

施策名：地域生活交通システムの形成

事業名	担当課・局・室名	ページ
離島航路対策費	観光・地域局交通政策課	2 / 9
地方バス路線維持対策費	観光・地域局交通政策課	3 / 9
生活交通路線支援事業	観光・地域局交通政策課	4 / 9
設計VE推進事業	建設政策課	5 / 9
身近な道改善事業	道路保全課	6 / 9
道路改良事業	道路保全課	7 / 9
(公)連続立体交差事業	都市計画課	8 / 9
大分都市圏総合都市交通対策推進費	都市計画課	9 / 9

事業名	離島航路対策費	事業期間	昭和 48 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	離島住民	現状・課題	離島航路では、離島の急速な過疎化や少子・高齢化による人口減少に伴って航路利用者が減少しており、その一方で、島民減少を補うほどの交流人口の増加は望めない状況にある。このため、毎期大きな欠損額を計上している各航路の運営は容易に改善せず、航路事業者は苦しい経営を強いられている。
	意図	生活航路の維持を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
離島航路事業費補助	国と県による合同監査後の査定後純欠損額から国庫補助金を差し引いた額の3/4を補助(残り1/4は市町村が補助) ・ 姫島～国見航路(姫島村) ・ 津久見～保戸島航路(津久見市) ・ 大島～佐伯航路(佐伯市) ・ 蒲江～深島航路(佐伯市)	直接補助	離島航路事業者	総コスト	64,471	52,643	61,942	72,444
				事業費	62,471	50,643	59,942	70,444
				うち一般財源	62,471	50,643	59,942	70,444
				うち繰越額				
				人件費	2,000	2,000	2,000	2,000
職員数(人)	0.20	0.20	0.20	0.20				

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	国及び市町村と協調して離島航路を支援することにより、離島航路が維持され、離島地域の振興及び離島住民の安定的な生活の維持を図ることができた。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
			補助航路数(航路)	4	4	4	4	

成果指標	指標名(単位)	達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(年度)	評価	備考
	維持航路数(航路)	目標値		4	4	4	4		達成
実績値			4	4	4				
達成率			100.0%	100.0%	100.0%				

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	離島航路整備法	離島航路は、高齢化等による島民の減少により苦しい経営を続けており、支援制度がなくなればその存続だけでなく、離島地域の振興及び離島住民の安定的な生活の維持がおびやかされる。島民の生命や生活を守る唯一の公共交通機関としての離島航路を維持するために、引き続き県としても支援する必要がある。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	一部図っている(拡大可能)	・平成22年度までは「航路改善協議会」、23年度以降は「航路運営協議会」を設置し、航路改善策を検討するとともに、各改善策の実施状況を確認して指導 ・国の事業を活用して航路改善計画を策定し、これに基づいた取組を実施(H21蒲江～深島、H22大島～佐伯、H23津久見～保戸島、H25姫島～国見)	23年度	25年度	総コスト
			16,118	15,486	/
			千円/航路	千円/航路	成果指標の実績値

[総合評価]

方向性	見直し(26年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	航路運営を維持改善するためには、さらに市村の積極的な関与が必要であるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 県及び市町村の負担を極力抑えるために、航路事業者に対する収益増、費用減の指導を実施 25年度から収支比率が悪化している航路について、過去3か年度の収支比率の平均値と当該年度の収支比率との差の1/2の率に相当する県補助金をカットするとともに、船舶減価償却費の県の負担割合を3/4から1/2に調整 26年度は、姫島～国見航路において25年度航路改善計画に基づく代替船を建造する(低燃費エンジン、パリアフリー対応の船舶とする) 		

事業名	地方バス路線維持対策費	事業期間	昭和 47 年度～平成 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	県民	現状・課題	利用者の減少に伴って、バス事業者による公共交通の維持が難しくなっており、高齢者や運転免許を持たない県民が日常生活を送るうえで必要な交通手段としての公共交通路線の維持が求められている。
	意図	生活交通の確保を図る		

[事業の実施状況]

