

評価の結果、評価に係る宮城県行政評価委員会の意見及び県の対応方針  
 政策整理番号 34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備

| 施策体系       |                     |         |                   | 県民満足度 |         | 評価原素    |            |               |   |  |            |               |
|------------|---------------------|---------|-------------------|-------|---------|---------|------------|---------------|---|--|------------|---------------|
| 政策番号       | 政策名                 |         |                   |       | 満足度(政策) |         | 政策評価シート(A) |               |   |  |            |               |
|            |                     |         |                   |       | 重視度     | 満足度     | 政策評価シート(A) | 政策評価シート(A)の内容 |   |  |            |               |
|            | 分野                  | 基本方向    | 政策                | 施策番号  | 施策名     | 政策評価指標名 |            | 指標値達成度        | 満足度(施策)   | 政策の必要性   | 施策評価シート(B) | 施策評価シート(B)の内容 |
| 優先度(順位)    |                     |         |                   |       |         |         | 優先度(割合)    |               |   |  |            | 施策・事業展開シート(C) |
| 4 - 10 - 2 | 国内の交流を進めるための交通基盤の整備 |         |                   |       | 重視度     | 満足度     | 政策評価シート(A) | おおむね適切        | [施策群設定:おおむね適切] 政策を実現するためには4施策すべてが必要と認められる。<br>[政策評価指標群:おおむね適切] 2指標とも適切であり今後も継続する。施策1, 施策2には指標が設定されており, 施策3, 施策4についても指標の設定を検討している。<br>[施策群の有効性:有効] 政策全体の政策評価指標達成状況から「有効」, 政策満足度結果から「有効」, 社会経済情勢の点からも「有効」と判定した。<br>[総括] 上記3点を総合的に検証した結果「おおむね適切」と判断する。 |  |            |               |
|            |                     |         |                   |       | 77      | 60      |            |               |   |  |            |               |
|            | 1                   | 高速道路の整備 | 高速道路IC40分間交通圏カバー率 | A     | 4位      | 9.9%    | 大          | 施策評価シート(B)    | 適切  | [県関与・事業群設定:適切] 本施策について県の役割は, 高規格幹線道路を補完し地域集積圏相互の交流を図る「地域高規格道路」を整備することである。高規格道路等は社会基盤として公共性が高く, 国又は県など地方公共団体が整備すべきものである。なお, 県が実施する地域高規格道路整備事業(仙台南部道路・みやぎ東北高速幹線道路)は, 東北縦貫自動車道と国及び日本道路公団が整備する高規格幹線道路(常磐自動車道, 仙台東部道路及び三陸縦貫自動車道)を東西に連結する自動車専用道路であり, 両者で高速道路ネットワークを形成するものである。<br>[事業群の有効性:おおむね有効] 施策満足度は50.50・55と推移しており事業群はおおむね有効と判定できる。また, 政策評価指標「高速道路IC40分間交通圏カバー率」は目標値を達成しており有効と認められる。<br>[事業群の効率性:おおむね効率的] 施策満足度, 政策評価指標の達成状況からはおおむね効率的と言える。なお, 平成16年度は新たな供用開始区間が無く, 事業費に対する業績(供用延長)の割合の算定ができなかった。<br>[総括] 上記3点を総合的に検証した結果「適切」と判断する。 |            |               |
|            |                     |         |                   |       |         |         |            | 施策事業展開シート(C)  | 拡大  | [評価結果から抽出される課題と対応策]<br>高規格幹線道路の建設には多額の事業費を必要とすることから, 絶えずコスト縮減と効率化を図る必要がある。<br>[施策・事業の方向性]<br>国内の広域的交流を図るためには, 高速道路ネットワークの形成を図ることは急務であることから, この施策は「拡大」を図る必要がある。   |            |               |

