

「成果主義」の道路行政マネジメントの取組みについて

国土交通省 道路局

「今、転換のとき」～よりよい暮らし・経済・環境のために～ より

第4章 道路行政の改革の基本的方向

4 - 3 行政システムの改革

(1) 基本的視点

- 道路が提供するサービスにより実現される成果(アウトカム)を重視した道路行政に転換することが重要

(2) 改革の方向

- 道路ユーザーのニーズを的確に把握し、最も成果のある新規投資を厳格に峻別し集中的に実施することが重要
- 政策目標を明確に表すアウトカム指標を導入した評価システムを確立することが必要

第6章 行政システムの改革

6 - 1 評価システムによる峻別

(1) 峻別のための評価システムの導入

- 施策・事業の成果を反映する指標(アウトカム指標)による評価システムを行政運営へ組み込み(ビルトイン)、効率的かつ効果的な事業執行に努めなければならない

(2) 事業評価の充実

- 一貫した事業評価を引き続き実施

(3) 施策評価の充実

- 道路行政を、アウトカム指標に基づき運営を行う方式に転換し、毎年度、指標に基づき業績の分析、評価を行い、その結果を予算編成等に適切に反映させるシステムを構築すべき

道路行政マネジメントに関する検討

道路行政マネジメント研究会(平成15年3月設置)

委員

委員長

古川 俊一 筑波大学社会工学系教授

委員

家田 仁 東京大学大学院工学系研究科教授
梅田 次郎 (株)日本能率協会コンサルティング行政経営アドバイザー
北大路 信郷 静岡県立大学経営情報学部教授
田淵 雪子 (株)三菱総合研究所E-ガバメント研究センター 主任研究員

(五十音順・敬称略)