活動名		活動内容	執行形態	事業主体	(単位：千円)				
					コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
生活交通路線維持費補助	補助対象系統ごとに運行欠損額に対して補助 (5乗合バス事業者 19系統)	車両購入に係る減価償却費に対して補助 (2乗合バス事業者 新規1台、継続4台)	直接補助	バス事業者	総コスト	112,773	119,119	111,660	126,332
					事業費	108,773	114,119	106,660	121,332
					うち一般財源	108,773	114,119	106,660	121,332
生活交通路線車両購入減価償却費等補助					うち繰越額				
生活交通路線合理化促進補助		事業者の経常費用が標準経常費用を下回っている場合かつ事業者の経営が前年度より改善している場合に補助			人件費	4,000	5,000	5,000	5,000
					職員数(人)	0.40	0.50	0.50	0.50

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	生活交通路線として広域的・幹線的なバス路線に係る経費を、国と協調して支援することで、県民の生活交通を確保することができた。加えて、バリアフリー法適合ノンステップバスを1台導入し、県民の円滑な移動の一助となった。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標		
					24年度	25年度	目標値	目標年度	
			補助路線数(路線)	19	19				
			ノンステップバス導入台数(台)	1	1				
成果指標	指標名(単位)	達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(年度)	評価	備考
	公共交通機関(バス)の利用者数(千人)	目標値	19,900	19,900	19,900	19,900			25年度の実績値は平成27年3月頃九州運輸局から公表される予定
		実績値	19,149	20,056					
達成率	96.2%	100.8%							

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	バス運行対策費補助金交付要綱(地域公共交通確保維持改善事業費国庫補助金交付要綱)	複数の市町村にまたがる広域的・幹線的な路線の維持確保のための事業であるため、県として維持確保に努める必要がある。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	・利用拡大や収支改善に資するため、H23～H24年度にかけて補助対象路線の運行実態調査を実施	23年度	25年度	総コスト
			5,935	5,877	／
			千円/系統	千円/系統	補助路線数(H23:19系統,H25:19系統)

[総合評価]

方向性	見直し(26年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の補助制度変更に伴う県費補助制度の見直しや、路線を維持するために運行効率を上げる必要があるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> H23～H24年度にかけて実施した調査事業の結果等も参考にしながら、バス事業者や市町村とともに利便性向上や利用拡大を図る 生活交通路線車両購入減価償却費等補助の対象車両については、引き続きバリアフリー法適合ノンステップバス車両を優先し導入 		

事業名	生活交通路線支援事業	事業期間	平成 21 年度～平成	年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
					担当課・局・室名	観光・地域局 交通政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	県民	現状・課題	利用者の減少に伴って、バス事業者による公共交通の維持が難しくなっており、高齢者や運転免許を持たない県民が日常生活を送るうえで必要な交通手段としての公共交通路線の維持が求められている。
	意図	生活交通の確保を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
生活交通路線維持費補助	市町村が運行するコミュニティバス等運行補助 (12市町 197系統) 市町村が運行補助する民間路線バス (11市町 104系統)	直接補助	市町村	総コスト	91,826	83,061	106,424	102,864
				事業費	85,826	78,061	101,424	97,864
				うち一般財源	85,826	78,061	101,424	97,864
				うち繰越額				
				人件費	6,000	5,000	5,000	5,000
職員数(人)	0.60	0.50	0.50	0.50				

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
		24年度	25年度	目標値	目標年度		
コミュニティバス等の運行に係る経費を市町村に助成することで、地域の状況に応じた、生活に欠かせない移動手段である公共交通を確保することができた。	補助対象民間バス路線数(系統)	64	104				
		補助対象コミュニティバス路線数(系統)	199	197			

成果指標	指標名(単位)	達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(年度)	評価	備考
		目標値							指標が設定できないのは、対象系統の多くは路線バス廃止に伴う代替交通であり、系統数や利用者数の拡大が必ずしも本県の公共交通の充実を意味するものではないため
		実績値							
		達成率							

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	なし	バス路線は、マイカー等の移動手段を持たない県民にとって、通勤や通学、通院や買い物などの日常生活を送るうえで必要不可欠なものであることから、県としても市町村と連携してバス路線の確保維持に努めることが必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
			23年度	25年度	総コスト
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	<ul style="list-style-type: none"> 市町村を対象に、収支の改善に向けた取組を支援する研修会を開催 運輸支局と一緒に市町村へ出向き、相談や助言を行う意見交換会を個別に開催 	291	354	総コスト / 補助系統数 (H23: 316、H25: 301)
			千円/系統	千円/系統	

[総合評価]

