



四国21世紀の道ビジョン推進懇談会

《第1回懇談会資料》

新たな施策の取り組み

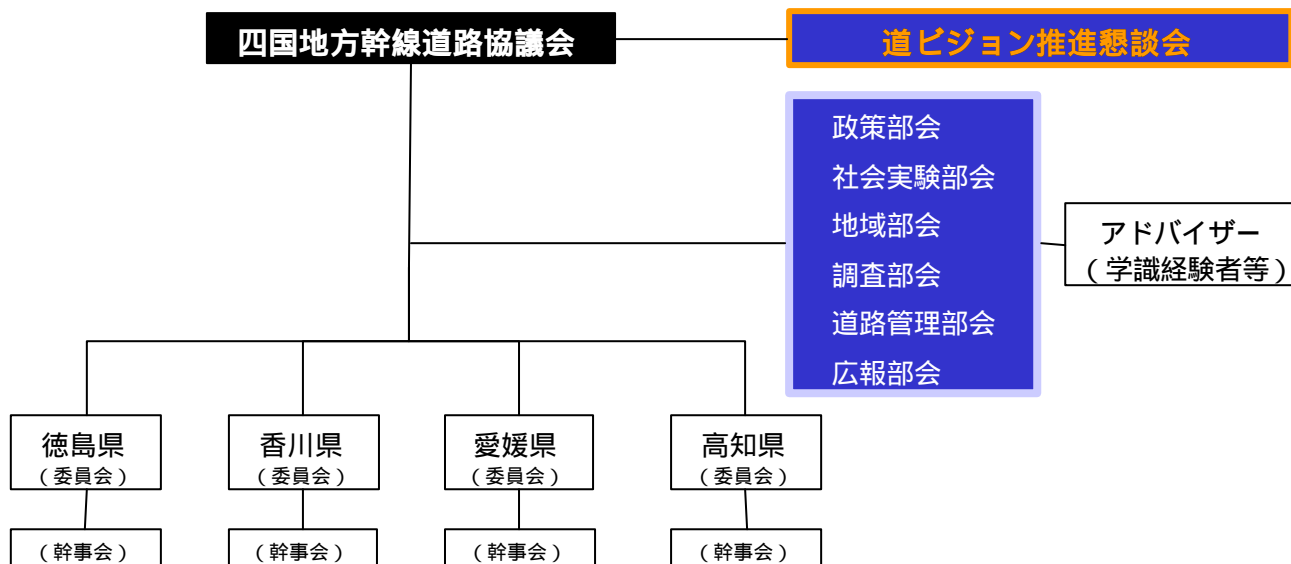
平成15年10月

四国地方幹線道路協議会

取り組み概要

活動しやすい組織体制の下、道ビジョン実現に向けて実行

組織体制



《構成》

四国地方整備局、徳島県、香川県、愛媛県、高知県、日本道路公団、本州四国連絡橋公団

道ビジョン実現に向けた取り組み内容

各部会で実行している案件

政策部会	道ビジョンの進行管理 (業績計画書による事業管理、新たな施策 事業の推進)
社会実験部会	四国の広域交流拡大施策 ~ 高速・本四の利用促進施策~ (ETC割引支援、長距離割引、四国3日間乗り放題チケット)
地域部会	四国のみちの新たな取り組み、88クリーンウォーク四国 四国みちルネッサンス、四国ロード・チューンアップ
調査部会	将来交通量
道路管理部会	道路情報、異常気象時の通行規制、道路防災等の 道路管理に関する検討 調整
広報部会	広報計画、広報活動

