

1. 成果主義の道路行政マネジメントの意義

道路行政の効率化 : 「成果主義」を各部門へ浸透し行政の意識改革を図ります。

道路行政の透明性の向上 : 目指すべき「成果」を事前に公表し、国民と行政の信頼関係の再構築を図ります

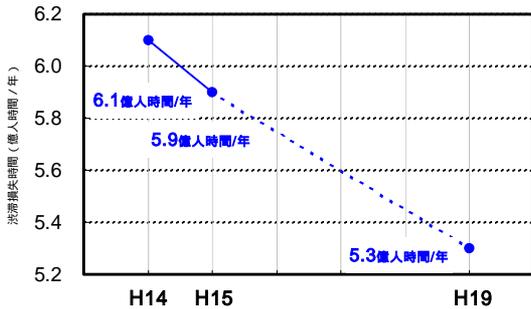
2. 「マネジメント・サイクル」の構築

成果主義の道路行政マネジメントの第一歩として、平成15年度から「マネジメント・サイクル」の構築をスタートします。

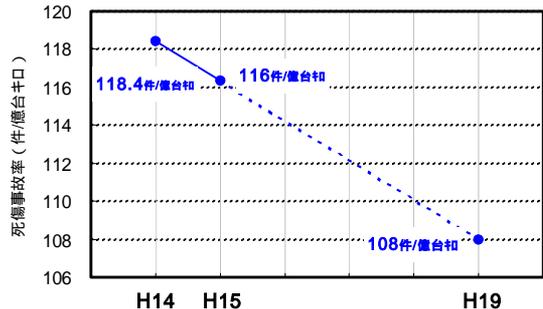
具体的には、成果指標を用いて1年後の数値目標等を示す「業績計画書」を策定・公表します。

3. 「平成15年度 道路行政の業績計画書」の概要

平成15年度予算の執行に対する成果を指標を用いて宣言

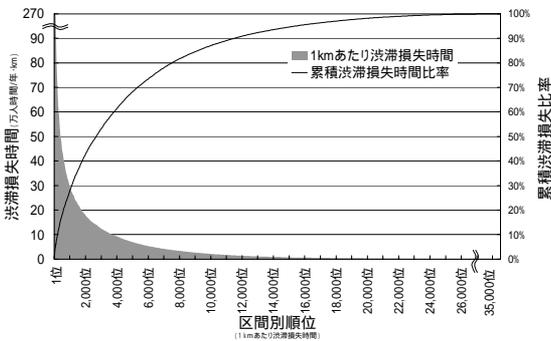


【指標-1】道路渋滞による損失時間 (渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間)

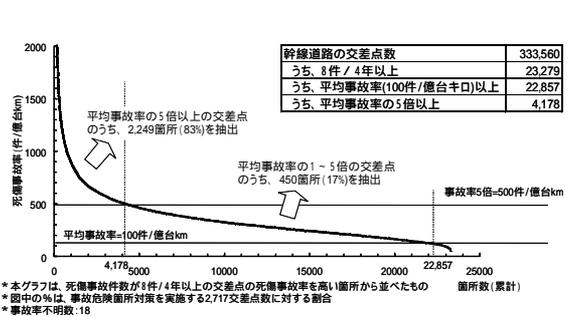


【指標-10】道路交通における死傷事故率

データに基づき、優先順位を数値化



全国の都道府県道以上の道路における区間ごとの渋滞損失の順位



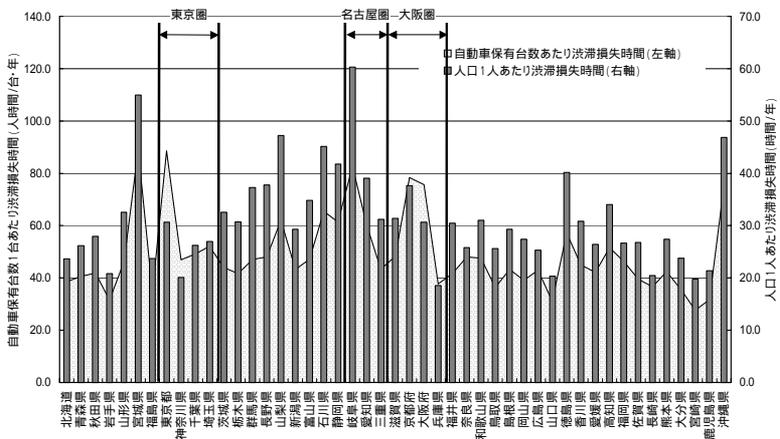
* 本グラフは、死傷事故件数が8件/4年以上の交差点の死傷事故率が高い箇所から並べたもの
 * 図中の%は、事故危険箇所対策を実施する2,717交差点数に対する割合
 * 事故率不明数:16