**評価の結果、評価に係る宮城県行政評価委員会の意見及び県の対応方針  
政策整理番号 34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備**

| 行政評価委員会政策評価部会の意見 |   | 県の対応方針   | 評価結果 |
|------------------|---|--|------|
| 7<br>段階<br>判定    | 政策評価  | 政策評価   | 政策評価 |
|                  | 施策評価  | 施策評価   | 施策評価 |
| 3                | <p>・県民満足度と社会経済情勢の適合性の記述からみて、必要性総括の判定に至った理由が理解しにくい。</p> <p>・「高速道路」と「国道・県道・市町村道」の施策のみが重点化されており、公共交通ネットワークや輸送機関相互連携が主要施策となっていないことから、今後の政策見直し時にはこれらを主体とする施策体系とすることを望む。</p> <p>・高齢化社会に向けて、パラトランジットを含む公共交通はシビルミニマムとしての移動を保障する重要な手段であり、県の事業と直接結びつかなくても重点施策に含めるべきである。</p> <p>・公共交通施策の政策評価指標として、例えば、公共交通利用率や1日10本以上の公共交通に徒歩20分以内で到達できる人口比率等が考えられる。</p>                                       | <p>・一般道の整備について、県民の優先度は高く整備の必要性は高いと言える。今後も継続的に整備を推進するが、県財政の状況から早急な整備促進が難しいことから必要性総括は「中」とした。</p> <p>・今後の政策見直し時には、道路や公共交通を含めた交通ネットワークの整備が有効に推進されるよう、交通政策全体を構成する施策体系を検討していきたい。</p> <p>・高齢化の進展に伴い、自動車等の独自の移動手段を持たない人の移動手段のための確保は重要な施策であると認識している。</p> <p>・現在、県内各地では、輸送規模や利用者ニーズに応じたデマンド型タクシー等の新たな公共交通の整備に取り組んでいる。</p> <p>・地域の需要や特性に対応した公共交通を一層充実させていくため、市町村やバス事業者等に対して、効率的な運行体制の確保策はもとより、環境対策として自家用車から公共交通への利用転換が求められていることを踏まえ、利用者自らがバス路線を維持し、利用していく意識が持てるような事業展開の必要性について、指導・助言を行っている。</p> <p>・重点施策としての評価指標の設定については、現在、改訂を検討している交通計画で設定する評価指標と同一の指標とすることが望ましいが、当面は、暫定的な指標の設定を検討していく。</p> <p>・意見をはじめとして、第4回仙台都市圏パーソントリップ調査の結果や他県の事例等を参考としながら、交通ネットワークの整備状況等が有効に評価できる評価指標の設定を引き続き検討する。</p> |      |
| 4                | <p>・高速道路の整備進行の結果、政策評価指標の「IC40分間交通圏カバー率」は極めて感度の悪い指標となっており見直しが必要である。高速道路ストックを有効活用するため、ICへのアクセス時間の短縮を掲げた目標指標の検討を行う時期にきている。</p> <p>・低コストのスマートIC整備も施策を構成する事業として強化していくことが、高い効率性を持つことになる。</p> <p>・既存路線の整備状況から、施策の優先度に地域差が出るのは当然である。しかし最低限の整備水準を確保することは必要。例えば、第3次医療へのアクセス時間などは重要な指標になり得る。</p> <p>・施策の方向性は「拡大」とされるが、なぜ一般道の改良では不足なのか理由付けに乏しい。政策評価指標値はほとんど上がらないのに、事業だけは拡大というのでは理解を得るのは難しい。</p> | <p>・高速道路IC40分圏は、県の総合計画や宮城の道づくり基本計画にも用いられてきた考え方であり、現在県内で計画されている高速道路や一般道路が整備されると概ね100%となり、道路整備の進捗具合を計る評価指標としては適切と考える。</p> <p>・しかし、高速道路の新たな開通区間がないと指標値に変化が出にくい面もあるため、他の指標を追加することを検討したい。</p> <p>・有料道路である高速自動車国道へのスマートICの追加は今後も積極的に取り組んでいく。</p> <p>・最低限の整備水準の確保は行政の使命であり、格子形の高規格幹線道路の整備は、県全体を交流圏として捉えれば必要不可欠と考える。適切な政策評価指標がないため、事業費対指標値が上がらない年度もあるのは止むを得ない。</p>   |      |

評価の結果、評価に係る宮城県行政評価委員会の意見及び県の対応方針  
 政策整理番号 34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備

