

掛川市道路整備プログラム

平成25年2月

掛 川 市

掛川市道路整備プログラム策定にあたって

我が国を取り巻く現状は、長引く経済不況の影響などにより厳しい財政状況が続いていると同時に、将来人口の減少予測や少子高齢化問題、地球温暖化や周辺諸国の大気汚染等の環境問題、さらには東日本大震災の発生による原発問題と南海トラフの巨大地震による津波被害対策など多岐にわたり、大きく社会情勢は変わってきております。

新幹線新駅の開業や東名高速道路掛川インターチェンジ設置など、市民、企業、行政が協働で積極的に発展あるまちづくりを実施してきた本市においても、先に述べた問題は確実に顕在化しており、平成17年の1市2町による合併後8年経過した今、市民の安全安心な暮らしや経済活動を確保するための道路整備は重要であると考えております。

そのため、将来都市像を見据えた道路網計画を基に、都市計画道路の見直しなどの検討を実施し、今後整備すべき幹線道路の未整備区間の必要性・緊急性を客観的に評価し、計画的かつ効率的な整備推進を図る目的で、今回道路整備プログラムを策定してまいりました。

本市道路整備プログラムの特徴は、都市計画道路の未整備による弊害の解消等のため都市計画道路の見直しを検討し、その都市計画道路を除いた道路網の将来交通量推計を検証いたしました。また、改築系と安全施設系に分けて、国・県道と市道・農道ごとに評価しております。その路線評価についても、平成25年4月1日から施行される掛川市自治基本条例の趣旨を反映させ市民との協働を高く評価することとし、市民参画を促すことで市民主体の道路整備も併せて進めてまいります。この評価結果は、国・県道については、管理者に対し市として優先的に整備してもらいたい順位として、市道・農道については、幹線道路以上の整備順位の基礎資料といたします。

今回の道路整備プログラムは市民との情報共有の観点から公表してまいります。公表まで実施するのは初めての試みではありますが、今後は定期的に見直しを実施し、その時々合致した整備プログラムとしてまいります。

平成25年2月

掛川市長 松井三郎



目次

はじめに	1
1 策定の目的	1
2 作業概要と対象	1
(1) 主な作業	1
(2) 都市計画道路の見直し対象	1
(3) 道路整備プログラムの対象	1
3 策定の流れ	2
第1章 基本方針	3
1 現状と課題	3
(1) 掛川市の現状	4
(2) 道路整備の状況	20
(3) 課題の整理	26
2 上位計画・関連計画など	27
(1) 計画の位置づけ	27
(2) 上位計画・関連計画の概要	27
(3) 上位計画・関連計画の整理	28
(4) 将来都市構造	29
3 道路網形成の基本方針	30
第2章 将来道路網	32
1 道路網の機能分類	32
2 都市計画道路の見直しの進め方	33
3 評価方法	34
4 見直し結果	44
5 将来道路網作成	48
(1) 将来道路網の配置	48
第3章 道路整備プログラム	49
1 道路整備プログラムの進め方	49
2 評価方法	50
3 評価結果	55
4 今後の道路整備のあり方	62

はじめに

1 策定の目的

長引く低経済成長の影響などにより厳しい財政状況が続いていると同時に、少子高齢化と将来人口の減少予測、温暖化などの地球環境問題の高まり、さらには東日本大震災の発生など社会経済状況は大きく変化しています。

このような中、掛川市においても、限られた財源を有効に運用することが求められており、これまでも「南北道・幹線道路特別委員会」などにより将来都市像を見据えた道路計画を協議してきました。

本プログラムは、限られた財源を有効に運用するため、将来都市像を見据えた道路網計画を基に、都市計画道路の見直しなど踏み込んだ検討を実施し、今後整備すべき幹線道路の未整備区間の必要性・緊急性を客観的に評価し、優先的に整備する道路を選択することで、道路整備に対する透明性を高め、計画的かつ効率的な整備推進を図るものです。県道については、市として優先的に整備してもらいたい順位を明確にし、県への要望根拠とします。また、市道・農道については、今後の幹線道路以上の整備順位の基礎資料とします。

2 作業概要と対象

(1) 主な作業

道路整備に関する現状や課題を整理し、掛川市としての道路網を形成するための基本方針をまとめます。次に、「必要性」や「計画の合理性」などの評価により都市計画道路の見直しを行い、廃止候補区間を設定します。これら基本方針と都市計画道路の見直し結果に基づき、将来道路網を作成します。

将来道路網を作成した後、今後整備が必要と思われる幹線道路について「事業の効果・必要性」などの評価により優先順位付けを行い、整備時期を決定します。

以上の結果を本プログラムにて取りまとめ、事業の実施をしていきます。また、本プログラムは一定期間ごとに見直していきます。

(2) 都市計画道路の見直し対象

都市計画道路すべての路線のうち「未着手」又は「概成済(*)」区間を対象とし、事業着手（整備中）、根幹的道路（新東名高速道路、国道1号BP）、概成済で都市計画決定された幅員を満たしているものは対象外とします。

(3) 道路整備プログラムの対象

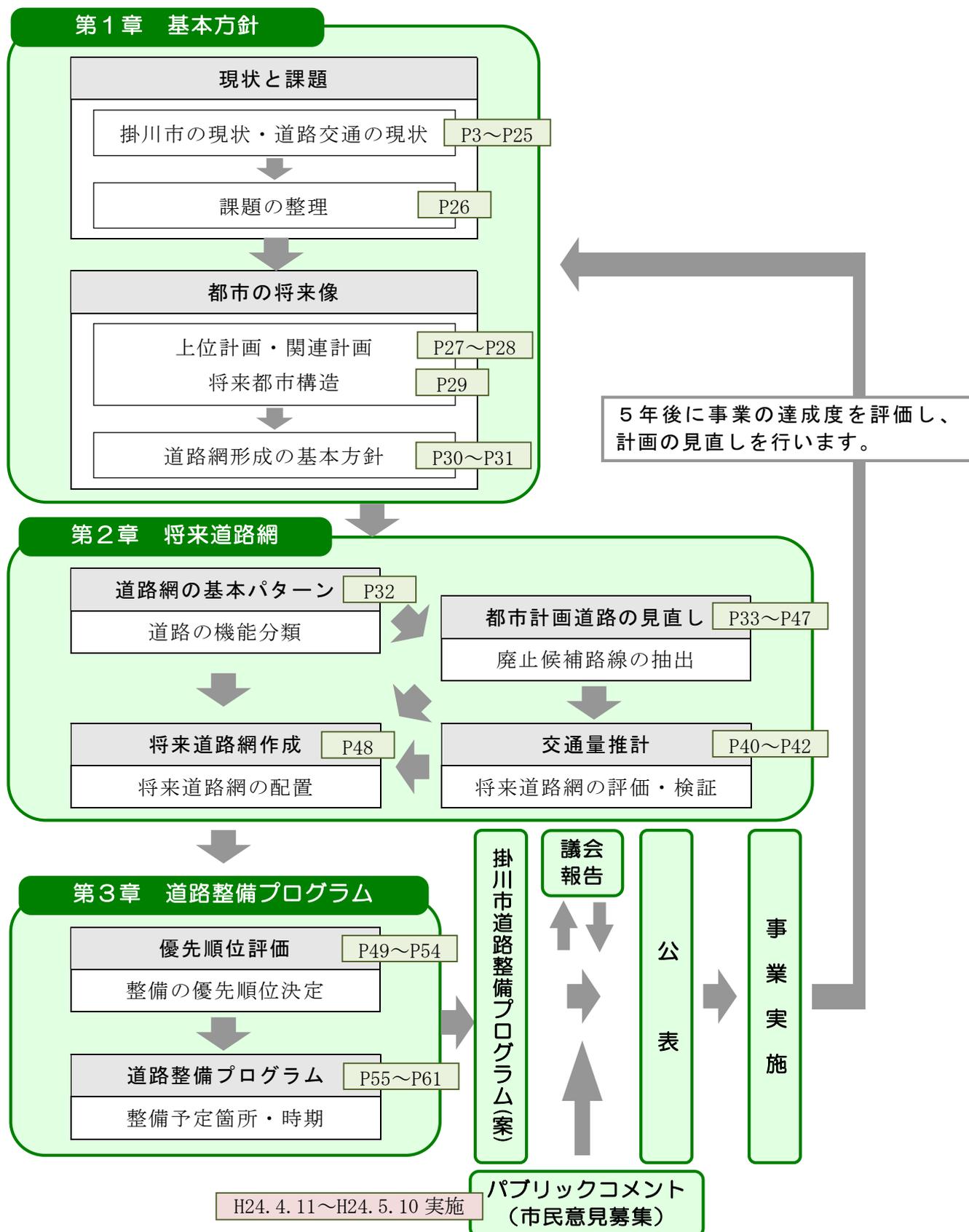
国道、県道及び市道ごとに、改築系と交通安全施設系を対象とします。

(*)「改良済」であるが、都市計画決定された幅員などの基準に達していないもの

3 策定の流れ

掛川市の現状、道路交通の現状、上位計画・関連計画、将来都市構造から基本方針を設定し、都市計画道路の見直しも含め将来道路網を作成します。

それにより、整備箇所を抽出し、「道路整備プログラム」を策定します。



第1章

基本方針

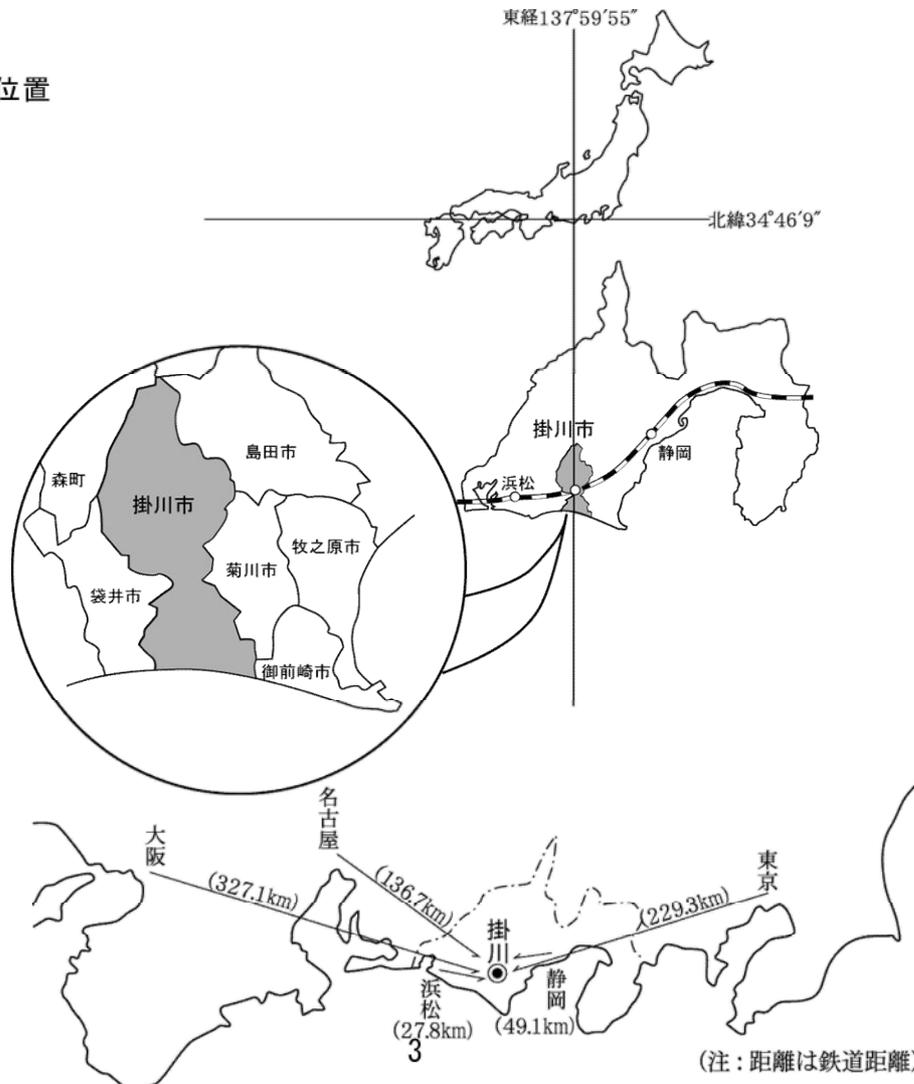
1 現状と課題

「掛川市」は、静岡県西部に位置し、静岡県の二大都市静岡市と浜松市の間に位置します。東側は島田市、菊川市、御前崎市に、西側は袋井市、森町に接しています。市北部は、標高 832m の八高山をはじめとする山地であり、その南側に平地が開けています。市中央部には標高 264m の小笠山があり、その山麓は複雑な谷戸を持った丘陵地です。市南部には平地が広がり、遠州灘に面して約 10 km にわたる砂浜海岸があります。

県内の主要都市静岡市へは約 49km、浜松市へは約 28km の距離にあります。広域交通網へのアクセスとしては、市内に東名高速道路の掛川インターチェンジがあり、隣接する森町に新東名高速道路の森掛川インターチェンジがあります。海路としては、隣接する御前崎市に県内の 3 重要港湾の一つである御前崎港が存在します。空路としては、富士山静岡空港が牧之原・島田市内にあります。

平成 25 年 5 月 1 日に中東遠総合医療センターが開院します。地域医療を守る拠点として二次医療に特化し、質の高い医療を提供することを基本理念としています。

■掛川市の位置

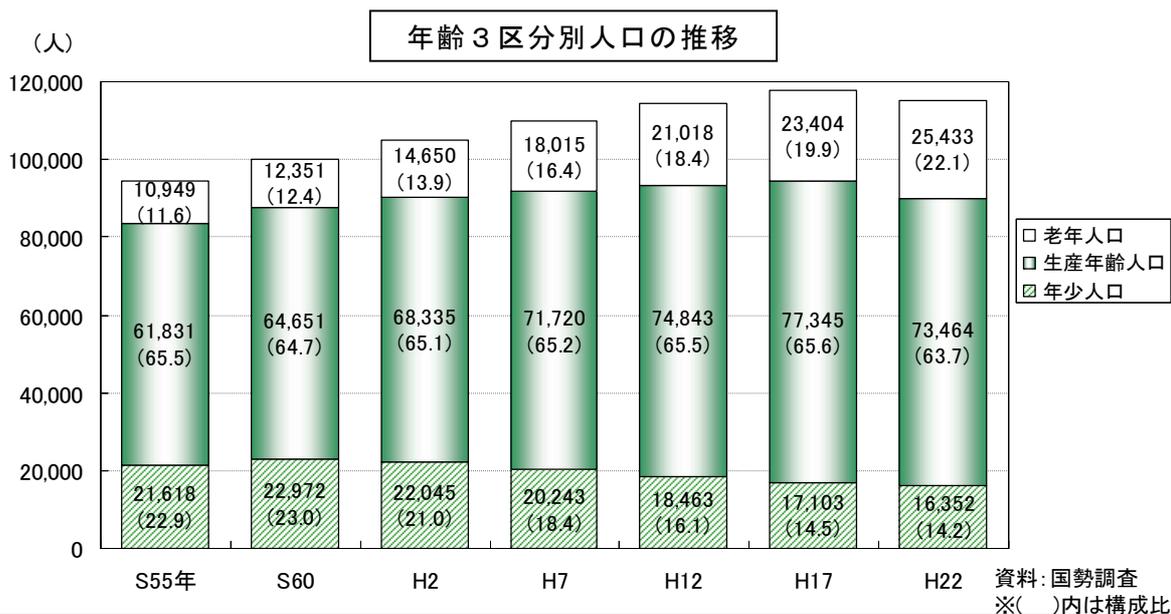
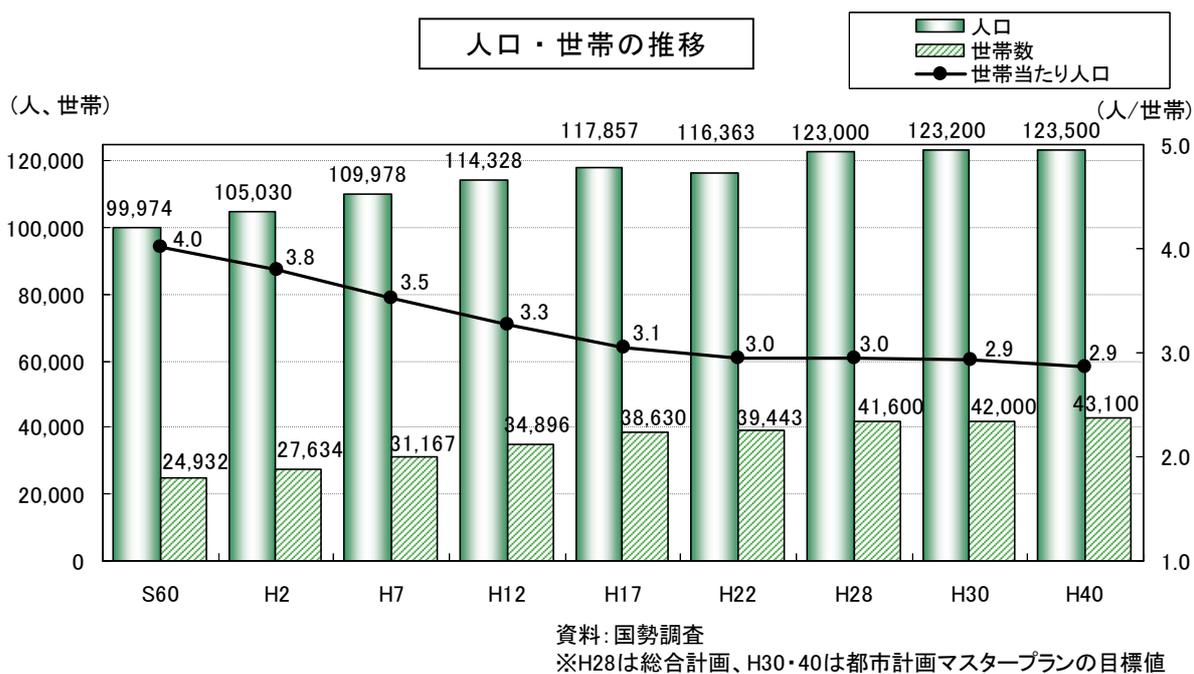


(1) 掛川市の現状

① 少子高齢社会・人口減少社会の到来

「掛川市都市計画マスタープラン」では、人口の将来フレームを平成40年まで示しており、ほぼ横ばいの傾向としています。

また、年齢3区分別人口の推移をみると、少子高齢化が進展していることがわかります。今後もこの傾向は、一層続くことが予想され、道路整備においては、歩きやすさや安全面などでその対応が求められています。



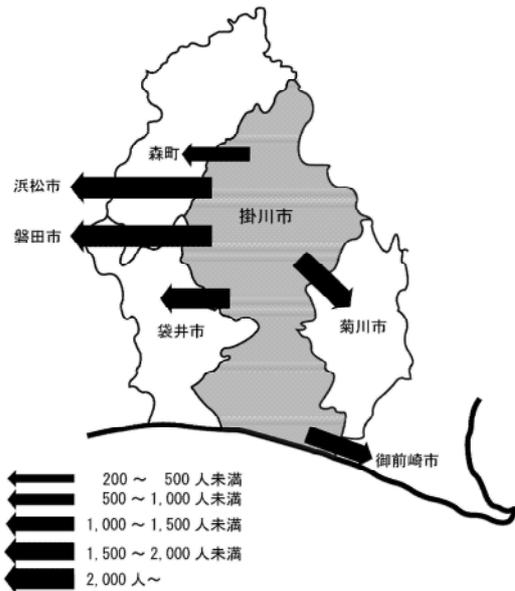
②都市圏

a) 通勤通学圏

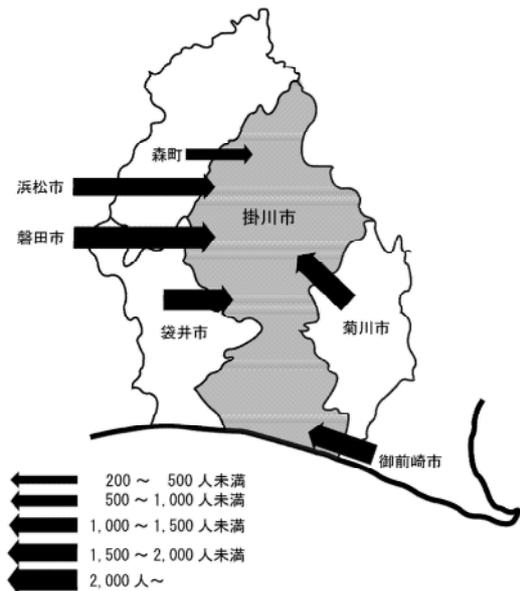
流出先をみると、浜松市、袋井市、磐田市、菊川市が多いです。流出の経年変化は御前崎市への流出量が少なくなったのがわかります。

