

H25. 2. 1

ふじのくにの“みちづくり”
(素案)

静岡県交通基盤部道路局

目 次

- I はじめに
 - 1 背景と目的
 - 2 関連計画
 - 3 計画の構成と期間
 - 4 策定のポイント
- II 道路を取り巻く環境
 - 1 静岡県の概況
 - 2 「東海道新時代」の幕開け
 - 3 道路を取り巻く環境の見通し
 - 4 道路の現状及び課題
 - 5 “みちづくり”に対する地域の声
- III 概ね10年間の道路ビジョン
 - 1 基本理念と基本目標
 - 2 施策の内容
 - 3 県全体でみる施策の全体像
 - 4 地域計画
- IV 道路重点計画
 - 1 重点施策
 - 2 重点施策～施策事例～
 - 3 成果目標
 - 4 地域別整備目標図
 - 5 事業を進める際の実施
- V 計画の体系

I はじめに

1 背景と目的

静岡県は、東京、名古屋、大阪という大都市圏の中間に位置しており、その恵まれた立地条件の下で、これまで、高速道路から生活道路まで様々な“みちづくり”を推進し、多くのヒトやモノが行き交い、県内産業の発展とくらしの豊かさの実現に貢献してきました。

平成24年4月には、県内162kmにわたって「新東名高速道路」が開通し、沿線の地域においては、既に、多くの賑わいや新たな産業が生み出されています。静岡県から始まった、この新しい国土軸の形成は、「東海道新時代」の幕開けとして、本県がより成長していくための大きな可能性に満ちています。また、富士山の世界文化遺産登録や伊豆半島の世界ジオパーク認定など、将来の本県の発展を一層加速させる取組に当たり、周辺の関連道路は、それらを支える重要な基盤となっていきます。

一方、各地に未曾有の災害をもたらした東日本大震災は、代替性を持つ道路ネットワークの整備が重要であることを印象付け、老朽化した道路施設の崩壊や近年の悲惨な交通事故などは、安全・安心を確保するための適切な維持・管理が必要であることを、我々に強く認識させることとなりました。また、通信技術が高度化するのに伴い、道路交通システムは目覚ましい進化を遂げ、道路においても、これまで以上に多様なサービスが求められるようになっていきます。

県では、平成20年度に策定した「静岡県の“みちづくり”」に基づいて、道路整備を進めてきましたが、このように道路を取り巻く背景が大きく変化している状況を踏まえ、これを大幅に見直すこととし、新たな計画となる「ふじのくにの“みちづくり”」を策定しました。

本計画に沿って“みちづくり”を進めることにより、県内の道路に残された課題や新たな課題の解決を目指し、「富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり」に努めてまいります。

静岡県の“みちづくり”（H21.3策定、H23.3改定）

〔道路ビジョン（概ね10年間）、道路重点計画（H20～H24の5年間）〕

“みちづくり”を取り巻く様々な背景



東日本大震災の発生



新東名高速道路の開通



世界文化遺産登録への動き

大幅に見直し

ふじのくにの“みちづくり”

〔道路ビジョン（平成25年から概ね10年間）〕

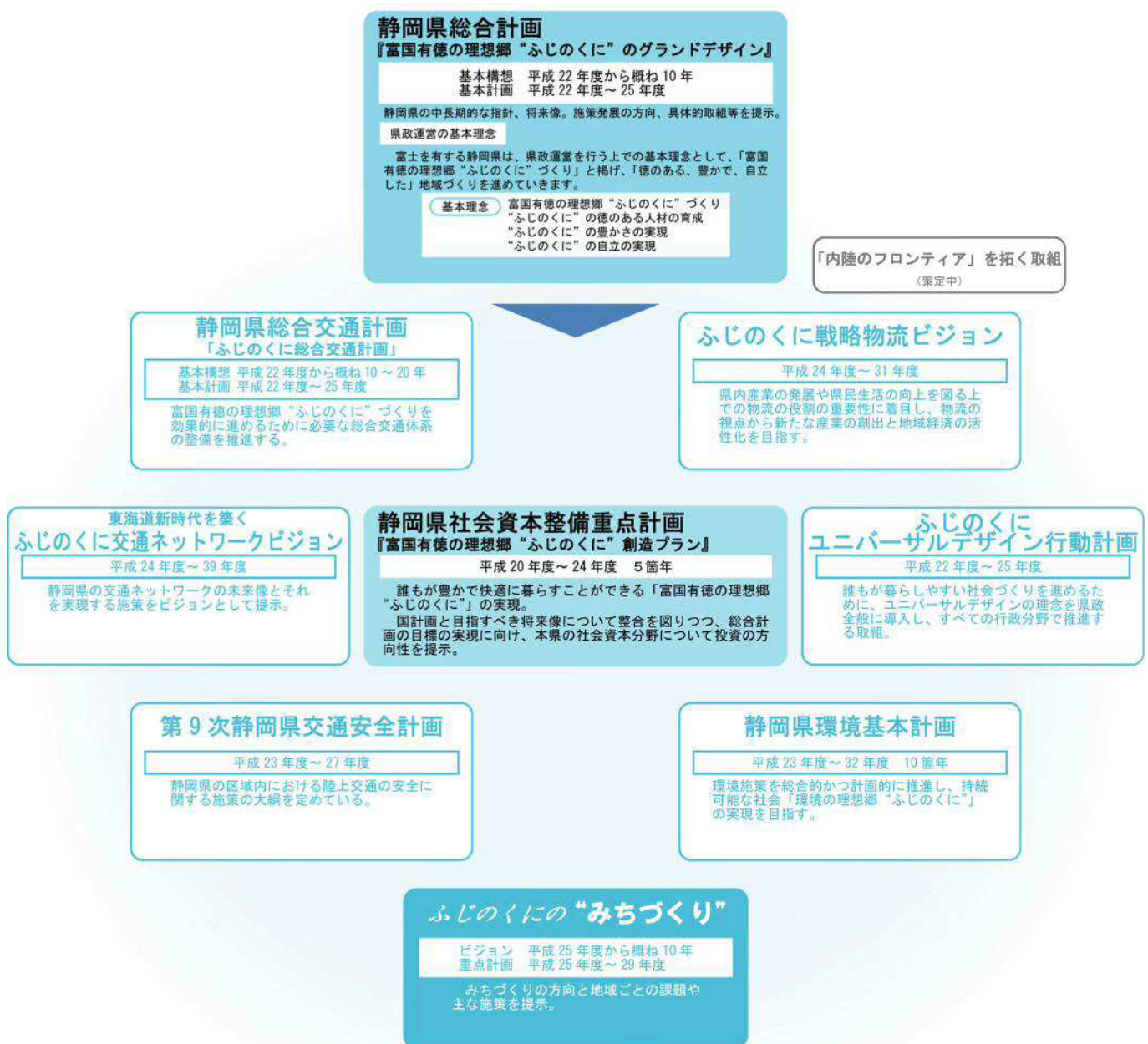
道路重点計画（H25～H29の5年間）

2 関連計画

県では、「富国有徳の理想郷」の実現を目指し、平成23年2月に新たな静岡県総合計画「富国有徳の理想郷“ふじのくに”のグランドデザイン」を策定しました。

また、この総合計画の実現に向けたビジョンや計画として、これまでに「静岡県総合交通計画『ふじのくに総合交通計画』（平成23年3月）」、「東海道新時代を築く『ふじのくに交通ネットワークビジョン』（平成24年2月）」などを策定し、あわせて、新東名高速道路等を最大限に活用して内陸部に災害に強く魅力ある先進地域を築く『内陸のフロンティア』を拓く取組を進めています。

「ふじのくにの“みちづくり”」は、こうした関連計画等と整合を図りながら、これからの道路整備の方向性を示すことにより、「富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり」に貢献します。



3 計画の構成と期間

「ふじのくにの“みちづくり”」は、概ね10年間の「道路ビジョン」と5年間の「道路重点計画」で構成しています。

このうち、「道路ビジョン」は、関連計画等と連携して総合計画の推進を図るため、将来を見据えた道づくりの『基本理念』と、概ね10年間の道づくりの施策や事業の選択と集中の方向として『基本目標』、『施策の方向』を示しています。

また、「道路重点計画」は、平成25年度から平成29年度の5年間に取り組む『重点施策』と、道路整備の効果を表す指標や様々な分野の施策と併せて実現する指標などの『成果目標』、主要事業箇所と箇所ごとの進捗目標をまとめた『地域別整備目標図』を示しています。

○計画の構成



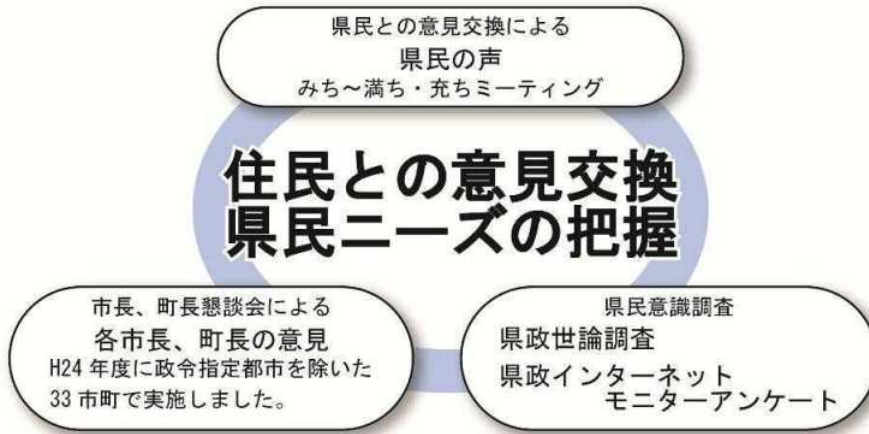
○計画の期間



4 策定のポイント

(1) 地域の声を反映した計画策定

地域住民や道路利用者等の意見を聴くため、県内各地で「みち～満ち・充ちミーティング」を開催するとともに、地域の代表である市長、町長との意見交換や県民意識調査などを実施し、こうした機会を通じて頂いた声を計画に反映させています。



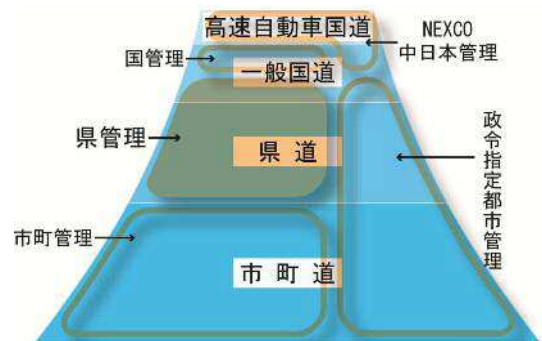
(2) 政令指定都市との「道路ビジョン」の共有

政令指定都市である静岡市と浜松市は、国道の一部や県道を管理していることから、計画策定に当たって意見や情報の交換に努め、概ね10年間の「道路ビジョン」を共有することで、県全域にわたって統一感のある“みちづくり”としています。



(3) 国、関係機関との連携

県内の道路を管理している国や政令指定都市、市町、NEXCO中日本とも連携しながら、“みちづくり”を進めます。



(4) 成果の検証と評価の実施

計画に掲げる『成果目標』や『地域別整備目標図』については、毎年、検証を行い、有識者や県民の意見を参考にしながら評価を実施し、必要に応じて計画を見直します。

II 道路を取り巻く環境

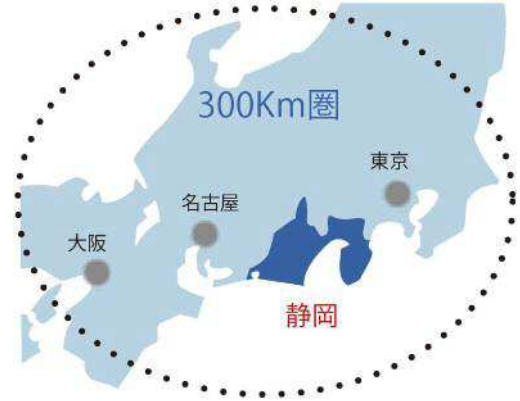
1 静岡県の概況

県内では、平成 24 年 4 月に新東名高速道路が開通し、これまで東名高速道路や国道 1 号等が担っていた東西方向の交流ネットワークが一層強化され、まさに「東海道新時代」の幕開けを迎えました。

○恵まれた地理的要件

静岡県は、日本のほぼ中央に位置し、半径 300 km 圏内に首都圏や中京圏、近畿圏を取り込み、我が国の人口の 6 割強 (8,334 万人)、国内総生産の約 7 割 (356 兆円) を占める経済圏域を形成しています。高速道路を利用すれば、東京や名古屋へは 2 時間弱、大阪へは約 4 時間でアクセスが可能であり、交通の便にも恵まれています。

今後、中部横断自動車道や三遠南信自動車道の開通により、山梨県や長野県はもとより、日本海側や北関東地域へのアクセス性の向上、経済圏域の拡大が期待されています。



○森林と海岸線に囲まれた県土

東西 155 km、南北 118 km にわたって広がる県土は、太平洋に面した南側に 506 km に及ぶ海岸線を有し、その臨海部に位置する各主要都市は、新幹線や高速道路、主要国道等の交通網で結ばれています。

一方、北側には富士山や南アルプス、伊豆半島中央部には天城山などの山間地域が控え、県土面積 7,780 km² のうち約 65% を森林が占めています。



○豊かな自然環境・資源

富士山をはじめとして、温泉が豊富で地質学的にも特徴豊かな伊豆半島や、3,000m 級の山々が立ち並ぶ南アルプス、全国 9 位の面積を持つ浜名湖など多様な自然環境に恵まれています。これらの豊富な地域資源により、地域の活性化や観光振興が図られています。



○人口・経済規模・産業の優位性

人口、県内総生産が全国第 10 位、一人当りの県民所得が第 3 位、製品出荷額が第 2 位という経済規模を誇っています。

また、県内各地で生産されるお茶やわさび、みかんといった多彩な農産物はいずれも高品質で、生産品目数は、全国第 1 位となっています。

県内総生産(名目)	16.5 兆円	全国 10 位 (平成 20 年度)
人口	377 万人	全国 10 位 (平成 22 年 10 月)
一人当たり県民所得	3,215 千円	全国 3 位 (平成 20 年度)
製造品出荷額等	15.5 兆円	全国 2 位 (平成 21 年)
農産物生産品目数	167 品目	全国 1 位 (平成 21 年)



2 「東海道新時代」の幕開け

平成 24 年 4 月、新東名高速道路が県内 162 km（御殿場 JCT～三ヶ日 JCT 間）にわたって開通しました。東名高速道路とのダブルネットワーク化により、高速性と定時性が向上し、渋滞は大幅に減り、交通事故も減少するなど早々に効果が現れたほか、東名高速道路が事故で通行止めとなった際には、代替路としての機能を発揮するなど、信頼性の向上が図られました。

また、新東名高速道路の商業施設「ネオパーサ」7箇所には、半年間で約 2,400 万人の方々が来場し、周辺施設においても観光客が増加するなど、地域振興の面でも大きな効果が得られています。

新東名高速道路が通過する本県の内陸部には、豊かな自然と美しい景観が広がり、災害にも強く安全で安心な地域として、大いに発展する可能性が溢れています。県では、内陸部が持つ資源を生かした新たな地域づくりと臨海都市部の再生、さらには両地域を結ぶ連携軸の形成を併せて進める「内陸のフロンティア」構想を掲げ、「東日本大震災の復興」と「ポスト東京」のモデルとなるよう取り組んでいます。

「新しい国土軸」である新東名高速道路の開通によって幕が開けた「東海道新時代」を拓き、今後、整備が進む南北方向の高規格幹線道路と合わせた整備効果を県内全域に波及させる「ふじのくにの“みちづくり”」を積極的に進めていきます。

<今後予定されるインフラ整備>



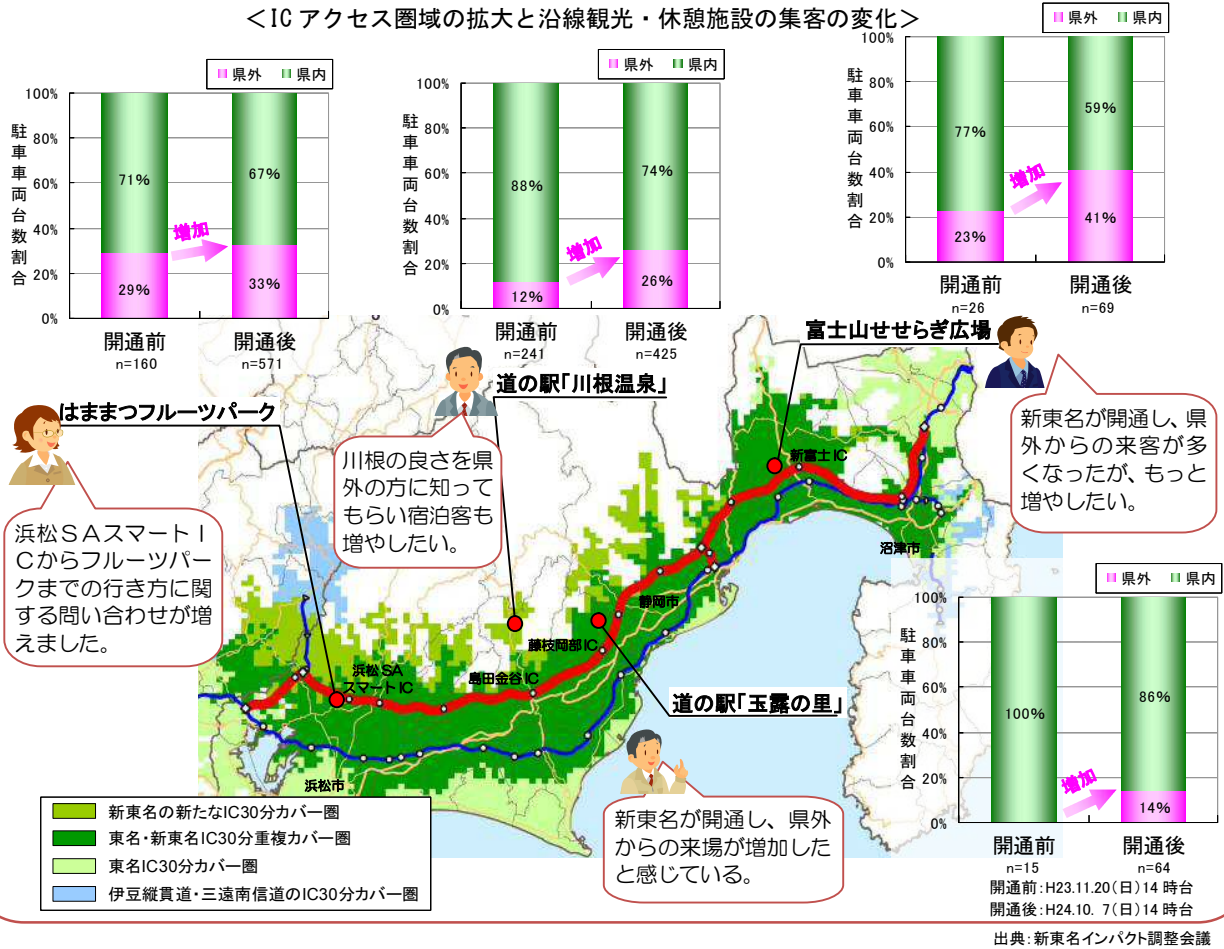
<静岡県を中心とした広域ネットワークの広がり（イメージ）>



〔参考〕新東名供用の効果の一例「交流圏域の拡大と沿線の観光・休憩施設の集客の効果」

新東名開通により、高速道路への30分圏域が大きく拡大し、県外の利用者が増加しています。

<ICアクセス圏域の拡大と沿線観光・休憩施設の集客の変化>

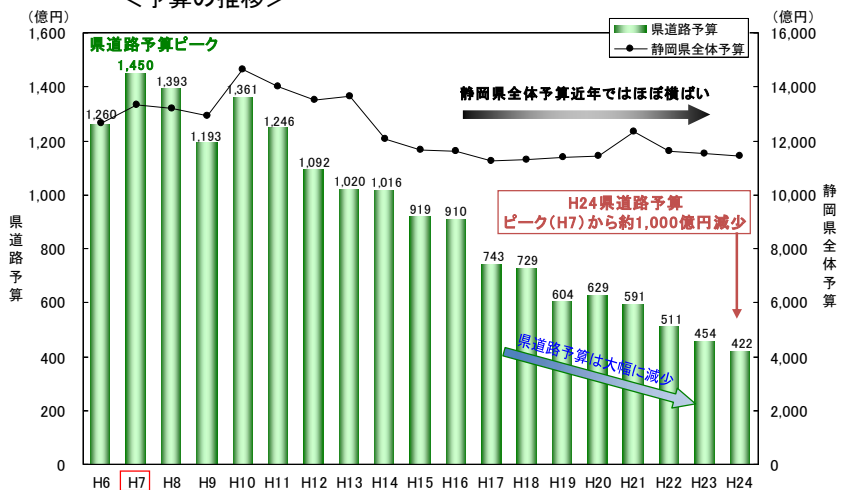


3 道路を取り巻く環境の見通し

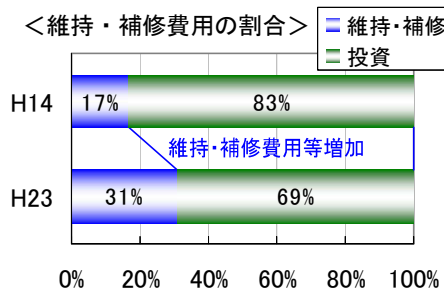
県の道路予算は、近年、大幅に減少しており、平成24年度予算は、ピーク時の平成7年度から約1,000億円（約70%）の減少、平成20年度と比べても約200億円（約33%）の減少となっています。また、予算に占める維持管理費の比率は年々高まり、今後さらに増えることが見込まれています。

こうしたことから、今後の“みちづくり”に当たっては、人口減少や少子高齢化といった県勢の将来見通しや、交通量等を的確に把握した上で、「まもる（保全）」や「いかす（活用）」といった視点を積極的に取り込む「道路マネジメント」の考え方が重要になっていきます。

<予算の推移>



<維持・補修費用の割合>



ここ10年でも、維持・補修費用の割合が2倍近くに

4 道路の現状及び課題

静岡県は、県土の優位性や既存の交通基盤などを活かしながら、これまで順調に発展を遂げてきました。しかしながら、近年、様々な課題も生まれてきています。

■ 大規模地震や集中豪雨等の災害への懸念

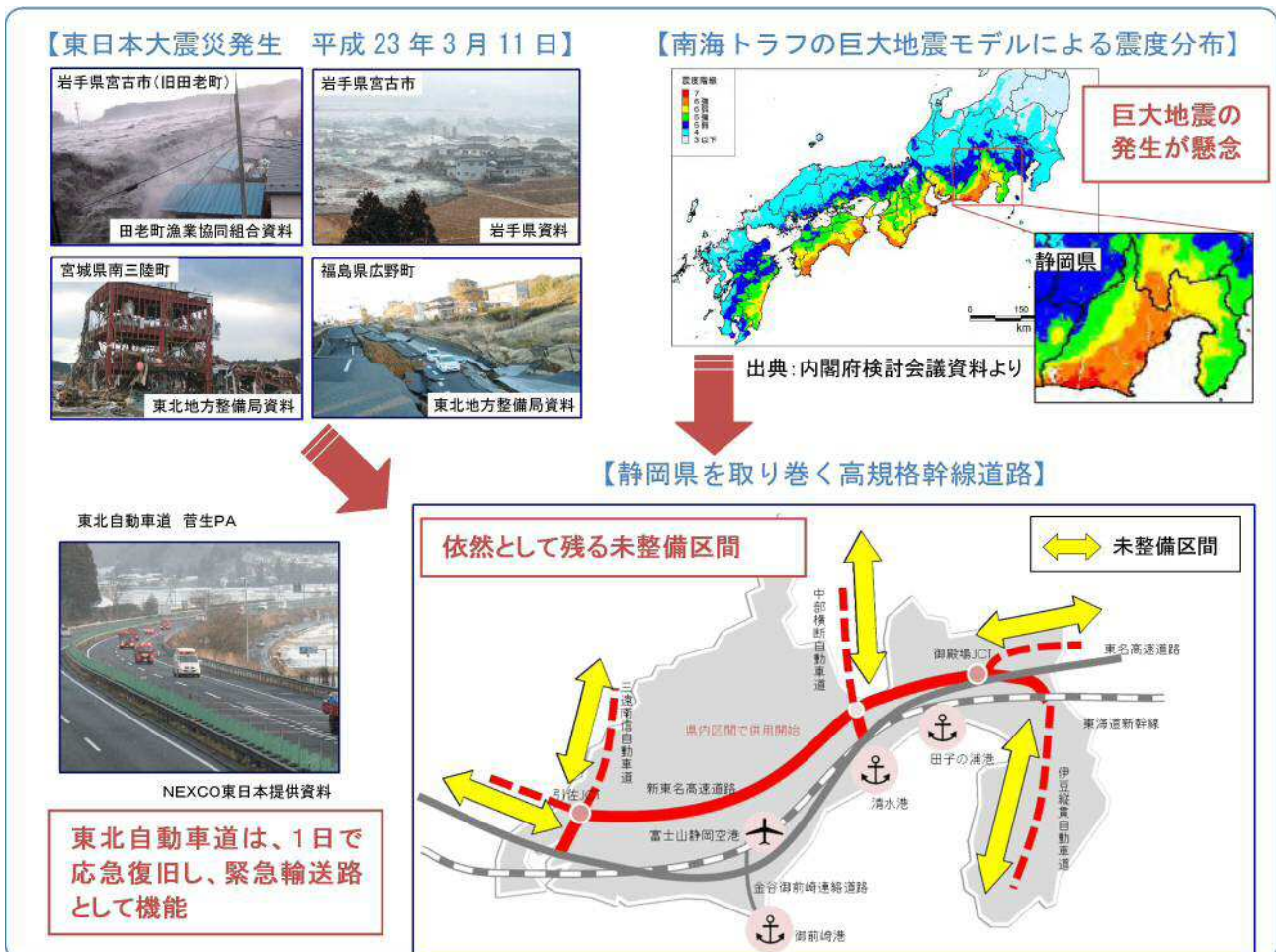
○大規模地震への懸念

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災において、東北地方の大動脈である東北自動車道が、発災後、早期に通行できたことから、迅速な救命、復旧・復興活動が可能となり、“命の道”としての道路の役割を強く印象付けました。

本県においては、近い将来、南海トラフを発生源とする巨大地震により、震度 5 強から 7 の地震動と、直後の沿岸部への津波の襲来が想定されています。

県では、広域的な緊急輸送を担う重要な道路として、これまで高規格幹線道路等の整備を促進してきましたが、未だ幹線道路としてつながっていない箇所が多く残されています。とりわけ、南北方向の高規格幹線道路は、内陸部と臨海部を結ぶ「内陸のフロンティアを拓く連携軸」としての役割も期待される重要な路線となっています。

将来にわたり、災害に強い広域ネットワークを確立し、防災機能の強化・充実を図るためには、高規格幹線道路の未整備区間の解消が不可欠です。



また、東日本大震災は、橋梁の耐震対策の有効性も改めて浮き彫りにしました。

平成7年に発生した阪神淡路大震災を教訓に、全国で重点的に進められてきた橋梁の耐震対策が功を奏し、対策済みの橋梁については、今回の地震でも致命的な被害を免れています。

本県でも、これまで緊急輸送路にある橋梁の耐震対策を計画的に進めてきておりますが、こうした既存ネットワークの防災機能の強化は、緊急時に“命を守る”という意味から極めて重要です。

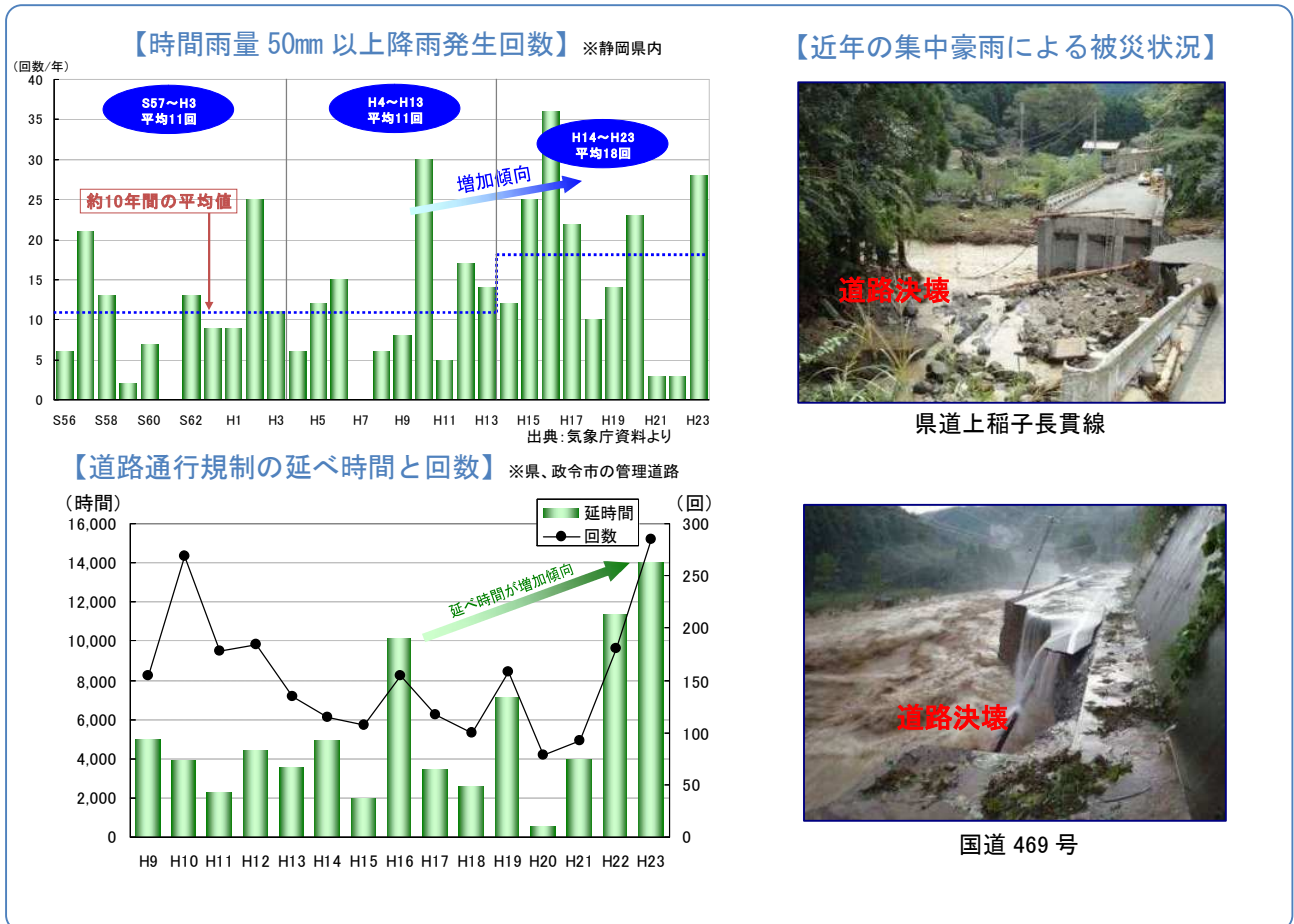


○集中豪雨などへの懸念

本県では、これまで豪雨等に見舞われるたびに一定の被災を経験してきました。それらを教訓に災害に強い“みちづくり”に取り組んできたことで、以前と比べ対策は進んできています。しかし、近年、集中豪雨の発生回数は増加傾向にあり、事前通行規制区間が多い伊豆半島や北遠地域などでは、依然として通行止めにより大幅な迂回や地域の孤立が発生しています。

平成23年に静岡県に上陸した台風12号及び台風15号では、合わせて県内129箇所が全面通行止めとなり、道路が寸断されて一部の地域が孤立するなど、大きな被害が発生しました。

引き続き、大型台風の襲来や局地的豪雨の頻発が予測されることから、集中豪雨など災害に対し信頼性の高い道路整備が必要です。



■ 急速に進展する道路施設の老朽化

平成 24 年 12 月、中央自動車道の笹子トンネルにおいて天井板の崩落事故が発生し、道路施設の老朽化問題が大きく取り上げられるきっかけとなりました。

県内では、高度経済成長期（昭和 30 年～昭和 48 年）に多くの道路施設が建設され、こうした施設には、完成からおよそ半世紀を経過し、修繕や更新など大規模な改修が必要なものが少なくありません。平成 24 年 4 月には、国道 473 号原田橋においてケーブルの損傷が見つかり、約 2 ヶ月もの間、通行止めとなり、地域住民の生活に多大な影響を及ぼしました。

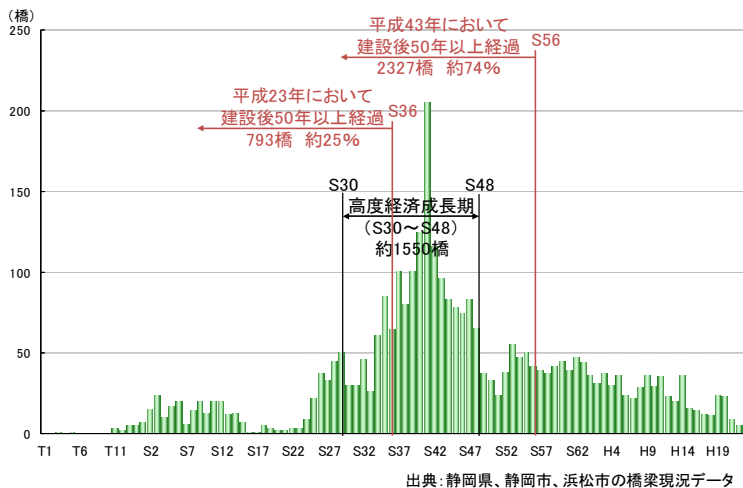
今後、急速な増加が懸念される老朽化施設に対し、適切な管理、計画的な維持・更新を行い、橋梁をはじめトンネル、舗装等の長寿命化を図ることによって、信頼性の高い道路ネットワークを維持していく必要があります。

【老朽化した橋梁の事例】（国道 473 号原田橋）

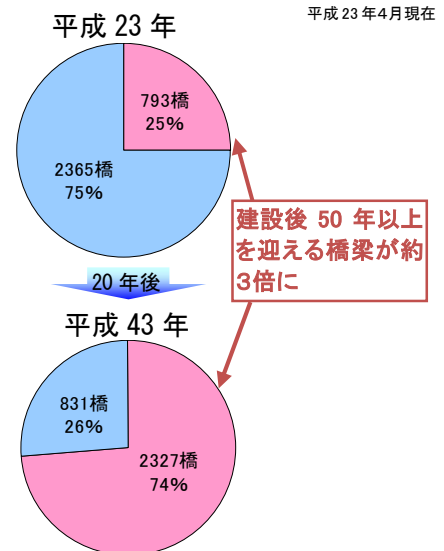


出典：国土交通省中部地方整備局 HP

【高度経済成長期に建設された多くの県内橋梁】



【建設後 50 年以上の橋梁数】



【劣化の進んだ舗装の事例】



舗装の経年劣化による、ひび割れや穴は、二輪車の走行に支障を来し、転倒の危険性を伴います。
また、雨後には水溜りが発生し、快適な走行、歩行を妨げます。

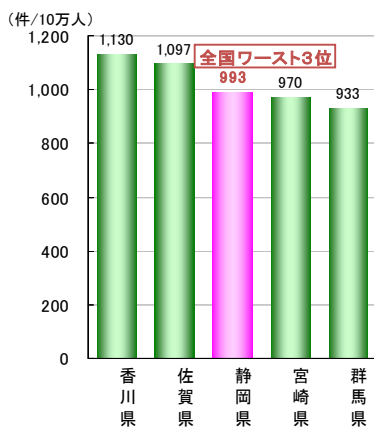
■ 依然として多い交通事故

静岡県における交通事故発生件数や死者数は、様々な取組によりここ10年減少傾向にあります。依然として約100人に1人の高い割合で交通事故が発生しています。特に、高齢者を巻き込む事故が多く、交通事故による死者数の半数以上が65歳以上の高齢者となっています。

また、全国的には、登校中の児童らが巻き込まれる悲惨な事故が頻発し、通学路の安全確保が喫緊の課題となっていることに加え、環境保護や健康志向の高まりから自転車の利用者が増加しており、死者数の実に46%を自転車又は歩行者の事故で占めているという高い現状があります。

今後は、歩行者や自転車の安全を確保するため、道路利用者や警察等とも連携しながら、地域の実情や事故原因に即した対策を行い、安全な交通環境づくりに向けた取り組みが必要となっています。

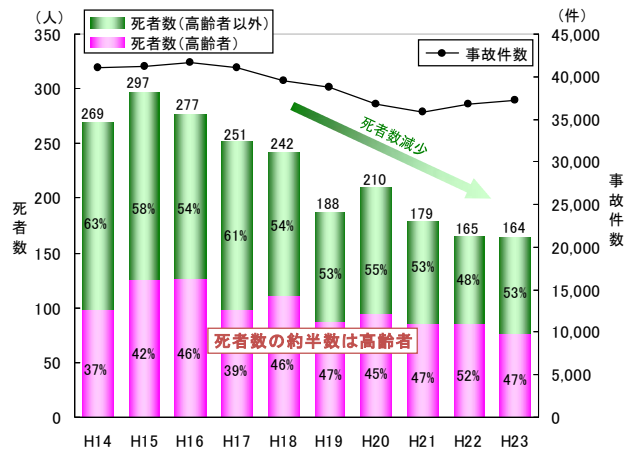
【県内の交通事故発生件数】



出典：交通事故件数 平成23年の犯罪 警察庁
人口 人口推計(平成23年10月1日)総務省統計局

約100人に1人の割合で交通事故が発生

【県内の交通事故件数及び死者数の推移】



交通事故件数、死者数ともに減少

【危険な通学路】

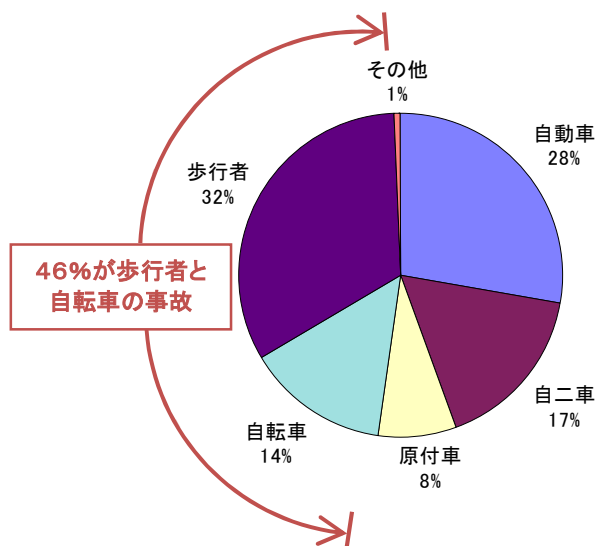


歩道がなく児童が危険な状態

県道袋井小笠線
(掛川市上土方)

【県内の状態別事故死者数の割合】

(平成24年)



46%が歩行者と自転車の事故

■ 道路ネットワークの強化の必要性

新東名高速道路の開通を受け、県内外あるいは海外までを視野に入れた陸・海・空の交通連携を一層進めるためには、残された高規格幹線道路の整備を着実に進め、**広域交流ネットワークを充実**させていく必要があります。

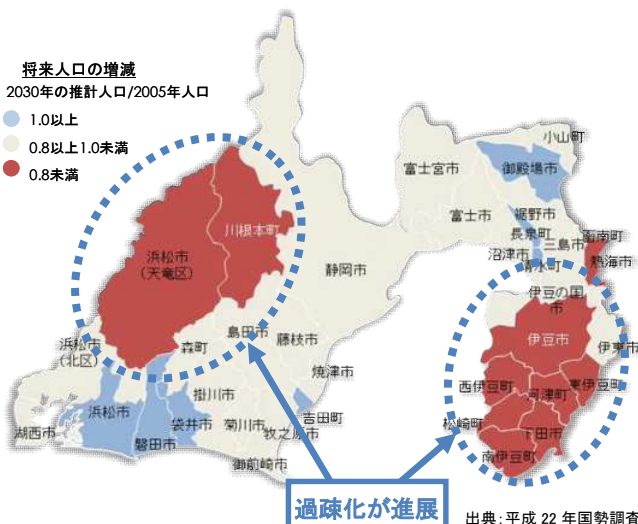
ヒトやモノの輸送力強化に向けて、残る新東名高速道路の未供用区間の整備はもとより、南北方向のネットワークの必要性も明らかです。伊豆半島や北遠地域といった中山間地では、観光交流人口の減少や過疎化、高齢化の進行だけでなく、高度な医療施設へのアクセス性の点から医療サービスの確保も課題となっており、南北方向の道路ネットワークは、こうした課題の解決にも大きく貢献します。

また、こうした地域特有の豊かな自然や資源、美しい景観を活かした新たな産業の創出や企業の進出など、地域の活性化を支援するためには、中心都市や高規格幹線道路へのアクセス性を向上させる**地域交流ネットワークの整備**も必要です。

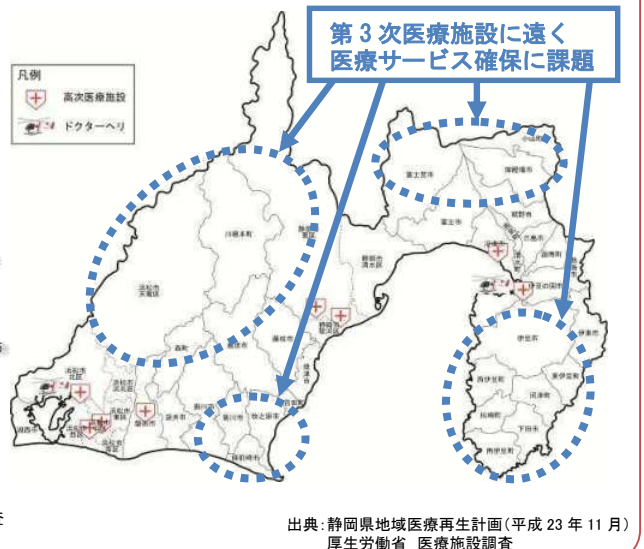


《Topic》中山間地域の抱える課題

《将来人口の増減》



《第3次医療施設の立地状況》

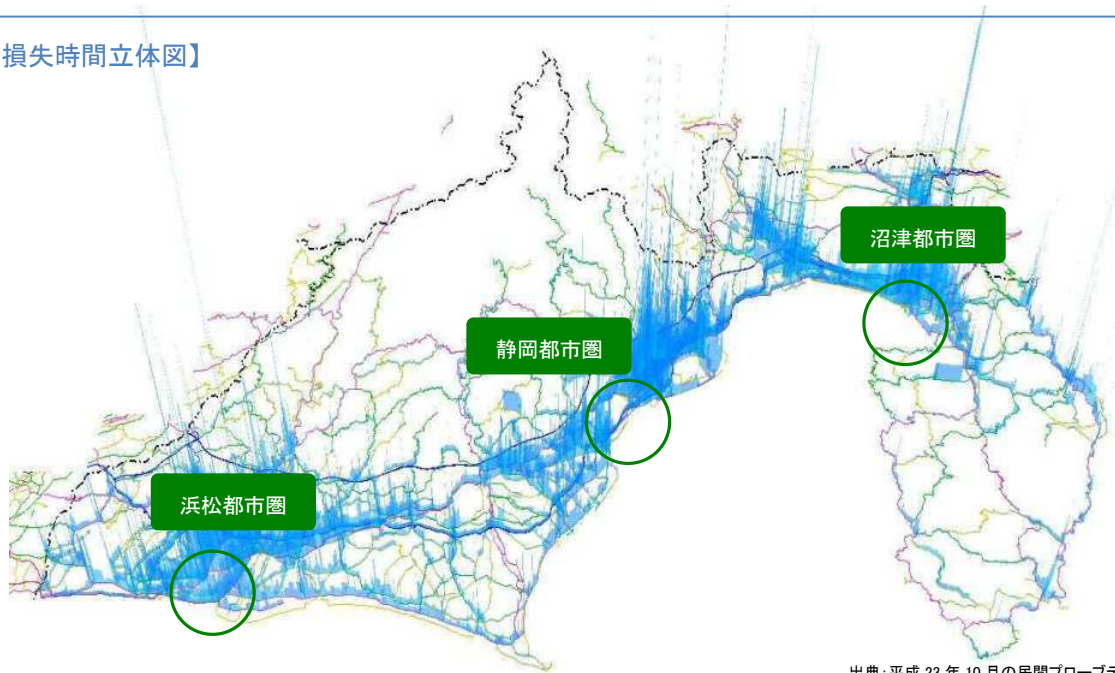


■ 慢性的な都市部の渋滞

新東名高速道路の開通により、東名高速道路と合わせた高速道路上で発生する渋滞回数は、約9割減少しました。加えて、その他の幹線道路の整備やソフト対策の実施など、様々な渋滞対策を講じることにより、県内の渋滞は少しずつ緩和されてきています。

しかし、依然として都市部を中心に発生する交通渋滞が発生しており、県内の産業活動や日常生活を大きく妨げる原因となっています。近年、進歩の目覚ましいITSの活用も含めて、交通の適切な分散やボトルネックの解消を図るといった**渋滞対策**が求められています。

【渋滞損失時間立体図】

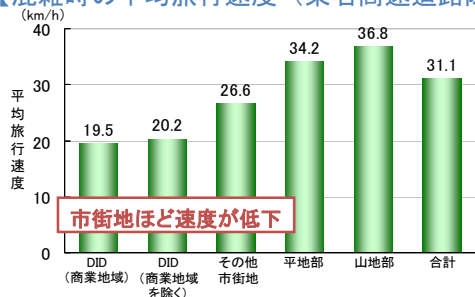


出典：平成23年10月の民間プローブデータ

【慢性的な交通渋滞】

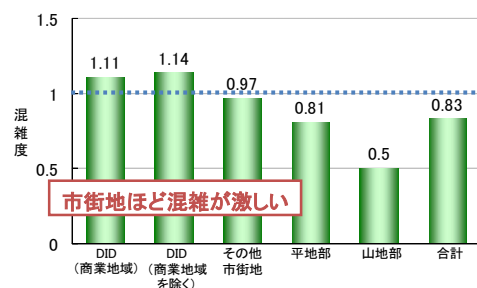


【混雑時の平均旅行速度（東名高速道路除く）】



出典：平成22年度道路交通センサス

【混雑度（東名高速道路除く）】



出典：平成22年度道路交通センサス

※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て表したものであり、1.0以上が混雑している状況を示す。

※DID：「人口集中地区」のこと。人口密度の高い基本単位区（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。

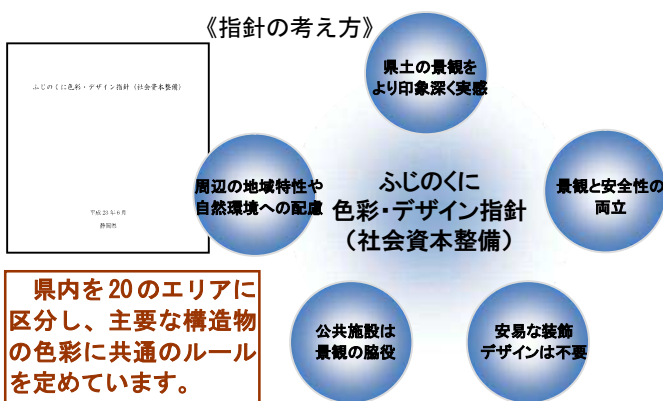
■ 景観や環境への意識の高まり

県では、公共施設の整備に当たり、その地域に相応しい良好な景観形成を図るため、「ふじのくに色彩デザイン指針（社会資本整備）」を策定し、日本風景街道の推進など景観や文化・歴史などに配慮した取組を行っています。

近年は、富士山の世界文化遺産登録や伊豆半島の世界ジオパーク認定に向けて、官民協働による活発な取組が多方面で行われています。

こうしたことから、地域の資源となる“ふじのくに”の貴重な景観や環境を守り、活かすため、“みちづくり”においても、良好な景観形成や環境に配慮することが重要となります。

【ふじのくに色彩デザイン指針（案）】



【日本風景街道の推進】



《Topic》 県内の様々な動き

【富士山の世界文化遺産登録に向けて】



富士山の豊かな文化や自然、美しい景観を、人類共通の財産として後世に継承していくため、山梨県や関係市町、さらには民間団体などと連携を図って世界文化遺産登録を目指すべく活動を進めています。

【伊豆半島の世界ジオパーク認定に向けて】



平成24年、日本ジオパークに認定されました。引き続き、世界ジオパークの認定に向けて取り組んでいます。



5 “みちづくり”に対する地域の声

道路を使う人や目的、頻度などは千差万別であり、道路整備を進めるに当たっては、様々な道路利用者から意見を聴き、それを「ふじのくにの“みちづくり”」に反映させていくことが重要と考え、「みち～満ち・充ちミーティング」等の取組に加え、県政世論調査、アンケート調査といった意向調査や、県内市町長との意見交換を実施しています。

■ みち～満ち・充ちミーティング

「みち～満ち・充ちミーティング」は、道路に関する各種事業や取組を紹介し、住民や関係団体等との意見交換を通して、道路に対する様々な意見を頂くことを目的に開催しています。

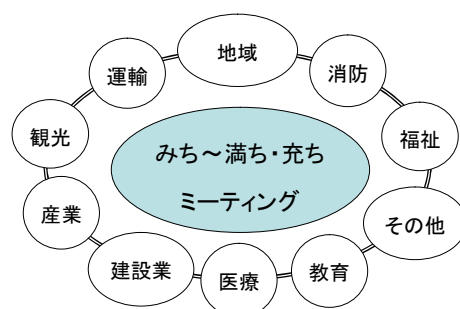
○実施概要

内容：道路に関する各種事業や取組について

時期：平成 21 年度～

対象：道路に関わる各種団体や住民等

(例. 自治会、NPO、運輸事業者、商工会、観光協会等)



