

5 みちづくりの方向性

【災害に強いみちづくり】

【現状・課題】

- 令和5年の台風2号に伴う豪雨では、線状降水帯の発生により土砂崩れや路肩崩壊など、市内で110箇所を超える道路災害が発生し、市民生活に多大な影響が発生
- 近年、降雨量が増大し、天竜区や浜名区引佐町の北部など、中山間地域を中心に道路災害が大幅に増加
- 南海トラフ巨大地震の発生が予測され、市内ほぼ全域で震度6弱以上と大きな揺れが想定
- 近年、激甚化*・頻発化の状況が増す自然災害のうち豪雨災害については、市内各所で土砂崩れ等の発生リスクが更に高くなる可能性があり、特に、中山間地域の国道152号・362号等では幹線道路の途絶が懸念
- 令和6年能登半島地震の状況を踏まえ、同様の地形を有する中山間地域では、南海トラフ巨大地震発生時に、道路ネットワークの寸断が懸念
- 沿岸部では、津波による道路への影響が懸念
- 令和6年能登半島地震の状況を踏まえ、中部版「くしの歯作戦*」における道路啓開*の計画を策定予定

【上位計画・関連計画】

- 未来へ向けた持続可能なまちづくり [浜松市総合計画基本計画]
- 安全・安心な災害に強い都市づくり [浜松市都市計画マスタープラン]
- 災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「くらし」 [浜松市総合交通計画]

【市民ニーズ】

- 災害に強い道路整備のニーズが多い
- 天竜区では他区に比べ、「防災・耐震」に対する地域要望が多い

【みちづくりの将来像】

- 強靱で安定した道路や橋梁等が市民生活を支えている
- リダンダンシー*の観点を踏まえた災害に強い道路ネットワークの形成
- 災害時の迅速な道路啓開*

みちづくりの方向性

① 災害に強い道路ネットワークの構築と機能強化（つくる・まもる）

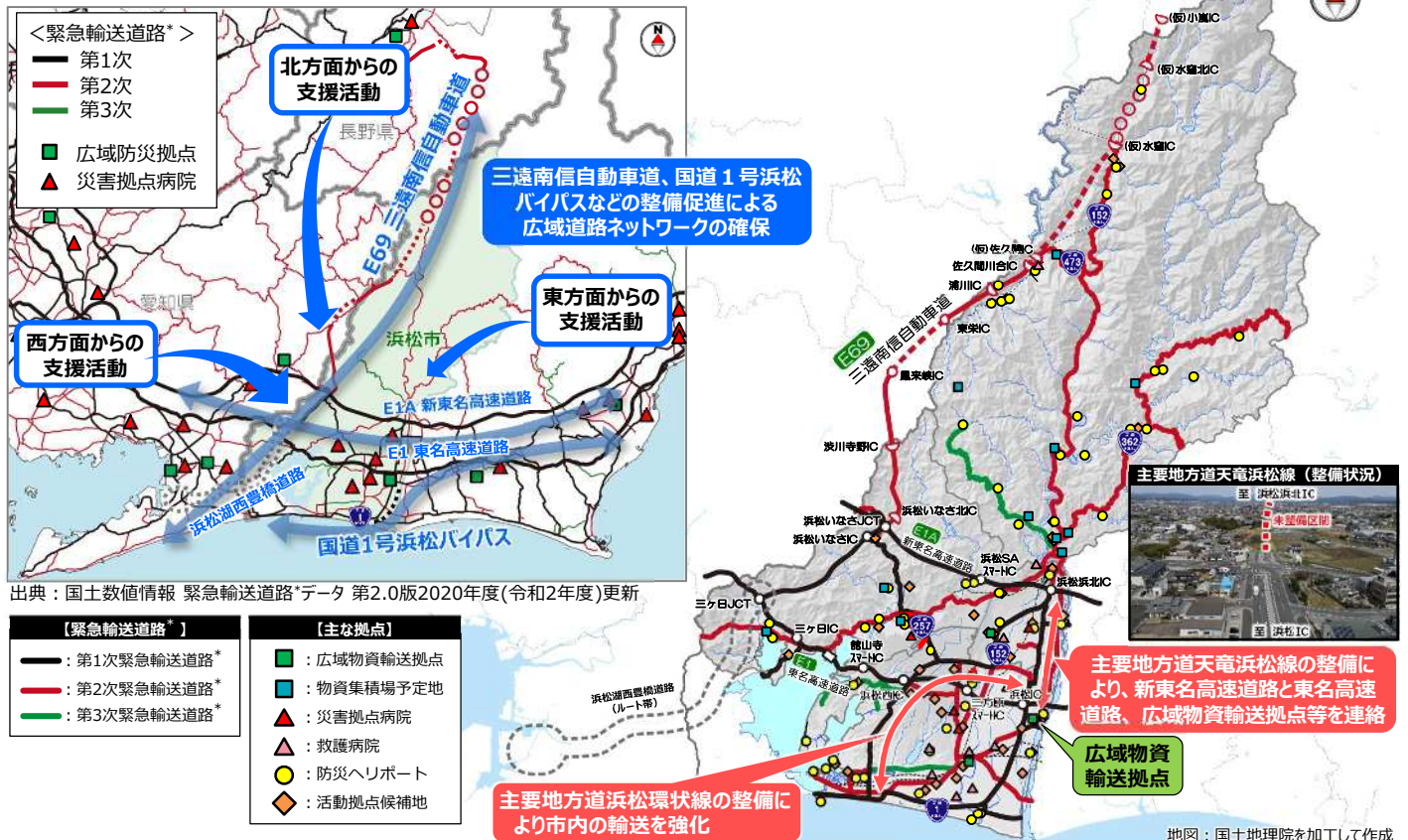
- 東西道路の基軸である東名高速道路、新東名高速道路、国道1号浜松バイパスや南北道路の基軸である三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路などの整備促進による、災害時の高次医療施設への搬送や物資輸送等の支援活動、復旧・復興を支援する広域道路ネットワークの確保
- 東名高速道路と新東名高速道路、災害時の広域物資輸送拠点等を連絡する主要地方道天竜浜松線や主要地方道浜松環状線などの緊急輸送道路*等の整備を推進
- リダンダンシー*の観点を踏まえ、緊急輸送道路*等の橋梁耐震化や無電柱化、国道152号・362号等の道路斜面对策による災害に強い道路ネットワーク機能の強化

