

御前崎市道路整備計画

平成19年3月

御 前 崎 市

～ 目 次 ～

第 1 章	計画策定にあたって	1
1	計画策定の目的	1
2	計画の構成及び策定の流れ	1
3	計画の期間	2
第 2 章	御前崎市の概況	3
1	市の概況	3
2	人口	4
3	産業	6
4	土地利用	7
5	都市圏	9
6	交通	12
7	物流	16
8	防災	17
9	観光	19
第 3 章	幹線道路網の現況	21
1	県管理道路	21
2	市管理道路	22
3	都市計画道路	24
4	交通実態	26
第 4 章	上位計画の整理	31
1	第 1 次御前崎市総合計画（平成 18 年 3 月）	31
2	榛南広域都市基本計画（平成 17 年 3 月）	34
第 5 章	道路関連計画の整理	39
1	“しずおか”の道づくり	39
2	東遠都市圏総合都市交通計画（平成 16 年 1 月）	40
3	榛南都市圏総合都市交通計画（平成 16 年 1 月）	44
4	浜岡町道路整備計画策定調査報告書（平成 9 年 2 月）	46
第 6 章	問題点と課題の整理	53
1	調査項目別の整理	53
2	主要課題の整理	57
第 7 章	道路づくりに関する基本方針	60
1	基本方針の設定	60
2	基本方針の考え方	61

第 8 章	将来道路網及び整備計画	63
1	道路の役割と位置づけ	63
2	将来道路網計画	67
3	道路整備計画案	69
第 9 章	道路整備の実施計画	72
1	評価の方針	72
2	対象路線	72
3	評価の内容	72

第1章 計画策定にあたって

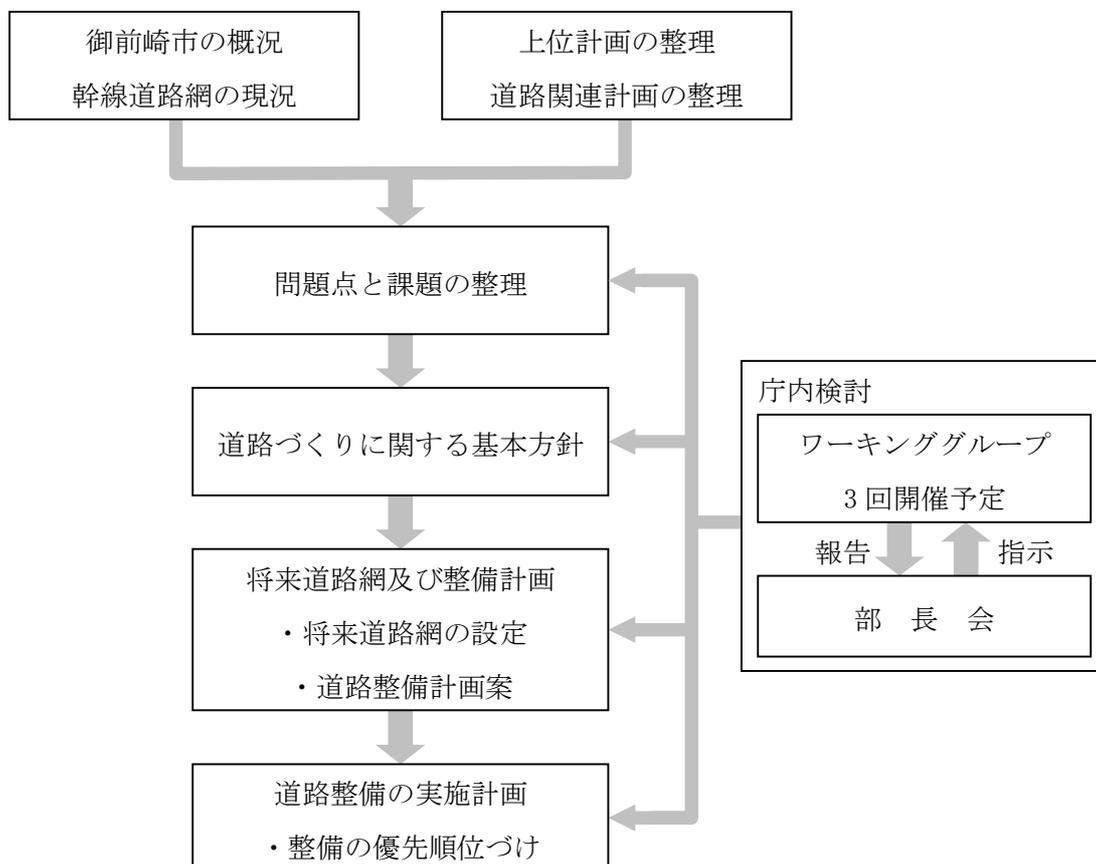
1 計画策定の目的

総合交通ネットワークは、良好な都市を形成する上で重要であり、地方の定住社会の形成を促進するためには道路網の構築や道路整備の果たす役割は大きい。その一方で、公共事業のコスト縮減や道路特定財源の一般財源化の検討、市民への情報公開など、道路を取り巻く環境も著しく変化してきている。このような背景を受け、真に必要な道路を優先的・計画的に整備していくことが求められている。

本市においては、平成16年4月の旧浜岡町・旧御前崎町の合併や平成21年春の静岡空港の開港予定など地域の実情を勘案し、地域間の連携や空港・港などの交通拠点との連携を視野に入れた道路整備が主要課題となっている。これらの課題解決に向けた道路整備を効率的に進めるため、都市の将来像に基づき、将来道路網のあり方や道路の整備優先順位などを検討し、「御前崎市道路整備計画」を策定するものである。

2 計画の構成及び策定の流れ

本計画は『第1次 御前崎市総合計画』を上位計画とする部門別計画として、都市整備の基本目標である“人が集い定住する ゆとりとにぎわいの拠点となるまち”を実現するための道路整備計画である。策定にあたっては、庁内の関係部署の代表からなる『ワーキンググループ』により検討を進め、『部長会』に諮りながら策定したものである。



第2章 御前崎市の概況

1 市の概況

平成16年4月、御前崎・浜岡両町の合併により誕生した「御前崎市」は、静岡県中西部の南端部に位置し、西は掛川市、北は菊川市、北東は牧之原市と接し、東から南西にかけては太平洋に面している。市域は、東西14.27km、南北11.72kmで総面積65.78km²を有している。

県内の主要都市静岡市及び浜松市のほぼ中間に位置し、両都市まで距離にして約40km、時間にして約1時間の距離にある。広域交通網へのアクセスとしては、東名高速道路の掛川・菊川・相良牧之原の各インターチェンジまで30分圏内の距離にある。海路としては、県内の3重要港湾の一つである御前崎港があり、物資輸送の拠点となっている。空路としては、静岡空港が牧之原・島田市内に平成21年春の開港を目指して整備が進められている。

■御前崎市の位置

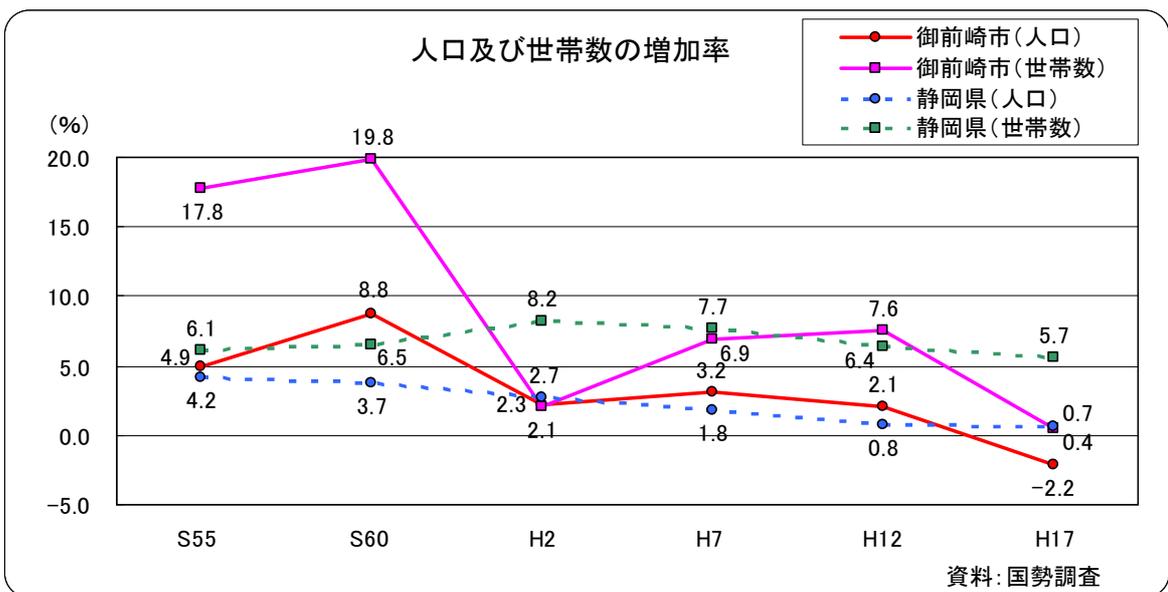
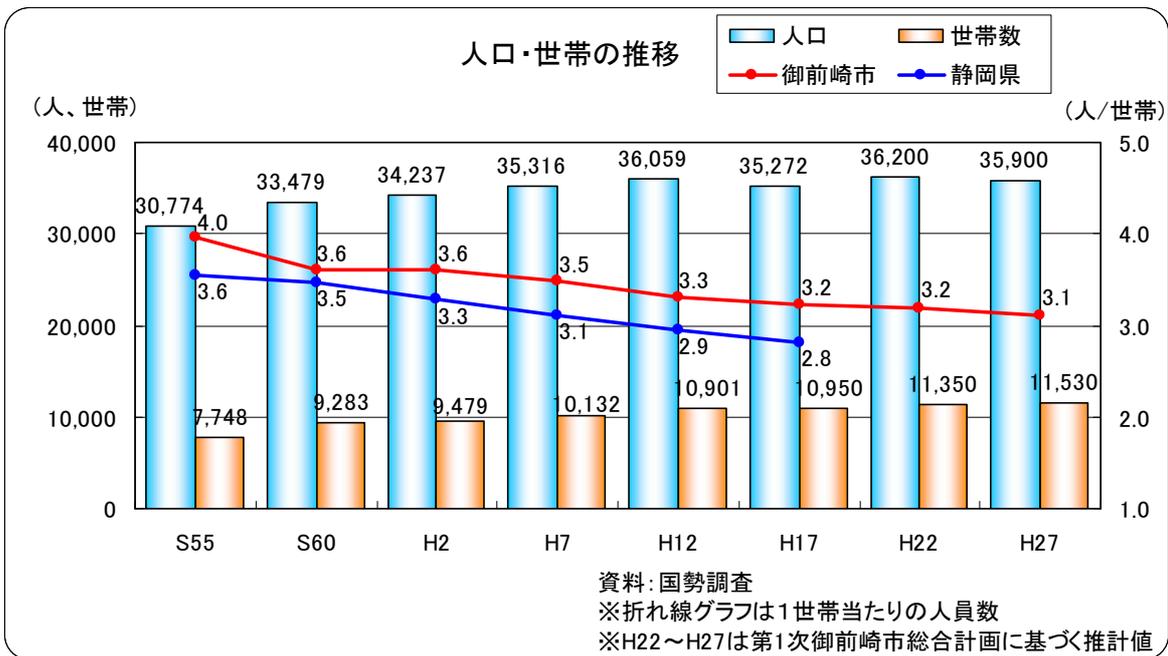


2 人口

(1) 人口・世帯数の推移

本市の人口は、平成12年まで増加傾向にあったが、平成17年には35,272人と2.2%減少し、県平均の0.7%増よりも低い値となっている。また、世帯数は年々増加傾向にあり、平成17年現在10,950世帯であるが、この5年間の増加率は0.4%と県平均の5.7%増を下回っている。

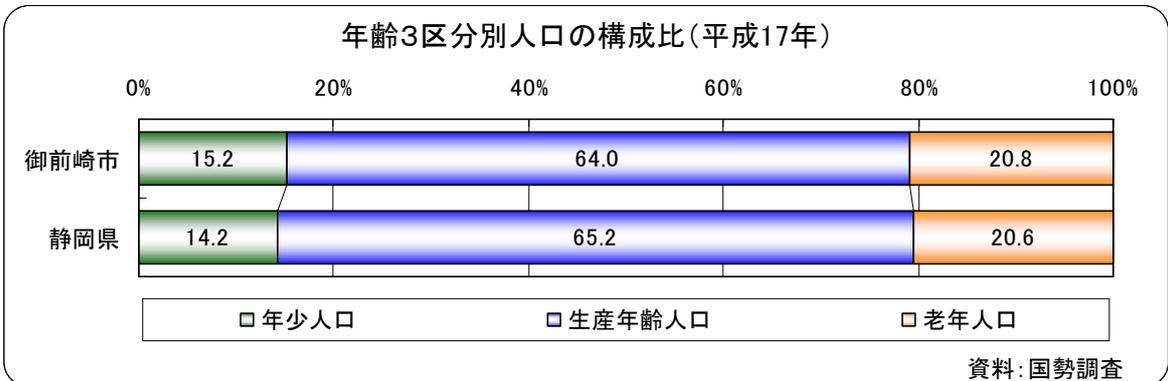
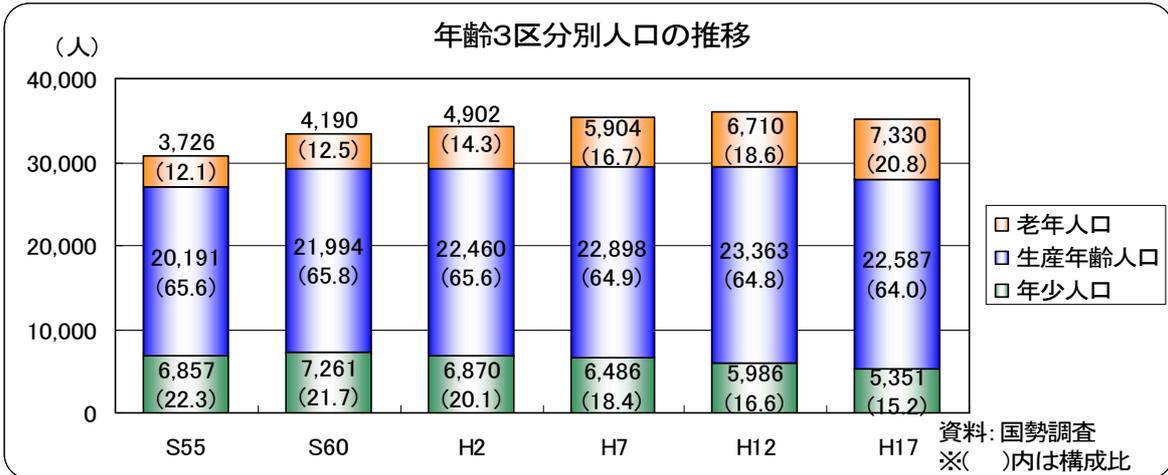
また、1世帯当たりの人員数は、平成17年現在3.2人で年々少なくなる傾向にある。静岡県平均と比較して、本市の1世帯当たりの人員は多い方であるが、確実に核家族化は進行している。



(2) 年齢別人口の推移

年齢3区分別人口の推移は、年少人口（0～14歳）が昭和60年をピークに減少傾向に転じ、逆に老年人口（65歳以上）は年々増加している。また、生産年齢人口は平成12年までは微増傾向にあったが、平成17年は減少に転じた。本市でも、少子・高齢化の進行がうかがえる。

年齢3区分別人口の構成比を静岡県平均と比較すると、本市では年少人口と老年人口の割合が県平均を上回っており、逆に生産年齢人口の割合が低くなっている。

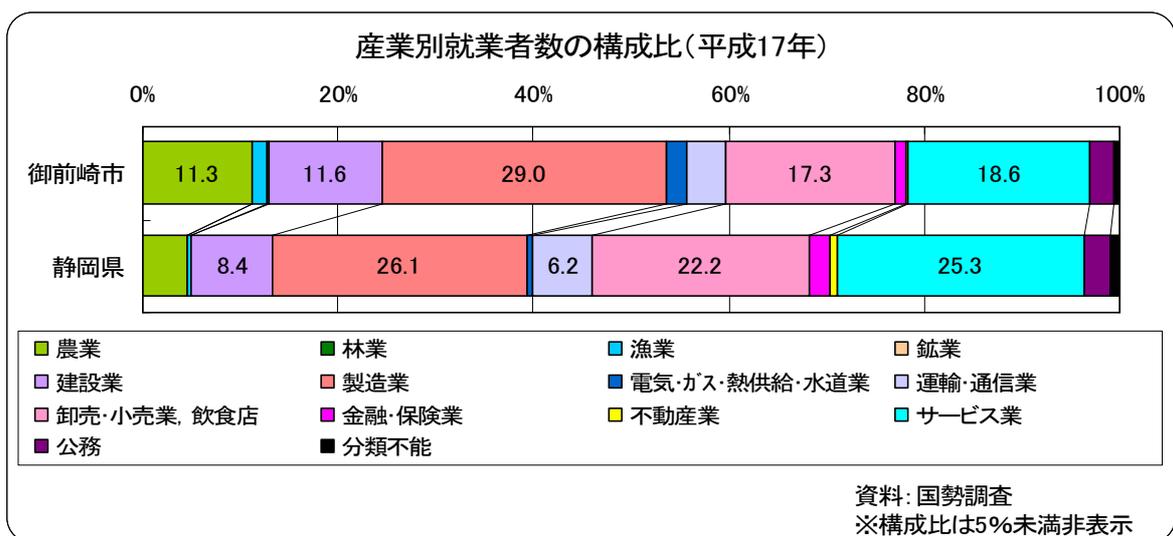
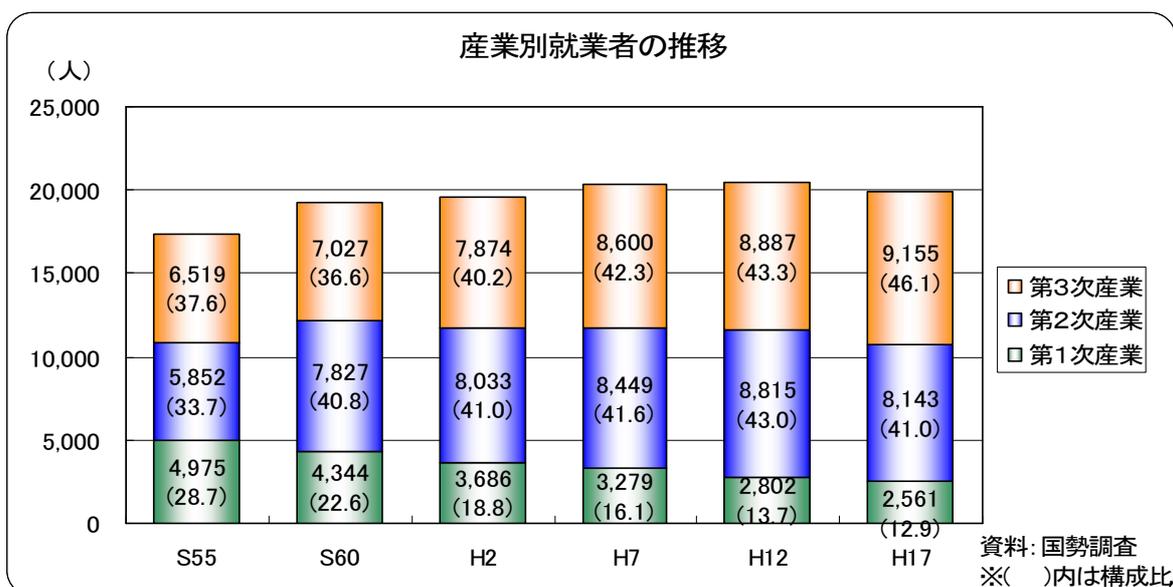


3 産業

(1) 産業別就業者

本市に占める第1次産業の比率は12.9%と高く、農業や漁業のウエイトが高い都市となっているが、その数は年々減少傾向にある。逆に、第2次・第3次産業の就業者数は年々増加しており、その比率はほぼ同じくらいである。

産業別就業者数の構成比を静岡県平均と比較すると、本市では農業や漁業、建設業、電気・ガス・熱供給・水道業の割合が高く、逆に運輸・通信業、卸売・小売業、飲食店、サービス業の割合が低くなっている。



4 土地利用

本市は、標高 50m未満の平坦地と北部一帯に広がる牧之原台地に大きく大別できる。土地利用は、牧之原台地の茶園や海沿いの砂地野菜など畑の割合が 31.9%と最も高い割合を占めている。次いで、牧之原台地の丘陵地に代表される山林が 30.2%を占めている。宅地は 16.6%で、御前崎市役所周辺に池新田地区の市街地、御前崎港周辺に御前崎地区の市街地が形成されている。

■土地利用の状況

	田	畑	宅地	池沼	山林	原野	その他	合計
面積(千㎡)	5,519	15,892	8,273	16	15,005	2,189	2,862	49,756
構成比(%)	11.1	31.9	16.6	0.0	30.2	4.4	5.8	100.0

