

施策評価シート

幹事部局

土木部

施策の名称	Ⅲ-4-(1) 高速道路等の整備促進
施策の目的	高速道路を整備して全国的な幹線ネットワークと接続するなど、県内外の広域的な移動時間を短縮することで、全県的な活力と経済発展につなげます。
施策の現状 に対する評価	<p>①（高速道路等の整備促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 島根県内の高速道路の供用率は77%であり、全国の88%の供用率に比べると、未だ低い状況にある。特に山陰道の供用率は66%にとどまっており、令和3年度に「益田・田万川道路」が新規事業化され、県内の事業中区間は8区間となったものの、出雲市以西は開通区間と未開通区間が交互に存在しており、事業未着手の益田道路「久城～高津間」も含め、ミッシングリンク（高速道路ネットワークが途中で途切れている区間）となっている。 ・ 開通区間の沿線地域では、企業進出や観光客数の増加など、地域経済への波及効果が現れているものの、ミッシングリンクの存在により効果が限定的となっており、県全域に効果を広げていくためにも早期のミッシングリンク解消が課題である。 ・ 県内の高速道路の開通区間の約8割が暫定2車線であり、対面通行による安全性、時間信頼性の低下、大雪時の通行止めの長期化等の課題を抱えている。このうち、安来道路「米子西IC～安来IC間」の4車線化が令和3年度に事業化された。 <p>②（高速道路の利活用促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県及び沿線自治体で高速道路の整備状況や道の駅情報、沿線市町の観光情報等の情報発信やPRなどに取り組んだが、新型コロナのまん延による緊急事態宣言下の移動制限要請などの影響で、県内高速道路の通行台数は前年度比約8割と減少している。 <p>（前年度の評価後に見直した点）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 山陰道の開通前の段階から県東西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊活動を促す具体的な取組を沿線市町等と連携して行うため、山陰道沿線活性化プロジェクトを立ち上げた。
今後の取組 の方向性	<p>①（高速道路等の整備促進）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 産業振興や観光振興の基盤となる山陰道の早期整備は島根創生の実現に必要不可欠であり、全国的な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から、重点要望等を通じて山陰道の早期整備を国に要望する。 ・ 山陰道沿線活性化プロジェクトなどにより、開通前の段階から県東西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊活動を促す取組を行い、山陰道の早期整備の必要性を訴え整備予算の確保につなげる。また、ミッシングリンクの解消のため、益田道路「久城～高津間」の早期の事業化を国等に要望していく。 ・ 早期整備に不可欠な用地取得について県の支援体制を継続するとともに、地籍調査や用地取得、埋蔵文化財調査を円滑かつ計画的に進めるため、国、県、市で行う調整をより綿密に行う。 ・ 「高速道路における安全・安心基本計画」に位置づけられた4車線化優先整備区間について、安来道路「米子西IC～安来IC間」の着実な推進及びその他の県内優先整備区間の早期事業化と、当面の緊急対策としてワイヤロープの設置推進を国に要望する。 <p>②（高速道路の利活用促進）</p> <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、高速道路を利用した県内への誘客を図る。 ・ 山陰道沿線活性化プロジェクトによる東西交通流動を促す取組を行い、県内高速道路の利用促進を図る。また、NEXCO西日本が実施する高速料金の企画割引について、県、沿線自治体等で連携し利用促進を図る。

事務事業の一覧

施策の名称	Ⅲ-4-(1) 高速道路等の整備促進
-------	--------------------

	事務事業の名称	目的		前年度の 事業費 (千円)	今年度の 事業費 (千円)	所管課名
		誰(何)を対象として	どういう状態を目指すのか			
1	山陰自動車道の建設促進事務	・道路利用者	・早期に山陰自動車道を全線開通する	42,751	43,160	高速道路推進課
2	高速道路利用促進事務	・高速道路利用者	・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	2,690	2,590	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						

