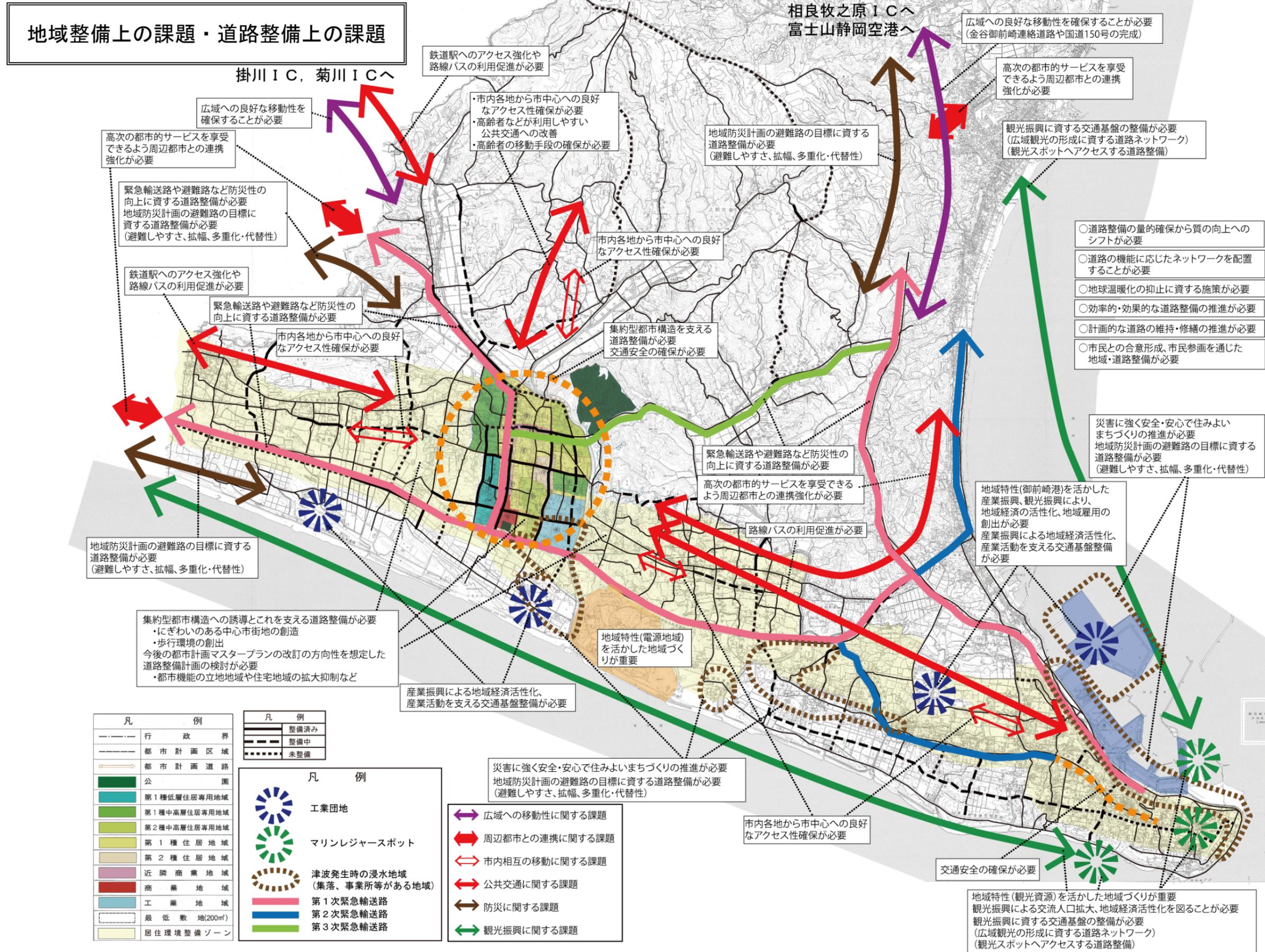


### Ⅲ. 地域整備方針及び道路整備方針

#### 1 地域整備上・道路整備上の課題



## 2 地域整備方針

地域整備上の課題、及び、上位計画・関連計画を踏まえ、御前崎市の地域整備方針の検討を行った。

### 【地域整備上の課題（要約）】

- ・望ましい将来都市構造として、集約型都市構造への誘導が必要
- ・今後の都市計画マスタープランの改訂の方向性を想定した地域整備のあり方の検討が必要

- ・定住促進のため、市中心部への諸機能の集積が必要
- ・高次の都市的サービスを享受できるよう、周辺都市との連携強化が必要

- ・地域特性（空港・御前崎港への近接性等）を活かし、産業振興による地域経済の活性化、観光振興による交流人口拡大、地域経済活性化が必要

- ・災害に強く安全・安心で住みよいまちづくりの推進が必要

- ・交通安全の確保が必要

- ・市民との合意形成、市民参画を通じた地域整備が必要

### 【地域整備方針】

- 都市機能・居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくり
  - ・市中心部（池新田地区）や御前崎地区中心部への都市機能（生活サービス機能等）の集積
  - ・既存住宅地を越えた居住地拡大の抑制

- 交通ネットワークにより広域交通結節点や周辺都市との連携が図られた都市づくり

- 地域特性を活かし、企業誘致や観光振興等による地域経済の活性化

- 安全・安心して暮らせる都市づくり
  - ・災害に強い都市づくり
  - ・交通安全の向上

- 市民・企業・行政等との協働による都市づくり

# 地域整備方針

- 安全・安心して暮らせる都市づくり  
⇒災害に強い都市づくり  
⇒交通安全の向上
- 市民・企業・行政等との協働による都市づくり

○交通ネットワークにより広域交通結節点や周辺都市との連携が図られた都市づくり

○交通ネットワークにより広域交通結節点や周辺都市との連携が図られた都市づくり

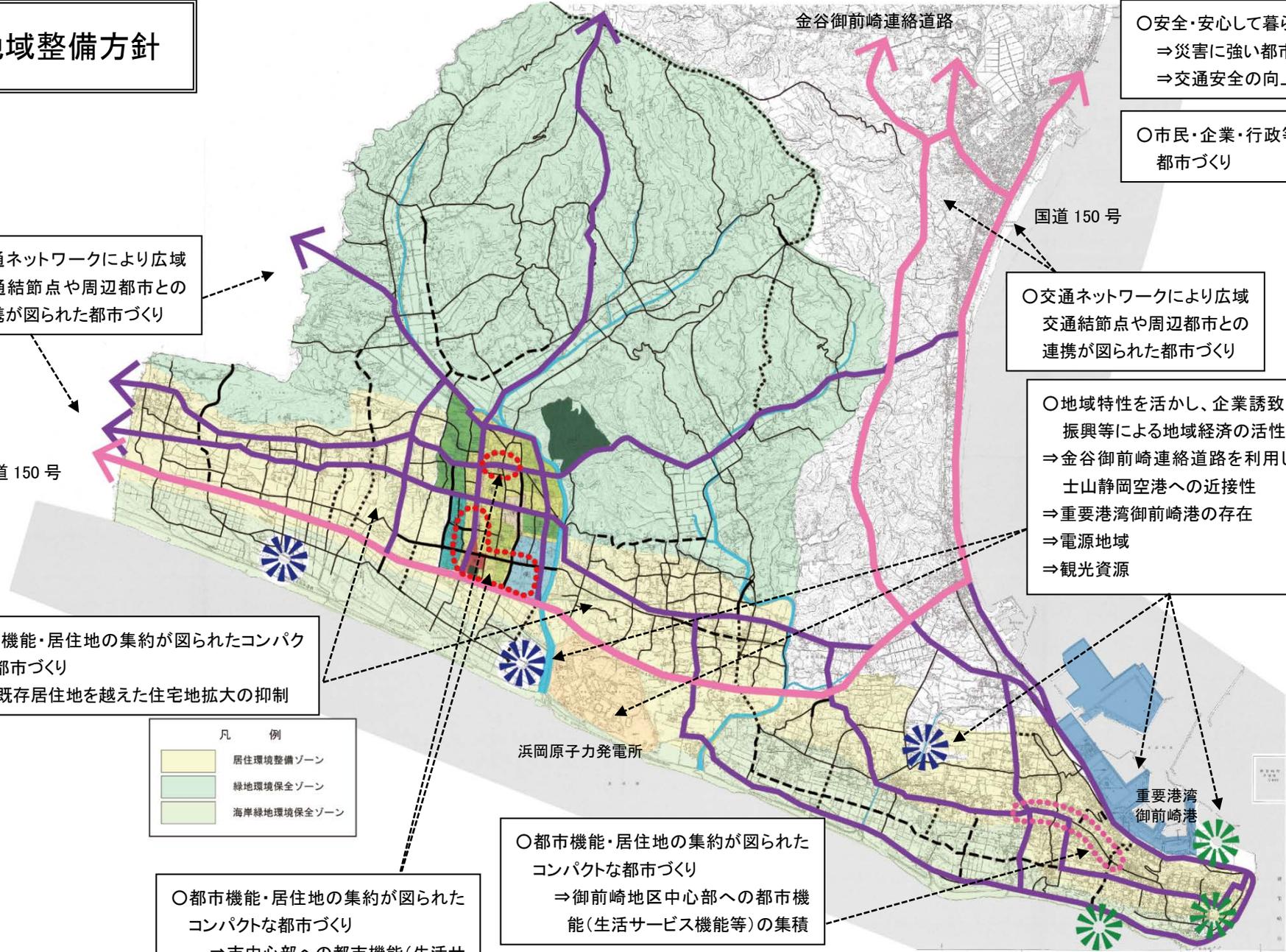
○地域特性を活かし、企業誘致・観光振興等による地域経済の活性化  
⇒金谷御前崎連絡道路を利用した富士山静岡空港への近接性  
⇒重要港湾御前崎港の存在  
⇒電源地域  
⇒観光資源

○都市機能・居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくり  
⇒既存居住地を越えた住宅地拡大の抑制

○都市機能・居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくり  
⇒御前崎地区中心部への都市機能(生活サービス機能等)の集積

凡 例	
	居住環境整備ゾーン
	緑地環境保全ゾーン
	海岸緑地環境保全ゾーン

○都市機能・居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくり  
⇒市中心部への都市機能(生活サービス機能等)の集積



### 3 道路整備方針

#### (1) 道路整備方針

地域整備方針を踏まえ、道路整備上の課題の解決に資するための道路整備方針を検討した。

地域整備 方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>○都市機能・居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくり</li> <li>○交通ネットワークにより広域交通結節点や周辺都市との連携が図られた都市づくり</li> <li>○地域特性を活かし、企業誘致や観光振興等による地域経済の活性化</li> <li>○安全・安心して暮らせる都市づくり</li> <li>○市民・企業・行政等との協働による都市づくり</li> </ul>
------------	--

#### 【道路整備上の課題（要約）】

○道路整備の量的確保から質の向上へのシフトが必要
○広域への移動性向上が必要 ○周辺都市との連携強化が必要 ○ネットワーク化により市内の円滑な移動を図ることが必要
○道路の機能に応じたネットワーク配置 ○集約型都市構造を支える道路整備が必要
○利用しやすい公共交通への改善、高齢者など移動制約者の移動手段の確保が必要 ○鉄道駅アクセス強化や路線バス利用促進が必要
○産業活動を支える交通基盤の整備が必要 ○観光振興に資する交通基盤の整備が必要（広域観光形成に資する道路ネットワーク） （重点的整備観光スポットへのアクセス）
○防災性向上に資する交通基盤の整備が必要（緊急輸送路、避難路の整備） （避難しやすさ、拡幅、多重化・代替性確保） ○交通安全の確保が必要 ○地球温暖化抑止に資する施策展開が必要
○効率的・効果的な道路整備の推進が必要 ○計画的な道路の維持・修繕、管理が必要 ○市民との合意形成、市民参画が必要

#### 【道路整備方針】

<u>重点整備方針1</u> 防災性の向上に資する道路整備
<u>重点整備方針2</u> 集約型都市構造の実現に資する道路整備
<u>重点整備方針3</u> 市民にやさしい道路整備・施策
<u>整備方針ア</u> 将来都市像の実現に資する道路整備
<u>整備方針イ</u> 広域連携・交流の促進に資する交通基盤の確立
<u>整備方針ウ</u> 地域経済の活性化に資する道路基盤の整備
<u>整備方針エ</u> 地球環境改善への貢献
<u>整備方針オ</u> 効果ある道路整備を計画的に推進
<u>整備方針カ</u> 計画的な道路の維持・修繕の推進
<u>整備方針キ</u> 市民との合意に基づく道路整備の推進

## (2) 重点整備方針

第2次道路整備計画の検討で、特に重視すべき視点を重点整備方針として設定した。

○今後の人口減少、高齢化の進行など、道路整備を取り巻く社会情勢等が大きく変化していることに鑑み、第2次道路整備計画においては、従来のような多様な視点から総花的に整備方針を掲げるだけでなく、選択と集中の観点から、特に重点的に取り組む方針を掲げ、計画を策定していくことが必要である。

以上の考え方にに基づき、道路整備にあたり、次に示す3つの重点整備方針を掲げた。



### 重点整備方針1 防災性の向上に資する道路整備

○東日本大震災における津波、原子力災害の被害実態を受け、予想される南海トラフ巨大地震等の発生に対応し、被害を最小限に抑えるための道路整備

### 重点整備方針2 集約型都市構造の実現に資する道路整備

○人口減少が進行していく中において、現在の用途地域や居住地を越えた都市機能・居住機能の拡散を抑制し、コンパクトな都市づくりとの整合が図られた道路整備

### 重点整備方針3 市民にやさしい道路整備・施策

○高齢者や子どもをはじめとする市民の移動の利便性・安全性・快適性に資する道路整備と、新たな移動手段の展開

### (3) 道路整備方針の具体的内容

#### 【重点整備方針】

##### 重点整備方針 1 防災性の向上に資する道路整備

～災害に強く、市民生活の安全・安心に資する道路の整備～

- ①津波発生時の避難路の確保
- ②避難路の機能確保
- ③緊急輸送路の機能確保
- ④原子力災害発生時の広域避難路の機能確保
- ⑤緊急輸送路、広域避難路にアクセスする道路の機能確保

