

「ユーザーオリエンティッドな道路行政の仕組み作り」

1. 基本的な考え方

(1) 1億3000万人が道路ユーザー

- ・『道路ユーザー』『道路関係税納税者』
- ・すべての道路ユーザーを満足させる道路行政へと転換が必要
- ・『台^{だい}』で数える道路行政から『人^{にん}』で数える道路行政へ

(2) 現道マネジメントが道路行政の原点

- ・道路ユーザーとの協働作業による現状理解の共有化
- ・道路ユーザーサービスの評価と診断システムの充実が必要
- ・現道マネジメントを通じ必要に応じて新規事業や改良事業

(3) 「工事」型道路行政から「成果」型道路行政へ

- ・高度成長期型行政からの転換が必要(Fordや米陸軍の組織変更)
- ・『成果』型道路行政に向けた組織変更も必要ではないか？
- ・『成果』型道路行政を支えるため技術と制度的仕組みの充実が不可欠

2. 協働型道路パフォーマンスマネジメントの導入～機能と空間の総合管理～

(1) ユーザーサービスの評価と診断のシステム作り

- ・即地主義が重要: 区間別管理とその積み上げ
- ・『評価機能』にとどまらず『診断機能』が重要
- ・診断に基づき必要となる施策と事業の抽出へ(メンテ、改良、新設...)
- ・サービスベースの組織変更やサービス評価・診断の専門組織化

(2) ユーザーとの協働型道路マネジメントの導入

- ・ユーザーの支援と納得に基づく道路マネジメントの『場づくり』
- ・『道路清掃の手伝い』に留まらない主導的な協働マネジメント
- ・モニタリング型 ITS 技術(歩行者 ITS の新たな方向性)
- ・『市民参画型道路計画プロセス』への展開

(3) 「道路のしみだし」= 道路周辺境界領域への貢献を進めるべき

- ・ユーザーにとって問題が多い境界領域
(ex. 駅の自由通路、踏切の安全・渋滞対策、バス停、沿道土地利用問題...)
- ・道路行政がユーザーをどう捉えるかを示す試金石

(4) 試験導入と社会実験をスタートすべき

- ・英国のRMS(ルートマネジメントストラテジーズ)や米国のパフォーマンスプランなどを参考事例に
- ・必要な仕組みづくりとソフト開発を早急に
- ・試験導入を通じて、コミュニケーション方式などをファインチューニング

