

政策整理番号 9

評価シート(B)

対象年度	H16	作成部課室	環境生活部環境対策課	関係部課室	
------	-----	-------	------------	-------	--

政策番号	1-3-2	政策名	環境負荷の少ない地域づくりの推進
------	-------	-----	------------------

施策番号	1	施策名	大気環境の保全
------	---	-----	---------

A - 3 - 1 施策の有効性:規則 § 6 3号

【政策評価指標達成状況から】概ね有効
 ・指標名:窒素酸化物排出量(自動車からの) 達成度 B
 ・(達成状況の背景)低公害の乗用車の普及率は伸びてきたが、排出量の大きいディーゼル車の代替が進んでいない。
 ・(達成度から見た有効性)目標値達成には至っていないが、自動車からの窒素酸化物排出量は減少してきていることから、施策はおおむね有効と考えられる。

【政策満足度から】概ね有効
 ・政策に対する施策の効果を明確に確認することはできないが、政策満足度が前回(第3回)の調査と比べて5ポイント上昇していることから、おおむね有効と考えられる。

【社会経済情勢を示すデータの推移から】概ね有効
 ・景気が依然として悪く、環境負荷抑制に対する投資が行われにくい状況であるが、低公害車保有台数の増加(H13:42,160台 H14:86,743台 H15:135,542台)が続いていることから、おおむね有効と考えられる。

【総括】
 ・政策評価指標達成状況、政策満足度及び社会経済情勢から、おおむね有効であり、これらから施策はおおむね有効と判定できる。

施策を構成する事業の事業番号と種別

事業番号	種別	事業名	事業番号	種別	事業名
1	主	自動車交通公害防止対策事業	6		
2	主	エコドライブ運動推進事業	7		
3			8		
4			9		
5			10		

主:宮城県総合計画第 期実施計画に掲載されている「主要事業」 重:重点事業のうち主要事業以外の事業

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:規則 § 6 1号, 4号

【国,市町村,民間団体との役割分担】適切
 ・(国)国は、環境基本法や大気汚染防止法などの法制度の整備や車両検査の徹底、低公害車導入に対する支援、運輸事業者に対する指導等を行っている。
 ・(県)県は、大気汚染防止法の運用や公害防止条例の整備・運用、自動車交通公害防止計画の策定と当該計画に盛り込まれた 事業を国等と連携しながら中心となって実施している。
 ・(市町村)市町村は、管轄地域内において自動車交通公害防止計画にもりこまれた事業の実施などを県や国と連携して実施している。
 ・(民間団体)自動車交通公害防止計画にもりこまれた事業の実施への協力をお願いしている。
 ・大気環境の保全施策は、自動車交通公害防止計画に則り、県を中心に推進されており、県の関与は適切である。

【施策目的を踏まえた事業か】適切
 ・大気汚染防止法や公害防止条例などの法令の整備・運用や車両検査の徹底、低公害車導入に対する支援、自動車交通公害防止計画に盛り込まれた事業の実施など、全て施策目的を実現するために必要な事業である。

【事業間で重複や矛盾がないか】適切
 ・同名の事業項目であっても、所管により分担及び連携して実施しており、重複はない。

【社会経済情勢に適応した事業か】適切
 ・景気が悪く、環境負荷抑制に対する投資が行われにくい社会経済情勢からも引き続き施策を推進する必要がある。

【施策重視度と満足度のかい離が大きいか】(事業の必要性) 適切
 ・前年よりもかい離が増大しており、各事業をさらに推進する必要がある。

【総括】
 ・施策目的、県の役割分担、事業体系、社会経済情勢、県民満足度調査の推移から判断して、本施策の事業設定は適切と判断する。

施策番号	1	施策名	大気環境の保全
------	---	-----	---------

B - 2 事業群の有効性:規則 § 6 2号

有効 概ね有効 課題有

【施策満足度から】課題あり
 ・施策満足度は、ここ3回の調査において60から51へと低下してきている。

【政策評価指標達成状況から】課題あり 「政策評価指標分析カード(4)ア」から抜粋
 ・県内の低公害車の保有台数は増えてきているが、ディーゼル代替が進んでおらず、目標どりの削減量には達していない。