資料：固定資産税に関する概要調書（平成 16 年 1 月 1 日現在）

また、主要な公共施設や大規模な工業地・商業地、面的整備の実施箇所などは、以下の表及び図に示すとおりである。

■主要な公共施設

番号	名 称
①	御前崎市役所
②	御前崎市役所御前崎支所
③	市立御前崎総合病院
④	御前崎市総合保健福祉センター
⑤	御前崎市立図書館(アスパル)
⑥	御前崎市民会館
⑦	御前崎市文化会館
⑧	御前崎市民プール(ぶるる)
⑨	御前崎市B & G海洋センター
⑩	浜岡福祉会館
⑪	観光物産館(なぶら館)
⑫	牧之原御前崎消防署
⑬	御前崎港

■主要な教育施設

番号	名 称
①	静岡県立池新田高等学校
②	御前崎市立浜岡中学校
③	御前崎市・牧之原市学校組合立御前崎中学校
④	御前崎市立第一小学校
⑤	御前崎市立浜岡東小学校
⑥	御前崎市立浜岡北小学校
⑦	御前崎市立御前崎小学校
⑧	御前崎市立白羽小学校

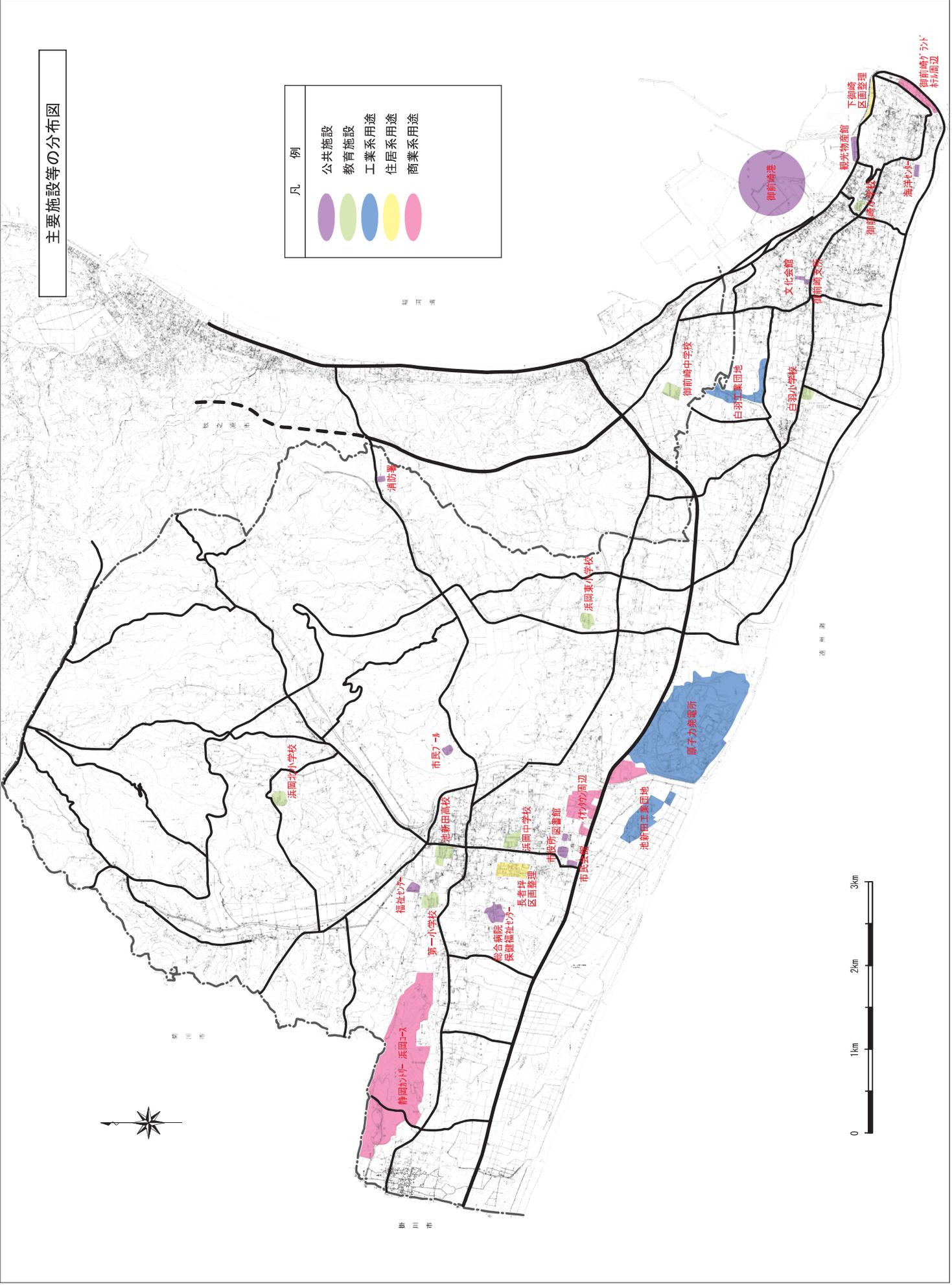
■その他の主要施設など

番号	名 称
①	中部電力浜岡原子力発電所
②	池新田工業団地
③	御前崎白羽工業団地
④	長者坪土地区画整理事業
⑤	下御崎土地区画整理事業
⑥	静岡カントリー 浜岡コース
⑦	イオンタウン周辺
⑧	御前崎グランドホテル周辺

図 主要施設等の分布図

主要施設等の分布図

凡 例	
	公共施設
	教育施設
	工業系用途
	住居系用途
	商業系用途



5 都市圏

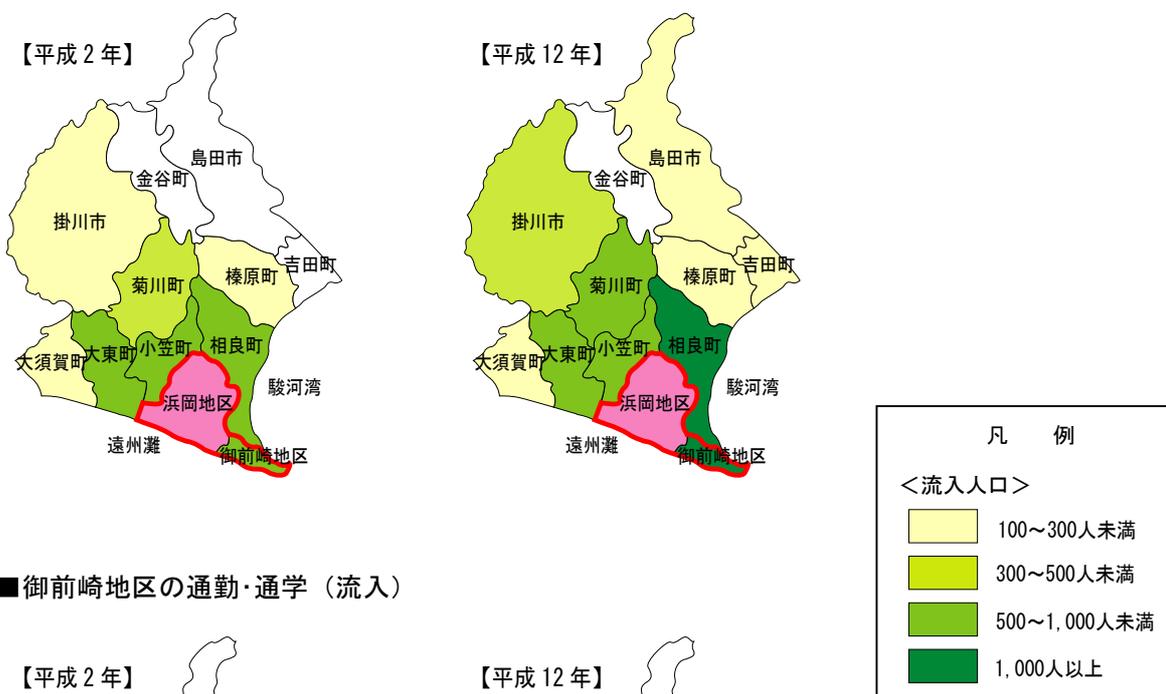
(1) 通勤通学圏

本市への通勤・通学人口の動向をみると、浜岡地区では旧相良町・御前崎地区からの流入が多く、御前崎地区では旧相良町からの流入が多い。

また、本市から他市町への通勤・通学人口の動向をみると、浜岡地区では旧大東町への流出が多く、御前崎地区では旧相良町・浜岡地区への流出が多い。

平成2年から平成12年にかけて通勤・通学圏は広がりを見せており、流入・流出人口ともに増加傾向を示している。

■浜岡地区の通勤・通学（流入）

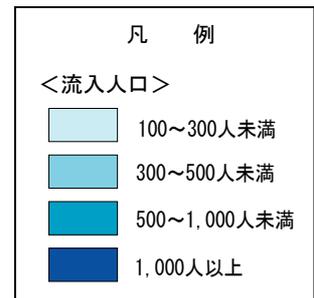
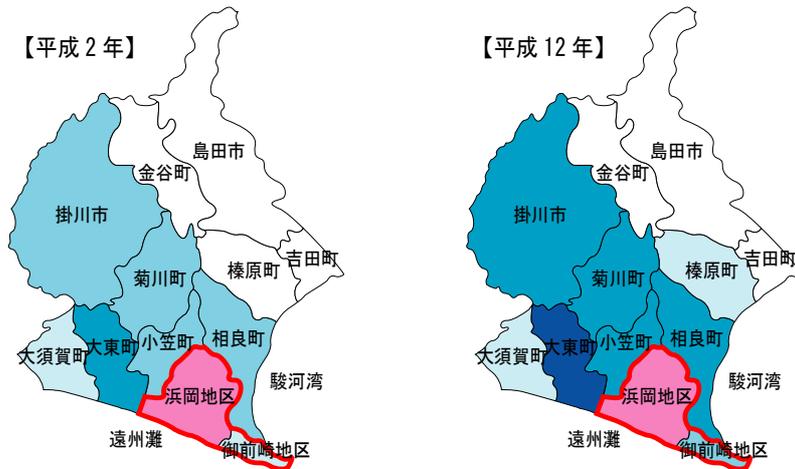


■御前崎地区の通勤・通学（流入）

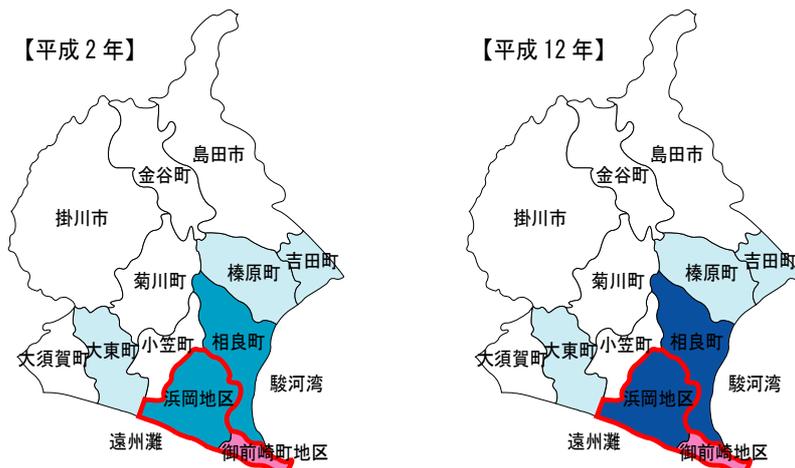


資料：国勢調査

■浜岡地区の通勤・通学（流出）



■御前崎地区の通勤・通学（流出）



資料：国勢調査

(2) 商圏

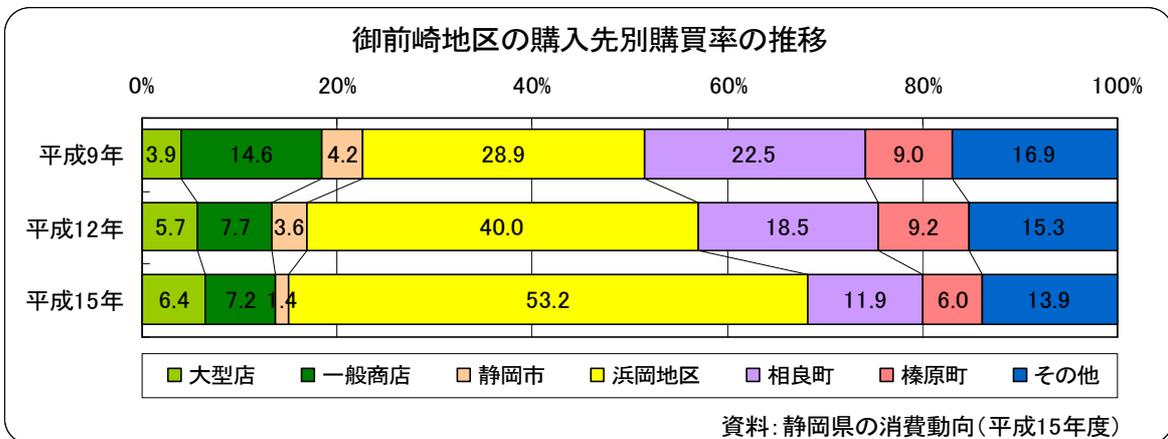
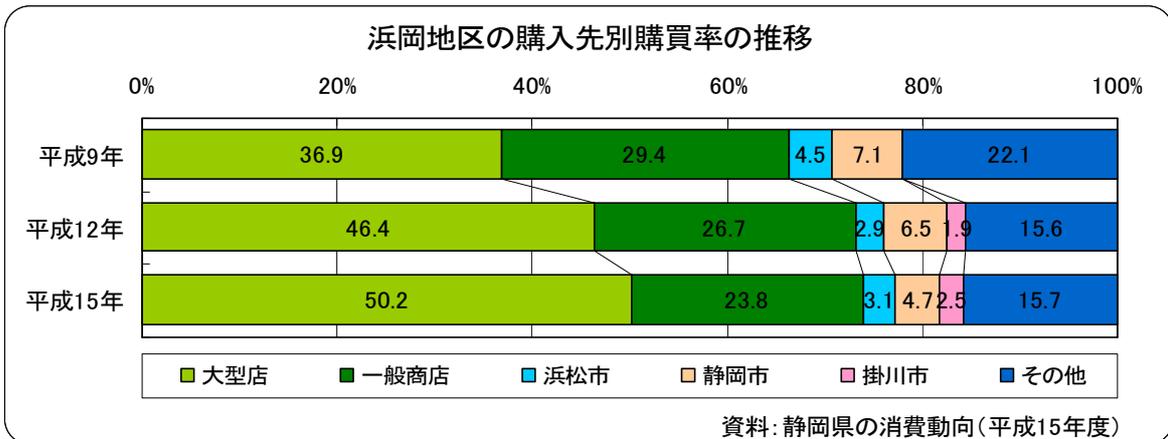
平成15年度の「静岡県の消費動向」によると、浜岡地区の物品全体の地元購買率は74.0%で県内11位、御前崎地区の地元購買率は13.6%で県内69位（低い市町村の5位）となっている。

浜岡商圏は浜岡地区を中心に第1次商圏2町、第2次商圏1町、第3次商圏2町の5町で構成されている。前回の平成12年調査と比べ、商圏を構成する地域に変化はないが、浜岡地区の地元購買率をはじめ、他町からの全ての吸引率が増加している。

■ 浜岡商圏の購買率

商圏区分	構成市町村等	購買率(%)		増減 (ポイント)	備考
		平成12年	平成15年		
第1次商圏	浜岡地区	59.9	60.1	0.2	消費需要の30%以上を吸引している地域
	御前崎地区	38.7	46.5	7.8	
第2次商圏	小笠町	22.4	22.7	0.3	消費需要の20%以上30%未満を吸引している地域
第3次商圏	相良町	13.9	14.6	0.7	消費需要の10%以上20%未満を吸引している地域
	大東町	10.7	11.1	0.4	

資料：静岡県の消費動向（平成15年度）

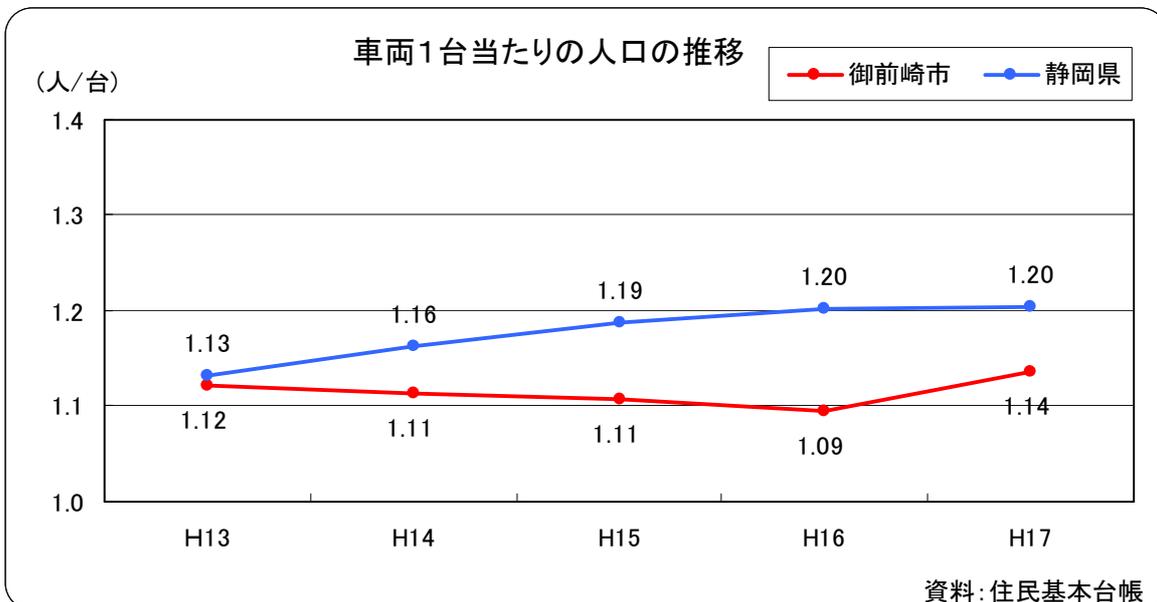
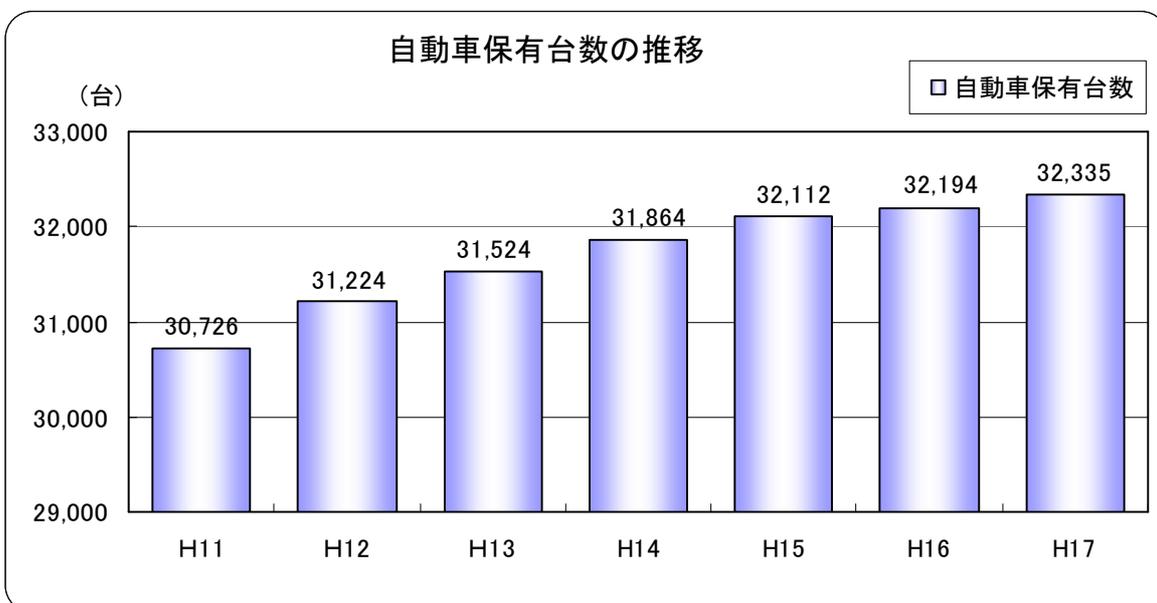


