



ふじのくにの“みちづくり”

最終評価

平成30年2月19日

静岡県 交通基盤部 道路局

目次

1 ふじのくにの“みちづくり”

(1) 概要	.....	1
(2) 評価	.....	2

2 最終評価の手法

(1) 評価項目の整理	.....	3
(2) 道路重点計画のチェック	.....	4

3 最終評価

(1) 評価指標の達成状況	.....	5
(2) 主要事業の進捗状況	.....	8
(3) 整備効果の検証	.....	9
(4) 総括	.....	18

1 ふじのくにの“みちづくり”

(1) 概要

- 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)〕

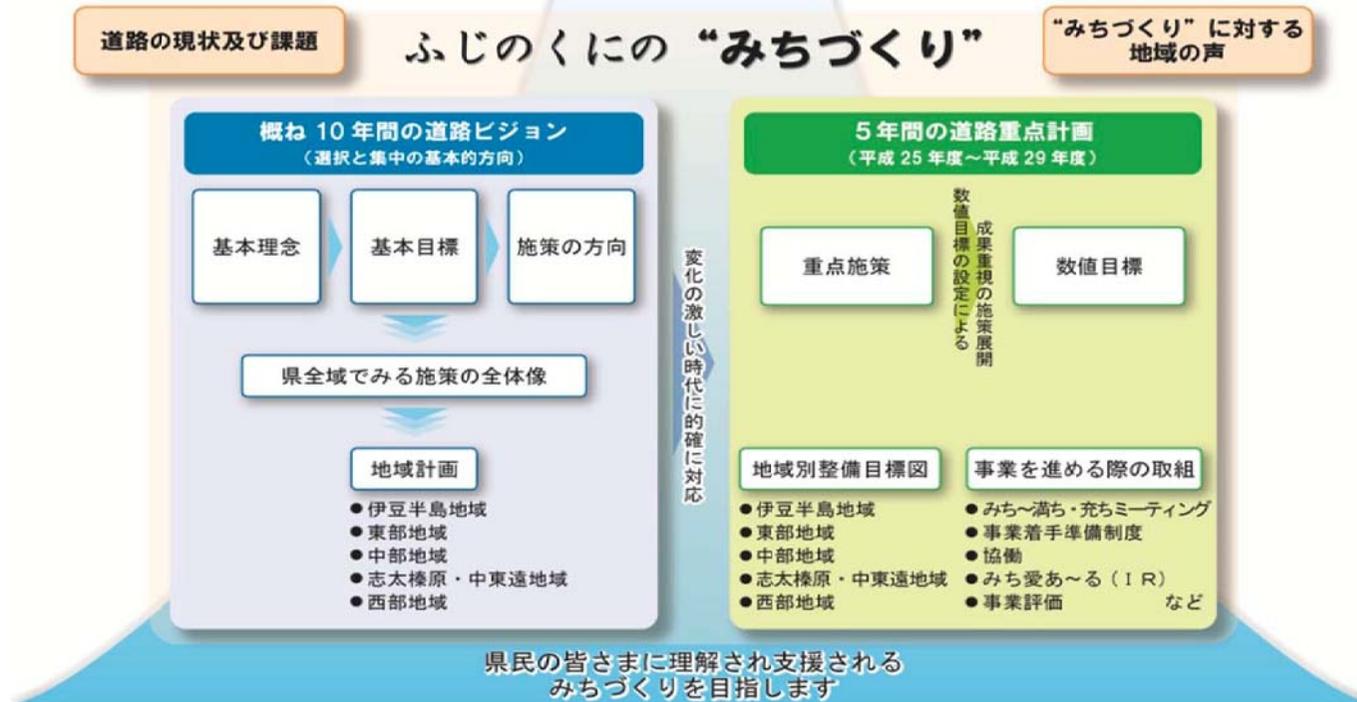
- * 「道路ビジョン」は、概ね10年間のみちづくりの施策や事業の選択と集中の方向を示す
- * 「道路重点計画」は、平成25年度から平成29年度の5年間に取り組む施策や目標を示す



