

袋井市みちプログラム

～新たな袋井市道路整備 10 箇年計画～

（平成 29 年度～平成 38 年度）

平成 29 年3月



<目 次>

第1章 計画について	1
1 策定にあたって	1
2 計画の組み立て	2
3 道路の整備状況と成果目標の達成状況	3
第2章 現状とみちづくりの方針	5
1 上位計画	5
2 道路を取り巻く現状	15
3 市民ニーズ	24
4 みちづくりの方針	27
第3章 袋井市みちプログラム	28
1 評価の流れ	28
2 評価の方法	29
3 評価の結果	43
4 今後の道路整備について	48
5 プログラムの検証について	49
6 道路網計画の見直しについて	49
7 袋井市みちプログラム図	50

第1章 計画について

1 策定にあたって

現在、我が国は、人口減少や少子高齢化の進行、災害の激甚化、社会資本の老朽化などの厳しい社会経済状況下に置かれており、経済と財政の一体的な再生を図ることが喫緊の課題となっています。

その中でも、老朽化する道路ストックを含めた社会資本については、適切に維持管理、更新を行いながら、利用者の安全確保と、メンテナンスを含めたトータルコストの縮減、平準化を両立することがとても重要になっています。

本市においても、今後、道路ストックの維持管理、更新費用の増加が見込まれております。道路の新規整備費については、国からの交付金が減額されるなど、予算の確保が更に厳しくなることが予想され、新しい路線の着手年度や、施工中路線の完了年度を明確にすることが困難な状況となっています。

このため、新たな整備計画では、これまでの計画のように整備着手年度などを明示するものではなく、客観的な評価により、優先して整備をする路線（区間）を示すものとして、名称を「袋井市みちプログラム」に変更し、市民と行政が共有しながら「日本一健康文化都市」の実現を目指してまいります。

