

道路ネットワークに関する事項

1 浜松市の道路ネットワークについて（参考資料 P6 参照）

「浜松市都市計画マスタープラン」では、目指すべき将来の都市構造として、「拠点ネットワーク型都市構造」を掲げている。また、「浜松市総合交通計画」では、この将来都市構造の実現を目指して「3 つの高規格幹線道路」、「5 つの環状道路」及び「11 の放射道路」による道路ネットワークの形成を掲げている。

2 浜松市のみちづくり計画について（参考資料 P9～12 参照）

「浜松市のみちづくり計画」では、基本方針に基づく実施計画として「道路整備プログラム」を策定しており、「拠点ネットワーク型都市構造」の実現に向けては、「拠点間を移動しやすいみちづくり」について道路整備の実施候補を選定している。

具体的には、東名高速道路、新東名高速道路へのスマート IC 整備やアクセス道路の整備による高速道路の利便性向上を図り、生活・都市活動、経済活動の活性化や観光交通の促進を図るとともに、都市計画道路整備や浜松環状線などの幹線道路整備により、都心部等における交通の整流化や事故の削減が期待される。

3 今後の課題（参考資料 P5・7～8・13～14 参照）

本市は、広大な市域と膨大な道路施設を抱えており、近年、激甚化・頻発化する自然災害への備えとして、防災・減災対策や老朽化する道路施設の長寿命化対策等の推進が求められている。こうした状況のなか、必要な予算も増加していくことが想定され、道路ネットワーク整備と道路の適正な維持管理の両立が課題となっている。

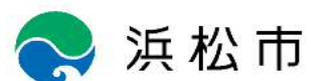
なお、現計画は、令和 8 年度までの計画であるため、今後、新たな計画について準備を進めていく。

危機管理・交通政策特別委員会
「道路ネットワークに関する事項」
参考資料（浜松市のみちづくり計画【抜粋】）

浜松市の みちづくり計画

平成29年度～令和8年度

Road Plan Hamamatsu



1. 計画の概要

■背景と目的

浜松市は、首都圏と関西圏のほぼ中間に位置し、その恵まれた立地条件の下、これまで、国土交通省、静岡県、NEXCO中日本等との関係機関と連携する中で、高速道路から生活道路まで様々な“みちづくり”を推進し、市民の利便性向上や安全・安心な移動の実現等に寄与してきました。

“みちづくり”の中でも、道路整備に関しては、用地の確保や工事の実施等で多くの財源が必要となることのほか、多くの市民の皆様のご協力が必要となり、短期間にて全ての道路を完成することは困難です。

このため、浜松市では、平成18年度に道路整備の指針となる「浜松市のみちづくり計画」を作成し、平成24年度に一部見直しを行いながら、一歩ずつ着実な道路整備を進めてまいりました。

しかしながら、昨今の高齢化の進展や生産年齢人口の減少が加速する状況下で、道路の観点で産業や観光の発展を支え、魅力や活気があり、持続可能な都市の形成を図るためには、既存の道路を有効に“かしくつかい”、真に必要な道路を“つくる”ことが必要です。

また、政令指定都市の中でも、類まれにみる道路延長、橋梁数等を管理しており、近い将来、これらが一斉に更新時期を迎えることから、限られた財源の中で、計画的な維持・修繕等を確実に行う必要があります。

更に、巨大地震や局所的な豪雨、頻発する大規模自然災害等、著しい自然環境の変化に耐え得る道路施設として、しっかり保全するとともに、痛ましい交通事故から市民を守る等、安全・安心で住みよいまちを“まもる”の観点で考えていく必要があります。

このように、近年、道路を取り巻く環境が変化し、多くの課題を持つ中で、本市が持つ「浜松市総合計画」等をはじめとする関連計画や様々な市民ニーズを踏まえ、平成29年度から10年間における道路を「つかい・つくり・まもる」について、基本理念・基本方針等を定めた「浜松市のみちづくり計画」を策定しました。

本計画に沿って“みちづくり”を進めることにより、「市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』」に貢献します。

浜松市のみちづくり計画 (平成19年3月策定、平成24年3月見直し)

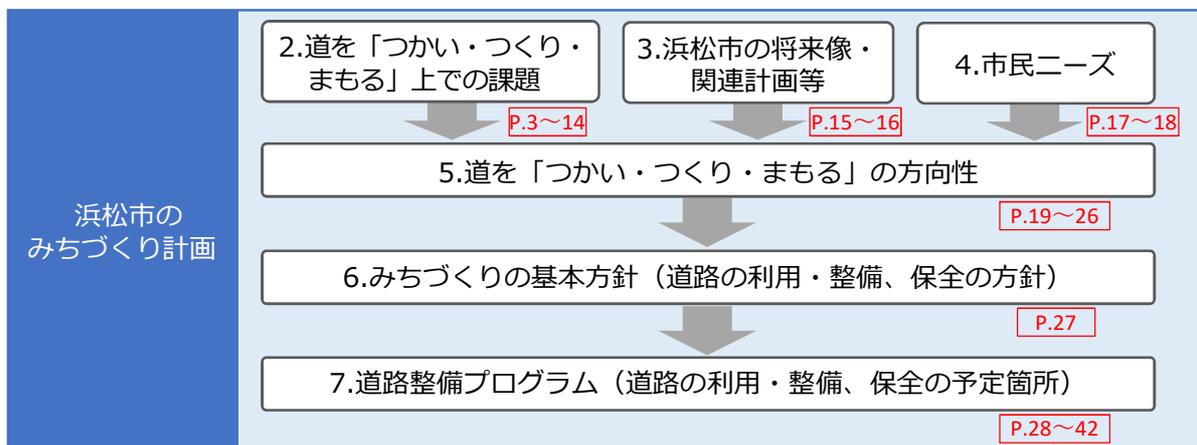
“みちづくり”を取り巻く様々な背景

- 新東名高速道路の開通
 - 三遠南信自動車道の部分開通
 - 人口減少・高齢化の進展
 - 南海トラフ巨大地震への備え
 - 観光・産業力の持続・強化への必要性の増加
 - 道路施設の老朽化
 - 安全な交通社会の実現への機運の高まり
 - 自然災害の頻発
- 等

