして交通安全事業などの一部の短期施策については対策評価(CHECK)の段階まで進んでおり、「見える化」の成果も徐々に現れつつある。しかし、埼玉事例に示すごとく既往データの限界やPR不足など、「見える化」の実践過程では多くの課題もあきらかになった。

今後はこれらの課題を地道に克服しつつ、その後続く評価(CHECK)と反映(ACTION)に有効につなげるマネジメント方策検討が重要と考えている。

最後に、渋滞見える化プランの実践事例(埼玉県)で紹介した「移動性向上(モビリティ)向上委員会」において、終始熱心にご審議頂くと共に、渋滞等に関する知見についてご指導頂いた久保田 尚委員長(埼玉大学 教授)と各委員に対し、この場を借りて深く御礼申し上げる次第である。

参考文献

- 1) 遠藤 功、2005. 10、「見える化」、東洋経済新報社
- 2) 遠藤 功、2004. 2、「現場力を鍛える」、東洋経済新報社