

# 静岡県 新広域道路交通ビジョン

令和3年3月

静岡県・静岡市・浜松市

はじめに	1
<b>1 静岡県の将来像</b>	<b>3</b>
(1) 静岡県の現状	3
(2) 静岡県の将来像（目指すべき姿）	7
<b>2 広域的な交通の課題と取組</b>	<b>8</b>
(1) ブロック都市圏等の交流・連携の促進	8
(2) 国際拠点を中心とした円滑な物流ネットワーク形成	9
(3) 国内外の観光客を魅了する道路交通環境の形成	10
(4) 災害時の人流・物流交通の確保	11
(5) 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化	12
(6) ICTの導入による先進的な取組の推進	13
<b>3 広域的な道路交通の基本方針</b>	<b>14</b>
(1) 広域道路ネットワーク	14
(2) 交通・防災拠点	15
(3) ICT交通マネジメント	15

# はじめに

## 「新広域道路交通ビジョン」の位置付け

- 今回、策定する「静岡県新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という）は、新たな国土構造の形成やグローバル化、国（県）土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「現状把握と社会経済の動き」、「地域の将来像」、「広域的な道路交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成される。
- 本ビジョンの検討にあたっては、静岡県、静岡市及び浜松市の総合計画における現状認識や将来像を確認し、課題抽出の参考とした。また、県及び両市が策定している道路施策の方向性を示す「みちづくり」における基本理念の実現を目指し、特に広域的な交通分野に関わる内容に着目して、本県における今後の広域的な道路交通施策の方向性をとりまとめた。

### 【「静岡県新広域道路交通ビジョン」の位置付け】

#### 浜松市

##### 浜松市総合計画

【都市の将来像】

市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』

##### 浜松市のみちづくり計画

安全・安心な暮らしを支え、  
地域の活力・魅力をはぐくむみちづくり

#### 静岡県

##### 静岡県総合計画

富国有徳の「美しい“ふじのくに”」づくり  
～ 静岡県をDreams come true in Japan の拠点に～

##### 美しい“ふじのくに”のみちづくり

富国有徳の「美しい“ふじのくに”」  
を支えるみちづくり

#### 静岡市

##### 静岡市総合計画

【まちづくりの目標】  
「世界に輝く静岡」の実現

##### 第2次静岡市のみちづくり

地域の活性化に貢献し、  
安心・安全で快適な市民生活を支えるみちづくり

### 静岡県新広域道路交通ビジョン

本県における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から、「広域道路ネットワーク」、「交通・防災拠点」、「ICT交通マネジメント」の3つの基本方針を示したもの

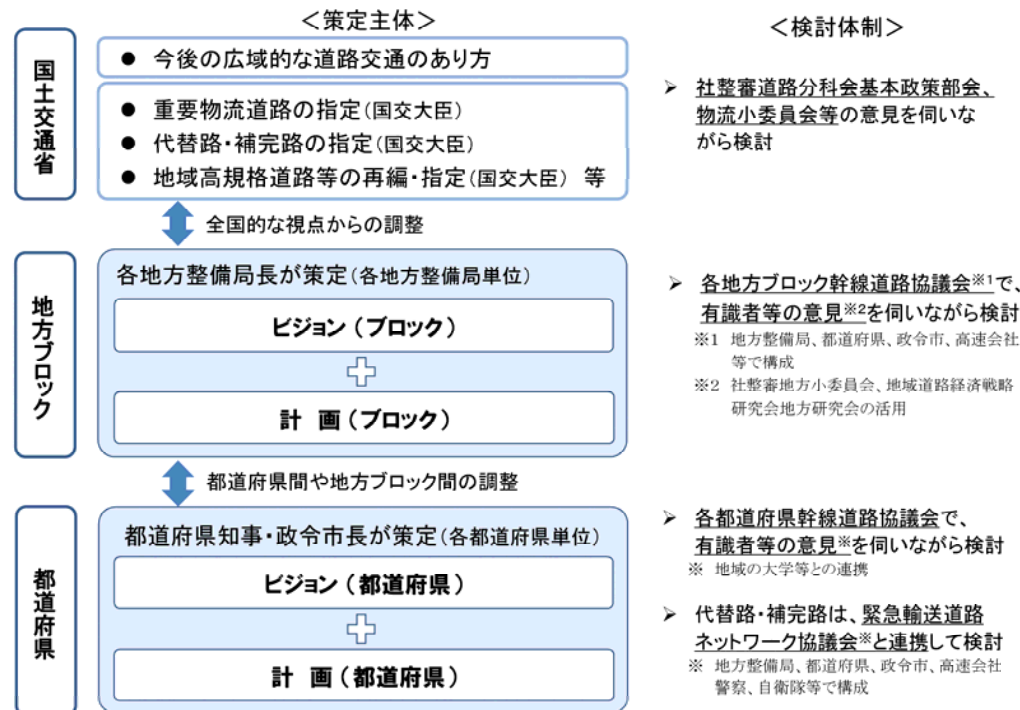
## 新型コロナウイルス感染症を踏まえて

- 人類史上未曾有の危機に瀕している新型コロナウイルス感染症の拡大を受けて、人同士の接触防止の観点から外出自粛が呼び掛けられ、経済活動に甚大な損失が生じている。一方で、多くの企業や自治体などにおいてテレワークや時差出勤などを積極的に実践する機会となり、今後の社会が大きく変容する可能性がある。
- 外出自粛の環境下においては、積極的なテレワークの実践、安定的な物流や一極集中の回避の重要性、そして人と人とのコミュニケーションの普遍性について再認識することとなった。
- 県民の生活・活動に欠かすことができない社会資本の1つである道路交通インフラの機能・役割について、新型コロナウイルス感染症の経験や時代変化を踏まえ、ニューノーマルを見据える必要がある。

## 「新広域道路交通ビジョン」の概要

- 平成30年3月、道路法の一部改正により平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。
- 重要物流道路の指定にあたっては、総合交通体系の基盤として道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えた、新たな広域道路ネットワーク等を幅広く検討した上で、効果的に指定する必要がある。
- このため、重要物流道路を契機とした「新広域道路交通計画」を中長期的な観点から策定することとし、これに先立ち、将来の地域像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「新広域道路交通ビジョン」を策定した。
- 本ビジョンの計画期間は、令和2年度を初年度とする概ね20～30年間を対象とした中長期的な視点で検討したものであり、策定後も社会経済の動向やICT・自動運転等の技術進展の状況などを踏まえて定期的に見直しを行う。

### 新たな計画の策定主体・検討体制



出典：国土交通省ホームページ

### 広域道路交通ビジョンの主な構成

#### 1. 地域の将来像

- 地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき姿について整理 (既存の地域における総合的なビジョン等をベースに検討)

#### 2. 広域的な交通の課題と取組

- 地域における鉄道、海上、航空を含めた広域的な交通の課題や取組について、平常時・災害時及び物流・人流の観点から総合的に整理
- ICTや自動運転等の技術革新を踏まえた新たな取組についても整理

#### 3. 広域的な道路交通の基本方針

- 地域における広域的な道路交通に関する今後の方向性について、**平常時・災害時及び物流・人流の観点**から、**ネットワーク・拠点・マネジメントの3つの基本方針**を整理

