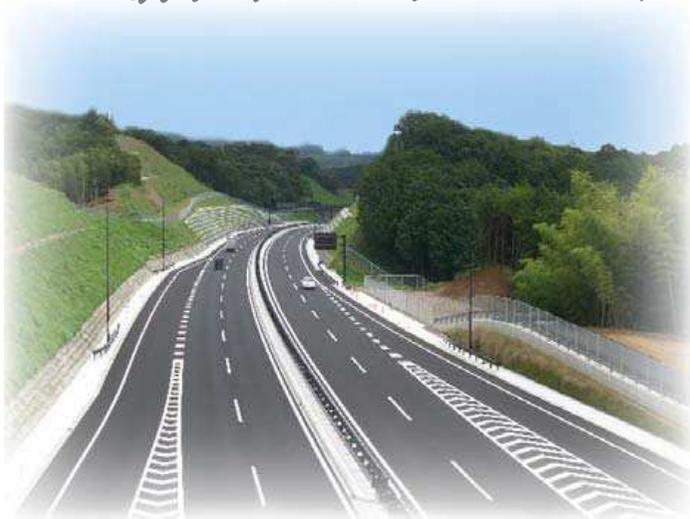




静岡県を取り巻く道路に関する動向



静岡県の交通ネットワーク

I 期
(人・馬)

II 期
(鉄道)

III 期
(自動車・飛行機)

IV 期
東海道新時代

～江戸

明治

大正

昭和

平成

東海道53次

国道1号 大井川橋(S3)

東名高速道路開通(S44)

富士山静岡空港開港(H21)



東海道五拾三次「由井」 薩埵峠



東海道本線開通(M22)



東海道新幹線開通(S39)



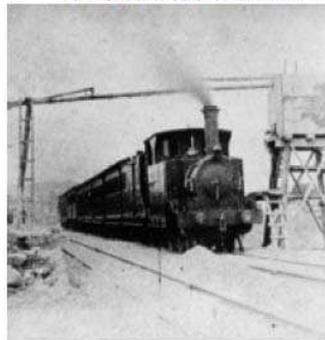
清水港



新東名高速道路
県内開通
(H24.4.14)



古代東海道(路面幅9m)



御前崎港



高規格幹線道路
概成(H32)

中央新幹線
(東京-名古屋開通)
(H39)



東海道石畳
(島田市)

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

新東名高速道路

■諸元

- ・事業主体：中日本高速道路(株)
- ・区間：小山町～浜松市
- ・延長：約165km(他に連絡路17km)
- ・設計速度：120km/h(一部100km/h)
- ・6車線(暫定4車線)

■新東名高速道路の役割

- ・新名神と連携した国土の大動脈
 - ・現東名の渋滞解消
 - ・災害、事故発生時の迂回路、緊急輸送路
- 新東名は山側を通過し、東海地震や津波の被害を受けにくい

新東名高速道路の概要図



進捗状況	供用中	用地買収・工事	御殿場～三ヶ日間 L=162km 平成24年4月14日開通	設計協議	用地・工事	用地
開通予定年度		H26		H32	H30	H28



東西を結ぶ幹線道路が海岸線に集中する「薩埵峠」



吉原JCT付近(静岡市清水区)



富士高架橋付近(富士市)



静岡県交通基盤部

新東名高速道路(特徴と開通のインパクト)

(出典：新東名インパクト調整会議 (平成24年10月))

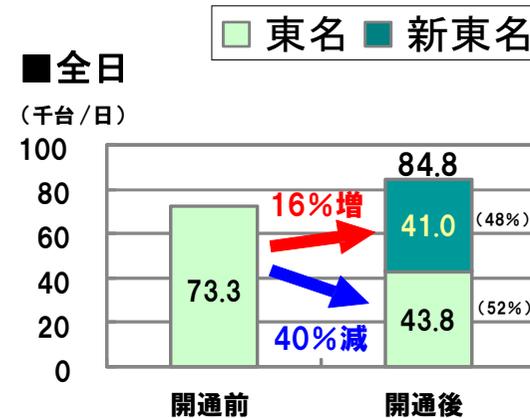
カーブの最小曲線半径は**R=3000m**
最急縦断勾配は**2%**

- ・新東名+東名の交通量、開通前から**全日16%増**
- ・開通後6ヶ月間に静岡県内で発生した**10km以上の渋滞は11回**
- ・昨年同時期の**渋滞回数**と比較すると、**約9割減少**

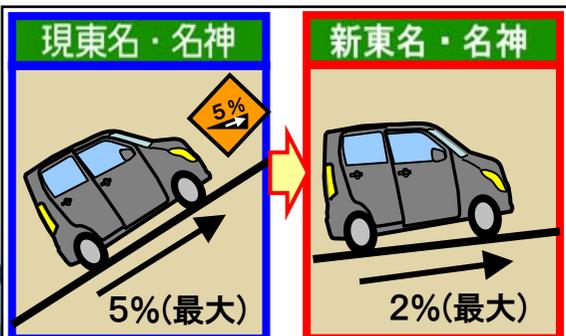


新東名高速道路

東名高速道路(御殿場市)



