

# 第3次静岡市のみちづくり

～本編（案）～

令和5年1月16日現在

静岡市

1月16日現在、本編については作成途中であるため、  
本編中に一部作業中箇所がございますがご了承ください。

## はじめに

### 「価値創造型」を目指します

「移動のための空間」を提供する。道路の役割の1つである。

この役割を追求し、渋滞解消による輸送の効率化や、人と車の分離による安全性向上を図ることで、高度経済成長期の日本の経済発展を道路がけん引してきた。

ところが、2008年をピークに日本の人口は減少に傾き、拡大・成長志向を前提とした従来型の資本主義から、経済活動は「量」から「質」、「生産性」から「創造性」へと価値の転換が進んでいる。加えて、新型コロナウイルスの感染拡大はデジタル化をはじめ大きな社会構造の変革をもたらし、不確実性への適応、多様な価値観を尊重する時代の潮流をつくった。

振り返れば、モータリゼーションで車に空間を奪われる前、道路は、子どもたちが遊んだり、将棋を楽しんだり、会話に花を咲かせたり、古来より人々の交流やコミュニケーションを育む場であった。

「戦後日本の経済復興」を旗印に「移動」の役割に徹した道路は、再度、役割・価値を見つめ直す節目に立っている。

人口減少と経済収縮による財源逼迫、成長の時代に整備された膨大なインフラのメンテナンス、激甚化する災害への対応…、これからの道路行政の運営は厳しいものとなる。

目に見える課題を潰していくだけでなく、道路の役割まで立ち戻り、道路から価値を生み出していくような取り組みがなければ、ストックは不良債権となり、有用なアセットになりえない。

この計画では、道路から価値を生み出していく「価値創造型」のみちづくりを進めるため、

**共有する「価値（ビジョン）」を明確にし、**

**価値を実現するために必要な指針として「心構え」を示し、**

**行動を「ノウハウ」として積み重ねる仕組み**

**を位置づけました。**

この計画が目指すものは「どこの道路を作るかを定めること」ではなく、

「どこの道路をどう作るべきかを道路に関わる人が考えられるようになること」です。

しかし、道路は使われて初めて価値を生みます。

道路を使う皆さんと職員が共に成長していく、そんな計画を目指しています。

# 目次

## 第3次静岡市のみちづくり（静岡市道路中期計画）

|                                      |        |
|--------------------------------------|--------|
| 1 計画の概要.....                         | - 4 -  |
| 1-1 位置づけと期間.....                     | - 4 -  |
| 1-2 計画の背景と方向性.....                   | - 5 -  |
| 1-3 計画の構成.....                       | - 8 -  |
| 2 みちづくりビジョン ～道路が創る未来の姿～.....         | - 10 - |
| 2-1 本計画が目指す SDGs(持続可能な開発目標)のゴール..... | - 10 - |
| 2-2 「10のビジョン」の設定.....                | - 10 - |
| 2-3 「10のビジョン」とその施策と事業の方向.....        | - 12 - |
| 3 みちづくりプログラム ～成長する計画に～.....          | - 34 - |
| 3-1 道路行政運営の「心構え」.....                | - 34 - |
| 3-2 創意工夫を共有する「ノウハウ」.....             | - 37 - |
| 3-3 担い手と共に常に成長する計画（推進体制）.....        | - 38 - |
| 3-4 モニタリング指標.....                    | - 40 - |
| 3-4-1 第2次静岡市のみちづくり（前計画）の振り返り.....    | - 40 - |
| 3-4-2 第3次静岡市のみちづくりのモニタリング指標の設定.....  | - 47 - |
| 3-4-3 道路整備プログラム.....                 | - 48 - |

# 1 計画の概要

## 1-1 位置づけと期間

静岡市における道路行政は、第2次静岡のみちづくり（平成27年3月策定）を柱に、道路構造物維持管理計画等の個別施設計画に基づく様々な施策により推進してきました。

第2次静岡のみちづくりが令和4年度末で計画期間の終期を迎えることから、新型コロナウイルスの感染拡大による社会構造の変化等を踏まえて、「第3次静岡のみちづくり」を策定し、道路行政の運営を行っていくこととしました。

本計画では、令和5年4月より始まる本市の基本計画「静岡市第4次総合計画」で掲げるまちづくりの目標「『世界に輝く静岡』の実現」に道路分野から貢献していくことを目的としており、それに必要な「ビジョン（未来の姿）」と「プログラム（進め方）」を位置づけました。

なお、本計画は、本市の道路行政における基本的考え方を示すものであるとともに、行政のみならず、市民、企業、地域団体等に共有され、みちづくりに携わる際の指針になることを目指しています。

計画期間は、令和5（2023）年度から令和12（2030）年度までの8年間とします。

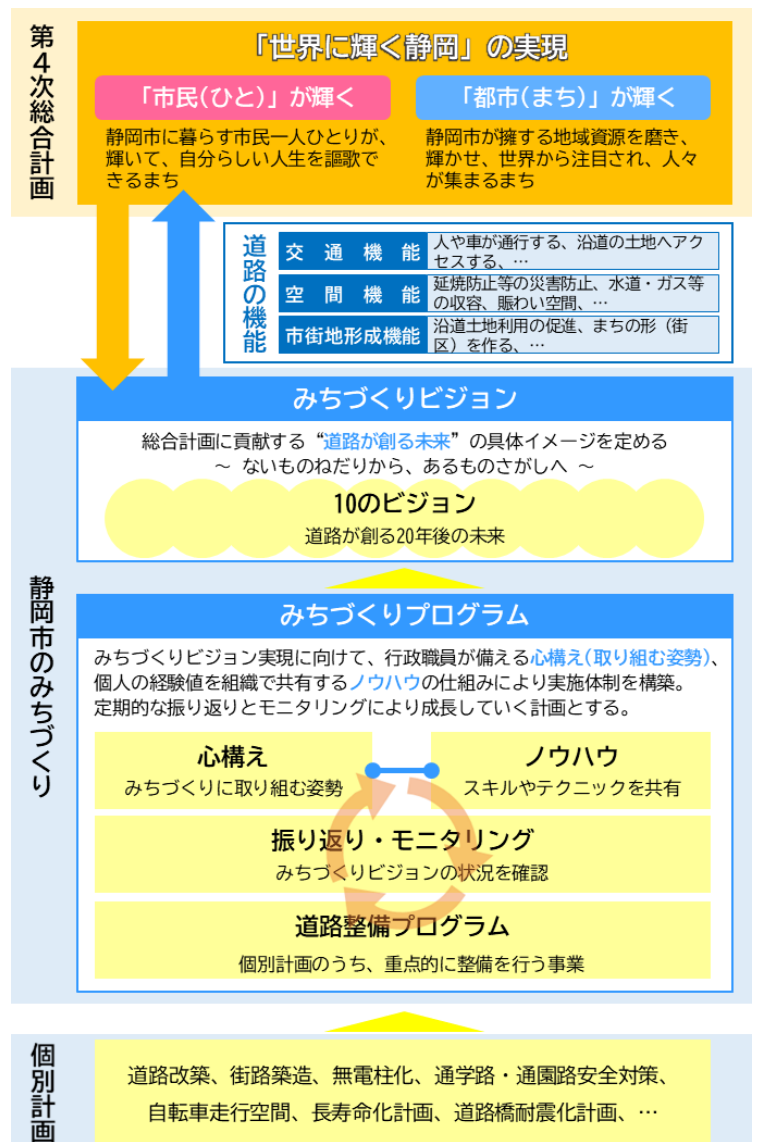


図1 第3次みちづくり計画の位置づけと構成



## 1-2 計画の背景と方向性

## ● 転換期を迎える道路

大正8年(1919年)に道路法が制定され、初めて自動車を視野に入れた道路構造令が公布されました。これを機に建設された県内最初の道路橋「安倍川橋」が令和5年7月に100歳を迎えます。まだ自動車が珍しい時代に建設された安倍川橋は、戦後の静岡の高度経済成長を牽引し、今も現役で市内の自動車交通を支えています。

この100年、道路は、人口と自動車の増加を受け止めるため「移動の空間を提供する」という役割を実直に担い、移動の効率性・安全性を高めることで、日本の経済成長を支えました。

ところが、2004年、人口が減少に転じ、日本は縮小の時代に入りました。高度経済成長期に大量に建設された土木構造物は建設から半世紀を迎え、維持管理にかかるコスト増大が課題となっています。

拡大と生産の時代が終わり、質と創造性への転換とともに、持続可能な社会の形成を目指す流れに、道路行政も速やかに舵を切る必要があります。



写真 建設当時の安倍川橋

## 近年の社会変化

## 新たなチャンス

- ・ 新しい生活スタイル(テレワーク等)
- ・ 道路空間活用による賑わい創出
- ・ 自動運転、DX、IoT、ビッグデータ
- ・ 脱炭素社会、GX

## 差し迫る課題

- ・ 高齢者ドライバーの増加
- ・ 道路構造物の老朽化・維持費増大
- ・ 自然災害の激甚化・頻発化
- ・ 物流の2024年問題

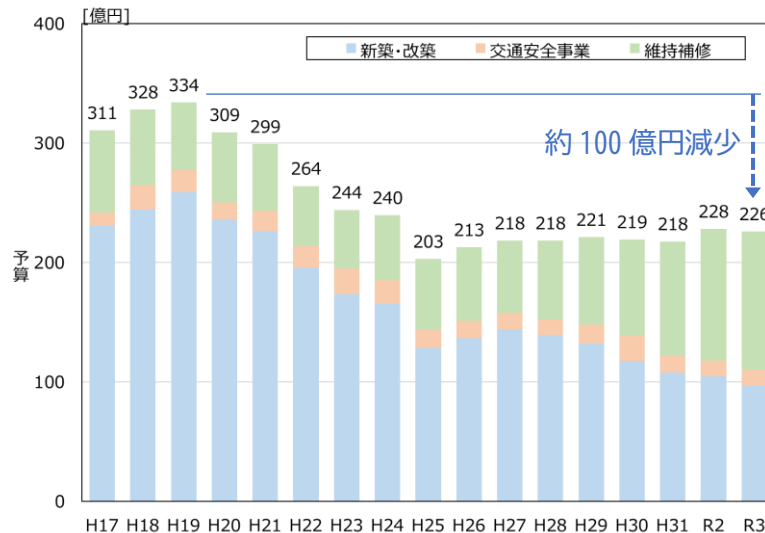


図2 道路部予算の推移

### ● 価値創造型の計画へ

令和2年6月、国土交通省は「道路ビジョン2040」を策定しました。副題に「人々の幸せにつながる道路」を掲げ、道路の役割を再考しています。「人々の幸せ」というところに道路がどのように貢献していき、どのような景色を作っていくのか、これまでにないワクワクする道路ビジョンとなっています。

近年「量の充足（新設・改築）」がひと段落し、「機能の維持（維持管理）」の比重が増す中、生き残りをかけた都市間競争は激化しており、「質の向上（多様なニーズへの対応）」が道路行政に求められます。

一方で、今後、行財政運営が難しくなっていくことを鑑みる  
写真：道路ビジョン2040(国土交通省)

と、闇雲に質の向上を目的とするのではなく、以下をバランスよく実現していくことが重要になります。

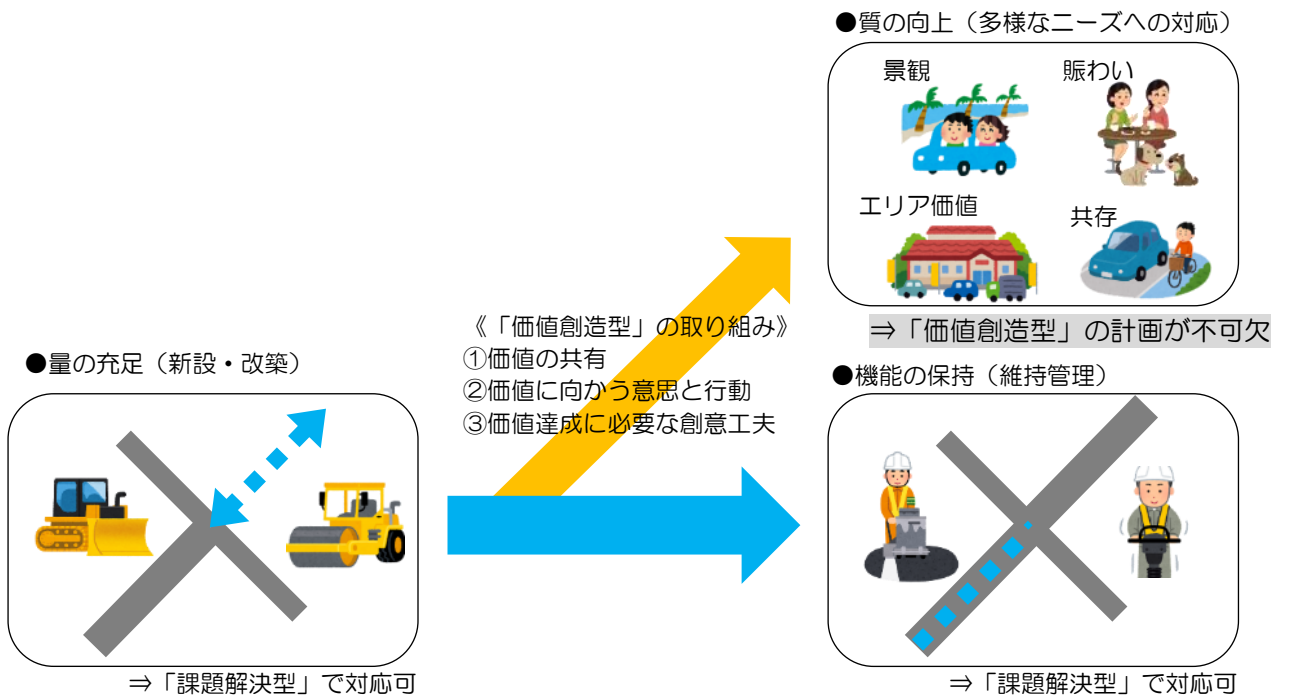
- 重点化 限られた予算を効果の高い事業に集中させる
- 高質化 ニーズの多様化・高度化に対して質の向上を図る
- 柔軟化 急激な社会変化に対応し陳腐化を回避する

このような背景から、これまでの予め課題と対策を網羅する「課題解決型」の計画では、変動する社会情勢において、硬直化しやすく、十分な効果を発揮しづらくなることは明らかです。

