

静岡県の

“みちづくり”

概要版

[H23.3改定]



県民くらし満足度日本一の実現に向けて “みちづくり”



■ はじめに

背景と目的 1

「静岡県の“みちづくり”
のポイント 2

■ 概ね10年間の道路ビジョン
(快適ビジョン“しずおかのみち”)

道路の現状と課題 3

地域の声 4

道路ビジョン 5

県全域でみる施策の全体像 . . 8

■ 前期5年間の道路重点計画

静岡県の道路重点計画 10

地域別整備目標図 12

伊豆半島地域 12

東部地域 13

中部地域 14

志太榛原・中東遠地域 . . . 15

西部地域 16

県民とともに進める
“みちづくり” 17

■ 実施状況

“みちづくり”の実施状況 . . 18

実施状況【県民とともに
進める“みちづくり”】 . . 21

背景と目的

将来を見据えた上で、施策や事業を重点化した計画を県民の皆さまに示します。

深刻な交通渋滞や依然として高い人身交通事故発生率、多発する災害による通行止めなど、県内の道路整備は未だ質・量ともに不十分な状況にあります。

一方、少子高齢化社会の急速な進展や地球規模での環境問題の深刻化、厳しい財政状況に加え、道路特定財源の一般財源化や、橋梁を始めとした道路施設を含む公共施設の維持・更新費用の大幅な増大など、道路を取り巻く社会経済状況は大きく変化しています。

こうしたことから、道づくりは、道路の現状と課題や地域の声を的確に把握した上で、将来を見据えて、今まで以上に事業を重点化

した計画を示し、県民の皆さまの理解と支援を得ながら進めていくことが必要と考えています。

このため、道づくりにおける、概ね10年間の施策や事業の選択と集中の基本的方向を示す道路ビジョンと、前期5年間（平成20年度～平成24年度）に重点的に取り組む施策や主要事業箇所等を示す道路重点計画からなる、静岡県の“みちづくり”を平成20年度に策定しました。

このたび、その後の経済情勢を踏まえ、前期5年の中間年にあたることから、当計画の見直しを実施しました。

道路整備を求める地域の声

- ・ 交流の礎となるみちづくり
- ・ 地震や風水害などに備えたみちづくり
- ・ 誰もが安全に通行できるみちづくり
- ・ 地域の個性を活かしたみちづくり

静岡県の“みちづくり”

概ね10年間の
道路ビジョン

選択と集中の
基本的方向

+

前期5年間の
道路重点計画

重点施策
主要事業箇所

県民の皆さまに理解され支援される
みちづくりを目指します

社会経済状況

- ・ 少子高齢化
- ・ 環境問題の深刻化
- ・ 経済の急激な悪化
- ・ 厳しい財政状況
- ・ 道路特定財源の一般財源化
- ・ 公共施設の維持・更新需要の増大

道路の現状と課題

- ・ 幹線道路網が整備途上
- ・ 深刻な交通渋滞
- ・ 地震や台風・集中豪雨等の災害への懸念
- ・ 依然として多発する交通事故

「静岡県の“みちづくり”」のポイント

計画の策定にあたって

地域や県民本位の計画です。

● 地域の声の把握

地域の声を把握するため、県民フリーミーティングや市長、町長との意見交換を実施し、計画に反映しました。

● 県と政令指定都市との連携

県と同じ様に国道の一部や県道を管理する静岡市や浜松市と、概ね10年間の道路ビジョンを策定・共有し、地域や道路利用者など、県民の皆さまの視点に立った県全域の“みちづくり”としています。

計画の内容

具体的でわかりやすいみちづくりを効果的・効率的に進めます。

● 概ね10年間の道路ビジョンと

前期5年間の道路重点計画の策定

選択と集中の基本的方向を示す概ね10年間の道路ビジョン（快適ビジョン“しずおかのみち”）と、前期5年間の道路重点計画により、効果的・効率的に“みちづくり”を進めています。

● 成果重視の施策展開

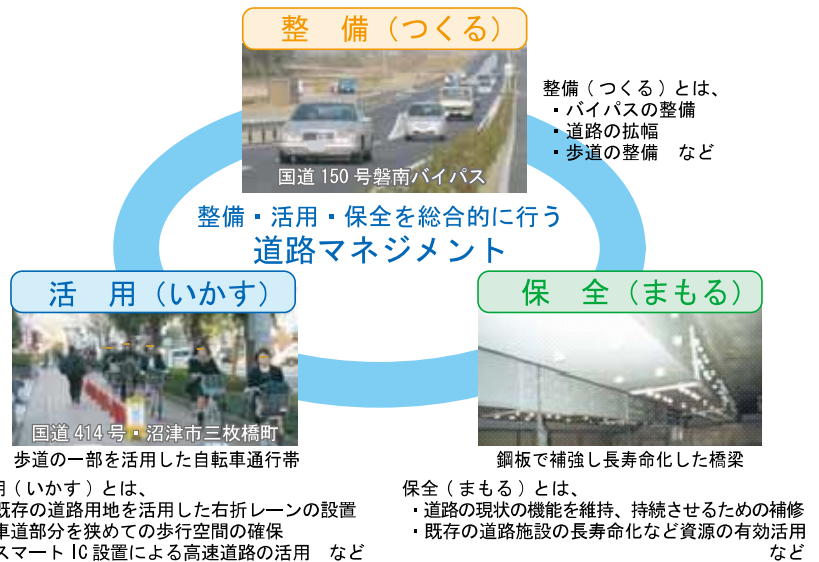
13の成果目標により、毎年、事業効果の検証を行い、成果重視の施策を進めています。

● 地域別整備目標図の明示

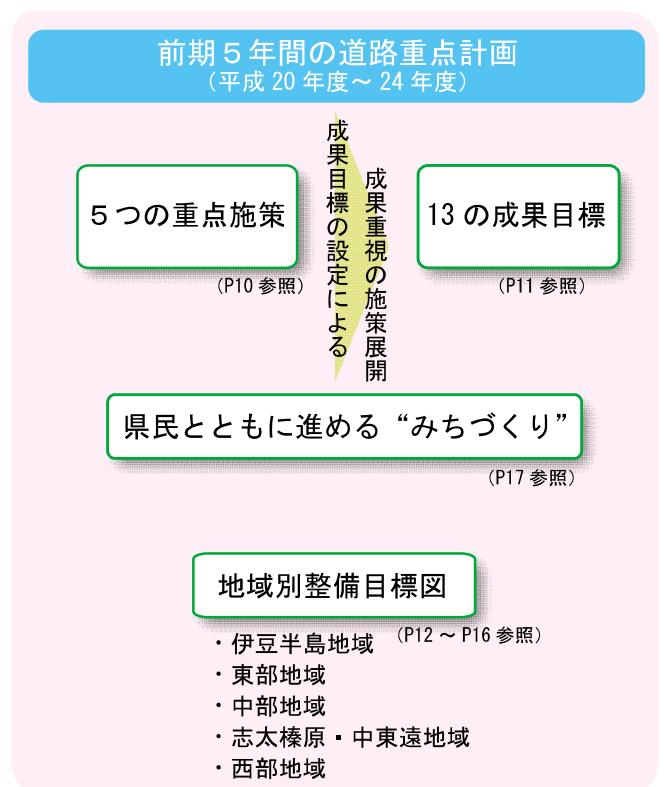
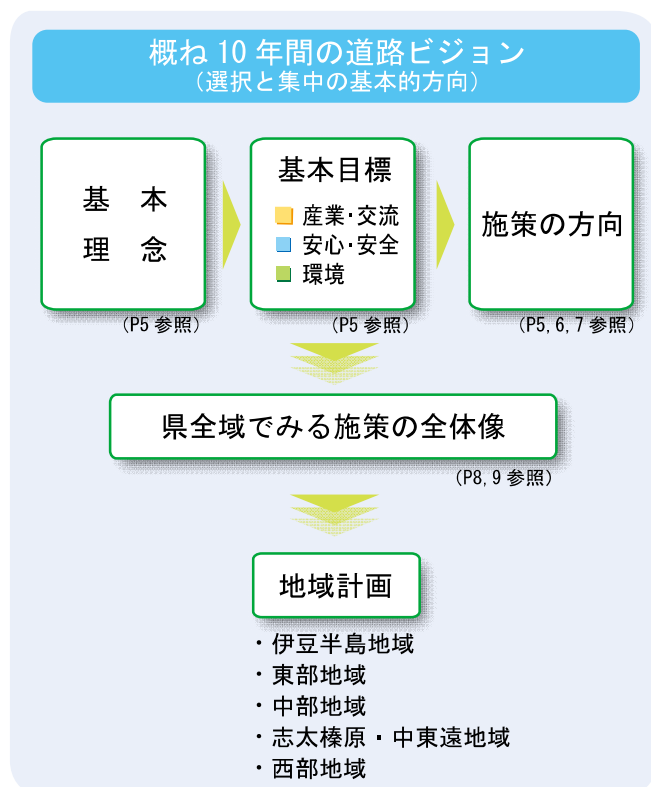
前期5年間の主要事業箇所と、箇所ごとの新規・完了・継続の進捗目標を示して、身近でわかりやすい計画としています。