道路分科会・基本政策部会（2002年5月22日）

『ユーザーオリエンティッドな道路行政の仕組み作り』

話題提供者 家田 仁

構 成

- 1．基本的な考え方
- 2．協働型道路パフォーマンスマネジメントの導入
～ 機能と空間の総合管理～

道路ユーザー（1億3000万人）

ドライバー

バス・トラック事業者

一般企業ユーザー

電気自動車等

バス等公共交通乗客

自転車利用者

歩行者

沿道空間利用者

沿道住民・商店等

道路関係税の
直接負担者

1 . 基本的な考え方

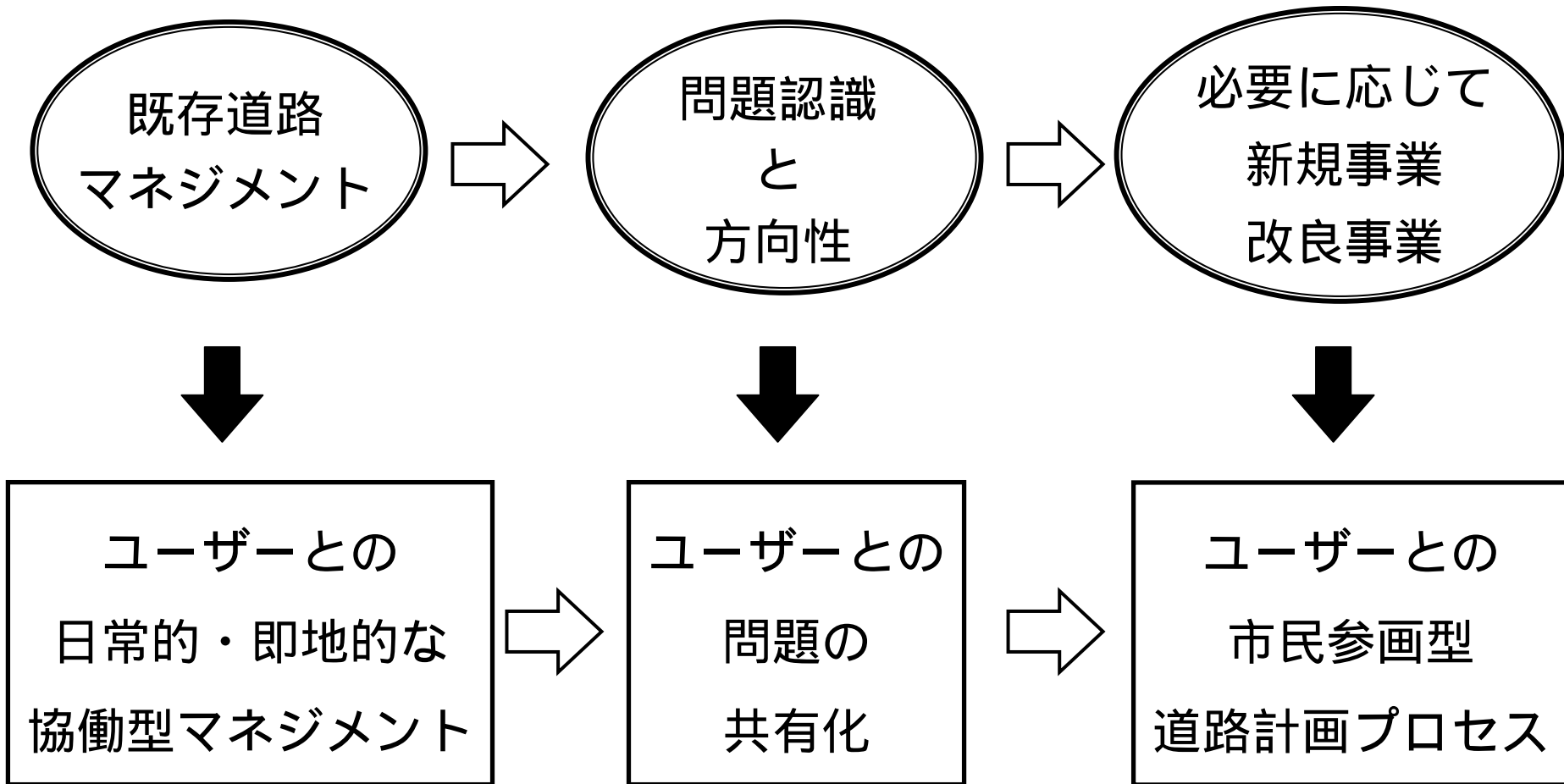
(1) 1 億3000万人が道路ユーザー

- 『道路ユーザー』 『道路関係税納税者』
- すべての道路ユーザーを満足させる道路行政へと転換が必要
- 『^{だい}台』で数える道路行政から
- 『^{にん}人』で数える道路行政へ

(2) 既存道路マネジメントが道路行政の原点

- 道路ユーザーとの協働作業による現状理解の共有化
- 道路ユーザーサービスの評価と診断システムの充実が必要
- 既存道路マネジメントを通じ、必要に応じて新規事業や改良事業

協働型道路マネジメントの重要性



(3) 『工事』型道路行政から『成果』型道路行政へ

- ・ 高度成長期型行政からの転換が必要
(Fordや米陸軍の組織変更)
- ・ 『成果』型道路行政に向けた組織変更も必要ではないか？
- ・ 『成果』型道路行政を支えるため技術と制度的仕組みの充実が不可欠

2 . 協働型道路パフォーマンスマネジメントの導入 ～ 機能と空間の総合管理 ～

(1) ユーザーサービスの評価と診断のシステム作り

アウトカム指標による全体目標設定

～ 米国を例にとって～

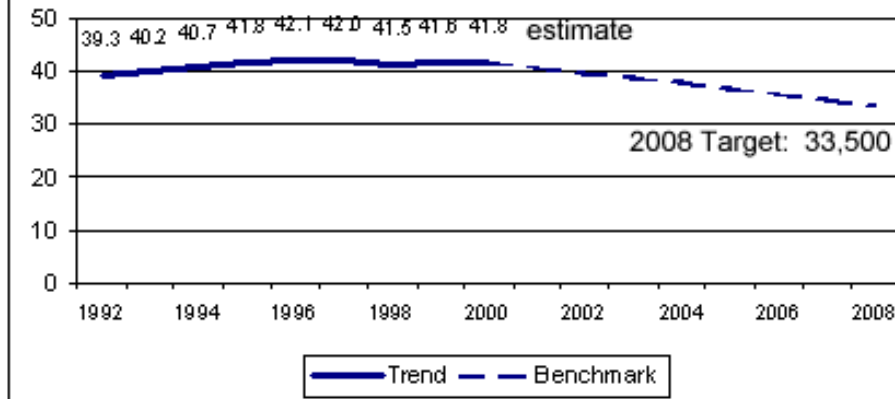
5つの施策目標

アウトカム指標(例)

