



平成二十五年七月

ふじのくにの “みちづくり” 【概要版】

静岡県交通基盤部道路局



目次

背景と目的

はじめに

●はじめに	背景と目的 1
	ふじのくにの“みちづくり”のポイント . . . 2
●道路を取り巻く環境	“みちづくり”に対する地域の声 3
	道路の現状及び課題 4
●概ね10年間の道路ビジョン	道路ビジョン 6
	県全域でみる施策の全体像 8
●5年間の道路重点計画	道路重点計画 10
	数値目標 14
	地域別整備目標図 15
	事業を進める際の実施 20

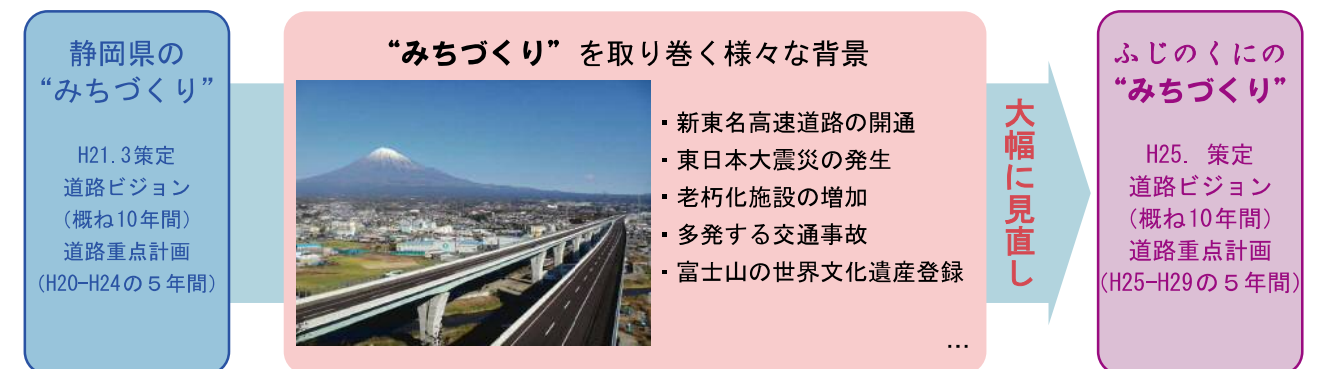
静岡県では、これまで、高速道路から生活道路まで様々な“みちづくり”に関する取組を推進し、県内産業の発展とくらしの豊かさの実現に貢献してきました。

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、多くの賑わいや新たな産業が生み出されています。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、内陸部と都市部の連携による県土の均衡ある発展を支え、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、未曾有の災害をもたらした東日本大震災は、信頼性が高い道路ネットワークの整備が迅速な救命、復旧・復興活動において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悲惨な交通事故は、適切な道路維持・管理が必要であることを強く認識させることとなりました。また、通信技術の高度化に伴い、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、こうした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、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、「富国徳の理想郷“ふじのくに”づくり」に努めてまいります。



ふじのくにの“みちづくり”のポイント

策定のポイント

● 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、これまで実施してきた「みち～満ち・充ちミーティング」や今回実施した市長、町長との意見交換、県民意識調査などの結果を計画に反映させています。

● 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ため、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。

● 関係機関との連携

国土や地域の骨格を形成する国道や高速道路は、国とNEXCO中日本が管理しています。また、暮らしと産業を支える一部の国道と県道は、県及び政令指定都市、それ以外の市町道を各市町が管理しています。これら各道路管理者と相互に連携しながら“みちづくり”を進めていきます。

● 成果の検証と評価の実施

計画に掲げる『数値目標』や『地域別整備目標図』については、毎年度、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。

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。

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)

計画の構成と期間

ふじのくにの“みちづくり”

概ね 10 年間の道路ビジョン

構成

基本理念 P.6 参照

基本目標 P.6 参照

基本目標

施策の方向 P.6 参照

施策の方向

県全域でみる施策の全体像 P.8～P.9 参照

県全域でみる施策の全体像

地域計画

- 伊豆半島地域
- 東部地域
- 中部地域
- 志太榛原・中東遠地域
- 西部地域

期間

平成25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35年度



5 年間の道路重点計画

構成

重点施策 P.10～P.13 参照

重点施策

数値目標の設定による
成果重視の施策展開

数値目標 P.14 参照

数値目標

地域別整備目標図 P.15～P.19 参照

地域別整備目標図

事業を進める際の取組 P.20～P.21 参照

事業を進める際の取組

- 伊豆半島地域
- 東部地域
- 中部地域
- 志太榛原・中東遠地域
- 西部地域
- みち～満ち・充ちミーティング
- 事業着手準備制度
- 協働
- みち愛あ～る（IR）
- 事業評価 など

期間

平成25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35年度



地域の声

策定に当たっては、これまで実施してきた「みち～満ち・充ちミーティング」などの取組に加え、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などを実施しています。

県民との意見交換による県民の声

H21～H24「みち～満ち・充ちミーティング」を59回開催

意見交換会による各市長、町長の意見

H24～H25 政令指定都市を除く33市町で実施

県民の声

住民との意見交換
県民ニーズの把握

各市長、町長の意見

ふじのくにの“みちづくり”

県民の意識

県民の意識調査

H24 県政世論調査
H24 県政インターネットモニターアンケート

有識者等の意見

審議会による有識者等の意見

第1回静岡県道路技術審議会 (H24.10)
第2回静岡県道路技術審議会 (H25.2)

主な御意見の紹介

新東名が開通した効果を実感している。以前より決まった時間に安定して観光客が来るようになった。ダブルネットワーク以上の効果が出ていると思う。

道路はまさに「命をつなぐ道」であることが震災で改めて認識された。災害に備えるため道路整備が必要だ。また、地域の努力も必要だ。

市街地の自転車の交通対策が重要である。静岡市内の国道1号に見られるカラー舗装を施した自転車通行帯は非常に良い。

新東名ができて、東西方向はともスムーズになった。こうした幹線道路に接続する南北方向の道路(伊豆縦貫自動車道など)の整備が必要だ。

富士山が世界遺産登録されることもあり、富士山の周遊が観光面でも注目されているため、環境整備ができればいい。

子供たちが車に遠慮して歩道が多すぎると感じます。通学路に関しては歩道の整備をもっと積極的に行うべきだと考えます。

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。引続き地域が一体となって道路整備に協力していきたい。

「選択と集中」と言うが、やはり「安心・安全」に重点を置くべきだと思う。道路施設の老朽化が大変深刻な問題と感じている。

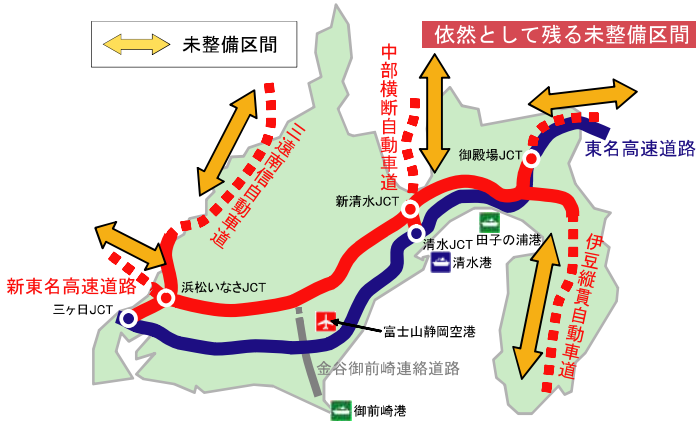
高速道路の整備は進んでいますが、一般道はまだまだ整備が行き届いているとは感じません。今後の整備に期待します。

