

次期「みちづくり」 骨子案

資料 1



道路局 道路企画課

目次

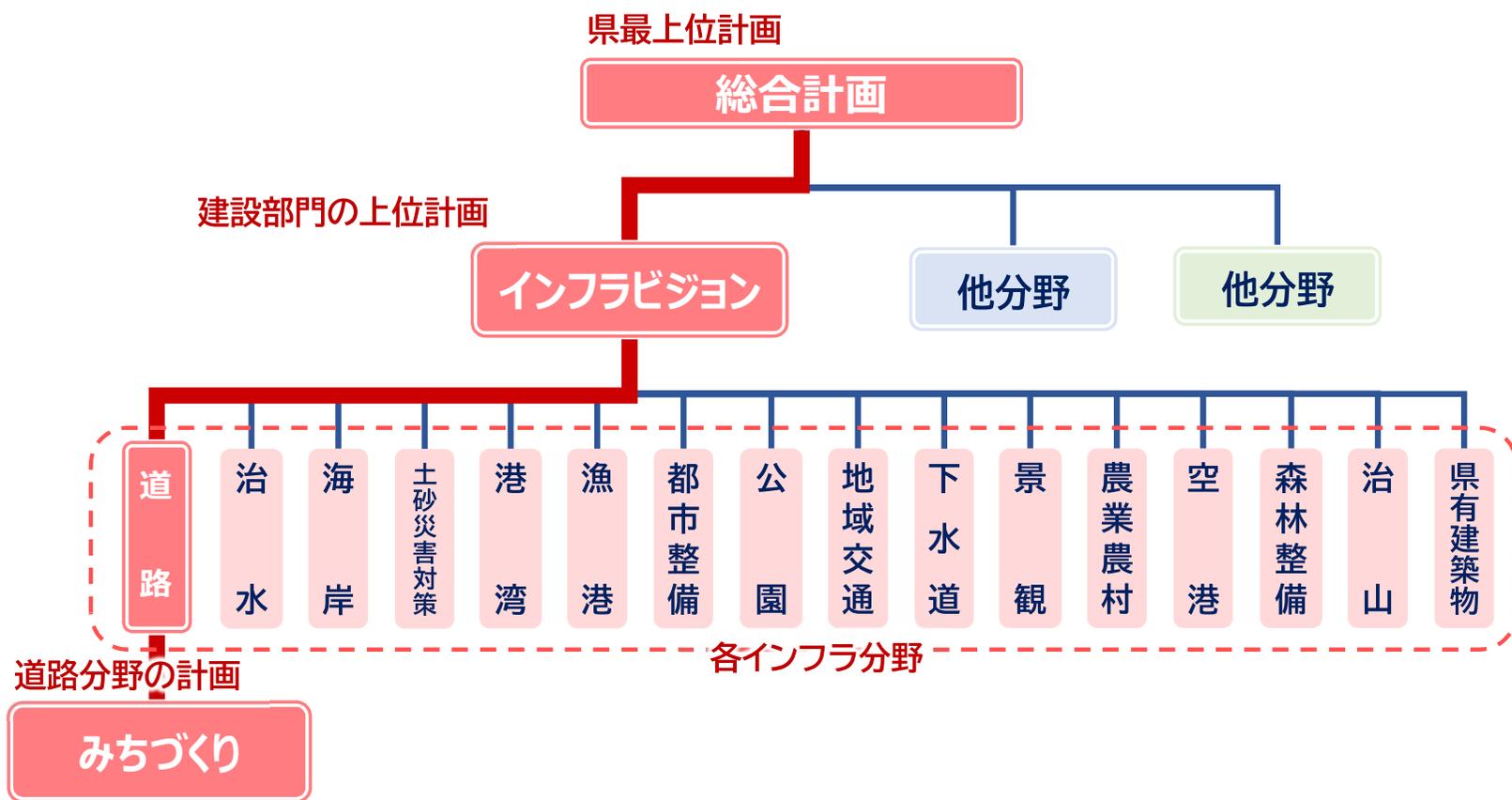
1	概要	P 3
	計画の位置付け	
	改定の背景	
2	現行みちづくりの評価	P 7
3	社会情勢、地域課題の変化	P23
4	次期みちづくりの骨子案	P30
5	今後のスケジュール	P37

1. 概要

1. 概要

計画の位置づけ

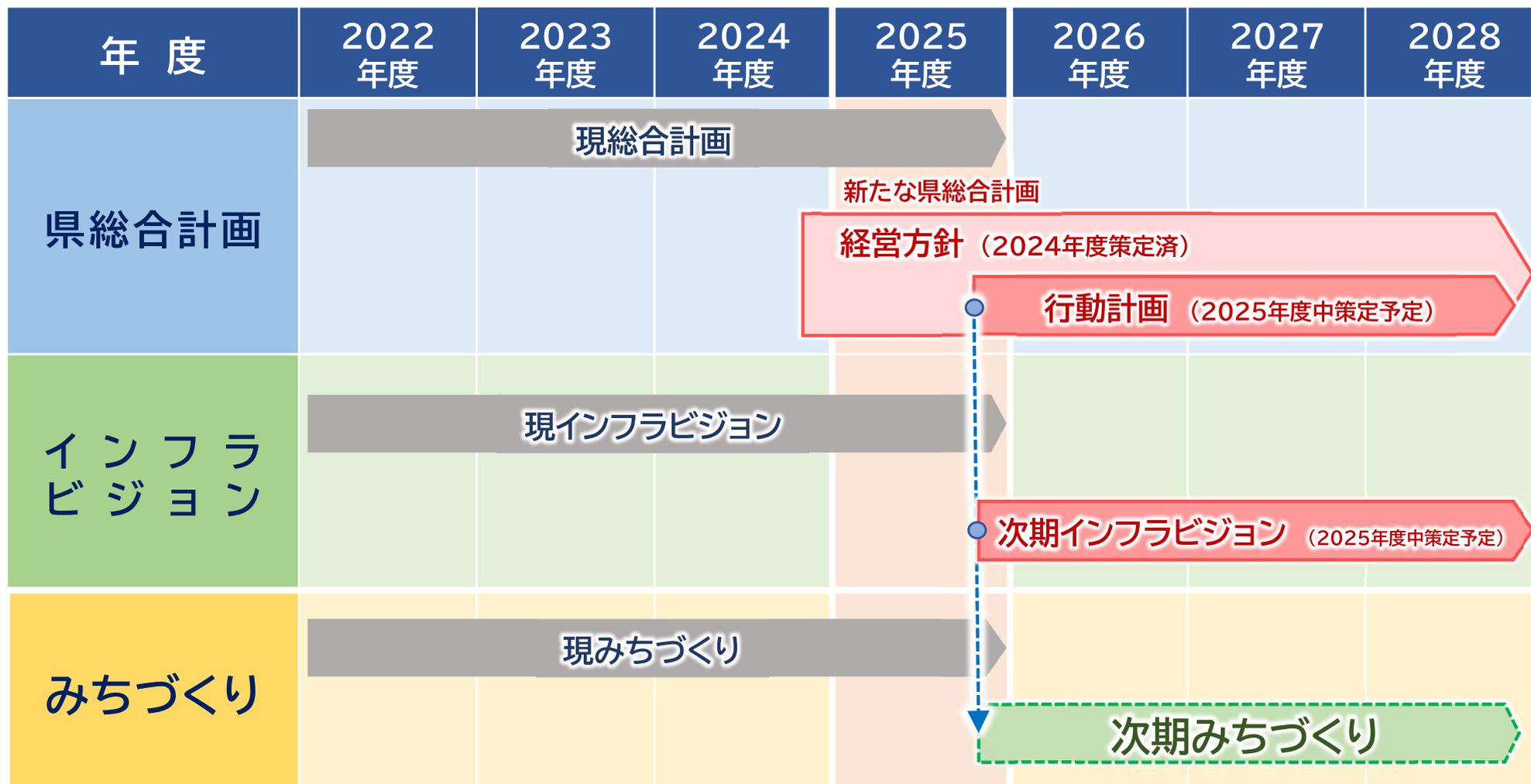
- 県では、静岡県総合計画を最上位計画とした、道路分野の中長期的な取組方針を定めた「美しい“ふじのくに”のみちづくり」を2022年3月に策定
- 概ね10年間の取組方針を示す「道路ビジョン」と4年間で重点的に取り組む「道路重点計画」により構成
- 計画策定時・中間評価時には、本審議会でご審議をいただいた
(2021年_第11回) (2024年_第13回)



