

都市交通施策におけるアウトカム指標の活用検討

株式会社オリエンタルコンサルタンツ

正会員

野谷 将準

株式会社オリエンタルコンサルタンツ

〇橋詰 裕二

1. 目的

わが国は、人口増加と経済成長の中で、広がる都市化及び自動車利用の拡大に対応した拡大型の都市整備のあり方から人口減少、大都市部への一極集中の沈静化、公共投資余力の減退などを受け、新しい都市整備のあり方が求められている。一方で交通渋滞や危険市街地の存在といった課題、地方都市における中心市街地の衰退、環境負荷の大きい都市構造の改善など新たな課題も生じている。こうした中で都市計画では、まちづくり三法の改正など土地利用の考え方が転換する中で、コンパクトなまちづくりへの取り組みが進められている。

本稿では、都市交通戦略の政策目標を実現していく上で、目標値設定を行うための手法を整理する。また、政策目標に対して市民、事業者、行政の誰もが分かりやすく、実感することができ、お互いに達成度を確認できるベストミックスとなるアウトカム指標の選定手法を検討した結果を報告する。

2. 調査の概要

調査は、今日的な課題を抽出し、都市交通施策を整理した。次に都市交通施策の目標の体系に従ってアウトカム指標を考え、分類するとともに、数値目標を設定する手法を検討した。最後にアウトカム指標の向上が市民生活で実感できるのかをアンケート調査などを基に、感度の高いベストミックスの抽出方法を提案した。

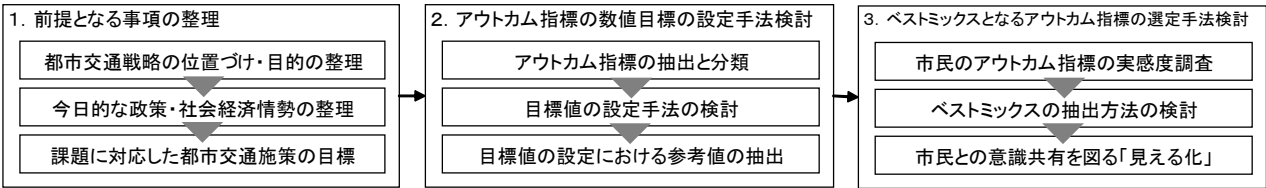


図1 検討の流れ

3. 目標値の設定手法の検討

目標の設定手段としては、客観的な目標設定と主観的な目標設定の大きく2つに分けることができる。

客観的な目標の設定は、よりよい手段を見つけ出して実行・実現することを前提として、実現の程度を「目標」とするものである。目標を実現対象ととらえ、実現するためにあらゆる手段を検討する。手段を網羅的に列举した上で、最善の手段を選定することで求められる成果の予測値を目標とする。

主観的な目標の設定は、課題と取り巻く環境からの要請（ニーズ）や関わる人々の願望などから、挑戦や努力により実現が可能であろうと思われるものを「目標」とするものである。主観的な目標設定においては、目標が設定される時点で、実現プロセスが明確でなく、感覚的に達成が可能などとの判断で示されたもので、挑戦対象としての目標であるといえる。

表1 目標設定の分類

	第1段階	第2段階	第3段階	第4段階
客観的な目標設定	ニーズ・要望の確認・整理	○手段の列挙し、費用・効果を定量化 ○最善策を選定し、目標値を設定	目標実現策の実行（最善策の実施）	結果の確認・分析
主観的な目標設定	目標の設定	目標実現策の立案	目標実現策の実行（達成手段の実施）	結果の確認・分析

表2 主観的な目標設定方法の例

目標設定の分類	目標設定の考え方
①理想追求型（マイルストーン型）	指標値としてのあるべき姿を目標として設定する。
②他水準追従型（ベンチマーキング型）	全国平均や先進自治体などの水準を参考として、現状値から可能な目標を設定する。
③トレンド型	現在までの取り組みによる成果の傾向を参考に、今後の傾向を想定しても目標を設定する。
④積み上げ型	今後実施が予定される事業の積み上げによって想定される効果を目標として設定する。
⑤上積み努力型（現状改善型）	今後実施が予定される事業の積み上げによって想定される効果に、少し上積みを行い、それを目標として設定する。
⑥ニーズ反映型	実現化可能性よりも利用者などのニーズから提供すべきサービス量を目標として設定する。
⑦最高実績維持型	既存施設などで高い稼働率で利用がなされている場合や地域活動においても活発に実施されているなど現状値自体が高水準の場合においては、年々変動する稼働率などの過去一定期間における最高実績を目標として設定する。
⑧上位計画要請型	上位計画などで目標が定められており、それをブレイクダウンすることで目標として設定する。
⑨受忍限度型	諸条件や重要度から高い目標を目指すのではなく、国民が求める最低限度の水準を満たすことで一定レベルのサービスを提供することを目標として設定する。

