

(案)

浜松市の

みちづくり計画

第3期（2025年度 ≧ 2034年度）

Hamamatsu City Road Planning



土木事業が普段の暮らしを明日へ絆ぐ。

浜松市 土木部

目 次

1 計画の概要	… P1
■ 背景・目的	… P1
■ みちづくり計画の目標年次	… P2
■ みちづくり計画の位置付け	… P2
■ みちづくり計画の構成	… P2
2 現状と課題	… P3
■ 浜松市の概況	… P3
■ 浜松市の道路予算	… P4
■ 浜松市の人口と都市機能の維持	… P4
■ 浜松市の産業	… P5
■ 浜松市の観光・にぎわい	… P7
■ 浜松市の交通特性	… P9
■ 浜松市の交通事故の特性	… P11
■ 浜松市の災害に関する特性	… P15
■ 浜松市の維持管理に関する特性	… P17
3 浜松市の将来像・関連計画	… P19
4 市民ニーズ	… P21
■ 市民ニーズ（アンケート調査）	… P21
■ 道路に関する自治会要望	… P22
5 みちづくりの方向性	… P23
6 みちづくりの基本方針	… P33
7 道路整備プログラム	… P35
8 参考資料	… P36

1 計画の概要

◆背景・目的

現行の「浜松市のみちづくり計画」は、平成29年度から令和8年度の10年間を計画期間とし、既存の道路を有効に賢く“つかい”、真に必要な道路を“つくる”とともに、安全・安心で住みよいまちを“まもる”観点から、5つの基本方針を軸に、国土交通省、静岡県、NEXCO中日本などの関係機関と連携し、三遠南信自動車道など、高規格道路*の整備促進やインターチェンジへアクセスする道路整備、自転車通行空間*の整備、交通安全対策、橋梁の耐震化や道路斜面对策、橋梁などの道路施設の維持管理を着実に実施してまいりました。

こうした中、**近年、自然災害が激甚化*・頻発化**しており、本市においても**土砂災害や路肩崩壊が多発**し、市民生活に多大な影響が出ていることや、令和6年能登半島地震において発生した斜面崩壊等による道路被害は甚大なものであり、本市の中山間地域においても同様の被害が懸念されることに加え、**南海トラフ巨大地震の発生も予測**されているため、**災害に強い道路ネットワーク機能の強化が急務**です。

人身交通事故件数については、着実に減少しているものの、依然として継続している政令指定都市の人口10万人当たりの**人身交通事故件数ワースト1からの脱却が急務**です。

また、橋梁など膨大な道路施設については、**着実に点検・修繕を実施**しておりますが、**道路施設の長寿命化*やコスト縮減**に向けて、**損傷が軽微なうちに修繕する予防保全型*への本格転換が必要**です。

加えて、近年、進化するデジタル技術の積極的な活用とともに、多様化する市民ニーズにも迅速かつ適切に対応していく必要があります。

このような**環境の変化へ柔軟に対応**するとともに、「浜松市総合計画」との整合を図り、また、現行計画の方向性である「つかい・つくる・まもる」を引継ぎつつ、新たな「浜松市のみちづくり計画」を策定いたしました。

前回計画（第1期計画：平成19年度～平成28年度）

環境の変化に対応

- 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

現行計画（第2期計画：平成29年度～令和8年度）

環境の変化に対応

- 新東名高速道路の6車線化
 - 三遠南信自動車道の部分開通
 - 人口減少・少子高齢化の加速
 - 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
 - 道路施設の長寿命化*における予防保全型*への転換
 - 安全な交通社会の実現への機運の高まり
 - 自然災害の激甚化*・頻発化
 - DX*・カーボンニュートラルの推進
- 等

次期計画（第3期計画：令和7年度～令和16年度）

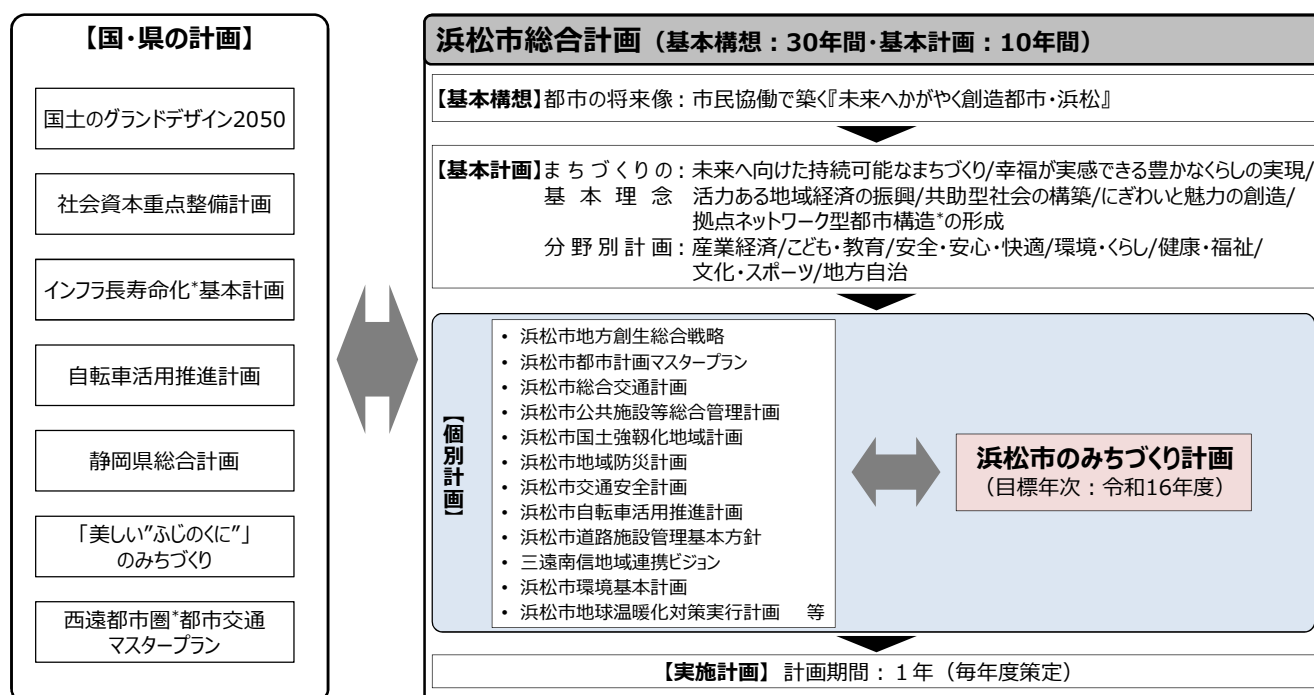
環境の変化へ柔軟に対応するため、みちづくり計画を見直します。

◆ みちづくり計画の目標年次

- 目標年次：令和16年度
- 計画期間：令和7年度から令和16年度までの10年間



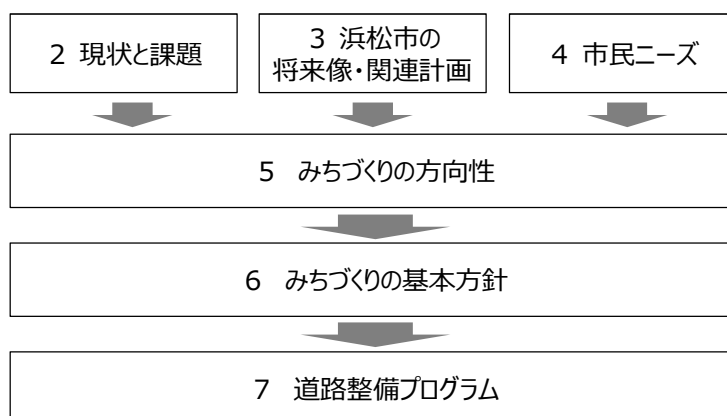
◆ みちづくり計画の位置付け



◆ みちづくり計画の構成

「現状と課題」、「浜松市の将来像・関連計画」、「市民ニーズ」を踏まえ、『つかい・つくる・まもる』の観点からみちづくりの方向性を整理しました。

そして、整理した方向性に対応した「みちづくりの基本方針」を策定し、具体的な事業予定箇所を「道路整備プログラム」に位置付けました。



2 現状と課題

◆ 浜松市の概況

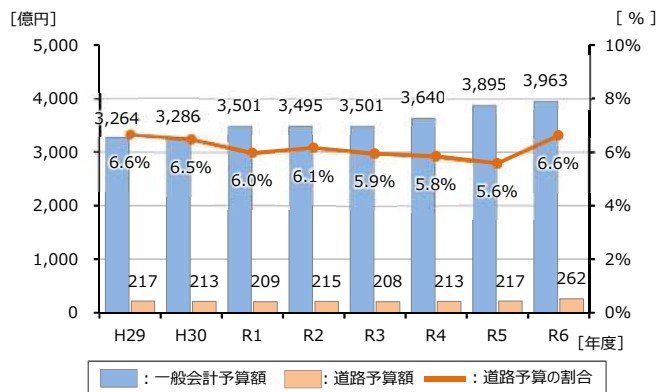
- 浜松市は、首都圏と関西圏のほぼ中間に位置し、都市圏からのアクセス性が良好な地域であり、約1,558km²（全国第2位）という広大市域の中には、「山」、「川」、「湖」、「海」などの豊かな自然環境に恵まれるとともに、市街地では、都市機能が完備されるなど、高いポテンシャルを有した暮らしやすいまちです。
- 市内には、日本の大動脈である東名高速道路や新東名高速道路が通過し、出入口となるインターチェンジが8つ設置されており、高速道路へのアクセスが非常に良好です。
- また、南北交通の基軸となる三遠南信自動車道の整備が進んでいることや、近年では、国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）の新規事業化（令和4年4月）に加え、浜松湖西豊橋道路も事業化に向けた手続きが着実に進められており、さらなる良好な広域道路ネットワークの形成に期待が持てます。



◆ 浜松市の道路予算

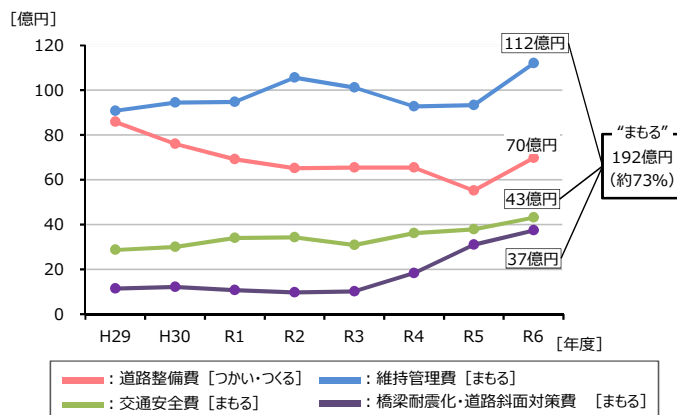
- 近年の激甚化*・頻発化する自然災害を踏まえ、「安全・安心・快適」を推進するためには、目的を明確にした上で、積極的かつ計画的な道路予算の執行が必要です。
- 市民の安全・安心の観点から、道路予算の約7割は“まもる”の仕事に配分している状況ですが、道路整備、交通安全、維持管理、橋梁耐震化・道路斜面对策のバランスをとることが重要です。

＜一般会計に占める道路予算の推移（当初予算）＞



資料：浜松市資料

＜分野別道路予算の推移（当初予算）＞

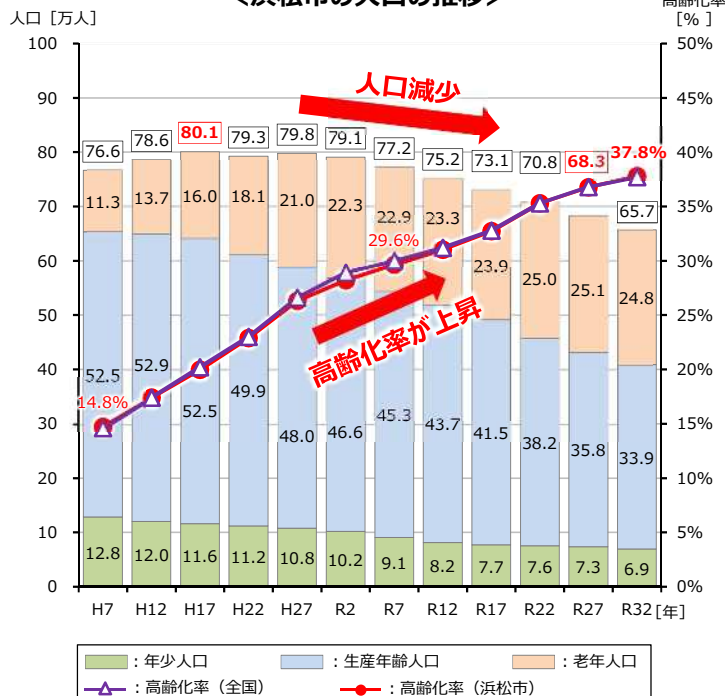


資料：浜松市資料

◆ 浜松市の人口と都市機能の維持

- 浜松市の人口は、平成17年をピークに減少しており、令和27年（21年後）には、70万人を下回ることや、今後、高齢化率が急激に高まり、令和32年には高齢化率が約38%に上昇することが推計されています。
- 地区別の推計をみると中山間地域の人口減少率が最も高い状況ですが、市域全体でも減少が推計されています。
- 人口減少や少子高齢化に伴い、都市の空洞化*や魅力低下による人口流出が懸念され、ひとつの都市拠点内における生活に必要な都市施設の維持が困難となるため、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するなどして、都市機能を維持していくことが必要です。
- このような状況から都市の機能性と住民生活の利便性に配慮したコンパクトな拠点をつなぐネットワーク型都市構造*の形成が図られる中で、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です。

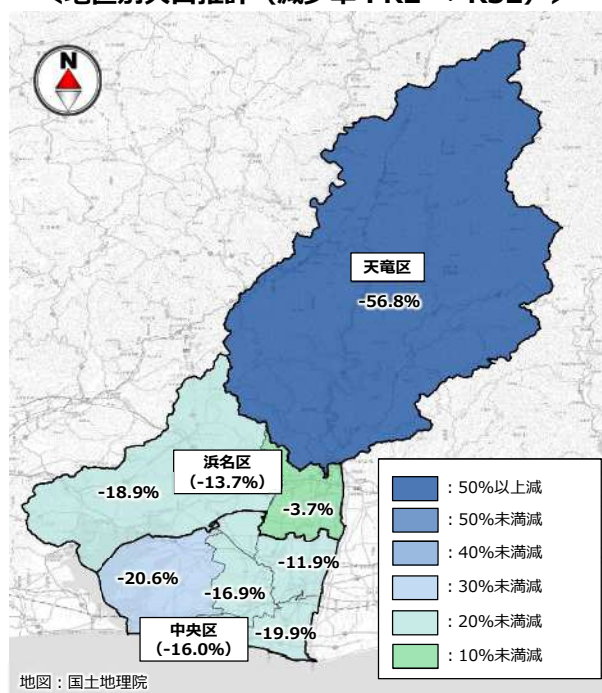
＜浜松市の人口の推移＞



※年少人口：15歳未満
生産年齢人口：15歳以上65歳未満
老年人口：65歳以上

資料：H7～R2 国勢調査
R7～R32 日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）
[国立社会保障・人口問題研究所]

＜地区別人口推計（減少率：R2 ⇒ R32）＞



地図：国土地理院

算出方法：(R32-R2)/R2 資料：R2 国勢調査
R32 日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）
[国立社会保障・人口問題研究所]

◆ 浜松市の産業

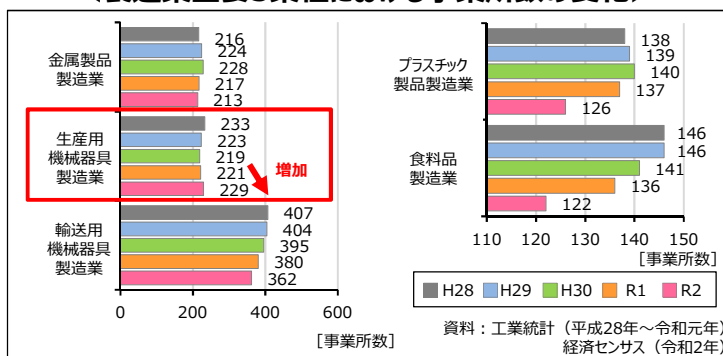
- 浜松市の事業所は、近年、高速道路や主要な幹線道路など、広域的な道路ネットワーク近傍への進出が増加している中、市域全体では減少傾向にあり、製造品出荷額は横ばいの状況となっています。
- 農業算出額においては、「果実」を中心に増加傾向ですが、木材生産量の推移は横ばいの状況となっています。
- 農林水産業の販路拡大や、生鮮品の鮮度を保持し、消費者に届けるためには、効率的な陸上輸送が重要であり、農林水産業の成長を支えていく上で、道路の重要性は明らかです。
- なお、林業については、「FSC森林認証*」を受けている「天竜材」の輸送において、狭隘*な区間が多い国道152号等を利用しているため、効率的な輸送に課題があります。
- 地域経済の更なる活性化や産業競争力の強化には、整備が進む高規格道路*ネットワークとあわせて、各産業エリアとの良好なアクセスが必要です。

