

ふじのくにの“みちづくり”

中間評価

平成28年2月24日

静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課



目次

1 第6回審議会の結果（評価手法）

2 中間評価の手法

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

（1） 主要事業179事業の進捗状況

（2） 評価指標の数値目標の実績

（3） 整備効果の検証（代表事業）

II 道路ビジョンのチェック

（1） 背景の確認

（2） 地域の声の確認

4 中間評価の総括

1 第6回審議会の結果（評価手法）

1 第6回審議会の結果（評価手法）

背景と目的

- 平成25年7月、道路を取り巻く背景が大きく変化している状況を踏まえ、「ふじのくに“みちづくり”」を策定
- 静岡県では、本計画に沿って“みちづくり”を進め、「富国有徳の理想郷 “ふじのくに”」づくりに努めている

静岡県の“みちづくり”（H21.3策定、H23.3改定）
〔道路ビジョン（概ね10年間）、道路重点計画（H20～H24の5年間）〕

“みちづくり”を取り巻く様々な背景



東日本大震災の発生



新東名高速道路の開通



富士山世界遺産登録

大幅に見直し

ふじのくにの“みちづくり”
H25.7策定

〔道路ビジョン（平成25年から概ね10年間）
道路重点計画（H25～H29の5年間）〕

- * 「道路ビジョン」は、概ね10年間のみちづくりの施策や事業の選択と集中の方向を示す
- * 「道路重点計画」は、平成25年度から平成29年度の5年間に取り組む施策や目標を示す



1 第6回審議会の結果（評価手法）

検証と評価

- 「道路重点計画」に掲げる数値目標などは、毎年検証
- 有識者や県民の意見を参考にしながら評価を実施し、必要に応じて計画を見直し
- 道路重点計画実施計画の中間年である 平成27年度に、中間評価を実施



H27 中間評価

中間評価の実施内容（案）

● 「道路重点計画の取組状況」の検証

1) 重点施策の取組状況検証

完了箇所の整備効果検証、主要事業進捗状況の検証

2) 数値目標の実績検証

13の指標の達成度を検証

3) 地域の声（みち～満ち・充ちミーティング）の検証

地域のニーズを把握し「みちづくりの施策」を検証

● 「道路を取り巻く背景の変化」の検証

“みちづくり”に密接に関連する事項について、計画への反映を検討

中間評価

今後の施策に反映

2 中間評価の手法

第6回審議会時の整理（評価手法）

第7回審議会時の整理（評価手法）

● 「道路重点計画の取組状況」の検証

1) 重点施策の取組状況検証

完了箇所の整備効果検証、主要事業進捗状況の検証

2) 数値目標の実績検証

13の指標の達成度を検証

3) 地域の声（みち～満ち・充ちミーティング）の検証

地域のニーズを把握し「みちづくりの施策」を検証

● 「道路を取り巻く背景の変化」の検証

“みちづくり”に密接に関連する事項について、
計画への反映を検討

I 道路重点計画のチェック

(1) 主要事業179事業の進捗状況

(2) 整備効果の検証（代表事業）

(3) 評価指標の数値目標の実績

II 道路ビジョンのチェック

(1) 背景の確認

(2) 地域の声の確認

中間評価

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

(1) 主要事業179事業の進捗状況

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

基本理念

東海道新時代を拓くふじのくにの“みちづくり”

基本目標

施策の方向

命と暮らしを守る

- 災害に強く信頼性の高いみちづくり
- 安全な生活を実現するみちづくり

地域の自立の実現

- 多様な交流や経済活動を支えるみちづくり
- 地域の生活と自立を支援するみちづくり

豊かさの実現

- 美しい景観と潤いある環境を確保するみちづくり

重点的に取り組む具体的施策

重点施策

- ①高規格幹線道路の未整備区間の解消
- ②地域の孤立等を防止する防災機能の強化
- ③安全な道路環境を確保する交通安全対策
- ④道路施設の適切な維持管理

- ⑤幹線道路ネットワークの構築
- ⑥交通円滑化を図る渋滞対策等

- ⑦景観や自然環境に配慮した道路整備
- ⑧身近な道路環境の改善

I 道路重点計画のチェック

- (1) 主要事業179事業の進捗状況
- (2) 整備効果の検証（代表事業）
- (3) 評価指標の数値目標の実績

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

(1) 主要事業179事業の進捗状況 (H26末)

○全179事業のうち、既に98% (=176/179) **着手済**。

○また、18% (32/179) は既に**完了**

- 参考：未着手箇所の状況
- ・(主) 富士白糸滝公園線 (富士市大淵)
 - 道路計画について、地元との合意形成に至らず
 - ・(一) 山梨一宮線 (森町円田)
 - 道路計画について、地元との合意形成に至らず
 - ・(国) 136号 (吉佐美バイパス) (下田市吉佐美)
 - 他事業 (伊豆縦貫自動車道) との工程調整中

