

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 ～

(道路行政マネジメントの取組みの例)

■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】

①平成 16 年度の取組み

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。

②平成 16 年度の取組みの事後評価と今後の取組み

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				
H16末現在、全体で約5割の実施率						

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。

■踏切対策のスピードアップ【踏切遮断による損失時間】

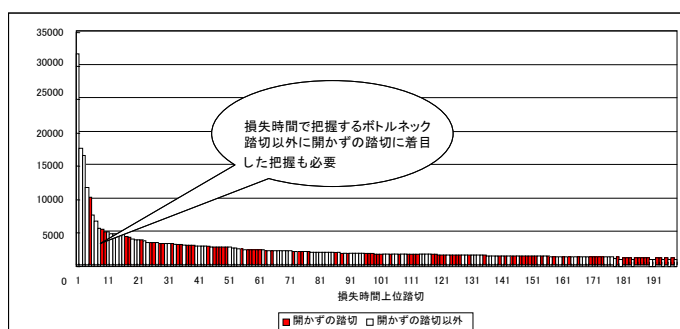
①平成16年度の取組み

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。

②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

(道路行政マネジメントのポイント)

① 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

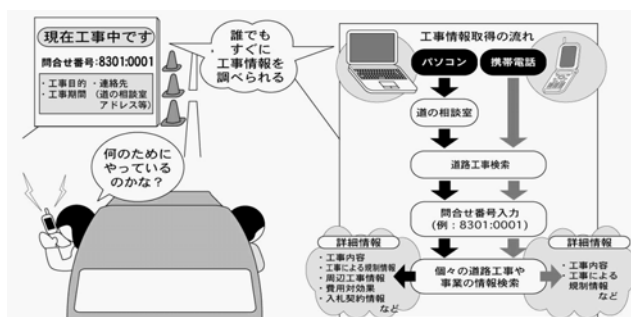


図2 「問合せ番号」を使って工事情報に簡単にアクセス

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。

■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

② 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〕

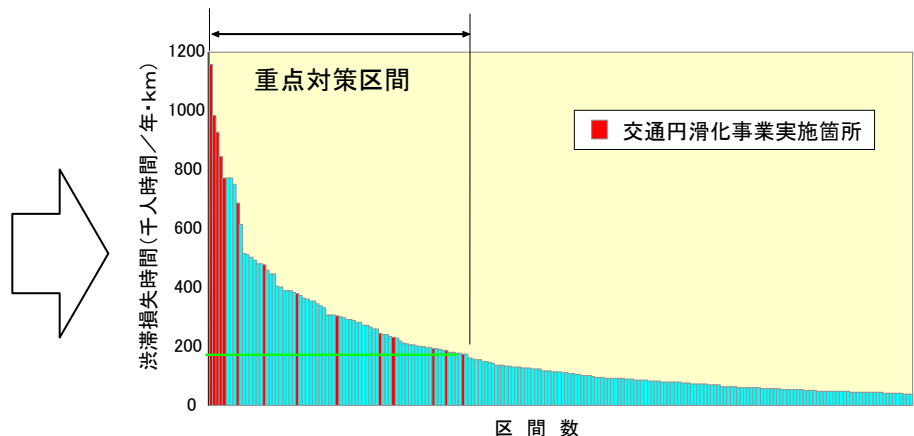
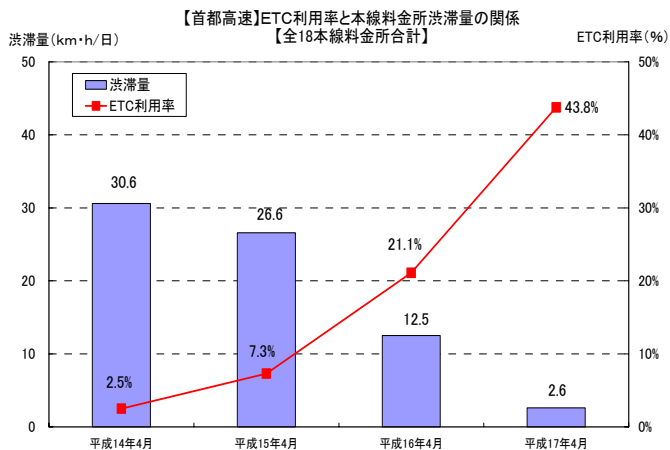


