

達成度を評価し、次の行政運営に活かす、はじめてのマネジメント・サイクルへ

(平成15年度道路行政の達成度報告書・平成16年度道路行政の業績計画書のポイント)

(1) 全国目標の達成度だけでなく、都道府県別などの達成状況も公表

■大都市圏では大阪の周辺地域が低い【ETC利用率】

ETC利用率は全国のETC利用が拡大し、目標の15%を上回る16%を達成。しかし、阪神高速道路公団は目標の15%を下回る11%の実績値。都道府県別に見ても、大阪の周辺地域においては全国平均を下回る利用率となっている。

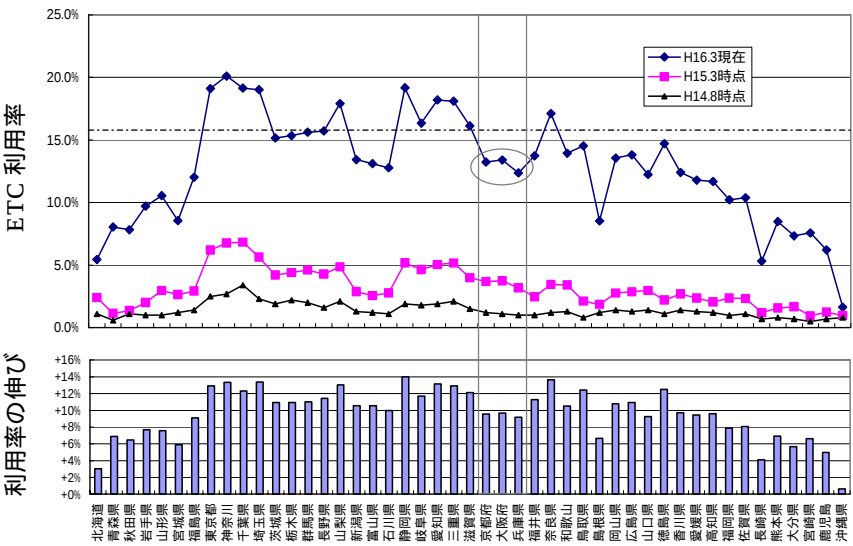


図1 都道府県別のETC利用率（上段）及び利用率の伸び（下段）

表1 指標の目標値と実績値

	平成15年度 ETC利用率	
	目標	実績
日本道路公団	-	約16%
首都高速道路公団	約20%	約19%
阪神高速道路公団	約15%	約11%
全国	約15%	約16%

■地方公共団体の取り組みが低い【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の割合は直轄国道（約31%）及び補助国道・都道府県道（約31%）と比較して市区町村道の値（約22%）が低い。

市街地の幹線道路における無電柱化率では、補助国道及び都道府県道が直轄国道に比べて無電柱化率が低い。地方公共団体の一層の積極的な取組みが必要。

表2 道路種別毎の歩行空間のバリアフリー化率

バリアフリー重点整備地区 （予定含）における歩行空間の バリアフリー化率	直轄国道	補助国道 都道府県道	市区町村道	全道路
	31%	31%	22%	<u>25%</u>

表3 市街地の幹線道路における無電柱化率（道路種別毎）

	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
無電柱化率	18%	5%	7%	9%	1%

■ 特定の県において大幅に悪化【道路交通における死傷事故率】

死傷事故率は、暫定値で対前年比で1.2%増加し、目標を達成できなかった。都道府県別に死傷事故率を見た場合、平成14年に比べ改善した都道府県が過半（25都道府県）である一方、特定の県において大幅に悪化していることが判明。

