

**平成16年度道路行政の達成度報告書・
平成17年度道路行政の業績計画書の概要**

平成17年7月26日

国土交通省 道路局

1. 道路行政マネジメントの取組み

- 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。
- 平成16年度 (実践) ・ 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。
- 平成17年度 (浸透・定着) ・ 6月に達成度報告書・業績計画書を公表。
・ 道路行政マネジメントの取組みを確実に実践していくために、地域への浸透・定着を図る

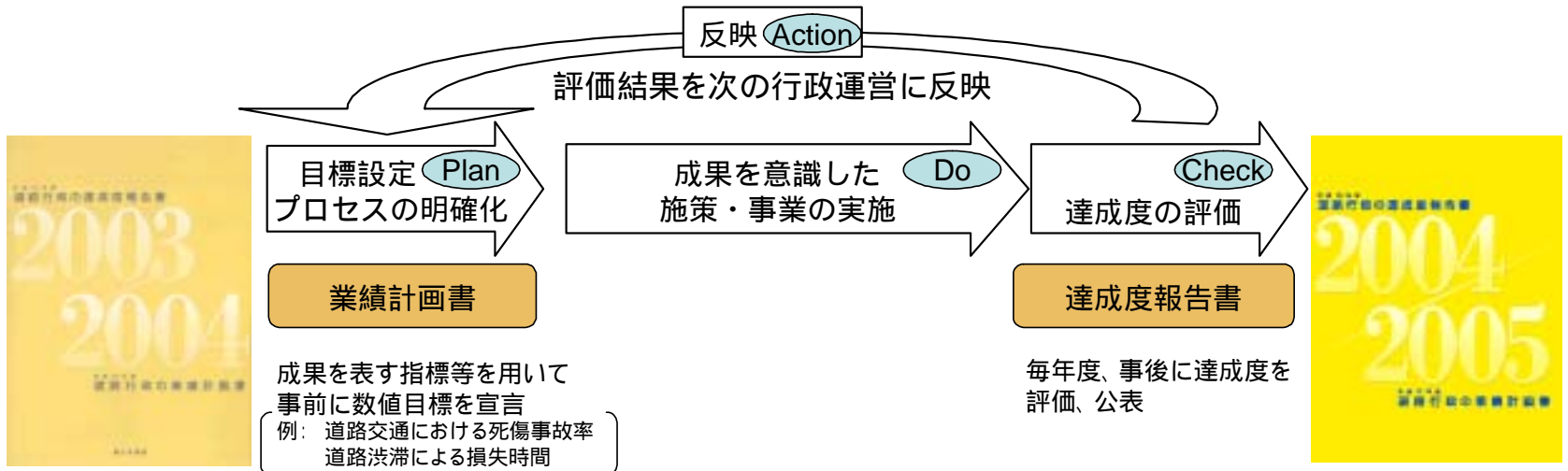


図 道路行政マネジメントの流れ

2. 取組みの評価と予算の連携強化(1/3)

(ポイント)

経済財政諮問会議における「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2005(平成17年6月21日閣議決定)」では、政策評価と予算の連携強化を実現し、成果目標(Plan) - 予算の効率的執行(Do) - 評価(Check) - 予算への反映(Action)を実現する取組みを求めているが、道路行政では他の公共事業に先駆け、平成16年度より既に業績予算(施策単位予算)を導入している。

平成16年度は初めてマネジメントサイクルが一巡した年であり、この1年の取組みを評価することによって、平成17年度においては、より効果的・効率的な予算執行が可能となった。

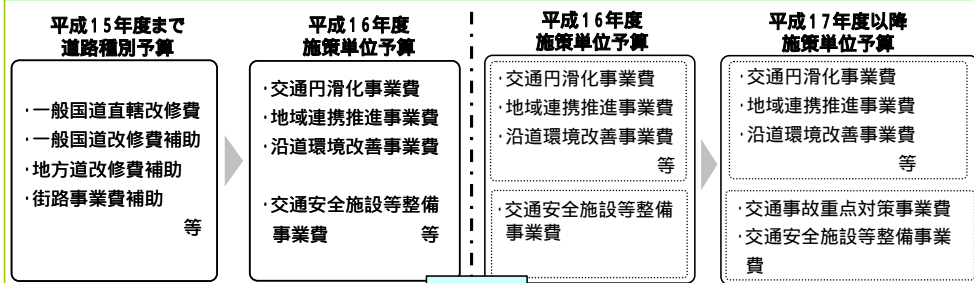
2. 取組みの評価と予算の連携強化(2/3)

成果と直結した予算配分の実施

平成17年度以降の予算では、施策ごとの目標や達成度を重要な判断材料の一つとして位置付け、成果を意識した予算配分を実施し、成果目標と予算の連携を強化する。

例えば、目標未達成であった交通安全対策では、効率的に交通事故を削減するため、交通安全事業の予算費目を見直し、成果と予算配分を直結させた交通事故重点対策事業費を創設した。

1) 施策単位予算の導入 - 「施策」を基本単位とする予算書へ -



2) 成果目標の設定

道路行政マネジメントに用いる指標による成果目標の例

指標	平成15年度
道路交通における死傷事故率	目標: 116件/億台キロ 実績: 119件/億台キロ

↑
目標未達成

3) 道路行政マネジメントにおける予算配分

施策単位予算(業績予算)	H17予算額(事業費)	H16予算額(事業費)	対前年度比
交通円滑化事業費	7,227億円	7,391億円	0.98
維持修繕費	2,382億円	2,625億円	0.91
交通事故重点対策事業費等	1,519億円	1,138億円	1.34
交通安全施設等整備事業費等	3,222億円	3,369億円	0.96

