

An aerial photograph of Mount Fuji, a large snow-capped mountain, dominating the background. In the foreground, a complex multi-level highway interchange is visible, surrounded by residential houses and fields. The sky is blue with some light clouds.

「美しい“ふじのくに”」の
みちづくり

令和4年3月 静岡県交通基盤部道路局

目次

第1章	はじめに	1
	背景と目的	1
	本計画の位置付けと期間	2
	計画策定のポイント	2
第2章	道路を取り巻く環境	3
	道路を取り巻く現状と課題	3
	地域の声	7
第3章	道路ビジョン	8
	基本理念と基本方針	8
	施策の進め方	10
第4章	道路重点計画	11
	施策の体系	11
	基本方針1 安全・安心な生活を守る“みちづくり”	12
	基本方針2 県土の魅力を高め、未来につなぐ“みちづくり”	14
	基本方針3 地域を磨き、地域間の発展を支える“みちづくり”	16
	施策の評価指標	18
第5章	“みちづくり”を広める取組	19
参 考	ネットワークを構築する主要整備箇所	20

1 はじめに

背景と目的

静岡県では、2018（平成30）年7月に策定した前計画で示す方向性のもと、様々なみちづくりに取り組んでまいりました。

前計画の4年間には、伊豆縦貫自動車道（天城北道路）の全線開通や新東名高速道路（新御殿場IC～御殿場JCT間）の開通、中部横断自動車道の静岡山梨間の全線開通など、県内の高規格幹線道路ネットワークの整備が着実に進んだことで、地域間の移動がスムーズになり、災害時の安全・安心につながるだけでなく、地域の活性化が期待されています。

一方、近年、予測困難な異常気象による災害が激甚化・頻発化しています。2021（令和3）年7月には、河床洗堀により、県道富士清水線の黄瀬川大橋の橋脚が沈下し、全面通行止となったことで、地域を結ぶ主要幹線道路が寸断され日常生活に多大な影響を及ぼしたことから、災害に強い道路の重要性が再認識されました。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響に

より、人々の移動や交流が制限されるなど、ライフスタイルは変化しています。さらに、人々の価値観が多様化している中、「誰一人取り残さない」持続可能でよりよい社会の実現を目指す「SDGs」が世界共通の目標となっています。2020（令和2）年6月に策定された国の道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」（国土交通省）においても、「人々の幸せの実現」を道路施策の原点に置くなど、道路に求められる機能・役割が変化しています。

これら社会情勢や道路を取り巻く環境の変化、県の上位計画である「静岡県の新ビジョン（総合計画）」及び「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」の改定を踏まえ、「『美しい“ふじのくに”』のみちづくり」を改定しました。

静岡県の新ビジョンの目指す姿である「『県民幸福度』の最大化」の実現に向け、“みちづくり”を推進してまいります。



本計画の位置付けと期間

「『美しい“ふじのくに”』のみちづくり」は、静岡県総合計画「静岡県の新ビジョン」と、社会インフラ全体の計画である「美しい“ふじのくに”インフラビジョン」を上位計画とする道路分野の計画です。

道路事業は、完成までに長い期間を要するため、整備に当っては、中長期的な視点が必要です。このため、概ね10年間の「道路ビジョン」と4年間の具体的な取組を示す「道路重点計画」により構成しています。



計画策定のポイント

(1) 急速に変化する社会情勢への対応

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により人々の生活は大きく変化し、人々のライフスタイルや価値観が多様化しています。一方、急速に進展するICT等のテクノロジーは、道路整備のあらゆる段階での活用が期待されており、これらの社会情勢や社会のニーズを踏まえて、本計画を策定します。

(2) 地域の声を反映した計画の策定

道路の使い方は利用者によって様々であり、地域住民の皆様や産業界など様々な道路利用者と意見交換を行う「みち～満ち・充ちミーティング」や、インターネットモニターアンケートにより地域の声を把握し、計画に反映させました。

(3) わかりやすい評価指標の設定による計画の管理

道路重点計画の進捗状況をわかりやすく把握するため、「評価指標（数値の指標）」を設定し、取組の進捗を確認します。また、定期的にストック効果等を検証し、変化し続ける道路利用者のニーズに対応するため、必要に応じて計画の見直しを行います。

(4) SDGs（持続可能な開発目標）実現に向けた取組の推進

持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標であるSDGs（持続可能な開発目標）の17のゴールと、本計画の基本方針の取組内容を関連づけることで、SDGsを意識した道路整備を推進します。



(5) イラストによるわかりやすい計画の作成

道路重点計画においては、施策の推進によりもたらされる効果を誰もがイメージできるように、取組内容をイラストによりわかりやすく表現しています。

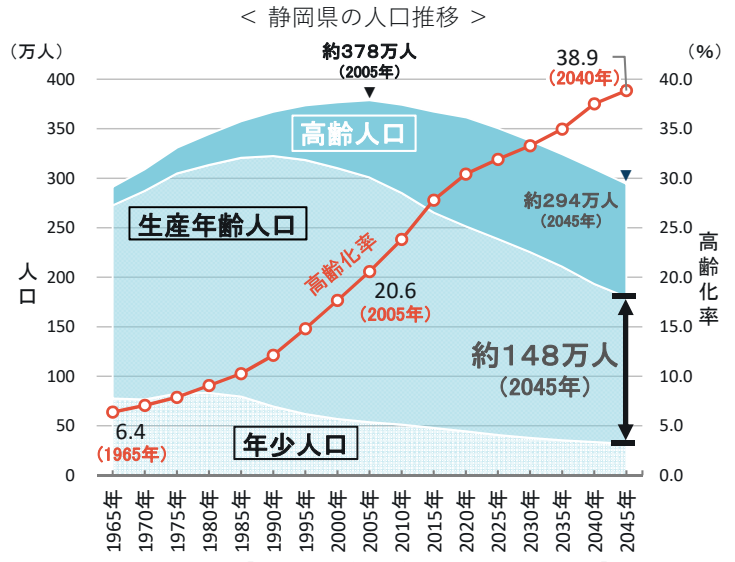
2 道路を取り巻く環境

道路を取り巻く現状と課題

人口減少及び少子高齢化の進展

本県の総人口は、2005年をピークに2045年には約294万人程度まで減少を続け、生産年齢人口の大幅な減少、高齢化率の増加が予想されています。

人口減少の抑制と地域活力の維持・伸長を促すため、住みたくなる県土の創造につながる道路整備が必要です。



激甚化する自然災害への懸念

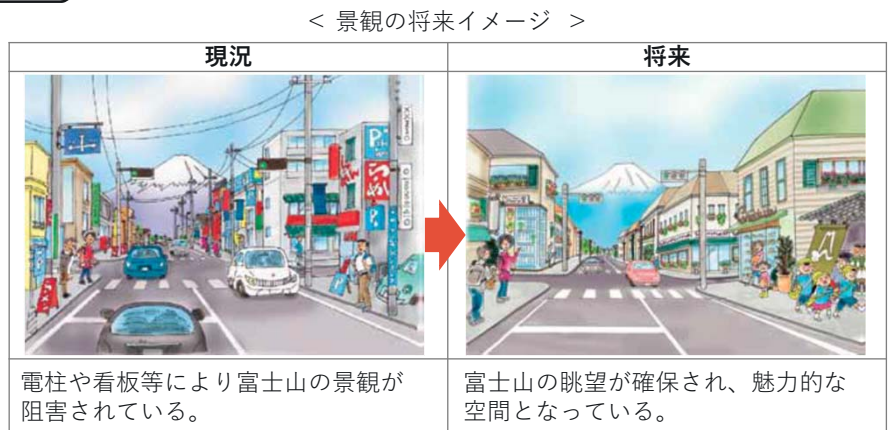
近年、局地的豪雨による土砂崩れ等の災害が頻発しています。

気候変動による自然災害の激甚化に対し、地域の孤立化を防ぎ、移動手段を確保する災害に強い道路整備が必要です。



景観や環境への意識の高まり

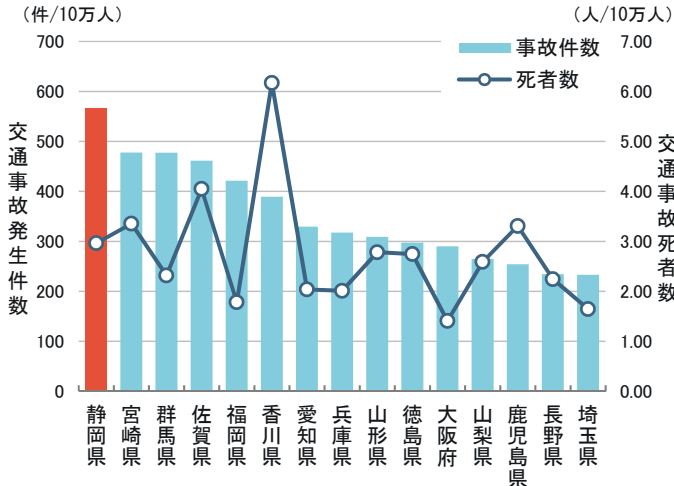
景観や環境に配慮した取組は、「地域らしさ」を大切に、「愛着」「誇り」「ゆとり」や「潤い」等、心の豊かさを感じることができる地域づくりに繋がります。「みちづくり」においても地域と連携し、「地域らしさ」を活かした、魅力的な空間を創造することが必要です。



