

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89%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%にとどまり、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、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。また、昨年の出雲市多伎町での災害による国道9号の通行止めの際には、山陰道が代替路として機能し、国道と高速道路とのダブルネットワーク効果を発揮した。しかし、これらの効果は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。有料の高速道路の4車線化は令和3年度から順次事業化されているが、国の「高速道路における安全・安心基本計画」に位置づけられた優先整備区間について未事業化区間が残っている。 <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、コロナ禍の影響で、県内高速道路の通行台数は前年度比では若干増加しているものの令和元年度比(コロナ禍前)では約8割弱にとどまっている。 <p>(前年度の評価後に見直した点)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線市町等と連携して行う山陰道沿線活性化プロジェクトにおいて、山陰道の開通を見据えた県東西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊等利活用の促進、及び開通済区間の利用促進につながる具体的な取組として、山陰道沿線スポットの魅力向上やスマホアプリによる情報発信などを行った。
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な不可欠であり、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。 ・ 引き続き開通を見据えた利活用を促す取組を行い、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や防災面の強化のため、未着手区間の早期の事業着手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構築するとともに、埋蔵文化財調査を円滑かつ計画的に進めるため、国、県及び市で行う調整をより綿密に行う。 ・ 暫定2車線区間の4車線化について、事業中区間の着実な推進及び「高速道路における安全・安心基本計画」に位置づけられた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長大橋、トンネル区間においても安全対策を推進するよう国に要望する。 <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PRIによる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。 ・ 浜田自動車道について、観光部局とも連携し、沿線市町及び国土交通省とともに観光振興による利用促進のための検討を行う。

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	29,159	25,653	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	2,590	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)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	・早期に山陰自動車道を全線開通する		29,159	25,653
			うち一般財源 (千円)	23,187	25,653
令和4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 ・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がある道路・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)				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・山陰道の整備効果が開通直後から最大限に発揮されるよう、沿線市町等と連携して取り組んでいる山陰道沿線活性化プロジェクト(開通を見据えた県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊等利活用を促す具体的な取り組み)をより一層進め、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、浸水による道路ネットワーク途絶の懸念があり、また、一般道と自動車専用道路との混在による交通事故・渋滞などの課題がある益田道路「久城～高津間」について、防災の側面から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) 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	66.0					
		達成率	—	100.0	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89%、中国地方88%)、山陰道の島根県内の供用率は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96%、事業進捗率 約27%(R4.3時点) ・益田西道路…用地進捗率 0%、事業進捗率 約3%(R4.3時点) ・益田田万川道路…用地進捗率 0%、事業進捗率 約1%(R4.3時点) ・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	・山陰道の整備予算は、中国地方整備局管内でも重点的に配分された(R4当初は約3割のシェア率)。 ・益田西道路の地籍調査は順調に進捗し、R4完了予定となっている。 ・埋蔵文化財調査にかかる国、県、市による調整会議を計7回実施。特に、事業着手間もない益田西道路及び益田田万川道路については、R3末までに踏査による第一回分布調査が完了。 ・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33件中23件完了、残り10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市町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。 ・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。 ・「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。 ・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。 ・用地取得が完了しないと開通見通し公表は困難。 ・市町は、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苦慮。
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	・山陰道の整備効果が開通直後から最大限に発揮されるよう、沿線市町等と連携して取り組んでいる山陰道沿線活性化プロジェクト(開通を見据えた県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊等利活用を促す具体的な取り組み)をより一層進めることで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、浸水による道路ネットワーク途絶の懸念があり、また、一般道と自動車専用道路との混在による交通事故・渋滞などの課題がある益田道路「久城～高津間」について、防災の側面から早期の事業化を国等に要望していく。 ・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。 ・令和5年度から始まる益田西道路の用地取得に向け、県の支援体制を構築する。 ・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)	令和3年度の実績額	令和4年度の当初予算額
	どういう状態を目指すのか	・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		2,590	2,590
			うち一般財源 (千円)	2,590	2,590
令和4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。 ・山陰道沿線活性化プロジェクトにおいて、島根県立大学のゼミと連携し、若者の視点を取り入れた山陰道沿線の魅力発信を強化する。				
令和3年度に行った評価を踏まえて見直したこと	・沿線市町等と連携して取り組んでいる山陰道沿線活性化プロジェクト(山陰道の開通を見据えた県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊等利活用を促す具体的な取り組み)(高速道路建設促進事務)をより一層進め、開通済みの高速道路の利用促進にも繋がる取り組みを実施する(島根県立大学ゼミとの連携によるコソシル山陰WESTの充実、マンホールスタンプラリー、山口県関係機関との連携)。				
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	9,977.0					
		達成率	—	76.5	79.9	—	—	—	%	
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	2,921.0					
		達成率	—	71.9	73.1	—	—	—	%	
KPIの他に参考とすべきデータや客観的事実		・令和3年度の高速道路利用台数は、令和元年度比(コロナ禍前)では約8割弱にとどまっている。 ・令和2年度比では若干増となったものの、依然としてコロナ禍の影響が生じていると思われる。 ・全国高速道路の交通量についても同様の傾向となっている。 ・コロナ禍を契機として、リモート会議の普及などライフスタイルの変化が見られるため、高速道路利用台数が戻らない可能性は否定できない。								

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	・事業者であるNEXCO西日本は西日本観光周遊ドライブパス(割引企画)やお国じまんカードラリー(広域観光連携キャンペーン)を実施した。 ・県においても、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(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)。 ・特に、道の駅旅案内については、当初1回の予定であったが、道の駅連絡会とのコラボにより2回出稿した。 ・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を実施した。 ・また同協議会では、県内高速道路沿線ドライブマップ等の作製、配布を行った。 ・島根ふるさとフェアは中止となり出展できなかったが、代替イベントとして道の駅「ごいせ仁摩」オープニングイベントに高速道路PRコーナーを出展した。
課題分析	① 課題	・大型車の交通量は極端な落ち込みは見られないが、一方で小型車の落ち込みが大きいことから、観光、帰省、ビジネス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り、対面でのPRの機会が得られなかった。
	② 原因	・交通量減少についてコロナ禍の影響が大きく、観光においては移動制限、帰省においては県外からの帰省自粛要請が行われたことが原因として考えられる。また、ビジネスの点ではリモート会議の普及による移動減少が考えられる。 ・対面でのPR活動だけでなく、コロナ禍のため、施策推進のための各種協議会活動や関係機関連携なども十分には行えなかった。 ・各種協議会活動や関係機関連携については、災害対応のための年度途中での担当者1名減に伴い、十分には行えなかった。
	③ 方向性	・県、沿線自治体等で連携し、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。 ・特に浜田自動車道については、観光部局とも連携し、沿線市町及び国土交通省とともに観光振興による利用促進のための検討を行う。 ・島根ふるさとフェアへの参加などの従来手法に加え、非対面を前提としたPR手法を導入し、山陰道の開通情報等のPRを引き続き行い、高速道路を利用した県内への誘客を図る。 ・沿線市町等と連携して取り組んでいる山陰道沿線活性化プロジェクト(山陰道の開通を見据えた県西部～山口県北部に至る県境を越えた周遊等利活用を促す具体的な取り組み)(高速道路建設促進事務)をより一層進め、開通済みの高速道路の利用促進にも繋がる取り組みを実施する。