

# 昨年度の反省を踏まえ、道路行政を改善します

## ～ 道路行政マネジメントの成果 ～

(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ポイント)

### (1) 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策定

1年間の達成度を評価し、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」を策定しました。

### (2) 道路行政マネジメントの代表例

#### さらなる地域の安全・安心を確保するため防災・震災対策を推進

【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】

#### 平成16年度の取り組み

集中豪雨や大規模地震等の災害発生時には、地域の生活の中心都市の孤立を防ぎ、迅速な救援活動や緊急物資輸送を支援する救援ルートが不可欠であり、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对策等の防災対策を推進しているところです。

#### 平成16年度の取り組みの事後評価と今後の取り組み

特に橋梁の耐震補強について、平成7年の兵庫県南部地震以降、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強を推進し、耐震補強された橋梁は、新潟県中越地震においては特段の被災はありませんでした。しかし、全国的には緊急輸送道路の橋梁の耐震補強率は約5割に止まっています。

このため、「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」(平成17年度～平成19年度)を策定し、必要な対策を概ね完了することを目標に橋梁の耐震補強を推進していきます。

表1 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			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	直轄国道	都道府県管理道路	市町村道	計
跨線橋等	約9割	約6割	約9割	約3割	約3割	約3割
河川橋等	約3割	約5割				
<b>H16末現在、全体で約5割の実施率</b>						

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1.5m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。

## 踏切対策のスピードアップ【踏切遮断による損失時間】

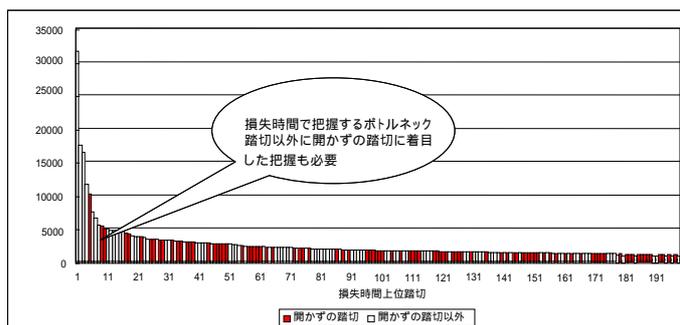
### 平成16年度の取組み

道路利用者の踏切遮断による損失時間の総量を直接反映できる指標として「踏切遮断による損失時間」を設定し、連続立体交差事業等の抜本的な対策によって、道路利用者の損失時間の総量が大きい踏切を中心に対策を実施してきました。

### 平成 16 年度の取組みの事後評価と今後の取組み

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分かりました。

このため、「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します。



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

図 1 損失時間上位のうちの開かずの踏切箇所（左）、鉄道事業者別の開かずの踏切箇所数

### (3) 道路行政マネジメントの取組み

双方向コミュニケーションの取組み、地域の特性を踏まえたデータの収集、分析手法の改善  
国民と行政の間の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取組みを進めます。また、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ます。

#### 道路利用者による評価を路上工事の実施方法改善に反映

毎月の路上工事時間を集計して結果をホームページ等で公表するとともに、路上工事において工事実施者や工事理由等が一目で分かる看板に改善するなど、路上工事縮減に向けたマネジメントの強化を図りました。さらに、東京23区の直轄国道において、「問合せ番号」を工事看板に付けることにより、道路利用者が「問合せ番号」を使ってホームページや携帯電話から詳細な工事情報に簡単にアクセスできる仕組みを導入するなどした結果（平成16年度末までの約4ヶ月間で、約250,000件のアクセス）、平成14年度と比べて路上工事時間を約3割削減しました。



図2 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

#### 課題や反省を踏まえた取組みの改善を検討

データを分析すると、道路利用者満足度調査において満足度は増加したものの、依然として路上工事に対する不満は高い状況にあることが解りました。さらに、地方部では路上工事に占める道路補修工事の割合が約7割と高く、道路補修工事について更なるマネジメントに取組む必要があることが解りました。これらのことから、今後は、路上工事の連絡調整を実施する地域の会議を活用するなど、地域の実情を踏まえた、よりきめ細やかな路上工事の縮減に取り組んでいきます。