「道ビジョン」にもとづく新たな施策実施状況

施策の重点化と評価システムの導入

- 本日の審議事項
- ▶ 業績計画書による事業管理の取り組み (H15年度版 業績計画書)
 - ▶ 事業進行状況の公表について

ローカル・スペックの導入

- ▶ 新たな手法などによる施策・事業推進の取り組み

既存ストックの活用

- ▶ 有料道路社会実験の取り組み
- ▶ 現道の有効活用に向けた取り組み

地域との協働・連携

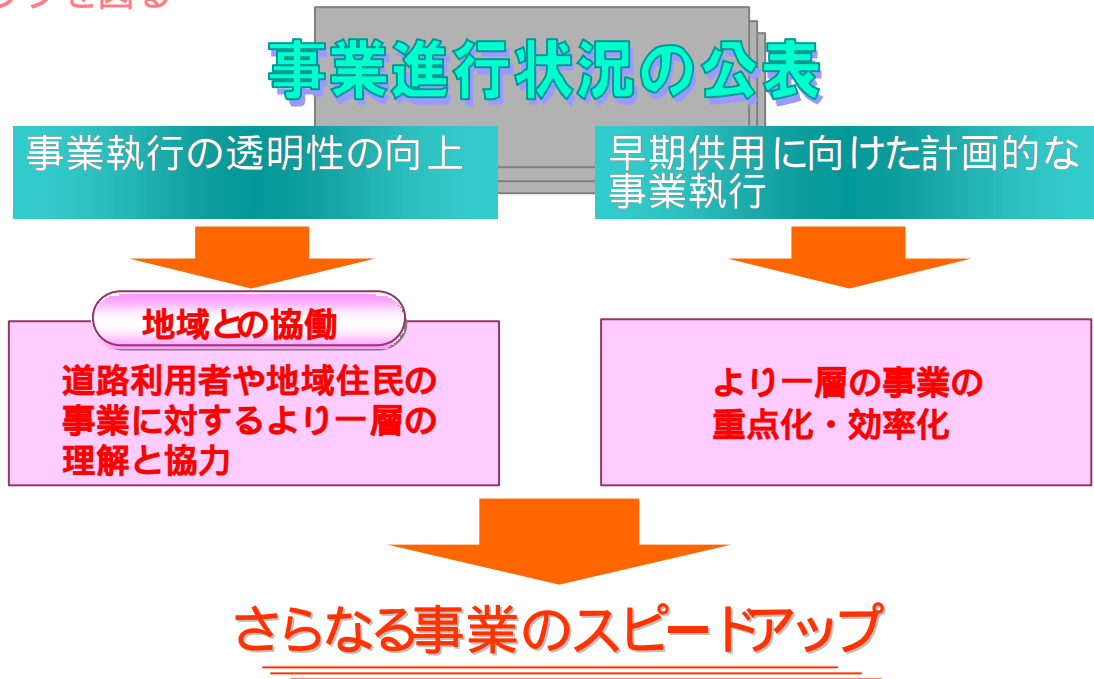
- ▶ 88クリーンウオーク四国の取り組み
- ▶ カンカンネット試行実施

道ビジョンにもとづく新たな施策の取り組み

事業進行状況の公表について
有料道路社会実験実施について
88 クリーンウォークについて

事業進行状況の公表について

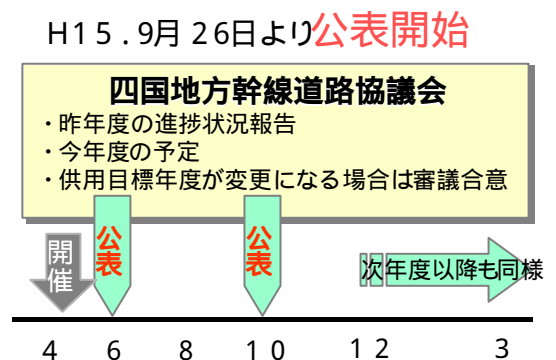
事業進行状況を公表し、地域との協働によってさらなる事業のスピードアップを図る



公表内容

- (1) 供用目標年度
- (2) 測量着手(目標)年度・着手率(延長比)
- (3) 設計協議着手(目標)年度・着手率(延長比)
- (4) 用地買収着手(目標)年度・進捗率(面積比)
- (5) 工事着手年度・当該年度工事内容
- (6) H15年度の事業内容