6 交通

(1) 自動車保有台数

本市の自動車保有台数は約3万2千台となっており、平成11年以降増加傾向にある。

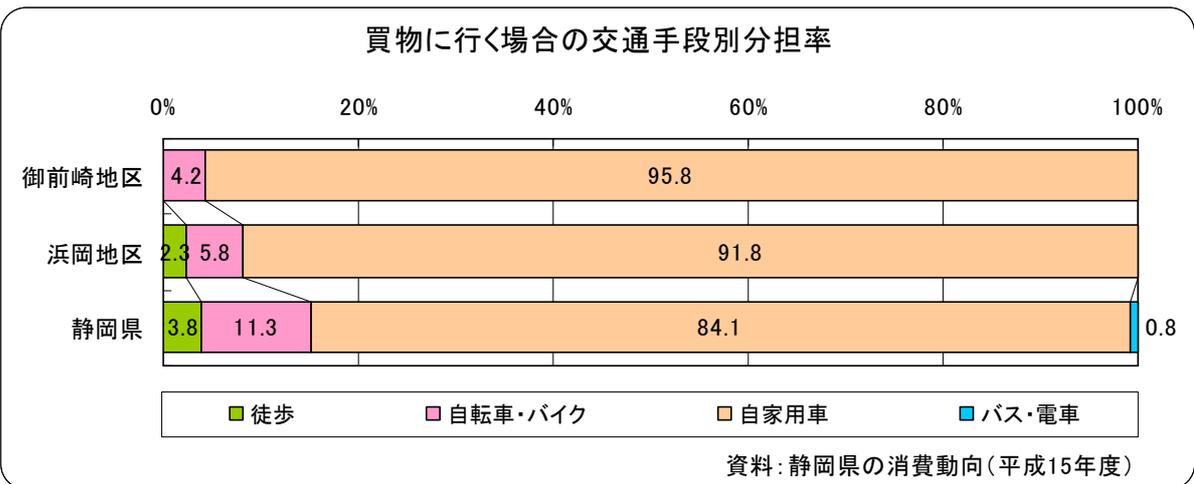
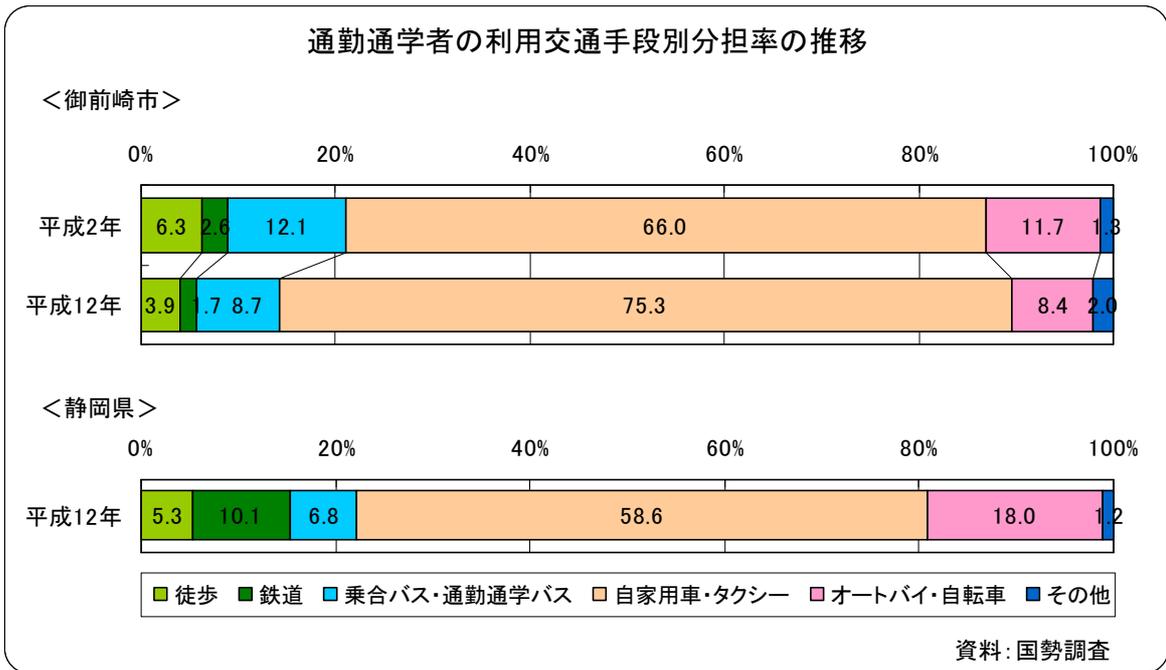
車両1台あたりの人口は1.14人で、静岡県の1.20人と比べ小さく、本市の自動車保有率は高い方である。



(2) 交通分担率

通勤通学者の利用交通手段別分担率をみると、徒歩・乗合バス・通勤通学バス・オートバイ・自転車の比率が下がり、逆に自家用車・タクシーの比率が10年で約10ポイント増加している。また、静岡県平均と比較しても15ポイント以上高い分担率となっており、自動車が本市の主要な交通手段となっている。

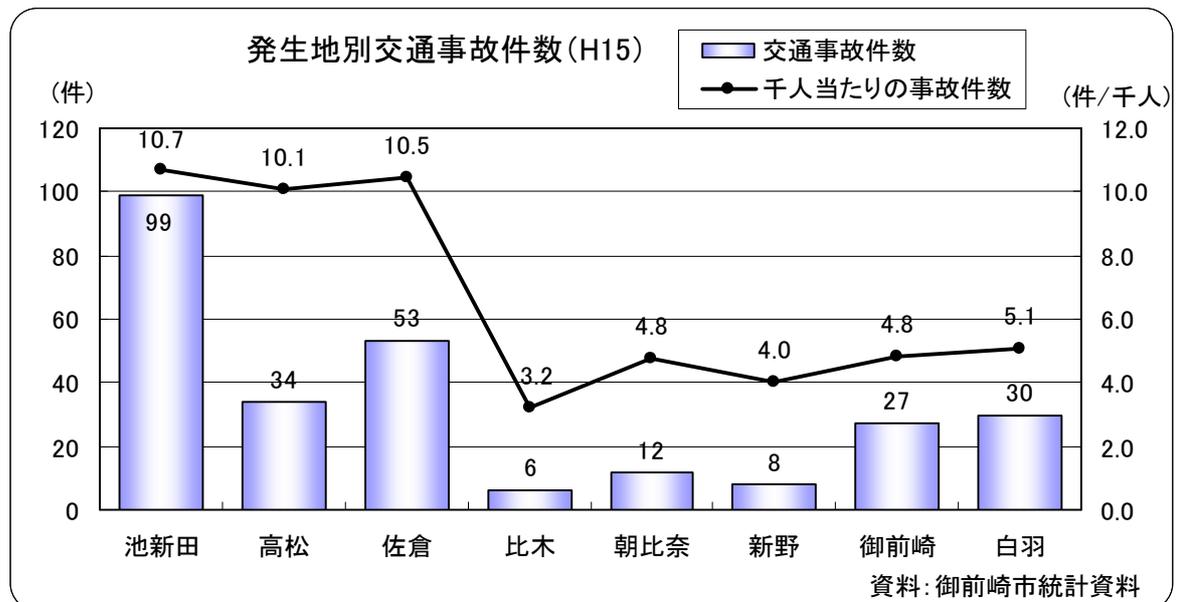
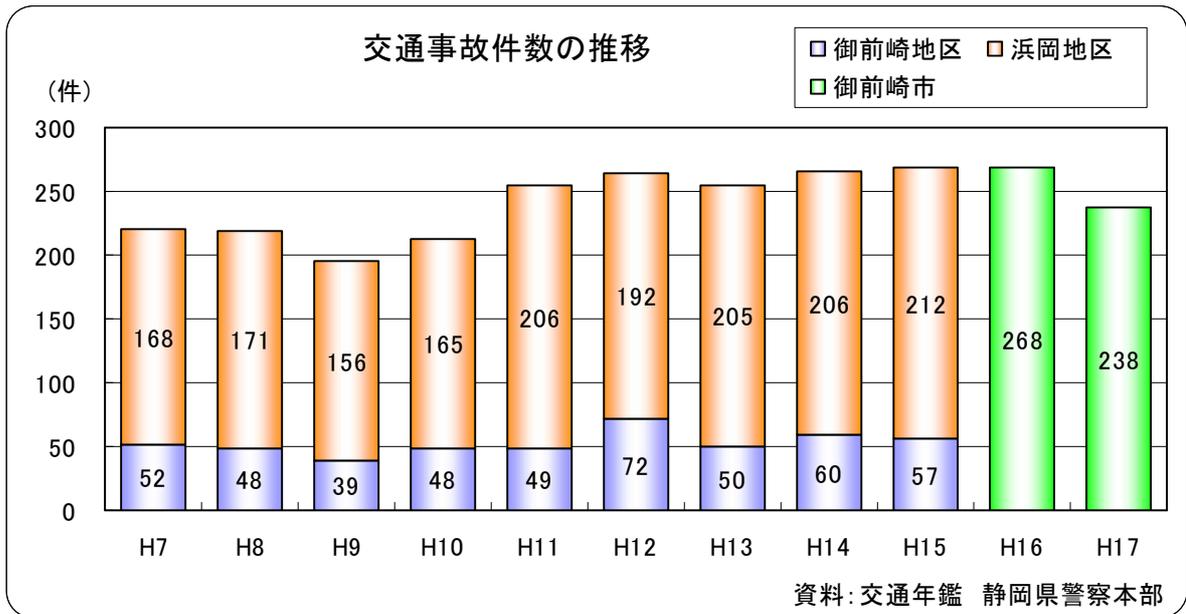
買物に行く場合の交通手段別分担率では、静岡県平均の自家用車分担率が約8割に対し、本市の自家用車分担率は9割以上を占め、自動車への依存が高い。



(3) 交通事故

本市の交通事故件数は、平成11年頃から260件前後で推移している。平成16年の交通事故件数は268件、人口10万人あたりに換算すると約760件であり、県平均の1,093件より少ない結果となっている。地区別では、池新田・佐倉・高松地区で事故の発生率が高く、県平均と同じくらいの水準である。

事故危険箇所（10年に1度以上の確率で死亡事故が発生するおそれの高い箇所や幹線道路の平均事故率の5倍以上の事故率で事故が発生する箇所等）は、本市内に該当箇所はない。



事故件数 (H15年～H16年)

凡 例	
<交通量>	
	10件未満
	10～20台
	20～30台
	30～40台
	40台以上

資料：静岡県事故情報
管理システム

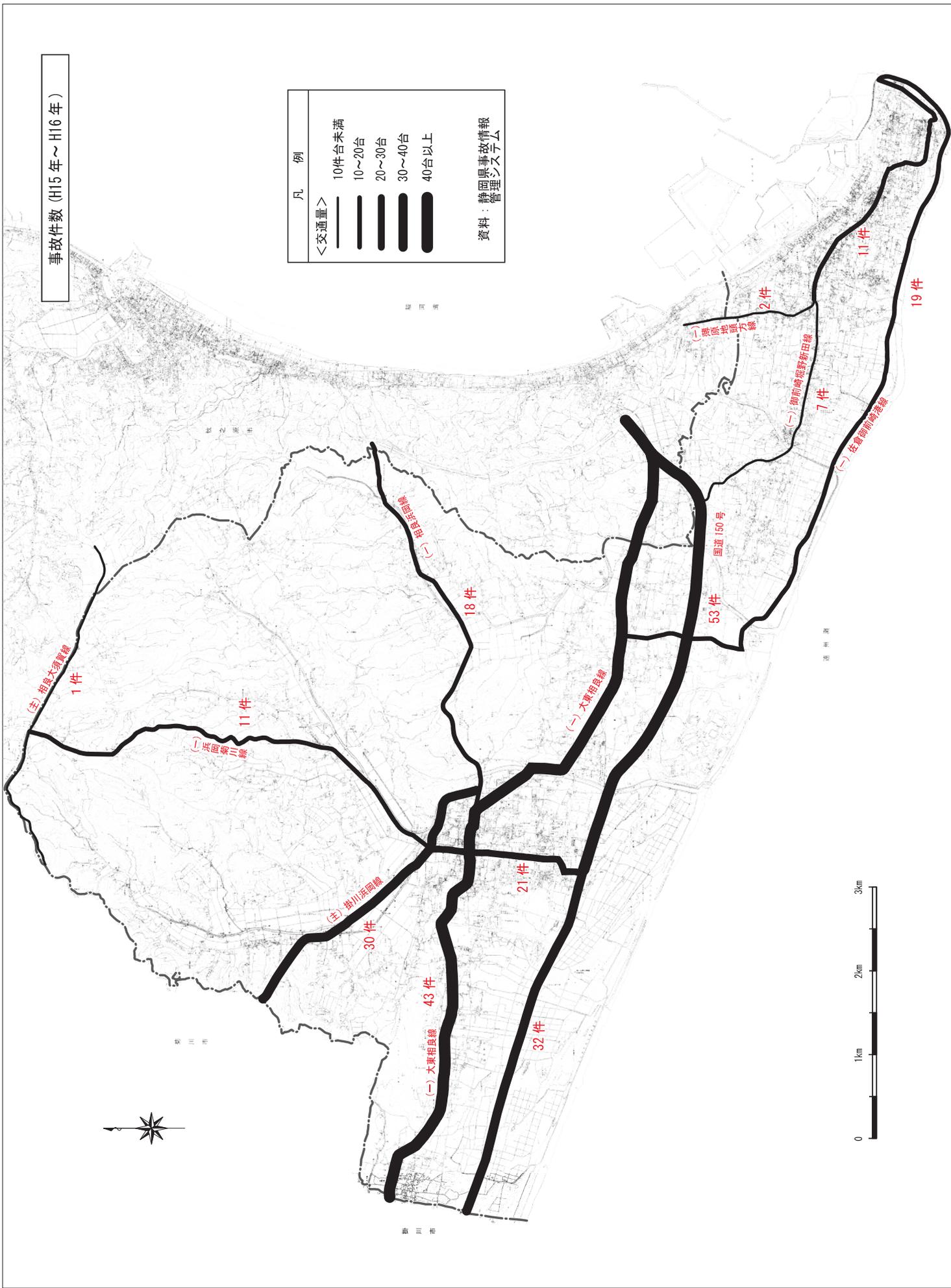
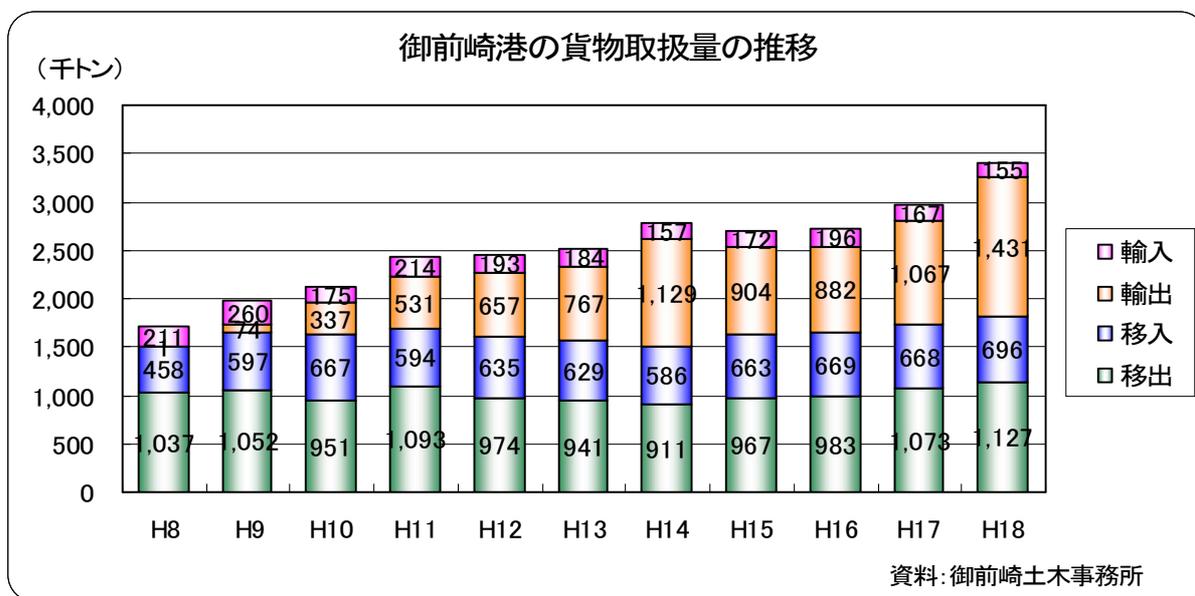


図 事故件数 (H15~16)

7 物流

(1) 御前崎港

静岡県的重要港湾の一つである御前崎港の貨物取扱量の推移をみると、年々増加傾向にあり特に輸出量が大幅に伸びている。



8 防災

(1) 道路通行規制

本市内には、海岸沿いの一般県道佐倉御前崎港線において、波浪打上げに伴う通行規制区間が1箇所指定されている。

■通行規制基準（通行規制区間）の指定状況

規制番号	路線名	通行規制区間		規制基準		危険内容
		区間	延長(km)	通行注意	通行止	
61	一般県道 佐倉御前崎港線	御前崎市中原 御前崎市下岬	4.1	波高3.5m	波高4.5m	波浪打上げ

資料：異常気象時における道路通行規制区間図

(2) 緊急輸送路

1次緊急輸送路としては、国道150号、主要地方道掛川浜岡線、臨港道路4号線の3路線、2次緊急輸送路としては、一般県道御前崎堀野新田線の1路線が指定されている。

静岡県の第3次地震被害想定によると、東海地震による緊急輸送路の総合評価結果は、国道150号、主要地方道掛川浜岡線の一部（苗代橋南交差点以南）、一般県道御前崎堀野新田線では影響度ランクC（被害が発生する可能性がほとんどない区間）であるが、主要地方道掛川浜岡線の一部（苗代橋南交差点以北）と臨港道路4号線は影響度ランクA（大規模な被害が発生する可能性がある区間、あるいはかなりの確率で緊急輸送に大きな支障が発生すると想定される区間）となっている。

■緊急輸送路の指定状況

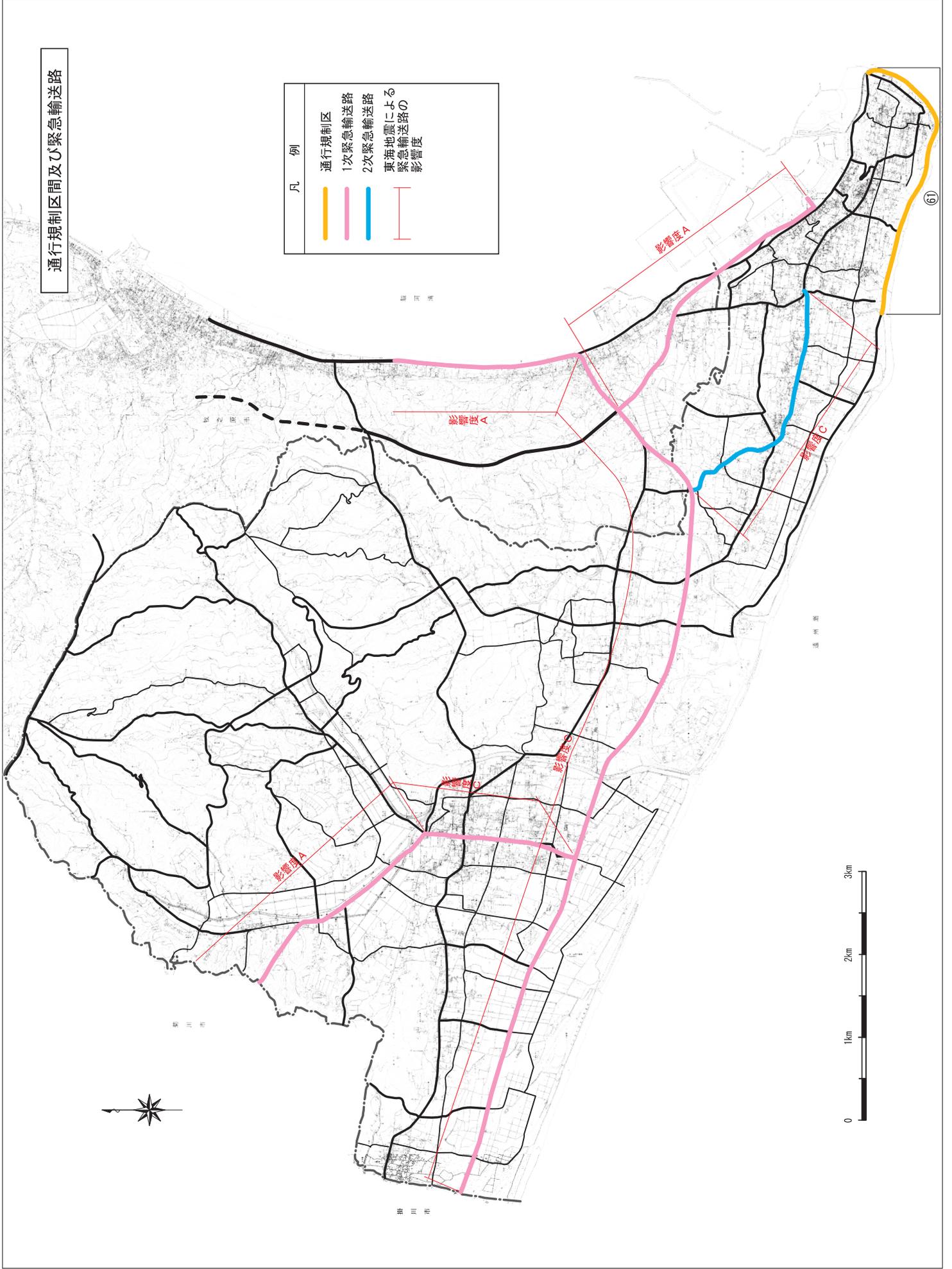
区分	対象路線	影響度ランク
1次緊急輸送路	国道150号	影響度C
	主要地方道掛川浜岡線	影響度A、C
	臨港道路4号線	影響度A
2次緊急輸送路	一般県道御前崎堀野新田線	影響度C

