

# 地域における 道路行政マネジメントの実践

平成16年8月2日

国土交通省 道路局

## (1) 道路行政マネジメントの実践のための具体的な取組み

### 第1： 指標の現況値算出 / 業績計画書・達成度報告書の策定

指標現況値のフォローを実施した上で年次目標値を設定し、H15達成度報告書 / H16業績計画書を策定する。

達成度の把握  
指標の見直し、メリハリ付け  
達成度報告書・業績計画書(全国レベル、都道府県ごと等地域レベル)

### 第2： 「成果主義」の浸透のための基礎的な仕組みづくり

「成果主義」の考え方への理解を促進し、現場の工夫を促すため、成果を意識し、行政判断、執行ができるよう、支援する仕組みを導入する。

データ取得の効率化  
整備局等毎のマネジメントヒアリング  
整備効果の蓄積・共有(ベストプラクティス等)  
成果の上がる手法の導入(優先度明示方式(交通安全、渋滞)、ベンチマーキング等)

### 第3： 日常業務への「成果主義」の組み込み

概算・予算要求、実施計画や新規採択といった節目ごとに成果を意識するための取り組みを実施。「成果主義」に向けた職員の意識改革へとつなげ、職員一人ひとりによる現場の工夫を促す。

道路行政経営ガイドラインの策定、奨励事例の蓄積・実践  
マネジメント研修  
目標とする成果に直結する予算配分  
事業マネジメント(事業進捗管理、事業の効率化(例: ちやくちやくプロジェクト))

### 第4： 国民と行政の信頼関係の再構築

国民と行政が課題と目標を共有し、協働して解決を図ることで、新たな信頼関係の確立を目指す。

日常の業務のアカウントビリティの向上(工事看板等)  
コミュニケーション活動  
情報発信

# データ取得の効率化

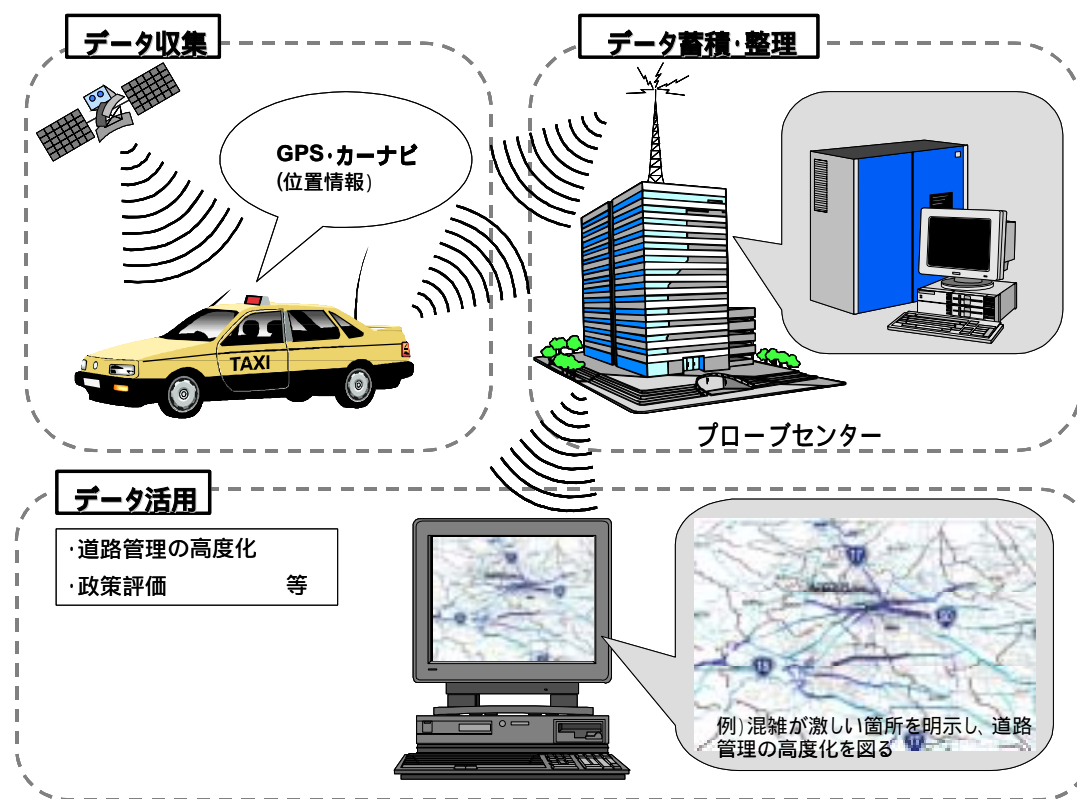
## 平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書における指標のデータ取得の改善方針