##### (1) 広域道路ネットワーク

- 高規格幹線道路を補完する広域道路ネットワークを中心に、
- ・ 地域や拠点間連絡の方向性 (必要な計画路線、路線再編含む)
  - ・ 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性等

##### (2) 交通・防災拠点

- ・ 地域の主要な交通拠点に関する、道路と各交通機関の連携強化の方向性
- ・ 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化等の方向性等

##### (3) ICT交通マネジメント

- ・ ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性
- ・ 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性
- ・ 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性等

出典：国土交通省ホームページ



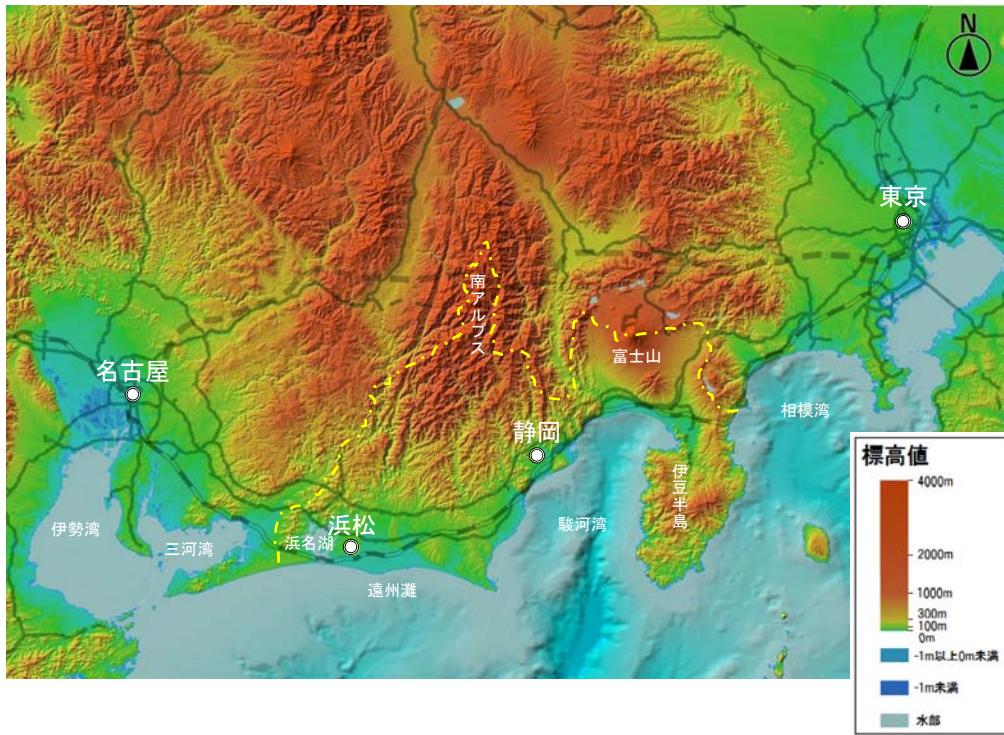


# 1 静岡県の将来像 ▶ (1) 静岡県の現状

## 自然特性・地勢

- 本県は、富士山や標高3,000m級の南アルプス等の急峻な山岳地帯に加え、延長500kmの海岸線を有し、浜名湖や伊豆のジオパークなど豊かな自然に恵まれている。
- また、東京と名古屋の大都市圏の中間、太平洋に面した日本のほぼ中央に位置し、我が国の東西交通の要衝として発展してきた。

【静岡県周辺の地形】

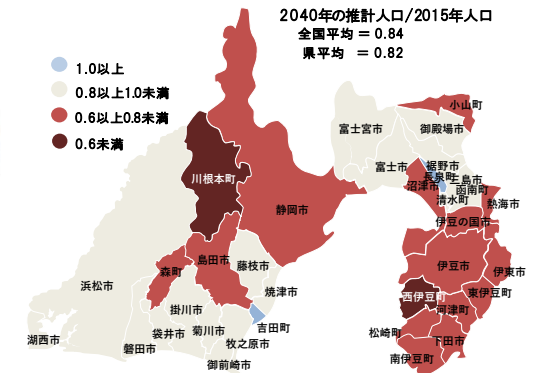
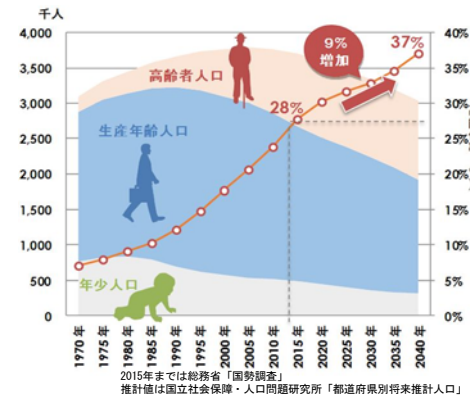


出典：【地形】国土地理院地図

## 人口動向

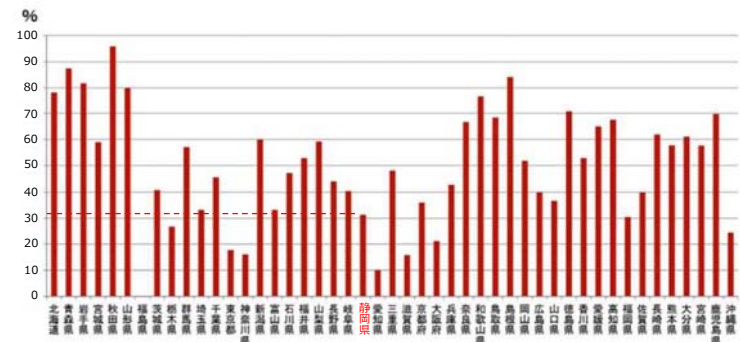
- 本県は、人口減少と少子高齢化が進んでおり、高齢化率（65歳以上の人口割合）は2040年に37%に達すると推計されている。特に、中山間地では、高齢化率が50%以上になる市町が存在する。
- また、この推計によると、本県の約3割の市町が、2010年から2040年にかけて、20～39歳の若年女性人口が5割以下に減少する「消滅可能性都市」となる。

【静岡県の人口動向】



出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（2018年3月）

【都道府県別・消滅可能性都市の比率】



出典：国土交通省・「地域消滅時代」を見据えた今後の国土交通戦略の在り方について（増田寛也）平成26年をもとに作成



# 1 静岡県の将来像 ▶ (1) 静岡県の現状

## 交通ネットワーク

- 本県は、我が国の大動脈である高速鉄道（東海道新幹線）や高速道路等（東名高速道路、新東名高速道路等）による高速交通ネットワークが形成されている。
- 国際拠点港湾（清水港）や重要港湾（御前崎港、田子の浦港）の機能拡充が進められるとともに、2009年には富士山静岡空港が開港するなど、陸・海・空の交通ネットワーク整備が進み、基幹産業の競争力強化に大きく寄与している。
- 東西軸の新東名高速道路（御殿場JCT以东）と、南北軸となる中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道の整備及び、東京・名古屋・大阪を結ぶリニア中央新幹線の整備が進んでおり、今後、より一層、ヒトやモノの流れが変化すると想定される。

【静岡県における「陸・海・空」の交通ネットワーク図】



出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン（2018年3月）

【清水港の外貿コンテナ航路】



### 世界とつながる定期コンテナ船航路

Container liners connect to the world

欧州・北米 Europes & North America	北米西岸 West coast of North America	東南アジア South East Asia	韓国・中国 Korea · China	極東ロシア Far East Russia
1航路 1 route	1航路 1 route	11航路 11 routes	12航路 12 routes	1航路 1 route

(2020年5月現在)  
(as of May 2020)

合計  
26航路  
月110便  
A total of 26 routes  
110 calls a month

■ 欧州航路は、日本国内では、清水港、東京港、横浜港、名古屋港、神戸港の5港のみに寄港  
■ Only 5 ports in Japan, the ports of Shimizu, Tokyo, Yokohama, Nagoya, and Kobe, have established shipping routes to and from Europe.

