

政策評価シート（令和元～4年度）

| | |
|----|--------|
| 分野 | 7 社会基盤 |
|----|--------|

| | | |
|-------|----|---------|
| 評価責任者 | 所属 | 建設局 |
| | 氏名 | 局長 池谷 誠 |

| | |
|-------|--|
| 政策 | 1 地域連携や交流の拡大に貢献する道路の整備と活用を推進します |
| 政策の目的 | 【地域活性化に貢献する道路の整備・活用】 ○中部横断自動車道の開通、東名新インターチェンジの供用開始に合わせた道路整備や渋滞緩和に向けた取組として、国道1号静岡バイパスの4車線化・立体化の早期完成が求められています。 ○道路などの大規模社会資本の充実を、地域の活性化につなげる取組が求められています。 |

(1) 総合評価

| | |
|----|--|
| 評価 | — |
| 理由 | （主）清水富士宮線ICアクセス道路の開通が見込まれ、（都）静岡駅賤機線、（主）山脇大谷線についても進捗を図った。しかしながら一部路線において、国の補助制度の変更に伴い事業費の確保が困難となったことや用地買収が難航し事業全体の遅延が生じており、成果指標である主要道路における旅行速度、高速道路ICから20分圏域の人口割合について、令和3年度末時点で測定、評価ができる段階となっていない。 |

※【評価基準】S：政策の目的が十分に達成されている。A：政策の目的が達成されている。B：政策の目的があまり達成されていない。C：政策の目的が達成されていない。
※総合評価は、原則、指標の達成状況（達成率）に基づき判断する。ただし、指標の分析結果や指標以外の成果等により、指標の達成状況（達成率）と異なる評価とする場合は、その理由を必ず記載すること。

(2) 成果指標

| 指標名 | 現状値 | R4目標値 | 実績値 (R4.3末時点) | 達成率(%) (R4.3末時点) | 評価 | 目標値の算出根拠 |
|--------------------|-------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------|----|--|
| 主要道路における旅行速度 | 29.8km/h (H25) | 31km/h (32km/h) | 未供用の為、効果を計測できる段階でないことから、評価“未実施” | — | — | 静岡市内の主要道路16路線の昼間12時間の平均旅行速度を成果指標としている【R4年度目標値】 国道150号久能拡幅、（主）井川湖御幸線整備の開通を考慮し解析し算出。 |
| 高速道路ICから20分圏域の人口割合 | 88% (H25) | 89% (90%) | 未供用の為、効果を計測できる段階でないことから、評価“未実施” | — | — | 静岡市人口に対する高速道路ICから20分圏内の人口割合【R4年度目標値】 642,807人（R4）÷716,197人（H22国勢調査）=90% 国道150号久能拡幅、（主）井川湖御幸線整備を考慮した20分圏域の人口を解析し算出。 |
| | | | | | — | |

※【評価基準】s：既に目標値を達成している、a：目標値を達成する見込みである、b：目標値をやや下回る見込みである、c：目標値を大幅に下回る見込みである

(3) 第4次総合計画に向けた見直し等

令和元年の日本平久能山スマートインターチェンジの供用や、令和3年度の中部横断自動車道静岡～山梨間の全線開通など、広域道路ネットワークは着実に整備が進んでいる一方、広域道路に繋がるアクセス道路及び市域内を結ぶ幹線道路の未整備区間や、都市部の幹線道路における渋滞などの交通課題がある。
広域道路ネットワークを活かし、広域から人・モノを呼び込むためには、広域道路ネットワークのさらなる整備促進に加え、広域道路や清水港に繋がるアクセス道路の強化が必要となる。
また、市民の交流を生み出すためには、市内幹線道路の交通円滑化等、道路ネットワークのポテンシャルを高める各種取り組みが必要であることから、第4次総合計画においても引き続き当政策に取り組んでいく。

(4) 政策を構成する施策及び主要事業

| | | | |
|--------|---------------|----|----|
| 施策1 | 広域交通ネットワークの強化 | | |
| 総合評価結果 | R元 | R2 | R3 |
| | A | A | S |

| | | | |
|--------|-----------------|----|----|
| 施策2 | 道路網の整備による交流機能向上 | | |
| 総合評価結果 | R元 | R2 | R3 |
| | A | A | A |

施策評価シート（令和元年度～4年度）

分野 7 社会基盤

| | | |
|-------|----|---------------|
| 評価責任者 | 所属 | 建設局 道路部 道路計画課 |
| | 氏名 | 桑山 則之 |