道路の現状及び課題

大規模地震や集中豪雨等の災害への懸念

- 高規格幹線道路の未整備区間を解消し、災害に強い広域ネットワークの確立が必要です。
- 施設の耐震対策など既存ネットワークの防災機能の強化も極めて重要です。

【静岡県を取り巻く高規格幹線道路】



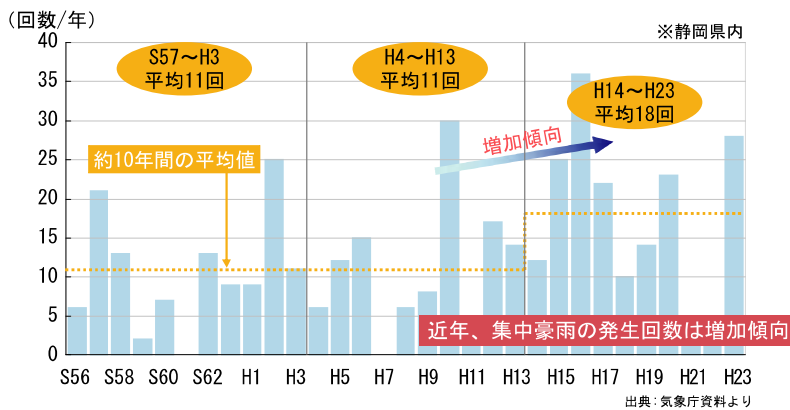
【橋梁耐震対策の重要性】



耐震補強をしていない場合、損傷があり、被災地への人や物の円滑な輸送が困難に

- 大型台風や局地的豪雨などの災害に対し信頼性の高い道路整備が必要です。

【時間雨量 50mm 以上降雨発生回数】



【近年の集中豪雨による被災状況】

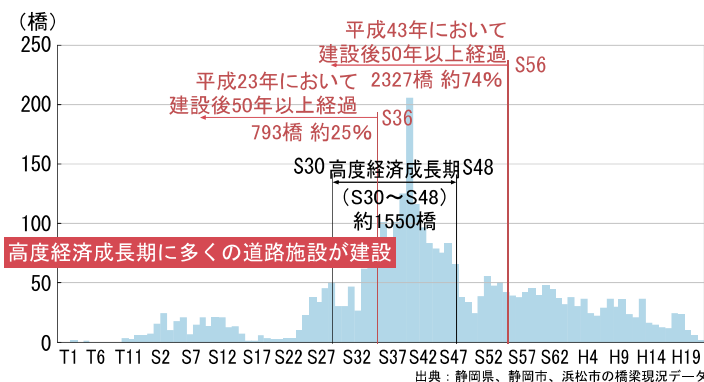


県道上稲子長貫線 (富士宮市上稲子)

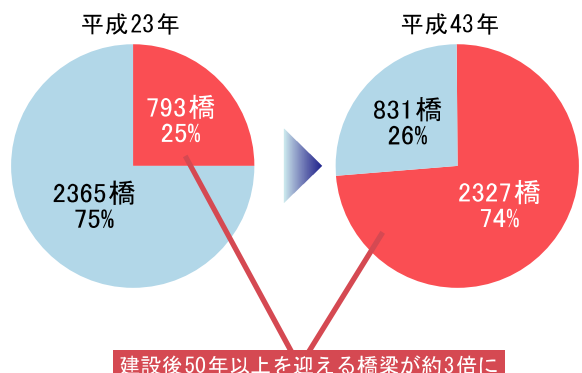
急速に進展する道路施設の老朽化

- 日常生活への影響がないよう、信頼性の高い道路ネットワークの維持が必要です。

【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】



依然として多い交通事故

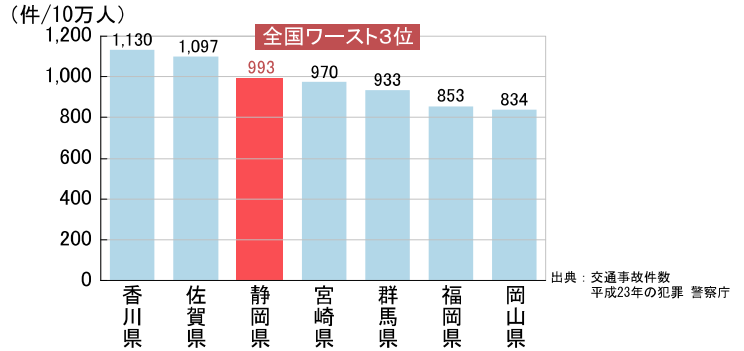
● 地域の実情や事故原因に即した、安全な交通環境づくりに向けた取組が必要です。

【危険な通学路】



県道袋井小笠線（掛川市上土方）

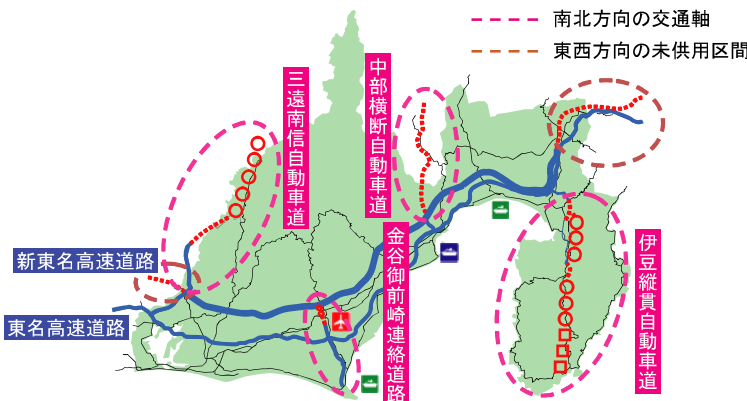
【県内の交通事故発生件数】



道路ネットワークの強化の必要性

● 県内外の交流や陸・海・空の交通連携を高めるため、広域交流ネットワークの充実が必要です。また、地域の活性化を支援する地域交流ネットワークの整備も必要です。

【道路ネットワークの必要性】

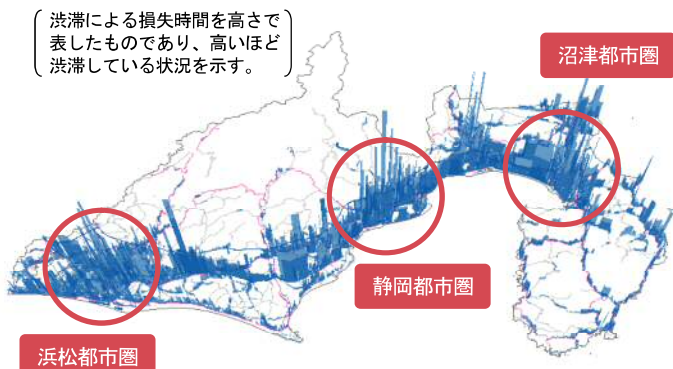


建設が進む伊豆縦貫自動車道
(東駿河湾環状道路 三島市塚原)

慢性的な都市部の渋滞

● 交通の適切な分散やボトルネックの解消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24年10月の民間フローベータ

景観や環境への意識の高まり

● “みちづくり”においても、これまで以上に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。

【ふじのくにに色彩デザイン指針（案）】

概要

県が公共事業を施行する際に景観への配慮を徹底するために策定した指針

特徴

主要な構造物（例：橋梁、ガードパイプ等の横断防止策等）の色彩を、県内 20 に区分されたエリアごとに共通ルールを決定

基本的な考え方

- 県土の景観をより印象深く実感
- 周辺の地域特性や自然環境への配慮
- 景観と安全性の両立
- 公共施設は景観の脇役
- 安易な装飾・デザインは不要

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」などから構成されます。なお、施策の推進に当たっては、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。