浜松市のみちづくり計画 (平成29年度～令和8年度)

■計画の構成

「道を『つかい・つくり・まもる』上での課題」、「浜松市の将来像・関連計画等」、「市民ニーズ」を踏まえて「道を『つかい・つくり・まもる』の方向性」を整理し、その方向性に対応した「みちづくりの基本方針」を設定しました。また、重要度の高さおよび財政状況を考慮し、具体的な予定箇所を「道路整備プログラム」に位置付けました。

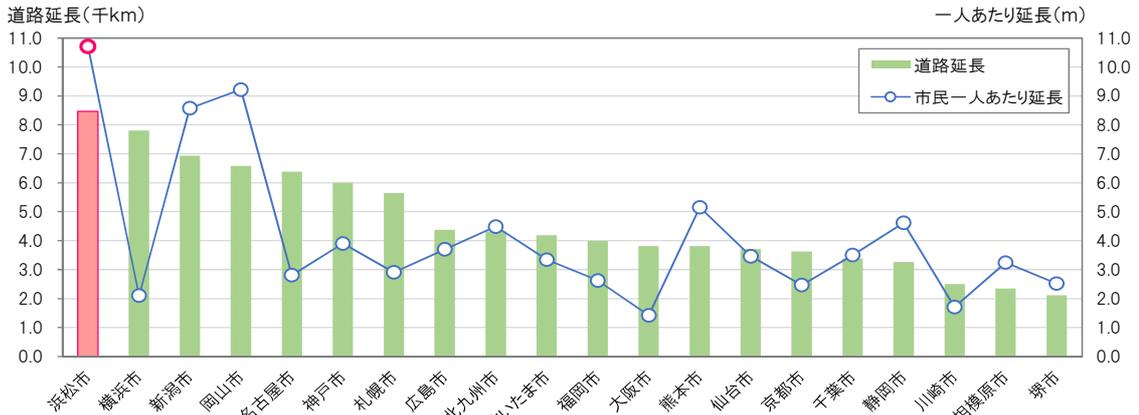


2. 道を「つかい・つくり・まもる」上での課題

■ 浜松市の維持管理に関する現状、特性

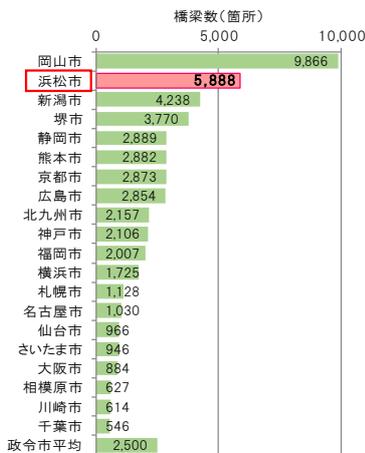
- 浜松市は、政令指定都市の中で最も多い道路管理延長(実延長:8,482km)を有しており、橋梁も5,888橋、トンネル数は46箇所等、多くの施設を有しています。
- 平成25年の法定点検義務化により健全な道路施設管理が求められ、多くの施設を短期間で点検し、修繕するとともに5年サイクルで繰り返して行うことが義務化されたことから、厳しい財政下でこれらを着実にやっていく必要があります。
- 身近な道路の維持管理に対し、市民から毎年多くの要望が寄せられています。

<浜松市の道路管理延長(総延長)>



資料:大都市比較統計年報(平成26年)

<浜松市の道路施設数(橋梁)>



資料:大都市比較統計年表(平成26年)
※浜松市は、平成29年4月1日現在の5,888橋を記載

<5年に1回の点検の義務化> 道路法、道路法施行令改正(平成25年9月施行) 道路法施行規則改正(平成26年7月施行)

○道路法施行規則(昭和二十七年建設省令第二十五号)

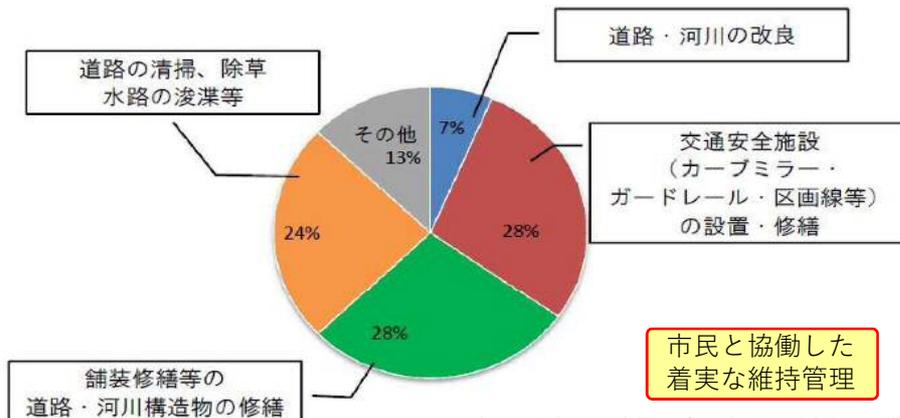
(道路の維持又は修繕に関する技術的基準等)

第四条の五の二 令第三十五条の二第二項の国土交通省令で定める道路の維持又は修繕に関する技術的基準その他必要な事項は、次のとおりとする。

- 一 トンネル、橋その他道路を構成する施設若しくは工作物又は道路の附属物のうち、損傷、腐食その他の劣化その他の異状が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるもの(以下この条において「トンネル等」という。)の点検は、トンネル等の点検を適正に行うために必要な知識及び技能を有する者が行うこととし、近接目視により、五年に一回の頻度で行うことを基本とすること。
- 二 前号の点検を行ったときは、当該トンネル等について健全性の診断を行い、その結果を国土交通大臣が定めるところにより分類すること。
- 三 第一号の点検及び前号の診断の結果並びにトンネル等について令第三十五条の二第一項第三号の措置を講じたときは、その内容を記録し、当該トンネル等が利用されている期間中は、これを保存すること。

多くの道路施設を
着実に維持管理

<身近な道路の維持管理(市民要望等)>



市民と協働した
着実な維持管理

資料:平成28年度要望事業実施状況(浜松市資料)

