

事務事業評価シート

評価実施年度：平成30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	高速道路利用促進事務	
目的	(1) 対象	高速道路利用者
	(2) 意図	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。
事業概要	<p>平成30年1月に国が公表した「道路関係予算概要」において、「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み」との方針が示されたことを受け、ストック効果の発現に向けて以下の事業を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の高速道路の更なる利用促進を図り、高速道路の整備が地域の活性化に寄与することを訴えていく必要があり、高速道路の利用促進に向けた情報発信やPRを行い、未開通区間が残る山陰道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。 	

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	高速道路の利用台数(山陰自動車道で代表させる)	目標値		10,500.0	10,500.0	10,500.0	10,500.0	台/日
	式・定義	実績値/目標値	実績値	12,000.0	12,100.0	12,100.0			
	達成率		-	115.3	115.3	-	-	%	
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		4,000.0	4,000.0	4,000.0	4,000.0	台/日
	式・定義	実績値/目標値	実績値	3,980.0	3,900.0	3,870.0			
	達成率		-	97.5	96.8	-	-	%	

3. 事業費

	前年度実績	今年度計画
事業費(b)(千円)	3,648	3,320
うち一般財源(千円)	3,648	3,320

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)

- ・山陰自動車道の交通量は12,100台/日であり、昨年度と比べて横ばい。
- ・浜田自動車道の交通量は3,870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。

6. 成果があったこと(改善されたこと)

- ・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利用促進を図るための企画割引が一定の評価を得、H30年度も期間を拡大して継続実施となった。

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)

①困っている「状況」

- ・浜田自動車道の交通量については、平成23年度から年々減少傾向にあり、平成29年度は3,870台/日となった。
- ・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の減少傾向に歯止めがからない。
- ・浜田自動車道の交通量の減少は、観光客等交流人口の減少につながり、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困っている状況が発生している「原因」

- ・ETC割引の縮小による高速料金の割高感から、浜田自動車道の利用を敬遠していると考えられる。
- ・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12,000台/日となっているが、自家用車利用が多く、大型車は国道9号に流れており、国道9号の渋滞の原因となっている。

③原因を解消するための「課題」

- ・県西部の高速道路利用促進に向け、NEXCO西日本、県、沿線市等が一体となった更なる取り組みが必要。
- ・県西部は山陰道の整備率が低く、現状は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、観光等を通じて広域周遊を促すことで、高速道路の利用促進に繋げる工夫が必要。
- ・料金見直しから4年が経過し、その他の要因も含めた分析が必要。
- ・山陰道のストック効果として、物流機能強化を訴える必要があり、大型車の一層の利用促進が必要。
- ・大型車が高速道路を活用する施策を実施する必要がある。

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)

- ・広島で行われる「島根ふるさとフェア」、高速道路のSAブースや各種広報媒体を活用した山陰道の開通情報等の積極的なPRにより、高速道路を使った誘客を図る。
- ・尾道松江線の開通による山陽、四国地方の新たな利用者獲得を視野に、東部・西部高速道路利用促進協議会による利活用マップ作製や観光情報の提供等、より効果的なPRを実施する。
- ・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、高速料金の割引企画の充実と期間の拡大を図る。
- ・山陰道のストック効果を高めるため、島根・山口両県と沿線11市町で設立した山陰道沿線活性化協議会において、県西部および山口県北部地域における広域観光のニーズ分析を行い、高速道路の利活用に繋げる。
- ・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。