このうち57回はGW期間中に発生



従来の東名に比べ、
**急カーブや急な坂が少なく、
これまで以上に安全で
快適な走行**

IZUOKA

新東名商業施設(ネオパーサ)の利用状況

(出典：新東名インパクト調整会議 (平成24年10月))

- ・ネオパーサ(7箇所)の6カ月間の来場者数は、約2,400万人
- ・高速道路利用者だけでなく約1割が一般道側からの利用

出典：新東名インパクト調整会議 平成24年10月18日



出典：静岡県人口は、約374万人(平成24年7月1日現在の推計人口)



NEOPASA駿河湾沼津は、大変ロケーションに恵まれていることが人気の最大の理由です。また、約1割の方がぷらっとパーク（一般道側）からご利用いただいております。



出典：NEOPASA駿河湾沼津
総支配人ヒアリング

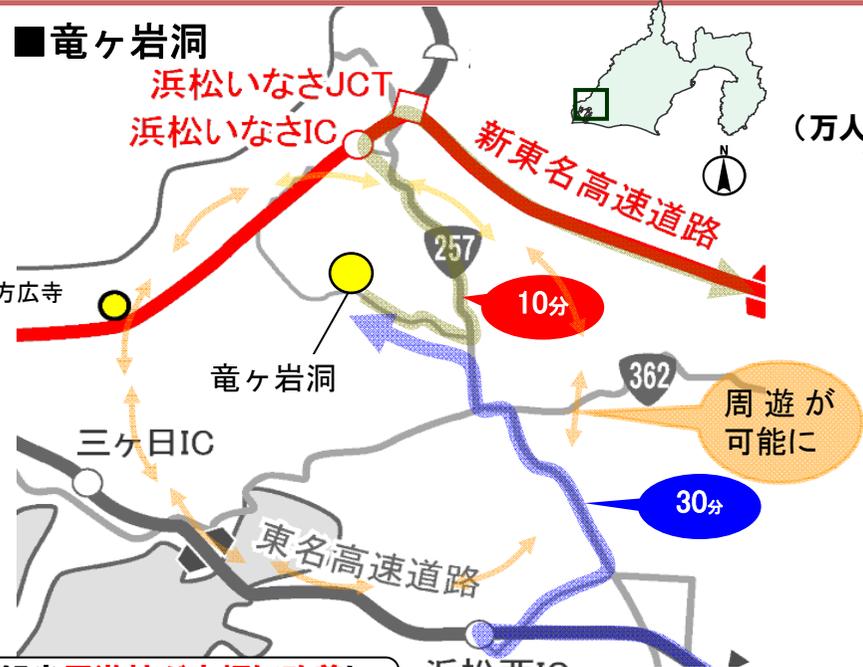


静岡県交通基盤部

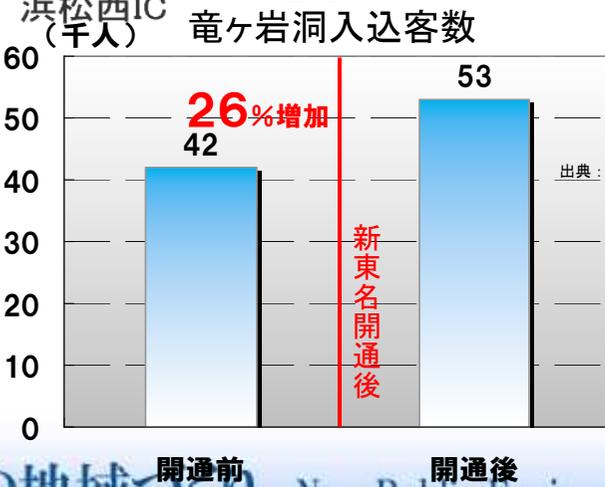
出典：NEXCO中日本
来場者数はH24. 4. 15~5. 14までの、各NEOPASA出入口での観測結果

新東名開通による波及効果②(観光施設の来場者数の増加)

