

地域整備上の課題・道路整備上の課題

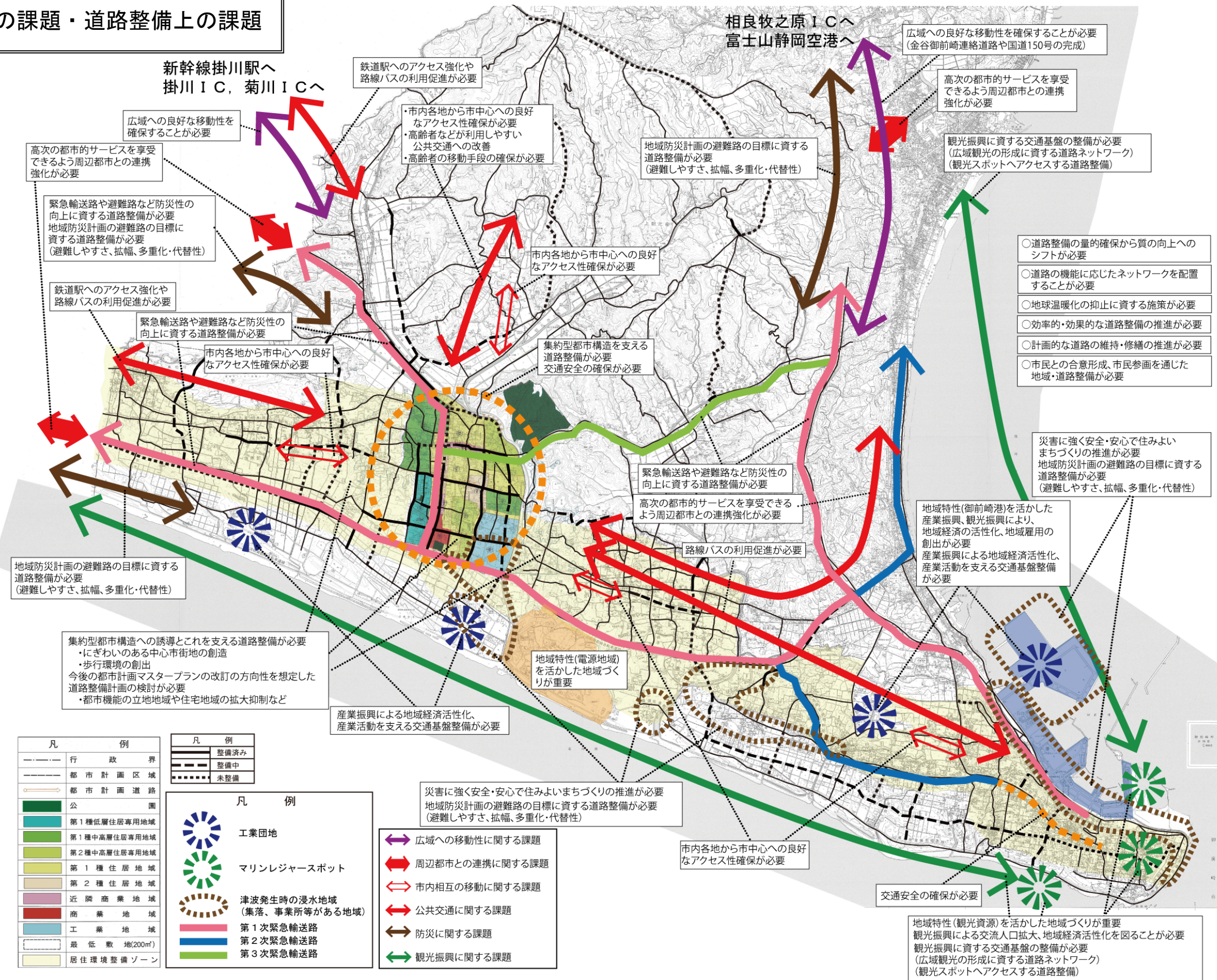


図 III-1 地域整備上・道路整備上の課題

2 地域整備方針・道路整備方針の検討

2-1. 地域整備方針の検討

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

■御前崎市の地域整備方針

○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）、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

- ・現行の都市計画マスタープランを基本に、住宅地の拡大を抑制し、市中心部の用途地域に都市機能（生活サービス機能等）の集積が図られたコンパクトな都市づくりを目指す。
- ・公共・公益、福祉、医療、教育、商業をはじめ、生活に関連した諸施設が散在立地していると、自動車を運転できず、かつ、近傍にバス路線のない地域に居住している高齢者は、その施設へ行くことができないという問題が生じる。
- ・そのため、これらの生活サービス機能を、市中心部及び御前崎地区中心部への立地を誘導するとともに、公共・公益施設については再配置を図る。
- ・主な居住地（居住環境整備ゾーン）については、当ゾーン内への居住を促進するとともに、当ゾーンを超えた居住地拡大を抑制する。
- ・市中心部内においては、徒歩や自転車で用事を済ませることができること、また、市内各地区から市中心部へアクセスする際には、自家用車のほかバスやデマンド交通、あるいは高齢者の運転に適した小型の自動車などの交通手段を利用できるようにする。
- ・御前崎地区中心部においては、（県）御前崎堀野新田線沿道への商業施設や生活サービス機能の集積とともに、歩行や自転車の通行に適した道路環境の創出を図る。
- ・以上の通り、生活関連サービス（都市機能）と居住地の集約が図られたコンパクトな都市づくりを目指すとともに、これを支える移動手段の確保を図る。

※御前崎市の都市計画マスタープランは、今後、改訂を予定しているが、その策定検討においては、全国的な潮流と同様、集約型都市構造（コンパクトシティ）を将来都市構造として提言されることが予想される。また、集約型都市構造を目指すことは、現行の都市計画マスタープランと整合するものである。従って、ここでの道路整備計画検討の前提となる地域整備方針においては、集約型都市構造（コンパクトな都市づくり）を目指すものとして掲げることとした。

○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

- ・御前崎市は鉄道がないため、広域への移動性を向上させることは重要な課題である。
- ・そのため、金谷御前崎連絡道路や国道 150 号などの主要な幹線交通網により、御前崎市から広域交通結節点（富士山静岡空港、高規格幹線道路 IC、重要港湾御前崎港、新幹線駅（掛川駅））や周辺都市への連携を図る。
- ・これにより、広域への移動性の向上を図るとともに、御前崎市内では享受できない都市的サービスへの近接性を図ることで、都市機能の相互補完、人・モノの相互交流が図られた都市づくり、都市圏づくりを目指す。

○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

- ・今後の人口減少が予想される中であっても、地域経済の維持・活性化と、雇用創出による人口の定着を図るため、企業誘致等による新たな産業の立地や、地域資源を活かした観光産業の振興を図る。
- ・特に、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や、重要港湾御前崎港が市内に存在するという立地条件を活かし、企業誘致の促進や交流人口の拡大を図る。
- ・さらに、御前崎市が有する地域資源を活かし、新たな観光資源の創出や掘り起こしにより観光振興を図り、地域経済の活性化、雇用の創出を目指す。

○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

【災害に強い都市づくり】

- ・東日本大震災を機に、津波災害や原子力災害への耳目が集まり、これらの災害への対応力の向上が求められている。
- ・そのためには、緊急輸送路・避難路の整備、当該道路と沿道建物の耐震化等の推進、また、行政・企業・市民それぞれにおいて災害対応力の向上を図り、災害に強く市民が安全・安心して暮らせる都市づくりを目指す。

【交通安全の向上】

- ・高齢社会が進行する中であって、高齢者が安全・安心な地域の中で暮らすことができる住環境を確保する。
- ・少子化が進行する中であって、子どもたちが安全・安心な生活環境の中で暮らし、成長することができる住環境を確保する。

