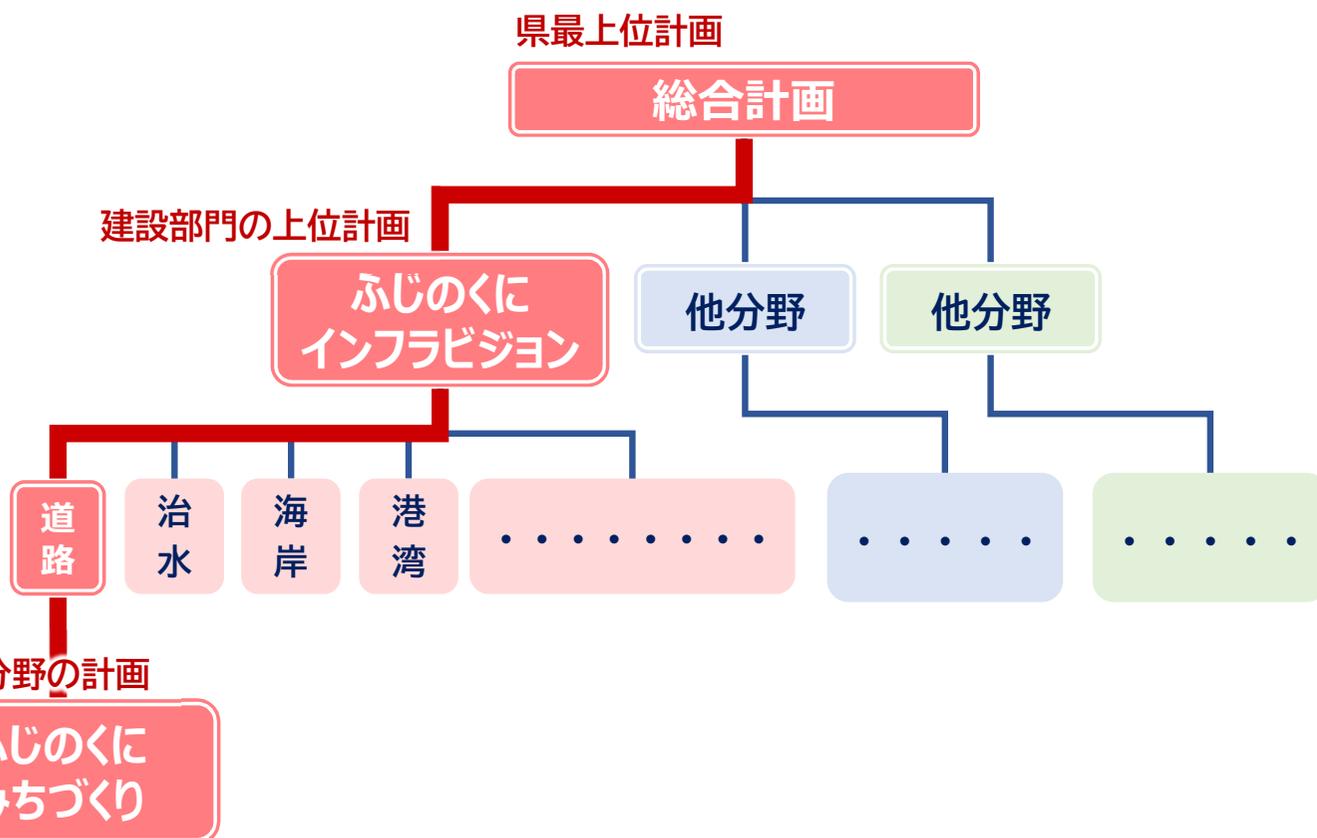


「美しい“ふじのくに”」のみちづくり 中間評価

1. 概要

計画の位置づけ

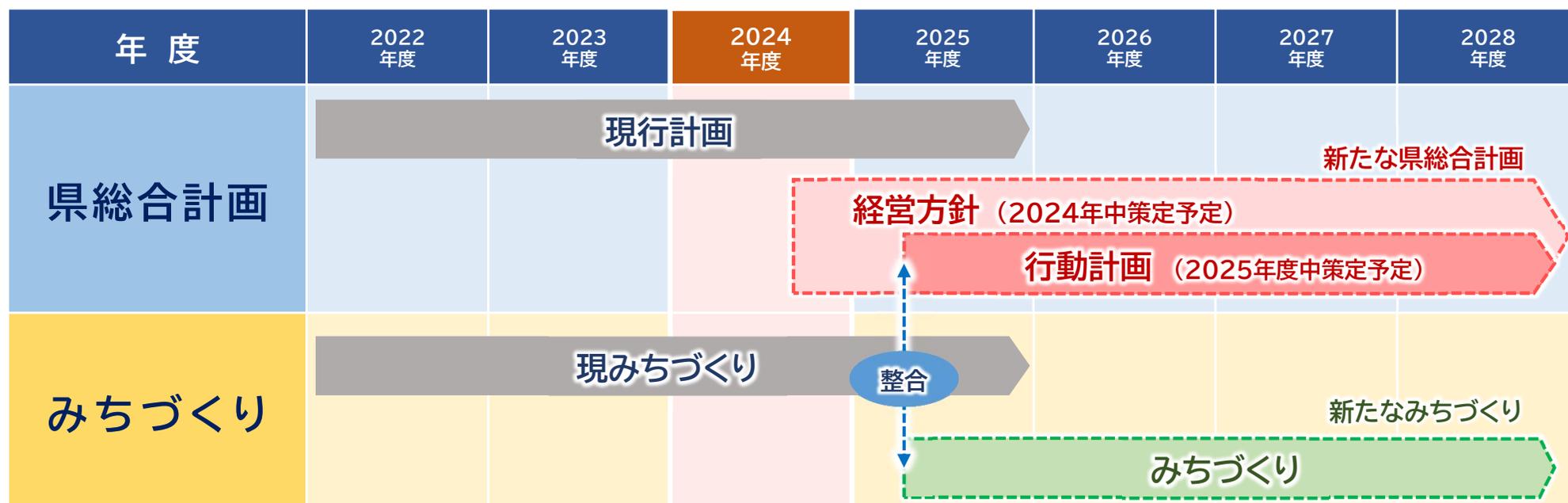
- 県では、静岡県総合計画を最上位計画とした、道路分野の中長期的な取組方針を定めた「美しい“ふじのくに”のみちづくり」を2022年3月に策定
- 概ね10年間の取組方針を示す「道路ビジョン」と4年間で重点的に取り組む「道路重点計画」により構成
- 計画策定時には、本審議会にて御審議をいただいた（第11回・2021年）



1. 概要

県総合計画との関係

- 県総合計画は、計画期間を前倒し、2025年度中に新たな計画を策定予定
- 基本的な考えや目指す姿を示す「経営方針」と、その実現に向けた具体的な施策を示す「行動計画」の2層構造で構成
- 今年中の「経営方針」策定を目指し、来年度中に具体的な「行動計画」を策定する予定
- 重点計画期間の中間点を折り返した「みちづくり」は、現取組を評価したうえで、新たな県総合計画と整合を図り、方針を策定していくことが必要



1. 概要

基本方針

- 現行の静岡県総合計画で目指す「県民幸福度の最大化」の実現に向け、3つの基本方針に基づき道路施策(みちづくり)を推進

基本方針 1

安全・安心な生活を守る
“みちづくり”

命を守り、安全・安心につながる道路整備を最優先に推進



基本方針 2

県土の魅力を高め、未来につなぐ
“みちづくり”

心の豊かさやゆとりある生活、循環型社会を形成する道路整備を推進



基本方針 3

地域を磨き、地域間の発展を支える
“みちづくり”