※影響度ランクは、静岡県の第3次地震被害想定での東海地震の評価結果を示す。

図 交通規制及び緊急輸送路図

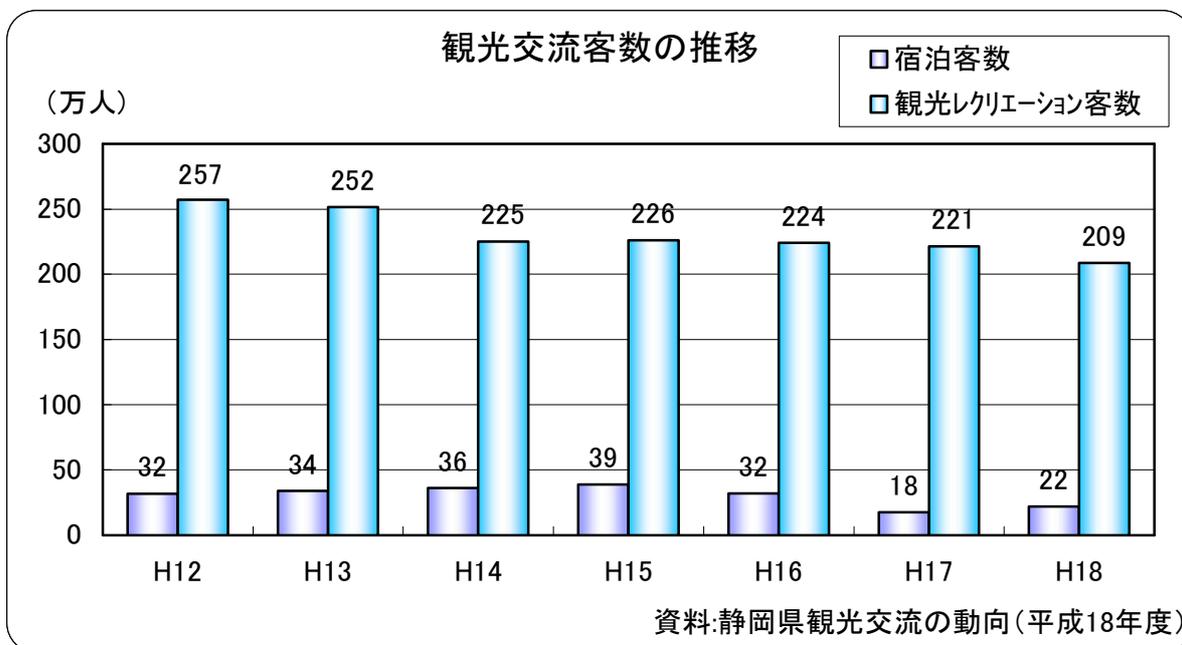
通行規制区間及び緊急輸送路

凡 例	
	通行規制区
	1次緊急輸送路
	2次緊急輸送路
	東海地震による緊急輸送路の影響度



9 観光

本市の宿泊客数は、平成 15 年度まで微増傾向にあったが平成 16 年度に減少した。観光レクリエーション客数は平成 14 年度に大きく減少し、全体として減少傾向にあり、トータルの観光交流客数（宿泊客数＋観光レクリエーション客数）でも、平成 12 年以降減少傾向を示している。



また、主要な観光施設・レジャー施設などは、以下の表及び図に示すとおりである。

■商業系レジャー

番号	名称
①	静岡カントリー ゴルフ場
②	浜岡原子力館
③	なぶら館、なぶら市場
④	すいすいパークふるる
⑤	グランドホテルプール
⑥	パロミノポニークラブ
⑦	浜岡ゴルフプラザ
⑧	ボーリング場

■マリンレジャー

番号	名称
①	御前崎海岸
②	マリンパーク御前崎
③	遠州灘マリンスポーツ
④	御前崎港
⑤	浜岡砂丘

■公園・運動場

番号	名称
①	八千代公園
②	浜岡総合公園
③	御前崎中央公園
④	高松緑の森公園
⑤	桜ヶ池
⑥	御前崎ケープパーク、灯台
⑦	あらさわふる里公園
⑧	浜岡総合運動場

主要観光・レジャー施設の分布図

第3章 幹線道路網の現況

1 県管理道路

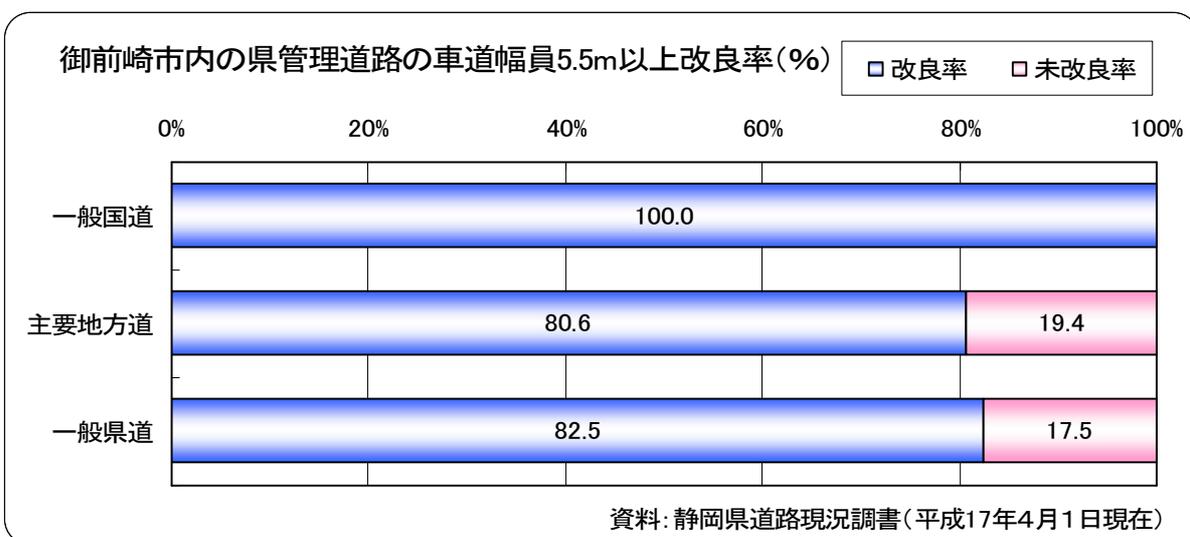
市内の県管理道路は、一般国道が1路線、主要地方道が1路線、一般県道が6路線である。

車道幅員5.5m以上の道路改良率は、一般国道が100%、主要地方道が80.6%、一般県道が82.5%となっている。

■ 県管理道路の整備状況

道路種別	路線名	新・旧	実延長 (m)	規格改良済		車道幅員5.5m以上 改良率(%)	橋梁		トンネル	
				延長(m)	改良率(%)		箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)
一般国道	150号		9,788	9,788	100.0	100.0	5	131	0	0
	小計(1路線)		9,788	9,788	100.0	100.0	5	131	0	0
主要地方道	掛川浜岡線		4,859	4,859	100.0	77.5	2	44	0	0
		旧道	74	74	100.0	—	0	0	0	0
		新道	1,076	1,076	100.0	100.0	0	0	0	0
	小計(1路線)		6,008	6,008	100.0	80.6	2	44	0	0
一般県道	相良浜岡線		5,079	5,079	100.0	99.5	6	172	0	0
		旧道	107	57	53.2	—	0	0	0	0
	御前崎堀野新田線		7,173	7,173	100.0	71.1	1	11	0	0
	薄原地頭方線		1,024	1,024	100.0	64.8	0	0	0	0
	浜岡菊川線		5,848	5,848	100.0	100.0	4	59	0	0
	佐倉御前崎港線		9,809	9,809	100.0	100.0	7	88	0	0
	大東相良線		9,534	9,420	98.8	56.1	5	97	0	0
	小計(6路線)		38,573	38,409	99.6	82.5	23	427	0	0
合計(8路線)			54,369	54,205	99.7	85.4	30	602	0	0

資料：静岡県道路現況調書(平成17年4月1日現在)



2 市管理道路

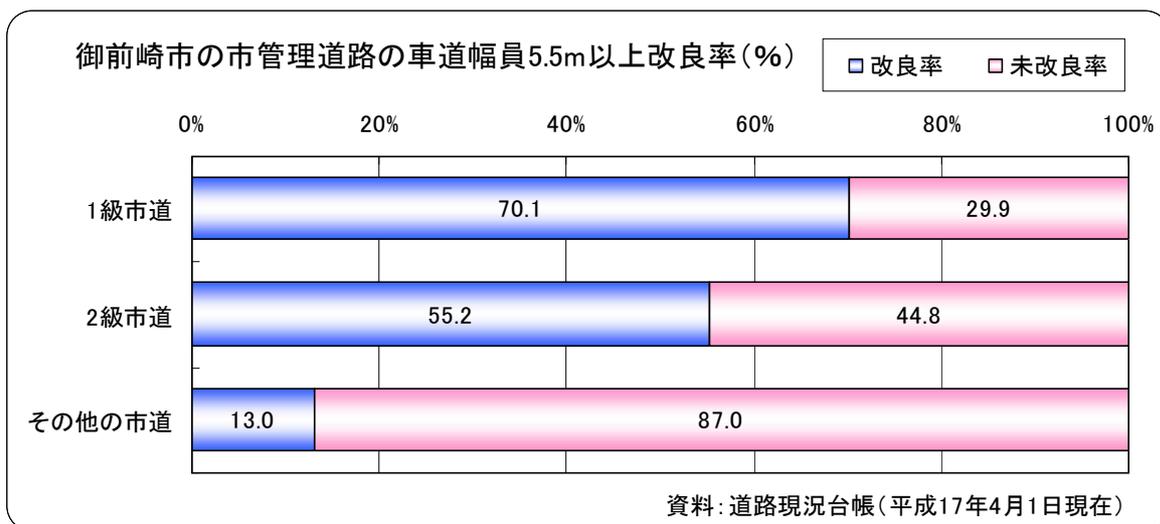
市管理道路は、1級市道が22路線、2級市道が67路線、その他の市道が1,481路線である。

車道幅員5.5m以上の道路改良率は、1級市道が約7割、2級市道が約5割、その他の市道が約1割である。

■市管理道路の整備状況

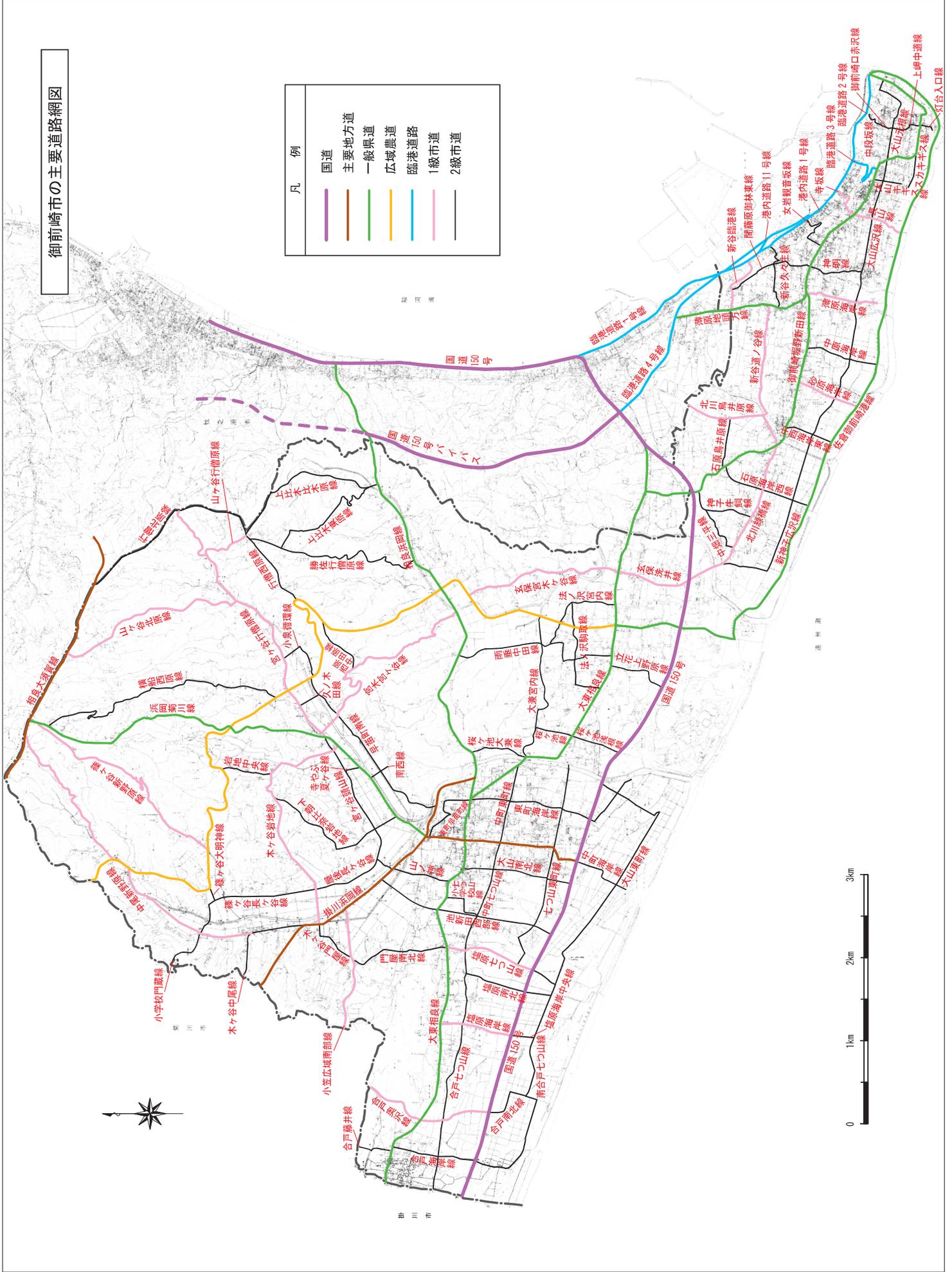
路線名	路線数	実延長 (m)	規格改良済		車道幅員5.5m以上改良済		橋梁		トンネル	
			延長(m)	改良率(%)	延長(m)	改良率(%)	箇所数	延長(m)	箇所数	延長(m)
1級市道	22	49,579	48,963	98.8	34,755	70.1	43	416	1	94
2級市道	67	83,610	81,643	97.6	46,131	55.2	55	525	2	102
その他	1,481	424,344	352,240	83.0	55,374	13.0	193	1,248	0	0
小計	1,570	557,533	482,846	86.6	136,260	24.4	291	2,189	3	196

資料：道路現況台帳(平成17年4月1日現在)



御前崎市の主要道路網図

凡 例	
	国道
	主要地方道
	一般県道
	広域農道
	臨港道路
	1級市道
	2級市道



鹿野町

中川市

中川市



主要道路網図（国県道、1・2級市道）

3 都市計画道路

市内には、都市計画道路が 10 路線あり、その計画決定の概要及び改良率は以下に示すとおりである。

国道 150 号は、海岸幹線（浜岡地区）と南遠幹線（御前崎地区）が計画決定しており、市内全線について 4 車線化（幅員 25m）の改良整備が進められている。

その他、池新田西部線及び池新田南部線、石塚線が、全線で改良済みである。

市全域の改良率は 51.8%で、用途地域内では 42.6%の改良率となっている。

■都市計画道路の計画決定状況

名称		計画決定(m)			延長内訳(m)		決定年月日		国県市
番号	路線名	幅員	全体延長	市内	用途地域内	その他	当初	最終	種別
3・3・11	海岸幹線	25	9,040	9,040	1,340	7,700	S56.1.27	S56.1.27	国道
3・3・20	南遠幹線	25	13,770	800	0	800	H5.7.20	H5.7.20	国道
3・4・12	池新田東部線	16	1,860	1,860	1,860	0	S56.1.27	S56.1.27	県道
3・4・13	池新田中央線	16	1,990	1,990	1,990	0	S56.1.27	S56.1.27	県道
3・4・14	池新田西部線	16	2,290	2,290	0	2,290	S56.1.27	S56.1.27	市道
3・4・15	大山東町線	16	2,020	2,020	2,020	0	S56.1.27	S56.1.27	市道
3・4・16	池新田南部線	16	1,270	1,270	1,270	0	S56.1.27	S56.1.27	市道
3・5・17	大山本町線	12	2,320	2,320	2,320	0	S56.1.27	S56.1.27	県道
3・5・18	東町海岸線	12	1,520	1,520	1,520	0	S56.1.27	S56.1.27	市道
7・6・19	石塚線	10	500	500	500	0	H1.12.22	H1.12.22	市道
10 路線				23,610	12,820	10,790			

資料：静岡県の都市計画（平成18年3月31日現在）

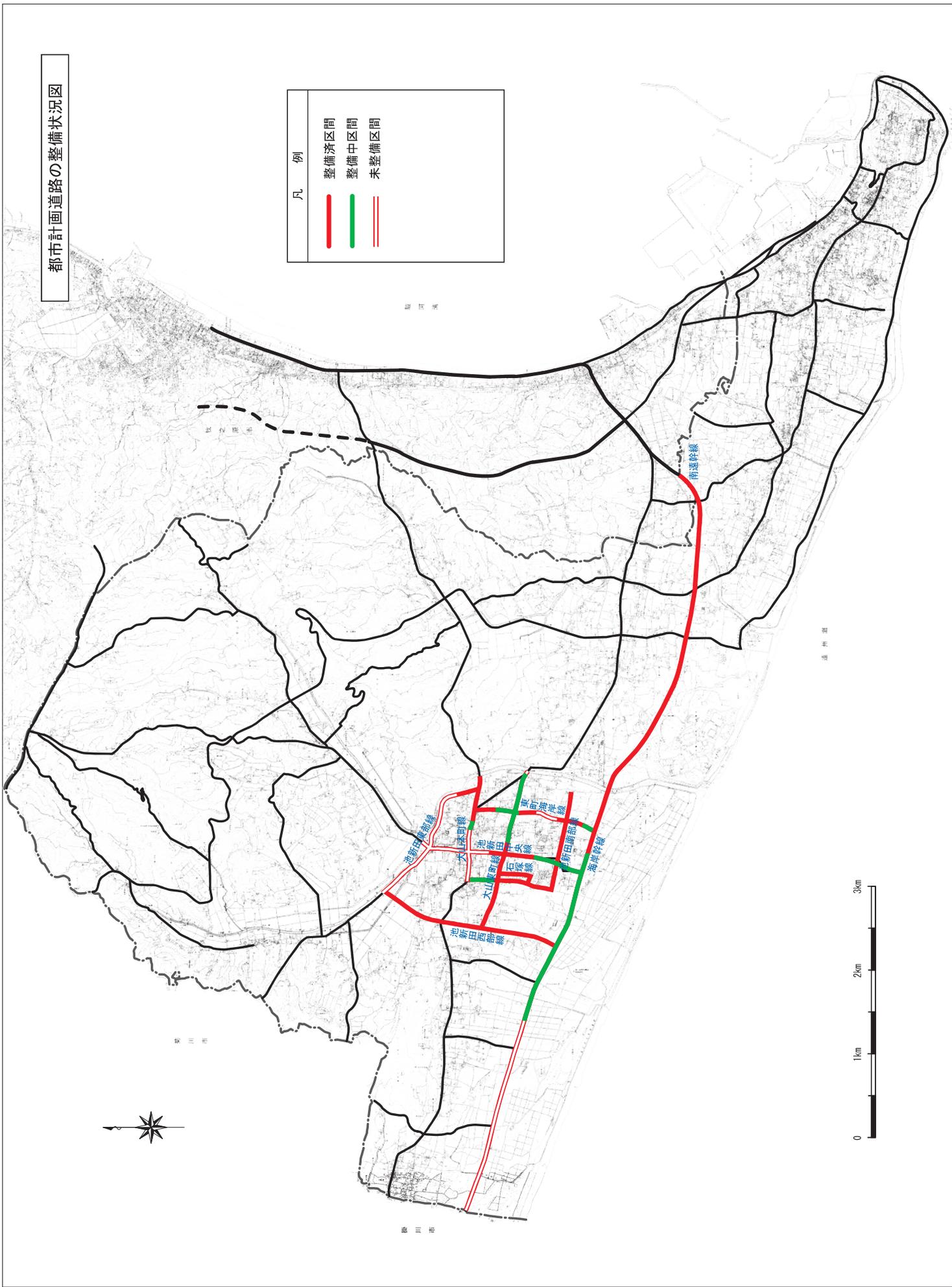
■都市計画道路の改良率

名称		計画決定(m)		改良済(m)		改良率(%)	
番号	路線名	市全域	用途地域内	市全域	用途地域内	市全域	用途地域内
3・3・11	海岸幹線	9,040	1,340	3,680	0	40.7	0.0
3・3・20	南遠幹線	800	0	800	0	100.0	—
3・4・12	池新田東部線	1,860	1,860	270	270	14.5	14.5
3・4・13	池新田中央線	1,990	1,990	440	440	22.1	22.1
3・4・14	池新田西部線	2,290	0	2,290	0	100.0	—
3・4・15	大山東町線	2,020	2,020	1,050	1,050	52.0	52.0
3・4・16	池新田南部線	1,270	1,270	1,270	1,270	100.0	100.0
3・5・17	大山本町線	2,320	2,320	1,220	1,220	52.6	52.6
3・5・18	東町海岸線	1,520	1,520	710	710	46.7	46.7
7・6・19	石塚線	500	500	500	500	100.0	100.0
10 路線		23,610	12,820	12,230	5,460	51.8	42.6