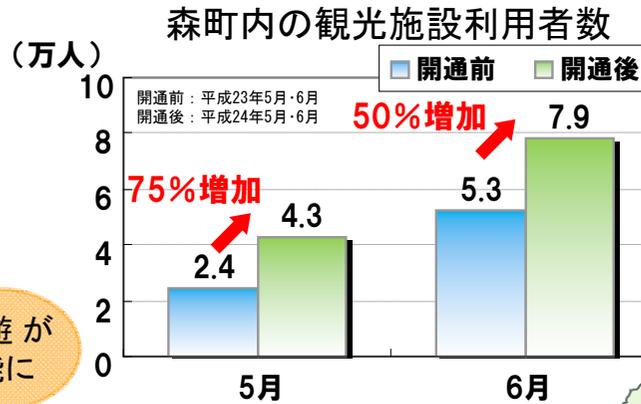
・アクセスの向上した観光施設の来場者数が増加



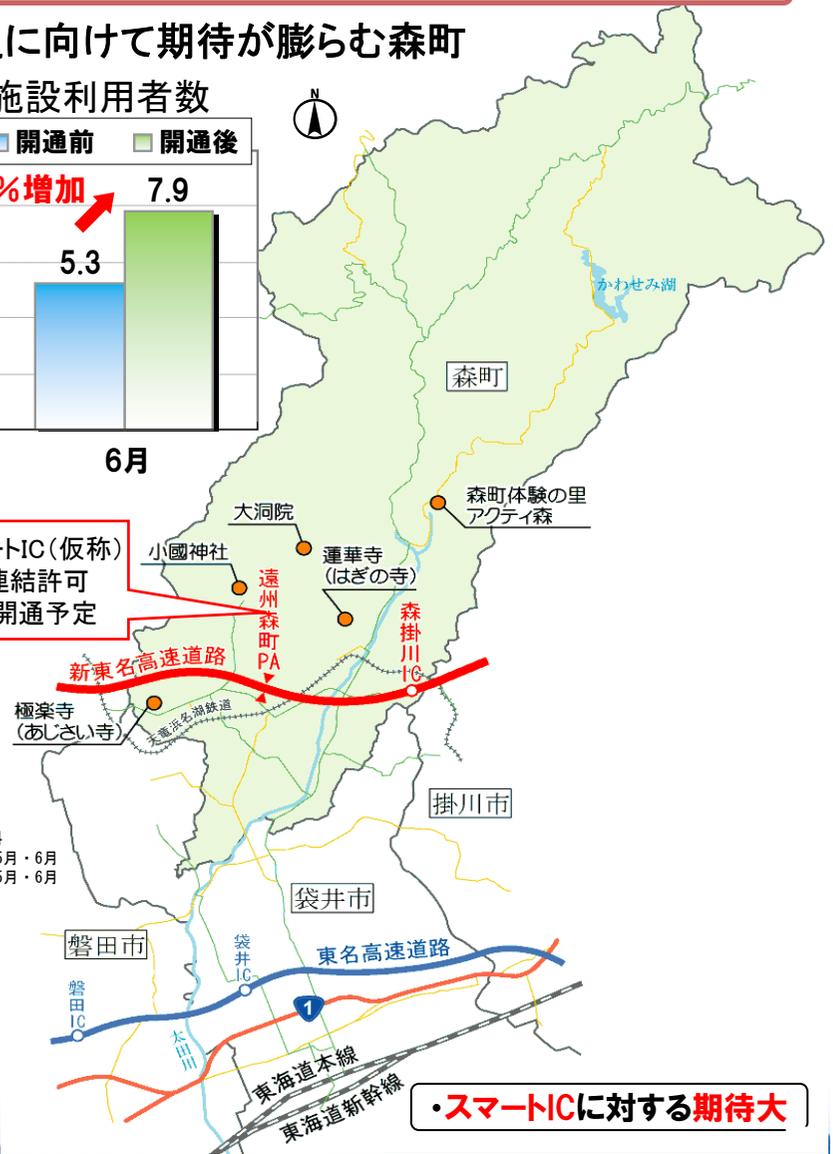
・観光周遊性が大幅に改善し、滞在時間も1~2時間拡大



■スマートIC開通に向けて期待が膨らむ森町



遠州森町スマートIC(仮称)
 平成24年4月 連結許可
 平成25年度末 開通予定



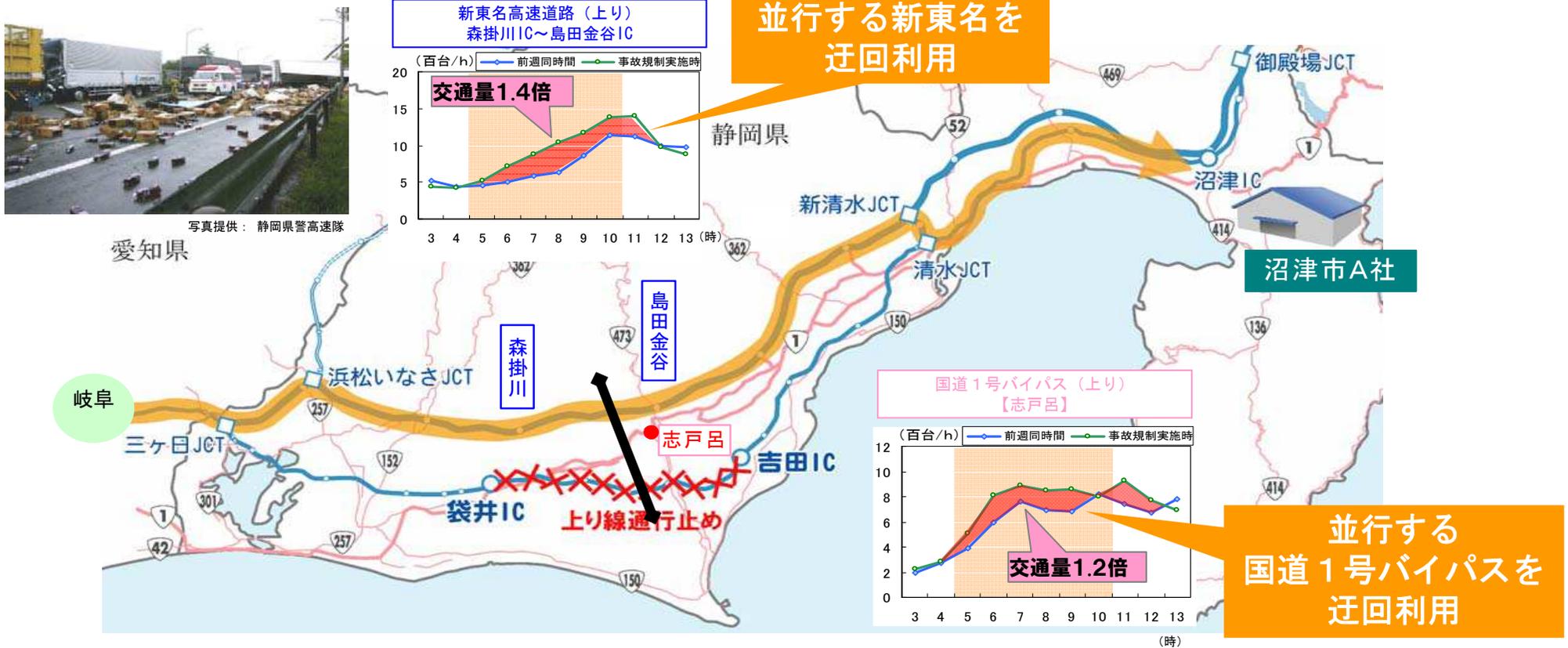
・スマートICに対する期待大

東名通行止め時のダブルネットワーク効果

(出典：新東名インパクト調整会議 (平成24年7月))

- ・東名の通行止め時に**新東名交通量1.4倍(前週比)**
- ・新東名利用者は「**ロスなく迂回**」と**ダブルネットワーク機能発揮**

■平成24年4月23日 東名 袋井IC～吉田IC通行止め時の交通量(上り)の変化(前週同時間比較)



・これまで一般道の迂回では倍以上のロスが生じたが、新東名高速利用では、いつもと変わらない時間に戻ってくることができた。(沼津市A社)



