

榛南・南遠都市圏総合都市交通マスタープラン

平成 24 年 3 月

榛南・南遠都市圏総合都市交通計画検討会

－ 総合都市交通マスタープラン目次 －

1. 計画策定の目的及び概要.....	1
1-1. 計画策定の目的.....	1
1-2. 計画の位置づけ.....	1
2. 榛南・南遠都市圏の現状と課題.....	3
3. 都市圏交通の目標.....	9
3-1. 榛南・南遠都市圏の将来像.....	9
(1) 上位計画等の整理.....	9
(2) 都市圏の将来像.....	16
3-2. 交通体系の基本方針.....	18
3-3. 都市圏交通の目標.....	20
(1) 都市圏交通の目標設定.....	20
(2) アウトカム指標と目標値.....	25
4. 総合都市交通マスタープラン.....	26
4-1. 計画の体系.....	26
(1) 計画の構成.....	26
(2) 骨格交通体系.....	27
4-2. 長期道路網計画.....	29
(1) 長期道路網計画の考え方.....	29
(2) 道路の機能・役割の設定.....	31
(3) 長期道路網の評価.....	33
(4) 長期道路網計画の策定.....	35
4-3. 中期道路網計画.....	37
(1) 中期道路網計画の考え方.....	37
(2) 中期道路網の評価.....	39
(3) 中期道路網計画の策定.....	41
4-4. モビリティ・マネジメント計画等.....	42
(1) モビリティ・マネジメント計画等の考え方.....	42
(2) モビリティ・マネジメント計画等の施策検討.....	43
(3) モビリティ・マネジメント計画等の立案.....	44
5. 総合都市交通マスタープランの効果.....	46
6. 総合都市交通マスタープランの推進.....	47
6-1. 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制.....	47
(1) 地域との連携による推進.....	47
(2) PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進.....	47
6-2. 総合都市交通マスタープランの見直し.....	48
(1) 静岡県第4次被害想定公表.....	48
(2) 社会経済状況等の変化.....	48
6-3. 都市計画道路の見直し.....	48

1. 計画策定の目的及び概要

1-1. 計画策定の目的

- 概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定
- 概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画の策定
- モビリティ・マネジメント計画等を立案

榛南・南遠都市圏では、東名高速道路や国道 150 号等の主要幹線道路に加え、富士山静岡空港や重要港湾の御前崎港、現在事業中の新東名高速道路など陸・海・空が連携した交通体系が形成されつつあり、産業支援や都市圏内及び周辺地域との連携強化などが期待されています。しかし、本都市圏では、大井川渡河断面や市街地部において交通混雑の発生が見られるほか、東海地震等発生時の大規模災害の懸念、公共交通のサービス水準が低く利便性が悪い等の問題を有している。

さらに、財政制約や減少予測に転じた将来交通等から、既定計画について再検証を行うとともに、渋滞解消を図り、円滑な都市交通を実現するための新たな将来交通計画を策定することが求められている。

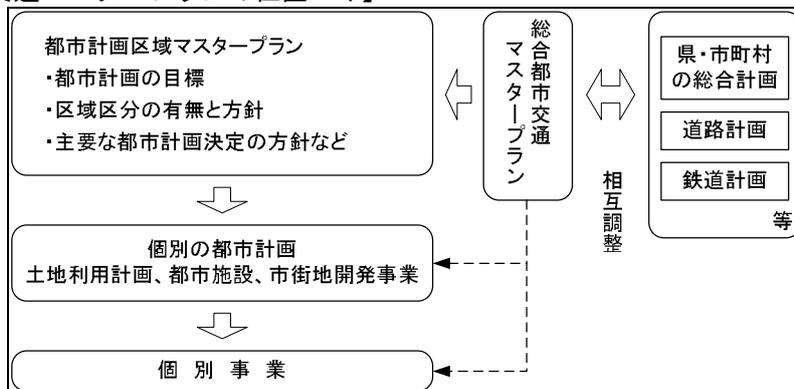
これらのことを踏まえ、本検討会では、榛南・南遠都市圏の渋滞解消を図り、円滑な都市交通を実現するとともに快適で安心な都市空間の形成を図ることを目的として、『概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定』し、『概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画の策定を行った上で、モビリティ・マネジメント計画等を立案』する。

※モビリティ・マネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

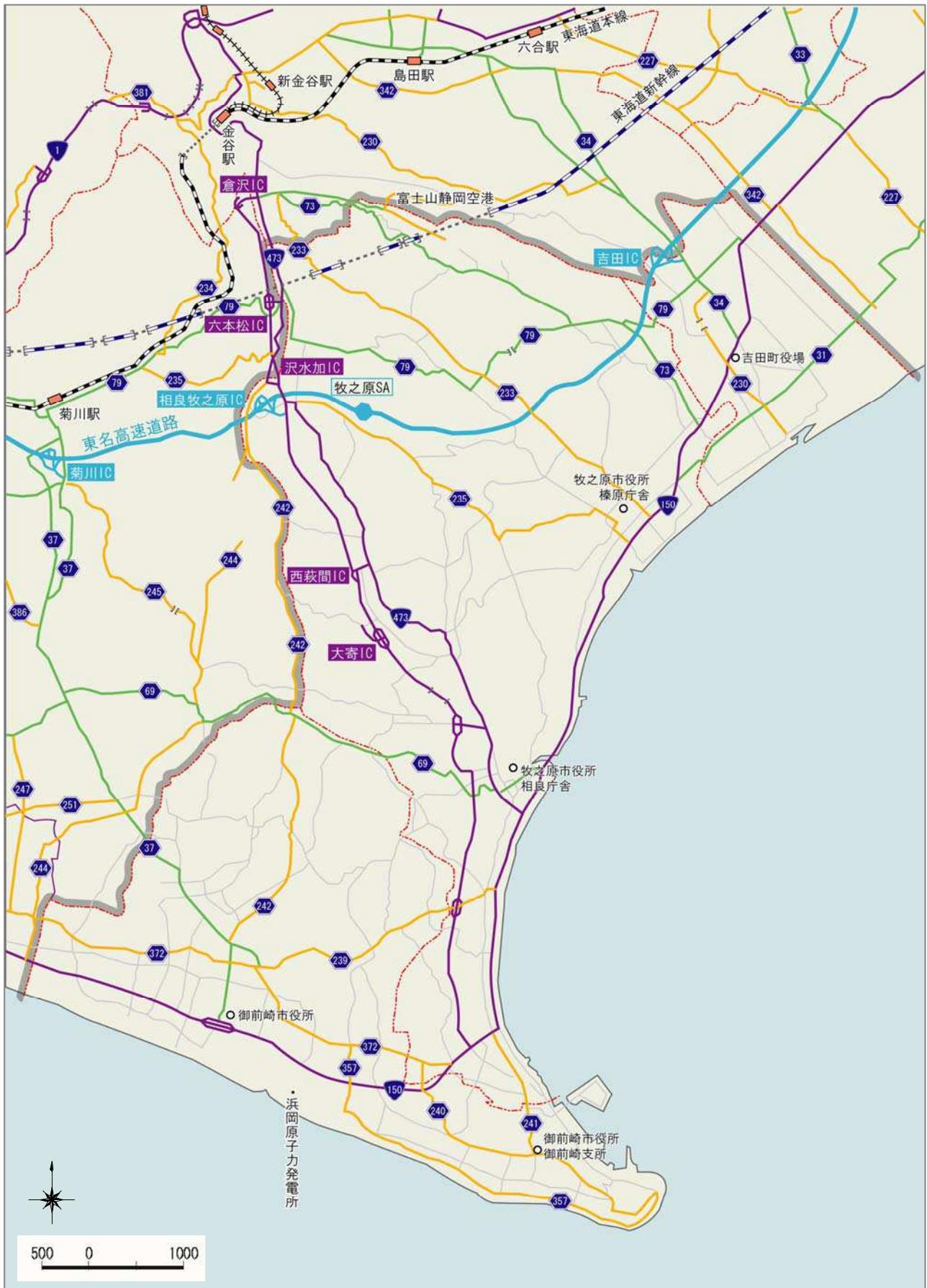
1-2. 計画の位置づけ

本計画は、都市計画分野における交通計画の基本となる計画である。都市計画運用指針において、「都市交通調査」の成果を都市計画区域マスタープランや市町村マスタープランに反映するよう位置づけられている。このため、県や市町の総合計画及び各種計画と調整を図りながら、都市計画区域マスタープランや市町村マスタープラン、個別の都市計画及び個別事業に反映できる計画を策定する。

【総合都市交通マスタープランの位置づけ】



【榛南・南遠都市圏位置図】



2. 榛南・南遠都市圏の現状と課題

都市圏交通の現況分析、現況再現及び現況道路網の評価を踏まえ、榛南・南遠都市圏における都市交通の課題を整理する。

■都市構造・現況動向からみた着眼点

地域現況等を踏まえ、「都市構造・現況動向の視点」から本都市圏の交通計画を行う上で留意すべき着眼点を以下に整理する。

イ) 人口減少・高齢化の進行への対応

- ✓都市圏人口は平成12年以降ほぼ横ばいで推移していたが、平成22年（国勢調査速報値）では減少に転じており、今後、更に人口は減少することが予想されている。
- ✓合併前の旧町中心部において人口密度が高くなっているが、近年DID人口密度は低下傾向（人口も減少の方向）にある。その一方で、郊外部において人口の増加がみられる。
- ✓高齢化率（65歳以上）は、平成17年時点で約21%に達している。
- ✓高齢者の事故も増加傾向で推移している。自ら運転する機会が多い地域（公共交通網が少ない地域）の高齢者を中心に増加しているものと想定される。
- ✓県の歳出予算合計額は微減傾向にもかかわらず、交通基盤系予算は大きく減少している。

⇒ 既存ストックを活用した都市機能の維持・発展、高齢者（交通弱者等）にも対応した交通手段の維持・増進に向けた交通体系を目指すことが望まれる。

ロ) 産業・観光等活動の支援

- ✓本都市圏は第二次産業や第一次産業が盛んであり、製造業（33%）や農業（11%）に就業する割合が高い状況である。
- ✓製造品出荷額等は県内シェアが6.5%まで上昇している。
- ✓工業団地をはじめとした内陸側の郊外を中心に、事業所や従業者が増加している。
- ✓農業産出額が減少している。また、観光交流客数も減少している。
- ✓富士山静岡空港では、平成23年2月8日から国際貨物の輸出が始まっている。
- ✓御前崎港では、より大量の貨物の輸出入を可能にするため、バースの拡大が計画されている。

⇒ 産業・観光等の効率的な活動が可能となる交通体系を構築していくことが望まれる。

ハ) 生活の利便性の向上

- ✓本都市圏では公共施設や大規模工場、病院等が国道150号沿線に数多く分布しており、市街地の外れや郊外部にも点在するなど、都市の郊外化の傾向が伺える。
- ✓牧之原市～吉田町、牧之原市～御前崎市で通勤通学する人や、島田市、藤枝市、菊川市等の他都市圏との通勤通学する人が多い。

⇒ 本都市圏内に分布する多種・多様な都市機能を有効的に活用でき、かつ生活の利便性向上に資する交通体系の構築が望まれる。

二) 恵まれた広域交通網の活用

- ✓ 本都市圏は、重要港湾である御前崎港、富士山静岡空港をはじめ東名高速道路の吉田 IC 及び相良牧之原 IC 等、広域交通の拠点となる施設に恵まれた地域である。

⇒ 広域交通に恵まれた環境を活かした交通体系の構築が望まれる。

ホ) 地球温暖化への対応

- ✓ DID 地区の人口が減少している等、市街地の空洞化が伺える。
- ✓ 都市の拡散化により自動車への依存度が高くなり、その結果として、走行速度の低下等から自動車の排気ガス等の増加を招く等、地球温暖化を引き起こす要因となっている。

⇒ 地球温暖化対策が必要となる中で、自動車依存からの脱却に向けた取組、市街地の無秩序な拡大を抑制し、コンパクトな都市づくりに資する対策等が望まれる。

■交通施設・ネットワークからみた着眼点

交通施設の現状等を踏まえて、「交通施設・ネットワークの視点」から本都市圏の交通計画を行う上で留意すべき着眼点を以下に整理する。

イ) 広域交通拠点とのネットワークの充実

- ✓ 御前崎港では完成自動車や自動車部品の輸出に関する利用が多い状況である。
- ✓ 富士山静岡空港は国内外の広域的な移動の利用が多い状況である。
- ✓ 地域高規格道路の金谷御前崎連絡道路が御前崎港から東名相良牧之原 IC まで2車線つながっている。
- ✓ 隣接都市圏において、新東名高速道路が平成 24 年度供用開始予定で整備が進められている。

⇒ 広域的な移動を支えるネットワーク(広域交通ネットワーク)の充実が望まれる。

ロ) 広域防災拠点等と連絡する災害に強い道路網の確保

- ✓ 平成 21 年に発生した「駿河湾を震源とする地震」では、東名高速道路の通行止めにより国道 1 号をはじめ大きな影響が発生した。
- ✓ 本都市圏では、国道 150 号、国道 473 号等が1次緊急輸送路として指定されている。
- ✓ 富士山静岡空港、御前崎港は、災害発生時の広域防災拠点として重要な役割を担っている。
- ✓ 高度経済成長期に建設された道路構造物は今後急速に老朽化を迎えることが予想されている。

⇒ 災害発生時における代替路線の確保や、広域防災拠点との連携強化など、災害に強い道路網が望まれる。

ハ) 市街地内及びその周辺における都市計画道路網の計画的な整備

- ✓ 都市計画道路の整備率は約 46%であり、県平均よりも低い状況である。
- ✓ 都市計画道路(用途内)の計画延長は県平均並みであるが、改良済みの都市計画道路密度(用途内)は県平均を下回っている地域もみられる。
- ✓ 長期にわたり未着手となっている都市計画道路も存在するなど、その必要性を検証することも求められている。

⇒ 社会情勢や住民ニーズ等を基に将来の見通しを踏まえた上で、市街地及びその周辺の計画的な都市計画道路の整備が望まれる。

二) 公共交通機関の利便性向上

- ✓ 本都市圏内には鉄道駅が存在しない。
- ✓ バスの利用者は減少傾向にある。
高齢者人口密度の高い国道 150 号沿線等では、比較的、需要に応じたバス運行密度となっているが、今後、公共交通の重要度が高くなると想定される高齢化率の高い内陸側の地域では、公共交通のサービス水準が低く、利便性が悪い状況である。
特に、旧浜岡町～旧榛原町の内陸部では、バスの運行がない。
- ✓ 高齢化が急速に進展する中で、全国的にも高齢者を中心に運転免許の返納が進んでいることから、運転免許がない人が増加することも予想される。

⇒ 高齢化社会や利用者数の減少等、住民ニーズにあった運行の実施が望まれる。

■交通流動等からみた着眼点

現況道路網の評価等を踏まえて、「交通流動等の視点」から本都市圏の交通計画を行う上で留意すべき着眼点を以下に整理する。

イ) 地域間を連絡する主要断面の交通容量確保

- ✓ 吉田町～静岡市方面間では、つながりが強く、更に需要が伸びている状況である。
- ✓ 大井川断面等の他都市圏との境界断面において交通容量が不足している。

⇒ 大井川渡河断面の道路機能強化が望まれる。

ロ) 主要幹線道路等の道路混雑の解消

- ✓ 都市圏内を横断する国道 150 号において、吉田町や旧榛原町、旧相良町の市街地部等を中心に混雑が発生している。

⇒ 市街地部を連絡する道路の機能強化が望まれる。

ハ) 広域交通拠点等とのアクセス性向上

- ✓ 本都市圏の両端への移動（御前崎～吉田）をはじめ、各市役所・役場から新幹線停車駅のある掛川駅等、都市圏内の国道 150 号を利用した広域移動や、掛川方面への長距離移動において、時間損失が高い状況が伺える。

⇒ 広域交通拠点等とのアクセス性向上に資する交通体系の構築が望まれる。

二) 郊外部での需要増加への対応

- ✓ 御前崎港のある旧御前崎町や富士山静岡空港建設地周辺、工業団地をはじめ、事業所等が増加している郊外部の交通量が増加している。

⇒ 既存ストックを活用した都市機能の維持・発展や地球温暖化への対応（都市構造・現況動向での着眼点）が求められる中で、郊外部に立地する企業等が主体となり、増加する交通需要への対策を行うことも望まれる。

■都市交通の課題

【都市構造・現況動向からみた着眼点】

a. 人口減少・高齢化の進行等への対応

- ・都市圏人口は今後減少が予想される(H22速報値では既に減少)
- ・高齢化率は平成17年時点で約21%に達する
- ・郊外部では人口が増加傾向
- ・高齢化事故は増加傾向
- ・交通基盤系予算は減少傾向

b. 産業・観光等活動の支援

- ・第二次産業や第一次産業が盛ん
- ・製造業(約33%)や農業(約11%)に就業する割合が高い
- ・製造品出荷額は県内シェアが6.5%まで上昇
- ・内陸側の郊外を中心に事業所や従業者が増加
- ・富士山静岡空港では国際貨物の輸出が始まる
- ・観光交流客数や農業産出額が減少している

c. 生活利便性の向上

- ・主要施設が国道150号沿線及び郊外部に点在
- ・牧之原市～吉田町、御前崎市の通勤通学が多い
- ・島田市、藤枝市、菊川市等の他都市圏との通勤通学も多い

d. 恵まれた広域交通拠点の活用

- ・重要港湾である御前崎港が都市圏南部に存在
- ・平成21年に富士山静岡空港が開港
- ・東名高速の相良牧之原ICと吉田ICが存在

e. 地球温暖化への対応

- ・人口集中地区(DID)の人口密度は減少傾向
- ・自動車保有台数は増加傾向
- ・都市の拡散化により自動車への依存度が高くなるなど、自動車の排気ガス等を増加させる要因となっている

【交通施設・ネットワークからみた着眼点】

f. 広域交通拠点とのネットワークの充実

- ・御前崎港は完成自動車や自動車部品の輸出の利用が多い
- ・富士山静岡空港は国内外の広域的な移動の利用が多い
- ・地域高規格道路金谷御前崎連絡道路が2車供用
- ・隣接都市圏では新東名高速道路がH24供用開始予定

g. 広域防災拠点等と連絡する災害に強い道路網の確保

- ・国道150号、国道473号等が1次緊急輸送路として指定
- ・「駿河湾を震源とする地震」では東名通行止めにより大きな影響が発生
- ・富士山静岡空港、御前崎港は広域防災拠点
- ・道路構造物は今後急速に老朽化を迎えることが予想される

h. 市街地内及びその周辺における都市計画道路網の計画的な整備

- ・都市計画道路の整備状況は約46%と県平均よりも低い
- ・一部地域では、改良済みの都市計画道路密度(用途内)は県平均を下回っている
- ・長期にわたり未着手となっている都市計画道路も存在する

i. 公共交通機関の利便性向上

- ・都市圏内には鉄道駅が存在しない
- ・牧之原市、御前崎市では自主運行バスを運行するが減少傾向
- ・内陸部においてバス運行密度が低い
- ・高齢化率の高い地域では公共交通のサービス水準が低く、利便性が悪い。

