

政策整理番号 34

評価シート(B)

対象年度	H16	作成部課室	土木部道路課	関係部課室	
------	-----	-------	--------	-------	--

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

施策番号	1	施策名	高速道路の整備
------	---	-----	---------

A - 3 - 1 施策の有効性:規則 § 6 3号

有効	概ね有効	課題有
----	------	-----

<p>【政策評価指標達成状況から】有効</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標名:高速道路IC40分間交通圏カバー率 達成度 A ・(達成状況の背景)気仙沼・本吉などの沿岸地域以外は高速道路が整備され、高速道路ネットワークと各地を結ぶ国道、県道、市町村道がある程度整備されているからである。 ・(達成度から見た有効性)指標値の向上率が極めて小さかったため、指標値は変わっていない。 <p>【政策満足度から】有効</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内は多くの地区に高速道路が整備され、ある程度満足されている状況にある。 <p>【社会経済情勢を示すデータの推移から】有効</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本県の高速道路整備率を全国値と比較すると、平成17年4月現在で全国値62%に対し、県は68%と整備率はやや高い水準にある。 <p>【総括】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策評価指標達成度、政策満足度共に有効と判定される。

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	高規格幹線道路整備事業	6		
2	主	地域高規格道路整備事業	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

適切	概ね適切	課題有
----	------	-----

<p>【国、市町村、民間団体との役割分担】 適切</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(国)国土開発幹線自動車道建設法等に則り、高規格幹線道路等の整備主体である。 ・(県)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」を整備している。 ・(市町村)仙台市は市内の地域高規格道路について検討する。 ・(民間団体)該当なし ・本施策に係る事業群は、上記役割分担に沿って設定・実施されており県の関与は適切である。 <p>【施策目的を踏まえた事業か】 適切</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【事業間で重複や矛盾がないか】 適切</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国及び日本道路公団が実施する高規格幹線道路整備事業は、国土の骨格を形成し、ほくとう新国土軸の基幹となる常磐自動車道、仙台東部道路、仙台北部道路及び三陸縦貫自動車道の整備である。また県が実施する地域高規格道路整備事業(仙台南部道路・みやぎ県北高速幹線道路)は、国及び日本道路公団が整備する高規格幹線道路を東西に連結する自動車専用道路であり、両方で高速道路ネットワークを形成する事業である。 <p>【社会経済情勢に適応した事業か】 適切</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車国道の建設主体であった日本道路公団等は、競争原理を働かせ、低いコストで採算性に合った建設を進めるため、民営化会社となる。これにより社会情勢に適応した事業が見込まれる。 <p>【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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かい離度は中程度であるが、若干増加傾向にある。 <p>【総括】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

評価シート(B)

政策整理番号 34

施策番号	1	施策名	高速道路の整備
------	---	-----	---------

B - 2 事業群の有効性:規則 § 6 2号

有効	概ね有効	課題有
----	------	-----

<p>【施策満足度から】概ね有効</p> <ul style="list-style-type: none"> 満足度は前回の50からやや上がり55に増加し、かい離度は減少した。高速道路の整備が遅れている三陸方面でも、事業の進捗が見られるためと思われる。 <p>【政策評価指標達成状況から】有効 「政策評価指標分析カード(4)ア」から抜粋</p> <ul style="list-style-type: none"> 現況値は目標値を達成している。 <p>【社会経済情勢を示すデータの推移から】有効</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国的には高速道路は国や道路公団の事業として進められており、全国の高速度道路の供用延長は8,555kmから8,730kmに増加している。本県をはじめとした各団体の施策の効果であると言える。 <p>【業績指標推移から】課題有り</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成16年度は新たな供用区間がなかった。高規格幹線道路等の整備には、相応の期間と莫大な事業費を要するため単年度では業績や成果が得られない年度もある。 <p>【成果指標推移から】課題有り</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記の理由から前年度に比べて指標の伸びは殆ど無かった。 <p>【総括】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策満足度は上昇し政策評価指標は目標値を上回っている。しかし投資額が巨額であり、事業実施に年数を費やすことから、業績評価指標、成果指標には大きな向上は見られない。

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
-----	-------	-----

<p>【施策満足度 業績指標・成果指標】課題有り</p> <ul style="list-style-type: none"> 施策満足度は若干向上している。事業の性格上単年度比較では業績指標・成果指標の推移と相関は認められないが止むを得ない。 <p>【政策評価指標達成度 業績指標・成果指標】課題有り</p> <ul style="list-style-type: none"> 評価指標と業績指標・成果指標は伸びがないことで一致している。 <p>【社会経済情勢データ 業績指標・成果指標】概ね効率的</p> <ul style="list-style-type: none"> 全国的には高速道路は国や道路公団の事業として進められ、全国の高速度道路延長は増加しており、投資に見合った成果を上げている。本県をはじめとした各団体の施策の効果であると言える。 <p>【事業費に対する業績指標の割合(効率性指標)が適切か】概ね効率的</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の性格上単年度比較では事業費と業績指標の割合と相関は認められないが止むを得ない。 <p>【総括】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業の性格上、前年度比較では各指標値の有意な向上は認められなかった。