● 道路マネジメントへの転換

これまでの量的充足を重視する「道路整備」から、既存道路の有効活用や環境への配慮も含めた整備・活用・保全のバランスをとる道路行政（道路マネジメント）への転換を図っています。



■ 計画の構成



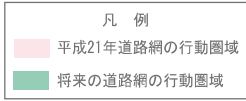
変化の激しい時代に的確に対応

道路の現状と課題

幹線道路網が整備途上

● 南北軸など各地域を結ぶネットワークの整備が必要です。

〔 県内各地から高速道路インターチェンジ及び
地域の中心都市まで 30 分で到達できるエリア 〕



※ 地域の中心都市とは、
地方生活圏及び2次生活
圏の中心都市として位置
付けた県内 10 都市



〔 高規格幹線道路の整備率[※](H21) 〕

順位	都道府県名	整備率 (%)
1	香川県	100%
2	群馬県	99%
43	神奈川県	47%
44	和歌山県	47%
45	高知県	44%
46	静岡県	43%
47	宮崎県	40%

全国ワースト2位

(出典: 全国高速道路建設協議会)

※ 整備率: 供用延長/第四次全国総合開発計画(昭和61年6月30日閣議決定)に位置付けられた計画延長

深刻な交通渋滞

● 円滑な交通を確保するための渋滞対策が必要です。

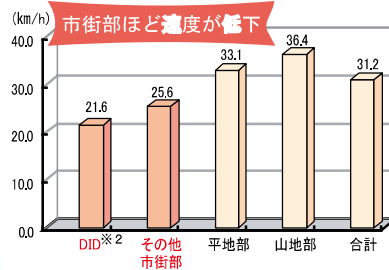
〔 区間別の渋滞損失時間立体図(H19)
(区間別の渋滞損失時間を高さで表したもの) 〕

全国ワースト6位(H14)

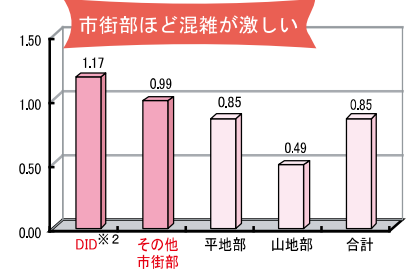


渋滞損失時間は県民1人当たり36.4時間/年(H19)
(出典: 「静岡県内渋滞損失時間」分析データより作成)

〔 混雑時の平均走行速度 〕



〔 混雑度^{※1} 〕



(出典: 平成17年度道路交通センサスにより作成) (東名高速道路を除く)

※1 混雑度: ある道路における交通量を、その道路が車両を通過させることができる機能上の交通容量で除したものであり、1.0以上が混雑している状況を示すものである。

※2 DID(人口集中地区): 人口密度の高い基本単位数(人口密度1km²当たり約4,000人以上)が市町村内で互いに隣接して、人口5,000人以上の地域を構成する地区

地震や台風・集中豪雨等の災害への懸念

● 災害に強く信頼性の高い道路整備が必要です。

〔 H19.9の台風による伊豆地域の通行規制状況 〕

〔 都道府県管理道路の異常気象による通行止め回数(H16) 〕

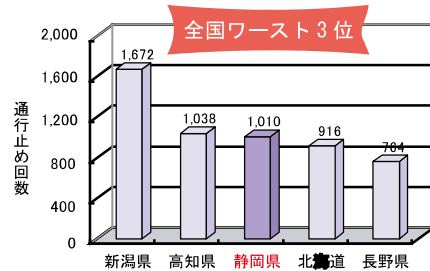
土砂崩れによる通行止め状況



国道136号
伊豆市上船原



通行止めで孤立化して
観光地は大打撃!



(出典: 国土交通省)

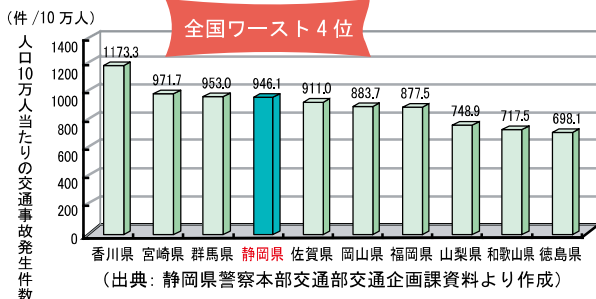
依然として多発する交通事故

道路構造物の維持・更新需要の増大

● 道路利用者の安全を確保するための
交通事故対策が必要です。

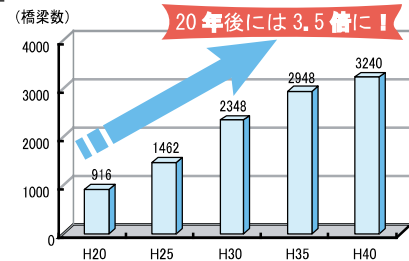
〔 都道府県別交通事故発生状況(H21) 〕

● 計画的な維持・更新による
長寿命化が必要です。



(出典: 静岡県警察本部交通部交通企画課資料より作成)

〔 建築後50年以上の橋梁数の推移
(県・政令指定都市が管理する国道・県道の橋梁) 〕



(出典: 静岡県、静岡市、浜松市の橋梁データより作成)

高度経済成長期
に建設された道
路構造物の急速
な老朽化!