【交通流動等からみた着眼点】

j. 地域間を連絡する主要断面の交通容量確保

- ・吉田町～静岡市方面間ではつながりが強く、需要も増加
- ・大井川断面の交通容量の不足(他都市圏との境界)

k. 主要幹線道路等の道路混雑の解消

- ・吉田市街地、旧榛原、旧相良市街地内の国道150号の混雑

l. 広域交通拠点等とのアクセス性向上

- ・都市圏内の国道150号を利用した広域移動や、掛川方面への長距離移動において、時間損失が高い

m. 郊外部での需要増加への対応

- ・御前崎港及び富士山静岡空港建設地周辺、事業所等が増加している郊外部にて交通量が増加
- ・企業等自らが主体となり、需要増加への対応を行うことも必要

【本都市圏特有の課題】陸・海・空の豊富な広域交通拠点を活かした交通体系の構築、都市拠点間及び隣接都市圏との連携強化が主要課題

【榛南・南遠都市圏における都市交通の課題】

I. 広域交通ネットワークの強化

I-① 御前崎港～相良牧之原IC～
富士山静岡空港の連携強化

(着眼点 b, d, e, f, g, l 等より)

I-② 隣接都市圏との連携強化

(着眼点 c, e, f, j, l 等より)

II. 都市内ネットワークの強化

II-① 牧之原市～吉田町間
の道路機能強化

(着眼点 b, c, e, g, h, k 等より)

II-② 都市拠点・産業拠点
と高速ICとのアクセス性向上

(着眼点 b, c, d, e, f, g, h, k, l 等より)

III. 市街地道路網の形成

III-① 生活環境を確保
できる道路網の形成

(着眼点 a, c, e, g, h, k 等より)

III-② 都市計画道路の見直しを
踏まえた道路網の形成

(着眼点 a, c, h 等より)

IV. 公共交通の利便性向上等

IV-① 高齢者等の移動手段の確保

(着眼点 a, c, i 等より)

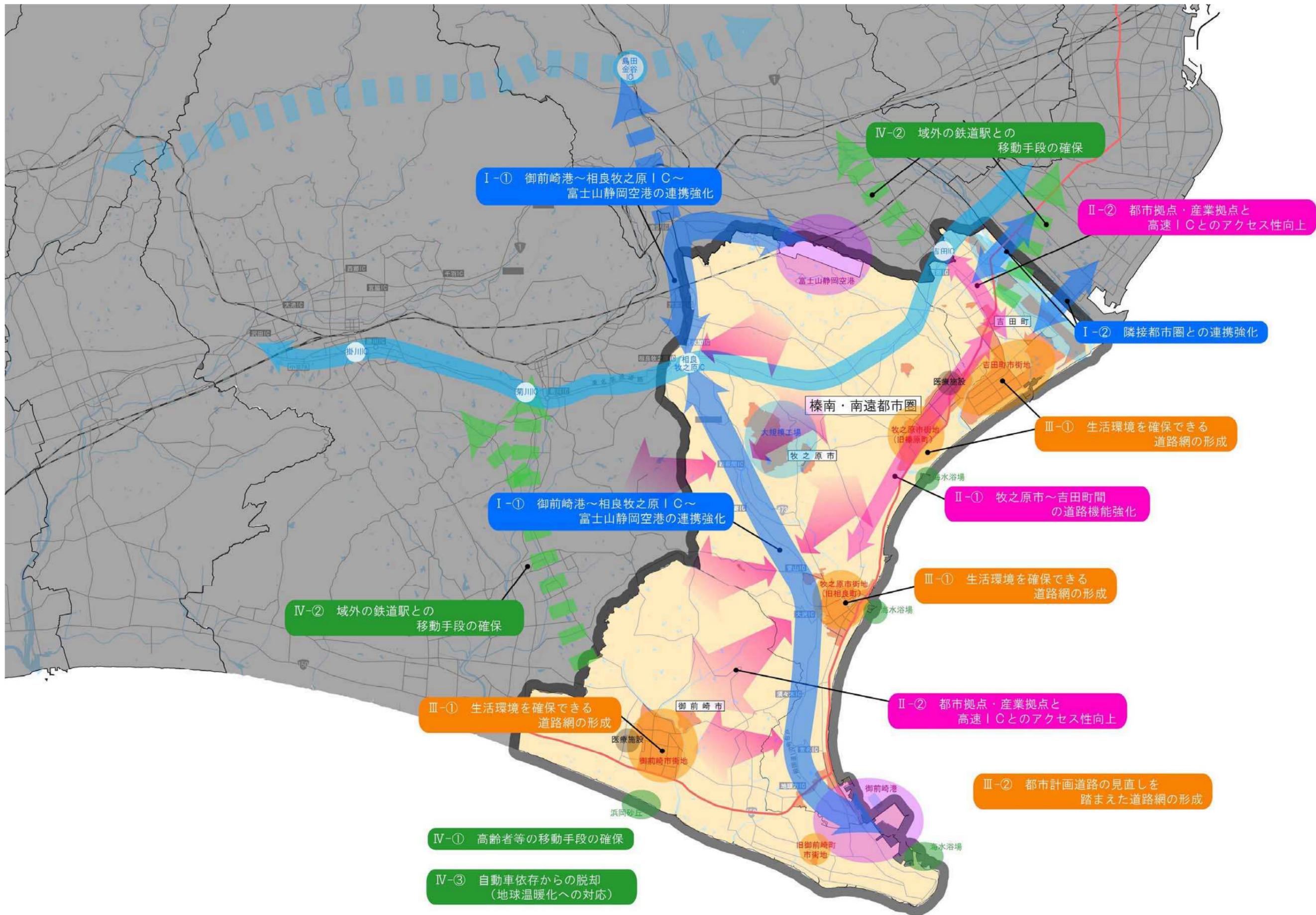
IV-② 域外の鉄道駅との
移動手段の確保

(着眼点 a, c, i, l 等より)

IV-③ 自動車依存からの脱却
(地球温暖化への対応)

(着眼点 e, m 等より)

既存ストックを有効的に活用した交通体系の構築



3. 都市圏交通の目標

3-1. 榛南・南遠都市圏の将来像

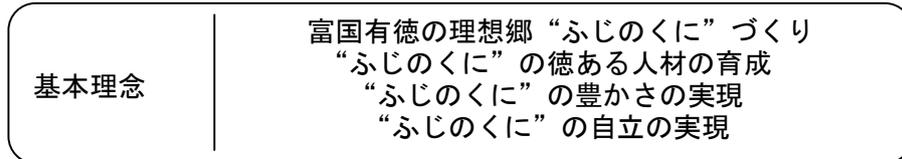
(1) 上位計画等の整理

都市圏における県及び市町の上位計画等の将来まちづくり方針を整理する。

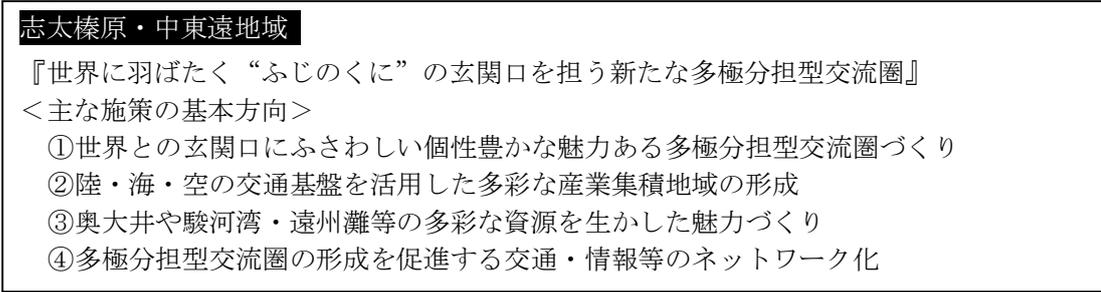
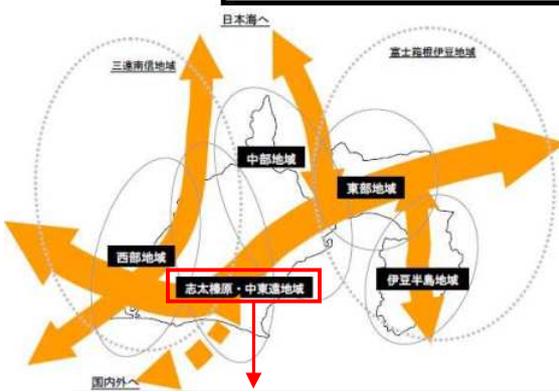
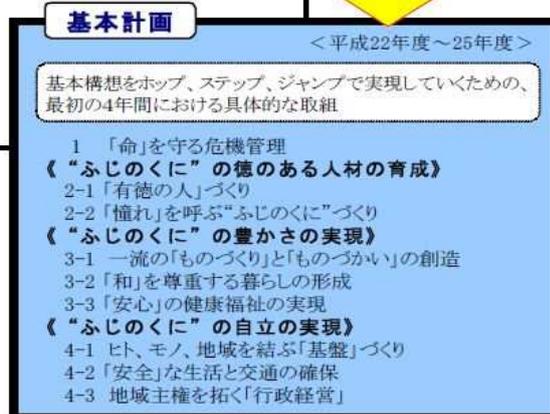
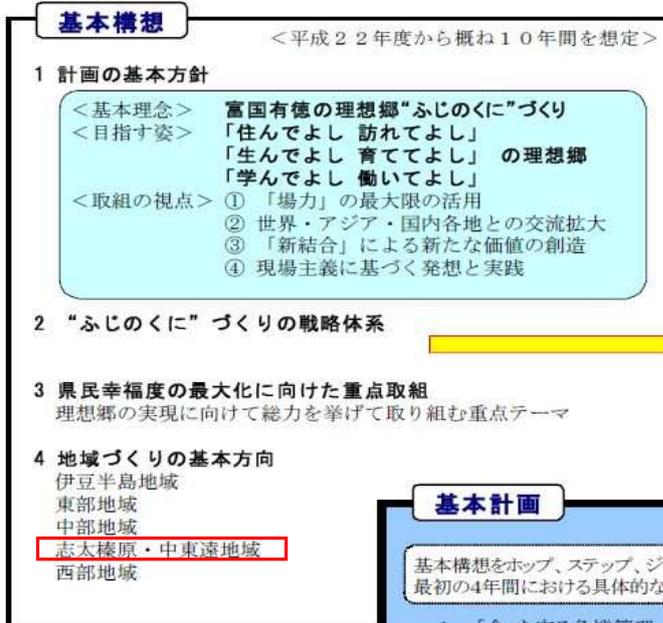
①静岡県総合計画（平成23年2月）【静岡県】

■基本理念

富士を有する静岡県は、県政運営を行う上での基本理念として、「富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり」と掲げ、「徳のある、豊かで、自立した」地域づくりを進めていく。



■基本構想

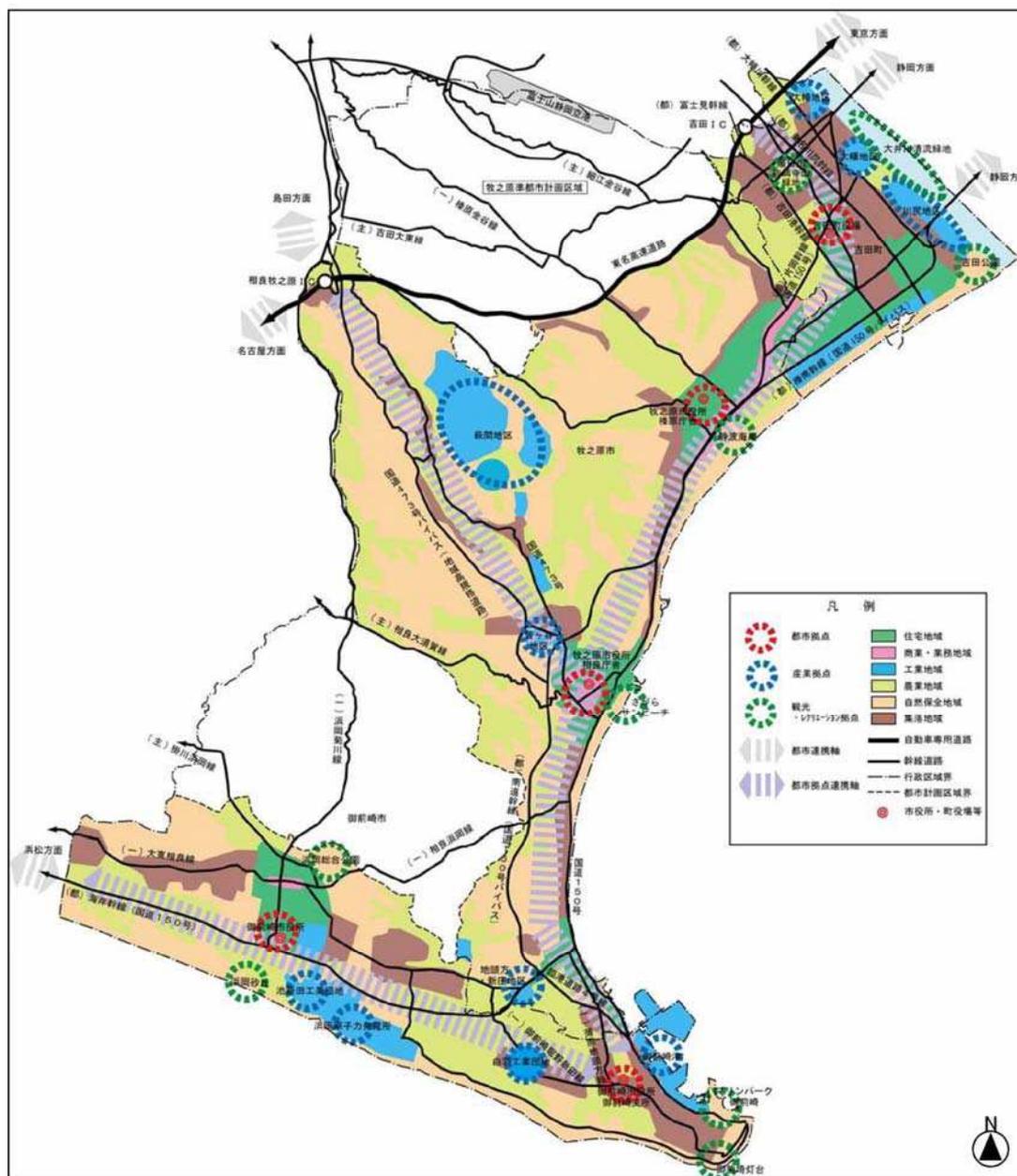


② 榛南・南遠広域都市計画区域マスタープラン（平成 23 年 3 月）【静岡県】

■ 都市づくりの基本理念 < 目標年次:平成 37 年（施設整備の目標年次：平成 27 年） >

- ① 広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり
⇒ 東名高速道路、富士山静岡空港、重要港湾御前崎港の効果的な活用
- ② 地域特性を活かした産業と都市機能が充実した活力あるコンパクトな都市づくり
⇒ 市街地の無秩序な拡大の抑制、中心市街地の再構築
- ③ 誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり
⇒ 利便性の高い都市機能の整備
- ④ 恵まれた自然環境を保全し、地域資源を活かした都市づくり
- ⑤ 住民・企業・行政による対話と協働の都市づくり

■ 将来市街地像

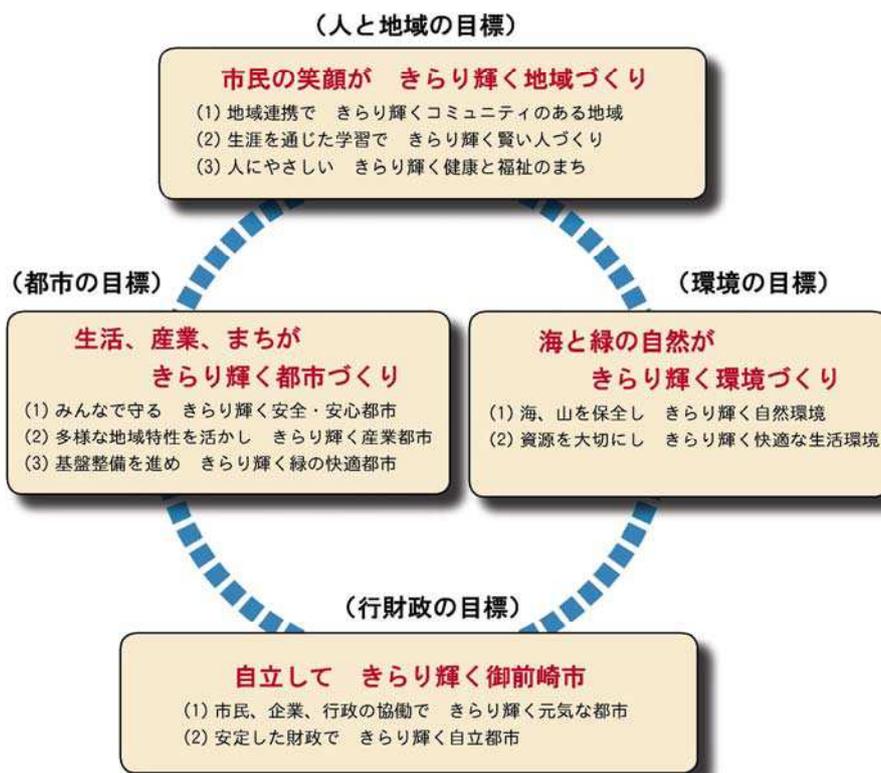


③ 御前崎市総合計画（平成 18 年 3 月）【御前崎市】

< 目標年次:平成 27 年 >

- 基本理念 『自立と市民協働』
- 都市将来像 『海と緑と笑顔が きらり輝く 御前崎』
- まちづくりの目標

■ 「海と緑と笑顔が きらり輝く 御前崎」



■ 主な施策

『みんなで守る きらり輝く安全・安心都市』

…大地震や津波など自然災害の発生に備え可能な限り被害を少なくするための事前準備や対策を行い、安全・安心なまちづくりを進める。

『多様な地域特性を活かし きらり輝く産業都市』

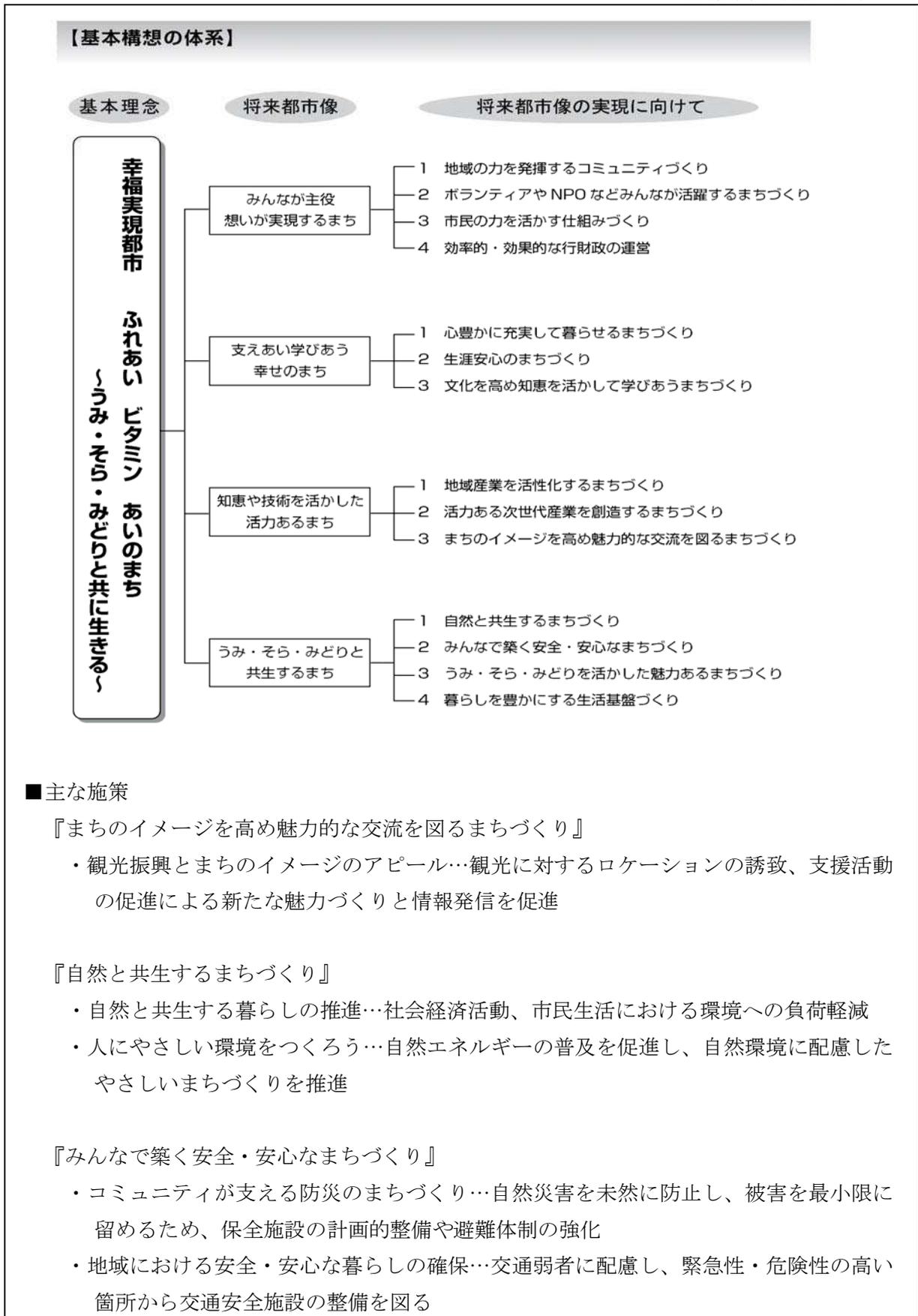
…御前崎港と静岡空港を高規格道路で接続し、陸空海の交通利便性を活かした、物流と人が交流する拠点都市づくりを進める。