##### 重点整備方針 2 集約型都市構造の実現に資する道路整備

～市中心部および住宅地における道路基盤整備～

- ①都市機能の移転先となる市中心部において、受け皿となる道路基盤の確立
- ②住宅地として相応しい道路基盤の確立
- ③市内各地区から市中心部への円滑な移動に資する道路ネットワークの形成
- ④市中心部の拠点性の向上、にぎわいの創出に資する道路整備

##### 重点整備方針 3 市民にやさしい道路整備・施策

～高齢者や子どもたちをはじめ市民の移動の利便性・快適性向上と移動手段の確保～

- ①バス路線のない地域での高齢者の移動手段の確保
- ②バス走行環境の改善
- ③バス利用環境の改善、利用促進策の実施
- ④市中心部で安全・快適なまち歩きの環境整備
- ⑤高齢者が利用しやすい移動手段の導入・普及
- ⑥学校周辺、通学路の安全性の確保・向上

#### 【整備方針】

##### 整備方針ア 将来都市像の実現に資する道路整備

- ①防災性の向上に資する道路整備の推進
- ②子どもや高齢者の交通安全の確保
- ③生活基盤としての道路整備
- ④健康寿命の延伸に資する安全で快適な歩行環境の創出

- ⑤観光スポットへのアクセス性の向上
- ⑥空港・港湾・高速道路 IC への良好なアクセスによる企業立地ポテンシャルの向上
- ⑦計画的な道路の維持・修繕の推進
- ⑧市民との協働による道路整備の推進

#### 整備方針イ 広域連携・交流の促進に資する交通基盤の確立

- ①高速交通結節点へアクセスする規格の高い道路によるネットワーク化
- ②周辺都市との連携強化、交流促進に資するため、国道・県道による規格の高い幹線道路ネットワークの構築
- ③御前崎市から大都市へアクセスする高速バス路線の導入
- ④高速バス停周辺への駐車場整備により、パーク&高速バスライドの実現

#### 整備方針ウ 地域経済の活性化に資する道路基盤の整備

- ①企業の立地ポテンシャルの向上、企業活動の効率化に資する道路整備の推進
- ②広域で移動する観光交通が、高い走行性を有した道路を利用でき、かつ、周辺の観光拠点とのネットワーク化が図られた道路網の構築
- ③“シーニック・バイウェイ”（道路そのものが観光資源）の形成

#### 整備方針エ 地球環境改善への貢献

- ①混雑緩和による排出ガスの抑制に資する道路整備の推進
- ②環境負荷の小さい超小型モビリティ（電気自動車の普及）
- ③自動車の相乗りの推奨
- ④運転マナーの向上

#### 整備方針オ 効果ある道路整備を計画的に推進

- ①計画的な道路整備の推進
  - ⇒ 優先性の評価に基づく、真に必要な道路整備
  - ⇒ 地域経済への寄与や、市民生活の利便性に対する効果に優れた道路整備
- ②短区間の整備で高い効果を得ることができる道路整備の推進

#### 整備方針カ 計画的な道路の維持・修繕の推進

- ①維持・修繕費用の見通しに基づき、費用の平準化を図るため、維持・修繕計画を策定
- ②道路の美化・清掃などの道路管理について、市民の協力を得ながら推進

#### 整備方針キ 市民との合意に基づく道路整備の推進

- ①市民への情報提供、意見等の聴取と反映を通じ、市民の合意のもとで道路整備を推進

## IV. 道路整備計画の策定

### 1 将来道路網計画の作成

#### (1) 道路網の配置方針

道路整備計画の検討にあたり、整備計画の対象とならない道路も含めた、御前崎市全体の将来道路網計画を作成した。

その際、道路の段階構成の考え方に基づいて、各道路が担う役割（機能）に応じて、適切に配置することが必要である。また、御前崎市と高規格幹線道路 IC などの交通結節点や、周辺都市との位置関係、御前崎市内の市街地や工業団地、集落等の分布状況、また、主要施設の立地状況を勘案して道路網の配置を行うことが必要である。

次には、御前崎市及び周辺都市を含めた地域における道路の段階構成の考え方を示すとともに、道路の種類ごとの配置パターンを整理した。

#### (2) 道路の段階構成の考え方

道路の種類	道路の役割（機能）
高規格幹線道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ もっぱら自動車交通の便に供する道路</li><li>・ 広域交通を大量かつ高速で処理する。</li></ul>
広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 高規格幹線道路への結節機能や、都市間を連絡の用に供する道路で、移動距離が長い交通の処理を担う。</li><li>・ アクセスコントロールされた構造（主要な交差点の立体化、沿道からの出入りが制限）を有し、自動車交通を優先的に処理する。</li></ul>
地域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 広域幹線道路相互を連絡・補完し、近隣の都市間や主要拠点を相互に連絡する。</li><li>・ 都市内の主要拠点間を相互に連絡する。</li><li>・ 都市の骨格を形成する。</li></ul>
都市内幹線道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 広域幹線道路や地域幹線道路相互を連絡・補完し、都市内の各地区や主要な施設を相互に結ぶ。</li><li>・ 地区や主要施設を発着する交通を集約して処理する。</li><li>・ 中心部や居住地区の骨格を形成する。</li></ul>
その他主要道路	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 都市内幹線道路の補完的機能を担う。</li><li>・ 地区内に発着する交通を効率的に集散させる。</li></ul>