○市民・企業・行政等との協働による都市づくり

- ・生産年齢人口の減少により税収が減少する一方、高齢者の増加により社会保障費の増大が市の財政状況をひっ迫させ、新たなインフラ整備のみならず、既存の公共施設の維持修繕に要する費用の確保が困難になる恐れがある。
- ・このような中であっては、インフラ整備に対する市民の目がより一層厳しくなることが予想される。
- ・そのため、道路整備をはじめ、自治体の様々な計画策定にあたって必要性や施策内容について、市民との合意形成を図りながら進めることが必要である。さらに、市民の当事者意識を醸成し、市民参画の積極的な推進を図ることを目指す。

地域整備方針

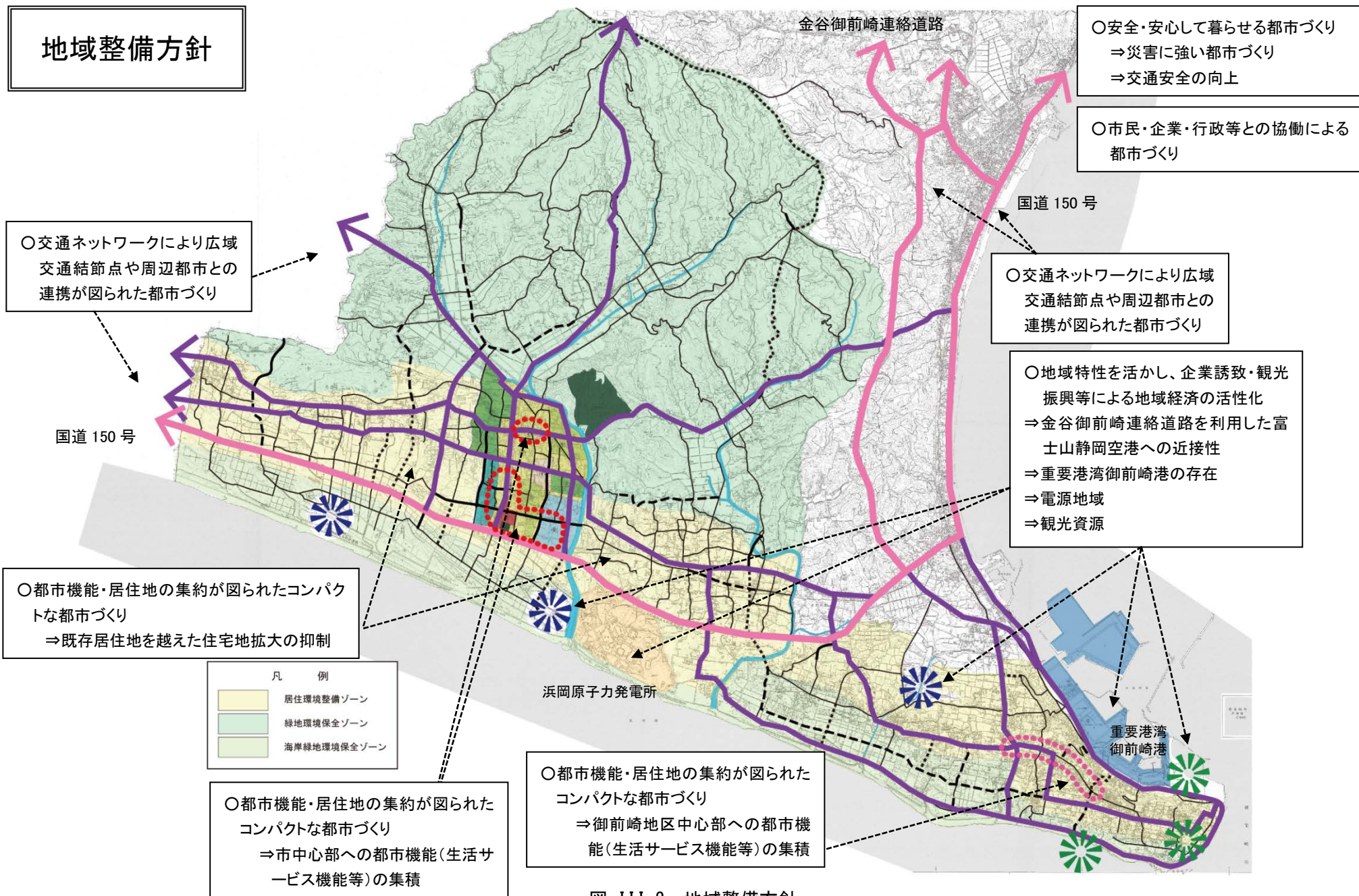


図 III-2 地域整備方針

2-2. 道路整備方針の検討

(1) 道路整備方針の検討

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	○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 ○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 ○市民・企業・行政等との協働による都市づくり
------------	--

【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）重点整備方針の設定

第２次道路整備計画の検討において、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必要がある。

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であって、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

■御前崎市の道路整備方針

【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～

- ・東日本大震災では、津波により甚大な被害を受け、また、原子力発電所の事故により、周辺住民は迅速な避難が求められた。
- ・御前崎市は、南海トラフ巨大地震の発生時には短時間で津波が到達すると予想されている。また、浜岡原子力発電所は住宅地に近く、原子力事故が発生した場合は、より迅速な避難行動が求められるところである。
- ・また、地震により道路・橋梁が被災し、機能しなくなることが予想されるほか、道路沿道の建物の倒壊により、道路が閉塞される可能性がある。



- ・市民の生命の安全を守ること何よりも優先されることであり、防災性の向上に資する道路整備を、重点整備方針 1 として掲げる。
- ・防災性の向上のためには、災害に強く、代替性を有した緊急輸送路・避難路がネットワーク化されていることが重要である。
- ・以上から、防災性の向上に資するため、道路整備においてなしうる施策の方針と考えられる具体の施策を次に示す。

表 III-3 防災性の向上に資する施策

道路に関する施策の方針	具体の実施施策
①津波発生時の避難路の確保	避難路として必要な道路の指定
②避難路の機能確保	避難路の整備（拡幅等） 避難路上の橋梁の耐震化 避難路となる道路の沿道建物の耐震化
③緊急輸送路の機能確保	緊急輸送路の整備（拡幅等） 緊急輸送路上の橋梁の耐震化 緊急輸送路となる道路の沿道建物の耐震化
④原子力災害発生時の広域避難路の機能確保	広域避難路の整備（拡幅等） 広域避難路上の橋梁の耐震化 広域避難路となる道路の沿道建物の耐震化
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	緊急輸送路、広域避難路へアクセスする道路の拡幅、橋梁の耐震化、沿道建物の耐震化

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～

- ・今後、人口減少、高齢社会が進行する中であっては、現在の用途地域や居住地を越えたエリアへの都市機能（生活サービス機能）の散在立地や住宅地の拡大を抑制し、市中心部や既存の住宅地内への集約化を図り、集約型の都市構造へと誘導していくことが求められる。



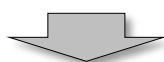
- ・そのため、集約型都市構造の実現に資する道路整備を重点整備方針 2 として掲げる。

表 III-4 集約型都市構造の実現に資する施策

道路に関する施策の方針	具体的実施施策
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	未整備の都市計画道路の整備 県道、主要な 1, 2 級市道の整備
②住宅地として相応しい道路基盤の確立	未整備の都市計画道路の整備 県道、主要な 1, 2 級市道の整備
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	未整備の都市計画道路の整備 県道、主要な 1, 2 級市道の整備
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	商業施設が立地する道路の歩行空間・自転車走行空間の確保

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～

- ・今後、高齢社会が進行する中で、自動車を運転できない高齢者の増加、特に、居住地近傍にバス路線がない地域において、移動に制約のある高齢者が増加すると予想される。
- ・高齢社会の進行に伴う社会保障費の増大を抑制するため、健康寿命の延伸のための外出・まち歩きなどが提唱されているが、高齢者の歩行の安全確保が必要となっている。
- ・通学をはじめ、徒歩や自転車による移動機会の多い子どもたちの交通安全を確保することは重要な課題である。特に、学校周辺や通学路における安全性を確保・向上することが重要である。