整備された道路



(都) 南口駅前線



市道春岡 14 号線



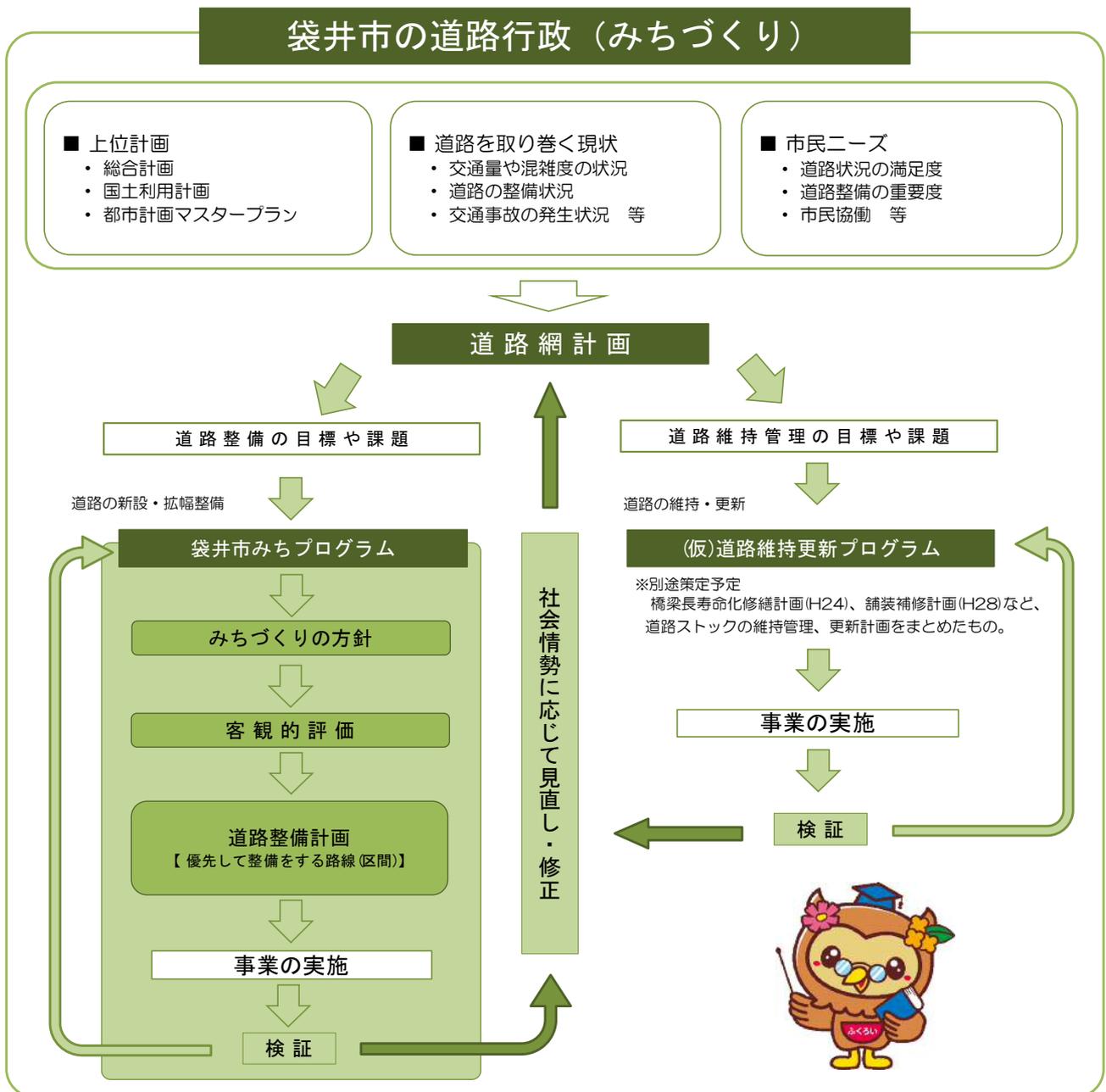
(都) 西通新池線



市道湊中新田線

2 計画の組み立て

新たな計画は、上位計画である「第2次袋井市総合計画」、「国土利用計画第2次袋井市計画」及び「袋井市都市計画マスタープラン」で定められている基本的な考え方と目標、道路を取り巻く現状や市民ニーズからみちづくりの方針を定め、事業主体が袋井市である路線（区間）については、この方針に基づいた客観的な評価を行い、優先して整備する路線（区間）を示します。