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課	高速道路推進課
-----	---------

事務事業の名称		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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どうい状態を目指すのか	・早期に山陰自動車道を全線開通する		42,751	43,160
			うち一般財源 (千円)	31,815	38,160
今年度の取組内容		・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 ・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 ・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のある道路・河川の改修費に対して助成 ・高速道路PR活動及び山陰道沿線活性化プロジェクト : 開通前の段階から県境を越えた周遊を促す取組を行い、山陰道の早期整備の必要性を訴える ・その他(関係機関連絡調整、整備促進要望活動)			
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと		・山陰道の開通効果をより大きなものとするために、昨年度立ち上げた山陰道沿線活性化プロジェクトにより、開通前の段階から県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊活動を促す具体的な取組を沿線市町等と連携して行い、山陰道の早期整備の必要性を訴えていく ・ミッシングリンク解消のため、一般道と自動車専用道路との混在による交通事故・渋滞などの課題が多く、また浸水による道路ネットワーク途絶の懸念がある益田道路「久城～高津間」について、早期の事業化を国等に要望していく			
1	上位の施策	Ⅲ-4-1(1) 高速道路等の整備促進	3	上位の施策	
2	上位の施策		4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	高速道路供用率(山陰道の供用延長÷山陰道の路線延長)【当該年度3月時点】	目標値		66.0	66.0	66.0	72.0	77.0	%	累計値
		実績値	66.0	66.0						
		達成率	—	100.0	—	—	—	—		
2		目標値							%	
		実績値								
		達成率	—	—	—	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・島根県内の高速道路の供用率は77%(全国88%、中国地方88%)、山陰道の島根県内の供用率は66% ※山陰道の路線延長見直しに伴い、実績値及び目標値を修正(県内高速道路78%→77%、山陰道67%→66%) ・出雲湖陵道路、湖陵多伎道路…令和6年度開通予定 ・大田静間道路、静間仁摩道路…令和5年度開通予定 ・三隅益田道路…令和7年度開通予定 ・福光浅利道路…用地進捗率 約87%、事業進捗率 約15%(R3.3時点) ・益田西道路…用地進捗率 約0%、事業進捗率 約1%(R3.3時点) ・益田田万川道路…令和3年度新規事業化 ・未着手区間…「浅利～江津間」、益田道路「久城～高津間」								

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・「小浜～田万川間」が「益田田万川道路」としてR3年度新規事業化された ・福光浅利道路の用地取得の促進を図るため、R元年度から浜田県土整備事務所に必要な人員を配置して国を支援しており、用地取得率は87%(R3.3月現在)となった ・益田西道路及び益田田万川道路以外の埋蔵文化財の試掘調査は、259箇所の全て完了(益田西道路及び益田田万川道路については今後調整) ・山陰道(益田西道路及び益田田万川道路以外)に関連した市町の周辺整備事業は、全31件中23件完了、残り8件(益田西道路及び益田田万川道路については今後調整)
課題分析	① 課題	・山陰道整備予算について所要額を確保していくこと ・「浅利～江津間」及び益田道路「久城～高津間」の2区間が未着手 ・福光浅利道路の用地取得が未了、また益田西道路の地籍調査が未了 ・福光浅利道路、益田西道路、益田田万川道路についての開通見通しが示されていない ・山陰道の建設に伴い市町が行う周辺整備事業の予算を確保していくこと
	② 原因	・高速道路整備予算が含まれる改築費は横這い傾向 ・「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することとして整理されている ・益田道路「久城～高津間」は、現在は県道久城インター線により久城ICと高津ICを繋いでいるものの、本線部分は未完成 ・相続手続未了等により用地取得に期間を要するケースが生じている ・埋蔵文化財調査は用地取得後の実施となるため、用地買収遅延に伴い埋蔵文化財調査も遅延 ・用地取得が完了しないと開通見通し公表は困難 ・本線工事の進捗及びタイミングに合わせた周辺整備事業の予算確保に市町は苦慮
	③ 方向性	・山陰道の開通効果をより大きなものとするために、昨年度立ち上げた山陰道沿線活性化プロジェクトにより、開通前の段階から県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊活動を促す具体的な取組を沿線市町等と連携して行い、山陰道の早期整備の必要性を訴え、山陰道整備の予算確保につなげる ・ミッシングリンク解消のため、一般道と自動車専用道路との混在による交通事故・渋滞などの課題が多く、また浸水による道路ネットワーク途絶の懸念がある益田道路「久城～高津間」について、早期の事業化を国等に要望していく ・地籍調査及び用地取得、埋蔵文化財調査を円滑かつ計画的に進めるため、国、県、市で行う調整をより綿密に行う ・財政規模の小さい市町では、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