「地域の稼ぐ力」や「地域価値」を高める効果的・効果的な道路整備を推進



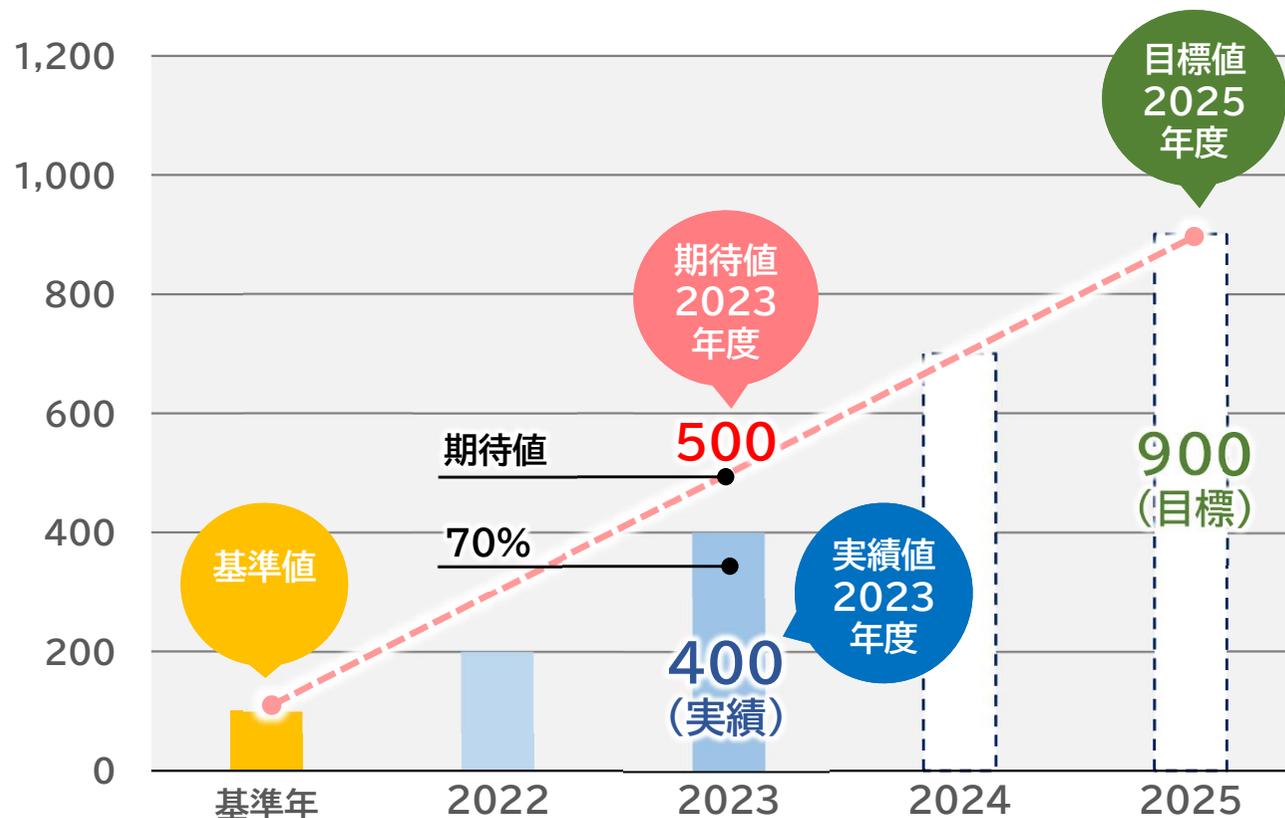
2. 活動指標

評価指標 (定義)		基準値 (2020年度 or 2021年度)	目標値 (2025年度)
基本方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率	77.2% (265箇所)	100% (343箇所)
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	65% (463橋)	83% (585橋)
	無電柱化の実施率	0% (0km)	100% (72km)
基本方針2	ほこみち(歩行者利便増進道路)の指定区間数	0区間	5区間
	渋滞対策実施率	72.7% (40箇所)	100% (55箇所)
	道路照明灯のLED化率	17% (1,455基)	100% (8,572基)
	長寿命化計画に基づく対策実施率		
	橋梁	45%	100%
	トンネル	79%	100%
	舗装	26%	24%
維持管理にDXを活用した施設数	0% (0箇所)	100% (40箇所)	
基本方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率	64.6% (22.8km)	84.7% (29.9km)
	地域の基幹となる道路の供用率	71.1% (219.1km)	80.2% (247.3km)
	自転車走行環境整備率	26.4% (18.5km)	100% (70km)
	道路案内標識の改善率	0%	100%

3. 評価の手法

- 2025年度目標に対する2023年度の期待値(中間目標値)を算出し、2023年度末時点の評価値(実績値)の達成状況を評価

評価	達成率
達成	目標年を前倒し、目標値を達成
順調	期待値に対して、100%以上
概ね順調	期待値に対して、100%未満から70%以上
進捗遅れ	期待値に対して、70%未満



