

## 静岡県の“みちづくり”現計画の評価（案）

（評価時点：平成25年1月）

## 1 趣旨

平成20年度に策定した「静岡県の“みちづくり”」は、概ね10年間の「道路ビジョン」と、前期5年間に重点的に取り組む「道路重点計画」からなり、このうち道路重点計画の中で、重点施策や13の成果目標、整備目標等を示しています。

今年度は、道路重点計画の最終年度に当たるため、13の成果目標について達成度を評価し、今後の施策の方向性や目標水準の設定に反映していきます。

## 2 評価結果

道路重点計画(平成20～24年度)の達成度  
評価結果：「概ね目標を達成する見込み」

## 【基本目標毎の評価結果】

| 基本目標  | 評価(見込み) |   |   | 計  | 総評  |
|-------|---------|---|---|----|---|
|       | ◎       | ○ | △ |    |   |
| 産業・交流 | 2       | 1 | 0 | 3  | 新東名高速道路162kmが供用したことなどにより、産業・交流を支える道路ネットワークの強化が推進され、概ね目標を達成した。                                     |
| 安心・安全 | 4       | 1 | 2 | 7  | 緊急輸送路上の橋梁の耐震化や歩道のバリアフリー化等を着実に推進し、安心・安全のみちづくりに取り組んだ結果、「事前通行規制区間の解消及び緩和」、「年間管理瑕疵事故件数」を除き、概ね目標を達成した。 |
| 環境    | 2       | 0 | 1 | 3  | 低騒音舗装や無電柱化を推進し、富士山マイカー規制を実施するなど環境に配慮したみちづくりに取り組んだ結果、「CO <sub>2</sub> 対策」を除く全指標で目標を達成した。           |
| 計     | 7       | 3 | 3 | 13 |   |

（◎：達成、○：概ね達成、△：達成途上）

## 3 今後の対応

県内では、新東名高速道路が開通し、東西軸となる道路網が強化されたことから、引き続き「南北方向の道路整備の必要性」が高まっています。

また、東日本大震災や数々の交通事故、老朽施設の崩壊等を目の当たりにし、改めて「命や暮らしの安全を守ることの重要性」が認識されています。

こうした状況を踏まえ、新たな“みちづくり”計画を策定する中で、新しい施策の方向性や基本目標等に合致した成果目標を定めるなど、今回の評価結果を的確に反映していきます。なお、今回の評価結果は、HP等を通じて広報していきます。

## 静岡県の“みちづくり”13の指標の達成状況一覧

| 指 標   |                             | 基準値<br>(年度)        | 目標値<br>(目標年度)      | 達成状況                   |   |
|-------|-----------------------------|--------------------|--------------------|------------------------|---|
| 産業・交流 | 高規格幹線道路の供用率                 | 42.1%<br>(H19)     | 78.6%<br>(H24)     | 77.3%<br>(H24 見込み)     | ○ 目標を概ね達成する見込みです。   |
|       | 県民1人当りの渋滞損失時間               | 37.2時間/年<br>(H18)  | 30時間/年<br>(H28)    | 32.4時間/年<br>(H24 換算値)  | ◎ H28の目標に向け順調に推移しています。<br>〔※渋滞損失時間の調査結果(国実施)が平成20年度以降公表されていないため、民間プローブデータを用いて算出した値を換算し表記しています。〕 |
|       | 中心都市等への30分行動圏人口カバー率         | 86.7%<br>(H19)     | 92.8%<br>(H25)     | 92.0%<br>(H24 見込み)     | ◎ H25の目標に向け順調に推移しています。  |
| 安全・安心 | 緊急輸送路に存在する古い基準で整備された橋の耐震整備率 | 27%<br>(H19)       | 100%<br>(H25)      | 92.7%<br>(H24 見込み)     | ◎ H25の目標に向け順調に推移しています。  |
|       | 第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率     | 74.0%<br>(H21)     | 75.5%<br>(H24)     | 75.5%<br>(H24 見込み)     | ◎ 目標を達成する見込みです。   |
|       | 道路交通における死傷事故率               | 145件/億台キロ<br>(H19) | 131件/億台キロ<br>(H24) | 132件/億台キロ<br>(H24 暫定値) | ○ 目標を概ね達成する見込みです。<br>※平成22年以降の走行台キロは未集計(国実施)のため、交通センサスデータを基にH24走行台キロを算出しています。                   |
|       | 事前通行規制区間の解消及び緩和             | 18区間<br>(H19)      | 28区間<br>(H24)      | 19区間<br>(H24 見込み)      | △ 目標には届かず未達成の見込みです。<br>規制基準以上の降雨状況を踏まえ適切に検証を実施し規制基準の緩和や解除を進めていきます。                              |
|       | 主要な旅客施設周辺等の主な道路のバリアフリー化率    | 56.4%<br>(H19)     | 100%<br>(H25)      | 98%<br>(H24 見込み)       | ◎ H25の目標に向け順調に推移しています。  |
|       | 道路100km当たり年間管理瑕疵事故件数        | 1.49件/年<br>(H19)   | 1.22件/年<br>(H24)   | 1.30件/年<br>(H24 見込み)   | △ 目標には届かず未達成の見込みです。<br>気象条件等の影響もありますが、引き続き指標の達成に努めていきます。  |
|       | 地域別公共サイン整備行動計画に基づく道路案内標識の整備 | 0%<br>(H19)        | 100%<br>(H25)      | 90%<br>(H24 見込み)       | ◎ H25の目標に向け順調に推移しています。  |
| 環境    | 夜間騒音環境基準達成率                 | 70%<br>(H19)       | 72%<br>(H24)       | 79.5%<br>(H24 見込み)     | ◎ 目標を達成する見込みです。   |
|       | 幹線道路における無電柱化率               | 20.2%<br>(H21)     | 20.3%<br>(H25)     | 20.3%<br>(H24 見込み)     | ◎ 目標を達成する見込みです。   |
|       | CO2削減アクションプログラム登録箇所の対策完了箇所数 | 23箇所<br>(H19)      | 47箇所<br>(H24)      | 33箇所<br>(H24 見込み)      | △ 目標には届かず未達成の見込みです。<br>東駿河湾環状道路の全線開通や大井川新橋の完成などを進めていきます。  |

## 評価の基準

| 評 価         | 備 考  |
|-------------|--|
| ◎ 達成(見込み)   | 目標を達成する見込み、目標年次に目標を達成する見込み                                     |
| ○ 概ね達成(見込み) | 目標を概ね達成する見込み(達成率8割程度以上)、<br>目標年次に目標を概ね達成する見込み(評価年次での達成率8割程度以上) |
| △ 達成途上(見込み) | 目標に届かず未達成の見込み(達成率8割程度未満)                                       |