検討事項

「新たな道路行政のマネジメントのあり方」に関する検討

指標を用いた評価システムに基づいた道路行政のマネジメントのあり方について検討

「業績計画書」「達成度報告書」に関する検討

数値目標等を示した「業績計画書」及び達成状況の評価結果等をまとめた「達成度報告書」の策定にあたり検討

『**成果主義**』の道路行政マネジメントへの転換」～理論から実践へ～

道路行政は、平成15年度より、**成果主義の行政マネジメントを実践に移すべき。**

成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

毎年度、事前に数値目標を定め、事後に達成度を評価し、評価結果を以降の行政運営に反映し、マネジメントサイクルを確立。

道路利用者にとってのわかりやすさに加え、実際の行政運営に反映できる実現性のあるしくみを構築。

数値目標、達成度については、バックデータとともに公開したうえで国民の参画も図り、国民と行政とのパートナーシップを確立。

実践のための5つの戦略

目標と指標の設定

政策目標ごとにアウトカム指標を設定

効率的なデータ収集

評価に必要な交通量等のバックデータも速やかに公表

毎年度の業績計画の策定及び達成度の把握

毎年度、数値目標を設定し、達成度を評価

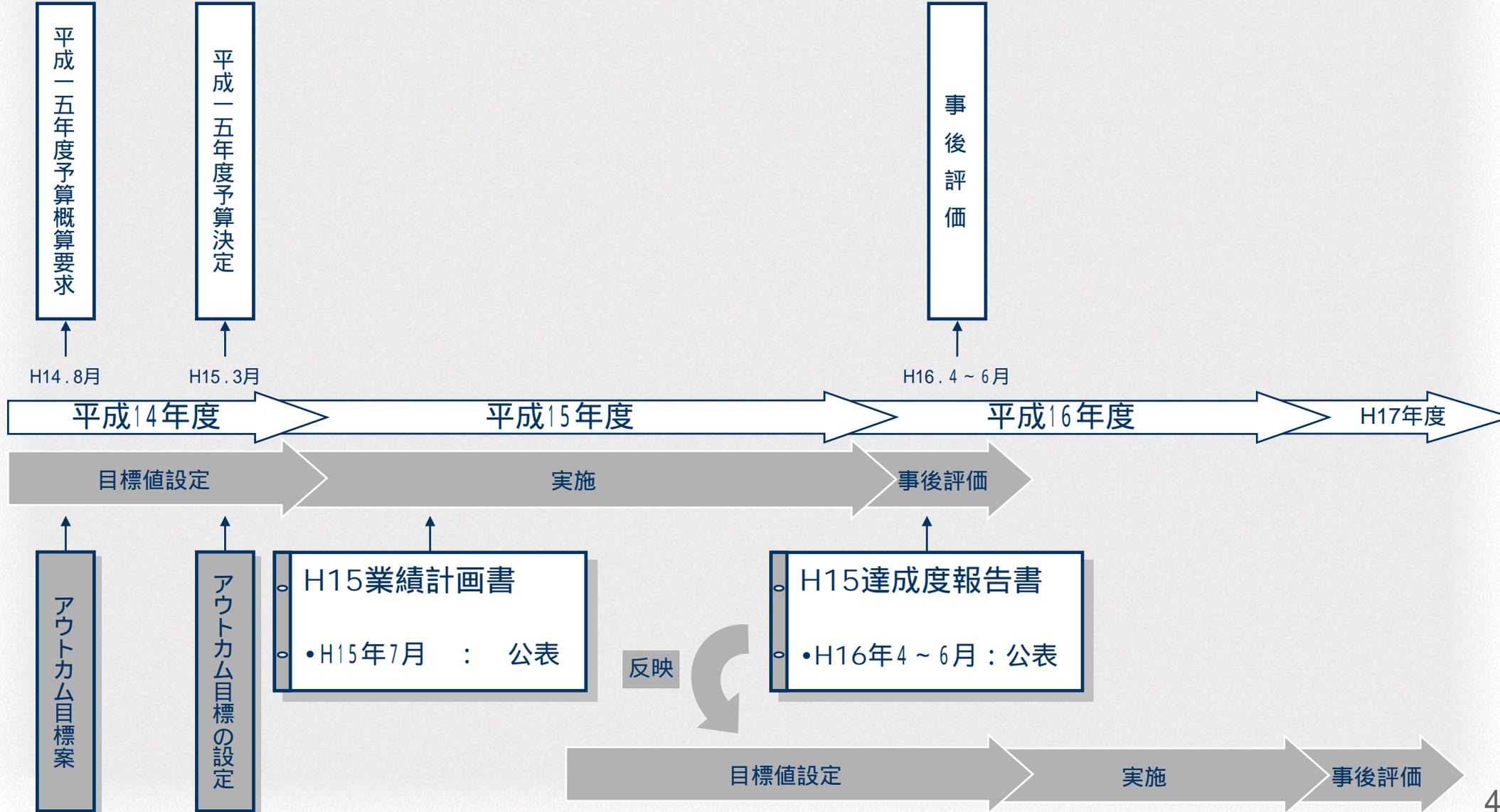
予算・人事のしくみへの反映

成果買い取り型の予算運用等、成果を反映するしくみを構築

アカウントビリティ・評価の妥当性の確保

数値目標及び評価結果をそれぞれ毎年度、「業績計画書」及び「達成度報告書」として策定、公表

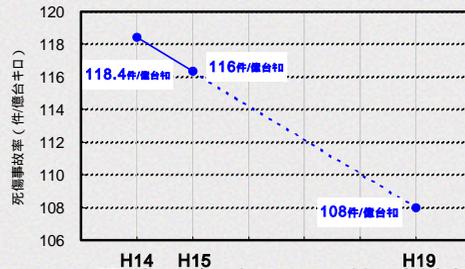
毎年度の「マネジメント・サイクル」のイメージ ~平成15年度を例に~



「平成15年度 道路行政の業績計画書」の概要

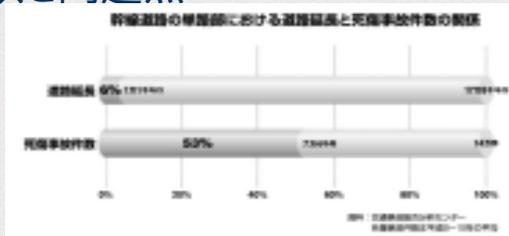
例:「道路交通における死傷事故率」

■ 指標の現況値と数値目標



死傷事故率について、平成19年度までに約1割削減し、1億台キロあたり約108件とすることを中期的な目標とする。

■ 現状と問題点



特定箇所に集中する幹線道路での事故
 単路部では幹線道路で発生した単路部事故の53%が、幹線道路のわずか6%の区間に集中。

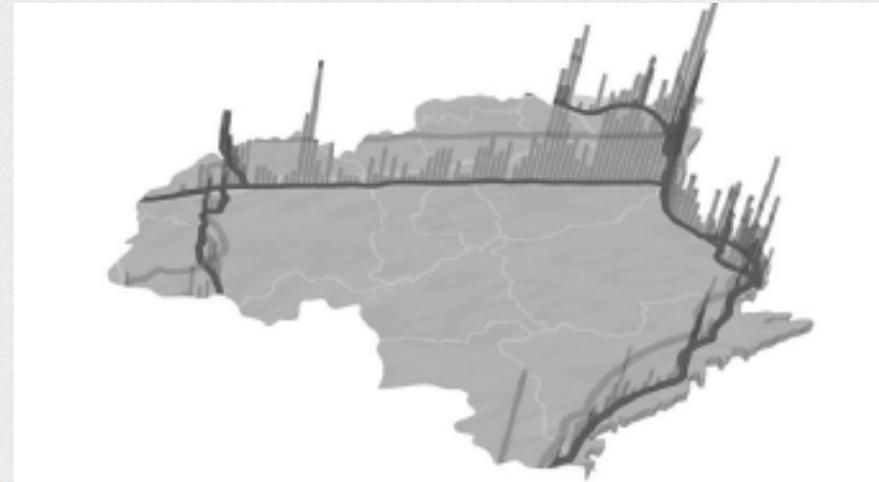
■ 課題と講じる施策

幹線道路の事故危険箇所の集中的な対策

「事故危険箇所緊急対策事業(3,956箇所を選定)」等

■ バックデータ等

- 都道府県別の指標値などの関連するバックデータを公表します。
- 例えば、事業箇所選定については、路線区間ごとの交通事故発生状況など正確で詳細なデータから導き出し、問題解決の緊急性の高い箇所から取り組んでいきます。



詳細なデータ分析から事故の多発している箇所を優先して対策を実施。

