

社会資本総合整備計画 事後評価書

令和07年03月05日

| | | | | | | | | | | | | |
|------------|---|-----|---|-----|---|---|---|---|---|---|--------------------------------|-----------|
| 計画の名称 | 御前崎市における交通の利便性の向上と安全性の確保 | | | | | | | | | | | |
| 計画の期間 | 平成 3 1 年度 ~ 令和 0 5 年度 (5年間) | | | | | | | | | | | 重点配分対象の該当 |
| 交付対象 | 御前崎市 | | | | | | | | | | | |
| 計画の目標 | 幹線道路・交通量の増加が予想される箇所を整備することにより、交通の利便性の向上と安全性を確保し、安全で安心、快適な生活環境の整備を目指す。 | | | | | | | | | | | |
| 全体事業費（百万円） | 合計（A + B + C + D） | 472 | A | 472 | 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） | | | | 定量的指標の現況値及び目標値 | | |
|----|--|--|--|--|----------------|-------|-------|
| | 定量的指標の定義及び算定式 | | | | 当初現況値 | 中間目標値 | 最終目標値 |
| | | | | | H31 | H33 | H35末 |
| 1 | 市役所までの未改良区間を道路改良することにより、短縮された時間 市役所までの未改良区間を道路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を 0 % (H31) から 8.1 % (H35) に増加 実地走行調査により、事業区間を含む幹線道路から市役所までの総走行時間を測定し、それに対し、どれだけ走行時間を短縮できるかを百分率で示す。（短縮される走行時間）÷（整備後の走行時間）× 100 (%) | | | | 0% | 4% | 8% |
| 2 | 幹線道路までのすれ違い困難箇所を道路改良することにより、改良された道路延長 幹線道路までのすれ違い困難箇所を道路改良することにより、改良された道路延長の総和から算出したすれ違い困難解消率を 0 % (H31) から 85.6 % (H35) に増加 幹線道路までのすれ違い困難延長 (m) に対し、どれだけすれ違い困難延長が解消できるか百分率で示す。（すれ違い困難が解消された延長 (m) ）÷（整備前のすれ違い困難な延長 (m) ）× 100 (%) | | | | 0% | 40% | 86% |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|---|----------|---|----------|---|------------|---|------------|---|-----------|---|
| 備考等 | 個別施設計画を含む | - | 国土強靭化を含む | - | 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 | - |
| | | | | | | | | | | | | |

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

御前崎市事業評価審査会で評価を実施

事後評価の実施時期

令和6年度

公表の方法

御前崎市ホームページに掲載

事業効果の発現状況

定量的指標に関する
交付対象事業の効果の発現状況

- ・総走行時間の短縮については、道路拡幅の推進により目標を達成し、交通の利便性を向上できた。
- ・通行車両のすれ違い困難解消率については目標の改良延長は下回ったが、特に狭隘である市道217号線の宮内地内の区間で整備が完了したことにより、交通の安全性を確保できた。

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）

特記事項（今後の方針等）

当該事業区間には、小学校区の通学路や将来交通量の増加が見込まれる区間が含まれることから、引き続き交通の利便性の向上や交通の安全性の確保を図るため、事業を推進していく。

| 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 | 総走行時間の短縮率 | | |
| | 最終目標値 8% | 道路改良整備の推進により、計画目標を達成することができた。 | |
| 2 | 通行車両のすれ違い困難解消率 | | |
| | 最終目標値 86% | 用地交渉や物件補償等の交渉が難航し、計画通りの事業進捗が図られなかたため、目標を下回った。 | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |