

国道 17 号線熊谷地区における道路パフォーマンスマネジメントの試み

東京大学 学生会員 ○河野 整
 東京大学 正会員 家田 仁
 東京大学 正会員 鳩山 紀一郎
 東京大学 正会員 清水 哲夫

1. はじめに ～わが国の道路管理の実態～

約 5.4 万 km (平成 14 年 4 月現在) のストックを持つわが国の幹線国道は、国土交通省と警察庁によってその管理が二分されており、その連携は殆どないといってよい。また、道路利用者同士も個々にニーズや不満を持ってはいるが、問題意識を共有できるような仕組みは存在しない。従って、管理者がその管理内容を決定する場合は、実際の道路利用者と接点を設けることはせず、アドホックに利用者ニーズを推定して行ってしまう。こうした構造が、国民に不信感を抱かせ、管理者と利用者間に壁を生んでいる。

従って今後は、既存道路の使い方を様々な利用者や管理者が協働して総合的に議論し、即地的で合理的な道路管理を恒常的に行っていく道路マネジメント手法—これを道路パフォーマンスマネジメント（以下 RPM）と呼ぶ—が必要となる。本研究の目的は、海外の事例を参考にしつつ、わが国における手法を独自に考え、実際に対象地においてその手法を実行してみることにある。

2. 研究の手法

本研究は、以下の 3 つのステップに基づいている。

Step1 : RPM スキームの提案

Step2 : 対象地区における RPM の実施

Step3 : 利用者間の意識共有化効果の検証

具体的には、Step1 では、英国道路庁へのヒアリング調査を通じて先行事例である英国道路管理戦略調査し、その内容を参考にしつつ、わが国の RPM スキームを提案した。そして Step2 ではそのスキームを、国道 17 号線熊谷地区を対象に実施した。なお本研究では、特に利用者同士の問題意識の共有化効果に焦点を当ててスキームの効果の検証を行うことにしており、これが Step3 である。

3. RPMスキームの提案

3.1 英国の道路管理戦略

英国では 1998 年より独自の道路管理戦略（Route Management Strategies : RMS）を行っている。このスキームは、道路の区間毎に問題抽出を行い、様々な管理者・利用者主体とともに重要度を決定して対策を講じるものであり、これは高野ら(2003)によっても紹介されている。しかし、実際の英国の道路事情とわが国のそれとを比較すると、沿道利用の面で圧倒的にわが国の方が複雑であるため、この手法はそのまま適応することはできないことがわかった。

3.2 わが国におけるRPMスキーム

そこで英国を参考にしつつ、わが国における RPM 手法を図-1 のように設計した。本スキームは問題抽出、評価、診断、処方、計画の 5 段階で構成される。本スキームの大きな特徴は、問題意識を利用者や管理者間で共有化するプロセスと、対策を選択するプロセスでワークショップを組み入れている点である。

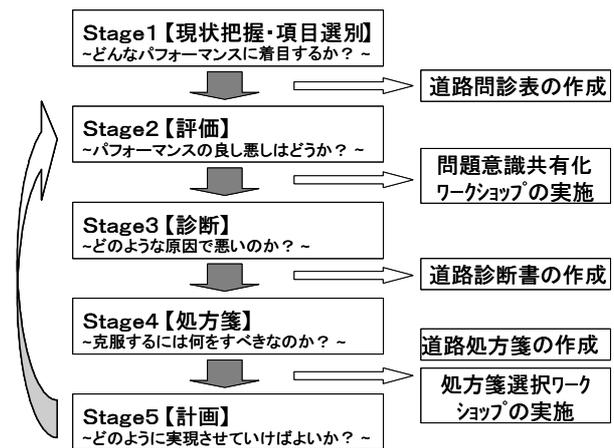


図-1 RPM スキームの提案

4. 対象地区におけるRPMの実施

本研究では、典型的な地方国道である国道 17 号線の熊谷地区を対象に RPM を実施し、Stage2 の「問題

キーワード 道路行政, 協働型マネジメント, 道路問診表, ワークショップ

連絡先 〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 東京大学工学部社会基盤学科 TEL 03-5841-6135

