

一巡した道路行政マネジメント

～ 評価結果を次の施策、予算へ反映～

平成16年8月2日

国土交通省 道路局

成果主義の道路行政マネジメントの意義

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運営の改革を図る。

道路行政の透明性の向上

事前の数値目標、その目標の妥当性、実施した施策・事業の効果などを都道府県別などの関連データも含めて、業績計画書や達成度報告書として、公表し、国民のチェックを可能とする。

「マネジメント・サイクル」の構築

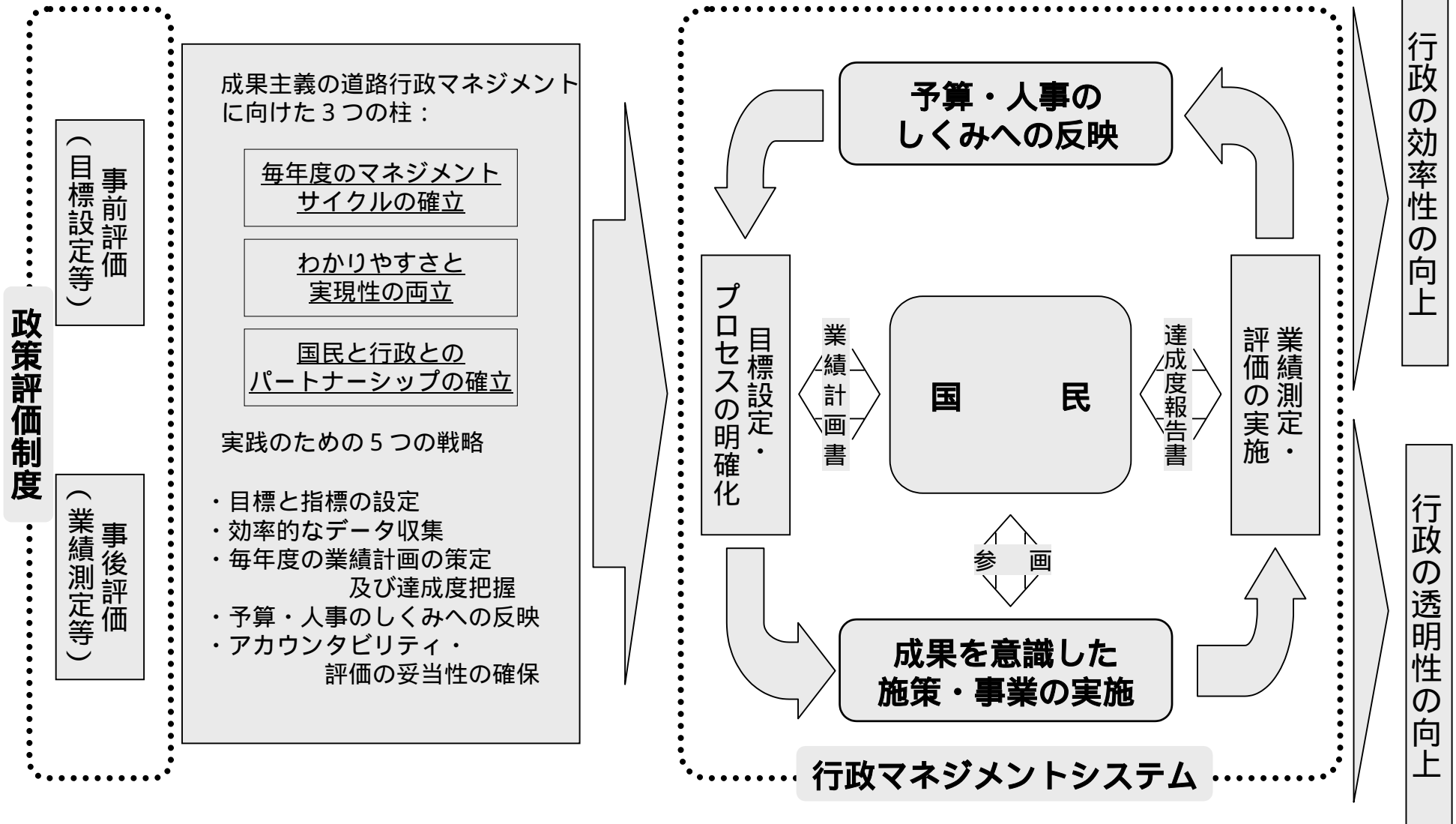
事前に数値目標を宣言し、事後に達成度を評価し、評価結果を次の行政運営に反映する仕組み

今年度は「道路行政マネジメント」が一巡する初めての年度

(6月30日に平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書を公表)

道路行政マネジメント研究会 提言

マネジメントは「理論」から「実践」へ



日本の道路行政における道路行政マネジメントの取り組み

平成15年度は、マネジメント・サイクルを作ることからスタート

平成15年3月	道路行政マネジメント研究会 設立
平成15年6月	提言「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換 - 理論から実践へ - 」
平成15年7月	「平成15年度 道路行政の業績計画書」策定、公表 ＜成果主義の新たな「道路行政マネジメント」をスタート＞
平成15年7月	都道府県ごと等地域レベルでも、「業績計画書」を策定 【32都道府県 / 1地域において公表済み (PI手続中含む)】
平成15年8月	平成16年度予算概算要求
平成15年10月	「社会資本整備重点計画」閣議決定



平成16年度は、マネジメント・サイクルの実践へ

平成16年4月	予算と成果のリンク (平成16年度より成果買取型予算の導入)
平成16年6月	「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」 策定、公表