方向性	見直し(26年度)事業内容の変更	方向性の判断理由	国の補助制度の活用やコミュニティバス等の運行効率の向上を図り、路線を安定的に維持するため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 国の地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統(枝線)確保維持事業の対象となり得る系統については、同事業の積極的活用を指導 利用者拡大を目指し、利用者ニーズに合ったルートやダイヤの見直しへ誘導する(今後段階的に複数年かけて見直し実施) 利用者の少ない系統については、より効率的運行が可能なデマンド運行への移行誘導 		

事業名	設計VE推進事業	事業期間	平成 18 年度～平成 25 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	建設政策課

[目的、現状・課題]

目的	対象	土木建築部の技術職員	現状・課題	公共事業予算が削減されていくなかでも、社会資本整備に関する県民の要望は強いいため、コスト削減の効果が高く、地元のニーズを反映することができる設計VE*の考え方の定着が求められている。 (*設計VE(Value Engineeringの略)とは、事業の設計段階において、その事業が果たすべき「役割」と、そのために費やされる「コスト」との関係を分析し、その事業の「価値」を高める手法のこと)
	意図	設計VEの考え方を定着させる		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26年度
				設計VE実務者研修 チームリーダー養成研修 設計VE推進連絡会議 設計VEワークショップ支援	設計VEの基礎技術習得のための研修(2日間×2回) ワークショップのリーダーを務める人材の育成(2日間) 設計VEに関する活動などについて検討(2回) ワークショップの運営方法などを学ぶ研修(1回) 委託先：民間コンサルタント	一部委託	県	総コスト
				事業費	3,952	3,866	3,896	
				うち一般財源	3,952	3,866	3,896	
				うち繰越額				
				人件費	1,000	1,000	1,000	
				職員数(人)	0.10	0.10	0.10	

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	VE実務者研修により、11名の職員がVEの基礎技術を習得し、土木建築部内に設計VEの考え方を浸透できた。 また、設計VEワークショップ支援においても、コスト改善目標を達成することができた。						活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標	
										24年度	25年度	目標値	目標年度
								VEリーダー認定試験合格者(人)		2	2		
								研修回数(回)		5	4		
成果指標	指標名(単位)		達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(25年度)	評価	備考			
	設計VEワークショップ支援におけるコスト削減率(%)		目標値	15	10	10		10	達成				
			実績値	15	21	56		56					
			達成率	100.0%	210.0%	560.0%		560.0%					

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	なし	年々減少を続ける公共事業予算に対して、住民のニーズを把握した社会資本をより安く県民に提供するため、公共事業を担当する職員が設計VEの手法を活用していくことが必要である。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	一部図っている(拡大可能)	・設計VE推進連絡会議において、より効率的な設計VEの活動について検討 ・設計VE対象業務の選定基準を明確化	23年度	25年度	総コスト
			330	87	／
			千円/%	千円/%	成果指標の実績値

[総合評価]

方向性	終了(25年度末)	方向性の判断理由	VEに対するスキルが高まってきたことから、新たなVE手法を習得し活用するために事業を組み替える
改善計画等	・平成26年度より設計VE強化事業へ改名し、事業の企画構想段階におけるVE手法の習得を図り、更なるコスト改善を推進		

事業名	身近な道改善事業 (旧 暮らしの道再生事業)	事業期間	平成 25 年度～平成 26 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	道路保全課

[目的、現状・課題]

目的	対象	生活道路として利用される国県道	現状・課題	県民からの生活道路に関する要望が依然として多く寄せられており、また安全安心に関する新たな要望もありその対応が急務である。
	意図	良好な道路環境を確保する		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
身近な道改善事業	離合スペースや歩行空間の確保 (路肩拡幅:9件、簡易歩道:5件、側溝整備(蓋掛含む):50件、防草工:13件) 常時安全な見通しの確保 (防草工:11件、植樹帯撤去:3件) 良好な道路環境の確保 (舗装補修:33件、交通安全施設新設・修繕:8件) 等	直接実施	県	総コスト	762,000	807,000	917,000	862,000
				事業費	700,000	745,000	855,000	800,000
				うち一般財源	190,000	279,000	276,510	286,000
				うち繰越額			55,000	
				人件費	62,000	62,000	62,000	62,000
				職員数(人)	6.20	6.20	6.20	6.20

