

1

国際コンテナ貨物及び原材料、エネルギー資源等の海上輸送を効率化し、物流コストを削減する。

アウトカム指標：国際海上輸送拠点における港湾EDI加入率

アウトカム指標値

H19年度目標見直し

現 状(H14年度)

29%



H19年度までの目標値

100%

H19年度実績値

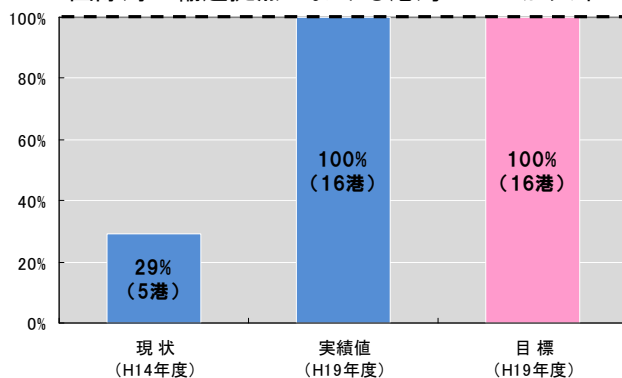
100%



将 来(概ね10年後)

港湾EDIのシングルウィンドウ化を図る

国際海上輸送拠点における港湾EDI加入率



▼指標の解説

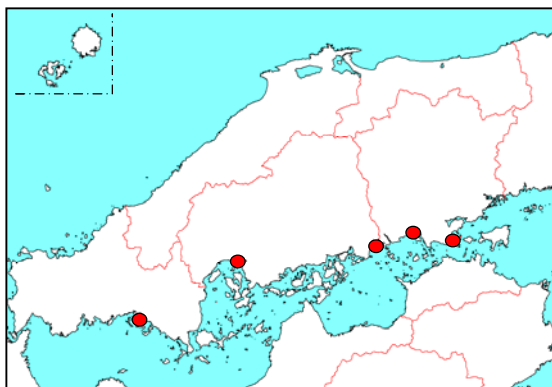
対象機関である重要港湾以上の港湾管理者及び特定港の港長に対する港湾EDIの整備率
 ※港湾EDI：港湾管理者、港長に係る申請、届出等の行政手続きの電子情報処理化を推進するため、国土交通省港湾局、海上保安庁が港湾管理者と協力して開発している情報通信システム。

アウトカム指標を達成するための主要事業

- ・港湾EDIのシングルウィンドウ化

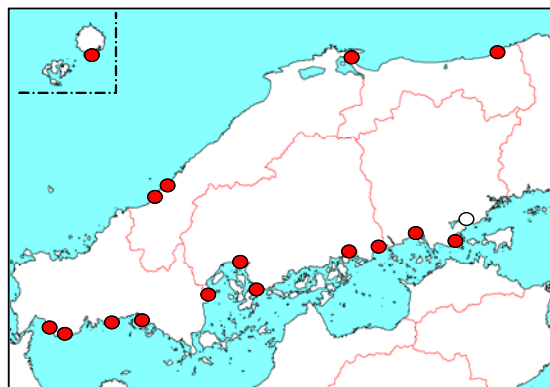
アウトカム指標値を示す図柄・データ等

【H14年度(実績)】



凡 例
● : EDI加入港湾

【H19年度(実績)】



凡 例
● : EDI加入港湾

※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

達成度報告（指標分析の詳細）

経済のグローバル化の進展やアジア諸国の急速な経済発展により海外物流が急激に増加する中、我が国の港湾の国際競争力強化に資するため、財務省等の関連府省と協力し、輸出入・港湾関連手続のワンストップサービス（シングルウィンドウ化）として位置付けたもので、利用者にとって使いやすく、運用に当たってコストが低く、国際標準にも配慮し、手続面で簡素なシステムによるサービスです。

