

第2次 御前崎市道路整備計画
2017 ▶ 2028

概要版



平成29年3月

御前崎市

* * 目 次 * *

■第2次御前崎市道路整備計画策定の目的

I. 道路を取り巻く現状と今後の動向等の把握	1
1 御前崎市の現状	1
2 今後の動向等の把握	1 1
II. 第1次道路整備計画の検証	1 3
III. 地域整備方針及び道路整備方針	1 4
1 地域整備上・道路整備上の課題	1 4
2 地域整備方針	1 5
3 道路整備方針	1 7
IV. 道路整備計画の策定	2 1
1 将来道路網計画の作成	2 1
2 道路整備計画の策定	2 4
V. 整備プログラムの策定	3 0
VI. 今後の取組み	3 4

第2次御前崎市道路整備計画策定の目的

御前崎市では、平成16年4月の旧浜岡町・旧御前崎町の合併や、平成21年6月の富士山静岡空港の開港など、地域を取り巻く諸情勢を勘案し、平成19年3月に第1次の道路整備計画を策定した。

今般、第1次計画期間の最終年度を迎え、第1次計画策定後の社会・経済情勢の変化を踏まえつつ、第2次の道路整備計画策定委員会において次期道路整備計画に向けた検討を通じて、計画策定を行うことを目的とする。

特に、平成23年（2011年）3月11日に発生した東日本大震災により、津波災害、原子力災害など防災への対応性を強く認識される契機となった。そのため、道路整備においても防災の観点からの検討の必要性が高まっている。

また、今後の人口減少・高齢社会への対応、地域経済の活性化、地球環境への対応など、道路に課せられた課題は多岐にわたる。

このような諸状況を勘案し、第2次道路整備計画の策定を行うものとする。

I. 道路を取り巻く現状と今後の動向等の把握

1 御前崎市の現状

1. 社会・経済状況

1-1 人口及び高齢化の状況

○御前崎市では、総人口が減少する一方で、65歳以上人口は増加し、構成比も上昇している。

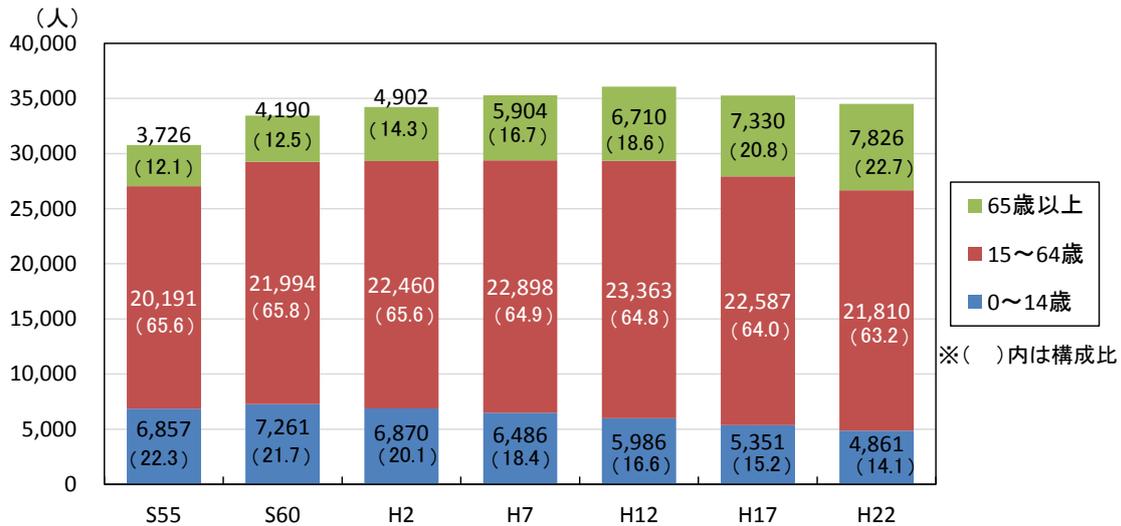


図1 御前崎市の年齢3区分人口推移

資料) 国勢調査

1-2 産業の動向

(1) 従業地就業人口

○近年、御前崎市の従業地就業人口は減少傾向にある。

※従業地とは、就業者が従業している場所のこと。

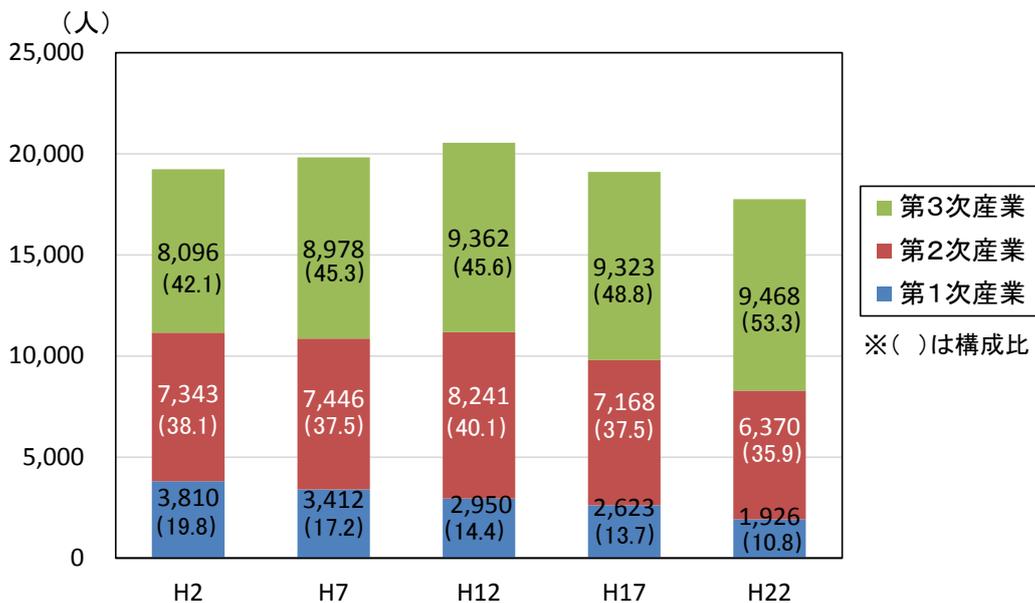
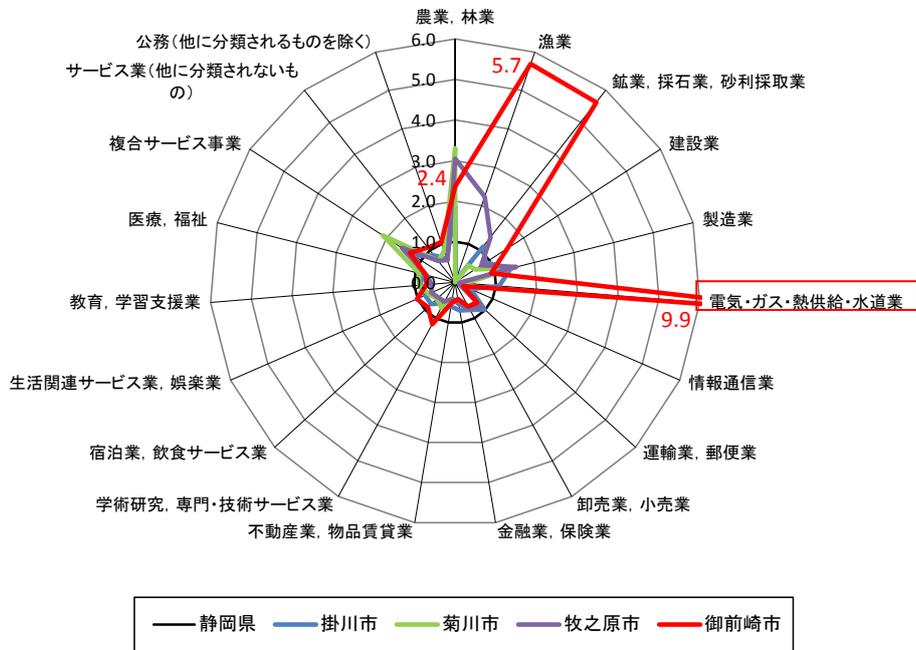


