

# 道路行政マネジメントの取り組み

## 1. 道路行政マネジメントの取り組み

- (1) 道路行政マネジメントへの転換
- (2) 現場の声(東北地方整備局アンケート調査結果より)

## 2. 道路行政マネジメントの実践と定着に向けて

- (1) 道路行政マネジメントガイダンスの策定
- (2) 道路行政マネジメントガイダンスの活用
- (3) 地域における達成度報告書・業績計画書
- (4) 成果を意識する取り組みの動向

平成16年11月16日

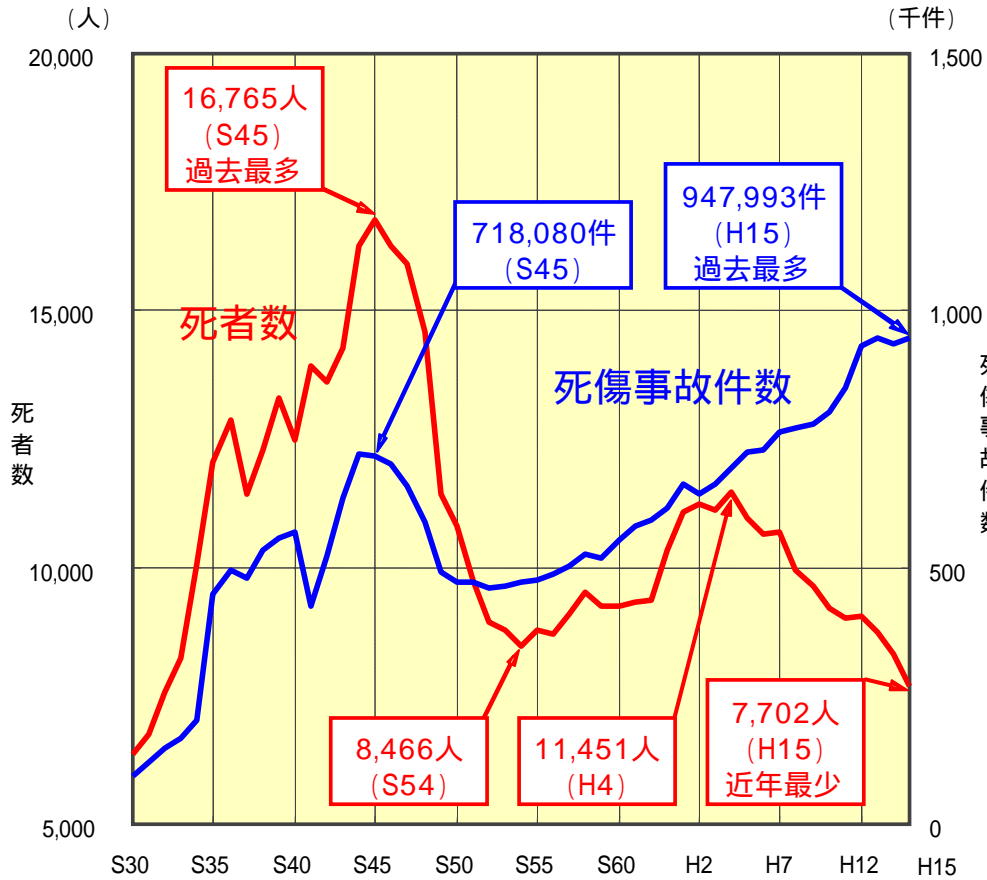
国土交通省 道路局

# 1 道路行政マネジメントの取り組み

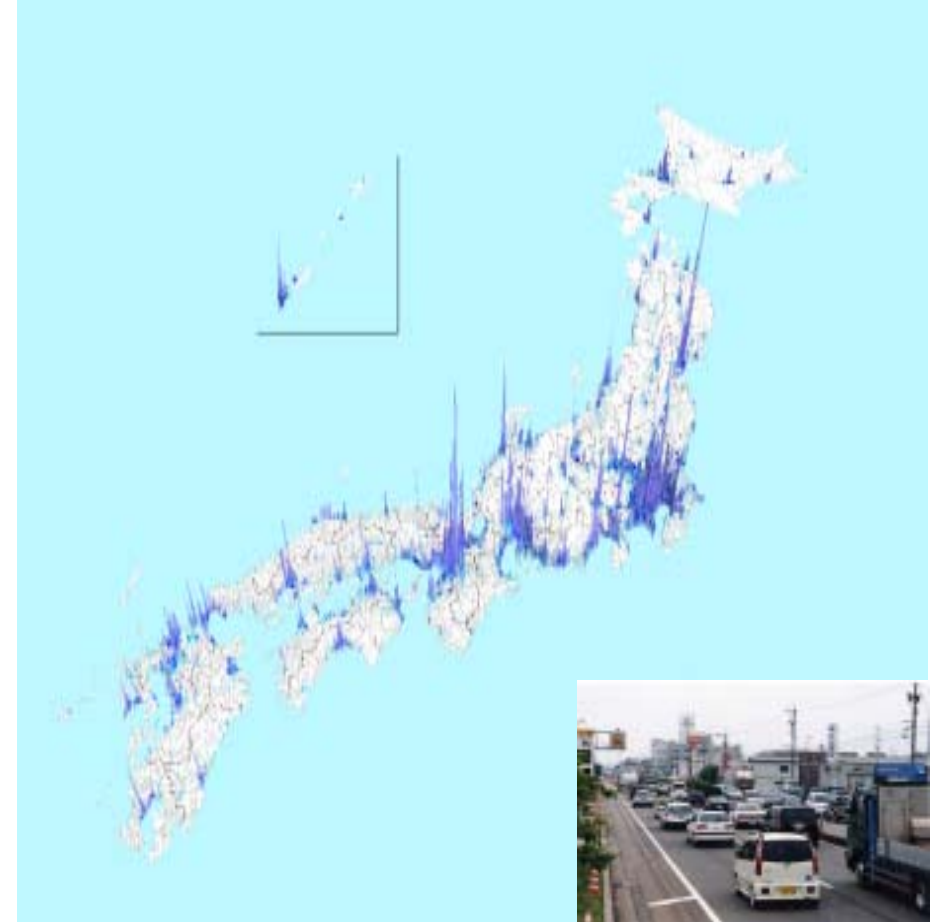
## (1) 道路行政マネジメントへの転換

### 道路行政において解決すべき課題への取り組み

戦後一貫した着実な道路整備を進めることで、一定の量的ストックは形成したものの、定時性、快適性、安全性、信頼性などの観点から、地域に応じた解決すべき課題は依然として存在

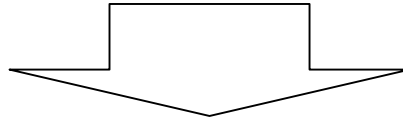


〔交通事故〕年間死傷事故件数が過去最多を更新  
(死傷事故件数：947,993件/年(H15))



〔交通渋滞〕全国で年間12兆円に及ぶ経済損失  
(38.1億人時間の経済損失)

国民の期待と整備効果との間にギャップが生じている等の課題  
(交通渋滞や交通事故件数等)



**道路サービスによる成果を重視し、道路ユーザーが満足する  
道路行政に転換する**

## 道路行政の目指す方向性

- 1) 目標を掲げ、その取り組みを事後に評価 (事後の評価)
- 2) 自ら仕事をチェックし、常に考え工夫する努力 (考える組織)
- 3) データに基づき、ユーザーが心から納得できる説明 (生活実感にあった説明)