図 4 優先度明示方式による事業実施区間の抽出

■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 CO₂ 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 CO₂ 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
CO₂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

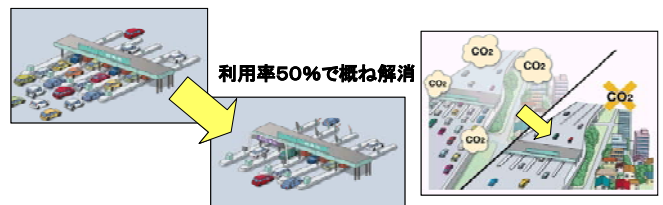


図 5 ETC 利用率の向上による渋滞解消と CO₂ 排出量削減効果

③ 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。

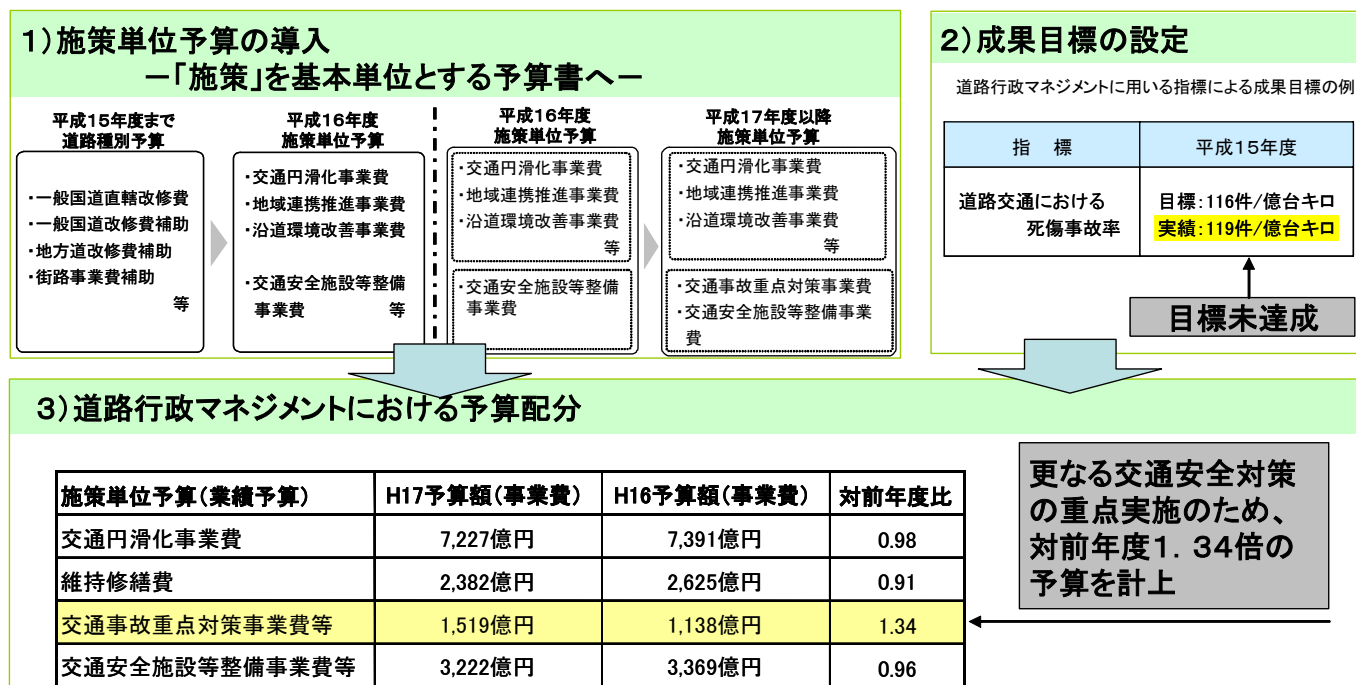
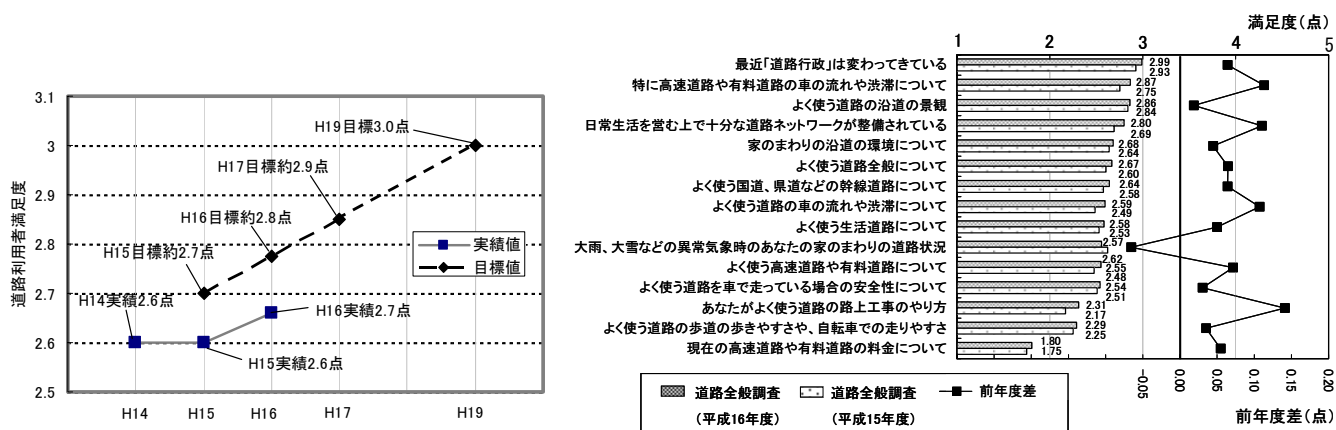


