

# ふくろいの“みち”に関する基本的な方針

～ 「未来」につなぐ都市づくり ～

令和2年7月

袋井市 都市建設部 都市計画課・建設課

“みち”とは、

道路法第2条・第3条に定義する道路で

「高速自動車国道、一般国道、県道、市道」を指すとともに、

都市計画法第19条に基づく都市計画道路等の

「構想路線（新規整備路線）」をいう。

# 目次

## 1章 背景と目的

---

1. 社会的な背景 . . . . . 5
2. 本市を「取り巻く状況」 . . . . . 6
3. 策定の「目的」 . . . . . 9

## 2章 「ふくろいの“みち”に関する基本的な方針」の策定にあたって

---

1. 本方針の「位置づけ」 . . . . . 11
2. 本方針に「定める事項」 . . . . . 12

## 3章 新たな「道路網基本計画図」 ～「骨格」となる“みち”の整理・選定～

---

1. 整理・選定の「考え方」 . . . . . 13
2. ふくろい版の道路機能分類の「定義」 . . . . . 14
3. 新たな「道路網基本計画図」 . . . . . 16

## 4章 整備・維持管理の「基本方針」

---

1. 基本方針の策定にあたって . . . . . 19
2. 基本方針 . . . . . 21
  - 基本方針1 適切に“まもる” . . . . . 21
  - 基本方針2 賢く“つかう” . . . . . 26
  - 基本方針3 効率よく“つくる” . . . . . 32



# 1 章 背景と目的

## 1. 社会的な背景

### ◆「これまで」は、交通需要追従型（量的確保）の道路整備を推進

かつての高度成長過程に我が国では、経済発展とともに増大する交通需要に応えることに重点を置くこと、すなわち「**交通需要追従型**」として道路ネットワークを整備することが求められてきました。この間、道路整備にあたっては、①地域間をもれなく連結すること、②増大する交通需要に対応すること、③設計基準の標準化により早期の展開を図ること、これらの3つの事項を課題に整備が進められてきました。これらは、交通容量の確保に重点を置いた道路整備手法であり、すなわち仕様型設計として一般化され、我が国の道路ストックの充足に大きな役割を果たし、この結果として、**今日の経済発展がもたらされた**ことに疑いの余地はありません。

### ◆「これから」は、量的確保から質的向上へ転換

今後、本格的な**人口減少・高齢社会**を迎えるとともに、数々の**自然災害**を被ることは避けられません。また、都市部では、スプロール化が進む一方で、地方部では施設が空間的に散在し、災害危険性の高い地域等のいわゆる限界集落にも施設が立地している状況です。**厳しい予算制約やインフラ維持管理問題**に直面する今後の社会において、これらをもれなくカバーして快適な生活水準・サービスを維持することは非常に厳しい状況です。

また、道路の量的整備が進んだ今、交通機能の区分が曖昧な道路が多く存在するのも実情です。このため、それぞれの**交通機能（役割分担）を明確**にするとともに、これに応じて、幹線道路は長距離を移動する通過車両が、街路は都市内を移動する車両が、生活道路は歩行者・自転車等が、それぞれの主たる利用主体が利用しやすい環境となるよう、道路ネットワークの**再編**や、交通機能に応じた道路空間の**機能強化**が求められています。

これからの時代は、これまでの**量的確保**という「**つくる**」時代から、**真に必要な道路を見極め「まもる」とともに、質的向上を目指した「つかう」時代が到来**し、道路ネットワークの望ましい姿を実現するために、都市間、地域間、日常生活圏域などの拠点間を安全かつ効率的に連絡するという道路本来の使命に立ち返る必要があります。（「機能階層型道路ネットワーク計画のためのガイドライン」より引用）



## 2. 本市を「取り巻く状況」

### ◆「これまで」は、積極的につくる都市づくりを展開

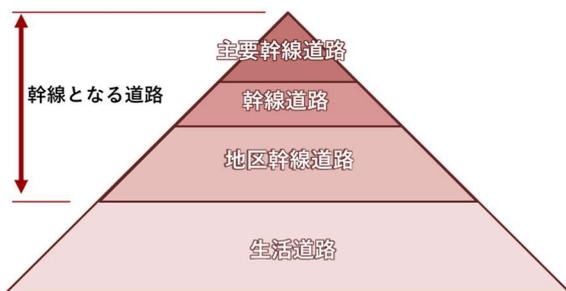
これまで本市では、袋井駅周辺の都市拠点を中心として地域拠点や集落拠点との連携強化を図りながら、移動の円滑化や生産性の向上等の重要な役割を持つ道路を、選択と集中により効率的に整備を進めるとともに、土地区画整理事業等の実施による住環境の整備や工業団地の造成による企業誘致など、人口増加を前提とした「積極的につくる都市づくり」を展開してきました。

### ◆都市づくりと合わせて計画的・効果的に道路整備を推進

このような市街地整備や企業誘致等と合わせて、「幹線となる道路」の整備については、都市の成長を見据え広域的な道路ネットワークの構築を図るため、1986年（昭和61年）に第1級・2級市道をはじめ、都市計画道路や幹線農道、県道等を対象とする「袋井市道路整備10箇年計画」を策定し、計画的な道路整備に着手しました。また、2001年（平成13年）の「第四次道路整備10箇年計画」の改定時には、従来の第1級・2級市道をはじめ、都市計画道路や幹線農道、県道等を対象とした計画を改め、国道・県道・市道及び構想路線を含めた中で、道路機能の分類を「主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路」に区分し、整備計画を策定しています。

現在においては、2017年（平成29年）3月に、2017年度（平成29年度）から2026年度（令和8年度）までの10箇年における整備箇所を位置づける「袋井市みちプログラム」を策定し、これに基づき、都市の成長を見据え優先して整備する道路及び区間を選定し、周辺のネットワークや財政状況などを考慮しつつ計画的・効果的に整備を進めてきました。

### ■道路機能分類のイメージ



### ■「幹線となる道路」の整備状況

道路機能の分類	路線数	実延長 (km)	整備済		概成済	
			上段：延長 (km) 下段：整備率	上段：延長 (km) 下段：概成率		
主要幹線道路	18	90	48	58		
			53%	64%		
幹線道路	36	82	45	47		
			55%	57%		
地区幹線道路	115	114	58	71		
			51%	62%		
合計	169	286	151	176		
			53%	62%		

資料：庁内資料(2019年(平成31年)4月現在)

また、その他の「生活道路」においては、自治会からの要望やニーズに基づき事業化してきました。事業化にあたっては、効果的・効率的に事業を進める必要があるため、生活道路評価制度を用いて優先順位を決定し、財政状況等を勘案しつつ、事業化準備路線（事業化の候補路線）を選定します。選定した路線は、「協働によるみちづくり事業」に着手し、地域と整備手法等を検討するとともに、合意形成を図りながら順次整備を進めてきました。

◆本市の道路を「取り巻く状況」 ～都市計画マスタープランの改定～

道路を取り巻く状況は、大きな転換期を迎えており、今後訪れる**人口減少・少子高齢社会**において、社会保障費等の扶助費の増加が予測される一方で、投資的経費においては、2005年（平成17年）の約52億/年から2015年（平成27年）には約43億円/年に縮減し、今後も**財源の確保がさらに困難**となることが予測されています。これに加えて、**激甚化する自然災害や老朽化インフラの加速度的増加**への対応など、様々な問題に直面しています。また、2015年（平成27年）に実施した交通量調査の結果において、調査地点56地点のうち37地点で**交通量の減少**がみられたとともに、**混雑度の改善**や**交通事故が減少**しています。このようなことから、**将来を見据え、これからの時代に合わせた道路の整備・改良・維持管理等**が求められています。

このように本市の道路を取り巻く状況が刻々と変化する中で、2018年（平成30年）に改定した「都市計画マスタープラン」では、道路の整備や維持管理の基本的な考え方や道路網基本計画図（次頁参照）を見直す方針を示しています。

本市を取り巻く状況

【人口減少・少子高齢社会への対応】

- 人口（全年齢）の減少 2015年(平成27年)87,155人 → 2040年(令和22年)79,900人
- 生産年齢人口(15～64歳)の減少 2015年(平成27年)54,905人 → 2040年(令和22年)44,800人
- 高齢化(65歳以上)率の上昇 2015年(平成27年) 21.5% → 2040年(令和22年) 31.2%
- ※うち75歳以上の高齢者率 2015年(平成27年) 10.7%(全国的には2025年(令和6年)には20%を超える予測)

【扶助費の増加、投資的経費の縮減】

- 扶助費が増加する中で、老朽化が進むインフラ資産(道路、橋梁、上下水道等)の維持管理費・更新費が縮減し、今後も確保が困難
- 扶助費の増加：2005年(平成17年)約22億円/年 → 2015年(平成27年)約53億円/年
- 投資的経費の縮減：2005年(平成17年)約52億円/年 → 2015年(平成27年)約43億円/年

【自動車の交通量・交通事故の減少、混雑度の改善】

- 交通量が減少 調査56地点のうち37地点で減少
- 混雑度(1.25以上)の改善 2011年(平成23年)23区間 → 2015年(平成27年)13区間
- 交通事故減少 2007年(平成19年)893件→2018年(平成30年)629件(道路上において車両の交通による人身事故)

