

道路行政マネジメントに関する整備局等及び都道府県・政令市の意見 (整備局等を通じた担当者への聞き取り調査による)

1. アウトカム指標の限界に関する意見

(1) 整備効果の小さな事業の取扱に配慮が必要

- 1) 広域エリア(県or地域別)に対する目標に対して、ピンポイントのみの対策で説明しても、効果がほとんどあらわれない
- 2) 大規模な高速道路等に比して、整備効果が小さい都道府県事業を、いかに指標に反映していくかが今後の課題
- 3) 局部的な評価の場合や県単独事業の場合その評価を如何に行いそれをどのように反映していくのか
- 4) 県が行っている道路事業は比較的規模が小さく、効果の発生するエリアは狭いため、県全体の指標で評価するのは困難
- 5) 県レベルの事業については、その効果を適切に表現する指標を設定すること自体に大変に苦慮
- 6) 市レベルでは、小さい事業が多くあり、実施するものの線引きをどこにするかが判断しづらい
- 7) 本市は事業規模が小さく、指標や数値目標の設定に苦慮
- 8) アウトカムは地方自治体が行う小規模な改良では成果が出にくい
- 9) ソフト施策や交差点改良等規模の小さな事業のアウトカムの扱いが困難
- 10) 生活実感に沿ったアウトカム指標の設定や、小規模事業の成果を効果的に表現可能な指標の設定に苦慮
- 11) 路線ごとのアウトカム指標の設定が市町村事業では難しい

(2) 指標で表せない効果に対する配慮が必要

- 1) 地方では定量的な指標を提案することが困難
- 2) 数値目標の達成を目指すあまり、関心が矮小化するおそれ(数値目標の設定が難しい要求(自転車交通需要への対応など)が置き去りに。)
- 3) 指標で表せない業績や、統計コストが大きいため正確な指標が得られない業績が正当に評価されないおそれ
- 4) ITS・広報等のソフト施策による成果の評価の明確化が必要
- 5) 事業成果を正当に評価できる指標を設定することが困難
- 6) 地方自治体において必要と考える事業について指標化できていないものがある
- 7) 「高速交通網の整備」などについては、指標の設定が困難
- 8) 隘路解消等が指標化できず、本県の道路行政に不利
- 9) 全国一律17指標で評価することは困難
- 10) 地域の多様な課題に対して17指標のみでの評価で実践していくことは不可能(地域の多様な課題に対して指標(従来の整備効果的なもの)及びその目標を示して実践し、更に評価していくことで説明責任を果たしていくことは十分可能)
- 11) 地域の実態イメージと指標との整合が必要
- 12) 道路事業の効果が出る指標としては、時間短縮や圏域拡大に偏りがち

(3) わかりやすい指標や地域の実態を反映した指標などのさらなる指標の検討が必要

- 1) 達成度報告書の策定及び反映も考慮し、引き続き指標等の検討・見直しをする必要
- 2) 渋滞時間・延長の削減や発生事故の減少等を数値化した方が解りやすい
- 3) アウトカム指標の選定について、県民生活により密着したものとなるよう検討が必要
- 4) 地域の課題に即した指標の設定
- 5) 住民全体に成果を示すためには、県全体を網羅したアウトカム指標が必要

- 6) わかりやすい指標の確立が必要
- 7) 地域に即した渋滞の評価(観光渋滞や冬期の旅行速度低下による渋滞)が必要
- 8) 地域独自の指標をいかに設定・理解してもらうかが課題
- 9) 生活実感に即した分かりやすい指標の設定を国民から意見聴取(アンケート等)しブラッシュアップしていくことが必要
- 10) 生活実感にあり、かつ測定可能な指標の選定に苦慮
- 11) 道路整備の効果をあらわす指標としてはまだ十分なものとなっていないため、今後、指標の追加や見直しの必要がある
- 12) アウトカム指標の表示単位に工夫が必要
- 13) 生活者や利用者の視点でのアウトカム指標になっているか疑問。(例えば、渋滞損失額の削減がどのように還元され、生活や収入に変化が出るのか、事故率の低下でどの程度安全になったのかを具体的に体感することができるのか指標からみえにくい。)
- 14) 指標がマクロすぎる
- 15) 県民に分かりやすい指標の設定が重要
- 16) 一般の方々に、いかに解りやすい指標を用いるか検討する必要
- 17) 一般の方に分かりやすい評価指標の検討が必要
- 18) アウトカム指標による評価はわかりにくく、県民の理解(実感)が得られるとは思われない
- 19) 国民・県民から見て本当に実感できる成果指標の必要性
- 20) 指標がわかりにくい
- 21) 多面性を持つ道路事業を限られた指標により評価することは困難
- 22) 地域性を示す地方独自のアウトカムの設定に苦慮
- 23) 本省ベースのアウトカム指標を県ベースにブレイクダウンしても、事業計画による成果と乖離が大きい
- 24) アウトカム指標の設定の根拠が不明確