3. 浜松市の将来像・関連計画

■“つかい・つくり”に関する関連計画

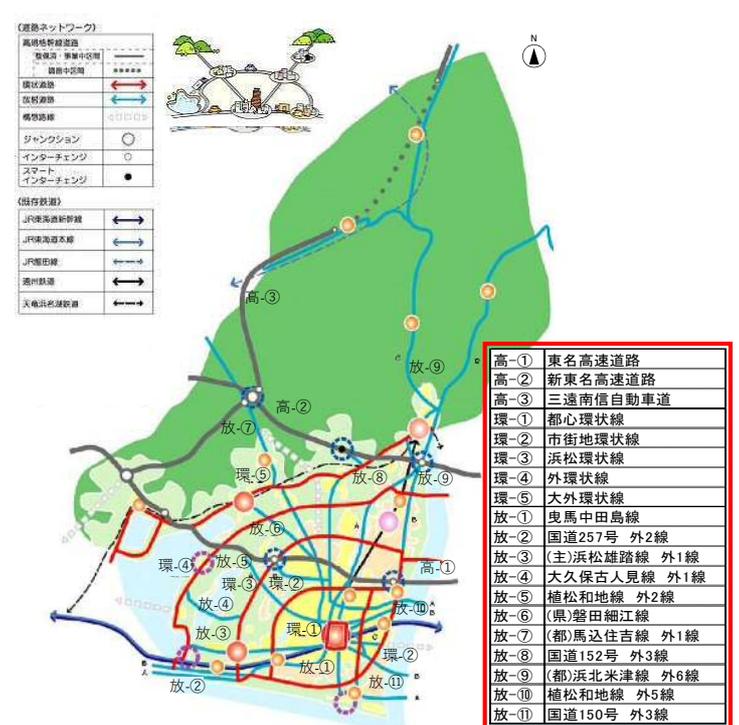
- ・ 浜松市都市計画マスタープランでは、将来都市構造として「**拠点ネットワーク型都市構造**」を掲げ、複数の都市機能集積拠点と公共交通を基本にした都市構造を表しています。
- ・ 浜松市総合交通計画では、拠点ネットワーク型都市構造を支える「**3つの高規格幹線道路**」と「**5つの環状道路**」及び「**11の放射道路**」による道路ネットワークの形成を掲げています。
- ・ 都市の骨格を形成する道路整備は、将来都市構造の実現を支えます。

<浜松市都市計画マスタープラン>



資料: 浜松市都市計画マスタープラン(平成22年5月)

<浜松市総合交通計画>

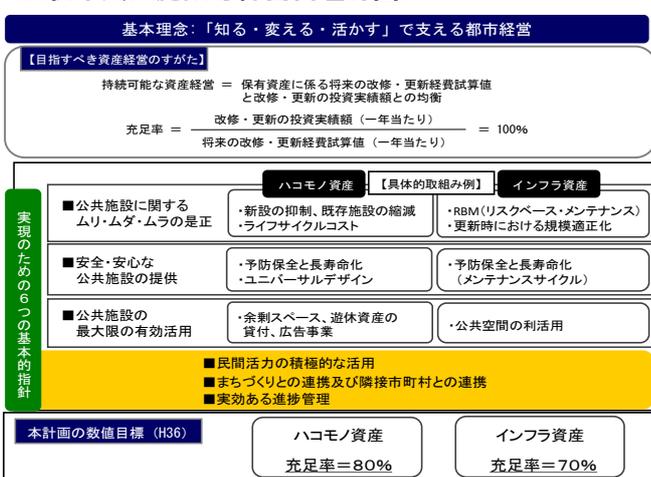


資料: 浜松市総合交通計画(平成22年5月)

■“まもる”に関する関連計画

- ・ 浜松市公共施設等総合管理計画では、限られた財源の効率的かつ効果的な活用による持続可能な資産経営実現のため、インフラ資産の予防保全と長寿命化等の基本的指針を掲げています。
- ・ 浜松市交通安全計画では、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることを目的に、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通に関する情報の提供の充実等を推進しています。

<浜松市公共施設等総合管理計画>



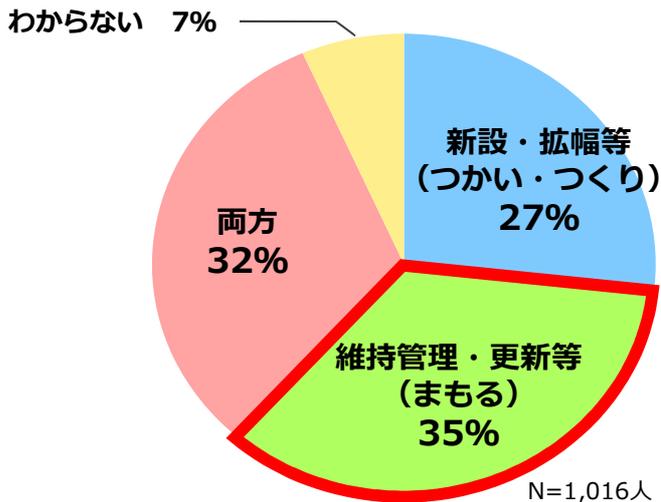
<浜松市交通安全計画>

- 【主な施策】
- (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ・生活道路における交通安全対策の推進
 - ・通学路等における交通安全の確保
 - (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
 - (3) 幹線道路における交通安全対策の推進
 - (4) 交通安全施設等の整備事業の推進
 - (5) 歩行者空間の平面化・バリアフリー化
 - (6) 無電柱化の推進
 - (7) 効果的な交通規制の推進
 - (8) 自転車利用環境の総合的整備
 - (9) 高度道路交通システムの活用
 - (10) 交通需要マネジメントの推進
 - (11) 災害に備えた道路交通環境の整備
 - (12) 総合的な駐車対策の推進
 - (13) 道路交通情報の充実
 - (14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

◆これからの道路整備の方向性について

- これからの道路整備の方向性として、“つかい・つくり”よりも“まもる”を重視すべきとの意見がやや多くみられます。
- 新設、拡幅等の面では、渋滞のない道路や、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる道路が求められています。
- 維持管理、更新面では、走行や歩行の安全性・快適性の維持や路面の異常・障害に起因する事故の防止等、身近な道路の維持管理が求められています。

<これからの道路整備の方向性について、重視すべきと思うもの>



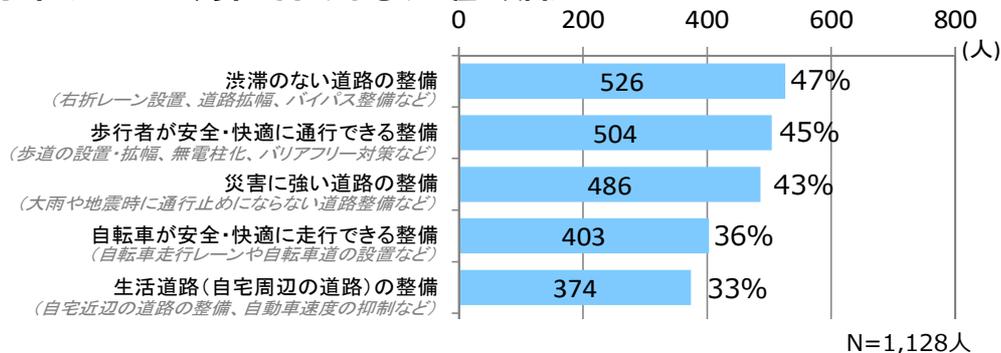
新設、拡幅等 (つかい・つくり)

例えば、バイパスの整備、車道・歩道の拡幅等を実施し、道路の使いやすさを向上させること。

維持管理・更新等 (まもる)

例えば、老朽化した橋やトンネル等の計画的な点検・修繕・架替、舗装の穴埋め、街路樹の手入れ等を実施し、道路を常に良好・安全な状態に保つこと。

<新設、拡幅等 (つかい・つくり) で求めるもの上位5項目>



<維持管理、更新等 (まもる) で求めるもの上位5項目>



◆道路の効率的・効果的なメンテナンス（まもる）

⑧膨大な道路施設の維持管理（P.14 ■浜松市の維持管理に関する現状、特性）

<現状・課題>

- ・ 政令指定都市の中で最も多い道路管理延長を有しており、橋梁・トンネルも多くの施設数を保有
- ・ 法定点検義務化により、多くの施設を短期間で点検・修繕するとともに、5年サイクルで繰り返して実施する必要があることから、厳しい財政下でこれらを行っていくことが課題
- ・ 身近な道路の維持管理に対し、市民から毎年多くの要望

<将来像等>

- ・ 道路施設の適切な維持管理を行い、長寿命化を推進

<市民ニーズ>

- ・ 道路の新設、拡幅等（つかい・つくり）よりも、維持管理・更新等（まもる）の方を重視すべきという意見が多数

<みちづくりの方向性>

- ・ 適切な維持管理を行うため、長寿命化を推進
- ・ 身近な道路の維持管理を推進
- ・ 道路の維持管理・更新に関するICT等の新技術の導入を推進

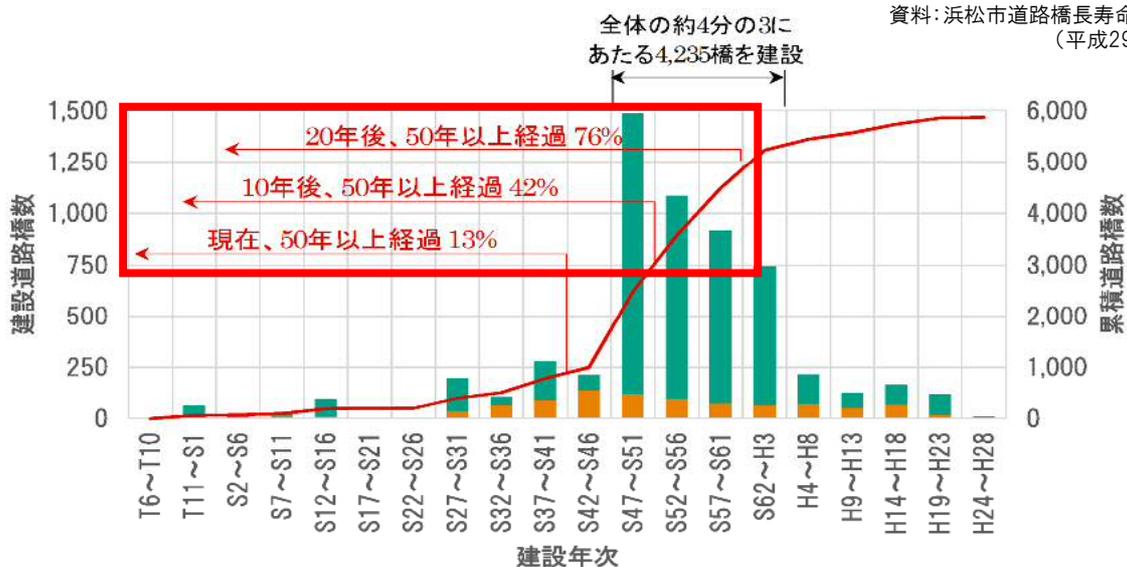
道路施設の長寿命化等、道路の適正な維持管理

<道路橋の建設年別分布>

※建設年不明(13橋)を除く



資料：浜松市道路橋長寿命化計画（平成29年3月）



■ 建設道路橋数（橋長15m以上） ■ 建設道路橋数（橋長15m未満） — 累積道路橋数

資料：浜松市道路橋長寿命化計画（平成29年3月）

6. みちづくりの基本方針

・ これまでに整理した「課題、将来像、市民ニーズ」と、そこから設定した「道をつかい・つくり・まもる方向性」を踏まえ、基本方針1～5を「みちづくりの基本方針」として定めました。

◆道を「つかい・つくり・まもる」上での課題

a. 人口減少、高齢化、分散化 P.4	d. 過度な自動車依存に起因する市中心部の渋滞 P.9,10
b. ものづくり産業、農林業が盛んな浜松市 P.5,6	e. 政令市の中で人口10万人あたり的人身交通事故件数が8年連続ワースト1 P.11,12
c. 多様な観光資源を有する浜松市 P.7,8	f. 南海トラフ巨大地震の高い発生確率、雨量規制区間が多く指定 P.13
	g. 政令市の中で最も多い道路施設を有す P.14