地域の声

(平成 20 年度の計画策定時にいただいた声を抜粋しました。)

地域の声の把握

静岡県の“みちづくり”を策定するにあたって、地域の声、県民の皆さまからの声を聴くため、県民フリーミーティングや市長、町長懇談会を開催しました。

その結果、以下のような道路整備などを望む多くの声や、道路整備の視点についての貴重な意見をいただきました。

なお、県民の皆さまの声は、「県民とともに進める“みちづくり”」の取組により、継続していただいています。



- 県民フリーミーティングによる県民の声
H20 年秋に 9 回開催
- 市長、町長懇談会による各市長、町長の意見
H20 年秋に政令指定都市を除いた 37 市町で実施
- 県民意識調査などによる県民ニーズ
H18 年首長等ヒアリング
H19 年インターネットモニターアンケート
H20 年県政世論調査

～ 主なご意見の紹介 ～

全国には充分道路が整備されたところもあるだろうが、全国一律ではなく、地域差がある 私たちの地域では道路が足りない

道路整備は、声の大ききものに引きずられることなく、県内各地を公平に扱って欲しい

工事時期が重なっている 工事渋滞の解消のためにも、施工業者のためにも平準化をして欲しい

病院の医療連携が可能となるように道路整備を困れないか

事業計画について事前に地元と話すことはよいこと しかし、言いなりになるのではなく、譲るべきでないところは守って欲しい いかにか地元の意見を吸い上げるかが課題である

ハードだけでなく、渋滞情報の活用などソフトによる渋滞対策も活用してもらいたい

孤立防止などの山間部の道路整備については、山間部の意見も聞いて、山間部の活かしかたとそれに必要な道路整備のバランスをとって進めて欲しい

計画づくりを政令指定都市と一緒にすることは大変よい

病院まで、1時間半から2時間かかる 助かる命も助からない 早く行ける道路整備を

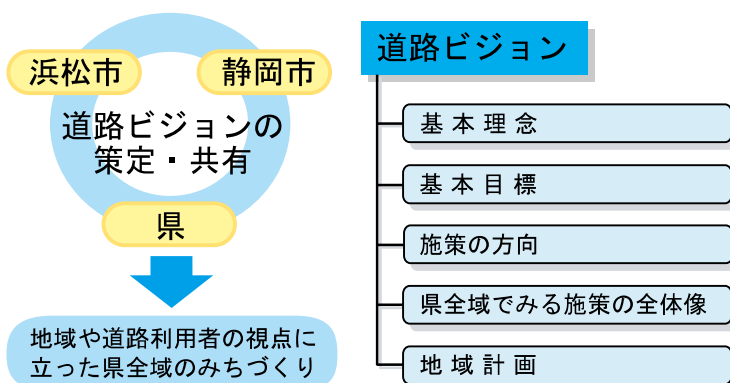
ご意見ありがとうございました

道路ビジョン（快適ビジョン “しずおかのみち”）

概要

将来を見据えて、基本理念と基本目標、施策の方向を示しています。

また、地域や道路利用者など、県民の皆さまの視点に立って、県と政令指定都市が共有する静岡県全域を対象としたビジョンとしました。



■ 基本理念

～ 快適に人やものが行き交う
地域づくりを支える道路を目指します ～

■ 基本目標と施策の方向

産業
・
交流

基本目標

産業の支援や交流の拡大を図る “しずおかのみち”

施策の方向

- ① 国内交流ネットワークの構築
- ② 産業活動や地域の生活を支援するみちづくり

安心
・
安全

基本目標

県民が安心・安全に暮らせる “しずおかのみち”

施策の方向

- ③ 災害に強く信頼性の高いみちづくり
- ④ 安全で誰もが快適なみちづくり

環境

基本目標

環境や景観に配慮した “しずおかのみち”

施策の方向

- ⑤ 良好な生活環境の確保や
環境・景観に配慮したみちづくり

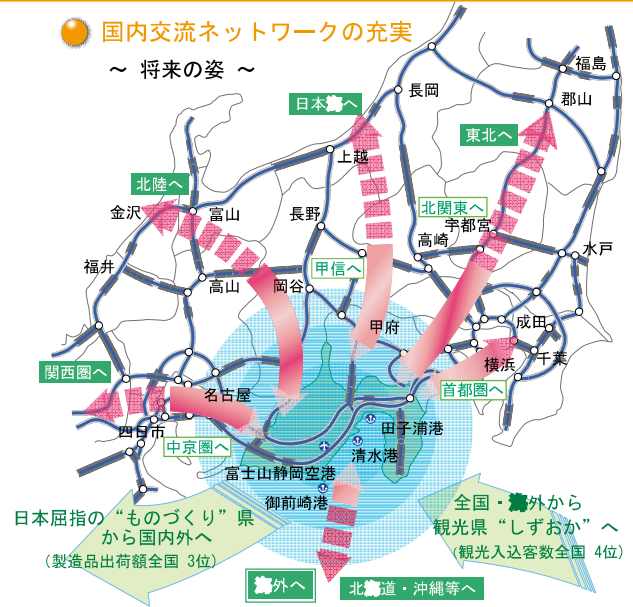
5つの施策の方向

産業・交流

1

国内交流ネットワークの構築

- ・全国に開かれた国内交流ネットワークの充実
- ・世界へ広がる大交流時代に対応する空港・港湾へのアクセス強化
- ・地域の活力を育む県内交流ネットワークの充実



安心・安全

3

災害に強く信頼性の高いみちづくり

- ・大規模地震に備えた緊急輸送路の耐震対策
- ・大雨等の異常気象に備えた孤立防止対策

緊急輸送路の橋梁耐震対策



地震に備えた橋脚の補強



国道150号 朝比奈川橋
(焼津市中里)

孤立防止対策



落石などを防ぐ災害防除



県道飯田富山佐久間線
(浜松市天竜区佐久間町佐久間)

環境

5

良好な生活環境の確保や環境・景観に配慮したみちづくり

- ・自動車騒音の低減など、良好な生活環境の確保
- ・「ふじのくに色彩・デザイン指針(社会資本整備)」に基づく、自然環境や景観に配慮した道路整備の推進
- ・地球環境への負荷を軽減する道路整備の推進
- ・生活に身近な道路環境の改善

交通の分散により自動車騒音の低減に寄与するバイパスの整備



バイパス開通前の現道

渋滞に伴う騒音、排気ガスによって沿道環境が悪化



バイパス開通後の現道



国道150号焼津バイパス
(焼津市)

交通の流れが現道からバイパスに転換し、現道では、騒音、排気ガスが減少し、沿道環境が改善されました。

● 空港や港湾へのアクセス強化



②

産業活動や地域の生活を支援する
みちづくり

- ・ 産業の生産性や日常生活の利便性を高める渋滞対策
- ・ 地域の生活を支え、活力を高める道路整備
- ・ 都市活動や都市機能の高度化を支援する道路整備
- ・ 中山間地と市街地との連携を強化する道路整備

④

安全で誰もが快適なみちづくり

- ・ すれ違いが困難な狭隘箇所の拡幅
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 自転車の利用を支援する道路整備
- ・ ユニバーサルデザインに配慮した道路整備
- ・ わかりやすい案内標識などの整備
- ・ 橋梁や舗装などの長寿命化の推進

● 橋梁や舗装など道路構造物の長寿命化のための適切な維持・更新



維持管理による塗装の塗り替え



点検車両による橋梁点検状況



橋梁の部材の予防保全



簡易な表面処理で長寿命化

● 景観の向上と快適な道路空間の創出



電線類の無電柱化



県道島田停車場線 (島田市中央町)

● 景観に配慮した防護柵の設置



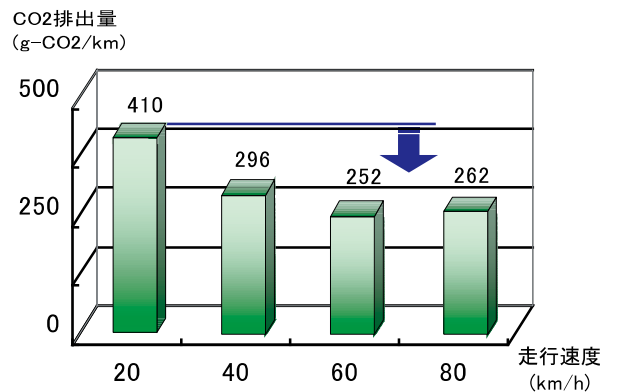
国道135号(下田市白浜)

● CO₂排出削減



富士山マイカー規制のシャトルバス

走行速度とCO₂排出量の関係



走行速度が向上するとCO₂排出量が減少!

