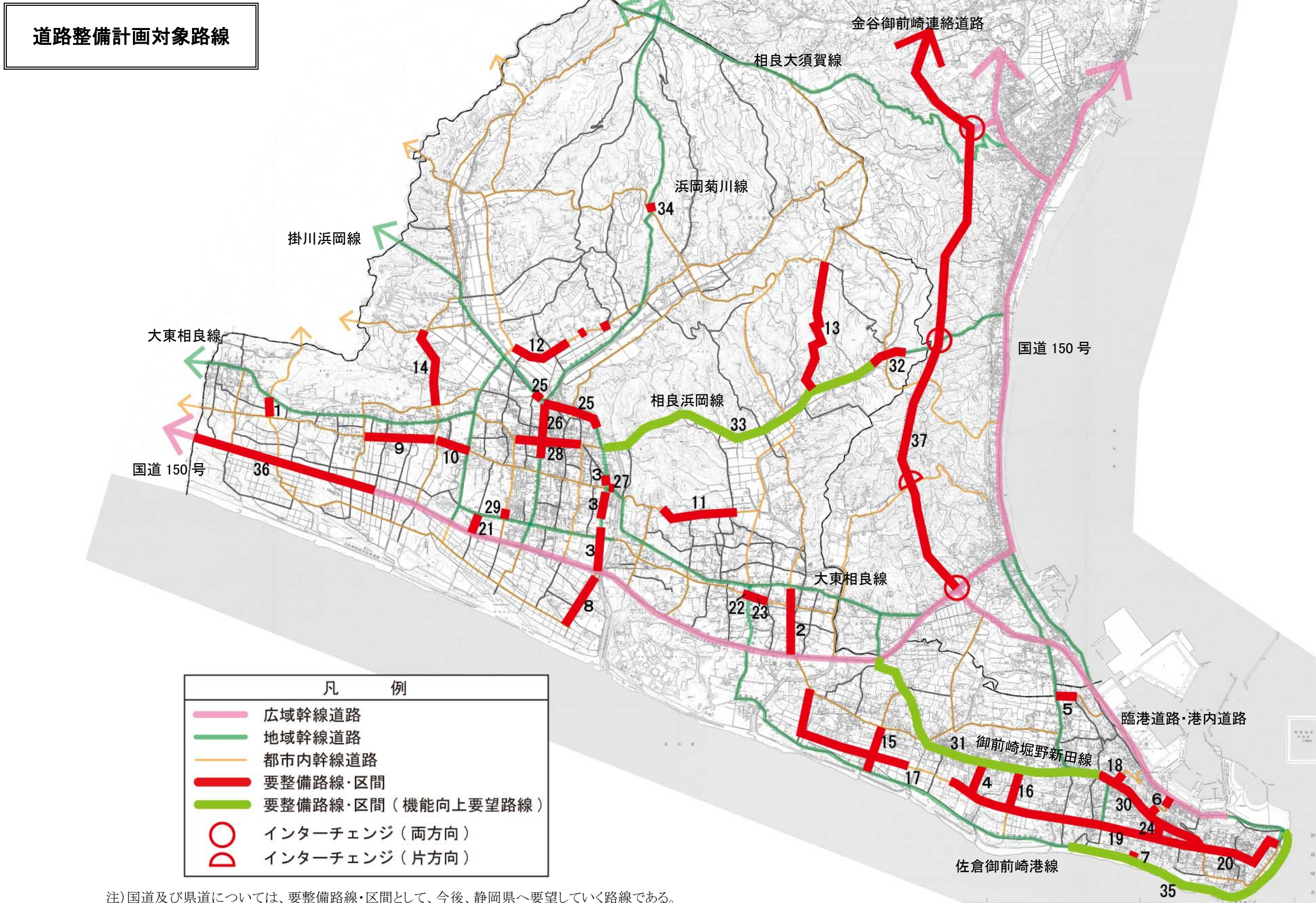


2-3. 道路整備計画の策定

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。

図 IV-12 道路整備計画対象路線

第1次道路整備計画における要整備箇所と
第2次道路整備計画の整備対象路線との対応

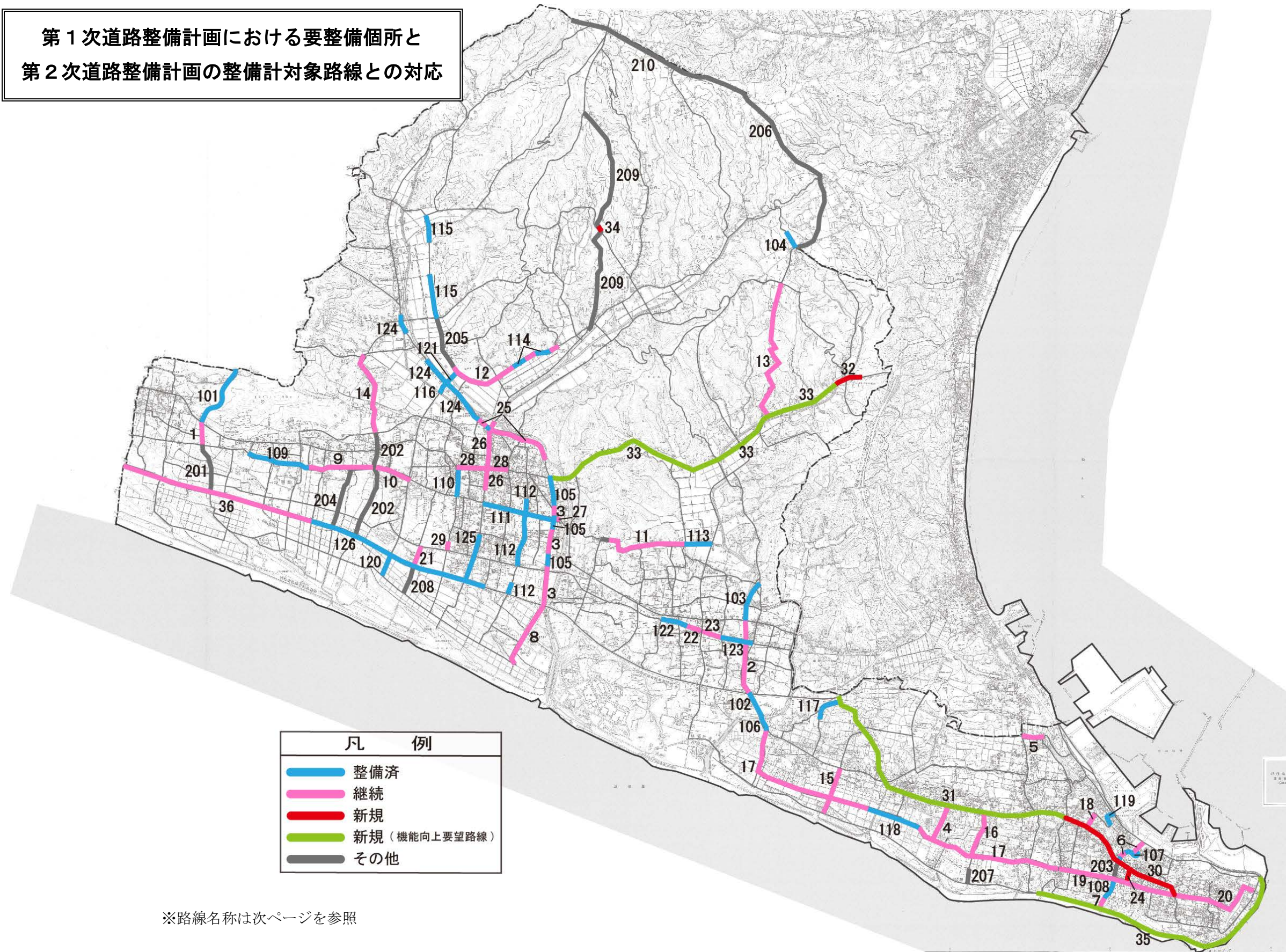


図 IV-13 第1次道路整備計画における要整備箇所と第2次道路整備計画の整備対象路線との対応

3 道路整備計画の評価

①で作成した将来道路網計画、②で作成した道路整備計画について、その妥当性を定量的な観点から検証を行った。

3-1. 評価の視点・評価指標の設定

将来道路網計画、道路整備計画の評価にあたり、道路の機能に照らして評価を行った。評価の視点とこれに基づく評価指標を次の通り設定した。

表 IV-26 評価の視点・評価指標

評価の視点		評価指標	意味	評価対象
道路混雑の緩和		混雑度ランク別走行台キロ	混雑が低い道路を走行している自動車交通の割合	市全体
		路線別区間別混雑度	具体的な混雑箇所の解消状況	路線別区間別
道路の走行性の向上		平均走行速度の変化	市全体の道路の走行性	市全体
		走行速度ランク別走行台キロ	速い(又は遅い)速度で走行している自動車交通の割合	市全体
自動車交通の整流化		平均トリップ長ランク別道路延長	長距離交通・短距離交通の適正な分担関係の状況	市全体
広域への アクセス 性	高速 IC	東名高速 IC からの所要時間圏域	高速道路 IC へのアクセス時間の短縮	全域
	新幹線駅	掛川駅からの所要時間圏域	新幹線駅へのアクセス時間の短縮	全域
	空港	富士山静岡空港からの所要時間圏域	空港へのアクセス時間の短縮	全域
周辺都市へのアクセス性		市役所間の所要時間	拠点間の所要時間の短縮	掛川市、菊川市、牧之原市
バス走行環境の改善		バス路線設定道路の平均走行速度ランク別道路延長	走行性の高い道路を走行できるバス路線の割合	市全体
交通安全の改善		走行台キロ当たり人身交通事故発生件数	交通事故の削減	市全体
環境改善		地球温暖化物質 (CO2) 排出量	地球環境の改善	市全体

