

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	2 道路利用者の安全性・快適性の向上のため道路環境の改善を推進します
政策の目的	【道路環境の安全性・快適性の確保】 ○市内における交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、年間6,000件以上と依然として多くなっています。 ○市民が求める「安全性の向上」と「快適性の向上」を両立し、誰もが安全・快適に利用できる道路環境を整備する必要があります。

(1) 総合評価

評価	A：政策の目的が達成されている
理由	構成する3つの施策がA評価となったことから、政策の目的は概ね達成されていると判断し、「A」評価とした。

※【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
施策の達成状況	—	—	—	—	—	
					—	

※【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

<p>歩行空間や自転車走行空間の整備について、着実に進めており、事故件数は減少傾向にあるものの、自転車事故は依然として高い水準で推移している。また、未就学児をはじめとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない中、安全・安心な道路環境を確保するため、第4次総合計画においても引き続き交通安全対策や自転車走行空間整備を進めていく必要がある。 第4次総合計画においては、政策2と3と統合し、道路環境に限らず、上下水道も含めた生活環境全般の安全性・快適性の確保・向上に資する社会基盤整備の推進として政策を再編する予定。</p>
--

(4) 政策を構成する施策及び主要事業

施策1	道路の安全性の向上		
総合評価結果	R元	R2	R3
	A	A	A

施策2	自転車走行空間の整備		
総合評価結果	R元	R2	R3
	A	A	A

施策3	道路環境の快適性の向上		
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
----	--------

政策	2 道路利用者の安全性・快適性の向上のため道路環境の改善を推進します
----	------------------------------------

施策	1 道路の安全性の向上
----	-------------

施策の目的	静岡市内の事故の発生件数は、年々減少傾向であるものの、死傷者数は約7千人を越え、交通事故件数は未だ高い水準で発生している状況です。また、平成25年度に実施された市民アンケートでは、道路整備において特に重要と思う項目は、「安全性の確保」が最も多いという結果でした。そのため、歩行空間の整備を行うことにより、歩行者と自動車の通行箇所を分離し、また防護柵や道路反射鏡の設置を行うことによって、子どもや高齢者等の交通弱者をはじめ、誰もが安全に利用できる道路空間整備を図ります。
-------	--

評価責任者	所属	建設局 道路部 道路保全課
	氏名	課長 武田 弘

（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	成果指標である「小学校周辺の通学路における歩行空間整備率」については、計画どおり整備を実施し、目標値を達成することができた。また、生活道路等の歩行者事故防止に向けた交通安全対策についても、地域住民や交通管理者等と連携して実施しており、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	成果指標である「小学校周辺の通学路における歩行空間整備率」については、計画を上回る整備を実施し、目標値を達成することができた。また、生活道路等の歩行者事故防止に向けた交通安全対策についても、地域住民や交通管理者等と連携して実施しており、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	成果指標である「小学校周辺の通学路における歩行空間整備率」については、計画を上回る整備を実施し、目標値を達成することができた。また、生活道路等の歩行者事故防止に向けた交通安全対策についても、地域住民や交通管理者等と連携して実施しており、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

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
	小学校周辺の通学路における歩行空間整備率		54.4% (平成30年度)	1	56.2%	56.2%	100.0%	a
2				58.1%	59.5%	102.4%	a	
3				60.0%	61.5%	102.5%	a	
4				62.0%	—	—	—	
			1					
			2					
			3					
			4					
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	
交通安全施設整備事業（通学路対策）	①「静岡県通学路交通安全プログラム（H26）」に基づく協議会、作業部会を実施し、通学路危険箇所の交通安全対策を検討・実施 ②生活道路対策として、地域住民・交通管理者等による協議会、作業部会にて検討した対策の実証実験や本対策を実施 ③その他、地域要望を受け、歩行空間整備等を実施	1	1	1,373,781	489,881	1,215,255	12.4	0.8	0.2	○
			2	879,979	665,077	1,206,968	9.7		1.3	
			3	755,087	338,888	822,694	10.0		1.5	
			4	—	—	—	—	—	—	
			1							
			2							
			3							
			4							
			1							
			2							
			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、—：計画上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	・令和2年度以降、計画に沿った整備を進めるためには、関係機関との協議調整を要する。	・早期に関係機関との協議調整を完了し、計画的な整備進捗を図る。
令和2年度	・計画に沿った整備を進めるためには、交通管理者・学校関係者・自治会等との協議調整を要する。	・早期に関係機関との協議調整を完了し、計画的な整備進捗を図る。
令和3年度	・令和4年度の目標を達成するためには、交通管理者・学校関係者・自治会等との協議調整を要する。	・早期に関係機関との協議調整を完了し、計画的な整備進捗を図る。
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
----	--------