1 ふじのくにの“みちづくり”の評価

(2) 評価

- 道路重点計画に掲げる数値目標などは、毎年検証
- 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
- 道路重点計画実施計画の最終年である 平成29年度に、最終評価を実施



H29 最終評価

【評価項目】

○ 「道路重点計画の取組状況」の検証

(1) 評価指標の達成状況の検証

13の評価指標の数値目標における達成度を検証

(2) 主要事業の進捗状況の検証

8つの重点施策における主要179事業の進捗状況の検証

(3) 整備効果の検証

完了事業等の整備効果の検証

2 最終評価の手法

(2) 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

- (1) 評価指標の達成状況
- (2) 主要事業の進捗状況
- (3) 整備効果の検証

3 最終評価

(1) 評価指標の達成状況

みちづくりの効果を表す数値目標として、以下の13の指標を設定する。この達成度を定期的に評価し、今後の施策に反映していく。

評価指標・期待される効果		現状	目標
命と暮らしを守る	①高規格幹線道路の供用率 高規格幹線道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合	高規格幹線道路の整備・供用により、災害に強い広域ネットワークが強化されます。	77.3% (H24) → 82.1% (H29)
	②南北幹線道路の供用率 南北方向の高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合	南北方向の幹線道路の整備・供用により、内陸部と沿岸部を結ぶ災害に強い連携軸が形成されます。	40.2% (H24) → 53.9% (H29)
	③重要路線等にある橋梁の耐震化率 古い基準を適用した重要路線等にある橋梁のうち、耐震対策を実施した橋梁の割合	橋梁の耐震対策により、災害発生時に救急・救援活動等に必要な人や物の輸送ルートが確保されます。	46% (H24) → 100% (H34)
	④道路斜面の要対策箇所の対策率 緊急輸送路上の事前通行規制区間内にある、H8防災点検要対策箇所の対策率	防災対策により、集中豪雨等による孤立化の解消が図られます。	61.5% (H24) → 83.4% (H34)
	⑤通学路の歩道整備率 県管理道路の通学路のうち、歩道整備済(簡易整備を含む)の道路延長の割合	通学路の歩道を整備することにより、児童が安心して通学できる環境が広がります。	71.0% (H24) → 75.0% (H29)
	⑥事故危険箇所の死傷事故抑止率 県管理道路の事故危険箇所のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合	交差点改良や歩道整備などの事故対策により、交通事故が減り、安全な道路空間が確保されます。	— → 約3割抑止 (H29)
	⑦道路100km当たりの道路管理瑕疵事故件数 県管理道路延長100kmあたりの、直近5年間の平均瑕疵事故件	道路パトロールを含め、適正な維持管理により道路を保全し、安心安全な暮らしを確保します。	1.29件/年 (H24) → 1.22件/年 (H29)
	⑧第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率 第3次救急医療機関に30分以内で到達できる人口の割合	高規格幹線道路や国道、県道の整備により、救命医療を担う医療機関までの搬送時間が短縮され、救命率の向上が図られます。	77.1% (H24) → 81.2% (H29)

3 最終評価

(1) 評価指標の達成状況

評価指標・期待される効果		現状	目標		
地域の自立の実現	①高規格幹線道路の供用率（再掲） 高規格幹線道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合	高規格幹線道路の整備・供用により、移動時間の短縮が可能となり、広域交流が活性化されます。	77.3% (H24)	82.1% (H29)	(再掲)
	②南北幹線道路の供用率（再掲） 南北方向の高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合	未供用区間の多い南北方向の幹線道路の整備・供用により、内陸部と沿岸部の交流が活性化されます。	40.2% (H24)	53.9% (H29)	(再掲)
	⑨中心都市等への30分行動圏人口カバー率 地域の中心都市かつ高規格幹線道路のインターチェンジに30分以内で到達できる人口の割合	高規格幹線道路や国道、県道の整備により、日常生活の利便性が向上し、より快適で豊かな生活が実現します。	93.2% (H24)	93.9% (H29)	
	⑩主要な渋滞箇所の渋滞削減率 主要な渋滞箇所のうち、渋滞対策の実施で削減される損失時間の割合	交差点改良やバイパス整備などの渋滞対策により目的地への移動時間が短縮されます。	—	約2割削減 (H29)	
	⑪高速道路の平均IC間隔 東名高速道路及び新東名高速道路におけるIC間の平均距離	スマートICの新設によりIC間隔が短くなることで高速道路が利用しやすくなり、周辺地域の活性化や物流の効率化が図られます。	11.6km (H24)	9.2km (H29)	
豊かさの実現	⑫幹線道路における無電柱化 用途地域内の国・県道のうち、無電柱化されている道路延長の割合	電柱・電線類が路上からなくなることにより、快適な道路空間が創出され、美しい街並みが形成されます。	20.3% (H24)	22.7% (H29)	
	⑬運輸部門のCO ₂ 排出量 県内の運輸部門のCO ₂ 排出量	交差点改良などの渋滞対策の推進などによる交通流の円滑化により、自動車から排出されるCO ₂ を削減します。	6,679 千t-CO ₂ (H22)	4,212 千t-CO ₂ (H32)	