＜事業所数の推移＞

	H26.6	H28.6	R3.6
事業所数	37,073	35,552	33,755

資料：経済センサス

＜製造業主要5業種における事業所数の変化＞



新産業集積エリア（第三都田地区工場用地）

- ◇ H29.3 分譲開始
- ◇ 全13区画（34.8ha）
- ◇ 浜松SICから5km圏内
- ◇ 災害に強い立地特性



バイク・自動車、部品



三ヶ日みかん
(主な生産地)

みかん

うなぎ

ガーベラ

スズキ株式会社
エンケイ株式会社

株式会社スズキ部品製造

浜松いなさIC

浜松いなさJCT

浜松SA

浜松西IC

浜松IC

浜名湖SA

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

新産業集積エリア（第三都田地区工場用地）

浜松いなさIC

浜松いなさJCT

浜松SA

浜松西IC

浜松IC

浜名湖SA

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC

浜名湖東IC

浜名湖西IC



楽器産業



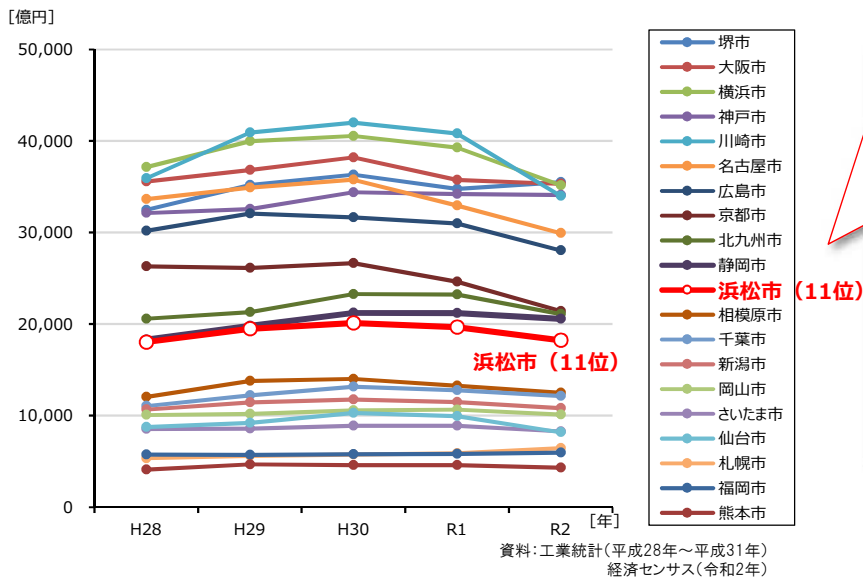
馬鈴薯

●：従業員数1,000人以上の製造業と物流企業

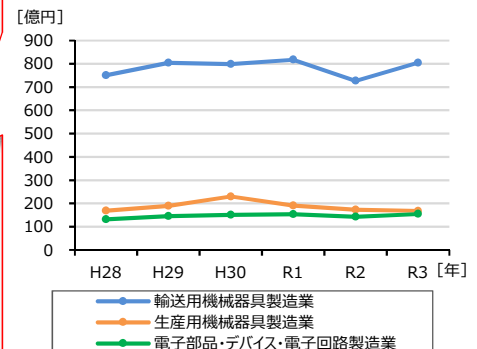
■：平成28年から令和3年にかけて事業所が増加したエリア

地図：国土地理院地図を加工して作成

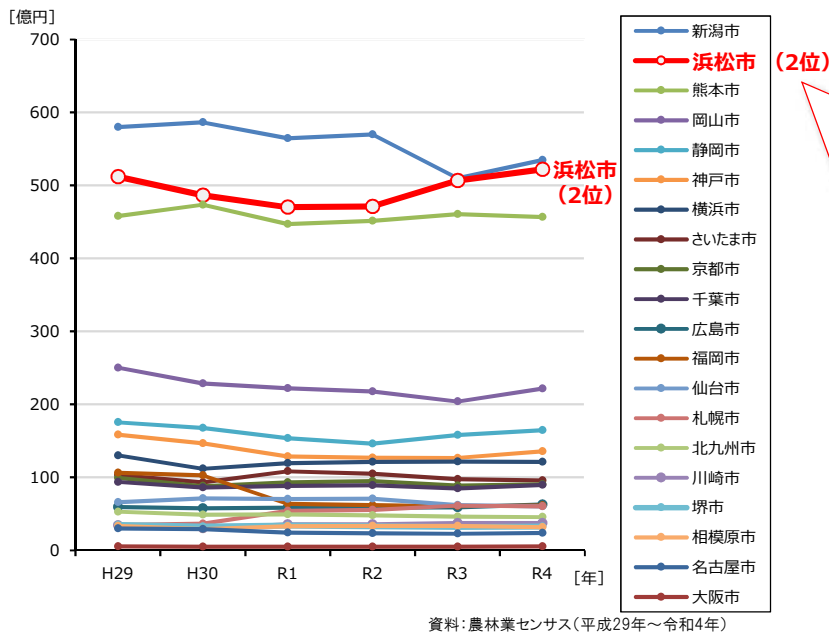
<製造品出荷額の推移>



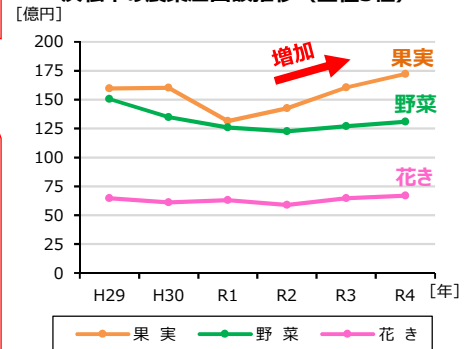
浜松市の製造品出荷額推移(上位3業種)



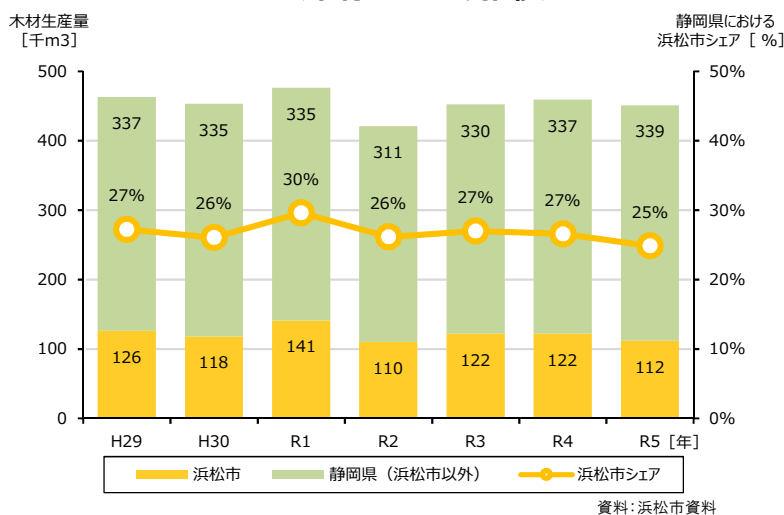
<農業算出額の推移>



浜松市の農業産出額推移(上位3種)



<木材生産量の推移>



(天電材が使用された有明体競技場)



(天電材が使用された浜松中部学園(左)と浜名中学校(右))

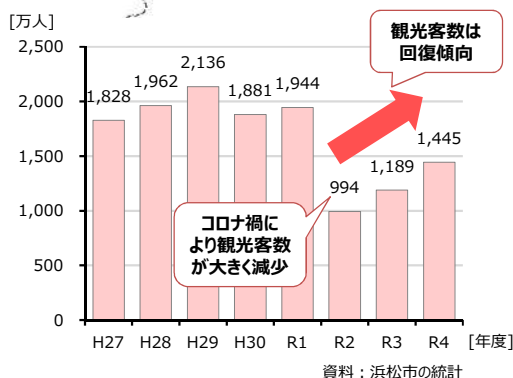
資料：浜松市公共部門における地域材利用促進に関する基本方針
(第4期 令和3～7年度)

◆ 浜松市の観光・にぎわい

浜松市の観光資源と観光交流の状況

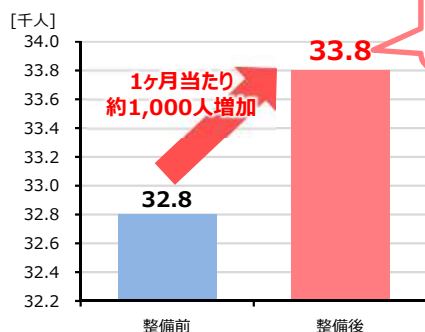
- 浜松市は、浜名湖・中田島砂丘などの自然、舘山寺・弁天島等の温泉地、浜松市フラワーパーク・動物園等のレジャー施設、スポーツ施設、浜松城・秋葉神社等の歴史・文化施設など、多種多様な観光資源を有しています。
- 市内の観光交流客数の推移をみると、新型コロナウイルスの影響により大幅に減少した観光客数は、近年、回復傾向となっていますが、以前の水準には戻っていない状況です。
- 三遠南信自動車道の部分開通や、リニア中央新幹線の開業による長野県などの南信州地域や新潟などの北陸地域からの観光交流の拡大に対応するため、観光地間や高速道路との連絡性を高める必要があります。
- また、道路に関連した施設として、道の駅の活用や拡大により観光・にぎわいに寄与することが期待されます。

<観光客数の推移（観光交流客数）>



<舘山寺温泉の宿泊客数の変化>

舘山寺スマートIC開通前後の比較



舘山寺スマートICの開通後は宿泊客数が増加！

1ヶ月当たり約1,000人増加



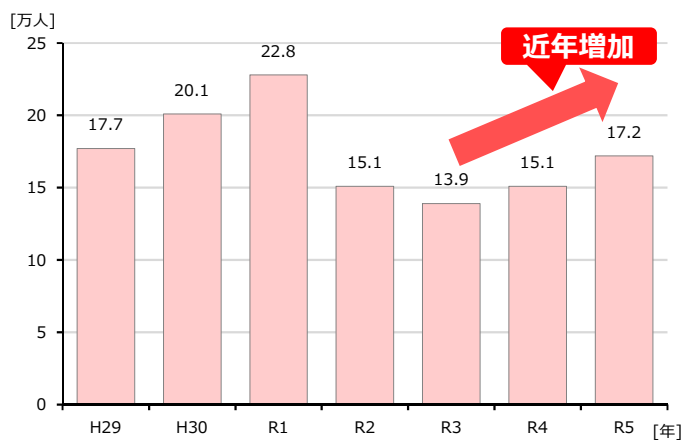
地図：国土地理院地図を加工して作成

“みち”と観光

- 人口減少が進む中、多様な人々が集い、交流し、滞在できるためには、“にぎわい”や“魅力”ある地域づくりを進めることが重要です。
- 浜松市には、ナショナルサイクルルート*に指定されている「太平洋岸自転車道」が整備されていることに加え、風光明媚な浜名湖を周遊する日本風景街道*の「浜名湖サイクリングロード」がありますが、まちなかを結び、更に周遊性を向上させる自転車通行空間*の整備が必要です。
- 歩行者や自転車利用者等が快適に移動しやすい道路環境の創出や回遊*性を高める必要があります。



<休日（10月の10時～20時）の歩行者通行量の推移>



資料：浜松市中心市街地歩行量調査
※調査箇所：浜松駅周辺の25地点（断面）
調査日時：各年の10月の休日（10～20時）

<浜松市まちなか公共空間利活用>

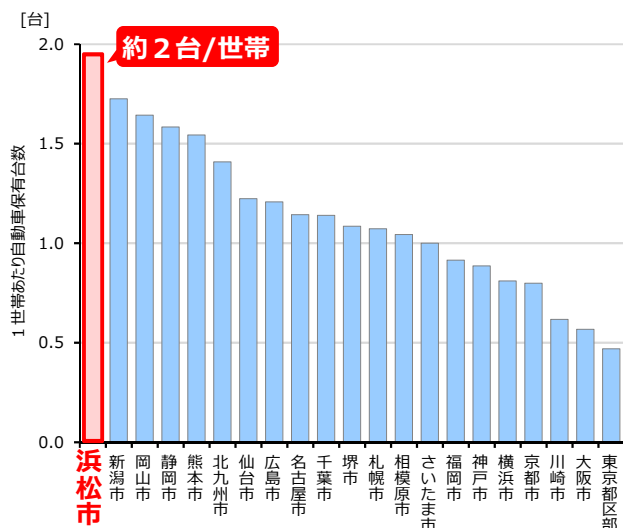


資料：浜松市

◆ 浜松市の交通特性

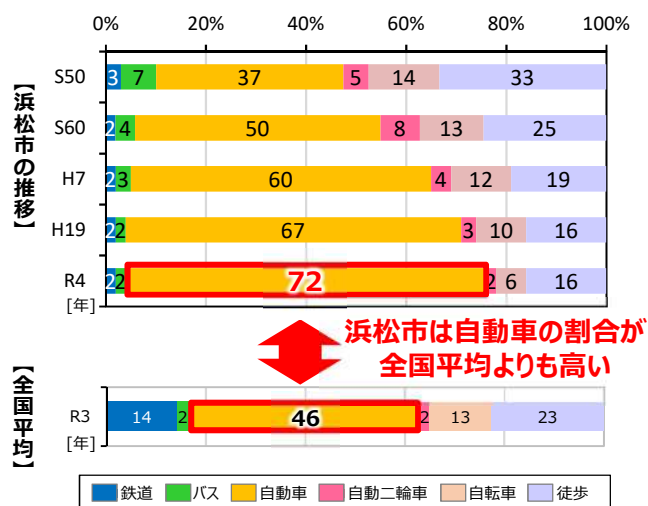
- 浜松市の1世帯あたりの自動車保有台数は、約2台/世帯と政令指定都市の中で最も多く、平日における代表交通手段分担率*においても、自動車の割合が72%と高く、自動車への依存度が高い状況です。
- 就業人口が多い市中心部では、浜松駅を中心とした放射状の道路に交通が集中することによる渋滞が発生し、旅行速度*が20km/h以下の区間が多く、主要渋滞箇所*に指定されているなど、渋滞の緩和は長年の課題です。
- 特に、朝夕の通勤・通学の時間帯では、バスの定時性の確保が困難です。

＜政令指定都市における1世帯当たり自動車保有台数＞



資料：大都市比較統計年表（令和4年）
※岡山市の世帯数のみ令和2年の情報より算出

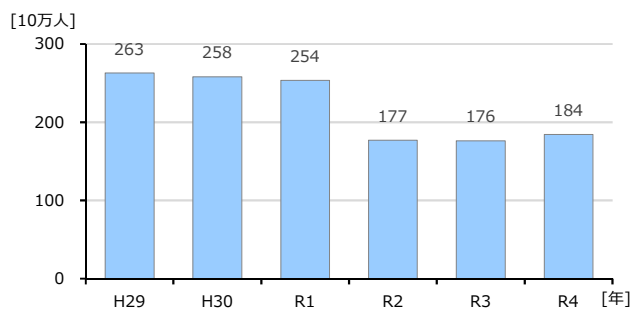
＜代表交通手段分担率*の推移（平日）＞



資料（浜松市の推移）：第1～5回西遠都市圏PT調査*（R4は速報値）
資料（全国平均）：第7回全国都市交通特性調査結果

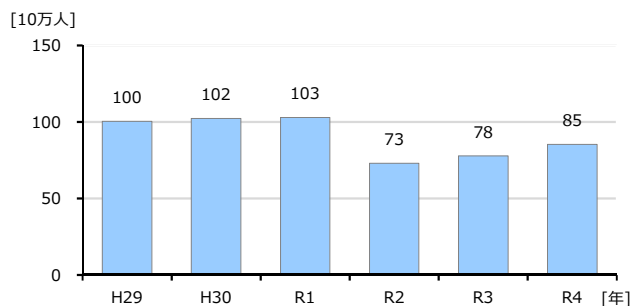
＜公共交通の利用状況＞

○路線バスの利用状況



資料：浜松市資料

○鉄道（遠州鉄道）の利用状況



資料：浜松市資料

トピック

自動運転技術の進展！

道路交通法が一部改正（R5.4.1施行）し、運転手を必要としない自動運転車（レベル4）での事業化が福井県永平寺町で始まっています。浜松市でも新たな公共交通手段確保に向け、「**浜松自動運転やらいかプロジェクト**」を実施しています。

