

道路行政マネジメントに対する地域等の意見について

1. 整備局等及び都道府県・政令市の意見 (自由意見) 【詳細は別紙-1 参照】

国道事務所等の担当者及び都道府県・政令市の道路行政担当者に対し、地方整備局等を通じ、「成果主義」の道路行政マネジメントの課題に関する自由意見を聴取 (担当者への聞き取り等による)。

(1) アウトカム指標の限界に関する意見 (80意見)

- ・ 整備効果が小さい都道府県事業を、いかに指標に反映していくかが今後の課題
 - ・ 隘路解消等が指標化できず、本県の道路行政に不利
 - ・ アウトカム指標による評価はわかりにくく、県民の理解 (実感) が得られるとは思われない
 - ・ 成果主義に偏りすぎると、アウトカムのみが行政目的になることが懸念され、地方切り捨てに繋がる
 - ・ 地方部では、供用目標を明示した従来のアウトプットの方が、道路の必要性を県民に理解させ易い
- 等

(2) 毎年度のマネジメントに関する懸念 (59意見)

- ・ 毎年度新規に供用する箇所が非常に少なく、毎年度作成する業績計画書に反映しづらい
 - ・ 指標によっては、1年で整備効果が現れないものがある (例：工事中は渋滞が悪化)
 - ・ 道路及び街路事業では事業期間が単年度で終了しないため、事業効果を毎年度ごとに示すのに苦慮
 - ・ 毎年度の成果を得ようとするならば、短期間で成果を得る事業 (小規模な改良) にシフトさせ、長い期間を要する事業の優先度を下げる等、目先の成果に向けた取り組みとなる
- 等

(3) 評価主体・職員の意識向上等評価体制のあり方に関する意見 (26意見)

- ・ 策定主体は県であることが前提で賛成。但し、法定事項にしない限り、強制をしてはならない
 - ・ 全国的な見地から判断すべきものなど、道路行政の基本的な考え方の方向をある一定のところまで導くことに対しては、国の主導が必要
 - ・ 毎年度の成果主義の実践にあたっては、県単位では難しく、もっと大きな範囲で取り組むことも考えられる
 - ・ マネジメントサイクルを目的化せず、あくまで手段であることを念頭におくべき
- 等

「成果主義」の行政マネジメントの意識の啓発、職員への浸透

(4) データ収集・分析・評価等のコストに関する意見 (47意見)

- ・ 各機関の収集したデータの共有化、利活用が可能となるようなシステムの構築が必要
- ・ 国道・県道、市町村道のデータ取得レベルが異なるため、指標の設定に苦慮
- ・ データ取得に時間と費用がかかる

等

(5) 目標値の設定方法、評価手法、予算への反映方法等評価システムのあり方に関する意見 (55意見)

- ・ 効果の予測には仮定で条件を入れなければならず統一性に欠ける
- ・ 予算にまで反映させるには、現段階では、正当性、信頼性、説得性等が不十分
- ・ 施策の組合せによる複合効果の評価など、指標と数値の設定に対する考え方の整理が必要
- ・ 他の要因によって成果が左右された場合の評価の考え方

等

(6) 上位計画との関係等計画相互の関係のあり方に関する意見 (11意見)

- ・ 独自の政策評価システムを持っている場合には、それを尊重して取り扱うべき
- ・ 電線類地中化計画等、目標年次が異なる既存の計画との整合性の問題

等

データ取得や予算への反映等実務的な課題

国と地方の適切な役割分担の構築

(7) 広報や住民参画のあり方に関する意見 (18意見)

- ・ 独自指標が多くなることにより判断基準の複雑化に伴う住民意見への理解度の低下を懸念
- ・ 各事業について当該地域の住民満足度を評価するという手法は取り得ないか

等

(8) その他 (6意見)

- ・ 個別の事業が成果にどうつながるのかプロセスが不明
- ・ 道路だけ行政マネジメントを進めるのはいかがか
- ・ 道路行政を指標により評価・判断することが非常に難しいことを国民・市民に理解していただくことが前提 (数値が一人歩きすることを懸念)