	日常的な マネジメント への応用	<現状>		<改善>	
		データ集計 頻度【時期】	集計時期	データ集計 頻度【時期】	集計時期
道路渋滞による損失時間（渋滞モニタリング区間）		月ごと【月末】 （交通量データ）	1ヶ月後	月ごと【月末】 （渋滞データ（トラカン） 今後速やかにプローブ データを一部追加）	1ヶ月後
路上工事時間		年度ごと【3月】 （渋滞損失：モニタリング区間）	3ヶ月後		
ETC利用率 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）	全国	年度ごと【3月】	3ヶ月後	月ごと【月末】	1ヶ月後
	首都高速 阪神高速	月ごと【月末】	1週間後		
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		年度ごと【3月】	3ヶ月後		
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		年度ごと【3月】	1ヶ月後		
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		年度ごと【3月】	1ヶ月後		
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		年度ごと【3月】	3ヶ月後		
道路構造物保全率	橋梁 舗装	年度ごと【3月】	3ヶ月後		
NO2環境目標達成率		月ごと【月末】	1週間後		
SPM環境目標達成率		年度ごと【10～11月】	調査年度末		
夜間騒音要請限度達成率		月ごと【月末】	1ヶ月後		
CO2排出削減量		年度ごと【3月】	3ヶ月		
道路交通における死傷事故率		年度ごと【3月】	3ヶ月		
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		年度ごと【3月】	3ヶ月		
市街地の幹線道路の無電柱化率		年度ごと【6月】	3ヶ月後		
道路利用者満足度		月ごと （道路局）【月末】 四半期ごと （地整）【四半期末】	1ヶ月後	月ごと（道路局） 月ごと（地整）	1ヶ月後
ホームページアクセス数					

# データ取得の効率化

## 渋滞状況の把握

時刻と位置を記録する装置がついたバス等を一種のセンサーとして使う「プローブカー」等を用いた情報収集体制の確立を進めている。



プローブカー調査のイメージ図

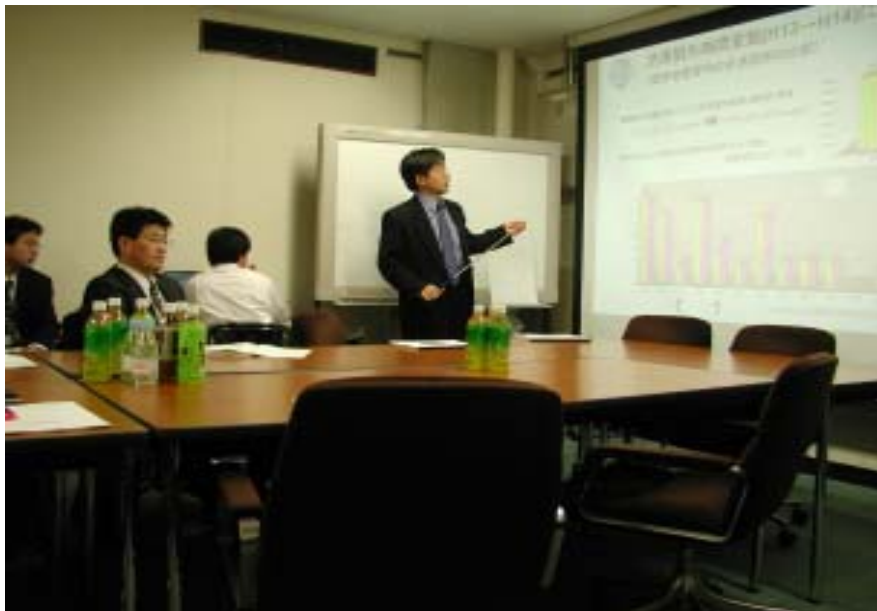
(2) 地域におけるマネジメント事例(取組み・工夫の紹介)

**地域におけるマネジメント事例  
(取組み・工夫の紹介)**

---

## 地方ブロックマネジメントヒアリング

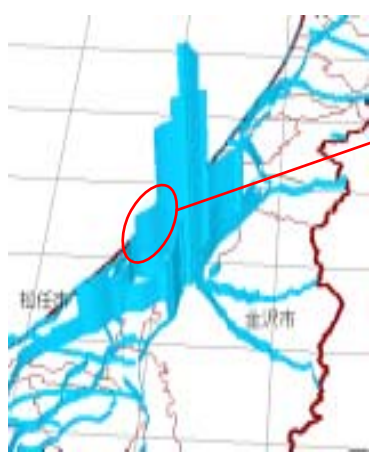
- 本省と10の各地方整備局等との間で、各地整等において検討や実施している道路行政マネジメントに関して議論
- 2004年2月に第一回目を開催し、6月に第二回目を開催。
- 今後同時期に年2回開催予定



# 渋滞対策の工夫[金沢]

## 一般国道8号森戸御経塚5車線化 (用地を買わずに車線を増やし、渋滞の長さを9分の1に)

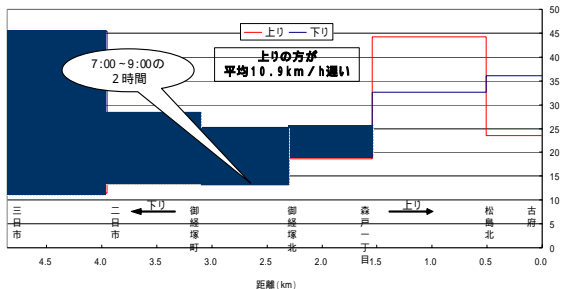
### (1) 金沢都市圏の渋滞は国道8号に集中



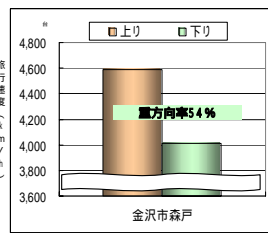
【供用前】

国道8号に集中への負担が大きい金沢都市圏  
(年間2,124万時間の損失:  
金沢都市圏の約56%)