図6 業績予算（施策単位予算）を導入

(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〉

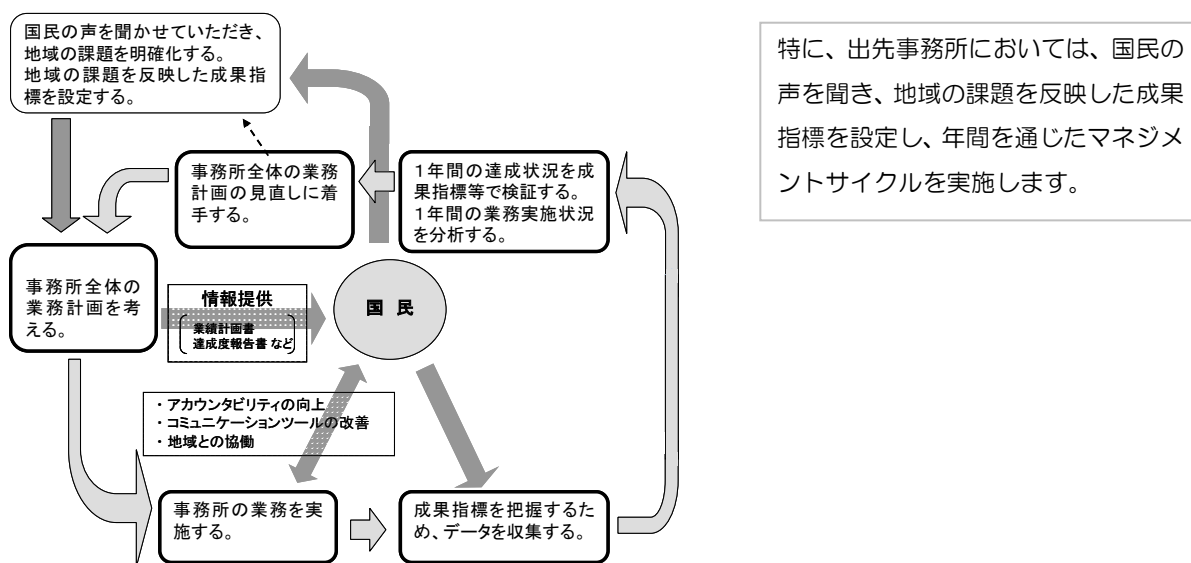
- ・ 異常気象時の道路状況などの災害に関する事項

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。

(道路行政マネジメントの浸透と定着)

