

第 10 回政策評価会

議事次第

11月9日（火） 13：00～

3号館特別会議室

- 1 政策アセスメントの評価結果とその予算要求等への反映について
- 2 RIA（規制影響分析）について今後の取組方針
- 3 道路行政マネジメントについて
- 4 本年度とりまとめ予定の政策レビューについて

第 10 回政策評価会

資料一覧

資料 1 政策アセスメントの評価結果とその予算要求等への反映について

- (1) 平成 16 年 8 月省議資料抜粋
- (2) 平成 17 年予算概算要求成果目標別総括表

資料 2 RIA（規制影響分析）について今後の取組方針

- (1) 規制影響分析（RIA）の試行について
- (2) 国土交通省 RIA 実施要領について

資料 3 道路行政マネジメントについて

資料 4 本年度とりまとめ予定の政策レビューについて

政策アセスメントの評価結果と その予算要求等への反映について

○平成 17 年度概算要求等に向けて、新規施策を対象とした政策アセスメントを実施した（平成 16 年 8 月省議決定）

政策チェックアップ及び政策レビューで導出された課題等を踏まえ、新規施策については、真に必要な施策の企画立案を目指し、目標に照らして、必要性、効率性、有効性等をチェックする。平成 17 年度予算概算要求、税制改正要望等に係る 50 件の新規施策について評価を実施。

（分析事例）

- ・ 流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進
- ・ 既存ストックの有効活用による都市鉄道の利便の増進

昨年度に引き続き、「国土交通省関係予算概算要求成果目標別総括表」を作成

今回の政策アセスメントより、評価の責任者を明確化するため、課長名を明記（H16.3 から施行）

政策アセスメント 施策一覧 (平成17年度予算概算要求等関係)

No	施策等名
政策目標1. 居住水準の向上	
1	地域の実情に応じた公的賃貸住宅ストックの有効活用や福祉施策との連携強化による住宅セーフティネットの再構築
政策目標2. バリアフリー社会の実現	
2	心のバリアフリー社会形成に向けた総合的な施策の推進
3	「駅等から行き先施設まで」の一体的なバリアフリー化の実現
政策目標4. 住環境、都市生活の質の向上	
4	民間資金誘導による官民協働まちづくりを通じた地域再生の推進 (まち再生まるごと支援事業(仮称)の創設)
5	まちづくり交付金による支援措置の充実
6	民間が行う市街地開発事業による地域再生・都市再生
7	汚水処理普及対策助成金制度(仮称)の創設
8	建築物に係る事故防止対策
9	街なか居住の推進
政策目標7. 水害等による被害の軽減	
10	流域下水道事業の拡充
11	堤防強化対策制度の創設
12	水災防止体制の充実
13	ダム機能向上事業
14	地域防災斜面对策統合事業費補助の創設
15	治水情報基盤総合整備事業の創設
16	雨水貯留・利用浸透施設に係る所得税・法人税の割増償却制度の拡充
17	気象に関する防災情報の共有化の推進
18	都市型集中豪雨対策の強化
政策目標8. 地震・火災による被害の軽減	
19	大規模地震対策等河川事業の創設
20	津波危機管理対策事業(仮称)
21	住宅・建築物の耐震化等を促進するプログラムの策定、推進
22	民間港湾施設の耐震強化支援制度の創設
政策目標9. 交通安全の確保	
23	自動車事故の情報収集の強化と情報分析システムの構築
24	リコールに係る不正行為に対する再発防止策
25	放射性物質の海上輸送時のセキュリティ強化
26	港湾施設の出入管理の高度化
27	航空保安対策の総合的推進

政策目標10. 海上における治安の確保	
28	海上テロ対策の充実・強化
29	領海警備体制の強化
政策目標12. 地球環境の保全	
30	ESTモデル事業の推進
31	住宅・建築物の省エネルギー対策の推進
32	新たな粒子状物質測定法導入のための調査
33	スーパーエコシップの開発・普及（環境にやさしく経済的な新技術の普及促進による内航海運活性化及び次世代内航船の研究開発）
34	バラスト水からの海洋環境保護
35	海洋の健康診断表提供による海洋環境の保全（中層フロートの展開及び多層海流計等の整備）
政策目標14. 良好な自然環境の保全・再生・創出	
36	水系環境整備事業
政策目標15. 良好な水環境への改善	
37	流域別下水道整備総合計画制度の改正による高度処理施設整備の促進
政策目標16. 循環型社会の形成	
38	FRP廃船の高度リサイクルシステムの構築
39	総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）支援の推進（支援制度の拡充）
政策目標18. 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	
40	スーパー中樞港湾プロジェクトの推進
政策目標19. 物流の効率化	
41	港湾漁港高度利用事業（仮称）の創設
政策目標20. 都市交通の快適性、利便性の向上	
42	駅まち協働事業の創設
43	LRTの整備の推進
44	外部監視強化による路上工事の縮減
45	都市鉄道利便増進事業の推進
政策目標21. 地域交通確保	
46	地方鉄道の再生
政策目標22. 地域間交流、観光交流等内外交流の推進	
47	国際競争力のある観光地づくり
48	スマートIC整備の本格展開
政策目標23. 新たな市場の育成	
49	土地市場の条件整備のための取引価格等の情報提供の推進
50	マンション管理情報のデータベースシステムの構築

流域別下水道整備総合計画制度の改正による 高度処理施設整備の促進

< 新規施策の必要性 >

- ・公共用水域の環境基準達成率をみると、河川では改善傾向にあるが、三大湾、湖沼等閉鎖性水域では横ばいで推移しており、富栄養化の原因物質である窒素・りん等を効率的に除去できる「下水道の高度処理」の促進が必要
(H15年度政策チェックアップによる)
- ・下水道の高度処理は、市街地における用地確保が困難であること、小規模処理施設における高度処理施設導入コストが割高であること等により計画的な施設整備が進みにくいという問題がある



< 新規施策の概要 >

- 広域重要水域について、当該水域ごとの統一的な基本方針のもとに、関係都道府県が流域別下水道整備総合計画(流総計画)を策定する
- 高度処理を効率的に行うことができる下水道管理者が、他の下水道管理者の負荷削減機能を肩代わりして高度処理を行う「高度処理共同負担事業」を導入する
- 【予算要求額: 下水道事業費960,015百万円(国費)の内数】



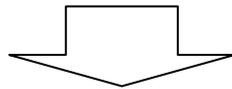
< 新規施策の効率性・有効性 >

- ・下水道の高度処理について、流域の地方公共団体が互いに協力し負担の均等化等を図ることで、着実な高度処理施設整備の促進が図られる
- ・本施策により、東京湾を対象とした試算では、東京湾における高度処理費用年間約660億円のうち最大約3割の費用削減効果が見込まれる

既存ストックの有効活用による都市鉄道の利便の増進

< 新規施策の必要性 >

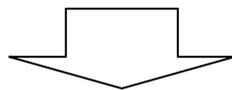
- ・都市鉄道全体としては混雑は緩和傾向であり、施策の重点を、輸送力の増強から、既存ネットワークの機能を有効に発揮させる路線の整備や改良へ移行
- ・具体的には、輸送サービスの高質化に向けて、速達性の向上や移動のシームレス化など、公共交通機関としての機能向上が必要
- ・また、都市鉄道は都市の発展に一定の貢献を果たしているが、さらに、まちづくりと連携した駅機能の強化が必要
(H15年度政策レビューによる)
- ・他事業者との接続性が不備、混雑時に速達性が低下、駅周辺との一体性が欠如等の問題(速達性の低下により、三大都市圏だけでも年間2.4兆円の損失)
- ・しかしながら、輸送需要の頭打ちによる鉄道事業者の投資抑制、多数の関係者の利害錯綜により、具体的なプロジェクトが進まない



< 新規施策の概要 >

- ・関係者の利害調整等を制度化
- ・異なる路線間を短絡する路線等の整備、周辺と一体的な駅整備等を支援する補助制度を創設

【予算要求額:1,019百万円】



< 新規施策の効率性・有効性 >

- ・関係者間の利害調整制度と利便増進に資する事業に対する支援制度を「車の両輪」とすることにより、プロジェクトが実現可能に
- ・既存ストックの有効活用により、都市鉄道の利便を増進するとともに、都市の集積メリットを強化

平成17年度予算概算要求成果目標別総括表

(単位：百万円)

区 分	事業費			国 費		
	17年度要求額 A	前年度 B	倍率 A/B	17年度要求額 C	前年度 D	倍率 C/D
○暮らし	9,050,811	8,789,835	1.03	2,128,022	1,890,430	1.13
目 標 1 居住水準の向上	5,536,600	5,475,311	1.01	712,659	644,568	1.11
目 標 2 バリアフリー社会の実現	376,424	353,645	1.06	170,373	159,709	1.07
目 標 3 子育てしやすい社会の実現	8,126	6,073	1.34	3,810	2,848	1.34
目 標 4 住環境、都市生活の質の向上	2,734,643	2,577,803	1.06	1,028,458	884,017	1.16
目 標 5 アメニティ豊かな生活環境の形成	226,073	219,423	1.03	117,463	111,765	1.05
目 標 6 良質で安全な水の安定した利用の確保	168,945	157,580	1.07	95,259	87,523	1.09
○安全	2,763,272	2,501,016	1.10	1,567,020	1,383,709	1.13
目 標 7 水害等による被害の軽減	1,745,670	1,585,253	1.10	1,037,699	920,866	1.13
目 標 8 地震・火災による被害の軽減	384,679	345,585	1.11	200,247	175,135	1.14
目 標 9 交通安全の確保	621,870	559,790	1.11	310,054	270,123	1.15
目 標 10 海上における治安の確保	11,053	10,388	1.06	18,974	17,576	1.08
目 標 11 船員災害の防止	—	—	—	46	9	5.11
○環境	773,191	680,177	1.14	429,780	389,826	1.10
目 標 12 地球環境の保全	12,087	12,986	0.93	15,751	14,506	1.09
目 標 13 大気、騒音等に係る生活環境の改善	160,587	144,292	1.11	101,633	96,073	1.06
目 標 14 良好な自然環境の保全・再生・創出	159,424	153,294	1.04	91,623	87,323	1.05
目 標 15 良好な水環境への改善	330,052	270,310	1.22	172,198	150,211	1.15
目 標 16 循環型社会の形成	111,041	99,295	1.12	48,575	41,713	1.16
○活 力	5,794,443	5,635,377	1.03	2,505,196	2,207,993	1.13
目 標 17 広域的モビリティの確保	2,917,544	2,752,789	1.06	1,142,753	924,794	1.24
目 標 18 国際的な水準の交通サービスや国際競争力等の確保・強化	1,374,165	1,473,096	0.93	690,008	663,937	1.04
目 標 19 物流の効率化	37,670	37,802	1.00	24,142	23,034	1.05
目 標 20 都市交通の快適性・利便性の向上	1,058,063	999,472	1.06	372,825	354,568	1.05
目 標 21 地域交通確保	—	—	—	14,706	14,383	1.02
目 標 22 地域間交流・観光交流等内外交流の推進	402,651	371,458	1.08	211,661	185,242	1.14
目 標 23 新たな市場の育成	3,150	60	52.50	10,177	6,148	1.66
目 標 24 公正で競争的な市場環境の整備	—	—	—	33,925	33,295	1.02
目 標 25 産業の生産性向上	—	—	—	4,250	2,174	1.95
目 標 26 消費者利益の保護	1,200	700	1.71	749	418	1.79
○共通の政策課題						
目 標 27 IT革命の推進	63,833	68,149	0.94	47,219	49,805	0.95
小 計	18,445,550	17,674,554	1.04	6,677,237	5,921,763	1.13
○共通の経費等	1,113,914	1,086,361	1.03	861,913	821,832	1.05
合 計	19,559,464	18,760,915	1.04	7,539,150	6,743,595	1.12
公共投資関係費	19,559,464	18,760,915	1.04	6,884,170	6,128,692	1.12
行政経費	—	—	—	654,980	614,903	1.07

注1. 公共投資関係費及び行政経費のうち裁量の経費については、要望額である。
 2. 本表は、沖縄振興開発事業費の国土交通省関係分を含む。
 3. 事業費欄は公共投資関係費分を計上している。
 4. 複数の目標の実現に資する予算については、最も関係の深い目標に区分している。
 5. 本表には、NTT-A型は含まれていない。
 6. 本表のほか、平成17年度要求額(国費)には、NTT事業償還時補助等として381,959百万円がある。

7. 本表のほか、事業の推進経費として
 ○地域基盤整備推進費 260,000百万円 ○景観形成事業推進費 23,280百万円
 ○社会資本整備事業調整費 20,210百万円 ○道州制北海道モデル事業推進費 10,000百万円
 ○都市再生プロジェクト事業推進費 11,640百万円 ○北海道特定特別総合開発事業推進費等 4,957百万円
 以上 合計330,087百万円がある。
 8. 調整費等を加えた公共投資関係国費計は、7,214,257百万円(1.17倍)である。

規制影響分析（RIA）の試行について

規制影響分析（RIA）については、規制改革・民間開放推進3か年計画において、平成16年度から試行することとされているから、当面以下のとおり実施。

- ① 政策アセスメントの評価方式及び個票を活用して、その枠組みの中で「試行的に」運用する（別添の様式・記載要領を参照）。
- ② 「施策の効率性」を記載する欄に、費用分析、便益分析、他の代替手段との比較等を記載する（費用や便益については定量的分析が望ましいが、当面は定性的な説明でも可だと思われる）。
- ③ 「その他特記すべき事項」を記載する欄に、可能なものについては、規制を見直す条件（現行の規制を正当化する理由が成り立たなくなり、見直しが必要となる場合。例：安全性が担保されれば見直す）、レビューを行う時期（具体的な見直しの時期を明記。例：○年後に見直す）等を記載する。
- ④ 今年度は試行的実施ということもあり、次期通常国会提出法案及び今年度に改正が予定されている政令案で規制に係るものの制定又は改正に際して行うものとする。

事前評価票の様式例及び記載要領例

施策等名		担当課 (担当課長名)	・・・局・・・課 (・・・課長・・・)
施策等の概要	○導入する施策等の内容を簡潔、明確に記述する。 ○法令関係の場合は、法令名、予算関係の場合は予算額、税制関係の場合は減収見込額を明記。		
施策等の目的	○導入する施策等の目的を簡潔、明確に記述する。		
関連する政策目標	○どの政策目標（アウトカム目標）に関連するか ＜社会資本整備重点計画に関連する目標があれば記載＞		
関連する業績指標	○どの業績指標に関連するか ＜社会資本整備重点計画に関連する指標があれば記載＞		
指標の目標値等	○上記指標に係る目標値 ＜社会資本整備重点計画に関連する目標値があれば記載＞		
施策等の必要性	○目標と現状のギャップについて分析 ○その原因について分析 ○現状を改善するための課題を特定 ○導入する施策の具体的内容について説明		
社会的ニーズ	○導入する施策等が社会・国民のニーズに適っていることを説明		
行政の関与	○行政の関与の必要性、官民の役割分担		
国の関与	○国の関与の必要性、国と地方の役割分担		
施策等の効率性	○施策等の実施のために要する費用や社会的費用と効果について説明する。 ☆ <u>規制の新設、改変（緩和を含む。）を伴うものについては、費用分析、便益分析に加え、他の代替手段と比較すること等により、当該施策等の導入がより効率的であることを説明する。</u>		
施策等の有効性	○目的、目標を実現する上で、導入しようとする施策等の実施が効果的であることを説明する。目標達成にどのように貢献するかを可能な限り明らかにする。（可能なものについては、関連する業績指標の目標値をどの程度向上させるかの予測も明らかにするよう努める。）		
その他特記すべき事項	○審議会答申等、企画立案過程における有識者等の意見 ○目標達成に際して影響を与える外部要因として考えられるもの ○政策レビュー、政策チェックアップ等との関係※ ☆ <u>規制を見直す条件（現行の規制を正当化する理由が成り立たなくなり、見直しが必要となる場合。例：安全性が担保されれば見直す）、レビューを行う時期（具体的な見直しの時期を明記。例：○年後に見直す）等を記載</u> 等		