供用目標年度とは、進行管理していく上での現時点の共通目標であり、内容を見直すこともあります。



公表事業数 現在四国内で事業が進行している主要な道路事業 132 箇所について公表

四国地方整備局事業	徳島県事業	香川県事業	愛媛県事業	高知県事業	日本道路公団四国支社事業
37	27	10	26	21	11

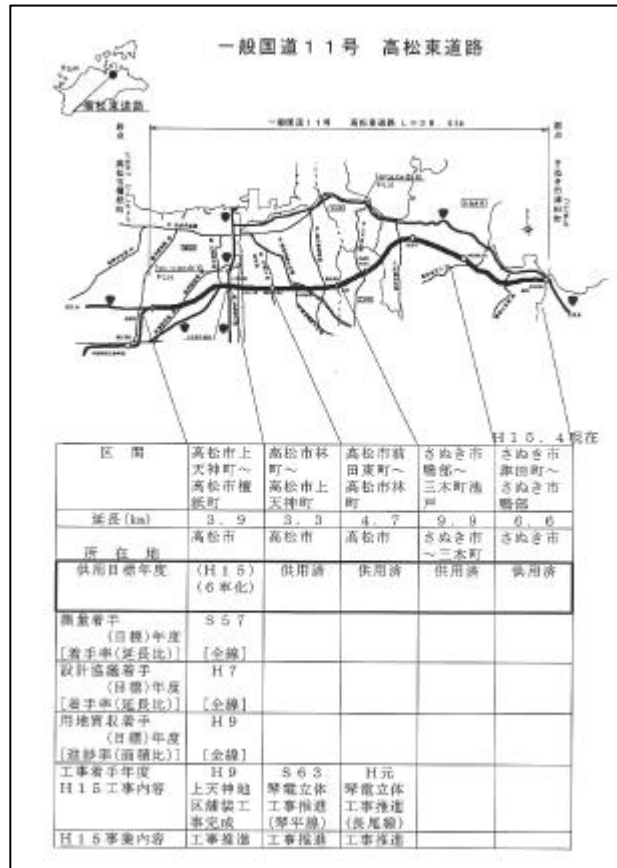
ホームページによる情報公開



ホームページアドレス

<http://www.skr.mlit.go.jp/road/sinko/>

四国地方整備局並びに各事務所、四国各県、道路公団四国支社、本四公団のHPからでも閲覧可能



有料道路社会実験などの取り組み

これまでの取り組み

高速・本四の利用促進に関連する取り組み

全国	E T C車載器購入等に係わる費用の一部支援	実施期間 H15.6.18~
	1台あたり5千円の助成 全日本トラック協会会員はさらに3千円の助成 約45万台のE T C購入者に購入資金を助成。(先着順)	
本四	本四道路の料金引き下げ 新特別料金	実施期間 H15.7.1~
	現行特別料金の10%引き 新特別料金 E T C車は上記新特別料金の5.5%引き 別途前払い割引あり 5万円前払いの場合・新特別料金の約14%引	
全国 社会実験	高速道路の長距離(300km以上)割引社会実験	実施期間 H15.7.19~16.1.18
	E T C車載器を搭載した車両(全車種) 実験対象路線 長距離割引が適用される全路線	
四国	「四国3日間乗り放題チケット」の販売	実施期間 H15.9.5~12.22
	E T C車を除く車両(軽自動車、普通自動車、中型車を対象) 対象路線 四国内IC~四国内ICの利用のみ 期間中の土・日曜日を含む連続した3日間利用可能 利用区間に限り何度でも乗り降り自由 販売価格：普通車=8,000円 軽自動車=6,500円 中型車=9,500円	

これからの取り組み

[四国特割社会実験チケット]

四国内の高速利用サービスにより四国内外の観光交通の交流促進を図る

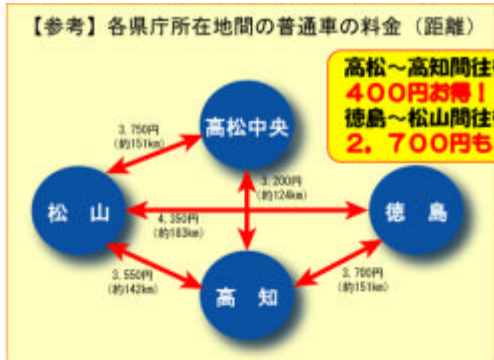
四国3日間乗り放題チケット

さらに**2,000円割引!**

四国特割社会実験チケット

1. 利用区間 : 四国内IC~四国内ICの利用のみ
2. 利用期間 : H15.10月31日~12月1日
(土日含む連続3日間)
3. 利用方法 : 上記利用区間内、利用期間内に限り
何度でも乗り降り自由
4. 販売価格 : 普通車 = 8,000円 **6,000円**
軽自等 = 6,500円 **4,500円**
中型車 = 9,500円 **7,500円**