一方、流入をみると、浜松市、袋井市、磐田市、菊川市、御前崎市からの流入が多いです。流入の経年変化は浜松市からの流入量が多くなっているのがわかります。

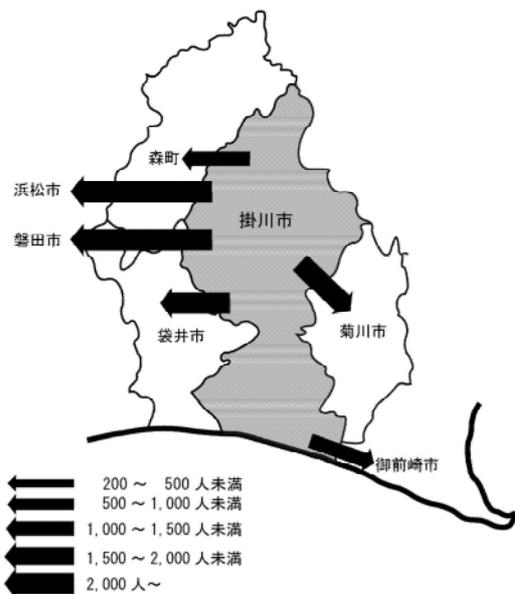
平成 17 年流出



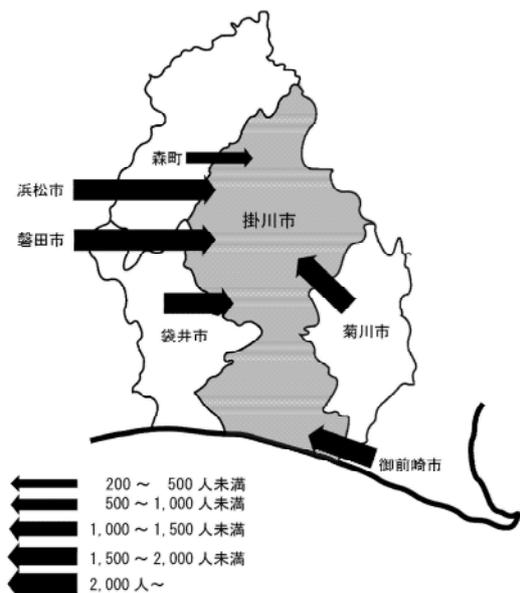
平成 17 年流入



平成 22 年流出



平成 22 年流入



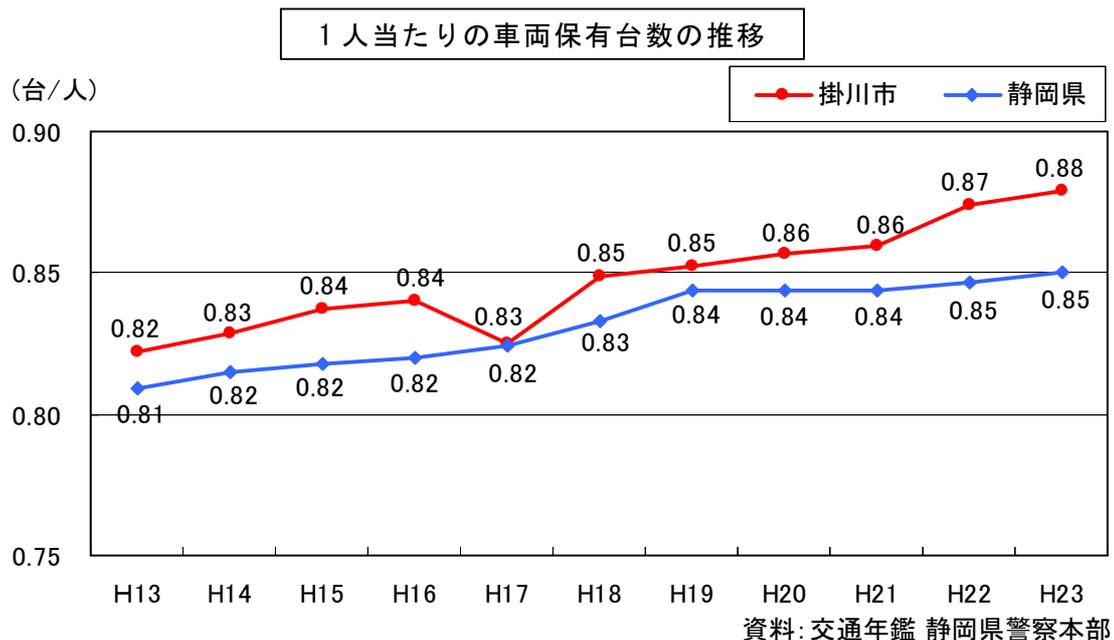
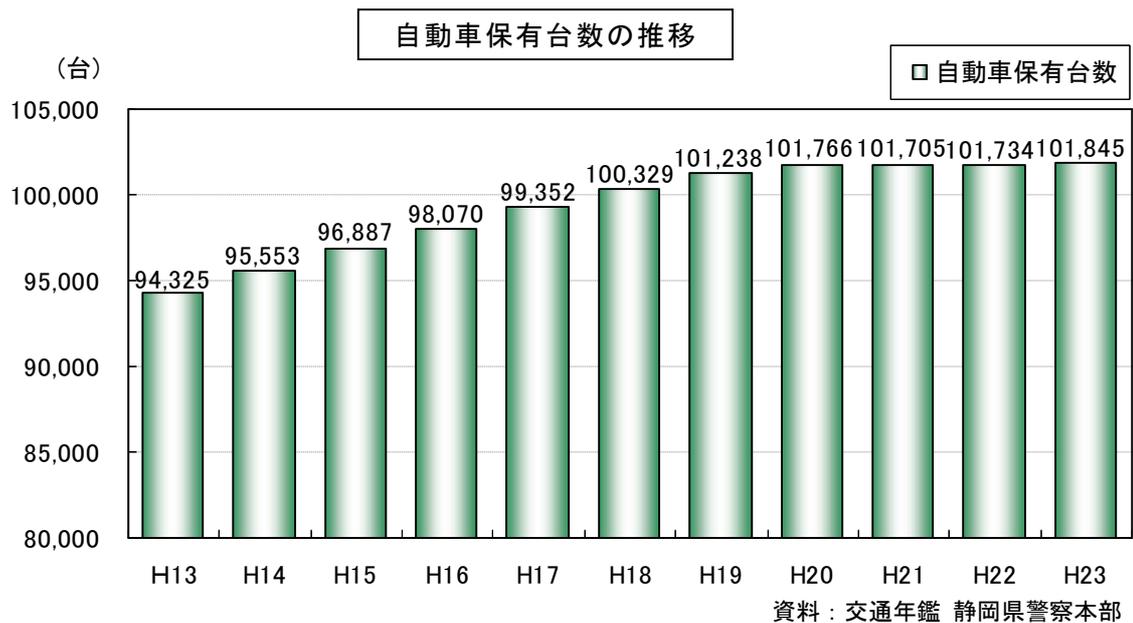
資料：国勢調査

③交通

a) 自動車保有台数

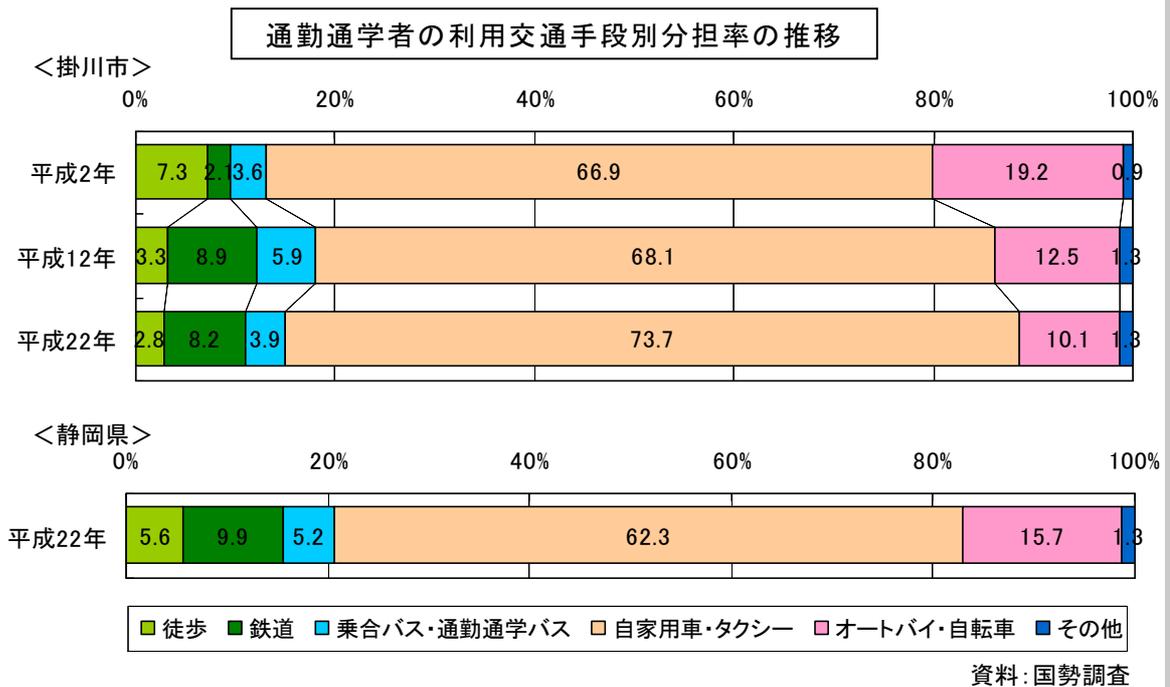
本市の自動車保有台数は、核家族化の進行だけでなく単身世帯の増加も相まって約10万台となっており、平成13年から平成20年までは増加傾向にありますが、平成20年以降はほぼ横ばいの傾向になっています。

一人当たりの車両保有台数は増加傾向にあり、静岡県に比べて本市の自動車保有率は高くなっています。



b) 交通分担率

通勤通学者の利用交通手段別分担率をみると、徒歩・オートバイ・自転車の比率が下がり、逆に自家用車・タクシーの比率が増加しています。鉄道は、平成12年よりわずかに減少していますが、平成2年から見ると増加しています。また、静岡県平均と比較すると、自家用車・タクシーは11.4ポイント以上高い分担率となっており、自動車が本市の主要な交通手段となっています。



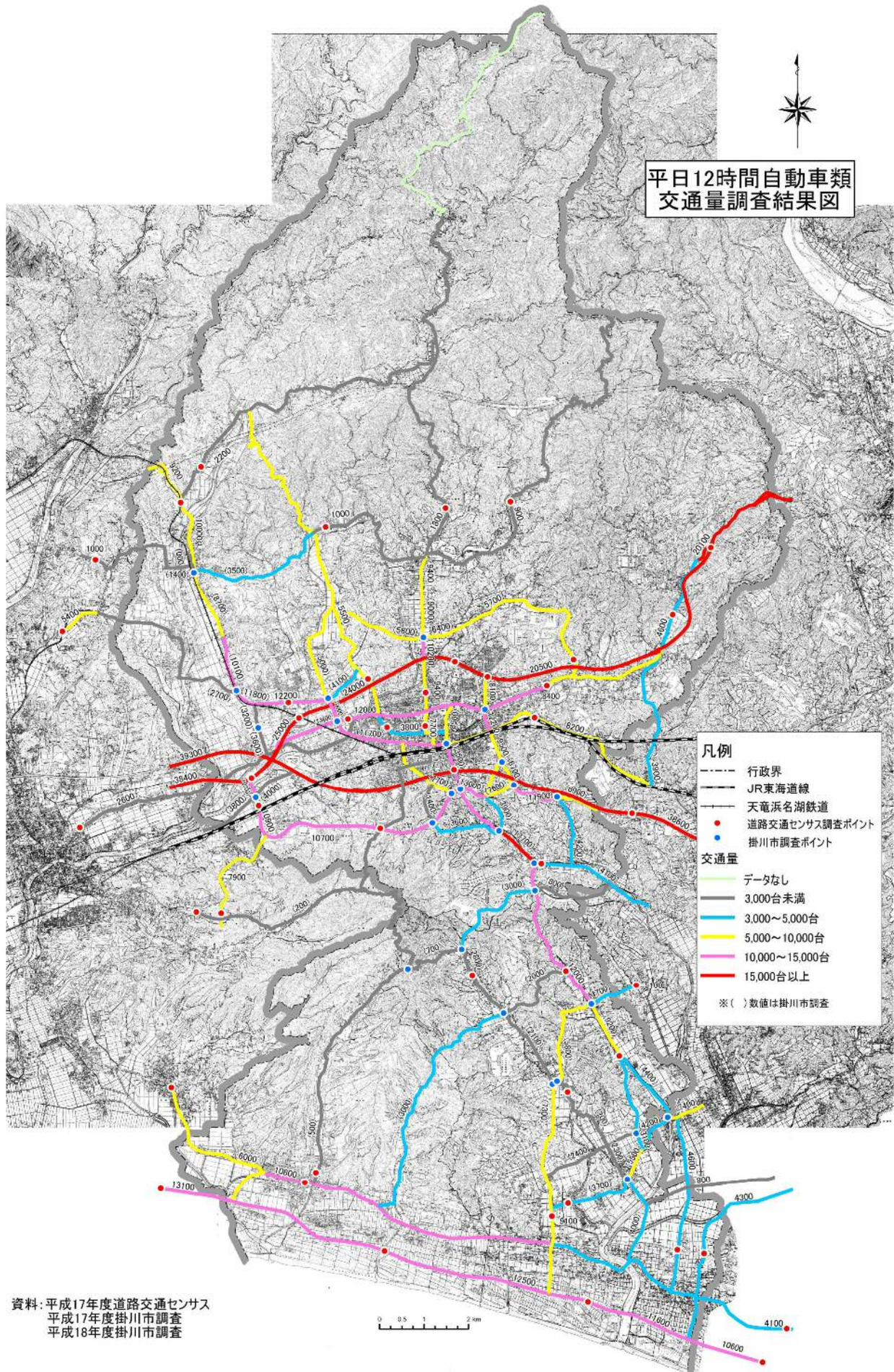
c) 交通量

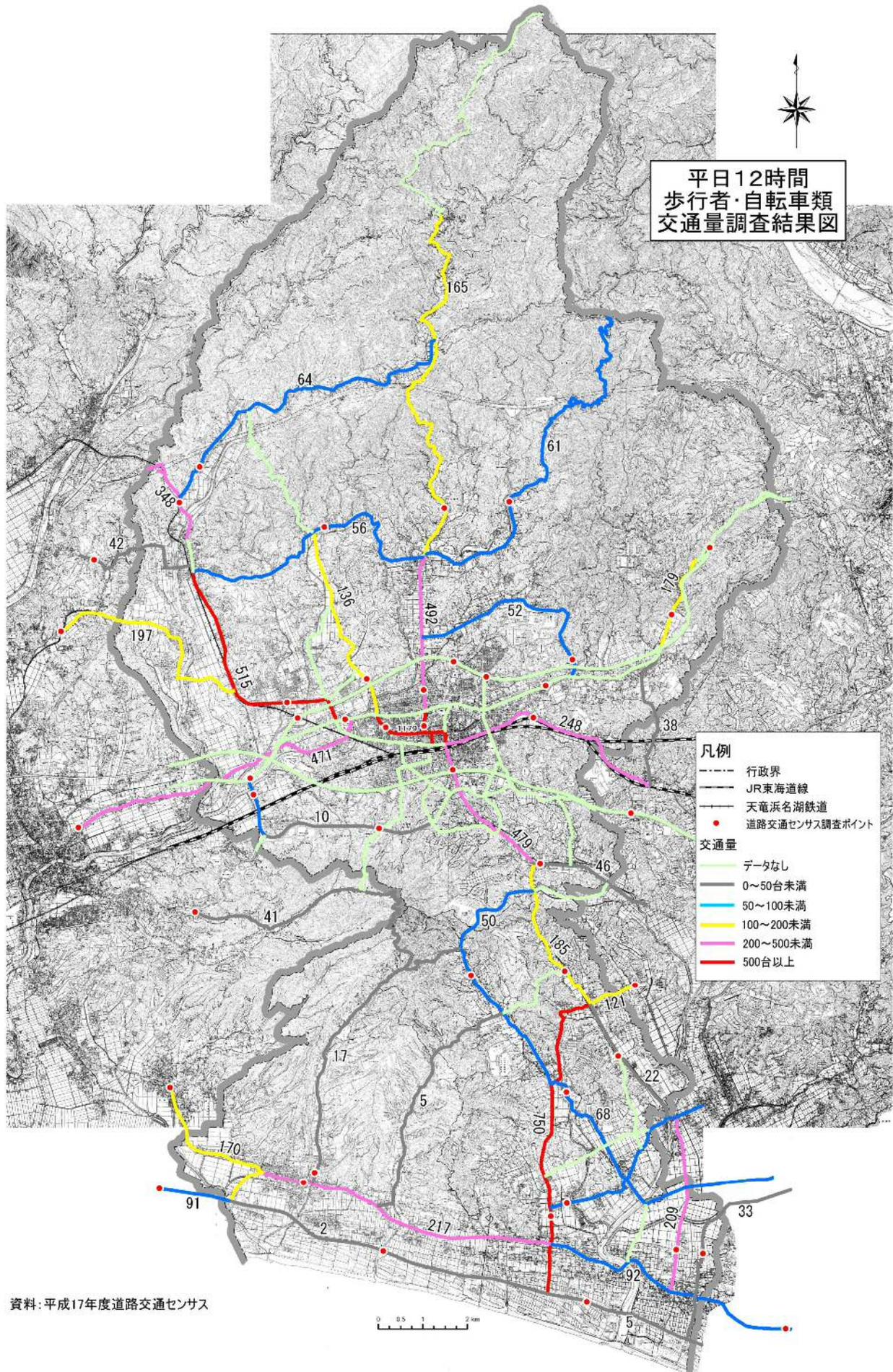
東名高速道路、国道1号バイパス、国道1号、国道150号の交通量が多いです。県道の中でも特に交通量が多いのは、主要地方道掛川大東線で、板沢から上内田間で約17,700台となっています。

市街地へのアクセス道路では主要地方道掛川天竜線、主要地方道相良大須賀線の交通量が多いです。

また、国道1号バイパスは平成17年の無料化に伴い、大幅に交通量が増加しています。

歩行者自転車類の交通量は、掛川駅にアクセスする道路や天竜浜名湖鉄道の各駅にアクセスする道路などで多くなっています。





d) 混雑度

混雑度が高い路線は主要地方道掛川天竜線、主要地方道掛川大東線、一般県道磐田掛川線があげられます。

混雑度とは、

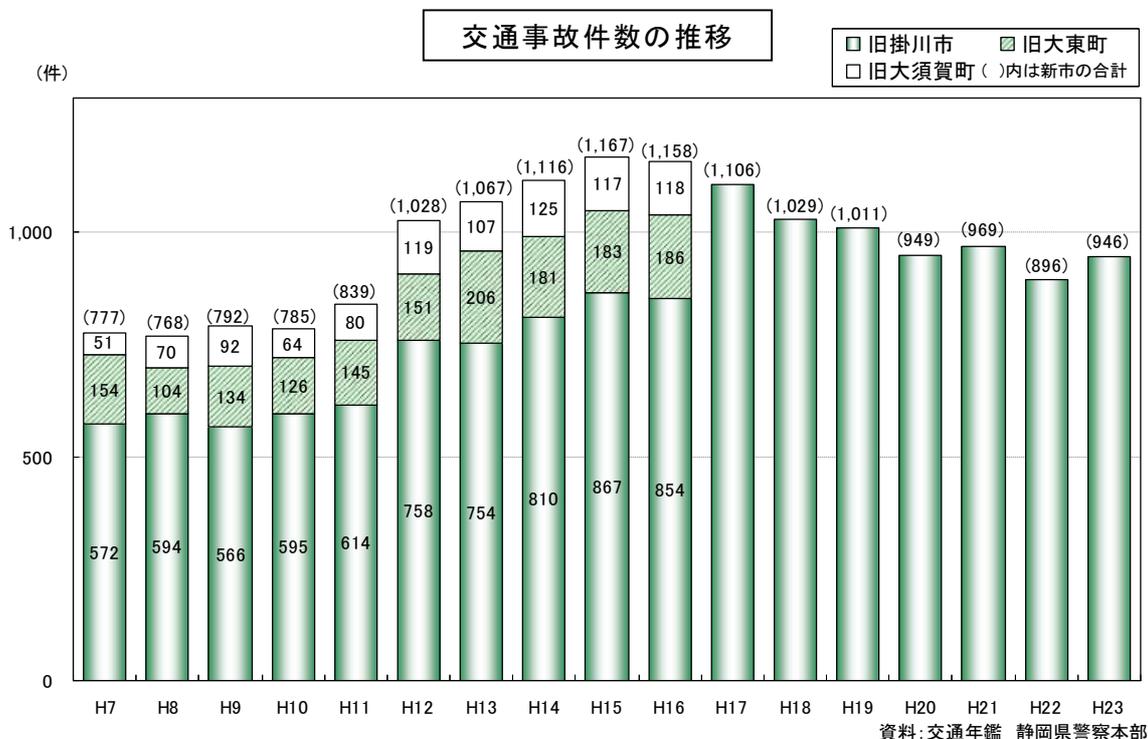
道路の混雑の程度を示す指標で、道路の交通量の交通容量に対する比で示されます。

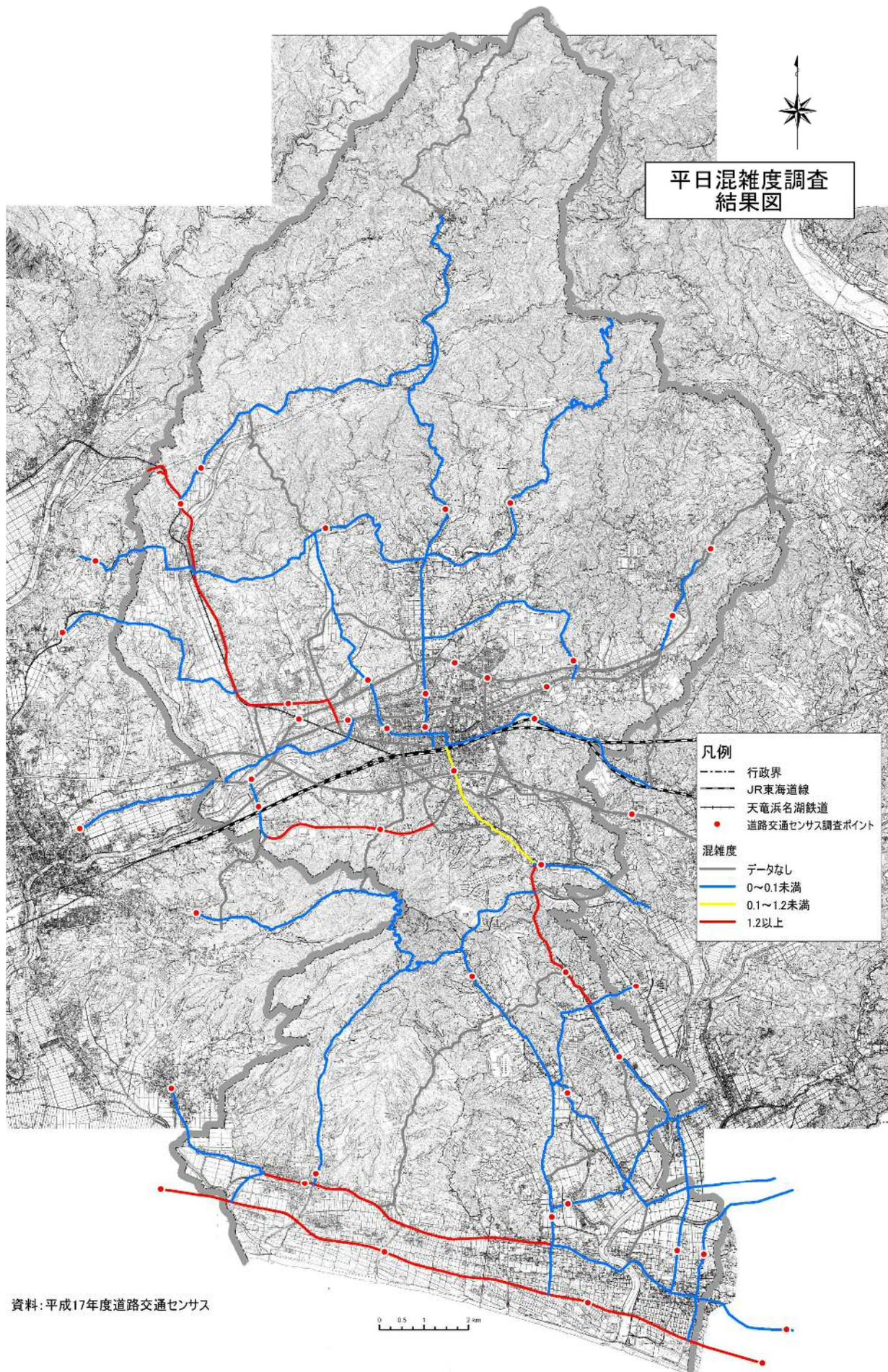
数値的には、次のような交通状況の推定ができるとされています。

- 1.0未満 … 混雑することなく円滑に走行できる。
- 1.0 ~ 1.25 … 混雑する可能性が1~2時間(ピーク時間)ある。
- 1.25~1.75 … ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い。
- 1.75以上 … 慢性的混雑状態

e) 交通事故

本市の交通事故件数は、平成12年頃から1,000件前後で推移しています。平成15年まではわずかに増加傾向でしたが、平成16年からは減少に転じています。





④防災

a) 道路通行規制

本市内には、山間部の国道1号と主要地方道掛川川根線において通行規制区間が指定されています。

通行規制基準（通行規制区間）の指定状況（国道）

規制番号	路線名	担当事務所	通行規制区間		通行止基準
			区間	延長 km	
c	国道1号	浜松河川 国道事務所	榛原郡金谷町番生寺	6.0	連続雨量 250mm
			掛川市日坂新田裏		