(出典:「国土交通白書2008」)

県全域でみる施策の全体像

快適ビジョン “しずおかのみち” の姿

国、政令指定都市、市町などいっしょに
しずおかの “みちづくり”
を進めていきます。

凡 例

- 高規格幹線道路などのネットワークの構築に寄与する施策や中山間地域を含めた地域間の連携支援に寄与する施策のイメージ

高規格幹線道路などの
主要な道路軸



その他の国道・県道



- 上記施策のうち、国及び政令指定都市と連携して進める主な対象路線

高規格幹線道路



国道



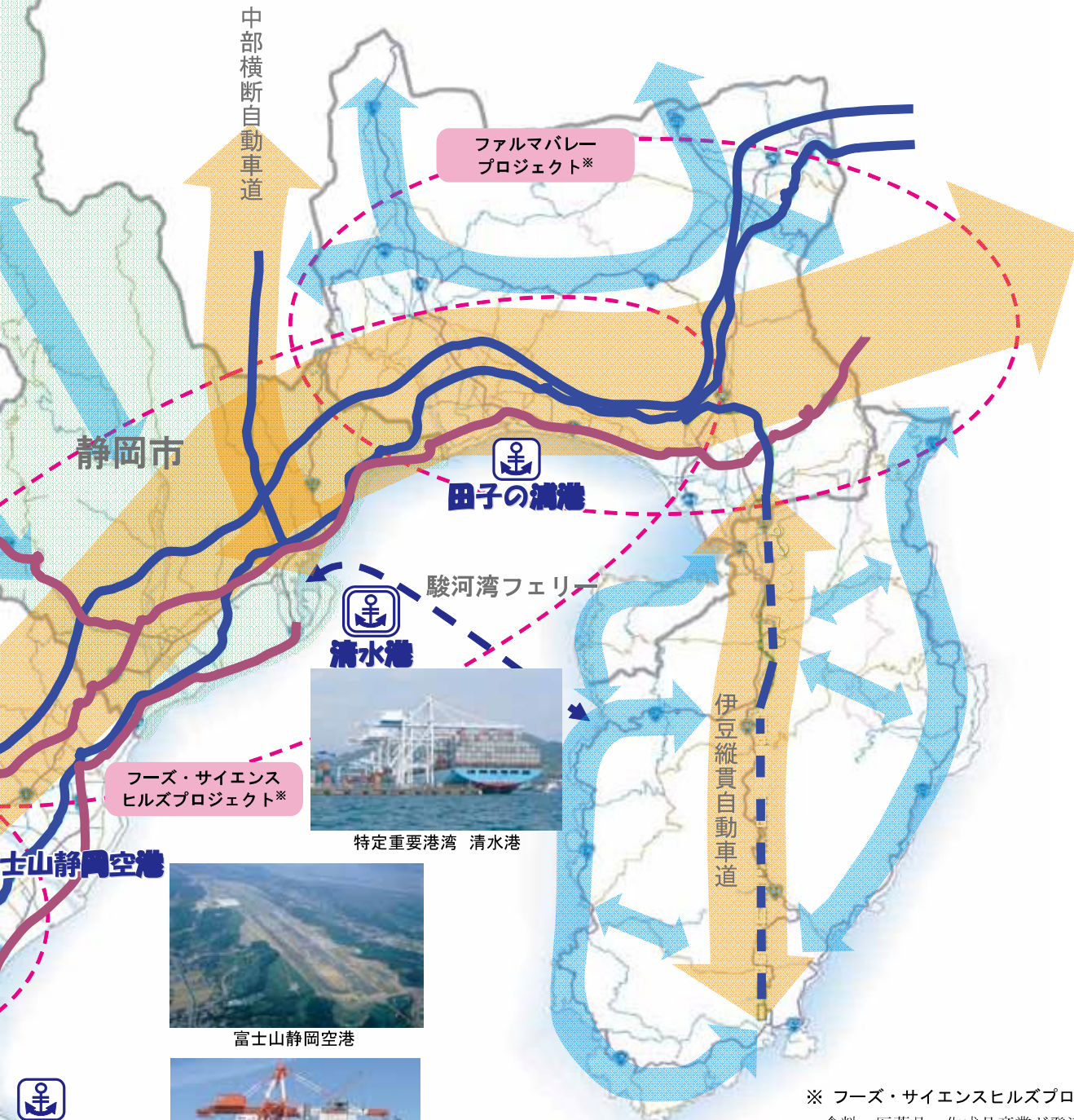
※ フォトンバレープロジェクト

基盤技術として各種産業に応用可能な、県西部地域が世界に誇る光・電子技術を核とした光・電子技術関連産業の集積を図るプロジェクト



※ ファルマバレープロジェクト

富士山麓における医薬品、医療機器などの既存産業を踏まえ、県立がんセンターを中核に、医療からウェルネスまで広がる健康関連産業の集積を図るプロジェクト



特定重要港湾 清水港



富士山静岡空港



重要港湾 御前崎港

※ フーズ・サイエンスヒルズプロジェクト

食料・医薬品・化粧品産業が発達した中部地域において、地域企業が有する技術や製品開発力と、地域の大学などが持つ生命科学系の研究開発力を結集し、新産業の創出と関連産業の集積を図るプロジェクト

静岡県の道路重点計画（平成20年度～24年度）

概要

変化の激しい時代に的確に対応するために、前期5年間に取り組む5つの重点施策と主要事業箇所をまとめた地域別整備目標図および、事業効果を検証する13の成果目標を示した「道路重点計画」をとりまとめました。

「道路重点計画」では、広報の充実や、県民の皆さまとの意見交換など、県民とともに“みちづくり”を進めるための新たな取組も進めています。

道路重点計画

5つの重点施策

13の成果目標

地域別整備目標図

県民とともに進める“みちづくり”

- 広報の充実など
- みち～満ち・充ちミーティング
- 事業着手準備制度

5つの重点施策

産業・交流

1 国内交流ネットワークの構築に向けた

高規格幹線道路等の効率的整備

（新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道、三遠南信自動車道、富士山静岡空港へのアクセス道路等）



新東名高速道路
（静岡市清水区吉原）



国道136号
函南～三島バイパス
（函南町間宮～三島市大場）
（完成予想図）

2 産業活動や地域の生活を支援する

渋滞対策等の交通円滑化

（渋滞対策、長大橋の整備、すれ違い困難箇所の解消）



混雑する国道135号
（伊東市川奈）



すれ違いが困難な
県道原木沼津線
（沼津市大平）

安心・安全

3 地震に備えた橋梁の耐震対策と

異常気象に備えた地域の孤立防止対策

（橋梁の耐震対策、法面等の防災対策）



橋脚の補強が必要な
国道136号深田大橋
（西伊豆町宇久須）



山の斜面が
崩れている状況

法面の防災対策が必要な
県道下田石廊松崎線
（南伊豆町大瀬）

4 誰もが安心な交通安全対策と

橋梁等の長寿命化

（事故対策、歩道等の整備、橋梁等の長寿命化）



歩行者や自転車の安全確保
が必要な県道大富藤枝線
（藤枝市中新田）



損傷が激しい
国道136号天狗橋
（南伊豆町子浦）

環境

5 生活環境の改善のための生活に身近な道路の整備

（低騒音舗装、無電柱化、生活道路の環境改善、富士山マイカー規制等の取組）



舗装の改修時に低騒音舗装を採用する
国道135号
（熱海市伊豆山）



無電柱化した
国道150号
（磐田市白羽）



無電柱化した
県道三島富士線
（三島市本町）



路肩のカラー舗装により
歩行者の安全を図った
県道蓮台寺立野線
（下田市立野）

■ 13の成果目標

道路整備の効果を表す指標や、道路も含めた様々な分野の施策とあわせて実現する指標などにより13の成果目標を設定し、**毎年**事業効果の検証を行うことで、成果重視の施策を展開しています。中間年にあたる現状においても、着々と効果が現れています。