(4) 地方部へ配慮した指標が必要(指標の開発に苦慮)

- 1) 高い目標設定を行おうとすれば都市部の事業のみに着目しないとまらない
- 2) 地方部として地域特性を勘案した目標設定をしていかないと、都市部に事業が集中してしまう
- 3) 地域は県内の中でも人口の少ない地域であるため、全国版の17指標だけを念頭に置くと、成果が上がらない状況になるため、地域独自の指標設定に苦慮
- 4) アウトカム指標だけでは道路整備が都市部に集中するものと思われる。生活道路、地方部の道路整備など指標の重み付けが必要
- 5) 交通量が支配的な要因となる評価指標が多く、地方部では地域が望む事業を実施できなくなるおそれ
- 6) 成果主義に偏りすぎると、アウトカムのみが行政目的になることが懸念され、地方切り捨てに繋がる
- 7) 整備効果を算出する段階で、都市部と地方部では格差が存在
- 8) 高速道路の整備が完備されてない地域では、時間短縮や圏域拡大、迂回路の確保が住民にとっての最大のアウトカム指標となる
- 9) 渋滞損失額や事故率などは地方部では都市部に比べ母数が小さく、住民へのインパクトは小さいため、住民にはなかなか受け入れられない
- 10) 指標で表すことの出来ない(または比べることの出来ない)地域もある
- 11) 都市部の評価については、渋滞・事故・環境でカバーできるが、地方部、特に中山間地を示す指標が少ない
- 12) 都市部と地方部での課題の違いを見つけたし、地方への整備後退に繋がらないように進めることが必要(地域独自性の確保)
- 13) 現在の指標では、道路整備が遅れている地方部の施策展開が困難
- 14) 地域課題ニーズに対応するために独自指標を用いての取り組みが必要となるが、地域特性をどこまで反映出来るか、また、国の事業として全国的なバランスや、地整管内の中での整合性はとれるのか

- 15) 地域に密着した事業や更新事業などが適正に評価されない
- 16) 成果目標が都市部(交通量が多い地域)中心となっている
- 17) 17の指標は、一様に都市部に偏りがちな指標となっていると思われる
- 18) とりわけ地方における道路整備は、補助事業に頼るところが極めて大きいことから、ナショナルミニマム、地域間格差是正などへの対応や評価の予算への反映方法等について、十分な議論がなされるべき
- 19) 全国統一指標で評価した場合、地域格差や取組状況の差をどのように盛り込めるかが課題
- 20) 単に指標では捉えられないナショナルミニマムや地域間格差是正などへの対応を明確にした上で成果主義の導入を図るべき

(5) 供用目標等アウトプットの活用も必要

- 1) 地域においては、アウトカムよりアウトプットの方がわかりやすいし説明がしやすい
- 2) 事務所や県単位などの小さな単位で、アウトカム目標をあくまでも実施可能な事業から持ってくる場合、アウトプットよりも非常にわかりにくいものとなり、本末転倒
- 3) 長期的なプロジェクトの意義が十分に伝えられなかった。工事の進捗等アウトプット指標も用いて、将来のアウトカム効果に向けて着実に進んでいることを伝える工夫も必要
- 4) アウトカムを主眼に置きつつ、アウトプットも併せて表現していくことが望ましい
- 5) 府県域特に直轄事務所レベルでは、実施中の事業の完成時期を目標として明確にすることの方が重要
- 6) 整備が遅れている地域では、整備がどれだけ進んだかのアウトプットも充分指標となり得る
- 7) 地方部では、供用目標を明示した従来のアウトプットの方が、道路の必要性を県民に理解させやすい
- 8) 地方においては、現在取り組んでいるアウトカム指標の取り組みが従来のアウトプット指標よりわかりやすいものかどうか疑問
- 9) 結局、アウトプットでの評価が分かりやすい
- 10) 改良延長や改良率といった従来の指標を難しく言い換えただけで、国民に分かりづらい
- 11) 「県民への分かりやすさ」という意味では、具体的な整備箇所(アウトプット)を示す方が分かりやすい
- 12) 住民にとっての理解のしやすさを考えれば、アウトプットの方がよい場合がある
- 13) 単年度ごとの成果として示せる指標はアウトプットの的なものになる