『基盤整備を進め きらり輝く緑の快適都市』

…浜岡地域と御前崎地域を接続する利便性の高い道路整備により市民が相互に容易に行き交うことができるまちとするとともに、市の祭や行事、あるいは観光客誘致、交流など、一体性と多様性のある魅力的な都市づくりを進める。

④牧之原市総合計画（平成 18 年 10 月）【牧之原市】

< 目標年次:平成 27 年 >



⑤吉田町総合計画（平成 18 年 3 月）【吉田町】

< 目標年次:平成 27 年 >

■計画の基本理念

- ・誰もが健やかで、安心して暮らせる快適なまちづくり
- ・心豊かな人を育み生かすまちづくり
- ・地域の特性を生かした、産業と都市機能が充実したまちづくり

■将来都市像 『人と人、心やすらぎ 健康で住みやすいまち 吉田町』

■主な施策

『自然と調和した、人にやさしいまちづくり』

- ・安全で利便性の高い交通環境をつくる…幹線道路や生活道路の交通安全対策をより充実させ、利便性の高い道路環境整備を推進。公共交通体系の整備方法を検討し、安全で利便性の高い生活交通環境を創造

『安全で安心、快適なまちづくり』

- ・安全で安心して暮らせるまちづくりを進める…防火・防犯、交通安全などへの対策を充実し、災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくりを推進
- ・地球にやさしい循環型社会を構築する…快適に暮らせる地球にやさしい資源循環型社会を構築



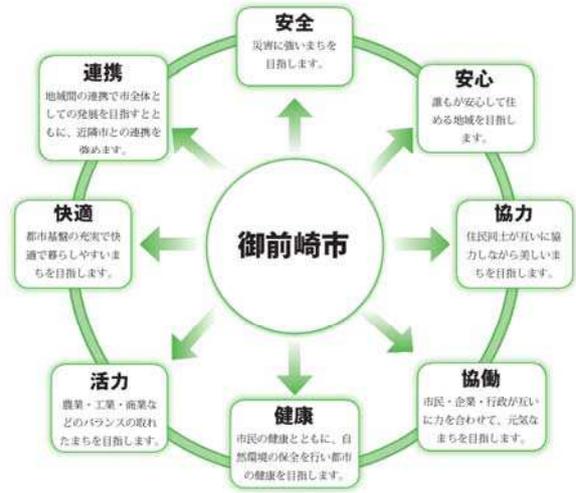
⑥御前崎市都市計画マスタープラン（平成20年4月）【御前崎市】

<目標年次:平成39年>

■目指すべき都市像

御前崎市は、静岡県南端に位置する茶園や海洋の自然に恵まれた地域である。国際貿易港である御前崎港や原子力発電所を有する本市の特色を踏まえ、今後整備される富士山静岡空港及び新東名高速道路などへの連携を図って、新たな都市づくりを目指す。

また、都市を構成する8つの地域の個性を生かし、それぞれの地域が自立と協働のもとに、右に示す内容を実現するために取り組んでいく。

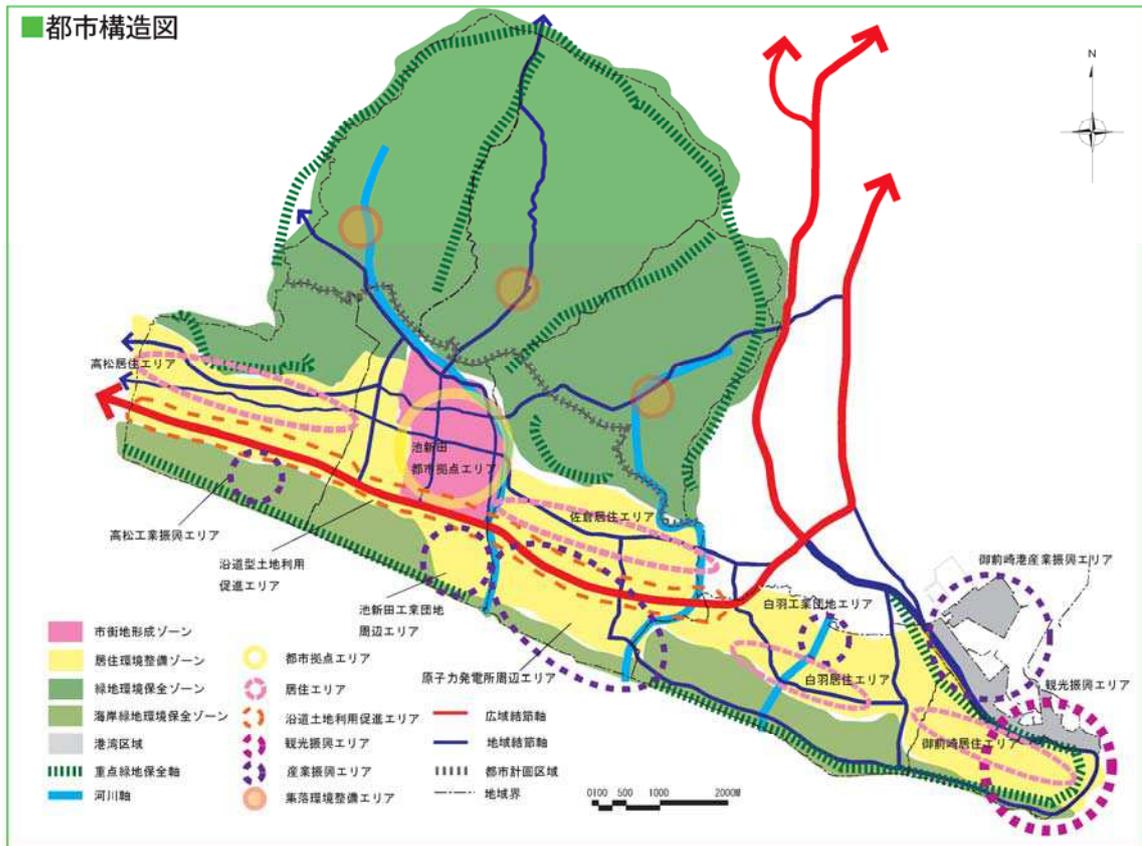


■まちづくりの目標

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

■都市構造図



⑦吉田町都市計画マスタープラン（平成20年8月）【吉田町】

<目標年次:平成37年>

■都市づくりの基本理念

《安心定住》安心して住み続けることのできる“都市づくり”を大切にする

《活気》健やかで活気のある“都市づくり”を大切にする

《共生》環境と共生する“都市づくり”を大切にする

《協働》自発し、互いに協力し合う“都市づくり”を大切にする

『住みやすく 活気のある 水・緑豊かな協働のまち 吉田町』

■都市づくりの目標 『住みやすく 活気のある 水・緑豊かな協働のまち 吉田町』

■主な施策

『誰もが安心して暮らせる、住みやすいまちづくり』

…就業する年齢層をはじめ、子どもから高齢者までが、安全で生活に便利な環境のなかで暮らし、互いに声の掛けあえるコミュニティを形成していく都市を目指す。

施策1：幹線道路の渋滞解消と歩行者の安全の確保

施策2：幹線道路のある基盤の整った一団の住宅地の整備

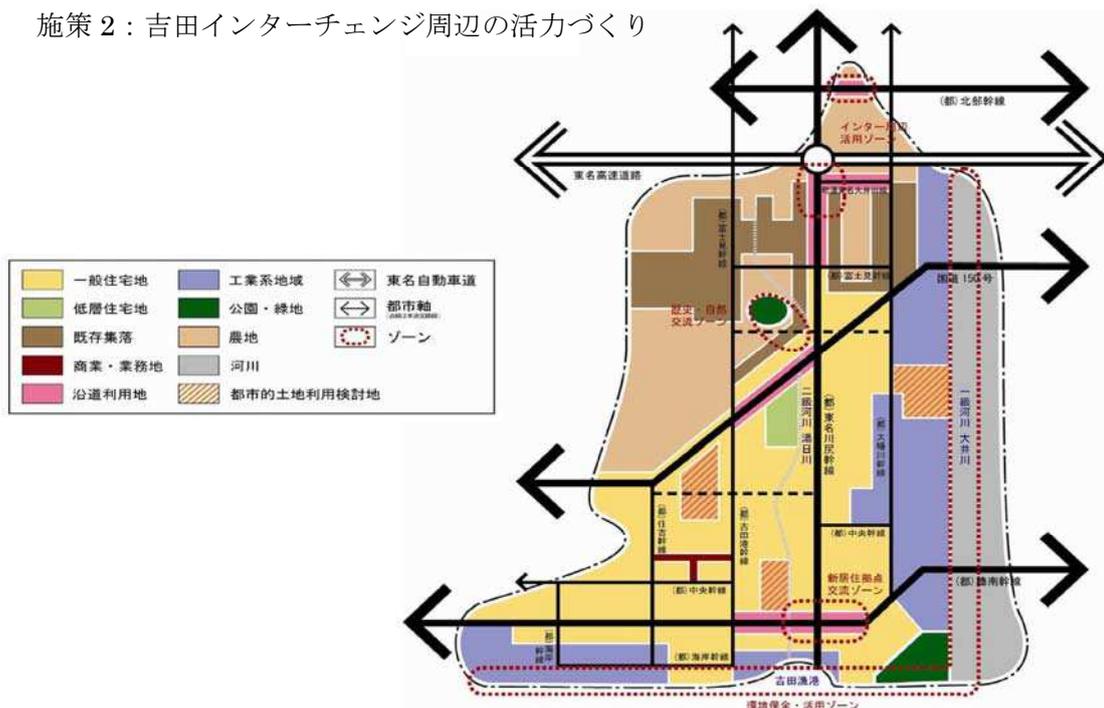
施策3：恵まれた広域交通網と工業地域を活かすことのできる定住場所の確保

『交流と地域の活力があふれる元気なまちづくり』

…一級河川大井川沿いの工業地域、美しく広がる吉田たんぼ、シラス漁の盛んな吉田漁港などで営まれている産業に加えて、空港開港や広域幹線道路の整備により、産業や地域資源が新たな活力を生み出していく都市を目指す。

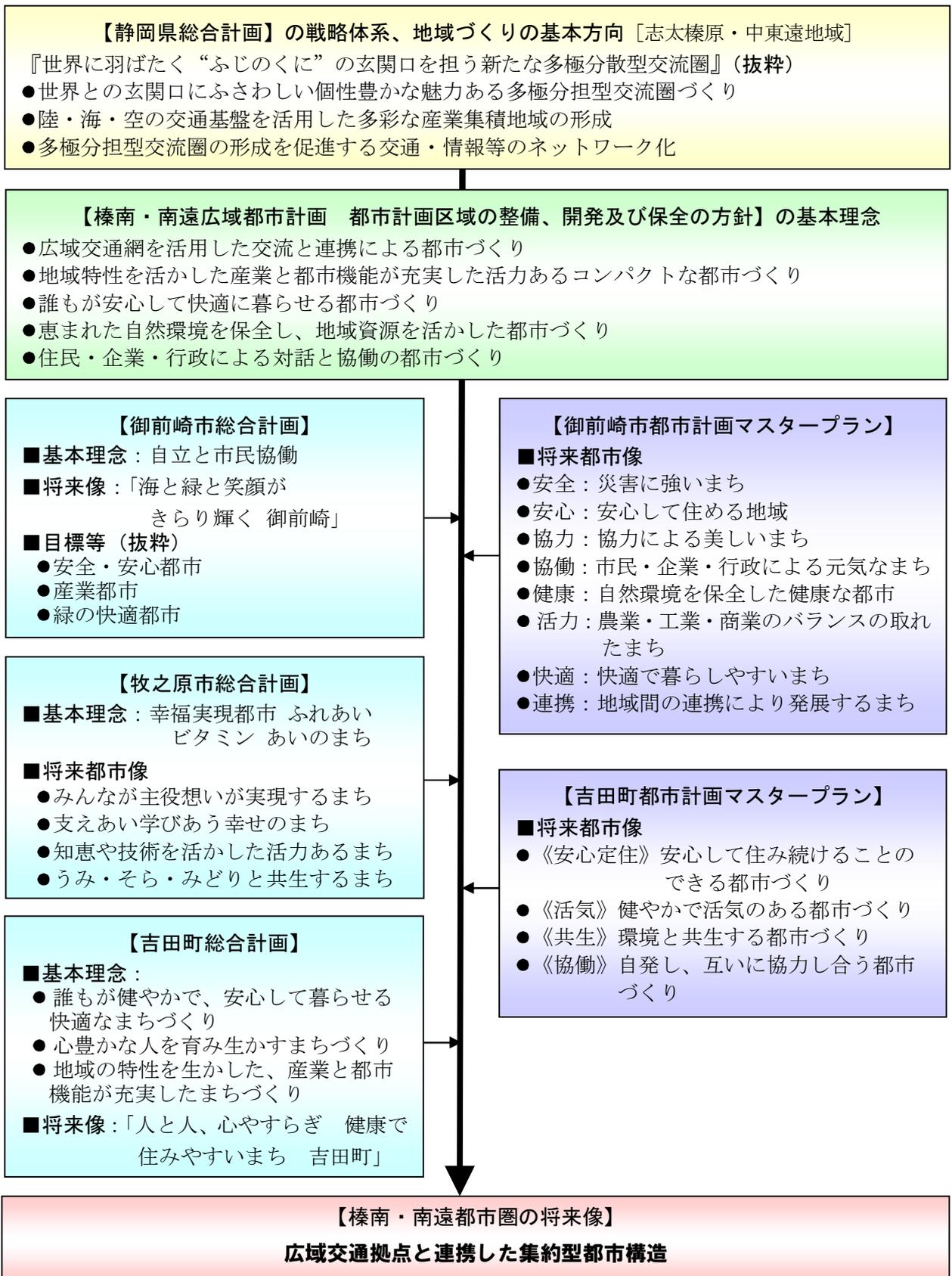
施策1：広域幹線道路、幹線道路等の整備

施策2：吉田インターチェンジ周辺の活力づくり

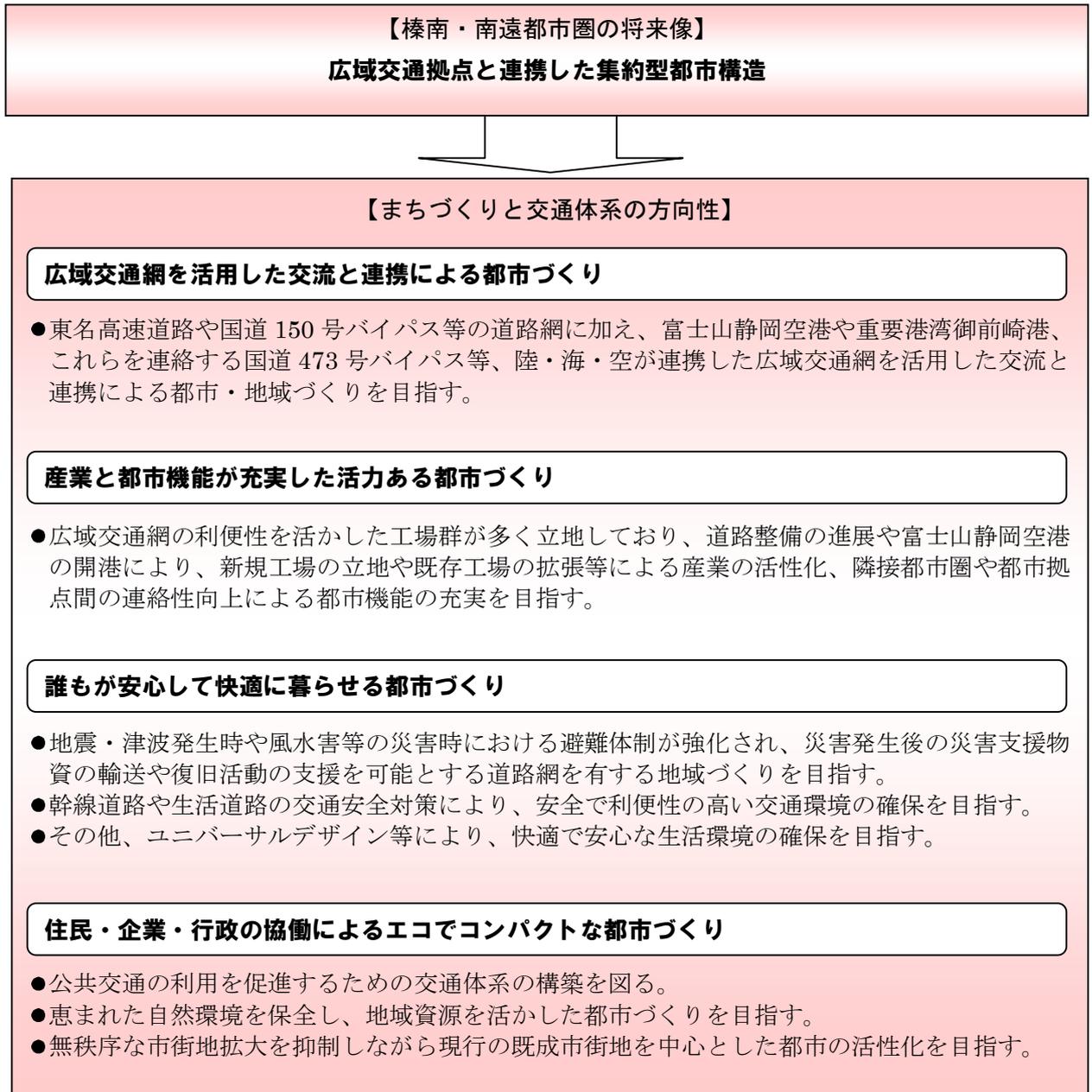


(2) 都市圏の将来像

(1) で整理した上位計画等における将来まちづくり方針を踏まえ、榛南・南遠都市圏の将来像を以下のように整理する。



榛南・南遠都市圏の将来像、まちづくりと交通体系の方向性を以下のように整理する。



3-2. 交通体系の基本方針

都市交通の課題と将来像を踏まえ、交通体系の基本方針を以下のように設定する。

【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

榛南・南遠都市圏では、富士山静岡空港(H21 開港)、重要港湾御前崎港、東名高速道路（相良牧之原 IC、吉田 IC）が存在し、新東名高速道路の供用が間近に迫り、金谷御前崎連絡道路が暫定2車供用（H23）するなど、陸・海・空が連携した広域交通体系が形成されつつある。