図2 御前崎市の産業別従業人口の推移【従業地就業人口】

資料) 国勢調査

(2) 産業特化係数

◆静岡県全体の産業別構成比と比べて、当該地域が特化している産業を把握した。
 ○御前崎市は、電気・ガス・熱供給・水道業が突出している。
 ※産業特化係数＝市別産業別従業人口構成比÷静岡県全体の産業別従業人口構成比
 (静岡県全体と同じ構成比の場合は1.0となる。)

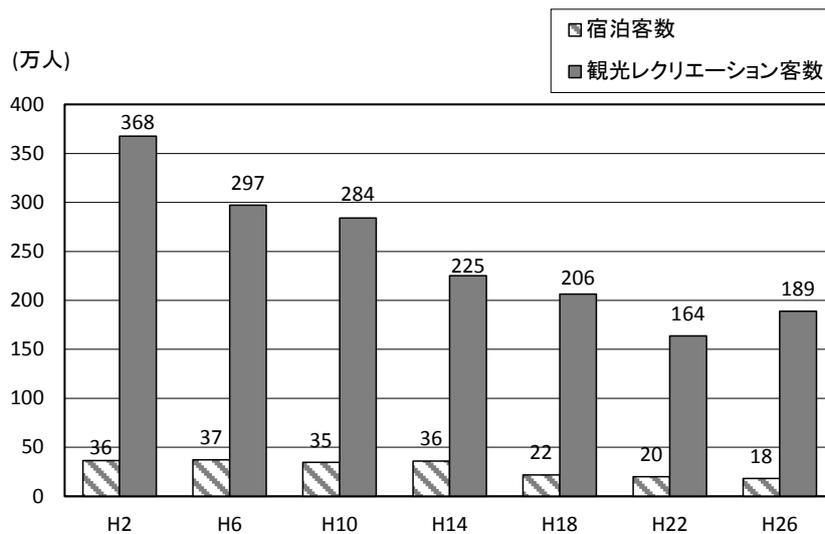


資料) 国勢調査

図3 御前崎市と隣接市の産業特化係数

(3) 観光交流客数の推移

○御前崎市へ来訪する観光・レクリエーション客数は、減少傾向にある。
 ○宿泊客数は、平成14年以降大きく減少した。



資料) 静岡県観光交流の動向 (平成2~26年度) ※H14年までは浜岡町、御前崎町合計

図4 観光交流客数の推移

2. 交通基盤状況、交通特性

2-1 交通基盤

(1) 道路網

○国道 150 号が市内唯一の4車線道路(塩原新田～牛飼交差点)で、国道 150 号のその他の区間や県道、一部市道は2車線である。なお、1,2 級市道でも1車線が多く存在している。