3 最終評価

(1) 評価指標の達成状況

【基本目標の評価結果】

13指標のうち、8指標が「達成」または「目標達成間近」である。

基本目標	指標数	評価(見込み)				
		達成	達成間近	達成途上	算出中	その他
命と暮らしを守る	8	3	3	1	0	1
地域の自立の実現	3	0	2	0	1	0
豊かさの実現	2	0	0	0	0	2
計	13	3	5	1	1	3

※評価の考え方

評価	備考
◎	達成または達成見込み 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
○	達成間近 目標を達成する目途が立っているもの（1年程度で達成する見込み）
●	達成途上 目標を達成する目途が立っていないもの
△	算出中 平成29年度の数値算出中（H30.3算出予定）
—	その他 他部・他機関算出数値使用のためH29の数値無し

※各指標の達成状況は、別紙「達成状況一覧（資料2-2別紙）」参照

3 最終評価

(2) 主要事業の進捗状況

○主要事業179箇所のうち、178箇所が**着手済**（着手率**99%**）

■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

○計画期間内の完了を目標とする66箇所のうち、64箇所（**97%**）が**完了**

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	①主要事業 箇所数	②計画策定時 完了目標数	今回（H29末見込）		中間評価時（H26末）	
				③着手	④完了	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	2	9	2	9	1
	2. 地域の孤立等を防止する防災機能の強化	19	13	19	13	19	7
	3. 安全な道路環境を確保する交通安全対策	21	7	20	7	20	3
	4. 道路施設の適切な維持管理	5	5	5	5	5	1
地域の自立 実現の	5. 幹線道路ネットワークの構築	27	6	27	6	26	2
	6. 交通円滑化を図る渋滞対策等	90	29	90	27	89	17
豊かさの 実現	7. 景観や自然環境に配慮した道路整備	4	1	4	1	4	0
	8. 身近な道路環境の改善	4	3	4	3	4	1
合 計		179	66	178	64	176	32
				(合計③)/(合計①)	(合計④)/(合計②)		
				99%	97%		