交通事故の発生状況

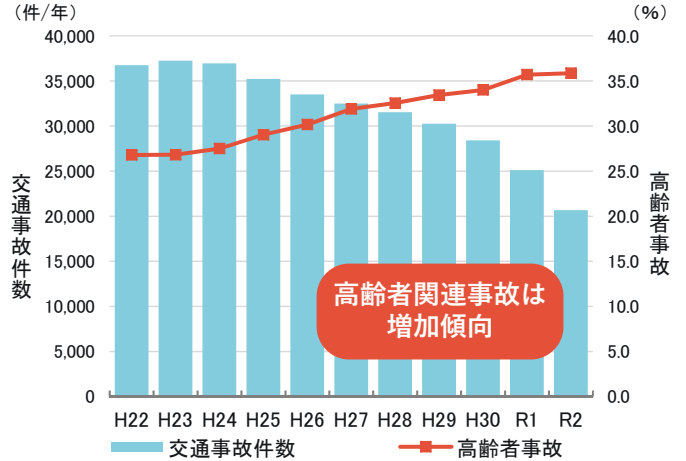
県内の交通事故発生件数や死者数はここ数年、減少傾向にありますが、人口10万人あたりの交通事故発生件数は、依然として全国ワースト1位です。また、高齢者関連の交通事故の割合も増加傾向にあります。こうしたことから、自動車・自転車・歩行者がより安全に通行できる道路環境の整備が必要です。

< 人口10万人当りの交通事故発生件数の比較（令和2年） >



出典：交通年鑑（静岡県警察本部）

< 交通事故発生件数と高齢者関連事故の割合 >



出典：静岡県道路交通環境安全推進連絡会資料

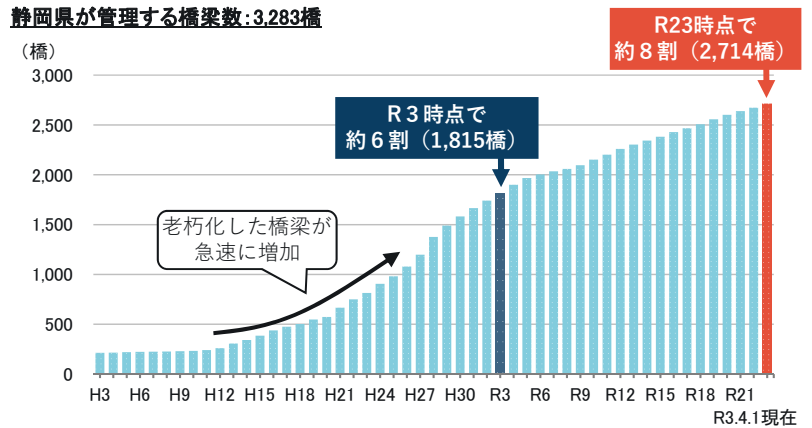
道路施設の維持管理

(1) 道路施設の老朽化

20年後には、県が管理する橋梁の約8割が建設後50年以上となります。

施設の老朽化の影響が日常生活に支障を及ぼさないよう、安全で信頼性が高い道路施設を適切に維持管理していくことが必要です。

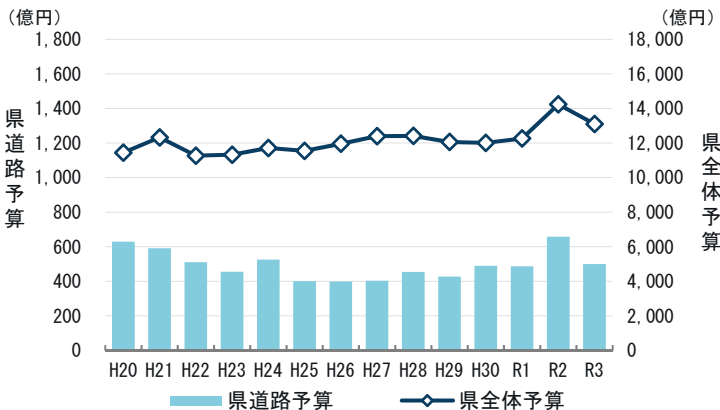
< 建設後50年以上経過した橋梁の推移（累計） >



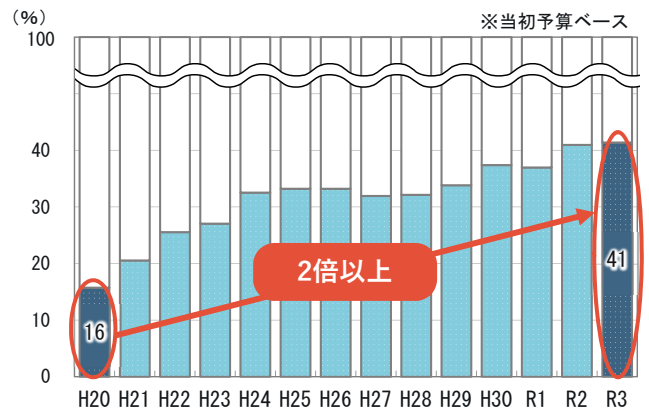
(2) 道路関係予算と維持管理費

県の道路予算は過去10年横ばいで推移していますが、道路予算に占める維持管理費の割合は増加しており、整備費と維持管理費のバランスを取ることも必要です。

< 道路関係予算の推移 >



< 道路予算に占める維持管理費の割合の推移 >



持続可能な社会の実現に向けた動き

人々のライフスタイルや価値観の多様化に対応した社会を実現するため、SDGsが推進されています。また、政府は2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言しています。

道路分野においても、道路に人々が滞在し交流できる空間の創出や温室効果ガスの排出量削減に積極的に取り組み、持続可能な社会の実現に貢献していくことが必要です。

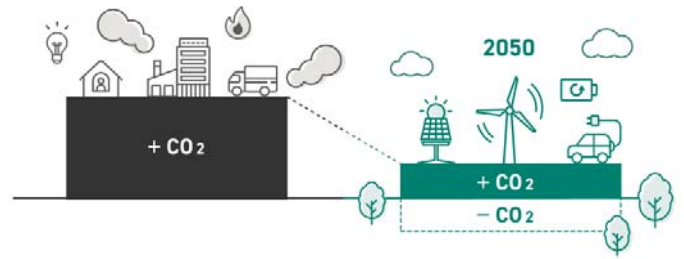
< 幸せをもたらす道路空間の創出 (イメージ) >



出典：2040年、道路の景色が変わる

< 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を意味しています。120以上の国と地域が2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロとする目標を掲げています。



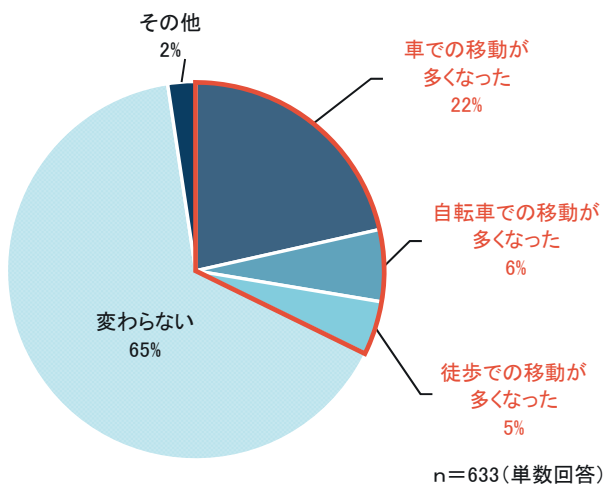
出典：環境省 脱炭素ポータル

新しい生活様式への移行

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、交通手段の変化がみられます。また、リモートワークの急速な進展により2地域居住やワーケーションなど暮らし方・働き方も変化しています。

東京一極集中の弱まりがみられ、静岡県が移住希望地ランキングで多くの世代から第1位に選ばれています。こうした変化や潮流を見据えた道路整備を推進していくことが必要です。

< 新型コロナウイルス感染症拡大前と現在での道路の使い方の変化 >



出典：令和3年度インターネットモニターアンケート

< ふるさと支援センター（東京）窓口相談者 移住希望地ランキング（2020年） >

n=4,608

20歳代以下		30歳代		40歳代	
1	静岡県 12.5%	1	静岡県 14.6%	1	静岡県 15.2%
2	福岡県 11.8%	2	長野県 10.8%	2	山梨県 10.8%
3	広島県 11.2%	3	宮城県 10.7%	3	長野県 10.5%
4	宮城県 9.1%	4	福岡県 10.4%	4	福岡県 9.0%
4	長野県 9.1%	5	山梨県 9.9%	5	北海道 7.9%

