

宮城県行政評価委員会 政策評価部会
社会資本分科会（平成18年度第3回）審議要旨

日 時 平成18年7月24日（月）

場 所 県庁18階 1802会議室

1 開会

2 議事

（1）施策評価の説明・質疑

政策27 多様な主体の協働による地域づくりの推進 の施策

政策34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備 の各施策

（2）政策評価の説明・質疑

政策27 多様な主体の協働による地域づくりの推進

政策34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備

3 閉会

出席委員 林 一成委員、安藤朝夫委員

1 開会

2 議事

政策27 多様な主体の協働による地域づくりの推進

施策2 NPO（民間の非営利組織）の活動の支援

（NPO活動促進室長から基本票に基づき説明）

（林委員）

・指標の数値が年々下がっている。この数字の動向についてどう判断するか。

（NPO活動促進室長）

・指標が設定された当時はNPO法が施行されて間もない時期であったため、まずは法人格の認証数を増加させようという意図があったと推測する。

・県全体で見た場合、仙台市を中心とした地域ではNPO数が着実に増加しているが、その他周辺地域については数の面ではあまり増えておらず、その点は課題であると考えている。数の増加と併せて今後は質の部分についても向上させていく必要があると考えている。

（林委員）

・総論としては理解できるが、具体の施策としてどのようなことを行うべきと考えているか、現在どんな施策を展開しているのかを示されなければ、指標の推移を見ても意味がない。

（NPO活動促進室長）

・県下の全 NPO 法人のうち、仙台市内の団体が 6 割程度を占めており、今後周辺地域への活動を広めていきたい考えである。今年度 NPO マネジメントサポート事業に関しては仙台市以外の地域で講座を開催することで地域の方の理解を深めていただきたいと考えている。

(林委員)

・基本票には分野的傾向、地域的傾向に関する分析などが記載されていない。今説明いただいたような内容が基本票に記載されていれば、県の具体的取組が県民にももう少し分かりやすく示せるのではないかと。

(安藤委員)

・指標として、認証団体数を採用するのは良くない。実際の活動人員数などが望ましい。
・複数の県にまたがる NPO 法人の認証はどこが行うことになっているのか。

(NPO 活動促進室長)

・内閣府である。県が認証しているのは県内に限定して活動する NPO のみ。

(安藤委員)

・仮に活動の本拠地が宮城県内にあるとしても、複数県にまたがる活動の場合は県としては把握できないということになる。その場合、活動規模が拡大したことによって結果として県が数として把握できなくなるということも出てくる可能性がある。そうすると、そもそも数は実態を表すのかは疑問である。

・NPO の活動内容によって分類はなされているのか。

(NPO 活動促進室長)

・内閣府では 17 の分類項目を設けている。

(安藤委員)

・分類して把握することで、どの分野での NPO 活動が手薄であるかといったことがある程度把握できるようになるのではないかと。

(林委員)

・「NPO とのパートナーシップの確立」が謳われており、言葉としては良いが、具体的には何を示すのかが問題である。

既に NPO の立ち上げの時期というよりは、実際に活動している団体の評価が問題となってきた。数の把握ではなく、活動状況を把握することによって、NPO 活動の有効性がどの程度あるのか、どういう分野での活動を育てなければならないのか、また地域別に見た場合の活動の進捗状況によって、基盤を構築する時期なのか、出来上がっている基盤に基づき活動を発展させる時期なのかといった分析に基づき、戦略的な施策展開ができるようになるのではないかと。

(安藤委員)

・現在は NPO の認証をしたらしっぱなしということなのか。

(NPO 活動促進室長)

・他の公益法人等とは違い、毎年度事業報告書を提出してもらうというだけの縛りである。認証者側に強い監督権限があるわけではない。ただし 3 年間事業報告書の提出がなければ認証の取り消しという可能性もあり、その点が正常に機能すれば休眠団体は存在し得ないシステムにはなっている。

・広い分野でのすそ野の広い取組が必要であることは認識しており、庁内でも調整本部を設置し、各部署で推進事業を行っているところである。河川整備等では NPO が活躍しているが、分野によ