道路は、ヒトやモノが何か目的をもって使うことで価値が生まれます。

従来までの課題解決型のアプローチではなく、次期計画からは、未来の姿を見つめ、道路から価値を生み出す「価値創造型」の計画を目指します。また、みちづくりの主役は、市民、企業、地域団体等の道路を利用する皆さんで、ビジョンを共有し共にプログラムを推進していくパートナーです。

■ 「課題解決型」から「価値創造型」の計画へ



### 1-3 計画の構成

本計画は、「みちづくりビジョン」と「みちづくりプログラム」の2つで構成されます。

#### ● みちづくりビジョン

第4次総合計画で掲げる「『世界に輝く静岡』の実現」に貢献するため、道路を取り巻く環境変化を踏まえつつ、おおよそ20年後の静岡を想定して、道路が創る10の未来を「みちづくりビジョン」として位置づけました。

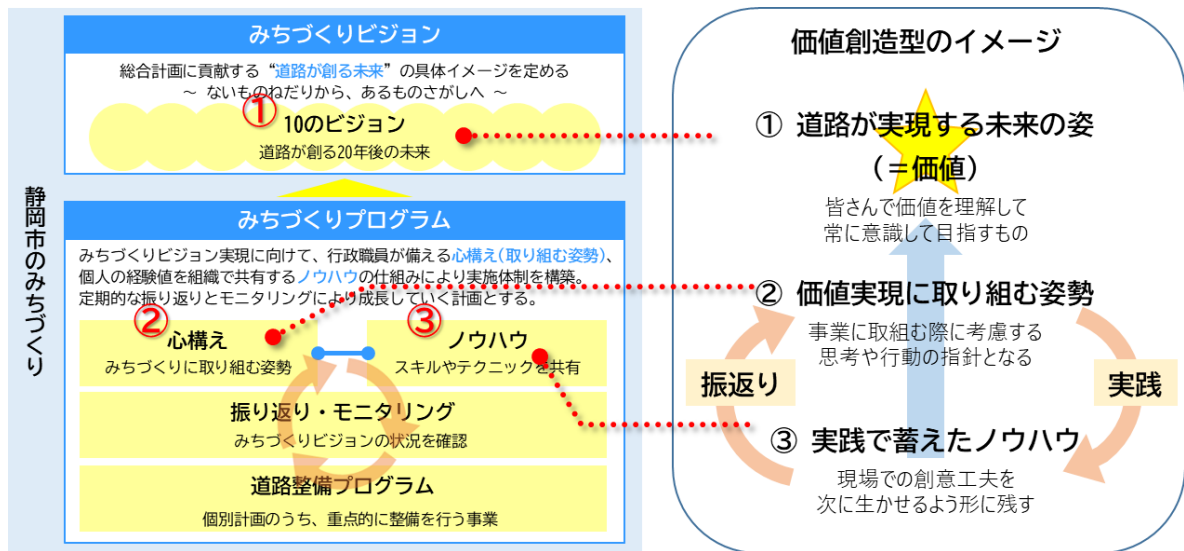
みちづくりビジョンは、職員をはじめ、市民、企業、地域団体等の道路を利用する皆さんと共有することで、道路行政の道標として機能するものと考えています。

#### ● みちづくりプログラム

みちづくりビジョンの実現を目指し、現場レベルで着実に事業を推進する体制を構築するため、「みちづくりプログラム」として位置付けました。

数年先も見通すことが困難な社会情勢、課題やニーズの複雑化・多様化に柔軟に対応し、みちづくりビジョンの実現に向けて、道路に携わる職員が考え行動できる体制を構築していくため、職員の意思と行動を示す「心構え」と、現場での創意工夫をスキルとして蓄積していく「ノウハウ」の2つを展開しながら成長していく形としています。

■ 本計画の構成と特徴



**特徴** 10のビジョン(①)、心構え(②)、ノウハウ(③)により価値創造型の計画体系としたところ

## 2 みちづくりビジョン ～道路が創る未来の姿～

第4次総合計画で掲げる「『世界に輝く静岡』の実現」に貢献するため、道路を取り巻く環境変化を踏まえ、おおよそ20年後の静岡を想定して、道路が創る未来を「みちづくりビジョン」として位置づけました。

### 2-1 本計画が目指すSDGs(持続可能な開発目標)のゴール

本計画が目指すSDGs(持続可能な開発目標)のゴールは、道路行政として社会基盤を構築していく点において「11 住み続けられるまちづくりを」をメインターゲットとします。しかし、多様な主体が多様な目的で使うのが道路です。だれもが歩きやすい道、自転車で楽しむ道、経済・産業を結ぶ道、山間地や沿岸部をつなぐ道など、道路は様々なゴールの達成に寄与します。それには、道路の価値をしっかりと道路ユーザーと共有し、共に実現を目指す関係が不可欠です。

みちづくりビジョンでは、共有する道路の価値を「10のビジョン」として整理しました。



### 2-2 「10のビジョン」の設定

これからの持続可能な社会を目指す中で、道路の役割を再考し、道路が生み出す価値を具体的なイメージで表現したのが「10のビジョン」です。

道路に関わる技術者や市民、企業、団体がこのビジョンをみちづくりの取り組みの先に見据えることで、道路へのアプローチがより創造的で付加価値の高いものになることを期待しています。

「10のビジョン」は、本市の総合計画や関連分野の諸計画をベースに、国の「2040年、道路の景色がかわる」の方向性を踏まえて整理しました。

計画期間中、「10のビジョン」の実現に貢献する主たる事業を「道路整備プログラム」として後段で整理します。

## ■ 10のビジョン

|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  <p>①恵みをもたらす<br/>道路ネットワーク</p> | <p><b>ビジョン 1</b><br/>地域の個性・魅力を繋ぎ、恵み<br/>をもたらす道路ネットワーク</p> |  <p>⑥世界と繋がる物流</p>    | <p><b>ビジョン 6</b><br/>国内外のモノが行き交う物流を支<br/>える道路</p>              |
|  <p>②自由な移動</p>                | <p><b>ビジョン 2</b><br/>行きたいところへ、いつでもど<br/>こからでも移動できる道路</p>  |  <p>⑦歴史と自然の体験</p>    | <p><b>ビジョン 7</b><br/>静岡ならではの歴史と自然を感じ<br/>られ、地域の魅力を高める道路</p>    |
|  <p>③人とクルマの共生</p>             | <p><b>ビジョン 3</b><br/>ヒトもクルマも認めあい、わか<br/>りあえる街</p>         |  <p>⑧自然環境に優しく</p>    | <p><b>ビジョン 8</b><br/>災害から命を守る道路</p>                            |
|  <p>④まちは創造</p>               | <p><b>ビジョン 4</b><br/>まちは劇場 わくわくドキドキ<br/>が溢れるまちづくり</p>     |  <p>⑨災害から命を守る</p>   | <p><b>ビジョン 9</b><br/>温暖な気候や風土にあわせた低炭<br/>素&amp;グリーンインフラの実現</p> |
|  <p>⑤活力ある都市拠点</p>           | <p><b>ビジョン 5</b><br/>ヒト・モノが集まり、投資を生<br/>みだす都市拠点</p>       |  <p>⑩ストックを受け継ぐ</p> | <p><b>ビジョン 10</b><br/>ストックを賢く使い、持続可能な<br/>道路ネットワーク</p>         |

10のビジョンのアイコンは、本計画のメインゴールであるSDGsのゴール11「住み続けられるまちづくりを」と同様のカラーデザインとしました。





2-3 「10のビジョン」とその施策と事業の方向



ビジョン 1

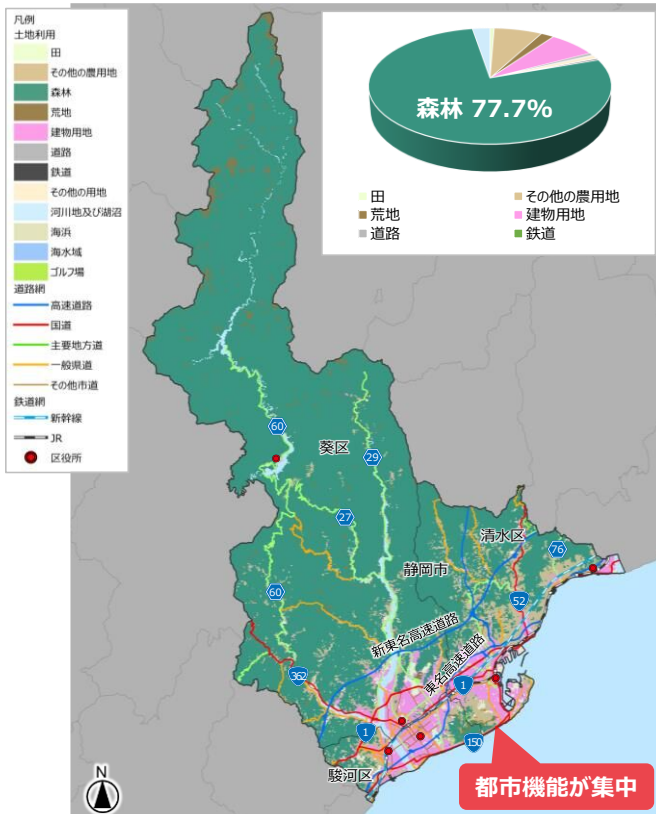
地域の個性・魅力を繋ぎ、恵みをもたらす道路ネットワーク

《ビジョンの背景と政策の方向》

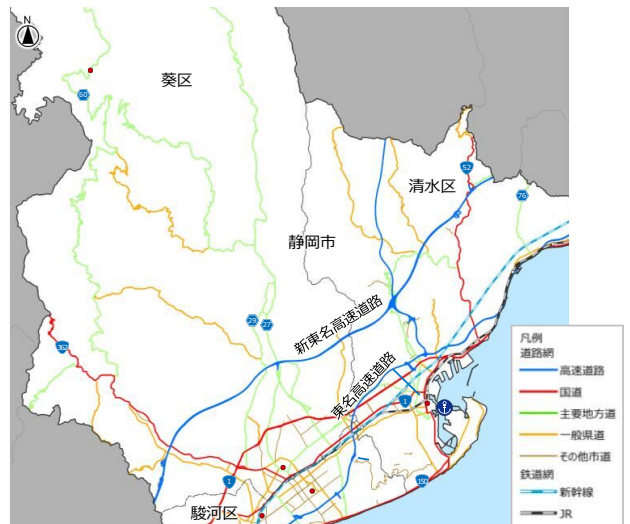
- 静岡市は、沿岸部の平地に都市部が集中する一方、北側の山間部は面積で約8割を占め、同じ市内でも多様な生活、仕事や移動が存在する。
- 代表交通手段としては自動車の割合が高い中、特に東西には新東名、東名、国道1号といった幹線道路ネットワークが充実している。
- 多様な姿を持つ市域内および市外を、人が自由に居住したり、移動したり、活動できるように、充実した幹線道路ネットワークを活かしつつ、幹線道路へのアクセス性向上や、幹線道路のサービス高度化などにより、高い道路ネットワークのポテンシャルを存分に発揮させる。



■市街地と自然が隣接し、身近な移動で享受



■広域道路が充実し、アクセス向上で行動も拡大





事業の方向性① 市民の交流を生み出す道路ネットワークの形成

○市街地内、あるいは中山間地を結ぶ道路ネットワークにより、生活の利便性の向上を図る。

■国道 150 号静岡バイパス

《背景・目的》

国道 150 号では、交通量増加に伴い、至る所で慢性的な交通渋滞が発生し、交通機能の衰へに伴い地域経済にも大きな影響を与えているため、安全で円滑な交通の流れを確保するためバイパスを計画。

《実施概要》

平面道路は平成 12 年度末に大浜街道までの延長 900m、平成 22 年度に大浜街道から中島交差点までの延長 1,085m を供用。高架部（中島高架橋）は平成 30 年 3 月 24 日（土）に延長 1,200m を供用開始。



■国道 1 号 長沼交差点

《背景・目的》

国道 1 号長沼交差点は、慢性的な交通渋滞が発生しており、市民生活や地域産業へ多大な経済損失を与えている。期成同盟会において対策を国へ要望。

《実施概要》

令和 3 年 7 月に、静岡県道路交通渋滞対策推進協議会長沼 WG（第 3 回）において、国道 1 号長沼交差点の立体化の方向性を発表。



事業の方向性② 広域から呼び込む幹線道路ネットワークの形成

○市内外を連絡する幹線道路ネットワークを活かして、経済や産業の活動を支える。

■中部横断自動車道

《背景・目的》

静岡市から山梨県甲斐市を經由して長野県小諸市まで結び、新東名、中央道、上信越道が接続されることで、周辺地域における生活、産業、観光面の活性化、水害時の交通寸断の改善、地震災害時の緊急輸送路の機能向上、高次医療施設への迅速な移動など、様々な効果を期待。

《実施概要》

平成 31 年 3 月に静岡県内区間を含む新清水 JCT～富沢 I C 間が開通、令和 3 年 8 月に南部 I C～下部温泉早川 I C 間が開通し、静岡～山梨間が全線開通。



■日本平久能山スマート IC アクセス道路

《背景・目的》

市内各地の観光地へのアクセスを向上し、経済・産業の活性化に資する日本平久能山スマート IC の開設（令和元年 9 月）にあわせ、アクセス道路を整備することでスマート IC 利用者の受け入れを準備

《実施概要》

（都）広野大谷線、（主）山脇大谷線など、日本平久能山スマート IC 周辺の道路を整備。



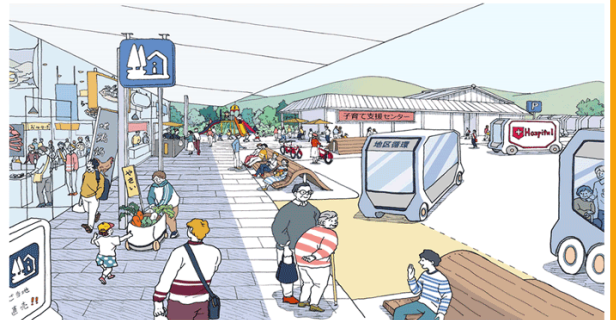
2 自由な移動

## ビジョン 2

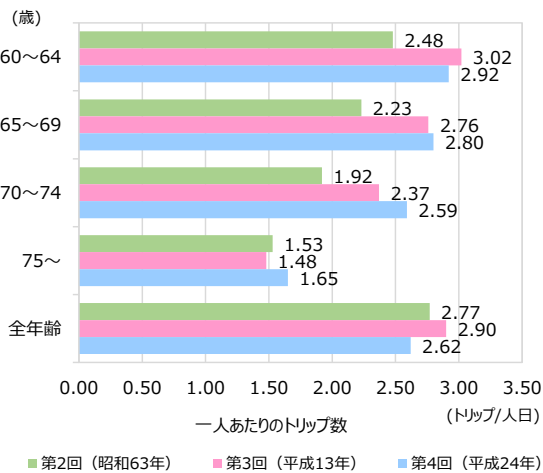
行きたいところへ、いつでもどこからでも移動できる道路

### 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 全国同様に高齢化が進行する中、静岡市では健康寿命が長い傾向にあり、今後も元気な高齢者の移動が増えることが想定される。
- 公共交通として東西方向には新幹線、JR、静岡鉄道、市内全体にバス路線が巡らされ、近年はシェアサイクルの整備も充実。
- マイカーを持たない人も、自由な居住、移動、活動ができるよう、様々な交通モードが繋がりながら利用できる交通拠点や、新たな移動サービス、また移動がしやすくなる情報等を提供していく。