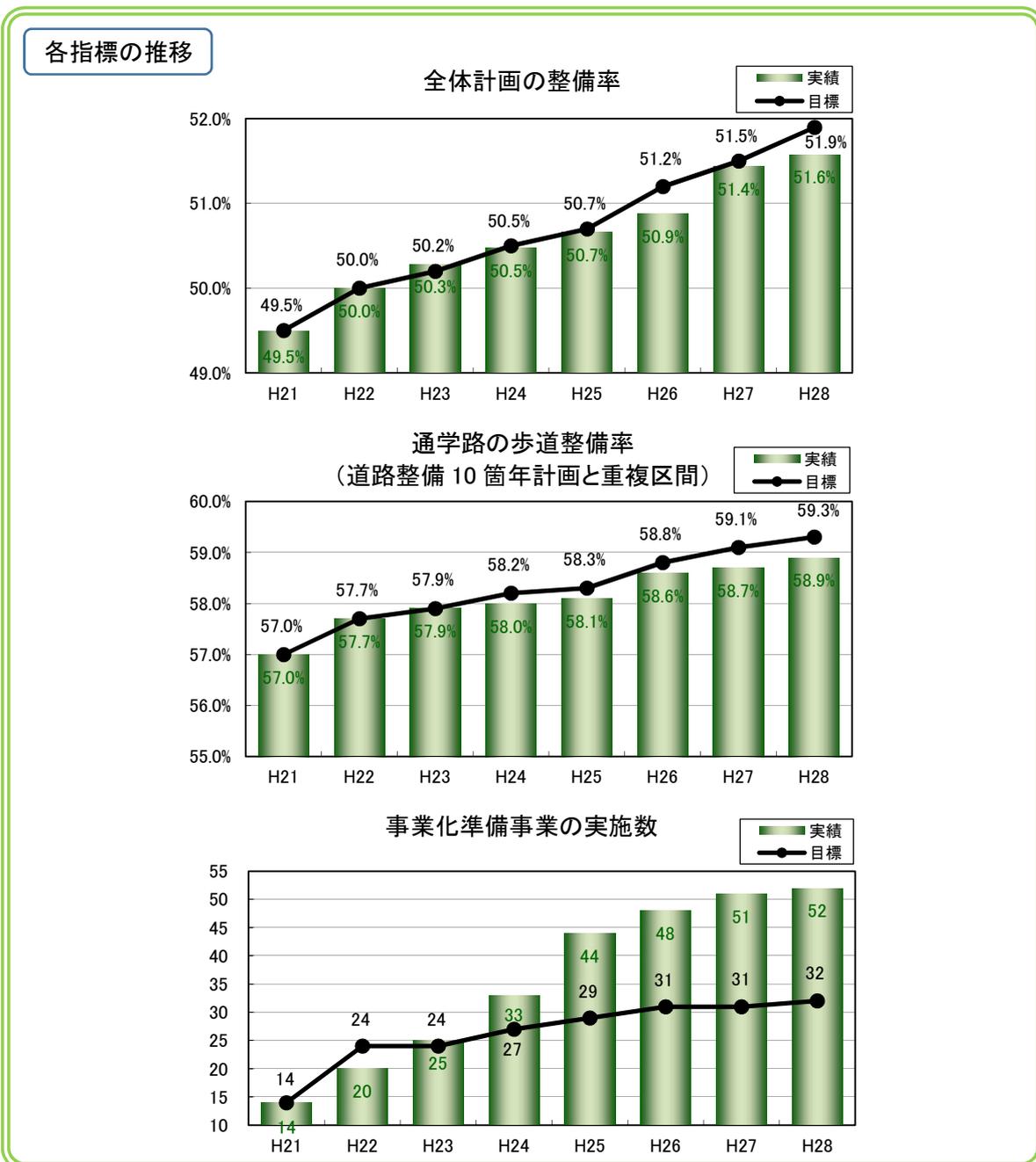


3 道路の整備状況と成果目標の達成状況

本市の将来構想を含めた道路網計画は、平成7年に策定された袋井市都市計画道路網計画などをベースに作成された全体延長約286km（主要幹線道路：約89km、幹線道路：約82km、地区幹線道路：約114km）*の計画です。