ふじのくに“みちづくり” 主要事業進捗状況総括表

目 基 標 本	重点施策 構成施策	主要事業箇所数				計画期間内 完了予定	進捗状況等 (H26末)	
		全体	国・NEXCO	県	政令市		着手	完了
命と暮らしを守る	1. 高規格幹線道路の未整備区間の解消	9	9	0	0	2	9	1
	①高規格幹線道路の整備	(9)	(9)	(0)	(0)	(2)	(9)	(1)
	2. 地域の孤立等を防止する防災機能の強化	19	0	11	8	16	19	7
	②橋梁の耐震対策	(11)	(0)	(7)	(4)	(10)	(11)	(4)
	③法面等の防災対策 (孤立防止対策)	(8)	(0)	(4)	(4)	(6)	(8)	(3)
	3. 安全な道路環境を確保する交通安全対策	21	0	16	5	13	20	3
	④交通事故対策	(2)	(0)	(2)	(0)	(1)	(2)	(0)
	⑤歩道の整備	(19)	(0)	(14)	(5)	(12)	(18)	(3)
	4. 道路施設の適切な維持管理	5	0	3	2	5	5	1
	⑥道路構造物の長寿命化	(5)	(0)	(3)	(2)	(5)	(5)	(1)
地域の自立の実現	5. 幹線道路ネットワークの構築	27	1	18	8	13	26	2
	⑦地域高規格道路の整備	(2)	(1)	(1)	(0)	(1)	(2)	(0)
	⑧高規格幹線道路や空港等へのアクセス道路の整備	(25)	(0)	(17)	(8)	(12)	(24)	(2)
	6. 交通円滑化を図る渋滞対策等	90	18	49	23	39	89	17
	⑨長大橋の整備	(2)	(0)	(2)	(0)	(1)	(2)	(1)
	⑩主要渋滞ポイント等の渋滞対策	(40)	(9)	(15)	(16)	(12)	(39)	(7)
⑪スマートICの整備	(9)	(9)	(0)	(0)	(8)	(9)	(1)	
⑫すれ違い困難箇所の解消	(39)	(0)	(32)	(7)	(18)	(39)	(8)	
豊かさの実現	7. 景観や自然環境に配慮した道路整備	4	0	4	0	1	4	0
	⑬無電柱化対策	(2)	(0)	(2)	(0)	(1)	(2)	(0)
	⑭富士山マイカー規制	(2)	(0)	(2)	(0)	-	(2)	-
	8. 身近な道路環境の改善	4	0	4	0	3	4	1
	⑮低騒音舗装	(2)	(0)	(2)	(0)	(2)	(2)	(0)
⑯身近な生活道路の環境改善	(2)	(0)	(2)	(0)	(1)	(2)	(1)	
合 計		179	28	105	46	92	176	32
		100%	16%	59%	26%	51%	98%	18%

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

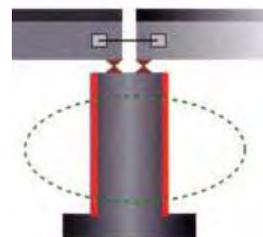
(2) 整備事例の検証

命と暮らしを守る

②地域の孤立等を防止する防災機能の強化

県道富士由比線（富士川橋） 橋梁の耐震対策（橋脚補強）

完了



平成26年度完了

[整備効果検証：利用者の声]
・工事をしている事は知ってましたが、いつも通る橋が地震に強くなったということで安心です。（地域住民）

国道135号（伊東市御石ヶ沢） 法面等の防災対策

完了



平成25年度完了

[整備効果検証：利用者の声]
今まで、通過するのに不安を感じていましたが、安心して通れるようになりました。（地域住民）

命と暮らしを守る ③安全な道路環境を確保する交通安全対策

県道榛原金谷線（牧之原市静波）
通学路の歩道整備

完了



[整備効果検証：利用者の声]
 ・車両と歩行者が分離、危険を感じるなくなりました
 （静波1丁目町内会長）
 ・児童・生徒が安全に通学できる通学路になりました
 （川崎小学校 榛原中教頭）

県道稲取港線（東伊豆町稲取）
路側帯カラー舗装

完了



[整備効果検証：利用者の声]
 ・歩道と車道の境がはっきりして運転しやすくなりました
 ・車がスピードが出さなくなり、歩行者が安全に歩けるよう
 になりました

県道富士清水線（沼津市松長）
通学路の安全点検

完了

平成26年4月10日、登校中の児童に車が突っ込み、児童死亡



■点検
 関係機関の連携による
 交通安全対策検討、及
 び速やかな対策実施

■対策内容
 ・交差点部に
 カラー舗装 を実施
 ・横断歩道を抹消

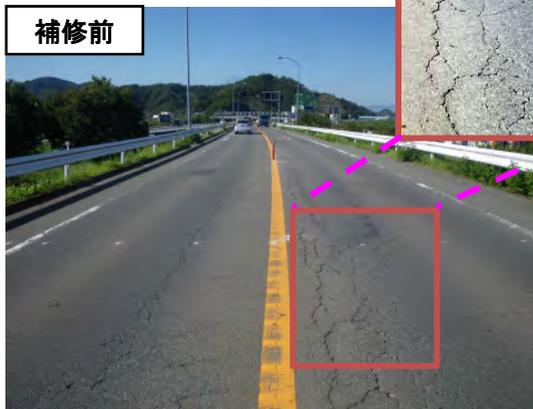
3 中間評価

Ⅱ 整備効果の検証（完了工区）

命と暮らしを守る

④道路施設の適切な維持管理

国道136号（伊豆の国市白山堂） 舗装の補修



完了

「整備効果検証：利用者の声」
・道路の凸凹がなくなり、走行しやすくなりました（地域住民）

地域の自立の実現

⑥交通円滑化を図る渋滞対策等

県道島田吉田線（はばたき橋） 長大橋の整備

別紙あり

完了



「整備効果検証：利用者の声」
・富士見橋の渋滞が緩和し、事業所間の移動時間が短縮しました（近隣事業所）
・高校への通学距離が短くなってうれしいです（高校生）

地域の自立の実現

⑥交通円滑化を図る渋滞対策等（主要渋滞ポイント等の渋滞対策）

県道島田吉田線（吉田町片岡） 渋滞対策（バイパス整備）

別紙あり

完了



[整備効果検証
：利用者の声]

- ・ 現道は、大型貨物の通行量がほとんどなくなり、危険を感じるようになりました
- ・ バイパスが開通し、現道の交通量が少なくなり、歩行者が道路利用しやすくなりました（神戸地区元自治会長）



