

(様式)

社会資本総合整備計画 事後評価書

平成30年11月22日

計画の名称	71 菊川市における地域間の一体性を図るアクセス強化と、道路環境整備によるにぎわいのあるまちづくり																				
計画の期間	平成26年度～平成30年度（5年間）					交付対象	菊川市														
計画の目標																					
菊川市と周辺市町を結ぶ主要幹線道路の整備により地域の一体性、安心・安全、交流促進を図り、公共施設等を連絡するアクセス改善のための道路環境整備を図りにぎわいのあるまちづくりに取り組む。																					
計画の成果目標（定量的指標）																					
・ 幹線道路までの未改良区間を改良することにより、短縮された時間の総和から算出した走行時間短縮率																					
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							備考										
① 実施走行調査により、道路整備に伴う移動時間の短縮時間を計測し、移動時間短縮率を算定する。 （走行時間短縮率）＝（短縮された走行時間）／（整備前の総走行時間）× 100				当初現況値 （H26当初）		中間目標値 （H28末）		最終目標値 （H30末）													
				0.00%		－		6.00%													
全体事業費		合計 （A＋B＋C）		448百万円		A		448百万円		B		0百万円		C		0百万円		効果促進事業費の割合 C／（A＋B＋C）		0.0%	
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										
評価の透明性、客観性、公正さを確保するため、国からの指導に基づき、学識経験者を入れた評価委員会を1回開催し、これにより取りまとめた原案をもとに、市民への公表を行う。											平成30年度										
											公表の方法										
											評価完了後、市のホームページに掲載予定										
1. 交付対象事業の進捗状況																					
交付対象事業																					
A1 地方道路整備事業																					
番号	事業種別	地域種別	交付対象	直接間接	事業者	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				
71-A1	道路	一般	菊川市	直接		市町村道	改築	（他）赤土高橋線	バイパス L＝1.1km	菊川市	H26	H27	H28	H29	H30	222					
71-A2	道路	一般	菊川市	直接		市町村道	改築	（1）嶺田川上線	現道拡幅 L＝0.186km	菊川市						38					
71-A3	道路	一般	菊川市	直接		市町村道	改築	（1）大須賀金谷線	現道拡幅 L＝1.35km	菊川市						188					
小計（道路事業）																448					
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	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	備考					
										H26	H27	H28	H29	H30							
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				

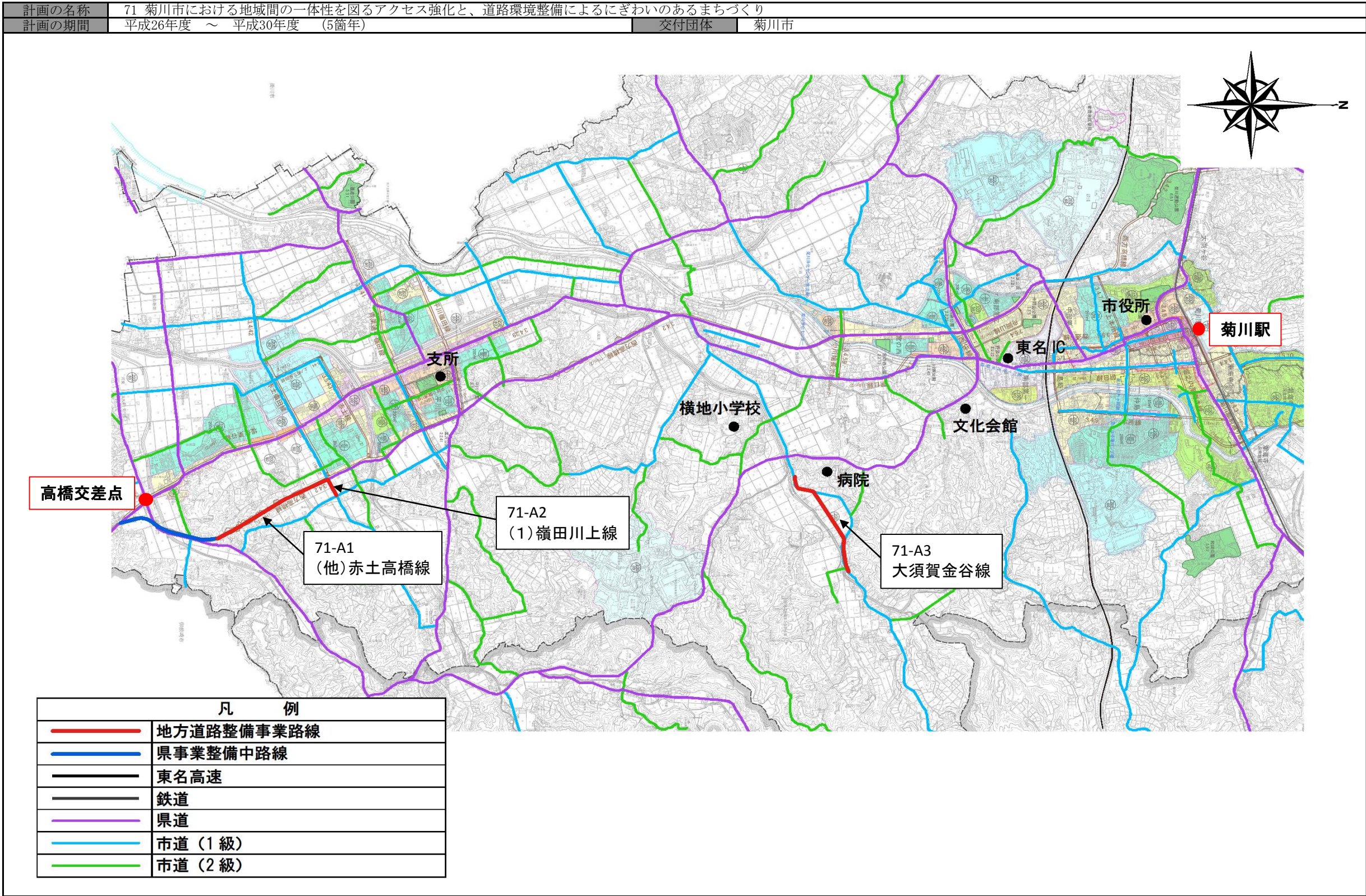
C 効果促進事業																
番号	事業 種別	地域 種別	交付 対象	直接 間接	事業者	省略 工種	要素となる事業名	事業内容	市町村名	事業実施期間（年度）					全体事業費 （百万円）	備考
										H26	H27	H28	H29	H30		
合計																
番号	一体的に実施することにより期待される効果															備考