2. 毎年度のマネジメントに関する意見

(1) 年度ごとの供用箇所が少なく、毎年度の成果が小さくなる

- 1) 各年度における成果が小さくなる場合、一般の目から進捗が見えにくい
- 2) 毎年度新規に供用する箇所が非常に少なく、毎年度作成する業績計画書に反映しづらい
- 3) 毎年度の評価となるとアウトカムに反映できる施策が乏しい
- 4) 抜本的なハード整備がない限り毎年度の成果はなかなか出にくい
- 5) 事業量が少なく成果として現れにくい
- 6) 府県域では1年では数値が変化しない
- 7) 都道府県単位では、毎年度供用開始する事業が存在しない場合もあり得るので、単年度では評価しづらい
- 8) 単年度毎の業績報告を行う場合、成果が見えてこない年度が出てくる可能性
- 9) 県レベルで毎年各指標を評価すると、その評価が年度によりばらつくことが懸念
- 10) 毎年度評価を行うことを前提とすると、整備効果(道路の供用)が毎年度期待できるのか懸念される
- 11) 指標が目に見えて向上するような集中的な事業執行は無理
- 12) 毎年評価対象となる完了箇所がない可能性

- 13) 単年度に成果を測定する場合、県事業の成果が反映されにくい
- 14) 県レベルの単年度毎の評価では、指標の変化が小さい
- 15) 事業実施箇所数が少ないため、毎年の実績が上がらない
- 16) 供用がないと指標の数値が上がらず、年度によっては数値が上がらないことも予想され、その結果を以降の施策に反映させることは不合理
- 17) 自治体レベルでは単年度での指標変動がほとんどない場合が多い
- 18) 地方道の成果を単年度ごとで検証することは困難
- 19) 単年度毎では全県の網羅した指標数値の向上を表現することは困難
- 20) 単年度評価の場合、完成箇所の状況により、評価が地域的に偏る傾向がある

(2) 効果の発現や効果が観測可能になるまでタイムラグが存在

- 1) 道路を供用する等の成果を得るためには、それ以前の相当長い期間、成果としては見えにくい苦労(地元や関係機関との協議)があり、こういった業務等も成果と考えるべき(しかし、こういった業務を評価することは非常に困難)
- 2) 整備効果については翌年度早々に全て把握できるものではないため、単年度毎に「成果」による評価を行うことは困難
- 3) 効果把握に一定の期間が必要な指標の評価
- 4) 各施策の効果が発現(安定)されるまで一定の期間が必要であり、達成度報告書公表時に効果測定が出来ない場合がある
- 5) 達成度報告書をまとめる際に、期間的に検証可能であるかが課題(特に事故データ等の様に他の機関で調査している指標を使用しているものは期間的にかかる可能性)
- 6) 交通事故のように、新年度の当初に指標が算出できないものがある
- 7) 道路のネットワーク化など、ある時期になると効果を発揮するような速効性の表現しにくい事業に対するフォローが必要
- 8) 新たな道路については、一定区間が供用しないと成果が上がらないため、整備を行っても指標の数値に反映されない
- 9) 指標によっては、1年で整備効果が現れないものがある(例:工事中は渋滞が悪化)
- 10) 環状道路の一部区間が供用開始されてもその効果が十分に発揮されないなど、道路整備は成果を得るために一定期間が必要
- 11) 対象区間が完成し開通まで成果があがらないもの等をどう評価していくかなど苦慮
- 12) 県レベルの事業については、整備効果がすぐに発現しないものが多い
- 13) 地方が単年度毎に整備効果を検証する場合、過年度のデータを使用せざるをえなくなるなど、精度確保が困難