4. 中間評価

評価指標 (定義)		基準値	実績値 (2023実績)	期待値 (2023年度)	中間評価	目標値 (2025年度)
基本方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率	77.2% (265箇所)	89.2% (306箇所)	< 90.9% (312箇所)	概ね順調	100% (343箇所)
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	65% (463橋)	77% (541橋)	> 76% (536橋)	順調	83% (585橋)
	無電柱化の実施率	0% (0km)	47.2% (34km)	< 50.0% (36km)	概ね順調	100% (72km)

通学路の交通安全対策



橋梁の耐震対策



無電柱化事業



- 通学路の交通安全対策では、警察、学校関係者などと一体となった取組を継続し、約9割の対策が完了した。また、橋梁の耐震対策では、計画どおりに進捗し、これまでの対策により、県管理道路の緊急輸送路では95%で対策が完了した。
- 無電柱化事業では、計画の約半数の事業に着手するとともに、電柱を“増やさない”取組として、2023年から市町道を含む県内の全緊急輸送路で、新設電柱の道路占用を禁止し、ハード・ソフト一体となった無電柱化対策を推進した。

評価指標 (定義)		基準値	実績値 (2023実績)	期待値 (2023年度)	中間評価	目標値 (2025年度)
基本方針2	歩行者利便増進道路の指定区間数	0区間	3区間	= 3区間	順調	5区間
	渋滞対策実施率	72.7% (40箇所)	92.7% (51箇所)	> 89.1% (49箇所)	順調	100% (55箇所)
	道路照明灯のLED化率	17% (1,455基)	57.0% (4,886基)	< 66.8% (5,725基)	概ね順調	100% (8,572基)

歩行者利便増進道路(ほこみち)



渋滞対策



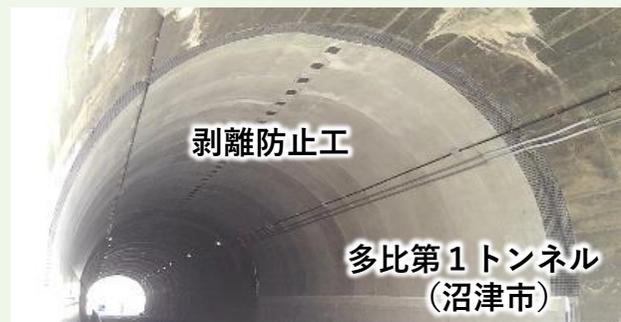
道路照明灯のLED化



- 2022年度に制度創設した「歩行者利便増進道路(ほこみち)」では、県管理道路で3区間を指定し、これまでの“通る”ための道路から、人々が“滞在”して憩う道路として、地域の賑わいの舞台となる新たな取組を始めた。
- 渋滞対策では、51箇所に対策が完了した。残る4箇所も事業に着手しており、目標達成に向け対策が進捗している。また、道路照明灯のLED化は、物価高騰などの影響により、期待値以下となったものの、引き続き、目標達成に向け取り組んでいく。

評価指標 (定義)		基準値	実績値 (2023実績)	期待値 (2023年度)	中間評価	目標値 (2025年度)
長寿命化計画に基づく対策実施率						
基本方針2	橋梁	法定点検で対策が必要と判定された県管理橋梁のうち、対策を実施した橋梁の割合	45%	87% >	78%	順調 100%
	トンネル	法定点検で対策が必要と判定された県管理トンネルのうち、対策を実施したトンネルの割合	79%	98% >	92%	順調 100%
	舗装	県管理道路におけるアスファルト舗装のひび割れ率	26%	24% <	25%	達成 24%以下
維持管理にDXを活用した施設数		県管理の道路施設において、点検等を使用した割合	0% (0箇所)	55% (22箇所) <	60.0% (24箇所)	概ね順調 100% (40箇所)

長寿命化対策



DXの活用



- 橋梁・トンネルの長寿命化対策が順調に対策が進むとともに、舗装のひび割れ率は、24%となり目標を達成した。
- 維持管理へのDXの活用は、期待値以下であったものの、今後さらなる活用を進めるため、各中長期管理計画の改定に合わせ、新技術(DX)を積極的に取り入れていくことを明記した。