出典：静岡県交通基盤部港湾局資料



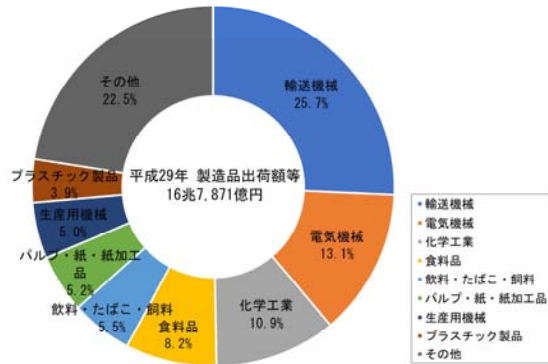


# 1 静岡県の将来像 ▶ (1) 静岡県の現状

## 産業特性

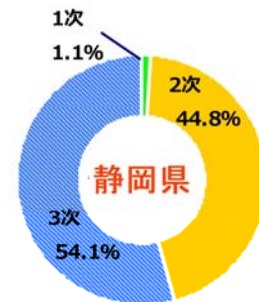
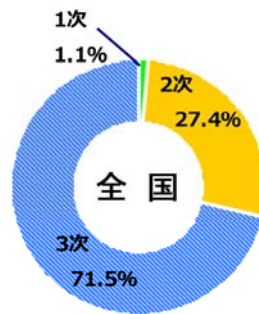
- 本県は、県内総生産が全国第10位、一人当たりの県民所得が第3位、製造品出荷額等が第4位という経済規模を誇っており、全国平均に比べて製造業を中心とした第2次産業の割合が高く、特に、輸送用機械と電気機械で製造品出荷額の約4割を占めるなど、輸外型産業の割合が高い産業構造となっている。
- 本県が強みを持つ産業分野の企業や研究施設などの集積を活用し、ファルマバレー（医療・健康）、フーズ・サイエンスヒルズ（食品等）、フotonバレー（光・電子技術）の3つの産業集積プロジェクト「静岡新産業集積クラスター」を推進している。
- 訪日外国人観光客が急激に増加しており、本県でも2011年に33万人であった外国人宿泊者数が5年後の2016年には157万人と5倍近くに増加している。ラグビーワールドカップ2019、東京2020オリンピック・パラリンピックの開催を契機として、更に多くの外国人観光客が訪れることが想定される。

【産業分類別の県(国)内総生産(名目)の割合(3分類)】



出典：静岡県経済産業ビジョン(2018～2021)をもとに作成

【県内の産業分類別の製造品出荷額等の割合】



出典：静岡県工業統計調査(平成29年度)をもとに作成

【静岡県の観光交流客数、訪日外国人数の推移】



出典：観光交流客数「静岡県観光交流の動向」(静岡県) 訪日外国人数「RESAS(地域経済分析システム)」観光マップ外国人訪問分析データ

## 【産業集積プロジェクト「静岡新産業集積クラスター」】



出典：静岡県ホームページ

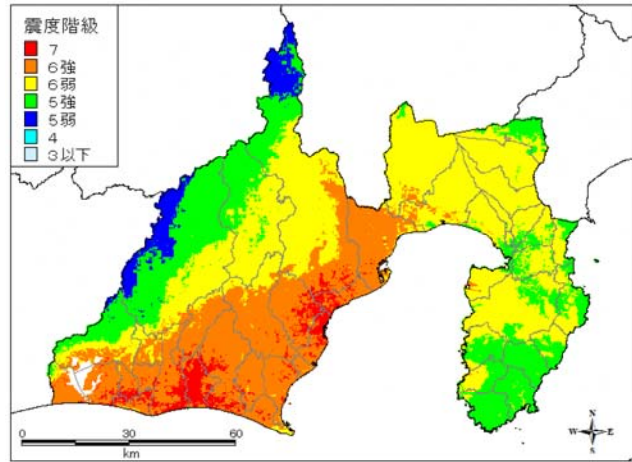


# 1 静岡県の将来像 ▶ (1) 静岡県の現状

## 自然災害の懸念

- 南海トラフ沿いの大規模地震の切迫性が一段と増すとともに、気候変動に伴う局地的豪雨等により風水害・土砂災害が頻発・激甚化している。
- 南海トラフ巨大地震では、激しい地震動とともに、沿岸部で大きな津波が想定され、人的被害が最大で約10万人になるとことが想定されている。  
(平成25年度時点。ハード及びソフト対策の推進により、令和元年度末時点での減災効果は、約7万2千人減と試算されている。)

【南海トラフ巨大地震での推定震度】



出典：静岡県第4次被害想定

【県内の津波想定高と津波による想定死者数】

### レベル1の地震・津波

発生頻度は比較的高く、(駿河・南海トラフでは約100年~150年に1回)、発生すれば大きな被害をもたらす津波

### レベル2の地震・津波

発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの津波

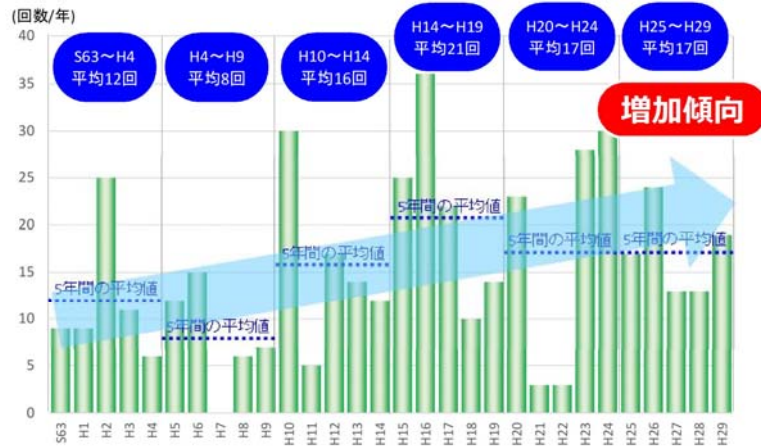


### ●津波による想定死者数

発生場所	第4次地震被害想定		第3次地震被害想定
	レベル1津波(※)	レベル2津波(※)	
駿河・南海トラフ	約9,000人(※1)	約96,000人(※2)	227人(※4)
相模トラフ	約2,900人(※3)	約5,700人(※3)	—

