

2) 効率的な事業展開について

論点整理における指摘事項

- 中期的に達成すべきサービス水準とそのために必要となる事業のプライオリティーを明確化し、スピーディーな取り組みを進めるべき

インタビューにおける主な意見

- 供用目標を明確化して、スピーディーに進めるべき。多様な主体(沿道市民、企業、NPO)とのパートナーシップによる道路政策を進めていくことが重要。意見として「事業展開が遅いと計画そのものが時代遅れになる。供用目標を明確にしてスピーディーに進めるべき」
- 事業化したら、いつまでにどの区間を整備するのかを住民に示して欲しい。いつ整備するかわからないのでは、住民は我慢できない。我慢するのも限界
- 国民にわかりやすい道路行政を行うこと、そのためには期間や事業量などの整備目標値を周知し理解を得られるように努めることが必要

今 回 の 審 議 事 項

1. 道路事業のプロセス点検

2. 事業の効率化を求めて

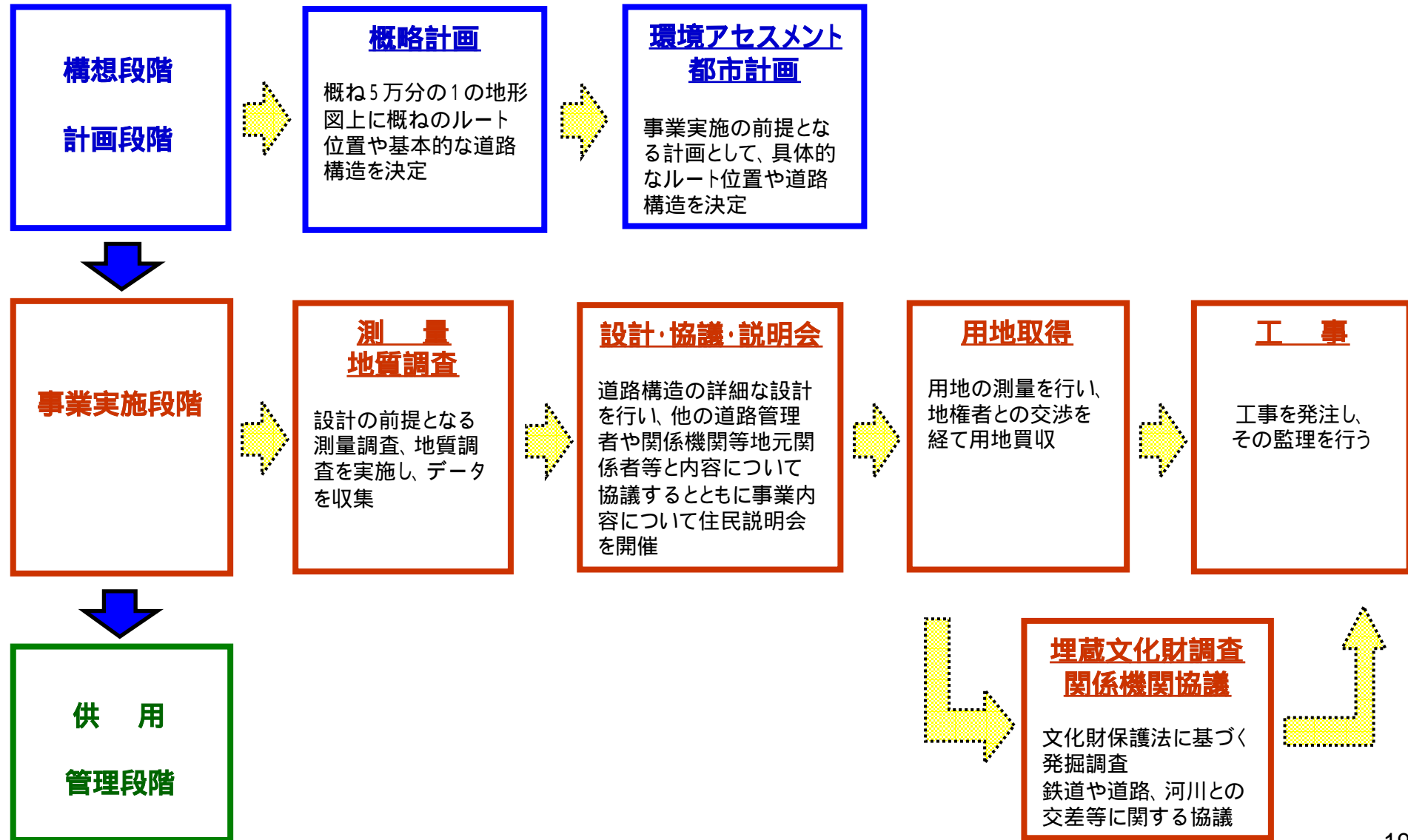
具体策 目標宣言プロジェクトの展開

- 〃 事業の重要性・必要性を客観的データを用いて評価
- 〃 構想段階PIの展開
- 〃 大規模事業と一体となったまちづくりの取り組み
- 〃 事業実施段階の効率化
- 〃 時間遅延コストの公表
- 〃 長期化事業の再整理