また、旧市町の市街地部、工業用地、主要施設等の各種拠点が国道150号、国道473号の沿線に点在しており、生活や産業の活性化のため都市拠点間の連携強化や都市拠点と広域交通拠点の連絡性向上が課題となっている。

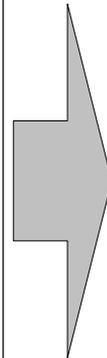
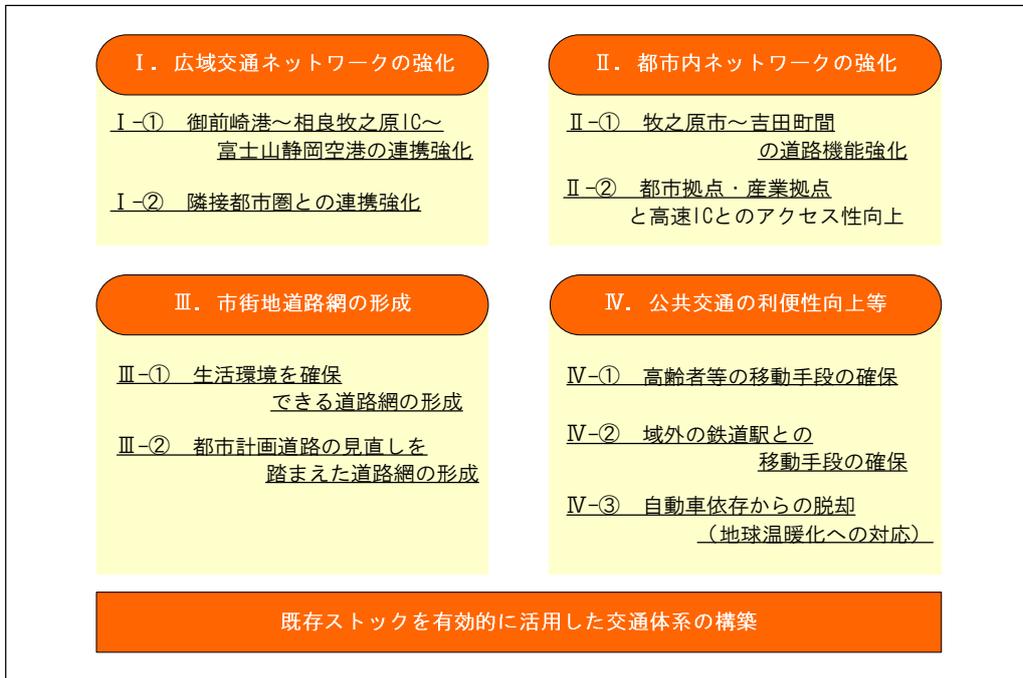
その他、都市圏内には鉄道駅がなく公共交通機関のサービス水準が低いため、交通弱者の移動確保も重要な課題となっている。

さらに、人口減少や高齢化が進むなか、人口集中地区（DID）の人口密度低下と郊外部での人口増加が見られ、無秩序な市街地拡大を抑制しながら、現行の既成市街地を中心とした都市の活性化を目指すことが求められている。

以上を踏まえ、交通体系の基本方針を「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」と設定する。

【都市交通の課題】

【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

【都市圏の将来像】

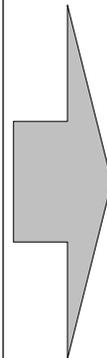
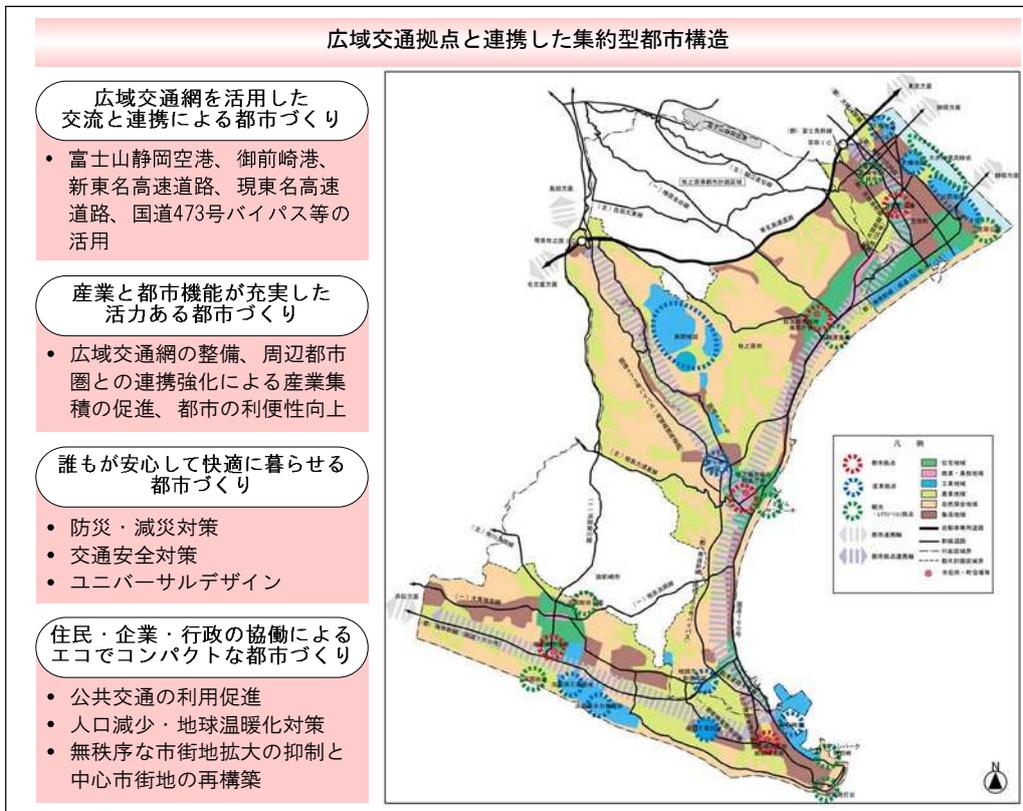


図 交通体系の基本方針と都市圏交通の課題・将来像との関係

3-3. 都市圏交通の目標

(1) 都市圏交通の目標設定

交通体系の基本方針に即し、また都市交通の課題、都市圏の将来像を踏まえ、以下のように都市圏交通の目標を設定する。

次頁より、各目標について交通体系の考え方を整理する。

表 【都市圏交通の課題】・【都市圏の将来像】と【都市圏交通の目標】との関係

【都市交通の課題】	【都市圏の将来像】	【都市圏交通の目標】
I. 広域交通ネットワークの強化 ⇒御前崎港～相良牧之原 IC～富士山静岡空港の連携強化 ⇒隣接都市圏との連携強化	広域交通網を活用した交流と連携による都市づくり ⇒富士山静岡空港、御前崎港、新東名高速道路、現東名高速道路、国道473号バイパス等の活用	目標①：都市圏の一体的発展を支える交通網の形成 ⇒広域交通拠点へのアクセシビリティ向上 ⇒隣接都市圏とのアクセシビリティ向上 ⇒都市拠点間のアクセシビリティ向上
II. 都市内ネットワークの強化 ⇒牧之原市～吉田町間の道路機能強化 ⇒都市拠点・産業拠点と高速ICとのアクセシビリティ向上	産業と都市機能が充実した活力ある都市づくり ⇒広域交通網の整備、周辺都市圏との連携強化による産業集積の促進、都市の利便性向上	
(広域交通ネットワークの強化) (都市内ネットワークの強化) III. 市街地道路網の形成 ⇒生活環境を確保できる道路網の形成 ⇒都市計画道路の見直しを踏まえた道路網の形成	誰もが安心して快適に暮らせる都市づくり ⇒防災・減災対策 ⇒交通安全対策 ⇒ユニバーサルデザイン等	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
IV. 公共交通の利便性向上等 ⇒高齢者等の移動手手段の確保 ⇒域外の鉄道駅との移動手手段の確保 ⇒自動車依存からの脱却(地球温暖化への対応)	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 ⇒公共交通の利用促進 ⇒人口減少・地球温暖化対策 ⇒無秩序な市街地拡大の抑制と中心市街地の再構築	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手段の確保
既存ストックを有効的に活用した交通体系の構築		
【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		

① 都市圏の一体的発展を支える交通網の形成

製造業を基盤産業とする本都市圏は、空港・港湾・高速道路 IC 等の広域交通拠点が存在する交通の要衝であり、新東名高速道路供用後の交通流動の変化に対応するとともに、広域交通拠点への円滑なアクセスを確保することが求められている。

また、大井川渡河断面や国道 150 号は、隣接都市圏との交通流動や都市拠点間の交通流動が多く自動車交通により混雑しており、主要幹線道路を中心とした都市圏の骨格軸を強化し、交通の円滑性を確保することが環境負荷低減の観点からも重要である。

その他、人口減少や高齢化が進むなか、観光客数も減少していることから、交流・連携を促進して生活・産業の活性化を支援するため、国道 150 号や国道 473 号の沿線に点在する旧市町の市街地部、工業用地、主要施設等の各種拠点について、広域交通拠点とのアクセス性を強化し、地域間連携による相乗効果で都市圏の一体的発展を図っていくことが必要である。

以上より、都市圏交通の目標として、以下のものを掲げる。

目標①：都市圏の一体的発展を支える交通網の形成

基盤産業である製造業など都市の活力を維持・向上するため、多様な産業立地や交流人口の拡大を促進する必要がある。そのため、恵まれた広域交通拠点を活用して隣接都市圏や都市拠点との連携を強化するとともに、交通の円滑性を確保することが環境負荷低減の観点からも重要である。

目標①－１：広域交通拠点へのアクセス性向上

富士山静岡空港、御前崎港、東名高速 IC 等の広域交通拠点を活用するため、広域交通拠点と都市・産業拠点の連絡性を向上し、産業集積の促進や交流・物流の活性化を目指す。

目標①－２：隣接都市圏とのアクセス性向上

通勤通学や商圈の圏域において隣接都市圏とのつながりが強く、特に大井川断面では交通容量が不足するなど、都市圏をまたぐ交通需要が多いことから、隣接都市圏との連携を強化し、都市の利便性向上を目指す。

目標①－３：都市拠点間のアクセス性向上

牧之原市～吉田町・御前崎市の通勤通学が多く、これらをつなぐ国道 150 号が混雑しており、旧市町の市街地部、工業用地、主要施設等の各種拠点が国道 150 号や国道 473 号など都市間をつなぐ幹線道路沿いに点在しているため、都市拠点間の連携を強化し、都市機能の充実を目指す。

② 災害に強く安全・安心な道路網の構築

今年3月に発生した東日本大震災では未曾有の被害が生じたこと、本都市圏は東海地震の想定震源域内にあり地震発生による津波や震災による甚大な被害が懸念されることから、災害による被害想定を勘案した重点的な防災・減災対策を効率的に実施しながら、災害に強く機能的な道路ネットワークを構築することが必要である。

なお、本都市圏では、東名高速道路・国道150号・国道473号が1次緊急輸送路に指定されており、富士山静岡空港と御前崎港が広域防災拠点として重要な役割を担っている。

また、市街地部においては、防災機能などまちづくり面の視点から望ましい道路ネットワークの形成を図る必要がある。

以上より、都市圏交通の目標として、以下のものを掲げる。

目標②：災害に強く安全・安心な道路網の構築

東海地震の想定震源域内にあり、地震発生による津波や震災による甚大な被害が懸念されるため、災害時の円滑な救援活動・物資輸送を可能とするルート確保が必要である。また、道路は防災機能など住民の安全で快適な暮らしを支える都市施設として機能することが必要である。

目標②-1：災害時に迅速な輸送・支援が可能なルートの確保

災害発生時にも迅速に支援・復旧活動が可能なルート確保するため、広域防災拠点（富士山静岡空港、御前崎港）と連絡する緊急輸送路の機能を強化し、災害発生後の迅速かつ確実な支援を可能とする道路網の構築を目指す。

目標②-2：災害による通行止発生時の代替性確保

災害による通行止が発生すれば地域生活や経済活動に大きな影響を及ぼすことから、迂回可能な経路が確保された信頼性のある道路ネットワークの形成を目指す。

目標②-3：良好な市街地を形成する道路空間の確保

まちづくりの骨格となる都市計画道路網の整備により、市街地の交通機能や防災機能を強化し、快適で安全・安心な生活環境の確保を目指す。

③ 誰もが移動しやすい交通体系の構築

本都市圏は、鉄道駅がなく公共交通機関のサービス水準が低いなか、高齢化が進展している。当面は免許を持つ高齢者が増加すると予想されるが、高齢者の事故が増加の傾向にあり、高齢者が運転しなくても生活できる施策の展開が必要不可欠である。

また、都市の拡散化や事業所の立地等により郊外部で自動車交通量が増加しており、環境負荷を低減するためにも、公共交通の利用を促進し、自動車依存からの脱却を目指す必要がある。

一方で、バス利用者は減少傾向にあり、維持存続が課題となっているため、行政や交通事業者等が一体となり、利便性の高い公共交通サービスを充実すると同時に、効率的で安定した交通施策を展開し、誰もが移動しやすい交通体系を構築することが必要である。

以上より、都市圏交通の目標として、以下のものを掲げる。

目標③：誰もが移動しやすい交通体系の構築

高齢者をはじめとした交通弱者の移動確保、自動車依存からの脱却による環境負荷低減のため、行政や交通事業者等の協働により、自動車を使わない生活が可能な利便性の高い公共交通サービスを充実し、誰もが移動しやすい交通体系を構築することが必要である。