都市計画マスタープランの改定

【都市づくりの方針を転換 ～量的確保から質的向上へ～】

- 2018年(平成30年)3月に都市計画マスタープランを改定し、都市づくりの基本的な方針をこれまでの「積極的につくる都市づくり」から「質の高く持続可能な都市づくり」へ転換した。

【道路網基本計画図の見直し】

- 道路網基本計画図に位置づける総延長約286kmの道路のうち「市道」の未整備路線約76km(概成済み除く)の整備費は約836億円(110万円/m×76,000m)で、全路線整備完了までに約120年(約836億円÷7.3億円/年(街路、幹線道路の整備費過去5年平均))を要するため実現できる計画へ見直す。

【事後保全型から予防保全型への移行(舗装・橋梁) ～財政負担の平準化や軽減に向けて～】

- 道路舗装は、重点管理路線(15路線37km)を予防保全型へ移行するにあたり、整備費総額約50億円が必要となる(約2億円/年×25年計画)ため、更なる検討が必要。資料：袋井市舗装維持修繕計画
- 橋梁は、全橋梁914のうち橋長15m以上を対象として長寿命化修繕計画を策定。総額約125億円(約2.5億円/年×50年計画)が必要となるため、更なる検討が必要。資料：袋井市橋梁長寿命化修繕計画
- 大規模災害に備え、災害に強く安全性・信頼性の高い道路を確保、維持する必要がある。

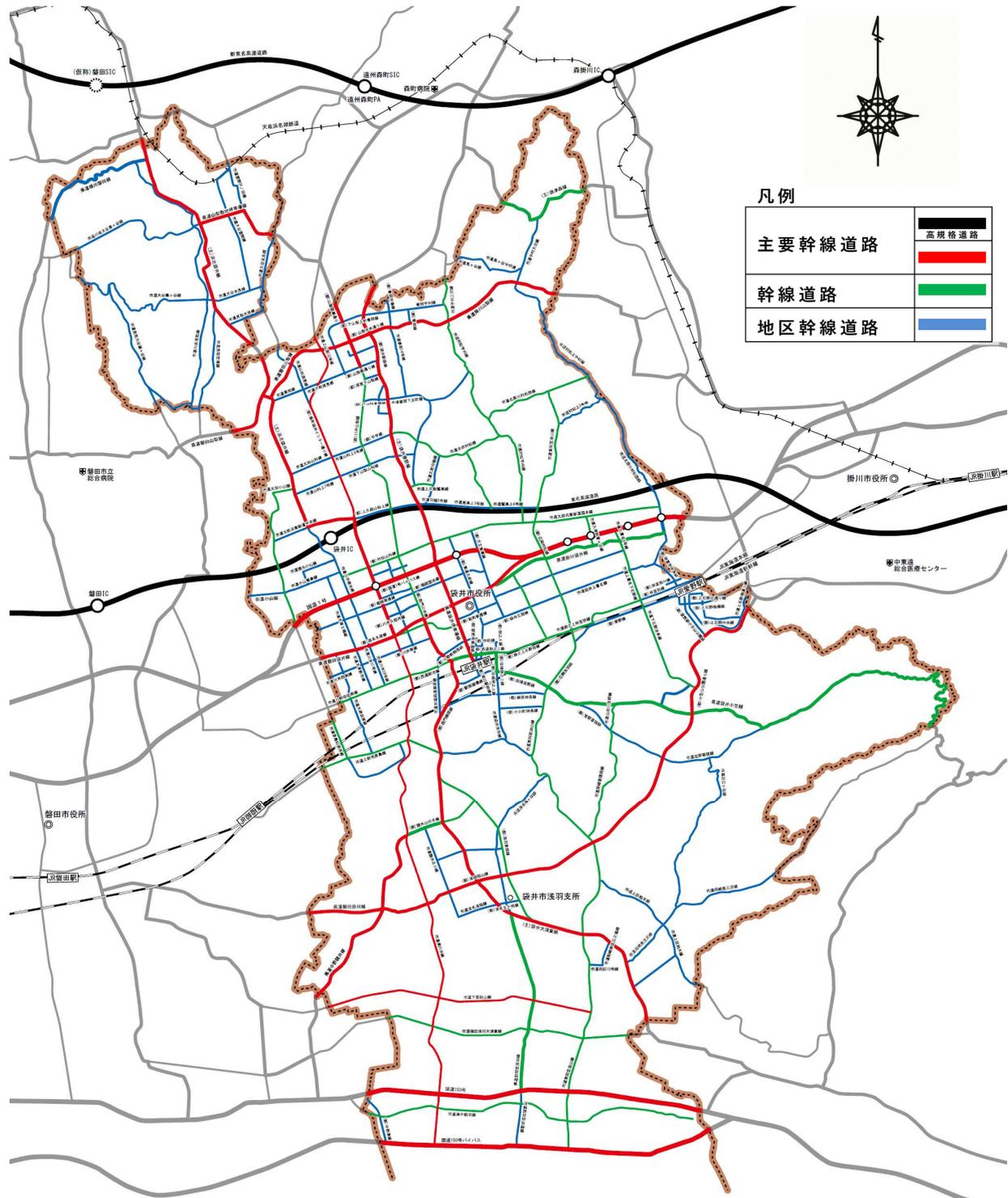
【次世代交通、情報通信技術(ICT)等の技術革新を見据えた都市づくり】

- 地域コミュニティから生まれる支え合いをはじめ、デマンド交通等の既存交通に加え、カーシェアリングなど、新たなネットワークの導入に向けた都市づくりの検討が必要。
- 次世代交通として、開発が進む自動運転・LRT(輸送量が少ない路面電車)を取り入れるなど、技術革新を見据えた都市づくりや、情報通信技術(ICT、IoT等)を活用した先進性の高い都市づくりが必要。

「道路網基本計画図」とは、

道路網基本計画図は、将来の骨格となる道路ネットワークの姿を示したもので、本市を通過する道路（国道・県道・市道や都市計画道路等の新規整備路線）、全3,858路線・総延長約1,255kmを主要幹線道路・幹線道路・地区幹線道路に分類・整理し、現在においては、全169路線・総延長286 kmの道路網基本計画図としてまとめています。

■現在の道路網基本計画図



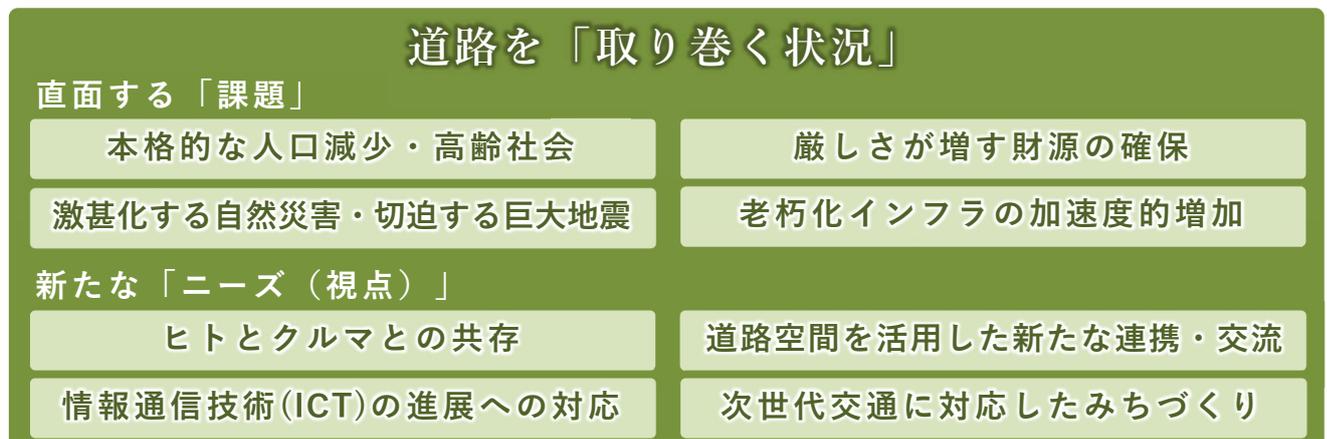
### 3. 策定の「目的」

#### ◆都市計画マスタープランに示す「これから」の都市づくりの考え方

都市計画マスタープランでは、人口減少、少子高齢社会においても、都市拠点を中心に地域拠点・集落拠点が連携し、市が一体となったコンパクトで持続可能な都市構造を目指すとともに、人口減少下においても魅力・活気・にぎわいといった都市活力を十分に創造しながら、誰もが安全・安心でより快適に暮らし続けることのできる質の高い都市づくりに取り組むため、新たな都市づくりに向けた基本理念や基本目標、これを具現化し将来の都市の骨格的な姿を描いた将来都市構造、さらに、この将来都市構造の実現に向けた都市計画に関わる土地利用や道路、景観等の各分野で基本的な考え方を示す分野別基本方針を掲げています。

#### ◆都市計画マスタープランに示す「基本理念」や「将来都市構造」の実現に向けて

市民の生活や経済活動等の都市活力を支える基盤となる道路について、将来を見据え、これからの時代に合わせた効果的・効率的な“みち”づくり（まもる・つかう・つくる）を進めるため、本市を支える「骨格となる“みち”」を見極め、新たな道路網基本計画図を描くとともに、ヒトとクルマの共存や道路空間の活用、さらには技術革新への対応など、新たなニーズ（視点）を踏まえ、これからの道路の整備・維持管理の考え方（方向性）を示す「ふくろいの“みち”に関する基本的な方針（以下「本方針」という。）」を定めます。



都市計画マスタープランに示す「基本理念」・「将来都市構造」の実現に向けて  
 将来を見据え、これからの時代に合わせた効果的・効率的な  
 “みち”づくりを進めるため

ふくろいの“みち”に関する基本的な方針を定める

■都市計画マスタープランで定める「基本理念」・「将来都市構造」

## 基本理念

住みたくなる 住んで良かったと実感できるまち  
 活力あふれる ふるさと ふくろい

## 将来都市構造



## 2 章

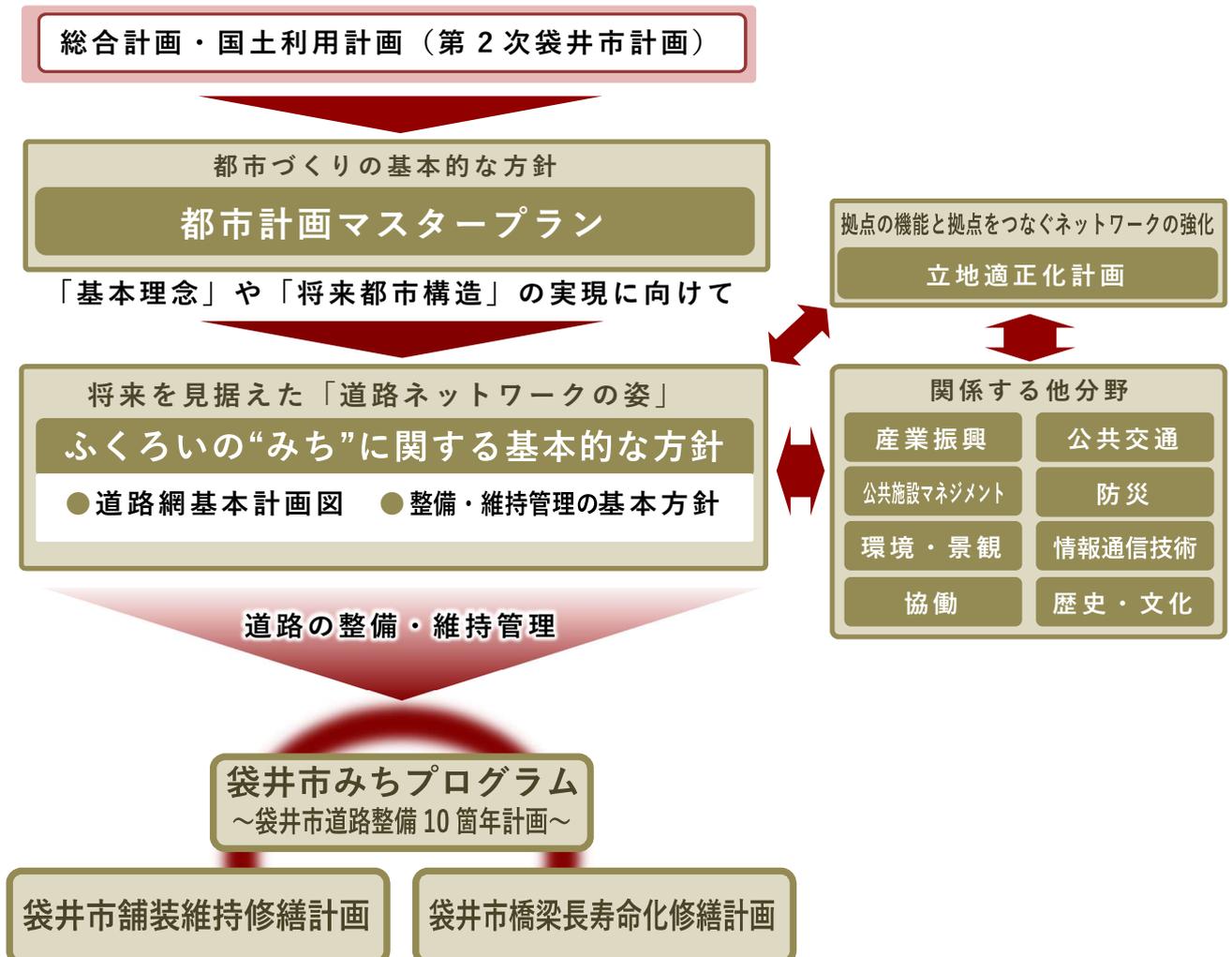
# 「ふくろいの“みち”に関する基本的な方針」の策定にあたって

### 1. 本方針の「位置づけ」

本方針は、本市の最上位計画となる「総合計画」や「国土利用計画（第2次袋井計画）」に即して定めた「都市計画マスタープラン」に基づき策定するとともに、拠点と拠点間ネットワークの強化等を示す「立地適正化計画」と連携しながら、道路網基本計画図や道路の整備・維持管理の考え方（方向性）を定めるものです。整備計画である「袋井市みちプログラム」や、修繕・長寿命化等の維持管理計画である「袋井市舗装維持修繕計画」・「袋井市橋梁長寿命化修繕計画」等については、本方針に即したものとします。

また、道路は、都市づくりの基礎となることから、商業・工業・観光等の産業振興や公共交通、防災、情報通信技術など、道路を取り巻く様々な分野の計画・施策と連携を図りながら本方針を定めます。

#### ■ 本方針の位置づけ



## 2. 本方針に「定める事項」

本方針では、将来を見据えた新たな「道路網基本計画図」と、これからの「整備・維持管理の基本方針」を定めていきます。

新たな「道路網基本計画図」については、現在では、生活道路をはじめ、幹線となる道路や高速道路まで様々な機能の道路を位置づけており、交通機能面からの適切な役割分担に応じた整理が必要となっています。このため、主要幹線道路・幹線道路については長距離を移動する車両が、地区幹線道路については市内を移動する車両が、生活道路については歩行者・自転車等が、それぞれの主たる利用主体が利用しやすい環境となるよう、これまでの道路網基本計画図を継承しつつ、改めて役割・機能を分類・整理していきます。

また、これからの「整備・維持管理の基本方針」については、新たな道路網基本計画図に位置づける「主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路」と、これら幹線となる道路までのアクセス機能や地域内の連絡機能を有し、地域コミュニティの場としても活用される生活に必要な都市基盤である「生活道路」について、今後の整備と修繕・長寿命化等の維持管理の考え方（方向性）を示していきます。

### 「ふくろいの“みち”に関する基本的な方針」に定める事項

#### ◆将来を見据えた新たな「道路網基本計画図」

これまでの道路網基本計画図を継承した中で、  
将来を見据え、役割・機能を改めて分類・整理します。

本市を支える「骨格となる“みち”」を位置づけます。

#### 主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路

幹線となる道路で、産業活動、都市間・地域間の連携・交流等の都市活力を支えるとともに、防災など、市民の安全・安心の確保のために重要な都市基盤

#### ◆これからの「整備・維持管理」の基本方針

道路網基本計画図に位置づける「主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路」と、これら幹線となる道路へのアクセス機能を有し、地域内の連携・交流を支える「生活道路」の「整備・維持管理」の考え方（方向性）示します。

## 3 章

## 新たな「道路網基本計画図」～「骨格となる“みち”」の選定・整理～

## 1. 選定・整理の「考え方」

新たな「道路網基本計画図」に位置づける道路には、これまでの道路網基本計画図を継承した中で、真に“まもるべき”・“つくるべき”みちを、本市を支える「骨格となる“みち”」として位置づけていきます。

この「骨格となる“みち”」は、都市計画マスタープランに示す「将来都市構造」等を踏まえ、産業活動や近隣市町から大都市圏までの広域的な連携・交流を支え都市活力を創出する道路や、市域内の都市拠点、地域拠点、集落拠点をつなぎ快適で利便性の高い市民生活を支える道路、さらには、大規模災害に備え迅速な救援・救急活動と円滑な復旧・復興を支える道路とします。

これらの道路の選定・整理にあたっては、「ふくろい版の道路機能分類の定義」を定め、これに基づき、将来を見据えた新たな道路網基本計画図を描いていきます。

## 現在の「道路網基本計画図」

都市計画マスタープランに示す「基本理念」や「将来都市構造」の実現に向けて、

## 本市を支える「骨格となる“みち”」を位置づける

産業活動や都市間の広域的な連携・交流を支え **都市活力** を創出する“みち”

地域間(都市拠点、地域拠点、集落拠点)をつなぎ **市民の生活** を支える“みち”

災害時の迅速な **救援・救急活動** や円滑な **復旧・復興** を支える“みち”

整理・選定にあたっては、

## ふくろい版の道路機能分類の「定義」を定める

## 将来を見据えた新たな「道路網基本計画図」を描く

## 2. ふくろい版の道路機能分類の「定義」

新たな道路網基本計画図を描くには、まずは「骨格となる“みち”」を、都市計画マスタープランに定める「将来都市構造」等に基づき選定し、その後、適切な道路機能分類に整理する必要があります。この道路機能分類の整理にあたっては、道路構造の一般的な技術的基準である道路構造令の機能分類の考え方を基本とし整理していきます。

