

# 平成17年度の 道路行政マネジメントの浸透と定着に向けて

平成17年7月26日

国土交通省 道路局

## < 目 次 >

1. これまでの取組み
2. 道路行政マネジメントの課題
3. 今後の取組み方針

# 【道路行政マネジメントのこれまでの取組み】

---

## これまでの取組み

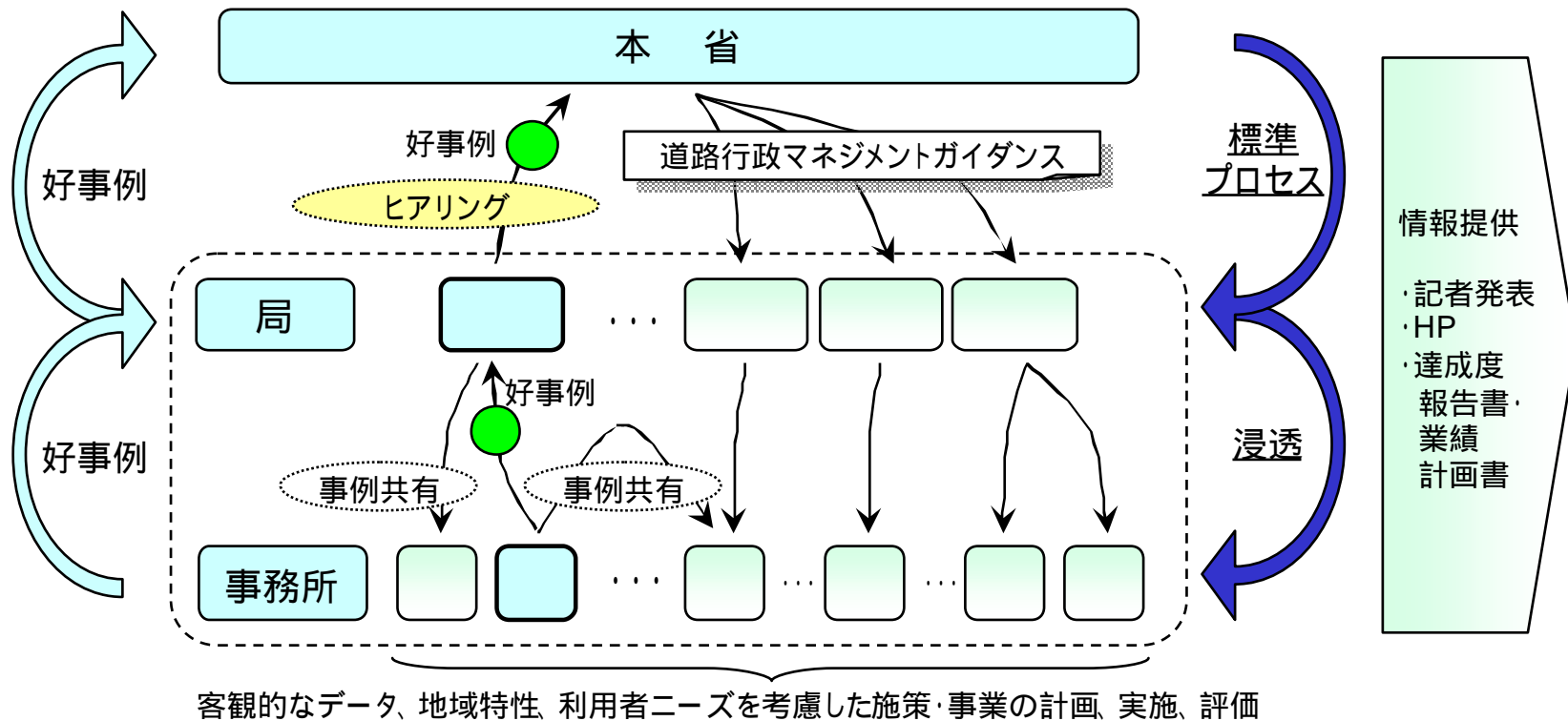
(1)道路行政マネジメント  
ガイダンスの策定と  
好事例の収集・情報提供

(2)マネジメントヒアリング  
の実施

(3)地方版の達成度報告書・  
業績計画書の策定

# 1.これまでの取組み (1)(2) 道路行政マネジメントガイダンスの策定 好事例の収集・情報提供

- ・道路行政マネジメントを現場で実践するため、ガイダンスを平成16年に策定。
- ・道路局と地方整備局等が年2回のヒアリングの機会を設け、道路行政マネジメントの考え方を共有し、成果を意識した事業実施に結びつけている。
- ・昨年度の道路行政の達成度を評価し、その結果を踏まえた今年度の目標をまとめた「平成16年度達成度報告書・平成17年度業績計画書」を策定。



# 1.これまでの取組み (1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定 好事例の収集・情報提供

道路行政マネジメントを現場で実践するため、出先事務所長を交えた勉強会の意見を反映させたガイダンスを平成16年に策定し、ヒアリング等でも活用。

## 【目的】

- ・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
- ・地域の実情に応じた工夫
- ・地域住民の理解と共感を得る実践

## 【ガイダンスの内容】

### (1)客観的なデータに基づく仕組みの導入

課題の高い区間の抽出方式の導入

#### 優先度明示方式

(交通安全、渋滞)

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

(路上工事、管理、コミュニケーション)

### (2)情報共有・蓄積の仕組みづくり

イントラネット等の活用

## 【策定経緯と活用】

H16.6  
} 勉強会の開催 (計3回)  
H16.10 (メンバー)道路局、国総研、出先事務所等 計18名



H16.11.12 平成16年10月版(ガイダンス策定)



H17.1.11 平成17年 1月版  
(交通安全分野の一部変更)

H17.1  
} 平成17年度 実施計画ヒアリング  
H17.2 (マネジメント編)で活用



H17.3.31 平成17年 3月版  
(実施計画ヒアリングを踏まえた変更)