② 被災後の迅速な復旧・復興に向けた道路啓開*（まもる）

- 被災後は、市民生活の再建を一番に考えながら、復旧の優先度を確認しつつ、早期に復旧するために、令和6年能登半島地震の状況などを踏まえた道路啓開*の計画を策定

災害に強い道路ネットワークの構築と機能強化

◆広域道路ネットワークの確保



◆リダンダンシー*の観点を踏まえた災害に強いネットワークの機能強化（橋梁耐震化・道路斜面对策・無電柱化）

浜松市橋梁耐震化計画

計画期間 令和4年度～令和13年度【第2期計画】

防災ネットワーク上、特に重要な橋梁の耐震補強を実施

- 災害時の救助・救急・医療活動及び緊急物資の輸送路として骨格となる路線（緊急輸送道路*や重要物流道路など）
- 災害時における行動計画において、災害拠点病院や広域物資輸送拠点と緊急輸送道路*をつなぐ路線 等

大規模地震発生時においても
地域の道路網の安全性・信頼性を確保



浜松市道路斜面对策計画

計画期間 令和5年度～令和14年度

道路防災点検や日常点検など各種点検に基づく、道路斜面对策を実施

- 各種点検の実施により、変状を早期に発見
- 各種点検にて「要対策」と判定された箇所について、道路斜面对策を実施
- 道路利用者への被害が及び可能性が高い場合は、応急対策を実施

斜面崩落や落石などの
災害の発生を未然に防ぐための対策を着実に推進



浜松市無電柱化推進計画

計画期間 令和元年度～令和7年度

都市の防災性向上を図るために、無電柱化を推進

- 災害時における避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために救急車両の通行を確保すべき重要な路線である緊急輸送道路*において無電柱化を推進