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

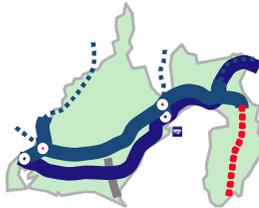
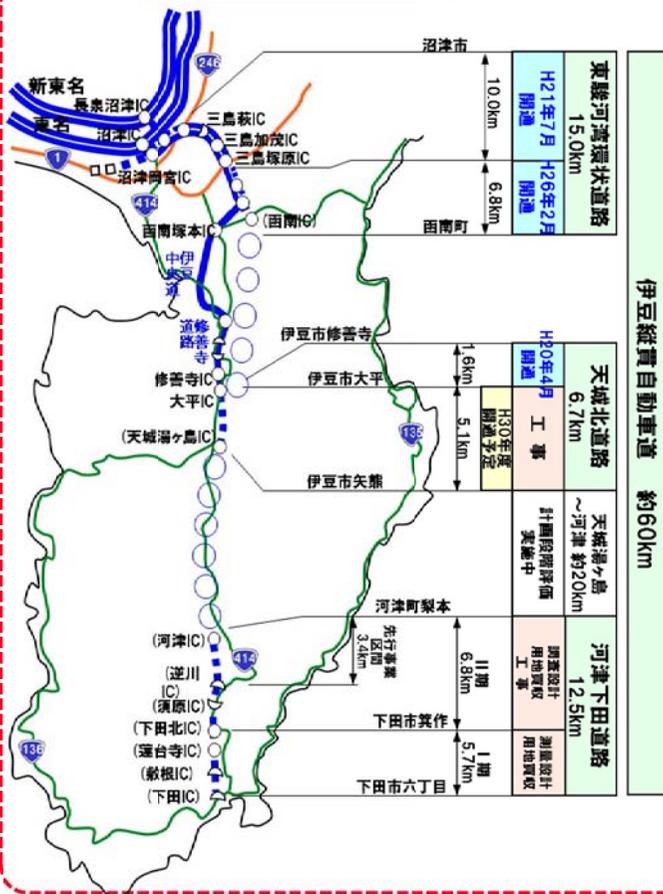
伊豆縦貫自動車道

整備中

■進捗状況

平成26年2月：東駿河湾環状道路 開通
(三島塚原IC～函南塚本IC)

伊豆縦貫自動車道の概要図 ()内のIC名等は仮称



《所要時間》

沼津～下田

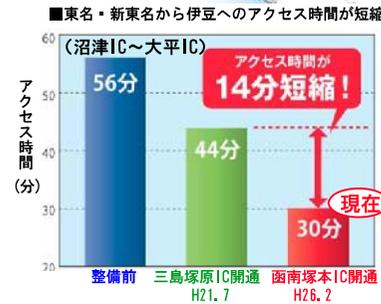


東駿河湾環状道路が開通!

- 沼津岡宮IC～三島塚原IC：H21年7月
- 三島塚原IC～函南塚本IC：H26年2月

伊豆北部地域

観光レクリエーション客数の増加等
地域への波及効果が発現!



■東駿河湾環状道路(三島塚原IC～函南塚本IC)



■三島市、函南町、伊豆の国市の観光レクリエーション客数が増加



■伊豆の国市での分譲住宅数が増加



3 最終評価

(3) 整備効果の検証

命と暮らしを守る

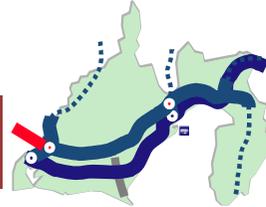
①高規格幹線道路の未整備区間の解消

新東名高速道路

整備中

■進捗状況

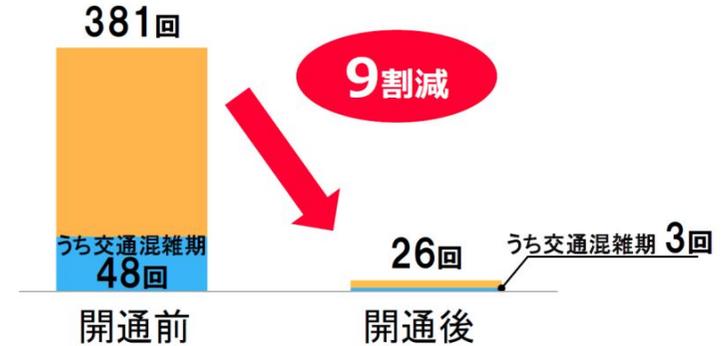
平成28年2月：浜松いなさJCT～豊田東JCT間 開通



整備効果【浜松いなさJCT～豊田東JCT開通後】

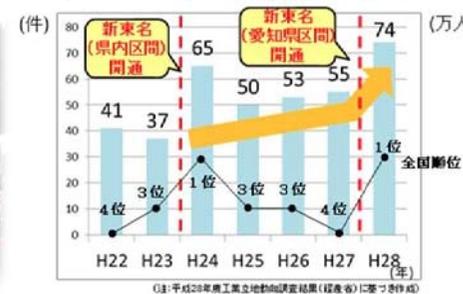
開通後11ヶ月間の渋滞は、開通前の同期間に比べ、381回から26回と約9割減少。