さらに、乗り放題なので
乗れば乗るほどお得に！
例えば・・・

大阪発 - 四国の文化と自然を愛でるコース -

まずは、鳴門の渦を見て
785段の石段にチャレンジ！こんびらさん参り
鳴門IC～普通寺IC 通常料金2,550円

疲れは道後で癒す。道後温泉で1泊
普通寺IC～松山IC 通常料金3,150円

3日間だから、今度は桂浜でもう1泊
松山IC～高知IC 通常料金3,550円

300年の歴史、日曜市を散策
高知IC～鳴門IC 通常料金4,550円

通常料金合計 13,800円
が！
6,000円! (¥7,800-お得)

約60%OFF

※4日以内の鳴門1泊乗り放題旅行券に付いては
異なる場合があります。

四国新聞 2003.10.8 (水)

◆ 四国の主要インター間の通行料金

四国内の高速道路

週末の3日間 定額乗り放題

観光への相乗効果期待

本県（高松市）は、四国を縦横に走る主要幹線道路の四国縦横自動車道（高松自動車道）と、高松自動車道と徳島自動車道とを結ぶ高松徳島自動車道（高松徳島自動車道）の2路線を、10月8日（水）から10日（金）までの3日間、定額乗り放題の特別料金で運行する。この特別料金は、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。これは、これまでと同様に、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。これは、これまでと同様に、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。

この特別料金は、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。これは、これまでと同様に、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。

この特別料金は、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。これは、これまでと同様に、高松自動車道と高松徳島自動車道の2路線を合わせて、1日あたり1,000円（税別）で乗り放題となる。

88クリーンウォーク四国の取組み

地域との協働により四国の道路をクリーンにすることで
四国の魅力を向上



88クリーンウォーク四国
8月8日に地域住民のボランティアにて
四国内の道路を歩きながら一斉清掃するキャンペーン

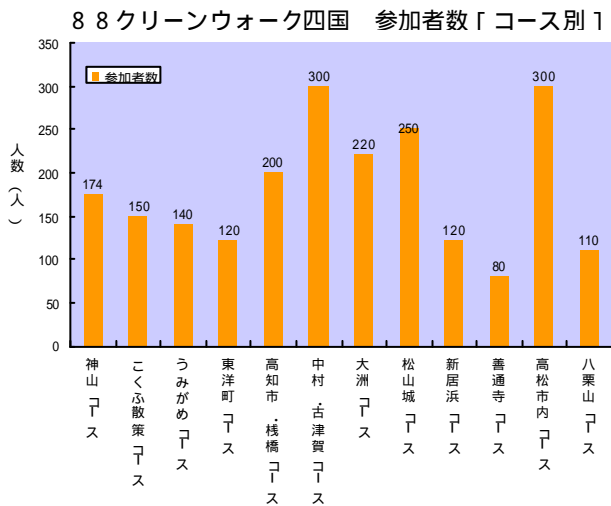
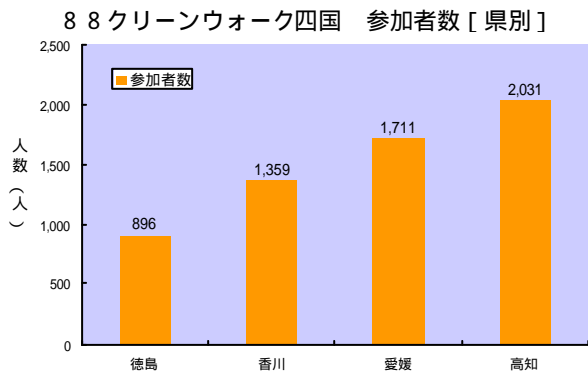
- 1 自由コース…近くの道を早朝6時から1時間程度歩きながら清掃。
- 2 モデルコース…四国内1・2カ所のうちご希望のコース。早朝1時間程度歩きながら清掃。



88クリーンウォーク四国

1. 実施日 : H15年8月18日(月) 8月8日は、台風接近により順延
2. 参加者数 : 約6,000人 (モデルコース概数)

88クリーンウォーク四国参加結果



参加者数はH15.8.18現在(モデルコースのみ概数)