資料：静岡県の都市計画（平成18年3月31日現在）

都市計画道路の整備状況図

凡 例	
	整備済区間
	整備中区間
	未整備区間



都市計画道路網図

4 交通実態

(1) 交通量

平成 17 年度道路交通センサスによると、国道 150 号、主要地方道掛川浜岡線で交通量が多く、混雑度（交通量/交通容量）も高い傾向にある。また、一級県道佐倉御前崎港線は、平日に比べ休日の交通量が 2 倍近く多い。

国道 150 号の交通量は、建設課資料によると平成 12 年頃をピークに減少傾向に転じている。これは、国道 1 号バイパス（掛川など）において、平成 11 年 4 月には夜間の通行料金が無料化され、平成 17 年 4 月には終日で無料化されたことが影響した可能性もある。

■交通量の多い路線

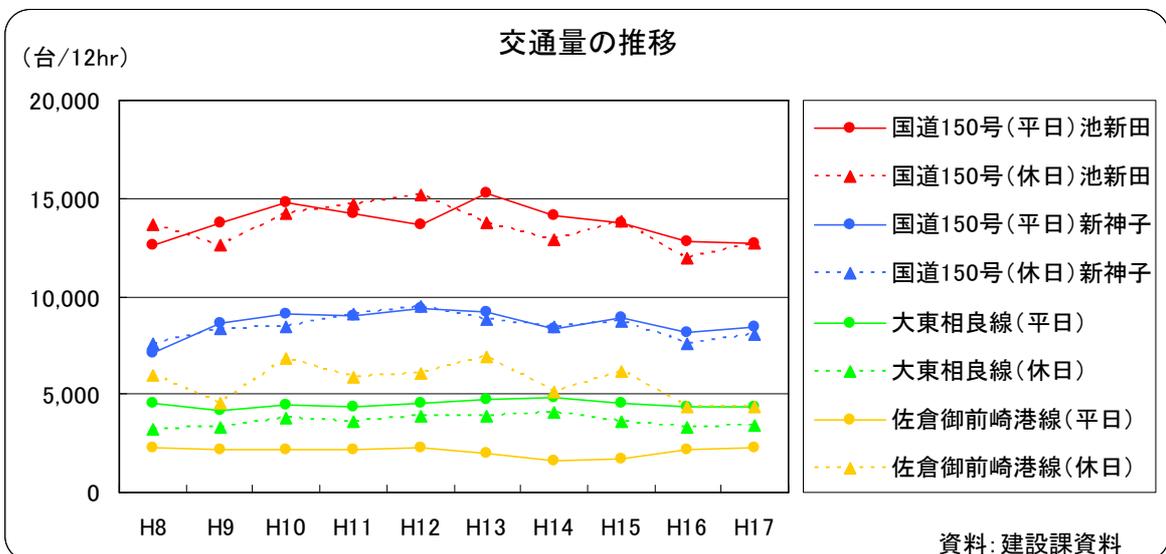
路線名	観測地点名	交通量（台/12hr）	
		平日	休日
国道 150 号	御前崎市佐倉字浅根 4537-1	11,837	14,136
国道 150 号	御前崎市塩原新田字海山 1503-1	10,608	8,136
(主)掛川浜岡線	御前崎市池新田字門屋割 993-2	8,458	7,703
(主)掛川浜岡線	御前崎市池新田字寅川田坪 2497-10	6,873	6,559
(一)御前崎堀野新田線	御前崎市白羽 3573-1	4,260	4,315
(一)薄原地頭方線	牧之原市新庄 2309	4,076	2,821
(一)大東相良線	御前崎市塩原新田字西 64-1	4,066	3,629
(一)御前崎堀野新田線	御前崎市御前崎 3577-1	3,654	2,853
(一)相良浜岡線	御前崎市比木字袴 4733-1	3,113	3,954
(一)浜岡菊川線	御前崎市下朝比奈字有山 1210-2	2,400	2,935
(一)佐倉御前崎港線	御前崎市御前崎 5921-47	1,768	3,070
(主)相良大須賀線	牧之原市大原 210	163	195

資料：平成 17 年度道路交通センサス

■混雑度の高い路線

路線名	観測地点名	混雑度	
		平日	休日
(主)掛川浜岡線	御前崎市池新田字門屋割 993-2	1.29	1.18
(主)掛川浜岡線	御前崎市池新田字寅川田坪 2497-10	1.09	1.04

資料：平成 17 年度道路交通センサス



平日昼間 12 時間の交通量及び混雑度

凡 例	
<交通量>	
2,500台未満	細い黒線
2,500~5,000台	やや太い黒線
5,000~10,000台	太い黒線
10,000台以上	最も太い黒線
<混雑度>	
1.0~1.2未満	黄色い線
1.2以上	オレンジ色の線
建設資料の調査ポイント	青い円

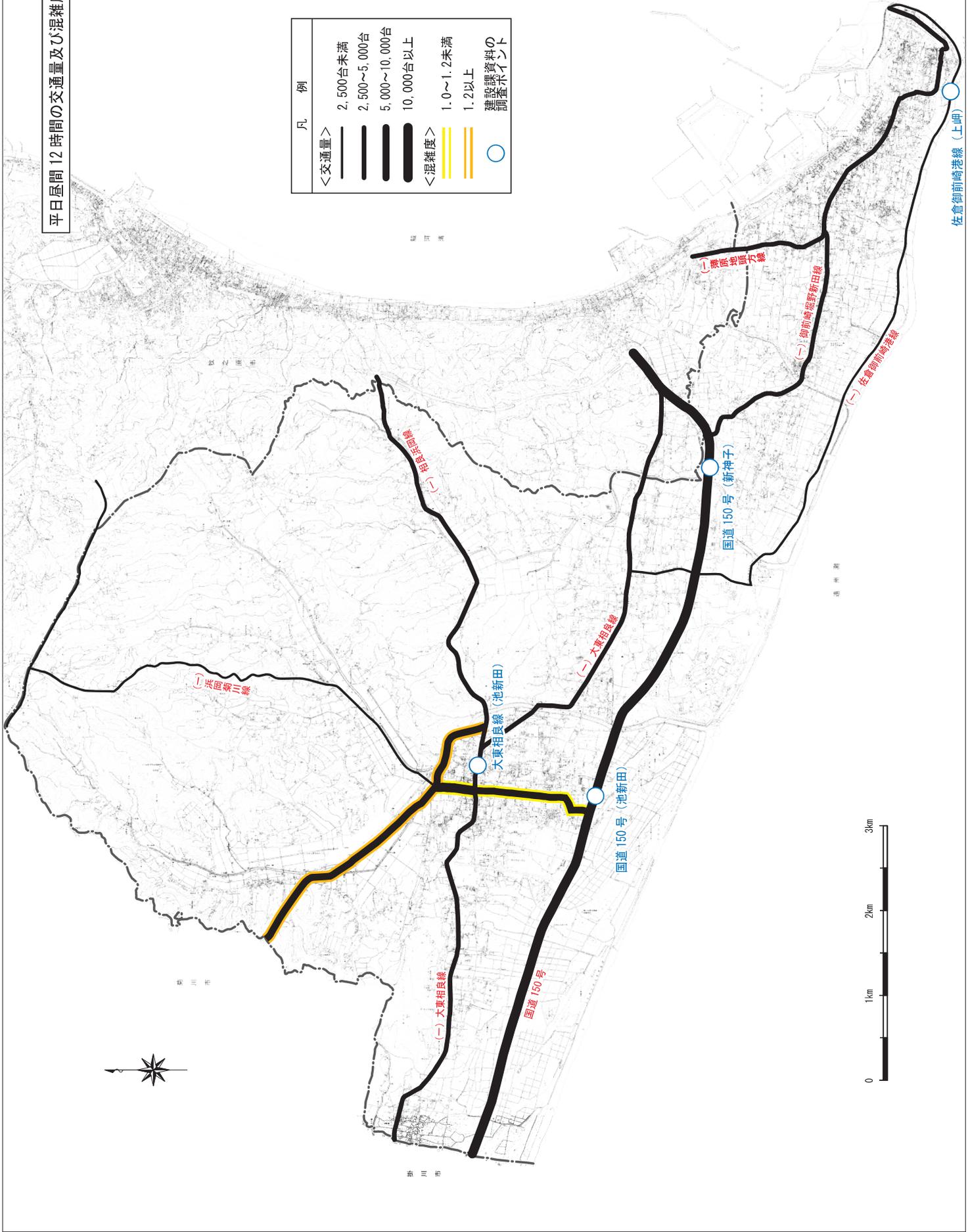


図 交通量図

(2) 渋滞

静岡県第3次渋滞対策プログラムにおいて、県内 93 箇所の渋滞箇所が抽出されているが、本市内に該当する箇所はない。

(3) 自動車交通の動き

本市と周辺地域の自動車交通の動きをみると、浜岡地区は御前崎地区及び旧相良町を含めた中部地方生活圏よりも旧大東町及び旧小笠町を含めた西部地方生活圏への動きが多い。逆に御前崎地区では、中部地方生活圏とのつながりが強い。

また、平日・休日の比較では、休日のトリップの方が少ない。地区内みのトリップである内々の比率は、平日では過半数を占めているが、休日では特に御前崎地区において、地区外へのトリップである内外の比率が大幅に高くなる。

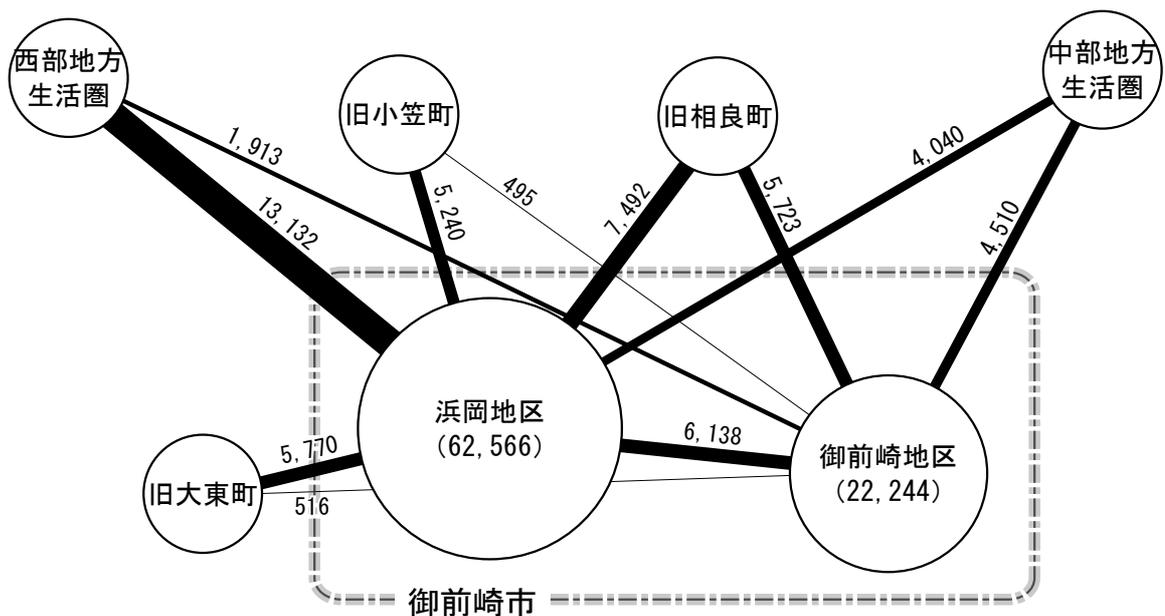
平日・休日の比較

単位：トリップエンド

	平日				休日			
	計	内々	内々比率 (%)	内外比率 (%)	計	内々	内々比率 (%)	内外比率 (%)
御前崎地区	42,065	22,244	52.9	47.1	30,790	11,368	36.9	63.1
浜岡地区	105,662	62,566	59.2	40.8	78,960	45,704	57.9	42.1
合計	147,727	84,810	57.4	42.6	109,750	57,072	52.0	48.0

資料：平成 11 年度道路交通センサス

トリップ図 (平日)



資料：平成 11 年度道路交通センサス

(4) バス

市内を運行する路線バスには、菊川駅と浜岡営業所または御前崎海洋センターを結ぶ「御前崎線」、掛川駅と浜岡営業所を結ぶ「大坂線」、袋井駅と浜岡営業所を結ぶ「秋葉中遠線」、新静岡駅と御前崎総合病院または御前崎灯台を結ぶ「特急静岡御前崎線」、藤枝駅と御前崎灯台を結ぶ「藤枝相良線」、市内を回る「浜岡循環」がある。

また、バス運行路線に該当する道路の路線名は以下の表に示すとおりである。

■バスの運行状況

バス路線名	方向区分	出発地	終着地	運行本数	
				平日	休日
御前崎線	市外⇒市内	菊川駅前	御前崎海洋センター	18	13
			浜岡営業所	34	23
	市内⇒市外	御前崎海洋センター	菊川駅前	16	13
				浜岡営業所	33
大坂線 秋葉中遠線	市外⇒市内	掛川・袋井	浜岡営業所	32	22
	市内⇒市外	浜岡営業所	掛川駅前	24	17
			袋井駅前	5	3
特急静岡御前崎線	市外⇒市内	新静岡	御前崎総合病院	16	13
	市内⇒市外	浜岡営業所	新静岡	16	13
特急静岡御前崎線 藤枝相良線	市外⇒市内	静岡・藤枝・牧之原	御前崎灯台	19	14
	市内⇒市外	御前崎灯台	新静岡	12	13
			藤枝駅	6	1
浜岡循環	市内	朝比奈まわり		3	2
		新野原まわり		3	2

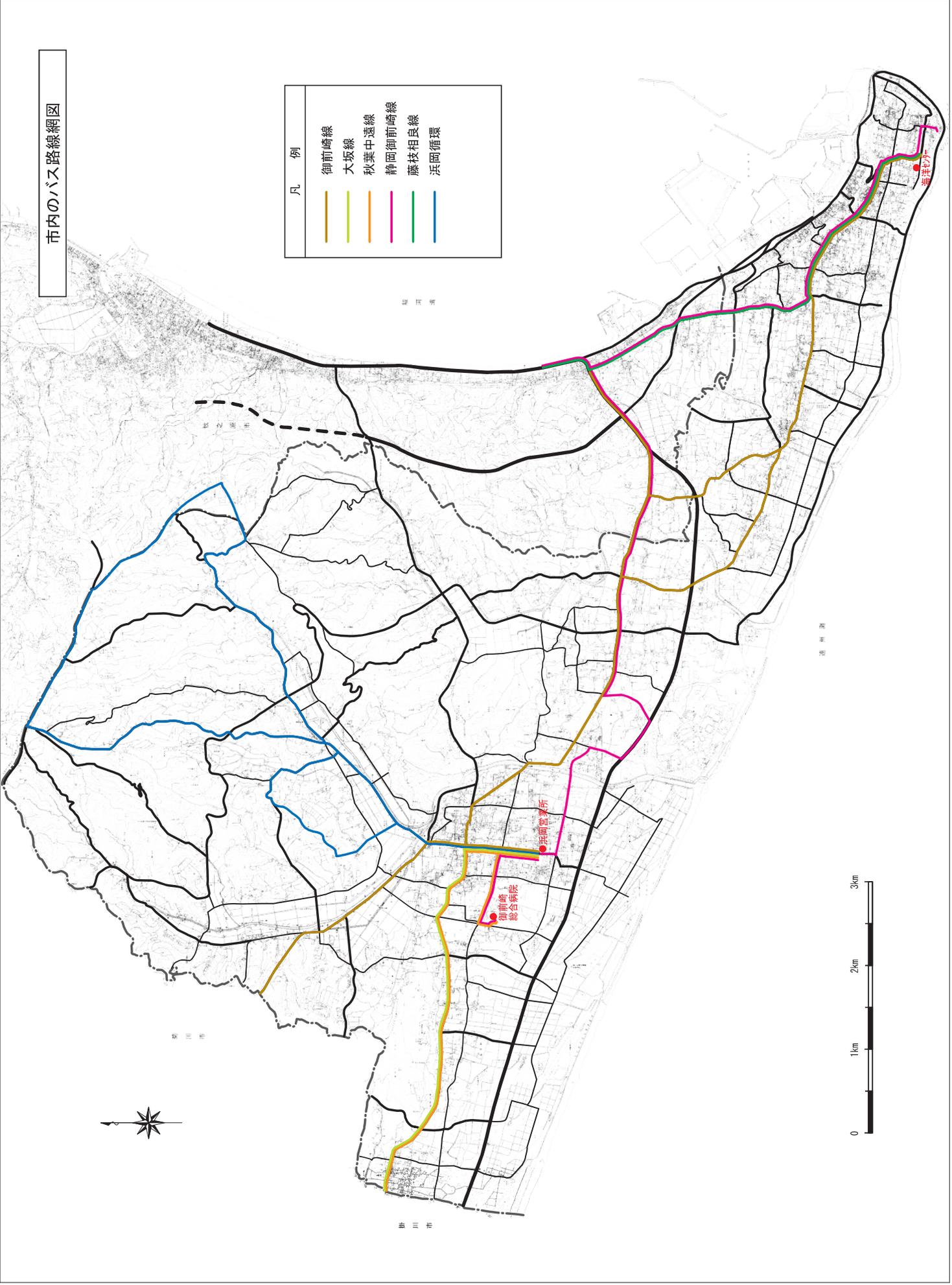
※資料：バス時刻表（2006.10.1改正時点）

■該当路線名

道路種別	路線名
一般国道	150号
主要地方道	掛川浜岡線、相良大須賀線
一般県道	大東相良線、浜岡菊川線、御前崎堀野新田線、薄原地頭方線、
一級市道	木ヶ谷岩地線、山ヶ谷行僧原線、宮ヶ谷行僧原線、玄保洗井線、北川緑橋線
二級市道	下朝比奈岩地線、行僧北原線、中町七ツ山線、池新田西部線、七ツ山東町線、桜ヶ池浅根線
一般市道	3105号線、3120号線、3124号線

バス路線網図

市内のバス路線網図



凡	例
	御前崎線
	大坂線
	秋葉中遠線
	静岡御前崎線
	藤枝相良線
	浜岡循環

(4) 土地利用ゾーニング

都市近郊ゾーン

市街地周辺の地区は、優良な農地の保全を進め、農村地区としての環境を保全するとともに、快適な住宅地が適切に共生する都市近郊ゾーンとします。

拠点都市ゾーン

池新田地区の市街地を中心に池新田地区の市街地を中心として道路等の都市基盤の整備を推進するとともに、市の中心市街地としてふさわしい住宅、商業、業務、文化、行政機能等をコンパクトに集積した拠点都市ゾーンを形成します。

体験レクリエーションゾーン

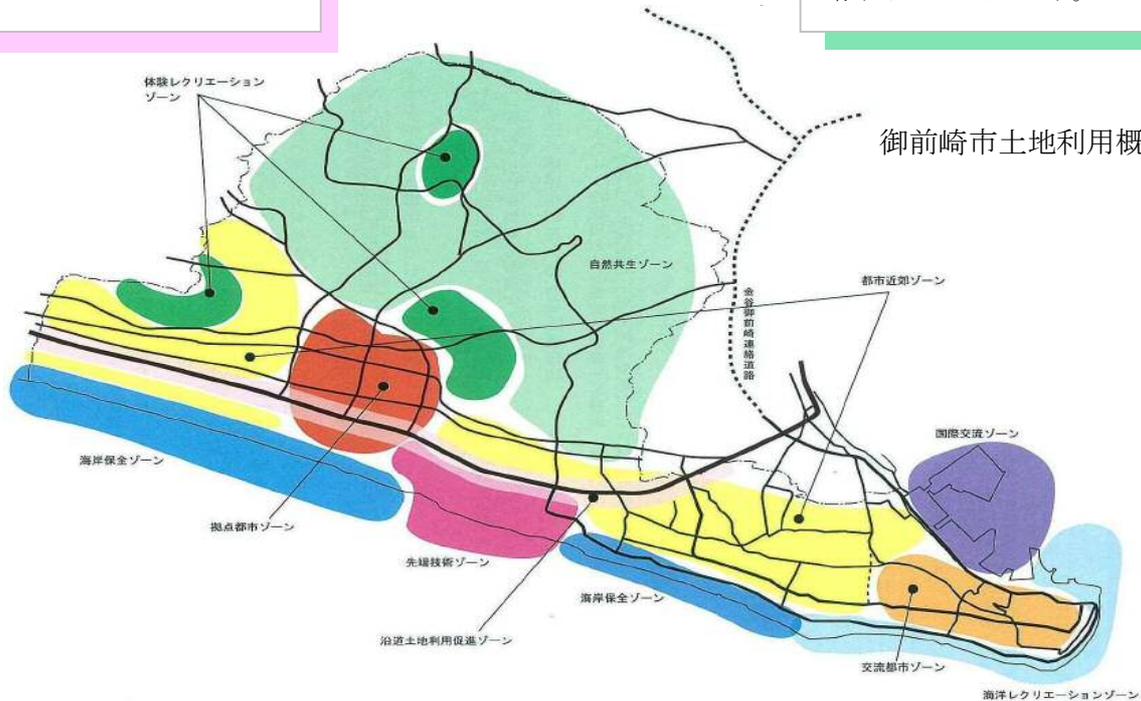
既存の公園、緑地及びレクリエーション施設を活かすとともに農業体験などができる体験レクリエーションゾーンとします。

