

諸外国における道路管理マネジメント事例の比較分析

清水哲夫*

中村文彦** 鳩山紀一郎***

本稿は、英国・米国・ニュージーランドで実施されているいくつかの道路管理マネジメント手法の現状と問題点について、現地ヒアリング調査等を通じて整理を行い、我が国で協働型インフラ・マネジメント手法を展開する際に留意すべき事項を提起したものである。その成功のための重要なポイントとして、即地性、総合性、協働性、体系性、継続性の五つの担保があり、3か国の手法の得失をこれらの特性から評価している。

International Comparative Study on the Road Service Management Scheme

Tetsuo SHIMIZU*

Fumihiko NAKAMURA** Kiichiro HATOYAMA***

This paper focuses on the road service management schemes implemented in United Kingdom, the United States and New Zealand. Status and problems of these schemes are described in detail, based on deep interview surveys to staffs in charge. We review these schemes in terms of 5 characteristics, 'locality', 'comprehensiveness', 'cooperativeness', 'systematicness' and 'continuity'. Finally, we raise important points for implementing such kind of scheme in Japan.

1. はじめに

諸外国では、既に供用されている道路の利用上の問題点を住民や利用者から発掘し、道路管理者が彼らと協働しながらそれらを解決していく「道路管理マネジメント手法」の事例がいくつか行われている。

これらの事例は、やはりNew Public Management (NPM)の理念が発達したアングロ・サクソン諸国で見られる。これらの国では、国家全体の道路行政に顧客志向や成果主義に基づいた道路事業評価システムが取り入れられている。もちろん、このような仕組みが、国家全体の道路事業評価だけでなく、個別道路区間の維持管理業務の評価へと展開していくことは当然の流れであろう。国家全体の政策目標はその達成度合いを利用者や住民が実感することは大変難しいが、日常的に接している個別の道路区間に対して持っているニーズと密接に関連した評価指標の達成度合いは、実感を持って理解される可能性がきわめて高い。

我が国でも、道路行政全体としては顧客志向や成果主義を取り入れる試みが既にスタートしている。

* 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻助教授
Associate Professor, Dept. of Civil Engineering,
the University of Tokyo

** 横浜国立大学大学院環境情報研究院教授
Professor, Faculty of Environment, Information and
Science, Yokohama National University

*** 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻助手
Research Associate, Dept. of Civil Engineering,
the University of Tokyo
原稿受理 2006年3月20日

もちろん今後は、地域単位や路線単位での道路管理マネジメント手法の開発が喫緊の課題となってくる。家田は本論文の前稿(pp.138-145)において、道路等のインフラを利用者や住民と協働してPDCA的に改善していく方法を総称して「協働型インフラ・マネジメント手法」と呼ぶことを提唱している。協働型インフラ・マネジメント手法を体系的に整備していく時に重要なのは、前稿やその参考論文も参考になると、即地性、総合性、協働性、体系的、継続性の五つのポイントをいかに担保するかである。

本稿は、諸外国における道路管理マネジメント手法の現状と問題点について、現地ヒアリング調査等を通じて整理を行い、先の五つのポイントから、それぞれの手法の特徴や課題について比較分析した上で、我が国で協働型インフラ・マネジメント手法を展開する際に留意すべき事項を提起することを目的とする。

2. 英国におけるRoute Management Strategies (RMS)の実施状況^{1,2)}

2-1 英国の道路計画・管理体系とRMS

英国の幹線道路は、我が国的高速道路に相当するM線、国道バイパスに相当するA線でネットワークを形成している。これらの路線は国策として政府が計画し、Highways Agency(HA)が建設と維持管理を実施している。一方、幹線以外の道路は、地方自治体が作成するLocal Transport Plan(LTP)に従って計画される。

地域の一般道路はほぼ地域のニーズに対応すればよいが、幹線道路は地域の事情に配慮するだけでなく、英国やEU全体としての路線機能とも折り合いをつけることが必要である。RMSは、LTPと連携して幹線道路が通過する地域の特性に配慮しながら、広域交通ネットワークにおける役割を付与するために、住民や利用者によって代表されるステークホルダーの参加の下で、幹線道路上の特定路線における10年間の維持管理計画を策定し、その機能を高めていくスキームである。なお、RMSの実施状況等については家田ら³⁾が既に簡単にまとめているが、本稿ではそれに新たな情報を加え、かつ考察をより詳細にする等の改良を加えていることを記しておく。