1. 概要

改定の背景

- 現行「みちづくり」における道路重点計画は、2025年度で完了
- 県総合計画、インフラビジョンの新たな計画が、2025年度中に策定予定



1. 概要

静岡県 次期総合計画

目指す姿

「幸福度日本一の静岡県」 ※ウェルビーイングの視点を取り入れた政策形成

計画期間

4年間（R7～R10）

政策体系

- I 未来を創る力（産業、環境・エネルギー、観光・交流・インフラ）
- II 豊かな暮らし（こども・教育、健康福祉、暮らし・文化）
- III 県民の安心（防災・安全）

次期インフラビジョン

基本理念

いっしょに、未来の地域づくり。

県民が「幸福度日本一」を実感できる県土とするため、地域に誇りと愛着を持ち、県民と一丸となり取り組んでいく。

計画期間・構成

2050年の将来を見据えたうえで、10年間の基本理念や方向性(ビジョン)と4年間(R7～R10)の具体的な取組(プラン)により構成

長期：R7～R32(2050年)

中期：R7～R16

短期：R7～R10

ビジョンとプラン

安全・安心

- ・防災減災対策の推進
- ・インフラメンテの推進
- ・安全安心な基盤整備

<新たな視点>

- ・能登半島地震からの復興
- ・地域インフラ群再生戦略マネジメント
- ・リダンダンシーの確保
- ・国土基盤の高質化

活力・交流

- ・交通ネットワークの強化
- ・良好なまちづくり
- ・港湾、空港の機能強化

<新たな視点>

- ・コロナ禍で激減したインバウンドの回復
- ・地域交通の「リ・デザイン」
- ・ライドシェア

環境・景観

- ・自然資本を活用した整備
- ・美しい景観の形成
- ・快適な生活環境の形成

<新たな視点>

- ・ネイチャーポジティブ
- ・GX(Green Transformation)

共創

- ・人材の確保、育成
- ・DXの徹底した活用

<新たな視点>

- ・自動運転
- ・デジタルツイン
- ・Maas

- ・LGX(Local Government Transformation)
- ・IX(Infrastructure Transformation)
- ・稼ぐインフラ

2. 現行みちづくりの評価

2. 現行みちづくりの評価

基本方針

- 現行の静岡県総合計画で目指す「県民幸福度の最大化」の実現に向け、3つの基本方針に基づき、14の評価指標を設定・管理し、道路施策(みちづくり)を推進

基本方針 1

安全・安心な生活を守る
“みちづくり”

命を守り、安全・安心につながる道路整備を最優先に推進



基本方針 2

県土の魅力を高め、未来につなぐ
“みちづくり”

心の豊かさやゆとりある生活、循環型社会を形成する道路整備を推進



基本方針 3

地域を磨き、地域間の発展を支える
“みちづくり”

