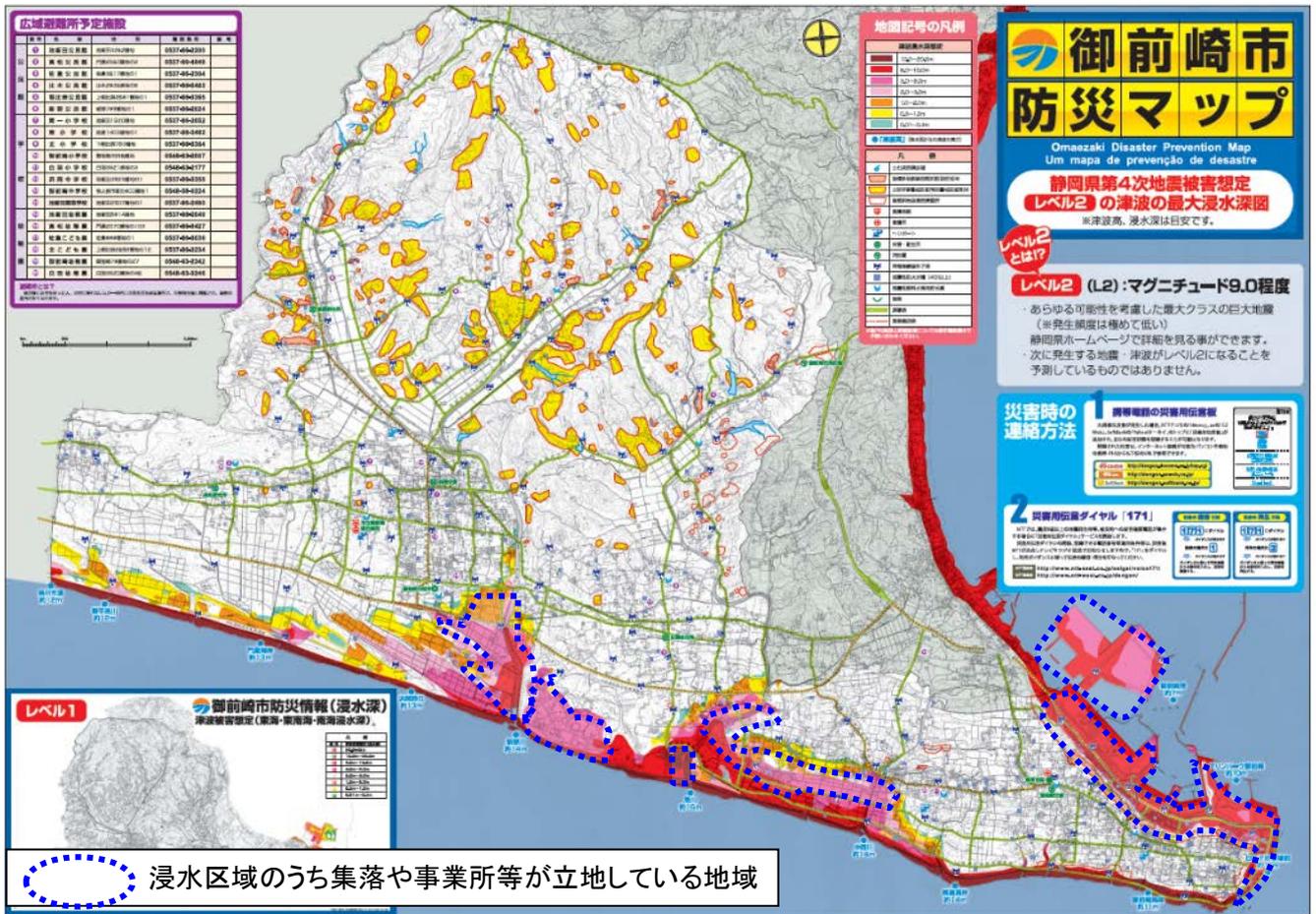


## 4. 安全・安心の状況

### 4-1 自然災害への対応

#### (1) 津波災害

- 御前崎市防災マップによると、地震発生時の津波による市内の浸水地域は、池新田地区、佐倉地区など広範囲にわたっている。
- 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。
- 御前崎市における津波到達時間はごく短い。



資料) 御前崎市防災マップ (御前崎市)

図 I-62 津波浸水想定地域

(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。

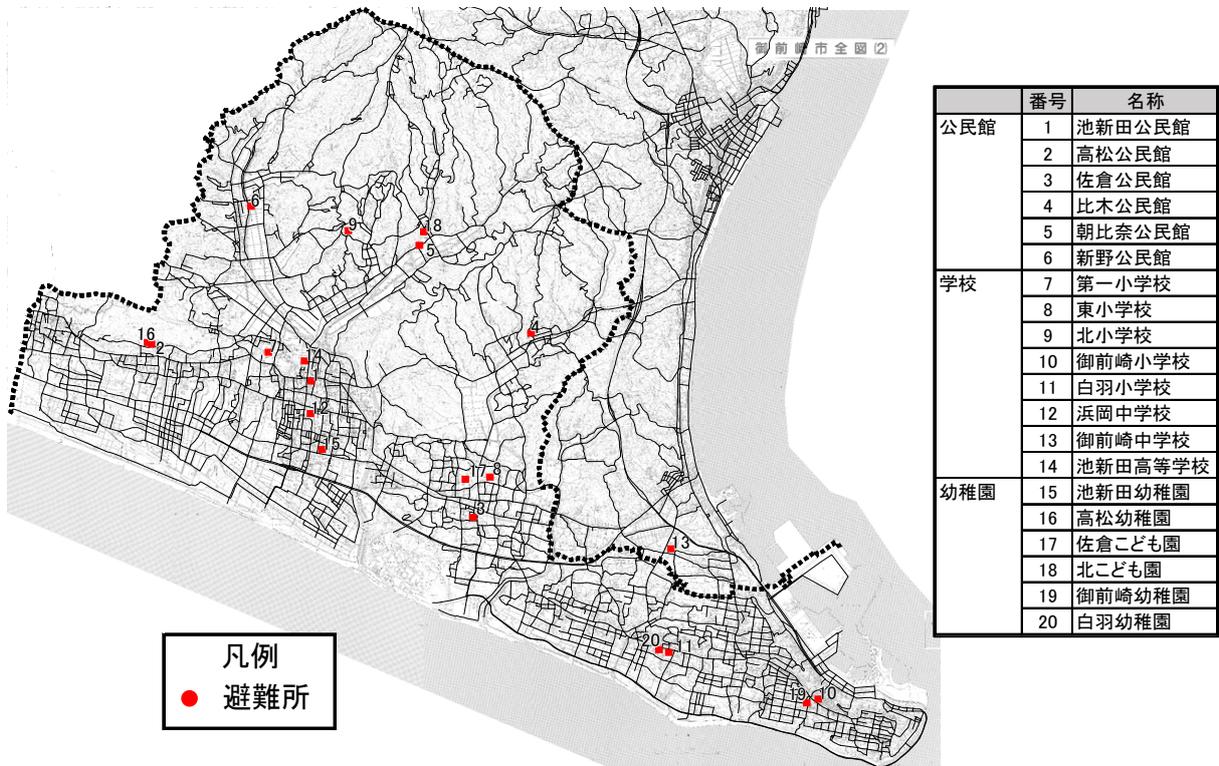


図 I-63 御前崎市の避難場所

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。

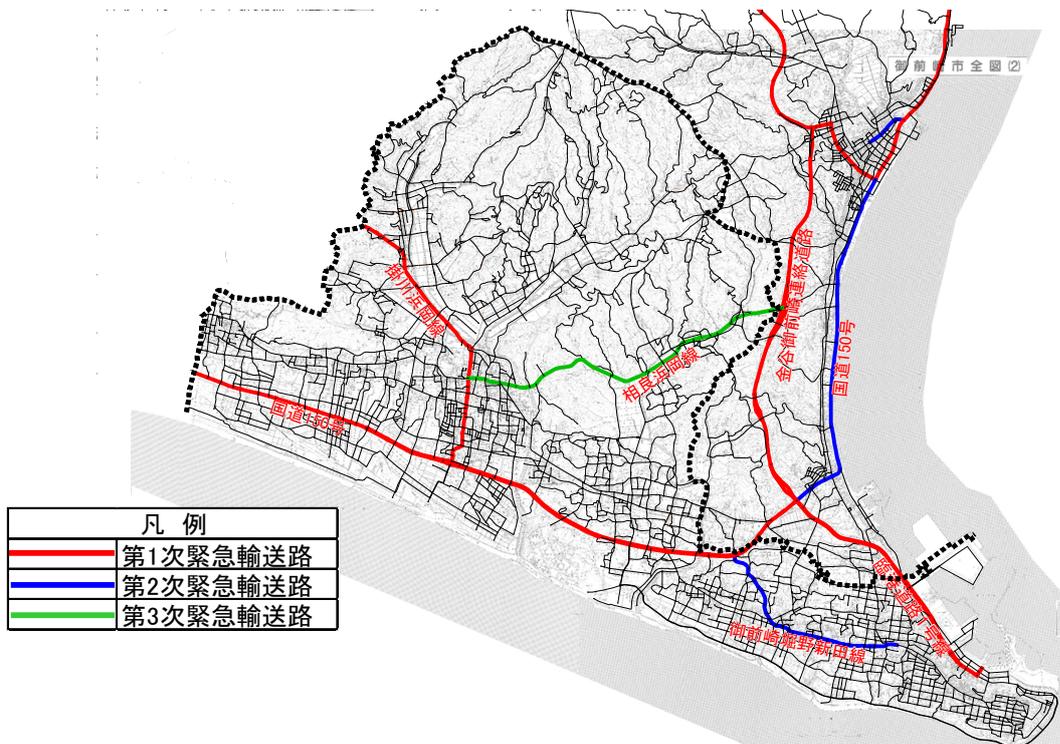
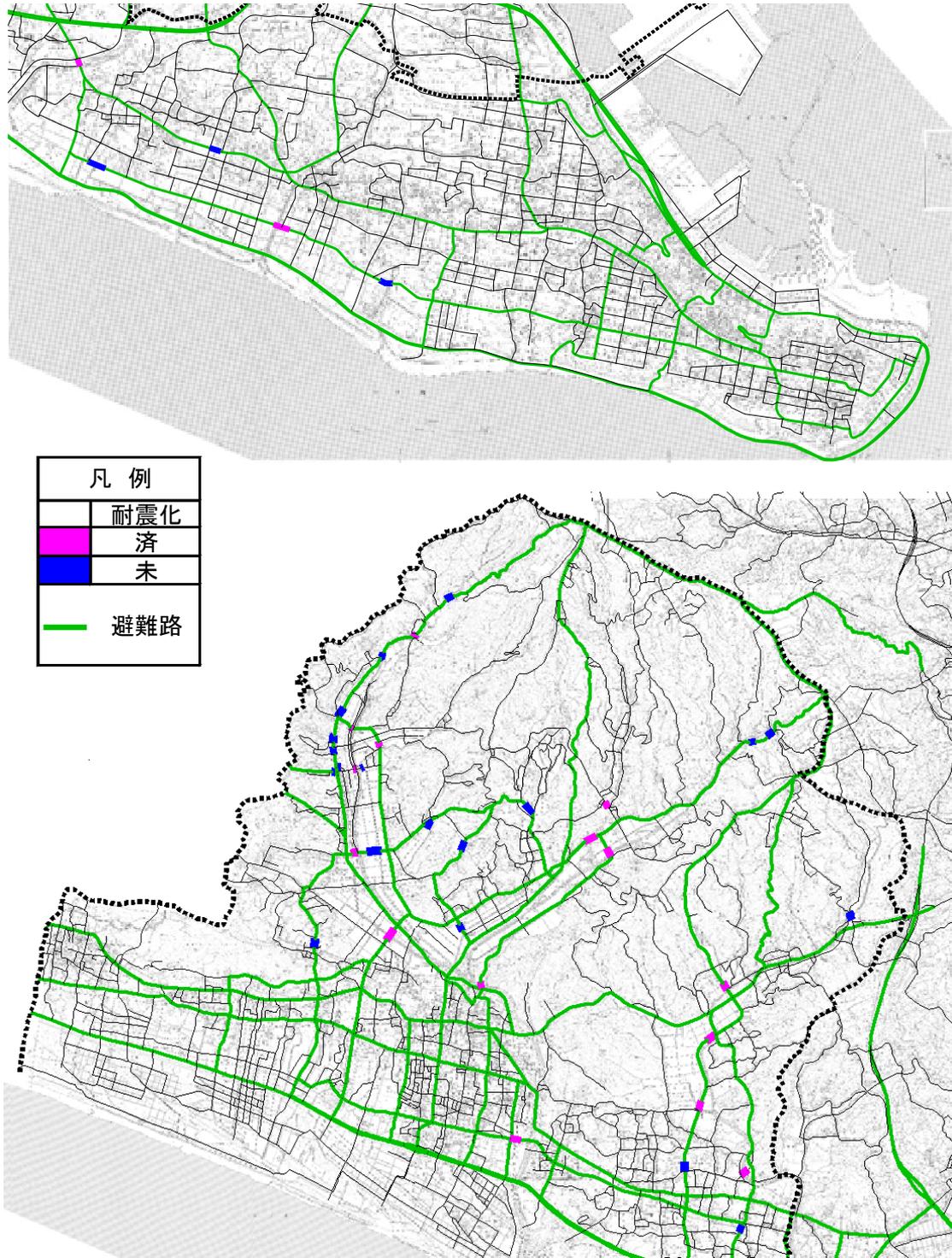


図 I-64 緊急輸送路 資料) 静岡県緊急輸送路図 (静岡県 HP)

#### (4) 避難経路と橋梁の耐震化

○御前崎市では、避難路での橋梁耐震化を進めている。

(※10m以上の橋梁は、全て耐震化済み)



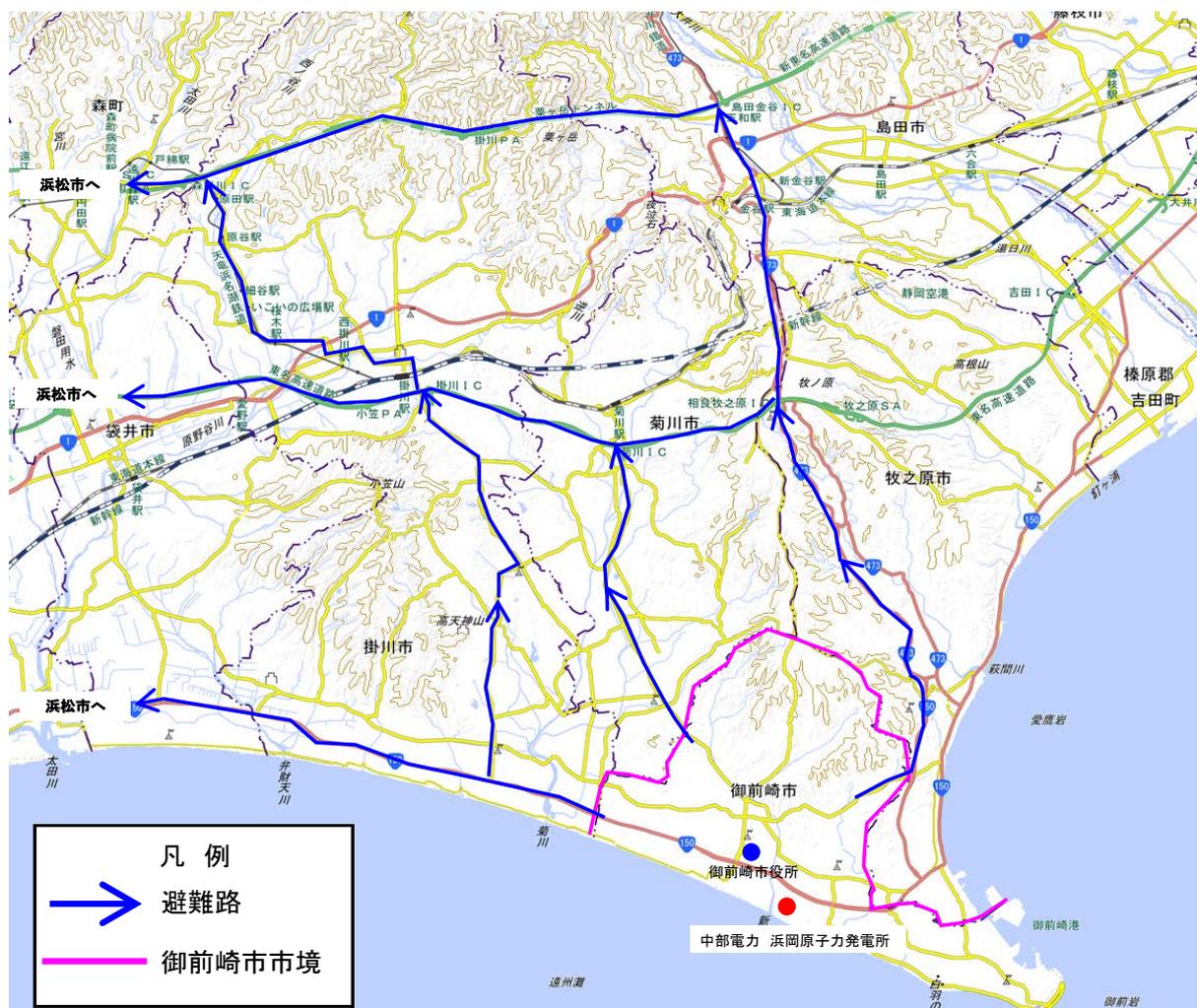
資料) 御前崎市防災マップ、御前崎市資料

図 I-65 避難路と橋梁耐震化箇所

## 4-2 原子力発電所事故への対応

### ■広域避難路

- 原子力災害が発生した場合、御前崎市からの避難先は浜松市内と指定されており、避難経路としては、国道150号、掛川浜岡線、掛川大東線などを経て東名・新東名高速道路も使いながら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)

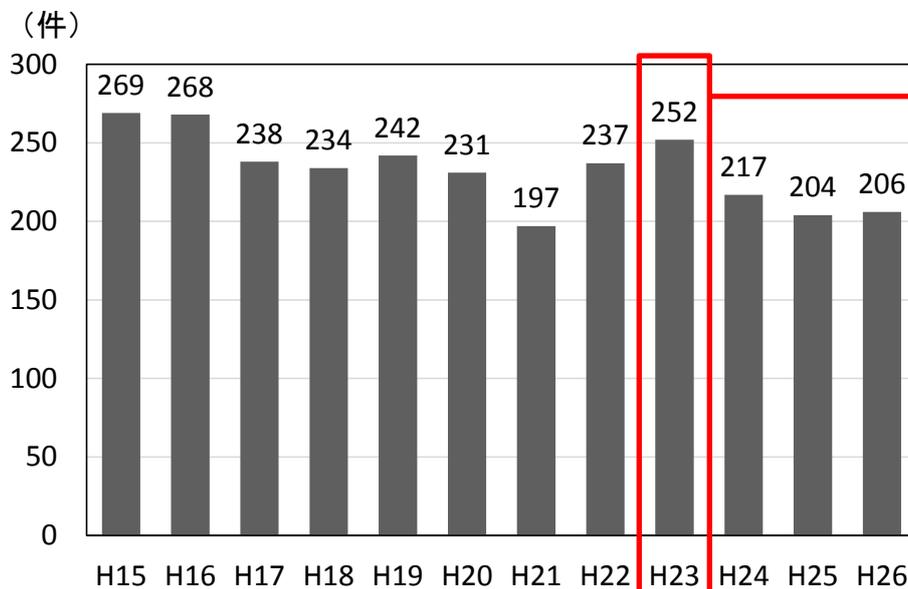
下図：電子Web地図データ(国土地理院)