(3) 御前崎市における道路網の配置パターン

① 高規格幹線道路の配置  
及び広域幹線道路の配置



② 地域幹線道路の配置



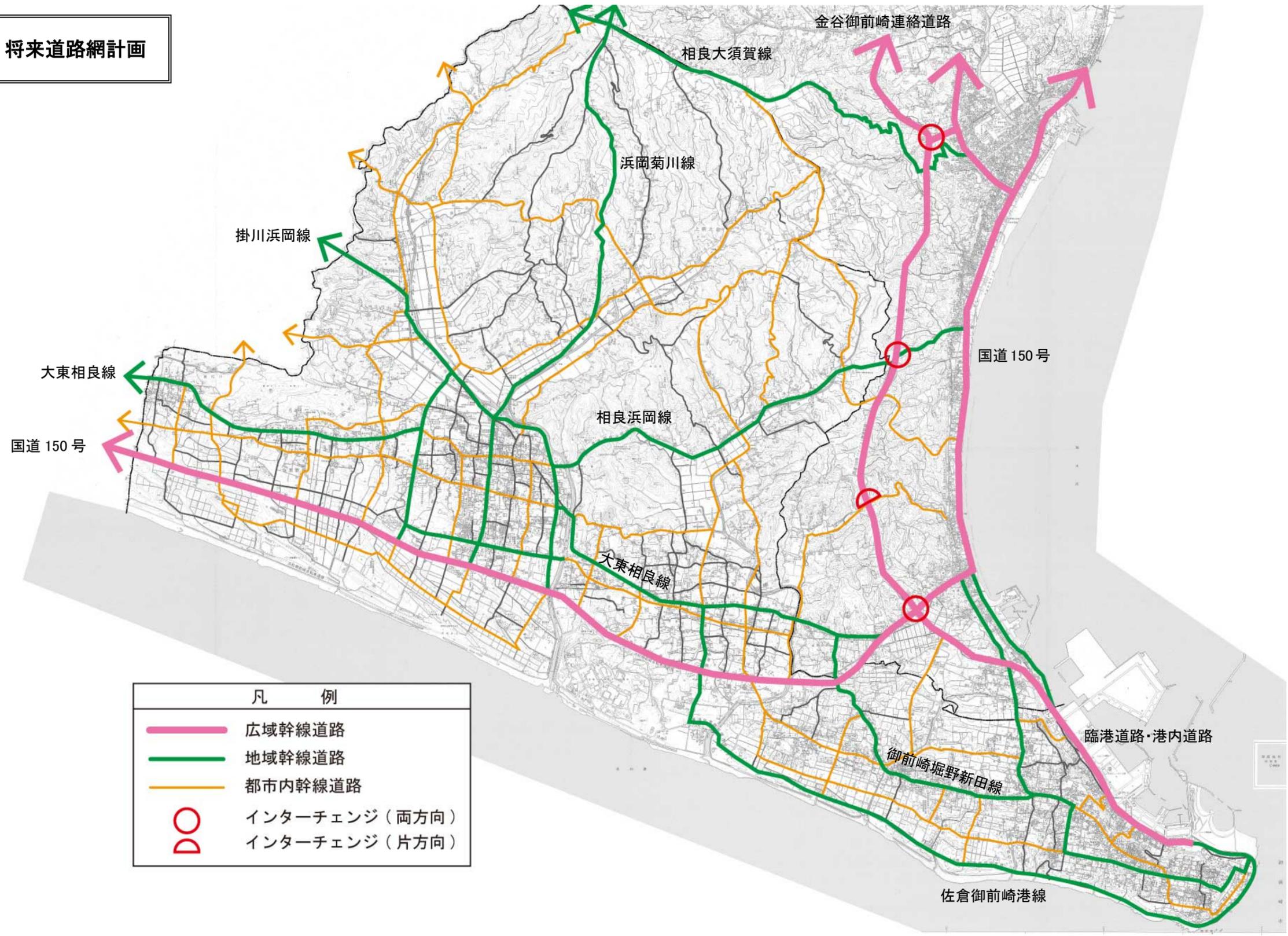
③ 都市内幹線道路の配置



(4) 将来道路網計画の策定

道路網の配置方針に基づき、次に示す通り将来道路網計画を作成した。

将来道路網計画



## 2 道路整備計画の策定

将来道路網計画に対し、道路整備方針に基づき、第2次道路整備計画の期間内で整備を進める路線・区間を検討した。

### 2-1. 道路整備計画の計画期間

第2次道路整備計画の計画期間を次の通り設定した。

なお、第2次道路整備計画で整備する路線・区間は、「計画期間内で完成供用」、「計画期間内で整備中」、「計画期間内に事業着手」と定義する。

計画期間：平成29年度～平成40年度（12年間）

※御前崎市では、都市計画マスタープランの策定時期が道路整備計画の策定よりも後となっている。

本来は、都市計画マスタープランを受けて道路整備計画を検討することが望ましいため、今後の道路整備計画改訂を念頭に置き、第2次道路整備計画での計画期間は12年とした。

### 2-2. 要整備路線・区間の検討

#### (1) 重点整備方針に基づく選定

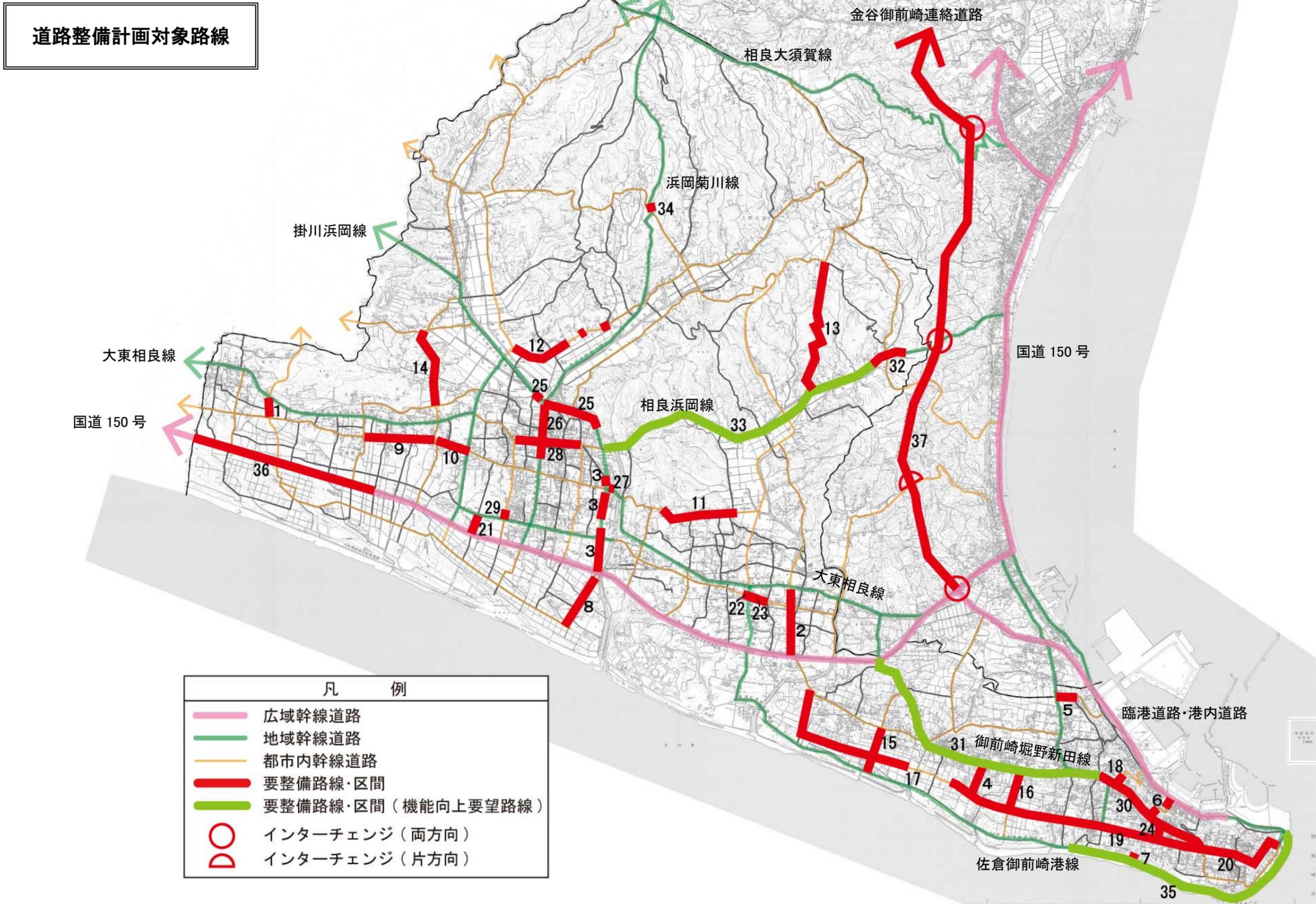
- 1) 防災性の向上に資する道路
- 2) 集約型都市構造の実現に資する道路【市中心部の拠点性強化】
- 3) 集約型都市構造の実現に資する道路【居住環境整備ゾーンの基盤の確立】
  - ・都市計画マスタープランでの「居住環境整備ゾーン」の基盤の確立に資する道路
- 4) 市民にやさしい道路
  - ・市民の移動利便性・快適性の向上に資するための、バス利用及び歩行に関連する道路整備
  - ・市民の交通安全確保に資するための、学校周辺や人が集まる市中心部などの道路整備