◆浜松市の将来像・関連計画

【浜松市総合計画】
 ・ 都市の将来像：市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』
 ・ まちづくりの基本的な考え方：コンパクトでメリハリの効いたまちづくり
 ・ 歩行者や自転車等に優しいまちなかの形成
 ・ 公共インフラ等ハード整備を進め、自然災害被害を低減化
 P.15

【浜松市都市計画マスタープラン】
 ・ 将来都市構造：拠点ネットワーク型都市構造
 ・ 地域景観と調和させ、心地よい景観を創出
 P.16

【浜松市公共施設等総合管理計画】
 ・ 基本的指針：インフラ資産の予防保全と長寿命化
 P.16

【浜松市交通安全計画】
 ・ 人優先の交通安全対策の更なる推進を図る
 P.16

◆市民ニーズ

市内の道路状況に関するもので、不満足の割合が高いのは、「自転車通行環境」、「歩行環境」 P.17	道路の新設、拡幅等で求めるものの最上位は「渋滞のない道路の整備」 P.18
道路の新設、拡幅等よりも、維持管理・更新等の方を重視すべきという意見の方が多い P.18	道路の維持管理、更新等で求めるものの最上位は「走行や歩行の安全性・快適性の維持」 P.18

◆道を「つかい・つくり・まもる」方向性

【つかい・つくり】

- ①都市機能の維持
課題 - a P.19
- ②地元産業力の強化
課題 - b,c P.19
- ③市中心部の渋滞解消・緩和
課題 - d P.19

【まもる】

- ④都心部や観光地の活性化
課題 - c P.22
- ⑤人々が行き交う“みちづくり”
P.22
- ⑥交通安全の確保
課題 - e P.23
- ⑦甚大な被害が想定される道路施設
課題 - f P.24
- ⑧膨大な道路施設の維持管理
課題 - g P.25

◆みちづくりの基本方針

基本方針1 拠点間を移動しやすいみちづくり
 ○拠点間を円滑に移動することで、交流人口の拡大や地元産業の強化につながり、住みよいまちをつくります！
 拠点ネットワーク型都市構造を形成する拠点間の移動のしやすさを確保すること、また各拠点と高速道路ICを結び高速道路を使いやすくすることで、生活・都市活動、経済活動の活性化や観光交流の促進を図ります。
 また、環状道路などの幹線道路の整備により、都心部等の交通の整流化を図るとともに、当該道路および生活道路の事故件数減少が期待されます。

基本方針2 にぎわい・魅力を高めるみちづくり
 ○景観や回遊性、ユニバーサルデザイン推進します！
 景観に配慮したみちづくりや、自動車以外の交通手段を利用しやすいみちづくり、誰もが移動・回遊しやすいみちづくりを推進することで、にぎわい・魅力ある地域を創出します。

基本方針3 安全・安心なみちづくり
 ○交通事故から市民を守ります！
 自動車の走行速度を抑制する対策を講じることにより、身近な生活道路の安全・安心を確保します。
 特に、通学路においては、重点的な交通安全対策を推進します。

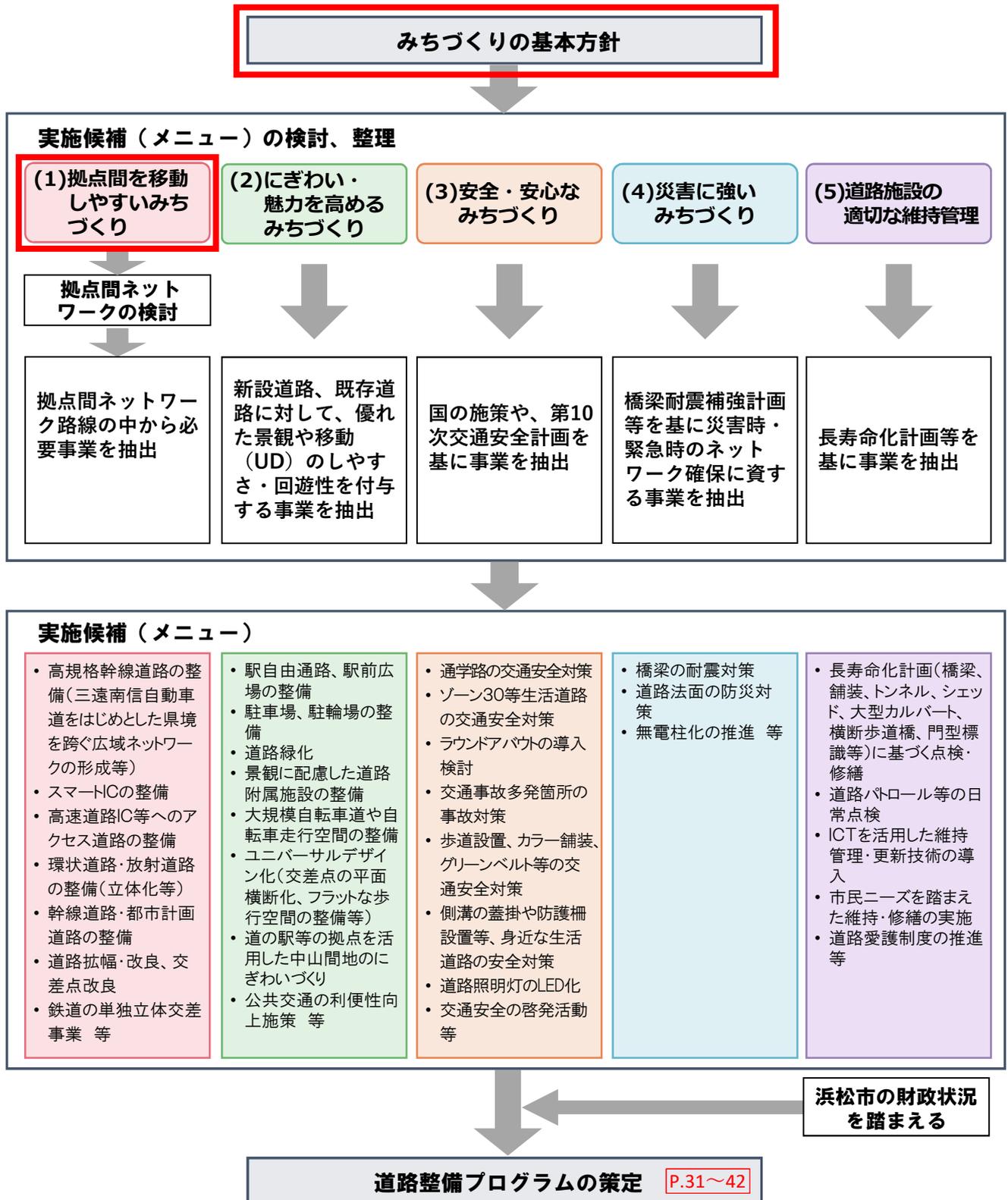
基本方針4 災害に強いみちづくり
 ○大規模自然災害から市民を守ります！
 南海トラフ巨大地震や風水害、土砂災害等の激甚化する大規模災害に備え、市民の命を守る強靱な道路ネットワークの形成や、高次医療施設等へのアクセス性を強化することで、災害時等の円滑な緊急物資輸送や迅速な救援・救急活動を支援します。