資料:異常気象時における道路通行規制区間図

通行規制基準（通行規制区間）の指定状況（県道）

規制番号	路線名	通行規制区間		規制基準		危険内容
		区間	延長(km)	通行注意	通行止	
43	主要地方道 掛川川根線	掛川市滝之谷 掛川市居尻	8.5	連続雨量 100mm	連続雨量 120mm	落石、 崩壊等

資料:異常気象時における道路通行規制区間図

b) 緊急輸送道路

静岡県の第3次地震被害想定によると、東海地震による緊急輸送道路の総合評価結果は、1次緊急輸送道路である日坂バイパスと(主)掛川天竜線が影響度ランク AA、掛川バイパスと(主)掛川大東線が影響度ランク A となっている所があります。また、2次緊急輸送道路でも、国道1号と(主)袋井大須賀線が影響度ランク A となっている所があります。

緊急輸送道路の指定状況

区分	対象路線	影響度ランク
1次緊急輸送道路	国道150号	影響度 B,C
	掛川バイパス	影響度 A,B,C
	(主)掛川大東線	影響度 A,B,C
	日坂バイパス	影響度 AA
	(主)掛川浜岡線	影響度 C
	(主)掛川川根線	影響度 C
	(一)掛川停車場線	影響度 C
	(主)掛川天竜線	影響度 AA,A,B,C
2次緊急輸送道路	国道1号	影響度 A,B,C
	(主)袋井大須賀線	影響度 A,B
	(主)相良大須賀線	影響度 C
	(一)大東相良線	影響度 C

※影響度ランクは、静岡県の第3次地震被害想定の中東海地震の評価結果を示す。

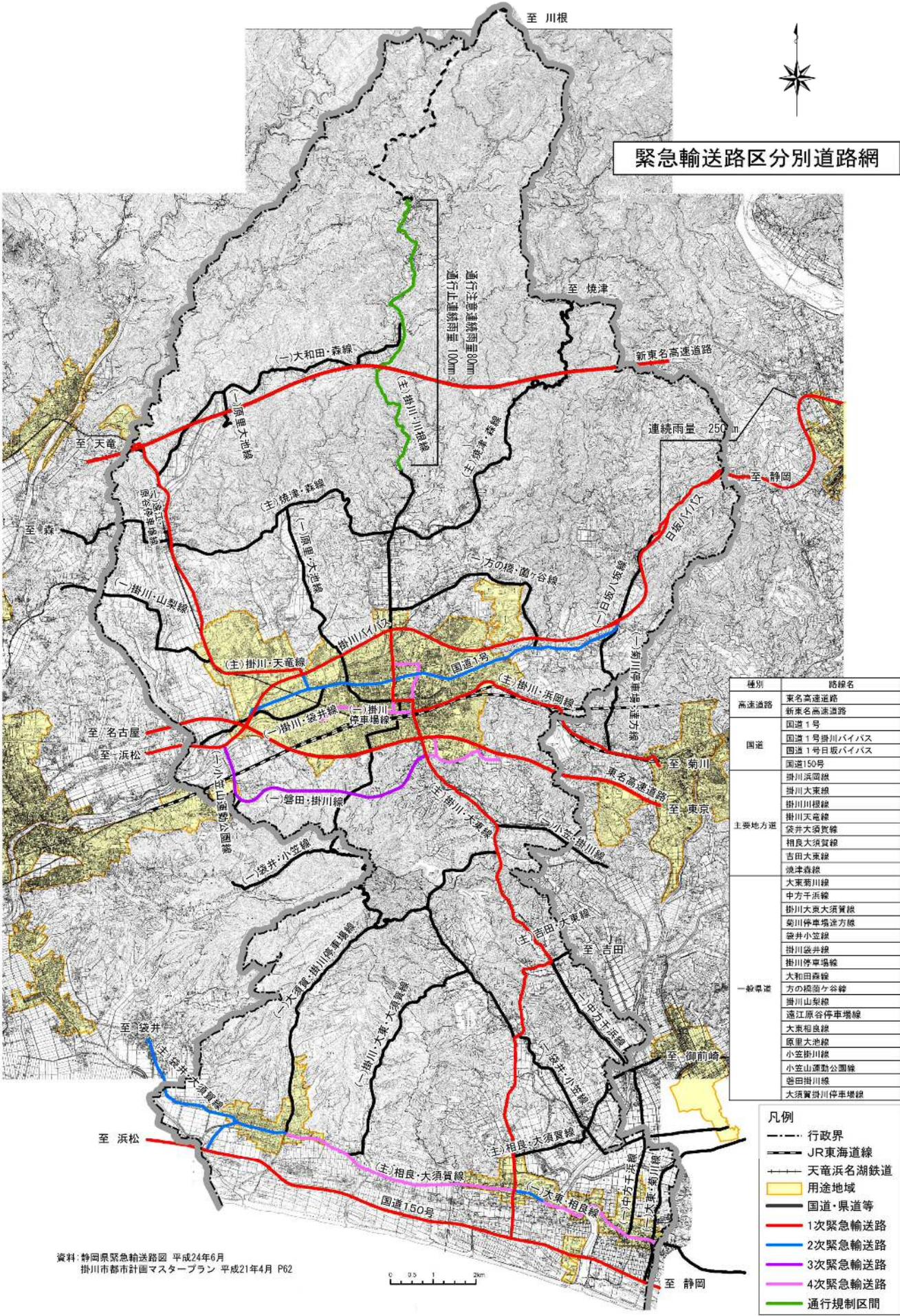
総合評価のランクの意味

影響度ランク	意味
AA	極めて大規模な被害が発生する可能性があり、復旧にも長期間を要し、緊急輸送に重大な影響が発生する可能性がある区間。
A	大規模な被害が発生する可能性がある区間、あるいはかなりの確率で緊急輸送に大きな支障が発生すると想定される区間。
B	軽微な被害が発生する可能性がある区間、あるいはまれに被害が発生する可能性がある区間。
C	被害が発生する可能性がほとんどない区間。

資料：静岡県 第3次地震被害想定結果(平成13年5月)



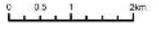
緊急輸送路区分別道路網



種別	路線名
高速道路	東名高速道路
	新東名高速道路
	国道1号
国道	国道1号掛川バイパス
	国道1号日坂バイパス
	国道150号
	掛川浜岡線
主要地方道	掛川大東線
	掛川山梨線
	掛川天竜線
	袋井大須賀線
	相良大須賀線
	吉田大東線
	焼津森線
	大東菊川線
	中方千浜線
	掛川大東大須賀線
	菊川停車場方線
	袋井小笠線
	掛川袋井線
	掛川停車場線
	大和田森線
一般国道	方の橋・園ヶ谷線
	掛川山梨線
	遠江原谷停車場線
	大東相良線
	原里大池線
	小笠掛川線
	小笠山運動公園線
巻田掛川線	
大須賀掛川停車場線	

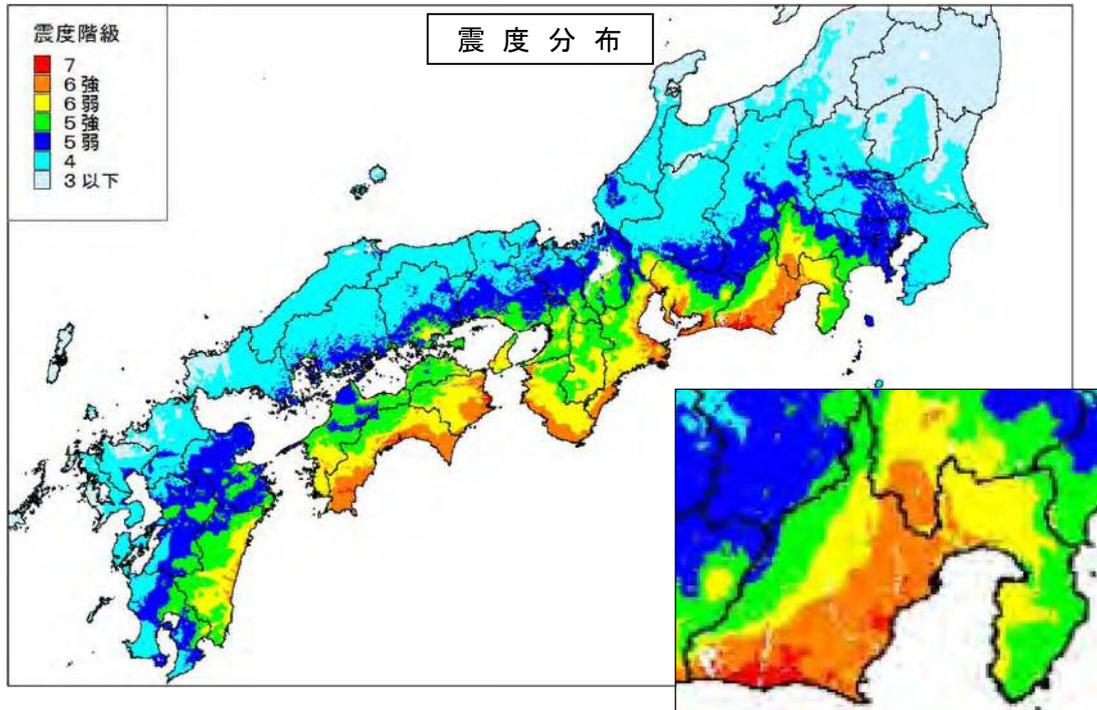
凡例	
—	行政界
—	JR東海道線
+	天竜浜名湖鉄道
■	用途地域
—	国道・県道等
—	1次緊急輸送路
—	2次緊急輸送路
—	3次緊急輸送路
—	4次緊急輸送路
—	通行規制区間

資料：静岡県緊急輸送路図 平成24年6月
掛川市都市計画マスタープラン 平成21年4月 P62

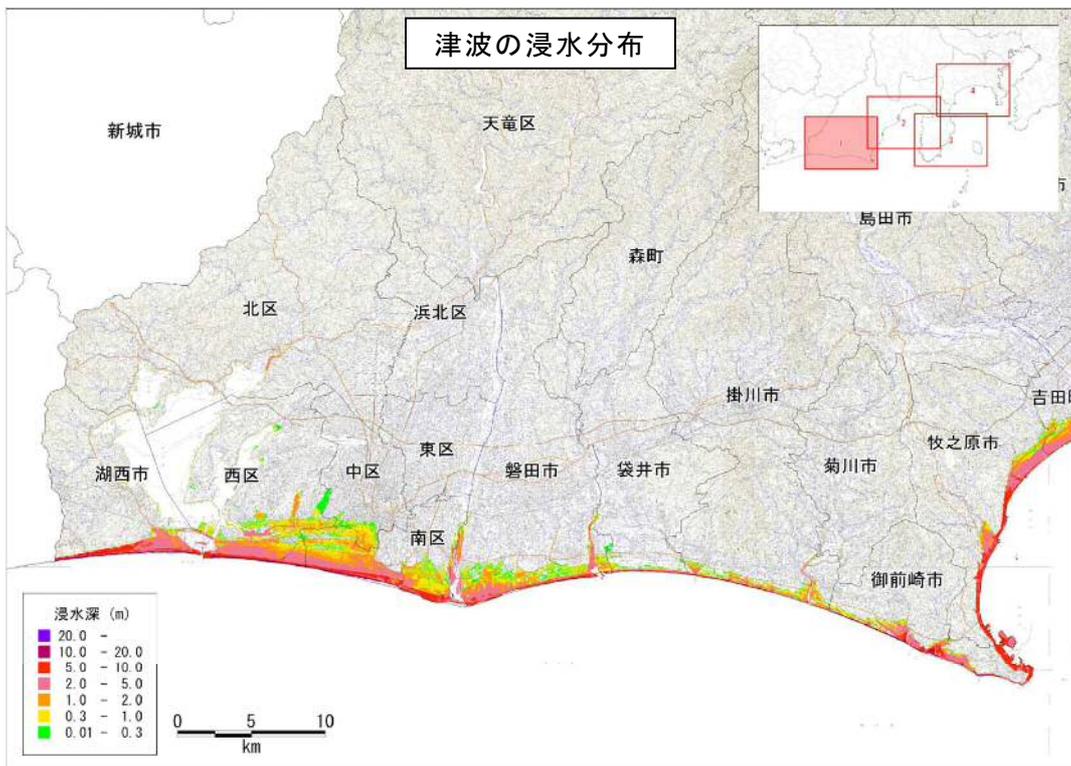


c) 南海トラフ巨大地震

東海・東南海・南海地震が同時に発生することを想定した南海トラフ巨大地震による被害について、掛川市の最大震度は「7」、津波高は最大で「14m」、平均値は「11m」と想定されています。



資料: 内閣府 南海トラフの巨大地震モデル検討会(平成 24 年 8 月 29 日現在)



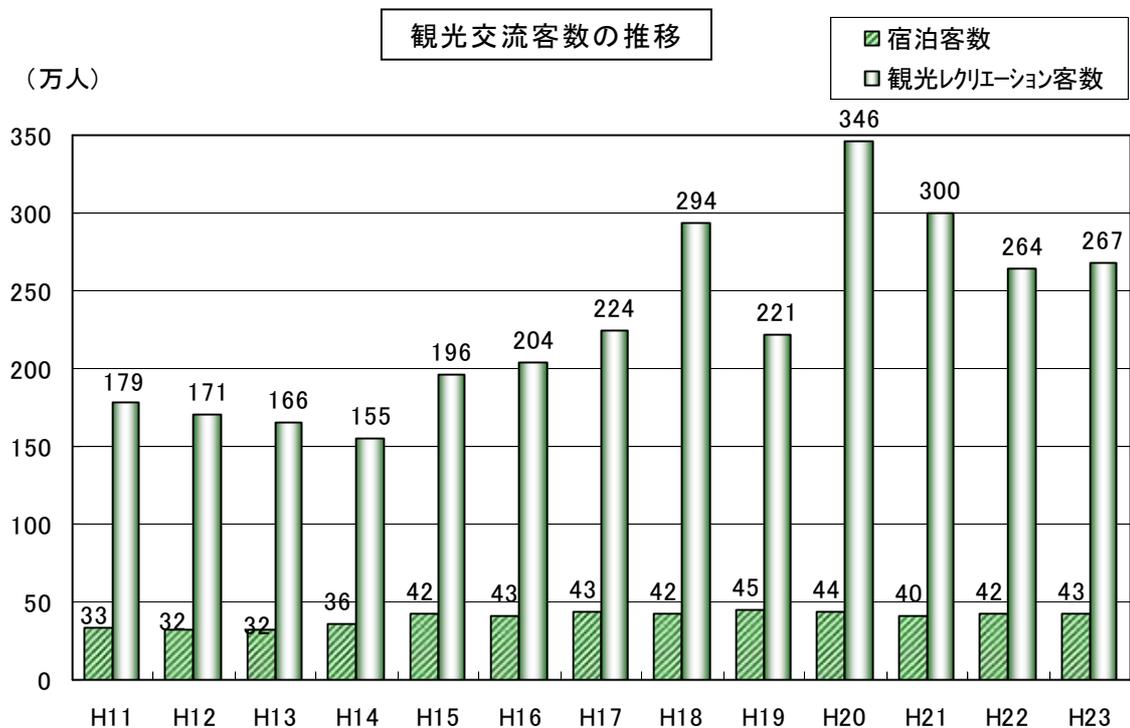
資料: 内閣府 南海トラフの巨大地震モデル検討会(平成 24 年 8 月 29 日現在)

⑤観光

本市の宿泊客数は、平成15年から横ばいの状況です。

観光レクリエーション客数は、年によって変動はありますが、平成15年からは増加傾向になっています。

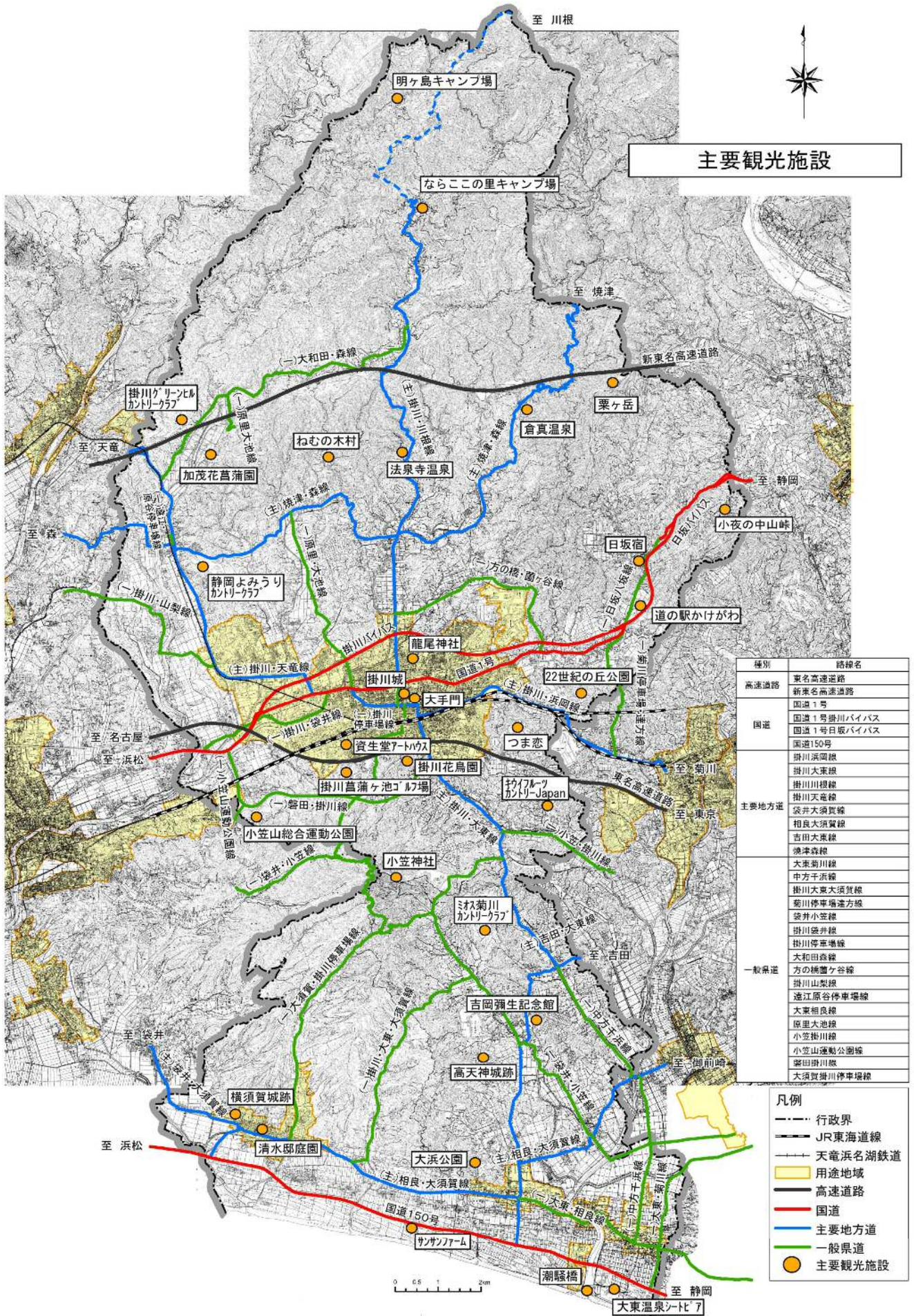
大きな催しとしては、平成17年から開催されている『つま恋APバンク』には、3日間で8万人の動員数があります。また、平成23年から始まった『ゆるゆる遠州ロングライド』には、北海道からの愛好家が集まったばかりでなく、韓国や台湾からも自転車ツーリズムの先進地として参加がありました。



資料:静岡県観光交流の動向



主要観光施設



種別	路線名
高速道路	東名高速道路
	新東名高速道路
	国道1号
国道	国道1号掛川バイパス
	国道1号日坂バイパス
	国道150号
主要地方道	掛川環状線
	掛川大東線
	掛川山梨線
	掛川天竜線
	袋井大須賀線
	相良大須賀線
	吉田大東線
	湯津森線
	大東菊川線
	中方千浜線
一般県道	掛川大東大須賀線
	袋井小笠線
	掛川袋井線
	掛川停車場線
	大和田森線
	方の橋壺ヶ谷線
	掛川山梨線
	遠江原谷停車場線
	大東相良線
	原里大池線
小笠山運動公園線	
袋井掛川線	
大須賀掛川停車場線	

凡例	
— — —	行政界
— — — — —	JR東海道線
— — — — —	天竜浜名湖鉄道
■	用途地域
— — — — —	高速道路
— — — — —	国道
— — — — —	主要地方道
— — — — —	一般県道
●	主要観光施設

0 0.5 1 2km

⑥バス

a) 路線バス

本市の路線バスは、しずてつジャストライン(株)の掛川大東・浜岡線、秋葉中遠線、遠州鉄道(株)の掛塚さなる台線が運行しています。

掛川大東・浜岡線は、主に主要地方道掛川大東線を運行し、掛川市内では大東地区と掛川駅を南北に結んでいます。路線自体は掛川駅から大東地区を経由し、御前崎市の浜岡市街地を結んでいます。

秋葉中遠線は、主に主要地方道相良大須賀線を運行し、掛川市内では大須賀地区と大東地区を東西に結んでいます。路線自体は、大東地区から大須賀地区、袋井市を経由し、森町までを結んでいます。

掛塚さなる台線は、大須賀地区から浜松市の佐鳴台を結んでいます。

b) 自主運行バス

自主運行バスとして東山線、粟本線、倉真線、居尻線、桜木線、満水線、和田岡線、曾我線の8路線が運行しています。

市街地循環バスは、JR掛川駅を中心に北回りと南回りが運行しています。

(2) 道路整備の状況

① 幹線道路網の状況

a) 国管理道路

国の管理する道路は、国道1号が該当します。

現道とバイパス区間（掛川バイパス・日坂バイパス）が存在し、バイパス区間は平成17年3月に無料化されました。

国管理道路

道路種別	路線名	新・旧	実延長 (m)	改良延長		5.5m 以上 改良率 (%)	橋梁		トンネル	
				延長 (m)	改良率 (%)		箇所数	延長 (m)	箇所数	延長 (m)
一般 国道	国道 1号	バイパス	15,887	15,887	100.0	100.0	20	2,406	2	351
		旧道	9,142	9,142	100.0	100.0	6	75	0	0
	合計	—	25,029	25,029	100.0	100.0	26	2,481	2	351