#### (2) 整備方針に基づく検討

- 1) 広域へのアクセス強化に資する道路
  - ・広域への移動利便性向上により、定住促進、諸機能の立地ポテンシャル向上に資する道路
- 2) 周辺都市との結節強化に資する道路
  - ・通勤等の利便性向上、交流促進、居住・従業機能の立地ポテンシャル向上に資する道路
- 3) 産業活動を支える道路
  - ・高規格幹線道路への良好なアクセス性や、工業団地への良好なアクセス性を確保する道路
- 4) 観光振興に資する道路
  - ・市内主要観光スポットと他の観光スポットとの連携を図る道路
- 5) 環境改善に資する道路
  - ・混雑度が高い道路の混雑緩和による地球温暖化の抑止に貢献する道路
- 6) 効果ある道路整備に資する道路
  - ・短区間の整備で混雑緩和等の効果が大きいと期待される道路

2-3. 道路整備計画の策定

要整備路線・区間の検討結果を基に、御前崎市の道路整備計画の対象路線を次図の通り示す。



注) 国道及び県道については、要整備路線・区間として、今後、静岡県へ要望していく路線である。



## 2-4. 道路関連施策の検討

道路整備効果を高めるための施策や、多大な時間を要する道路整備の代替となりうる道路整備以外の施策として、主にソフト的な対応や道路の運用施策などについても検討した。

なお、ここに示した施策内容は、いずれも例示であり、具体化にあたっては実現性を検証し詳細を詰めていくことが必要である。

### (1) 集約型都市構造の実現に資する道路【市中心部の拠点性強化】

方針	施策内容の例
市中心部の拠点性の向上、にぎわいの創出	道路空間(歩道)へのベンチ、植樹、ストリートファニチャーの設置 都市軸道路(池新田中央線、大山本町線)沿道への集客施設の立地促進
市中心部内の移動利便性の向上	自転車レーンの設置、超小型モビリティの普及、自動運転車の導入(市中心部の主要施設の巡回)

### (2) 市民にやさしい道路

#### ①市民の移動利便性・快適性向上に資する道路関連施策

施策		施策内容の例	
バス路線のない地域での高齢者の移動手段の確保		乗合タクシー：運行経費低減により路線バスと同様の機能を確保 (9人以下の旅客を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車) デマンド交通：需要が少ない地域でニーズがあった場合のみ運行 自家用有償旅客運送：バス・タクシーで対応できない地域の輸送サービスの提供	
バス利用促進策の実施	利用喚起	バス不便地域での利用喚起	バス停付近への駐輪場設置
	利用促進	既存利用者の利用継続、利用増進、快適性向上	ニーズに応じた運行ダイヤの改訂 割引運賃等の導入(乗継、商業施設利用者等) バス停への上屋、ベンチの設置
		非利用者の利用転換	路線バスの基本情報の周知(ルート、バス停位置、時刻表、料金等)、乗り方教室の実施等
	路線維持	混乗・混載	スクールバスへの一般旅客の混乗、路線バスによる貨客混載の可能性を検討
市中心部での快適なまち歩き環境整備		道路空間(歩道)へのベンチ、植樹、ストリートファニチャーの設置 ⇒歩行の快適性の向上、良好な沿道景観の創出	
高齢者が利用しやすい移動手段の導入・普及		超小型モビリティの普及 自動運転車の導入検討(北部地域など歩行者の少ない地域で、最寄りバス停等へのアクセス手段として実証実験を行い、将来は市中心部を巡回する手段として導入)	

②市民の交通安全の確保に資する道路関連施策

施策		施策内容の例
物理的デバイス (走行車両の速度抑制のための構造)	凸部(ハンプ)	道路上に凸部を整備し、自動車の走行速度を減速させる。
	狭窄部	道路の単路部において、ポールを設置するなどして車道幅員を狭めることにより、自動車の走行速度を減速させる。
	屈曲部 (シケイン)	道路線形を屈曲させることで、自動車の走行速度を減速させる。
既存幅員の中での歩行空間の確保	防護柵の設置	拡幅が容易でないものの、一定の幅員を要している道路において、自動車と歩行者の通行を物理的に分離する。
	路側帯の設置とカラー舗装	拡幅が容易でない道路で、自動車運転者に対し、視覚的に歩行空間の存在を知らせ、自動車走行速度の低下を促す。
自動車流入規制	時間規制	通学時間帯のみ自動車の進入を禁止するなど。
	モール化	一般車両の進入を禁止し、バスや歩行者、自転車などの進入のみ許可する。商店街活性化策などとの組み合わせが考えられる。

(3) 広域へのアクセス強化に資する道路関連施策

施策		施策内容の例
高速バス路線の導入		御前崎市から大都市などへアクセスする高速バス路線の開設
広域交通結節点の整備	御前崎市～大都市間の高速バス開設に合わせ、パーク&高速バスライド用駐車場を整備	御前崎市内で、高速バスが停車するバス停の周辺へ、高速バス利用者用の駐車場を整備
広域交通結節点へのアクセス交通の導入検討	高速バス二次交通としての路線バスの利便性向上	高速バス停へアクセスする路線バスを設定し、自家用車を利用できない人や、地域外からの来訪者の利便性を確保

(4) 観光振興に資する道路施策

施策	対象路線・区間等	施策内容の例
道路そのものを観光資源(シーニック・バイウェイ)として活用するため、必要な施策を講じる	「ヤシの木通り」 (港内道路1号線)	ヤシの木の並木により南国ムード漂う沿道景観を有する港内道路1号線を日本風景街道への登録を目指し、沿道景観の維持、PR等の取組みを展開する。
	「御前崎サンロード」 (県)佐倉御前崎港線 (県道357号)	御前崎灯台、ウミガメ産卵地等の観光スポットを有し、海岸段丘沿いの雄大な景色の中を走行できる当路線を、日本風景街道への登録を目指し、沿道景観の維持、PR等の取組みを展開する。

