

第1章 はじめに

1. 業績計画の意義と目的

業務計画策定の背景

平成14年8月の社会資本整備審議会・中間答申において
道路行政をアウトカム指標に基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であると指摘された。

平成15年6月の道路行政マネジメント研究会提言において
地域の特性や地域ごとのニーズに応じた、即地性のある道路行政マネジメントを進めるため、また、出先部門まで成果主義を徹底させるため、都道府県ごと等、地域レベルにおいても業績計画書を策定した上で達成度を把握・評価し、その結果を以降の施策・事業に反映するしくみを構築すべきであると示された。

平成14年7月の沖縄地方道路懇談会提言において
道路整備にあたっては投資効果の評価項目を多面化することにより、道路事業者と道路利用者において共通認識が持てる事業評価となるよう、新たな評価軸を設定し、システム化を行うことが必要であると示された。

これらの指摘を踏まえ、平成15年度より沖縄における新たな道路行政マネジメントを実行に移すため、「沖縄における道路事業業績計画書」を作成するものである。

業務計画書の目的

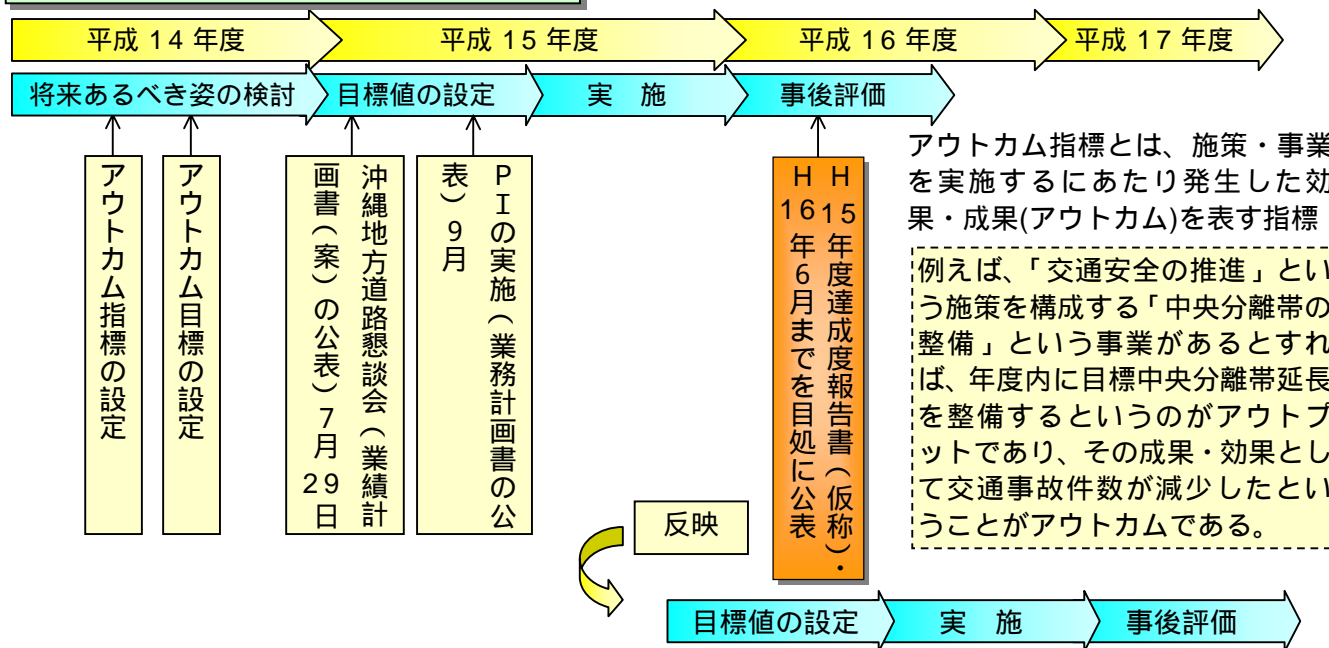
1. 厳格な評価とその結果の反映による効率性の向上

計画書で示された数値目標や、それを実現するための道筋や手段の妥当性については、年度終了時に厳しく評価され、「達成度報告書(仮称)」としてとりまとめ公表する。ここでの評価結果は、次年度以降の予算や行政運営に反映していくことで、成果主義を徹底し、行政の意識改革につなげるものである。