図 I-66 広域避難路

### 4-3 交通安全

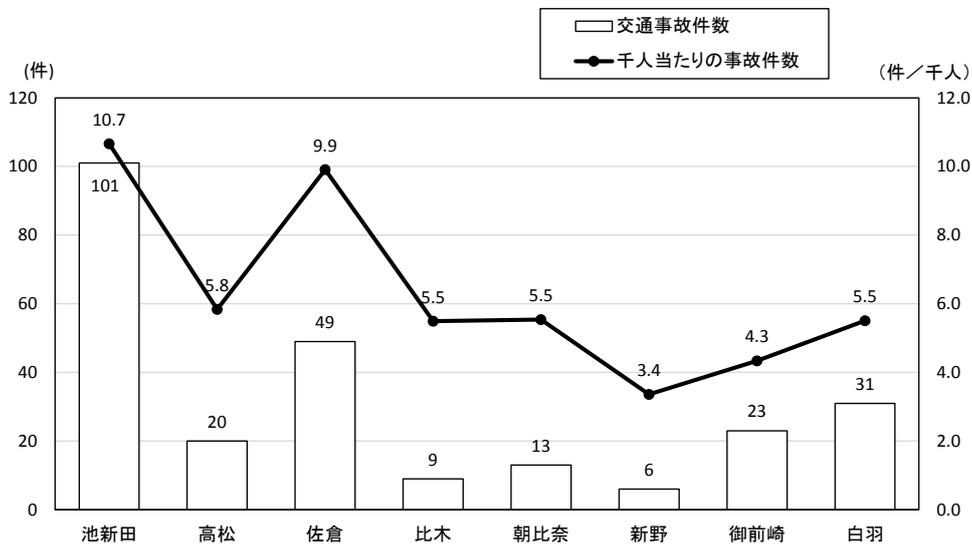
#### (1) 交通事故

○過去約10年間の長期で見ると、御前崎市内の交通事故件数は低下傾向にある。  
 ○地区別にみると、人口が集積している池新田地区で最も多く発生している。



資料)「交通年鑑」(静岡県警察本部)

図 I-67 御前崎市の交通事故件数の推移

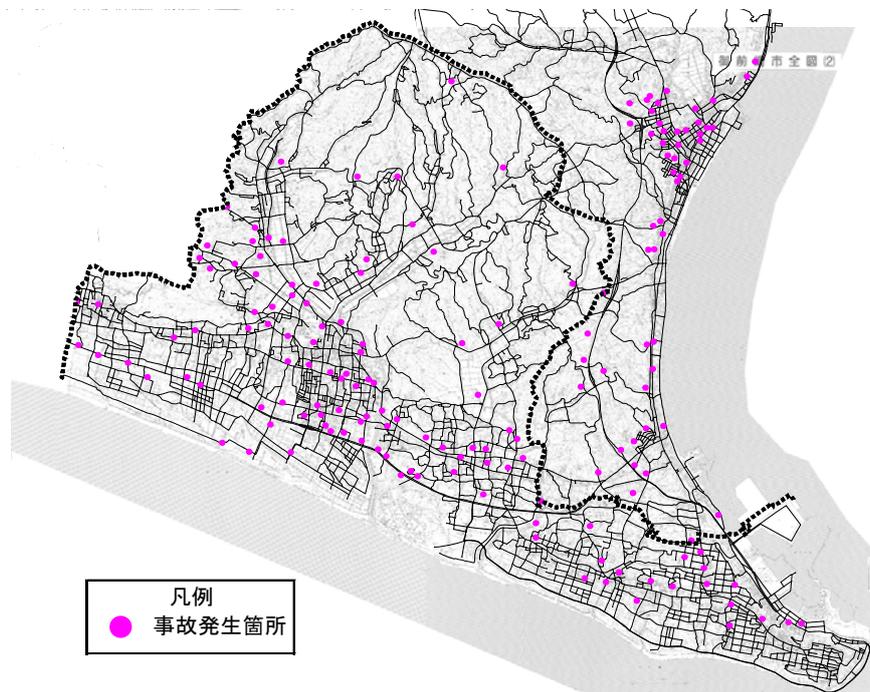


資料) 御前崎市統計資料

図 I-68 発生地別事故件数 (平成 23 年)

## (2) 交通事故発生場所

○主に国道・県道・主要市道など、幹線系の道路での交通事故が多くみられる。



資料)「事故事件発生マップ」(静岡県警) 注)全ての交通事故を対象

図 I-69 御前崎市の事故発生箇所 (2015年4月10日~2016年4月30日まで)

## (3) 歩道設置状況、道路形状

○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。

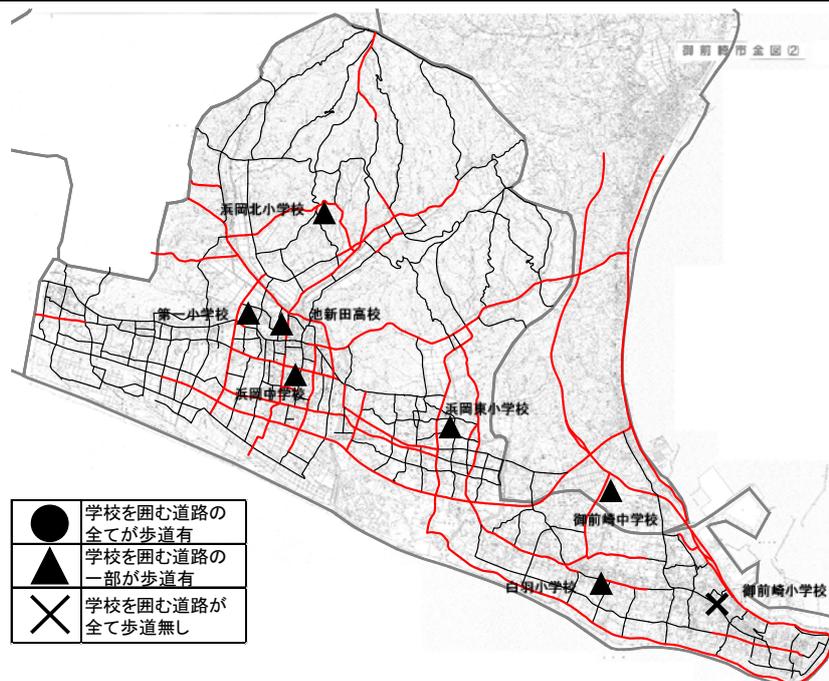


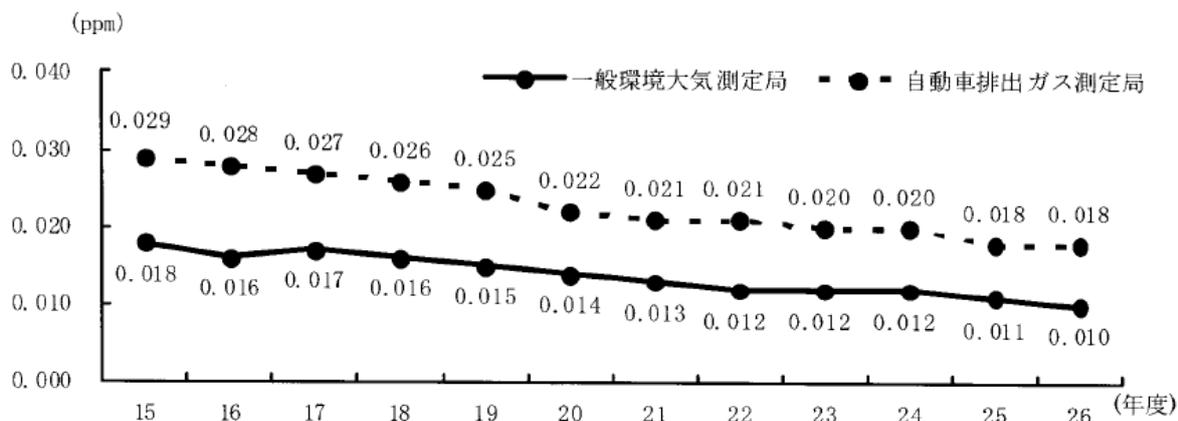
図 I-70 歩道の設置状況

注) Google ストリートビューを基に把握

#### 4-4 環境

##### (1) 大気汚染：二酸化窒素 (NO2)

○静岡県における二酸化窒素 (NO2) の排出量は、年々低下しており、平成 26 年度における環境基準達成状況は、100%である。



資料) 「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

図 I-71 二酸化窒素の経年変化 (測定局平均)

表 I-6 環境基準の達成状況【一般環境大気測定局】

項目 \ 年度	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
有効測定局数	57	57	56	56	56	48	52	50	49	47	49	48
達成局数	57	57	56	56	56	48	52	50	49	47	49	48
達成率 (%)	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

資料) 「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

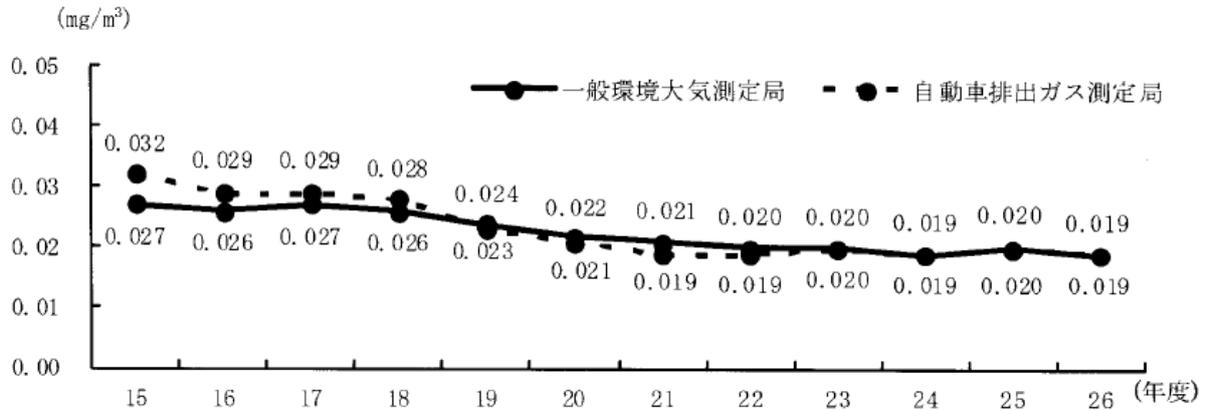
表 I-7 環境基準の達成状況【自動車排出ガス測定局】

項目 \ 年度	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
有効測定局数	11	11	11	11	11	8	10	10	10	9	9	9
達成局数	10	11	11	11	11	7	10	10	10	9	9	9
達成率 (%)	91	100	100	100	100	88	100	100	100	100	100	100

資料) 「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

(2) 大気汚染：浮遊粒子状物質 (SPM)

○静岡県における浮遊粒子状物質 (SPM) の排出量は、年々低下しており、平成 26 年度における環境基準達成状況は、100%である。



資料)「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

図 I-72 浮遊粒子状物質の経年変化 (測定局平均)

表 I-8 環境基準の達成状況【一般環境大気測定局】

年度	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
有効測定局数	52	51	51	51	51	45	47	47	47	44	44	43
達成局数	48	51	48	51	44	44	47	47	44	44	44	43
達成率 (%)	92	100	94	100	86	98	100	100	94	100	100	100

資料)「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

表 I-9 環境基準の達成状況【自動車排出ガス測定局】

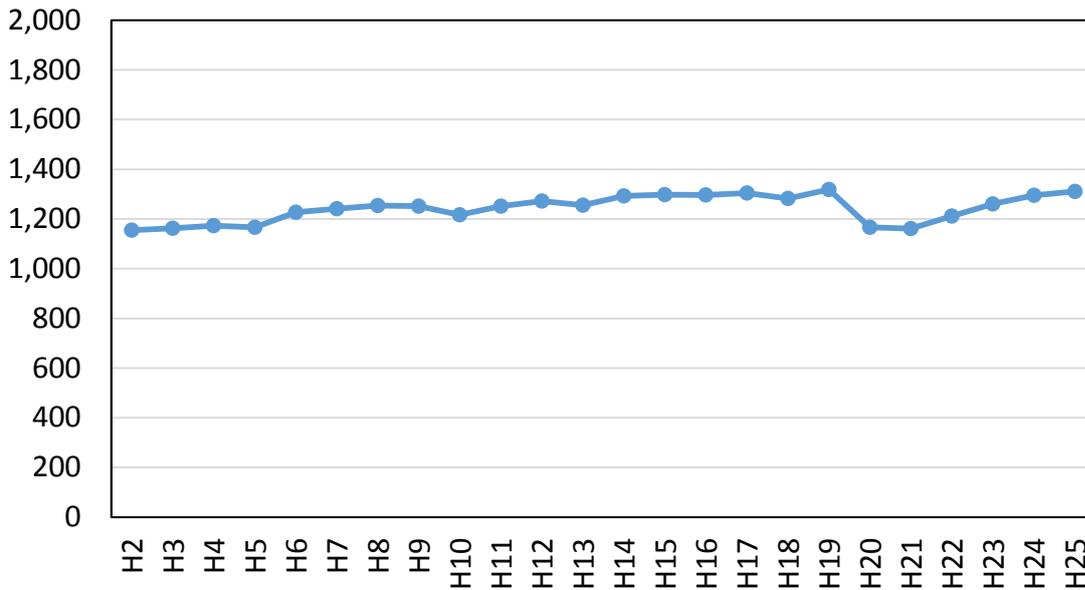
年度	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
有効測定局数	11	11	11	11	11	9	10	10	10	9	9	9
達成局数	7	11	9	10	9	8	10	10	10	9	9	9
達成率 (%)	64	100	82	91	82	89	100	100	100	100	100	100

資料)「平成 26 年度大気汚染及び水質汚濁等の状況」(静岡県 HP)

### (3) 地球温暖化

○全国の二酸化炭素（CO2）排出量は、長期的にみると微増傾向である。  
 ○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。  
 ○COP21 で日本が提出した温室効果ガス排出削減目標は、2030 年度までに 2013 年度比 26.0% 減としている。

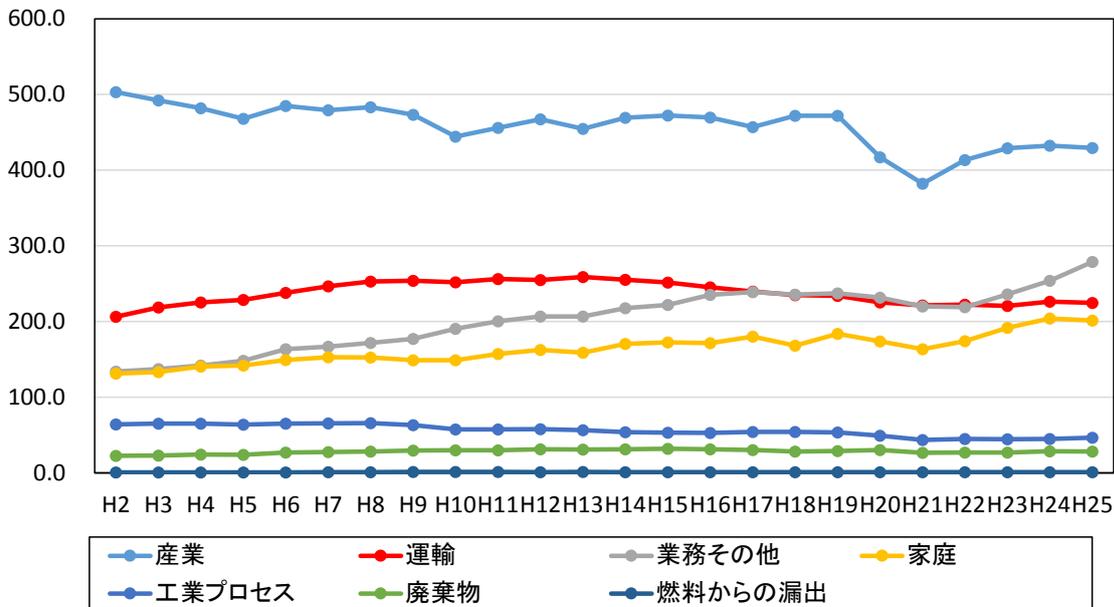
(百万t-CO2)



資料)「温室効果ガス排出・吸収目録」(環境省)

図 I-73 二酸化炭素排出量の推移 (全国)

(百万t-CO2)



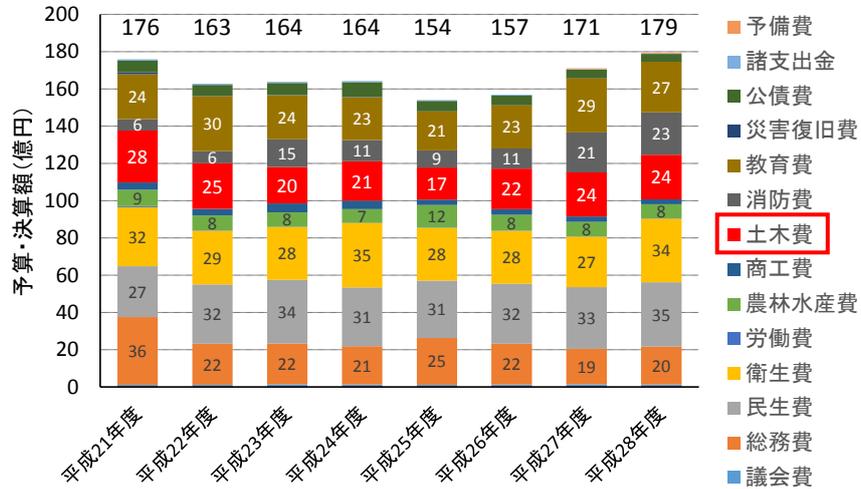
資料)「温室効果ガス排出・吸収目録」(環境省)

図 I-74 部門別二酸化炭素排出量の推移 (全国)