# 1.これまでの取組み

## (1)(2) 道路行政マネジメントガイダンスの策定 好事例の収集・情報提供

全国的な視点の指標の検討(Step1)に加え、地域の実情に応じた課題(Step2)を踏まえて対策箇所を抽出。

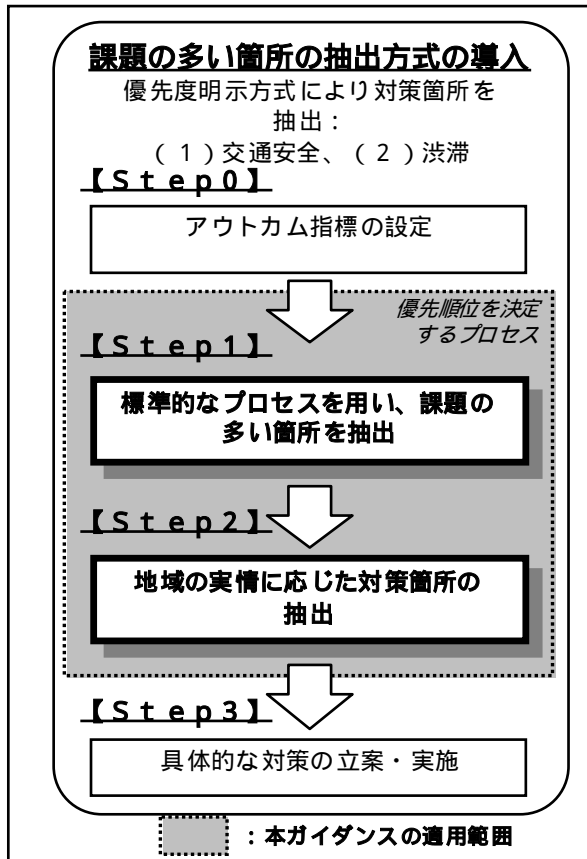


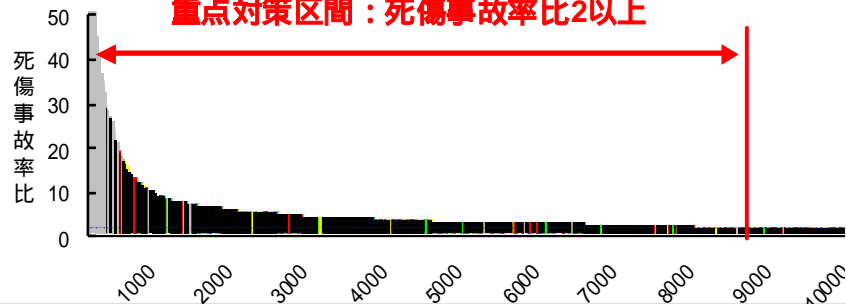
図 検討の流れ(フロー)

優先度明示方式を用い、地域の実情に応じた(死者数等も勘案して)交通事故対策箇所を抽出した事例(北海道)

### Step1: 事故率曲線より課題の多い箇所を抽出

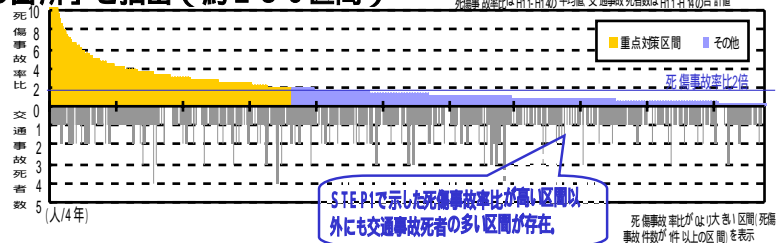
「死傷事故率が2以上」の区間を抽出(約3,650区間)

重点対策区間: 死傷事故率比2以上



### Step2: 地域の実情に応じた交通安全対策箇所の抽出

死傷事故率比が2以下の区間において、「交通事故死者が連続的に発生している箇所」を抽出(約280区間)



# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
好事例の収集・情報提供

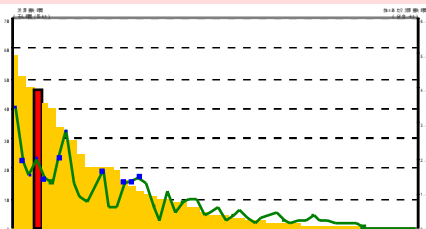
## 好事例：〔四国〕あんしん歩行エリアの検討

あんしん歩行エリアとして指定された蔵本・佐古地区は、事故の伸び率が非常に高く、生活道路の交通安全という身近な話題であったため、計画段階から住民意見を取り入れ「蔵本・佐古地区道づくりワークショップ」を開催。

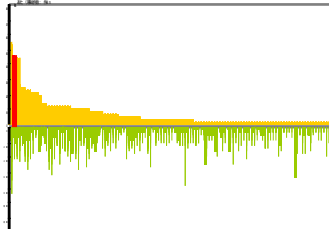
### 現況分析

徳島県の直轄国道を優先度明示曲線で分析し、箇所を抽出

渋滞



事故



地域の生活者の安全を確保するため、直轄国道のみでなく、周辺道路も含めてエリアを指定  
歩行空間デザインについても同時に検討

県警との連携・調整を図るとともに、地域内の生活道路が対象となることから、ワークショップを設置して地域住民、道路管理者、警察等の関係機関が一体となり対策を検討

### 「蔵本・佐古地区道づくりワークショップ」

#### 交通事故対策

蔵本・佐古地区内全自治会の協力により、普段の生活で危険を感じる地点（「ヒヤリポイント」）を一斉調査。  
意見が5件以上あったヒヤリポイント（計30地点）を対策箇所へ決定。  
各対策箇所について、対策内容を具体的に検討・決定。  
（用地買収を伴う箇所を除き2年以内に実施）  
平成16年度より各管理者が対策を開始。



#### 対策例



・歩道のカラー舗装化  
・防護柵または車止め



・歩行者たまりスペースの拡大  
・自転車横断帯の移設  
・横断歩道部のカラー化

#### 平成16年度対策箇所

国道192号沿道で、  
計14箇所実施



# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
好事例の収集・情報提供

## 好事例：〔東北〕角館桜まつりの渋滞対策

桜まつり期間中は渋滞が発生し、問題となっているため、地域(観光関係者・警察等)との連携、ソフト施策によりコストを掛けずに大きな効果をもたらした事例。

桜まつり期間中は慢性的な渋滞が発生

H17年度には過去最高の141万人の観光客でにぎわう角館桜祭り



関係機関との連携による対策の検討

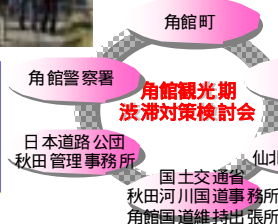
検討会を開催し今年度の取り組み内容の検討

【昨年の課題】



迎え大型バスが15:00頃に集中し、大型バス乗降所付近で先詰まりとなる

関係機関が互いに知恵を出し合い連携して施策を実施



昨年の反省を踏まえ大型バス対策を重点に対策を実施

大型バス対策を強化(大型専用乗降所の円滑化)  
駐車収容台数の拡大 計画的な交通誘導 情報端末による情報提供

角館BP用地駐車場の駐車容量の拡大 1,000 1,200台

大型バスの乗降を場内奥へ誘導

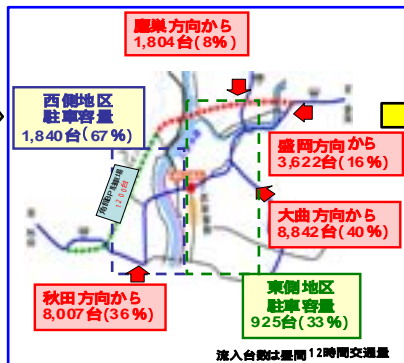
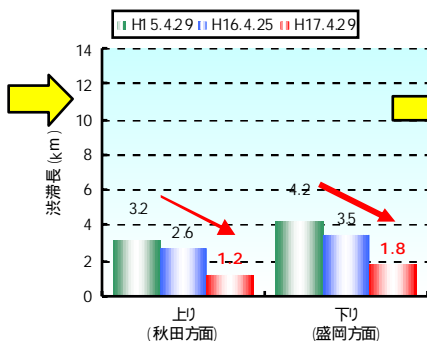
携帯サイトで駐車場位置案内(新規)