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	25年度は県民から要望のあった、国道9路線、県道60路線、総実施箇所115箇所の道路改修工事を実施し、低コストかつ短期間に生活道路の安全性や利便性の向上を図った。また地元小規模業者の受注率を高め、地域雇用創出など景気対策に貢献した。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標		
			対応が完了した要望箇所数(箇所)	109	115	目標値	目標年度		
成果指標	指標名(単位)	達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(26年度)	評価	備考
	対応が完了した要望箇所数(箇所)	目標値	100	120	120	120	120	概ね達成	
		実績値	119	109	115				
		達成率	119.0%	90.8%	95.8%				

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	道路法 第12・13条(国道) 同法 第16条(都道府県道)	道路法では、改築、修繕、管理は道路管理者である都道府県が行う旨定められている。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	一律の道路構造・規格を適用せず、地域の実情に即した工法・構造でコストを削減	24年度	25年度	総コスト / 成果指標の実績値
			7,404 千円/箇所	7,974 千円/箇所	

[総合評価]

方向性	現状維持	方向性の判断理由	引き続き、県民からの要望に対応していく必要があるため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> 25年度に通学路の安全確保など、新たな要望に対応した対策を加えた事業((単)身近な道改善事業)を創設 26年度は、県民ニーズによりきめ細やかに応えることができるように、事業を継続 		

事業名	(公) 道路改良事業	事業期間	平成	年度～平成	年度	上位の施策名	広域交通網の整備推進
						担当課・局・室名	道路建設課

[目的、現状・課題]

目的	対象	一般国道、主要地方道、一般県道	現状・課題	広域連携を推進し県外からの観光客の誘致や産業競争力の向上を図るために、「おおいたの道構想21（大分県中長期道路整備計画）」を基本計画として、高規格幹線道路と一体となって幹線ネットワークを形成する地域高規格道路や一般国道などの道路整備を進める。
	意図	整備を促進する		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
(公) 道路改良事業	一般国道212号 中津三光道路 耶馬溪道路	直接実施	県	総コスト	20,424,860	16,111,807	18,070,562	25,218,118
(公) 地域活力基盤道路改良事業	一般国道212号 日田拡幅			事業費	20,424,860	16,111,807	18,070,562	25,218,118
	一般国道217号 平岩松崎バイパス			うち一般財源	336,080	391,304	491,956	1,138,601
	主要地方道 中津高田線 大新田工区、今津工区			うち繰越額	9,255,835	6,682,939	11,689,283	10,013,031
	主要地方道 大田杵築線 溝井工区			人件費	0	0	0	0
	一般県道 三重新殿線 内田工区、内田赤嶺工区、赤嶺牟礼工区 他	職員数(人)						

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	「おおいたの道構想21」の具体的プログラムである「大分県版ちやく2プロジェクト（豊ちやく）」の達成に努めた結果、国道387号町田バイパスや一般県道栃野西大山線西大山工区が完成し供用開始するなど、県内の道路整備は着実に進んでおり、今後も引き続き「選択と集中による事業効果の早期発現」を目標に、道路整備を推進していく。
-------	---

中津日田道路

区間	中津市			中津市		中津市		中津市		中津市(旧山国町)～日田市	
項目	(中津港～旧三光村)			(旧三光村～旧本耶馬溪町)		(旧本耶馬溪町～旧耶馬溪町)		(旧耶馬溪町)		(旧耶馬溪町～旧山国町)	
	L=9km			L=13km		L=5km		L=5km		L=9km	
計画路線	H10.6.16			H6.12.16		H6.12.16		H6.12.16		H6.12.16	
調査区間	H10.12.18 L=2km									H9.9.10 L=10km	
整備区間	H11.12.17 (中津高田線～ 国道213号) H21.3.20供用 L=2km	H10.12.18 (国道213号～ 国道10号) H21.3.20供用 L=2km	H18.3.31 (国道10号～ 中津IC) 事業進捗率 99% H26供用目標 L=2km	H19.3.30 (中津IC～ 本耶馬溪IC) 事業進捗率 9% L=13km	H7.8.23 (本耶馬溪IC～ 耶馬溪山移IC) H24.3.31供用 L=5km	H21.3.13 (耶馬溪山移IC～ 耶馬溪町大島) 事業進捗率 16% L=5km					

その他道路事業

事業名	(公) 連続立体交差事業	事業期間	平成 8 年度～平成 25 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	都市計画課

[目的、現状・課題]