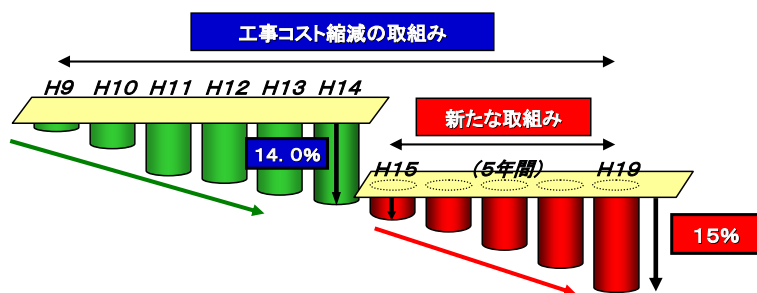
地域ニーズに即した取組みを進めるため、各機関の役割分担等を明確にした上で、国民との双方向コミュニケーションをとりながら道路行政マネジメントの浸透と定着を図ります。

特に、事業進捗管理とコスト削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削減率」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% 削減。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 コスト削減の取組み

【平成 16 年度の道路行政の成果の事例】

■環状道路の整備によるCO₂排出量の削減【渋滞損失時間】

東海環状自動車道が、平成16年度に開通し、環状道路内側の交通量が大幅に減少しました。これまでの東海環状自動車道や名古屋都市高速道路等の自動車専用道路網整備により、全く自動車専用道路網がない場合と比較して、名古屋市内の幹線道路を走る自動車からのCO₂排出量は約10%削減されます。



図10 東海環状自動車道をはじめとする自動車専用道路網整備によるCO₂排出量の削減

■ E T C 利用率の向上の取組み【E T C 利用率】

平成19年度までの目標である E T C 利用率約70%を平成18年春までに前倒して向上させ、料金所渋滞を概ね解消させるという高い目標を課しているところです。「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」を平成16年6月に公表した時点の平成16年度末目標30%を、平成16年8月に平成17年春に50%まで向上を図ることとし、各種施策を推進。その結果、平成17年春の実績値は47%（日別データ：平成17年6月16日）となりました。また、セットアップ数は、平成15年度の約270万台から、平成17年6月20日現在で約721万台へと約2.7倍に増加しています。

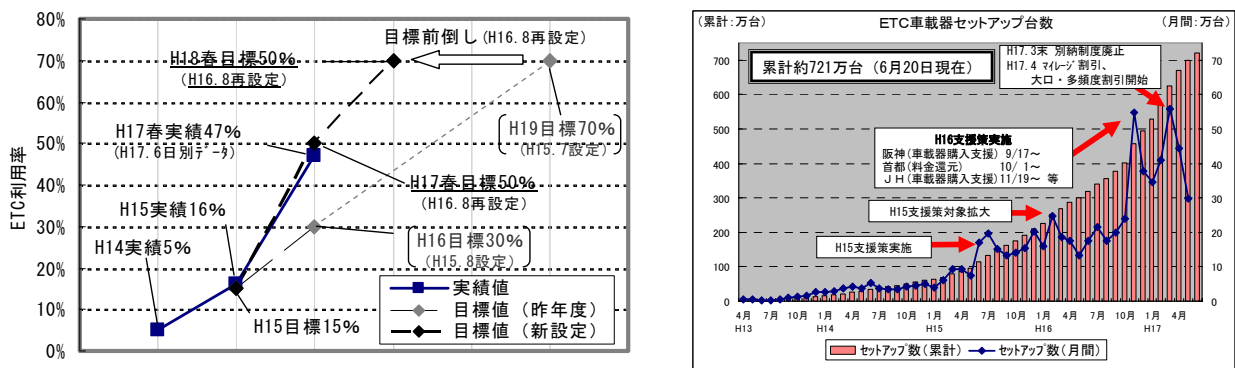


図 11 E T C 利用率 (左) とセットアップ台数の推移 (右)

