

# 道路行政マネジメントの取り組み

## 1. 「平成15年度 道路行政の業績計画書」について

### (1) 成果主義の道路行政マネジメントの意義

道路行政の効率化 : 「成果主義」を各部門へ浸透し行政の意識改革を図る。

道路行政の透明性の向上: 目指すべき「成果」を事前に公表し、国民と行政の信頼関係の再構築を図る。

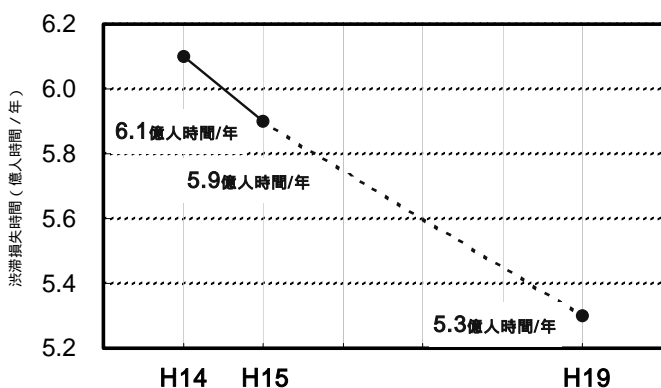
### (2) 「マネジメント・サイクル」の構築

成果主義の道路行政マネジメントの第一歩として、平成15年度から「マネジメント・サイクル」の構築をスタート。

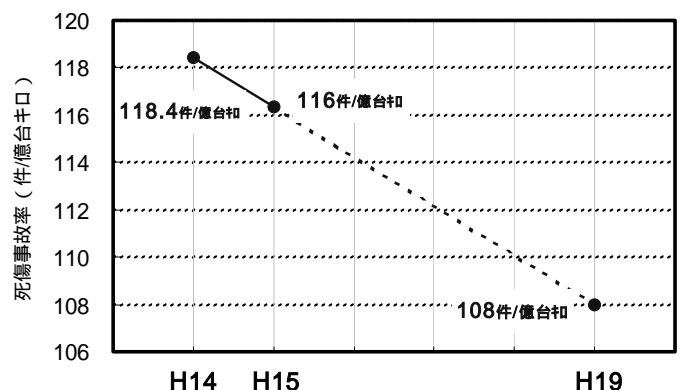
具体的には、成果指標を用いて1年後の数値目標等を示す「業績計画書」を策定・公表。

### (3) 「平成15年度 道路行政の業績計画書」の概要

#### 平成15年度予算の執行に対する成果を指標を用いて宣言

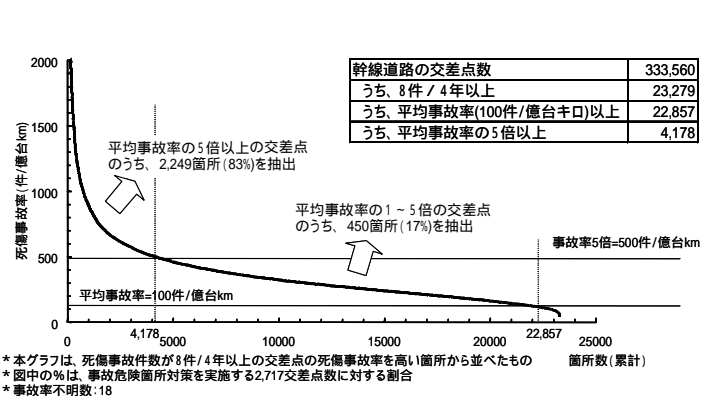
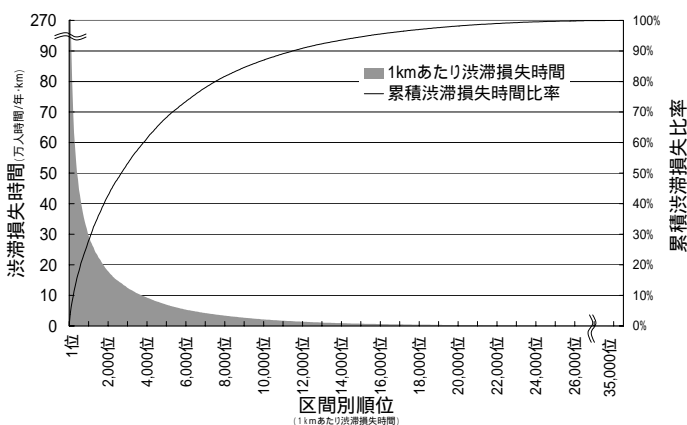


【指標-1】道路渋滞による損失時間  
(渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間)



