

A large, stylized teal map of Shizuoka Prefecture is centered on the page. The map is filled with a solid teal color and has a slightly irregular, hand-drawn appearance. It is set against a background of a lighter teal color with a subtle, wavy pattern.

第3次静岡市のみちづくり

～ みちから育む静岡の“しあわせ”～

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、

**ユーザーと共有する「価値(ビジョン)」を明確にし、
その価値を実現するために必要な意思として「心構え」を示し、
それに基づく行動を「ノウハウ」として積み重ねる仕組み**
を位置づけています。

この計画の目指すところは「どこの道路をいつまでにどうするかを決めること」ではなく、

「この道路をどうす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。

加えて、道路は使われて初めて価値を生み出します。

道路を使う皆さんと職員が共に成長していく、そのよう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	01
1-1	位置づけと期間	01
1-2	計画の背景と方向性	02
1-3	計画の構成	04
2	みちづくりビジョン ～道路が創る未来の姿～	06
2-1	本計画が目指すSDGs(持続可能な開発目標)のゴール	06
2-2	「10のビジョン」の設定	06
3	みちづくりプロセス	32
3-1	道路行政運営の「心構え」	33
3-2	創意工夫を共有する「ノウハウ」	35
3-3	計画の進め方	37
3-4	モニタリング指標	39
3-4-1	第3次静岡市のみちづくりのモニタリング指標の設定	39
3-4-2	道路整備プログラム	40
	資料編	41
1	前計画(第2次静岡市のみちづくり)の振り返り	42
2	本計画の策定過程	50
3	市民参画	56

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

1-1 位置づけと期間

静岡市における道路行政は、第2次静岡市のみちづくり(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次静岡市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、近年目まぐるしく変化する社会環境や技術発展、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次静岡市のみちづくり」を策定し、令和5年度以降の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最上位計画である「第4次静岡市総合計画」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「みちづくりビジョン(未来の姿)」と「みちづくりプロセス(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。

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)に旧道路法が制定され、初めて自動車を対象にし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月に建設から100年を迎えます。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道路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の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。



建設当時の安倍川橋

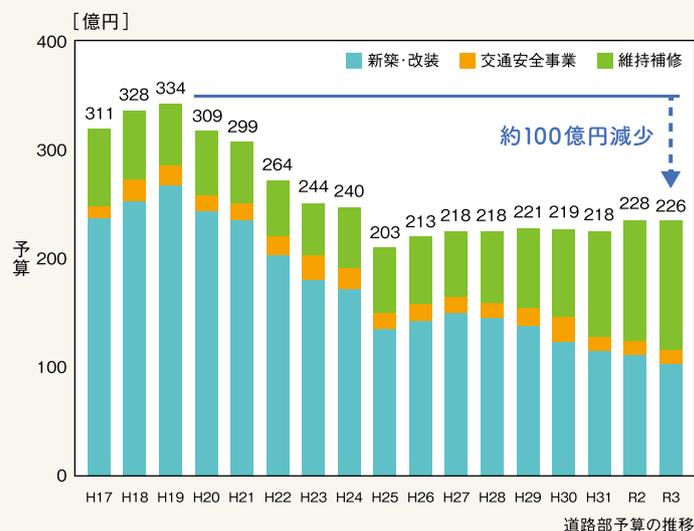
■ 近年の社会変化

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

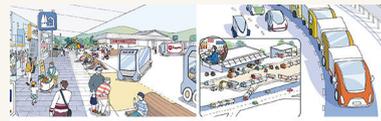


■ 価値創造型の計画へ

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」に道路がどのように貢献し、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に仕上がっています。

近年では「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)」が道路行政にも求められます。

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。



2040年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～



道路ビジョン2040(国土交通省)

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。

本計画では、従来までの課題解決型のアプローチではなく、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あり、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。

■ 価値創造

「期待に応じて質を高め、価値を創る」を、
みちづくりに携わる一人一人が、
“常に考えて”みちづくりに取り組む



道への期待(価値)

新鮮な海産物を遠くへ運びたい
まちなかを歩いて楽しみたい
歴史ある橋を後世に残したい
大きな工場を立地したい

課題

渋滞・混雑 橋の老朽化
歩行者が危険 舗装の劣化

課題の解消だけでは…

価値の創造は、“しあわせ”の創造

◎ 質の向上で「価値の創造」



[景観]



[賑わい]



[エリア価値]



[共存]

◎ 量の充足



[新築・改築]

◎ 機能の保持



[維持管理]

1-3 計画の構成

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

■ みちづくりビジョン

第4次静岡市総合計画で掲げる「『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。

■ みちづくりプロセス

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、「みちづくりプロセス」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。

「価値創造型みちづくり」の進め方と計画のカタチ

- 「価値創造型みちづくり」は、「道を造る、道を使う」の先に、「この街の価値を創る」を目的と設定して、みちづくりを進めることです。
- 「この街の価値向上」は、暮らしを豊かにし、地域の魅力を高めることであり、利用者の「道に対する様々な期待」に応えることが重要であると考えます。
- ただし、ニーズの多様化や高度化が進むなか、「価値創造型みちづくり」は、上位計画等の位置づけに沿って、決められた道を淡々と造ることで実現できません。
計画の策定や位置づけの段階に止まらず、整備及び実施の段階に至るまで、絶えず「価値向上」に取り組むことが必要になっています。
- そのためには、一人一人の技術者が、一つ一つの事業に対し、それぞれの現場で、利用者と一緒に「価値を創る」ために何をどうすべきかを、主体的かつ徹底的に考え、実践していくことが不可欠になります。
- なかでも、2つの場面で、これまでよりも積極的な取り組みを行うことが必要と考えます。
 - ① 事業に向き合う場面で、改めて利用者のニーズを理解し、みちづくりで、暮らしの豊かさや地域の魅力といった「この街の価値」を高めるために何を指すかを考える。
 - ② 事業に取り組む場面で、多くの制度や資金面などの制約を勘案しながら、「この街の価値」を高めるために、様々なニーズをどうやって現実空間の中に落とし込み、実現していくかを工夫する。
- さらに、急激な時代の変化の中で「この街の価値を創造し続ける」ため、
 - ③ みちづくりを担う技術者と利用者、更には本計画が、実践を通じて共に成長し続けることを目指します。
- 本計画では、この挑戦を支え、「価値創造型みちづくり」を実現するために、以下を位置付けます。
 - ① ユーザーと共有する「価値(ビジョン)」を明確にし、
 - ② その価値を実現するために必要な意思として「心構え」を示し、
 - ③ それに基づく行動を「ノウハウ」として積み重ねる仕組み

■ 計画の構成イメージ

第3次静岡市のみちづくり

みちづくりビジョン

- 01** 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
- 02** 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
- 03** ヒトもクルマも認めあい、わかりあえる街
- 04** わくわくドキドキが溢れるまちづくり
- 05** ヒト・モノが集まり、投資を生み出す都市拠点
- 06** 国内外のモノが行き交う物流を支える道路
- 07** 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
- 08** 災害から命を守る道路
- 09** 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
- 10** ストックを賢く使い、持続可能な道路ネットワーク

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の未来を示した。

モニタリング指標

指標	単位	現況値	評価
主要渋滞箇所数	箇所	31	↓
IC利用台数	台/年	701,954	↑
主要拠点間移動時間	分	335	↓
清水港輸出入額	百万円	3,700,843	↑
公共交通分担率	%	8.5	↑
自転車分担率	%	18.3	↑
交通事故件数	件/年	3,507	↓
自転車関連交通事故件数	件/年	831	↓
都心部歩行者交通量 (上段:静岡地区 下段:清水地区)	人/日	329,881 16,137	↑
都心部自動車交通量	台/日	29,548	↓
観光入込客数	千人/年	15,277,852	↑
温室効果ガス排出量削減率 (2013年度比)	%	14.3	↑

心構え

みちづくりに取り組む姿勢を示し、現場での主体的な挑戦を後押しする。

- バランス** 様々な役割をバランスよく担える道をつくる
- 地域性** 利用実態をつかみ地域になじむ道をつくる
- 協働** 行政と地域と協働で一緒に育つ道をつくる
- 持続性** 長く使い続けられる道をつくる
- 貢献** まちづくりに貢献する道をつくる
- 合理性** 合理的な道をつくる

みちづくりプロセス

ノウハウ

実践で得られた創意工夫のヒントを「ノウハウ」として関係者間で共有する。



道路整備プログラム

ビジョンと心構えを踏まえ、ノウハウを活かして、事業を計画、実施していく。

- 道路改築事業**
- 交通安全整備事業**
- バリアフリー化事業**
- メンテナンス事業**

個別計画にて事業を実施、進捗を管理。
主な事業を道路整備プログラムへ掲載する。

2 みちづくりビジョン ～道路が創る未来の姿～

第4次静岡市総合計画で掲げる「『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

道路は、多様な主体が多様な目的で使うため、道路ユーザーとのパートナーシップのもと、みちづくりビジョンの実現を目指すことで、様々なゴールの達成に寄与していきます。



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、道路の景色が変わる」の方向性を踏まえて整理しました。

■ 10のビジョン

<p>01 恵みをもたらす 道路ネットワーク</p> 	<p>ビジョン 1</p> <hr/> <p>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</p>	<p>06 世界と繋がる物流</p> 	<p>ビジョン 6</p> <hr/> <p>国内外のモノが行き交う 物流を支える道路</p>
<p>02 自由な移動</p> 	<p>ビジョン 2</p> <hr/> <p>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</p>	<p>07 歴史と自然の体感</p> 	<p>ビジョン 7</p> <hr/> <p>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</p>
<p>03 人とクルマの共生</p> 	<p>ビジョン 3</p> <hr/> <p>ヒトもクルマも認めあい、わ かりあえる街</p>	<p>08 災害から命を守る</p> 	<p>ビジョン 8</p> <hr/> <p>災害から命を守る道路</p>
<p>04 まちは劇場</p> 	<p>ビジョン 4</p> <hr/> <p>わくわくドキドキが溢れるま ちづくり</p>	<p>09 自然環境に優しく</p> 	<p>ビジョン 9</p> <hr/> <p>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</p>
<p>05 活ある都市拠点</p> 	<p>ビジョン 5</p> <hr/> <p>ヒト・モノが集まり、投資を 生みだす都市拠点</p>	<p>10 ストックを受け継ぐ</p> 	<p>ビジョン 10</p> <hr/> <p>ストックを賢く使い、持続 可能な道路ネットワーク</p>

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

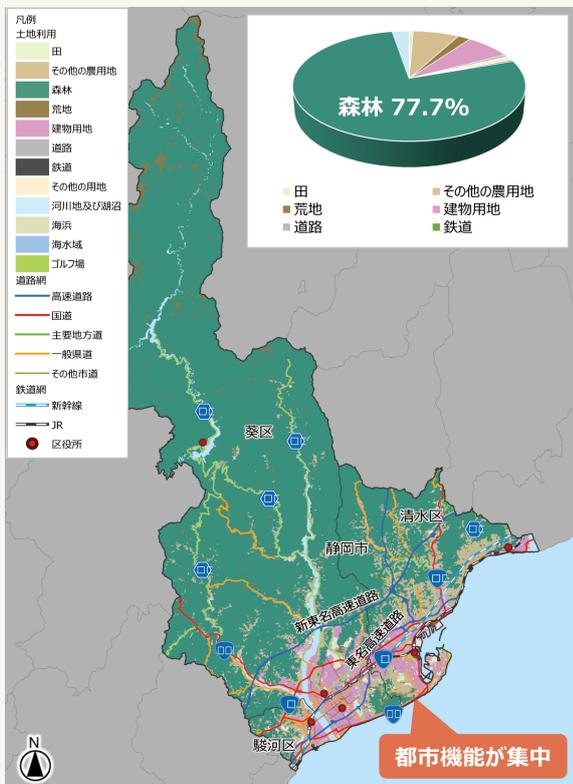


ビジョンの背景と政策の方向

- 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、同じ市域内でも多様な生活、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。