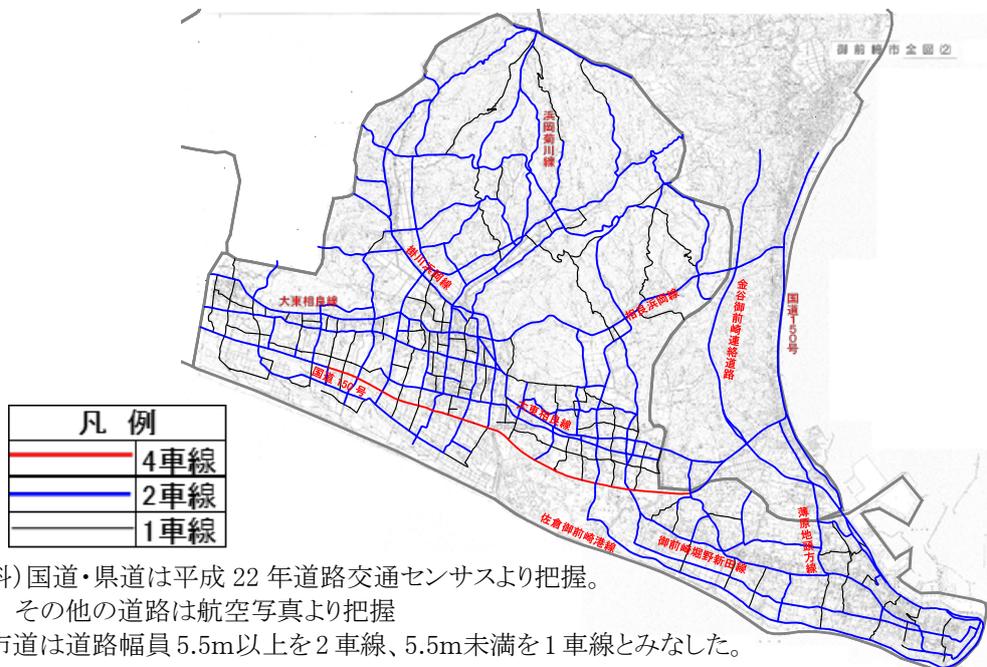


図 5 道路の車線数

(2) 歩道の設置状況

○幹線道路を中心に歩道の設置がみられるが、国道 150 号の一部区間や県道においても歩道が設置されていない区間が残っている。

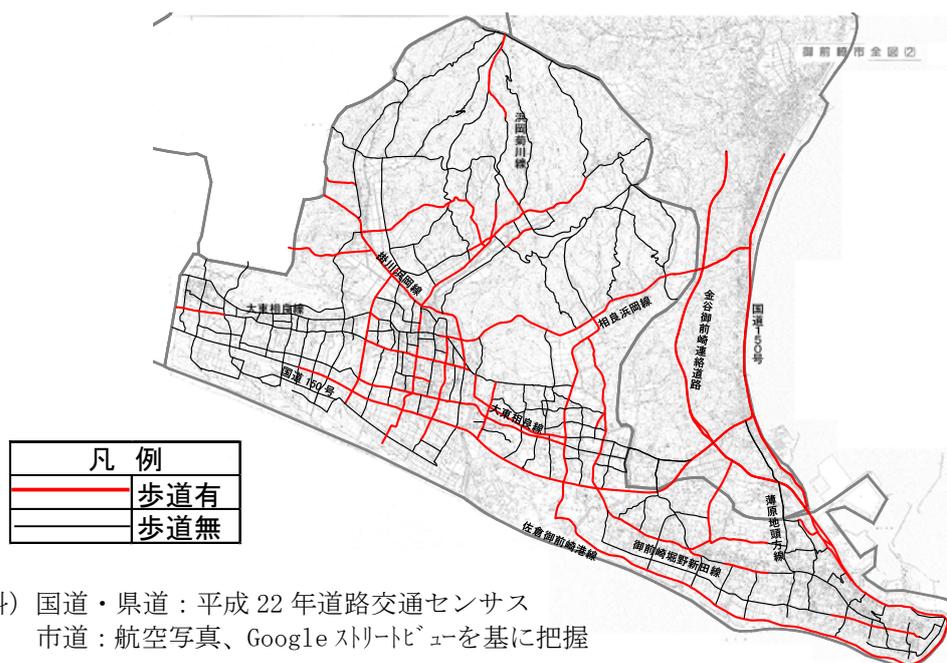


図 6 歩道の設置状況

(3) 公共交通網 (バス路線)

○池新田地区から掛川駅、菊川駅へ連絡する路線バス、また、御前崎市内相互の連絡や御前崎市と牧之原市旧相良町を結ぶ自主運行バスが設定されている。

○池新田地区(浜岡営業所)から菊川駅へ連絡する菊川浜岡線の運行本数が最も多い。

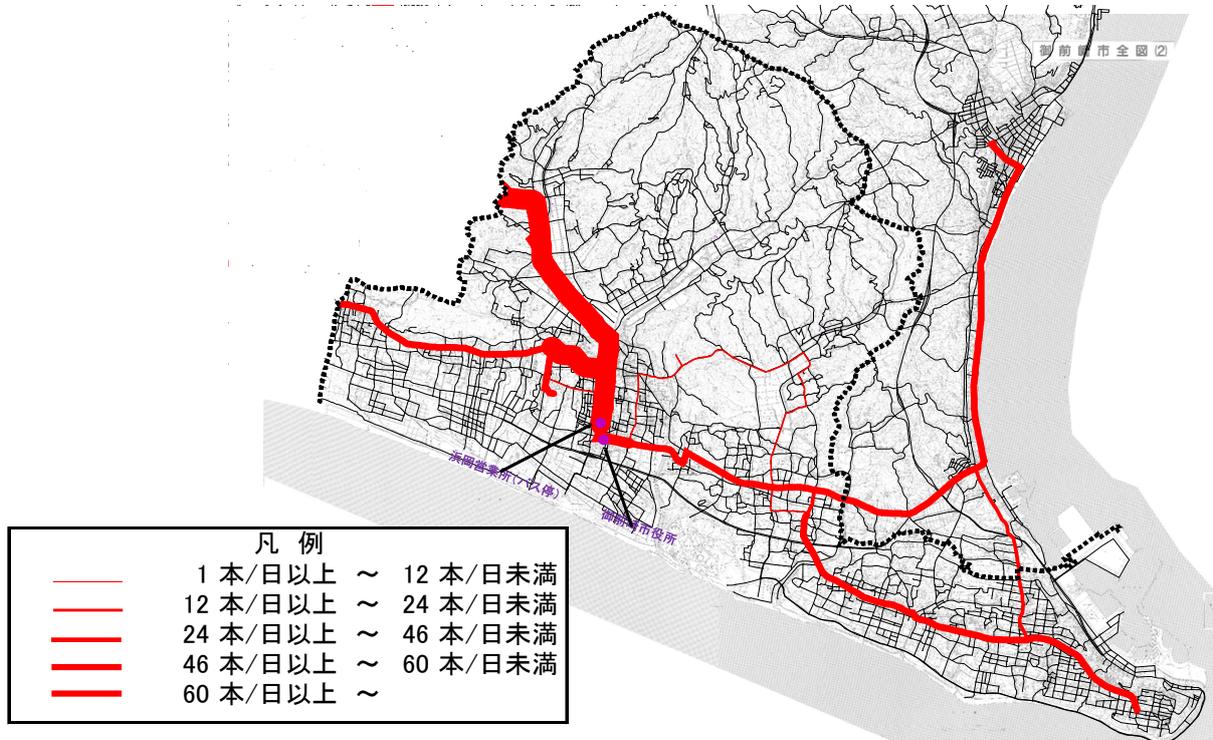
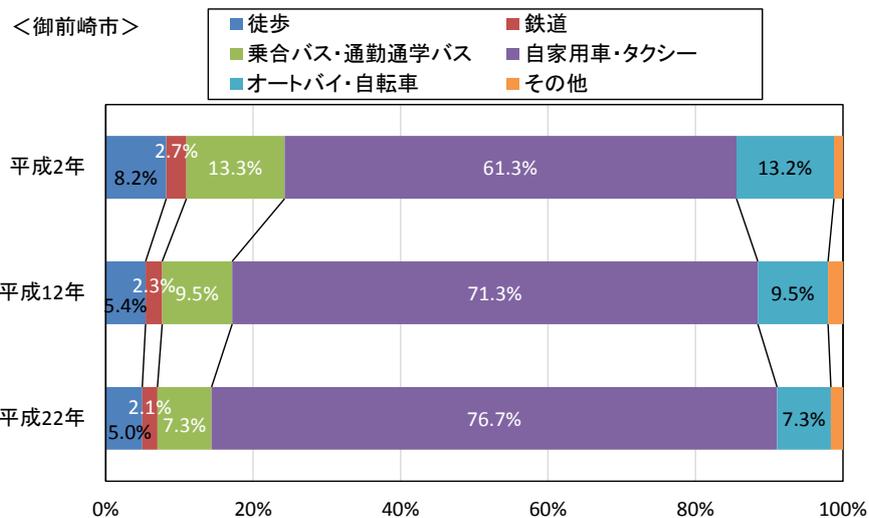


図7 バス運行本数【平日】 資料) 御前崎市 HP、しずてつジャストライン株式会社 HP

2-2 交通特性

(1) 通勤等における利用交通手段 (御前崎市居住者)