■東名・新東名での開通後の渋滞回数



- 浜松いなさJCT～戸代々他東JCTの開通後、H28年の企業立地件数は開通前H23年と比べ2倍に増加し、H28年の件数が**全国第1位**。
- 県内の宿泊者数は**4年連続で増加**。(H24年度～27年度)

■県内の企業立地件数の推移



■県内の観光交流客数の推移

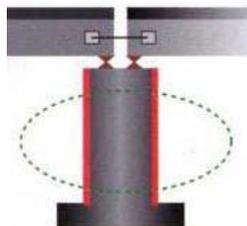


命と暮らしを守る

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



[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136号（松崎町雲見）
法面等の防災対策

完了



道路と山を「ギュッとくっつけています

[整備効果検証：利用者の声]
毎日使っている道路がより強固になったと聞いて、大変心強く、これまで以上に安心して通行できます。（地域住民）

3 最終評価

(3) 整備効果の検証

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

●通学路合同点検による道路整備

～ 合同点検を実施し、速やかな対策の実施 ～

完了

●県道磐田細江線（磐田市中泉）

平成28年2月
登校中の児童が巻き込まれる交通死傷事故が発生

事故後の緊急点検



対策の決定



対策の実施



●通学路の歩道整備

完了

●県道下土狩徳倉沼津港線（清水町湯川）



狭い歩道を拡幅し、安全な歩行空間を確保

●県道大東相良線（御前崎市池新田）



小学校周辺の歩道を整備し、安全な通学路の整備

整備効果
(湯川工区の事例)

整備区間内における交通事故発生件数の推移（清水町湯川）



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



完了

補修前



補修後



平成28年度完了



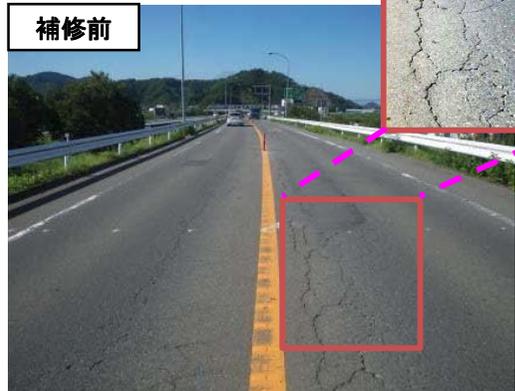
■補修内容
塗替塗装工、当て板補修工、高欄補修

「整備効果検証：利用者の声」
・色が一新され、周りの自然に溶け込む落ち着いた色となり、
景観に配慮されている。また、高欄の補修により安全に通行
できるようになった。(地域住民)

国道136号 (伊豆の国市白山堂)
舗装の補修

完了

補修前



補修後



「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)

3 最終評価

(3) 整備効果の検証

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

国道473号 金谷相良道路Ⅱ (島田市菊川～菊川市倉沢)

整備中



新東名高速道路と国道1号、富士山静岡空港、東名高速道路、御前崎港が連結

- 進捗状況
- 平成26年度
用地買収、道路工を実施
- 平成27年度
用地買収、道路工、橋梁工を実施

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

次頁参照

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)

3 最終評価

(3) 整備効果の検証

【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

○周辺地域に**新たな工場立地が進行**

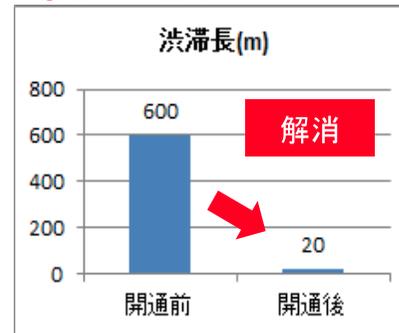
(ヒアリング結果)