- ・そのため、市民にやさしい道路整備・施策を重点整備方針 3 として掲げる。
- ・以上を踏まえ、高齢者や子どもたちをはじめとする市民の移動の利便性や快適性に資する道路施策の実実施策を次に示す。

表 III-5 市民にやさしい道路整備・施策、関連する交通施策例

道路・交通に関する施策の方針	具体の実施施策・関連施策例
①バス路線のない地域での高齢者の移動手段の確保	デマンド交通の導入、自家用車相乗り
②バス走行環境の改善	バス走行に適した幅員を有した道路整備
③バス利用環境の改善、利用促進策の実施	バス利用不便地域でのバス利用喚起・利用促進のための施設整備等 バス停周辺道路のバリアフリー化等
④市中心部で安全・快適なまち歩き環境整備	歩道の整備 ベンチ・修景施設の設置
⑤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 自動運転車導入の可能性の検討
⑥学校周辺、通学路の安全性の確保・向上	歩道の整備 通学時間帯における自動車流入規制

【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

- ・第2次御前崎市総合計画の将来都市像「子どもたちの夢と希望があふれるまち御前崎」の実現、また、各分野別の目標の実現に資する道路整備を進める。

表 III-6 将来都市像・目標の実現に向けた施策

道路に関する施策の方針	具体の実施施策
防災性の向上に資する道路整備の推進	緊急輸送路・避難路の整備、道路沿道の建物の耐震化 狭隘道路の拡幅検討
子どもや高齢者の交通安全の確保	学校周辺・通学路の歩行空間確保、自動車流入抑制
生活基盤としての道路整備	地元と協力し整備の方向性を検討
健康寿命の延伸に資する安全で快適な歩行環境の創出	市中心部におけるゆとりある歩行空間の確保、自転車走行空間の確保
観光スポットへのアクセス性の向上	金谷御前崎連絡道路の完成と接続道路の整備 御前崎灯台周辺の道路・駐車場整備
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	金谷御前崎連絡道路、国道 150 号、県道の整備
計画的な道路の維持・修繕の推進	長寿命化修繕計画に基づく定期的な点検と修繕
市民との協働による道路整備の推進	市民への情報公開・意見等の聴取と反映

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

- ・御前崎市内には、鉄道駅、高速道路がないため、全国や海外など広域への近接性を図るためには、高速交通結節点及び周辺都市への高いアクセス性を確保する必要がある。そのため、広域連携・交流の促進に資する交通基盤の確立を図る。
 - 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
 - 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
- ・さらに、広域へのアクセス性の向上を図るため、整備した交通基盤を十分に活かす施策の促進を図る。
 - 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
 - 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

- ・今後、人口が減少する中においても地域経済の維持・活性化を図るため、産業振興、観光振興に資する道路整備を進める。

表 III-7 地域経済の活性化に資する道路基盤の整備

視点	方針	具体の実施施策
産業振興	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	高規格幹線道路 IC、御前崎港、富士山静岡空港、新幹線駅に対し、規格の高い道路によるアクセス
観光振興	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	高規格幹線道路 IC や周辺観光スポットからマリンレジャースポットへの良好なアクセス →金谷御前崎連絡道路、国道 150 号の完成
	“シーニック・バイウェイ”（道路そのものが観光資源）の形成	道路そのものを観光資源と位置づけ、「日本風景街道（シーニックバイウェイジャパン）」への登録を目指すとともに、PR 活動等の取組みを行う。

整備方針エ 地球環境改善への貢献

- ・地球温暖化の抑止のため、運輸部門の地球温暖化物質削減を図る。御前崎市では、道路整備による走行性の向上のほか、特に、自動車の使い方の工夫により、地球温暖化抑止に貢献する。
 - ⇒環境負荷の小さい超小型モビリティ（電気自動車の普及）
 - ⇒自動車の相乗りの推奨
 - ⇒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

- ・今後、道路整備への投資が削減される可能性がある中で、計画的に道路整備を進める。
 - ⇒ 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

- ・つながっていない区間の整備で、高いネットワーク効果や混雑緩和が期待される道路の整備を行う。

整備方針カ 計画的な道路の維持・修繕の推進

- ・財政制約が厳しくなると予想される一方で、老朽化が進む道路の維持・修繕費用も増大が予想されるため、維持・修繕を計画的に進めるとともに、市民の協力を得ながら道路の管理を進めていく。
 - ⇒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
 - ⇒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

- ・人口減少、財政制約が厳しくなると予想される中では、道路整備の効果を市民に広く周知し、市民との合意形成のもとで進めていく必要があるため、優先性の評価に基づいて真に必要な道路整備を進める。
 - ⇒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

1-1. 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。

将来道路網計画の作成にあたっては、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。

さらに、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。

（１）道路の段階構成の考え方

道路の種類とそれぞれの役割（機能）の考え方について、次表に示す通り整理した。

表 IV-1 道路の段階構成の考え方

道路の種類	道路の役割（機能）	主な該当路線
高規格幹線道路	・ もっぱら自動車交通の便に供する道路 ・ 広域交通を大量かつ高速で処理する。	東名高速道路 新東名高速道路
広域幹線道路	・ 高規格幹線道路への結節機能や、都市間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。 ・ 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。	金谷御前崎連絡道路 国道 150 号 国道 473 号
地域幹線道路	・ 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。 ・ 都市内の主要拠点間を相互に連絡する。 ・ 都市の骨格を形成する。	(県) 掛川浜岡線 (県) 大東相良線 (県) 相良浜岡線 臨港道路 等
都市内幹線道路	・ 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。 ・ 地区や主要施設を発着する交通を集約して処理する。 ・ 中心部や居住地区の骨格を形成する。	1, 2 級市道
その他主要道路	・ 都市内幹線道路の補完的機能を担う。 ・ 地区内に発着する交通を効率的に集散させる。	市道（1, 2 級以外）

(2) 道路網の配置パターン（道路の種類別）

(1)で整理した道路の段階構成の考え方にに基づき、御前崎市と周辺都市を含めた広域における各道路の基本的な配置パターンを設定した。

①高規格幹線道路の配置

御前崎市内に高規格幹線道路はないが、隣接する牧之原市、菊川市、掛川市を通過する東西方向の広域交通の処理を担う。

御前崎市からは、広域幹線道路や地域間幹線道路を経由して東京方面、名古屋方面への広域のアクセス機能を担う。

高規格幹線道路として、次に示す道路を位置づける。

表 IV-2 高規格幹線道路の役割

対象道路	道路の役割（機能）	
東名高速道路	東西方向の広域交通の処理	東名高速道路と新東名高速道路の双方により、渋滞が生じない移動環境が実現され、高規格幹線道路としての役割を十分に発揮することができ、信頼性の向上に資する。
新東名高速道路	東名高速道路とともに東西方向の広域交通の処理を担う。	

②広域幹線道路の配置

御前崎市から高規格幹線道路である東名高速道路と新東名高速道路へのアクセス機能を担い、高い走行性を担保しながら広域への近接性を実現する。

また、御前崎市から静岡市方面、浜松市方面の各都市への移動において、高い走行性、混雑のない高容量を有した道路によりアクセスできる道路網を配置する。

広域幹線道路として、次に示す道路を位置づける。

表 IV-3 広域幹線道路の役割

対象道路	道路の役割（機能）
金谷御前崎連絡道路	御前崎市から東名高速道路、新東名高速道路へ結節することで高速交通体系を形成し、広域への近接性を実現する。 自動車専用道路として、沿道からの出入りがなく、大量の自動車交通の処理、高走行性の実現が可能となる。
国道 150 号	御前崎市から静岡市方面、浜松市方面の各都市への連絡機能を果たし、都市間連携と相互交流の活発化に資する道路として位置づける。 一部は4車線規格により、高い走行性と大量の交通処理を果たす。
国道 473 号	御前崎市から東名高速道路・牧之原 IC へのアクセス機能を果たす。 金谷御前崎連絡道路に並行し、同道路の代替機能を果たす。
臨港道路 4 号線 港内道路 1 号線	重要港湾御前崎港と金谷御前崎連絡道路・国道 150 号を結び、港湾と工業団地等との結節機能を果たす。