○御前崎市に居住する人が通勤・通学の際に利用する交通手段は、自家用車・タクシーが最も多く、経年的に上昇傾向にある。



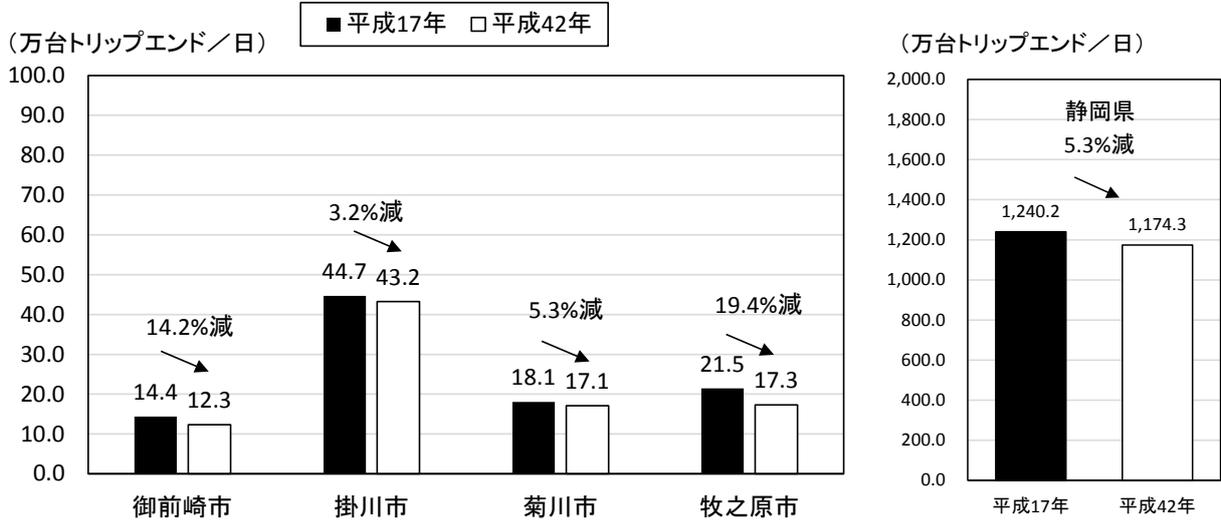
注) 利用交通手段は複数回答であることに注意が必要。また、そのため、御前崎市居住者でも鉄道利用が存在している。

図8 御前崎市居住者の通勤等の際の利用交通手段割合 資料) 国勢調査

(2) 自動車の発生集中交通量

○国の推計では、平成 17 年(実績値)から平成 42 年(将来推計値)にかけての自動車発生集中量は、静岡県、御前崎市、周辺市のいずれも減少するとみられている。

※自動車発生集中量とは、ある地域に出発地または到着地を持つ人の自動車による移動回数の合計値で(通過は含まない)、トリップエンドという単位で表現される。



資料) 平成 17 年道路交通センサス、平成 42 年は将来推計値

図 9 自動車の発生集中交通量

(3) 道路の交通状況

1) 道路の混雑度

○掛川浜岡線、国道 150 号の牧之原市内区間および 2 車線区間(掛川市境付近の区間)で混雑度が 1.0 を超えている。

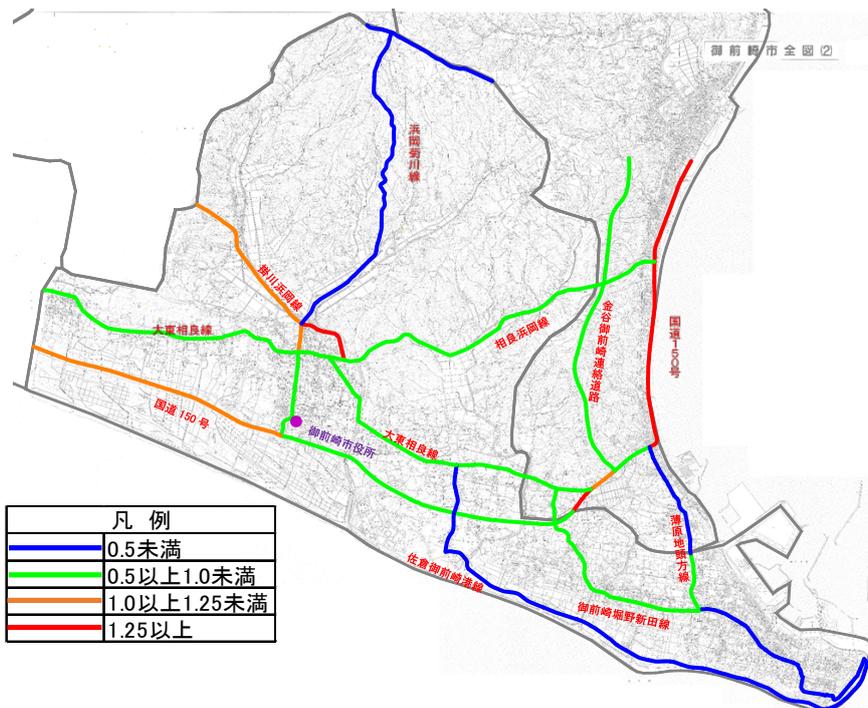


図 10 道路混雑度

資料) 平成 22 年道路交通センサス

3. 安全・安心の状況

3-1 自然災害への対応

(1) 津波災害

○津波による浸水想定地域のうち、住宅や事業所が立地する地域は、御前崎港、池新田、佐倉の一部地域となっている。なお、旧浜岡町地区は、国道 150 号以南の多くが農地・林地であるため、住宅地域等への浸水は限られた地域となっている。

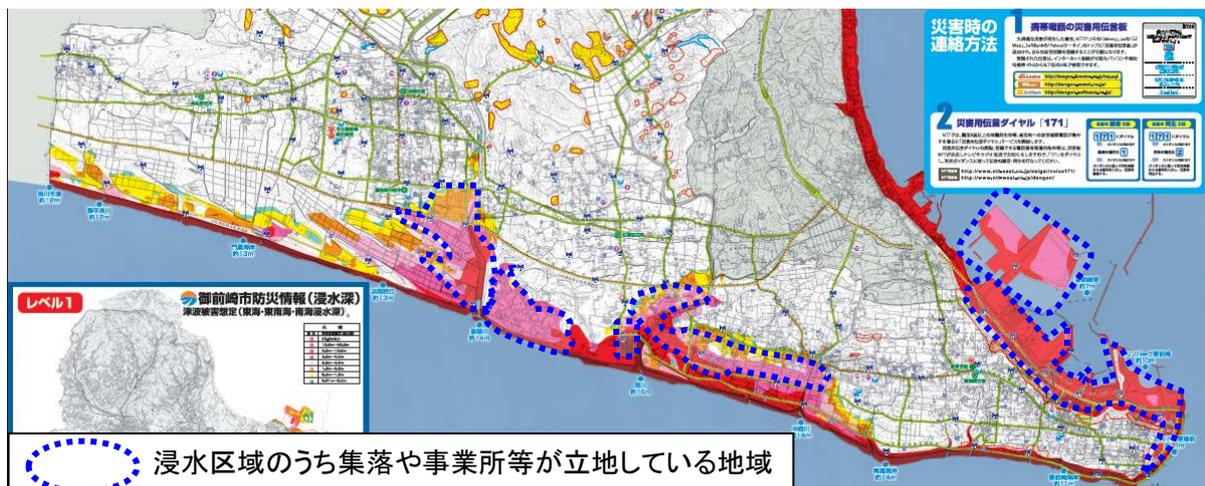


図 13 津波浸水想定地域 資料) 御前崎市防災マップ (御前崎市)