事故危険箇所(交差点)の死傷事故率

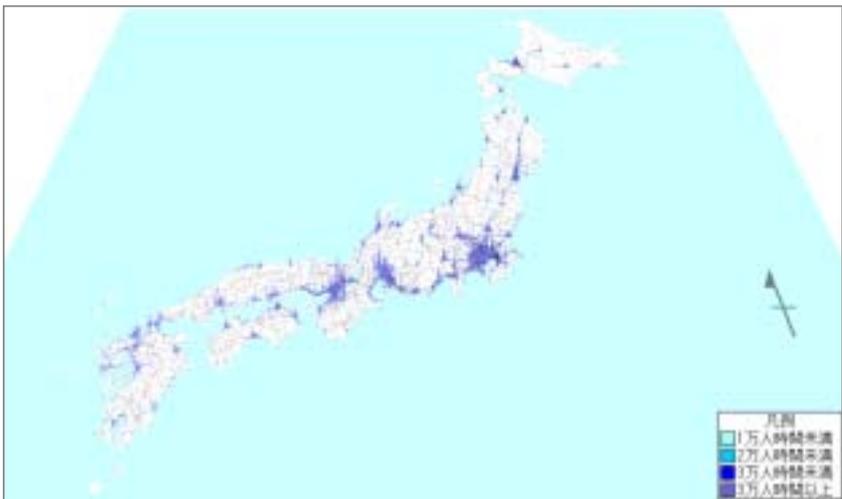
4. 政策テーマごとの指標及び数値目標

政策テーマ	指標	現在の値	平成15年度の目標	H19目標	
活力	道路渋滞による損失時間	約6.1億人時間/年 (渋滞モビリティ区間)	5.9億人時間/年 (2.5%削減)	約1割削減	
	ETC利用率	5%	14%	50%	
	路上工事時間	235時間/km・年	225時間/km・年 (4%削減)	約2割削減	
	規格の高い道路を使う割合	13%	13%	15%	
	拠点的な空港・港湾への道路アクセス率	59%	61%	68%	
	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%	77%	
	日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ安定的に走行できる人の割合	63%	64%	68%	
暮らし	1日当たりの平均利用者数が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%	21%	約5割	
	市街地等の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	13%	
安全	道路交通における死傷事故率	118.4件/億台キロ	116件/億台キロ	108件/億台キロ (約1割削減)	
	道路構造物保全率	橋梁	86%	87%	93%
		舗装	91%	現状の水準を維持	
	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%	76%	
環境	CO ₂ 排出削減量	-	平成22年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約250百万t-CO ₂ まで削減		
	NO ₂ ・SPM環境目標達成率	NO ₂	約6割	3%向上	約8割
		SPM	-	対象局の約1割 で道路寄与分を半減	対象局の約6割 で道路寄与分を半減
夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	72%		
道路行政の改革 (アカウンタビリティの向上)	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	3.0点	
	ホームページアクセス数	1,546万 アクセス/年	2,600万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	

【指標 - 1】 道路渋滞による損失時間

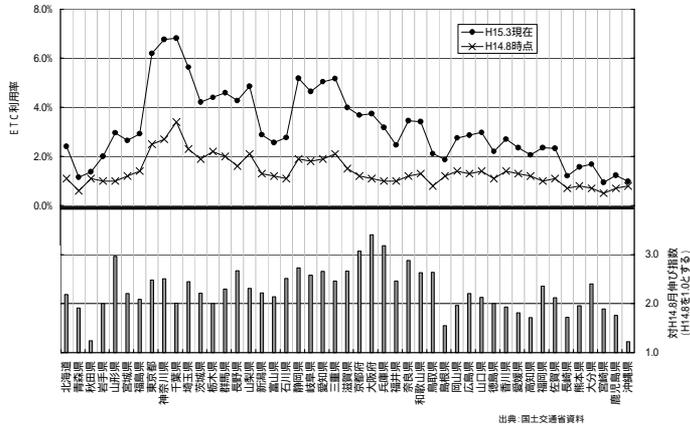


都道府県別の人口1人あたり/自動車保有台数あたり渋滞損失時間(P 26 記載)