(3) 完成までに複数年かかる事業への配慮が必要

- 1) 目標年度(H19)までに完成しない事業について、どのように行政マネジメントへ反映させるかを検討する必要
- 2) 一部供用に至るまでに数年を要する大規模事業について、単年毎の評価手法をどうすべきかが課題
- 3) 単年度毎のマネジメントサイクルにおける、整備期間の長い事業(高規格道路やBP等)の取り上げ方
- 4) 長期的な観点でないと正しい評価が出来ない指標や事業もあり、現時点では客観的な指標の整理がないまま予算配分に反映させることは時期尚早
- 5) 長期間に渡って進めている事業の必要性等が盛り込まれていない
- 6) 毎年度単位で整備効果の現れる事業と大規模BPなど一定期間整備効果が現れない事業との説明をする必要あり
- 7) 指標によっては、具体的に講じる施策のないもの、単年度施策で目標値を達成できないものがある
- 8) 道路事業は現実的に1年で成果を上げることは困難であり、毎年度の成果報告は現実的ではない
- 9) 評価指標に影響を与える規模での事業完了は数年おきにしかなく、都道府県レベルでは、3~5年に一度の評価が望ましい
- 10) ある一定の期間(5年又は10年間)を設定した業績計画書を作成し、その達成に向けて事業の実施を行うのがよいのでは
- 11) 長期的な道路整備プログラムと、それに対するアウトカムを示し、5年ごとに評価する方が住民に受け入れやすい

- 12) 1年後の数値目標を設定するのは困難な場合もあるので、ケースに応じて5年後などの目標とする必要
- 13) 道路整備の成果を単年度で評価することは困難
- 14) 都道府県版については、道路交通センサスに基づき、5年毎に策定することを提案
- 15) 五箇年スパンでの目標値設定が妥当であり有意義と考える
- 16) 道路整備は、単年度で成果が見えにくいいため、毎年度での評価が困難
- 17) 道路整備は成果を得るために一定の時間を要し、単年度では成果が見えにくい
- 18) 整備効果の大きい事業は、供用開始まで多数年を要し、単年度で効果は得られない。成果の達成が予算に反映するのであれば、長期的効果を把握する必要
- 19) 単年度で成果が挙がらない指標も存在
- 20) 複数年にまたがる事業は、毎年度の目標に反映することが不可能
- 21) 供用まで長期間を要するものは、年度毎の評価において、目標値の設定が不可能
- 22) 短期間(数年)で成果があがらない大規模な事業についての成果の捉え方が困難
- 23) 道路及び街路事業では事業期間が単年度で終了しないため、事業効果を毎年度ごとに示すのに苦慮
- 24) 道路整備は、整備効果が発揮されるまでの期間が長くなることが多く、短期間で整備効果を評価する指標の設定、及び地域の状況に応じた評価指標の設定が課題

(4) 行政運営が近視眼的になる

- 1) 施策の効果が発揮されるまでのタイムラグが存在するため、予算編成や施策に反映することとなれば、短期ですぐに効果が期待できる施策のみに偏ってしまう懸念
- 2) 毎年度の成果を得ようとするならば、短期間で成果を得る事業(小規模な改良)にシフトさせ、長い期間を要する事業の優先度を下げる等、目先の成果に向けた取り組みとなる

