

静岡県における新広域道路交通計画 ～広域道路ネットワーク計画～

(1) 将来像（目指すべき姿）

「静岡県新広域道路交通ビジョン」より、本県の広域道路交通に関する取組を通じて、平常時・災害時を問わない、滞りのない対流を形成するため、本県の将来像を以下のとおり定めた。

<静岡県の将来像>

1. 多様な個性に彩られたブロック都市圏の地方創生の実現
2. 経済の持続的な発展による豊かな暮らしの実現
3. 誰からも憧れられ、国内外から多くの人々が訪れる地域の実現
4. 災害に強く安全で安心な地域づくりの実現

(2) 将来像実現に向けた取組

本県の将来像の実現に向けて、現状の交通課題の解消を図る観点と新たな国土形成の観点の「両輪」を見据え、高規格幹線道路やこれを補完する広域的な道路ネットワークを中心とした必要な路線の検討を行い、平常時・災害時および物流・人流の視点を踏まえた具体的なネットワーク計画を策定する。

なお、計画の策定にあたっては、次の基本戦略に沿ってネットワークの効率的な強化を図るものとする。

<基本戦略（広域道路ネットワーク強化の方向性）>

- 基本戦略 1 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成
- 基本戦略 2 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上
- 基本戦略 3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化
- 基本戦略 4 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化

また、該当するネットワークについては、求められる機能・役割により、次の階層に分類する。

<高規格道路>

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像(概ね 20～30 年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、求められるサービス速度が概ね 60km/h 以上の道路。

全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として以下のいずれかに該当する道路。

○ブロック都市圏^{※1}間を連絡する道路

※1： 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏 等

○ブロック都市圏内の拠点連絡^{※2}や中心都市^{※3}を環状に連絡する道路

※2： 都市中心部から高規格幹線道路IC へのアクセスを含む

※3： 三大都市圏や中枢中核都市、連携中枢都市

○上記道路と重要な空港・港湾^{※4}を連絡する道路

※4： 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

<一般広域道路>

広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、求められるサービス速度が概ね 40km/h 以上の道路。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

○広域交通の拠点となる都市^{※1}を効率的かつ効果的に連絡する道路

※1： 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市

上記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率 1 以上）

ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著し

く困難な場合を考慮する

○高規格道路や上記道路と重要な空港・港湾等^{※2}を連絡する道路

※2： 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、

三大都市圏や中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

<構想路線>

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない路線。

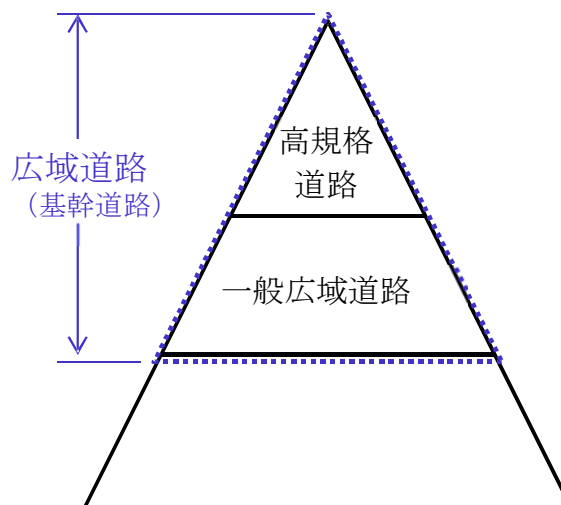


図 広域道路ネットワークの階層

(3) 静岡県における広域道路ネットワーク計画

基本戦略1) 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成

地域の活性化において、人や地域の交流は必要不可欠なものである。近年は、道路ネットワークの拡充により、ブロック都市圏の連携を支えるインフラ整備も進んでいるが、今後の人口減少に伴い、高度な都市機能を有する「30万人都市圏」を形成できないエリアが増加すると見込まれている。

こうした中、本県においては、広域的な道路ネットワークのうち、南北軸や環状軸等ははまだ完成しておらず、ミッシングリンクが残っている。また、幹線道路では慢性的な混雑・渋滞により、円滑な物流を阻害していることから、供用中の広域道路網と効率的に連絡し、物流ポテンシャル向上に資する新たな広域的な道路整備が求められている。

このため、国内外との交流・物流を拡大し、地域の活力やイノベーションを創出するため、県内はもとより、遠隔地とも短時間で円滑に行き交うことができる広域的な道路ネットワーク（新東名高速道路、中部横断自動車道、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道、主要国道等）の充実を目指す。

また、固有の風土・歴史に培われた生活文化や産業集積などの豊かな個性を有する都市圏が広く分布する本県にとって、地方創生の実現に向けて、地域活性化の根幹となる地域や人の交流・連携を促進させるため、広域交通の拠点となる都市やこのような都市を核としたブロック都市圏同士を効率的かつ効果的に道路ネットワークで連絡するほか、高速自動車国道や高規格幹線道路等の国土幹線軸やこれと一体となって主要幹線道路網として機能する広域道路ネットワークの整備を行い、隣接県を含めたブロック都市圏やその中心都市間の連絡性や、都市圏域への移動困難となる地域の連絡性の強化を図る。