3-2. 評価結果

3-1. で設定した評価指標に基づき、将来道路網計画、道路整備計画の評価を行った。

(1) 道路混雑の緩和効果

- ・混雑度が1を超える区間を走行する交通の走行台キロは、現況は6.6% (5.7%+0.9%)であったが、道路整備計画対象路線が完成すると、1.5%に低下する。
- ・道路整備計画対象路線のうち混雑度が1を超える区間は、掛川浜岡線の一部区間に残るが、他の道路へ交通を誘導するなど対応可能で、混雑はほぼ解消すると予想される。
(将来は自動車交通量が減少する効果も加味されている。)

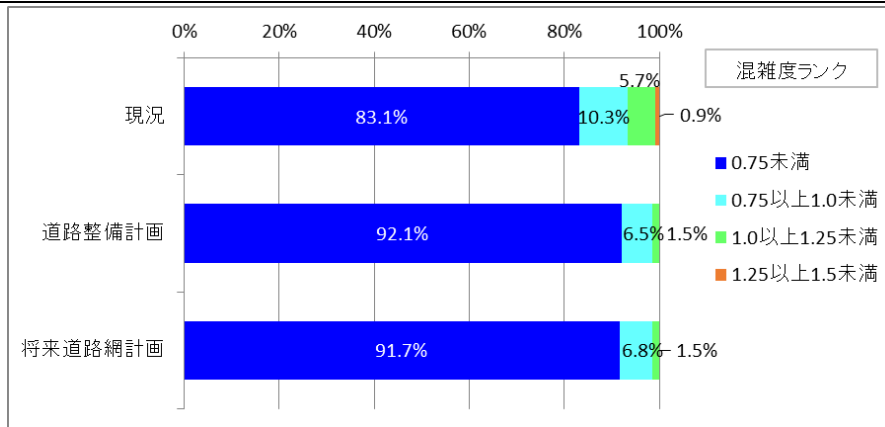


図 IV-14 混雑度ランク別・走行台キロ割合 (御前崎市全体)