(※)レベル1:東海・東南海・南海地震及び大正関東地震、レベル2:南海トラフ巨大地震及び元禄関東地震  
(※1)冬・深夜・早期避難率低・地震予知なしの場合、(※2)陸側ケース・冬・深夜・早期避難率低・地震予知なしの場合  
(※3)冬・深夜・早期避難率低の場合、(※4)冬5時・地震予知なしの場合

【全国における時間雨量50mm以上の降雨発生件数】



※気象庁公表データを基に作成

出典：美しい“ふじのくに”のみちづくり(平成30年7月)

出典：美しい“ふじのくに”インフラビジョン(2018年3月)





# 1 静岡県の将来像 ▶ (2) 静岡県の将来像 (目指すべき姿)

## 静岡県の広域道路交通が果たすべき役割

### ① 多様な個性に彩られたブロック都市圏の地方創生の実現

- 重層的なネットワーク構造のもと、都市や拠点、および地形条件から移動困難となる地域の連絡性を高め、ブロック都市圏の人や地域の交流・連携を促進し、地方創生の実現を支える道路ネットワークを構築する。

### ② 経済の持続的な発展による豊かな暮らしの実現

- 先端技術の活用による次世代産業の創出、地域産業の振興や競争力の強化などを支える物流ネットワークを形成する。

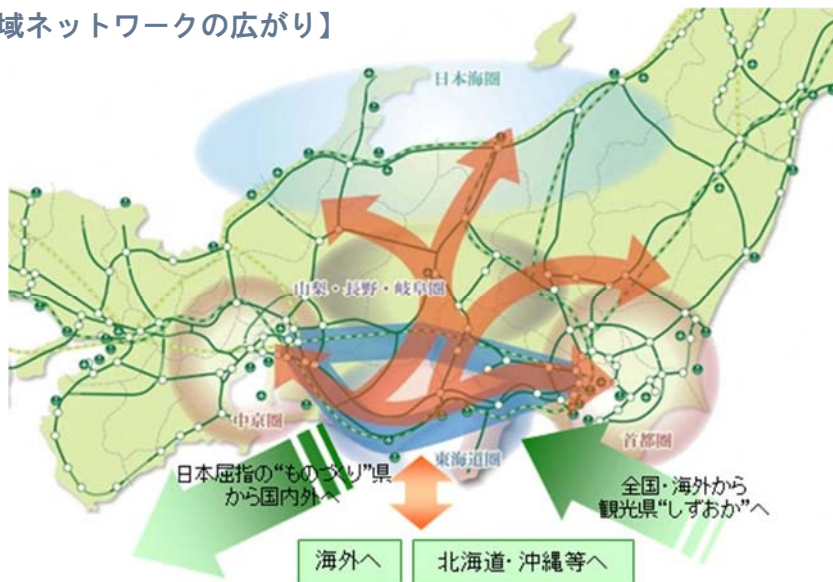
### ③ 誰からも憧れられ、国内外から多くの人々が訪れる地域の実現

- 国内外の人々を惹きつける多くの魅力ある観光資源を擁する地域として、世界クラスの資源を活かした観光交流を支える交通ネットワークを充実する。

### ④ 災害に強く安全で安心な地域づくりの実現

- 切迫する大地震や頻発・激甚化する自然災害、インフラの老朽化に対し、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化するとともに、予防保全型インフラメンテナンスに取り組み、多重性・代替性を担保する道路ネットワークを構築する。

【静岡県を中心とした広域ネットワークの広がり】



出典：美しい“ふじのくに”のみちづくり(平成30年7月)



## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (1) ブロック都市圏等の交流・連携の促進

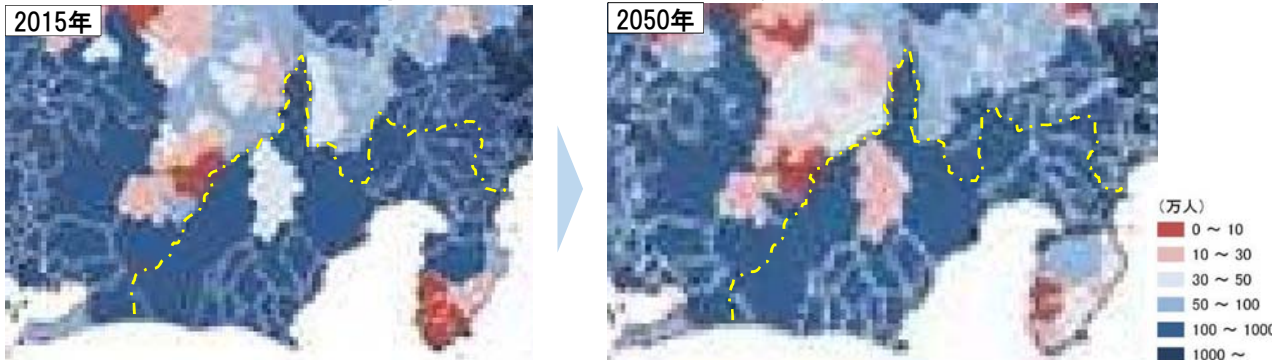
### 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

- 近年では道路ネットワークの拡充により、ブロック都市圏の連携を支えるインフラ整備も進んでいるが、1時間以内にアクセス可能となる高度な都市機能を有する「30万人都市圏」を形成できていない市町が存在している。今後の人口減少に伴い、こうした「30万人都市圏」を形成できないエリアが拡大していくことが見通されている。
- そのため、経済圏や生活圏としての関係性などを考慮して、広域交通の拠点となる都市※1やこのような都市を核としたブロック都市圏※2同士を効率的かつ効果的に道路ネットワークで連絡するほか、高速自動車国道等の国土幹線軸やこれと一体となって主要幹線道路網として機能する広域道路ネットワークの整備を行い、ブロック都市圏同士はもとより、隣接県の都市間との交流・連携の促進を図る必要がある。

※1 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市。左記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）。ただし、半島地域等の広域交通の拠点となる都市への到達が著しく困難な地域を考慮する。

※2 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等

#### 【1時間圏人口の変化人口・30万人都市圏の形成状況】 30万人都市圏を形成できないエリア（赤色表示）



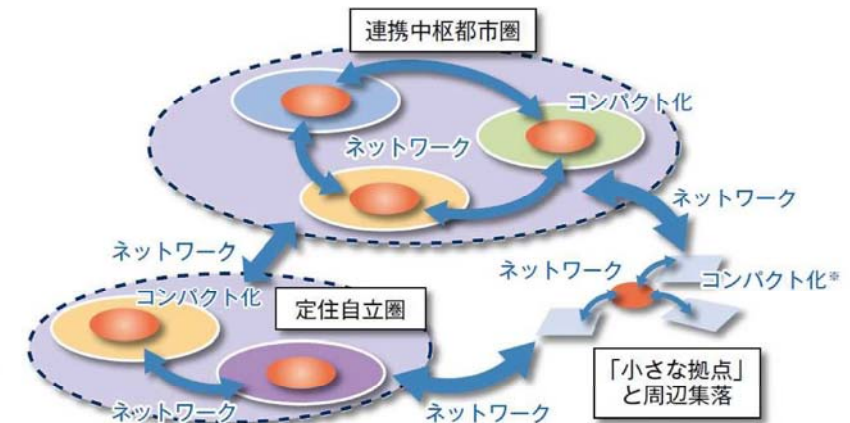
※ 各市町村役場から自動車ですぐに到達可能な1kmメッシュの人口を集計して整理。人口は、2015年の総務省「国勢調査」、2050年時点の推計人口（国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口（H30国政局推計））に基づき作成。道路網は2015年は2018（平成30）年3月時点、2050年は高規格幹線道路が全線開通した場合を想定、旅行速度は2017（平成29）年度のデータを用いて作成。