評価指標・期待される効果

基準値 ▶ 現状 ▶ 目標値

産業・交流

高規格幹線道路の供用率

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、広域交流が盛んになります。

42.1%
(H19)

44.6%
(H21)

78.6%
(H24)

県民1人当たりの渋滞損失時間

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。

37.2時間
(H18)

35.6時間
(H20)

H18比
2割削減
(H28)

中心都市等への30分行動圏人口カバー率

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。

86.7%
(H19)

87.2%
(H21)

92.8%
(H25)

安心・安全

緊急輸送路に存在する古い基準で整備された橋の耐震整備率

緊急輸送路の橋梁の耐震対策により、災害発生時に救急・救護活動の輸送ルートが確保されます。

27%
(H19)

42%
(H21)

100%
(H25)

第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率

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、延命率の向上が図られます。

74.0%
(H21)

74.0%
(H21)

75.5%
(H24)

道路交通における死傷事故率

交差点改良や歩道整備などの交通事故対策により、交通事故が減り、安全な道路空間が確保されます。

145件
/億台和
(H19)

138件
/億台和
(H20)

H19比
1割削減
(H24)

事前通行規制区間の解消又は緩和

防災対策や道路改良の推進により、通行規制による孤立化の解消が図られます。

18区間
(H19)

19区間
(H21)

28区間
(H24)

主要な旅客施設周辺等の主な道路のバリアフリー化率

駅周辺において、段差のない歩道整備など人にやさしい道路づくりを進め、安全で快適な道路空間を確保します。

56.8%
(H19)

82.9%
(H21)

100%
(H25)

道路100km当たり年間管理瑕疵事故件数

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。

1.49件
/100km・年
(H19)

1.35件
/100km・年
(H21)

1.22件
/100km・年
(H24)

地域別公共サイン整備行動計画に基づく道路案内標識の整備

わかりやすく、景観に配慮した案内標識の整備により、目的地への円滑な移動が可能になります。

0%
(H19)

50.4%
(H21)

100%
(H25)

環境

夜間騒音65dB以下の幹線道路延長割合

低騒音舗装などにより、道路騒音による不快な環境が改善され、暮らしやすい環境が確保されます。

70%
(H19)

70%
(H21)

72%
(H24)

幹線道路における無電柱化率

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。

7.6%
(H19)

集計中

策定中

CO₂削減アクションプログラム登録箇所の対策完了箇所数

交差点改良などの渋滞対策の推進により、自動車から排出されるCO₂を削減します。

23箇所
(49%)
(H19)

32箇所
(68%)
(H21)

47箇所
(100%)
(H24)

注) 指標には、県以外の事業主体による道路整備の効果も含まれます。

地域別整備目標図

～ 前期5年間（平成20年度～24年度）の主な事業箇所の整備目標 ～

伊豆半島地域 … 熱海市、伊東市、下田市、伊豆市、伊豆の国市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町

（平成23年3月1日現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や[新規][継続][完了]の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



箇所の凡例

5年間に実施する事業箇所	—
5年間の新規着手箇所	● [新規]
5年間に完了する箇所	□ [完了]
5年後も継続している箇所	○ [継続]

- [新規] は調査着手も含めて、掲載しています。
- [継続] 書きのうち (拡幅)、(車線化)、(バイパス)、(立体化)、(新設) は以下を示しています。
 - (拡幅) : 未改良区間の改良整備
 - (車線化) : 2車線改良済み区間の車線化
 - (バイパス) : 現道のバイパスとして位置付けた改良整備
 - (立体化) : 交差点の立体化や道路の高架化による整備
 - (新設) : バイパスとしての位置付けがない、新たに築造する道路の整備

道路種別の凡例

● 高規格幹線道路	—
供用済区間	—
予定路線	○
基本計画区間	□
整備計画区間	□
● 有料道路	—
● 一般国道	—
● 主要地方道	—
● 都道府県道	—

事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道 (補助・交付金)	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道 (単独事業)	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業 (都) で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。

・国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を■む箇所を掲載しています。

地域別整備目標図

～ 前期5年間（平成20年度～24年度）の主な事業箇所の整備目標 ～

東部地域 … 沼津市、三島市、富士市、富士宮市、御殿場市、裾野市、小山町、長泉町、清水町、函南町

（平成23年3月1日現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や[新規][継続][完了]の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



箇所の凡例

5年間に実施する事業箇所	—
5年間の新規着手箇所	● [新規]
5年間に完了する箇所	■ [完了]
5年後も継続している箇所	○ [継続]

- [新規] は調査着手も含めて、掲載しています。
- [完了] は調査着手も含めて、掲載しています。
- () 書きのうち(拡幅)、(車線化)、(バイパス)、(立体化)、(新設)は以下を示しています。
 - (拡幅)：未改良区間の改良整備
 - (車線化)：2車線改良済み区間の車線化
 - (バイパス)：現道のバイパスとして位置付けた改良整備
 - (立体化)：交差点の立体化や道路の高架化による整備
 - (新設)：バイパスとしての位置付けがない、新たに築造する道路の整備

道路種別の凡例

● 高規格幹線道路	—
● 供用済区間	—
● 予定路線	○
● 基本計画区間	□
● 整備計画区間	□
● 有料道路	—
● 一般国道	—
● 主要地方道	—
● 都道府県道	—

事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道(補助・交付金)	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道(単独事業)	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業(都)で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
 ・国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を■箇所を掲載しています。