- ・港湾EDIシステム
- ・通関情報処理システム（NACCS）
- ・乗員上陸許可支援システム

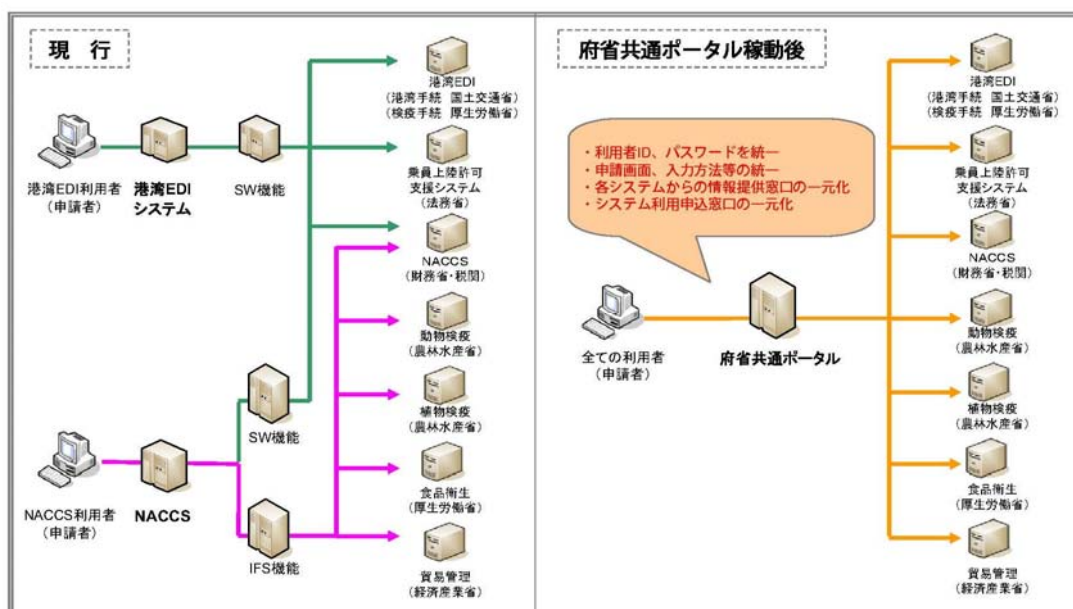
等の各システムを相互に接続、連携することにより、一回の入力・送信で、関係府省に対する全ての必要な手続きを完了することが可能となります。

【達成状況】

外航船舶の入港予定がないなど、港湾EDIの目的に該当しない1港については当初目標から外しました。それ以外の重要港湾は港湾EDIに加入しており、目標を到達しています。

今後の課題

平成20年10月に稼働予定の次世代シングルウィンドウ（府省共通ポータル）の稼働状況を勘案し、港湾管理者のみならずユーザー（企業）に対しても、加入を求めていくことが必要です。