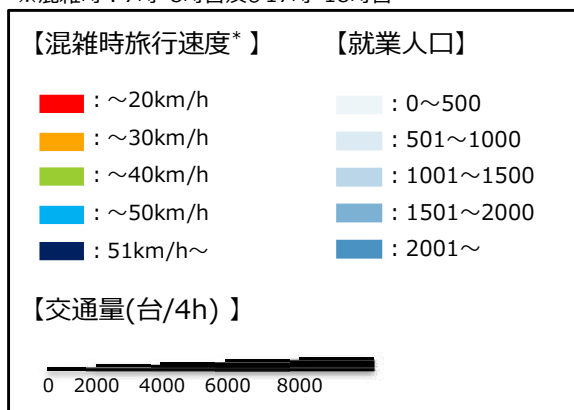
■ 浜松自動運転やらいかプロジェクト 第4回実証実験

場 所：浜松市中央区庄内地区
期 間：R5.11.28～R6.2.17
利用者：359名
形 態：自動運転レベル2相当
車 両：小型自動車 2台

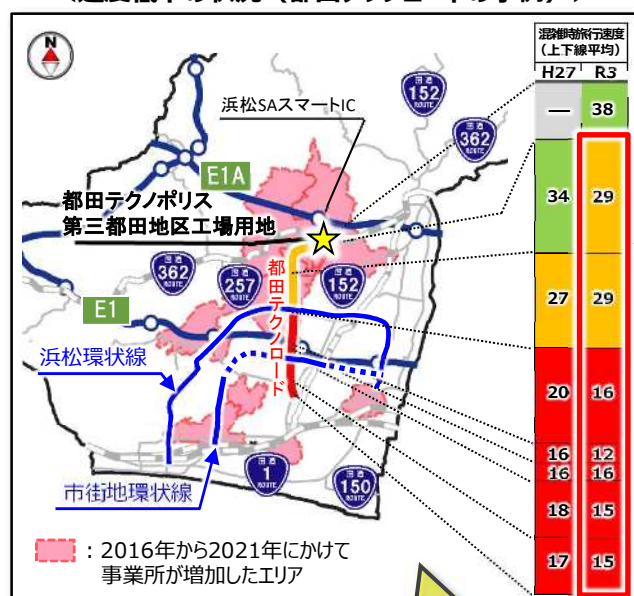


<令和3年度 混雑時旅行速度* (平日)>

※混雑時：7時・8時台及び17時・18時台

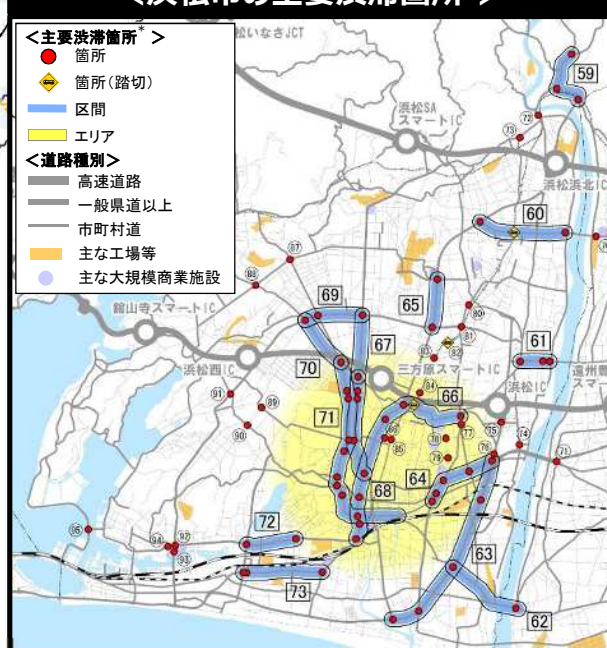


<速度低下の状況(都田テクノロードの事例)>



市中心部と都田テクノポリスをつなぐテクノロード(通称)については、事業所の増加により交通量の増加が考えられ、旅行速度が低下

<浜松市の主要渋滞箇所*>



旅行速度が低下している箇所の多くが主要渋滞箇所*に指定されている

就業人口の多い箇所で旅行速度*低下

資料：【交通量・旅行速度】平成27年度・令和3年度 道路・街路交通情勢調査
【就業人口】令和2年度国勢調査
【事業所数】令和3年・平成28年度経済センサス

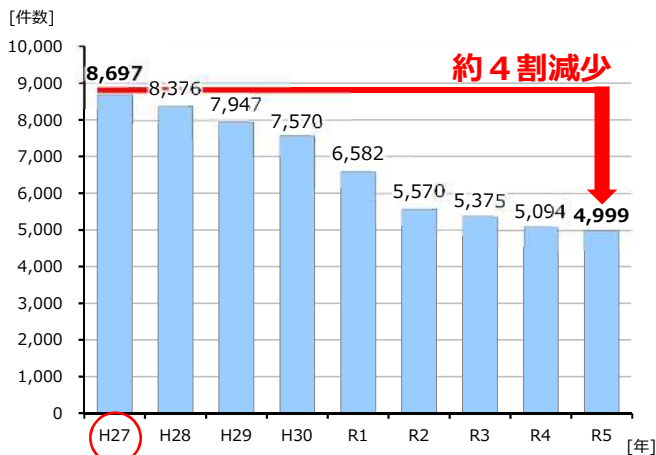
資料：令和6年度第1回静岡県道路交通渋滞対策推進協議会
【国土交通省】

◆ 浜松市の交通事故の特性

人身交通事故の状況

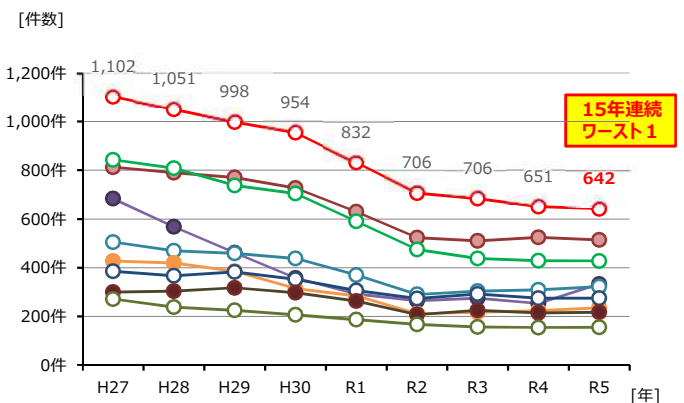
- 浜松市における政令指定都市人口10万人当たりの人身交通事故件数は、平成27年の「浜松市交通事故ワースト1 脱出作戦*」開始から約4割減少しており、交通安全対策の推進により一定の効果が出ているものの、依然として、ワースト1が継続しており、脱却が急務です。
- 人身交通事故の事故類型*をみると、「追突」と「出会い頭」による事故が、全体の約7割を占めているなか、平成29年以降、「追突」事故は減少傾向にありますが、「出会い頭」の事故は、下げ止まりになっている状況です。

＜浜松市の人身交通事故件数の推移＞



資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜人口10万人当たりの人身交通事故件数の推移＞

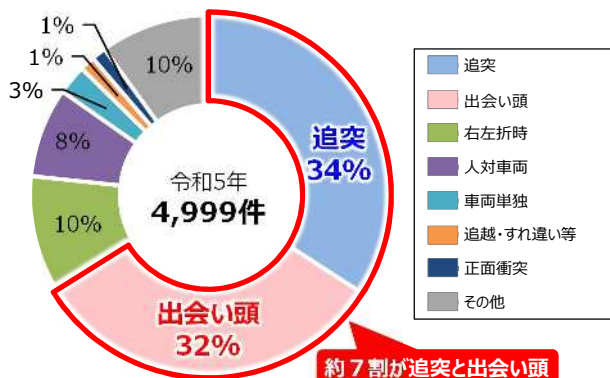


【人口100万人以下の政令指定都市】

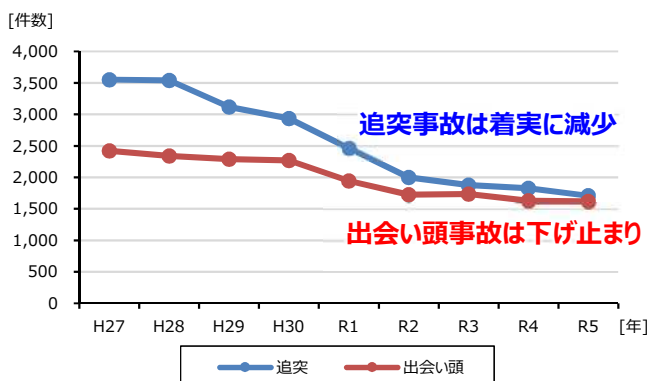


資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜浜松市における人身交通事故の事故類型*（令和5年）＞



資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

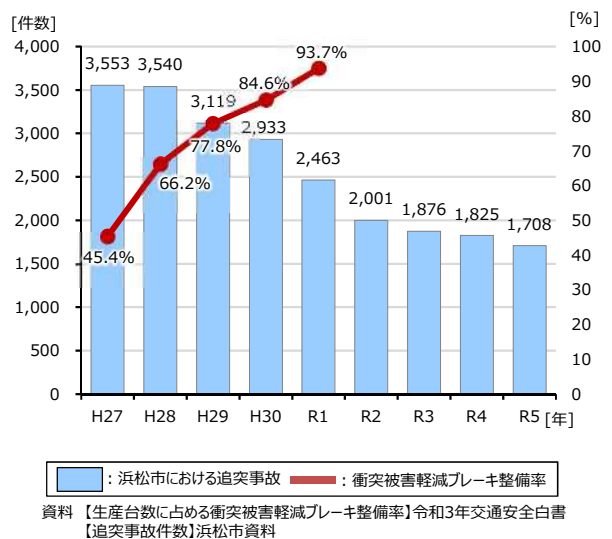


資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

トピック

安全運転サポート車*の普及！

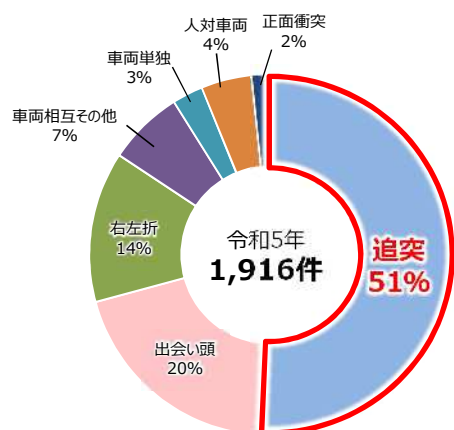
衝突被害軽減ブレーキなどの機能を搭載した安全運転サポート車*の普及が、追突事故減少の要因の一つとして考えられます！



幹線道路の交通事故の特性

- 国県道・主要市道の幹線道路では、追突事故が多発しており、その多くが渋滞に起因していると考えられます。
- また、追突事故の多くは、渋滞が発生している朝・夕の通勤・通学・帰宅時間帯に集中していることから、追突事故と渋滞の関係性が高いと考えられます。

＜幹線道路における事故類型*（令和5年）＞



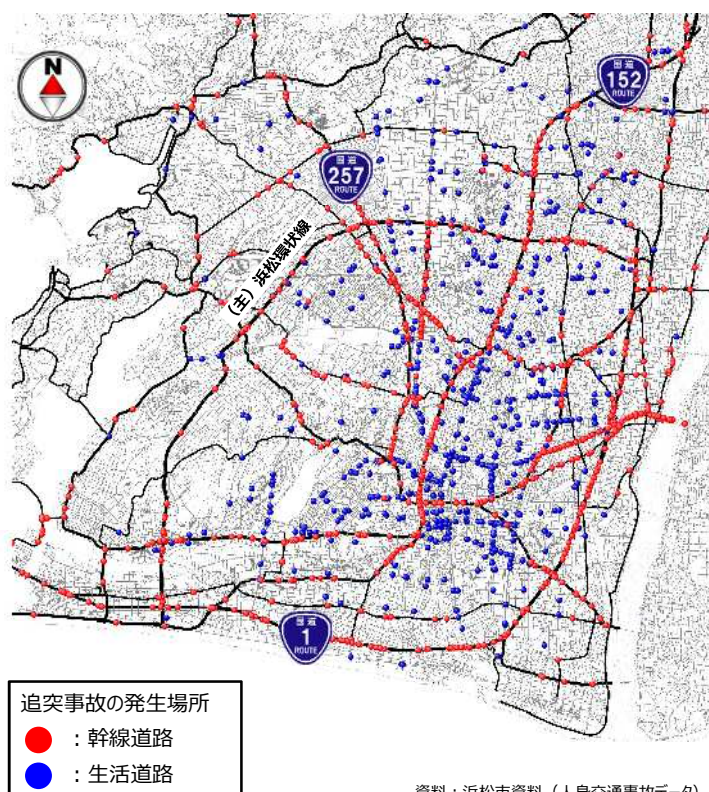
資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜渋滞している幹線道路＞



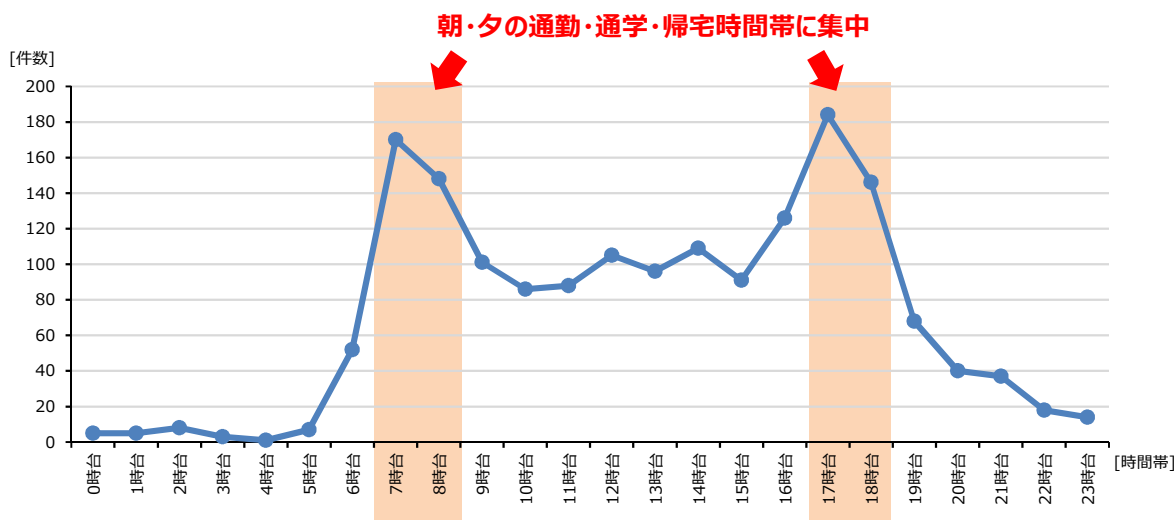
資料：浜松市資料（午前7時頃撮影）
撮影場所：国道257号（浜松市中央区小豆餅2丁目）

＜追突事故の発生状況（令和5年）＞



資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜追突事故の発生時間帯（令和5年）＞

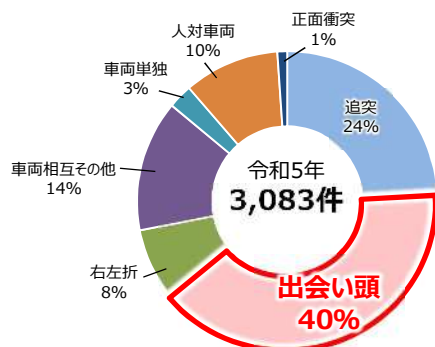


資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

生活道路の交通事故の特性

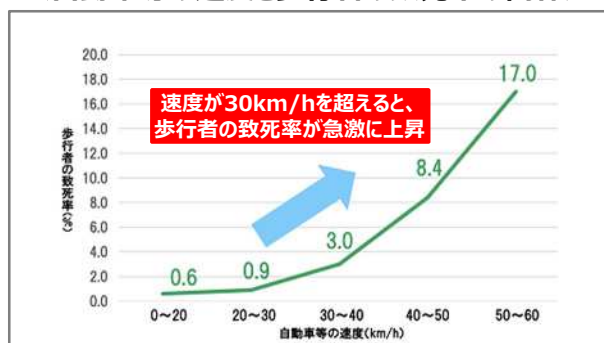
- 生活道路では、出会い頭の事故が多発しており、幹線道路の渋滞を避ける車両の抜け道利用や生活道路を通過する際の速度超過が主な原因として考えられます。
- 歩行者の事故では、こども（15歳未満）の事故は減少傾向にありますが、通学中などの児童が巻き込まれる悲惨な事故が発生していることを踏まえ、引き続き、警察や学校・地域などと連携しながら、いかにこどもを守るかが課題です。
- また、全国では踏切内における痛ましい事故が発生していることから踏切道の対策も必要です。

＜生活道路における事故類型*（令和5年）＞



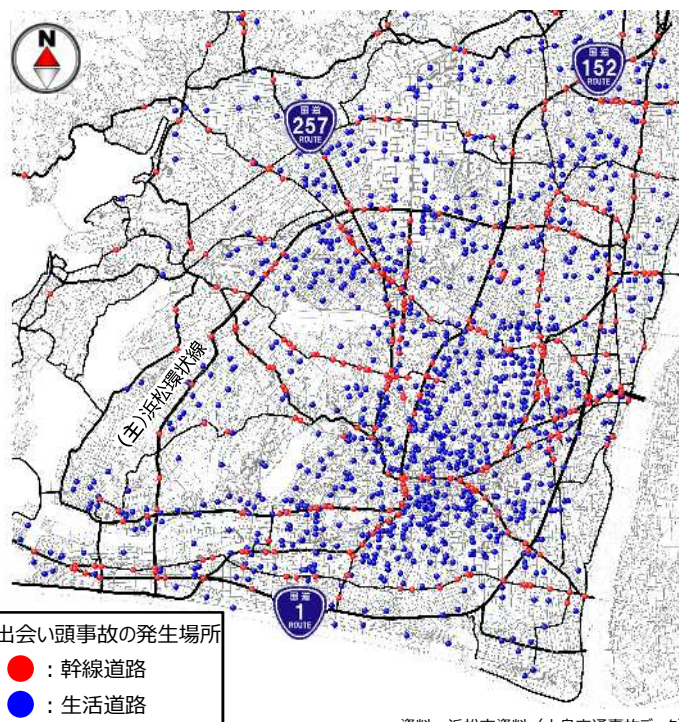
資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜自動車等の速度と歩行者の致死率の関係＞