1. 道路事業のプロセス点検

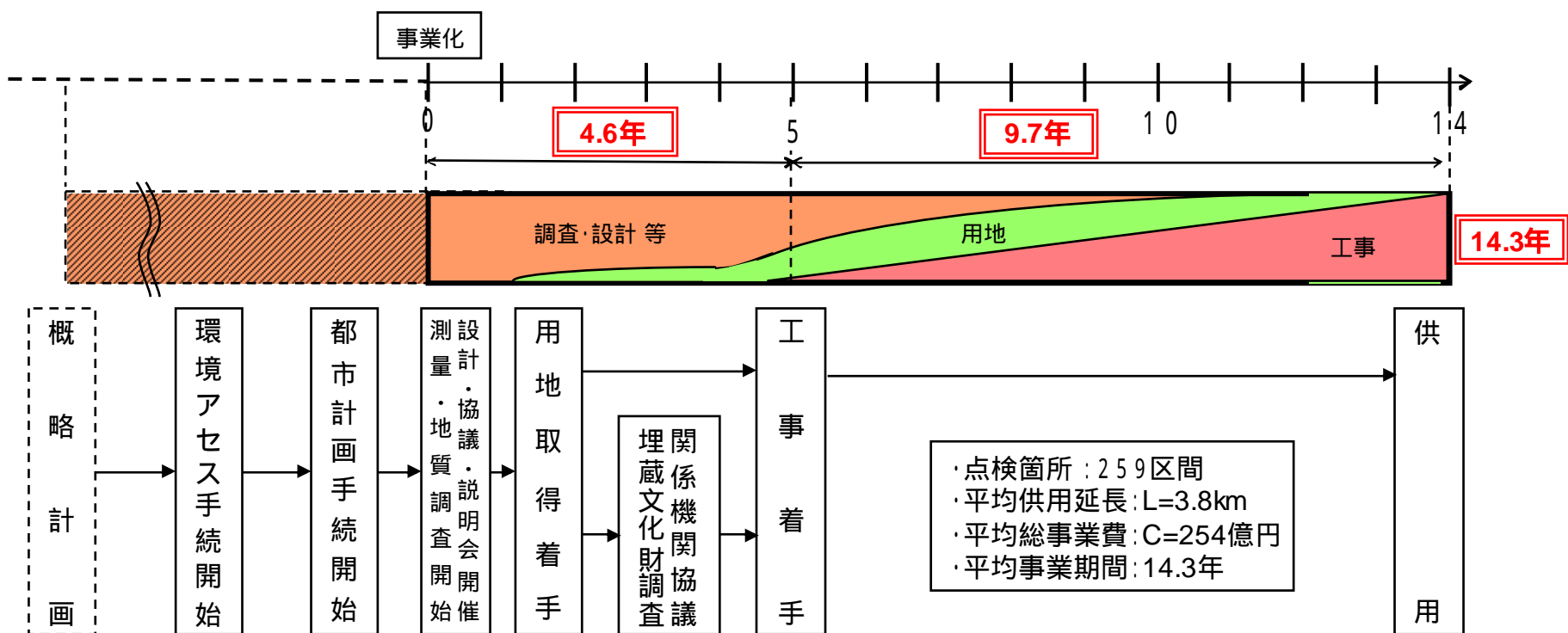
(1) 道路事業の期間

標準的な道路事業の工程



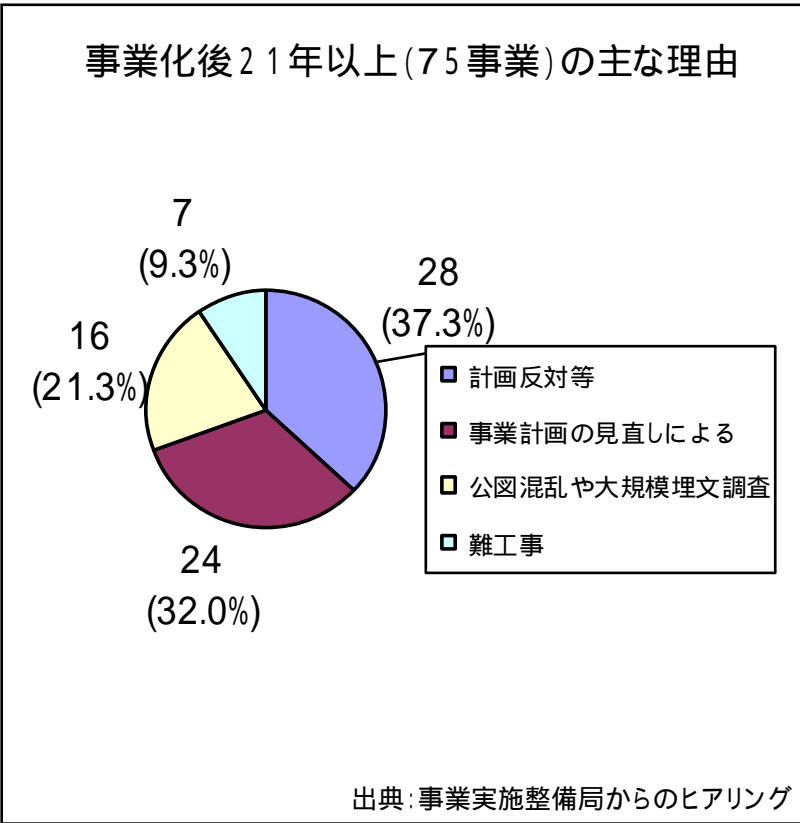
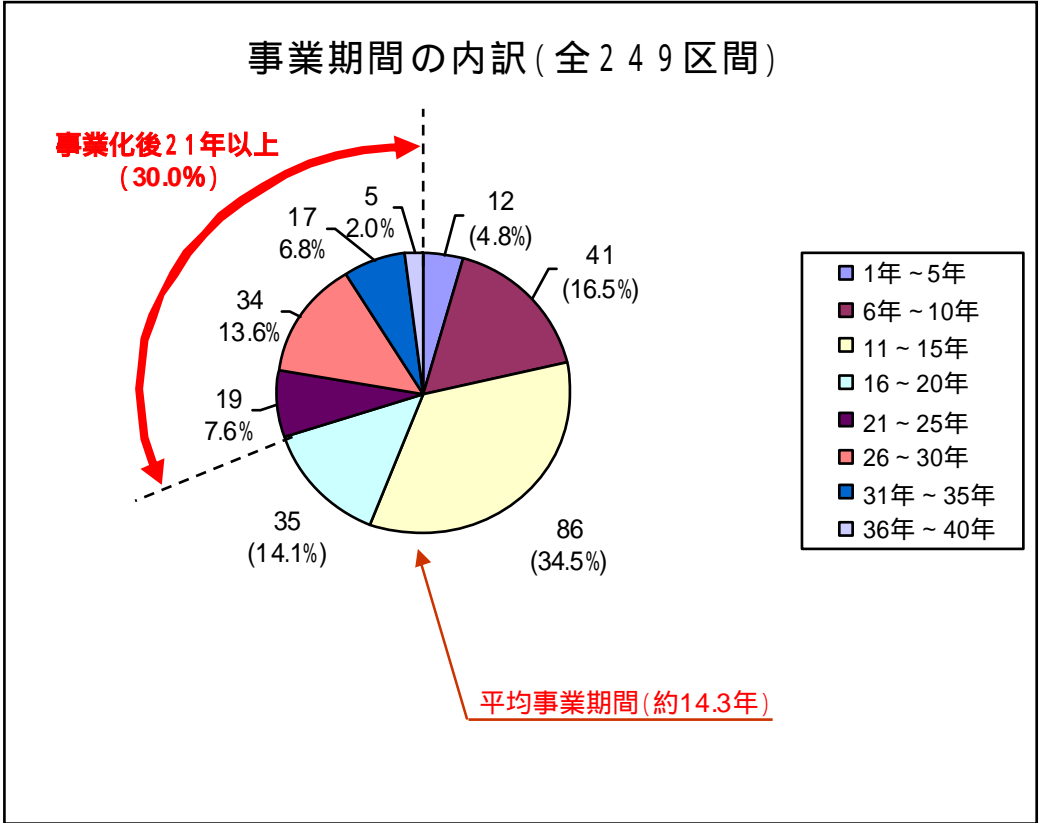
平均事業期間

平成12年度から平成17年度に完成した直轄国道の改築事業[供用延長 1km以上]259区間の事業期間の総点検を実施。
 事業着手してから完成・供用までの期間は**平均14.3年**。
 その内訳は、**事業化から工事着手まで4.6年**、**工事着手から供用まで9.7年**。



事業期間及び事業期間の分布

個々の事業の期間を見ると、事業化後10年以内に完成する事業が21.3%を占める一方で、**21年以上の事業が30.0%を占める**。
 21年以上かかる理由としては、**計画反対等(37.3%)**、**事業計画の見直しによる(32.0%)**が全体の約7割を占める。



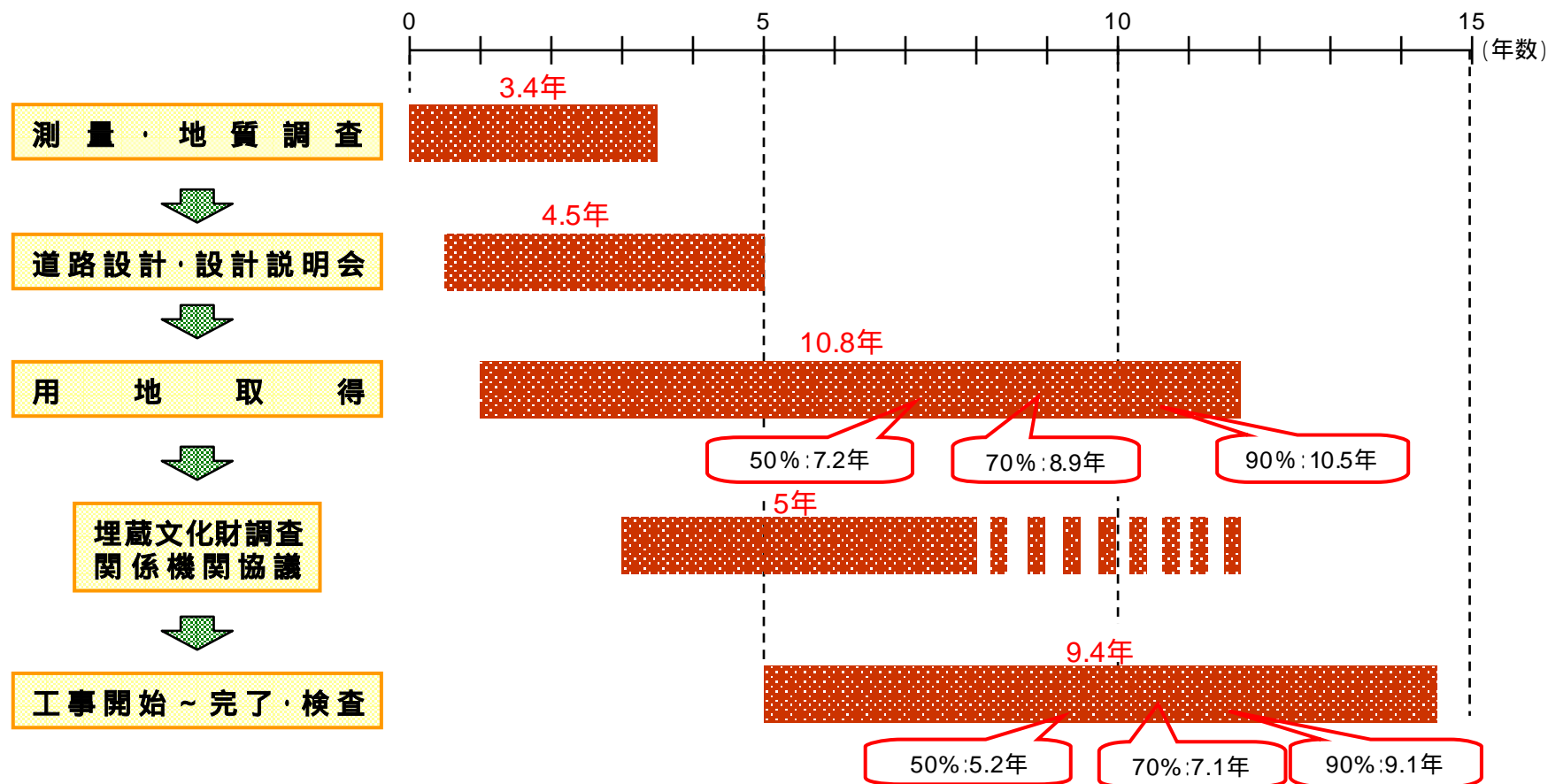
各工程毎の平均事業期間

道路事業の各工程は、単純に連続しているわけではなく、同時期にいくつかの工程が輻輳している。

最も時間を掛けているものは、用地取得(10.8年)と工事(9.4年)である。

用地取得は、50%取得に7.2年、70%取得に8.9年、90%取得するのに10.5年かかる。

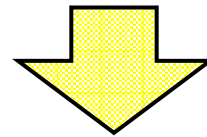
工事は、50%概成に5.2年、70%概成に7.1年、90%概成するのに9.1年かかる。



