

社会資本総合整備計画 事後評価書															
計画の名称	九州中央の交流拠点となる魅力的なまちづくり（第2期）														
計画の期間	平成30年度 ～ 令和04年度（5年間）												重点配分対象の該当	○	
交付対象	熊本市														
計画の目標	九州中央の交流拠点にふさわしい、熊本駅をはじめとした広域交通拠点における結節機能の向上及び、広域道路網等による九州中央のハブ機能の確立を図る。														
全体事業費（百万円）	合計（A＋B＋C＋D）		3,042	A	3,042	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
		(H29末)	(H32末)	(H34末)
1	熊本市圏主要幹線道路の渋滞時における自動車の平均走行速度をR4秋までに26%向上させる。			
	熊本市圏における主要幹線道路の朝ピーク時間帯における平均速度を実測する。（秋期・平日3日間） (平均速度＝Σ（路線延長×路線平均速度）／（全路線延長）)	19km/h	22km/h	24km/h
2	拠点間の所要時間の短縮。			
	熊本市圏北部地域から熊本駅までの所要時間を計測する。	48分	分	31分
3	熊本駅周辺整備・連立関連事業による駅周辺の通行量を18%増加させる。			
	駅周辺の歩行者等の通行量を計測する。	46248人	50748人	54748人

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	－	避難確保計画の策定		避難行動要支援者名簿の提供	

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
		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	熊本市	直接	熊本市	都道府 県道	改築	（一）天明川尻線（海路 口・奥古閑工区）	アクセス道路 L=2.8km	熊本市	■	■	■	■	■	2,500		－
	A01-002	街路	一般	熊本市	直接	熊本市	S街路	改築	（都）熊本駅城山線（東 西）	現道拡幅 L=0.61km	熊本市	■	■				285		－
	A01-003	街路	一般	熊本市	直接	熊本市	S街路	新設	（都）上熊本駅西口線	駅前広場・道路新設 L=0.49 km,0.24ha	熊本市	■					40		－
	A01-004	街路	一般	熊本市	直接	熊本市	S街路	新設	鹿児島本線側道（2号）、 豊肥本線側道（1号）整備 事業	現道拡幅 L=0.60km	熊本市	■	■	■			177		－
	A01-005	街路	一般	熊本市	直接	熊本市	区画	改築	熊本駅西地区（（都）田 崎春日線外）	区画整理 A=18.1ha	熊本市		■				40		－
											小計						3,042		
											合計						3,042		

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
熊本市公共事業評価監視委員会による審議	令和6年10月
	公表の方法
	熊本市ホームページに掲載
○事業効果の発現状況	
定量的指標に関連する 交付対象事業の効果の発現状況	
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）	
本計画（第2期）としては計画完了するが、未完了事業については、令和5年から新たに着手している他の関連する計画等において引き継いでおり、引き続き道路整備等を行い、事業推進する取り組みを継続していく。	

○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			
	最 終 目標値	24km/h	「熊本地震による路面状況の悪化や工事車両等が増加したこと」や、「新型コロナの影響により、特に平日通勤時の公共交通利用が自動車交通へ転換されたこと」並びに「熊本市の自動車台数も年々増加し政令市移行後に約6%増加したこと」により、走行速度が低下し目標値と実績値に差が出た要因と考える。
	最 終 実績値	18km/h	
2			
	最 終 目標値	31分	当初、最終目標値の走行ルートとしていた本市事業路線の事業延長に伴い、代替ルートでの実測となったことが目標値と実績値に差が出た要因と考える。
	最 終 実績値	48分	
3			
	最 終 目標値	54748人	
	最 終 実績値	70560人	