(注) 規制改革・民間開放推進3か年計画（本年3月19日閣議決定）において、「R I A（規制影響分析）導入の推進【16年度以降逐次実施】」が明記されたことを踏まえ、規制については、当面、評価票に上記☆の記載事項を追加することにより規制影響分析を試行的に実施する。

事 務 連 絡
平成16年9月30日

各局 政策評価担当官 殿

政策統括官付政策評価官室

規制影響分析（R I A）の試行的実施について（事務連絡）

「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において、各府省は平成16年度から試行的に規制影響分析（R I A : Regulatory Impact Analysis）を実施することとなっている。当室において各局がR I Aを試行的に実施するに際しての実施要領を作成したので、各局におかれては本件要領に基づいて実施されたい。

規制影響分析（R I A）の試行的実施に関する実施要領

1. 目的

規制影響分析（R I A）の試行的実施は、「規制改革・民間開放推進3か年計画」（平成16年3月19日閣議決定）において義務付けられているが、国土交通省においては政策アセスメント（事前評価）において、規制を含む法令についてもその必要性、有効性について評価を実施してきたところである。来年度以降のR I Aの本格実施に向けて、政策アセスメントの実施方法を変更し、規制に係る政策評価についての評価手法の開発及び規制改革の一層の推進に資することを目的とする。

2. 実施細則

（1）対象

R I Aは、次期通常国会提出法案及び今年度に改正が予定されている政令案で規制に係るものの制定又は改正に際して行うものとする。ただし、軽微等（迅速性・緊急性を除く）の理由により「規制の設定又は改廃に係る意見提出手続」（平成11年3月23日閣議決定）（以下「パブリック・コメント手続」という。）を行わなかったものについてはこの限りでない。

（2）評価結果の公表時期

① 従前、政策アセスメントは、例年概算要求（予算・税制）に係る新規施策を対象に8月下旬に評価書を取りまとめているが、通常国会提出予定の法律案を中心とする法令の制定・改正に係るもので8月段階では内容が未確定であるものについては、新年度当初（4月）に作業を依頼し、7月に評価書を取りまとめて公表している。今般のR I Aの試行的実施にあたり、今年度から試行的にR I Aを実施するとしている閣議決定の趣旨を踏まえると、今年度末までにR I A結果を公表する必要がある。R I Aの具体的な実施時期については、内閣府が定めた実施要領（本年8月13日付事務連絡）の趣旨を踏まえ、以下に定める時期に行うものとする。

ア 法律の制定・改廃により設定・改定される規制については、当該法律の閣議決定後速やかに

イ 政令の制定・改廃により設定・改正される規制については、パブリック・コメント手続における意見の募集時

※ あわせて、パブリック・コメント手続における意見等を踏まえて規制の実施時まで当該規制を修正する場合は、改めて可能な限り速やかにR I Aを

行うものとする。

ウ 法律による見直し等の検討が加えられている規制については、当該検討結果の公表時

- ② R I Aを行った規制については、その趣旨・目的等に照らして適当としないものを除き、当該R I Aに記載するレビュー時期までの間にレビューを行わなければならないこととする。

(3) 実施体制

法律・政令改正で規制に係るものについて、担当課において個票を作成し、(2)の時期までに政策評価官室に提出することとする。政策評価官室は、これらの評価書を取りまとめて、速やかに公表する。

なお、R I Aの作業依頼にあたり、官房総務課は、作業依頼を各局法令担当にも回付し、各局政策評価担当と連携するよう依頼するものとする。また、政策評価官室においても法律・政令の制定又は改定についてのスケジュールを把握する。

(4) 分析項目

当面、分析項目は、規制の内容・目的、期待される効果、想定される負担、想定できる代替手段等との比較考量、有識者の見解等、レビューを行う時期とし、別添様式により行うものとする。

各分析項目についての具体的な分析事項は以下のとおり。

① 規制の内容・目的

別添様式中、「施策等の概要」及び「施策等の目的」欄に、当該規制についての簡単な内容、また導入の目的・必要性を記載するとともに、当該規制の根拠条文を明示。

(規制緩和の場合は、当該規制緩和の内容・目的等を記載するとともに、緩和後の規制について、なおその規制が必要である理由を記載。)

※ 分析の単位は、試行期間中、制定又は改正される法律・政令ごとを原則とする。

② 期待される効果

別添様式中「施策等の効率性」の欄に、当該規制に関し、規制実施による産業界や国民への便益、社会的便益という観点から、その効果について、影響の帰着先を特定しつつ、想定され得る効果の要素を可能な限り列挙するとともに、可能な限り当該効果を定量化し推計。

なお、「効果」は、現状維持とした場合と比べた増分で表現するものとする。

③ 想定される負担

別添様式中「施策等の効率性」の欄に、当該規制に関し、規制実施による行政コスト、遵守コスト、社会コストという観点から、国民等への負担について、影響の帰着先を特定しつつ、想定され得る負担の要素を可能な限り列挙するとともに、可能な限り当該負担を定量化し推計。

なお、「負担」は、現状維持とした場合と比べた増分で表現するものとする。

④ 想定できる代替手段との比較考量

別添様式中「施策等の効率性」の欄に、想定できる代替手段を提示し、当該代替手段についても上記②、③の分析を行い、設定・改正しようとする規制案と当該代替手段を比較考量。

規制緩和の場合は、当該規制の撤廃も想定できる場合には代替手段として提示するものとする。

⑤ 備考

設定・改正しようとする規制に関し審議した審議会等において示された有識者の見解その他関連資料がある場合は、必要に応じそれを別添様式中「その他特記すべき事項」欄に明示。

⑥ レビューを行う時期

規制は、社会経済情勢の変化に応じ、不断に見直されるべきであることから、その趣旨・目的等に照らして適当としないものを除き、規制の導入から一定期間が経過した後に、当該規制がその時点での社会経済情勢に照らしてなお最適であるか否かを判断することが望まれる。

この観点から、その趣旨・目的等に照らして適当としないものを除き、当該判断を行う時期として、当該規制の施行後5年を超えない期間（法律で見直し期間を置く場合はその期間）を設定し、別添様式中「その他特記すべき事項」欄に記載する。

(5) 分析の程度

分析の程度については、R I Aの試行的実施等を通じて検討すべき事項であることから、当面、その程度については、定量的／定性的という点も含め、R I Aを実施する各局の判断にゆだねるものとする。

なお、政策課及び政策評価官室は、総務省及び内閣府規制改革・民間開放推進室より、分析手法の開発・向上に資するような知見・情報等を得たときは政策評価官室より各局に対して速やかに提供することとする。