- ・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

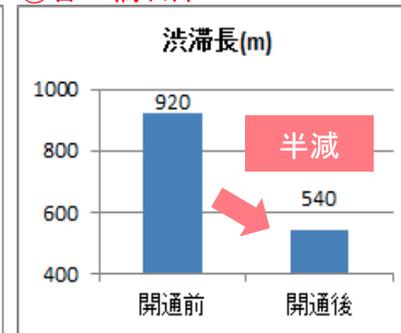


●渋滞長の変化

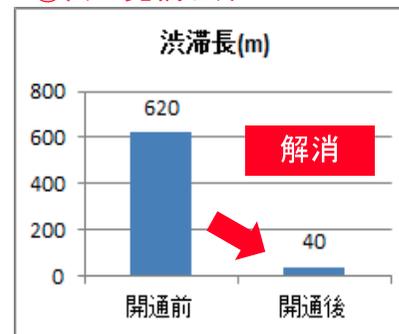
①谷口橋左岸



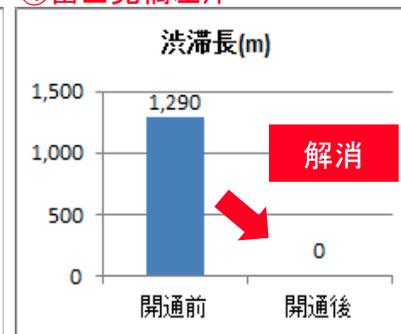
②谷口橋右岸



③富士見橋右岸



④富士見橋左岸



静岡県調査 (開通前:平成25年7月9日, 開通後:平成26年2月4日)

●工場立地の状況

周辺地域の新規工場立地面積

(島田市、焼津市、吉田町)



地域の自立の支援 ⑥交通円滑化を図る渋滞対策等

スマートICの整備促進

整備中

■進捗状況
平成25年度～平成29年度：6箇所供用開始(予定)

- IC
 - IC(事業中)
 - スマートIC
 - スマートIC(事業中)
- ※ 事業中のIC・スマートICの名称は仮称

— 供用区間
- - - 事業中
○○○○ 計画区間



高速IC 42箇所

(事業中のIC・スマートICを含む)

スマートインターチェンジ箇所数
15箇所 全国第1位

(※H29.6.30現在)

<供用中 9箇所、事業中 6箇所>



東名 三方原スマートIC 開通
(平成29年3月18日)



新東名 駿河湾沼津スマートIC 開通
(平成29年3月18日)

供用箇所の整備効果【東名 大井川焼津藤枝スマートIC】

交通状況の変化

- ・スマートIC供用以後、国道150号の旅行速度は約2割改善
- ・焼津市大井川地域の通勤等、生活交通の利便性が向上



周辺地域道路網図



3 最終評価

(3) 整備効果の検証

豊かさの実現

⑧身近な生活道路の環境改善

県道三島停車場線（三島市芝本町） 無電柱化

完了

整備前



整備後



[整備効果検証：利用者の声]

- ・歩道がきれいになって歩きやすくなりました。
- ・古いアーケードや電柱が無くなり、安全に歩けるようになりました。

県道沼津三島線（黄瀬川橋） 橋梁の架け替え

完了

架け替え前



架け替え後



拡幅・歩道設置

平成25年度完了

[整備効果検証：利用者の声]

- ・道幅が広がり、車は快適に走れるようになりました。
- ・また、歩行者は新たに設置された歩道を、安全に歩けるようになりました。（地域住民）

●最終評価

道路重点計画のチェック

(1) 評価指標の数値目標の実績

○評価可能な9指標のうち、8指標が達成または達成間近である。

(2) 主要事業の進捗状況

○全179事業のうち、99%着手しており、事業着手準備制度で中止となった1事業を除いて100%着手。

○計画期間内での完了を目標とした66箇所のうち、64箇所(97%)が完了

(3) 整備効果の検証(代表事業)

○完了した箇所は、目的とした効果が発現

○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

<総括>

- ・ 目標を概ね達成
- ・ 最終評価の結果と近年の道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、次期みちづくりの施策の方向性や評価指標等に反映していく。

ふじのくにの“みちづくり”13の指標の達成状況一覧

	評価	備考
◎	達成または達成見込み	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
○	達成間近	目標を達成する目途が立っているもの（1年程度で達成する見込み）
●	達成途上	目標を達成する目途が立っていないもの
△	算出中	平成29年度の数値算出中（H30.3算出予定）
—	その他	他部・他機関算出数値使用のためH29の数値無し