現状値と目標値

交通安全	●——●	交通事故死者数	42千人(00年)	34千人(02年)
交通円滑化	●——●	渋滞発生率	32.6%(99年)	33.7%(02年)
生産性向上	●——●	輸送コスト	現状に比べ低減	
環境保全	●——●	排出ガス量	63.7百万t(98年)	61百万t(02年)
セキュリティ	●——●	老朽化した橋の比率	21.5%(00年)	20%(03年)

Performance Report報告例
(交通事故死者数)



現状、経過、予測等を全て

Performance Report
Performance Plan

として公開

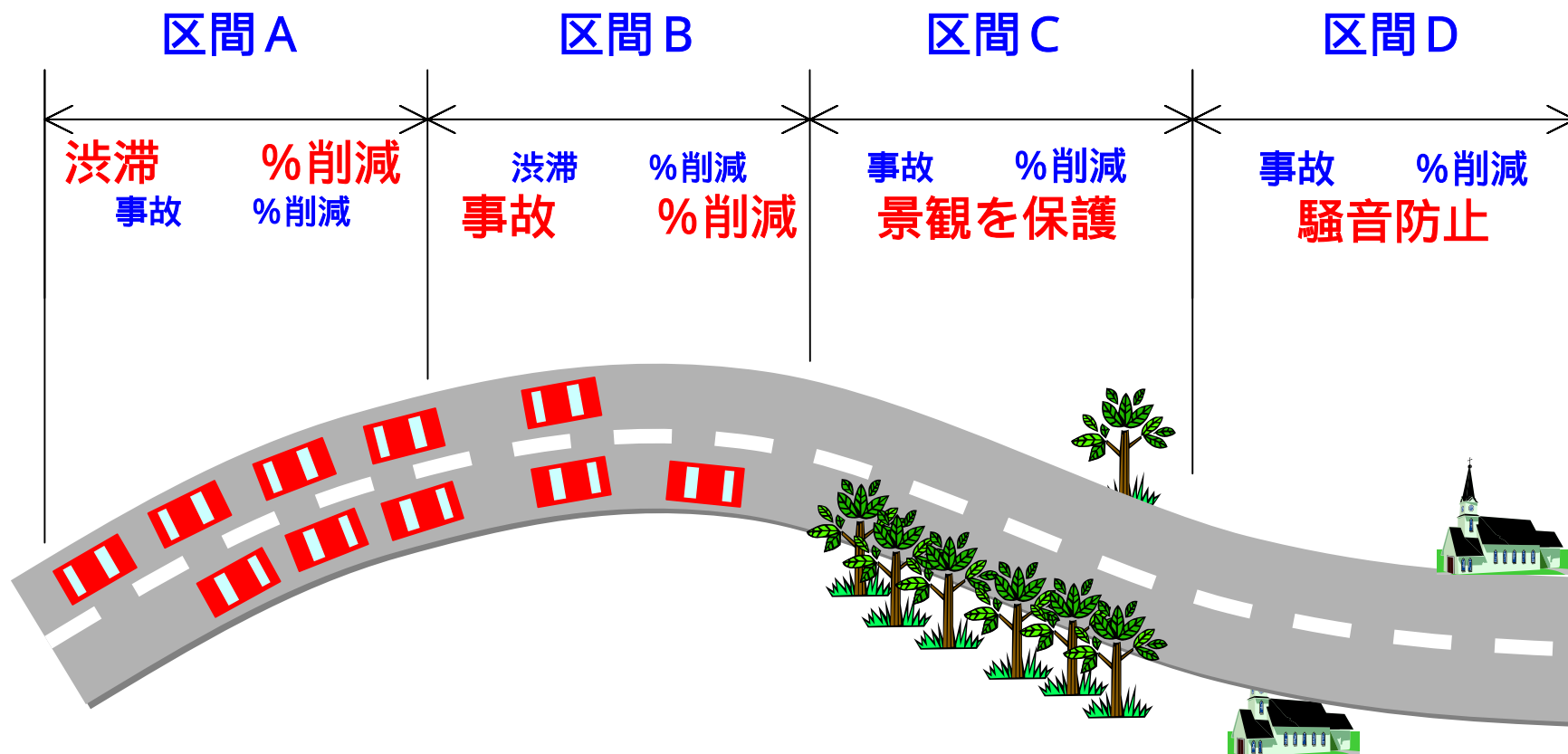
<http://www.fhwa.dot.gov/reports/2002plan>