(2) 避難所の位置

○避難所は、公民館、小中高校、幼稚園が指定されている。

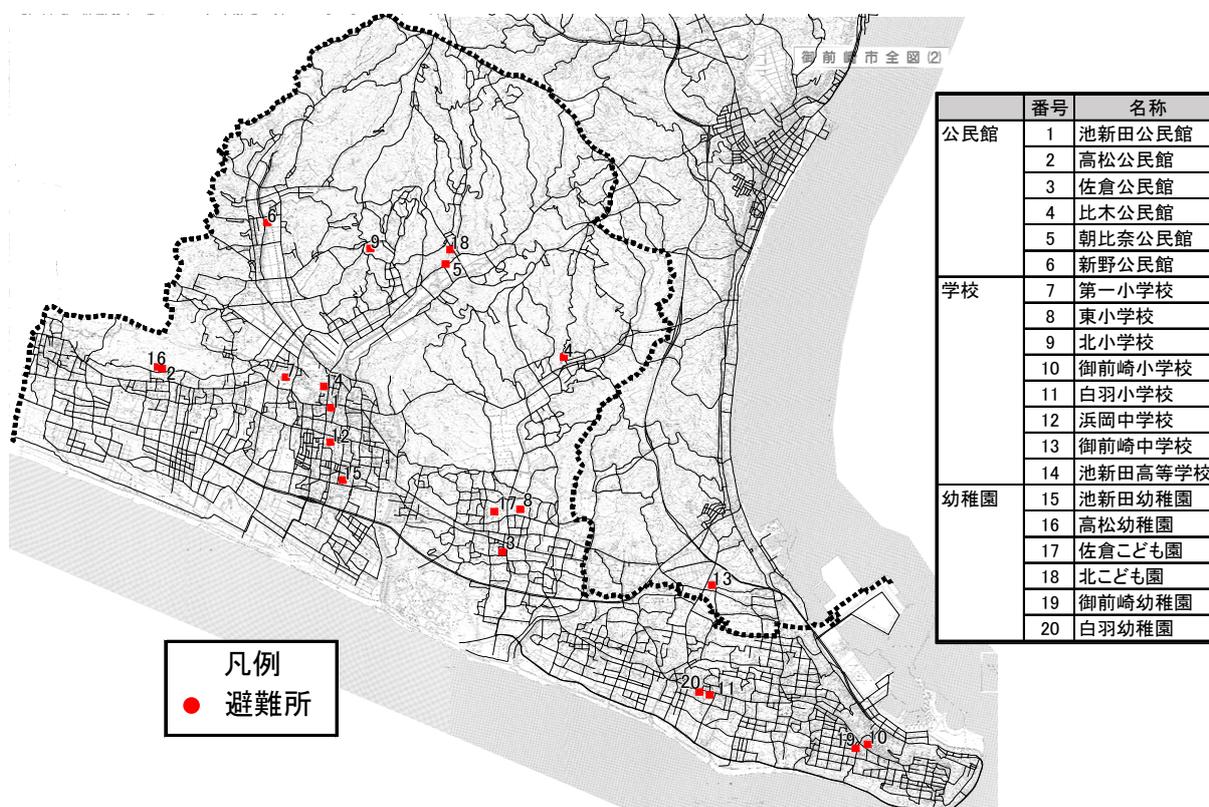
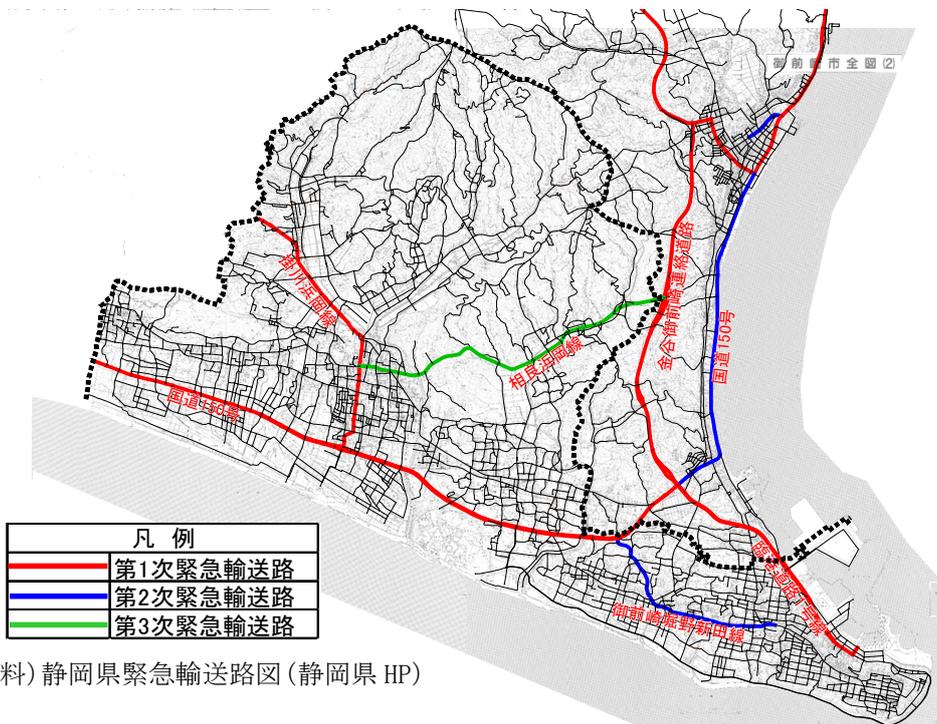


図 14 御前崎市の避難場所

資料) 御前崎市 HP

(3) 緊急輸送路

○国道 150 号、掛川浜岡線、御前崎堀野新田線、臨港道路等が緊急輸送路に指定されている。



資料) 静岡県緊急輸送路図(静岡県 HP)

図 15 緊急輸送路

3-2 原子力発電所事故への対応

○原子力災害が発生した場合、御前崎市の避難先は浜松市内と指定されており、国道 150 号、掛川浜岡線、掛川大東線などを経て東名・新東名高速道路を経て避難することとなっている。なお、地震災害等により浜松市も被災し、避難が困難な場合は、長野県へ避難することとなっている。



資料)「浜岡地域原子力災害広域避難計画」(H28.3、静岡県)
下図:電子Web地図データ(国土地理院)

図 16 原子力災害時の広域避難路

3-3 交通安全

○学校周辺の歩道設置状況

○御前崎小学校の周辺道路には歩道が設置されていない。
 ○その他の小中高校においては、学校を取り囲むすべての道路には歩道がないものの、比較的幅員の広い道路には歩道が設置されており、一定の安全性が確保されている。

