

社会資本総合整備計画（活力創出基盤整備） 事後評価書

平成27年3月19日

計画の名称	11 市内渋滞箇所減少のための道路整備																							
計画の期間	平成21年度～平成25年度（5年間）					交付対象	裾野市																	
計画の目標	市北部地域に集中する企業への通勤車両が生み出す市内全域の渋滞を減少させ、道路整備と併せ、企業バスの運行関連施設整備により快適な道路環境を目指す。																							
計画の成果目標（定量的指標）	・市南部から北部に向かう主要な5ルートの通勤時間帯（7時から9時を30分ごとに走行）の平均旅行速度20km/h以下の割合を36%（H20）から25%（H25）に減少させる。																							
定量的指標の定義及び算定式	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="3">定量的指標の現況値及び目標値</th> <th rowspan="2">備考</th> </tr> <tr> <th>当初現況値 (H21当初)</th> <th>中間目標値</th> <th>最終目標値 (H26末)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 実地走行調査により市南部から北部に向かう主要5ルートを7時から9時を30分ごとに走行時間を測定し、平均速度20km/h以下の時間帯の占める割合を算出する。 (20km/h以下の割合) = (現地走行調査による平均速度時間20km/h以下の時間帯数) / (全調査時間帯数) </td> <td>36%</td> <td>-</td> <td>25%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>												定量的指標の現況値及び目標値			備考	当初現況値 (H21当初)	中間目標値	最終目標値 (H26末)	実地走行調査により市南部から北部に向かう主要5ルートを7時から9時を30分ごとに走行時間を測定し、平均速度20km/h以下の時間帯の占める割合を算出する。 (20km/h以下の割合) = (現地走行調査による平均速度時間20km/h以下の時間帯数) / (全調査時間帯数)	36%	-	25%	
	定量的指標の現況値及び目標値			備考																				
	当初現況値 (H21当初)	中間目標値	最終目標値 (H26末)																					
実地走行調査により市南部から北部に向かう主要5ルートを7時から9時を30分ごとに走行時間を測定し、平均速度20km/h以下の時間帯の占める割合を算出する。 (20km/h以下の割合) = (現地走行調査による平均速度時間20km/h以下の時間帯数) / (全調査時間帯数)	36%	-	25%																					
全体事業費	合計 (A+B+C)	7,113百万円	A	7,041百万円	B	0百万円	C	72百万円	効果促進事業費の割合 C / (A+B+C)	1.0%														
事後評価（中間評価）																								
事後評価（中間評価）の実施体制、実施時期																								
事後評価（中間評価）の実施体制						事後評価（中間評価）の実施時期																		
						平成26年度（整備計画最終年度の翌年度）																		
裾野市事業評価監視委員会設置要綱(平成27年裾野市告示第16号)に基づき、学識経験者を含めた評価委員会を開催。						公表の方法																		
						裾野市ホームページに掲載																		
1. 交付対象事業の進捗状況																								
交付対象事業																								
A1 道路事業																								
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	道路種別	省略工種	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市町村名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	備考							
											H21	H22	H23	H24	H25									
11-A1	道路	一般	裾野市	直接		市町村道	改築	(1)市道1-23号線	現道拡幅L=0.3km	裾野市						817								
11-A2	道路	一般	裾野市	直接		市町村道	改築	(2)市道2-18号線	バイパスL=0.8km	裾野市						421								
11-A4	道路	一般	裾野市	直接		市町村道	改築	(1)市道1-15号線	現道拡幅L=0.7km	裾野市						436								
11-A5	街路	一般	裾野市	直接		S街路	改築	(都)平松深良線	バイパスL=0.3km	裾野市						1,161								
11-A6	街路	一般	裾野市	直接		区画	改築	裾野駅西地区((都)平松新道線外)	区画整理 A=17.6ha	裾野市						4,200								
11-A9	道路	一般	裾野市	直接		市町村道	改築	(1)市道1-26号線	現道拡幅L=0.19km	裾野市						6								
小計（道路事業）											7,041													
A2 港湾事業																								
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	港湾種別	省略工種	要素となる事業名	事業内容 (延長・面積・水深等)	港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	備考							
											H21	H22	H23	H24	H25									
小計（港湾事業）																								
合計																								
B 関連社会資本整備事業																								
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	省略工種	要素となる事業名	事業内容 (延長・面積等)	市町村名 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 (百万円)	備考								
										H21	H22	H23	H24	H25										
合計																								
番号	一体的に実施することにより期待される効果										備考													

