

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	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：早期整備の必要性への理解のため、県民、道路利用者、マスコミ等に対し開通後の効果や未整備による不利益等についてPR。 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	取組目標値						
	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			
		達成率	100.0	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	取組目標値						
	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			
		達成率	-	100.0	100.0	-	-	

3. 事業費

	前年度実績	今年度計画
事業費(b) (千円)	16,632	33,522
うち一般財源(千円)	16,521	33,522

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）

- ・H28年度の福光・浅利道路の新規事業化により、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）
- ・島根県内の高速道路の供用率は75%（全国86%、中国地方86%）、山陰道の島根県内の供用率は62%
- ・供用年度が未公表の事業中区間の用地取得率：福光浅利道路(0%)、出雲湖陵道路・湖陵多伎道路・大田静間道路・三隅益田道路(99%)・静間仁摩道路(100%)
- ・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、232箇所が平成29年度までに完了。
- ・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～田万川間（約5km）」に加え、「須子～小浜間（約7km）」が追加選定された。
- ・山陰道に関連した市町の負担事業について、全39件中30件完了、残り9件。

6. 成果があったこと（改善されたこと）

- ・H30年3月に朝山大田道路が開通したことにより、山陰道の供用率は62%となり、目標値を達成。
- ・H28年度まで用地取得体制を強化し、H29年度には収入手続きが進捗したことにより、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99%以上となった。
- ・「益田～萩間」の優先区間として、既に選定されている「小浜～田万川間（約5km）」に加え、H29年8月に「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。

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」

- ・今年度供用予定の多伎朝山道路を除き、事業中区間の開通時期が明示されていない。
- ・H28年度に事業化された福光浅利道路の事業進捗を軌道に乗せる必要がある。
- ・「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困っている状況が発生している「原因」

- ・H30当初予算では、中国地方の直轄道路関係事業費は前年並みが確保されたが、年々維持修繕費の占める割合が増加傾向であり、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。
- ・福光浅利道路の事業進捗の第一歩は円滑な事業用地の確保。
- ・「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求められている。

③原因を解消するための「課題」

- ・地方の高速道路の必要性について、中央や都市部への声をしっかりと届ける必要がある。
- ・福光・浅利道路の用地買収が迅速に行えるよう、用地取得体制を強化するとともに、用地取得時期を明確にし、埋文調査を効率よく実施する必要がある。
- ・「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る必要がある。
- ・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。

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）

- ・山陰道の必要性について、費用対効果だけでなく、山陰道が繋がることでもたらす多様なストック効果を中央や都市部に情報発信し、早期の開通時期の公表を促す。
- ・平成31年度から福光浅利道路の用地取得業務を受託できるよう、県土整備事務所、土地開発公社と協議を行い必要人員を確保するとともに、埋蔵文化財調査が円滑に現場着手できるよう、国と県・市の調整会議をより綿密に行う。
- ・益田～萩間については、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、広域観光の観点で検討を行い、「高速道路を活用した広域観光調査検討業務」等を通じて、広域観光周遊の促進等のストック効果を打ち出していく。
- ・市町への助成事業については、山陰道の円滑な整備促進を図るため、今後も継続実施していく。