大型車の最大渋滞長は約2km減少

普通車はピーク時で12.3kmの渋滞が発生  
渋滞損失時間 73分/台

大型バスの専用駐車場の確保・乗降場の見直しにより渋滞が緩和

角館バイパス駐車場に遠い国道105号方向からの交通量への対応が課題



課題

次への反映

来訪者25万人(ピーク日)に誘導の対応が追いつかない。

角館バイパス駐車場入口部の交通の集中



場内の空車スペースを探し車両を誘導する誘導員



- 駐車場の流入部と流出部の分散の検討
- 各種駐車場における案内誘導の充実
- 首都圏等からの遠方車両への配慮
- 町内駐車場の分散の検討



# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
 好事例の収集・情報提供

## 好事例：〔九州〕渋滞対策区間抽出の方針

九州ではkmあたり渋滞損失の上位区間に加え、渋滞ポイント区間、利用者アンケート指摘区間から対策箇所を重点化する取組みを実施。

- 優先度曲線 : 渋滞損失の総量に着目する手法
- 渋滞ポイント : 渋滞損失の最大値に着目する手法
- アンケート調査 : 住民不満の高い箇所に着目する方法

### 渋滞ポイントの定義

一般道路(DD内) … ポイント(交差点等)に起因する最大渋滞長が1,000m以上、又はポイントの最大通過時間が10分以上の箇所等

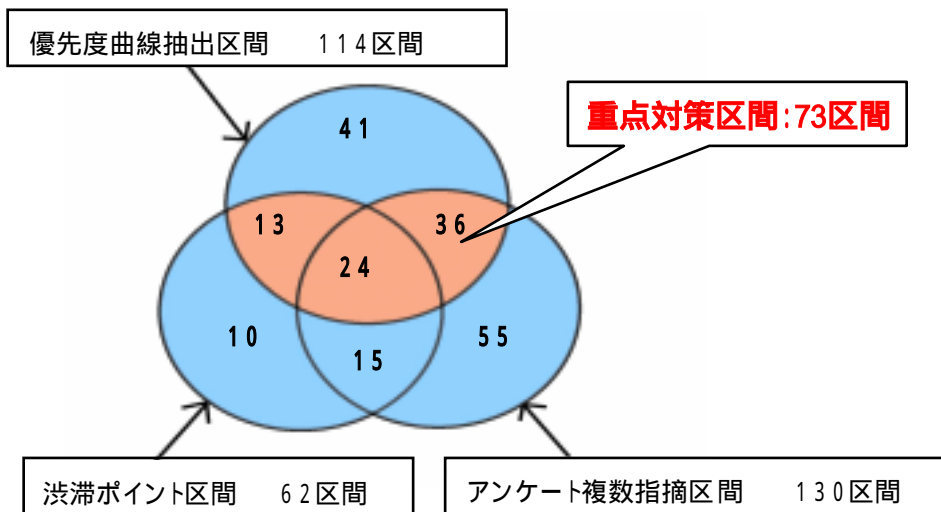


図 九州における対策必要箇所の抽出事例

### アンケート指摘箇所

「道路を利用する立場から不満と思っている具体的な場所とその理由」についての問いに対する結果  
 [不満理由] 1位:交通渋滞 2位:歩道及び路肩の狭隘について  
 [不満の具体的な路線・箇所]

道路種別	特定できた路線数	延べ箇所数
高速道路等	5	13
主要国道	19	648
補助国道	49	400
県道	220	432
市町村道	181	339
計	474	1,832

[特定できた具体的な渋滞に関する不満路線・箇所]  
 国道3号 黒崎駅前 国道202号 長崎駅前  
 国道3号 基山町付近 国道57号 熊本東BP など

# 1.これまでの取組み

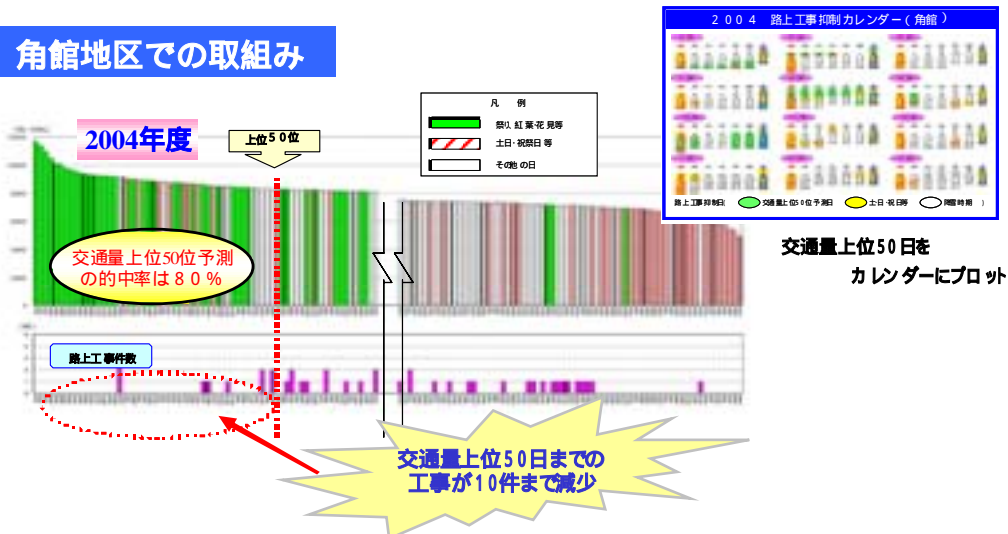
(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
 好事例の収集・情報提供

## 好事例：〔東北〕路上工事時間の縮減 (カレンダー方式)

祭りや花見・紅葉シーズンなど、渋滞する可能性の高い交通量上位50日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を選んで路上工事の実施計画を立案。この結果、約6,000時間の工事規制による待ち時間を削減。