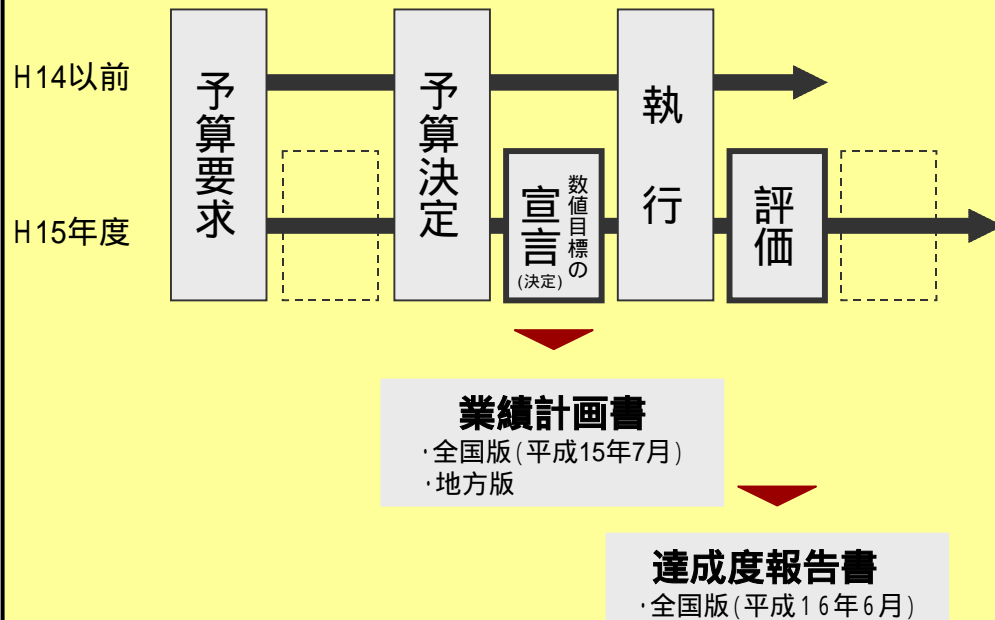
予算と成果のリンク(成果買取型予算の導入:平成16年4月)

より効果的、効率的かつ透明性の高い道路行政へと転換を図るため、道路行政に「成果主義」を導入
見込まれる成果に対して予算を配分する「成果買取型」の予算制度の導入
予算の要求段階から成果目標に対応した予算を明確化
事後の評価結果を以降の予算に反映

【平成15年度の取組み】

第1段階

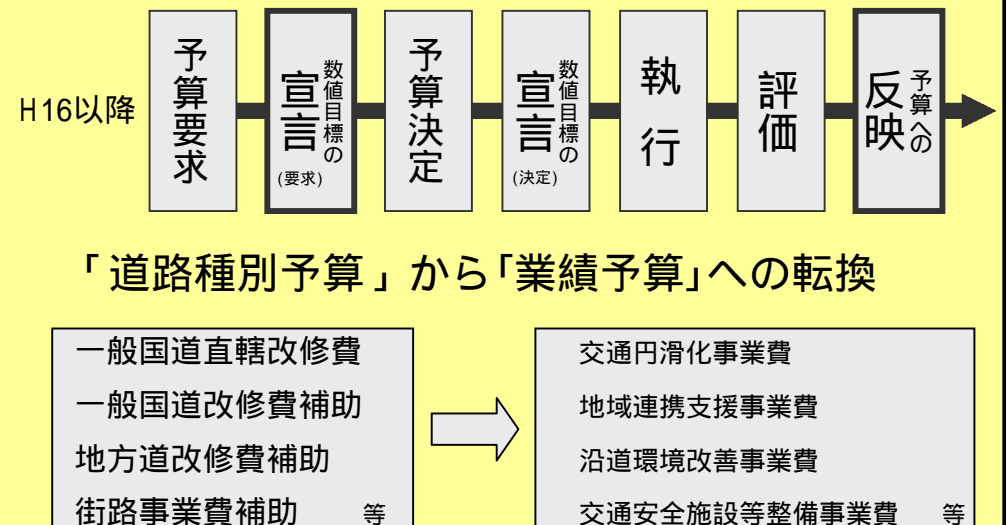
道路行政の数値目標を明示し、
「成果主義」の行政マネジメントをスタート



【平成16年度の取組み】

第2段階

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
「成果買取型予算」の導入
(要求段階から成果目標を提示)



予算と成果のリンク(成果買取型予算の導入)

費目名	H16予算額(事業費)		H15予算額(事業費)	
	関連指標名	H16目標値		H15見込値
交通円滑化事業費		7,391億円		7,563億円
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
地域連携推進事業費等 ^{注1}		20,843億円		22,291億円
規格の高い道路を使う割合		13% (さらに290万台キロ/日転換)		13% (210万台キロ/日転換)
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)
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		64% (さらに60万人のアクセス向上)		64% (60万人のアクセス向上)
維持修繕費		2,625億円		2,763億円
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	橋梁	88%		87%
	舗装	現在の水準を維持		91%
沿道環境改善事業費等 ^{注2}		1,263億円		1,068億円
NO ₂ 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等 ^{注3}		4,507億円		4,352億円
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 主な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		2,287億円		2,228億円
市街地の幹線道路の無電柱化率		10%		8%

<注> 1. 地域連携推進事業費等の計数には、直轄方式による高速自動車国道整備を含む。

2. 沿道環境改善事業費等には、沿道整備融資を含む。

3. 交通安全施設等整備事業費等には、道路交通環境改善事業を含む。

初の達成度報告書を公表(平成16年6月)

平成15年7月

平成15年度より道路行政に「成果主義」を導入

17指標を用いて1年後の数値目標を示した「平成15年度業績計画書」を公表
(代表的な指標：道路渋滞による損失時間、路上工事時間、ETC利用率、道路交通における死傷事故率 等)