……方向性のイメージ……

道路の新設・拡幅、交差点改良、トンネル整備等のほか、円滑な交通に資する施策を実施する。

<p>【有東木トンネル（主）梅ヶ島温泉昭和線】</p> <p>〔背景・目的〕 国民保養温泉地に指定された「梅ヶ島温泉郷」に繋がる県道。急峻な地形で拡幅困難な狭隘区間をトンネルにてバイパスし、円滑な交通環境の形成を図り、オクシズの振興と安全安心に貢献する。</p>	<p>〔実施概要〕 事業延長410m、うちトンネル延長270mのバイパス整備。令和4年度からトンネル工事に着手し、早期完成を目指す。</p>	<p>【国道1号 長沼交差点】</p> <p>〔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。</p>	<p>〔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。</p>
--	--	--	---




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。

……方向性のイメージ……

高速道路やバイパスのIC、清水港、駅等へのアクセス性の向上に資する施策を実施する。

<p>【中部横断自動車道】</p> <p>〔背景・目的〕 静岡市から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など、様々な効果を期待。</p>	<p>〔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IC間が開通、令和3年8月に南部IC～下部温泉早川IC間が開通し、静岡～山梨間が全線開通。</p>	<p>【日本平久能山スマートICアクセス道路】</p> <p>〔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</p>	<p>〔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。</p>
--	---	---	---



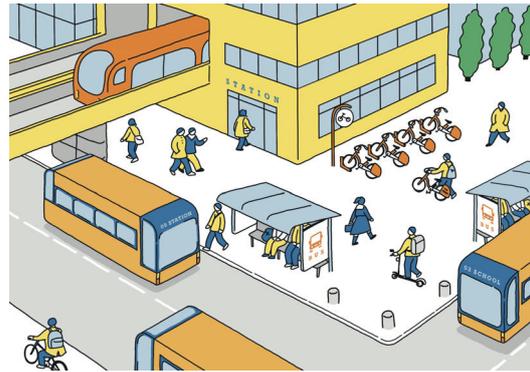

ビジョン
2

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

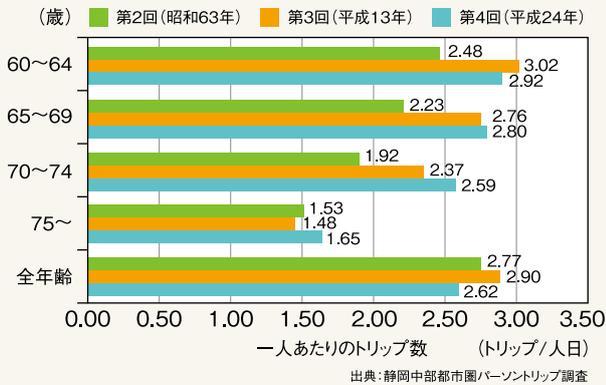


ビジョンの背景と政策の方向

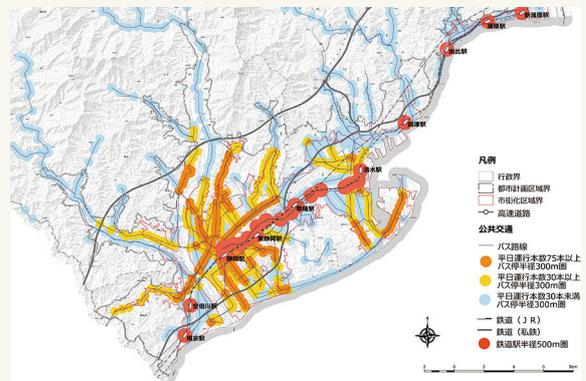
- 全国同様に高齢化が進行する中、静岡市では健康寿命が長い傾向にあります。今後も移動しやすい道路を提供し、高齢者の活動機会を増やしていきます。
- 公共交通として東西方向には新幹線、JR、静岡鉄道、市内全体にバス路線が巡らされ、近年はシェアサイクルの整備も充実。
- 自由な移動、活動ができるよう、様々な交通モードが繋がりながら利用できる交通拠点や、新たな移動サービス、また移動がしやすくなる情報等を提供していく。



高齢者トリップ数の変化



充実する公共交通網



大都市の健康寿命の順位

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

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	静岡市	横浜市	名古屋市	横浜市
3	さいたま市	仙台市	静岡市	静岡市	仙台市	静岡市	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	静岡市 相模原市
5	静岡市	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	静岡市	仙台市	仙台市	さいたま市	北九州市	千葉市	仙台市

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、放置自転車が多い等、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。

【バスタ事業】

〔背景・目的〕

道路ネットワークの充実による高速バスの増加、カーシェアリングの広がりなどで道路におけるモビリティが変化しつつある中、道路ネットワークの機能を最大限発現するためには、従来のようなリンク中心の道路整備だけではなくノード(交通拠点)の整備を通じて、バス等の公共交通を含む道路交通ネットワーク全体をマネジメントすることが重要。

〔実施概要〕

道路管理者が主体となって行う集約型公共交通ターミナル(バスタ)の整備・マネジメントを行い、地域における課題を解決するとともに、みち・えき・まちが一体となった新たな空間を官民連携により創出して、道路ネットワークの機能を最大限発現し、地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る未来志向の新たな取組。

出典:交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省道路局)

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、新しい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。

【オクシズにぎわい市 × オクマス号の社会実験】

〔背景・目的〕

中山間地域の高齢化が進む中、買い物等の生活行動のために市街地までの移動が負担となっている。移動負担・送迎負担軽減の観点から、生活支援サービスとセットで持続可能な移動サービス構築を狙う。

〔実施概要〕

移動販売車等を集積した「オクシズにぎわい市」の開催とセットでデマンド型区域運行バス「オクマス号」の運行実験を実施
 ・期間 令和4年11～12月
 ・市公式LINE・電話で予約
 ・運賃 LINE200円 電話300円
 ・車両 各地区ミニバン1台



梅ヶ島・大河内実験

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。

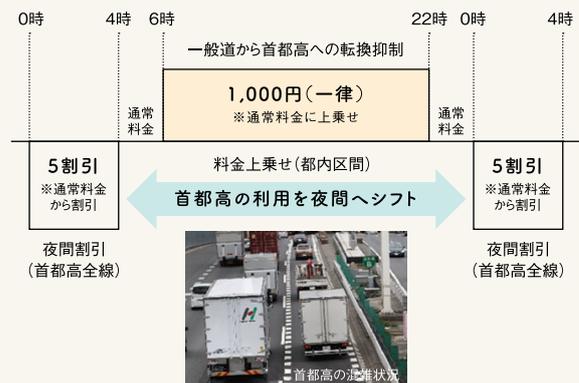
【東京五輪ダイナミックプライシング(東京都)】

〔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1,000円)
 【現金車両】
 夜間割引なし、料金上乗せ(普通車以下の全て、1,000円)



出典:国土交通省「2040年、道路の景色が変わる」

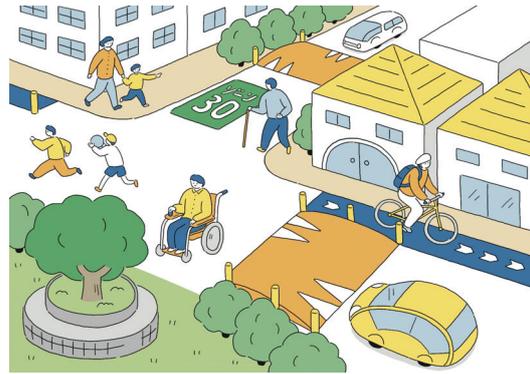
ビジョン
3

ヒトもクルマも認めあい、 わかりあえる街



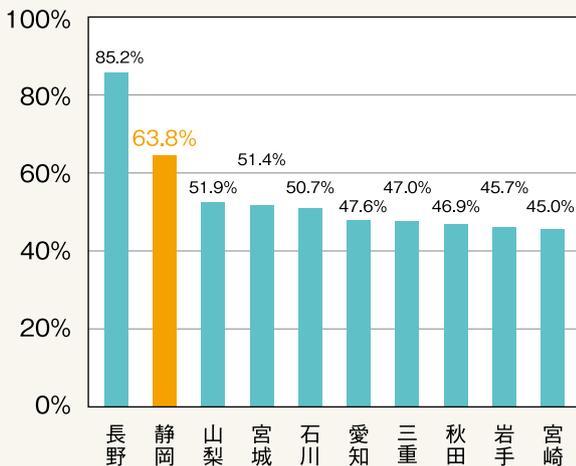
ビジョンの背景と政策の方向

- 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。
- 文化的背景や交通ルールが日本とは異なる外国出身の人たち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

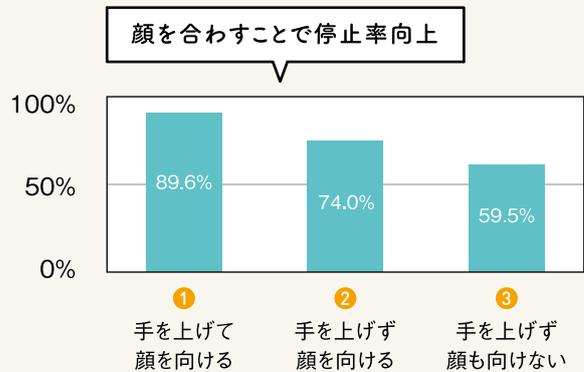
静岡県における横断歩道自動車停止率は全国2位
→人優先の道路という意識が高い



※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カ所で行った実証実験

【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

3パターンのなかでは、「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、ドライバーの交通行動に影響を与える

→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、歩行者が安心して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



写真提供: 埼玉大学

【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

ハノーファー市



ハンブルク市



写真提供: 埼玉大学

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〉シェアドスペースによる歩者共存。
 「ボンエルフ(オランダ語「生活の庭」)」を示す看板設置。



写真提供: 埼玉大学

事業の方向性③ 生活道路等における人優先意識の浸透

利用者への意識付けにより中心市街地や生活圏の道路での車両の安全走行の実現。

【交通安全ポスターラッピングトラック(静岡スバル)】

〔背景・目的〕

静岡県内の「交通事故ゼロ」を目指す取り組みとして、交通安全ポスターコンクールを開催。県内の店舗へ部品や書類を配送するトラックへ優秀作品に選ばれたポスターをラッピングし、安全運転を啓発。

〔実施概要〕

最優秀作品1点、優秀作品3点をトラック3台にラッピング。交通安全を啓発するだけでなく、ポスターを描いた児童やトラックドライバーの交通安全の意識向上にも繋がっている。



写真提供: 静岡スバル

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 しずおか」
の取り組み



概要

「COOL CHOICE」とは… (環境省の定義)

温室効果ガスの排出量を削減するための「製品の買換え」「サービスの利用」「ライフスタイルの選択」など、日々の生活の中で、脱炭素社会に実現につながる「賢い選択」をしていく取り組み。

「COOL CHOICE inしずおか」の2つの目的

- ・環境負荷の低い移動手段「電車・バス」を選択して、環境貢献を身近に感じてもらうこと
- ・公共交通を利用した市内回遊性向上で、人流・経済活動を活性化させること

開催日: 令和4年11月19日(土)

天気: 晴れ 最高気温: 20.6℃

- ① 公共交通(静鉄電車・バス)の終日無料
 - ・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
- ② 「ゼロカーボン」に繋がる体験イベント
 - ・駿府城公園内にてスペシャルイベント「クールフェス2022」を開催
 - ・市内各地で33のパートナーイベントを開催

実施結果

静鉄電車: 51,500人(前週比較 **298.6%**)

静鉄バス: 約68,000人(**約180%**)

電車・バスの利用者が大きく増加

COOL CHOICE in しずおかをきっかけに活動量が向上

環境面

CO₂排出量の削減効果 52t-CO₂(1日あたり)
※杉の木 約5,900本の1年間の吸収量に相当
電車・バスが利用しやすくなると…
・マイカー利用を減らす人 58%
・自動車の保有を減らす人 18%
→ CO₂の排出抑制

経済面

電車・バスで当日移動した人による
経済波及効果 約4億円
電車・バスが利用しやすくなると…
・無料がきっかけで外出した人 56%
→ 消費活動を誘引

社会面

電車・バスが利用しやすくなると…
・外出が増えると答えた人 70%
→ 活動量が増えて健康増進
・運転免許返納しやすくなる 58%
→ 高齢者ドライバーの事故減少

道路交通

江川町交差点の車両交通量は、
実施前後でほぼ変化が見られなかった
→ 来街者の車利用が一定数存在?
静岡は通過交通の多い都市構造?
今後、さらなる研究が必要

今後

公共交通の利便性向上は、環境負荷の低減だけでなく、新たな活動を生み出すことにつながります。
公共交通が道路を使う主役になると、市民も地球もハッピーなまちになりそうです。



新静岡駅改札



新静岡バスターミナル

Column ～新しい価値を探して～

Challenge 2

自転車事故をなくすキーワードは「ありがとう」?? 行動経済学「ナッジ」を活用したソフトな安全対策

内容

自転車と車の事故の半数は出会い頭の衝突事故。
死者・重傷者は全国で約3,000人/年(2020年)。
原因は自転車側のルール違反が大半で、自転車が交差点の一時停止をきちんと守れば、防ぐことができたケースも。

…どうすればルールを守ってくれるのか。
これまでの考え方にとらわれない斬新なアイデアを求め、NHKでは子どもたちに自由にアイデアを出してもらうことにしました。

ありがとう作戦!?