【指標-10】道路交通における死傷事故率

#### データに基づき、優先順位を数値化



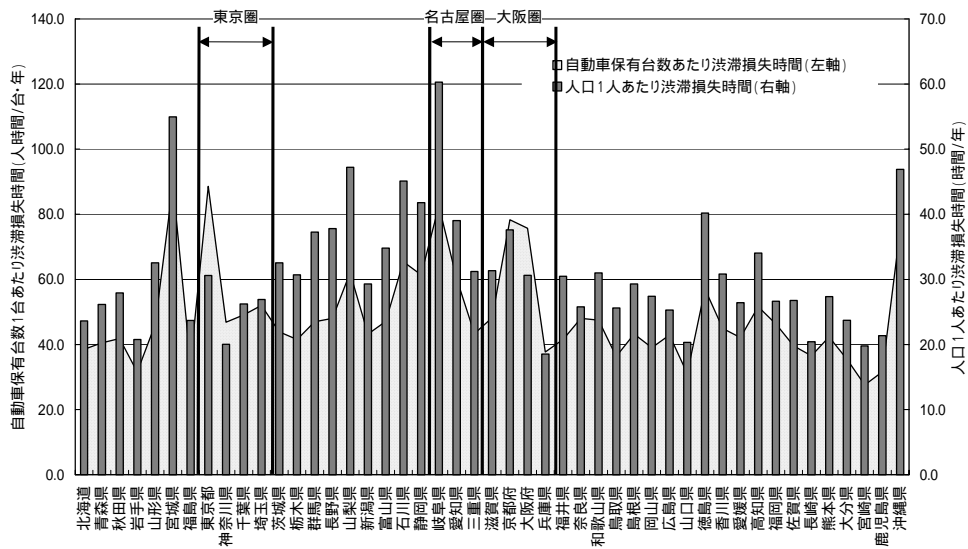
\*本グラフは、死傷事故件数が8件/4年以上の交差点の死傷事故率の高い箇所から並べたもの  
\*図中の%は、事故危険箇所対策を実施する2,717交差点数に対する割合  
\*事故率不明数:18

## (4) 政策テーマごとの指標及び数値目標

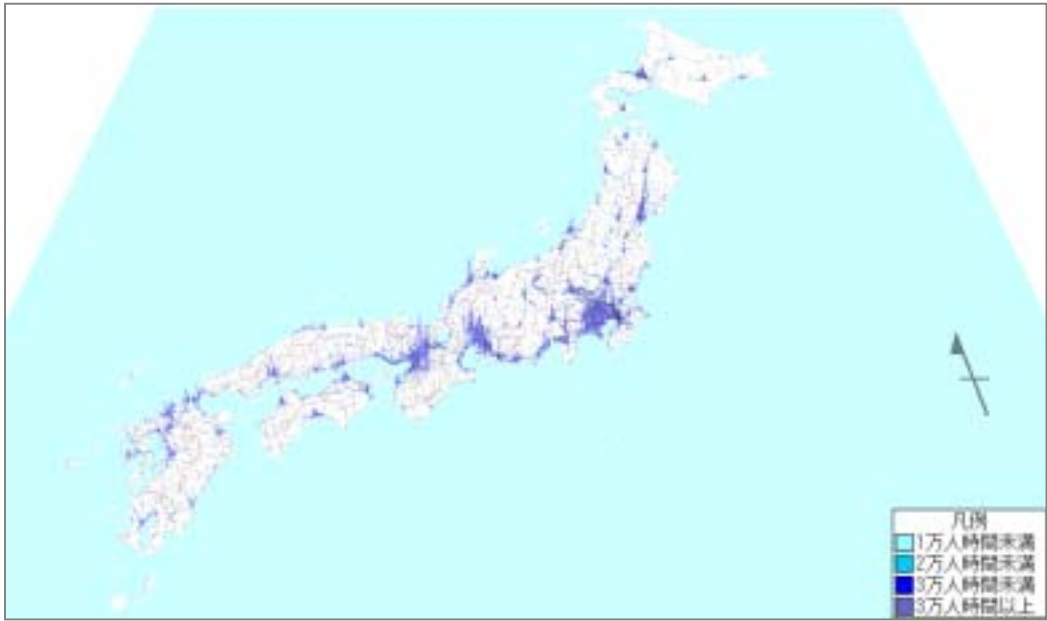
政策テーマ	指標	現在の値	平成15年度の目標	H19目標	
1. 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～	道路渋滞による損失時間 (渋滞モニタリング区間)	6.1億人時間/年	5.9億人時間/年 (2.5%削減)	約1割削減	
	ETC利用率	全国	5%	15%	70%
		首都高速	6%	20%	85%
		阪神高速	3%	15%	85%
	路上工事時間	235時間/km・年	225時間/km・年 (4%削減)	約2割削減	
	規格の高い道路を使う割合 (当該年度に新たに自動車専用道路への転換を図る目標交通量)	13%	13% (210万台/日/日転換)	15%	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 (39箇所へアクセス)	59%	61% (40箇所へアクセス)	68%	
隣接する地域の中心の都市間が改良済みの 国道で連絡されている割合	72%	73%	77%		
日常生活の中心となる都市まで、 30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	64%	68%		
2. 暮らし ～生活の質の向上～	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客 施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	17%	21%	約5割	
	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	15%	
3. 安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～	道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ	116件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	
	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	93%
		舗装	91%	現在の水準を維持	
	災害時に広域的な救援ルートが 確保されている都市の割合	66%	68%	76%	
4. 環境 ～環境の保全・美しい景観の創造～	CO <sub>2</sub> 排出削減量	-	平成22年度までに運輸部門における CO <sub>2</sub> 排出量を約250百万t-CO <sub>2</sub> まで削減		
	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率	64%	67%	約8割	
	SPM環境目標達成率	-	約1割	約6割	
	夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	72%	
道路行政の改革	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	3.0点	
	ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	2,600万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	

