

H30.2.19
道路技術審議会資料

美しいふじのくにの
“みちづくり”

素案

目次

I はじめに

背景と目的

1

“みちづくり”のポイント

2

II 道路を取り巻く環境

道路を取り巻く状況と課題

3

地域の声

6

III 概ね10年間の道路ビジョン

ビジョン

8

県全域でみる施策の全体像

12

IV 4年間の道路重点計画

道路重点計画

14

進捗管理

15

重点施策

17

主要整備箇所図（県全域版）

20

事業を進める際の実施

22

背景と目的

静岡県では、豊かな暮らしと活力ある社会の実現に向け、高速道路から生活道路まで様々な“みちづくり”の取組を進めてきました。

前計画の5年間には、2014年2月の東駿河湾環状道路（三島塚原IC～函南塚本IC）、2016年2月の新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT）の開通や、県内高速道路における5箇所のスマートIC供用などにより、人や物の流れが大きく変わり、観光・交流の活性化や沿道への民間投資の誘発など、長期にわたるストック効果を本県にもたらしております。

一方、人口減少や少子高齢化に伴う労働力人口の減少、切迫する巨大地震や自然災害の激甚化、橋梁やトンネルなど道路施設の老朽化などの困難な課題に直面しています。

また、今後は、ラグビーワールドカップ2019、東京2020オリンピック・パラリンピックが開催を契機とした交流の更なる拡大が期待されており、本県の魅力を発信し、世界の人々が憧れる地域づくりにおいて、道路が果たすべき役割には大きなものがあります。

限られた予算でこれらの課題に対応するには、みちづくりに対する明確なビジョンを持ち、投資の方向性を定め、関係者が知恵を絞り、一体となって施策に取り組む必要があります。

「美しいふじのくにの“みちづくり”」は、これら道路を取り巻く環境の変化や上位計画である新たな県総合計画を踏まえ、今後県が進めていく道路施策の方向性を示したものです。

県総合計画の基本理念「富国有徳の『美しい“ふじのくに”』づくり」に示された「誰もが努力すれば人生の夢を実現でき、幸せを実感できる地域」の実現に向け、本計画に基づき“みちづくり”を推進してまいります。

静岡県のみちづくり計画

静岡県の“みちづくり” (H21. 3策定)	道路ビジョン（概ね10年間） 道路重点計画（H20-H24の5年間）	【背景】 ・道路特定財源の一般財源化 ・国における道路整備5箇年計画の廃止
---------------------------	---------------------------------------	---

ふじのくにの“みちづくり” (H25. 7策定)	道路ビジョン（概ね10年間） 道路重点計画（H25-H29の5年間）	【背景】 ・東日本大震災発生（H23. 3） ・新東名県内区間162km開通（H24. 4）
-----------------------------	---------------------------------------	--

“みちづくり”を取り巻く様々な背景

- ・東京2020オリンピック・パラリンピックの開催
- ・超高齢化、人口減少
- ・韮山反射炉の世界遺産登録
- ・テクノロジーの急速な進展
- ・熊本地震の発生
- ・老朽化施設の増加 など
- ・老朽化施設への対応（笹子トンネル事故（H24. 12）後の取組）

状況変化に応じて見直し

美しいふじのくにの“みちづくり” (H30. 3策定)	道路ビジョン（概ね10年間） 道路重点計画（H30-H33の4年間）
--------------------------------	---------------------------------------

”みちづくり”のポイント

策定のポイント

○ 静岡県総合計画の実現に向けた道路の分野別計画

県総合計画の基本理念「富国有徳の『美しい“ふじのくに”』づくり」の実現に向け、計画期間内における道路の具体的な施策を明示します。

○ 地域的心声を反映した計画の策定

道路利用者と地域の皆様とみちづくりについて意見交換する「みち 満ち・充ちミーティング」や市町との意見交換、県民意識調査などの結果を計画に反映させるとともに、取り組みを見直していきます。

○ 関係機関との連携

国とNEXCO中日本が、国土や地域の骨格を形成する国道や高速道路を管理しています。また、県及び政令指定都市が国道と県道を、市町が市町道を管理しています。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。

○ 道路マネジメント（保全、活用、整備）の推進

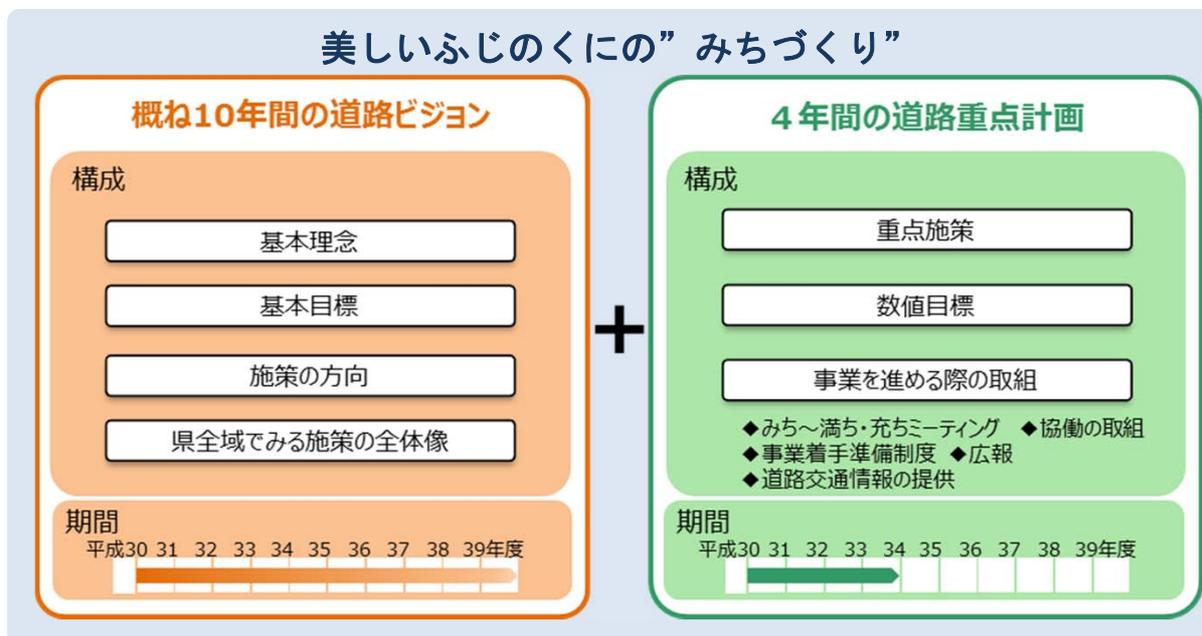
道路予算の推移に加え、管理施設の増加と高齢化に伴う維持・更新費用の増額を見据え、保全（まもる）、活用（活かす）、整備（つくる）のバランスを見直しながら、「道路マネジメント」を推進します。