更なる交通安全対策の重点実施のため、対前年度1.34倍の予算を計上

2. 取組みの評価と予算の連携強化(3/3)

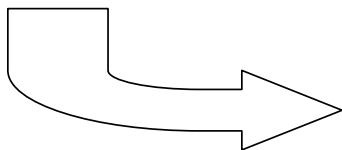
より効率的な事業実施のための予算配分

これまで、データに基づいた問題箇所の特定に向け、客観的データの収集、分析手法の改善を進めてきた。

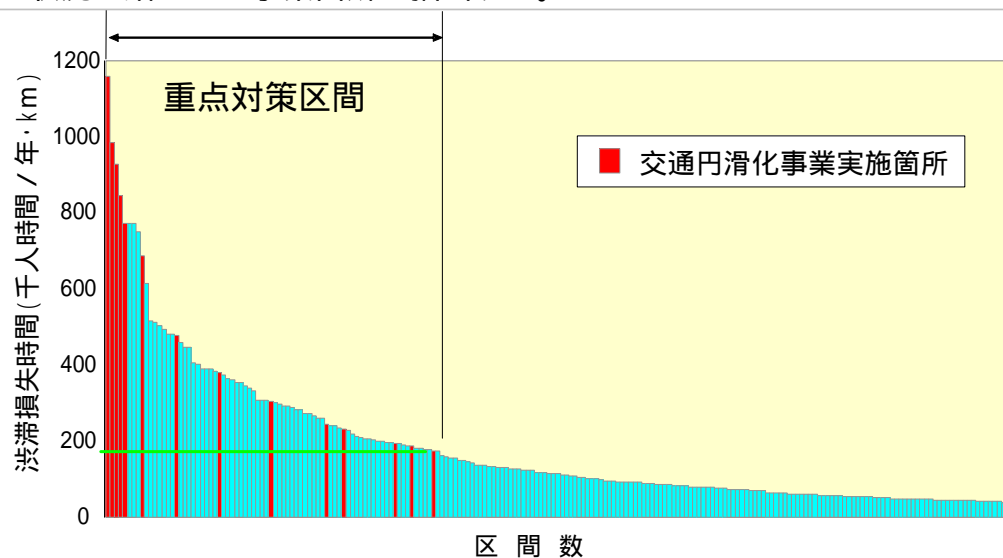
平成17年度予算では、渋滞や交通安全について、課題の高い区間について優先的に対策すべき箇所を明示する優先度明示方式を活用することによって、より効果的・効率的な事業実施のための予算配分を行った。



〔九州の渋滞損失時間〕



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）を区間毎に分析。例えば、渋滞損失時間の高い区間順に並べ重点対策区間を明示し、現場の状況も踏まえて事業箇所を抽出する。



3.さらなる成果志向の行政システムへの転換(1/5)