## 5. 財政状況

### (1) 市の財政状況

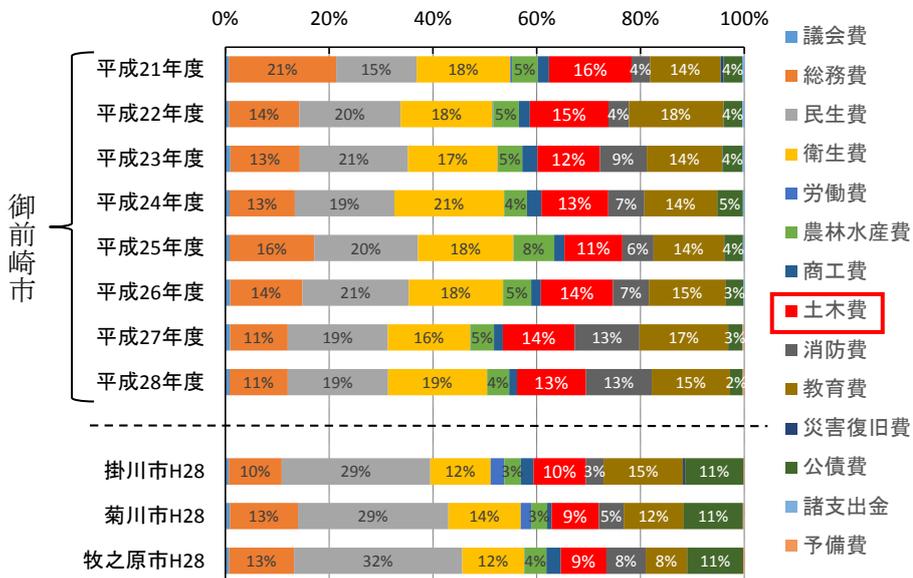
- ここ数年間の市の総額予算(決算)は上昇している。  
○周辺市と比べると、御前崎市は土木費の占める割合が高い。



資料) 御前崎市 HP

注) 平成 27, 28 年度は当初予算を示している。

図 I-75 御前崎市の予算・決算の推移 (目的別)



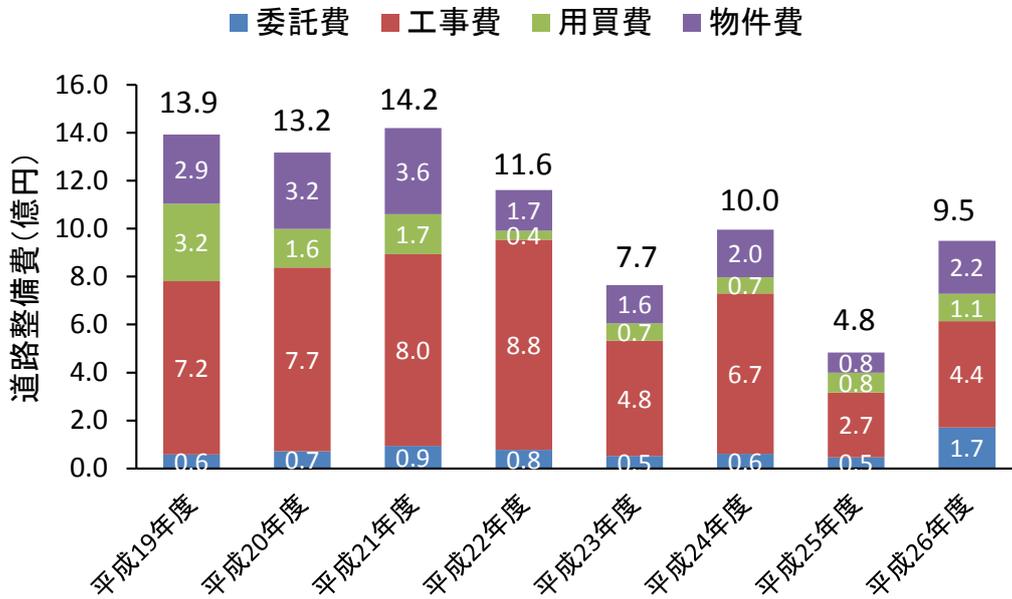
資料) 各市の HP

注) 平成 27, 28 年度は当初予算を示している。

図 I-76 御前崎市および周辺市の決算・予算 (目的別)

## (2) 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。
- 道路整備に係る国の補助要件では、渋滞対策だけでなく、地域振興などストック効果が見込まれることとしている。

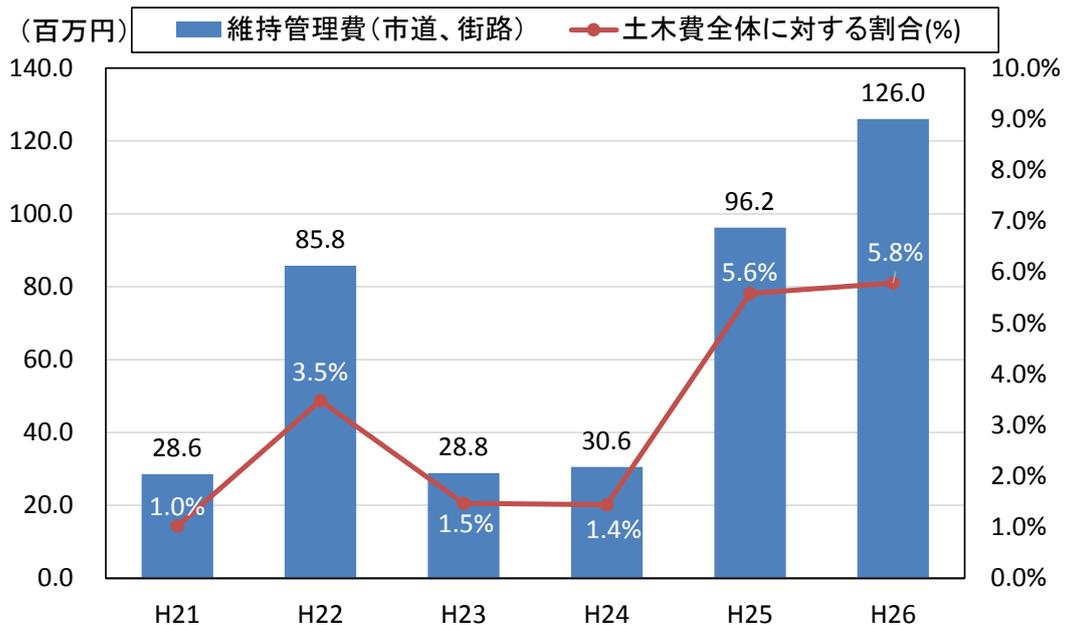


資料) 御前崎市決算書

図 I-77 道路整備費の推移

## (3) 道路の維持管理費（市道、街路）

- 近年、御前崎市における道路の維持管理費は増大している。



資料) 御前崎市決算書

図 I-78 市道、街路維持管理費の推移

## 2 今後の動向等の把握

### (1) 総合計画等

#### ①総合計画

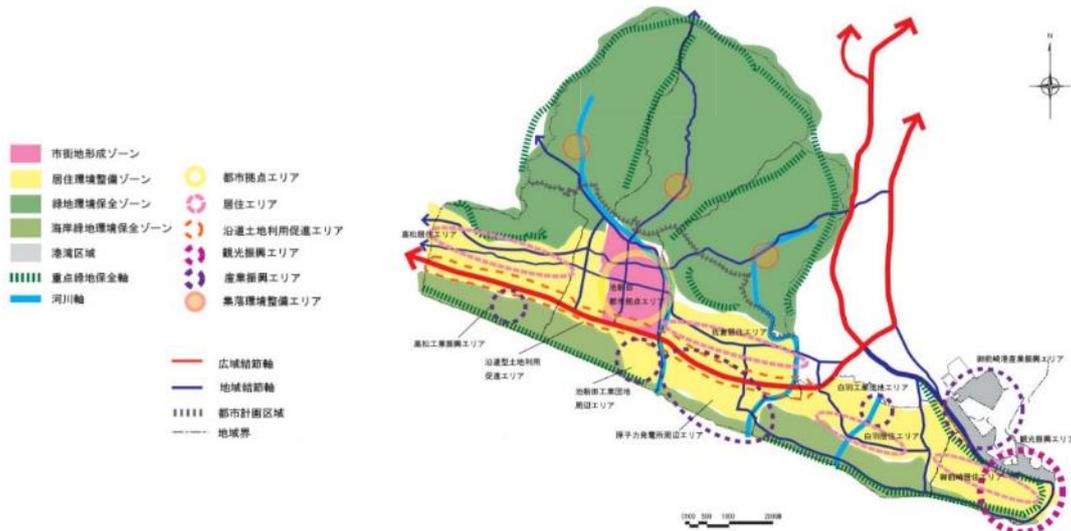
- 総合計画策定にあたって実施した市民アンケート調査で「改善の余地がある点」として、1位が医療、2位が公共交通網、3位が観光（いずれも市全体）で、地区別では、道路網が高松地域で1位、池新田地域で2位、その他、公共交通網が1位の地域が多くなっている。
- 道路網の方向性は、安全・安心・快適に利用できること、耐震化、長寿命化、交通事故のない環境づくり（ハード・ソフト両面）があげられている。
- 公共交通では、高齢者の安心便利な移動、ニーズに合った移動手段確保、近隣自治体との連携等
- まちづくり・地域活性化面は、防災体制の強化、観光振興、商工業の振興など

#### (総合計画の概要)

計画名称	第2次御前崎市総合計画	策定年	平成28(2016)年3月
計画期間	平成28(2016)年度～平成37(2025)年度		
将来都市像	『子どもたちの夢と希望があふれるまち御前崎』		
将来人口の目標	平成37(2025)年：31,275人、平成47(2035)年：30,005人 (※平成28(2016)年3月末時点：33,488人)		

#### 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



#### 基本計画・基本目標 (※主に、道路・交通・都市関連分野)

##### 1 美しい自然を次世代へ引き継ぐ安全・安心なまち (くらし環境分野)

- (2) 快適な生活環境の整備
  - 地域を結ぶ移動手段の確保
    - ・地域特性やニーズに合った公共交通を構築し、快適で環境負荷の少ない移動手段の確保
    - ・高齢者が安心・便利に移動できるよう、地域と行政が連携した移動手段の確立
    - ⇒利用者のニーズに合わせた移動手段の確保、地域協働バスの推進、近隣自治体との連携
- (3) 安全・安心な地域づくり
  - 交通事故のない環境づくりの促進 (ハード・ソフト両面の整備、交通安全意識の向上)
  - 災害に強い防災体制の整備と周知
    - ・ハード・ソフト両面の防災対策、地域にあった防災体制・防災訓練、避難行動の知識普及

##### 2 市民協働による居こちのよいまち

- (1) 市民がくつろげる空間の保全と充実
  - 公園施設長寿命化、市民協働による公園景観管理
  - 土地の有効活用による生活基盤充実
- (2) 災害に備えた生活基盤の充実
  - 既存道路を活用し、災害に備え、全道路利用者が安全・安心・快適に利用できる道路整備
  - 道路施設の耐震化、橋長10m以上の重要橋梁の耐震化→生活基盤の利便確保、避難路確保

(3) 道路施設の長寿命化体制の確立

○道路施設のメンテナンスサイクルの確立、市民協働による管理・保全の推進（草刈り等）

4 働く場所とにぎわいがたくさんあるまち

(1) 豊かな自然を生かした観光の推進

○体験型観光のメニュー化、海の魅力の啓発、灯台・マリパーク等の観光施設整備

○日本の原風景を味わえるスローライフの提案

(3) 活気ある商工業の振興

(4) にぎわいのある港の創出 — ○人が集まるにぎわい空間の創出

6 市民とともに経営する自律したまち

(2) 公共施設マネジメントの推進

(3) 健全で効果的な財政運営

(5) 広域連携による効率的な行政運営 — ○広域的な課題解決への対応（広域連携の推進）

- ・周辺市町と多分野で相互連携し、新たな事業の充実、魅力ある地域づくり
- ・特定の共通課題について、連携協約、一部事務組合や広域連合等による効率的な行政運営
- ・連携中枢都市圏、定住自立圏構想、地域再生計画等、広域的な事務効率向上の仕組みづくり

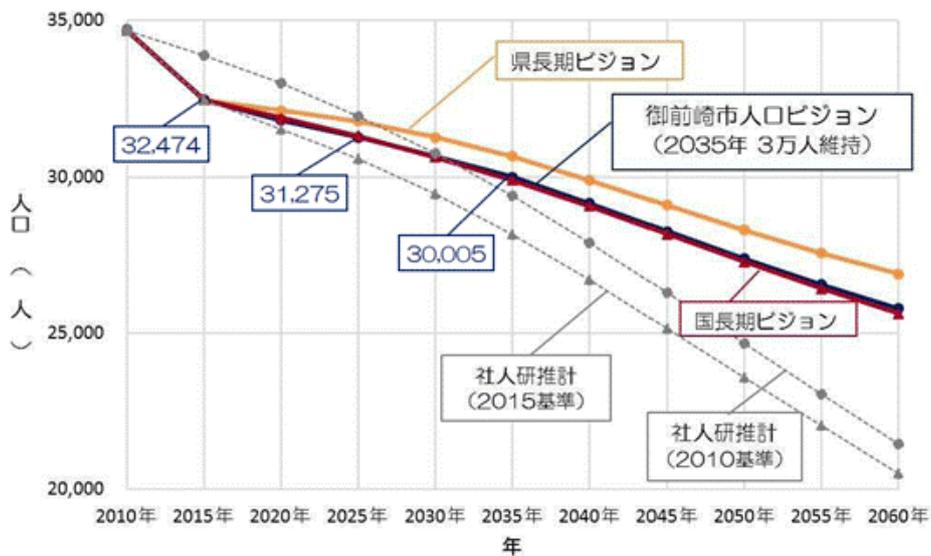
◆第2次総合計画策定にあたり実施した市民アンケート結果「改善の余地のある点」

<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



資料) 第2次御前崎市総合計画

図 I-79 第2次御前崎市総合計画に基づく将来人口推計

## ②まち・ひと・しごと創生総合戦略

○目標人口は 2035(平成 47)年で 3 万人（現況は約 3.35 万人、現状推移の 2035 年は 2.82 万人）
○雇用面では、農水産業の振興、電源地域の優位性を活かした企業誘致、創業支援の取り組み
○観光振興、移住定住促進、出産・子育て支援、公共施設マネジメント推進、地域間移動手段確保、等

### (まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要)

計画名称	御前崎市まち・ひと・しごと創生総合戦略		策定年	平成 28 (2016) 年 3 月
計画期間	平成 27 (2015) 年度～平成 31 (2019) 年度			
将来都市像	『子どもたちの夢と希望があふれるまち 御前崎』			
人口ビジョン	現状のまま推移	2035 年：28,200 人、2060 年：20,500 人（合計特殊出生率：1.72）		
	施策を実施	2025 年：社会移動が均衡、2035 年：合計特殊出生率 2.07		
	目指すべき姿	2035 年：3 万人、2060 年：25,800 人		
基本目標・目標値		基本的方向	具体的施策	
1 働く場所がたくさんあるまちづくり 新規就農・就業者数 5 人 新規立地企業件数 2 件 既存企業増設件数 5 件 創業件数 15 件	地域資源を活用した農水産業の振興		①未来の農業者・水産業者の育成と確保、②ゆっくり育てる漁業推進、③農業・漁業事業、④農畜水産物 PR	
	電源地域の優位性に着目した企業誘致の推進		①企業に対する経済的支援の充実 ②企業立地可能性調査の実施	
	創業支援体制の充実		①ワンストップ創業窓口の設置、②創業セミナー開催、 ③創業コミュニティスペース設置、④空き店舗対策	
2 来てよし住んでよしのまちづくり 観光交流客数 2174 千人 社会増減（転出超過数）▲90 人（2014 年度より 7 割減少）	御前崎の魅力発信		①シティプロモーション推進、②ふるさと納税、③ウミガメ保護	
	マリンスポーツを核とした体験型観光の推進		①マリパーク御前崎整備、②海の魅力の PR、③マリンスポーツ大会運営補助、④体験型観光のメニュー化	
	にぎわい（観光拠点）創出		①御前崎灯台周辺整備、②里山地区の観光資源活用、 ③客船誘致活動及び港周辺にぎわい創出事業	
3 安心して出産・子育てができるまちづくり 合計特殊出生率 1.76 子育てしやすいまちだと思ふ人の割合 70%	出産・子育てに関する経済的支援の充実		①出産奨励金支給、②体操服等購入助成、③子ども医療費助成、④不妊治療助成、⑤ママ安心タクシー事業	
	育児支援体制の充実		①保育園、放課後児童クラブ等の充実、②ファミリーサポートセンター、③地域子育て支援拠点施設	
	スクラム・スクール・プランによる教育力の向上 仕事と生活の調和の実現		①家庭の教育力向上への支援、②しおかぜ先生学力向上対策、③グッドマナー運動の推進 ①男女共同参画社会づくり宣言事業所の拡大	
4 いまあるひと・ものを活用した安全・安心なまちづくり 今後も住み続けたいと思ふ人の割合：80%	心身ともに健康なひとづくり		①自ら健康管理ができる環境づくり、②介護予防推進、 ③生涯学習・スポーツ推進	
	公共施設マネジメントの推進		①公共建築物の維持管理最適化、②公共建築物の配置最適化、③インフラ資産維持管理最適化と老朽化対策	
	安全・安心な地域づくりの推進		①防犯灯・公共施設照明 LED 化、②自主防災組織育成、 ③地域医療の確保と連携強化による医療体制づくり	
		地域連携の推進		①地域を結ぶ移動手段の確保 ②周辺自治体や大学、金融機関との連携

### ③静岡県総合計画

○御前崎市が含まれる志太榛原・中東遠地域は、陸海空の交通基盤を生かした産業創出、ガーデンシティとしての魅力づくりが謳われている。
○広域・物流ネットワークとして、空港・高速道路・御前崎港を結ぶ、金谷御前崎連絡道路の整備推進
○地域中心都市から高速道路 IC まで 30 分以内で到達可能な道路網の整備
○地域交通ネットワークの整備、災害対策強化、バリアフリー化、交通安全対策、環境対応など
○道路の適切な維持管理、長寿命化