## (5) 指標ごとの掲載データの例

### 【指標 - 1】 道路渋滞による損失時間

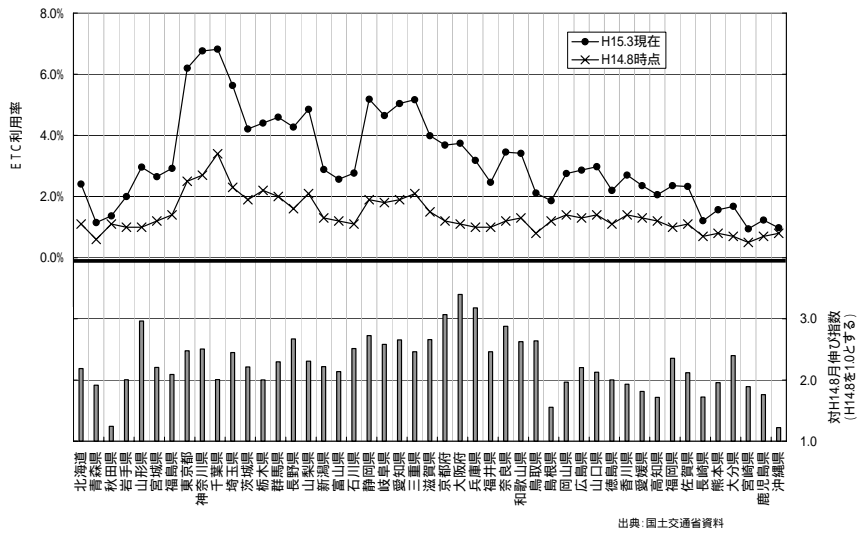


都道府県別の人口1人あたり / 自動車保有台数あたり渋滞損失時間(P26記載)



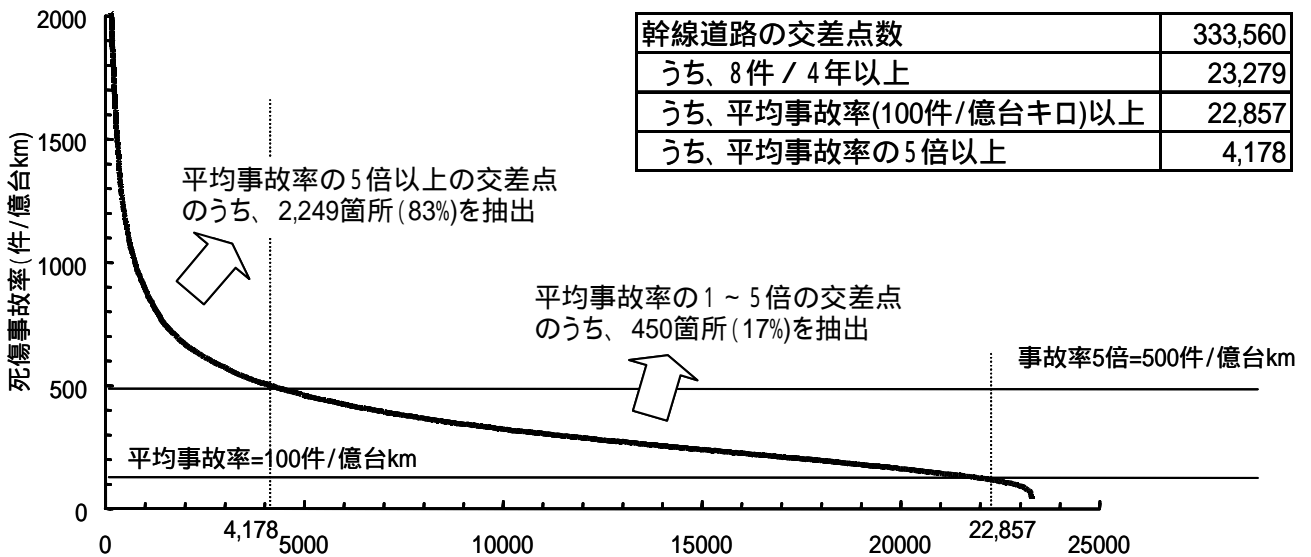
全国、都道府県(茨城県)、都市圏(水戸都市圏)ごとの「渋滞3Dマップ」(P27記載)