資料：静岡県道路現況調書（平成22年4月1日現在）

b) 県管理道路

県の管理する道路は、国道150号が該当し、本市の南部、大須賀・大東地区を東西に結んでいます。主要地方道は8路線（約84.6km）、一般県道は18路線（約79.8km）が周辺都市や本市の各地区を結ぶ幹線道路として機能しています。

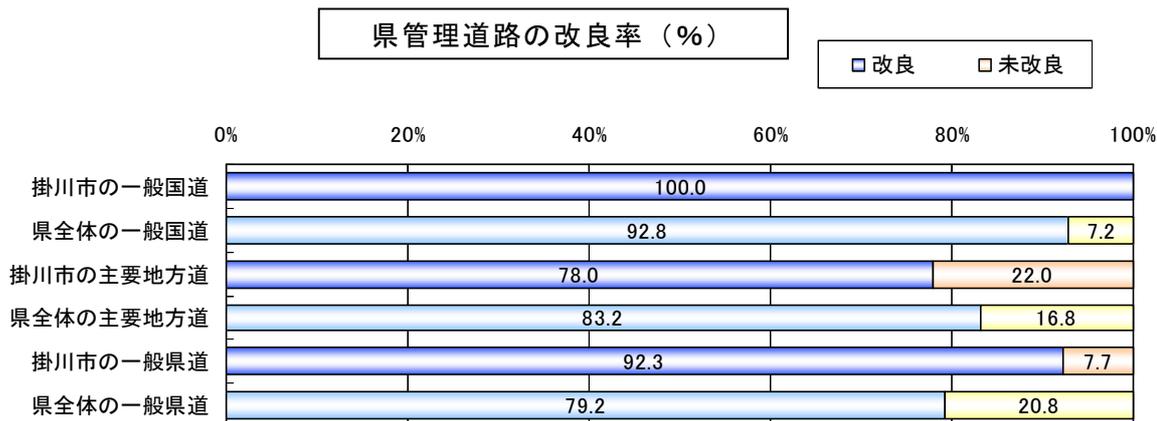
改良率は、国道150号は100%、主要地方道は約78.0%、一般県道は約92.3%となっています。

県全体の改良率と比較すると、主要地方道でわずかに県全体の改良率より劣りますが、国道及び一般県道は、県全体の改良率より上回っています。

県管理道路(国道・主要地方道・一般県道)の合計

県管理道路	実延長 (m)	改良延長		5.5m 以上 改良率 (%)	橋梁		トンネル	
		延長 (m)	改良率 (%)		箇所数	延長 (m)	箇所数	延長 (m)
国道150号	11,097	11,097	100.0	100.0	9	412	0	0
主要地方道(8)	84,608	65,964	78.0	—	109	1,412	4	641
一般県道(18)	79,775	73,651	92.3	—	103	2,457	2	131
合計(27路線)	175,480	150,712	85.9	—	221	4,281	6	772

資料：静岡県道路現況調書（平成22年4月1日現在）



資料: 静岡県道路現況調査書(平成22年4月1日現在)

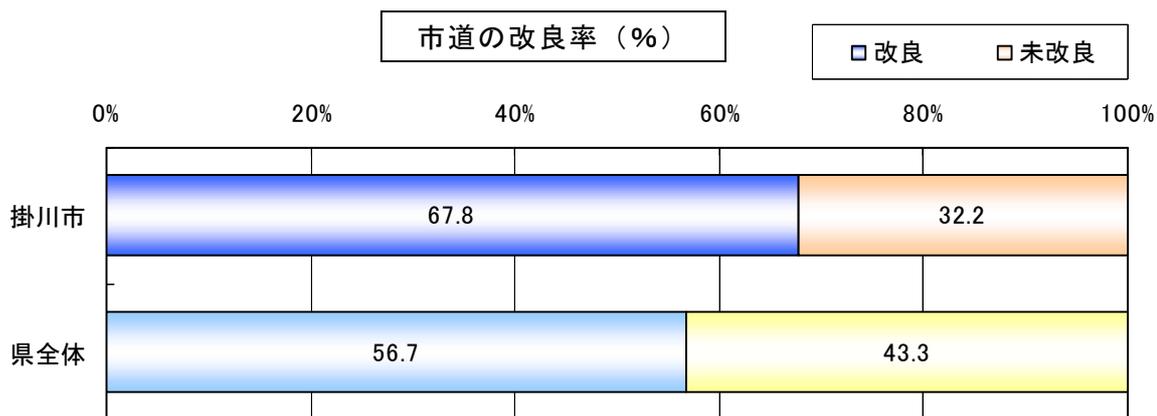
c) 市管理道路

市道は 5,187 路線あり、改良率は約 67.8%で県全体の改良率より、上回っています。

市道

路線数	実延長 (m)	改良延長		車道 5.5m 以上改良率 (%)	橋梁		トンネル	
		延長 (m)	改良率 (%)		箇所数	延長 (m)	箇所数	延長 (m)
5,187	1,570,112	1,065,106	67.8	19.2	1,273	12,250	16	1,244

資料: 静岡県道路現況調査書(平成 22 年 4 月 1 日現在)



資料: 静岡県道路現況調査書(平成22年4月1日現在)

改良率：規格改良済と実延長の割合。

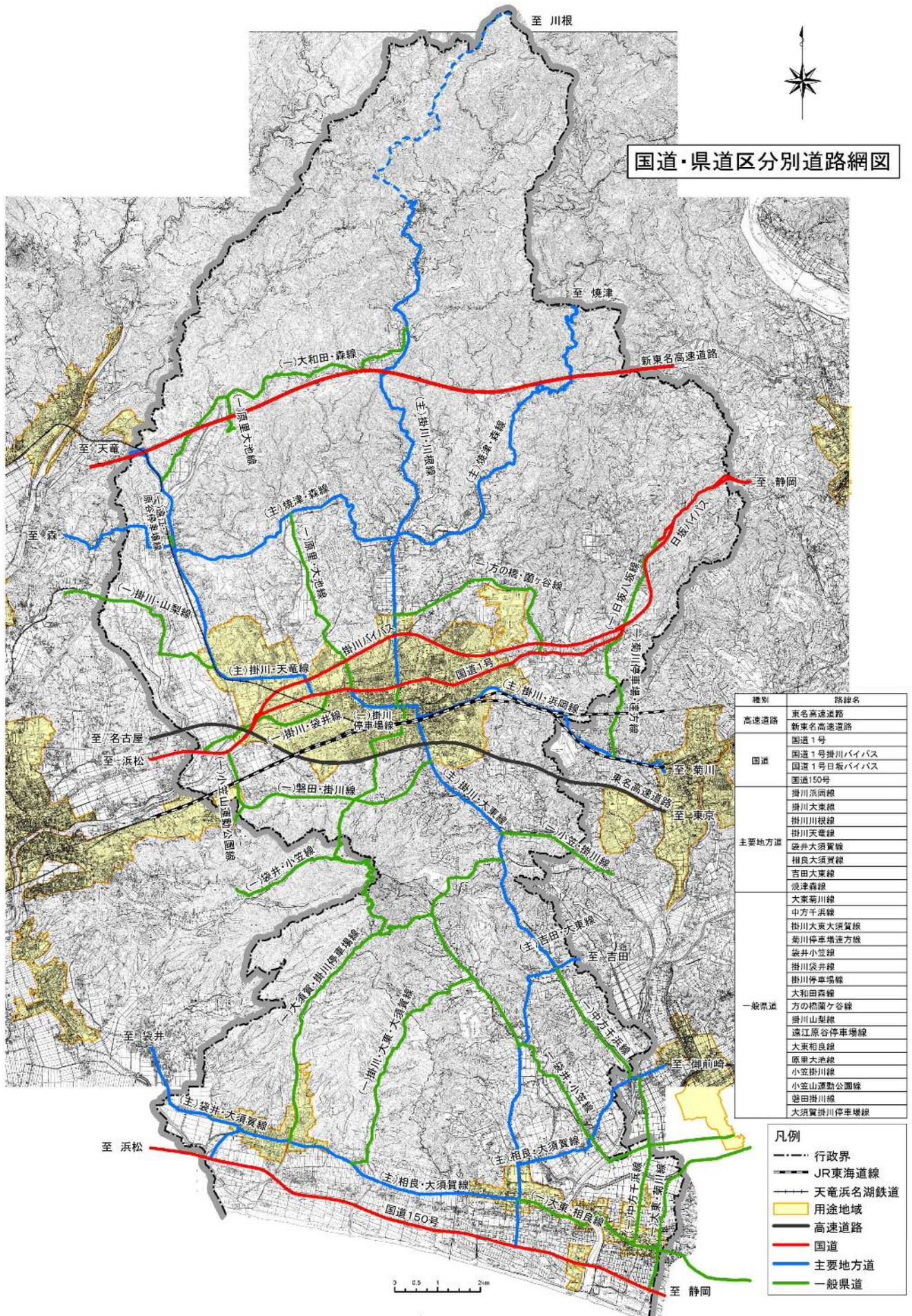
5.5m以上改良率：規格改良済の中で車道5.5m以上の延長と実延長の割合。

規格改良済：道路構造令（昭和45.10.29政令第320号）の規格に適合するもの。ただし、昭和46年3月31日以前に改築された道路は、旧道路構造令（昭和33.8.1政令第244号）の規格に適合するもの。よって、昭和34年3月31日以前に改築された道路については、道路構造令細則案（内務省土木局昭和10.6土木会議決定）の規格に適合するもの。

資料: 静岡県道路現況調査書(平成 22 年 4 月 1 日現在)



国道・県道区分別道路網図



種別	路線名
高速道路	東名高速道路
	新東名高速道路
国道	国道1号
	国道1号掛川バイパス
	国道1号日坂バイパス
	国道150号
主要地方道	掛川浜岡線
	掛川大東線
	掛川川根線
	掛川天竜線
	袋井大須賀線
	相良大須賀線
	吉田大東線
	焼津森線
	大東菊川線
	中方千兵衛線
一般県道	掛川大東大須賀線
	菊川停車場遠方線
	袋井小笠線
	掛川袋井線
	掛川停車場線
	大和田森線
	方の橋・園ヶ谷線
	掛川山梨線
	遠江原谷停車場線
	大東相良線

- 凡例
- 行政界
 - JR東海道線
 - 天竜浜名湖鉄道
 - 用途地域
 - 高速道路
 - 国道
 - 主要地方道
 - 一般県道

②都市計画道路の状況

a) 都市計画決定の状況

本市では、自動車専用道路 2 路線、幹線街路 55 路線、区画街路 3 路線及び特殊街路 1 路線の合計で 61 路線、延長 148.725km が都市計画決定されています。

高度経済成長期が終焉する時代までに都市計画決定された路線は 24 路線あります。これらは昭和 56 年度以前に都市計画決定された路線で、30 年以上経過しています。昭和 56 年度以降も都市計画道路は増加傾向にあり、特に平成 4～13 年度にかけて最も多く、これらは旧大須賀町、旧大東町において、初めて都市計画道路が計画決定されたことによります。

なお、10 年以内に都市計画決定された路線はありません。

都市計画道路の決定状況

道路の区分	路線数	都市計画決定延長 (m)	延長の割合 (%)
自動車専用道路	2	27,590	18.5
幹線街路	55	119,805	80.6
区画街路	3	1,230	0.8
特殊街路	1	100	0.1
合 計	61	148,725	100.0

資料：静岡県の都市計画 平成 23 年 3 月 31 日現在

都市計画道路の当初決定年度

当初決定 年 度 (経過年数)	S36 年度 まで (50 年以上)	S37～S46 年度まで (40 年以上 50 年未満)	S47～S56 年度まで (30 年以上 40 年未満)	S57～H3 年度まで (20 年以上 30 年未満)	H4～H13 年度まで (10 年以上 20 年未満)	H14 年度以降 (10 年未満)
路 線 数	7	9	8	14	23	0

資料：静岡県の都市計画 経過年数は平成 24 年 3 月 31 日現在で計算

b) 整備の進捗状況

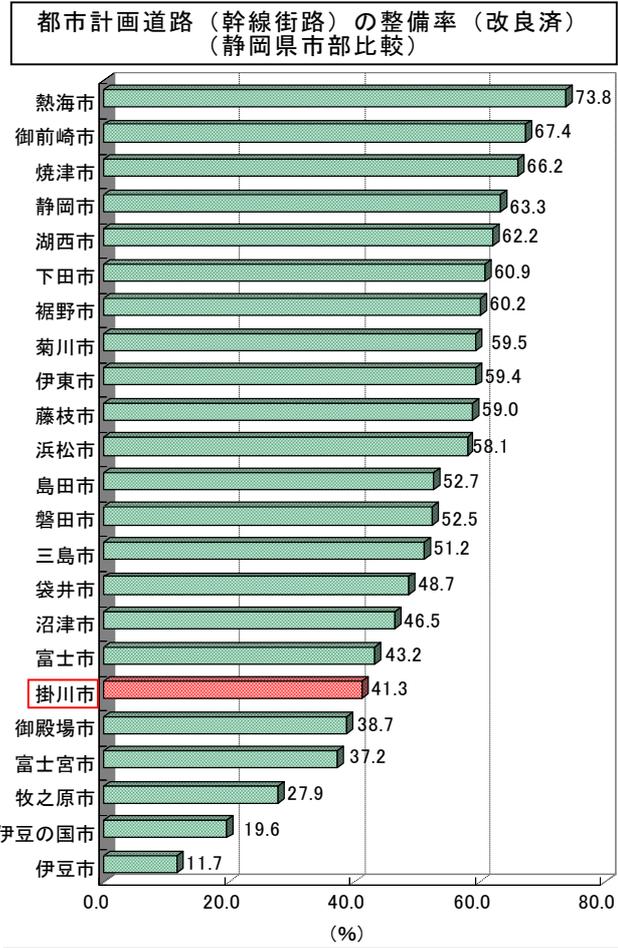
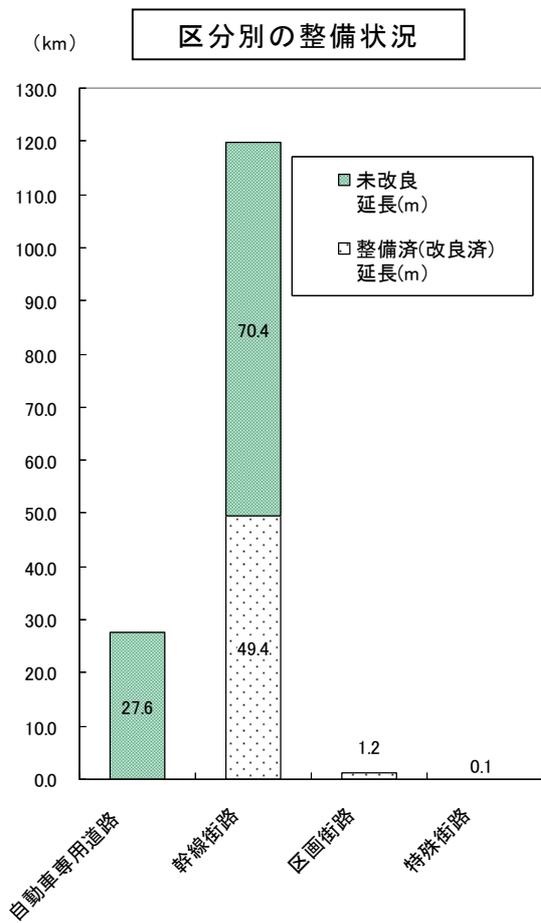
整備率(改良済)は全体で約 34.1%となっています。幹線街路の整備率は約 41.3%となっており、未改良の延長は約 70.3km になります。

幹線街路の整備率(改良済)を静岡県内の市部と比較すると、23 位中 18 位に位置し、他の市に比べ低くなっています。

都市計画道路の整備率

道路の区分	都市計画決定延長 (m)	整備済(改良済)延長 (m)	未改良延長 (m)	整備率(改良済) (%)
自動車専用道路	27,590	0	27,590	0
幹線街路	119,805	49,435	70,370	41.3
区画街路	1,230	1,230	0	100
特殊街路	100	100	0	100
合計	148,725	50,765	97,960	34.1

資料：静岡県の都市計画 平成 23 年 3 月 31 日現在



資料：静岡県の都市計画 平成 23 年 3 月 31 日現在

幹線街路の区域名別整備率

区域名	都市計画決定延長 (m)	改良済延長 (m)	整備率(改良済) (%)
掛川区域	88,925	45,965	51.7
大東区域	22,610	1,890	8.4
大須賀区域	8,270	1,580	19.1

資料：静岡県の都市計画 平成 23 年 3 月 31 日現在

c) 年代別の整備の進捗状況

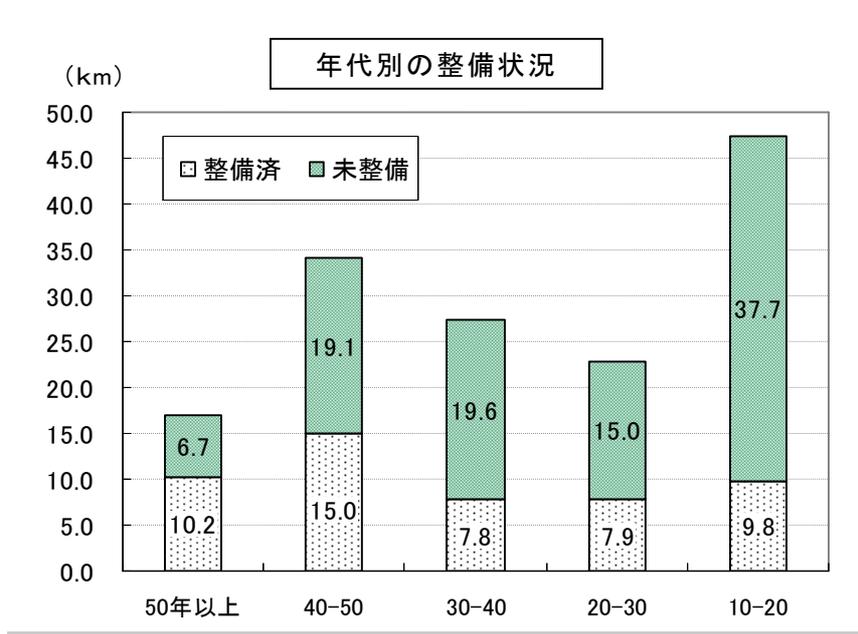
年代別の整備状況をみると、最も整備率が低いのが、計画決定経過年数 10 年以上 20 年未満のところでは、平成 2 年のバブル景気崩壊後に計画決定されたもので、路線数も他の年代より多くなっており、景気悪化が整備率の低下に影響していると思われます。次いで整備率が低いのは、計画決定経過年数 30 年～40 年未満のもので、整備率は約 28.6%と低くなっています。

計画決定後 20 年以上経過している路線の未整備延長は、約 60.3km になり、このような長期未着手の都市計画道路において、建築物の建て替えや土地利用に影響が出ていると思われます。

年代別整備状況

決定経過年数	都市計画決定		整備済(改良済)		未整備		備考
	路線数	延長(m)	延長(m)	割合(%)	延長(m)	割合(%)	
50 年以上	7	16,910	10,200	60.3	6,710	39.7	S36 年度まで
40-50	9	34,100	15,020	44.0	19,080	56.0	S37-46 年度
30-40	8	27,375	7,825	28.6	19,550	71.4	S47-56 年度
20-30	14	22,900	7,930	34.6	14,970	65.4	S57-H3 年度
10-20	23	47,440	9,790	20.6	37,650	79.4	H4-H13 年度
10 年未満	0	0	0	—	0	—	H14 年度以降
合計	61	148,725	50,765	34.1	97,960	65.9	

資料：静岡県の都市計画 平成 23 年 3 月 31 日現在



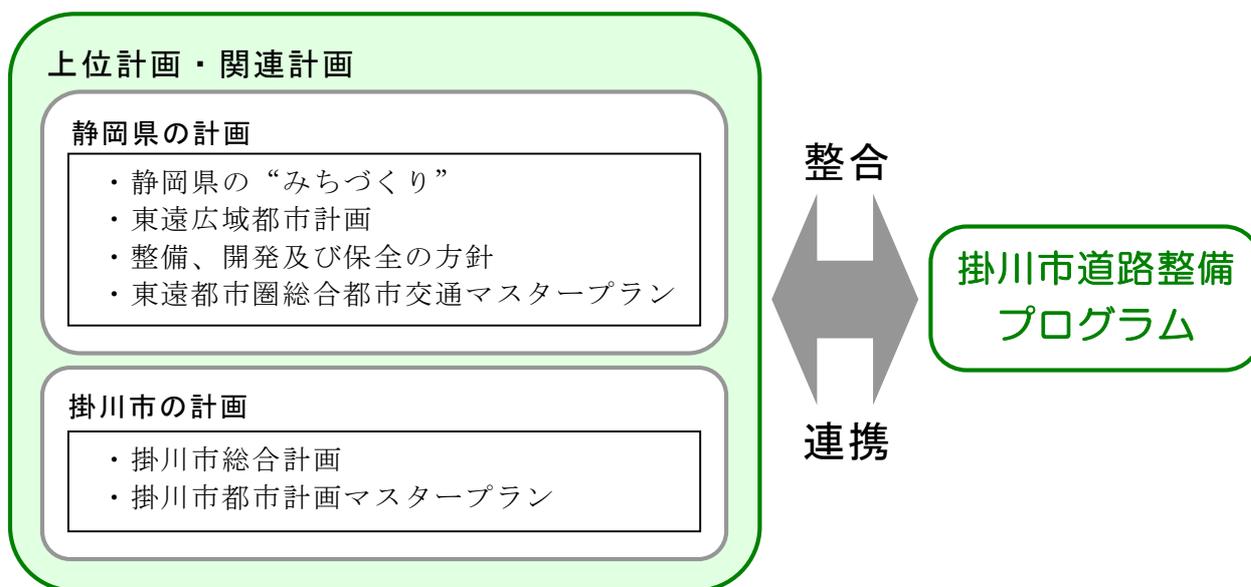
(3) 課題の整理

項目	現況	課題
市の概況	<ul style="list-style-type: none"> 平成 17 年 4 月、掛川市、大東町、大須賀町が合併 北部は複雑な谷戸を持つ丘陵地 中部に自然環境豊かな小笠山をいだく 広域交通網が東西を通過 近隣に御前崎港、富士山静岡空港が存在 平成 25 年 5 月に中東遠総合医療センター開院 	<ul style="list-style-type: none"> 市の一体感の醸成(南北道路の利便性の確保) 北部方面へのアクセスの利便性確保と行き止まりの解消 良好な自然環境を保全する道路ネットワークの確立 広域交通ネットワークへのアクセス向上 (特に新東名高速道路 IC へのアクセス) 海路、空路へのアクセス向上 病院へのアクセス確保
人口	<ul style="list-style-type: none"> 平成 40 年までの人口予測は減少または横ばい傾向 少子高齢化、核家族化の進行 	<ul style="list-style-type: none"> 人口に対応した都市基盤の整備 安全に安心して移動できる道路の整備や交通の確保
都市圏	<ul style="list-style-type: none"> 袋井市、菊川市とのつながりが強い 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺都市との結びつきの強化
交通	<ul style="list-style-type: none"> 増加する自動車保有台数と高い自動車の利用率 事故件数の増加 (但し、平成 6 年からは減少) 交通量が多く、混雑する(主)掛川大東線、(主)掛川天竜線 交通量が多い、市街地へのアクセス道路 歩行者自転車交通量が多い、主要駅へのアクセス道路 	<ul style="list-style-type: none"> 需要に見合った道路網の確保と公共交通へのシフト 危険な道路、交差点の解消 渋滞箇所の解消、新たなネットワークの形成 新東名高速へのネットワーク創出 市街地へのアクセス向上 歩行者自転車の駅へのアクセス向上
防災	<ul style="list-style-type: none"> 山間部に雨量通行規制区間 東海地震、津波被害の危険 	<ul style="list-style-type: none"> 山間部の代替ルートの確保や防災対策 緊急輸送路、緊急避難路の確保
バス	<ul style="list-style-type: none"> 充実した路線網 	<ul style="list-style-type: none"> バス交通の走行環境の改善
幹線道路の状況	<ul style="list-style-type: none"> 県平均より低い主要地方道の改良率 	<ul style="list-style-type: none"> 県管理道路の整備促進
都市計画道路の状況	<ul style="list-style-type: none"> 県平均より低い都市計画道路の改良率 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路網の見直しと整備推進

