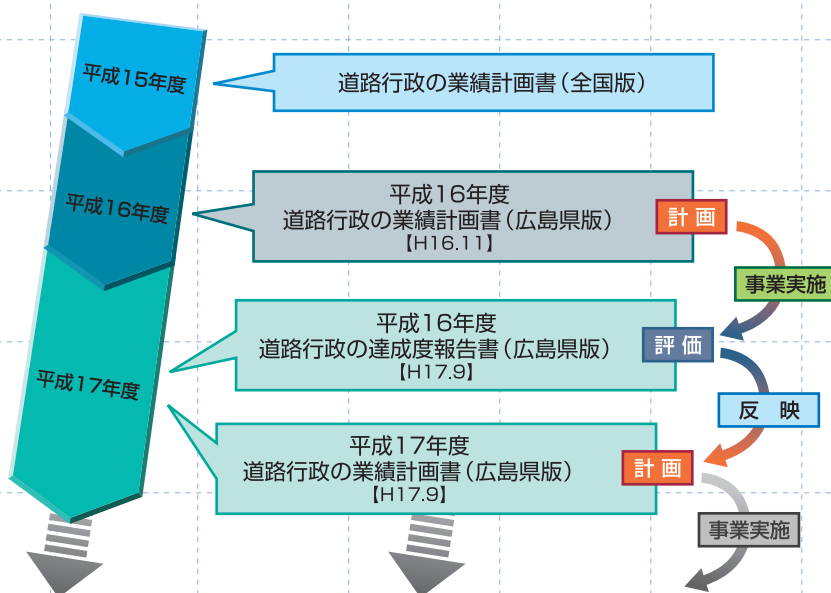


## 平成16年度アウトカムプラン（業績計画書）とは？

道路行政においては平成15年度から「成果志向」に基づき、事業の成果を反映する指標「アウトカム指標」を用いて、毎年度、事前に数値目標を設定し、以降の施策・事業に反映させる新たな道路行政の仕組み（道路行政マネジメント）を導入しています。

広島県幹線道路協議会（国土交通省・広島県・広島市・道路公団・本四公団）では、広島県内の道路が抱える課題を県民にわかりやすい12のアウトカム指標を用いて広島県版の「平成16年度道路行政の業績計画書（アウトカムプラン）」を策定しました。

ここで示した成果目標は、1年後に達成度を測定・評価します。その上で、以降の施策・事業及びその進めかたを随時見直していきます。



### 【アウトカム指標とは】

これまでは、事業を実施することによって直接発生した成果物・事業量（アウトプット）を用いて施策や事業の評価を行うことが一般的でした。例えば「渋滞の解消」という施策に対して「バイパスの整備」という事業があるとすれば、「バイパスを1kmつくる」というのが「アウトプット」であり、その成果として「渋滞による時間の無駄が少なくなる」ということが「アウトカム」です。このように、施策や事業の成果をわかりやすく表すものがアウトカム指標です。

## 成果志向の道路行政マネジメントとは？

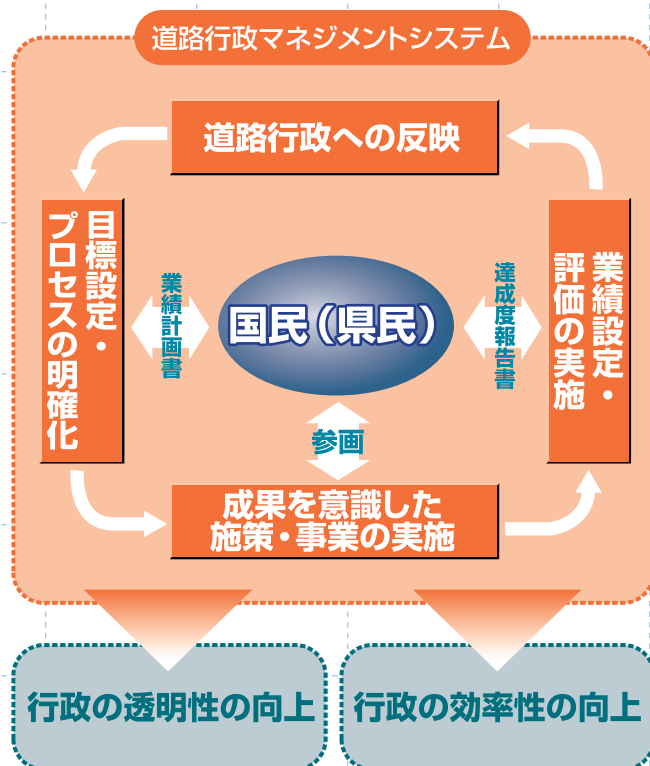
国土交通省では平成15年度に「道路行政マネジメント研究会（委員長：古川俊一・筑波大学教授）」を設置し、新たな道路行政マネジメントの検討を進め、「『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換」において、成果志向の道路行政マネジメントの3つの柱と、その実践のための5つの戦略が提示されています。