### (2) 朝の通勤時間帯は、上りの旅行速度が低い森戸・御経塚間



国道8号二日市～森戸1丁目間の旅行速度は  
約14km/hと下りに比べ大幅に低い

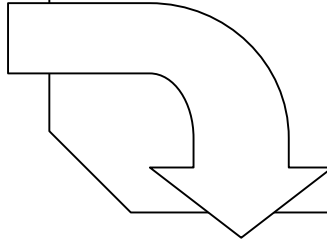


朝ラッシュ時には富山方向の交通量が大きく、慢性的な渋滞が発生

**朝ラッシュ時には上りの交通量が大きく、下りに比べ大幅な旅行速度低下を招いていることが判明**

### (3) 同じ車線幅で4車線から5車線へ

道路構造令を弾力的に運用し、同じ道路幅で4車線を5車線へ  
用地費10億円の削減と事業の迅速化



### (4) 渋滞の長さを9分の1に

主要渋滞ポイント3箇所の渋滞が解消  
(最大渋滞長3,010mから350mへ、  
2,660mの大幅短縮)  
(旅行時間は15分から7分へ、8分の短縮)  
ピーク時の旅行速度は平均12.4km/h  
アップ  
平成15年3月供用(事業費約4.8億円)

【供用後】



時間短縮便益	3億円
事業費	4億8千万円
B/C	12.5

# 事故対策の工夫[岡山]

## 一般国道53号清心町交差点交通事故対策

(死傷事故率の高い区間を事故対策実施区間に選定し、効果的に事故を削減)

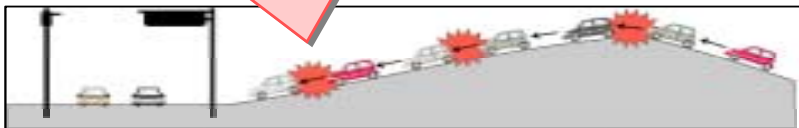
管理区間を200mピッチで区切り、各区間の死傷事故率を算出するなどにより、**重点的に対策を実施する箇所を抽出**

この方法により抽出された一般国道53号清心町交差点では、クレスト部(昇り勾配から下り勾配へ変化する区間)において多発していた追突事故を抑止するため、以下の対策を実施

- ・区画線を太くして走行車線が狭く見えるようにする工夫
- ・減速マークの標示により速度低下を図る
- ・交差点のカラー舗装を実施してドライバーの注意喚起

1年間に**14件**発生していた追突事故が**ゼロ**になり、**全事故件数でも約3割減少**

急な下り勾配(5%)のため、速度が速く、事故が発生しやすい。



クレスト部で前方が確認しづらいため、ブレーキのタイミングが遅れる。

### STEP 1

主要3施策のいずれかに該当する区間(114区間)

- ・交通事故ワースト20
- ・事故危険箇所
- ・あんしん歩行エリア

NO

### STEP 2

「死傷事故率が管内平均値の5倍以上」の区間(8区間)

NO

### STEP 3

「死亡事故等の重大事故が近年連続して発生している区間」(26区間)

NO

事故対策区間対象外

表 事故対策実施区間(200m<sup>2</sup> 毎)

路線名	キロ程	市町村	箇所名	7/23区間NO	死傷事故件数/年	死傷事故率/200m <sup>2</sup>	あんしん歩行エリア	14事故対策	事故危険箇所対策	計
1 国道2号	171,700	岡山市	大井交差点付近	11010	5	675	1	1	1	3
2 国道2号	170,900	岡山市	大井交差点	11010	14	674	1	1	1	2
3 国道53号	800	岡山市	中央郵便局前交差点付近	1036	14	511	1	1	1	2
4 国道180号	21,400	総社市	総社高等学校前交差点付近	1080	8	507	1	1	1	2
5 国道2号	171,100	岡山市	大井交差点付近	11010	10	461	1	1	1	2
6 国道53号	4,200	岡山市	いずみ町交差点付近	1039	10	366	1	1	1	2
7 国道53号	1,000	岡山市	柳川交差点付近	1036	10	360	1	1	1	2
8 国道2号	214,500	笠岡市	嘉寿	1022	6	255	1	1	1	2
9 国道2号	146,900	備前市	伊部	1004	3	110	1	1	1	2
10 国道2号	171,300	岡山市	中央町交差点付近	11010	17	792	1	1	1	1
11 国道2号	171,500	岡山市	柳町交差点付近	11010	13	591	1	1	1	1
12 国道53号	3,600	岡山市	西大入口交差点付近	1039	15	545	1	1	1	1
13 国道53号	2,400	岡山市	清心町交差点付近	1038	11	493	1	1	1	1
14 国道53号	4,400	岡山市	いずみ町交差点付近	1039	13	474	1	1	1	1
15 国道2号	172,600	岡山市	柳町交差点付近	11011	12	425	1	1	1	1
16 国道180号	3,000	岡山市	運動公園前交差点付近	1075	7	401	1	1	1	1
17 国道53号	400	岡山市	中継バスターミナル付近	1036	10	369	1	1	1	1
18 国道53号	2,800	岡山市	南保町交差点付近	1038	8	361	1	1	1	1
19 国道53号	3,200	岡山市	ひろがし町交差点付近	1038	8	361	1	1	1	1
20 国道2号	174,000	岡山市	ジヤス岡山付近	11012	8	347	1	1	1	1