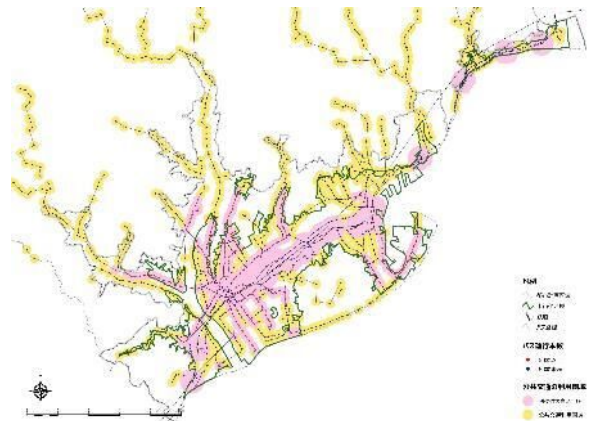


#### ■高齢者トリップ数の変化



(出典：静岡中部都市圏パーソントリップ調査)

#### ■充実する公共交通網



(出典：静岡市作成)

#### ■大都市の健康寿命の順位

| 順位 | 男性         |            |            |            | 女性         |            |      |                    |
|----|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------|--------------------|
|    | 2010       | 2013       | 2016       | 3年次平均      | 2010       | 2013       | 2016 | 3年次平均              |
| 1  | 浜松市        | 浜松市        | 浜松市        | 浜松市        | 浜松市        | 浜松市        | 浜松市  | 浜松市                |
| 2  | 千葉市        | 千葉市        | 神戸市        | 千葉市        | <b>静岡市</b> | 横浜市        | 名古屋市 | 横浜市                |
| 3  | さいたま市      | 仙台市        | <b>静岡市</b> | <b>静岡市</b> | 仙台市        | <b>静岡市</b> | 相模原市 | 名古屋市               |
| 4  | 相模原市       | 川崎市        | 名古屋市       | さいたま市      | 京都市        | 相模原市       | 福岡市  | <b>静岡市</b><br>相模原市 |
| 5  | <b>静岡市</b> | さいたま市      | 相模原市       | 相模原市       | 横浜市        | 川崎市        | 新潟市  | -                  |
| 6  | 横浜市        | <b>静岡市</b> | 仙台市        | 仙台市        | さいたま市      | 北九州市       | 千葉市  | 仙台市                |

(出典：健康寿命の全国推移の算定・評価に関する研究(厚生労働科学研究費補助金分担研究報告書)  
※政令指定都市や東京都区部 20 都市をランキング)

事業の方向性① 様々な交通モードを接続する拠点

○様々な交通モードの充実および接続・乗換拠点を道路ネットワークに整備し、マイカー以外の移動も支える。

■JR 安倍川駅周辺整備事業

《背景・目的》

JR安倍川駅では、駅前広場がなく、アクセス道路が未整備、駅舎のバリアフリー化がされていない、放置自転車が多数等、課題が多かったため、交通結節点の機能強化を行うため駅舎と駅周辺を同時に整備。

《実施概要》

安倍川駅西口駐輪場、安倍川駅 新駅舎及び東西自由通路、安倍川駅西口駅前広場、安倍川駅東口駅前広場を平成 30 年 3 月までに順次整備。



■シェアサイクル事業

《背景・目的》

公共交通機関の補完や利用促進、まちなかの回遊性向上による地域活性化等を目指し静岡市シェアサイクル事業 PULCLE を開始、市内に複数のサイクルポートを設置。

《実施概要》

令和 2 年 6 月に事業開始  
 ・ポート設置数 175 箇所  
 ・設置自転車台数 400 台  
 ・市内に設置されたポートで、いつでもどこでも自転車の貸出・返却可能  
 ※ 箇所数等は R5.1 時点



事業の方向性② マイカー以外の新たな移動サービス

○鉄道等のない中山間地でも、オンデマンドやラストマイルの移動サービスにより、マイカーに頼らず高齢者等の移動機会を確保。

■AI オンデマンド交通「玉川のりあい号」

《背景・目的》

地域住民を運転手とし、地域にある福祉車両を活用した地元参加型の AI オンデマンド運行を行い、地域住民の活動増進や持続可能な交通サービスの提供を狙う。

《実施概要》

令和 3 年 11 月～12 月に実証実験  
 ・ドライバー、利用者ともに地元住民  
 ・運賃は無料  
 ・スマホ、電話により予約  
 ・運行車両はミニバン 2 台



(写真：しずおか MaaS HP)

事業の方向性③ 新しい技術を活用した道路サービスの効率化

○自動運転、コネクテッドカー、AI 予測、ダイナミックプライシング等、新しい技術を活用して、より快適、効率的な道路上の移動を創出。

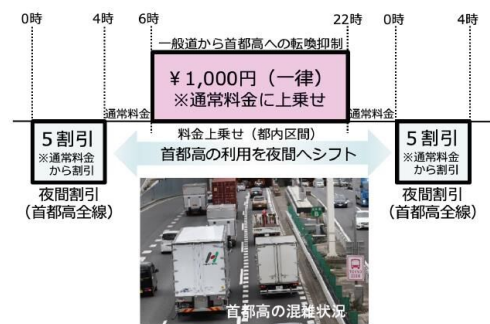
■東京五輪ダイナミックプライシング(東京都)

《背景・目的》

東京オリンピック期間中の円滑な大会運営と経済活動・市民生活の両立を図るため、首都高速道路の料金上乗せ、夜間割引を実施。

《実施概要》

【ETC 搭載車両】  
 夜間割引 (5 割引)  
 料金上乗せ (マイカー等、都内区間 1000 円)  
 【現金車両】  
 夜間割引なし  
 料金上乗せ (普通車以下の全て、1000 円)



(出典：国土交通省「2040 年、道路の景色が変わる」)



## Column ～ 新しい価値を探して ～

### Challenge 1

公共交通を低炭素の視点から価値を再評価する  
静岡鉄道「COOLCHOICE 2022 in Shizuoka」の取り組み



#### 概要

脱炭素社会実現のため、日常を楽しみながら、環境に優しい選択「COOLCHOICE」へ。そのきっかけづくりとして公共交通(静鉄電車・バス)の1日無料を実施。「ゼロカーボンアクション」を体験できるイベントも同時開催。

開催日 令和4年11月19日(土)

電車・バス終日無料

- ・ 静岡鉄道 静岡清水線
- ・ しずてつジャストライン 市内40路線

#### 効果

- マイカーからの転換 〇〇%
- 利用者は、鉄道〇〇倍、バス〇〇倍  
公共交通への転換でCO2排出量削減  
高齢者の免許返納の後押しに  
活動機会創出で外出による健康増進へ

#### 今後

COOLCHOICE が定着し、移動手段として電車・バスの選択が増え、道路交通負荷が低減されれば、将来的には渋滞緩和も期待できる。



## ビジョン3

### ヒトもクルマも認めあい、わかりあえる街

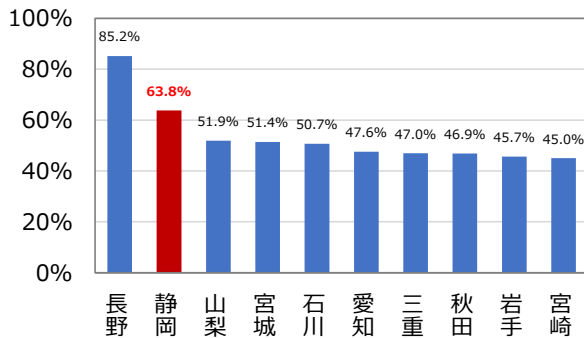
#### 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 市内の事故件数は減少傾向にあるが、高齢化に伴い高齢者の事故割合の増加や、自転車利用が多いことを背景に自転車事故割合が高い傾向がみられる。
- これまでも交差点ハンプ等、県内でも先進的な事故対策を行ってきたが、根本的に事故を防ぐためには人の意識が最重要となる。静岡県は横断歩道前での自動車一旦停止率が全国2位など、人優先の道路という意識が高いといえる。
- ハード対策のみならず、人優先の意識を活かしたソフト施策や、ビッグデータ活用による効果的な交通事故の削減に取り組んでいく。
- グローバル化の進展で増加する外国人を始め幅広いユーザーを意識した多様な視点を取り入れます。



#### ■横断歩道自動車停止率

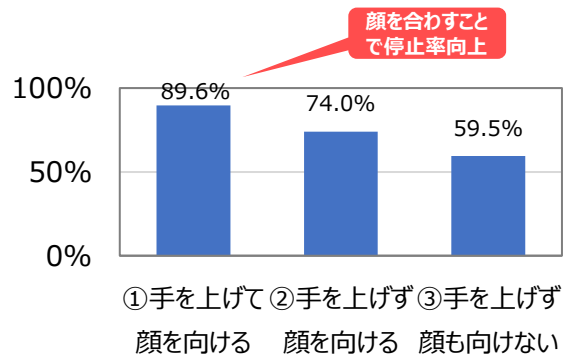
静岡県における横断歩道自動車停止率は全国2位  
⇒ 人優先の道路という意識が高い



※各都道府県2箇所ずつの信号機が設置されていない横断歩道において、横断歩道を通過する車両の停止回数を観測。調査回数1箇所につき、JAF職員が50回横断し、車両の停止回数をカウントした。

(出典：信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査（2021年調査結果）

#### ■顔認識状況別自動車停止率



##### 【実験概要】

静岡県警が2021年10月に、市内の信号機のない横断歩道2カ所で実施した実証実験

##### 【実験方法】

私服姿の同課員が以下の3パターンの動作を行い、車両が停止するかどうかを調査

- ①手を上げて顔を向ける
- ②手を上げず顔を向ける
- ③手を上げず顔も向けない

##### 【実験結果】

3パタンのなかでは、「①手を上げて顔を向ける」という動作を行った場合、約9割のドライバーが停止した。

⇒ **歩行者とドライバーのコミュニケーションが、ドライバーの交行動態に影響を与える**

⇒ 歩行者の意識掛けで事故が減少する可能性

(出典：静岡新聞)

事業の方向性① 地域の実情に応じた物理的デバイス

○場所や時間に応じて、物理的制御を行うことで車両の接触等を回避。

■ふるまちモール6 ライジングボラード（新潟市）

《背景・目的》

商店街の通過車両により歩行者の安全性に課題。自動車の通行を物理的に制限することにより、歩行者が安心・安全に歩ける道路空間を創出。

《実施概要》

時間帯によって、ライジングボラードを上下させ、自動車等の通行を規制。  
午前8時～正午まで  
：ボラードが下がった状態  
正午～翌朝午前8時まで  
：ボラードが上がった状態



写真：要確認

(写真：埼玉大学提供)

■地域の実情に応じたシケイン（ドイツ）

《背景・目的》

欧州、市街地の通過交通対策に長い歴史。物理的デバイスを設置し、ドライバーに意図的な蛇行をさせ、速度を低下させることで、歩車共存を目指す。

《実施概要》

○ハノーファー市  
花壇を利用したシケインを設置  
○ハンブルク市  
駐車スペースを利用したシケインを設置



写真：要確認

(ハノーファー市)



写真：要確認

(ハンブルク市)

(写真：埼玉大学提供)

事業の方向性② コミュニケーションやデータによる事故防止

○ドライバーも人である前提に立ち、行動心理や人の意識を有効に活かし、走行データによる運転状況等、ソフト的に安全運転促進。

■歩行者と自動車が共存する道路空間（ドイツ）

《背景・目的》

道路上の信号や標識類をなるべく撤去し人に注意を向けることで、アイコンタクト等のコミュニケーションと強調行動によって事故の防止を目指す。

《実施概要》

○ハンブルク市  
シェアスペースによる帆者共存。「ボンエルフ(オランダ語「生活の庭」)」を示す看板設置。



写真：要確認

(写真：埼玉大学提供)

事業の方向性③ 生活道路等における人優先意識の浸透

○中心市街地や生活圏の道路での車両走行の抑制。

■ありがとう作戦

《トピック》

「自転車事故を減らすためのアイデア」としてこどもたちが考えた、“一時停止の回数を表示することで問題を「自分事」として認識してもらい、さらに、ルールを守った人に感謝の気持ちを伝えるというアイデア”「ありがとう作戦」を静岡市内の交差点で実験。  
実験は、交差点の手前にモニターを設置し、画面には「一時停止をした人数」を表示。停止線の手前に設置したスピーカーから、こどもたちの「感謝の言葉」を流し、実験前と実験後の停止率を比較。その結果、停止率は2%から12.5%に改善。



写真：要確認

(写真：NHKHP)

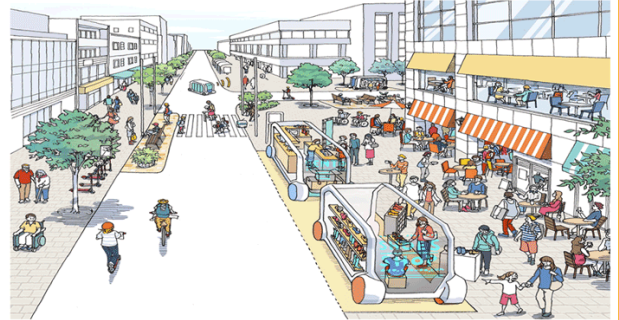


## ビジョン4

## まちは劇場 わくわくドキドキが溢れるまちづくり

## 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 賑わいが集積した市街地等、市内にはいくつもの行きたくなる、居たくなる空間がある。
- これらの空間は、通行する機能、アクセスする機能だけでなく、滞留する機能を併せ持つ「みち」により成り立っている空間が多く存在する。
- 沿道商業施設、休息スペース、植樹やストリートファニチャー等、道路と周辺の施設等を一体的にとらえて空間を形成することで、子どもからお年寄りまで訪れる人がより一層楽しさや安らぎを感じられるみちをつくる。



