

四国地方整備局における取り組み

平成18年3月14日

国土交通省 四国地方整備局

1. 四国における道路行政マネジメントの取組み



四国地方幹線道路協議会

国土交通省／徳島県／香川県／愛媛県／高知県
 西日本高速道路株式会社／本州四国連絡高速道路株式会社
 独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構

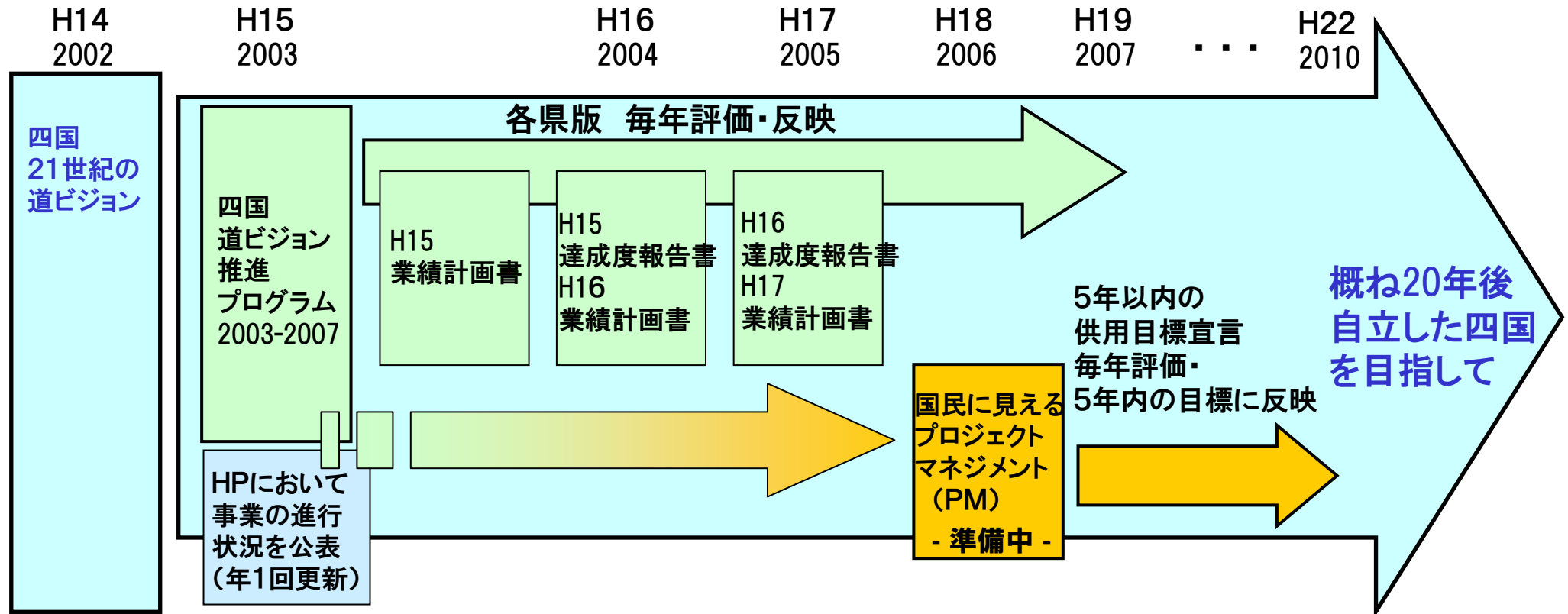