優先順位

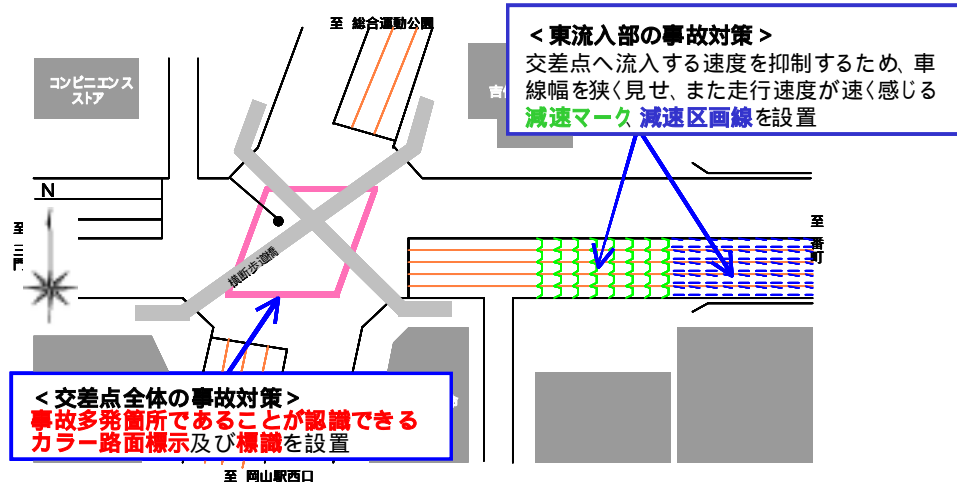
3施策該当1区間

3施策該当8区間

1施策該当105区間

その他:1,122区間  
計:1,236区間

148区間を選定(管内の約12%)





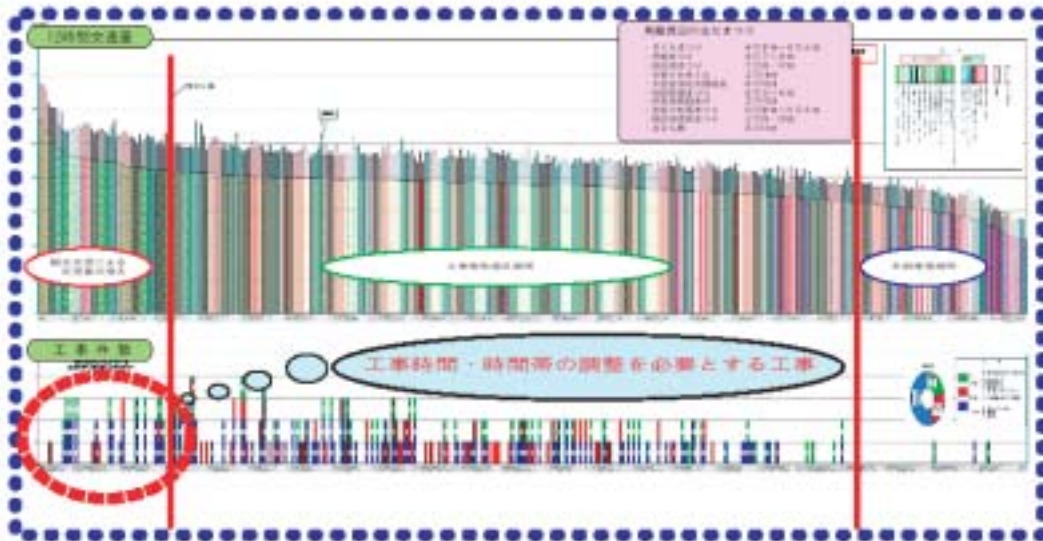
# 地域の実状に応じた路上工事時間の縮減[秋田]