2 上位計画・関連計画など

(1) 計画の位置づけ

「道路整備プログラム」は、掛川市が策定する「掛川市総合計画」及び「掛川市都市計画マスタープラン」のほか、「静岡県の“みちづくり”」や「東遠広域都市計画」、「整備、開発及び保全の方針」、「東遠都市圏総合都市交通マスタープラン」などと連携・整合を図りながら定めていきます。



(2) 上位計画・関連計画の概要

計 画	概 要
静岡県の“みちづくり”	<ul style="list-style-type: none"> 概ね 10 年間の道路ビジョンと 5 年間の道路重点計画の策定 地域別整備目標図 道路マネジメントへの転換
東遠広域都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	<ul style="list-style-type: none"> 交通施設の都市計画の決定の方針
東遠都市圏総合都市交通マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 計画の概要 将来道路網図 将来道路網の道路機能分類図
掛川総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 掛川市の将来像 土地利用構想ゾーンイメージ 道路整備に関する主要な施策
掛川市国土利用計画	<ul style="list-style-type: none"> 道路に関する土地利用の基本方針
掛川市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路網の整備方針

(3) 上位計画・関連計画の整理

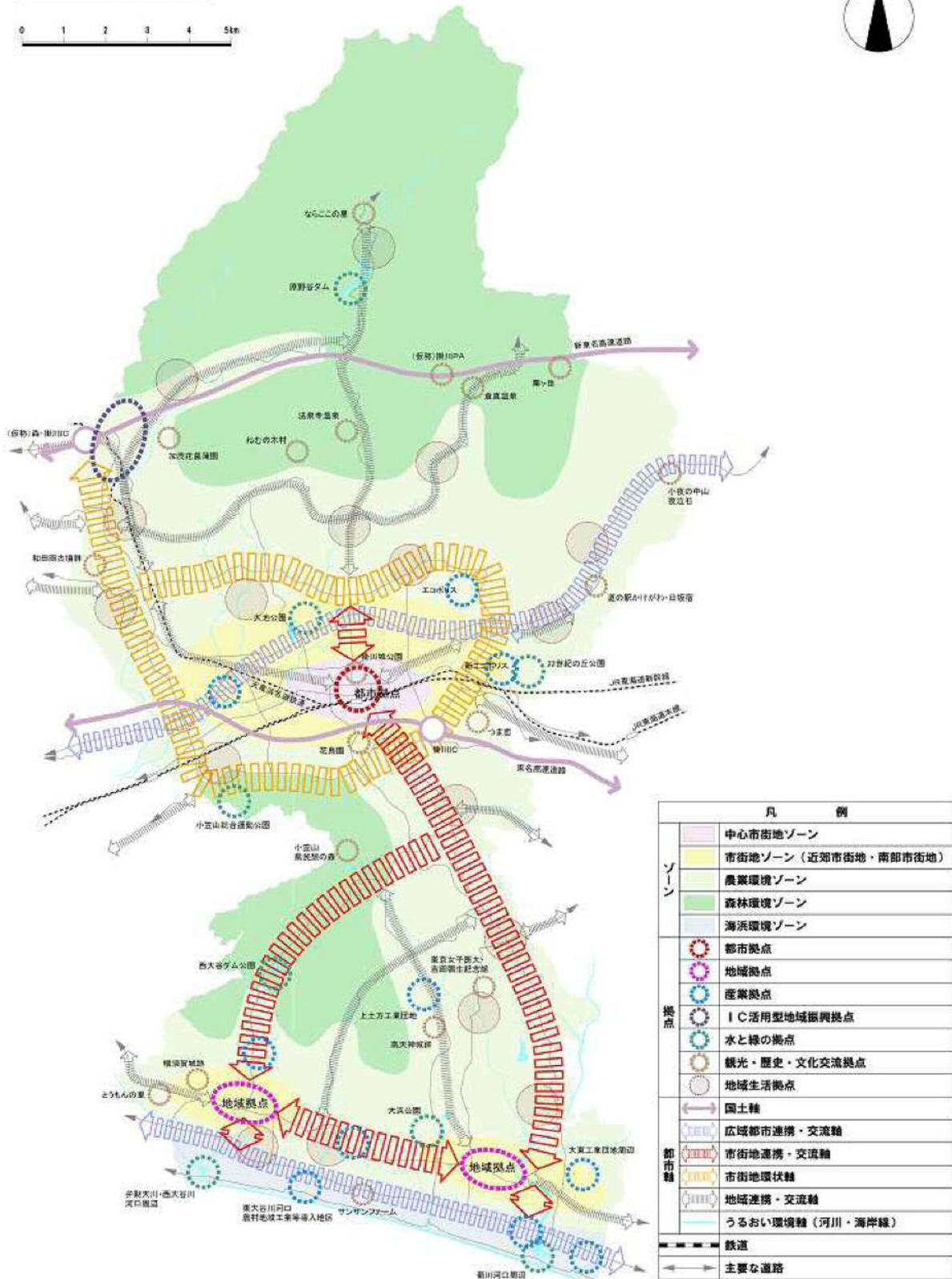
項目	概要	課題
上位計画・ 関連計画の 整理	<ul style="list-style-type: none"> ・南北幹線道路の推進 ・東海地震に対応した災害に強い道路網の整備 ・都市の骨格を担う幹線道路の建設 ・国道、県道の整備促進 ・適切な維持、管理の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要施策の実現に向けた事業の推進
将来像の とりまとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の拠点を合併前の1市2町の中心部に設定 ・既存の工業団地などに産業拠点を設定 ・南北軸の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来像、土地利用構想に整合した道路網の確立

(4) 将来都市構造

本市の将来像は「海と山と街道がつながり、夢・未来を創るまち」であります。

都市の拠点とは合併前の1市2町の中心部に設定し、これらの拠点の機能強化と各拠点の連携が重要な課題であるため、東西の都市軸に比べ、脆弱な南北の軸を強化する必要と都市内の利便の高い道路網を築く必要があります。

将来都市構造図



3 道路網形成の基本方針

■課題

- ・市の一体感の醸成(南北道路の利便性の確保)
- ・北部方面へのアクセスの利便性確保や山間部の代替ルート確保
- ・東海地震や津波被害に対応した災害に強い道路網の整備
- ・広域交通ネットワークへのアクセス向上
(特に新東名高速道路 森・掛川 I C へのアクセス)
- ・人口に対応した都市基盤の整備
- ・バス交通の走行環境の改善
- ・病院へのアクセス確保
- ・周辺都市との結びつきの強化
- ・安全に安心して移動できる道路整備や交通の確保
(危険な道路や交差点の解消、歩道の整備)
- ・市街地へのアクセス向上
- ・歩行者自転車へのアクセス向上
- ・県管理道路の整備促進
- ・都市計画道路網の見直しと整備推進
- ・需要に見合った道路網の確保と公共交通へのシフト など

■上位計画

- ・南北幹線道路の推進
- ・都市の骨格を担う幹線道路の建設
- ・国道、県道の整備促進
- ・適切な維持、管理の充実 など



道路網形成の基本方針

本市の将来道路網に期待される機能としては、現在及び将来の交通需要を適切に処理すること、将来都市像実現に向けて、主要拠点間の連携を強化すること、環境負荷の小さな交通体系を実現することが挙げられます。

a. 将来土地利用との整合
将来像から見た道路網形成
b. 都市の骨格を形成する道路網の形成
都市間を連絡する骨格路線、高速 I C などへのアクセス性確保
c. 市街地内交通の円滑化
広域交通と都市内交通の分離
d. 公共交通との連携
バスの走行環境改善、駅・病院へのアクセス強化

道路網形成の基本方針（まとめ）

項 目	内 容
a) 将来土地利用との整合	将来像に位置づけられる都市拠点（合併前の1市2町の中心部）の機能強化と相互の連携強化のため、特に南北軸の強化を図ることにより、利便性の高い道路網を形成します。
b) 都市の骨格を形成する道路網の形成	広域、都市間、地域間のそれぞれの流動特性に応じた効率的・効果的な道路網や、東海地震に対応した災害に強い道路網を形成するため、骨格となる道路網の段階構成や各路線の機能を明確にした道路ネットワークを構築する必要があります。
c) 市街地内交通の円滑化	現在及び将来想定される交通需要を適切に処理し、市街地交通の円滑化を図るため、骨格となる道路の段階構成の構築とともに、市街地内においては、市街地外縁部に環状道路を整備し、市街地外縁部での交通の分散処理を図ることにより、広域交通と都市内交通を明確に分離し、市街地交通の円滑化を図ります。
d) 公共交通との連携	主要なバス路線の走行環境改善に寄与する道路整備、掛川駅などの主要駅や病院へのアクセス利便性の確保により、公共交通の利便性を高めることにより、環境負荷の小さい交通体系を目指します。

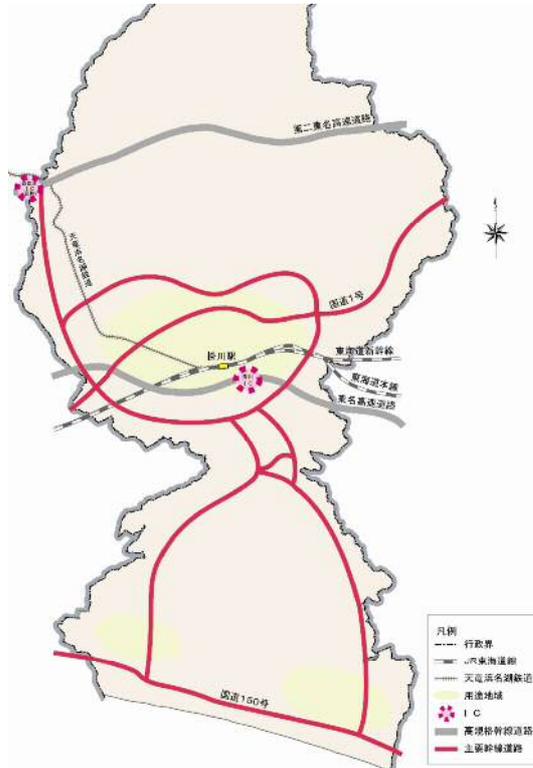
第2章

将来道路網

1 道路網の機能分類

上位計画や道路網形成の基本方針から本市における道路網を下記分類ごと配置させます。

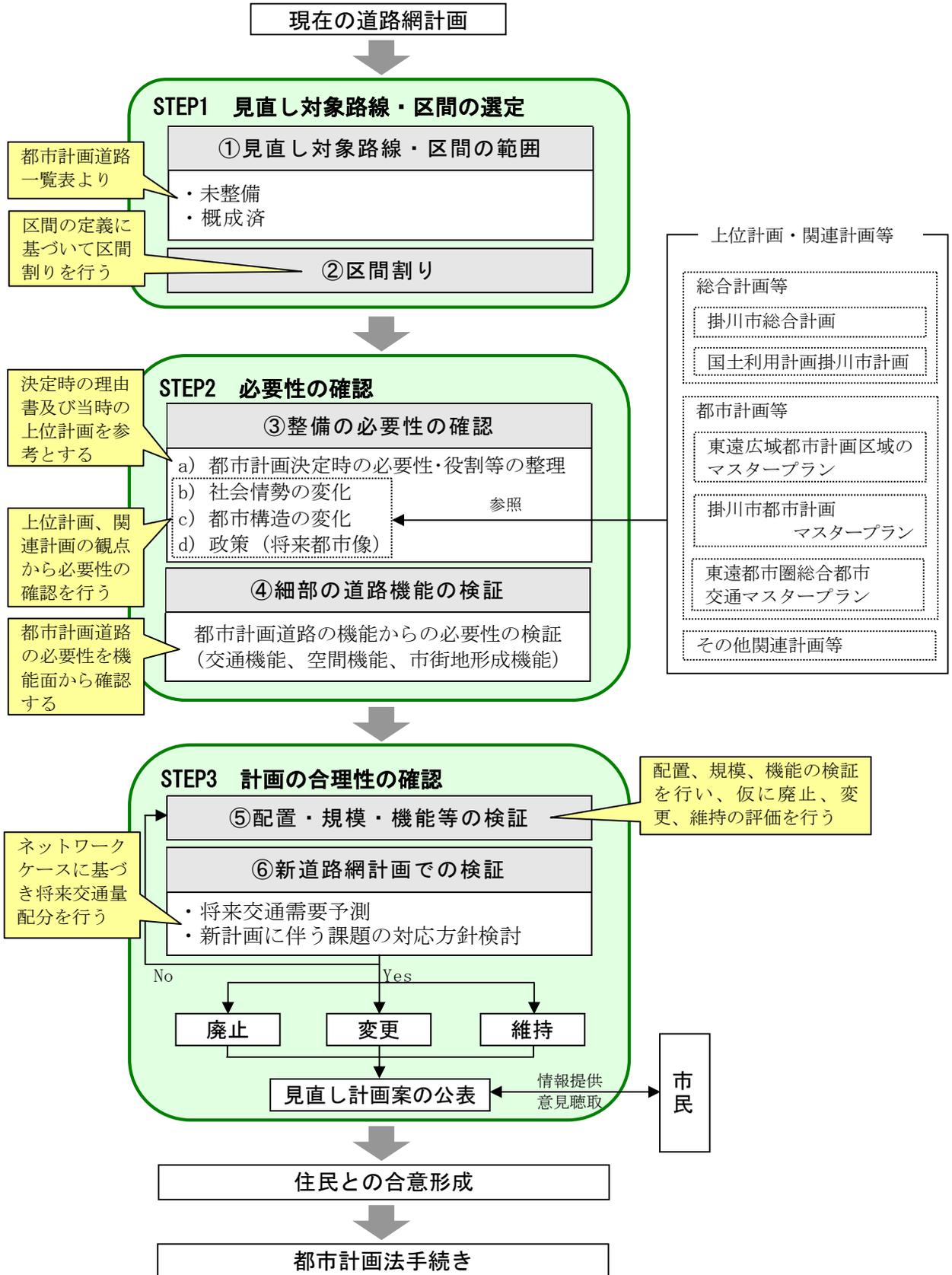
- ・主要幹線道路の配置



道路の分別	路線の機能
高規格幹線道路	全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道 (例) 東名高速道路、新東名高速道路
主要幹線道路御	広域的な東西・南北軸及び都市圏連携軸として本市における都市機能の主軸となる道路 (例) 国道1号B P、東環状線、仮:西環状線、磐田掛川線、国道150号
幹線道路	主要幹線道路を補完し、都市間や本市内の市街地間の連ら木機能を有する道路 (例) 国道1号、掛川浜岡線、掛川天竜線
補助幹線道路	幹線道路を補完し、主に都市内の交通を担う道路 (例) 一般県道、市道、都市計画道路、農道

2 都市計画道路の見直しの進め方

掛川市都市計画道路の見直しの進め方は以下のとおりとします。



3 評価方法

STEP1：見直し対象路線・区間の選定

①見直し対象路線・区間の範囲

見直し対象路線・区間は以下とします。(全 61 路線中 37 路線)

- ・未整備：整備がされていない都市計画道路
- ・概成済：概ね計画幅員の 3 分の 2 以上又は車線以上の幅員を有する都市計画道路
※都市計画決定された道路幅員で整備する必要があるか評価します。

見直し対象外路線・区間は以下とします。(全 61 路線中 24 路線)

- ・事業着手済：事業着手されており、事業中の都市計画道路
- ・用地取得済：車線数は確保されていないが、都市計画決定された道路幅員で用地取得済の都市計画道路
- ・根幹的道路：第二東名自動車道、国道 1 号掛川バイパス
- ・区画街路、特殊街路：生活道路や歩行者専用道、自転車道など主な利用が自動車以外の都市計画道路 (番号が 7・〇・〇又は 8・〇・〇)

以下に都市計画道路一覧表を添付します。■箇所は見直し対象外路線です。

番号	名称 路線名	計画決定			改良済 延長(m)	概成済 延長(m)	国県市道 種別	当初決定 年月日	整備状況 等
		幅員(m)	延長(m)	車線数					
1・4・1	国道1号掛川バイパス	19	15,700	4	0	0	国道	S47.4.18	根幹的の道路
1・2・2	第二東名自動車道	37	11,890	-	0	0	国道	H3.9.24	根幹的の道路
3・5・5	袋井相良路線	12	2,570	2	0	670	県道	H6.1.11	未整備
3・3・7	小笠南部海岸線	25	4,300	4	0	0	国道	H11.11.2	用地取得済
3・4・8	大坂中央線	18	2,660	2	0	1,160	県道	H11.11.2	未整備
3・5・9	千浜中央線	12	1,760	2	930	0	県道・市道	H11.11.2	未整備
3・4・10	いとくり通り線	16	4,280	2	0	960	市道	H11.11.2	未整備
3・4・11	掛川駅西郷線	20	2,470	4	2,080	390	県道・市道	S34.8.13	概成済
3・4・12	国道一号線	16	6,750	2	0	6,750	国道	S40	概成済
3・4・13	葛川下俣線	16	2,300	2	2,120	0	県道・市道	S36.7.7	未整備
3・4・14	杉谷初馬線	16	4,030	2	3,310	200	市道	S36.7.7	事業着手済
3・4・15	杉谷家代線	16	7,720	2	5,360	60	市道	S42	未整備
3・3・16	駅前通り線	22	480	2	480	0	県道・市道	S34.8.13	整備済
3・4・17	塩町中央線	16	790	2	560	0	市道	S47.11.7	未整備
3・5・18	掛川駅葛川線	12	2,830	2	380	1,840	県道・市道	S36.7.7	未整備
3・4・19	掛川駅梅橋線	16	5,260	2	2,890	130	市道	S40.11.18	未整備
3・5・20	上張城西線	12	4,040	2	3,850	190	市道	S40	事業着手済
3・5・21	下俣二瀬川線	17	2,110	2	1,430	210	県道・市道	S40	未整備
3・5・22	上張神明線	12	3,700	2	1,540	850	県道・市道	S36.7.7	未整備
3・5・23	新町仁藤線	12	1,100	2	290	0	市道	S34.8.13	未整備
3・5・24	満水宮脇線	12	1,760	2	0	0	市道	S47.4.12	未整備
3・5・25	宮脇秋葉線	12	4,360	2	2,500	100	市道	S47.4.12	未整備
3・4・26	長谷桜木線	16	2,470	2	840	140	県道・市道	S40.11.18	未整備

名称		計画決定			改良済 延長(m)	概成済 延長(m)	国県市道 種別	当初決定 年月日	整備状況
番号	路線名	幅員(m)	延長(m)	車線数					
3・4・27	長谷大池線	16	1,440	2	650	790	市道	S40.11.18	概成済
3・5・28	領家岡津線	12	2,510	2	0	0	市道	S40.11.18	未整備
3・4・29	梅橋各和線	16	1,800	2	0	0	県道・市道	S40.11.18	未整備
3・3・30	駅南中央線	22	375	2	375	0	市道	S50.2.28	整備済
3・5・31	駅南循環線	13	1,970	2	1,970	0	市道	S50.3.4	整備済
3・5・32	矢崎下俣線	12	1,890	2	1,890	0	市道	S50.3.4	整備済
3・5・34	掛川駅大手線	12	530	2	530	0	市道	S55.12.16	整備済
3・5・35	松尾奥姫線	12	440	2	440	0	市道	S58.11.8	整備済
3・4・37	下垂木細谷線	18	1,890	2	1,310	0	市道	S63.9.27	未整備
3・4・38	千羽石上線	16	1,550	2	1,550	0	市道	S63.9.27	整備済
3・4・45	千羽水垂線	16	1,350	2	1,350	0	市道	H2.9.28	整備済
3・5・46	山麓橋線	12	500	2	110	390	市道	H3.9.6	概成済
3・3・47	掛川インター通線	25	1,010	4	0	0	市道	H3.3.24	未整備
3・5・48	長谷中央線	12	1,120	2	910	0	市道	H3.9.6	未整備
3・5・49	上屋敷中宿線	14	660	2	660	0	市道	H4.3.24	整備済
3・5・50	水垂西谷田線	14	1,160	2	270	70	市道	H4.3.24	未整備
3・3・51	掛川東環状線	25	4,750	4	1,050	570	県道・市道	H4.7.14	未整備
3・4・52	上張杉谷線	16	1,120	2	1,120	0	市道	H4.7.14	整備済
3・5・53	杉谷中央線	12	700	2	700	0	市道	H4.7.14	整備済
3・5・54	富部森平線	12	1,070	2	0	0	市道	H4.7.14	未整備
3・5・55	桜が丘通り線	12	1,500	2	0	0	市道	H5.3.31	未整備
3・5・56	新橋海老田線	12	770	2	0	0	市道	H5.3.31	未整備
3・3・57	掛川南環状線	25	6,270	4	3,300	570	県道	H6.7.1	用地取得済
3・3・58	小笠山公園通り線	25	230	4	0	230	県道	H6.7.1	概成済 用地取得済
3・4・60	杉谷五百済線	17	150	2	150	0	市道	H11.3.16	整備済
3・4・62	北街道線	16	1,340	2	0	0	市道	H6.1.11	未整備
3・4・63	西街道線	16	440	2	0	0	市道	H6.1.11	未整備
3・4・64	掛川街道線	16	1,860	2	420	70	県道	H6.1.11	未整備
3・4・65	沖之須街道線	16	1,160	2	1,160	0	市道	H6.1.11	整備済
3・5・66	大正路線	12	900	2	0	0	市道	H6.1.11	未整備
3・4・67	西幹線	16	1,190	2	0	0	市道	H11.11.2	未整備
3・4・68	ふるさと村線	16	1,510	2	0	0	市道	H11.11.2	未整備
3・4・69	海洋公園線	16	3,230	2	960	630	市道	H11.11.2	未整備
3・4・70	南幹線	16	3,680	2	0	0	市道	H11.11.2	未整備
7・5・1	家代中央線	13	380	2	380	0	市道	H2.9.28	整備済
7・6・2	家代北循環線	10	540	2	540	0	市道	H2.9.28	整備済
7・6・3	家代南循環線	10	310	2	310	0	市道	H2.9.28	整備済
8・7・2	掛川駅ほのぼの通り線	6	100	なし	100	0	市道	S61.10.1	整備済