出典：NEX60中日本、国土交通省交通量計測データ
H24.4.23(月)3時～13時と前週16日(月)を比較。吹き出し部：5時～10時までの交通量計の前週比。

静岡県交通基盤部

内陸フロンティア構想

背景

東日本大震災

南海トラフの巨大地震

沿岸域中心の国土構造の転換

多自然共生地域への期待

新東名高速道路の開通により内陸部をはじめ県土全体の発展の可能性が高まる

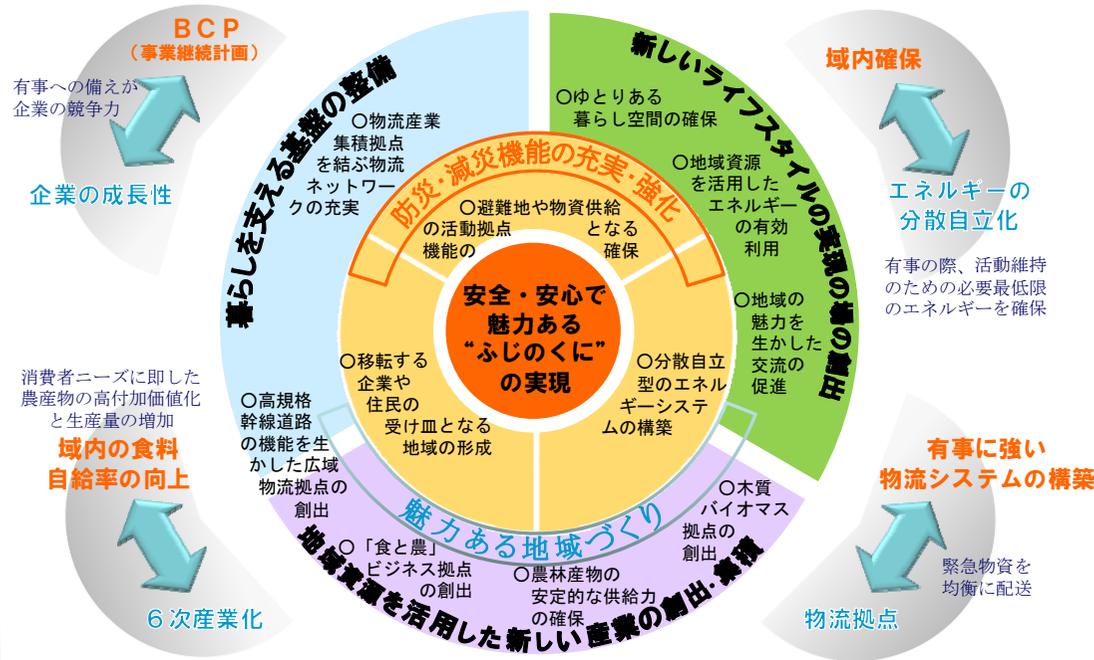
基本理念

『安全・安心で魅力ある“ふじのくに”の実現』

東日本大震災の復興のモデル

美しく品格のある地域づくり

政策課題と解決策の展開イメージ



SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

内陸フロンティア構想(総合特区申請)

富国有徳の理想郷
“ふじのくに”のグランドデザイン
2011. 2

東日本大震災
2011. 3. 11

これまでの国土利用に
対する反省を再認識

内閣府
南海トラフの巨大地震
津波高・浸水域等、
被害想定公表
2012. 3. 31
2012. 8. 29

新東名開通
2012. 4

「内陸のフロンティア」
を拓く取組
2011~
2012. 9 全体構想(総論)
2013. 3 “”(各論)

ふじのくに津波対策
アクションプラン
【短期対策編】
2011. 9

第4次被害想定

新地震対策
アクションプログラム
2013. 6

全体構想に基づき県・市町等が取組を推進

規制緩和が必要な取組
短期間(5年)で効果発現を目指す取組

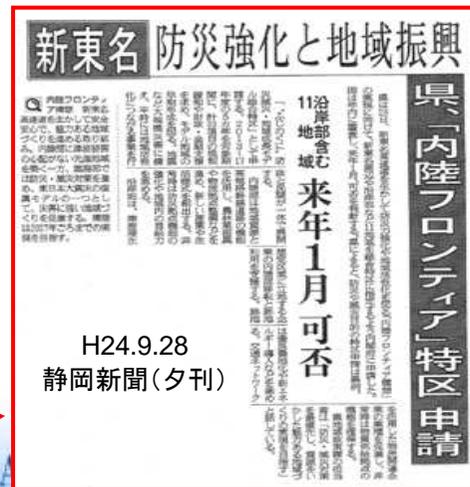
その他の取組

総合特区制度の活用

- 今年9月28日 指定申請
- 来年1月末 特区指定

既存制度等により実施

- 県・市町等が既存事業や
新規事業により実施



伊豆縦貫自動車道

■諸元

- ・事業主体：国土交通省 及び 静岡県
- ・区間：沼津市～下田市
- ・延長：約60km
- ・設計速度：80km/h
- ・4車線(一部完成2車線)