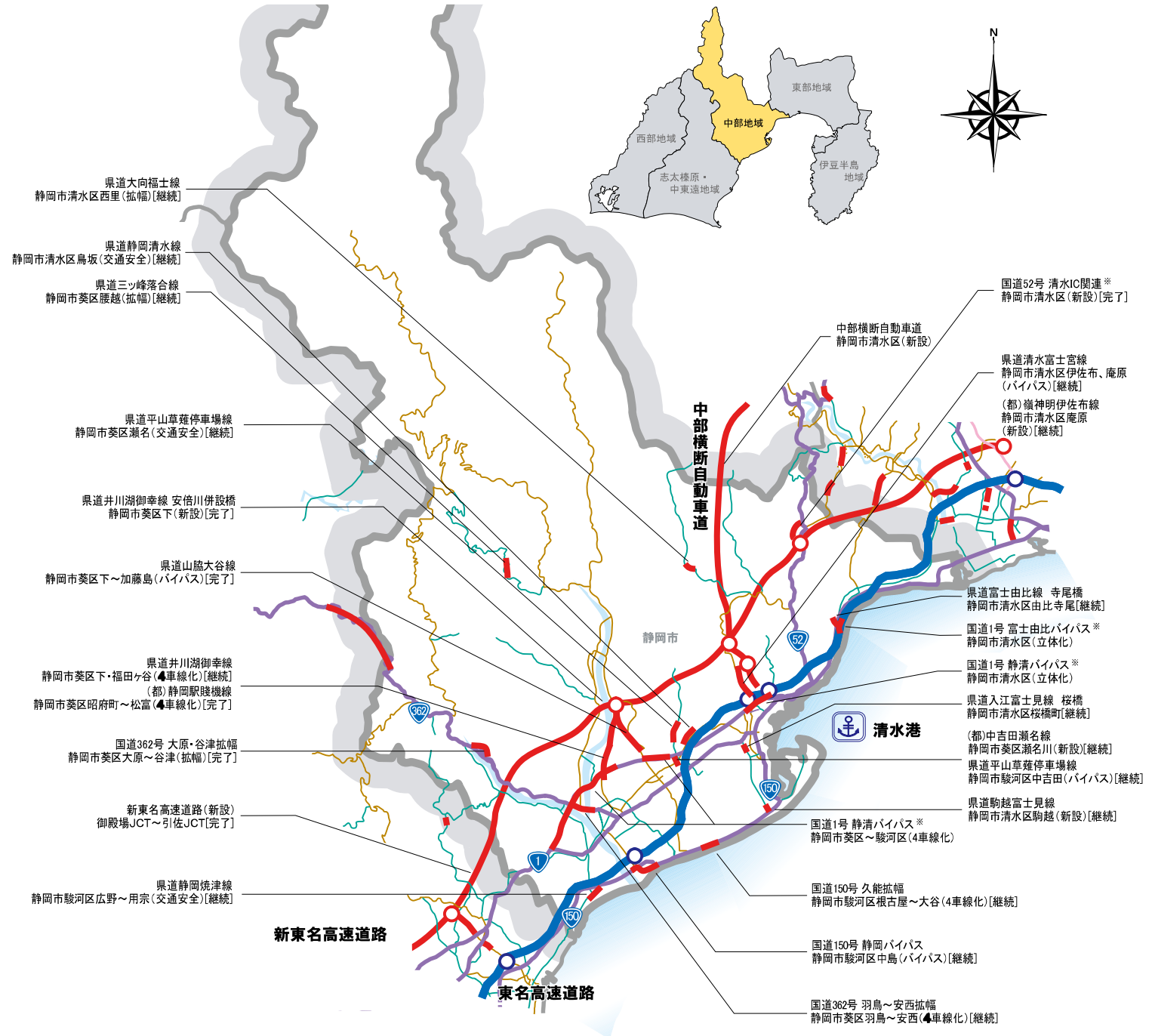
地域別整備目標図

～ 前期5年間（平成20年度～24年度）の主な事業箇所の整備目標 ～

中部地域 … 静岡市

（平成23年3月1日現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や[新規][継続][完了]の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



箇所の凡例

5年間に実施する事業箇所	—
5年間の新規着手箇所	● [新規]
5年間に完了する箇所	○ [完了]
5年後も継続している箇所	● [継続]

- [新規] は調査着手も含めて、掲載しています。
- () 書きのうち(拡幅)、(車線化)、(バイパス)、(立体化)、(新設)は以下を示しています。
 - (拡幅)：未改良区間の改良整備
 - (車線化)：2車線改良済み区間の車線化
 - (バイパス)：現道のバイパスとして位置付けた改良整備
 - (立体化)：交差点の立体化や道路の高架化による整備
 - (新設)：バイパスとしての位置付けがない、新たに築造する道路の整備

道路種別の凡例

● 高規格幹線道路	—
供用済区間	—
予定路線	○
基本計画区間	□
整備計画区間	□
● 有料道路	—
● 一般国道	—
● 主要地方道	—
● 都道府県道	—

事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道(補助・交付金)	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道(単独事業)	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業(都)で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

- 交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
- 政令指定都市である静岡市内については、基準をもとに静岡市に同意して頂いた箇所を掲載しています。
- 国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を■む箇所を掲載しています。

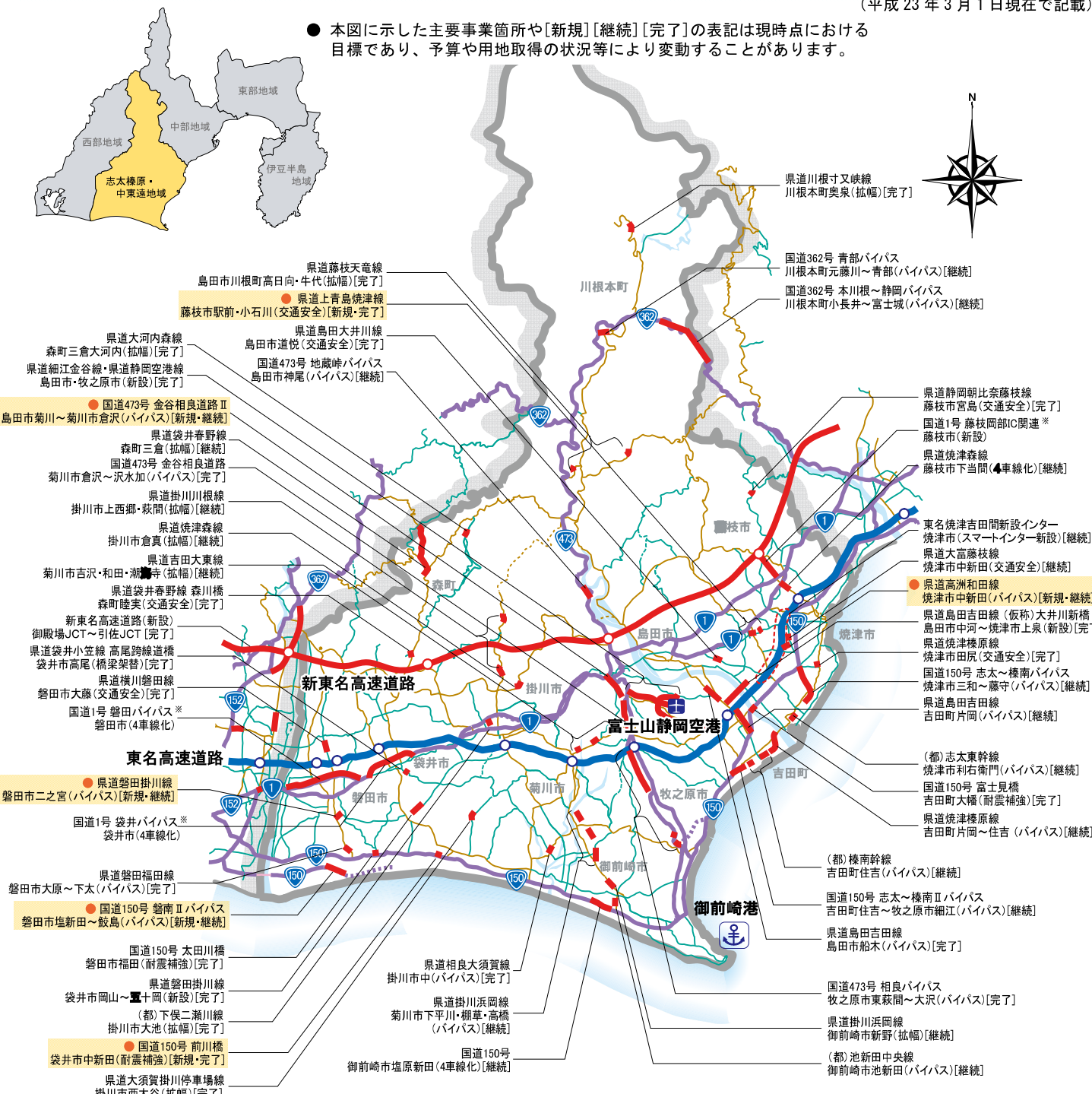
地域別整備目標図

～ 前期5年間（平成20年度～24年度）の主な事業箇所の整備目標 ～

志太榛原・中東遠地域 ... 焼津市、藤枝市、島田市、牧之原市、御前崎市、菊川市、掛川市、袋井市、磐田市、吉田町、川根本町、森町

（平成23年3月1日現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や[新規][継続][完了]の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道(補助・交付金)	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道(単独事業)	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業(都)で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
 ・国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を■箇所を掲載しています。