図 「四国21世紀の道ビジョン」の実現への流れ

2. 取り組みによって、どの様な成果が得られたか

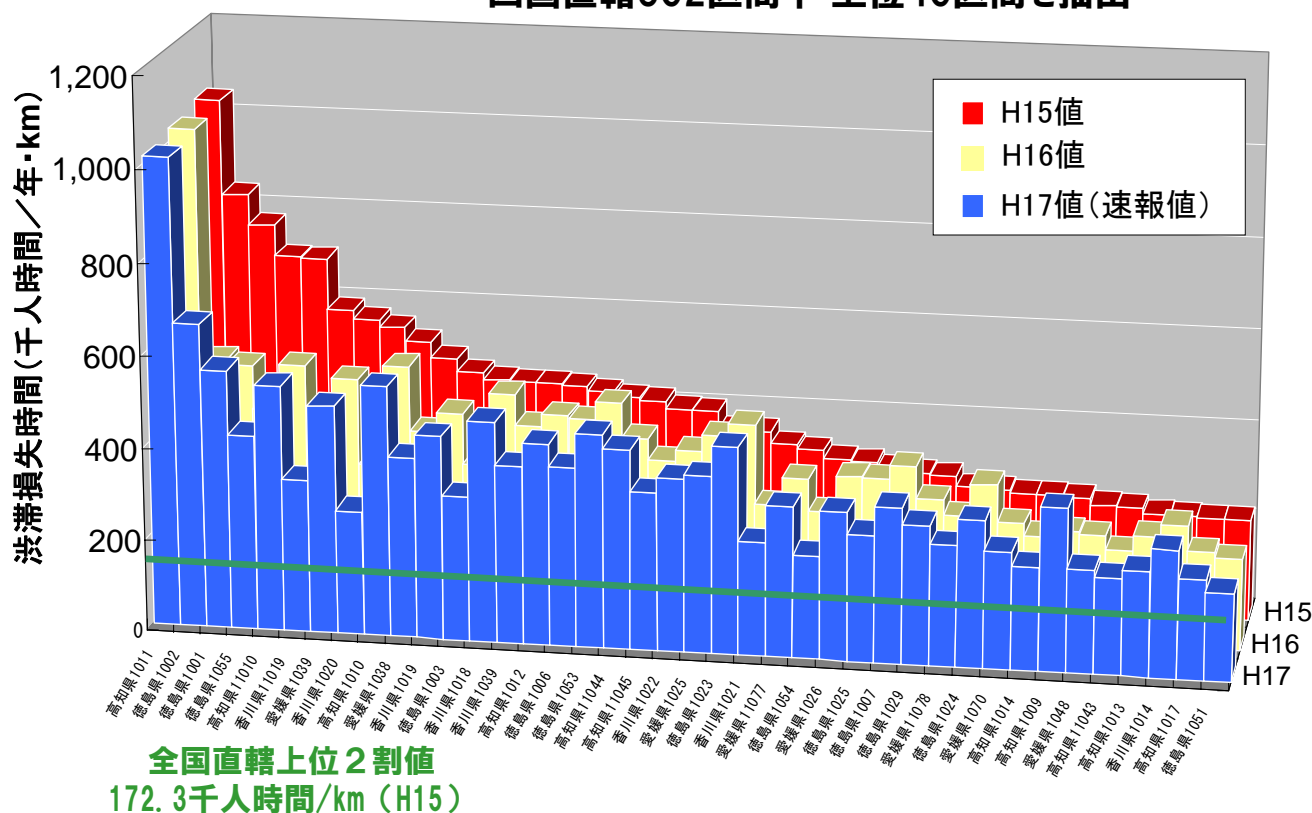
- ・事業の必要性や優先度を数値指標という「同じ土俵」で議論できるようになった。
- ・マネジメントが、調査系、工務系、用地系等各部署をつなぐ「横系」として機能するようになった。
- ・情報公開の姿勢が浸透した。
(特に、パンフやHP等の広報ツールは大きくレベルアップ)

3. 現場で発生している課題や問題(1/4)