これらを踏まえ、ふくろい版の道路機能分類の「定義」を右頁のとおりとし、新たな道路網基本計画図を描いていきます。

### 本市を支える「骨格となる“みち”」を「選定」

#### 都市計画マスタープラン ～都市活力の創出、市民生活の向上、安全・安心の確保～

産業活動や都市間の連携・交流を支え都市活力を創出する広域連携軸と近隣連携軸や、都市構造の背骨となる都市軸、地域間をつなぎ市民生活を支える拠点間ネットワーク、さらには、防災上重要なネットワークを「骨格となる“みち”」とします。

#### ■将来都市構造に示す軸（道路）等

広域連携軸	周辺市町から大都市圏までを広域的に結ぶ道路
近隣連携軸	広域連携軸や隣接市町を結ぶ道路
都市軸	都市拠点と3つの地域拠点を効果的に結ぶ南北と東西の道路
拠点間ネットワーク	都市拠点、地域拠点、集落拠点を相互に結ぶ道路
防災上重要なネットワーク	災害時の迅速な救援・救急活動や円滑な復旧・復興を支える道路

### 適切な道路機能分類に「整理」

#### 道路構造令の解説と運用 ～一般的な道路の機能分類～

道路構造の一般的な技術的基準である道路構造令の機能分類の考え方を基本とし主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路に整理します。

#### ■道路構造令の解説と運用に示す道路機能分類

主要幹線道路	地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに地方生活圏を相互に連絡し、トリップ長が長く交通量も多い道路
幹線道路	地方生活圏内の二次生活圏の骨格を構成するとともに主要幹線道路を補完して二次生活圏相互を連絡し、トリップ長が比較的長く交通量も比較的多い道路
補助幹線道路	地方生活圏の一次生活圏の骨格を構成するとともに、幹線道路を補完して一次生活圏相互を連絡する道路

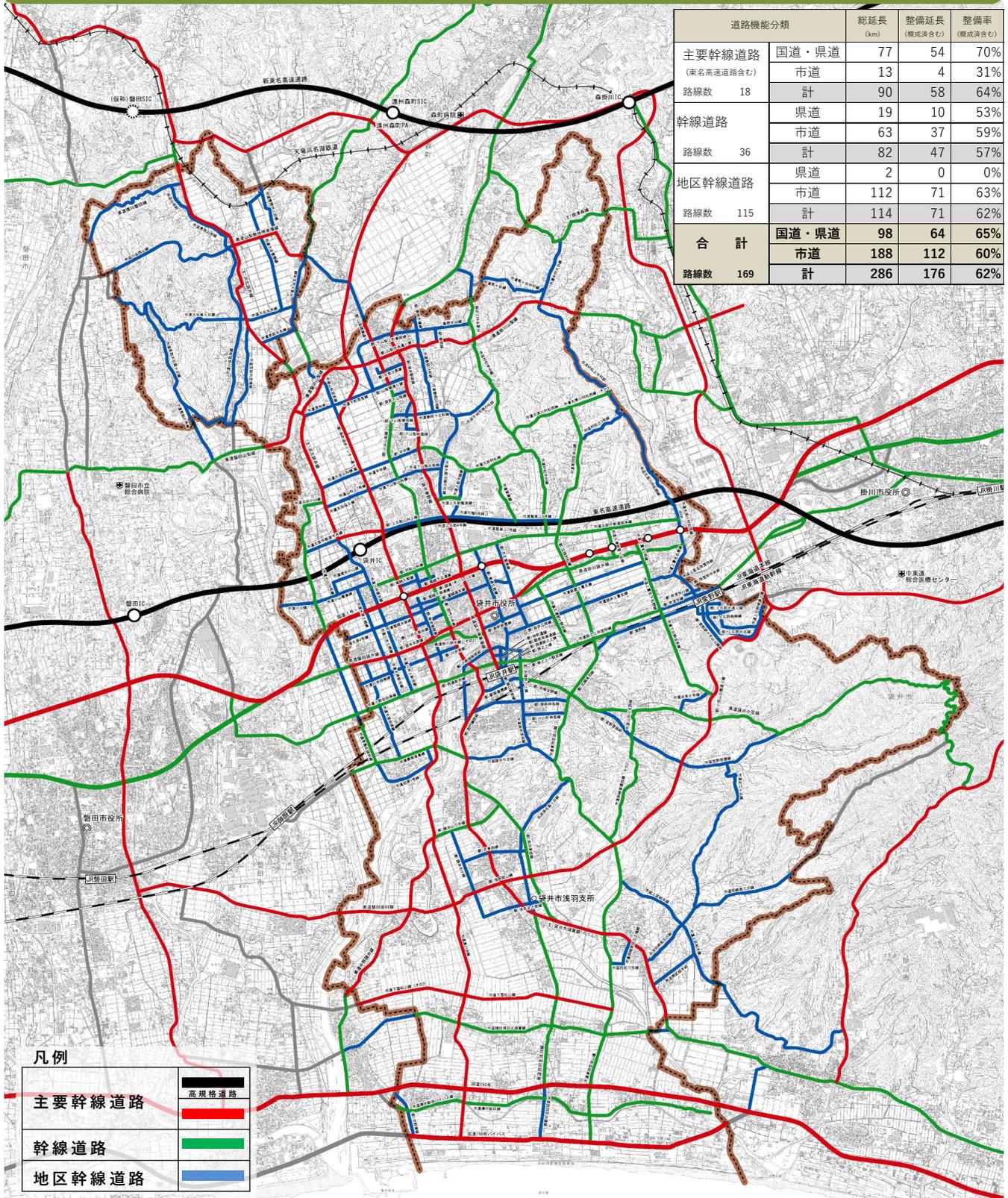
## ふくろい版の道路機能分類の「定義」

機能分類	「定義」と「主な路線」
<p><b>主要幹線道路</b></p>	<p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 県内の主要都市である静岡市（中部地方）、浜松市（西部地方）等を相互に連絡する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す本市と都市圏とを広域的に結ぶ「広域連携軸」に該当する道路</li> <li>● 高速道路のインターチェンジにつながる道路</li> </ul>
	<p><b>【主な路線】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 国 道：1号、150号</li> <li>● 県 道：磐田掛川線、(都)袋井森町インター通り線</li> <li>● 市 道：湊川井線</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
<p><b>幹線道路</b></p>	<p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 隣接する市町である掛川市、磐田市、森町を相互に連絡する道路</li> <li>● 主要幹線道路を補完する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す隣接する市町を結ぶ「近隣連携軸」に該当する道路</li> </ul>
	<p><b>【主な路線】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 県 道：(都)袋井駅森駅線、(主)袋井大須賀線、掛川山梨線</li> <li>● 市 道：東同笠油山線、掛之上祢宜弥線、(都)村松山科線</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>
<p><b>補助幹線道路</b></p>	<p><b>【定義】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の都市拠点、地域拠点、集落拠点、交流拠点等を相互に連絡する道路</li> <li>● 幹線道路を補完する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す都市拠点と3つの地域拠点を効果的に結ぶ南北と東西の「都市軸」、及び都市拠点、地域拠点、集落拠点のそれぞれを相互に結ぶ「拠点間ネットワーク」に該当する道路</li> </ul>
	<p><b>【主な路線】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 県 道：山梨敷地停車場線、西同笠浅羽線</li> <li>● 市 道：(都)平宇線、太田村松線、(都)袋井広岡線 (都)浅羽東部線、福田浅羽大須賀線</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>