南海トラフ地震などの大規模災害への備え、
安全で快適な歩行空間の形成及び良好な景観育成



*：56項以降の「用語集」を参照

【社会の基盤となるみちづくり】

【現状・課題】

■都市機能の維持

- ・人口減少と少子高齢化の加速
- ・隣接拠点間を相互に補完する機能を高め、誰もが道路を移動しやすくし、都市機能の維持が必要
- ・主要都市と浜松市、市域内の各拠点間を効率的に結ぶ道路ネットワークが必要

■経済・産業力の強化

- ・事業所数は、広域道路ネットワーク近傍では増加しているが、市内全体では年々減少
- ・農業産出額は近年増加傾向であるが、製造品出荷額や木材生産量は横ばい
- ・多種多様な観光資源を有しているが、観光交流客数はコロナ禍前の水準に戻っていない

■地域交通の円滑化

- ・自動車への依存度が高く、公共交通の利用が少ない
- ・就業人口が多い都市部では、浜松駅を中心とした放射状の道路に交通が集中し渋滞が発生

【上位計画・関連計画】

- ・拠点ネットワーク型都市構造*の形成 [浜松市総合計画基本計画]
- ・活力ある地域経済の振興 [浜松市総合計画基本計画]
- ・コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり [浜松市都市計画マスタープラン]
- ・多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり [浜松市都市計画マスタープラン]
- ・活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「暮らし」 [浜松市総合交通計画]

【市民ニーズ】

- ・市内の道路渋滞・混雑に関するニーズが多く、長年の課題となっていると想定

【みちづくりの将来像】

- ・都市の機能性と市民生活の利便性に配慮したコンパクトな拠点をつなぐ拠点ネットワーク型都市構造*の形成
- ・幹線道路や主要な生活道路の整備が着実に実施され、経済活動や市民生活が支障なく円滑に行われている
- ・南信州地域や北陸地域からの観光交流の拡大に対応

みちづくりの方向性

③都市機能を維持する道路（つかい・つくる）

- 都市機能が集積した複数の拠点や生活拠点などをつなぐ、拠点間道路ネットワークを形成する道路整備を推進

④経済・産業力の強化を支援（つかい・つくる）

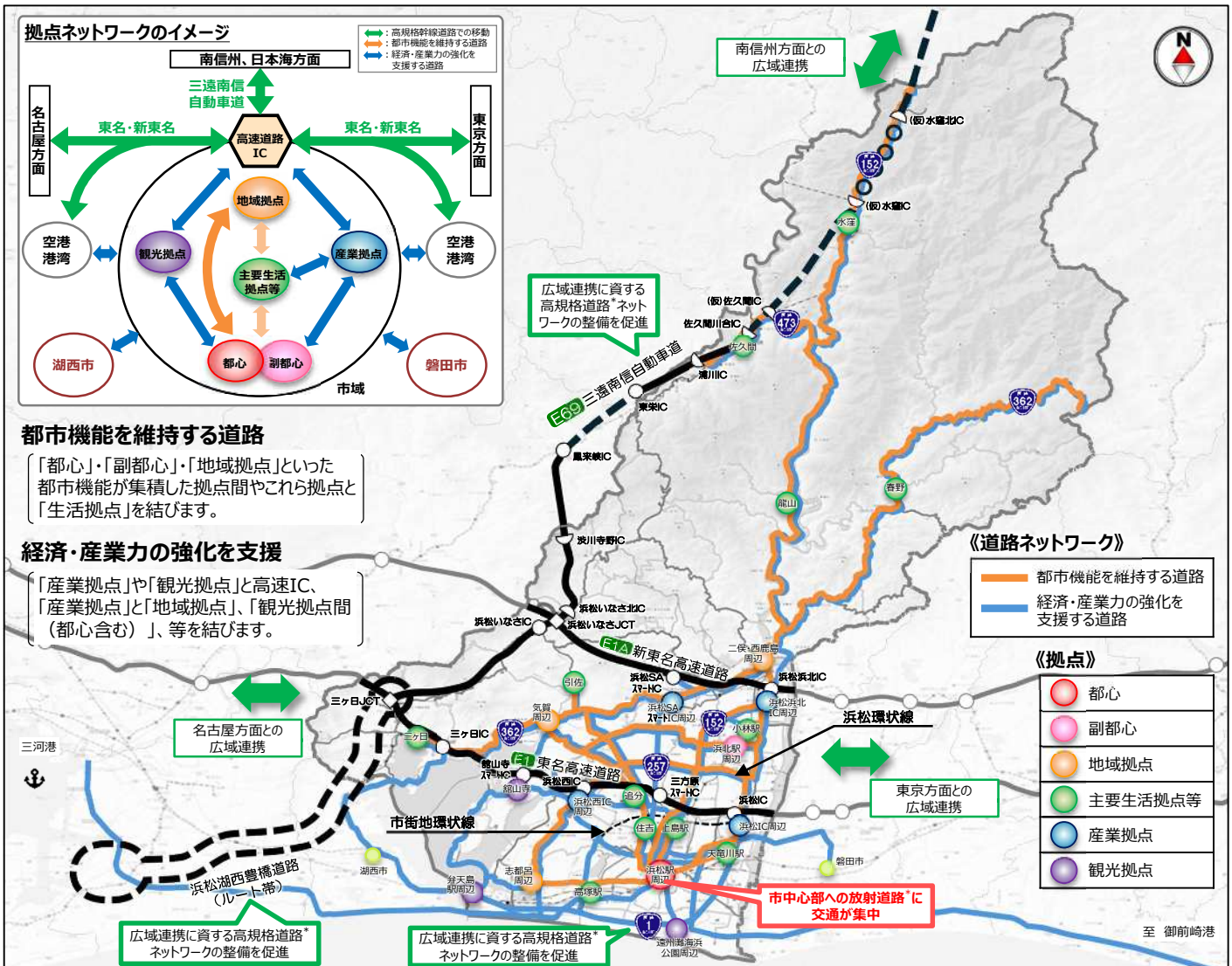
- 三遠南信自動車道や浜松湖西豊橋道路、国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）など、物流の効率化や速達性向上、観光地間の連絡性向上といった、広域連携に資する高規格道路*ネットワークの整備を促進
- 産業エリアから高速道路ICへのアクセス性向上や観光地間の回遊*など、各拠点間の円滑な移動を支える道路整備を推進

