

東遠都市圏総合都市交通マスタープラン

平成 24 年 3 月

東遠都市圏総合都市交通計画検討会

ー 総合都市交通マスタープラン目次 ー

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. 東遠都市圏の現状と課題.....	3
3. 都市圏交通の目標.....	9
3-1. 東遠都市圏の将来像.....	9
(1) 上位計画等の整理.....	9
(2) 都市圏の将来像.....	15
3-2. 交通体系の基本方針.....	17
3-3. 都市圏交通の目標.....	18
(1) 都市圏交通の目標設定.....	18
(2) アウトカム指標と目標値.....	23
4. 総合都市交通マスタープラン.....	24
4-1. 計画の体系.....	24
(1) 計画の構成.....	24
(2) 骨格交通体系及び施策展開の方向性.....	25
4-2. 長期道路網計画.....	26
(1) 長期道路網計画の考え方.....	26
(2) 道路の機能・役割の設定.....	28
(3) 長期道路網の評価.....	30
(4) 長期道路網計画の策定.....	31
4-3. 中期道路網計画.....	33
(1) 中期道路網計画の考え方.....	33
(2) 中期道路網の評価.....	35
(3) 中期道路網計画の策定.....	36
4-4. モビリティ・マネジメント計画等.....	37
(1) モビリティ・マネジメント計画等の考え方.....	37
(2) モビリティ・マネジメント計画等の施策検討.....	38
(3) モビリティ・マネジメント計画等の立案.....	39
5. 総合都市交通マスタープランの効果.....	41
6. 総合都市交通マスタープランの推進.....	42
6-1. 効率的・効果的な施策推進のための仕組みや体制.....	42
(1) 地域との連携による推進.....	42
(2) PDCA サイクルによる進捗管理と計画推進.....	42
6-2. 総合都市交通マスタープランの見直し.....	43
(1) 静岡県第4次被害想定の公表.....	43
(2) 社会経済状況の変化.....	43
6-3. 都市計画道路の見直し.....	43

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

東遠都市圏は、大動脈である東名高速道路、国道 1 号、国道 150 号や東海道新幹線、JR 東海道本線等の東西交通軸が発達しており、平成 24 年には新東名高速道路も供用予定である。

これに対して、南北交通軸は（主）掛川大東線、（主）掛川浜岡線等の県道が担っているが、（主）掛川大東線には主要渋滞ポイントが 3 箇所存在しており、掛川市街地を中心として旧市町の市街地が点在しているなど、本都市圏内の南北交通軸の強化、交流・連携の強化の必要性がみられる。

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。

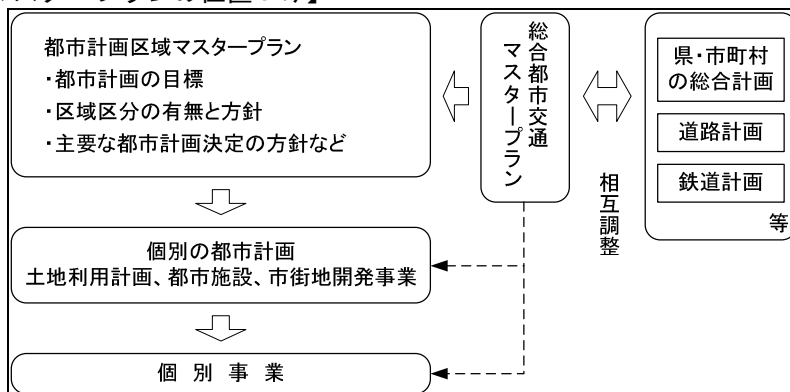
これらのことを踏まえ、本検討会では、東遠都市圏の渋滞解消を図り、円滑な都市交通を実現することを目的として、『概ね 20 年後を想定した長期道路網計画を策定』するとともに、『概ね 10 年以内に優先的に整備が必要な中期道路網計画の策定を行った上で、モビリティ・マネジメント計画等を立案』する。

※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】



2. 東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、東遠都市圏における都市交通の課題を整理した。

■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した。

イ) 人口減少・高齢化の進行等への対応

- ✓ 都市圏人口は、平成 17 年まで増加傾向で推移していたが、平成 22 年（国勢調査速報値）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。
- ✓ DID 人口密度は減少傾向で推移しており、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 20%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(約 34%)や農業(約 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 10%を占めている。
- ✓ 工業団地をはじめとした郊外部を中心に、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。
- ✓ 商品販売額や観光交流客数は増加傾向にある。
- ✓ 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た。
- ✓ 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、病院等が圏域各地に広く分布しているが、特に工業団地や大型小売店等は、市街地の外れや郊外部に多数分布しており、都市の郊外化が伺える。
- ✓ 掛川市～菊川市で通勤通学する人が多くいるが、隣接する袋井市や榛南・南遠都市圏等の他都市圏との通勤通学する人も多くいる。

⇒ 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) 隣接都市圏に位置する広域交通拠点の活用

- ✓ 本都市圏と隣接する御前崎市には重要港湾である御前崎港、牧之原市には富士山静岡空港が存在している。
- ✓ 本都市圏内では東名高速道路の掛川IC及び菊川IC等、広域交通の拠点がある。

⇒ 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

- ✓ 市街地が拡大しているが、DID人口密度は減少傾向で推移している。
- ✓ 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、走行台キロの増加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した。

イ) 骨格的道路ネットワークの充実

- ✓ 現在は東名高速道路、国道 1 号、国道 150 号等の東西路線が骨格軸となっている。
- ✓ 国道 1 号掛川バイパスや日坂バイパスが供用しているが、現在は暫定 2 車線での供用である。
- ✓ 本都市圏内を通過する新東名高速道路は、平成 24 年に供用予定であり、森掛川 IC が設置される予定である。

⇒ 本都市圏の軸となる骨格的な道路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 1 号、国道 150 号、(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線等が 1 次緊急輸送路として指定されている。
- ✓ 近接する富士山静岡空港、御前崎港は広域防災拠点として、小笠山総合運動公園は主要な防災拠点として、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、広域防災拠点等との連携強化など、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 39%であり、県平均よりも低い状況である。
- ✓ 副次都市拠点の用途地域内では未整備の都市計画道路が多くみられる。
- ✓ 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

- ✓ 本都市圏内の鉄道は JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、天竜浜名湖鉄道がありますが、利用者数は全体的に減少傾向にある。
- ✓ バスの利用者も全体的に減少傾向にある。
- ✓ 高齢者人口密度の高い各市街地付近においては、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山間地等の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、利便性が悪い状況である。
特に、旧大須賀市街地～掛川市街地間を直接繋ぐバス路線はない状況である。
- ✓ 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、運転免許が無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した。

イ) 広域交通を担う東西路線の交通容量確保

- ✓ 国道1号を含む掛川市と袋井市・島田市との境に位置する断面（東名高速道路除く）では、**交通容量の不足**が伺える。
- ✓ 圏域北部を東西に通過する**国道1号掛川バイパス等では、混雑度が高くなっている**状況が伺える。

⇒ 広域(東西)交通処理に対する機能強化が望まれる。

ロ) 掛川市・菊川市間及び旧市町間を連絡する道路の機能強化

- ✓ 旧掛川市と旧大東町・旧大須賀町との境に位置する断面、旧菊川町と旧小笠町の境に位置する断面等、**合併前の都市間を連絡する断面において交通容量の不足**が伺える。
- ✓ 掛川市や菊川市の都市間を連絡する(主)掛川浜岡線や(主)掛川大東線等においては、**交通量も多く、混雑時旅行速度も低下する等、交通混雑**が伺える。

⇒ 両市間及び市内各市街地間を連絡する道路の機能強化が望まれる。

ハ) 適正な道路機能分担の促進

- ✓ 菊川市街地では、当該市に関係のない**掛川市と御前崎市との交通等が市街地に流入する道路配置**となっている。

⇒ 菊川市街地内の適切な道路機能分担に資するネットワークの形成が望まれる。

ニ) 広域交通拠点とのアクセス性向上

- ✓ 掛川市内の旧市町間や御前崎港～掛川IC・掛川駅間等、**掛川市街地から南北にかけての長距離移動において、時間損失が大きい**ことが伺える。
- ✓ 東名高速道路**掛川ICや菊川ICへのアクセス区間にて交通混雑**がみられる。

⇒ 南北交通を主とした広域交通拠点とのアクセス向上が望まれる。

ホ) 郊外部での需要増加への対応

- ✓ 工業団地をはじめ、事業所等が増加している**郊外部を中心に、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H17年時点で約20%
- ・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. 産業等活動の支援

- ・第二次産業や第一次産業が盛ん
- ・製造業(約34%)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10%を占める
- ・郊外部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
- ・商品販売額や観光交流客数は増加傾向、農業産出額は減少

c. 生活利便性の向上

- ・公共施設、大規模工場、病院等が圏域各地に広く分布
- ・掛川市～菊川市の通勤通学が多い
- ・隣接する袋井市や榛南・南遠都市圏等との通勤通学も多い

d. 隣接都市圏に位置する広域交通拠点の活用

- ・重要港湾である御前崎港が隣接する御前崎市に存在
- ・富士山静岡空港が隣接する牧之原市に存在

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等、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. 骨格的道路ネットワークの充実

- ・東名高速、国道1号、国道150号が東西の骨格軸
- ・国道1号掛川B Pが供用しているが暫定2車線
- ・新東名高速道路がH24供用予定

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1号掛川B P、国道150号、(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線等が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
- ・近接する富士山静岡空港・御前崎港は広域防災拠点、小笠山総合運動公園は主要な防災拠点

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39%と県平均よりも低い
- ・副次都市拠点の用途地域内では未整備の都市計画道路が多い
- ・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

- ・鉄道、バスともに利用者数は減少傾向
- ・旧大須賀市街地～掛川市街地間に直接向かうバス路線がない
- ・山間地等の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. 広域交通を担う東西路線の交通容量確保

- ・国道1号を含む掛川-袋井、島田断面での容量不足
- ・国道1号掛川B P等で混雑度が高い

k. 掛川市・菊川市間及び旧市町間を連絡する道路の機能強化

- ・旧掛川～旧大東・旧大須賀断面、旧掛川～旧小笠断面等で容量不足
- ・(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線等で混雑が発生

l. 適正な道路機能分担の促進

- ・菊川市街地では掛川市～御前崎市等の交通が市街地に流入する道路配置となっている

m. 広域交通拠点とのアクセス性向上

- ・掛川市街地から南北にかけての長距離移動において、時間損失が大きい
- ・掛川ICや菊川ICとのアクセス区間にて混雑が発生

n. 郊外部での需要増加への対応

- ・工業団地をはじめ、事業所等が増加している郊外部を中心に、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】 近隣及び本都市圏内における陸・海・空の豊富な広域交通拠点を活かした交通体系の構築、都市拠点間の連携強化が主要課題

【東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 東西広域交通軸の機能強化

(着眼点 b, e, f, g, j 等より)

I-② 陸・海・空の豊富な広域交通拠点との連携強化

(着眼点 b, c, d, g, m 等より)

II. 都市内ネットワークの強化

II-① 南北交通軸の機能強化

(着眼点 b, c, g, k, m 等より)

II-② 都市拠点間・産業拠点間の道路機能強化

(着眼点 b, c, d, e, f, g, j, k, m 等より)

III. 市街地道路網の形成

III-① 適切な道路機能分担を確保

できる道路網の形成

(着眼点 a, c, h, l 等より)

III-② 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-③ 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 高齢者等の移手段の確保

(着眼点 a, c, i 等より)

IV-② 利用ニーズと整合した

公共交通への改善

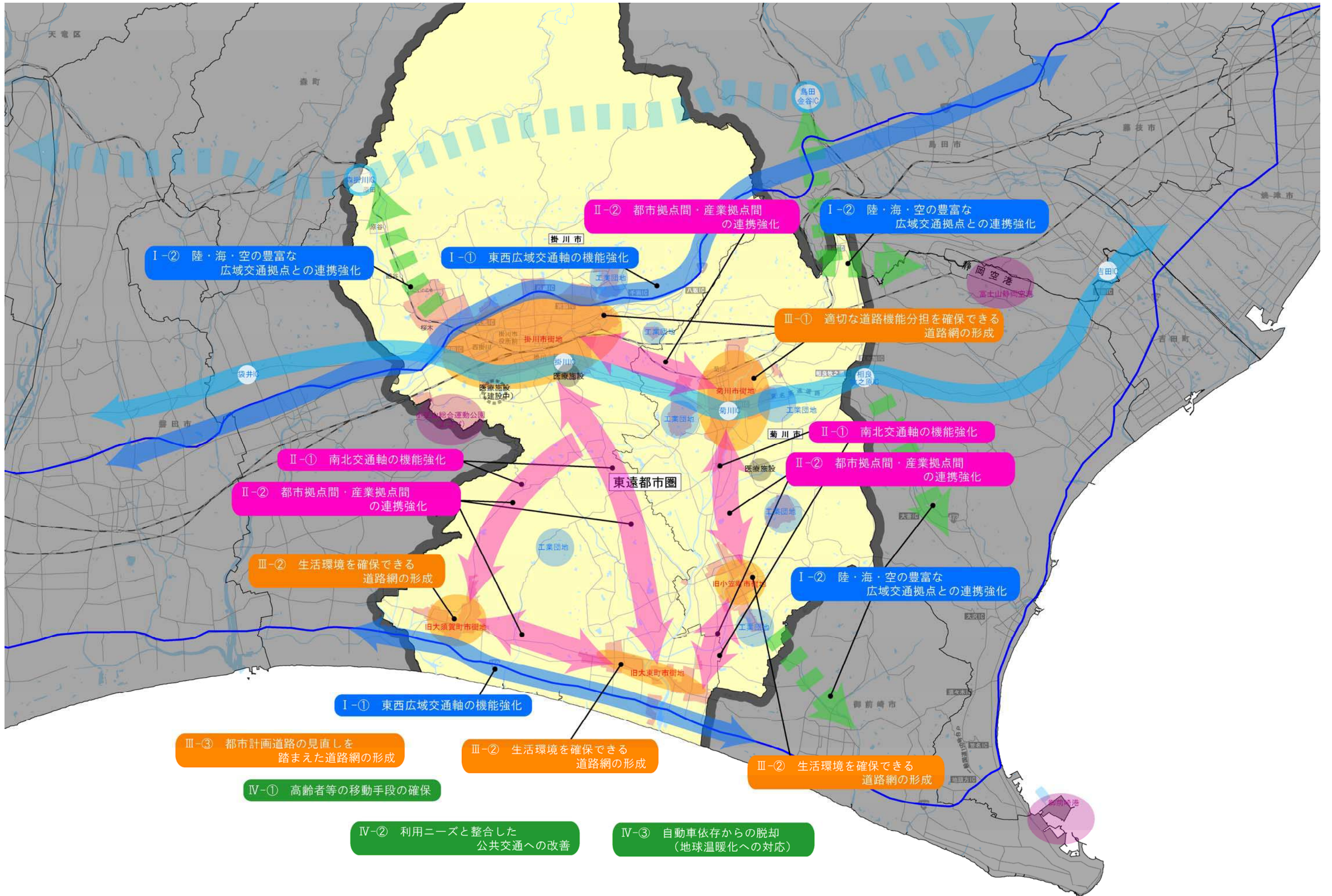
(着眼点 a, c, i 等より)

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, n 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. 東遠都市圏の将来像