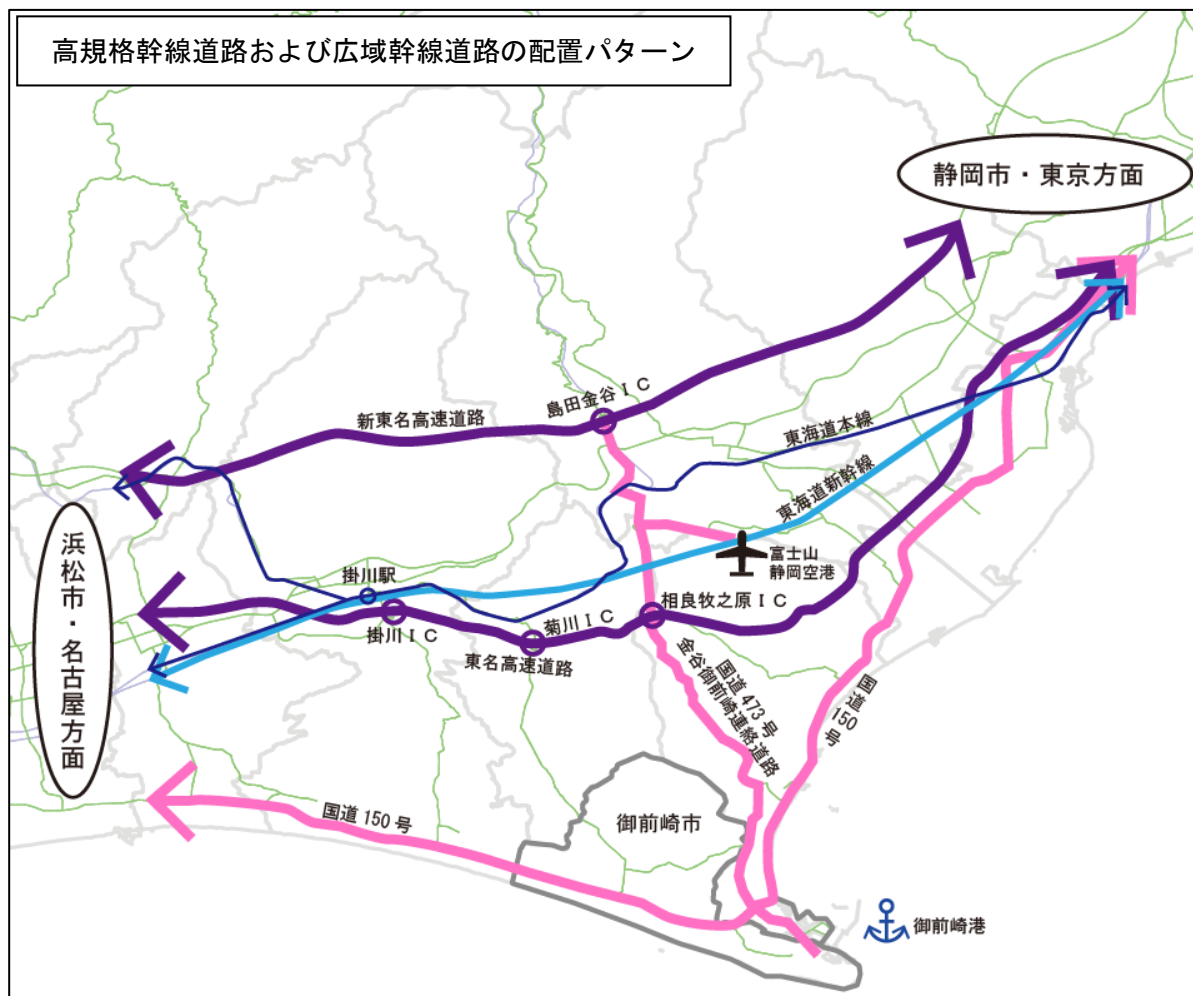


図 IV-1 高規格幹線道路および広域幹線道路の配置パターン

③地域幹線道路の配置

御前崎市と近隣の都市との連絡、市内主要地区から広域幹線道路へのアクセス、市内の拠点間の連絡機能を担い、地域・拠点間の円滑な移動に資する道路として位置づける。

また、都市の骨格を形成する道路で、市中心部の都市軸、外郭の形成、住宅地の地域軸を形成する。

主として、主要地方道、一般県道、幹線系の都市計画道路が地域幹線道路の役割を担う。地域幹線道路として、次に示す道路を位置づける。

表 IV-4 地域幹線道路の役割

対象道路	道路の役割（機能）
(県)掛川浜岡線（県道 37 号）	御前崎市と掛川市、菊川市との連絡
(県)相良大須賀線（県道 69 号）	御前崎市北部を通過する菊川市～牧之原市間の交通を処理
(県)相良浜岡線（県道 239 号）	御前崎市から金谷御前崎連絡道路・須々木 IC へのアクセス 御前崎市と牧之原市との連絡
(県)御前崎堀野新田線（県道 240 号）	御前崎市中心部と御前崎地区との連絡
(市)8002 号線・大山広沢線・大山元根線	御前崎地区から国道 150 号へのアクセス
(県)薄原地頭方線（県道 241 号）	御前崎地区と牧之原市との連絡
(県)浜岡菊川線（県道 242 号）	御前崎市から東名高速道路・牧之原 IC へのアクセス 金谷御前崎連絡道路の代替機能
(県)佐倉御前崎港線（県道 357 号）	御前崎港と浜岡原子力発電所周辺地域との連絡
(県)大東相良線（県道 372 号）	御前崎市と掛川市との連絡 御前崎市中心部と御前崎地区との連絡
臨港道路 4 号線、港内道路 1 号線	御前崎港から金谷御前崎連絡道路、国道 150 号へのアクセス 港地区の骨格軸の形成
(都)池新田中央線	市中心部の南北骨格軸の形成
(都)池新田南部線	市中心部の東西骨格軸の形成
(都)池新田東部線	市中心部の外郭形成、市中心部へ流入する通過交通の排除
(都)池新田西部線	市中心部の外郭形成、市中心部へ流入する通過交通の排除