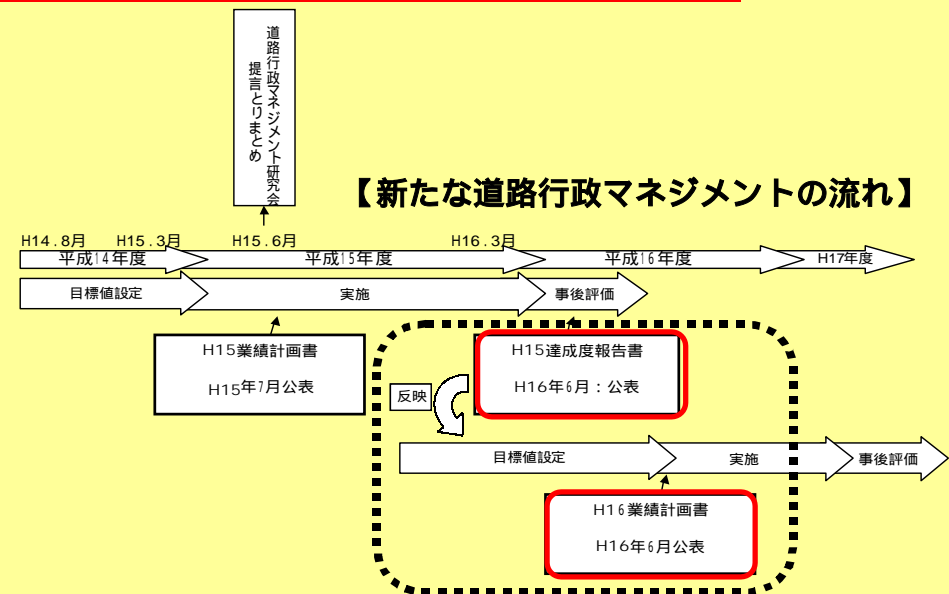
宣言：1年後に達成度について評価を実施し、以降の行政運営に反映

平成16年6月

「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」を6月30日に公表

成果主義の道路行政運営の実践へ

1. 全国目標の達成度だけでなく、都道府県別などの達成状況も、公表
2. 実施した施策・事業の効果を分析することに注力
3. 反省を改善につなげる仕組みの導入



初の達成度報告書を公表(平成16年6月) : 指標別達成度の一覧

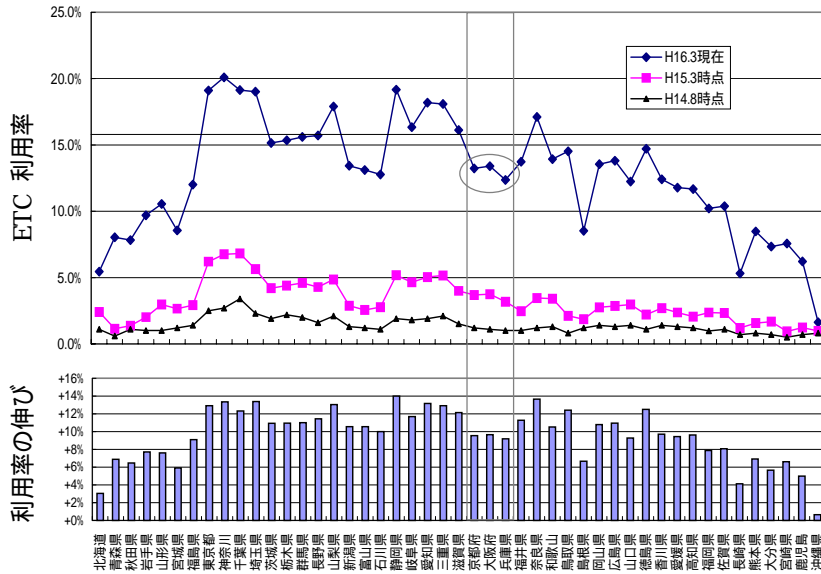
平成15年度の達成度を公表

		基準実績(H14)	H15目標	現在(H15)実績	来年(H16)目標	計画目標(H19)
渋滞を減らす～道路交通の円滑化～ 交通円滑化事業費(H16 7,391億円)						
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	約5.9億人時間/年 (約3%減)	約5.9億人時間/年 (約3%減)	約5.7億人時間/年 (さらに3%減)	(約1割減)
路上工事時間		201時間/km・年	193時間/km・年 (約4%削減)	186時間/km・年 (約7%削減)	185時間/km・年 (約8%削減)	(約2割削減)
ETC利用率	全国	5%	約15%	16%	30%	約70%
	首都高速	6%	約20%	19%	40%	約85%
	阪神高速	3%	約15%	11%	35%	約85%
地域を結ぶ～地域間の連携～ 地域連携推進事業費等(H16 20,843億円)						
規格の高い道路を使う割合 (新たに規格の高い道路への転換を図る目標交通量)		13%	13% (210万台キロ)	13% (20万台キロ)	13% (290万台キロ)	15%
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		59%	61% (青森港へのアクセス)	61%	61% (中部国際空港へのアクセス)	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%	73%	74%	約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%	約64%(約80万人増加)	約64%(約60万人増加)	65%	約68%
道路を守る～道路の維持管理～ 維持修繕費(H16 2,625億円)						
道路構造物保全率	橋梁	86%	約87%	87%	89%	約93%
	舗装	91%	現状の水準を維持	93%	現状の水準を維持	現状の水準を維持
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%	68%	70%	約76%
環境を改善する～環境の保全～ 沿道環境改善事業費等(H16 1,263億円)						
NO ₂ 環境目標達成率		64%	約67%	67%(新指標:53%)	- (新指標:77%)	- (新指標:約9割)
SPM環境目標達成率		-	約1割	9%(新指標:78%)	- (新指標:現在の水準を維持)	- (新指標:現在の水準を維持)
夜間騒音要請限度達成率		61%	約63%	64%	65%	約72%
CO ₂ 排出削減量		261百万t-CO ₂		平成22年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約250百万t-co2まで削減		
交通事故を減らす～安全・安心な道づくり～ 交通安全施設等整備事業費等(H16 4,507億円)						
道路交通における死傷事故率		118.4件/億台キロ	約116件/億台キロ	119.9件/億台キロ	約114件/億台キロ	約108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		約17%	約21%	約25%	約30%	約5割
電柱・電線をなくす～美しい景観の創造～ 電線共同溝整備事業費(H16 2,287億円)						
市街地の幹線道路の無電柱化率		約7%	約8%	約9%	約10%	約15%
道路行政の改革する～アカウンタビリティの向上～						
道路利用者満足度		2.6点	約2.7点	2.6点	約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	約2,600万アクセス/年	2,350万アクセス/年	約4,300万アクセス/年	約1億アクセス/年

都道府県別などの達成状況も公表

全国目標の達成度だけでなく、都道府県別などの達成状況も公表

大都市圏では大阪の周辺地域が低い【ETC利用率】



	平成 15 年度 ETC 利用率	
	目標	実績
日本道路公団	-	約 16%
首都高速道路公団	約 20%	約 19%
阪神高速道路公団	約 15%	約 11%
全国	約 15%	約 16%