2. 数値目標及び評価結果を公表することによる透明性の向上

計画書においては、目指す成果を、県民の生活実感にあった指標を用いた数値目標として事前に公表し、その実現のための手段の妥当性を明らかにすることによって、県民と行政が課題と目標を共有することを可能とする。これにより、道路行政における成果重視の姿勢を明確にするとともに、県民と行政の信頼関係を再構築し、行政の透明性の向上を図るものである。

新たな道路行政マネジメントの流れ



業務計画書を作成するにあたっての課題

本業績計画書の作成にあたっては、以下のような課題が存在している。また、PI等を実施することにより県民にわかりやすいものとする必要があることから、今後、業績計画書構成の変更、指標の追加・削除、数値の変更等が生じる可能性がある。

1. 沖縄の道路行政における政策テーマ

本業績計画書の作成時点においては、社会資本整備重点計画法に基づく、平成15年度から平成19年度を計画期間とする社会資本整備重点計画が未策定であるため、今後の社会資本整備重点計画の策定状況等を反映して、沖縄の道路行政における政策テーマは変更する可能性がある。

2. 率先した取り組みによる制約

本業績計画書の作成は、成果志向の行政マネジメントのしくみを平成15年度より実践に移すものであるため、国による事業(直轄事業)が中心となった構成となる。また、予算や事業執行への影響は限定的なものとなる。

3. データ収集上の限界と制約

合理的な成果目標を設定し、その成果を客観的に評価するためには、正確なデータ収集が必要となる。しかしながら、全てのデータを正確に収集するためには多くのコストを要することから、データ収集には限界と制約がある。

4. 外部要因の存在

道路は、最も生活に密着した社会資本の一つであり、国民の一人一人が利用者である公共施設であるため、そのサービスの質は、ドライバーのマナーや沿道立地のあり方等にも左右され、必ずしも道路行政のみがマネジメントできるものではない。

外部要因の影響が大きい成果目標については、その目標の達成にある程度寄与する道路施策の進捗状況などを用いた中間的なアウトカム指標(場合によっては、事業の量を表すアウトプット指標)を設定し、確実に管理が可能な仕組みを確立することが、現実的な道路行政マネジメントには不可欠である。

5. 施策の効果が発揮されるまでのタイムラグの存在

一般に、道路整備は成果を得るために一定の時間を必要とする。例えば、バイパスは一部が供用した段階ではその効果は十分に発揮できない。また、交通事故等、確率的事象に基づく成果の中には、統計的に成果の発揮が確認できるまでに一定の測定期間が必要となるものもある。加えて、達成度の把握に必要なデータ収集に時間がかかり、年度途中のデータや前年度のデータを利用せざるをえない場合には、データ取得時期以降に得られた成果の評価が困難、または不可能である場合もある。