キーワード : 都市交通戦略, アウトカム指標, コンパクトシティ

連絡先 : 〒532-0003 大阪市淀川区宮原 4-1-14 TEL : 06-6350-4373 FAX : 06-6398-2675

4. 市民のアウトカム指標の実感度調査

都市交通政策の目標に対して多くのアウトカム指標を設定したが、その指標が政策目標の達成度を評価する上で市民に分かりやすく、実感できることが重要である。そのため、アウトカム指標が市民に理解でき、生活において実感できるのかを試行的に調査することを目的にアンケート調査を実施した。

アンケート調査の調査対象は、関係者やその周辺の方々にご協力いただいたことやサンプル数も少ないこともあり、調査結果の信頼性については十分なものとは言えない。

調査結果は、生活において不快に感じている「電車通勤の混雑」「道路の渋滞」や日常的に不安を感じている「住宅の安全性」「災害時の避難」「防犯」などの項目の実感度が高い。また、生活には直接関係なくても、社会的課題として認識されている「バリアフリー化」「景観」「観光の振興」で項目も実感度が高い。

一方で、指標の向上による効果が間接的なもの「高速道路と一般道路の分担」「職住の近接」「中心部への居住」「車の保有者の減少」や指標の向上による生活の変化が想定しにくい「公共交通機関の利用者数増加」「日常の移動距離の減少」「地域のコミュニティ活動の活発化」などは実感度が低い結果となった。

5. ベストミックスの抽出方法の検討

都市交通戦略の計画策定において、自らの都市の規模・実情等を踏まえた上で、「身の丈」に即した政策目標を設定し、その目標を達成するためのソフト・ハードの施策が決まる中で、策定後の実施において市民に分かりやすく達成度を管理し、PDCA サイクルによる計画の推進を図るための軸となるアウトカム指標のベストミックスを選定するのが重要となる。また、市民だけでなく、都市交通戦略に参加する事業者、行政などについても、それらの各主体が重視している内容がアウトカム指標によって把握されることが必要である。そのため、ベストミックスのアウトカム指標の選定方法として、市民の実感度調査を活用した2段階での選定を提案する。第1段階は、目指すべき方向性ごとに選定を行うものとし、行政の施策など都市交通戦略協議会での重要度と市民の生活実感度の2つ視点で評価することで選定する。第2段階は、これらの目指すべき方向性を統合する中で、共通して評価できるアウトカム指標を選定する。

今回は「コンパクトシティの実現」「歩いて暮らせるまちづくり」「中心市街地の賑わいのあるまちづくり」の3点を政策目標とした場合を例示として進める。

6. おわりに

ベストミックスのアウトカム指標の選定では、都市交通戦略協議会による「施策の重要度評価」を行うものとし、予算の増減等で点数評価をしているが、交通事業者などが実施する事業において評価を行うことができるのかについては課題も発生すると考えられる。さらに、政策目標間での重複するアウトカム指標を抽出することで、最終的なベストミックスの選定を行っているが、実際には重複がない場合も想定されることから、そのような場合にどのような選定を行うかについても検討していくことが必要である。

参考文献

- ・国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室監修：総合都市交通体系調査の手引き

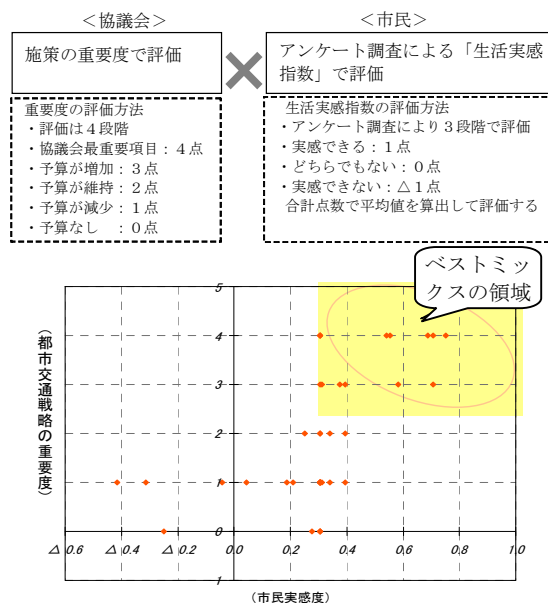


図2 第1段階：評価の高い指標抽出

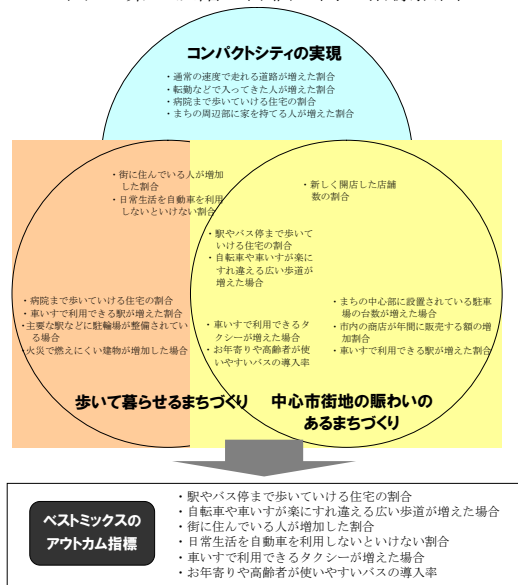


図3 第2段階：政策目標でベストミックス選定