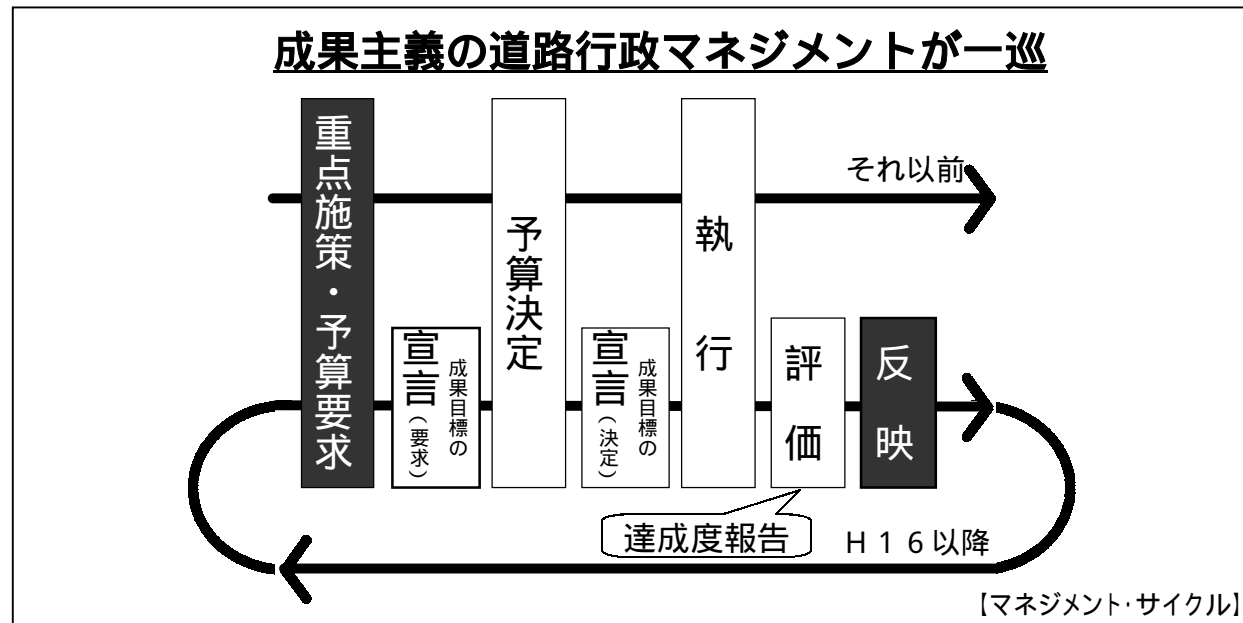
阪神高速道路公団は目標の15%を下回る11%の実績値。都道府県別に見ても、**大阪の周辺地域においては全国平均を下回る利用率。**

指標	ETC利用率					
	ETC利用率 (平成16年3月現在)	ETC対応料金所利用台数		ETC利用率 (平成15年3月現在)	利用率の伸び (H15-H14)	利用率伸び率 H15/H14
区分		千台/日	うちETC利用台数 千台/日			
全国	16%	7,374	1,167	5%	+11%	3.4
北海道	5.5% (45)	131 (10)	7.1 (22)	2.4% (31)	+3.0% (46)	2.3 (46)
青森県	8.0% (40)	15 (44)	1.2 (44)	1.1% (45)	+6.9% (38)	7.0 (2)
秋田県	7.8% (41)	17 (43)	1.3 (42)	1.4% (42)	+6.5% (41)	5.7 (5)
岩手県	9.7% (36)	34 (34)	3.3 (35)	2.0% (38)	+7.7% (35)	4.8 (14)
山形県	10.6% (33)	19 (40)	2.0 (40)	3.0% (21)	+7.6% (36)	3.6 (36)
宮城県	8.6% (37)	75 (17)	6.4 (24)	2.6% (28)	+5.9% (42)	3.2 (42)
福島県	12.0% (30)	54 (24)	6.5 (23)	2.9% (22)	+9.1% (32)	4.1 (25)
東京都	19.1% (4)	919 (3)	175.6 (2)	6.2% (3)	+12.9% (8)	3.1 (43)
神奈川	20.1% (1)	1,073 (1)	215.5 (1)	6.8% (2)	+13.3% (4)	3.0 (44)
千葉県	19.1% (3)	575 (5)	110.0 (4)	6.8% (1)	+12.3% (11)	2.8 (45)
埼玉県	19.0% (5)	530 (6)	100.8 (5)	5.6% (4)	+13.4% (3)	3.4 (41)
茨城県	15.1% (15)	95 (15)	14.4 (12)	4.2% (13)	+10.9% (19)	3.6 (33)
栃木県	15.4% (14)	52 (25)	8.0 (20)	4.4% (11)	+10.9% (18)	3.5 (39)
群馬県	15.6% (13)	69 (21)	10.7 (17)	4.6% (10)	+11.0% (16)	3.4 (40)
長野県	15.7% (12)	100 (13)	15.8 (11)	4.3% (12)	+11.4% (14)	3.7 (31)
山梨県	17.9% (8)	44 (29)	7.8 (21)	4.8% (8)	+13.1% (6)	3.7 (30)
新潟県	13.4% (22)	71 (18)	9.5 (18)	2.9% (23)	+10.5% (22)	4.7 (16)
富山県	13.1% (25)	30 (37)	4.0 (31)	2.6% (29)	+10.5% (21)	5.1 (9)
石川県	12.8% (26)	32 (36)	4.1 (29)	2.8% (25)	+10.0% (24)	4.6 (17)
静岡県	19.2% (2)	138 (8)	26.5 (8)	5.2% (5)	+14.0% (1)	3.7 (29)
岐阜県	16.3% (10)	67 (22)	11.0 (16)	4.6% (9)	+11.7% (13)	3.5 (37)
愛知県	18.2% (6)	382 (7)	69.5 (7)	5.0% (7)	+13.2% (5)	3.6 (32)
三重県	18.1% (7)	117 (12)	21.1 (9)	5.2% (6)	+12.9% (7)	3.5 (38)
滋賀県	16.1% (11)	56 (23)	9.1 (19)	4.0% (14)	+12.1% (12)	4.0 (27)
京都府	13.2% (24)	119 (11)	15.8 (10)	3.7% (16)	+9.5% (28)	3.6 (34)
大阪府	13.4% (23)	1,057 (2)	141.5 (3)	3.7% (15)	+9.7% (26)	3.6 (35)
兵庫県	12.4% (28)	613 (4)	75.7 (6)	3.2% (19)	+9.2% (31)	3.9 (28)
福井県	13.7% (20)	23 (39)	3.2 (36)	2.5% (30)	+11.3% (15)	5.6 (7)
奈良県	17.1% (9)	76 (16)	13.0 (15)	3.5% (17)	+13.7% (2)	5.0 (12)
和歌山県	13.9% (18)	36 (32)	5.0 (27)	3.4% (18)	+10.5% (23)	4.1 (26)
鳥取県	14.5% (17)	4 (47)	0.6 (47)	2.1% (36)	+12.4% (10)	6.9 (3)
島根県	8.5% (38)	13 (46)	1.1 (46)	1.9% (39)	+6.7% (39)	4.6 (19)
岡山県	13.5% (21)	45 (28)	6.1 (25)	2.8% (26)	+10.8% (20)	4.9 (13)
広島県	13.8% (19)	97 (14)	13.4 (14)	2.9% (24)	+11.0% (17)	4.8 (15)
山口県	12.2% (29)	49 (27)	6.1 (26)	3.0% (20)	+9.3% (30)	4.1 (24)
徳島県	14.7% (16)	13 (45)	1.9 (41)	2.2% (35)	+12.5% (9)	6.7 (4)
香川県	12.4% (27)	28 (38)	3.5 (33)	2.7% (27)	+9.7% (25)	4.6 (18)
愛媛県	11.8% (31)	35 (33)	4.1 (30)	2.4% (32)	+9.4% (29)	5.0 (11)
高知県	11.7% (32)	18 (41)	2.1 (39)	2.1% (37)	+9.6% (27)	5.7 (6)
福岡県	10.2% (35)	137 (9)	14.0 (13)	2.4% (33)	+7.9% (34)	4.3 (23)
佐賀県	10.4% (34)	33 (35)	3.4 (34)	2.3% (34)	+8.1% (33)	4.5 (20)
長崎県	5.3% (46)	70 (19)	3.7 (32)	1.2% (44)	+4.1% (45)	4.4 (21)
熊本県	8.5% (39)	50 (26)	4.3 (28)	1.6% (41)	+6.9% (37)	5.4 (8)
大分県	7.3% (43)	36 (31)	2.7 (37)	1.7% (40)	+5.7% (43)	4.4 (22)
宮崎県	7.6% (42)	17 (42)	1.3 (43)	0.9% (47)	+6.6% (40)	8.0 (1)
鹿児島県	6.2% (44)	40 (30)	2.5 (38)	1.2% (43)	+5.0% (44)	5.0 (10)
沖縄県	1.6% (47)	69 (20)	1.1 (45)	1.0% (46)	+0.6% (47)	1.7 (47)