ては行き渡っていない部分もあり、そのあたりについては行政側も NPO 側もお互いに相手を知ることから始め、取り組んでいく必要があると考えている。

- ・平成 15 年度に行った調査の結果から、まだ NPO 活動の基盤が脆弱であると認識し、現在の NPO 活動促進室での取組も、その強化に重点を置いている。しかし、今後は各分野での取組に対する援助であるとか、市町村が NPO との協働に取り組む場合の支援などへシフトしていく必要があるだろうと考えている。

(安藤委員)

- ・NPO 法人に関する自己評価と外部評価のシステムが必要ではないか。活動規模が小さい場合は困難な場合も想定されるが、サンプリング等行ってでも評価する必要があるのではないか。

(NPO 活動促進室長)

- ・NPO 法人自体には確かに評価等は入っていない。しかし、「NPO 夢ファンド」を利用いただいた場合は、助成金交付の前段階で企画コンペを行い、その後も中間報告会等を実施し、活動内容の報告をいただくなど、県としても取組を行っている。

(林委員)

- ・NPO 法人に関する意識は全国規模では世論調査の形式で行われているようだが、宮城県独自に県民の意識を把握したものはあるのか。

(NPO 活動促進室長)

- ・そのような調査等を行っていない。

(林委員)

- ・県と市町村との役割分担についても今後検討が必要だとのことであるが、ここ数年を見た場合県として行っている事業に変化はあるのか。

(NPO 活動促進室長)

- ・NPO 夢ファンドによる助成を平成 16 年度から実施している。

(林委員)

- ・指標がやはり妥当でないのではないか。

(NPO 活動促進室長)

- ・さまざまな数値が指標として想定されるが、調査時期等の問題もあり、実際に利用できる数値となると難しい。

(林委員)

- ・全国数値と比較すると言うことでスタートした指標ではあるが、宮城県の場合は徐々に順位を下げている。この状況が続けば今後ますます指標と実際の取組とのかい離が拡大することも考えられる。

(林委員)

- ・「県有遊休施設等の有効利用による NPO の拠点づくり事業」の内容は。

(NPO 活動促進室長)

- ・庁内に職員提案制度があり、その制度に則って 2 か年の時限付きで採用された事業である。

(林委員)

- ・事業実績はどうだったのか。成果は当初目的としたところを達成できたのか。またはこの事業から発展して別な事業を展開しているのか、それとも単純に期限が来たからやめてしまったのか。

(NPO 活動促進室長)

- ・事業としては一定の効果が得られたと思っている。もう少し継続して行いたいという思いもあったが、最終的には2か年で終了となった。2か年の事業実績についてはガイドラインとして取りまとめているので、今後市町村での事業実施などの際、引き継いでいければと考えている。

(安藤委員)

- ・指定管理者制度について、NPOが管理者となっている事例はどの程度あるのか。

(NPO活動促進室長)

- ・県の施設では2団体。

(安藤委員)

- ・市町村レベルでの実態も含めて、そういった事例は典型的なパートナーシップとなることから、指標としていくことも考えられる。

政策27 多様な主体の協働による地域づくりの推進

(NPO活動促進室長から基本票に基づき説明)

(安藤委員)

- ・県民満足度調査の結果から見ると、施策1の優先度が最も高い。施策1について、県として取組ができるのは具体的にはどのような部分が考えられるか。

(地域振興課)

- ・市町村への補助金交付による地域づくりへの支援、市町村及び地域づくり団体のセミナー開催に対する講師の派遣などを想定した事業を実施している。

(安藤委員)

- ・地域づくりを主眼とするNPOとのパートナーシップというのではないのか。まちづくりについては住民が関与する形式を採った方が望ましく、そのような方法での事業展開が出来ると良いと思う。

(林委員)

- ・地域振興策という言葉に含まれる概念は広い。県としては具体的にどのような施策をとっているのか。先ほど例示いただいた事業の構成がどうなっているのかを説明願いたい。