■ 現道の渋滞状況



■ 平成26年11月11日開通

国道469号下稲子Ⅱバイパス（富士宮市下稲子） バイパス整備

完了



■ 現道の状況



■ 平成26年12月22日開通

[整備効果検証：利用者の声]

- ・ 大型車とのすれ違いが楽になり走りやすくなりました
- ・ 子供にとっても安全になりました
- ・ 見通しが良くなり運転しやすくなりました

3 中間評価

II 整備効果の検証（完了工区）

【はばたき橋】の開通効果

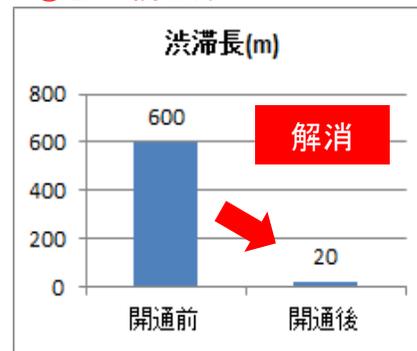
■整備効果

- 富士見橋をはじめとする大井川渡河部の主要交差点で **渋滞が大幅に減少**
- 平行する「富士見橋」の交通量が約2割(約5千台/日)減少
(ヒアリング結果)
 - ・周辺27事業所のうち11事業所が輸送ルートを「はばたき橋」に変更
 - ・「富士見橋」を渡って通学していた学生の通学時間が10~20分短縮

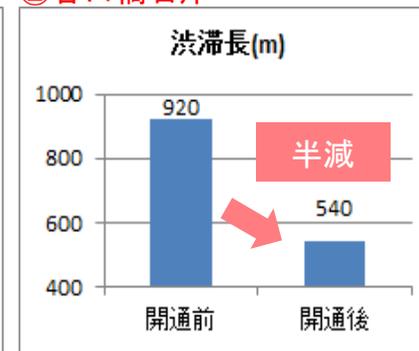


●渋滞長

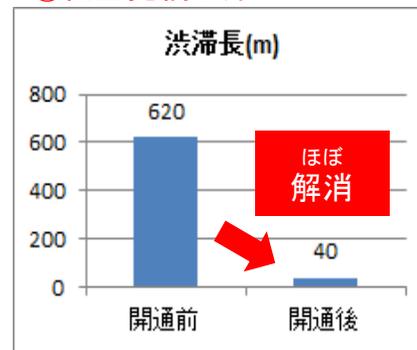
①谷口橋左岸



②谷口橋右岸



③富士見橋右岸



④富士見橋左岸



●橋梁断面交通量 (富士見橋)



(調査概要)

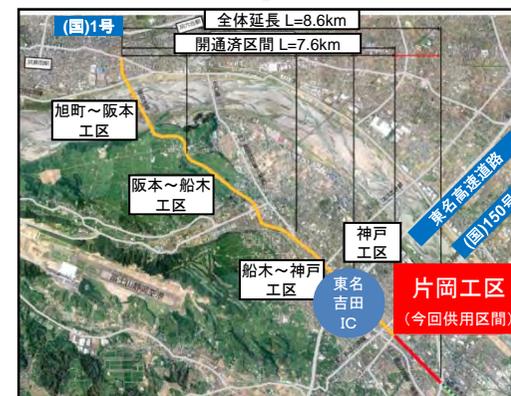
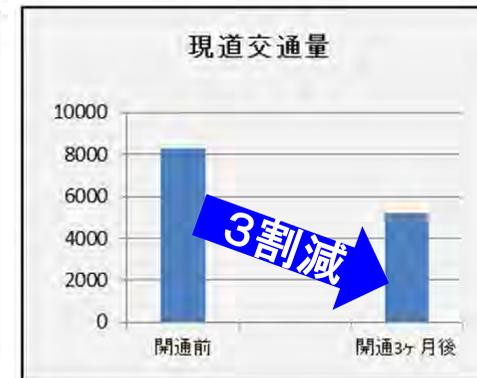
- ・開通前 : H22道路交通センサス
- ・開通後 : 交通量は、はばたき橋 開通6ヶ月後(2月4日)。渋滞長は、(7月9日)。

【県道島田吉田線バイパス】 開通後の状況

■ 整備効果

○バイパスの開通で、**断面交通量は約3割増加**。

一方、**現道交通量は約3割減少**。



(調査概要)

平成26年11月11日に開通した県道島田吉田線片岡バイパスについて、開通後3ヶ月後(2月19日)の交通量を調査

3 中間評価

命と暮らしを守る

④道路施設の適切な維持管理

国道150号 (掛塚橋)
橋梁の補修

整備中



■進捗状況
平成26年度
側道橋、橋梁下面、上面の塗替塗装工、
当て板補修工
平成27年度
当て板補修工を継続実施

II 整備効果の検証 (継続工区)

地域の自立の実現

⑤幹線道路ネットワークの構築

金谷御前崎連絡道路

整備中

国道473号 金谷相良道路II (島田市菊川~菊川市倉沢)



地域の自立の実現 ⑤幹線道路ネットワークの構築（地域高規格道路の整備）

静岡東西道路

国道1号 静岡バイパス
（静岡市駿河区～静岡市清水区）

整備中



葎科川橋の工事状況
(平成27年3月1日 4車線開通)

■ 進捗状況

- ・羽鳥・牧ヶ谷ICのフルインター化
→ 平成27年3月1日に供用済
- ・鳥坂IC～千代田上土IC4車線化
→ 平成27年3月1日に供用済
- ・清水立体化事業
→ H27は用地補償を実施予定
- ・牧ヶ谷IC～丸子IC4車線化
→ H27はトンネル工、橋梁下部工、水門調査を実施予定