● 基本理念

東海道新時代を拓くふじのくにの“みちづくり”

● 基本目標と施策の方向

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
- 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

快適にヒトやモノが行き交い、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 多様な交流や経済活動を支えるみちづくり
- 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

● 施策の方向～5つの施策の方向を示します。

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
- 防災対策等の実施

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
- 道路施設の適切な維持管理・更新の推進



地域の自立の実現

基本目標

快適にヒトやモノが行き交い、
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 多様な交流や経済活動を支えるみちづくり

- 幹線道路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

- 暮らしやすい地域をつくる道路整備の推進
- 中山間地と市街地との連携強化



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
- 暮らしに身近な道路環境の改善



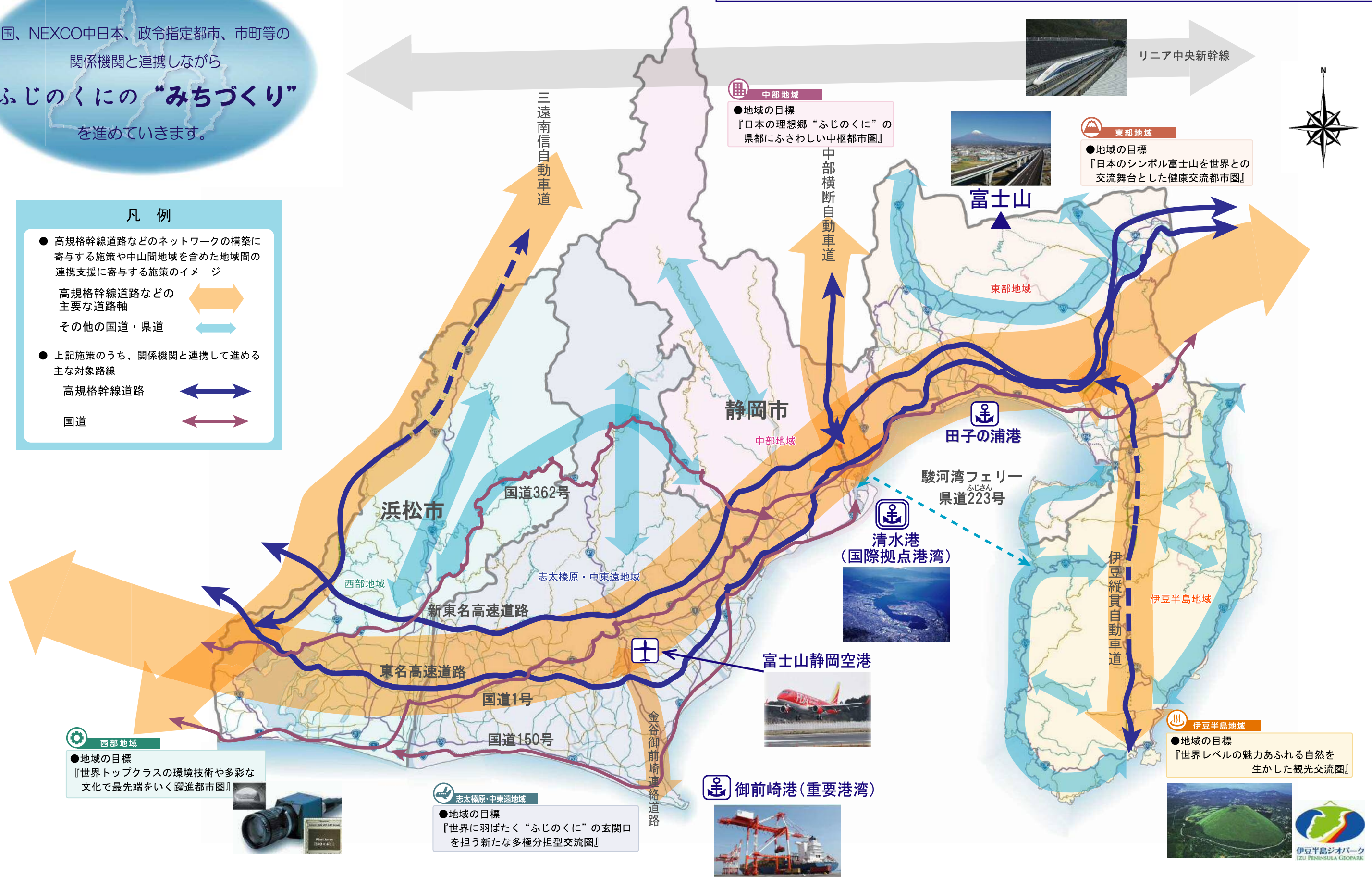
国、NEXCO中日本、政令指定都市、市町等の
関係機関と連携しながら
ふじのくにの“みちづくり”
を進めていきます。

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、関係機関と連携して進める主な対象路線
 - 高規格幹線道路 
 - 国道 

「内陸のフロンティア」を拓く取組

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



中部地域
● 地域の目標
『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』

東部地域
● 地域の目標
『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』

西部地域
● 地域の目標
『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』

志太榛原・中東遠地域
● 地域の目標
『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』

伊豆半島地域
● 地域の目標
『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』

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「数値目標」、「地域別整備目標図」などから構成されます。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、毎年、事業効果の検証を行っていきます。

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

● 「命の道」となる高規格幹線道路（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）】



建設が進む伊豆縦貫自動車道
(三島市塚原)



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)

《TOPIC》東日本大震災の教訓

【高規格幹線道路の果たした役割】

東日本大震災発災後には、直ちに通行可能となった東北自動車道等の高規格幹線道路を主に利用して、全国から防災関係機関が被災地に駆けつけ、迅速な救援・救護、救出活動が行われたことで、多くの命が救われました。

東日本大震災の時に主に機能した 広域道路ネットワーク（イメージ）

(国土交通省資料をもとに作成)

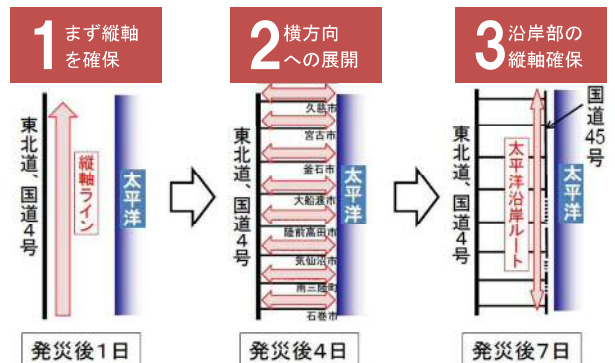


- ➔ 主に機能した広域ネットワーク（イメージ）
- ⋯ 主に機能した一般道路（イメージ）
- 高規格幹線道路の未整備区間が残る主な区間

【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」救援ルートを設定し、その後、関係機関の連携による道路啓開が行われました。

これを可能にした大きな要因は、高規格幹線道路「東北自動車道」の被害が比較的少なく縦軸が機能したことが挙げられます。



【道路インフラが副次的にも機能】

東日本大震災では、仙台東部道路等の盛土構造の高速道路が、産業の支援や交流の拡大という道路が本来持つ役割だけでなく、津波からの防御や一時避難場所としての副次的な機能を果たしました。