RMSは1999年から試行が開始され、現時点では70路線程度で完了、または進行していると考えられる(HAのホームページではRMSの進行状況を一括

で見ることができなくなってしまったため詳細は不明である)。

RMSの導入目的は、HAの投資計画を他の交通戦略と一貫性のあるものとする、HAの道路ネットワーク戦略に関わる投資計画を最適化すること、計画プロセスにおいて道路管理者と利用者・住民の参加を最大化すること、とされている。

の目的は、先のLTPや、地域交通の効率的運用のために地方自治体が策定するMulti-Modal Study(MMS)と関連づけることによって達成される。すなわち、HAと地方自治体の役割分担を明確にした上で、相互の連携のもとに地域交通サービスを改善することができる。RMSの対象となる路線は、英国の幹線道路として期待される機能・役割を果たさなければならないが、通過する複数の地域のニーズも無視することはできない。そのため、地域ごとに住民や利用者の意見を取り入れながら路線の維持管理計画を策定していくことは、事業の円滑性や効率性の観点から重要となる。すなわち、の目的を達成することがの目的を達成することの必要条件となる。

2-2 RMSの成果物

RMSでは、Route Function、Route Objective、Route Problems、Route Actions、Route Management Planの5種類の成果物が作成される。

Route Functionは、対象路線が幹線道路として果たすべき機能で、地域や国家の視点から記述される。

Route Objectiveは、機能を満たすために路線が具備すべき性能を規定しており、これらは全国一律に、経済性、安全、環境、アクセシビリティ、統合性の五つの観点から記述される。ここまでで、路線が達成すべき目標が規定されることになる。

Route Problemsは、目標達成の障害となる問題点がリスト化される。これらの問題点は、RMSに参加する利用者や沿道住民から指摘されるきわめて局所的なものは極力排除し、広域として解決が必要なものが提示される。Route Actionsはリスト化された問題点を解決するための手段群であり、これらを3年間のアクションプラン、10年間の長期プランとして整理したものがRoute Management Planである。

2-3 RMSの実態調査

RMSの進行状況や課題を詳細に把握するために、筆者らを中心として現地調査団を結成し、2003年9月にヒアリング調査を実施した。

調査の方法は、RMSを管轄するHAの担当スタッフと全体的なスキームに関する意見交換を行った後に、HAからA11(M11 to Norwich)、A43/A45(M40 Bicester to A14 Thrapston)、M1/M10(London to M6, JCT19)の3路線の作業を担当していたコンサルタントを紹介してもらい、実際の運用について詳細に話を聞いた。

調査団の滞在中にA5/M54/A449/A5(Shrewsbury to M6)のRMSでイニシエーションミーティング(後述)が開かれることになっていたので、それにオブザーバーとして参加させてもらった。

2 - 4 RMSの手順

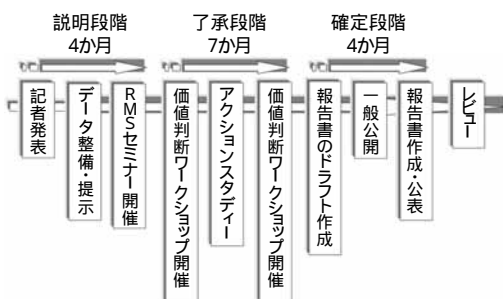


Fig. 1 RMSの進行プロセス(2003年秋まで)

次に、ヒアリングを実施したA11で実際に行われたプロセスを例に、RMSの手順を説明する。当路線は、Cambridge近郊のM11とNorwichを結ぶ幹線道路である。RMSでは一部の区間を除いた88kmが対象となった。以下の手順を簡単にまとめたものがFig.1である。

2003年2月にRMSの開始がプレス発表され、2か月間で路線の交通サービスデータを整備した後に、同年4月に幅広いステークホルダーが参加するRMSセミナーを開催し、路線の現在および将来の問題点について議論が行われた。ステークホルダーとして、地方自治体担当者、交通事業者、物流業者、自然保護団体、自動車団体、乗馬団体、地域企業等がリストアップされている。セミナーでの議論では、テーマ別や地域別にテーブルを分け、参加者が議論するような運用がなされているようである。後述の価値判断WSも併せて、議論の進行は専門のファシリテーターが担当するようである。

参加者から指摘される問題点と併せて、先の五つの性能をいくつかの客観的指標で表現することで、Fig.2のような性能評価シートが作成される。例えば、安全性であれば「台キロ当たり事故率」と「死

A11 Route Performance Framework - Sections A to F - Do Nothing (2005)

Performance Indicator (Event)	Section A 11.1.1 km Staff M11 to Norwich Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)			Section B 11.2.1 km Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)			Section C 11.3.1 km Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)			Section D 11.4.1 km Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)			Section E 11.5.1 km Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)			Section F 11.6.1 km Staff A11 (M11 to Norwich) Staff A43/A45 (M40 to A14) Staff M1/M10 (London to M6)		
	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section	Sub-section		
SAFETY - Road Safety PIA per 100 million vehicle km's	10.76	0.19																
SAFETY - Road Safety Severity Ratio (KSI Ratio)	0.19																	

Fig. 2 区間の性能評価シート (A11 M11 to Norwichの例)

「傷事故比率」という指標が用いられている。これらの指標は、路線の問題やニーズに即してコンサルタントがフレキシブルに設定しているようである。

このような評価は対象路線全体として行うのではなく、分割された区間別に行われる。A11では、道路構造や交通特性等を考慮して6区間に分割されたが、これも担当コンサルタントの裁量で行われている。こうすることで、例えばFig.2を見ると、先の「死傷事故比率」は、区間BとDはよい状態だが、区間CとEは比較的高い値であるという風に、区間別にきめ細かく評価が可能となる。この評価シートについては、現状と10年間何も対策を行わなかった場合の見込みの2種類が提示される。

以上2種類の成果を以て、Value Management Workshop(価値判断WS。以下WSと称す)が翌5月に開催された。価値判断WSには、特に重要なステークホルダーだけが参加する。ここで、指摘された路線の問題点を客観的な性能評価シートを考慮しながら精査し、重要度を定める。

重要度の高い問題点は、価値判断WS後に担当コンサルタントにより詳細な調査が実施され、2003年10月に開催された第二回価値判断WSで参加者に報告され、問題点の改善策とその3～10年計画を盛り込んだRMS最終案を確定した。

作成したRMS報告書は、3か月間の縦覧にかけられる。成果物の郵送配付にとどまらず、路線の複数地点でRMSの展示も数日間行われている。一般からの意見も反映させ、2004年3月にRMSを確定した。

一般的には、RMSセミナーまでに4か月程度、第二回価値判断WSまでに11か月程度、最終報告書の公表までに15か月程度かかるのが標準的とされている。

2 - 5 他の道路関連事業・計画の影響

RMSが対象とする幹線道路は多くの地方自治体を通過するため、必然的にLTPの影響を大きく受ける。

広域都市圏では、自治体の主導によりMulti-Modal Study(MMS)が実施される。これとRMSのコンフリクトを指摘する担当者は多い。例えば、M1/M10では、2002年にRMSを開始したにもかかわらず、沿線都市圏のMMSとの整合性を担保するためにその策定を待つ必要が生じて、結局2005年秋までRMSの公表ができなかった。

また、HAは2000年に全国規模で幹線道路の改良

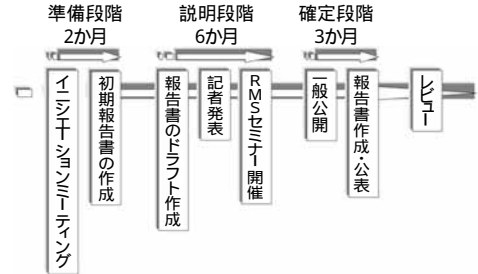


Fig. 3 RMSの進行プロセス（2003年秋以降）

を行うTargeted Programme of Improvement(TPI)という事業を実施しており、RMSはTPIを前提に策定する必要がある。

2 - 6 RMSプロセスの改善

RMSは、HAが体系的な最小限のガイドラインを策定し、路線を担当するコンサルタントがガイドラインに基づきながらある程度の裁量を発揮して運営されている印象を受ける。

