

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和04年07月05日

計画の名称	市内渋滞箇所減少のための道路整備											
計画の期間	平成26年度 ~ 平成30年度 (5年間)										重点配分対象の該当	
交付対象	福野市											
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快適な道路環境を目指す。											
全体事業費(百万円)	合計(A+B+C+D)	1,521	A	1,521	B	0	C	0	D	0	効果促進事業費の割合C/(A+B+C+D)	0 %

番号	計画の成果目標(定量的指標)			
	定量的指標の定義及び算定式	定量的指標の現況値及び目標値		
		当初現況値	中間目標値	最終目標値
		H26当初	H28末	H30末
1	市南部から北部に向かう主要な5ルートの通勤時間帯(朝7時から9時、夕16時30分から18時30分の間を30分ごとに走行)の平均旅行速度20km/h以下の割合を29%(H26当初)から22%(H30末)に減少させる。 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、北部から南部へ向かう同ルートを16時30分から18時30分を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即時時間20km/h以下の時間帯数) / (全調査時間帯数)	29%	28%	22%

備考等	個別施設計画を含む	-	国土強靱化を含む	-	定住自立圏を含む	-	連携中枢都市圏を含む	-	流域水循環計画を含む	-	地域再生計画を含む	-
-----	-----------	---	----------	---	----------	---	------------	---	------------	---	-----------	---

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
												H26	H27	H28	H29	H30			
一体的に実施することにより期待される効果																			
備考																			
道路事業	A01-001	道路	一般	裾野市	直接	裾野市	市町村道	改築	(2)市道2-18号線(第1工区)	バイパスL=0.8km	裾野市						271	-	
	A01-002	街路	一般	裾野市	直接	裾野市	S街路	改築	(都)平松深良線(公文名工区)	バイパスL=0.3km	裾野市						262	-	
	A01-003	街路	一般	裾野市	直接	裾野市	区画	改築	裾野駅西地区((都)平松深良線外)	区画整理A=17.6ha	裾野市						234	-	
	A01-004	道路	一般	裾野市	直接	裾野市	市町村道	改築	(1)市道1-26号線	現道拡幅L=0.19km	裾野市						230	-	
	A01-005	道路	一般	裾野市	直接	裾野市	市町村道	改築	(2)市道2-18号線(第2工区)	バイパスL=0.74km	裾野市						20	-	
	A01-006	街路	一般	裾野市	直接	裾野市	S街路	改築	(都)平松深良線(滝頭工区)	バイパスL=0.2km	裾野市						504	-	

A 基幹事業

基幹事業(大)	番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	種別1	種別2	要素となる事業名 (事業箇所)	事業内容 (延長・面積等)	市区町村名/ 港湾・地区名	事業実施期間(年度)					全体事業費 (百万円)	費用 便益比	個別施設計画 策定状況
												H26	H27	H28	H29	H30			
一体的に実施することにより期待される効果																			
備考																			
道路事業	A01-007	街路	一般	裾野市	直接	裾野市	S街路	改築	(都)平松深良線(稲荷工区)	バイパスL=0.25km	裾野市						0	-	
											小計						1,521		
											合計						1,521		

事後評価

事後評価の実施体制、実施時期	
事後評価の実施体制	事後評価の実施時期
令和元年度裾野市事業評価監視委員会(学識経験者2名を含む4名の委員)により評価	令和2年1月10日
	公表の方法
	裾野市ホームページ
事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	<ul style="list-style-type: none"> ・朝 ルート2～5の朝8:00以降に一部で渋滞の改善が見られた。 ・夕 各ルートの一部で渋滞の改善が見られた。大きな改善箇所は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> ・国道246号 千福交差点～五竜の滝西(千福南)交差点間(夕方 下り) ・富士裾野線 富一小東交差点～御宿平山西交差点間(夕方 下り)
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)	平松深良線の整備が進み、周辺地域に都市計画道路整備の取り組みが認識され、関心が高まり始めた。
特記事項(今後の方針等)	
<ul style="list-style-type: none"> ・供用開始された箇所は、幅員が広く快適な交通空間が提供されている。 ・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。 ・生活道路への迂回進入もなくなり、地域住民の安全も図ることが可能となる。 ・都市計画道路整備プログラムの短期整備路線へ予算を重点的に配分する。 ・迅速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。 	

目標値の達成状況		
番号	指標（略称）	
	目標値 / 実績値	目標値と実績値に差が出た要因
1	最終目標値	22%
	最終実績値	41%
		朝8：00以前の渋滞状況が全体的に悪化しており、調査対象地域の企業の車利用の通勤者数や出勤時刻等の変化があったのではないかと考えられる。当初計画のうち、市道2-18号線、市道1-26号線の一部が供用開始した状況であり、当初計画のとおりにより事業が進捗していないためと考えられる。