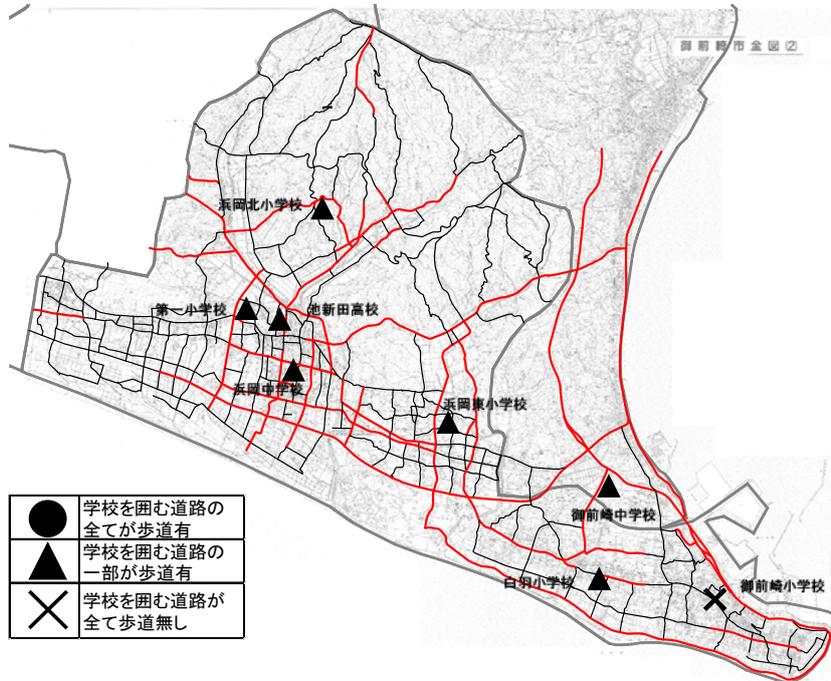
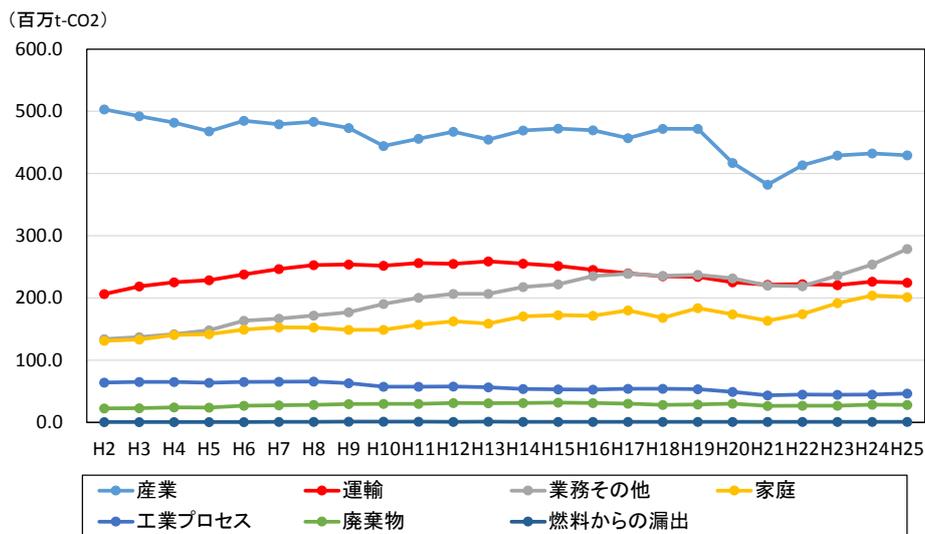


図 17 歩道の設置状況 注) Google ストリートビューを基に把握

3-4 環境

(1) 地球温暖化

○運輸部門における二酸化炭素(CO2)排出量は、近年横ばい傾向である。

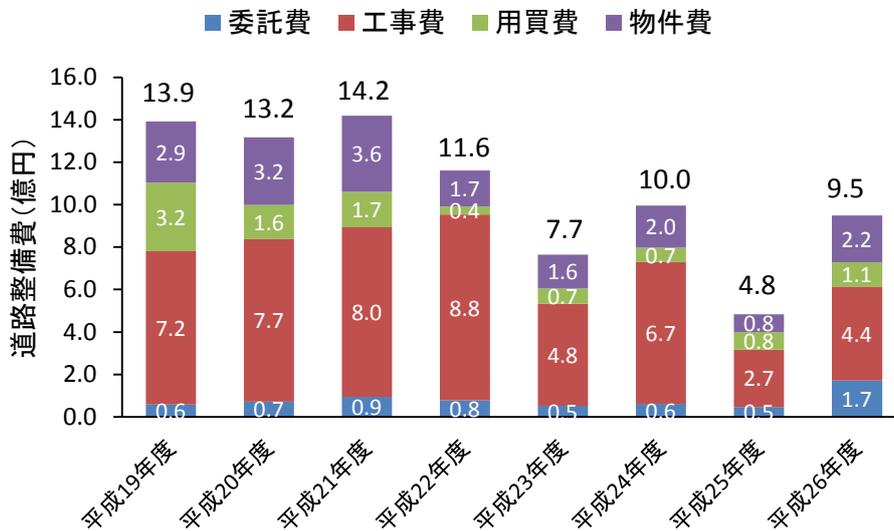


資料) 「温室効果ガス排出・吸収目録」(環境省)
 図 18 部門別二酸化炭素排出量の推移 (全国)

4. 財政状況

(1) 道路整備費

○御前崎市における道路整備費は減少傾向にある。

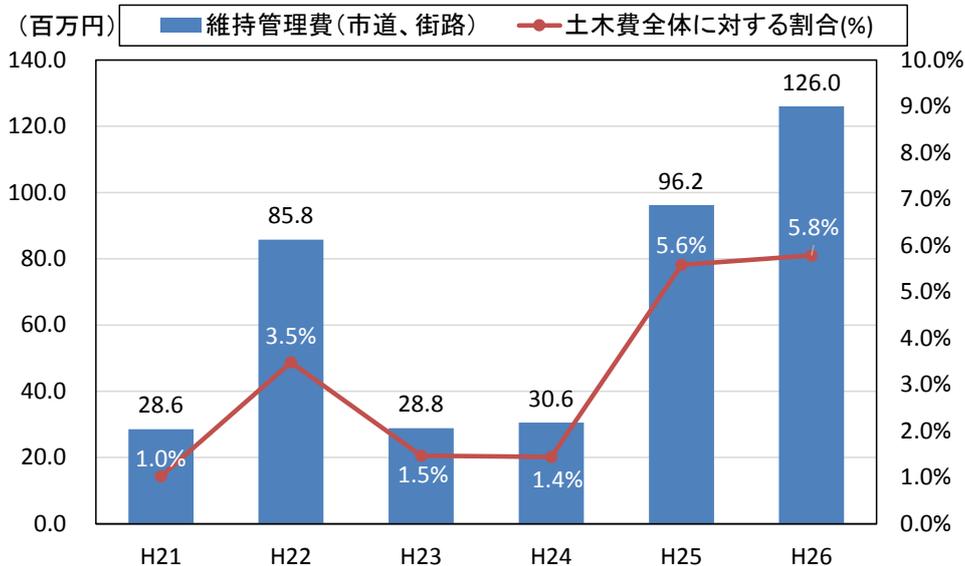


資料) 御前崎市決算書

図 19 道路整備費の推移

(2) 維持管理費

○近年、御前崎市における維持管理費は増大している。



資料) 御前崎市決算書

図 20 市道、街路維持管理費の推移

2 今後の動向等の把握

(1) 御前崎市総合計画

○総合計画策定にあたって実施した市民アンケート調査で、「改善の余地がある点」として、市全体では、1位が医療、2位が公共交通網、3位が観光となっており、地区別では、道路網が高松地域で1位、池新田地域で2位、その他、公共交通網が1位の地域が多くなっている。