斬新なアイデアをくれたのは「少年少女発明クラブ」

「ありがとう作戦」のポイントは2つ

- ・一時停止の回数を表示して問題を自分事にする
- ・ルールを守ってくれた人に感謝の気持ちを伝える

実証実験の場所は、JR静岡駅に近い一時停止の交差点。
通勤・通学、買い物で急ぐ自転車の危険運転が多発するところで、一時停止率はわずか2%でした(NHK計測)。



少年少女発明クラブ
日夜、自由研究に励む、全国1万人の子どもたち



実験の様子(写真提供: NHK)

実験の仕組みは次のとおり…

- ・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、子どもたちの「止まってくれてありがとうございます!」という感謝の言葉が流れる

[結果] 停止率 2% → 12.5%

まだ止まらない人が大半ですが停止する人を増やすことができました。
実はこれ、行動経済学の「ナッジ理論」という手法を活用しているそうです。

「ナッジ理論」とは…

ナッジ(nudge)の英語の意味は「注意を引くために肘で軽く突く」。
行動経済学の概念で、相手に選択の自由を残しつつ、より良い選択を気分よく選べるように“そつと後押し”をする手法。

今後

生活道路では、効果的なハード対策と、ハード対策では行き届かない部分については、交通安全に何よりも重要となる“道路利用者の安全意識”に働きかけ、行動変容を促す「ナッジ理論」を活用した仕掛けは、ヒトもクルマも認め合い、わかりあえる街の実現に効果を発揮するかもしれません。



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



「まちは劇場」の取組み

静岡市に根付いた大道芸や演劇、音楽などの芸術文化を、誰もが気軽に楽しむことができるように、道路上などの人流が活発な公共空間等を会場とすることで、まちを歩いているといつでも「わくわくドキドキ」に出会える場を創出する。



まちは劇場ロゴマーク

(1) まち劇スポット

路上や公園等の公共空間において、大道芸・ダンス・音楽アートなど様々なジャンルのパフォーマンスを展開

(2) ストリートピアノ

誰でも演奏できるピアノを公共空間に設置

(1) まち劇スポットでの大道芸



(2) 商店街でのストリートピアノ



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。通過車両を迂回させ、まちの中心となる道路を人中心のウォークラブルな空間として再編する。

【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、壁面等を繋ぎ、みどりを感ずることで居たくなる心落ち着く道路。

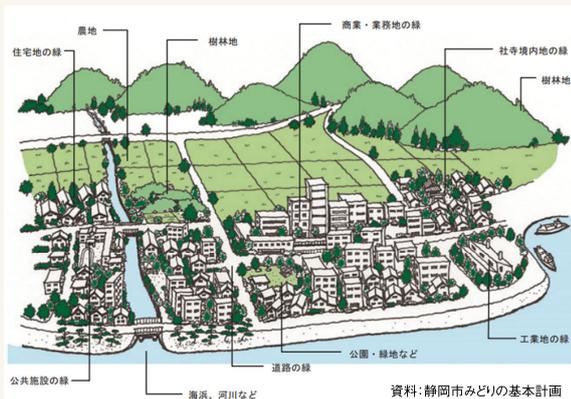
【みどりの基本計画】

〔背景・目的〕

公園の整備、緑化推進などのみどり全般について、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「静岡市みどりの基本計画」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



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。

【(一)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。



ビジョン
5

ヒト・モノが集まり、 投資を生みだす都市拠点



ビジョンの背景と政策の方向

- 静岡駅には、新幹線、JR、路線バス、高速バス、タクシーが乗り入れ、周辺には静岡鉄道の新静岡駅も立地。
- 駅周辺には多くの商業施設や行政施設が集積しており、様々な来街者が訪れる。
- 市外、県外、国外からの来訪者が訪れた際に、この駅周辺の様々な機能が集積するエリアを交流しやすく、また活動を一層活発にし、新たな価値を生み出せるよう、市の顔ともいえる静岡駅周辺の結節機能や道路利用マネジメントを高度化させる。



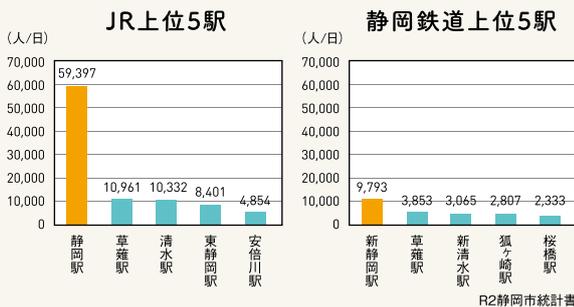
静岡駅周辺の施設等集積状況



静岡市が目指す都市構造 集約連携型都市構造



JR・静岡鉄道の乗車数



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。

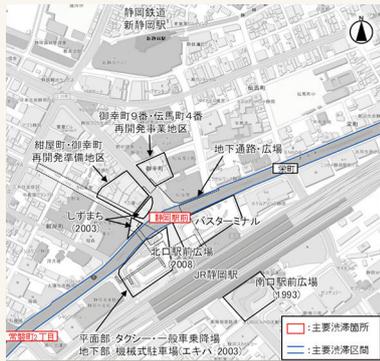
【静岡駅周辺の将来的なネットワーク機能強化検討】

〔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〕

商店街や大型店舗へのヒアリングとそれを補完する駅周辺状況調査、駅を使う交通事業者や駅利用者のヒアリングを行い、交通結節点機能強化の必要性を明確にした。今後、機能強化の方針を整理していく。



- 交通結節点としての機能不足
 - MaaS車両の受入空間がない
 - 路線バスの乗降場が点在
 - 高速バス、観光バスの受入空間が不足
 - 交通ターミナルとしての待合空間がない
 - 自転車乗降の展開空間がない
- 静岡駅北口の賑わい不足
 - 歩行者が地下道を利用するため、賑わいが不足
 - 民間の再開発への対応が必要
- 施設の老朽化等
 - 機械式駐車場の劣化や地下水の漏水など、施設が老朽化
 - 地下通路上や地下通路と接続する店舗入口に段差が存在



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】

〔背景・目的〕

「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。

〔期待〕

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(市)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磐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。



出典:静岡の夜景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。

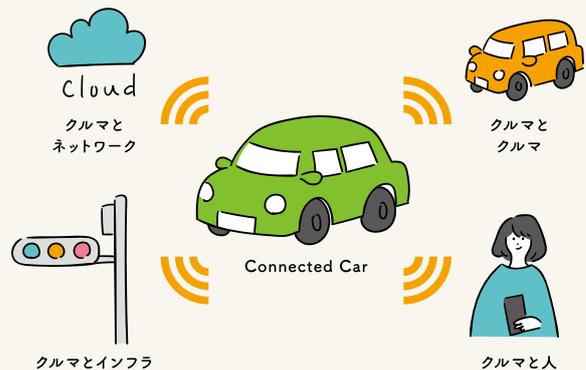
【コネクテッドカー】

〔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。



出典:令和元年度交通政策白書

ビジョン
6

国内外のモノが行き交う 物流を支える道路

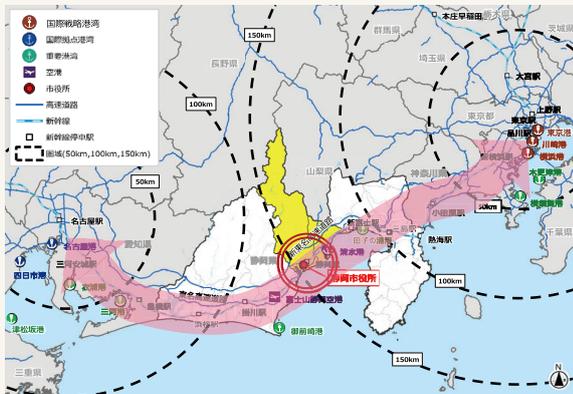


ビジョンの背景と政策の方向

- 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拠点の需要も高い。
- 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、経済の発展を支える。

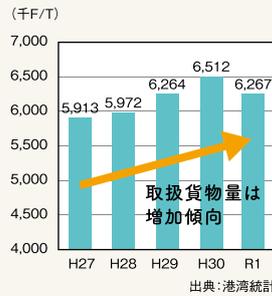


首都圏と中京・関西圏の 中間地に位置する静岡市



物流の成長

□ 清水港コンテナ
取扱量推移

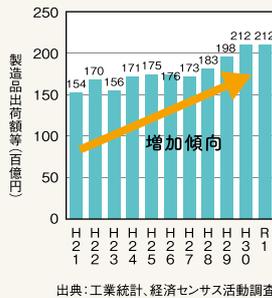


□ コンテナ取扱量
ランキング

順位	湾港名	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)

□ 製造品出荷額の
推移



□ 総生産額の
推移



静岡市内の道路ネットワークと物流拠点等



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。

【静岡バイパス4車線化】

〔背景・目的〕

交通混雑の緩和、交通安全の確保、静岡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



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

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。

事業者ヒアリング



物流事業者

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〕

平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定。特別車両通行許可申請の不要等、機能強化や重点支援を進めている。

〔実施概要〕

静岡市内、高速道路3路線、国道4路線、県道5路線、市道5路線を指定。高速道路・バイパスICと清水港等の物流拠点を結び、静岡市の経済発展に貢献する。



(主) 清水富士宮線 2023年4月指定

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、多くの観光資源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。