⑤地域交通の円滑化に資する道路（つかい・つくる）

- 環状・放射機能を有する都市計画道路*などの道路ネットワークを形成する道路整備を推進
- 渋滞の緩和によるバスの定時性確保、駅などの交通結節点*へのアクセス性向上による公共交通の利用促進の助けとなる道路整備を推進し、自動車の排気ガス抑制（CO2排出量の削減）によるカーボンニュートラルを推進

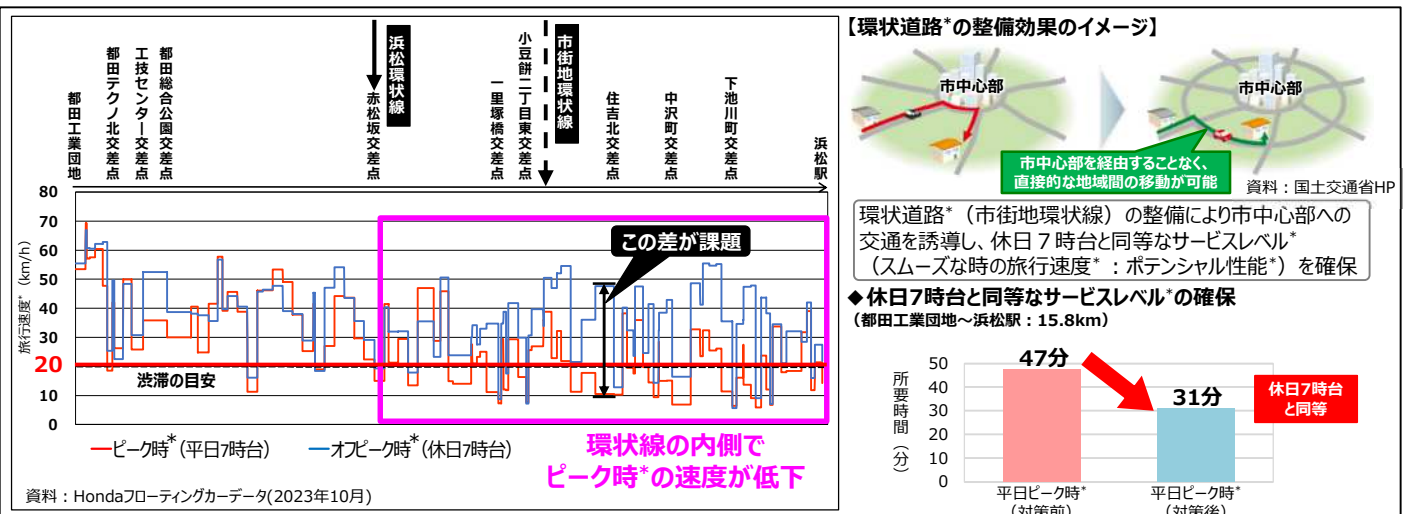
コンパクトな拠点をつなぐ拠点ネットワーク型都市構造*

- 「コンパクトな拠点をつなぐ拠点ネットワーク型都市構造*」の形成には、骨格となる道路ネットワークの整備が重要となります。
- 上位計画等に位置付けられる各拠点間をみちづくりの方向性（「都市機能を維持する道路」や「経済・産業力の強化を支援」）を踏まえ、既設の幹線道路で結んだネットワークを形成する道路整備を推進します。（ネットワークのイメージ：下図参照）
- 市中心部への放射道路*に交通が集中しているため、地域交通の円滑化に必要な環状機能を有する道路整備を推進します。



◆環状機能を有する道路整備の推進（事例：第三都田地区～浜松駅周辺）

地図：国土地理院地図を加工して作成



*：56項以降の「用語集」を参照

【人身交通事故件数ワースト1からの脱却】

【現状・課題】

- 交通安全対策を実施してきたことで、着実に事故件数は減っているものの、依然として、政令指定都市人口10万人当たりの人身交通事故件数ワースト1が継続しており、脱却が急務
- 幹線道路では渋滞に起因した追突事故が多発
- 生活道路では、抜け道利用や通過車両の速度超過による出会い頭事故が多発
- 歩行者の事故のうち、子ども（15歳未満）の事故は減少しているが、通学中などの児童が巻き込まれる事故が発生しているため、通学路の交通安全対策により、いかに子供を守ることが課題
- 踏切内における痛ましい事故の発生を受け、踏切道の安全対策が必要
- 自転車に関連する事故の発生件数が減少しておらず、10代と60代以上が全体の約6割