(地域振興課)

- ・事業レベルとなると、概ね先ほど述べたような内容の事業が複数含まれており、それらが全体として一つの施策として構成されている状況である。

(林委員)

- ・そうすると、この施策に関する事業というのは各課が地域振興を目的とした事業などを個々に持っていると言うことでよいのか。

施策5はどこが担当しているのか。

(地域振興課)

- ・地域振興課である。地域振興の場合には、地域づくり団体協議会なども存在していることから、それを念頭において基本票は記述している。

(林委員)

- ・施策2にしか政策評価指標が設定されていない状況では、他の施策に関しての取組状況の評価が

できない。政策全体としての評価を行えるような資料提供なりをして欲しい。

- ・施策2の指標に関しては先にも述べたが、活動の実態を測定しうる適切な指標を見つけるよう努力して欲しい。
- ・現在の施策1の目的を実現する手段として施策2が位置付けられるのが適切ではないかと思われ、政策全体の構成についても検討願いたい。

政策3-4 国内の交流を進めるための交通基盤の整備

施策1 高速道路の整備

施策2 国道，県道，市町村道の整備

(道路課長から基本票に基づき説明)

(安藤委員)

- ・指標「IC40分間交通圏カバー率」というのはETCを活用したスマートインターについてはどう捉えているのか。

(道路課長)

- ・スマートインターは現在社会実験中であり、宮城県では長者原サービスエリア、仙台泉パーキングエリアの計2箇所を設置されている。今後恒久設置となれば、カバー率算定の対象となる。

(安藤委員)

- ・指標「緊急輸送道路橋梁整備率」の「緊急輸送道路」というのはどのように選定されているのか。

(道路課長)

- ・地方の主要拠点を結ぶ路線であり、第1次から第3次までがある。
第1次は県庁と大崎市、白石市等の主要都市を結ぶ路線を指定。第2次は圏域内の市町村役場等(2次防災拠点)を結ぶ路線。第3次は各種公共施設(3次防災拠点)を結ぶ路線を指定している。

(安藤委員)

- ・路線延長はどの程度なのか。

(道路課長)

- ・緊急輸送道路のうち、県の管理路線としての延長は第1次は432km、第2次は549km、第3次は32km。

(安藤委員)

- ・指標としている整備率は第1次から第3次まで全ての路線を合計して算定しているのか。

(道路課長)

- ・宮城県の整備率は全国でも低いということが先日マスコミでも取り上げられた。県では優先確保ルートを設定し、平成17年度から19年度までの3か年で優先確保ルートの橋梁整備を完了する目標で現在事業を進めているところである。

(安藤委員)

- ・優先確保ルート上の対象橋梁は何箇所程度あるのか。

(道路課長)

- ・30箇所ある。

(林委員)

- ・指標の目標値である「橋梁整備率」の定義は。

(道路課長)

- ・緊急輸送路全体では 88 箇所の橋梁があり、この橋梁の整備率を表すこととしている。平成 17 年度現在では 27%となっている。

(林委員)

- ・平成 22 年度で 70%という目標は 88 のうち 50 数カ所の整備を完了するということか。先ほどの優先確保ルート上の 30 箇所が平成 19 年度を目途に整備されると、平成 22 年度ではこのような数値になると。

(道路課長)

- ・そのとおりである。

(林委員)

- ・(一般道については)市町村道の道路の改良率、また、安全性に着目した緊急輸送道路橋梁整備率等から有効性を測定している。昨年度も述べていることではあるが、高速道路と一般道はネットワークしているということから言えば、国内の交流度合いを測定するためには、高速道路インターまで 20 分圏域の居住人口などで表現することも一つのやり方ではないか。現在の指標の設定の仕方であると、スマートインターが整備されたとしても、既に他のインターチェンジが設置されている圏域での整備であれば指標には反映されないことになってしまう。

現況の指標は、話を聴くといずれも事業計画そのものであり、淡々と事業をこなすことで伸びていくような数字であれば、政策評価指標としては再検討が必要なのではないか。生活重視、アクセスのしやすさなどに着目した指標で見えていくことも考えて良いと思う。