実施のマネジメントに際しては、関連する施策の進捗を示す指標等を用いて評価を行うことが必要である。

2. 沖縄の道路行政における政策テーマの設定

平成14年7月の沖縄地方道路懇談会提言においては、以下の7つの提言が示された。

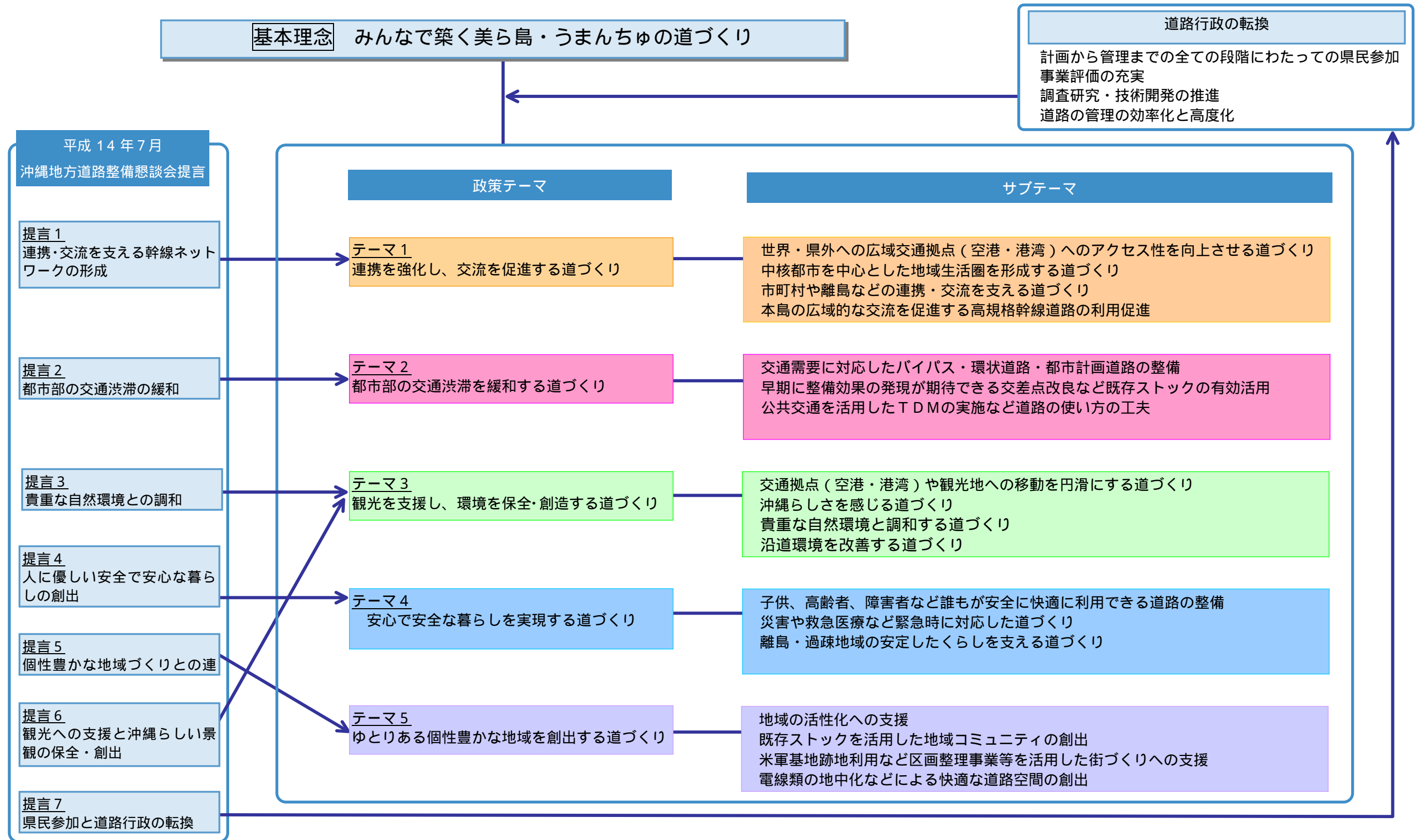
- 提言1：連携・交流を支える幹線ネットワークの形成
- 提言2：都市部の交通渋滞の緩和
- 提言3：貴重な自然環境との調和
- 提言4：人に優しい安全で安心なくらしの創出
- 提言5：個性豊かな地域づくりとの連携
- 提言6：観光への支援と沖縄らしい景観の保全・創出
- 提言7：県民参加と道路行政の転換

これを踏まえ業績計画書を作成するにあたり、6つの政策テーマを設定した。

- 政策テーマ1：連携を強化し、交流を促進する道づくり
- 政策テーマ2：都市部の交通渋滞を緩和する道づくり
- 政策テーマ3：観光を支援し、環境を保全・創造する道づくり
- 政策テーマ4：安全で安心な暮らしを実現する道づくり
- 政策テーマ5：ゆとりある個性豊かな地域を創出する道づくり
- 政策テーマ6：道路行政の転換

