

施策評価シート

幹事部局

土木部

施策の名称	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理
施策の目的	道路の効率的・計画的な整備や維持管理により、県民の安心・安全、快適な日常生活や産業活動を確保します。
施策の現状 に対する評価	<p>①（幹線道路網・生活道路の整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和2年度は、高速道路と市町村中心部間や県内外の都市間をつなぐ骨格幹線道路の2工区、幹線道路・生活関連道路の27工区を供用開始したが、県内の国道・県道の2車線改良率は平成31年4月現在で69.5%と、全国平均77.4%を依然として下回っており、残っている狭隘な区間や線形の悪い区間の整備が課題である。 <p>②（道路施設の維持管理）</p> <ul style="list-style-type: none"> 定期点検が義務づけられている橋梁・トンネルについては、点検結果に基づき計画的に修繕工事を行っている。また、舗装や法面構造物などのその他の道路施設についても点検要領等を策定して計画的に点検・修繕を行っている。早期に措置を講ずべき健全性Ⅲ施設の修繕を令和5年度までに完了するよう、計画的に老朽化対策を進めていくことが課題である。 <p>（前年度の評価後に見直した点）</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路パトロールシステムを本格的に導入し、正確な情報を道路管理者とパトロール委託業者が迅速に共有することにより、道路の監視の強化を図った。
今後の取組 の方向性	<p>①（幹線道路網・生活道路の整備）</p> <ul style="list-style-type: none"> 骨格幹線道路について集中投資を行うとともに、幹線道路・生活関連道路の整備にあたっては、道路の目的や地域特性に応じて、既存施設の有効活用を基本とする1.5車線的改良をはじめ様々な整備手法を組み合わせることにより、効率的・効果的に事業を行い、整備の進捗を図る。 <p>※ 1.5車線的改良・・・地域の地形や道路の利用状況等を考慮し、待避所の設置、突角せん除などの改良や1車線・2車線を適度に組み合わせ、早期に通行の安全や一定の走行速度を確保できる道路改良の手法</p> <p>②（道路施設の維持管理）</p> <ul style="list-style-type: none"> ドローン点検やAI技術によるひび割れ抽出など新技術の導入や、補助制度の活用により、健全性Ⅲ施設の老朽化対策を令和5年度までに完了するよう対策を進めていく。 落石や路面の陥没等、道路の異常を道路利用者から通報してもらうための「道と川の相談ダイヤル」と「パトレポしまね」について、道路を利用する業界団体へのPR活動や道の駅にチラシを配架するなど情報発信を行い、利用者の増加を図る。

事務事業の一覧

施策の名称		Ⅶ-1-(1) 道路網の整備と維持管理				
	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	県代行市町村道路整備事業	市町村中心部から遠い集落に居住する住民	市町村中心部へのアクセス時間を短縮する。	115,498	200,263	道路維持課
2	道路維持修繕事業	道路利用者	道路を安全で快適に利用できる状態に維持する	7,341,731	10,893,738	道路維持課
3	道路愛護意識等啓発事務	道路利用者・地域住民	道路を大切に利用する心を育てる	27,649	30,123	道路維持課
4	骨格幹線道路整備事業	県民・道路利用者	高速道路と市町村中心部間や、県内外の都市間を、安全・快適に移動できる道路空間の形成	5,699,026	7,183,231	道路建設課
5	幹線道路・生活関連道路整備事業	県民・道路利用者	各地域と生活圏中心都市間や、一定規模以上の集落と骨格幹線道路・市町村中心部間を、安全・快適に移動できる道路空間の形成	11,886,237	15,841,112	道路建設課
6	街路整備事業	市街地の街路利用者	街路整備により、都市内移動を安全で快適にする。	1,972,264	3,672,679	都市計画課
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