## 【指標 - 2】 ETC利用率



都道府県別のETC利用率(上段)及び平成14年8月以降の伸び指数(下段) (P 35記載)

## 【指標 - 10】 道路交通における死傷事故率



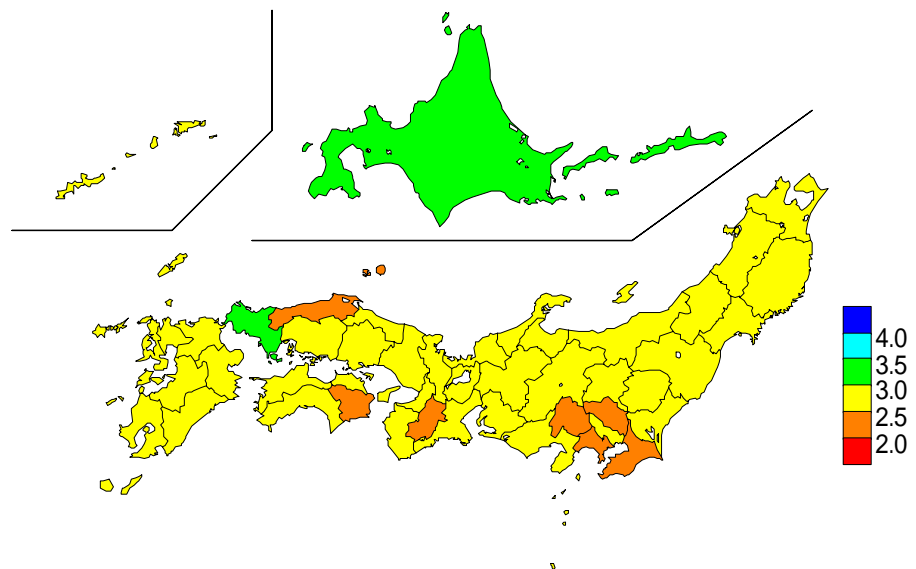
- \* 本グラフは、死傷事故件数が8件/4年以上の交差点の死傷事故率を高い箇所から並べたもの 箇所数(累計)
- \* 図中の%は、事故危険箇所対策を実施する2,717交差点数に対する割合
- \* 事故率不明数:18

事故危険箇所(交差点)の死傷事故率(P 79記載)

## その他の指標



都道府県別の規格の高い道路を使う割合 (P 47 記載)



5点:非常に満足      2点:やや不満  
 4点:やや満足      1点:非常に不満  
 3点:どちらともいえない

平成15年度道路利用者満足度調査結果  
 「よく利用する道路全般についての満足度」(P 125 記載)

## 2. 地域における道路行政マネジメントの取り組みについて

### (1) 都道府県ごと等地域レベルにおける道路行政マネジメントについて

道路行政マネジメント研究会提言「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換」において、「都道府県ごと等、地域レベルにおいても、業績計画を策定した上で達成度を把握、評価し、その結果を以降の施策、事業に反映するしくみを構築するべき」と指摘。

現在、この指摘に基づき、地方公共団体との連携も図りつつ、地域レベルの道路行政マネジメントの取り組みについて推進。

### (2) 地域における道路行政マネジメントの取り組み状況について (H15.10.3 現在)

地域の特性や、地域ごとのニーズにも応じた、即地性のある道路行政運営を行うため、全国レベルの取り組みに加え、都道府県ごと等の地域ごとにも、数値目標やそのために実施する施策や事業の内容を明らかにした「業績計画書」を策定し、順次公表。

現在、12府県において、道路行政に係る業績計画書を策定・公表

(パブリック・コメント手続き中2県を含む)