2. 事業の効率化を求めて

(1) 基本方針

「いつかはつくる行政」から「いつまでにつくる行政」への転換



平均事業期間

「現状」
14年

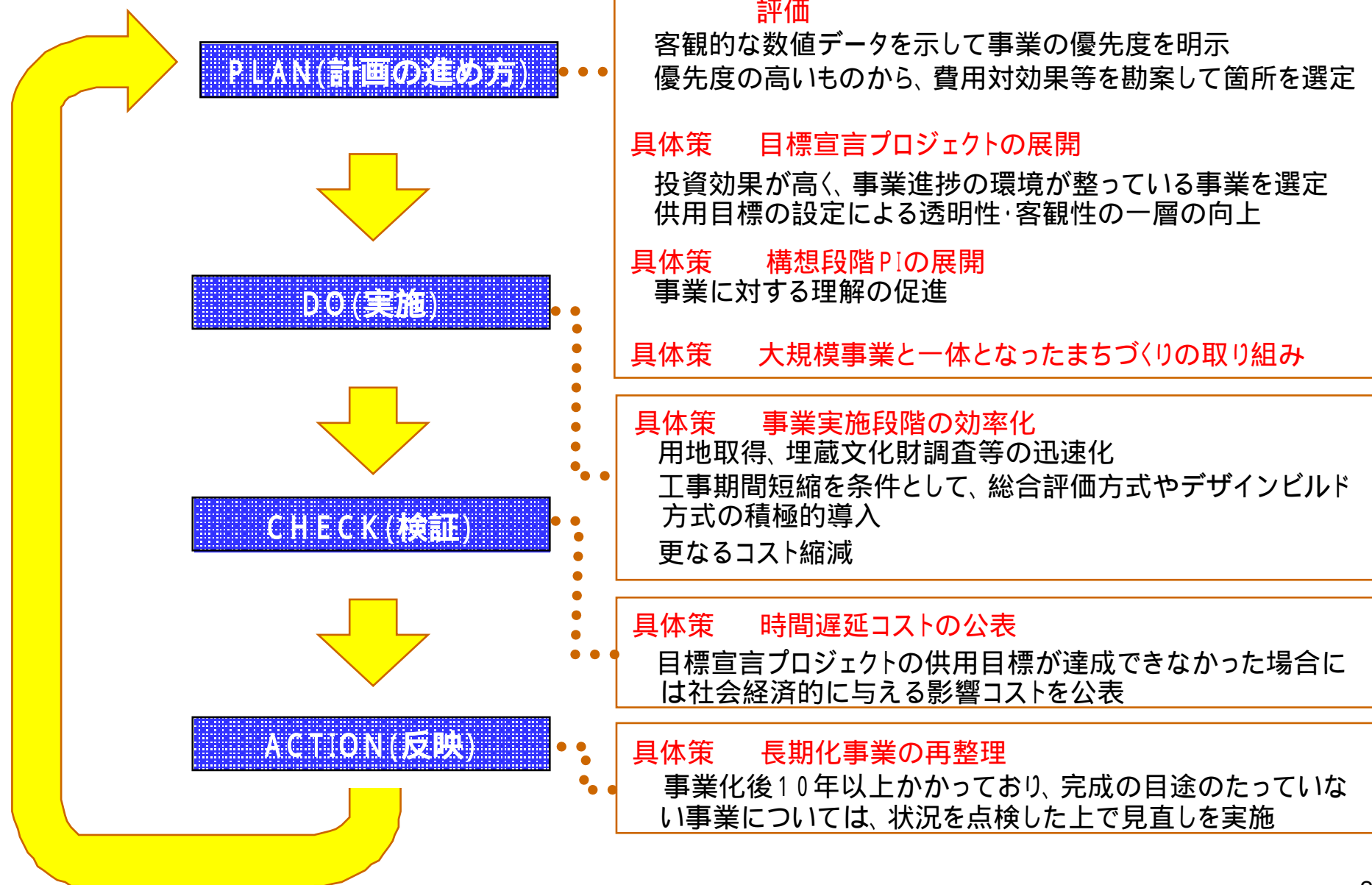


「5年後」
10年



スピードアップ

(2) 具体的な方策



(3) 具体策 事業の重要性・必要性を客観的データを用いて評価

【今後の方針】

渋滞対策、交通安全対策等については、渋滞損失時間、交通事故件数等の**客観的なデータを用いて、優先度を明示**

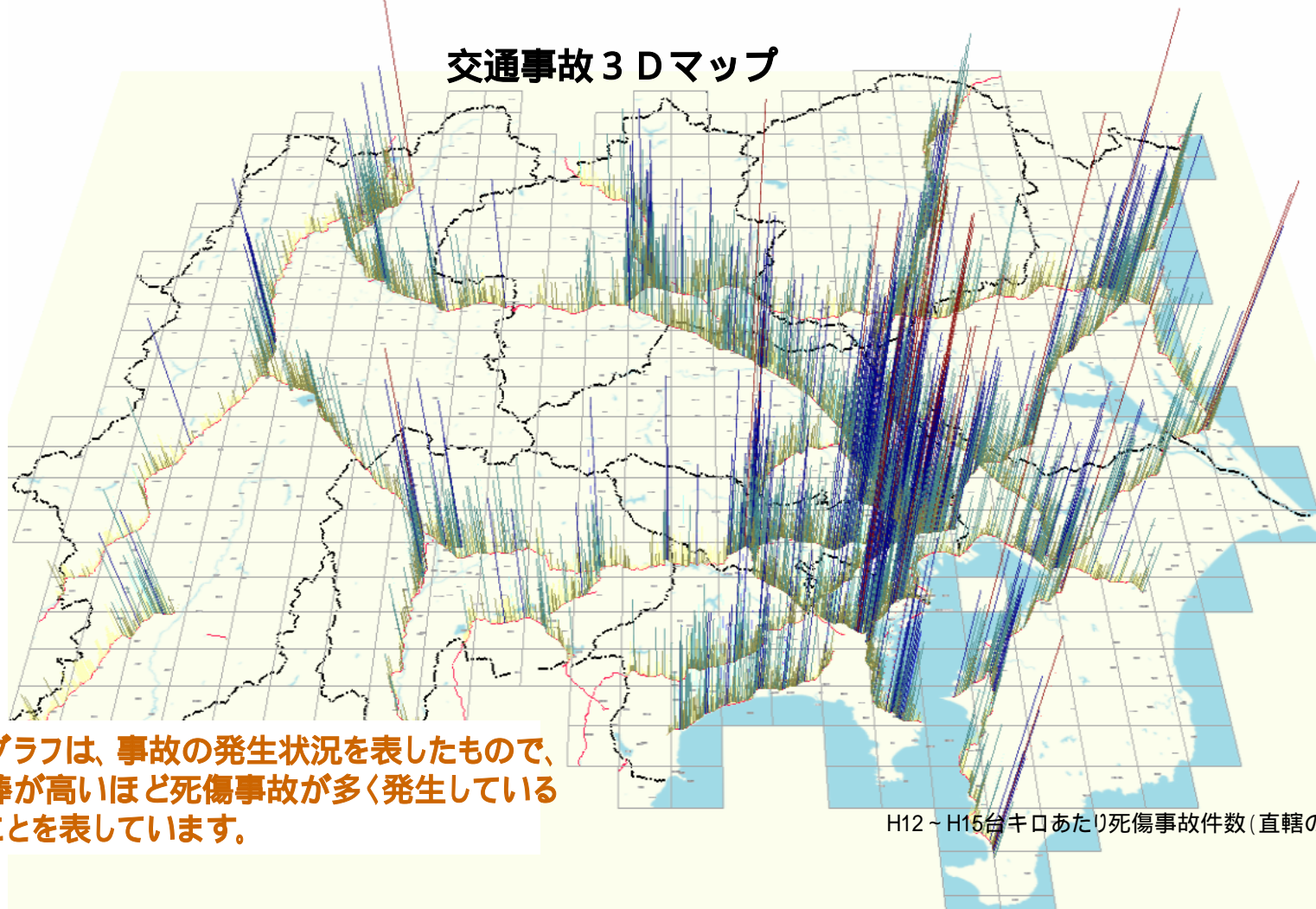
事業実施箇所は、上記**優先度の高いものの中から、費用対効果を勘案して選定**し、集中投資により効果的な事業を実施

実施後の効果についても上記の客観的データを用いて評価し、次年度以降の事業へ反映

関東地方整備局の取組事例 < 道路見える化計画(交通安全) > H17年度より実施

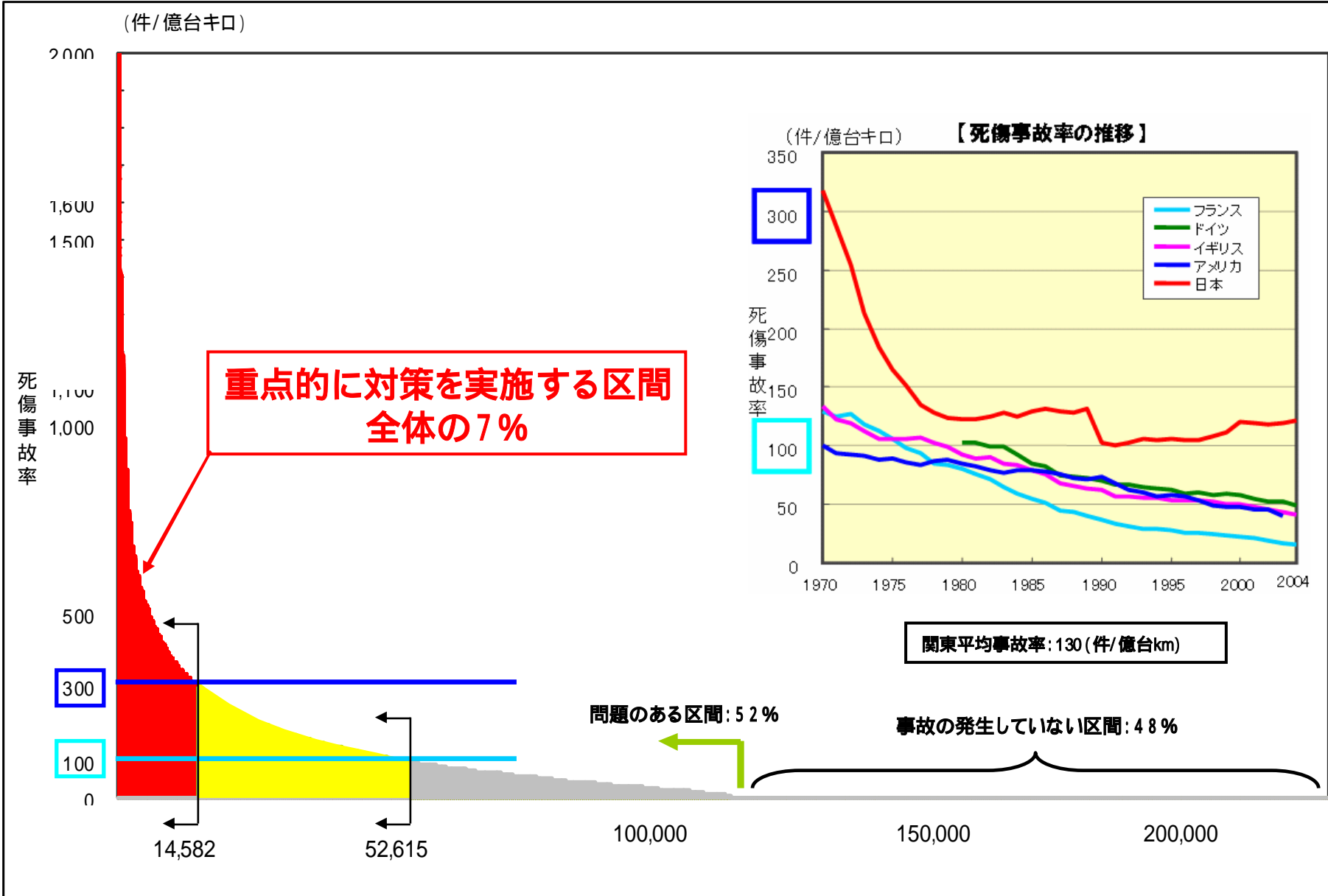
関東地方の都県道以上約22万区間(約200m毎)を対象に、死傷事故率(件/億台km)【H12~15】を算出し、これに基づいた優先度を明示し、優先度の高いものの中から事業実施箇所の選定について、広く一般の方々に「見える化」する。