政策	2 道路利用者の安全性・快適性の向上のため道路環境の改善を推進します
----	------------------------------------

施策	2 自転車走行空間の整備
----	--------------

施策の目的	本市では、自転車の利用割合が高く、またコンパクトで平坦な地形と温暖な気候から、自転車の利用に適した環境ですが、自転車に関連した交通事故も多く発生しています。こうした中、第3次総合計画の重点プロジェクトである『健康都市』において「自転車を利用しやすいまち」と位置付けるなど、世界水準の自転車都市“しずおか”の実現を目指しています。市民ニーズが高く、健康・環境志向の乗り物である自転車を利用しやすいまちの実現を目指し、安全で快適な自転車走行空間の整備を推進します。
-------	--

評価責任者	所属	建設局 道路部 道路保全課
	氏名	課長 武田 弘

（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	成果指標である「自転車走行空間の整備率」については、計画どおり整備を実施し、目標値を達成することができたため、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	成果指標である「自転車走行空間の整備率」については、計画どおり整備を実施し、目標値に対して概ね達成することができたため、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	成果指標である「自転車走行空間の整備率」については、計画どおり整備を実施し、目標値を達成することができたため、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

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
	自転車走行空間の整備率		51.1% (平成30年度)	1	56.3%	55.5%	98.6%	a
2				61.5%	58.9%	95.8%	a	
3				66.7%	66.8%	100.1%	a	
4				72.0%	—	—	—	
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	
交通安全施設整備事業（自転車走行空間）	①自転車走行空間ネットワーク整備計画に基づく自転車走行空間の整備を実施	1	1	272,000	214,663	309,909	3.1	0.2	0.1	○
			2	324,920	174,369	212,460	3.1		0.4	
			3	255,140	108,721	245,785	3.2		0.5	
			4	—	—	—	—	—	—	
			1							
			2							
			3							
			4							
			1							
			2							
			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	自転車関連事故の削減に向けた、更なる取り組みが必要である。特に山間部でサイクリングを楽しむ自転車利用者の安全確保が求められている。	平成30年度に改定した「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、安全で快適な自転車利用環境の整備拡充を図る中で、サイクリングコースとしてニーズのある路線については、注意喚起を図る整備を推進する。
令和2年度	自転車関連事故の削減に向けた、更なる取り組みが必要である。特に山間部でサイクリングを楽しむ自転車利用者の安全確保が求められている。	平成30年度に改定した「静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画」に基づき、安全で快適な自転車利用環境の整備拡充を図る中で、サイクリングコースとしてニーズのある路線については、注意喚起を図る整備を推進する。
令和3年度	令和4年度の目標を達成するためには、交通管理者など関係機関との協議調整を要する。	早期に関係機関との協議調整を完了し、計画的な整備進捗を図る。
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
----	--------

政策	2 道路利用者の安全性・快適性の向上のため道路環境の改善を推進します
----	------------------------------------

施策	3 道路環境の快適性の向上
----	---------------

施策の目的	平成25年度に実施した市民アンケート調査結果によると、道路において特に重要と思う項目は「安全性の確保」に次いで「歩道の整備（歩きやすさの確保）」となっています。また、静岡市の高齢化率は全国平均よりも高い推移となっており、今後、高齢者をはじめ、誰もが安心して歩くことのできる、歩道の整備や道路幅員の確保に対するニーズがさらに高まることが考えられます。そのため、JR駅周辺地区において策定されたバリアフリー基本構想に基づく道路のバリアフリー化を進め、歩道の段差解消や歩道幅員の拡幅を行います。また無電柱化事業を行うことによって、歩行者の通行の支障となる電柱を撤去し、道路環境の快適性向上を図ります。
-------	---