次期アウトカム指標への反映

次期アウトカム指標は、進展する次世代システムの動向を踏まえ、「港湾関連手続のシングルウィンドウ化率」として指標を見直します。

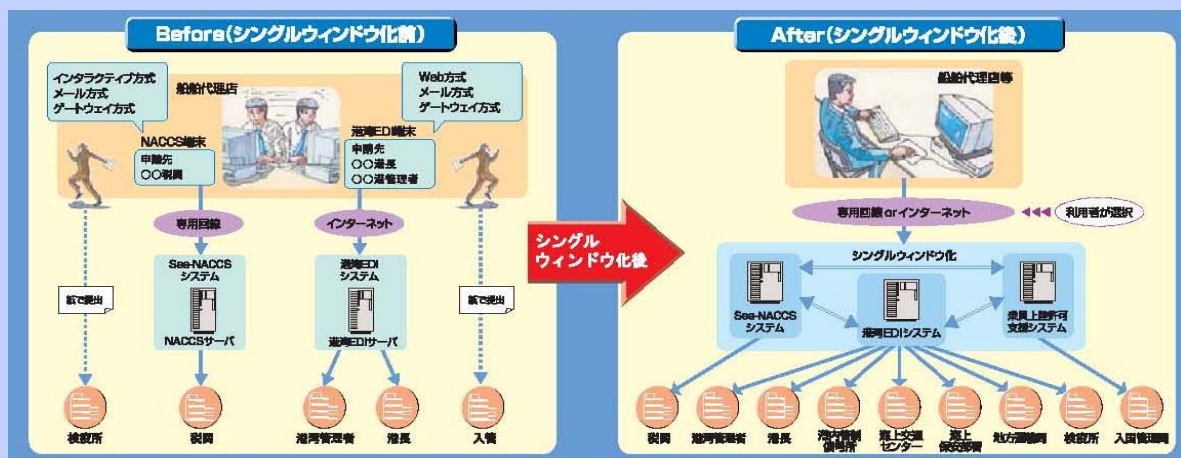
事業名①: 港湾 EDI のシングルウィンドウ化

【事業概要】

- シングルウィンドウ化により、一度の入力・送信で複数の行政機関に対して同時に手続きが行える。
- インターネットに接続できる環境と ID・パスワードがあれば、すぐにでも、どこからでも、いつでも申請が行える。
- システムには、船舶基本情報、運航情報、各種コードが事前に登録されており、申請作成も非常に簡単に行える。また、過去に作成した申請書を活用することも可能。
- 入力作業中の申請データを一時的に保存し、再作業が可能。

【整備効果】

港湾 EDI システム全体の効率化



港湾EDIの整備により港湾関連の申請や手続きが簡易になり、我が国の港湾輸送に係る利便性が向上し、国際競争力の強化に繋がるものと期待されます。

※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

2

都市内の交通を円滑にし、渋滞の減少を目指す。

アウトカム指標：渋滞による経済損失額・損失時間

アウトカム指標値

【損失額】

現 状(H14年度)

約 5,900 億円

H19年度までの目標値

約 1 割削減

H19年度実績値

約 1 割削減

H19年度目標達成！

将 来
(概ね 10 年後)引き続き
渋滞対策
を推進

【損失時間】

現 状(H14年度)

約 195 百万人時間

H19年度までの目標値

約 1 割削減

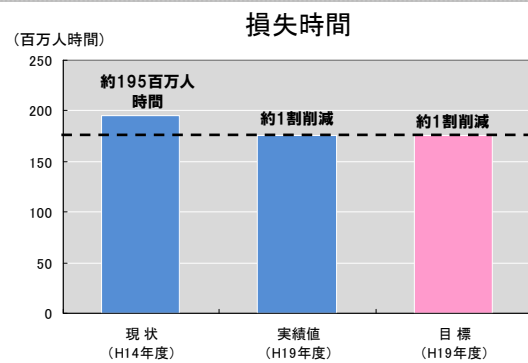
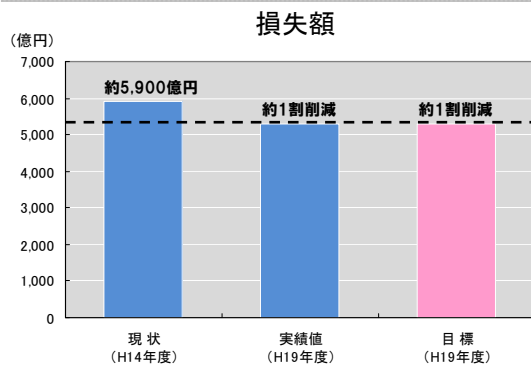
H19年度実績値

約 1 割削減

H19年度目標達成！

▼指標の解説

渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差および、これを費用換算したもの。



アウトカム指標を達成するための主要事業

- ・国道 2号 厚狭・埴生バイパス (広島県) [H18年度供用]
- ・国道 180号 岡山西バイパス (岡山県) [一部暫定供用]
- ・国道 2号 東広島バイパス (広島県) [一部暫定供用]
- ・国道 2号 岡山市内立体 (岡山県) [H19年度供用] 等