資料：静岡県の都市計画平成23年3月31日現在

②区間割り

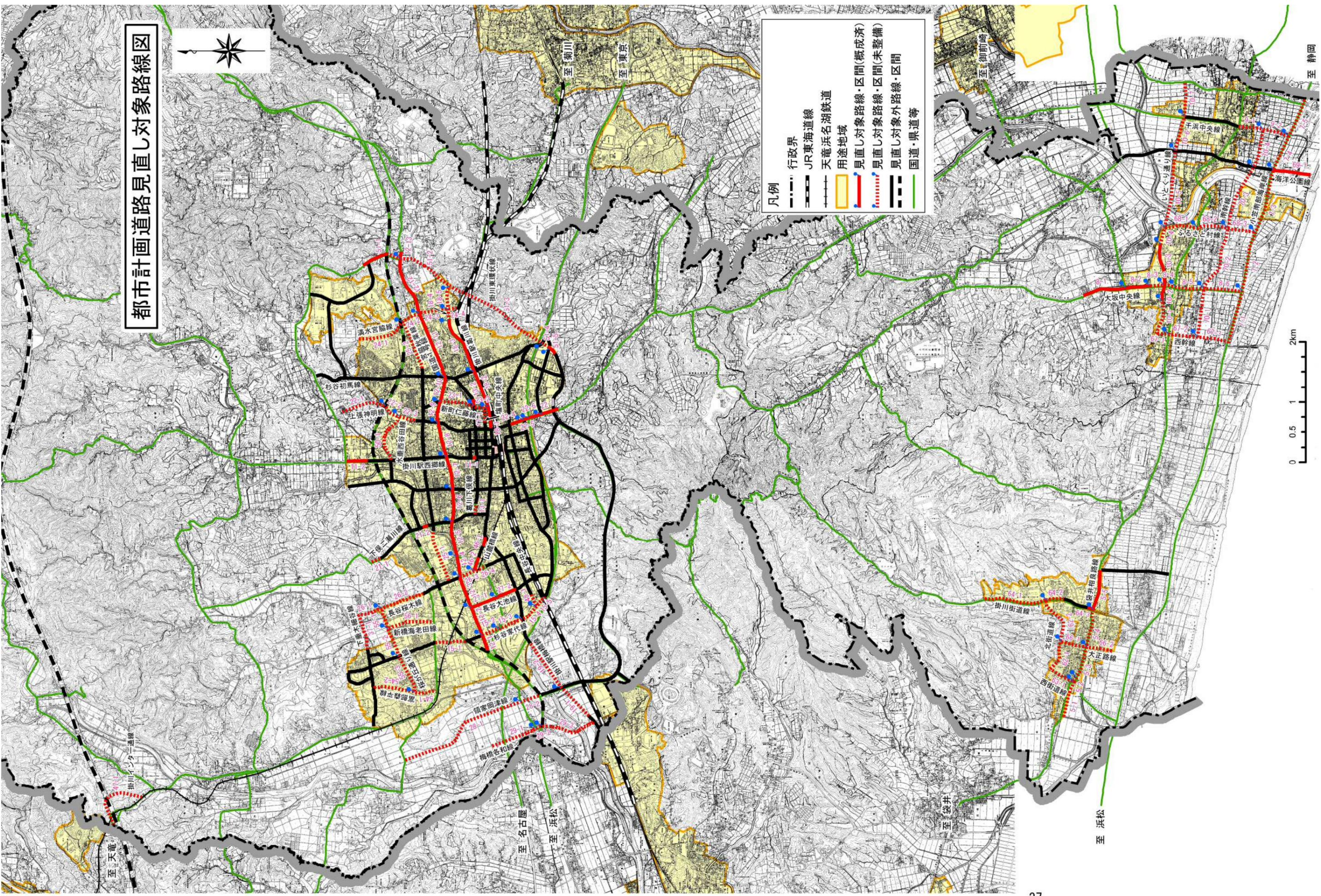
見直し対象路線・区間について、都市計画道路同士や都市計画道路と国道又は県道との交差点間で区間割りを行います。

次頁に、見直し対象路線図を添付します。

都市計画道路見直し対象路線図



- 凡例
- 行政界
 - JR東海道線
 - 天竜浜名湖鉄道
 - 用途地域
 - 見直し対象路線・区間(概成済)
 - 見直し対象路線・区間(未整備)
 - 見直し対象外路線・区間
 - 国道・県道等



STEP2：必要性の確認

③整備の必要性の検証

都市計画道路決定時の必要性や上位計画、関連計画などにより、必要な路線であるか確認を行います。

評価指標	設定方法
a) 都市計画決定時の必要性・役割等の整理	計画決定当時の必要性・役割を現在も有しているのかを確認します。また、時代の変化と共に新たな必要性・役割を持つようになっていないかという点にも着目します。
b) 社会情勢の変化	上位計画・関連計画などの既存計画をもとに、将来都市計画道路網にとって必要な路線であるかの検討を行います。都市軸として、重要な位置づけのある環状または放射状のネットワークなど骨格となる路線であるかの確認を行います。 特に新市の一体感を醸成する南北幹線道路、東西環状線及びそれらに接続する道路については必要路線とします。
c) 都市構造の変化	
d) 政策(将来都市像)	

④細部の道路機能の検証

「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」の3つの機能に着目し、必要な路線であるか検証を行います。

機能区分		判断基準
交通	通行機能	① 駅や自動車専用道路等のインターチェンジへの主要なアクセス道路
		② 路線バスやコミュニティバス等の路線
		③ 事故危険箇所
	沿道利用機能	④ 停車帯が確保される道路
空間	都市環境機能	⑤ 緑の基本計画に位置づけられている道路
	避難・救援機能	⑥ 緊急輸送道路・津波発生時の避難経路
	災害防止機能	⑦ 災害の拡大を遮断するための機能を有した道路
	供給処理・通信情報施設の空間	⑧ 電線類の地中化路線
	道路付属物のための空間	⑨ 路上施設帯が確保される道路
市街地形成	都市構造・土地利用の誘導形成	⑩ 産業を支援する道路
		⑪ 観光地へのアクセス道路や歴史・景観資源のある道路
	街区形成機能	⑫ 土地区画整理事業等の面的整備事業が確実な区域にある道路

STEP3：計画の合理性の確認

⑤ 配置・規模・機能等の検証

都市計画道路の配置・規模・機能などを検証し、地域の実情にあった合理的な計画であるかどうかを検証します。

評価指標	設定方法
イ 保全すべき文化財や景観の存在	保全すべき指定文化財や登録文化財及び特徴的な景観が無いか確認します。
ロ 保全すべき希少な動植物の存在	保全すべき希少な動植物の存在が無いか確認します。
ハ 地形的な制約による事業の実現性	地形的にそこを通すことで工事費が異常に高くなったり、学校などの重要な公共施設を分断する不合理な計画となっていないか確認します。
ニ 保全すべき優良農地の存在	計画決定時に考慮していない優良な農地(ほ場整備などの整備を行った農地)が無いか確認します。
ホ 代替機能を持つ路線の存在	機能の代替を出来る道路が周辺に無いか確認します。 代替道路とは、見直し対象路線・区間が有することが可能な現道及び並行道路であり、以下の要件を満たす道路とします。 ・2車線以上の道路で、計画道路と同等以上の車線数を有する道路 ・同様の起終点を結ぶ現道及び並行道路
ヘ 土地利用の変化による計画変更の検証	土地利用計画の変化を確認し、計画を変更すべきか検証します。
ト ネットワーク機能の検証	道路がネットワークしているか確認します。
チ 他事業路線や関連する土地区画整理事業の整備による計画決定時の役割の検証	他事業での計画について確認します。

⑥ 新道路網計画での検証

③～⑤の検証で廃止候補となった区間を、将来道路ネットワークから削除し、交通量推計を行います。検証は混雑度の観点から行い、混雑する時間帯が加速的に増加する可能性がある「1.25」を基準とします。

混雑度とは、

道路の混雑の程度を示す指標で、道路の交通量の交通容量に対する比で示されます。数値的には、次のような交通状況の推定ができるとされています。

1.0未満 …… 混雑することなく円滑に走行できる。

1.0 ～1.25 …… 混雑する可能性が1～2時間(ピーク時間)ある。

1.25～1.75 …… ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い。

1.75以上 …… 慢性的混雑状態

○検証結果

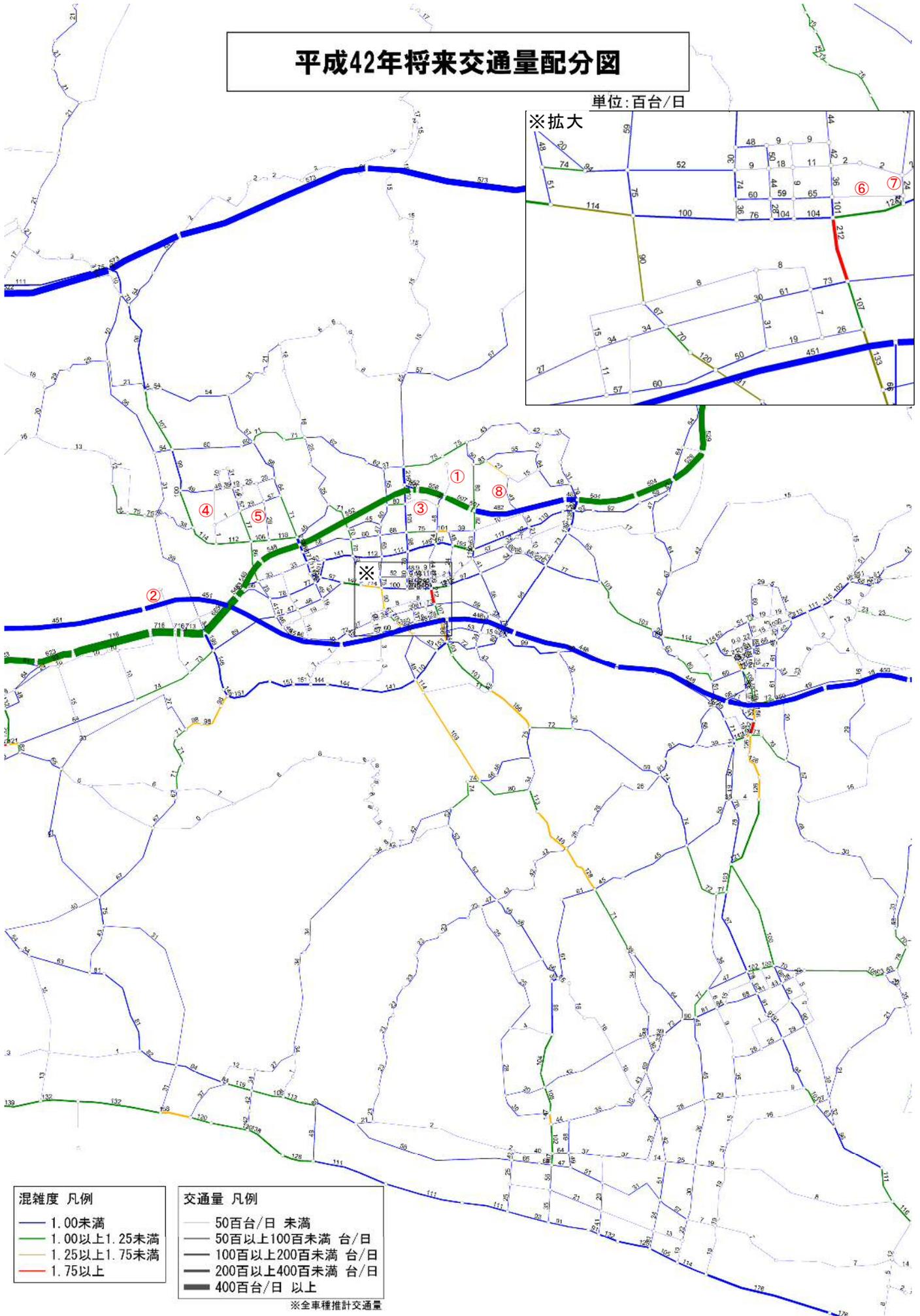
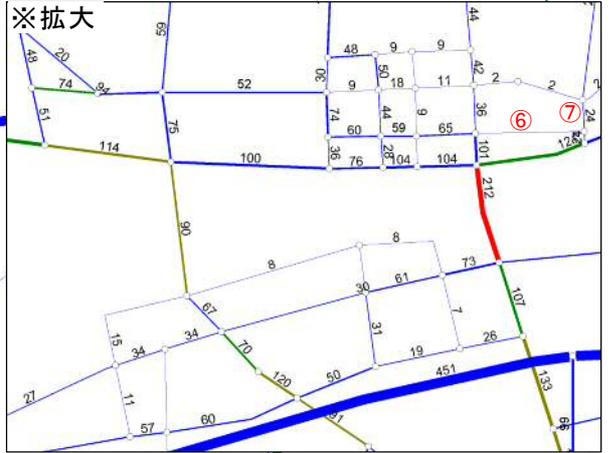
以下に示すとおり、廃止候補区間を廃止しても、周辺道路の交通量の増加により混雑度が1.25以上に悪化する箇所はありません。

名 称		区 間	検証結果	図
番号	路線名			
3・5・22	上張神明線	22-1	ネットワークとして交通量を大きく負担する区間ではないため、廃止しても周辺道路への影響はありません。	廃止 ①
3・4・29	梅橋各和線	29-1～29-2		廃止 ②
3・5・50	水垂西谷田線	50-1		廃止 ③
3・5・54	富部森平線	54-1～54-2		廃止 ④
3・5・56	新橋海老田線	56-1		廃止 ⑤
3・4・17	塩町中央線	17-1	3・5・22 上張神明線 22-5～22-7 区間の混雑度が1.25以上ですが、これは廃止区間を削除する前から1.25以上であり、廃止により悪化したものではありません。	廃止 ⑥
3・5・23	新町仁藤線	23-2		廃止 ⑦
3・5・24	満水宮脇線	24-1	3・4・12 国道一号線 12-12 区間と掛川東環状線 51-1 区間の交通量が大きく増加しますが、混雑度が1.25以上にならないため問題はありません。	廃止 ⑧

次頁より、「平成42年将来交通量配分図」と都市計画道路の廃止区間を削除し交通量配分した「平成42年将来交通量配分図(都市計画道路8区間廃止)」を添付します。

平成42年将来交通量配分図

単位: 百台/日



混雑度 凡例

— (Blue line)	1.00未満
— (Green line)	1.00以上1.25未満
— (Yellow line)	1.25以上1.75未満
— (Red line)	1.75以上

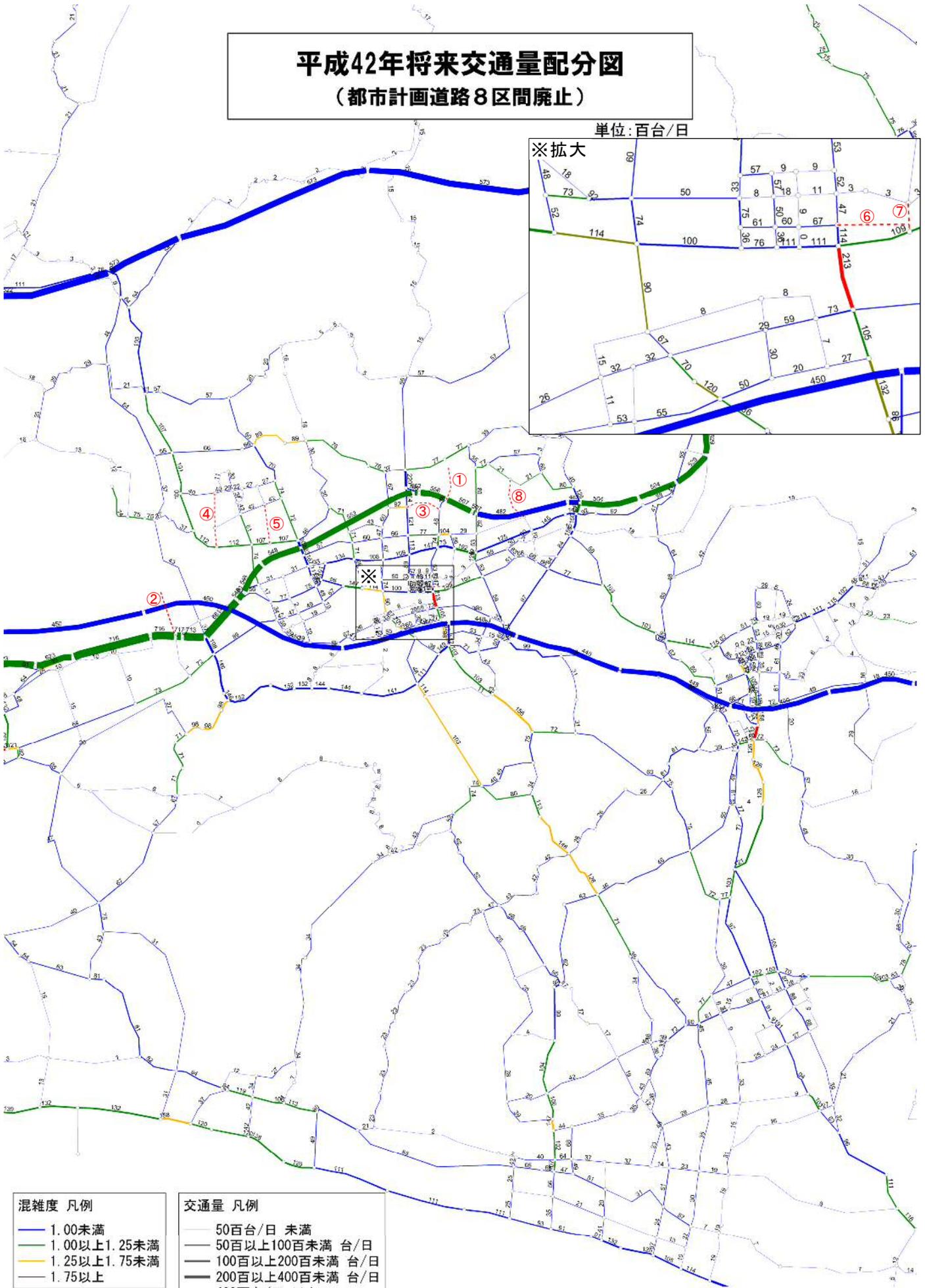
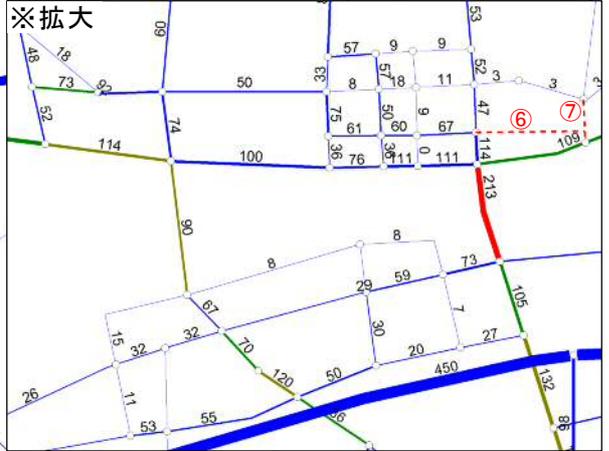
交通量 凡例

— (Thin blue line)	50百台/日 未満
— (Thin green line)	50百以上100百未満 台/日
— (Thin yellow line)	100百以上200百未満 台/日
— (Thin red line)	200百以上400百未満 台/日
— (Thick blue line)	400百台/日 以上

※全車種推計交通量

平成42年将来交通量配分図 (都市計画道路8区間廃止)

単位: 百台/日



混雑度 凡例

- 1.00未満
- 1.00以上1.25未満
- 1.25以上1.75未満
- 1.75以上

交通量 凡例

- 50百台/日 未満
- 50百以上100百未満 台/日
- 100百以上200百未満 台/日
- 200百以上400百未満 台/日
- 400百台/日 以上

※全車種推計交通量

都市計画道路見直し評価基準

路線番号 路線名 区間番号 区間延長(m)	③整備の必要性の検証		④細部の道路機能の検証		⑤配置・規模・機能等の検証		⑥新道路網計画での検証		評価結果		備考
	総合計画等	都市計画等	交通機能	空間機能	市街地形成機能	合計	廃止なし	H42将来推計	維持	廃止	
	a 掛川市総合計画	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	b 掛川市国土利用計画	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	c 東遠広域都市計画区域マスタープラン	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	d 掛川市都市計画マスタープラン	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	e 静岡県のみちづくり	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	f 東遠都市圏総合都市交通計画	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	合計	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
	1 駅や自動車専用道路等のインターチェンジへの主要なアクセス路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	2 路線バスやコミュニティバス等の路線	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	3 事故危険箇所	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	4 停車帯が確保される道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	5 路線の基本計画に位置付けられている道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	6 緊急輸送道路・津波時避難経路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	7 災害の拡大を遮断するための機能	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	8 電線類の地中化路線	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	9 路上施設帯が確保される道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	10 産業を支援する道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	11 観光地へのアクセス道路や歴史・景観資源のある道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	12 確実な区域にある道路の面的整備事業が実施される道路	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	合計	12	12	12	12	12	12	12	12	12	
	イ 保存すべき文化財や景観の存在										
	ロ 保存すべき希少な動植物の存在										
	ハ 地形的な制約による事業の実現性										
	ニ 保存すべき優良農地の存在										
	ホ 代替機能を持つ路線の存在										
	ヘ 土地利用の変化による計画変更の検証										
	ト ネットワークの機能										
	チ 他事業や関連する他の地区区画整理事業の整備による計画変更時の対応										
	廃止あり 交通量(百台/日)										
	廃止なし 交通量(百台/日)										
	混雑度										
	混雑度										
	H42将来推計 交通量(百台/日)										
	H42将来推計 混雑度										
	H42将来推計 交通量(百台/日)										
	H42将来推計 混雑度										
	維持										
	廃止										

※ 上記項目a~f, 1~12に該当しない路線は、原則的に評価結果を「廃止」とする。ただし、代替道路が無いなどネットワーク形成上必要がある路線は、評価結果を「維持」としている。

4 見直し結果

将来都市像を見据えた道路網計画を構築するとともに、都市計画道路の未整備による弊害や私権制限の解除などのため、都市計画道路の見直しを検討しました。

その結果、下記に示す 10 路線を廃止候補としました。これらは、都市の拡大を前提として決定された都市計画道路末端部や区画整理事業などの未着手などにより整備時期が未定となっている路線ですが、いずれも周辺道路を代替整備することにより市民生活への影響が最小限となるようにしています。

南部地区については、今後発表される静岡県第 4 次地震被害想定に対応するため、今回は検証結果で廃止候補となったものについても、次回の見直し時に再度検討を行う区間として記載しました。