評価責任者	所属	建設局 道路部 道路保全課
	氏名	課長 武田 弘

（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	成果指標である「主な生活関連経路のバリアフリー化率」は、計画どおり整備を実施し、目標値を達成することができた。また、無電柱化事業についても、（主）山脇大谷線電線共同溝整備工事の設計を実施し、概ね計画どおりであることから、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	成果指標である「主な生活関連経路のバリアフリー化率」は、概ね目標値を達成することができた。また、無電柱化事業についても、（主）山脇大谷線電線の設計を完了しており、計画どおりであることから、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	成果指標である「主な生活関連経路のバリアフリー化率」は、計画どおり整備を実施し、目標値を達成することができた。また、無電柱化事業についても、（主）山脇大谷線電線の設計を完了しており、計画どおりであることから、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

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
	主な生活関連経路のバリアフリー化率	69.4% (平成30年度)	1	73.0%	73.0%	100.0%	a	バリアフリー基本構想に基づき、令和4年度までにJR清水駅、草薙駅、安倍川駅周辺地区の主な生活関連経路に指定されている10.77kmをバリアフリー化する目標である。 指標＝整備済延長/主な生活関連経路の計画延長（10.77km） 【年間目標値】 R1年度：+3.6% R2年度：+8.0% R3年度：+6.0% R4年度：+13.0% <参考> 【現状値】 令和元年度末：7.86km/10.77km=73.0%、令和2年度末：8.52km/10.77km=79.1% 令和3年度末：9.71km/10.77km=90.2%
2			81.0%	79.1%	97.7%	a		
3			87.0%	90.2%	103.6%	a		
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	
交通安全施設整備事業（道路のバリアフリー化）	JR清水駅、草薙駅、安倍川駅周辺地区「バリアフリー基本構想」に基づき、主な生活関連経路を整備	1	1	111,000	116,525	116,523	0.1	0.0	0.0	○
			2	20,000	147,609	161,825	0.3		0.0	
			3	51,500	21,734	46,182	0.3		0.0	
			4	—	—	—	—	—	—	
交通安全施設整備事業（道路の無電柱化）	(主) 山脇大谷線電線共同溝整備工事の設計を実施	2	1	32,220	188,809	188,807	0.4	0.0	0.0	○
			2	216,010	51,202	57,636	1.4		0.2	
			3	169,500	219,584	218,191	1.4		0.2	
			4	—	—	—	—	—	—	
			1							
			2							
			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	JR安倍川駅、清水駅、草薙駅周辺地区「バリアフリー基本構想」重点整備地区内の主な生活関連経路の中には、旧基準による構造のため、道路移動円滑化基準に不適合な路線がある。	基本構想の主な生活関連経路において、バリアフリー化整備を実施し、誰もが安心して歩くことのできる歩行空間の整備を推進する。
令和2年度	JR安倍川駅、清水駅、草薙駅周辺地区「バリアフリー基本構想」重点整備地区内の主な生活関連経路の中には、旧基準による構造のため、道路移動円滑化基準に不適合な路線がある。	基本構想の主な生活関連経路において、バリアフリー化整備を実施し、誰もが安心して歩くことのできる歩行空間の整備を推進する。
令和3年度	JR安倍川駅、清水駅、草薙駅周辺地区「バリアフリー基本構想」重点整備地区内の主な生活関連経路の中には、旧基準による構造のため、道路移動円滑化基準に不適合な路線がある。	基本構想の主な生活関連経路において、バリアフリー化整備を実施し、誰もが安心して歩くことのできる歩行空間の整備を推進する。
令和4年度	—	—