意識共有化ワークショップ」まで実行ができた。

4.1 現状把握と項目選別

まず、道路の問題点を抽出するために、自転車と車を使った独自の現地踏査や、トラック・バスなど運輸事業者、福祉施設、小学校、自治会といった道路利用者の代表者へのヒアリングを実施した。その結果得られた問題点を「道路問診表」として整理した。本研究で作成した道路問診表は、図-2のように、道路地図に問題点を写真とともに表すと同時に、その区間の基本データと安全・快適・環境・景観・コミュニティの5項目に大別されるサービス水準データを表にし、問題箇所を黒色で示すものである。

【A4区間】



区間名	区間番号	区間長さ	区間幅員	区間形状	区間種別
1-1	1-1	100m	10m	直線	一般道
1-2	1-2	100m	10m	直線	一般道
1-3	1-3	100m	10m	直線	一般道
1-4	1-4	100m	10m	直線	一般道
1-5	1-5	100m	10m	直線	一般道
1-6	1-6	100m	10m	直線	一般道
1-7	1-7	100m	10m	直線	一般道
1-8	1-8	100m	10m	直線	一般道
1-9	1-9	100m	10m	直線	一般道
1-10	1-10	100m	10m	直線	一般道
1-11	1-11	100m	10m	直線	一般道
1-12	1-12	100m	10m	直線	一般道
1-13	1-13	100m	10m	直線	一般道
1-14	1-14	100m	10m	直線	一般道
1-15	1-15	100m	10m	直線	一般道
1-16	1-16	100m	10m	直線	一般道
1-17	1-17	100m	10m	直線	一般道
1-18	1-18	100m	10m	直線	一般道
1-19	1-19	100m	10m	直線	一般道
1-20	1-20	100m	10m	直線	一般道
1-21	1-21	100m	10m	直線	一般道
1-22	1-22	100m	10m	直線	一般道
1-23	1-23	100m	10m	直線	一般道
1-24	1-24	100m	10m	直線	一般道
1-25	1-25	100m	10m	直線	一般道
1-26	1-26	100m	10m	直線	一般道
1-27	1-27	100m	10m	直線	一般道
1-28	1-28	100m	10m	直線	一般道
1-29	1-29	100m	10m	直線	一般道
1-30	1-30	100m	10m	直線	一般道
1-31	1-31	100m	10m	直線	一般道
1-32	1-32	100m	10m	直線	一般道
1-33	1-33	100m	10m	直線	一般道
1-34	1-34	100m	10m	直線	一般道
1-35	1-35	100m	10m	直線	一般道
1-36	1-36	100m	10m	直線	一般道
1-37	1-37	100m	10m	直線	一般道
1-38	1-38	100m	10m	直線	一般道
1-39	1-39	100m	10m	直線	一般道
1-40	1-40	100m	10m	直線	一般道
1-41	1-41	100m	10m	直線	一般道
1-42	1-42	100m	10m	直線	一般道
1-43	1-43	100m	10m	直線	一般道
1-44	1-44	100m	10m	直線	一般道
1-45	1-45	100m	10m	直線	一般道
1-46	1-46	100m	10m	直線	一般道
1-47	1-47	100m	10m	直線	一般道
1-48	1-48	100m	10m	直線	一般道
1-49	1-49	100m	10m	直線	一般道
1-50	1-50	100m	10m	直線	一般道
1-51	1-51	100m	10m	直線	一般道
1-52	1-52	100m	10m	直線	一般道
1-53	1-53	100m	10m	直線	一般道
1-54	1-54	100m	10m	直線	一般道
1-55	1-55	100m	10m	直線	一般道
1-56	1-56	100m	10m	直線	一般道
1-57	1-57	100m	10m	直線	一般道
1-58	1-58	100m	10m	直線	一般道
1-59	1-59	100m	10m	直線	一般道
1-60	1-60	100m	10m	直線	一般道
1-61	1-61	100m	10m	直線	一般道
1-62	1-62	100m	10m	直線	一般道
1-63	1-63	100m	10m	直線	一般道
1-64	1-64	100m	10m	直線	一般道
1-65	1-65	100m	10m	直線	一般道
1-66	1-66	100m	10m	直線	一般道
1-67	1-67	100m	10m	直線	一般道
1-68	1-68	100m	10m	直線	一般道
1-69	1-69	100m	10m	直線	一般道
1-70	1-70	100m	10m	直線	一般道
1-71	1-71	100m	10m	直線	一般道
1-72	1-72	100m	10m	直線	一般道
1-73	1-73	100m	10m	直線	一般道
1-74	1-74	100m	10m	直線	一般道
1-75	1-75	100m	10m	直線	一般道
1-76	1-76	100m	10m	直線	一般道
1-77	1-77	100m	10m	直線	一般道
1-78	1-78	100m	10m	直線	一般道
1-79	1-79	100m	10m	直線	一般道
1-80	1-80	100m	10m	直線	一般道
1-81	1-81	100m	10m	直線	一般道
1-82	1-82	100m	10m	直線	一般道
1-83	1-83	100m	10m	直線	一般道
1-84	1-84	100m	10m	直線	一般道
1-85	1-85	100m	10m	直線	一般道
1-86	1-86	100m	10m	直線	一般道
1-87	1-87	100m	10m	直線	一般道
1-88	1-88	100m	10m	直線	一般道
1-89	1-89	100m	10m	直線	一般道
1-90	1-90	100m	10m	直線	一般道
1-91	1-91	100m	10m	直線	一般道
1-92	1-92	100m	10m	直線	一般道
1-93	1-93	100m	10m	直線	一般道
1-94	1-94	100m	10m	直線	一般道
1-95	1-95	100m	10m	直線	一般道
1-96	1-96	100m	10m	直線	一般道
1-97	1-97	100m	10m	直線	一般道
1-98	1-98	100m	10m	直線	一般道
1-99	1-99	100m	10m	直線	一般道
1-100	1-100	100m	10m	直線	一般道