大阪周辺地域は、ETC利用台数が多いものの利用率は低い状況

初の達成度報告書に基づく重点施策と予算要求

達成度を評価し次に活かすマネジメント・サイクルを実践



初の達成度報告書を公表(6月)

重点施策への反映

- 行政の運営理念としてマネジメントを据え、取組みの評価と、一巡した達成度報告書で得られた知見を、ひとつひとつの重点施策に初めて反映する。

予算要求への反映

- 「費目の見直し(例:交通安全施設等整備事業費)」と「新たな助成制度」などの要求

～ 評価結果を次の施策、予算へ反映～

政策テーマ	例：指標
地域を結ぶ	規格の高い道路を使う割合
渋滞を減らす	路上工事時間
渋滞を減らす	ETC利用率
電柱・電線をなくす	市街地の幹線道路の無電柱化率

政策テーマ「地域を結ぶ」

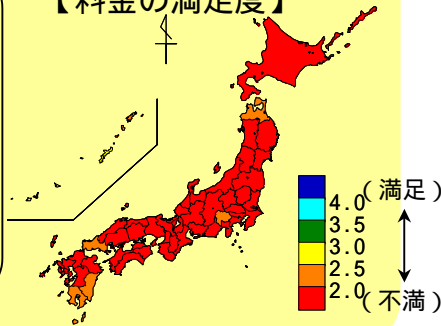
例【規格の高い道路を使う割合】

〔13%(H14)から13%(H15)へとほぼ横ばい〕

規格の高い道路に自動車交通を分担させることで、幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善する

- ・「有料道路の料金」は満足度調査11項目中で最低の評価
- ・有料道路は敬遠傾向
(有料区間：交通量約80万台キロ減少)

【料金の満足度】



施策・事業の効果を分析

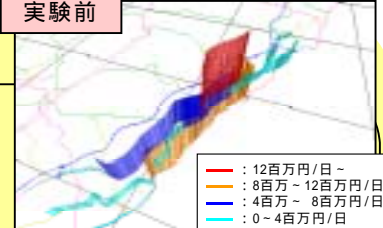
弾力的な料金設定の効果を確認

【例：常磐道(日立地区)】

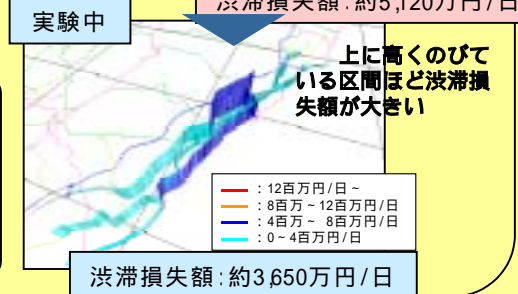
- ・1ヶ月間の料金半額の料金社会実験

1日あたり約60万円の料金割引による収入減

1日あたり約1,500万円の渋滞緩和効果



実験前 渋滞損失額：約5,120万円/日

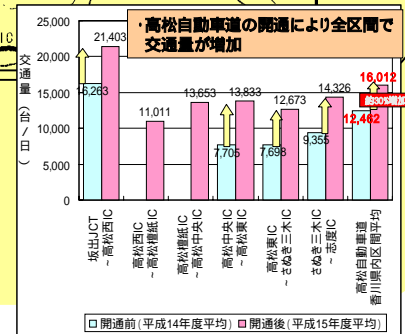
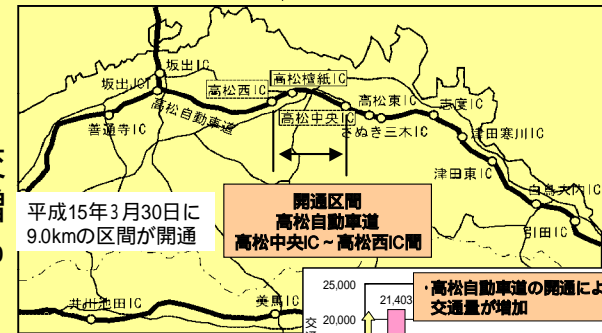