評価指標 (定義)		基準値	実績値 (2023実績)	期待値 (2023年度)	中間評価	目標値 (2025年度)
基本方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率	64.6% (22.8km)	75.4% (26.6km)	< 76.7% (27.1km)	概ね順調	84.7% (29.9km)
	地域の基幹となる道路の供用率	71.1% (219.1km)	75.6% (233.0km)	< 76.6% (236.0km)	概ね順調	80.2% (247.3km)
	自転車走行環境整備率	26.4% (18.5km)	85.3% (59.7km)	> 70.6% (49.4km)	順調	100% (70km)
	道路案内標識の改善率	0%	100% (2,339箇所)	> 60.0% (1,403箇所)	達成	100% (2,339箇所)

道路の供用



自転車走行環境整備



道路案内標識の改善



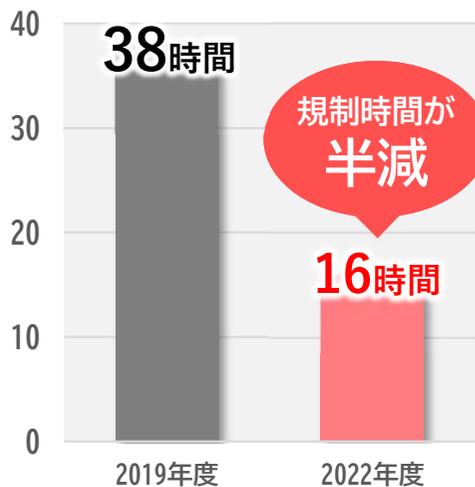
- 高規格幹線道路のアクセス道路及び地域の基幹となる道路は、計画していた区間が順調に開通した。
- 自転車の走行環境整備は、順調に進捗しており、富士山の魅力を活かしたサイクリング環境の整備に向け、山梨・静岡両県の官民連携組織を設立し、地域の価値を高める取組も開始した。また、道路案内標識の改善は、計画を前倒し、全ての箇所の対応が完了した。

- 道路防災対策の推進により、国道135号では、災害による通行規制時間が半減し、緊急輸送路の機能が強化

50mm/h以上の降雨の発生回数（伊豆地域）

2019年度	対策前	10回/年	同等の降雨
2022年度	対策後	8回/年	

国道135号の災害による通行規制時間（のべ）



- 道路施設の長寿命化を図る予防保全型のメンテナンスを推進
- 集中的な対策により、早期に修繕が必要な橋梁（判定区分Ⅲ）が着実に減少

建設後50年を超過する橋梁数の推移



修繕工事の完了数（累計）



橋梁(判定区分Ⅲ)の修繕例



判定区分Ⅲの橋梁数の推移



- 維持管理コストの削減・平準化を図るため、各道路施設で「中長期管理計画」を策定し、計画的な維持管理をマネジメント
- 各計画を改定に合わせ、維持管理に新技術(DX)の導入を明記し、標準化

維持管理の計画	改定時期	計画への位置づけ
トンネルガイドライン トンネル中長期管理計画	2024年3月	・ コスト縮減・効率化につながる新技術を積極的に活用(走行型画像計測技術を試験導入)
舗装中長期管理計画	2024年中	・ 定期点検手法の見直し(新技術の活用)
橋梁中長期管理計画	2025年予定	・ 定期点検手法の見直し(新技術の活用)

走行型画像計測技術
(トンネル)



DX対応型路面性状測定車
(舗装)



画像計測技術
(橋梁)



