

2. 道路行政マネジメントの浸透と定着に向けて

(1) 取組みの評価と予算の連携強化

《ポイント》

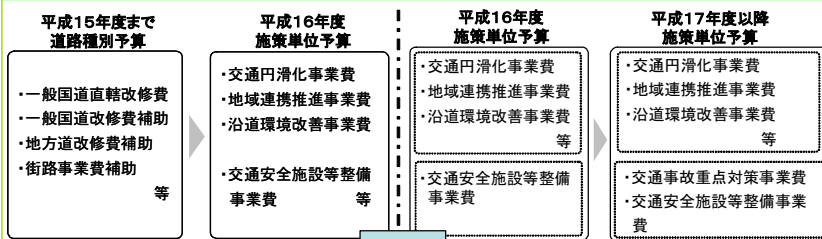
- ・ 経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2005（平成 17 年 6 月 21 日閣議決定）」では、政策評価と予算の連携強化を実現し、成果目標（Plan）－予算の効率的執行（Do）－評価（Check）－予算への反映（Action）を実現する取組みを求めているが、道路行政では他の公共事業に先駆け、平成 16 年度より既に業績予算（施策単位予算）を導入する。
- ・ 平成 16 年度は初めてマネジメントサイクルが一巡した年であり、この 1 年の取組みを評価することによって、平成 17 年度においては、より効果的・効率的な予算執行が可能となった。

① 成果と直結した予算配分の実施

- ・ 平成16年度より、道路行政では「道路種別予算」から施策毎の成果に対応した「施策単位予算」を導入し、成果目標に対応した予算を明らかにした。
- ・ 平成 17 年度以降の予算では、施策ごとの目標や達成度を重要な判断材料の一つとして位置付け、成果を意識した予算配分を実施し、成果目標と予算の連携を強化する。

例えば、目標未達成であった交通安全対策では、効率的に交通事故を削減するため、交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設した。

1) 施策単位予算の導入 －「施策」を基本単位とする予算書へ－



2) 成果目標の設定

道路行政マネジメントに用いる指標による成果目標の例

指標	平成15年度
道路交通における死傷事故率	目標: 116件/億台キロ 実績: 119件/億台キロ

↑
目標未達成

3) 道路行政マネジメントにおける予算配分

施策単位予算(業績予算)	H17予算額(事業費)	H16予算額(事業費)	対前年度比
交通円滑化事業費	7,227億円	7,391億円	0.98
維持修繕費	2,382億円	2,625億円	0.91
交通事故重点対策事業費等	1,519億円	1,138億円	1.34
交通安全施設等整備事業費等	3,222億円	3,369億円	0.96

更なる交通安全対策の重点実施のため、対前年度1.34倍の予算を計上

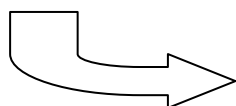
図4 成果を意識した予算配分を実施 ～「交通事故重点対策事業費」の創設

② より効率的な事業実施のための予算配分

- これまで、データに基づいた問題箇所の特定に向け、客観的データの収集、分析手法の改善を進めてきた。
- 平成17年度予算では、渋滞や交通安全について、課題の高い区間について優先的に対策すべき箇所を明示する優先度明示方式を活用することによって、より効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行った。



〔九州の渋滞損失時間〕



対策の必要性を示す客観的データ（死傷事故率、渋滞損失時間など）を区間毎に分析。例えば、渋滞損失時間の高い区間順に並べ重点対策区間を明示し、現場の状況も踏まえて事業箇所を抽出する。

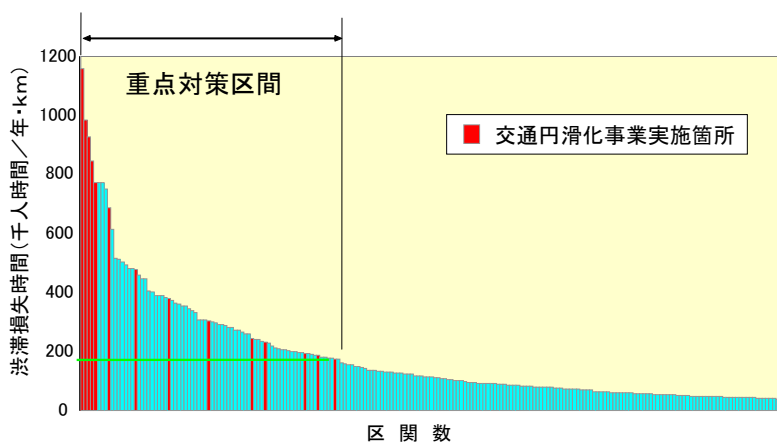


図5 優先度明示方式による事業実施区間の抽出

成果を意識した地方道路整備臨時交付金制度の運用

- ・ 平成16年度より、地方道路整備臨時交付金制度について、審査の中心を個別事業内容の事前審査からパッケージの目標達成度に対する事後審査へ転換するとともに、個別事業への配分を地方の裁量に委ねる目標達成型を導入した。

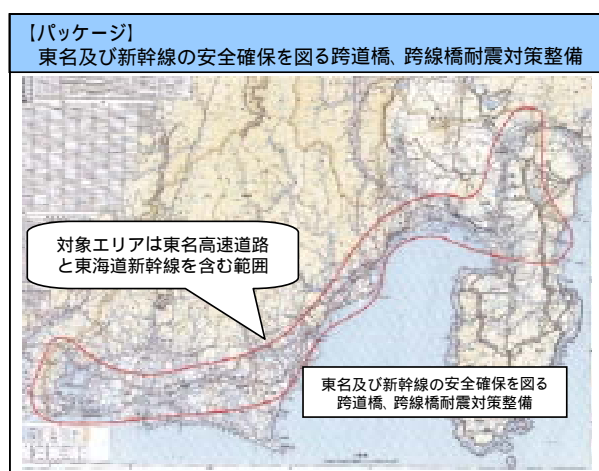


図6 道路整備パッケージの例

目標達成型の道路整備パッケージ数

: 416 (平成16年度)

具体例

【対象エリアの課題】高速道路や新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強

【事業効果】地震発生時の落橋を防ぎ高速道路や新幹線の二次的被害を回避

【パッケージの目標】跨線橋・跨道橋の耐震対策達成率
目標値(100%)

対象エリア内の耐震補強必要橋梁数 112 橋のうち、残る 53 橋梁について、平成16年度～平成17年度に対策を実施

- ・ 地方道路整備臨時交付金の道路整備パッケージについて、平成17年度末までの中間評価を平成17年度以降に実施することとしている。