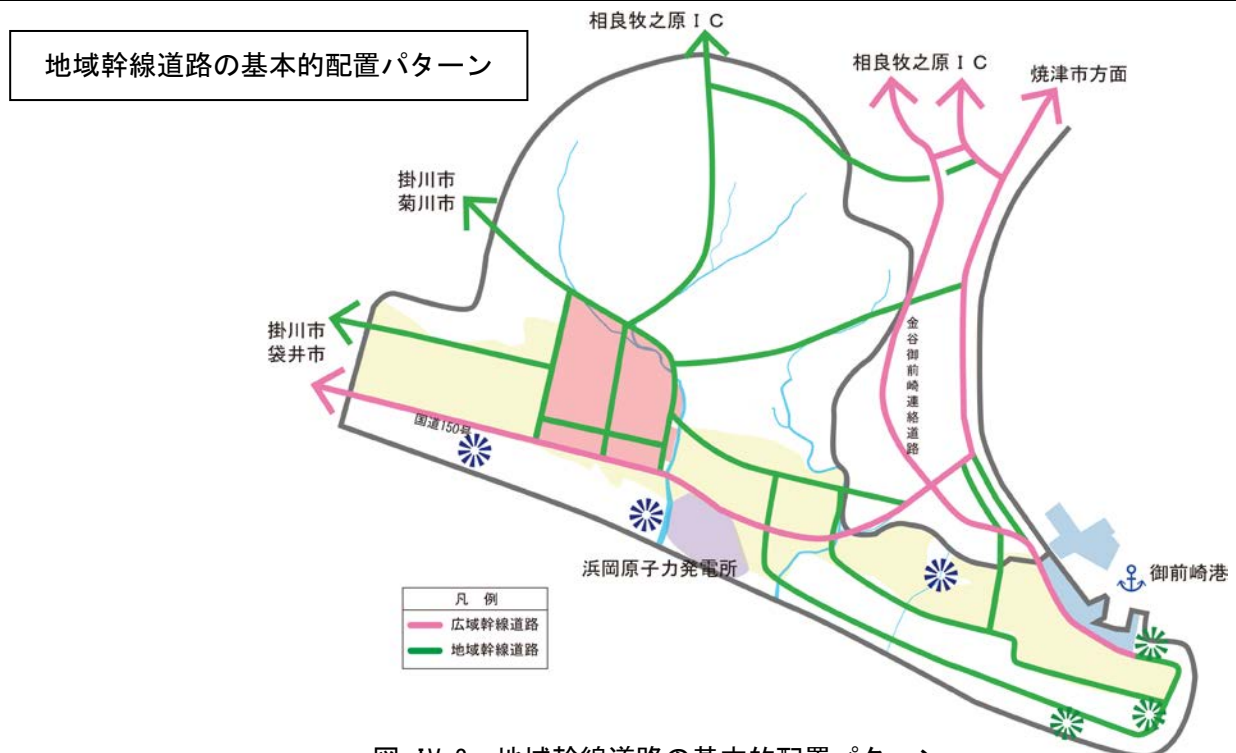


図 IV-2 地域幹線道路の基本的配置パターン

④都市内幹線道路の配置

市中心部や各地区において、地域幹線道路を補完し、市街地や住宅地を形成する道路として位置づける。

各地区に発着する交通を集約して、広域幹線道路や地域幹線道路へと連絡させ、御前崎市内の各地区を相互に連絡する機能、各地区と主要施設を連絡する機能を担う。

都市内幹線道路は主として1,2級市道から構成され、次に示す配置パターンとする。

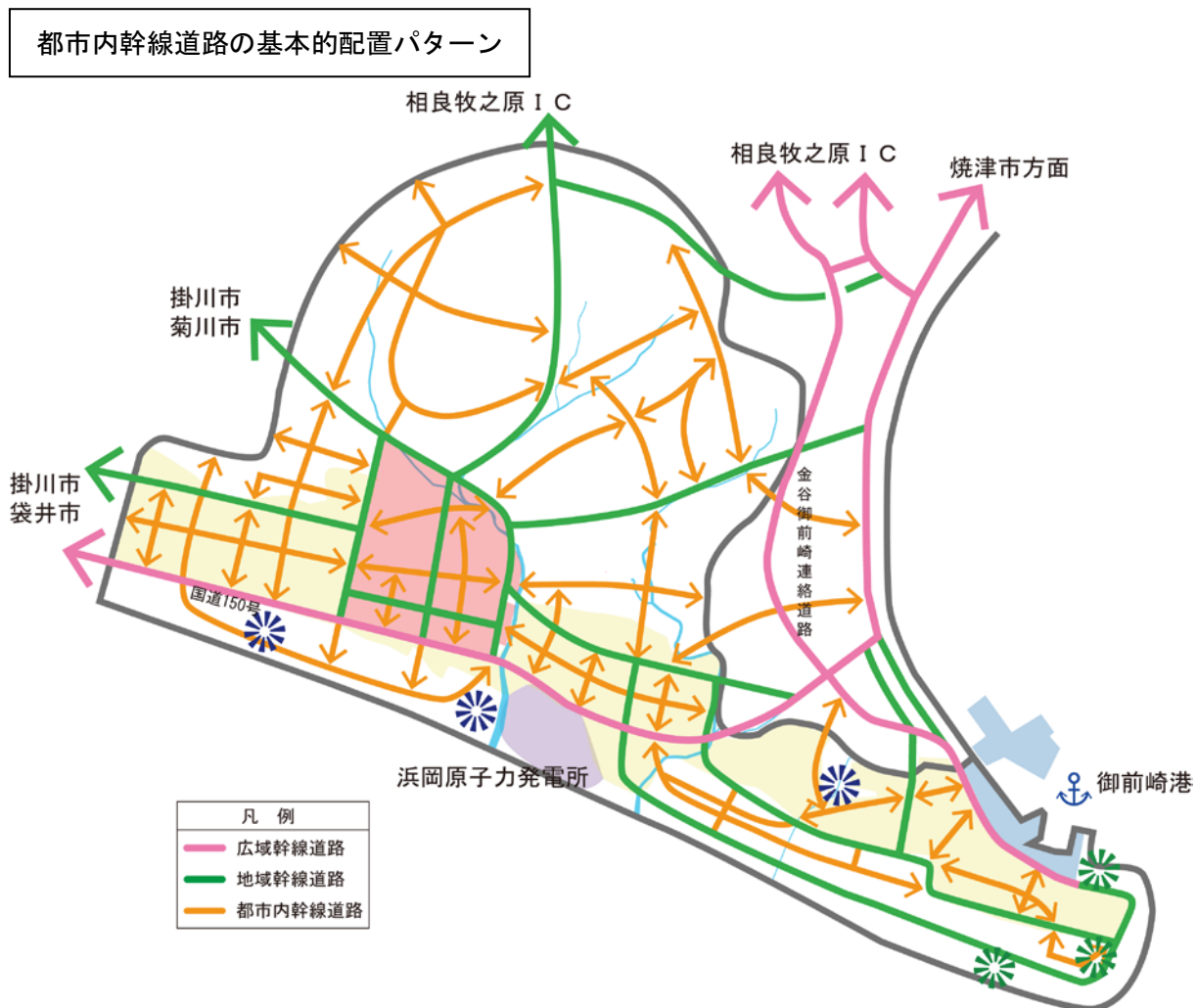


図 IV-3 都市内幹線道路の基本的配置パターン

⑤その他主要道路の配置

都市内幹線道路の補完的機能を担い、地区内に発着する交通を集約し、地域幹線道路や都市内幹線道路へと連絡させる。

その他主要道路は主として1,2級市道以外の市道から構成する。

1－2．将来道路網計画の作成

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。

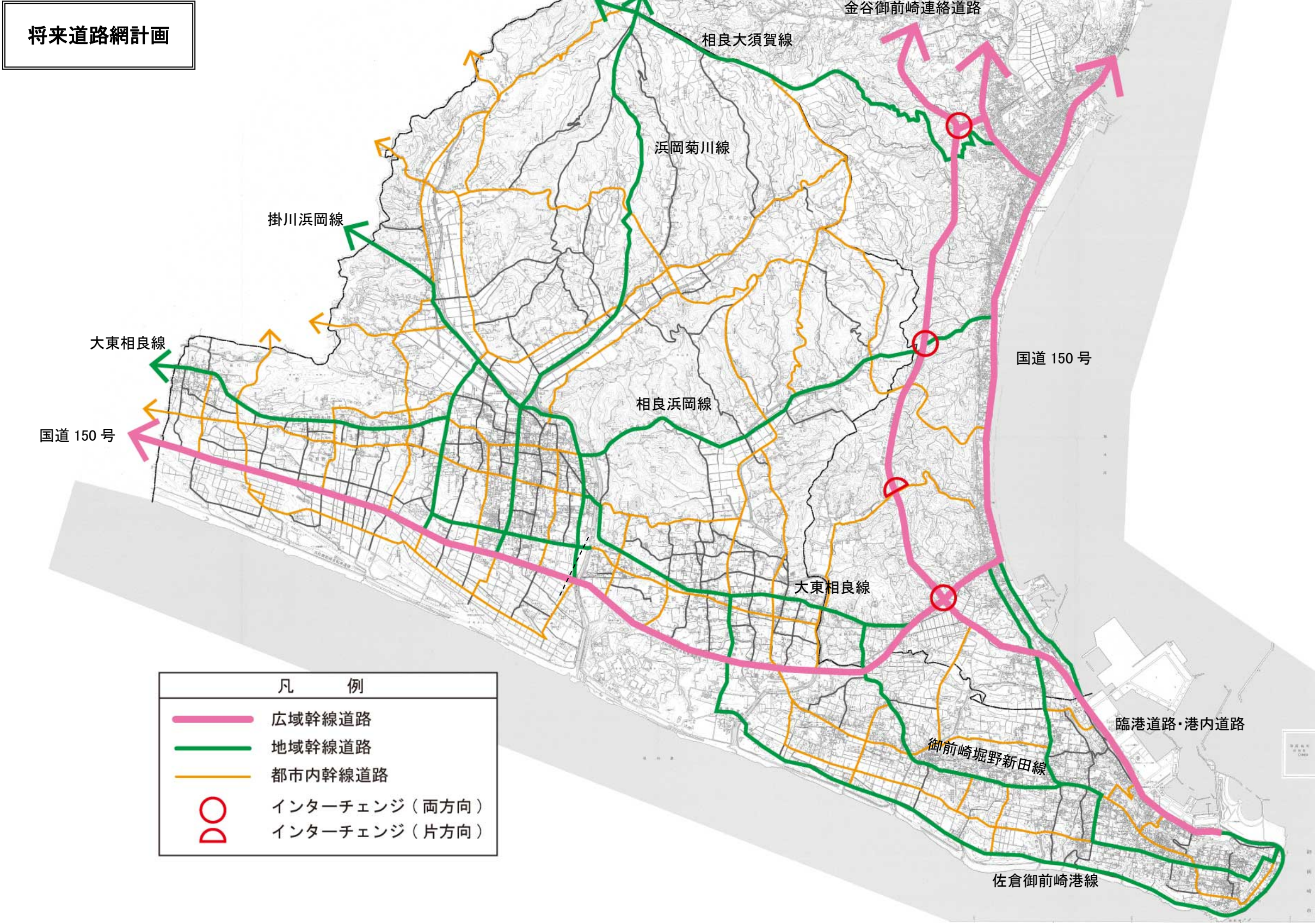


図 IV-4 将来道路網計画

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いて、第2次道路整備計画の期間内で整備を進める路線・区間（要整備路線・区間、要望区間）を検討した。

2-1. 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次道路整備計画での整備とは、「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」の路線・区間と定義する。

計画期間 : 平成29年度～平成40年度（12年間）

※道路整備計画をはじめ、一般的に計画期間は10年が多いが、御前崎市においては、都市計画マスタープランの策定期間が道路整備計画の策定よりも後となっている。

本来であれば、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、関連施策の検討

（1）重点整備方針に基づく検討

1）防災性の向上に資する道路（災害に強く市民生活の安全・安心に資する道路の整備）

防災性の向上に資する道路として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

このうち、N0.31(県)御前崎堀野新田線（県道240号）、N0.32,33(県)相良浜岡線（県道239号）については、2車線が確保されている道路であるが、緊急輸送路としての役割を担っており、地震災害時の沿道建物の倒壊による道路閉塞の影響を回避するため、また、沿道に建物が無い区間においても、緊急車両や避難者の歩行等の円滑な通行に資するよう、両側歩道の設置が望ましいものとする。

表 IV-5 防災性の向上に資する要整備路線・区間

機能		NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
避難路	津波災害時の避難に資する路線	2	市道 105 号線(玄保洗井線)	1000	箴川沿いの浸水地域からの避難
		3	市道 115 号線(東町東海岸線)	1005	池新田地区の避難路
		4	市道 118 号線(砂原海岸線)	480	広域避難所(白羽小)、ヘリポート(野球場)にアクセス
		5	市道 120 号線(新谷臨港線)	255	御前崎港、港地区から高台への避難
		6	市道 121 号線(寺坂線)	283	
		18	市道 258 号線(女岩観音坂線)	60	
		7	市道 122 号線(長山線)	105	(県)佐倉御前崎港線走行車の高台への避難
		15	市道 251 号線(石原海岸西線)	588	
		17	市道 256 号線(新神子広沢線)	4050	御前崎・白羽地区の避難路。第 2 次緊急輸送路の(県)御前崎堀野新田線の代替機能
		20	市道 260 号線(大山元根線)	1215	
		9	市道 207 号線(七ツ山合戸線)	950	高松地域の避難路
		10	市道 209 号線(中町七ツ山線)	450	(県)大東相良線と相互に代替機能
		12	市道 224 号線(屋後長谷が谷線)	895	朝比奈地域の避難路 (県)浜岡菊川線と相互に代替機能
			市道 226 号線(宮ヶ谷頭山線)		
		14	市道 249 号線(門屋南北線)	1065	高松地域の避難路