地域特性から交通量の増加が予測される日に路上工事を抑制

国土交通省東北地方整備局秋田河川国道事務所では、国道 46 号の平成 15 年度の交通量を日単位で調査した結果、祭りや花見・紅葉シーズン中には交通量が増大し、渋滞しやすい傾向にあることが判明しました。この分析結果を元に、平成 16 年度には、渋滞する可能性の高い上位 50 日を予測してカレンダーに明示し、これらの日を避けて路上工事の実施計画を立案しました。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 時間縮減しました。



図3 路上工事抑制カレンダーの概要

より効率的な予算配分の実施と、即効性の高い施策の導入

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いました。また、即効性のある取組みにより渋滞緩和などの成果を上げています。

より効率的な予算配分

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しています。



〔九州の渋滞損失時間〕

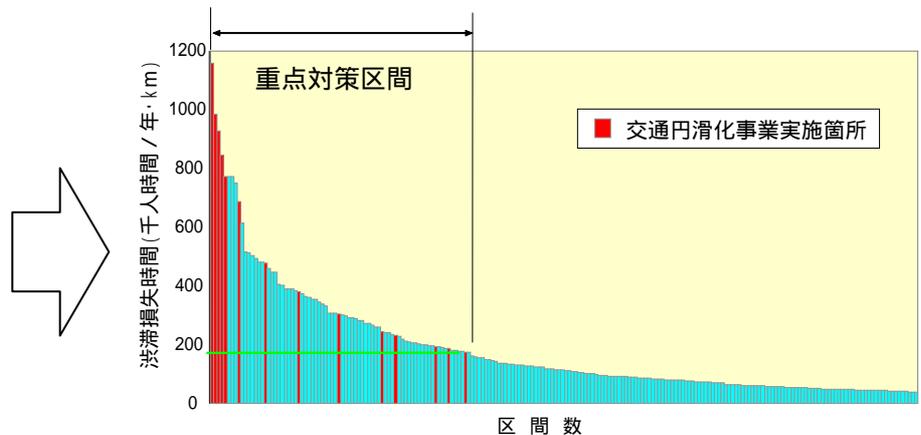
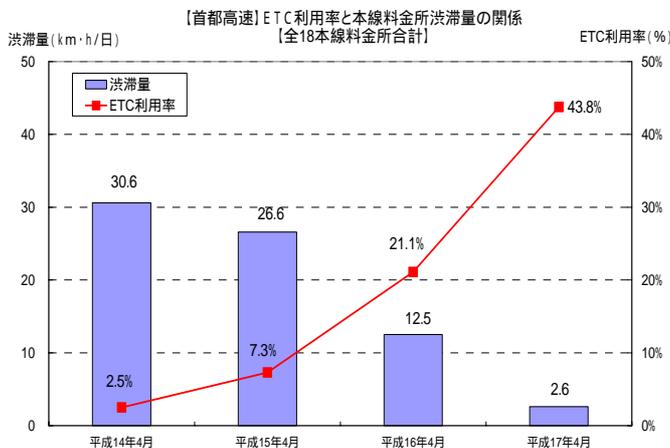


図 4 優先度明示方式による事業実施区間の抽出

即効性のある ETC 施策の推進を通じた ETC 利用率の向上による渋滞解消と CO<sub>2</sub> 排出量削減効果

ETC 利用率の向上により、料金所渋滞の解消による経済効果（年間約 2,700 億円）と CO<sub>2</sub> 排出量削減効果（年間約 13 万トン）を確認しました。