- 陸・海・空の交通ネットワークを形成する金谷御前崎連絡道路(金谷相良道路Ⅱ)の
開通により、ヒト・モノの交流がさらに促進



効果
1

相良牧之原ICの
出入交通量が増加

陸

効果
2

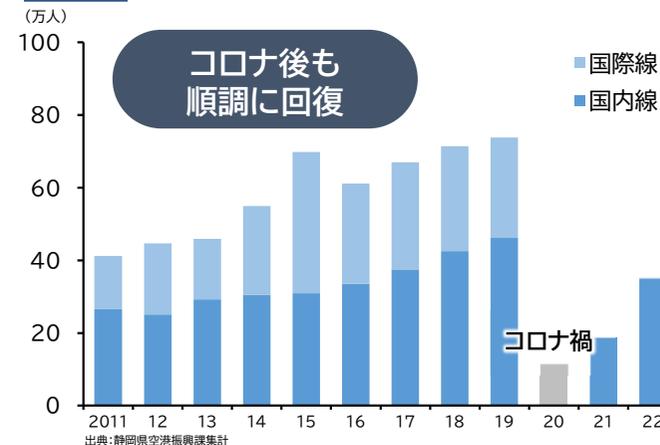
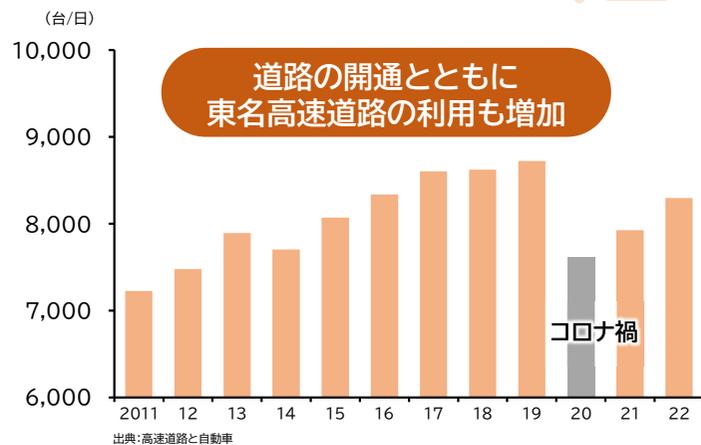
御前崎港の
コンテナ取扱量が増加

海

効果
3

富士山静岡空港の
乗降客数が増加

空



6. その他の取組

多様な主体との連携(地域)

- 後世に残るインフラを地域とともに創り上げ、地域への愛着(シビックプライド)を醸成



高校生が揮毫した橋名板



橋名板お披露目式
(2023年6月)

業務の効率化

- 道路台帳の3次元化を進め、道路管理の効率化に向けた取組を開始



道路愛護

- 身近な道路と地域をつなぐアダプトロードプログラムを展開



多様な主体との連携(産学官)

- 効率的な維持管理に向け、行政と施工業者が一体となり、対策を検討



防草対策

効率的な防草対策を
産官学で検討
(2021年6月)

多様な主体との連携(教育)

- 建設現場を積極的に開放し、インフラの意義・役割を、地域に伝える取組を展開



学校教育との連携 (総合学習)
(2023年12月)

情報発信

- フジイチの取組を広く発信し、機運醸成を図るため、ロゴマークを公募



(全国から350点を超える応募)

7. 総括

- 14指標全てが「達成」「順調」「概ね順調」であり、計画が順調に進捗した
- 道路を取り巻く環境の変化に対応しながら、引き続き、3つの基本方針に沿った取組を推進していく

方針	指標数	中間評価(実績)			
		達成	順調	概ね順調	進捗遅れ
基本方針 1 安全・安心な生活を守る“みちづくり”	3	—	1	2	—
基本方針 2 県土の魅力を高め、未来につなぐ“みちづくり”	7	1	4	2	—
基本方針 3 地域を磨き、地域間の発展を支える“みちづくり”	4	1	1	2	—
計	14	2	6	6	0

- 基本方針 1 「安全・安心」につながる取組を最優先に実施し、防災対策・交通安全対策など、取組の成果が着実に現れている。
 ● 一方で、千葉県八街市で発生(2021年3月)した通学児童を巻き込む交通事故を受けた「通学路の交通安全対策」や、能登半島地震(2024年1月)を受けた「半島防災」の重要性が高まった。引き続き、安全を最優先にした取組を推進していく。
- 基本方針 2 「予防保全型」による維持管理を計画的に実施した。限られた資源(予算・人員)の中、今後も老朽施設は増加することから、道路施設を確実に将来へつなぐため、新たな技術を取り入れ、効率的で適切な維持管理を継続していく。
 ● 時代の変化や地域ニーズに応じた道路の整備・利活用を進め、持続的に道路を利用・活用してもらうための取組を推進していく。
- 基本方針 3 道路ネットワークは、交流の促進や物流の円滑化など地域に大きな効果をもたらす。このため、その効果を最大化する幹線道路・アクセス道路の整備を関係者と一体となって進めていく。
 ● また、道路景観の改善など、道路自体の魅力を高める取組とともに、地域間をつなぐ道路整備など、地域の魅力や価値を高める取組を引き続き、進めていく。