○ わかりやすい評価指標の設定による計画の管理

取組の進捗を反映し、県民にとってわかりやすい評価指標を設定するとともに、この達成度を定期的に評価し、取り組みを見直していく。

計画の構成と期間

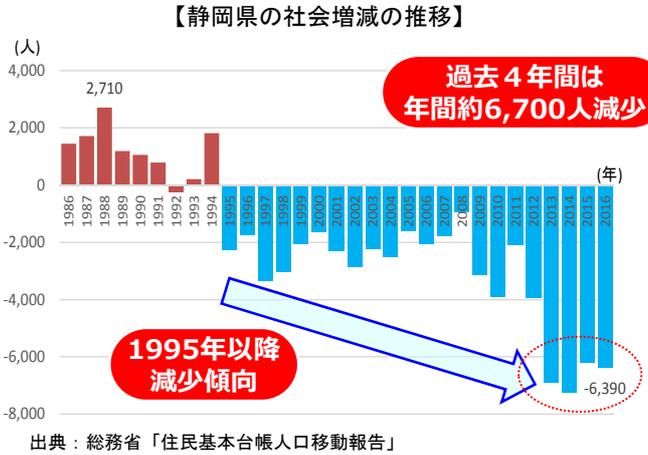
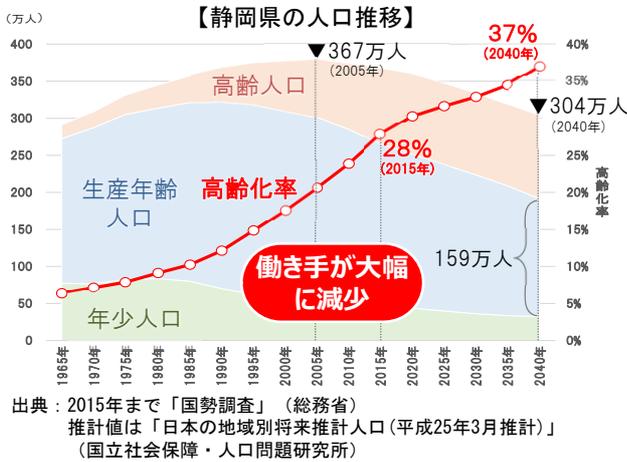
道路は、長期間に渡り、効用を発揮する社会資本であるため、しっかりとした見通しのもと、効果的な整備などを進めていく必要があります。「美しいふじのくにの“みちづくり”」は、中長期（概ね10年間）のビジョンと4年間の重点計画で構成します。



道路を取り巻く状況と課題

人口減少及び少子高齢化の進展

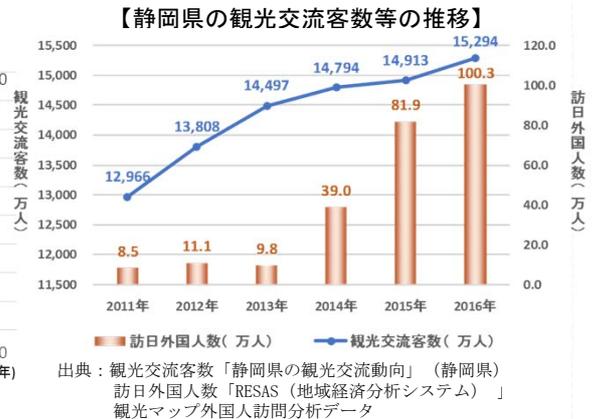
本県の総人口は、2005年をピークに2040年には300万人程度まで減少を続け、生産年齢人口も160万人程度になると推計されています。働き手の減少を補うため、生産性の向上に寄与する“みちづくり”が必要です。



Ⅱ 道路を取り巻く環境

交流人口の拡大に向けた動き

訪日外国人旅行者の増加や、2020年東京オリンピック・パラリンピック自転車競技の県内開催を契機に、本県の魅力をアピールし、交流人口の拡大につながる“みちづくり”が必要です。



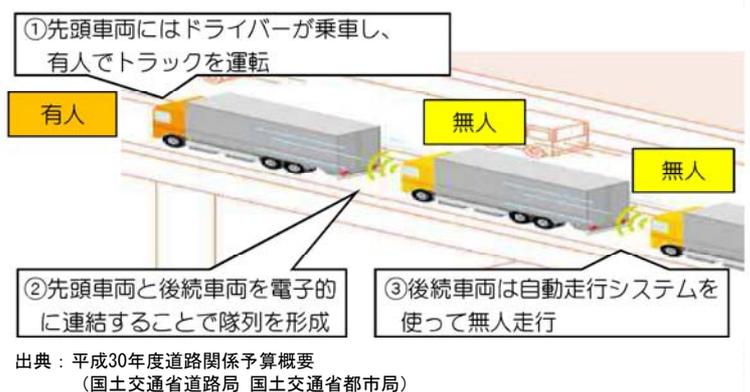
テクノロジーの急速な進展

道路施策にICT、AI、ビッグデータ等の最先端技術を活用し、コスト削減や生産性の向上を図る“みちづくり”が必要です。

【トンネル点検用ロボット技術の活用展望イメージ】



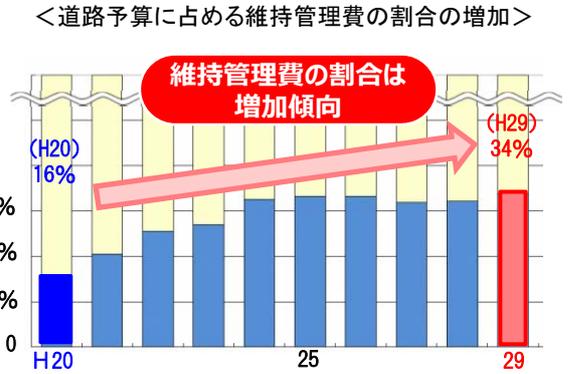
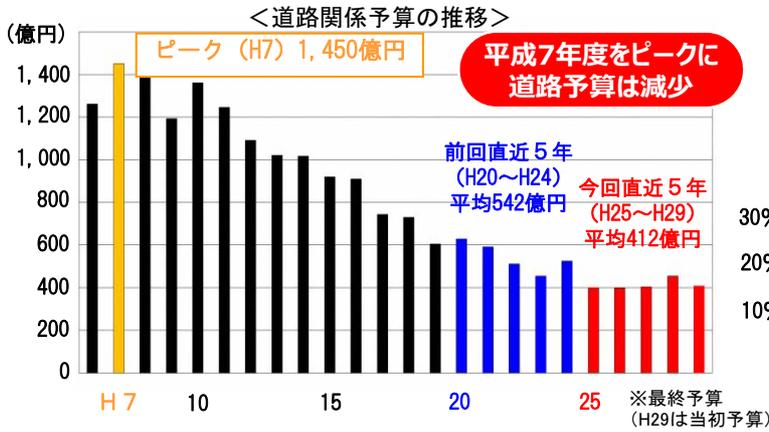
【トラック隊列走行のイメージ】



道路を取り巻く状況と課題

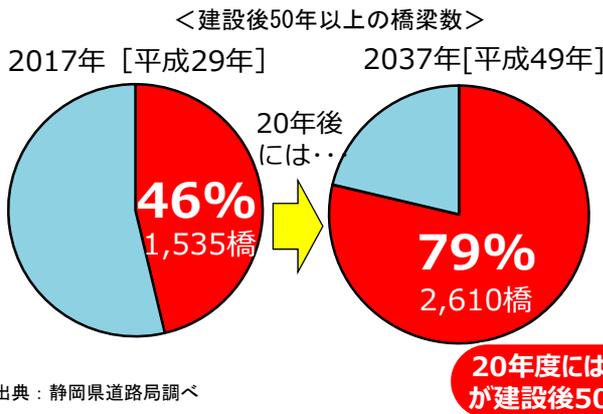
予算

県の道路予算は平成7年をピークに年々減少しています。また、予算に占める維持管理費の割合が増加しています。道路の整備と管理を確実に実施していくための適切な投資が求められます。



道路施設の老朽化

20年後には、本県が管理する橋梁の約8割が建設後50年以上となります。施設の老朽化の影響が日常生活に及ばないように、信頼性の高い道路ネットワークを維持していくことが必要です。



出典：静岡県道路局調べ

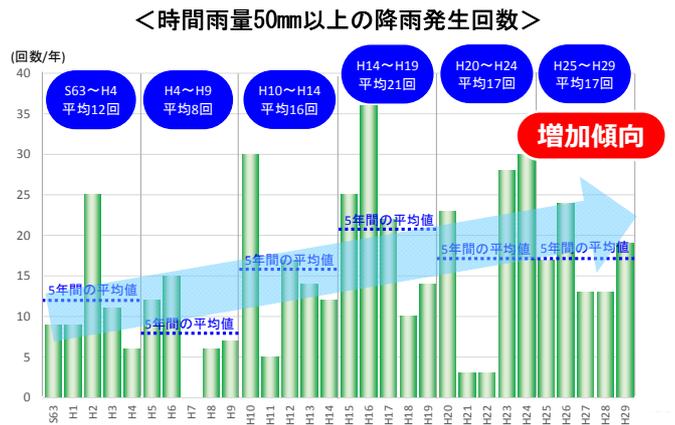
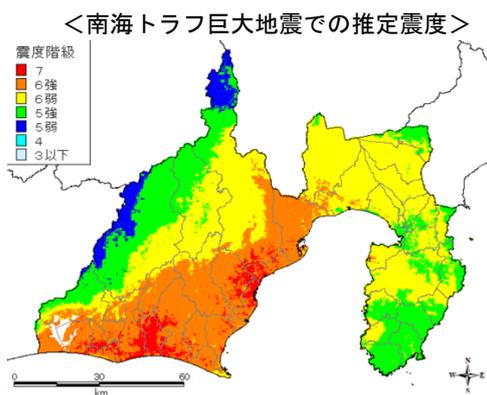
<筐子トンネル天井板の落下事故 (H24. 12)>