50歳代		60歳代		70歳代以上	
1	静岡県 15.9%	1	静岡県 15.8%	1	神奈川県 14.7%
2	山梨県 12.5%	2	山梨県 13.5%	2	静岡県 14.7%
3	長野県 10.8%	3	長野県 11.9%	3	山梨県 13.7%
4	福岡県 10.2%	4	福岡県 11.6%	4	群馬県 11.6%
5	茨城県 8.8%	5	神奈川県 8.6%	5	茨城県 10.5%

出典：認定NPO法人ふるさと回帰支援センター 報道資料

テクノロジーの更なる進展

近年、急速に進展する情報通信ネットワークやIoT、AI等を活用するDX（デジタルトランスフォーメーション）が注目されています。

効率的・効果的に事業を推進していくために、3次元点群データを用いて仮想空間に県土を構築するVIRTUAL SHIZUOKA（バーチャルシズオカ）を活用するとともに、進展を続けるテクノロジーを、道路整備から維持管理のあらゆる段階で積極的に取り入れます。

VIRTUAL SHIZUOKA（バーチャルシズオカ）とは

現実空間をレーザスキャナ等でスキャンした3次元点群データで、データの1点1点に緯度、経度、標高の位置情報に加え、色の情報も持つ膨大な点の集まりです。

取得したデータはオープンデータ化され、インフラの維持管理・防災・地域交通・観光等のあらゆる分野での活用が期待されています。

本県では、3次元点群データと道路台帳をリンクさせ、道路台帳に位置情報を付与する、道路台帳DX化の推進を図ります。



(国) 414号（七滝高架橋）

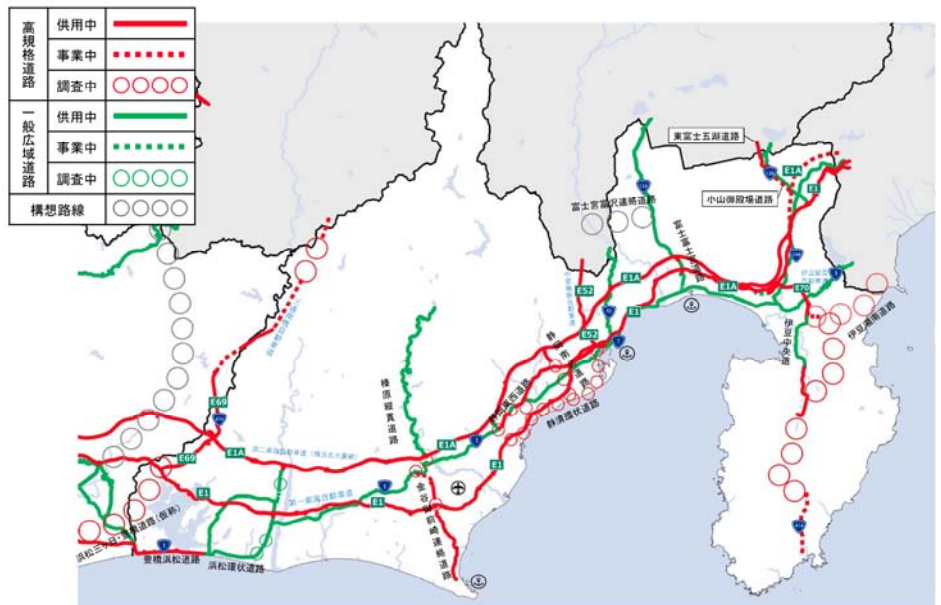
人流・物流を支えるネットワークの構築

2021年（令和3年）3月に策定した「新広域道路交通ビジョン」は、概ね20～30年間の中長期的な視点で、地域の将来像等を踏まえ、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するために、広域的な道路交通の今後の方向性について定めた計画です。

折りしも、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、サプライチェーンが世界各地で寸断するなど、様々なリスクが顕在化しました。リスクに強い社会経済構造を構築し、持続的な経済成長を実現するための道路ネットワークが必要です。

< 広域道路ネットワーク計画図 >

■広域道路ネットワーク計画図（22 静岡県）



(注) 調査中については、概ねのルートを示しているものではない。

出典：静岡県新広域道路交通計画広域道路交通ネットワーク計画（令和3年3月策定）

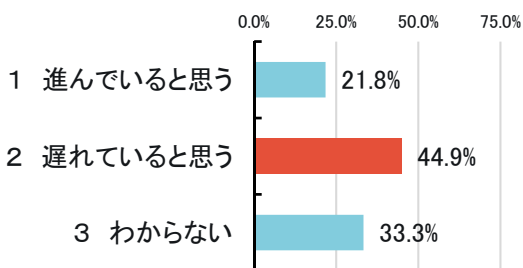
地域の声

みち～満ち・充ちミーティング

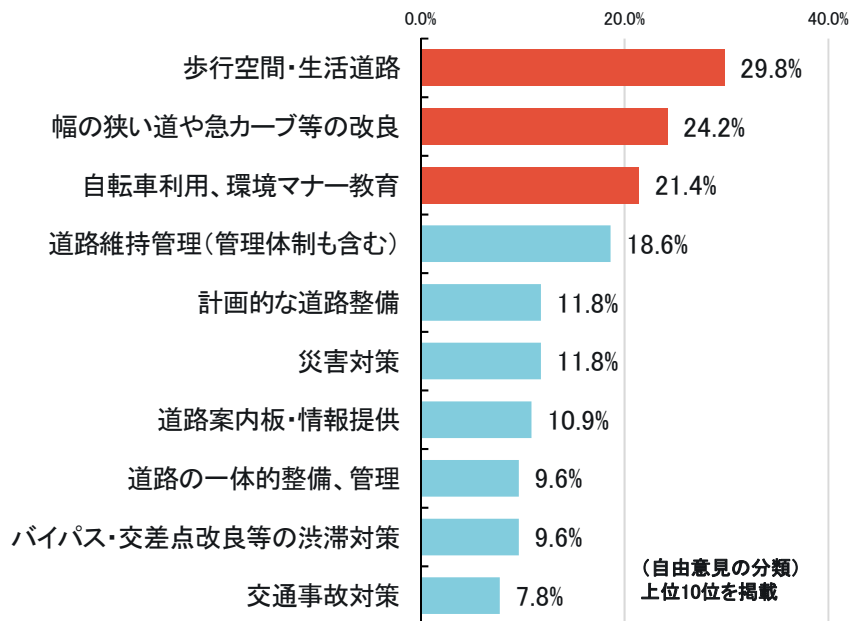
意見整理結果	意見詳細
社会情勢に応じた道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大の影響で「遠方の観光」から「近場で心地よい時間を過ごす観光」に変化しているため、移動そのものがレジャーとなる環境整備が必要だと考える。
道路整備の更なる推進	<ul style="list-style-type: none"> 伊豆縦貫自動車道へのアクセスルートを整備してほしい。 幅員が狭く、すれ違い困難な箇所を整備してほしい。
交通安全対策	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の土地開発により、生活道路の交通量が増加しているため、歩行者の安全対策を進めてほしい。
道路の維持管理	<ul style="list-style-type: none"> 中央分離帯の除草をしてほしい。 落石・土砂崩れによる交通規制が多いため、整備が必要である。

令和3年度インターネットモニターアンケート

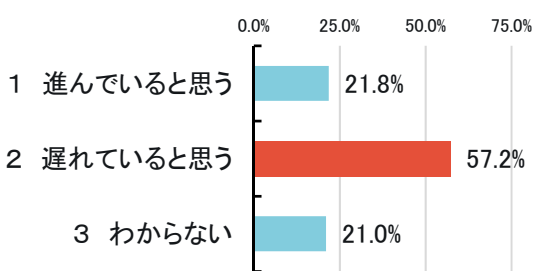
●静岡県の道路の整備状況



●今後の“みちづくり”について



●お住まいの市町の道路の整備状況



第11回道路技術審議会 (令和3年10月開催)

意見整理結果	意見詳細
様々な主体が共存でき、誰もが使いやすい道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の利用が今後増えると考えられるため、自転車道として長期的な構想が必要ではないか。 今後、様々なモビリティが登場することが考えられるので、共存できる空間整備を考えていかなければいけない。
先端技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> 既存施設の老朽化による事故が全国各地で起こっているため、新技術を活用した安全性の高いものが必要だと考える。

3 道路ビジョン

基本理念と基本方針

静岡県総合計画の目指す姿である「『県民幸福度』の最大化」の実現に向け、道路を取り巻く課題を克服するため、今後10年間で進める道路施策の基本理念と基本方針を定めています。

静岡県総合計画

基本理念

富国有徳の「美しい“ふじのくに”」づくり
～東京時代から静岡時代へ～

基本方向 (1)

安全・安心な地域づくり

基本方向 (2)

持続可能な発展に向けた新たな挑戦

基本方向 (3)

未来を担う有徳の人づくり

基本方向 (4)

豊かな暮らしの実現

基本方向 (5)