#### (静岡県総合計画の概要)

計画名称	「富国有徳の理想郷“ふじのくに”のグランドデザイン」 「後期アクションプラン」	策定年	平成 23 (2011) 年 2 月 平成 26 (2014) 年 3 月
計画期間	グランドデザイン：平成 22 (2010) 年度～平成 31 (2019) 年度 後期アクションプラン：平成 26 (2014) 年度～平成 29 (2017) 年度		
基本理念	「富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり」(人材育成、豊かさの実現、自立の実現)		
重点取組	①家・庭一体の住まいづくり、②観光交流人口の倍増、③出生率の向上、④地域医療の再生、⑤創造力を生む「学びの舞台」の展開、⑥新たな産業フロンティア開拓		
地域別の方向性	志太榛原・中東遠地域：『世界に羽ばたく“ふじのくに”の玄関口を担う新たな多極分担型交流圏』 ・空港を核とした多極分担型の地域づくり ・陸・海・空の交通基盤を生かした多彩な産業の創出 ・「ガーデンシティ」としての地域の魅力づくり		
<b>具体的取組（御前崎市、道路に関連する事項）（※後期アクションプランより）</b>			
地震災害対応	○災害に強く信頼性の高い道づくり ・高規格幹線道路の未整備区間の解消、重要路線等の橋梁耐震化、道の駅防災機能強化等		
風水害対応	○大雨や台風による災害の予防対策の推進		
広域交通ネットワーク	○ヒトの交流を促す交通ネットワークの充実 ・空港と鉄道駅等とを結ぶアクセスの充実、新東名・中部横断道等の整備促進、陸海空の連携強化に重要な役割を果たす金谷御前崎連絡道路等の整備推進 ○産業を興す物流ネットワークの充実（新東名等の整備促進、御前崎港等の整備・運営の推進）		
地域交通ネットワーク	○バス交通等の生活交通の維持と活性化 ・バス路線の維持・確保、デマンド運行や乗合タクシー等、バスのユニバーサルデザイン化 ○海上交通ネットワークの維持と活性化 ・PRによる利用促進で交流人口拡大 ○県内を結ぶ道路ネットワークの構築（高規格幹線道路アクセス道路、スマート IC 等）		
魅力づくり	○“ふじのくに”の真の魅力を活用した観光地づくり ○多彩で魅力あふれる地域資源を活用した観光地づくり ○観光における危機管理の充実		
生活環境整備	○安全・快適・便利な暮らしを支える道路整備の推進 ・交通安全対策の推進 ・交通渋滞解消 ・橋梁・舗装・トンネル設備などの長寿命化、道路の維持管理の推進 ・スマート IC 整備 ・狭隘箇所やすれ違い困難箇所の解消 ・案内の統一性や連続性等の推進 ・低騒音舗装、歩道のユニバーサルデザイン化 ・地域住民や利用者の視点に立った道路整備の推進 ・「事業着手準備制度」の活用 ・地域住民や企業等との協働による道路の清掃や美化活動		
陸・海・空の交通ネットワーク	○国内交流促進のための高規格幹線道路等整備の推進 ・空港、新東名、御前崎港等を連結する金谷御前崎連絡道路の整備推進 ○県内交流促進のための道路網整備の推進 ・地域中心都市から高規格幹線道路 IC へ 30 分以内到達の実現に向け、国県道等の整備推進 ○空港を活かした産業の導入と地域の魅力づくり ・空港をより利用しやすくするため、金谷御前崎連絡道路をはじめ、空港周辺道路の整備推進		
交通事故対策	○高齢者事故防止対策 ○歩行者に優しい安全確保対策 ・通学路周辺の安全施設や歩道整備 ・高齢者、障害者等の安全のため交通安全施設の整備		

## (2) 土地利用、まちづくりに関する計画

### ○都市計画マスタープラン

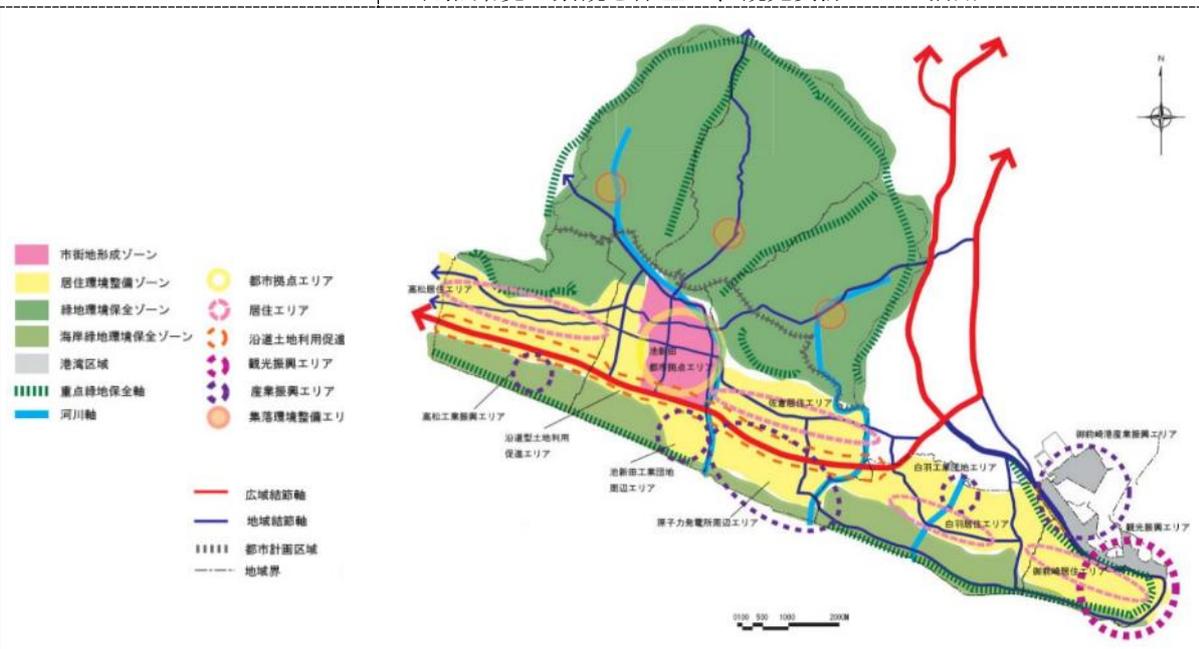
○新東名、空港との連携による都市づくり
○金谷御前崎連絡道路へのアクセス道路整備、国道 150 号拡幅、狭幅員道路の整備、交通安全対策、自主運行バス運営、等
○地震・風水害への防災性向上のほか、御前崎市の特徴として、原子力防災・津波対策の強化

### (都市計画マスタープランの概要)

計画名称	御前崎市都市計画マスタープラン	策定年	平成 20 (2008) 年 3 月
目標年次	平成 39 (2027) 年 (中間年次：平成 29 (2017) 年)		
まちづくりの目標	『静岡県南端の豊かな自然と環境を活かし、みんなの力でつくる 活力があり安全安心な御前崎のまちづくり』		
目指すべき都市像	○富士山静岡空港・新東名高速道路等への連携を図り、新たな都市づくり ○8地域の個性を生かし安全、安心、協力、協働、健康、活力、快適、連携の実現		
将来人口の目標	平成 29(2017)年：35,200人、平成 39(2027)年：32,800人 (※平成 28(2016)年 3 月末時点：33,488人)		

### 都市構造

<b>市街地形成ゾーン</b> 【池新田】	・都市の骨格となる道路等の基盤を整備し、住宅や商業業務用地の利便性向上
<b>居住環境整備ゾーン</b> 【高松・佐倉・白羽・御前崎】	・生活環境向上のための道路・住宅用地確保 ・産業用地の確保のための基盤整備
<b>緑地環境保全ゾーン</b> 【比木・朝比奈・新野】	・農地 ・自然景観の保全 ・地区内道路の整備推進 ・空港開港や隣接市の企業進出に対応し、準都市計画区域として検討し農地・山林と調和した住宅地の確保
<b>海岸緑地環境保全ゾーン</b>	・市街地・居住環境整備ゾーンを守る海岸緑地環境保全ゾーン ・自然環境と景観を保全し、観光資源として活用



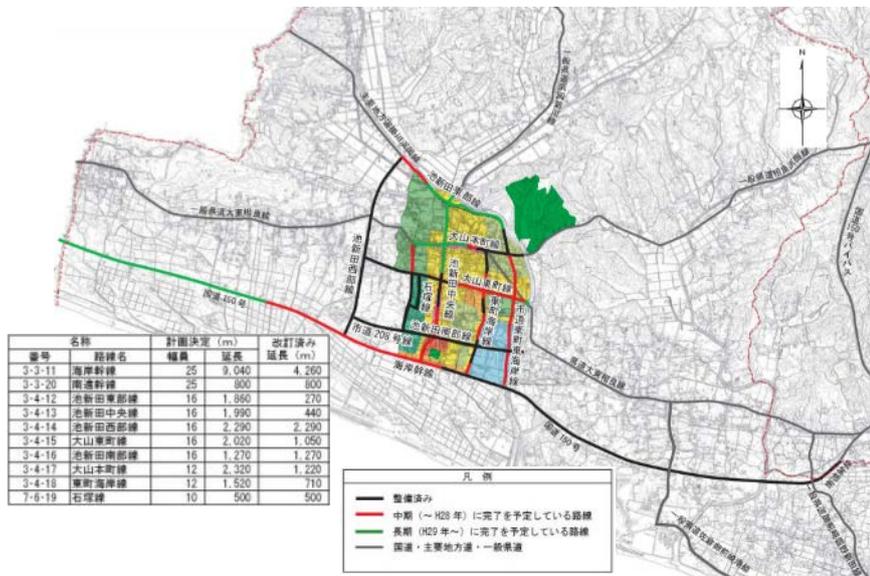
### 交通体系

- 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行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



都市環境 (公園・緑地等)

- ①公園：人口配置や時代に合った公園施設の適正配置の検討、適正な維持管理
- ②景観：用途地域内主要道路や観光施設周辺での電線類地中化・看板等の規制
- ③自然的環境：森林の保全、農地の無秩序な転用防止、耕作放棄地等の有効活用 等

都市防災

- ①安全な避難路の確保：避難路沿線のブロック塀等の補強・撤去、緑化
- ②安全な避難地の確保：指定避難所の耐震化、公園・広場等の緑化 (防火樹)
- ③耐震補強
- ④原子力発電所の防災対策強化：中越地震を教訓とした安全対策、オフサイトセンター活用、近隣地域の集会施設等の構造の強化 (鉄筋コンクリート造り)
- ⑤津波対策：防潮堤・防潮水門等の設置、警報の確実な伝達、海岸低地地域の避難対策
- ⑥風水害に対する安全対策：急傾斜地崩壊区域の安全対策、河川草刈り等による流量確保、風力発電施設の台風への安全対策強化、山地地域の管理充実

(3) 道路網に関する計画

① 榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

- 広域交通拠点（空港、IC、御前崎港）と連携した集約型都市構造を将来像とする。
- 広域交通拠点へのアクセス、隣接都市圏間・都市拠点間のアクセスの強化、災害に強い道路網の形成、公共交通の充実が目標

計画名称	榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン	策定年	平成 24 (2012) 年 3 月
目標年次	10 年以内：中期道路網計画      20 年後：長期道路網計画		
将来像	『広域交通拠点と連携した集約型都市構造』 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり</li> <li>・ 産業と都市機能が充実した活力ある都市づくり</li> <li>・ 誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり</li> <li>・ 住民・企業・行政の協働によるエコでコンパクトな都市づくり</li> </ul>		

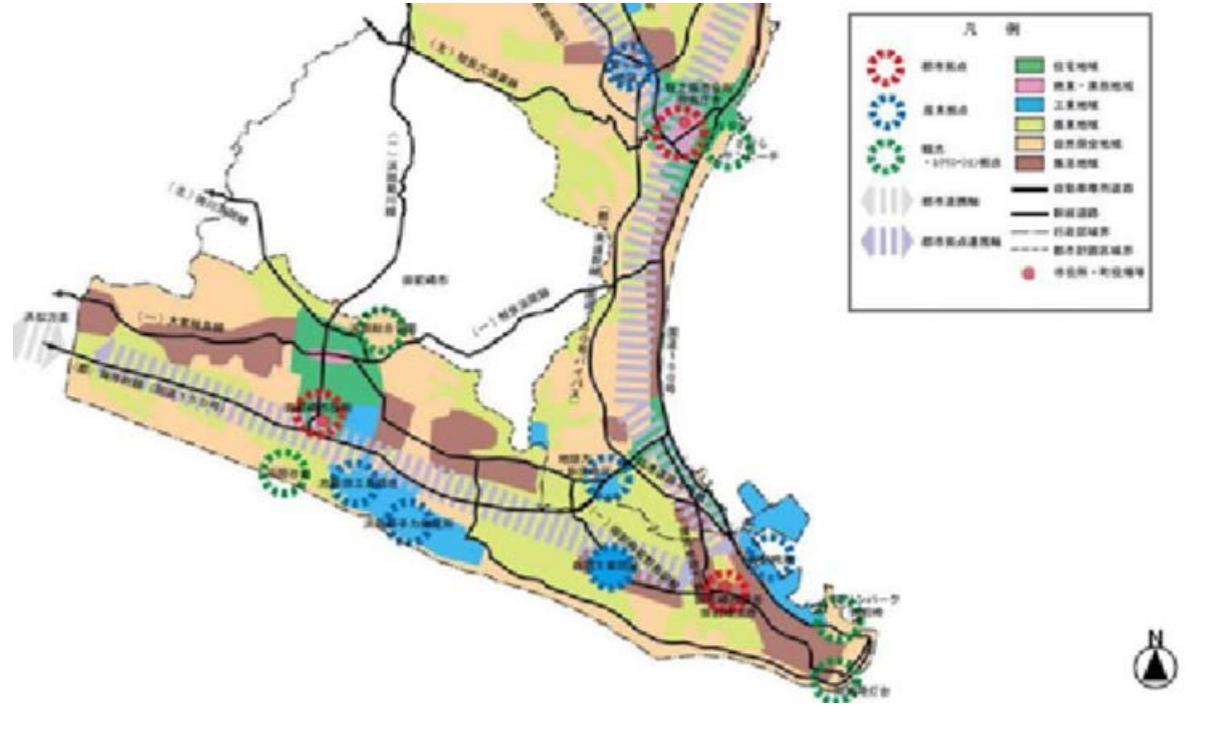
交通体系の基本方針

○ 広域交通拠点と連携した集約型都市構造を目指した総合的な交通体系の構築

都市圏交通の目標

- 目標① 都市圏の一体的発展を支える交通網の形成  
 ⇒ 広域交通拠点・隣接都市圏・都市拠点間のアクセス性向上
- 目標②：災害に強く安全・安心な道路網の構築  
 ⇒ 災害時に迅速な輸送・支援が可能なルートの確保、災害による通行止発生時の代替性確保、良好な市街地を形成する道路空間の確保
- 目標③：誰もが移動しやすい交通体系の構築  
 ⇒ 隣接都市圏の鉄道駅への利便性向上、公共交通空白地帯における移動手段の確保

【榛南・南遠都市圏の将来像】（※御前崎市域部分を表示）



②静岡県の道路整備計画

計画名称	『ふじのくにの“みちづくり”』	策定年	平成 25 (2013) 年 7 月	計画期間	平成 25 (2013) 年度～平成 34 (2022) 年度
基本理念	「東海道新時代を拓くふじのくにの“みちづくり”」				
基本目標・施策の方向		重点計画 (H25～H29)		数値目標を設定した指標	
<p>(1) 命とくらしを守る</p> <p>基本目標：県民一人ひとりの命とくらしを守るふじのくにの“みちづくり”</p> <p>施策の方向：①災害に強く信頼性の高いみちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路ネットワークの構築</li> <li>・防災対策等の実施</li> </ul> <p>②安全な生活を実現するみちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に安心して利用できる道路環境の実現</li> <li>・道路施設の適切な維持管理・更新の推進</li> </ul>		<p>①高規格幹線道路の未整備区間の解消</p> <p>②地域の孤立等を防止する防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・橋梁耐震化、法面防災対策、等</li> </ul> <p>③安全な道路環境を確保する交通安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道整備、事故防止、自転車走行環境整備</li> </ul> <p>④道路施設の適切な維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路施設長寿命化</li> </ul>		<p>高規格幹線道路・南北幹線道路供用率、重要路線橋梁耐震化率、道路斜面対策個所対策率、通学路歩道整備率、事故危険個所死傷事故抑止率、道路管理瑕疵事故件数、3 次救急 30 分カバー率</p>	
<p>(2) 地域の自立の実現</p> <p>基本目標：快適にヒトやモノが行き交い、地域の自立を進めるふじのくにの“みちづくり”</p> <p>施策の方向：③多様な交流や経済活動を支えるみちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路ネットワークの充実</li> </ul> <p>④地域の生活と自立を支援するみちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・暮らしやすい地域をつくる道路整備の推進</li> <li>・中山間地と市街地との連携強化</li> </ul>		<p>⑤幹線道路ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路のアクセス道路等</li> </ul> <p>⑥交通円滑化を図る渋滞対策等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス、4 車線化、長大橋、交差点改良</li> <li>・スマート IC</li> <li>・すれ違い困難箇所解消</li> </ul>		<p>高規格幹線道路・南北幹線道路供用率</p> <p>中心都市 30 分人口カバー率</p> <p>主要渋滞箇所渋滞削減率</p> <p>高速道路平均 IC 間隔</p>	
<p>(3) 豊かさの実現</p> <p>基本目標：暮らしの質を向上させるふじのくにの“みちづくり”</p> <p>施策の方向：⑤美しい景観と潤いある環境を確保するみちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・良好な景観を形成する道路整備の推進</li> <li>・暮らしに身近な道路環境の改善</li> </ul>		<p>⑦景観や自然環境に配慮した道路整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路施設色彩選定、わかりやすい道路標識</li> <li>・無電中化、等</li> </ul> <p>⑧身近な道路環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低騒音舗装、歩道のエバーサルデザイン化、等</li> </ul>		<p>幹線道路無電中化率</p> <p>運輸部門 CO<sub>2</sub> 排出量</p>	