3. 評価主体・職員の意識向上等評価体制のあり方に関する意見

(1) 評価主体等に関する意見

- 1) 県や道路公団等と一体となった評価体制の構築
- 2) アウトカムプランの実践にあたっては、地域との協働作業が必要となるが、このような活動を如何に盛り上げていくかが課題
- 3) 地方分権の精神からすれば、エリアマネージャーは県であり、国の出先機関が県知事をさしおいて目標設定することはできない
- 4) 策定主体は県であることが前提で賛成。但し、法定事項にしない限り、強制をしてはならない
- 5) 第三者を含めて、整備主体ではなく、「独立機関」による取り組みでも良いのではないか
- 6) 数値目標については、各機関個別の事業計画による目標の積み上げによるものとするのではなく、指標毎に関係機関が計画調整し、目標値を決定する必要
- 7) 都道府県の課題については、国が主導した取り組みではなく、都道府県が主体的に取り組むこととしたい。国においては、府県間に跨る広域的な課題などに的を絞って取り組まれるべき
- 8) 業績計画書は、国における取り組みの地方版ではなく、府県の主体的な取り組みとするべき
- 9) 「責任を明確にする」ことが目的であれば各事業主体別の政策評価指標とすべき
- 10) 地方公共団体が既に政策評価に取り組んでいるので、県独自の取り組みとの調整が煩雑となるので、国事業を中心に進めれば良い
- 11) 地方分権の観点から、例えば予算の設定にあたっての判断など、それぞれの地域の実情にあった道路行政を進めることに対しては、地方の独自性、自主性を尊重することも必要
- 12) 県管理道についてどこまで考慮するのかで作業量が大きく変化(例:補助国道以上に絞るなど。)
- 13) 国はマネジメントサイクルを1年間としているが、都道府県版については、都道府県の判断で柔軟に設定できるようにすべき

- 14) 地方分権の観点からは積極的に賛成と言えない。しかし、地方において「道路行政マネジメント」手法が確立されておらず、国の主導による地方への指導は有益。
- 15) 全国的な見地から判断すべきものなど、道路行政の基本的な考え方の方向をある一定のところまで導くことに対しては、国の主導が必要
- 16) 国主導で道路行政マネジメントに取り組むからには費用と役割分担においても主導的に行うべき
- 17) 国主導で地域版「道路行政マネジメント」を行うことへのパブコメを実施すべき

(2) 評価対象地域に関する意見

- 1) 毎年度の成果主義の実践にあたっては、県単位では難しく、もっと大きな範囲で取り組むことも考えられる
- 2) 県管理の路線は多いので一応の範囲を決める必要有り(国道以上等)
- 3) 補助事業に関するアウトカムプランは、供用が複数確保され、単年度毎に施策の評価が出来る整備局単位での実施を提案

(3) 職員の意識の改善に関する意見

- 1) マネジメントサイクルを目的化せず、あくまで手段であることを念頭におくべき
- 2) 職員全体の理解、意識向上に向けたさらなる取り組みが必要
- 3) データ収集から工事実施までの全ての職員の意識向上、体制の改革
- 4) 「評価のための評価」とならないように留意する必要
- 5) 個別の事業が、成果にどう繋がるかのプロセスが明確でないために、事業との関連性を住民に説明が難しいし、担当者の目標・モチベーションも持てない
- 6) 改築事業事務所での各年の成果向上に向けた取り組みが必要

4. データ収集・分析・評価等のコストに関する意見

(1) 確実なデータ収集が課題

- 1) データ収集の体系づくりが必要
- 2) 各機関の収集したデータの共有化、利活用が可能となるようなシステムの構築が必要
- 3) 効率的なデータ収集のあり方を検討していく必要
- 4) データ(指標)更新時期のあり方を検討していく必要
- 5) 基本的な統計データの収集蓄積が今後の課題
- 6) 都道府県の財政状況を考慮し、データ取得のエリア内での統一が必要
- 7) 道路独自のデータ以外は入手困難(特に事故関係)
- 8) 国道・県道、市町村道のデータ取得レベルが違うため、指標の設定に苦慮
- 9) 県や各市町村においては基本となるデータが不足していることから、対象範囲が直轄国道に集中する可能性がある
- 10) データ収集、整備に時間を要するため当面、限定された路線や地域での行政マネジメントの実施になると考える
- 11) 毎年のフォローアップとして、県、市のデータ取得が可能か心配
- 12) フォローアップ体制の確立が必要
- 13) データ収集、整理等に多くの作業時間を要するため、時間的制約が厳しい
- 14) 生活に密着した道路には市町村道が多く、データがほとんど無い
- 15) 県管理道をデータに加える場合、データ整理が困難
- 16) 年度ごとの評価を実施するためには、さらに基礎的なデータの収集や適切な評価指標を検討する必要
- 17) 今年度は指標設定のための基礎データが未整理で国主導で進められており、県で行う事業の必要性が感じられない内容