出典：国土交通省・新たな広域道路ネットワークに関する検討会 第1回（2020年3月24日）資料3をもとに作成

### ブロック都市圏等の競争力・魅力の向上

- 経済の発展・衰退は、都市の国際競争力に起因すると言われており、アジアなど新興国の成長に伴い、これまで本県が強みとしてきた製造業を中心に国際競争が激化しており、力強い経済・産業の実現が求められている。
- そこで、各ブロック都市圏について、国内外の多くの優良企業に選ばれる都市となり、さらに、都市の魅力向上による観光客等の交流人口の増加を実現することにより、本県の社会経済活動の活発化につながることを期待される。
- そのためには、ブロック都市圏の中心となる都市やブロック都市圏を形成する都市同士の連絡を強化し、ブロック都市圏としてより強固なまとまりを築くため、広域的な交流・連携を促進する重層的なネットワークの形成や高速道路 I C などの都市圏内の主要拠点との連絡性の強化、環状連絡機能の強化により、都市魅力の向上につながることを期待される。

#### 【国土（地域）構造イメージ】



※ 集落地域においては居住機能の集約までを本来的な目的とはしない

出典：新たな国土形成計画（全国計画）リーフレット



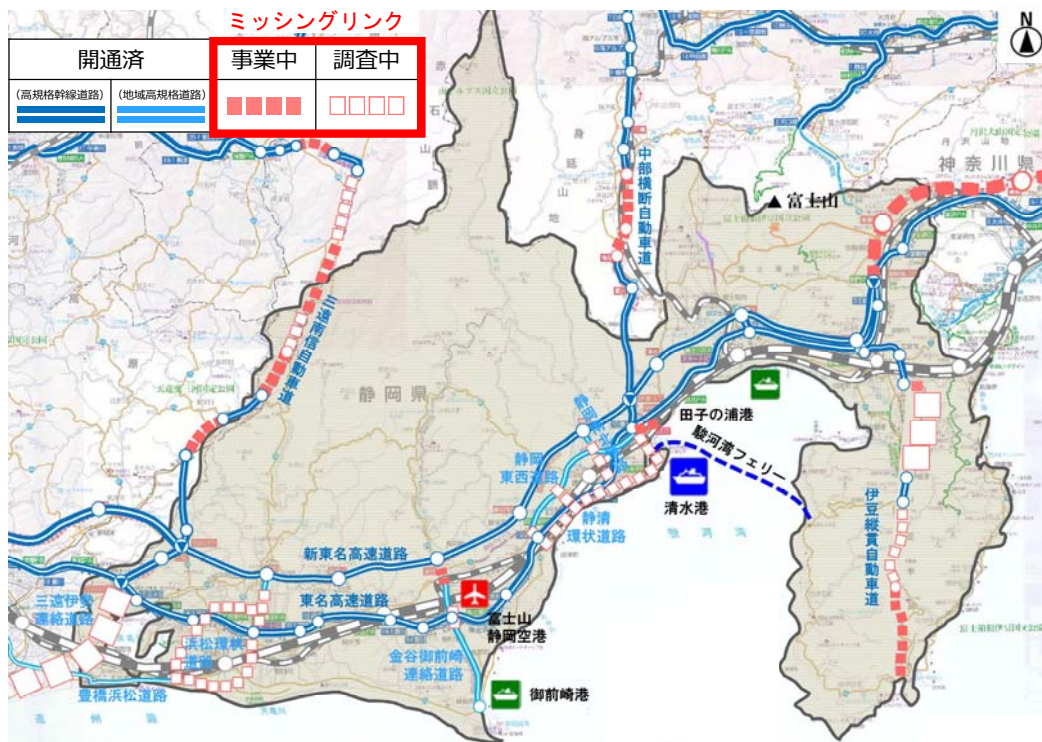


## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (2) 国際拠点を中心とした円滑な物流ネットワーク形成

### 新たな広域物流軸の形成

- 近年では、2016年までに新東名高速道路（御殿場JCT～愛知県境）が開通し、2020年12月には、御殿場JCT～浜松いなさJCT間の6車線化が完成するなど、広域的な道路ネットワーク整備は着実に進展してきている。
- 一方、広域的な道路ネットワークのうち、南北軸や環状軸等はまだ完成しておらず、ミッシングリンクが残っている。幹線道路では慢性的な混雑・渋滞により、円滑な物流を阻害していることから、供用中の広域道路網と効率的に連絡し、ネットワーク全体のポテンシャル向上に資する新たな広域的な道路整備が求められている。

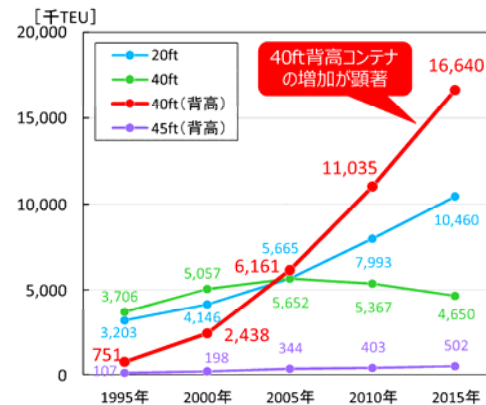
【静岡県を中心とした道路ネットワーク】



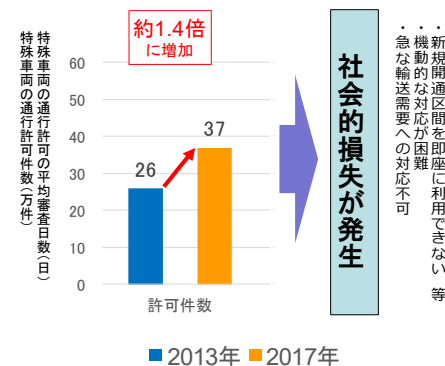
### 港湾や空港等の機能強化と陸・海・空を結ぶ交通ネットワーク強化

- 港湾空港に関しては、富士山静岡空港の開港や就航誘致の実現、港湾の国際競争力強化に向けたハード・ソフト施策の展開やクルーズ船寄港の受入環境整備が進められてきた。一方で次世代産業等の国際競争力強化を支える国際拠点港湾や重要港湾においては、就航船舶の大型化の対応や利用される海上コンテナの大型化の傾向（40ft背高）に対応した、効率性や競争力の高い国際物流環境が求められている。
- 港湾・空港等の物流拠点に接続するネットワークについては、本県の社会経済の発展を支えるとともに、更なる成長を遂げるために欠かすことができないインフラ基盤として、陸・海・空を結ぶ交通ネットワークの強化が求められている。