- 自転車事故における致死率は、ヘルメット非着用時では着用時の2.4倍となっており、ヘルメット着用などの交通安全意識の向上が課題
- 人身交通事故における要因の約7割が、「安全不確認」や「動静不注視」といった不注意による事故

【上位計画・関連計画】

- 災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「くらし」〔浜松市総合交通計画〕

【市民ニーズ】

- 自転車や歩行者の安全・快適のニーズが多い
- カーブミラーの設置に関する要望が多く、生活道路における安全性が求められている

【みちづくりの将来像】

- 「人優先」の考えのもと、交通安全思想の定着と交通環境の充実が図られ、交通事故のない社会

みちづくりの方向性

⑥ハード・ソフト両面の対策による交通事故の削減（まもる）

- ゾーン30プラス*など生活道路における速度抑制等の交通安全対策を推進
- 主に幹線道路の事故多発交差点*や事故危険箇所*の対策により、追突事故防止等の対策を推進
- AI*を活用した事故のリスクが高い箇所の交通安全対策の検討と危険予測箇所マップ*による啓発
- 浜松市通学路交通安全プログラム*に基づく、通学路の交通安全対策を推進
- 自転車関連事故の削減に向けた自転車通行空間*の整備を推進
- 啓発活動による市民全体の交通安全意識の向上
- 誰もが移動しやすいみちづくりのため、道路施設のユニバーサルデザイン化を推進

第11次浜松市交通安全計画（計画期間：令和3年度～令和7年度）

基本理念：「人優先」の考えのもと、交通安全思想の定着と交通環境の充実を図り、究極的には交通事故のない社会を目指す

基本方針

交通環境に係る安全対策（ハード対策）

人と車両の混合交通の解消を図り、機能分担された道路網の整備や交通安全施設等の整備を図る

- ① 道路交通環境の整備
- ② 通勤・通学時間帯における安全確保
- ③ 歩行者及び自転車の安全確保
- ④ 高齢者や障がい者及び子供の安全確保
- ⑤ 公共交通等の利用

