

# 北海道における協働型インフラ・マネジメントのあり方\*

## 'Collaborative Infrastructure Management' in HOKKAIDO\*

瀬能博之\*\*・須永大介\*\*\*・林達朗\*\*\*\*・和泉晶裕\*\*・家田仁\*\*\*\*\*

By Hiroyuki SENOU\*\*, Daisuke SUNAGA\*\*\*, Tatsuro HAYASHI\*\*\*\*, Akihiro IZUMI\*\*, Hitoshi IEDA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

道路利用者や地域におけるニーズの多様化に伴い、今後の道路整備においては、地域の特色を活かし地域や利用者の満足度を高めるための整備・運用手法が求められている。

このことから、北海道の多様な地域特性や利用者ニーズに柔軟に対応でき「使いやすい道路」づくりを行うための整備・運用手法について検討を行ってきた。

本稿では、新たな道路整備・運用手法として、北海道における協働型インフラ・マネジメントの理念及び制度設計について考察することを目的とする。

### 2. 協働型インフラ・マネジメント手法の背景

昭和30年代から高度経済成長を果たしてきた日本は、急激に発展したモータリゼーション社会に対応するため、都市と都市を結ぶ幹線道路から生活道路を含め、道路整備は主に量的拡大が中心であった。

現在においても、都市部における慢性的な交通渋滞、また、交通事故など道路整備の必要性は依然として高いものの、人口減少・少子高齢化、地域の衰退など道路行政を取り巻く社会情勢も変化しつつあり、また、それに合わせ地域・ユーザーのニーズも、快適性、安全性、景観、環境など以前に比べ非常に多様化してきている。

北海道においては、地域が有する魅力的な資源や道路が抱える課題等はそれぞれの地域により異なる。そのため、地域の実情に即したきめ細かなニーズを把握し、道路の諸問題を解決しつつ、道路と沿道、地域が一体となった整備・運用により利用者の満足度や地域の魅力を向上させ、地域生活の支援及び地域活性化の促進を図ることが求められている。また、道路やそれらを取り巻く周辺状況、地域・ユーザーのニーズ等も常に変化していくことから、継続的で逐次改善することが出来る、協働型

\*、キーワード：協働、マネジメントシステム、評価

\*\*、正員、国土交通省北海道開発局建設部道路計画課

(札幌市北区北8条西2丁目, Tel: 011-709-2311 FAX: 011-757-3270)

\*\*\*、正員、財団法人計量計画研究所

\*\*\*\*、正員、京都市役所

\*\*\*\*\*、フェロー、工博、東京大学大学院

インフラ・マネジメント手法の導入について検討を行うと共に、今後各地域に広めていくため、試行的なワークショップを実践し制度設計の構築を行った。

### 3. 北海道における協働型インフラ・マネジメント手法の理念

北海道における協働型インフラ・マネジメント手法の理念は以下の3点である。

1点目は、箇所単位ではなく路線単位で、長期的な視点から整備・運用方針を策定し、それに基づき道路の整備・運用を継続して行うことである。これまでの道路整備・運用は、主として個別箇所の問題解決型であったが、路線全体の計画を策定し、その計画をPDCAサイクルで運用することで、個別箇所単位ではなく路線単位で長期的な視点において整備・運用を継続的に行うことを目指す。また、今後は路線全体とその沿道を一体的な空間とみなし、空間全体の魅力を高める魅力向上型の発想が必要である。

2点目は、道路の計画策定、整備・運用に、地域・ユーザーの意見を取り入れることである。検討プロセスの透明性を確保することはもちろんであるが、多様なニーズに柔軟に対応するためには、初期の計画段階から、地域・ユーザーのニーズの把握が重要であると共に、ニーズを踏まえた様々な整備・運用のアイデアについても意見収集を行い、地域の実情に即した道路整備・運用を目指す。

3点目は、協働を通じて地域・ユーザーとの交流連携を深め、地域・ユーザーの積極的な道路の利活用を促進することである。道路の計画策定のみならず、道路の使い方についても検討し、地域の魅力を高め活性化を目指す。

北海道における協働型インフラ・マネジメント手法は、多様なニーズに柔軟に対応するため、地域・ユーザーと行政が協働で「みち」について考え、限られた予算の中で知恵を出しながら、地域の魅力・活力を維持・向上させ、地域に求められる「使いやすい道路」の整備・運用を継続的に行う事を目的とする。

なお、北海道における協働型インフラ・マネジメント手法は、コスト面を考慮しつつ多様なニーズを反映させ

るため、既存ストックを極力有効活用するなど、既存道路の利活用に重点を置くものとする。また、今ある道路の問題・課題について行政と地域・ユーザーが議論し、地域にとって真に必要な道路のスペックや道路と沿道が一带となった空間の使い方を検討することが最も重要であるとする。

