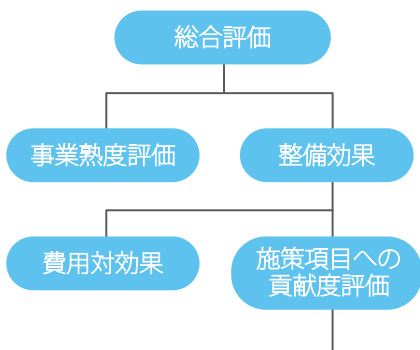


4 総合評価の実施

早期の整備効果発現に向けて「選択と集中」を徹底するため、全ての事業箇所を対象に、「事業進捗に応じた事業熟度」や「費用対効果（B/C）」、「整備計画の基本方針に基づいた「施策項目への貢献度」の3項目による客観的な総合評価を実施し、整備の優先順位を明確にした上で、優先度の高い箇所から順に整備を進めます。

道路・街路事業における評価手法



○事業箇所ごとに評価点を付け、評価点の高い順に整備の優先度が高くなっています。
○評価項目間の重みについては、県政世論調査結果等を踏まえて設定しています。

事業熟度評価とは

これまでのどの程度、事業が進捗（工事中、用地買収など）しているかを評価しています。

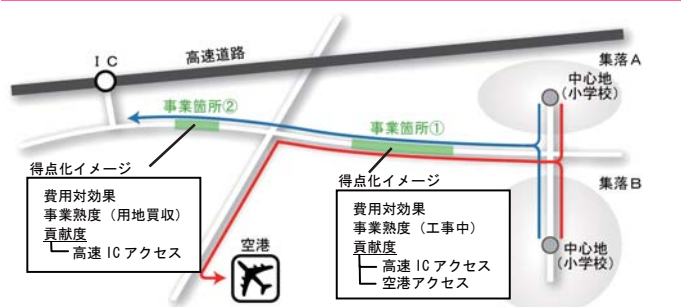
費用対効果とは

当該区間整備の費用対効果（B/C）を評価しています。

施策項目への貢献度評価の評価指標

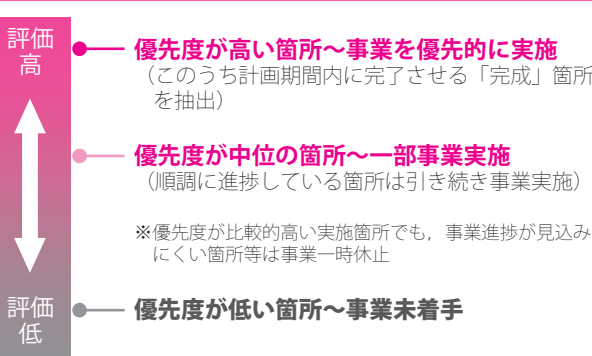
NO	施策項目	評価指標	備考
①	広域的な交流・連携基盤の構築	県内80分交通圏	各市町から広島市へ80分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		広島空港40分交通圏	各市区町から広島空港へ40分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		新幹線駅15・40分交通圏	新幹線駅所在都市では新幹線駅へ15分程度、その他の市区町から新幹線駅へ40分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		高速道路IC20分交通圏	各市区町から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
②	物流機能の強化	物流拠点～高速ICへの連絡強化	物流拠点から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		産業団地～高速ICへの連絡強化	産業団地から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
③	集客・交流機能の強化	主要観光地～高速ICへの連絡強化	主要観光地から高速ICへ20分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		観光ルートの時間短縮効果	観光ルートの時間短縮に貢献する区間を評価
④	災害に強い道路ネットワークの構築	緊急輸送道路	緊急輸送道路に該当する路線を評価
		異常気象時通行規制区間	異常気象時通行規制区間に該当する路線を評価
⑤	安心できる道路空間の形成	事故危険箇所の解消	事故危険箇所に対応する区間を評価
⑥	都市を支える道路の整備	通学路の歩道整備	通学路に指定されている区間を評価
		主要渋滞ポイントの解消	主要渋滞ポイントの緩和に資する区間を評価
⑦	中山間地域を支える道路の整備	容量超過交通量（H17センサス）	混雑箇所の緩和に資する区間を評価
		新市町中心地への30分交通圏	旧市町村から新市町中心地へ30分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
⑧	合併後のまちづくりを支える道路の整備	バス路線の1車線区間	バス路線のうち現況が1車線の区間を評価
		新市町中心地への30分交通圏	旧市町村から新市町中心地へ30分程度で到達するよう、時間短縮に貢献する区間を評価
		合併建設計画路線	合併建設計画に該当する路線を評価
		生活交通路線の整備	生活のために必要なバス路線に該当する区間を評価

