

市民・行政双方からみた交通施策関連指標についての考察

横浜国立大学 正会員 平石 浩之
 横浜市道路局 正会員 酒井 博之
 東京大学 正会員 原田 昇

1. はじめに

公共事業の公平性、透明性が注目されるなか公共交通政策においてはその政策達成度の評価指標として費用便益などの定量的な指標導入が進みつつある。また従来からあった指標としては着手した事業の事業量である道路整備量や交差点の改築数など、いわゆるアウトプット指標が事業や交通関連施策に関する達成度の評価指標の中心となっているが、より市民意識や企業意識に沿った事業達成指標として近年は事業や各種政策の実施によって得られた成果に関する指標（アウトカム指標）が注目されている。

本研究においてはこのようなアウトカム指標の導入について特に交通関連施策、事業を評価する上で必要となる指標の抽出とその抽出にあたっての留意点を明らかにすることを目的として実施するものである。

2. 研究フロー

本研究は次のフローにしたがって実施した。第1段階として既存導入事例を参考に選定候補となる指標を選択し、選択された指標についてFAXモニター調査を用い市民により“わかりやすさ”

と政策評価時の“必要性”の2点から4段階評価を行った。またその結果とともに同様の指標に対して都市計画・交通計画を中心とした行政関係者により評価を行うことで市民評価と行政評価間の相違を明らかにするとともに、市民評価についてはその個人特性別の評価傾向について把握を行うこととした。

3. 調査概要

表1 市民評価・行政評価調査概要

調査分類	市民評価	行政評価
調査方法	FAX 調査	直接配付・回収
調査対象	全国6政令指定都市居住の20才以上の男女	全国6政令指定都市の都市計画・交通計画等の職員
配付数	800	103 注
回収数 (回収率)	510 (63.3%)	103人 (----)
注) 調査協力了承者にのみ配布		

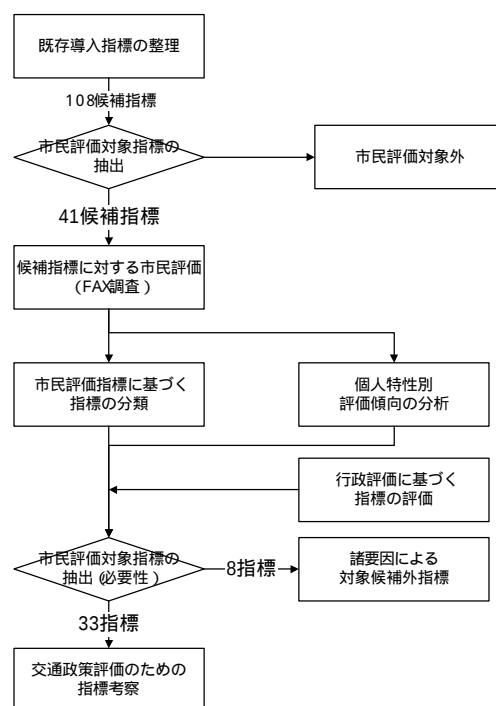
所に勤務する都市計画・交通計画関係職員を中心とし、1市あたり10～20人程度、延べ103人の職員を対象に直接配付、回収方式で実施した。

4. 調査結果

1) 既存指標の整理 既存の海外事例や国内での調査事例、及び行政担当者からの提案を参考に交通に関連する全108の指標を基礎検討候補とした。

2) 市民評価対象指標の抽出 行政担当者の評価により事前に候補とした108指標のうち41指標を抽出した。抽出対象外となった指標は先行事例において地域特化性が高いものや抽象性が高いもの等。

3) 候補指標に対する市民評価 41の候補指標に対して“わかりやすさ”と“必要性”の2種について市民



市民評価調査は政令指定都市12都市のうち6都市の居住者を対象に実施した。調査対象者については設問数が多く、内容が煩雑になることを考慮しFAXモニター調査を用い実施を行っている。配付数800人中有効回収数は510人で回収率は63.8%である。また行政担当者の視点での評価については市民評価の調査対象政令指定都市の市役