### 成果主義の道路行政マネジメントに向けた3つの柱

- 1 毎年度のマネジメントサイクルの確立**  
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します
- 2 わかりやすさと実現性の両立**  
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します
- 3 国民と行政とのパートナーシップの確立**  
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します

### 成果主義の道路行政マネジメントの実践のための5つの戦略

- 1 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します
- 2 効率的なデータ収集**  
評価に必要な交通量等のデータ収集を毎年効率的に行うシステムを構築します
- 3 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、達成度を評価します
- 4 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します
- 5 アカウンタビリティ・評価の妥当性**  
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、公表します



# マネジメントサイクルの構築

業績計画書は、アウトカム指標ごとに成果目標を定め、その目標を達成するための施策選定、施策実施による達成度評価を毎年度行い公表することで、道路行政における効率性の向上と透明性を確保するものです。そのために以下のようなマネジメントサイクルを構築していきます。

わかりやすい指標を選定し、毎年度数値目標を設定

現況値と目標値

## 指標の現況値と数値目標

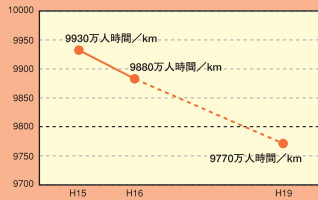
現況値と目標値

### ■渋滞損失時間（年間合計）

現況 [H15末]  
9930万人時間  
(34時間/人)

目標 [H16]  
1%削減

目標 [H19]  
2%削減



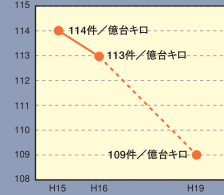
### ■道路交通における死傷事故率（億台キロあたり）

現況 [H15末]  
114件

目標 [H16]  
113件

目標 [H19]  
109件

- 事故対策実施箇所の死傷事故
  - ▶平成19年までに約3割抑止します
- あんしん歩行エリア内の死傷事故
  - ▶平成19年までに約2割抑止します (歩行者・自転車事故については約3割)

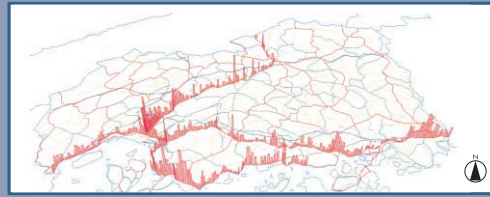


現況を詳細なデータを用いて論理的に分析し、講じる施策を選定

## 現況と問題点



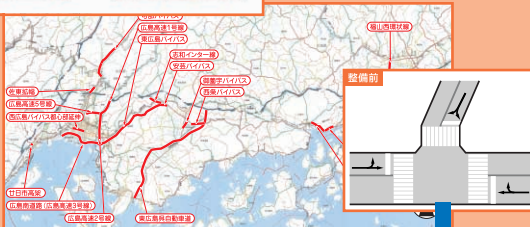
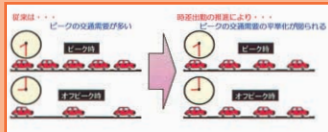
広島県内で発生する交通渋滞の損失を時間で表すと、1年間に約9930万人時間になり、広島県民1人当たりでは、1年間に約34時間損失していることになります。



広島県における交通事故は事故危険箇所及び幹線道路に集中しており、事故危険箇所及び国の管理する国道で広島県全体の50%が発生しています。

道路渋滞による損失時間

## 課題と講じる施策



- 交通需要マネジメント施策及びマルチモーダル施策
- ボトルネック交差点の解消等
- 交通容量拡大施策

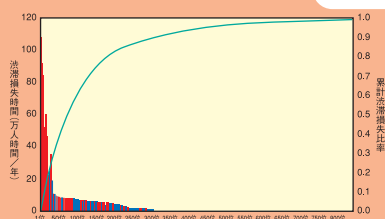


- 事故危険箇所の改善
- あんしん歩行エリア (20カ所) の推進

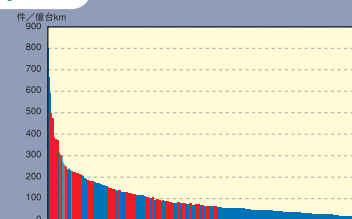


客観的かつ詳細なデータを用いて事業箇所を選定

## 事業箇所選定への活用



詳細なデータ分析から渋滞損失の大きい箇所を優先して対策を実施します。



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します。

道路交通における死傷事故率