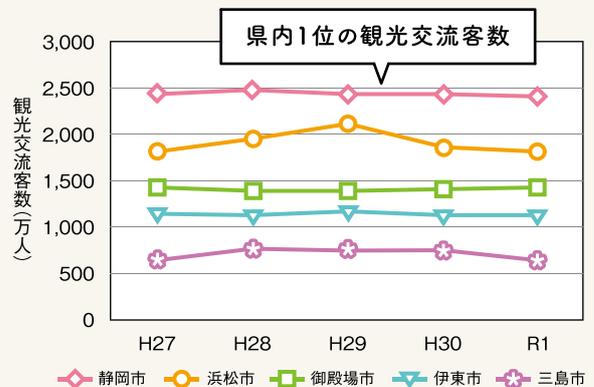
主な観光地やイベントなど



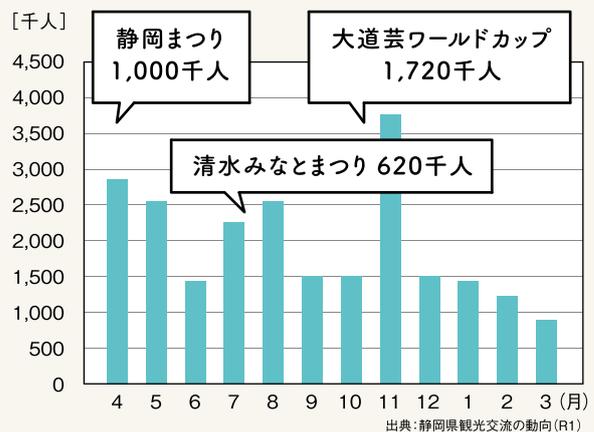
出典：しずおか観光情報「駿府 静岡市」HP
 ※画像は、しずおか観光情報「駿府 静岡市」HPより取得

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)



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。

【(都)羽衣海岸線】

〔背景・目的〕

世界遺産富士山の構成資産である三保松原へアクセスする都市計画道路。三保地区内のダブルネットワークを形成する道路であり、観光と生活の両面を支える。

〔実施概要〕

海岸線を通る2車線の新設道路。駿河湾と伊豆半島を望みながら進む道路は、観光客を三保松原に誘うプロローグとしての機能を期待。



【高速道路ナンバリング(国土交通省)】

〔背景・目的〕

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。

〔実施概要〕

高規格幹線道路網とこの道路網を補完して地域的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。



出典:国土交通省HP

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】

〔背景・目的〕

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。

〔実施概要〕

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することで、道路利用者と地域住民等との新たな交流の場を創出し、さらなる地域振興と道路利用者への質の高いサービスを提供



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)】

〔背景・目的〕

千葉県銚子市から和歌山県和歌山市に至る太平洋岸を巡る延長1,400kmの自転車道。2021年のナショナルサイクルルート指定を受け、インバウンドを含めたサイクルツーリズムを中心とした地域振興を図る。

〔実施概要〕

静岡市内を東西に横断するルートは、駿河湾や東海道を巡る。トライアルパーク蒲原などルート上の拠点からまちなかやオクシズへと誘うイベントやコンテンツを展開し、サイクリングを楽しむ仕掛けを実施する。



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 3

試しにやってみて
効果を確認したうえで、
次のステップを考える。
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きます。

チャレンジ

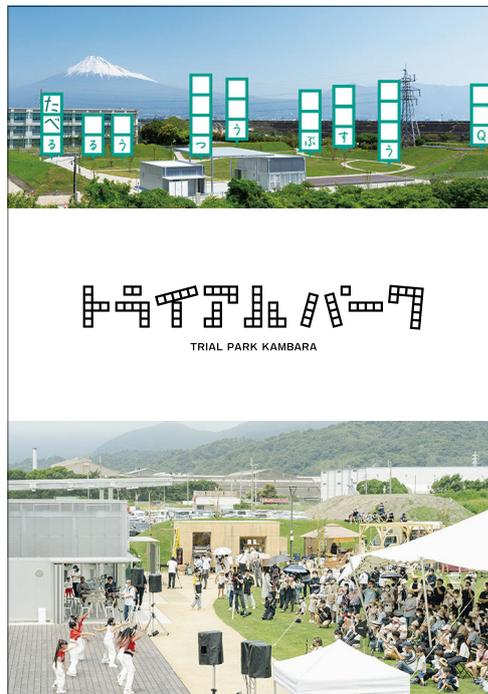
道の駅整備検討における 初のトライアルサウンディング

様々な主体が低投資で「〇〇したい」を実現できるよう施設投資は最低限に、オープンスペースをコンテナやテントを活用して気軽にチャレンジできる仕組みです。



サイクルコース「スルイチ」発着点

ナショナルサイクルルートである太平洋岸自転車道を楽しんでもらうため、人気サイクルイベントのCYCLEBALLに、駿河湾フェリーでの船旅をコースに取り入れた100kmコース「スルイチ」を新設。無料駐車場とシャワー、サウナが完備のトライアルパークを出発地点に設定。オープンに合わせたイベントでは多くのサイクリストが新コースにチャレンジしました。



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

各地で課題の放任竹林。竹の有効活用先として産官学で5種類の舗装を実施。また、芝の基盤材には田子の浦港の浚渫土を有効活用。環境に配慮したチャレンジです。



Column ～新しい価値を探して～

Challenge 4

地域の課題と期待を取り込み 地域の誇りとなる道路整備へ 県道高松日出線の無電柱化事業

内容

静岡中心市街地の環状線として機能する県道高松日出線は、大火復興・戦災復興により整備された幅員36mと市内随一の広幅員の街路です。

電線類地中化計画の整備路線に位置づけられたことをきっかけに、地元の住民や企業と一緒に、この道路で生み出したい価値を考え、形にしました。価値創造型でアプローチした代表的な事例のひとつです。



事業目的

本路線では、平時・災害時の交通安全対策として「無電柱化・自転車走行空間・歩道整備」が計画され、本計画で示す以下のビジョンに相当するところが当初の目的でした。

- ビジョン3：安全な歩行空間整備
- ビジョン8：無電柱化で災害に強いまち
- ビジョン9：自転車のネットワーク構築

加わった新しい視点

地域と共に議論を深めた結果、この道路の役割として以下3つの視点が新たに加わり、地域課題解決に踏み込んだみちづくりへと発展しました。

- ワクワクを生み出す道路へ（ビジョン4）
- 家康ゆかりの久能街道を残す（ビジョン7）
- みどりの空間を活かす（ビジョン9）

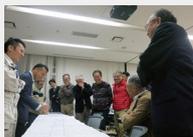
地域と一緒に考える場

始めに実施したのは「みちづくりワークショップ」。地域の皆さんと道路整備の内容を検討する場は、いつしか少子高齢化の進行と街の賑わいとコミュニティの喪失といった地域課題へ。道路整備により交通が増加し、ロードサイド型の大型店が進出すれば、この地域の価値が損なわれるという心配の声もありました。

行政発意のワークショップは、地域主導に切り替わり、まちみがき研究会として勉強会・視察を通じて、まちづくりの理解・見識を深めました。

研究会から生まれた「まちみがき憲章」

- ・やさしい街
- ・しゃれた街
- ・つなぐ街



民間企業との連携

新しい視点が加わったことで民間企業との連携を生み出しました。

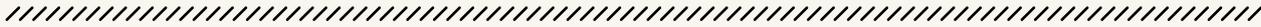
- 建替え・建設に合わせた公開空地の整備
- 歴史街道を感じるガス灯の設置
- イベント実施を見据えた道路整備（無電柱化）
- 街路樹の維持管理への地元協力

まとめ

地域、企業、行政がビジョンを共有し、それぞれの立場でみちづくりに関わることができた事例でした。みちづくり計画では、このような新しい価値を生み出す取り組みを様々な場面で展開されることを狙っています。

ビジョン
8

災害から 命を守る道路

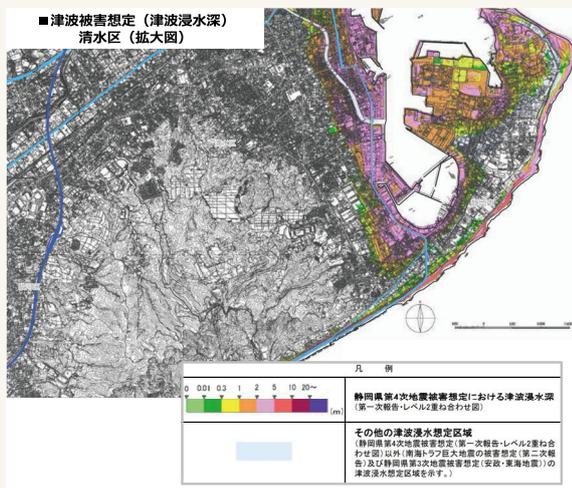
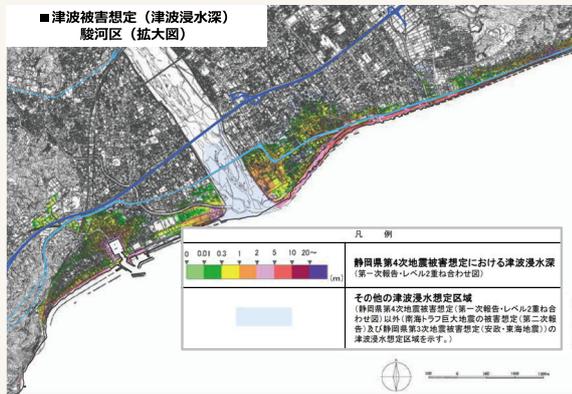


ビジョンの背景と政策の方向

- 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）

令和4年台風15号の被害



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。
災害被害を軽減するための道路での工夫を実施(流域治水対策、津波避難対策等)。

【石部海上橋補修補強工事】

〔背景・目的〕

県道静岡焼津線の大崩海岸に駿河湾へ突き出す形で、昭和47年7月の災害復旧事業で整備された海上橋。
静岡と焼津の地域間を連絡する道路。



〔実施概要〕

塩害と経年劣化によるコンクリートの剥離・ひび割れ・鉄筋腐食への補修工事と合わせて、地震に備えた耐震補強工事を実施。

【(主)井川湖御幸線の落石対策】

〔背景・目的〕

市街地と山間地を結び、新東名高速道路静岡ICと繋がる、緊急輸送路に位置づけられた主要地方道。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〕

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。



出典：静岡市HP

事業の方向性 ② 災害時の一時避難

防災道の駅や高架、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。

【防災道の駅(全国)】

〔背景・目的〕

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。
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〕

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)
(条件)
①災害時において業務実施可能な施設
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
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

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」が全国の安心拠点到
○広域防災「防災道の駅」の選定・支援
○地域防災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

- ・広域防災、避難、テックフォーエス等の防災活動の拠点
- ・緊急物資の運搬拠点
- ・復旧・復興活動の拠点 等

重点的な支援
(最大5年)

ハード面
・防災機能の整備・強化を交付金で重点支援

ソフト面
・BCPの策定や防災訓練について国のノウハウを活用した支援

地域的な防災拠点機能を持つ道の駅
・地域の一時避難場所 等

その他の道の駅

全体1,187駅(令和3.3.31時点)

出典：国土交通省HP

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・発信することで、復旧を迅速化。

【災害の見える化「しずみちinfo」】

〔背景・目的〕

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〕

サイト上で下記の情報等が確認可能
・予告規制情報
・道路規制情報・災害情報
・2地点間の経路探索
・現在の交通状況

道路名称(区間)	予定開始日時	予定終了日時	規制種別	規制理由	規制種別
2022/04/14 18:30	工事	22/04/13 09:30	工事 (P)	片側交互通行	解除予定
2022/04/14 06:30	工事	22/04/04 09:30	工事 (昼)	片側交互通行禁止	解除予定
2022/04/14 06:30	工事	22/04/01 21:00	工事 (昼)	片側通行禁止	解除予定
2022/04/14 06:30	工事	22/04/01 09:00	工事	片側交互通行禁止	解除予定
2022/04/13 06:30	工事	22/03/23 08:45	工事	片側通行禁止	解除予定