(6) R I Aの公表等

R I Aを実施した後、速やかにその結果を総合政策局政策課より内閣府規制改革・民間開放推進室に通知するとともに、国土交通省政策評価ホームページ上で公表する。

なお、R I Aの結果等は内閣府規制改革・民間開放推進室より、総務省にも回報される。

3. 附則

本実施要領は、平成16年10月1日より施行するものとする。また、本実施要領については、平成17年3月31日までの間に必要な検討を加えるものとする。

「規制改革・民間開放推進3か年計画」(平成16年3月19日閣議決定)(抄)

I 共通的事項

10 規制に関する基本ルールの見直し等

(1) 今後の規制改革推進の在り方

① 規制改革推進及び関連する諸組織との連携の在り方

エ 既存規制のチェックの際活用すべきである「規制影響分析(RIA)」について、その分析手法の開発・向上に向け、規制改革・民間開放推進会議と総務省及び各府省は連携する。

② 規制改革手法の見直し

ア 規制影響分析(RIA: Regulatory Impact Analysis)の活用

規制影響分析(RIA)とは、規制の導入や修正に際し、実施に当たって想定されるコストや便益といった影響を客観的に分析し、公表することにより、規制制定過程における客観性と透明性の向上を目指す手法である。

基本的に、RIAの手法は、規制導入時における客観性や透明性を高めるものであるが、それに加え、規制の導入から一定期間が経過した後に、当該規制がその時点での社会経済情勢に照らしてなお最適であるか否かを判断する材料としても有効である。

したがって、後述((2)①)のとおり各府省が実施すべきRIAについて、規制改革・民間開放推進会議が既存規制をチェックする際にも活用できるような仕組みを作ることとする。

ウ 規制の把握と公開

規制改革・民間開放推進会議が規制を効果的にチェックしていくためには、規制を的確に把握することも必要となる。

したがって、例えば、規制の新設・改廃時に、所管府省からその情報(RIA等、個々の規制に対する所管府省の考え方も含めた情報を含む。)が規制改革・民間開放推進会議に提供されるといった仕組みを作ることとする。

さらに、個々の規制の適正性を担保するためには、当該規制を規制改革・民間開放推進会議のみならず公衆の監視の下に置くことが重要であることから、規制改革・民間開放推進会議が把握している規制の情報については、インターネット等により広く公開する。その際は、分野横断的な比較が容易となるようできる限り一覧性を持たせるとともに、RIA等も含めた情報を公開するなど、規制改革を促すようなものにすることが重要である。

(2) 規制に係る手続の見直し

① RIA導入の推進【平成16年度以降逐次実施】

RIAは、1980年代以降、米国、英国等において導入が進んでいる。我が国

では、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（平成13年法律第86号）に基づく「政策評価に関する基本方針」（平成13年12月28日閣議決定）において、規制に係る政策評価の実施に向け積極的に取り組むこととされており、その取組を着実に推進する必要があるものの、義務付けには至っていない。

しかしながら、R I Aの手法は、規制導入時における客観性や透明性を高めるだけでなく、先述のとおり既存規制をチェックするツールとしても有効であることから、すべての規制の新設・改正時に用いられるべきであり、以下のよう

ア R I Aについては、各府省において平成16年度から試行的に実施することとし、評価手法の開発された時点において、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」の枠組みの下で義務付けを図るものとする。

このため、毎年度、総務省は、規制改革・民間開放推進会議と連携しつつ試行的なR I Aの実施状況を把握・分析するとともに、その結果得られたこれらの取組の推進に資するような知見・情報等を各府省に対して提供することや調査研究等を通じて、政策評価の観点から早急にその評価手法の開発の推進に努めることとする。

また、各府省においても、規制改革・民間開放推進会議及び総務省と連携しつつ評価手法の開発の推進に努めることとする。

イ R I Aが客観性を持ち得るためには、可能な限り定量的かつ詳細な分析が必要であるが、その分析手法が確立していない現時点においては、一律に定量的かつ詳細な分析を義務付けることは行政コストを増大させるのみで実益に乏しい。

したがって、当面、R I Aについては、諸外国の例を参考にしつつ分析項目のみ提示し、内容面については徐々に充実させていくことが適当である。また、定期的なレビューの実施に資するため、レビューの時期や規制を見直す条件等を盛り込むことが適当である。

項目例としては、以下の項目が考えられる。

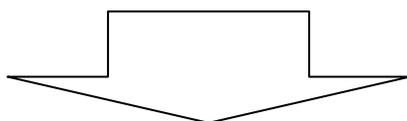
- (ア) 規制の内容（規制の目的・必要性等を含む。）
- (イ) 規制の費用分析（規制実施による行政コスト、遵守コスト、社会コストの推計）
- (ウ) 規制の便益分析（規制実施による産業界や国民への便益、社会的便益の推計）
- (エ) 想定できる代替手段との比較考量
- (オ) 規制を見直す条件
- (カ) レビューを行う時期

② パブリック・コメント手続の見直し

ウ 質の高い規制の制定はもとより、有効な代替案を見出す可能性を高める等の観点から、パブリック・コメント手続に際しては、その対象となる規制原案に、可能な限り当該原案に係るR I Aを付して、意見・情報の募集の対象とする。【平成16年度中に措置】

道路行政マネジメントについて (道路局)

- 戦後一貫した着実な道路整備を進めることで、一定の量的ストックは形成したものの、定時性、快適性、安全性、信頼性などの観点から、地域に応じた解決すべき課題は依然として存在
- 国民の期待と整備効果との間にギャップが生じている等の課題（交通渋滞や交通事故件数等）



- 道路サービスによる成果を重視し、道路ユーザーが満足する道路行政に転換する

道路行政の目指す方向性

- 1) 目標を掲げ、その取組みを事後に評価 (事後の評価)
- 2) 自ら仕事をチェックし、常に考え工夫する努力
(考える組織)
- 3) データに基づき、ユーザーが心から納得できる説明
(生活実感にあった説明)