目的	対象	大分駅周辺地区	現状・課題	大分駅周辺地区における、鉄道による南北市街地の分断、踏切による交通渋滞の発生など産業経済活動の支障となっている。
	意図	連続立体交差化による南北市街地の一体化を図る		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
(公) 連続立体交差事業	大分駅付近の高架化 踏切除却 L=5,570m 13箇所	直接実施	大分県	総コスト	4,492,193	1,295,841	392,361	201,500
				事業費	4,492,193	1,295,841	392,361	201,500
				うち一般財源	3,823	1,832	6,730	5,431
				うち繰越額	1,751,000	260,267	139,800	201,500
				人件費				
職員数(人)								

[事業の成果等]

大分駅付近の全線高架化を完了し、関連する踏切を撤去したことにより、大分市中心部の交通円滑化が図られた。
成果については、下記の表のとおりである。

(単位：百万円)

事業費進捗率

	平成21年度まで	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	備考
事業費計	51,504	3,546	3,381	1,353	586	JR負担金含む
事業費進捗率(%)	85.3	91.2	96.8	99.0	100.0	

事業名	大分都市圏総合都市交通対策推進費	事業期間	平成 25 年度～平成 26 年度	上位の施策名	地域生活交通システムの形成
				担当課・局・室名	都市計画課

[目的、現状・課題]

目的	対象	大分都市圏（大分市、別府市、臼杵市、豊後大野市、由布市、日出町）	現状・課題	大分都市圏では、東九州自動車道の供用や大分駅付近連続立体交差事業の整備等による交通状況の変化とともに、便数の減少といった公共交通サービスが低下しており、急速に進行する高齢化社会への対応に向けて、過度に車に依存せず、「快適で人にやさしい都市づくり」に資する交通体系の構築が必要。
	意図	市街地の交通円滑化や公共交通の利用促進		

[事業の実施状況]

(単位：千円)

活動名	活動内容	執行形態	事業主体	コスト	23年度	24年度	25年度	26(予算)
パーソントリップ調査の実施	大分都市圏に居住する5歳以上の住民から無作為に抽出した対象者について、特定の1日における移動状況を詳細に調査 委託先：民間コンサルタント	全部委託	県	総コスト			116,000	75,000
				事業費			96,000	60,000
				うち一般財源			32,000	20,000
				うち繰越額				
				人件費			20,000	15,000
職員数(人)			2.00	1.50				

※「うち一般財源」と「うち繰越額」は重複する場合がある。

[事業の成果等]

事業の成果	平成25年度に実施した大分都市圏パーソントリップ調査の結果をもとに、現状における大分都市圏の交通課題を整理するとともに、人口構造、土地利用状況等から、おおむね20年後の交通需要を予測し、効率的な施策展開に向けて総合都市交通計画を策定。	活動指標	指標名(単位)		事業の実績		最終目標		
			24年度	25年度	目標値	目標年度			
			パーソントリップ調査(回収数)	63,568	63,540	25			
成果指標	指標名(単位)	達成度	23年度	24年度	25年度	26年度	最終達成(27年度)	評価	備考
		目標値							成果指標が設定できないのは、都市計画法により総合都市交通計画を策定する事業であり、指標を数値化することが困難なため。
		実績値							
		達成率							

[県が実施する必要性]

検証の視点	検証結果	活動根拠	説明
国・市町村・民間団体との役割分担を踏まえ、県による実施が必要か	県による実施が必要	都市計画法第15条第1項第5号	都市計画法第15条1項5号により、一の市町村の区域を越える広域の見地から決定すべき都市施設である道路などを含む交通計画の策定であるため。

[実施方法の効率性]

検証の視点	検証結果	25年度までの主な効率化の取組状況	効率性指標		左の計算式
事業の簡素化、実施方法の見直し(業務の民間委託など)を図っているか	図っている(拡大困難)	<ul style="list-style-type: none"> 業務については、調査業務の効率化を図るため、民間委託を実施 関係機関協議を円滑に行うため、意思決定機関となる協議会を設置 	23年度	25年度	

[総合評価]

方向性	終了(26年度末)	方向性の判断理由	26年度末を目途に総合都市交通計画の策定をしているため
改善計画等	<ul style="list-style-type: none"> パーソントリップ調査結果を受けて、平成26年度は総合都市交通計画を策定 パーソントリップ調査で収集されたデータは大規模地震発生時の帰宅困難者の予測など様々な活用が可能 		