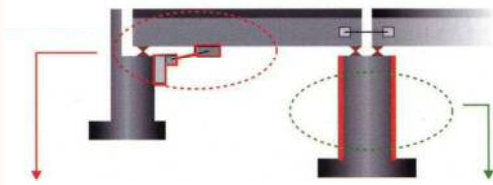


(例) 仙台東部道路の状況

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
- 関係機関との連携の強化

【地震に備えた橋梁の耐震対策】

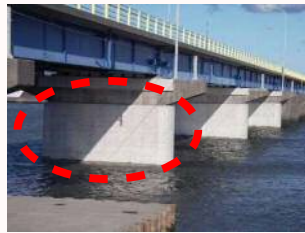


落橋防止システムの設置

橋脚補強



国道135号白田橋



国道150号太田川橋

【道路の法面等の防災対策】



国道136号（松崎町岩地）

【関係機関との連携の強化】

道路啓開等の災害時の対応策を円滑に進めるため、関係機関との連携を強化します。

《東日本大震災での道路啓開の様子》

◆道路啓開とは

緊急車両などが通れる道を確認すること。被災地に向かう道路に甚大な被害が出るケースが多い大規模災害時には、「道路啓開」による一刻も早い救援ルート確保が重要となります。



出典：国土交通省資料HP

③ 安全な道路環境を確保する交通安全対策

- 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

【通学路等の歩道整備】



県道伊東川奈八幡野線
（伊東市富戸）

【事故対策】



路面表示による速度抑制
県道田子浦港大野線
（富士市今井）



安全対策検討会議の事例
（県道熱海函南線）

【自転車走行環境の整備】



県道島田大井川線
（島田市道悦）

④ 道路施設の適切な維持管理

- 適切な維持管理・更新による道路施設の長寿命化

【道路施設の長寿命化】

◆道路施設の長寿命化とは

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。

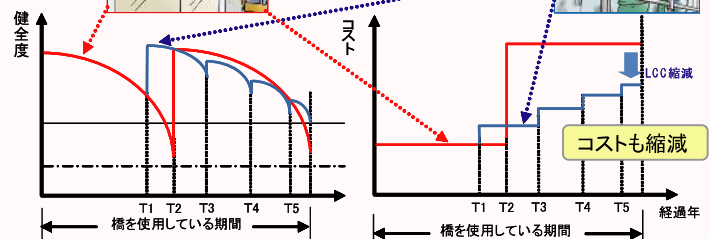
効果

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

「対症療法型」
大規模な補修



「予防保全型」
計画的な小規模
補修の繰り返し



地域の自立の実現

⑤ 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 ※再掲
- 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

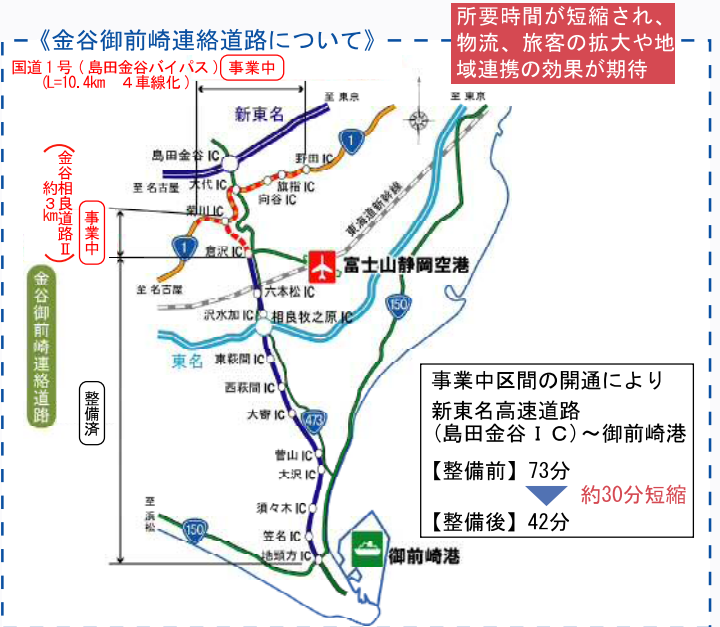
【高規格幹線道路のアクセス道路等の幹線道路の整備】



国道136号 函南～三島バイパス
(函南町間宮～函南町大土肥)



国道473号金谷相良道路Ⅱ
(島田市菊川～菊川市倉沢)



⑥ 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

【主要な渋滞箇所における渋滞対策】



バイパス整備前の現道
(島田市阪本)



《バイパスの整備事例》
県道島田吉田線バイパス
(島田市船木)



バイパス整備後の現道
(島田市阪本)

【高速道路へのスマートICの整備】

《スマートICの整備事例》
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】



県道伊東西伊豆線 (西伊豆町一色)

豊かさの実現

⑦ 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、わかりやすい道路案内標識等の整備等
- 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
- 世界文化遺産である富士山の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等】