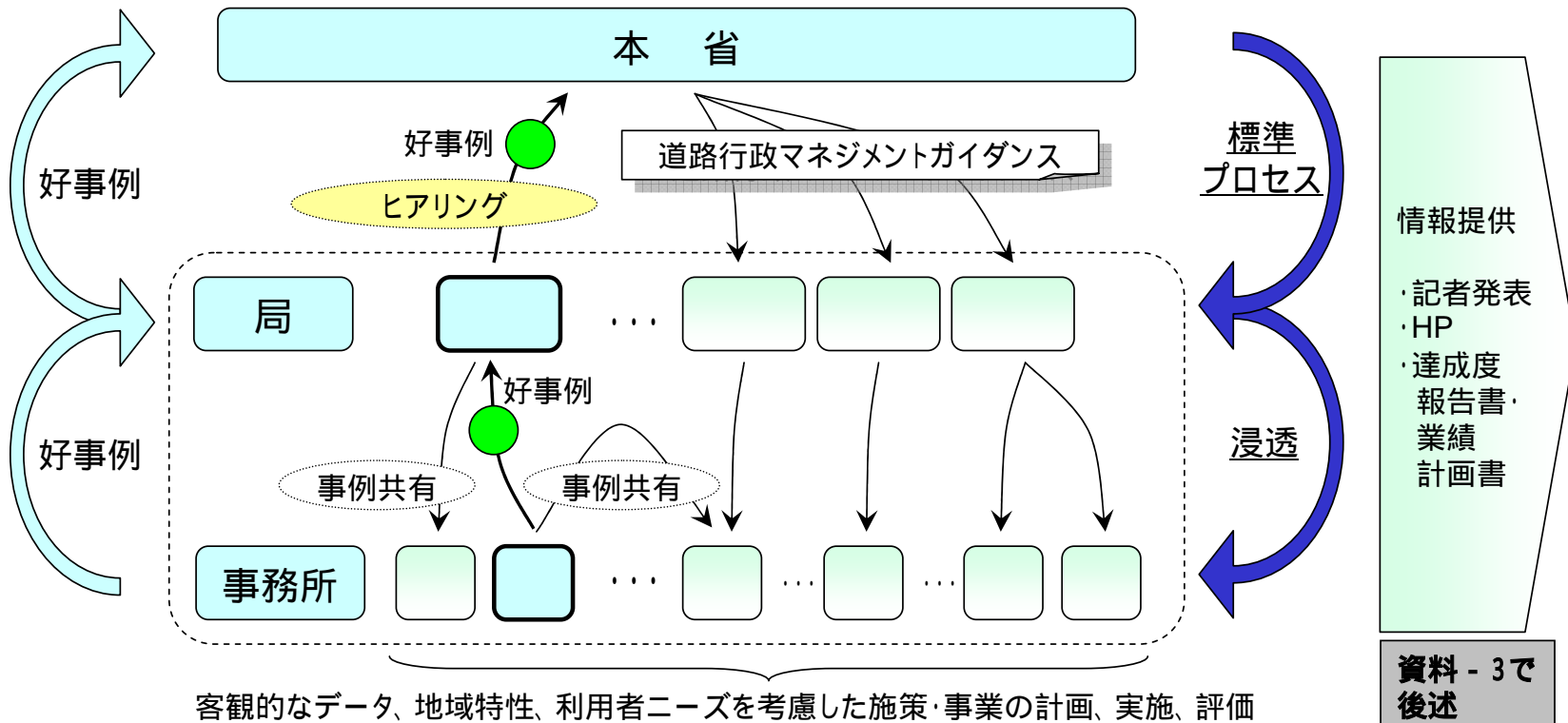
〈ポイント〉

- 成果志向の考え方、マネジメントサイクルの概念の理解を促進させ、地域の出先事務所に至るまで道路行政マネジメントの定着を図ることによって、より効果的・効率的な行政システムへ転換する。
- 特に、事業進捗管理とコスト縮減は重点課題と位置づけ、取組みを強化。このため、新たな指標として「道路事業の総合コスト縮減率」を追加する。

3.さらなる成果志向の行政システムへの転換(2/5)

- これまで、道路行政マネジメントをより具体的に進める上で、地方においてどのような施策・事業をとれば良いかなど、行政判断等の方法を示すとともに、地域の参考となる好事例をまとめた、「道路行政マネジメントガイドンス」を策定し、現場における実践の取組みを広げていくこととした

好事例の中で、全国レベルで共有すべき事例は、それを標準化して「道路行政マネジメントガイドンス」などへ反映する。道路行政マネジメントは、“仕組み”から“使う・実践する”という次のステップへ。

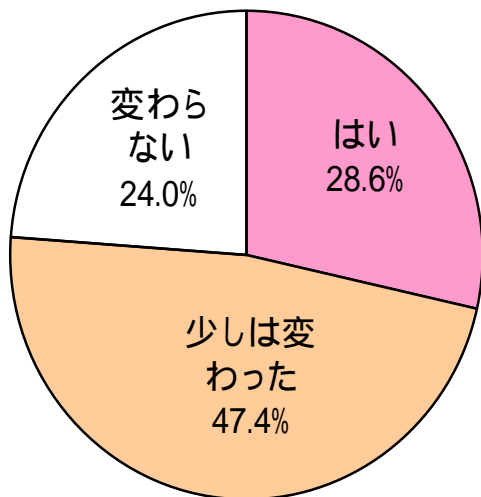


3.さらなる成果志向の行政システムへの転換(3/5)

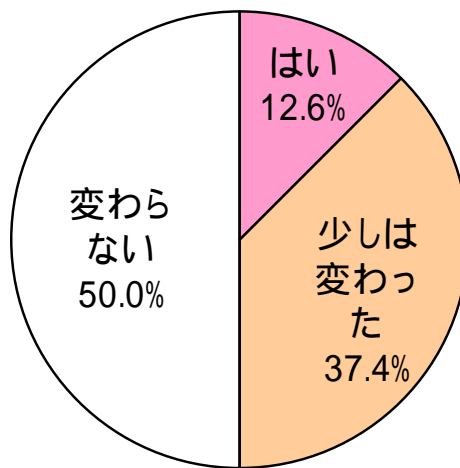
地域の現場の声(東北地方整備局アンケート調査結果より)

個人の意識の変化とマネジメント成果の認識

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。



問1 計画的に業務を遂行するようになったか？



問2 業務の効率化につながっているか？

平成16年度に東北地方整備局等の職員に道路行政マネジメントの取組みについてアンケート調査を行った。その結果、職員の意識に変化が見られたものの、実際の業務には十分反映されていない。