## ■まちなかの滞留空間



ハニカムスクエア



統一されたファサード、街路樹が創る景観

## ■まちの賑わいに対する意識

《アンケート調査結果》問い  
「まちがどのようになるとにぎわっていると感じるか」

n=1,562

※無回答含む計18項目に対して3項目を選択

| 順位 | 理由                     | 割合[%] |
|----|------------------------|-------|
| 1  | まちを歩く人が多くなる            | 57.5  |
| 2  | 行きたいと思う店、場所が増える        | 49.6  |
| 3  | 空き店舗が少なくなる             | 45.6  |
| 4  | イベントや催しが多く開催されている      | 25.2  |
| 5  | 観光客が増える                | 14.1  |
| 6  | 若者が増える                 | 12.0  |
| 7  | お金が無くても無料で遊べる場所がたくさんある | 8.8   |
| 8  | 公共施設が充実している            | 8.3   |
| 9  | テレビやメディアで注目されるようになる    | 7.7   |
| 10 | 路上での文化活動が盛んにされている      | 6.2   |

(写真：令和2年度市民意識調査結果)

事業の方向性① まちとみちが一体となった中心市街地の賑わい

○アクティビティを生み出す道路空間など、みちとまちが一体的な空間をつくることで賑わいを創出する。

■ハニカムスクエア

《背景・目的》

令和2年3月、静岡中心市街地の路上駐車スペースが廃止となり、歩いて楽しい街を目指し、休憩、軽食、仕事、待ち合わせなど、自由に活用できるパークレット（車道の一部を転用して作られた人のための空間）を設置。

《実施概要》

呉服町通り、七間町通りにパークレットを設置。R2.9～R3.3の社会実験としてスタートしたが、好評のため継続実施。歩行者利便増進道路の活用など、次のステップへの準備中。



■清水銀座パークレット

《背景・目的》

令和3年5月1日より清水銀座商店街の一角にパークレットを設置し、道路空間を活用することによる賑わい作りへの効果を検証するための社会実験をスタート。

《実施概要》

スタート時よりJAが野菜販売を中心にマルシェを開催。八百屋の無い商店街のため地域住民から好評。



事業の方向性② 安らぎを与える道路のみどり

○花壇、植樹帯、壁面等、様々なみどりを感ずることで居たくなる道路。

■みどりの基本計画

《背景・目的》

公園の整備、緑化推進などの緑全般について、将来のあるべき姿と実現方策を示す計画として、令和6年に「静岡市緑の基本計画」を改定予定。

《実施概要》

現計画のアクションプログラムの目標  
・街路樹のある道路を304km→312kmに増加



(資料：静岡市みどりの基本計画)

事業の方向性③ 周辺と調和し統一感があり景観を楽しめる道路

○道路施設や道路空間全体のデザインを通して地区の文化に触れられる道路。

■高松日出線 無電柱化に合わせた空間整備

《背景・目的》

既存電柱を地中化し、高質な歩行空間を確保したことで、地域との協働によるまちづくりイベントが活発に開催され、賑わいやまちの魅力が向上。

《実施概要》

道路幅員36mの高松日出線で、電線共同溝方式による電線類地中化を実施。電線共同溝工事前に地域の参加希望者、沿線企業、学校が参加するまちづくりWSを開催し、舗装や街路樹の種類等を検討。







事業の方向性① ヒト・モノ・コトが交流し投資を生み出す結節拠点

○人が多く集まる結節拠点の機能を一層強化し、日本・世界からの交流を促進。

■静岡駅周辺の将来的なネットワーク機能強化検討

《背景・目的》

MaaS や自動運転などのIT技術による交通の技術革新、2027年に予定されているリニア中央新幹線開業や、新型コロナウイルスによる社会構造の変化により、駅周辺の空間活用のあり方を検討する時期を向かえている。

《実施概要》

令和4年度は地域の意向把握のため、関係自治体と連携し、静岡駅周辺事業者等との意見交換を実施



(2022年度事業概要(静岡国道事務所))

■リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究

「静岡市リニア中央新幹線開業後のまちづくり研究会」による令和4年3月の調査研究結果のとりまとめとして、東海道新幹線「静岡駅」停車本数の増加はリアルな交流を実現し静岡市の価値創造の選択を高めることが示唆されている。

リニア開業による東海道新幹線「静岡駅」停車本数増加による利便性向上の影響について現状を踏まえて整理した。その結果、現状として、東海道新幹線「静岡駅」は「のぞみ」停車駅以外では東海道新幹線沿線で最大の利用者数を誇り、東京方面や愛知方面からのビジネス目的の利用が多い状況にある。

中心市街地に位置する静岡駅は、停車本数増加により、乗車時間や待ち時間、都心アクセス時間を含めたトータルの移動時間が、東京方面、名古屋方面ともに、東海道新幹線やリニアの中間駅よりバランスがよく、相対的にアクセスの良いポジションであることが明らかとなった。このことは、リアルな交流を生む可能性が高いことを示し、静岡市は「価値創造」の場としてのポテンシャルを秘めていると言える。

(出典：リニア中央新幹線開業に伴う静岡市の社会経済への影響予測に関する調査研究報告書)

事業の方向性② 魅了する道路の使い方

○人の来訪状況やイベント等に応じて、道路の使い方を柔軟に変化。

■青葉シンボルロードでのイベント開催

《背景・目的》

静岡市都心に位置する青葉通線を市民の憩いの場、うるおいの場として都市の顔となるよう常盤公園を含め一体的に整備。

《実施概要》

例年11月～2月にかけては、青葉シンボルロードイルミネーションを実施。その他、大道芸ワールドカップなど、週末ごとに様々なイベントを開催。



(写真：静岡市の夜景HP)

事業の方向性③ データによる都市交通オペレーション最適化

○構造物も移動もデータ化することで、より効果的な使い方を促進、効果向上。

■コネクテッドカー

《背景・目的》

5Gなどの通信技術が進展するとともに、車自体も電動化が進むことで、通信と連動した各種の技術対応が可能になるとともに、個車単独では困難であった事故防止や円滑な走行が可能になることが期待。

《実施概要》

車両の状態や周囲の道路状況など様々なデータをセンサーにより取得し、ネットワークを介して集積・分析することが可能となる。



資料：総務省

(出典：令和元年度交通政策白書)



世界と繋がる物流

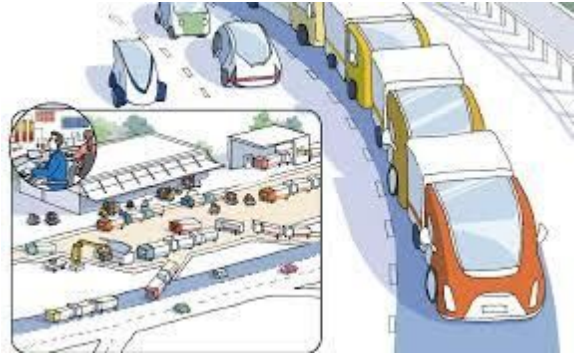


## ビジョン 6

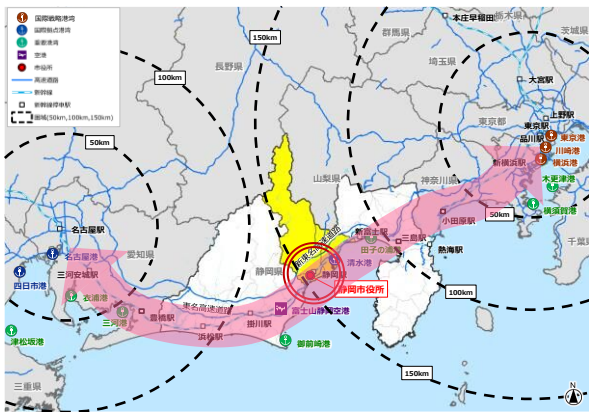
### 国内外のモノが行き交う物流を支える道路

#### 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 第2次産業人口が多く、またコンテナ取扱量全国8位の清水港を持つ静岡市では、円滑な物流活動が非常に重要である。
- 東西方向の2つの高速道路と国道1号には、市内に多くのICが配置され、県内各地へのアクセスが容易である。さらに中部横断自動車道開通で甲信越のアクセスも向上した。物流の2024年問題対策で、首都圏と中京・関西圏の中間地としてスイッチハブ機能の需要も高い。
- 市内、県内、国内の経済を担う物流活動、またそれを支える清水港との行き来を確実かつ円滑にし、経済の発展を支援する。



#### ■首都圏と中京・関西圏の中間地に位置する静岡市

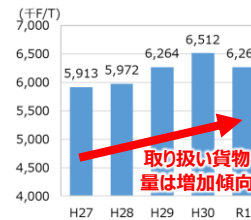


#### ■静岡市内の道路ネットワークと物流拠点等



#### ■物流の成長

##### ■清水港コンテナ取扱量推移



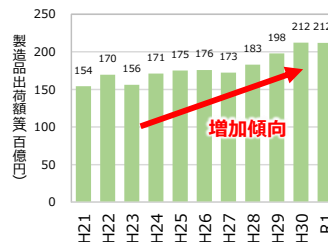
(出典：港湾統計)

##### ■コンテナ取扱量ランキング

| 順位 | 港湾名    | コンテナ取扱貨物量 (千TEU) | 外貨コンテナ (千TEU) | 内貨コンテナ (千TEU) |
|----|--------|------------------|---------------|---------------|
| 1  | 京浜[東京] | 4,747            | 4,260         | 487           |
| 2  | 京浜[横浜] | 2,662            | 2,412         | 249           |
| 3  | 阪神[神戸] | 2,647            | 2,040         | 607           |
| 4  | 名古屋    | 2,471            | 2,302         | 169           |
| 5  | 阪神[大阪] | 2,359            | 2,059         | 299           |
| 6  | 博多     | 961              | 832           | 129           |
| 7  | 那覇     | 607              | 85            | 522           |
| 8  | 清水     | 514              | 428           | 86            |
| 9  | 北九州    | 473              | 413           | 60            |
| 10 | 苫小牧    | 338              | 229           | 108           |

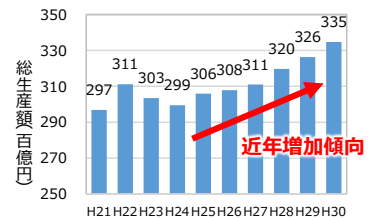
(出典：国土交通省港湾別コンテナ取扱量ランキング(2020年速報値))

##### ■製造品出荷額等の推移



(出典：工業統計、経済センサス活動調査)

##### ■総生産額の推移



(出典：しずおかけんの地域経済計算)

事業の方向性① モノの交流を活性化する物流道路ネットワークの形成

○首都圏と中京・関西圏の中間地、県の中心として、行きかう膨大な物流をさらに効率的に回すためのハブ機能や道路ネットワーク。

■静清バイパス4車線化

《背景・目的》

交通混雑の緩和、交通安全の確保、静清都市圏の発展の支援等を目的に計画。

《実施概要》

平成30年12月の牧ヶ谷IC～丸子IC間の開通により、静岡市清水区興津東町から静岡市駿河区丸子二軒家に至る延長24.2kmの幹線道路を全線4車線化。



■物流事業者の声

■CPPI世界12位の清水港 トピック



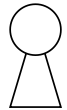
物流事業者

CPPI（コンテナ港湾生産性指数）で世界351港のうち、清水港が12位に入った。狭い港であるがゆえに、効率よく荷物を載く工夫を長く重ねてきたことが評価された。

※CPPIとは…コンテナ港湾のパフォーマンスを測る指標で、船の位置情報であるAISデータ等を使い、船のサイズ毎にその経済性を加味し、寄港船の荷役効率、沖待ちも含む入港から荷役後の離岸までの総滞在時間の実績からスコアを算出し、コンテナ港湾の効率性を評価したもの

■スイッチハブエリアとしての清水港周辺のポテンシャル トピック

関東地域と関西地域間の物流に対し、中継地で荷物をスイッチすることで運転手の走行距離（時間）を削減し、労働環境改善に繋げている。この中継地の静岡県内拠点の一つを清水が担っている。



物流事業者

（事業者ヒアリング）

事業の方向性② 持続可能な物流ネットワークに資する道路の強靱化

○耐荷力の向上や建築限界の見直し等により、既存ストックを有効活用し物流を下支え。

■重要物流道路

《背景・目的》

○

《実施概要》

○

事業の方向性③ 新しい技術を活用した物流サービスの支援、効率化

○自動運転、ドローン等、新しい技術を活用して、より安定的、効率的な道路上の物流活動を支援。

■宅配ロボを活用したラストマイル輸送サービス

《背景・目的》

自動運転歩行速ロボットを活用したサービスを提供する民間会社による、ラストマイル輸送サービスの実証実験が、各地で実施。ロボットによる輸送サービスの実現可能性を検証し、ラストマイル輸送の自動化・省略化を目指す。

《実施概要》

自動運転コンピュータを搭載したロボット型宅配モビリティがカメラやレーザセンサで周囲環境を認識しながら自動走行。



（出典：国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」）



## ビジョン7

静岡ならではの歴史と自然を感じられ、地域の魅力を高める道路

### 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 世界文化遺産の構成資産である三保松原、世界中の大道芸人が集まる大道芸ワールドカップ、ナショナルサイクルルートといった世界に向けた観光地・イベント、またそれ以外にも歴史・文化、海・山の自然、市街地でのまつりなど、多くの観光資産が市内に広く存在する。
- 様々な地域へ訪れる観光客が、魅力を十分に味わい、満足してもらうため、各地域へのアクセスや分かりやすい案内、混雑の解消をはかる。



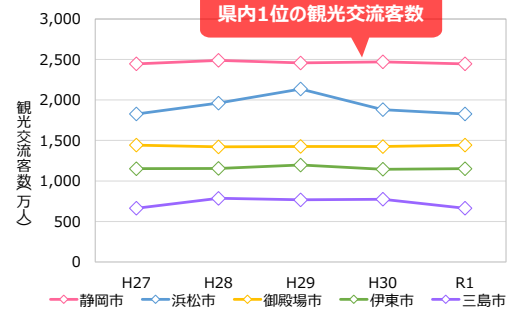
#### ■主な観光地やイベントなど



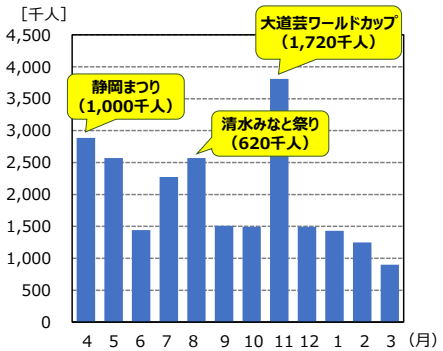
(出典：しずおか観光情報「駿府 静岡市」HP  
※画像は、しずおか観光情報「駿府 静岡市」HP)

#### ■観光交流客の動向

##### ■観光交流客数の推移



##### ■月別の観光交流客数(R1)



(出典：静岡県観光交流の動向 (R1))




事業の方向性① みちと情報でつなぐ静岡市と世界

○市内の魅力ある地域へ、道路や案内によってアクセス性を向上。

■清水港三保線

|                                  |                        |
|----------------------------------|------------------------|
| <p>《背景・目的》</p> <p>○</p>          | <p>《実施概要》</p> <p>○</p> |
| Intentionally blank content area |                        |

■高速道路ナンバリング（国土交通省）

|   |   |
|---|---|
| <p>《背景・目的》</p> <p>高速道路に路線番号を付すことにより、訪日外国人をはじめ、すべての利用者にわかりやすい道案内の実現を目指す。</p>         | <p>《実施概要》</p> <p>高規格幹線道路網とこの道路網を補完して地域の高速道路ネットワークを形成する路線、主要な空港・港湾、観光地へのアクセスとなる高速道路ネットワークを形成する路線について、アルファベットと2桁以内の数値でナンバリング。</p> |
|  |   |
| <p>(出典：国交省 HP)</p>  |   |

事業の方向性② 来訪者が快適に休憩できる施設の提供

○施設案内や休憩施設のトイレの充実。

■オクシズの駅

|  |  |
|--|--|
| <p>《背景・目的》</p> <p>中山間地域の道路には、道路利用者のトイレ休憩や、運転疲労を解消するための道路休憩施設が少なく、一時的な休憩スペースも少なかった。</p> | <p>《実施概要》</p> <p>既存の観光・地域振興施設と連携を図り、駐車場とトイレを提供。</p> <p>※静岡市道路休憩施設の愛称として「オクシズの駅」を選定</p> |
|--|--|



事業の方向性③ 世界を迎える景観とみち

○日本有数の景観や自転車道の整備による世界からの観光客の満足度向上。

■太平洋岸自転車道（千葉県～和歌山県）

|  |   |
|--|---|
| <p>《背景・目的》</p> <p>千葉県銚子市から神奈川県、静岡県、愛知県、三重県、和歌山県の各太平洋岸を走り、和歌山市に至る延長 1,400km の自転車道構想。沿線の一層の活性化が期待。</p> | <p>《実施概要》</p> <p>静岡県内では伊豆半島を回り、沿岸部を進んで静岡市内を通過、浜名湖を過ぎて愛知県へ入るルート。</p> |
|--|---|



(出典：静岡県自転車活用推進計画)

## Column ～ 新しい価値を探して ～

### Challenge 2

試しにやって効果を確認したうえで本設を考える  
トライアルパーク蒲原の取り組み

#### 概要

令和4年7月2日旧庵原高校グラウンドにオープンした「トライアルパーク蒲原」は道の駅整備を見据えて、事前に可能性を探る「トライアルサウンディング」の手法を採用。

運営事業者のコーディネートにより様々な主体の「〇〇したい」をコンテナやキッチンカーを用いて実現していく。3年後、効果と課題を踏まえて、その後の運営方法を検討していく。

一方で、トライアルパーク整備にあたり、様々なチャレンジを実施。



#### チャレンジ

新しい整備手法で、様々な主体と、環境・経済・社会の3つの側面で工夫をすることで、施設整備を実現することができた。

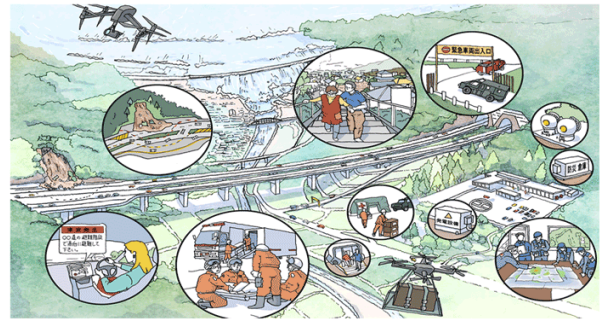
- 道の駅整備検討における初のトライアルサウンディング
- 地元の熱い思いを運営に生かす仕組み
- 産官学連携での竹チップを用いた舗装
- 田子の浦港浚渫土の植生基盤への活用
- 静岡市初の企業版ふるさと納税の活用
- 「するいち」発着点としてサイクリストを受け入れ



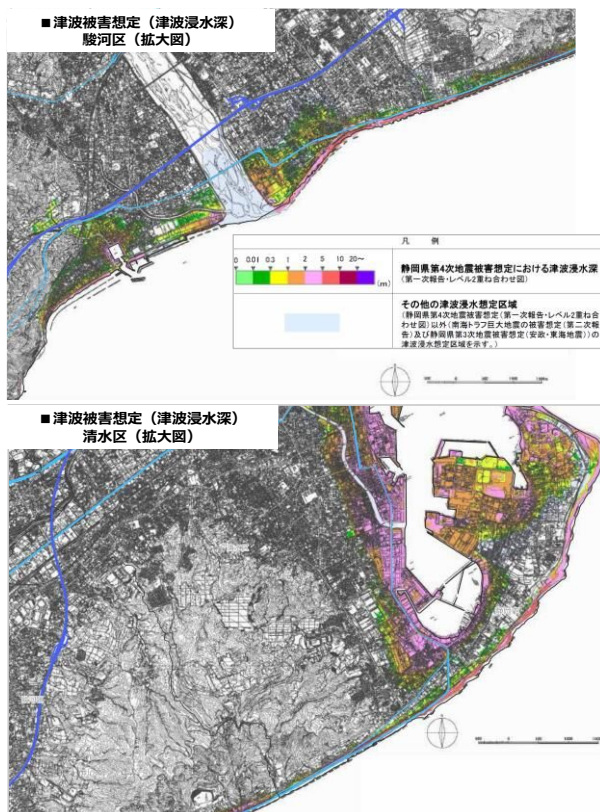
## ビジョン 8 災害から命を守る道路

### 《ビジョンの背景と政策の方向》

- 南海トラフ地震では市域全域が震度 6 以上、沿岸部では清水区中心に津波浸水想定区域、山間部では土砂災害警戒区域等、市内全域に災害リスクが広がっており、いつ起こるか分からない災害に対して、できる限り早く直接的な対策、あるいは避難経路の確保といった間接的な対策を行う必要がある。
- 近年の台風等、頻発かつ大規模化する災害すべてを防ぐことは現実的ではなく、被災した場合にも迅速に復旧ができるよう、被災状況の見える化や被災後の対応体制を構築することが必要である。

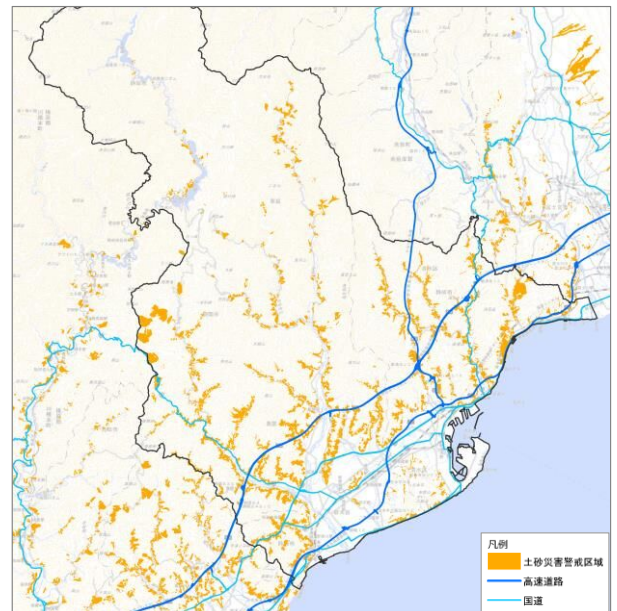


#### ■津波被害想定



（出典：静岡市地域防災計画（R3.4月修正版））

#### ■土砂災害警戒区域



（出典：国土数値情報（R2））




事業の方向性① 点・線・面での道路防災

○個別箇所、区間、代替路線等、課題に応じて必要な範囲での防災対策を実施。

■石部海上橋補修補強工事

|         |        |
|---------|--------|
| 《背景・目的》 | 《実施概要》 |
|         |        |

■（主）井川湖御幸線の落石対策

|   |   |
|---|---|
| 《背景・目的》<br>救急救命活動や緊急物資の輸送など災害に強いネットワークの整備。  | 《実施概要》<br>山間部の緊急輸送路において、道路防災点検の結果等で対策が必要とされた箇所の落石など災害対策工事を実施。 |
|  |   |

事業の方向性② 災害時の一時避難

○高架、道路のり面等を避難場所とすることで安心・安全に寄与する道路。

事業の方向性③ 災害の見える化で迅速復旧

○被災状況、交通状況、様々な状況をリアルタイムで把握することで、復旧を迅速化。

■防災道の駅（全国）

|  |   |
|--|---|
| 《背景・目的》<br>都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅を「防災道の駅」として選定。<br>国が防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を実施。 | 《実施概要》<br>R3 年度に防災道の駅 39 駅を選定。（※静岡県は道の駅朝霧高原が選定）<br><条件><br>①災害時において業務実施可能な施設<br>②災害時の支援活動に必要なスペース（2500㎡以上の駐車場）あり<br>③道の駅設置者と道路管理者の役割分担等が定まった BCP が策定済 |
|--|---|

■災害の見える化「しずみち info」

|  |  |
|--|--|
| 《背景・目的》<br>市内の国道（国道1号、国道52号を除く）、県道、市道の幹線道路を対象に、災害や道路工事による通行止めなどの規制情報を、インターネットを通じて手軽に確認可能なサイトを稼働。 | 《実施概要》<br>サイト上で下記の情報等が確認可能<br>・ 予告規制情報<br>・ 道路規制情報<br>・ 災害情報<br>・ 2地点間の経路探索<br>・ 現在の交通状況 |
|--|--|

**新「道の駅」のあり方検討会 提言**  
(令和元年11月18日)

「道の駅」第3ステージ  
(2020年～2025年)  
(《地方創生・観光を加速する拠点》)

「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ  
○多言語対応やキャッシュレスの導入  
○海外や観光関係団体との連携
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に  
○広域防災  
○地域防災  
○防災道の駅「の備え・支援」  
BCPの策定を促進
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに  
○子育て応援  
○地域活性化プロジェクト  
○大学等の連携企画の実施

**「防災道の駅」制度**

都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を実施

広域的な防災拠点機能を持つ道の駅

- ・ 防災拠点の整備・強化を支援
- ・ 防災拠点の整備・強化を支援

地域的な防災拠点機能を持つ道の駅

- ・ BCPの策定や防災事業について道の駅ネットワークを活用した支援

その他の道の駅

全体1,187駅 (令和3.3.31時点) (出典：国土省 HP)



(写真：静岡市 HP)



## ビジョン 9

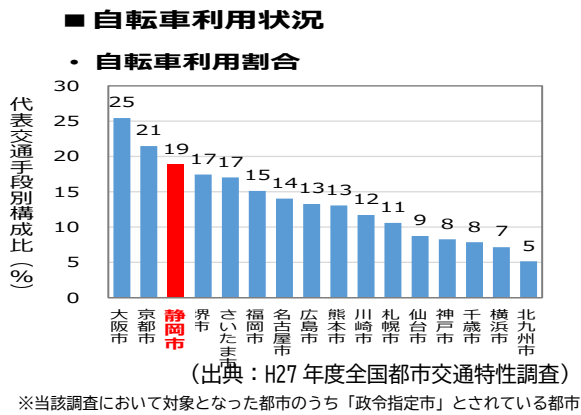
### 温暖な気候や風土にあわせた低炭素&グリーンインフラの実現

#### 《ビジョンの背景と政策の方向》

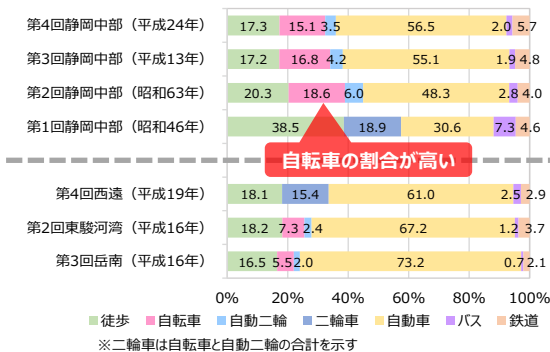
- 国としても低炭素化へ舵を切っている中、新技術や新材料等、先進的な事例を踏まえつつ、CO2 排出削減の取り組みを進めていく。
- 静岡市では、自転車の利用割合が高く、それに伴って行ってきた自転車走行ネットワークや駐輪場、シェアサイクルポートの整備等が進んできたこと、また鉄道利用割合も下がっていないことを活かし、人の行動を変容することで一層の低炭素化をはかる。



#### ■自転車の利用状況



##### ■代表交通手段分担率の推移・他都市圏との比較

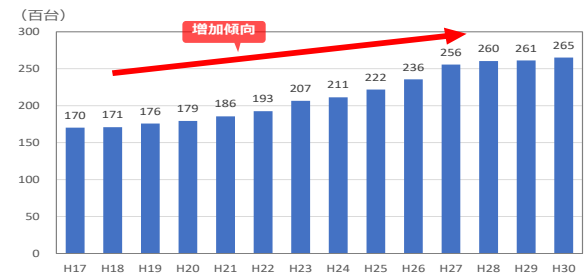


(出典：静岡中部都市圏パーソントリップ調査)

#### ■自転車関連施設等の整備状況



##### ■自転車収容台数推移 (市営駐輪場及び附置義務駐輪場の収容台数の推移)



事業の方向性① 電動車・再エネ・省エネでカーボンニュートラル

○新エネルギーや新技術等を活かし、道路及び道路交通からの CO2 排出削減。

■道路照明灯 LED 化 ESCO 事業

《背景・目的》

脱炭素社会の実現に向けた環境負荷の低減と維持管理費削減のため、道路照明灯の LED 化を推進するも、灯具取り換えに多額の費用がかかり円滑な転換が図れない。

《実施概要》

省エネ回収に架かるすべての経費を電気料金削減分で賄う ESCO 事業を活用して、令和 5 年度、照明灯約 11,000 基のうち水銀灯・ナトリウム灯 9,200 基を LED 化し、10 年間の維持管理を包括委託する。



■グリーンインフラストラクチャー

《背景・目的》

平成 29 年度、国交省にてグリーンインフラの考え方を整理

・「グリーンインフラ」とは、社会资本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるもの

《実施概要》

既往の事例

- ・緑の防潮堤
- ・都市の防災向上のための都市公園整備
- ・健康・レクリエーション空間を提供する都市公園、緑地
- ・魅力ある市街地の形成を支援する都市公園整備、緑地、緑化
- ・道路緑化の取組
- ・浸透機能を持たせた植栽帯 等



(出典：グリーンインフラストラクチャー（取組等の事例）)

事業の方向性② サイクルシティでカーボンニュートラル

○利用者の多い自転車や充実した公共交通の利用促進で自動車利用を削減、CO2 排出削減。

■静岡市シェアサイクル事業 PULCLE

《背景・目的》

まちなかに複数のサイクルポートを設置し、いつでも、どこのポートでも自転車の貸出・返却ができる移動システム。PULCLE の普及により、公共交通機関の補完や利用促進、自動車交通の抑制による環境負荷の軽減等を目指す。

《実施概要》

令和 2 年 6 月 8 日から事業開始  
令和 5 年 1 月現在、  
・ポート設置箇所数 175 か所  
・設置自転車台数 400 台



■徳川慶喜と自転車

《トピック》

○1887（明治 20）年 2 月 5 日の静岡大務新聞に「徳川慶喜公が東京に自転車を注文し、その後乗り回している」という一節がある。慶喜公が自転車を入手したのは、明治 10 年前後、静岡市中を乗り回しはじめたのが明治 15 年から 16 年頃だろう。

○徳川慶喜家扶（かふ）日記によると、慶喜公が自転車にのめり込んだのは、40 代後半から 50 代に入ってからだ。日記では、自転車に乗るといふ行為を「今日も自転車で運動した」と書いてある。屋敷から安倍川を越え、丸子の吐月峰まで自転車で走ったと日記にも残されており、清水の次郎長とも交流があったことから静岡から清水まで自転車で走ったかもしれない。～略～

○趣味人として生きたといわれる慶喜公だが、健康に気遣い、身体を鍛えることに関心を持っていたという。50 歳を過ぎた慶喜公には、自転車に乗ることは身体を鍛える運動の一つで、さらに、カメラをはじめとする西洋のモノに興味があったようだ。

(出典：しずおかサイクルシティ HP（静岡市）)



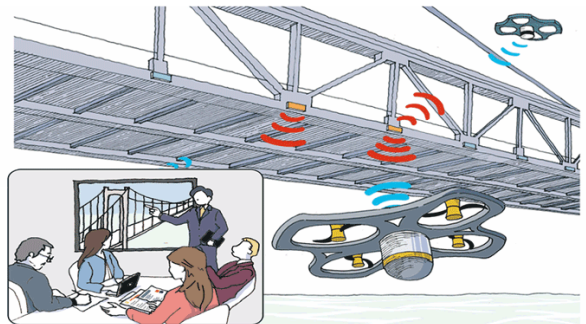


## ビジョン 10

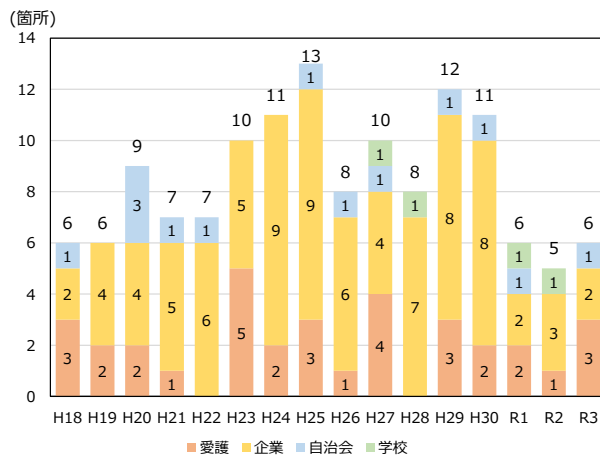
### ストックを賢く使い、持続可能な道路ネットワーク

#### 《ビジョンの背景と政策の方向》

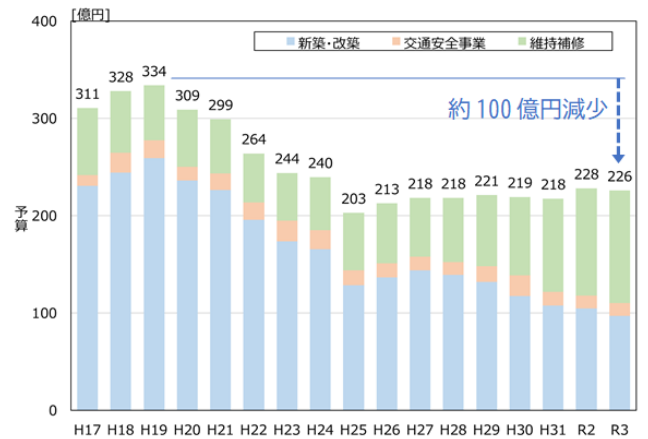
- 計測やモニタリング技術においては新技術が次々と生み出されている状況にあり、静岡市においても道路点検等の仕組みをDXにより、効率的・継続的な維持を進める検討をおこなっている。
- 
- 平成18年に始まり130を超える団体に登録いただいている道路サポーター制度を活かし、市内各地の維持管理活動を地域と共同で実施していく。



■静岡市道路サポーター数の推移



■静岡市道路部予算の推移



(出典：静岡市)

事業の方向性① DX 道路健康診断

○新たな技術による日常的なデータの収集・活用により、継続的な予防保全的維持管理。

■ 公用車での道路データ取得（静岡市）

《背景・目的》

日常業務で市内を走る公用車から道路のデータを取得することにより、維持管理業務の効率を大幅に改善できるほか、補修対応の迅速化を目指す。

《実施概要》

公用車に位置情報取得機器や高精度カメラを搭載し、走行経路や走行速度、道路画像といったデータを集める。AI が路面のひび割れや陥没の有無を分析したり、渋滞の発生状況や危険箇所を確認。



（出典：静岡市資料）

■ 3次元点群データ（静岡県）

《背景・目的》

静岡県では、災害に備えて3次元点群データを蓄積。また、利活用を促進するため2020年4月に、静岡県が「VIRTUAL SHIZUOKA」富士山南東部・伊豆東部エリアの3次元点群データを公開。

《実施概要》

3次元点群データ（LAS）をインターネット経由で静岡県3次元データ保管システム（PCDB）にアップロード。インターネット経由でダウンロードも可能（オープンデータ）。



（出典：静岡県 HP（VIRTUAL SHIZUOKA ～3次元点群データでめぐる伊豆半島～））

事業の方向性② 道路施設のマネジメント

○予防保全も考慮したメンテナンスサイクルの構築による長寿命化と集約化・廃止による総量管理。

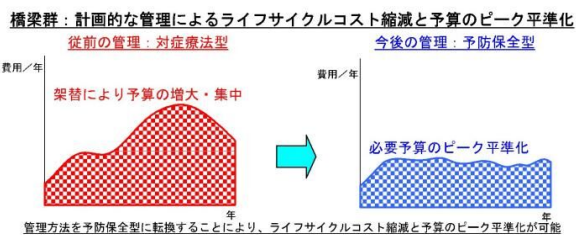
■ 道路橋の中長期管理計画

《背景・目的》

今後50年間の将来にわたって、維持管理シナリオを設定し、投資する事業費や道路橋群の健全度の推移をシミュレートすることで、市管理道路橋全体の最適な維持管理方針を検討し、予算計画や、維持管理目標へフィードバックする。

《実施概要》

予防保全型の管理をした場合の投資効果を確認するために、事後保全型の管理を行った場合の総事業費の比較を実施。



（出典：道路橋長寿命化計画（H31.3 静岡市））

事業の方向性③ サポーターとともに育てるみち

○地域とともに道路を維持管理することで、愛着の育成と継続性の確保。

■ 静岡市道路サポーター制度（静岡市）

《背景・目的》

身近な公共空間として、道路の美化や緑化そして安全について関心を寄せていただく方の意欲的な活動を市が多面的に支援し、地域と行政が一体となって、より安全・安心・快適な道路空間を創り上げていくことを目指す。

《実施概要》

- サポーターの登録要件  
自治会、民間企業、NPO、老人会、学校等、道路愛護活動に意欲的な5名以上の団体
- 活動内容  
・ 清掃活動・緑化活動  
・ 軽微な補修活動  
・ 道路損傷情報の提供等



（写真：静岡市 HP）

### 3 みちづくりプログラム ～成長する計画に～

みちづくりビジョンの実現を目指し、現場レベルで着実に事業を推進する体制を構築するため、「心構え」と「ノウハウ」を柱としたみちづくりプログラムを位置付けました。

通常、ビジョンに沿った事業をプログラムとして位置づけるケースが多いところ、本計画では、数年先も見通すことが困難な社会情勢、課題やニーズの複雑化・多様化に柔軟に対応し、みちづくりビジョンの実現に向けて考え行動できる体制こそが重要と考えます。

#### 3-1 道路行政運営の「心構え」

「心構え」は、道路行政職員がみちづくりに携わる際の「向き合い方」と「取り組み方」の指針となるものです。

これからのみちづくり計画は、「課題対応型」から「価値創造型」への転換を目指しており、担い手には、上位計画や各種基準等で決められたことを尊重しつつも、みちづくりビジョンに示す将来像に向かい、必要なことを現場で考え実現を目指す、意志と行動が必要となります。

「心構え」は、道路行政職員が、みちづくりの意思を養い、挑戦を後押しするものとして設けたものです。

#### 様々な役割をバランスよく担える道をつくる

- ・ 道の役割は一つではありません。様々な人が様々な目的や用途で道を使うため、道に望むニーズも感じ方も人それぞれです。同じに見える道ですが、目的やニーズが幾重にも重なっています。
- ・ 時にこの目的やニーズは対立することがあります。みちづくりの際には、重要な課題や主たる目的への対応はもちろんですが、それに限らず、違う目的やニーズでこの道を使う人々がいることを理解し、きめ細かく対応をしていくことで、みちの質の向上に繋がれることがあります。
- ・ みちづくりに関する幅広いスキルや広い視野を磨き、道に対する様々なユーザーのニーズに耳を傾け、それを限りある道路という空間に反映を試みることで「様々な役割をバランスよく担える道」をつくりまします。

## 利用実態をつかみ地域になじむ道をつくる

- ・ 道は、時間によっても、季節や天候によっても、使われ方が大きく変動します。課題と感じているものも、全体から見ると一瞬に過ぎないという場合もあります。
- ・ ピーク時の課題に対してハード整備だけで対応することは、時に過度なスペック、無駄な投資、または沿道環境へのマイナスの影響も引き起こすことがあります。ハード整備だけでなく、交通マネジメント等の道を上手く使うソフト事業との組み合わせで対処するという方法が効果的なこともあるかもしれません。
- ・ すべてをハード整備に頼るのではなく必要なレベルの見極めが重要で、それには説明できる根拠として利用実態をつかむことが大事になります。
- ・ 道路施策ではない多分野のハード・ソフト施策にも知見を広げ、変動する利用実態に適正な手法を組み合わせることで「地域になじむ道」をつくります。

## 地域と協働で一緒に育つ道をつくる

- ・ 道は、通過交通のためにだけあるのではなく、沿道や周辺の地域にとっても大事な存在です。
- ・ 道路の空間には、地域の暮らしや歴史が刻まれています。地域の皆さんが愛着を持って道を使ってもらうことで、道路が魅力になり、地域で共有されていきます。市内には地域の皆さんに愛されている道がたくさんあり、そのような町は魅力ある地域であることが多いです。
- ・ 地域を分断する、地域と無縁の道ではなく、地域をつなげる道を一緒に育てていきます。
- ・ 道を点や線で見ただけでなく、視野を広げて地域を知ることから始め、地域の価値を地域と共有する過程を大切に「地域と協働で一緒に育つ道」をつくります。

## 長く使い続けられる道をつくる

- ・ 道は一度つくられたら無くなることはまずありません。また、簡単につくり変えることもできません。
- ・ みちづくりの際には、できるだけ長く使える道をつくることで、継続的に地域に価値をもたらすことを考える必要があります。
- ・ 一方で、時代の変化は今後ますます急激になると想定されます。つくり変えにくい中でも、時代の変化に柔軟に対応することが道にも求められてきます。
- ・ 目先だけではなく、できるだけ遠くを見ることが出来る目を養うことと、柔軟に修繕や機能転換をおこないながら「長く使い続けられる道」をつくります。

### まちづくりに貢献する道をつくる

- ・ 道は街をつくる力があります。道が先行して民の投資を呼ぶこともあります。民の投資と連動したみちづくりはさらなる民の投資を呼び込みます。経済が縮小傾向にあるこれからは公民ともに投資が縮減されるため、より緊密な連携で街の活力維持につなげる必要があります。
- ・ 民間のスピードや価値基準とのすり合わせを困難にする画一的に固定された公平性や公益性ではなく、いい意味で民の動きを利用した公平性・公益性の柔軟な運用は、まちへの貢献、ひいては静岡市の発展につながるかもしれません。
- ・ 視線を上げてアンテナを高く張ることで、民の動向をつかむこと、そこから連携の道筋を描く能力を身に付けること、公民相互の投資効果を高める計画や基準を柔軟に運用することで「まちづくりに貢献する道」をつくります。

### 合理的な道をつくる

- ・ 道は、様々な目的やニーズで様々な人が使います。予算規模の縮小で本当に必要な投資が求められる中、みちづくりの必要性を裏付ける説得力のある合理的な説明は関係者間の合意形成に不可欠となります。
- ・ また、幅広い合意が取れていることはみちづくりの後ろ盾になります。
- ・ 技術者の経験やノウハウはみちづくりの上で貴重なスキルであることは変わりませんが、それを証明してくれる技術やデータが最近では簡単に手に入り、今後はより精度高く、安価に取得できるようになるでしょう。
- ・ 最新技術に対するリテラシーと合意形成のスキルを身につけることで、幅広く合意を得ながら「合理的な道」をつくります。