カレンダー方式（工事時間・時間帯の調整を必要とする工事を2003年を例に抽出）

12時間交通量の高い順に並べ替え、工事時間・時間帯の調整を必要とする路上工事があることを、2003年度データに基づき明示

交通量が一定以上の月日をカレンダーに明示（観光・行楽交通が多い期間など、路上工事を縮減すべき期間を明確化）

## 角館地区



# 地域の実状に応じた路上工事時間の縮減[秋田]

カレンダー方式（工事時間・時間帯の調整を必要とする日を道路利用者に宣言 - 2004年 - ）



【道路利用者に配慮した路上工事抑制カレンダー】

カレンダーを用いて分かりやすさを重視  
データに基づき、路上工事時間を有効に縮減

昨年度実績を考慮した「道路工事の抑制」  
… 観光・行楽交通が多い期間

冬期間の工事抑制

# 情報提供の充実、プロジェクト管理[九州]



対象事業毎に： 供用目標、 年度毎進捗目標を設定・公表、  
予算・体制の確保、 収用制度の適切な活用

## ポイント1 一般への情報提供充実

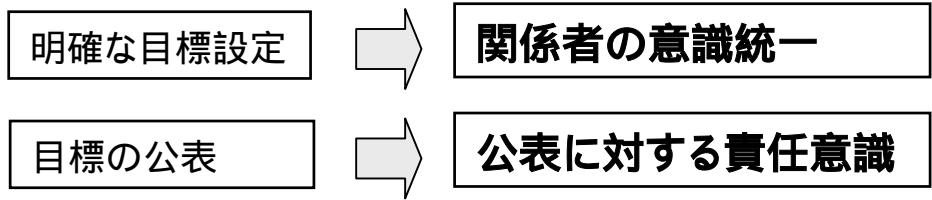
➤現場看板で供用目標や事業の効果をお知らせ



➤ホームページで事業の概要や進捗状況を報告

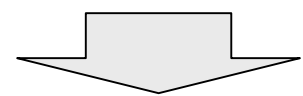


## ポイント2 プロジェクト管理の強化



## 目標を実務に反映し、進捗を管理するツール整備

- 時間管理 - 計画的な業務執行
- 懸案事項の迅速な処理
- コスト管理 - コスト縮減努力



目標の達成に向けたプロジェクト推進体制



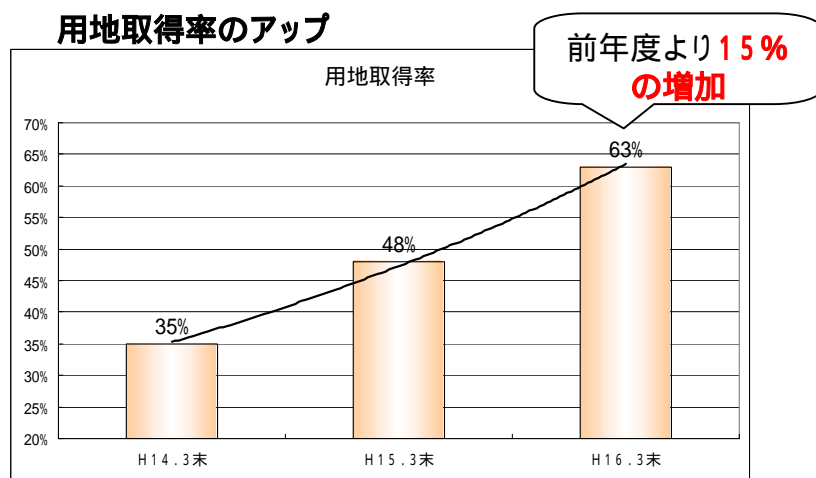
## 事務所での取組み

時間管理ツール …… 「カラー工程表」「懸案処理シート」「予算運用ルール」

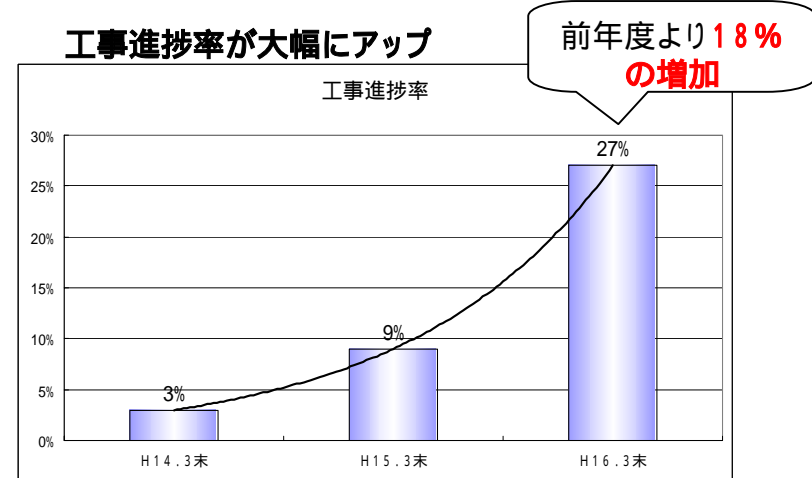
- 目標達成に至るスケジュールを分かりやすく表示
- 用地買収や工事発注など具体的な行動計画について認識を共有化

## 出張所での取組み

- 有明海沿岸道路出張所では、設計協議・用地取得・工事監督を一元的に行い、より効率的な調整・執行を実施



有明海沿岸道路出張所担当市町の進捗



工事実施延長 / H19供用延長(23.8km)

# コミュニケーションの取組み(ベンチマーキング:ホームページ)[全国]

事務所ごとのホームページについて、アクセス数及び管内人口あたりのアクセス数の実績を四半期ごとに集計、公表  
全体の伸び率の3倍以上の伸び率を記録した事務所は14事務所(全107事務所)

## 【HPアクセス数伸び率ベスト5】

- 高崎河川国道事務所(前年度比19.0倍)
- 常陸河川国道事務所(8.5倍)
- 奈良国道事務所(6.2倍)
- 川崎国道事務所(5.9倍)
- 大宮国道事務所(5.6倍)