■伊豆縦貫自動車道の役割

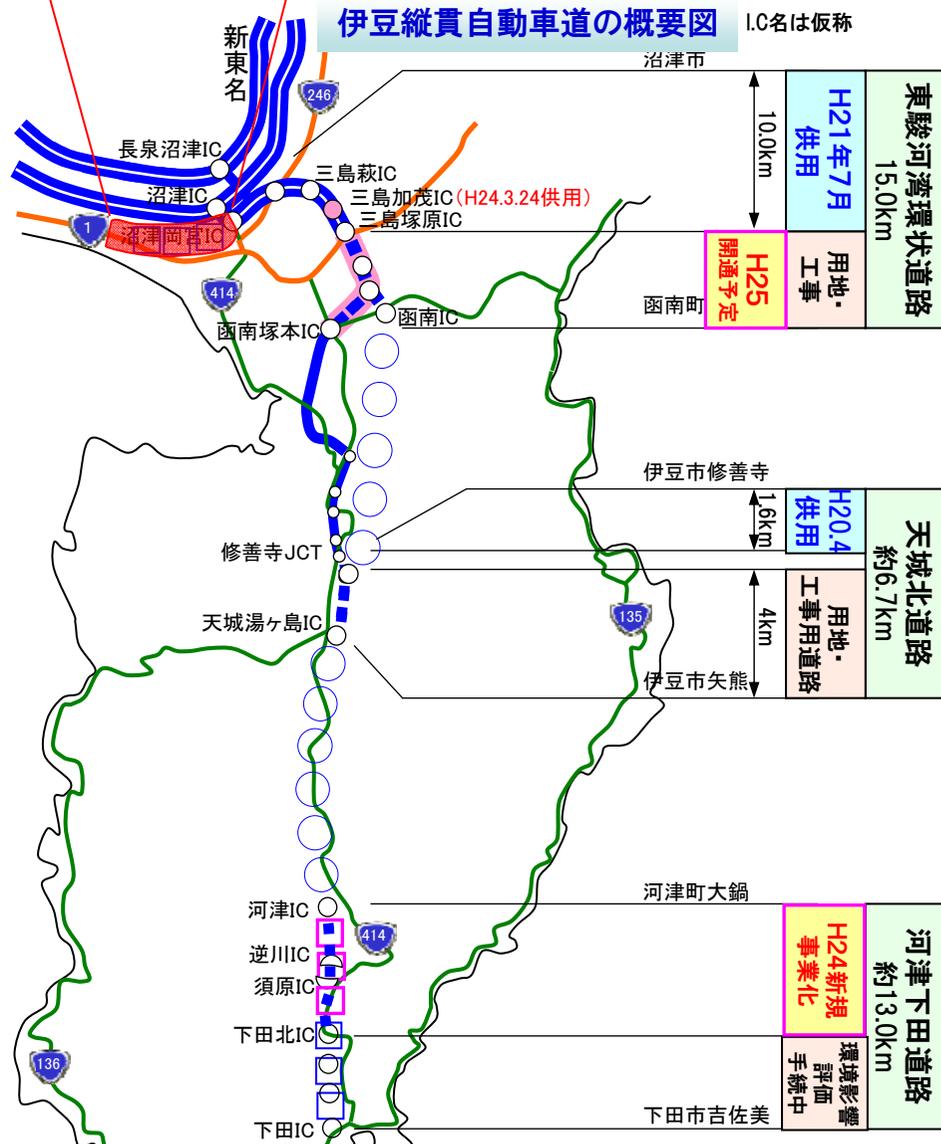
- ・観光を中心とした産業の活性化
- ・救急医療施設への患者の搬送路
- ・災害、事故発生時の迂回路、緊急輸送路

【伊豆縦貫自動車道ロゴマーク】

県と市町が協力し、官民上げて、伊豆縦貫自動車道の整備促進と、これを利用した伊豆の活性化を県内外にPRするため、ロゴマークを作成。



東駿河湾環状道路西区分
L=8.0km
H25年度新規要望



伊豆縦貫自動車道
全線開通時

沼津～下田
【整備前】
2時間10分
↓
【整備後】
50分