基本方針5 道路施設の適切な維持管理
 ○多くの道路施設を大切に保ちます！
 道路施設の老朽化対策や効率的・効果的な維持管理を進め、道路の整備・保全・活用の道路マネジメントサイクルを確立するとともに、市民との協働による維持管理を推進し、親しみあふれる道路空間を創出します。

『未来へかがやく創造都市・浜松』の実現に向けて
安全・安心な暮らしを支え、地域の活力・魅力をはぐくむみちづくり

7. 道路整備プログラム

- ・「みちづくりの基本方針(1～5)」に対応した「実施候補(メニュー)」は以下のとおりです。次ページより、基本方針ごとに、代表的な取り組みと道路整備プログラム(道路の利用・整備、保全の予定箇所)を紹介します。
- ・「道路整備プログラム(道路の利用・整備、保全の予定箇所)」は、「みちづくりの基本方針」をもとにした事業箇所から、「浜松市の財政状況」を踏まえて、この先10年で実施する箇所を選定しました(下記フロー参照)。

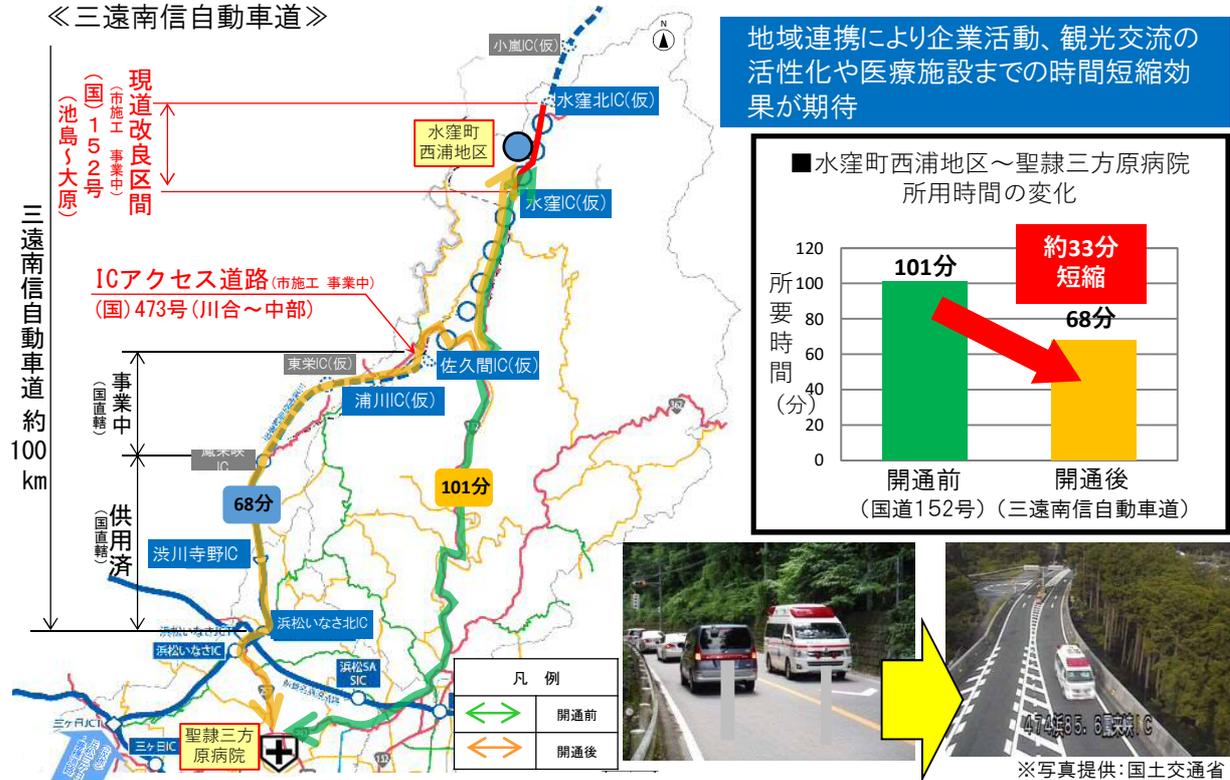


7. 道路整備プログラム【代表的な事業と効果】

■ 基本方針 1：「拠点間を移動しやすいみちづくり」

- ①広域的な連携や交流の拡大、地域間の連携支援のため、ICアクセス道路整備等を実施します。
- ②高速道路をかきこつかい、物流の効率化や観光の活性化を図るため、スマートIC設置等を実施します。