○主な意見

- ・道路の通行止めにより孤立してしまう地域があるので、地震・大雨等の災害に備えたみちづくりが必要である。
- ・規格の高い道路ばかりでなく、それらを補完する道路の整備が必要である。
- ・歩行者などの弱者にも配慮した道路をつくってもらいたい。
- ・評価指標を設けて成果目標に向けて事業の進捗管理をしていくことはとても良い取組であり、県民へもアピールすべき。
- ・事業着手準備制度によるワークショップに参加して事業の進め方や内容がよくわかり、地元と行政との考え方の共有化ができた。引き続き地域が一体となって道路整備に協力していきたい。
- ・道路施設の老朽化が大変深刻な問題と感じている。
- ・伊豆縦貫自動車道の整備を急いでほしい。
- ・原発事故の際、避難路として大型車もスムーズに通行できる道路網の整備が必要である。
- ・幹線道路を結ぶ路線の整備が必要である。 など

東日本大震災以降、特に、災害に対する備えとしての“みちづくり”を求める声が強くなっています。

また、伊豆地域など他地域と比較して道路整備が進んでいない地域では、地域の基軸となる幹線道路の整備に向けた要望が強くなっています。

■ 県政世論調査

「県政世論調査」は、県民の基本的な生活意識や県政の主要課題に対する意識などを調査し、施策の立案や執行における基礎資料とするために実施しています。平成 24 年度の調査の中で、社会資本整備に関する調査を行っています。

○概要

内容：社会資本整備の方向性に関する意識調査

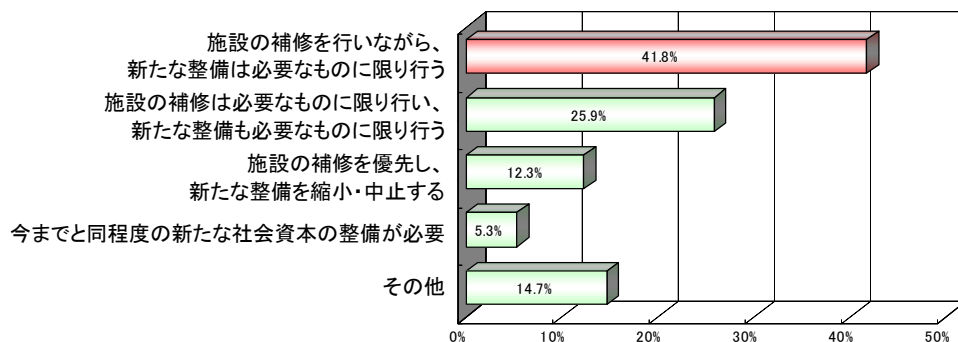
時期：平成 24 年 6 月～7 月

対象：県内に居住する満 20 歳以上の男女（回収数 2,323 人）

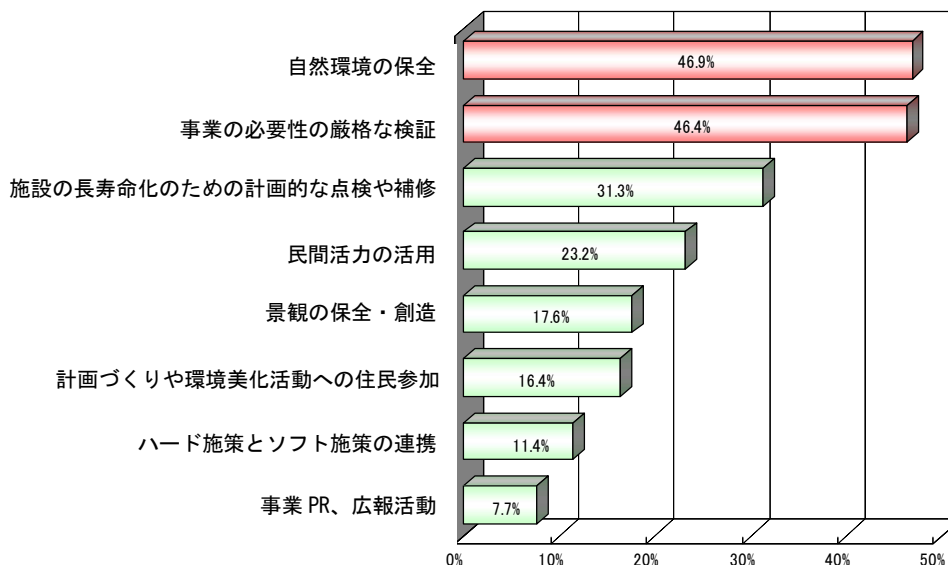
○調査結果（抜粋）

多くの県民から、**既存の施設を活かす取組**が重要であるとの声を頂いています。また、**自然環境の保全**や**事業の必要性の検証**と行った観点からも今後の公共事業を進めていくことが求められています。

【今後の社会資本整備のあり方】



【社会資本の整備を進めるにあたり、必要だと考える取り組み】



■ 県政インターネットモニターアンケート

「県政インターネットモニターアンケート」は、インターネットを活用してアンケート調査を実施し、県民の意向を即時に把握するとともに迅速に県政に反映するために実施しています。平成 24 年度第 10 回では、これまでの静岡県の“みちづくり”に関するアンケートを行いました。

○概要

内容：今後の静岡県の“みちづくり”の方向性について

時期：平成 24 年 10 月

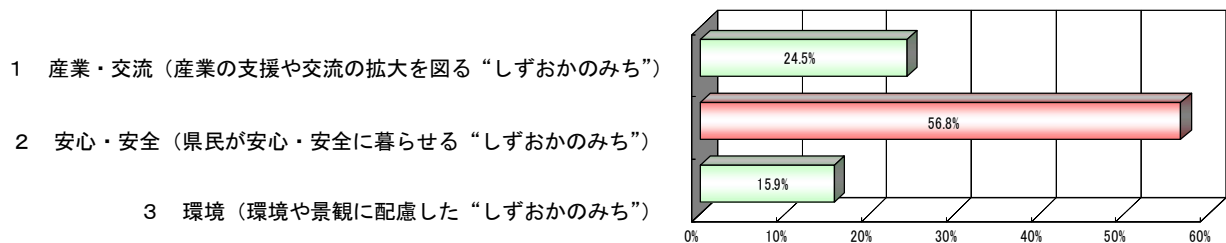
対象：県内に在住又は通勤・通学している満 15 歳以上の方（公募：回答数 579 人）

○調査結果

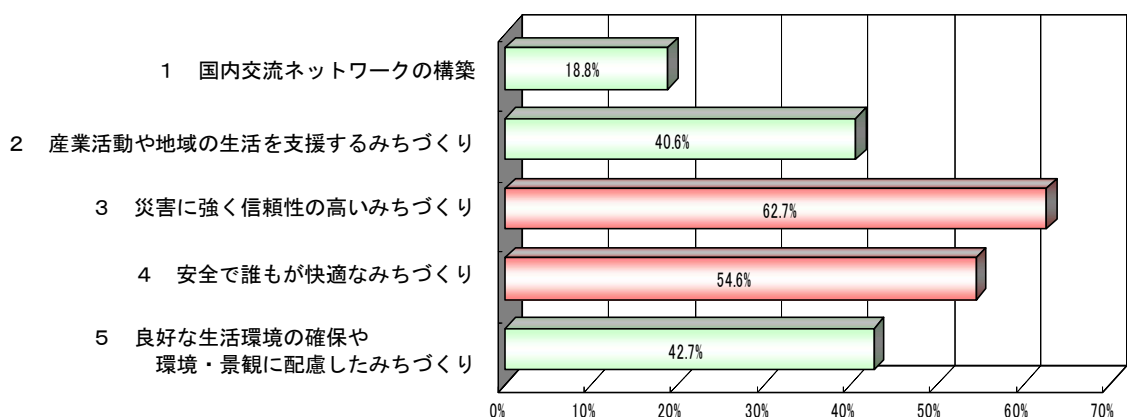
“みちづくり”の目標として、「**安心安全に暮らせる“しずおかのみち”**」を最も重要視する意見が多い結果となっています。

また、施策の方向としては、「**災害に強く信頼性の高いみちづくり**」が、「安全で誰もが快適なみちづくり」を上回り、災害に対する備えとして“みちづくり”への県民の期待が現れています。

【最も重要だと考える目標】



【最も重要だと考える5つの施策の方向】



■ 市長、町長との意見交換会

「市長、町長との意見交換会」は、今回の「ふじのくにの“みちづくり”」を策定するに当たり、地域の実情とニーズを的確に把握するため実施しました。

○概要

期間：平成24年11月～1月

対象：政令指定都市を除く33市町

○主な意見

伊豆半島地域

- ・伊豆縦貫自動車道の整備やそのアクセス道路の整備が必要である。
- ・災害対策、救急医療を考慮した道路整備が重要である。
- ・道路施設の耐震化や長寿命化は政策的に強く打ち出していくべきである。
- ・観光地としての安全対策や景観に配慮した道路施策が必要である。 など

東部地域

- ・歩行者の安全対策が必要である。
- ・地域内ネットワークの充実の推進を望む。
- ・災害対策を考慮した道路整備が必要である。
- ・富士山世界文化遺産を踏まえたアクセス向上が重要である。 など

志太榛原・中東遠地域

- ・東名高速道路、新東名高速道路を結ぶ必要がある。(多重ネットワーク)
- ・道路空間の再配分による既存道路の有効活用が重要である。
- ・命をつなぐ中山間地集落へ続く道路整備が重要である。
- ・工事の進捗が地域の方々にわかるような広報の充実が必要である。 など

西部地域

- ・ボトルネック、ミッシングリンクの解消が重要である。
- ・幹線道路の整備が必要である。 など

一般県民と同様、**災害に対する備え**としての“みちづくり”を求める声が多いことに加え、**ネットワークとしての道路整備、まちづくりに影響する幹線道路ネットワークの整備**に対する意見を多く頂いています。

また、**既存道路を有効に活用**するという考え方についても、理解を得られています。

Ⅲ 概ね 10 年間の道路ビジョン

道路ビジョンは、今後の“みちづくり”の施策や事業の選択と集中の方向を示すもので、「基本理念」、「基本目標」、「施策の方向」から構成されます。なお、施策の推進にあたっては、長期的視点に立って進める必要があることから、期間は概ね10年間とします。

1 基本理念と基本目標

● 基本理念

東海道新時代を拓く ふじのくにの“みちづくり”

● 3つの基本目標

命と暮らしを守る

基本目標 県民一人ひとりの命と暮らしを守る ふじのくにの“みちづくり”

施策の方向

- ①災害に強く信頼性の高いみちづくり
- ②安全な生活を実現するみちづくり

地域の自立の実現

基本目標 快適にヒト・モノが行き交い、地域の自立を進める ふじのくにの“みちづくり”

施策の方向

- ③ヒト・モノ・地域を結ぶ交通ネットワークの充実
- ④地域の生活と自立を支援するみちづくり

豊かさの実現

基本目標 暮らしの質を向上させる ふじのくにの“みちづくり”

施策の方向

- ⑤美しい景観と潤いある環境を確保するみちづくり

※ビジョンの視点

道路予算の見通しや増加する維持・更新費用等を見据え、真に必要な道路は“整備”しつつ、今ある道路施設を効率的に“保全”し、有効に“活用”する「道路マネジメント」の考え方をこれまで以上に積極的に推進していきます。

◆ 道路マネジメントの積極的な推進と柔軟な投資

今ある施設をより効率的に

今ある道路をより有効に

保全（まもる）

活用（いかす）

保全・活用・整備を総合的に行う

道路マネジメント

真に必要な道路を

整備（つくる）

2 施策の方向

■ 命と暮らしを守る

基本目標 「県民一人ひとりの命と暮らしを守る ふじのくにの“みちづくり”

施策の方向

①災害に強く信頼性の高いみちづくり

・高規格幹線道路ネットワークの構築

大規模災害発生時に、救急・救命活動や支援物資の輸送、復旧・復興活動を迅速に行うためには、信頼性の高い道路ネットワークが必要であることから、“命の道”となる高規格幹線道路のミッシングリンク（未整備区間）の解消を促進します。

・防災対策等の実施

災害時であっても、既存の道路ネットワークを確保し、地域の孤立を防止するため、**橋梁の耐震対策**や**法面対策**等を推進します。

あわせて、災害時の一時避難場所や応急復旧活動の拠点として、道の駅やSA、PA等における**防災機能の強化**にも努めていきます。



②安全な生活を実現するみちづくり

・安全に安心して利用できる道路環境の実現

車と歩行者等が、安全で快適に利用できる道路環境を確保するため、歩道の設置や路面標示等、ハード施策とソフト施策を取り混ぜた総合的な**交通安全対策**を進めます。

あわせて、自転車が安心して走行できるよう、既存の道路空間を有効に活用しながら、**自転車走行環境の充実**を図ります。

・道路施設の適切な維持管理・更新の推進

将来にわたって安全に安心して利用できる道路を確保するため、橋梁や舗装、トンネル等の適切な維持・管理を進め、**道路施設の長寿命化**を図ります。



■ 地域の自立の実現

基本目標 「快適にヒト、モノが行き交い、地域の自立を進める ふじのくにの“みちづくり”
施策の方向

③ヒト、モノ、地域を結ぶ交通ネットワークの充実

・ 幹線道路ネットワークの充実

県域を越える活発な交流や経済活動を支えるため、東西軸となる新東名高速道路や、南北軸となる中部横断自動車道等の高規格幹線道路の早期整備を促進します。

また、陸・海・空の連携強化に重要な役割を果たす金谷御前崎連絡道路等の地域高規格道路等の整備を推進し、広域交通ネットワークの充実を図ります。

④地域の生活と自立を支援するみちづくり

・ 暮らしやすい地域をつくる道路整備の推進

日常生活の利便性を高めるとともに、地域の活性化を図るため、主要な渋滞箇所におけるバイパス整備や交差点改良、道路の多車線化等のハード施策に加え、ITSを活用した道路交通情報提供等のソフト施策をあわせた総合的な渋滞対策を進めます。

また、高速道路の沿線に賑わいを創出し、地域の活性化につながる、スマートICの設置を促進します。

・ 中山間地と市街地との連携強化

中山間地と市街地を結ぶ道路において、狭隘箇所の拡幅や、すれ違い困難箇所における待避所設置などを実施し、交流を活性化させることにより、連携の強化を図ります。



■ 豊かさの実現

基本目標 「暮らしの質を向上させる ふじのくにの“みちづくり”
施策の方向

⑤美しい景観と潤いある環境を確保するみちづくり

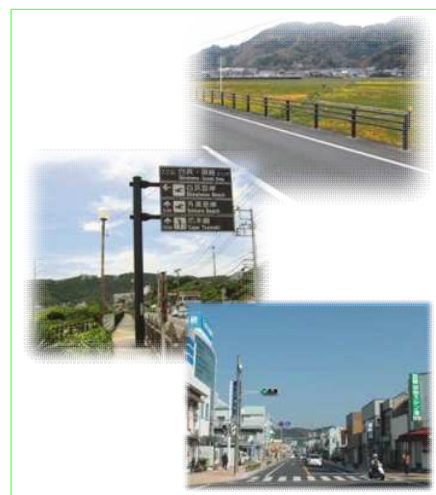
・ 良好な景観を形成する道路整備の推進

自然や街並みと調和する景観の創造や保全に向け、地域の特色にあった景観を形成する道路整備を進めます。

・ 暮らしに身近な道路環境の改善





低炭素・循環型社会の実現を目指し、地球温暖化対策となる自動車交通におけるCO₂削減対策を進めます。

また、良好な沿道環境の確保に向け、ユニバーサルデザインや自動車騒音の低減、道路空間の有効活用などを進めます。



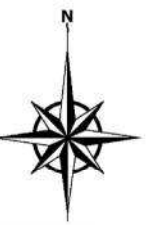
3 県全体でみる施策の全体像

国、政令指定都市、市町などいっしょに
ふじのくにの“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、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 

内陸フロンティア*

※ 内陸フロンティア
新東名高速道路等の高規格幹線道路を最大限活用し、内陸部に災害に強く魅力ある先進地域を築くとともに、都市部を防災・減災に対応した地域に再生し、両地域間の連携と相互補完による均衡ある発展を促す取組



4 地域計画

県の総合計画では、幅広い県土を5つの地域圏に分けており、この地域圏が相互に機能を分担・補完、連携し、県全体として、多様な地域性が調和する高質で多彩な機能を備えた「富国有徳の理想郷“ふじのくに”」を形成するとされています。