東駿河湾環状道路
全線開通時(H25)

沼津～修善寺
【整備前】
60分
↓
【整備後】
30分

伊豆縦貫自動車道 約60km

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

中部横断自動車道

■諸元

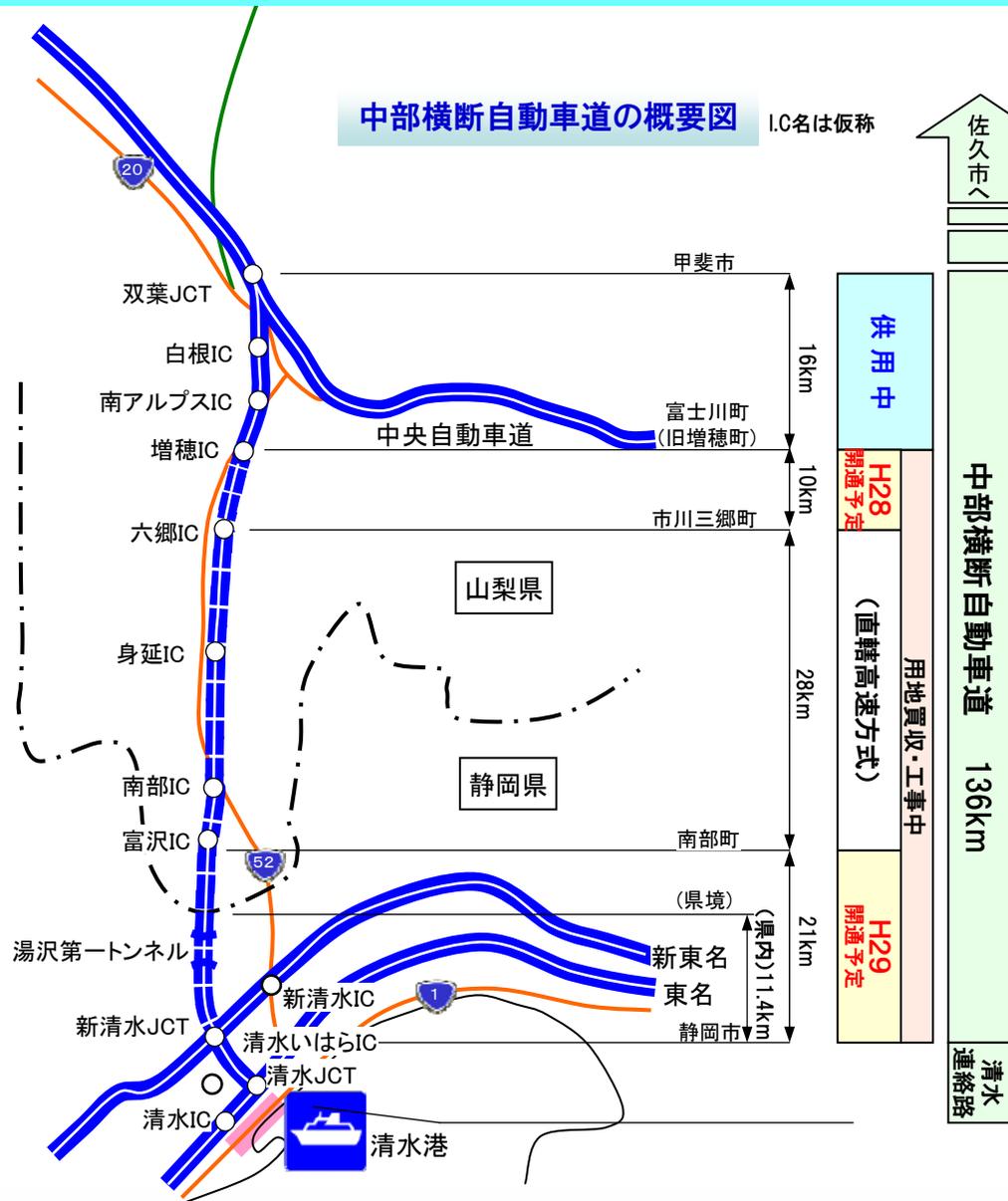
- ・事業主体：国土交通省 及び 中日本高速道路(株)
- ・区間：静岡市～長野県佐久市
- ・延長：約136km（うち、静岡県内11.4km）
- ・設計速度：80km/h
- ・4車線（暫定2車線）