沿道土地利用ゾーン

国道 150 号沿線については、4 車線化も進んでおり、沿道サービス型産業等の用地として、商工業など高度な土地利用を積極的に図り、計画的に誘導するゾーンとします。

自然共生ゾーン

北部地域の農業と牧之原台地の斜面樹林地に囲まれた緑豊かな地域を保全し、その中に集落地が存在する自然と共存するゾーンとします。



御前崎市土地利用概念図

海岸保全ゾーン

浜岡砂丘を含む砂浜と松林が続く遠州灘の海岸は、散策や自転車のツーリングなどを楽しむことのできる景観の美しい海岸保全ゾーンとします。

国際交流ゾーン

御前崎港を国際貿易港として活用し、経済の活性化に活かすとともに、静岡空港と連携した外国からも人の集まる国際交流ゾーンとします。

先端技術ゾーン

空港及び湾港を活かした流通産業や原子力発電所が立地する優位性を活かした産業を誘致するなどにより、先端的工場等が集積する先端技術ゾーンとします。

交流都市ゾーン

御前崎半島の先端ゾーンは、海洋と丘陵地の農業や自然を活用して多くの人を訪れ、農業・漁業体験や環境学習及び観光客が買い物、宿泊などにより交流する交流都市ゾーンとします。

海洋レクリエーションゾーン

静岡県の最南端の岬という立地特性を活かし、海洋スポーツのメッカとするなど、特色ある海洋レクリエーションゾーンとします。

(5) 部門別の基本目標

- ①一人ひとりの元気なあいさつと笑顔が輝くまち・・・・・・・・・・(人づくり)
- ②年齢を超えて心が通いあう やさしさにつつまれたまち・・・・(健康福祉)
- ③地域と人のコミュニティで守る安全・安心なまち・・・・・・・・・・(市民生活)
- ④自然環境と共生する産業豊かなまち・・・・・・・・・・・・・・・・・・(産業)
- ⑤人が集い定住する ゆとりとにぎわいの拠点となるまち・・・・(都市整備)
- ⑥緑豊かな自然を守り、健やかな暮らしを育むまち・・・・・・・・・・(環境)
- ⑦市民協働と自立したまち・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・(行財政)

(6) 道路整備に関する主要な施策

①快適に過ごせる環境の良い市街地の整備（市街地整備）

- ・都市基盤整備の推進

計画的で効果的な都市計画道路や排水路の整備を推進します。

- ・計画的なまちづくりの推進

用途地区内外における状況把握を行い、中心市街地としてふさわしい整備を推進します。

②人とモノが交流する陸・海・空の広域交通ネットワーク基盤の整備（幹線道路・交通網）

- ・道路ネットワークの整備

国道、主要地方道、一般県道の更なる整備を関係部局に働きかけネットワークの強化を図っていき、幹線市道の位置づけと目的を明確にするとともに、その整備を積極的に推進します。

③市内を一体化する道路ネットワークの整備（生活道路）

- ・市内を一体化する道路ネットワークの整備

幹線道路網を補完する役割を持ち、生活道路として市民と深い関わりのある一般市道を地域の実情に合わせて整備し、ネットワークの充実やお年寄りや子どもなどの交通弱者に配慮し、安全対策に重点を置いた整備を図ります。

- ・市民と行政の協働による道路づくりと維持管理制度の整備

市民生活と極めて密接な関係を持つ一般市道の整備には、周辺住民の意見を十分に取り入れながら地域の実情に合った個性的な道路づくりを推進し、日常の維持管理について市民と行政との役割を明確にし、適切な維持管理制度の構想を図ります。

2 榛南広域都市基本計画（平成 17 年 3 月）

（1）土地利用計画

①住宅地区

旧御前崎町役場の東側に位置する台地部については、良好な住宅地の形成を図る。長者坪地区土地区画整理事業区域及びその南側の住宅地については、低層の専用住宅地として位置づけ、ゆとりある居住空間の形成を図る。

国道 150 号及び 3・4・13 池新田中央線沿道、3・4・15 大山東町線と 3・5・18 東町海岸線の交差点周辺地域については、住民の日常生活の利便性を確保するため、店舗や事務所等が立地可能な一般住宅地として位置づけ、生活道路の拡幅など居住環境の向上を図る。その他、池新田地区において既に住宅市街地が形成されている地域については、日用品や買いまわり品等を取り扱う店舗が立地可能な一般住宅地として位置づけ、産業・経済活動、文化の集積の場が共存できる居住環境の形成を図る。

②商業、業務地区

御前崎大山地区から旧御前崎町役場周辺までの区域を中心として、商業・業務機能の集積や整備拡充を図る。市役所周辺については、市の拠点地域として、商業・業務機能の集積を図る。また、3・4・13 池新田中央線及び 3・5・17 大山本町線沿道において、旧来から商業施設が立地する地区については、近隣商業地区として沿道型商業施設とのネットワーク化を進め、楽しく買い物ができるよう回遊性のある商店街の形成を図る。

③工業地区

御前崎港臨港地区については、工業地域として用途地域の指定を検討し、流通業務施設の集積を図る。既存の工業用地については、今後も周辺環境に配慮しつつ工業生産の中心地区として生産機能の拡充を図る。また、池新田工業団地に近接する荒れ地などを利用して工業団地の拡充を図り、市街地内にある不適格建築物の移転促進のための受入用地とする。

（2）交通体系整備計画

①基本方針

高速交通体系の整備進展に伴い、今後ますます激化していくと見込まれる広域的な地域間競争における優位性を確保するため、東名高速道路吉田及び相良牧之原インターチェンジ、御前崎港及び計画の進む静岡空港等の広域交通の拠点へ連絡する道路ネットワークの充実強化を図る。

周辺都市や都市内の連帯を強化するため、3・3・1 榛南幹線、3・3・11 海岸幹線、3・5・15 片岡幹線（国道 150 号）、3・3・20 南遠幹線（国道 150 号バイパス）及び国道 473 号バイパスを骨格として、用途地域内を東西及び南北方向に伸びる格子状の道路ネットワークの形成を図る。道路ネットワークの形成にあたっては、人口の少子・高齢化の進行等に伴う投資余力の低下や効率的な都市基盤施設の整備を進めるという観点から、原則として既存路線の有効活用に努める。

※赤字は御前崎市に関連する道路

②主要な施設の配置方針

道路の整備方針は、他都市や他圏域を結ぶ「主要幹線道路」、市街地の骨格であり、東名高速道路や静岡空港など交通結節点への円滑な交通を確保するための「幹線道路」、これらの幹線道路を補完する「補助幹線道路」、その他の「生活道路」に区分し、それぞれの区分ごとに整備方針を明らかにする。

【自動車専用道路】

東西方向の国土レベルの交通軸であり、静岡市をはじめとする県内の主要都市や他圏域へ連絡する高規格幹線道路として、東名高速道路を位置づける。

【主要幹線道路】

静岡市をはじめとする県内の主要都市や他圏域へ連絡する主要幹線道路として、3・3・1 榛南幹線、3・3・11 海岸幹線、3・3・15 片岡幹線（国道 150 号）、3・3・20 南遠幹線（国道 150 号バイパス）及び国道 473 号バイパスを位置づける。国道 150 号では、恒常的な混雑がみられることから、特に混雑が著しい市街地を通過する区間を中心に、交差点の改良や幅員の確保といった改良を促進する。

【幹線道路】

国道 150 号から東名高速道路吉田及び相良牧之原インターチェンジや静岡空港への交通利便性の向上、都市内における円滑な交通の確保を図るための幹線道路として、国道 473 号、3・3・14 東名川尻幹線、3・4・2 大幡川幹線、3・4・4 新町線、3・5・4 富士見幹線、3・5・5 吉田港幹線、3・5・7 中央幹線、3・5・9 中央幹線。主要地方道では、細江金谷線、相良大須賀線。一般県道では、榛原金谷線、菊川榛原線、御前崎堀野新田線、薄原地頭方線、相良浜岡線、大東相良線及び浜岡菊川線を位置づける。さらに重要港湾御前崎港との産業連絡軸を担う幹線道路として、臨港道路を位置づける。国道 150 号へ集中する通過交通と域内交通を分散・誘導する道路、東名高速道路インターチェンジへの連絡する道路については、早期整備を促進し、また、主要地方道細江金谷線は静岡空港への交通利便性の確保を図るため、空港整備の進展にあわせて計画的な整備・改良を促進する。

【補助幹線道路】

幹線道路へ流入する域内交通を適切に分散させるとともに、近隣住区の形成や防災活動の場の提供などを通じ、市街地内における都市機能の強化に資するため、空港アクセス道路と現行の都市計画道路を中心に補助幹線道路を位置づけ、未整備区間の整備や既存路線の改良を推進する。

【その他の生活道路等】

それぞれの宅地に対する交通利便性を確保するなど、日常生活において最も身近な生活道路については、歩行者交通の安全確保と居住環境の向上を図るため、歩車共存の交通環境の実現に努める。また、自転車専用道路、歩行者専用道路については、来訪者や住民のレクリエーションに供することができるように、海岸沿いの緑地、眺望点、歴史的文化財の所在地を結ぶようなルートに位置づけとその整備検討を図る。

※赤字は御前崎市に関連する道路

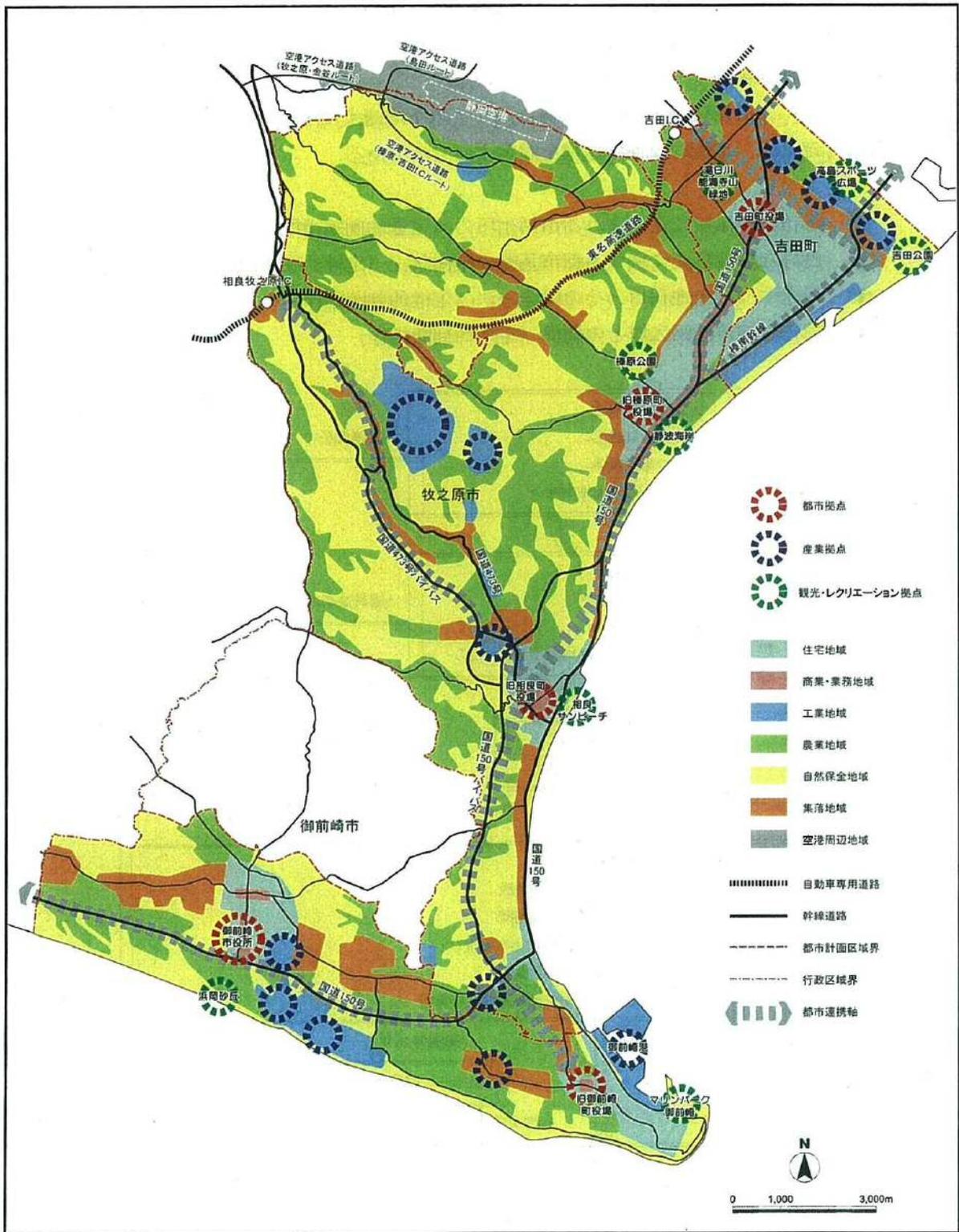
(3) 主要な施設の整備目標

優先的に概ね 10 年以内に整備することを予定する施設は次のとおりとする。施設については、10 年以内に着手するものから、部分・暫定完成、完成するものまですべてを含む。

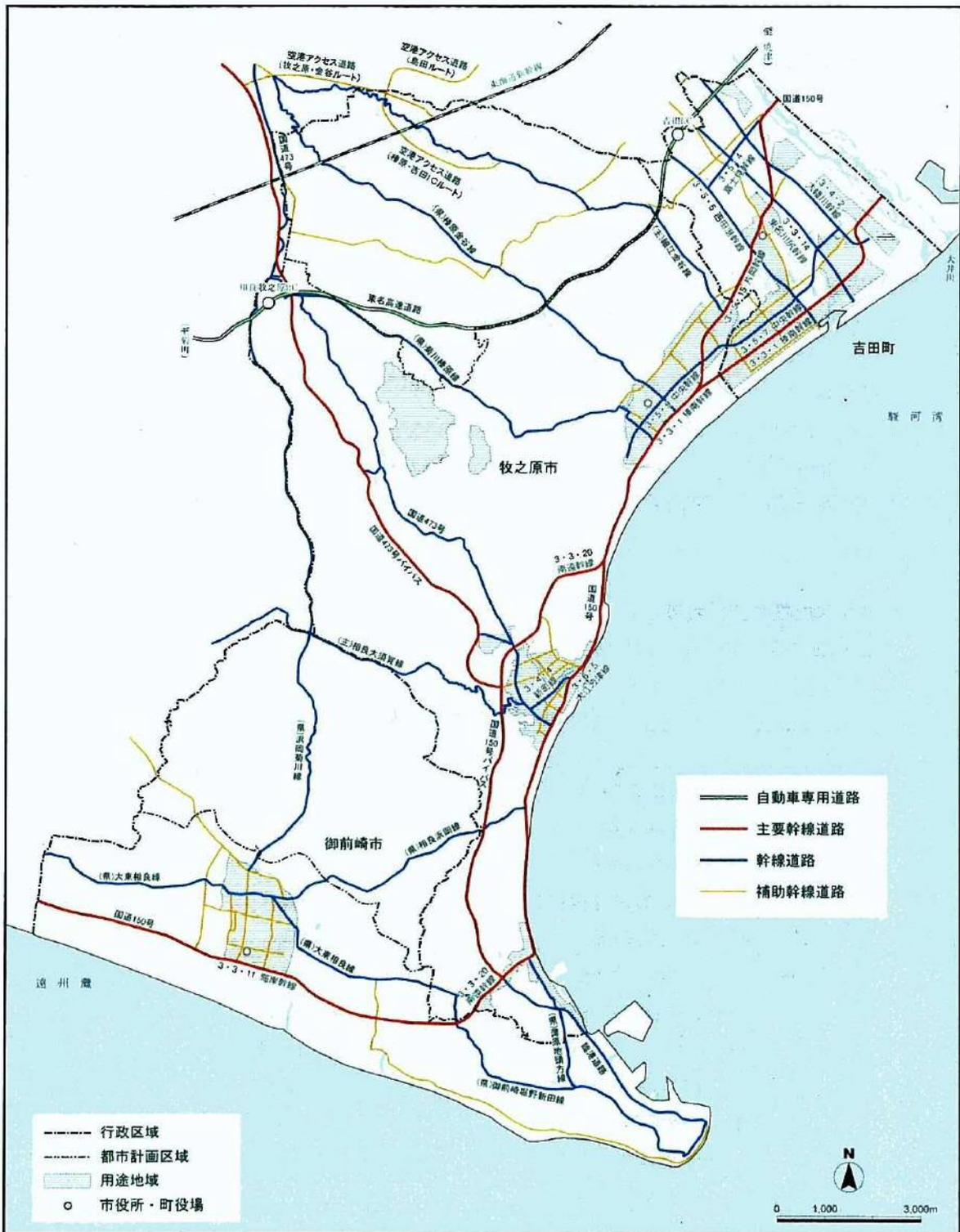
種 別	名 称	
道 路	3・3・1 榛南幹線	3・5・4 富士見幹線
	3・3・3 北部幹線	3・5・6 川向御天所線
	3・3・11 海岸幹線	3・5・7 中央幹線
	3・3・14 東名川尻幹線	3・5・8 住吉幹線
	3・3・20 南遠幹線	3・5・9 中央幹線
	3・4・2 大幡川幹線	3・5・10 山の手幹線
	3・4・2 海老江平田線	3・5・10 島之道線
	3・4・3 天の川大江線	3・5・12 細江1号幹線
	3・4・13 池新田中央線	3・5・15 片岡幹線
	3・4・4 新町線	3・5・17 大山本町線
	3・4・11 静波1号幹線	3・5・18 東町海岸線
	3・4・15 大山東町線	

※赤字は御前崎市に関連する道路

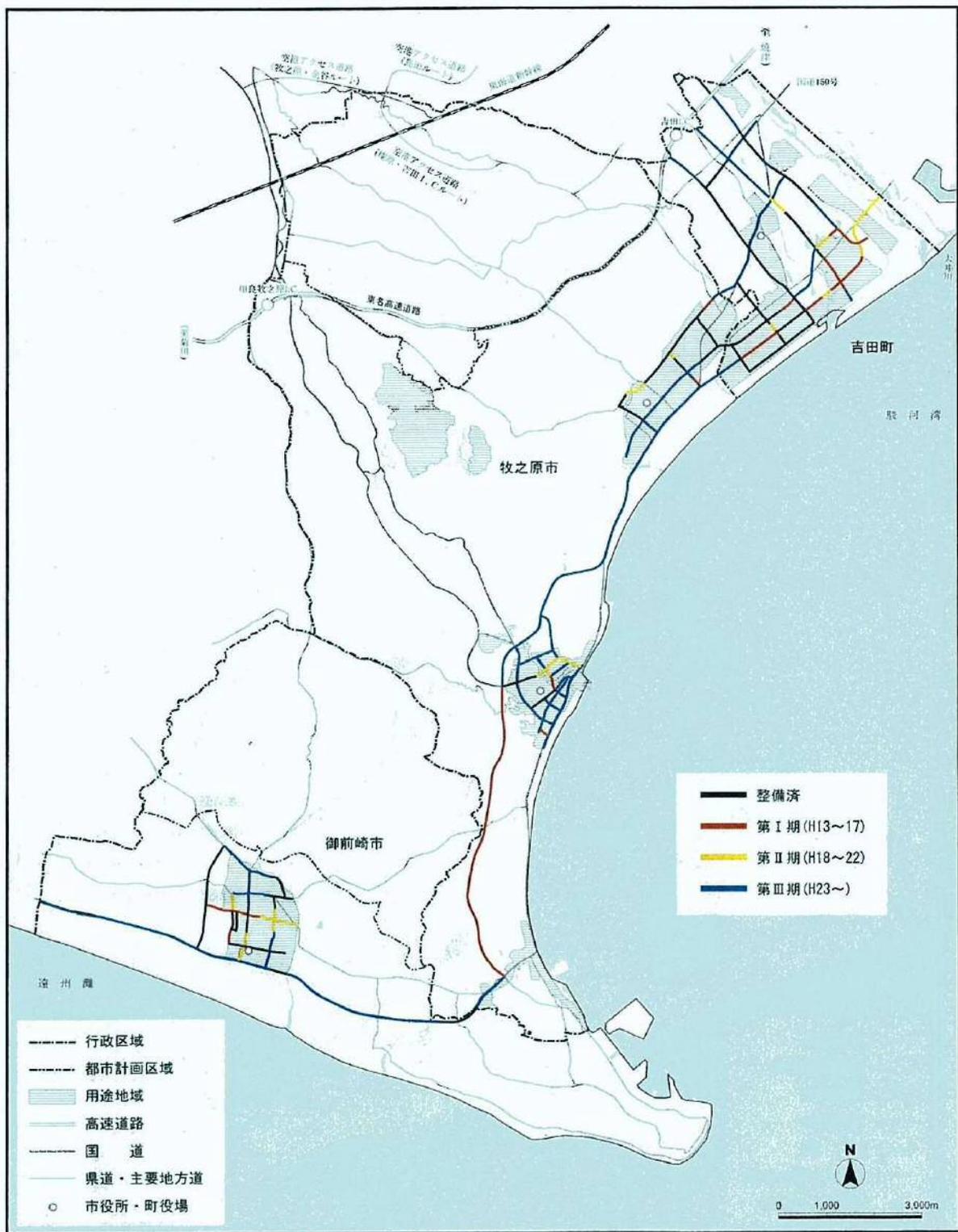
(4) 将来市街地像図



(5) 交通体系整備計画図



(6) 市街地整備プログラム道路図



第5章 道路関連計画の整理

1 “しずおか”の道づくり

(1) 計画の位置づけ

県独自の社会資本整備計画「魅力ある“しずおか”創造プラン」に位置付けられている対象15事業のうち、道路及び交通安全施設の整備を着実に推進するための道路施策の方向を示したものである。

