

政策整理番号	34	施策番号	3	評価シート(B) (施策評価: 施策を構成する事業の評価)		
対象年度	H18	作成部課室	企画部 総合交通対策課	関係部課室		
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	
施策番号	3	施策名	バスや鉄道などの公共交通ネットワークの整備			
施策概要	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。					
政策評価指標 / 達成度	県内移動における公共交通の利用率		A			

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)

施策を構成する事業の分析

活動(事業) / 活動(事業)によりもたらされた結果						活動(事業)によりもたらされた成果						
事業番号	事業名 【担当課】	事業の対象 (誰・何を対象として)	事業の手段 (内容) (何をしたのか)	業績指標名 (単位) (事業の活動量、「事業の手段」に対応)	H16	H17	H18	事業の目的 (意図) (対象をどういう状態にしたのか)	成果指標名 (単位) (事業の成果、「事業の目的」に対応)	H16	H17	H18
					業績指標の値					成果指標の値		
					事業費 (決算(見込)額, 千円)					成果指標の値		
					単当たり事業費(千円)					成果指標の値		
1	地方生活バス路線の維持・活性化事業 【総合交通対策課】	県民	バス事業者及び市町村が運行する広域的なバス路線の運行欠損額に対して補助した。	補助系統数 (系統)	58 130,819 2255.5	49 68,990 1408.0	35 52,501 1500.0	バス事業者及び市町村が運行する広域的なバス路線の運行を確保した。	運行欠損が補填された系統数 (系統)	58	49	35
2	宮城県バス事業振興補助事業 【総合交通対策課】	県民	バス停上屋等の施設整備や安全運行への取組みに対して補助した。		44,600	44,500	42,762	バス停上屋等の施設整備や安全運行への取組みを図った。				
3	離島航路運行維持対策事業 【総合交通対策課】	県民	離島航路の運航を確保するため、運航欠損額に対して補助した。	補助航路数 (航路)	6 90,900 15150.0	5 70,632 14126.4	4 55,333 13833.3	離島航路の運航を確保した。	運航欠損が補填された航路数 (航路)	6	5	4

B - 1, 2, 3 施策を構成する事業群の評価

B - 1 施策実現にむけた県の関与の適切性と事業群設定の妥当性	B - 2 事業群の有効性	B - 3 事業群の効率性
適切	概ね有効	概ね効率的
<p>〔評価の根拠〕 施策を構成する事業の分析「B-1 事業への県の関与の適切性と事業設定の妥当性」を総括して記載</p> <p>・国、県、市町村、事業者の役割分担が適切に行われている。 ・各事業とも施策目的に添って実施されており、地域生活交通の確保という観点からいずれも必要な事業である。 ・また、事業間で重複や矛盾する事業はない。 ・これらのことから「適切」と判断した。</p>	<p>〔評価の根拠〕 施策を構成する事業の分析「B-2 事業の有効性」を総括して記載</p> <p>・地方生活バス路線の維持・活性化事業において補助系統数が減少しているが、当該事業により地域の生活交通の維持が確保できた。 ・また、離島航路運行維持対策事業における補助航路数の減少については、網地島ライン(株)と石巻市営汽船との航路統合によるものであり、事業の効率化が図られている。 ・以上のことから、事業群の有効性は「概ね有効」と判断した。 ・なお、平成18年度に県単独のバス補助制度を改正し、平成19年度事業から補助対象範囲を大幅に拡大(H18実績 12系統 H19見込 約260系統)することとしていることから、今後は事業群の有効性が大きく向上することが見込まれる。</p>	<p>〔評価の根拠〕 施策を構成する事業の分析「B-3 事業の効率性」を総括して記載</p> <p>・地方生活バス路線の維持・活性化事業において補助系統数が減少しているが、当該事業により地域の生活交通の維持が確保できた。 ・また、離島航路運行維持対策事業における補助航路数の減少については、網地島ライン(株)と石巻市営汽船との航路統合によるものであり、事業の効率化が図られている。 ・以上のことから、事業群の効率性は「概ね効率的」と判断した。 ・なお、平成18年度に県単独のバス補助制度を改正し、平成19年度事業から補助対象範囲を大幅に拡大(H18実績 12系統 H19見込 約260系統)することとしていることから、今後は事業群の効率性が大きく向上することが見込まれる。</p>

B 施策評価(総括)

概ね適切
<p>〔評価の根拠〕 B - 1, 2, 3 を総括し施策を総合的に評価</p> <p>・県の関与の適切性及び事業群設定の妥当性は「適切」と判断し、また、事業群の有効性及び効率性については、各事業により地域の生活交通の維持が確保できたことにより、それぞれ「概ね有効」「概ね効率的」と判断したことから、事業群の設定及び推進は「概ね適切」に行われていると判断した。 ・なお、平成18年度に県単独のバス補助制度を改正し、平成19年度事業から補助対象範囲を大幅に拡大(H18実績 12系統 H19見込 約260系統)することとしていることや、平成19年度に県内の交通ビジョンである「宮城県交通計画」を改訂することとしており、計画改訂後は、国・県・市町村・交通事業者の連携により、交通体系の整備促進が進むことが期待され、今後、事業群の有効性及び効率性が大きく向上することが見込まれる。</p> <p>〔施策の次年度(平成20年度)の方向性〕 この施策における今後の課題等を記載。</p> <p>・生活交通の確保は、独自の移動手段を持たない人にとって必要不可欠な事業であり、引き続き推進していく。</p>