アンケート対象者

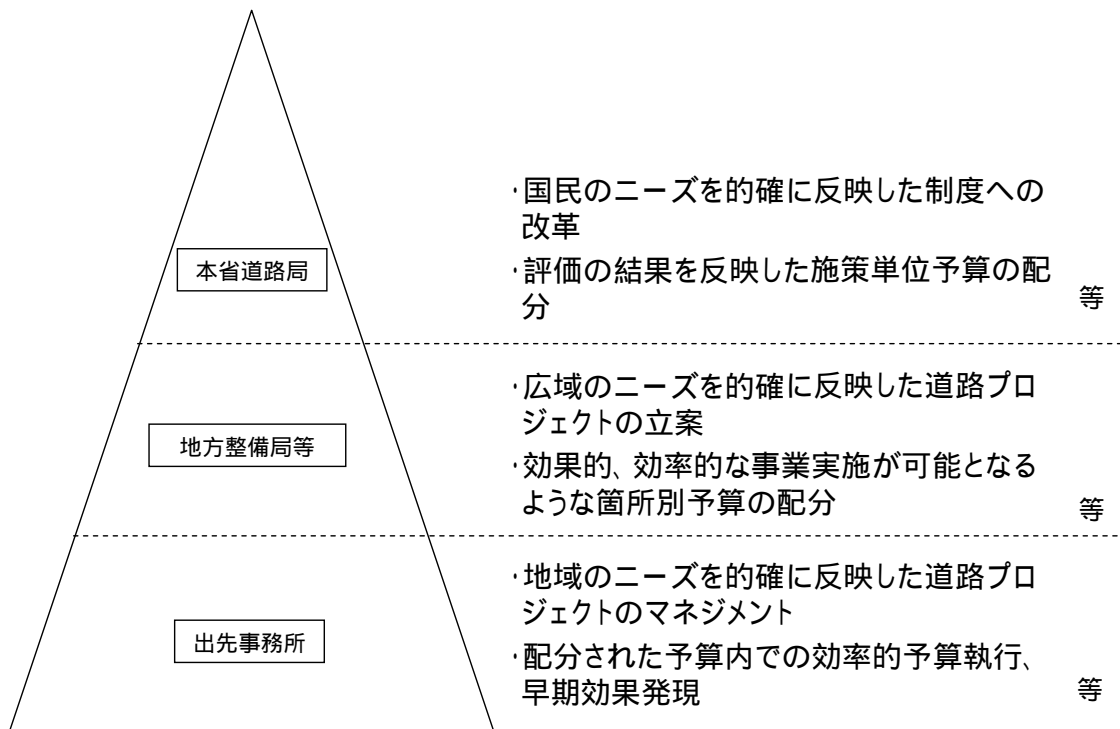
東北地域の国土交通省、各県、市町村、道路公社、日本道路公団の道路行政に携わる職員。

[調査期間: H16.10.4(月) ~ H16.10.20(水)]

3.さらなる成果志向の行政システムへの転換(4/5)

地域における道路行政マネジメントの浸透と定着(1)

平成17年度においては、より効果的・効率的な行政システムの構築を目指し、本省から出先事務所まで各機関が各々の役割分担及び取り組むべき課題を明確にした上で、道路行政マネジメントの定着を図る。特に、出先事務所においては、地域の課題を反映した成果指標を設定し、年間を通じたマネジメントサイクルを実施する。



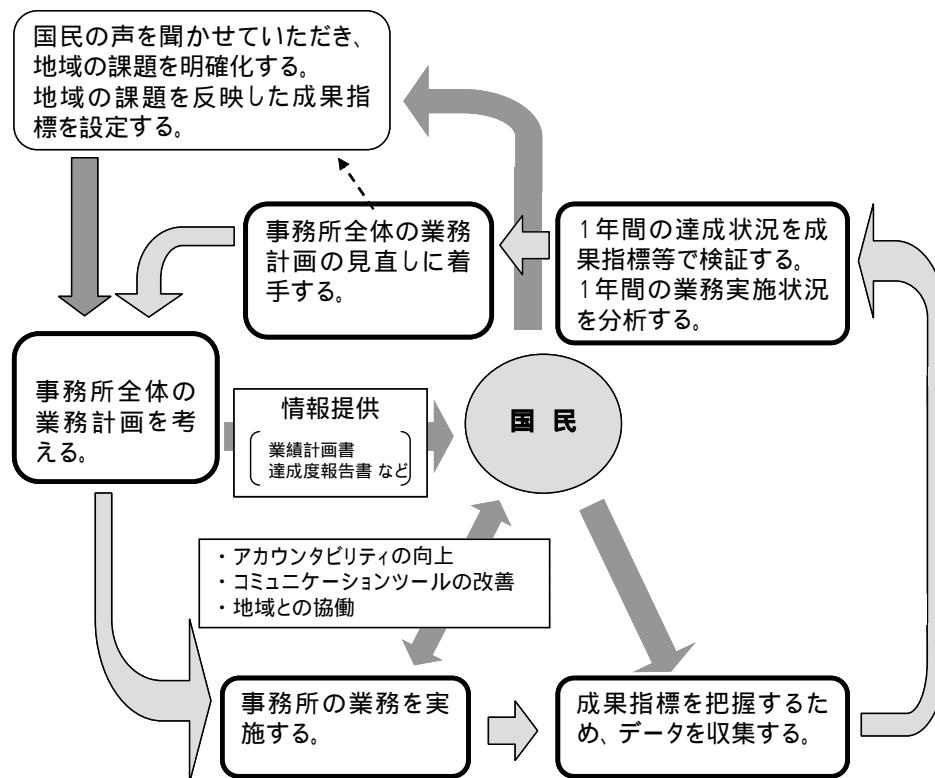
道路行政マネジメントにおいて、各主体が果たす役割のイメージ

資料 - 3で
後述

3.さらなる成果志向の行政システムへの転換(5/5)

地域における道路行政マネジメントの浸透と定着(2)

平成17年度においては、より効果的・効率的な行政システムの構築を目指し、本省から出先事務所まで各機関が各々の役割分担及び取り組むべき課題を明確にした上で、道路行政マネジメントの定着を図る。特に、出先事務所においては、地域の課題を反映した成果指標を設定し、年間を通じたマネジメントサイクルを実施する。



出先事務所における道路行政マネジメントサイクルの実施イメージ

資料 - 3で
後述

4. データ収集分析手法の改善による、より効率的な道路行政への転換(1/2)