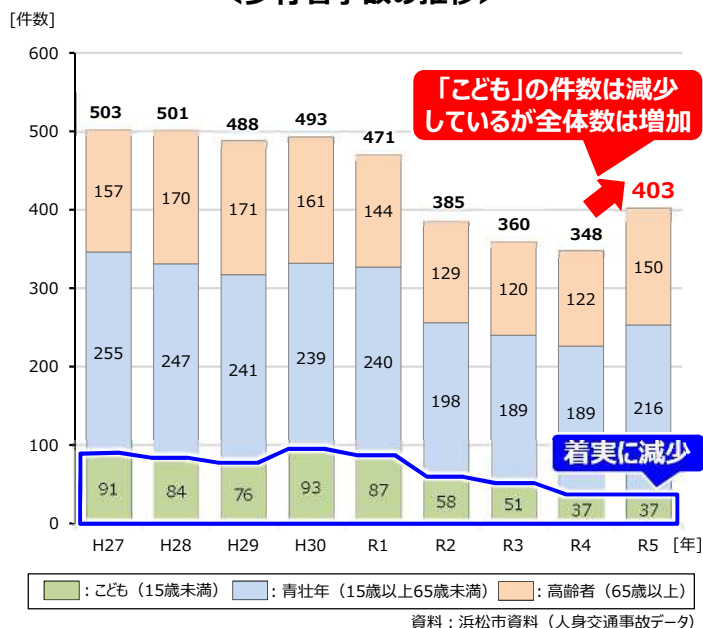
資料：国土交通省

＜出会い頭事故の発生状況（令和5年）＞



資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜歩行者事故の推移＞



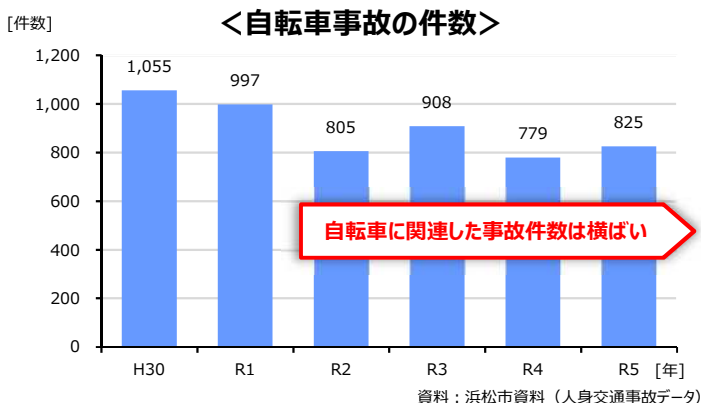
トピック

近年発生した歩行者の重大事故

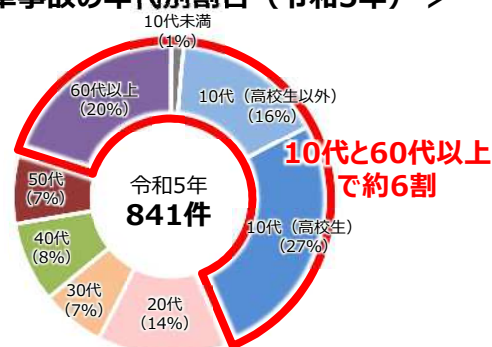
- R1年 5月** 滋賀県大津市 散歩中の保育園児が、事故のはずみで歩道に突っ込んだ車にはねられ2人死亡。14人が重軽傷。
⇒金属ボールの設置を検討。
⇒多くの地方公共団体等において安全点検等を独自に実施。
- R3年 6月** 千葉県八街市 小学校の通学路で飲酒運転のトラックにはねられ2人死亡、3人が重傷。
⇒この事故を受け、R3年7月 文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁連携による通学路の合同点検要請。
⇒ガードレールやハンパを設置。
- R4年 4月** 奈良県大和郡山市 視覚障害者が踏切内で列車と接触し、1人死亡。
⇒令和6年1月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」が改定
踏切道での安全対策等が盛り込まれる。ガイドラインでは、踏切道での視覚障害者の誘導について、整備内容を明確に規定。

自転車事故の特性

- 自転車関連の事故件数は、近年、横ばいの傾向であるなか、自転車は車両であるため車道通行を促す通行環境の改善が課題です。
- 10代と60代以上を合わせると全体の約6割を占めており、通学などで自転車を利用する機会の多い世代の自転車事故対策が課題です。
- 令和5年4月には、自転車利用者に乗車用ヘルメット着用の努力義務が課せられましたが、静岡県の着用率は、約10%程度となっています。
- 自転車事故における致死率では、ヘルメット非着用時は着用時の約2.4倍となっており、自転車の通行環境整備と合わせて、ヘルメット着用などの交通安全意識を向上させることが課題です。



＜自転車事故の年代別割合（令和5年）＞



＜ヘルメットの着用率（令和5年7月調査）＞

	全国平均	静岡県
着用率	13.5%	10.6% (約0.8倍)

資料：警察庁HP

＜ヘルメット着用状況別の致死率（H25～R4）＞

	着用時	非着用時
致死率	0.24%	0.57% (約2.4倍)

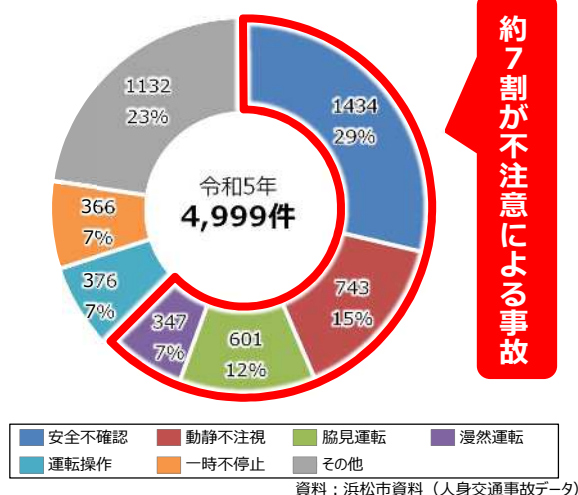
※致死率：死傷者のうち死者の占める割合

資料：内閣府HP

人身交通事故の主な発生原因

- 人身交通事故の要因をみると、約7割が「安全不確認」や「動静不注視」といった、不注意や気の緩みによる事故であり、特に十分な安全確認を怠り相手車両を見落とすなどの「安全不確認」が最も多くなっていることから、市民全体の安全運転に対する意識向上が重要です。
- また、これら「不注意」による事故は、朝・夕の通勤・通学・帰宅時間帯に集中していることから、時間に余裕を持った行動が、交通事故防止につながるといえます。

＜浜松市における人身交通事故の要因別割合＞



安全不確認とは

確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止）しながら、可能な確認を尽くさなかったために相手の当事者を発見できず、また発見が遅れ事故を発生させたもの（例：安全確認をしなかった、不十分だった）

動静不注視とは

相手当事者を発見（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの（例：相手が譲ってくれると思って注視を怠った）

協見運転とは

前方不注意（外在的）に該当し、運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたもの（例：物を落とした、物をとうろうとした、スマートフォン等を操作していた）

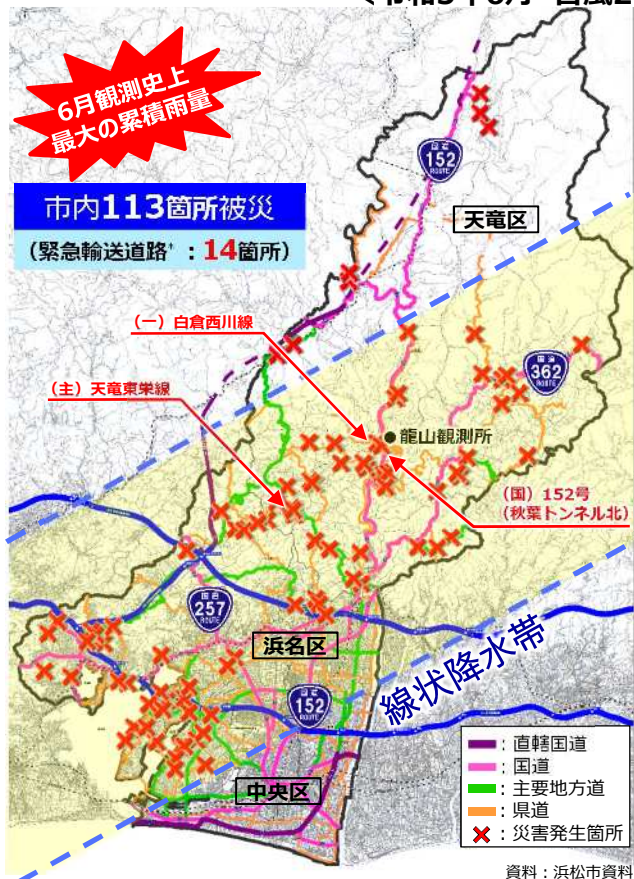
漫然運転とは

前方不注意（内在的）に該当し、運転者自身の心理的生理的な要因により動作と伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたもの（例：居眠り運転、ラジオ・ステレオを聞いていた、考え事）

◆ 浜松市の災害に関する特性

- 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、国道152号などの幹線道路においても長期間通行止めとなり、市民生活に多大な影響をもたらしています。
- 近年、昭和50年代の前半に比べ、1時間に雨量50mmを超える降雨（滝のように降る非常に激しい雨）の発生回数が約2倍と増大しており、天竜区や浜名区引佐町の北部など、中山間地域を中心に、道路災害の発生件数が大幅に増加しています。
- 発生が予想される南海トラフ巨大地震では、市内ほぼ全域で「震度6弱以上」が想定されています。

＜令和5年6月 台風2号に伴う豪雨による被災状況＞



(一) 白倉西川線【天竜区龍山町】



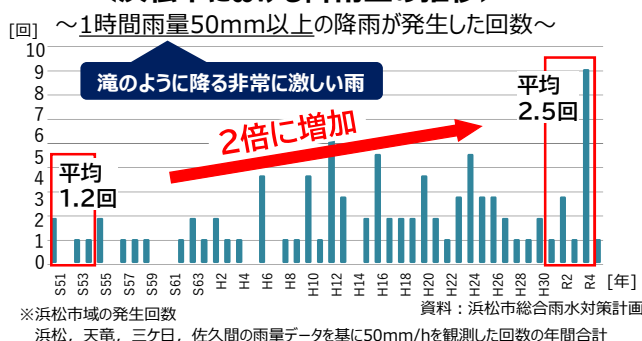
(国) 152号 (秋葉トンネル北)【天竜区龍山町】



(主) 天竜東栄線【天竜区長沢】



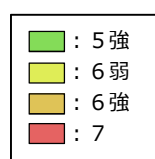
＜浜松市における降雨量の推移＞



＜浜松市における道路災害（国庫災害*）の発生状況＞



＜南海トラフ巨大地震の被害想定（想定震度分布図）＞



地震防災マップ



資料：浜松市防災マップ（南海トラフ巨大地震レベル2 陸側）

- ▶ 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なる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されます。
- ▶ 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されます。また沿岸部では、津波による道路への影響が懸念されます。
- ▶ このため、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・復興を支援する東名高速道路・新東名高速道路・三遠南信自動車道等の広域的な道路ネットワークの確保は不可欠であり、市内でもリダンダンシー*の観点を踏まえ、整備と保全の観点で緊急輸送道路*等の災害に強い道路ネットワーク機能の強化が急務です。
- ▶ また、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、早期の復旧が必要であることから、令和6年能登半島地震の状況や、今後、被害想定の見直しが行われる中部版「くしの歯作戦*」をしっかりと踏まえ、道路啓開*の計画策定が必要です。

＜激甚化・頻発化する自然災害や発生が予想される南海トラフ巨大地震への備え＞



*：39項以降の「用語集」を参照

◆ 浜松市の維持管理に関する特性

浜松市の道路施設の概要と道路橋の維持管理状況

- 浜松市は膨大な道路施設を管理しており、特に道路橋は5,779橋と政令指定都市の中で第2位です。
- また、橋梁等の道路施設のほかに、約7,306kmにも及び舗装や521箇所の特定道路土工構造物*（斜面）など、多くの施設を有しています。
- 橋梁等の施設については、5年サイクルで点検・措置を実施する必要があります。
- 浜松市は、5年に1回の点検により健全性の判定がⅢ・Ⅳとなった道路橋の措置率が、全国平均に比べ高く、法定1巡目点検における措置は全て完了しています。（令和5年度末時点）
- 建設から50年を超えると、早期に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*やコスト削減に向けて、損傷が軽微なうちに修繕する“予防保全型*”の維持管理への本格転換が必要です。

<浜松市の道路施設>

※令和6年3月末時点の施設数

○5年に1回の定期点検が義務付けられている施設

- ・道路橋：5,779橋（政令市中 第2位）
- ・トンネル：46箇所（政令市中 第2位）
- ・シールド：20箇所（政令市中 第1位）
- ・大型カルバート：9箇所
- ・門型標識等：14基
- ・横断歩道橋：53橋

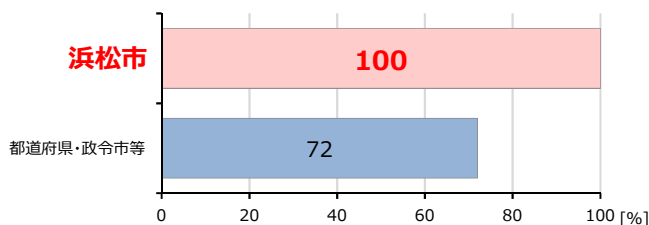
○その他の管理施設

- ・道路（舗装）：7,306km
- ・特定道路土工構造物*：521箇所

※特定道路土工構造物*とは、10m以上の高盛土や15m以上の長大切土

<道路橋における定期点検と措置状況>

1巡目点検（H26～H30）で健全性Ⅲ・Ⅳの措置率
（橋梁：令和5年度末時点）



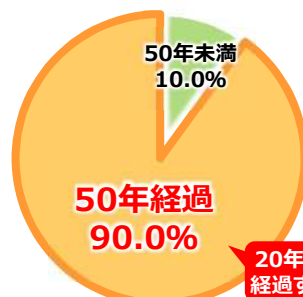
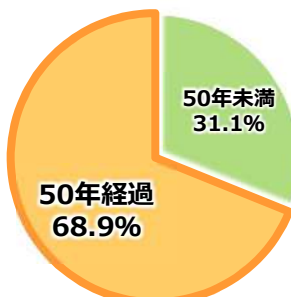
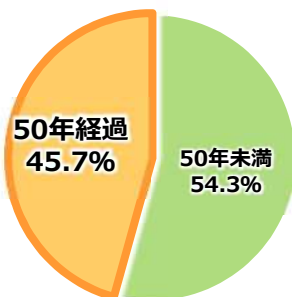
資料：道路メンテナンス年報2024年8月（国土交通省 道路局）

<道路橋の現状（建設年次分布）>

現在（2023年）

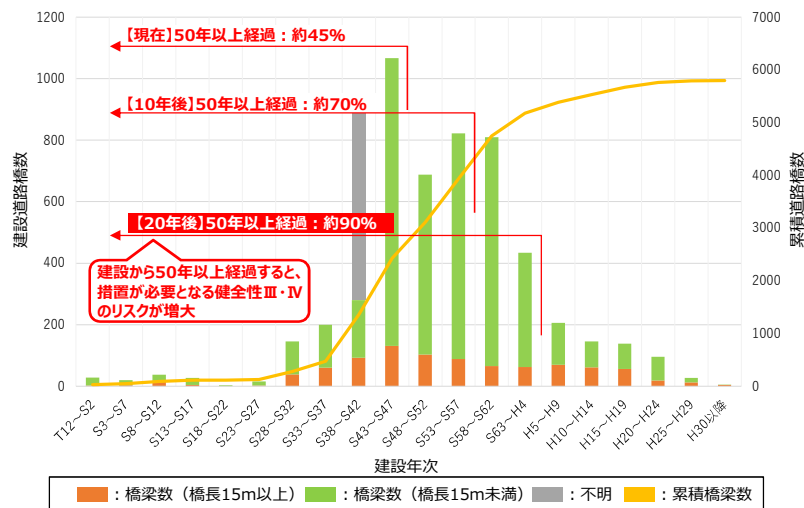
10年後（2033年）

20年後（2043年）



※建設年不明の道路橋は既に50年経過しているものと仮定

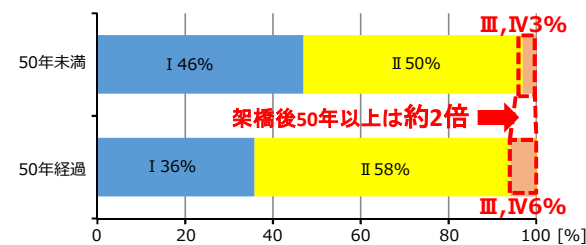
資料：浜松市道路橋長寿命化計画（R6.3改訂）



※建設年不明は、1967年に建設されたと仮定する（606橋）

資料：浜松市道路橋長寿命化計画（R6.3改訂）

【建設から50年以上経過した道路橋の健全性】



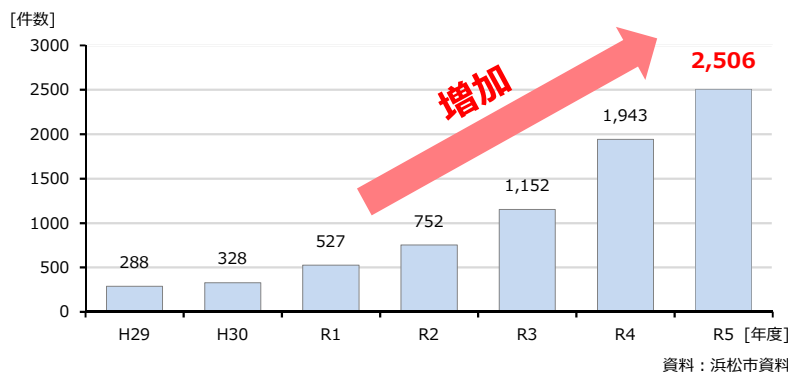
資料：浜松市資料

- 【健全性の判定区分】
- (Ⅰ) 健全：構造物の機能に支障が生じていない状態
 - (Ⅱ) 予防保全段階：予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
 - (Ⅲ) 早期措置段階：早期に措置が必要な状態
 - (Ⅳ) 緊急措置段階：緊急の措置が必要な状態