| 政策体系 |      | 県民満足度   |      | 評価原素       |                   |            |               |         |            |   |                  |
|------|------|---------|------|------------|-------------------|------------|---------------|---------|------------|---|------------------|
| 政策番号 | 政策名  | 満足度(政策) |      | 政策評価シート(A) |                   |            |               |         |            |   |                  |
|      |      | 重視度     | 満足度  | 満足度(施策)    |                   | 政策評価シート(A) | 政策評価シート(A)の内容 |         |            |   |                  |
|      |      |         |      | 優先度(順位)    | 優先度(割合)           | 政策評価シート(B) | 政策評価シート(B)の内容 |         |            |   |                  |
| 分野   | 基本方向 | 政策      | 施策番号 | 施策名        | 政策評価指標名           | 指標値達成度     | 施策の必要性        |         | 政策評価シート(C) | 政策評価シート(C)の内容   |                  |
|      |      |         |      |            |                   |            | 優先度(順位)       | 優先度(割合) | 施策評価シート(B) | 施策・事業展開シート(C)   | 施策・事業展開シート(C)の内容 |
|      |      |         |      |            |                   |            |               |         |            |   |                  |
|      |      |         |      |            | 高速道路IC40分間交通圏カバー率 | A          | 1位            | 50.2%   | 中          | 施策評価シート(B)<br><b>適切</b><br>【(県関与・事業群設定:適切)本施策について県の役割は、補助国道、都道府県道の整備である。道路は社会基盤であり、管理区分に基づき国又は県市町等の地方公共団体が整備すべきものである。【事業群の有効性:有効】施策満足度は過去3回とも60点とであり、また、政策評価指標「高速道路IC40分間交通圏カバー率」及び「道路の改良率」はどちらも目標値を達成していることから有効と認められる。<br>【事業群の効率性:おおむね効率的】施策満足度、政策評価指標の達成状況から効率的と言える。なお、道路整備には相応の期間と事業費を要するため単年度での効率性評価は困難である。<br>【総括】上記3点を総合的に検証した結果「適切」と判断する。 |                  |
|      |      |         |      |            | 道路の改良率            | A          |               |         |            | 施策評価シート(C)<br><b>維持</b><br>【施策・事業の方向性】<br>県内の広域的交流を進めるためには、高速道路ネットワークと県内各地を結ぶ道路の整備を図ることは必要であり、また地域住民の身近な道路整備も必要である。<br>緊縮財政の下では効率的な執行を求められており、事業の効果的な展開を図ることとしこの施策は「維持」を図るものとする。  |                  |
|      |      |         |      |            |                   |            | 2位            | 25.8%   | 大          |   |                  |
|      |      |         |      |            |                   |            |               |         | 3位         | 12.5%   | 中                |

**評価の結果、評価に係る宮城県行政評価委員会の意見及び県の対応方針  
政策整理番号 34 国内の交流を進めるための交通基盤の整備**

| 行政評価委員会政策評価部会の意見 |   | 県の対応方針  | 評価結果 |
|------------------|---|---|------|
| 7<br>段階<br>判定    | 政策評価  | 政策評価  | 政策評価 |
|                  | 施策評価  | 施策評価  | 施策評価 |
| 4                | <p>・政策評価指標「高速道路「C40分圏カバー率」に加え一般道路改良率が加わったが、改良率の感度も相当悪い。さらに、地域中心都市へのアクセスや安全・安心して移動できる道路整備率等の複数指標からの進捗、達成度を見ていくことが重要である。(例えば、幅員2メートル以上の歩道が両側にあると、道路幅員が10メートル以上などの条件を付けると、安全面の評価も加味される。)</p> <p>・「県庁まで60分でアクセスできる人口比率」などの指標も考えられるが、この場合は、人口の分布変化(過疎化等)の結果、道路整備と無関係に改善される可能性があり問題。</p> <p>・県民の重視度の高さと一定の整備率の実績とのかい離を分析し、それにもとづく施策展開の見極めが必要。例えば、日常的道路整備と高速道路整備の重視度はほぼ同じであるが、かい離度は後者の方が大きい。だから高速道路整備の方が重要だ、という結論にはならない</p> <p>・プラン・ドゥー・シーによる計画的な事業執行を行っているとされているが、その全体像が不明であり説明を要する。</p> <p>・核家族化の結果、高齢者が自ら運転しないと社会生活が営めない時代が来ることが予想されるから、高齢者でも安全に運転できる(余裕のある)道路の整備が地方部では特に重要。</p> <p>・施策を「維持」とする方向性は妥当だが、質的な変化は必要と考える。</p> | <p>・一般道の効果を評価する指標としては、現在の指標のみで最適であるとは言えない面もあるため、新たな指標について検討していくこととする。</p> <p>・緊縮財政の下では効率的な執行を求められており、効果的な事業展開を図ることは当然であるが、また地域の実情に合った事業を実施していきたい。</p> <p>・県内の道路関係行政機関から構成される県幹線道路協議会で、平成15年度から実施している「達成度報告書/業績計画書」等も参考図書とした。これは宮城県の道路の整備を進めるにあたり、過年度の成果を評価(達成度報告書)し、今年度の成果目標を宣言(業績計画書)し事業を実施するものである。</p> <p>・高齢者にも初心者にも利用しやすい道路とするには、建設時の整備水準のみならず管理面も含めた道路施策のレベルアップが求められている。この観点からの施策評価も検討するものとする。</p> <p>・道路整備に際しては、「道づくり基本方針」 「安全・安心で豊かな生活の実現 国内・国際競争力の強化 個性や活力あるまちづくりの実現」に則り推進していきたい。</p> |      |
|                  |   |   |      |
|                  |   |   |      |