■中部横断自動車道の役割

- ・高規格幹線と連携した広域交流の促進
- ・物流体系の新構築を図る幹線道路



湯沢第一トンネル
(L=2, 290m)



甲府～清水港

【整備前】

2時間30分

【整備後】

1時間30分

甲府～横浜港

2時間30分

甲府～静岡空港

【整備前】

3時間10分

【整備後】

1時間50分

甲府～羽田空港

2時間

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

金谷御前崎連絡道路 ～陸・海・空の交通ネットワークの形成

■ 諸元

- ・事業主体：静岡県
- ・区間：島田市竹下～牧之原市地頭方
- ・延長：約30km

■ 金谷御前崎連絡道路の役割

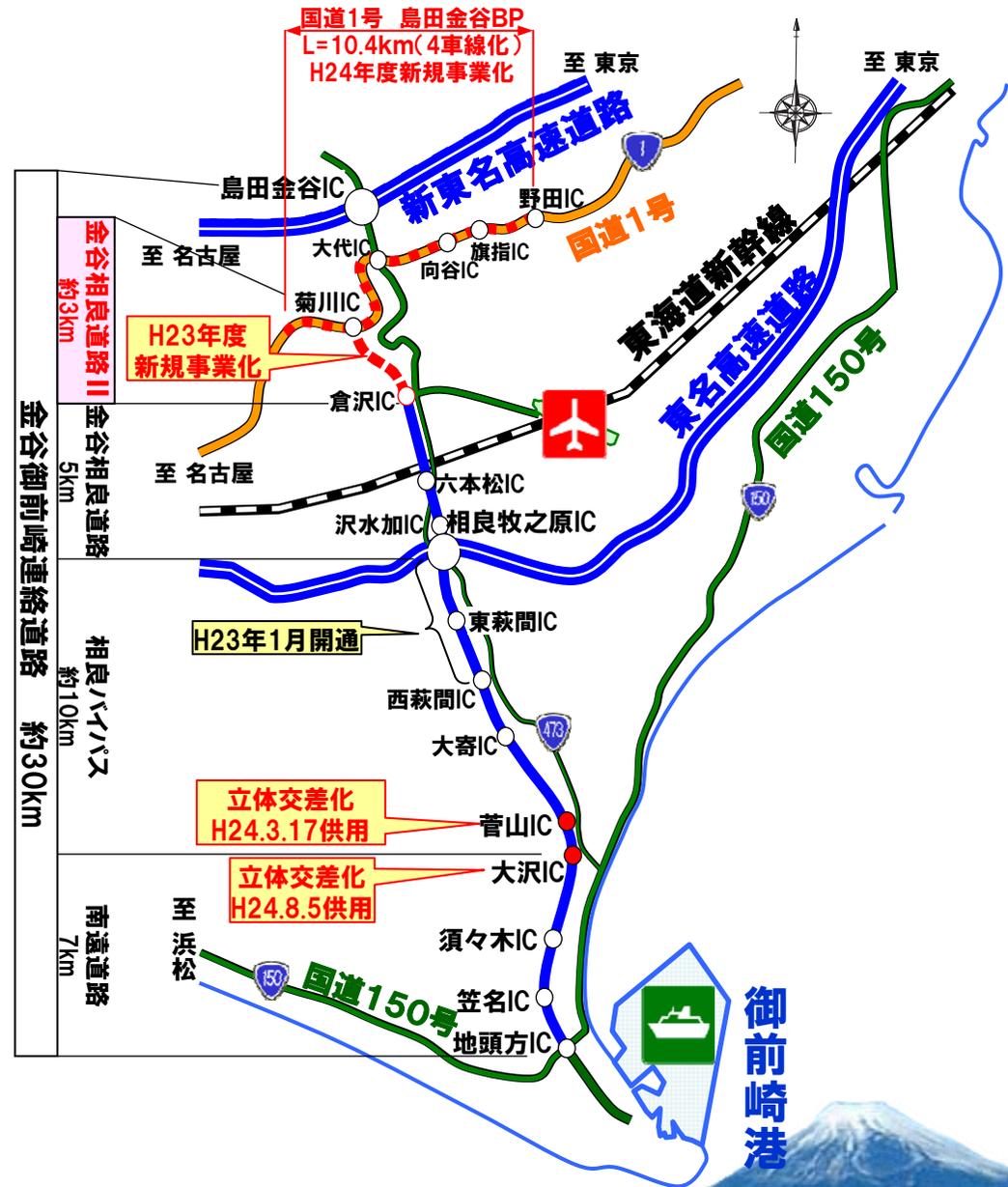
- ・陸空海の総合交通ネットワークの形成

■ 整備状況

- ① 相良バイパス北伸工区(4km)
平成23年1月23日供用開始
- ② 菅山IC・大沢IC
平成24年3月17日、8月5日供用開始
- ③ 相良金谷道路Ⅱ(約3km)
平成23年度新規事業化



大沢IC付近【平成24年8月】



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

(参考)新東名今後の動向(新東名開通記念シンポジウムより)

新東名開通記念シンポパネル討論

県と静岡新聞社・静岡放送が静岡市で開催した新東名開通記念シンポジウムは20日、

パネル討論で内陸振興に向けた課題や期待などを展望。自然豊かな景観など新しい価値を形作り、首都圏や中京圏と差別化した都市圏の形成を進めるよう提言があった。

景観磨き差別化提案

内陸振興、新都市圏を



新東名開通を起爆剤に内陸部振興の可能性などについて意見を交わした記念シンポ。静岡市駿河区

森山誠一 副知事は「内陸フロンティア構想について「静岡から新しい都市構造を発信する」とし、9月中旬に総合特区構想を政府に申請する計画を述べた。「首都圏と中京圏に挟まれ、同じまちづくりをしてはいけない。差別化が大事」と指摘した。大石久和国土技術研究センター理事長は「イノベーション(多様性)をキーワードに挙げ、人材活用や地域づくりで多様性を重視する必要性を説いた。国

土経営研究所の森田昌史氏は、首都圏などの人々が短時間で田園空間に移動できる利点を生かした政策を求めた。進行役の奥野信宏中京大教授は「新東名は日本の生命線。間違いない日本を築く鍵になる」と指摘。本県の潜在力を高く評価した上で「静岡は規模の経済や利益を追求してきた大都市圏と違ふ圏域になる。具体的な美



新東名開通記念シンポジウム

新東名発展の基軸に

開通記念 可能性探りシンポ

静岡

県と静岡新聞社・静岡放送は20日、新東名「ふじのくに」の新しいかたち」の形成などの可能性を探った。高速道路の開通記念シンポジウムを静岡市駿河区で開いた。「内陸のフロンティア」の振興や、新しい国土軸

震に備えた防災対策や新産業創出などを図る必要性を強調。「日本の発展のモデルと、東日本大震災の復興モデルを先行的に示す使命がある」と述べた。

国土技術研究センターの大石久和理事長と、国土経営研究所の森田昌史博士が基

調講演した。

大石氏は本県が首都圏と中京、関西圏の連携を支えている点に着目。時速100キロ以上で走行できる海外の高速道路を例示しながら「新東名は時速140キロで走れるよう設計した。大都市圏をどのような物流速度で結び付けるか考える意義がある」と最高速度の見直しを問題提起した。森田氏は「都市空間の対極と捉えた、田園空間の徹底した農村化政策の実現を期待したい」と述べ、人と自然が調和した田園空間の創造を目指すべきとした。パネル討論は大石、森田両氏に加え、森田昌史博士が基

【静岡新聞 平成24年8月21日(火)】

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA