

施策評価シート

評価実施年度：令和元年度

幹事部局	土木部
------	-----

施策の名称	施策 I - 6 - 1 高速道路網の整備
-------	-----------------------

施策の目的	高速道路や、高速道路へつながるアクセス道路の整備を進め、産業活動を支える高速交通網の形成を目指します。
-------	-----------------------------------------------------

施策の現状 に対する評価	<p>(高速道路の整備)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・島根県内の高速道路の供用率は78%であり、全国の87%の供用率に比べると、未だ低い状況である。 ・特に山陰道については、多伎朝山道路9kmが3月に開通し、全延長193.6kmに対して、開通区間は129.8km、供用率は67%となったが、「出雲～益田間」には事業中区間が6区間あり、開通区間と未開通区間が交互に存在するのに加え、「益田～山口県境間」は事業に未着手であり、ミッシングリンクとなっている。 <p>(国への協力と要望)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県において用地取得業務を支援した結果、出雲湖陵道路ほか5区間でほぼ用地取得を終えており、引き続き本年度から本格化する福光浅利道路の用地取得業務を支援している。 ・国への重点要望のほか、本年5月の全国高速道路建設協議会総会では、知事自らが、山陰道の早期全線開通の必要性を訴えるとともに、国土交通大臣に対しても直接要望を行うなど、国に対して早期全線開通を強力に働きかけているが、県内において事業中の6区間については開通見通しが国から示されていない。
-----------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

今後の取組み の方向性	<p>(国への協力と要望)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・山陰道の早期全線開通は本県の行く末を左右する重要課題であり、島根創生を進める上でも必要不可欠であること、山陰道は全国の物流ネットワークを維持する代替路としても重要な社会基盤であることを訴え、沿線自治体、経済団体等と一緒に県内外に広報・要望活動を実施し、必要な事業予算の確保に努める。 ・確実な事業進捗に不可欠な用地取得支援体制や埋蔵文化財調査体制を継続する。 ・開通の目途が分かれば企業誘致や観光振興に大きな武器になることから、事業中区間の開通見通しの積極的な公表を国に求める。 ・「益田～萩間」の早期事業化に向けては、山陰道が繋がることでもたらされる大規模災害時における広域迂回路の確保や企業進出による雇用・所得の増大など、多面的な整備効果を事業評価に取り込むよう訴える。 ・沿線自治体等と協力し、既存の高速道路の利用促進を図るとともに、開通前から山陰道沿線の周遊活動を促す具体的な取組を行い、山陰道の早期整備の必要性を訴える。
----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

施策に関連する指標の一覧

施策の名称	施策 I - 6 - 1 高速道路網の整備
-------	-----------------------

施策の目的達成に向けて取り組む事務事業において設定している主な成果参考指標

項番	施策の成果参考指標	指標名	平成27年度	平成30年度		令和元年度	単位
			実績値	目標値	実績値	目標値	
1	○	山陰道の供用率	56.0	67.0	67.0	67.0	%
2	○	高速道路 I C への30分到達圏域面積割合	—	62.0	62.0	62.0	%
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							

事務事業の一覧

施策の名称	I-6-1 高速道路網の整備
-------	----------------

	事務事業の名称	目的 (誰(何)を対象として、どういう状態を目指すのか)	前年度 事業費 (千円)	今年度 事業費 (千円)	所管課名
1	山陰自動車道の建設促進事務	早期に山陰自動車道を全線開通する	24,472	69,243	高速道路推進課
2	高速道路利用促進事務	利用促進策を実施し、すでに供用された高速道路の利用台数の増加と交流による沿線地域の活性化を図るとともに県内未開通区間の整備促進を図る。	3,253	3,350	高速道路推進課
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					

事務事業評価シート 評価実施年度： 令和元年度

上位の施策	施策Ⅰ-6-1 高速道路網の整備
-------	---------------------

担当課	高速道路推進課
-----	---------

1 事務事業の概要

名称		山陰自動車道の建設促進事務			
目的	誰(何)を対象として	道路利用者	事業費 (千円)	前年度実績	今年度計画
	どういふ状態を目指すのか	早期に山陰自動車道を全線開通する		24,472	69,243
			うち一般財源	24,472	52,098
今年度の取組内容	(1)山陰自動車道用地業務受託：高速道路事業用地の取得を促進するため、国土交通省から用地取得業務を受託。 (2)関連周辺地域整備事業助成：市町が高速道路建設に併せ施行する必要がある道路・河川の改修費に対して助成。 (3)高規格幹線道路関連調査：山陰自動車道の整備に関連する道路計画調査等を実施。 (4)高速道路PR活動：「須子～田万川間」の早期事業化に向け、開通前の段階からの県境を越えた周遊を促す取組を行い、山陰道の必要性を中央等にPR。 その他（関係機関連絡調整、整備促進要望活動）				
前年度に行った評価を踏まえて見直したこと	国が示す「地域・民間との一層の連携により、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備の推進に取り組む」との方針に基づき、未着手区間である「須子～田万川間」の早期事業化に向けて、県境を越えた周遊活動を促す具体的な取組を市町等と連携して行い、整備の必要性を中央等にPRしていく。				

2 成果参考指標等の状況

成果参考指標		年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	単位	
1	指標名	高速道路供用率	目標値	56.0	59.0	62.0	67.0	67.0	%
			(取組目標値)						
	式・定義	山陰道の供用延長÷山陰道の路線延長	実績値	56.0	59.0	62.0	67.0		
			達成率	100.0	100.0	100.0	100.0	-	
2	指標名	高速道路ICへの30分到達圏域面積の割合	目標値		60.0	62.0	62.0	62.0	%
			(取組目標値)						
	式・定義	最寄のICまで30分で到達できる地域の面積の割合	実績値		60.0	62.0	62.0		
			達成率	-	100.0	100.0	100.0	-	
「成果参考指標」の他に参考とすべきデータや客観的事実など									
<ul style="list-style-type: none"> ・島根県内の高速道路の供用率は78%（全国87%、中国地方87%）、山陰道の島根県内の供用率は67%。 ・事業中区間：6区間（約44km）開通見通しは未公表。（浅利～江津間は国道9号江津バイパスと県道浅利渡津線を当面活用） 用地取得率：出雲湖陵道路・湖陵多伎道路・大田静間道路・静間仁摩道路(100%)、三隅益田道路(99%)、福光浅利道路(1%) ・埋蔵文化財の試掘調査：対象箇所239箇所のうち、237箇所が平成30年度までに完了。 ・山陰道に関連した市町の負担事業：全39件中31件完了、残り8件。 ・未着手区間：「須子～田万川間」の社会資本整備審議会道路分科会中国小委員会が開催。（H30.11.29） 須子～小浜間（約7km）：3つのルート帯案が示された。 小浜～田万川間（約5km）：委員より意見。「バイパス案を加えた評価を今後検討し、意見聴取を実施すること」 									

3 「取組内容」に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	<ul style="list-style-type: none"> ・H31年3月に多伎朝山道路が開通したことにより、山陰道の供用率は67%となり目標値を達成。 ・H30年度には収用手続きの進捗により、4区間の用地買収が完了。 ・福光浅利道路の用地取得業務を支援するため、R元年度から浜田県土整備事務所に必要人員を確保。 ・「益田～萩間」の優先区間である「須子～田万川間」の計画段階評価の手続きが進捗。「須子～小浜間（約7km）」：3つのルート帯案が示され、住民アンケートや企業等へのヒアリングを実施。（3～6月） ・「小浜～田万川間（約5km）」：バイパス案を含め検討を進め、意見聴取を行うと明記。（3月）
課題分析	① 「目的」の達成のため（又は達成した状態を維持するため）に支障となっている点	<ul style="list-style-type: none"> ・事業中区間の開通見通しが公表されていない。 ・福光浅利道路の事業進捗のためには、用地取得と埋蔵文化財調査を円滑に進める必要がある。 ・「益田～萩間」の事業化へのスケジュールが示されていない。 ・山陰道の事業推進には、本線（山陰道）のみならず市町の関連事業を伴う。
	② 上記①（課題）が発生している原因	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の整備予算が含まれる改築費は年々減少しており、予算確保が課題。 ・埋蔵文化財調査を効率よく行うためには、用地取得時期の調整が必要。 ・「益田～萩間」については、事業化の判断基準となる費用便益比における便益が小さい。 ・本線の円滑な事業進捗のためには、本線工事の進捗、タイミングに合わせた市町の事業実施が必要。
	③ 上記②（原因）の解決・改善に向けた見直し等の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・山陰道が繋がることでもたらされる多様な効果を中央に訴え、事業中区間の開通見通しの公表と早期の事業完成に繋げていく。 ・国、県、市で行う調整会議をより綿密に行い、計画的な用地取得を進める。 ・「益田～萩間」は、県境区間をまたいでいることや現況交通量が少ないことから費用対効果以外の視点で必要性を訴えていく。 ・財政規模の小さい市では、短期間に集中した事業の実施は困難であり、財政負担を軽減するための助成事業を継続して実施する。