○ 道路行政マネジメントへの転換

■ 平成 15 年度以降の道路行政マネジメントの取り組み

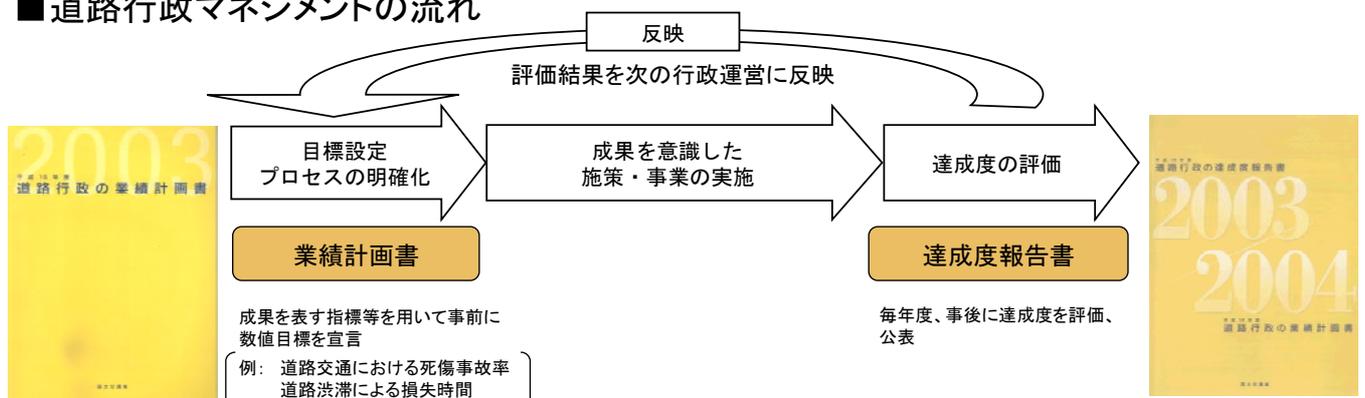
1) 平成 15 年度

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。

2) 平成 16 年度

6 月に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。

■ 道路行政マネジメントの流れ



(参考) 指標ごとの現況値・目標値一覧

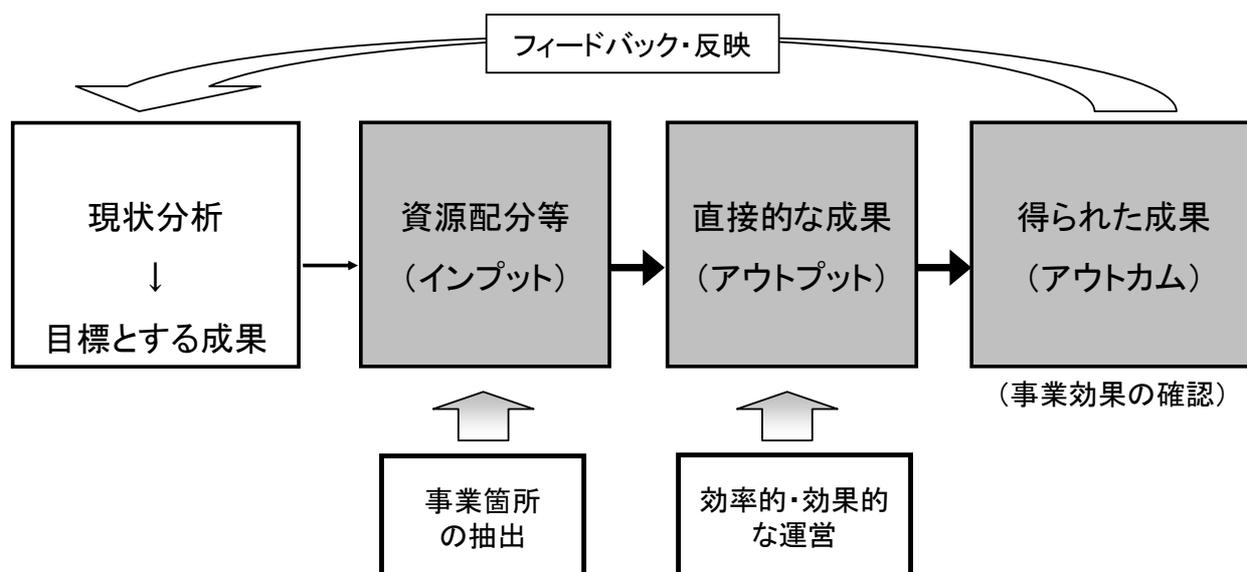
政策テーマ	指標 ^{注1}	H14実績	H15実績	H16見込	H17目標	H19目標	
渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～	① 道路渋滞による損失時間 ^{注2}	6.1億人時間/年 (渋滞モニタリング区間)	5.9億人時間/年 (H14比3%削減)	5.7億人時間/年 (H14比6%削減)	5.6億人時間/年 (H14比8%削減)	約1割削減	
	② 路上工事時間 ^{注3}	201時間/km・年	186時間/km・年 (H14比7%削減)	185時間/km・年 (H14比8%削減)	177時間/km・年 (H14比12%削減)	約2割削減	
	③ ETC利用率 ^{注4}	全国	5%	16%	50%	70%	—
		首都高速	6%	19%	60%	85%	—
阪神高速	3%	11%	50%	85%	—		
地域を結ぶ ～地域間の連携～	④ 規格の高い道路を使う割合	13%	13%	13% (H15より290万台/日転換)	14%	15%	
	⑤ 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)	64% (43箇所へアクセス)	68%	
	⑥ 隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合	72%	73%	74%	75%	77%	
	⑦ 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合	63%	64%	65%	66%	68%	
道路を守る ～道路の維持管理～	⑧ 道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	89%	90%	93%
		舗装	91%	93%	H14の水準を維持		
	⑨ 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%	72%	76%	
環境を改善する ～環境の保全～	⑩ NO ₂ 環境目標達成率 ^{注5}	—	53%	77%	81%	約9割	
	SPM環境目標達成率 ^{注5}	—	78%	H15の水準を維持			
	⑪ 夜間騒音要請限度達成率	61%	64%	65%	67%	72%	
	⑫ CO ₂ 排出削減量	261百万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				
交通事故を減らす ～安全・安心な道づくり～	⑬ 道路交通における死傷事故率 ^{注6}	118件/億台キロ	120件/億台キロ (暫定値)	114件/億台キロ	112件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	
	⑭ 1日当たりの平均利用者が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%	35%	約5割	
電柱・電線をなくす ～美しい景観の創造～	⑮ 市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	9%	10%	11%	15%	
道路行政の改革 ～アカウンタビリティの向上～	⑯ 道路利用者満足度	2.6点	2.6点	2.8点	2.9点	3.0点	
	⑰ ホームページアクセス数	1,546万 7ヶ年/年	2,350万 7ヶ年/年	4,300万 7ヶ年/年	6,200万 7ヶ年/年	約1億 7ヶ年/年	

※平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書の政策テーマにより分類

- <注> 1. ゴシック体の指標は、社会資本整備重点計画に位置付けられたもの
 2. 社会資本整備重点計画においては、指標①「道路渋滞による損失時間」は、渋滞モニタリング区間以外の区間も併せ「【38.1億人時間(H14)→約1割削減(H19)】」としている
 3. 社会資本整備重点計画においては、「路上工事時間の縮減率【235時間/km・年(H14)→約2割削減(H19)】」としているが、指標②「路上工事時間」は、道路補修工事(道路維持・修繕工事等)、占用企業工事(電気・ガス・水道工事等)以外で計上されていた道路の一時使用等の時間を除外して記載している
 4. 指標③「ETC利用率」のH17目標は、社会資本整備重点計画におけるH19目標を前倒ししている
 5. 指標⑩「NO₂・SPM環境目標達成率」は、国土交通省の設置した常時観測局のデータに基づく指標であり、「SPM環境目標達成率」の目標は、特に良好であったH15実績を受け、この水準を維持することとしている(平成16年度業績計画書)。なお、社会資本整備重点計画における「NO₂環境基準達成率」は、自動車排出ガス測定局のデータを併せ「【64%(H14)→約8割(H19)】」としている
 6. 指標⑬「道路交通における死傷事故率」のH15実績の確定値は、平成15年度の走行台キロ決定後に算出する

■ これからの道路行政マネジメントへの転換（現場での応用）

- 1) 今後は、事業実施において死傷事故率や渋滞損失時間などを下げるといった、成果を意識した現場での応用や実践が課題。
- 2) 目標とする成果を意識しながら、事業の効果を確認しそれをフィードバックさせる仕組みや、各地の先進事例を学ぶ取組みを定着、広げていくことが今後の課題。



■ 道路局 新たな道路行政マネジメント

URL : <http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-perform/ir-perform.html>

〔 問い合わせ先 〕

道路局 企画課 道路事業分析評価室	企画専門官 大庭孝之	(37-672)
	課長補佐 森若峰存	(37-682)

政策レビュー（プログラム評価）のテーマの追加

以下の考え方により、7月末にテーマの追加をした。

- (1) 今後の政策課題（法の見直し、中期計画の見直し等）を念頭に、評価対象と評価のタイミングを考慮。
- (2) 審議会での審議などは政策レビューの評価活動の一部と捉えられることについても考慮。
- (3) 国の関与の在り方など社会経済状況等の動きを考慮。