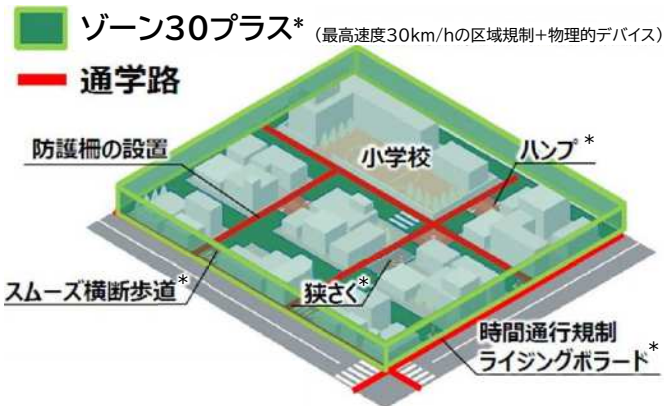
人に係る安全対策（ソフト対策）

交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる

- ① 市内事故の特徴を知る
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 交通事故忌避意識*の醸成
- ④ 高齢者や障がい者及び子供の安全確保
- ⑤ 先端技術の積極的活用



生活道路における交通安全対策



資料：国土交通省HP

スムーズ横断歩道*



狭さく*



幹線道路における交通安全対策

事故危険箇所* (右折レーン設置)



中央分離帯の開口部閉鎖



<AI*を活用した「危険予測箇所マップ」>



トピック

住宅地等において、幹線道路からの流入部や地区内の交差点をラウンドアバウト*とすることで生活道路の安全性を確保！



資料：ラウンドアバウト*のすすめ（国土交通省 警察庁）

道路施設のユニバーサルデザイン化

交差点平面横断化



(北寺島町交差点)

浜松市道路施設
ユニバーサルデザイン指針

通学路の交通安全対策

歩行者溜りの確保（区画線等）



歩行空間の確保（グリーンベルト*）



啓発活動による交通安全意識の向上

小学生の自転車シミュレーター体験



高齢者の運転シミュレーター体験



自転車通行空間*の整備

車道混在型自転車通行空間*（矢羽根型路面表示*）



(市道曳馬中田島線)

街頭交通安全運動



生命のメッセージ展の開催



*：56項以降の「用語集」を参照

【道路施設の維持管理】

【現状・課題】

- ・ 膨大な道路施設を管理しており、道路予算において維持管理費が最も多い
- ・ 橋梁等の道路施設のほかに舗装や特定道路土工構造物*（斜面）などの維持管理も必要
- ・ 橋梁等の施設は、5年サイクルで点検・措置の実施が必要
- ・ 浜松市は5年に1回の定期点検において健全性Ⅲ・Ⅳとなった道路施設の措置率が全国と比べ高い
- ・ 建設から50年を超えると早期措置が必要となる健全性Ⅲ・Ⅳの割合が高くなるため、長寿命化*やコスト縮減が課題
- ・ 近年進化するデジタル技術の活用や自動運転技術への対応が必要

【上位計画・関連計画】

- ・ 共助型社会の構築 [浜松市総合計画基本計画]

【市民ニーズ】

- ・ 市全域において「維持管理」に対する関心が高い
- ・ 「道路清掃・除草等」や「道路補修」など、日常生活における快適性の向上が求められている

【みちづくりの将来像】

- ・ 市民生活・社会経済活動の基盤となる安全・安心で快適な道路の供用を常に確保

みちづくりの方向性

⑦持続可能な道路施設の維持管理（まもる）

- 橋梁等の道路施設における予防保全型*維持管理への本格転換
- 舗装や特定道路土工構造物*などの適切な維持管理
- DX*などの新技術を活用した維持管理によるコスト縮減
- 地域要望や「浜松市道路損傷通報システム いっちゃお！」*などの市民ニーズに応える維持管理
- 「道路愛護活動*」などの市民協働による維持管理の推進