実験中 渋滞損失額：約3,650万円/日

とぎれた高速道路を結ぶことが、路線全体の利用促進に

【例：高松道】

- ・全線にわたり交通量が大幅に増加(平均約30%増加)



評価結果を次の行政運営に反映

有料道路の弾力的な料金設定の本格実施に向けた施策展開

高速道路等のネットワーク整備

改善につなげる

「使える」ハイウェイ推進会議(第一回) 2004年7月23日開催

氏名	所属
青山 佳世	観光立国懇談会委員
家田 仁	東京大学大学院 工学研究科教授
上村 多恵子	京都経済同友会 常任幹事
岡部 正彦	日本経団連 輸送委員会 委員長
櫻井 敬子	学習院大学 法学部法学科教授
田村 亨	室蘭工業大学 建設システム工学科教授
山内 弘隆	一橋大学大学院 商学研究科教授



*この記事は高知新聞社の許諾を得て転載しています。無断で転載、送信するなど、高知新聞社の権利を侵害する一切の行為を禁止します

高知新聞
7月20日(火)

【「使える」ハイウェイ推進会議設立趣意書】抜粋

...

わが国の高速道路はネットワークが切れていること、インターチェンジが少ないこと及び割高な料金などから使いづらいとの不満もあり、欧米に比べてもまだまだネットワークが有効に利活用されている状況にはない。

今後は、未整備の路線のうち真に必要なものの効率的・効果的な整備が必要であるとともに、開通した路線の有効活用方策の展開も重要な課題であり、効率的に「つくる」施策と有効に「使う」施策の組み合わせにより、国民が十分に利活用できるネットワークの形成を図ることが重要である。

政策テーマ「渋滞を減らす」

施策・事業の効果を分析

例【路上工事時間】

[201時間/年・km(H14)から186/年・km (H15)へ7%の削減]

路上工事により引き起こされる渋滞や通行規制が道路利用者の利便性を悪化させるため、工事時間の縮減が必要

外部評価型の取組みにより、路上工事による渋滞軽減

東京23区では年末・年度末の工事ストップ

- ・「路上工事スリム化大作戦」
 - …平成15年12月20日(直轄国道は15日)～31日
- ・「東京スリム化ルールに基づく路上工事抑制」
 - …平成16年3月1日～31日

平成15年度の年間縮減率(平成14年度比)

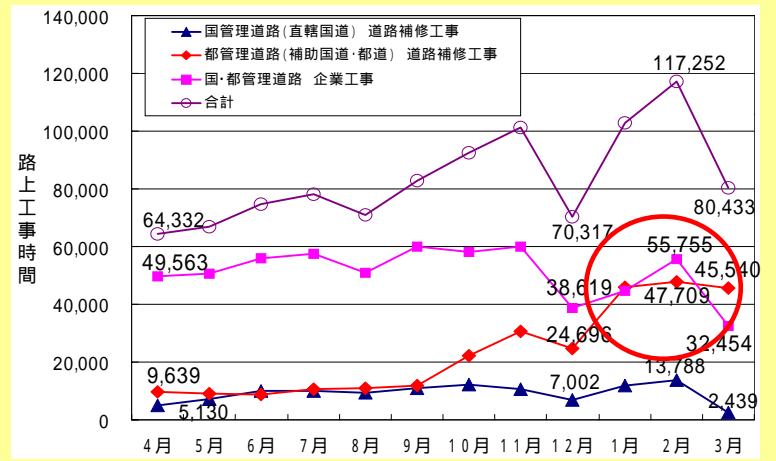
- ・全国 (直轄国道) : 約7%縮減
- ・東京23区(直轄国道・都管理道路) : 約5%縮減

評価結果を次の行政運営に反映

路上工事縮減のためのマネジメントの徹底(毎月の路上工事時間の集計・公表)

道路補修工事について、工事情報の開示等による道路管理者自らの縮減に積極的に取り組む。

東京23区では、道路補修工事が約28%増加するなど、取組みがまだ不十分



改善につなげる

政策テーマ「渋滞を減らす」…現在の具体的な取組み(例:路上工事の縮減)

〔縮減〕情報提供の徹底により道路管理者及び
占用企業者に“**縮減インセンティブ**”

- ・ 早期の路上工事情報開示
- ・ 路上工事モニター(路上工事Gメン)によるチェック

〔情報提供と意見反映〕**問い合わせ番号を
インデックスとして道路工事情報の特定、検索
等を簡素化**

- ・ 路上工事情報をリアルタイム化
- ・ 道路利用者が路上工事について意思表示
(例:路上工事不人気投票)

東京23区の直轄国道は年末までに先行導入

〔集計・評価〕直轄国道において**毎月の路上
工事時間を直ちに集計・公表**(本年8月～)

- ・ HP公表などにより、マネジメントを強化

日本経済新聞
7月28日(水)