魅力の発信と交流の拡大

美しい“ふじのくに” インフラビジョン

基本理念

富国有徳の美しいふじのくにの実現に向けた
「いっしょに未来の地域づくり。」
～誇りと愛着を持って県土を育み、
静岡の明るい未来へ～

安全・安心

- 激甚化・頻発化、切迫する自然災害への防災・減災対策
- 持続可能なインフラメンテナンスの推進
- 安全・安心な移動空間の確保の推進

活力・交流

- 持続可能な活力あるまちづくりや農山漁村づくりの推進
- 産業や交流を活性化させる交通ネットワーク機能の強化

環境・景観

- 豊かな自然、文化、歴史に根差した美しい景観の形成
- 誰にもやさしく、快適な生活環境の形成

道路を取り巻く環境

- ◆ 人口減少及び少子高齢化の発展
- ◆ 激甚化する自然災害への懸念
- ◆ 景観や環境への意識の高まり
- ◆ 交通事故の発生状況
- ◆ 道路施設の維持管理
- ◆ 持続可能な社会の実現に向けた動き
- ◆ 新しい生活様式への移行
- ◆ テクノロジーの更なる進展
- ◆ 人流・物流を支えるネットワークの構築

地域の声

- ◆ 伊豆縦貫自動車道へのアクセスルートを整備してほしい
- ◆ 様々なモビリティに対応した空間整備を考えていかなければならない
- など

「美しい“ふじのくに”」のみちづくり

基本理念

富国有徳の「美しい“ふじのくに”」を支えるみちづくり

基本方針1 安全・安心な生活を守る“みちづくり”

激甚化する自然災害や依然として発生する交通事故への対応は継続する必要があります。命を守り、安全・安心につながる道路整備を最優先に推進します。



国道414号天城北道路
＜伊豆市＞



無電柱化＜三島市＞

基本方針2 県土の魅力を高め、未来につなぐ“みちづくり”

SDGsやカーボンニュートラルといった、持続可能な発展に向けた世界的な動きやコロナ禍による新しい生活様式など社会情勢が変化しています。今後、県が移住・定住の地として選ばれるよう、心の豊かさやゆとりある生活、循環型社会を形成する道路整備を推進します。



道路空間の利活用＜沼津市＞



新東名 6車線化

基本方針3 地域を磨き、地域間の発展を支える“みちづくり”

道路ネットワークの構築は、これまでの整備により着実に進捗しています。一方、人口減少や利用者の景観への意識の高まりの中においては、県土の発展を図るため、生産性の向上や企業立地、観光・交流の促進など「地域の稼ぐ力」や「地域価値」を高める効率的・効果的な道路整備を推進します。



太平洋岸自転車道

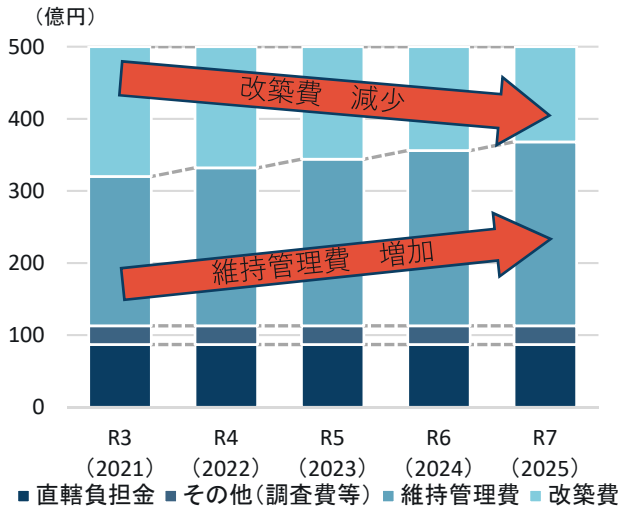


新東名高速道路 新御殿場IC～御殿場JCT
国道138号須走道路・御殿場バイパス（西区間）
国道469号御殿場バイパス、県道仁杉柴怒田線 開通

施策の進め方

(1) 投資の方向性

広域道路ネットワークを構築する高規格幹線道路の整備費（直轄負担金）や維持管理費は優先的に確保します。今後も同規模で予算が推移した場合、改築費は減少することが予想されるため、予防保全管理の継続とDXを活用した維持管理費の削減に取り組むとともに、事業の選択と集中を進めます。



改築費：道路整備（道路拡幅・バイパス整備等）、交通安全対策（歩道整備等）

維持管理費：長寿命化対策等の維持管理費用（橋梁の耐震対策等も含む）

直轄負担金：国が高規格幹線道路等を整備するために県が負担する費用

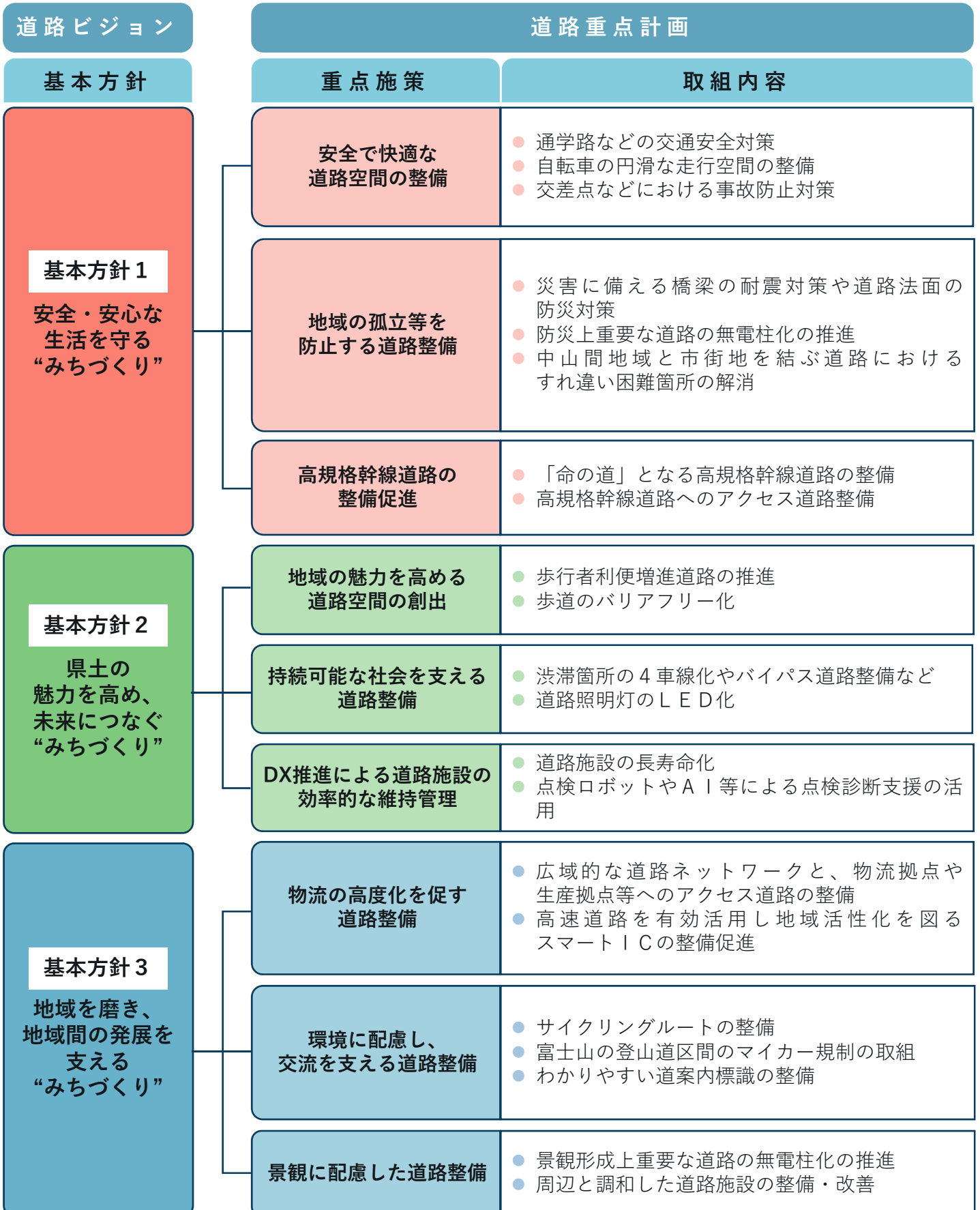
(2) 道路マネジメント（「活用」「保全」「整備」）の推進

インフラストック効果が最大限発揮できるよう、活用（いかす）、保全（まもる）、整備（つくる）のバランスをとる「道路マネジメント」を推進します。さらに、あらゆる段階でDXを積極的に取り入れ、脱炭素の推進も目指していきます。