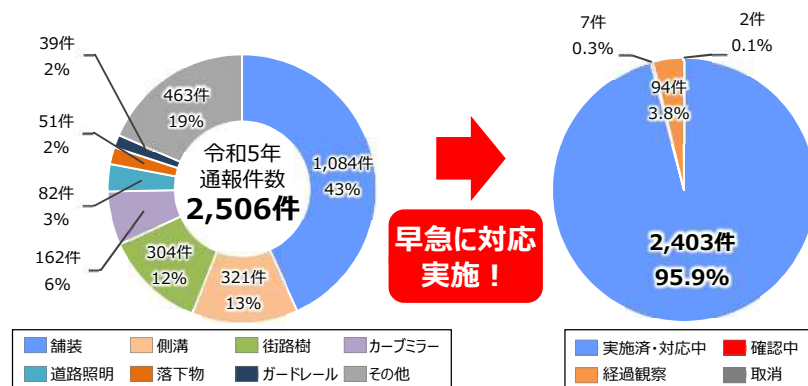
市民協働による維持管理

- ▶ 浜松市では市民協働による身近な道路の維持管理として、「浜松市道路損傷通報システム いっちゃお！*」を運用しており、市民からの通報件数が年々増加しています。
- ▶ “いっちゃお！*”の通報の主な内容はポットホール*など舗装の損傷に関することが約4割となっており、安全に通行できる適切な道路の維持管理が必要です。
- ▶ また、道路愛護活動*においては、登録団体数が年々増加し、各道路愛護団体によって、総延長で約100kmに渡り愛護活動が行われています。
- ▶ 膨大な道路施設を適切に管理していくためには、“いっちゃお！*”や道路愛護活動*など、引き続き、市民協働による維持管理が大切です。

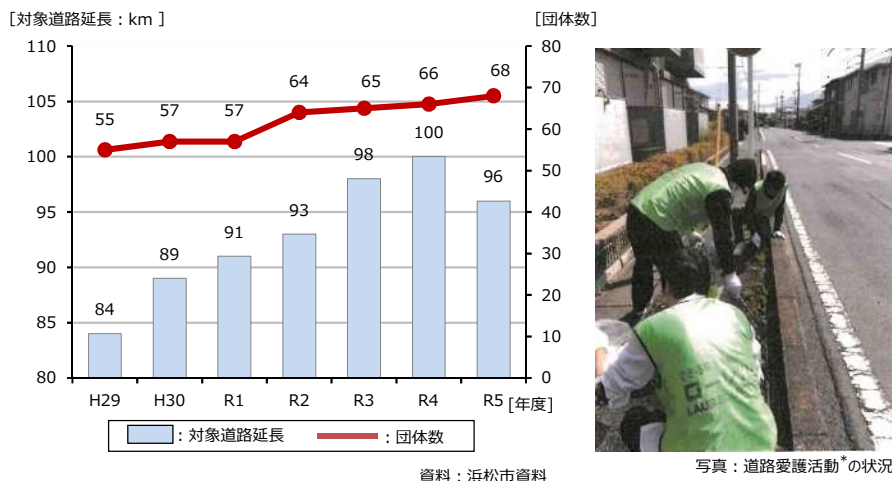
<市民協働の維持管理（“いっちゃお！*”の利用状況）>



<“いっちゃお！*”の通報内容と対応状況（令和5年度）>



<市民協働の維持管理（道路愛護活動*）>



トピック

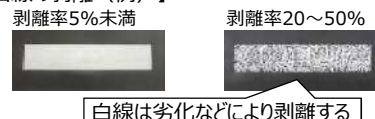
自動運転車両と白線の剥離

自動運転車両の走行には、自己位置推定に道路の白線を利用する場合があります。そのため、白線が剥離していると、自動運転車両が走行した際、白線の未検知や誤検知につながり、走行に支障をきたす可能性があります。



自動運転車両の実装に向けては、白線の剥離率等を指標に、車載センサで検知可能な白線の維持が必要となります。

【白線の剥離（例）】



資料：第76回基本政策部会資料（国土交通省）

3 浜松市の将来像・関連計画

◆ 上位計画

浜松市総合計画（計画期間：平成27年～令和26年）

- 浜松市では、浜松市総合計画を最上位計画として、「市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』」を都市の将来像に掲げ、令和27年の理想の姿を示しています。

基本構想（浜松市未来ビジョン） 計画期間30年：平成27年～令和26年

都市の将来像

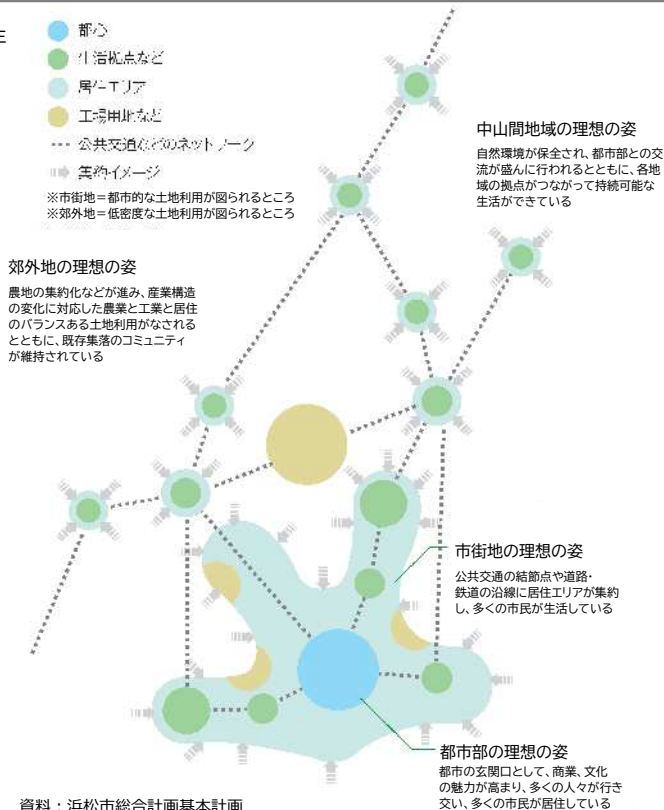
市民協働で築く 『未来へかがやく創造都市・浜松』

基本計画 計画期間10年：令和7年～令和16年

まちづくりの基本理念

- 1 未来へ向けた持続可能なまちづくり
- 2 幸福が実感できる豊かなくらしの実現
- 3 活力ある地域経済の振興
- 4 共助型社会の構築
- 5 にぎわいと魅力の創造
- 6 拠点ネットワーク型都市構造*の形成

浜松市総合計画



資料：浜松市総合計画基本計画

浜松市都市計画マスタープラン（計画期間：令和2年～令和27年）

- 都市計画マスタープランでは、5つの都市計画の目標を定め、公共交通を主体とした便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を目指す将来都市構造としています。

都市計画の目標

- 目標① コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり
- 目標② 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
- 目標③ 創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり
- 目標④ 自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり
- 目標⑤ 安全・安心な災害に強い都市づくり

拠点ネットワーク型都市構造*とは、

基幹的な公共交通沿線に都市機能が集積した複数の拠点が形成され、その拠点と公共交通を中心に都市が集約されるとともに、拠点間が公共交通を基本として有機的に連携されたコンパクトな都市構造のことをいいます。

この都市構造の実現により、過度に自動車に依存することがなく、高齢者をはじめとする誰もが歩きやすい健康で快適な暮らしを確保します。

浜松市都市計画
マスタープラン



将来都市構造図



資料：浜松市都市計画マスタープラン

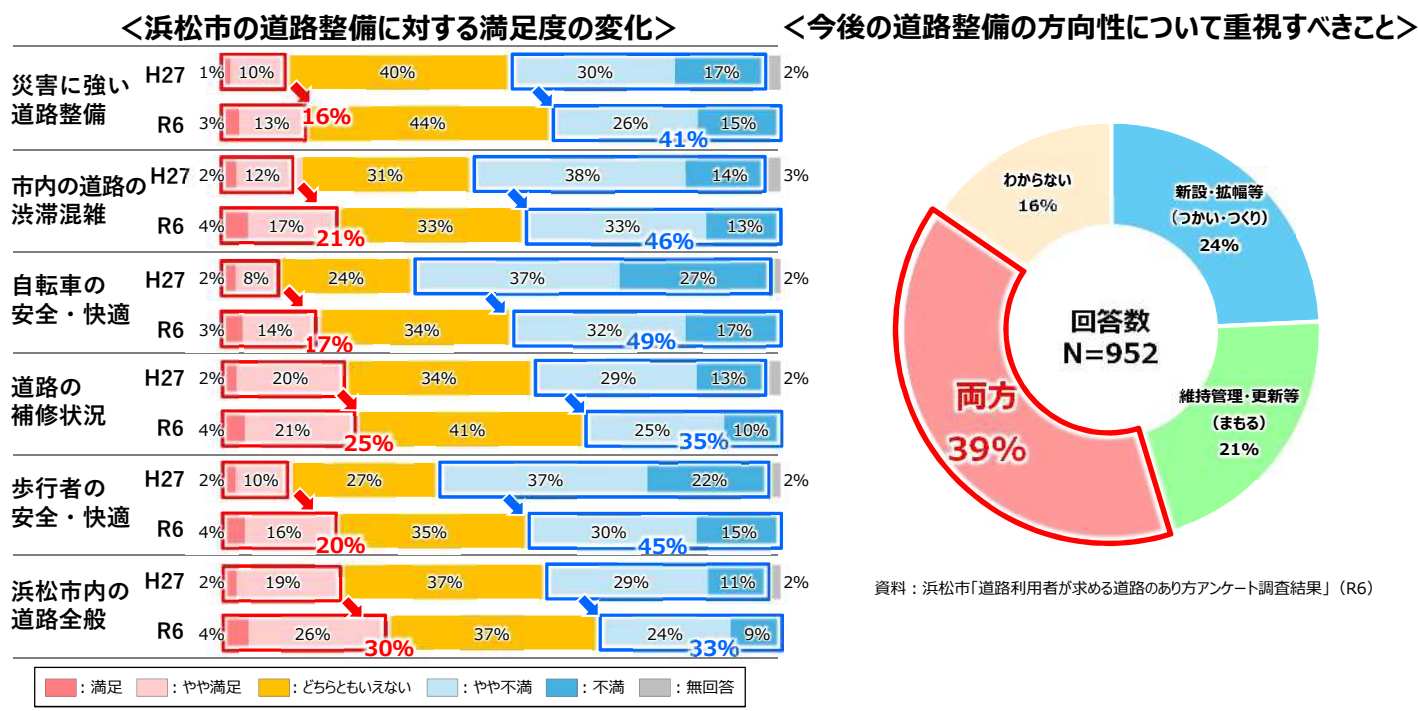
*：39項以降の「用語集」を参照

4 市民ニーズ

◆市民ニーズ（アンケート調査）

- 浜松市の道路整備に対する満足度は、前回調査（H27）に比べ、全ての項目において「満足・やや満足」の割合が向上し、「不満・やや不満」は低下していることから、引き続き、市民ニーズを踏まえた道路整備が必要です。
- 災害に強い道路整備は、満足度が最も低い状況のため、市民からのニーズが高いといえます。
- 市内の道路渋滞・混雑に関するニーズや、自転車や歩行者の安全・快適に関するニーズが上位に位置しています。特に、道路渋滞・混雑に関しては、「不満」の割合がほぼ変わっていないため、引き続き課題があると想定されます。
- 今後の道路整備においては、新しい道路を“つくる”仕事と維持管理など“まもる”仕事の両方を重視すべきとの意見が最も多いことから、“つくる”仕事と“まもる”仕事のバランスをとることが求められています。
- 幸福実感の向上に向けて重要だと感じる分野は、現在・10年後において「安全・安心・快適」や「産業経済」が上位に位置しており、事故や災害に対する安全・安心の向上や地域産業の活性化に役立つ道路環境の整備が求められています。

※「安全・安心・快適」：犯罪や事故、災害に対する安全・安心や生活サービス施設の充実などのこと



資料：浜松市「道路利用者が求める道路のあり方アンケート調査結果」（R6）

※サンプル数 H27年調査：N=1,127、R6年調査：N=1,000
資料：浜松市「道路利用者が求める道路のあり方アンケート調査結果」（H27、R6）

＜幸福実感の向上に向けて重要だと感じる分野の比較 – 総合計画第1期基本計画の分野に関して –＞

	現在の重要度		10年後の重要度	
	重要度	分野ごとの順位	重要度	分野ごとの順位
産業経済	5.05	2位	1.36	3位
子育て・教育	4.17	4位	0.90	4位
安全・安心・快適	5.39	1位	1.44	2位
環境・エネルギー	3.15	5位	0.43	5位
健康・福祉	4.63	3位	1.47	1位
文化・生涯学習	2.33	6位	0.14	6位
地方自治・都市経営	1.93	7位	0.11	7位

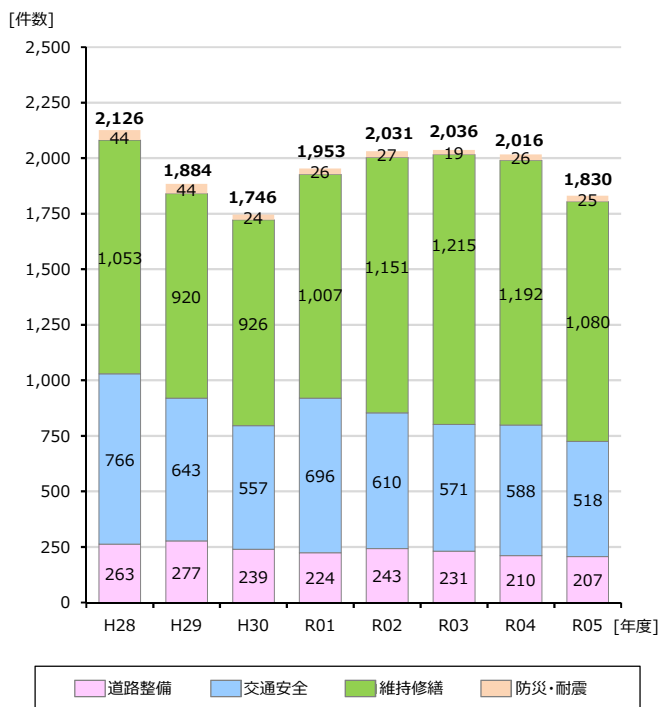
※下線は、分野ごとの順位について、現在の重要度と10年後の重要度で異なるもの

資料：第1回 浜松市基本計画検討委員会（令和6年1月16日）資料『市民意識調査（アンケート）の中間報告について』
※令和5年11月に満18歳以上の市民5,000人（無作為抽出）に発送

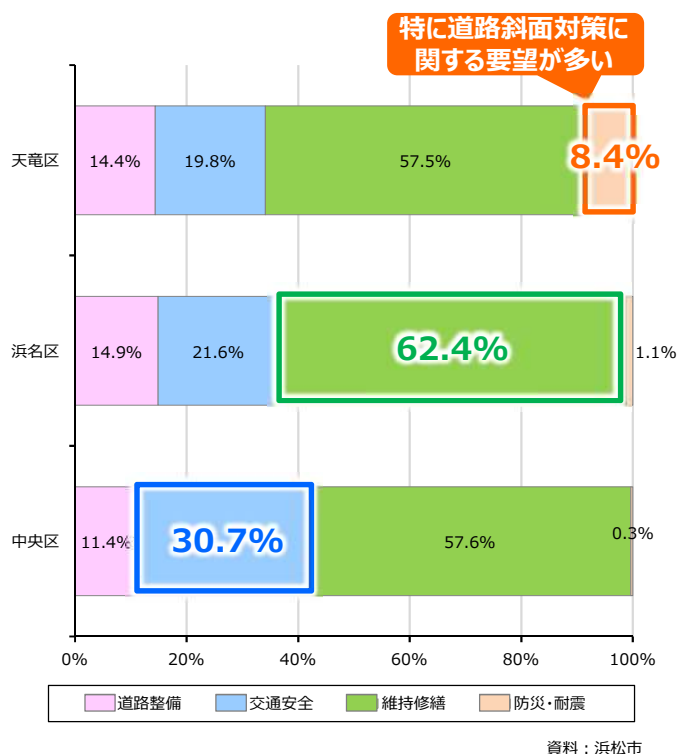
◆ 道路に関する自治会要望

- ▶ 各自治会からの道路に関する要望のうち、維持管理に関する要望が最も多く、1年で1,000件以上となっており、適切な維持管理が求められています。
- ▶ 区ごとの割合をみると、天竜区では「防災・耐震」に関する要望、浜名区では「維持修繕」に関する要望、中央区では「交通安全」に関する要望の割合が他区に比べ高くなっており、各区の課題が表れているといえます。
- ▶ 要望内容の詳細を見ると、「道路清掃・除草等」や「道路補修」、「カーブミラー設置」に関する要望件数が多く、日常生活における快適性の向上や生活道路における安全性の確保が求められています。