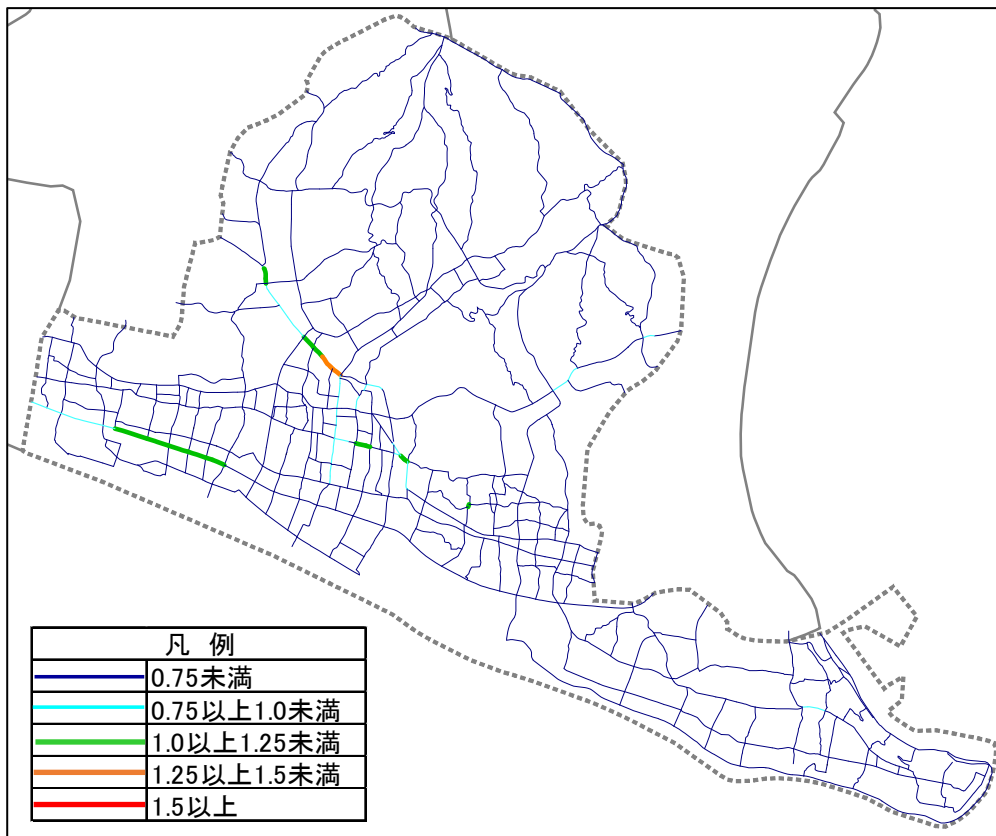


図 IV-15 路線別区間別混雑度【現況】

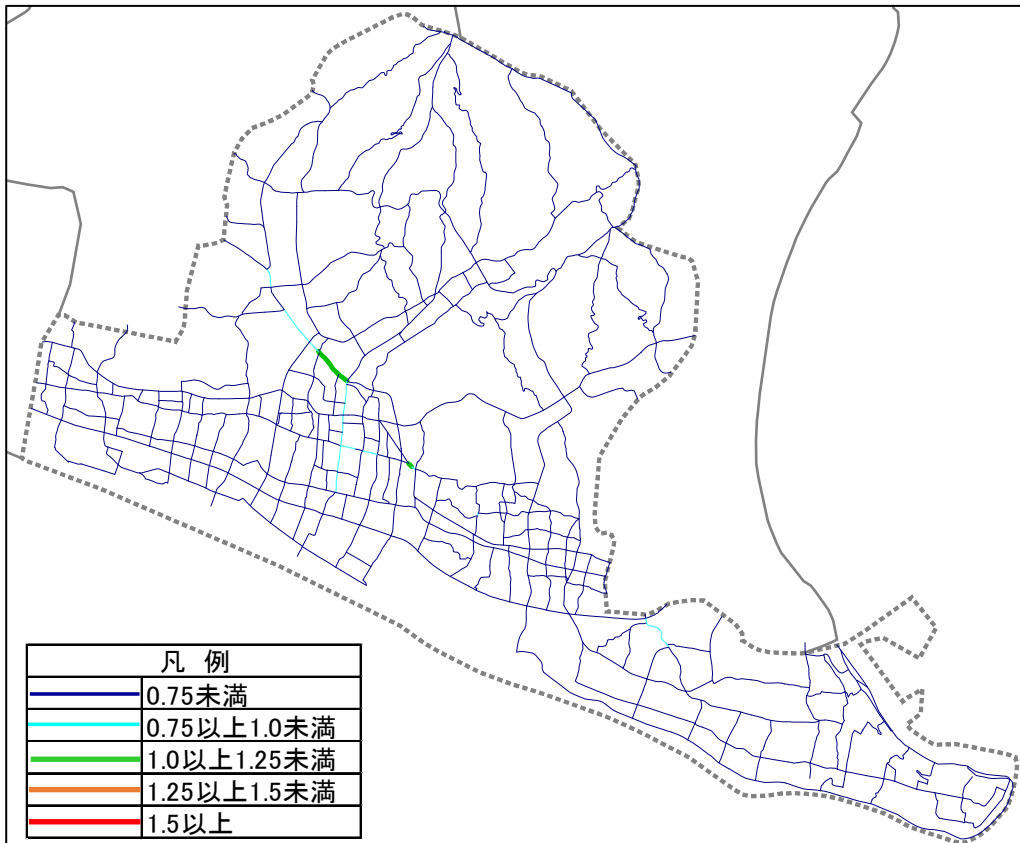


图 IV-16 路線別区間別混雑度【道路整備計画対象路線整備完了時】

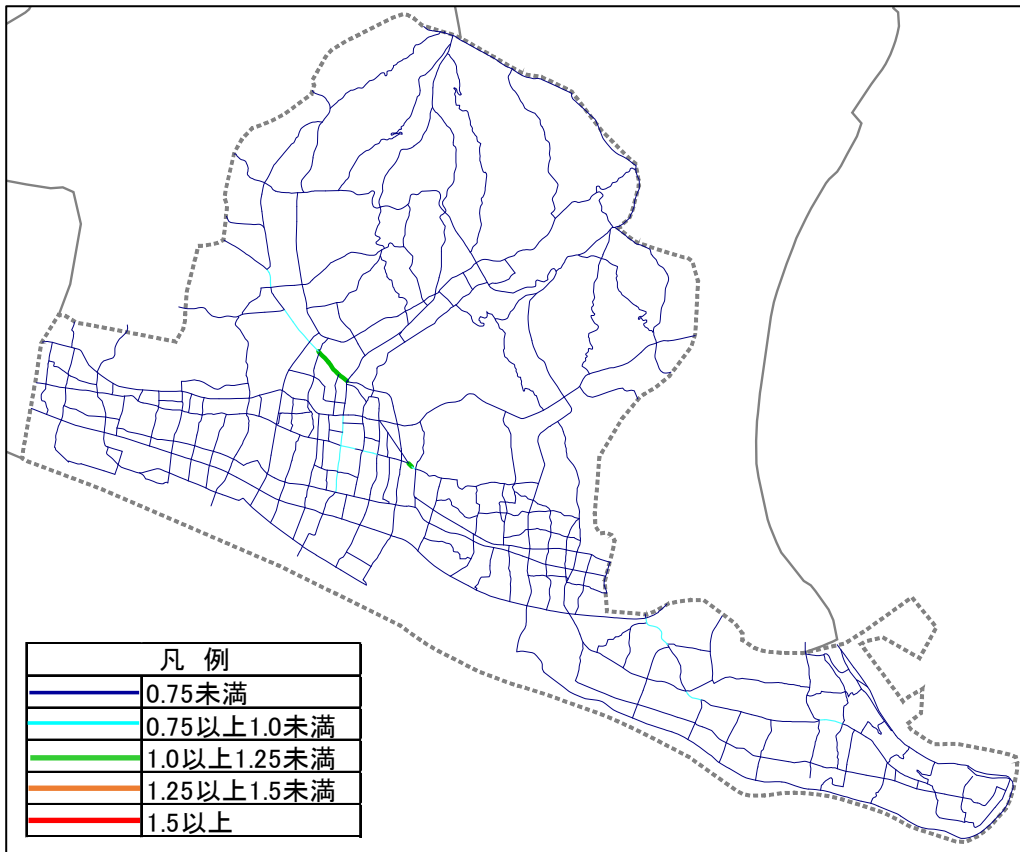


图 IV-17 路線別区間別混雑度【全道路整備完了時】

(2) 道路の走行性の向上効果

- ・御前崎市全体での平均走行速度は、現況の 38.7km/h から、道路整備計画対象路線完成後は 42.6km/h へと 3.9km/h 上昇すると見込まれる。将来道路網計画では、さらに 1.0km/h 上昇すると見込まれる。
- ・平均走行速度のランク別に、その区間を走行する台キロを集計したところ、現況では 30km/h 未満の区間を走行する割合が 11.3% (6.1%+5.2%) であったが、道路整備計画対象路線が完成すると、7.7%に低下し、さらに、将来道路網計画では 5.8%に低下する。

(将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。)

注) ここでの走行速度は、交通量推計結果に基づいて計算した値であり、現況の走行速度は実際の速度と異なる。

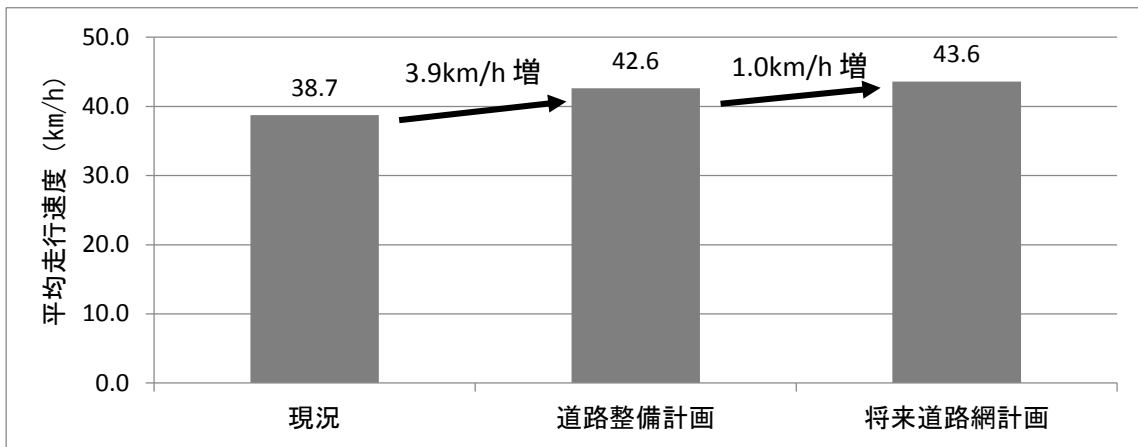


図 IV-18 平均走行速度 (御前崎市全体)

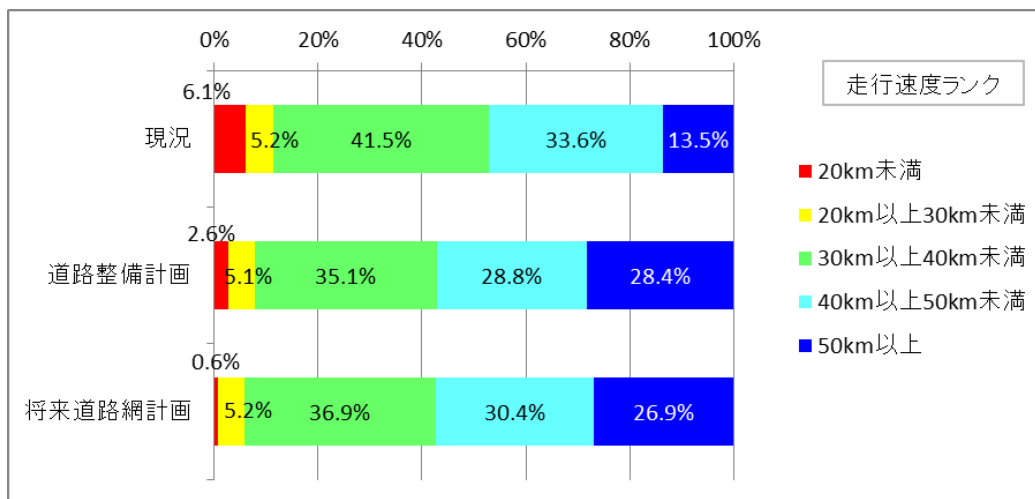


図 IV-19 平均走行速度ランク別・走行台キロ割合 (御前崎市全体)

(3) 自動車交通の整流化の効果

- 平均トリップ長を道路種別（国道、県道、市道）ごとに見ることで、国道が長距離交通を、市道が短距離の交通を受け持っているかどうかを検証した。
- 国道は、平均トリップ長 30km 以上の長距離交通を受け持っている。
- 市道は、道路整備計画対象路線の完成により、平均トリップ長 30km 以上の長距離交通の割合が低下し、一方で、10km 未満、10km 以上 20km 未満といった比較的短距離の交通を受け持つ割合が高まる。
- このように、道路の種類に応じて長距離、短距離の交通を受け持つ傾向が明確に分かれるようになり、市道はより地域に根差した交通を受け持つようになると見込まれる。

注) トリップ長とは、ある車が出発地から到着地までを移動した距離のことであり、これを全体で平均したものが平均トリップ長である。つまり、1 台当たりの平均移動距離と言い換えることができる。

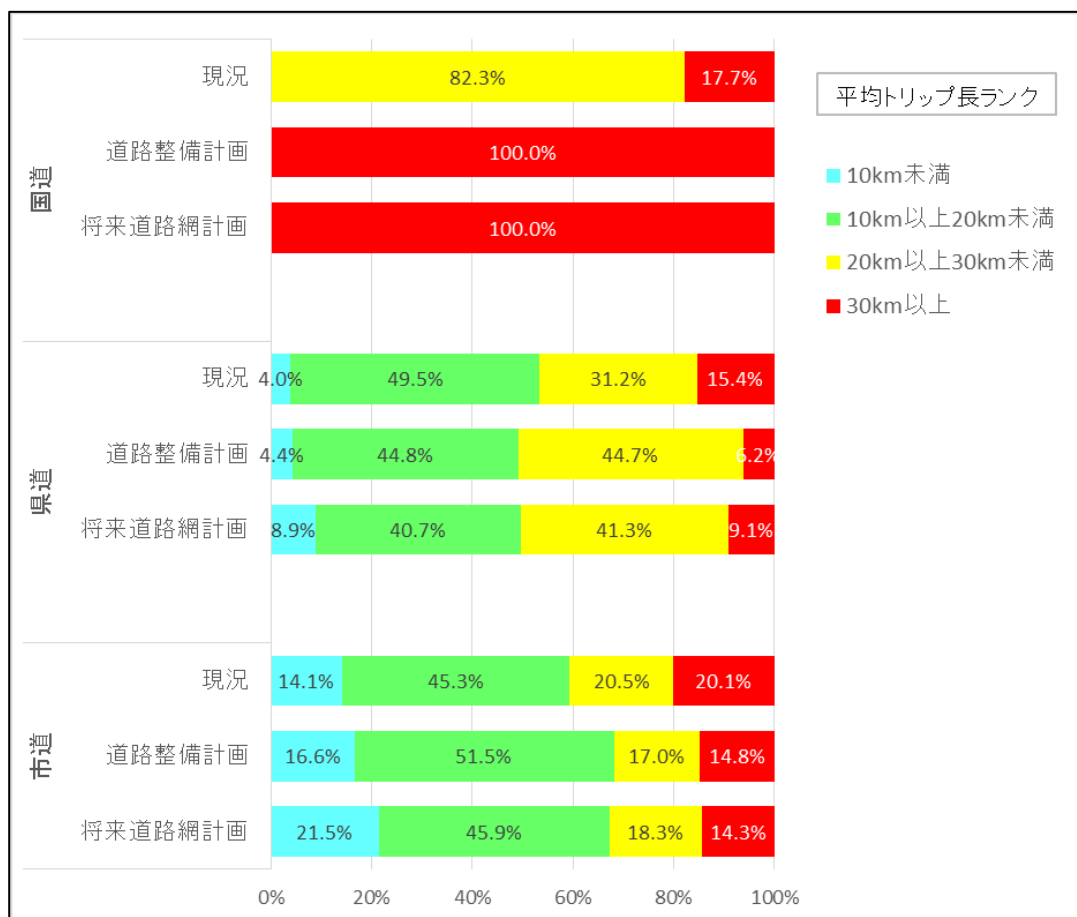


図 IV-20 平均トリップ長ランク別・道路延長割合（御前崎市全体）

(4) 広域へのアクセス性の向上効果

1) 高速道路インターチェンジへのアクセス性

- 東名高速道路インターチェンジ（相良牧之原 IC、菊川 IC、掛川 IC）からの所要時間を見ると、現況では、旧御前崎町は 30 分で到達できないが、道路整備計画対象路線完成時には、市全体が 30 分以内で到達できると見込まれる。