		16	市道 254 号線(中原海岸線)	140	(県)御前崎堀野新田線と市道 256 号の連絡
		19	市道 259 号線(大山広沢線)	1441	御前崎・白羽地区の避難路。第 2 次緊急輸送路の(県)御前崎堀野新田線の代替機能
		22	市道 3163 号線	50	
		23	市道 3210 号線	265	(県)大東相良線の代替機能
緊急輸送路		36	国道 150 号	2530	第 1 次緊急輸送路
		37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	
		25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	
		31	(県)御前崎堀野新田線(県道 240 号)	3650	第 2 次緊急輸送路(国道 150 号～支所)
		32,33	(県)相良浜岡線(県道 239 号)	4290	第 3 次緊急輸送路
原子力災害時の広域避難路		36	国道 150 号	2530	浜松市への避難路
		37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	浜松市への避難路
		25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	菊川 IC へのアクセス

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】

集約型都市構造の実現に資する道路のうち、市中心部の拠点性の強化に資する道路を、次表に示す通り選定する。また、市中心部の拠点性の強化に資する関連施策の例を示す。

表 IV-6 集約型都市構造の実現（市中心部の拠点性強化）に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
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	3	市道 115 号線(東町東海岸線)	1005	池新田地区の避難路
	25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	市中心部内へ流入する通過交通を排除 市中心部の東側の外郭を形成
	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	市中心部の南北都市軸を形成
	27	(都)3・4・32 大山東町線 (市道 212 号線(中町東町線))	55	市中心部の骨格軸を形成
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	市中心部の東西都市軸を形成
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	9	市道 207 号線(七ツ山合戸線)	950	高松地域から市中心部へのアクセス
	10	市道 209 号線(中町七ツ山線)	450	
	13	市道 232 号線(勝佐行僧原線)	2000	維持管理の強化による比木地域から市中心部への円滑なアクセス
	11	市道 217 号線(大兼宮内線)	1179	佐倉地域から市中心部へのアクセス
	22	市道 3163 号線	50	
	23	市道 3210 号線	265	
	17	市道 256 号線(新神子広沢線)	4050	御前崎地区から市中心部へのアクセス
	19	市道 259 号線(大山広沢線)	1441	(県)御前崎堀野新田線のバイパス機能
市中心部の拠点性の向上、にぎわいの創出	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	市中心部南北方向の都市軸として沿道への商業等の集積を図り、賑わいを創出
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	歩行空間確保による商店街の再生を図り、にぎわいを復活

表 IV-7 集約型都市構造の実現（市中心部の拠点性強化）に資する関連施策の例

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）

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】

集約型都市構造の実現に資する道路のうち、都市計画マスタープラン(54, 55 頁)で「居住環境整備ゾーン *」と位置付けられている住宅地域の基盤確立に資する道路を、次表の通り選定する。