(1) 上位計画等の整理

都市圏における県及び各市の上位計画等の将来まちづくり方針を整理する。

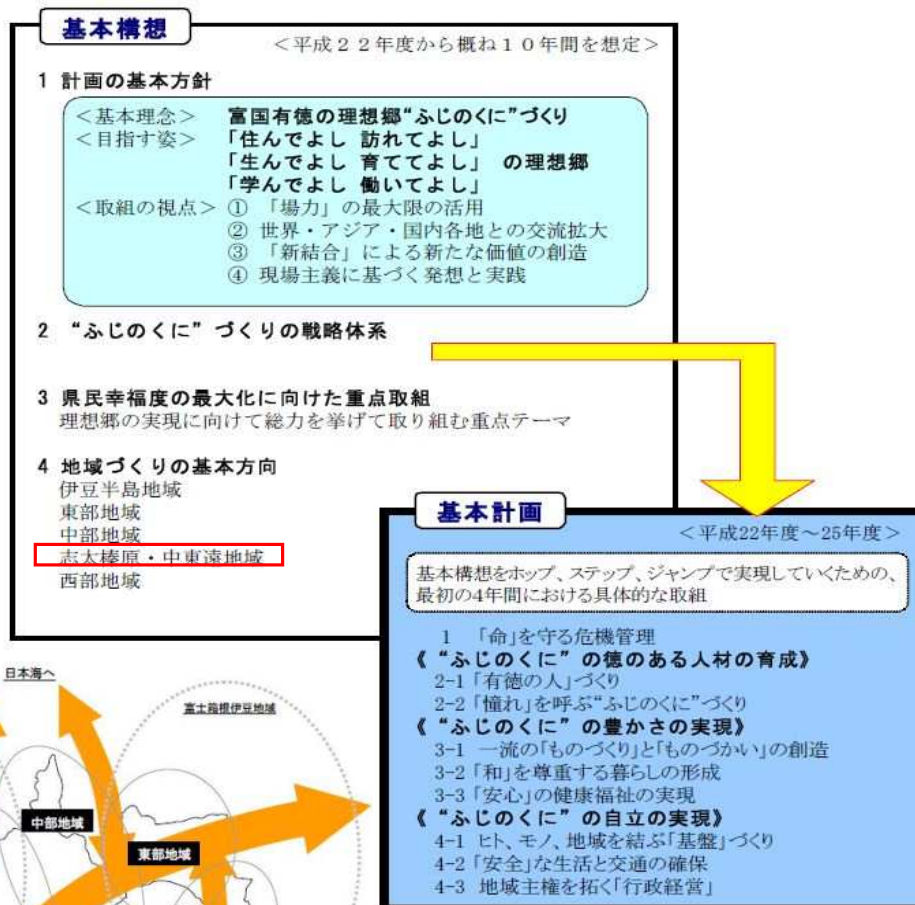
① 静岡県総合計画（平成 23 年 2 月）【静岡県】

■ 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。

基本理念	富国有徳の理想郷“ふじのくに”づくり “ふじのくに”の徳ある人材の育成 “ふじのくに”の豊かさの実現 “ふじのくに”の自立の実現
------	---

■ 基本構想



志太榛原・中東遠地域

『世界に羽ばたく“ふじのくに”の玄関口を担う新たな多極分担型交流圏』

<主な施策の基本方向>

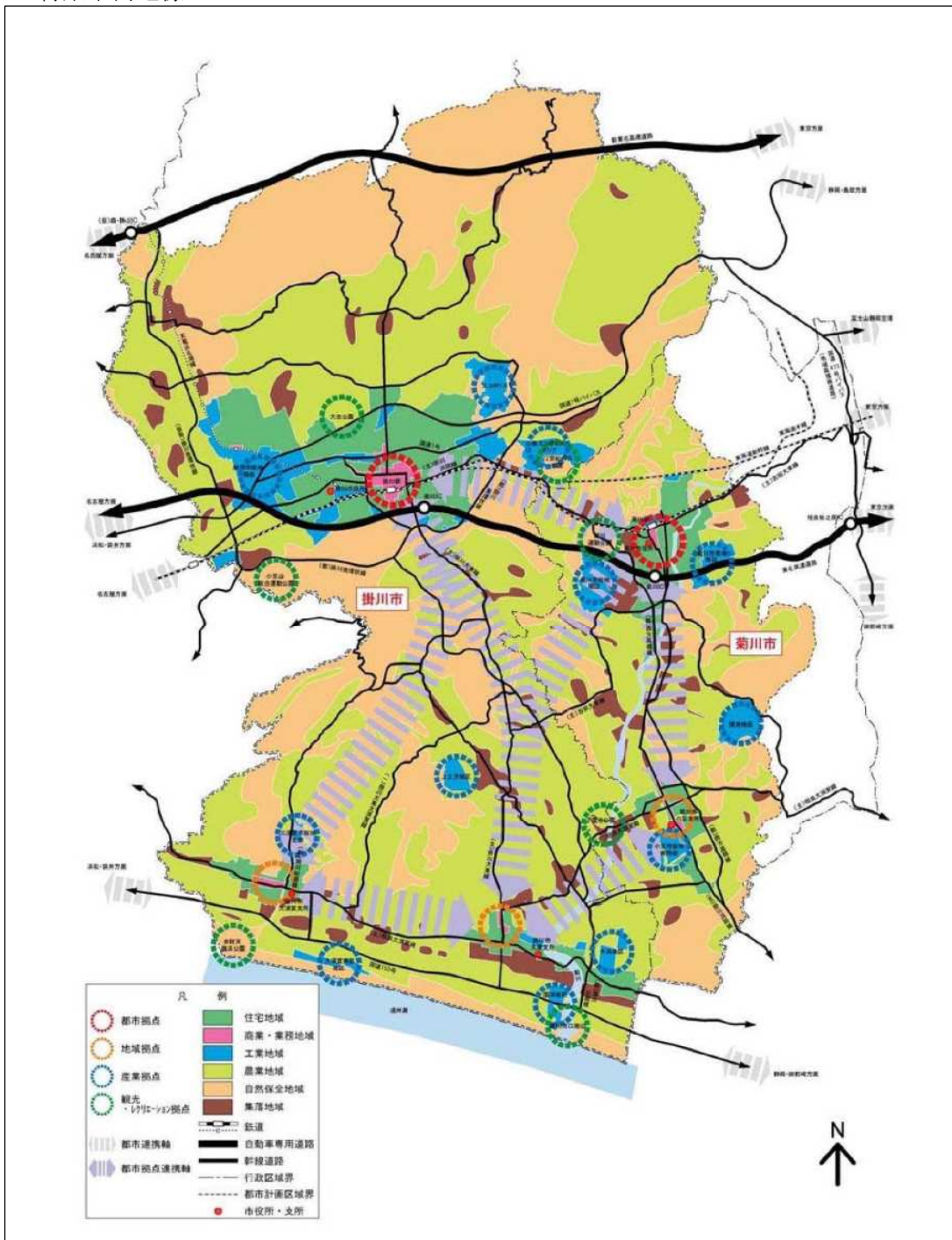
- ① 世界との玄関口にふさわしい個性豊かな魅力ある多極分担型交流圏づくり
- ② 陸・海・空の交通基盤を活用した多彩な産業集積地域の形成
- ③ 奥大井や駿河湾・遠州灘等の多彩な資源を生かした魅力づくり
- ④ 多極分担型交流圏の形成を促進する交通・情報等のネットワーク化

②東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 拠点の充実と拠点間の連携強化によるコンパクトな都市づくり
⇒富士山静岡空港や御前崎港を活かし、自立的な圏域づくりとともに、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
- ② 暮らしを支える産業が力強く発展する都市づくり
⇒主力産業である工業を主体とした産業基盤の維持・向上
- ③ 安全・安心・快適な都市づくり
⇒良好な生活環境の保全・創造
- ④ 地域の価値を高める個性的で魅力ある都市づくり
- ⑤ 豊かな自然環境と調和・共生したうまいのある都市づくり
- ⑥ 市民・企業・行政等の協働による都市づくり

■将来市街地像



③ 掛川市総合計画（平成 19 年 4 月）【掛川市】

<目標年次:平成 28 年>

- 基本理念
 - ・ 連携と交流
 - ・ 生涯学習と価値創造
 - ・ 協働と持続的発展
 - ・ 健康と豊かさ

- 都市将来像 『海と山と街道がつながり、夢・未来を創るまち』
～健康・安全・安心、幸せ感じるまち 掛川～

■ まちづくりの目標

●保健医療福祉分野	「市民だれもが健康で幸せに暮らせるまち」
●環境生活分野	「地球環境を守り、豊かな自然と人が未来に向かって共生するまち」
●教育文化分野	「生涯にわたり自己を高め、心豊かに暮らせるまち」
●産業経済分野	「多様な産業が調和しながら発展し、市民が豊かに暮らせるまち」
●都市基盤分野	「利便性に優れ、快適な暮らしを創出できるまち」
●防災危機管理分野	「災害に強く、市民が安心して暮らせるまち」
●協働・広域・行財政分野	「協働の力にあふれ、効率的で良質なサービスが提供できるまち」

■ 主な施策

まちづくりの目標：『利便性に優れ、快適な暮らしを創出できるまち』

「市民生活と産業活動を支える安全・快適な道路網が整ったまちづくり」

…渋滞や危険がない、安全・快適な道路網が形成され、便利な市民生活と活発な産業活動が営まれている。

施策 1：活発な交流を支える幹線道路の整備

施策 2：生活を支える身近な生活道路の整備

「公共交通が整い便利な暮らしができるまちづくり」

…通勤、通学、通院、買い物など市民生活に必要な移動手段が確保され、市民が不便を感じない。

施策 1：利便性の高い移動手段の確保

まちづくりの目標：『災害に強く、市民が安心して暮らせるまち』

「災害に強く安心して暮らせるまちづくり」

…災害を未然に防ぐとともに、不測の事態が発生した場合においても、発生状況に応じた危機管理体制が確立されており、被害が最小限に食い止められている。

施策 1：あらゆる災害から市民を守る防災体制の強化

施策 2：災害に強い住宅、公共施設づくり

まちづくりの目標：『地球環境を守り、豊かな自然と人が未来に向かって共生するまち』

「地球環境への負担が少ないまちづくり」

…温室効果ガスが抑制できる生活スタイルや事業活動へ転換がなされ、廃棄物を出さない持続的発展が可能な循環型社会に移行している。

施策 1：地球温暖化防止活動の推進

施策 2：持続可能な循環型社会の構築

④菊川市総合計画（平成18年11月）【菊川市】

<目標年次:平成28年>

- 基本理念
 - ・共に生きる（共生と協働）
 - ・自らを拓く（自立と交流）
 - ・未来へ歩む（継承と発展）
- 都市将来像 『みどり 次世代』～人と緑・産業が未来を育むまち～
- まちづくりの基本方針・施策の柱（都市基盤）



■主な施策

『まちの拠点環境整備の推進』

- 施策1：JR 菊川駅周辺地区の整備
- 施策2：東名菊川インターチェンジ周辺地区の整備
- 施策3：下平川周辺地区のまちづくり

『道路ネットワークの整備促進』

- 施策1：都市機能の高度化を図る都市道路の整備
- 施策2：地域を結ぶ幹線道路の整備
- 施策3：安全な生活道路の整備
- 施策4：適切な道路環境の維持・管理

『交通安全の推進及び公共交通の整備』

- 施策1：交通安全活動の推進
- 施策2：地域内公共交通の整備

『防災・防犯対策の強化促進』

- 施策1：土砂災害に強い都市整備
- 施策2：河川・排水の整備と維持管理
- 施策3：建築物の耐震化の推進
- 施策4：消防・防災・水防・原子力安全対策・地域防犯の強化

⑤掛川市都市計画マスタープラン（平成21年4月）【掛川市】

＜目標年次:平成40年＞

- 基本理念
- ・拠点の充実と連携促進による交流盛んな活力あるまちづくり
 - ・暮らし・生活を支える産業が力強く発展するまちづくり
 - ・安全・安心・快適なまちづくり
 - ・地域資源を活かした個性的で魅力あるまちづくり
 - ・環境共生のまちづくり
 - ・市民・企業・行政等の協働によるまちづくり

■将来都市像

『都市活動を支える総合的な交通体系が整ったまちづくり』

- ・都市内の拠点と都市外の広域拠点（富士山静岡空港、御前崎港など）を効果的に連携・連絡、都市の骨格を形成する幹線道路網の整備を推進
- ・既存公共交通の利用促進、新たな公共交通サービスの確立に向けた検討

『産業活動の基盤が確保されたまちづくり』

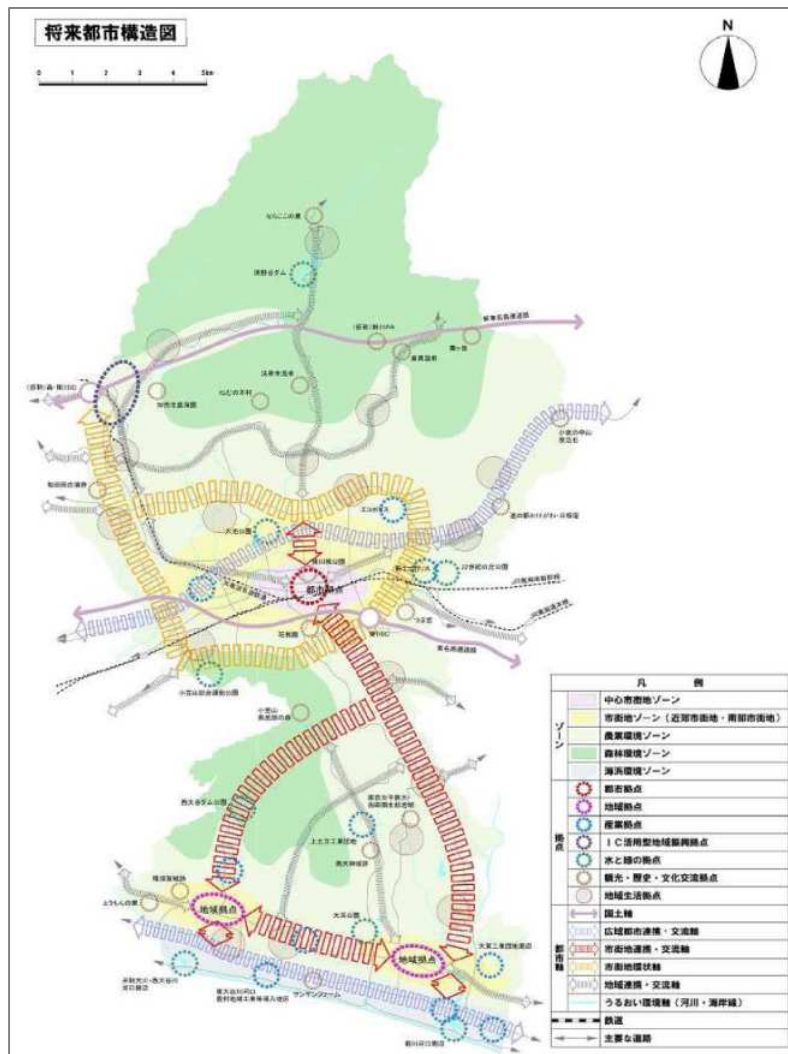
- ・中心市街地や産業拠点における都市基盤の整備
- ・産業が身近に感じられるまちづくり