アウトカム指標値を示す図柄・データ等

◆H18年度 渋滞損失時間 3D マップ



※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

達成度報告（指標分析の詳細）

広島市、岡山市など都市部の幹線道路では朝夕のラッシュ時間帯を中心とした激しい渋滞により多大な経済損失が発生しています。このような状況の下、円滑なモビリティの確保を図るため、バイパス・環状道路の整備など体系的な道路整備や、ボトルネック交差点の改良、立体化などを進めるとともに、ノーマイカーデーによる公共交通機関の利用促進などモビリティマネジメントの取組も併せて進めてきました。

【主要ソフト対策】

- 広島都市圏モビリティマネジメント（ノーマイカーデー等） [H17年度～]
- 福山都市圏モビリティマネジメント（TFP等（※1）） [H17年度～]

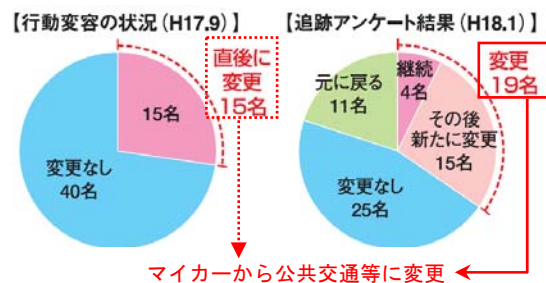
小学生を対象とした TFP を実施

平成17年9月より福山市立駅家西小学校5年生を対象にクルマ社会について考える TFP を実施しました。具体的には、「総合的な学習」の中で環境問題への対応のひとつとして、クルマ利用の習慣を見直し、CO₂を減らすための行動プランを小学生自ら作成し、家族の人に提案しました。その後の調査結果から、一部の家庭でクルマ利用から公共交通等への転換が見られました。



※1：TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）とは、ひとり一人、あるいは一世帯一世帯ごとに、個別にコミュニケーションを図りながら、人々の意識と行動の自発的な変化を促す手法のひとつ

TFP の結果約15名の方が行動プランを変更しました。また、効果の提示を行うことで新たに変更した方が15名増加しました。



マイカーから公共交通等に変更

【達成状況】

岡山市の中心部では抜本的な渋滞対策として、「国道180号 岡山西バイパス」を平成17年に部分供用しました。これにより渋滞損失額が約45億円/年削減されるなどの効果が表れました。また、併せて広島都市圏や福山都市圏においてモビリティマネジメント等のソフト施策を推進してきた結果、渋滞による経済損失額・損失時間は平成19年度の目標を達成することができました。



岡山西バイパス起点部(岡山市古新田地内)

今後の課題

渋滞対策の効果は表れているものの、未だ慢性的な渋滞が発生している箇所が残されています。今後も引き続き客観的データを用いて効果を重視し、効果の高いところに対して優先的に環状道路・バイパスの整備や交差点の立体化等交通容量拡大策の渋滞対策が必要です。また、併せて路上工事の縮減や有料道路における弾力的な料金施策の推進、さらには TDM 施策等（※2）公共交通機関や徒歩・自転車への交通行動転換策などの対策が必要です。

※2：TDM：トランスポーテーション・デマンド・マネジメント

次期アウトカム指標への反映

本指標については、今後の取組に記載した事業の進捗を評価する指標として必要であるため、継続して使用します。

※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

効果事例

事業名①:国道 180号 岡山西バイパス

【事業概要】

岡山中心部では都心部へ流入する交通によって慢性的な渋滞が発生しています。岡山西バイパスは、市内流入交通の分散導入による交通渋滞の緩和を目的として整備を進めており、平成17年7月に岡山市古新田～西長瀬区間の側道が供用しました。

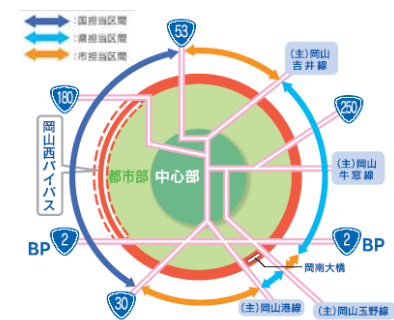
事業位置図



平地地内の状況

【岡山環状道路】

岡山西バイパスは、渋滞解消、交通混雑の緩和並びに、周辺に位置する岡山港や岡山空港など広域交通・物流拠点との連結性向上を目的とした、地域高規格道路岡山環状道路の一部です。