発生場所：中央自動車道(上り) 筐子トンネル内
東坑口から約1.7km付近
被害状況：死者9名、負傷者2名



激甚化する自然災害への懸念

南海トラフ沿いの大規模地震の切迫性が一段と増しており、高規格幹線道路等のネットワーク整備や道路施設の耐震化など、地震災害に強い基盤整備が必要です。また、頻発する局地的豪雨に対し、土砂崩れ等の災害による地域の孤立化を防ぐ、道路防災対策の推進が重要です。



道路ネットワークの強化の必要性

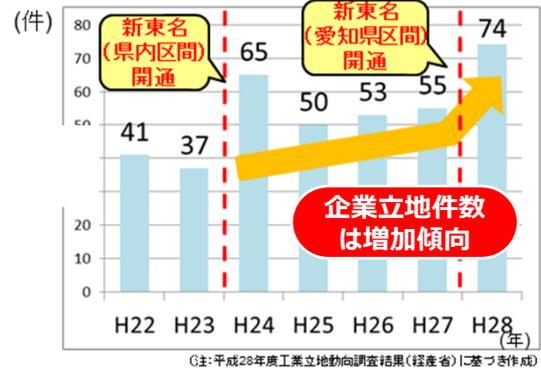
国内外との多彩な交流を拡大するため、県内はもとより、遠隔地とも短時間で円滑に行き交えることができる広域的なネットワーク環境を充実させていく必要があります。

【国内交流ネットワークの充実～将来の姿～】



＜企業立地件数の推移＞

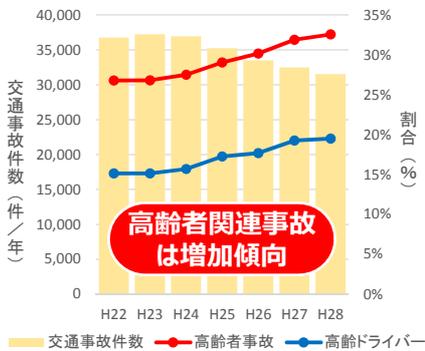
調査対象：工場を立地する目的で1,000m²以上の用地を取得したもの



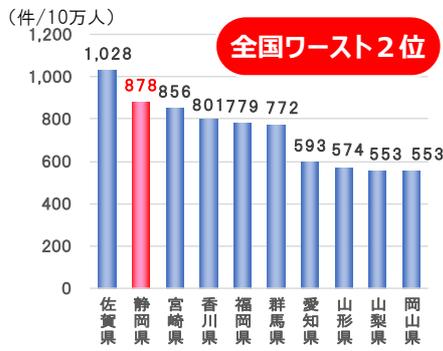
交通事故の状況の変化

県内の交通事故発生件数や死者数はここ10年減少傾向ですが、人口10万人あたりの交通事故発生件数は約900件で、依然として全国ワースト2位となっています。また、事故死者数に占める歩行者・自転車の割合は半数以上であり、歩行者や自転車が安全に通行できる道路環境の整備が必要です。

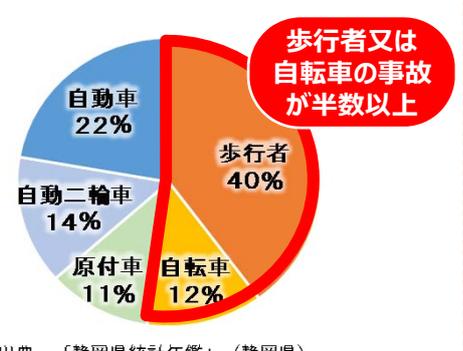
【交通事故件数と高齢者関連事故の割合】



【交通事故発生件数の比較】



【県内の状態別事故死者数の割合(平成27年)】



景観や環境への意識の高まり

本県では、景観や文化・歴史に配慮した取り組みを行っています。地域の資源である貴重な景観や自然環境を守り活かすため、地域と連携し、魅力的な空間を創造する必要があります。

＜ふじのくに景観形成計画(H29.3策定)＞

県土の景観を磨き上げ、未来へ継承するため、景観形成の方針、県が取り組むべき方策及び行動を示すもの

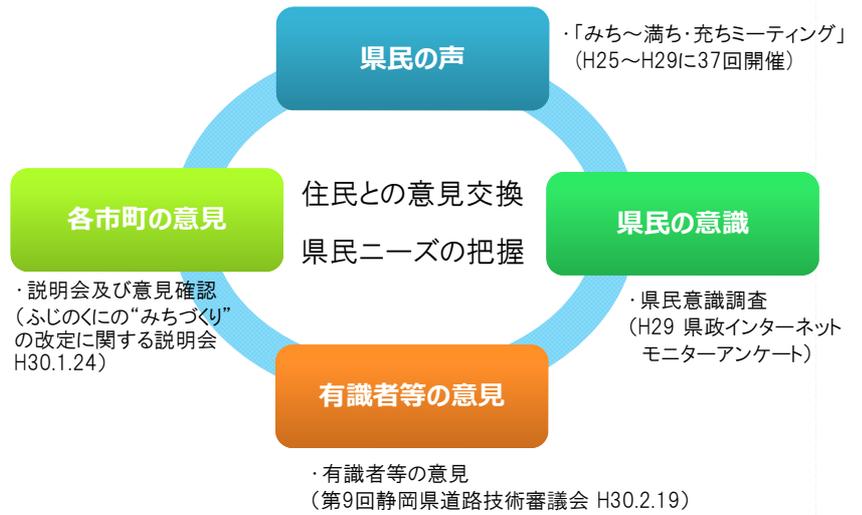


＜電線を撤去し良好な景観を確保した事例＞



富士宮浅間大社(富士宮市)

地域の方々と道路について意見交換する「みち～満ち・充ちミーティング」や、県政インターネットモニターアンケートによる意向調査等を計画に反映しています。



みち～満ち・充ちミーティング／市町との意見交換

主なご意見・ご要望

ネットワークの強化

- 伊豆半島の背骨となる伊豆縦貫自動車道とともにアクセス道路の整備が重要。
- 中部横断自動車道へのアクセス道路の整備により物流の効率化を図る必要がある。

道路改良

- 中山間地等では、幹線道路でも、狭隘部分が多く、対向車には神経を使う。
- ダンプカーが通るのに、すれ違いが危ない。
- 沿線住民の安全に配慮した道路整備を要望します。