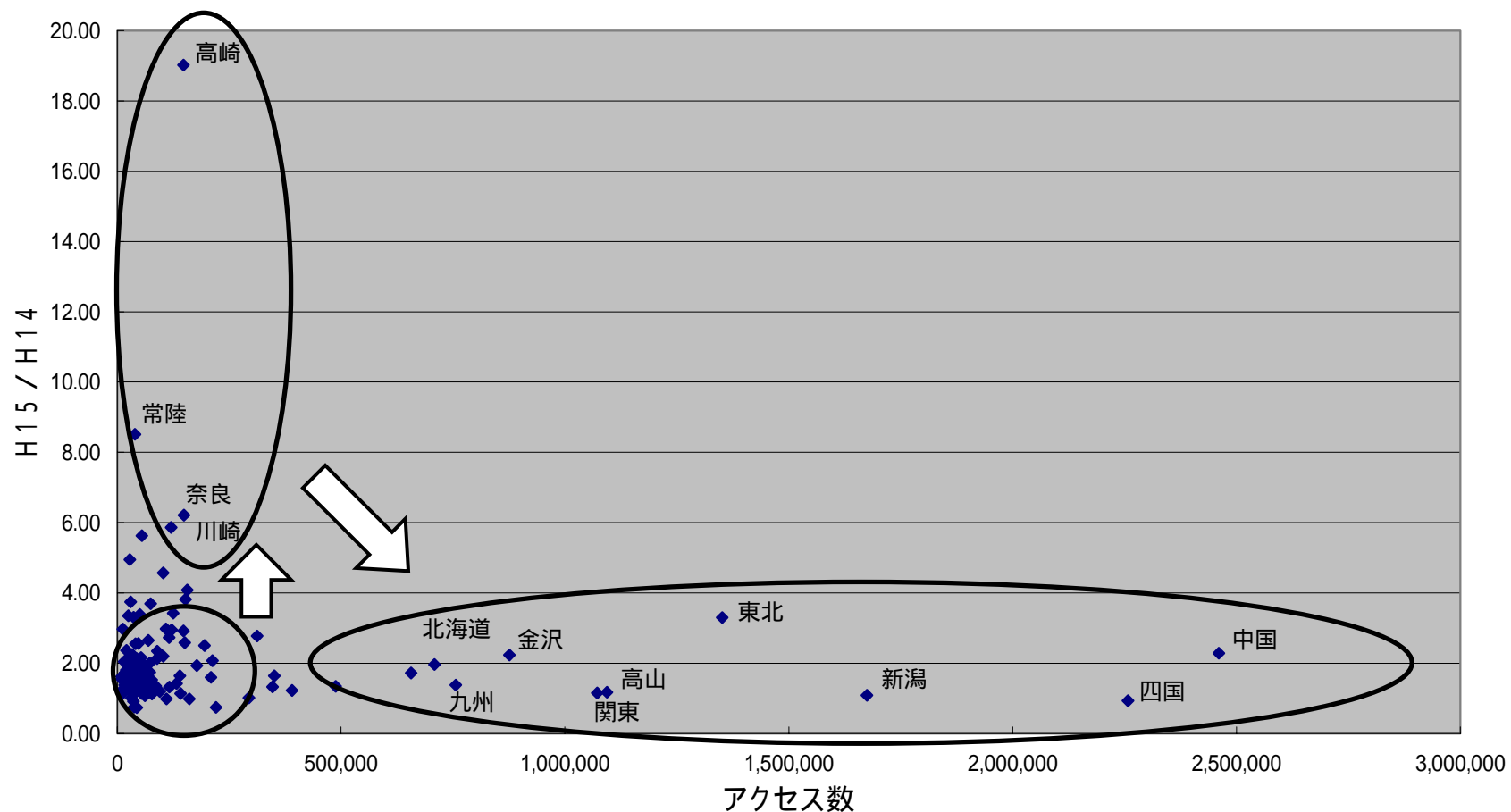
(全国の伸び率) 1.52倍



# コミュニケーションの取組み(ベンチマーキング:ホームページ)[全国]

「ベンチマーク方式」により国道事務所間に競争原理を導入  
(他の事務所の優れた点を導入、反映する工夫)

## HPアクセス数(平成15年度)(携帯含む)



(3) 道路行政経営ガイドライン(案)

地域におけるマネジメント事例  
(取組み・工夫の紹介)