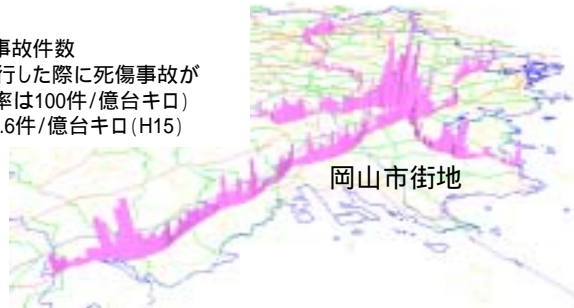
# 交通事故対策における取り組み事例

危険な箇所を抽出し、現地に合った効果的な対策を実施 (一般国道53号 清心町交差点) (岡山国道事務所)

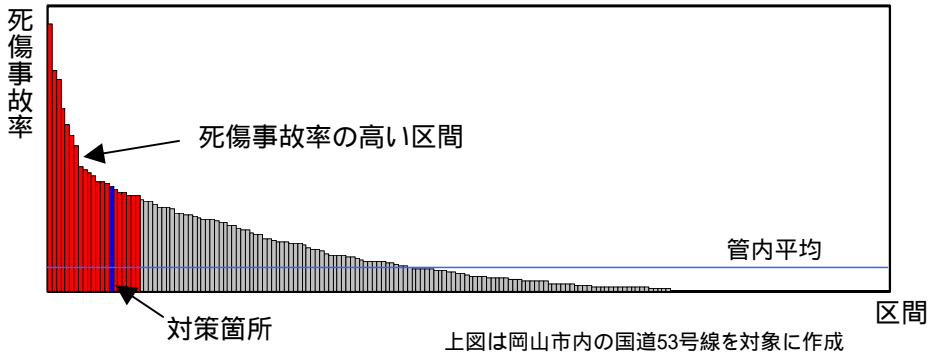
## データを用いた管内の道路の現状分析

### 区間毎の死傷事故率の分析

死傷事故率(件/億台キロ):  
自動車走行台キロあたりの死傷事故件数  
(例えば、1万台の車が1万km走行した際に死傷事故が100件発生した場合の死傷事故率は100件/億台キロ)  
(例) 幹線道路の死傷事故率:105.6件/億台キロ(H15)



### 死傷事故率の高い順に区間を並べ替え



### 対策箇所の選定

死傷事故率の高い区間等から、事故の発生状況(死亡事故の有無等)、沿道状況等、現地の状況も踏まえつつ、対策箇所を選定

## 現地の状況に応じた工夫

### 対策箇所の選定

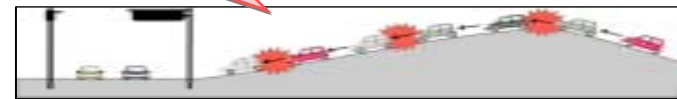
死傷事故率の高い区間等から、対策箇所として「一般国道53号清心町交差点」を選定

### 対策

#### 事故発生要因の分析 視認しにくい下り坂

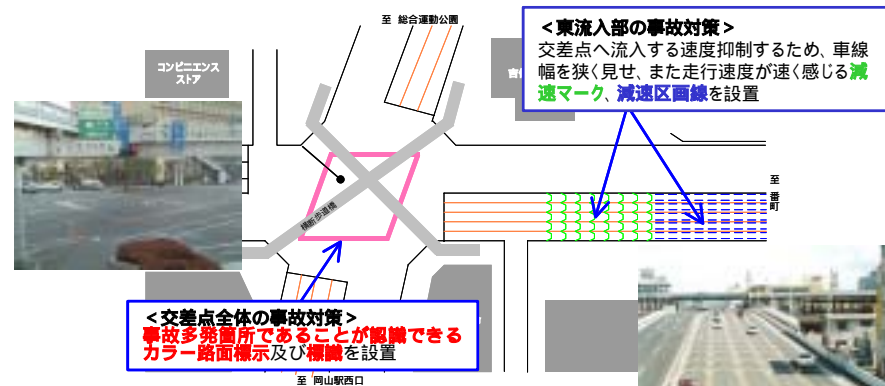
急な下り勾配(5%)のため、速度が速く、事故が発生しやすい。

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。



#### 発生要因に応じた対策

#### カラー路面標示や減速区画線の設置等による視認性向上



### 事業効果の確認

1年間に14件発生していた追突事故が対策後はゼロ  
全事故件数も対策後は約3割減少

# 予算要求への反映

## 交通安全事業の予算費目を見直し、目標とする成果に直結する重点的な予算配分を要求

平成17年度  
予算概算  
要求概要

業績予算		H17要求額(事業費)		H16予算額(事業費)		倍率 (A)/(B)
関連指標名		H17目標値		H16見込値		
交通円滑化事業費		8,161億円		7,391億円		1.10
道路渋滞による損失時間		5.6億人時間/年		5.7億人時間/年		
地域連携推進事業費等		22,025億円		20,843億円		1.06
規格の高い道路を使う割合		14%		13%		
拠点的な空港・港湾への道路アクセス率		64% (43箇所へアクセス)		61% (41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		75%		74%		
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		66%		65%		
維持修繕費		2,507億円		2,625億円		0.95
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		72%		70%		
道路構造物保全率		90%		89%		
		橋梁 (H14の水準を維持)91%		舗装 (H14の水準を維持)91%		
沿道環境改善事業費等		1,418億円		1,263億円		1.12
NO <sub>2</sub> 環境目標達成率		81%		77%		
SPM環境目標達成率		(H15の水準を維持)78%		(H15の水準を維持)78%		
夜間騒音要請限度達成率		67%		65%		
交通事故重点対策事業費等		1,585億円		1,138億円		1.39
道路交通における死傷事故率		112件/億台キ口		114件/億台キ口		
交通安全施設等整備事業費等		3,483億円		3,369億円		1.03
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		35%		30%		
電線共同溝整備事業費		2,490億円		2,287億円		1.09
市街地の幹線道路の無電柱化率		11%		10%		

(平成17年度 道路関係 予算概算要求概要)

【費目の見直し】

(目)交通安全施設等整備事業費

(目)交通事故重点対策事業費(創設)