【世界の海上コンテナ保有個数の推移】【全国の特種車両の通行許可件数の変化（2013年→2017年）】



出典：国土交通省「第16回物流小委員会資料（2018年5月28日）」資料3  
 原出典：Containerisation International2010、Drewry Container Census2013、2016



出典：国土交通省中部地方整備局「大型車通行適正化に向けた中部地域連絡協議会「第11回資料1 平成28年度上半期の活動報告（2018年10月29日）」(p.18)より作成

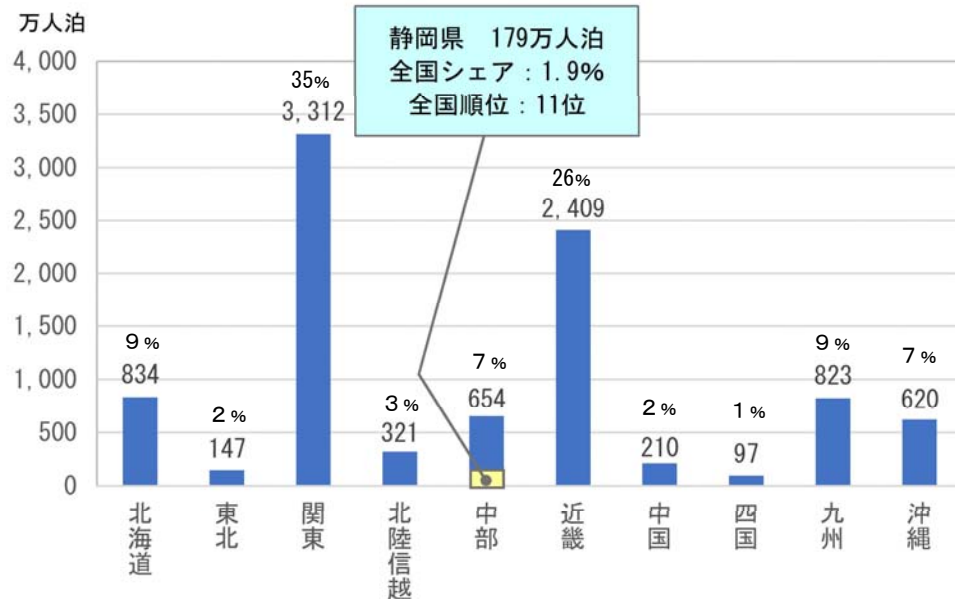


## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (3) 国内外の観光客を魅了する道路交通環境の形成

### 新たな観光交流を支援する交通ネットワークの形成

- 全国屈指の観光県として、自然・気候・文化・食の全てを備えているものの、訪日外国人宿泊者数の60%以上を関東地方及び近畿地方が占めており、この2地域の間にある本県は目的地でなく通過点になっている。
- 県内には、訪日外国人の地方誘客に資する広域観光周遊ルートである「昇龍道」のモデルコースや、美しい景観や歴史・文化、「道の駅」等をつなぐ「日本風景街道」、サイクルツーリズムの推進に資する「サイクルルート」など、新たな観光交流軸が形成されている。
- 県内の各地での滞在や旅行を満喫できる交通環境を整えるべく、陸・海・空の交通拠点との連絡性の強化や広域観光を支えるネットワークを形成するとともに、交通機関の利便性の向上などを図る。

【地域別訪日外国人宿泊者数】



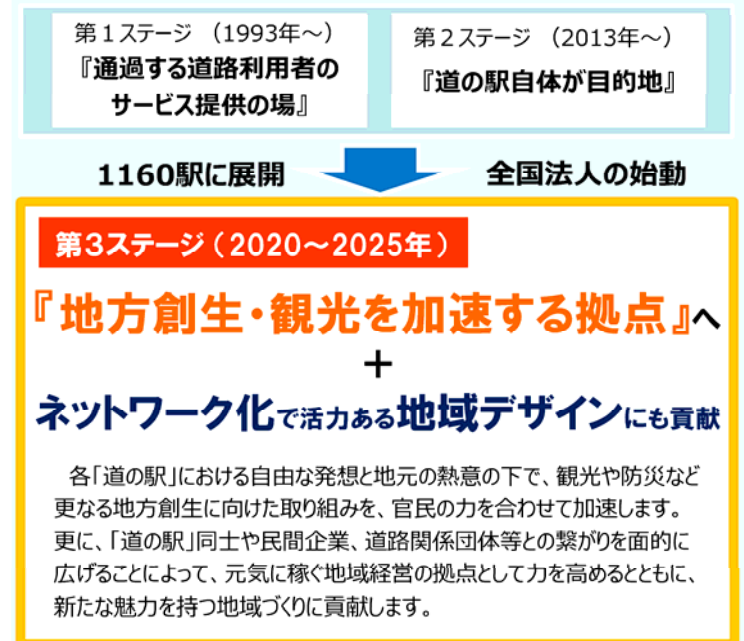
出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに作成

### 観光周遊を支えるきめ細やかな道路サービスの提供

- 高まる国内外からの観光需要を的確に捉えた地方誘客の実現による地域経済の活性化が求められており、すべての旅行者が快適に観光を満喫できる環境づくりとして、交通面も重要な要因となる。
- 本県が誇る世界クラスの地域資源、交流や交通の拠点間をつなぐ魅力ある広域観光周遊ルート形成による誘客支援に向け、ハード・ソフトの両面からの受入環境整備の促進が必要である。
- 「道の駅」は、それ自体が目的地となるなど役割が進化する一方、急増する訪日外国人観光客に対応したものは少ないことから、地方創生・観光を加速するため、新たなインバウンド観光拠点を目指す必要がある。

【「道の駅」第3ステージに向けた新たなコンセプト】

#### I 新たなコンセプト



出典：国土交通省「新「道の駅」のあり方検討会 提言（令和元年11月18日）」



## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (4) 災害時の人流・物流交通の確保

### 災害に強い防災道路ネットワークの構築

- 地震や豪雨などに伴う交通機能の麻痺により、製造業や流通業を中心に全国各地の生産活動に影響を受けたように、自然災害による交通の寸断に伴う社会・経済活動停滞の影響は広域化している。
- 迅速な人命救助を可能とする備えを進めることはもとより、社会経済活動が大きな停滞に陥ることを回避するために、我が国の東西の交通の要衝に位置する本県において、根幹をなす交通ネットワークの代替性の確保と、企業のBCPを支援するインフラ整備を通じて、社会経済活動の強靱性を高めることが求められている。

#### 【県内の道路網が抱える災害リスク】

##### ■ 事前通行規制区間



出典：道路防災情報Webマップ(平成25年9月時点)

##### ■ 津波浸水想定区域



出典：国土数値情報 津波浸水想定データ(平成28年)

#### 【広域交通寸断に伴う社会・経済活動への影響】

	全産業		
	うち輸送機械業		
	金額	金額	GRP比
富山県	▲2億円	▲8億円	0.02%
石川県	▲2億円	▲7億円	0.01%
福井県	▲1億円	▲3億円	0.01%
長野県	▲5億円	▲17億円	0.02%
岐阜県	▲10億円	▲18億円	0.02%
静岡県	▲45億円	▲76億円	0.04%
愛知県	▲226億円	▲259億円	0.06%
三重県	▲13億円	▲20億円	0.02%
滋賀県	▲8億円	▲16億円	0.03%