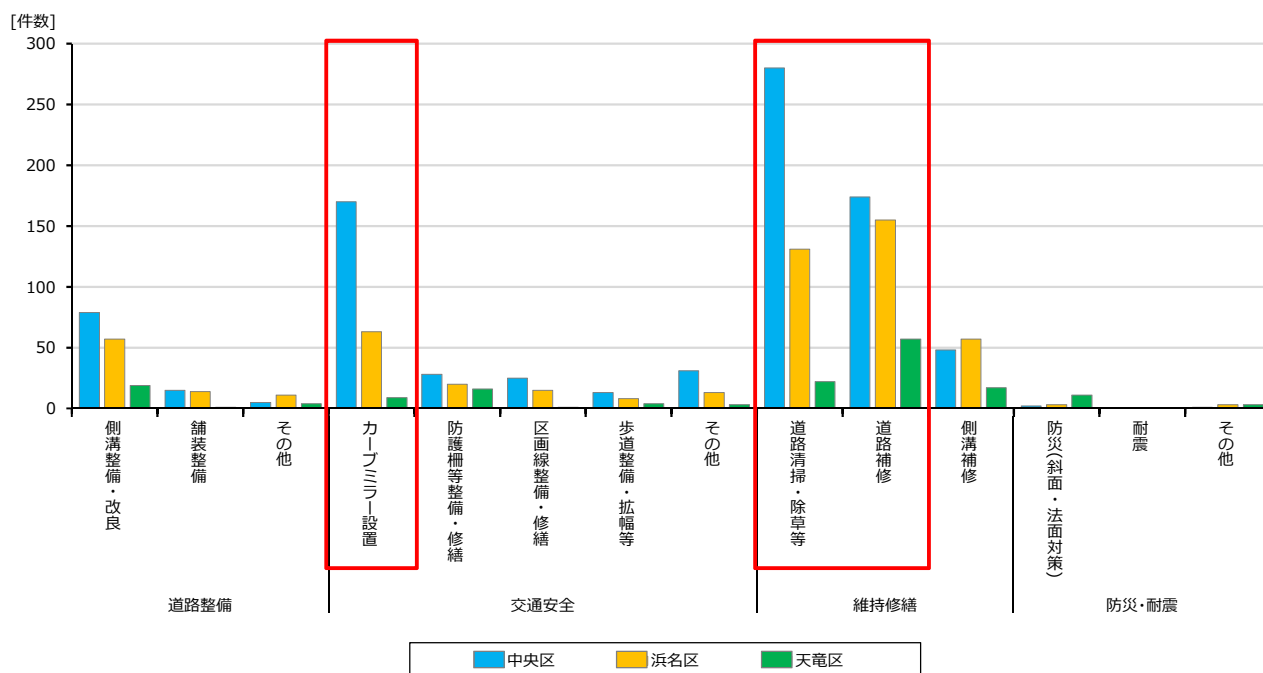
＜自治会要望の推移（市全体）＞



＜令和5年度要望（区別）＞



＜令和5年度の自治会要望（詳細）＞



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）

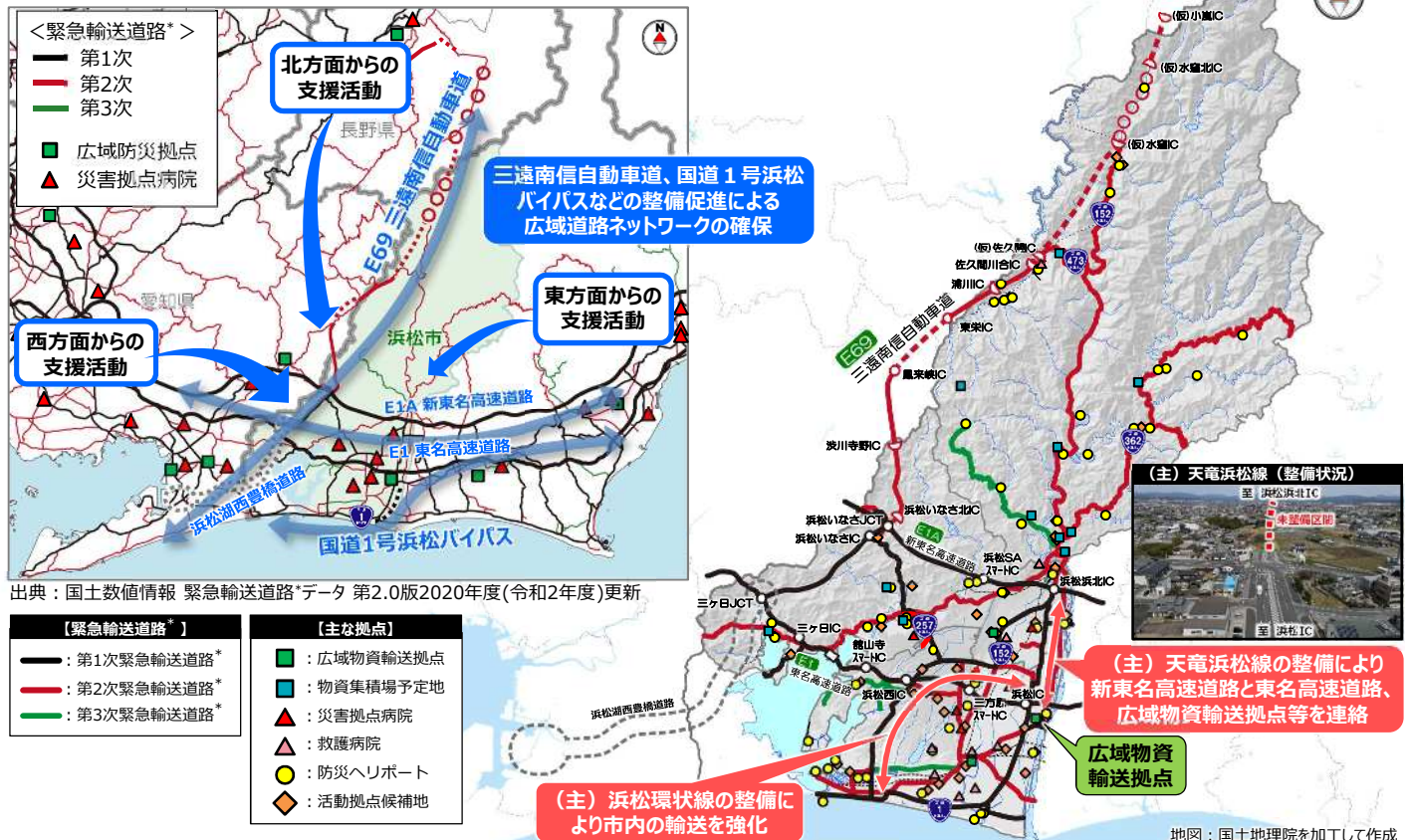
- 東西道路の基軸である東名高速道路、新東名高速道路、国道1号浜松バイパスや、南北道路の基軸である三遠南信自動車道、浜松湖西豊橋道路などの整備促進による、災害時の高次医療施設への搬送や物資輸送等の支援活動、復旧・復興を支援する広域道路ネットワークの確保
- 東名高速道路と新東名高速道路、災害時の広域物資輸送拠点等を連絡する（主）天竜浜松線や（主）浜松環状線などの緊急輸送道路*等の整備を推進
- リダンダンシー*の観点を踏まえ、緊急輸送道路*等の橋梁耐震化や無電柱化、国道152号・362号等の道路斜面对策による災害に強い道路ネットワーク機能の強化

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）

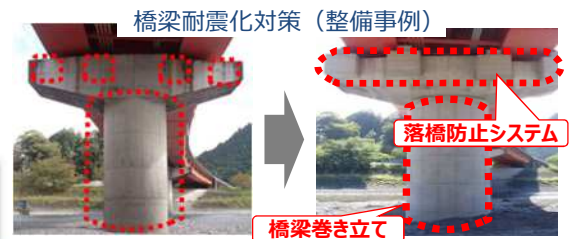
浜松市橋梁耐震化計画

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



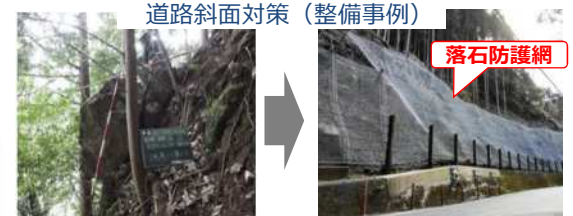
浜松市道路斜面对策計画

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



【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「くらし」〔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
- ・長野県などの南信州地域や新潟などの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）

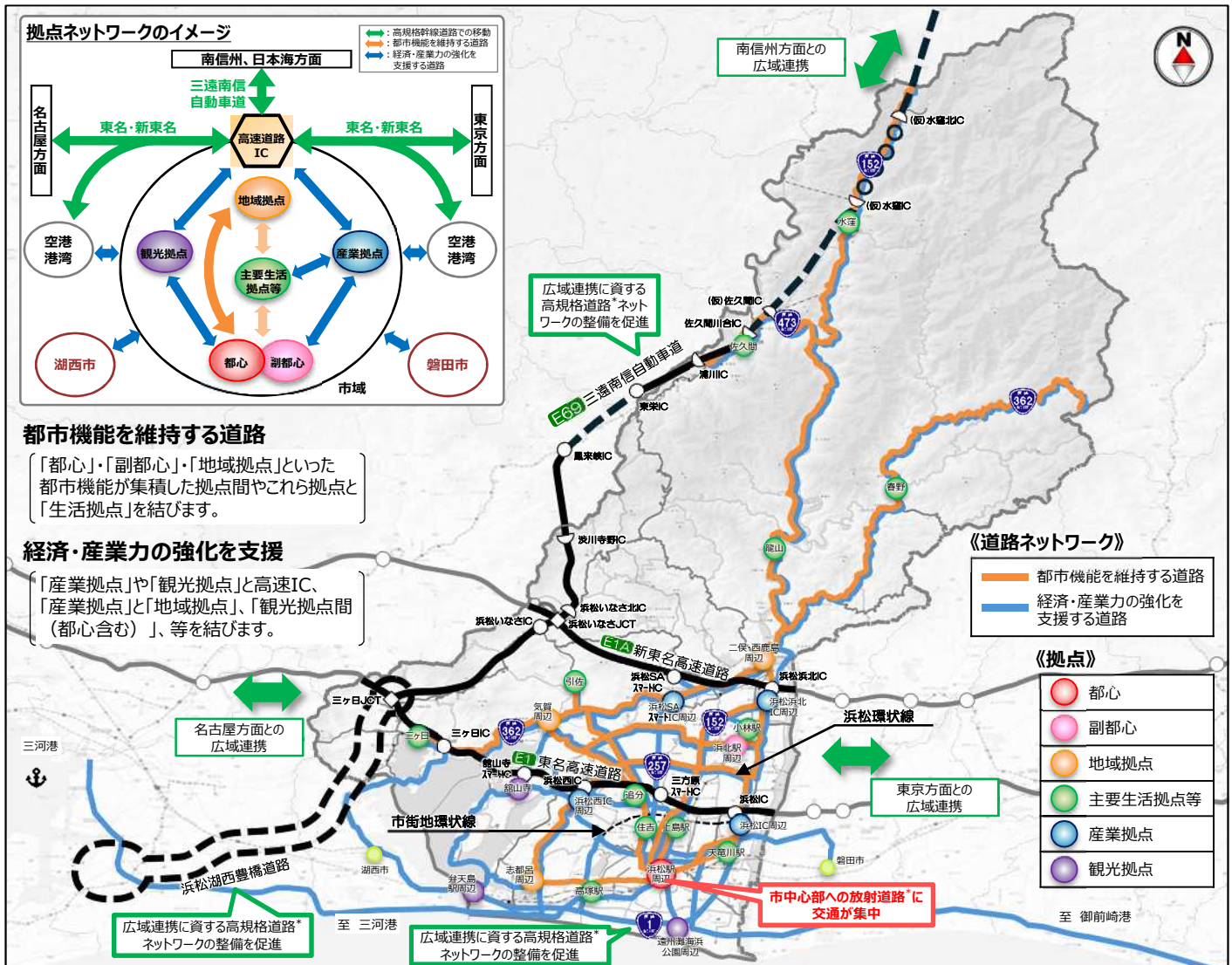
- 三遠南信自動車道や浜松湖西豊橋道路、国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）など、物流の効率化や速達性向上、観光エリアの連絡性向上といった、広域連携に資する高規格道路*ネットワークの整備を促進
- 産業エリアから高速道路ICへのアクセス性向上や観光地間の回遊*など、各拠点間の円滑な移動を支える道路整備を推進

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

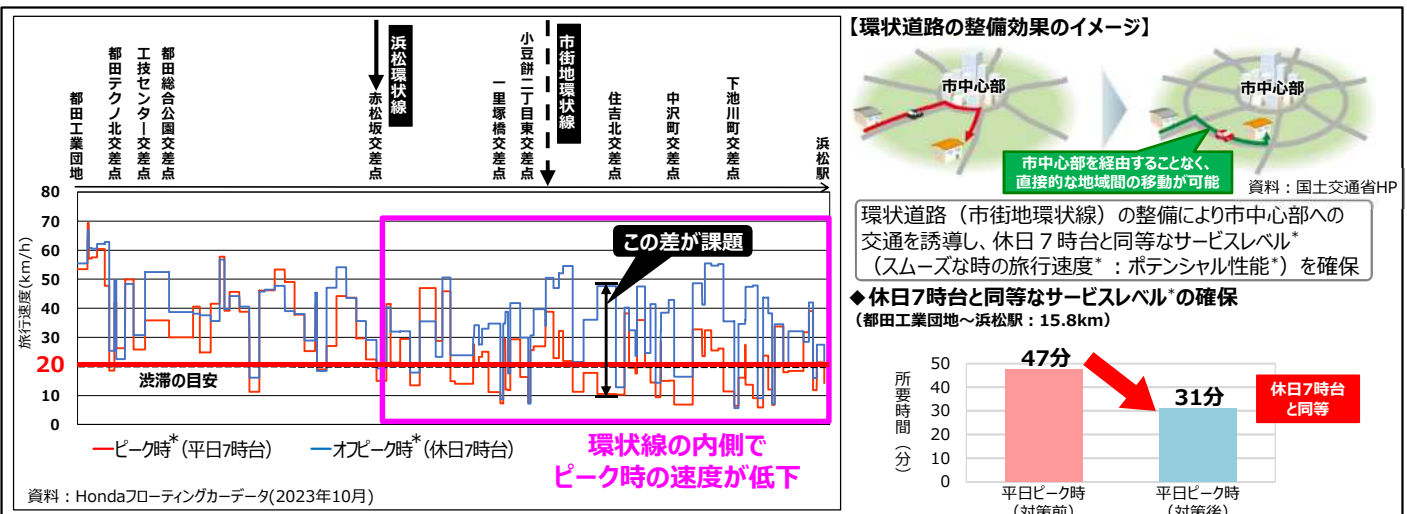
コンパクトな拠点をつなぐネットワーク型都市構造

- 「コンパクトな拠点をつなぐ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：国土地理院を加工して作成



*：39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では、ヘルメット非着用時は着用時の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
- 人身交通事故の要因の約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度予測箇所マップ*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）

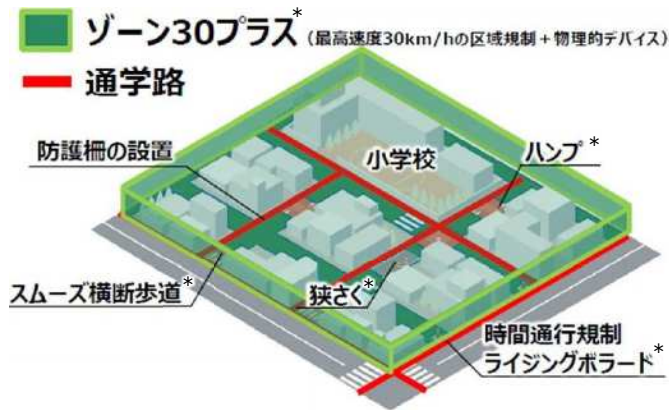
交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる

- 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

幹線道路における交通安全対策



資料：国土交通省HP



事故危険箇所* (右折レーン設置)



<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 (矢羽根型路面標示*)