・死傷事故率が高い等、重点的な交通事故対策が必要な区間の事故低減に資する事業を実施

(目)交通安全施設等整備事業費

・交通事故の防止、もしくは歩行者等の安全で円滑な移動の確保に資する事業を実施

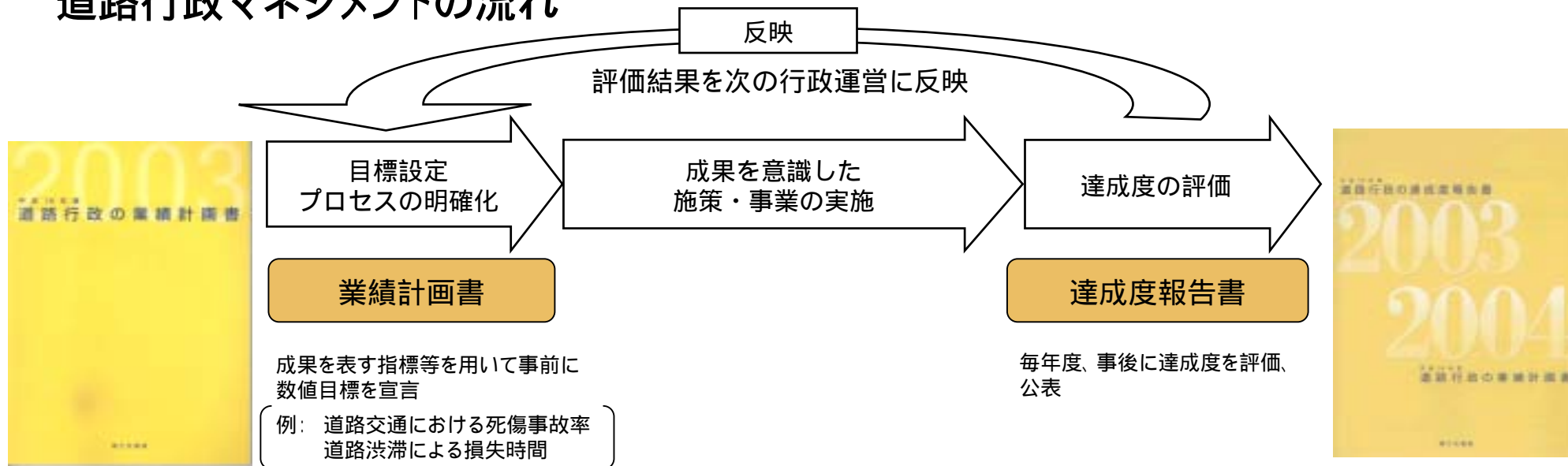
H16

H17

## 平成15年度以降の道路行政マネジメントの取り組み

- 1) 平成15年度 (スタート) 全国の渋滞時間を1年間で約3%削減する等、毎年度の数値目標を設定し、事後に達成度を評価する「成果志向」の行政運営を推進。
- 2) 平成16年度 (実践) 6月に初の達成度報告書を作成し、1年前に宣言した目標の「達成度」を確認。達成度報告で得られた評価と知見を、次の施策や事業へ反映。

## 道路行政マネジメントの流れ



道路行政が目指すべき17の指標を設定し、目標を掲げ、平成16年6月に達成度を評価

政策テーマ	指標	H14実績	H15目標	H15実績	H16目標	H19目標	
渋滞を減らす - 道路交通の円滑化 -	道路渋滞による損失時間	6.1億人時間/年 (渋滞モニタリング区間)	5.9億人時間/年 (H14比3%削減)	5.9億人時間/年 (H14比3%削減)	5.7億人時間/年 (H14比6%削減)	約1割削減	
	路上工事時間	201時間/km・年	193時間/km・年 (H14比4%削減)	186時間/km・年 (H14比7%削減)	185時間/km・年 (H14比8%削減)	約2割削減	
	E T C利用率	全国	5%	15%	16%	50%	-
		首都高速	6%	20%	19%	60%	-
阪神高速		3%	15%	11%	50%	-	
地域を結ぶ - 地域間の連携 -	規格の高い道路を使う割合	13%	13%	13%	13%	15%	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61% (青森港へアクセス)	61% (青森港へアクセス)	61% (中部国際空港へアクセス)	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%	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% (約80万人増加)	64% (約60万人増加)	65%	68%	
道路を守る - 道路の維持管理 -	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	87%	89%	93%
		舗装	91%	H14の水準を維持	93%	H14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%	76%	
環境を改善する - 環境の保全 -	NO <sub>2</sub> 環境目標達成率 <sup>注1</sup>	64%	67%	67% (53%)	- (77%)	- (約9割)	
	SPM環境目標達成率 <sup>注1</sup>	-	約1割	9% (78%)	- (H15の水準を維持)		
	夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	64%	65%	72%	
	CO <sub>2</sub> 排出削減量	261百万t-CO <sub>2</sub>	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				
交通事故を減らす - 安全・安心な道づくり -	道路交通事故における死傷事故率	118件/億台キロ	116件/億台キロ	120件/億台キロ (暫定値)	114件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	
	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%	25%	30%	約5割	
電柱・電線をなくす - 美しい景観の創造 -	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	9%	10%	15%	
道路行政の改革 - アカウンタビリティの向上 -	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	2.6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	2,350万 アクセス/年	4,300万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	

注1：測定方法の定義の変更により、2通りの値を併記

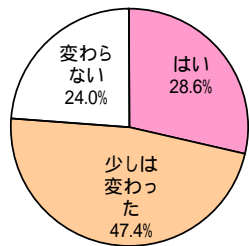
## (2)現場の声(東北地方整備局アンケート調査結果より)