「ふじのくにの“みちづくり”」においても、県内をこの5地域に分けて地域ごとの課題や施策の方向をまとめました。

【課題】

- ・ 中京圏や長野県との交流の拡大
- ・ 高規格幹線道路の有効活用
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 都市内の交通集中対策
- ・ 浜名湖観光の振興支援
- ・ 中山間地域と市街地の連携の強化

【施策の方向】

- ・ 新東名高速道路の整備
- ・ スマート IC の整備
- ・ 三遠南信自動車道の整備
- ・ 東西軸となる道路の整備
- ・ 都市内の環状道路や放射道路の整備
- ・ 南北軸となる道路の整備
- ・ 浜名湖周辺道路の整備

◎ 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

【課題】

- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 陸・海・空の交通基盤の連携の強化
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 各都市圏の都市機能の充実
- ・ 空港を活かした都市圏づくりの支援
- ・ 中山間地域と市街地の連携の強化

【施策の方向】

- ・ スマート IC の整備
- ・ 空港・港湾へのアクセス強化（地域高規格道路「金谷御前崎連絡道路」などの整備）
- ・ 東西軸となる道路の整備
- ・ 交通拠点を結ぶネットワークの整備
- ・ 大井川を渡河する交通容量の拡大
- ・ 南北軸となる道路の整備

◎ 中部地域 静岡市

【課題】

- ・ 甲信越地方との交流の拡大
- ・ 高規格幹線道路の有効活用
- ・ 清水港を活用した交流の拡大
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 魅力ある市街地の形成
- ・ 中山間地域の振興や生活維持

【施策の方向】

- ・ 中部横断自動車道などの整備
- ・ スマート IC の整備
- ・ 清水港へのアクセス強化
- ・ 東西軸となる道路の整備
- ・ 南北軸となる道路の整備
- ・ 都市核の連携強化や都市内幹線道路の整備
- ・ 中山間地域と市街地を結ぶ道路整備

◎ 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

【課題】

- ・ 首都圏や山梨県との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 伊豆半島への脆弱な広域幹線道路ネットワークの充実
- ・ 高次都市機能の強化
- ・ 東西軸の交通集中対策

【施策の方向】

- ・ 新東名高速道路の整備
- ・ スマート IC の整備
- ・ 国道1号や国道246号などの整備
- ・ 富士山周遊幹線道路の整備
- ・ 東駿河湾環状道路などの整備による伊豆半島へのアクセス強化
- ・ 新幹線駅へのアクセス強化や都市内幹線道路などの整備
- ・ 富士川を渡河する交通容量の拡大

◎ 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

【課題】

- ・ 首都圏との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークへの接続
- ・ 伊豆縦貫自動車道との連結
- ・ 観光期の著しい渋滞の解消
- ・ 救急医療施設までの所要時間の短縮

【施策の方向】

- ・ 伊豆縦貫自動車道などの整備促進による東部地域へのアクセス強化
- ・ 伊豆縦貫自動車道と東伊豆との連結強化
- ・ 伊豆縦貫自動車道と西伊豆との連結強化
- ・ 伊豆東海岸の道路整備と雨量規制区間の防災対策の推進
- ・ 伊豆西海岸の道路整備と雨量規制区間の防災対策の推進

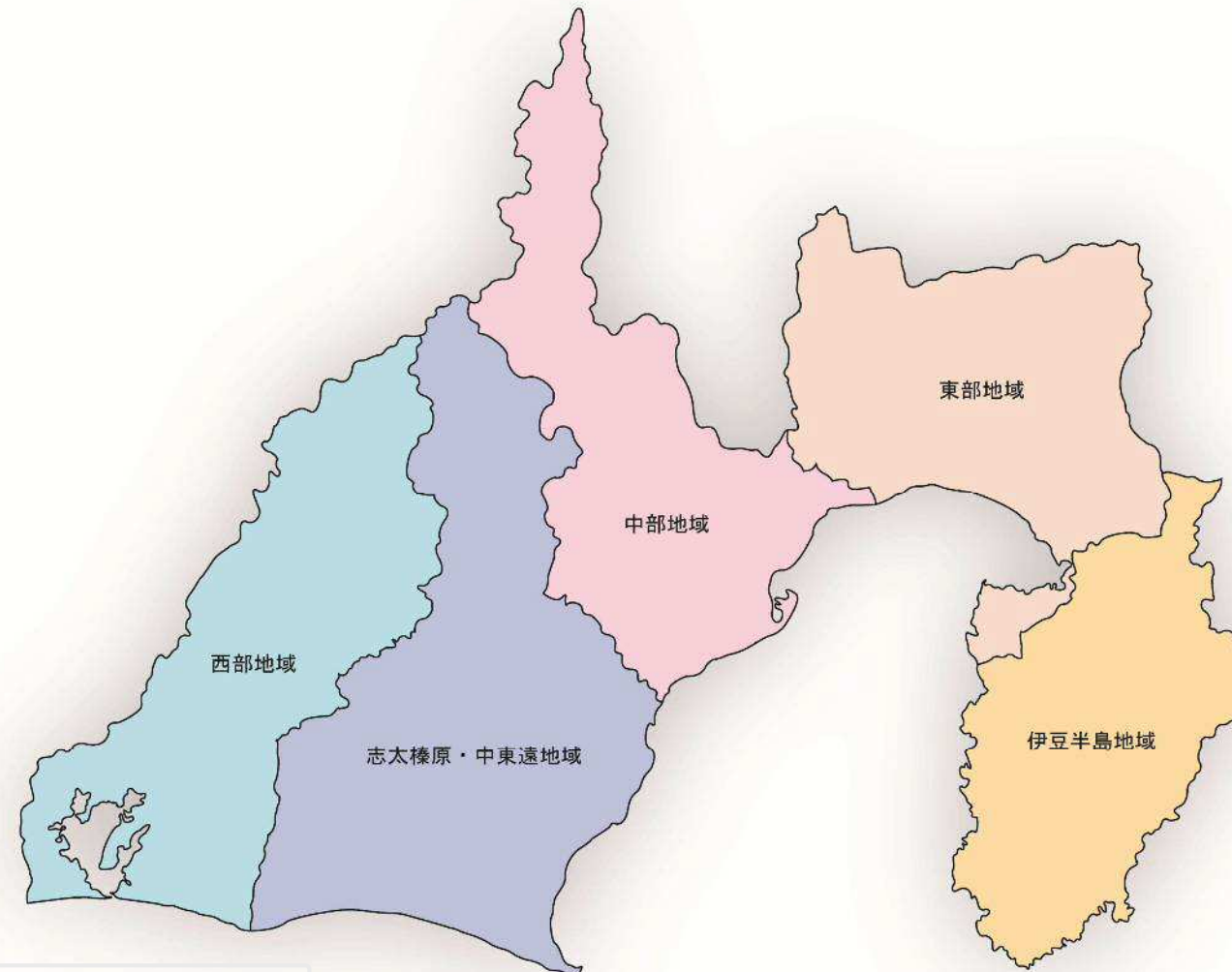
◎ 共通項目 全地域

【課題】

- ・ 大規模地震に対する危機管理の充実
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【施策の方向】

- ・ 道路施設の耐震化
- ・ 防災機能の強化
- ・ 交通安全対策の推進
- ・ 道路施設の長寿命化対策
- ・ 環境、景観に配慮したみちづくり



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 25 年 2 月 1 日現在で記載)

●地域の目標（静岡県総合計画より）

『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』

交通ネットワークに関する施策の方向

伊豆縦貫自動車道の整備の促進や首都圏等からの鉄道アクセスの利便性向上など複数の交通手段を組み合わせ、世界的な観光地にふさわしい交通ネットワークの充実を図る。

また、住民生活の基盤であり、災害時の緊急輸送路としても重要な地域内の主要道路等の整備、バス路線の維持・確保など地域内交通の利便性の向上を図る。

上記の実現に向けた道路の課題

- ・ 首都圏との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークへの接続
- ・ 伊豆縦貫自動車道との連結
- ・ 観光期の著しい渋滞の解消
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 救急医療施設までの所要時間の短縮
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【地域全域で取り組む施策】

交通安全対策の推進

道路構造物の長寿命化への取組

環境や景観に配慮したみちづくり



東部地域

富士山静岡空港

首都圏へ

新東名高速道路
東名高速道路

伊豆縦貫自動車道

国道135号

平成 24 年 9 月に日本ジオパークへ認定され、今後、世界ジオパークへの認定を目指します。

(ジオポイントの例：大室山)



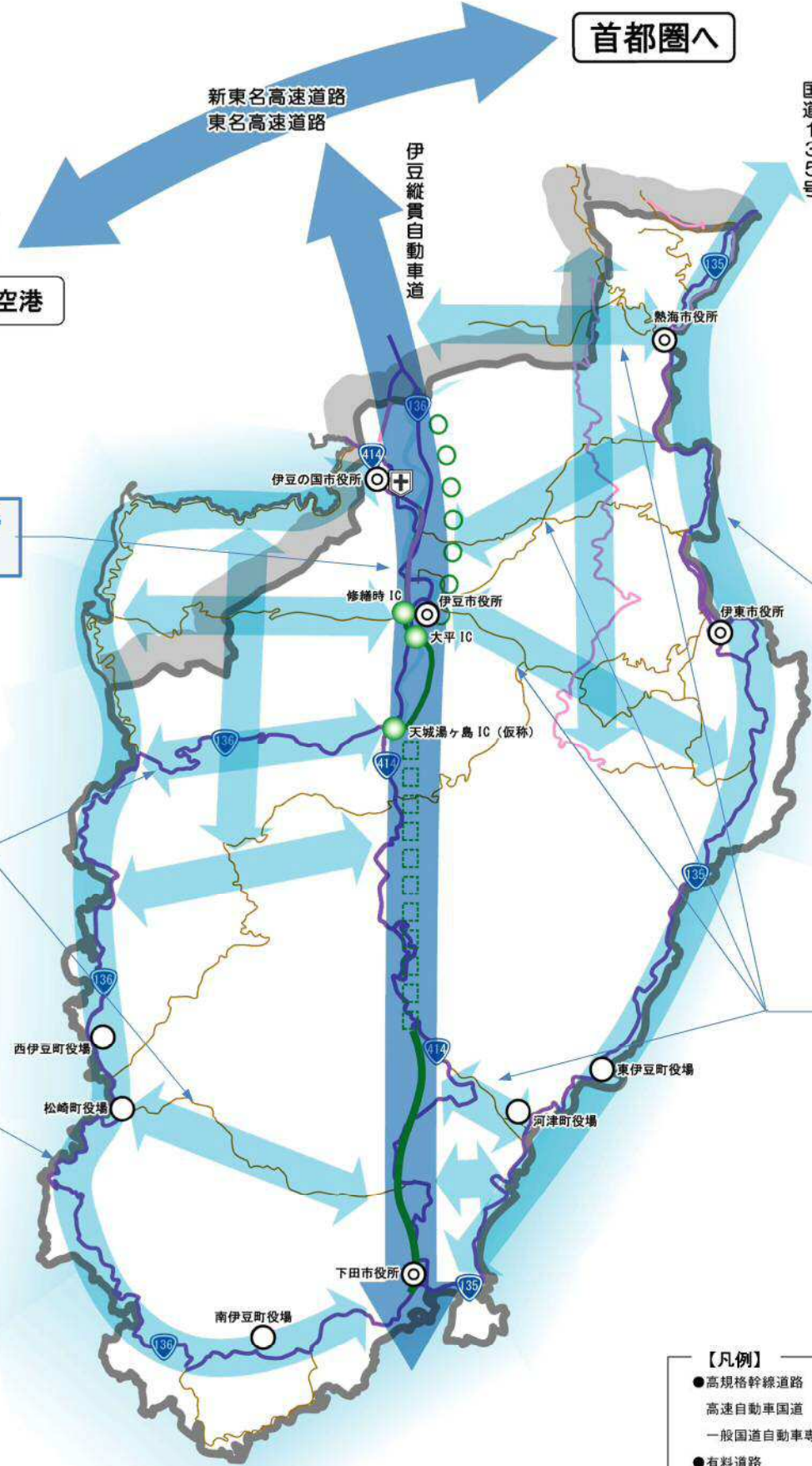
伊豆縦貫自動車道などの整備による
東部地域へのアクセス強化

伊豆縦貫自動車道と
西伊豆との連結強化

伊豆西海岸の道路整備と
雨量規制区間の防災対策の推進

伊豆東海岸の道路整備と
雨量規制区間の防災対策の推進

伊豆縦貫自動車道と
東伊豆との連結強化



【凡例】

市役所	◎
町役場	○
第3次救急医療施設 (救命医療)	⊕

【凡例】

● 高規格幹線道路	— (Blue)
● 高速自動車国道	— (Green)
● 一般国道自動車専用道路	— (Yellow)
● 有料道路	— (Pink)
● 一般国道	— (Purple)
● 主要地方道	— (Light Blue)

【凡例】

課題に対する施策の方向	→ (Blue)
施策の方向のイメージ	↔ (Blue)

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 25 年 2 月 1 日現在で記載)

●地域の目標（静岡県総合計画より）

『日本のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流都市圏』

交通ネットワークに関する施策の方向

新東名高速道路や東駿河湾環状道路、地域内の主要道路の整備を推進するとともに、駅周辺の機能強化、バス等の利便性向上など、交通ネットワークの充実を促進する

新幹線駅へのアクセス強化や
都市内幹線道路などの整備

上記の実現に向けた道路の課題

- ・ 首都圏や山梨県との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 伊豆半島への脆弱な広域幹線道路ネットワークの充実
- ・ 高次都市機能の強化
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【地域全域で取り組む施策】

交通安全対策の推進

道路構造物の長寿命化への取組

環境や景観に配慮したみちづくり

平成 25 年夏の世界文化遺産登録を目指しています。【富士山】



富士山周遊幹線
道路の整備

山梨県へ

新東名高速道路の整備

スマートICの整備

首都圏へ

国道1号や国道 246 号などの整備

東駿河湾環状道路などの整備による
伊豆半島へのアクセス強化

東部地域

富士山静岡空港

新東名高速道路
東名高速道路
国道 1 号

半島地域の道路整備

富士川を渡河する
交通容量の拡大

【凡例】

- 高規格幹線道路
- 高速自動車国道
- 一般国道自動車専用道路
- 有料道路
- 一般国道
- 主要地方道

【凡例】

- 市役所 : ⊙
- 町役場 : ○
- 第 3 次救急医療施設 (救命医療) : ⊕

【凡例】

- 課題に対する施策の方向 : →
- 施策の方向のイメージ : ⇄

中部地域

〔静岡市〕

(平成 25 年 2 月 1 日現在で記載)

●地域の目標（静岡県総合計画より）

『日本の理想郷“ふじのくに”の県都にふさわしい中枢都市圏』

交通ネットワークに関する施策の方向

中部横断自動車道の整備を促進するとともに、都市的地域と中山間地域との交流・連携に欠かせない南北道路等の整備の推進、バス等の利便性向上など、交通ネットワークの高度化を促進する。

県都にふさわしい中枢都市圏として、品格の高い都市づくりを支えていきます。



【静岡県庁】



【静岡市役所】

上記の実現に向けた道路の課題

- ・ 甲信越地方との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 清水港を活用した交流の拡大
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 魅力ある市街地の形成
- ・ 中山間地域の振興や生活維持
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【地域全域で取り組む施策】