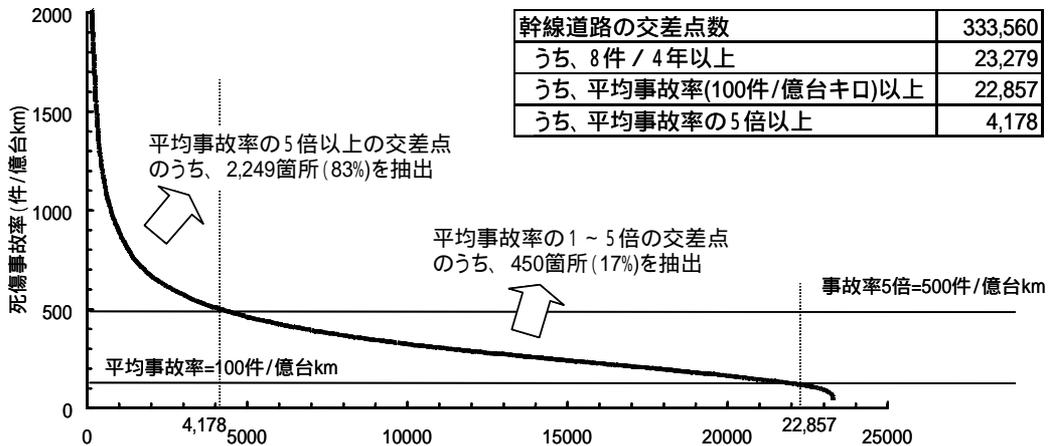
全国、都道府県(茨城県)、都市圏(水戸都市圏)ごとの「渋滞3Dマップ」(P 27 記載)

【指標 - 2】 ETC利用率



都道府県別のETC利用率(上段)及び平成14年8月以降の伸び指数(下段) (P 35 記載)

【指標 - 10】 道路交通における死傷事故率



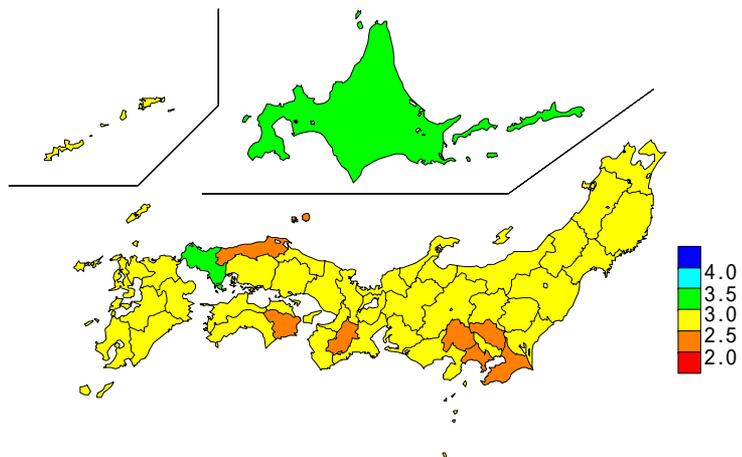
- * 本グラフは、死傷事故件数が8件/4年以上の交差点の死傷事故率の高い箇所から並べたもの 箇所数(累計)
- * 図中の%は、事故危険箇所対策を実施する2,717交差点数に対する割合
- * 事故率不明数: 18

事故危険箇所(交差点)の死傷事故率 (P 79 記載)

その他の指標



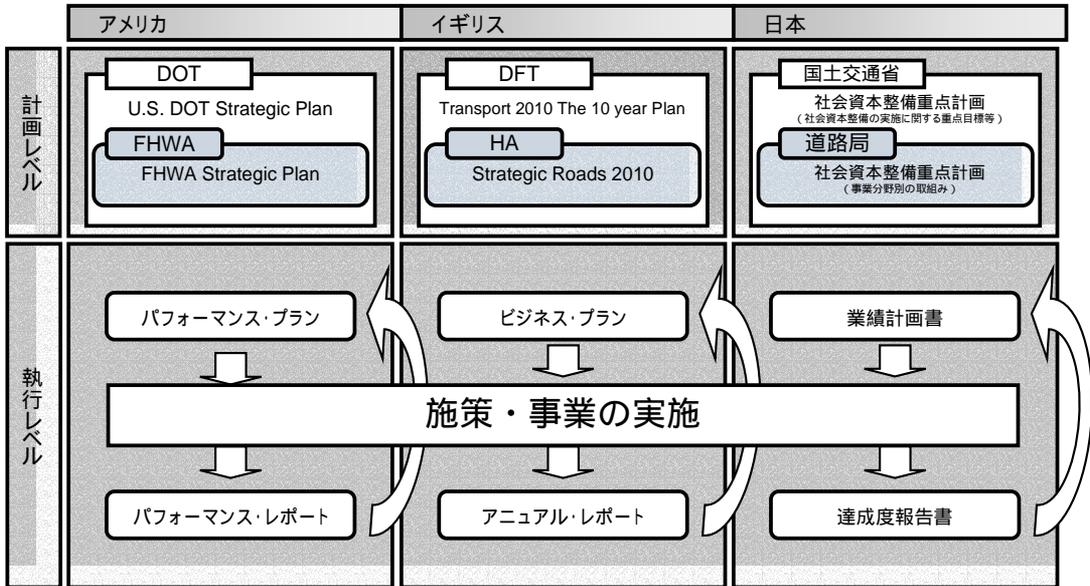
都道府県別の規格の高い道路を使う割合 (P47記載)