渋滞対策

- 交通渋滞が慢性化している箇所の整備が必要。
- 渋滞を考慮した観光地へのアクセス道路の整備を検討してほしい。

歩道整備

- 歩道が狭く、児童が一人で登校している姿をよく見る
- 歩道がなく側溝の上を小学生が通学しており、危険である。
- 車道と歩道の境を区切ってほしい。

自転車走行空間

- 安全に自転車が通れるような空間を確保してほしい。
- 健康にも良いため、自転車に乗る環境が整うと良いと思う。
- 自転車専用道ができれば安心である。

情報提供

- 災害時の備えや異常気象時の情報発信に取り組んでほしい。
- 渋滞情報について、有料でもよいので、精度の高い情報提供があれば、需要があると思う。

活用

- 普段使っている道路を安全に使えることが当然だと思う。
- S A、P AにスマートI Cを設置する方が効率的で優先すべき。

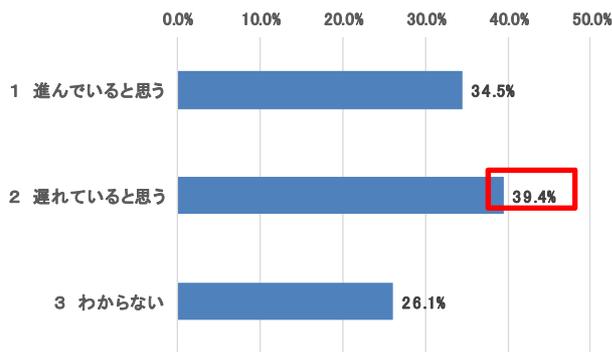
命の道

- 災害情報の発信など、命を守るために何ができるか考える必要がある。
- 命を守ることを最優先にみちづくりを進めてほしい。
- 他県との連絡道路などを重点的に整備することを希望します。

平成29年度 インターネットモニターアンケート (回答者数502人)

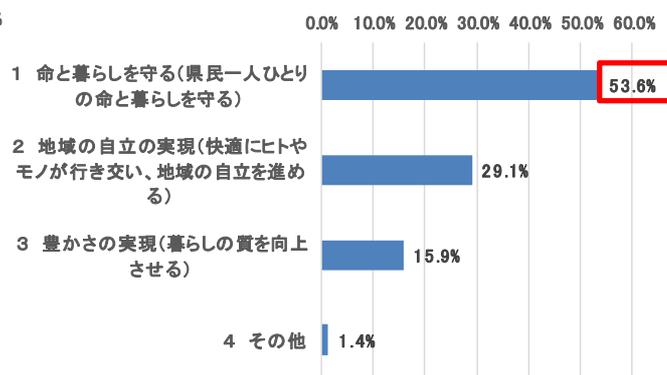
静岡県の道路整備の状況

「遅れている」と感じている人の方が、「進んでいる」と感じている人を上回っています。



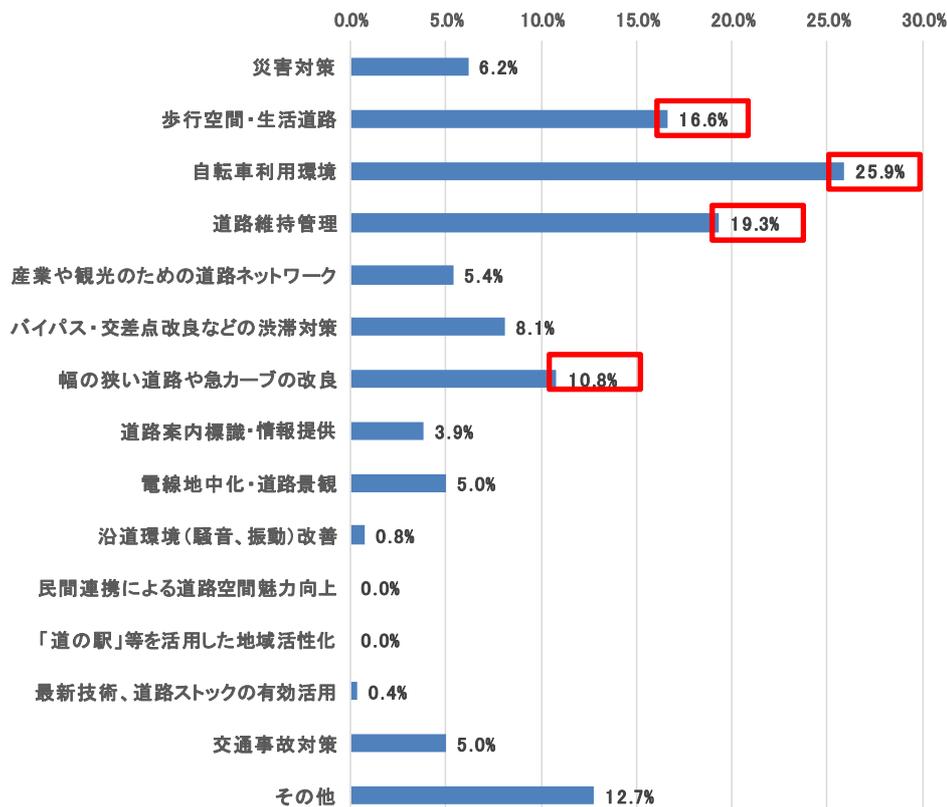
今後の“みちづくり”の基本目標

「命と暮らしを守る（県民一人ひとりの命と暮らしを守る）」が求める声が半数以上となっています。



今後の“みちづくり”について

「自転車利用環境」を求める意見が約26%で最も多く、次いで「道路維持管理」「歩行空間・生活道路」「幅の狭い道路や急カーブの改良」を求める意見が多い(10%以上)状況となっています。



ビジョン

「美しいふじのくにの“みちづくり”」は、静岡県総合計画の実現に向けた道路における分野別計画として、道路を取り巻く現状と課題、や地域の声を適確に把握した上で、基本理念と基本目標、施策の方向等を示しています。

基本理念

富国・有徳の「美しい“ふじのくに”」を支える“みちづくり”

ビジョンの体系

Ⅲ 概ね10年間の道路「ビジョン」

道路の現状及び課題

人口減少及び少子高齢化の進展

交流人口の拡大

テクノロジーの急激な進展

道路予算

道路施設の老朽化

激甚化する自然災害への懸念

道路ネットワーク強化の必要性

依然として多発する交通事故

景観や環境への意識の高まり

地域の声

“みちづくり”に対する地域の声

- ・ネットワークの強化
- ・渋滞対策
- ・歩道整備
- ・自転車走行空間の確保
- ・情報提供
- ・命の道

基本目標 3

交流

基本目標 2

産業・暮らし

基本目標 1

安全・安心

基本目標 1

安全・安心な生活を支える “みちづくり”

自然災害や交通事故等から命を守り、安全・安心につながる “みちづくり” を推進します。

施策の方向①

災害に強く信頼性の高い “みちづくり”

施策の方向②

安全な生活を実現する “みちづくり”

施策の方向③

道路施設の老朽化の長寿命化の推進

基本目標 2

豊かな暮らしを支える “みちづくり”

働き手の減少を補うため、急速に進展するテクノロジー等も活用し、生産性の向上につながる “みちづくり” を推進します。

施策の方向④

生産性の向上につながる “みちづくり”

基本目標 3

魅力を高め、交流を支える “みちづくり”

2020年東京オリンピック、パラリンピックの開催を契機に、交流人口の拡大につながる “みちづくり” を推進します。

施策の方向⑤

交流人口の拡大につながる “みちづくり”

3つの基本目標と5つの施策の方向

基本目標1 安全・安心な生活を支える“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”

- ・高規格幹線道路等のネットワークの構築
- ・地域の孤立等を防止する防災機能の強化



高規格幹線道路の整備

施策の方向② 安全な生活を実現する“みちづくり”

- ・安全な道路環境を確保する交通安全対策



交通安全対策

舗装の長寿命化

施策の方向③ 道路施設の長寿命化

- ・道路施設の適切な維持管理の推進

基本目標2 豊かな暮らしを支える“みちづくり”

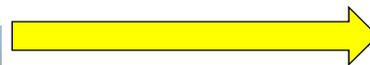
施策の方向④ 生産性の向上につながる“みちづくり”

- ・高規格幹線道路等のネットワークの構築
- ・バイパス整備や長大橋の整備など、交通の円滑化を図る渋滞対策



地域高規格幹線道路の整備

《整備前の現道の状況》



《整備後の現道の状況》



長大橋の整備



基本目標3 魅力を高め、交流を支える“みちづくり”

施策の方向⑤ 交流人口の拡大につながる“みちづくり”