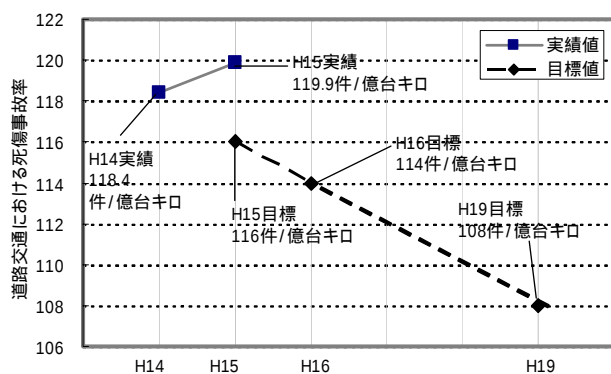


図2 死傷事故率全国値変化

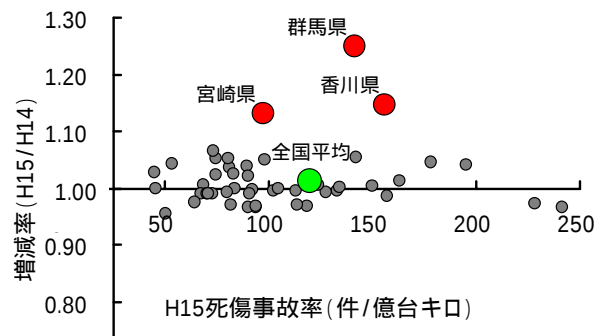


図3 都道府県別死傷事故 増減率

■ 首都圏はのきなみ減少【規格の高い道路を使う割合】

規格の高い道路を使う割合の全国値を平成14年度と平成15年度で比較してみると、13%から13%と横ばい。規格の高い道路の走行台キロに着目すれば、約20万台キロの減少。

都道府県別に比較してみると、香川県、和歌山県及び沖縄県などで大きく増加。一方首都圏では全都県において減少。

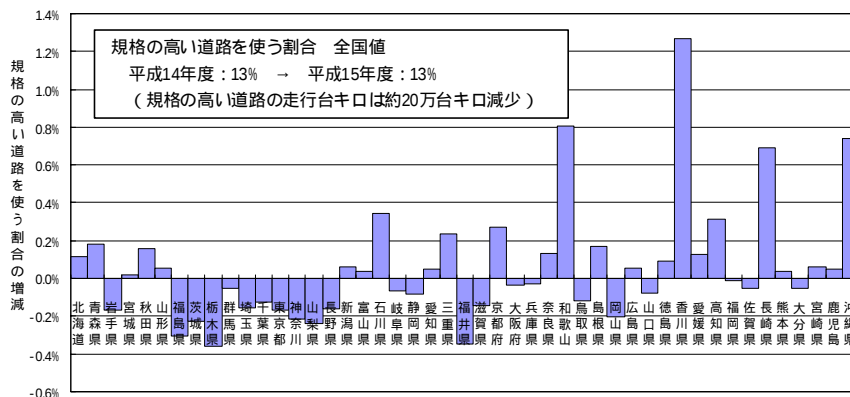


図4 平成14年度と平成15年度の都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率

(2) 実施した施策・事業の効果を分析することに注力

■ 料金値下げで交通量が増加【規格の高い道路を使う割合】

高速道路に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所で行った料金社会実験を実施。料金値下げで、有料道路の交通量が大幅に増加したことを確認した。

日立市内の常磐自動車道（日立北IC～日立南太田IC間）では、1ヶ月間、料金を約半額に値下げしたところ、実験区間内の各ICを往來する交通量が平均で約70%増加。それに伴い、1日あたり約60万円の料金割引による収入減で、1日あたり約1,500万円の渋滞緩和効果が得られた。

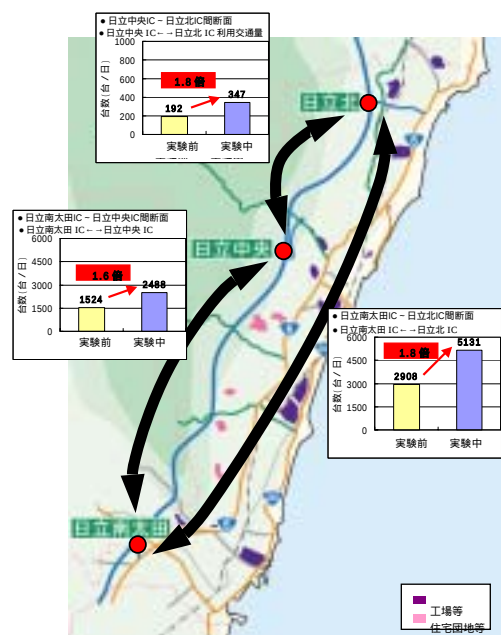


図5 実施区間内のIC間利用交通量の変化

■ ネットワークがつながることで道路全体の利用が促進【規格の高い道路を使う割合】

とぎれた高速道路等を結ぶことが、路線全体の利用促進に資することも確認。

香川県内の四国横断自動車道（高松自動車道）では、高松中央IC～高松西IC間の開通をもって、平成15年3月30日に全線開通。この開通により、全線にわたり交通量が大幅に増加。区間平均で30%増となり、最大80%増となった区間もあった。