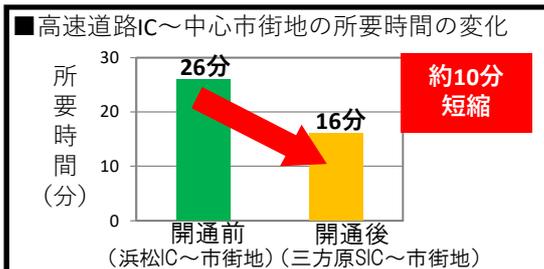
①高速道路及びICアクセス道路における整備促進 ≪三遠南信自動車道≫



②高速道路 スマートICにおける整備促進

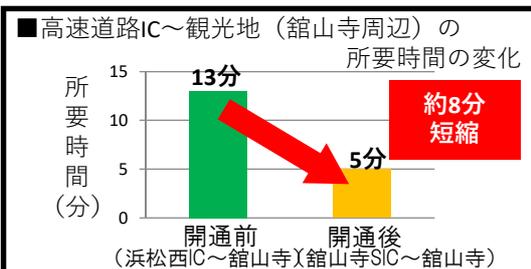
≪東名高速道路 三方原スマートIC(H29.3開通)≫

高速道路の利便性が向上し、中心市街地や高次医療施設へのアクセス向上、物流効率化による地域産業の発展等の効果



≪東名高速道路(仮)館山寺スマートIC(事業中)≫

高速道路の利便性が向上し、観光振興、物流効率化による地域産業の発展等の効果が期待



7. 道路整備プログラム【代表的な事業と効果】

- ③第三都田地区工場用地への企業誘致や、拠点である”浜松SAスマートIC周辺”へのアクセスを強化する道路整備を実施します。
- ④市中心部への自動車交通集中の分散化を図るため、環状道路等の道路整備を実施します。

③工業団地へのアクセス道路における整備促進

《国道362号(宮口バイパス)》



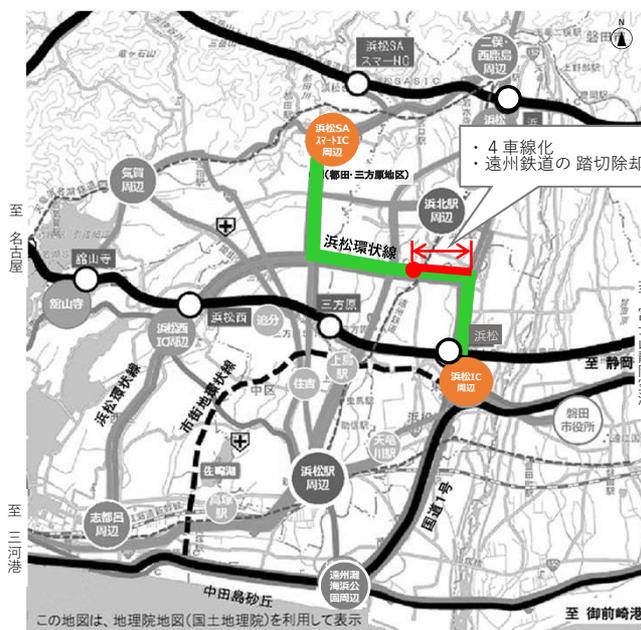
拠点間ネットワークの整備による
企業活動の活性化・企業誘致
などの効果が期待



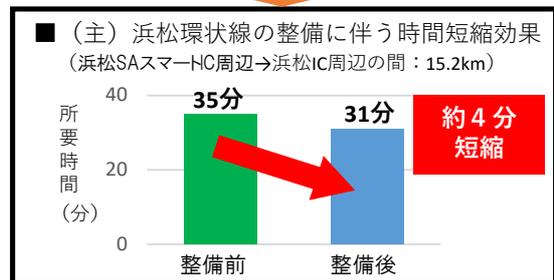
④環状道路の整備促進

《(主)浜松環状線》

拠点間ネットワークである浜松SAスマートIC周辺から浜松IC周辺間の平日ピーク時の所要時間は、35分を要しており、(主)浜松環状線の4車線化や、遠州鉄道の踏切除却により、所要時間が31分となり、概ねの目標時間30分に達します。

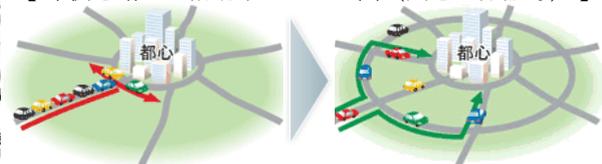


4車線化や遠州鉄道の踏切除却



浜松SAスマートIC周辺から浜松IC周辺間のアクセス性が向上し、企業活動の活性化等の効果に期待

【環状道路の整備効果イメージ図(交通を分散導)】



※国土交通省ホームページ

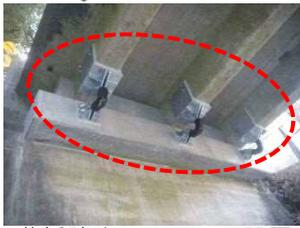
7. 道路整備プログラム【代表的な事業と効果】

■ 基本方針4：「災害に強いみちづくり」

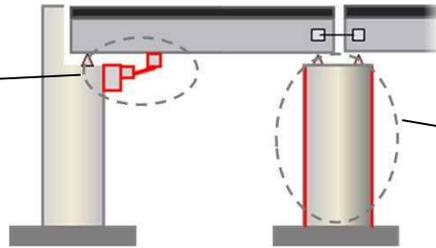
- ①緊急輸送路上における対象橋梁104橋の耐震化率を100%完了し、緊急時のネットワークを確保します。
- ②道路斜面の防災対策の実施により、雨量規制区間解除の可能性を向上します。
- ③南海トラフ巨大地震や激甚化する風水害、土砂災害等の大規模災害時に備え、市民の命を守る強靱な広域防災ネットワークを確保します(東名、新東名高速道路、三遠南信自動車道)。

①緊急輸送路上の橋梁の耐震補強による緊急時のネットワークの確保

地震発生時においても
橋桁を落下させない対策



落橋防止システムの設置
(国道362号麓橋 平成26年3月完成)



地震発生時においても
柱が破壊しない対策



橋脚補強
(国道362号麓橋 平成26年3月完成)

②道路斜面の防災対策による道路ネットワークの強靱化



対策前 (平成27年)



対策後 (平成29年6月完成)

国道152号大瀬トンネル付近

道路斜面からの落石
等を未然に防ぐ対策

③広域防災ネットワークの確保



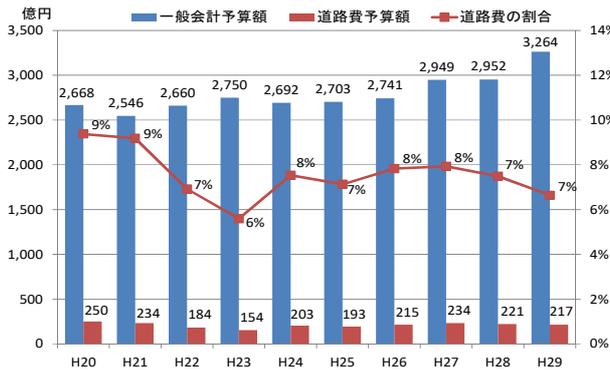
※津波浸水域は静岡県第4次地震被害想定(平成25年6月)