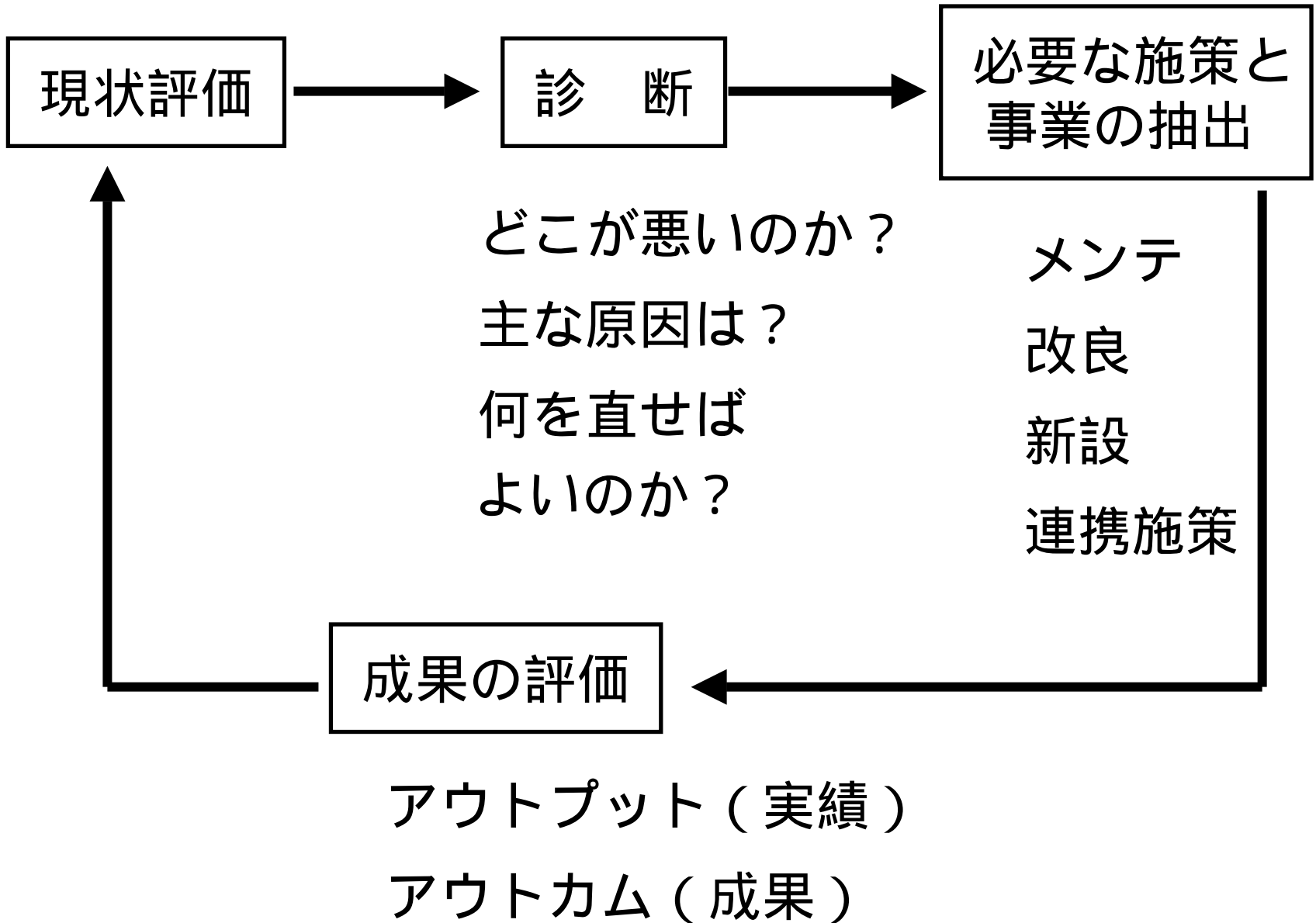
アウトカム指標を用いた区間評価

～ 英国のRMS(ルートマネジメントストラテジーズ)の例 ～

区間ごとに目標を設定

ローカルニーズをもとに、区間ごとに評価し、目標を設定



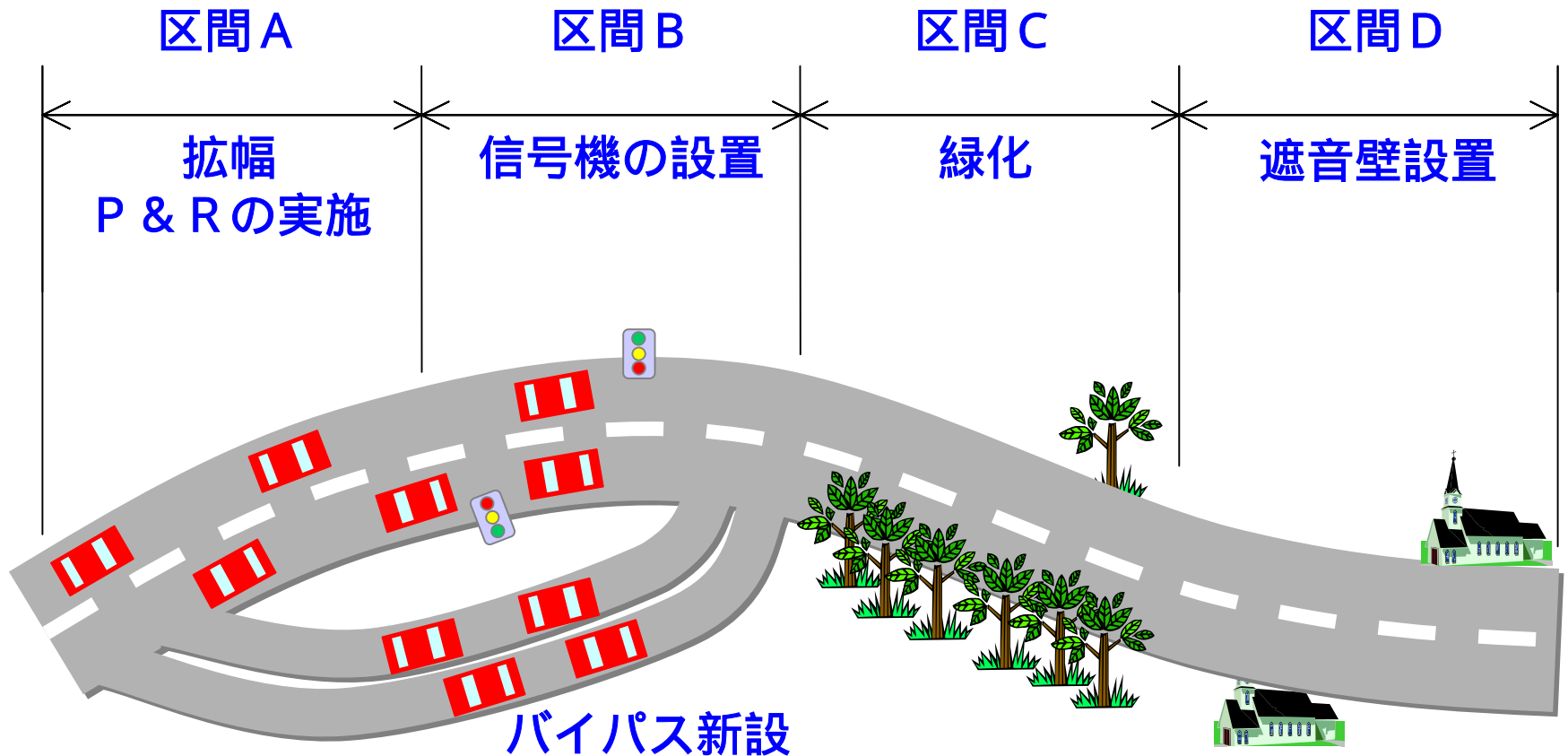


アウトカム指標を用いた区間詳細計画

～ 英国のRMSの例 ～

即地主義的な目標に基づく計画策定

目標を達成するための区間ごとの対策計画を策定