(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



【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*」など市民協働の維持管理の推進

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）

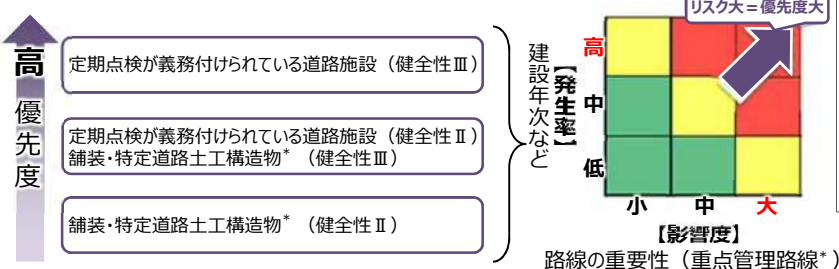
道路の途絶や第三者被害などのリスクを未然に防ぐために、予防保全型の維持管理に本格転換しトータルコストを縮減

舗装や特定道路土工構造物*

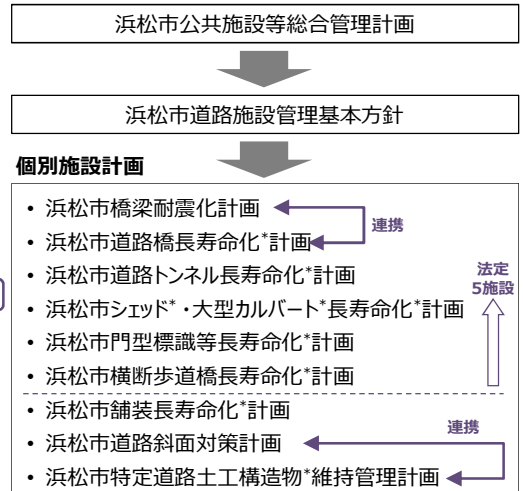
路線の優先度に応じて適切な管理水準を確保し、計画的に修繕を実施

【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*の考え方にに基づき、優先度を設定



<計画の体系>



定期点検が義務付けられている道路施設の維持管理

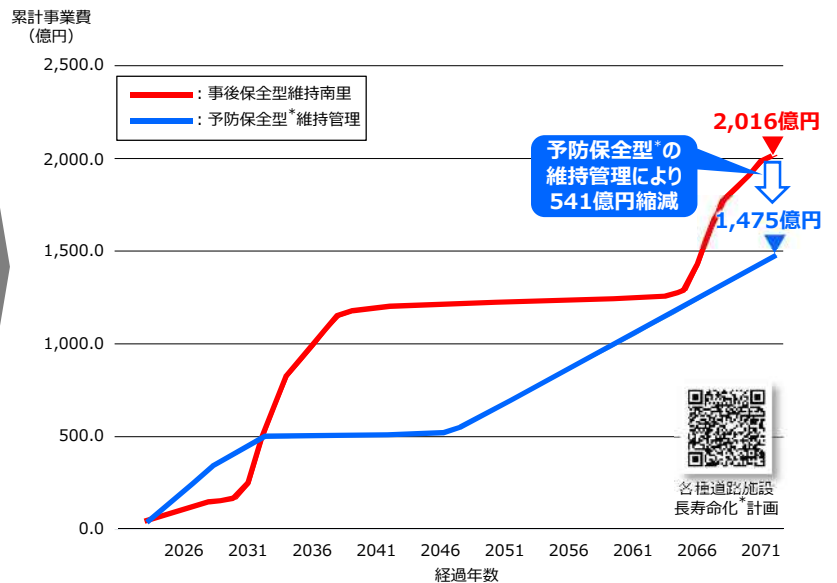
健全性Ⅱの事例（橋梁）



健全性Ⅲの事例（橋梁）



＜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）浜松環状線

DX*や新技術の活用

ロボットカメラによる橋梁点検



天秤方式移動型レーザ探査*によるトンネル点検

道路土工構造物*（切土法面）

（国）152号



市民協働による維持管理



【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
- 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

駐輪場の再整備

中心市街地の放置自転車



浜松市周辺自転車等
駐輪場再整備計画



【再整備のイメージ】



歩きやすく、つかいやすい
空間を創出

景観に配慮した街路樹

市街地のゆとりある歩行空間



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

太平洋岸自転車道



浜松市
自転車活用推進計画

(主要地方道 浜松環状線)

浜名湖サイクリングロード



＜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）

6 みちづくりの基本方針

現状・課題

a. 人口減少や少子高齢化の加速	P4
b. 主要都市から浜松市、市内の各拠点間を効率的に結ぶ道路ネットワーク	P4
c. 地域産業の更なる活性化や産業競争力の強化	P5
d. 多種多様な観光資源	P7
e. 自動車への依存度が高く公共交通の利用が少ない	P9
f. 放射道路*への交通集中による渋滞	P9
g. 人身交通事故ワースト1からの脱却	P11~14
h. 自然災害の激甚化*・頻発化	P15
i. 発生が予測される南海トラフ巨大地震	P15
j. 膨大な道路施設の管理	P17
k. 道路施設の長寿命化*・コスト縮減	P17

将来像・関連計画

【浜松市総合計画】

- 基本構想＜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』
- 基本計画＜まちづくりの基本理念＞
 - ・未来へ向けた持続可能なまちづくり
 - ・幸福が実感できる豊かなくらしの実現
 - ・活力ある地域経済の振興
 - ・共助型社会の構築
 - ・にぎわいと魅力の創造
 - ・拠点ネットワーク型都市構造*の形成

P19

【浜松市都市計画マスタープラン】

- ・コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり
- ・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
- ・創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり
- ・安全・安心な災害に強い都市づくり

P19

【浜松市総合交通計画】

- ・日ごろの市民生活における移動が手軽な「くらし」
- ・活発な産業・経済活動に支えられた豊かな「くらし」
- ・交流や観光が盛んなにぎわいある「くらし」
- ・災害に強く、交通事故の無い安全・安心な「くらし」
- ・地球環境にやさしい「くらし」

P20

市民ニーズ

- ・維持管理に関する要望が、最も多い
- ・天竜区では「防災・耐震」に対する関心が高い
- ・災害に強い道路整備に対するニーズが高い
- ・市内の道路の渋滞・混雑に対するニーズが高い
- ・自転車や歩行者の安全・快適に対するニーズが高い
- ・「道路清掃・除草等」や「道路補修」など日常生活の快適性や生活道路の安全性向上が求められている

P21・22

【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）

現状・課題：h、i

P23、24

②被災後の迅速な復旧に向けた道路啓開*（まもる）

現状・課題：h、i

P23、24

③都市機能を維持する道路（つかい・つくる）

現状・課題：a、b

P25、26

④経済・産業力の強化を支援（つかい・つくる）

現状・課題：c、d

P25、26

⑤地域交通の円滑化に資する道路（つかい・つくる）

現状・課題：e、f

P25、26

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）

現状・課題：g

P27、28

⑦持続可能な道路施設の維持管理（まもる）

現状・課題：j、k

P29、30

⑧にぎわいのある道路空間（つかい）

現状・課題：d

P31、32

みちづくりの基本方針

基本方針 1 災害に強い道路ネットワーク機能の強化

- ◆ 激甚化*・頻発化している自然災害や発生が予想される南海トラフ巨大地震から市民の命と暮らしを守るため、広域道路ネットワークの整備促進とともに、緊急輸送道路*等の整備や既存道路の強靱化により、災害に強い道路ネットワーク機能の強化を図ります。

基本方針 2 経済・産業の発展に寄与するみちづくり

- ◆ 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、市民の円滑な移動、経済活動の活性化や観光交流の促進を図ります。
- ◆ 環状・放射道路*の整備等により交通渋滞を緩和し、市中心部等の交通の整流化*を図り、公共交通の利用促進を支援するとともに、自動車排気ガス抑制（CO2排出量の削減）によるカーボンニュートラルを推進します。

基本方針 3 すべての人にとって安全・安心なみちづくり

- ◆ 人身交通事故件数ワースト1の脱却に向け、ハード・ソフト一体となり、生活道路の「ゾーン30プラス*」による速度抑制対策や、幹線道路の追突防止対策等の交通安全対策を着実に実施します。
- ◆ 特に通学路では通学路交通安全プログラム*に基づき、地域や関係機関と連携して、交通安全対策を推進することにより、交通事故から子どもを守ります。
- ◆ 誰もが移動しやすいみちづくりのためのユニバーサルデザイン化を推進します。

基本方針 4 計画的な道路施設の維持管理

- ◆ 橋梁など多数の道路施設の長寿命化*対策を計画的かつ着実に実施し、トータルコスト縮減に向けて、損傷が軽微なうちに修繕を行う予防保全型*の維持管理へ本格転換をします。
- ◆ 地域要望や“いっちゃお！”*（通報）などの市民ニーズに応えるとともに、道路愛護活動*など市民協働の維持管理を行います。

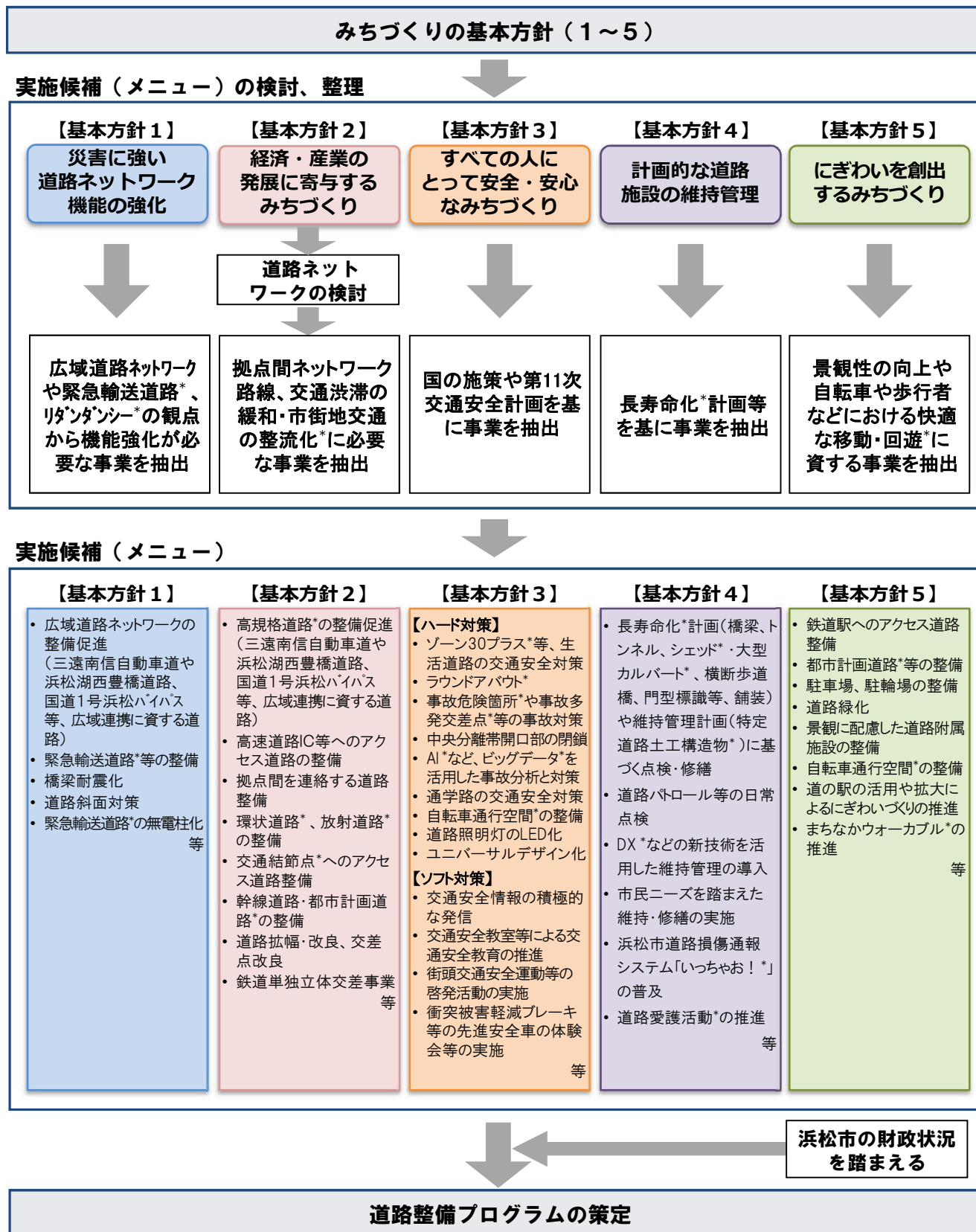
基本方針 5 にぎわいを創出するみちづくり

- ◆ 鉄道駅へのアクセス性向上や歩行者・自転車利用者等、誰もが安全で快適に移動・回遊*しやすい「みちづくり」を推進します。
- ◆ 市街地の放置自転車対策の推進、繁茂する街路樹の適正な管理により、道路環境や景観性を向上し、住みやすく、にぎわいがある道路環境を創出します。

7 道路整備プログラム

◆ 実施候補（メニュー）

- 「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。
- 道路整備プログラムは、「実施候補（メニュー）」に対し、「浜松市の財政状況」を踏まえ、この先10年で実施する箇所を選定します。（下記フロー参照）



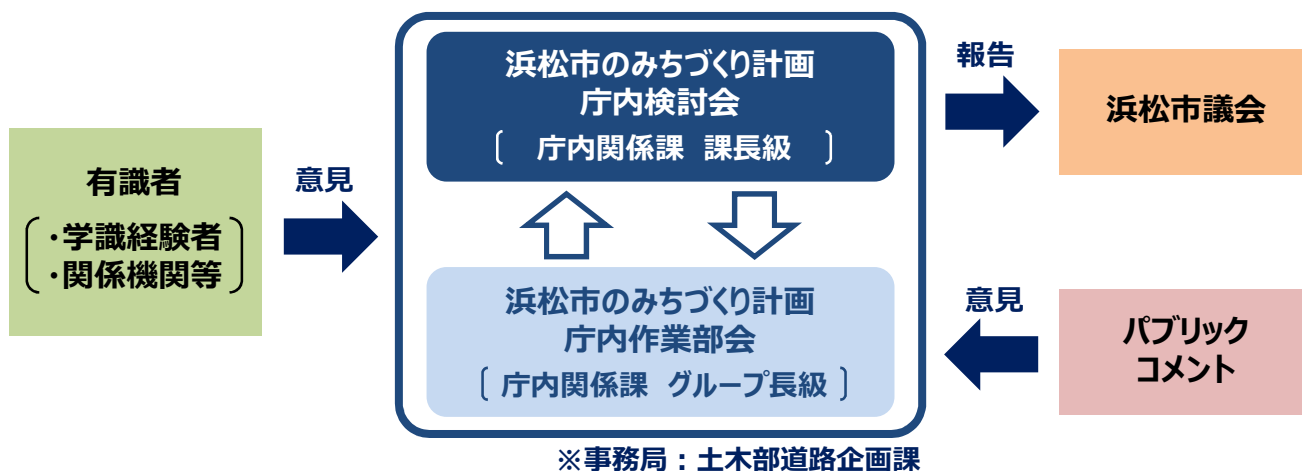
8 参考資料

◆ 策定経緯

■ 検討体制

- 浜松市のみちづくり計画は、庁内関係課で構成する「庁内検討会」及び「庁内作業部会」において、みちづくり計画を検討するとともに、学識経験者や関係機関等の有識者からご意見を伺い策定いたしました。
- また、市民の意見を反映するためにパブリックコメントを実施いたしました。

＜検討体制のイメージ図＞



＜庁内検討会構成員一覧＞

区分	所属等	
会長	土木部 道路企画課長	
会員	危機管理監 危機管理課長	環境部 環境政策課長
	企画調整部 企画課長	産業部 産業振興課長
	財務部 財政課長	土木部 道路保全課長
	財務部 アセットマネジメント推進課長	土木部 道路企画課 交通安全対策担当課長
	都市整備部 都市計画課長	土木部 道路保全課 土木管理担当課長
	都市整備部 交通政策課長	土木部 中央土木整備事務所長
	都市整備部 市街地整備課長	土木部 浜名土木整備事務所長
	学校教育部 健康安全課長	土木部 天竜土木整備事務所長

＜庁内検討会の開催状況＞

日時	会議名	主な議題
令和6年 6月27日	第1回庁内検討会	・現行のみちづくり計画の概要と進捗状況 ・次期みちづくり計画の策定方針 ・有識者からの意見一覧 ・今後の予定
令和6年 7月29日	第2回庁内検討会	・第一回庁内検討会の意見への対応状況 ・有識者からの意見 ・次期みちづくり計画の素案 ・今後の予定
令和7年 1月23日	第3回庁内検討会	・パブリックコメントの意見の内容と市の考え方（案）について ・道路整備プログラムについて

■ 有識者意見聴取

＜学識経験者＞

区分	所属等	氏名
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究所 名誉教授	久保田 尚
	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 教授	杉木 直
	静岡理工科大学 土木工学科 准教授	松本 美紀

＜関係機関等＞

区分	所属等	氏名
経済界	浜松商工会議所 運輸部会長	高橋 満敬
市民代表	浜松市自治会連合会 副会長（生活部会担当）	佐藤 元久
関係機関	国土交通省 中部地方整備局 浜松河川国道事務所長	白井 宏明
	静岡県 交通基盤部 道路局 道路企画課長	松岡 宏典
	中日本高速道路株式会社 浜松保全サービスセンター所長	尾高 寛信