※高速自動車国道（東名高速道路、東名高速道路）は、高規格道路に分類します。

### 3. 新たな「道路網基本計画図」

現在の「道路網基本計画図」総延長 約286km 整備率 約62%

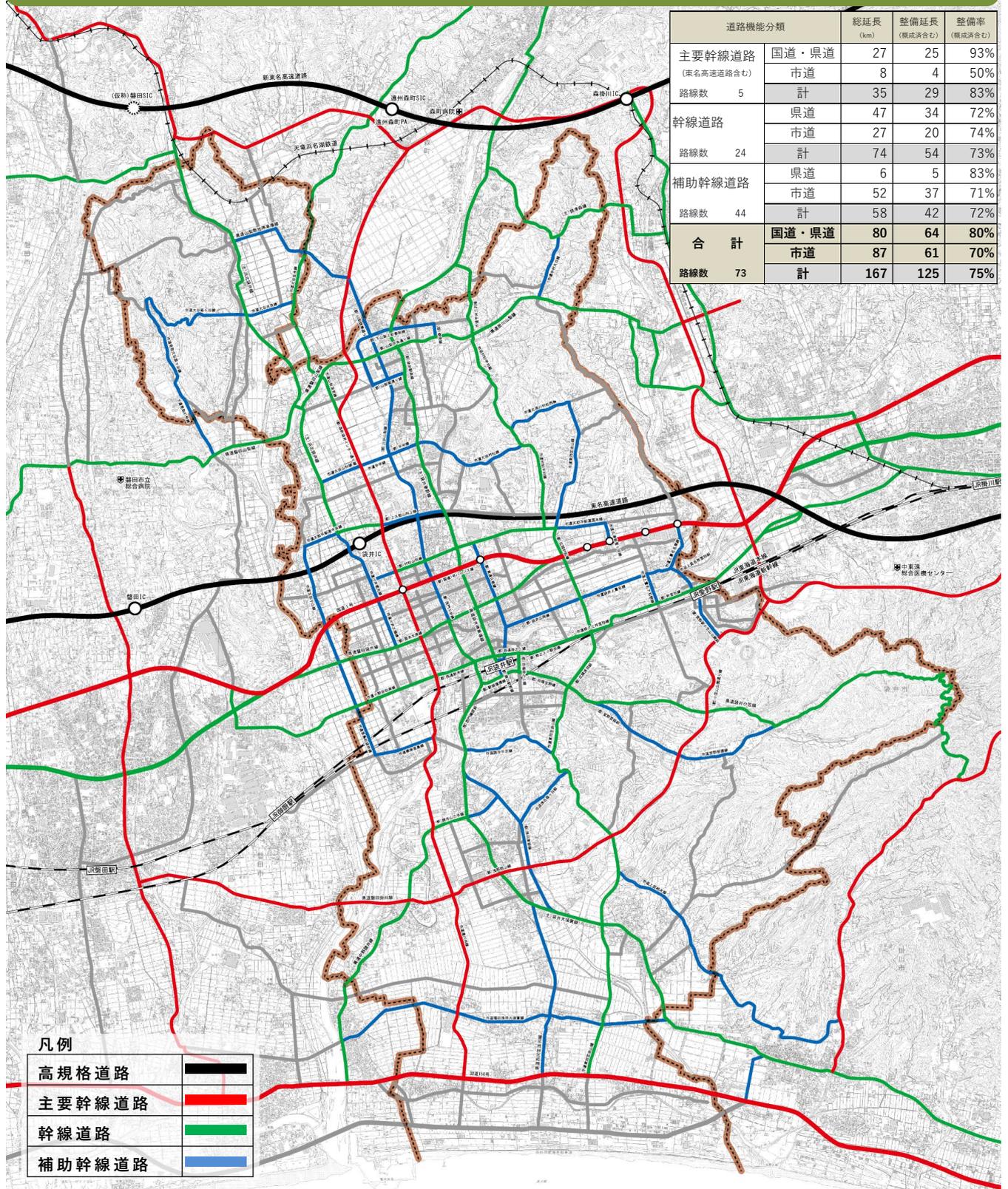


道路機能分類		総延長 (km)	整備延長 (概成済含む)	整備率
主要幹線道路 (東名高速道路含む)	国道・県道	77	54	70%
	市道	13	4	31%
	計	90	58	64%
幹線道路	県道	19	10	53%
	市道	63	37	59%
路線数	計	82	47	57%
地区幹線道路	県道	2	0	0%
	市道	112	71	63%
	計	114	71	62%
合計	国道・県道	98	64	65%
	市道	188	112	60%
	計	286	176	62%
路線数	計	169		

道路の機能分類の定義	
主要幹線道路	袋井市と他市町を効率的に結ぶ道路（市道湊川井線など）
幹線道路	袋井市の各地区や主要な施設を結ぶ道路（市道東同笠油山線など）
地区幹線道路	市民生活の基礎的な道路で、幹線道路の補助的機能を担う道路（市道春岡14号線など）

※「袋井市みちプログラム」より

新たな「道路網基本計画図」総延長 約167km 整備率 約75%



凡例

高規格道路	黒線
主要幹線道路	赤線
幹線道路	緑線
補助幹線道路	青線

道路機能分類の定義

<b>主要幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 県内の主要都市（静岡市、浜松市等）を相互に連絡する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す本市と都市圏とを広域的に結ぶ「広域連携軸」</li> </ul>	● 高速道路のインターチェンジにつながる道路
<b>幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 隣接する市町（掛川市、磐田市、森町）を相互に連絡する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す隣接市町を結ぶ「近隣連携軸」</li> </ul>	● 主要幹線道路を補完する道路
<b>補助幹線道路</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市内の拠点間（都市拠点、地域拠点、集落拠点）を相互に連絡する道路</li> <li>● 将来都市構造に示す「都市軸」と「拠点間ネットワーク」</li> </ul>	● 幹線道路を補完する道路

※都市計画マスタープラン示す「将来都市構造」の考え方や「道路構造令」の道路機能分類の考え方を基本とし定めた「ふくろい版の定義」です。



## 4 章

## 整備・維持管理の「基本方針」

## 1 「基本方針」の策定にあたって

都市計画マスタープランでは、都市拠点を中心に地域拠点・集落拠点が連携し、市が一体となったコンパクトで持続可能な都市構造を目指すとともに、人口減少下においても魅力・活気・にぎわいといった都市活力を十分に創造しながら、誰もが安全・安心でより快適に暮らし続けることのできる質の高い都市づくりに取り組んでいくこととしています。

このため、「道路基本計画図に位置づけた骨格となる“みち”（以下「幹線となる道路」という）」は、都市活力を創出し、市民生活や大規模災害時における救援・救急活動等を支える重要な路線となることから、確実なネットワークの構築に向けて、計画的な整備による早期完成と効率的な維持管理を行い、継続的に機能を確保していく必要があります。

また、幹線となる道路までのアクセス機能や地域内の連絡機能を有し、地域コミュニティの場としても活用される「生活道路」は、道路や地域の状況に応じて、地域・企業との連携・協働により適切に維持管理していく必要があります。

このようなことから、将来を見据え、これからの時代に合わせた効果的・効率的な“みち”づくりを進めるため、みちを「適切に“まもる（守る）”」、「賢く“つかう（使う）”」・さらには、「効率よく“つくる（造る）”」を基本方針に掲げ、今後の整備・維持管理に向けた考え方を示していきます。

都市計画マスタープランに示す「基本理念」・「将来都市構造」の実現に向けて

将来を見据え、これからの時代に合わせた効果的・効率的な

“みち”づくりを進めるため

次の3つを「基本方針」として定めます。

基本方針 1  
適切に“まもる”

基本方針 2  
賢く“つかう”

基本方針 3  
効率よく“つくる”

## 2 基本方針

### 基本方針 1 適切に“まもる”

#### 市民の暮らしを支える道路の適切な保全・維持

市民にとって生活の重要な基盤となる道路は、限られた財源の中で、将来にわたって安全・安心と円滑な交通に支障をおよぼすことがないよう適切に保全・維持（まもる）していきます。

また、良好な道路環境を維持するため、行政が実施している道路パトロールをはじめ、地域・企業等との協働による道路愛護活動等を継続していくとともに、多くの方々が参加できるように地域・企業等との更なる連携・支援強化に取り組んでいきます。

#### 幹線となる道路

- 【取組 1】 新技術（ICT、データなど）を活用した維持管理の効率化
- 【取組 2】 予防保全型へ移行し、健全度(安全・安心)の確保とコスト縮減
- 【取組 3】 企業等と連携した協働による維持管理
- 【取組 4】 景観と環境に配慮（まもる）したみちづくり

#### 生活道路

- 【取組 1】 適時・適切な維持管理を実施し、安全な道路を確保
- 【取組 2】 地域の道路は、地域みんなを守る

## 幹線となる道路

### 【取組1】新技術（ICT、データなど）を活用した維持管理の効率化

道路の日常点検や定期点検については、現在は、人手を介した目視点検・計測点検が中心で、点検スキルの継承をはじめとして、人手不足・技術低下による安全性への不安や、点検コストの増大によりインフラへの新規投資が困難になるなど、様々な課題の発生が予測されます。

このため、ICTやIoT、AIなど、新たな技術を組み合わせ、より効率的・効果的な点検に取り組むことで、老朽箇所の早期発見や点検品質の向上、さらには点検コストの縮減を図ります。

#### ▼新技術を活用した点検



●ドローンを使用した点検



●超音波探傷法による亀裂検査



●塩化物含有量測定

(福島県郡山市)

#### ・道路のひび割れ情報の解析技術

→自動車に市販ビデオカメラを搭載し、走行して収集した映像から解析。



ひび割れの自動検出のイメージ

#### ▼AIとロボットを併用した点検の将来像

##### 将来（第1段階）

###### ①人手での点検



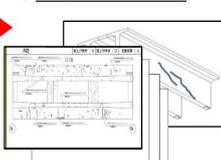
●調査作成に備えた現地での詳細な記録作業は省略（人工減）

###### ②ドローンによる点検記録



●ロボットが、短時間に大量の点検画像を取得

###### ③人手での調書作成



●ロボットの点検記録から人手で損傷写真を抽出

###### ④専門家による診断



●専門家による目視・打音での診断

###### ⑤点検・診断結果の蓄積



●3Dモデル上の正確な位置に、写真と診断結果を蓄積

##### 将来（第2段階）

###### ①ドローンによる点検記録



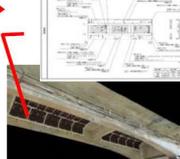
●現地でロボットが、大量の点検画像を取得

###### ②AIによるスクリーニング



●損傷区分の自動判別を行うAIのスクリーニング

###### ③点検調査の自動化



●点検写真の整理の自動化  
●3Dモデル上の損傷図示

###### ④専門家による診断



●スクリーニングにより現地診断範囲を縮減

###### ⑤点検・診断結果の蓄積

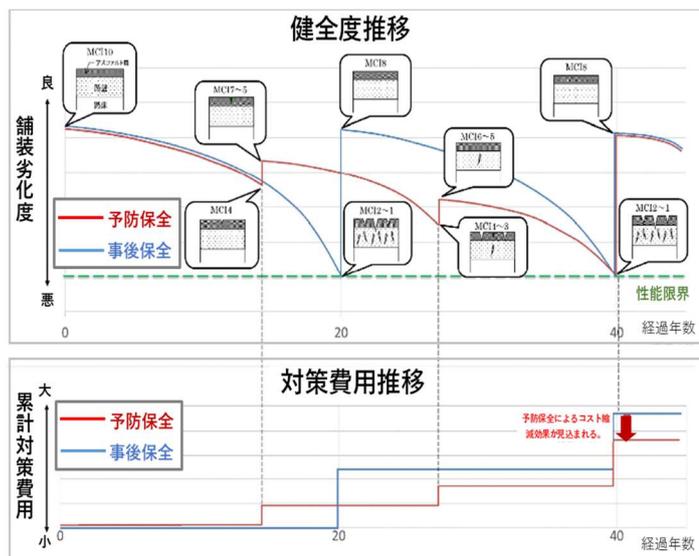
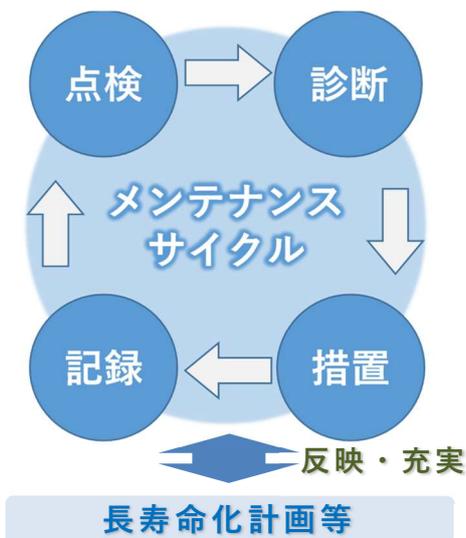


●3Dモデル上の正確な位置に、写真と診断結果を蓄積

## 【取組 2】 予防保全型へ移行し、健全度(安全・安心)の確保とコスト縮減

維持管理手法を、これまでの事後保全型から予防保全型へ移行し、点検・診断・措置・記録のメンテナンスサイクルを通して、舗装維持修繕計画や橋梁長寿命化修繕計画等の内容を充実（策定・改定）し、予防的な保全を進めることで、道路ストックを適切に保全・維持するとともに、ライフサイクルコストの縮減と維持管理費の平準化に取り組みます。

### ▼ 予防保全型の維持管理手法への移行



## 【取組 3】 企業等と連携した協働による維持管理

本市では、これまで企業や市民団体が主体となった道路愛護活動等を促進し、支援してきました。今後においても、これらの道路の清掃・美化活動等を促進・支援していきます。

また、2016年（平成28年）3月に道路法改正により創設された道路協力団体制度では、指定された道路協力団体が道路の維持管理に協力することが可能となりました。

こうした制度も活用しつつ、企業・市民団体と連携しながら、良好な道路環境の維持に取り組んでいきます。



### ▼ 企業による道路愛護活動



【取組4】 景観と環境に配慮（まもる）したみちづくり

郊外部に広がる田園風景や、丘陵地に広がる茶園景観など、本市独自の美しい「農の風景」や、小笠山丘陵地・宇刈丘陵地・磐田原台地の斜面からなる雄大な「自然景観」は、本市の原風景を構成する貴重な資源であることから、ガードレールや街灯、電柱等の道路構造物の更新の際には、色彩の配慮、無電柱化の促進、屋外広告物の規制など、農と自然景観との調和した道路づくりを進めます。

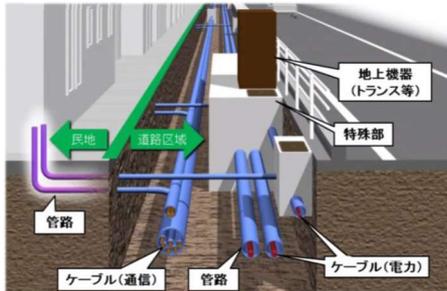
また、環境においても、環境負荷の軽減に向けた環境配慮型の道路構造とするとともに、歴史文化資源（松並木）等の周辺環境と調和した道路とします。

▼ 景観・周辺環境に配慮した道路空間の形成（無電柱化、屋外広告物の規制等）



▼ 無電柱化による景観への配慮

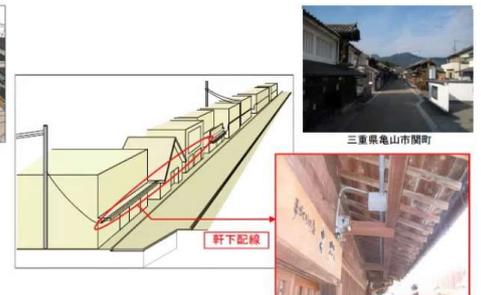
● 地中化による無電柱化



● 裏配線による無電柱化



● 軒下配線による無電柱化



▼ 環境負荷の少ない道路づくり



▼ 環境配慮型の道路舗装（路上再生路盤工法）



## 生活道路

### 【取組1】 適時・適切な維持管理を実施し、安全な道路を確保

道路パトロール等の定期点検を実施した中で、劣化が進行し、道路機能に影響がおよぶ欠損部等においては、これまでと同様に交通に支障がないよう部分的な補修を即時行い、安全な道路を確保します。

また、日常点検にあたっては、これまでの行政の実施する道路パトロールのほか、郵便局との協力協定による道路破損の発見・連絡、地域からの連絡システム（スマートフォンアプリ等）を周知・活用するなど、更なる地域・企業等と連携強化を図り、安全・安心な状態を維持していきます。

#### ▼部分補修（パッチング）



#### ▼スマートフォンを利用した通報システム（フッピーVoice）



##### コメント欄（必須）

（破損状況や場所の説明など）

ガードレールが破損しています。  
子供たちの通学路でもありますので、早めに対応してください。

場所は、 小学校の向かいの道路です。

投稿内容の確認

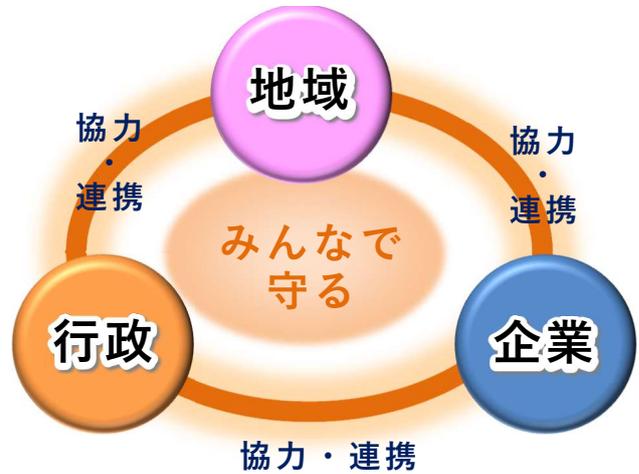


**【取組 2】 地域の道路は、地域みんなで守る**

これまでのように地域・企業・市民団体等の方々には、身近な道路（生活道路）の清掃・草刈り等の愛護活動に取り組んでいただき、行政がこれらの活動を支援することで良好な道路環境を維持していきま

▼協働による維持管理のイメージ

す。  
また、このような活動は、道路を地域の財産・資源として守る愛護の気持ちの醸成や地域コミュニティの形成など、魅力ある地域づくりにも寄与することから、より多くの方々に参加できるように、協働の取り組みを更に推進・支援していきます。



▼地域・企業・市民団体と連携した周辺環境の維持管理



## 基本方針 2 賢く“つかう”

### 「新たな機能・価値」の創出と、誰もが「使いやすい」道路空間の形成

これまでに整備した道路は、道路本来の持つ交通機能や、ライフライン等の収納機能、防火・採光・通風等の空間機能にとどまらず、今ある道路空間に新たな機能を加え、これを「活用」することで、地域の魅力向上や、にぎわい創出など、新たな価値を創り出していきます。

また、高齢化や環境・健康意識の高まり、技術革新の進展など、社会情勢やニーズが変化する中で、自転車利用者の増加や、小型モビリティ・自動運転等の研究が進んでいます。このような状況において、これまでに整備した道路は、将来を見据え、様々なモビリティ（クルマ）とヒトが「共存」した安全・安心に誰もが使いやすい道路空間の形成を目指します。

### 幹線となる道路・生活道路

- 【取組 1】 人々が「憩い・集う場」として活用を促進
- 【取組 2】 ヒトとクルマが「共存」した道路空間の形成
- 【取組 3】 将来を見据え「次世代交通」に対応した道路環境の研究
- 【取組 4】 ICT 等を活用したヒト・クルマの動きの解析
- 【取組 5】 インフラ等を活用した「担い手の創出」と「地域の活性化」

### 生活道路

- 【取組 1】 既存道路を活用した交通安全対策の推進

## 幹線となる道路・生活道路

### 【取組1】人々が「憩い・集う場」として活用を促進

これまでに整備した広い道路空間や駅前広場等は、地域・企業によるオープンカフェやイベント開催など、人々が憩い・集う場として「活用（つかう）」の促進を図り、新たな価値を創出し、歩行者が主体となった心地よい空間づくりに取り組みます。