### 個人の意識の変化とマネジメント成果の認識について

業務の効率化に向け、個々の意識は高いが、実際の効率化につながっているという認識は低い。

	個々の意識	全体の効率化
はい	29%	13%
変わらない	24%	50%

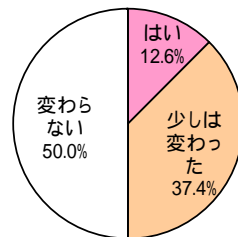
問5 - f.  
計画的に業務を遂行するようになった



はい	56
少しは変わった	93
変わらない	47
合計	196



問6 - a.  
業務の効率化につながっている



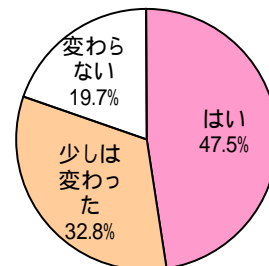
はい	25
少しは変わった	74
変わらない	99
合計	198

### 横断的な連携について

連携に向けての意識は高いが、実際の連携がスムーズになっているとまでは言えない。

	個々の意識	全体の連携
はい	48%	11%
変わらない	20%	48%

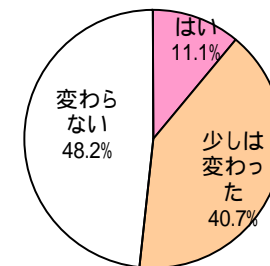
問5 - d.  
他課(他機関)との連携を意識するようになった



はい	94
少しは変わった	65
変わらない	39
合計	198



問6 - b.  
他課や他機関との連携がスムーズになっている



はい	22
少しは変わった	81
変わらない	96
合計	199

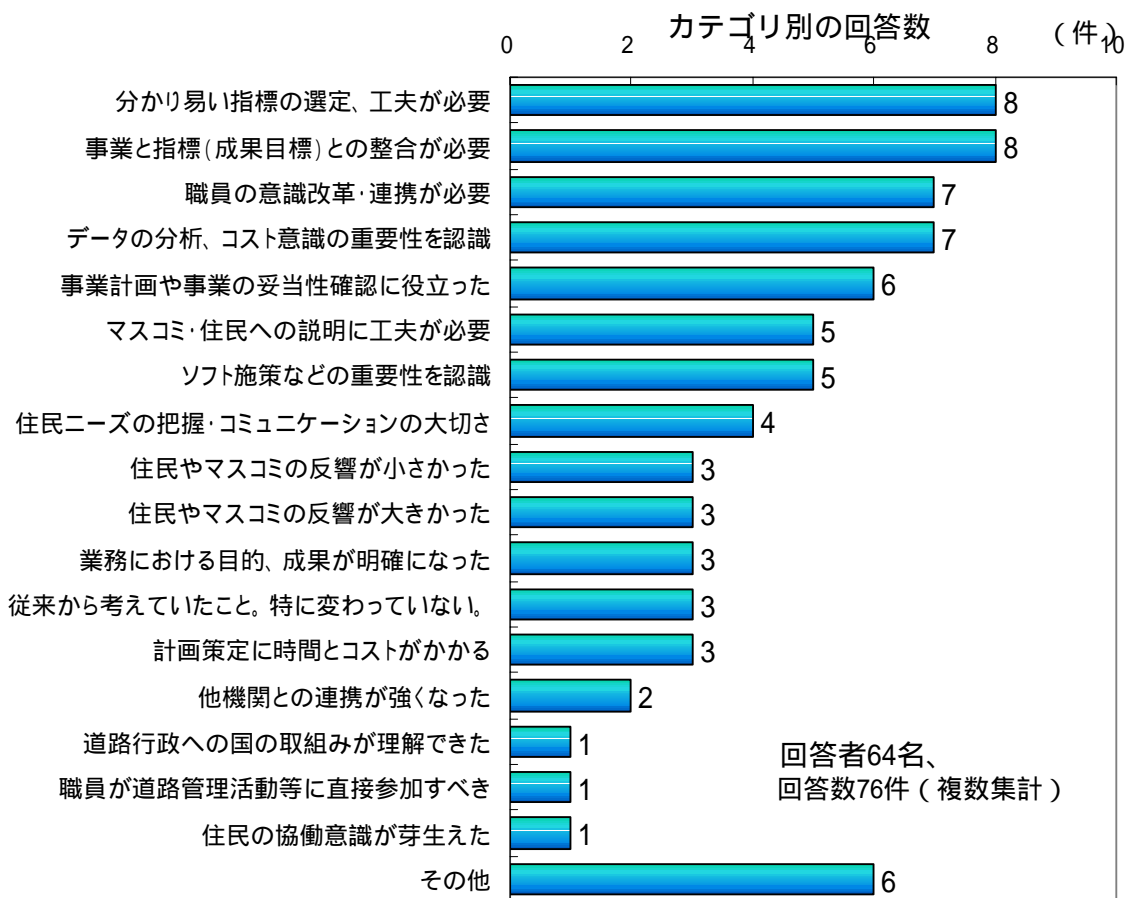
### アンケート対象者

東北地域の国土交通省、各県、市町村、道路公社、日本道路公団の道路行政に携わる職員。

[ 調査期間: H16.10.4(月) ~ H16.10.20(水) ]



# 成果志向の取り組みにおける反省点



## < 主な意見 >

### 分かり易い指標の設定が必要

- ・渋滞損失額など、県全体で示す指標は、一般の方々には非常に難しい表現である。
- ・地域の独自色を打ち出しにくい。

### 事業と指標との整合が必要

- ・指標があつての事業計画でなく、事業があつての指標という感じになってしまう。

### 職員の意識改革が必要

- ・上部機関からの押しつけではなく、下部機関から立ち上げるような組織・意識改革が必要。

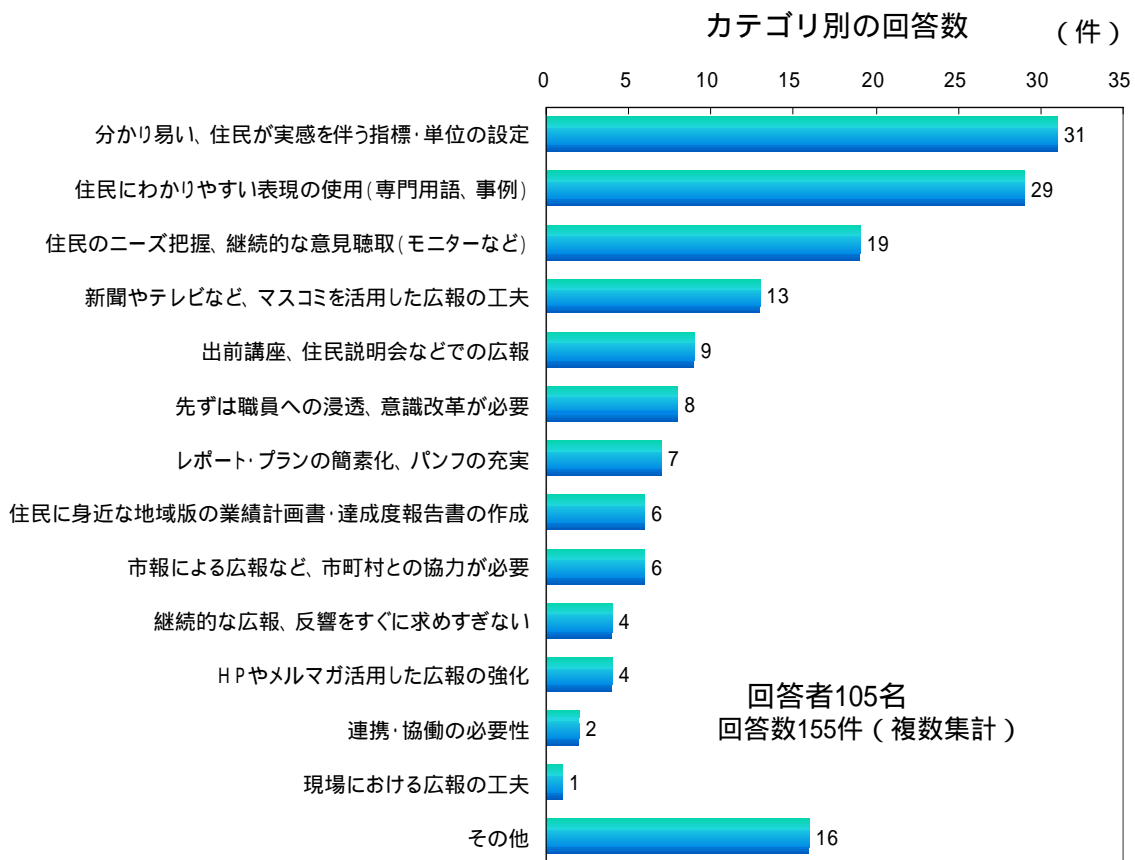
### 事業計画や事業の妥当性確認に役立った

- ・データをとりとめることにより、事業の優先順位や必要性が明確になった。
- ・従来やってきた業務を数値化することにより、違った視点で事業効果を把握できた。

### ソフト施策などの重要性を認識

- ・知恵と工夫が必要。
- ・関連機関と連携したソフト施策等の反響が大きかった。

# 住民への広報に向けて



## < 主な意見 >

### 分かり易い、住民が実感を伴う指標・単位の設定

- ・内容が専門的になりがち。もっと具体例をもって説明できるような広報内容にすべきである。
- ・現在のアウトカム指標は、全住民に理解できるような分かりやすさを追求するあまり、逆に分かりづらい。
- ・住民の目を引くようなキャッチフレーズをつくり、とりあえず手にとってもらえるようにすべき。