政策レビュー（プログラム評価）テーマ一覧

	テーマ	担当局	
H14 取りまとめ (実施済み)	ダム事業 －地域に与える様々な効果と影響の検証－	河川局	
	都市圏の交通渋滞対策 －都市再生のための道路整備－	道路局 都市・地域整備局	
	都心居住の推進 －良好な居住環境の形成－	住宅局 国土計画局 都市・地域整備局	
	空港整備 －国内航空ネットワークの充実－	航空局	
	国際ハブ港湾のあり方 －グローバル化時代に向けて－	港湾局 海事局	
	総合保養地域の整備 －リゾート法の今日的考察－	都市・地域整備局 総合政策局 観光部 港湾局	
	低公害車の開発・普及 －自動車税グリーン化等による取り組み－	総合政策局 官房 自動車交通局	
	道路交通の安全施策 －幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等－	道路局 自動車交通局 総合政策局	
	貨物自動車運送のあり方 －いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証－	自動車交通局 政策統括官（物流）	
	内航海運のあり方 －内航海運暫定措置事業の今後の進め方－	海事局	
	河川環境保全のための水利調整 －取水による水無川の改善－	河川局	
	H15 取りまとめ (実施済み)	都市鉄道整備のあり方 －新たな社会的ニーズへの対応－	鉄道局
都市における緑地の保全・創出 －都市緑地保全法等による施策展開の検証－		都市・地域整備局	
流域と一体となった総合治水対策 －都市型豪雨等への対応－		河川局 都市・地域整備局 下水道部	
海洋汚染に対する取り組み －大規模油流出への対応－		総合政策局 港湾局 海事局 気象庁 海上保安庁	
流域の水環境改善 －都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応－		下水道部 河川局	
火山噴火への対応策 －有珠山・三宅島の経験から－		河川局 気象庁	
みなとのバリエーションアクセスの向上 －地域と市民のみなとの実現に向けて－		港湾局	
土地の有効利用 －土地の流動化への取り組み－		土地・水資源局 総合政策局	
H16 取りまとめ 予定		国内航空における規制緩和 －改正航空法による規制緩和の検証－	航空局
		道路管理の充実 －路上工事の削減－	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 －災害による被害軽減に向けて－	気象庁	
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 －国際交流の拡大に向けて－	総合観光政策審議官	
	今後の物流施策の在り方 －新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて－	政策統括官（貨物流通） 道路局 官房 総合政策局 国土計画局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局 北海道局 政策統括官（国土・国会等移転） 海上保安庁 国土交通政策研究所	
	H17 取りまとめ 予定	バリアフリー社会の形成 －交通バリアフリー法等の検証－	総合政策局 官庁宮繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局
総合的な海上交通安全施策 －海上における死亡・行方不明者の減少－		海上保安庁 海事局 気象庁 総合政策局	
直轄工事のゼロエミッション対策 －建設リサイクル法の検証－		総合政策局 官房 官庁宮繕部 都市・地域整備局 河川局 道路局 港湾局 航空局	
プレジャーボートの利用改善 －放置艇対策等の総合的な取り組み－		総合政策局 河川局 港湾局 海事局 海上保安庁	
水資源政策 －水資源計画の在り方－		水資源部	
国土政策 －国土計画の在り方－		国土計画局	
住宅の長期計画の在り方 －現行の計画体系の見直しに向けて－		住宅局	
港湾関連手続のワンストップ化の推進 －港湾EDIシステムに関する検証－		港湾局 政策統括官（貨物流通） 海上保安庁	
国土交通行政におけるテロ対策の総合点検		全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）	
H18 取りまとめ 予定		行政行動の改革 －改革はどこまで進んだか－ 改革のポイント ① 成果主義 ② 局横断的な取り組み ③ 国民参画（住民参加等） ④ 国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 －これまでの施策の検証と今後の在り方－	北海道局	
H19 取りまとめ 予定	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出について －ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取り組み－	海上保安庁 港湾局	
	環境政策・省エネルギー政策の総合点検 －環境行動計画を踏まえて－	全部局等（総合政策局取りまとめ）	
	河川環境の整備・保全の取り組み －河川法改正後の取り組みの検証と今後の在り方－	河川局	
	次世代航空保安システムの構築 －航空交通の増大に向けて－	航空局	
H20 取りまとめ 予定	まちづくりに関する総合的な支援措置の検証	都市・地域整備局、道路局、住宅局	

政策レビュー（プログラム評価）について

○平成16年度とりまとめ予定テーマ

- ・平成16年度末のとりまとめに向けて、以下の5テーマについて評価を実施中。

平成16年度とりまとめ予定テーマ

国内航空における規制緩和－改正航空法による規制緩和の検証－
道路管理の充実－路上工事の縮減－
台風・豪雨等に関する気象情報の充実－災害による被害軽減に向けて－
訪日外国人観光客の受け入れの推進－国際交流の拡大に向けて－
※今後の物流施策の在り方－新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて－

※今回新たに追加したテーマ

○評価の主な留意点

- ・評価のタイミングについて柔軟に対応。
- ・早い段階からの各テーマ関係部局と評価官室との協議。
- ・政策レビューを実施する必要性を明確にして評価を実施。
- ・政策の改善を念頭に評価を実施。
- ・評価の透明性を確保するため、分析の根拠となるデータを含めて公表。

○進捗状況

- ・有識者委員会を設置予定の4テーマについては、すでに立ち上げ済み又は11月に立ち上げ予定となっている。
- ・概ね、評価のデザインを終え、プログラムの効果の分析等を実施中。