県道清水富士宮線（静岡市清水区）

バイパス整備

整備中



※静岡市提供資料

■ 進捗状況

- 平成25,26年度は、橋梁工、埋蔵文化財調査、用地物件補償を推進
- ・平成27年度は、橋梁工(上下部工)、埋蔵文化財調査、道路工を推進

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

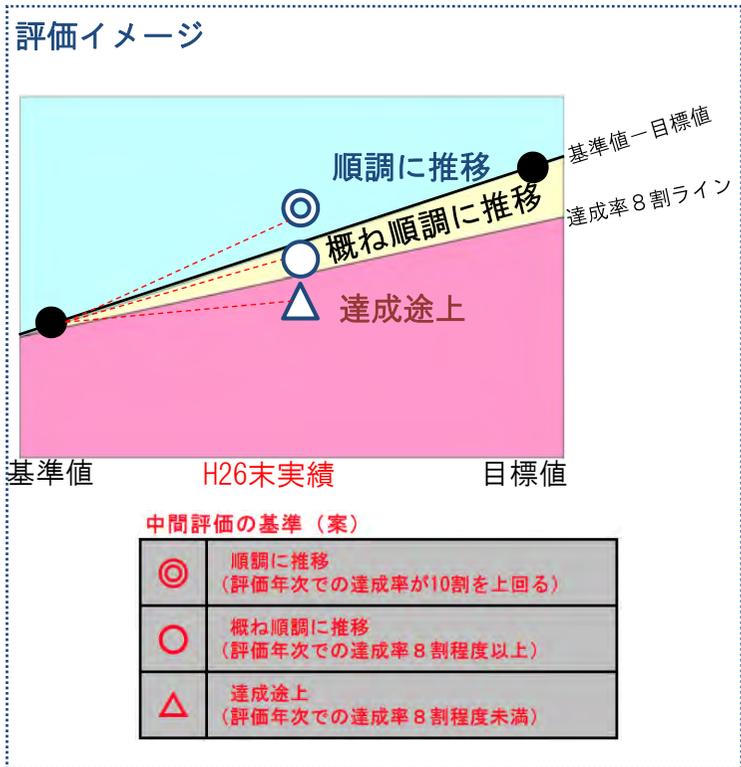
(3) 評価指標の数値目標の実績

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

(2) 評価指標の数値目標の実績

- 集計中の3項目を除いた10指標のうち9指標の値が、**平成24年度の基準値より向上**
- 平成29年度の目標達成に向けて、**おおむね順調に推移**



ふじのくに“みちづくり”数値目標実績

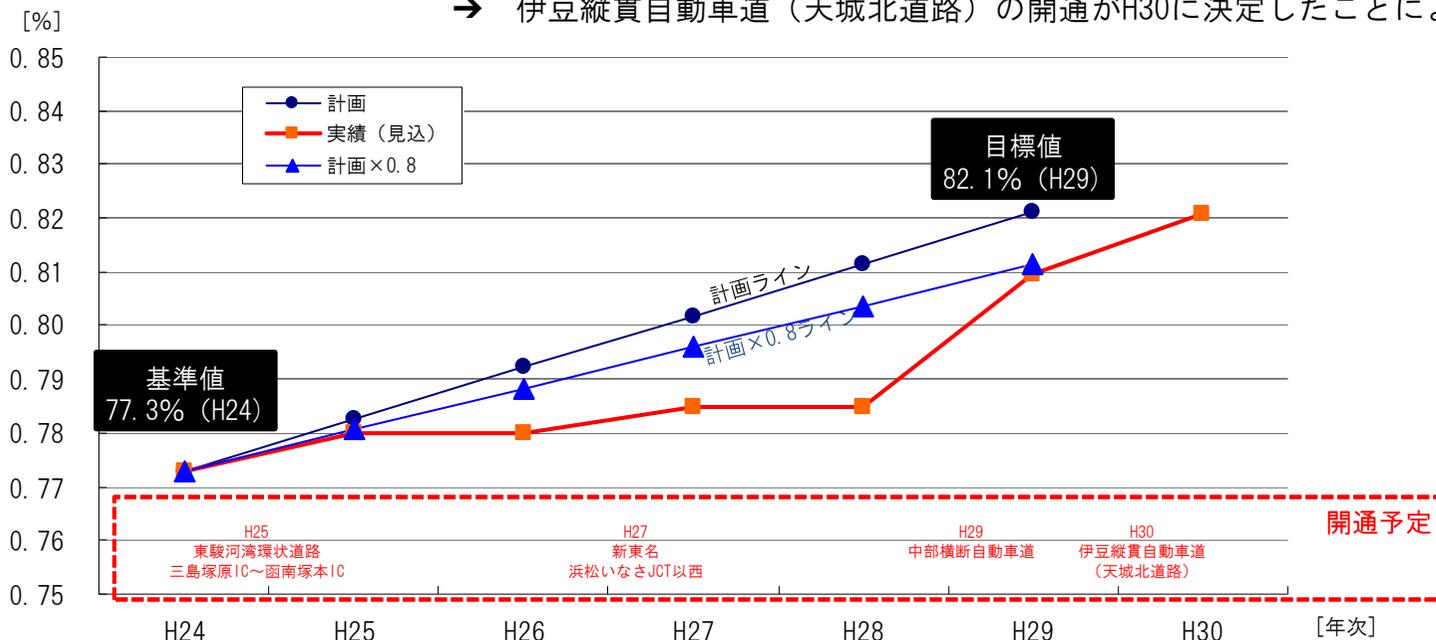
基本目標	評価指標	基準値 (年度)	目標値 (年度)	① H26トレンド* (10割)	② H26トレンド* (8割)	実績 (平成26年度末) <基準値に対する評価>			
						③	傾 向	評 価 ◎: ③>① ○: ②<③<① △: ③<②	
命と暮らしを守る	高規格幹線道路の供用率	77.30% (H24)	82.10% (H29)	79.22	78.84	78.00%	↑	△	・東駿河湾環状道路等の開通 (H26.3) により向上 ・新東名、伊豆縦貫道等整備促進中。
	南北幹線道路の供用率	40.20% (H24)	53.90% (H29)	45.68	44.58	42.10%	↑	△	・東駿河湾環状道路等の開通 (H26.3) により向上 ・金谷御前崎連絡道路等整備推進中
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	4割** (H24)	100% (H34)	52	50	54%	↑	◎	・地震津波AP2013に基づき、富士川橋等の耐震対策が完了 (累計309橋)。
	道路斜面の要対策箇所の対策率	61.50% (H24)	83.40% (H34)	65.88	65.00	62.60%	↑	△	・地震津波AP2013に基づき、国道135号 (東伊豆町大川) の防災対策が完了 (累計117箇所)。
	通学路の歩道整備率	71.00% (H24)	75.00% (H29)	72.60	72.28	70.60%	↑	△	・県道三島富士線 (富士市中里) 等、8.9kmの歩道整備が完了 (累計610km)。 ※通学路の見直しにより対象延長が増加し、実績値が下がる
	事故危険箇所の死傷事故抑止率	-	約3割抑止 (H29)	-	-	集計中	-	-	・県道伊東修善寺線 (伊東市広野) 等、55箇所の交通安全対策が完了。
	道路100km当たりの道路管理瑕疵事故件数	1.29件/年 (H24)	1.22件/年 (H29)	1.262	1.27	1.26	↑	◎	・直近5年間の平均道路管理瑕疵事故件数減少。
	第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率	77.10% (H24)	81.20% (H29)	78.74	78.41	77.1	→	△	・数値の増加はないが、カバー率の向上に寄与する伊豆縦貫道等高規格幹線道路等の整備推進中。
地域の自立の実現	高規格幹線道路の供用率 (再掲)	77.30% (H24)	82.10% (H29)	79.22	78.84	78.00%	↑	△	・東駿河湾環状道路 (H26.3) 等の開通により向上 ・新東名、伊豆縦貫道等整備促進中。 (再掲)
	南北幹線道路の供用率 (再掲)	40.20% (H24)	53.90% (H29)	45.68	44.58	42.10%	↑	△	・東駿河湾環状道路 (H26.3) 等の開通により向上 ・金谷御前崎連絡道路等整備推進中 (再掲)
	中心都市等への30分行動圏人口カバー率	93.20% (H24)	93.90% (H29)	93.48	93.42	93.80%	↑	◎	・東駿河湾環状道路等の開通 (H26.3) により向上 ・新東名、伊豆縦貫道等整備促進中。
	主要な渋滞箇所の渋滞削減率	-	約2割削減 (H29)	-	-	集計中	-	-	・国道1号静岡BPの一部区間4車線化 (H27.3) 等により周辺道路の渋滞が緩和
	高速道路の平均1C間隔	11.6km (H24)	9.2km (H29)	10.6	10.8	11.2km	↑	△	・遠州森町SICの供用 (H26) ・H29までの供用を目標に、県内7箇所でSICの整備推進中
	幹線道路における無電柱化率	20.30% (H24)	22.70% (H29)	21.26	21.07	21.00%	↑	△	・R136伊豆の国市南条等で電線共同溝整備実施。 ・国道1号、県道三島T線等において、電線共同溝整備が推進中
豊かさの	運輸部門のCO2排出量 (*単位: 千t-CO2)	6,679* (H22)	4,212* (H32)	-	-	集計中	-	-	・国道1号静岡BPの一部区間4車線化 (H27.3) 等による周辺道路の渋滞緩和によりCO2の排出量削減へ寄与。

3 中間評価

I 道路重点計画のチェック

■高規格幹線道路の供用率の例

- 開通に伴い、指標の値が段階的に上昇
- 目標値の達成は、1年後となる
- 伊豆縦貫自動車道（天城北道路）の開通がH30に決定したことによる



路線名	計画延長 km	参考 H25	参考 H26まで開通 km	参考			
				H27まで開通 km	H28まで開通 km	H29まで開通 km	H30まで開通 km
現東名	185.5	185.5	185.5	185.5	185.5	185.5	185.5
新東名高速道路	御殿場JCT以东	18.1	0.0				
	御殿場JCT~浜松いなさJCT	144.7	144.7	144.7	144.7	144.7	144.7
	165.0 浜松いなさJCT以西	2.2	0.0	2.2	2.2	2.2	2.2
三遠南信自動車道	(三遠道路) 引佐JCT~鳳来IC	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8	7.8
	(青崩峠道路) 県境~水窪北IC	3.1	0.0				
	(佐久間道路) 水窪北IC~佐久間IC	20.0	0.0				
	36.5 (佐久間道路) 佐久間IC~東栄IC	5.6	0.0				
中部横断自動車道	新清水JCT~県境	11.4	0.0			11.4	11.4
伊豆縦貫自動車道	(東駿河湾環状道路) 沼津岡宮IC~大場・函南IC	13.1	13.1	13.1	13.1	13.1	13.1
	大場・函南IC~函南IC	1.9	0.0				
	函南IC~大平IC	3.0	0.0	0.0			
	(修善寺道路) 大仁中央IC~修善寺IC	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8
	(天城北道路) 修善寺IC~天城湯ヶ島IC	6.7	1.6	1.6	1.6	1.6	6.7
	(天城北道路) 天城湯ヶ島IC~河津IC	18.0	0.0				
	(河津下田道路Ⅱ) 河津IC~下田北IC	6.8	0.0				
	60.0 (河津下田道路Ⅰ) 下田北IC~下田IC	5.7	0.0				
計	458.34	357.4	357.5	359.6	359.6	371.0	376.1
		78.0%	78.0%	78.5%	78.5%	81.0%	82.1%