### 住民ニーズの把握、継続的な意見聴取

- ・モニターを募り、継続的に意見を聞いていくことが重要である。
- ・地域住民が真に求めているものを目標に設定すべきである。

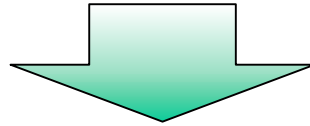
### レポート・プランの簡素化、パンフの充実

- ・いかにシンプルに作るかが最大の課題である。
- ・達成度報告書・業績計画書と事務所の事業概要を兼用とすれば、作業の手間が省ける。

## 2. 道路行政マネジメントの実践と定着に向けて

### 【これまでの取り組み】 政策レベル

- ・17指標の設定
  - ・業績計画書・達成度報告書の公表
  - ・制度や予算要求への反映
- 等

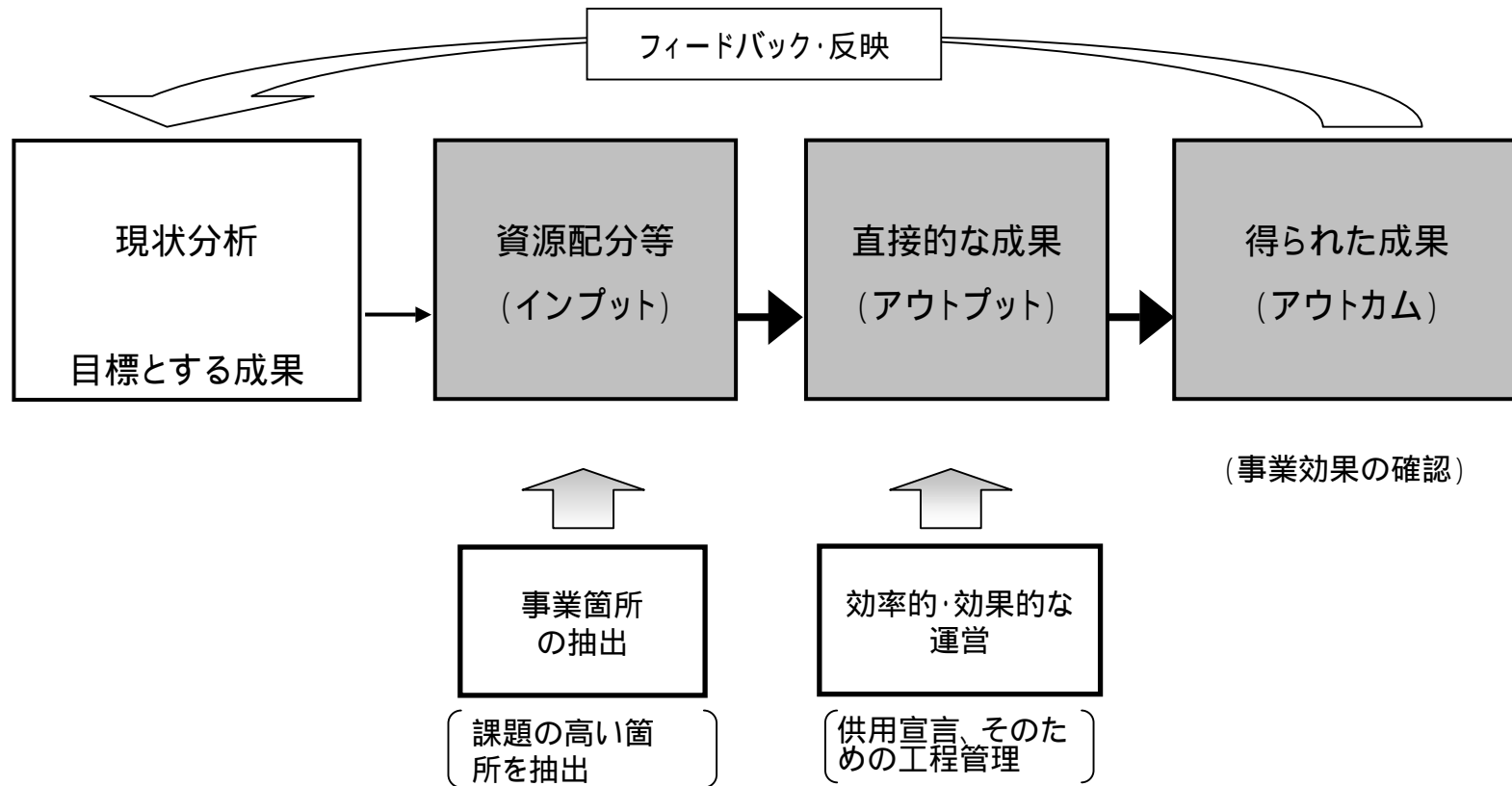


### 【今後の取り組み】 現場レベル

- ・向上させるアウトカムを意識
  - ・具体的な対策箇所の抽出
  - ・現場レベルから政策レベルへのフィードバック
- 成果を意識した現場での応用や実践が今後の課題

# (1) 道路行政マネジメントガイダンスの策定

【目的】 より客観的・効率的な「行政判断」の方法を示す



### 課題の多い区間の抽出方式 (優先度明示方式)

- 効果的・効率的に事業を進めるため、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、課題の高い順に並べ、優先的に対策すべき箇所を明示する「優先度明示方式」を導入

# 渋滞対策における応用と実践

優先度明示方式を用い、地域の実情に応じた渋滞対策箇所を抽出した事例(徳島県)

## 渋滞度曲線より 課題の多い箇所を抽出

「渋滞損失時間の上位2割」の区間を抽出

● 徳島都市圏に集中する渋滞

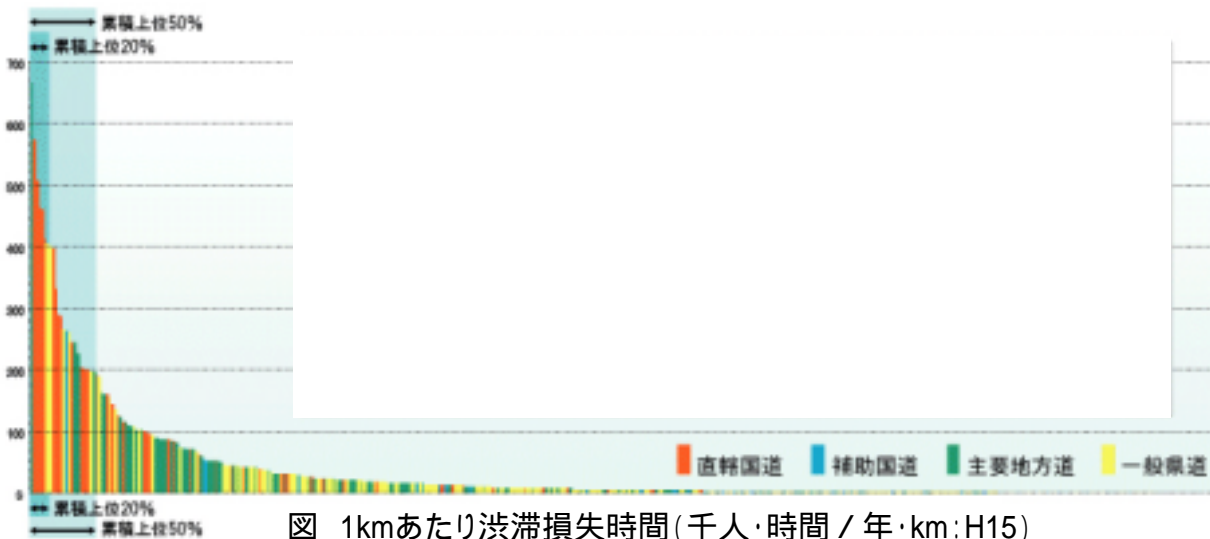
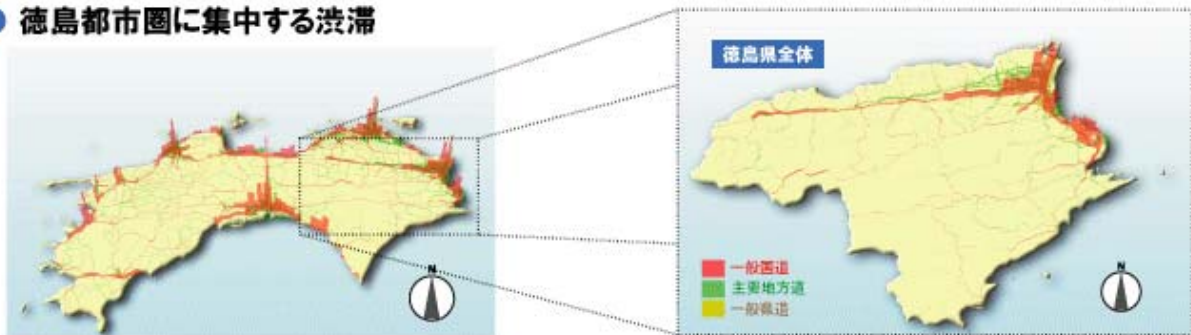