〈ポイント〉

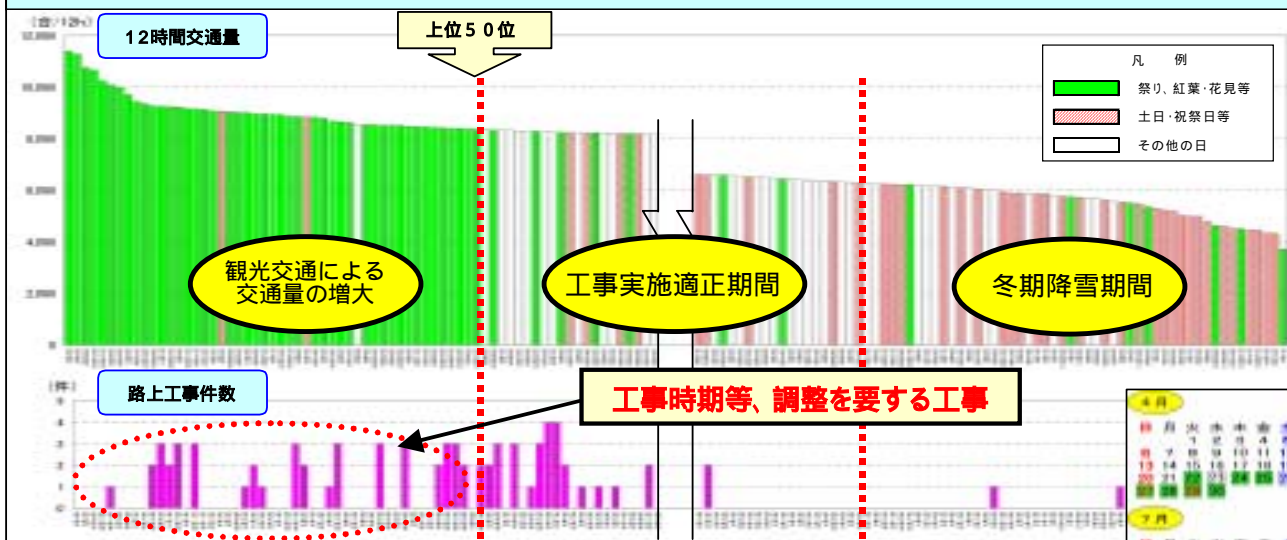
- 指標について、より精度の高いデータを最新の技術を活用して効率的に収集・分析することによって、より効率的な道路行政に転換する。
- 合理的な成果目標を決定し、その成果を客観的に評価するためには、正確でコスト意識を持ったデータ収集が必要である。
- このため今後とも、さらに効率的なデータの収集体制を確立するとともに、その分析に関し、地域の特性を踏まえた手法へと改善を進める。

4. データ収集分析手法の改善による、より効率的な道路行政への転換(2/2)

平成17年度は、地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法を改善し、各地域の実情やニーズを踏まえた取組みを進める。

2003年度の交通量と路上工事の実績状況:実績

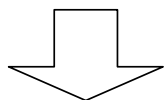
平成15年度の昼間12時間交通量を多い日から順番に並べ、祭りや花見・紅葉との関係を整理しました。



地域の祭りの期間等の渋滞を減少させるため、昼間12時間交通量が多い日をカレンダーにプロットし、その時期を除いた期間に路上工事を実施した。

この結果、年間交通量上位50日における路上工事を約6,000時間縮減。

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%)



2003年度 交通量の多い日

5. 国民と行政のパートナーシップの強化(1/3)

〈ポイント〉

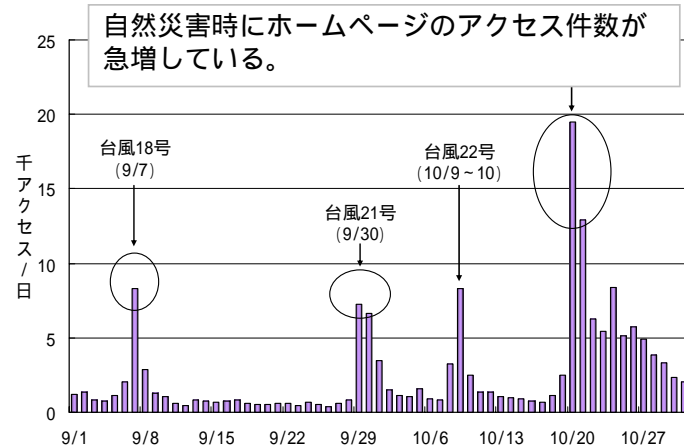
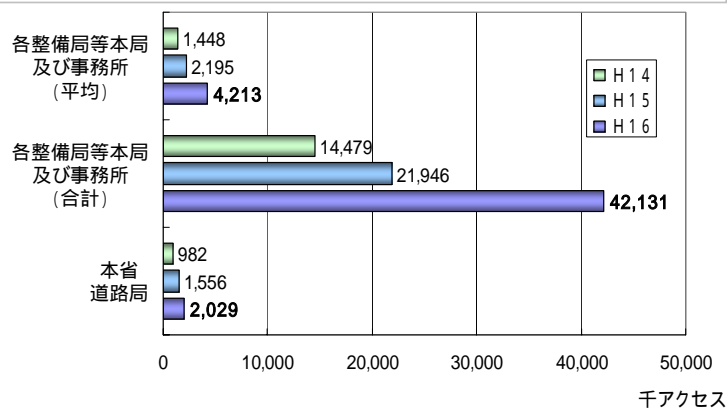
- 国民への積極的な情報提供を行うことにより、国民と行政の間で課題や目標を共有し、目標設定や施策・事業の妥当性について、国民の視点からチェックを行うことを可能とする。
- 道の相談室、道路緊急ダイヤルなど双方向コミュニケーションの展開により、国民の意見の把握に努め、これを道路行政に反映させることにより、国民の満足度を向上させる。