表2 個人属性別評価傾向の相違（必要性）

個人属性	属性 区分無し	性別	年齢	通勤 交通手段
カテゴリー数	1	2	4	10
標準偏差	0.467	0.468	0.469	0.544
平均値	2.63	2.63	2.63	2.57
最大値	3.44	3.50	3.57	3.80
最小値	1.69	1.64	1.59	1.20

評価を行った。全体的に候補となった指標に対しての分かりやすさに対する評価は低く4点満点で平均2.22点、最も分かりやすい指標で2.77点、最もわかりにくい指標で1.72点と行政関係者等が候補とした指標に対しての一般認知は低いことが明らかになった。一方で必要性については4点満点で平均2.63点、最も高い指標で

3.44点、最も低い指標で1.69点となり全体的に分かりやすさに較べて高い評価となっていた。また“わかりやすさ”と“必要性”との評価点の間の重相関係数は0.70と高いものであり指標としての分かりやすさが必要性の評価に影響が大きくなっている。

4) 市民評価にもとづく指標の分類 市民評価の結果、指標の分類を行うにあたっては分かりやすさ、必要性相互について評価の高かったものと、双方で評価の低かったもの等の視点で分類を行った。

5) 個人特性別評価傾向の分析 性別、年代別、通勤時の交通手段別での必要性に対する評価相違について比較した結果が表2である。性別、年代別においては標準偏差0.46である。このため指標に対す分かりやすさ(理解度)や必要性についての差は少ないと評価できる。一方通勤時の交通手段別では標準偏差0.54となっており各利用交通手段による個人特性間での評価差が大きい傾向となっている。

6) 行政評価による指標の評価 市民評価のみでは認識バイアスや個人便益に帰着したバイアスにより社会的な指標が十分に評価されない恐れがある。このため行政担当者の視点においても同一指標に対し評価を

表3 市民評価・行政評価比較

個人属性	市民	行政
標準偏差	0.47	0.39
平均値	2.63	2.75
最大値	3.44	3.61
最小値	1.69	1.91

行い総合的に交通政策を評価するアウトカム指標の検討を行った。

両者の必要性に対する評価平均点を比較すると表3のようになり、相対的に行政職員の方が分かりやすさ(理解度)、必要性に対する評価が高い。しかし個別指標で比較した場合必要性の面では“最寄病院までの所要時間”や、“通勤交通手段の多様度”といった指標に対し

て市民評価と行政評価との差が大きく、評価の逆転現象が起きているといえる。

7) 交通政策評価のための指標考察 以上の検討により候補とした41指標のうち8つの指標については市民評価、行政評価ともに低く現段階で交通施策評価の指標としての対象必要性は低いと判断した。残る33の指標のうち市民評価、行政評価の相互が高いものは12指標のみであり、残りの指標については行政評価のみが高いか市民評価のみが高いかのいずれかである。前者については一般市民の視点で必ずしも身近でない“交通施設整備に関わる費用”や“市街地への来訪者数”のような指標に対して評価は低かったが、社会的な視点としての行政評価の点で必要な指標として整理されたと考えられる。一方で市民評価が高かった指標については“幹線道路上での道路工事回数”のような行政取組みとしての近年大きく件数が減っていると考えられる指標も残っていることから、市民認識と行政側の認識との乖離が一部明らかになったと言える。

5. 考察

ここまでの検討を整理すると、交通施策関連の指標導入にあたっての留意点は(1)指標自体の分かりやすさと導入(または利用)必要性との間の相関が非常に高い、(2)個人属性別の指標必要有無評価については通勤時の交通手段といった生活時の交通形態での差が最も大きく施策判断として留意する必要がある。(3)市民評価と行政評価の間での評価は指標により大きく異なるものもあり、特に社会的な指標について市民評価が低い傾向となる。

6. 課題

各抽出された指標については今後さらに調査対象となった地域での交通施設整備量や交通サービスレベルとの関係を明らかにすることで定量的に各地域や交通施設の利用者層別に評価の対象となる指標との関係についても検討することが必要である。