【整備効果】

都心部への流入交通の分散

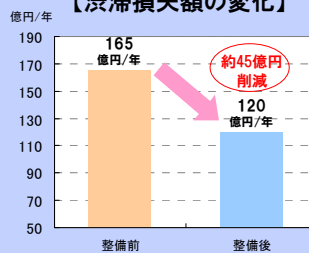
岡山西バイパスの整備により、中心部への流入交通が分散されたことで渋滞損失額が減少しました。また、平日朝ピーク時(7時台)における市内中心部へ向かう交通の現況平均旅行速度が21.8km/hから25.3km/hに向上しました。

整備後の交通流入のイメージ

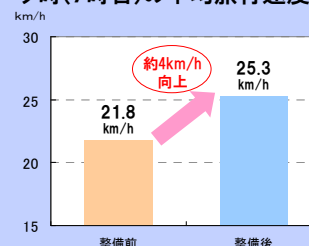


※資料：国土交通省 中国地方整備局

【渋滞損失額の変化】



【朝ピーク時(7時台)の平均旅行速度の変化】



※整備効果は効果が予測できるエリア内において算定。

※整備前はH16年度、整備後はH17年度の旅行速度の実測地を用いてそれぞれ算出

※平均旅行速度の算出にあたっては区間交通量で重み付けを行っている。

バイパス整備により都市部への流入交通を分散し、物流の効率化を視野に入れた渋滞の緩和が期待されます。

効果事例

事業名②：一般国道2号 厚狭殖生バイパス【山口県】

【事業概要】

厚狭殖生バイパスは、JR厚狭駅を中心とした山陽小野田市内の交通渋滞の緩和、交通安全の確保を目的とした、宇部市逢坂から下関市松屋東町二丁目に至る延長 12.6km のバイパスです。

これまで殖生工区 5.2km、厚狭工区延長 5.6km を暫定 2 車線で供用しており、残る宇部市逢坂～山陽小野田市杣尻間 1.8km を平成 19 年度に開通する予定です。

事業位置図



事業箇所

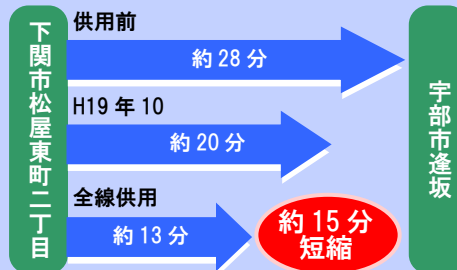


厚狭殖生バイパス

【整備効果】

渋滞の大幅な緩和

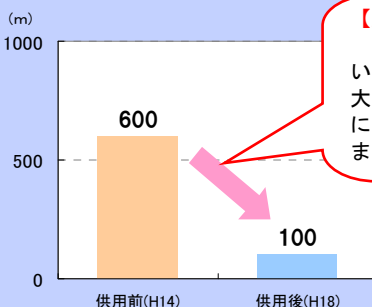
平成 18 年度までの供用により起終点間の所要時間が約 8 分短縮されており、全線供用後には約 15 分短縮が見込まれています。



※データ
 供用前：H11年度道路交通センサス
 H19年10：H19年10実施プローブ調査データ
 全線供用：厚狭・殖生BPは60km/hで算出

平成 18 年度の供用により、交通量がバイパスに大きく転換したため、国道 2 号の主要渋滞ポイントの 3 箇所（殖生西系根交差点、前場交差点、上市交差点）が解消しました。

前場交差点の渋滞解消状況



【渋滞解消】
 夕方ピーク時に発生していた国道 2 号上り方向の最大渋滞長が、600m から 100m に減少し、渋滞が解消されました。

※データ
 供用前：H14年10月22日（火）
 供用後：H18年9月5日（火）



供用前



供用後

バイパス整備により、渋滞緩和をはじめ、通勤通学等の利便性や他の交通拠点へのアクセス強化が期待されます。

4

地域産業を支援するため、空港・港湾から高速道路等のICまでのアクセスの改善や拠点都市相互の連携を促進する。

アウトカム指標：空港・港湾のIC連結率

アウトカム指標値

【空港】

現状(H14年度)