1 事務事業の概要

担当課

高速道路推進課

事務事業の名称		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)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どういった状態を目指すのか	・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		2,690	2,590
			うち一般財源 (千円)	2,690	2,590
今年度の取組内容	・高速道路の利用台数の増加と交流の拡大を図るため、高速道路の整備状況や道の駅情報、沿線市町の観光情報等の情報発信やPRを行う ・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が不可欠であり、島根県東部および島根県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するとともに、連携して利用促進活動を行う				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・昨年度立ち上げた山陰道沿線活性化プロジェクト(高速道路建設促進事務)により、高速道路の利用促進にも繋がる取り組みを実施する				
1	上位の施策	Ⅲ-4-(1) 高速道路等の整備促進	3	上位の施策	
2	上位の施策		4	上位の施策	

2 KPI(重要業績評価指標)の状況

KPIの名称		年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	単位	計上分類
1	高速道路(山陰自動車道)の利用台数【当該年度4月～3月】	目標値		12,500.0	12,500.0	12,500.0	12,500.0	13,500.0	台	単年度値
		実績値	12,700.0	9,551.0						
		達成率	-	76.5	-	-	-	-		
2	高速道路(浜田自動車道)の利用台数【当該年度4月～3月】	目標値		4,000.0	4,000.0	4,000.0	4,000.0	4,000.0	台	単年度値
		実績値	3,770.0	2,874.0						
		達成率	-	71.9	-	-	-	-		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・令和2年度の高速道路利用台数は、前年度比で約8割弱にとどまっており、達成率としても同程度となった ・NEXCO西日本による料金割引等の企画が実施され、企画実施期間中に前年度比9割程度に持ち直す月もあったが、緊急事態宣言発令による不要不急の移動が制限されたこともあり、年間を通しては低調な結果となった ・令和3年度の企画割引の内容や実施時期は未定(6月時点)								

3 現状に対する評価

成果	「目的」の達成に向けた取組による改善状況	・前年度比で約8割弱にとどまっており、達成率としても同程度となった。コロナ禍の影響と考えられる ・一方で、NEXCO西日本は周遊割引企画の実施、県および沿線自治体も高速道路の整備状況や道の駅情報、沿線市町の観光情報等の情報発信やPRとして、道の駅旅案内への出稿、あんしんドライブマップ作製、県政広報テレビ番組での広報に取り組んだ ・島根県東部および島根県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するとともに、同協議会と連携して新たな利用促進策に係る国等への要望活動の実施や県内高速道路沿線ドライブマップ等の作製、配布を行い高速道路利用促進を図った
課題分析	① 課題	・「目的」達成のため(又は達成した状態を維持するために)に支障となっている点 ・観光、ビジネス、帰省などの交通量が減少していると考えられる ・島根ふるさとフェアほか各種イベントが中止となった
	② 原因	・上記①(課題)が発生している原因 ・コロナ禍の影響が大きいと考えられる ・県西部では、南北の浜田自動車道は開通しているものの東西の山陰道の整備率が低く、高速道路がネットワークとして十分に機能していない
	③ 方向性	・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、高速道路を利用した県内への誘客を図る ・NEXCO西日本、県、沿線自治体等で連携し、高速料金の企画割引の利用促進を図る ・山陰道の開通前から石見部と出雲部・山口県北部との東西交通流動を促す取組(山陰道沿線活性化プロジェクト)を沿線市町と連携して行う ・浜田自動車道、松江自動車道、中国自動車道、山陰道が一体となった高速道路ネットワークを構築するため、山陰道の早期整備を図る