(道路課長)

- ・道路はネットワークが完成しないとその効果を発揮し得ないという考えから、宮城県幹線道路協議会で、毎年度、みやぎの道サービスに関する通信簿を作成している。その中では「3次医療施設への 60 分圏域アクセス人口割合」などを指標として取りながら、道路サービスの水準を測っている。先ほどの指標「40 分間交通圏カバー率」についても、カバー人口などで表した方が県民にも分かりやすいような気はしている。

(林委員)

- ・施策設定の際には、地域間交流、安心安全、まちづくりと言ったそれぞれの視点から理由付けを行っているのであるから、成果を説明するのもそのような視点から行って良いのではないか。事業計画が決まっているから淡々と進めているということではなく。
- ・道路に限らず、空港・港湾など、今後宮城県のインフラを活用したソフト事業を打ち出していく必要が出てくるように思う。

(安藤委員)

- ・県独自と言うことで言えば、特に冬期の道路環境について、かつては全国一律の道路構造令に基づく整備をしていたわけだが、歩道部のロードヒーティング整備、除雪のための路側部の余裕幅、指標についても「道路の冬期閉鎖日数×道路延長」などが考えられるように思うが。

(道路課長)

- ・雪道の道路に関しては、路肩を広げるとするのは重要である。
積雪寒冷地域、特に豪雪地域については、降雪時の除雪のための余裕幅を持たせるよう既に設計

に反映している。歩道部のロードヒーティングについては、市街地の人家連担部については既に整備している事例がある。ただ、そういったものを活かした指標というのはなかなか思いつかない部分ではある。

(林委員)

・指標はともかく、新しい事業の基になるような取組をしているのであればそれについても説明願いたい。また、道づくりというのはサービスの提供という面もあるが、道路マネジメントと言うことで、地域住民が参加しながら、危険箇所はどこか、あるいは観光道路の整備の方向などについて話し合いながら整備を行っていくという地域振興の観点からの取組も増えていることから、県においてもそういった地域住民を巻き込んだ取組を行っていく必要があるのではないかと。

(道路課長)

・現在の基本票にはハードの事業群のみ記述しているところであるが、指標はともかくとして、地域と連携した道路づくりのソフト面での取組等についても基本票に記載すべきだということによるのか。そう言うことであれば、既に取り組んでいる事例がかなりある。道路アドプト事業の宮城県版である「スマイルサポーター制度」を既に進めているところであり、110数団体、6000人を超える方々に参加していただいている。また、さらに進んで、コラボ、地域協働事業というものを仕掛けたいと考え、今年度検討を進めているところである。地域活性化と併せて地域が自ら計画を作成し、それを道路管理者と共に地域が実現するという形式を考えている。

(林委員)

・そう言うことであれば、今説明があったようなソフトの側面での取組についても基本票の中で記述・説明される必要があるだろう。行っている内容を説明することで県民の評価も変わってくるのではないかと。

施策3 バスや鉄道などの公共交通ネットワークの整備

(総合交通対策課長から基本票に基づき説明)

(安藤委員)

・基本票21ページの公共交通分担率の平成15年度の全国実績値は32.6%となっているが、説明では29.9%とのこと。どちらが正しいのか。

(総合交通対策課長)

・29.9%が正しい。宮城県の平成15年度実績値は16.8%である。

(安藤委員)

・基本票22ページのB-3事業群の効率性の総括欄であるが、この部分について再度説明願いたい。

(総合交通対策課)

・基本票23-24ページの事業分析カードを見ると、事業番号1の業績指標「補助系統数」では、平成15年度に162系統あった路線が平成17年度には49系統と大幅に減少しており、路線数そのものは大きく減少し、逆に1路線当たりの補助額は増加している。このため、効率性指標の欄だけでは、効率性の判断は難しいということを22ページの総括欄に記述した。

(安藤委員)