都道府県名	公表日 (パブリック・コメント実施中の県は開始日)	ホームページアドレス
山形県	7月31日	<a href="http://www.ym-mlit.go.jp/road/outcome/">http://www.ym-mlit.go.jp/road/outcome/</a>
宮城県	8月21日	<a href="http://www.sendai-mlit.go.jp/outcome/">http://www.sendai-mlit.go.jp/outcome/</a>
青森県	7月31日	<a href="http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/gyouseki/">http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/gyouseki/</a>
岩手県	7月31日	<a href="http://www.at.wakwak.com/~k_tdm/iwa/">http://www.at.wakwak.com/~k_tdm/iwa/</a>
新潟県	9月25日	<a href="http://www.pref.niigata.jp/dobokubu/sosiki/honcho/douroken/niigatakengyousekikeikaku.html">http://www.pref.niigata.jp/dobokubu/sosiki/honcho/douroken/niigatakengyousekikeikaku.html</a>
大阪府	9月29日	<a href="http://www.ok-links.jp/osaka/topics/project_osaka/">http://www.ok-links.jp/osaka/topics/project_osaka/</a>
福島県	9月2日 (パブリック・コメント開始日)	<a href="http://www.fks-wo.thr.mlit.go.jp/outcome/">http://www.fks-wo.thr.mlit.go.jp/outcome/</a>
沖縄県	9月24日	<a href="http://www.road.dc.ogb.go.jp/ir/kisya/kondankai/h15/h15kondan.htm">http://www.road.dc.ogb.go.jp/ir/kisya/kondankai/h15/h15kondan.htm</a>
長野県	9月26日 (パブリック・コメント開始日)	<a href="http://www.pref.nagano.jp/doboku/douken/outkamu.htm">http://www.pref.nagano.jp/doboku/douken/outkamu.htm</a>
秋田県	9月29日	<a href="http://www.thr.mlit.go.jp/akita/outcome/">http://www.thr.mlit.go.jp/akita/outcome/</a>
富山県	9月30日	<a href="http://www.pref.toyama.jp/sections/1501/outcome/outcome.htm">http://www.pref.toyama.jp/sections/1501/outcome/outcome.htm</a>
石川県	10月9日	<a href="http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/">http://www.hrr.mlit.go.jp/kanazawa/</a>

福島県及び長野県は、素案策定後、パブリックコメント実施中

その他の都道府県についても、策定作業中

### (3) 都道府県版の「道路行政の業績計画書」の構成について(代表的な例)

#### 1) 地域のニーズに即した現状と問題点の分析

#### 大阪府の例

(以下業績計画書より抜粋)

年間渋滞損失時間の分布を見ると、国道1号の枚方市及び寝屋川市域において大きな値となっており、1年間に995万人時間の渋滞損失時間が発生する区間が存在する。(図-1.5)

大阪市の路上駐車台数は政令都市でワースト1。(図-1.7)

渋滞の原因となる路上駐車が多く、大阪市内における路上駐車率は府下の他地域に比べ高い値を示しており、国道、地方道全ての道路種別において高い値を示している。(図-1.8)