交通事故3Dマップ

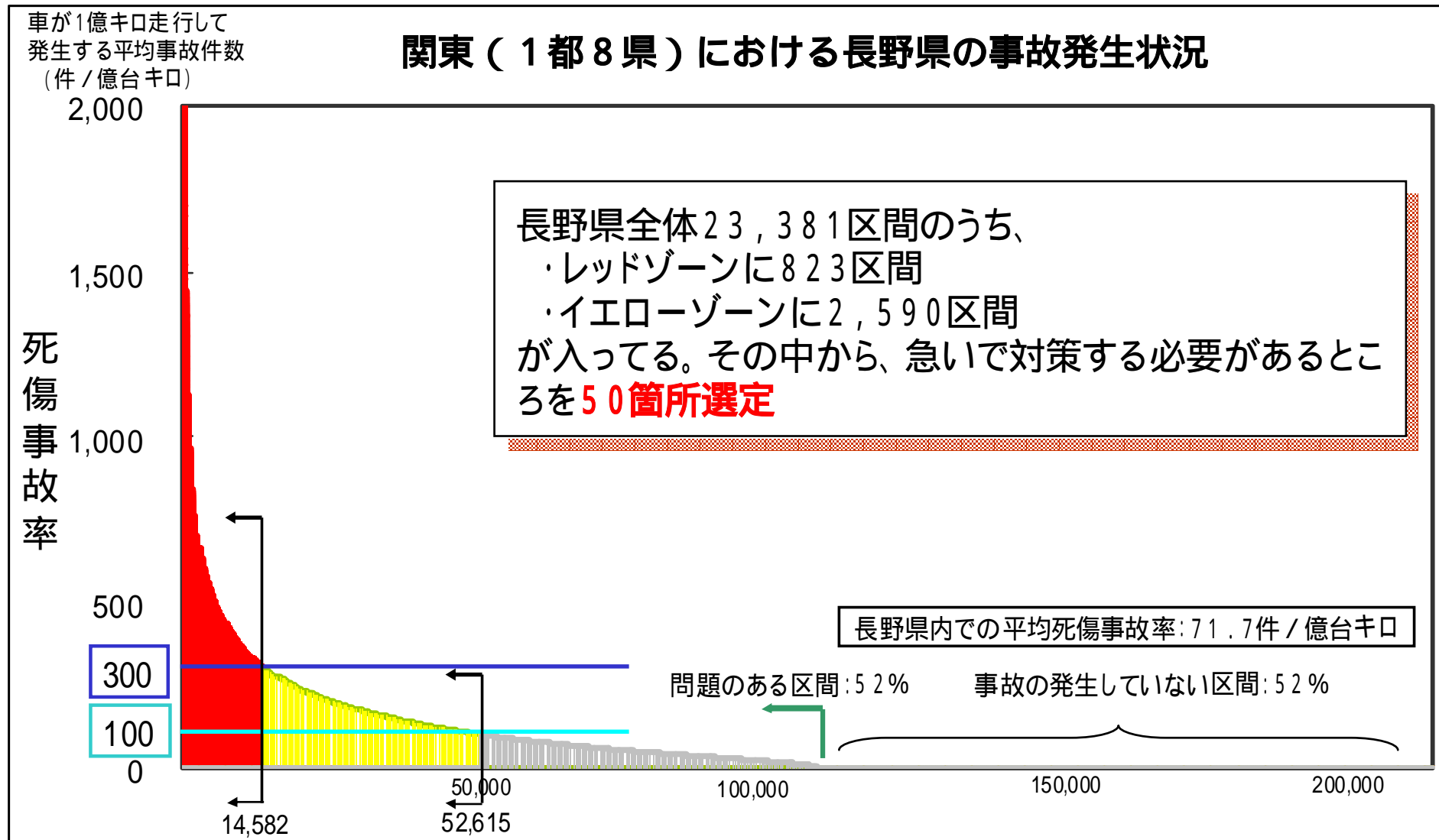


グラフは、事故の発生状況を表したもので、棒が高いほど死傷事故が多く発生していることを表しています。

関東地方の交通事故の状況



緊急に事故対策が必要な道路(長野県の状況)

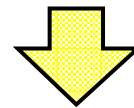


(4) 具体策 目標宣言プロジェクトの展開

道路事業の効果を早期に発揮させ、道路事業の透明性、公共性を一層向上させるため、供用目標等を公表し、その達成度を評価するプロジェクト

【目標宣言プロジェクトの現状】

5年以内目標宣言プロジェクト: 4地方整備局が実施中(東北、四国、九州、沖縄)
特定事業目標宣言プロジェクト: 首都圏中央連絡自動車道[10年以内](関東)



【今後の方針】

高規格幹線道路等、**地域の社会経済に大きな影響を与える事業**や交通渋滞の解消、交通安全の確保、**事前通行規制区間の解消等**、**投資効果が高く事業のスピードアップが求められる事業**で、地域の支援体制や道路用地の確保等、**円滑な事業進捗の環境が整っている事業**については**目標宣言プロジェクトとして全国展開**を図る

九州地方整備局の取組事例 < ちやく²プロジェクト > 平成15年度より実施

H15年度の供用目標の公表により、国交省内の体制や**自治体等の協力体制が強化され用地取得が大幅に推進**

事業概要

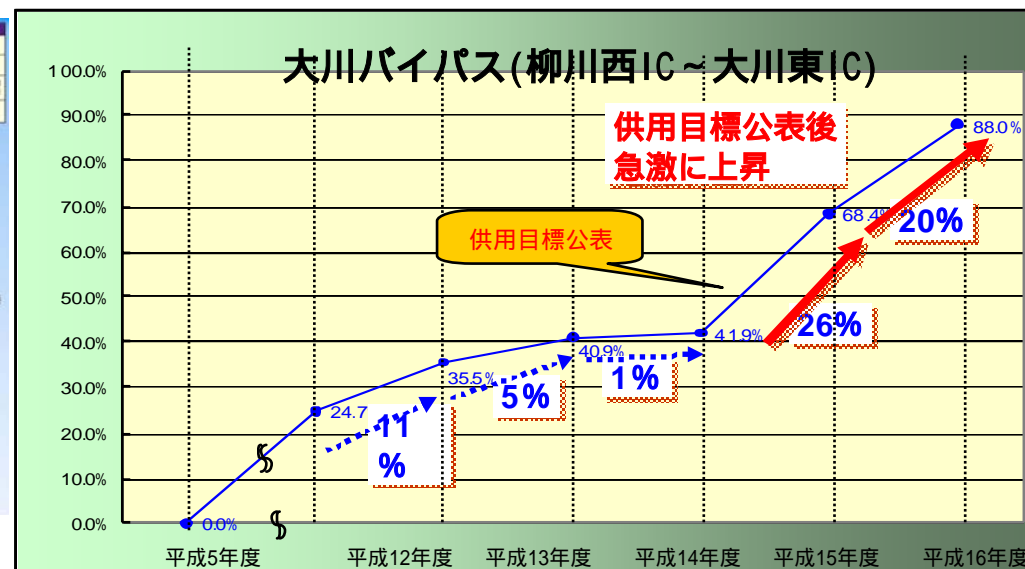
一般国道208号 大川バイパス

- ・所在地: 福岡県柳川市 ~ 福岡県大川市
- ・延長: 10km 事業費: 約940億円
- ・用地取得状況(面積ベース): 94% (H19年度供用目標区間)

効果の内容

供用目標の公表に伴う効果

- ・平成15年8月に供用目標(H19年度)を公表
- ・平成15年度より**国交省にて有明海沿岸道路出張所を設置**、所内にプロジェクトチームを編成して設計、用地取得、施工を一括で管理
- ・**大川市**には平成16年度より建設課に**国県道推進室**が設置された(6人体制)



H15年度の供用目標の公表により、**自治体等の目標意識が向上し、埋蔵文化財調査が大幅に推進**

事業概要

一般国道3号 日奈久芦北道路

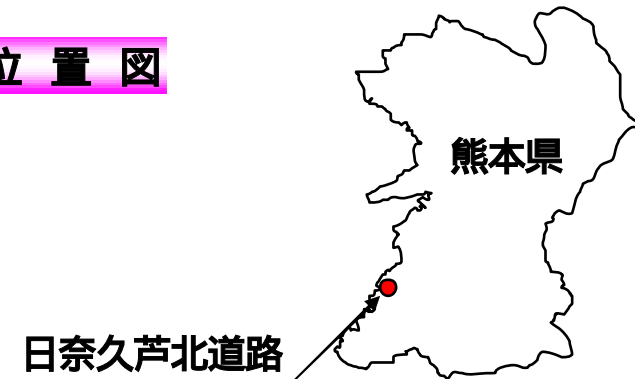
- ・所在地: 熊本県八代市日奈久下西町～熊本県芦北町花岡
- ・延長: L = 16.8 km、事業費: C = 1,300億円