2. 道を「つかい・つくり・まもる」上での課題

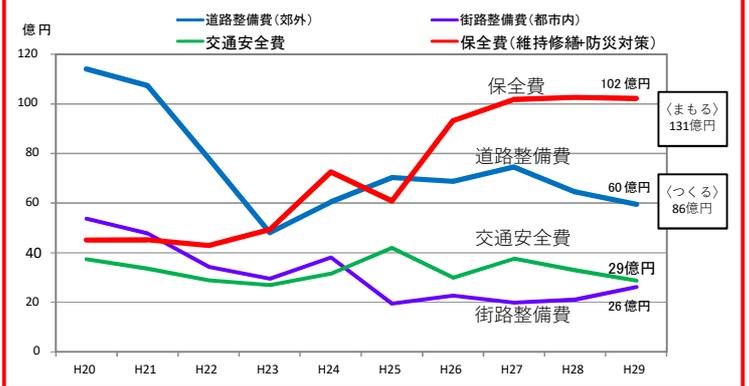
◆道路予算の推移

- 平成20年度からの一般会計に占める道路費の推移は、平成21年度から減少傾向であり、限られた財源の中で、目的を明確にした上で、計画的に執行することが必要です。
- 道路費の分野別内訳は、平成24年度に、整備する“つくる”予算を保全・交通安全系の予算が上回り、平成29年度の予算額では、全体の6割を占めており、“まもる”仕事にシフトしています。

＜一般会計に占める道路費の推移（予算額）＞



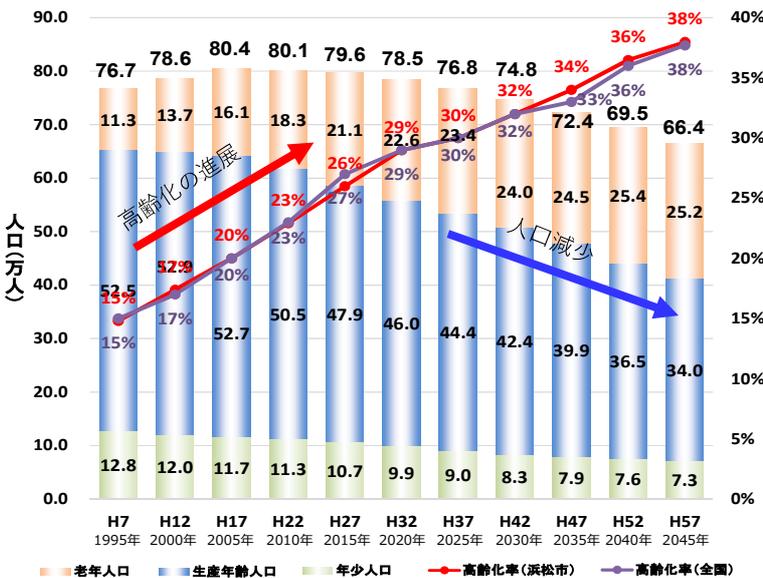
＜分野別道路費の推移（予算額）＞



◆人口減少・高齢化

- 人口は、約80万人(平成20年)から人口減少が進展し、32年後(平成52年)には70万人を下回ると予測されています。
- 高齢化率は、全国的な傾向と同様に急激に高まっており、平成57年には38%に増加すると予測されています。
- 生産年齢人口は、約48万人(平成27年)から30年後(平成57年)には34万人に減少(約30%減少)すると予測されています。
- このように全体的な人口減少とともに、区別の状況を見ると、中山間地域(天竜区)はもとより、中心部(中区)の減少率が大きいことから、人口密度の低下や、人が分散していく傾向にあります。
- 人口減少・分散化に伴い、都市の空洞化や魅力低下による人口流出が懸念され、1つの都市拠点内における病院、商業施設等の都市施設の維持が困難となるため、高齢者を始め多くの人々が、道路を移動しやすくするなどして、隣接拠点を相互に補完する機能を高め、都市施設を維持していくことが必要です。
- こうした状況から、上位計画等に基づくコンパクトな拠点都市形成が図られる中で、既存の高速道路を“かしこくつかい”、主要都市から市域内の生活拠点等を効率的に結ぶ、メリハリのある“みちづくり”が求められます。

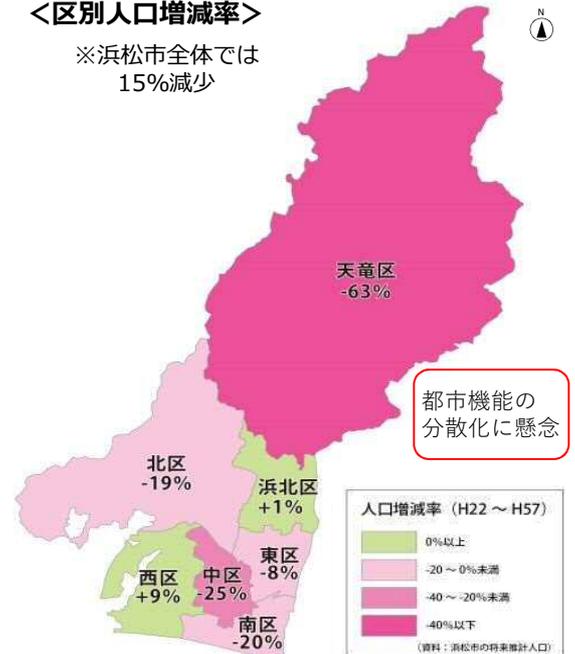
＜浜松市の人口の推移・推計＞



資料：平成22年までは国勢調査、平成27年以降は「浜松市の将来推計人口(平成25年3月推計)」

＜区別人口増減率＞

※浜松市全体では15%減少



資料：平成22年までは国勢調査、平成27年以降は「浜松市の将来推計人口(平成25年3月推計)」