

# 事後評価結果

## 定量的指標に関連する交付対象事業の効果の発現状況

本計画の各事業の整備により、本計画の定量的指標である「尾道松江線IC30分圏域拡大」、「貨物輸送量拡大」、「走行時間短縮」、「市町中心医療施設カバー圏域拡大」に対して、一定の効果をあげることができた。その結果、南北軸高速交通体系を形成する中国横断自動車道尾道松江線・瀬戸内しまなみ海道等の高規格幹線道路を活かした交通網の形成ができ、広域的な地域間の交流・連携を強化し、観光振興などによる沿岸地域の活性化を促進することができた。また、備後都市圏の都市機能の集積・強化を図り、周辺地域から福山市中心部へのアクセス性の向上、交通結節点の改善や交通の円滑化、物流の効率化により、都市圏の拠点性を強化するとともに、中山間地域におけるライフラインの強化など「安全」「安心」に向けた生活環境整備を行うことができた。中核市である福山市の「事故の減少」については、人対車の事故発生件数は増加したものの、全体事故発生件数を減少することができ、交通の円滑化や安全性確保を促進し、快適で安心な地域づくりを支援することができた。

## 定量的指標の達成状況

### 指標①尾道松江線IC30分圏域拡大

最終目標値	14,000人増加	目標値と実績値に差が出た要因	
最終実績値	14,000人増加		

### 指標②貨物輸送量拡大

最終目標値	10%増	目標値と実績値に差が出た要因	
最終実績値	11%増		

### 指標③走行時間短縮

最終目標値	100億円/年縮減	目標値と実績値に差が出た要因	一部事業箇所において、地元との交渉などにより事業調整が必要となり、事業が完了できず、目標値の達成ができなかった。
最終実績値	88億円/年縮減		

### 指標④市町中心医療施設カバー圏域拡大

最終目標値	13,000人増加	目標値と実績値に差が出た要因	
最終実績値	13,000人増加		

### 指標⑤事故の減少

最終目標値	9%減	目標値と実績値に差が出た要因	本計画の目標である福山市の人対車の事故の減少については、目標値の達成はできなかったが、福山市全体の事故発生件数は11.3%減少、車両相互事故は11.8%減少、車両単独事故件数は37.2%減少といずれも減少した。よって、福山市の交通事故の減少といった目的に対しては、一定の効果があったと考えられる。今後も、交通管理者と協力をし、交通事故の減少に取り組んでいきたい。
最終実績値	17%増		

## 特記事項（今後の方針等）

H26年度末の尾道松江線の全線開通により、広島県の道路網の骨格となる井桁状の高速道路ネットワークが完成するが、都市部の渋滞や、市町村合併に伴う中心地へのアクセスなど、克服すべき課題も多い。本県が直面する課題に対応するため、広島県では、平成23年度から平成27年度までの道路事業の総合的なマネジメント計画として「広島県道路整備計画2011」を策定し、それに基づき道路事業を推進している。本社会資本総合整備計画完了後も、「広島県道路整備計画2011」において、「広域交通ネットワークの確立」、「集客・交流機能の強化」、「災害に強い道路ネットワークの構築」、「安心できる道路空間の形成」、「地域の自立や活力を支える道路の整備」、「道路機能の有効活用」を6つの施策の柱として、選択と集中を徹底し、着実な道路整備を推進していく。