「地域の稼ぐ力」や「地域価値」を高める効果的・効果的な道路整備を推進



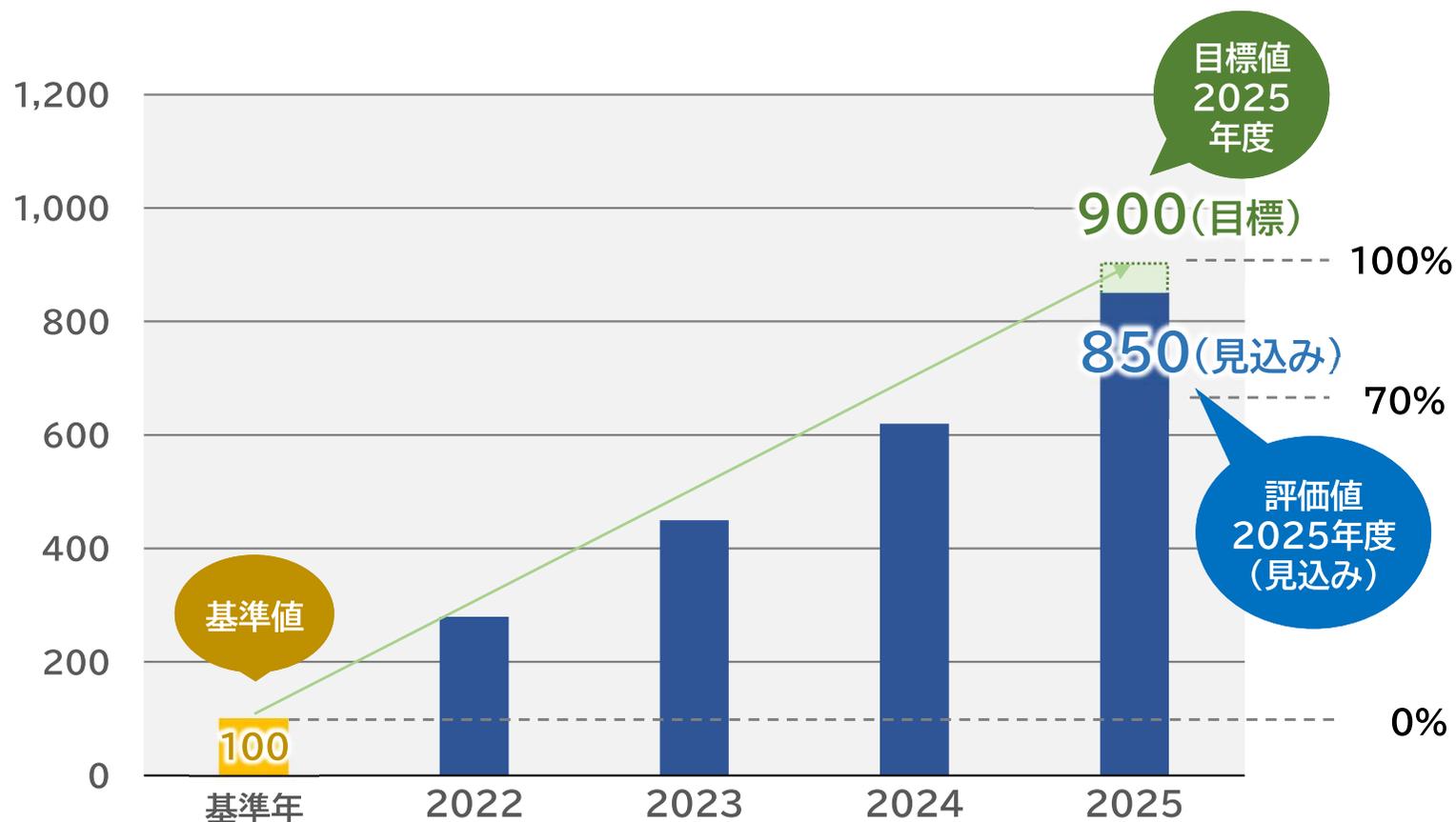
2. 現行みちづくりの評価

評価指標 (定義)		基準値 (2020年度 or 2021年度)	目標値 (2025年度)
基本方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率	77.2% (265箇所)	100% (343箇所)
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	65% (463橋)	83% (585橋)
	無電柱化の実施率	0% (0km)	100% (72km)
基本方針2	ほこみち(歩行者利便増進道路)の指定区間数	0区間	5区間
	渋滞対策実施率	72.7% (40箇所)	100% (55箇所)
	道路照明灯のLED化率	17% (1,455基)	100% (8,572基)
	長寿命化計画に基づく対策実施率		
	橋梁	45%	100%
	トンネル	79%	100%
	舗装	26%	24%
維持管理にDXを活用した施設数	0% (0箇所)	100% (40箇所)	
基本方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率	64.6% (22.8km)	84.7% (29.9km)
	地域の基幹となる道路の供用率	71.1% (219.1km)	80.2% (247.3km)
	自転車走行環境整備率	26.4% (18.5km)	100% (70km)
	道路案内標識の改善率	0%	100%

2. 現行みちづくりの評価

- 現行の目標値に対する評価値(2025年度末の見込み)により、各評価指標の達成状況について、以下のとおり評価

評価	達成率
達成	目標値以上
概ね達成	目標値に対して、100%未満から70%以上
達成途上	目標値に対して、70%未満



評価指標 (定義)		基準値	評価値 2025年度 (見込み)	目標値 (2025年度)	評価
基本方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率	77.2% (265箇所)	93.8% (322箇所)	< 100% (343箇所)	概ね達成
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	65% (463橋)	83% (587橋)	> 83% (585橋)	達成
	無電柱化の実施率	0% (0km)	70.8% (51km)	< 100% (72km)	概ね達成

- **通学路の交通安全対策**では、警察、学校関係者などと一体となった取組を継続し、9割以上の箇所対策が完了。未対策箇所については、引き続き予算確保に努め、早期の対策完了に向け取り組んでいく。
- **橋梁の耐震対策**では、計画どおりに進捗し、目標箇所以上の耐震化が完了。
- **無電柱化事業**では、計画の約7割の事業に着手（県の事業では97%の事業に着手）。また、電柱を“増やさない”取組として、2023年から市町道を含む県内の全緊急輸送路で、新設電柱の道路占用を禁止し、ハード・ソフト一体となった無電柱化対策を推進している。

評価指標 (定義)		基準値	評価値 2025年度 (見込み)	目標値 (2025年度)	評価
基本方針2	歩行者利便増進道路の指定区間数	0 区間	4 区間	< 5 区間	概ね達成
	渋滞対策実施率	72.7% (40箇所)	100% (55箇所)	= 100% (55箇所)	達成
	道路照明灯のLED化率	17% (1,455基)	77% (6,593基)	< 100% (8,572基)	概ね達成

- 2022年度に創設した「**歩行者利便増進道路（ほこみち）**」では、県管理道路で4区間を指定。これまでの“通る”ための道路から、人々が滞在して“憩う”道路として、地域の賑わいの舞台となる新たな取組を始めている。来年度以降も指定に向けた準備を進めている。
- 渋滞対策**では、計画していた55箇所全てで対策が完了。
- 道路照明灯のLED化**では、約8割の箇所で対策が完了。物価高騰などの影響により、目標値を下回ったものの、今後も予算確保に努め、早期の対策完了に向け取り組んでいく。

評価指標 (定義)		基準値	評価値 2025年度 (見込み)	目標値 (2025年度)	評価	
基本方針2	長寿命化計画に基づく対策実施率					
	橋 梁	法定点検で対策が必要と判定された県管理橋梁のうち、対策を実施した橋梁の割合	45%	98% <	100%	概ね達成
	トンネル	法定点検で対策が必要と判定された県管理トンネルのうち、対策を実施したトンネルの割合	79%	100% =	100%	達 成
	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	26%	24% =	24%	達 成
維持管理にDXを活用した施設数	県管理の道路施設において、点検等を使用した割合	0% (0箇所)	213% > (85箇所)	100% (40箇所)	達 成	

- **長寿命化対策**では、点検で対策が必要と判定された箇所の修繕を着実にすすめ、トンネル・舗装において目標を達成。橋梁においても概ね修繕が完了。
- **維持管理へのDXの活用**では、各施設の中長期管理計画の改定に合わせ、新技術（DX）を積極的に取り入れていくことを明記したことにより、目標値を大幅に上回る結果となった。今後も新たな技術を積極的に取り入れ、効率的な維持管理を進めていく。

評価指標 (定義)		基準値	評価値 2025年度 (見込み)	目標値 (2025年度)	評価
基本方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率	64.6% (22.8km)	84.7% (29.9km)	= 84.7% (29.9km)	達成
	地域の基幹となる道路の供用率	71.1% (219.1km)	76.7% (236.3km)	< 80.2% (247.3km)	達成途上
	自転車走行環境整備率	26.4% (18.5km)	96.0% (67.2km)	< 100% (70km)	概ね達成
	道路案内標識の改善率	0%	100% (2,339箇所)	= 100% (2,339箇所)	達成