資料: 国土交通省 四国地方整備局

88クリーンウォーク四国

取り組み状況



愛媛県（肱川町）



香川県（牟礼町）



高知県（東洋町）



徳島県（日和佐町）

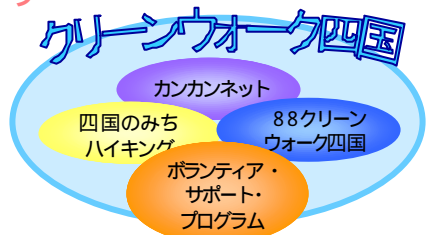
カンカンネット試行実施

お遍路さんの協力による遍路道の空き缶拾いにより
四国特有の遍路道の魅力向上を図る

カンカンネット

…88クリーンウォーク四国を含むクリーンウォーク四国の一環

空き缶を入れる袋を用意する
拾った空き缶の受け入れ先の用意
遍路道を歩く道中で道路に関するご意見・苦情の収集
速やかにこの意見・苦情に対応する



回収の袋を
「カンカンネット」
と言い、道の駅など
で無料配布

試行 ▶ 遍路道と四国のみちがほぼ同一ルートの国道55号、56号で実施

カンカンネットとは

「クリーンウォーク四国」の一環として、全国から集まる約30万人のお遍路さんの中で、空き缶を拾ってくださるお遍路さんの協力により、空き缶拾いのネットワーク化を図る取り組み

道ビジョンにもとづく新たな施策の取り組み

平成15年度 業績計画書について

行政を取り巻く環境の変化 ～ 行政マネジメント導入の背景 ～

社会経済、国際環境等が大きく、めまぐるしく変化

- ・ 絶えず、政策の評価や転換が重要
行政による適切でダイナミックな意志決定が必要
- ・ 社会情勢等の変化に伴う行政の「失敗」の可能性増大（「行政の無謬制」の限界）
「政府の失敗」を前提に、絶えず政策の評価や転換を促す仕組みが必要

財政事情の変化

- ・ 厳しい財政事情に伴い、政策の継続は前提ではない（行政改革、財政再建、予算の圧縮）
政策の廃止、転換等の合理的な検討が可能な仕組みが必要

行政に対する信頼の低下、行政の監視に対する意識の高まり

- ・ 国民への説明責任（アカウンタビリティ）の確保・遂行
客観的データによる結果・プロセスの公開、公表が必要

市民社会の成熟、行政ニーズの多様化

- ・ 国民の多様な側面（全権者、納税者、サービス受益者）に配慮すべき必要性（行政のみで多様な価値観には対応できない）
顧客（住民）満足の上昇のためには、住民視点の評価、住民参加による評価が必要

行財政システムの硬直化

- ・ 我が国の行政は、plan（計画）、do（執行）を偏重し、see（評価）の機能が軽視されがち
事後に評価をする/されるという意識への転換が必要

世界的な潮流

- ・ アメリカの政府業績評価法（G P R A）等ニューパブリックマネジメント（N P M）の潮流

政府における最近の議論

今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」(骨太の方針) [H13.6.26]

《第5章 4（2）新しい行政手法》

（i）ニューパブリックマネジメント

（前略）行政は顧客である国民の満足度の最大化を追求する必要がある。

そのための新たな行政手法として、ニューパブリックマネジメントが世界的に大きな流れとなっている。これは、公共部門においても企業経営的な手法を導入し、より効率的で質の高い行政サービスの提供を目指すという革新的な行政運営の考え方である。その理論は、徹底した競争原理の導入、業績/成果による評価、政策の企画立案と実施執行の分離という概念に基づいている。

国家予算
 事後評価、成果を重視
 経財諮問会議の
 民間議員提言へ
 翌年度分に反映

経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」(骨太の方針 2) [H14.6.25]