目標③－ 1：隣接都市圏の鉄道駅への利便性向上

隣接都市圏の鉄道駅への移動を確保するため、公共交通の維持・利便性の向上を目指す。

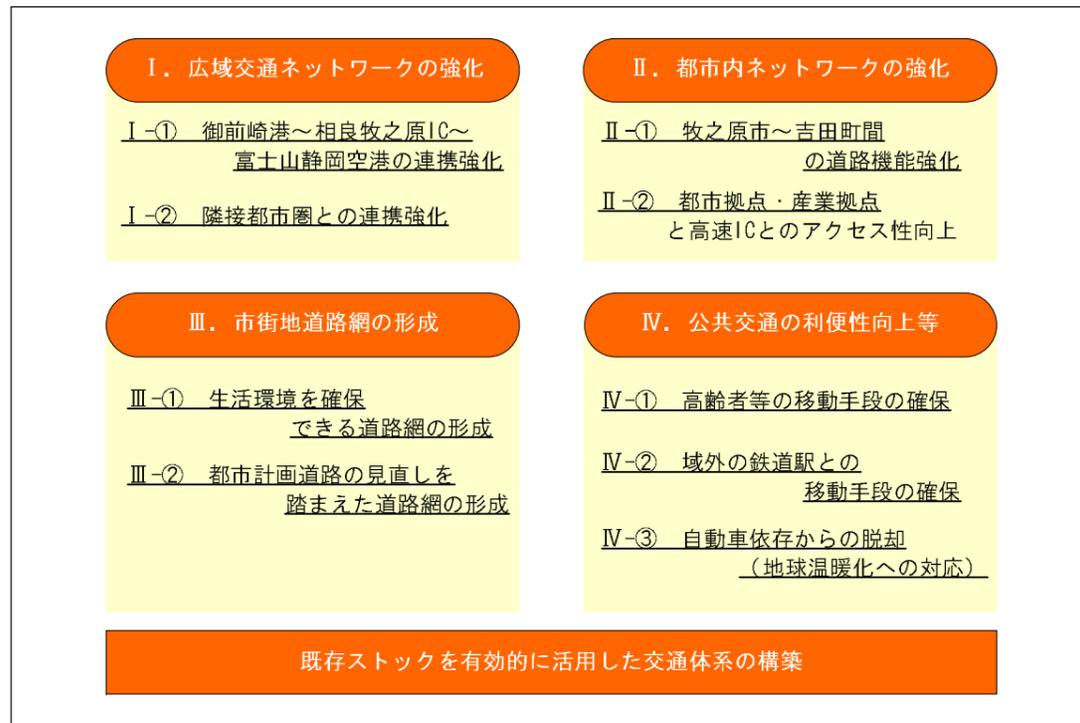
目標③－ 2：公共交通空白地帯における移動手段の確保

高齢化により公共交通の必要性が高まっており、公共交通のサービス向上や空白地帯の解消により、自動車がなくても生活できる交通環境の構築を目指す。

④ 都市圏交通の目標設定のまとめ

都市圏交通の課題、将来像、及びそれらを踏まえた交通体系の基本方針、都市圏交通の目標の一連の流れを以下に示す。

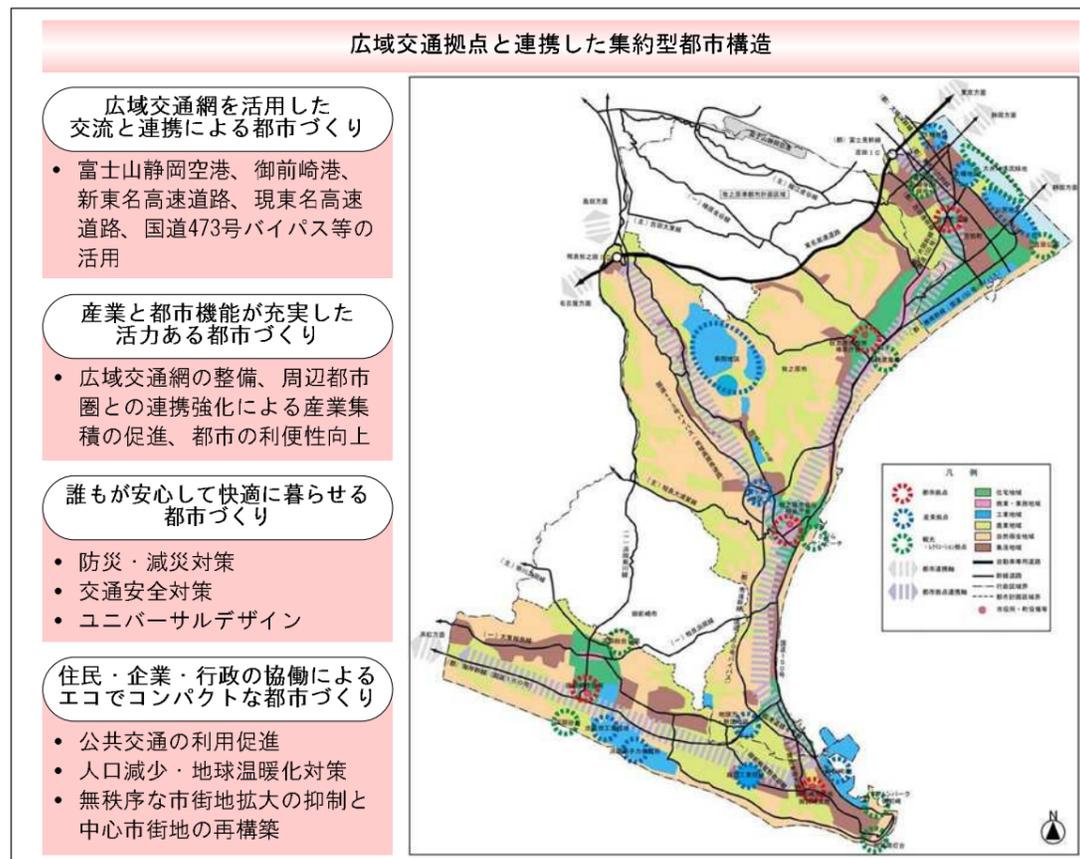
【都市交通の課題】



【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

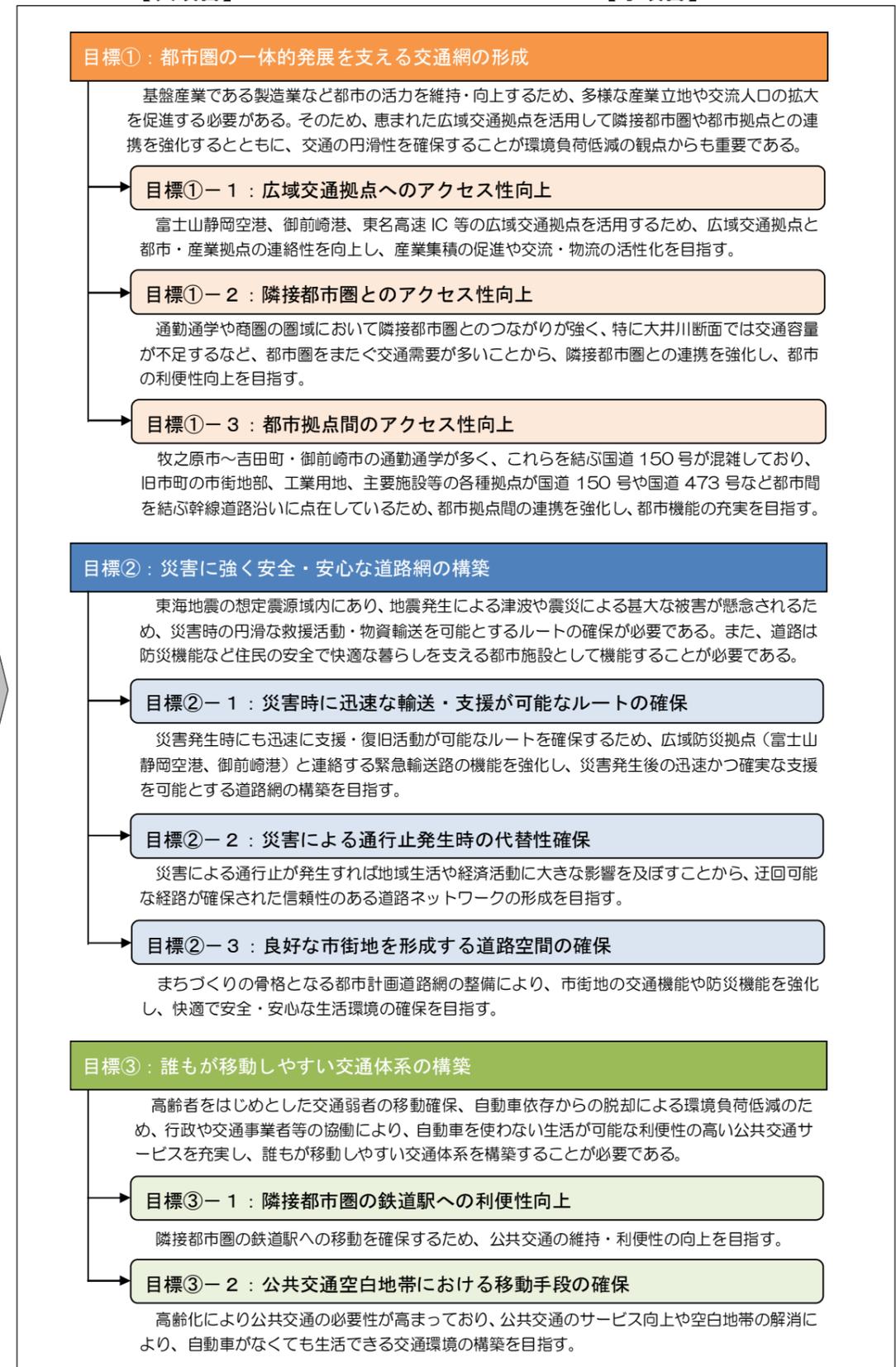
【都市圏の将来像】



【大項目】

【都市圏交通の目標】

【小項目】



(2) アウトカム指標と目標値

総合都市交通マスタープランの成果目標として、アウトカム指標及び目標値を以下のよう
に設定する。

表 アウトカム指標と目標値

基本方針	都市圏交通の目標	検討の視点	アウトカム指標	現況値(H22)	目標値(H42)	目標値設定の考え方
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	① 都市圏の一体的発展を支える交通網の形成	交通	[指標1] 広域交通拠点への所要時間	19分	17分	現況(H22)から10%程度の改善を目指す
			[指標2] 隣接都市圏への所要時間	32分	29分	
			[指標3] 都市拠点間の所要時間	15分	14分	
			[指標4] 混雑区間延長(混雑度1.25以上)	16.8km	8.4km (現況から半減)	現況の混雑区間延長から半減を目指す(混雑度が1.25以上では都市圏内の慢性的な道路混雑や日中に連続的な道路混雑が発生すると考えられるため、混雑度1.25以上を混雑区間と設定)
	② 災害に強く安全・安心な道路網の構築	防災	[指標5] 拠点間における所要時間の迂回率	1.77 (最大値)	1.5未満	災害時の迅速な輸送・支援を確保するため1.5未満を目標値として設定(国の防災機能向上に関する計測マニュアル(暫定版)を参考に迂回率1.5未満と設定)
			[指標6] 災害危険箇所の迂回路確保率(迂回距離1.5倍未満)	83%	100%	災害時に大幅な迂回を要する地域の解消を目指す(国の防災機能向上に関する計測マニュアル(暫定版)を参考に迂回距離1.5倍未満を設定)
		まちづくり	[指標7] 都市内(用途地域内)の幹線道路密度	1.7km/km ² (最小値)	2.0km/km ² 以上	都市計画道路配置の標準的な考え方「1km ² を標準とする近隣住区を囲むように幹線街路を配置」から、2.0km/km ² を設定
	③ 誰もが移動しやすい交通体系の構築	公共交通・MM等	[指標8] 公共交通(バス)の利用者数	2,803 人/日	現状維持	公共交通のうちバスの利用者数について現状維持を目指す(デマンド型乗合タクシー等の利用者数も含む)
			[指標9] 公共交通のカバーエリア人口	6.4万人	7.0万人	現況(H22)から10%程度の改善を目指す
			都市構造	[指標10] 都市圏内のCO2排出量	37.8万t- co2/年	30.2万t- co2/年

4. 総合都市交通マスタープラン

4-1. 計画の体系

(1) 計画の構成

総合都市交通マスタープランは、「交通体系の基本方針」に基づき、概ね 20 年後に都市圏交通の目標を達成することを想定した都市圏レベルの広域的な交通計画とし、道路網計画（概ね 20 年後を想定した長期道路網計画、概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画）、モビリティ・マネジメント計画等から構成する。

表 総合都市交通マスタープランの構成

計画名称		目標年次	内容
道路網計画	長期道路網計画	概ね 20 年後	都市圏交通の目標の達成を図るために、概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定する。
	中期道路網計画	概ね 10 年以内	長期道路網計画の位置付けの中から、概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な路線を抽出し、中期道路網計画を策定する。
モビリティ・マネジメント計画等		—	公共交通や交通需要管理など、道路網計画以外に取り組むべき方策について、モビリティ・マネジメント計画として立案する。

※モビリティ・マネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

(2) 骨格交通体系

骨格交通体系は、都市圏の拠点を連絡し骨格を形成する連携軸により構成する。これらの連携軸により、都市圏交通の目標達成に向けた施策展開を図るものとする。

骨格交通体系と施策展開の方向性を以下に示す。

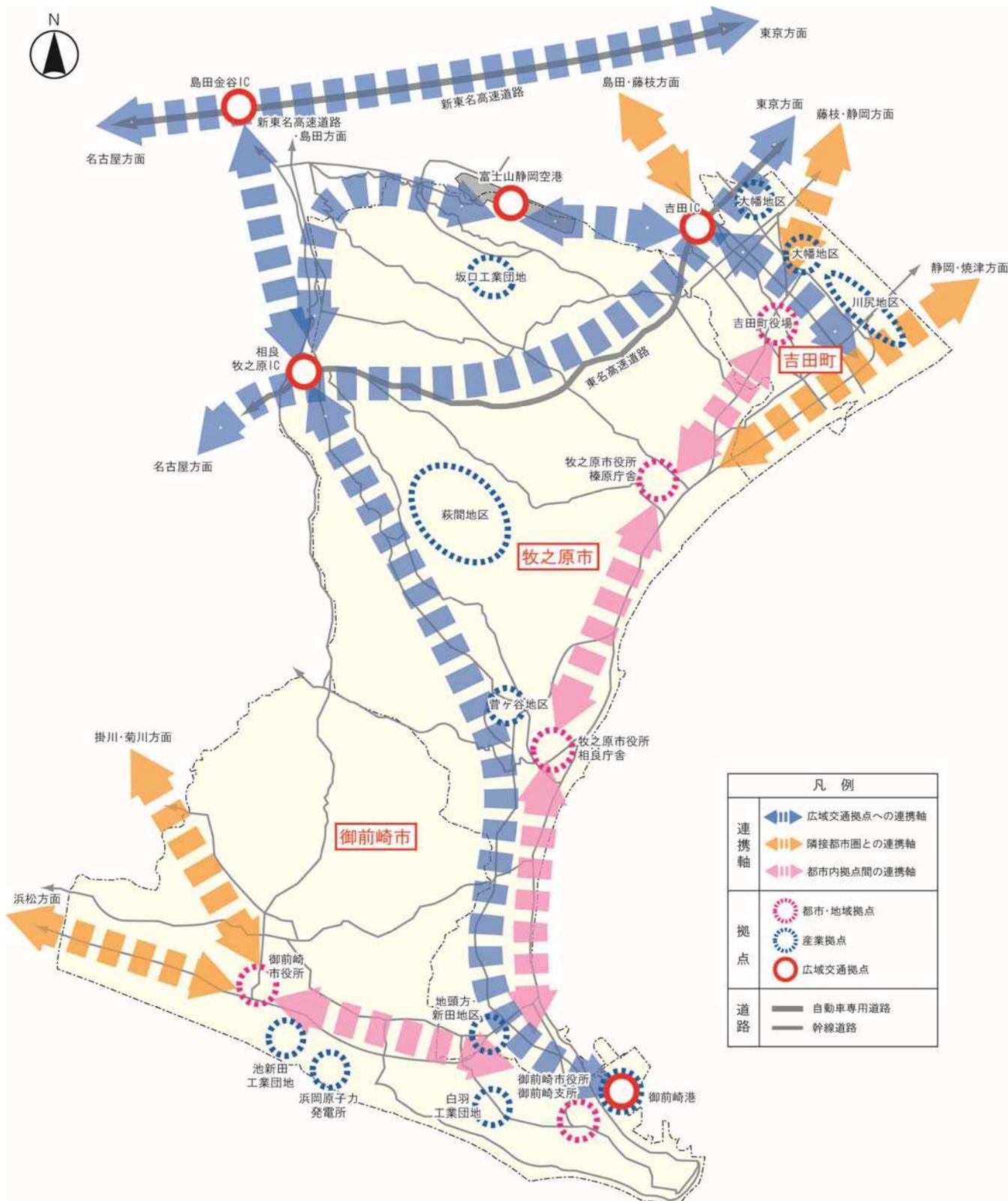


図 骨格交通体系

表 施策展開の方向性

基本方針	都市圏交通の目標		施策展開の方向性	
			道路網計画	モビリティ・マネジメント計画
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	① 都市圏の 一体的発 展を支え る交通網 の形成	①-1 広域交通拠点 へのアクセ ス性向上	[ア]広域拠点へのアクセス ・広域連携軸及び広域連携軸への アクセス路線の機能強化 [イ]道路混雑緩和 ・混雑区間の混雑解消	-
		①-2 隣接都市圏と のアクセス性 向上		
		①-3 都市拠点間の アクセス性向 上		
	② 災害に強 く安全・ 安心な道 路網の構 築	②-1 災害時に迅速 な輸送・支援 が可能なルー トの確保	[ウ]防災機能強化 ・緊急輸送路の機能強化と計画的 な維持管理 ・地震時の津波被害が想定される 海岸沿いの国道バイパスの整備 促進	-
		②-2 災害による通 行止発生時の 代替性確保		
		②-3 良好な市街地 を形成する道 路空間の確保	[エ]機能に応じた段階構成 ・市街地において骨格となる都市 計画道路の整備	
	③ 誰もが移 動しやす い交通体 系の構築	③-1 隣接都市圏の 鉄道駅への利 便性向上	-	[カ]公共交通の利便性向上 ・広域交通拠点の活用 ・ニーズの把握によるサービス向 上と効率化
		③-2 公共交通空白 地帯における 移動手段の確 保		[キ]モビリティの確保 ・公共交通カバーエリアの拡大 ・交通弱者（高齢者等）に対応し た公共交通サービスの構築
			[オ]将来都市圏構造の誘導 ・都市構造の誘導や環境負荷軽減 に資する幹線道路の整備	[ク]交通需要管理 ・企業や住民等の自主的な取組の 促進（自動車利用の抑制、公共 交通の利用促進等）

4-2. 長期道路網計画

(1) 長期道路網計画の考え方

①検討の流れ

概ね20年後を想定した長期道路網計画について、アウトカム指標値の変動等により評価を実施し、目標を達成できる道路網計画を策定する。検討の流れを以下のフローに示す。

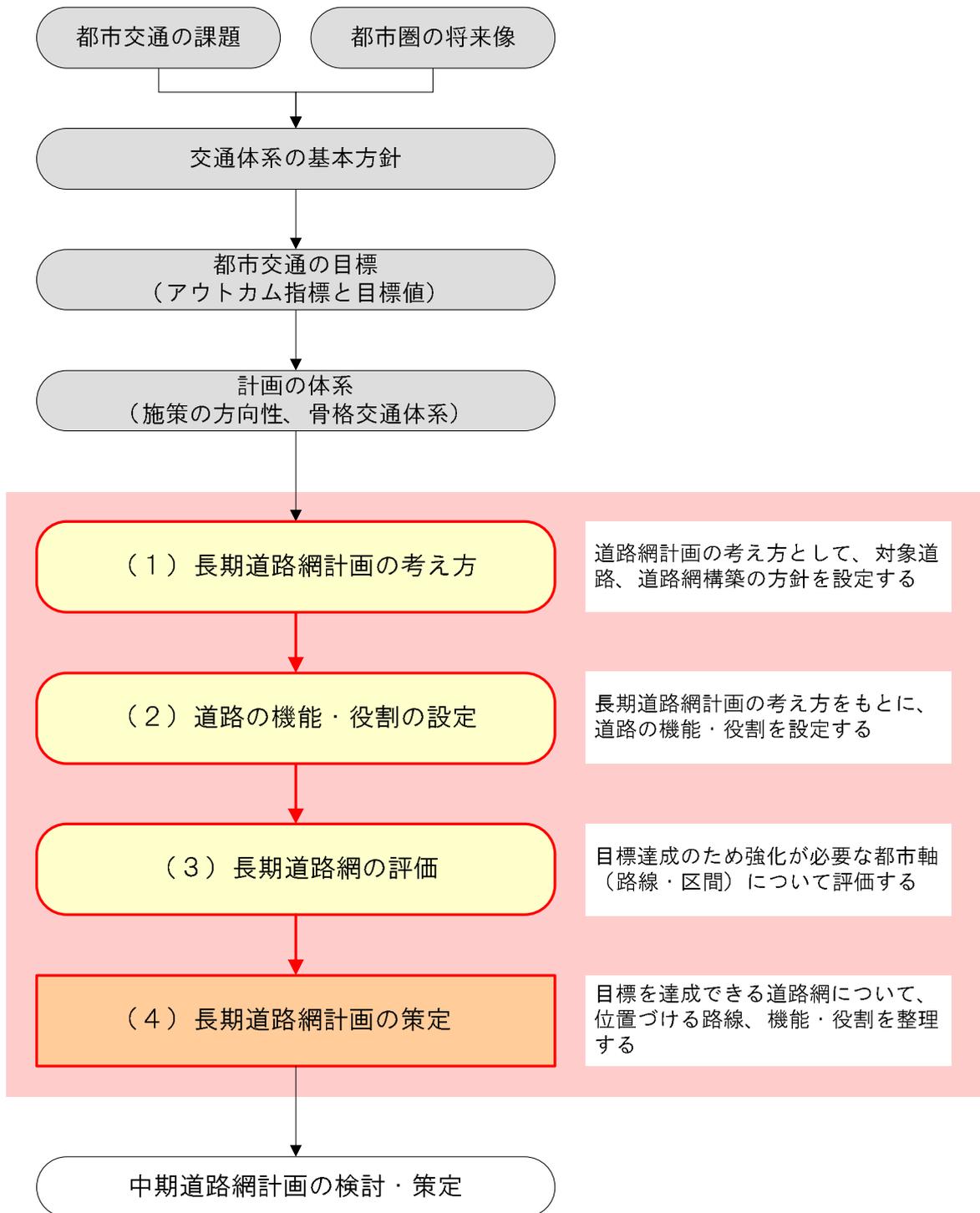


図 長期道路網計画の検討の流れ

②対象道路

本計画は、都市圏レベルの広域的な交通計画であるため幹線道路以上を検討対象道路とし、これらで構成する道路を位置づけるものとする。

③道路網構築の方針

道路網は、施策展開の方向性を踏まえ、下記の方針に基づいて構成する。

[ア] 広域交通拠点へのアクセス

■広域交通拠点を活用した道路配置

本都市圏には、富士山静岡空港、御前崎港、東名高速道路 IC が存在することから、これらの広域交通拠点を有効に活用するため、広域交通拠点へのアクセス向上に資する幹線道路を配置する。

[イ] 道路混雑緩和

■課題解決型の道路配置

近年は財政状況が厳しいため既存道路網の活用を基本とし、現在事業中の区間を整備しても解決されない課題に対し、必要な幹線道路を配置する。

[ウ] 防災機能強化

■災害に強いネットワークの形成

大規模災害によるネットワークの寸断等を想定し、災害時においても緊急輸送路やネットワークの機能が確保されるよう幹線道路を配置する。

[エ] 機能に応じた段階構成

■道路機能に応じた段階的な連結による道路網の構成

交通機能が重視される主要幹線道路では、沿道出入り交通の抑制等により走行性の確保が必要であり、日常生活交通やアクセス機能が重視される補助幹線や区画街路では、通過交通の排除や良好な居住環境の保全が必要である。