基本戦略2) 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上

アジアなど新興国の成長に伴い、これまで本県が強みとしてきた製造業等を中心に国際競争が激化しており、力強い経済・産業の実現が求められている。

そこで、各ブロック都市圏において、都市の競争力向上を図り、国内外の多くの優良企業に選ばれる都市となり、さらに、都市の魅力向上による観光客等の交流人口の増加を実現することにより、本県の社会経済活動が活発化することが期待される。

魅力ある都市の実現に向けて、ブロック都市圏の中心となる都市やブロック都市圏を形成する都市同士の連絡を強化し、ブロック都市圏としてより強固なまとまりを築くため、広域的な交流・連携を促進する重層的なネットワークの形成や高速道路 IC などの都市圏内の主要拠点との連絡性の強化、通過交通の迂回を図る環状連絡機能の強化を図る。

基本戦略3) 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化

次世代産業等の国際競争力強化を支える国際拠点港湾や重要港湾においては、就航船舶の大型化への対応や利用される海上コンテナの大型化の傾向（40ft 背高）に対応した、効率性や競争力の高い国際物流環境が求められている。港湾・空港等の物流拠点に接続するネットワークについて

は、本県の社会経済の発展を支えるとともに、更なる成長を遂げるために欠かすことができないインフラ基盤として、陸・海・空を結ぶ交通ネットワークの強化が求められている。

このため、地域産業の生産性向上を高めるため、港湾機能の強化や航空貨物の利用促進とあわせ、交通拠点から高規格幹線道路等を軸とした広域的な道路ネットワークや、物流・生産拠点等へのアクセスを強化する。

本県は、全国屈指の観光県として、自然・気候・文化・食の全てを備えているものの、訪日外国人宿泊者数の60%以上を関東地方及び近畿地方が占めており、この2地域の間にある本県は目的地でなく通過点になっている。

また、県内には、訪日外国人の地方誘客に資する広域観光周遊ルートである「昇龍道」のモデルコースや、美しい景観や歴史・文化、「道の駅」等をつなぐ「日本風景街道」、サイクルツーリズムの推進に資する「サイクルルート」など、新たな観光交流軸が形成されている。

このため、県内の各地での滞在や旅行を満喫できる交通環境を整えるべく、陸・海・空の交通拠点との連絡性の強化や広域観光を支えるネットワークを形成するとともに、交通機関の利便性の向上などを図る。

世界との交流の玄関口である富士山静岡空港や国際クルーズ拠点である清水港等から、多彩で魅力ある世界クラスの観光資源や拠点を結ぶ魅力ある観光ルートを支える道路ネットワークの拡充を目指す。

基本戦略4) 災害に備えたリダンダンシー確保・国土強靱化

地震や豪雨などに伴う交通機能の麻痺により、製造業や流通業を中心に全国各地の生産活動が影響を受けたように、自然災害による広域交通の寸断に伴う社会・経済活動停滞の影響は広域化している。迅速な人命救助を可能とする備えを進めることはもとより、社会経済活動が大きな停滞に陥ることを回避するために、我が国の東西交通の要衝に位置する本県において、根幹をなす交通ネットワークの代替性（リダンダンシー）の確保と、企業のBCPを支援するインフラ整備を通じて、社会経済活動の強靱性を高めることが求められている。

また、地震や豪雨などの災害発生時の道路寸断により、地域間の物資輸送寸断、人流の寸断が長期化することで、地域の社会経済の停滞が懸念されている。災害時の社会経済損失を最小化するために、広域的な救命・救援・復旧活動を支援するハード・ソフト面からのくしの歯ネットワークの強化が求められている。

このため、激甚・頻発化する自然災害や南海トラフ巨大地震の発生時において、大きな社会経済活動の停滞を回避し、企業活動の継続性の向上（BCP実効性の向上）と迅速な復旧復興を可能とする高規格幹線道路等を中心としたネットワークの整備により多重性や代替性の確保を目指す。

また、道路の通行規制に伴い、地域の孤立や医療施設等の防災拠点へのアクセス路の途絶に至らぬよう、住民の安心安全の確保につながる道路ネットワークの整備により多重性や代替性の確保を目指す。