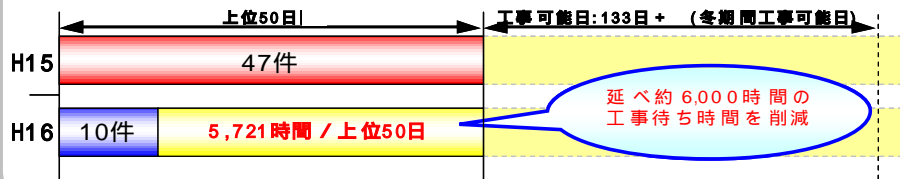
### カレンダー方式による路上工事抑制効果の検証・・・「気づき」

#### 角館地区での取組み



交通量上位50日の路上工事縮減率: 78.7%

(交通量上位50日に47件の路上工事が実施されていたH15に対し、H16は10件まで減少)



### 今後の検討課題

#### 角館地区での試行結果を踏まえて

東北管内全域に  
 カレンダー方式を展開

効果の拡大

工事抑制日に配慮した  
 適切な工期の設定

施工業者への配慮

# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
 好事例の収集・情報提供

## 好事例：〔中部〕経常経費の縮減への取組み

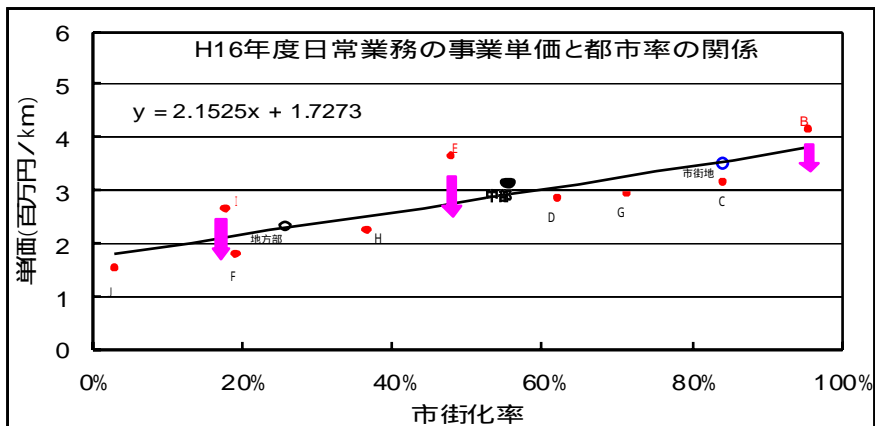
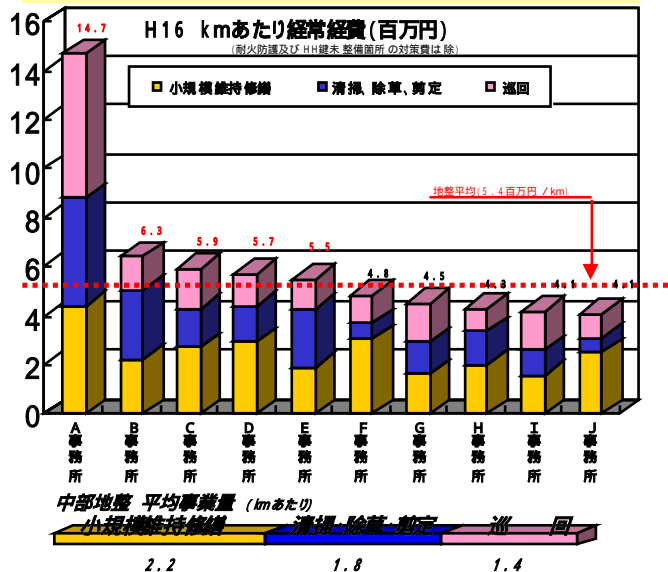
経常経費の地域要求と配分額に格差があったため、経常経費のうち、日常管理費と市街化率の関係をを用いて、kmあたり単価の高い事務所についてコスト縮減を図る取組み。

経常経費については、将来的(H19を目安)に各事務所が標準的になるよう計画的に配分  
 各事務所のkmあたり単価の高い事務所について、将来的に地整標準になるよう  
 段階的にコスト縮減を図る。(路線及び地域特性については別途考慮)  
 kmあたり単価が地整標準以下の事務所については、前年度並みの予算を配分  
 自専道のみ管理事務所(A事務所)については、接続している東名阪自動車道(JH)等の管理実態との対比を検討。(H17)

単価の高い事務所(4事務所)は、経常経費縮減。  
 経常経費内の予算配分は、各事務所の判断(マネジメント)で計画。

日常管理費(清掃、除草、剪定、巡回)の高い3事務所については、目標をもって維持管理に当たる。

\*市街化率は、DID延長及道路両側に人家が連担し、市街部を形成している地域の延長率



\*日常管理費：清掃、除草、剪定、巡回に関する費用

経常経費：日常管理費 + 小規模維持修繕費

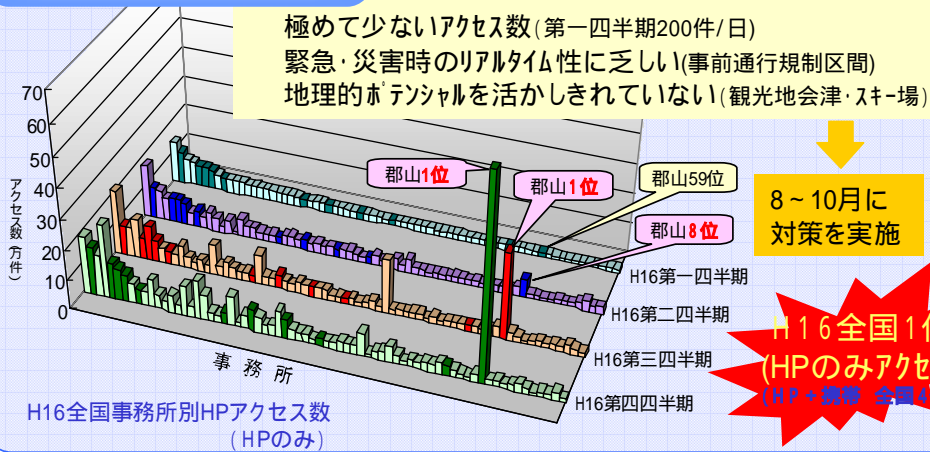
# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
 好事例の収集・情報提供

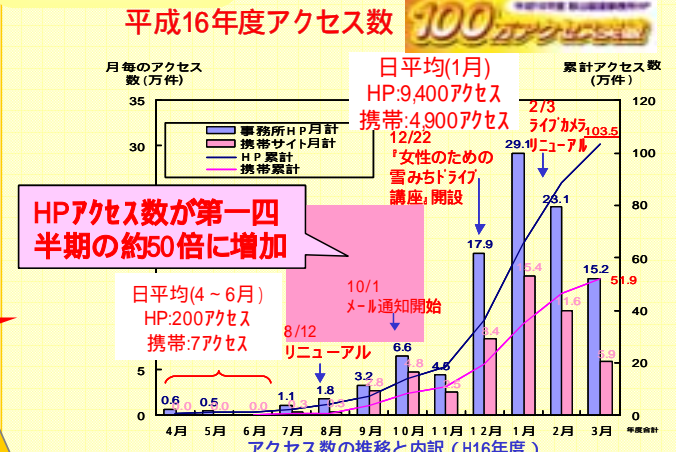
# 好事例：〔東北〕ホームページの工夫

郡山国道事務所では、緊急・災害情報等を充実させた他、国道に設置したカメラからのライブ映像を掲載するなどの工夫を行った。また、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」を開始した。