政策 1 地域連携や交流の拡大に貢献する道路の整備と活用を推進します

施策 1 広域交通ネットワークの強化

施策の目的 道路は、活発な経済活動による都市の発展や、快適な市民生活による暮らしの充実を支える基本的かつ重要な社会基盤です。豊富な観光資源を活用した交流人口の拡大や物流効率化などを地域活性化に活かしていくため、国道1号静岡バイパス及び中部横断自動車道の整備促進、将来道路ネットワークの構築、高速道路ICアクセス道路の整備を推進し、広域交通ネットワークの強化を図ります。

(1) 総合評価

| | | | | |
|------|-------|--------------------|----|--|
| 総合評価 | 令和元年度 | A：施策の目的が達成されている。 | 理由 | 国直轄道路事業である国道1号静岡バイパスの整備促進については、地元調整や要望活動の実施により事業を促進した。中部横断自動車道の整備促進については、支援活動を実施し、事業を促進した。ICアクセス道路の整備推進については、（主）清水富士宮線等の事業進捗を図った。国道1号、中部横断自動車道の整備促進、ICアクセス道路の整備進捗が図られていることから道路評価は「A」とした。 |
| | 令和2年度 | A：施策の目的が達成されている。 | 理由 | 国直轄道路事業である国道1号静岡バイパスの整備促進については、地元調整や要望活動の実施により事業を促進した。中部横断自動車道の整備促進については、支援活動を実施し、事業を促進した。ICアクセス道路の整備推進については、（主）清水富士宮線等の事業進捗を図った。国道1号、中部横断自動車道の整備促進、ICアクセス道路の整備進捗が図られていることから道路評価は「A」とした。 |
| | 令和3年度 | S：施策の目的が十分に達成されている | 理由 | 国直轄道路事業である国道1号静岡バイパスの整備促進については、地元調整や要望活動の実施により事業を促進した。中部横断自動車道の整備促進については、支援活動を実施し、事業を促進した。ICアクセス道路の整備推進については、（主）清水富士宮線等の事業進捗を図った。成果指標であるICアクセス道路の整備進捗が目標値の120%達成となったことから道路評価は「S」とした。 |
| | 令和4年度 | — | 理由 | — |

※【評価基準】 S：施策の目的が十分に達成されている。A：施策の目的が達成されている。B：施策の目的があまり達成されていない。C：施策の目的が達成されていない。—：評価できない。
 ※総合評価は、原則、指標の達成状況（達成率）に基づき判断する。ただし、指標の分析結果や指標以外の成果等により、指標の達成状況（達成率）と異なる評価とする場合は、その理由を必ず記載すること。

(2) 成果指標

| | 指標名 | 現状値 | 年度 | 目標値 | 実績値 | 達成率（%） | 評価 | 目標値の算出根拠 |
|---------|------------------|------------------|----|--------|--------|--------|----|---|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | | |
| 成果指標 | 高速道路ICアクセス道路の整備率 | 32.80 (H30年度) | 1 | 45.00% | 45.63% | 101.4% | a | H30年度末：高速道路ICアクセス道路の整備率32.80% ⇒ R4年度末：100% 対象7路線全体延長10.41kmに対する完了済延長の割合 ○清水富士宮線外6路線 L=5.70km ⇒ 5.70÷10.41=54.76% |
| | | | 2 | 45.63% | 45.63% | 100.0% | a | |
| | | | 3 | 45.63% | 54.76% | 120.0% | s | |
| | | | 4 | 100.0% | — | — | — | |
| 指標成果以外の | | | 1 | | | | | |
| | | | 2 | | | | | |
| | | | 3 | | | | | |
| | | | 4 | | | | | |