等

地方整備局等を通じ、都道府県・政令市の道路行政担当者に対し、「成果主義」の道路行政マネジメントの進め方に関する意見を聴取（担当者への聞き取り等による。）。

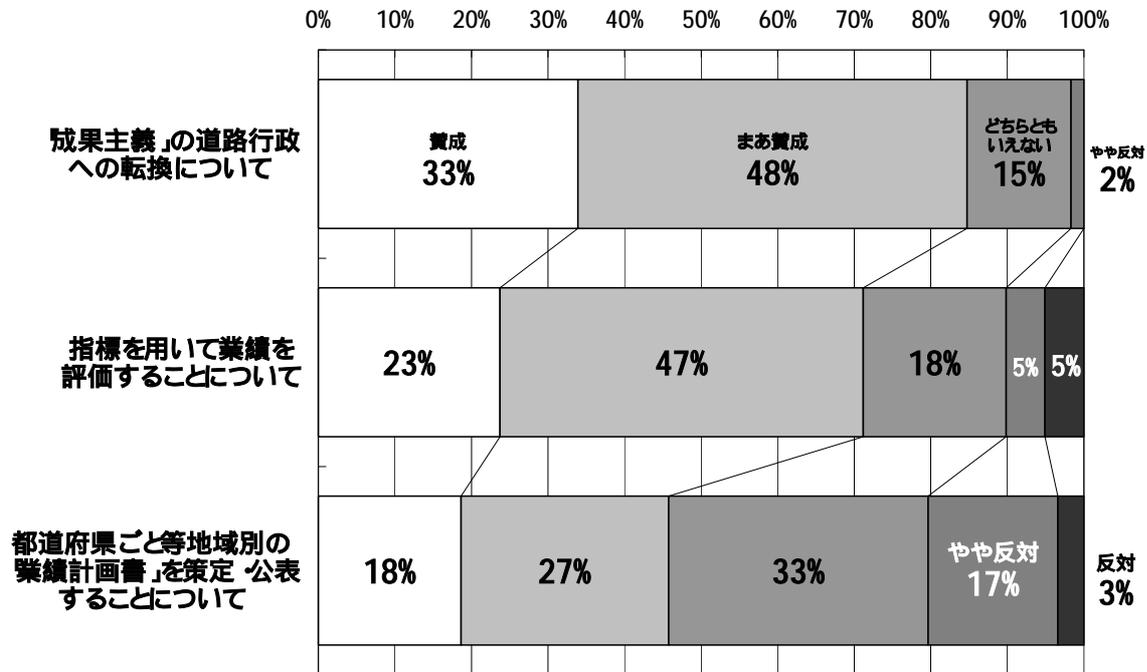


図-1 道路行政マネジメントに対する都道府県・政令市の意見について

2. 地域住民の意見

岩手のみちの業績計画書（アウトカムプラン）
パブリックインボルブメントの意見一覧
(<http://www.iwate.thr.mlit.go.jp/ir/index.htm>)