出典：静岡市HP

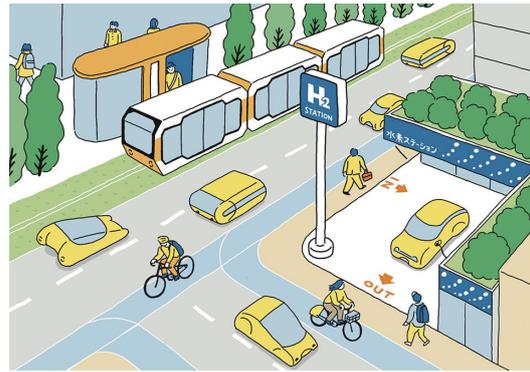
ビジョン
9

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



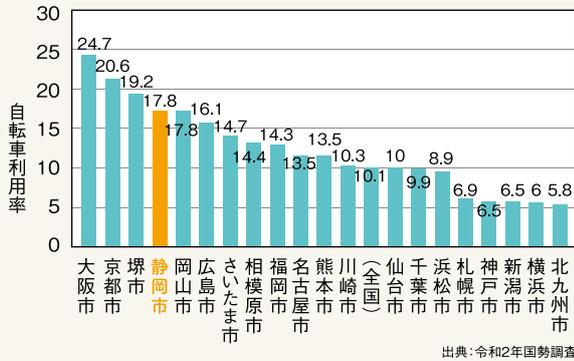
ビジョンの背景と政策の方向

- 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、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の取り組みや、近年でも鉄道利用割合が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

□ 通勤通学時の自転車利用

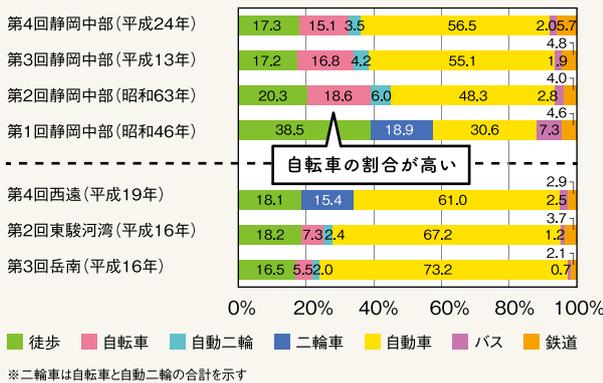


自転車関連施設等の整備状況

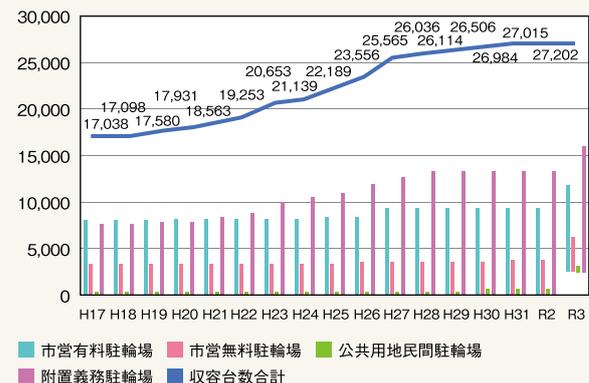
□ 自転車走行空間ネットワーク及びシェアサイクルポート



代表交通手段分担率の推移・他都市圏との比較



自転車の収容台数推移



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〕

省エネ改修に掛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年間の維持管理を含んだ省エネパッケージサービスを包括委託する。



【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フラの考え方を整理「グリーンインフラ」とは、社会資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指す。

〔実施概要〕

令和2年6月8日から事業開始
 令和5年3月現在、
 ・ポート設置箇所数190か所
 ・設置自転車台数500台



写真：静岡市HP

【自転車走行空間ネットワーク整備】

〔背景・目的〕

自転車の利用割合が高く自転車の利用に適した静岡市において、自転車の利用促進を図るため、安全かつ快適な自転車走行空間を連続的に確保し、ネットワークを形成する。

〔実施概要〕

計画延長419.9kmのうち
 280.1km (67%) 完成
 (令和3年度末)



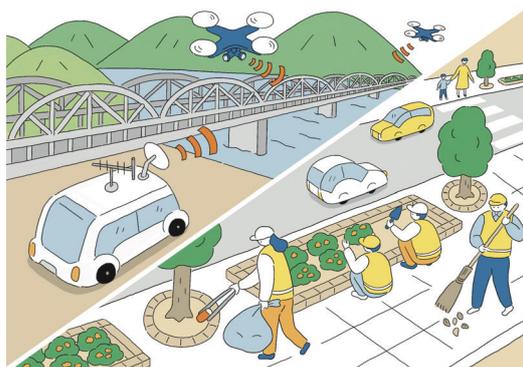
ビジョン
10

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。
- 所有する道路施設をアセット(資産)と捉え、計画的かつ戦略的に価値を維持・向上していくアセットマネジメントの考え方をメンテナンスに取り入れている。
- 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。

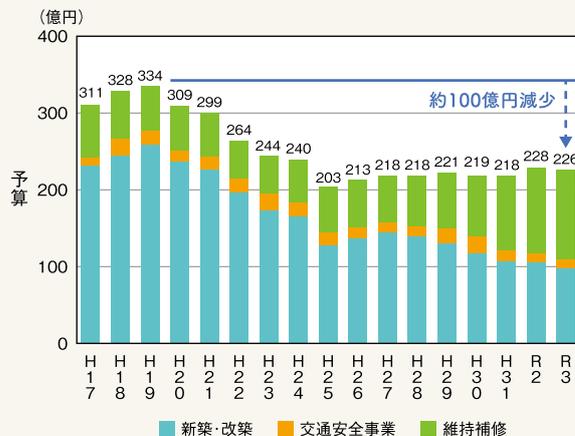


静岡市の所有する道路施設

		施設数
道路延長	国県道	480.8km
	市道	2,722.7km
舗装延長		約3,200km
橋梁		2,610橋
トンネル		35箇所
立体横断施設	横断歩道橋	38橋
アンダーパス		21箇所
付属施設	案内標識	約4,200基
	道路情報板	52基
	道路照明灯	約11,000基

(令和3年4月1日現在)

静岡市道路部予算の推移



事業の方向性① OX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、予防保全的な維持管理の実現。

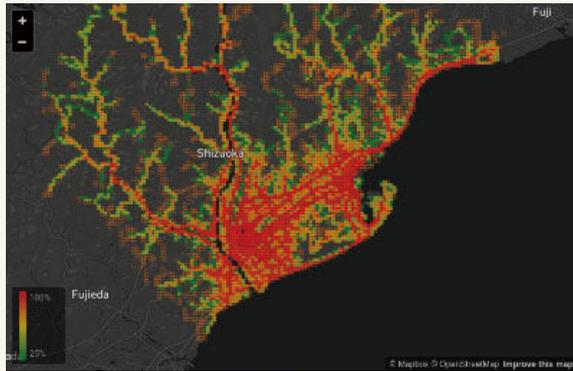
【公用車での道路データ取得】

〔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の確認等への活用を目指す。



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次元データ保管管理システム(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

予防保全を考慮したメンテナンスサイクルの構築による長寿命化、道路施設が生み出す便益を考慮した集約化・廃止による総量管理。

【道路橋の中長期管理計画】

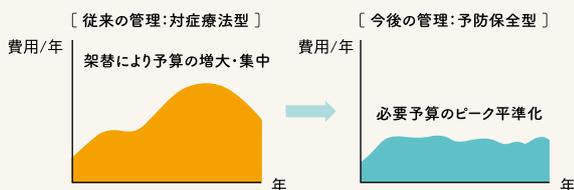
〔背景・目的〕

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。

□ 橋梁群：計画的な管理による ライフサイクルコスト縮減と予算のピーク平準化



管理方法を予防保全型に転換することにより、ライフサイクルコスト縮減と予算のピーク平準化が可能
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】

〔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

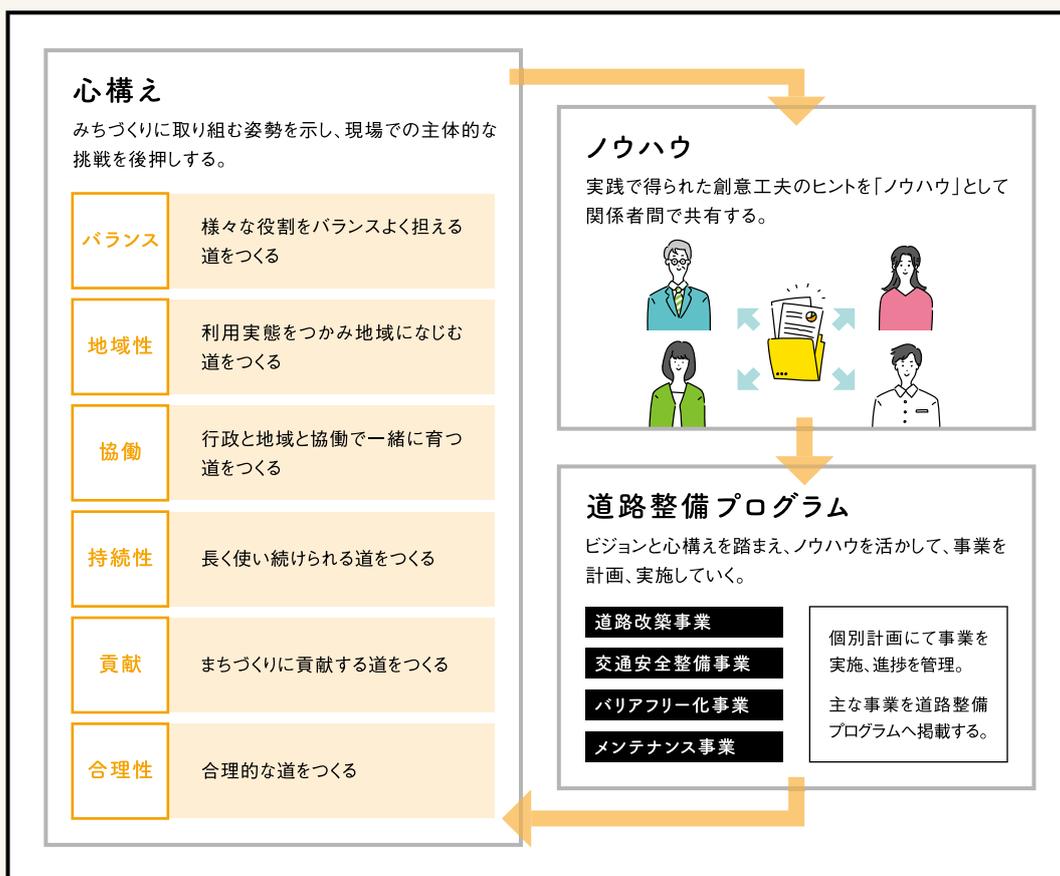


写真：静岡市HP

3 みちづくりプロセス

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セスを位置付けました。

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、プログラムを包含したプロセス（進め方）としています。



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。



・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ら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」をつくります。

・道は、地域や時間によっても、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、全体から見ると部分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、時に過度なスベック、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。





- ・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、道路が地域で共有されます。市内には地域に愛され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、**地域をつなぐ道と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、**地域の価値を行政(国、県も含めて)と地域と共有する過程を大切に**して「地域と協働で一緒に育つ道」をつくります。

- ・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。
- ・みちづくりには、**できるだけ長く使える道をつくり、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、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。



- ・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が、**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。縮小傾向の経済の中では、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。
- ・画一的に固定された公平性や公益性に捕らわれず、民間のスピードや価値基準とすり合わせ、**民間の動きと同調**することで、まちへの貢献、ひいては静岡市の発展につなげていきます。
- ・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。

- ・道は、様々な目的やニーズで様々な人が使います。予算縮小で真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説明は関係者間の合意形成に不可欠**です。
- ・また、幅広い合意は、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、3つの事例を紹介します。

ハニカムスクエア

(パークレット社会実験)

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

○ 担当者の想い

コロナ禍で疲弊するまちなかへ誰もが憩えるオシャレな屋外空間をいち早く提供したい!