効果の内容

供用目標の公表に伴う効果

- ・H17年度より、**熊本県だけでなく芦北町も調査員を派遣**するなど協力
- ・国としては、現地見学会等イベントの共同実施
- ・文化財調査面積が約2倍に増加(5,330 → 9,400m² / 年)

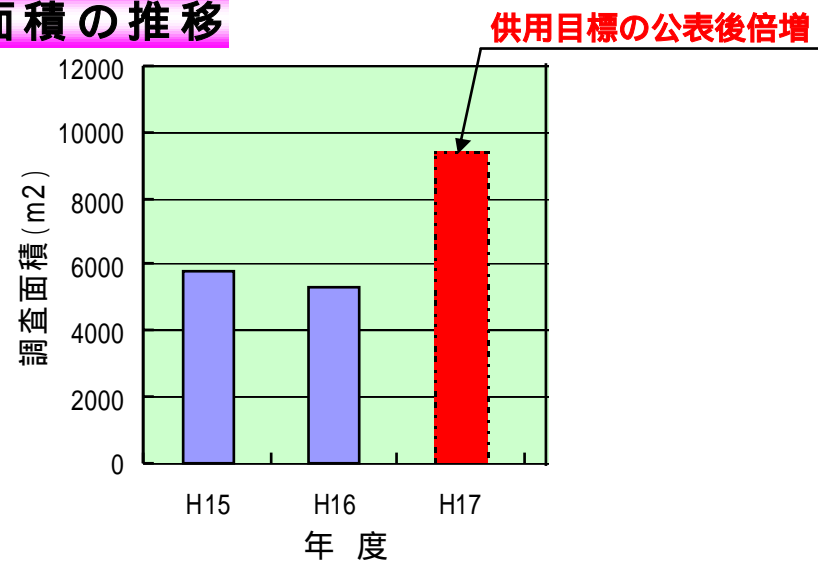
位置図



埋蔵文化財調査の状況



調査面積の推移

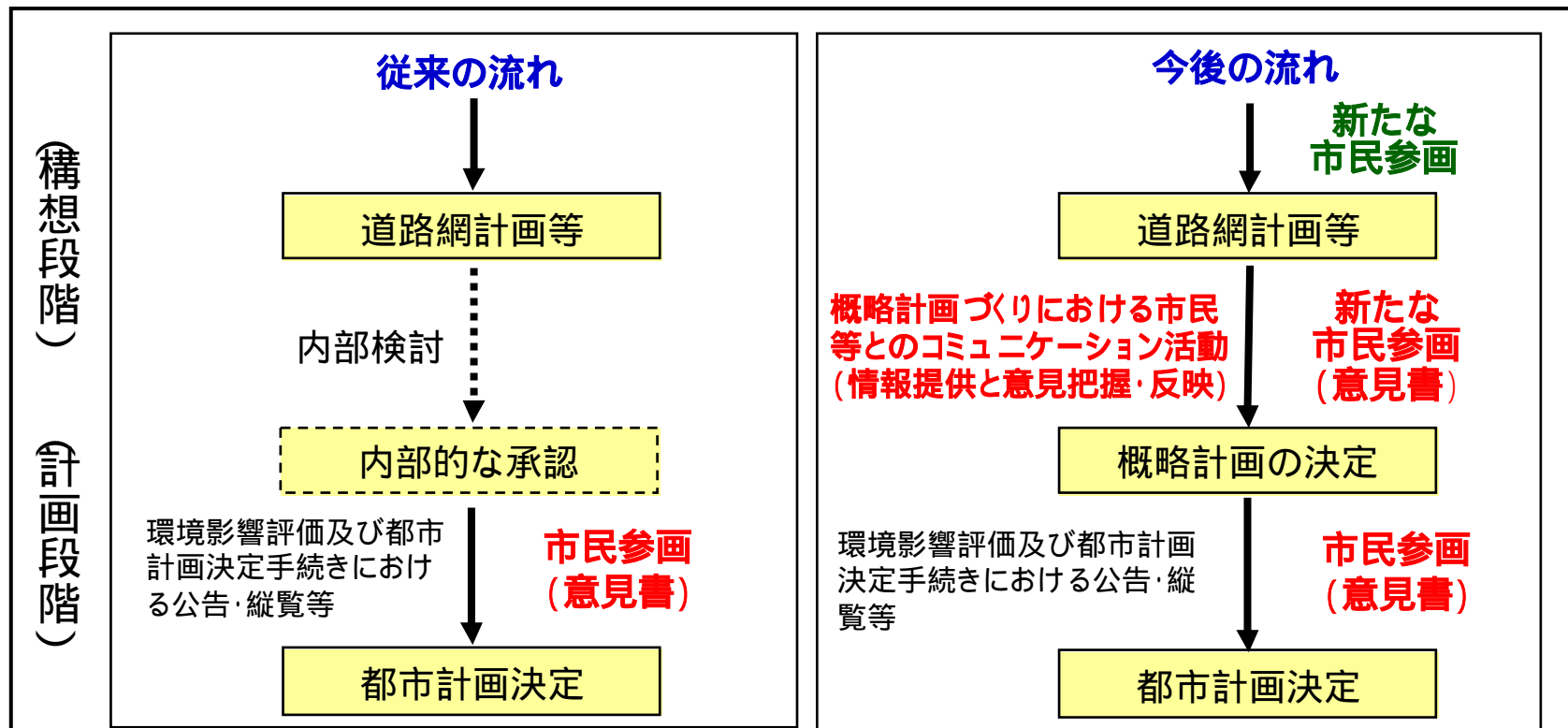


(5) 具体策 構想段階PI の展開

計画決定プロセスの透明性、客観性、合理性、公正さを確保するため、構想段階において、市民参画の取組を導入する計画決定プロセス

事業に対する理解の促進

事業全体の流れにおける構想段階PIの位置づけ

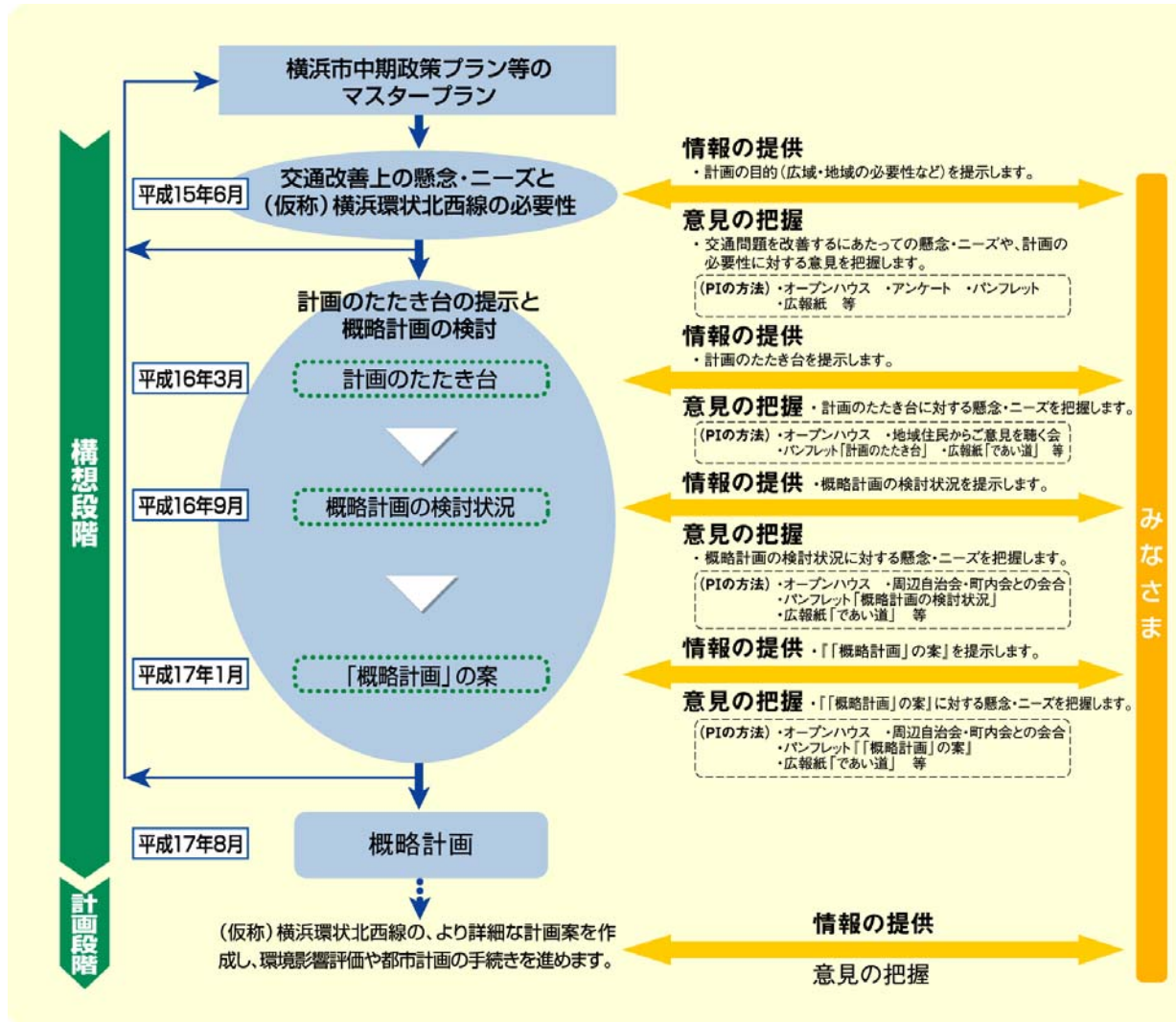


「構想段階」：上位計画から概略計画を決定するまでの段階

「計画段階」：当該計画による公共の利益と市民等の権利との調整を図り、事業実施の前提となる計画 都市計画 を決定するまでの段階

「概略計画」：構想段階において公益的な視点から策定する、都市計画決定手続きに図るべき基本的な計画 (起接点、道路種別、車線数、設計速度、構想ルート帯、主な連結道路、主たる構造など)