特に大阪市内の渋滞原因の一つである路上駐車対策として、既存駐車場の有効活用を図るとともに、関係機関と連携し違法駐車対策を推進する。

大阪市めいわく駐車防止条例に基づく啓発指導活動

国道1号 JR京橋駅路上駐車対策(H14実施) 他



図 - 1.5 年間渋滞損失時間 3D マップ

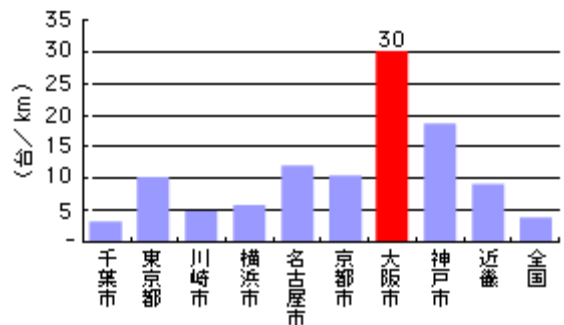


図 - 1.7 一般道路の都市別路上駐車台数

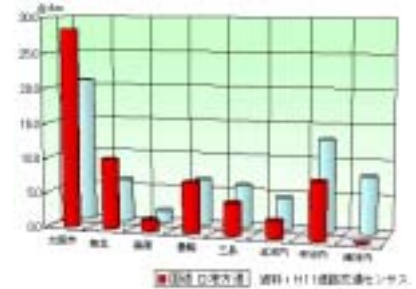


図 - 1.8 地域別路上駐車率



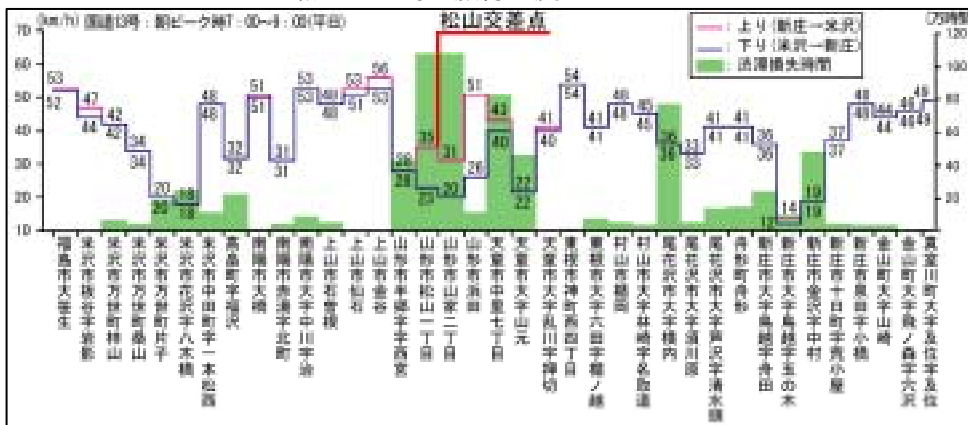
国道1号中央帯にポストコーン設置

## 2) 原因の分析と実施する対策の明示

### 山形県の例(松山交差点改良)



朝ピーク時に旅行速度が低下する松山交差点



#### 松山交差点の現況

隣接する交差点には主要渋滞ポイントであるはじめ5つの主要渋滞ポイントが連担し、松山交差点は渋滞損失時間が年間364万時間(県全体の9%)と慢性的な渋滞を引き起こしている

県内一の交通量を有する国道13号(58,600台/日(H11))と国道286号(22,800台/日(H11))の4車線相互の交差点

松山交差点は「あんしん歩行エリア」及び「事故危険箇所」<sup>注)</sup>に指定されているなど交差点部の交通処理が円滑に行われていない

注) 警察庁と国土交通省では、平成15年度以降、死傷事故抑止対策を集中的に実施するため、平成15年7月、「あんしん歩行エリア」及び「事故危険箇所」を指定

**交差点の立体化による円滑な交通処理が必要**



### 3) 地域ごとの指標の設定

#### 12府県において、合計111指標を設定

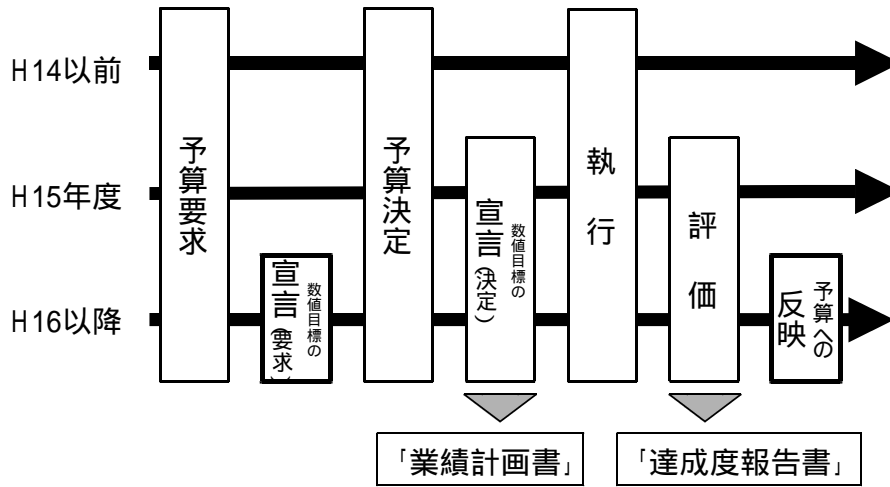
(うち約半数の59指標が、全国版業績計画書とは異なる、地域独自の指標)

地域独自の指標の例:

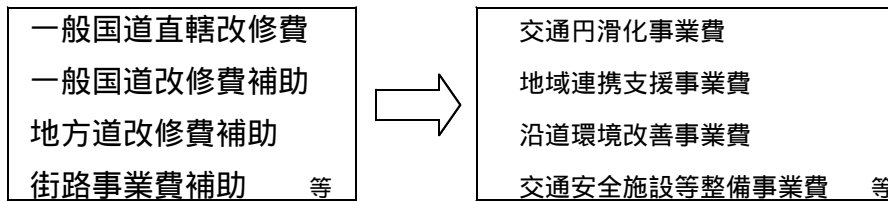
冬期走行速度の低下区間率	「山形のみちの業績計画書」 (山形県幹線道路協議会)
冬期通学路除雪率	「青森のみちの業績計画書」
新生児高度医療施設への60分到達人口	(青森県幹線道路協議会)
安心すれ違い率(歩行者・自動車)	「新潟県 道路行政 業績計画書」 (国土交通省北陸地方整備局、新潟県、日本道路公団北陸支社)
7つの生活圏中心都市間の所要時間	「福島のみちの業績評価計画(案)」(パブリックコメント実施中) (福島県幹線道路協議会)
防災危険箇所解消率	「長野県 アウトカム・プラン(案)」(パブリックコメント実施中) (長野県幹線道路協議会)
冬期の走行サービス低下 による損失時間(額)	「秋田のみちのサービス目標計画書(業績計画書[アウトカム・プラン])」 (秋田県幹線道路協議会)
市街地ゆとり歩道割合	「富山のみちの業績計画書」 (富山河川国道事務所、富山県)
いしかわ観光周遊確保率	「平成15年度 石川県道路行政業績計画書」 (国土交通省北陸地方整備局、石川県、日本道路公団北陸支社)