* 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。

表 IV-8 集約型都市構造の実現（居住環境整備ゾーンの基盤の確立）
に資する要整備路線・区間

機能		NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
居住環境整備ゾーンにおける道路基盤	御前崎	6	市道 121 号線(寺坂線)	283	港地区と高台との連絡
		7	市道 122 号線(長山線)	105	佐倉御前崎港線から高台への連絡
		18	市道 258 号線(女岩観音坂線)	60	港地区と高台との連絡
		19	市道 259 号線(大山広沢線)	1441	御前崎地区の東西軸を形成
		20	市道 260 号線(大山元根線)	1215	拡幅が困難な(県)御前崎堀野新田線のバイパス機能
		24	市道 8059 号線	120	学校周辺の住宅地の良好な歩行環境
	白羽	4	市道 118 号線(砂原海岸線)	480	白羽小、野球場へのアクセス (県)御前崎堀野新田線～市道 256 号～ (県)佐倉御前崎港線の連絡
		5	市道 120 号線(新谷臨港線)	255	港地区と高台との連絡
		16	市道 254 号線(中原海岸線)	140	(県)御前崎堀野新田線～市道 256 号～ (県)佐倉御前崎港線の連絡
		17	市道 256 号線(新神子広沢線)	4050	(県)御前崎堀野新田線のバイパス機能
	佐倉	2	市道 105 号線(玄保洗井線)	1000	佐倉地域の南北地域軸の形成 国道 150 号と(県)大東相良線の連絡
		11	市道 217 号線(大兼宮内線)	1179	佐倉地域の東西地域軸の形成
		22	市道 3163 号線	50	佐倉地域の東西地域軸の形成
		23	市道 3210 号線	265	(県)大東相良線の代替機能
	池新田	10	市道 209 号線(中町七ツ山線)	450	(県)大東相良線の代替機能
		21	市道 1262 号線	250	池新田地域の南北地域軸の形成
	高松	1	市道 101 号線(合戸奥沢線)	297	高松地域の南北地域軸の形成
		9	市道 207 号線(七ツ山合戸線)	950	高松地域の東西地域軸の形成 (県)大東相良線の代替機能
		14	市道 249 号線(門屋南北線)	1065	高松地域の南北地域軸の形成

4) 市民にやさしい道路

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、また、安全性の確保に資する路線・区間を整備計画の対象とし、次表に示す。また、関連する施策の例を示す。

① 市民の移動利便性・快適性の向上に資する道路整備・関連施策

高齢者や子どもたちをはじめとする市民の移動の利便性・快適性向上のため、バス利用、及び歩行に着目した道路整備、また、道路整備に関連する施策の例を次の通り示す。

表 IV-9 市民の移動利便性・快適性向上に資する要整備路線・区間

施策	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	施策内容・効果
バス走行環境の改善	2	市道 105 号線(玄保洗井線)	1000	御前崎市内線の走行環境改善
	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	相良浜岡線・菊川浜岡線・掛川浜岡大東線の走行環境改善
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	相良浜岡線・掛川浜岡大東線の走行環境改善
バス利用環境の改善	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	バス停付近の歩道整備、マウントアップ (バス待ち時の快適性・安全性確保、バス乗降におけるバリアフリー化)
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	※両路線は、バス運行本数の多い道路であるが、このほか、バス利用者が比較的多いなど必要な個所も対象とする。
人が集まる地区での快適なまち歩きの環境整備	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	歩行空間の確保 沿道建物更新による良好な景観形成
	27	(都)3・4・32 大山東町線 (市道 212 号線(中町東町線))	55	市中心部の骨格軸を形成
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	歩行空間の確保 沿道建物更新による良好な景観形成
	30	(県)御前崎堀野新田線 (県道 240 号)	1700	御前崎地区中心部の歩行空間の確保
	24	市道 8059 号線	120	

表 IV-10 高齢者等の移動利便性・快適性向上に資する道路関連施策の例

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の環境整備		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)	



図 IV-5 超小型モビリティ(左から、トヨタ i-road、日産 New Mobility Concept、ホンダ mc-β)
出典) トヨタ、日産、ホンダ各社のホームページ

※現段階において自動運転車導入にあたって道路に求められる要件について

『自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン』(H28.5, 警察庁)の一部を要約
○公道における実証実験を実施するにあたっての留意事項を示したもの。

- ・まず、公道における実証実験を実施する前に、実験施設で安全を確認する。
- ・その上で、“想定外の事態が比較的生じにくいと考えられる環境”で公道実証実験を行う。
- ・“想定外の事態が比較的生じにくいと考えられる環境”とは、「一般道路のうちでも歩行者・自転車利用者の交通量が少ない場所、歩行者・自転車利用者の通行がない高速道路等が考えられる。」と記載されている。

②市民の交通安全確保に資する道路整備・関連施策

高齢者や子どもたちをはじめとする市民の交通安全確保のため、学校周辺や人が集まる市中心部などにおける道路整備、また、道路整備に関連する施策の例を示す。

なお、道路整備には長期間を要する一方、交通安全は喫緊の課題であることから、道路関連施策については、道路整備に代替しうる施策について示した。

表 IV-11 市民の交通安全の確保に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
学校周辺・通学路の安全確保	4	市道 118 号線 (砂原海岸線)	480	白羽小学校の通学路の安全確保
	19	市道 259 号線 (大山広沢線)	1441	御前崎小前面道路の県道御前崎堀野新田線を走行する車の分散機能
	24	市道 8059 号線	120	御前崎小学校の通学路の安全確保
	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	池新田高校の通学路の安全確保
	30	(県)御前崎堀野新田線 (県道 240 号)	1700	御前崎小学校前面道路の安全確保 (市道 122 号線～8059 号線間)
人が集まる市中心部(池新田地区)、御前崎地区中心部の歩行者・自転車の安全確保	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	同路線沿道は近隣商業地域に指定されており、歩行者・自転車の安全を確保
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	

表 IV-12 市民の交通安全の確保に資する道路関連施策の例

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。
	モータリ化	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。

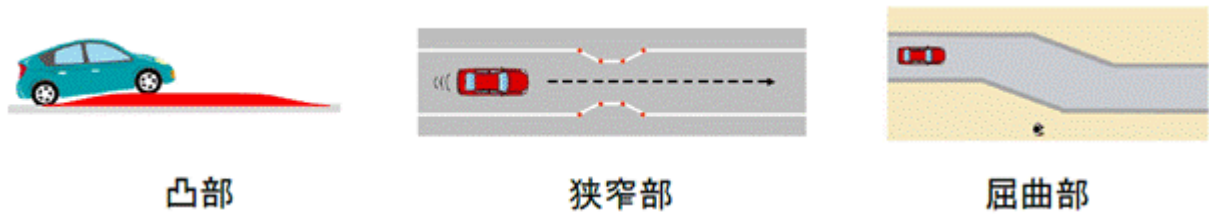


図 IV-6 物理的デバイスの例

出典)「第3回 生活道路における物理的デバイス等検討委員会 資料1」(H28.2.26、国土交通省)



図 IV-7 防護柵の設置例



図 IV-8 路側帯の設置とカラー舗装の例

出典)「通学路の安全確保について」(国土交通省)

(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

御前崎市から広域への移動利便性の向上を図り、定住の促進、諸機能の立地ポテンシャルの向上に資するための道路として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

また、新幹線や高速バスなど幹線系の公共交通機関と、二次交通（路線バス、自動車）との乗り継ぎ利便性を確保し、広域への移動性の向上を図るための関連施策の例を示す。

表 IV-13 広域へのアクセス強化に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長(m)	役割
高規格幹線道路 IC へのアクセス向上	37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	東名・相良牧之原 IC、新東名・島田金谷 IC へのアクセス
	25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	東名・菊川 IC へのアクセス
新幹線駅へのアクセス向上	25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	掛川駅へのアクセス
	36	国道 150 号	2530	
空港へのアクセス向上	37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	富士山静岡空港へのアクセス

表 IV-14 広域へのアクセス強化に資する関連施策の例

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



図 IV-9 パーク＆高速バスライド、高速バス停へアクセスする路線バスの例【千葉県市原市】
(写真左：高速バス利用者用駐車場、写真右：路線バスと高速バスの停留所)

2) 周辺都市との結節強化に資する道路

御前崎市に隣接する掛川市、菊川市、牧之原市などへのアクセス性の向上を図り、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に資するための道路として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