3 中間評価

II 道路ビジョンのチェック

(1) 背景の確認

3 中間評価

II 道路ビジョンのチェック

(2) 背景の確認

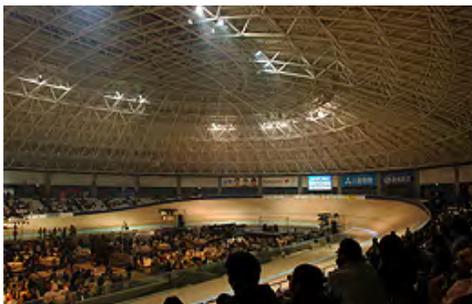
伊豆市での東京五輪自転車競技の開催決定

■ 東京五輪自転車競技の伊豆市開催決定

平成27年12月8日～10日に開催されていたI O C（国際オリンピック委員会）理事会において東京五輪大会の一部自転車競技の会場が、伊豆市へ変更することが了承された。

ドーム型の屋内競技場である「伊豆ペドローム」などの国内有数の施設を有する日本サイクルスポーツセンターが会場となる。

県は、五輪開催までに、伊豆市を始めとする関係者と連携しながら、選手、観客等の円滑な移動のために必要な道路整備を計画的に実施する。



サイクルスポーツセンターHPより

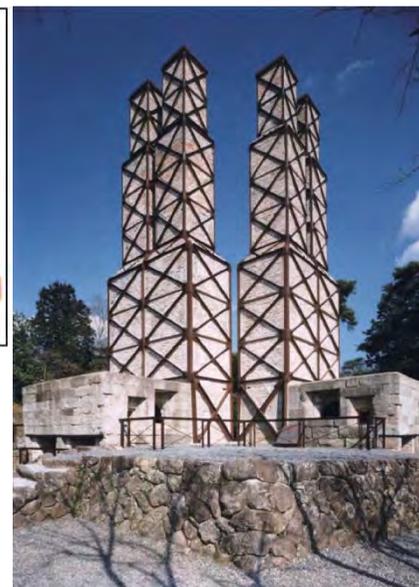
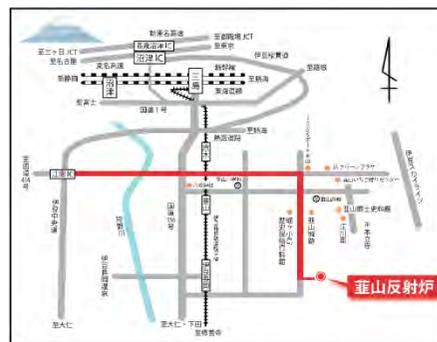
韮山反射炉世界遺産登録

■ 韮山反射炉の世界遺産登録決定

韮山反射炉を含む「明治日本の産業革命遺産」の世界遺産登録が平成27年7月3日に決定された。

県は、世界遺産登録に伴う来訪者の急増に備え、平成27年1月、伊豆の国市と連携して「韮山反射炉交通対策検討会」を設置。具体的な対策内容を「韮山反射炉交通対策計画書」としてとりまとめた。

上記計画によるアクセスルートの設定、周知活動、臨時駐車場の整備、案内標識の設置、県道の改良工事等の取組により交通混雑は発生していない。



伊豆の国市資料

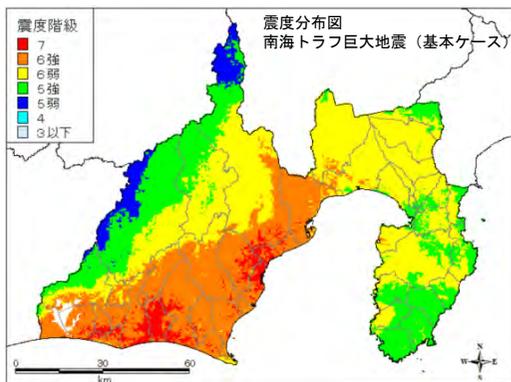
(2) 背景の確認

静岡県第4次被害想定公表

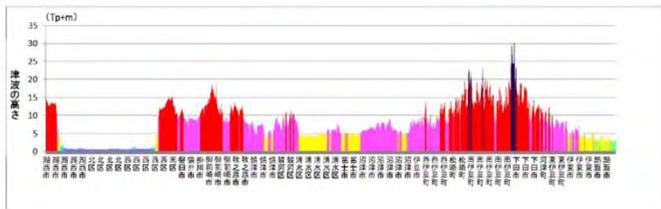
■ 静岡県第4次被害想定

東日本大震災等の教訓を生かし、レベル1・レベル2の地震・津波を想定し、今後の地震・津波対策の基礎資料

○ レベル2の地震（南海トラフ巨大地震）での推定震度



○ レベル2の地震（南海トラフ巨大地震）の津波高さ



静岡県第4次被害想定より

道路の老朽化対策の本格実施

「最後の警告—今すぐ本格的なメンテナンスに舵を切れ」

- 今後、全国的に**社会資本の高齢化（老朽化）**が急速に進行
- 老朽化対策の本格実施に向けて、地方公共団体に**3つの課題（予算不足・人不足・技術力不足）**