《第4部 1.（2）公共投資の実行ある重点化、効率化》

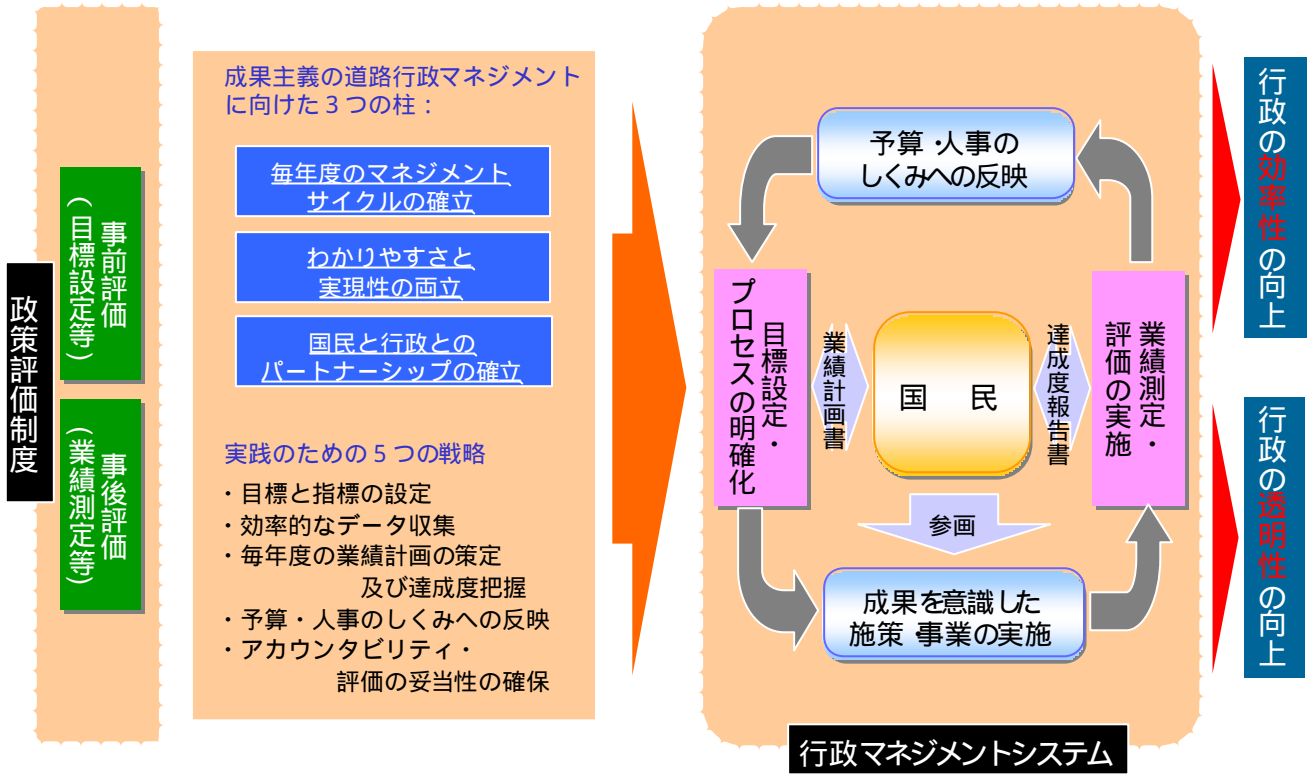
（実行ある効率化の実現）

（前略）事業評価に同種事業の事後評価の結果を確実に反映する仕組みを構築する。また、第三者による評価内容のチェック機能の強化、関連情報を含めた情報公開の徹底、国民に対する説明責任の明確化を実現する。（後略）

経財諮問会議の民間議員提言へ翌年度分に反映
 事後評価、成果を重視
 国家予算
 経財諮問会議の民間議員提言へ翌年度分に反映
 事後評価、成果を重視
 国家予算

H15.3.8 朝日新聞 (朝刊)