○ 工夫

- ・ パーチケ廃止の道路空間を有効活用
- ・ デザイン力のある民間企業の協力を仰ぐ
- ・ 社会実験としてスピーディーに実施
- オクシズ材(杉)を使用

○ 背景

- ・ コロナ禍でまちなかの商店が疲弊
- ・ まちに欲しい施設第1位「休憩施設」
- ・ 歩行者利便増進道路の実践



○ 困難・対応

前例が無いため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。

七間町通り舗装改修

まちなかのメインストリートの老朽化した舗装を、景観に配慮したアスファルト舗装へ打ち換え



担当者の想い

元の石畳の雰囲気を継承しながら、維持管理の合理性を両立させる!

工夫

- ・ アスファルト舗装への型押し・ペイントで石畳に近い風合いを実現
- ・ サンプルを用いるなど地元商店街と協議
- ・ 工期短縮で商店への影響を最小化



背景

- ・ 舗装の老朽化で石畳がガタついても、石畳は修繕が困難
- ・ メンテナンス費用の財政圧迫



困難・対応

地域の思い入れの強い石畳舗装をアスファルト舗装へ変更することの根拠を示し、新しい技術を取り入れることで理解を得て施工ができた

入江地区交通安全対策

生活道路への通過交通対策として、物理的デバイスを設置して安全性の向上を図った



担当者の想い

現況の道路の危険性の根拠と効果をデータで示し、安全対策により地域に安心を!

工夫

- ・ ETC2.0プローブ情報を活用して、危険箇所を抽出し、地元住民と認識を共有した
- ・ 仮設ハンブを用いた社会実験によりその効果や影響を事前に確認



背景

- ・ 安全対策の実施根拠や影響・効果がデータを用いて示せるようになってきた
- ・ 低コストで効果的な地域特性に応じた対策



困難・対応

対策実施の場所・内容を決める際に、地域と一緒に分析し、危険箇所を絞り込み、社会実験で理解を得て、本格設置へと進んだ

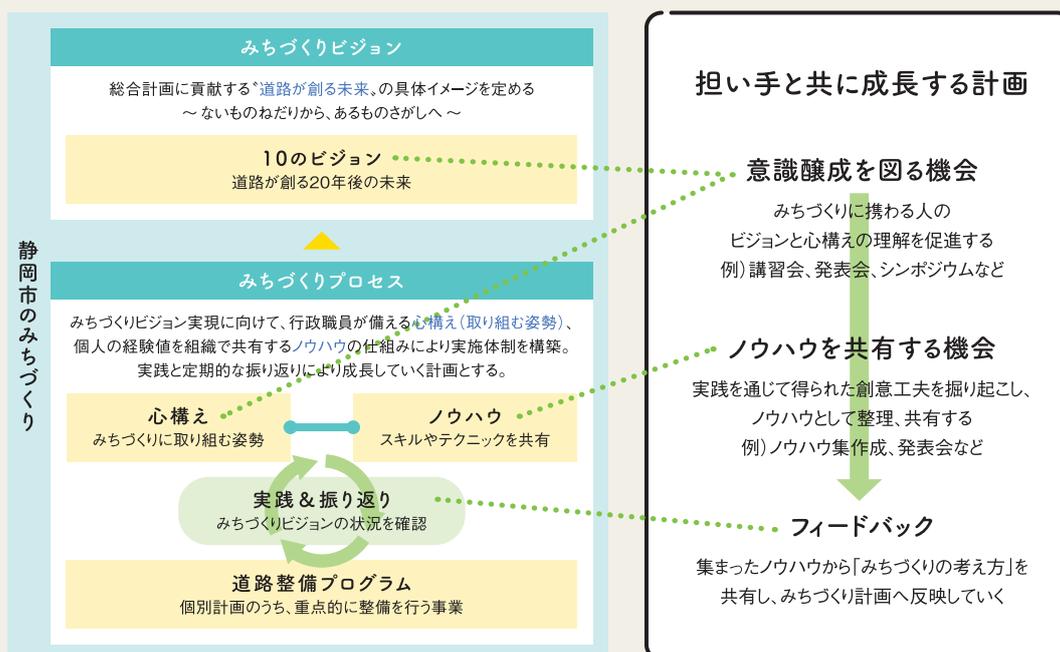
3-3 計画の進め方

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。

■ 担い手と共に常に成長する計画



意識醸成と新たな視点を養う機会

本計画の肝である10のビジョンと心構えの理解を深め、意識を醸成するため、講習会や勉強会を実施します。また、道路を巡る課題やトピックを取り上げ、取組方針や解決策の提案に向けた検討を行い、実践への移行を図る。

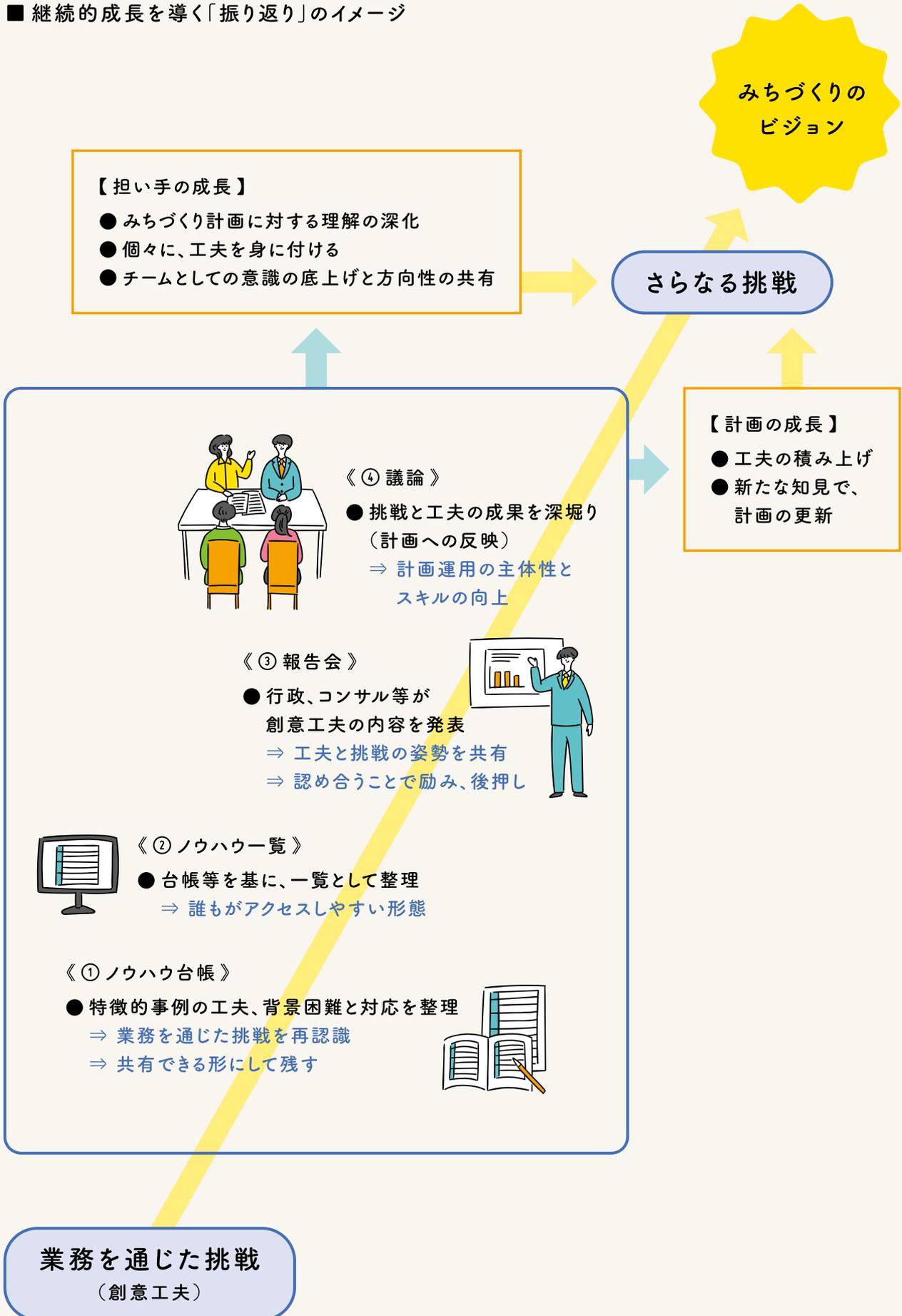
ノウハウを共有する機会・フィードバック

普段の業務の中で得られた創意工夫を担い手で共有するため、それを掘り起こし、ノウハウとして整理し、共有します。振り返りの対象は、個人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り、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	単位	現状値	評価
1	主要渋滞箇所数	市内主要渋滞箇所数(静岡県渋滞対策協議会)	箇所	31	↓
2	IC利用台数	市内ICの年間利用台数の総数	台/年	701,954	↑
3	主要拠点間移動時間	市内主要拠点間(10区間)の移動時間	分	335	↓
4	清水港輸出入額	清水港での輸出入額	百万円	3,700,843	↑
5	公共交通分担率	交通手段別トリップ構成比のうちバス・鉄道の割合	%	8.5	↑
6	自転車分担率	交通手段別トリップ構成比のうち自転車の割合	%	18.3	↑
7	交通事故件数	市内交通事故の件数	件/年	3,507	↓
8	自転車関連交通事故件数	自転車関連事故の件数	件/年	831	↓
9	都心部歩行者交通量	静岡地域継続調査58地点の総通行量 清水地域継続調査16地点の総通行量	人/日	329,881 16,137	↑
10	都心部自動車交通量	江川町交差点の流入交通量の合計	台/年	29,548	↓
11	観光入込客数	市内観光地入込客数+宿泊客数	千人/年	15,277,852	↑
12	温室効果ガス排出量削減率	2013年比での温室効果ガス排出量の削減率	%	14.3	↑

3-4-2 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 バイパス 立体化 拡幅 1.5車線整備 4車線化 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 無電柱化	総事業費3億円以上 又は 全体事業延長300m以上 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
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

資料編

1. 前計画（第2次静岡市のみちづくり）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、第3次静岡市総合計画で掲げる「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 ② 円滑な都市内交通を実現するみちづくり 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 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 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 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4つと基本方針2「充実した暮らしを支えるみちづくり」の成果指標6つで「未達成」、残り8の指標で「達成」となりました。

成果指標		当初(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% (0.58/10.41km)	100% (10.41/10.41km)	34.4% (3.58/10.41km)	100% (10.41/10.41km)	74.6% (7.77/10.41km)
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% (1.71/8.58km)	51.5% (4.42/8.58km)	40.0% (3.43/8.58km)	60.8% (5.22/8.58km)	52.6% (4.51/8.58km)
指標③-2	観光客の道路景観満足度	79.9%	83%	81.5%	86%	67.3%
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% (2.85/10.77km)	61.7% (6.64/10.77km)	66.0% (7.11/10.77km)	100% (10.77/10.77km)	96.8% (10.43/10.77km)
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% (129.3/274.4km)	54.4% (149.3/274.4km)	54.4% (149.3/274.4km)	61.7% (169.3/274.4km)	65.7% (180.2/274.4km)
指標⑥-1	緊急措置判定の橋梁修繕実施	—	100%	100% (4/4橋)		
	緊急措置段階の橋梁未対策箇所数 ※中間時点で指標を再設定			0件 (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 ※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 ※中間時点で指標を追加			15%以下	15%以下	15%以下
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% (70/1,170基)	17% (200/1,170基)	33% (383/1,170基)	43% (500/1,170基)	
	水銀形式の道路照明灯のLED化した灯数 ※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 ※中間時点で指標を再設定			126橋	148橋	142橋
指標⑧-2	緊急輸送路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

当初(2014)	中間(2018)		最終(2022)	
現況値	目標値	実績値	目標値	実績値
5.6% (0.58/10.41km)	100% (10.41/10.41km)	34.4% (3.58/10.41km)	100% (10.41/10.41km)	74.6% (7.77/10.41km)

指標③-1 沿岸部(しずまえ)道路の整備率

当初(2014)	中間(2018)		最終(2022)	
現況値	目標値	実績値	目標値	実績値
19.9% (1.71/8.58km)	51.5% (4.42/8.58km)	40.0% (3.43/8.58km)	60.8% (5.22/8.58km)	52.6% (4.51/8.58km)