- 中央自動車道（笹子トンネル）トンネル板崩落状況（平成24年12月2日）



時事通信社HPより

- 道路法等の一部改正や省令・告示により、**橋梁・トンネル等の5年に1回の近接目視点検が義務化**（道路法施行規則の一部改正等 平成26年7月1日施行）

- 「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」において、**「道路メンテナンス会議」の設置が提案された**

（具体的な取組）

- ・ メンテナンスサイクルを確定
- 道路管理者の責任による点検→診断→措置→記録
- ・ メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築

社会資本整備審議会道路分科会資料より

○ 静岡県の取組

- ・ 道路施設長寿命化緊急対策（平成22年度～28年度）の実施
※橋梁・舗装・トンネル設備を対象
- ・ 静岡県メンテナンス会議の設置
- ・ 中長期管理計画の更新（橋梁・舗装）、新規策定（トンネル）

(2) 背景の確認

無電柱化に関する最近の動向

■ 道路の防災上の向上、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成や観光振興等の観点から無電柱化を推進

【無電柱化の目的】



<電柱の倒壊による道路閉塞>



<歩行の支障となる電柱>



<美観を損ねる電柱・電線>

【本格的に無電柱化を推進するための方向性】

新たな無電柱化推進計画を策定し、同時整備の実施、道路占用制限の実施、低コスト手法の導入等により、本格的な無電柱化を推進

○道路の新設、拡幅等を行う際に**同時整備**を推進するとともに、併せて緊急輸送路における新設電柱の占用制限に着手

○直接埋設や小型BOX活用方式等**低コスト手法**の導入、及び**直接埋設**の普及促進の仕組みを構築

○地域との連携を強化するため、地上機器の民地への設置等**地域の協力**が得られる仕組みや、計画策定の際に**地域の声**が反映される仕組みを構築

○「**電柱が無いことが常識**」となるように国民の理解を深める情報発信を推進



電力線が直接埋設された例（ロンドン）



民地を活用した地上機器の設置

無電柱化推進
検討会議資料より

県道三保駒越線 無電柱化の推進の取組

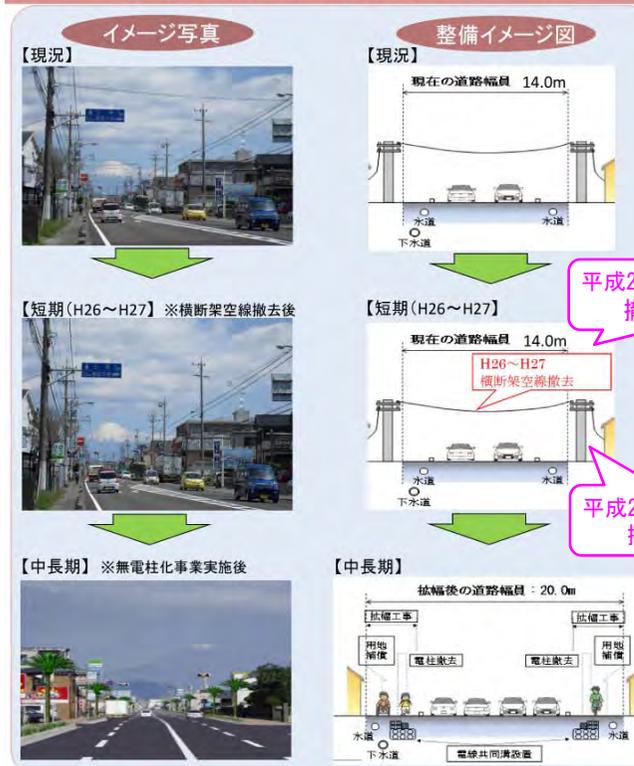
■ 国道150号から三保松原にアクセスする**三保街道**からの**富士山眺望景観の改善**のため、県は、早期の無電柱化実現に向けて道路管理者の静岡市に支援・協力

【支援・協力内容】

- 県道三保駒越線の無電柱化方針の取りまとめ
- 電線管理者との協議調整



速効対策及び抜本対策イメージ



(2) 背景の確認

2020年東京オリンピック・パラリンピック開催

■ 2020年オリンピック・パラリンピックの東京開催が決定



公益財団法人東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会HPより

道路交通法の改正(ラウンドアバウト関連)

■ 環状交差点の交通方法の特例に関する規定が整備

環状交差点を通行する時は?
あらかじめできる限り道路の左側に寄り、通行して進入してください。環状交差点内は、右回り(時計回りに)通行し、できる限り環状交差点の側端に沿って通行しなければなりません。