- **高規格幹線道路のアクセス道路**では、計画していた全ての区間が開通。
- **地域の基幹となる道路**では、開通時期が見直された新東名高速道路を除く全ての区間が開通。新東名高速道路においては、予定する令和9年度の確実な開通に向け、引き続き、事業の推進を要望していく。
- **自転車の走行環境整備**では、ルートの96%で矢羽根型路面表示の整備が完了。現在、山梨・静岡両県の官民連携組織により、富士山一周サイクリングルート「フジイチ」のナショナルサイクルルート指定に向けた取組を進めている。
- **道路案内標識の改善**では、計画を前倒し、2022年度に全ての箇所の対応が完了。

2. 現行みちづくりの評価

評価指標（定義）		基準値 (2020年度 or 2021年度)	評価値 (2025年度見込み)	目標値 (2025年度)	評価
基本方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率	77.2% (265箇所)	93.8% (322箇所)	100% (343箇所)	概ね達成
	重要路線等にある橋梁の耐震化率	65% (463橋)	83% (587橋)	83% (585橋)	達成
	無電柱化の実施率	0% (0km)	70.8% (51km)	100% (72km)	概ね達成
基本方針2	ほこみち(歩行者利便増進道路)の指定区間数	0区間	4区間	5区間	概ね達成
	渋滞対策実施率	72.7% (40箇所)	100% (55箇所)	100% (55箇所)	達成
	道路照明灯のLED化率	17% (1,455基)	77% (6,593基)	100% (8,572基)	概ね達成
	長寿命化計画に基づく対策実施率				
	橋梁	45%	98%	100%	概ね達成
	トンネル	79%	100%	100%	達成
	舗装	26%	24%	24%	達成
維持管理にDXを活用した施設数	0% (0箇所)	213% (85箇所)	100% (40箇所)	達成	
基本方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率	64.6% (22.8km)	84.7% (29.9km)	84.7% (29.9km)	達成
	地域の基幹となる道路の供用率	71.1% (219.1km)	76.7% (236.3km)	80.2% (247.3km)	達成途上
	自転車走行環境整備率	26.4% (18.5km)	96.0% (67.2km)	100% (70km)	概ね達成
	道路案内標識の改善率	0%	100% (2,339箇所)	100%	達成

2. 現行みちづくりの評価

指標の評価（総括）

- 14指標のうち13指標が「達成」・「概ね達成」であり、概ね計画どおりに取組を進めることができた。
- 未達成の「地域の基幹となる道路の供用率」については、新東名高速道路の開通が2027年度に見直されたことが影響しており、引き続き、早期の開通に向け、要望していく。
- 計画目標は概ね達成されたが、今後も社会情勢や地域課題の変化に対応した施策を進めていく必要がある。

方針	指標数	評価		
		達成	概ね達成	達成途上
基本方針 1 安全・安心な生活を守る“みちづくり”	3	1	2	—
基本方針 2 県土の魅力を高め、未来につなぐ“みちづくり”	7	4	3	—
基本方針 3 地域を磨き、地域間の発展を支える“みちづくり”	4	2	1	1
計	14	7	6	1

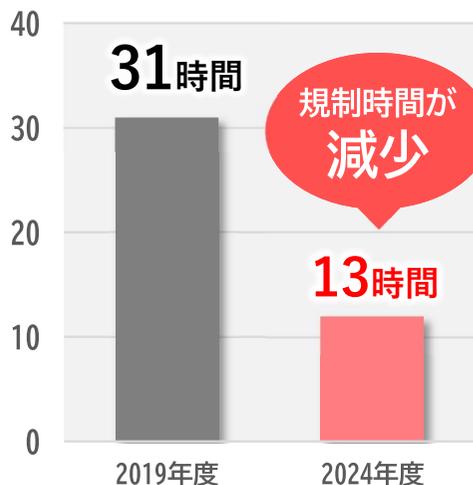
2. 現行みちづくりの評価（取組の成果）

- 道路防災対策の推進により、国道135号では、災害による通行規制時間が半減し、緊急輸送路の機能が強化

50mm/h以上の降雨の発生回数（伊豆東海岸の観測地点）

2019年度	対策前	2回/年	同等の降雨
2024年度	対策後	2回/年	

国道135号の災害による全面通行止め時間（のべ）



2. 現行みちづくりの評価（取組の成果）

- 道路施設の長寿命化を図るため、予防保全型のメンテナンスを推進
- 集中的な対策により、早期修繕が必要な橋梁（判定区分Ⅲ）は、着実に減少

建設後50年を超過する橋梁数の推移



橋梁(判定区分Ⅲ)の修繕例



判定区分Ⅲの橋梁数と修繕工事の完了数の推移



2. 現行みちづくりの評価（取組の成果）

- 維持管理コストの削減・平準化を図るため、各道路施設で「中長期管理計画」を策定し、計画的な維持管理をマネジメント
- 各計画の改定に合わせ、維持管理への新技術(DX)導入を明記、標準化

計画名称	改定時期	コスト削減の取組(例)
トンネルガイドライン トンネル中長期管理計画	2024年3月	● 走行型画像計測技術を試験導入
舗装ガイドライン 舗装中長期管理計画	2025年3月	● AIを用いた路面解析を試験導入
橋梁ガイドライン 橋梁中長期管理計画	2025年度中	● 定期点検に新技術を活用見込み

走行型画像計測技術
(トンネル)



DX対応型路面性状測定車
(舗装)



画像計測技術
(橋梁)



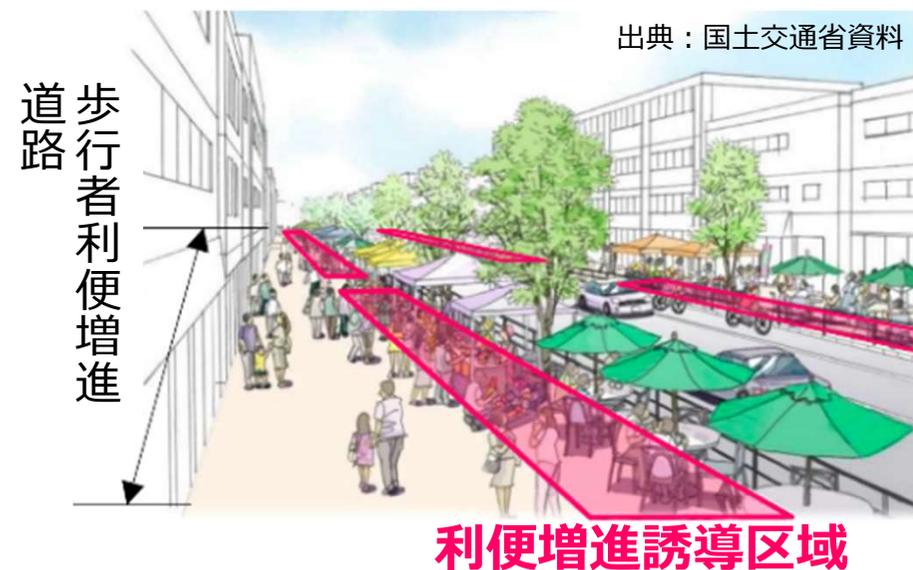
出典: <https://www.nichireki.co.jp>

出典: www.zivil.co.jp

2. 現行みちづくりの評価（取組の成果）

- ほこみち制度を活用し、賑わいのあるみちづくりを推進
- これまでに指定した4区間では、歩道上に飲食スペースや物販施設等が置かれ、地域の賑わいに寄与
- 今後も地域のニーズを踏まえ、本制度の拡大を図る