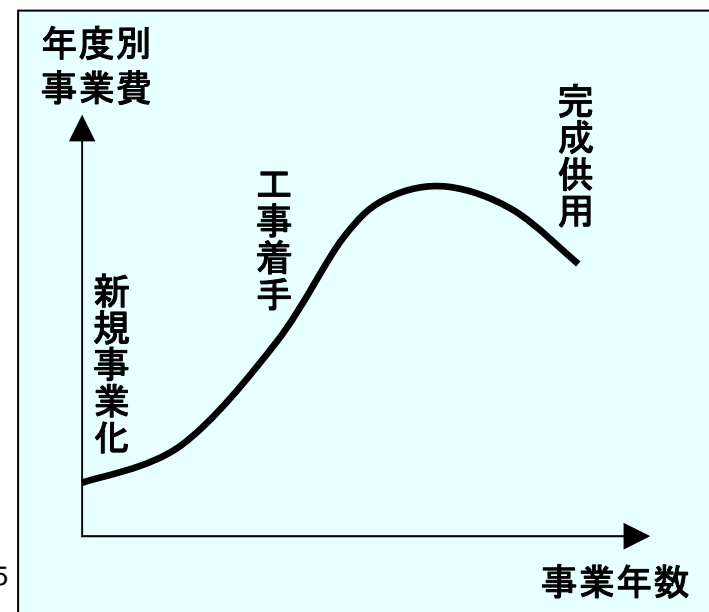
① マネジメントと投資のリンケージについて

- イ) マネジメントサイクル(1年)と事業期間(改築事業であれば10年)にはギャップがあり、単年度の指標変動を予算配分に反映させることに無理が存在。

渋滞損失時間の経年変化 (H15値による降順グラフ)
四国直轄302区間中 上位40区間を抽出



事業年数と年度毎の事業費の標準的な推移



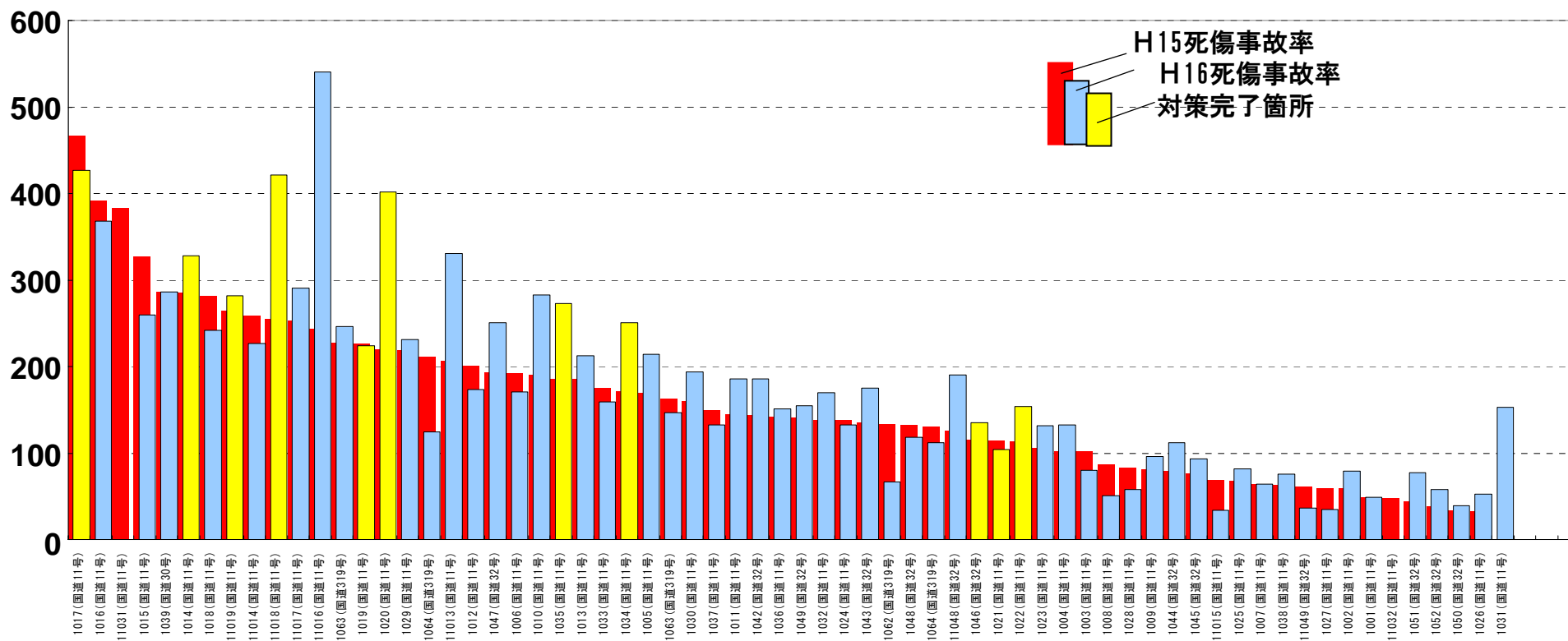
3. 現場で発生している課題や問題(2/4)

① マネジメントと投資のリンケージについて

ロ) 道路行政としてアカウンタブルな領域が大きい指標(死傷事故率等)の投資効果の判断をどうするか。(投資と成果が必ずしも一致しない可能性)

死傷事故率
(件/億台キロ)

香川県の直轄国道における死傷事故率のH15降順値とH16値の比較グラフ



香川県内のセンサス区間

3. 現場で発生している課題や問題(3/4)