- ・安全で快適な自転車走行空間の確保
- ・良好な景観を形成する道路整備の推進



景観に配慮した防護柵



誘導サインの景観への配慮と集合化



無電柱化

ビジョンの視点

◆道路マネジメント（「保全」、「活用」、「整備」）の推進

道路予算の推移と管理施設の増加や高齢化に伴う維持・更新費用の増大を見据え、施設の効率的な“保全”と、既存ストックの有効な“活用”、真に必要な道路の“整備”のバランスを見直しながら、「道路マネジメント」を推進します。

既存の道路空間の再配分による
自転車走行空間の確保



スマートICの整備による
高速道路の活用



広域ネットワークを構築する
地域高規格道路の整備



既存ストックを活用し、
限られた予算を有効に活用

② 活用（活かす）

真に必要な道路整備は
確実に、早期に効果を発現

③ 整備（つくる）

保全（まもる）、活用（活かす）、整備（つくる）のバランスを見直し、
道路マネジメントを着実に実施

長寿命化対策を推進し、今ある施設を確実かつ効率的に

① 保全（まもる）

橋梁補修（橋梁の耐久性と安全性の確保）

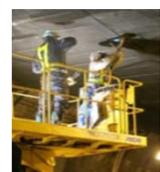
補修前



補修後



トンネル点検（トンネルの耐久性と安全性の確保）



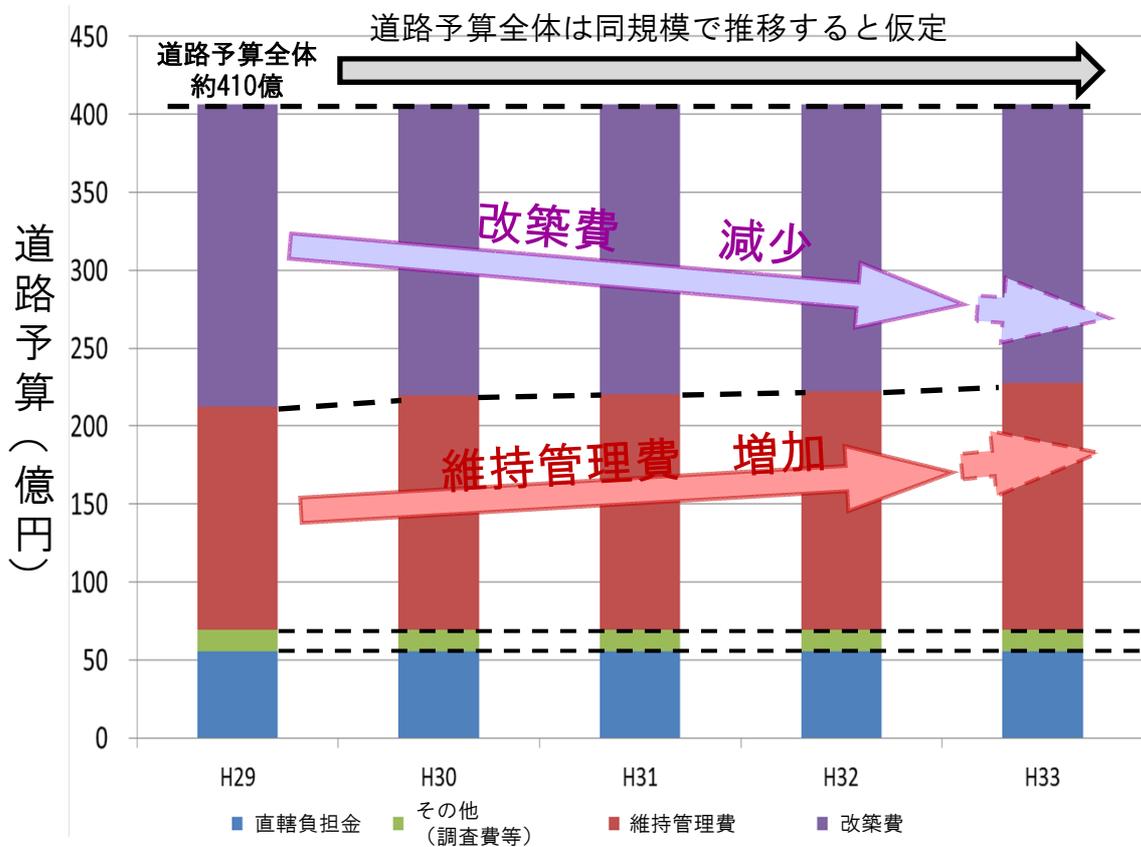
- ・安全・安心に直結する道路施設の管理を効率的かつ確実にを行うとともに、道路ストックの更なる活用を図ります。その上で、多様な交流と物流を支える道路ネットワークの構築や命を守る交通安全対策等、真に必要な道路整備を進め、魅力ある地域と豊かな暮らしを支えます。
- ・道路情報の提供による渋滞対策などのソフト施策を積極的に導入するとともに、ICT等の先端技術を用いたコスト縮減に取り組むなど、投資効果の最大化に努めます。

投資の方向性

厳しい財政状況においても、道路整備に対する地域の様々な要望に応えるため、明確な方針の下、道路マネジメントを進めます。

●今後の道路予算の見通し

今後4年間の道路予算全体が同規模で推移すると仮定した場合、広域道路ネットワークの構築に寄与する高規格幹線道路の整備（直轄負担金）や維持管理を確保するため、道路の新設や改築に充当する予算は減少する見込み