これにより、香川県の規格の高い道路を使う割合は、平成14年度の7.6%が平成15年度に8.8%になり、1.3ポイント増で全国一位の伸び。

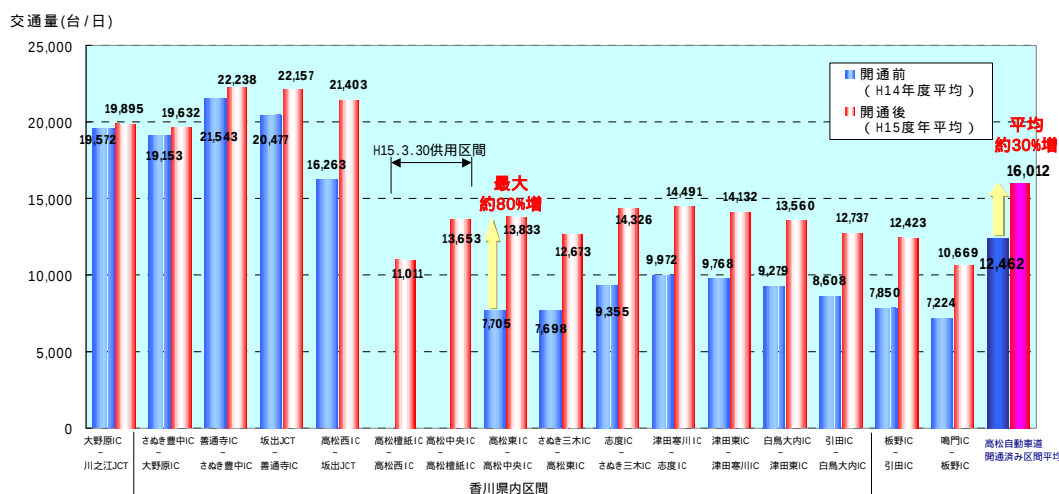


図6 高松自動車道開通（高松中央IC～高松西IC）後における交通量の変化

■ 年末・年度末の路上工事の縮減状況【路上工事時間】

平成15年度の東京23区の月別路上工事時間を対前年同月比で見ると、12月、3月ともに前年度同月比で約7%の縮減。緊急工事等を除き、路上工事を原則ストップした年末の「路上工事スリム化大作戦」等の効果があった。

しかし、年間を通じてみると都管理道路の道路補修工事が年始から年度末に大幅な増加傾向となっており、結果として1月、2月の路上工事時間を対前年度比1.11倍、1.17倍と押し上げるることとなった。

表 4 東京 23 区内の月別路上工事時間

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	計
H14(時間)	69,021	72,207	76,122	86,220	80,568	88,947	108,729	117,441	75,663	92,187	100,395	86,238	1,053,738
H15(時間)	64,332	66,915	74,601	78,228	71,019	82,719	92,484	101,196	70,317	102,672	117,252	80,433	1,002,168
伸率(H15/H14)	0.93	0.93	0.98	0.91	0.88	0.93	0.85	0.86	0.93	1.11	1.17	0.93	0.95

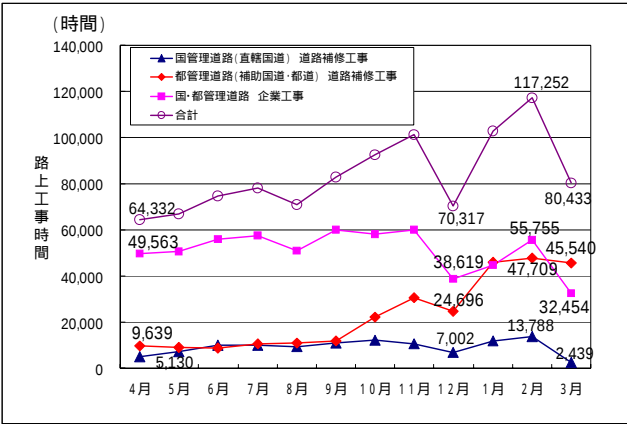


図 7 平成 15 年度の各月別の路上工事時間
(東京 23 区)

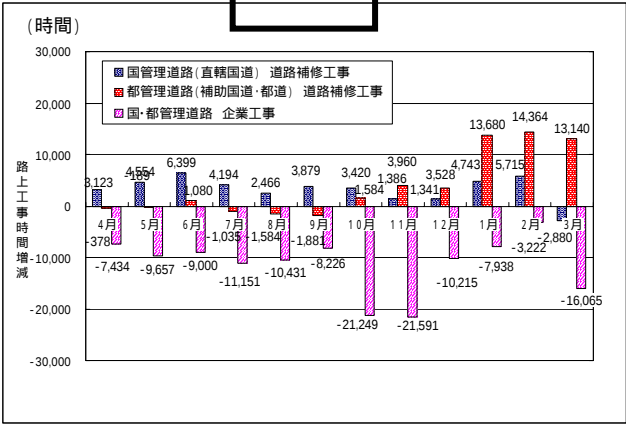


図 8 平成 14 年度と平成 15 年度の各月別の路上工事時間の増減
(東京 23 区)