※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。

[illegible]

2. 事業効果の発現状況、目標値の達成状況					
I 定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況		・時間短縮率については、（他）赤土高橋線（71-A1）の一部区間（嶺田川上線交差点より南に430mの区間）が供用開始したものの全線供用には至らなかったため、十分な時間短縮は図られなかった。しかし、（他）赤土高橋線（71-A1）の一部区間及び（１）嶺田川上線（71-A2）の未整備区間が供用開始できたことにより、この間については交通量の分散化が図られ、交通の流れがスムーズになった。また、歩車道分離による走行空間により、快適で安全な道路環境が整った。			
II 定量的指標の達成状況	指標①（道路整備に伴う移動時間の短縮率）	最終目標値	6.00%	総合所見	（他）赤土高橋線（71-A1）整備を行った結果、供用区間における走行時間は短縮されたが目標の達成には至らなかった。原因としては、（他）赤土高橋線（71-A1）において、一部区間で地元の詳細が得られなかったため、当初計画していた整備ができなかったからである。今後、次期計画へ移行し、地元合意形成の推進、道路整備を進めることで、（他）赤土高橋線（7-A1）が（県）大東菊川線まで延伸することにより、小笠バイパスが開通し、地域間の移動時間が短縮されると考えている。
		最終実績値	1.75%		
III 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況		・現道掛川浜岡線における交通量の減少により、騒音や振動が軽減され沿道付近の生活空間の快適性の向上と交通事故発生件数の減少による安全性の向上が図られた。 ・（他）赤土高橋線（71-A1）一部区間の供用開始により、現道掛川浜岡線と並走する小笠バイパス区間が延伸され、菊川市の南北方向の産業・文化交流の促進、経済・生活機能の向上など、地域の活性化と市の一体性・交流の促進が図られた。 ・沿線人口増減率についてみると 市内全域では人口減少傾向（H25→H30増減率：99.8%）にあるものの、小笠バイパス沿線地域では増加傾向（H25→H30増減率：101.0%）にあり、道路整備による居住環境の向上が常住人口増加の促進に寄与している。 ・（他）赤土高橋線（71-A1）の一部区間及び（１）嶺田川上線（71-A2）の未整備区間の供用開始により、「市内外への移動の快適性」及び「道路の安全性」に関する市民評価が向上した。 ・（他）赤土高橋線の一部区間供用に伴う整備による便益についてみると「走行時間経費」「交通事故経費」ともに整備前と比較し向上しており整備効果が発現している。			
(必要に応じて記述)					
3. 特記事項（今後の方針等）					
小笠バイパスが全線供用した際には、現道掛川浜岡線に集中する交通が更に分散されることで、走行時間が短縮されるとともに、走行経費や通行の安全性等による便益が飛躍的に向上することが想定される。また、計画的な道路整備等をより一層行っていくことで、地域間の一体性を図るアクセス強化と、公共施設等を連絡するアクセス改善が図られ、にぎわいのあるまちづくりが進むと考えられることから、次期計画で継続的に進めていく。					

社会資本総合整備計画 参考図面



事後評価委員会での審議結果の概要

委員構成		実施時期	担当部署	委員会の母体組織
学識経験のある委員	静岡産業大学 情報学部 小泉 祐一郎教授	平成30年11月22日	建設課	菊川市社会資本整備総合交付金事業評価委員会
その他の委員	菊川市商工会 会長 清水 厚氏			
	市民代表 建築士 鈴木 寿美氏			
	菊川市農業委員会 会長 橋本 輝夫氏 静岡県袋井土木事務所 所長 松浦 賢実氏			

審議事項	委員会の意見
目標達成状況	事務局原案のとおり確認された。
事業効果の発現状況	事務局原案のとおり確認された。
今後の方針	事務局原案のとおり確認された。
その他	小笠バイパスの全線供用により、現道掛川浜岡線に集中する交通が更に分散され、走行時間が短縮されるだけでなく、市民の安全安心が確保された住環境の創出に寄与することを期待している。



審議結果	事務局原案のとおり確認された。
------	-----------------