5. 国民と行政のパートナーシップの強化(2/3)

インターネット等による情報提供の強化

- 道路IRサイトにおいて、従前より掲載してきた各種委員会の情報、個別道路事業評価の結果などとともに、昨年度初めて策定した道路事業の達成度報告書も公表することでアカウンタビリティ向上を図った。
- 平成16年度における道路関係ホームページへのアクセス状況を分析すると、台風等の自然災害時に「交通規制・道路気象」ページへのアクセスが急増するなど、国民は生活に役立つ情報を欲していることが明らかになった。

平成15年度の2,350万アクセスから4,416万アクセスに1.88倍に増加している。

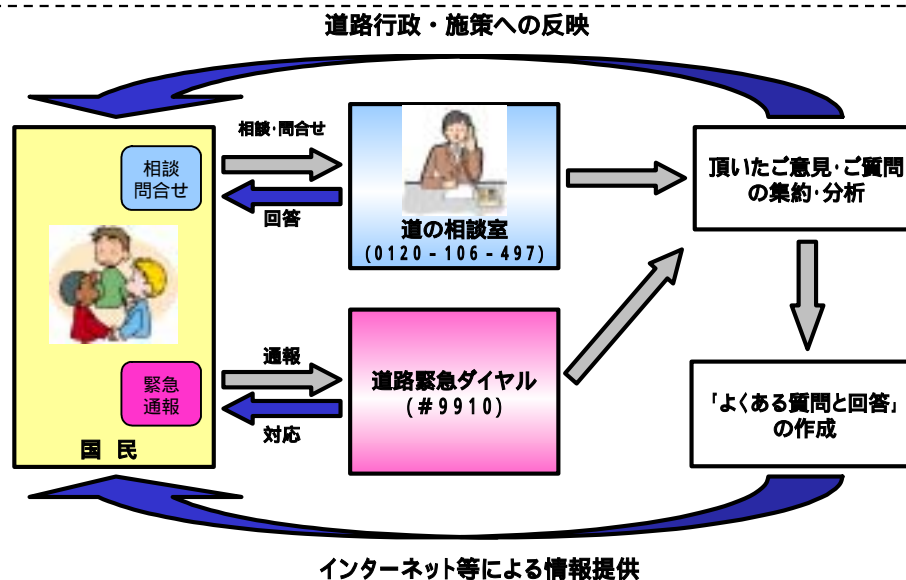


- 平成17年度においては、お役立ち情報等の国民のニーズが高い情報の提供をさらに充実させるとともに、ホームページをさらに改善。
- 地方整備局毎に提供している内容に差がある道路情報を、国民にとって使いやすくわかりやすい形で一元的に提供を行う手法へと改善することにより、道路利用者の利便性を向上。

5. 国民と行政のパートナーシップの強化(3/3)

双方向コミュニケーションの展開

平成16年度は、ワンストップサービスで道路に関するあらゆる相談に対応する道の相談室を全国展開した結果、1年間に約25,000件の相談が寄せられ、その内容を道路行政に反映し、一定の成果が上がったところである。一方で、回答処理が遅い等の受付体制の不備、国民へのフィードバックが行われていない等の課題がある。



平成17年度は、道の相談室の受付・回答体制を強化し、迅速な回答を行うとともに、国民へのフィードバックの一助として「よくある質問と回答」を充実する。

さらに、秋までには、全国何処からでも、どの管理者が管理する道路であっても、道路の異状等の緊急情報の通報を可能とする、道路緊急ダイヤル#9910を全国展開する。

6. 達成度報告書・業績計画書で使用している17の成果指標

政策テーマ	指標	H14実績	H15実績	H16目標	H16実績	H17目標	H19目標	
渋滞を減らす - 道路交通の円滑化と地球温暖化対策 -	道路渋滞による損失時間 (旧モニタリング区間)	38.1億人時間/年 (6.1億人時間/年)	37.6億人時間/年 (約5.9億人時間/年)	- (約5.7億人時間/年)	36.9億人時間/年 (5.8億人時間/年)	36.2億人時間/年 (約5.6億人時間/年)	約1割削減	
	路上工事時間	201時間/km・年	186時間/km・年 (H14比7%削減)	185時間/km・年 (H14比8%削減)	143時間/km・年 (H14比29%削減)	177時間/km・年 (H14比12%削減)	約2割削減	
	E T C利用率 ^{注1}	全国	5%	16%	50%	47%	70%	-
		首都高速	6%	19%	60%	53%	85%	-
		阪神高速	3%	11%	50%	39%	85%	-
	踏切遮断による損失時間 (開かずの踏切の対策実施数)	-	-	-	136.6万人・時間/日 (22箇所)	- (70箇所)	- (200箇所)	-
CO ₂ 排出削減量 ^{注2}	262百万t-CO ₂	260百万t-CO ₂	平成22年度までに運輸部門におけるCO ₂ 排出量を約250百万t-CO ₂ まで削減					
環境を改善する - 沿道環境の保全 -	NO ₂ 環境目標達成率	64%	53%	77%	69%	81%	約9割	
	SPM環境目標達成率	-	78%	78%	100%	H16の水準を維持		
	夜間騒音要請限度達成率	61%	64%	65%	67%	68%	72%	
交通事故を減らす - 安全・安心な道づくり -	道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ	119件/億台キロ	114件/億台キロ	120件/億台キロ (暫定値)	112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%	25%	30%	31%	35%	約5割	
地域を結ぶ - 物流機能の向上と地域間の連携 -	規格の高い道路を使う割合	13%	13% (H14より20万台10/日転換)	13% (H15より290万台10/日転換)	13% (H15より約370万台10/日転換)	14%	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)	61% (41箇所へアクセス)	66%	68%	
災害に備える - 防災と維持管理 -	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%	70%	69%	72%	76%	
	橋梁の予防保全率	-	-	-	88%	91%	100%	
	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	89%	86%	88%	93%
		舗装	91%	93%	91%	94%	H14の水準を維持	
地域の魅力を向上する - 観光立国の実現 -	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	9%	10%	10%	11%	15%	
道路行政の改革 - アカウタビリティの向上 -	道路利用者満足度	2.6点	2.6点	2.8点	2.7点	2.9点	3.0点	
	ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	2,350万 アクセス/年	4,300万 アクセス/年	4,416万 アクセス/年	6,200万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	
	道路事業の総合コスト縮減率	-	-	-	平成14年度のコストに対して 6.6% (暫定値) の縮減	平成14年度のコストに対して 9% の縮減	-	