なお、この政策テーマについては、今後、沖縄における道路整備の中長期計画を策定していくなかで、決定することとしている。

沖縄の道路の将来ビジョン



3. 沖縄の道路の現況について（全国的に見た場合の水準）

アウトカム指標を用いて全国比較した場合、相対的な沖縄の道路整備水準が把握できる。

全国的に見て優位なアウトカム指標

- ・ 夜間騒音要請限度達成率（全国 6 位）
- ・ 道路交通における死傷事故率（全国 8 位）

全国的に見て劣るアウトカム指標

- ・ 規格の高い道路を使う割合（全国 35 位）
- ・ 人口当たり道路渋滞による損失時間（全国 44 位）
- ・ ETC 利用率（全国 46 位）

表 沖縄の道路の全国比較

	沖縄県 (順位)	全国平均	全国順位	
			優位	劣る
規格の高い道路を使う割合 (%)	6 (35位)	13		
人口当たり道路渋滞による損失時間 (百万人・時間/年)	46.9 (44位)	30.0		
ETC 利用率 (%)	1.0 (46位)	4.8		
夜間騒音要請限度達成率 (%)	90 (6位)	68		
道路交通における死傷事故率 (件/億台キロ)	69.8 (8位)	118.4		
道路利用者満足度 (5段階評価によるポイント)	2.66 (21位)	2.60		

出典：国土交通省資料

主要なアウトカム指標に見る沖縄の状況

全国的に見て特に悪い渋滞については、沖縄県の人口当たりの渋滞損失時間は約 47 時間/年であり、1年間のうち約 2 日を交通渋滞によりムダにしていることとなる。全国比較すると全国 4 位であり重大な問題となっている。

表 都道府県別渋滞損失時間（人口当たり）

順位	都道府県	渋滞損失時間 (時間/年)	順位	都道府県	渋滞損失時間 (時間/年)
1	岐阜県	60.3	25	新潟県	29.3
2	宮城県	55.0	26	秋田県	27.9
3	山梨県	47.2	27	岡山県	27.4
4	沖縄県	46.9	28	熊本県	27.4
5	石川県	45.1	29	埼玉県	26.9
6	静岡県	41.8	30	佐賀県	26.8
7	徳島県	40.2	31	福岡県	26.6
8	愛知県	39.0	32	愛媛県	26.4
9	長野県	37.8	33	千葉県	26.2
10	京都府	37.6	34	青森県	26.2
11	群馬県	37.3	35	奈良県	25.8
12	富山県	34.8	36	鳥取県	25.6
13	高知県	34.0	37	広島県	25.3
14	茨城県	32.5	38	大分県	23.7
15	山形県	32.5	39	福島県	23.7
16	滋賀県	31.3	40	北海道	23.6
17	三重県	31.2	41	鹿児島県	21.4
18	和歌山県	31.0	42	岩手県	20.8
19	香川県	30.8	43	長崎県	20.4
20	栃木県	30.7	44	山口県	20.3
21	大阪府	30.6	45	神奈川県	20.0
22	東京都	30.6	46	宮崎県	19.8
23	福井県	30.5	47	兵庫県	18.6
24	鳥根県	29.3		全国平均	30.0