図-2 道路問診表の例

4.2 問題意識共有化ワークショップの実施

以上の道路問診表を用い、2003年1月16日に熊谷において、ヒアリングを実施した利用者や管理者間の問題意識共有化を図るワークショップを実施した。

まず、道路の問題点について道路問診表を基に紹介するセミナー開催（写真左）、いくつかの問題点について参加者の意識を調査した。具体的には、各問題点に対し共感するなら○、しなければ×をプラカードで提示してもらうことにした。



写真 熊谷におけるワークショップの風景

続いて、実際に対象地区の道路の問題点箇所を参加者と共に回るバスツアーを実施（写真右）し、問題集中箇所ではバスを降りて丁寧に問題点を解説し、最後にもう一度問題意識の調査を行った。

5. 結果のまとめ ～ワークショップの有効性～

本研究ではワークショップを通じて以下の4点が確認された。

- ① 利用者は利用者同士や管理者との協働の場を望み、今後の道路行政への必要性を感じている。
- ② 立場の異なる利用者が互いの問題意識に共感し、共有化が生まれる。
- ③ 問題意識の共有化を効果的に行われるには、現場を実際に見て回るプロセスが有効である。
- ④ どの利用者も認識していなかったような問題点についても、その啓発を促すことができる。

今回の試行は極めて試験的なものであったが、前進に向けて極めて意義あるものであったといえよう。

6. 今後の課題

今後の課題は2点である。まず、ワークショップに参加した組織も少なかったが、今後は道路に関わる幅広い利用者を取り込み、本研究のスキームが有効かどうかを検証する必要がある。第二に、本研究では試行に至らなかった Stage3 以降のスキームを試行錯誤しながらも継続していき、RPM スキームの全体の有効性を検証を行っていく必要がある。

謝辞

本研究を進めるにあたり、国際交通安全学会 (IATSS) には多大なご支援をいただいた。また、国土交通省道路局、警察庁交通局を始めとする多くの道路・交通管理者の方々からご協力をいただいた。ここに感謝の意を表したい。

参考文献

- ・高野ら, 日本と英国の交通安全政策に関する比較研究, 土木学会第57回年次学術講演会概要集第IV部, 2003
- ・道路行政の業績計画書, 国土交通省, 2003