事業箇所毎の優先順位（得点化）イメージ



施策項目への貢献度評価において、事業箇所①は空港へのアクセスと高速ICへのアクセスについて評価し、事業箇所②では高速ICへのアクセスで評価しています。

総合評価結果による事業実施箇所の選定



●道路整備調整会議の開催

整備計画の策定にあたり、関係市町と県関係機関で構成する道路整備調整会議を各建設事務所（支所）で開催し、地域づくりの総合的な担い手である市町の意見をお聞きしました。主な意見は次のとおりです。

- ・市町のまちづくりの計画（総合計画、関係事業計画）と連携した道路整備
- ・中山間地域の振興という、地域特有の事情をとらえた道路整備
- ・国直轄事業の整備推進
- ・合併関連道路（合併建設計画、合併支援道路）の整備推進
- ・十分な整備事業費の確保
- ・次期整備計画に向けた事業実施環境の整備



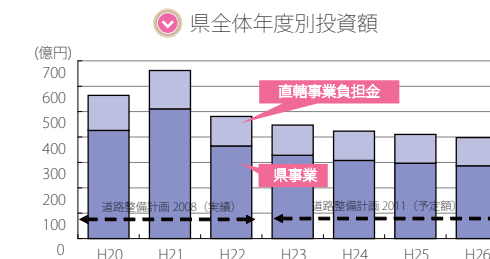
5 投資予定額

投資予定額は、平成22年12月に策定された「中期財政健全化計画」を前提として「社会資本未来プラン」のプライオリティーに基づき設定しており、国直轄事業負担金を合わせて計画期間の4年間で概ね1,650億円です。

単位：億円

区分	今回計画（H23～H26）
県事業	1,220
国直轄事業負担金	430
道路事業計	1,650

※プライオリティーとは、社会資本未来プランにおいて、道路、河川、港湾といった事業間の優先順位を試行的に設定したものです。
※投資額は、社会状況等により変動することがあります。



6 事業実施箇所（実施計画）

各事業箇所で行った総合評価結果に基づき、計画期間において事業を実施する箇所を選定しました。

事業評価により厳選した箇所数

区分	完成	継続	合計	
改築系	道路	79	111	190
	街路	8	9	17
	交通安全	37	36	73
	小計	124	156	280
補修系	橋梁補修	71	0	71
	災害防除	12	7	19
	小計	83	7	90
合計	207	163	370	

「完成」：計画期間内に完了、「継続」：事業実施

事務所別箇所数

事務所	実施計画（H23～H26）箇所数		
	完成	継続	合計
西部建設事務所	19	18	37
西部建設事務所呉支所	14	16	30
西部建設事務所廿日市支所	18	12	30
西部建設事務所安芸太田支所	27	10	37
西部建設事務所東広島支所	27	24	51
東部建設事務所	33	30	63
東部建設事務所三原支所	30	26	56
北部建設事務所	18	11	29
北部建設事務所庄原支所	21	16	37
合計	207	163	370

7 施策別投資予定額

実施計画に基づく施策別の投資予定額は次のとおりです。

- ・国直轄事業を中心に、「広域交通ネットワークの確立」を重点的に進めるとともに、「集客・交流機能の強化」という新たなテーマにも重点的に対応します。
- ・また、「災害に強い道路ネットワークの構築」という社会的ニーズに対する取り組みを推進しつつ、「地域の自立や活力を支える道路の整備」を引き続き進めます。

I ひと・まちを「つなぐ」みち	II 暮らしを「守る」みち	III 地域を「支える」みち	IV 今あるみちを「活かす」
i 広域交通ネットワークの確立 640億円	iii 災害に強い道路ネットワークの構築 800億円	v 地域の自立や活力を支える道路の整備 980億円	vi 既存道路の有効活用 340億円
ii 集客・交流機能の強化 610億円	iv 安心できる道路空間の形成 530億円		

※金額は国直轄事業負担金を含み、関連する事業を重複して集計しています。

●道路再生改良事業 ～今ある道路を活かした道づくり～

新設と維持修繕の中間的な位置付けである「再生改良」という考え方を導入し、当面の交通課題が解消できる程度の局所的な改良等により、早期に事業効果が期待されます。

① 法起こし・法切による幅員確保のイメージ

② 右折レーンの新設（延伸）の設置イメージ

再生改良（待避所設置）事例