交通安全対策の推進

道路構造物の長寿命化への取組

環境や景観に配慮したみちづくり

【凡例】

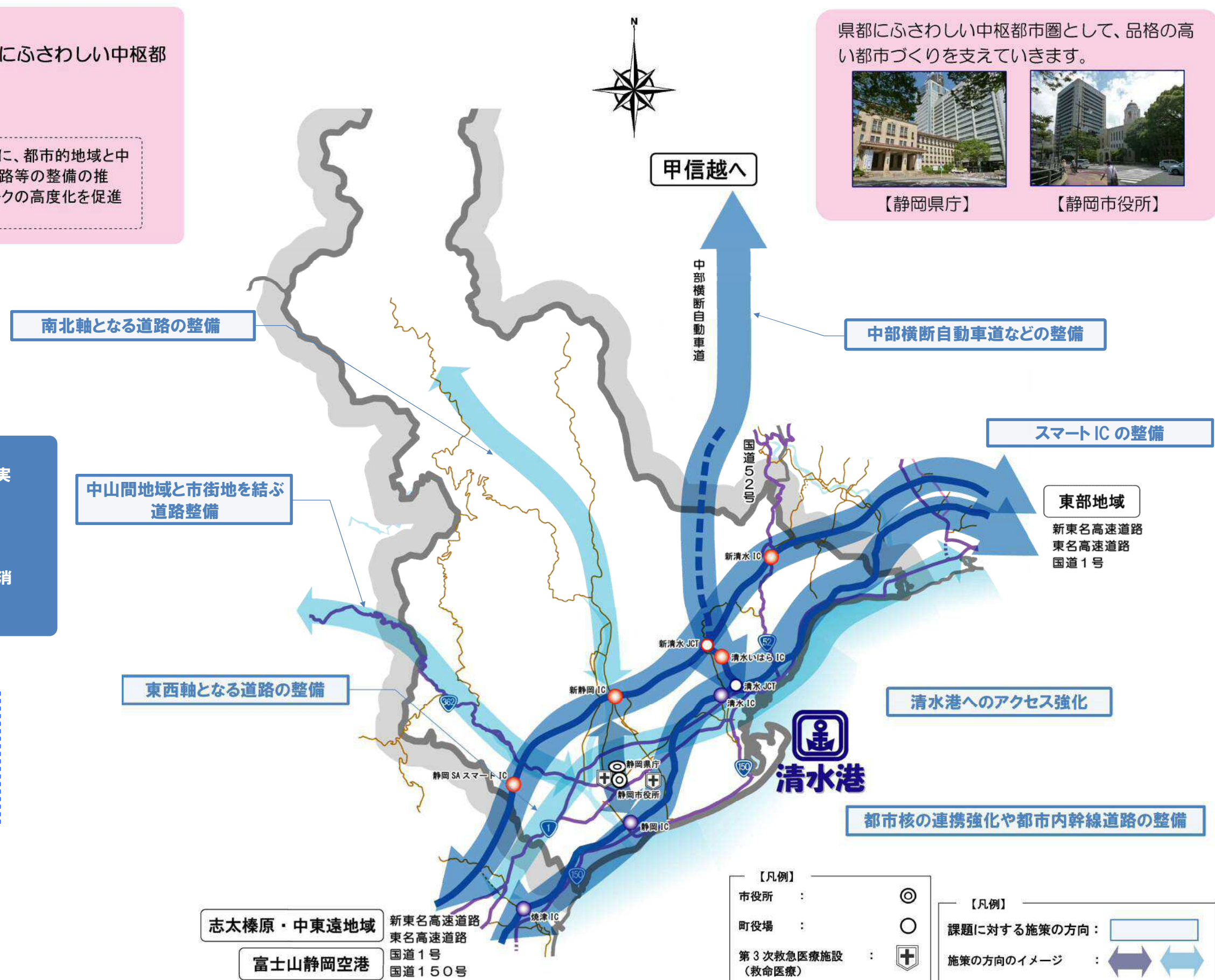
- 高規格幹線道路
- 高速自動車国道
- 一般国道自動車専用道路
- 有料道路
- 一般国道
- 主要地方道

【凡例】

- 市役所 : ⊙
- 町役場 : ○
- 第3次救急医療施設 (救命医療) : ⊕

【凡例】

- 課題に対する施策の方向 :
- 施策の方向のイメージ :



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 25 年 2 月 1 日現在で記載)

●地域の目標（静岡県総合計画より）

『世界に羽ばたく“ふじのくに”の玄関口を担う新たな多極分担型交流圏』

交通ネットワークに関する施策の方向

東西及び南北の道路の整備を推進し、陸・海・空の交通ネットワーク化を促進する。

新東名高速道路等の高規格幹線道路と御前崎港、富士山静岡空港をつなぐ陸・海・空のネットワークと多彩な地域資源を生かした地域づくりを推進します。

【新東名高速道路】

【富士山静岡空港】

【御前崎港】



大井川沿いの南北軸となる道路の整備

中遠地域の南北軸となる道路の整備

東遠地域の南北軸となる道路の整備

中部地域

新東名高速道路・東名高速道路
国道1号・国道150号

スマートICの整備

交通拠点を結ぶネットワークの整備

大井川を渡河する交通容量の拡大

空港・港湾へのアクセス強化
地域高規格道路「金谷御前崎連絡道路」などの整備

上記の実現に向けた道路の課題

- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 陸・海・空の交通基盤の連携の強化
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 各都市圏の都市機能の充実
- ・ 空港を活かした都市圏づくりの支援
- ・ 中山間地域と市街地の連携の強化
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【地域全域で取り組む施策】

交通安全対策の推進

道路構造物の長寿命化への取組

環境や景観に配慮したみちづくり

国道1号
国道150号

西部地域

東西軸となる道路の整備

【凡例】

- 高規格幹線道路
- 高速自動車国道
- 一般国道自動車専用道路
- 有料道路
- 一般国道
- 主要地方道

【凡例】

- 市役所 : ⊙
- 町役場 : ○
- 第3次救急医療施設 (救命医療) : ⊕

【凡例】

- 課題に対する施策の方向 : []
- 施策の方向のイメージ : ⇄

西部地域

〔浜松市、湖西市〕

(平成 25 年 2 月 1 日現在で記載)

●地域の目標（静岡県総合計画より）

『世界トップクラスの環境技術や多彩な文化で最先端をいく躍進都市圏』

交通ネットワークに関する施策の方向

三遠南信自動車道の整備を促進するとともに、都市的地域と中山間地域の交流・連携に欠かせない南北道路等の地域の主要道路の整備の推進、バス等の利便性向上など、交通ネットワークの充実を促進する。

上記の実現に向けた道路の課題

- ・ 中京圏や長野県との交流の拡大
- ・ 新東名高速道路などの高速ネットワークの充実
- ・ 東西軸の交通集中対策
- ・ 都市内の交通集中対策
- ・ 浜名湖観光の振興支援
- ・ 中山間地域と市街地の連携の強化
- ・ 大雨等による交通機能の低下や孤立化の解消
- ・ 安全な交通環境の実現
- ・ 老朽化する道路構造物の増大への対応

【地域全域で取り組む施策】

交通安全対策の推進

道路構造物の長寿命化への取組

環境や景観に配慮したみちづくり

【凡例】

- 高規格幹線道路
- 高速自動車国道
- 一般国道自動車専用道路
- 有料道路
- 一般国道
- 主要地方道

浜名湖周辺道路の整備

三遠南信自動車道の整備など

スマートICの整備

新東名高速道路
国道257号

中京圏へ

東名高速道路
国道362号

南北軸となる道路の整備

志太榛原地域
国道362号

都市内の環状道路や放射道路の整備

新東名高速道路の整備

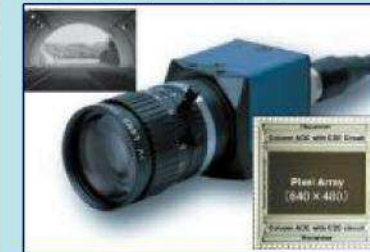
東西軸となる道路の整備

中東遠地域

富士山静岡空港
国道150号

世界に誇る光・電子技術産業や、出荷額の多い花きなどの「農芸品」を生産する農業等を、これからは輸送面で支えていきます。

【光・電子技術産業の製品例】
CMOSイメージセンサー



【農芸品の例】
ガーベラ



【凡例】

- 市役所 : ⊙
- 町役場 : ○
- 第3次救急医療施設 (救命医療) : ⊕

【凡例】

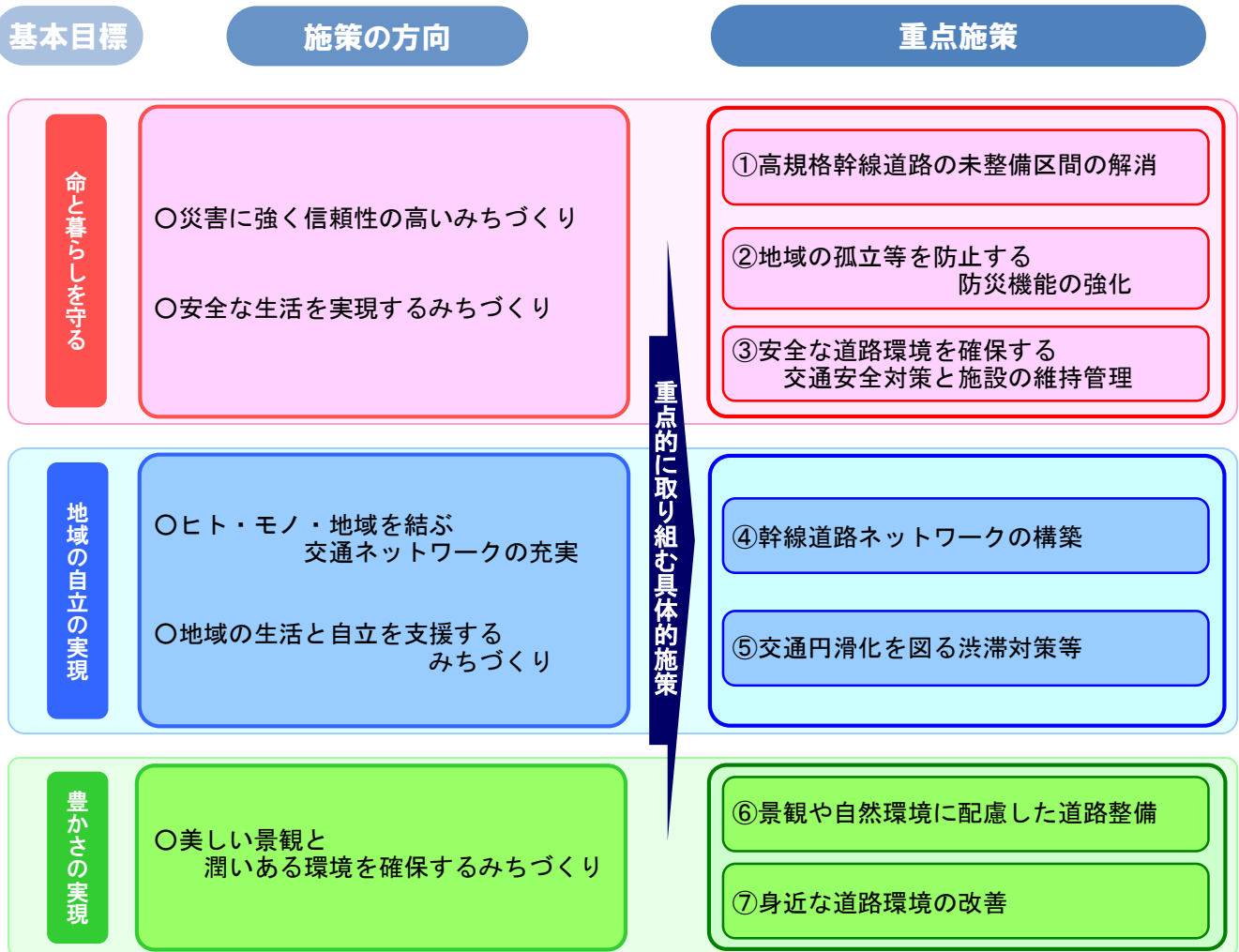
- 課題に対する施策の方向 : →
- 施策の方向のイメージ : ⇄

IV 道路重点計画

道路重点計画は、概ね 10 年間の道路ビジョンで示した施策の方向に従い、重点的に取り組む具体的な施策内容や整備目標を示すものであり、「重点施策」と「成果目標」、「地域別整備目標図」から構成されています。

なお、道路重点計画の期間は、平成 25 年度から平成 29 年度の 5 年間としており、毎年、事業効果の検証を行っていきます。

1 重点施策



2 重点施策～施策事例～

■ 命と暮らしを守る

① 高規格幹線道路の未整備区間の解消

- ・高規格幹線道路（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）における未整備区間の整備促進

●高規格幹線道路の整備促進(未整備区間の解消)

高規格幹線道路等の広域ネットワークを確保し、円滑かつ迅速な応急活動を支援するため、高規格幹線道路の整備を促進します。



建設が進む伊豆縦貫自動車道
(函南町間宮)



建設が進む中部横断自動車道
(静岡市清水区吉原)



三遠南信自動車道
(浜松市北区引佐町別所)

◆東日本大震災から学ぶもの

【迅速な応急・復旧活動に必要なもの】

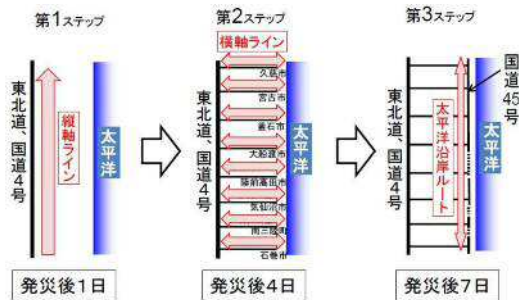
東日本大震災発災から、全国から防災関係機関が被災地に駆けつけ、直ちに通行可能となった東北自動車道を利用して、迅速な救援・救護、救出活動が行われ、多くの命が救われました。

被災地の復旧・復興に必要な人員や物資などの緊急輸送のために、広域的な防災ネットワークを形成する高規格幹線道路等の未整備区間の解消が必要です。

【迅速な緊急対応を可能にした「くしの歯」作戦】

津波で大きな被害が発生した沿岸部への緊急輸送路確保のため、「くしの歯型」救援ルートが設定されました。

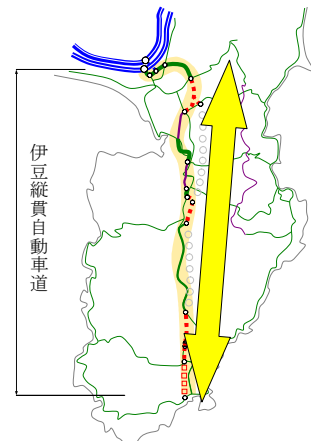
「くしの歯の根本の部分」である信頼性の高い高規格幹線道路「東北自動車道」は、比較的被害が少なく、1日で応急復旧し、緊急輸送路として機能しました。



【伊豆半島における状況】

伊豆半島は、東西を海に囲まれ、地震時には津波の襲来が予想されています。

しかし、伊豆半島には、迅速な緊急対応を可能とする「くしの歯」の「歯の根本となる部分」がありません。このため、「伊豆縦貫自動車道」の早期整備が必要です。



出典：東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議

② 地域の孤立等を防止する防災機能の強化

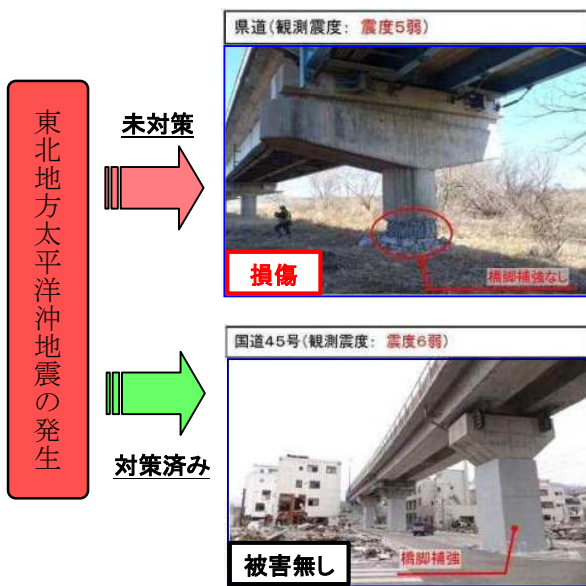
- ・地震に備えた橋梁の耐震対策や脆弱区間の整備
- ・異常気象時の事前通行規制区間内における道路法面等の防災対策
- ・道の駅等の防災機能の強化

●地震に備えた橋梁の耐震対策

巨大地震の発生に備え、優先度の高い橋梁の耐震対策を実施します。

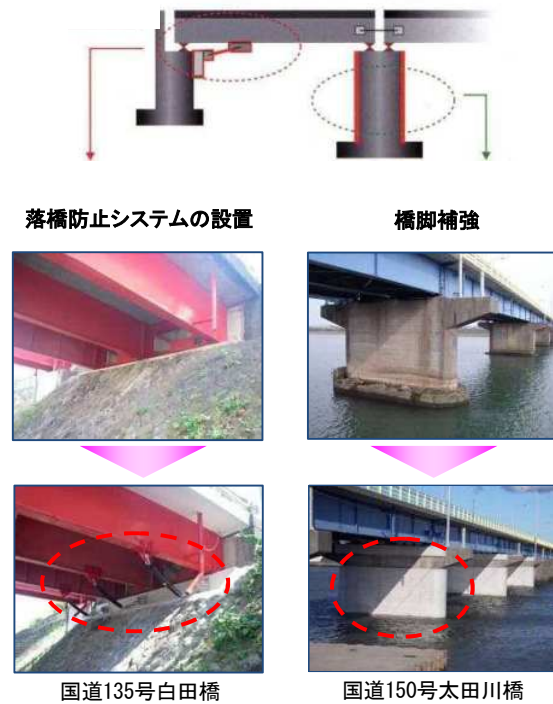
◆橋梁の耐震対策の効果

東北地方太平洋沖地震において、耐震対策を実施した橋梁は、致命的な被害を受けず、復旧活動を支えました。



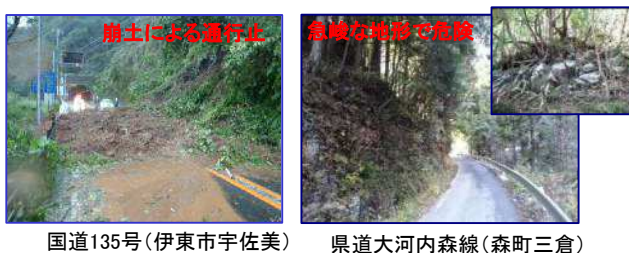
出典：国土交通省社会資本整備審議会道路分科会

【橋梁の耐震対策の事例】



●道路の法面等の防災対策

大雨等の異常気象時に、地域が孤立することがないように、事前通行規制区間内における道路法面等の防災対策を優先的に実施します。



【法面对策の実事例】



●道の駅等の防災機能の強化

高速道路のSA,PA同様、災害時に道路利用者の一時避難場所になる「道の駅」について、非常用電源の確保や情報提供装置の整備等を実施し、防災機能の強化を行います。

【防災拠点化のイメージ】



③ 安全な道路環境を確保する交通安全対策と施設の維持管理

- ・児童をはじめとした歩行者の安全を確保する歩道整備
- ・交差点などの事故多発地点における事故防止対策
- ・自転車の円滑な走行を実現する自転車走行環境の整備
- ・道路施設の機能を維持する道路構造物の長寿命化