このため、道路網の構成は、道路機能に応じて段階的な順序で連結し、ネットワーク全体の機能が向上するよう幹線道路を配置する。

[オ] 将来都市圏構造の誘導

■都市の将来像や集約型都市構造を誘導する道路配置

道路は土地利用の誘導・形成機能を有しており、将来都市構造・土地利用計画に対応した道路機能を有する路線配置を行う。

都市圏の骨格を形成し、都市圏内外及び拠点間を連絡する路線については、都市圏内外の連絡方向及び拠点配置に対応させて配置する。

用途地域においては、中心市街地や住宅地の都心機能、良好な居住環境を維持し、交通を集約して処理するための幹線道路を配置する。

(2) 道路の機能・役割の設定

①道路区分毎の配置方針

本都市圏における幹線道路網を下表の道路区分に分類し、それぞれの配置方針を設定する。

表 道路区分毎の配置方針

道路区分	要件	配置方針
高規格幹線道路	全国的な自動車交通網を形成する高規格幹線道路（高速道路等）	都市圏外との広域的な社会交流を支えるため、高規格幹線道路網計画に基づいて、高速道路等を配置し、広域連携軸の形成を目指す。 他の道路との接続は、広域的な自動車交通を段階的に分担するよう、できる限り交通機能として規格の高い幹線道路と接続する。
広域幹線道路	高規格幹線道路と一体的に機能し、隣接する都市圏間や広域交通拠点間を連絡する広域連携軸となる道路（地域高規格道路等）	隣接する都市圏間や広域交通拠点間を連絡し、広域連携の役割を担うことができるよう、広域道路整備基本計画の中で特に高いサービス速度を確保すべき道路（地域高規格道路）を配置し、広域連携軸の形成を目指す。
主要幹線道路	広域幹線道路を補完し、隣接する市町間や主要な拠点間を連絡する地域連携軸となる道路（一般国道等）	隣接する市町間や主要な拠点間を連絡し、地域間連携の役割を担うことができるよう、既存道路や都市計画道路の既定計画に基づいて、高い走行機能を有した道路を配置し、地域連携軸の形成を目指す。 また、都市の骨格や環状機能など、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画する。
幹線道路	主要幹線道路を補完し、各地区や主要な施設間を連絡するとともに市街地の骨格となる道路（主要地方道、一般県道等）	各地区や主要な施設間の交通を集約して処理することができるよう、既存道路や都市計画道路の既定計画に基づいて、主要幹線道路を補完する道路を配置し、ネットワークの形成を目指す。 特に市街地内においては、市街地の骨格を形成する位置に配置し、区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切に配置する。
補助幹線道路 （参考）	幹線道路を補完し、地区内の交通を集約して処理する道路（その他の都市計画道路等）	本計画は、都市圏レベルでの広域的な交通計画であるため、補助幹線は位置づけないものとする。 補助幹線道路は、市街地の状況など地区の特性に応じて適切に定める必要がある。

②道路の機能・役割の設定

本都市圏における既存道路及び既定計画をもとに、骨格交通体系を考慮して、幹線道路路網に位置づける道路とその機能・役割を下表のとおり設定する。

表 道路の機能・役割

道路区分	位置づける路線	機能・役割
高規格幹線道路	・東名高速道路	○全国的な社会交流を支えるネットワーク ○自動車の通行機能に特化し、完全な沿道出入制限等により、高いサービス速度を確保した道路
広域幹線道路	・地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 ・臨港道路 4 号線	○隣接する都市圏間や広域交通拠点間を連絡する広域連携軸 ○自動車の通行機能を重視し、部分的な沿道出入制限等により、高いサービス速度を確保した道路
主要幹線道路	・一般国道 150 号 ・一般国道 473 号 ・(都) 榛南幹線 ・(都) 南遠幹線 ・(都) 海岸幹線	○隣接する市町間や主要な拠点間を連絡する地域連携軸 ○自動車の通行機能を重視し、高い走行機能を確保しつつ、沿道アクセス等にも配慮した道路
幹線道路	・(主) 焼津榛原線 ・(主) 島田吉田線 ・(主) 掛川浜岡線 ・(主) 相良大須賀線 ・(主) 細江金谷線 ・(主) 吉田大東線 ・(一) 吉田港線 ・(一) 住吉金谷線 ・(一) 榛原金谷線 ・(一) 菊川榛原線 ・(一) 相良浜岡線 ・(一) 御前崎堀野新田線 ・(一) 薄原地頭方線 ・(一) 浜岡菊川線 ・(一) 佐倉御前崎港線 ・(一) 大東相良線 ・(一) 静岡空港線 ・(都) 東名川尻幹線 ・(都) 大幡川幹線 ・(都) 北部幹線 ・(都) 静波 1 号幹線 ・(都) 井原浜丁線 ・(都) 新町線 ・(都) 大江波津線 ・(都) 池新田東部線 ・(都) 池新田中央線 ・(都) 大山本町線	○各地区の交通を集約して処理し、各地区や主要な施設間を連絡するネットワーク ○自動車の通行機能だけでなく、沿道アクセス等にも配慮した道路

(3) 長期道路網の評価

骨格交通体系に示す都市軸について、目標達成に向けた機能強化の必要性を評価し、機能強化を図るべき都市軸に対する施策を以下のとおり立案する。

なお、必要性評価は、道路網構築の方針に基づいた評価項目を設定して評価する。

表 長期道路網の評価

都市軸	連絡する拠点間等	必要性評価					必要性	長期の対応方針	施策
		ア	イ	ウ	エ	オ			
広域交通拠点への連携軸	1 名古屋方面～東京方面							現道機能維持	-
	2 相良牧之原IC～東名高速道路・島田方面							現道機能維持	-
	3 相良牧之原IC～御前崎港	○	○				○	機能強化	地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 (都)南遠幹線・国道150号バイパス
	4 相良牧之原IC～静岡空港							現道機能維持	-
	5 静岡空港～吉田IC							現道機能維持	-
	6 吉田IC～吉田町役場・産業拠点	○					○	機能強化	(都)東名川尻幹線 (都)大幡川幹線
隣接都市圏との連携軸	7 牧之原市榛原庁舎～静岡方面	○	○				○	機能強化	(都)榛南幹線 (国道150号バイパス)
	8 吉田町役場～藤枝・静岡方面							現道機能維持	-
	9 吉田IC～島田・藤枝方面							現道機能維持	-
	10 御前崎市役所～掛川・菊川方面	○					○	機能強化	(都)池新田中央線 ((主)掛川浜岡線)
	11 御前崎市役所～浜松方面	○					○	機能強化	(都)海岸幹線 (国道150号)
都市内拠点間の連携軸	12 御前崎市役所～御前崎支所						○	機能強化	(都)海岸幹線 (国道150号)
	13 御前崎支所～牧之原市相良庁舎		○				○	機能強化	(都)南遠幹線 (国道150号バイパス)
	14 牧之原市相良庁舎～榛原庁舎		○	○			○	機能強化	(都)南遠幹線 (国道150号及びバイパス) (都)榛南幹線 (国道150号) (市)追廻大江線
	15 牧之原市榛原庁舎～吉田町役場							現道機能維持	-
拠点周辺市街地の骨格形成	16 吉田町役場周辺							現道機能維持	-
	17 牧之原市榛原庁舎周辺				○		○	機能強化	(都)静波1号幹線
	18 牧之原市相良庁舎周辺				○	○	○	機能強化	(都)井原浜丁線 (都)新町線 (都)大江波津線
	19 御前崎市役所周辺				○	○	○	機能強化	(都)池新田東部線 (都)池新田中央線 (都)大山本町線
	20 御前崎支所周辺							現道機能維持	-

注) 都市軸 1～20 の位置は次頁図参照、評価ア～オの対応は下表参照

表 評価項目と都市圏交通の目標

評価項目		都市圏交通の目標	
道路網構築の方針	ア) 広域交通拠点へのアクセス	目標①-1	広域交通拠点へのアクセス性向上
		目標①-2	隣接都市圏とのアクセス性向上
	イ) 道路混雑緩和	目標①	混雑区間の混雑解消
	ウ) 防災機能強化	目標②-1	災害時の輸送・支援ルートの確保
		目標②-2	災害通行止発生時の代替性確保
	エ) 機能に応じた段階構成	目標②-3	市街地を形成する道路空間の確保
	オ) 将来都市圏構造の誘導	目標①-3	都市拠点間のアクセス性向上
基本方針		集約型都市構造への誘導	

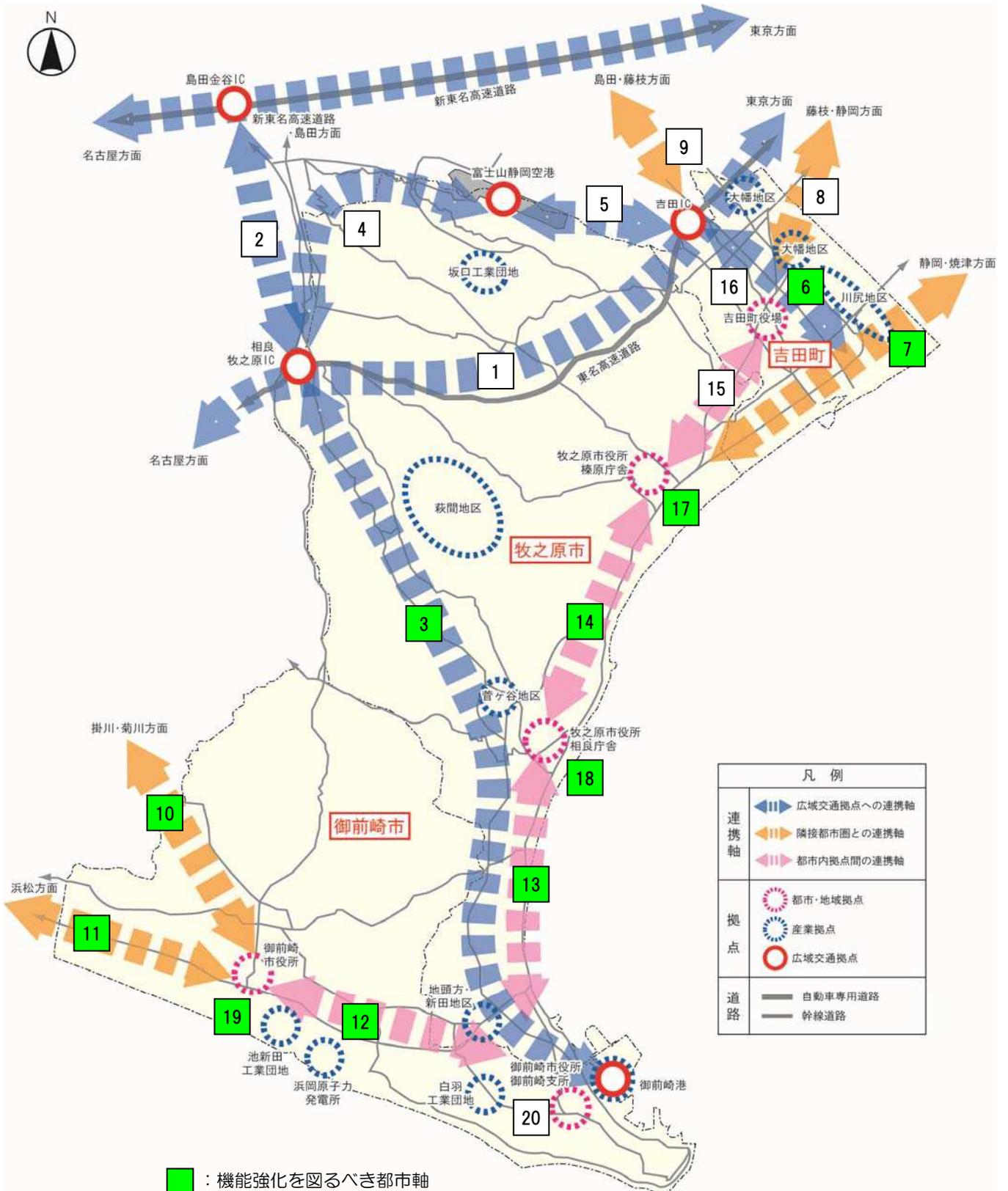


図 都市軸の位置図

(4) 長期道路網計画の策定

長期道路網計画は、目標達成に向けて必要な路線・区間を位置づける。
位置づける道路及びその機能を下図に示す。

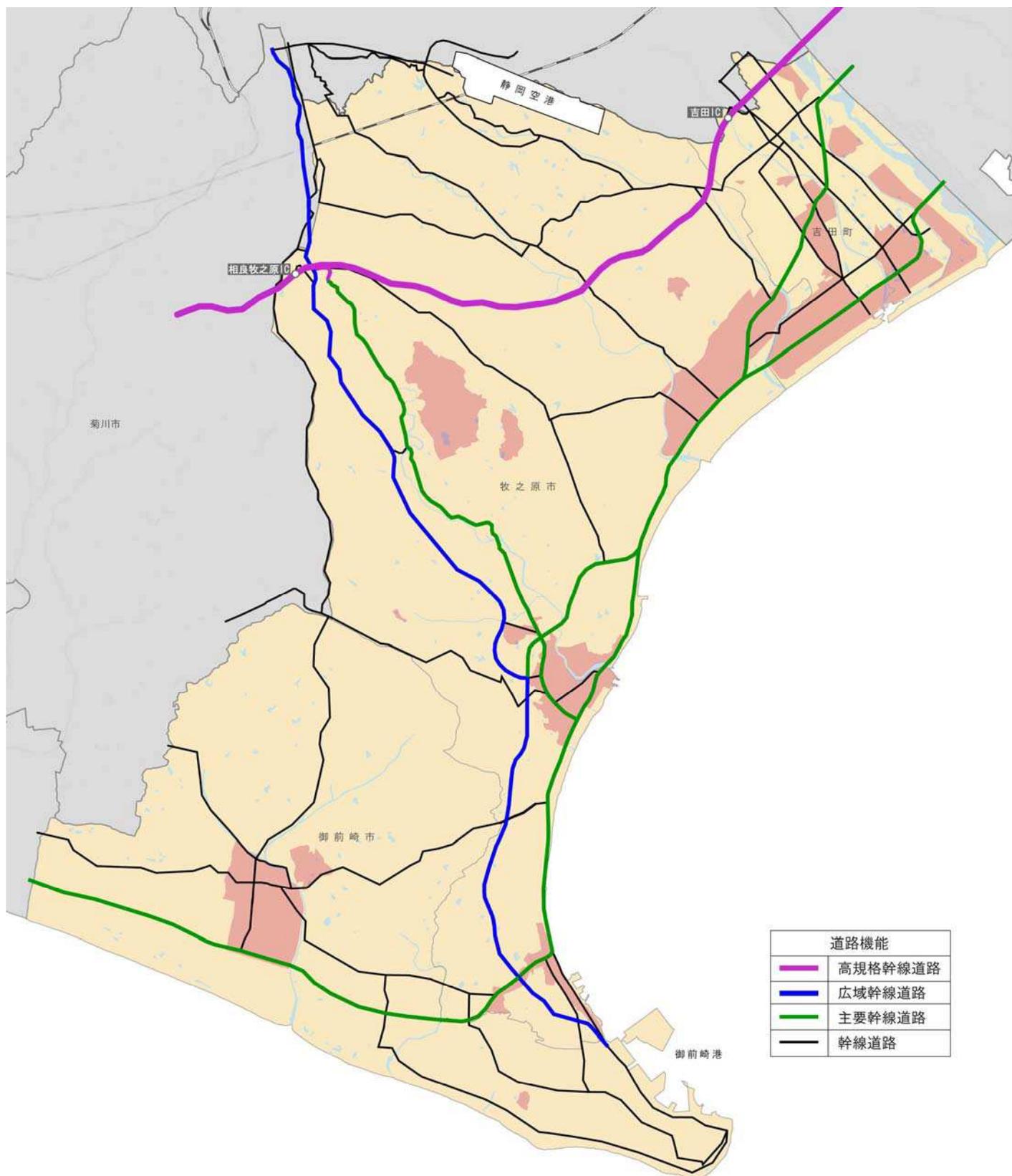
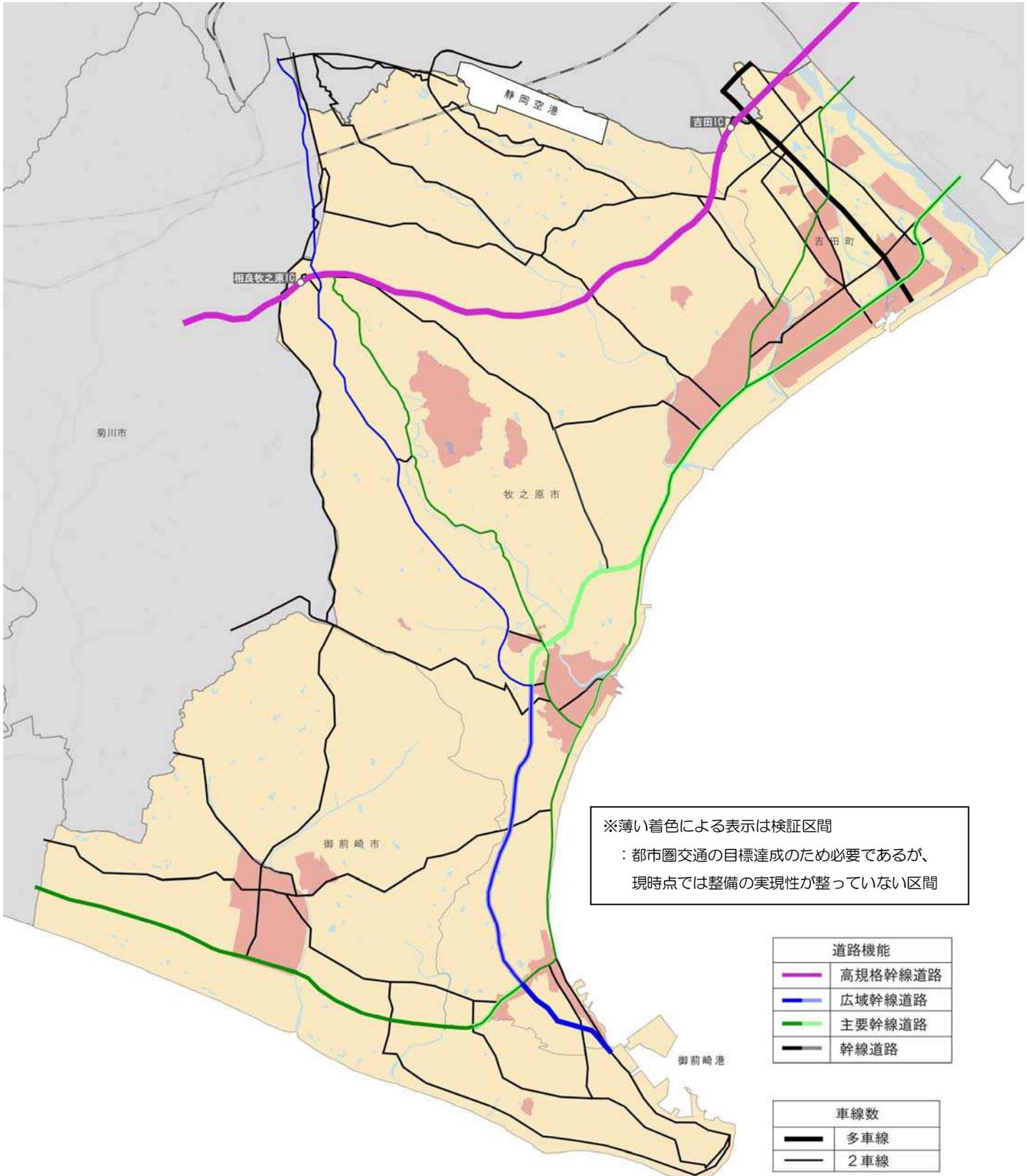