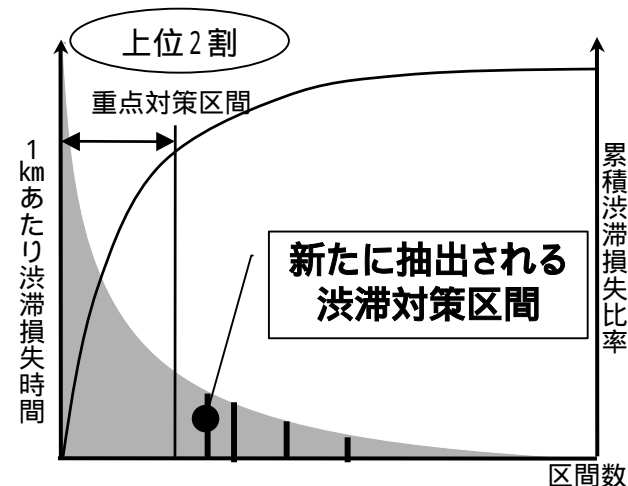
図 1kmあたり渋滞損失時間(千人・時間 / 年・km: H15)

## 地域の実情に応じた 渋滞対策箇所の抽出

「1台あたりの渋滞損失時間の  
上位 割」の区間を抽出



図 1台あたり渋滞損失時間(分 / 台・km: H15)



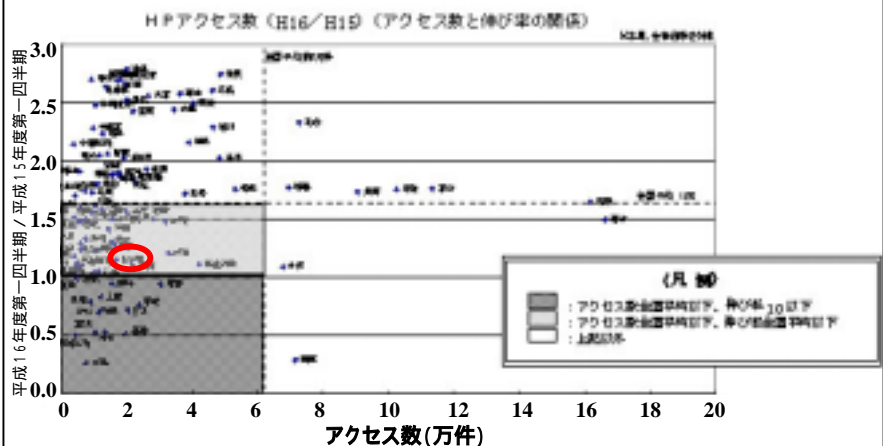
### 道路行政運営への競争原理の導入 (ベンチマーキング方式)

- 道路管理や国民への情報開示などの日常的な取り組みについては、競争原理を導入
- 国道事務所別などの達成度を公表する「ベンチマーキング方式」を導入
- 良好な成果をあげている他主体の取り組みを学び、自らの改善点や工夫に気付く、より自発的な行政運営を促進

# アカウントビリティ向上における応用と実践

## ホームページの改善を行いアクセス数が増加した事例 [郡山国道事務所]

### データを用いた現状分析



- ・ ホームページへのアクセス数のデータをもとに、事務所の位置（ポジション）を把握。
- ・ 郡山国道事務所の平成15年度人口あたりのアクセス数は、全国49位。

### 地域の実情と他事務所の例を学習し、改善点を抽出

- ・ 緊急・災害情報等を充実。
- ・ 国道に設置したカメラからのライブ映像を掲載。
- ・ 災害情報などを携帯電話に配信する「メール通知サービス」の登録受付を開始。



図 ライブ映像の掲載(郡山国道HP)

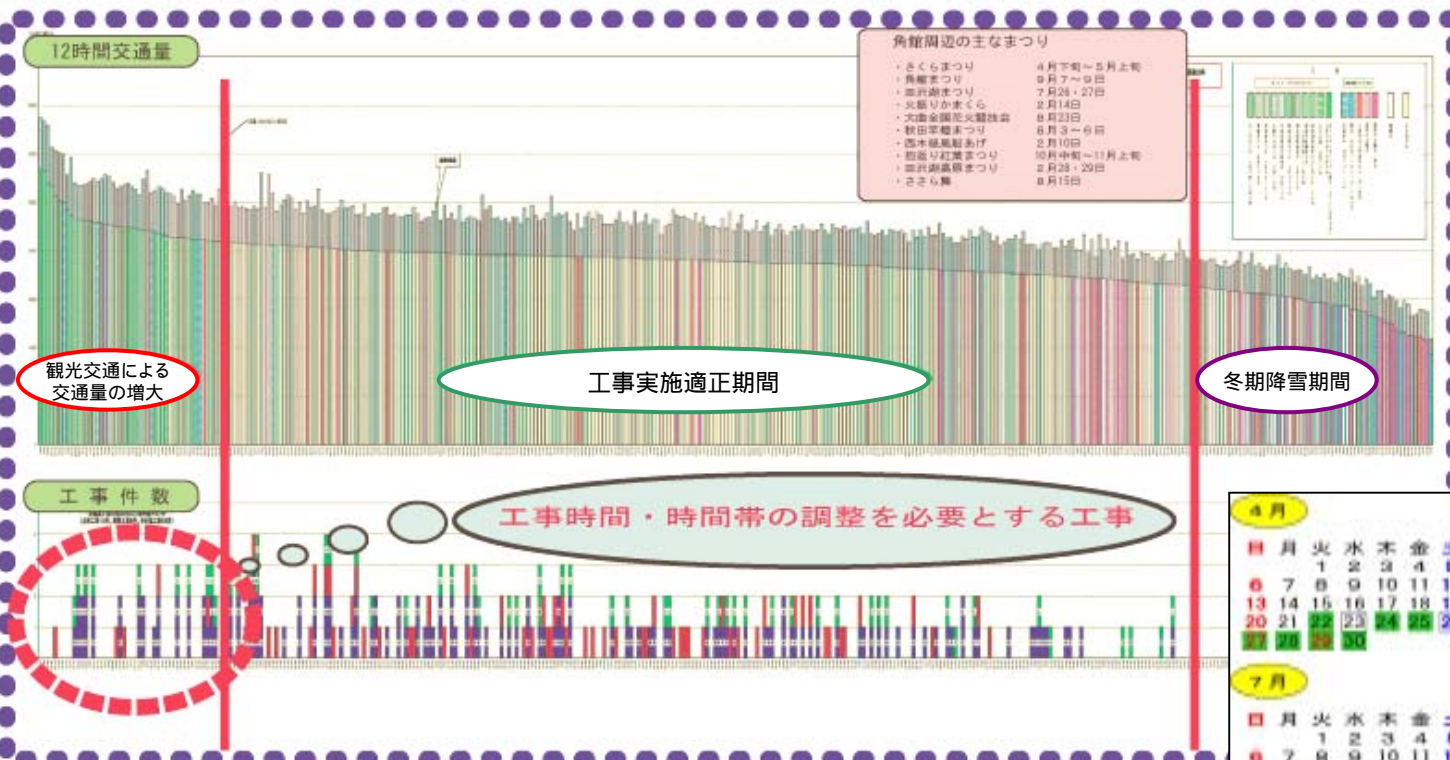
図 携帯電話サイトによる災害情報の配信

ホームページへのアクセス数は、**対前月比1.71倍の伸び**を記録。



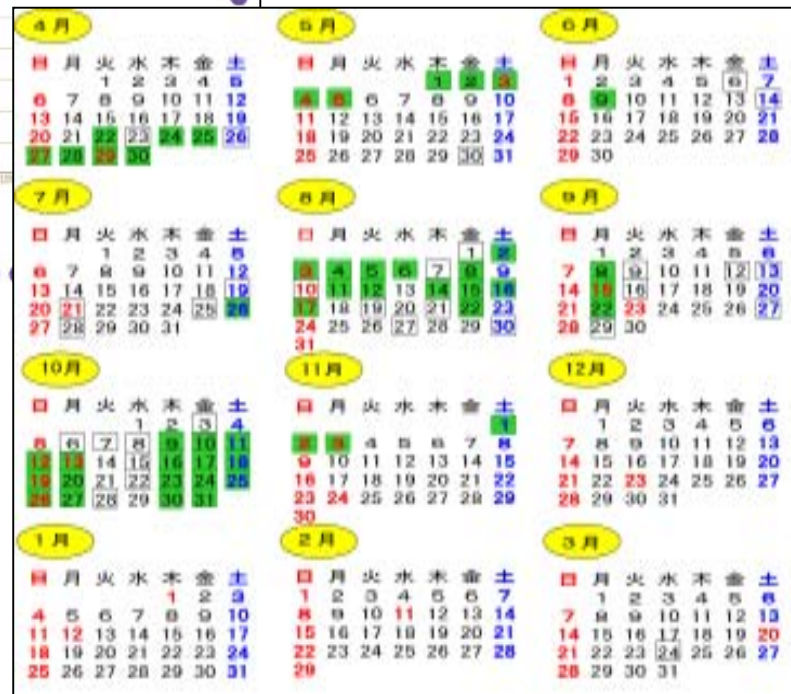
# 路上工事縮減における応用と実践(カレンダー方式)