*路上工事に関して紹介された記事の内容については、日本経済新聞(7/28)を参照ください

8月6日(金)
第5回「ユーザーの視点に立った
道路工事マネジメントの改善委員会」

政策テーマ「渋滞を減らす」

施策・事業の効果を分析

例【ETCの普及促進と活用】

〔全国でのETC利用が拡大し全国目標15%〕

ETC利用率が50%まで向上すれば、料金所での渋滞が概ね解消。
沿道環境の改善や利用者の利便性、快適性の向上が図られる

評価結果を次の行政運営に反映

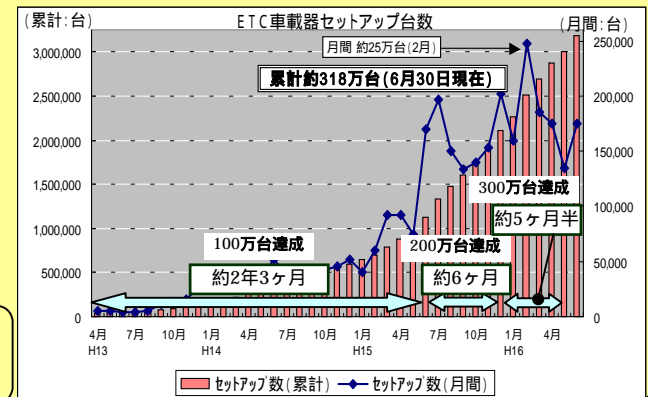
料金所のETC 専用化

- ETC 利用者の利便性をさらに向上させるため、24 時間専用レーンの設置を推進
- ETC 利用者を対象とした料金割引の実施
- 高速道路夜間長距離割引、首都高速夜間割引等の実施
- 高速別納、都市高速高額回数券の廃止により、大口多頻利用者のETC への転換を推進
- 車載器購入支援の実施
- 社会実験と併せたモニター・リース等支援制度の実施

ソフト施策の実施

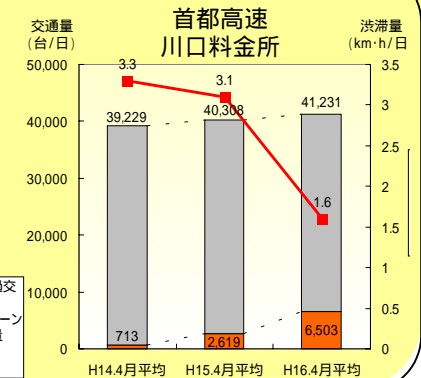
- ETC利用可能料金所の全国拡大
(平成16年4月 基本的に全ての料金所で利用可能)
- ETC利用者を対象とした料金割引の実施
- 車載器購入支援の実施や車載器の低価格化

ETC車載器
セットアップ
台数の推移



ETCの活用

- 首都高速の夜間割引社会実験
(平成15年11月28日～平成16年3月1日)
(割引時間帯でのETC利用率の増大)
- 首都高速川口料金所
交通量5%増加した一方で
ETCにより渋滞延長が半減
(3.3 1.6km・h/日)



改善につなげる

阪神高速道路公団は目標の15%を下回る11%
大阪の周辺地域においては全国平均を下回る利用率

	平成15年度末 ETC利用率	
	目標	実績
日本道路公団	-	約16%
首都高速道路公団	約20%	約19%
阪神高速道路公団	約15%	約11%
全国	約15%	約16%

高速道路のノンストップ自動料金収受システム(ETC)の利用率は首都圏で高いものの、大阪圏は全国平均より低い。国土交通省が三十日発表した二〇〇三年度の「道路行政の達成度報告書」で、ETC利用率の「東高西低」ぶりが明らかになった。国交省は

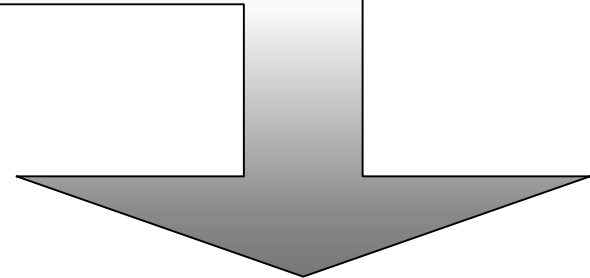
ETC利用 東高西低

大阪圏 回数券に押され?
「景気の回復が遅い大阪圏でETC車載器の購入に慎重なうえ、割引率の高い回数券の利用が根強い」とみている。ETC利用率は、今年三

読売新聞
7月1日(木)

*この記事は読売新聞社の許諾を得て転載しています。無断で転載、送信するなど、読売新聞社の権利を侵害する一切の行為を禁止します

(参考: <http://www.yomiuri.co.jp/copyright/index.htm> [著作権の説明])



阪神高速公団によるETC普及の取組み

ETC取り付け費用を割引
阪神高速公団は、ETC普及のため、「ETC化キャンペーン」を21日に始める。12月までの期間中に、大阪府と兵庫県にあるキャンペーン協賛店で、車載器を取り付けた先着2万台2000台は、搭載費用が1台当たり6300円の割引となる。阪神高速のETC利用率(5月中旬調べ)は1日平均13・4%で、首都高速道路公団の22・0%、日本道路公団の18・3%を下回り、利用率向上が同公団の当面のテーマの一つとなっている。2万2000台のうち、業務用車両7000台、その他1万5000台を想定している。

日刊工業新聞
6月18日(金)

*この記事は日刊工業新聞社の許諾を得て転載しています。無断で転載、送信するなど、日刊工業新聞社の権利を侵害する一切の行為を禁止します

政策テーマ「電柱・電線をなくす」

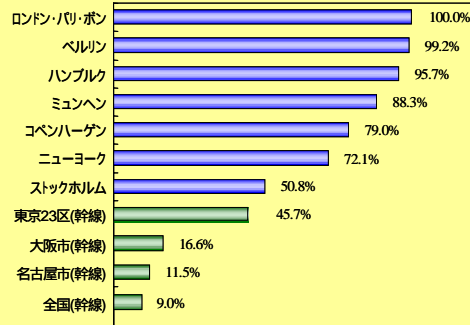
施策・事業の効果を分析

例【無電柱化率】

〔7%(H14)から9%(H15)へと向上〕

歩行空間のバリアフリー化、歴史的な街並みの保全、避難路の確保等の都市防災対策、良好な住環境の形成等の観点から無電柱化を進める

- ・ ロンドン、パリ、ニューヨークなどの欧米主要都市との比較では大きく立ち後れている状態



評価結果を次の行政運営に反映

平成16年度からスタートした「無電柱化推進計画」に基づき、無電柱化を推進

まちなかの幹線道路の無電柱化を引続き推進

歴史的街並みを保存すべき地区等の主要な非幹線道路においても面的に整備

無電柱化を一層促進するため、コストを大幅に縮減

都道府県間での大きな格差

政令市

ベスト3	ワースト3
東京都23区 45.7%	札幌市 4.3%
広島市 18.7%	千葉市 7.1%
大阪市 16.6%	さいたま市・神戸市 7.8%

都道府県

ベスト3	ワースト3
鳥取県 30.9%	愛媛県 1.8%
鹿児島県 29.4%	奈良県 2.2%
東京都 28.5%	三重県 2.7%

*電線地中化に関して紹介された記事の内容については、神戸新聞(6/27)を参照ください

道種別間での大きな格差

- ・ 直轄国道(約18%)に比べ、補助国道(約5%)及び都道府県道(約7%)が低い。幹線道路の9%に対して市区町村が管理する非幹線道路ではわずか1%。

6月27日(日)
神戸新聞

(共同通信配信)