【前期五か年（H25～H29）の主な事業個所の整備目標】

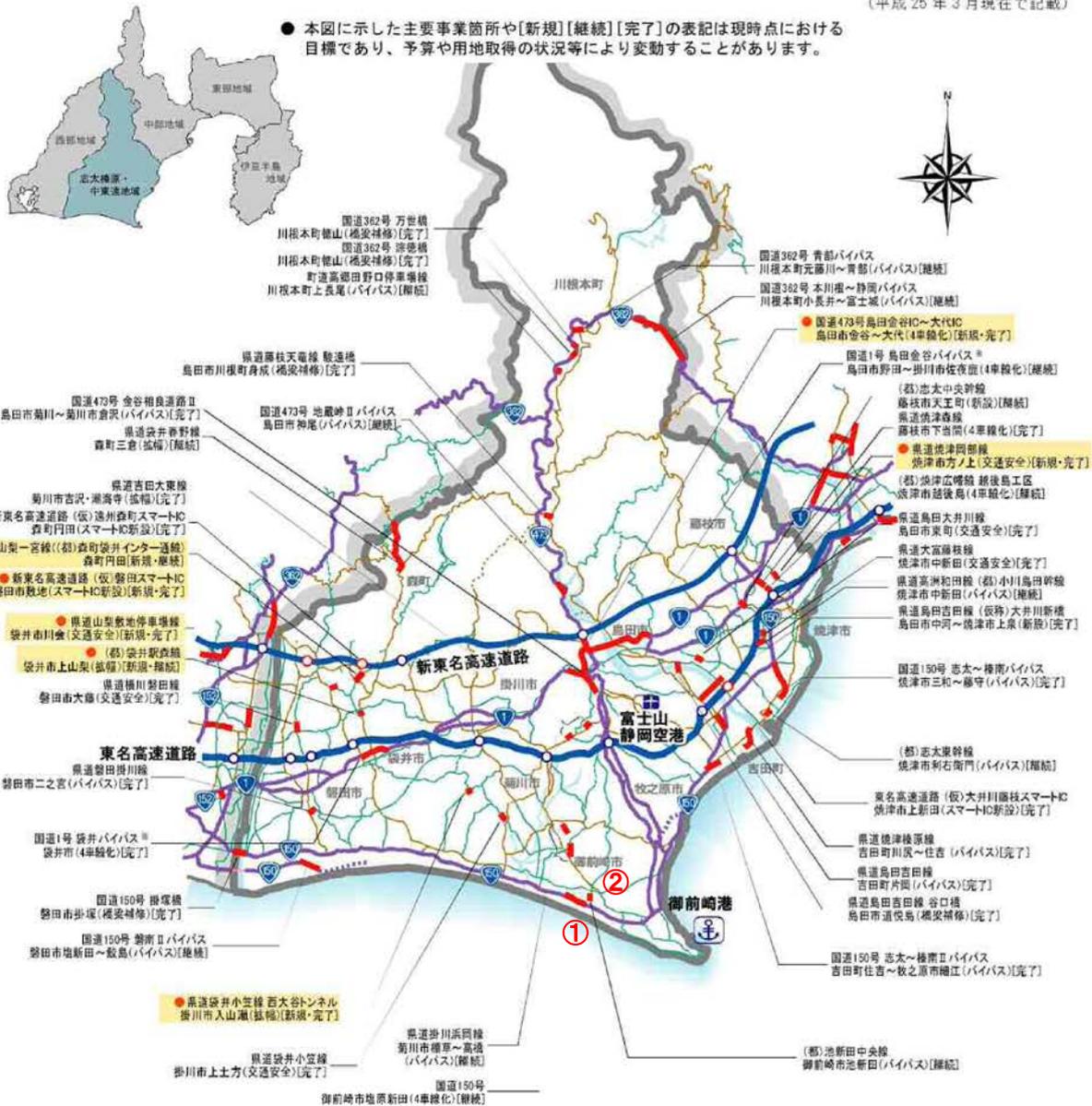
○御前崎市関連の事業箇所

- ⇒ 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）

志太榛原・中東遠地域 … 焼津市、藤枝市、島田市、牧之原市、御前崎市、菊川市、掛川市、袋井市、磐田市、吉田町、川根本町、森町

（平成 25 年 3 月現在で記載）

● 本図に示した主要事業箇所や[新規][継続][完了]の表記は現時点における目標であり、予算や用地取得の状況等により変動することがあります。



箇所の凡例

5年間に実施する事業箇所	■
5年間の新規着手箇所	● [新規]
5年間に完了する箇所	■ [完了]
5年後も継続している箇所	■ [継続]

道路種別の凡例

● 高規格幹線道路	—
供用済区間	—
予定路線	○
基本計画区間	□
● 有料道路	—
● 一般国道	—
● 主要地方道	—
● 都道府県道	—

事業箇所の掲載対象基準

1	NEXCO施工	全て
2	国道	事業費10億円以上または全体延長1km以上
3	県道（補助・交付金）	事業費10億円以上または全体延長1km以上
4	県道（単独事業）	事業費10億円以上または全体延長1km以上新設道路及びバイパス事業
5	街路事業（都）で表記	事業費10億円以上または全体延長1km以上で代表的な箇所

・交通安全や橋梁補修、孤立防止対策、市町代行については、基準によらず掲載しています。  
 ・国道幹線事業箇所（※）については、県・政令市が今後、整備を望む箇所を掲載しています。

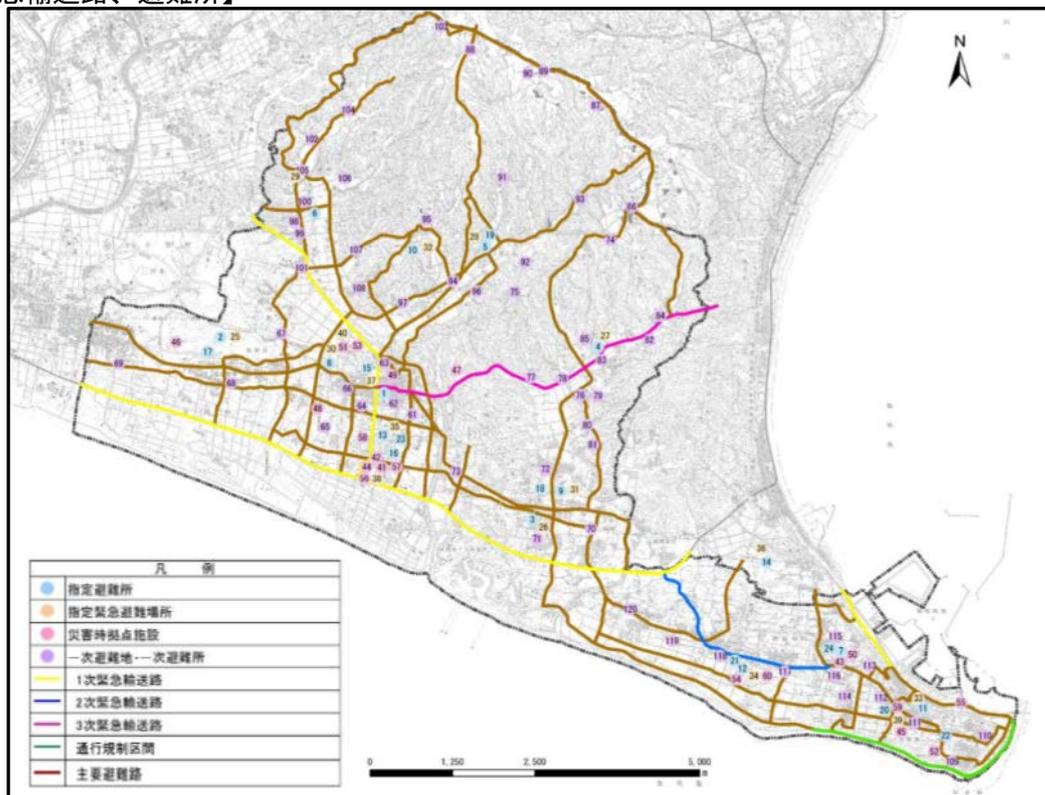
#### (4) 防災に関する計画

##### ①地域防災計画

- 幹線避難路については、所要避難時間短縮、避難有効幅員拡大、避難路の安全向上を図る。
- 緊急輸送路は沿道建物倒壊による道路閉塞を考慮し、多重化・代替性のあるネットワークを構築
- 津波被害が予想される地域では、あらゆる道路を避難路とし、原則、徒歩により避難する。  
(東日本大震災では、避難の際に自動車を使い、渋滞が発生した。)
- 浸水危険性の低い地域を居住地域とするなど津波に強いまちづくり
- 人口密集地等では、道路の拡幅、直線化等により消防活動の円滑化を図る。

計画名称	御前崎市地域防災計画	策定年	平成 28 (2016) 年 3 月
共通編・災害予防計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路の安全施設等の整備、他</li> <li>・橋梁の点検、緊急度の高い個所から順次整備</li> </ul>		
地震対策編・地震防災施設緊急整備計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>○避難地の整備：避難困難地区の解消、一次避難地及び広域避難地を整備</li> <li>○避難路の整備：所要避難時間短縮、避難有効幅員拡大、避難路の安全性向上等、避難の円滑化</li> <li>○津波避難：津波危険地域で避難経路の改修。あらゆる道を避難路として整備。 人口が集中する河川・海岸の背後地では避難路等の整備促進</li> <li>○消防活動：人口密集地等では、道路の拡幅、直線化等</li> <li>○緊急輸送路：緊急対策を必要とする箇所の改良、災害防除及び橋梁の整備。 海路、空路を含めた緊急輸送ネットワーク構築。緊急輸送路の指定・整備</li> </ul>		
津波対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津波に強いまちづくり：浸水危険性の低い地域を居住地とする土地利用計画。建築物の耐浪化、非常用電源の設置場所の工夫など施設の防災拠点化、中長期的には浸水危険性の低い場所へ誘導。徒歩による避難を原則。短時間で避難可能となる避難関連施設の計画的整備や民間施設の活用</li> <li>○避難方法：①要避難地区の住民は直ちに危険地域外の安全な場所へ避難、②十分な時間が無い場合は、最寄の津波避難施設へ避難、③要避難地区以外の住民でも危険が予想される時は、周辺の安全な場所等へ自主的に避難</li> </ul>		

#### 【緊急輸送路、避難所】



## ②原子力災害

- 原子力災害時における御前崎市の避難先は、浜松市（避難先1）、長野県（避難先2）
- 国道150号・473号、(県)掛川浜岡線などが避難経路
- 避難時の交通手段は原則、自家用車

### (浜岡地域原子力災害広域避難計画の概要)

計画名称	浜岡地域原子力災害広域避難計画	策定年	平成28(2016)年3月
災害対策重点区域	御前崎市全域(PAZ; 予防的防護措置を準備する区域)、他(計11市町)		
避難先	避難方向: 西方 避難先1: 静岡県内(浜松市)(原子力災害が単独で発生した場合等) 避難先2: 長野県(大規模地震等複合災害時などで避難先1に避難できない場合)		
避難経路	①国道473号→東名高速、国道150号 ⇒ 浜松市 ②(県)掛川浜岡線→東名高速、国道473号→東名高速 ⇒ 浜松市内 ③(県)掛川浜岡線→(県)掛川大東線→(県)掛川天竜線→新東名高速、国道473号→新東名高速 ⇒ 浜松市内		
避難手段	○原則、自家用車。世帯単位で乗り合わせて渋滞緩和に努める。 ○自家用車避難が困難な住民等は、一時集合場所からバス等の避難手段		

### 【原子力災害時の避難経路】(※再掲)



(5) 観光に関する計画

○観光基本計画

○海浜地域と里山地域の複眼的な観光振興の展開 ⇒御前崎灯台周辺と浜岡砂丘周辺の重点的整備 ⇒マリパーク・みなとオアシス活用、クルーズ船誘致 ⇒文化財・茶畑歩き等の里山ミニトレイル導入
○近隣市町と連携した広域観光の推進

(観光基本計画の概要)

計画名称	御前崎市観光基本計画	策定年	平成28(2016)年3月
計画期間	平成28(2016)年度～平成37(2025)年度		
基本理念	『オール御前崎で訪れる人におもてなしの心で接し、豊かな海と里山を活かした観光振興により賑わいを創出する』		
将来像	『市民が地元へ愛着を抱き、御前崎市を訪れる人と共に夢と希望と感動があふれるまち』		
計画目標	<b>【数値目標】</b> 観光交流客数の増加 : 207万人(H26年) → 235万人(H37年度) 宿泊施設の稼働率アップ : 24.3%(H26年) → 28.0%(H37年度) 観光消費額の増大 : 170億円(H26年) → 192億円(H37年度)		
基本方針と基本施策	1 既存の観光資源・地域資源の活用	①海浜地域と里山地域の複眼的な観光振興 ⇒里山ミニトレイルの導入(文化財・茶畑歩き) ⇒灯台周辺・浜岡砂丘周辺の重点的整備 ②御前崎グルメの魅力発信 ③クルーズ振興を活用した賑わいづくり ⇒クルーズ船誘致、みなとオアシスの活用と連携 ④マリパーク御前崎の活用 ⑤着地型観光の取組 ⇒御前崎市でしか体験できない着地型観光商品の開発 ⑥広域周遊ネットワークの形成 ⇒「線」としての魅力づくりに近隣市町と連携	
	2 ホスピタリティの醸成	⑦郷土愛の醸成 ⑧“おもてなし”意識の浸透 ⑨観光物産会館「なぶら館」の充実 ⑩案内表示・看板の見直しと整備	
	3 マーケティング戦略の推進	⑪観光訴求コンセプトの確立 ⑫ターゲットの確立 ⑬きめ細かな情報発信戦略 ⑭誘客プロモーションの推進 ⑮通年観光化の推進 ⑯インバウンドへの魅力づくりと受入れ体制の整備	
	4 観光人材の育成と観光振興推進体制の確立	⑰観光振興推進のための連携体制の確立 ⑱スポーツ・文化ツーリズムの推進	

## II. 第1次道路整備計画の検証

### 1 第1次道路整備計画の整備進捗状況の評価

- 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。
- この路線について、現在の整備状況を把握した結果を次の通りまとめる。
- ・第1次で優先度「高」とした路線のうち、現在、整備済は大半が都市計画道路である。都市計画道路以外は、整備中路線が多く、未整備は少ない。
  - ・第1次で優先度「中」とした路線のうち、現在、整備済は都市計画道路に限られる。都市計画道路以外は、整備中、未整備となっており、「高」に比べて未整備路線が多い。
  - ・第1次で優先度「低」とした路線のうち、現在、整備済は一部路線に限られる。整備中路線も一部である。多くの路線は未整備である。
- ↓
- 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いない路線が多いが、「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。
- 以上の通り、いまだ整備に至っていない路線も多いが、第1次計画の優先度の位置づけ（高→中→低）に沿った整備が進められており、計画に従って整備を進めている点は評価に値する。

表 II-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) 【都計道以外の道路】		現況整備状況			合計	道路延長(m) 【都計道】		現況整備状況			合計
		整備済	整備中	未整備				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	整備済	13,931			13,931
	優先度 高	188	10,401	4,082	14,670	道路整備	短期	4,021	108	0	4,129
	優先度 中	0	6,267	12,819	19,086	計画での	中期	1,744	0	0	1,744
	優先度 低	223	0	4,061	4,284	位置づけ	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(%) 【都計道以外の道路】		現況整備状況			合計	構成比(%) 【都計道】		現況整備状況			合計
		整備済	整備中	未整備				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	整備済	56.7			56.7
	優先度 高	0.4	23.5	9.2	33.1	道路整備	短期	16.4	0.4	0.0	16.8
	優先度 中	0.0	14.2	29.0	43.1	計画での	中期	7.1	0.0	0.0	7.1
	優先度 低	0.5	0.0	9.2	9.7	位置づけ	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)