番号	職業	年齢	性別	住所	設問 1 岩手のアウトカムプランについてご意見下さい。 (例えば、別のアウトカム指標のアイデア等)
1	公務員	45	男	岩手県紫波町	騒音 振動も取り入れてほしい。
2	その他	69	男	岩手県釜石市	設問を理解するのに何回も読み返しをしなければならないので、一般的に回答してくれない人が多いと思います。もっと分かりやすい問題提起をしてください。
3	無職	66	男	岩手県盛岡市	3項の理由から、国道には不適なものかもしれないが、 利用可能台数と実利用台数の年度数値。 歩道・自転車道の併設比率の推移。(雪害対応含) 電柱及び電信柱の除去道増加の推移。
4	会社員	38	女	岩手県胆沢町	分かりづらい。
5	その他	37	女	岩手県胆沢町	道路を改良することで、かえって交通事故が増えているのではないか。
6	学生	65	女	岩手県盛岡市	道路1路線あたりの所要時間を、中・小区間ごとに区切って示すことも必要だと思います。(効率的な整備のために)
7	無職	62	男	岩手県矢巾町	立体交差化率・・・鉄道との交差や主要道路(時間当たり交通量等を基準)との交差。
8	町内会役員	67	男	岩手県盛岡市	人の集中度、車両の集中度、渋滞、人の流れ、車両の流れ(脇道廻り)、時間帯等の資料が必要。
9	会社員	55	男	岩手県千厩町	公共事業は成果だけで計るものではないと思う。
10	主婦	59	女	岩手県江刺市	何を云いたいのか、私にはさっぱり分からないパンフでした。 横文字(アウトカムプラン)を使うことにより、より分かりづらくしている。
11	会社員	51	男	岩手県北上市	全国的から見た視点が欠けている。北上市に住んでいるが、以前住んでいた神奈川に比べ、渋滞の不便さは感じたことがない。ローカルな考えではなく全国的に見て優先順位を付けるべき。 役所の資料らしく、費用対効果が全然ない。いくらかけて効果を出すの？
12	公務員	39	男	岩手県紫波町	夏と冬の走行速度の差を少なくする(定時制)。例えば、昨年の冬は7時出発でしたが、今年の冬は7時30分出発で夏の通勤時間とほとんど変わらない。降雪時には学校まで車で送り迎えが必要だったものが、車道や歩道の整備で必要なくなったとか？
13	主婦	36	女	岩手県盛岡市	盛岡市内の道路は中央分離帯がありません。渋滞の原因として右折レーンがない交差点で右折しようとしている車がいます。右折禁止にするとか道路中央部に棒のようなものを設置するなどの施策を入れてください。
14	その他	54	男	岩手県大迫町	"OUTCOME"は外国の政策で、"まね"です。数値が予想通りなるかどうかは疑問。どうも、国土交通省の出向、外交官はSURFACEのみ外国で見て来ている。

番号	職業	年齢	性別	住所	設問2 道路行政マネジメントは、アウトカム目標を設定（実施） 評価 反映を行うシステムです。この取組をどう思いますか？
1	公務員	45	男	岩手県紫波町	大変良い取り組みだと思います。とかく役所の工事は何の目的でどういう成果があるのが見えてこないことが多い。この手法は、大変分かりやすく画期的だと思う。役所としてあるべき姿の理想に近い取り組みであり、今後も更に分かりやすい行政を進めてほしい。
2	公民館	69	男	岩手県陸前高田市	高く評価する。但し様々な角度からの目標を設定してほしい。
3	公務員	47	男	岩手県大迫町	今後も取り組みを続け、岩手の道路整備の必要性をPRする。
4	無職	66	男	岩手県盛岡市	P.D.C.Aのサイクルを廻す管理は今頃ですか？とも思いますが、良いことです。そのP.D.C.Aの計画と評価は自己評価でなく、第三者にも委託するよう希望します。
5	学生	65	女	岩手県盛岡市	生活圏ごとの道路整備の課題が、多方面に渡って分析 開示され、分かりやすい内容になっています。
6	無職	62	男	岩手県矢巾町	全国レベルを考えた目標を設定し推進されることを願う。
7	主婦	37	女	岩手県盛岡市	とても良い取り組みだと思います。特に、反映をしっかりと出来れば、今後のために良い結果が生まれると思います。
8	町内役員	67	男	岩手県盛岡市	具体的には、車両の流れを良くする。下記交差点は、盛岡 1の(県下1? ?)の交通量。交通事故の未然の為、防災の為、広い地下道設置がgood!
9	会社員	55	男	岩手県千厩町	人に優しい道づくりとか地域格差の解消の観点から考えるべきと思う
10	会社員	51	男	岩手県北上市	コストをかければ目標は達成できる。問題はコストをかけるべきかどうかであり、現状では岩手にコストをかけるべきではなく、首都圏の渋滞緩和にコストをかけた方が、渋滞損失額は圧倒的に効果が出る。
11	主婦	36	女	岩手県盛岡市	1年で工事が終わったとしても次年度にすぐ評価するのではなく、2~3年かけて正確に評価すべきである。
12	その他	54	男	岩手県大迫町	実施できるかが問題。諸般の事情により、政策がコロコロ変わり、生かされていない。