周辺景観に調和した防護柵
県道下田松崎線（松崎町江奈）



著名地点誘導標識（集合型）
国道135号（下田市白浜）



地域と連携した景観形成の取組
県道朝霧富士宮線（富士宮市原）

【無電柱化の推進】



県道三島富士線（三島市中央町）



【富士山のマイカー規制】



駐車場に収容しきれずに
縦列駐車した車両
富士山スカイライン（県道富士公園太郎坊線）



水ヶ塚駐車場で
バス・タクシーに乗換

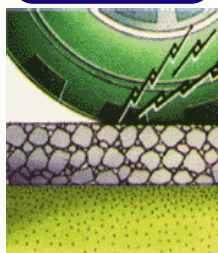
⑧ 身近な道路環境の改善

- 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ユニバーサルデザイン化
- 道路用地の有効活用

【沿道環境の改善を図る低騒音舗装】

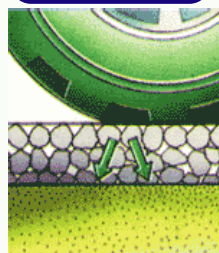
◆低騒音舗装のしくみ

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、空気圧縮音、膨張音が発生。

低騒音舗装



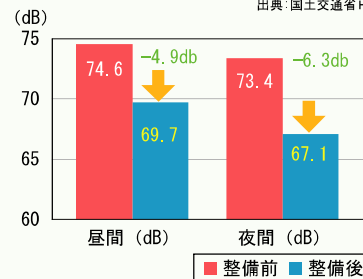
舗装材料の隙間に空気が逃げることにより、音が生じにくい。

《低騒音舗装の整備事例》

（県道富士清水線）

3db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



【高齢者や障害のある方等が移動しやすいユニバーサルデザイン化】



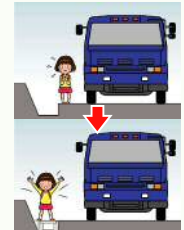
県道上青島焼津線（藤枝市小石川）



【道路用地の有効活用】



側溝に蓋を設置して歩行空間を確保



県道蔵田島田線（島田市伊久美）

数値目標

みちづくりの効果を表す数値目標として、以下の13の指標を設定します。この達成度を定期的に評価し、今後の施策に反映していきます。

評価指標・期待される効果		現状	目標値
命と暮らしを守る	高規格幹線道路の供用率 <small>高規格幹線道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合</small>	高規格幹線道路の整備・供用により、災害に強い広域ネットワークが強化されます。	77.3% (H24) → 82.1% (H29)
	南北幹線道路の供用率 <small>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区間のうち、供用している道路の割合</small>	南北方向の幹線道路の整備・供用により、内陸部と沿岸部を結ぶ災害に強い連携軸が形成されます。	40.2% (H24) → 53.9% (H29)
	重要路線等にある橋梁の耐震化率 <small>古い基準を適用した重要路線等にある橋梁のうち、耐震対策を実施した橋梁の割合</small>	橋梁の耐震対策により、災害発生時に救急・救援活動等に必要な人や物の輸送ルートが確保されます。	4割※ (H24) → 100% (H34)
	道路斜面の要対策箇所の対策率 <small>緊急輸送路上の事前通行規制区間内にある、H8防災点検要対策箇所の対策率</small>	防災対策により、集中豪雨等による孤立化の解消が図られます。	61.5% (H24) → 83.4% (H34)
	通学路の歩道整備率 <small>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</small>	通学路の歩道を整備することにより、児童が安心して通学できる環境が広がります。	71.0% (H24) → 75.0% (H29)
	事故危険箇所の死傷事故抑止率 <small>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</small>	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 <small>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</small>	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。	1.29件/年 (H24) → 1.22件/年 (H29)
地域の自立の実現	第3次救急医療機関への30分到達圏人口カバー率 <small>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</small>	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、救命率の向上が図られます。	77.1% (H24) → 81.2% (H29)
	高規格幹線道路の供用率 <small>高規格幹線道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合</small>	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、広域交流が活性化されます。	77.3% (H24) → 82.1% (H29) (再掲)
	南北幹線道路の供用率 <small>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区間のうち、供用している道路の割合</small>	未供用区間の多い南北方向の幹線道路の整備・供用により、内陸部と沿岸部の交流が活性化されます。	40.2% (H24) → 53.9% (H29) (再掲)
	中心都市等への30分行動圏人口カバー率 <small>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</small>	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。	93.2% (H24) → 93.9% (H29)
	主要な渋滞箇所の渋滞削減率 <small>主要な渋滞箇所のうち、渋滞対策の実施で削減される損失時間の割合</small>	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。	— → 約2割削減 (H29)
	高速道路の平均IC間隔 <small>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</small>	スマートICの新設によりIC間隔が短くなることで高速道路が利用しやすくなり、周辺地域の活性化や物流の効率化が図られます。	11.6km (H24) → 9.2km (H29)
	豊かさの実現	幹線道路における無電柱化率 <small>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</small>	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。
運輸部門のCO₂排出量 <small>県内の運輸部門のCO₂排出量</small>		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CO ₂ を削減します。	6,679千t-CO ₂ (H22) → 4,212千t-CO ₂ (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。

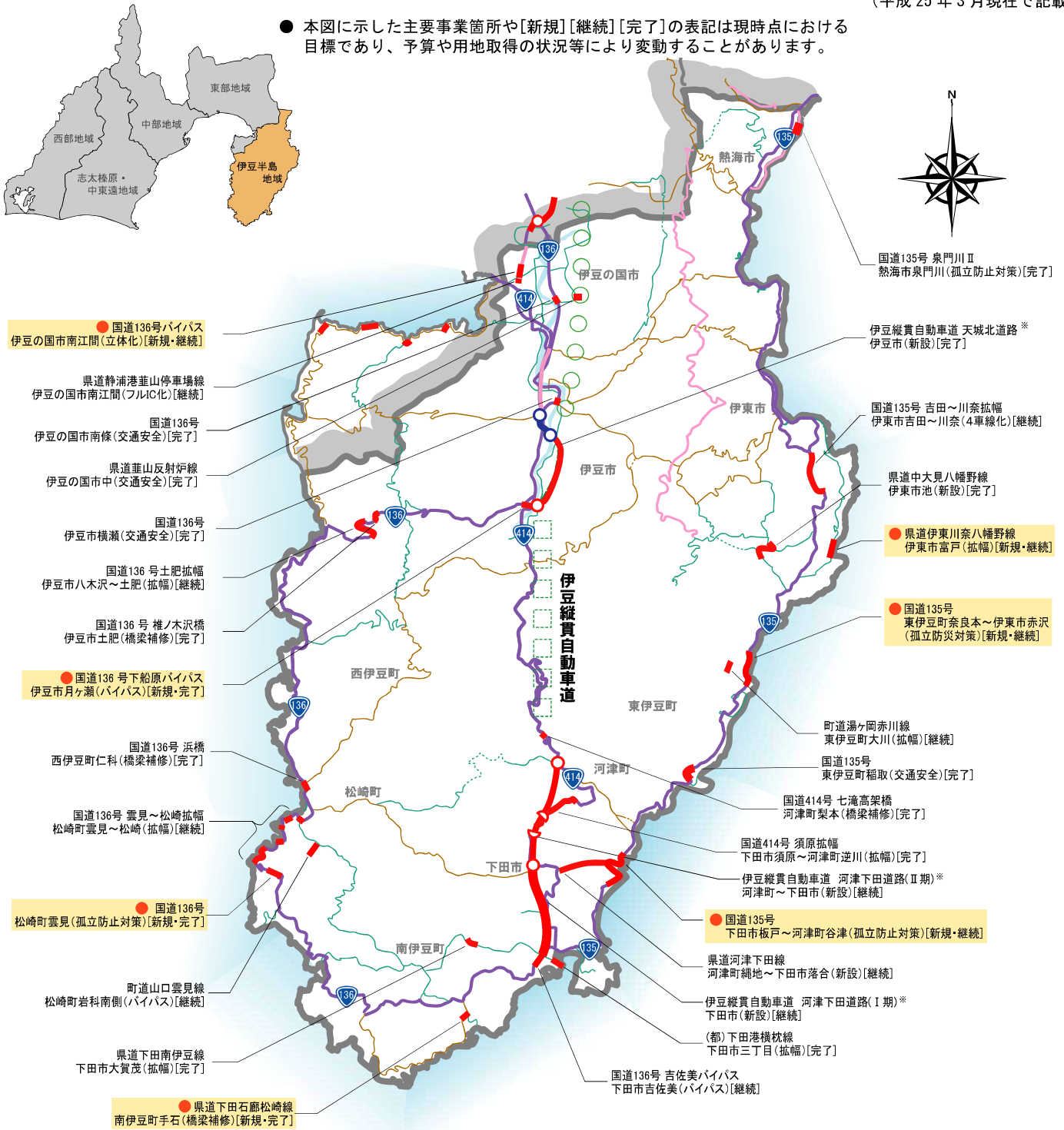
(平成25年3月時点)

前期5箇年（平成25年度～29年度）の主な事業箇所の整備目標を示します。

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3月現在で記載）

● 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]

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	○
● 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