【第1次道路整備計画対象路線（優先度別）】

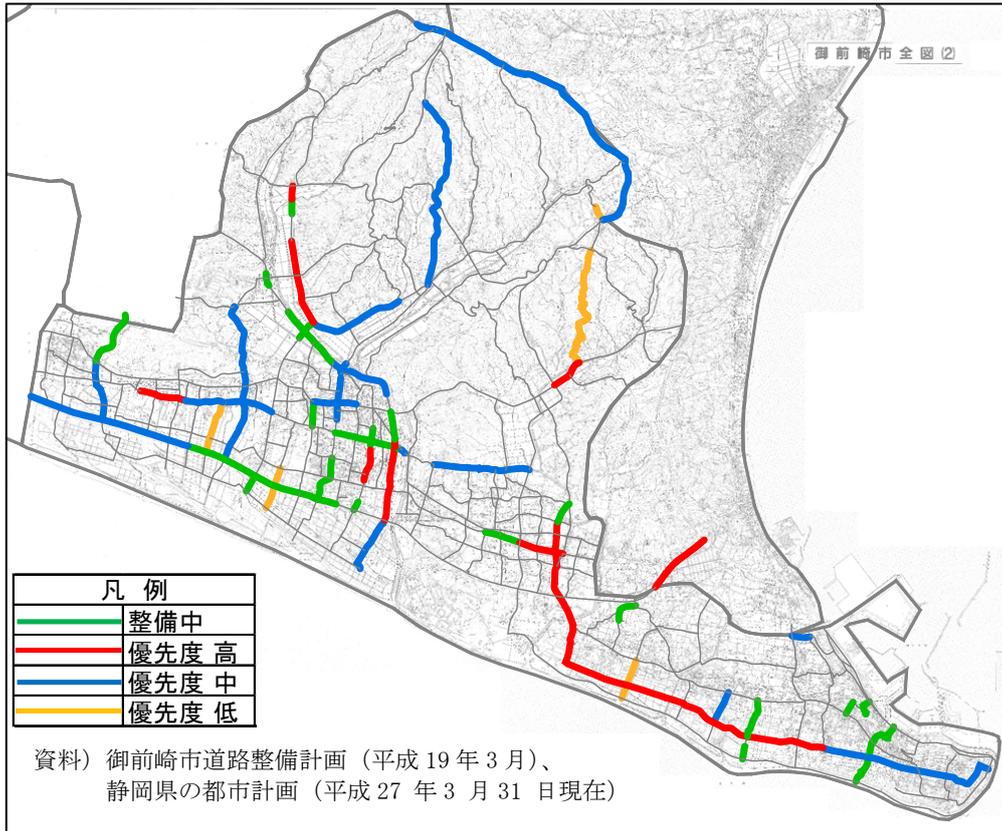


図 II-1 第1次道路整備計画対象路線（優先度別）

【第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況／都市計画道路以外の道路】

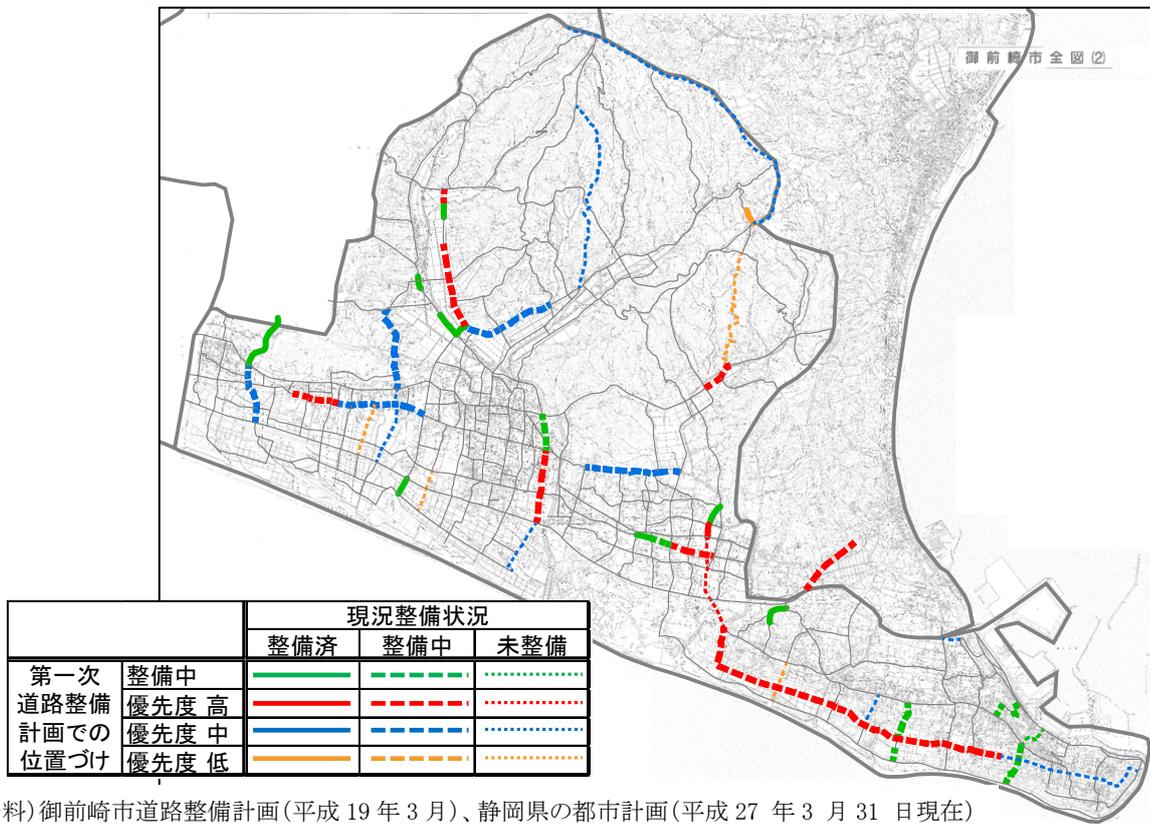


図 II-2 第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況（都市計画道路以外の道路）

【第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況／都市計画道路】

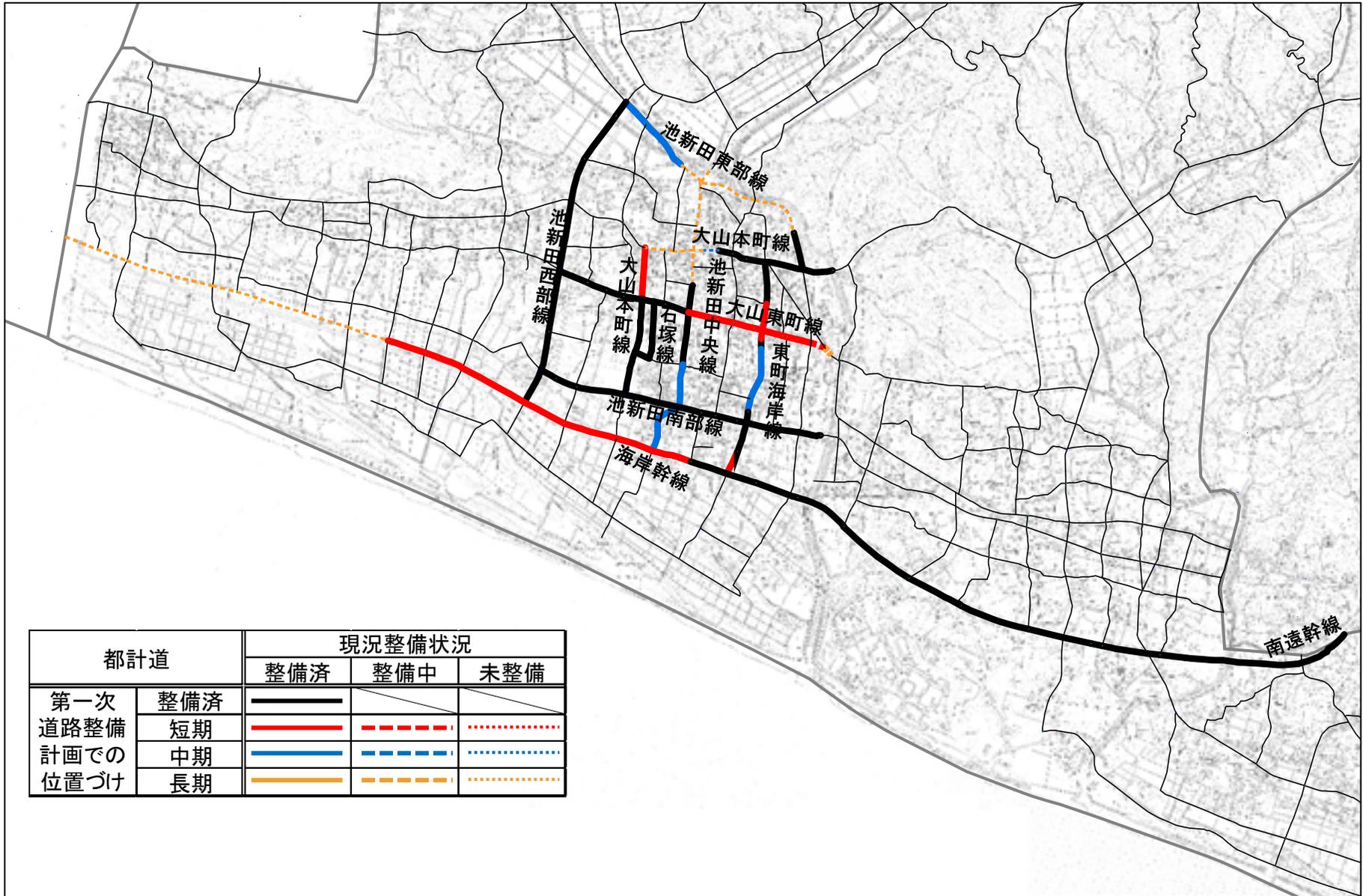
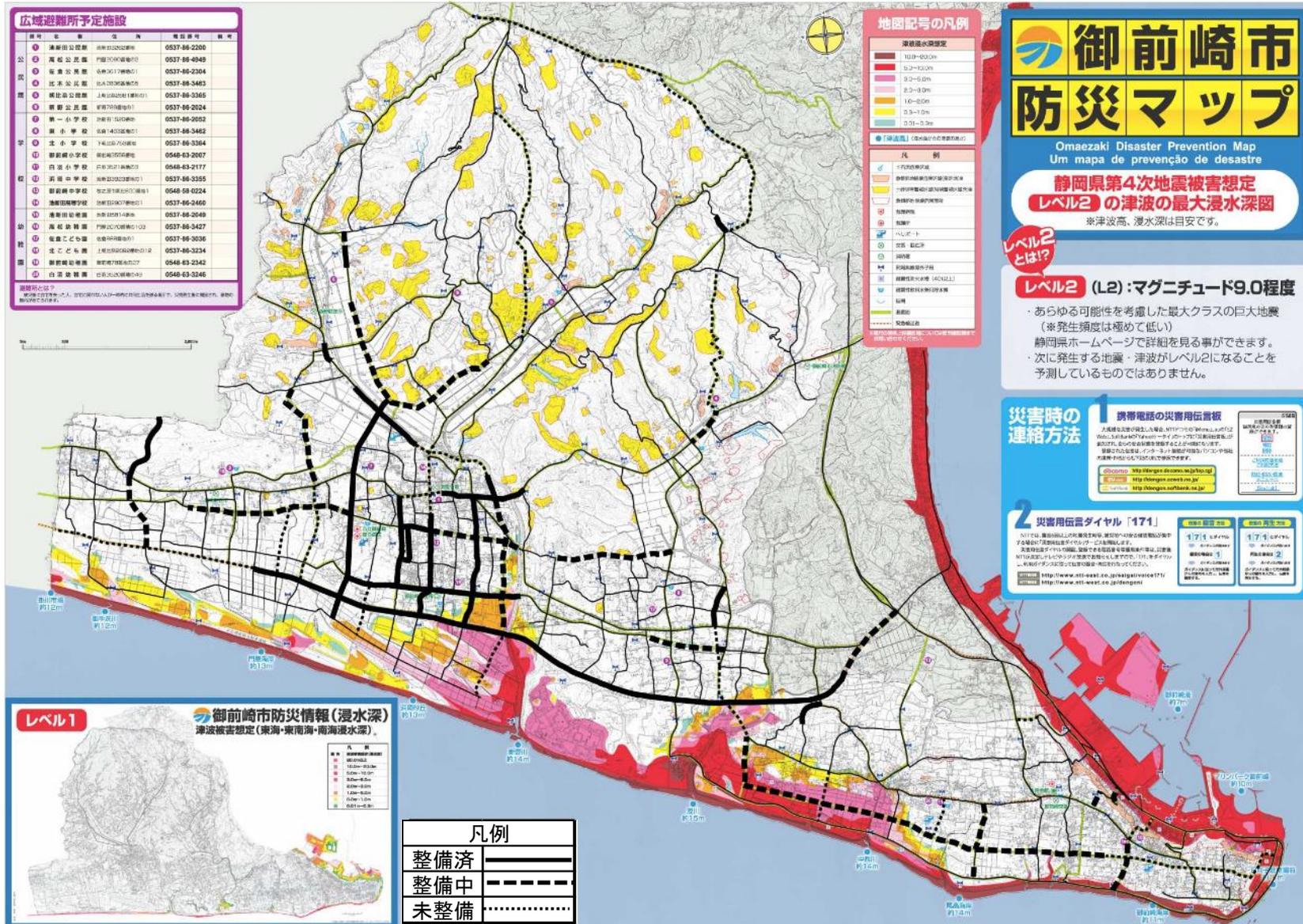


図 II-3 第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況（都市計画道路）

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

【第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況（津波の最大浸水区域との関係）】



資料) 御前崎市防災マップ、御前崎市道路整備計画（平成19年3月）、静岡県の都市計画（平成27年3月31日現在）

図 II-4 第1次道路整備計画対象路線の現況整備状況（津波の最大浸水区域との関係）

## 2 第1次道路整備計画対象路線の交通需給面の評価

○今後、人口減少が進行し、これに伴って自動車交通需要も減少すると見込まれている。  
○そのため、第1次道路整備計画について、将来交通需要下において、過不足が生じていないか、交通量推計を通じて検証を行った。

- ・現況道路網と現況交通需要（平成28年自動車OD表）を用いて交通量推計を行ったところ、御前崎市内の多くの道路は混雑度が1.0未満で、交通需給のバランスは安定している。ただ、池新田地区の掛川浜岡線や国道150号の2車線区間は混雑度が1.0を超え、掛川浜岡線では1.25以上の区間も存在する。（図II-5）
- ・第1次道整備計画路線と将来交通需要（平成38年自動車OD表）を用いて交通量推計を行ったところ、御前崎市内の多くの道路は混雑度が1.0未満で、交通需給のバランスは安定している。国道150号は4車線化により混雑度は1.0未満となる。なお、掛川浜岡線は混雑度が1.0以上の区間が残るが、1.25以上の区間は解消される。（図II-7）



- 将来交通需要下では、一部区間を除き、第1次道路整備計画の対象路線で対応可能といえる。
- 掛川浜岡線（池新田地区）の混雑度は1.0を超えているが1.25以内に収まっている。これは、交通量にして最大2,000台/日ほど超過していることを意味する。2,000台/日の超過に対して車線数を増加すると過大投資となり、また、並行・代替する道路があるため、道路の新設の必要性は低い。
- 従って、掛川浜岡線への対応としては、並行・代替する道路への迂回を促すようなソフト的な施策を講じることが考えられる。

### ■現況の交通状況（平成28年）（交通量推計による）

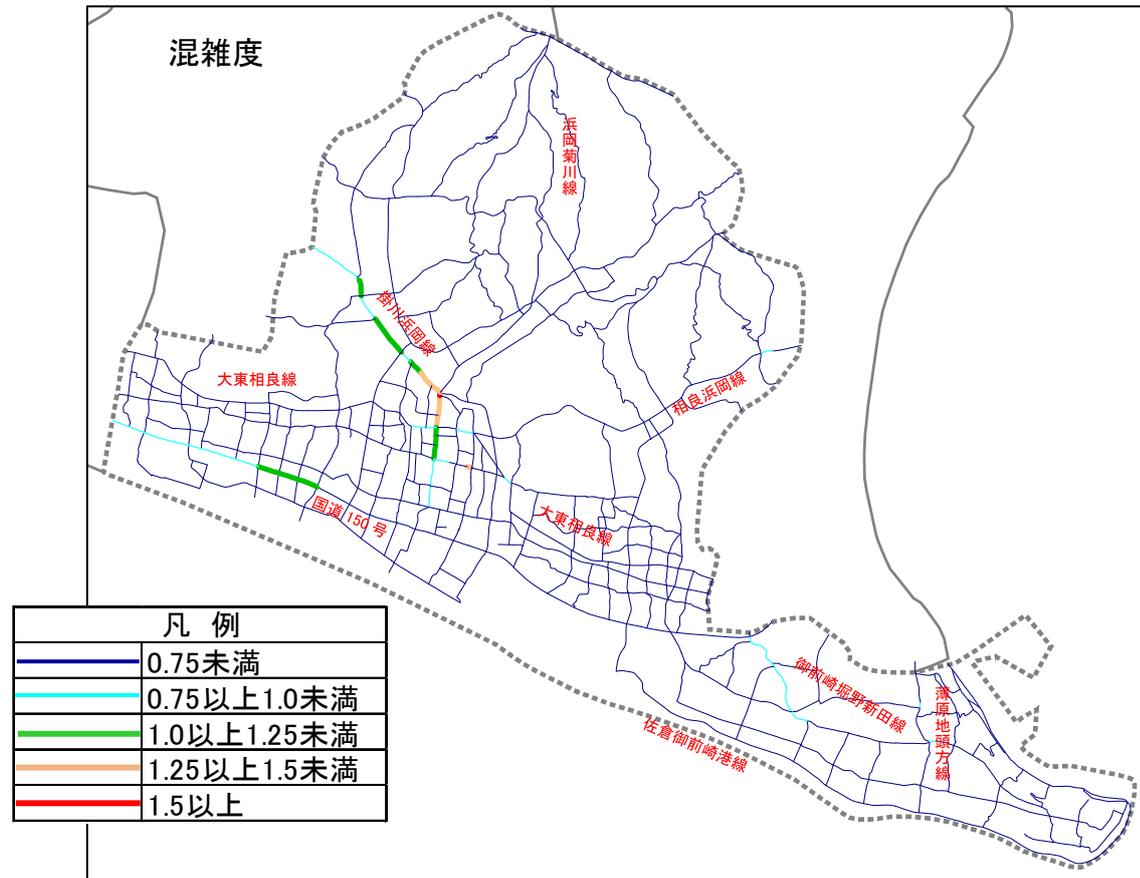


図 II-5 交通量推計結果（混雑度）（現況道路網×現況（平成28年）自動車OD表）

■将来の交通状況（平成 28 年）（交通量推計による）

【第 1 次道路整備計画将来道路網完成時の将来交通状況（自動車交通需要が現況と同じ場合）】

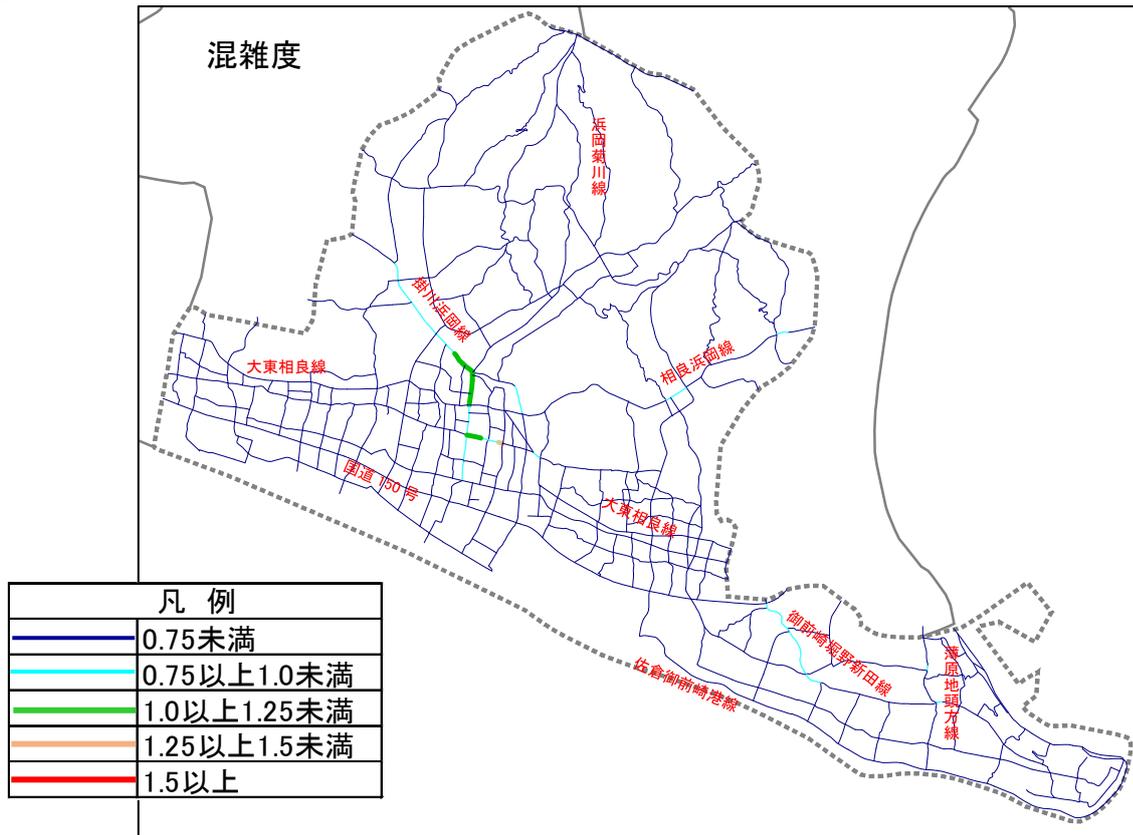


図 II-6 交通量推計結果（混雑度）（第 1 次道路整備計画将来道路網×現況（平成 28 年）自動車 O D 表）

【第 1 次道路整備計画将来道路網完成時の将来交通状況（平成 38 年の交通需要の場合）】

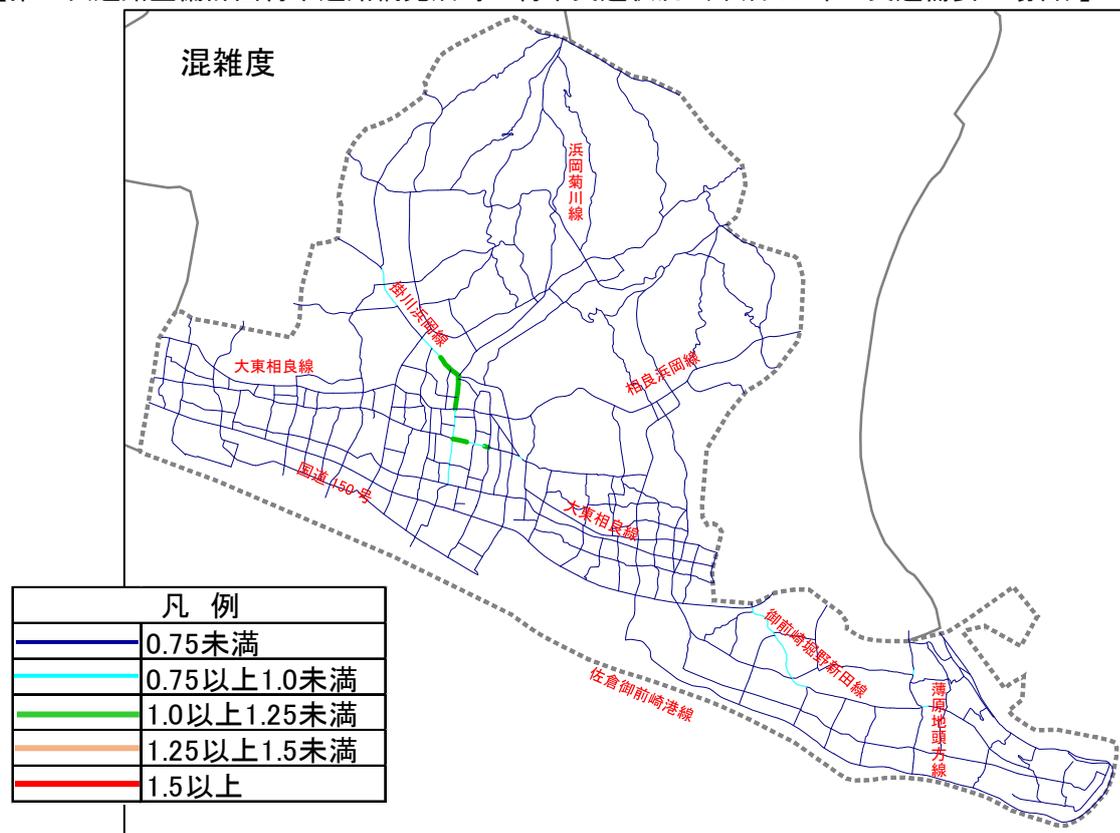


図 II-7 交通量推計結果（混雑度）（第 1 次道路整備計画将来道路網×将来（平成 38 年）自動車 O D 表）

### III. 地域整備方針及び道路整備方針

#### 1 地域整備上・道路整備上の課題の整理

##### 1-1. 道路を取り巻く現状からみた地域整備・道路整備に関する問題

道路を取り巻く現状から、御前崎市における地域整備・道路整備に関する問題を整理した。

表 III-1 道路を取り巻く現状からみた地域整備・道路整備に関する問題 (1/2)