番号	職業	年齢	性別	住所	設問3:あなたの道路に対する意見をお聞かせ下さい。
1	公務員	45	男	岩手県紫波町	渋滞解消は、道路の改善だけでは不可能。行政・企業・個人が協力し合うシステム作り、交通量を減らすことを考えるべきである。
2	公民館	69	男	岩手県陸前高田市	当市から県庁所在地及び大船渡合同庁舎利用について、道路事情を考慮して欲しい。(渋滞だけでなく、走行時間も。)その所在地だけが有利のため、国が進めている広域合併に不満が多い。
3	公務員	47	男	岩手県大迫町	<アウトカム6>について 主要交通施設までの所要時間について、当町では全て30分圏として町の概要等で記述しているが、本パンフレットでは、新幹線・空港を60分としている。確認後訂正願いたい。
4	無職	66	男	岩手県盛岡市	国土交通省は国道を管理するだけの役所ではない筈である。日本国全体の道路法による道路全てが対象でなければ存在する意味がない。利用者にとっては、農道も村道も、勿論高速有料道路も必要があって利用するのです。そのトータルとしての利便性向上を志向願いたい。
5	会社員	38	女	岩手県胆沢町	とても立派な道路ができて、スピードが出やすくなっており、よけいに事故が増えるのではないのでしょうか。それから、信号が数メートルおきにある所がありますが、これも渋滞の要因では？
6	その他	37	女	岩手県胆沢町	必要性(交通量等)にみあったもの(生活に困らない程度)であれば良いと思う。
7	公務員	48	男	岩手県水沢市	1でも2でも、県民には分かりにくい表現です。広い県土の岩手県は、短時間で移動できる高速道(横断道・三陸縦貫道)は不可欠です。"指標"では、岩手県では新道は不要となる可能性あり。集中投資をして幹線を整備する方法を考えるべき。
8	学生	65	女	岩手県盛岡市	一本の道路も通過する地域によって、抱える問題点も課題も異なる。道路整備を有効にするためには評価・反映の段階で地域住民の声を集約する作業がほしい。
9	無職	62	男	岩手県矢巾町	道路の利用に当たり、トイレの使用は不可欠であり、道の駅の拡重整備に努力願いたい。今年九州を旅行してみて、その利便性と県内施設の弱さを感じました。
10	主婦	37	女	岩手県盛岡市	歩道についてですが、国道4号線の歩道は広くて歩行者にとって安心できるものですが、一部自動車販売店の車が歩道に置かれていて、広々とした歩道がとても狭く感じることがあります。
11	町内会役員	67	男	岩手県盛岡市	サテ交差点(盛岡市津志田)に地下道が必要である。(イメージ図あり)
12	自営業	61	男	岩手県石鳥谷町	石鳥谷バイパスの完全4車線化を早急に。新花巻バイパス宮野目交差点は走りにくい。改良を。
13	会社員	55	男	岩手県千厩町	東京で出張で泊まったとき、ジョギングをするが歩道が広く、街路樹があり、更に帰り道は隅田川沿いの遊歩道といたりつくせりで、あの1mで岩手の道路が何kmも通れる気がすると割り切れない思いを抱く
14	主婦	59	女	岩手県江刺市	人の行くことの少ない山中に立派な歩道の道路は必要ないと思います。トンネル内をもっと明るくしてほしいのですが
15	会社員	51	男	岩手県北上市	グローバルな視点、経営的な視点が欠け過ぎてお話しにならない。この資料も岩手のお話で全国的に見て何をすべきか考え、岩手としてもお金をかけずに(競争入札等)何をすべきかをもっと考えるべき ムダが多すぎ。今のような道路公団はいらない(藤井総裁は即辞めるべき)、三陸に何故高速道路が必要か。水沢は道路が多すぎる。もっとムダを減らし、税金を有効に効率よく使え。
16	主婦	36	女	岩手県盛岡市	国民に夢を与える施策をして欲しい 現在の費用対効果の考え方は、人口集中地域だけ予算が配分されているが「地方に住むな」と言っているようなものです。
17	その他	54	男	岩手県大迫町	岩手は特に北上山系が現在でも日本のチベット。指標6を早期に実現させること。一方、概説の道路のメンテナンス(舗装など)は、きめ細かく行うことが必要で、保守点検要員は直にメンテナンスを行う必要がある。尚、案内板は統一すること。又、和製英語が多い。ちなみに、世界最高水準の道路標識システムは"ドイツ"。上記の点に関して言えば、日本は三流以下である。