アウトカム指標による評価と計画への反映

～ 米国の例 ～

交通安全について：

外部要因の評価

「総交通量は2%/年の上昇率・老人/若年層ドライバーの増加」

前年度(2000年度)の実績・当年度(2001年度)の報告

「死傷者数の減少は底を打った」

「また、死亡率・負傷率共に連邦運輸省(DOT)の目標に達しなかった」

翌年度(2002年度)の戦略

アウトカム指標に
基づいた政策判断

「連邦運輸省の施策等により、交通事故の死傷率は減少してきたことは明らかであり。今後は重点的な対策が必要とされている」



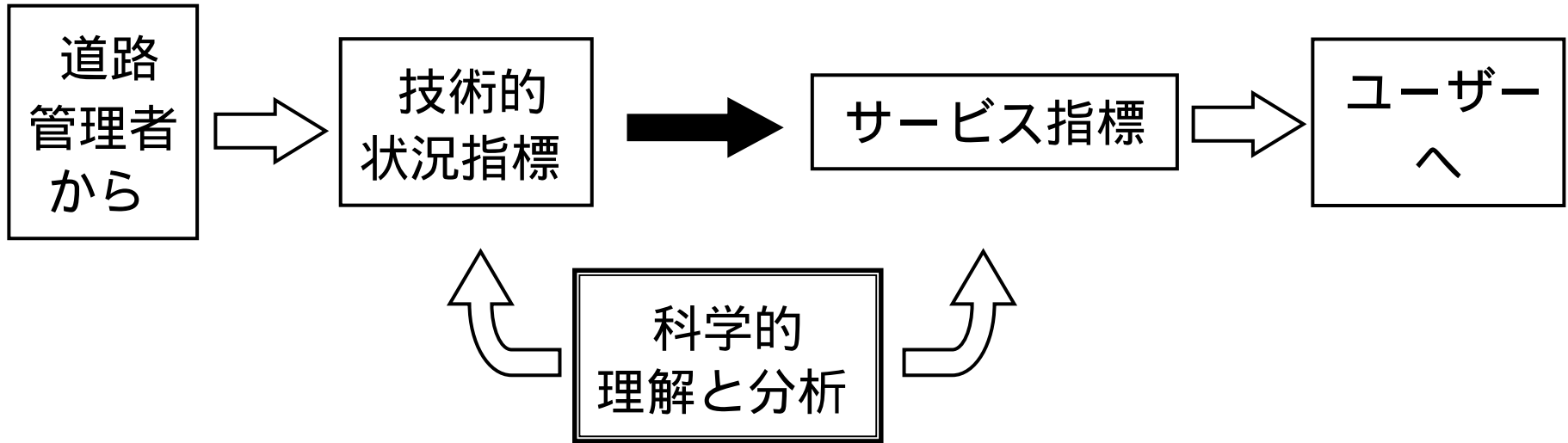
Performance Report
Performance Plan

として**公開**

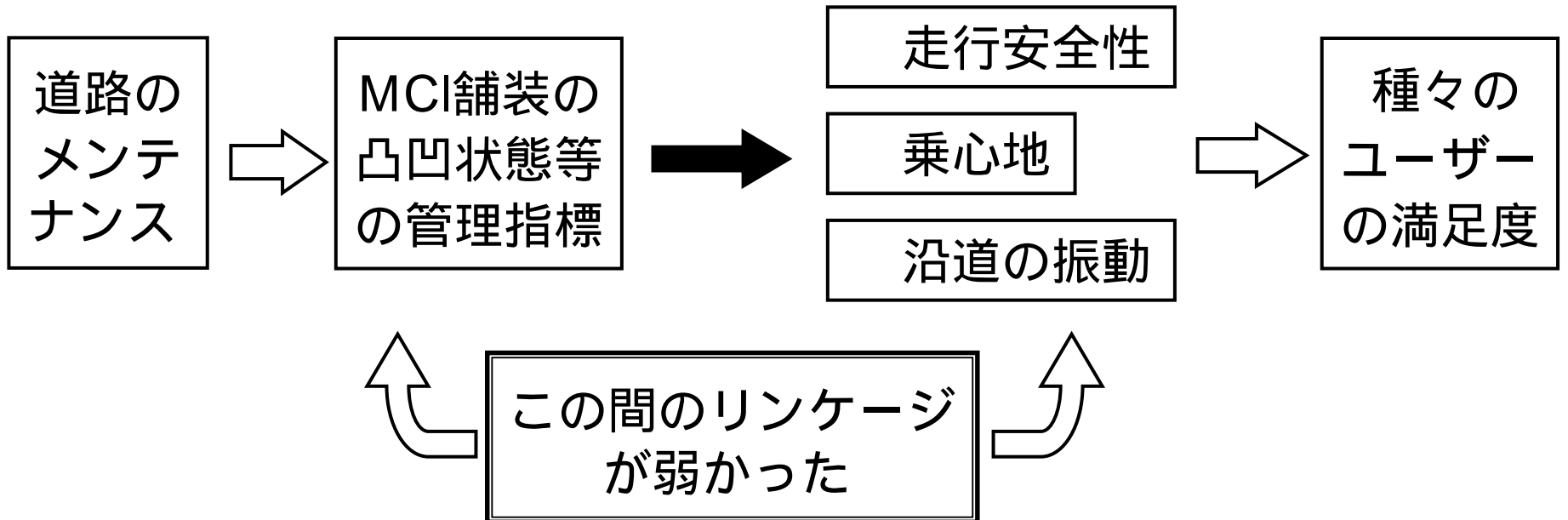
<http://www.fhwa.dot.gov/reports/2002plan>

米国連邦道路庁 FY2002 Performance Plan and FY2000 Performance Reportより作成

診断のシステム



[ex.]