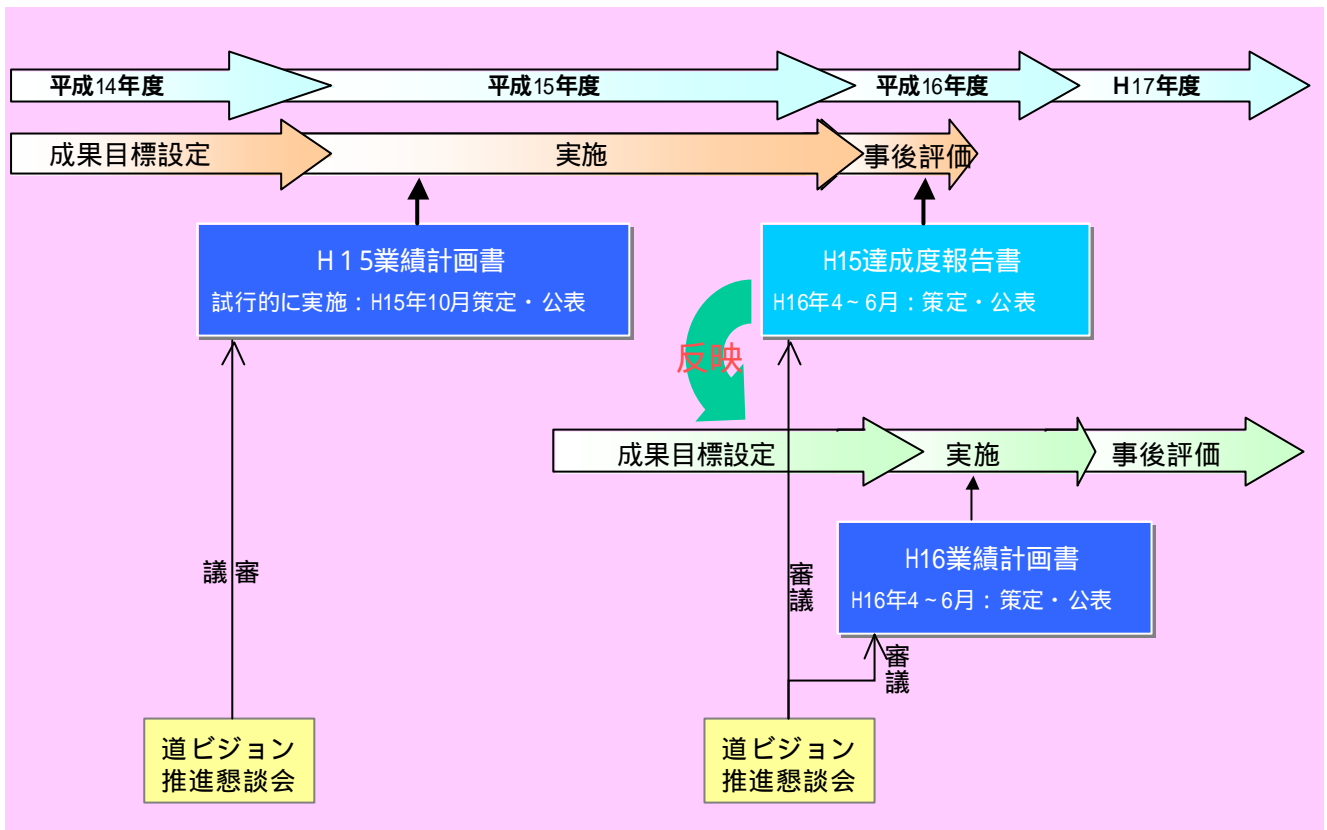
『成果主義』の道路行政マネジメントへの転換 - 理論から実践へ -



「マネジメント・サイクル」の構築

成果主義の道路行政マネジメントの第一歩として、平成15年度は直轄国道を対象に「マネジメント・サイクル」の構築を試行的に実施

具体的には、1年後の成果目標等を示す「業績計画書」を策定・公表



道路業績計画書

…道ビジョンの実現に向け、「変革の方向」として示された**四国らしい工夫を取り入れながら**、課題を解決するために**どのような施策・事業を進めるか**、具体的な取り組み目標とその成果の**全体像を例示**

業績計画書（各県版）

…ビジョンの代表的なテーマについて各県の**地域状況を具体的なデータで示し**、課題解決に向けて**取り組む施策・事業の目標（事業進行目標）とその成果（一年後の成果）を例示**

例示する代表的なアウトカム指標

安心	死傷事故率	共通
	通行規制区間率	徳島 愛媛 高知
活力	渋滞損失時間	共通
魅力	無電柱化率	香川

5年で見える道づくり(5ヵ年整備プログラム)と業績計画書

[新たな道づくり ~ 施策体系と主要指標 ~]