## これまでの問題と課題



## 取り組み成果



## 対策内容

8/12  
**ライブ画像発信、緊急・災害情報発信**

・必要な情報が速やかに入手出来る構成

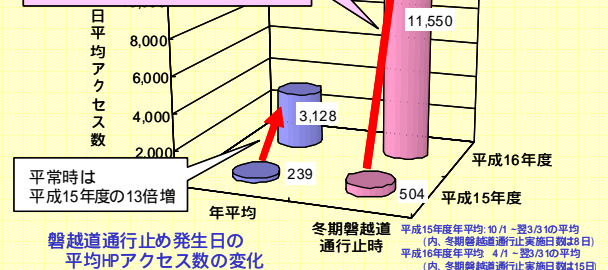
10/1  
**道路情報+「気象情報、地震情報」のメール通知サービス**

・申込者数 2283人(H17.5.10現在)



郡山国道事務所HPトップ画面

**冬の磐越道通行止め時のHPアクセス数は平成15年度の23倍増**



# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定

好事例：〔九州〕ちやく<sup>2</sup>プロジェクトの推進(1/2)

好事例の収集・情報提供

事業の効率化： 規格・構造の見直し、スピードアップの工夫  
対象事業選定： 投資効果が高い、進捗の環境が整っている、  
選択と集中で5年以内に供用可能

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

「有言実行の道づくり」

ポイント1

## 一般への情報提供充実

- 現場での明確な情報発信
- 説明責任の向上

ポイント2

## プロジェクト管理の強化

- 関係者の意識統一
- コスト管理とスケジュール管理

# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定

## 好事例：〔九州〕 ちゃく<sup>2</sup>プロジェクトの推進(2/2)

好事例の収集・情報提供

### 事業の効率化(供用単位への分解)

- 「ちゃくプロ」では、それぞれの事業箇所を供用可能区間単位(例えば2～4 km)に分解。
- より少ない費用で早期に効果を発揮するように計画調整された状態で「選択と集中」により5年以内の供用を目指す区間を検討。

### 国道3号 黒崎バイパスの例

#### ちゃくプロ目標 舟町ランプ～陣原ランプL=2.9km(2/4)

#### 効率的な整備計画の立案

・北九州市と連携し、街路と連携した整備計画を策定

最小限の投資で連続的なネットワークの確保が可能  
**約8年間**の早期供用が図れる

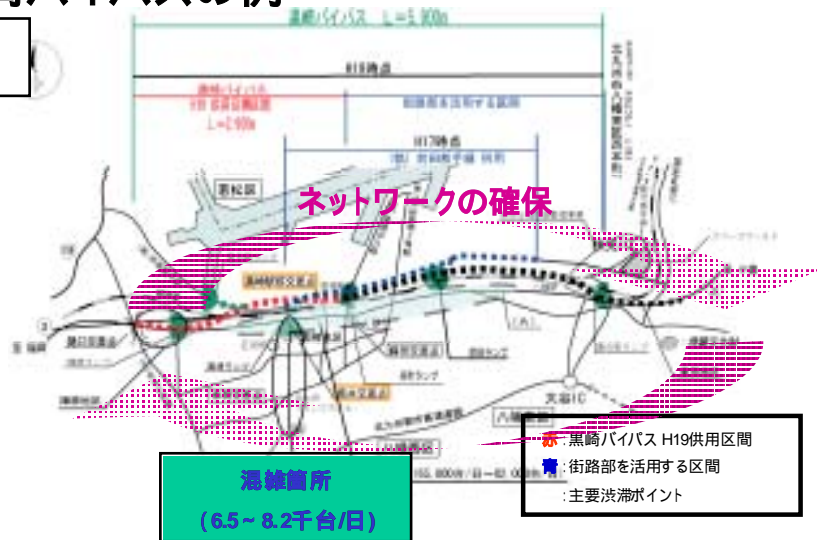
黒崎BPの年間投資額を  
40億円/年(H17実計程度)と仮定

#### 自治体の協力体制の確保

本線工事のための埋設物移設計画策定、  
占用企業者との調整を北九州市が中心になって実施

初期投資額の比較  
(H15以降残事業費)

ケース	事業費 (億円)
街路活用 (2.9km先行整備)	232
街路活用無し (BP全線整備)	550





# 1.これまでの取組み

(1)(2)道路行政マネジメントガイダンスの策定  
 好事例の収集・情報提供

# 好事例の共有

各分野において参考となる取組みを実践している事例をとりまとめ、好事例としてイントラネットにて共有している。

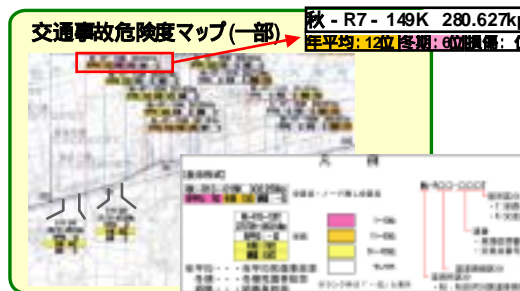


平成17年1～2月のマネジメントヒアリングを踏まえ、平成17年3月からイントラネットにて好事例を共有している

「工夫」「評価」等のマネジメント分類のみでなく、「交通安全」「渋滞」等のマネジメントガイダンスに掲載した5施策分野を含めた10の施策分野に事例を分類している。

## 1. 交通安全

秋田 交通事故危険度マップ

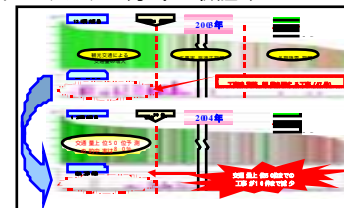


沖縄 交通安全カルテ



## 3. 路上工事

秋田 カレンダー方式の取組み



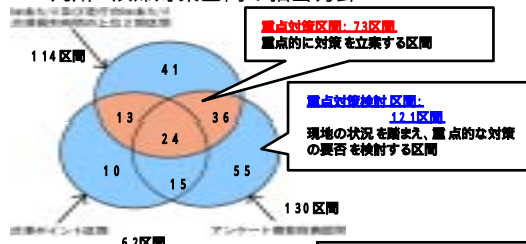
## 4. 管理

四国 生命線指数



## 2. 渋滞

九州 渋滞対策区間の抽出方針



## 5. コミュニケーション

中国 説明看板の改善

今後の規制内容を詳細に表示し、交通への影響を軽減



242事例をイントラネットに掲載・情報共有

# 1.これまでの取組み (3) 地方版の達成度報告書・業績計画書の策定

各地域毎に地域の実態を踏まえて、地方版の達成度報告書・業績計画書を策定している。

## 策定状況

### 41都道府県で公表 (H17.3.31時点)

- 6月 愛知県 (平成16年6月30日 全国版)
- 7月 青森県・秋田県・岩手県
- 8月 山形県・宮城県・新潟県・沖縄県
- 9月 徳島県・香川県・愛媛県・高知県・島根県・(四国地区)
- 10月 北海道・福島県・石川県・鳥取県・山口県
- 11月 東京都・千葉県・埼玉県・茨城県・栃木県・滋賀県・広島県
- 12月 神奈川県・長野県・山梨県・静岡県・岐阜県・奈良県・  
和歌山県・福岡県・熊本県
- 2月 三重県・京都府
- 3月 福井県・兵庫県・群馬県・大阪府・富山県