	太平洋岸自転車道 (静岡御前崎自転車道) (浜松御前崎自転車道)	世界的な知名度を有するしまなみ海道(広島県・愛媛県)にならい、海岸沿いの良好な景観の中を走行できるサイクルロードとして、両自転車道の PR と快適な走行性確保のための維持管理を行う。
観光スポットにおける移動手段の確保	駐車場～御前崎灯台への短距離交通手段導入	御前崎灯台と灯台下駐車場との高低差は 20m以上あるため、この間に短距離移動手段(セグウェイ等)を導入する。

(5) 環境改善(地球温暖化抑止)に資する道路関連施策の例

施策	施策内容の例
環境負荷の小さい超小型モビリティ(電気自動車の普及)	市内での買い物など短距離の移動においては、超小型の電気自動車に対応が可能であり、全国の実証実験の事例などを見ながら、今後、普及を図っていく。
自動車の相乗りの推奨	通勤など同時時間帯での移動を主な対象として、自動車の相乗りを呼びかけ、自動車交通の削減による環境改善を図る。
運転マナーの向上	急加速・急発進や過積載をしないこと、経済速度での走行など、運転マナーの向上が環境の改善に寄与することを周知し、ドライバー一人一人の心がけを高めていくことを推進する。

(6) 道路の維持・修繕、管理に関する施策

施策	施策内容の例
道路の維持・修繕	道路維持修繕計画の作成 ・築年次、老朽化状況の把握→老朽化予測 ・維持修繕費用の把握と将来見通し ・路線の重要度の位置づけ ⇒実施プログラム作成
	定期点検の実施 ・定期点検要領に基づく定期点検の実施
	修繕、更新 ・維持修繕計画及び定期点検結果に基づく修繕、更新の実施
道路管理	道路の美化・清掃等 ・地域住民による道路の美化・清掃などの実施 ⇒「しずおかアダプトロード・プログラム」「道路・河川愛護等事業」など

(7) 市民との合意形成を図るための施策

実施施策	実施手法	施策内容の例
情報提供周知	・ホームページや市報で告知 ・リーフレット等の配布 ・説明会の開催	・必要性や効果に関する情報提供と意見聴取 ・事業スケジュールに関する情報提供
意見募集 要望受付	・パブリックコメントの実施 ・相談窓口の開設	・必要性、効果、課題等の意見聴取と計画・事業への反映 ・移転や補償に関する相談の受付と対応

## V. 整備プログラムの策定

今後、生産年齢人口の減少により税収が減少するとみられる中で、効率よく道路整備を進めることは重要な課題である。さらに、人口減少で自動車交通需要も減少するため、道路整備の必要性に疑問を投げかけられることも考えられる。

そのため、道路の整備順位を決めて早期の効果が出現されるよう、推進していくことが必要であり、道路整備計画対象路線・区間の整備優先性を評価し、整備プログラムの策定を行った。

### (1) 整備優先性の評価方法

道路整備方針に基づく評価項目から、優先度を点数化して路線・区間の整備順位付けを行った。

#### 1) 整備優先性の評価項目の設定

道路整備方針に基づいて評価項目を設定し、要整備路線・区間を点数化した。

- ⇒整備中路線・区間 : 4点 (既に事業に着手していることを考慮)
- ⇒重要度「高」 : 3点
- ⇒重要度「中」 : 2点
- ⇒重要度「その他」 : 1点

【整備優先性の評価項目と重要度の設定 重点整備方針に基づく評価】

評価項目			根拠・考え方		重要度	
整備中区間			効率性の観点から事業の継続が妥当		整備中	
重点整備	防災性の向上	避難路	人命に関わること、地震・津波災害や原子力災害の影響の大きさからして重要度は高い ※津波避難に資すると考えられる路線は、より重要度が高いものとしてさらに加点する。		高	
		緊急輸送路			高	
		原子力災害時の広域避難路			高	
方針	集約型都市構造の実現	市中心部の拠点性強化	都市機能の移転先となる市中心部での受け皿	地域経済活性化や人口定着を図るための日常生活の利便性確保・向上、市中心部や住宅地の基盤整備の必要性から重要度は高い。	市中心部は市の「顔」であり、人が集まる地域であるため、重要度は高い。	高
			市内各地区から市中心部への円滑な移動		高	
			市中心部の拠点性の向上、にぎわいの創出		高	
		住宅地域の骨格形成	居住環境整備ゾーン*における基盤の確立	住宅地域の基盤整備の重要度は中程度	中	
市民にやさしい道路	バス走行環境の改善	高齢者をはじめとする移動制約者が、健康で快適な生活を送ることができる		環境整備の必要性	現在でもバスは走行できるため重要度は中程度	中
		諸施設が立地し人が集まる市中心部			移動制約者への対応のため重要度は高い。	高
					歩行者等が集まる地区	中

	(池新田地区)と御前崎地区中心部における歩行の快適性	から重要度は高い。	の快適性向上は安全性に次いで重要度が高い。	
	学校周辺・通学路の安全確保	高齢者の外出や子どもの通学などをは	特に子どもの安全性確保は重要度が高い。	高
	市中心部等の歩行者・自転車の安全確保	じめ、歩行者・自転車の安全性の確保は重要度が高い。	自動車や人が集中する地域での安全性確保の重要度は高い。	高

\* 居住環境整備ゾーンとは、御前崎市都市計画マスタープランにおける都市構造の4つのゾーン区分の一つで、生活環境向上のための道路や住宅用地の確保、就業のための産業用地の確保のための基盤整備を推進していくゾーンと位置づけられた地域である。