(2) 道路づくりの視点

- ・透明性を高め、県民の皆様にわかりやすい道路づくりを進めます。
- ・地域と連携した道路づくりを進めます。
- ・景観や環境に配慮した道路づくりを進めます。
- ・コストの縮減を図り、効率的な道路づくりを進めます。
- ・PDCAサイクルを確立し、評価、改善する道路整備を進めます。

(3) 基本理念と重点化する視点

【基本理念】

快適に人やものが行き交う地域作りを支える道路づくりをめざします

【重点化する視点】

ひとが主役の道路づくり



- ・生活に密着した道路づくり
- ・地域の個性を道路づくりに反映
- ・既存ストックの活用

(4) 道路づくりのテーマと施策展開の方向

道路づくりのテーマ		施策展開の方向
環境	環境や景観と調和した道路づくり	・沿道環境に配慮した道路づくり ・景観に配慮した道路づくり
安心	くらしの安心を支える道路づくり	・健康で活力ある安心社会を支える道路づくり ・すべての人に快適な生活を提供する道路づくり ・ユニバーサルデザインの推進 ・わかりやすいサイン計画の推進
安全	生活の安全を高める道路づくり	・災害に強い信頼性の高い道路づくり ・安全な交通環境の実現 ・歩行者と自動車の共存 ・高齢化、少子化に向けた交通安全施設の整備
産業	元気な産業を支援する道路づくり	・産業活動を支援する円滑な交通の確保
交流	全国や世界と行き交う道路づくり	・県内地域間交流ネットワークの充実 ・世界へ広がる大交流時代への対応 ・全国や近隣地域に開かれた国内交流ネットワークの充実
人づくり	協働による道路づくり	・県民と対話する道路行政
文化スポーツ	豊かでうるおいに満ちた道路づくり	・道から発信する地域の文化・歴史・生活

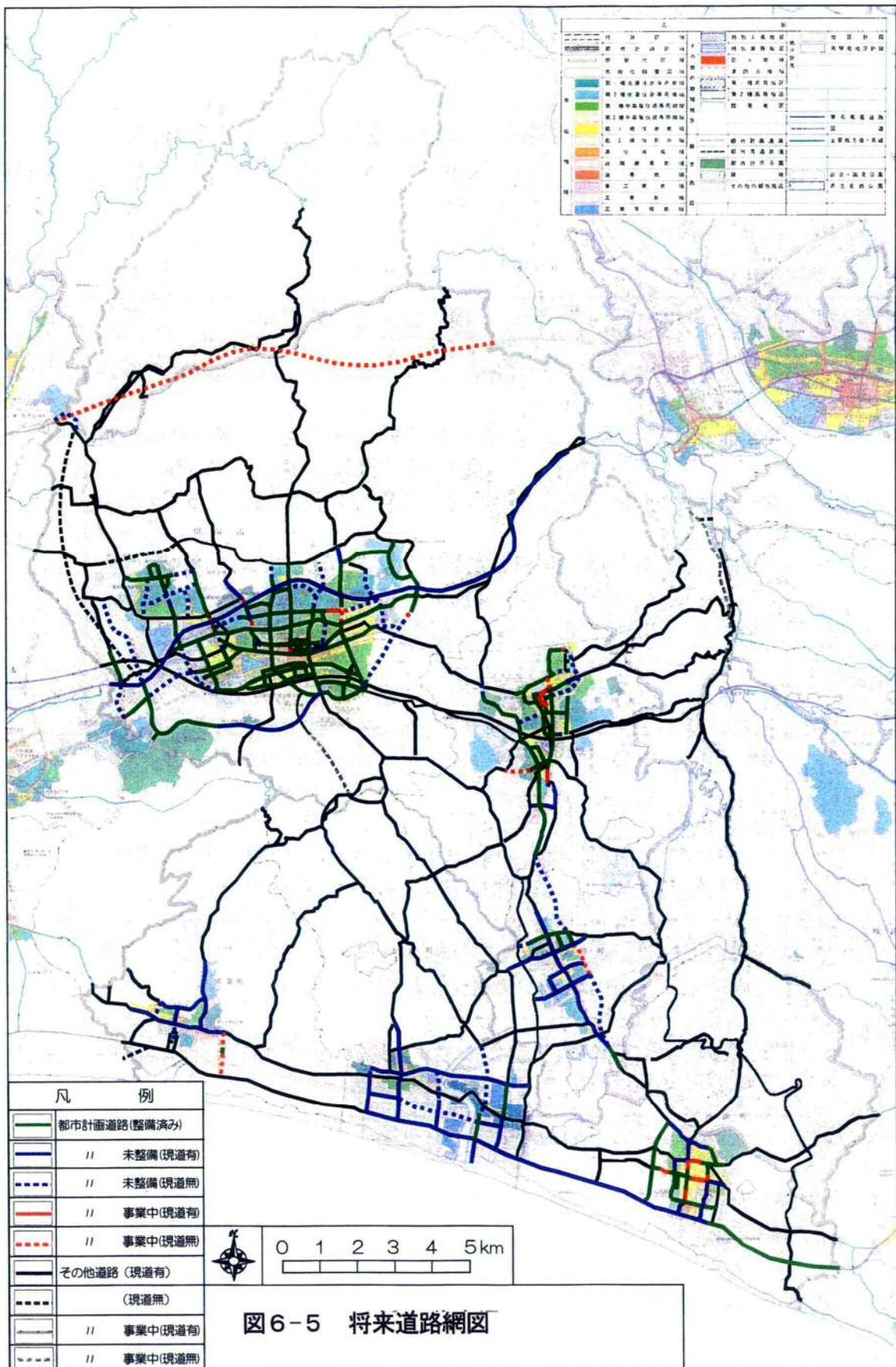
2 東遠都市圏総合都市交通計画（平成 16 年 1 月）

（1）計画の概要

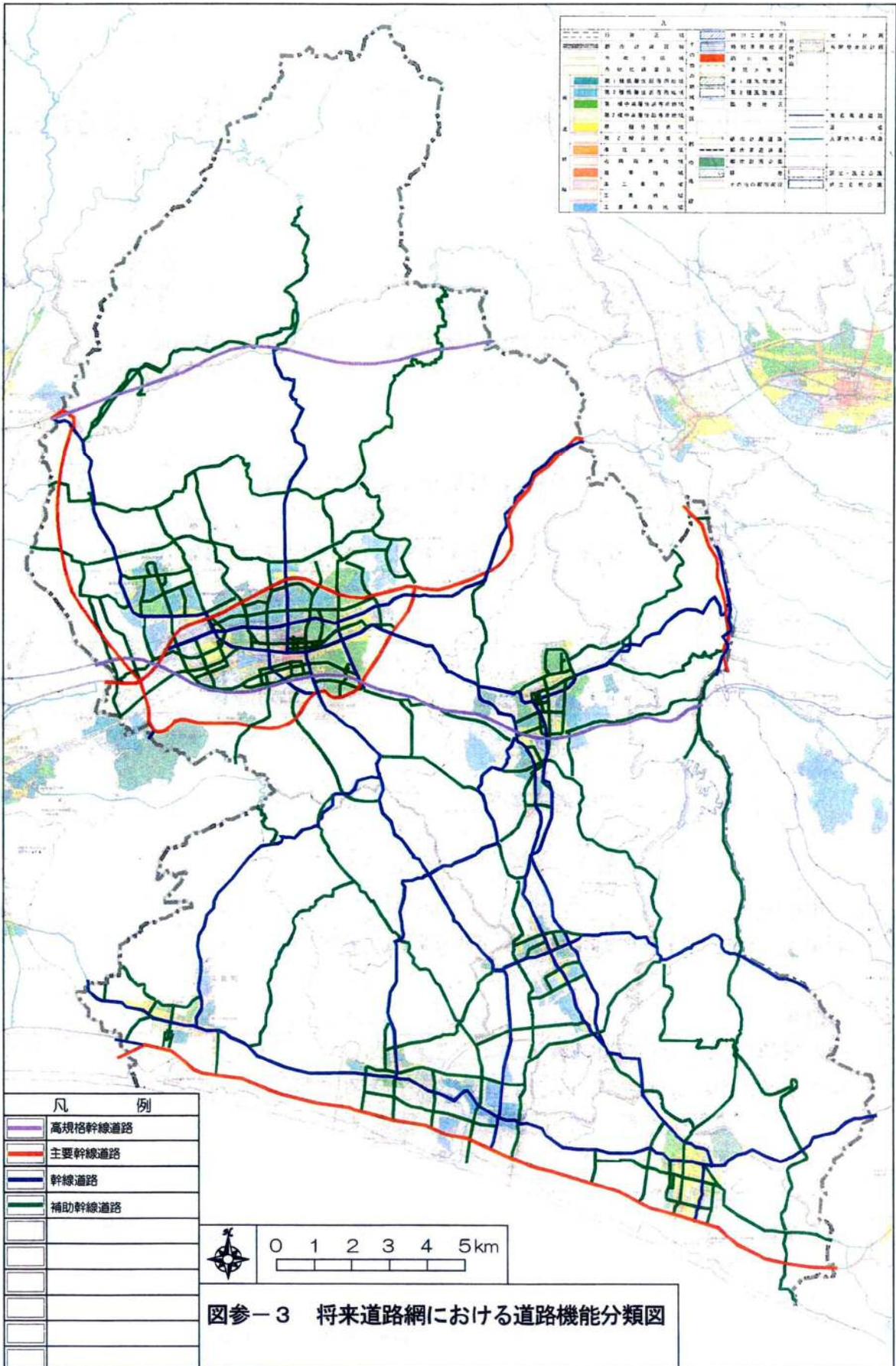
目標年次	平成 32 年
対象地域	掛川市、菊川市、旧浜岡町
基本方針	<p>①混雑路線の緩和及び市街地交通の円滑化を図る道路網形成 混雑路線の緩和及び市街地交通の円滑化を図るため、広域交通を担う第二東名高速道路、国道 1 号 B P ・ 150 号 B P 等の「東西幹線道路」、及び掛川東環状線、掛川南環状線等の「環状機能路線」等の整備を推進する。</p> <p>②都市圏内の道路網体系の構築 都市圏内の道路網体系構築を図るため、第二東名高速道路等の「高規格幹線道路」、金谷御前崎連絡道路（国道 150 号 B P ・ 473 号 B P）等の「地域高規格道路」、及び国道 1 号、1 号 B P、150 号等の「主要幹線道路」の整備を推進する。</p> <p>③地域形成・発展に寄与する道路ネットワークの整備 地域形成・発展に寄与する道路ネットワークを整備するため、第二東名高速道路、国道 1 号 B P、150 号等の「都市圏連絡路線」、(主)掛川天竜線、(主)掛川大東線等の「高速 I C アクセス路線」、及び(主)掛川浜岡線、(県)袋井小笠線、(県)大須賀掛川停車場線等の「都市間連絡路線」等の整備を推進する。</p> <p>④生活環境を向上する道路網の形成 生活環境を向上する道路網の形成を図るため、(都)掛川駅西郷線・(都)宮脇秋葉線（掛川市）、(都)朝日線（菊川町）、(都)堤佐栗谷線（小笠町）、(都)袋井相良路線（大須賀町）、(都)大坂中央線（大東町）、(都)池新田中央線（浜岡町）等の各市街地内における「都市計画道路」の計画的な整備を推進する。</p> <p>⑤地域住民の安全性確保を図る道路網の整備 地域住民の安全性確保を図る道路網整備を図るため、国道 1 号、1 号 B P、国道 150 号、473 号、(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線、(主)掛川天竜線等の「緊急輸送道路」の整備を推進する。</p> <p>⑥公共交通利用の促進を図る総合交通体系の確立 公共交通利用の支援を図る総合交通体系の確立のため、国道 1 号、(主)掛川天竜線、(主)掛川浜岡線等の「鉄道駅アクセス路線」の整備、及び(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線、(主)相良大須賀線等の「現況バス路線」の整備を推進する。</p>
道路機能分類	<p>●主要幹線道路 国道 1 号掛川バイパス、(仮称)掛川西環状道路、掛川東環状道路、掛川南環状道路、国道 150 号及び 150 号バイパス、国道 473 号バイパス</p> <p>●幹線道路 国道 1 号、国道 473 号、(主)掛川浜岡線、(主)掛川天竜線、(主)掛川川根線、(主)掛川大東線、(主)吉田大東線、(主)相良大須賀線 等</p> <p>●補助幹線道路 上記以外の主要地方道、一般県道、広域農道、市町道</p>

※赤字は御前崎市に関連する道路

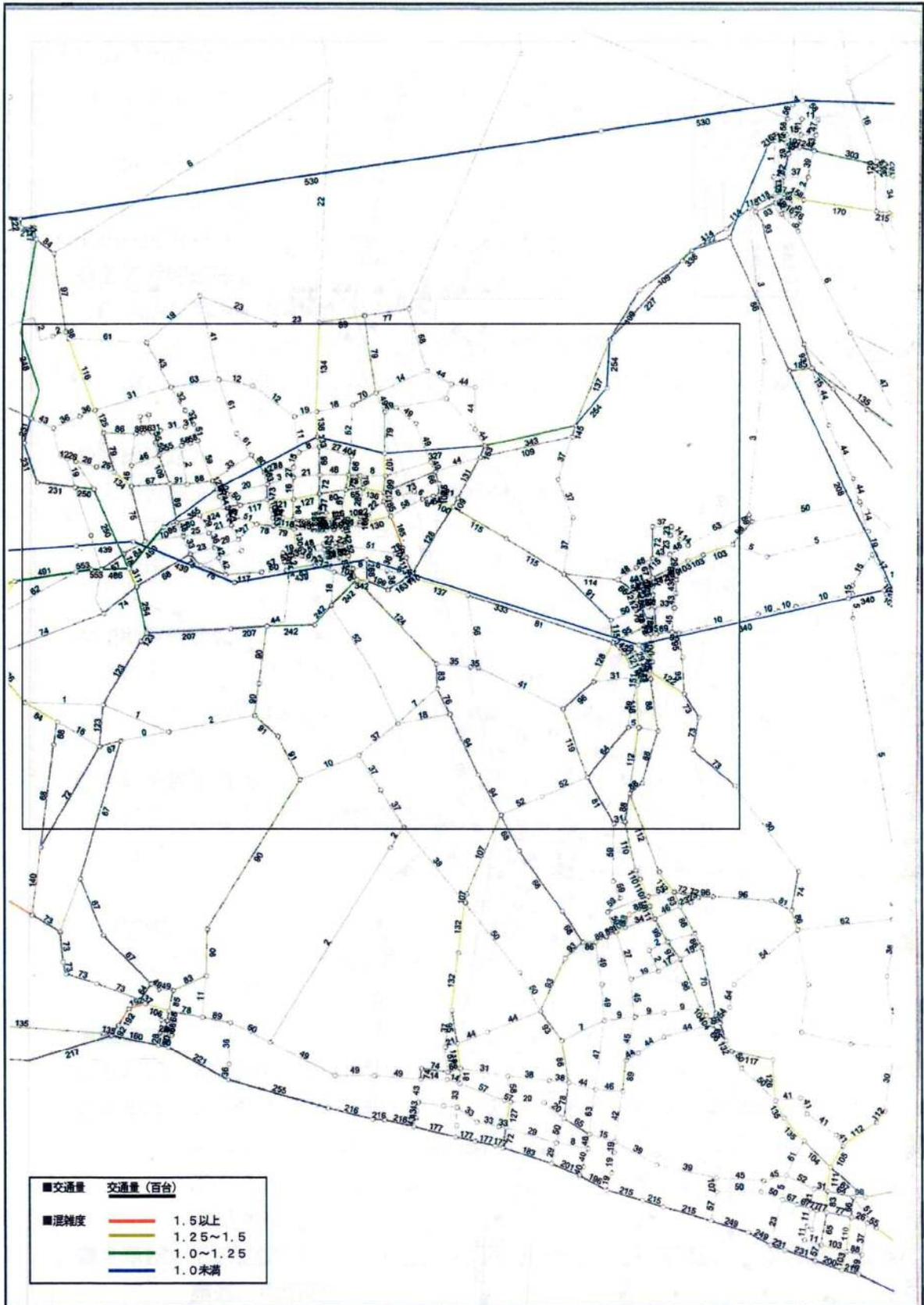
(2) 将来道路網図



(3) 将来道路網の道路機能分類図



(4) 将来道路網交通推計図

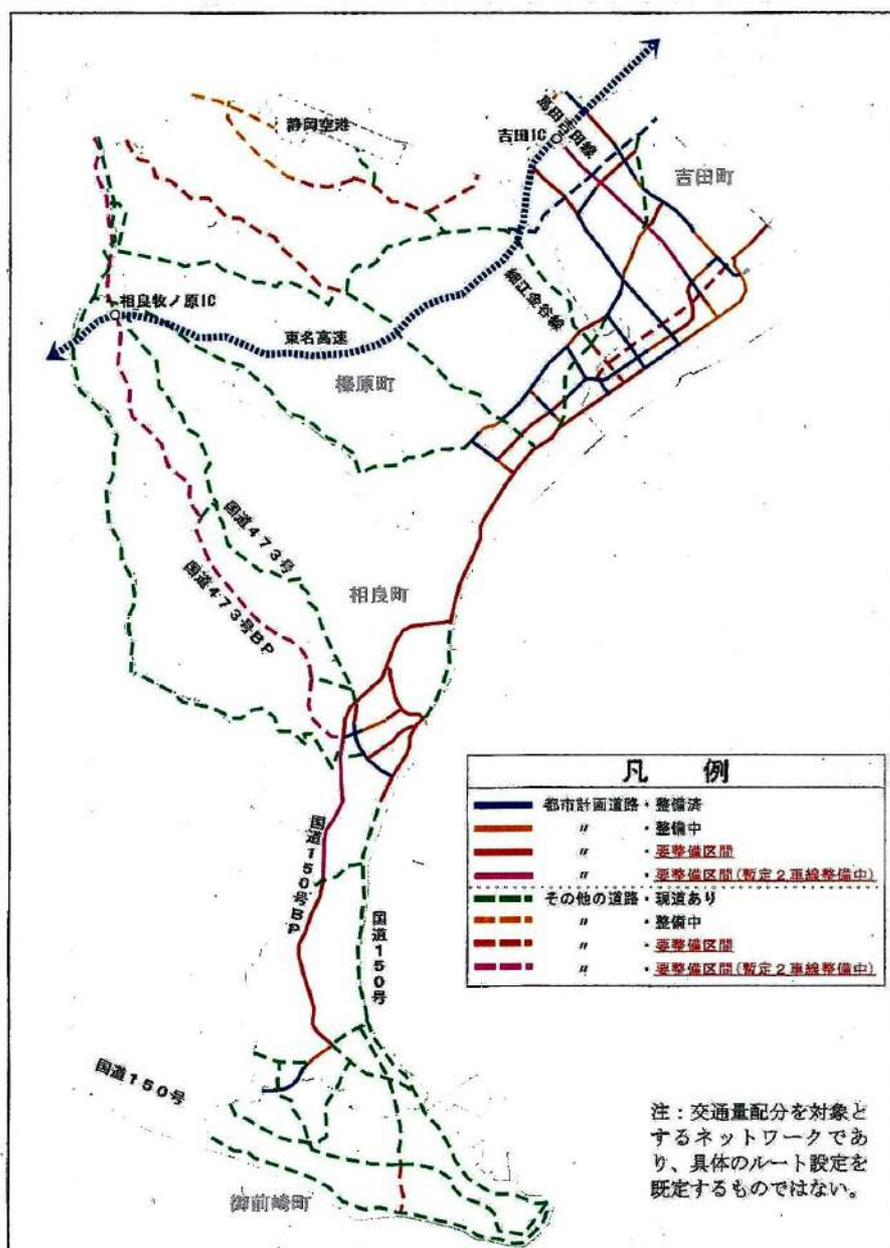


3 榛南都市圏総合都市交通計画（平成16年1月）

(1) 計画の概要

目標年次	平成32年
対象地域	吉田町、旧榛原町、旧相良町、旧御前崎町
重要整備 路線選定の 視点	<ul style="list-style-type: none"> ・最低限必要な道路ストックの確保に資する道路 ・道路の段階構成の構築に資する道路 ・将来都市圏構造の形成に資する道路 ・現況道路混雑の解消に資する道路 ・将来交通需要への対応上、優先すべき道路 ・公共交通の走行空間を確保するための道路 ・公共交通の連続性に資する道路