平成16年度とりまとめ政策レビュー実施テーマ一覧

テーマ名	国内航空における規制緩和 -改正航空法による規制緩和の検証-	道路管理の充実 -路上工事の縮減-	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 -災害による被害軽減に向けて-	訪日外国人観光客の受け入れの推進 -国際交流の拡大に向けて-	今後の物流施策の在り方 -新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえて-
担当部局	航空局	道路局	気象庁	総合観光政策審議官	政策統括官(貨物流通) 道路局 官房 総合政策局 国土計画局 都市・地域整備局 河川局 住宅局 鉄道局 自動車交通局 海事局 港湾局 航空局 北海道局 政策統括官(国土・国等移転) 海上保安庁 国土交通政策研究所
評価の目的、必要性	国内航空運送事業については、段階的に規制を緩和してきたが、規制緩和の総仕上げとして平成12年2月に需給調整規制を廃止。以後3年間における規制緩和の影響と効果を調査・分析し、問題点を検証した上で、今後の航空政策のあり方について検討する必要がある。	平成16年4月～5月にかけて、国土交通省道路局で実施した「道路利用者満足度調査」において、「道路工事のやり方(工事の数や期間、時間帯など)」について、約7割の回答者が「やや不満」「非常に不満」と回答し、国民の多くが不満を持っている。これらの路上工事の実施に対する道路利用者の強い批判に応えるため、これまで様々な路上工事縮減施策に取り組んでおり、その効果の分析、評価を適切に行い、今後の路上工事縮減施策に反映させる必要がある。	台風情報や大雨警報に関して、観測網の整備や予測技術の高度化を踏まえつつ改善を行っているが、いっそう防災対応と連携したものとすることが必要である。このため、これまで取り組んできた台風情報や大雨警報に関する改善の効果を総合的に評価し、災害による被害軽減をさらに進めていくための課題を整理し、今後の台風情報や大雨警報に関する施策の展開に活かすことが必要である。	・訪日外国人旅行者数を1000万人に倍増するため、現在、政府を挙げて観光立国の推進に取り組んでおり、目標達成のためには年10%という高い伸び率で訪日外国人旅行者数を増やしていかなければならないと試算される。このため、目標達成の支障となっている観光地の案内標識等の整備状況、地域内の円滑な移動等外国人受入環境の整備についてハード・ソフト両面から当該施策の効果を検証し、今後の訪日外国人受入体制の整備に活用することが必要である。	・平成13年7月に閣議決定された「新総合物流施策大綱」(以下「新大綱」という。)において示された目標については、遅くとも平成17年までに達成することを目指すこととされており、当該目標の達成状況を把握するためには、新大綱に基づく施策を総合的に評価する必要がある。
評価の視点	①国内航空運送事業の規制緩和は、国内航空運送事業の分野における利用者利便の増進、航空会社の経営の効率化に寄与したかどうか。②上記にかんがみ、現行の政策を推進することが引き続き妥当か、目的達成のために改善すべき点はないか。	・路上工事時間の縮減 ・道路利用者への情報提供の充実 ・道路利用者の満足度向上	・台風情報・大雨警報等の活用実態の検証 ・これまでの気象情報改善の効果の評価 ・台風・豪雨による被害軽減に向けた課題の整理 ・今後の改善の方向性について検討	・訪日外国人観光客の受入推進に係る中心的な施策である①「外国人観光客の来訪地域の多様化の促進による国際観光の振興に関する法律(外客誘致法)」に基づく外客誘致促進計画、②通訳案内業法に基づく通訳案内業制度、関連する施策である③外客受入重点地域整備促進事業、④外客受入人材育成事業について達成度を評価し、今後の課題を検証する。	・新大綱に基づく施策について、その進捗状況を検証する。 ・新大綱において示された数値目標について、その達成状況を検証する。 ・上記の進捗状況及び達成状況を踏まえ、物流分野において残された課題や新たな課題についてその対応策を検討する
学識経験者委員会、進捗状況等	有識者からなる「当面の羽田空港の望ましい利用のあり方に関する懇談会」を活用し、その知見を得て評価を行う。 平成16年2月～9月に計6回行われた上記懇談会にて、主として羽田空港に係る規制緩和の影響と効果及びそれらを踏まえ今後取るべき施策について、学識経験者等の意見を聴取した。その他の空港も含めた検討については、今後、必要に応じて、上記懇談会委員より助言を得る予定。	・有識者からなる「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」を平成15年6月～16年8月までに5回開催。 ・「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」の提言を踏まえ、従来の「内部調整型」の縮減施策から、道路利用者等によって工事実施状況のチェックを行うなどの「外部評価型」の縮減施策への転換に向けた具体的検討を実施	・これまで台風情報を中心に既存の調査結果の整理を行ってきた。 ・今年、豪雨災害に見まわれた被災地住民と全国都道府県、市区町村等に対し、11月にアンケートを実施し、現行の気象情報に対する期待度、満足度を測定・分析する予定。 ・今後年度末にかけて2回程度有識者会議を開催する予定。	・平成14年度及び15年度に外客受入重点地域整備促進事業を実施した際に、外国人診断員や検討会メンバー等から事業の有効性について意見聴取済み。 ・今後、評価書について意見を聴取する有識者を決定し、評価書案について個別に意見を聴取する予定。	・今後の物流施策の中期的なあり方を検討するために、経済産業省と共同で「物流政策懇談会」(仮)を設置し、学識経験者、事業者等から提言を受ける予定であり、同懇談会における意見も参考にする予定。懇談会と併せて、事業者等に対しヒアリングを実施する予定。 ・本年11月中に第1回懇談会を開催予定。

道路管理の充実 ～路上工事の縮減～

平成16年11月 道路局 国道・防災課

1-1. 利用者満足度調査でワースト2

■道路利用者は路上工事のやり方に満足していない



- H14年度から開始された道路利用満足度調査で、道路行政に関わる15の項目について満足度を調査。
- 路上工事のやり方に対する満足度は、3年連続でワースト2。
(ワースト1は、高速道路・有料道路の料金。)

資料：道路利用者満足度調査(H14, H15年, H16年)

2-1. 「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」について

■道路利用者(ユーザー)の視点で路上工事縮減施策全体を見直し

- 「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」は、国土交通省および警察庁が、道路利用者の立場に立った施策を一層推進するため、路上工事の更なる改善策を検討する上で必要となる、学識経験者や道路利用者の意見を収集し、施策に対する提言を行うため、H15年6月に設置。

「ユーザーの視点に立った道路工事マネジメントの改善委員会」メンバー(委員は五十音順)

委員長	家田 仁	東京大学教授
委員	赤羽 弘和	千葉工業大学教授
	出光 ケイ	キャスター
	岩越 和紀	JAF-MATE社社長
	西川 りゆうじん	マーケティングコンサルタント
	松村 みち子	タウンクリエイター主宰
	宮下 孝之	(社)東京乗用旅客自動車協会常任理事

2

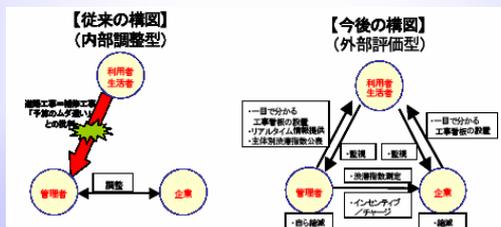
2-2. 路上工事縮減施策の基本的方向性(H15年10月委員会提言)

従来

工事を実施する者(道路管理者と企業)による“内部調整型”マネジメント
 ・渋滞コストが内部化されていないことにより、負担(コスト)は全て利用者が負担
 ・利用者への道路工事の情報提供の不足、および利用者の意見が反映されないことによる不満・誤解・イメージダウンの発生

今後

利用者とのコミュニケーションを充実させることで、利用者が評価・監視し
 かつ、工事実施主体自らが縮減する“外部評価型”マネジメントへの転換



3

2-3. 施策の柱と具体的施策(提言)

■5つの柱に基づく施策の展開を提案

従来の取組みの強化	I. 施策の持続性の確保 道路工事を根本的に削減、効率化するための従来の関係者間の枠組みを強化する必要があります。	①道路工事の実施主体に交通工学の専門家を加えた「道路工事マネジメント改善会議」の設置 ②「道路工事マネジメント改善会議」による任意・利用者への情報提供と意見聴取および自治体の大規模開発を含めたマネジメントの実施 ③「道路工事マネジメント改善会議」の全国展開
	II. マネジメントの強化による道路工事の削減と交通への影響の軽減 これまで以上に道路工事のマネジメントを行い、工事の削減を一般促進する必要があります。	①集中工事、共同施工、共同調整機体の促進 ②工事総時間を指標としたマネジメント ③掘り直し対策重点エリアの推進とエリアの明示 ④技術的工夫および技術開発の推進 ⑤交通容量確保のためのソフト施策
新たな取組みへの着手	III. 占有企業者への削減インセンティブの創設 ①工率劣格削減に応じたインセンティブ・ボーナスの検討 ②企業者別の工事法準の削減貢献度の公表 ③占有企業者による主体的な道路工事広報等の実施	①工事劣格削減に応じたインセンティブ・ボーナスの検討 ②企業者別の工事法準の削減貢献度の公表 ③占有企業者による主体的な道路工事広報等の実施
	IV. 利用者への情報提供と意識強化 道路利用者への工事情報の提供の充実とともに、道路利用者が道路工事削減への取組み等に参画できる仕組みを作る必要があります。	①リアルタイム路上工事情報提供システムの構築 ②道路利用者の路上工事監視による工事実施方法の改善 ③企業者名と工事理由が一目でわかる工事看板の設置
	V. 道路管理事業者の削減強化 占有企業者に削減を求めただけでなく、道路管理業者も、工事削減のために一層努力する必要があります。	①年度末の使い切り型予算制度の見直し ②渋滞コスト最小の書が受注できる発注の促進 ③補修工事を計画的に集中して実施するエリアの設定

4

3-1. H15年度の成果 (H16年6月達成度報告)