・高速道路の料金所渋滞を緩和・解消  
 利用率 50% で  
 経済効果: 年間約 3,000 億円

・地球温暖化の防止に寄与  
 利用率 50% で料金所周辺の  
 CO<sub>2</sub> を年間約 2 割 (年間約 20 万トン) 削減

**現時点 (利用率 40%)**  
 うち 年間約 2,700 億円  
 うち 年間約 13% (年間約 13 万トン) 削減

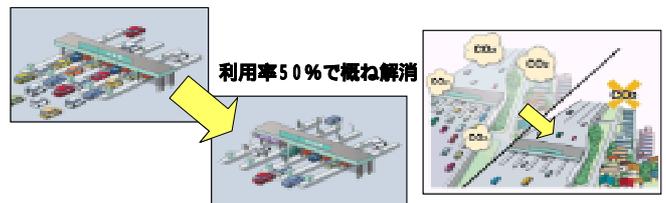


図 5 ETC 利用率の向上による渋滞解消と CO<sub>2</sub> 排出量削減効果

### 成果と直結した予算配分の実施

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ます。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）を導入しており、平成 17 年度予算では、1 年間のマネジメントの実績を踏まえ、評価と予算の連携を強化しています。

更なる交通安全対策の重点実施のため、平成16年度より導入している施策単位予算による重点投資

平成16年度の死傷事故率（全国）は、対前年度比0.4%増加（暫定値）して120件/億台キロとなり、2年連続で後退しました。

平成17年度は、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）」の政策評価と予算の連携強化に関する指摘を先駆けて導入している業績予算（施策単位予算）を活用して、重点的な対策を実施します。

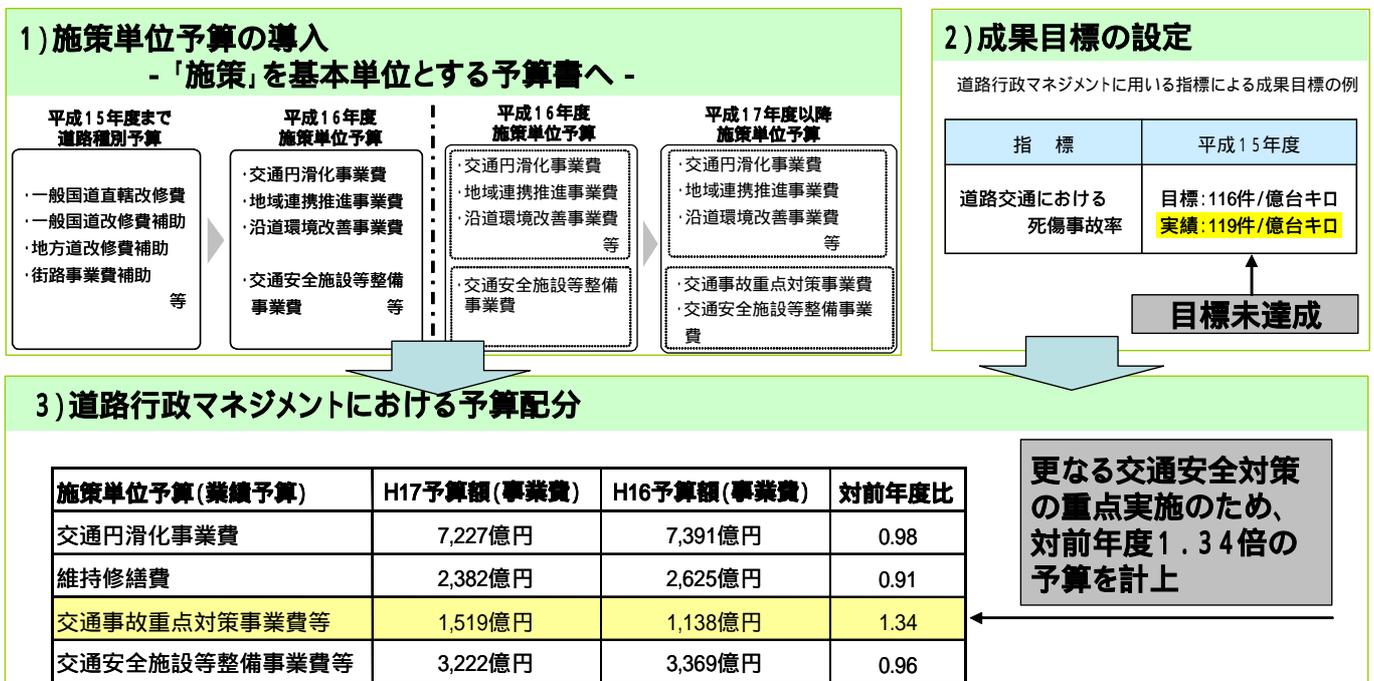
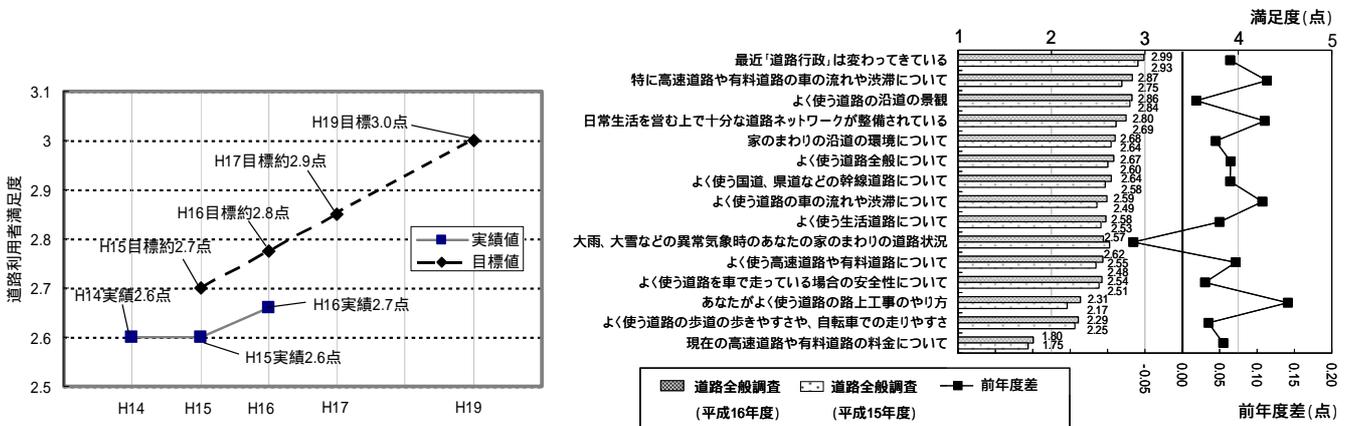