（将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。）

注) 下図は、相良牧之原 IC、菊川 IC、掛川 IC のうち最も早く到達できる範囲を示した。

注) ここで示した所要時間は、交通量推計に基づいて算出したものであり、現況については実際の所要時間と異なる。

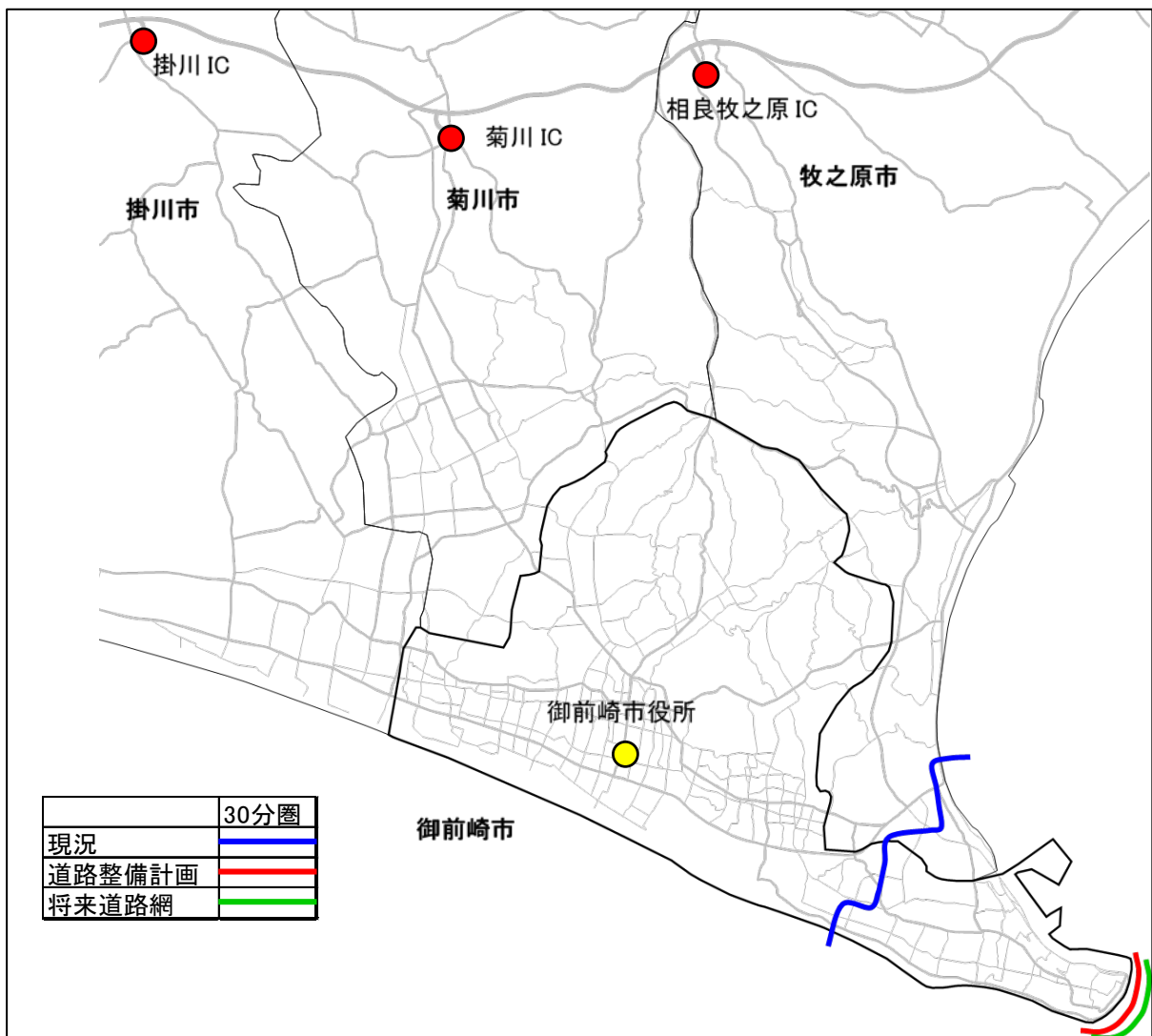


図 IV-21 高速道路インターチェンジからの等時間圏域

資料) 交通量推計結果に基づく所要時間

2) 新幹線駅（掛川駅）へのアクセス性

- ・新幹線駅（掛川駅）からの所要時間を見ると、現況では、御前崎市は30分で到達できず、旧浜岡町が概ね40分、旧御前崎町は概ね50分となっている。
- ・道路整備計画対象路線完成時、将来道路網計画完成時には、40分、50分で到達できる範囲が拡大すると見込まれる。
(将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。)

注) ここで示した所要時間は、交通量推計に基づいて算出したものであり、現況については実際の所要時間と異なる。

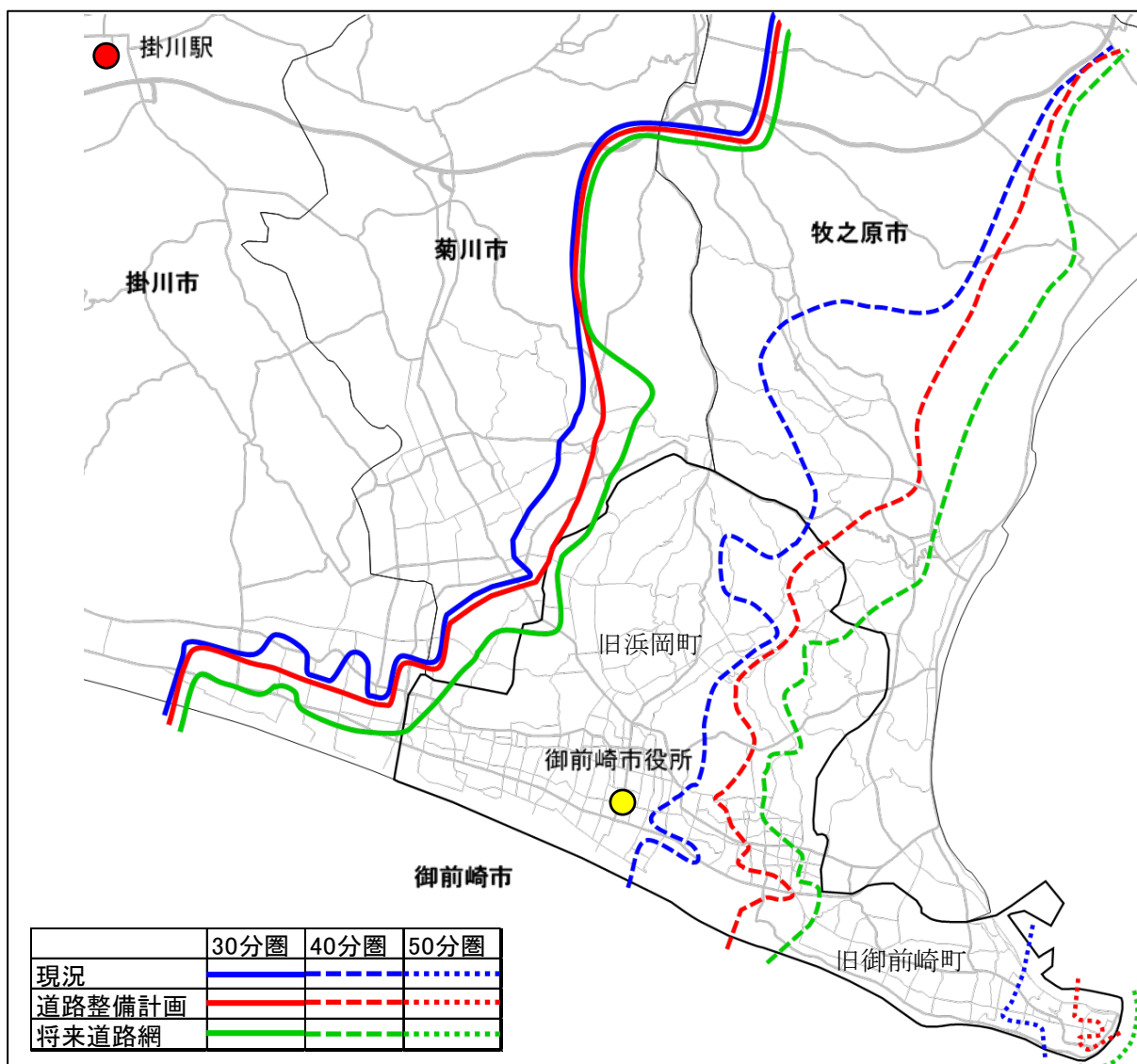


図 IV-22 掛川駅からの等時間圏域

資料) 交通量推計結果に基づく所要時間

3) 富士山静岡空港へのアクセス性

- ・富士山静岡空港からの所要時間を見ると、現況では、旧浜岡町がおおむね40分で到達できるが、道路整備計画対象路線完成時は、ほぼ市全域が40分以内で到達できると見込まれる。
(将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。)