『地震や風水害などの災害に強く、犯罪の起きにくいまちづくり』

- ・地震や大雨などの自然災害に対応するため、道路や公園等の都市施設の計画的な整備を促進

『誰もが安全、安心、便利に移動できるまちづくり』

- ・すべての人が安全かつ快適に移動できる都市空間の形成、交通弱者に配慮する意識の啓発・醸成
- ・主要生活道路や通学路の整備改善の推進、歩行者や自転車の安全に配慮



⑥菊川市都市計画マスタープラン（案）（平成23年8月）【菊川市】

＜目標年次:平成42年＞

- 基本理念
- ・住み続けることに安心と喜びを感じる都市づくりー「生活基盤」の充実・向上ー
 - ・賑わいと活力を生み出す都市づくりー「都市活力」の創出・創造ー
 - ・環境と調和・共生した都市づくりー「環境共生」への取り組みー
 - ・個性的で誇りの持てる都市づくりー「地域資源」の保全・活用ー
 - ・市民・事業者・行政等の協働による都市づくりー「自立・協働」の意識高揚ー

■将来都市像

『災害に強い都市づくり』

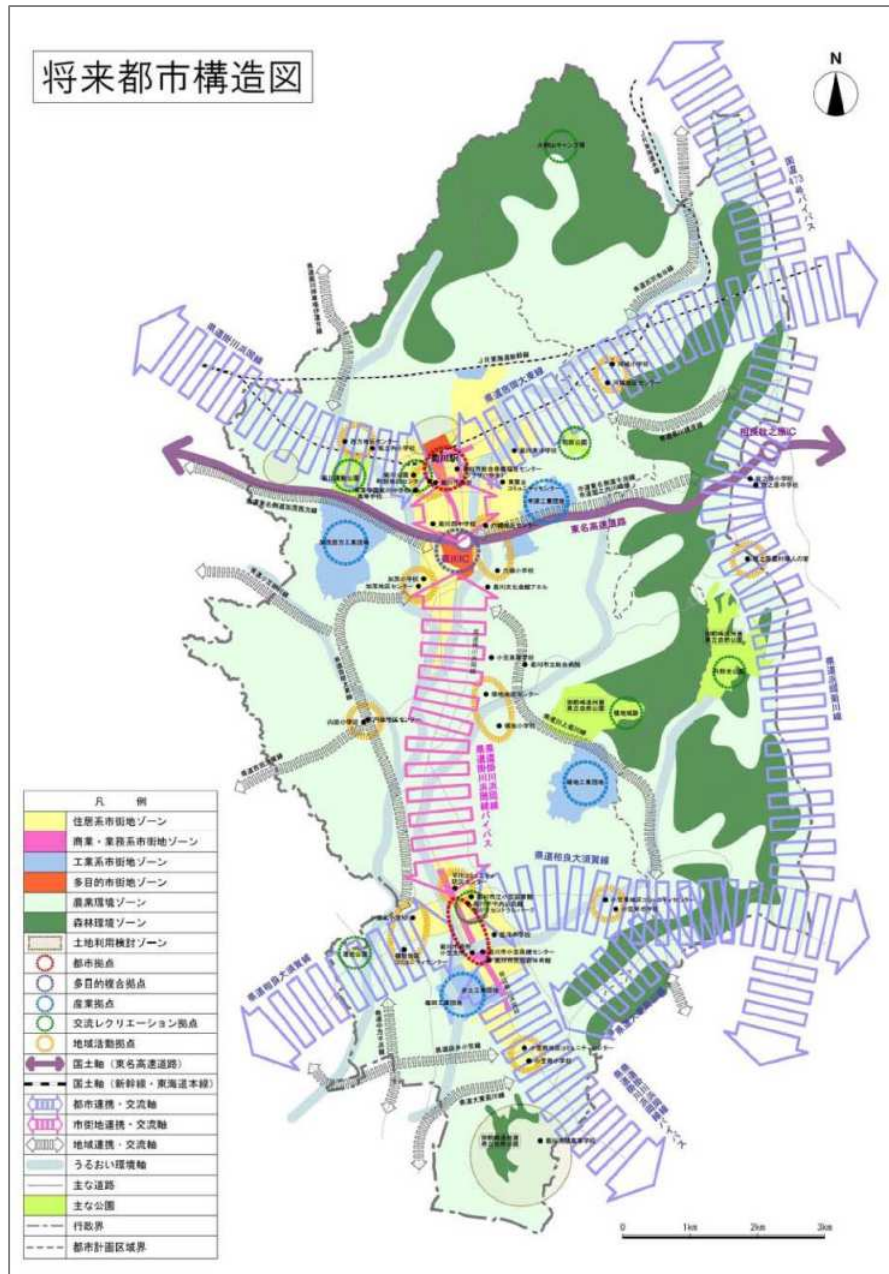
- ・道路・公園等の都市基盤の整備など、防災と減災の両面から都市づくりを促進

『産業活動や交流を支える交通体系が整ったまちづくり』

- ・都市の骨格を形成するとともに、市内の都市拠点や広域拠点（富士山静岡空港、御前崎港など）を効果的に利用促進する幹線道路網の整備の推進

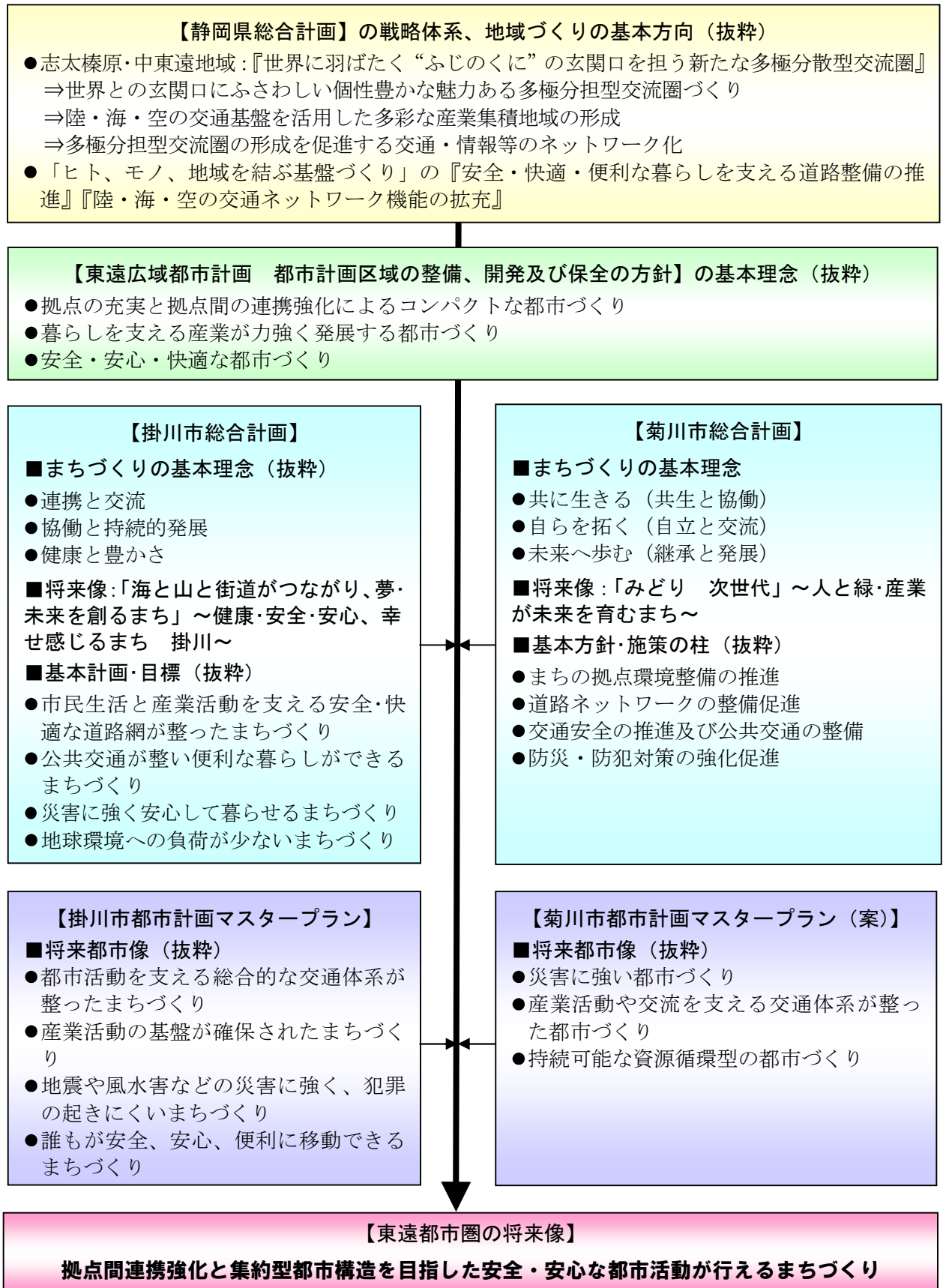
『持続可能な資源循環型の都市づくり』

- ・資源循環型の都市づくりを推進
- ・地球温暖化の原因とされる温室効果ガスの発生を抑えるなど、環境への負荷を軽減するための取り組みを推進



(2) 都市圏の将来像

(2) で整理した上位計画等を踏まえ、東遠都市圏の将来像（目指すべき方向）を以下に整理した。



前ページで示した東遠都市圏の将来像（目指すべき方向）を踏まえ、まちづくりと交通体系の方向性を以下のように整理した。

【東遠都市圏の将来像】

拠点間連携強化と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動が行えるまちづくり



【まちづくりと交通体系の方向性】

陸・海・空の交通ネットワークを活かしたまちづくり

- 陸・海・空の交通基盤を活用した多彩な産業集積地域の形成、交通・情報等のネットワーク化により、世界との玄関口にふさわしい個性豊かな魅力ある多極分散型交流圏づくりを目指す。
- 東遠都市圏では、隣接都市圏に存する富士山静岡空港・御前崎港などの広域交通拠点の活用、ならびに広域交通軸として新東名高速道の供用が控え、既存道路では東名高速道路、国道1号（掛川バイパス）、国道150号が東西軸を形成しており、これらを活かした都市づくりを目指す。

拠点間の連携を強化し交流や産業活動が活発なまちづくり

- 拠点間の連携強化及び集約型の都市構造による自立的な圏域づくりにより、交流が盛んであり暮らしを支える産業が力強く発展する都市づくりを目指す。
- 拠点間の混雑区間の解消・緩和を図り、旧市町の地域拠点間の連携強化や住民・産業の活動圏に対応した東遠都市圏内外の拠点間の連携を強化することで、地域間の交流や物流・営業活動等の産業活動が活発となる都市づくりを目指す。

誰もが安全かつ便利・快適に生活できるまちづくり

- 誰もが安全かつ便利・快適に生活できる都市空間の形成、豊かな自然環境の共生、持続可能な循環型社会の構築など、良好な生活環境が創出される都市づくりを目指す。
- 道路網の整備、公共交通の整備、歩行者・自転車空間の確保等により、地域住民の誰もが安全かつ便利・快適に移動できる都市づくりを目指す。

災害に強いまちづくり

- あらゆる災害に備え、道路・公園等の都市基盤の整備、災害関連情報の伝達体制の確立、自主防災会の育成強化などの防災体制を確立した都市づくりを目指す。
- 地震・津波発生時や風水害等の災害時において、災害発生後の災害支援物資の輸送や復旧活動の支援に資する道路網を有する都市づくりを目指す。

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。

なお、交通体系の基本方針は、次項で設定する都市圏交通の目標における共通の考え方・方針となるものである。

【交通体系の基本方針】

拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築

東遠都市圏は、首都圏と中京・阪神圏を結ぶ東西交通の要衝に位置しているため、交通便利性を活かした多彩な産業が集積する地域である。また、空の玄関口である富士山静岡空港及び海の玄関口である重要港湾御前崎港に近接する地域でもある。

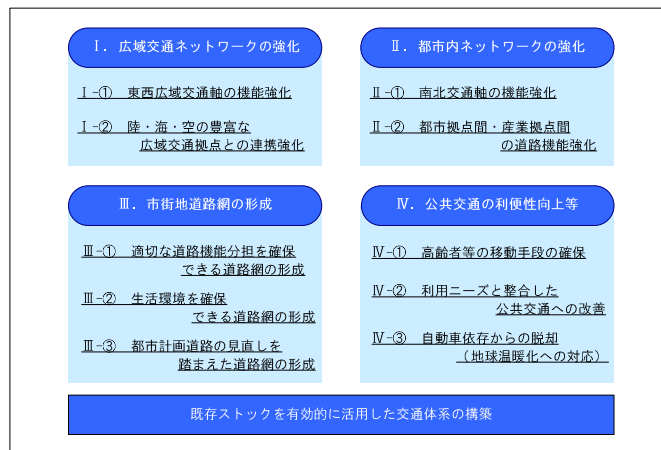
今後は、このような地理的特性・広域交通体系を活かしながら、本都市圏の主力産業である工業を主体とした産業基盤の強化を図ることが求められており、広域交通拠点へのアクセス機能強化や混雑区間の解消・緩和等により、産業活動を支援し都市活力の創出を目指すものである。

一方で、近年の人口減少や地球温暖化対策への対応を図るため、市街地の無秩序な拡大を抑制し、集約型の都市づくりを進めていくことが求められており、各拠点間が連携された地域の一体性を高める都市構造の形成や公共交通の改善等により、日常生活や産業活動の利便性・快適性の向上を目指すものである。

さらに、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、東遠都市圏は東海地震の想定震源域に近いことから、災害に強い都市づくりが求められ、防災拠点の連絡性強化や適切な道路配置(密度)の確保等により、住民の安全・安心を確保することを目指すものである。

以上を踏まえ、東遠都市圏の交通体系の基本方針を「拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築」と設定するものである。

【都市交通の課題】



【交通体系の基本方針】

拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築

【東遠都市圏の将来像】



図 交通体系の基本方針と都市交通の課題・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した。なお、次頁以降に都市圏交通の目標毎における設定の考え方を示す。

表 都市圏交通の目標と都市交通の課題、将来像との関係

都市圏交通の目標	都市交通の課題	将来像
<p>目標①：産業の活性化につながる交通網の構築</p> <p>⇒目標①-1：広域交通拠点へのアクセス機能強化 ⇒目標①-2：混雑区間の解消・緩和</p>	<p>■広域交通ネットワークの強化</p> <p>⇒陸・海・空の豊富な広域交通拠点との連携強化 ⇒東西広域交通軸の機能強化</p> <p>■都市内ネットワークの強化</p> <p>⇒南北交通軸の機能強化 ⇒都市拠点間・産業拠点間の道路機能強化 (都市圏内に存する混雑区間の解消・緩和)</p>	<p>■陸・海・空の交通ネットワークを活かしたまちづくり</p> <p>⇒富士山静岡空港、御前崎港や東名高速道路等の活用とともに、平成24年供用の新東名高速道路の活用等</p> <p>■拠点間の連携を強化し交流や産業活動が活発な都市づくり</p> <p>⇒混雑区間を解消・緩和し、産業活動を活発化</p>
<p>目標②：快適な暮らしを支援する交通網の構築</p> <p>⇒目標②-1：都市・地域拠点間の連携強化 ⇒目標②-2：都市圏内の交通環境の改善 ⇒目標②-3：誰もが移動しやすい交通網への改善</p>	<p>■都市内ネットワークの強化</p> <p>⇒南北交通軸の機能強化 ⇒都市拠点間・産業拠点間の道路機能強化 (都市拠点間の道路機能強化)</p> <p>■市街地道路網の形成</p> <p>⇒適切な道路機能分担を確保できる道路網の形成 ⇒生活環境を確保できる道路網の形成</p> <p>■公共交通の利便性向上等</p> <p>⇒高齢者等の移動手手段の確保 ⇒利用ニーズに合った公共交通への改善</p>	<p>■拠点間の連携を強化し交流や産業活動が活発なまちづくり</p> <p>⇒旧市町の地域拠点間移動の支援や住民の活動圏に対応した東遠都市圏内外の拠点間の連携強化により地域間の交流の活発化</p> <p>■誰もが安全かつ便利・快適に移動できるまちづくり</p> <p>⇒道路網の整備、公共交通の整備、歩行者・自転車空間の確保等により、地域住民の誰もが安全かつ便利・快適な移動の実現</p>
<p>目標③：災害に強く安全・安心な道路網の構築</p> <p>⇒目標③-1：防災拠点への連絡性強化 ⇒目標③-2：災害に強い道路空間の確保</p>	<p>■広域交通ネットワークの強化 ■市街地道路網の形成</p> <p>⇒富士山静岡空港、御前崎港は広域防災拠点、小笠山総合運動公園は主要な防災拠点 ⇒市街地内の都市計画道路～1次緊急輸送路から高速ICや広域防災拠点への連絡性を強化</p>	<p>■災害に強いまちづくり</p> <p>⇒災害時において、災害発生後の災害支援物資の輸送や復旧活動の支援を可能とする道路網を構築 ⇒道路・公園等の都市基盤の整備</p>