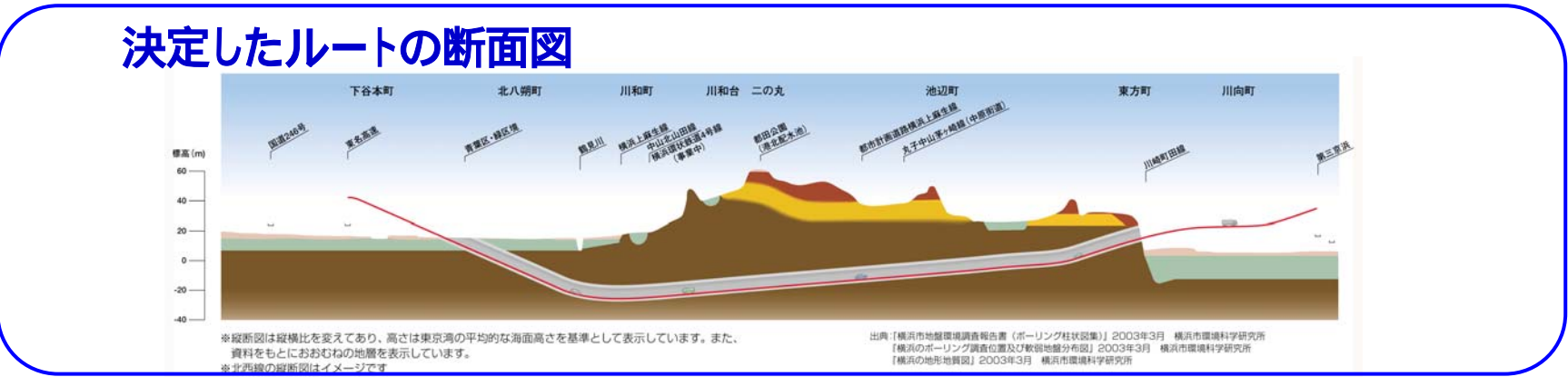
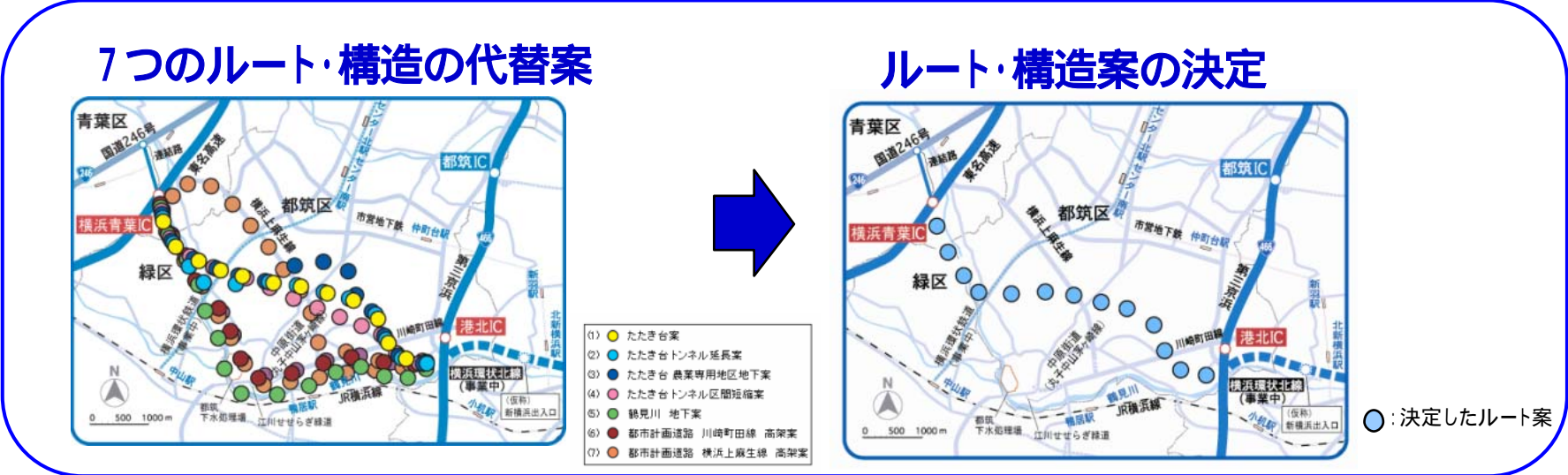
高速横浜環状北西線の取組事例



意見把握の内訳

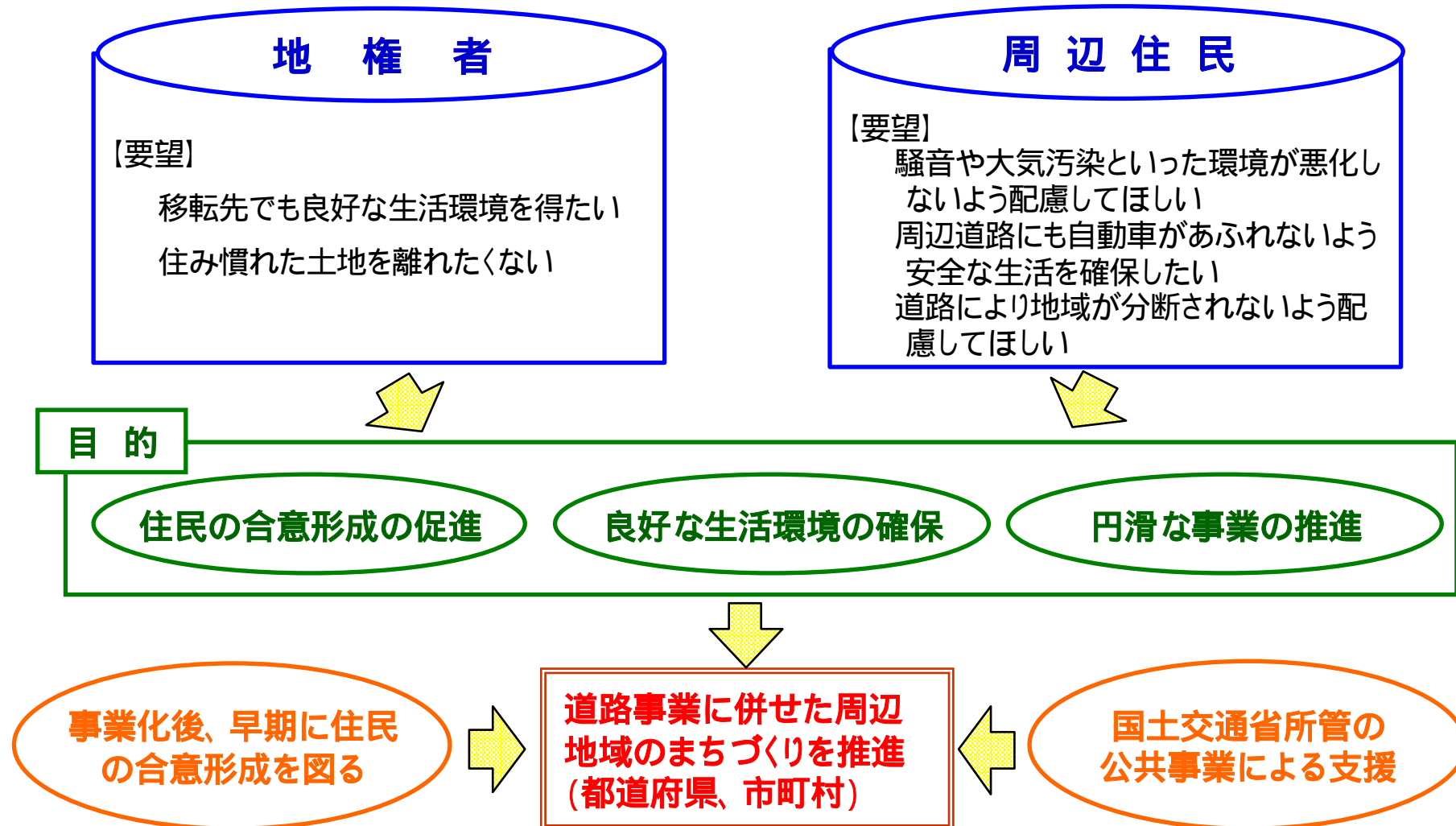
1. オープンハウスのべ37回開催
(来場者数約1万人)
2. 地域住民のご意見を聞く会のべ35回
3. アンケート等 11,786通
4. 広報誌の配布
約750万部を市域全戸へ配布
5. ホームページアクセス件数
35万9千件

住民の提案を反映し、7つのルート構造の代替案をとりまとめ、代替案に対して多様な意見把握を実施し、委員会で審議していただいた結果、鶴見川を横断するまでトンネルを延長し、高架を短縮するルートに決定
 (たたき台トンネル延長案; 延長: 約7.1km、移転戸数: 約90件、事業費: 約2,400億)



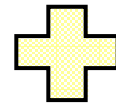
(6) 具体策 大規模事業と一体となったまちづくりの取り組み

都市部の大規模事業においては、道路整備に伴って地権者や周辺住民から生活環境の保全・改善を求める声が多く出され、この要望への適切かつ迅速な対応が円滑な事業の進展には不可欠