B 施策評価(総括):規則 § 6

適切	概ね適切	課題有
----	------	-----

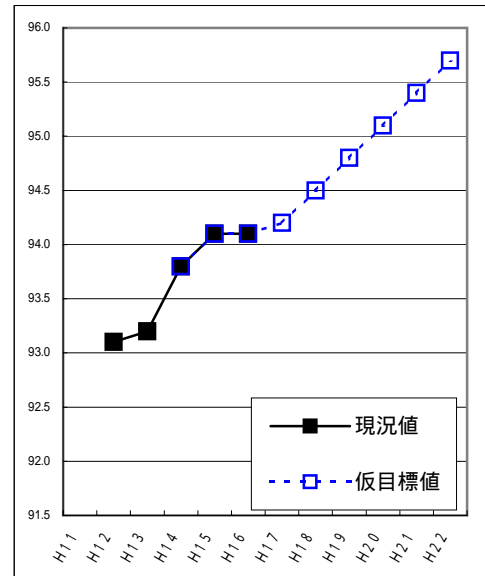
<ul style="list-style-type: none"> 県の関与は妥当であり、事業群の設定は適切と判断される。 政策評価指標の目標値は達成されている。 事業の性格上、事業群の有効性・効率性は単年度では判断が下しにくい面があるが、着実に進捗している。 以上のことから、施策は適切であるといえる。

対象年度	H16	作成部課室	土木部道路課	関係部課室	
政策番号	4-10-2	政策名	国内の交流を進めるための交通基盤の整備		
施策番号	1	施策名	高速道路の整備		

(1) 政策評価指標の推移

政策評価指標名		単位						
高速道路IC40分間交通圏カバー率		%						
目標値	難易度	H17	94.2		H22	95.7		
評価年	初期値	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17
測定年	H14		H12	H13	H14	H15	H16	
現況値 (達成度判定値)	93.8		93.1	93.2	93.8	94.1	94.1	
仮目標値					93.8	94.1	94.1	94.2
達成度					...	A	A	

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

・国内交流を進めるための交通基盤整備の指標としては、国内各地と連結する高速道路ICまでの行きやすさが適切と考えられる。一方、県においては道路計画において40分間交通圏構想があるため、これらを総合した高速道路IC40分間交通圏カバー率を作成、選定した。

(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	85	80						
	施策満足度 B	-		50	50	55						
	かい離 A-B	-		30	35	25						

(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:A ・現況値は目標値を達成している。 ・H16年度は新たなICの供用が無かったことから、現況値に伸びは見られなかった。 ・今後H18年に新たなICが供用され、これにアクセスする国道、県道、市町村道が整備されないと、指標値の目に見えた向上は見込めない。	判定: ・高速道路の供用予定については、新たに桃生IC、桃生北IC、登米ICの供用年次が示される等着実に進捗している。一方本政策指標はICの開設に影響される度合いが大きく、指標値は段階的に変わることが予想されるが、正の相関関係にあるといえる。 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]
 ・国内の交流機能を計る指標としては、全県内から国内交流の一翼を担う高速道路ICまでのアクセス性が適切と考えられる。
 ・また、それを数値的に表現するものとしては、全県内から高速道路ICへの自動車走行時間の短縮が図られる交通圏の拡大を示す数値がふさわしいと考えることから、高速道路IC40分間交通圏カバー率は指標として妥当なものとする。

施策・事業展開シート(C)

政策整理番号 34

対象年度	H16	作成部課室	土木部道路課	関係部課室	
政策番号	4-10-2	政策名	国内の交流を進めるための交通基盤の整備		
施策番号	1	施策名	高速道路の整備		

C - 1 評価結果から抽出される課題と対応策

【政策評価】施策群設定の妥当性, 施策群の有効性
該当なし
【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
【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

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
-----	----	----	----	-----

【見直しの視点とその理由】
・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。

【次年度の方向性】
・国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の形成を図ることは急務であることから、当該施策は「拡大」を図る必要がある。

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	高規格幹線道路整備事業 [52.7億円]	拡大	国内の交流を進めるため、国土の骨格を形成し、ほくとう新国土軸の基幹となる常磐自動車道及び三陸縦貫自動車道等の整備拡大を図る。
2	主	地域高規格道路整備事業 [19億円]	拡大	地域高規格道路整備事業は、高規格幹線道路整備事業と合わせて一体的に高速交通ネットワークを形成する上で極めて重要な事業であり、整備を図る。
3				
4				
5				
6				
7				
8				