道路維持課

事務事業の名称		県代行市町村道路整備事業			
目的	誰(何)を対象として	市町村中心部から遠い集落に居住する住民	事業費 (千円)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	市町村中心部へのアクセス時間を短縮する。		115,498	200,263
			うち一般財源 (千円)	3,282	5,335
今年度の取組内容	過疎地域自立促進特別措置法、山村振興法又は半島振興法に基づき、基幹的な市町村道の新設および改築を道路管理者である市町村に代わって県が行う県代行事業で整備することにより、市町村中心部から遠い集落に居住する県民の中心部へ通じる道路の供用を図る。				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	近傍の残土処理場の確保に加え、二方向からの工事施工を検討。				
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	県代行市町村道路整備事業の進捗率【当該年度3月時点】	目標値		75.0	81.0	87.0	93.0	100.0	%	累計値
		実績値	68.0	73.0						
		達成率	—	97.4	—	—	—	—		
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		進捗率(事業費ベース) H30年度までの事業費/全体事業費=1,497百万円/2,313百万円=65% R元年度までの事業費/全体事業費=1,565百万円/2,313百万円=68% R2年度までの事業費/全体事業費=1,688百万円/2,313百万円=73%								

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	R2年度末の事業進捗率は、73% 引き続き交付金事業の予算を確保し、着実な事業進捗を図る。
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)に支障となっている点
	② 原因	上記①(課題)が発生している原因
	③ 方向性	上記②(原因)の解決・改善に向けた見直し等の方向性
		計画区間全体を供用しなければ事業効果が発現せず、事業途中では県民に事業効果が見えにくいバイパス計画であるため、早期の供用が必要。 現在施工中の工区は大規模土工を伴うが、残土搬出ができる道路が限られることから、崎地区側一方向からの片押しによる施工となり、年間の施工量が限られる。 近傍の残土処理場の確保に加え二方向からの工事施工を検討し、早期供用に向けて取り組む。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

道路維持課

事務事業の名称		道路維持修繕事業			
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
	どういう状態を目指すのか	道路を安全で快適に利用できる状態に維持する		7,341,731	10,893,738
今年度の取組内容	道路を安全で快適に利用できる状態に保つために、以下の取り組みを継続して実施する ・橋梁等の道路施設の老朽化対策(1巡目点検で健全性Ⅲ施設を修繕)を、R5年度までに完了 ・道路/パトロールにより変状等を早期に発見し、適切な修繕を迅速に実施 ・安全で快適な道路空間を確保するために、除草その他の維持修繕を実施 ・「ハトレポしまね」「道と川の相談ダイヤル」の広報を実施				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	落石や路面の陥没等、道路の異常を道路利用者から通報してもらえるよう「ハトレポしまね」や「道と川の相談ダイヤル」の広報を行った。またR2年度に道路/パトロールシステムを導入し、正確な情報を道路管理者とパトロール委託業者とで、迅速に共有することで道路の監視強化を図った。				
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	健全度Ⅲとした橋梁の修繕率【当該年度3月時点】	目標値		45.0	61.0	76.0	100.0	100.0	%	累計値
		実績値	23.0	36.0						
		達成率	—	80.0	—	—	—	—		
2	道路管理瑕疵(穴ぼこ)による事故発生件数【当該年度4月～3月】	目標値		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	件	単年度値
		実績値	3.0	0.0						
		達成率	—	—	—	—	—	—		
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・道路法により、5年に1回の近接目視点検が義務付けられている橋梁やトンネルについては、点検結果に基づき計画的に修繕工事を行っている。また、その他の道路施設(舗装、法面構造物)についても、点検要領等を策定して計画的に点検・修繕を行っている。 ・道路の安全性に支障をきたす穴ぼこ等の異常を、速やかに発見し対処するために、路線(区間)の交通量に応じて週1～2回の頻度で道路/パトロールを実施している。【事故件数】H29年度 1件、H30年度 3件、R1年度 3件								