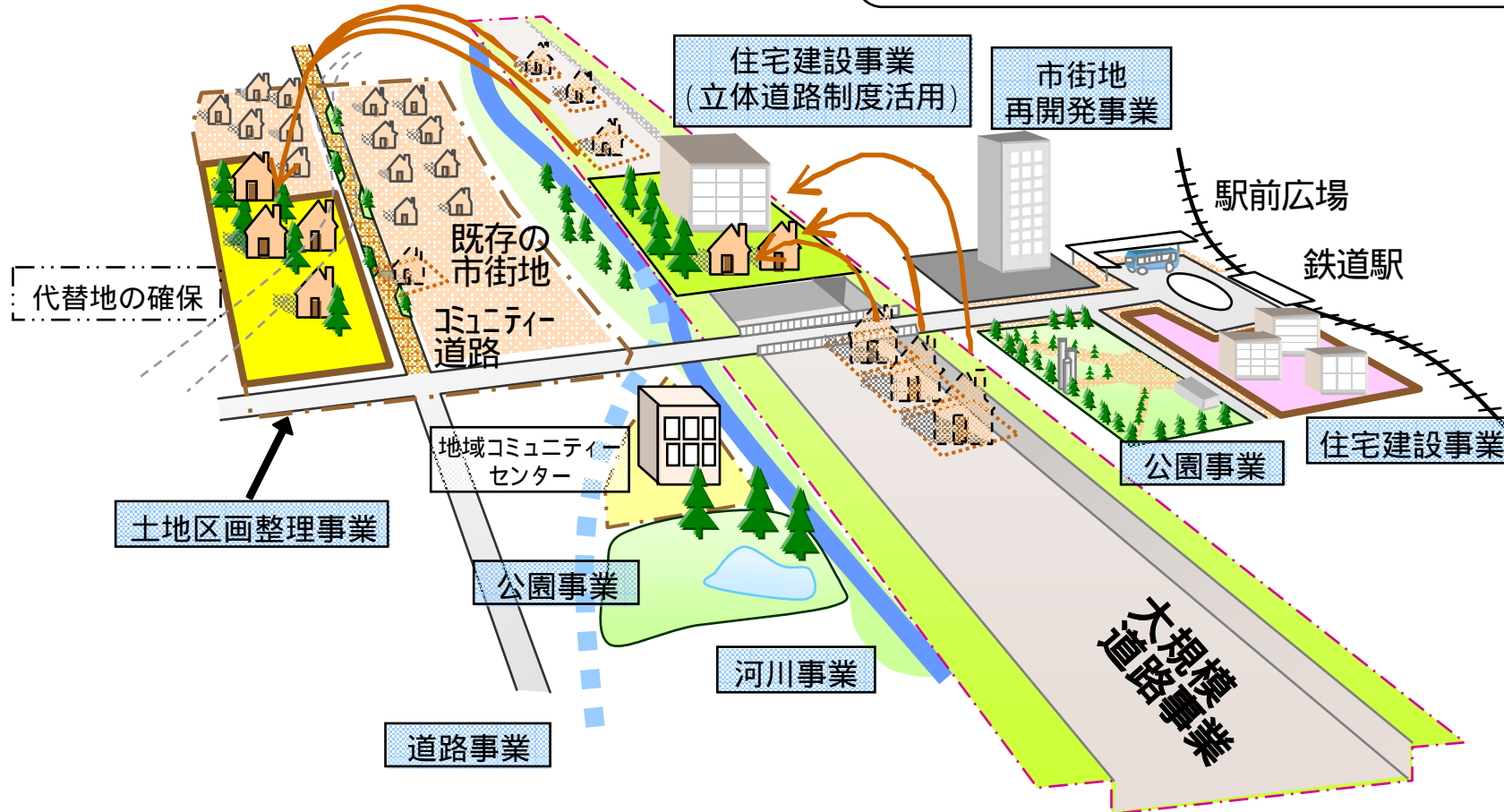
大規模道路事業と一体となったまちづくりイメージ(案)

大規模道路事業



まちづくりとの連携

- ・道路、公園、河川、土地区画整理、市街地再開発、住宅建設の各事業の実施
- ・地域コミュニティーセンター、高齢者ケアセンター等の公共施設の整備
- ・まちづくりに関するソフト施策の支援



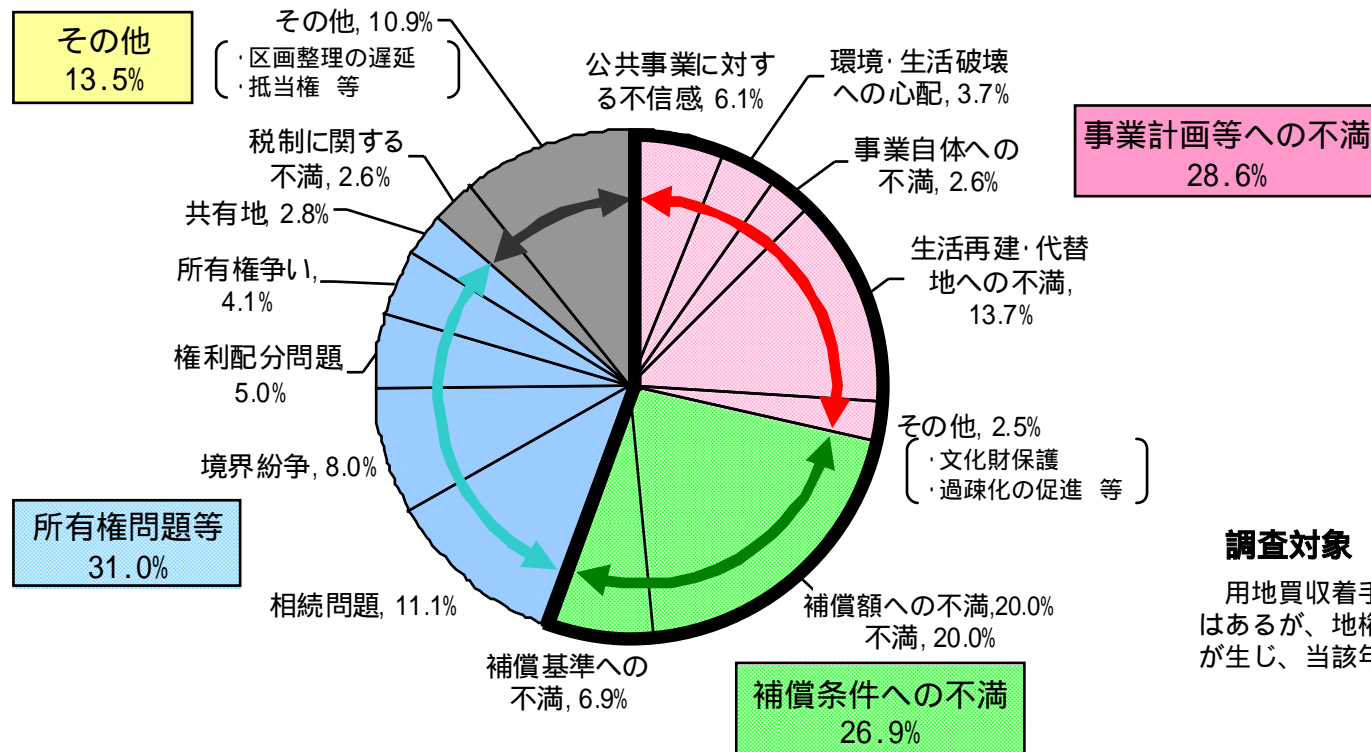
(7) 具体策 事業実施段階の効率化

(a) 用地取得の促進

用地取得が困難となっている理由は、**事業計画等に対する不満が28.6%**、**補償条件への不満が26.9%**であり、過半数を占めている。
 用地取得を促進するためには、**計画段階より市民の理解を深めるとともに、補償条件や生活再建、相続問題等の相談窓口を設けるなど、きめ細やかな対応が必要。**

用地取得が困難となっている理由

(平成17年度 国土交通省総合政策局調査結果)



調査対象

用地買収着手後3年以上経過し、予算の裏付けはあるが、地権者ないし地域住民との調整に困難が生じ、当該年度内に契約見込みがない案件。

(b)文化財調査員の相互派遣等

埋蔵文化財調査は、専門性が高く、大規模な調査については人的体制の充実が不可欠。

そのため、**地方公共団体間の専門職員の相互派遣や民間調査関係組織の導入**など、効率的な取り組みを推進。

取り組みの具体例

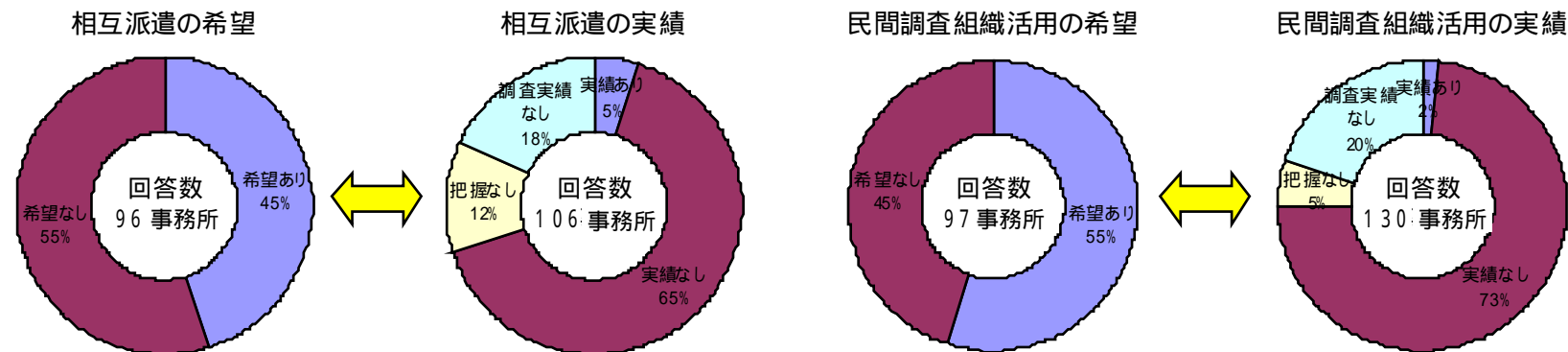
[地方公共団体間の専門職員の相互派遣]