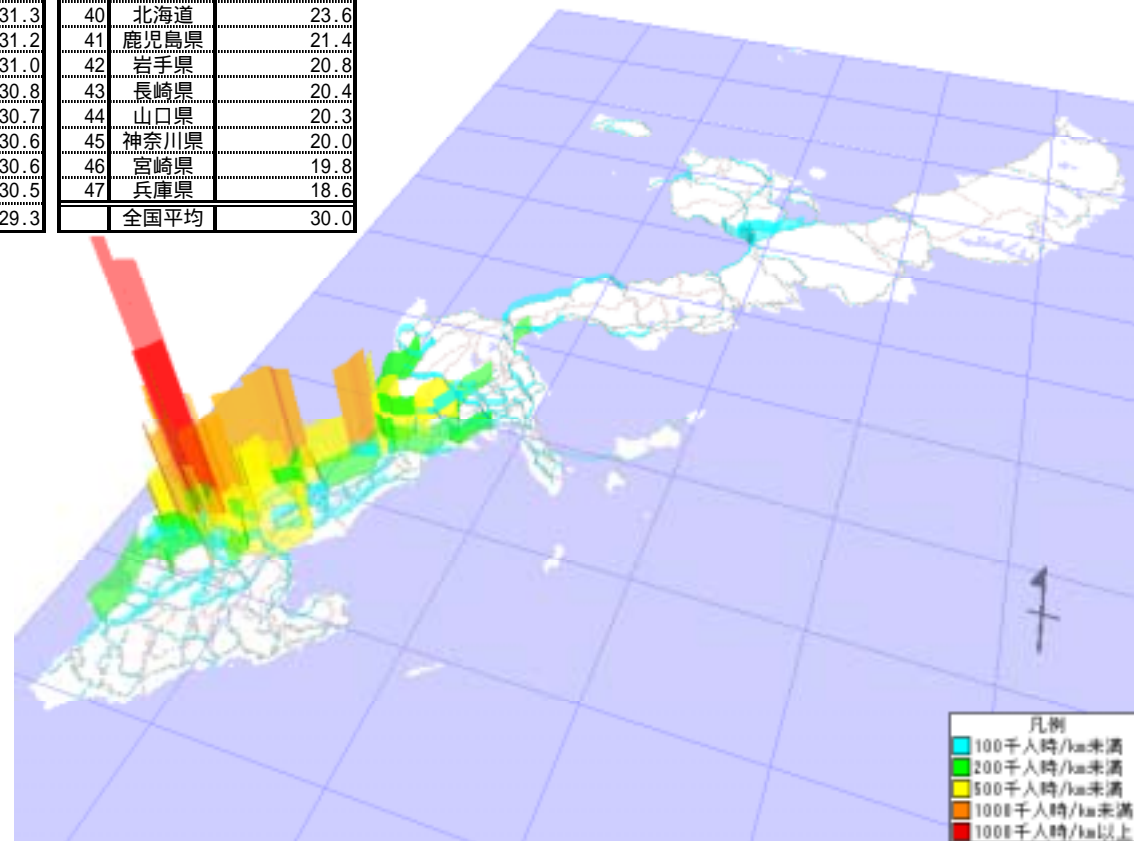


図 渋滞損失時間 3D マップ（道路延長当たり）

出典：国土交通省資料

沖縄県の死傷事故率は 69.8 件/億台キロで、全国平均（118.4 件/億台キロ）の約半分、交通事故死者率は、0.74 人/億台キロで全国平均を下回っている。

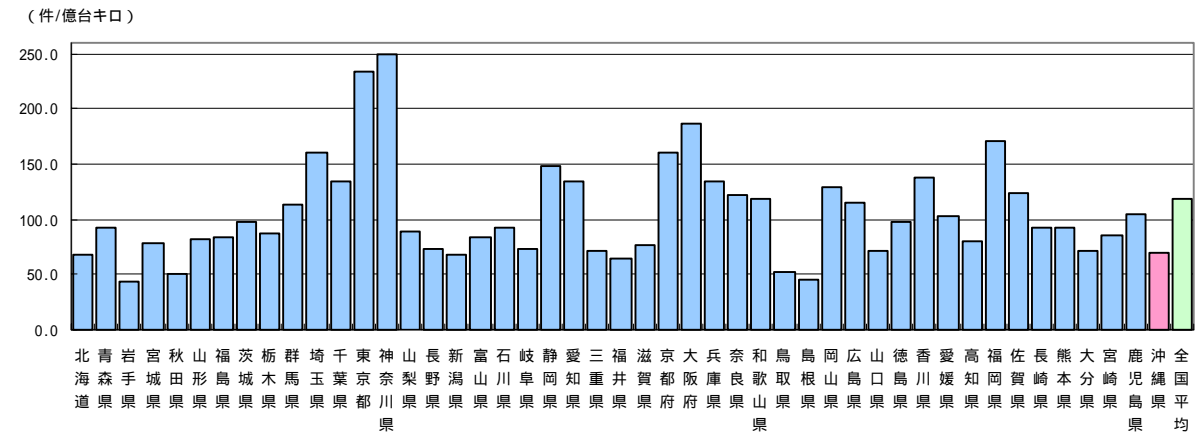


図 都道府県別の死傷事故率

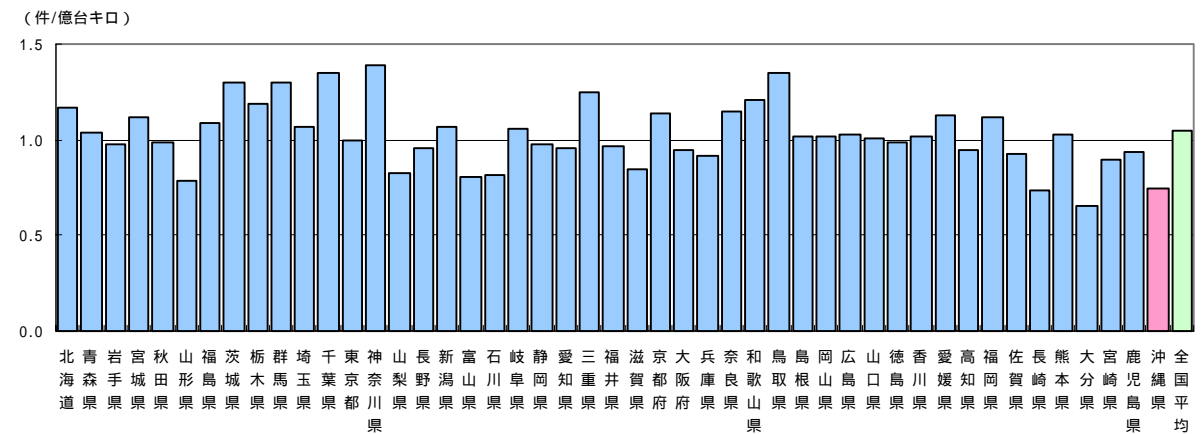