平成16年度達成度報告書・平成17年度業績計画書の政策テーマにより分類 (ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置づけられたもの)

注1) 最新データを記載 (日別データ: 平成17年6月16日)

注2) 道路整備による具体的CO₂排出削減目標については、現在「地球温暖化防止に向けた道路政策会議」(平成17年4月設置)において検討中

7. 道路行政マネジメントの取組みの例(1/3)

踏切対策

- 平成16年度は、利用者の損失を直接反映できる新たな指標として、「踏切遮断による損失時間(踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差)」を設定。
- 平成11年度データによる試算結果では、全国の踏切全体の1日当たり損失時間は約140万人・時間。平成16年度では136.6万人・時間/日。

- 遮断時間が長い「開かずの踏切」では、待ち時間によるイライラが重大な事故につながる、地域が分断されるなど、様々な社会問題が発生しており、早期対策が求められている。
- また、データを分析した結果、これまでの損失時間の総量が大きい踏切を中心とした対策の中で、遮断時間が長い「開かずの踏切」への対策は必ずしも十分に進んでいないことが判明。

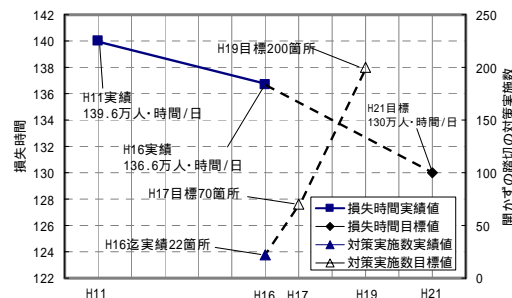
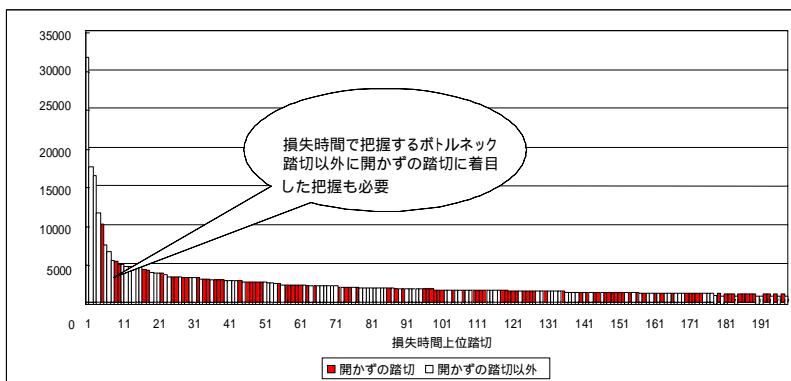


図 踏切遮断による損失時間と開かずの踏切の対策実施数

- 平成17年度は、「開かずの踏切対策実施数」を成果指標に加え、「開かずの踏切」対策を緊急的に推し進めることとし、立体横断施設や賢い踏切の導入等の速効対策を中心に開かずの踏切対策を実施

鉄道事業者名	「開かずの踏切」箇所数	うち連続立体交差事業における対策箇所数
1 西武鉄道	100	7
2 東日本旅客鉄道	80	17
3 京王電鉄	68	13
4 西日本旅客鉄道	45	9
5 南海電気鉄道	44	18
6 小田急電鉄	37	9
7 相模鉄道	31	9
8 阪急電鉄	26	7
9 京浜急行電鉄	15	12
10 京阪電気鉄道	13	-

連続立体交差事業における対策箇所は、現在、事業中及び着工準備採択されている事業で対象としている踏切
H15.11調査に基づき、国土交通省が集計

7. 道路行政マネジメントの取組みの例(2/3)

災害時の緊急活動を支援する救援ルート確保

救援ルートを確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震補強や法面対策等の防災対策を推進しているところであるが、防災対策・震災対策が完了した救援ルートが確保されている都市数の増加(平成16年度は4都市)は微増にとどまっている。