【整備優先性の評価項目と重要度の設定 整備方針に基づく評価】

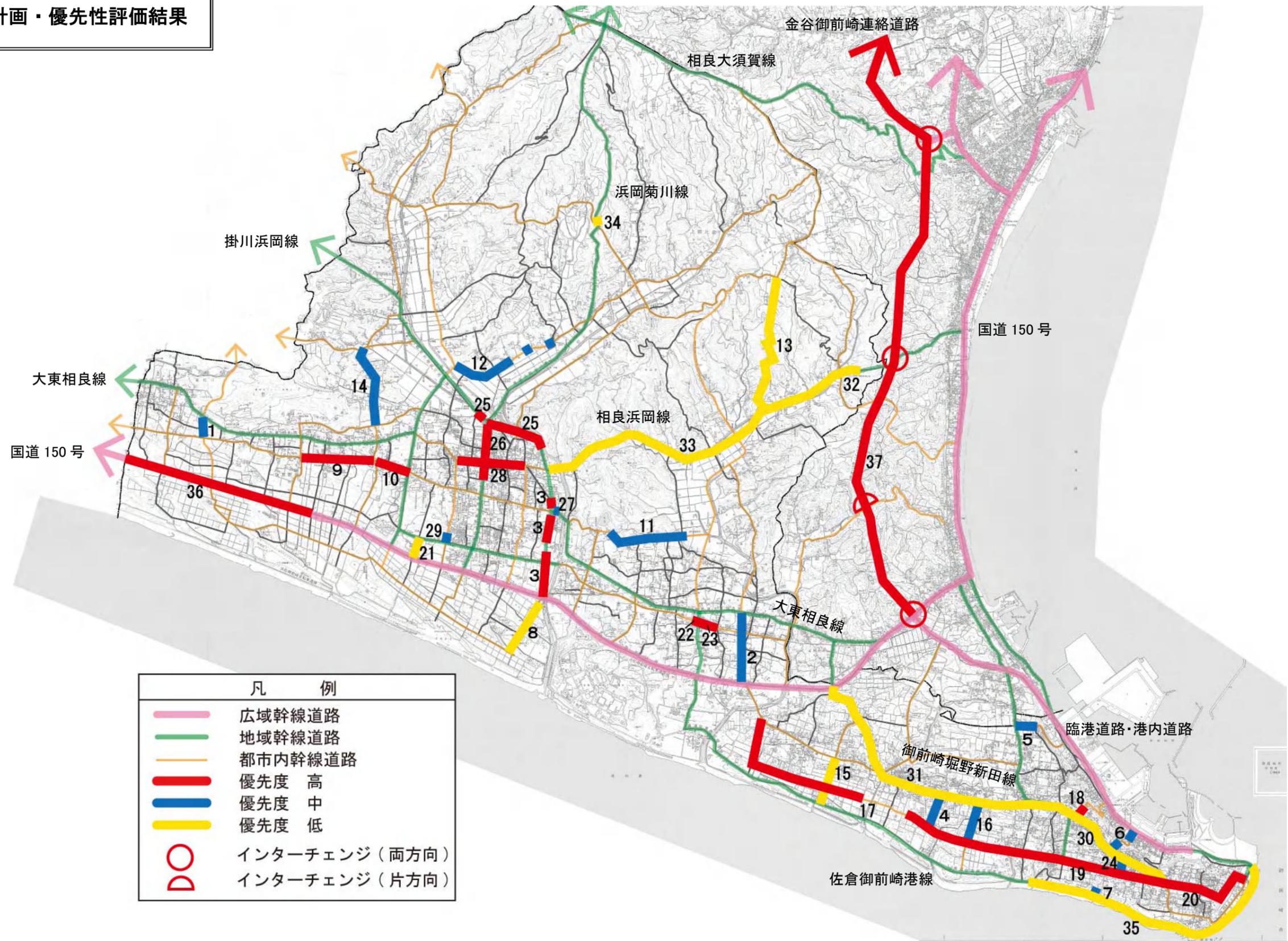
評価項目		根拠・考え方	重要度	
整備方針	広域へのアクセス強化(高規格幹線道路 IC、新幹線駅、富士山静岡空港)	御前崎市の産業機能の立地ポテンシャルの向上を図り、地域経済を活性化する。	その他	
	周辺都市との結節強化	通勤等の利便性向上、交流の促進、居住機能・従業機能の立地ポテンシャルの向上	その他	
	産業活動を支える	高規格幹線道路や工業団地、重要港湾御前崎港への良好なアクセス性を確保し、産業機能の立地ポテンシャル向上	その他	
	観光振興	マリンレジャースポットなどの市内主要観光スポットと他の観光スポットとの連携	その他	
	環境改善	地球温暖化物質の排出抑制	地球温暖化抑止のため道路混雑を解消	その他
	効果的な道路整備推進	短区間の整備で高い効果の期待	比較的小規模の事業量で大きな効果が得られることに期待	その他

- 2) 隣接市に接続する道路について、隣接市の計画(整備時期)との整合性の検証
- 3) 事業実施上の制約の有無から、優先性を検証
  - ⇒沿道に建物立地が多く、事業費、事業期間とも多大になると予想される路線・区間
  - ⇒地形条件が厳しく、事業の困難性を伴う路線・区間
- 4) 事業規模の妥当性の観点からみた優先性の検証
  - ・道路の事業費を算出し、近年の道路整備費用と比較し妥当性を検証
- 5) 総合評価の実施
  - ・評価結果に政策的に優先度が高いと考える路線を加味し、最終的に優先度を確定