出典：国土交通省資料



ほこみち指定年度	区間	延長	路線名
R4	沼津あげつち商店街	116.8m	(一)沼津港線
R4	富士吉原商店街	311.0m	(主)三島富士線
		262.0m	(一)吉原停車場吉原線
R5	富士本町商店街	156.6m	(一)鷹岡富士停車場線
R6	磐田駅前	268.4m	(一)磐田停車場線



沼津あげつち商店街



磐田駅前



富士吉原商店街

2. 現行みちづくりの評価（取組の成果）

- ぐるり富士山一周サイクリングルート(フジイチ)では、ナショナルサイクルルートの指定を目指し、地域活性化に向けた自転車走行環境整備など、取組を推進
- 令和5年8月には、両県の地域づくり団体、サイクリスト、国・県・市町村などからなる「ぐるり富士山サイクルツーリズム推進協議会」を設立し、取組体制を強化
- ハード・ソフト両面からの環境整備を協議会関係者が一体となり推進

協議会の設立



推進協議会

走行環境整備

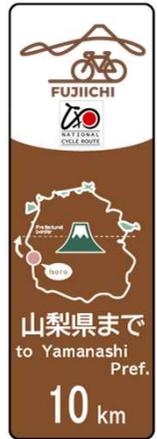


ホームページ作成



※作成イメージ (2025年秋公開予定)

案内看板・路面表示



協議会でデザインを決定 今年度より順次設置予定

2. 現行みちづくりの評価（その他の取組）

多様な主体との連携（地域）

- 後世に残るインフラを地域とともに創り上げ、地域への愛着（シビックプライド）を醸成



高校生が揮毫した橋名板



橋名板お披露目式
(2023年6月)

業務の効率化

- 道路台帳の3次元化を進め、道路管理の効率化に向けた取組を開始



3次元点群データによる道路管理
(イメージ)

道路愛護

- 身近な道路と地域をつなぐアダプトロードプログラムを展開



アダプトロードプログラム
(沼津市・三島市)

多様な主体との連携（産学官）

- 効率的な維持管理に向け、行政と施工業者が一体となり、対策を検討



防草対策

効率的な防草対策を
産官学で検討
(2021年6月)

多様な主体との連携（教育）

- 建設現場を積極的に開放し、インフラの意義・役割を、地域に伝える取組を展開



学校教育との連携 (総合学習)
(2023年12月)

情報発信

- フジイチの取組を広く発信し、機運醸成を図るため、ロゴマークを公募



(全国から350点を超える応募)

3. 社会情勢、地域課題の変化

3. 社会情勢、地域課題の変化

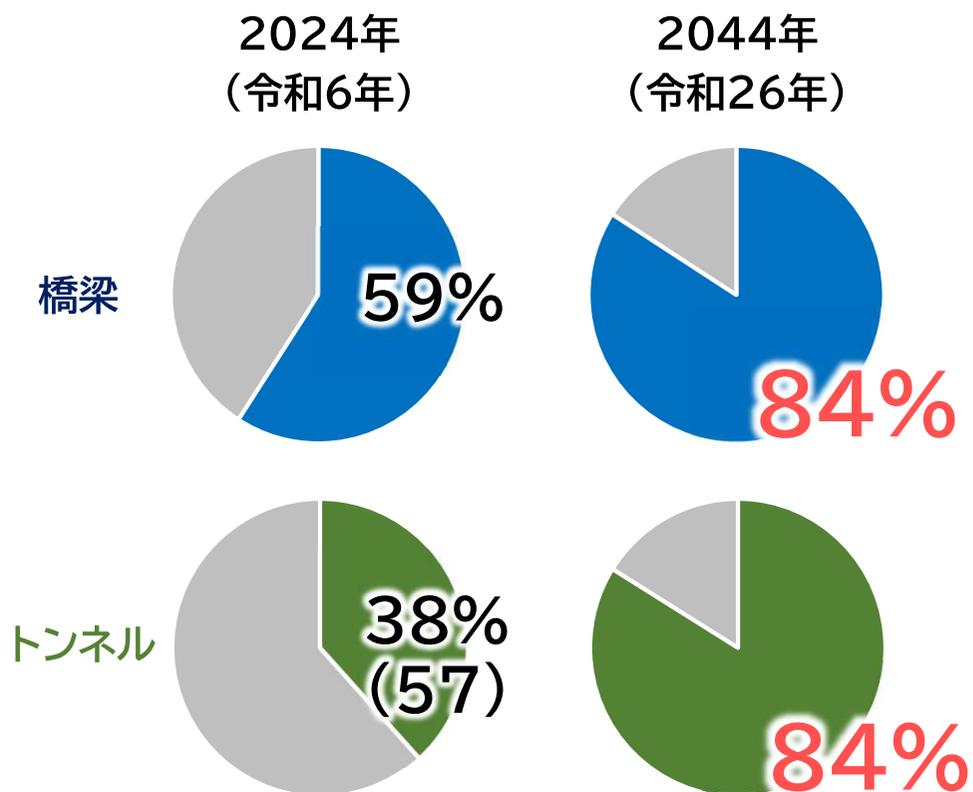
社会情勢・地域課題の変化	道路を取り巻く現状・意識変化
従前からの変化(継続)	
インフラ老朽化の加速	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県管理道路において、建設後50年以上となる橋梁が全体の約6割 (R6)
頻発する交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人口10万人あたりの事故発生件数：525件 全国ワースト2位(R5)
人口減少・少子高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通量の減少 ・ 高齢者ドライバーの増加
従前から更なる変化	
自然災害の更なる激甚化・頻発化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 短時間強雨の発生回数の増加
2050カーボンニュートラルの実現	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国内CO2排出量の16%を占める道路分野 ・ 環境への意識の高まり
DX・AI分野の急速な進展	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな技術を用いた業務の効率化・省力化の動き
新たな変化	
「能登半島地震」の発生	<ul style="list-style-type: none"> ・ 半島防災の重要性の高まり
アフターコロナ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 暮らし方、働き方の変化
訪日観光客の回復・増加	<ul style="list-style-type: none"> ・ オーバーツーリズムによる新たな課題
円安進行、物価上昇	<ul style="list-style-type: none"> ・ 予算不足の加速（県道路予算の減少・維持管理費割合の増加）
物流の2024年問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ モーダルシフトや自動運転など物流の効率化の取組が拡大
国の動き	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「WISENET2050・政策集」策定（R5.10 国土交通省道路局） ・ 道路法改正（R7.4公布） （能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 ほか） ・ 「国土強靱化実施中期計画」閣議決定（R7.6）