図 6 業績予算（施策単位予算）を導入

### (4) 道路利用者満足度が初めて上昇に転じる

道路行政においては、平成 15 年度より、政策の評価システムを核とする新たな道路行政運営の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

平成 16 年度は、1 年間の取組みを評価し、次の施策に生かすマネジメントサイクルが一巡した初めての年であり、より効率的なデータ収集体制を確立し、分析手法の改善を図ったほか、業務運営の仕組みの評価を行うことができました。道路行政マネジメントの取組みの結果、道路利用者満足度は、平成 16 年度に 5 点満点中 2.7 点となり、平成 14 年度に道路利用者満足度調査を開始して以来、初めて上昇に転じました。



平成 17 年 5 月 19 日から 6 月 12 日にかけて、道路サービスに対する道路利用者の満足度について、インターネットを用いた調査を実施。全国より 21,531 人から回答を得られた。

図 7 道路利用者満足度調査結果

#### 道路利用者満足度が上昇した項目の例

- ・ 路上工事のやり方など路上工事に関する事項

道路利用者への路上工事情報提供の充実や外部評価の強化等の取組みを推進した結果、国が管理する全国の国道における路上工事時間が平成 14 年度と比較して約 3 割の縮減を達成したこと等が影響したものと考えられます。

- ・ 車の流れなどの渋滞に関する事項

E T C 利用率が昨年度末の 16% から平成 17 年春は 47.3% (日別データ：平成 17 年 6 月 16 日) になるなど、E T C 関連施策などの即効性のある取組みが成果を上げたことに加え、東海環状自動車道の開通により環状内側の交通量が大幅に減少(高速で 8% 減少、一般国道で 1~5% 減少)するなど、渋滞対策を着実に進めているためと考えられます。