■ バイパス開通などの区間で大幅に減少【道路渋滞による損失時間】

渋滞損失時間は、全国で国民 1 人あたり年間30時間、のべ 38.1億人時間となっている。渋滞状況を定常的に計測するモニタリング区間では渋滞損失時間が約 3 %減少し、目標を達成した。

バイパス開通や交差点立体化などを行った区間は約27%減少したが、他区間は横ばい。渋滞の激しい区間の集中的な対策が効果的である。

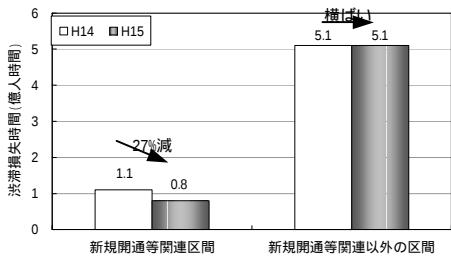


図 9 渋滞損失時間の変化

(3) 反省を改善につなげる仕組みの導入

■ 優先度明示方式(仮称) (事故率曲線) の導入により集中的な対策を実施

【道路交通における死傷事故率】

死傷事故率の高い区間に対して重点的に対策が行うよう、事業の推進を図っていく。区間毎の死傷事故率を高い順に並べた事故率曲線を用いて、優先的に対策すべき区間を抽出し、対策箇所の特定制を行う。

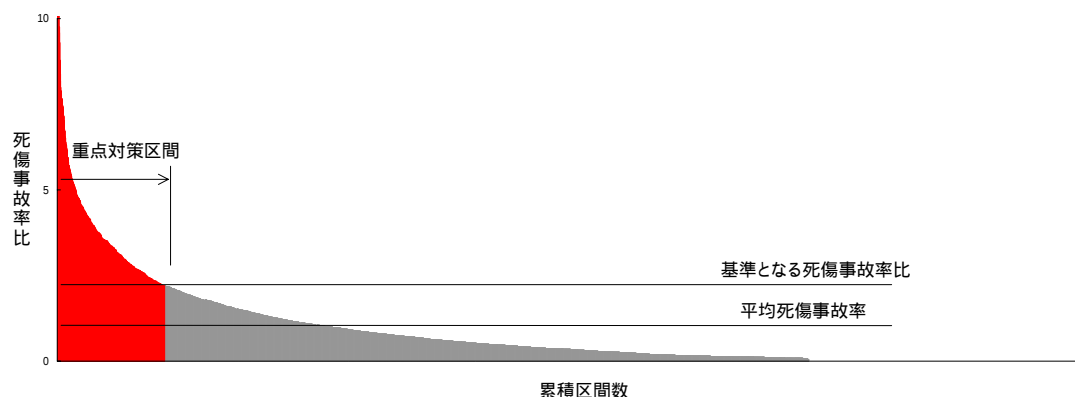


図10 優先度明示方式(仮称) (事故率曲線) イメージ

■ ベンチマーク方式の採用による事務所ごとのホームページの工夫【ホームページアクセス数】

事務所ごとのホームページについて、アクセス数及び管内人口あたりのアクセス数の実績を四半期ごとに集計、公表した。アクセス数の多い事務所は、冬季の路面や災害時通行止めなどの道路規制情報、バスの運行情報などユーザーのニーズに合致した情報を発信しているほか、携帯電話向けのサイトも開設している。実績をフィードバックする、いわゆるベンチマーク方式により、他の事務所の優れた点を導入、反映していく工夫が見られ、全体の伸び率(1.52倍)の2倍の3倍以上の伸び率を記録した事務所が、14事務所(全107事務所)あった。

【HP アクセス数伸び率ベスト5】

高崎河川国道事務所(前年度比19.0倍)
常陸河川国道事務所(8.5倍)
奈良国道事務所(6.2倍)
川崎国道事務所(5.9倍)
大宮国道事務所(5.6倍)



図 11 アクセス数が 19 倍になった高崎河川国道事務所と 6 倍になった奈良国道事務所のトップページ

(参考)

新たな道路行政マネジメントの流れ