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「ちゃくちゃくプロジェクト2003/2004」を平成17年7月に公表しており、それを含めると、46都道府県で公表済み



# 【道路行政マネジメントのこれまでの取組みと課題】

## これまでの取組み

(1) 道路行政マネジメント  
ガイダンスの策定と  
好事例の収集・情報提供

(2) マネジメントヒアリング  
の実施

(3) 地方版の達成度報告書・  
業績計画書の策定

## 課題

道路行政マネジメントの取組  
みを実施しているが国民の  
満足度は低い。

道路行政マネジメントは職  
員に十分定着していない

中央レベルでは、平成16  
年度の評価結果を平成17  
年度の予算・施策に初めて  
反映させたところ。  
現場レベルでは、短期に効  
果が発現するソフト系施策  
の評価結果は、次年度の  
施策に反映させている。実  
施に短くとも2年程度時間  
がかかる事業系の施策は、  
平成17年度以降に施策の  
評価結果を次年度の施策  
に反映させることが出来る。

## 2. 道路行政マネジメントの現状の課題

**課題：道路行政マネジメントの取組みを行っているが、道路行政に対する国民の満足度はまだまだ低い。**

1. 調査の目的 住民の道路全般に対する満足度および満足・不満の理由を把握し、道路行政改善の基礎資料とする。
2. 調査の方法 ホームページへ掲載し、インターネット利用によるアンケートを実施。  
平成17年度 調査実施期間：平成17年5月19日～平成17年6月12日（回答者数：21,531人）  
全国を対象とした道路全般満足度調査は、平成14年度から1年ごとに実施。
3. 設問項目 15項目（内訳：道路全体（1項目）、道路の種類毎（3項目）、満足・不満の理由（10項目）、現在の道路行政（1項目））
4. 回答分類 5段階（5点（非常に満足）> 4点> 3点（どちらともいえない）> 2点> 1点（非常に不満）、分からない）

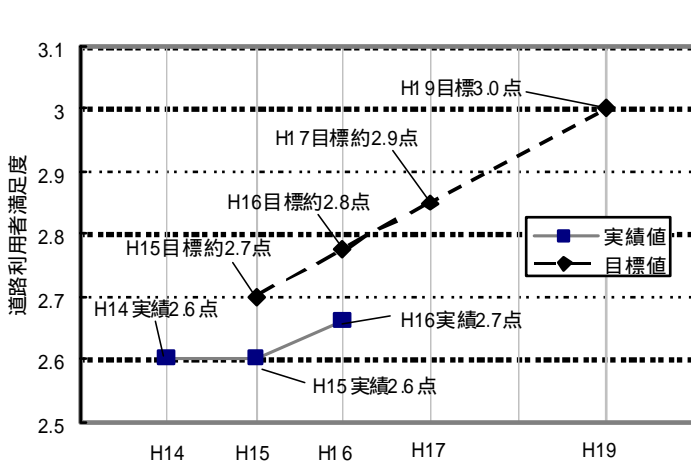


図 道路利用者満足度

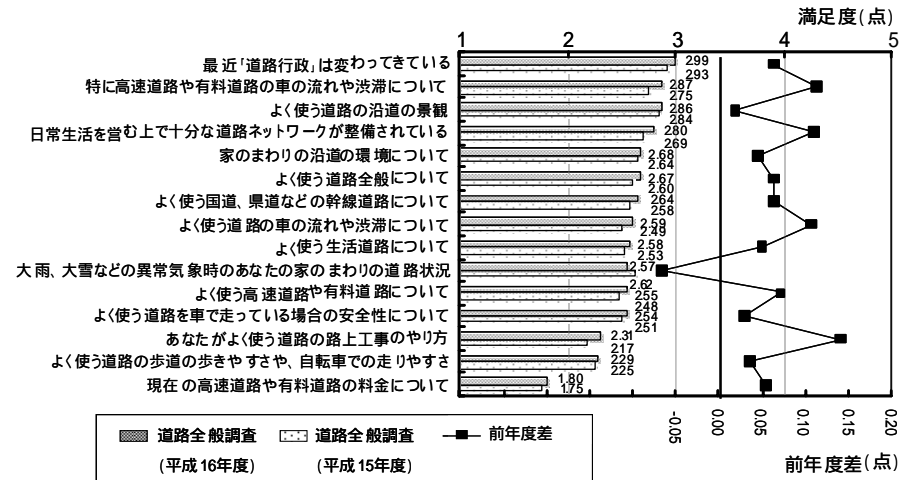
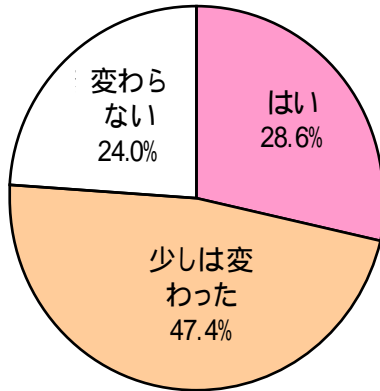


図 満足度調査結果 (設問項目別)

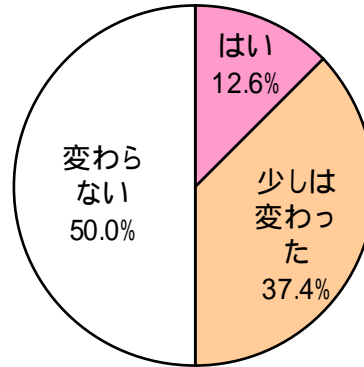
## 2. 道路行政マネジメントの現状の課題

**課題** : 道路行政マネジメントは職員に十分定着していない。

平成16年度 東北地方整備局等の職員へのアンケート調査結果より



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？

〔「はい、少しは変わった」と回答した人のうち〕

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。(回答数:678人)

[調査期間:H16.10.4(月)~H16.10.20(水)]