#### 4. 北海道における協働型インフラ・マネジメント手法の制度設計

北海道における協働型インフラ・マネジメント手法の検討プロセスを図1に示す。また、検討体制を図2に示す。検討のスタートとなる1stステージにおいては、当該路線の利用者であり地域を熟知している有識者等により構成される「企画アドバイザーグループ」により、路線に関わる地域戦略、路線に求められる役割、性能及び整備・運用の工夫を検討する一連のプロセスを経て基本プラン（案）を策定し、その後2ndステージに移行し、当該路線周辺の関係自治体及び農業、商業、観光業等の各業界のリーダーや地域住民等による「地域・路線検討協議会」および検討対象区間に直接的・間接的に関与するメンバーにより構成される「区間検討グループ」において、基本プランに基づくより詳細な検討を行い、実施評価を継続的に行う体制とした。

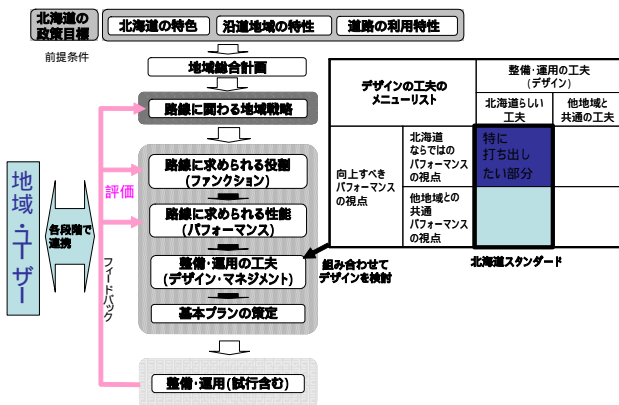


図1 検討プロセス

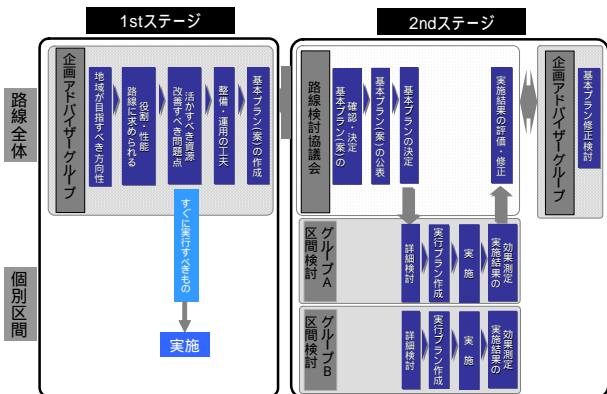


図2 検討体制

「路線に関わる地域戦略」については、路線の利用状況を踏まえつつ、生活、産業、観光等の視点から地域の目指すべき方向について検討を行う。

「路線に求められる役割」については、前述の地域戦略を踏まえ、検討対象となる路線がどのように使われているか、また今後どのように使いたいかにについて議論する。道路を使う目的については地域戦略の3つの視点（生活、産業、観光）から検討を行うものとした。

「路線に求められる性能」については、上述の役割を果たすために提供すべきサービス水準について検討するものとした。サービス水準の検討にあたっては、道路構造面、機能面、安全面など多様な視点から検討を行い、路線全体のパフォーマンスの向上を重視するものとする。

「整備・運用の工夫」については、路線に求められる役割、性能を踏まえ、それぞれの個別箇所における道路の問題や地域の資源、また、地域を熟知した人しか知らない隠れた資源の発掘など、問題点及び活かすべき資源について具体的に抽出し、それらの改善と魅力向上方策について検討するものとした。検討に当たっては、地域・ユーザーのニーズを十分反映し、コストに配慮し使いやすい魅力ある整備・運用メニューを検討するものとした。これらのメニューの中で特に北海道らしい工夫を凝らした整備・運用メニューを「北海道スタンダード」と総称している。

最後に、これまでの検討プロセスの成果をとりまとめ、整備・運用メニューや優先順位を明示した「基本プラン」を策定するものとした。

なお、一連の検討では、実際の整備・運用やその試行結果を評価し、その評価結果を踏まえ見直しを行う継続的なPDCAサイクルとなるフィードバックシステムを導入している。

#### 5. おわりに

本稿で報告した協働型インフラ・マネジメント手法の制度設計については、試行的なワークショップを実施し試行錯誤を繰り返しながら、徐々に構築してきたものである。現在、1stステージを終え、今後は2ndステージを実施する予定であり、これらの試行結果をもとに、さらに改良を加えていく予定である。

#### 参考文献

- 1) 家田：「協働型インフラ・マネジメント手法の発想～新しい社会基盤行政の環境の一環として～」，IATSS Review Vol.31, No.2, 2006
- 2) 高橋他：「知床における協働型インフラ・マネジメントの試み」，土木計画学研究・講演集No.35, 2007(投稿中)
- 3) 澤他：「ワークショップにおける合意形成支援ツールの開発」，土木計画学研究・講演集No.35, 2007(投稿中)