京奈和自動車道、面積:50,800m²(大和区間) 平成14～16年度に、県内の近接市教育委員会である橿原市から調査員の派遣を依頼。これにより、調査期間が**5年間 3年間(2年間短縮)**。

[民間調査関係組織の導入]

日本海沿岸東北自動車道、面積:146,600m² 平成16、17年度に民間委託を実施。これにより、年間調査量が通常6万m²程度から2倍の12万m²となり、調査期間が**4年間 2年間(2年間短縮)**。

希望と実績の比較（埋蔵文化財調査に係る各種実態把握結果）



出典: 事業実施事務所へのアンケート

(C) 発注方式の工夫による工事期間の短縮

総合評価落札方式や**設計・施工一括方式(デザインビルド)**の積極的導入など発注方式の工夫により、**工事実施段階における工期短縮**を図る。

小坂交差点における立体化事業の例

【工期短縮を評価項目とした総合評価・デザインビルドを採用により、**約2年から約1年1ヶ月に工期を短縮(縮減日数 約11ヶ月)**】

工法	工種	1ヶ年目				2ヶ年目				3ヶ年目				4ヶ年目				5ヶ年目			
		3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60
従来設計 (従来工法)	予備設計 詳細設計	■				■															
	入札手続									■											
	準備工									■											
	本体工													■				■			
	舗装 付帯設備																	■			
技術提案 (急速施工)	予備設計	■																			
	入札手続					■															
	設計・承認									■											
	準備工									■											
	本体工													■				■			
	舗装 付帯設備																	■			



一括架設状況



架設後の供用状況

工期短縮方法

工事期間を短縮するため鋼製下部工を採用し、ケーソン基礎を施工中に製作を行い、**基礎との接続には差し込み方式**を採用。

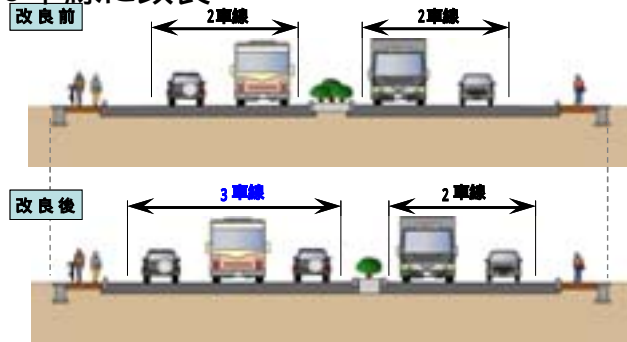
上・下部工を鋼製としたことにより、**現場で地組して一体化し、上・下部工を架設場所へ橋桁架設用大型建設車輛(ドーリ-)**にて運搬し**一括架設**を実施。

(d) 更なるコスト縮減の実施

限られた予算(コスト)の中で最大限の効果を発現するために、更なるコスト縮減の努力を推進

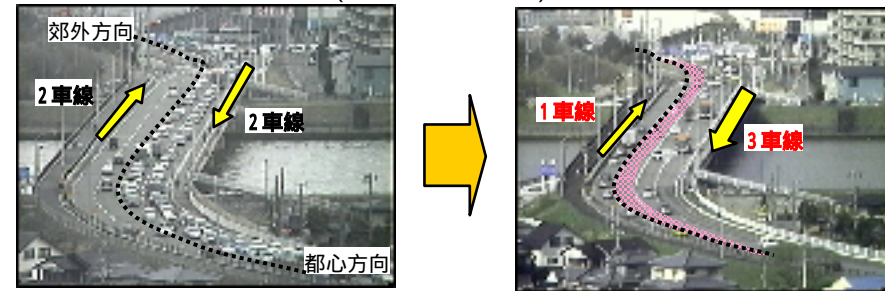
異なる上下車線数の採用

既存の道路幅員内で、渋滞が著しい方向のみを3車線に改良



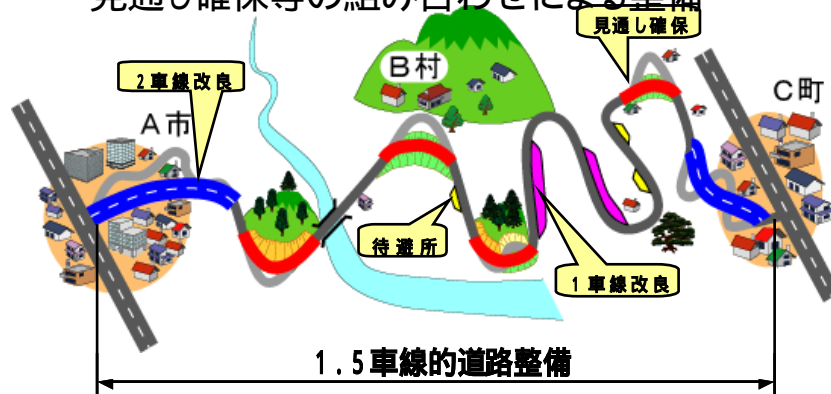
リバーシブルレーンの設置

朝の通勤時間帯における都心方向の渋滞解消のため、郊外方向の1車線(赤着色部分)の通行方向を逆転



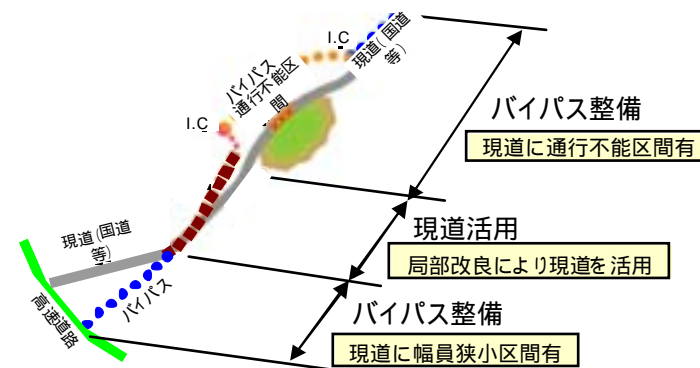
1.5車線の道路整備

2車線改良、1車線改良、待避所設置、見通し確保等の組み合わせによる整備



現道を当面活用する区間の設定

並行する国道等に著しい渋滞や交通不能等の道路交通上の課題がない場合は、当面現道を活用



(8) 具体策 時間遅延コストの公表

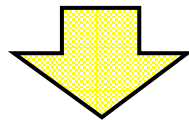
目標宣言プロジェクトによる予算の重点配分、体制の集中にもかかわらず、供用目標が達成できなかった場合には、その理由を明らかにするとともに、社会経済に与える影響(コスト)を公表

東京圏央道の例

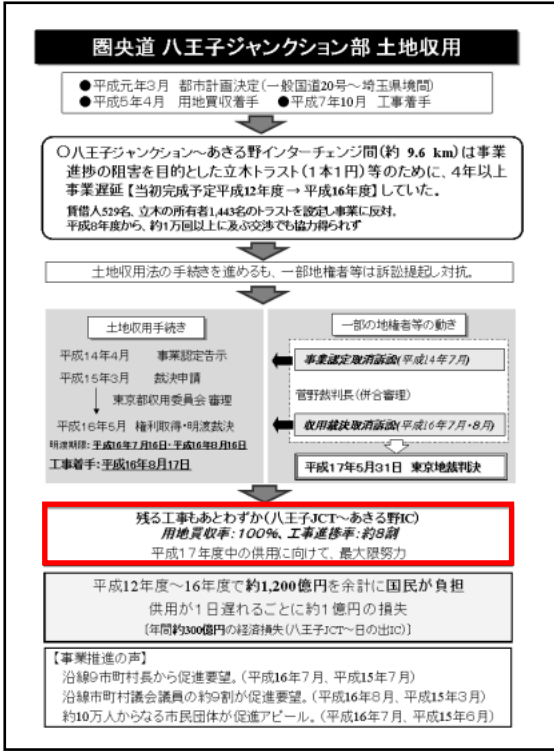
八王子ジャンクション～あきる野インターチェンジ間(約9.6 km)は、立木トラスト等のために4年以上事業遅延

【当初完成予定平成12年度 平成16年度】

- ・賃借人529名、立木の所有者1,443名のトラストを設定し事業に反対
- ・平成8年度から、約1万回以上に及ぶ交渉でも協力得られず



平成12年度 16年度で約1,200億円が社会的損失
供用が1日遅れるごとに約1億円の損失
[年間約300億円の経済損失(八王子JCT～日の出IC)]



平成17年5月31日
 記者発表

(9) 具体策 長期化事業の再整理

事業着手から長期間を経て完成していない事業については、個々に状況を点検し、**短期間で目に見える効果が発揮できるよう見直しを実施**

事業化後10年以上かかっており完成の目途のたっていない事業

個別の状況・課題を点検

長期に完了する見込みの無い事業を再整理(例)

早期に一定の効果が発現するよう計画を見直す

例: 4車線の高架道路であったが、近年交通量が減少し、交差点部の渋滞対策で十分
主要な交差点を立体化することとし、残りの区間は現道のままとして計画を変更

計画は変更しないが、比較的效果の高い部分に集中して事業を実施

例: 長い延長のバイパスであったが、事業展開(予算)により早期供用が困難
他の道路の整備状況を勘案して、区間を区切って集中投資を行うよう事業計画を変更

.....

.....