事務事業評価シート 評価実施年度： 令和元年度

上位の施策	施策Ⅰ-6-1 高速道路網の整備
-------	---------------------

担当課	高速道路推進課
-----	---------

1 事務事業の概要

名称	高速道路利用促進事務				
目的	誰(何)を対象として	高速道路利用者	事業費 (千円)	前年度実績	今年度計画
	どういう状態を目指すのか	利用促進策を実施し、高速道路の利用台数の増加と交流の拡大を図る。		3,253	3,350
			うち一般財源	3,253	3,350
今年度の取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路の整備状況や沿線市町の観光情報等について、情報発信やPRを行い、高速道路の利用台数の増加と交流の拡大を図る。 加えて、高速道路利用者が全線開通前の山陰道沿線での周遊活動を促す取組を行い、山陰道の未開通区間の整備促進に繋げていく。 高速道路の利用を促進するためには、沿線自治体や経済界と連携した取り組みは不可欠であり、島根県東部及び西部の高速道路利用促進協議会に対して運営費の一部を負担し、連携して利用促進活動を行う。 				
前年度に行った評価を踏まえて見直したこと	国が示す「地域・民間との一層の連携により、大きなストック効果の発現が見込まれる道路整備の推進に取り組む」との方針に基づき、沿線自治体等と協力して開通した高速道路の利用促進を図り、全線開通前から山陰道沿線の周遊活動を促し、整備の必要性を中央等にPRしていく。				

2 成果参考指標等の状況

成果参考指標		年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	単位	
1	指標名	高速道路の利用台数(山陰自動車道で代表させる)	目標値		10500.0	10500.0	10500.0	10500.0	%
		(取組目標値)							
	式・定義	実績値/目標値	実績値	12000.0	12100.0	12100.0	12400.0		
		達成率		-	115.3	115.3	118.1	-	%
2	指標名	高速道路の利用台数(浜田自動車道で代表させる)	目標値		4000.0	4000.0	4000.0	4000.0	%
		(取組目標値)							
	式・定義	実績値/目標値	実績値	3980.0	3900.0	3870.0	3860.0		
		達成率		-	97.5	96.8	96.5	-	%
「成果参考指標」の他に参考とすべきデータや客観的事実など									
<ul style="list-style-type: none"> 山陰自動車道の交通量は12,400台/日であり、昨年度と比べて微増。 浜田自動車道の交通量は3,860台/日にとどまり、特に利用台数の落ち込みが大きかったH26年のETC割引の見直し以降、回復の兆しがみられない。 山陰道における事業中区間の早期完成、未事業化区間の早期事業化のためには、特に県西部における既存の高速道路の一層の利用促進が迫られている。 									

3 「取組内容」に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組みによる改善状況	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路活用マップの作成、ふるさとフェアにおけるPR活動等により、東部の高速道路利用台数は目標を達成した。 県が連携し、NEXCO西日本が実施する浜田自動車道を含めた高速道路の利用促進を図る企画割引が一定の評価を得ており、利用者も増加して今年度も継続実施となった。
課題分析	① 「目的」の達成のため(又は達成した状態を維持するため)に支障となっている点	<ul style="list-style-type: none"> 浜田自動車道の交通量は、平成23年度から年々減少傾向にあり、平成30年度は3,860台/日。 NEXCO西日本の企画割引の利用者数は増加傾向だが、浜田自動車道の交通量は依然減少傾向。 浜田自動車道の交通量の減少は、県西部地域の観光関連産業を中心に影響を及ぼしている。 安来道路が開通しているが、国道9号の渋滞が解消されていない。
	② 上記①(課題)が発生している原因	<ul style="list-style-type: none"> ETC割引の縮小による影響を引きずっているものと考えられる。 尾道松江線の開通により、時間短縮効果と料金的な割安感から県東部地域の観光客が増加する一方、県西部地域は減少していると考えられる。 高速料金の有料・無料(尾道松江線)の東西不公平感が地域にはある。 安来道路は自家用車利用が多く、大型車は国道9号に流れており渋滞の原因となっている。
	③ 上記②(原因)の解決・改善に向けた見直し等の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 島根ふるさとフェアへの参加、山陰道の開通情報等のPRにより、高速道路を使った誘客を図る。 県西部は山陰道の整備率が低く、浜田自動車道が高速道路ネットワークの半島のような状態であり、出雲部と石見部の東西の交通流動を促す取組を沿線市町と連携して行う。 特に県西部の高速道路について、NEXCO西日本、県(商工、土木、西部県民C)、沿線自治体で連携し、高速料金の企画割引の利用促進を図る。 大型車の一層の利用促進を図るため、東部・西部利用促進協議会の活動として、トラック業界等に一層の利用促進を働き掛ける。