表 IV-15 周辺都市との結節強化に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
周辺都市との結節強化	36	国道 150 号	2530	浜松市方面との結節強化
	37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	牧之原市との結節強化
	25	(都)3・4・29 池新田東部線 (県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	掛川市中心部、菊川市中心部との結節強化

3) 産業活動を支える道路

御前崎市から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し、産業機能の立地ポテンシャルの向上に資するための道路として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

表 IV-16 産業機能の立地ポテンシャルの向上に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
産業活動を支える道路	36	国道 150 号	2530	御前崎港、工業団地から浜松市方面への連絡
	37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	東名高速、新東名高速へのアクセス
	5	市道 120 号線(新谷臨港線)	255	御前崎港から御前崎堀野新田線へのアクセス
	6	市道 121 号線(寺坂線)	283	
	8	市道 205 号線(大山東町線)	905	池新田工業団地から国道 150 号へのアクセス

4) 観光振興に資する道路

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を図り、観光客の増進に資する道路として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

関連施策として、道路そのものを観光資源と位置づける“シーニック・バイウェイ”を選定し、良好な沿道景観の維持、PR 等を図ることが考えられる。また、駐車場から観光スポットへのアクセス性の向上など、個別箇所における利便方策の実施が考えられる。

表 IV-17 観光振興に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長 (m)	役割
観光振興に資する道路	37	金谷御前崎連絡道路	(市外)	富士山静岡空港、高速道路 IC とのアクセス
	36	国道 150 号	2530	遠州灘沿岸地域の観光スポットの連絡
	19	市道 259 号線 (大山広沢線)	1441	御前崎灯台へアクセスする(県)御前崎堀野新田線の代替路線として観光交通を受け持つ。

表 IV-18 観光振興に資する道路施策の例

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。

【港内道路 11 号線「ヤシの木通り」】



【(県) 佐倉御前崎港線「御前崎サンロード」】
【太平洋岸自転車道】



出典) 御前崎市ホームページ

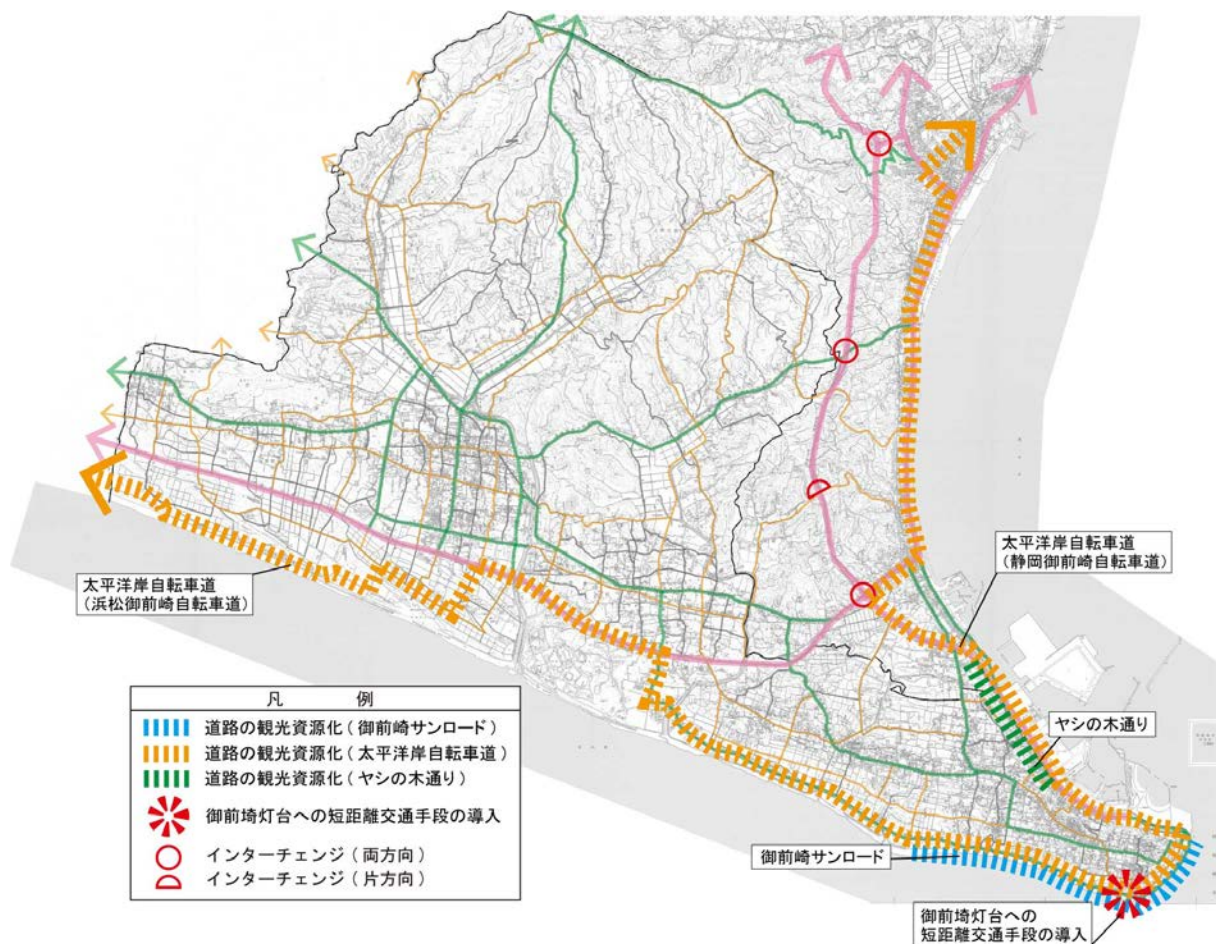


図 IV-10 観光振興に資する道路施策の例

5) 環境改善に資する道路

現在、混雑度が高い道路の混雑緩和に資する道路整備を進め、地球温暖化の抑止に貢献していく。これに該当する路線は、道路交通センサスにおいて混雑度が1.0以上の路線・区間(36頁)の混雑緩和に資する道路を対象とし、次表に示す路線・区間を選定する。また、環境改善に資する関連施策としてソフト的な施策の例を示す。

表 IV-19 地球温暖化抑止に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長(m)	役割
道路混雑解消による地球温暖化物質の排出抑制	25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	1480	道路混雑解消による円滑な走行性の確保により、地球温暖化物質の排出を抑制
	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	740	
	28	(都)3・5・34 大山本町線 ((県)大東相良線(県道 372 号))	830	

表 IV-20 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) 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として、次表に示す路線・区間を整備計画の対象に選定する。

表 IV-21 効果ある道路整備に資する要整備路線・区間

方針	NO.	対象路線・区間	整備延長(m)	役割
短区間の整備で高い効果が期待される道路	25	(都)3・4・29 池新田東部線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	交差点付近の改良	交通容量の拡大による交通流の整流化
	26	(都)3・4・30 池新田中央線 ((県)掛川浜岡線(県道 37 号))	交差点付近の改良	
	27	(都)3・4・32 大山東町線 (市道 212 号線(中町東町線))	55	

7) 道路の維持・修繕、管理に関する施策

今後、予想される財政のひっ迫、道路の老朽化の進行に対応し、道路の維持・修繕を計画的、効率的に進める。また、道路の美化・清掃等の管理活動を、市民の協力を得て進める。

表 IV-22 道路の維持・修繕・管理を推進するための施策の例

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



新野ながて河川愛護の会代表者へ資材引渡し



朝比奈川をきれいにする会代表者へ資材引渡し



図 IV-11 地域住民による美化・清掃の取り組み例

(写真左：道路 アダプトロード・プログラム

写真右：河川 リバーフレンドシップ)

出典) 静岡県ホームページ

8) 市民との合意形成を図るための施策

道路事業に関する情報提供を積極的に行い、市民の合意の下で道路整備を進めることで、事業の円滑化と、行政と市民との信頼関係の醸成を図る。

表 IV-23 市民との合意形成、円滑な事業推進を図るための施策の例

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の告知 ・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