特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強については、二次的被害の可能性がある「跨線橋」や「跨道橋」等を最優先として、対策を実施してきており、平成16年度末時点で、直轄国道については約9割、都道府県管理道路については約6割の進捗となっている。しかしながら、河川橋については、直轄国道で約3割、都道府県管理道路で約5割と進捗が遅れている状況(全体として約5割の進捗)。

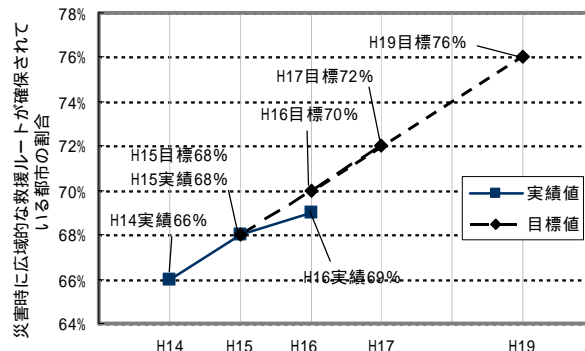


図 災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

表 橋梁の耐震補強実施率

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強の実施率

	直轄国道	都道府県管理道路
跨線橋等	約9割	約6割
河川橋等	約3割	約5割
H16末現在、全体で約5割の実施率		

新幹線を跨ぐ橋梁の耐震補強の実施率

直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
約9割	約3割	約3割	約3割

注) 緊急輸送道路の橋梁のうち、昭和55年より前の道路橋示方書を適用した橋長15m以上の橋梁で、かつ鉄筋コンクリート単柱橋脚を有する橋梁。

緊急輸送道路の橋梁の耐震補強について、平成17年度から平成19年度までの3箇年プログラムを策定して重点的に実施。

また、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強についても平成17年度から平成19年度までの3箇年プログラムを策定して重点的に実施。

落橋防止システム



上部構造が落下

写真、上部構造の落下
(神戸市長田区)

落橋防止装置が作動し、桁の移動を防止



写真、落橋防止構造の状況
(長岡市和南津)

橋脚補強



橋脚部が被災

写真、橋脚の被災
(神戸市東灘区)

橋脚補強により橋脚の被災なし
鋼板巻き立て工法

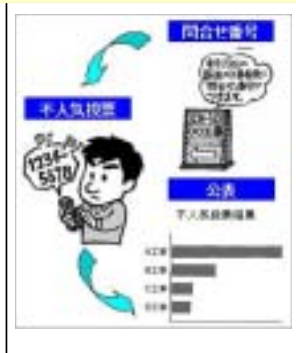
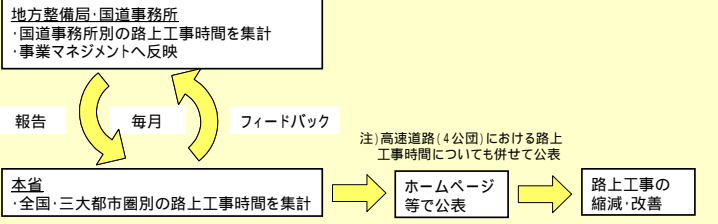
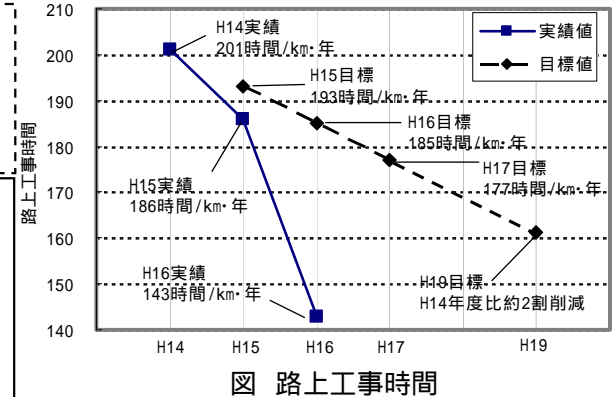


写真、橋脚の状況
(長岡市十日町)

7. 道路行政マネジメントの取組みの例(3/3)

路上工事時間

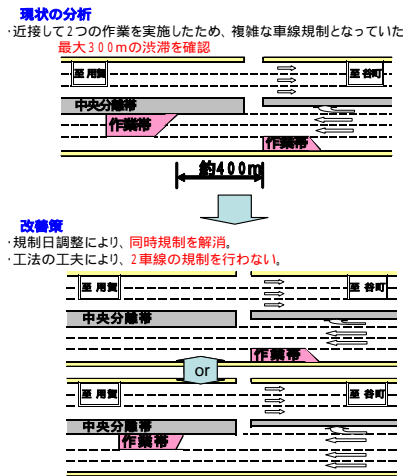
- 平成16年度は、路上工事情報のリアルタイム化等の道路利用者への情報提供の充実や、東京23区における「不人気投票」の実施、路上工事モニターによる工事実施状況のチェック等の外部評価の強化を図ることで、目標以上の縮減を達成した。
- 平成17年度は、さらなる路上工事縮減と路上工事に対する満足度の向上を図るため、各地域の実情を踏まえた、よりきめ細かな路上工事縮減に取組み、地域の主体的な路上工事マネジメントを推進する。
- また、平成16年度に実施した外部評価の強化による路上工事縮減については、実施結果を踏まえた改善を行ったうえで、引き続き、取組みを推進する。



投票結果を受け、工事実施方法の改善に取り組む

【不人気投票開始1週間に投票数上位2位となった工事で以下の改善を実施】

【事例1】



【事例2】