■既存ストックを有効的に活用した交通体系の構築

①産業の活性化につながる交通網の構築

東遠都市圏は、近傍に平成 21 年に開港した富士山静岡空港（牧之原市）と重要港湾である御前崎港（御前崎市）が存在する。また、大動脈である東名高速道路、国道 1 号、国道 150 号や東海道新幹線、J R 東海道本線等の東西交通軸が発達している。加えて、平成 24 年には新東名高速道路も供用予定であり、東遠都市圏内に森掛川 IC が設置予定である。また、東遠都市圏の将来像においても、「陸・海・空の交通ネットワークを活かしたまちづくり」を目指している。

このような充実した広域交通体系を背景に、東遠都市圏は製造業を中心とした第二次産業が盛んであり、県内シェアの 10% を占めている（参考：東遠都市圏の人口は県内シェアの 4 %）。

しかしながら、東遠都市圏の東西広域交通軸においては、国道 1 号掛川バイパスの混雑度が高く、国道 1 号を含む隣接都市圏との断面での容量不足が生じている。また、掛川市・菊川市間及び旧市町間を連絡する道路については、南北交通軸の（主）掛川大東線や（主）掛川浜岡線等に混雑が生じている。

これらのことより、東遠都市圏の内外に存在する広域交通拠点へのアクセス機能強化、東西広域交通軸の機能強化、東遠都市圏内を連絡する南北交通軸等の道路混雑を解消・緩和し、産業の活性化につながる交通網の構築を目指すものである。

以上より、東遠都市圏交通の目標として以下を掲げるものである。

目標①：産業の活性化につながる交通網の構築

東遠都市圏の内外に存在する広域交通拠点へのアクセス機能の強化、混雑区間の解消・緩和を図ることにより、物流をはじめとした産業活動の活性化につながる交通網の構築を目指す。

目標①－1：広域交通拠点へのアクセス機能強化

平成 24 年に供用する新東名高速道路の森掛川 IC や富士山静岡空港、御前崎港など、東遠都市圏の内外に存在する広域交通拠点へのアクセス機能を強化することにより、物流などの支援を行い産業の活性化を図る。

目標①－2：混雑区間の解消・緩和

国道 1 号バイパスなどの混雑を解消・緩和し東西広域交通軸の機能を強化するとともに、東遠都市圏内を連絡する南北交通軸等の道路の混雑を解消・緩和することにより、物流などの支援を行い産業の活性化を図る。

②快適な暮らしを支援する交通網の構築

東遠都市圏の特性としては、平成 22 年国勢調査速報値では人口が減少に転じており今後は高齢化が進展すると予想されること、掛川市～菊川市間及び隣接する袋井市、榛南・南遠都市圏との通勤通学流動が多いこと、掛川・菊川両市内の旧市町間の結びつきが強いこと、通過交通が流入しやすい道路網（例えば、菊川市街地では掛川～御前崎間等の通過交通が流入しやすい等）であること、公共施設、大規模工場、病院等が圏域各地に広く分布していること等が挙げられる。また、東遠都市圏の将来像についてみると、「拠点間の連携を強化し交流や産業活動が活発なまちづくり」、「誰もが安全かつ便利・快適に生活できるまちづくり」を目指している。

これらのことより、都市・地域拠点間の連携強化、都市圏内の交通環境の改善（通過交通の排除、CO2 排出量の削減等）、誰もが移動しやすい交通網への改善等を行い、快適な暮らしを支援する交通網の構築を目指すものである。

以上より、東遠都市圏交通の目標として以下を掲げるものである。

目標②：快適な暮らしを支援する交通網の構築

都市・地域拠点間の連携強化、都市圏内の交通環境の改善、誰もが移動しやすい交通網への改善を図ることにより、東遠都市圏に住む住民の快適な暮らしを支援する交通網の構築を目指す。

目標②-1：都市・地域拠点間の連携強化

掛川市～菊川市や隣接都市圏への通勤通学が多いことや、掛川・菊川両市内の旧市町間の結びつきが強いこと、都市圏内各地に都市拠点が分布していること等より、都市・地域拠点間の連携を強化し、快適な暮らしの支援を図る。

目標②-2：都市圏内の交通環境の改善

適正な道路機能分担や市街地内の都市計画道路の整備等を行うことにより、市街地内の通過交通の排除やCO2 排出量の削減などの都市圏内の交通環境を改善し、快適な暮らしの支援を図る。

目標②-3：誰もが移動しやすい交通網への改善

高齢化の進行や高齢化率の高い地域において公共交通サービス水準が低いことに対する改善や、歩行者・自転車空間の確保、ユニバーサルデザインの考え方の導入等を図り、誰もが移動しやすい交通網に改善し、快適な暮らしの支援を図る。

③災害に強く安全・安心な道路網の構築

東遠都市圏は東海地震の想定震源域が近く、東海地震等の危険性が高い地域である。東遠都市圏における防災機能の現状についてみると、1次緊急輸送路として国道1号、国道150号、(主)掛川浜岡線、(主)掛川大東線等が指定されており、これらと東名高速道路の各ICとが接続されている。また、東遠都市圏の近傍に位置し広域防災拠点に指定されている富士山静岡空港、御前崎港や主要な防災拠点である小笠山総合運動公園を有している。東遠都市圏の将来像については、「災害に強いまちづくり」を目指しており、また平成24年には新東名高速道路(森掛川IC)が供用予定である。

これらのことより、高速IC等から各種防災拠点への連絡性強化、災害に強い道路空間の確保などの災害に対する備えが求められていることから、災害に強く安全・安心な道路網の構築を目指すものである。

以上より、東遠都市圏交通の目標として以下を掲げるものである。

目標③：災害に強く安全・安心な道路網の構築

東遠都市圏は東海地震等の危険性が高い地域であり、高速IC等から各種防災拠点への連絡性強化や災害に強い道路空間の確保などの災害に対する備えが求められていることから、災害に強く安全・安心な道路網の構築を目指す。

目標③-1：防災拠点への連絡性強化

東名高速道路の各IC、新東名高速道路の森掛川ICから1次緊急輸送道路へ至るルート、及び広域防災拠点へ至るルートの連絡性強化により、災害に強く安全・安心の創出を目指す。

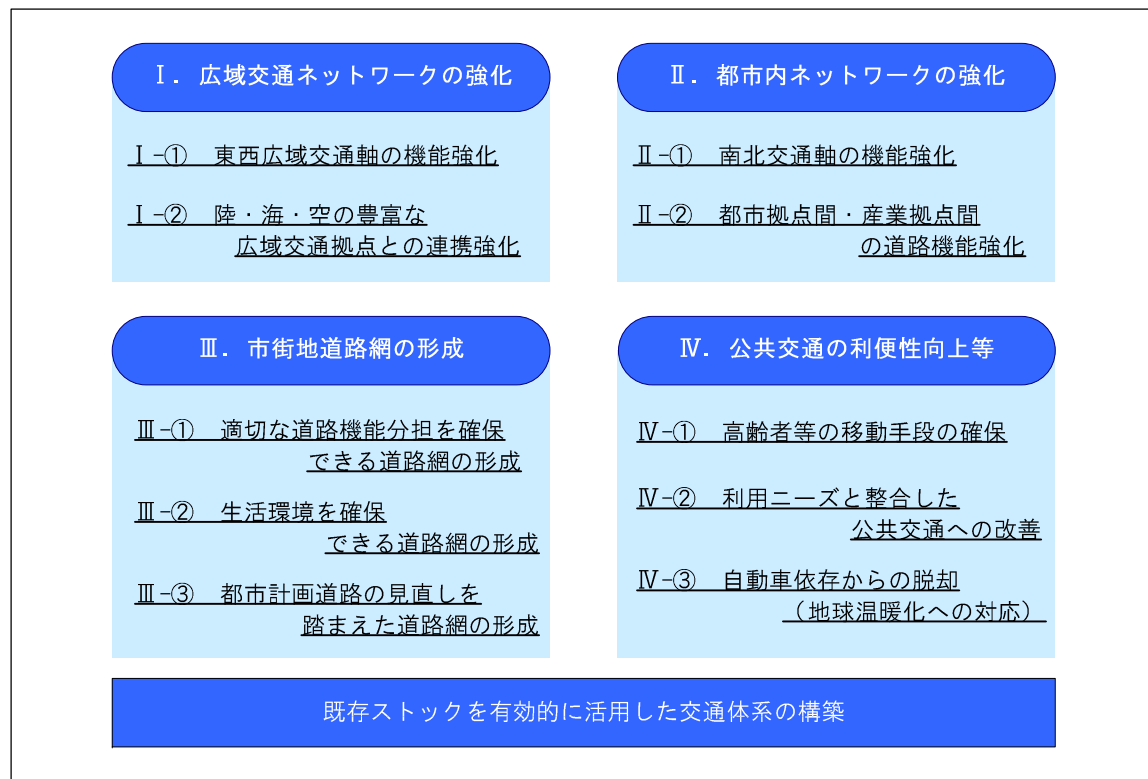
目標③-2：災害に強い道路空間の確保

市街地内の防災性の向上を図る一施策として市街地における適切な道路配置(密度)が必要であるため、都市計画道路等を整備し市街地内の道路空間を確保することにより、災害に強く安全・安心の創出を目指す。

④都市圏交通の目標設定のまとめ

東遠都市圏の都市交通の課題、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】



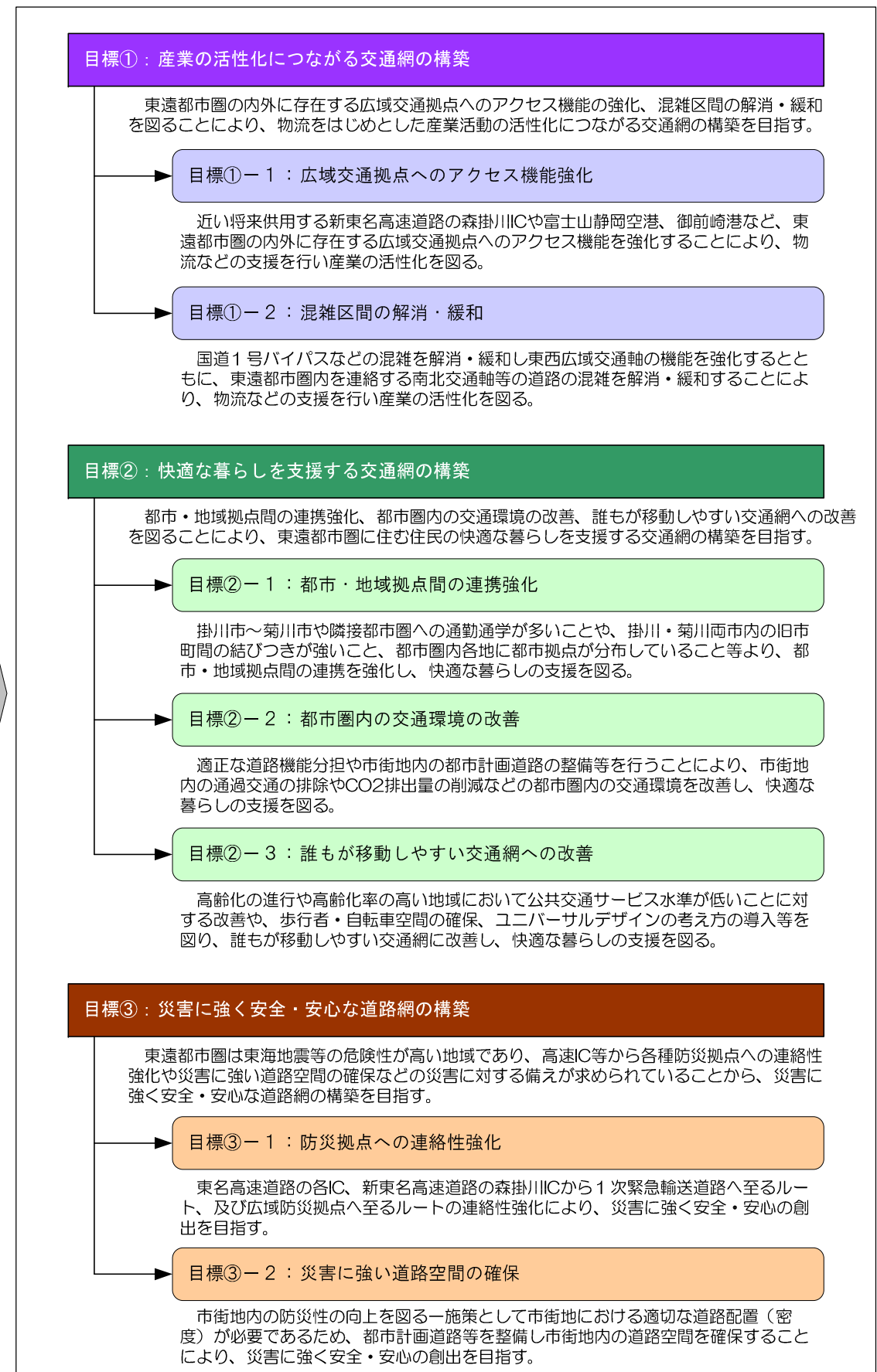
【東遠都市圏の将来像】



【交通体系の基本方針】

拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築

【都市圏交通の目標】



(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
拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築	目標① 産業の活性化につながる交通網の構築	目標①-1 広域交通拠点へのアクセス機能強化	交通	[指標1] 工業団地から広域拠点(静岡空港、御前崎港)、高速各ICへの所要時間	広域拠点: 50分 高速各IC: 18分	広域拠点: 45分 高速各IC: 16分	現況から10%短縮を目指す
		目標①-2 混雑区間の解消・緩和		[指標2] 混雑区間延長(混雑度1.25以上)	56.6km	28.3km (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)
	目標②-1 都市・地域拠点間の連携強化	[指標3] 都市拠点間の所要時間		自市内間: 26分 都市間: 39分	自市内間: 23分 都市間: 35分	現況から10%短縮を目指す	
	目標② 快適な暮らしを支援する交通網の構築	目標②-2 都市圏内の交通環境の改善	[指標4] 都市圏内のCO2排出量	62万t-co2/年	55.8万t-co2/年	現況から10%削減を目指す(「2050日本低炭素社会シナリオ」(2007)をもとに設定)	
		目標②-3 誰もが移動しやすい交通網への改善	[指標5] 菊川市街地内の通過交通比率	20%	10%以下	掛川市街地内の現国道1号の通過交通比率が10%前後であるため、菊川市街地においても10%以下を目指す	
		[指標6] 公共交通(バス)の利用者数	2,887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)		
	目標③ 災害に強く安全・安心な道路網の構築	目標③-1 防災拠点への連絡性強化	[指標7] 高速IC・広域防災拠点~重要拠点間における所要時間の迂回率	1.70(最大値)	1.5未満	大幅な迂回は生じない目安と考えられる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画マニュアル(暫定版)を参考に迂回率1.5未満と設定)	
			[指標8] 緊急輸送路の完成供用延長比率	77%	100%	大規模災害時に迅速な輸送・支援が可能なルートの確保のため、緊急輸送路の機能強化が必要となることから、100%を目標値として設定	
		目標③-2 災害に強い道路空間の確保	[指標9] 都市内(用途地域内)の幹線道路密度	0.8km/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	
			都市構造	[指標4] ※再掲 都市圏内のCO2排出量	62万t-co2/年	55.8万t-co2/年	現況から10%削減を目指す(「2050日本低炭素社会シナリオ」(2007)をもとに設定)