基本戦略を踏まえ設定した広域道路ネットワーク路線

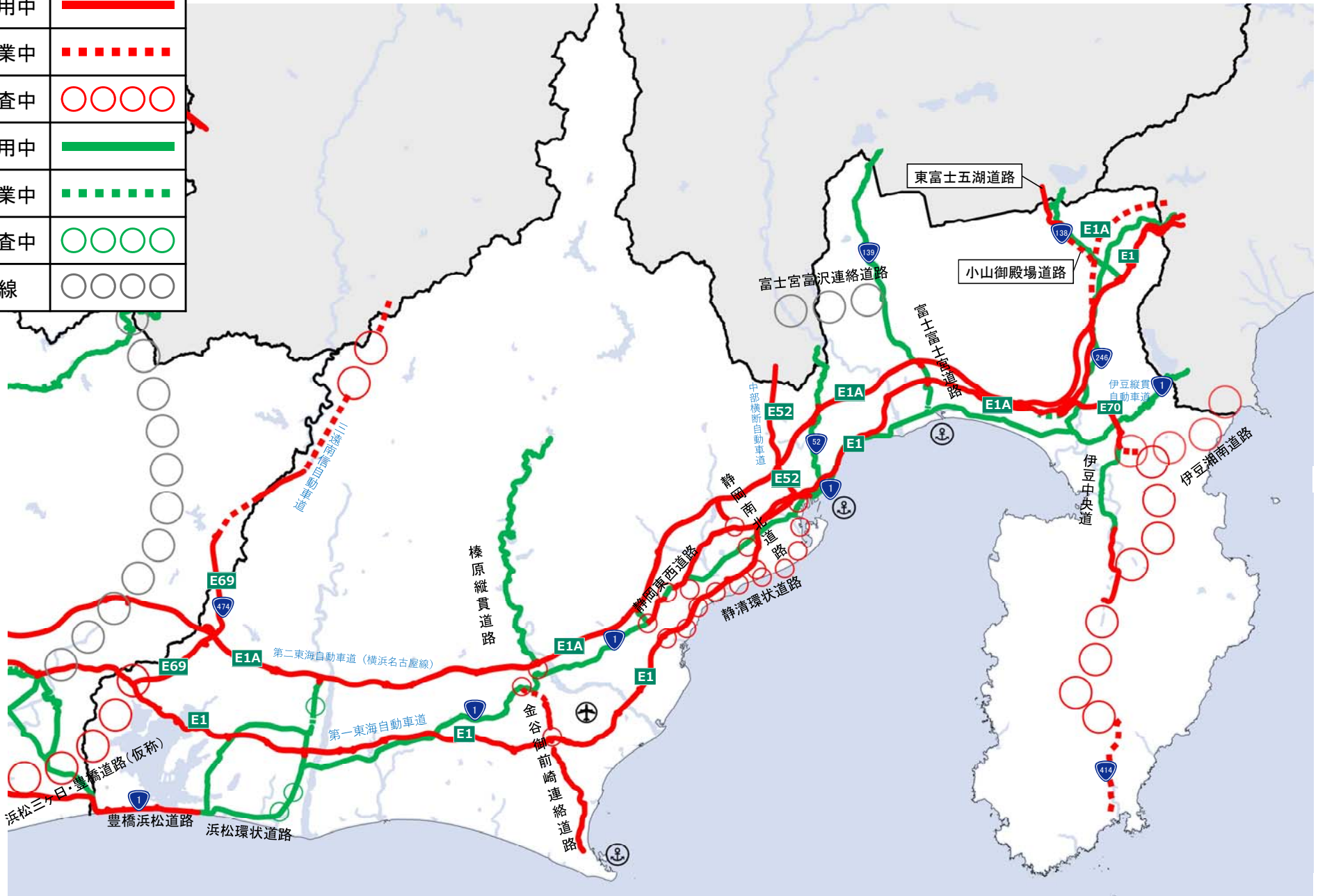
* 起終点は静岡県内

路線名	分類	起点	終点
静岡東西道路	高規格道路	静岡市	藤枝市
静岡南北道路	高規格道路	静岡市	静岡市
金谷御前崎連絡道路	高規格道路	島田市	牧之原市
豊橋浜松道路	高規格道路	浜松市	湖西市
静岡環状道路	高規格道路	静岡市	藤枝市
浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）	高規格道路	浜松市	湖西市
伊豆湘南道路	高規格道路	三島市	熱海市
東富士五湖道路	高規格道路	駿東郡小山町	駿東郡小山町
小山御殿場道路	高規格道路	駿東郡小山町	御殿場市
国道1号	一般広域道路	田方郡函南町	湖西市
国道52号	一般広域道路	静岡市	静岡市
国道138号	一般広域道路	駿東郡小山町	御殿場市
国道139号	一般広域道路	富士市	富士宮市
国道246号	一般広域道路	駿東郡小山町	沼津市
富士富士宮道路	一般広域道路	富士市	富士宮市
浜松環状道路	一般広域道路	浜松市	浜松市
伊豆中央道	一般広域道路	伊豆の国市	田方郡函南町
榛原縦貫道路	一般広域道路	島田市	榛原郡川根本町
富士宮富沢連絡道路	構想路線	富士宮市	富士宮市

※ 高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない。

■ 広域道路ネットワーク計画図 (22_静岡県)

高規格道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
一般広域道路	供用中	
	事業中	
	調査中	
構想路線		



(注) 調査中については、概ねのルートを図示しているものではない。