3. 社会情勢、地域課題の変化

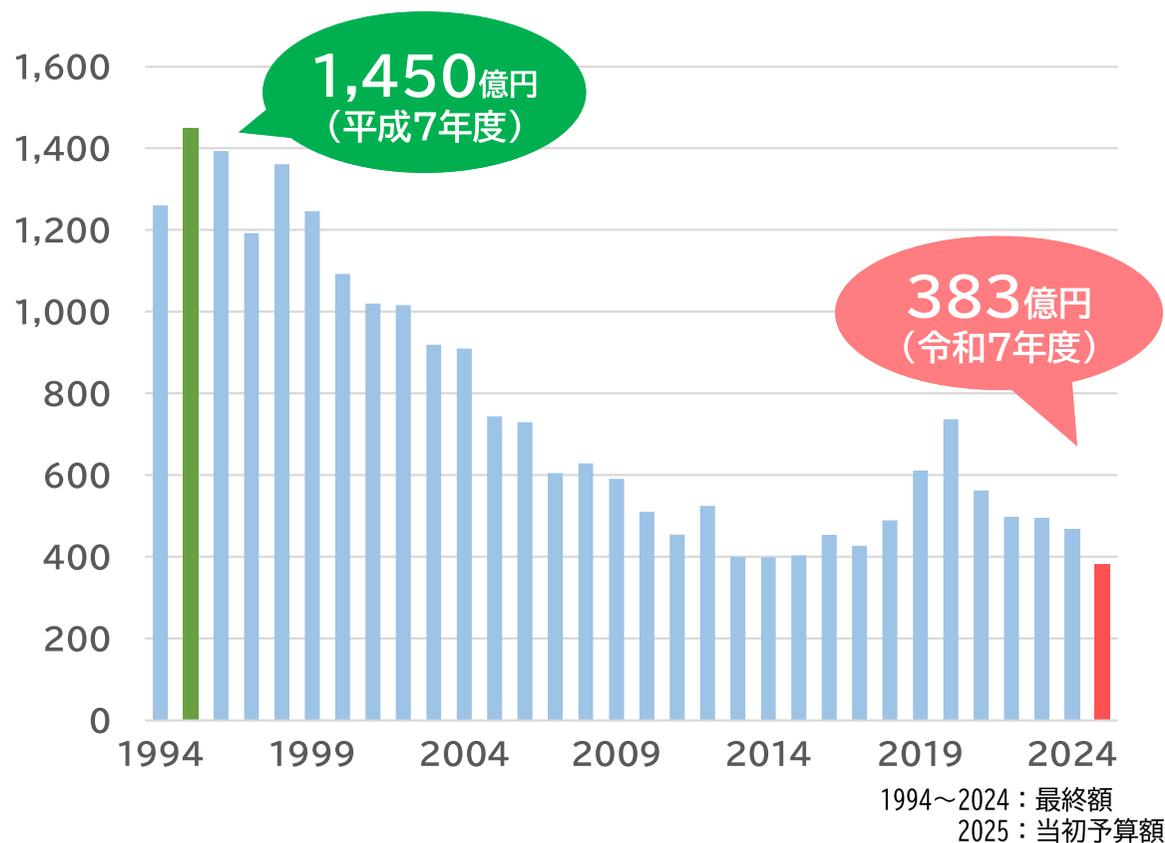
インフラ老朽化の加速・予算の減少

- 本県が管理する橋梁のうち、約60%が建設後50年を経過、20年後には84%に増加
トンネルにおいては、約40%が建設後50年を経過、20年後には84%に増加
- 本県の2025年度の道路関係当初予算は383億円であり、ピーク時（1995年）の1/4程度

建設後50年以上の橋梁・トンネルの割合



静岡県の道路関係予算の推移



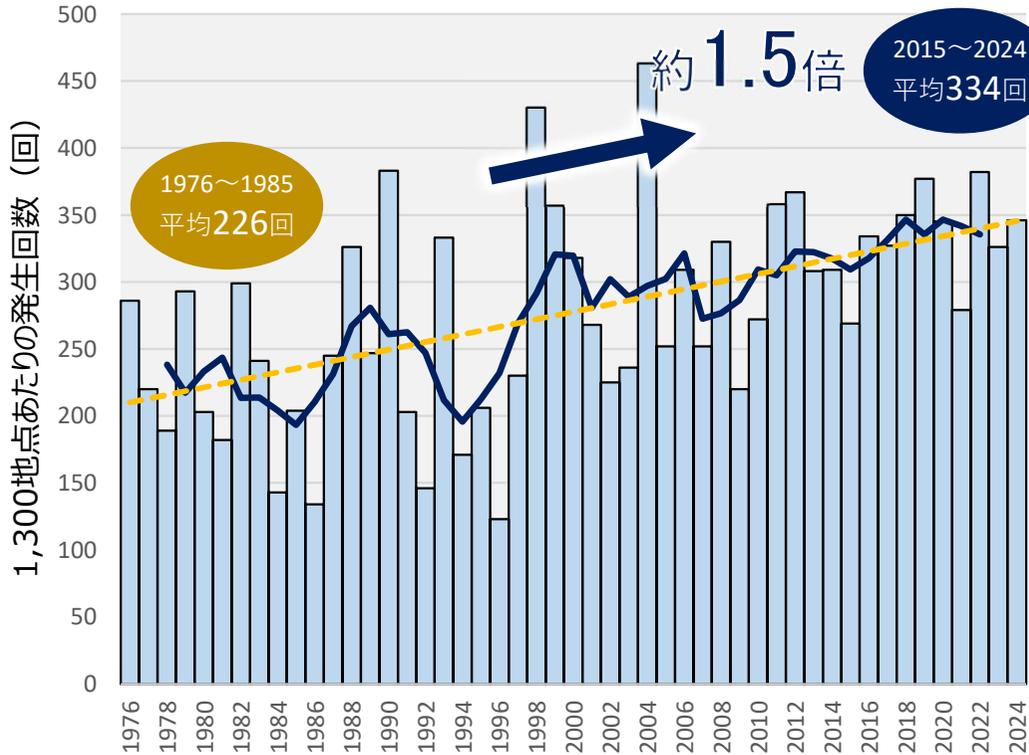
3. 社会情勢、地域課題の変化

自然災害の更なる激甚化・頻発化

- 短時間強雨の発生回数の増加など、既に温暖化の影響が顕在化しており、今後、さらに気候変動により水災害の激甚化・頻発化が予測
- 南海トラフ地震や首都直下地震をはじめとして、各地域において大規模地震の発生が切迫

