

対象年度	H18	作成部課室	土木部 土木総務課	関係部課室	土木部 道路課, 企画部 総合交通対策課
------	-----	-------	-----------	-------	----------------------

A - 1 - 1 政策と施策の関係・施策の体系

政策名	国内の交流を進めるための交通基盤の整備	政策番号	4 - 10 - 2
-----	---------------------	------	------------

政策概要	国内の広域的な交流や物流が活発に行えるよう、道路や公共交通等のネットワーク化を目指します。
------	---

施策番号	政策を構成する施策名	政策評価指標	達成度	社会経済情勢を示すデータの推移
	施策の概要			
1	<b>高速道路の整備</b> 県内各地と仙台空港や仙台国際貿易港等の拠点施設、県内外の中心都市、首都圏とを結び、人やモノが速く、安全に、行き来できるようにするため、高速道路を整備します。	高速道路IC40分間交通圏カバー率	B	該当なし
2	<b>国道、県道、市町村道の整備</b> 県内の各地域相互や、各地域と高速道路ネットワークを有機的に結び、県内各地域の連携の強化等を図るため、国道、県道、市町村道を整備します。	道路の改良率 緊急輸送道路橋梁整備率	B A	該当なし
3	<b>バスや鉄道などの公共交通ネットワークの整備</b> 誰もが通勤、通学、通院、買い物などが容易にできるよう、バスや鉄道などの公共交通機関のネットワーク化を目指します。	県内移動における公共交通の利用率	A	該当なし
4	<b>各輸送機関相互の連携の強化</b> 人やモノが各種の移動手段を適切に乗り継ぐことにより環境にもやさしく円滑かつ迅速に移動できるような社会を実現するために、各輸送機関相互の連携を強化します。			

政策評価指標の達成度:A(目標値を達成している)、B(目標値を達成していないが、設定時の値から見て指標が目指す方向に推移している)  
 C(目標値を達成しておらず、設定時の値からみて指標が目指す方向と逆方法に推移している)  
 ... (現状値が把握できない等のため判定不能)

政策評価指標の詳細は各施策の「政策評価指標分析カード」を参照してください。

A - 1 施策群設定の妥当性	適切
-----------------	----

【評価の根拠】 各施策が政策の目的に沿っているか、社会情勢から見て必要か、重複や矛盾がないか ・各施策間に重複する部分や矛盾する部分はなく、施策群の設定は「適切」と判断する。
--

A - 2 政策評価指標群の妥当性	政策評価指標については「政策評価指標分析カード」もご覧ください。	適切
-------------------	----------------------------------	----

【評価の根拠】 各政策評価指標は施策の有効性を評価する上で適切か ・各施策に設定されている政策評価指標は、各施策の有効性を判断する上で「適切」と判断する。 政策評価指標の設定がない施策4については、指標の設定について検討していく。
---

A - 3 施策の有効性 概ね有効

施策番号	施策の有効性	【評価の根拠】 「政策評価指標の達成度」及び「社会経済情勢を示すデータの推移」から見て施策が有効か
1	概ね有効	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成18年度は、新たな供用開始区間が無かったため、政策評価指標の目標を達成しておらず「B」と判定した。</li> <li>本県の高速度道路は概ね整備されているが、一部地域においては現在整備中であり、県土の均衡ある発展に欠かせないため、今後も重点的に取り組んでいく必要があり、「概ね有効」と判断した。</li> </ul>
2	概ね有効	<ul style="list-style-type: none"> <li>早期供用開始を目指し事業を推進したが、政策評価指標は目標を達成しておらず「B」と判定した。</li> <li>県民に身近な施策であり、重要性は変わらないため継続的に取り組んでいく必要があり、「概ね有効」と判断した。</li> </ul>
3	概ね有効	<ul style="list-style-type: none"> <li>国、県及び市町村による公共交通維持施策の効果により、政策評価指標が目標値を達成した。</li> <li>過疎化や高齢化の進展に伴い、今後も引き続き公共交通機関のネットワーク化を進めていく必要があることから、「概ね有効」と判断した。</li> </ul>
4		
<b>政策全体</b>	概ね有効	<ul style="list-style-type: none"> <li>施策の有効性では、3施策とも「概ね有効」と判断した。</li> <li>政策評価指標は、4指標のうち2指標で目標値を達成しており、目標値を達成していない2指標についても改善傾向にある。</li> <li>以上のことから、交通基盤の整備が進んでいると判断し、政策全体では「概ね有効」と判断する。</li> </ul>

A 政策評価(総括) 概ね適切

【評価の根拠】	<p>A-1, 2, 3を総括し政策を総合的に評価</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>社会経済情勢から施策の必要性は高いと判断する。また、政策評価指標の達成度からも交通基盤の整備は進んでいると認められ、施策の設定及びその推進は「概ね適切」に行われていると評価する。</li> </ul>
【課題】	<p>この政策(各施策)における今後の課題等を記載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路等のハード整備については、絶えず効率的な執行が求められており、さらなる事業の効果的な展開及びコスト縮減を図る必要がある。</li> <li>高齢化の進展に伴い高齢者等の移動手段の確保が課題であり、バス路線の維持等公共交通の充実のための施策を推進していく必要がある。</li> </ul>