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

(2) 骨格交通体系及び施策展開の方向性

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。

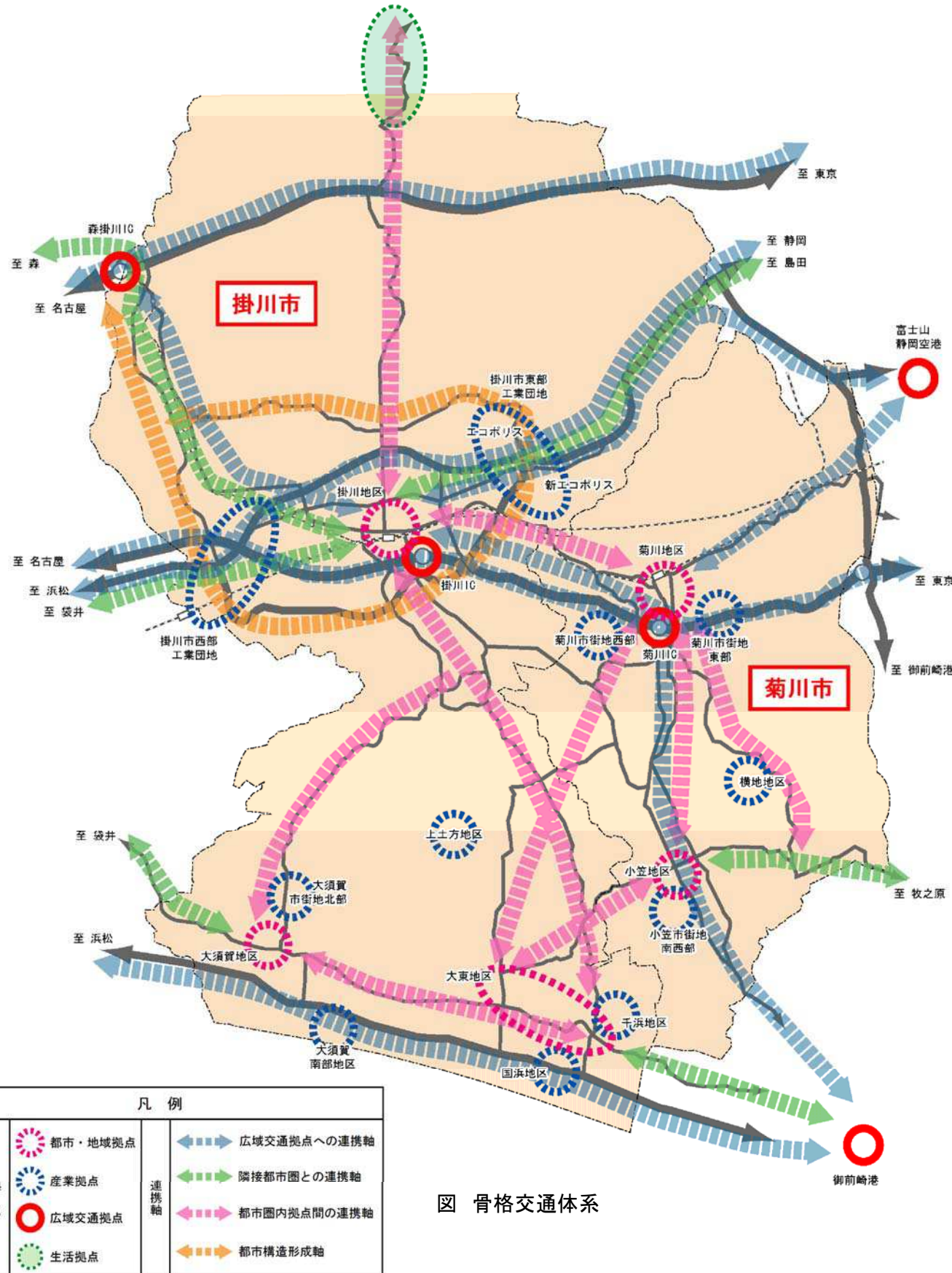


図 骨格交通体系

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	MM計画等	
拠点間の連携と集約型都市構造を目標とした安全・安心な都市活動を支える	目標① 産業の活性化につながる交通網の構築	目標①-1 広域交通拠点へのアクセス機能強化	[ア]広域拠点へのアクセス強化 ・広域連携軸及び広域連携軸へのアクセス強化	—	
		目標①-2 混雑区間の解消・緩和	[イ]道路混雑緩和 ・各路線・区間の混雑緩和	[ク]交通需要管理 ・職場MM(TDM)：マイカーから公共交通への転換、時差通勤等	
	目標② 快適な暮らしを支援する交通網の構築	目標②-1 都市・地域拠点間の連携強化	[ウ]将来都市構造への誘導 ・地域連携軸の強化、広域連携軸の強化	—	
		目標②-2 都市圏内の交通環境の改善	[エ]機能に応じた段階構成 ・適切な段階構成により通過交通が入りにくい道路網の構築	—	
		目標②-3 誰もが移動しやすい交通網への改善	—	[カ]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	
	目標③ 災害に強く安全・安心な道路網の構築	目標③-1 防災拠点への連絡性強化	[オ]防災機能強化 ・広域連携軸の代替性確保 ・災害時にも通行等が可能な幅員を有する都市計画道路の整備	—	
		目標③-2 災害に強い道路空間の確保	—	—	
				[ウ]将来都市構造への誘導 ・都市構造の誘導や環境負荷軽減に資する道路の整備	[キ]公共交通の利用促進 ・公共交通施策の改善による利用促進

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。

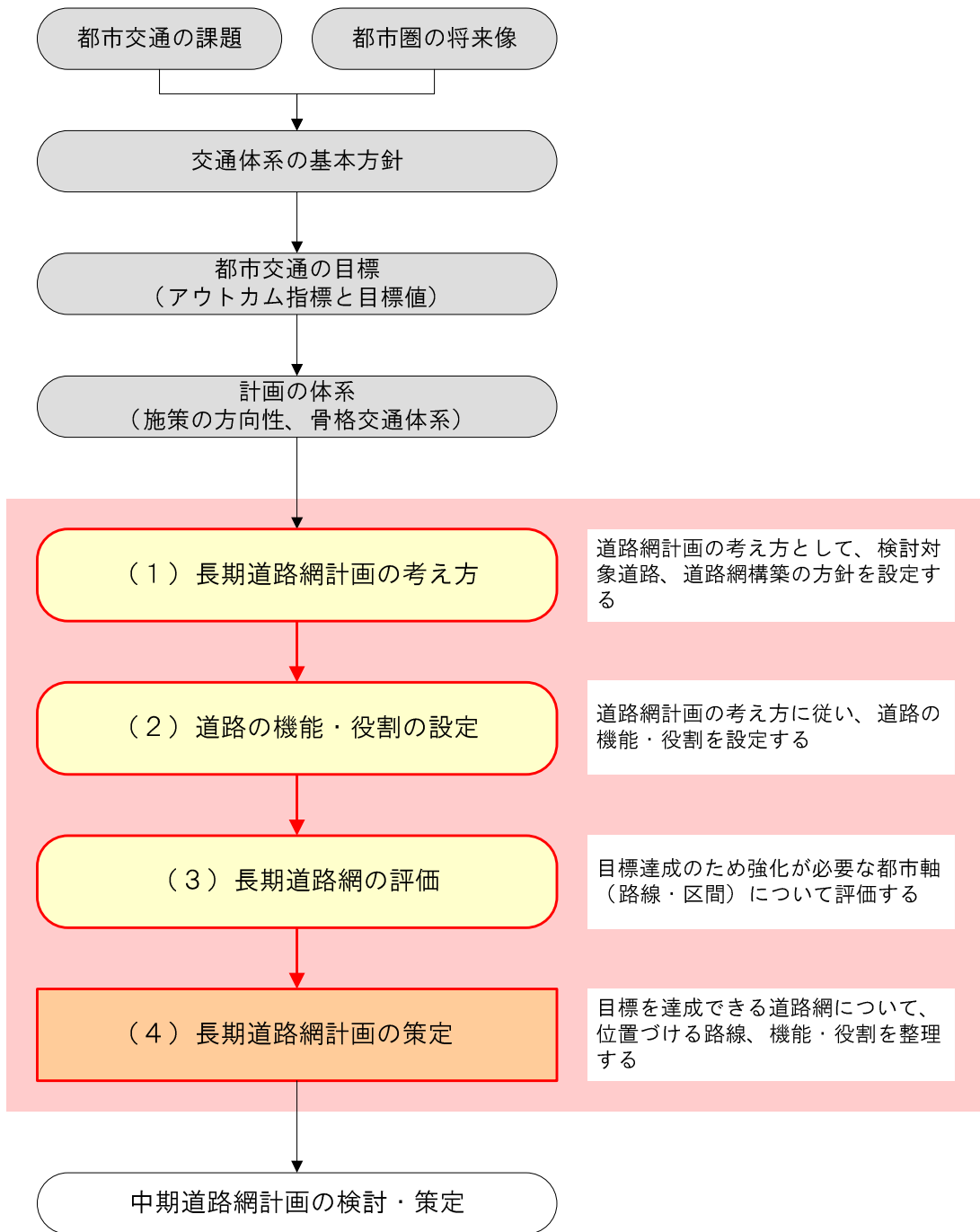


図 長期道路網計画の検討の流れ

②検討対象道路

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、下記のア～オ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強化

■広域交通拠点を活用した道路配置

本都市圏内外には、富士山静岡空港、御前崎港、新東名森掛川 IC、東名高速道路 IC 等、豊富な広域交通拠点が存在することから、これら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] 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。

[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] 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。

(2) 道路の機能・役割の設定

①道路の分類と配置方針

本都市圏における幹線道路網を以下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を連絡する広域連携軸となる道路	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、主要地方道 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 (市道、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、幹線道路網に位置づける道路とその機能・役割を設定する。

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	<ul style="list-style-type: none"> 東名高速道路 新東名高速道路 	<ul style="list-style-type: none"> ○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、沿道の出入り制限等により、高いサービス速度を確保した道路
広域幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号掛川バイパス・日坂バイパス 	<ul style="list-style-type: none"> ○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、部分的な沿道出入り制限等により、高いサービス速度を確保した道路
主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 国道150号（都）小笠南部海岸線 （都）掛川東環状線 （都）掛川南環状線 	<ul style="list-style-type: none"> ○隣接する市町間や主要な拠点間を連絡する地域連携軸 ○都市の骨格や環状機能など都市構造に対応した道路 ○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	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号 （主）掛川天竜線 （主）掛川川根線 （主）掛川浜岡線 （主）掛川天竜線 （主）掛川大東線 （主）吉田大東線 （主）袋井大須賀線 （主）相良大須賀線 （一）掛川停車場線 （一）掛川大東大須賀線 （一）大須賀掛川停車場線 （一）川上菊川線 （一）中方千浜線 （一）大東相良線 （一）小笠掛川線 （都）山麓橋線 （都）掛川駅西郷線 （都）長谷桜木線 （都）杉谷初馬線 （都）掛川駅葛川線 （都）上張城西線 （都）掛川街道線 （都）沖之須街道線 （都）菊川駅前通り線 （都）朝日線 （都）西方高橋線 （都）青葉通り嶺田線 （都）堤佐栗谷線 （都）海洋公園線 （都）大坂中央線 （都）袋井相良路線 （仮称）掛川西環状線（（都）領家岡津線、（都）掛川インター線） （仮称）掛川北環状線 	<ul style="list-style-type: none"> ○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。