●通学路等の歩道整備

歩行者の安全な通行を確保するため、歩道の整備 や路側帯のカラー舗装化などを実施します。



歩道がなく児童が危険

県道鷹岡柚木線
(富士市松岡)



歩道がなく児童が危険

県道函南停車場反射炉線
(函南町柏谷)

【通学路における歩道の整備事例】

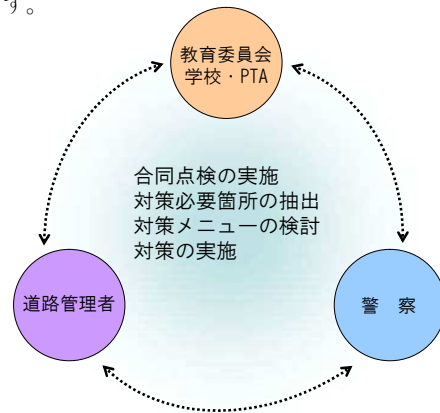


県道伊東川奈八幡野線(伊東市富戸)



◆通学路の交通安全確保に向けて

登下校中の児童等が相次いで交通事故に巻き込まれたことを受け、教育委員会・道路管理者・警察が連携し、通学路の緊急合同点検を実施し、対策メニューの検討・対策を実施しています。



●事故対策

安全で快適な道路環境を確保するため、ハード対策とソフト対策による総合的な事故防止対策を実施します。

【交差点改良の事例】



県道掛川天竜線(掛川市本郷)



【路面表示による速度抑制の事例】



県道朝霧富士宮線
(富士宮市朝霧)



県道田子浦港大野線
(富士市今井)

●自転車走行環境の整備

歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため、自転車走行空間を整備します。

【歩道と自転車走行空間に分離した事例】



国道414号(沼津市三枚橋)



【新たに自転車走行空間を整備した事例】



県道島田大井川線(島田市道悦)



●道路構造物の長寿命化

適切な維持更新により道路構造物の長寿命化を推進します。



国道150号 掛塚橋



県道島田吉田線 谷口橋



県道掛川天竜線

◆予防保全型管理に向けて

予防保全型管理に移行するため、点検の結果劣化の著しい道路施設の、緊急的な対策を進めています。

対象：橋梁、舗装

トンネル非常用設備

期間：平成22年度から7年間

◆道路構造物の長寿命化とは

損傷が著しくなった段階で大規模な補修・架け替え（橋梁）・打ち換え（舗装）を行う「対症療法型管理」から、損傷が軽微なうちに計画的に小規模な補修を行い、構造物の長寿命化を図る「予防保全型管理」への転換を進めています。

効果	コスト縮減 予算集中の回避 環境への配慮	…長期的な維持・更新費用の縮減 …施設更新の時期・費用の平準化 …産業廃棄物の発生量の抑制
----	----------------------------	---

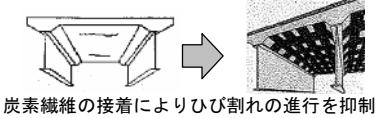
対症療法型

コンクリートのひびわれが深刻 大規模な修繕

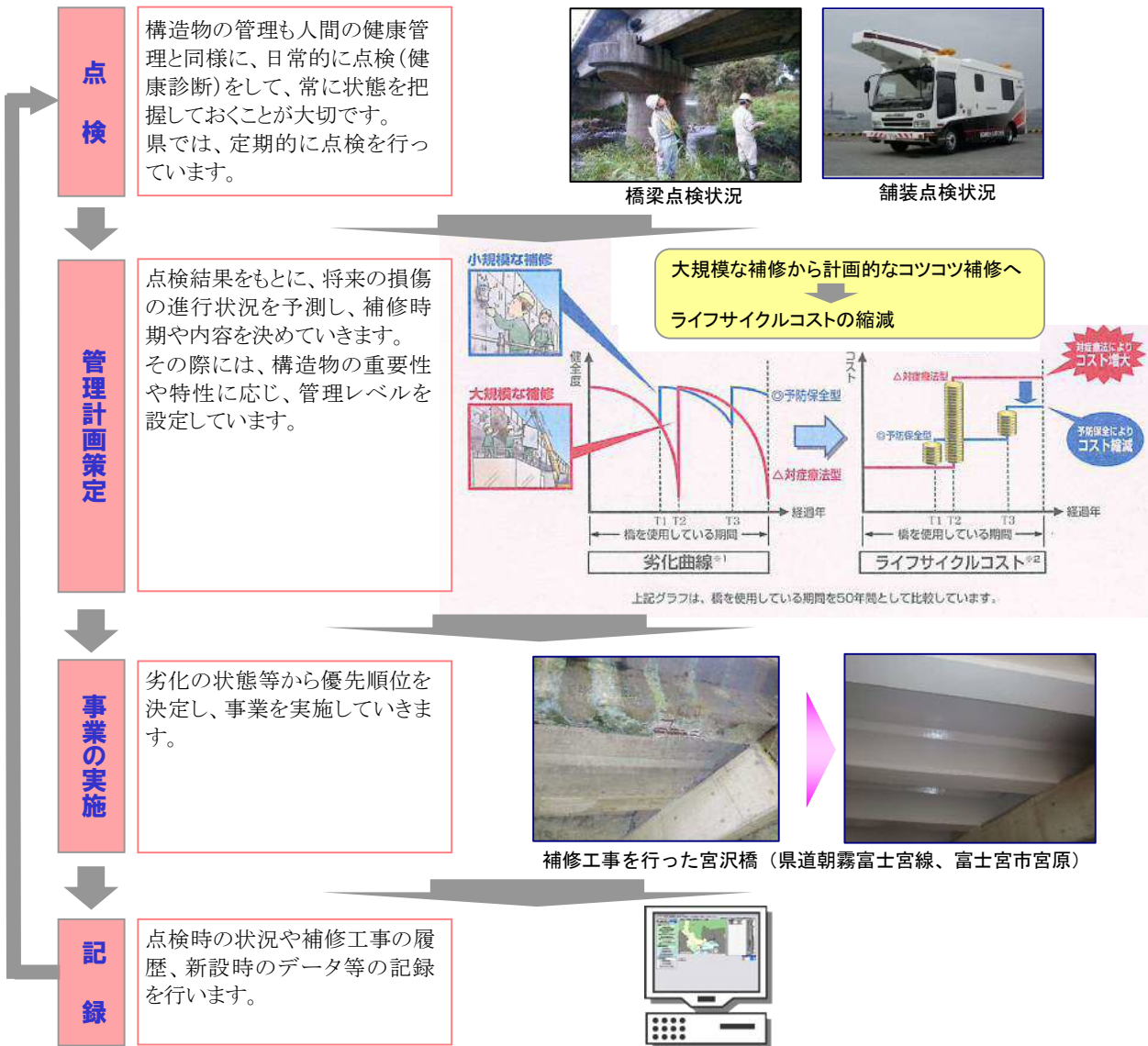


予防保全型

点検によりコンクリートに軽微なひびわれを発見 軽微な補修



【管理の流れ】



■ 地域の自立の実現

④ 幹線道路ネットワークの構築

- ・高規格幹線道路（新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道等）における未整備区間の整備促進
- ・高規格幹線道路のアクセス道路等の幹線道路の整備の推進 ※再掲

●高規格幹線道路やアクセス道路等の整備

ネットワーク拡大のため、高規格幹線道路やアクセス道路等を整備します。



国道473号金谷相良道路Ⅱ
(島田市菊川～菊川市倉沢)



国道136号 函南～三島バイパス
(函南町間宮～三島市大場)



県道大岡元長窪線
(長泉町下長窪～沼津市足高)
(長泉JCT)

◆期待される効果

<伊豆縦貫自動車道（東駿河湾環状道路）>

東駿河湾環状道路の開通により、沼津三島都市圏の渋滞が緩和されるとともに、同時期に開通する圏央道の利用により、物流・観光の圏域が関東方向へ飛躍的に広がります。



H25 東駿河湾環状道路 開通
(三島塚原 IC～函南塚本 IC間)

H24, H25 圏央道 開通
(八王子 IC～海老名 IC間)

例えば・八王子～修善寺

【整備前】 3時間 10分

↓

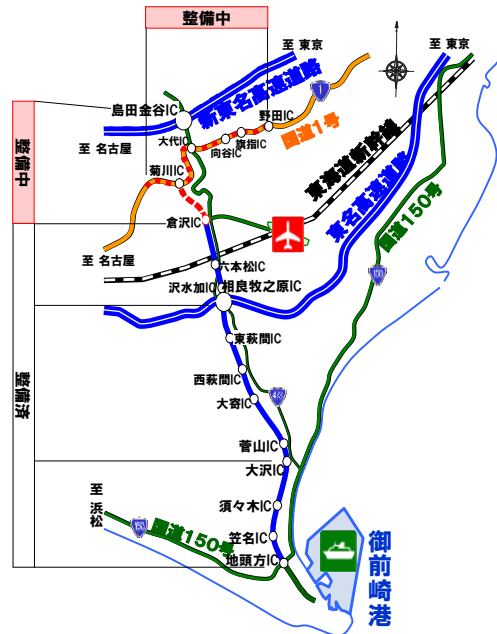
約1時間30分短縮

【整備後】 1時間 40分

伊豆半島から直接
中央自動車道
関越自動車道へ接続

<金谷御前崎連絡道路>

新東名高速道路、国道1号、富士山静岡空港、東名高速道路、御前崎港が連結され、物流、旅客の拡大や地域連携の効果が期待されます。



全線開通により

国道1号(大代 IC)～御前崎港

【整備前】 70分

↓

約30分短縮

【整備後】 40分

⑤ 交通円滑化を図る渋滞対策等

- ・ 主要な渋滞箇所におけるバイパスの整備や4車線化、長大橋の整備、交差点改良など
- ・ 高速道路を利用しやすくするスマートICの整備
- ・ 中山間地と市街地を結ぶ道路におけるすれ違い困難箇所の解消

● 主要な渋滞箇所の渋滞対策

交通の円滑化を目指して、バイパスの整備や4車線化などの渋滞対策を実施します。実施に当たっては、「静岡県道路交通渋滞対策協議会」において、現状や課題を把握・共有し、効果的な渋滞対策を図ります。

【バイパスの整備事例】



バイパス整備前の現道

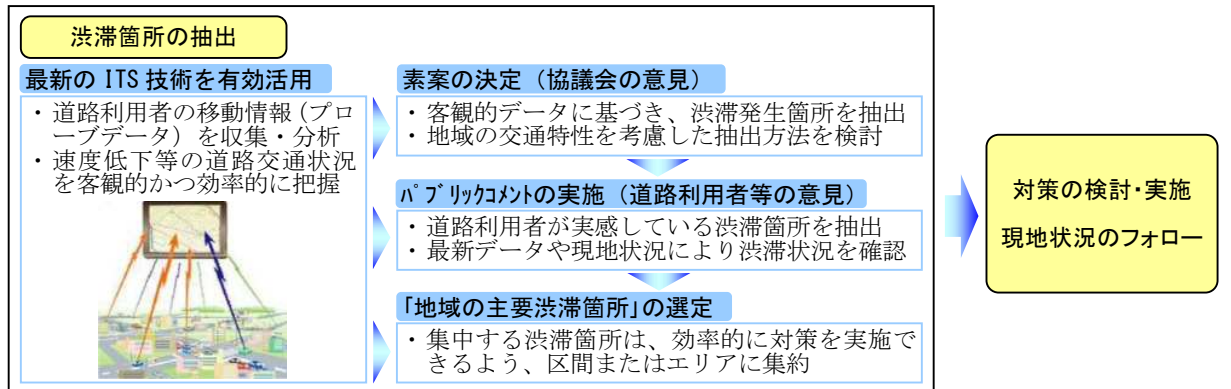


県道島田吉田線バイパス（島田市）



バイパス整備後の現道

◆ 渋滞箇所の対策の進め方



● 高速道路へのスマートICの整備

高速道路を利用しやすくするため、スマートICの整備を促進しています。

【スマートICの整備事例】

遠州豊田スマートICは、平成19年4月に供用し、平成24年10月には累計利用台数400万台を越えました。大型商業施設の立地とあわせ、雇用の創出や税収増に大きく寄与するなど、地域活性化に役立っています。



東名高速道路 遠州豊田スマートIC

● すれ違い困難箇所の解消

中山間地のすれ違い困難な狭隘箇所では、拡幅等を実施します。



国道136号（伊豆市土肥）



国道362号（本川根町青部）

【狭隘箇所を拡幅した事例】



県道伊東西伊豆線（西伊豆町一色）

■ 豊かさの実現

⑥ 景観や自然環境に配慮した道路整備

- ・ 周辺と調和した道路施設の色彩選定や、わかりやすい道路案内標識等の整備
- ・ 道路景観を向上させ、快適な歩行空間を確保する無電柱化の推進
- ・ 登山道区間の渋滞を解消し、地球環境への負荷軽減を目指す富士山のマイカー規制等の取組

● 周辺と調和した道路施設の色彩選定、道路案内標識等の整備

「ふじのくに色彩・デザイン指針（案）」に基づき、周辺景観に調和した構造や色彩を採用します。また、「しずおか公共サイン整備アクションプログラム」に基づき、案内の統一性や連続性、英語表記を充実させた道路案内標識等を整備します。

【周辺景観に調和させた防護柵の設置事例】



県道下田松崎線(松崎町内)

【著名地点誘導標識（集合型）】



国道 135 号(下田市白浜)

● 無電柱化の推進

道路の景観を向上させるとともに、快適な道路空間を創出するため、無電柱化（電線類の地中化など）を実施します。



歩行区間だけでなく、
景観を阻害している電柱、電線

国道301号(湖西市新居)

【無電柱化の実施事例】



県道三島富士線(三島市中央町)



● 富士山のマイカー規制

富士山への車両の乗り入れを規制し、シャトルバスを運行することで、登山道区間の渋滞を解消し、CO₂の排出削減に取り組んでいます。



駐車場に収容しきれずに
縦列駐車した車両



水ヶ塚駐車場でバス・タクシーに乗り換え



富士山スカイライン(県道富士公園太郎坊線)

⑦ 身近な道路環境の改善

- ・沿道の自動車騒音を軽減するための低騒音舗装の施工
- ・高齢者や障害のある方等がスムーズに移動できる歩道のバリアフリー化
- ・道路用地の有効活用

●沿道環境の改善を図る低騒音舗装

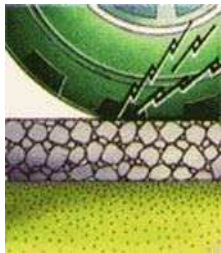
沿道環境の改善のため、低騒音舗装を施工します。（※一定の環境基準を超える箇所）

効果

- ・交通騒音が減少し、沿道の生活環境が向上
- ・道路の排水性機能が高まり、水しぶきがあがりにくい
- ・雨天時の道路標示の視認性が高まる

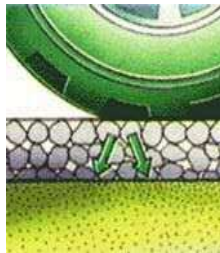
◆低騒音舗装のしくみ

通常の舗装



タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ場がなく、吸気圧縮音、膨張音が発生。

低騒音舗装



舗装材料の隙間に空気が逃げることにより、音が生じにくい。

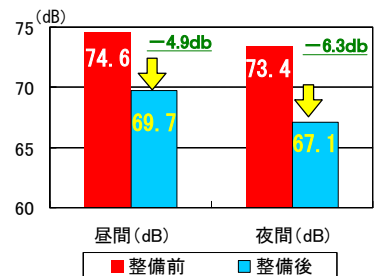
【低騒音舗装の整備事例】

騒音レベルの低減

沿道の生活環境の向上

3 db 程度の騒音低減効果は、交通量が半減したことに相当します。

出典：国土交通省HP



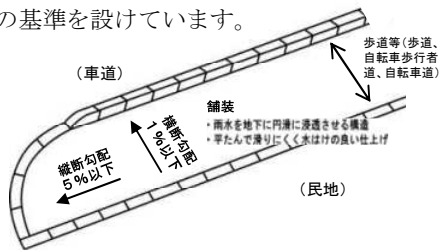
県道富士清水線(富士市田中新田)