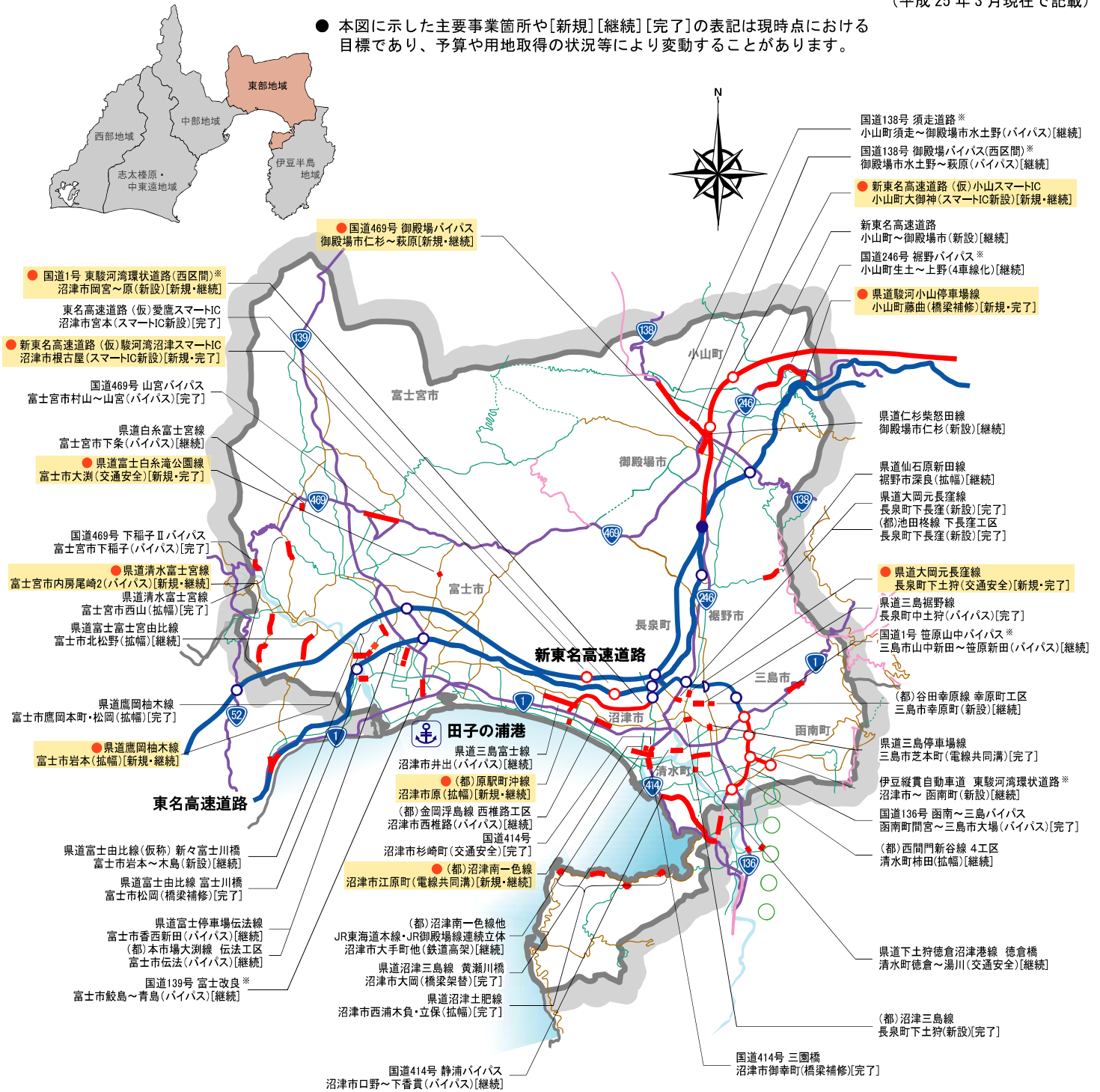
・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
 ・国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を望む箇所を掲載しています。

前期5箇年（平成25年度～29年度）の主な事業箇所の整備目標を示します。

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3月現在で記載）

● 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]

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	○
● 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

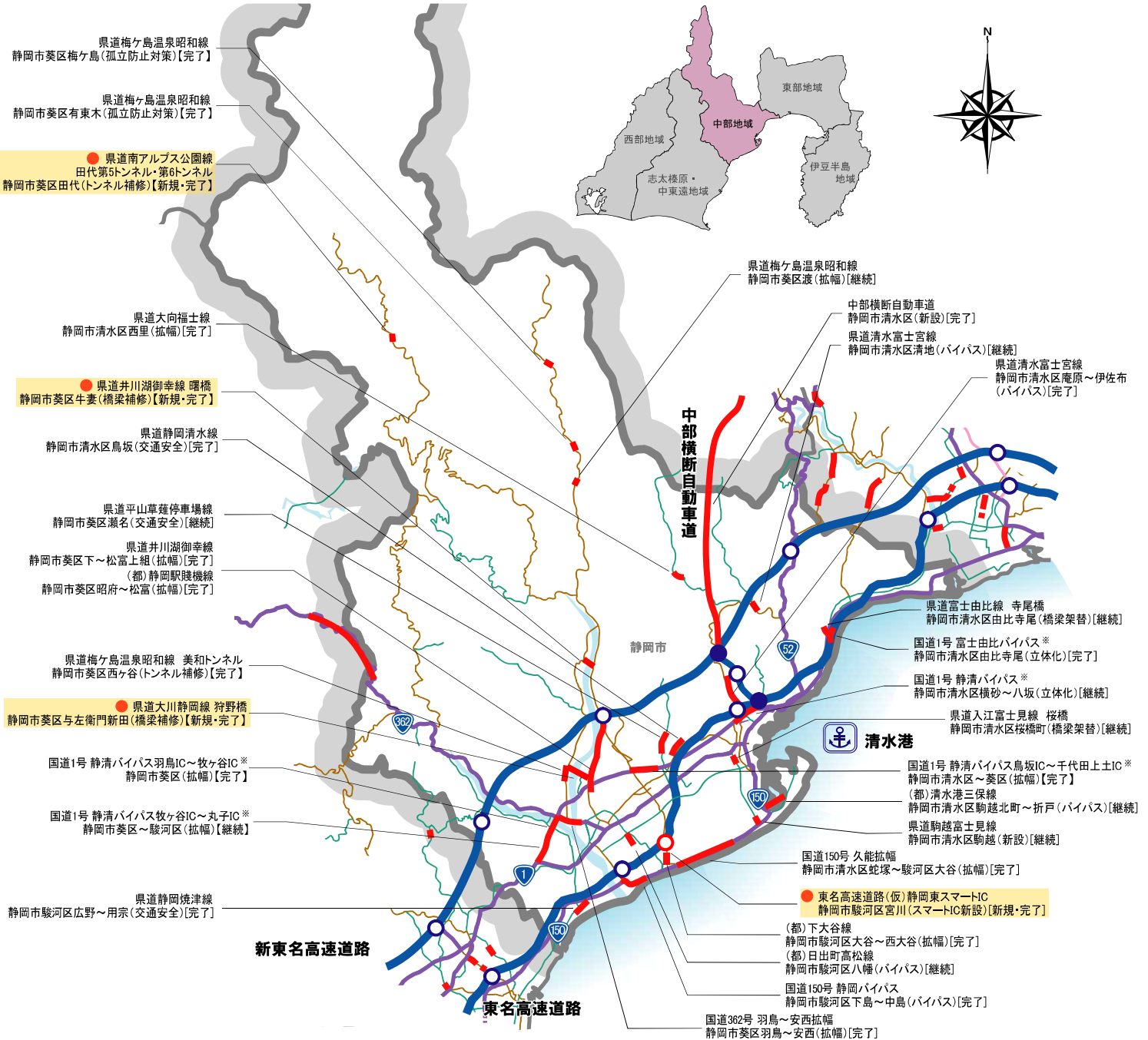
・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
・国直轄事業箇所（※）については、県・政令市が今後、整備を望む箇所を掲載しています。

前期5箇年（平成25年度～29年度）の主な事業箇所の整備目標を示します。

中部地域 … 静岡市

（平成25年3月現在で記載）

● 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】

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	○
● 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