(2) 将来（平成32年）道路網計画図



(3) 中期計画道路網（平成 22 年）

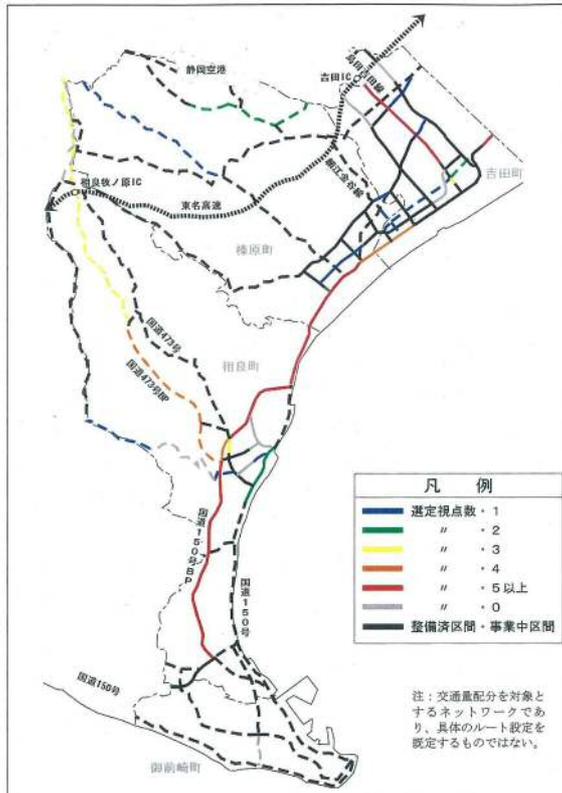
将来（平成 32 年）道路網計画から、次に示す選定の視点、指標をもとに優先的に整備する路線を選定した。

- ①現在事業中、プロジェクト関連から事業着手があきらかな路線は優先整備路線とする。
- ②道路交通の課題の解消、道路体系の構築、都市整備の方向性の観点から、次表に示す視点、指標に相当する路線は優先整備路線とする。

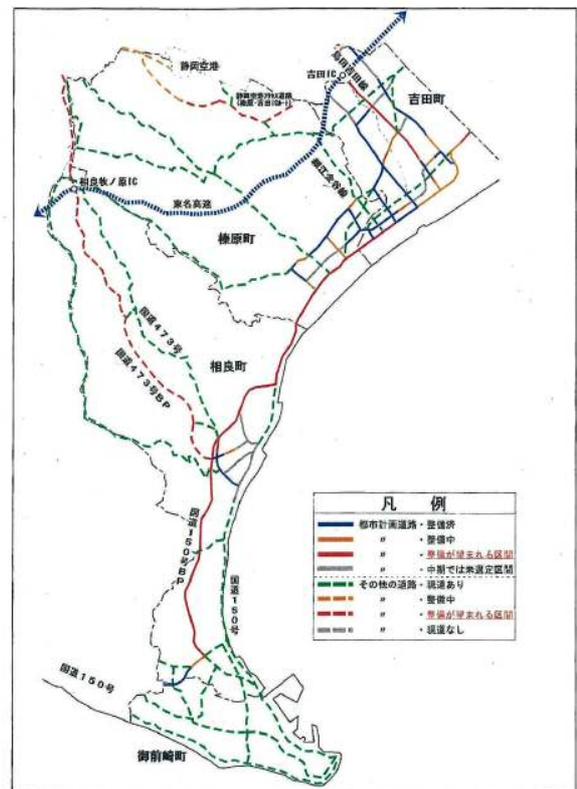
■中期計画道路網選定の視点、指標

選定の視点		指標（基準）	備考
①現況交通問題の解消	現況混雑路線の混雑緩和	現況混雑度 1.5 以上路線	当該路線に限らず代替機能を果たす路線も対象。
		現況混雑時旅行速度 20km/h 以下路線	
②幹線道路体系の構築	骨格道路網・幹線道路体系の構築	都市間幹線道路以上の規格の道路	都市 OD 調査で位置づけのある路線
③公共交通との連携強化	現況バス路線の走行環境の改善	バスが走行する路線	
④生活の安全性の向上	防災性の向上	緊急輸送路	
⑤地域間の移動性の向上	交通結節点へのアクセス性の向上	広域交通結節点アクセス路線	
	都市拠点へのアクセス性の向上	都市拠点アクセス路線	
	都市間連携の強化	都市圏内外アクセス路線	
⑥インフラ水準の向上	地区の骨格形成	幹線道路網密度	

■優先整備路線選定の視点数



■中期計画道路網（平成 22 年）



4 浜岡町道路整備計画策定調査報告書（平成9年2月）

（1）道路整備の基本方針

①幹線道路の骨格形成

- ・中心市街地環状道路の早期整備
- ・南北軸の強化

②各種開発型の市街地に対応した道路整備

- ・新たな土地利用に対応した地域幹線道路網の強化

③街を活性化させるための道路整備

- ・中心市街地でのシンボルロード、ショッピングモール等の整備

④生活基盤を支える道路整備

- ・都市内幹線道路の整備
- ・主要生活道路の整備

⑤浜岡町らしい道路づくり

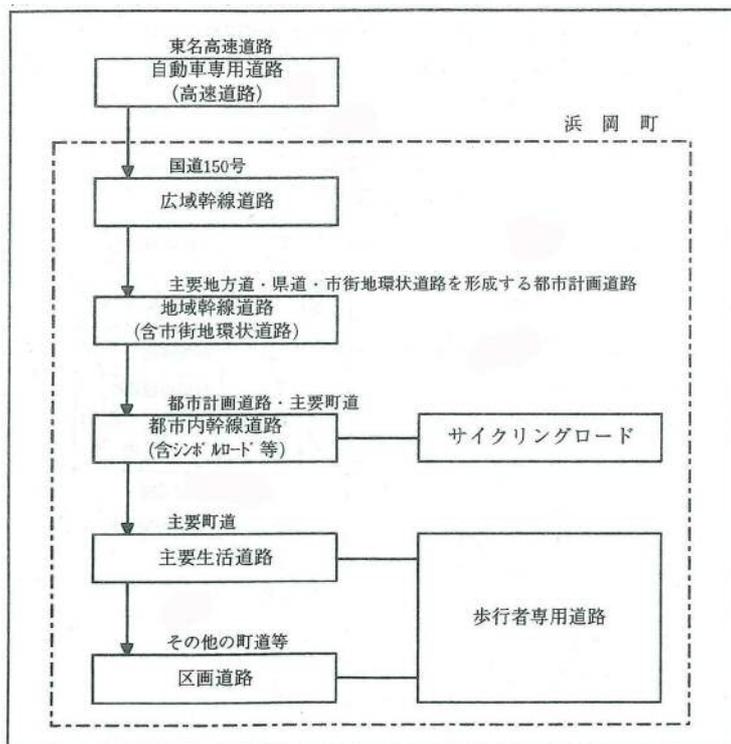
- ・サイクリングロード網の整備
- ・町民に親しまれる道路づくり

（2）道路網の設定

①道路網の段階構成

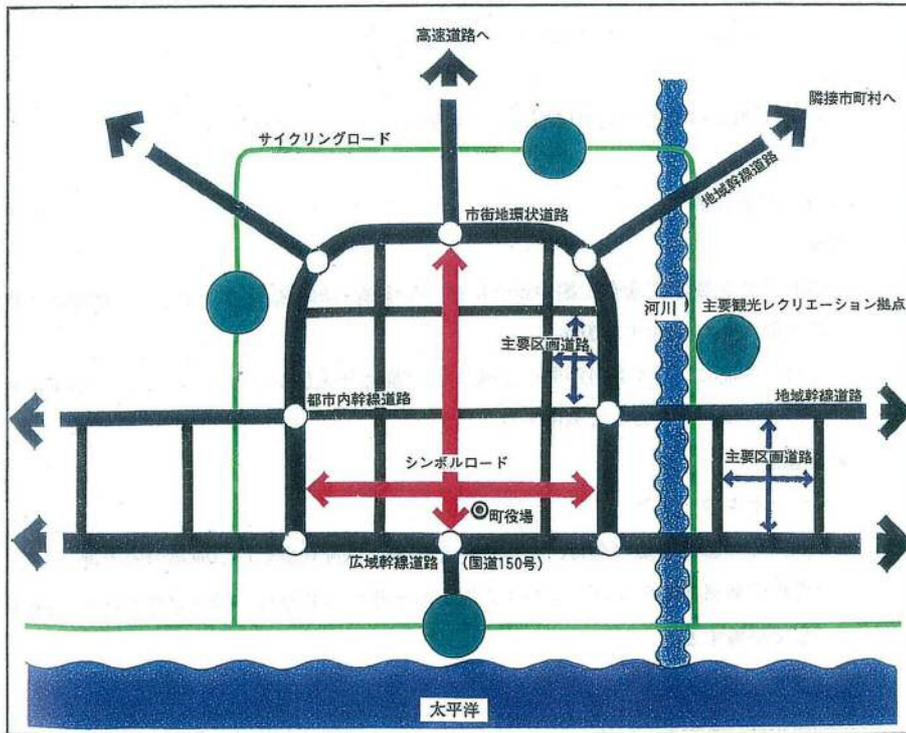
基本的には広域幹線道路、都市内幹線道路及び主要区画道路、区画道路により構成し、更に浜岡町の都市構造、住環境を勘案して市街地環状道路、シンボルロード、サイクリングロード及び歩行者専用道路等の特殊道路を組み合わせることとする。

■道路網の段階構成



②道路ネットワーク計画

■道路ネットワーク概念図



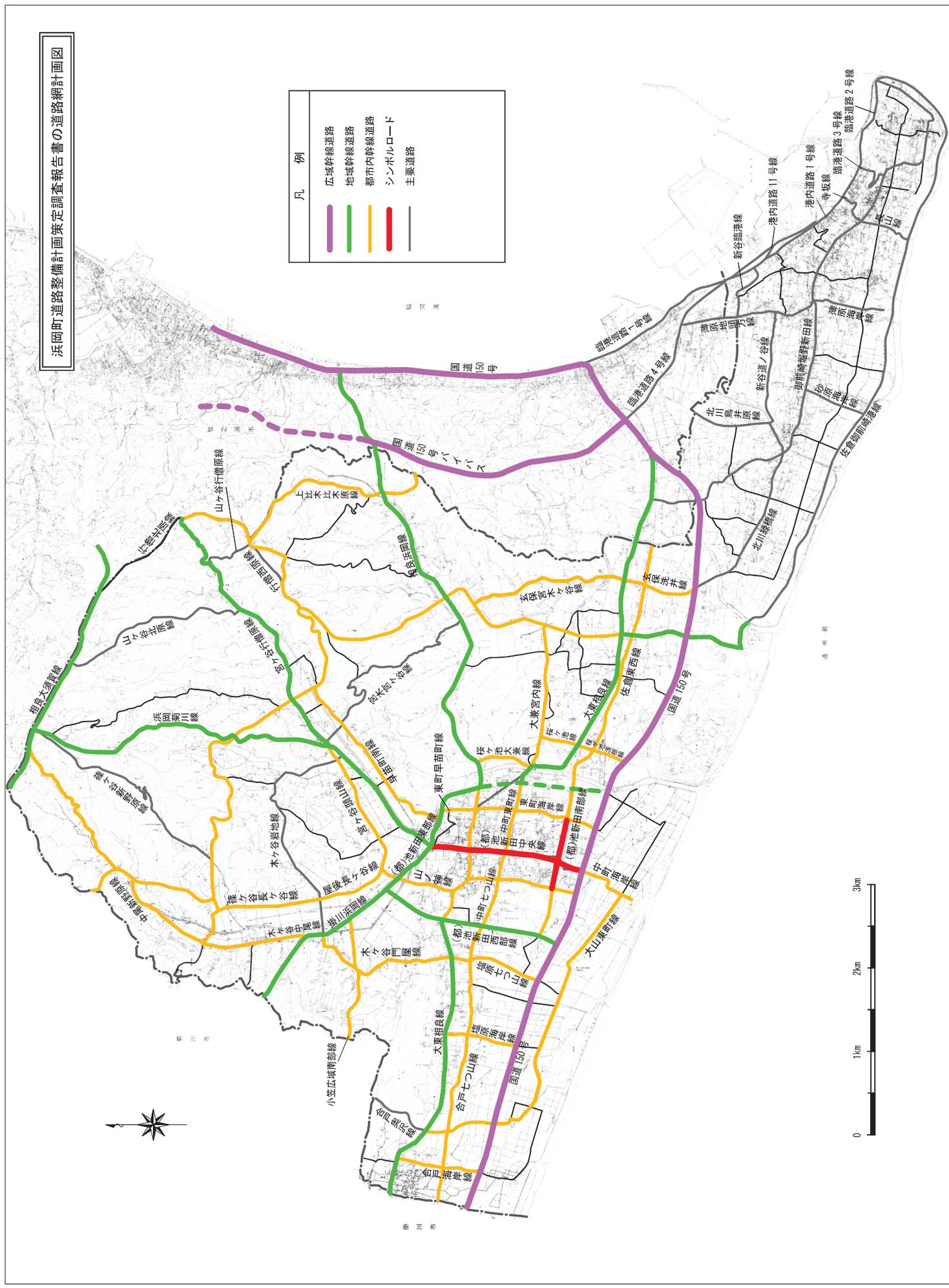
■ネットワークを構成する道路の考え方

道路の種類	機能・幅員	対象路線
① 広域幹線道路	<p><機能> 都市間交通や通過交通等長いトリップの交通を大量に処理するための高水準規格を備え、高い交通容量を有する道路。</p> <p><幅員> 25m</p>	国道150号
② 地域幹線道路	<p><機能> 近隣市町村を連絡する交通流動に対応すると共に、浜岡町にあっては都市の骨格を形成する。</p> <p><幅員> 都市計画区域内及び集落区間は極力歩道付きとして、幅員16m</p>	<p>[一般路線] 主要地方道 掛川浜岡線、相良大須賀線 一般県道 大東相良線、相良浜岡線、浜岡菊川線、佐倉御前崎港1級町道 宮ヶ谷行僧原線は、浜岡町から相良町を經由して国道473号（バイパス）～東名相良牧之原I.Cへ至るルートの一端を形成しており、相良町との境界付近におけるトンネル整備と併せて県道への昇格を検討する。</p> <p>[市街地環状道路] 都市計画道路3.4.12池新田東部線及びこれを延長し国道150号へ連絡する新規都市計画道路、都市計画道路3.4.14池新田西部線</p>

道路の分類	機能・幅員	対象路線
③ 都市内幹線道路	<p><機能> 都市内の主要な交通発生集中源を結び、住宅地、商業地、及び工業地等市街地の骨格的な道路として機能する道路。このうち特に、町の都市活動上の軸として機能するもの、又は古くからの商店街等はシンボルロード等として整備する。</p> <p><幅員> 都市計画区域内及び集落区間は、極力歩道付きとして幅員12m～14m</p>	<p>[シンボルロード] 浜岡町の都市活動の南北、東西軸となる都市計画道路3.4.13池新田中央線、3.4.18池新田南部線をシンボルロードとして高水準の歩道空間、沿道景観を有する道路として整備する。</p> <p>[一般路線] ①中心市街地内の都市計画道路網を補完する路線 2級町道山ノ神線、2級町道七つ山東町線の市街地環状内から都市計画道路3.4.16池新田南部線までの区間、2級町道東町早苗町線の南北区間と町道1704 ②国道150号、県道大東相良線と共に町内の東西方向の交通強化を図る路線 2級町道七つ山合戸線、国道150号～2級町道中町海岸線に至る町道2234、2315及び2級町道大山東町線の一部等で構成する町域西側東西路線、佐倉東西線（町道3159、3163、3210、3258等により構成し、2級町道七つ山東町線に至る町域東側東西路線） ③その他県道等を補完する放射状道路 2級町道篠ヶ谷線、宮ヶ谷頭山線、1級町道中尾新野原線、2級町道行僧西原線等 ④市街地環状道路の外側浜岡町全体の環状道路 1級町道法ノ沢有ヶ谷線、中尾新野原線、木ヶ谷門屋線、玄保宮ヶ谷線、塩原七つ山線 ⑤その他 2級町道中町海岸線、1級町道塩原海岸線等</p>
④ 主要生活道路	<p><機能> 平常時にはコミュニティ活動の軸として、あるいはデイサービスセンター送迎車両や循環ミニバス等の進入を容易にする道路として機能し、災害時には消防車や救急車の進入を容易にする道路として機能する。主要区画道路は、歩車共存道路となるが、車両のスピードが抑制され、歩行者の安全性が充分確保される道路となり、公園や広場及び主要公共公益施設をネットワークする道路ネットワークする道路網とし、一部に関しては通学路・通園路と兼用区間ともなる道路として整備する。</p> <p><幅員> 歩車共存道路として、最低幅員6m以上とする。</p>	<p>通学路等の機能を有していて幹線道路以外の路線や機能に応じた配置間隔及び可能な限り現道で6m以上の幅員を有する道路を対象として配置する。</p>

浜岡町道路整備計画策定調査報告書の道路網計画図

凡 例	
	広域幹線道路
	地域幹線道路
	都市内幹線道路
	シンボルロード
	主要道路



整備計画図

(3) 道路整備の優先順位

①整備の優先度ランク 1 の道路

- ・ 幹線道路で現道がないもの又は現道が 6m未満等の幹線道路としての機能が果たしにくい道路
- ・ 市街地環状道路を構成する都市計画道路(構想路線を含む)
- ・ シンボルロード等中心市街地で東西南北方向の骨格を形成する都市計画道路
- ・ 太平洋岸自転車道

②整備の優先度ランク 2 の道路

- ・ その他の都市計画道路 (未整備)
- ・ 幹線道路に指定されていて概成又は整備に関して熟度の低い路線
- ・ サイクリングロードで太平洋岸自転車道を起点として、町民健康福祉ゾーンや浜岡町総合運動場をネットワークするルート

③整備の優先度ランク 3 の道路

- ・ 主要生活道路
- ・ その他のサイクリングロード

・ 整備の優先順位と整備期間の考え方 ・

	短期	中期	長期
	2000 年	2005 年	
優先度ランク 1 道路			
優先度ランク 2 道路			
優先度ランク 3 道路			

■道路整備の段階計画

		対 象 路 線
優先度 ランク 1	幹線道路で現道がない路線又は幅員6m未満等幹線道路としての機能が果たしにくい路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1級町道 玄保宮木ヶ谷線 ・ 〃 木ヶ谷門屋線 ・ 〃 塩原七つ山線 ・ 〃 合戸奥沢線（県道大東相良線以南） ・ 〃 宮ヶ谷行僧原線（浜岡町と相良町を結ぶトンネル部） ・ 2級町道 大兼宮内線 ・ 〃 七つ山合戸線 ・ 〃 早苗町南線 ・ 〃 宮ヶ谷頭山線 ・ 〃 中町七つ山線 ・ 〃 小笠南部広域線及び町道1807号線 ・ 佐倉東西線（新規路線） ・ 都市計画道路3.5.17大山本町線（土地区画整理事業区域以南） ・ 〃 3.4.14池新田西部線の延伸構想道路
	市街地環状道路を構成する都市計画道路（構想路線を含む）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路3.3.11海岸幹線（国道150号） ・ 〃 3.4.12池新田東部線 ・ 〃 3.4.12池新田東部線の延伸構想道路
	シンボルロード等中心市街地で東西南北方向の骨格を形成する都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路3.4.13池新田中央線 ・ 〃 3.4.15大山東町線 ・ 都市計画道路3.4.16池新田南部線
	サイクリングロード（ルートA）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 太平洋岸自転車道
優先度 ランク 2	その他の都市計画道路（未整備）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画道路3.5.17大山本町線（土地区画整理事業区域以北）
	幹線道路で概成状況又は整備の熟度が低い路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2級町道 桜ヶ池太兼線 ・ 〃 屋後長ヶ谷線 ・ 〃 篠ヶ谷長ヶ谷線 ・ 〃 山ヶ谷行僧原線
	サイクリングロード（ルートB）	太平洋岸自転車道を起点として、新野川沿川等をとおり、町民健康福祉ゾーンや浜岡町総合運動場をネットワークするルート
優先度 ランク 3	その他の主要生活道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1級町道 山ヶ谷北原線 ・ 〃 中尾新野原線 ・ 〃 篠ヶ谷新野原線 ・ 〃 宮木宮ヶ谷線 ・ 2級町道 小泉循環線 ・ 〃 西原中中原線 ・ 〃 行僧西原線 ・ 〃 法ノ沢宮内線 ・ 〃 法ノ沢駒取線 ・ 以下一般町道 1162 1358 1513 1610 2052 2404 3122 3301 3361 1209 1367 1520 1612 2110 2405 3154 3312 3403 1252 1371 1551 1620 2111 2407 3160 3314 3414 1262 1375 1557 1668 2114 2416 3204 3316 3417 1305 1408 1568 2018 2119 3101 3208 3318 6124 1311 1413 1571 2025 2125 3106 3255 3320 1312 1506 1572 2035 2136 3120 3257 3333 1354 1509 1576 2047 2308 3121 3266 3354
		サイクリングロード（ルートC）
	サイクリングロード（ルートC）	箴川、朝比奈川沿いを通り、山間地方面をネットワークするルート

道路整備の優先順位