＜浜松市みちづくり計画策定に関する有識者意見聴取の開催状況＞

日時	会議名	主な議題
令和6年 6月24日	第1回有識者意見聴取	・現行みちづくり計画の概要と進捗状況 ・次期みちづくり計画の策定方針
令和6年 7月17日	第2回有識者意見聴取	・第一回有識者意見聴取における意見とその対応状況 ・次期みちづくり計画の素案
令和7年 1月17日	第3回有識者意見聴取	・パブリックコメントの意見の内容と市の考え方（案）について ・道路整備プログラムについて

■パブリックコメント・区協議会又は分科会・市民アンケート

<パブリック・コメント制度に基づく意見募集>

意見募集期間	令和6年10月25日（金）～令和6年11月25日（月）
意見提出者数	41名
意見数	71件
提出方法	持参（0）、郵便【はがき、封書】（2）、電子メール（21）、FAX（1） 説明会等（47）
意見の内訳	提案 7件、要望 38件、質問 26件
案に対する反映度	案の修正 0件、今後の参考 8件、盛り込み済 23件、その他 40件
市の考え方の公表	令和7年2月21日（金）

<区協議会又は分科会の開催状況>

実施時期	令和6年10月2日（水）～令和6年10月16日（水）
実施内容	下記区協議会・分科会において、浜松市のみちづくり計画（案）の内容を説明 ・中央区協議会 中地域分科会 東地域分科会 西地域分科会 南地域分科会 ・浜名区協議会 北地域分科会 浜北地域分科会 ・天竜区協議会

<市民アンケートの実施状況>

実施時期	令和6年6月28日（金）～7月2日（火）
実施内容	道路利用者が求める道路の在り方等を整理することを目的としたWebアンケート
対象者	浜松市内の主な道路利用者
参加人数	回収数 1,000人

◆用語集

(1/6)

	ページ	用語	説明
あ行	11	安全運転サポート車	衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術でドライバーの安全運転を支援してくれる車のこと。
	18,29, 30,34, 35	いっちゃお！	道路の舗装、側溝、河川及びカーブミラーなどの道路施設について危険で修繕が必要な箇所を発見した際に、スマートフォンから写真・位置情報付きで浜松市へ通報することができるシステムのこと。
	31,35	ウォーカブル	歩きたくなる空間の創出のこと。 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、「まちなかウォーカブル推進プログラム」をとりまとめている。
	27,28, 35	AI	Artificial Intelligence（アーティフィシャル インテリジェンス）の略称で人工知能のこと。コンピューターの性能が大きく向上したことにより、機械であるコンピューターが「学ぶ」ことができるようになり、翻訳や画像解析、情報分析など、人間の知的活動にAIが大きな役割を果たしつつある。
	5	FSC森林認証	森林が適切に管理されていることを第三者機関が全世界統一の基準に沿って審査、認証するもの。それらの森林から生産された木材や木材製品へ認証ラベルを貼り付けることにより、消費者の選択的な購買を通じて持続可能な森林経営を支援する制度であり、違法伐採や保護する価値の高い森林の伐採を防ぐ効果的な仕組み。 (Forest Stewardship Council (森林管理協議会))
か行	8,25, 31,34, 35	回遊	買い物や観光などの目的で複数の拠点（商店街など）をまわる際の移動のこと。
	20,34, 35	環状道路	都心や拠点へ向かう公共交通の定時性、速達性を向上させるため、または都心の自動車交通の整流化を図るために、拠点やインターチェンジ、観光地、商工業集積地などを環状方向に結んで、都心を通過する自動車交通を分散させる道路のこと。
	27,28	危険予測箇所マップ	本市で多発する交通事故を削減するため、AI（人工知能）技術を活用し、事故データや交通状況などを分析した結果をもとに道路の事故危険度の予測を行った。 事故危険予測箇所マップは、予測した事故危険度の高い箇所を地図上に示したもの。
	5	狭隘	1車線の道路など、道幅が狭く、すれ違いが困難な区間のこと。

	ページ	用語	説明
か行	28	狭さく	自動車の通行空間を物理的に狭くする、あるいは狭いと錯覚させることにより自動車のドライバーに自動車速度の抑制を促す道路構造のこと。
	15,16, 23,24, 34,35	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。 ※第1次緊急輸送道路：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路 ※第2次緊急輸送道路：第1次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路 ※第3次緊急輸送道路：その他の道路
	16,23	くしの歯作戦	被害が甚大なエリア（津波では沿岸部）の救援・救護のために、道路啓開を短期間で行うための作戦のこと。 中部版くしの歯作戦では、道路啓開に当たって被災情報の収集から関係機関や道路利用者等への情報提供までの流れに沿って具体的手順が示されているほか、くしの歯ルートについて、早期に太平洋沿岸部及び防災に係る拠点へ到達することを目的に、ルートごとに被害想定、必要資機材量、拠点事務所、参集場所、資材置場、担当業者の割り付けが整理されている。 【ステップ1】 広域支援ルート （全ての高速道路及び直轄国道等） 【ステップ2】 被災地アクセスルート （ステップ1と3及び重要拠点等を効率的に結ぶ比較的耐震性の高いルート） 【ステップ3】 沿岸沿いルート （沿岸ルート等孤立の危険性が高いエリアを通るルート）
	28	グリーンベルト	歩道が整備されていない道路の路側帯を緑色に着色して、車のドライバーに通学路であることを視覚的に認識させ、車両の速度を抑制させるとともに通行帯を明確にすることで、歩行者との接触事故を防ぐことを目的とした交通安全対策のこと。
	1,4,16, 23,33, 34	激甚化	災害の規模や範囲が以前よりも大きく激しくなること。
	1,5,25, 26,35	高規格道路	自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のこと。
	20,25, 35	交通結節点	異なる交通手段（同じ交通手段の場合もあり）が相互に連結する乗り換え場所・施設のこと。 乗り換え場所としての機能だけではなく、人々が憩い、集い、語らうための交流機能や都市の顔としての機能もある。
	27	交通事故忌避意識	交通事故の悲惨なものであり、交通事故に遭わない・起こさないという意識のこと。

(3/6)

	ページ	用語	説明
か行	15	国庫災害	暴風、こう水、高潮、地震その他の違法な天然現象により被災した公共土木施設の復旧を地方公共団体の財政力に適應するように効率的な国庫負担を行った災害のこと。
	10	混雑時旅行速度	1日の中で最も混雑する時間帯の旅行速度のこと。 旅行速度とは、道路の一定区間距離を、移動するのに必要とした時間で除した値。
さ行	26	サービスレベル	道路利用者に提供するサービス（走行速度）のレベルのこと。
	16	沢埋め高盛土	低くなっている地盤や斜めになっている地盤に対して、土砂を盛ることで平にすることを盛土といい、その中で、沢を埋めた15m程度以上の盛土のこと。
	17,29,35	シールド	落石、雪崩などから道路交通や施設を防護するために道路を覆うように設けられる構造物のこと。
	17,29,35	大型カルバート	道路の下に道路や水路などの空間を得るために土を盛って造成された土地あるいは現地盤内に設けられる構造物のこと。 内空に2車線以上の道路を有する程度の規模は大型カルバートに分類される。
	27,28,35	事故危険箇所	交通事故が多発している箇所やビッグデータから判明した潜在的な危険箇所等を国土交通省と警察庁が合同で指定した箇所のこと。
	27,35	事故多発交差点	人身事故が多発し重点的に対策が必要な交差点のこと。危険度、地域バランスなど総合的に判断し、浜松市交差点等事故削減対策部会で選定されている。
	11,12,13	事故類型	事故をまず当事者の種類（人又は車両）によって分類し、次いで当事者の事故時の行動等（動き、位置、衝突物等）によって更に細かく分類したもののこと。
	1,8,27,28,31,32,35,	自転車通行空間	歩行者、自転車、自動車とともに安全で快適に通行できるよう、車道の一部を活用した自転車レーンの設置や歩道内での構造的・視覚的分離などの手法によって整備される自転車の通行部分のこと。
	29	重点管理路線	本市が管理する道路に対して、防災・減災、老朽化対策の優先度の指標として、路線の区分・区間を設定したもの。
	9,10	主要渋滞箇所	ピーク時旅行速度20km/h以下で、信号待ちが2回以上ある場所のことで、国土交通省や関係機関で構成する渋滞対策推進協議会において決定されるもの。

	ページ	用語	説明
さ行	28	スムーズ横断歩道	速度抑制効果の高い路面を盛り上げたハンプを組み合わせた横断歩道のこと。 横断歩道が高くなるため歩行者がスムーズに横断できるようになり、小さな子供もドライバーから見つけやすくなることが期待できる。
	9	西遠都市圏PT調査	Person Trip（パーソントリップ）調査の略称。 人の動きに着目し、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような時間帯に」「どのような交通手段で」移動しているかを把握する交通実態調査のこと。 西遠都市圏とは、浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、菊川市、森町の6市1町のこと。
	34,35,	整流化	渋滞が発生しないような最適化された交通流のこと。
	27,28, 34,35	ゾーン30プラス	生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制と、狭さくやハンプ等の物理的デバイスの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域のこと。
た行	9	代表交通手段 分担率	トリップで利用した主な交通手段を代表交通手段といい、代表交通手段別のトリップ数が全交通手段の数に占める割合のことを分担率という。 トリップとは、人または車両がある目的（例えば出勤、買物など）を持って起点から終点へ移動するその1方向の移動を表す概念、およびその移動を定量的に表現する際の単位のこと。
	1,2,17, 29,30, 33,34, 35	長寿命化	新設から撤去までのライフサイクルコストの延長のための対策に留まらず、更新を含め、将来にわたって必要な機能を発揮し続けるための取り組みのこと。
	17	長大切土	土地を利用しやすくするために、斜面などを切り取り、平らな地面を作る行為のことを切土といい、おおむね15m以上のものは長大切土に分類される。
	27,34	通学路 交通安全プログラム	持続的な通学路の安全確保を図るために、警察・学校・PTA等と連携した定期的な合同点検や対策の検討・実施の方針を定めたもの。
	1,29, 30,35	DX	Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）の略称。 先端技術やデータを活用して、組織や仕組み等を抜本的に変革すること。
	30	天秤方式 移動型レーダ探査	トンネル内を時速2km～5kmで連続的に高速でレーダ探査する技術のことで、コンクリートの厚さや背面の空洞などを探査することができる。
	18,29, 30,34, 35	道路愛護活動	市民や地元企業が道路の一定区間の公共空間をボランティアで定期的・継続的に清掃・美化活動（沿道の清掃活動・植栽柵の管理・歩道のゴミ拾いなど）を行うもの。

(5/6)

	ページ	用語	説明
た行	16,23,33	道路啓開	緊急車両等の通行のため、早急に最低限の瓦礫処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること。大規模災害では、応急復旧を実施する前に救援ルートを確保する道路啓開が必要となる。
	17,29,30,35	特定道路 土工構造物	10m以上の高盛土や15m以上の長大切土のこと。 盛土とは、谷間や斜面などに土を盛り、平らな地面を作る行為およびその際に盛った土で造成された土地のことをいい、おおむね10m以上のものを高盛土に分類される。 切土は土地を利用しやすくするために、斜面などを切り取り、平らな地面を作る行為で、おおむね15m以上のものは長大切土に分類される。
	25,31,35	都市計画道路	都市の基盤施設として、都市計画法に基づいて決定した道路であり、都市及び都市交通の将来像を踏まえ、都市全体におけるネットワークの将来の姿として定められ道路のこと。
	4	都市の空洞化	郊外部で商業開発等が進む一方、中心部で空き店舗や空き家等が増加し賑わいが低下すること。
な行	8	ナショナル サイクルルート	サイクルツー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、地域の創生を図るため、ソフト・ハードの両面から一定の水準を満たすルートを国が指定する。
	8	日本風景街道	「道」やその周辺を舞台に、地域住民やNPO、企業、行政など多様な主体による協働のもと、景観や自然、歴史・文化、観光資源などの地域資源を活かし、美しい風景・景観の創出や地域の活性化、観光振興を図る取り組みのこと。 平成19年から国土交通省が登録を開始。
	2,4,19,25,26,33,34	ネットワーク型 都市構造	拠点間が公共交通を基本として有機的に連携されたコンパクトな都市構造のこと。 この都市構造の実現により、過度に自動車に依存することがなく誰もが出歩きやすい健康で快適な暮らしの確保、財政的、経済的に持続可能な都市経営、都市の低炭素化などが可能となる。
は行	11	浜松市交通事故 ワースト1脱出作戦	本市は、人口10万人当りの人身交通事故件数が、政令指定都市の中で平成21年から連続してワースト1であり、これを脱却するため、平成27年度から実施している作戦のこと。 具体的には、交通事故防止に向けた広報啓発活動のほか、事故データに基づく交通事故削減効果の高い対策、通学路等の生活道路の安全対策や交通事故の危険性が高い交差点における事故削減対策を実施している。
	13,28	ハンプ	道路に設置した凸型路面を用いて、事前にドライバーへ視認させることや、高速で通過した場合にドライバーへ不快感を与えることにより、速度低下を促す物理的な道路構造のこと。
	26	ピーク時／ オフピーク時	1日の中で、交通量は時間帯によって変化し、特に交通量が多い時間帯をピーク時といい、少ない時間帯をオフピーク時という。
	35	ビッグデータ	インターネットを通じた情報やセンサーデータ（GPS等）など、ICT（情報通信技術）の進展により生成・収集・蓄積された多種多量のデータで、典型的なデータベースソフトウェアが分析できる能力を超えたサイズのデータを指す。

(6/6)

	ページ	用語	説明
は行	20,26, 33,34, 35	放射道路	都心と拠点間の連携を向上させるため、都心を中心に拠点、インターチェンジ、観光地、商工業集積地などを放射方向に結ぶ道路のこと。
	18	ポットホール	舗装表面にできる小さな穴のこと。アスファルトが劣化し結合力が低下すると発生する。
	26	ポテンシャル性能	スムーズな時の旅行速度のこと。
ま行	32	道の日	道路の意義や重要性に対する国民の理解を深めるために、8月10日を「道の日」としている。
や行	28	矢羽根型路面標示	矢羽根型路面標示とは、路面に自転車の通行位置と方向を明示して、自転車の安全な通行を促すもの。 自転車利用者だけでなく、自動車ドライバーに対しても、車道上の自転車通行位置を知らせる法定外の路面標示のこと。
	1,17, 29,30, 34	予防保全型	重大な不具合が発生してから対策を行う事後保全に対し、施設の老朽化が加速していくことを踏まえ、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を実施することで機能の保持・回復を図ることを予防保全型維持管理という。 これにより、施設は一定水準の状態が保たれ、施設の長寿命化とともに、トータルコストの縮減および維持管理費の平準化を図ることができる。
ら行	28	ライジングボラード	車の進入を抑止し、特定のグループの車のみの進入を可能とすることを目的とした構造で、許可された車両が進入する場合、道路中央に設置されたポールを下降させることにより通行が可能となる仕組みのこと。
	28,35	ラウンドアバウト	交差点中心に存在する交通島の周辺を右回り一方通行で走行する車両に優先権があり、信号機や一時停止などにより中断されない円形の平面交差点のこと。
	29	リスクベースメンテナンス	破損や事故の起きやすさ、当該事故が市民生活に及ぼす影響の大きさ、改修・更新経費の規模などのリスクを基準に、各インフラ資産を分類し、各々の維持管理指標、耐用年数、管理目標などにより、維持管理、改修・更新を実施する手法のこと。
	16,23, 24,35	リダンダンシー	自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質のこと。
	9,10, 26	旅行速度	旅行速度とは、一定区間の距離を移動するのに必要とした時間で除した値。
わ行	30	わだち掘れ	走行車両によるアスファルト混合物の変形などにより、道路舗装面の車輪走行位置が帯状に凹む現象のこと。

◆“浜松市のみちづくり”を発信中！

- 浜松市の道路を利用する皆さまに、“浜松市のみちづくり”へのご理解とご関心を深めていただくために、浜松市の道路事業や災害による交通規制情報、交通安全情報等の情報をSNS等を用いて積極的に発信しています。

“土木事業の魅力”を発信！

YouTubeやX（旧Twitter）を活用し、道路事業をはじめとする様々な土木事業の魅力を動画にて発信しています。



＜浜松市土木部公式YouTubeチャンネル＞



＜浜松市土木部公式Xアカウント＞



[YouTube]



[X]

豪雨災害等による“道路の規制情報”を発信！

X（旧Twitter）や浜松市HPを活用し、豪雨災害等による道路の規制情報や迂回路情報、災害復旧情報などを随時発信しています。



＜浜松市の公式Xアカウント＞
（浜松市豪雨災害等の規制情報）



＜災害復旧だより（浜松市HP公開）＞



[X]



[HP]

交通事故に関する情報や交通安全イベントなどの“交通安全情報”を発信！

X（旧Twitter）やInstagramを活用し、交通事故に関する情報や交通安全イベントなど様々な交通安全情報を発信しています。



＜浜松市の公式Xアカウント（浜松市交通安全情報）＞



[X]



[Instagram]