【方針】

- ・ 施設の安全確保と長寿命化対策等に必要となる維持管理費を確保
- ・ 実施中の主要改築事業へ集中投資し、整備効果を早期発現

県全域でみる施策の全体像

道路ネットワークは、県民の安全・安心のみならず、豊かな暮らしや交流を支えます。そのため、施策を進める道路ネットワークをイメージとして示します。

また、道路施設の老朽化対策等については、ネットワークに関わらず、県下全域で進めてまいります。

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

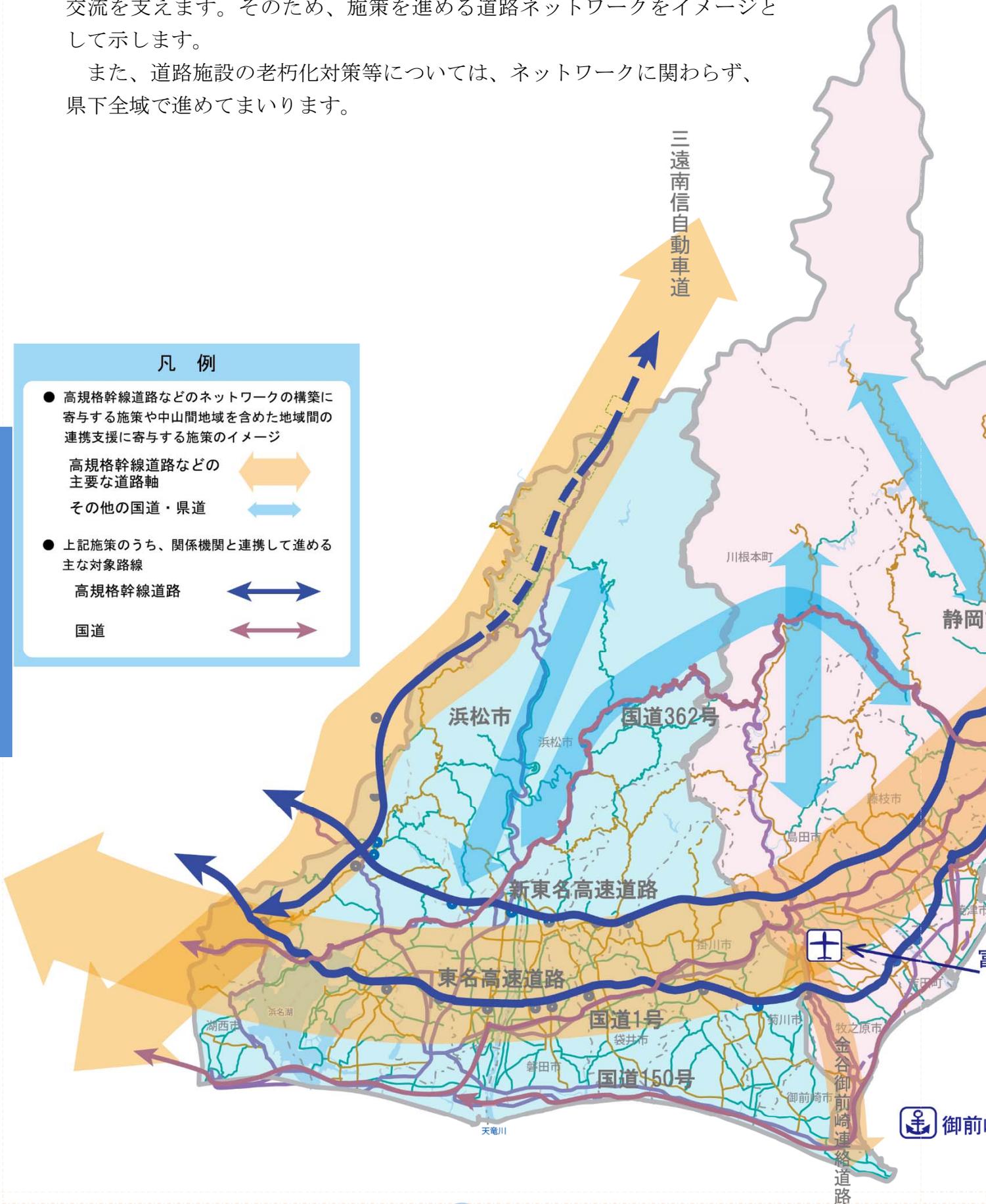


- 上記施策のうち、関係機関と連携して進める
主な対象路線

高規格幹線道路



国道



道路重点計画

この4年間に重点的に取組む具体的な施策や数値目標、事業を進める際の取組等からなります。

道路重点計画の体系

●概ね10年間の道路ビジョン

1 安全・安心な生活を支える “みちづくり”

自然災害や交通事故等から命を守り、安全・安心につながる “みちづくり” を推進します。

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”

③道路施設の長寿命化の推進

2 豊かな暮らしを支える “みちづくり”

働き手の減少を補うため、急速に進展するテクノロジー等を活用し、生産性の向上につながる “みちづくり” を推進します。

④生産性の向上につながる “みちづくり”

3 魅力を高め、交流を支える “みちづくり”

2020年東京オリンピック、パラリンピックの開催を契機に、交流人口の拡大につながる “みちづくり” を推進します。

⑤交流人口の拡大につながる “みちづくり”

●道路重点施策 (平成30～33年度)

高規格幹線道路の整備促進
(未整備区間の解消)

地域の孤立等を防止する
防災機能の強化

安全な道路環境を確保する
交通安全対策

道路施設の維持管理

IC・港湾・空港・工業団地等への
アクセス道路の整備推進

道の駅やスマートICの
設置・活用による地域活性化の
推進

交通円滑化を図る渋滞対策等

景観に配慮した道路整備や
わかりやすい道路案内標識の
整備

交流を支え環境に配慮した
道路整備

進捗管理

取組の進捗状況を評価指標の数値により把握するとともに、ストック効果等により効果を検証し、道路施策に反映していきます。

数値目標

11の数値目標を設定し、達成度を定期的に確認することにより、事業の進捗状況を管理していきます。

評価指標・指標の算出方法		現状	目標値	
共通	①地域の基幹となる道路の供用率 〔現在整備中の高規格幹線道路、地域高規格道路及びI Cアクセス道路の計画区間のうち、供用している道路の割合〕	63.7% (196.2km) (H28)	77.7% (239.6km) (H33)	
	②高規格幹線道路の供用率 〔高規格幹線道路の計画区間のうち、供用している道路の割合〕	78.5% (359.6km) (H28)	87.2% (399.8km) (H33)	
	③高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率 〔県が整備している地域高規格道路及びI Cアクセス道路の計画区間のうち、供用している道路の割合〕	62.3% (22.0km) (H28)	84.7% (29.9km) (H34)	
安全・安心	④重要路線等にある橋梁の耐震化率 〔古い基準を適用した橋長15m以上で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〕	63% (363橋) (H28)	100% (576橋) (H34)	
	⑤道路斜面の要対策箇所の対策実施率 〔緊急輸送路上の事前通行規制区間内にある、H 8防災点検要対策箇所のうち対策を実施した箇所の割合〕	72.2% (135箇所) (H28)	83.4% (156箇所) (H34)	
	⑥通学路合同点検に基づく対策実施率 〔通学路に指定されている県管理道路において、通学路合同点検に基づき選定された要対策箇所のうち対策を実施した箇所の割合〕	56.3% (116箇所) (H28)	100% (206箇所) (H33)	
	⑦長寿命化計画に基づく対策実施率	◆橋梁 〔法定点検結果（平成30年度末までに実施）で「早期措置段階」と判定された県管理橋梁の対策率〕	20% (H29推定)	100% (H34)
		◆トンネル 〔法定点検結果（平成30年度末までに実施）で「早期措置段階」と判定された県管理トンネルの対策率 ※「早期措置段階」：構造物の機能に支障が生じる可能性あり、早期に措置を講ずべき段階〕	35% (H30推定)	100% (H34)
		◆舗装 〔県管理道路におけるアスファルト舗装のひび割れ率〕	27% (H28)	27%以下 (H34)
	暮らし・産業	⑧渋滞対策実施率 〔地域の主要な渋滞箇所のうち、渋滞対策を実施した箇所の割合〕	37.5% (18箇所) (H28)	100% (48箇所) (H33)
⑨高速道路の平均I C間隔 〔東名高速道路及び新東名高速道路におけるI C間の平均距離〕		10.0km (H28)	8.8km (H33)	
交流	⑩無電柱化実施率 〔静岡県無電柱化推進計画に位置づけられた区間（電線管理者と合意済み）の無電柱化実施率〕	43% (20km) (H28)	84% (39km) (H33)	
	⑪自転車走行環境整備率 〔矢羽根型路面表示の整備率〕	8.0% (22km) (H28)	100% (276km) (H33)	