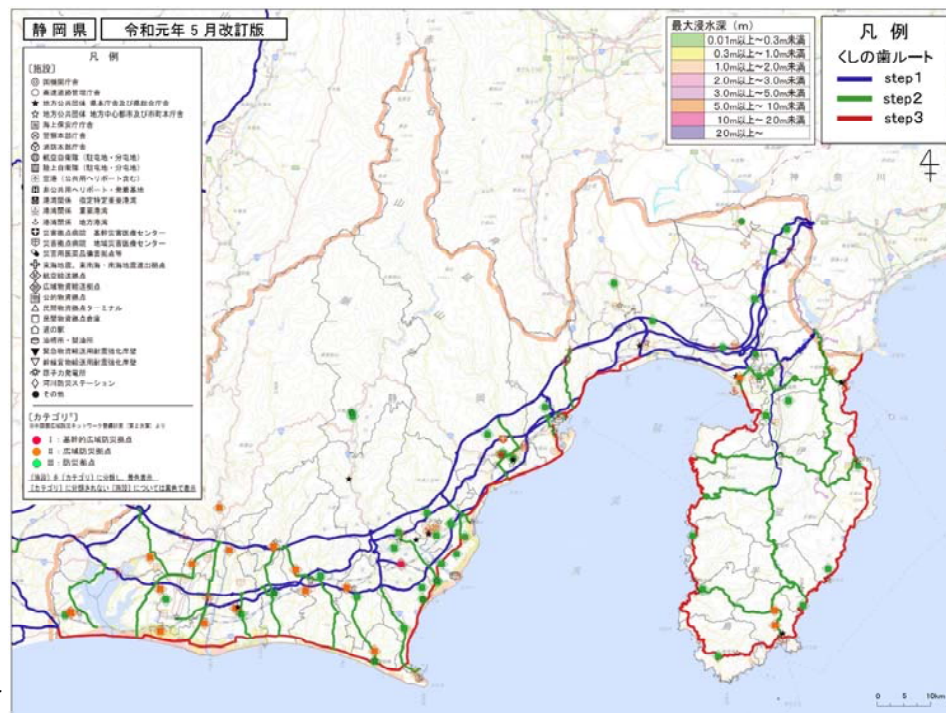
- 中部圏外の各県発生している各産業の生産活動へのダメージや中部圏への物流の寸断が、中部圏経済に与える波及的な影響を算出。
- 豪雨に伴い中部圏で生じた直接的な被害の影響は含まない。
- 本分析における中部圏は、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県の9県を指す。
- 復旧後の挽回生産などは考慮していない。

出典：公益財団法人中部圏社会経済研究所 中部社研 経済レポート「平成30年7月豪雨が中部圏経済に与える影響に関する試算～サプライチェーン寸断の影響～」(2018年8月9日発表)をもとに作成

### 迅速な救急・救命活動、道路啓開の支援

- 本県は、防災先進県として、これまで緊急輸送路の橋梁耐震対策等を着実に進めてきているが、地震や豪雨などの災害発生時の道路寸断により、地域間の物資輸送寸断、人流の寸断が長期化することで、地域の社会経済の停滞が懸念されている。
- 災害時の社会経済損失を最小化するために、広域的な救命・救援・復旧活動を支援するハード・ソフト面からのくしの歯ネットワークの強化が求められている。

#### 【静岡県のくしの歯ルート図】



出典：中部地方幹線道路協議会 道路管理防災・震災対策検討分科会ホームページをもとに作成





## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (5) 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化

### モーダルコネクトの推進による新たな付加価値の創出

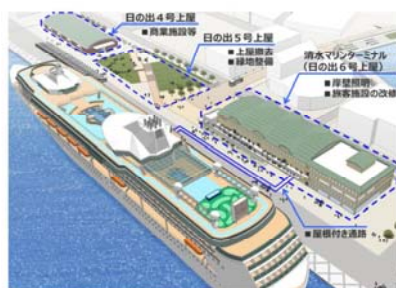
- 環境負荷の低減やドライバー不足の課題に対して、国際競争力を保持しつつも、サステナブル（持続可能）な物流・人流を実現するためには、輸送・移動を支える交通インフラ整備の拡充とともに、大量輸送が可能で環境負荷の低い手段への転換（モーダルシフト）および輸送障害の発生時にも速やかに対応可能とする複数の輸送手段を確保する交通インフラ間の結節強化の重要性が増している。
- このように物流および人流における空港・港湾・鉄道等と道路ネットワークとのモーダルコネクト（交通モード間連携）の強化や交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、発展目覚ましい情報通信技術を取り込みながら、新しい付加価値を創造し、地域経済・産業の活性化や生活の質の向上に資する視点が必要とされる。

#### 【モーダルコネクトの強化事例（清水港）】

清水港は、2030年を目標として「連携するクルーズ船社であるゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化」と「北東アジアクルーズの東日本における拠点化」を目指す

船種別	清水港を目指す目標年における寄港回数	
	2020年	運営開始より5～10年後
20万GT級旅客船	-	104回
15万GT級旅客船	52回	-
6万GT級客船	1回	1回
合計	53回	105回

日の出埠頭に着岸するスーパースター ヴァーゴ



4号上屋の改修、5号上屋の撤去と跡地への緑地整備等を行う。そのほか、周辺交通の円滑化や2隻同時接岸の実現を図る。

各主体の整備スケジュールイメージ

整備主体	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度
県	上屋の改修、撤去等	緑地等の整備		拠点供用開始
連携する船社 ※ゲンティン香港		清水マリンターミナル（旅客施設）の改修		
静岡市等 (高度化事業以外)		海洋文化拠点施設の整備等		

### 災害時の物流輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化

- 災害時には、一時避難場所や復旧支援活動の拠点として、地域防災計画等で位置付けられた広域物資拠点等に加えて、「道の駅」や「高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)」等における防災機能の強化を図る必要がある。
- 「道の駅」第3ステージとして、広域的な防災機能を担う「防災道の駅」の検討が進んでいる。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場所の提供を目指しており、地域の復旧・復興の拠点として貢献することが期待される。各「道の駅」では、災害時に求められる機能に応じて、施設整備、BCPの策定、防災訓練など災害時における機能確保に向けた着実な準備が必要である。

#### 【「防災道の駅」の主な役割】



出典：静岡県交通基盤部港湾局港湾企画課「清水港における国際旅客船拠点形成計画」について概要版(2017年12月5日)」

出典：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会 第1回委員会(2020年2月14日開催)資料4





## 2 広域的な交通の課題と取組 ▶ (6) ICTの導入による先進的な取組の推進

### イノベーションを社会実装するための取組の支援

- AI、ロボット、IoT等の革新的技術を活用して、誰もが活躍でき、人口減少・高齢化、エネルギー・環境制約などの様々な社会課題を解決できる、日本ならではの持続可能でインクルーシブな社会経済システム【Society5.0】の実現が政府の目標として掲げられている。
- 新東名高速道路では、「高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業」の一環としてトラック隊列走行の実証実験を実施しており、高速道路でのトラック隊列走行などの実現も見据え、御殿場JCT～浜松いなさJCTの6車線化が完成した。
- 本県においても、急速な進展をみせるICT（AI、ロボット、IoT、センサー技術等）を、インフラ整備、維持管理、交通サービス（自動運転、カーシェアリング等）に活用していくことが重要である。