4 道路重点計画

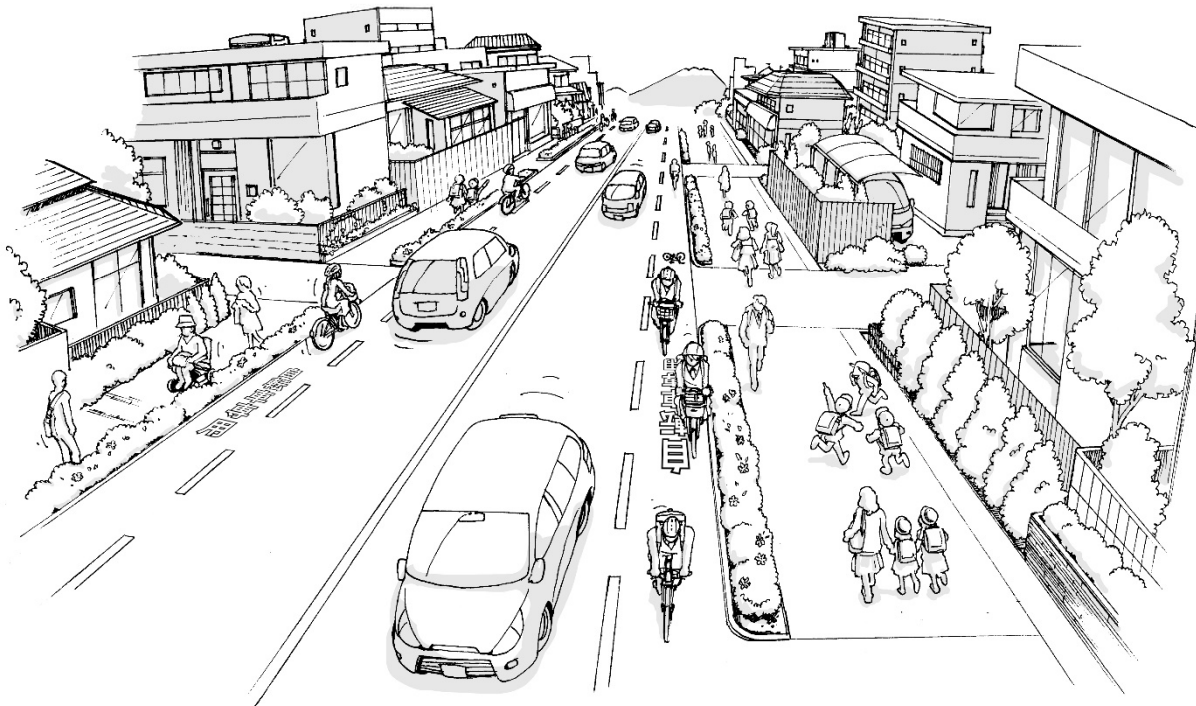
施策の体系



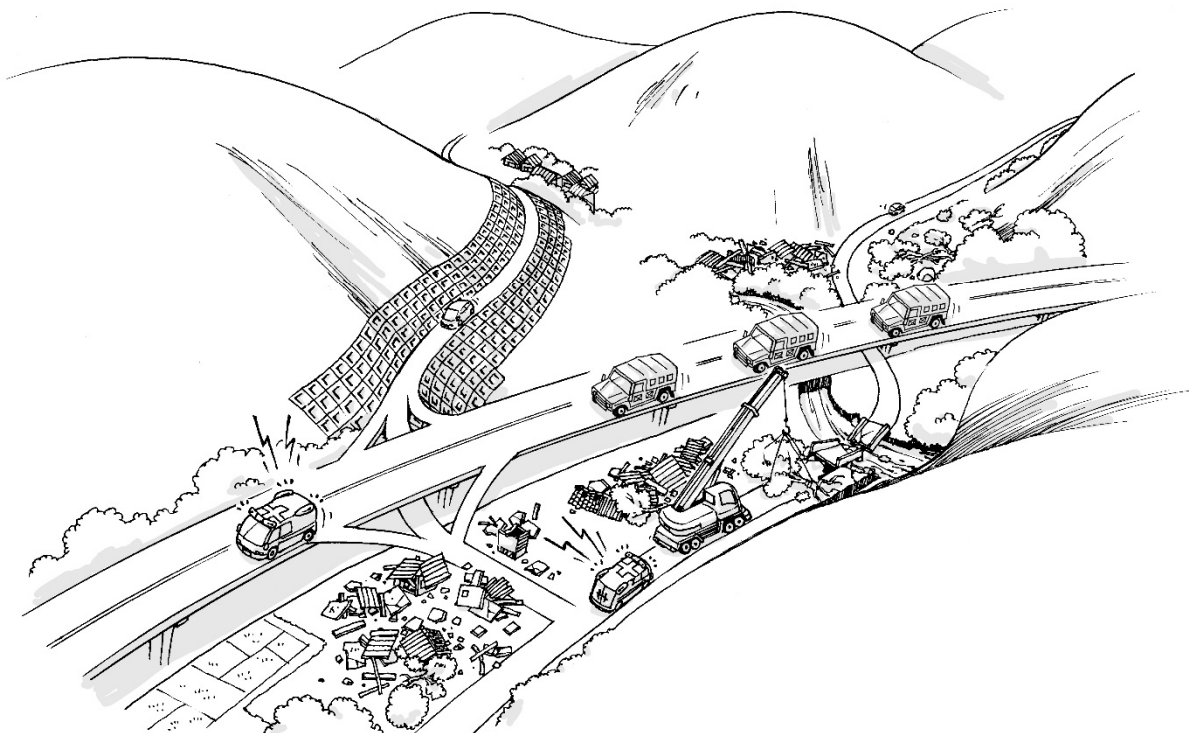
安全・安心な生活を守る“みちづくり”

近年、激甚化する自然災害、依然として発生する交通事故への対応を最優先に推進します。

交通事故対策や、歩行空間・通行空間の明確化等により、
歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全・安心に通行できる
道路空間を創出します。



救急輸送等の医療活動や災害時の救援活動を支える
「命の道」の整備を推進します。
また、道路の防災対策を実施し、災害時に地域の孤立を抑制します。





安全で快適な道路空間の整備

取組内容

- 通学路などの交通安全対策
- 自転車の円滑な走行空間の整備
- 交差点などにおける事故防止対策

主な取組

【交通安全対策】



国道301号<湖西市>

【自転車走行空間の整備】



県道相良大須賀線<牧之原市>

地域の孤立等を防止する道路整備

取組内容

- 災害に備える橋梁の耐震対策や道路法面の防災対策
- 防災上重要な道路の無電柱化の推進
- 中山間地域と市街地を結ぶ道路におけるすれ違い困難箇所の解消

主な取組

【無電柱化】



国道301号<湖西市>

高規格幹線道路の整備促進

取組内容

- 「命の道」となる高規格幹線道路の整備
- 高規格幹線道路へのアクセス道路整備

主な取組

【高規格幹線道路の整備】



新東名高速道路（御殿場JCT）
<御殿場市>

【アクセス道路整備】

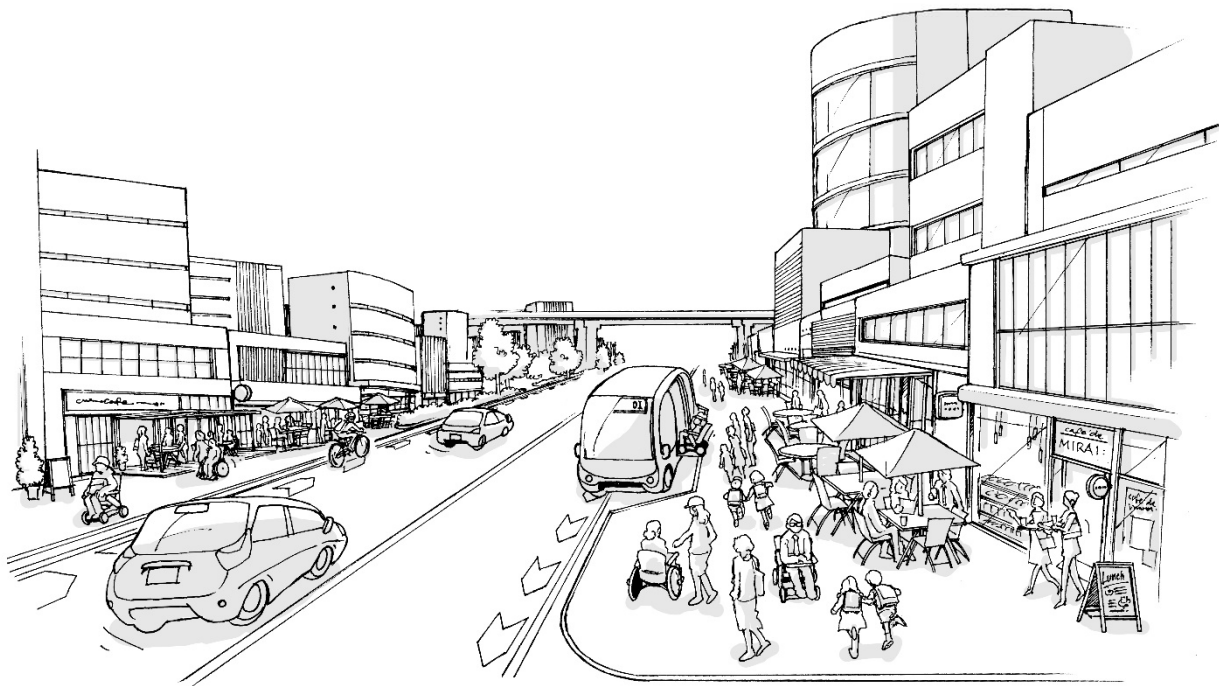


新御殿場IC
県道 仁杉柴怒田線
<御殿場市>

県土の魅力を高め、未来につなぐ“みちづくり”