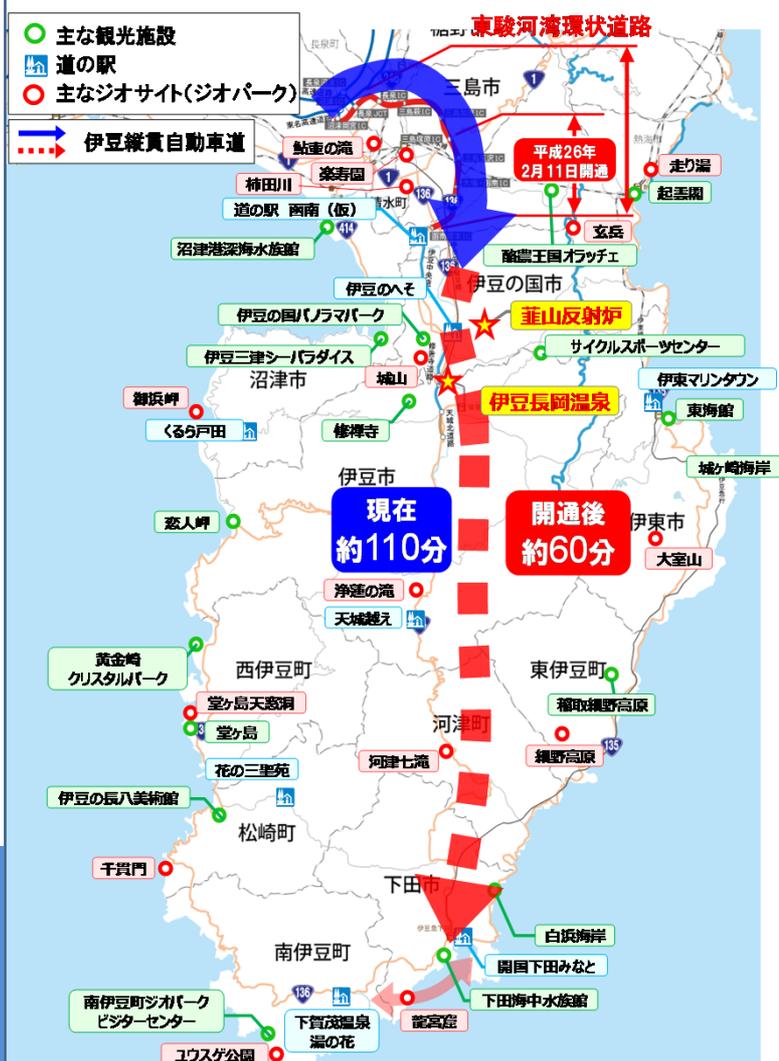
ストック効果等による効果の検証

みちづくりのストック効果（企業立地件数、観光交流客数等）の分析やみち～満ち・充ちミーティング等で地域の声を確認することにより、事業の効果を検証していく。

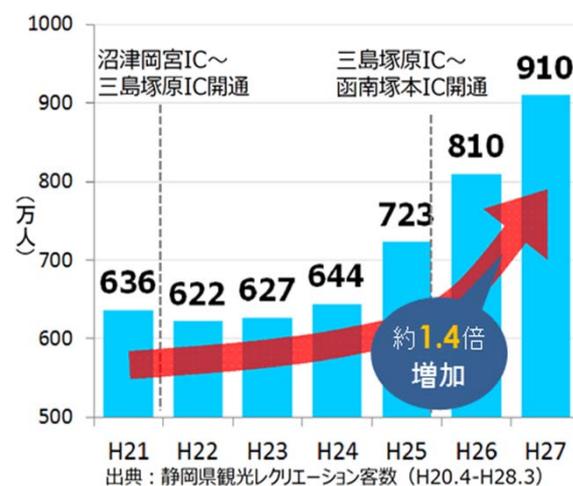
●ストック効果

（事例）伊豆縦貫自動車道

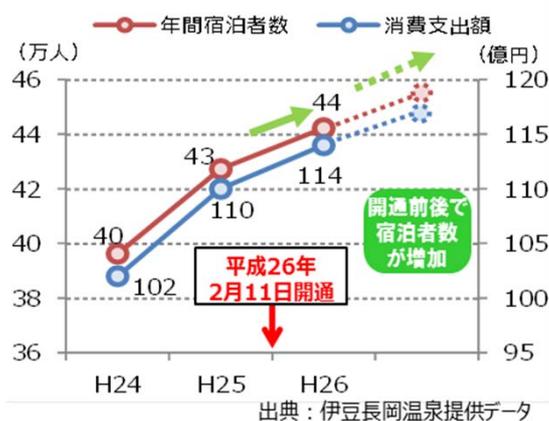
伊豆縦貫自動車道の全線開通により更なるストック効果が！
⇒宿泊者数の増加など、周辺地域の観光が活性化！



伊豆半島ジオパーク 世界ジオパーク認定
 IZU PENINSULA GEOPARK に向けて取組みを推進中



■伊豆長岡温泉の宿泊者数



IV 4年間の道路重点計画

●地域の声



- ・バイパスが整備され、交通が分散し、渋滞がなくなり、物資が時間通りに運べるようになりました。
- ・現道は狭く、大型車の通行は非常に危険であったが、安全に通行できるようになりました。



- ・いつも通る橋が地震に強くなったことで、安心して通行できます。
- ・子供の通学路に歩道が整備され、安全に通学できるようになりました。

重点施策

平成30年度から平成33年度の4年間に重点的に取り組む施策です。

安全・安心な生活を支える“みちづくり”

◆高規格幹線道路の整備促進(未整備区間の解消)

- 円滑で迅速な応急・救急活動を支援し、救急医療における搬送作業に貢献する「命の道」となる高規格幹線道路の整備
- 道路ネットワーク拡充のため、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路やそのアクセス道路の整備

【高規格幹線道路等の整備】



中部横断自動車道<吉原高架橋> 伊豆縦貫自動車道<天城北道路>



国道469号<山宮バイパス>

◆地域の孤立等を防止する防災機能の強化

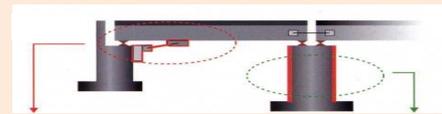
- 大規模地震に備える橋梁の耐震対策
- 台風や大雨等により災害の発生が懸念される道路法面の防災対策

【道路法面の防災対策】



国道135号<●●市>

【橋梁の耐震対策】



落橋防止システムの設置

橋脚の補強



国道135号<白田橋>



県道富士由比線<富士川橋>

◆安全な道路環境を確保する交通安全対策

- 歩行者の安全を確保する路側帯のカラー舗装や歩道整備
- 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空間の整備

【歩道設置・バス待機場所確保】



県道大東相良線<御前崎市>

【カラー舗装】



県道稲取港線<東伊豆町>

◆道路施設の適切な維持管理

- 予防保全管理の推進による施設の長寿命化(計画的な点検と補修の実施)

【橋梁補修(塗装)】



国道150号<掛塚橋>

【高所作業車による定期点検】



県道●●線<●●市>

重点施策

豊かな暮らしを支える“みちづくり”

◆IC・空港・港湾・工業団地等 へのアクセス道路の整備

- 高規格幹線道路（新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道等）の整備促進
- 高規格幹線道路へのアクセス道路等、幹線道路の整備の推進

【高規格幹線道路等の整備】



金谷御前崎連絡道路
＜金谷相良道路＞



新東名高速道路＜御殿場JCT＞



新東名高速道路＜仁杉高架橋＞

◆交通円滑化を図る渋滞対策

- 主要な渋滞箇所の4車線化やバイパス道路整備、長大橋の整備、交差点改良など
- 高速道路を有効活用するスマートICの整備
- 中山間地域と市街地を結ぶ道路におけるすれ違い困難箇所の解消

【道路拡幅】



整備前



整備中

国道136号＜土肥拡幅＞

【バイパス整備】



整備前



整備中

国道362号＜青部バイパス＞

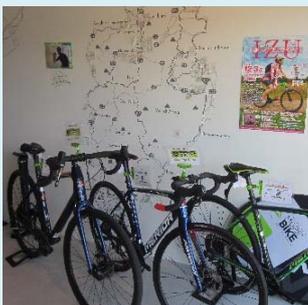
◆道の駅やスマートICの設置・活用による地域活性化の推進

- 高速道路を有効活用し地域活性化を図るスマートICの整備促進

【道の駅の整備】



道の駅＜伊豆ゲートウェイ函南＞



【スマートICの整備】



新東名＜駿河湾沼津スマートIC＞



道の駅＜富士川楽座＞



道の駅＜くるら戸田＞



東名＜大井川焼津藤枝スマートIC＞

魅力を高め、交流を支える“みちづくり”

◆ 景観に配慮した道路整備やわかりやすい道路案内標識の整備

- 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の整備
- 道路景観を向上させ、安全で快適な歩行空間を確保する無電柱化の推進

【景観に配慮した道路施設の整備】



県道●●線<●●市>



【無電柱化】



本市場大淵線<富士市>

◆ 交流を支え環境に配慮した道路整備

- 道路空間の再配分による自転車走行空間の確保
- 全ての人に使いやすい歩道のユニバーサルデザイン化
- 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

【既存道路空間の再配分による自転車走行空間の確保】



県道沼津土肥線<沼津市>



国道414号<沼津市>

【富士山マイカー規制】



富士山スカイライン<富士宮市>

主要整備箇所図

平成30年度～平成33年度の4年間に整備する主要な事業箇所を示します。

【対象道路等】

- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、国道（直轄・補助）及び高規格幹線道路等※1のICへのアクセス道路（国道、県道、市道問わない）