注) ここで示した所要時間は、交通量推計に基づいて算出したものであり、現況については実際の所要時間と異なる。

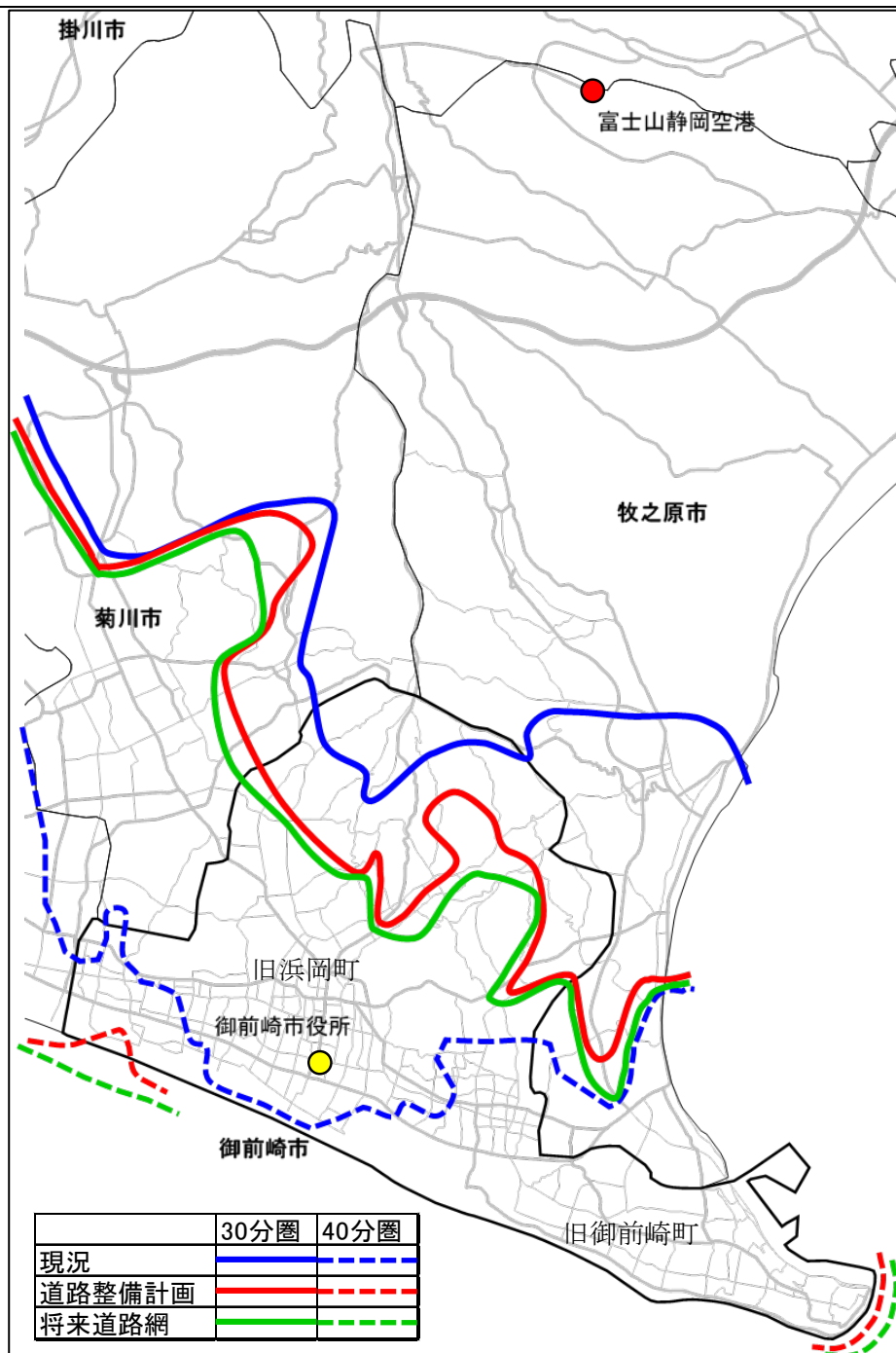


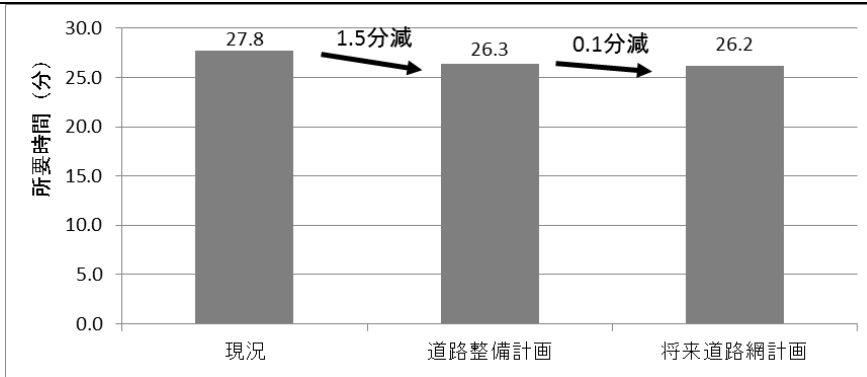
図 IV-23 富士山静岡空港からの等時間圏域

資料) 交通量推計結果に基づく所要時間

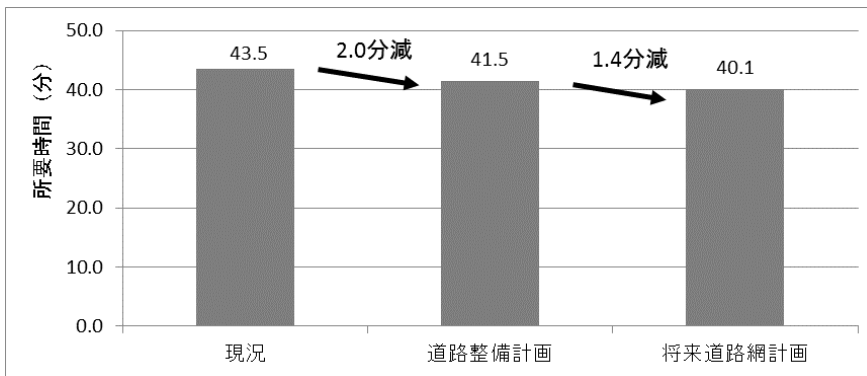
(5) 御前崎市役所から周辺都市へのアクセス性の向上効果

・御前崎市役所から隣接の市役所までの所要時間は、道路整備計画対象路線の整備により、数分短縮される。(将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。)

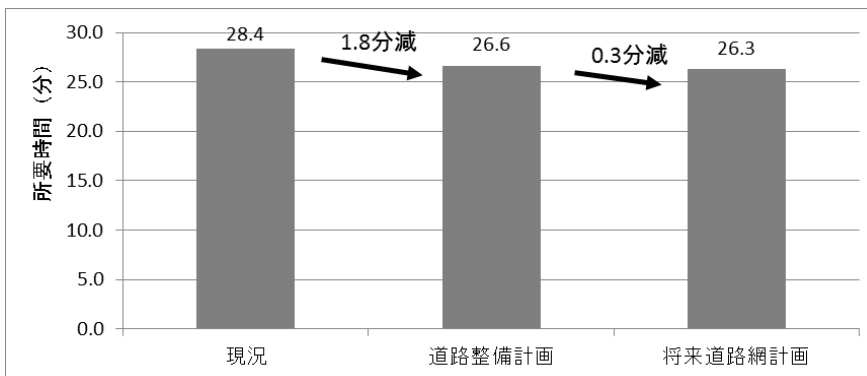
注) ここで示した所要時間は、交通量推計に基づいて算出したものであり、現況については実際の所要時間と異なる。



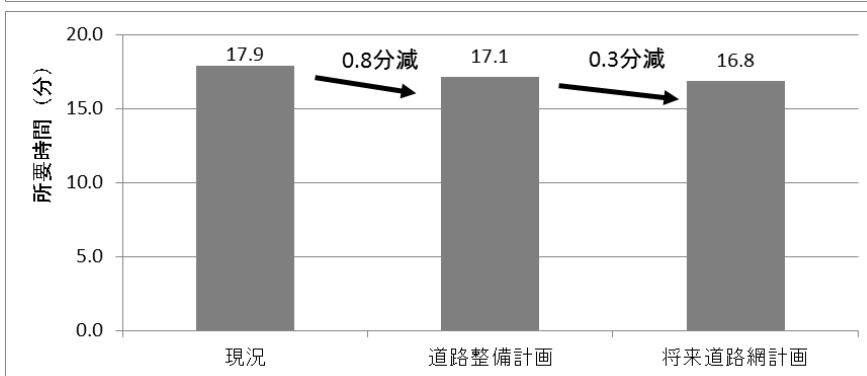
【菊川市役所】



【掛川市役所】



【牧之原市役所・榛原庁舎】



【牧之原市役所・相良庁舎】

図 IV-24 御前崎市役所から隣接市の市役所への所要時間

(6) バス走行環境の改善効果

・現況では、30km/h未満の道路延長が26.5%（14.0%+12.5%）だが、道路整備計画対象路線完成時には18.6%に低下し、将来道路網計画路線の完成時には11.1%まで低下する。