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
無電柱化率	18%	5%	7%	9%	1%

改善につなげる

地方における取組み(達成度報告書・業績計画書)

策定状況

公表済み	(7月28日現在)
6月30日	(全国版)
6月30日	愛知県
7月15日	秋田県
7月23日	岩手県
7月27日	青森県
今後も地域毎に随時 策定、公表予定	

[参考]平成15年度業績計画書 32都道府県 / 1地域で公表済み

盛岡タイムス
7月25日(日)

*この記事は盛岡タイムスの許諾を得て転載しています。無断で転載、送信するなど、盛岡タイムスの権利を侵害する一切の行為を禁止します

渋滞損失60億円を削減

岩手河川 国道事務所 道路改良効果を試算

国土交通省岩手河川国道事務所・三陸国道事務所・岩手県は「岩手のみちの達成度報告書・業績計画書」を策定した。03年度から道路行政に成果主義のマネジメントを取り入れ、道路の建設改良に、より渋滞や事故の減少に及ぼした効果を評価した。

その結果、渋滞損失時間は年間192万時間、渋滞損失金額で60億円削減された。03年度の目標を渋滞損失時間101万時間、渋滞損失金額を30億円と設定していたため、それぞれ190%、200%の達成率となった。

主要渋滞ポイントは5カ所の緩和目標を達成。交通事故率と死者率は県平均事故率以上の延長を6%削減する

目標を達成し、それぞれ100%だった。安心走行のきみち率は冬季の安全走行可能な道路延長6%増加の目標に対して4.7%で達成度78%、道路通行安心率は、災害等で通行する際に不安な箇所を5%削減する目標に対して11カ所にとどまり、達成率61%だった。

主要渋滞ポイントの解消は盛岡市の盛岡西バイパスの改良などで、予想以上に効果が上がったという。

岩手河川国道事務所の上がつて渋滞損失時間と渋滞損失金額の達成度が目標の倍に跳ね上がったという。

岩手河川国道事務所の工藤実調査第2課長は「達成率によって予算に反映されるようになっていり、成果主義で頑張っている」と、この予想が的中したことは初めての取り組みで目標設定などが確立されていなかったこともあり、達成度をより実感のあるものにしていきたい」と話す。

地方における取組み(成果目標の達成(実施)状況)

アウトカム指標		地区	現況(H14)	目標値(H15)	達成値(H15)	備考
渋滞	渋滞損失時間(額)(無雪期)	秋田	秋田市 41.7時間/年・人	4%削減 (40.2時間/年・人)	(調整中)	(主)秋田昭和線H16.6.2開通 (一部)
		角館	国道46号角館町11.5時間/年・人(通常期) (観光シーズン 36分/台)	{ 2割削減(29分/台) }	27分/台	
		大曲	大曲市 20.1時間/年・人	50%削減 (10.4時間/年・人)	35%削減	
	主要渋滞ポイント箇所数		秋田県 36箇所	33箇所	33箇所	御所野団地入口交差点 添川T字路交差点 戸巻交差点解消
	冬期幅員確保率	鷹巣	国道7号鷹巣町綴子地区(計画区間2.9km) 9%	19%	20%	
	冬期の走行サービス低下による 損失時間(額)		国道7号鷹巣町綴子地区(計画区間2.9km) 2.7時間/年・人	4%削減 (2.6時間/年・人)	(H16冬期データに より検証)	堆雪帯と歩道の整備
事故	交通事故件数 1 (死者数)	秋田	国道7号秋田市茨島二丁目交差点 } 44件(H9~H13) 国道7号秋田市茨島交差点 (平均9件/年)	3割削減	(H16データ により検証)	照明施設更新、新設 マーキング設置
		本荘	国道105号本荘市赤沼 6件(H13)	3割削減	(H16データ により検証)	視線誘導標等設置
			(国道7号本荘市親川 2人(H14、15))	撲滅	(H16データ により検証)	照明施設、警戒標識等設置
	大館	(国道7号大館市矢立峠 4人(H10~H15))	撲滅	(H16データ により検証)	自発光注意喚起施設設置 改良工事着手	
死傷事故率 1	秋田	茨島二丁目交差点 257件/億台キロ 茨島交差点 262件/億台キロ	3割削減	(H16データ により検証)	照明施設更新、新設 マーキング設置	
規格の高い道路を利用する割合		秋田県 4.0%	4.2%	4.1%		
高度医療施設60分カバー率		秋田県 69%	76%	76%		
歩道空間ネットワークのバリアフリー化率		秋田県 59%	64%	67%		
道路整備満足度(CS調査) 2		秋田県 36%(道路整備全体)	現状より向上	24%	バリアフリー、狭あい道路の改良で 満足度向上	
ホームページアクセス数 3 (県内国土交通省HP)		91千回/年	114千回/年	161千回/年		

1: H15目標値の検証において、事故関係はH16の事故データにより検証
 2: 道路整備全体での県民満足度で、アンケート調査における歩道の除雪、舗装の凸凹補修、歩道の新設・拡幅など全25項目の満足度の平均で「満足している・ほぼ満足している」との回答があった割合
 3: 秋田県内の国土交通省 秋田河川国道事務所、湯沢河川国道事務所、能代河川国道事務所におけるアクセス数
 4: H15達成値の欄において、目標値に対し達成しているものに「」をつけています。