① マネジメントと投資のリンケージについて

- ハ) 指標間の重要度の判断が難しい。
 (例えば、都市部の渋滞対策と山間部の防災対策のどちらを重視するか。)

H16 渋滞損失時間3Dグラフ



生命線指数3Dグラフ



生命線指数 評価値										
通行規制 区間	迂回路 (並行高 速道路)	震災対策 箇所(橋 梁)	通行規制区間外				平面線形 不良箇所 R<60m	津波浸水 予想エリア		合計
			冠水実績	越波規制 実績	防災ラン クI	防災ラン クII				
+2.0	+2.0	+0.5	+0.5	+0.5	+1.5 (0.1)	+0.5	+1.0	+2.0		MAX 10.0

生命線指数の算出方法

- ・センサス単位毎に算出
- ・9種類の要素で評価 (最大10ポイント)

- 5ポイント以上
(平均値の約3倍以上)
- 3. 5~5ポイント
(平均値の約2~3倍)
- 3. 5ポイント未満
(平均値の約2倍未満)

3. 現場で発生している課題や問題(4/4)

②マネジメントの方向性について

- ニ) 現場では、「アウトカムからスタート」し「PMにシフト」しているという受け止め方。
(方向性が見えないという戸惑いもあり)

- ホ) 各主体の「立ち位置」(どの主体が何を判断するのか)が未だ確立されていないという印象あり。
(システムとしての進展度なのか、即地的な成果の向上度なのか、etc...)

4. 課題や問題に対する考え(1/3)

①マネジメントと投資のリンケージについて(1/2)

イ) マネジメントサイクル(1年)と事業期間(改築事業であれば10年)にはギャップがあり、単年度の指標変動を予算配分に反映させることに無理が存在。

- ・予算配分にあたっては、既に立ち上がっている事業が多数存在する事実を考慮することがどうしても必要。
このため、指標変動をそのまま『毎年の配分』に反映させるのではなく、各事業の整備効果により『事業展開』に差をつけ、それを毎年の配分に反映させる方が現実的。
- ・一方、新規事業採択は、指標による分析が反映される典型的な場面であり、必要性が厳しくチェックされるべき。

ロ) 道路行政としてアカウントブルな領域が大きい指標(死傷事故率等)の投資効果の判断をどうするか。(投資と成果が必ずしも一致しない可能性)

- ・アカウントブルな領域が大きいアウトカム指標は、アウトプット指標に転換(翻訳)した上で使用する等、実態と合わせる工夫が必要。
- ・例えば、事故対策の場合、死傷事故率の変動そのものを成果とするのではなく、死傷事故率の高い区間数の何割で対策を「実施」したかで成果を計るなど。

4. 課題や問題に対する考え(2/3)

① マネジメントと投資のリンケージについて(2/2)

ハ) 指標間の重要度の判断が難しい。

(例えば、都市部の渋滞対策と山間部の防災対策のどちらを重視するか。)

・指標間の重みを最終的に判断するのは国民(住民)。
方法としては、直接アンケート等が考えられるか。

・ただし、当面は、住民ニーズを広範に把握している(はずの)行政サイドが価値判断を代行してマネジメントを行い、その結果をきちんと公表して信を問うていくという対応で許容されるのではないか。

4. 課題や問題に対する考え(3/3)

②マネジメントの方向性について

ニ) 現場では、「アウトカムからスタート」し「PMにシフト」しているという受け止め方。
(方向性が見えないというとまどいもあり)

- ・アウトカム指標もPMもマネジメントのパーツであり、これらが今後組み合わさっていくという理解を広める必要。(マネジメント・キャラバン、マネジメント研修等を通じて)
- ・特にPMは、事業展開のコントロールを通じてアウトカムと予算配分をつなぐ重要なパーツ。
- ・業績計画書とPM公表資料を一体化するなど、分かりやすい見せ方が必要か。

ホ) 各主体の「立ち位置」(どの主体が何を判断するのか)が未だ確立されていないという印象あり
(システムとしての進展度なのか、即地的な成果の向上度なのか、etc...)

- ・例えば、事業執行では、以下のように各主体の役割分担がはっきりしている。
 - 事務所: 個別事業の執行、予算要求
 - 整備局: 事務所間の事業間調整、ブロックとしての予算要求
 - 本省: ブロック間の調整、全国の予算要求
- ・マネジメントについても、そろそろ整理が必要ではないか