※【評価基準】 s：105%以上、a：95%以上105%未満、b：85%以上95%未満、c：70%以上85%未満、d：70%未満

(3) 施策を構成する主要事業

| 主要事業名 | 主な活動内容 | 優先順位 | 年度 | 現計予算額 | 前年度からの繰越額 | 決算額 | 人工 | | | 達成状況 |
|------------------|---|------|----|-----------|-----------|-----------|-----|-----|-----|------|
| | | | | | | | 正規 | 非常勤 | 臨時 | |
| 国道1号静岡バイパス整備促進 | ①整備促進のための要望活動の実施 ②国・地元との調整 | 3 | 1 | 2,123,947 | 0 | 1,583,768 | 2.1 | 0.0 | 0.1 | ○ |
| | | | 2 | 1,741,025 | 0 | 1,653,748 | 2.0 | 0.1 | | |
| | | | 3 | 2,461,327 | 0 | 2,461,077 | 2.0 | 0.3 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| 中部横断自動車道の整備促進 | ①理事会・総会の開催 ②要望活動の実施 ③啓発活動の実施 ④シンポジウムへの参加 ⑤各同盟会等への参加 | 2 | 1 | 2,919 | 0 | 1,784 | 3.1 | 0.5 | 0.1 | ○ |
| | | | 2 | 7,823 | 0 | 6,340 | 3.0 | 0.6 | | |
| | | | 3 | 1,288 | 0 | 955 | 3.0 | 6.0 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| 静岡南北道路の調査検討 | 整備方針の検討 | 1 | 1 | 6,900 | 1,200 | 1,200 | 2.1 | 0.0 | 0.1 | ○ |
| | | | 2 | 6,900 | 1,200 | 1,200 | 2.0 | 0.0 | | |
| | | | 3 | 8,700 | 11,718 | 20,418 | 2.0 | 0.3 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| 高速道路ICアクセス道路整備推進 | ①整備促進のための要望活動の実施 ②ICアクセス道路の整備 | 1 | 1 | 1,178,000 | 2,020,598 | 2,554,576 | 8.9 | 0.6 | 0.2 | ○ |
| | | | 2 | 608,000 | 932,238 | 1,372,798 | 5.0 | 0.6 | | |
| | | | 3 | 1,004,069 | 564,787 | 830,189 | 8.3 | 0.8 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| | | | 1 | | | | | | | |
| | | | 2 | | | | | | | |
| | | | 3 | | | | | | | |
| | | | 4 | | | | | | | |

※主要事業の優先順位は、各施策の目的や指標を達成する上で、重要度、貢献度などの観点から高いものから順位とする。

※達成状況の凡例 (◎：計画より進んでいる、○：計画どおり進んでいる、△：計画より遅れている、—：計画実施時期が到来していない、新型コロナウイルス感染症の影響により実施できなかった)

(4) 今後に向けた見直し等

| 年度 | 課題 | 見直しの方向性 |
|-------|----|---------|
| 令和元年度 | なし | |
| 令和2年度 | なし | |
| 令和3年度 | なし | |
| 令和4年度 | — | — |

施策評価シート（令和元年度～4年度）

| | |
|----|--------|
| 分野 | 7 社会基盤 |
|----|--------|

| | | |
|-------|----|---------------|
| 評価責任者 | 所属 | 建設局 道路部 道路計画課 |
| | 氏名 | 桑山 則之 |

| | |
|----|---------------------------------|
| 政策 | 1 地域連携や交流の拡大に貢献する道路の整備と活用を推進します |
|----|---------------------------------|

| | |
|----|-------------------|
| 施策 | 2 道路網の整備による交流機能向上 |
|----|-------------------|

| | |
|-------|---|
| 施策の目的 | 道路は、活発な経済活動による都市の発展や、快適な市民生活により暮らしの充実を支える基本的かつ重要な社会基盤です。都市の発展、快適な市民生活を支えるため、国道、県道、市道、都市計画道路を整備することで、交流機能の向上を図ります。 |
|-------|---|

（1）総合評価

| | | | | |
|------|-------|------------------|----|--|
| 総合評価 | 令和元年度 | A：施策の目的が達成されている。 | 理由 | 都市計画道路の整備率については、（都）日出町高松線等12箇所について目標年度の供用開始に向け事業の進捗を図った。新規の供用開始路線がないため、整備率の増加はないが、目標の供用開始年度に向け事業が進捗されている。国・県・市道については、（主）梅ヶ島温泉昭和線等において事業進捗を図った。これらのことから、一定の成果を達成していると判断し、評価は「A」とした。 |
| | 令和2年度 | A：施策の目的が達成されている。 | 理由 | 都市計画道路については、（都）日出町高松線等12箇所について目標年度の供用開始に向け事業の進捗を図った。国・県・市道については、（主）清水富士宮線等において事業進捗を図った。これらのことから、一定の成果を達成していると判断し、評価は「A」とした。 |
| | 令和3年度 | A：施策の目的が達成されている。 | 理由 | 都市計画道路については、（都）日出町高松線等11箇所について目標年度の供用開始に向け事業の進捗を図った。国・県・市道については、（主）清水富士宮線等において事業進捗を図った。これらのことから、一定の成果を達成していると判断し、評価は「A」とした。 |
| | 令和4年度 | — | 理由 | — |

※【評価基準】 S：施策の目的が十分に達成されている。A：施策の目的が達成されている。B：施策の目的があまり達成されていない。C：施策の目的が達成されていない。—：評価できない。
 ※総合評価は、原則、指標の達成状況（達成率）に基づき判断する。ただし、指標の分析結果や指標以外の成果等により、指標の達成状況（達成率）と異なる評価とする場合は、その理由を必ず記載すること。