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	1. R2年度に創設されたメンテナンス補助金制度を最大限活用して、健全性Ⅲ施設をR5年度までに完了するよう対策を実施している [定期点検(R2年度)]橋梁553橋、トンネル32本、シェッド・シェルタ-20基 [修繕工事(R2年度)]橋梁38橋、トンネル9本、シェッド・シェルタ-2基 2. 舗装は、R2年7月に策定した舗装修繕計画に基づき、修繕を実施している [修繕工事(R2年度)]舗装26km [ハトレポしまねのダウンロード数(累計)] 2,894件(H29運用開始)、4,145件(H30)、4,773件(R1)、5,445件(R2)
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支障となっている点) 1. R5年度までに対策を完了させるためには、必要な予算(補助金)を確保する必要がある。 2. 道路/パトロール以外の方法で、穴ぼこを早期に発見するためには、道路の異常を、道路利用者から広く情報収集する必要があるが、「ハトレポしまね」の利用者数は伸び悩んでいる
	② 原因	上記①(課題)が発生している原因 1. 補助金制度を最大限活用するためには、「新技術の導入」や「新技術活用による費用縮減・事業の効率化」に関する数値目標を設定する必要があるが、新技術の導入並びに定量的な目標設定ができていない。 2. 「ハトレポしまね」や「道と川の相談ダイヤル」が、道路利用者に広く伝わっていない
	③ 方向性	上記②(原因)の解決・改善に向けた見直し等の方向性 1. R1～2年度に東北大学との共同研究により、新技術(ドローン点検・AI技術によるひび割れ抽出)の試行を行った。新技術の導入に向けた現場実証を行い、補助金の優先支援が得られるよう、数値目標を設定した個別施設計画に改訂する 2. 「ハトレポしまね」と「道と川の相談ダイヤル」の周知するために、道路利用が見込まれる団体へのPR活動や道の駅などヘチラシを配架する等情報発信を行い、利用者数(ダウンロード数)の増加を図る

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

道路維持課

事務事業の名称		道路愛護意識等啓発事務				
目的	誰(何)を対象として	道路利用者・地域住民	事業費 (千円)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額	
	どういう状態を目指すのか	道路を大切に利用する心を育てる		27,649	30,123	
			うち一般財源 (千円)	27,649	30,123	
今年度の取組内容		<ul style="list-style-type: none"> ・ハートフルしまね(道路部門)では、道路を安全かつ快適に利用できるよう、清掃や美化等のボランティア活動に意欲を持つ団体を認定し、協働していく。(保険加入、交付金等) ・道路愛護団体等表彰事務では、道路愛護意識の向上を図るため、道路愛護に貢献のあった個人及び団体を表彰する。 				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと						
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	ハートフルしまね(道路)登録団体の活動率【当該年度3月時点】	目標値		90.0	90.0	90.0	90.0	90.0	%	単年度値
		実績値	82.1	80.5						
		達成率	—	89.5	—	—	—	—		
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		<ul style="list-style-type: none"> ・登録団体数の増加。 ・登録団体数と実働団体数 H30年度： 660団体(対前年度+2)、うち実働594団体(90.0%) R元年度： 666団体(対前年度+6)、うち実働547団体(82.1%) R2年度： 673団体(対前年度+7)、うち実働542団体(80.5%) 								

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	<ul style="list-style-type: none"> ・登録団体数は着実に増加しており、制度PR等の取り組みの成果が現れている。 ・地域コミュニティの維持、企業の社会貢献等にも一役買っている。 	
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)に支障となっている点	<ul style="list-style-type: none"> ・登録団体数は増えている一方で、登録団体の活動率、実働団体数とも減少した。
	② 原因	上記①(課題)が発生している原因	<ul style="list-style-type: none"> ・構成員の高齢化。 ・制度が広く定着し、飽和状態に近づいている。 ・新型コロナウイルス感染症による活動控え。
	③ 方向性	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"> ・県政広報番組をはじめ様々な媒体を通じ、広く制度の周知を図り、新規登録を促進する。 ・優良団体に対する表彰についてもPRし、新規登録や活動継続の一助とする。 ・希望する団体には団体名入りの表示板を活動地域の沿道に設置し、制度の周知と活動のモチベーション向上につなげる。(約300団体分を設置済み。) ・新型コロナウイルス感染症対策として、活動に必要な材料費の中にマスクを含めた。 ・長期にわたって活動実績がない団体について状況確認し、すでに消滅している団体の抹消も行う。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