分野		現状・動向	問題点	
社会・経済	人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、高齢化が進行しており、今後ともこの傾向が続くと予想されている。(1, 51 頁)</li> <li>一方、世帯数は増加しており、中でも、高齢者 (65 歳以上) の単独・夫婦のみの世帯の伸びは大きい。(2 頁)</li> <li>人口の減少に伴って、自動車交通量の減少が予想される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少の進行により人口密度の低下が進み、公共施設の維持管理の非効率化が問題となる。</li> <li>○高齢社会が進行する中で、一人で外出できない高齢者、自動車を運転できない高齢者が増加するとみられる。特に、バス交通のサービス圏外に居住する高齢夫婦のみ世帯・高齢単身世帯では、移動が困難となる高齢者が増加すると予想される。</li> <li>○生産年齢人口の減少による税収減の一方で、高齢者の増加による社会保障費の拡大により、道路関連予算の確保が困難になる可能性がある。</li> <li>○人口が減少する中にある場合は、道路整備の必要性に対する疑問の声が高まることが予想される。</li> </ul>	
	産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、御前崎市では従業人口が減少傾向にある。(9 頁)</li> <li>御前崎市の産業は、特定の業種の特化度が高い。(11 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○生産年齢人口の減少により従業員の確保が困難となることで、産業機能の流出が危惧され、それがさらなる人口減少への悪循環を招く恐れがある。</li> </ul>	
主要施設立地	商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業施設(スーパー・コンビニ)は国道や県道沿いに立地している。(14 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○商業施設の立地地域から離れた地区においては、高齢者を中心に買物行動が不便となる人の発生・増加が危惧される。</li> </ul>	
	公共公益・文化施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所・支所のほか各地区に集会施設が立地(16 頁)</li> <li>図書館、市にゆかりのある文化人に関する施設が立地(16 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内には図書館や小規模の文化施設があるが、芸術鑑賞、コンサート鑑賞などは、市外へ出かける必要がある。</li> </ul>	
	教育施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>高校 1 校、中学校、小学校が立地(16 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○一部の学校周辺では歩道が整備されていないなど、通学時の安全性に問題がある。</li> </ul>	
	医療施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>二次救急医療施設が 1 施設(15 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○救命救急センターや特定機能病院など高度医療を受ける際は市外へ出る必要がある。</li> </ul>	
	観光・レジャー	<ul style="list-style-type: none"> <li>マリンレジャースポットが御前崎地区に分布している。(18 頁)</li> <li>一方、観光・レクリエーション客数、宿泊客数は減少傾向(18 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○御前崎市には広域からの集客が期待されるマリンレジャースポットがあるが、近年は観光客・宿泊客が減少し、観光業が衰退している。</li> </ul>	
交通基盤	道路網	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道、主要地方道、一般県道により市の骨格が形成され、これらを補完する 1, 2 級市道が配置、御前崎港には臨港道路が配置されている。(19 頁)</li> <li>1, 2 級市道でも 1 車線が多く存在している。(19 頁)</li> <li>国道や県道でも歩道が設置されていない区間がある。(22 頁)</li> <li>都市計画道路の改良率は 72.3%で、国道 150 号の一部、市中心部を南北に貫く池新田中央線の一部が未整備である。(21 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道路ネットワークは概ね適正に配置されているが、1, 2 級市道でも自動車の走行性に問題のある道路が存在している。</li> <li>○国道、県道は交通量が多く、大型車も多く走行する道路であり、歩道が未設置であることは歩行者や自転車の安全性に問題がある。</li> <li>○掛川市・袋井市方面へ連絡する国道 150 号、市中心部の骨格を形成する池新田中央線(掛川浜岡線)の一部区間が未整備であり、円滑な移動や市街地形成面において問題が残る。</li> </ul>	
	第 1 次道路整備計画対象道路	都市計画道路以外	<ul style="list-style-type: none"> <li>優先度「高」の多くは事業着手済</li> <li>優先度「中」路線は未整備の割合がやや高い。</li> <li>優先度「低」路線は未整備が大半 (62 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○優先計画に従った整備の進め方がなされており評価できるが、優先度が「中」「低」、また、「長期整備」路線は未整備の路線もある。</li> <li>○混雑解消を目的とした道路新設の必要性は低い、第 1 次計画の策定時以降、津波災害や原子力災害への対応や、より一層の人口減少・高齢化が進行するなど、道路整備を取り巻く情勢が大きく変わってきている。</li> </ul>
		都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>「短期整備」は多くが整備済で、整備中はあるが未整備は無い。</li> <li>「中期整備」はすべて整備済</li> <li>「長期整備」は整備済が無く、大半が未整備 (62 頁)</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来は交通需要が減少するため第 1 次整備計画対象路線でも大きな混雑は生じない。(67 頁)</li> </ul>			
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>池新田地区から菊川駅・掛川駅への路線バス、市内相互の連絡と旧相良町へ連絡する自主運行バスが運行されている。(23 頁)</li> <li>バス路線の全ては補助により運行されている。</li> <li>市北部など、バス利用に不便な地域が存在する。(24 頁)</li> <li>バス停周辺でバリアフリー化されていない箇所が存在する。</li> <li>総合計画の市民アンケートでは公共交通に改善の余地があるとの回答が上位である。(51 頁)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢社会が進行する一方、人口減少・少子化でバス利用者の減少が予想され、バスサービスの維持・確保が困難になる恐れがある。</li> <li>○人口減少で財政が厳しさを増す中で、バス運行に対する補助の継続が困難になる可能性がある。</li> <li>○バスサービスの無い地域があり、自動車を運転できない高齢者が増加する中で、移動制約者が増加することが予想される。</li> <li>○バス停周辺や目的地までの経路上がバリアフリー化されておらず、高齢者等の移動に支障が生じている。</li> </ul>		

表 III-2 道路を取り巻く現状からみた地域整備・道路整備に関する問題（2/2）

分野		現状・動向	問題点
交通特性	通勤・通学	・御前崎市内で通勤・通学する人が多いが、周辺市への通勤・通学、また、周辺市から御前崎市への通勤・通学も相当程度存在している。(30 頁)	○鉄道のない地域であるため、自動車に依存した交通利用状況となっている。一方、今後の高齢社会の進行、環境への対応の点からは、自家用車利用への過度の依存は問題がある。
	利用交通手段	・御前崎市を出発地、到着地とする通勤・通学の流動は、いずれも自動車利用が大半であり、年々、その割合は拡大している。(27, 28 頁) ・御前崎市で、買い物において利用される交通手段は、自動車が大半である。(29 頁)	
	自動車交通	・国道 150 号、掛川浜岡線の交通量が多く、御前崎市の主要な交通処理機能を担っているが、掛川浜岡線と国道 150 号の 2 車線区間では混雑度が 1.0 以上である。(36 頁) ・大型車交通は、国道 150 号が突出して多く、その他、掛川浜岡線でやや多い。(37 頁) ・港湾関連物流は、主に国道 150 号や臨港道路を利用しており、充足している。	○混雑度が 1.0 を超える区間がボトルネックとなり、特に、ピーク時間帯での走行性の低下、移動時間の拡大が危惧される。 ○国道 150 号などが大型車交通の処理を担っているが、歩道のない区間もあり、歩行者・自転車の安全性に問題がある。
	将来交通需要	・国の将来推計では、御前崎市、周辺市、県全体のいずれも、今後、自動車交通需要が減少すると予想されている。(31 頁)	○将来的に自動車交通需要が減少すると予想される中で、道路整備の必要性を問う声が高まる可能性がある。
安全安心	地震災害、津波災害への対応	・津波発生時に、沿岸地域・河川沿いの広い地域で浸水被害の恐れがある。また、御前崎市における津波到達時間はごく短い。(39 頁) ・避難は原則、徒歩である。(東日本大震災時は避難の際に自動車を使い、渋滞が発生した。) ・地震による道路沿道建物の倒壊で緊急輸送路、避難路が閉塞される可能性がある。	○津波発生時には、到達時間が短いことから、沿岸に建物が立地している港・白羽・佐倉・池新田の一部地区では甚大な被害に見舞われる可能性がある。 ○建物の密度が比較的高い港地区では、避難の際に自動車を使うと渋滞が発生し、逃げ遅れる可能性がある。 ○原子力災害時の広域避難では、自家用車及び貸切バス利用が原則であるが、一斉に避難した場合、道路が渋滞する恐れがある。 ○緊急輸送路や避難路の沿道では、建物の倒壊により道路が閉塞される可能性がある。
	緊急輸送路、避難路の状況	・国道 150 号、掛川浜岡線、御前崎堀野新田線、臨港道路が緊急輸送路に指定されている。(40 頁) ・原子力災害時は、国道 150・473 号、掛川浜岡線、掛川大東線から東名・新東名高速を経て浜松市、長野県へ避難する計画である。(42 頁) ・避難路上の橋梁の耐震化を進めており、10m 以上の橋梁は全て耐震化済である。(41 頁)	
	交通安全	・学校を取り巻く道路の全てに歩道が整備されている学校はないが、このうち、御前崎小学校では周辺道路に歩道が無く、児童の登下校時の安全性に問題がある。(44 頁) ・高齢社会が進行していく一方、歩道整備状況、バリアフリー化状況の面で、歩行環境に問題のある箇所がある。	○御前崎小学校周辺では、交通安全上の問題がある。一方、用地買収による歩道整備は多大な費用と時間を必要とし、実現性に問題がある。 ○市中心部のまちなかにおいても、県道に歩道が設置されていない区間があり、歩行者の安全性確保や、市民の健康増進、市中心部の活性化を進める上で問題がある。
環境	・地球温暖化物質の削減が世界的な課題となっているが、我が国の CO <sub>2</sub> 排出量は長期的に見て微増傾向であり、また、運輸部門の排出量は近年横ばいとなっている。(47 頁)	○御前崎市は自動車に依存した地域であり、より環境負荷の高い暮らしをおくっていることになる。	
財政	・御前崎市における道路整備費は減少傾向にあるが、その一方で、道路の維持管理費は増大している。(49 頁) ・今後、人口減少により財政状況がより厳しくなるとみられる。 ・国による道路整備の補助要件では、渋滞対策だけでなく、地域振興などストック効果が見込まれることが必要とされている。	○人口が減少する中で、財政状況が厳しくなると、道路整備の必要性に対する疑問の声が高まることが予想される。 ○道路の老朽化対策費の確保が厳しくなり、市民の安全性を脅かすことになりかねない。	

1-2. 地域整備上・道路整備上の課題の整理

道路を取り巻く現状からみた御前崎市の問題と今後の動向に基づき、地域整備を進める上の課題と、道路整備を進める上の課題を明らかにした。

(1) 道路を取り巻く現状の問題点に基づく地域整備上・道路整備上の課題

道路を取り巻く現状からみた地域整備・道路整備に関する問題（一部要約）	
社会・経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少の進行・人口密度低下により、公共施設の維持管理が非効率化</li> <li>○移動制約者の増加（一人で外出できない高齢者、自動車を運転できない高齢者、バス交通サービス圏外居住の高齢者等）</li> <li>○税込減の一方、高齢化による社会保障費拡大で道路関連予算の確保が困難</li> <li>○人口減少で、道路整備の必要性に対する疑問の声の高まり</li> <li>○生産年齢人口の減少により従業員確保困難で産業機能の流出と、さらなる人口減少への悪循環の可能性</li> </ul>
主要施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○商業施設から離れた地区で、高齢者を中心に買い物行動に不便な人の発生・増加</li> <li>○芸術鑑賞、コンサート鑑賞などは、市外へ出かける必要</li> <li>○一部の学校周辺では通学時の安全性に問題</li> <li>○救命救急センターや特定機能病院など高度医療を受ける際は市外へ出る必要</li> <li>○マリインジェラスポットがあるものの、近年は観光客・宿泊客が減少し、観光業が衰退</li> </ul>
交通基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道がなく自動車に依存した構造。バス路線はあるが全て補助を要し、方向によっては運行本数が少ない</li> <li>○1,2級市道でも自動車の通行に問題のある道路が存在、部分的に未整備の区間が存在</li> <li>○国道、県道でも歩道が未設置の区間があり、安全性に問題</li> <li>○国道150号、池新田中央線（掛川浜岡線）の一部区間が未整備で、円滑な移動や市街地形成面において問題</li> <li>○第1次計画の優先度「中」「低」「長期整備」路線は未整備も存在</li> <li>○第1次計画の策定時以降、津波災害・原子力災害など、道路整備を取り巻く情勢が大きく変化</li> <li>○人口減少・少子化でバス利用者の減少が予想され、バスサービスの維持・確保が困難の恐れ</li> <li>○財政が厳しさを増す中、バス運行補助の継続が困難の可能性</li> <li>○バス停周辺等のバリアフリー化に問題</li> </ul>
交通特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今後の高齢社会の進行、環境への対応の点から、自家用車利用への過度の依存は問題</li> <li>○混雑度が1.0を超える区間がボトルネックとなり、ピーク時間帯での走行性の低下、移動時間の拡大に危惧</li> <li>○国道150号などが大型車交通の処理を担っているが、歩道のない区間もあり、歩行者・自転車の安全性に問題</li> <li>○将来的に自動車交通需要が減少すると予想される中で、道路整備の必要性を問う声が高まる可能性</li> </ul>
安全安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>○津波発生時には、港・白羽・佐倉・池新田の一部地区では甚大な被害の可能性</li> <li>○津波避難時に自動車を使うと渋滞が発生し、逃げ遅れの可能性</li> <li>○原子力災害時の広域避難では自家用車、貸し切りバス利用が原則であるが、一斉に避難した場合、道路が渋滞の恐れ</li> <li>○緊急輸送路や避難路の沿道では、建物の倒壊により道路が閉塞の可能性</li> <li>○御前崎小学校周辺では、交通安全上に問題。一方、用地買収による歩道整備は多大な費用と時間を必要とし、実現性に問題</li> <li>○市中心部の県道で歩道未設置区間があり、歩行者の安全性確保や、市中心部の活性化を進める上で問題</li> </ul>
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○御前崎市は自動車に依存した地域であり、より環境負荷が高い</li> </ul>
財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口減少にいたる財政状況悪化で、道路整備の必要性に対する疑問の声が高まる可能性</li> <li>○道路の老朽化対策等、維持・修繕費の確保が厳しくなり、市民の安全性などに問題の可能性</li> </ul>

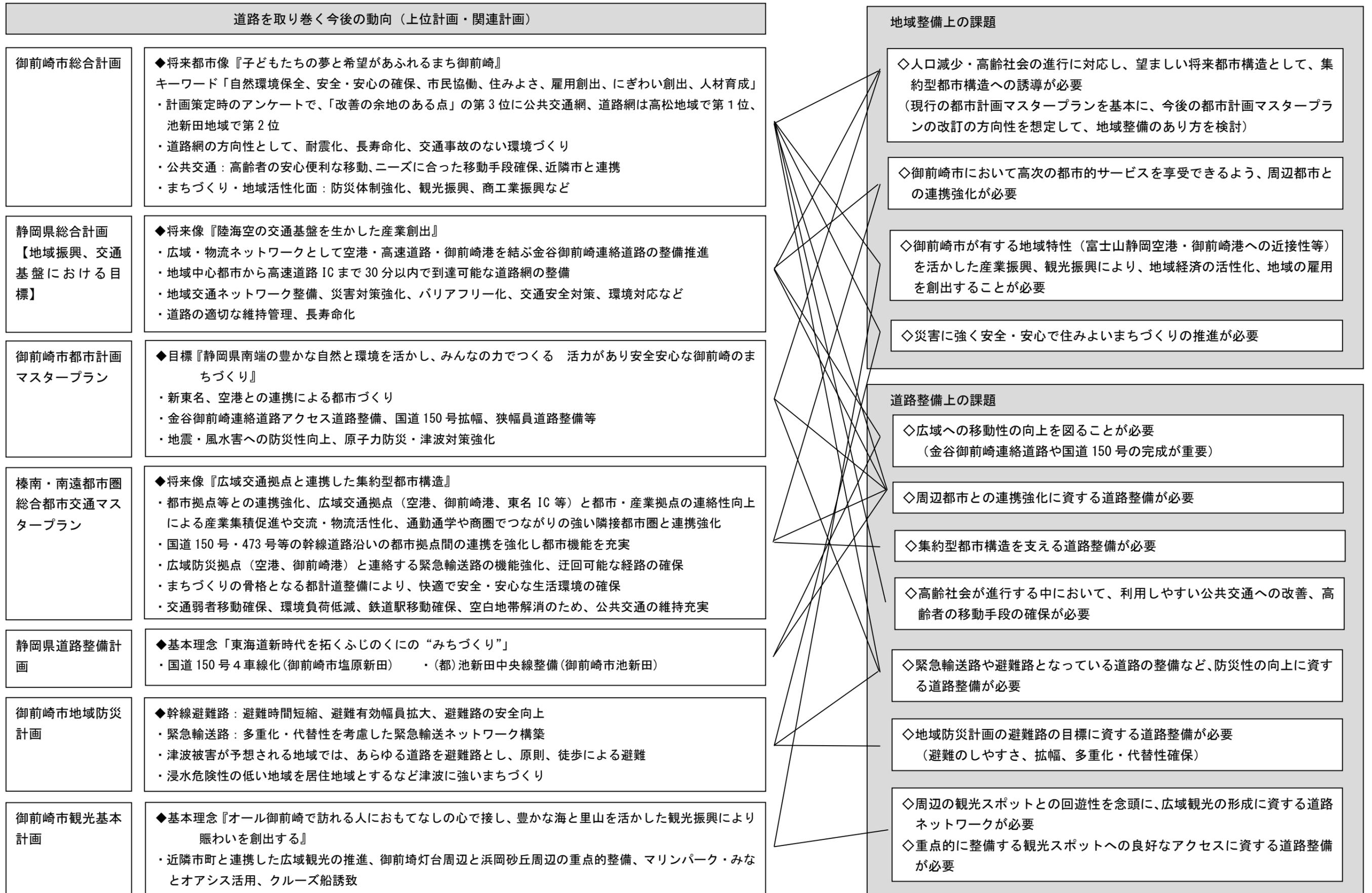
地域整備上の課題

- 人口減少・高齢社会の進行に対応し、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
- 御前崎市において高次の都市的サービスを楽しむことができるよう、周辺都市との連携強化が必要
- 御前崎市が有する地域特性（観光資源、重要港湾、電源地域など）を活かした地域づくりが重要
- 産業振興により地域経済の活性化を図ることが必要
- 観光振興による交流人口拡大、地域経済活性化を図ることが必要
- 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
- 交通安全の確保を図ることが必要