(1) ユーザーサービスの評価と診断のシステム作り

- 即地主義が重要：区間別管理とその積み上げ
- 『評価機能』にとどまらず『診断機能』が重要
- 診断に基づき必要となる施策と事業の抽出へ
(メンテ、改良、新設...)
- サービスベースの組織変更やサービス評価・診断
の専門組織化

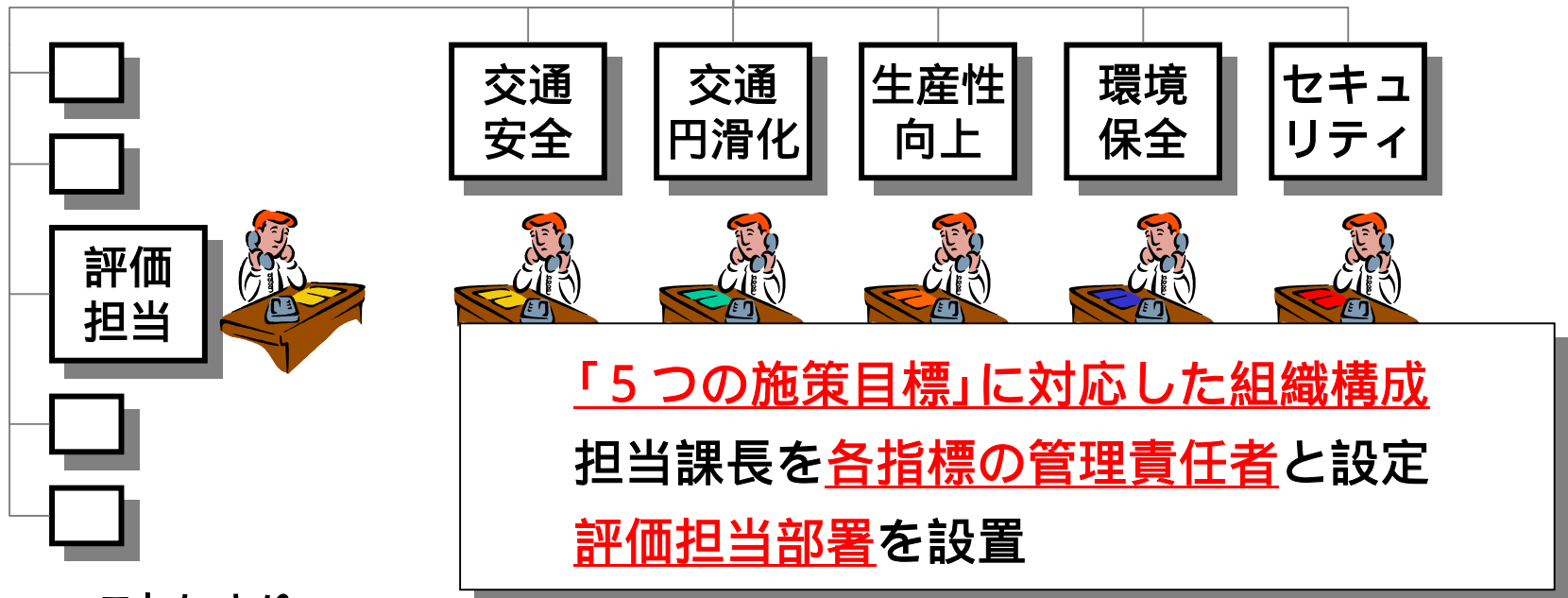
アウトカム指標ベースのマネジメント組織

～ 米国連邦道路庁の例 ～

1993年政府活動成果法(GPRA)の本格施行(1997)及び
TEA-21の開始(1998)にあわせ1998年に組織改革を実施

連邦道路庁
「5つの施策目標」
交通安全
交通円滑化
生産性向上
環境保全
セキュリティ

米国連邦道路庁



これにより...