【総合計画の計画内容(交通・まちづくり関連)】

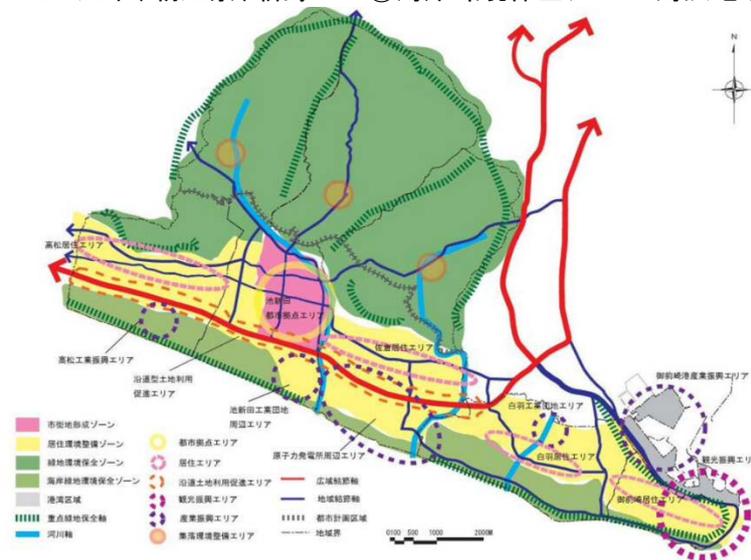
○道路網：安全・安心・快適な利用。耐震化、長寿命化。交通事故のない環境づくり(ハード・ソフト両面)

○公共交通：高齢者の安心便利な移動。ニーズに合った移動手段確保。近隣自治体との連携等

○まちづくり・地域活性化：防災体制の強化、観光振興、商工業の振興など

都市構造・土地利用

- ①市街地形成ゾーン：池新田 ②居住環境整備ゾーン：高松、佐倉、白羽、御前崎
 ③緑地環境保全ゾーン：比木、朝比奈、新野 ④海岸環境保全ゾーン：海浜地域



◆第2次総合計画策定にあたり実施した市民アンケート結果「改善の余地のある点」

＜御前崎市における改善の余地がある点＞

区域	順位		
	1位	2位	3位
御前崎市全体	医療	公共交通網	観光

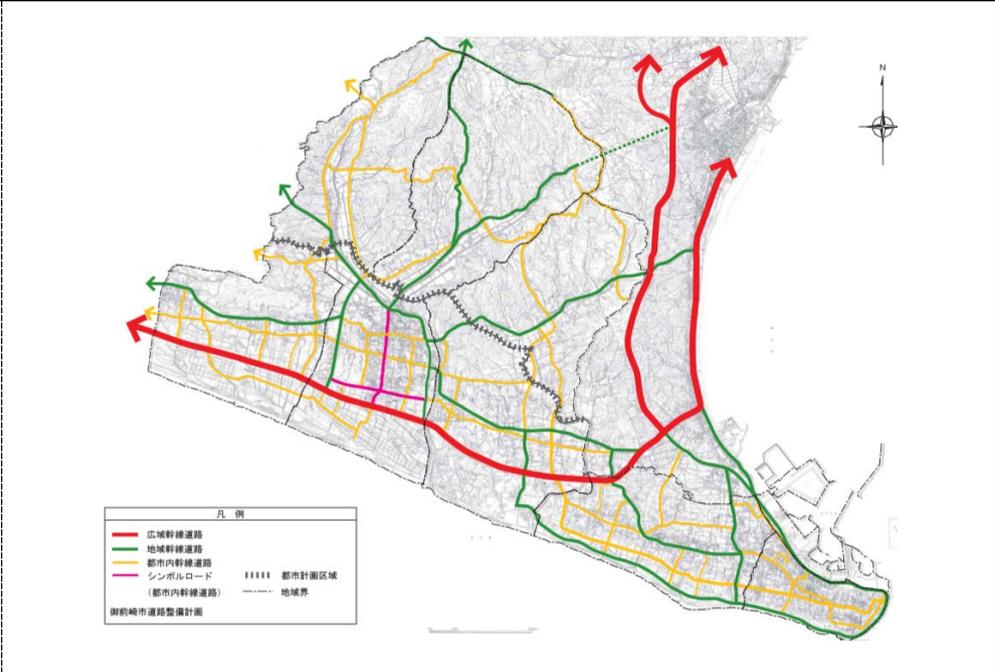
＜住んでいる地区における改善の余地がある点＞

地区名	順位		
	1位	2位	3位
池新田	医療	道路網	地域のつながり
高松	道路網	医療	介護・福祉
佐倉	公共交通網	安全(防犯・防災)	緑地・公園
比木	公共交通網	介護・福祉	医療、子育て
朝比奈	介護・福祉	安全(防犯・防災)、公共施設、公共交通網	
新野	介護・福祉	安全(防犯・防災)、医療	
御前崎	公共交通網	雇用	商工業
白羽	公共交通網	雇用	医療
全体集計	公共交通網	医療	道路網