現場の工夫により路上工事による道路利用者の不満を軽くする(一般国道46号 角館町)(秋田河川国道事務所)



昼間12時間交通量が多い日(上位50位)をカレンダーにプロット  
(は、交通量上位50位)

## 2003年度 交通量の多い日



従来の考え方による工事実施期間 (年間の約85%)

ユーザーを意識した考え方の転換

(50日間)

工事実施適正期間 (年間の約70%)

## (2) 道路行政マネジメントガイダンスの活用

### 行政マネジメントへの活用

- 課題の高い箇所抽出、対策検討を行う際の基本的な手法として広く活用する。
- 地方ブロックマネジメントヒアリングは、本ガイダンスで取り上げた仕組みに基づいて行われる。
- 路上工事時間等のベンチマーキングされた結果は幹部会に報告され、政策レベルのマネジメント・サイクルに組み込まれる。

### 好事例の取り込み

- 各分野において参考となる取り組みを実践している事例をとりまとめ、好事例として公表する。
- 当該現場について、奨励賞や、技術研究発表会を通して、その取り組みを表彰することを検討する。

### コミュニケーションツールとしての活用

- 各事務所の事業概要資料等に、本ガイダンスの事業箇所の抽出プロセスを提示できる。
- 行政間の調整のみならず、対住民への説明責任を向上させるツールとして活用できる。



	PI開始日	策定・公表日	公表URL
都 道 府 県	北海道	-	2004.10.01 <a href="http://www.hkd.mlit.go.jp/road/ir/gyoseki/h16/index.html">http://www.hkd.mlit.go.jp/road/ir/gyoseki/h16/index.html</a>
	青森県	2004.06.18	2004.07.27 <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/gyoseki16/index.html">http://www.thr.mlit.go.jp/aomori/gyoseki16/index.html</a>
	秋田県	-	2004.07.15 <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/akita/ir/h15report/h15report.html">http://www.thr.mlit.go.jp/akita/ir/h15report/h15report.html</a> <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/akita/ir/h16plan/h16plan.html">http://www.thr.mlit.go.jp/akita/ir/h16plan/h16plan.html</a>
	岩手県	2004.06.17	2004.07.23 <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/osirase/torikumi/ir/outcome_02/index.htm">http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/osirase/torikumi/ir/outcome_02/index.htm</a>
	山形県	-	2004.08.06 <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/outcomereport2003/index.html">http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/outcomereport2003/index.html</a> <a href="http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/outcome2004/index.html">http://www.thr.mlit.go.jp/yamagata/road/outcome2004/index.html</a>
	宮城県	-	2004.08.11 <a href="http://www.sendai-mlit.go.jp/planreport/index.html">http://www.sendai-mlit.go.jp/planreport/index.html</a>
	福島県	2004.10.04	2004.10.04 <a href="http://www.fks-wo.thr.mlit.go.jp/outcome/index.html">http://www.fks-wo.thr.mlit.go.jp/outcome/index.html</a>
	東京都	-	2004.11.11 <a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/information/outcome/index.htm">http://www.ktr.mlit.go.jp/toukoku/information/outcome/index.htm</a>
	埼玉県	-	2004.11.05 <a href="http://www.ktr.mlit.go.jp/oomiya/01info/0312outcom/main.htm">http://www.ktr.mlit.go.jp/oomiya/01info/0312outcom/main.htm</a>
	栃木県	-	2004.11.05 <a href="http://www.pref.tochigi.jp/douken/index.html">http://www.pref.tochigi.jp/douken/index.html</a>
	新潟県	-	2004.08.26 <a href="http://www.pref.niigata.jp/dobokubu/sosiki/honcho/douroken/H15tasseidoH16gyouseki/niigatakenH15tasseidoH16gyouseki.htm">http://www.pref.niigata.jp/dobokubu/sosiki/honcho/douroken/H15tasseidoH16gyouseki/niigatakenH15tasseidoH16gyouseki.htm</a>
	石川県	-	2004.10.13 <a href="http://www.pref.ishikawa.jp/douken/gyouseki/indexh16.htm">http://www.pref.ishikawa.jp/douken/gyouseki/indexh16.htm</a>
	愛知県	-	2004.06.30 <a href="http://www.cbr.mlit.go.jp/meikoku/torikumi/kokudou.html">http://www.cbr.mlit.go.jp/meikoku/torikumi/kokudou.html</a>
	滋賀県	-	2004.11.05 <a href="http://www.shiga.kkr.mlit.go.jp/ir/gyouseki/index.html">http://www.shiga.kkr.mlit.go.jp/ir/gyouseki/index.html</a>
	鳥取県	-	2004.10.21 <a href="http://www.tottori-mlit.go.jp/road/work/ac_plan/index.html">http://www.tottori-mlit.go.jp/road/work/ac_plan/index.html</a>
	島根県	-	2004.10.05 <a href="http://www.matsukoku-mlit.go.jp/shimane_pro-way/index.html">http://www.matsukoku-mlit.go.jp/shimane_pro-way/index.html</a>
	山口県	-	2004.10.22 <a href="http://www.yamaguchi-mlit.go.jp/">http://www.yamaguchi-mlit.go.jp/</a>
	徳島県	2004.09.03	2004.09.03 <a href="http://www.skr.mlit.go.jp/road/ir/gyoseki/gyoseki.html">http://www.skr.mlit.go.jp/road/ir/gyoseki/gyoseki.html</a>
	香川県	2004.09.03	2004.09.03 "
	愛媛県	2004.09.03	2004.09.03 "
	高知県	2004.09.03	2004.09.03 "
	福岡県	-	2004.07.16 <a href="http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/tyaku2/index.html">http://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/tyaku2/index.html</a>
	佐賀県	-	2004.07.16 "
	長崎県	-	2004.07.16 "
	熊本県	-	2004.07.16 "
	大分県	-	2004.07.16 "
	宮崎県	-	2004.07.16 "
	鹿児島県	-	2004.07.16 "
	沖縄県	2004.07.29	2004.08.31 <a href="http://www.road.dc.ogb.go.jp">http://www.road.dc.ogb.go.jp</a>

九州7県では、目標設定によりプロジェクト管理を行う仕組みである「ちやくちやくプロジェクト2003/2004」を公表

29 都道県で公表 (H16.11時点)