■短時間強雨の発生回数が増加

[全国アメダス]1時間降水量50mm以上の年間発生回数

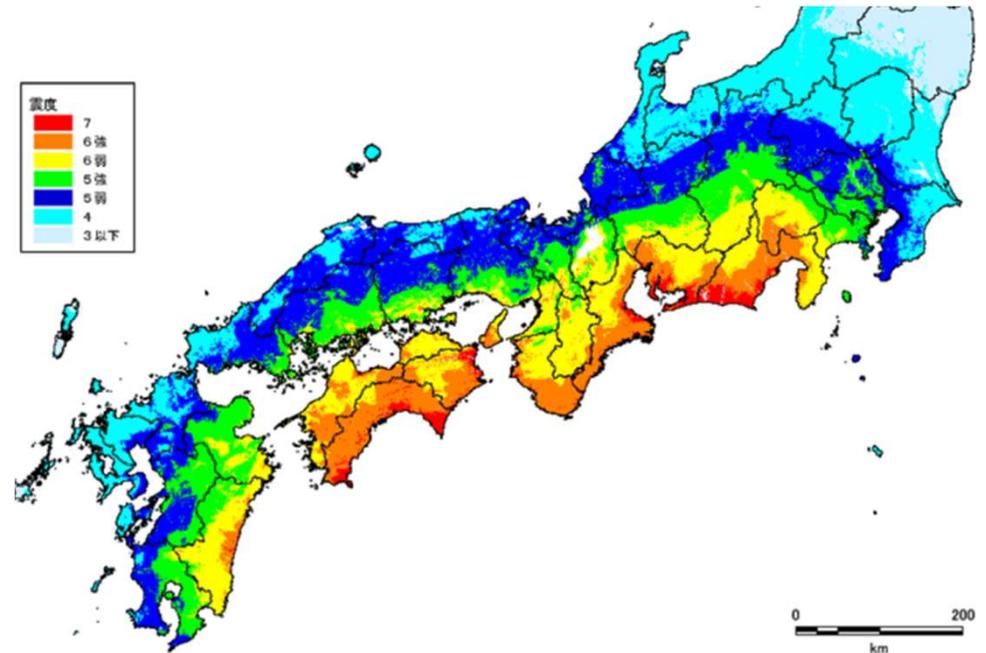


※棒グラフ(青)は各年の年間発生回数を示す(全国のアメダスによる観測値を1,300地点あたりに換算した値)。折れ線(紺)は5年移動平均値、破線(橙)は長期変化傾向(この期間の平均的な変化傾向)を示す。

* 気象庁資料より作成

■南海トラフ巨大地震発生確率の引き上げ

今後30年でのM8~9クラス発生確率：**80%**程度



南海トラフ巨大地震 震度分布

(強震波形4ケースと経験的手法の震度の最大値の分布)

※「南海トラフ巨大地震対策検討ワーキンググループ報告書説明資料」(中央防災会議, 2025)

3. 社会情勢、地域課題の変化

「能登半島地震」の発生

- 能登半島地震の発生により、半島防災の重要性、災害に強い道路ネットワーク構築の必要性が再認識された

※死者・負傷者・住家被害は県で取りまとめる「被害状況について」第208報(令和7年6月30日時点)より



県内各地で人的・建物被害が多数発生



県内各地で道路が崩落し、奥能登へのアクセスルートが遮断
県が管理する道路では最大42路線87カ所で通行止め(令和6年1月4日時点)



内灘町、かほく市等で液状化現象による被害が多



沿岸部を中心に津波による甚大な被害が発生

のと里山空港
滑走路のひび割れ等
※令和6年1月27日から3日、1日1往復で運航再開
令和6年4月15日から7日、1日1往復で運航
令和6年12月25日から7日、1日2往復で運航

のと鉄道
非常に大きな被害を受け全区間で運転見合わせ
※七尾～能登中島間
令和6年2月15日から運行再開
※能登中島～穴水間
令和6年4月6日から運行再開

M7.6
Magnitude 7.6
最大震度7
Max. Intensity at Surface:
JMA Scale 7 (Highest Level)

死者 うち災害関連死 377人
605人
行方不明者 2人

負傷者 重傷304人 軽傷876人
1,270人

住家被害 全壊・半壊一部破損 床上浸水・床下浸水
116,282棟

携帯支障 最大
70~80%

避難者 最大
34,173人

停電 最大
39,900戸

断水 最大
110,000戸

出典：石川県HP（一部加工）

3. 社会情勢、地域課題の変化と対応

道路法改正 (R7.4公布)

- 令和6年能登半島地震や、市町の技術系職員の減少、気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化を踏まえ、平時からの備えと有事における初動対応の充実、インフラ管理の担い手不足への対応、道路分野の脱炭素化の推進を図るための「道路法等の一部を改正する法律案」が、令和7年4月に公布された。

背景・必要性

- 令和6年1月の能登半島地震では、人命救助・ライフラインの早期復旧・孤立集落への交通確保のための**道路啓開の強化**や平時からの**防災活動拠点の整備、トイレコンテナ等の配備**の重要性が明らかに
- 橋、トンネル等の老朽化が進む中、担い手となる**市町村の技術系職員の減少**により、道路の防災機能の確保も含め持続可能なインフラ管理が課題
※技術系職員数が0人の市区町村は全体の**約25%**
- 気候変動に伴い災害が激甚化・頻発化する中、**地球温暖化の影響を防止し、新たな削減目標に貢献**していくためにも、道路分野の**脱炭素化の取組**が重要

⇒ ①平時からの備えと有事における初動対応の充実、②インフラ管理の担い手不足への対応、
③道路分野における脱炭素化の推進 により、安全かつ円滑な道路交通を確保する必要



令和6年能登半島地震における道路啓開

※道路啓開：土砂・瓦礫等、自然災害に伴う道路上の障害物除去

* 出典：国土交通省資料

3. 社会情勢、地域課題の変化と対応

道路法改正 (R7.4公布)

法案の概要(一部抜粋)

1. 能登半島地震を踏まえた災害対応の深化 【道路法・特措法・財特法】

<初動対応の強化>

- 道路啓開計画を法定化、実効性のある計画に基づいた道路啓開を実施 (承認工事の特例の創設)

<災害時における国による機動的な支援>

- 災害時における直轄代行制度を拡充
 - ・災害復旧等のため地方管理の自動車駐車場を活用する場合に必要な管理の代行
 - ・地方道路公社管理道路の災害復旧等の代行