(2) 整備優先性の評価結果

評価方法に従い、整備優先性の評価を行った。

道路整備計画・優先性評価結果



注) 国道及び県道については、要整備路線・区間として、今後、静岡県へ要望していく路線である。

道路整備計画・整備優先性のとりまとめ

NO.	路線番号	路線名	区間	整備概要					重点整備方針											整備方針							合計点	隣接市計画との整合性	事業性の有無	総合評価	NO.				
				整備延長(m)	車線数		歩道		その他	防災性の向上に資する道路					市民にやさしい道路						広域へのアクセス強化に資する道路			周辺都市との結節強化に資する道路											
					現況	計画	現況	計画		避難路	津波災害時の避難に資する路線	緊急輸送路	原子力災害時の広域避難路	市中心部の拠点性強化			市民の移動利便性・快適性向上			市民の交通安全の確保			高規格幹線道路ICへのアクセス向上	新幹線駅へのアクセス向上	富士山静岡空港へのアクセス向上	周辺都市との結節強化						産業活動を支える道路	観光振興に資する道路	環境改善に資する道路	効果的な道路整備に資する道路
														都市機能の移転先となる市中心部での受け皿	市内各地区から市中心部への円滑な移動	市中心部の拠点性の向上、にぎわいの創出	居住環境整備ゾーンにおける基盤の確立	バス走行環境の改善	バス利用環境の改善	市中心部の安全・快適なまち歩きの環境整備	学校近傍の安全確保	周辺通学路の安全確保													
1	市道101号線	合戸奥沢線	県道大東相良線～市道207号線	297	1	2	なし	なし		4																			6			中	1		
2	市道105号線	玄保洗井線	県道大東相良線～国道150号	1000	0.1	2	なし	片側		3	2																		9			中	2		
3	市道115号線	東町東海岸線	市道1452号線～国道150号	1005	1.2	2	なし	両側		4	3	2		3															12			高	3		
4	市道118号線	砂原海岸線	県道薄原地頭方線～市道267号線	480	1	2	なし	片側		3	2																		10			中	4		
5	市道120号線	新谷臨港線	県道御前崎堀野新田線～市道8091号線	255	1	2	なし	片側		3	2																		8			中	5		
6	市道121号線	寺坂線	臨港道路～市道8012号線、県道御前崎堀野新田線～市道8063号線	283	1	2	なし	片側		3	2																		8			中	6		
7	市道122号線	長山線	県道佐倉御前崎港線から100m	105	1	2	なし	片側		4	3	2																	11	有り		中	7		
8	市道205号線	大山東町線	国道150号～市道1001号線	905	1	2	なし	片側		4																			5			低	8		
9	市道207号線	七ツ山合戸線	市道102号線～市道103号線	950	2	2	なし	片側		4	3																		12			高	9		
10	市道209号線	中町七ツ山線	市道103号線～池新田西部線	450	2	2	なし	片側		4	3																		13			高	10		
11	市道217号線	大兼宮内線	市道222号線～市道3313号付近	1179	1	2	なし	片側		4																			9			中	11		
12	市道224号線	屋後長谷ヶ谷線	市道271号線～市道226号線		2	2	なし	片側																					8			中	12		
	市道226号線	宮ヶ谷頭山線	市道224号線～市道5051号線、市道5052号線～市道5061号線、市道5053号線～市道227号線	895	2	2	なし	片側		4	3																						中	12	
13	市道232号線	勝佐行僧原線	県道相良浜岡線～市道233号線	2000	1	2	なし	なし																					3			低	13		
14	市道249号線	門屋南北線	市道104号線～市道2433号線	1065	1	2	なし	片側		4	3																		10			中	14		
15	市道251号線	石原海岸西線	県道佐倉御前崎港線～市道北川線橋線	588	1	2	なし	なし			3	2																	5			低	15		
16	市道254号線	中原海岸線	県道御前崎堀野新田線～市道256号線	140	1.2	1.2	なし	なし	部分改良	4	3																		9			中	16		
17	市道256号線	新神子広沢線	市道北川線橋線～市道257号線	4050	2	2	なし	片側		4	3	2																	14			高	17		
18	市道258号線	女岩観音坂線	県道御前崎堀野新田線～市道8017号線	60	1	1	なし	なし	部分改良	4	3	2																	11			高	18		
19	市道259号線	大山広沢線	市道257号線～県道御前崎堀野新田線	1441	2	2	なし	片側		3																			12			高	19		
20	市道260号線	大山元根線	県道御前崎堀野新田線(市道259号線)～県道御前崎堀野新田線	1215	2	2	なし	片側		3	2																		11			高	20		
21	市道1262号線		国道150号～市道208号線	250	1	2	なし	片側																					2			低	21		
22	市道3163号線		県道佐倉御前崎港線～市道3164号線	50	1	2	なし	片側		4	3																		12			高	22		
23	市道3210号線		県道佐倉御前崎港線～市道3216号線	265	1	2	なし	片側		4	3																		12			高	23		
24	市道8059号線		県道御前崎堀野新田線～市道259号線	120	2	2	なし	片側																					7			中	24		
25	(都)3・4・29	池新田東部線((県)掛川浜岡線)	池新田西部線～市道1711号線	1480	2	2	片側	両側																					1	1	14			高	25
26	(都)3・4・30	池新田中央線((県)掛川浜岡線)	苗代橋南～市道1512号線	740	2	2	なし	片側																										高	26
27	(都)3・4・32(市道212号線)	大山東町線(中町東町線)	市道1417号線～市道1419号線	55	1	2	なし	両側		4																				1	10			中	27
28	(都)3・5・34	大山本町線((県)大東相良線)	市道211号線～東町	830	2	2	なし	両側																										高	28
29	(都)3・5・34(市道211号線)	大山本町線(大山南北線)	市道208号線交差点北側	46	1	2	なし	両側		4																								中	29
30	県道240号	御前崎堀野新田線	市道259号線～市道257号線	1700	1	2	なし	両側																										低	30
31			市道257号線～国道150号	3650	2	2	なし	両側																										低	31
32	県道239号	相良浜岡線	市道4109号線～ちば製作所	320	2	2	なし	両側																										低	32
33			新川橋～市道4109号線	3970	2	2	片側	両側																										低	33
34	県道242号	浜岡菊川線	市道114号線交差点	-	2	2	なし	なし	交差点改良																									低	34
35	県道357号	佐倉御前崎港線	県道240号～市道119号線	3540	2	2	片側	片側	かさ上げ		3	2																						低	35
36	国道150号		市道2407号線～掛川市境	2530	2	4	なし	両側																										高	36
37	国道150号	金谷御前崎連絡道路	地頭方IC以北	(市外)	2	4	-	-																										高	37

注) 国道及び県道については、要整備路線・区間として、今後、静岡県へ要望していく路線である。

## VI. 今後の取組み

道路整備計画に基づき、今後、事業を効率的に進めていくための取組み方法等を整理した。

### (1) 道路整備に関する情報発信

- ・ 今後、道路整備を進めていくにあたっては、市民の理解が欠かせない。従って、市民への情報提供や意見等の聴取と反映を通じ、市民の合意のもとでの道路整備の推進が必要である。
- ・ 具体的方策としては、事業着手時に、整備の必要性や整備内容、事業費、事業スケジュールなどの情報、途中段階では進捗状況等の情報発信を行う。
- ・ 情報発信手法は、ホームページ、市報など、また、必要に応じて説明会の実施が考えられる。

### (2) 国、県への継続的な要望活動の取組みの推進

- ・ 事業主体が県となる国道 150 号、県道については、早期完成に向け、県に対し継続的に要望活動を行っていくことが必要である。その際、整備の必要性として、道路混雑緩和だけでなく地域振興など、ストック効果に重点をおいて打ち出していくことが必要である。

### (3) 住民等との協働による維持・管理の実現に向けた取組みの推進

- ・ 道路の維持管理費用が増大すると見込まれる中において、住民等との協働による維持管理を実現するため、実施の体制づくりや具体的な進め方について検討していくことが求められる。
- ・ その際、アダプトロード・プログラム<sup>\*1</sup>や道路・河川等愛護事業<sup>\*2</sup>等を活用、参考にしながら、取組みを定着させていくことが重要である。

<sup>\*1</sup> アダプトロード・プログラム：静岡県、御前崎市、美化団体が協働で道路の清掃・除草等を行う取組み

<sup>\*2</sup> 道路・河川等愛護事業：町内会等による、道路・河川等の愛護思想の啓発、災害予防・美化保全の活動に対し、御前崎市が補助金を交付する制度

### (4) PDCAサイクルに基づく計画の進行管理の実施

- ・ より効果的、効率的に道路整備を推進するため、進捗状況を定期的にチェックし、改善すべき点があれば再度計画へ反映することが必要である。(PDCA サイクルに基づく計画の改善)
- ・ そのため、進捗状況の定期的な把握など、チェック方法を事前に決めておくことが望ましい。

### (5) 次期都市計画マスタープランへの反映と道路整備計画の修正

- ・ 都市計画マスタープランと整合のとれた道路整備計画とするため、都市計画マスタープランの策定にあたって、本道路整備計画と計画策定に至る考え方などについて担当者間の情報の共有を図るとともに、策定結果の内容によっては、必要に応じて道路整備計画の修正を行う。

### (6) 県道御前崎堀野新田線・御前崎地区中心部区間のあり方についての詳細検討

- ・ 県道御前崎堀野新田線の御前崎地区中心部区間は、1車線で歩道が無いが路線バスが走行している。また、沿道には建物が密集しており、拡幅も容易ではない。そのため、当該区間は

「都市内幹線道路」とし、沿道地区に関連した交通の処理に特化させることとした。

- ・ そのためには、域外車両を市道 259 号線（大山広沢線）へ誘導する標識の設置や、御前崎小  
学校の登下校時に関係車両以外の進入を禁止するなど、道路運用による対応策が考えられる。
- ・ なお、実現のためには沿道住民との合意を図りながら進めることが欠かせず、協議会の設置  
等による推進が望まれる。