しかし、HAや担当コンサルタントからのヒアリングを通じて感じたのは、住民や利用者がRMSに思ったほどの興味を示していないことであった。その割に1路線当たり2,000万円ほどの費用がかかる上、時間がかかりすぎるといった認識をHAが持っており、2003年秋からRMSプロセスがFig.3のように変更されることになった。

新ガイドラインを旧ガイドラインと比べた時の最大の特徴は、主要なステークホルダー以外が参加する機会がほぼなくなったことにある。初期に10数名の主要なステークホルダーが一堂に会してイニシエーションミーティングが開催され、路線の機能や問題点の抽出がこの場でほとんど確定してしまう。公開のセミナーも一度のみとなり、全体として11か月程度にプロセスが短縮されることになった。ちなみに実態調査を行った3路線では、A11とM1/M10が旧ガイドラインで、A43/A45とA5/M54/A449/A5が新ガイドラインで実施されている。

また、新ガイドラインでは、従前はRoute ObjectiveといていたものがPolicy Objectiveに変更された。これは路線単独ではなく広域をより考慮した目標設定を行うという意図から来ているようである。同時に将来の土地利用・開発計画を考慮する必要が生じたことも新ガイドラインの特徴的な点である。

その他、旧ガイドラインでは、区間分割方法が曖昧である、評価指標が抽象的すぎるとの批判も多く、提示されるアクションも指摘された問題点との関係

性が必ずしも高くない。特に実態調査的なアクションが数多く見られるが、大きな問題はTPIで既に対応済みであった可能性が否定できない。

3. クライストチャーチ市の道路行政マネジメントとその展開

3-1 ヒアリング調査の実施

ニュージーランドの交通計画においても、目標管理型の手法が取り入れられているようである。そのため、英国RMSのような道路管理マネジメント手法が展開される土壤があることは想像に難くない。

そこで、ホームページ等でニュージーランドの主要都市における取り組みの情報を収集し、特に進んでいると考えたクライストチャーチ市の交通計画担当者に2004年10月末にヒアリング調査を実施した。

3-2 市の交通計画の位置づけ

ニュージーランド・カンタベリー州の州都クライストチャーチ市は人口30万人強のコンパクトな都市であり、緑の多い都心を持つガーデンシティとして知られている。

交通計画上の州と市の役割分担に関しては、地域的な交通戦略および公共交通の管理は州で行い、一方で市は道路交通ネットワークと一部の駐車場について、計画、開発整備、維持管理を行う。市の交通部門は、都市開発、交通・街路、環境の三つに分かれている。

そのうち交通・街路のグループでは、持続可能で、安全で利便性の高い、道路、自転車道、歩道と旅客輸送からなる効果的なシステムを有する都市をめざし、かつ生活の質の向上を目指すという目標のもと、主要幹線道路網の整備、交通管理、安全性改善、歩行者や自転車のための社会基盤整備に資する政策および計画立案を行っている。モビリティマネジメントを含む市民への啓発・教育活動も担当している。

もっとも基本となる上位に位置する計画はNew Zealand Transport Strategy(2002)で、州レベルではRegional Land Transport Strategy(2002)そして市レベルではMCTS(Metropolitan Christchurch Transport Statement:2003)、City Streets Asset Management Plan(2003)、Proposed Christchurch City Plan(1999)などがある。以下では、そのうちから市の道路行政に全体的に取り組む姿勢を明示しているMCTSについてその概要を紹介する。