<防災拠点としての自動車駐車場の機能強化>

- 平時に利用でき、災害時は被災地への出動が可能なトイレコンテナ等の占有許可基準を緩和、設置に対する無利子貸付制度を創設 <予算>
- 地方管理の防災拠点自動車駐車場について、改築等を直轄代行できる制度を創設

(平時)

- ・関係者で協議し、啓開計画を策定、定期的に見直し。実践的な訓練等を実施
- ・防災拠点となる「道の駅」の整備やトイレコンテナ等の配備促進 等

(発災時)

- ・啓開計画に基づく、道路啓開の実施
- ・防災拠点となる「道の駅」の管理を国が代行
- ・トイレコンテナ等の被災地への派遣 等

道路啓開計画

法定化



道の駅



防災機能強化



道路啓開・災害復旧



トイレコンテナ等の被災地への派遣



* 出典：国土交通省資料

4. 次期みちづくりの骨子案

4. 次期みちづくりの骨子案

計画の位置付けと期間

- 道路事業は完成までに長い期間を要することから、中期的な視点を取り入れることとし、「道路ビジョン」（中期）と「道路重点計画」（短期）により構成する。
- 計画期間は、上位計画に合わせ、以下のとおり設定する。
 - 「道路ビジョン」 概ね10年間（～2034年）
 - 「道路重点計画」 4年間（～2028年）

2025 R7	2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	2032 R14	2033 R15	2034 R16	2035 R17
道路ビジョン（概ね10年間）										
道路重点計画（4年間）										

4. 次期みちづくりの骨子案

道路ビジョン

- 次期静岡県総合計画で目指す「幸福度日本一の静岡県」の実現、次期インフラビジョンの方向性を踏まえた道路ビジョン(基本方針)を定め、道路施策を推進
- 基本方針は、社会情勢の変化、現行計画の評価結果及び上位計画の重点分野等を踏まえ、今後必要な道路施策を網羅する次の3本柱とする。

国土形成計画 目指す国土の姿 : 「安全・安心な国土づくり」「活力ある国土づくり」「個性豊かな国土づくり」
次期インフラビジョン 重点分野 : 「安全・安心」「活力・交流」「環境・景観」

基本 方針

1

安全・安心な生活を支える“みちづくり”

命を守り、安全・安心につながる道路整備を推進

基本 方針

2

地域の活力・交流を高める“みちづくり”

ヒト・モノの流れやまちの賑わいを創出し、地域の活力・交流を支える道路整備を推進

基本 方針

3

豊かな暮らしを創出する“みちづくり”

景観との調和や環境への配慮により、豊かで快適な暮らしを創出する道路整備を推進

4. 次期みちづくりの骨子案

道路ビジョンと道路重点計画

基本方針 1 安全・安心な生活を支える“みちづくり”

課題変化

- 切迫する南海トラフ巨大地震（能登半島地震の発生）
- 風水害の激甚化・頻発化
- 頻発する交通事故
- インフラ施設の老朽化の加速
- 少子高齢化
- DX・AI分野の急速な進展

重点計画

- 自然災害から地域を守る道路強靱化を推進
- 安全・安心な通行を確保する道路施設の効率的な維持管理を実施
- 交通事故を未然に防止する道路空間を整備

道路の強靱化



効率的な維持管理



交通安全対策



4. 次期みちづくりの骨子案

道路ビジョンと道路重点計画

基本方針 2 地域の活力・交流を高める“みちづくり”

課題・変化

- 人口減少・少子高齢化
- 円安進行・物価上昇
- 訪日観光客の増加
- アフターコロナによる経済回復

重点計画

- 地域の発展、交流を促進する道路整備
- 渋滞緩和のための道路整備

地域の発展・交流促進



渋滞対策



富士川橋西（主要渋滞箇所）の最大渋滞長 (m)



出典：静岡県交通量等調査結果

4. 次期みちづくりの骨子案

道路ビジョンと道路重点計画

基本方針 3 豊かな暮らしを創出する“みちづくり”

課題・変化

- 景観・環境への意識の高まり
- ウェルビーイング志向の高まり
- 2050カーボンニュートラルの実現

重点計画

- 景観に調和した道路整備
- 環境に優しい道路整備
- 生活の質を向上させる道路空間の創出

良好な景観の創出



環境への配慮



生活の質の向上



4. 次期みちづくりの骨子案

施策体系

ビジョン	道路重点計画	
基本方針	重点施策	取組内容
安全・安心な生活を支える “みちづくり”	交通事故を未然に防止する道路空間整備	<ul style="list-style-type: none"> ・通学路などの交通安全対策 ・自転車の円滑な走行空間の整備 ・交差点などにおける事故防止対策
	自然災害から地域を守る道路強靱化	<ul style="list-style-type: none"> ・災害に備える橋梁の耐震対策や道路法面の防災対策 ・防災上重要な道路の無電柱化の推進 ・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 ・能登半島地震の教訓を踏まえた防災対策 ・アンダーパス等の冠水対策
	安全・安心な通行を確保する道路施設の効率的な維持管理	<ul style="list-style-type: none"> ・道路施設の長寿命化 ・点検ロボットやA I等による点検診断支援の活用
地域の活力・交流を高める “みちづくり”	地域の発展、交流を促進する道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路の整備・促進 ・高規格道路や物流拠点等へのアクセス道路の整備 ・広域的な道路ネットワークの整備 ・地域活性化を図るスマート I Cの整備促進
	渋滞緩和のための道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞箇所の4車線化やバイパス道路の整備など ・ラウンドアバウトの整備
豊かな暮らしを創出する “みちづくり”	景観に調和した道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・景観形成上重要な道路の無電柱化の推進 ・周辺と調和した道路施設の整備・改善
	環境に優しい道路整備	<ul style="list-style-type: none"> ・富士山の登山道区間のマイカー規制の取組 ・道路照明灯のLED化
	生活の質を向上させる道路空間の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者利便増進道路の推進 ・歩道のバリアフリー化 ・サイクリングルート of 整備

5. 今後のスケジュール

5. 今後のスケジュール

作業内容	年月	2025(令和7)年						2026(令和8)年		
		4~7	8	9	10	11	12	1	2	3
みちづくり改定	基礎データ収集・整理	→								
	骨子案(基本方針案)作成		→							
	県民意見募集	アンケート等 →							パブコメ ↔	
	道路技術審議会			★ 骨子案 (審議会①)					★ 計画案 (審議会②)	
	みちづくり計画策定				→					策定・公表 ★
上位計画	総合計画策定	■ 計画素案 (審議会①)			← パブコメ →	■ 計画案 (審議会②)		● 最終案 (審議会③) 策定・公表		
	インフラビジョン策定				■ 計画素案 (推進会議①)	← パブコメ →		■ 最終案 (推進会議②)	● 策定・公表	