（2）成果指標

| | 指標名 | 現状値 | 年度 | 目標値 | 実績値 | 達成率（%） | 評価 | 目標値の算出根拠 |
|---------|------------|-------------------|----|--------|--------|--------|----|---|
| | | | 1 | 82.28% | 82.28% | 100.0% | a | |
| 成果指標 | 都市計画道路の整備率 | 82.28% (H30年度) | 2 | 82.28% | 82.33% | 100.1% | a | 都市計画道路の整備率：都市計画道路総延長371,620mに対する完了済延長L=311,720km ⇒311,720÷371,620=83.88% |
| | | | 3 | 82.33% | 82.65% | 100.4% | a | |
| | | | 4 | 83.88% | — | — | — | |
| | | | 1 | | | | | |
| 成果指標 | | | 2 | | | | | |
| | | | 3 | | | | | |
| | | | 4 | | | | | |
| | | | 1 | | | | | |
| 成果指標 | | | 2 | | | | | |
| | | | 3 | | | | | |
| | | | 4 | | | | | |
| | | | 1 | | | | | |
| 指標成果以外の | | | 2 | | | | | |
| | | | 3 | | | | | |
| | | | 4 | | | | | |
| | | | 1 | | | | | |

※【評価基準】 s：105%以上、a：95%以上105%未満、b：85%以上95%未満、c：70%以上85%未満、d：70%未満

(3) 施策を構成する主要事業

| 主要事業名 | 主な活動内容 | 優先順位 | 年度 | 現計予算額 | 前年度からの繰越額 | 決算額 | 人工 | | | 達成状況 |
|-------------------------|--|------|----|-----------|-----------|-----------|------|-----|-----|------|
| | | | | | | | 正規 | 非常勤 | 臨時 | |
| 国道・県道の整備推進 | ①予算確保のための要望活動の実施 ②国道・県道の整備 | 1 | 1 | 2,957,521 | 1,887,107 | 3,759,407 | 22.5 | 1.4 | 0.3 | ○ |
| | | | 2 | 2,748,196 | 1,417,725 | 3,443,634 | 22.2 | 2.3 | | |
| | | | 3 | 2,835,299 | 1,545,164 | 2,919,516 | 23.2 | 1.9 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| 市道の整備推進 | ①予算確保のための要望活動の実施 ②市道の整備 | 1 | 1 | 3,264,968 | 1,416,402 | 2,875,953 | 23.6 | 1.5 | 0.4 | ○ |
| | | | 2 | 3,558,974 | 1,794,933 | 3,282,179 | 25.6 | 2.9 | | |
| | | | 3 | 2,792,937 | 1,803,164 | 3,482,444 | 20.5 | 1.8 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| 都市計画道路の整備推進 | ①予算確保のための要望活動の実施 ②都市計画道路の整備 | 1 | 1 | 1,085,520 | 388,773 | 1,455,356 | 8.2 | 0.5 | 0.2 | ○ |
| | | | 2 | 1,478,927 | 748,938 | 1,579,392 | 10.8 | 1.3 | | |
| | | | 3 | 1,183,765 | 756,824 | 1,364,945 | 8.3 | 0.8 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| (都)羽衣海岸線、(都)清水港三保線の整備推進 | ①予算確保のための要望活動の実施 ②(都)羽衣海岸線、(都)清水港三保線の整備 | 1 | 1 | 207,000 | 85,508 | 119,229 | 2.5 | 0.1 | 0.1 | ○ |
| | | | 2 | 375,700 | 36,236 | 339,659 | 3.5 | 0.4 | | |
| | | | 3 | 119,276 | 275,936 | 318,522 | 1.7 | 0.3 | | |
| | | | 4 | — | — | — | — | — | — | |
| | | | 1 | | | | | | | |
| | | | 2 | | | | | | | |
| | | | 3 | | | | | | | |
| | | | 4 | | | | | | | |

※主要事業の優先順位は、各施策の目的や指標を達成する上で、重要度、貢献度などの観点から高いものから順位とする。

※達成状況の凡例 (◎：計画より進んでいる、○：計画どおり進んでいる、△：計画より遅れている、—：計画実施時期が到来していない、新型コロナウイルス感染症の影響により実施できなかった)

(4) 今後に向けた見直し等

| 年度 | 課題 | 見直しの方向性 |
|-------|----|---------|
| 令和元年度 | なし | |
| 令和2年度 | なし | |
| 令和3年度 | なし | |
| 令和4年度 | — | — |