#### 【新東名高速道路の機能を高める取り組み】



出典：国土交通省記者発表資料(2018年8月10日)をもとに作成



トラック隊列走行等の社会実験における状況比較

出典：社会資本整備審議会道路分科会第31回国土幹線道路部会(2018年7月27日)資料をもとに作成

#### 【しずおか自動運転ShowCASEプロジェクト(静岡県)】

1 目的  
自動運転等の最新技術を活用した移動サービスの導入による地域交通の課題解決の検証(運転手不足、過疎地域等高齢者への移動支援、公共交通ICT化等への対応)  
EV等、次世代自動車及び自動運転車両の研究による県内企業の技術開発を促進

2 事業概要

1 点群座標データの活用  
県管理道路1,000km以上の3次元点群座標データのオープンデータ化(全国初)  
4iナビマップ基盤(株)と静岡県との協定締結(2017.11)  
・県有データから高精度3Dマップ化(自動運転活用)に成功

2 実験車両(高精度3Dマップ走行)  
タクシー型 軽小型 EV バス型 EV  
2018年度使用車両

3 2020年度実証実験地区(公道3箇所)  
交通事業者 × 地域(市町・住民) × 県と参画企業・大学  
新たなモビリティサービス MaaS の検討・導入  
実証実験

出典：静岡県ホームページ



令和2年度 自動運転実証実験(下田市)

#### 【しずおかMaaS (静岡型MaaS基幹事業実証プロジェクト)】



「しずおか」MaaSイメージ



ET02.0データを活用したAI相乗りタクシー実証実験

### 3 広域的な道路交通の基本方針 ▶ (1) 広域道路ネットワーク

#### 地域や拠点間連絡の方向性

##### ① 都市間ネットワーク（物流・人流共通）

- 固有の風土・歴史に培われた生活文化や産業集積などの豊かな個性を有する都市圏が広く分布する本県にとって、地方創生の実現に向けて、地域活性化の根幹となる地域や人の交流・連携を促進させるため、ブロック都市圏※やその中心都市間の連絡性や地形条件から移動困難となる地域の連絡性の強化を図る。
- 国内外からの交流人口が集う魅力ある都市の実現に向けて、ブロック都市圏や都市圏の中心都市の連絡性を強化するほか、通過交通の迂回を図る環状連絡機能を強化するなど重層的なネットワークを形成する。

※ 中枢中核都市や連携中枢都市(圏)、定住自立圏等を指す。  
本県の該当市町等は以下のとおり

- ・中枢中核都市：静岡市、浜松市、沼津市、富士市
- ・連携中枢都市(圏)：しずおか中部連携中枢都市圏（静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町）、浜松市、沼津市、富士市
- ・定住自立圏：湖西市

##### ② 物流ネットワーク

- 国内外との交流・物流を拡大し、地域の活力やイノベーションを創出するため、県内はもとより、遠隔地とも短時間で円滑に行き交うことができる広域的な道路ネットワーク（新東名高速道路、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道、主要国道等）の充実を目指す。
- 地域産業の生産性向上を高めるため、港湾機能の強化や航空貨物の利用促進とあわせ、東西方向と南北方向の高規格幹線道路等を軸とした広域的な道路ネットワークへのアクセス道路や、物流拠点や生産拠点等へのアクセスを強化する。

#### 災害時のネットワークの代替機能強化の方向性

##### ① 広域的なネットワークの多重性・代替性

- 激甚・頻発化する自然災害や南海トラフ巨大地震の発生時において、大きな社会経済活動の停滞を回避し、企業活動の継続性の向上（BCP実効性の向上）と迅速な復旧復興を可能とする高規格幹線道路等を中心としたネットワークの整備により多重性や代替性（リダンダンシー）の確保を目指す。

##### ② 局所的なネットワークの代替性

- 激甚化する自然災害から命を守るため、道路の通行規制に伴い、地域の孤立や医療施設等の防災拠点へのアクセス路の途絶に至らぬよう、住民の安心安全の確保につながる道路ネットワークの整備により多重性や代替性（リダンダンシー）の確保を目指す。

##### ③ 観光・交流（人流）ネットワーク

- 世界との交流の玄関口である富士山静岡空港や国際クルーズ拠点である清水港等から、多彩で魅力ある世界クラスの観光資源や拠点を結ぶ魅力ある観光ルートを支える道路ネットワークの拡充を目指す。
- 県境を越えた周辺地域とのヒトやモノの活発な対流や、観光振興を促進するため、新たな道路ネットワークの必要性を検討していく。



### 3 広域的な道路交通の基本方針 ▶ (2) 交通・防災拠点 (3) ICT交通マネジメント

#### 交通・防災拠点

##### 地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化の方向性

- 高速道路のSA・PAや道の駅などが持つ機能を有効活用していくとともに、陸・海・空の多様な交通モードと道路との結節機能を高め快適な移動を実現する。
- 交通機関（鉄道、バス、船舶等）との連携強化によるシームレス（継ぎ目がない）な移動環境を整えるとともに、鉄道駅や港湾などの旅客受入機能強化と利用促進に取り組み、利用者へのサービスの向上に繋げていく。

##### 災害時の物資輸送や避難等の主要な防災拠点の機能強化の方向性等

- 災害時に人命救助や救援活動の拠点となる防災拠点における実行体制や広域応援体制を強力なものとするため、被災地以外からの広域アクセスを可能とする港湾、空港、高速道路、幹線道路等のネットワーク強化や、地域防災拠点（「道の駅」、病院等）へのアクセス強化や機能強化を通じて、災害への対応力を向上させる。

#### ICT交通マネジメント

##### ICT等を活用した道路の情報収集や活用の方向性 主要都市部等における面的なマネジメントの方向性

- 持続可能でインクルーシブな社会経済システム（Society5.0）の実現に向けて、AI、ビッグデータ、IoT等の革新的技術を活用し、「高度モビリティ社会」の実現に向けてイノベーションの社会実装に向けた取組を推進する。
- 道路状況や路面状況等を観測するライブカメラ等の既存設備を活用して人や車の流動状況をリアルタイムで把握し、交通需要マネジメントや災害時における有効なルート情報の提供等、平常時や災害時を問わず、迅速確実な通行可能情報の収集と実効性の高い情報提供による交通マネジメント強化を図る。

##### 他の交通とのデータ連携などサービス向上の方向性

- 高度自動運転の実現に際して重要な役割を有するダイナミックマップ（高精度の3次元の基盤地図に動的な情報を紐付けた地図データ）や道路インフラの高度管理等に活用するため、県内道路の3次元データを収集し、共有化（オープンデータ化）を図っていく。
- ICT等の進展に伴う新たな交通サービスの実現に向け、県内の都市部や過疎地域における自動運転の実証実験を行うなど、実用化に向けた取組を産学官連携で進めていく。

