

# 事務事業評価シート

評価実施年度：平成29年度

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

## 1. 事務事業の目的・概要

事務事業担当課長	高速道路推進課長 舟津修亮	電話番号	0852-22-6271
----------	---------------	------	--------------

事務事業の名称	山陰自動車道の建設促進事務
目的	(1) 対象 道路利用者 (2) 意図 早期に山陰自動車道を全線開通する
事業概要	(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：高速道路関連の道路・河川整備促進のため、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を促進するため、関係機関に対する協議に必要な、アクセス道路や周辺開発等の調査等を実施。 (4)高速道路PR活動：早期整備の必要性の理解のため、県民、道路利用者、マスコミに対し開通後効果や未整備による不利益等についてPRする。 その他（関係機関連絡調整、整備促進要望活動）

## 2. 成果参考指標

成果参考指標名等		年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31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	%
	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				
		達成率	100.0	100.0	-	-	-	
2	指標名 高速道路ICへの30分到達圏面積の割合	目標値		60.0	62.0	62.0	62.0	%
	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				
		達成率	-	100.0	-	-	-	

## 3. 事業費

	前年度実績	今年度計画
事業費(b) (千円)	34,733	32,372
うち一般財源 (千円)	15,963	31,532

## 4. 改善策の実施状況

前年度の課題を踏まえた改善策の実施状況	②改善策を実施した（実施予定、一部実施含む）
---------------------	------------------------

## 5. 評価時点での現状（客観的事実・データなどに基づいた現状）

<ul style="list-style-type: none"><li>・H28年度の福光・浅利道路が新規事業化により、安来～益田間は走行性の高いネットワークで繋がる目途が立った。（浅利～江津間の7.5kmは当面現道活用）</li><li>・島根県内の高速道路の供用率は72%（全国84%、中国地方85%）、山陰道の島根県内の供用率は59%</li><li>・供用年度が未公表の事業中区間の用地取得率：出雲湖陵道路・大田静間道路(98%)、湖陵多伎道路・静間仁摩道路・三隅益田道路(99%)</li><li>・埋蔵文化財の試掘調査については、対象箇所237箇所のうち、234か所が平成28年度までに完了。</li><li>・H29.8.22に開催された社会資本整備審議会道路分科会中国小委員会において、未事業化区間である、島根県内の「益田～萩間」の優先区間として、既に選定されている「小浜～万川間（約5km）」に加え、「須子～小浜間（約7km）」が追加選定された。</li><li>・山陰道に関連した市町の負担事業について、全38件中26件完了、残り12件。</li></ul>
---

## 6. 成果があったこと（改善されたこと）

<ul style="list-style-type: none"><li>・H28年12月に浜田三隅道路が全線開通したことにより、山陰道の供用率は59%となり、目標値を達成。</li><li>・H28年度に用地取得体制を強化したことにより、H28年度に新規事業化となった「福光・浅利道路」を除き用地買収率が98%以上となり、これらの区間の県としての用地買収支援は一定のめどがついた。</li><li>・「益田～萩間」の優先区間として、既に選定されている「小浜～万川間（約5km）」に加え、「須子～小浜間（約7km）」が追加選定されたことにより、県内区間はすべてが優先区間となり、事業化に向けての見通しが見えてきた。</li></ul>
--

## 7. まだ残っている課題（現状の何をどのように変更する必要があるのか）

<p>①困っている「状況」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・供用予定が公表された区間については開通に必要な所要額が配分されているが、全線開通のために必要な残事業費はかなりあり、国の予算配分が十分でない。</li><li>・島根県内の「益田～萩間」については、「須子～小浜間（約7km）」が追加選定されたことにより、すべての区間が優先区間となったが、新規事業化に向けての具体的なスケジュールが示されておらず、早期に手続きを国に進めてもらう必要がある。</li><li>・本線（山陰道）に関連した市町事業を円滑に進めなければ、事業進捗が上がらない。</li></ul>
<p>②困っている状況が発生している「原因」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・地方の高速道路の必要性について、中央への声がしっかりと届いていない。</li><li>・事業中区間については、開通時期が明示されていない区間があり、予算が集中化されていない状況。</li><li>・用地難航箇所があり、その区間については、円滑な埋蔵文化財調査、工事へとつなげられていない。</li><li>・益田～萩間については、県境部である上に、山口県側はまだ、優先区間が細切れに設定されており、ストック効果等を打ち出しにくい上に、県境区間をまたいだ選定であり、要望活動もしにくい。</li><li>・本線に関連した市町事業については、本来、沿線市町が財政状況に応じて計画的に実施すべきだが、本線の進捗に合わせた事業実施が求められている。</li></ul>
<p>③原因を解消するための「課題」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・従来の要望活動だけでなく、経済界も含め県内外から中央や山陽側に向けて、山陰道が山陰側のみならず、山陽側にも真に必要な道路であることを情報発信する必要がある。</li><li>・用地取得時期を明確にし、埋文調査を効率よく実施し、工事へ繋げていく必要がある。</li><li>・「福光・浅利道路」の用地買収が迅速に行えるよう用地取得の支援体制を検討する必要がある。</li><li>・益田～萩間については、早期に計画段階評価の手続きを終えて事業化できるよう、小委員会にて議論される政策課題に対して、国に協力して迅速に対応する必要がある。</li><li>・財政規模の小さい市では、短期間に集中した事業実施は困難であるため、財政負担を軽減する必要がある。</li></ul>

## 8. 今後の方向性（課題にどのような方向性で取り組むのかの考え方）

<ul style="list-style-type: none"><li>・埋蔵文化財調査については、国と県・市の調整会議を綿密に行い、円滑に現場着手ができるようさらなる綿密な調整を行う。</li><li>・各区間の開通目標年次を開示できるよう、国土交通省と県により、さらに綿密な工程会議を行っていくこととする。</li><li>・来年度以降用地買収に入る「福光・浅利道路」については、用地取得体制について国に強化を求めつつ、県と市の支援体制について検討を行う。</li><li>・益田～萩間については、早期計画段階評価評価を終えて、事業化に入れるよう、益田市や山口県側と連携し、国に強く働きかけていく。</li><li>・山陰道の必要性を訴えていくにあたっては、B/Cによる評価だけでなく、高速で繋がることにより期待される将来生ずるストック効果等を国に対して訴えていく必要がある。沿線自治体や経済団体、一般県民と一緒に、中央や山陽側に対しても戦略的に広報・要望活動を実施していく。</li><li>・市町への助成事業については、山陰道の整備促進を図るため今後も継続実施していく。</li></ul>
---