・1路線当たりの補助額を効率性判定の基準と考えているのか。それは効率性と言えるのか。いず

れにしても「効率性指標は増加しているが、このことから事業の効率性を判定することはできない」というのは論理矛盾ではないかと感じる。

(林委員)

・基本票 22 ページに関して、B-1 施策実現にむけた県関与の適切性と事業群設定の妥当性は「適切」であるにしても、B-2 事業群の有効性、B-3 事業群の効率性でいずれも「課題有」としていながら、施策の最終的な評価が「概ね適切」というのはどういう論理でそのような結論が導き出されたのか。

・政策評価指標「県内移動における公共交通分担率」の設定根拠となる「旅客地域流動調査」とはどのような調査か。

(総合交通対策課)

・国土交通省が毎年実施している調査である。

(林委員)

・その調査の対象は。また、どのようなデータを基に取りまとめられているのか。

(総合交通対策課)

・調査対象は、JR、民鉄、乗合バス、自家用バス、貸切バス、自家用車、旅客船、航空などとなっている。また、それ以外に民鉄であれば鉄道輸送統計調査など、それぞれの輸送手段に応じた個別の統計調査も行われており、それらを総体的にまとめたものである。この調査結果を用いてそれぞれの輸送機関の分担率を算出している。

(安藤委員)

・公共交通以外の部分は算出されていないのか。

(総合交通対策課)

・「旅客地域流動調査」には公共交通以外のものとして、自家用車、自家用バスが含まれている。

(安藤委員)

・自家用者・自家用バスの部分はアンケートのような形式で調査されているのか。

(総合交通対策課)

・自家用車に関しては、毎年国土交通省が「自動車輸送統計年報」を公表しており、そのデータを加味することで年間の輸送人員数が算出されている。

(安藤委員)

・パーソントリップ調査では仙台都市圏での分担率はどの程度となっているか。

(総合交通対策課)

・パーソントリップ調査では(調査対象が)乗り物だけではないので、パーソントリップ調査の公共交通の分担率はもっと低い数値となっている。またオートバイ、自転車などは「旅客地域流動調査」の調査対象から除かれている。そのような前提はあるものの、乗り物を使って移動する場合の、公共交通の占める割合として、今回新たな指標を設定した。

(林委員)

・今後の数値の伸びの見込みなど、政策評価指標の目標値設定の根拠は。

(総合交通対策課)

・今回の指標設定に当たって、候補としては 10 程度の数値を考えた。しかし、公共交通に関する数値については減少傾向にあるものがほとんどであり、減少傾向にありつつも減少率が低下するか増加に転じるものがあれば、指標となりうるのではないかと考えたが、そのような数値はなかなか見つ

けられなかった。そのような中で今回指標として採用した「公共交通分担率」は将来的に数値の伸びが見込まれるものであった。全国的には減少傾向となっている。また人口比率に大きく影響されるため、三大都市圏は常に上位を占めている。本県においても、県人口の約 1/2 を占める仙台市が、仙台市では平成 12 年から 17 年までオムニバスタウン整備計画に基づき、公共車両優先システム、バスロケーションシステムの導入、バス専用レーンの設置など、バスの走行性の改善、利便性の向上などを進めている。これらの効果が徐々に見えてくるのではという見込みから、目標値を設定した。伸び率については、その効果をどの程度と捉えるかと言う問題もあるが、毎年度 0.5% の向上を見込んだ。

(林委員)

・今までの数値の動きから見ても、かなりの対策を行わなければ、平成 22 年度に目標値 20.5% をクリアするのは難しいのではないかと判断するがどうか。いくらチャレンジ的な目標値設定であると言え、公共交通全体を見た場合の厳しい状況を踏まえて本当に達成できるかを説明する必要があるのではないか。また、都市部と地方部では公共交通に期待される役割には差があると思われ、それを踏まえた説明が必要ではないか。

(総合交通対策課)

・都市部、地方部それぞれに別な目標を立てて事業を行って行ければ良いのだろうが、今回はそのような指標の設定は行わなかった。

(林委員)