C 効果促進事業																	
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	省略工種	要素となる事業名	事業内容	市町村名 港湾・地区名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	備考	
										H21	H22	H23	H24	H25			
11-C1	計画調査	一般	裾野市	直接		調査	交通実態調査	（国）246号線外4路線の交通実態調査	裾野市							4	
11-C2	施設整備	一般	裾野市	直接		用地買収	岩波地区バス転回広場整備事業	企業バス回転広場の整備（A=1,060㎡）	裾野市							58	
11-C3	調査・計画	一般	裾野市	直接		計画	長寿命化修繕計画	計画策定	裾野市							10	
										合計					72		

番号	一体的に実施することにより期待される効果	備考
11-C1	当計画の効率的・効果的な展開を図ることを目的として、評価を行うため。	
11-C2	企業送迎バスの転回広場を設置することにより、主要路線でのバスの乗降を無くすと共に、運行経路を短縮させることにより渋滞箇所への進入量を減少させる。	
11-C3	橋梁の長寿命化修繕計画を策定することにより、橋梁の長寿命化並びに橋梁の修繕及び架替えに係る費用の削減を図りつつ、地域の道路網の安全性・信頼性を確保する。	

交付対象事業については、できるだけ個別路線ごとに記載すること。

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<p>・対象事業のうち市道1-23号線、市道2-18号線等の一部が供用開始し、さらに平成20年12月に佐野茶畑線が平成24年に県道三島裾野線がそれぞれ開通したことにより交通が分散した結果、交通の流れもスムーズとなり、渋滞の発生頻度が従前より低くなった。また、JR御殿場線岩波駅近くに企業送迎バス用の転回広場を整備することにより、主要路線でのバスの乗降がなくなり、通過交通の渋滞頻度が低下した。</p>				
定量的指標の達成状況	指標 市南部から北部に向かう主要な5ルートの通勤時間帯（7時から9時を30分ごとに走行）の平均旅行速度20km/h以下の割合	最終目標値	25%	目標値と実績値に差が出た要因	市道1-23号線及び市道2-18号線の部分供用等、要素事業は着実に進捗しているが、リーマンショック以降の財政状況の悪化により、公共事業費が圧縮され予算確保が厳しい状況となっている。そのため、事業が当初計画通り進まない状況が続いており、完成が遅れている路線もある。結果として、整備計画上の路線が全て完成していないことが目標値と実績値に差が出た要因だと想定される。しかし、財政状況の悪化に伴う事業進捗の遅れが発生している中で、費用対効果の高い箇所に集中投資したことにより、目標値に対して8割という高い達成率を実現することができた。
	最終実績値	29%			
	最終目標値		目標値と実績値に差が出た要因		
	最終実績値				
	最終目標値		目標値と実績値に差が出た要因		
	最終実績値				
定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況 （必要に応じて記述）	<p>・市道1-23号線、市道2-18号線等の一部供用、裾野駅西地区（（都）平松新道線外）の区画道路整備により、裾野駅周辺の新たな道路整備が進み、新規店舗の出店等地域の活性化に寄与している。また、JR御殿場線岩波駅の近くに企業送迎バス用の転回広場を整備したことで、従前は狭い駅前広場にてバスの乗車、通学する高校生の送迎車両及びタクシーなどが入り混じる危険な状況であったが、送迎バスのみならず通学する高校生の送迎車両の転回広場利用も促され、利用者全体の安全確保が図られた。</p>				

3. 特記事項（今後の方針等）

平成21年度から平成25年度までの5年間で工区が全て供用開始となった路線はなく、市道1-23号線及び市道2-18号線の一部が供用開始されたのみとなっている。供用開始された箇所については、どちらも幅員が広く快適な交通空間が提供されており、整備計画上の路線が完成することで新たな道路ネットワークが構築され、交通の分散が可能となる。また、う回路を求めて生活道路への進入もなくなり、地域住民の安全も図ることが可能となる。そのため、早期の整備が地元からも要望されているが、今後も財政状況の急速な回復は見込めないため、限られた予算を有効に使うべく、道路整備プログラムで短期整備路線に位置づけられている路線へ予算を重点的に配分し、より迅速に且つ効果の見込める計画的な道路ネットワークを構築する。また、都市計画道路のような幅員の広い道路は延焼防火帯及び緊急輸送路にもなりうるので、市街地の防災機能を高めるためにも、早期の整備を推進する。