### 3. 平成16年度予算概算要求における道路行政マネジメントの取り組み

平成16年度より、予算の制度や運用に「成果」をリンクし、「成果主義」は第2段階へ。  
 「成果買取型」の予算制度の導入(要求段階から成果目標を提示:次頁参照)



「道路種別予算」から、渋滞の緩和や交通安全等の成果目標に対応した予算を明らかにする「業績予算」への転換



【成果目標を実現するための業績予算と主な関連指標】

費目名 関連指標名	H16要求額(事業費)		H15予算額(事業費)		倍率 (A)/(B)
	(A)	H16目標値	(B)	H15見込値	
交通円滑化事業費	8,477億円		7,581億円		1.12
道路渋滞による損失時間		5.8億人時間/年		5.9億人時間/年	
地域連携支援事業費	20,331億円		19,401億円		1.05
規格の高い道路を使う割合		13% (新たに290万台キロ/日転換)		13% (新たに210万台キロ/日転換)	
隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合		74%		73%	
日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合		65%		64%	
維持修繕事業費	2,792億円		2,763億円		1.01
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合		69%		68%	
道路構造物保全率		88%		87%	
		現在の水準を維持		91%	
交通連携推進事業費	7,507億円		6,488億円		1.16
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		61% (41箇所へアクセス)		61% (40箇所へアクセス)	
沿道環境改善事業費	1,264億円		1,065億円		1.19
NO <sub>2</sub> 環境目標達成率		70%		67%	
SPM環境目標達成率		約2割		約1割	
夜間騒音要請限度達成率		65%		63%	
交通安全施設等整備事業費	5,204億円		4,301億円		1.21
道路交通における死傷事故率		114件/億台キロ		116件/億台キロ	
1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の 主要道路のバリアフリー化の割合		27%		21%	
電線共同溝整備事業費	2,651億円		2,228億円		1.19
市街地の幹線道路の無電柱化率		10%		8%	

[道路行政のマネジメントに用いる指標(平成16年度 道路関係予算概算要求概要より抜粋・一部改変)]

政策テーマ	指標	H14実績	H15見込	H16目標	H19目標	
1. 活力 -都市再生と地域連携による経済活力の回復-	道路渋滞による損失時間	6.1億人時間/年 (渋滞モックアップ区間)	5.9億人時間/年 (2.5%削減)	5.8億人時間/年 (さらに2.5%削減)	約1割削減	
	E T C利用率	全国	5%	15%	30%	70%
		首都高速	6%	20%	40%	85%
		阪神高速	3%	15%	35%	85%
	路上工事時間	235時間/km・年	225時間/km・年 (4%削減)	215時間/km・年 (さらに4%削減)	約2割削減	
	規格の高い道路を使う割合 (当該年度に新たに自動車専用道路への転換を図る目標交通量)	13%	13% (210万台/日/日転換)	13% (さらに290万台/日/日転換)	15%	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59% (39箇所へアクセス)	61% (40箇所へアクセス)	61% (41箇所へアクセス)	68%	
	隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72%	73%	74%	77%	
日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	64%	65%	68%		
2. 暮らし -生活の質の向上-	1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化の割合	17%	21%	27%	約5割	
	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	10%	15%	
3. 安全 -安全で安心できる暮らしの確保-	道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ	116件/億台キロ	114件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	
	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	88%	93%
		舗装	91%	現在の水準を維持		
災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合	66%	68%	69%	76%		
4. 環境 -環境の保全・美しい景観の創造-	CO <sub>2</sub> 排出削減量	-	平成22年度までに運輸部門におけるCO <sub>2</sub> 排出量を約250百万t-CO <sub>2</sub> まで削減			
	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率	64%	67%	70%	約8割	
	SPM環境目標達成率	-	約1割	約2割	約6割	
	夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	65%	72%	
道路行政の改革	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	2.8点	3.0点	
	ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	2,600万 アクセス/年	5,000万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	