・指標の設定は今回のものでも良い。現在の社会情勢の解釈をどうするかという問題である。どういう状況であれば公共交通の分担率が上がるのかを考えなければならない。いくら施策を打っても今の状況を維持することすら大変だという認識であれば、目標値も右肩上がり設定する必要はない。

(総合交通対策課)

・現在、先ほど説明したオムニバスタウン整備計画に引き続き、仙台市では EST モデル事業を進めており、また、平成 27 年度には地下鉄東西線の開業を目指していることもあり、当初計画どおりに整備が行われるかどうかという問題はありますが、公共交通の利便性向上という期待感を含めての目標を設定している。

(林委員)

・もともと指標の根拠となる調査の数値は、各種統計資料の寄せ集めであることから、年度ごとにバラツキが見られるものであり、仮に指標値が変動しても説明がしにくい。

また、バスも鉄道も主要な公共交通の分担率は低下傾向にある。その中では数値の現状維持にも(充分)チャレンジ的要素があると判断される。

(総合交通対策課長)

・たまたま、平成 15 年から平成 17 年にかけて数値が上がっており、これは仙台市を中心として行われてきた取組の効果が現れたのではないかと判断した。

(安藤委員)

・具体的に見てどの部分の分担率が上がったのか。バスなのか、鉄道なのか。

(総合交通対策課長)

・鉄道が 9.2% から 9.9% に上がっている。バスは 7.5% で現状維持である。

(安藤委員)

・ということは、仙台市のオムニバスタウン構想などとはあまり関係がないということになるのでは。

(林委員)

・今回設定された指標値の動きと、施策展開の効果には関連を見ることは難しい。数値の動きの解釈を誤らないよう、その点に注意して欲しい。繰り返すが、分担率の現状維持であっても、県にとってはチャレンジ的な要素があると思う。

・公共交通のネットワーク整備は何のためにするのか、という視点からの記述が少ないように思われる。指標として「公共交通分担率」を見るというのは県として何を示そうとしているのか。「高齢者の足を守る」ということなのか、「自動車にまつわる環境問題解決」ということなのか、そのことを明らかにする必要がある。仮に「自家用車から公共交通への転換」を目標としているのであれば、かなり強力に施策を進めなければならないと思うが、具体的にはどう進めるのかということも記述する必要がある。

・指標については、今回は暫定的に設定したものだという説明もあったが、必ずしも国統計データにこだわることなく、県独自のデータを積み上げることで新たな指標を設定することも考えて良いのではないか。

(安藤委員)

・「路線バスの営業運転の距離」などは県でも把握できると思うが、この数値は、それ自体が「地方生活バス路線の維持・活性化事業」の事業成果を直接的に示すものではないか。

(総合交通対策課)

・路線延長は把握しているが、(運行回数を掛け合わせて算出される)営業運転の距離までは把握していない。

(林委員)

・一般的には余り明らかにされていない数値である。もし県で把握することができるのであれば、有用であるが、現実的にどうなのか。

(安藤委員)

・運行本数自体は時刻表など公表データから調べられる。1便当たりの利用者数については企業の秘密に関わる部分であり、公表を期待するのは難しいが、路線が継続されていることの前提として、一定数の利用者が見込めるからということがある。それを考えれば、「路線バスの営業運転の距離」は利用状況を反映した指標であると考えられることは出来る。

(安藤委員)

・基本票 23 ページの事業番号 1 の事業費について。平成 16 年から平成 17 年にかけて約半額に減少しているが、これについては市町村合併の影響による減少要因はあるのか。

(総合交通対策課)

・それはない。ただ、補助要件が「輸送量が1日あたり10人以上」となっており、それに合致しない路線が増加している背景はある。

(安藤委員)

・ということは、衰退の結果、補助すら受けられない路線が増加しているということになる。

(総合交通対策課)

・その点については、現状を踏まえた新たな補助体系を検討しているところである。今までは輸送量を補助要件としてきたが、輸送量以外の別な基準による補助体系としたいと考えている。