（将来は自動車交通量が減少し、走行しやすくなる効果も加味されている。）

注）ここでの走行速度は、交通量推計結果に基づいて計算した値であり、現況の走行速度は実際の速度と異なる。

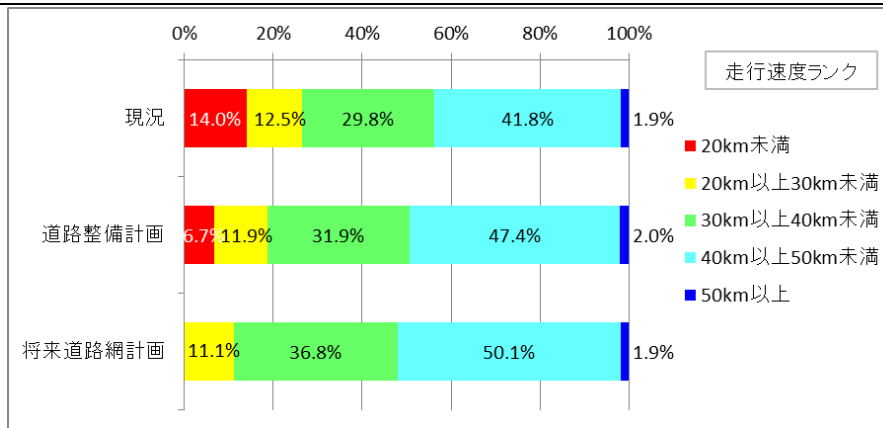


図 IV-25 バス路線が設定されている道路の平均走行速度ランク別・道路延長割合（御前崎市全体）

(7) 交通安全改善効果

・将来は自動車交通需要が減少することもあり、人身交通事故も減少する。

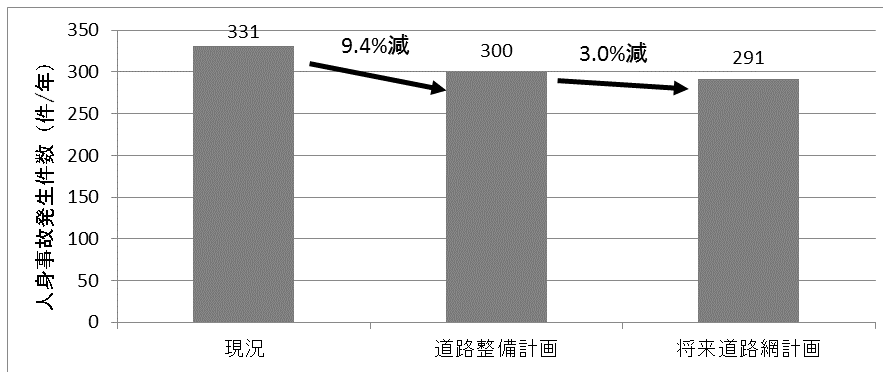


図 IV-26 人身交通事故発生件数

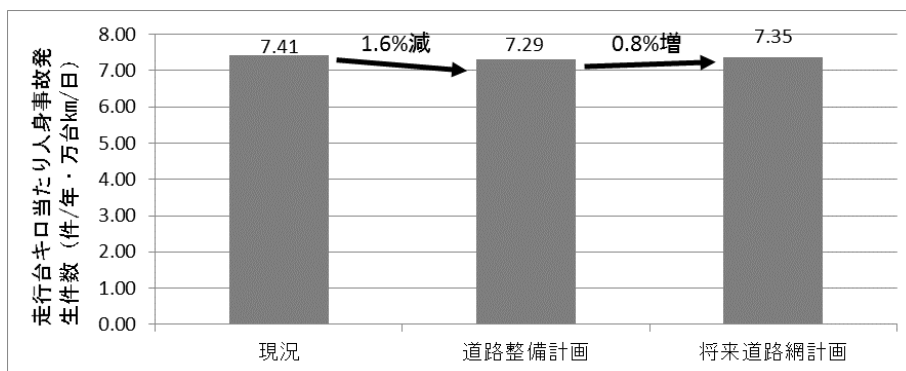


図 IV-27 走行台キロ当たり人身交通事故発生件数

注）人身交通事故件数は交通量推計結果を基に「費用便益分析マニュアル」（H20.11、国土交通省）により算出した。

(8) 環境改善効果

・将来は自動車交通需要が減少することと、道路の走行速度上昇により、交通の円滑化が図られるため、CO₂の排出量が削減され、地球環境改善に寄与すると期待できる。

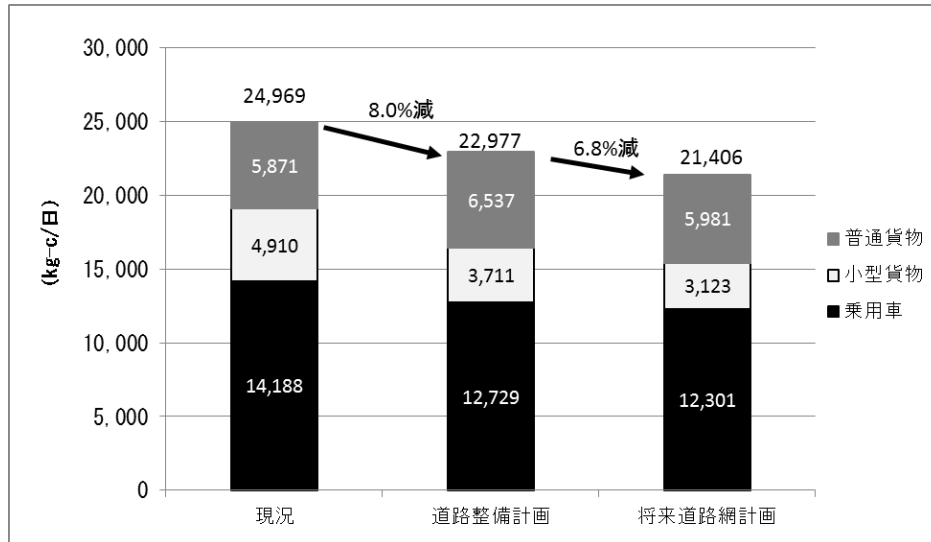


図 IV-28 地球温暖化物質 (CO₂) 排出量

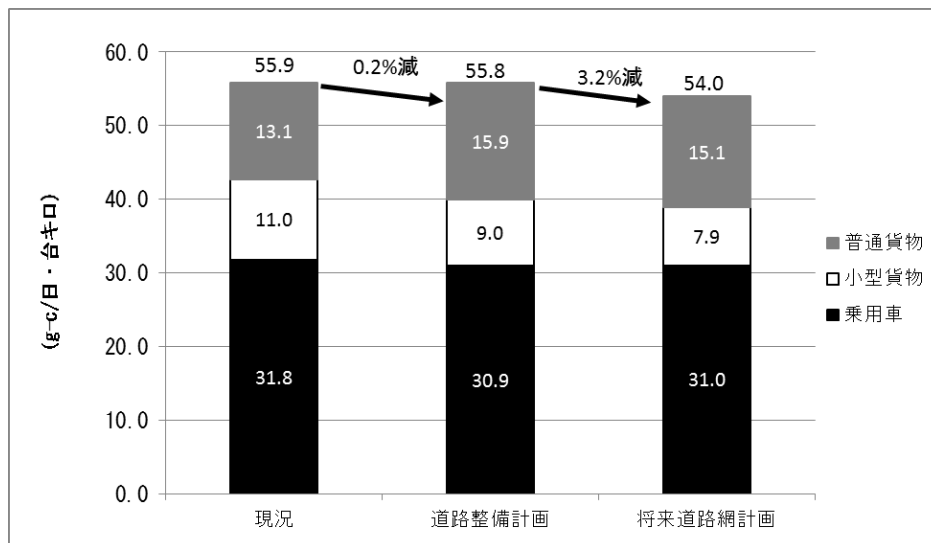


図 IV-29 走行台キロ当たり地球温暖化物質 (CO₂) 排出量

注) CO₂排出量は、交通量推計結果を基に、「道路投資の評価に関する指針(案)」(H10.6、道路投資の評価に関する指針検討委員会編)により算出した。

(9) まとめ

・(1)から(8)までの評価結果から、道路整備計画対象路線を整備することで、道路混雑緩和、交通の整流化、移動性・走行性の向上、交通事故減少、地球温暖化物質の削減が期待できる。
 ・なお、一部に混雑が残るなどといった点があるが、これについては、交通運用など、ソフト的な対応により改善していくことが可能とみられる。

V. 整備プログラムの策定

(1) 整備プログラム作成の必要性・意義

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、いかに効率よく道路整備を進めるかということは重要な課題である。

さらに、人口が減少するという事は、自動車交通需要が減少することにもなり、このような状況下では、道路整備に対する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、真に必要な道路について、整備の順位を決めて、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る。

以上を踏まえ、道路整備計画対象路線・区間の整備優先性を、客観性をもって評価し、整備プログラムの策定を行った。

(2) 検討手順

整備プログラムは次の手順に従って作成する。

- ① 整備の優先性を評価する項目と、その項目の重要度を設定して点数化する。
重要度の高い項目は点数を高く設定する。
- ② 各評価項目に該当する路線・区間を選定し、点数づけを行う。
- ③ 路線・区間ごとに点数づけの結果を積み上げる。
- ④ 隣接市との整合性や事業実施上の制約、事業規模を検証し、総合的に優先順位を決める。