道路建設課

事務事業の名称		骨格幹線道路整備事業			
目的	誰(何)を対象として	県民・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
	どういう状態を目指すのか	高速道路と市町村中心部間や、県内外の都市間を、安全・快適に移動できる道路空間の形成		5,699,026	7,183,231
今年度の取組内容	高速道路整備によるストック効果を早期に全県に波及させるとともに、災害時や緊急時の輸送路として重要な役割を担う骨格幹線道路における、幅員狭小・線形不良区間等の未整備区間について、国庫補助事業や交付金事業、県単独の道路整備事業費を活用して2車線以上に整備する改良事業を推進する。 令和3年度は骨格幹線道路の供用2.1km延長することを目指す。				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	国に対し、必要な道路事業が着実に進められるよう、国庫補助事業や交付金などの予算を十分確保し、必要な事業が多く残された地方に重点配分されるよう要望を行った				
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	骨格幹線道路の改良率【当該年度3月時点】	目標値		96.0	96.0	97.0	97.0	97.0	%	累計値
		実績値	96.0	96.7						
		達成率	—	100.8	—	—	—	—		
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		・県内の国・県道の改良率は、全国平均77.4%に対し、69.5%(全国38番目)と大きく下回っている。(平成31年4月1日現在の数値)								

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	令和2年度は、下記工区が供用開始され、安全・快適に移動できる道路空間が新たに形成された。 (一)矢尾今市線 大塚工区 国道488号 長沢バイパス 上記2工区(骨格幹線道路)
課題分析	① 課題	・高速道路と市町村中心部間や県内外の都市間をつなぐ「骨格幹線道路」の整備が未完了であり、幅員狭小・線形不良区間がある。
	② 原因	・道路整備に必要な予算配分が出来るような、財源が確保出来ていない。
	③ 方向性	・国に対し、地域の実情に応じた予算が配分されるよう、より一層丁寧に状況を説明し、必要な予算が配分されるよう要望していく。 ・従来の「幹線道路」から真に優先整備すべき道路を「骨格幹線道路」として選択し、集中投資を行う。(新たな道路整備計画「島根の『つなぐ道プラン2020』」において公表済。)

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

道路建設課

事務事業の名称		幹線道路・生活関連道路整備事業			
目的	誰(何)を対象として	県民・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
	どういう状態を目指すのか	各地域と生活圏中心都市間や、一定規模以上の集落と骨格幹線道路・市町村中心部間を、安全・快適に移動できる道路空間の形成		11,886,237	15,841,112
			うち一般財源 (千円)	371,292	581,557
今年度の取組内容	地域の魅力・活力向上や小さな拠点づくりなど地域の課題解決に寄与する道路や、生活に密着する道路における、幅員狭小・線形不良区間等の未整備区間について、国庫補助事業や交付金事業、県単独の道路整備事業費を活用して2車線改良や1.5車線の改良による改良事業を推進する。 令和3年度は幹線道路・生活関連道路(優先整備区間)の供用を10.9km延長することを目指す。				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	国に対し、必要な道路事業が着実に進められるよう、国庫補助事業や交付金などの予算を十分確保し、必要な事業が多く残された地方に重点配分されるよう要望を行った				
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	幹線道路・生活関連道路(優先整備区間)の改良率【当該年度3月時点】	目標値		77.0	77.0	78.0	79.0	79.0	%	累計値
		実績値	77.0	77.9						
		達成率	—	101.2	—	—	—	—		
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		・県内の国・県道の改良率は、全国平均77.4%に対し、69.5%(全国38番目)と大きく下回っている。(平成31年4月1日現在の数値)								