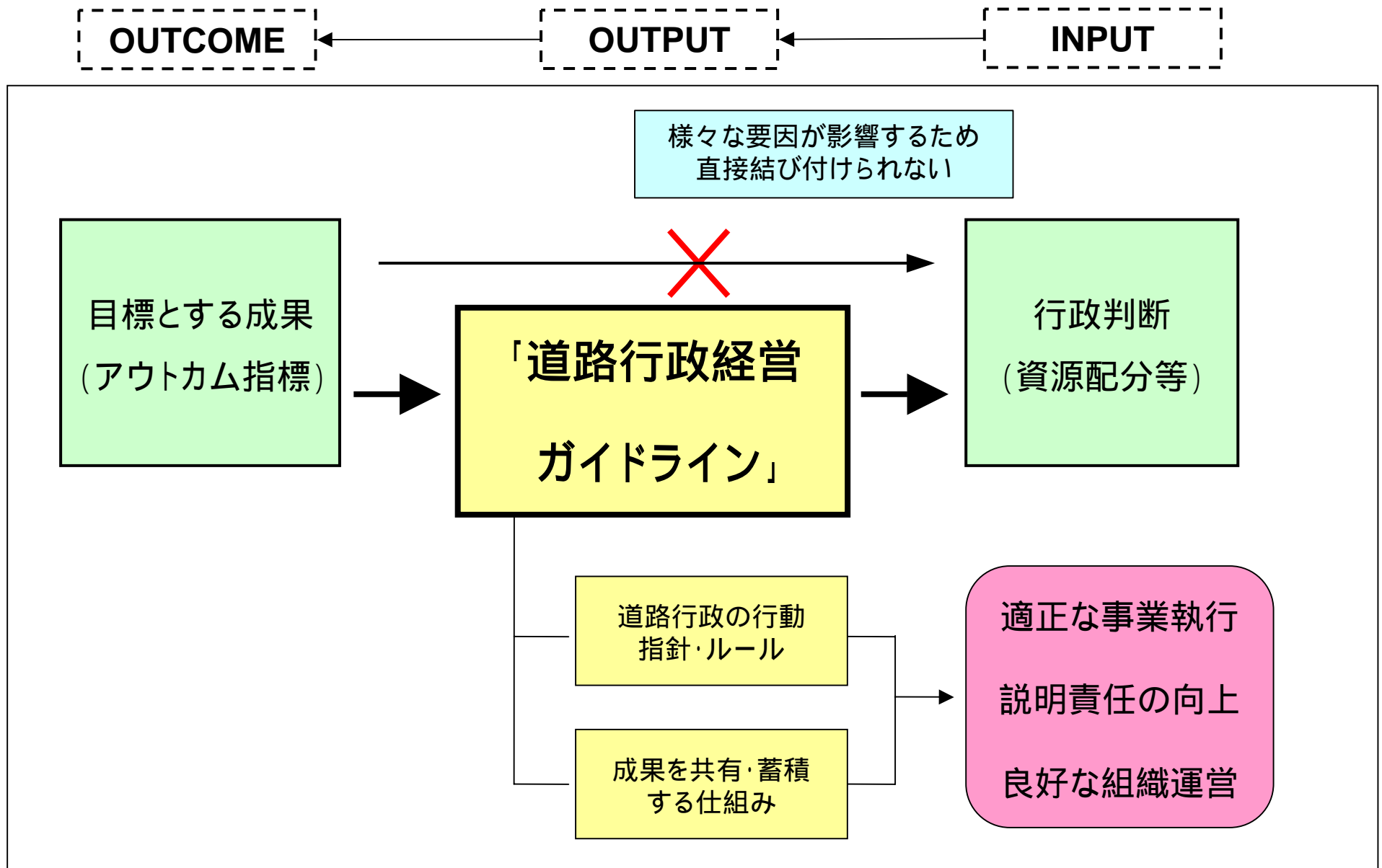
事業展開・管理の奨励事例の情報共有

+

「成果主義」の理解の促進と現場の工夫の支援 等

道路行政経営ガイドライン(案)

# 道路行政経営ガイドラインの位置づけ





# 道路行政経営ガイドライン (案) ~ 成果を意識した行政運営の行動指針 ~

## ガイドラインの役割

**道路行政のアウトカム指標と行政判断(資源配分等)の連携をはかる最小限の道路行政の行動指針を提示**

- 各担当者は、このガイドラインのみにとらわれることなく、ユーザ及び地域のニーズ等を考慮し、判断することも重要

**道路行政で得られるデータや指標あるいは具体事例を、適正な事業執行、住民等に対する説明責任の向上さらには良好な組織運営へ展開・活用するモデルを提示**

- 行政の効率化や説明責任につなげる工夫を常に意識することが重要

**事務所・整備局・本省相互に実践的なノウハウ等を共有・蓄積する仕組みの構築**

- 1つ1つの成功事例の積み重ねが重要

- 当面取り組む6テーマ

  - 交通安全

  - 渋滞

  - 路上工事

  - 管理

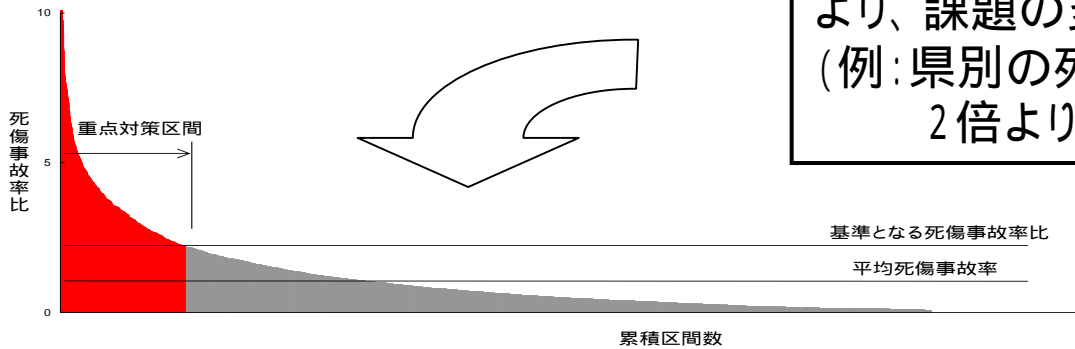
  - コミュニケーション

  - 事業・運用管理

- 運営に関する項目(予算管理、職員の技術向上等)

# データに基づいた行政判断(交通安全を例に)

## 基本的な考え方



「優先度明示方式(事故率曲線)」により、課題の多い区間を抽出  
(例: 県別の死傷事故率比の平均の2倍より大きい区間を抽出)

例1: 死亡率等他の指標による検討

「優先度明示方式  
(事故率曲線)」  
効率的・効果的に事業を進めるため、事故の発生形態が異なる交差点と単路部を分類した後、一定の区間に分割した上で、死傷事故率が高い順に並び替え、重点的に対策すべき箇所を明示する方式