整備の量から整備の質を重視

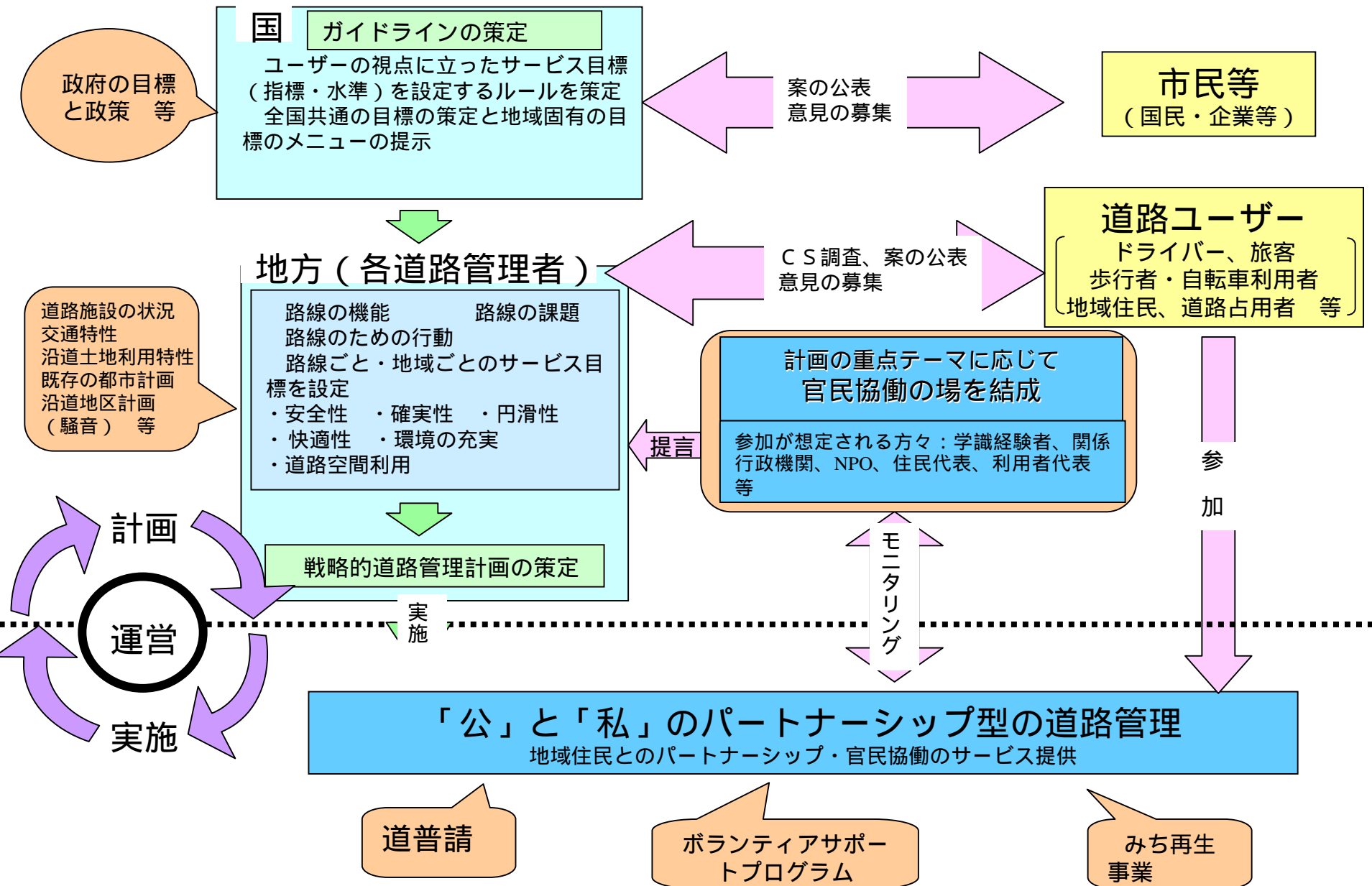
施策ごとの責任が明確化

指標の業績測定結果等に基づいて組織の評価が可能

(2) ユーザーとの協働型道路マネジメントの導入

- ユーザーの支援と納得に基づく道路マネジメントの『場づくり』
- 「道路清掃の手伝い」に留まらない主導的な協働マネジメント
- モニタリング型ITS技術
(歩行者ITSの新たな方向性)
- 『市民参画型道路計画プロセス』への展開

今後の道路管理（道路パフォーマンスマネジメント）



協働型マネジメント

～ 英国のRMSの例 ～

道路の「顧客」のニーズの抽出

各路線に対する道路利用者のみならず、
様々な関係団体のローカルニーズを抽出



(3) 『道路のしみだし』 = 道路周辺境界領域への貢献を進めるべき

- ・ ユーザーにとって問題が多い境界領域

(ex. 駅の自由通路、踏切の安全・渋滞対策、バス停、沿道土地利用問題...)

- ・ 道路行政がユーザーをどう捉えるかを示す試金石

(4) 試験導入と社会実験をスタートすべき

- ・ 英国のRMSや米国のパフォーマンスプランなどを参考事例に
- ・ 必要な仕組みづくりとソフト開発を早急に
- ・ 試験導入を通じて、コミュニケーション方式などをファインチューニング