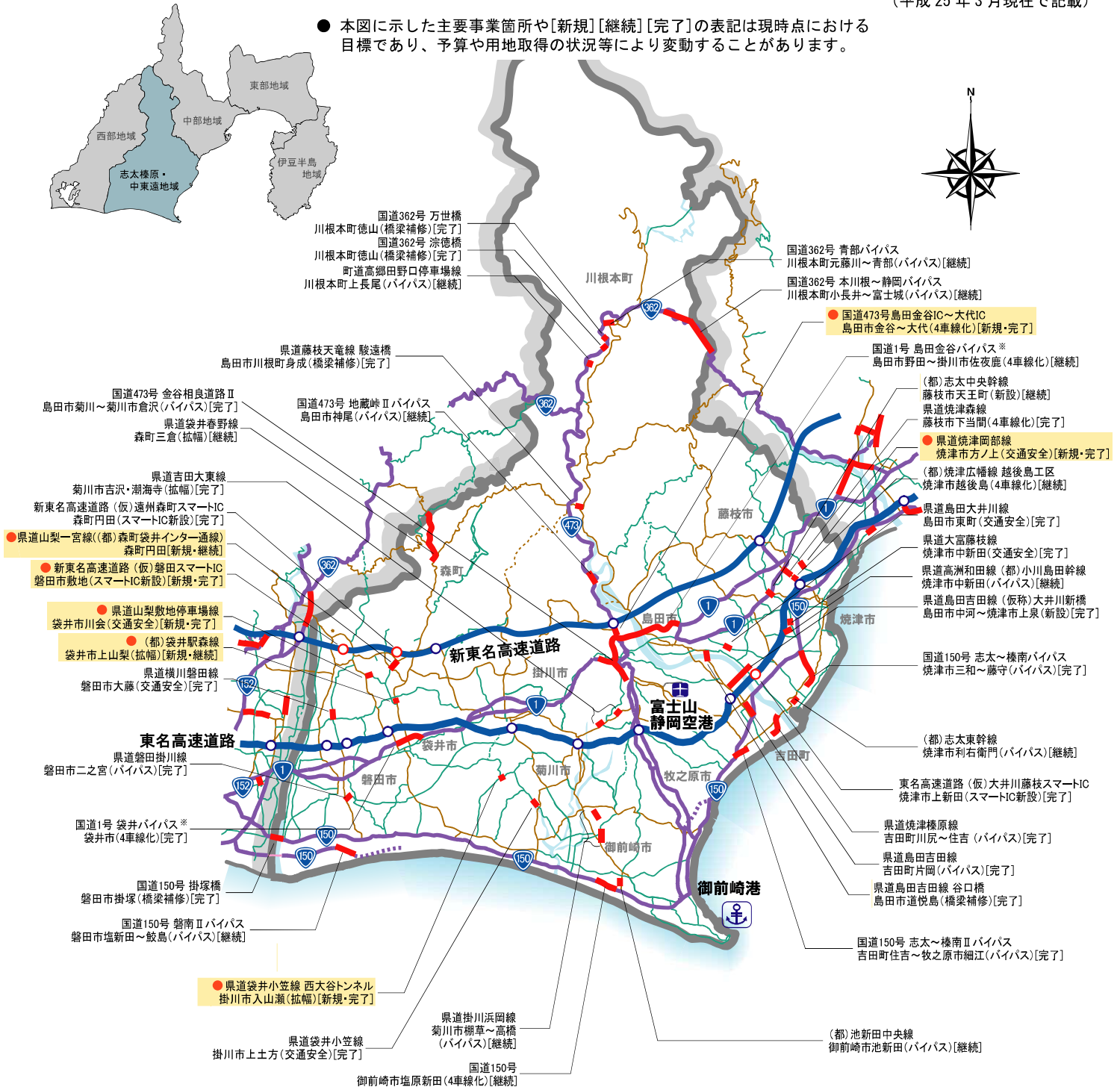
・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
・国直轄事業箇所（※）については、県・政令市が今後、整備を望む箇所を掲載しています。

前期5箇年（平成25年度～29年度）の主な事業箇所の整備目標を示します。

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3月現在で記載）

● 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]

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	○
● 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

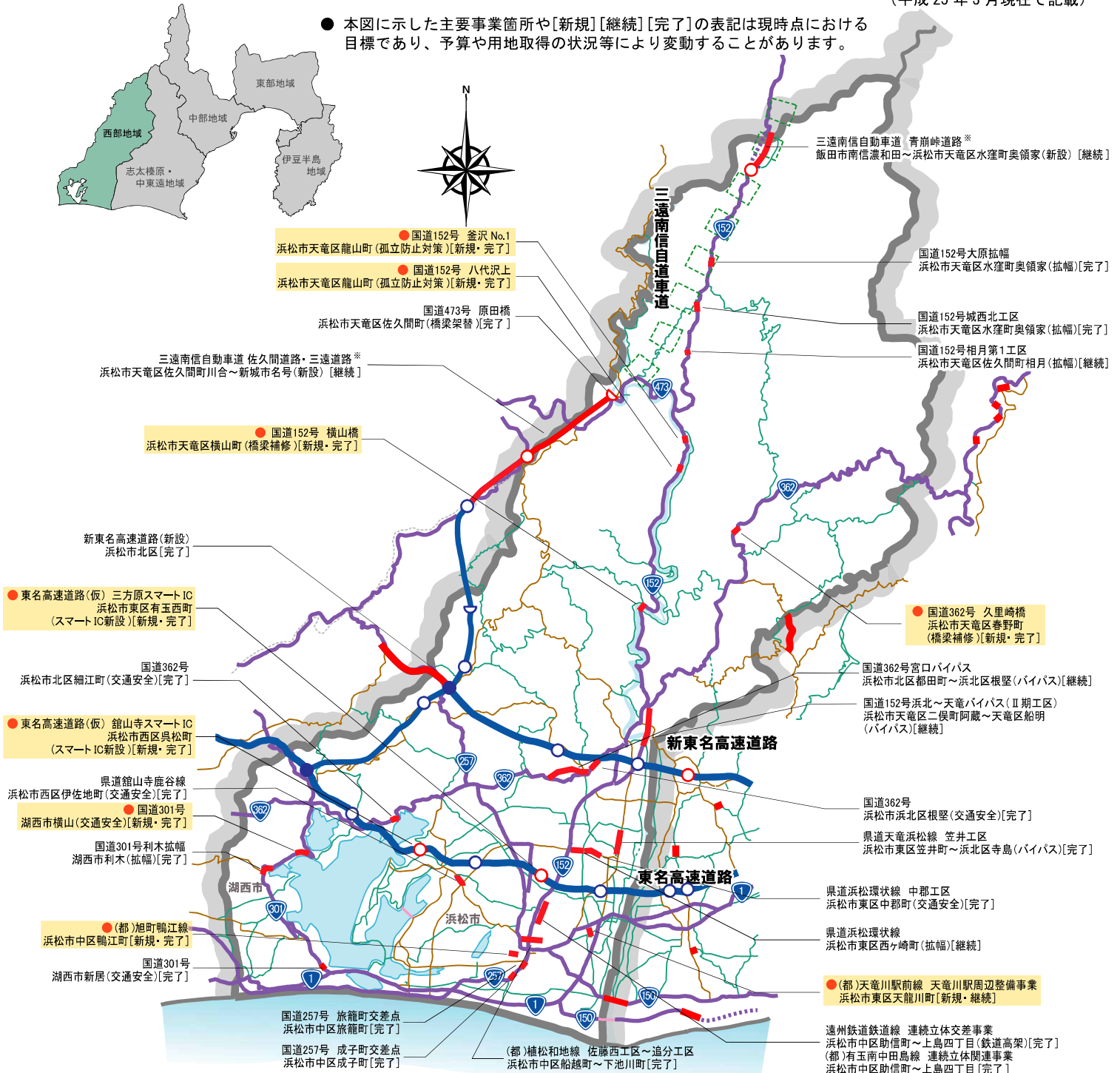
・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。
・国直轄事業箇所(※)については、県・政令市が今後、整備を望む箇所を掲載しています。