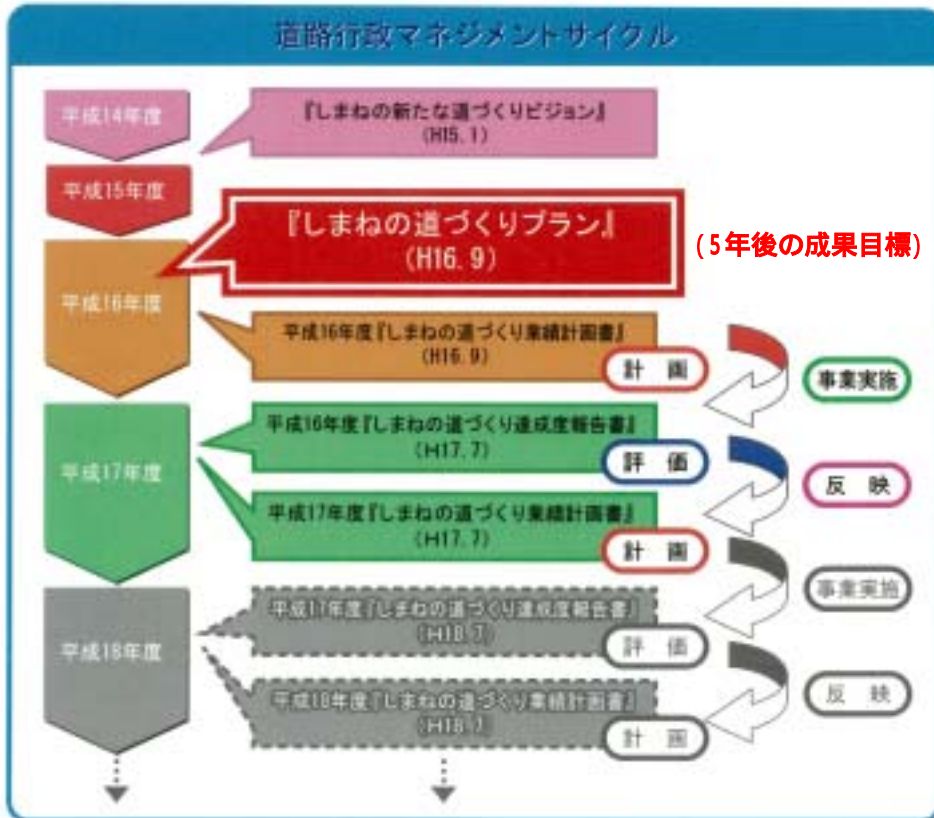
## 長期の目標に向けた今年の取り組みと計画

### 『しまねの道づくりプラン』

設定した**整備目標**に対し、事業の進捗状況を表す**成果指標**を定め、**5年後の成果目標**(平成19年度末)を設定。

### 『しまねの道づくり業績計画書・達成度報告書』

事業の進捗状況・供用箇所の結果を評価し、以降の施策・事業に反映。



### 例えば、整備目標：医療・福祉活動の支援

#### 【現状・課題】

三次医療機関へ30分以内で到達できない地域の面積割合が74%  
 救急医療機関へ30分以内で到達できない地域の面積割合が31%  
 消防機関への通報から医療機関へ収容するまでの時間が30分を超えてしまう割合が37%

#### 成果指標：医療機関へのアクセス時間（5年後の目標）

	【H14末】	【H19末】
三次医療機関への30分到達圏域の面積割合	26%	28%
救急医療機関への30分到達圏域の面積割合	69%	72%
救急搬送時間が30分を超える割合	37%	低減を目指します

事業箇所名	事業期間：H15～H19	事業期間：H20～H29
山陰自動車道 宍道～出雲	事業推進 1	事業推進 1
中国横断自動車道尾道松江線 三次～三刀屋木次	事業推進 1	事業推進 1
一般国道9号 仁摩温泉津道路	事業推進	全線供用(暫定)
一般国道9号 江津道路	全線供用(暫定)	
一般国道9号 浜田三隅道路	事業推進	全線供用(暫定)
一般国道9号 益田道路	(高津～須子)供用(暫定)	全線供用(暫定)
一般国道9号 出雲バイパス	全線供用(暫定)	
一般国道485号 西ノ島バイパス	全線供用	

1 「事業推進」としているが、高速道路の整備方針を踏まえ、今後供用の時期について明らかにしていく。

### 業績計画書（平成16年度の取り組み）

#### 【平成16年度目標】

隠岐島前地区(隠岐島前病院エリア)  
 30分アクセス圏域

面積 H15末:79% H16末:88%  
 人口 H15末:86% H16末:95%



より圏域ごとに目標設定を行っている事例

第1部：北海道の取り組み

- 目標1 「規格の高い道路」をより使いやすくします。
- 目標2 道央圏とのネットワーク化を推進します。
- 目標3 地方中核都市等へのアクセス(行きやすさ)を向上させます。
- 目標4 渋滞による損失を削減します。
- 目標5 交通事故による死者率を減少させます。
- 目標6 通行規制区間の箇所数・延長を減らします。
- 目標7 安全で確実な冬期交通を確保します。

第2部：圏域ごとの取り組み



**各圏域において特色のある指標を設定**

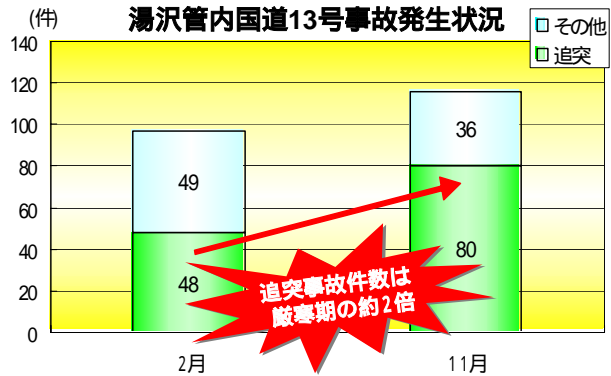
- ・道南圏では、「駒ヶ岳周辺の避難路における道路の狭い区間の延長」
- ・釧路・根室圏では、地吹雪対策の状況を示す「視程障害箇所の改善」

等

## 県内一地区の取り組みを検証し、運動を全県に

### 平成15年度：県南地区での取り組み

【交通事故の分析】・初冬期はスリップによる追突事故が多発



資料：湯沢河川国道事務所(H9～H13データ)

### 【冬タイヤ早期装着運動の実施】



- ポスター、チラシ
- 新聞、ラジオ等での呼びかけ
- 冬タイヤ装着調査
- タイヤ交換の啓発活動
- 市町村広報紙への掲載 等

### 【取り組みの成果】

**初冬期事故は確実に減少**

事故件数が過去五年平均より

11月 **197件減 (11.4%減)**      12月 **387件減 (14.6%減)**

冬タイヤ早期装着運動を全県に拡大

### 平成16年度：運動を全県に拡大



冬タイヤ装着率調査に関して紹介された記事の内容については、河北新報(10/28)を参照ください

河北新報  
10月28日(木)

第1回冬タイヤ装着率調査の新聞記事





### (1) 世界的な取り組み

世界的な潮流として、成果を意識したいわゆる「ニューパブリックマネジメント(NPM)」の取り組みが行われている

「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針(H13.6.26)」においても、ニューパブリックマネジメントが世界的に大きな流れとなっており、公共部門においても企業経営的な手法を導入すべきとの指摘

### (2) 政府としての政策評価の取り組み

平成14年(2002年)に「行政機関が行う政策の評価に関する法律」が施行

平成15年(2003年)に「社会資本整備重点計画」が閣議決定

成果指標に転換

… 道路渋滞による損失時間、道路交通における死傷事故率、路上工事時間の縮減率、ETC利用率 等

(従前) 整備指標

… 高規格幹線道路延長、整備率、改良率、ETC対応料金所整備率 等

### (3) 政府としての最近の動き

平成16年(2004年)10月5日の第25回経済財政諮問会議において、民間委員(牛尾治朗、奥田碩、本間正明、吉川洋)により、現在の評価制度の問題点などを述べた「政策評価の充実に向けて」を資料提供