約43%

H19年度までの目標値

約57%

H19年度実績値

約43%

H19年度目標未達成

将来
(概ね10年後)

引き続き空港の
アクセス道路の
整備を推進

【港湾】

現状(H14年度)

約35%

H19年度までの目標値

約41%

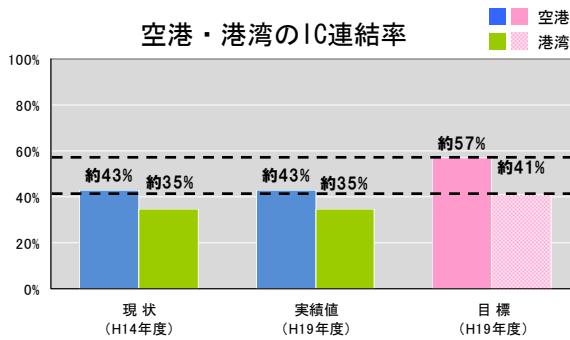
H19年度実績値

約35%

H19年度目標未達成

将来
(概ね10年後)

引き続き港湾の
アクセス道路の
整備を推進



▼指標の解説

高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれに隣接する自動車専用道路インターチェンジから10分以内のアクセスが可能な拠点的な空港、港湾の割合。(港湾については公共埠頭を対象とする。)

アウトカム指標を達成するための主要事業

- ・中国横断自動車道 ^{ひめじとっとり} 姫路鳥取線 (鳥取県)
- ・地域高規格道路 国道191号 ^{しものさき} 下関北バイパス (山口県) [平成19年度 一部暫定供用]
- ・地域高規格道路 山口宇部小野田連絡道路 ^{うべおのだ} 主要地方道 山口宇部線 (山口市朝田～江崎) [平成19年度 一部暫定供用] 等

アウトカム指標値を示す図柄・データ等

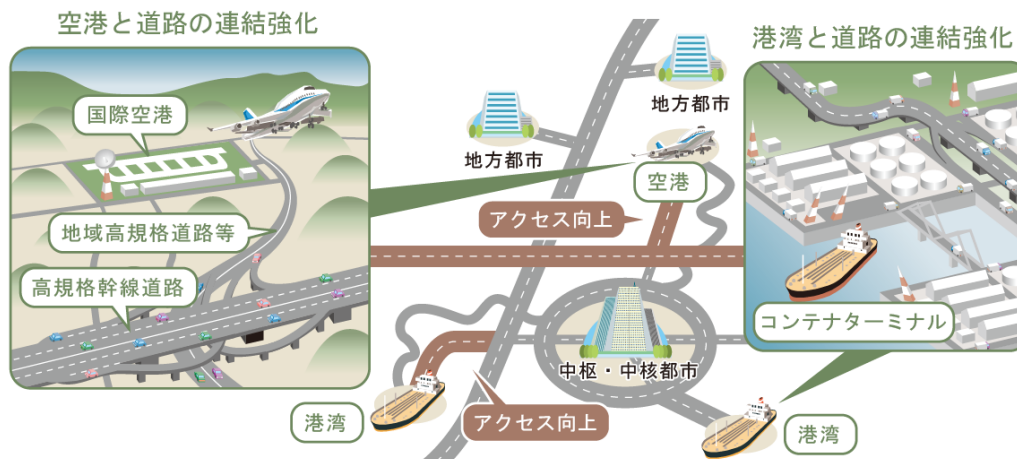
◆高速道路ICに10分で到達可能な空港・港湾



※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

達成度報告（指標分析の詳細）

近年、経済活動の広域化が進展すると共に、東アジア諸国の経済成長により国際競争が激化する中、人・モノの広域的・効率的な移動や、国際競争力の強化を支援するため、幹線道路ネットワークの整備を進めるとともに、空港や港湾に連結するアクセス道路の整備を推進してきました。