#### 道路利用者満足度が下降した項目の例

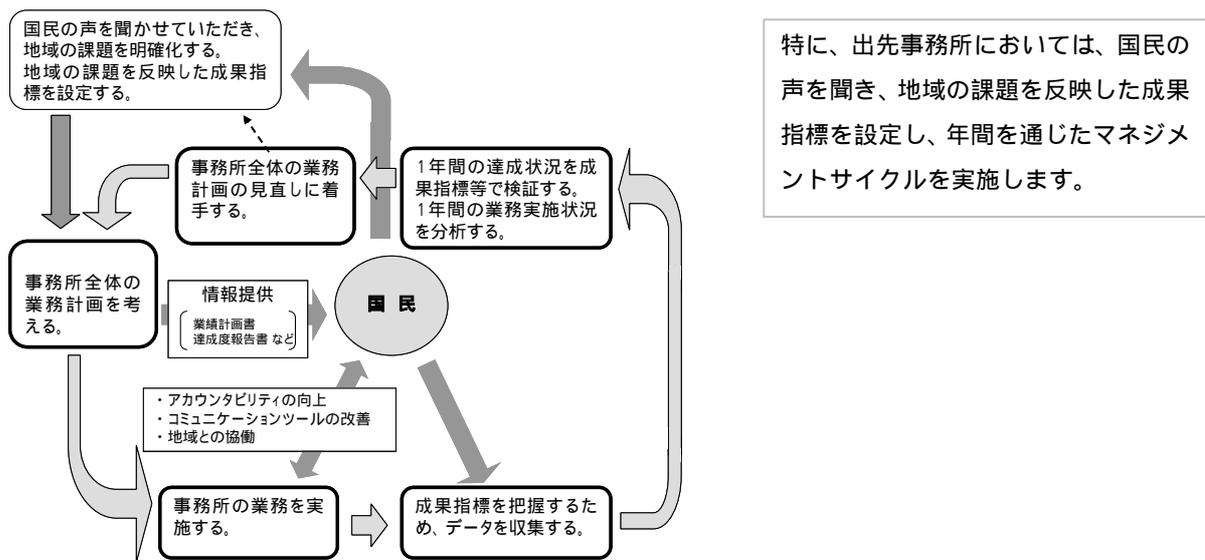
- ・ 異常気象時の道路状況などの災害に関する事項

観測史上最多の 10 個の台風上陸、4 年ぶりの全国的な豪雪等の自然災害が影響したものと考えられます。

### (5) 道路行政マネジメントの浸透と定着

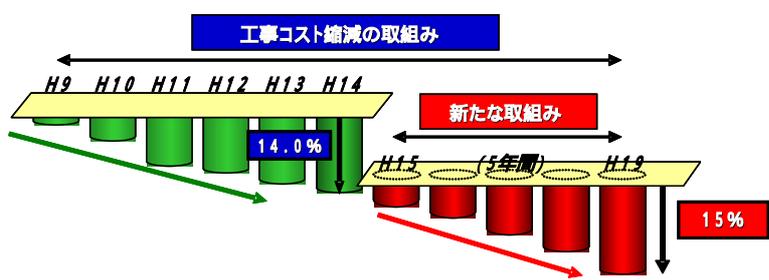
地域ニーズに即した取組みを進めるため、各機関の役割分担等を明確にした上で、国民との双方向コミュニケーションをとりながら道路行政マネジメントの浸透と定着を図ります。

特に、事業進捗管理とコスト縮減は重点課題と位置づけ、取組みを強化します。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」を追加します。



特に、出先事務所においては、国民の声を聞き、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します。

図 8 地域における道路行政マネジメントの浸透と定着のイメージ



道路整備事業の工事コストは、平成 14 年度には平成 8 年度比 14.0%縮減。平成 15 年度からは、平成 14 年度までの取組みに加え、公共工事のすべてのプロセスを見直す新たな取組みである「コスト構造改革」に着手しています。

図 9 コスト縮減の取組み