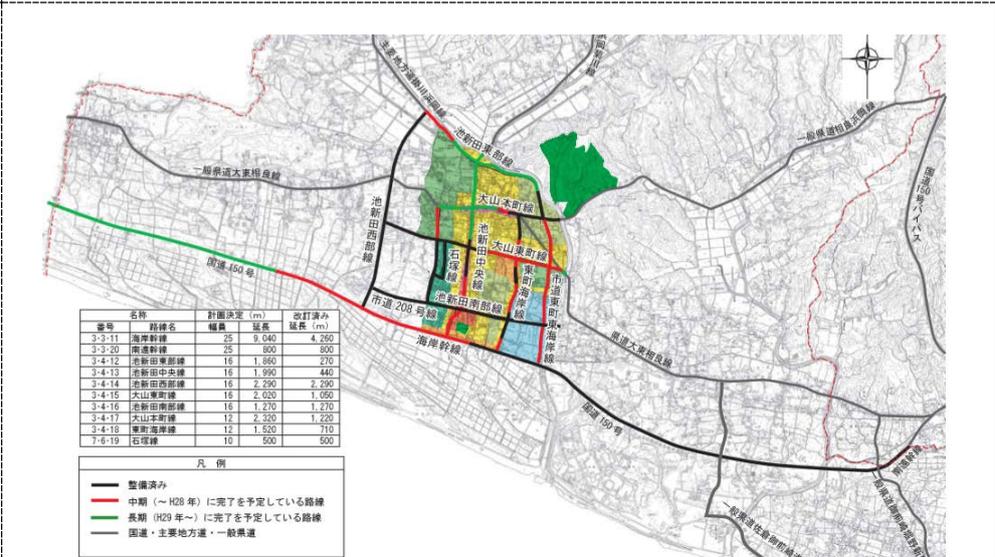
(2) 御前崎市都市計画マスタープラン

- 新東名、空港との連携による都市づくり
 - 金谷御前崎連絡道路へのアクセス道路整備、国道 150 号拡幅、狭幅員道路の整備、交通安全対策、自主運行バス運営、等
 - 地震・風水害への防災性向上のほか、御前崎市の特徴として、原子力防災・津波対策の強化
- 交通体系
- ①広域幹線道路： 金谷御前崎連絡道路に連絡する県道・市道の整備、国道 150 号の4車線化
 - ②幹線道路： 都市化の進展・交通需要増に対応した都市計画道路の整備
 - ③生活道路： 狭幅員道路の計画的整備、拡幅困難箇所の一通化またはコミュニティ道路化
 - ④交通弱者対応： 段差等道路障害物の解消、可能な場所で歩道の設置、交通安全対策
 - ⑤公共交通： 自主運行バスの運営

交通体系方針



都市計画道路整備プログラム



(3) 静岡県道路整備計画【前期五か年 (H25~H29) の主な事業個所の整備目標】

○御前崎市関連の事業箇所

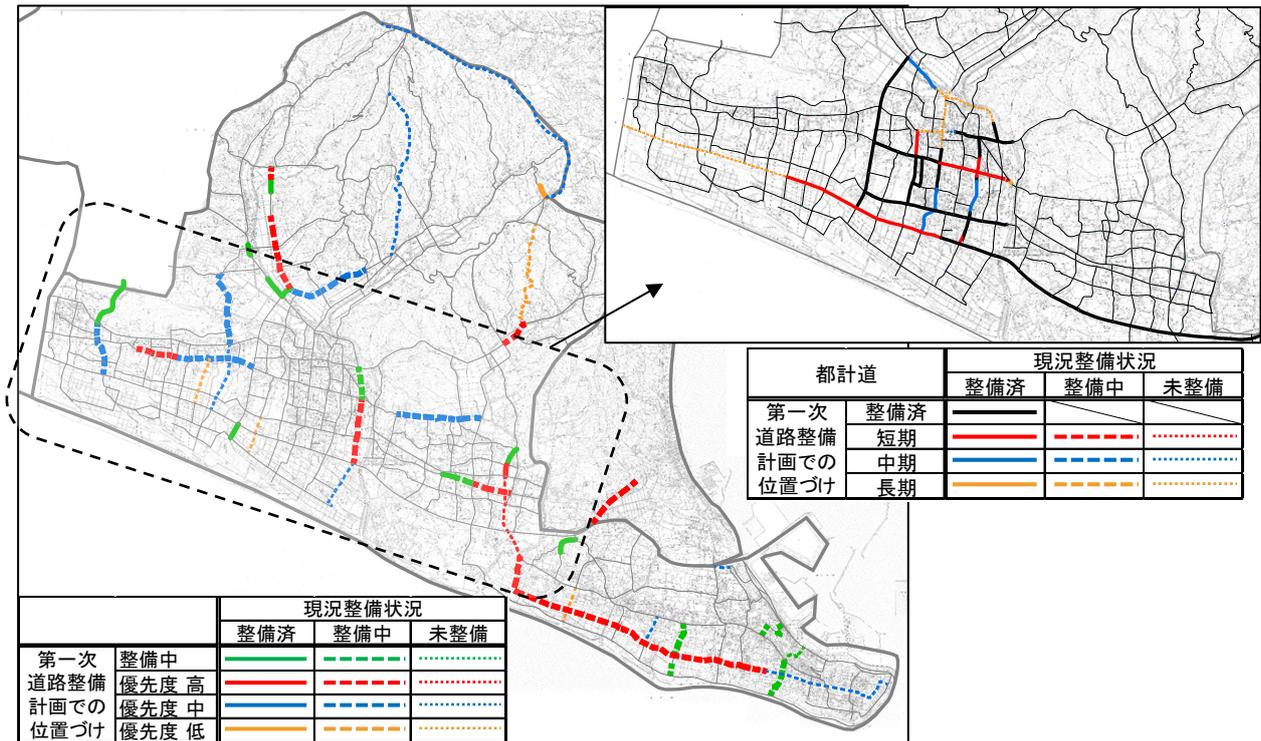
- ⇒ ① 国道 150 号の 4 車線化 (御前崎市塩原新田) (平成 30 年度以降供用)
- ⇒ ② (都) 池新田中央線の整備 (御前崎市池新田) (平成 30 年度以降供用)

II. 第1次道路整備計画の検証

○第1次道路整備計画では、計画策定時に整備中であった路線のほか、整備優先度を高・中・低の3段階で位置づけている。

【第1次道路整備計画対象路線の現在の整備状況】

○第1次計画期間の平成19年からこれまでの間に、優先度「高」であってもいまだ完成してない路線が多いが、「高」は概ね事業の着手には至っている。一方、「中」路線は未整備の割合が多くなり、「低」路線は未整備が大半である。



資料) 御前崎市道路整備計画 (平成19年3月)、静岡県都市計画 (平成27年3月31日現在)

図21 第1次道路整備計画対象路線の整備状況

表1 第1次道路整備計画対象路線の優先度別整備状況

道路延長(m)		現況整備状況			合計	道路延長(m)		現況整備状況			合計	
【都計道以外の道路】		整備済	整備中	未整備		【都計道】		整備済	整備中	未整備		
第一次 道路整備 計画での 位置づけ	整備中	3,029	2,706	501	6,236	第一次 道路整備 計画での 位置づけ	整備済	13,931			13,931	
	優先度 高	188	10,401	4,082			短期	4,021	108	0		4,129
	優先度 中	0	6,267	12,819			中期	1,744	0	0		1,744
	優先度 低	223	0	4,061			長期	0	69	4,697		4,765
合計		3,440	19,374	21,463	44,277	合計		19,696	176	4,697	24,569	
構成比(%)		現況整備状況			合計	構成比(%)		現況整備状況			合計	
【都計道以外の道路】		整備済	整備中	未整備		【都計道】		整備済	整備中	未整備		
第一次 道路整備 計画での 位置づけ	整備中	6.8	6.1	1.1	14.1	第一次 道路整備 計画での 位置づけ	整備済	56.7			56.7	
	優先度 高	0.4	23.5	9.2			短期	16.4	0.4	0.0		16.8
	優先度 中	0.0	14.2	29.0			中期	7.1	0.0	0.0		7.1
	優先度 低	0.5	0.0	9.2			長期	0.0	0.3	19.1		19.4
合計		7.8	43.8	48.5	100.0	合計		80.2	0.7	19.1	100.0	

注) 道路延長、構成比とも端数を四捨五入して表示しているため、各項目の合算値と合計欄の値が合わない箇所がある。

資料) 御前崎市道路整備計画 (平成19年3月)、静岡県都市計画 (平成27年3月31日現在)