【社会経済情勢を示すデータの推移から】有効
 ・依然として、景気は悪く保有車両の高経年化が進んでいる(全車両に占める登録後12年以上の車両の割合 H13:11% H15:15%)なかで、窒素酸化物排出量が徐々にではあるが減少していることから、施策は有効である。

【業績指標推移から】有効
 ・予算的には厳しいが、一定水準の業績を維持している。

【成果指標推移から】有効
 ・県内の低公害車の保有台数は順調に伸びている。

【総括】
 ・施策満足度が低下してきていること及び政策評価指標が目標値に達していないことについては、検討の必要がある。しかし、成果指標、業績指標及び社会経済情勢においては、一定の施策の効果が認められることから事業群は「おおむね有効」と判定する。

B - 3 事業群の効率性:規則 § 6 3号

効率的 概ね効率的 課題有

【施策満足度 業績指標・成果指標】課題有
 ・施策満足度は、ここ3ヶ年では低下傾向にあり、業績指標との相関は明確ではないところから、効率的とは言えない。

【政策評価指標達成度 業績指標・成果指標】おおむね効率的
 ・指標値は、微少であるが施策の目指す方向に推移しており、業績指標とも或る程度の相関が認められることから「おおむね効率的」と判定する。

【社会経済情勢データ 業績指標・成果指標】おおむね効率的
 ・景気は悪い状態が続いており、その中で業績指標が伸びているものもあることから「おおむね効率的」と判定する。

【事業費に対する業績指標の割合(効率性指標)が適切か】おおむね効率的
 ・効率性指標は徐々にではあるが上昇しているものが事業の大部分であり、「おおむね効率的」と判定する。

【総括】
 ・満足度は減少しているが、政策評価指標や業績指標は施策のめざす方向に進んでおり、事業群はおおむね効率的に実施していると判定できる。

B 施策評価(総括):規則 § 6

適切 概ね適切 課題有

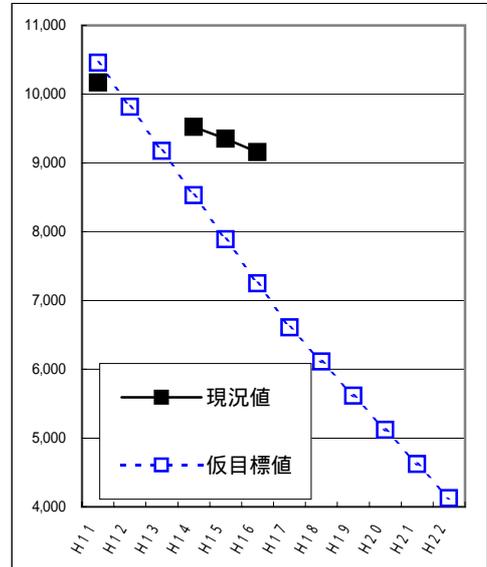
・事業群の設定は適切であり、事業群の有効性、効率性はおおむね適切であることから、施策はおおむね適切であると判定できる。

対象年度	H16	作成部課室	環境生活部環境対策課	関係部課室	
政策番号	1-3-2	政策名	環境負荷の少ない地域づくりの推進		
施策番号	1	施策名	大気環境の保全		

(1) 政策評価指標の推移

政策評価指標名		単位						
窒素酸化物排出量(自動車からの)		t						
目標値	難易度	H17	6,608	H22	4,127			
評価年	初期値	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
測定年	H6	H11			H14	H15	H16	
現況値 (達成度判定値)	13,664	10,167			9,525	9,350	9,158	
仮目標値		10,457	9,815	9,174	8,532	7,891	7,250	6,608
達成度		A			B	B	B	

政策評価指標値の推移(グラフ)



難易度: (トレンド型目標 実現が可能), (中間型目標 実現が困難), (チャレンジ型目標 実現がかなり困難)

(2) 指標の選定理由

・本県では、都市部の幹線道路沿線において、自動車交通量の増大に起因した窒素酸化物等による大気汚染が問題化している。
 ・窒素酸化物は、高濃度では呼吸器への影響等が懸念されるほか、酸性雨や光化学オキシダント等の大気汚染の原因物質にもなっていることから、排出量の削減を図る必要がある。