- 18) 指標算出に必要なデータは直轄国道を中心とした幹線道路のみで、全道路のデータを毎年度取得する体制は未確立
- 20) 基本となるデータベースが構築、調査等されていない段階での指標の選定に苦慮
- 21) 整備効果の評価につながる定期的な観測調査が限定されていることが課題
- 22) 17ある指標をみても検証をするための基本データが少なくその算出は困難
- 23) アウトカム指標は、データ収集が重要

(2) データ収集のためのコストが多大

- 1) 調査に膨大な費用を要する
- 2) データ収集を低コストで効率的に実施することが困難なものがある
- 3) 旅行速度や交通量などの基礎調査手法の省力化が課題
- 4) プロブカーによるデータ収集は膨大な時間とお金がかかりすぎる。データ収集の時間を考えた場合、4月～6月の業績報告書策定は困難
- 5) 指標の元となる統計コストの削減が必要
- 6) 国は、統計面で支援と、県が定める目標達成への支援とすべき
- 7) データの収集には多額の調査予算が必要であるが、予算確保が難しい
- 8) アウトカム指標の算出に費用がかかる
- 9) 業績計画と評価の手続きに、過大な費用と手間がかからないような工夫が必要
- 10) 毎年度評価を行うことを前提とすると、評価のための調査費等が確保できるのか懸念される
- 11) インターネット等への公表や、達成度評価に必要なデータ収集(交通量調査等)等に要する費用を、この財政状況が厳しい折、どう工面するかが課題
- 12) 毎年度、多大な調査費をかけて評価する意義が見いだせない。厳しい県の財政状況のなか、調査費を確保できない
- 13) 指標の分析、評価に要する費用について、国の財政的支援はあるのか
- 14) 県では国のようなアウトカム指標を算出できるような態勢にはない(データ、予算面等)
- 15) データ取得に時間と費用がかかる
- 16) 毎年行うことにより、その評価や達成度を行うための調査が必要であり、その費用の捻出がむずかしい
- 17) 調査を県単独費で行うための予算措置が困難
- 18) 地域性を加味した独自の指標で分析や評価を行うには、多大な労力と資金が必要
- 19) 指標によっては、データ収集に時間と費用がかかるものがある
- 20) 毎年旅行速度など調査するにはコストがかかる。プローブデータを活用するにしてもデータが足りない
- 21) 成果の判定のため、膨大な労力・費用が必要
- 22) 県側の前向きな参画を促す財政支援措置(独自の施策評価制度を保有する県側の前向きな参画を促すためにも、財政的な支援措置が必要)
- 23) 人手不足(結構手間を要するので、専門セクションが必要)
- 24) 効果を計測する予算がない。机上にて設計速度などを流用した場合、実態とかけ離れ一般公表に耐えられるものではなく、説明責任を果たすことは難しい
- 25) 指標の成果検証は簡潔にできるような仕組みづくりと成果主義の策定と進捗管理(達成度報告書)を県費で賄うような状況にならないことを望む

5. 目標値の設定方法、評価手法、予算への反映方法等 評価システムのあり方に関する意見

(1) 目標値の設定方法が不明

- 1) 目標値設定については、算出方法を統一(マニュアル化)し、都道府県間あるいは地域版と全国版で整合を図るべき

- 2) 予算的な裏付けのない公表は信頼性に欠ける印象を与えかねない。大卒の今後の見通しを前提にした「努力目標」であることの表現方法も考える必要
- 3) 現況値の算出についてはマニュアルが存在するが、目標値の算出方法が決まっていない指標があり、算定に苦慮
- 4) 効果の予測には仮定で条件を入れなければならず統一性に欠ける
- 5) 効果予測等手法の確立が必要
- 6) 指標に対する目標値について全国版の設定プロセスが不明なために、地域版の目標値の設定が困難
- 7) 目標数値に裏付けを求めないという割り切りが必要(事業規模が小さい場合、裏付け算出の手間とコストが重荷に。)
- 8) 実現性に確証のない目標値の設定では国民への説明責任を果たしていくことは困難
- 9) 指標の算出根拠、目標値の積み上げ根拠の明確化・確立が必要
- 10) 5カ年の予算フレームが確定しない上での目標値設定の有意性の問題
- 11) 目標の設定根拠があいまい
- 12) 財源移譲が確立していない中で目標値の設定が困難
- 13) 適切な指標や目標の設定が困難
- 14) 県レベルの事業において、毎年度の数値目標の設定やその業績の測定を実施することは非常に困難