車両の優先関係は?
環状交差点においては、環状交差点内を通行している車両等が優先ですので、交差点内を通行する車両等の進行を妨げてはいけません。

歩行者に注意を!
特に歩行者に注意

環状交差点を出る時は?
左側の方向指示器で合図



関方交差点(焼津市)
平成26年9月1日指定

平成26年9月1日施行

警察省資料より

トピックス

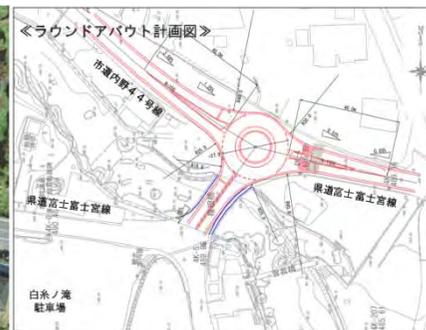
県道富士富士宮線 ラウンドアバウトの試験導入

■ 世界文化遺産富士山の構成資産「白糸ノ滝」の入口である県道富士富士宮線(富士宮市上井出)にラウンドアバウトを試験導入するとともに、無電柱化を推進

【ラウンドアバウトの試験導入】

【期待される効果】

- ① 出合頭事故の発生抑制
- ② 無駄な信号待ちの解消
- ③ 白糸ノ滝へのシンボルゲート機能
- ④ 無電柱化計画との整合(信号撤去)等



【無電柱化の推進】



整備前



整備後イメージ

3 中間評価

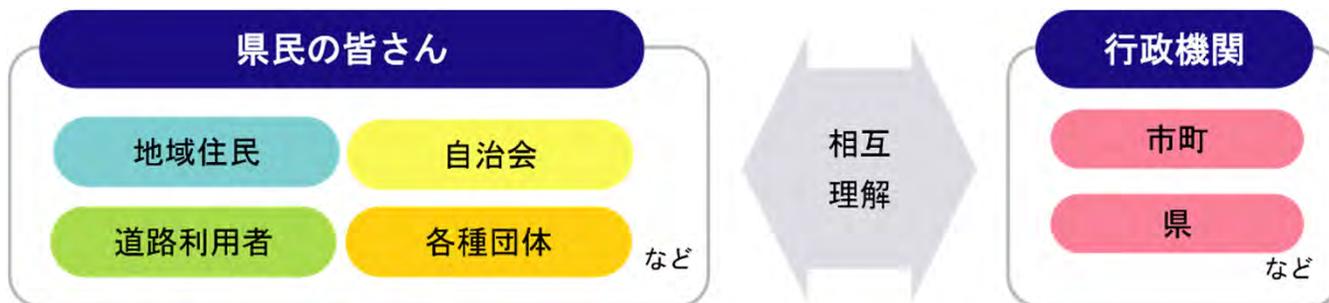
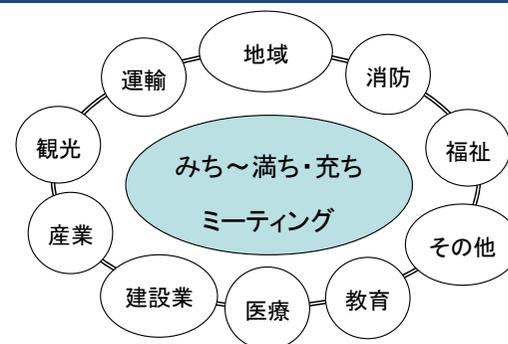
II 道路ビジョンのチェック

(2) 地域の声の確認

(2) 地域の声の確認

みち～満ち・充ちミーティング

「みち～満ち・充ちミーティング」は、道路に関する各種事業や取組を紹介し、住民や関係団体等との意見交換を通して、**道路に対する様々な意見を頂くことを目的**に開催。平成21年度以降、延べ85回開催。



(意見交換の様子)

主な意見

命と暮らしを守る

- ・新東名が開通して**定時性が確保**されるなど便利になった
- ・東駿河湾環状道路が開通し、**利便性が向上**した
- ・**伊豆縦貫自動車道**の早期全線整備が望まれる
- ・新東名が開通して便利になったが、大雪や台風の影響を受けており、**災害時の備えや大雪など異常気象時の情報発信**などが必要
- ・企業では事業継続計画（BCP）策定の必要があることから、**橋梁の耐震対策完了箇所を公表**してほしい
- ・**避難路看板設置や災害時における道路の情報発信**など、安全を確保し、命を守るために何ができるのか考える必要がある
- ・**ゲリラ豪雨に備えた対策**が必要

(2) 地域の声の確認

みち～満ち・充ちミーティング

- ・道路の安全確保のためには、**運転者教育**や**学校の安全教育**が重要
- ・通学児童の安全確保のため、**歩道の充実**が必要
- ・幹線交通との分離により、**生活道路の安全確保**を図る必要がある
- ・舗装補修など**道路施設の維持管理**を確実にお願いしたい
- ・少子高齢化が進む中、**道路をつくるだけでなく減らすことも考える必要**

命と暮らしを守る

- ・伊豆半島では伊豆縦貫自動車道とともに**アクセス道路整備**が重要
- ・**高規格幹線道路へのアクセス道路整備**による物流効率化を図る必要
- ・**渋滞解消**のための道路整備が必要
- ・幹線道路の渋滞緩和のため、交通量の少ない道路に**交通分散させる案内や広報**が必要

地域の自立の実現

- ・土地勘のない観光客のため、**わかりやすい案内標識**が必要
- ・富士山が世界文化遺産に登録されるなど、**景観面の配慮**も必要
- ・**観光に寄与する道路整備**をお願いしたい

その他

- ・**道路工事の情報**が不足している
- ・**道路整備は着実に進んでいる**と感じている

豊かさの実現

- 県民から多様な意見を頂戴
- 道路行政に対するニーズは、地震対策、交通安全対策、渋滞対策、観光支援等変わらず。

4 中間評価の総括

4 中間評価の総括

●中間評価 作業

I 道路重点計画のチェック

(1) 主要事業179事業の進捗状況

- 全179事業のうち、既に98%は着手済み
- また、18%は既に完了

(2) 整備効果の検証（代表事業）

- 完了工区では、目的に沿った効果が発現
- 利用者からも整備効果を実感していただいていることを確認

(3) 評価指標の数値目標の実績

- 指標の値が、平成24年度の基準値より向上
- 平成29年度の目標達成に向けて、おおむね順調に推移

II 道路ビジョンのチェック

(1) 背景の確認

- 主な変化
 - ・ 韮山反射炉の世界遺産登録（H27.7登録）
 - ・ 2020年東京オリンピック自転車競技が伊豆市内で開催決定
 - ・ 道路施設の定期点検の法定化（橋梁、トンネル等5年に1回近接目視点検）

(2) 地域の声の確認

- 県民から多様な意見を頂戴
- 道路行政に対するニーズは、変わらず

■ 静岡県道路審議会の見解（H28.2.24）