■ 歩行空間のバリアフリー化、無電柱化ともに地方公共団体の取組みが低い

【バリアフリー化の割合・市街地の幹線道路の無電柱化率】

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化率が国及び都道府県が管理する道路の割合が約4割となりました。一方で市区町村道の値（28%）が低く、今後とも市区町村の取組みが課題となっています。

市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率（約20%）に対し、補助国道及び都道府県道における無電柱化率がそれぞれ5.9%、7.6%と低く、また、市区町村が管理する非幹線道路における無電柱化率では1.1%と、身近な道路における無電柱化が依然として低くなっています。

表 2 道路管理者別の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

表 3 道路種別毎の無電柱化の進捗状況

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
市街地における無電柱化率 (平成16年度末)	19.7%	5.9%	7.6%	10.0%	1.1%

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に【規格の高い道路を使う割合】

愛知県内の伊勢湾岸自動車道では豊田JCT～豊田南IC間が平成16年度に開通し、東名自動車道と直結。この開通により、伊勢湾岸自動車道の利便性が大きく向上し、開通後は、全線にわたり交通量が大幅に増加しました（平均で約40%増）。

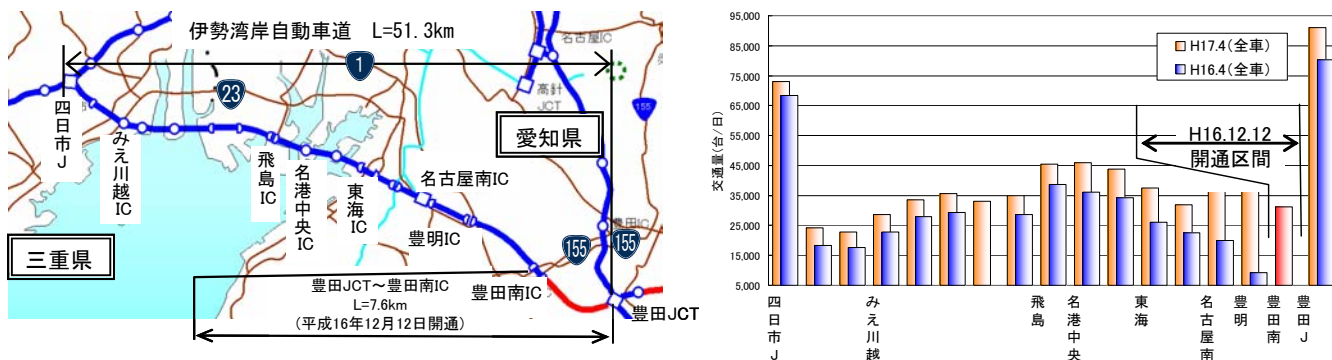


図12 伊勢湾岸自動車道（豊田JCT～豊田南IC）開通後における交通量の変化

分担率の都道府県別の増減率について、平成15年度と平成16年度を比較すると、青森県、中部地方で大きく増加しました。

これは、新規供用区間(青森県：下北半島縦貫道路(有戸BP、野辺地BP)9km、愛知県・岐阜県：東海環状自動車道73kmなど)が分担率の向上に寄与したものとされます。