道路整備上の課題

- 道路整備の量的確保から質の向上へのシフトが必要
- 広域への移動性の向上を図ることが必要
- 周辺都市との連携強化に資する道路整備が必要
- 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を配置することが必要
- 集約型都市構造を支える道路整備が必要
- 高齢者など移動制約者の移動手段の確保が必要
- 鉄道駅へのアクセス強化や路線バスの利用促進が必要
- 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
- 防災性の向上に資する交通基盤の整備が必要
- 交通安全の確保が必要
- 地球温暖化の抑止に資する施策の展開が必要
- 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、管理の推進が必要
- 市民との合意・市民参画を通じた地域・道路整備が必要

(2) 今後の動向（上位計画・関連計画）に基づく地域整備上・道路整備上の課題



### (3) 現状の問題点及び今後の動向に基づく地域整備上の課題の内容

(○：現状の問題点に基づく課題、◇：今後の動向に基づく課題)

#### ①望ましい都市構造・土地利用への誘導を図る視点

○◇人口減少・高齢社会の進行に対応し、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

(現行の都市計画マスタープランを基本に、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て、地域整備のあり方を検討)

- ・人口（特に生産年齢人口）の減少により税収が減少する可能性が高まる一方、高齢化の進行により社会保障費の増大が予想される。その結果、インフラ整備や維持更新に充てる費用は抑制の方向を余儀なくされる可能性がある。



#### 【持続可能な都市経営の実現、賑わいのある中心市街地の創造】

- ・公共インフラの維持更新費用を抑制し、持続可能な都市経営を実現するためには、都市機能（公共・公益施設、商業施設等）の中心市街地への集約や、居住機能の集約化（コンパクト化）を図ることが考えられる。
- ・都市機能の集約化を図る場合、中心部においては、徒歩や自転車で日常生活の用事を済ませることができるよう、快適で安全な歩行環境・自転車走行環境を創出することが必要である。
- ・また、中心部が市民にとって行きたい所、歩いてみたい所であるよう、魅力ある街並みが形成され、魅力ある店舗等が集積していることが望ましい。つまり、賑わいのある中心市街地を創造していくことが必要となる。

#### 【高齢者等の外出を促すための歩行環境の創出】

- ・社会保障費の抑制を図るための方策として、高齢者の健康寿命の延伸をはじめ、市民の健康維持・増進を図ることが考えられ、そのための施策の一つとして、高齢者が外出して歩くことを促進する取り組みがあげられる。
- ・そのためには、快適で安全な歩行環境の創出が必要である。

#### ②都市間連携と機能分担を図る視点

○◇御前崎市において高次の都市的サービスを楽しむことができるよう、周辺都市との連携強化が必要

- ・人口規模からみると、高次の都市的サービス（高度医療、文化、高等教育、大規模ショッピングセンターなど）を御前崎市内で立地を図ることは難しい。そのため、これらのサービスは、周辺都市において受けることとなる。
- ・このように、周辺都市との連携を強化し都市間で各種機能を分担することで、御前崎市内に高次の都市的サービスが存在しなくとも、市民が様々な都市的サービスを楽しむことができる。

このことが、御前崎市内に住み続けることの促進につながるため、周辺都市との連携を強化することが必要である。

### ③御前崎市の特性を生かした地域づくりの視点

○御前崎市が有する地域特性（観光資源、重要港湾、電源地域など）を活かした地域づくりが重要

◇御前崎市が有する地域特性（富士山静岡空港・御前崎港への近接性等）を活かした産業振興、観光振興により、地域経済の活性化、地域の雇用を創出することが必要

#### 【御前崎市の特徴】

- ・御前崎地区はマリンレジャースポットを有し、海岸沿いの風光明媚な自然環境を有する。また、市北部地域にあつては、緑豊かな自然環境に囲まれている。（18 頁）
- ・御前崎市は、重要港湾御前崎港、原子力発電所を有するほか、金谷御前崎連絡道路により高速道路、富士山静岡空港にも比較的近いという立地ポテンシャルを有している。
- ・以上から、御前崎市は、豊かな自然環境と産業立地に有利な条件の双方を有しており、これを活かした地域づくりを展開していくことが重要である。

#### ○産業振興により地域経済の活性化を図ることが必要

- ・御前崎市の従業人口は減少傾向にあるとともに、特定産業の特化度が高い。（9, 11 頁）



- ・人口減少下にあつても地域経済を維持・活性化させることが必要である。
- ・多様な産業の立地を促進し、地域の雇用創出を図ることで、特に、若い世代の定住促進、税収の確保・増進を図ることが必要である。
- ・電源地域の特性を活かし、新たな産業の誘致を図ることが望ましい。

#### ○観光振興による交流人口拡大、地域経済活性化を図ることが必要

- ・御前崎市へ訪問する観光客数、宿泊客数は年々減少傾向にある。（18 頁）
- ・御前崎市内には、広域からの集客力の高い観光・レジャー地として、御前崎地区のマリンレジャースポットがあげられる。（18 頁）



- ・観光客数を増進し、雇用の創出と地域経済の活性化を図るため、マリンレジャー地区の魅力の向上や、新たな観光資源の創出・掘り起こしが必要である。
- ・さらに、観光スポットとしての魅力向上を通じて、市民の地元への誇りや愛着の増進と、これによって定住の継続につなげることも目指す。

#### ④市民の安全・安心の確保の視点

##### ○◇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

- ・津波発生時に、沿岸地域・河川沿いの広い地域で浸水被害の恐れがある。(39頁)
- ・東日本大震災時には、避難に自動車を使ったため、渋滞が発生した。
- ・大地震発生時に、橋梁や道路沿道建物の倒壊により、緊急輸送路や避難路が閉塞の可能性  
がある。



- ・東日本大震災を機に危機意識が高まった津波災害、原子力災害発生時への対応として、迅速、かつ円滑に避難できることが必要である。
- ・緊急輸送路、避難路となる道路および沿道建物の耐震化、また、緊急輸送路・避難路の多重化、代替道路の確保が必要である。
- ・居住機能の集約（コンパクト化）を図る際に、津波発生時の浸水予想地域を災害危険区域とし、移転を促進するなどの対策の検討が必要である。

##### ○交通安全の確保を図ることが必要

- ・御前崎小学校では周辺道路に歩道が無く、児童の登下校時における安全性に問題がある。  
(44頁)
- ・高齢者の外出を促進するうえで、歩道が未整備、バリアフリー化されていないなど、高齢者の歩行環境に問題のある箇所がある。



- ・高齢者をはじめ、市民が安全で快適に歩行できる環境整備、また、安全・安心な地域環境のもと子育てができるよう、ハード・ソフト両面において交通安全の向上に努めることが必要である。

#### (4) 現状の問題点及び今後の動向に基づく道路整備上の課題の内容

##### ①道路整備の基本的な方向性に係る課題

##### ○道路整備の量的確保から質の向上へのシフトが必要

- ・現在そして今後の道路整備にあたり、単に混雑緩和といった量的対応だけでなく、地域振興など道路の質に着目した効果が見込まれることが、国の補助要件となっている。
- ・また、今後、人口が減少する中で地域経済を維持・活性化していくためには、道路整備による地域経済に及ぼす効果に着目することがより重要となってくる。
- ・従って、今後の道路整備においては、道路の質の向上に重きを置いて推進していくことが必要である。

## ②良好な移動性の確保の視点

### ○広域への移動性の向上を図ることが必要

#### ◇広域への移動性向上に資する金谷御前崎連絡道路や国道 150 号の完成が重要

- ・御前崎市内には、鉄道駅、高速道路 IC が無い。  
↓
- ・近隣都市に比べて相対的に低い交通ポテンシャルをカバーするため、御前崎市から広域への良好な移動性を確保することが必要である。
- ・広域移動の結節点となる最寄りの高速交通結節点（空港、高速道路 IC、新幹線駅）へアクセスする際、「高い走行性を有していること」「短時間でアクセスできること」「混雑が無く定時性に優れ信頼度が高いこと」に着目した道路整備が必要である。

#### ○◇周辺都市との連携強化に資する道路整備が必要

- ・高次の都市的サービス（高度医療、文化、高等教育、大規模ショッピングセンター等）を供給する周辺都市との結節強化を図ることが必要である。
- ・周辺都市へのアクセスにおいては、静岡県道路整備計画で掲げられている「静岡 30（サーティ）構想」の目標水準の達成を目指すことが考えられる。  
（目標水準）
  - ・地域中心都市（掛川市又は島田市）、及び、高規格幹線道路 IC（相良牧之原 IC、菊川 IC、掛川 IC）へ、ともに 30 分以内で到達できる。

#### ○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

- ・御前崎市内の国道 150 号、県道においては、未整備の区間が存在している。（20, 21 頁）
- ・1, 2 級市道においても 1 車線区間が存在している。（19 頁）
- ・都市計画道路は部分的に未整備の区間が存在している。（21 頁）
- ・高齢社会が進行する中においては、自動車を運転できない高齢者が増加することが予想され、医療施設や福祉施設などへの移動に不便が生じる人が増える可能性がある。  
↓
- ・市内各地区相互の円滑な移動が図られることが必要である。
- ・居住地から国道や県道へ円滑にアクセスできることが必要である。
- ・未整備区間の早期完成によりネットワーク化を図り、移動しやすくすることが必要である。
- ・特に、自動車を運転できない高齢者が主に利用する施設への移動手段を確保することが必要である。
- ・なお、市内各地区相互の移動や、居住地から国道・県道へのアクセスにおいて、次の特性を有していることが必要である。

- ・混雑区間を走行することなく移動できること。
- ・車のすれ違いが困難な 1 車線区間を走行せずに移動できること。
- ・市内各地区相互の移動に資する道路が歩車分離されていて、自動車、歩行者ともに安全で快適に移動できること。

### ③道路機能分担の適正化の視点

#### ○道路の機能に応じたネットワークを配置することが必要

- ・御前崎市は、全体として、道路ネットワークの配置は充足している。(19 頁)
- ・大型車は国道 150 号や県道を主に走行しており、大型車の交通処理は概ね図られている。(37 頁)



- ・一方、各道路の機能（役割）に応じた道路ネットワークが形成されているか、次に示す事項の確認が必要である。
  - ・長距離の交通が市道など地域の道路に流入することなく、国道や県道で処理できているか確認が必要である。
  - ・将来交通需要下にあっても、大型車が市道など地域の道路に流入することなく、国道や県道で処理できているか確認が必要である。

### ④望ましい都市構造への誘導の視点

#### ○◇集約型都市構造を支える道路整備が必要

- ・将来の都市構造として、都市のコンパクト化を念頭に、居住地の拡散抑止・集約化と、中心部への都市機能の再配置が今後の方向性となりうる。



- ・市の中心部の諸活動を支えるための交通基盤の強化が必要である。
  - ⇒未整備都市計画道路の早期完成による都市軸・骨格の形成、幹線道路を支える 1,2 級市道の整備
  - ⇒市街地内、住宅地内への通過交通の流入抑制に資する骨格道路網の形成
- ・市中心部において、まち歩きをする人が増えるなど、にぎわいの創出に寄与するための交通環境の創出が必要である。
  - また、新たな移動手段の導入も考慮に入れることが望ましい。
    - ⇒市中心部内での良好な歩行・自転車走行環境の確保  
(歩車分離、自動車流入抑制、バリアフリー化等)
    - ⇒高齢者等が使いやすい新たな移動手段の導入
- ・市内各地区から市中心への良好なアクセス性の確保が必要。
  - ⇒地区相互を連絡する幹線道路の未整備区間の早期完成、1 車線区間の解消

### ⑤適正な交通機関分担、交通機関相互の連携の視点

○鉄道駅へのアクセス強化や路線バスの利用促進が必要

○高齢者など移動制約者の移動手段の確保が必要

◇高齢社会が進行する中において、利用しやすい公共交通への改善、高齢者の移動手段の確保が必要

- ・御前崎市は鉄道駅が無く、自動車利用に依存している。(27-29 頁)
- ・路線バス、自主運行バスはあるが、全て補助により運行されている。
- ・高齢社会が進行する中で、自動車を運転できない人の増加が予想され、特に、バスサービスのない地域を中心に移動制約者が増加すると予想される。
- ・バス停周辺でバリアフリー化されておらず、移動制約者の利用が不便となっている。

↓

- ・広域や周辺都市への移動において、鉄道と自動車が連携し、環境負荷の軽減、目的地となる都市での交通集中を抑制することが必要である。
- ・御前崎市内の移動においても、自動車への依存を抑制し、バスの利用を促進する施策を講じることが必要である。
- ・高齢者をはじめとする移動制約者が利用しやすい公共交通に改善を進めること、また、バスサービスのない地域に居住する高齢者等の移動手段を確保することが必要である。

(重要ポイント)

- ・路線バスを利用しやすい周辺整備を講じること(バス停周辺のバリアフリー化など)。

### ⑥地域経済活動を支える道路の役割の視点

○産業活動を支える交通基盤の整備が必要

- ・御前崎市は従業人口が減少傾向にある。また、特定の産業の特化度が高い。(9, 11 頁)  
そのため、雇用の創出、多様な産業の立地展開が求められる。

↓

- ・市内への新たな産業機能の立地を誘導するため、交通ポテンシャルの向上を図ることが必要である。
- ・交通ポテンシャルの向上のためには、次の点に着目した交通基盤の整備が重要である。
  - ・物流拠点の御前崎港、高速交通結節点の高規格幹線道路 IC、工業団地等の相互のアクセス性に長けていること。
  - ・さらに、これらをアクセスする道路が、規格(幅員、車線数、線形)の高い道路であること。

○観光振興に資する交通基盤の整備が必要

- ◇周辺の観光スポットとの回遊性を念頭に、広域観光の形成に資する道路ネットワークが必要
- ◇重点的に整備する観光スポットへの良好なアクセスに資する道路整備が必要

- ・御前崎市を訪れる観光客は減少傾向にある。(18頁)
- ・地域経済活性化、雇用確保のため、観光振興が求められる。



- ・広域観光の形成に資するため、周辺地域の主要な観光スポットとの良好な動線を形成するネットワークが必要である。

⑦市民生活の安全・安心の確保の視点

○防災性の向上に資する交通基盤の整備が必要

- ◇緊急輸送路や避難路となっている道路の整備など、防災性の向上に資する道路整備が必要

- ◇地域防災計画の避難路の目標に資する道路整備が必要  
(避難のしやすさ、拡幅、多重化・代替性確保)

- ・地震災害時の緊急輸送路、避難路が指定されている。(40, 41頁)
- ・津波災害時に沿岸地域への浸水被害が危惧されている。(39頁)
- ・原子力災害時の避難路が指定されている。(42頁)



- ・災害時においても緊急輸送道路、避難路が機能するよう、沿道建物の耐震化が必要である。
- ・緊急輸送路、避難路が閉塞した場合の代替道路の確保による多重化が必要である。
- ・一斉に避難した場合の交通処理の対応性を検証することが必要である。

○交通安全の確保が必要

- ・都市機能の集約化にあたり、市中心部におけるにぎわいの創出、歩いて用事を済ませることができまちづくりが求められている。
- ・通学路の安全確保の面では、御前崎小学校周辺の歩道がないことが問題。(44頁)



- ・市中心部におけるにぎわいの創出のため、安全性の高い歩行環境、自転車走行環境の創出が必要である。
- ・学校周辺、通学路における歩行環境の改善が必要である。

(歩行環境改善の視点)

- ・歩道整備などのハード面の対応
- ・自動車流入規制や、通学路の変更など、ソフト面の対応

## ⑧環境への対応性の視点

### ○地球温暖化の抑止に資する施策の展開が必要

- ・地球温暖化の抑止が世界的な課題となっているが、我が国のCO<sub>2</sub>排出量は長期的に見て微増傾向で、運輸部門の排出量は近年、横ばいである。(47頁)



- ・自動車利用の依存度が高い御前崎市にあつては、特に、運輸部門のCO<sub>2</sub>排出量を削減に向けた取り組みが必要である。

(地球温暖化抑止の取組みにおいて留意すべき事項)

- ・一部、混雑度が高い道路について、道路整備による走行性向上を図り、CO<sub>2</sub>排出量の削減を目指す。
- ・ただ、御前崎市は、混雑する道路が少ないことから、特に、自動車の使い方の工夫や公共交通への利用転換に着目した取り組みが必要である。

## ⑨財政制約を考慮する視点

### ○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、管理の推進が必要

- ・今後の生産年齢人口の減少・高齢化により、道路整備への予算配分は厳しくなることが予想される。
- ・老朽化した施設の維持・修繕のための費用が今後増大すると予想される。



- ・より必要性の高い道路から整備するなど、効率的・効果的な道路整備を進めることが必要である。
- ・過去の道路事業費や維持・管理費の実績を基にした今後の予算規模を念頭に置きながら道路整備計画の策定、維持・修繕の計画的な推進にあたる必要がある。

## (5) 地域整備・道路整備の推進上の課題の内容

### ○市民との合意形成、市民参画を通じた地域・道路整備が必要

- ・今後、財政状況が厳しくなると予想される中においては、インフラ整備に対する市民の意識も厳しさを増すものと予想される。



- ・インフラ整備をはじめ、行政が施策を講じていくにあたり、市民の合意形成のもとで進めていくことが重要である。
- ・さらに、市民の当事者意識の醸成のためにも、市民参画の積極的な推進が必要である。
- ・そのためには、市民への情報提供、協働が欠かせない。