社会資本整備重点計画(地方ブロックの整備方針)策定に連動し、「5年で見える道づくり」を策定

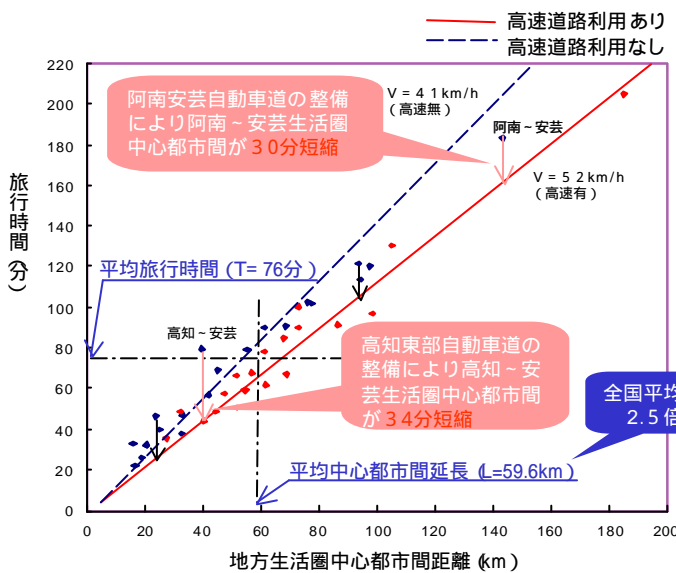
(5年後のネットワーク・道路整備の姿、5年後のアウトカム目標を明示)

次年度業績計画書への反映

新たな四国独自の指標づくり

新たな四国独自の指標 [- 旅行時間 -] 生活圏間を連絡する道路の旅行時間

高規格幹線道路の整備の有無により、生活圏間の旅行速度に約11km/hの格差
高規格道路の整備により、約30分の時間短縮（阿南～安芸、高知～安芸）



「旅行時間」による評価指標の必要性

隣接する生活圏中心都市相互の距離が平均60kmと、**全国平均24kmの2.5倍**
隣接する生活圏中心都市相互の旅行時間は平均76分、特に阿南～安芸間は**184分（3時間）**
さらに、ピーク・オフピーク時で到達時間にバラツキが発生

道路の整備により、**速達性・定時性が確保**

さらに速達性・定時性の確保により「**疲労度**」が改善

道路整備の必要性を「**旅行時間**」で議論

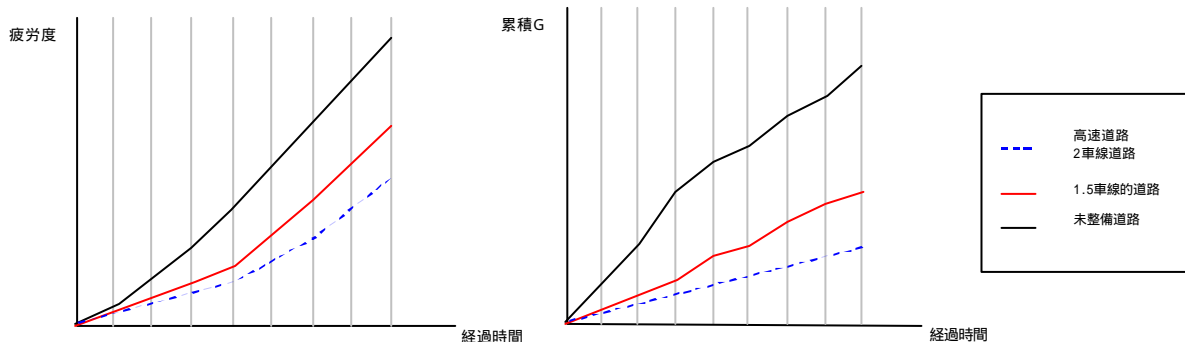
新たな四国独自の指標づくり

新たな四国独自の指標 [- 運転疲労度 -] 道路交通状況に起因する走行時におけるドライバーの運転疲労の度合い

目的 ドライバー等の運転疲労度から道路整備効果を定量的に把握、検証する

調査概要 道路種別、整備状況の異なる路線において3次元加速度計を搭載したプローブカーを実走させ、そのデータ(位置座標、横、前後加速度)により新たな評価指標を検討。また、その時の疲労度についても生理学的側面から相関関係を検証。

疲労度の指標化に向けた分析イメージ



memo