基本目標	番号	指標	基準値 (年度)	目標値 (目標年度)	実績	
命と暮らしを守る	①	高規格幹線道路の供用率	77.3% (H24)	82.1% (H29)	78.5% (29見込)	○ 平成30年度に予定している中部横断自動車道などの開通により、目標を達成。 引き続き、関係市町と連携し、国やNEXCOC日本㈱に早期開通を働きかけていく。
	②	南北幹線道路の供用率	40.2% (H24)	53.9% (H29)	42.1% (29見込)	○ 平成30年度に予定している伊豆縦貫自動車道天城北道路及び三遠南信自動車道佐久間道路の開通により、目標は達成。 引き続き、関係市町と連携し、国やNEXCOC日本㈱に早期開通を働きかけていく。
	③	重要路線等にある橋梁の耐震化率	46% (H24)	100% (H34)	69% (29見込)	◎ 現時点での進捗状況から判断して、目標年度に目標を達成する見込み
	④	道路斜面の要対策箇所の対策率	61.5% (H24)	83.4% (H34)	72.7% (29見込)	◎ 目標年度に目標を達成する見込み
	⑤	通学路の歩道整備率	71.0% (H24)	75.0% (H29)	72.5% (29見込)	● 住宅密集地における通学路の歩道整備は、用地取得が難航するなど、時間を要するケースが多いものの、県道下土狩徳倉沼津港線等では事業に着手しており、着実に整備を進めている。 引き続き、地元住民の理解と協力をいただきながら、計画的に歩道整備を進めていく。
	⑥	事故危険箇所の死傷事故抑止率	—	約3割抑止 (H29)	15.0% (H27)	— 静岡県警が発表する平成28年度の事故発生件数データ（平成29年度の事故件数は平成30年度に発表）から、事故危険箇所の死傷事故抑止率を分析中。
	⑦	道路100km当たり年間管理瑕疵事故件数	1.29件/ 100km・年 (H24)	1.22件/ 100km・年 (H29)	1.22件/ 100km・年 (29見込)	◎ 現時点での進捗状況から判断して、目標年度に目標を達成する見込み
	⑧	第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率	77.1% (H24)	81.2% (H29)	80.8% (29見込)	○ 平成30年度に予定している中部横断自動車道などの開通により、目標を達成。 引き続き、関係市町と連携し、国やNEXCOC日本㈱に早期開通を働きかけていく。
地域の自立の実現	⑨	中心都市等への30分行動圏人口カバー率	93.2% (H24)	93.9% (H29)	93.8% (29見込)	○ 平成30年度に予定している中部横断自動車道などの開通により、目標を達成。 引き続き、関係市町と連携し、国やNEXCOC日本㈱に早期開通を働きかけていく。
	⑩	主要な渋滞箇所の渋滞削減率	—	約2割削減 (H29)	— (29見込)	△ 平成29年11月のプローブデータを用いて渋滞削減率を算定中
	⑪	高速道路の平均IC間隔	11.6km (H24)	9.2km (H29)	10km (29見込)	○ 平成30年度の館山寺スマートIC、平成31年度の静岡東スマートICの開通に向け、事業は着実に進んでいることから、目標は達成間近である。 引き続き、国、市、NEXCOC日本㈱等で組織する地区協議会に参画し、事業が円滑に進むように支援していく。
豊かさの実現	⑫	幹線道路における無電柱化率	20.3% (H24)	22.7% (H29)	21.4% (H27)	— 国が、静岡県内の平成28年度末の実績を平成30年3月に公表する予定。 ※平成29年度末の実績は平成30年度末に公表となる見込み
	⑬	運輸部門のCO ₂ 排出量	6,679 千t-CO ₂ (H22)	4,212 千t-CO ₂ (H32)	5,409 千t-CO ₂ (H26)	— 静岡県くらし環境部の公表資料「静岡県内の温室効果ガス排出状況」の運輸部門数値を用いて算出しており、平成29年度実績値は平成32年3月に公表される見込み。