維持管理の基本方針（浜松市の道路施設管理基本方針）

基本方針の理念：将来にわたり計画的な道路管理の最適化を図り、市民生活・社会経済活動の基盤となる安全・安心で快適な道路の供用を常に確保することを目標



5年に1回の定期点検が義務付けられている道路施設（法定5施設）

道路の途絶や第三者被害などのリスクを未然に防ぐために、予防保全型*の維持管理に本格転換しトータルコストを縮減

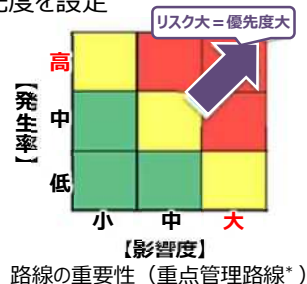
舗装や特定道路土工構造物*

路線の優先度に応じて適切な管理水準を確保し、計画的に修繕を実施

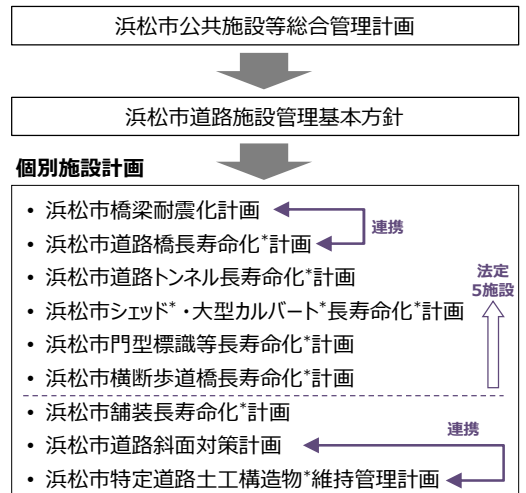
【事業の優先度】

定期点検における健全性Ⅲ（早期措置段階）を優先的に実施
リスクベースメンテナンス*の考え方に基づき、優先度を設定

高	定期点検が義務付けられている道路施設（健全性Ⅲ）
中	定期点検が義務付けられている道路施設（健全性Ⅱ） 舗装・特定道路土工構造物*（健全性Ⅲ）
低	舗装・特定道路土工構造物*（健全性Ⅱ）



<計画の体系>



*：56項以降の「用語集」を参照

定期点検が義務付けられている道路施設の維持管理

健全性Ⅱの事例（橋梁）



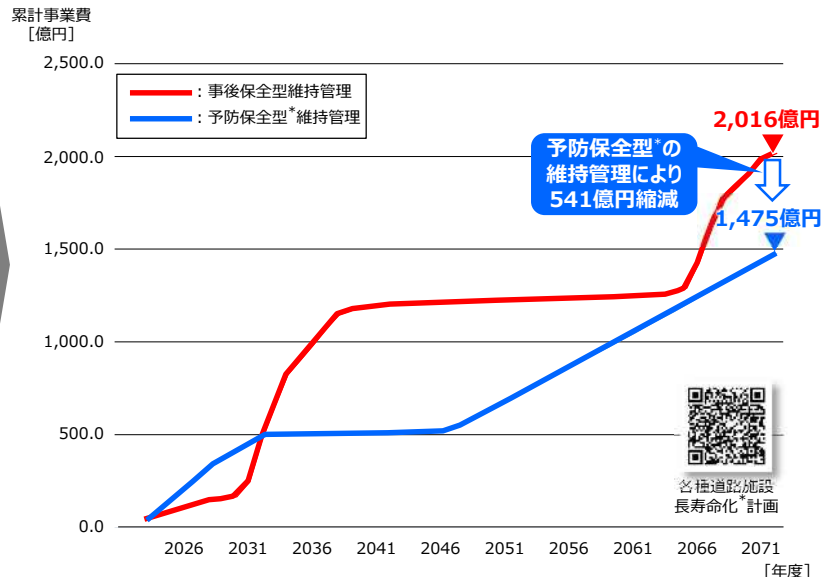
軽微な損傷：コスト小

健全性Ⅲの事例（橋梁）



著しい損傷：コスト大

＜道路橋・修繕耐震点検費 50年累計額推移＞



資料：浜松市道路橋長寿命化計画（R6.3改訂）

舗装や特定道路土工構造物*の維持管理

舗装修繕

主要地方道浜松環状線



DX*などの新技術の活用

ロボットカメラによる橋梁点検



道路土工構造物*（切土法面）

国道152号



市民協働による維持管理



*：56項以降の「用語集」を参照

【地域のにぎわい】

【現状・課題】

- ・ 浜松市は、多種多様な観光資源を有しているとともに、「太平洋岸自転車道」や「浜名湖サイクリングロード」などのサイクリングロードが整備されている
- ・ 観光地間や高速道路との連絡性を高めることが必要