図 長期道路網計画

【参考】長期道路網計画における検証区間

都市圏交通の目標達成のために必要であるが、現時点において整備の実現性が整っていない区間は、今後、社会情勢の変化等により計画の見直しが行われる可能性もあるため、検証区間として薄い着色により表示する。



参考図 長期道路網計画における検証区間

4-3. 中期道路網計画

(1) 中期道路網計画の考え方

①検討の流れ

長期道路網計画で整備が必要と位置付けられた道路のうち、概ね10年以内に優先的に整備が必要な道路網計画を検討する。検討の流れを以下のフローに示す。

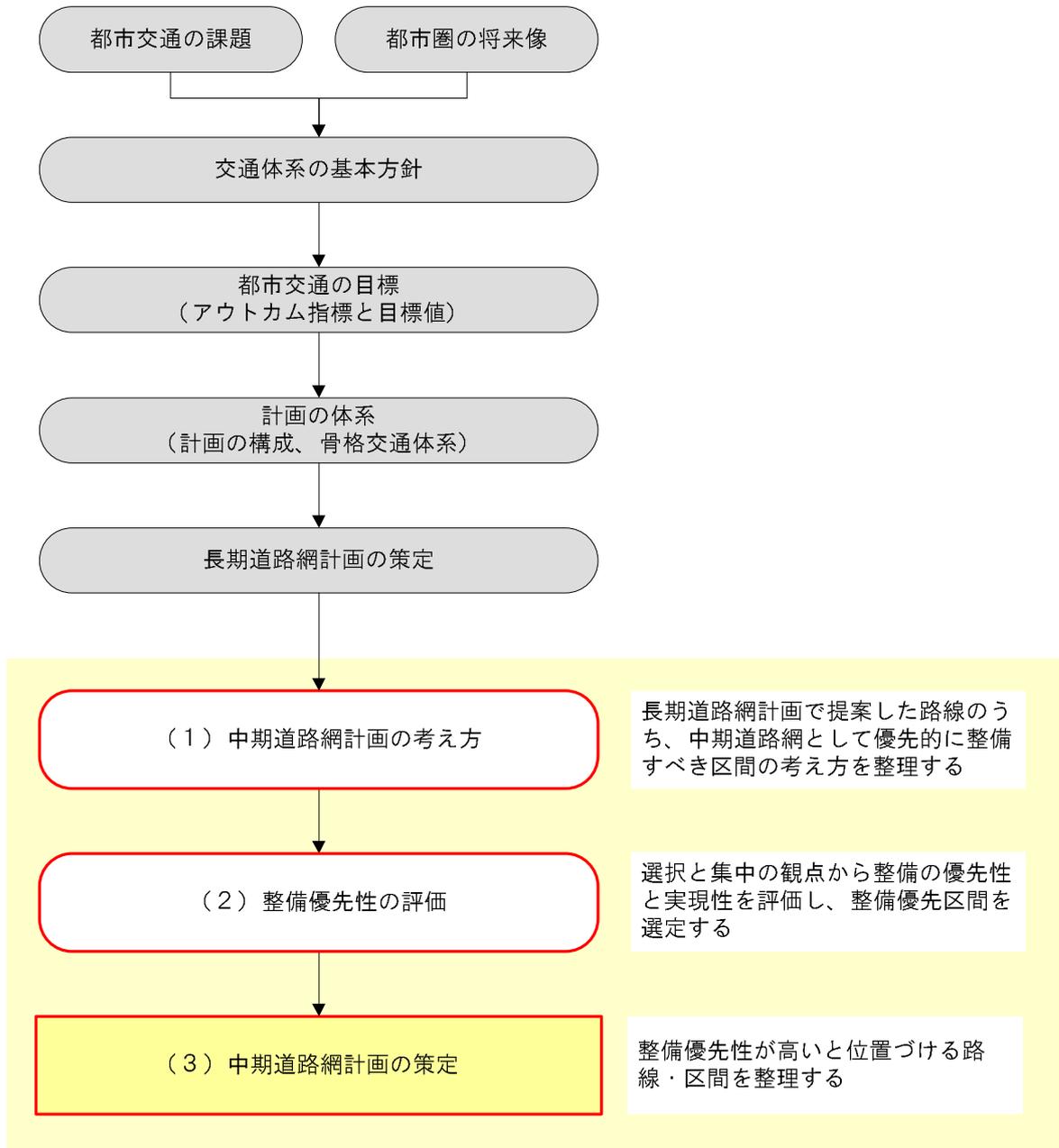


図 中期道路網計画の検討の流れ

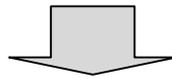
②整備優先性の考え方

- 整備優先性の検討対象区間の評価は、長期道路網計画において提案した路線の中から、事業中の路線・区間を除いた区間とする。（ただし、事業中路線は中期道路網に位置づけるものとする。）
- 優先整備すべき区間を抽出する上での評価の考え方は、社会資本整備重点計画における「選択と集中」の基準から優先的に機能強化を図る都市軸を抽出したうえで、施策の実現性を考慮して整備優先区間を選定する。

<社会資本整備重点計画における「選択と集中」の判断基準>

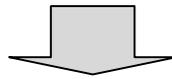
<p>■「選択と集中」の基準</p> <p>基準①：今整備をしないと、大規模な又は広域的な災害リスクを低減できないおそれのあるもの</p> <p>基準②：今整備しないと、国際競争力を著しく喪失するおそれのあるもの</p> <p>基準③：今整備しないと、低炭素・循環型社会をはじめとする「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の実現に大きな支障をもたらすおそれのあるもの</p> <p>基準④：今維持管理・更新を行わないと、将来極めて危険となるおそれのあるもの</p>	
---	--

出典：「社会資本整備重点計画の見直しに関する中間とりまとめ（たたき台）」社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会合同会議（平成 23 年 11 月 2 日）



<優先性の判断基準>

<p>■優先整備区間を抽出する上での評価の考え方</p> <p>優先性評価は、「選択と集中」の基準に該当する以下の4点を評価項目とする。</p>			
評価項目	都市圏交通の目標		選択と集中
道路網構築の方針	ア) 広域交通拠点へのアクセス	目標①-1 広域交通拠点へのアクセス性向上	基準②
		目標①-2 隣接都市圏とのアクセス性向上	
	イ) 道路混雑緩和	目標① 混雑区間の混雑解消	基準③
	ウ) 防災機能強化	目標②-1 災害時の輸送・支援ルート確保	基準①
		目標②-2 災害通行止発生時の代替性確保	
	エ) 機能に応じた段階構成	目標②-3 市街地を形成する道路空間の確保	-
オ) 将来都市圏構造の誘導	目標①-3 都市拠点間のアクセス性向上	基準③	
	基本方針 集約型都市構造への誘導		



<実現性の判断基準>

<p>・事業計画（概ね 10 年以内）を有する路線・区間は実現性が高いと判断</p>
--

(2) 中期道路網の評価

骨格交通体系に示す都市軸について、目標達成に向けた機能強化の優先性を評価し、優先的に機能強化を図るべき都市軸を抽出したうえで、施策の実現性を考慮して整備優先区間を以下のとおり選定する。

表 整備優先区間の評価

都市軸	連絡する拠点間等	長期の対応方針	優先性評価				優先性	施策	実現性	中期の対応方針	
			ア	イ	ウ	オ					
広域交通拠点への連携軸	1 名古屋方面～東京方面	現道機能維持						-		-	
	2 相良牧之原IC～東名高速道路・島田方面	現道機能維持						-		-	
	3 相良牧之原IC～御前崎港	機能強化	○	○			○	地域高規格道路 金谷御前崎連絡道路 (都)南遠幹線・国道150号バイパス		長期	
	4 相良牧之原IC～静岡空港	現道機能維持						-		-	
	5 静岡空港～吉田IC	現道機能維持						-		-	
	6 吉田IC～吉田町役場・産業拠点	機能強化	○				○	(都)東名川尻幹線 (都)大幡川幹線	○	中期	
隣接都市圏との連携軸	7 牧之原市榑原庁舎～静岡方面	機能強化	○	○		○	○	(都)榑南幹線(国道150号バイパス)		長期	
	8 吉田町役場～藤枝・静岡方面	現道機能維持						-		-	
	9 吉田IC～島田・藤枝方面	現道機能維持						-		-	
	10 御前崎市役所～掛川・菊川方面	機能強化	○				○	(都)池新田中央線(主)掛川浜岡線	○	中期	
	11 御前崎市役所～浜松方面	機能強化	○				○	(都)海岸幹線(国道150号)	○	中期	
都市内拠点間の連携軸	12 御前崎市役所～御前崎支所	機能強化				○	○	(都)海岸幹線(国道150号)		長期	
	13 御前崎支所～牧之原市相良庁舎	機能強化		○	○	○	○	(都)南遠幹線(国道150号バイパス)		長期	
	14 牧之原市相良庁舎～榑原庁舎	機能強化		○	○	○	○	(都)南遠幹線(国道150号及びバイパス) (都)榑南幹線(国道150号) (市)追廻大江線		長期	
	15 牧之原市榑原庁舎～吉田町役場	現道機能維持						-		-	
	拠点周辺市街地の骨格形成	16 吉田町役場周辺	現道機能維持						-		-
17 牧之原市榑原庁舎周辺		機能強化						(都)静波1号幹線		長期	
18 牧之原市相良庁舎周辺		機能強化					○	○	(都)井原浜丁線		長期
									(都)新町線		長期
									(都)大江波津線		長期
19 御前崎市役所周辺		機能強化					○	○	(都)池新田東部線		長期
	(都)池新田中央線 (都)大山本町線								○	中期	
20 御前崎支所周辺	現道機能維持							-		-	

注1) 都市軸1～20の位置は次頁図参照、評価ア～オの対応は下表参照

注2) 事業計画(概ね10年以内)を有する路線・区間は実現性が高いと評価

表 評価項目と都市圏交通の目標・選択と集中の基準

評価項目		都市圏交通の目標		選択と集中
道路網構築の方針	ア) 広域交通拠点へのアクセス	目標①-1	広域交通拠点へのアクセス性向上	基準②
		目標①-2	隣接都市圏とのアクセス性向上	
	イ) 道路混雑緩和	目標①	混雑区間の混雑解消	基準③
	ウ) 防災機能強化	目標②-1	災害時の輸送・支援ルートの確保	基準①
		目標②-2	災害通行止発生時の代替性確保	
	エ) 機能に応じた段階構成	目標②-3	市街地を形成する道路空間の確保	-
オ) 将来都市圏構造の誘導	目標①-3	都市拠点間のアクセス性向上	基準③	
	基本方針	集約型都市構造への誘導		

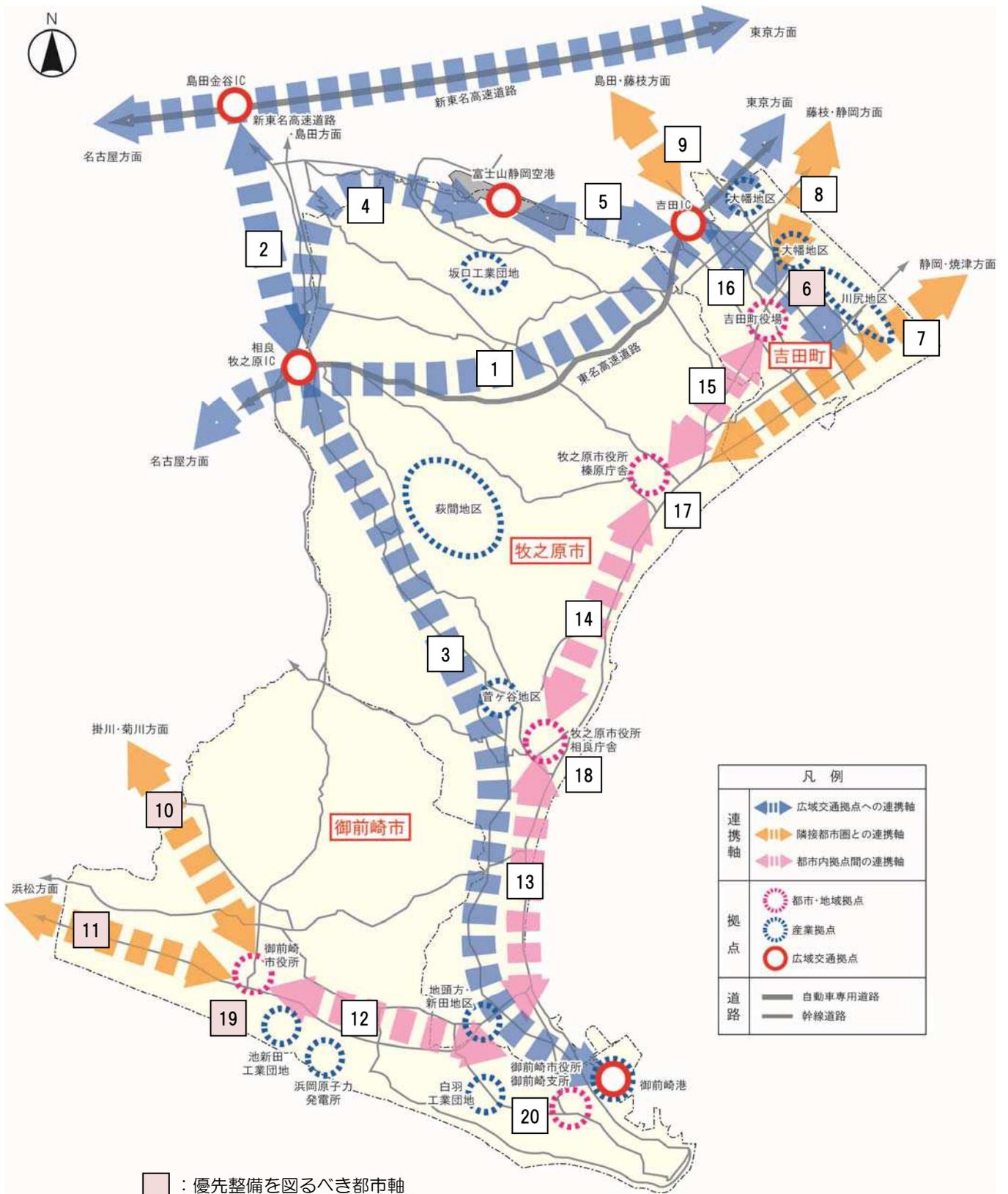


図 都市軸の位置図

(3) 中期道路網計画の策定

中期道路網計画は、選択と集中の観点から優先的に整備が必要な路線・区間を位置づける。位置づける道路及び整備優先区間を下図に示す。

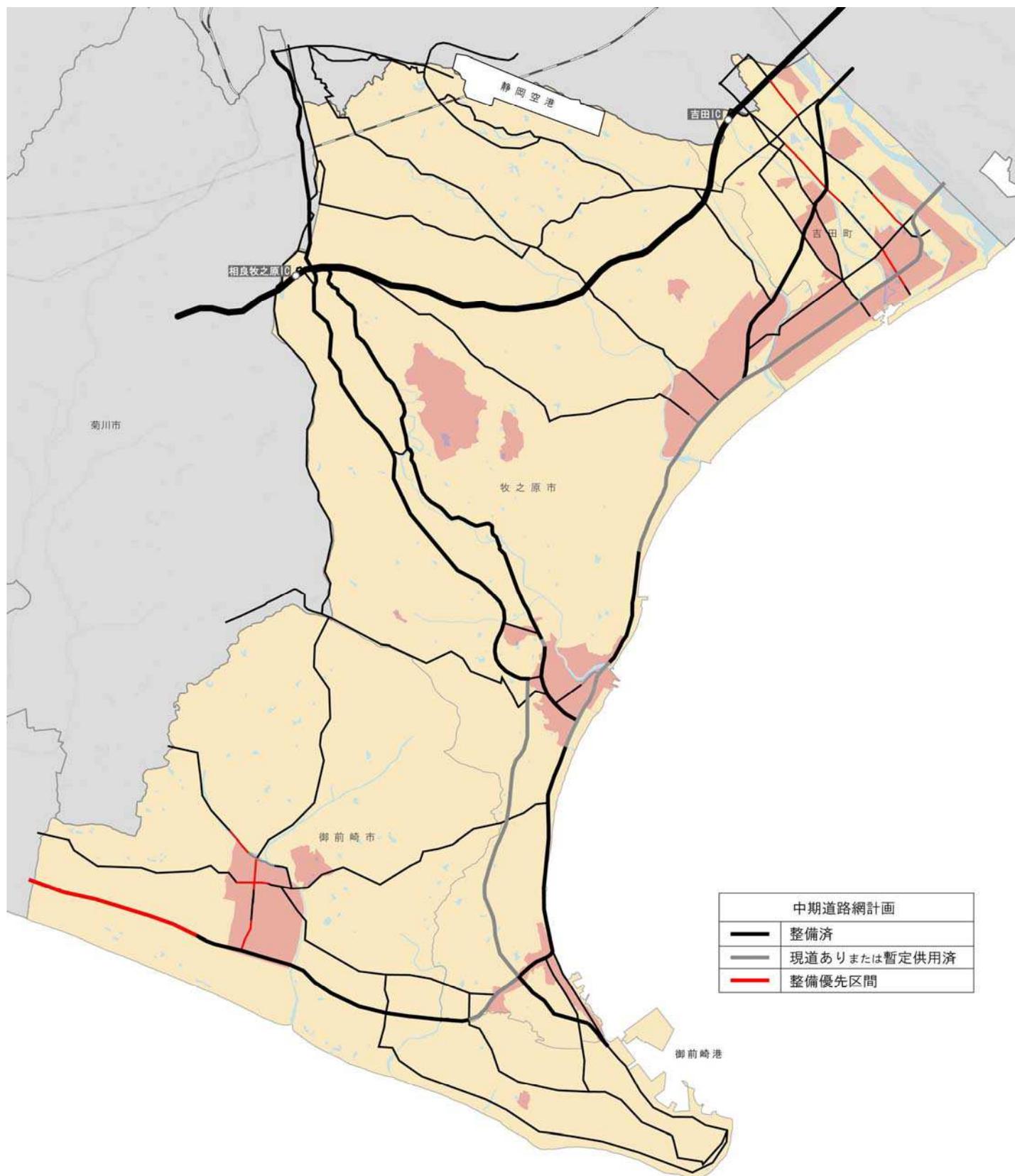


図 中期道路網計画

4-4. モビリティ・マネジメント計画等

(1) モビリティ・マネジメント計画等の考え方

①検討の流れ

モビリティ・マネジメント計画等は、道路整備だけでは解決できない課題に対して、本都市圏の地域特性に応じた施策を検討する。検討の流れを以下のフローに示す。

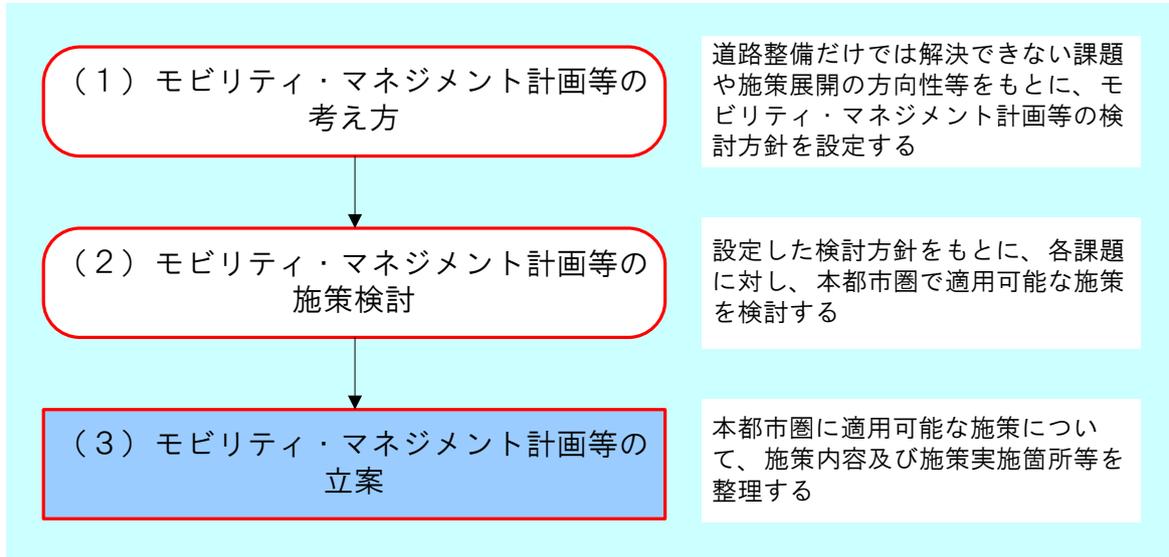


図 モビリティ・マネジメント計画等の検討の流れ

②モビリティ・マネジメント計画等の検討方針

モビリティ・マネジメント計画等は、施策展開の方向性を踏まえ、下記の方針に基づいて検討する。

[カ] 公共交通の利便性向上

■住民ニーズに合った運行の実施による公共交通サービス向上と効率化

本都市圏内には鉄道駅が存在しない。一方で、バス利用者は減少傾向にあることから、鉄道駅等へのアクセスを確保するため、高齢化社会や利用者数の減少等を踏まえた住民ニーズに合った運行の実施により、公共交通のサービス向上と効率化を図る。

