

施策評価に関する資料

評価の視点	評価結果の考察	モニタリング指標	用いるデータ（案） （データの公表年間隔）	現況値
都市・ 地域経営	人口減少による税収減、超高齢化社会による社会保障費の増加のため、歳出・歳入比は上昇するものの、集約化を図ることにより、効率的な都市経営に寄与。	■歳出・歳入額(比) 香川県がとりまとめる一般会計に関する歳出・歳入をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	香川県一般会計決算(毎年)	【H25】0.97 (歳入:約 4,489 億円 歳出:約 4,369 億円)
		■目的別(土木費等)歳出/人口 土木費や民生費など、目的別の歳出額を人口で除した一人あたりの目的別歳出を指標として設定し、維持管理等に関する費用および人口減少下における一人あたりの歳出額について経過観察を行う。		【H25 土木費】 約 46 千円(歳出/人口) 【H25 民生費】 約 56 千円(歳出/人口)
		■拠点内人口 集約化の進行状況を把握するための指標として、拠点内人口を設定する。	国勢調査メッシュ人口(5年間隔)	【H22】約 57 万人
地域活性化	拠点へのアクセス性を高めることにより、拠点へのトリップ数の増加が図られ、それにより都市の活性化が図られるものと想定される。	■年間商品販売額 商業統計として整理することとなっている「年間商品販売額」をもとに、拠点内商業施設に関する販売額を算出したものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	経済センサス(概ね 3 年間隔)	【H24】 -
田園 都市生活	集約型都市構造へ移行することにより、都市圏内トリップの平均距離は短縮が図られ、より無理なく移動できる都市構造となりうることを確認できた。	■公共交通利用者数 公共交通事業者の協力を前提に、各事業者の年間利用者数及び駅間 OD データを提供していただき、県合計を行ったものをモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	各市町・県の統計書 交通事業者からの報告 (1 年間隔)	【H24】約 3,183 万人 (JR:約 1,588 万人、 ことでん鉄道:約 1,262 万人、 ことでんバス:約 333 万人)
交通網 利便性	公共交通促進や集約化を図る施策により、公共交通利用の増加が図られる。	■アクセシビリティ・公共交通カバーエリア 鉄道およびバス時刻表をもとに、拠点駅・拠点施設からの時間圏を算出・図化するとともに、30 分圏人口カバー率等を算出し、その状況に関する経過観察を行う。	路線バス時刻表(随時) 国勢調査メッシュ人口(5 年間隔)	【H22】約 63.7%
		■交通手段分担率(通勤・通学) 交通手段状況を把握するために、主たる移動である通勤・通学に着目して、経過観察を行う。	国勢調査(交通手段別通勤通学流動) (10 年間隔)	【H22】 鉄道:6.9%、バス:1.1% 自動車:64.5%
交通安全 交通環境	各種交通対策により自動車分担率が低下し、交通事故・環境排出ガスの削減が図られることが確認できた。	■交通事故発生件数 香川県警察本部が主管として統計的にデータ整備を行っている交通事故件数をもとに、交通事故発生件数をモニタリング指標として設定し、経過観察を行う。	警察統計資料(毎年)	【H25】約 1 万人
		■CO2 発生量 香川県地球温暖化対策推進計画と連携し、運輸部門に関する CO2 発生量をもとに、環境への影響に関する経過観察を行う。	道路交通センサス(交通量・速度) (5 年間隔)	【H22】約 133 万 t-CO ₂ /年
総合評価	施策を導入することで、施策全体の効果はプラスであることが確認できた。	■県民の意見 施策の実施による効果について、県民の方々の意見をお伺いし、PDCAサイクルの実行と進捗管理の参考とする。	アンケート等 (県政世論調査、県政モニター制度等の活用)	

注) 今後、効果的(施策実施の効果がわかりやすい)で簡易に計算できる指標での評価についても追加検討していきます。