3-3 MCTSにおける道路行政マネジメント⁴⁾

MCTSはいわゆる長期計画で、次の20年間で望ま

れる都市を実現するために必要な投資の方向性を決定するものであり、あらゆる交通機関利用者のニーズのバランスをとることを目指している。

MCTSでは、目標達成のためにインセンティブを取り込んだ仕組みを導入し、需要管理の導入の重要性をFig.4の概念図を用いて説明している。図では、従来の投資の方法の継続では20年後の目標達成はせいぜい20%程度であり、投資に動機付けを加えると50%強になるが、100%達成させるためには需要管理が必要ということを示している。ここでいう動機付けとは、自動車以外の方法で移動することを魅力的にするさまざまな施策への優先的投資を意味している。またここでいう目標は、社会的、文化的、経済的、環境的な側面からのバランスを考慮し、生活の質を最善にするような交通の実現であり、平等、安全、持続可能性がポイントとなっている。

MCTSでは従来よりも年間投資額を増加させる予定だが、道路投資額はほぼ一定レベルに抑えられており、公共交通や歩行者、情報提供や都心の快適性向上のために予算増に充当されている。

Fig.4にあるステージ1が議会で承認され、ヒアリング実施の段階では、ステージ2に進むところであった。このステージでは、投資の優先順位的具体化とともにパフォーマンスのモニタリングを実施に移すことになっている。ステージ1で承認されたStatementsに基づいて具体的な計画内容が決められ、その中にはTable 1に例示するような成果指標やパフォーマンス指標が示されている。

3-4 道路管理マネジメント手法への展開

MCTSはまだ動き出して間もない段階であり、目標達成の手段としての道路管理マネジメント手法がどのように機能するかは残念ながらまだ判断できる段階ではない。しかし明確に目標を設定し、実行可

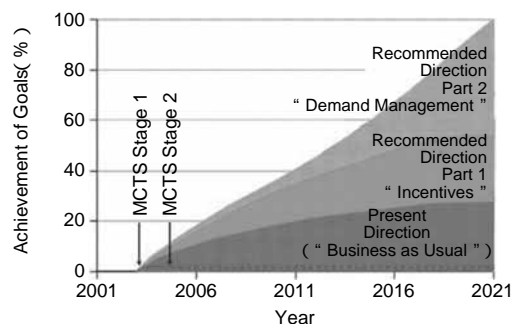


Fig. 4 MCTSにおける目標達成の概念図

能な範囲を明示していく考え方を徹底していくことで、英国RMSのような手法が展開していくことに大きな期待を持っている。

実際にいくつかの道路改良プロジェクトでは、関連する多くの主体を取り込んで空間配分の検討を行っているようである。ヒアリング調査では、都心から空港に至るFendalton通りの拡幅事業が紹介された。4車線への拡幅にあたり、沿道アクセス、中央分離帯の設定、自転車や歩行者の横断方法、バス停、路側の駐車スペースと運用、交差点設計を対象に関連主体を巻き込んだ検討を行い、特に住民向けには、航空写真とParamicsによるシミュレーションを組み合わせたプレゼンテーションを導入して、合意形成に大きく貢献した。

4. ワシントン州の道路行政マネジメント⁵⁾

4-1 ヒアリング調査の実施

米国では1993年より、政府行政評価法(Government Performance and Result Act)の施行により、道路行政においても成果主義のマネジメント体制が本格的に始まった。連邦交通省には長期戦略計画、業績計画および業績報告書の作成が義務付けられ、各州の交通省もこれに準じて独自の方法でこれらを作成している。またPI先進国であることもあり、さまざまな満足度指標も業績評価指標に組み込まれている。なかでもワシントン州交通省(WSDOT)は、先駆的にグレーノートブック(Gray Notebook)と呼ばれる業績計画・報告書を年に4回発行し、種々のプロジェクトの進捗状況やアウトカム指標を公表している。

そこで、2005年1月末にWSDOTの担当者たちにヒアリング調査を行い、マネジメントの実態と協働がどの程度行われているかを調査した。その一つの試みについて次に紹介する。

4-2 主要道路安全プログラム

ワシントン州では、1992年から主要道路安全プログラム(Corridor Safety Program)と呼ばれる施策がWSDOTとワシントン州交通安全委員会との連携、ワシントン州警察の協力の下で実施されている。その目的は、地元の住民や学校、企業、行政などが対等の立場で協力して低コストかつ即効性ある交通事故削減対策を考える協働型プログラムであり、統計的に事故が多くかつ現地のサポートも得られる場所(1箇所10~20マイル程度)で実施される。既に19箇所プログラムは終了し、事故件数にして1割、死