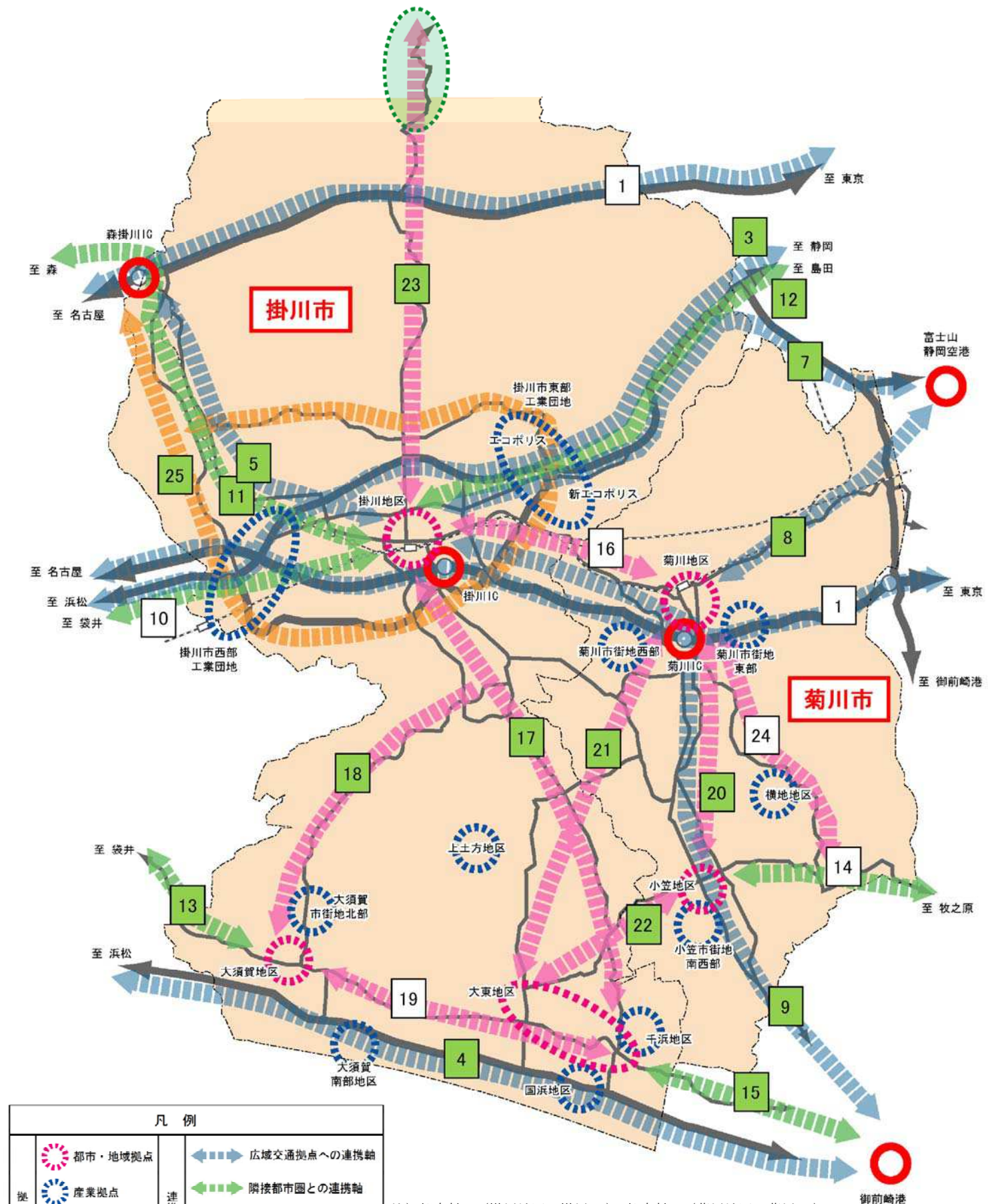
表 長期道路網の評価

都市軸	連絡する拠点間等	必要性評価					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	掛川地区～掛川IC						現道機能維持	—
	3	浜松方面～静岡方面	○	○	○	○	○	機能強化	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス
	4	浜松方面～御前崎方面	○	○			○	機能強化	国道150号(都)小笠南部海岸線
	5	掛川地区～森掛川IC	○				○	機能強化	(都)掛川インター通線
	6	菊川地区～菊川IC						現道機能維持	—
	7	掛川地区～静岡空港	○	○	○	○	○	機能強化	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス、(国道473号)バイパス 金谷御前崎連絡道路
	8	菊川地区～静岡空港	○				○	機能強化	(都)菊川駅前通り線(事業中)
	9	掛川・菊川地区～御前崎港	○	○	○	○	○	機能強化	(都)西方高橋線(一部事業中)区間
隣接都市圏との連携軸	10	掛川地区～袋井方面						現道機能維持	—
	11	掛川地区～森方面	○				○	機能強化	(都)掛川インター通線
	12	掛川地区～島田方面	○	○	○	○	○	機能強化	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス
	13	大須賀地区～袋井方面			○	○	○	機能強化	(都)袋井相良路線
	14	小笠地区～牧之原方面						現道機能維持	—
都市圏内拠点間の連携軸	15	大東地区～御前崎方面	○	○			○	機能強化	国道150号(都)小笠南部海岸線
	16	掛川地区～菊川地区						現道機能維持	—
	17	掛川地区～大東地区	○	○	○	○	○	機能強化	(都)海洋公園線、(市)掛川大東線BP
	18	掛川地区～大須賀地区		○	○	○	○	機能強化	(市)掛川大東線BP、(市)入山瀬線、(一)袋井小笠線、(都)掛川街道線
	19	大須賀地区～大東地区						現道機能維持	—
	20	菊川地区～小笠地区			○	○	○	機能強化	(都)西方高橋線(一部事業中)区間、(都)朝日線(一部事業中)区間、(都)堤佐栗谷線
	21	菊川地区～大東地区			○	○	○	機能強化	(都)大坂中央線
	22	大東地区～小笠地区			○	○	○	機能強化	(都)青葉通り 嶺田線
都市圏内拠点間の連携軸	23	掛川地区～萩間			○	○	○	機能強化/現道機能維持	(都)掛川駅西郷線、(主)掛川川根線
	24	菊川地区～川上						現道機能維持	—
都市圏内拠点間の連携軸	25	掛川市街地外縁部	○	○	○	○	○	機能強化	(都)掛川東環状線、(都)掛川南環状線、(都)領家岡津線(仮称)掛川西環状線、(都)掛川インター通線、(仮称)掛川北環状線(市)桜木中横断線

注1) 都市軸1～25の位置は右図参照、必要性評価ア～オの対応方針は下表参照
 注2) 都市軸1は東名、新東名が該当。このうち新東名については事業中であるが整備済(与条件)として扱うものとする。
 注3) 施策欄に事業中路線が記載されている場合は、必要性評価は行っていないが長期の対応方針は機能強化としている。

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強化	目標①-1	広域交通拠点へのアクセス機能強化
	イ. 道路混雑緩和	目標①-2	混雑区間の解消・緩和
	ウ. 将来都市構造への誘導	目標②-1	都市・地域拠点間の連携強化
		基本方針	集約型都市構造への誘導
	エ. 機能に応じた段階構成	目標②-2	都市圏内の交通環境の改善
		目標②-3	誰もが移動しやすい交通網への改善
	オ. 防災機能強化	目標③-1	防災拠点への連絡性強化
		目標③-2	災害に強い道路空間の確保



注) 都市軸2(掛川地区～掛川IC)、都市軸6(菊川地区～菊川IC)は短区間のため軸を図示していない。

■ : 機能強化を図るべき都市軸

図 都市軸の位置

(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。長期道路網計画に位置づける道路及びその機能を以下に示す。

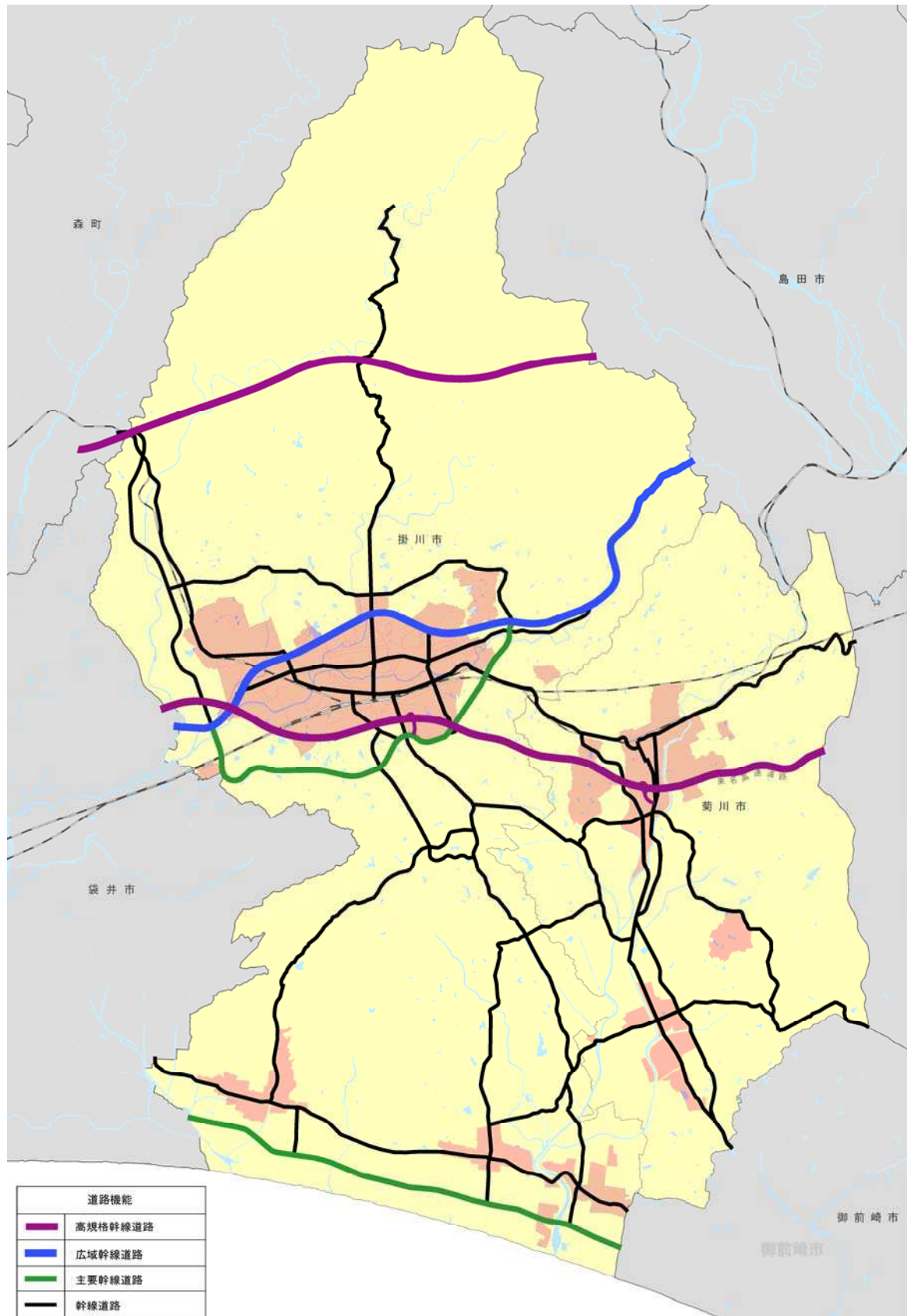
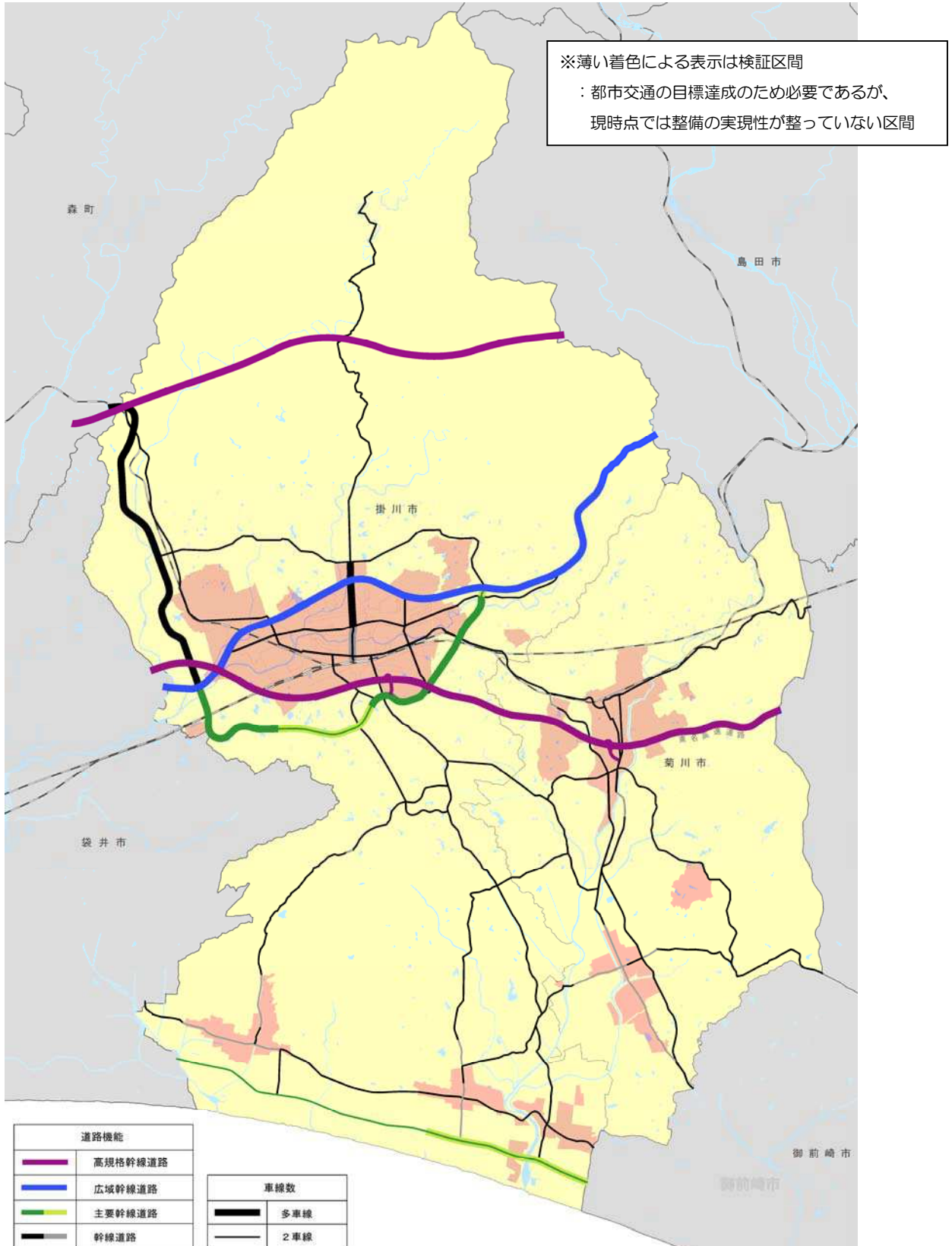


図 長期道路網計画

【参考】長期道路網計画による検証区間

都市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。

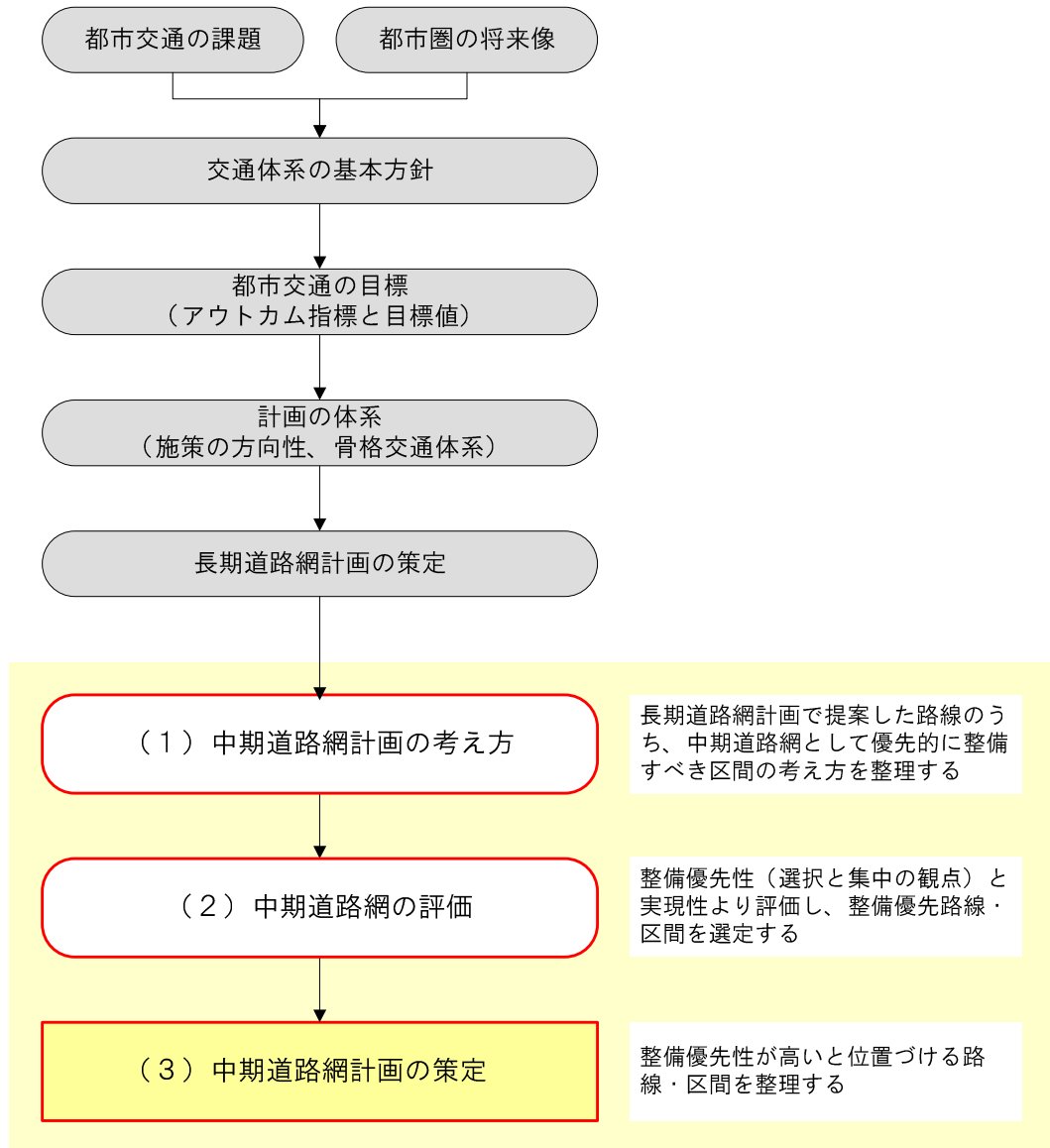


図 中期道路網計画の検討の流れ

②整備優先性の考え方

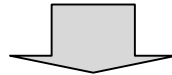
- 整備優先性の評価は、長期道路網計画において提案した路線を検討対象区間とする。
また、事業中路線は中期道路網計画に位置づけるものとする。
- 優先整備すべき区間を抽出する上での評価の考え方は、社会資本整備重点計画における「選択と集中」の基準から優先的に機能強化を図る都市軸を抽出したうえで、施策の実現性を考慮して整備優先路線・区間を選定する。