(3) 整備優先性の評価方法

要整備路線・区間の優先性について、道路整備方針に基づく評価項目を基に優先度を検討し、点数化して要整備路線・区間の優先度の順位付けを行う。

1) 整備優先性の評価項目の設定

- ・道路整備方針に基づき、評価項目を設定し、要整備路線・区間を点数化する。このうち、特に重要と考えられる項目については点数の重みづけを行う。

- ⇒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

表 V-1 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
整備中区分			既に事業中の道路は効率性の観点から、継続して事業を進めることが妥当である。		高
重点整備方針	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。 *避難路のうち、津波災害からの避難に資すると考えられる路線については、より重要度が高いものとして、重要度「高」にさらに加点を行う。		高*
		緊急輸送路			高
		原子力災害時の広域避難路			高
	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。
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から重要度は高い。	現在でもバスの走行は可能なため重要度は中程度	中
	バス利用環境の改善			移動制約者への対応の観点から重要度は高い。	高
	諸施設が立地し人が集まる市中心部（池新田地区）と御前崎地区中心部における歩行の快適性			歩行者や自転車が集まる地区での快適性向上は安全性に次いで重要度が高い。	中
	学校周辺・通学路の安全確保			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			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。

表 V-2 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 アクセス向上	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
		新幹線駅アクセス向上		その他
		富士山静岡空港アクセス向上		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を図る。	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を図る。	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を図る。	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、道路混雑の解消を図る。	その他	
効果ある道路整備の推進	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) 隣接市の計画との整合性の検証

- ・ 1)評価結果から、優先性が高いとされた路線・区間のうち、隣接市に接続する道路については、隣接市の整備時期との整合性を確認する。

3) 事業実施上の制約の有無からみた優先性の検証

- ・ 事業性の観点から、事業実施上の制約の有無により、優先性の検証を行う。
 - ⇒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

- ・ 1)による優先性の検討結果から優先度を「高」「中」「低」に分け、これに2)3)の検証結果を加味、さらに、事業規模（事業費）を算出し、御前崎市の近年の道路整備費用と対比させて妥当性を検証する。

5) 総合評価の実施

- ・ 1)～4)による優先性の評価結果について、政策的に優先度が高いと考える路線など、点数化しづらい視点を加味したうえで、最終的に優先度を確定する。

(4) 整備優先性の評価結果

評価方法に従い、要整備路線・区間の整備優先性の評価を行った。

1) 整備優先性の評価項目に基づく評価

整備優先性の評価項目に基づいて点数付けを行った。(表V-8 参照)

2) 隣接市の計画との整合性の検証結果

要整備路線・区間のうち、隣接市境に接続する2路線についての検証結果を次に示す。

路線名	区間	整備内容	検証結果
国道 150 号	市道 2407 号線 ～掛川市境	4 車線化、 歩道設置	<ul style="list-style-type: none">・掛川市では、平成 25 年 2 月に道路整備プログラムを策定しており、国道 150 号は「長期整備要望」と位置付けられ、優先性は低くなっており、御前崎市と掛川市の計画の優先性は一致しない。・しかし、御前崎市として国道 150 号は、掛川市や浜松市方面へのアクセス性の向上を図る上で重要な路線であることから、優先度は高いものと位置づける。
金谷御前崎 連絡道路	地頭方 IC 以北	4 車線化	<ul style="list-style-type: none">・隣接する牧之原市では、平成 19 年 3 月に道路整備プログラムを策定しているが、国道・主要地方道・県道は対象としていない。・一方、平成 28 年 3 月に都市計画マスタープランを策定しており、金谷御前崎連絡道路は、『未整備区間の整備を促進する』としている。・従って、当路線の優先度は高いものと判断できる。

表 V-3 隣接市の計画との整合性の検証

3) 事業実施上の制約の有無からみた優先性の検証

事業の実施にあたって、制約が大きいとみられる路線・区間と、その評価を次に示す。

表 V-4 事業実施上の制約の有無に基づく評価

路線名	区間	整備内容	検証結果
(県)御前崎 堀野新田線	市道 259 号線 ～ 市道 257 号線	2車線化、 歩道設置	<ul style="list-style-type: none"> ・旧御前崎町中心部の軸を形成する当路線は、1車線で歩道が設置されていない上に、バス路線となっているため、整備の優先度が高い。 ・しかし、沿道には多くの建物が立地しており、道路の拡幅は大きな困難が伴う。 ・また、本計画においては、並行する市道 256 号線, 259 号線を地域幹線道路とし、(県)御前崎堀野新田線の 1 車線区間については都市内幹線道路として沿道住民の利用に特化した道路の位置づけを行った。 ・従って、県道御前崎堀野新田線の 1 車線区間を拡幅整備する優先度は、低く設定する。

4) 事業規模の妥当性の観点からみた優先性の検証

優先度別に事業費の算出を行った。事業費は、次の要素からなり、それぞれ、前提条件の設定を行った。

$$\text{事業費} = \text{工事費} + \text{用地費} + \text{物件補償費}$$

①工事費単価の設定

近年の実施事業の実績をもとに、2.54 万円/㎡と設定した。

表 V-5 工事費単価の設定

路線名	工事費	工事対象面積	工事費単価
市道 101 号線	16,639.5 万円	5,513 ㎡	約 3.02 万円
市道 207 号線	12,948.7 万円	6,780 ㎡	約 1.91 万円
市道 3159 号線	6,921.6 万円	2,085 ㎡	約 3.32 万円
計	36,509.8 万円	14,378 ㎡	約 2.54 万円

資料) 御前崎市資料

②用地費単価の設定

対象路線・区間の近傍の地価公示価格(平成 28 年)、また、近傍に地価公示地点が無い場合は、固定資産税路線価をもとに、地価公示との乖離を補正して用地費単価を設定した。

補正值は 1.36 とし、固定資産税路線価×1.36 により用地費単価を設定した。

表 V-6 固定資産税路線価と地価公示との乖離の補正值の設定

単位:円/m ²			
	地価公示	路線価	比率
御前崎字海老鹿沢116番2	21,000	15,100	1.39
池新田字中雨垂坪3921番13外	34,000	25,900	1.31
池新田字落合5557番5外	27,500	20,600	1.33
池新田字山ノ神坪2823番1	26,100	18,400	1.42
4地点計	108,600	80,000	1.36

資料) 地価公示 (平成 28 年)、固定資産税路線価等 (平成 28 年度)

③物件補償費の設定

物件補償費は、堅牢建築物 (鉄筋、鉄骨) と非堅牢建築物 (木造) 別に、既往の事例を基に次の通り想定した。

堅牢建築物 (鉄筋、鉄骨)	: 3,000 万円/棟
非堅牢建築物 (木造)	: 2,000 万円/棟

④事業費の算出

①～③の前提条件を基に、事業費の算出を行った。

その結果、第 2 次道路整備計画対象路線の事業費は、約 65 億円と算出された。これを、今後、12 年間で事業を行うにあたり、これまでの御前崎市の道路事業費を勘案すると、概ね妥当な規模であるといえる。

表 V-7 事業費の算出結果

優先度	事業費
優先度「高」	32 億 7,074 万円
優先度「中」	21 億 8,797 万円
優先度「低」	10 億 1,698 万円
計	64 億 7,569 万円

5) 評価のまとめ

(4)1)～4)の評価結果を総合的に勘案し、道路整備の優先性を次に示す通り検討した。
路線別の評価結果は、次ページ以降に示す。

ステップ① 評価項目に基づく点数付けの合計点から、優先性を仮決定

- ・合計点が11点以上 ⇒ 優先度「高」
- ・合計点が6～10点 ⇒ 優先度「中」
- ・合計点が1～5点 ⇒ 優先度「低」

ステップ② 隣接市の計画との整合性の観点から、対象路線・区間を検証

- ・国道150号(市道2407号線～掛川市境)(ステップ①での優先度は「高」)は、掛川市道路整備プログラムでは長期の位置づけで優先度は低い。しかしながら、御前崎市として、隣接市へアクセス性の向上を図ることは重要課題であり、優先度は「高」とする。
- ・金谷御前崎連絡道路(ステップ①での優先度は「高」)は、牧之原市都市計画マスタープランでの位置づけが高いと判断できるため、「高」とする。

ステップ③ 事業実施上の制約の有無から、対象路線・区間を検証

- ・(県)御前崎堀野新田線の1車線区間(ステップ①での優先度は「中」)は、沿道に建物立地が多く、事業の困難性が伴う。一方、並行する市道256,259号線が代替機能を果たすことができるため、優先度を「低」に変更する。