## 3-2 創意工夫を共有する「ノウハウ」

事業の構想段階から、調査、設計、工事、維持管理、更新・廃止まで、みちづくりの現場では常に実践が積み重ねられています。

これからは、この実践の場において、「みちづくりビジョン」や「心構え」を踏まえた、より良いみちづくりを進めていくこととなりますが、現場ごとに知恵を絞って生み出した創意工夫などのノウハウは、他の現場や他の職員へなかなか共有されにくいというのが現状です。当然、現場によって、条件は変化しますので、ノウハウがそのまま当てはめられるとは限りません。しかし、考えるヒントになることは間違いありません。

本計画では、実践の事例から創意工夫のヒントとなる部分をノウハウとして蓄積し、共有することで、次の事業へ活かしていくこととします。

これまでも、現場ごとで工夫がなされてきました。

蓄えるノウハウのイメージとして、以下、●つの事例を紹介します。

|   |  |  |  |  |
|---|--|--|--|--|
| <h3>ハニカムスクエア（パークレット社会実験）</h3>   |  |  |  |  |
| <p>まちなかの道路空間へ休憩施設を設置し、まちなかの回遊性向上を図る事業</p>   |  |  |  |  |
| <p>工夫</p>   | <p>困難・対応</p>   |  |  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・ パーチケ廃止の道路空間を有効活用</li> <li>・ デザイン力のある民間企業の協力を仰ぐ</li> <li>・ 社会実験としてスピーディーに実施</li> <li>・ オクシズ材(杉)を使用</li> </ul> | <p>前例が無い関係者の理解を得るため、安全面に力を入れて柵を設置。その後、安全性を確認したのちに柵を撤去。</p>   |  |  |  |
| <p>背景</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ コロナ禍でまちなかの商店が疲弊</li> <li>・ まちに欲しい施設第1位「休憩施設」</li> <li>・ 歩行者利便増進道路の実践</li> </ul> |  |  |  |

### 3-3 担い手と共に常に成長する計画（振り返り）

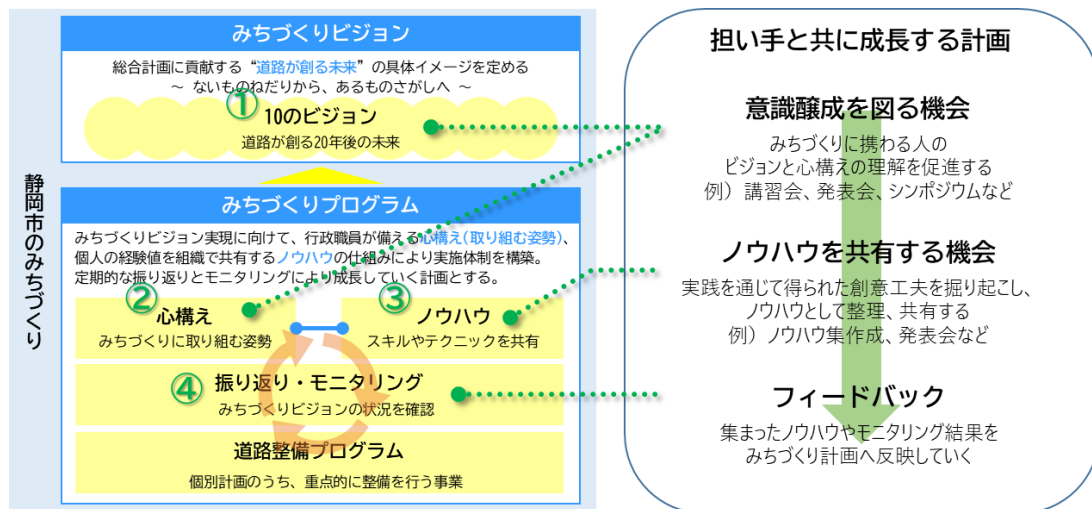
急激な時代の変化へ対応しながら、持続的にみちづくりの質の向上を図っていくためには、本計画がみちづくりに携わる「担い手」と共に成長していく必要があります。

ここで、担い手とは、道路行政を普段からサポートしてくれている建設コンサルタントに加えて、建設会社、道路利用者としての民間企業や市民も広く担い手として考えています。

担い手と計画が共に成長するために、以下の仕組みを構築し、本計画の実行性を高めていきます。

- 意識醸成を図る機会                      ビジョンや心構えの理解を促進します
- ノウハウを共有する機会                掘り起こしたノウハウを共通の資産にします
- フィードバック                          ノウハウやモニタリング結果を必要に応じて計画へ反映します

#### ■ 担い手と共に常に成長する計画



#### ● 振り返りの方法

振り返りの対象は、個々人としてだけでなく、組織としての成長を目指します。

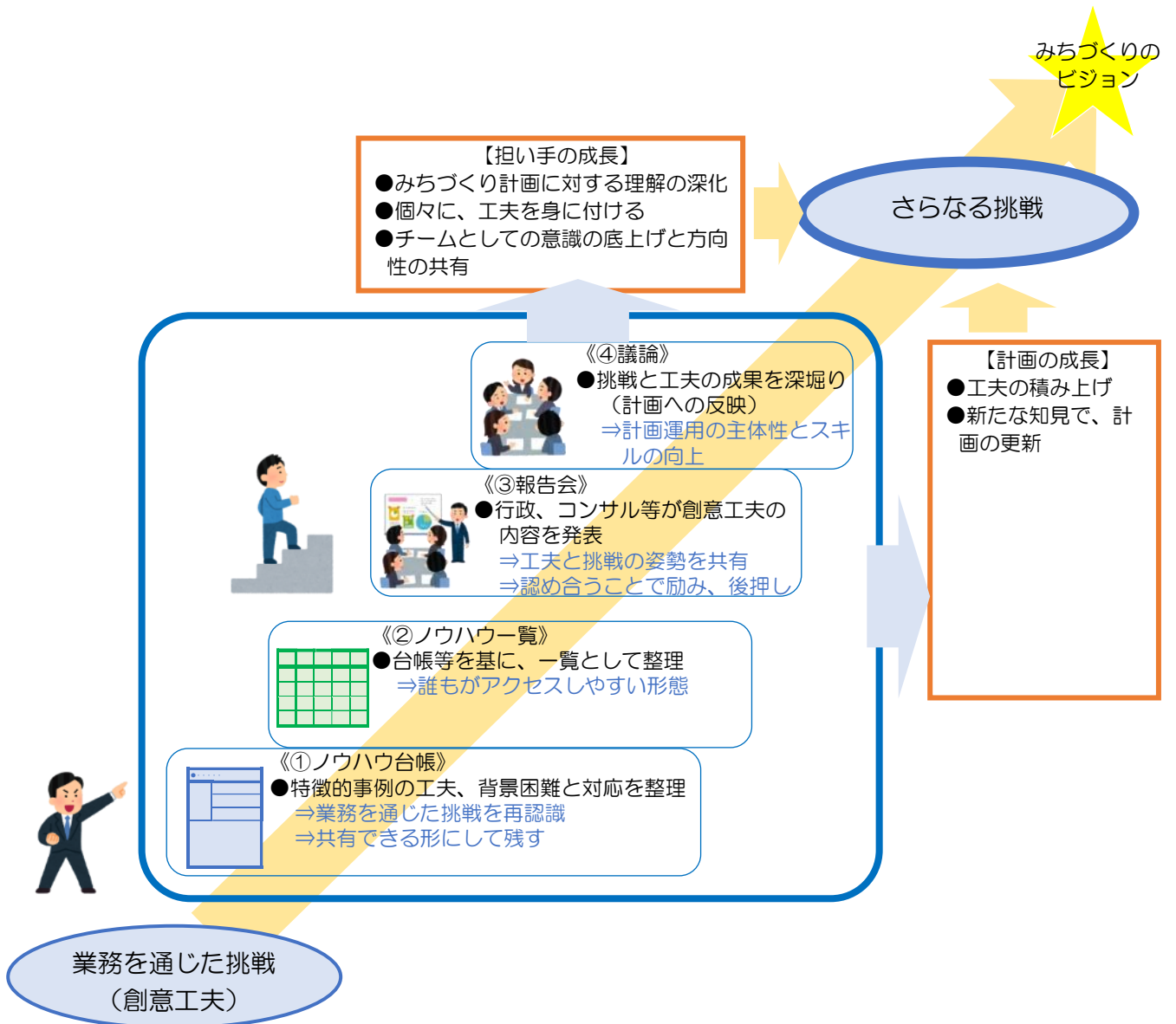
計画と担い手の継続的な成長を促すべく、毎年継続的に実施していきます。

工夫にかかる技術的知識の共有に止まらず、みちづくりに係る多様な担い手と深掘し、考え方を共有することが重要であるため、以下のとおり構成を想定しています。

- ① ノウハウ台帳：特徴的事例の工夫、背景困難と対応を整理
- ② ノウハウ一覧：台帳等を基に、一覧として整理
- ③ 報告会                      ：行政、コンサル等が創意工夫の内容を発表
- ④ 議論                         ：挑戦と工夫の成果を深掘り

これまでも道路部内職員向けに実施してきた「道路部事例発表会」を発展させ、まずは地元コンサルを加えた地域参画プロセスとして実施していきます。

■ 継続的成長を導く「振り返り」のイメージ



## 3-4 モニタリング指標

## 3-4-1 第2次静岡市のみちづくり（前計画）の振り返り

## ● 前計画の考え方

「第2次静岡市のみちづくり」では、静岡市第3次総合計画で掲げる「世界に輝く静岡」を実現するため、「都市の発展」「暮らしの充実」を支える重要な社会基盤として、市民、NPO、企業、行政という多様な主体が連携を図り、道路の役割を明確にしたうえで、効率的かつ効果的な道路行政を推進することを目的に、以下、4つの基本方針と9つの主要政策を設定し、平成27(2015)年度からの8年計画として取り組んできました。

|    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| 理念 | 地域の活性化に貢献し、安心・安全で快適な市民生活を支えるみちづくり |
|----|-----------------------------------|

| 基本方針                | 主要政策   |
|---------------------|--|
| 地域活性化に貢献するみちづくり     | ① 広域的な連携・交流を生み出すみちづくり<br>② 円滑な都市内交通を実現するみちづくり<br>③ 景観・歴史資産・観光素材を磨き上げるみちづくり |
| 充実した暮らしを支えるみちづくり    | ④ 歩行者・自転車の利用環境向上に向けたみちづくり<br>⑤ 誰もが利用しやすいみちづくり                              |
| 持続可能な生活基盤を構築するみちづくり | ⑥ 次の世代へ繋がるみちづくり<br>⑦ 環境を保全するみちづくり  |
| 大規模災害に備えるみちづくり      | ⑧ 防災・減災に貢献するみちづくり<br>⑨ 災害に対応するみちづくり  |



## ● 成果指標の達成状況

第2次静岡市のみちづくりでは13の成果指標を設定し、目標達成に向けて取り組んできました。

中間評価時点で、国の政策や事業方針の見直し、道路施設の点検結果等を受けて、一部の指標を追加・再設定し、最終的に14の成果指標が最終年度での評価対象です。

結果、基本方針1「地域活性化に貢献するみちづくり」の成果指標として設定した3つの指標で「未達成」、残り11の指標で「達成」となりました。

| 成果指標  |                                       | 策定(2014)                 | 中間(2018)                 |                          | 最終(2022)                 |                          |
|-------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
|       |                                       | 現況値                      | 目標値                      | 実績値                      | 目標値                      | 実績値                      |
| 指標①   | 高速道路 IC のアクセス道路整備率                    | 5.6%<br>(0.58/10.41km)   | 100%<br>(10.41/10.41km)  | 34.4%<br>(3.58/10.41km)  | 100%<br>(10.41/10.41km)  | 73.5%<br>(7.65/10.41km)  |
| 指標②   | 南北軸の昼間12時間平均旅行速度                      | 27.7km/h                 | 29.0km/h                 | 27.2km/h                 | 30.0km/h                 | 23.3km/h                 |
| 指標③-1 | 沿岸部(しずまえ)道路の整備率                       | 19.9%<br>(1.71/8.58km)   | 51.5%<br>(4.42/8.58km)   | 40.0%<br>(3.43/8.58km)   | 60.8%<br>(5.22/8.58km)   | 52.0%<br>(4.46/8.58km)   |
| 指標③-2 | 観光客の道路景観満足度                           | 79.9%                    | 83%                      | 81.5%                    | 86%                      | (算定中)                    |
| 指標④   | 市内の自転車走行空間の総延長                        | 115.5km                  | 187.6km                  | 184.5km                  | 259.7km                  | 259.7km                  |
| 指標⑤-1 | 清水駅、草薙駅、安倍川駅周辺地区の主な生活関連経路におけるバリアフリー化率 | 26.4%<br>(2.85/10.77km)  | 61.7%<br>(6.64/10.77km)  | 66.0%<br>(7.11/10.77km)  | 100%<br>(10.77/10.77km)  | 100%<br>(10.77/10.77km)  |
| 指標⑤-2 | 小学校から半径500m以内における通学路の歩行者空間整備          | 47.1%<br>(129.3/274.4km) | 54.4%<br>(149.3/274.4km) | 54.4%<br>(149.3/274.4km) | 61.7%<br>(169.3/274.4km) | 61.7%<br>(169.3/274.4km) |
| 指標⑥-1 | 緊急措置判定の橋梁修繕実施                         | —                        | 100%                     | 100%<br>(4/4橋)           |                          |                          |
|       | 緊急措置段階の橋梁未対策箇所数<br>※ 中間時点で指標を再設定      |                          |                          | 0件<br>(4/4橋)             | 0件                       | 0件                       |
| 指標⑥-2 | H25トンネル点検による要対策(補修)箇所の対策実施            | 2/7トンネル                  | 7/7トンネル                  | 7/7トンネル                  | 平成30年度の点検に基づき設定          |                          |
|       | 緊急措置段階の道路トンネル未対策箇所数<br>※ 中間時点で指標を再設定  |                          |                          | 0件                       | 0件                       | 0件                       |
| 指標⑥-3 | 道路舗装の打ち換えが必要となる割合<br>※ 中間時点で指標を追加     |                          |                          | 15%                      | 15%                      | 15%                      |
| 指標⑦   | 都市計画区域内における主要道路の道路照明灯LED化             | 6%<br>(70/1,170基)        | 17%<br>(200/1,170基)      | 33%<br>(383/1,170基)      | 43%<br>(500/1,170基)      |                          |
|       | 水銀形式の道路照明灯のLED化した灯数<br>※ 中間時点で指標を再設定  |                          |                          | 0基                       | 661基                     | 661基                     |
| 指標⑧-1 | 橋脚がある橋梁の耐震化実施                         | 105/197橋                 | 151/197橋                 | 126/197橋                 | 197/197橋                 | —                        |
|       | 橋脚がある橋梁の耐震化実施<br>※ 中間時点で指標を再設定        |                          |                          | 126橋                     | 148橋                     | 149橋                     |
| 指標⑧-2 | 緊急輸送上における道路のり面の要対策箇所実施                | 5/30箇所                   | 17/30箇所                  | 16/30箇所                  | 30/30箇所                  | 30/30箇所                  |
| 指標⑨   | アンダーパスの冠水監視箇所数                        | 0/19箇所                   | 19/19箇所                  | 16/16箇所                  | —                        | —                        |

|             |
|-------------|
| 未達成の理由とフォロー |
|-------------|

**指標① 高速道路 IC のアクセス道路整備率****指標③-1 沿岸部（しずまえ）道路の整備率**

定期点検の1巡目がスタートした2014年を機に本格的にメンテナンスへ舵を切ったこと、人口減少や新型コロナウイルス感染症等による道路予算の規模縮小を受けて、改築系事業の予算が縮小したことで事業進捗に影響が出たことが要因の一つです。