Table 1 MCTSの成果指標およびパフォーマンス指標

アウトカム指標	道路交通管理による具体的貢献
安全な都市	効果的な道路交通管理で、自動車運転者、歩行者、自転車運転者が事故に巻き込まれ負傷するリスクを小さくする
丈夫でかつ皆が参加するコミュニティ	効果的な道路交通管理で、都市内での社会的活動が容易になる
いきいきとした都市	効果的な道路交通管理で、私用や商用による移動を容易にし、商業や社会活動のバリアを少なくする
サービス	パフォーマンス指標
経済	
道路交通がより円滑で安全であること	円滑で安全に移動できることに満足している居住者の割合が80%以上
環境	
道路交通を円滑で安全にする路面標示や標識、信号機の提供	<ul style="list-style-type: none"> ・1万人あたりの事故数の5年間平均値の削減 ・標識に対する居住者の満足度を85%以上に上げる ・破損、判読不能、紛失した標識類はすべて、発見から短時間で迅速に改修する 規制標識: 2時間以内 案内標識: 1週間 駐車場案内やバス停: 2週間 ・路面標示は9か月ごとに塗り直す
緊急時の対応速度の向上	都市部で15分以内、郊外で20分以内



Fig. 5 主要道路安全プログラムキックオフの様子

亡事故件数は1/4の削減効果が確認されている。

具体的手順としては、実施区間が選定されると対策委員が公募され、対策委員会が設置される(Fig.5)そして当該箇所における交通事故の実態調査と分析を行い、解決策とその実施主体が特定され、一定期間公示された後に実施されることになる。

例えば1999年に実施された州道97Aにおけるプログラムでは、飲酒運転が主要な事故原因であった。そこで、対策委員会は各地域で教育活動を行うとともに、特に飲酒運転の取締りを強化し、同時に犠牲者の写真とともに飲酒禁止を謳った看板を設置することを行った。その結果として57%の飲酒事故を削

Table 2 比較した3事例のマネジメント特性

	即地性	総合性	協働性	体系性	継続性
RMS(英)					?
MCTS(NZ)		?		×	?
CSP(米)		?			

注) : 大変優れている、 : 優れている、 : やや優れている、 × : 優れていない、 ? : 不明。

減できたということである。

ワシントン州では、特に交通事故に関しては以上のような協働型プログラムが実施されているものの、交通渋滞などその他の問題点に関してはこのようなプロセスを取られることは少なく、また道路の問題が地域に与える影響など総合的視点から見た問題の捉え方はされていないのが現状のようである。

5. 道路管理マネジメント手法の特性比較

ここまで、アングロ・サクソン系3か国において、道路管理や改良計画にマネジメント手法を適用している事例を紹介してきた。

1章でも述べたように、このようなマネジメント手法では、即地性、総合性、協働性、体系性、継続性の担保が重要と考えている。Table 2は各事例が上記五つの特性を有しているか整理したものである。

クライストチャーチは、現時点では道路管理マネジメントを始めようとしている段階であり、具体の道路を管理するプロジェクトという観点で即地性はもちろん担保されるであろう。協働性についてもその素地は期待される場所である。しかしきちんとした体系づくりを志向している雰囲気は感じられず、そのため継続性や総合性についても不明である。

ワシントン州では、成果主義に基づく業績評価が義務付けられている点で継続性は担保されており、連邦交通省とWSDOTの間で目標の整合が図られている点で体系性も保たれているといつてよい。また、主要道路安全プログラムに見られるように即地性と協働性の観点は一部では見られる。しかしながら総合性に関しては前述のとおり疑問が残る。

一方、英国RMSについては、国として手法をガイドライン化し、評価する指標についても一定の範囲内で設定することが要求されるなど、体系性には大変優れている。あまりにローカルな問題を取り扱わないとはいえ、即地性も担保されている。協働性については2章で述べたように、プロセスの見直しによりステークホルダーの参加する機会が減ってき