<社会資本整備重点計画における「選択と集中」の判断基準>

■「選択と集中」の基準

- 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
- 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
- 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
- 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

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）



<整備優先性の判断基準>

■優先整備すべき区間を抽出する上での評価の考え方

整備優先性の評価は、「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。

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強化	目標①-1	広域交通拠点へのアクセス機能強化	基準②
	イ. 道路混雑緩和	目標①-2	混雑区間の解消・緩和	基準③
	ウ. 将来都市構造への誘導	目標②-1	都市・地域拠点間の連携強化	基準③
		基本方針	集約型都市構造への誘導	
	エ. 機能に応じた段階構成	目標②-2	都市圏内の交通環境の改善	-
		目標②-3	誰もが移動しやすい交通網への改善	
オ. 防災機能強化	目標③-1	防災拠点への連絡性強化	基準①	
	目標③-2	災害に強い道路空間の確保		



<実現性の判断基準>

- ・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

(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路線・区間を以下のとおり選定する。

表 整備優先路線・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	掛川地区～掛川IC	現道機能維持							—		
	3	浜松方面～静岡方面	機能強化	○	○	○	○	○	○	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス	長期	
	4	浜松方面～御前崎方面	機能強化	○	○	○	○	○	○	国道150号(都)小笠南部海岸線	長期	
	5	掛川地区～森掛川IC	機能強化	○						(都)掛川インター通線	長期	
	6	菊川地区～菊川IC	現道機能維持							—	—	
	7	掛川地区～静岡空港	機能強化	○	○	○	○	○	○	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス、(国道473号バイパス 金谷御前崎連絡道路)	長期	
	8	菊川地区～静岡空港	機能強化	○						(都)菊川駅前通り線(事業中)	○	中期
	9	掛川・菊川地区～御前崎港	機能強化	○	○	○	○	○	○	(都)西方高橋線(一部事業中区間)	○	中期
隣接都市圏との連携軸	10	掛川地区～袋井方面	現道機能維持							—	—	
	11	掛川地区～森方面	機能強化	○						(都)掛川インター通線	長期	
	12	掛川地区～島田方面	機能強化	○	○	○	○	○	○	国道1号掛川バイパス・日坂バイパス	長期	
	13	大須賀地区～袋井方面	機能強化			○				(都)袋井相良路線	長期	
	14	小笠地区～牧之原方面	現道機能維持							—	—	
	15	大東地区～御前崎方面	機能強化	○		○				国道150号(都)小笠南部海岸線	長期	
都市圏内拠点間の連携軸	16	掛川地区～菊川地区	現道機能維持							—	—	
	17	掛川地区～大東地区	機能強化	○	○	○	○	○	○	(都)海洋公園線、(市)掛川大東線BP	○	中期
	18	掛川地区～大須賀地区	機能強化			○	○	○	○	(市)掛川大東線BP、(市)入山瀬線 (一)袋井小笠線、(都)掛川街道線	○	中期
	19	大須賀地区～大東地区	現道機能維持							—	—	
	20	菊川地区～小笠地区	機能強化			○	○	○	○	(都)西方高橋線(事業中区間) (都)朝日線(事業中区間) (都)朝日線(非事業中区間)、(都)堤佐栗谷線	○	中期
	21	菊川地区～大東地区	機能強化			○	○	○	○	(都)大坂中央線	長期	
	22	大東地区～小笠地区	機能強化			○				(都)青葉通り嶺田線	長期	
	23	掛川地区～萩間	機能強化/現道機能維持			○	○	○	○	(都)掛川駅西郷線、(主)掛川川根線	長期	
	24	菊川地区～川上	現道機能維持							—	—	
	25	掛川市街地外縁部	機能強化	○	○					(仮称)掛川北環状線(市)桜木中横断線の区間(事業中区間) (都)掛川東環状線、(都)掛川南環状線、(都)領家岡津線 (仮称)掛川西環状線、(都)掛川インター通線	○	中期

注1) 都市軸1～25の位置は右図参照、優先性評価①～⑤の対応方針は下表参照
注2) 事業計画(概ね10年以内)を有する路線・区間は施策の実現性が高いと評価した。

表 評価項目と都市圏交通の目標及び選択と集中の基準

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強化	目標①-1 広域交通拠点へのアクセス機能強化	基準②
	イ. 道路混雑緩和	目標①-2 混雑区間の解消・緩和	基準③
	ウ. 将来都市構造への誘導	目標②-1 都市・地域拠点間の連携強化	基準③
		基本方針 集約型都市構造への誘導	
	エ. 機能に応じた段階構成	目標②-2 都市圏内の交通環境の改善	—
		目標②-3 誰もが移動しやすい交通網への改善	
オ. 防災機能強化	目標③-1 防災拠点への連絡性強化	基準①	
	目標③-2 災害に強い道路空間の確保		

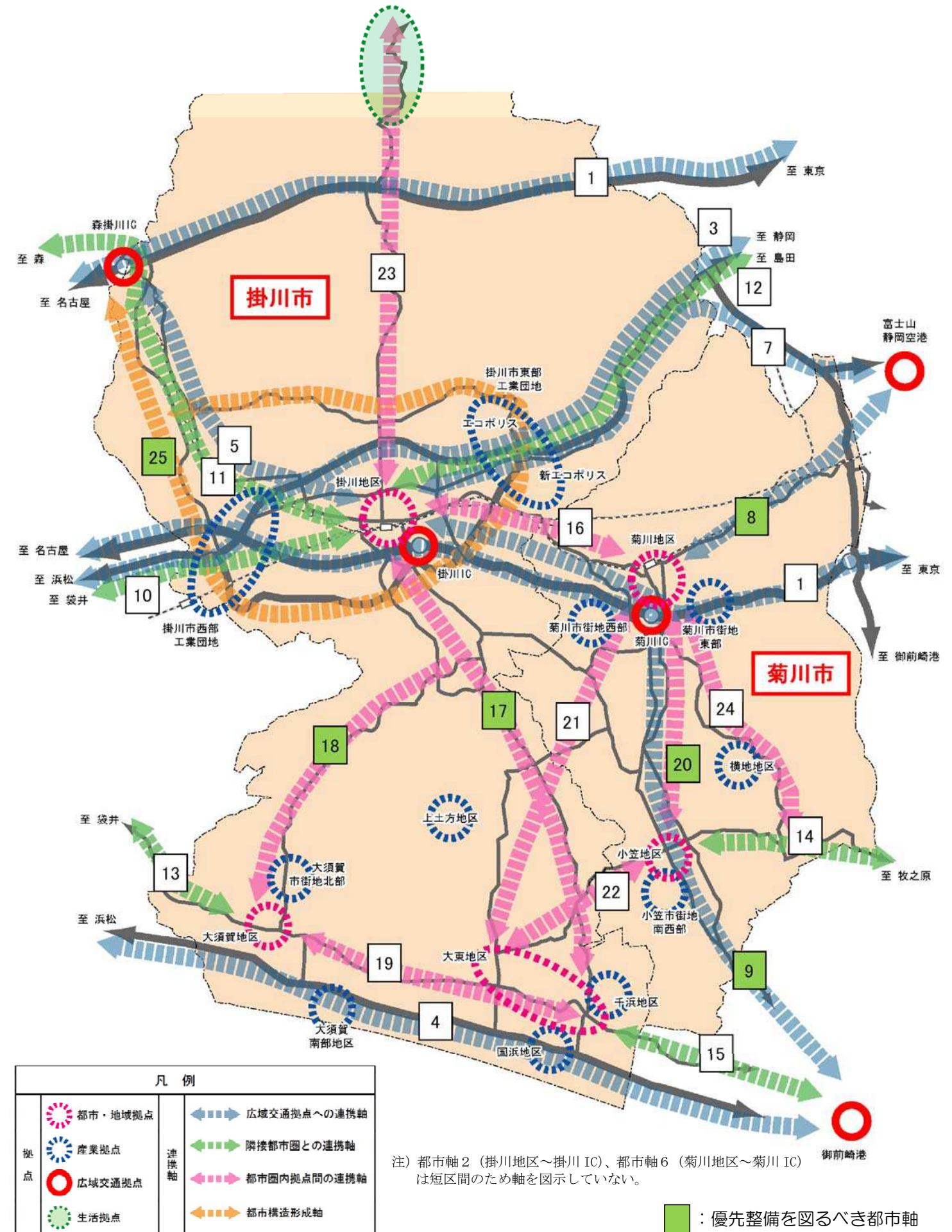


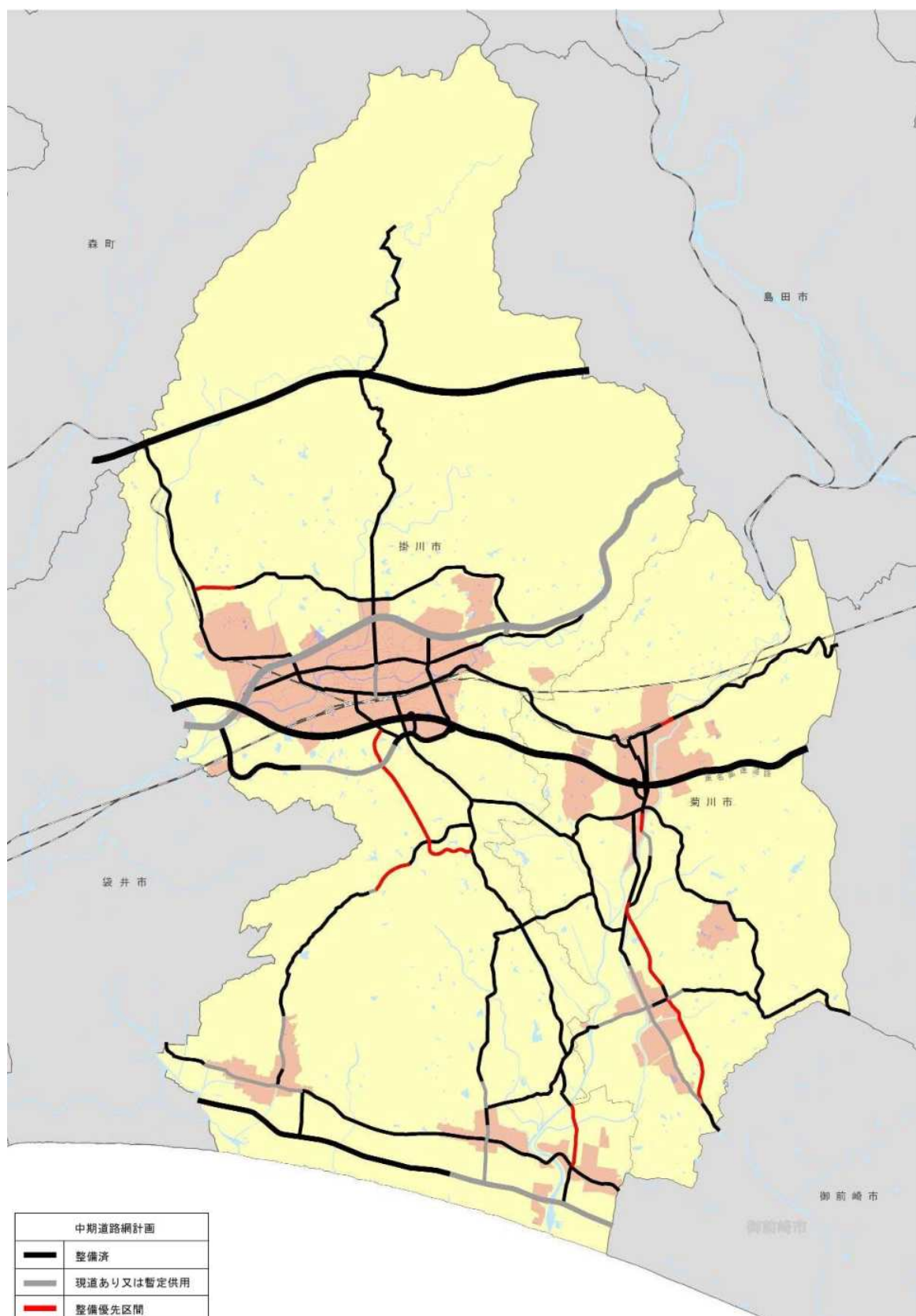
図 都市軸の位置

注) 都市軸2(掛川地区～掛川IC)、都市軸6(菊川地区～菊川IC)は短区間のため軸を図示していない。

緑色 : 優先整備を図るべき都市軸

(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。位置づける整備優先路線・区間を下図に示す。



注)新東名高速道路は事業中であるが黒線にて表示している

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

本都市圏の地域特性に応じたモビリティ・マネジメント計画等を検討する。検討の流れを以下のフローに示す。

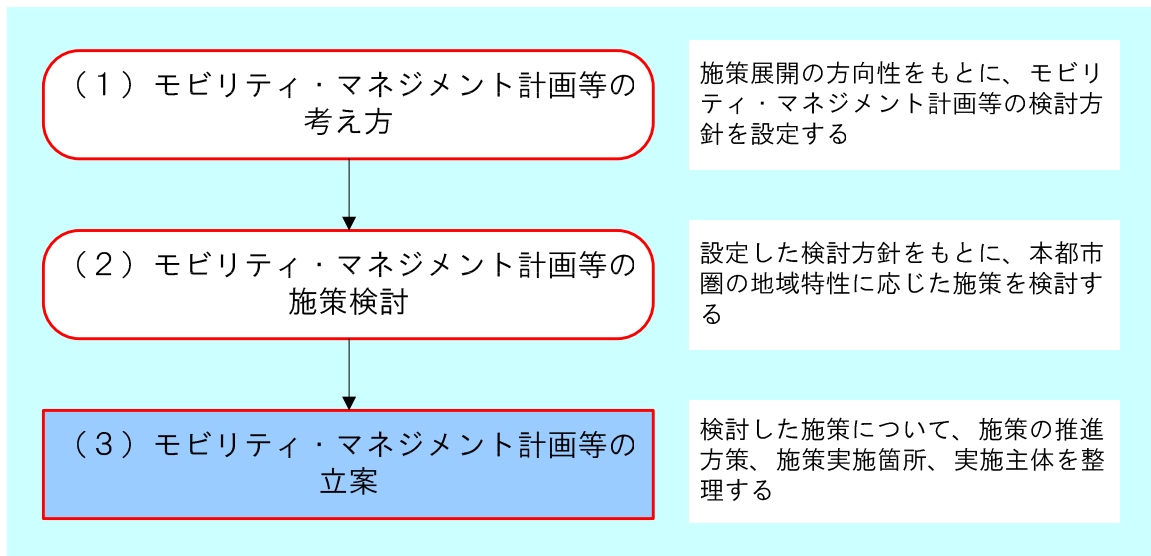


図 モビリティ・マネジメント計画等の検討の流れ

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、下記のカ〜クの方針に基づいて検討する。

[カ] モビリティの確保

■公共交通空白地域に対する公共交通サービスの確保

総じて高齢化率が高い公共交通空白地域、山間部等の人口低密度地域に対して、デマンド型乗合タクシー等のデマンド型施策による対応を行い、公共交通軸ではカバーしきれない地域に対するモビリティ確保を図る。