(2) 予算への反映方法が不明

- 1) 達成度に対する予算への反映方法を早期に確立するべき。単に見せ方を変えただけと言われても反論できない
- 2) 評価の結果に基づいた予算への反映の仕組み・方法について具体的にどう進めるのか、また、その過程について妥当性・透明性を確保した手法の確立が今後の課題
- 3) アウトカム指標と予算の整合をコントロール出来ていない
- 4) 目標達成度に応じて予算査定(減額)となった場合、益々目標達成は困難となる
- 5) 予算にまで反映させるには、現段階では、正当性、信頼性、説得性等が不十分
- 6) 指標の達成度の予算への反映が課題
- 7) 業績の評価により、次年度の予算に反映させる仕組みとなっているが、今後どのような方向で考えているのか
- 8) 実質次年度へ成果を反映させるのは困難
- 9) 地域毎に重点的に取り組むべき施策(課題)が異なるためどのような考え方で判断し、予算に反映させていくのが課題
- 10) 評価をどう予算等に反映させるのか不明確
- 11) 業績評価を予算及び人事に的確に反映できるシステムの構築が課題
- 12) 達成度の評価結果をどう反映するかなど検討課題も多く、現段階では積極的に取り組むか未確定
- 13) 来年度の予算への反映について、評価が適正になされるのであれば、やむを得ない
- 14) アウトカム指標が達成されなかった事業について、事業継続や事業中止といった判断に対する方針が明示されていない
- 15) 異なる複数の指標に同じ事業が関係するため、指標の達成率を予算に反映させるのは困難
- 16) 進捗率を評価指標とすることも考えられるが、予算の配分結果を業績とするのはおかしい
- 17) 単年度で達成度が測れない事業については次年度への予算反映ができない
- 18) 毎年度実施することに憂慮
- 19) 既に発現された成果(完了事業)を以降(中期5年程度)の評価に反映されるようなシステムづくりが必要
- 20) 予算がどのような分野別配分になっているのかも併せて公表していく必要
- 21) 目標達成のための事業費の確保が課題

(3) 評価時の判断基準が不明

- 1) 成果の達成判断をする場合の判断基準の設定が不明

- 2) 都市、地方、幹線、生活道路の成果評価を明確にすることが必要
- 3) 成果の評価は単に達成度の評価でよいか(一律評価にはしない)
- 4) 施策の組合せによる複合効果の評価など、指標と数値の設定に対する考え方の整理が必要
- 5) 業績評価自体の妥当性の確保が課題
- 6) 個々の事業の効果予測や事業完成後の評価に力点を置く必要があると考えている
- 7) 確立された評価手法、指標及び実績が少ない
- 8) 整備効果分析における拡張費用便益分析や多基準分析の手法が確立されれば行政マネジメントが容易になる
- 9) 独自指標を用いた場合にも、指標自体が違うため、各自治体の差をどのように比較するかが課題
- 10) 全国での取組状況を横並びで評価するシステムも必要と考えるが、全国を一律の指標で表せるか疑問な点がある

(4) 道路整備以外の効果(外部効果)の要因分析が必要

- 1) アウトカム指標値と道路整備による効果との関連が100%でないため検証が必要
- 2) 社会動向の変化により期待される成果が現れないケースが考えられる
- 3) 毎年評価できない際の理由等、苦慮すると思われる。(環境指標は景気の動向(車の増加)に左右され目標に達しない場合もある)
- 4) 事故率については道路構造等に対応できる事項は少ない
- 5) 他の要因によって成果が左右された場合の評価の考え方
- 6) 路線毎の整備とアウトカムとの因果関係(寄与分等)が明確でない中、アウトカム指標によるマネジメントの有効性
- 7) 道路事業単独による最終的なアウトカム指標の設定が困難
- 8) 交通事故や地域の活性化など道路整備が目標とすることが、道路整備のみで効果をだせない
- 9) 「観光客数の増加」「中山間地域における定住人口の増加」等の分かりやすい指標を設定すると、経済状況等の他の要因が影響し、目標値設定ができず、また、道路整備の効果によるものか不明瞭
- 10) 死傷事故率等の複合的要因による指標は、道路整備の指標としての評価が困難