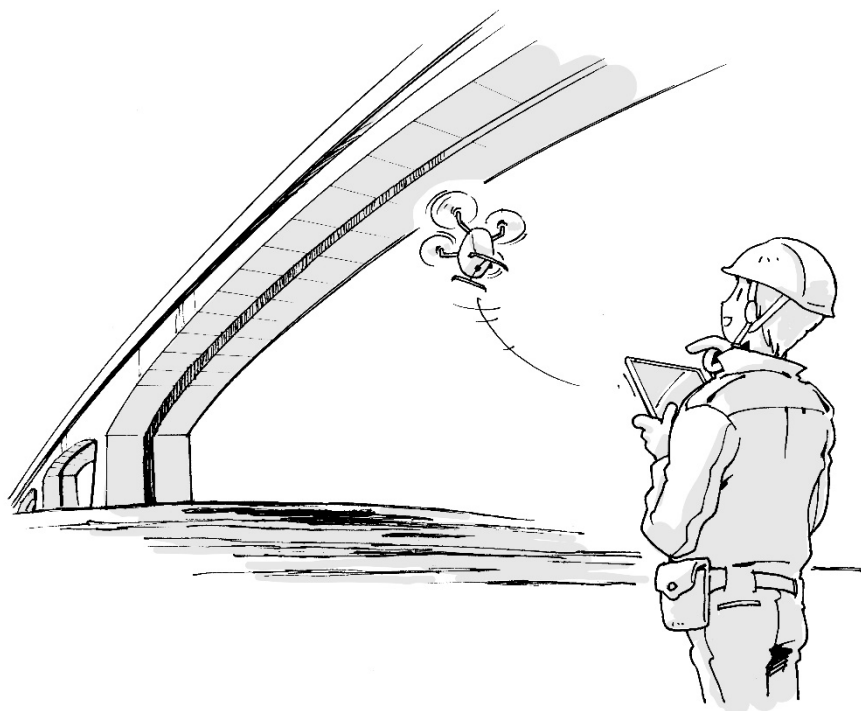
今後、県が移住・定住の地として選ばれるよう、心の豊かさやゆとりある生活、循環型社会の形成を推進します。

道路空間の利活用により賑わいを生み、誰もが快適に移動ができる歩行空間を整備することで、地域を豊かにする歩行者中心の道路空間を創出します。



渋滞対策や、環境にやさしい道路施設の整備により、持続可能な社会の実現に貢献します。

先端技術を活用し、効率的・効果的に道路施設の維持管理を行います。





地域の魅力を高める道路空間の創出

- 取組内容**
- ほこみち（歩行者利便増進道路）の推進
 - 歩道のバリアフリー化

主な取組

【道路空間の利活用】



県道藤枝停車場線
＜藤枝市＞

【歩道のバリアフリー化】



県道豊橋湖西線
＜湖西市＞

持続可能な社会を支える道路整備

- 取組内容**
- 渋滞箇所の4車線化やバイパス道路整備など
 - 道路照明灯のLED化

主な取組

【長大橋の整備（渋滞対策）】



県道富士由比線（富士川かりがね橋）
＜富士市＞

【道路照明灯のLED化】



国道150号
＜牧之原市＞

D X 推進による道路施設の効率的な維持管理

- 取組内容**
- 道路施設の長寿命化
 - 点検ロボットやAI等による点検診断支援の活用

主な取組

【道路施設の長寿命化】



出典：国土交通省
ドローンを活用した施設の維持管理

【レーザー打音検査の実証実験】

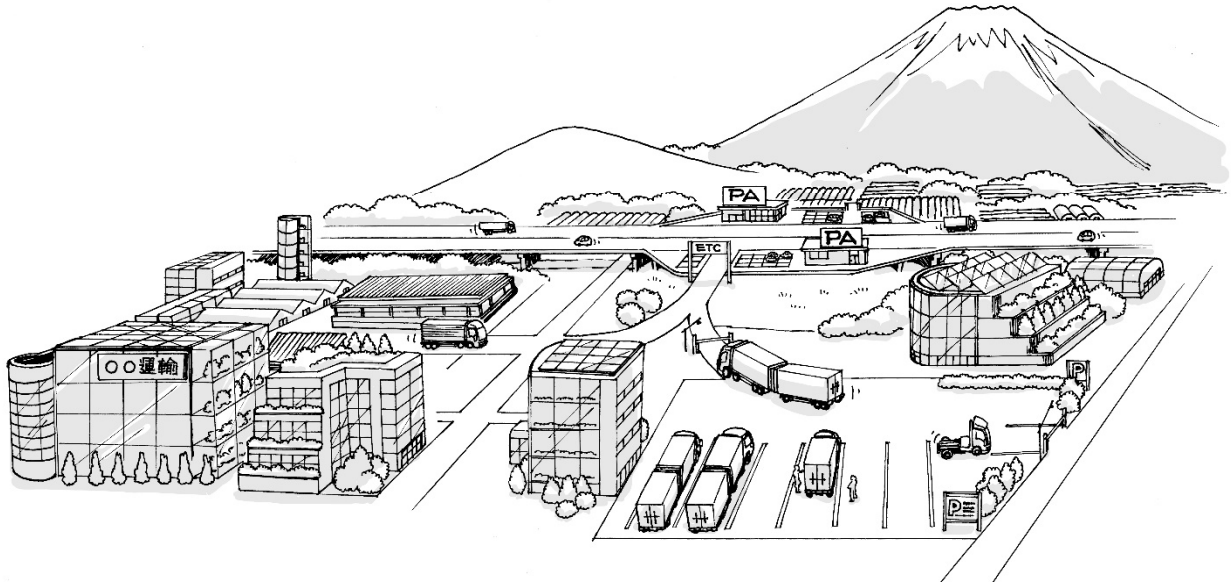


県道塩出尾崎線（尾崎トンネル）
＜富士宮市＞

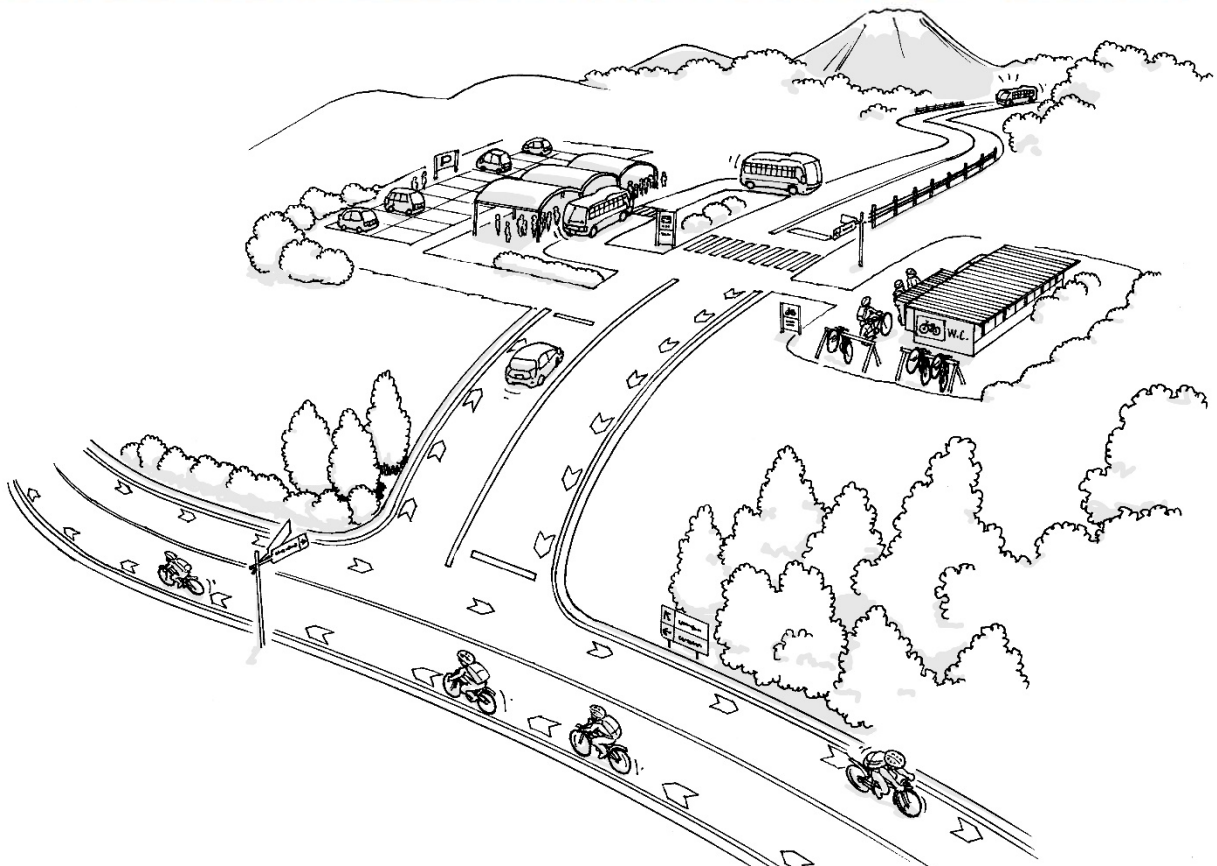
3 地域を磨き、地域間の発展を支える“みちづくり”