[キ] 公共交通の利用促進

■都市の将来像や集約型都市構造への誘導

都市圏内の連携強化すべき拠点間を結ぶ都市軸のうち、公共交通軸が無い拠点間に対して、公共交通の利用促進施策を図り、集約型都市構造への誘導を図る。

※集約型都市構造：

集約型都市構造は、都市機能や住宅等を「中心市街地へ高密度に集約」、「公共交通軸沿線へ集約」等、都市規模に応じた集約方法があり、集約した拠点間は公共交通を配置し誰もが移動しやすい都市の実現を目指すものである。

[ク] 交通需要管理

■車の使い方の工夫による交通混雑緩和

道路整備だけでは混雑解消に至らない箇所に対して、交通需要の平準化、輸送効率の向上等の工夫により交通需要管理を行う。

(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、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とその内容を以下に整理する。

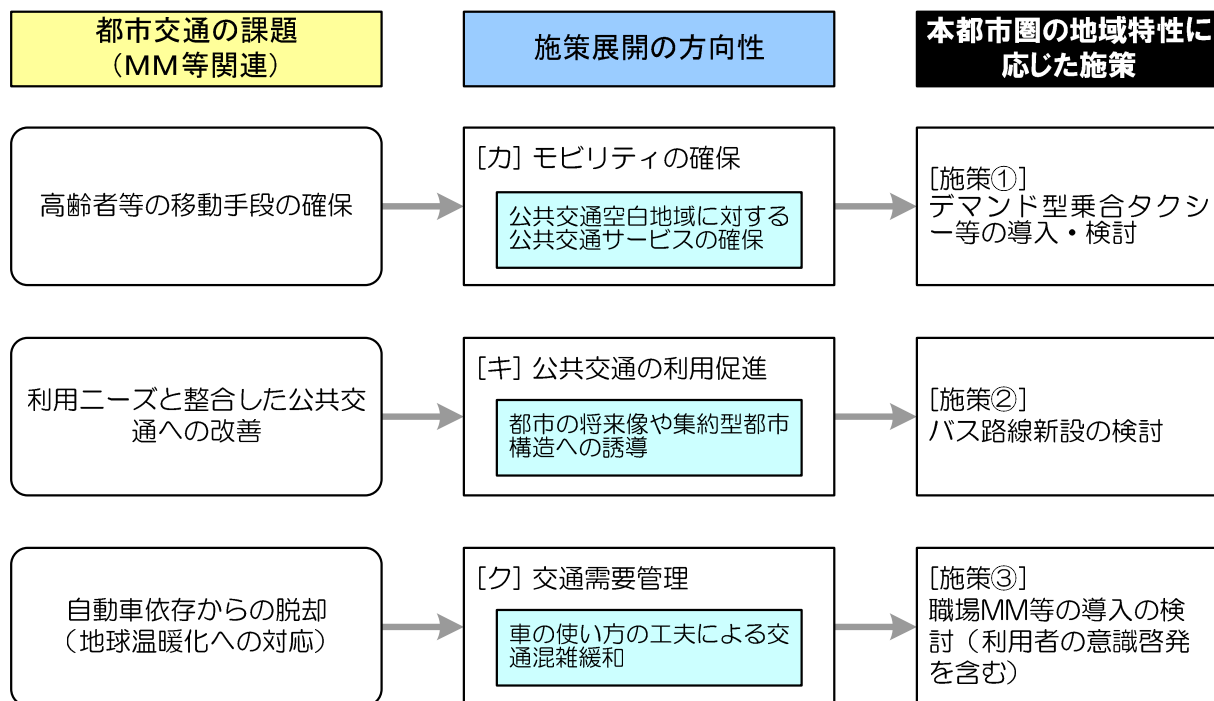


図 本都市圏の地域特性に応じた施策

(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

施策	内容	施策の推進方策	実施箇所・対象	実施主体
[施策①] デマンド型乗合タクシー等の導入・検討	路線バスやコミュニティバス等の運行が難しい山間地等の地域に対して、デマンド型のサービスを提供・検討する。	<ul style="list-style-type: none"> 既存導入地域の効果分析 効率的な公共交通サービスの導入（小型車両の導入、民間タクシーの活用、ボランティア有償運送等） デマンド型乗合タクシー等の運行の補助 	掛川市の和田岡地区、曾我地区、大須賀地区	掛川市
[施策②] バス路線新設の検討	掛川地区～大須賀地区間、新病院～掛川駅等の間について、路線バス新設を検討する。	<ul style="list-style-type: none"> バス事業者との調整 地元住民のニーズ等の調査 	掛川駅～大須賀地区 掛川駅～新病院	バス事業者、掛川市
[施策③] 職場MM等の導入の検討（利用者の意識啓発を含む）	交通混雑が生じている付近の事業所に対して、職場MMやTDM（時差出勤等）の導入を検討する。その際、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。	<ul style="list-style-type: none"> エコ通勤の奨励（通勤バス、相乗り、通勤手当等） 職員を対象としたノーカーデーの実施 利用者の意識啓発として、新規採用職員研修時のMM説明、職員を対象としたMMグッズの配布、MM体験イベント等を実施 	掛川市街地部の企業、菊川市街地東部・西部の工業団地の企業、掛川市、菊川市	企業、掛川市、菊川市

※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：都市交通の現況分析より

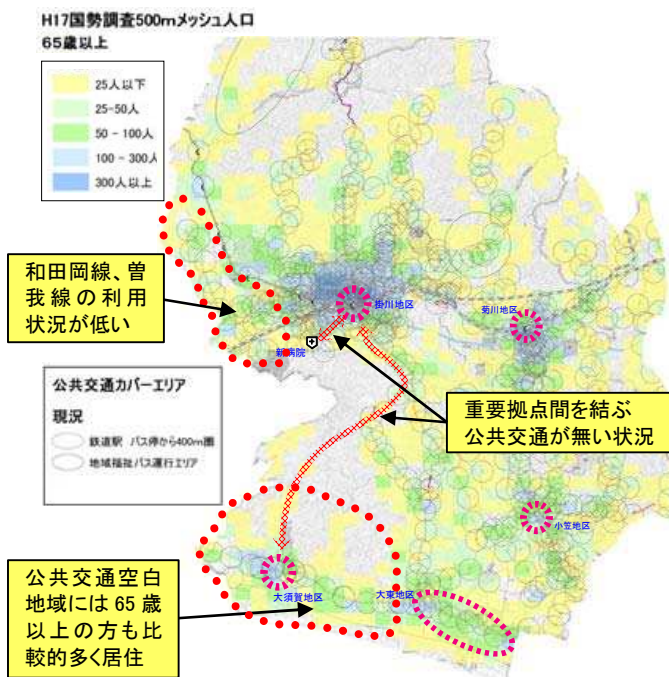
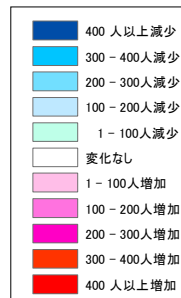


図 公共交通網及び65歳以上人口分布

事業所・企業統計調査500mメッシュ 従業者数H18-H13の差



事業所・企業統計調査

用途地域

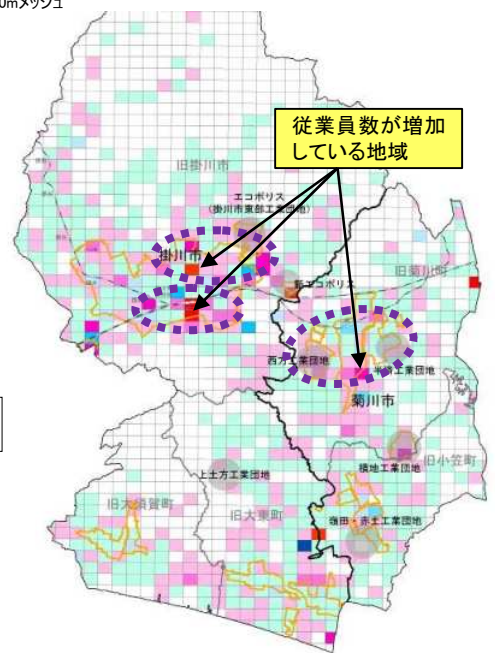


図 500mメッシュ従業者数(H18-H13増減)

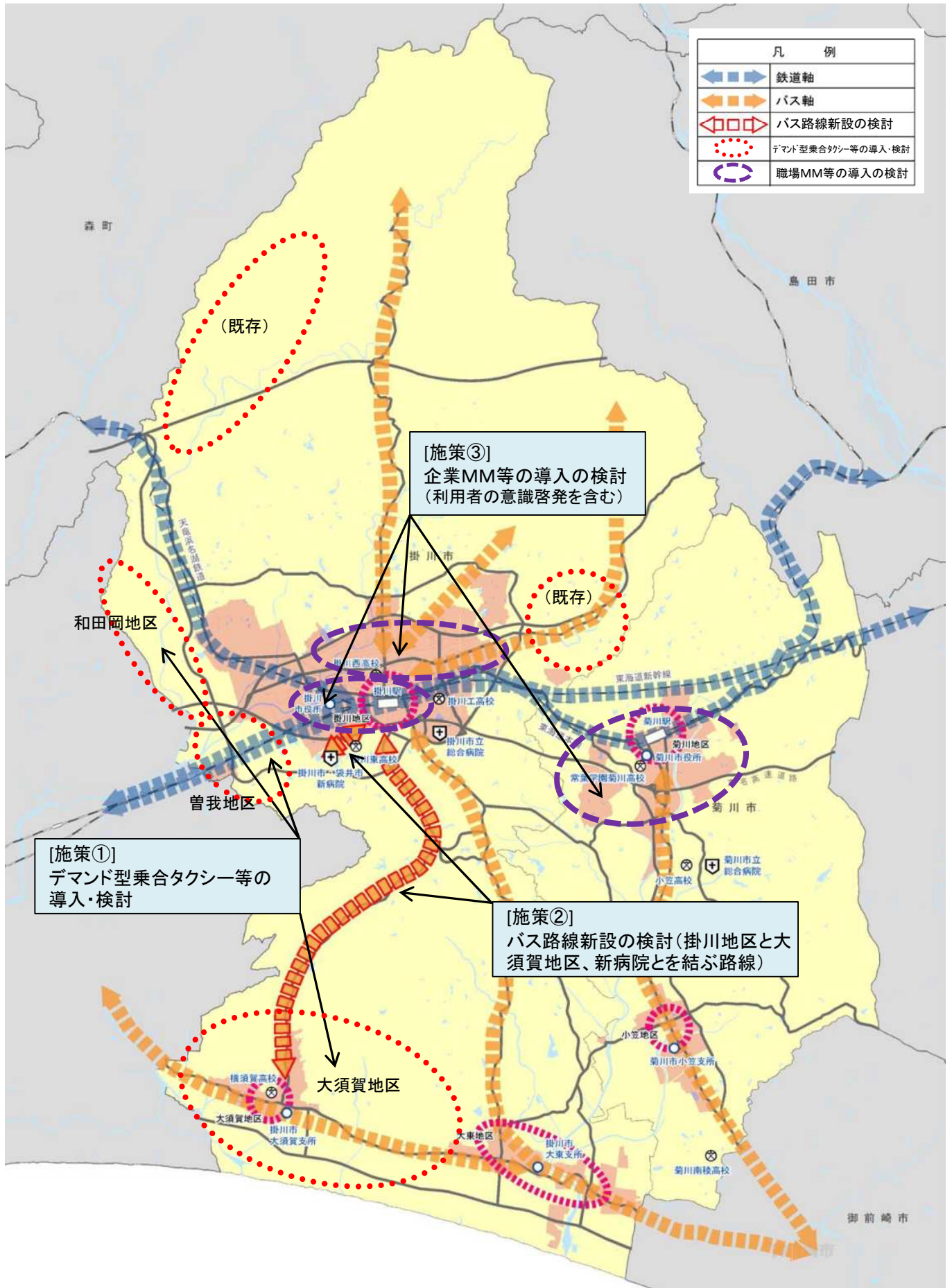


図 モビリティ・マネジメント計画等の施策実施箇所図

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達成状況

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	目標値	将来値	達成度
拠点間の連携と集約型都市構造を目指した安全・安心な都市活動を支える総合的な交通体系の構築	目標① 産業の活性化につながる交通網の構築	目標①-1 広域交通拠点へのアクセス機能強化	交通	[指標1] 工業団地から広域拠点（静岡空港、御前崎港）、高速各ICへの所要時間	広域拠点： 50分 高速各IC： 18分	広域拠点： 45分 高速各IC： 16分	広域拠点： 45分 高速各IC： 16分	○
		目標①-2 混雑区間の解消・緩和		[指標2] 混雑区間延長（混雑度1.25以上）	56.6km	28.3km (現況から半減)	12.4km	○
	目標② 快適な暮らしを支援する交通網の構築	目標②-1 都市・地域拠点間の連携強化		[指標3] 都市拠点間の所要時間	自市内間： 26分 都市間： 39分	自市内間： 23分 都市間： 35分	自市内間： 23分 都市間： 35分	○
		目標②-2 都市圏内の交通環境の改善		[指標4] 都市圏内のCO2排出量	62万 t-co2/年	55.8万 t-co2/年	50.9万 t-co2/年	○
		目標②-3 誰もが移動しやすい交通網への改善		[指標5] 菊川市街地内の通過交通比率	20.0%	10%以下	10%	○
	目標③ 災害に強く安全・安心な道路網の構築	目標③-1 防災拠点への連絡性強化	防災	[指標6] 公共交通（バス）の利用者数	2,887人/日	現状維持	現状維持を目指した取組を実施	○
				[指標7] 高速IC・広域防災拠点～重要拠点間における所要時間の迂回率	1.70 (最大値)	1.5未満	1.12 (最大値)	○
		目標③-2 災害に強い道路空間の確保	[指標8] 緊急輸送路の完成供用延長比率	77%	100%	100%	○	
				[指標9] 都市内（用途地域内）の幹線道路密度	0.8km/km ² (最小値)	2.0km/km ² 以上	2.1km/km ² (最小値)	○
			都市構造	[指標4] ※再掲 都市圏内のCO2排出量	62万 t-co2/年	55.8万 t-co2/年	50.9万 t-co2/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。