図 都道府県別の交通事故死者率

出典：国土交通省資料（H14 年実績値）

沖縄県における自動車専用道路分担率（規格の高い道路を使う割合）は 6 % であり、全国平均（13 %）の約半分程度と低く、道路（自動車専用道路（規格の高い道路を使う割合）・幹線道路・生活道路）の機能分化が進んでいない。

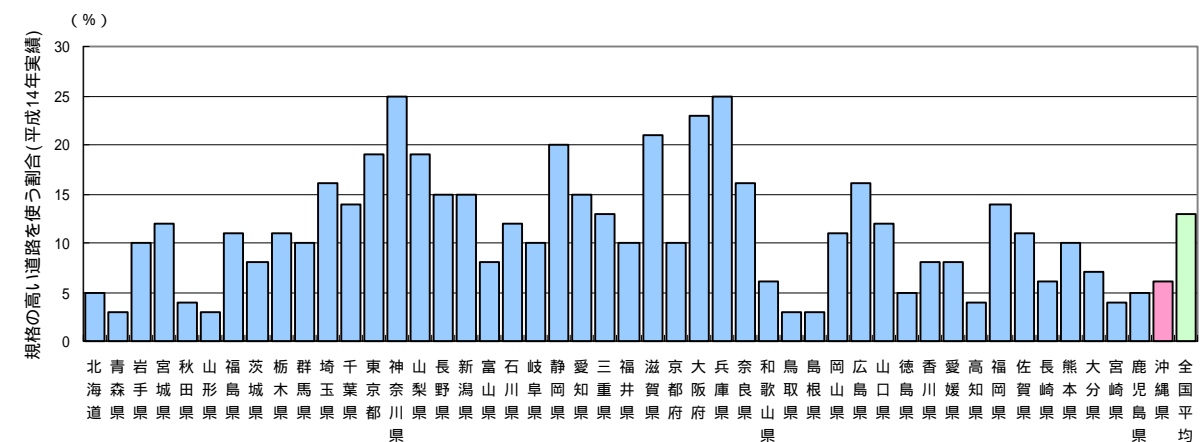


図 都道府県別の規格の高い道路を使う割合

出典：国土交通省資料