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

当初(2014)	中間(2018)		最終(2022)	
現況値	目標値	実績値	目標値	実績値
27.7km/h	29.0km/h	27.2km/h	30.0km/h	23.3km/h

旅行速度の算出には令和4年9～11月のデータを使用しました。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ます。

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。

指標③-2 観光客の道路景観満足度

当初と比較して約13%の減少となった。不満の理由の記載は無く、満足の理由として、富士山の景観を上げる回答が多かった。今後、富士山に限らず、本市が有する山、海、川などの自然を感じることができる、景観と調和した道路空間の整備を進めていきます。

**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**

進捗に遅れが生じている路線は、無電柱化事業との同時整備を予定している箇所であり、近年の激甚化、頻発化する災害等を受け、全国的に無電柱化事業が積極的に推進されていることから、無電柱化事業の予算確保に苦慮していることが要因の一つです。

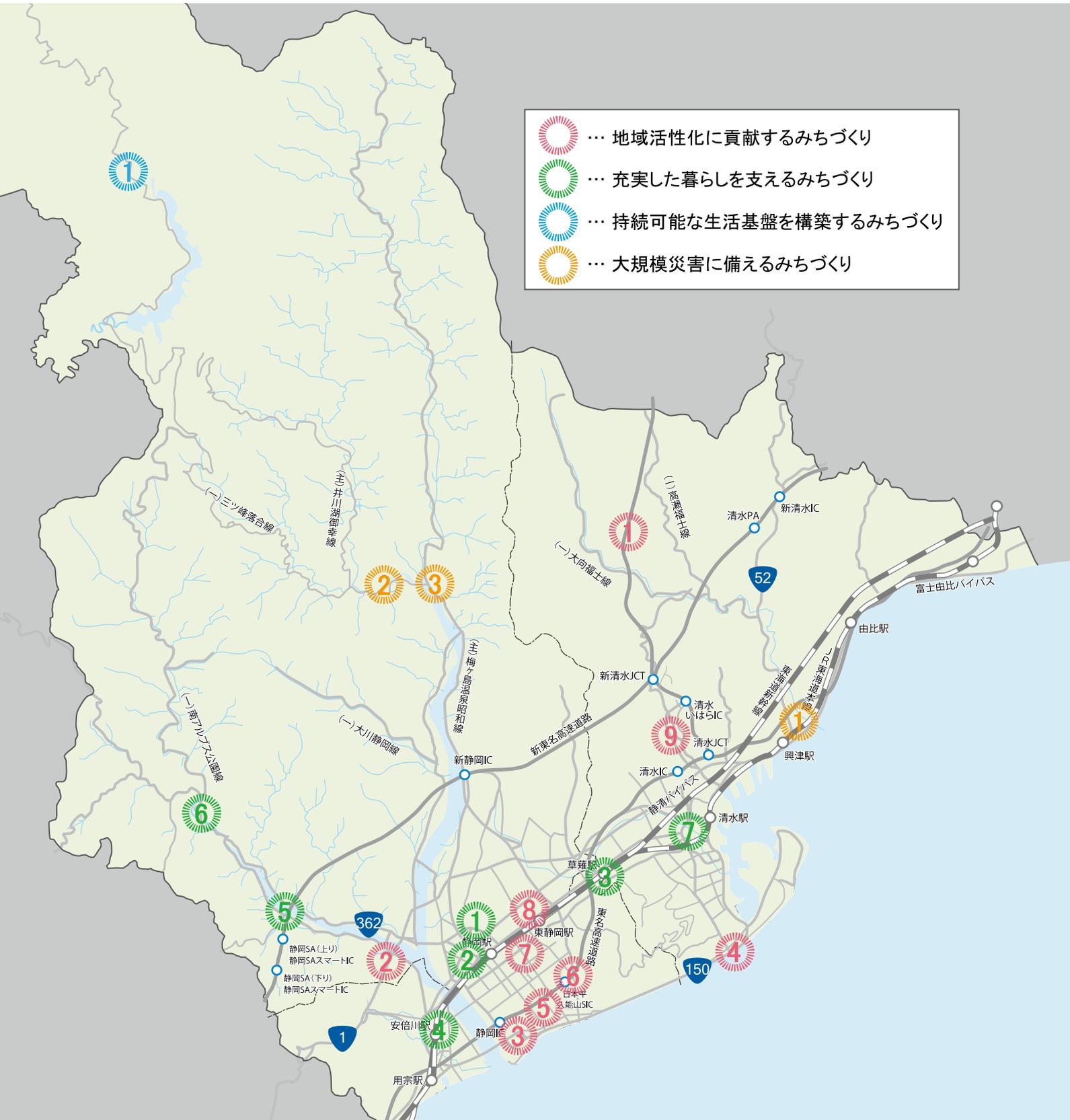
高齢者、障がい者等の利便性や安全性を向上させるよう、次期計画でも引き続き、道路のバリアフリー化を推進していきます。

指標⑧-1 橋脚がある橋梁の耐震化実施

未達成の残り6橋は、すでに工事着手しており、令和5年度中の完成予定です。

■ 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。

1

中部横断自動車道が開通



中部横断自動車道が開通し、中央自動車道と接続しました。甲信越地方がより身近になり、地域間の交流活性化が期待されます。また、甲信越地方のモノの流れを物流機能の強化が進む清水港へ取り込む重要なネットワークとなります。

2

国道1号静岡バイパス全線で4車線開通



丸子薬科トンネルの開通により、事業着手から50年、国道1号静岡バイパス全線が4車線で開通しました。東西軸の強化により、お茶などの静岡市の主力産業の活性化や清水港を活かしたロジスティクス産業等の発展が期待されます。

3

国道150号静岡バイパス(中島高架橋)完成



中島高架橋の完成により、主要渋滞箇所である中島交差点で発生していた慢性的な渋滞が解消するとともに、東西道路ネットワークが強化され、清水港を核とする物流の円滑化やインバウンドを活用した地域活性化に期待されます。

4

(一) 駒越富士見線が国道150号と接続



清水地区の南北交通を担う(一)駒越富士見線と国道150号清水バイパスが繋がり、日本平・久能山・三保などの周辺観光地をつなぐ道路ネットワークが強化されたことで、沿岸部の観光交流の活性化が期待されます。

5

(都) 静岡下島線全線で4車線化完成



静岡駅南口から国道150号まで、両側歩道付きの4車線の道路として整備が完了したことで、地区内の渋滞解消が図られるとともに、静岡駅や駿河区役所・大規模商業施設などへのアクセスが向上しました。

6

日本平久能山SICへのアクセス道路完成



(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周辺の道路が完成し、2019年秋頃に開設を予定しているスマートICの受け入れ準備が整いました。日本平や三保半島への観光など、経済・産業の活性化が期待されます。

7

(一) 高松日出線の無電柱化が完成



既存電柱を地中化し、高質な歩行空間を整備したことで、防災機能が強化され、安全で快適に利用できる道路環境を創出しました。また、地域との協働によるまちづくりイベントが活発に行われ、賑わいやまちの魅力が向上しています。

8

東静岡周辺土地区画整理事業が完成



平成5年度に着手した区画整理事業がついに完成しました。整然とした区画道路による区画割と、公園や水路など公共施設の整備により、宅地の利用増進を図り、魅力ある新たな都市拠点として生まれ変わりました。

9

(主) 清水富士宮線が清水いはらIC接続



清水いはらICから国道1号、清水港を結ぶ4車線道路が完成し、新東名高速道路、中部横断自動車道から清水港へのアクセスがよりスムーズになりました。物流ネットワークの強化や観光交流の活性化が期待されます。

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、ハンパや狭さくなど、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・自動車が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草薙駅の橋上駅舎北に合わせて、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・安全の向上につながりました。

5

(一) 静岡朝日奈藤枝線交通安全事業が完成



新東名静岡SA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、歩道のない狭小な道路で、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パを設置



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パを設置し、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。

1

田代第5号トンネルの補修工事を実施



南アルプスユネスコエコパークへ繋がる(主)南アルプス公園線のトンネルについて、過去の点検で対策が必要とされた損傷などの補修工事を実施することにより、構造物の健全性を向上させ、通行の安全を確保しました。

市内16箇所のアンダーパスに水位監視システム整備



冠水の恐れのある16箇所のアンダーパスに、冠水状況を監視する水位センサーとカメラを整備し、監視センサーで情報を一元管理できるようになりました。現場状況をリアルタイムで把握し、冠水による事故を未然に防ぐ措置をいち早く講じることができます。

1

浦安橋の補修補強工事を実施



橋脚の巻き立て補強とコンクリートの劣化進行を抑制する保護塗装を行うリフレッシュ工により、並行する国道1号が高波等により通行止めになった際にも、地域内の安心・安全な通行が確保されます。

2

(主)井川湖御幸線(桂山)の落石対策を実施



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を実施することで、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を進めました。

3

(主)井川湖御幸線(玉機橋)の補修補強工事



橋脚の巻き立て補強や落橋防止措置の設置等による補修工を実施することで、山間部において、救急・救援活動や物資輸送など災害に強いネットワークの整備を進めました。

2. 本計画の策定過程

■ 検討体制

本計画の策定は、次の3つの組織にて検討を行いました。

① 有識者検討会議

3名の有識者から専門的な視点から技術的なアドバイスをいただきました。

所属機関	役職等	氏名
東京海洋大学	教授	兵藤 哲朗
筑波大学	教授	谷口 守
埼玉大学	准教授	小嶋 文

② 地域参画チーム

市内のコンサルタントから若手技術者に参加いただき、計画に地域性「静岡らしさ」を加える検討をしました。

会社名	部署	氏名
株式会社ツルタコンサルタント	設計課	杉本 裕里子
服部エンジニア株式会社	設計部 設計1課	渡部 尚紀
株式会社スルガコンサル	設計課	駒井 賢知
株式会社スルガコンサル	設計課	福田 臣也
建設コンサルタントセンター		千須和 直人
昭和設計株式会社	都市環境部 都市デザイン研究室	河口 知弘
昭和設計株式会社	都市環境部 都市デザイン研究室	岡村 真帆

③ 道路部検討チーム

道路計画課・道路保全課の各係から参加し、計画詳細の議論、課内の調整等を行いました。

課名	係名	担当業務
道路計画課	総務係	予算
	企画係	道路ネットワーク、ほこみち、道の駅
	整備係	新設(道路、街路)補助・交付金
	中央新幹線関連道路推進室	県道トンネル
	高規格道路推進係	高規格道路整備促進、SIC利用促進
道路保全課	総務係	予算
	交通安全施設係	通学路、自転車、電線共同溝
	維持計画第1係	橋梁、トンネル
	維持計画第2係	舗装、構造物、災害防除
	管理係	しずみち、道路パト、管理瑕疵

■ 策定までの経緯

令和3年度	9月	第1回道路部チーム会議(9/17)
	10月	第2回道路部チーム会議(10/8)
	11月	第1回有識者検討会議(11/1)
		地域参画チーム ガイダンス(11/9)
	12月	第1回地域参画チーム会議(12/2)
		第3回道路部チーム会議(12/14)
		地域参画チーム 現地視察(路地)(12/24)
	1月	地域参画チーム ワーキング(回廊)(1/11)
		地域参画チーム ヒアリング(動脈)(1/12、1/17、1/25)
	2月	第2回地域参画チーム会議(2/4)
	3月	第2回有識者検討会議(3/3)
令和4年度	8月	第4回道路部チーム会議(8/9)
	10月	第3回有識者検討会議(10/5)
	12月	第5回道路部チーム会議(12/12)
	1月	市民参画(パブリックコメント)(1/16~2/15)
	3月	第4回有識者検討会議(3/2)