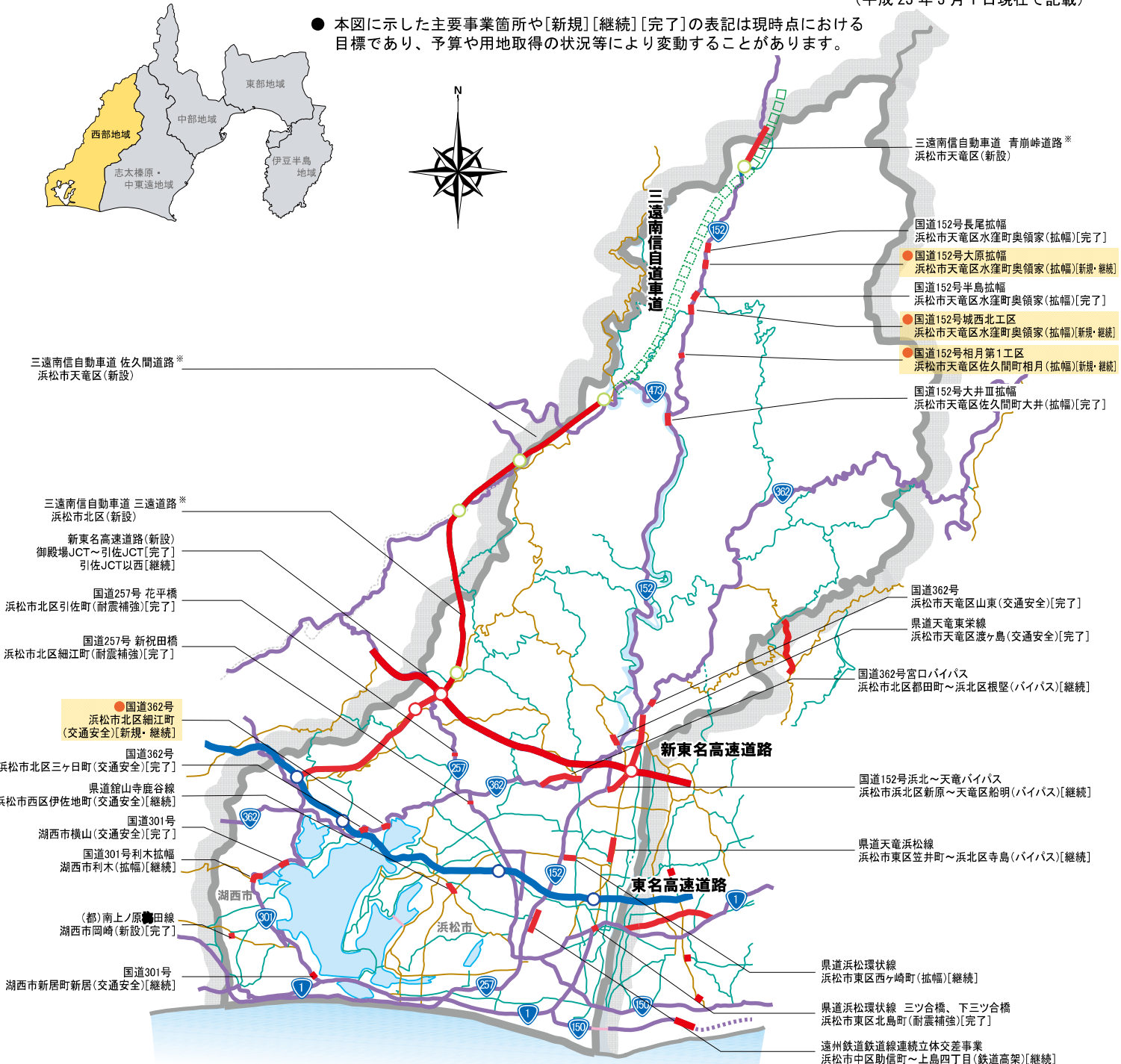
地域別整備目標図

～ 前期5年間（平成20年度～24年度）の主な事業箇所の整備目標 ～

西部地域 … 浜松市、湖西市

（平成23年3月1日現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や【新規】【継続】【完了】の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



箇所の凡例

5年間に実施する事業箇所	—
5年間の新規着手箇所	● 【新規】
5年間に完了する箇所	○ 【完了】
5年後も継続している箇所	○ 【継続】

- 【新規】は調査着手も含めて、掲載しています。
- () 書きのうち(拡幅)、(車線化)、(バイパス)、(立体化)、(新設)は以下を示しています。
 - (拡幅)：未改良区間の改良整備
 - (車線化)：2車線改良済み区間の車線化
 - (バイパス)：現道のバイパスとして位置付けた改良整備
 - (立体化)：交差点の立体化や道路の高架化による整備
 - (新設)：バイパスとしての位置付けがない、新たに築造する道路の整備

道路種別の凡例

● 高規格幹線道路	—
供用済区間	—
予定路線	○ ○ ○ ○ ○ ○
基本計画区間	○ ○ ○ ○ ○ ○
整備計画区間	○ ○ ○ ○ ○ ○
● 有料道路	—
● 一般国道	—
● 主要地方道	—
● 都道府県道	—

事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道(補助・交付金)	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道(単独事業)	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業(都)で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

- 交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
- 政令指定都市である浜松市内については、基準をもとに浜松市に同意して頂いた箇所を掲載しています。
- 国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を■む箇所を掲載しています。

県民とともに進める“みちづくり”

透明性の確保、対話型行政の推進のため、以下の取組を進めています。

- 一定規模以上の事業で、**毎年**の進捗状況や完成時の事業効果を公表しています。
HP / <http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/michizukuri/jigyoushinchoku.html>




- 地域の皆さまと情報を共有し、いっしょに効果的・効率的な“みちづくり”を進めます。

～ 進捗状況の情報発信の例 ～

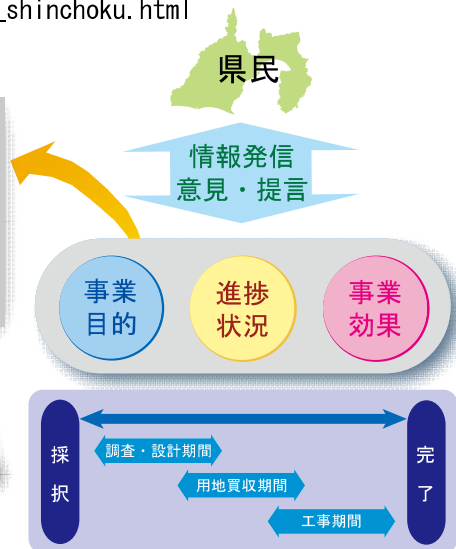
県道〇〇〇線 歩道設置

- ・現在、用地買収をしています。
- ・来年、工事着手します。

園児の安全な通園のため、〇〇年の完成を目指します。



何もやっていないと思って
いたけど、道路用地を買収
していたのか！



- 県民の皆さまと道路について意見を交換し、相互理解のもとに事業を進めています。



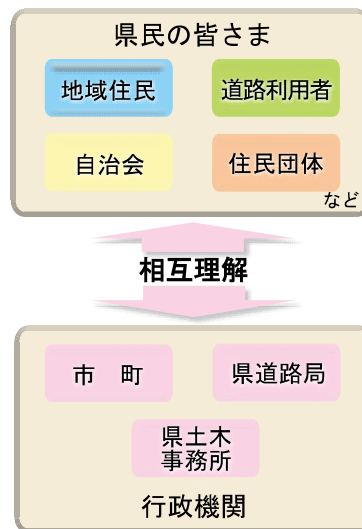
- 地域の皆さまや道路利用者の視点に立って、利用しやすい“みちづくり”を進めます。