6. 上位計画との関係等計画相互の関係のあり方に関する意見

(1) 地方公共団体の行政評価等の取り組みとの関係

- 1) 行政評価システムを導入しており、道路行政のみアウトカムプランで詳細な評価をすることに対して、県内部の了解が得られるか不透明
- 2) 独自の政策評価システムを持っている場合には、それを尊重して取り扱うべき
- 3) 県の道路行政については県において策定中の行政評価システムに基づき評価されることから、道路行政単独の評価書を公表しづらい
- 4) 市の5箇年計画との整合が図れない
- 5) 現在県が策定中の新たな行政評価システムとの調整が必要
- 6) 県内においては、県及び政令市があるため、それぞれの自治体の独自の動き(長期計画改定等)があり、それらとの整合を取るのに苦慮

(2) その他全国版業績計画等他の計画との関係

- 1) 各計画との整合が必要
- 2) 電線類地中化計画等、目標年次が異なる既存の計画との整合性の問題
- 3) 今後公表するさまざまな業績計画書の関係をきちんと示すことにより、一般の方々の混乱を招かないようにすべき
- 4) 全国版と都道府県版の整合が不可欠であるが、個別事業と全国版の目標値との関係が明確でない
- 5) 国全体での道路行政マネジメントとの整合

7. 広報や住民参画のあり方に関する意見

(1) 広報・見せ方の工夫

- 1) 市民から受け入れやすい指標とするため、もっと工夫する必要がある、同時に戦略的なプロパガンダも必要
- 2) 毎年毎の公表の手法が簡易でないと長続きしない
- 3) 事業実施によって生活者、利用者の満足度が整備前後でどのように変化するのか、整備効果のひとつとして見せるのも方法ではないか
- 4) 世間の関心を高めることが必要
- 5) 独自指標が多くなることにより、判断基準の複雑化に伴う、住民意見への理解度の低下を懸念
- 6) 一般国民にはなじみのない言葉などが多く、理解されるかが心配
- 7) 適切な公表方法が課題
- 8) 詳細な分析、評価が必ずしも国民に受け入れられるものになるか疑問
- 9) PR、進行管理、フォローアップの位置づけで取り組む
- 10) 事業毎に指標及び成果を出すことは、一般の方々にとって分かりやすい指標とならない
- 11) 全県的な評価にならない場合、地域によって受け取り方の温度差が生じることが懸念
- 12) 全国統一指標の全てが必ずしも、県民にわかりやすい指標とは限らないため、表現の仕方等どのように示していくかが課題
- 13) 1事業を取り出して地域全体のアウトカム指標を算出することに意味があるのか。国民にとっては事業主体でなく、道路全体での効果に関心がある
- 14) 地方の財政状況が非常に厳しいことから、目標通りの進捗確保が確実とならない。このため、数値の公表は、第三者に誤解を与える可能性があると考え

(2) 住民参画

- 1) 各事業について当該地域の住民満足度を評価するという手法は取り得ないか
- 2) 今後も毎年、第三者の意見(委員会の開催)を取り入れていくのか。パブリックコメント方式などではだめか
- 3) 評価指標の設定にあたっては、広く市民からの意見を取り入れた指標として設定できればよりよいものになると考える
- 4) 公表時期の違いにより、満足度調査の結果を十分に活用できていない

8. その他

- 1) 道路整備に対する思いに、北部地域と南部地域ではかなりの温度差がある
- 2) 個別の事業が成果にどうつながるのかプロセスが不明
- 3) 必要インフラの位置づけ(スタートライン)が必要
- 4) 道路だけ行政マネジメントを進めるのはいかがか
- 5) 社会資本整備重点計画の中で、道路だけが突出してしまうが、こういうことが公共事業費半の悪玉代表となる原因ではないか
- 6) 道路行政を一定の指標(複数であったとしても)により、評価・判断することが非常に難しいことを国民・市民に理解していただくことが前提。これがないと指標(数値)が一人歩きしてしまうとともに、(さらにこのような状況を是正するため)満足度調査(=アンケート)のみが唯一の評価方法になってしまうことを危惧