【上位計画・関連計画】

- ・ 幸福が実感できる豊かなくらしの実現 [浜松市総合計画基本計画]
- ・ にぎわいと魅力の創造 [浜松市総合計画基本計画]
- ・ 創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり [浜松市都市計画マスタープラン]
- ・ 交流や観光が盛んなにぎわいある「くらし」 [浜松市総合交通計画]

【市民ニーズ】

- ・ 自転車や歩行者の安全・快適のニーズが多い

【みちづくりの将来像】

- ・ 多様な人々が集い、交流し、滞在できる魅力ある地域の実現

みちづくりの方向性

⑧にぎわいのある道路空間（つかい）

- 鉄道駅へのアクセス性向上など、公共交通の利便性向上に資する都市計画道路*等の道路環境整備を推進
- 歩行者が道路に親しみを感じ、回遊*しやすい”歩きやすく・つかいやすい”みちづくり
- 中心市街地における放置自転車対策や繁茂する街路樹の剪定などの適正な管理により道路環境や景観性を向上
- まちなかと観光地間などの回遊*性の向上につながる自転車通行空間*の整備を推進
- 道の駅の活用や拡大による、にぎわいの創出

鉄道駅へのアクセス道路整備

駅前広場



(JR天竜川駅北口)

都市計画道路*整備

都市計画道路*



歩道整備による
歩きやすい道路空間

(都市計画道路* 池川富塚線)

トピック

まちなかウォークブル*推進プログラム

国土交通省では、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を推進するために、「まちなかウォークブル*推進プログラム（令和6年5月時点）」をとりまとめました。

全国では102市区町村が「居心地が良く歩きたくなるまちなか」に取り組む区域をまちづくり計画に位置付けています。

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのキーワード



資料：国土交通省HP

*：56項以降の「用語集」を参照

自転車等駐車場の再整備

中心市街地の放置自転車



浜松市周辺自転車等
駐車場再整備計画



【再整備のイメージ】



歩きやすく、つかいやすい
空間を創出

自転車通行空間*の整備

太平洋岸自転車道



(主要地方道浜松環状線)



浜松市
自転車活用推進計画

浜名湖サイクリングロード



景観に配慮した街路樹

市街地のゆとりある歩行空間



景観にやさしく、ゆとりのある
空間の創出



浜松市街路樹
再整備方針

道の日*イベント

にぎわいの空間

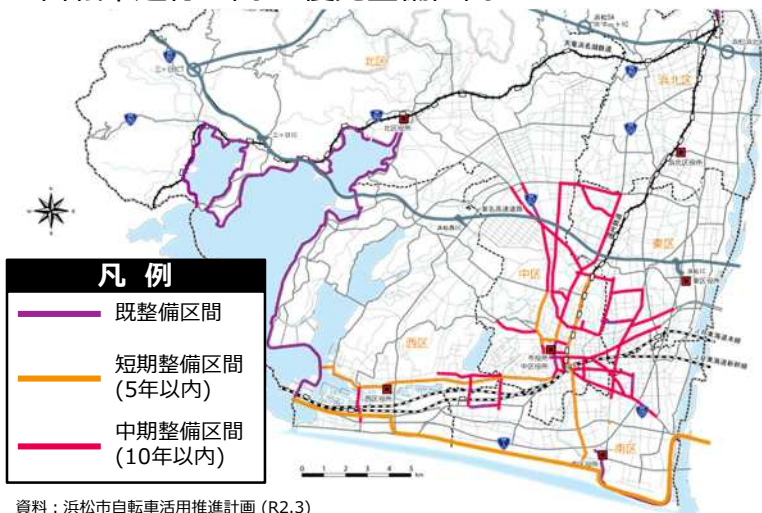


<自転車通行空間*の整備形態>



資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（R6.6）【国土交通省・警察庁】

<自転車通行空間*の優先整備区間>



資料：浜松市自転車活用推進計画（R2.3）