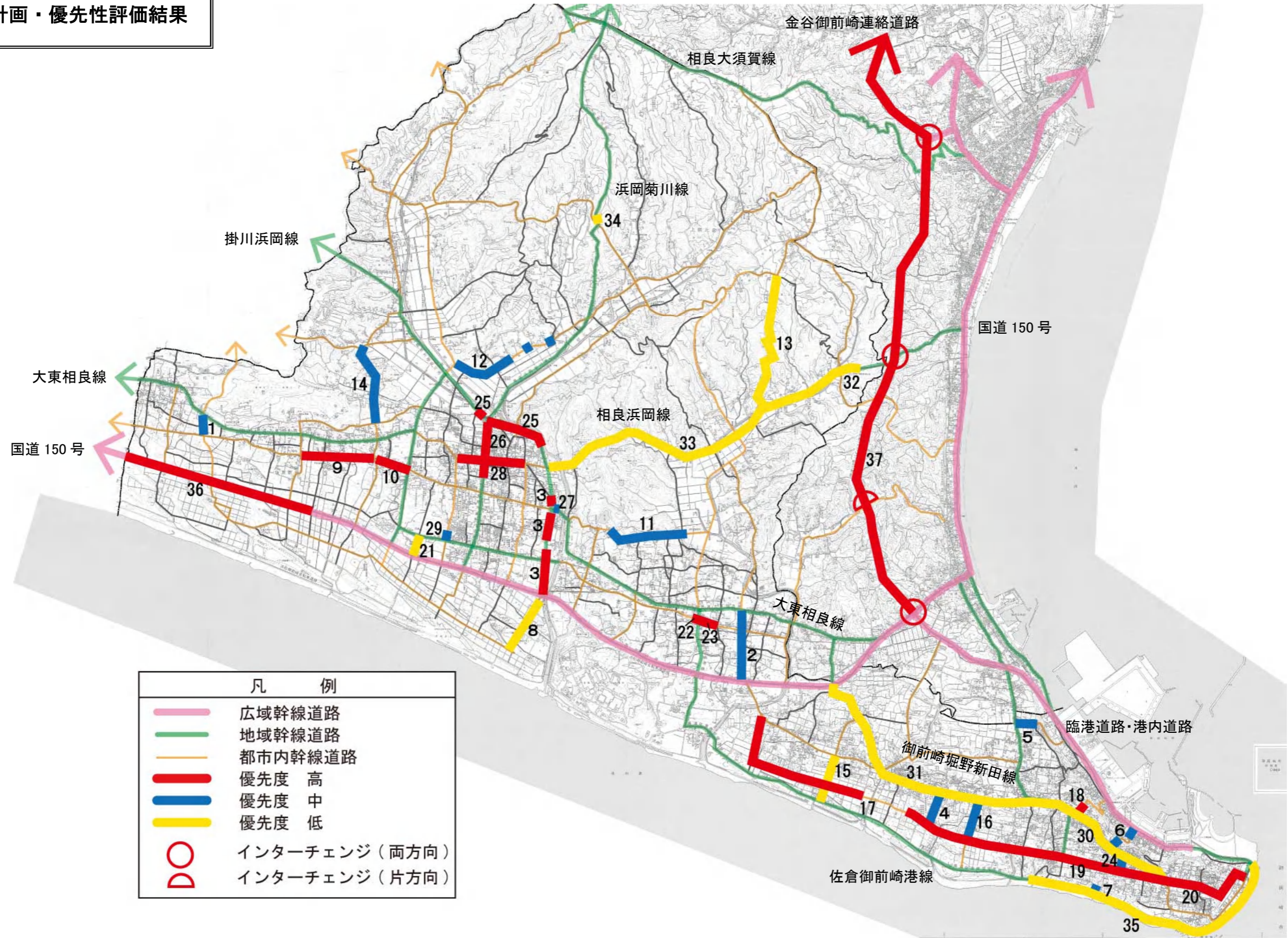
ステップ④ 事業規模と財政状況との整合性の観点から、優先度を検証

- ・事業費は、合計約64.8億円、優先度「高」が約32.7億円、「中」が21.9億円、「低」が約10.2億円と算出された。
- ・これを、今後、12年間で事業を行うにあたり、これまでの御前崎市の道路事業費を勘案すると、概ね妥当な規模であるといえる。

ステップ⑤ 優先度の確定

- ・ステップ③までの検討による道路整備計画対象路線は、事業費の面からみて計画期間内に投入可能な範囲であり、また、優先度別にみた場合でも、「高」「中」「低」のバランスは適正といえる。
- ・従って、これまでに検討した優先性を検証した結果、妥当といえる。

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。

図 V-1 道路整備計画の優先性評価結果

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^{*1}や道路・河川等愛護事業^{*2}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。

^{*1} 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

^{*2} 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。

資料編

1. 御前崎市道路整備計画 策定経過
2. 御前崎市道路整備計画策定委員会設置要綱
3. 御前崎市道路整備計画策定委員会及び幹事会
委員名簿及び幹事名簿

1. 御前崎市道路整備計画 策定経過

開催日	会議名・主な議題
平成28年7月4日	<p>第1回委員会及び第1回幹事会合同会議</p> <p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 検討方針について ・ 御前崎市における道路を取り巻く現状と今後の動向等について ・ 第1次御前崎市道路整備計画の検証について ・ 地域整備上・道路整備上の課題について
平成28年8月2日	<p>第2回幹事会</p> <p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第1次御前崎市道路整備計画の検証について
平成28年10月4日	<p>第2回委員会</p> <p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域整備上・道路整備上の課題について ・ 地域整備方針・道路整備方針について ・ 道路整備計画（新計画）の検討について ・ 整備プログラムの検討について
平成29年1月11日	<p>第3回委員会</p> <p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次道路整備計画（新計画）計画書（案）について ・ 第2次道路整備計画（新計画）詳細版（案）について
平成29年2月24日	<p>第4回委員会及び第3回幹事会合同会議</p> <p>【主な議題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第2次道路整備計画（新計画）計画書について ・ 第2次道路整備計画（新計画）詳細版について ・ 委員・幹事からの近況報告



（委員会・幹事会合同会議 開催状況）

2. 御前崎市道路整備計画策定委員会設置要綱

○御前崎市道路整備計画策定委員会設置要綱

(平成 28 年 5 月 23 日告示第 58 号)

(趣旨)

第 1 条 この告示は、御前崎市道路整備計画（以下「整備計画」という。）の策定に資することを目的として御前崎市道路整備計画策定委員会（以下「委員会」という。）の設置、所掌事務、運営等について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第 2 条 委員会の所掌事務は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 整備計画策定に係る調査等に関し評価検討すること。
- (2) 整備計画策定に係る資料に関し助言すること。
- (3) その他整備計画策定に関し検討し、意見を述べること。

(検討事項)

第 3 条 委員会の検討事項は、次の各号に掲げるとおりとする。

- (1) 前回の整備計画の検証や現状把握に関すること。
- (2) 整備計画の方向性に関すること。
- (3) その他整備計画策定に関すること。

(委員)

第 4 条 委員会は、別表 1 に掲げる者をもって構成する。

(運営)

第 5 条 委員会に委員長 1 名及び副委員長 1 名を置く。

- 2 委員長及び副委員長は、委員の互選によって定める。
- 3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときはその職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会の会議は、委員長が招集し、その議長を務める。

- 2 委員長が必要と認める場合は、委員以外の者を委員会の会議に出席させることができる。

(幹事会)

第 7 条 委員会の補助機関として幹事会を設ける。幹事会は、整備計画の具体的な内容について調査検討を行い、結果を委員会に報告する。

- 2 幹事会は、別表 2 に掲げる者をもって構成する。
- 3 幹事会に幹事長を置く。
- 4 幹事長は、都市建設課長をもってあてる。
- 5 幹事会は、幹事長が招集し、幹事長が議長を務める。

6 幹事会は、必要に応じて幹事会に幹事以外の者を出席させることができる。

(事務局)

第8条 委員会及び幹事会の庶務は、都市建設課において行う。

(その他)

第9条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が委員会に諮り別に定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

別表1(第4条関係)

分野	構成	人数(人)
学識経験者	まちづくり・交通網等の有識者	1
静岡県	袋井土木事務所	1
警察	菊川警察署	1
公共交通関係者	バス事業者	1
企業関係者	物流会社	1
原子力関係者	中部電力株式会社	1
教育関係者	校長会代表	1
市民代表者	男・女	2
御前崎市	副市長・総務部長・市民部長・防災監・教育部長・事業部長	6
		15

別表2(第7条関係)

	役職	構成	主な分野
1	幹事	都市建設課長	統括・道路関係
2	幹事	防災課長	防災関係
3	幹事	秘書政策課長	総合計画関係
4	幹事	福祉課長	福祉関係
5	幹事	高齢者支援課長	高齢者関係
6	幹事	農林水産課長	農業・漁業関係
7	幹事	商工観光課長	商工・観光関係
8	幹事	教育総務課長	通学路関係

3. 御前崎市道路整備計画策定委員会及び幹事会 委員名簿及び幹事名簿

【委員名簿】

役名	所属	役職	氏名
委員長	日本大学工学部交通システム工学科	教授	轟 朝幸
副委員長	御前崎市	副市長	鴨川 朗
委員	静岡県菊川警察署	交通課長	原田 洋之
委員	しずてつジャストライン株式会社	地域交通課長	長田 雅紀
委員	御前崎港運株式会社	管理部次長	藤野 孝昭
委員	中部電力株式会社浜岡地域事務所	専門部長	増田 勉
委員	御前崎市立浜岡中学校	校長	澤島 正治
委員	御前崎市町内会長連合会	会長	添田 英夫
委員	御前崎市商工会	女性部長	竹田 静子
委員	御前崎市	総務部長	植田 直仁
委員	御前崎市	市民部長	河原崎 悦男
委員	御前崎市	防災監	高畑 実
委員	御前崎市	教育部長兼教育総務課長	伊村 衛
委員	御前崎市	事業部長	繁田 昇
オブザーバー	静岡県袋井土木事務所	次長(技術)	齋藤 和美

【幹事名簿】

役名	所属	役職	氏名
幹事長	御前崎市事業部都市建設課	課長	山本 正典
幹事	御前崎市総務部秘書政策課	課長	長尾 智生
幹事	御前崎市総務部防災課	課長	山崎 雅樹
幹事	御前崎市市民部福祉課	課長	釜下 大輔
幹事	御前崎市市民部高齢者支援課	課長	水野 直寿
幹事	御前崎市事業部農林水産課	課長	鈴木 雅美
幹事	御前崎市事業部商工観光課	課長	原崎 浩之
幹事	御前崎市教育部教育総務課	部長兼課長	伊村 衛