○10 路線（廃止 8 路線、変更 3 路線、重複 1 路線）

廃止案の路線（8）：塩町中央線、上張神明線、新町仁藤線、満水宮脇線、梅橋各和線、
水垂西谷田線、富部森平線、新橋海老田線

変更案の路線（3）：梅橋各和線、桜が丘通り線、掛川街道線

注）廃止及び変更の重複路線は下線のある 1 路線

名 称		区 間	検 証 結 果	見 直 し 案
番 号	路 線 名			
3・4・17	塩町中央線	17-1	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要性は低いため廃止とします。廃止した場合、地区内のアクセスが確保できないため、「七曲り」という東海道の趣きが残る旧道を考慮したなかで、歴史的街並みを保全した道路整備を実施します。なお、整備済区間は土地区画整理事業で整備されてきましたが、未整備区間は事業実施が難しい状況であります。	廃止
3・5・22	上張神明線	22-1	上位計画である東遠広域都市計画区域マスタープランで概ね 10 年以内(H27)に整備を予定している路線ですが、いまだ未着手です。現在、(都)杉谷初馬線が事業中であり、(市)水垂 1 号線の狭隘部を整備し、南北ネットワークを構築する方が現実的であるため、都市計画決定を廃止とします。	廃止
3・5・23	新町仁藤線	23-2	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要性は低いため廃止とします。廃止した場合、(県)掛川浜岡線までの南北ネットワークが無くなるため、(市)新町 3 号線を代替路線として活用します。	廃止
3・5・24	満水宮脇線	24-1	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要性が低いため廃止とします。廃止した場合、(都)満水宮脇線 24-2 区間から(都)千羽水垂線までの南北ネットワークを確保するため、現道の狭隘部を必要に応じて整備します。	廃止

名 称		区 間	検 証 結 果	見 直 し 案
番 号	路 線 名			
3・4・29	梅橋各和線	29-1～29-2	現道は車道が2車線確保され、部分的に歩道も整備されています。当該路線は市街地を通過せず、北側も幹線道路に接続しないことから、都市計画道路の規格で整備する必要が低いため、廃止とします。ただし、愛野駅へのアクセス路として利用されているため、連続的な歩道が確保されるように現道を整備します。	廃止
		29-3	防災や生活利便性の向上、愛野駅へのアクセスを確保するため、整備の必要性が高いです。ただし、橋梁新設で事業費が膨大となります。当該区間は商業地域でなく駐車帯の必要性は低いため、幅員縮小の変更を行い事業費の削減を図ります。	変更
3・5・50	水垂西谷田線	50-1	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要は低いため、都市計画決定を廃止とします。なお、周辺に地区計画があるが、当該区間の整備は考慮されていません。	廃止
3・5・54	富部森平線	54-1～54-2	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要が低いため、都市計画決定を廃止とします。廃止した場合、南北ネットワークを確保するため、現道の狭隘部を必要に応じて整備します。	廃止
3・5・55	桜が丘通り線	55-1～55-3	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当はないが、部分的に用地取得がされているため現決定を踏襲します。(都)富部森平線を廃止した場合、(県)掛川天竜線間の都市計画道路のネットワークが確保されなくなるため、道路事業で整備している(県)掛川天竜線までの区間について都市計画決定の延伸を行います。	変更
3・5・56	新橋海老田線	56-1	整備の必要性の検証(上位計画)、細部の道路機能の検証でも該当がなく、都市計画道路の規格で整備する必要が低いため廃止とします。廃止した場合、(都)桜が丘通り線と(県)掛川天竜線間の南北のネットワークを確保ため、現道の狭隘部を必要に応じて整備します。	廃止
3・4・64	掛川街道線	64-1～64-3	掛川市中心部と掛川市南部を結ぶ路線です。工業地へのアクセス路であり、上位計画にも位置づけがあるため、整備の必要性が高いです。ただし、両側歩道で整備を行うと東側の沿道住居が軒並みかかり補償費など事業費が膨大となります。当該区間は右岸側の堤防に占用許可された市道があり、遊歩道的な利用がされています。そのため、両側歩道の必要性が低いことから、幅員縮小の変更を行い事業費の削減を図ります。	変更

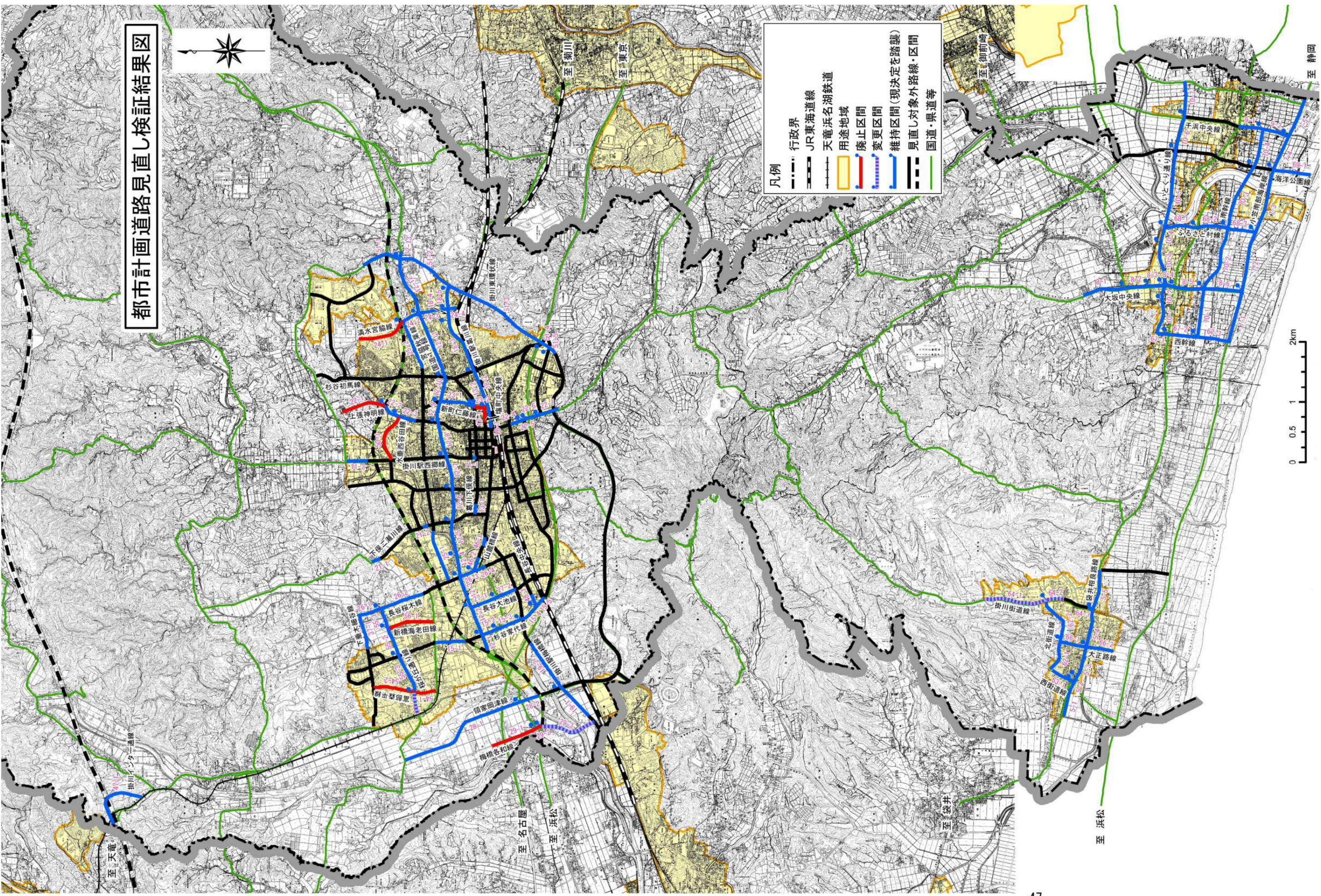
次の計画見直し時に見直し候補となる区間

名 称		区 間	検 証 結 果
番 号	路 線 名		
3・5・23	新町仁藤線	23-1	<p>国道 1 号と(都)葛川下俣線を結ぶ路線です。また、バス路線であり、車道幅員の確保や歩道設置など走行性、安全性の観点から整備の必要性が高いため、現決定を踏襲します。</p> <p>ただし、(都)葛川下俣線との交差点が変則となることや、河川の横断角度がきついなど課題があるため、線形変更が必要です。次回の見直しの時期までに変更出来るよう地元調整を進めるべき路線であります。</p>
3・4・68	ふるさと村線	68-1～68-3	<p>整備の必要性の検証(上位計画)では該当はないが、細部の道路機能の検証で、津波発生時の避難経路に該当するため、現決定を踏襲します。</p> <p>ただし、68-1 区間は(市)川久保・三俣線、68-2～68-3 区間は西側に(市)大東中央線があり、車道が 2 車線確保され歩道も設置されています。これらが避難経路の代替機能として考えられるため、今後の防災計画を踏まえ、検討が必要です。なお、次回の見直しの時期までに状況の変化がない場合は廃止とすべき路線であります。</p>
3・4・70	南幹線	70-1～70-4	<p>整備の必要性の検証(上位計画)では該当はないが、細部の道路機能の検証で、産業を支援する道路に該当するため、現決定を踏襲します。</p> <p>ただし、70-3 区間では、橋梁新設で工事費が膨大となることや、代替路線として、北に(県)大東相良線、南に(国)150 号があるため、今後の交通需要を踏まえ、検討が必要です。なお、次回の見直しの時期までに状況の変化がない場合は廃止とすべき路線であります。</p>

都市計画道路見直し検証結果図



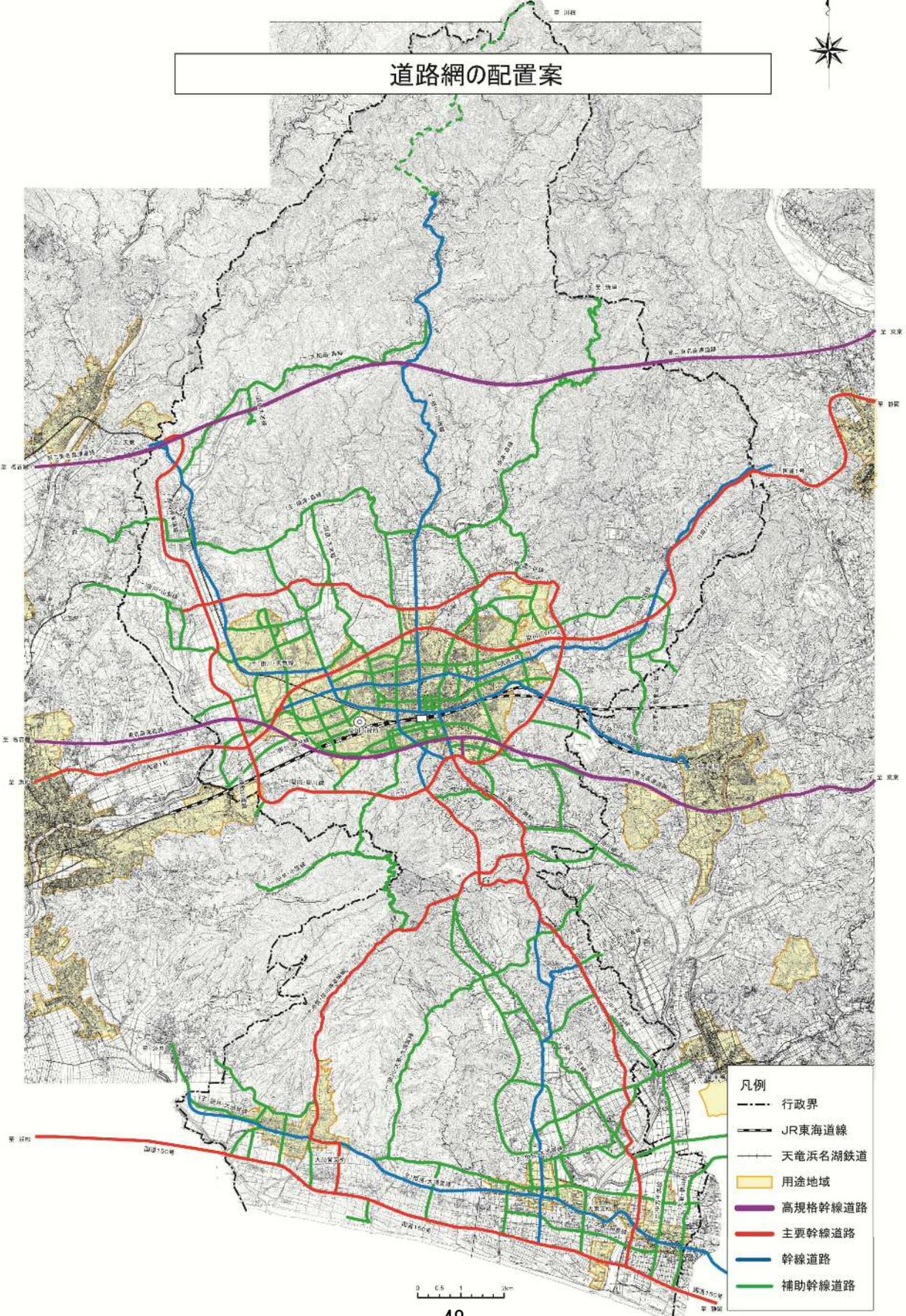
- 凡例
- 行政界
 - JR東海道線
 - 天竜浜名湖鉄道
 - 用途地域
 - 廃止区間
 - 変更区間
 - 維持区間(現決定を踏襲)
 - 見直し対象外路線・区間
 - 国道・県道等



5 将来道路網作成

(1) 将来道路網の配置

「H23 東遠都市圏総合都市交通マスタープラン」で作成された将来道路網をベースに、都市計画道路の見直し結果に基づき将来道路の配置を行います。



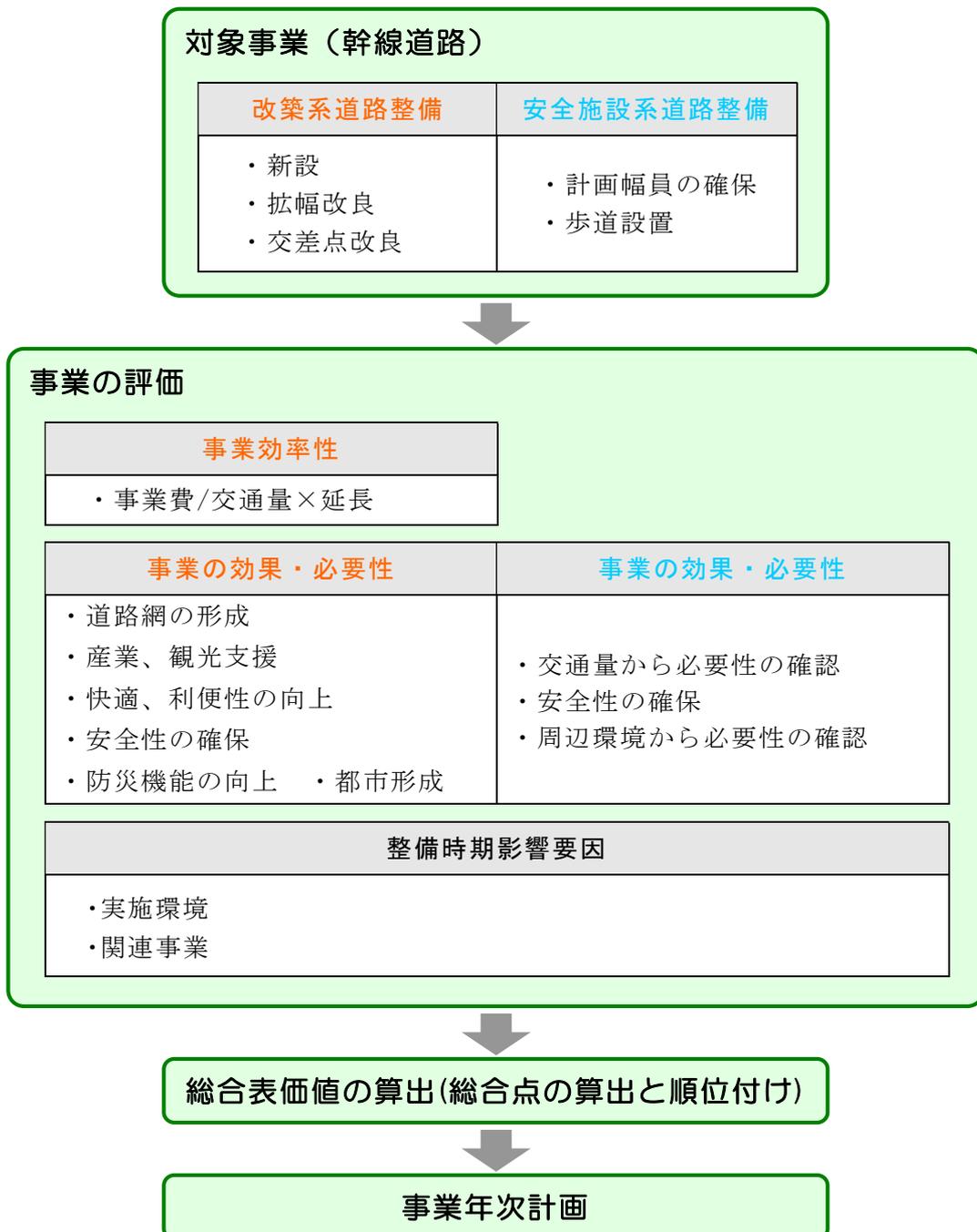
第3章

道路整備プログラム

1 道路整備プログラムの進め方

本市は、平成 17 年の合併後、旧市町の市街地間を短時間で結ぶ南北幹線道路の整備を推進しています。これらの事業はもとより、防災面、交通安全面を配慮した道路整備、産業支援に資する道路整備を行わなければなりません。

そのため、都市計画道路の見直し案を盛り込んだ将来交通量配分などを基に、今後の都市計画道路の未整備区間を含む幹線道路以上の道路整備の必要性などを客観的に評価し、整備の優先度を決定、道路整備を計画的に進めていきます。



2 評価方法

① 対象とする道路

対象とする整備箇所は、「南北道・幹線道路特別委員会」に提示された路線・区間を基本とし、今後、整備が必要と思われる幹線道路です。

対象とする整備内容は、改築系（新設、拡幅改良、交差点）、交通安全施設系（計画幅員の確保や歩道設置など）、都市計画道路概成済区間の道路整備とします。

② 評価指標（案）

< 改 築 系 >

事業の効率性

評価指標	設定方法	
事業費 交通量・延長	1	交通量・延長に対する、道路整備に伴う費用を比較することにより、整備効果の高い道路を評価

事業の効果・必要性

評価の視点	評価指標	設定方法	
道路網の 形成	2	都市の骨格をなす道路	道路網計画における道路段階構成の主要幹線道路、幹線道路の位置づけで設定
	3	海山連携のまちづくりに貢献する道路	南北の連携を促進する道路 南北幹線道路及び南北幹線道路に接続する道路を設定
	4	分断された道路網を接続する道路	当該区間の整備により、連続した道路網が形成される道路整備を設定 広域的な道路網、及び市街地の骨格となる道路網を設定
産業・観光 支援	5	物流幹線となる道路	工業地、工業団地などへのアクセス道路を設定
	6	農業・林業を支援する道路	広域農道整備や林道整備で行う道路を設定
	7	観光地へのアクセス道路	主要観光施設の周辺道路（半径1km以内）を設定
快適・利便 性の向上	8	渋滞対策路線	道路混雑度で設定（1.0以上）
	9	公共交通の利用促進路線	バス路線を設定
安全性の 確保	10	交通事故の減少に寄与する道路	事故率の高い道路を設定（50件/億台キロ以上）
	11	教育施設医療施設周辺道路	教育施設と医療施設の周辺道路（半径1km以内）を設定

事業の効果・必要性

評価の視点	評価指標		設定方法
防災機能の 向上	12	緊急輸送道路	緊急輸送道路を設定
	13	異常気象時の通行規制 区間	異常気象時の通行規制区間を設定
	14	重要生活道路	災害時などに通行止めになると地区が孤立化してしまう区間を設定
都市形成	15	道路の機能である、交通機能だけではなく、植樹帯、停車帯、広幅員歩道、占用物収容などの空間機能を有する道路	都市計画道路の位置付けが有る道路を設定

整備時期影響要因

評価指標	設定方法	
実施環境	A	継続事業・事業着手準備制度を設定
	B	用地補償が不要または、全体の見通しが立っている事業、事業期間に合わせ計画的に用地補償が可能な事業を設定
	C	協働として、地元組織を設定
関連事業	D	国土交通省、静岡県などで計画され、掛川市内にとどまらず広域的な計画で位置付けされた整備事業、かつそれに関連した事業計画のある路線を設定（新東名自動車道整備関連） 市街地開発事業などの事業計画のある路線を設定（市街地活性化事業、再開発事業など）

＜安全施設系＞

事業の効果・必要性

評価の視点	評価指標		設定方法
交通量	1	自動車交通量	自動車交通量の多い道路を設定 (台/12h)
	2	歩行者・自転車交通量	歩行者・自転車交通量の多い道路 を設定 (台/12h)
安全性の確保	3	事故率	事故率の高い道路を設定 (件/億台キロ)
周辺環境	4	教育施設周辺道路	教育施設の周辺道路 (半径 1km 以 内) を設定
	5	福祉施設・病院周辺	福祉施設と病院の周辺道路 (半径 1km 以内) を設定
	6	観光施設周辺	観光施設の周辺道路 (半径 1km 以 内) を設定

整備時期影響要因

評価指標	設定方法	
実施環境	A	継続事業・事業着手準備制度を設定
	B	用地補償が不要または、全体の見通しが立っている事業、事 業期間に合わせ計画的に用地補償が可能な事業を設定
	C	協働として、地元組織を設定
関連事業	D	通学路の交通安全の確保に関する点検結果