また、2016年（平成28年）3月に道路法の一部改正により創設された道路協力団体制度では、指定された道路協力団体が道路の維持管理等に協力するとともに、道路空間を活用した収益活動が可能となりました。さらに、2020年（令和2年）2月には、地域を豊かにするにぎわいのある道路空間を構築するため、歩行者利便増進道路の指定制度の創設に向けて道路法等の一部を改正する法律案が閣議決定されました。こうした制度を活用し、企業・団体・地域等と連携しながら、道路環境の適切な維持管理と合わせた地域のにぎわいづくりや、地域の価値の向上に取り組んでいきます。

#### ▼道路空間を「活用」したイベント



#### ▼道路空間の「活用」したオープンカフェ（新たな価値を創出）



#### ▼道路協力団体制度のイメージ



#### 公的活動イメージ



道路空間の修景



除草・植栽活動



不法占用調査

#### 収益活動イメージ



オープンカフェ



広告マネジメント



レンタサイクル

## 【取組2】ヒトとクルマが「共存」した道路空間の形成

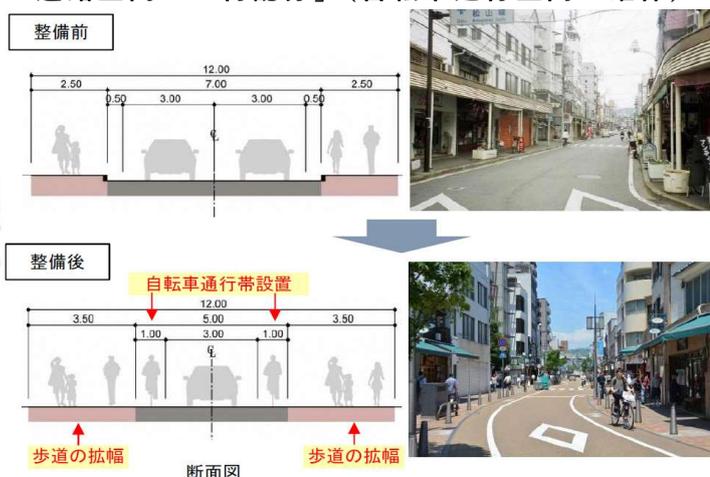
子ども、おとな、高齢者等（ヒト）と自転車、小型モビリティ、自動運転バス等の多様なモビリティ（クルマ）が「共存」した誰もが安全・安心・快適に利用できる道路空間を形成するため、道路空間内の再配分（自転車走行空間の確保等）や、ユニバーサルデザイン（段差解消等）の導入を推進します。

また、案内サインについては、英語やピクトグラムなどの表記や、主要観光施設までの連続した道案内の設置、標識の適正な配置・集約・撤去、逆走防止など、すべての人に分かりやすい道案内を推進し、安全な移動を支援します。

### ▼ヒトとクルマの「共存」



### ▼道路空間の「再配分」（自転車走行空間の確保）



### ▼段差解消



### ▼多言語表記の案内板



### ▼自転車走行空間の確保



### ▼観光地までの連続した道案内



### ▼英語やピクトグラムなどの表記



### 【取組3】 将来を見据え「次世代交通」に対応した道路環境の研究

近年では、利用者が増加しているカーシェアリングなど、自動車の新たな保有・利用形態にも着目するとともに、高齢化や環境意識の高まりから小型低速モビリティや自動運転バス、LRT（輸送量が少ない路面電車）、BRT（バスを基盤とした大量輸送システム）についても新たな交通手段（次世代交通）として期待が高まっています。

このように、技術革新の進展や自動車に対する考え方が目まぐるしく変化する中で、将来を見据え、今後の公共交通施策の動向や取組と合わせ、次世代交通に対応した道路環境の研究を進めます。

#### ▼ 小型低速モビリティ



#### ▼ 自動運転バス



#### ▼ LRT（路面電車（富山市））



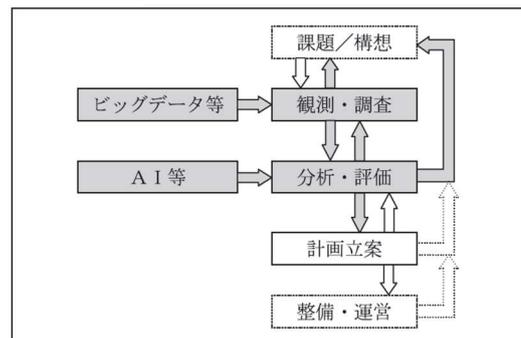
### 【取組4】 ICT等を活用したヒト・クルマの動きの解析

本市における交通量調査は、委託業者の人手観測により、概ね5年毎に実施しております。このデータを根拠に渋滞・混雑の分析を行うなど、道路計画の立案や交差点改良等の工事に活かしてきました。

今後においては、トラフィックカウンター等のセンサーやCCTVカメラによる常時観測、さらには、AIカメラによる車種区分の細分化や二輪車・歩行者へ対応した高度化を推進することで、従来の人手観測を廃止し、効率的な調査の実現に向けて研究していきます。

また、得られたデータ（ビックデータ）をAI等で分析・評価し、道路計画（優先順位等）の立案・見直し等への活用をはじめ、今後のまちづくりにも活かすなど、新たなにぎわいや活気の創出につなげてしていきます。

#### ▼ AIカメラによりヒトとクルマの往来状況を常時観測



まちづくり・道路計画に活かす

## 【取組5】 インフラ等を活用した「担い手の創出」と「地域の活性化」

インフラは、市民の生活や産業等の経済活動を支えているだけではなく、観光資源として活用できる地域固有の財産です。これらの特性を活かし、近年では、普段触れることのできないインフラの内部や、工事中の風景等を見学する「インフラツーリズム」が各地で実施されています。これまで、本市においては、防潮堤や命山、総合体育館等の公共施設の建設現場の見学会等を実施してきました。

このようなことを通して、公共施設に近づき、触れることで、公共施設の整備・維持管理への理解や興味を深めていただくとともに、担い手の育成（児童や学生等を対象とした現場見学会等）に取り組んでいきます。また、こういった公共施設を活用したイベントを開催し、地域に人を呼び込み地域活性化につなげるなど、新たな価値の創出に取り組んでいきます。

### ▼防潮堤・命山・総合体育館など



# 生活道路

## 【取組 1】 既存道路を活用した交通安全対策の推進

本来であれば交通量に応じた一定幅員による道路の拡幅など、規格に合った道路整備を行う必要があります。しかしながら、多くの用地や費用が必要となるほか、地域との合意形成を図りながら道路計画を策定していくなど、様々な調整が必要となり事業化に至るまでにはかなりの時間を要してしまいます。

このため、地域と十分に話し合いながら、地域の協力（合意形成等）を得た中で、既存の道路空間を活用したカラー舗装や速度規制等の規制誘導による交通安全対策など、地域の課題やニーズに応じた柔軟な整備を進めていきます。

### ▼ 交通安全対策等の事例

車両の通行速度が高い箇所の交差点部・横断歩道をカラー化（山口県 下関市 しものせき）

<p>○対策前</p>  <p>・多くの小学生の通学路であるが、抜け道として利用する車が多数あり、車両の通行速度が高く、危険な交差点部</p>	<p>○対策後</p>  <p>・ドライバーに注意喚起を促すため、交差点部や横断歩道をカラー化</p>
---	--

交通量の多い道路への歩行空間の整備（山形県）

<p>○対策前</p>  <p>・車両の交通量が多く、歩道が設置されていないため危険</p>	<p>○対策後</p>  <p>・路側帯を拡幅し、カラー舗装化 ・ドットラインを設置</p>
---	--

シンボルマーク入り看板	路面表示「ゾーン30」	路面表示「ゾーン30」以外	入口カラー化
			
ハンプ	狭さく	スラローム	クランク
			

## 基本方針 3 効率よく“つくる”

### 都市活力、市民生活、安全・安心を支える道路ネットワークの構築

都市活力の創出や市民生活、災害時の救援・救急活動を支えるなど、都市間と地域間をつなぎ市の発展と安全・安心に資する幹線となる道路については、都市計画マスタープランに示す基本理念や将来都市構造等の実現に向けて、計画的・効果的に整備（つくる）を推進していきます。

また、幹線となる道路までのアクセス機能を有し、生活を支えるうえで必要な都市基盤である生活道路は、地域の日常生活空間として、地域のコミュニティ場への活用や歩行者等の安全・快適さが求められているため、地域の課題やニーズに応じた柔軟な整備を地域と協力しながら推進していきます。

#### 幹線となる道路

- 【取組 1】都市間・拠点間の「連携」と「道路機能」の強化
- 【取組 2】計画的・効果的に整備を推進
- 【取組 3】新技術（ICT 等）の導入による品質管理の高度化

#### 生活道路

- 【取組 1】地域の課題に応じた柔軟な整備の推進

## 幹線となる道路

### 【取組1】都市間・拠点間の「連携」と「道路機能」の強化

道路網基本計画図に位置づける主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路等の幹線となる道路は、更なる地域発展の基盤形成に向けて、近隣市町から大都市圏までの広域的な連携や、市域内の都市拠点・地域拠点・集落拠点の連携を強化するため、社会情勢やニーズに応じて、優先順位を見極めながら計画的・効果的に整備を推進します。