●高齢者や障害のある方等が移動しやすいバリアフリー化

誰もが安全に、安心して快適に移動ができるように、歩道等をバリアフリー化します。

◆歩道等の構造

県の条例においても、歩行者にやさしい独自の基準を設けています。



【バリアフリー化の実施事例】



県道上青島焼津線(藤枝市内)

●道路用地の有効活用

路肩を活用して歩行空間を確保するなど、道路用地の有効活用を進めます。

【側溝に蓋を設置して歩行空間を確保した事例】



県道蔵田島田線(島田市伊久美)



3 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併せて実現する指標などの成果目標を設定しました。これらについては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ます。

	評価指標	期待される効果	現状値	目標値
命と暮らしを守る	高規格幹線道路の供用率 〔高規格幹線道路の整備計画うち、供用している道路の割合〕	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。	77.3% (H24)	82.1% (H29)
	南北幹線道路の供用率 〔南北方向の高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備計画のうち、供用している道路の割合〕	整備が遅れている南北方向の高規格幹線道路や地域高規格道路の整備・供用により、中山間地や半島部からの円滑な移動が実現します。	40.2% (H24)	53.9% (H29)
	管理上重要な橋梁の耐震化率 〔古い基準を適用した管理上重要な橋梁のうち、耐震対策を実施した橋梁の割合（単径間で橋長15m未満の橋梁を除く）〕 ただし、平成25年度までに、緊急輸送路にある昭和55年の道路標示方番より古い基準を適用した橋長15m以上の橋梁の耐震化率100%を目指します	橋梁の耐震対策により、災害発生時に救急・救援活動の輸送ルートなどが確保され、県民の安全・安心が確保されます。	4割* (H24)	100% (H32)
	道路斜面の要対策箇所の対策率 〔H8防災総点検において災害のおそれのある要対策箇所のうち、事前通行規制区間かつ緊急輸送上にある箇所の対策率〕	緊急輸送路の防災対策により、集中豪雨等の通行規制による孤立化の解消が図られます。	62.6% (H24)	82.4% (H29)
	通学路の歩道整備率 〔県管理道路の通学路のうち、歩道整備済（簡易整備を含む）の道路延長の割合〕	通学路の歩道整備により、児童の安心安全な通学が実現します。	71.0% (H24)	75.0% (H29)
	道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率 〔県管理道路の事故危険箇所のうち、交通事故対策が実施された箇所において抑止される死傷事故件数の割合〕	事故危険箇所における交差点改良や歩道整備などの事故対策により、交通事故が減り、安全な道路空間が確保されます。	—	約3割抑止 (H29)
	道路100km当たりの道路管理瑕疵事故件数 〔県管理道路延長100kmあたりの、直近5年間の平均瑕疵事故件数〕	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。	1.30件/年 (H24)	1.22件/年 (H29)
	第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率 〔第3次救急医療機関に30分以内で到達できる人口の割合〕	高規格幹線道路や国道、県道の整備により、第3次救急医療施設までの時間が短縮され、救命率の向上が図られます。	75.5% (H24)	76.6% (H29)
地域の自立の実現	高規格幹線道路の供用率（再掲） 〔高規格幹線道路の整備計画うち、供用している道路の割合〕	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。	77.3% (H24)	82.1% (H29)
	南北幹線道路の供用率（再掲） 〔南北方向の高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備計画のうち、供用している道路の割合〕	整備が遅れている南北方向の高規格幹線道路や地域高規格道路の整備・供用により、中山間地や半島部からの円滑な移動が実現します。	40.2% (H24)	53.9% (H29)
	高速道路の平均IC間隔 〔東名高速道路及び新東名高速道路におけるIC間の平均距離〕	スマートICの供用によりIC間隔が短くなることで、高速道路の利便性の向上や周辺地域の活性化が期待できます。	11.6km (H24)	9.2km (H29)
	中心都市等への30分行動圏人口カバー率 〔地域の中心都市かつ高規格幹線道路のインターチェンジに30分以内で到達できる人口の割合〕	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。	92.0% (H24)	93.4% (H29)
	渋滞対策の効果を評価する指標を検討中	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。	（検討中）	（検討中）
豊かさの実現	幹線道路における無電柱化率 〔用途地域内の国・県道のうち、無電柱化されている道路延長の割合〕	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。	20.3% (H24)	21.7% (H29)
	運輸部門のCO2排出量 〔県内の運輸部門のCO2排出量〕	交差点改良などの渋滞対策の推進などによる交通流の円滑化により、自動車から排出されるCO2を削減します。	6,768 千t-CO2 (H22速報値)	4,212 千t-CO2 (H32)

※静岡県第4次地震被害想定に基づく緊急輸送路の見直しにより確定します。

4 地域別整備目標図

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

調
整
中

調 整 中

調 整 中

調 整 中

調
整
中

5 事業を進める際の取組

“みちづくり”を進めるにあたっては、これまでの取組を適宜改善した上で進めてまいります。

■ 皆さんの御意見をお聞きし、ともに取り組んでいきます。

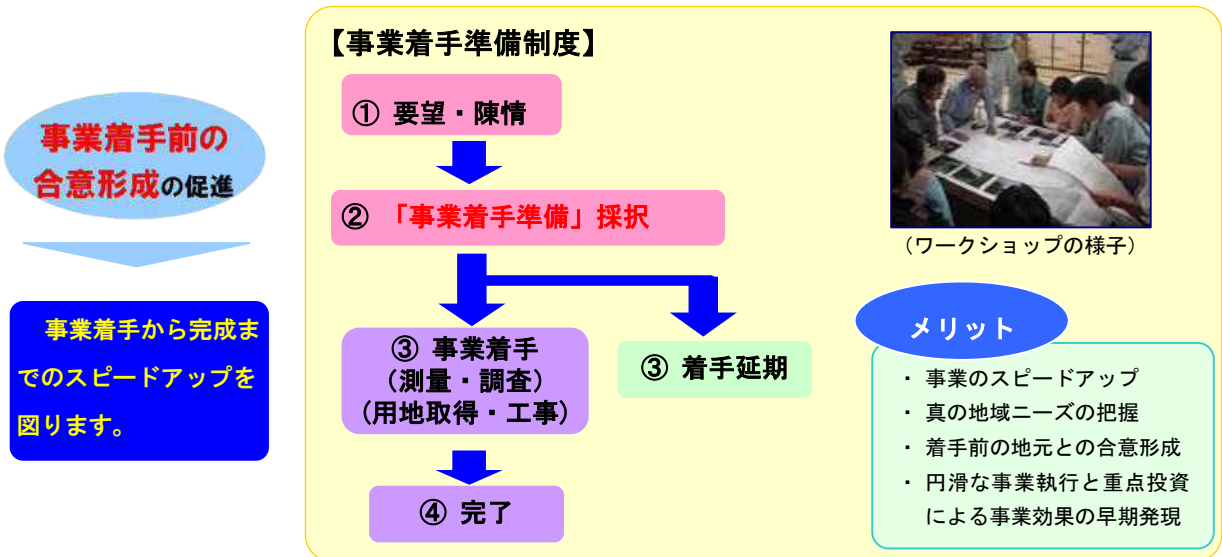
○「みち～満ち・充ちミーティング」の充実（地域の皆さまと道路について意見交換）

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”を進めるため、引き続き皆様との意見交換の機会として、みち～満ち・充ちミーティングに取り組めます。



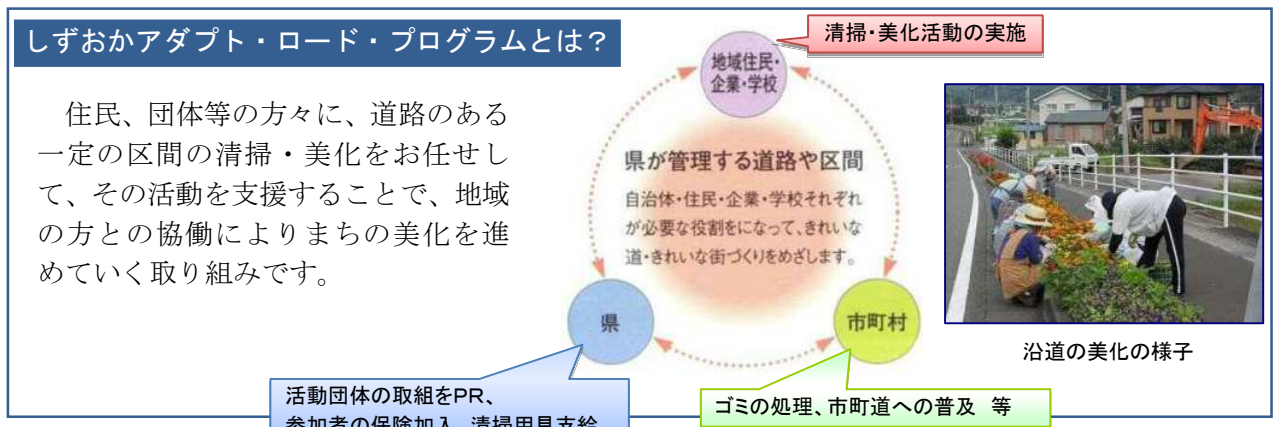
○事業化に先立ち、地元や市町と事業効果や問題点を話し合う「事業着手準備制度」の充実

事業着手から完成までのスピードアップを図る、この取組を引き続き進めてまいります。



○協働の取組

これまでの実績をベースに、今後もアダプトロードの取組等、地域の皆様との協働の取組に努めていきます。

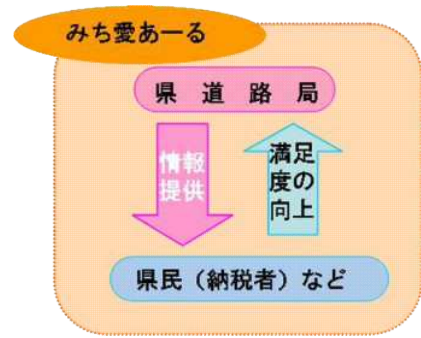


■ 広報と情報公開を積極的に行い、皆さんに見える“みちづくり”を進めます。

○ “みち愛あ〜る（IR）”による「見せる」広報への転換

IR（Investor Relations）とは、企業が株主や投資家に対し、財務状況など投資の判断に必要な情報を提供していく活動全般を指します。

道路利用者の皆様に情報を提供し適切な評価をしていただくため、“みち愛あ〜る”を導入し、当県の道路予算や事業内容などを積極的に情報提供して参ります。



【取組1】道路予算や事業内容を情報発信

一般の方が参加するイベントや道づくりに対して関心のある方に県の道路予算や取組みを知っていただく目的で、各年度における事業概要を作成し、配布や説明をしていくことで、より一層、県民の皆様の理解が得られるよう努めて参ります。



（参考）平成24年度 静岡県の“みちづくり”（A3版）

【取組2】道路の完成や開通がわかる広報

地域での道路事業や施策への取組にあたり、県民の皆様に「道路が出来たことができるだけ多くの方々に周知される」目的で工事に協力して頂いた関係の皆様を集め、開通式典や完成イベント等を開催して参ります。

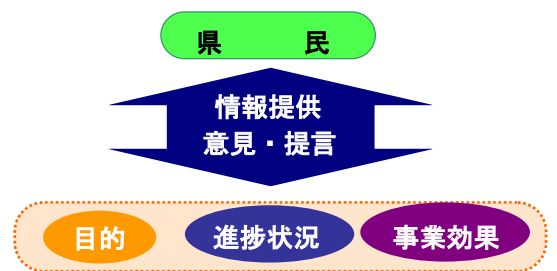
（例）県道〇〇〇線 バイパス工事完成



（開通式典等を開催することで道路の開通をPRする）

【取組3】わかりやすく“開かれた”「ホームページ」

利用者側の視点に立って、見やすいホームページへのリニューアルを行っていくとともに、各種政策目標や主要事業等の毎年の進捗状況、あるいは各事業の完成時の事業効果等を引き続き公表していきます。



【取組4】工事現場見学会の実施

施工中の工事現場においては、現場見学会を開催することにより、県民の皆様に工事の内容や必要性について理解していただくとともに、施工方法、施工機械を紹介し、県の取組を見ていただく機会を多くもつことに努めていきます。

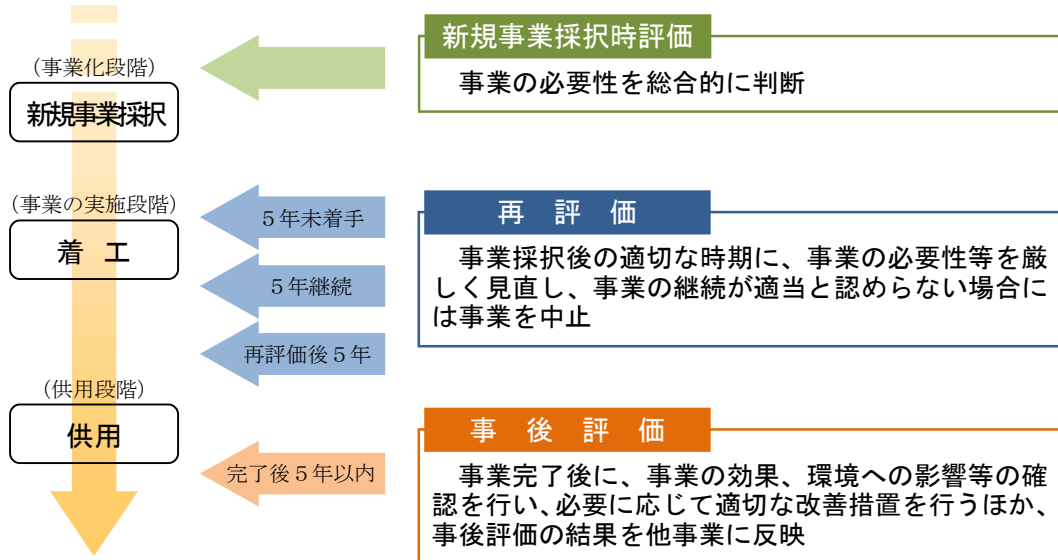


国道136号における工事現場見学会の様子

■ 日々の業務改善に向けた取組も引き続き行っていきます。

○一連の事業評価の定期的な実施

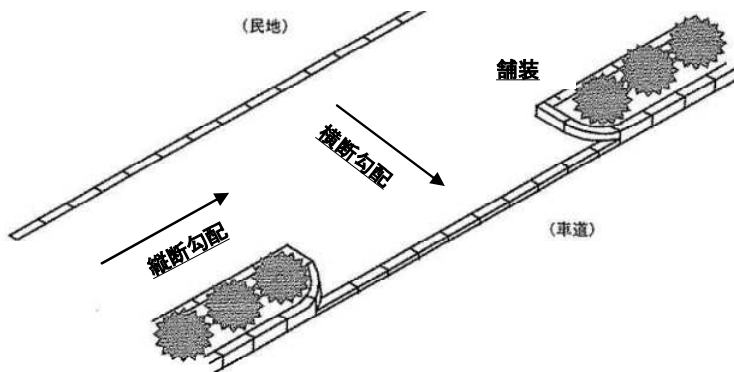
道路事業の効率性の一層の向上を図るため、事業の各段階において、客観性・透明性を確保した事業評価を行います。なお、評価結果については、その理由や根拠も含め公表します。



○各種基準の柔軟な運用

平成 24 年に創設した「静岡県道路技術審議会」を幅広く活用しながら、県独自の道路の構造等の技術基準の策定を含め、画一的な基準にとられない対応を引き続き検討していきます。

【本県独自の基準】



①歩道等の構造

高齢者、障害者等の円滑な移動を確保するべき重点整備地区などで適用する道路の基準「道路移動等円滑化基準」の考え方を広げて適用し、縦断勾配を5%以下に、横断勾配を1%以下に、舗装を地中に浸透しやすい構造とします。

（ただし、地形の状況等の特別な理由によりやむを得ない場合を除く）



②文字（ローマ字）の大きさ

これまでは「文字（漢字、かな）の大きさの50%の値」と定められていましたが、道路利用者の国際化に対応し、道路標識の視認性及び判読性を向上させるため、県では、これを文字（漢字、かな）の大きさの65%の値へ拡大しています。

V 計画の体系

■ 計画の体系図