## 4. 社会資本整備重点計画について

本年3月、第156回通常国会で成立した社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、9本の事業分野別計画（道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸）を一本化した社会資本整備重点計画（平成15年度以降の5箇年間を計画期間）が10月10日に閣議決定。

閣議決定された社会資本整備重点計画の全文及び参考資料は国土交通省ホームページにも掲載。  
([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/011009\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01/011009_.html))

### 社会資本整備重点計画のポイント

～13年6月の「骨太方針」、14年1月の「改革と展望」以来の議論を受け、社会資本整備の計画を昭和29年以来**50年ぶりに改革**～

#### 重点計画で国民から見た成果目標を明示

計画内容を、作る側の「事業費」から国民から見た「達成される成果」に転換

#### 重点計画で社会資本整備の改革方針を決定

##### ・事業連携を強化

事業分野別計画9本を一本化。横断的な重点目標設定（例：公園、道路、河川、港湾、民有地等を一体とした緑化指標）・省庁間の事業連携強化（例：国土交通省、農林水産省、環境省共通の汚水処理人口普及率）

民間との連携による取り組みやソフト施策もハードと一体として記載

##### ・事業の構想段階から住民参加を推進

#### コストを大幅縮減

国・関係公団等が行う事業について、工事コスト縮減に加え、規格の見直し、事業のスピードアップなどにより、物価変動を除いて、15%の総合コスト縮減率を達成する

##### ・PLAN・DO・SEEを徹底、ムダを排除、メリハリのある予算に反映

計画内容自体のPLAN・DO・SEE

個別事業についても、事前から事後までの一貫した事業評価（新規採択時の評価・実施中の再評価・完了後の事後評価）の厳格な実施・データも含めた情報公開、施策へ反映

##### ・PFIなど民間資金・能力の活用

##### ・国庫補助負担金について地方の裁量を向上

#### 重点計画を、国・地方公共団体・国民の間の対話手段として活用

計画策定自体についても国民・地方公共団体の参加を法定

# 社会資本整備重点計画の概要

## 社会資本整備事業の重点的、効果的かつ効率的な実施(第1章)

事前から事後までの一貫した事業評価の実施・公表、事後評価の結果を改善措置等に反映  
国等が行う事業について、規格の見直し、事業のスピードアップ(地籍調査の推進等) などにより、平成14年度と比較して、15%の総合コスト縮減率を達成  
事業の構想段階における住民参加プロセスの導入  
他の公共事業計画に位置付けられた事業も含めた事業間連携の推進  
ETCの普及促進、災害やバリアフリーに関する情報の提供等のソフト施策との連携  
公共工事入札契約適正化法の趣旨の徹底  
PFI方式など民間資金・能力の活用を推進  
ローカルルールを導入、地方ブロックの重点整備方針のとりまとめなど地域の実情に応じた社会資本整備の推進  
国庫補助負担金について地方の裁量性を高める方向で改革

## 社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要(第2章)

【(H14 H19)までの目標、指標は例示】

### 《暮らし》

横断的に事業を実施し、自宅から交通機関、まちなかまで連続したバリアフリー環境を実現。  
【旅客施設の段差解消 39% 7割強】 【バリアフリー化された歩道等 17% 約5割】  
【バリアフリー化された住宅 約1割】

民間の緑地(屋上緑化等)も活用し、都市域において水と緑の空間を確保

【都市域における水と緑の公的空間確保量 約1割増】

市街地の幹線道路の無電柱化 【7% 15%】

3省庁が連携、地域特性を踏まえ、下水道、集落排水施設、浄化槽の汚水処理施設を整備  
【汚水処理人口普及率 76% 86%】

### 《安全》

河川と下水道が連携し、床上浸水被害を受ける 家屋を解消 【約9万戸 約6万戸】

津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の面積

【約15万ha 約10万ha】

交通安全施設等の整備により安全な道路交通環境を実現

【道路交通における死傷事故率 118件/億台キロ 約1割削減】

### 《環境》

沿道環境対策により道路周辺の騒音を低減 【夜間騒音要請限度達成率 61% 72%】

失われた自然の水辺を再生 【約2割再生】

### 《活力》

拠点空港や空港アクセス交通の整備を推進

国際競争力の強化を目指し、国際海上コンテナターミナルの整備等により輸出入貨物の輸送コストを低減 【5%減】

環状道路の整備や路上工事の縮減等により交通渋滞・混雑を緩和

【道路渋滞による損失時間 38.1億人時間 約1割削減】

# 社会資本整備重点計画における重点目標と指標について

(指標は第2章「社会資本整備事業の実施に関する重点目標及びその達成のため効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要」掲載指標のうち道路関係抜粋)