前期5箇年（平成25年度～29年度）の主な事業箇所の整備目標を示します。

西部地域・・・浜松市、湖西市

（平成25年3月現在で記載）

● 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]

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	○
● 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、整備を望む箇所を掲載しています。

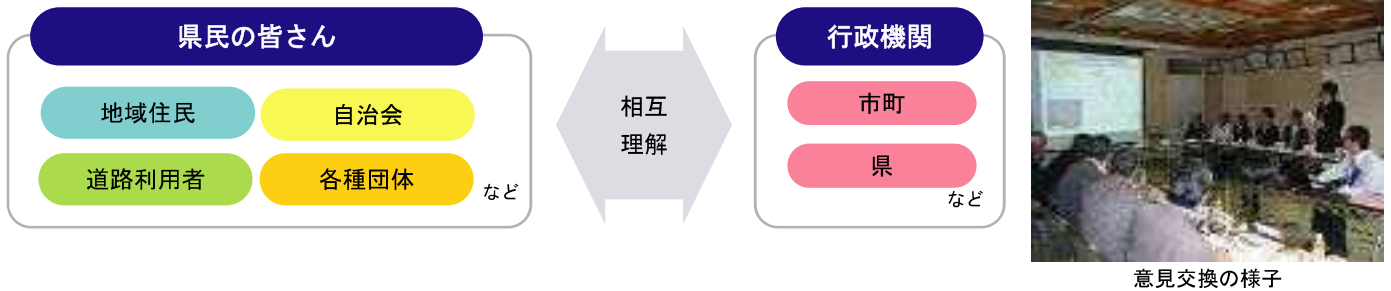
事業を進める際の取組

“みちづくり”を進める際には、これまでの取組を継続しつつ、必要な改善を図ります。

皆さんの御意見をお聴きし、共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（道路について意見交換）

地域の皆さん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、県民の皆さんとの意見交換の場となる「みち～満ち・充ちミーティング」に引き続き取り組みます。



● 事業化に先立ち、事業効果や問題点を話し合う「事業着手準備制度」の実施

地域の皆さんや市町と計画について合意形成を図る取組を、引き続き進めます。

【事業着手準備制度の流れ】



ワークショップの様子

- ・事業のスピードアップ
- ・真の地域ニーズの把握
- ・着手前の地元との合意形成
- ・円滑な事業執行と重点投資による事業効果の早期発現

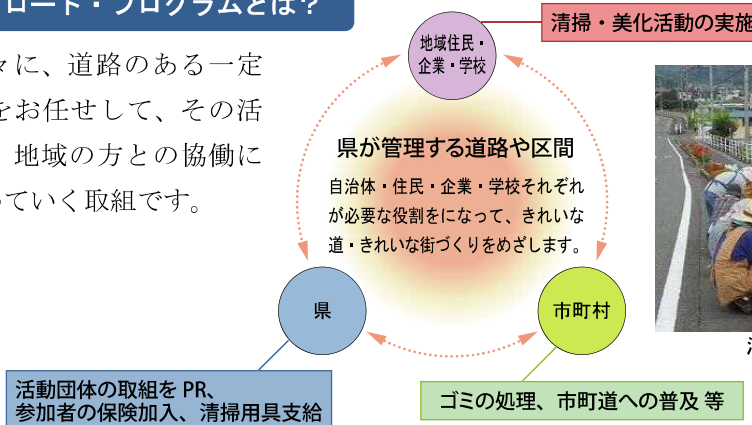
メリット

● 協働の取組

しずおかアダプト・ロード・プログラム等、地域の皆さんとの協働の取組に、引き続き努めます。

しずおかアダプト・ロード・プログラムとは？

住民、団体等の方々に、道路のある一定の区間の清掃・美化をお任せして、その活動を支援することで、地域の方との協働によりまちの美化を進めていく取組です。

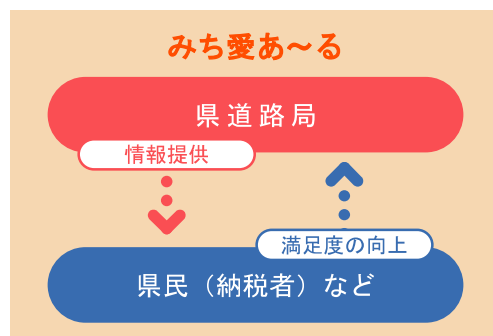


沿道の美化の様子

広報と情報公開を積極的に行い、見せる“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

道路利用者をはじめ多くの県民の皆さんに“みちづくり”への適切な評価をしていただくため、“みち愛あ〜る”を導入し、県の道路予算や事業内容、整備効果などを積極的に情報提供していきます。



◆ IR (Investor Relations) とは

企業が株主や投資家に対して、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。

【取組例 1】

道路予算や事業内容を情報発信

県の道路予算の状況や“みちづくり”における様々な取組などを知っていただくため、分かりやすいリーフレットを作成し、あらゆる機会に配布、説明を行います。



(参考) 平成24年度“みちづくり”リーフレット

【取組例 2】

道路の完成や開通がわかる広報

道路の開通を多くの皆さんにお知らせし、愛着を持って利用していただくため、工事に協力していただいた方々や地元の皆さんをお招きして、開通式典や完成イベント等を開催します。

(例) 県道〇〇線 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)

【取組例 3】

わかりやすく“開かれた”「ホームページ」

主な事業の目的や工事の進捗状況、完了箇所の整備効果などを、ホームページを通じて発信し、逐次更新するとともに、御覧になる方の視点に立って、見やすく、分かりやすいホームページづくりを図ります。



【取組例 4】

現場見学会の実施

多くの方々に工事の内容や事業の必要性を理解していただくとともに、施工方法や施工機械を紹介するなど、“みちづくり”への関心を深めていただけるよう努めていきます。



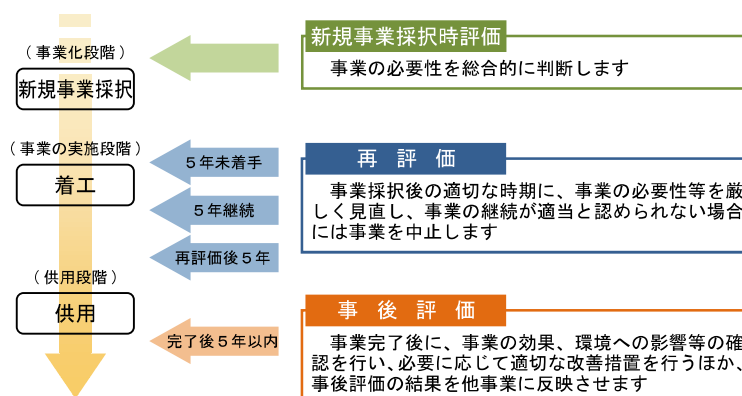
国道136号における工事現場見学会

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

道路事業の効率化を一層高めるため、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て公表します。

【事業評価の流れ】



● 県道の構造基準等の柔軟な運用

「静岡県道路技術審議会」（平成24年設置）を通じて、県独自の道路の構造基準等を検討し、画一的な基準にとらわれない、地域の実情に応じた対応を図っていきます。



編集・発行

静岡県交通基盤部道路局道路企画課

〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号

TEL.054-221-3014 / FAX.054-221-3337

<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/index.html>