施策を構成する事業の分析

活動(事業)の分析		
B-1 施策実現にむけた県の関与の適切性と事業設定の妥当性	B-2 事業の有効性	B-3 事業の効率性
<p>〔国、市町村、民間団体との役割分担は適切か〕 〔施策目的及び社会経済情勢を踏まえた事業か〕 〔事業間で重複や矛盾がないか〕</p>	<p>〔成果指標の推移から見て、事業の成果があったか〕 〔施策目的の実現に貢献したか〕</p>	<p>〔事業は効率的に執行されたか(単位当たり事業費の推移その他から)〕</p>
<p>国・県・市町村・事業者の役割分担に基づき、国・市町村と協調し、運行欠損額への補助により公共交通の維持を図っており、他の事業との重複・矛盾はない。 ・少子高齢化やモータリゼーションの進展により民間バス事業者の不採算路線の廃止が進行しており、地域生活交通確保のために必要な事業である。</p>	<p>・成果指標の数値は、運行実績の低下により補助要件を満たす路線が減少し、欠損額が補填された系統数が減少したことによるものである。 ・しかし、平成18年度に県単独のバス補助制度を改正し、平成19年度からは、市町村運行の補助対象範囲を大幅に拡大(H18実績 12系統 H19見込 約260系統)することとしており、事業群の有効性が大きく向上することが見込まれる。</p>	<p>・地方生活バス路線の維持・活性化事業において補助対象路線数が減少しており、このことからは、課題有と判断した。 ・なお、平成19年度からは、新たな県単独のバス補助制度により、補助対象範囲を大幅に拡大することとしており、事業群の効率性が大きく向上することが見込まれる。</p>
<p>・施設整備や安全運行の取り組みへの補助を行うことにより、バス利用者の利便性向上を図っている。 ・バス利用者の利便性向上と安全運行の確保を目的とした事業であり、他の事業との重複・矛盾はない。</p>	<p>・停留所上屋、標識の設置やバスロケーションシステムの導入により利用者の利便性向上が図られた。 ・安全対策事業により運転手への研修が確実に実施され、バス事業者の安全運行が啓発された。</p>	<p>・各事業者ごとに改善が不可欠な付帯施設の整備及び安全対策を計画どおり行っており、事業が効率的に執行されたと判断する。</p>
<p>・国及び市町村と協調し、運航欠損額への補助により生活交通の維持を図っている。 ・離島住民にとっての唯一の公共交通機関である離島航路の維持のため必要な事業であり、他の事業との重複・矛盾はない。</p>	<p>・成果指標の数値は離島航路の航路統合による対象航路数の減少によるものである。 ・本事業により離島と本土とを結ぶ唯一の交通機関である離島航路の維持が図られた。</p>	<p>・離島航路の運航維持のため必要な補助を行っており、また、航路統合により事業が効率的に執行されたと判断する。</p>

施策を構成する事業の方向性

活動(事業)の次年度(平成20年度)の方向性とその説明	
方向性	方向性に関する説明
「宮城の将来ビジョン」における位置づけ	
取組番号	取組名
維持	地域生活バス路線の維持は、他の移動手段を持たない地域住民にとって欠かせないものであることから、次年度も引き続き国庫協調補助及び県単補助により県内の生活交通ネットワークの構築への支援を図る。
取組24	コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実
維持	バス利用者の利便性向上と安全運行を確保するため、バス停留所等の施設整備による輸送サービス改善や講習会の実施などによる安全運行対策に対する補助を引き続き実施する。
維持	離島航路は、離島住民の移動手段として必要不可欠であることから、航路維持のための補助を引き続き実施する。
取組24	コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実

施策を構成する事業の分析

活動(事業) / 活動(事業)によりもたらされた結果						活動(事業)によりもたらされた成果						
事業番号	事業名 【担当課】	事業の対象 (誰・何を対象として)	事業の手段 (内容) (何をしたのか)	業績指標名 (単位) (事業の活動量、「事業の手段」に対応)	H16	H17	H18	事業の目的 (意図) (対象をどういう状態にしたのか)	成果指標名 (単位) (事業の成果、「事業の目的」に対応)	H16	H17	H18
					業績指標の値					成果指標の値		
					事業費 (決算(見込)額, 千円) 単位当たり事業費(千円)							
4	第三セクター鉄道 対策事業 【総合交通対策課】	県民	阿武隈急行の安全運行確保のため、鉄道施設整備に対して補助した。					阿武隈急行の安全運行を確保した。				
					17,591	46,396	63,778					
5	くりはら田園鉄道運行維持費補助金 【総合交通対策課】	県民	くりはら田園鉄道の運行維持のため、維持費、運行費等に対して補助した。					くりはら田園鉄道の運行維持を図った。				
					19,000	19,000	19,000					
事業費計(千円)					302,910	249,518	233,374					