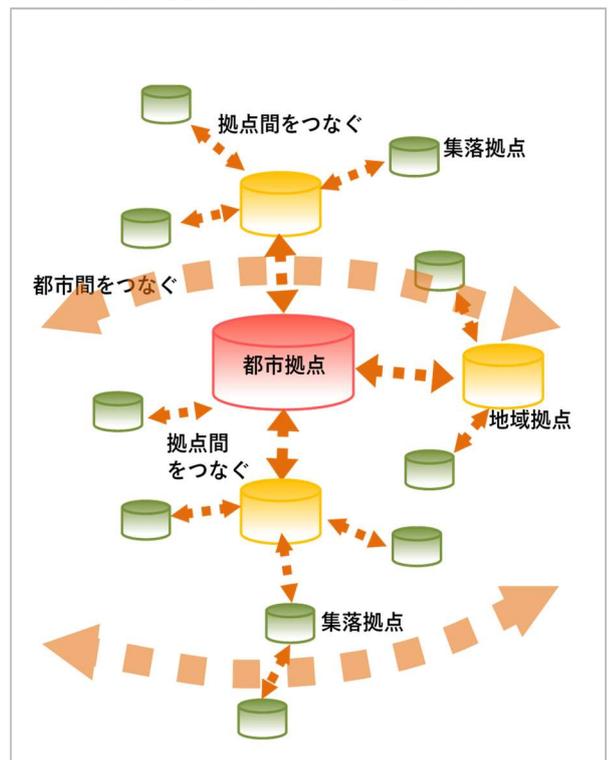
また、幹線となる道路において、歩道未整備や、狭あい・蛇行部分等の危険箇所、混雑度が高く渋滞している箇所など、改善が必要な箇所が存在しているため、歩道の整備や交差点改良、道路拡幅など、安全・安心で快適な道路環境の形成に取り組んでいきます。

なお、国道・県道にあたっては、期成同盟会等を通じて、早期の事業化や全線整備・改良等に向け、継続的に要望し促進を図ります。

#### ▼都市間をつなぐ道路網のイメージ



#### ▼市域内の拠点間をつなぐ道路網のイメージ



## 【取組2】計画的・効率的に整備を推進

道路網基本計画図に位置づける幹線となる道路の整備は、事業効果（B/C等）の検証を行うなど、優先順位を見極めながら、選択と集中により計画的・効率的に整備を進めます。

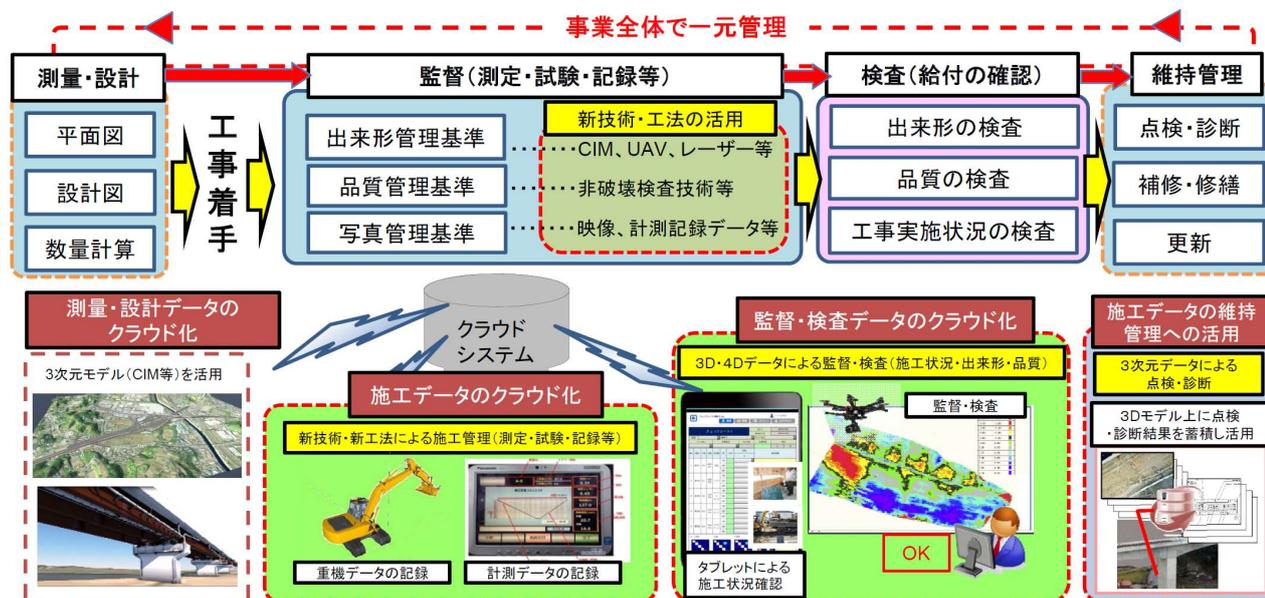
また、事業開始後は、優先的・重点的に投資を行い、早期に事業効果が発現するよう整備を推進していきます。

## 【取組3】新技術（ICT等）の導入による品質管理の高度化

工事施工時には、ICTを活用した施工を実施するとともに、測量・設計、施工、監督・検査、維持管理に一元管理した3D・4Dデータをクラウド化し、施工段階において新技術・工法を活用した映像・計測データなど、出来形・品質管理に活用し監督・検査の高度化・合理化を図ります。

また、整備後の維持管理においても、施工データを活用し、点検・診断、補修・修繕、更新時の効率化を図ります。

### ▼品質管理の高度化・合理化のイメージ



⇒監督検査の合理化

立会計測・供試体中心の品質管理を、非破壊検査データや画像利用によるデータ中心の品質管理に見直し

### ▼ICTを活用した掘削工事



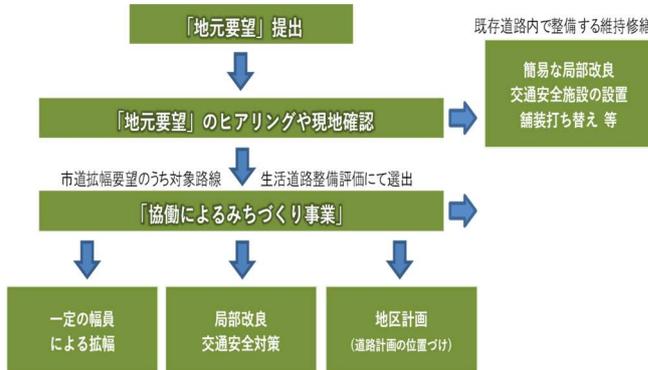
## 生活道路

### 【取組1】地域の課題に応じた柔軟な整備の推進

市民から寄せられる市道への地元要望（今起きている問題や多様なニーズ）に適切に対応していくため、まず、地域とのヒアリングや現地確認を行い、解決に至るプロセスを地域と共に考える「協働によるみちづくり事業」を推進し、地域と十分に話し合いながら、地域の協力（合意形成、用地提供等）を得た中で、市道の局部改良や速度抑制等の規制誘導による交通安全対策、一定の幅員を確保するなど、地域の課題に応じた効果的かつ効果的な整備を進めていきます。また、協働によるみちづくり事業を行う路線選定にあたり用いる「生活道路評価制度」については、これまでの要望状況や今後の整備方針を踏まえ、評価方法の見直しを検討します。

なお、2014年（平成26年）に実施した災害危険度調査において災害リスクが残る地域においては、円滑な救援・救急活動や復旧・復興等に向けて防災力を高める必要があることから、道路の位置の指定、建物位置、道路後退など、総合的に危険度の改善を図る地区計画や、複数敷地の集約・整序（小規模な土地区画整理事業）、狭あい道路事業等を推進していきます。

#### ▼生活道路の整備の進め方



#### 協働によるみちづくり事業

- 事業着手前に市民と話し合いを設けることで**市民の理解と協力**を得ます

概略の設計図面を作り、分かりやすく説明

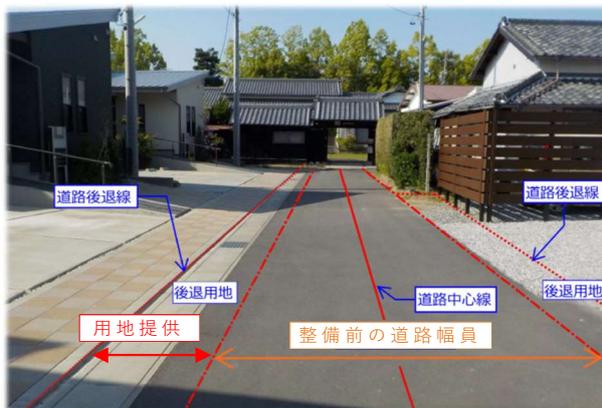


- 市民と話し合いを十分に行うことで、以下の効果を図ることを目的とします

事業期間の短縮  
事業効果の早期発現



#### ▼地域の協力(合意形成、用地提供等)による狭あい道路整備



#### ▼局部改良による交通安全対策



## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS



## SDGs

世界を変えるための  
17 の目標

### ふくろいの“みち”に関する基本的な方針

～「未来」につなぐ都市づくり～

2020年（令和2年）6月策定

2020年（令和2年）7月公表

袋井市 都市建設部 都市計画課・建設課

〒437-8666 静岡県袋井市新屋一丁目1 番地の1

TEL：0538-44-3122、-3131（直通）

TEL：0538-43-2111（代表）

FAX：0538-44-3145

URL：<http://www.city.fukuroi.shizuoka.jp>