※1：高規格幹線道路、地域高規格道路、直轄国道

- ・オリンピック関連事業

【掲載箇所】

対象道路等において、平成30年度～平成33年度の4年間に実施する箇所

※図面に記載がない箇所についても現在実施中の箇所は、早期の完了を目指して進めます。

IV 4年間の道路重点計画

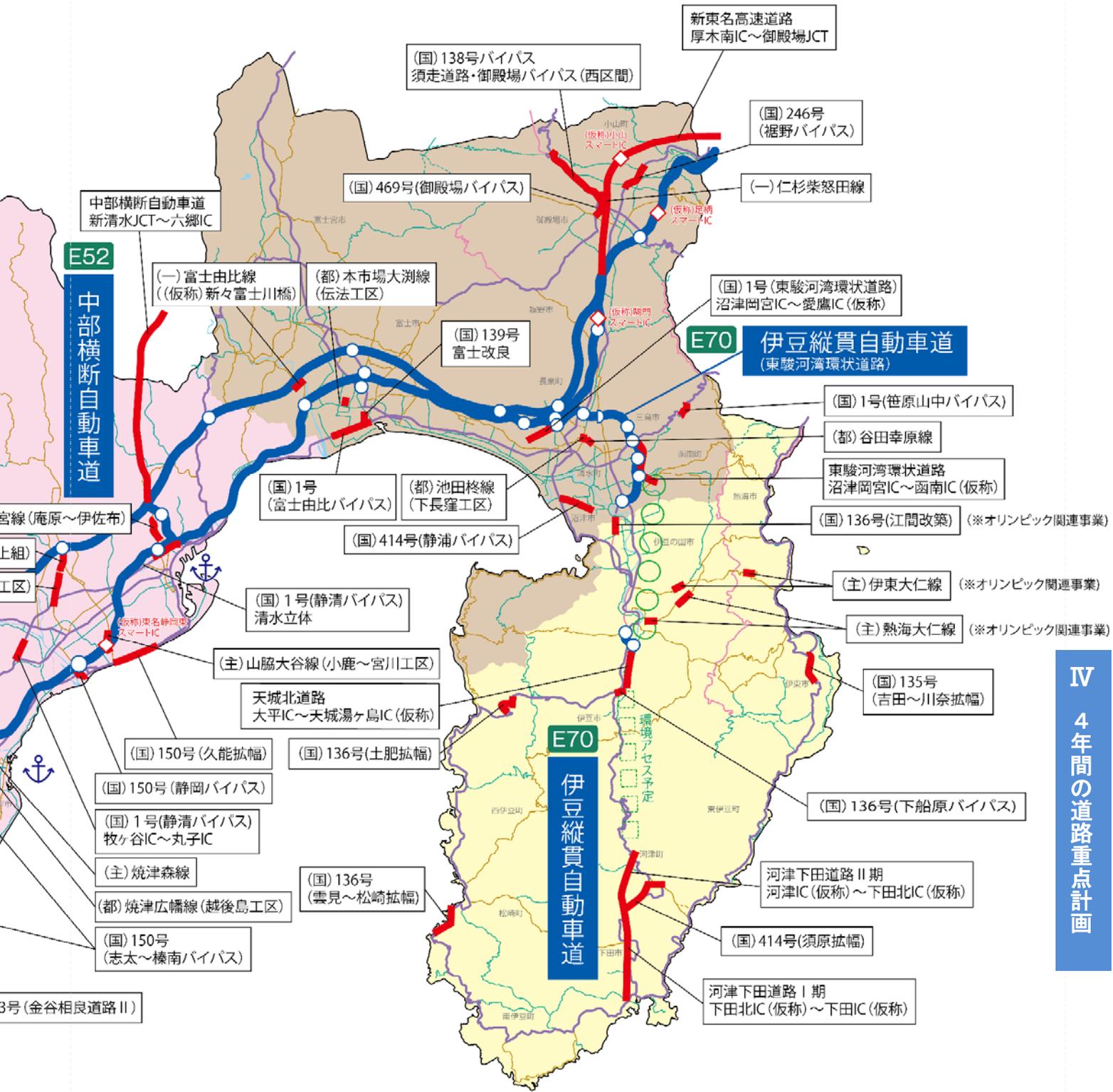


【箇所の凡例】

4年間に実施する事業箇所	
4年間に整備を実施するスマートIC	

【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	



IV 4年間の道路重点計画

事業を進める際の取組

“みちづくり”を進める取組について、更に充実を図ります。

事業着手準備制度

- 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」です。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進めます。



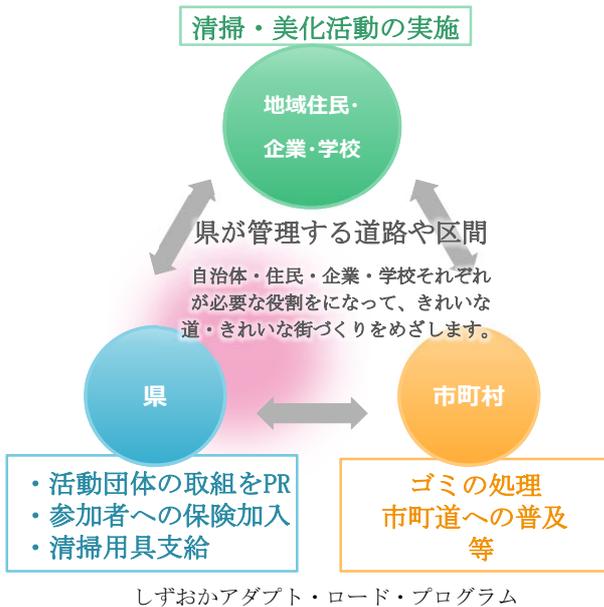
ワークショップの様子



「事業着手準備制度の流れ」

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を進めます。



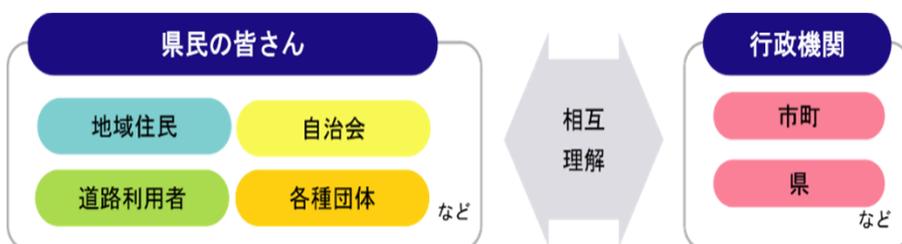
沿道の美化の様子



清掃活動の様子

みち～満ち・充ちミーティング

- 地域の皆さんに御意見を伺い、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。



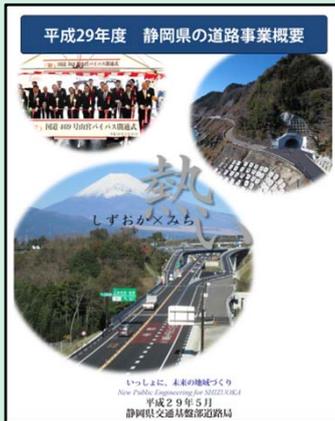
意見交換の様子

広報

- 道路利用者をはじめとする多くの県民の皆さんに“みちづくり”への関心を深めていただくため、戦略的なPRを進めます。

取組例1：道路予算やストック効果を情報発信

県の道路予算の状況やストック効果等を知っていただくため、わかりやすいパンフレットを作成し、情報発信を行います。



平成29年度 静岡県の道路事業概要



ストック効果のPR

取組例2：イベントの実施

道路の役割や道路事業の必要性を理解していただくためのイベントや現場見学会を開催し、“みちづくり”に関心を持っていただくよう努めます。



「土木の日」イベントの様子



現場見学会の様子

取組例3：SNSの活用

多くの方々にリアルタイムの情報を発信するため、SNSを活用しています。



道路局のTwitterページ

道路交通情報の提供

- 道路利用者が道路を安全・快適に利用できるよう、豪雨や地震などによる災害や工事による道路の通行規制情報をインターネットで公開しています。



静岡県道路通行規制情報管理提供システム



通行規制区間の表示

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/index.html>