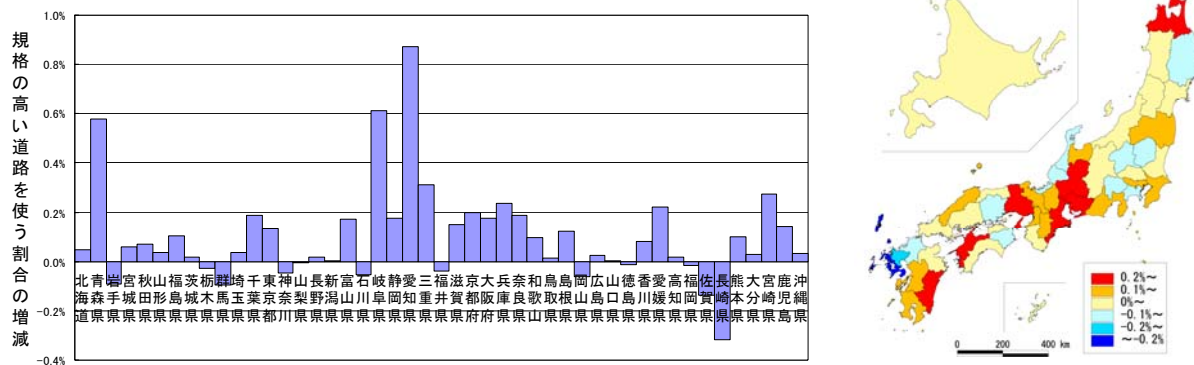


図13 都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率（平成15年度→平成16年度）

■高速自動車国道の料金割引効果を確認【規格の高い道路を使う割合】

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年11月1日より「深夜割引」、平成17年1月11日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を実施。高速自動車国道の利用時間帯の分散化及び高速自動車国道に並行する一般道路の交通量分担率の低下などを確認しました。



図14 路線別の深夜割引効果発現区間割合

【平成 17 年度の道路行政の業績計画の事例】

■大型貨物車の通行に対応したアクセス道路を整備【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率】

外貿コンテナを取り扱う拠点的な港湾（35箇所）のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていませんでした。

大型車対応の道路ネットワークの拡大の必要性については、学識経験者等からなる物流政策懇談会でも指摘されたところでもあり、拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図ります。

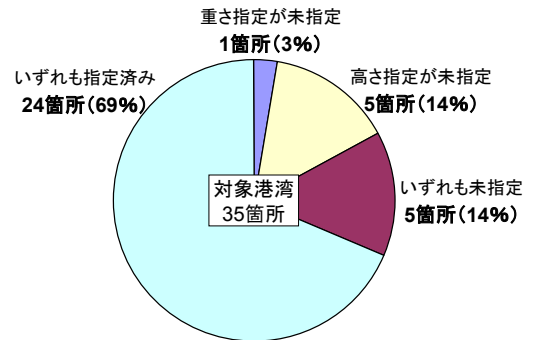


図 15 拠点的な港湾へのアクセス道路における重さ・高さ指定状況

注)重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応し、道路管理者が指定した道路。

高さ指定道路：車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応するため、車両の高さの最高限度を4.1mとし、道路管理者が指定した道路。

■双方向コミュニケーション活動の展開【道路利用者満足度】

①受付体制の強化（頂いた意見等への回答体制の強化や道路緊急ダイヤル[※]の導入）、②国民へのフィードバック（「よくある質問と回答」の充実、道の相談室レポートの発行）、③意見の道路行政への反映といったことに取り組んでいきます。

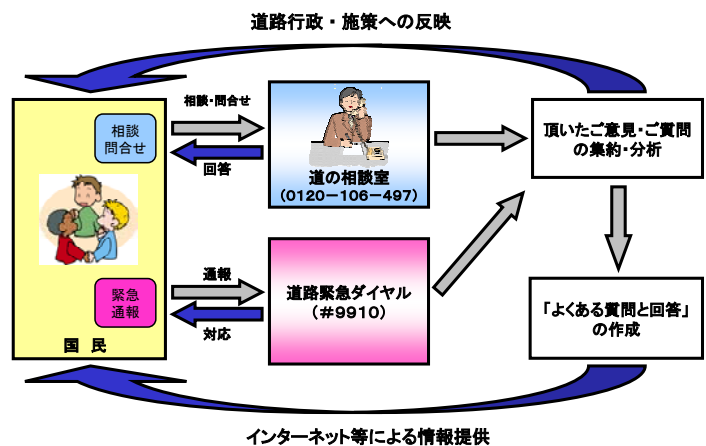


図 16 道の相談室の充実

※道路緊急ダイヤル：

道路利用者からの緊急通報（故障車や落下物、路面の汚れ・穴ぼこなどの通報）を4桁番号（#9910）で一元的に受け付けるもので、平成17年3月から九州地方で先行導入しており、平成17年秋を目処に全国展開を行う