空港・港湾などへのアクセス道路の整備イメージ

【達成状況】

島根県では平成19年3月に石見空港道路と益田道路が接続し、萩・石見空港道路へのアクセスが向上しました。

しかしながら、目標値を達成できなかったため、今後は中国横断自動車道姫路鳥取線（鳥取空港・鳥取港アクセス）などの整備により、目標を達成する予定です。



中国横断自動車道 姫路鳥取線
鳥取市(倭文高架橋付近)の整備状況

今後の課題

近年、東アジア諸国の経済成長により国際競争がますます激化する中、中国地方では未だ多くの空港・港湾が幹線道路ネットワークのICに連結していません。

今後も引き続き、東アジアの交通ネットワークとの連携を意識しつつ早期にネットワークの強化を図るため、幹線道路ネットワークと併せて拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備が必要です。

次期アウトカム指標への反映

本指標については、今後の取組に記載した事業の進捗を評価する指標として必要であるため継続して使用しますが、同様な指標があるため統合します。

効果事例

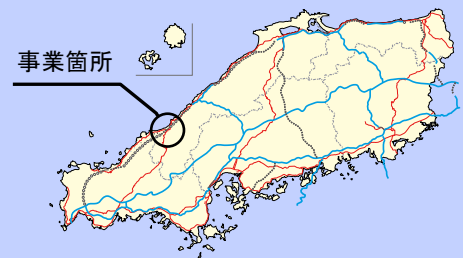
事業名①: 石見空港道路(一)石見空港飯田線

【事業概要】

(一) 石見空港飯田線は、萩・石見空港へのアクセス向上を目的とした、国道9号益田道路と萩・石見空港を接続する延長約1kmの地域高規格道路で、平成18年度に国道9号益田道路(高津IC~須子IC間)とあわせて供用しました。



国道9号益田道路と石見空港道路の整備状況



事業箇所

【整備効果】

萩・石見空港へのアクセス向上

(一) 石見空港飯田線と国道9号益田道路(高津IC~須子IC間)の供用・接続により、津和野方面から萩・石見空港へのアクセスが向上しました。

【国道9号益田道路と石見空港道路の整備効果】



※整備前速度：H17年度道路交通センサス、石見空港道路速度：60km/hとして算出



(一)石見空港飯田線 飯田工区

(一) 石見空港飯田線および、益田道路の部分供用によって萩・石見空港へのアクセスが向上します。

※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

6

産学官の技術連携を支援し、新技術・新工法の活用を促進する

アウトカム指標：全工事発注（整備局）のうち新技術・新工法を活用する割合

アウトカム指標値

現 状(H14 年度)