ていることから、提案された当初よりはこれが減退している恐れがある。逆に総合性については、道路以外の地域経済の問題も大幅に考慮することになり、当初よりは改善している。継続性については、RMSが想定する10年間の改善プログラムの後に、第二期RMSとして継続するかどうかは、残念ながら明らかにされていない。

6. おわりに

本稿ではアングロ・サクソン諸国で実施されている道路管理マネジメント手法について、現地調査を通じてその現状や課題を整理した。必ずしもそれぞれの全体像を理解していないことを割り引いて考えなければならないが、即地性、総合性、協働性、体系性、継続性の五つのポイントから、各手法の特性を示すことができた。

現時点で筆者らが考える道路の協働型インフラ・マネジメント手法は、英国RMSにある程度類似したものと考えている。すなわち、路線や地域内ネットワーク存在する利用者や住民の不満や改善要望を協働作業を通じてリストアップし、客観的な交通サービス水準や産業・地域振興に関連する指標等により地域バランスを考慮しながら、不満や改善要望の重要度や具体の改善アクションを協働作業で決定していく。ただしRMSとは異なり、このプロセスを繰り返し実施していくことを是非とも徹底したい。このことにより、道路行政もこの手法を単なる不満のガス抜きとして捉えるのではなく、また、利用者や住民側も時にバランスを欠いた自己の要望を一方的に要求するのではない、長期的な協力関係を築いていくことが肝要である。そのためには、問題解決的な堅苦しい話だけではなく、道路の楽しみの要素を活用して総合性を志向すべき事は前稿(pp.138-145家田)でも述べられているとおりである。

その際に、英国RMSが対象とする幹線道路の特性に十分配慮する必要がある。すなわちM道路やA道路は、都市では環状道路として郊外を通過し、都市間では極めて厳しい沿道立地コントロールのお陰で住居や商業施設が立地していない。RMSに思ったほどの関心が得られないのも、この点が影響していると思われる。一方、我が国の国道では、沿道立地コントロールを強化する発想はなく、狭隘な平地に人口が集中している現状では、都市間幹線道路とはいえども地域交通への用に供さなければならない。そのために、RMSよりは高いレベルで利用者や住

民に関与してもらおうほかないと考えている。

最後にやはり交通管理権限の話に触れざるを得ない。英国では幹線道路での交通管理権限は警察からHA等道路管理者に委譲されたことがRMSによる改善プログラムの円滑な進行の助けとなることは想像に難くない。一方で、我が国では道路管理の主体が国、県、市町村と分かれ、その上の交通流の管理権限は警察が持っている。この場合、行政にとって一番困るのは、権限の狭間に存在するような改善要望が出た時である。この場合、利用者や住民から「こんな簡単なことができないのはおかしいではないか」という怒りを表明してもらって、これを「外圧」として行政の対応措置を改善していくことも、ステークホルダーが参加する協働の場を提供することで将来実現できる可能性があるのである。

文末ではあるが、3箇所のヒアリング調査に支援頂いた(財)国際交通安全学会、本論文を作成するにあたりヒアリング調査で貴重な情報提供を頂いた、HA、クライストチャーチ市役所、ワシントン州DOTの関係各位に感謝申し上げる次第である。なお筆者らのつたない英語力によるヒアリングであるため、内容に若干の間違ひがある可能性もある。その責任は全て筆者らが負うべきものである。

参考文献

- 1) Highways Agency : Route Management Strategies Guidance , 2002
- 2) Highways Agency : Route Management Strategies Guidance , Ver . 2 , 2003
- 3) 家田仁、清水哲夫、鳩山紀一郎「英国における道路マネジメント戦略(RMS)とその課題 - わが国での協働型道路マネジメント体系の構築に向けて - 」『道路』Vol . 761、pp 50-54、2004年
- 4) The Christchurch City Council , Metropolitan Christchurch Transport Statement , 2003/<http://www.ccc.govt.nz/Reports/2004/MetropolitanChristchurchTransportStatement/>
- 5) Washington Traffic Safety Commission , Washington State Corridor Safety Program , 2005/<http://www.corridorsafetyprogram.org/>