5点：非常に満足
 4点：やや満足
 3点：どちらともいえない
 2点：やや不満
 1点：非常に不満

平成15年度道路利用者満足度調査結果
 「よく利用する道路全般についての満足度」(P125記載)

成果主義の新たな道路行政マネジメント（日米英の比較）



行政が肥大化し、国民の声が届かなくなるとともに、行政の効率自体が低下しているのではないかという批判は多くの国において共通の問題として古くから認識されている。

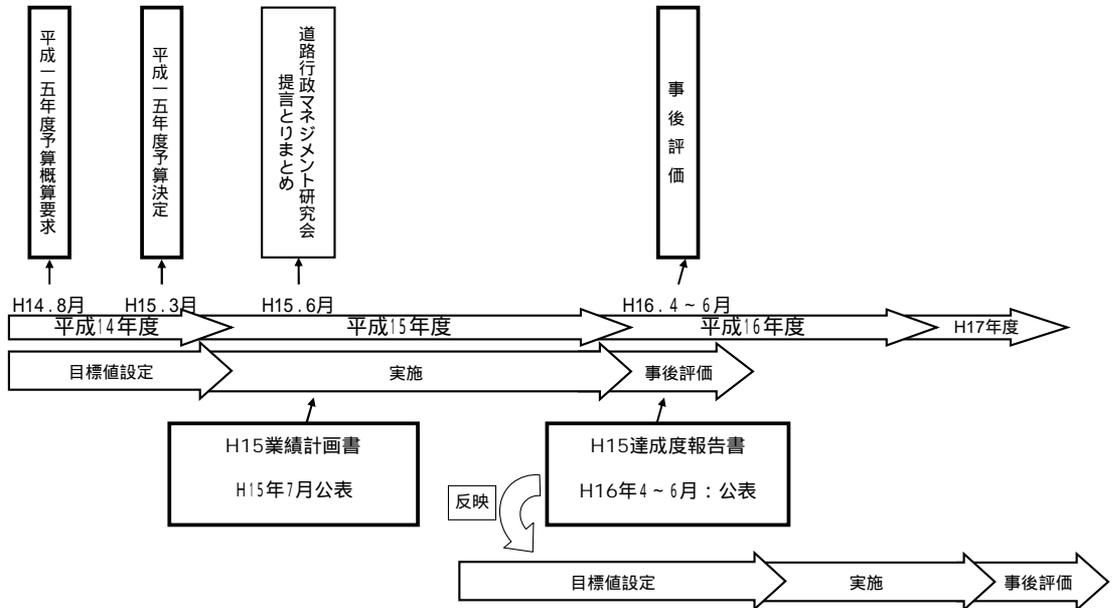
1980年代より、一部の国では、経営学的手法を採用した、いわゆるニュー・パブリック・マネジメント(NPM)といわれる一連の行政改革を進めている。

例えば、米国や英国においては、その一環として、成果を表す指標であるアウトカム指標等を用いて政策目標を設定し、毎年度、業績を分析、評価し、以後の施策、事業に反映する制度を、道路行政も含む、政府全体として導入している。

我が国においても、平成14年度より、「行政機関の行う政策の評価に関する法律」が施行され、成果志向の行政への転換が推進されている。

「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2003(平成15年6月27日閣議決定)」においても、「事前の目標設定と事後の厳格な評価の実施により、税金がどのような成果を上げたかについて、国民に説明責任を果たす予算編成プロセスを構築する」等、成果重視した行政マネジメントの本格的な導入が進められている

新たな道路行政マネジメントの流れ



我が国の道路行政においても、透明性や効率性の向上を求めるため、納税者であり道路利用者でもある国民に「成果」が見え、「成果」が実感できる行政が求められ、これまでの画一的な道路整備の追求から、道路利用者のニーズに即した「成果」を重視する方向への転換を図ることとしている。

道路行政においては、「成果」を重視する行政運営の一環として、行政の意識改革を図り、国民と行政の信頼関係を再構築するため、平成15年度より毎年度、事前に定量的な成果目標を定め、事後に達成度の評価を行い、評価結果を以降の行政運営に反映させるという「マネジメント・サイクル」を構築。

「平成15年度 道路行政の業績計画書」は、この新しいマネジメント・サイクルの第一歩として、策定・公表するもの。