(3) 施策満足度の推移

施策満足度 (単位:点)	年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
	施策重視度 A		-		80	80	80					
施策満足度 B		-		60	55	51						
かい離 A-B		-		20	25	29						

(4) 政策評価指標の妥当性分析

ア 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	イ 達成度と施策満足度の推移の相関
達成度:B ・自動車交通公害防止計画の改訂に伴い、排出量計算を行ったところ、平成11年度の排出量は10,167tであり仮目標値を達成している。 ・しかし、最新技術による計算では、環境基本計画等に掲げた目標値0.04ppmを達成するためには、平成17年度の排出量6,608tに抑えることが必要である。このため、改訂した自動車交通公害防止計画では、改訂前の9,565tに比較して、より厳しい6,608tを目標値として掲げている。 ・県内の低公害車の保有台数は増えてきているが、ディーゼル代替が進んでおらず、目標どおりの削減量には達していない。	判定: ・政策評価指標「自動車からの窒素酸化物排出量」は、平成16年時点で仮目標値を達成していないものの減少傾向にある。また、単年度ごとの達成率(現況値/仮目標値)が減少傾向にある。 ・施策満足度は、過去3回の調査結果から減少傾向にある。 ・単年度ごとの達成率(現況値/仮目標値)と施策満足度の間に相関が見られる。 相関の判定: (正の相関)、×(負の相関)、...(判定不能 満足度あるいは達成度の変動がない、または達成度が判定不能のため相関の検証ができない場合等)

(5) 政策評価指標の妥当性の検証(総括)

存続 要検討

[施策の有効性を評価する上で適切な指標か]
 ・景気は依然として悪く、ディーゼル車の代替が進まず、政策評価指標の目標値は達成できていないが、窒素酸化物が光化学オキシダントや酸性雨等の原因物質になっていること、及び二酸化窒素が人の健康に影響を及ぼす物質であること等から、大気環境保全の指標として、引き続き「自動車からの窒素酸化物排出量」を政策評価指標とする。
 ・なお、窒素酸化物排出量は一般県民には分かりにくい指標であることから、サブ指標を検討する。

施策・事業展開シート(C)

政策整理番号 9

対象年度	H16	作成部課室	環境生活部環境対策課	関係部課室	
政策番号	1-3-2	政策名	環境負荷の少ない地域づくりの推進		
施策番号	1	施策名	大気環境の保全		

C - 1 評価結果から抽出される課題と対応策

<p>[政策評価] 施策群設定の妥当性, 施策群の有効性 ・該当なし</p> <p>[施策評価] 事業群設定の妥当性, 事業群の有効性, 効率性 ・該当なし</p> <p>[上記対応により, 当該事業を縮小・中止した場合の影響] ・該当なし</p>
--

C - 2 施策・事業の方向性

施策の次年度(H18年度)の方向性とその説明

方向性	拡大	維持	縮小	その他
------------	----	----	----	-----

<p>[見直しの視点とその理由] ・該当なし</p> <p>[次年度の方向性] ・自動車単体対策は、窒素酸化物排出量の削減に有効であり、その点からも低公害車の普及推進は急務と考えられる。 ・景気低迷で、新車への買い替えが差し控えられる状況であっても、低公害車の保有台数は徐々に増加してきており、今後、景気が回復し、低公害車への買い替えが増えることになれば、今まで以上に有効な対策となる。この点からも「低公害車の普及」を主要な柱の1つとしたエコドライブ運動を、これからも積極的に推進する必要がある。</p>
--

主要事業・重点事業の次年度(H18年度)の方向性とその説明

事業番号	種別	事業名 [H16決算見込額]	方向性	方向性に関する説明
1	主	自動車交通公害防止対策事業 [91,121千円]	維持	自動車由来の大気汚染物質の発生抑制のため、自動車交通公害防止計画に則り、各種の施策を積極的に実施する必要がある。
2	主	エコドライブ運動推進事業 [8,758千円]	維持	自動車由来の大気汚染物質の発生抑制のため、低公害車の普及が急務であることから、エコドライブ運動を積極的に推進する必要がある。
3				
4				
5				
6				
7				
8				