3. 市民参画

パブリックコメント

第3次静岡市のみちづくり案について、広く市民の皆様の意見を反映するため、パブリックコメントを実施しました。

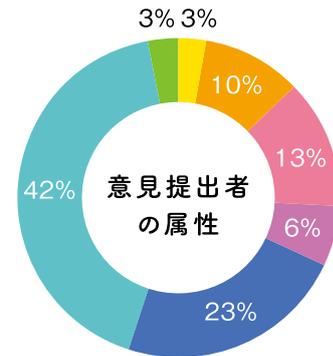
□ 実施期間

令和4年1月16日(月)
～令和4年2月15日(水)

□ 意見提出者の属性

意見提出者数 31名
意見数 85件

年齢(人)	
20代	1
30代	3
40代	4
50代	2
60代	7
70代	13
未回答	1
合計	31



□ 主なご意見等

意見の総括

- ・具体事業が記載されていない計画構成のため、「何を実施するのかわからない」というご意見がいくつか見られた一方で、評価する声も見られた。
- ・個別ビジョンでは、1:道路ネットワーク、2:交通、3:交通安全、4:賑わいの4つに多くの意見が寄せられた。
- ・要望では、幹線道路の整備、中山間地へのアクセス改善、生活道路の交通安全対策に関する要望が多く見られた。

計画全体

- ・市民の生活あるいは静岡市にとって何が必要かを見極め、事業をしてほしい。
- ・立ち止まることなく常に工夫して行政運営していただきたい。
- ・少しでも道路整備の優先順位がわかる計画を作成していただきたい。

計画の進め方

- ・人口減少等の社会情勢の変化を踏まえたくうえで、実行に向けた具体的な「心構え」と「向き合い方・取り組み方」が示されており、実現性が高いのではないかと感じました。計画の実現には行政職員だけでなく、市民の理解と協力が必要不可欠だと思いますので、広く周知することも必要ではないでしょうか。
- ・ビジョンを支え、実行していく人材の確保が重要だと考えられる。測量や設計ができない技術職員が多く、ビジョンの想像はできてもそれは空想で、遂行していく人材が本当に確保できていくのかわからない。

内容	意見数
計画全体	8
計画進め方	7
ビジョン全体	6
ビジョン1	7
ビジョン1	4
ビジョン1	10
ビジョン1	5
ビジョン1	1
ビジョン1	1
ビジョン1	1
ビジョン1	3
ビジョン1	0
ビジョン1	1
ビジョン1	12
ビジョン1	5
ビジョン1	14
合計	85

ビジョン全体

・各ビジョンの言葉は大変工夫されていると思う。しかし、言い方を換えれば「耳障りのいい言葉」過ぎるものがあるように感じる。理想像、最終目標、夢、希望的な感じ。横とのつながりを持たせた事業運営をしてほしい。

・目的を持つ道路各種事業を市のビジョンで仕分けたが、抽象化するだけで何がどうなるのか分かりません。

心構え

・基本計画は行政側で作成されると思いますが、地元住民への説明と理解を得たうえで事業を進めた方が、後々よい関係の中でスムーズにできると思う。

・その道が地域の発展にどのような働きをするかをしっかり考えて道づくり、まちづくりを考えて欲しい。

・「心構え」の内容・視点については、多種多様な要望・課題がある中で合意形成が求められる状況を踏まえ、それぞれの項目できめ細かく多様な視点をもって構成されていると思います。この内容に沿って実行されていくことを強く望みます。

4. 用語集

【モータリゼーション】

自動車为社会と大衆に広く普及し、生活必需品化する現象。自動車の利用が増加することで、道路交通網が整備され、都市の発展や経済の拡大に寄与する一方で、渋滞や交通事故の増加、大気汚染などの問題を引き起こすこともある。

【ストック(stock)】

ストック(道路ストック)とは、道路を形作る橋梁、トンネル、照明灯等の道路構造物で、道路管理者が道路機能を利用者に提供するために維持管理するもの。近年では、高度経済成長期に大量に建設された道路ストックが老朽化し、安全・安心に道路を利用するため、定期的な点検、補修等に多大な費用が必要になっている。

【アセット(asset)】

資産や財産、有価物等の意味を持つ英単語で、経営資源のことを指す。本市では「静岡市アセットマネジメント基本方針」で、公共施設を単に「管理」していくのではなく、「貴重な経営資源」としてとらえ、効果的かつ効率的に活用し、運用していく視点を持つこととしている。道路構造物においてもアセットマネジメントの考え方を取り入れた行政運営が今後必要になる。

【道路構造令】

道路法第30条第1項および第2項の規定に基づき、道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術基準を定めた政令である。

【DX(Digital Transformation(デジタルトランスフォーメーション)の略)】

企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立すること。

【IoT(Internet of Thingsの略)】

様々な「もの」がインターネットに接続され、情報交換することにより相互に制御する仕組み。

【ビッグデータ】

情報通信技術の進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多様のデータのこと。

【GX(Green Transformation(グリーントランスフォーメーション)の略)】

2050年カーボンニュートラルや、2030年の国としての温室効果ガス排出削減目標の達成に向けた取り組みを経済の成長の機会と捉え、排出削減と産業競争力の向上の実現に向けて、経済社会システム全体の変革をGXという。

【物流の2024年問題】

働き方改革関連法により、2024年4月1日以降、自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限が960時間に制限されることで発生する「会社の売上・利益減少」「トラックドライバーの収入減少・離職」「荷主側における運賃上昇」といった問題。

【SDGs(Sustainable Development Goals(持続可能な開発目標)の略)】

2015年に国連サミットで採択された、2030年を期限とする社会全体の普遍的な国際目標。「誰一人取り残さない」持続可能な社会を実現するための17のゴールと169のターゲットから構成され、経済、社会、環境をめぐる広範な課題に対して総合的に取り組むことが定められている。

【グリーンインフラ】

社会資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を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取り組みのこと。

【交通モード】

徒歩、自転車、路線バス等の交通手段を指す。

【新たな移動サービス】

日常的な渋滞、駐車場不足、排気ガスなどの環境問題、過疎地でのマイカーを持たない人の移動手段の確保、高齢者ドライバーによる事故等の交通・移動をめぐる様々な問題を解決するため、移動をサービスと捉え、様々な交通モードや生活サービスと組み合わせた誰もが利用しやすいサービスのこと。

【トリップ数】

人がある目的をもってある地点からある地点へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数える。

【交通結節点】

人や物の輸送において、複数の交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎをおこなう場所のこと。駅やターミナル、港など。

【コネクテッドカー】

ICT(情報通信技術)端末としての機能を有する自動車のこと。ネットワークを通じて、車両の状態や周囲の道路状況などの様々なデータをセンサー等により取得し、ネットワークをかいし手集積・分析することで、新たな価値を生み出すことが期待されている。例えば、事故時に自動的に緊急通報を行うシステム、走行実績に応じて保険料が変動するテレマティクス保険など。

【AI予測】

AI(Artificial Intelligence:人工知能)を用いてデータから未来の物事の発生や未来の値の予測をするもの。

【ダイナミックプライシング】

条件によって商品やサービスの価格が変動する仕組み。道路においてはロードプライシングとも言う。高速道路の深夜時間帯の割引や通勤時間帯の都心部流入への課金など、価格を需要に合わせて変動させることで、交通の分散を図り、混雑の緩和等に繋げる。

【ライジングボラード】

車の侵入を抑止し、特定のグループの車のみの侵入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が侵入する場合、道路中央に設置されたポールを加工させることにより通行が可能となる仕組み。

【シケイン】

車両の通行部分の線形をジグザクにしたり蛇行したりして、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を低減させる道路構造のこと。

【シェアドスペース】

道路上の信号や標識類をなるべく撤去したうえで空間デザインを配慮し、最低限の交通ルールと人々のコミュニケーションによって歩車共存の空間に再構築すること。

【ストリートファニチャー】

道路や広場など屋外の公共空間に設置されるベンチや街灯など街路設備や家具の総称。

【パフォーミングアーツ】

一般的に「舞台芸術」を意味するが、舞台は必須ではなく、表現者と観客が同じ時間と空間を共有しつつ、その場で作品が生み出されていく形態の芸術を指す。

【ファサード】

建築物正面部のデザインを指す。個別の建物を印象付けるものであるとともに、都市景観を構成する重要な要素である。

【ウォークアブル】

居心地が良く歩きたくなるまちづくりのキーワードであり、歩行者空間の拡充・利活用やオープンスペース化などの手法を用いて、まちなかを車中心から人中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組み。

【パークレット】

車道の一部を転用して作られた、歩行者が飲食や休憩など気軽に滞在できるようにした空間で、まちなかの賑わい創出に寄与するものとして期待される。アメリカのサンフランシスコ発祥と言われる。

【無電柱化】

道路の地下空間を活用して、電力線や通信線などをまとめて収容する電線共同溝などの整備による電線類地中化や、表通りからみえないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。防災、安全・快適、景観・観光の観点から無電柱化を行う。

【集約連携型都市構造】

静岡市都市計画マスタープランで掲げる将来都市構造。都市施設が集中する地区や人々の居住を誘導する地区等にメリハリを持たせ、それらを交通でつなぎ、ネットワーク化した構造のこと。

【ラストマイル輸送】

物流において、ラストマイル(ラストワンマイル)は配送先の顧客へ商品を届ける最後の区間を指し、最終の物流拠点から顧客までの物流サービスをラストマイル輸送という。

【ETC 2.0プローブ】

ETC2.0車載機を搭載した車両の位置や速度などの走行データを自動的に蓄積するもの。データを集約・加工処理することで、道路の調査・研究、道路管理等へ活用される。

【ストック効果】

整備された社会資本が機能することで、地域の生産性の向上や安全性・快適性の向上など、整備直後から継続的かつ中期的にわたって得られる効果のこと。

【ナショナルサイクリルート】

優れた観光資源や走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の層性を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定する。日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクリズムを強力に推進していく。令和5年4月現在、全国6ルートが指定されている。

【ダブルネットワーク】

道路のある区間において二つの主要な経路で結ばれている状態をダブルネットワークと呼ぶ。輸送量が増加し、高速化が図られることと、災害などの不測の事態にも経路が途絶しない強靱な道路ネットワークとなる。

【インバウンド】

自国への外国人旅行者や旅行を指し、日本の場合、訪日外国人、訪日旅行と呼ばれる。

【トライアル・サウンディング】

行政が活用を検討している敷地に対し、直接、サウンディングや事業募集をするのではなく、民間事業者が検討中の事業を、トライアルで実施してもらう期間を設ける制度。公共R不動産が提唱したもの。

【流域治水対策】

流域治水とは、気候変動の影響による水災害の激甚化・頻発化を踏まえ、集水域から氾濫域にわたる流域に関わる関係者が協働して水災害対策を行う考え方。①氾濫を防ぐ・減らす、②被害対象を減らす、③被害の芸玄・早期復旧の3つの対策を進める。

【緊急輸送路(緊急輸送道路)】

災害直後から、避難救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路のこと。

【カーボンニュートラル】

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

【ESCO事業(Energy Service Company)】

省エネルギー改修にかかるすべての経費を光熱水費の削減分で賄う事業。

【3次元点群データ】

3次元レーザースキャナー等による3次元測量によって得られた物体や地形などの3次元座標を持った点データの集合をいう。

【メンテナンスサイクル】

道路、橋梁、トンネルなどのインフラ長寿命化のため、点検や診断、修繕等の措置と記録を繰り返す維持管理の業務サイクル。

【健全度】

点検で得られたインフラの健全性を判定する区分のこと。健全度は4段階で評価される。

【リテラシー(literacy)】

「読み書きの能力」を意味する英語。ある特定の分野に関する知識や理解能力のことを言う。



静岡市 建設局 道路部 道路計画課

〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号

TEL : 054-221-1239

MAIL : dourokeikaku@city.shizuoka.lg.jp