施策を構成する事業の分析

活動(事業)の分析		
B-1 施策実現にむけた県の関与の適切性と事業設定の妥当性 【国、市町村、民間団体との役割分担は適切か】 【施策目的及び社会経済情勢を踏まえた事業か】 【事業間で重複や矛盾がないか】	B-2 事業の有効性 【成果指標の推移から見て、事業の成果があったか】 【施策目的の実現に貢献したか】	B-3 事業の効率性 【事業は効率的に執行されたか(単位当たり事業費の推移その他から)】
<p>・国・市町村・福島県と協調し、設備整備事業への補助により安全運行の確保を図っている。</p> <p>・本県仙南地域と福島県とを結ぶ重要な生活路線である阿武隈急行線の安全運行維持のため必要な事業であり、他の事業との重複・矛盾はない。</p>	<p>・鉄道施設の老朽化に伴う緊急保全整備事業(軌道、橋梁、トンネル等)及び大規模修繕事業(変電設備、検修設備)を計画的に実施するとともに、国の指導による落石防止工事を実施したことにより、阿武隈急行線の安全運行が図られた。</p>	<p>・安全運行確保のために必要な施設整備を行っており、事業が効率的に執行されたと判断する。</p>
<p>・地元2市とともに安全な運行に必要な経費への補助を行い、地域公共交通の確保を図った。</p> <p>・運行最終年度である平成18年度において、地元住民の生活交通手段の安全運行の確保を図るため必要な事業であり、他の事業との重複・矛盾はない。</p>	<p>・本事業により線路等施設の維持補修等を実施することができ、くりはら田園鉄道の安全な運行を確保できた。</p>	<p>・施設の維持補修費等、運行に不可欠な費用へ支出されており、事業が効率的に執行されたと判断する。</p>

施策を構成する事業の方向性

活動(事業)の次年度(平成20年度)の方向性とその説明	
方向性	方向性に関する説明
「宮城の将来ビジョン」における位置づけ	
取組番号	取組名
維持	阿武隈急行線は、本県仙南地域の住民にとって重要な生活路線であることから、安全運行の確保のための補助を引き続き実施する。
取組24	コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実
廃止	くりはら田園鉄道の廃止により、本事業は廃止する。

政策評価指標分析カード(整理番号1)

政策整理番号

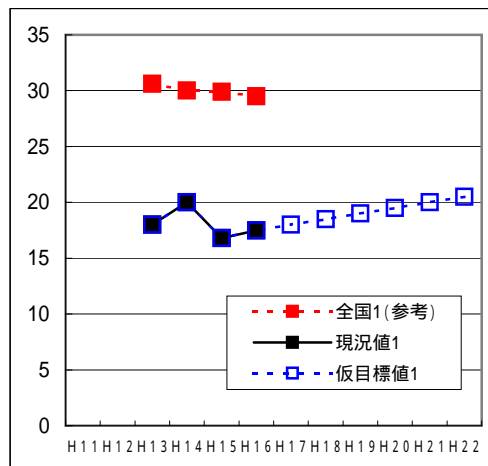
34

施策番号

3

対象年度	H18	作成部課室	企画部 総合交通対策課	関係部課室	
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
施策番号	3	施策名	バスや鉄道などの公共交通ネットワークの整備		

政策評価指標		単位						
県内移動における公共交通の利用率		%						
目標値	H17	-	H22					
			20.5					
評価年	初期値	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18
測定年	H15				H13	H14	H15	H16
現況値	16.8				18.0	20.0	16.8	17.5
仮目標値								17.5
達成度							...	A



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)

政策評価指標の概要

県内移動における全輸送機関利用者数に対する公共交通利用者数の比率

政策評価指標の選定理由

過疎化や高齢化の進展に伴い、離島航路や地方生活バス路線等の公共交通の必要性が高まることから、公共交通維持施策の効果を評価する指標として選定した。

達成状況の背景(未達成の場合はその理由等)・今後の見通し

・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。
 ・過疎化や高齢化の進展に伴い公共交通の必要性が高まっている。このため、県では、引き続き、国及び市町村との連携による公共交通維持施策を推進していくこととしており、公共交通利用率の向上が見込まれる。

政策評価指標の妥当性【施策の有効性を評価する上で適切な指標か】

過疎化や高齢化の進展に伴い、離島航路や地方生活バス路線等の公共交通の必要性が高まることから、政策評価指標である「県内移動における公共交通の利用率」は、公共交通維持施策の効果を評価する指標として妥当なものであると考えられる。