現地の状況に応じた工夫

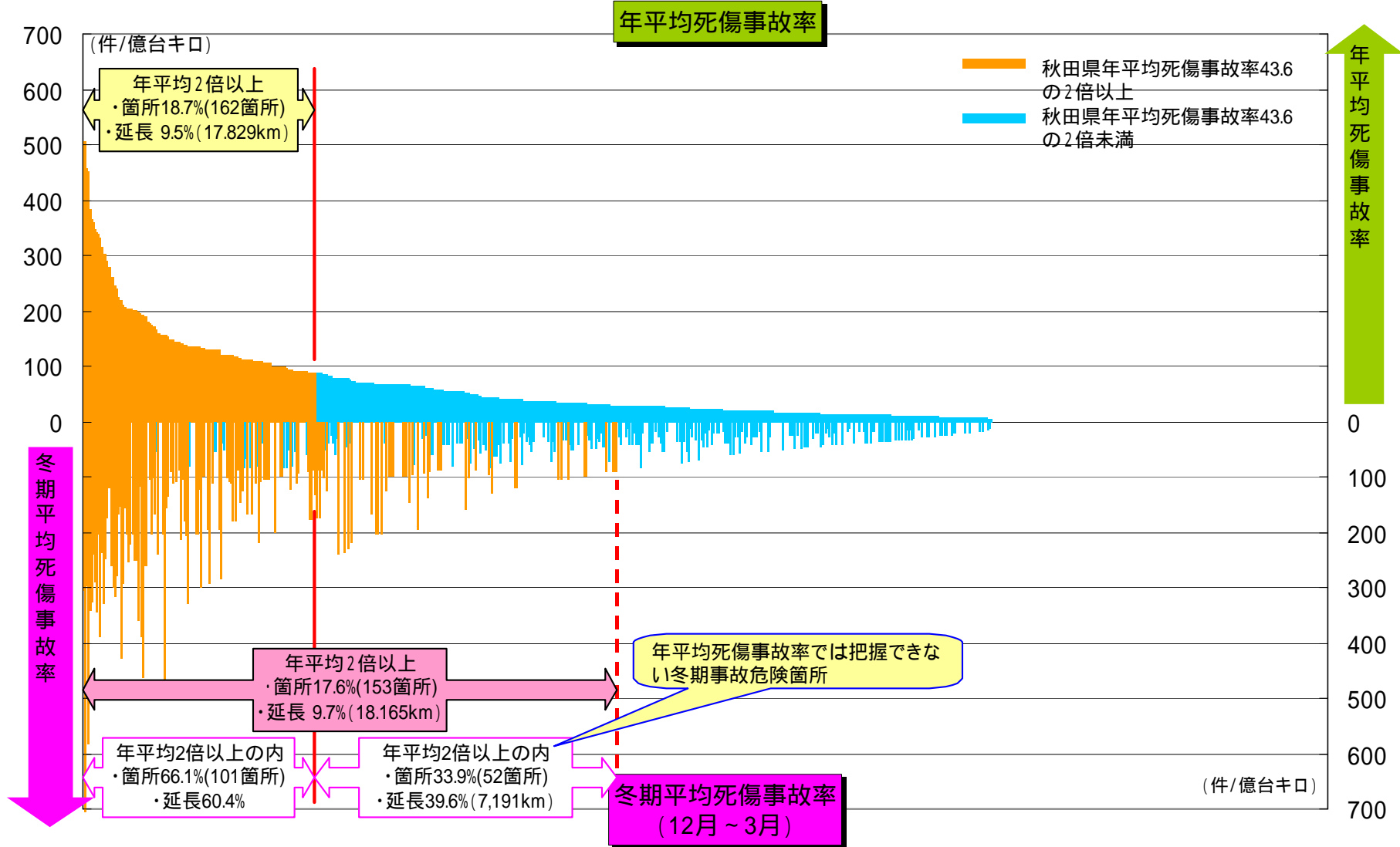
例2: 積雪地では冬期の事故率による検討

事故対策の立案・実施

抽出区間における地域の状況や発生事故の態様等を総合的に検討し、当該区間で実施する具体的な事故対策を立案・実施

# 地域の事情に応じた工夫(秋田における事例)

「年平均死傷事故率」と「冬期平均死傷事故率」との比較



# データに基づいた行政マネジメント( 路上工事を例に)

## 行政マネジメントの流れ

### 地方整備局

- ・路上工事に伴う交通規制日数を調査
- ・事業マネジメントへ反映

報告

毎月

フィード  
バック

### 本省

- ・1 km当たりの路上工事時間(時間 / km)に換算・集計(案)

公表(案)

## 施策のポイント

情報提供の徹底により道路管理者及び占有企業者に“縮減インセンティブ”  
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  
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

路上工事時間(時間 / km / 年)

整備局名	H 1 4	H 1 5 目標 (H14 * 0.96)	H 1 5	縮減率 (H15/H14)
北海道	116	111	104	0.90
東北	166	159	140	0.84
関東	431	414	433	1.00
北陸	191	183	178	0.93
中部	188	180	180	0.96
近畿	241	231	228	0.95
中国	215	206	207	0.96
四国	185	178	151	0.82
九州	199	191	173	0.87
沖縄	381	366	333	0.87
全国(直轄)	201	193	186	0.93