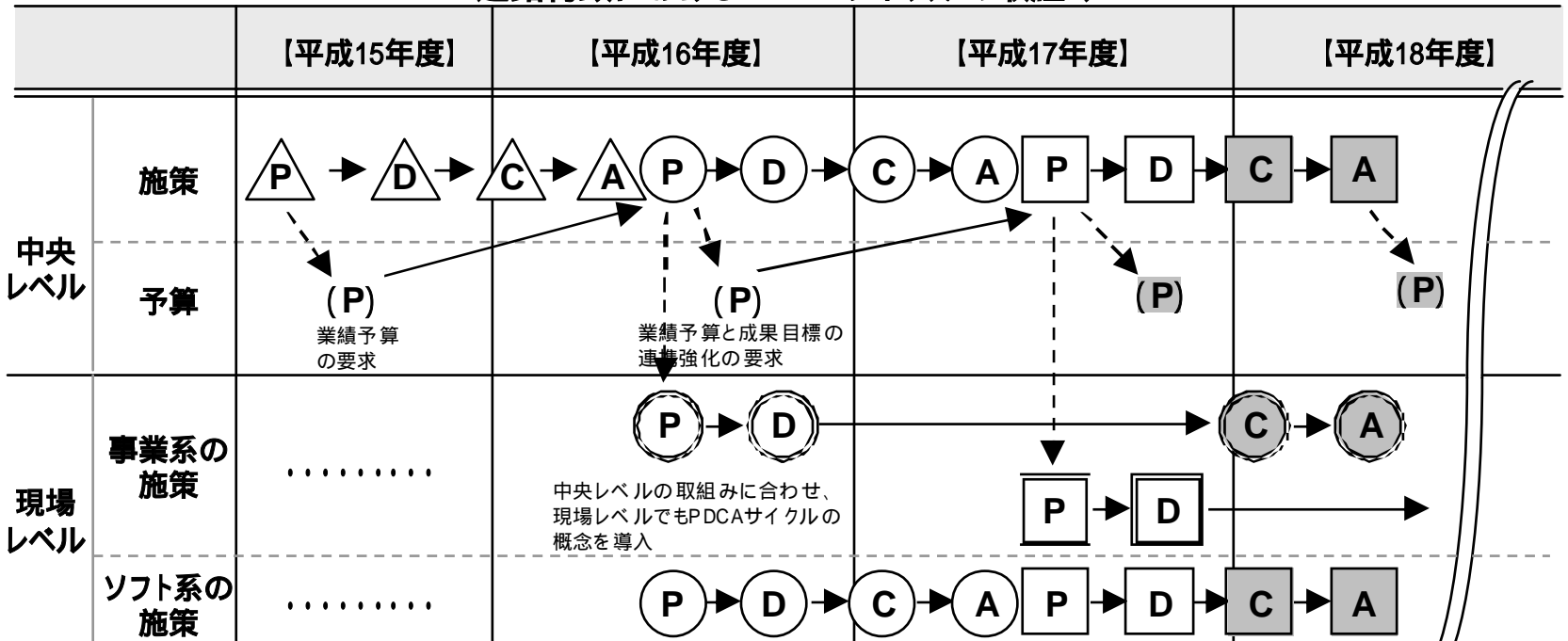
### 個人の意識の変化とマネジメント成果の認識

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。

## 2. 道路行政マネジメントの現状の課題

**課題** : 中央レベルでは、平成16年度の評価結果を平成17年度の予算・施策に初めて反映させたところ。  
 現場レベルでは、短期に効果が発現するソフト系施策の評価結果は、次年度の施策に反映させている。実施に短くとも2年程度時間がかかる事業系の施策は、平成17年度以降に施策の評価結果を次年度の施策に反映させることが出来る。

道路行政におけるPDCAサイクルの取組み



# 【道路行政マネジメント課題と今後の取組みの方向】

## これまでの取組み

(1) 道路行政マネジメント  
ガイダンスの策定と  
好事例の収集・情報提供

(2) マネジメントヒアリング  
の実施

(3) 地方版の達成度報告書・  
業績計画書の策定

## 課題

道路行政マネジメントの取組  
みを実施しているが国民の  
満足度は低い。

道路行政マネジメントは職  
員に十分定着していない

中央レベルでは、平成16  
年度の評価結果を平成17  
年度の予算・施策に初めて  
反映させたところ。  
現場レベルでは、短期に効  
果が発現するソフト系施策  
の評価結果は、次年度の  
施策に反映させている。実  
施に短くとも2年程度時間  
がかかる事業系の施策は、  
平成17年度以降に施策の  
評価結果を次年度の施策  
に反映させることが出来る。