- 達成度評価においては、路上工事による**1kmあたりの年間路上工事時間**を測定し、路上工事削減の取り組み成果をチェック。
- H14年度の「**201時間/km/年**」を基準値として、「**H19年度までに約2割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る**」ことが中期的な目標。



•全国の国管理の国道(直轄国道)では、H15年度実績は「対H14値**4%削減**」の目標に対して**約7%削減**の**186時間/km/年**。

•三大都市のH15年度実績は、直轄国道、都・県道、主要市道を含めて目標の「**4%削減**」を達成。

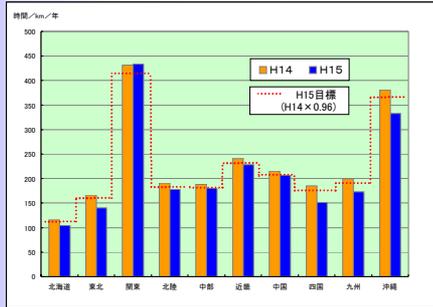
5

3-2. 地方別の状況

- ・H14→15の縮減率をみると、東北、四国、九州、沖縄において10%以上の縮減。
- ・年間路上工事時間の絶対量は関東、沖縄が多い。

表 全国の直轄国道における年間路上工事時間（平成14年度、平成15年度）

		時間/km/年			
		平成14年度	平成15年度	H15/H14	
全国	直轄国道 (幹線国道)	道路補修工事	140	134	0.97
		占用企業工事	61	51	0.85
		計	201	186	0.93

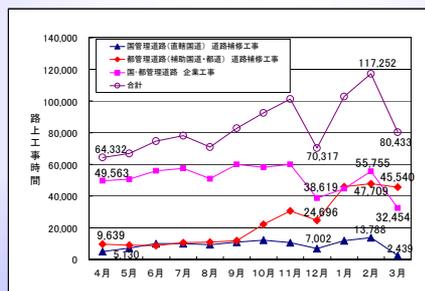


整備局名	時間/km/年			
	H14年度 実績	H15目標 (H14×0.96)	H15年度 実績	縮減率 (H15/H14)
北海道	116	111	104	0.90
東北	166	159	140	0.84
関東	431	414	433	1.00
北陸	191	183	178	0.93
中部	188	180	180	0.96
近畿	241	231	228	0.95
中国	215	206	207	0.96
四国	185	178	151	0.82
九州	199	191	173	0.87
沖縄	381	366	333	0.87
全国(直轄)	201	193	186	0.93

各地方整備局における路上工事時間 (H14年度、H15年度)

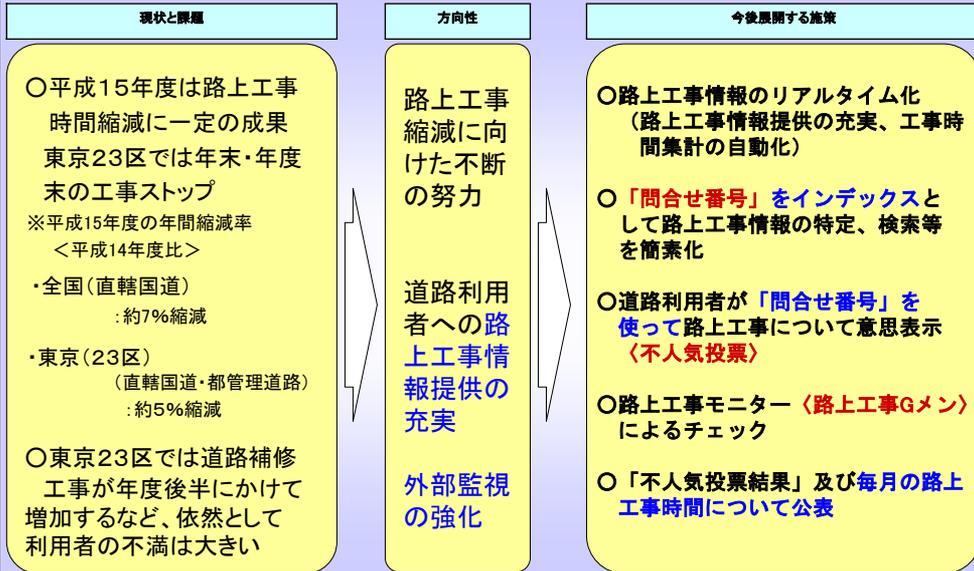
3-3. 東京23区における月別路上工事時間

- ・全体として、年末(12月)・年度末(3月)は工事ストップ・抑制等で工事時間が縮減。
- ・企業工事は、4月～11月はほぼフラット。年末(12月)に縮減し、以後、年度末(3月)まで、ほぼ年末(12月)のレベルで推移。
- ・都管理道路の補修工事は年末(12月)・年度末(3月)に縮減も、年度後半に増加(特に1月～2月)。
- ・国管理道路の補修工事は全体に占めるシェアは小さい。年末(12月)・年度末(3月)に縮減のほか、年間を通じては、ほぼ一定。



H15年度の各月別の路上工事時間 (東京23区)

4-1. 平成15年度の評価と今後の施策の展開方針



8

4-2. 路上工事情報のリアルタイム化

- ・道路利用者への路上工事に関する情報提供を充実。
- ・毎月の路上工事時間集計を自動化。
- ・東京23区の直轄国道はH16年秋から先行導入。

路上工事情報のリアルタイム化のイメージ図



9

4-3. 「問合せ番号」をインデックスとして路上工事情報の特定、検索等を簡素化

課題	「誰が何のために、どんな工事をしているのか」「工事がいつ終わるのかわからない」…といった道路利用者の路上工事に対する不満の声への対応。
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・東京23区の国道上で行う全ての工事現場の看板に「問合せ番号」を付与。 ・道路利用者は、「問合せ番号」を使って、HP、携帯電話より、工事情報に簡単にアクセス。 ・東京23区の直轄国道はH16年秋から先行導入

【 問 合 せ 番 号 (案) 】				
[年次]	- [都道府県]	- [管理者コード] ※1	- [工事番号] ※2	- [工事種別]
04	33	2222	1234	
2桁	2桁	4桁	4桁	1桁

工事看板での掲出はこの8桁

※1:管理者コード

上2桁: イメージ{83:関東地整、13:東京都、62:首都高、…}

下2桁: イメージ{01:東京国道事務所、70:〇〇ガス、…}

※2:工事番号:各管理者が発注順等により定める番号

表示例① 8301…関東地整 東京国道事務所

表示例② 1370…東京都 〇〇ガス工事

表示例③ 6201…首都高 〇〇建設事務所

10

4-4. 道路利用者が「問い合わせ番号」を使って路上工事について意思表示<不人気投票>

課題	「工事に関する不満を言いたくても、どこにぶついたらよいのかわからない」…といった道路利用者の路上工事に対する不満の声への対応。
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・「問い合わせ番号」を使って、道路利用者等が、路上工事について意思表示する機会を提供。 ・ホームページや携帯電話から「不人気投票」を実施。 ・「投票結果」をホームページ等で公表し、路上工事の縮減や改善に活用。 ・東京23区の直轄国道はH16年秋から先行導入

問合せ番号、不人気投票の流れ



11

4-5. 毎月の路上工事時間について公表

路上工事時間を毎月集計、結果をフィードバックするとともに、HP等で公表し、マネジメントを強化。

(H16年10月からスタート。)

【毎月の路上工事時間の集計・公表】

指標	Kmあたり路上工事時間数
集計単位	全国、地整別、国道事務所別
集計区分	月別、道路補修工事・占用企業工事別(主要企業別)
公表時期	毎月

注) 高速道路(4公団)における路上工事時間についても併せて公表