(安藤委員)

・補助要件を満たさないバス路線についてはどうなるのか。

(林委員)

・基本票 26 ページの事業番号 5「くりはら田園鉄道運行維持費補助金」の方向性は「廃止」となっているが。

(安藤委員)

・これは補助を打ち切るから廃止になるのではないのか。

(総合交通対策課)

・廃止後の措置については、現在、検討委員会を設置し、県も入って検討している。

(安藤委員)

・誰かが代替バスを運行することになるのではないのか。

(林委員)

・何か、暫定的な方策は出ていないのか。

(総合交通対策課)

・まだ具体的には見えていないが、鉄道廃止後、空白が生じないように代替運行ができるよう調整中である。

(安藤委員)

・他県では、鉄道廃止後の代替バスの乗客が鉄道運行時の 1/4 ~ 1/5 程度まで減少している例もある。

(安藤委員)

・交通機関は「ノードル」(= 結節 (点)) と「リンク」(= 連絡) と「ビークル」(= 輸送手段) の 3 つの要素があるが、仙台駅前のような公共バスターミナルの整備などには県としても積極的に取り組んでも良いと思うのだが。例えば県庁市役所前折り返し運転のバスが、周辺道路にごちゃごちゃと停車しているというのは交通整理上思わしくないことだと思うが。

(総合交通対策課)

・その点については、平成 16 年に新聞などでも話題となり、現在国土交通省東北運輸局、バス協会などをメンバーとした検討会で話し合わせ、仙台市営バスの駐車場を一時駐車場所として活用するなど、路上駐車対策等を考えているところである。

(安藤委員)

・現在は、仙台駅行きのバスに乗っても、駅のずいぶん手前で降ろされてしまい、その場所から駅までのリンクが不十分である。エレベーター設置などで、駅構内をいくらバリアフリー化したとしても駅まで到達するのが困難な状況となっている。

(林委員)

・ネットワークをただ整備すれば良いと言うものではないだろう。車と公共交通の役割、仙台圏と他地域との相違などにも着目し、それらを踏まえた理想像を作り上げながら、国内交流の促進という原点に立って、何のために公共交通関連施策を行っているのかを明確にしていくことが必要であろう。数字だけ国の調査数値を持ってきて「目標値はこうします」と言っても、分かりにくい。

(総合交通対策課)

・今後検討していきたい。

(林委員)

・宮城交通の撤退により、その後のバス路線をいかに確保するのかとすることで、県下の各自治体が頭を悩ませる一方で、自治体バスの 1 便当たり乗車人数が 2-3 人で、それをそのまま存続して良いのかという問題もある。県が公共交通の課題をどう捉え、ネットワーク整備の将来についてどのように考えているのかは基本票からは読みとれない。バス路線によるネットワークを維持するのか、それと

も切り捨てるのか、その辺りの考え方が見えない。

(安藤委員)

・選択と集中という観点からすれば、過疎地のバス路線維持は大変だからどうしようと言う問題から発展し、コンパクトリビングの発想から、過疎地ではある一定地域にまとまって居住してもらい、行政効率を上げるという考え方も出てくると思う。

(林委員)

・そうなってくれば、総合交通対策課の範囲を超えた、その他の部署も巻き込んだ議論が必要となってくるだろう。

(林委員)

・今年度初めて評価対象となり、説明を受けたことで、現状については把握できた。今後客観的なデータを集めながら県のなすべき施策については検討して行って欲しい。

(総合交通対策課)

・今回の審議を参考としながら検討していきたい。

(安藤委員)

・その他、「離島航路運行維持事業」も行っているようだが、これはバスとはまた性格が違う。廃止されると交通手段が全くなくなってしまう。一人でも利用者がいれば廃止はできない。この事業の評価は難しい。

(林委員)

・基本票 23 ページの事業番号 2「宮城県バス事業振興補助事業」について、これはどの程度の整備実績となっているのか。23 ページの成果指標が空欄であるが。

(総合交通対策課)