平成15年度及び平成16年度(概算要求)の数値目標

政策テーマ	指標	H14実績	H15見込	H16目標	H19目標 [検討中]	
1. 活力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～	道路渋滞による損失時間 (渋滞モニタリング区間)	6.1億人時間/年	5.9億人時間/年 (2.5%削減)	5.8億人時間/年 (さらに2.5%削減)	約1割削減	
	E T C 利用率	全国	5%	15%	30%	70%
		首都高速	6%	20%	40%	85%
		阪神高速	3%	15%	35%	85%
	路上工事時間	235時間/km・年	225時間/km・年 (4%削減)	215時間/km・年 (さらに4%削減)	約2割削減	
	規格の高い道路を使う割合 (当該年度に新たに自動車専用道路への転換を図る目標交通量)	13%	13% (210万台車/日転換)	13% (さらに290万台車/日転換)	15%	
	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)	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%	74%	77%		
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%	68%		
2. 暮らし ～生活の質の向上～	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%	27%	約5割	
	市街地の幹線道路の無電柱化率	7%	8%	10%	15%	
3. 安全 ～安全で安心できる暮らしの確保～	道路交通における死傷事故率	118件/億台キロ	116件/億台キロ	114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%	88%	93%
		舗装	91%	現在の水準を維持		
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%	69%	76%		
4. 環境 ～環境の保全・美しい景観の創造～	CO ₂ 排出削減量	-	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			
	NO ₂ 環境目標達成率	64%	67%	70%	約8割	
	SPM環境目標達成率	-	約1割	約2割	約6割	
	夜間騒音要請限度達成率	61%	63%	65%	72%	
道路行政の改革	道路利用者満足度	2.6点	2.7点	2.8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	5,000万 アクセス/年	約1億 アクセス/年	

指標及びH19目標は現時点のものであり、今後、社会資本整備重点計画の策定過程において確定