人口減少や利用者の景観への意識の高まりの中において、県土の発展を図るため、生産性の向上や企業立地、観光・交流の促進など「地域の稼ぐ力」や「地域価値」を高める効率的・効果的な道路整備を推進します。

物流の円滑化が図られる交通ネットワークの整備を行います。
さらに、道路の利便性を高め、周辺地域の活性化に寄与する、
スマートICの設置等を推進します。



わかりやすい道案内やサイクリングルートを整備することで、交流の活性化を支えます。
また、景観に配慮した道路整備により、美しいまちなみを維持・形成します。





物流の高度化を促す道路整備

取組内容

- 広域的な道路ネットワークと、物流拠点や生産拠点等へのアクセス道路の整備
- 高速道路を有効活用し地域活性化を図るスマートICの整備促進

主な取組

【幹線道路の整備】



国道473号（金谷相良道路Ⅱ）
＜菊川市＞

【スマートICの整備】



新東名（新磐田スマートIC）
＜磐田市＞

環境に配慮し、交流を支える道路整備

取組内容

- サイクリングルートの整備
- 富士山の登山区間のマイカー規制の取組
- わかりやすい道案内標識の整備

主な取組

【サイクリングルートの整備】



国道42号
＜湖西市＞

【案内サイン】



案内標識
＜富士宮市＞

景観に配慮した道路整備

取組内容

- 景観形成上重要な道路の無電柱化の推進
- 周辺と調和した道路施設の整備・改善

主な取組

【無電柱化】



県道富士富士宮線
＜富士宮市＞

施策の評価指標

「『県民幸福度』の最大化」を実現する上で、長期間で「目指す姿」と、4年間の短期間で達成を目指す「活動指標」を設定します。

■ 目指す姿

	評価指標 (定義)	期待される効果	現状値	効果
基本 方針1 基本 方針2 基本 方針3	交通人身事故の年間発生件数 (道路上で歩行者及び自転車と車両の交通によって起きた事故の発生件数)	事故防止対策により、交通人身事故が減少し、安全な道路空間が創出されます。	1,659件 (2020年)	減少
	運輸部門の二酸化炭素排出量 (県内の輸送部門の二酸化炭素排出量)	渋滞対策の推進等により交通流が円滑化し、自動車から排出される二酸化炭素を削減します。	5,409 千t-CO₂ (2018年)	減少
	高速道路ICへの30分アクセス圏人口カバー率 (高速道路のICから30分以内に到達できる人口の割合)	高速道路へアクセスしやすくなり、周辺地域の活性化や物流の活性化が図られます。	94.5% (2020年)	増加

■ 活動指標

	評価指標 (定義)	期待される効果	現状値	目標値
基本 方針1	通学路合同点検に基づく交通安全対策実施率 (県管理道路において、通学路合同点検結果に基づく要対策箇所のうち、対策を実施した箇所の割合)	小・中学生が安全・安心に通学できる環境が広がります。	77.2% (265箇所) (2020年)	100% (343箇所) (2025年)
	重要路線等にある橋梁の耐震化率 (重要路線等にある橋梁のうち、耐震対策を実施した橋梁の割合)	災害発生時に救急・救援活動等に必要の人やモノの輸送ルートが確保され、さらに、集落の孤立化の発生を抑制します。	65% (463橋) (2020年)	83% (585橋) (2025年)
	無電柱化の実施率 (静岡県無電柱化推進計画に位置付けられた箇所のうち、新たに無電柱化事業に着手した割合)	地震や暴風に伴う電柱の倒壊による道路の閉塞を防ぎ、円滑な救急・救援活動や避難が図られます。	0% (0km) (2021年)	100% (72km) (2025年)
基本 方針2	ほこみち(歩行者利便増進道路)の指定区間数 (県管理道路におけるほこみち(歩行者利便増進道路)の指定区間数)	ゆとりやにぎわいのある道路空間が創出され、人々の生活の質が向上します。	0区間 (2020年)	5区間 (2025年)
	渋滞対策実施率 (地域の主要な渋滞箇所のうち、交差点改良やバイパス道路の整備などの渋滞対策を実施した箇所の割合)	渋滞対策により交通流が円滑化し、自動車から排出される二酸化炭素排出の削減が図られます。	72.7% (40箇所) (2020年)	100% (55箇所) (2025年)
	道路照明灯のLED化率 (緊急輸送道路にある道路照明灯のうち、LED化が完了した照明灯の割合)	道路照明灯のLED化により、消費電力が削減され、カーボンニュートラルの実現に近づきます。	17% (1,455基) (2020年)	100% (8,572箇所) (2025年)
	長寿命化計画に基づく対策実施率			
	・橋梁 (法定点検で対策が必要と判定された県管理橋梁のうち、対策を実施した橋梁の割合)		45% (2020年)	100% (2025年)
	・トンネル (法定点検で対策が必要と判定された県管理トンネルのうち、対策を実施したトンネルの割合)	道路施設の点検や補修を適切に実施することにより、安全で信頼性の高い道路環境が確保されます。	79% (2020年)	100% (2025年)
	・舗装 (県管理道路におけるアスファルト舗装のひび割れ率)		26% (2020年)	24% (2025年)
維持管理にDXを活用した施設数 (県管理の道路施設において、点検等を使用した割合)	新技術を活用した効率的な道路施設の点検診断により、持続可能な維持管理を図ります。	0% (0箇所) (2020年)	100% (40箇所) (2025年)	
基本 方針3	高規格幹線道路へのアクセス道路の供用率(延長) (県が実施する地域高規格幹線道路をはじめとする高規格幹線道路へのアクセス道路の計画区間のうち、供用している道路の割合(延長))	物流拠点や生産拠点等を円滑に行き交うことができる広域的な道路ネットワークが充実します。	64.6% (22.8km) (2020年)	84.7% (29.9km) (2025年)
	地域の基幹となる道路の供用率(延長) (県内の高規格幹線道路、地域高規格道路、インターチェンジアクセス道路の整備計画区間のうち、供用している道路の割合)	地域間の移動時の時間短縮が可能となり、広域交流が活性化されます。	71.1% (219.1km) (2020年)	80.2% (247.3km) (2025年)
	自転車走行環境整備率 (富士山一周サイクリングルートにおける自転車走行環境(矢羽根型路面表示等)の整備割合)	地域資源を活用した魅力的なサイクリングルートの整備により、交流の拡大が図られます。	26.4% (18.5km) (2020年)	100% (70km) (2025年)
	道路案内標識の改善率 (古い基準で表記されているローマ字表記などを改善した標識の割合)	道案内標識の表記を統一することにより、すべての人にとってわかりやすい案内標識になります。	0% (2020年)	100% (2025年)

5 “みちづくり”を広める取組

道路利用者や県民の皆さまに“みちづくり”へのご理解と関心を高めていただくため、広報や情報発信を積極的に行います。



HPの充実

静岡県の道路状況、計画・施策の説明、道路事業の概要、土木遺産の紹介など、静岡県の道路に関する情報を掲載しています。さらに、豪雨や地震等による災害や工事等による交通規制情報等の発信も行います。

【道路局の公式HP】



<https://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-210/>

SNSの活用

TwitterやInstagramでも、静岡県の道路に関する情報を発信しております。静岡県の道路事業やイベント等の紹介だけでなく、普段は見られない工事中や開通前の様子、仕事紹介や採用情報等の就職活動に役立つ情報等についても発信を行います。

【道路局の公式Twitter】



ユーザー名
@shizuoka_michi



ユーザーネーム
shizuoka_michi

パンフレットの作成

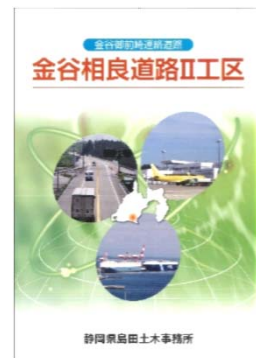
みちづくりの取組やストック効果等の情報をわかりやすいパンフレットで作成し、情報発信を行います。