中部横断自動車道が完成し、さらに充実した道路ネットワークをフル活用できるよう、引き続き、次期計画でも IC アクセス道路や市内幹線道路網の整備を進めていきます。

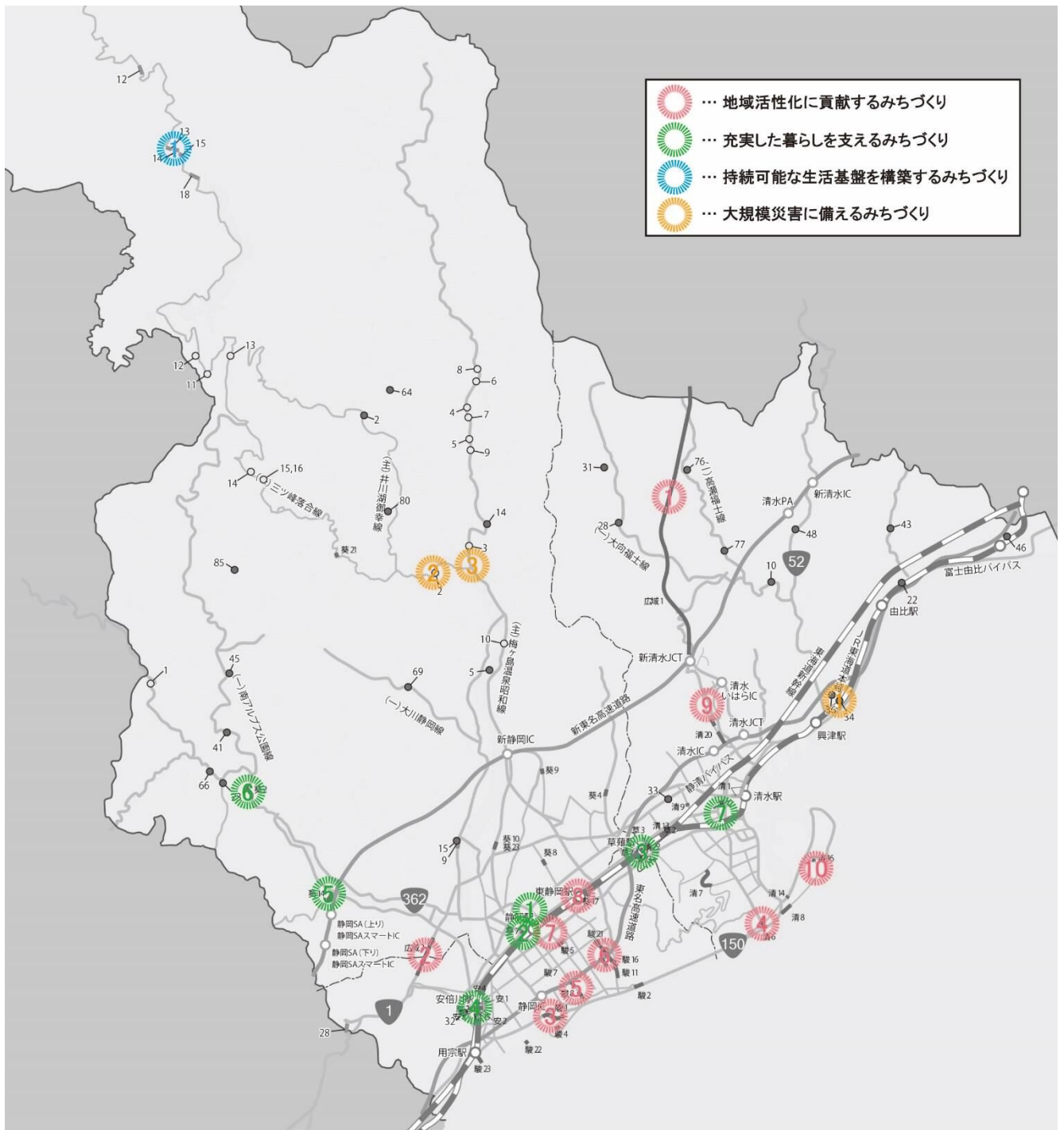
**指標② 南北軸の昼間 12 時間平均旅行速度**

旅行速度の算出に用いたのは令和4年9～11月のデータ。上述のとおり、高速道路へのアクセス道路で完成が遅れていることが原因とみられる。

次期計画でも平均旅行速度を指標に設定し、モニタリングしていきます。

● 主な完成事業

第2次静岡市のみちづくりの計画期間中に完成した主な事業です。



## 方針1 地域活性化に貢献するみちづくり

平成24年4月の新東名高速道路開通以降、令和元年9月の日本平久能山スマートIC開設、令和2年12月の新東名高速道路の6車線化・制限速度120km/hへの引き上げ、令和3年8月の中部横断自動車道の開通まで、計画期間中に広域道路ネットワークの機能強化が進みました。

当初の想定通りとはいかない路線もありましたが、ICへのアクセス道路や市内の幹線道路網の役割を持つ道路や地域のシンボルとなる道路を完成させました。





**方針2** 充実した暮らしを支えるみちづくり

自転車事故や悪質な運転の増加を受け、令和2年の改正道路交通法で自転車の妨害運転が危険運転に規定されました。温暖な本市は自転車利用者も多く、事故件数も増加傾向にあることから、安全・安心に利用できるよう自転車走行空間の整備を行いました。

また、生活道路においては、幼稚園児が巻き込まれる痛ましい事故を受けて、これまでの小中学校の通学路に加えて、幼稚園・保育園周辺の危険個所への対策や交差点の安全対策を進めました。なお、清水区入江地区では地域住民の皆さんとビッグデータを活用して安全対策の検討を行い、ハンブや狭さくなど、全国的にも先進的な安全対策を実施しました。



**1 駿府城北側交差点に自転車走行空間を整備**  
通勤・通学時間帯に歩行者・自転車・自動車と交錯していた駿府城公園北側交差点の自転車利用環境が向上しました。さらに、交通管理者、教育委員会、学校関係者と連携し、通行ルール・マナーの啓発活動を行い、より安全な交差点となりました。



**2 本通二丁目紺屋町2号線の無電柱化が完成**  
沿線に飲食店や商業施設、宿泊施設が建ち並ぶ歩行者が多い道路ですが、電柱が歩行空間を圧迫し、通勤・通学時には歩行者が車道部に溢れ出す危険な状態でした。電線を地中化することで歩行空間を創出し安全を確保することができました。



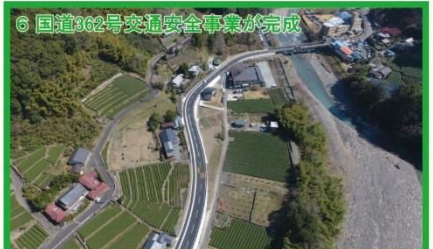
**3 JR 草薙駅橋上駅舎・南北自由通路が完成**  
1日1万7千人の乗降客を有するJR草薙駅の橋上駅舎化に合わせて、南北地区をつなぐ自由通路を整備することで交通結節機能の強化が図られたほか、今後の南北地区の交流活性化に寄与することが期待されます。



**4 JR 安倍川駅周辺整備事業が完成**  
新駅舎・自由通路の整備による駅のバリアフリー化と、駅前広場やアクセス道路の整備による交通結節機能の強化により、地域拠点として発展する安倍川駅周辺地区の更なる利便性・安全性の向上につながりました。



**5 (一) 静岡朝比奈藤枝線交通安全事業が完成**  
新東名静岡SASスマートICと国道362号や県道奈良間手越線を結ぶアクセス道路であり、緊急輸送路に指定された路線で、スマートICの開設に伴い交通量が増大しました。歩道整備により歩行者の安全を確保でき交通事故軽減が図られます。



**6 国道362号交通安全事業が完成**  
当該区間は、車道が2車確保できず、歩道の無い狭小な道路で、歩行者にとって大変危険な状況でありましたが、通学路交通安全プログラム対策事業として連続した歩道を整備し、通学児童の安全を確保することができました。



**7 清水区入江地区に交差点ハンブを設置**  
幹線道路に囲まれ、渋滞回避の車両が生活道路を抜け道に利用し交差点事故が多発する入江地区に、県内で初めて速度抑制に効果的な交差点ハンブを設置し、通過交通の侵入抑制により、歩行者・自転車が安心・安全に利用できるようになりました。

方針3 持続可能な生活基盤を構築するみちづくり

方針4 大規模災害に備えるみちづくり

計画期間中、平成28年4月の熊本地震、平成30年9月の北海道胆振東部地震で震度7を超える地震が発生したほか、震度5弱を超える地震が全国各地で被害をもたらしました。

幸い本市においては地震被害はなかったものの、来たる南海トラフ地震に備え、山間地の緊急輸送路のり面対策や橋梁の耐震化など強靱化に資する事業を実施しました。

一方で、令和4年9月23日夜から24日未明かけて本市を襲った台風15号は、山間部の路肩崩壊、市街地の道路冠水、土砂崩れによる土砂堆積など、静岡市内各地に甚大な被害をもたらしました。引き続き、早期の災害復旧による生活基盤の再構築と今後一層の強靱化に向けた取り組みを実施していきます。



## 3-4-2 第3次静岡市のみちづくりのモニタリング指標の設定

ビジョンに対する達成状況や新たな課題、社会情勢の変化などの確認を行い、その後の施策推進や方向性の修正に役立てるため、また、道路に関わる皆さんと現状や課題を共有し、次の展開に繋げるため、モニタリング指標を設置します。

モニタリング指標の選定にあたっては、以下の点を考慮して設定しました。

- 個別事業の進捗を評価するものではなく、ビジョンの実現に向けて進捗していることを随時確認できるものとする
- 指標は、データの取得が容易なものとする
- 指標の選定にあたっては、ストック効果を考慮して行うものとする
- 新たな施策や事業、社会変化や技術向上により、指標の追加や見直しを行うものとする
- 個別施設計画等で設定している指標はそれぞれの計画で評価するものとする

|   | 指標          | 定義                      | 関連ビジョン   | 単位  | 評価 |
|---|-------------|-------------------------|--|-----|----|
| 1 | 主要渋滞箇所数     | 静岡県渋滞対策協議会における市内主要渋滞箇所数 | 1. 豊かな大地と地域の個性・魅力を繋ぎ恵みをもたらす道路ネットワーク<br>6. 国内外のモノが行き交う物流を支える道路<br>9. 温暖な気候や風土にあわせた低炭素&グリーンインフラの実現 | 箇所  | -  |
| 2 | IC 利用台数     | 市内 IC の年間利用台数の総数        |  | 台/年 | +  |
| 3 | 主要拠点間移動時間   | 市内主要拠点間（●区間）の移動時間（●月平均） |  | 分   | -  |
| 4 | 交通事故件数      | 市内交通事故の件数               | 3. ヒトもクルマも認めあい、わかりあえる街   | 件/年 | -  |
| 5 | 自転車関連交通事故件数 | 自転車関連事故の件数              |  | 件/年 | -  |
| 6 | 高齢者関連交通事故件数 | 高齢者関連事故の件数              |  | 件/年 | -  |
| 7 | 静岡地区歩行者交通量  | 静岡地域継続調査 58 地点の総通行量     | 4. まちは劇場 わくわくドキドキが溢れるまちづくり<br>5. ヒト・モノが集まり、投資を生みだす都市拠点   | 人/日 | +  |
| 8 | 清水地区歩行者交通量  | 清水地域継続調査 16 地点の総通行量     |  | 人/日 | +  |
| 9 | 都心部自動車交通量   | 江川町交差点の流入交通量の合計（11 月調査） |  | 台/日 | -  |



## 3-4-3 道路整備プログラム

本計画の下には施策ごとに個別計画を策定し、事業の進捗管理をしています。

本計画で掲げたみちづくりビジョンとの整合を図るとともに、個別計画を確実に推進するため、主要事業について「道路整備プログラム」として本計画に位置付けます。

なお、ここで示す「整備目標」は、予算、用地取得等の諸条件が予定通り進捗した場合の時期です。今後の財政状況や社会情勢、自然災害等の不確実な要素に対応するため、整備プログラムは定期的に見直しを行うこととし、計画本編と切り離して別冊で整理します。

## みちづくりプログラムの抽出条件

| 事業        | 内容   | 抽出条件   |
|-----------|--|--|
| 道路改築事業    | 新設<br>バイパス<br>立体化<br>拡幅<br>1.5車線整備<br>4車線化<br>橋梁架替 | 総事業費5億円以上 又は 全体事業延長500m以上                              |
| 交通安全整備事業  | 交通安全<br>無電柱化                                       | 総事業費3億円以上 又は 全体事業延長300m以上<br>総事業費5億円以上 又は 全体事業延長500m以上 |
| 橋梁耐震補強事業  |  | 複数径間橋梁   |
| 自然災害防除事業  |  | 緊急輸送路上の自然災害防除事業箇所                                      |
| トンネル補修事業  |  | 法定点検による要対策箇所   |
| バリアフリー化事業 |  | バリアフリー基本構想に掲載のある特定道路                                   |

道路整備プログラムは作成中