例えば、

島田市伊久身地区では、地域住民の皆さまと意見交換を行いながら計画を策定し、事業に着手しました。
地域住民の皆さまは、現在も継続して道路愛護活動を積極的に行っています。



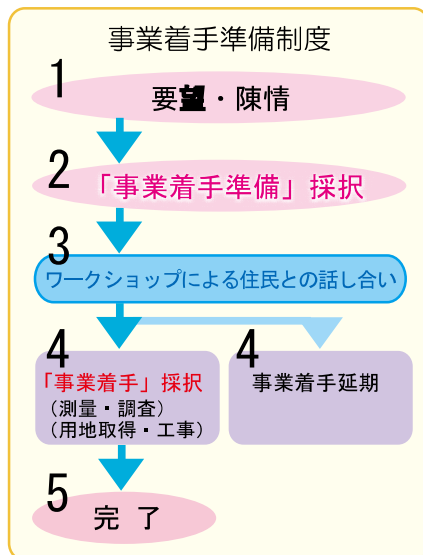
～ 意見交換の様子 ～



- 事業化に先立ち、地元や市町と事業効果や問題点を話し合う事業着手準備制度を実施しています。



- 事業着手から完成までのスピードアップを図り、効果的、効率的に事業を進めます。



一定の期間内で、「事業着手」または「事業着手延期」を判断

- メリット
- ・ 真の地域ニーズの把握
 - ・ 着手前の地元住民との合意形成
 - ・ 円滑な事業執行と重点投資による事業効果の早期発現

“みちづくり”の実施状況

整備効果事例

産業・交流

国内交流ネットワークの構築 ①

東駿河湾環状道路（沼津岡宮 IC～函南 IC）

■ 伊豆縦貫自動車道の一部である東駿河湾環状道路の沼津岡宮 IC～三島塚原 IC 間の供用により、沼津・三島都市圏の環状道路が形成され、市街地内における交通混雑が緩和しました。東名沼津 IC～南二日町交差点間の所要時間が 27 分から 16 分に短縮されました。

効果

- ・ 交通の転換による市街地部の混雑緩和
- ・ 伊豆方面・箱根方面への所要時間の短縮
11 分短縮（東名沼津 IC～南二日町交差点間）



国内交流ネットワークの構築 ②

金谷御前崎連絡道路（新東名（仮）金谷 IC～地頭方 IC）

■ 金谷御前崎連絡道路の倉沢 IC～西萩間 IC 間の供用により、富士山静岡空港と東名高速道路、御前崎港を結ぶ、陸海空の総合交通ネットワークが形成されました。東名相良牧之原 IC～御前崎港間の所要時間が 35 分から 23 分に短縮されました。

効果

- ・ 富士山静岡空港～東名高速道路～御前崎港間の所要時間の短縮
12 分短縮（東名相良牧之原 IC～御前崎港間）
- ・ 国際コンテナ通行支障区間の解消



整備効果事例

安心・安全

地域の孤立防止対策

(主) 川根寸又峡線 (川根本町奥泉)

- 道路法面からの落石を防ぐ対策を行い、道路利用者の安全を確保するとともに、降雨などによる通行止めリスクを軽減しました。

効果

- ・ 落石による危険性の排除
- ・ 地域住民の孤立防止

整備前



整備後



道路施設の長寿命化

(一) 富士由比線 富士川橋 (富士市岩瀬)

- 損傷が軽度な段階でこまめに補修することにより、道路利用者の安全を確保するとともに、維持管理経費を縮減しながら道路施設の寿命を延伸していきます。

効果

- ・ 道路利用者の安全確保
- ・ 長寿命化によるトータルコストの縮減

整備前



整備後



“みちづくり”の実施状況

整備効果事例

環境

● 生活に身近な道路の整備

(一) 伊東川奈八幡野線 (伊東市富戸)

■ 通学路に歩道を設置し、車と歩行者の安全を確保しました。

地域の声

- ・安心して通行できるようになりました。
- ・小学校まで行きやすくなりました。

効果

- ・道路利用者の安全確保

整備前



整備後



● 富士山マイカー規制

■ 来訪者が集中する夏季の一定期間において、富士宮口と須走口の県道においてマイカーの乗り入れ規制を実施し、渋滞の解消を図りました。なお、マイカー利用者は、用意された駐車場でシャトルバスに乗り換え、登山を楽しむことができます。

効果

- ・混雑期の渋滞解消
(快適な富士登山の確保)
- ・富士山の自然環境の保全



実施状況【県民とともに進める“みちづくり”】

みち～満ち・充ちミーティング

- 自治会やまちづくりを考える住民の団体、商工・医療関係等の各種団体と、平成20年度は9箇所、平成21年度は23箇所、平成22年度は15箇所で開催しています。

地域の声

- ・地域に密着した生活道路の渋滞対策を進める必要がある。
- ・雨量規制の解除など災害に強い道路の整備をしてほしい。
- ・待避所の設置など救急搬送路上の整備をしてほしい。

- 静岡県の道づくりへ反映します。
 - ▶ 救急搬送路の整備など
- 比較的小規模で緊急性が高いものは即対応しています。
 - ▶ 道路の段差解消、カーブミラーの設置など



開催の様子

事業着手準備制度

- 地域住民と道路の課題や問題点を話し合うワークショップを、平成20年度に5箇所、平成21年度に20箇所、平成22年度に15箇所実施し、着手準備の整った15箇所について事業着手しました。
- また、ワークショップをきっかけに地域が主体となって道路愛護活動を始めると、地域コミュニティーの強化にもつながっています。

地域の声

- ・みちづくりについて、見て・感じて・考えて・話し合ったり、人の話をいろいろ聴くことができ、とても勉強になった。
- ・自分たちでできることを実行したり、道路計画の策定に参加することで、地域全体が道路への愛着をもてるようになった。



“ワークショップ”の様子



“現地調査”の様子

事例

(県道焼津森線 掛川市五明地内)

- 1 地区内の問題点の把握**
小学生の自由研究で通学路の危険箇所調査を行うなど、危険箇所を抽出しました。
- 2 優先整備区間の決定**
小学生の通学の実態を踏まえて、歩道の優先整備区間を決定しました。
- 3 地域が主体となった活動**
地域自治体が木を伐採し、見通しを確保しました。

地域安全マップ (小学生が作成)





県民くらし満足度日本一の実現に向けて“みちづくり”

編集・発行

静岡県交通基盤部道路局道路企画課

〒420-8601 静岡市葵区追手町9番6号
TEL.054-221-3014 / FAX.054-221-3337
<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/index.html>

平成23年3月