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	令和2年度は、下記工区が供用開始され、安全・快適に移動できる道路空間が新たに形成された。 (一)大根島線 波入工区 (主)桜江金城線 市山2・3工区 (主)浜田八重可部線 後野工区 (一)青原停車場線 青原工区 など、27工区
課題分析	① 課題	・地域の魅力・活力向上や小さな拠点づくり等の地域課題解消に寄与、生活に密着する「幹線道路」、「生活関連道路」の整備が未完了であり、幅員狭小・線形不良区間がある。
	② 原因	・道路整備に必要な予算配分が出来るような、財源が確保出来ていない。
	③ 方向性	・国に対し、地域の実情に応じた予算が配分されるよう、より一層丁寧に状況を説明し、必要な予算が配分されるよう要望していく。 ・道路の目的や地域特性に応じ、既存施設の有効活用を基本に、1.5車線の改良をはじめ様々な整備手法を組み合わせることにより、効率的・効果的な道路整備に取り組む。

事務事業評価シート

1 事務事業の概要

担当課

都市計画課

事務事業の名称		街路整備事業			
目的	誰(何)を対象として	市街地の街路利用者	事業費 (千円)	昨年度の実績額	今年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	街路整備により、都市内移動を安全で快適にする。		1,972,264	3,672,679
今年度の取組内容	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の交通円滑化や地域間交流に資する、都市の骨格となる街路整備を進める。 安全で安心な歩行空間の確保のため、歩道整備を進める。 中心市街地の活性化に取り組む市町のまちづくりと連携した街路整備を進める。 歴史文化などの地域資源を生かした魅力あるまちづくりに資する街路整備を進める。 				
昨年度に行った評価を踏まえて見直したこと	<ul style="list-style-type: none"> 構想段階からの住民参加、説明会や広報活動を充実させる。 事業着手段階から、関係者との調整を充実させる。 用地先行取得制度を利用した機動的な用地確保に努める。 				
1	上位の施策	VII-1-(1) 道路網の整備と維持管理	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	街路整備率【当該年度3月時点】	目標値		74.6	74.6	74.7	74.8	75.1	%	累計値
		実績値	74.5	74.5						
		達成率	—	99.9	—	—	—	—		
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		<ul style="list-style-type: none"> R2街路整備率実績=74.5%(幹線街路延長:407.60km、整備済延長:303.641km) 元町人麿線の橋梁上部工や神門通り線(2工区)の宇迦橋架替工事に向けた仮橋設置など整備促進を図った。 県内の幹線街路については、未だ整備されていない計画延長が103.959kmある。(R3.3.31現在) 								

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	<ul style="list-style-type: none"> これまでの取り組みにより街路都決延長の7割が改良済みとなったことで、より多くの人々が安全で快適な都市内移動を享受できるようになった。 街路整備率については、揖屋馬潟線の完了年度が令和2年度から3年度にずれ込んだため目標を達成できなかった。 第32回全国街路事業コンクールにおいて城山北公園線の地域との連携・協働による街路整備が評価され会長賞を受賞した。
課題分析	① 課題	<ul style="list-style-type: none"> 工事に必要な用地の確保が円滑に進まない(新大橋、飯島線等)。 特に新大橋工区については仮橋着手に向けた用地の確保が喫緊の課題。 大規模橋梁施工時(新大橋、鍛冶橋、宇迦橋、ひとまる大橋、須子高架橋)における予算の確保。
	② 原因	<ul style="list-style-type: none"> 市街地の工事であるため、利害関係者が多く、多様な意見があるため、個々の調整に時間を要している。 街路事業は交付金の配分額の年変動が大きい。
	③ 方向性	<ul style="list-style-type: none"> 事業の早い段階から住民や関係者との連携・調整をおこない、事業の効率的な進捗を目指す。 丁寧な説明により事業の理解を求めるとともに必要に応じ土地収用制度を活用する。 交付金整備計画を道路・街路事業で同一化し、街路事業の進捗に応じた弾力的な予算運用を図る。