—

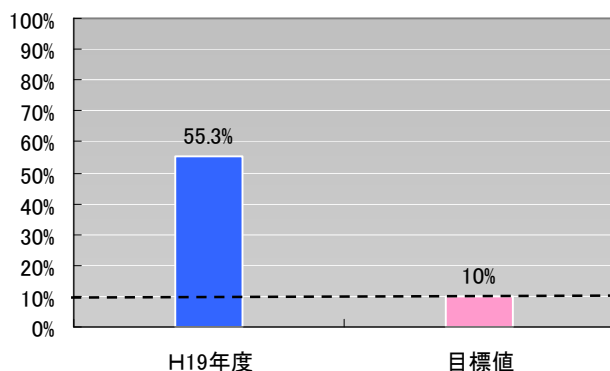
H19 年度までの目標値

1 割

H19 年度目標達成！

H19 年度実績値

約 5.5 割

全工事発注（整備局）のうち
新技術・新工法を活用する割合

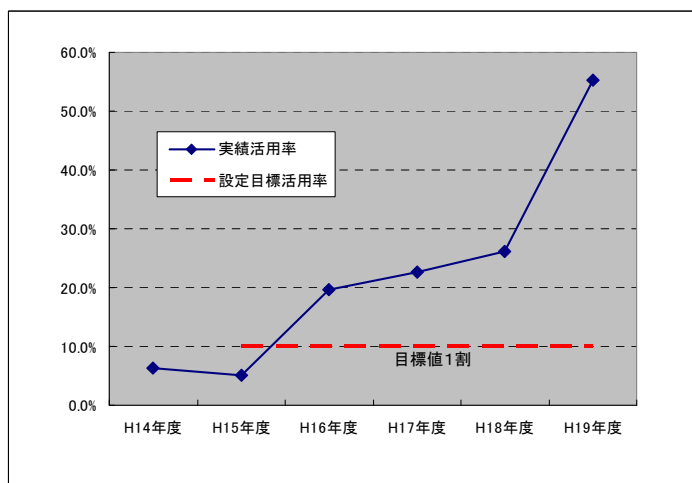
▼指標の解説

工事発注（中国地方整備局）する全てのもののうち、新技術・新工法を活用する発注件数の割合

アウトカム指標を達成するための主要事業

- ・ 21世紀国土マネジメント技術開発
- ・ 中国地方建設技術開発推進会議による新技術・新工法の活用促進

アウトカム指標値を示す図柄・データ等



※今回のフォローアップは、H19年度目標に対する達成度を評価するものです。

達成度報告（指標分析の詳細）

平成 16 年度から、新技術実績活用率の目標値の「1 割」を着実に達成しています。
また、毎年順調に活用率が向上しており、新技術の活用促進が図られています。

目標値の1割

H16 以降達成！

新技術活用状況	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度
新技術登録件数	2,966	3,389	3,851	4,275	3,392	3,443
新技術活用 工事件数	95	73	231	246	188	457
実績活用率	6.4%	5.2%	19.6%	22.7%	26.2%	55.3%

平成 18 年 8 月から

「公共工事等における新技術活用システム」を本格運用

登録申請受付から事後評価までの流れ

公共工事等における新技術活用システム



Point 1 民間事業者等により開発された有用な新技術を公共工事等において積極的に活用していくためのシステムです。

Point 2 新技術情報提供システム (NETIS) を中核とする新技術情報の収集と共有化、直轄工事等での試行および活用導入の手続き、効果の検証・評価、さらなる改良と技術開発という一連の流れを体系化したものです。

平成 17 年 4 月より試行的に運用してきた「公共工事等における技術活用システム」を、平成 18 年 8 月より、新技術の差別による有用な新技術の活用促進と技術のスパイラルアップを目的として、事後評価に重点をおいた「公共工事等における新技術活用システム」として本格運用します。

申請者からの NETIS 登録申請の受付

NETIS (申請情報) への登録

4つの活用方式による試行又は活用
試行申請型、発注者指定型、施工者希望型、フィールド提供型

事後評価

NETIS (評価情報) への登録

今後の課題

平成 18 年度に有用な新技術の活用促進と技術のスパイラルアップを目的として、「公共工事等における新技術活用システム」の運用を開始し、新技術の積極的な試行・活用を図るものとしています。

本運用の取組では新技術の積極的な活用を通じた民間事業者等による技術開発の促進、優れた技術の創出により、公共工事等の品質の確保、良質な社会資本の整備に寄与することを目的としています。

大学、産業界、研究機関、行政等からなる中国地方整備局新技術活用評価会議において、技術の成立性、優位性、安定性、現場適用性等を評価し、有用な新技術の活用を推進することが必要です。

次期アウトカム指標への反映

アウトカム指標の 1 割は、早い時期に目標値の達成がなされました。

平成 18 年 9 月から新技術活用において新たな取組がなされ、平成 19 年度は全国においても活用率が 3 割を超え、中国地整においては約 5.5 割の活用を行うことができ、目標の 1 割を大幅に超える十分な活用促進がなされました。

目標値を大きく上回ったことと、継続的な活用が見込まれることから、本指標は廃止します。

※今回のフォローアップは、H19 年度目標に対する達成度を評価するものです。