【令和3年度道路事業概要】



【個別事業概要】



ネットワークを構成する主要整備箇所

道路ネットワークの構築に向け、2022～2025年度の4年間に整備を進める主要な事業箇所を示します。

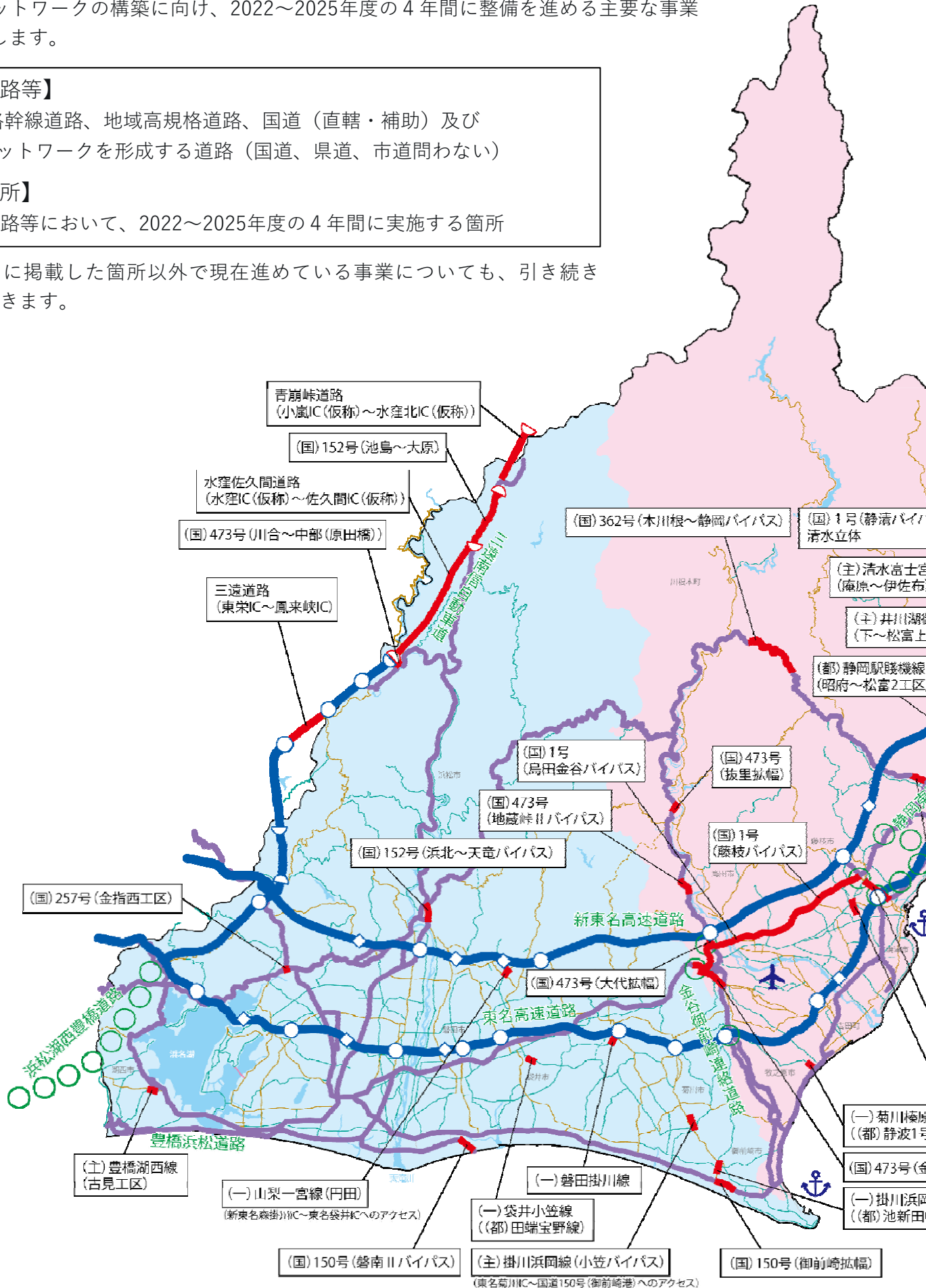
【対象道路等】

- ・高規格幹線道路、地域高規格道路、国道（直轄・補助）及び広域ネットワークを形成する道路（国道、県道、市道問わない）

【掲載箇所】

- ・対象道路等において、2022～2025年度の4年間に実施する箇所

※本箇所図に掲載した箇所以外で現在進めている事業についても、引き続き進めていきます。

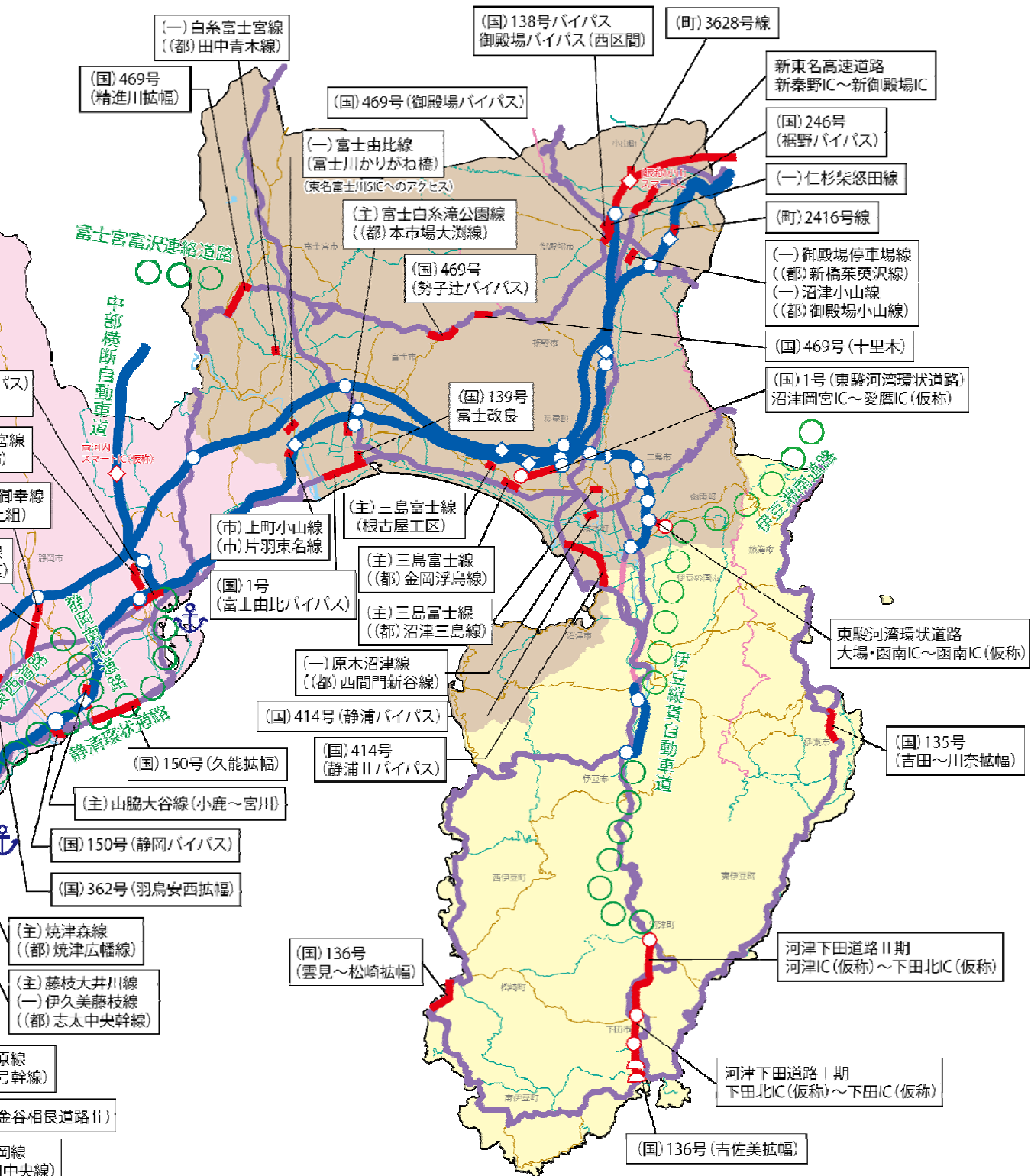


【箇所の凡例】

4年間に実施する事業箇所	—
4年間に整備を実施するスマートIC	◇

【道路種別の凡例】

●高規格道路	●有料道路
供用済区間 —	●一般国道 —
未供用区間 ○ ○ ○	●主要地方道 —
IC（供用中） ○	●一般県道 —
スマートIC（供用中） ◇	



静岡県のみらいをつくるんだ！
どぼくの子カラで。みんなの子カラで。



「どぼくってオモシロイ！」を静岡県から。

今のどぼくは、きっとあなたが思っているどぼくではありません。
「うわー」「すごい」「カッコいい」「かわいい」そんなどぼくを、せくぞく紹介します。



静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課

〒420-8601 静岡県静岡市葵区追手町9番6号

TEL 054-221-3013 FAX 054-221-3337

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