次頁より、評価の説明などを記載した表を添付します。

3 評価結果

<掛川市道路整備プログラム（改築系・県道分）>

順位	区分	図面対象	路線名	計画区間	延長(m)	事業内容	総合評価
1	県道	54	(一)大須賀掛川停車場線 (一)袋井小笠線	現西大谷トンネル～旧町境	420	トンネル改良 工法未定	短期整備要望
2	県道	60	(一)中方千浜線	中方交差点	220	交差点改良	短期整備要望
3	県道	63	(一)磐田掛川線 ((都)掛川南環状線)	上張～高御所IC	2,300	4車線化 交差点改良	中期整備要望
4	県道	41	(主)相良大須賀線	中(積水ハウス交差点)～菊川市境	680	交差点改良 歩道設置	中期整備要望
5	県道	61	(一)大須賀掛川停車場線 ((都)掛川街道線)	仲町橋～ビューテック運送	320	拡幅改良	中期整備要望
6	県道	51	(主)袋井大須賀線 BP ((都)袋井相良路線)	西田町～石津	2,400	新設	中期整備要望
7	県道	4	(主)焼津森線	倉真温泉バス停～倉真5区集会所	180	拡幅改良	中期整備要望
8	県道	9	(主)掛川川根線	滝の谷	860	拡幅改良	短期整備要望
9	県道	5	(主)焼津森線	戸長橋～田島橋	480	拡幅改良	中期整備要望
10	県道	6	(主)焼津森線	新在家橋～大宮橋	140	拡幅改良	中期整備要望
11	県道	7	(主)焼津森線	新東名工事事務所～倉真小	610	拡幅改良	中期整備要望
12	県道	1-2	(主)掛川川根線	丹間	100	拡幅改良	中期整備要望
13	県道	2	(主)掛川川根線	居尻	200	拡幅改良	中期整備要望
14	県道	12	(主)焼津森線	五明～上垂木	2,100	拡幅改良	中期整備要望
15	県道	57	(一)大須賀掛川停車場線	小笠山～霊園	1,400	拡幅改良	長期整備要望
16	県道	58	(一)大須賀掛川停車場線	霊園～カワニシゴルフ	1,400	拡幅改良	長期整備要望
17	県道	3	(一)大和田森線	大和田	500	拡幅改良	長期整備要望
18	県道	49	(主)掛川大東線 ((都)大坂中央線)	大坂地内	1,000	改良	長期整備要望
19	県道	56	(一)袋井小笠線	西大谷トンネル～小笠山	1,750	拡幅改良	長期整備要望
20	県道	64	(一)菊川停車場伊達方線	伊達方～八坂	400	拡幅改良	長期整備要望
21	県道	45	(一)中方千浜線 ((都)千浜中央線)	千浜地内	300	改良	長期整備要望
	国道	2	国道150号	矢柄線交差点～御前崎市境	4,300	4車線化	長期整備要望
	国道	3	国道150号	矢柄線交差点～袋井市境	6,700	4車線化	長期整備要望
	市道	69	(都)掛川東環状線	杉谷～満水～逆川	2,430	県道採択要望 新設	長期整備要望
	市道	68	(仮)(都)掛川西環状線	森・掛川 IC～幡鎌～岡津～ 国一原川	8,450	県道採択要望 新設	長期整備要望
	市道	70	(仮)(市)掛川浜岡線	満水(つま恋北)	1,000	バイパス新設	長期整備要望

※総合評価の短期整備は5年以内に、中期整備は5年から10年以内に、長期整備は概ね10年の着手を目指します。

本市では、平成 23 年度から市道入山瀬線を重点的に整備しています。それに接続する一般県道大須賀掛川停車場線の西大谷トンネルと、未改良区間（図面对象番号 54）が優先順位評価の最上位になっています。これは、市道入山瀬線の整備効果の早期発現が期待されること、本路線が南北幹線道路整備という上位計画の位置づけがあることにより評価されています。

次に、一般県道中方千浜線の中方交差点の改良が、優先順位評価の上位になっています。これは、当箇所が地元の協力と理解のもと中方公会堂の一部を道路用地として拡張すること、朝夕の渋滞解消に大きな効果が期待できることなどにより評価されています。

なお、この 2 路線については、事業着手準備制度検討会議にあげることで、県と調整中です。

主要地方道掛川川根線の滝の谷工区は、県も参加している地元委員会で道路計画などを検討しています。整備済み区間との整備効果増進を高めるため、事業着手準備制度調整中の 2 路線と合わせ、「短期整備要望」に位置づけています。

県道関連の道路整備は事業着手中が 7 区間あり、今後 5 年以内にこれ以上の事業を着手することは難しい状況であります。事業中の区間を早期に完了させることで、「短期整備要望」としている整備箇所を、1 日でも早く着手できるよう努めていきます。

優先順位評価の傾向としては、都市計画道路と重複している道路や、南北幹線道路整備に位置づけされている道路、或いは主要地方道焼津森線など新東名高速道路へのアクセス道路の評価が高くなっています。その中で、一般県道磐田掛川線の上張から高御所 I C 区間の 4 車線化については、中東遠総合医療センターの開院や、周辺工場用地への進出企業による稼働の影響を分析するため、「中期整備要望」としています。

主要地方道大須賀掛川停車場線の西田町から石津の通称石津バイパスについても、都市計画道路袋井相良路線と重複し、緊急輸送路にも指定されていることから優先順位評価が高くなっています。しかし、これから整備などに関して、地元の合意形成を図っていく段階であることから、「中期整備要望」としました。

表の下段には国道 150 号を掲載しています。これは、南海トラフの巨大地震などによる津波被害の軽減が期待できる構造として、整備を要望している路線です。

また、都市計画道路掛川東環状線、（仮称）掛川西環状線、主要地方道掛川浜岡線と掛川東環状線を接続させる（仮称）市道掛川浜岡線を掲載しています。これらは、県道として整備していただくよう、県に要望し続けています。

＜掛川市道路整備プログラム（改築系・市道分）＞

順位	区分	図面対象	路線名	計画区間	延長(m)	事業内容	総合評価
1	市道	43	(都)海洋公園線	国浜地内	980	新設	短期整備予定*
2	市道	69	(都)掛川東環状線	杉谷～満水～逆川	2,430	県道採択要望 新設	長期整備予定
3	市道	68	(仮)(都)掛川西環状線	森・掛川 IC～幡鎌～岡津～ 国一原川	8,450	県道採択要望 新設	長期整備予定
4	農道	36	(農)掛川高瀬線	結縁寺 IC～岩井寺	2,460	拡幅(2車)	中期整備予定
5	市道	9	(都)杉谷家代線	斉田橋～宇部生コ	480	新設	中期整備予定
6	市道	70	(仮)(市)掛川浜岡線	満水(つま恋北)	1,000	バイパス新設	長期整備予定
7	市道	39	(市)入山瀬線	入山瀬地内	1,680	バイパス新設	短期整備予定*
8	市道	6-1	(都)掛川駅梅橋線	長谷・高御所・領家	786	新設	短期整備予定*
9	市道	66	(市)掛川袋井南線	東名 BOX 南～高御所 IC	900	改築	短期整備予定*
10	市道	10	(都)杉谷家代線	下垂木一丁田	450	新設	短期整備予定*
11	市道	63	(市)高瀬線	花鳥園～結縁寺 IC	1,000	拡幅	中期整備予定
12	市道	62	(市)高瀬岩井寺線	岩井寺～高瀬北	1,400	拡幅	中期整備予定
13	市道	1	(市)桜木中横断線	細谷～家代	1,600	拡幅	短期整備予定*
14	市道	74	(市)居尻黒俣線	居尻～黒俣	1,300	拡幅	短期整備予定*
15	市道	6-2	(都)掛川駅梅橋線	領家・梅橋	800	新設	中期整備予定
16	市道	49	(市)三井幹線	大坂地内	1,100	拡幅	短期整備予定*
17	市道	3	(市)国一富部線	国一(岡津)～領家(ヤマハ)～ 富部	1,040	拡幅	短期整備予定*
18	市道	31	(市)郡道坂線 (都)杉谷初馬線	水垂～初馬	730	新設	短期整備予定*
19	市道	67	(市)高御所久保線	高御所～亀ノ甲	750	新設	短期整備予定*
20	市道	23	(都)長谷桜木線	大池さわやか～橘町	260	新設	中期整備予定
21	市道	77	(市)掛川袋井南線	東名 BOX	100	改築	中期整備予定
22	市道	58	(市)西大淵 119 号線 (都)北街道線	横須賀～横高北～西大淵	1,340	新設	長期整備予定
23	市道	61	(仮)(都)長谷大池線	杉谷家代線～高御所 IC	730	新設	長期整備予定
24	市道	12	(市)桜木中央線 (都)長谷桜木線	西部交番～JA 農機具センタ ー	800	拡幅	短期整備予定*
25	農道	35	(農)伊達方公文名線	伊達方地内	964	新設	短期整備予定*
26	市道	75	(市)明ヶ島線	上西之谷	1,700	拡幅	短期整備予定*
27	市道	76	(市)高山西之谷線	久居島～上西之谷	1,400	拡幅	短期整備予定*

※ * は事業中の路線

※総合評価の短期整備は5年以内に、中期整備は5年から10年以内に、
長期整備は概ね10年の着手を目指します。

市道分の改築系は、都市計画道路海洋公園線、都市計画道路掛川東環状線、(仮称)掛川西環状線、市道入山瀬線など、南北幹線道路関連の優先順位評価が高くなっています。現在、都市計画道路海洋公園線、市道入山瀬線は、事業着手され「短期整備予定」となっています。

優先順位評価の上位は、都市計画道路や市の骨格を担う道路が多くなっており、都市計画道路掛川駅梅橋線も同様の結果となっています。

県道分にも記載している、都市計画道路掛川東環状線、(仮称)掛川西環状線は、現在事業化されていません。優先順位評価は高いのですが、事業費が大きく、また事業主体が未定などの理由により、「長期整備予定」としています。

農道掛川高瀬線の結縁寺 I C から岩井寺区間は、県事業の事後評価のため、「中期整備予定」としました。市道高瀬線、及び市道高瀬岩井寺線も農道掛川高瀬線と同じ理由により「中期整備予定」としています。事業中以外の路線・区間では「短期整備予定」がありません。このような状況の中、南北幹線道路の大東ルートに位置づけられているこれらの路線・区間を「中期整備予定」の最上位に検討するものとしています。事業着手時期については、次期道路整備プログラムで詳細に検討します。

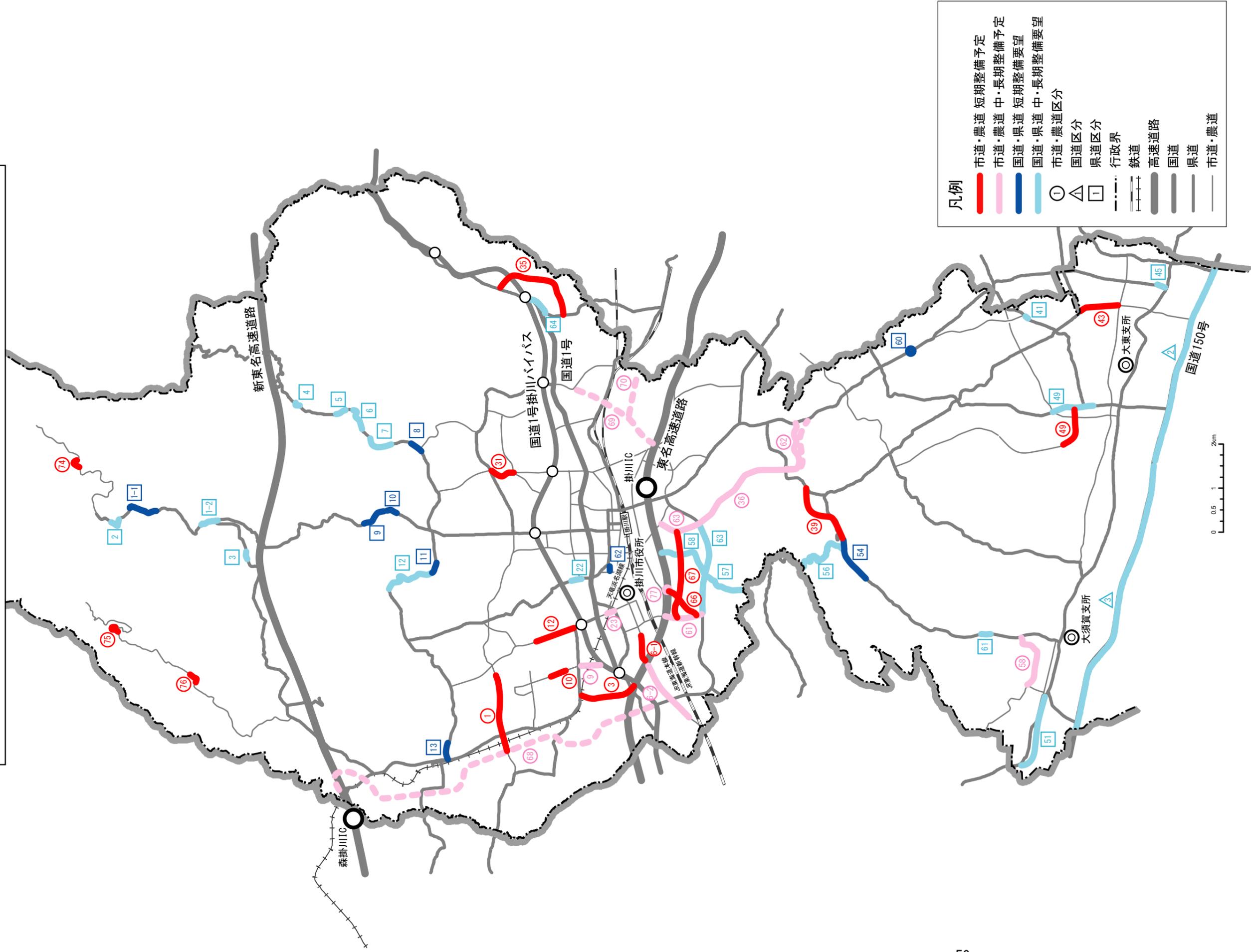
都市計画道路杉谷家代線の斉田橋から宇部生コンまでの区間(図面対象番号9)と、下垂木一丁田区間(図面対象番号10)は、同じ路線で優先順位評価が異なります。

斉田橋から宇部生コンまでの区間の方が評価は高くなっていますが、下垂木一丁田区間は、家代土地区画整理事業済の区域と主要地方道掛川天竜線を結ぶために事業を着手していることから、「短期整備予定」としています。

市道明ヶ島線、高山西之谷線は、優先順位評価は下位となります。しかし、迂回路もなく災害時などにおいて、集落の孤立化が懸念されることから、重要生活道路として位置づけています。これらは辺地対策事業として事業を実施しています。

掛川市道路整備プログラム

＜ 改 築 系 ＞



＜掛川市道路整備プログラム（安全施設系）＞

順位	区分	図面対象	路線名	計画区間	延長(m)	事業内容	総合評価
1	県道	36	(一)袋井小笠線	土方	520	歩道設置	短期整備要望*
2	県道	15	(主)掛川天竜線	つくし野・細谷	1,800	歩道設置	中期整備要望
3	県道	54	(一)掛川袋井線	大池(天浜線ガード下)	60	歩道設置	中期整備要望
4	県道	16	(一)掛川山梨線	天浜線踏切	50	歩道改良	中期整備要望
5	県道	17	(主)掛川天竜線	富部	700	歩道設置	中期整備要望
6	県道	43	(一)袋井小笠線	中交差点	100	歩道設置	中期整備要望
7	県道	27	(主)掛川大東線	上張～新青田トンネル北	330	歩道拡幅	中期整備要望
8	県道	29	(主)掛川大東線	新青田トンネル	100	歩道拡幅	中期整備要望
9	県道	30	(主)掛川大東線	新青田トンネル南～大谷	1,890	歩道設置	中期整備要望
10	県道	32	(主)掛川大東線	大谷～佐東川橋北	3,180	歩道設置	中期整備要望
11	県道	34	(主)掛川大東線	佐東川橋南～中方	810	歩道設置	中期整備要望
12	県道	50	(一)掛川大東大須賀線	東大谷	980	歩道設置	長期整備要望
13	県道	18	(一)原里大池線	上垂木(馬場)	560	歩道設置	長期整備要望
14	県道	55	(主)掛川浜岡線	山口橋東側～菊川市境界	1,700	歩道拡幅	長期整備要望
15	県道	53	(一)掛川大東大須賀線	上土方且付新田	500	歩道設置	長期整備要望
16	県道	40	(一)袋井小笠線	中	200	歩道設置	長期整備要望
17	県道	38	(一)中方千浜線	井崎～千手橋	1,400	歩道設置	長期整備要望
18	県道	52	(一)大須賀掛川停車場線 (都)掛川街道線	大須賀中学東(仲町橋)～西大谷北橋	2,423	歩道設置	長期整備要望
19	県道	24	(一)菊川停車場伊達方線	伊達方トンネル	31	歩道設置	長期整備要望
20	県道	47	(一)大東相良線	千浜	500	歩道設置	長期整備要望
21	県道	39	(一)中方千浜線	岩滑	1,830	歩道設置	長期整備要望
1	市道	3	(市)梅橋吉岡線	各和～吉岡	750	歩道設置	短期整備予定*
2	市道	4	(市)上張城西線 (都)上張城西線	十王～七日町	1,020	歩道改良	短期整備予定*
3	市道	5	(市)杉谷久保線 (都)杉谷家代線	京徳池～掛川大東線交差点	750	歩道改良	短期整備予定*
4	市道	2	(市)掛川袋井南線	篠場	600	歩道設置	中期整備予定
5	市道	1	(市)逆川本通り線	逆川	800	歩道設置	中期整備予定

※ * は事業中の路線

※総合評価の短期整備は5年以内に、中期整備は5年から10年以内に、長期整備は概ね10年の着手を目指します。

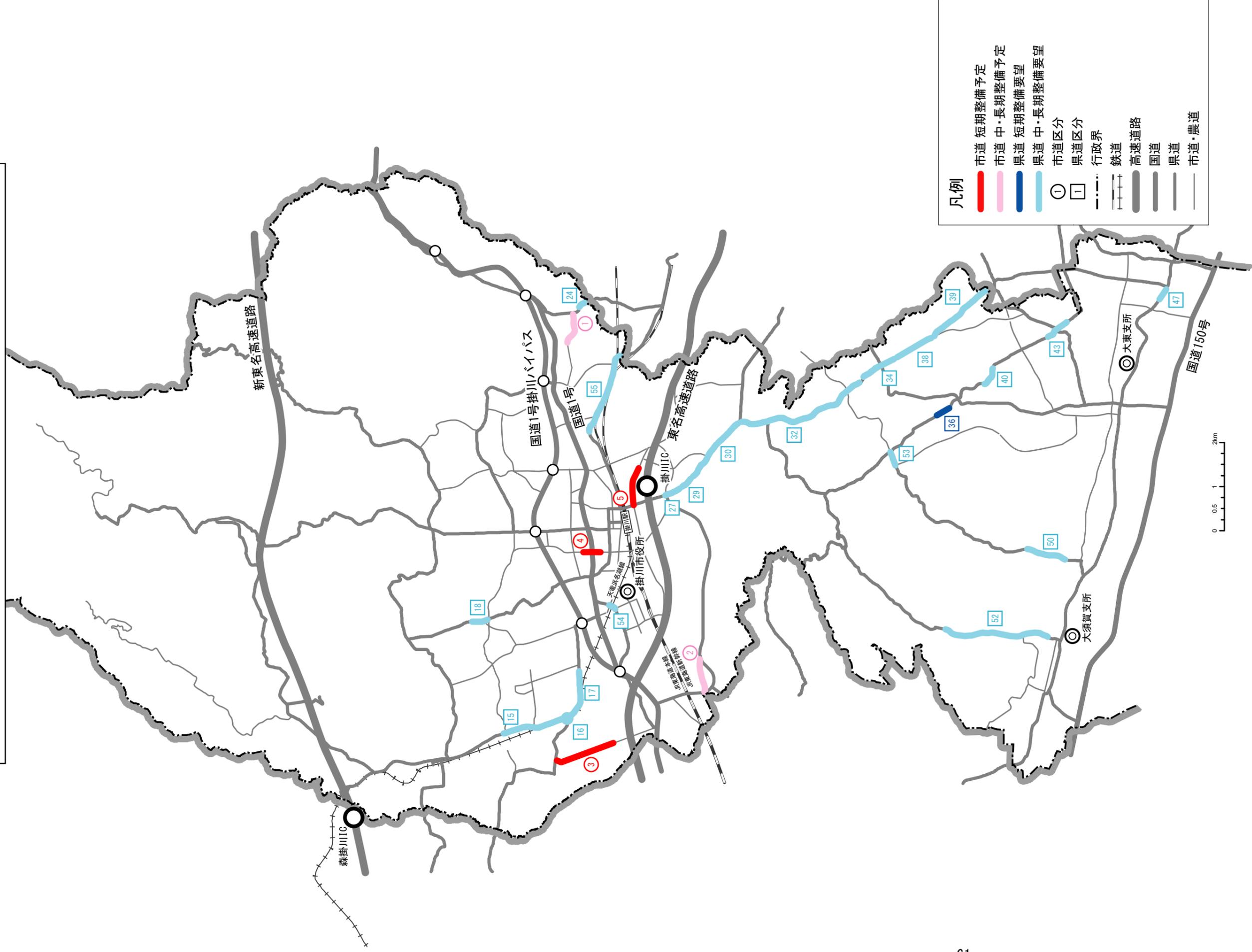
歩道設置などの安全施設の整備について評価しています。対象箇所多くは県道となっていますが、これは県道の狭隘部などで歩道が整備されていないことが、大きな要因となっています。なお、県道の最上位となっている、一般県道袋井小笠線の土方区間は、平成24年度に事業着手準備制度検討会議に諮り、平成25年度に事業化される予定です。

平成24年度に教育委員会が行った、「通学路における交通安全の確保について」における緊急点検の危険箇所を、優先順位評価の項目として加点しています。それにより教育現場の意見を反映しています。

市道については、現在、事業着手済みの区間を「短期整備予定」とし、早期完成に向け整備の促進を図っていきます。



掛川市道路整備プログラム 〈安全施設系〉



4 今後の道路整備のあり方

本市では、平成 17 年の市町合併以降、道路整備についてさまざまな議論を行ってきました。今回、その結果を踏まえ、整備の方針や見通しを市民の皆様へ公表します。

平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災により、地震や津波への対応、原発問題など、多くの課題が浮き彫りになりました。本プログラムにおいても、とりわけ津波に対する道路網の形成を重視しました。また、平成 24 年 4 月 14 日に新東名高速道路が開通し、ぷらっとパークへ一般道からも多くの利用者が訪れました。このことから、掛川 P A へのアクセス道路整備の必要性を改めて感じ、合併時からの重点施策である南北幹線道路整備と併せ新東名高速道路関連事業についても評価基準を重視しました。

県道関連の改築系の道路整備については、「短期整備要望」に位置づけしたものを中心とし、南北幹線道路、新東名高速道路関連の整備を県に要望していきます。

市道・農道関連の改築系の道路整備については、現在多くの大型道路建設事業を実施していることから、財政的にも厳しい時期ではあります。しかし、これらの大型道路建設事業については、中東遠総合医療センターの周辺道路整備が平成 25 年度に概ね完了し、市道入山瀬線、都市計画道路海洋公園線の整備など、南北幹線道路関連の整備が平成 26 年度に完了する予定となっています。これ以降については、本プログラムを基に社会情勢などの変化に対応しながら、整備を進める路線を決定していきます。

通学路の安全確保など、歩行者の安全対策については、地元や学校などと連携して整備を推進していきます。また、掛川市は自転車愛好家の集まる地域であり、NPOを中心に市をあげて自転車のツーリズム振興に力を入れています。市外、県外から来るお客様にも分かりやすく利用していただけるような道づくりに努めていきます。

第 4 次地震被害想定を踏まえた災害に強い幹線道路整備を進めます

南北道路及び新東名高速に関連する幹線道路整備を進めます

歩行者や自転車が快適で安心安全な道路空間整備を進めます

道路整備プログラムに基づいた県道の道路整備を要望します

道路整備プログラムに基づいた市道・農道の幹線道路整備を進めます

「海と山と街道がつながり、夢・未来をつくるまち」

の実現を目指します。

「希望がみえるまち」