[キ] モビリティの確保

■デマンド型交通等による効率的な公共交通施策の展開

今後、公共交通の重要性が高くなると想定される高齢化率の高い内陸側の地域など、公共交通サービスの水準が低い地域では、人口密度が比較的低いため、デマンド型交通等による効率的な公共交通施策を展開し、公共交通カバーエリアの拡大を図る。

[ク] 交通需要管理

■企業等の自主的な取組（自動車交通の抑制、公共交通の利用促進等）の促進

集約型都市構造を目指し、地域の持続的発展や地球温暖化への対応が求められるなか、企業等の自主的な取組（自動車交通の抑制、公共交通の利用促進等）を促進し、環境負荷の少ない交通体系への誘導を図る。

(2) モビリティ・マネジメント計画等の施策検討

都市交通の課題及び目標、モビリティ・マネジメント計画等の検討方針（施策展開の方向性）を踏まえ、本都市圏の地域特性に応じた施策を以下に整理する。

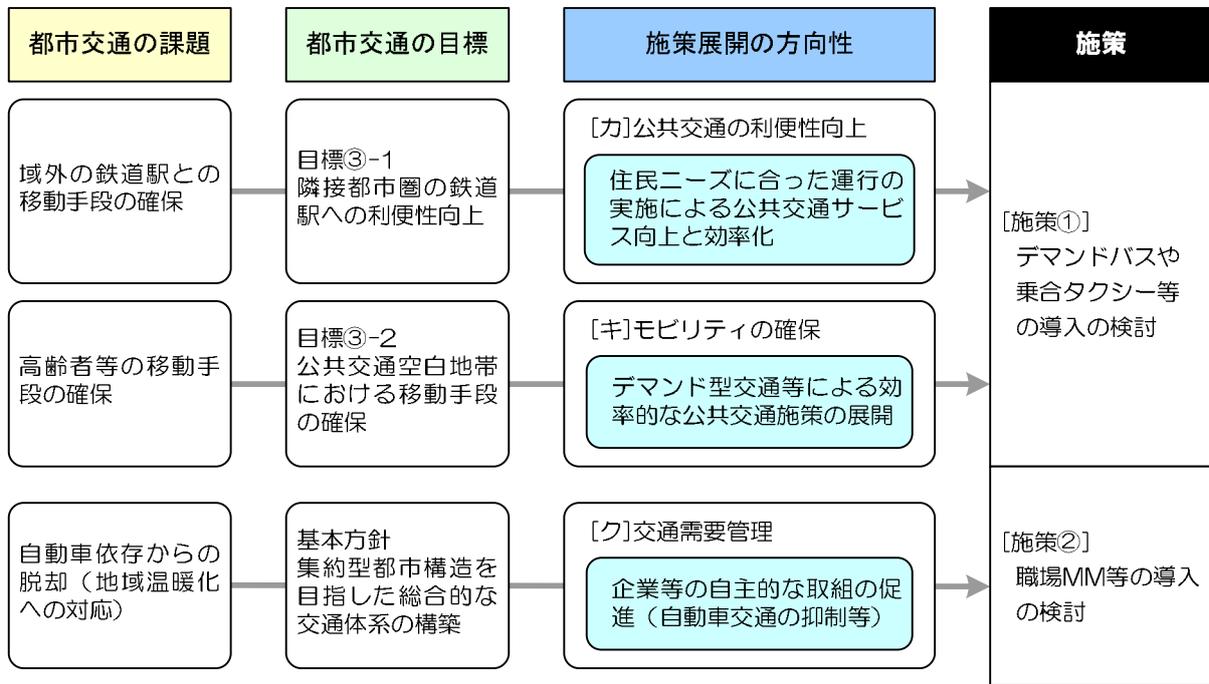


図 本都市圏の地域特性に応じた施策

(3) モビリティ・マネジメント計画等の立案

本都市圏の地域特性に応じた施策の検討を踏まえ、モビリティ・マネジメント計画等を以下のように立案する。

表 モビリティ・マネジメント計画等の立案

	内容	実施箇所	実施主体
[施策①] デマンドバス※ ¹ や乗合タクシー※ ² 等の導入の検討	公共交通空白地域を第一に、その他の地域も対象に、小型車両や民間タクシーを活用したデマンド型交通の導入等も含め、公共交通サービスの充実化を検討する。 (既存バス路線については、公共交通体系の改善・再編等により、公共交通サービスの維持・向上を検討する。)	旧浜岡町・旧相良町・旧榛原町の内陸部、吉田町の沿岸部等	行政、交通事業者、町内会等
[施策②] 職場MM※ ³ 等の導入の検討	自動車交通の抑制を図るため、従業員の多いエリアの企業等に対し、通勤バス、相乗り、エコ通勤手当、ノーカーデーの実施など、エコ通勤の奨励等の導入を検討する。行政と企業との双方向のやりとりを実施しながら検討を行う。	従業員の多い地区	行政、地元企業

※1) デマンドバス：利用者の要望に応じて停留所に呼び寄せたり停留所以外でも乗り降りができる仕組みのバス
デマンド型：その時々需要に応じて一部区間を迂回したり休止したり運行形態を柔軟に変化させること

※2) 乗合タクシー：10人以下の乗合自動車です定のダイヤと停車地に従って運行（柔軟な運行形態もある）

※3) MM(モビリティ・マネジメント)：一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

参考(都市交通の現状分析より)

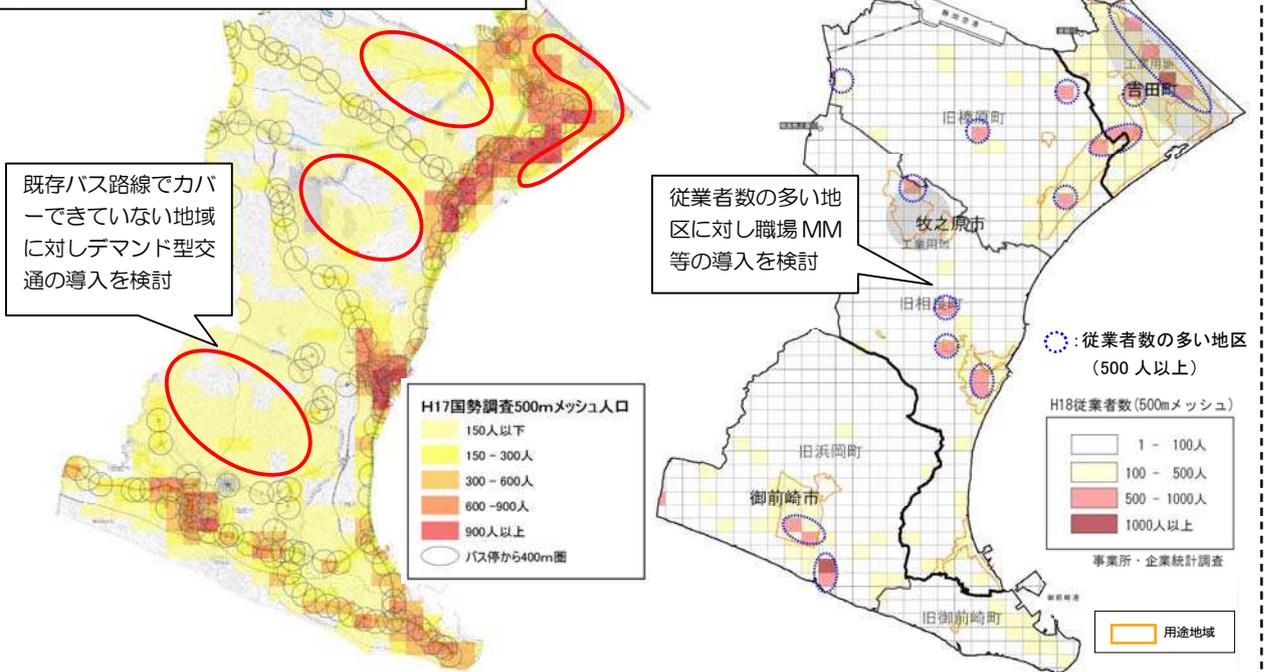


図 バス停から400m圏域と人口分布

図 従業員数の分布

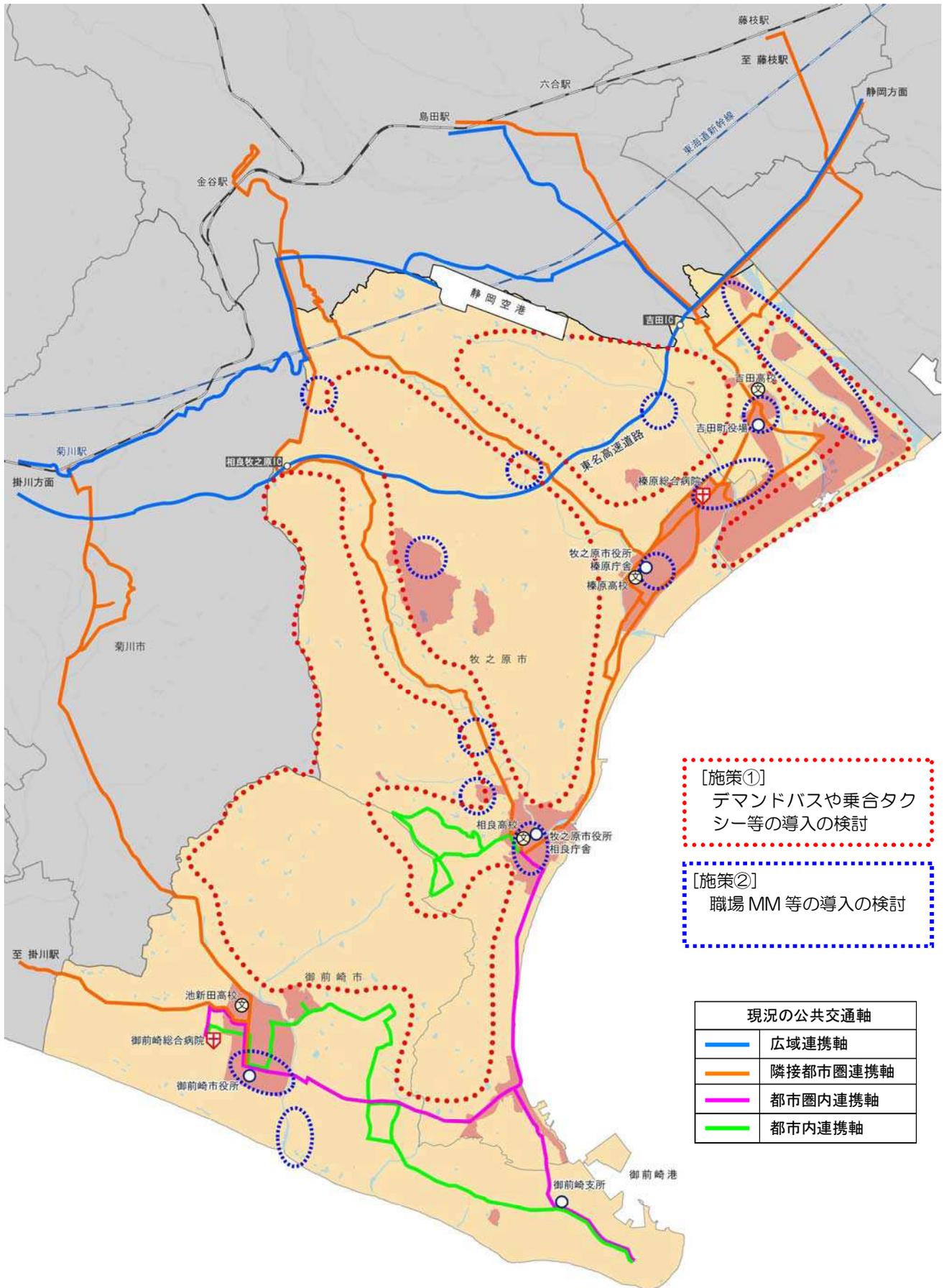


図 モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

5. 総合都市交通マスタープランの効果

総合都市交通マスタープランの効果として、都市圏交通の目標に対する達成状況についての検証結果を以下に示す。

・マスタープランが目指す総合交通体系が構築された場合、アウトカム指標の将来値は、いずれも目標値を上回る効果が見込まれる。

表 都市圏交通の目標に対するマスタープランの効果

基本方針	都市圏交通の目標	検討の視点	アウトカム指標	現況値(H22)	目標値(H42)	将来値(H42)	達成度
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	① 都市圏の一体的発展を支える交通網の形成	交通	[指標1] 広域交通拠点への所要時間	19分	17分	17分	○
			[指標2] 隣接都市圏への所要時間	32分	29分	28分	○
			[指標3] 都市拠点間の所要時間	15分	14分	14分	○
			[指標4] 混雑区間延長（混雑度1.25以上）	16.8km	8.4km (現況から半減)	0.0km	○
	② 災害に強く安全・安心な道路網の構築	防災	[指標5] 拠点間における所要時間の迂回率	1.77 (最大値)	1.5未満	1.29 (最大値)	○
			[指標6] 災害危険箇所の迂回路確保率（迂回距離1.5倍未満）	83%	100%	100%	○
		まちづくり	[指標7] 都市内（用途地域内）の幹線道路密度	1.7km/km ² (最小値)	2.0km/km ² 以上	3.4km/km ² (最小値)	○
	③ 誰もが移動しやすい交通体系の構築	公共交通・MM等	[指標8] 公共交通（バス）の利用者数	2,803人/日	現状維持	現状維持	○
			[指標9] 公共交通のカバーエリア人口	6.4万人	7.0万人	7.4万人	○
			都市構造	[指標10] 都市圏内のCO2排出量	37.8万t-co ₂ /年	30.2万t-co ₂ /年	27.2万t-co ₂ /年

6. 総合都市交通マスタープランの推進

6-1. 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制

(1) 地域との連携による推進

総合都市交通マスタープランに位置づけた計画・施策は、特定の行政部局だけでなく、行政内の多くの部局はもちろんのこと、交通事業者、市民、企業に関連するものである。本マスタープランを着実に推進するために、都市圏内の住民や事業者等の協力や参加を得ながら、地域と一体となって連携して進めていくこととする。

地域との連携による推進に向けては、本マスタープランの効果等についてPRを行うことにより、地域の各主体と本マスタープラン推進の必要性を共有することが重要である。

(2) PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進

本マスタープランの施策や計画を推進するため、評価・改善の仕組み（PDCAサイクル）を構築し、事業の進捗管理を行っていくことが重要である。

PDCAサイクルとは、効率的な施策推進のため、①計画を立案（Plan）して、②これを展開、実行（Do）する。その後、③施策の効果や進捗状況などを評価（Check）して、④必要な改善（Action）を行うまでの一連の管理プロセスを、あらかじめ設定した施策の推進期間の中で実施し、改善（Action）を次の計画（Plan）に活かす、反復・継続的な施策管理プロセスのことをいう。PDCAは、このPlan-Do -Check -Actionを略したものである。

なお、本マスタープランにおける事業の進捗管理は、計画主体の県が実施するものとする。

①評価・改善の仕組み

本マスタープランに掲げる優先的に実施すべき計画の推進には、PDCAサイクルによる効率的な進捗管理が有効である。

優先的に実施すべき計画を推進するためのPDCAサイクルによる進捗管理は、計画立案からおよそ5年周期を基本とすることが望ましい。この5年周期のサイクルを2回繰り返した概ね10年後を目途に本マスタープランの見直しを検討することが望ましい。

ア) 計画立案

本マスタープランの中で、優先的に実施すべき計画・施策を策定する（Plan）。

イ) 施策展開

策定された優先的に実施すべき計画・施策を受け、施策の推進体制を構築するとともに、各施策の詳細な実施計画を検討し、計画に基づく各施策を実施する（Do）。

ウ) 評価・改善

施策を実施しながら、進捗管理として、5年毎に事業の進捗状況とアウトカム指標の動向を確認する。その結果を踏まえ、施策の改善や見直し等について検討を行う。

なお、5年周期の2回のサイクル（概ね10年後）は、本マスタープランの見直しの時期であることから、次期マスタープランの策定にあたっては、事業の進捗状況についての分析、検証（Check）を実施し、施策の効果や課題を次期マスタープランへ反映（Action）していくことが望ましい。

6-2. 総合都市交通マスタープランの見直し

策定した総合都市交通マスタープランの見直しについては、マスタープランの前提条件に変化が生じる以下の2つの観点と考えられ、必要に応じて見直しを行う必要がある。

（1）静岡県第4次被害想定公表

本マスタープランでは、防災面の評価において、災害発生時の道路状況を「静岡県第3次被害想定（2001.5公表）」をもとに設定している。

しかし、県では2011年度から東海、東南海、南海の3連動地震を前提にした第4次想定策定に着手しており、被害想定前提条件（災害発生時の道路状況）が大きく変わることが想定される。このため、静岡県第4次被害想定が公表された段階で、本マスタープランを照査することが必要である。

（2）社会経済状況等の変化

本マスタープランは、現時点で想定される将来の社会経済状況の変化を踏まえたものであるが、新東名高速道路の供用に伴う影響など、中長期的にみると社会経済の構造がさらに大きく変化することも考えられ、その変化に対応できなくなる可能性もある。このため、本マスタープランは目標年次の中間年次となる10年程度の周期で見直すことが望ましい。

なお、社会経済状況に急激な変化が生じ、本マスタープランの前提条件が現実と合わなくなった場合には、10年周期に拘らず、必要に応じ適宜見直すことも考えられる。

6-3. 都市計画道路の見直し

本マスタープランは、都市計画分野における交通計画の基本となる計画であり、各市町は本マスタープランを都市計画道路の見直しに活用していくことが望ましい。

また、都市計画道路の見直しにあたっては、本マスタープランで位置づけた道路機能・車線数・路線位置等と整合を図ることを基本とするが、都市計画道路の見直しの内容によっては、本マスタープランを修正し更新していくことも考えられる。