## 今後の取組み

(1) 出先事務所でPDCA  
サイクルを実施

- ・各機関の役割分担の明確化
- ・出先事務所でPDCAサイクルを実施
- ・地域の課題を踏まえた指標の設定
- ・事業進捗管理とコスト縮減の推進

(2) 道路行政マネジメン  
トガイダンスの改善

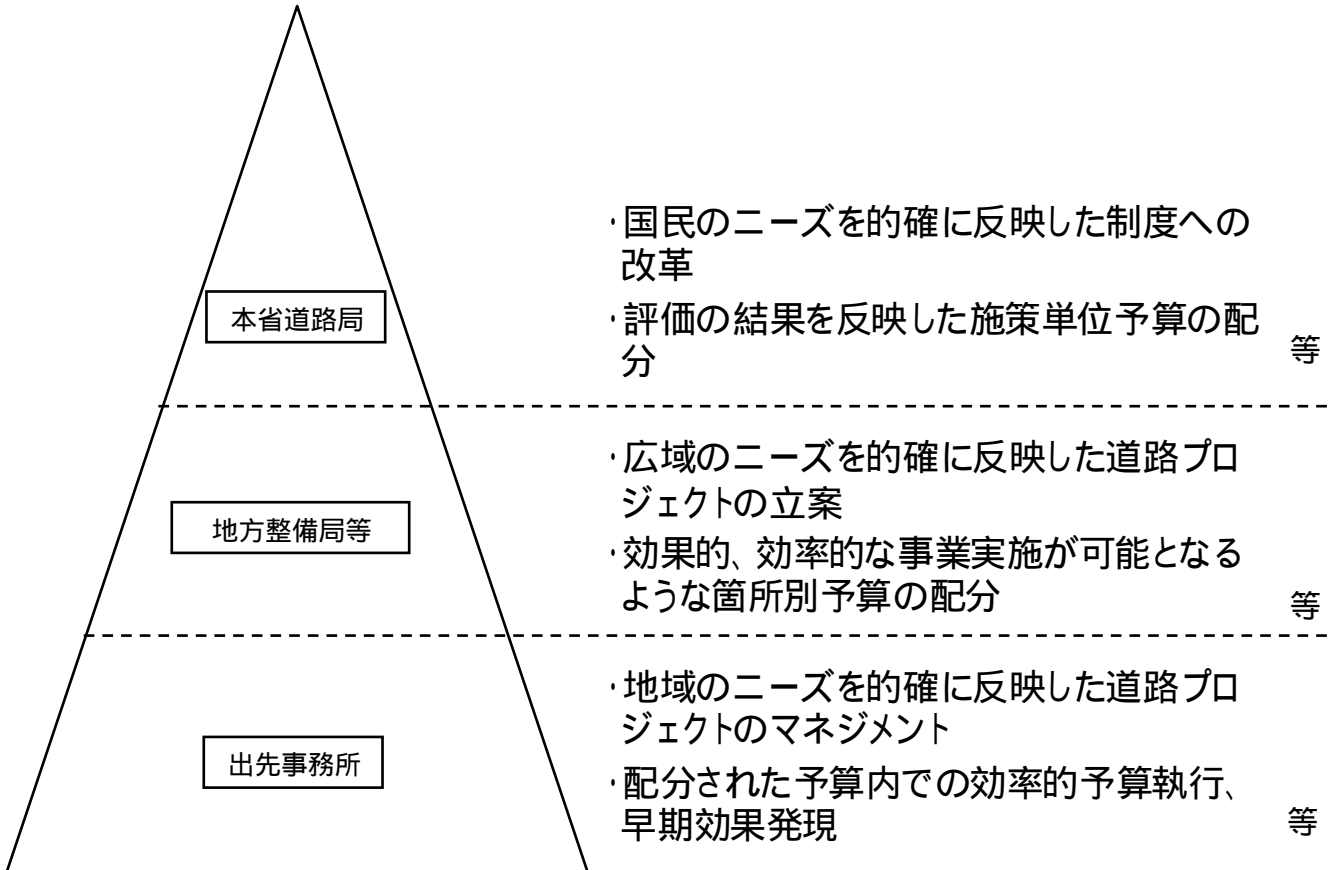
- ・道路行政マネジメントガイダンス  
へCheck、Actionのプロセスを  
記載するとともに、地域の課題を  
反映した指標についても記載。

# 3. 今後の取組み (1) 出先事務所でPDCAサイクルを実施-1

[各機関の役割分担の明確化]

## 取組み : 各機関の役割分担の明確化

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



# 3. 今後の取組み (1) 出先事務所でPDCAサイクルを実施-2

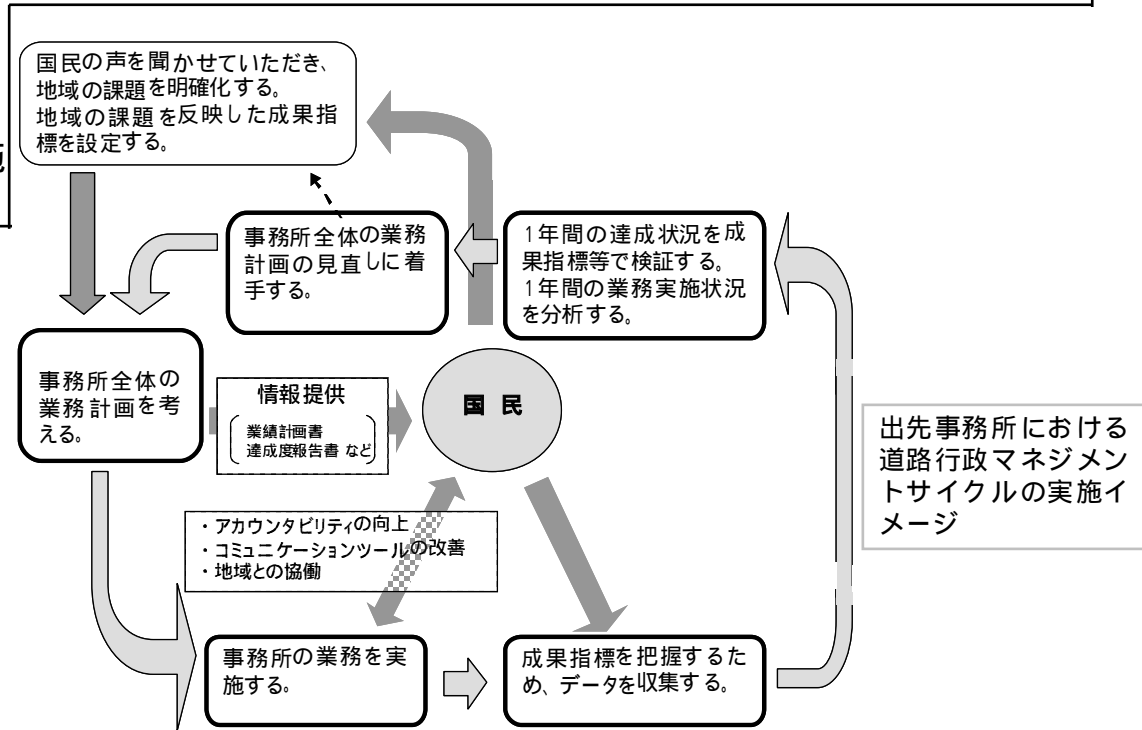
[出先事務所でPDCAサイクルを実施]

## 取組み : 出先事務所でPDCAサイクルを実施

先行事務所 でマネジメントの取組みを地域・事務所の課題に合った形で実際に実施し、その取組み内容を他の出先事務所への浸透を図る。

- ・ Check、Actionのプロセスを実施
- ・ 国民との双方向コミュニケーションの実施
- ・ 国民と協働するマネジメントの実施
- ・ 事業進捗管理とコスト縮減の推進

道路行政マネジメントの取組みを地域・事務所の課題に合った形で先行的にトライアルする出先事務所



事務所の内部経営 (例: 電気代など事務所の経費削減、アカウンタビリティの向上方策などの業務の実施方法 等)

### 3. 今後の取組み (1) 出先事務所でPDCAサイクルを実施-3

[地域の課題を踏まえた指標の設定]

#### 取組み : 地域の課題を踏まえた指標の設定

地域単位で指標を設定すると、地域のニーズを的確に捉えたマネジメントサイクルの実施が可能になる。

##### < 全国版の指標 >

##### 17 指標

- ・道路渋滞による損失時間
- ・路上工事時間
- ・道路交通における死傷事故率
- ・ホームページアクセス数
- ・ETC利用率

⋮

##### < 地域版の指標の例 >

##### 地域の課題を踏まえて設定される 指標の例 注)

- ・ゆきみち走行損失時間・金額
- ・整備中の高規格幹線道路に並行する現道の渋滞削減
- ・苦情件数の減少

⋮

注) 予定含む



### 3. 今後の取組み (2) 道路行政マネジメントガイダンスの改善

取組み: 道路行政マネジメントガイダンスへCheck、Actionのプロセスを記載するとともに、地域の課題を反映した指標についても記載