・バス停上屋の整備、電照型バス停の設置、時刻表の作成、安全運行のための講習会費用などに対する補助であり、対象事業者はバス協会、仙台市交通局となっている。これは、軽油引取税を原資とするものである。

(安藤委員)

・23 ページで、この事業の対象者が県民となっているが、実際の内容とそぐわない印象を受ける。

(総合交通対策課)

・最終的には一般県民の利便性の向上につながるという認識でそのように記述したが、内容的にそぐわないということであれば訂正したい。

(林委員)

・「鉄道駅舎等バリアフリー総合事業」について、基本票 26 ページの次年度以降の方向性の説明では「縮小」とされている。これは、事業の必要な箇所については、整備がほぼ終わったということなのか。当面事業要望がないから休止するという事なのか。

(総合交通対策課)

・基本票作成時に県下の市町村に対して整備希望の照会を行ったが、今後 2~3 年間の整備要望が 1 件もなかった。その結果を反映しての記述である。

(林委員)

・事業の対象となるような、「1 日当たりの乗降客がおおむね 2 千人以上の駅」というのは県内に何箇所程度存在し、整備済みの箇所は何箇所あるのか。

(総合交通対策課)

・基本票を作成した時点では整備要望はなかったが、交通バリアフリー法の努力目標達成を目指し、今年度4月に入ってからJR東日本の方針が変わった。従来の「高低差5メートル以上の駅」の優先的整備という要件をなくし、また、「利用者の高齢化率が全国平均を上回る駅」、「観光拠点として位置付けられる駅」についても整備を進める旨JR東日本から説明があり、関係する市町に対してもは説明したと聞いている。今後平成22年までに新たに6駅の整備を進めたいというのがJRの計画であり、これを受けて、市町からの整備要望があることから、財政課とも調整している。事業の方向性「縮小」については、今後見直す予定である。

政策34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備

(土木総務課から基本票に基づき説明)

(林委員)

・施策4の必要性の総括が「中」となっているが、このようにすべき理由はあるのか。施策1が「大」であるならば、県民満足度調査の優先度の結果などからしても、施策4は「大」で良いのではないか。

(土木総務課)

・高速道路については、県レベルのみでなく、広域的なネットワークの観点からすれば必要性は高いと認識しているが、県民からすれば身近に感じにくいということもあり、優先度が低いのかとも推測される。このため、県の認識と県民の認識との差が生じていると判断している。

(林委員)

・県民の目線ではもっと身近な部分を充実して欲しいということで、施策2や施策4をより優先しているのではないかという理解ができる。必要性の部分は全ての施策の必要性が高いと判断されれば、全てが「大」でも良いのではないか。

(総合交通対策課)

・他の施策との相対比較により必要性を評価したが、そのような観点であれば「大」としたい。

(安藤委員)

・地域的に見れば、施策1については、他地域と比較して強く整備を望んでいる地域は当然あると思う。必要性評価の観点として、県全体の平均的満足度を上げることを念頭に置くのか、満足度が最も低いカテゴリーの人々の満足度を上げるのかという部分を統一しておく必要があるのではないか。

(土木総務課)

・施策4も含めて、必要性の総括については全ての施策を「大」とさせていただきたい。

(林委員)

・県の総合交通計画の中では、道路については公共交通に限定されるのか。

(総合交通対策課)

・道路・港湾など全て含めての計画である。

(林委員)

・来年度以降は施策4についても指標を設定し、評価していってもらえるのか。

(総合交通対策課)

・そのような方向で考えたい。

(安藤委員)

・「ノーダル」(=自動車ターミナルの設置など)と「リンク」(=バス優先レーンの設置など)と「ピークル」(=低床車導入など)のいずれもがうまく動いていないと公共交通はうまく機能しない。

私的交通の場合は「リンク」と「ピークル」のみ。そのような意味では「ノーダル」は公共交通の特徴でもあり、それに関わる施策4が非常に大事と言える。

3 閉会

宮城県行政評価委員会政策評価部会

委員 林 一 成

委員 安 藤 朝 夫