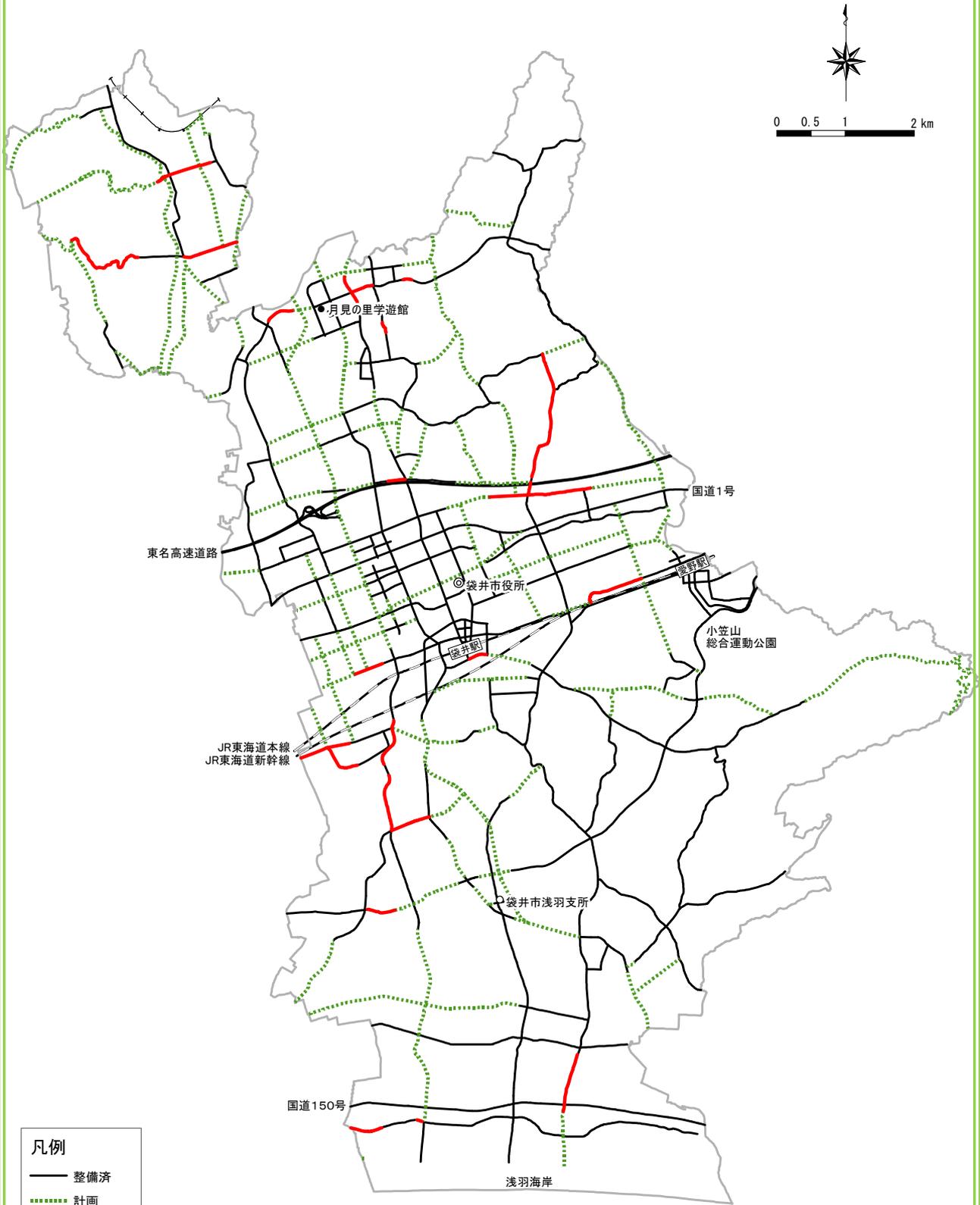
平成28年度までの道路整備10箇年計画では、「全体計画の整備率」、「通学路の歩道整備率」、「事業化準備事業の実施数」の3つを指標とし道路整備に取り組み、平成28年度末までに供用を開始する延長は約148km、整備率は51.6%になる見込みです。

各指標の達成状況は以下のとおりで、概ね順調に推移しています。



* 主要幹線道路：袋井市と他市町を効率的に結ぶ道路(市道湊川井線など)
 幹線道路：袋井市の各地区や主要な施設を結ぶ道路(市道東同笠油山線など)
 地区幹線道路：市民生活の基礎的な道路で、幹線道路の補助的機能を担う道路(市道春岡14号線など)

整備状況図



- 凡例
- 整備済
 - 計画
 - 事業中 (県道含む)

第2章 現状とみちづくりの方針

1 上位計画

◆ 第2次袋井市総合計画 前期基本計画（平成27年9月策定）

総合計画は、計画的に行政運営を行っていくための基本的な考え方や目標を定めた市の最上位の計画です。

本市の総合計画は、まちの将来像を「活力と創造で 未来を先取る 日本一健康文化都市」とし、この将来像を実現するための基本目標や方針を定めています。

この計画では、道路の整備に関する主要な取組として、誰もが快適で暮らしやすいまちを築いていくために、日常生活や産業・経済の中心となる**都市拠点等の形成**や、円滑に移動できる**交通ネットワークの構築**、**市民と行政の協働**による道路整備が掲げられています。また、安全・安心に暮らせるまちづくりを築いていくために、災害時に市民の命を守るための**防災・減災対策**や子どもが安全に通学できるよう**通学路の安全対策**などが掲げられています。

以下に、「まちの将来像」「まちづくりの基本目標」「将来都市構造図」「道路整備に関する主要な施策」を示します。

まちの将来像

活力と創造で 未来を先取る 日本一健康文化都市

まちづくりの基本目標

子どもがすこやかに育ち みんなが健康で幸せに暮らすまち

「子育てするなら袋井市」

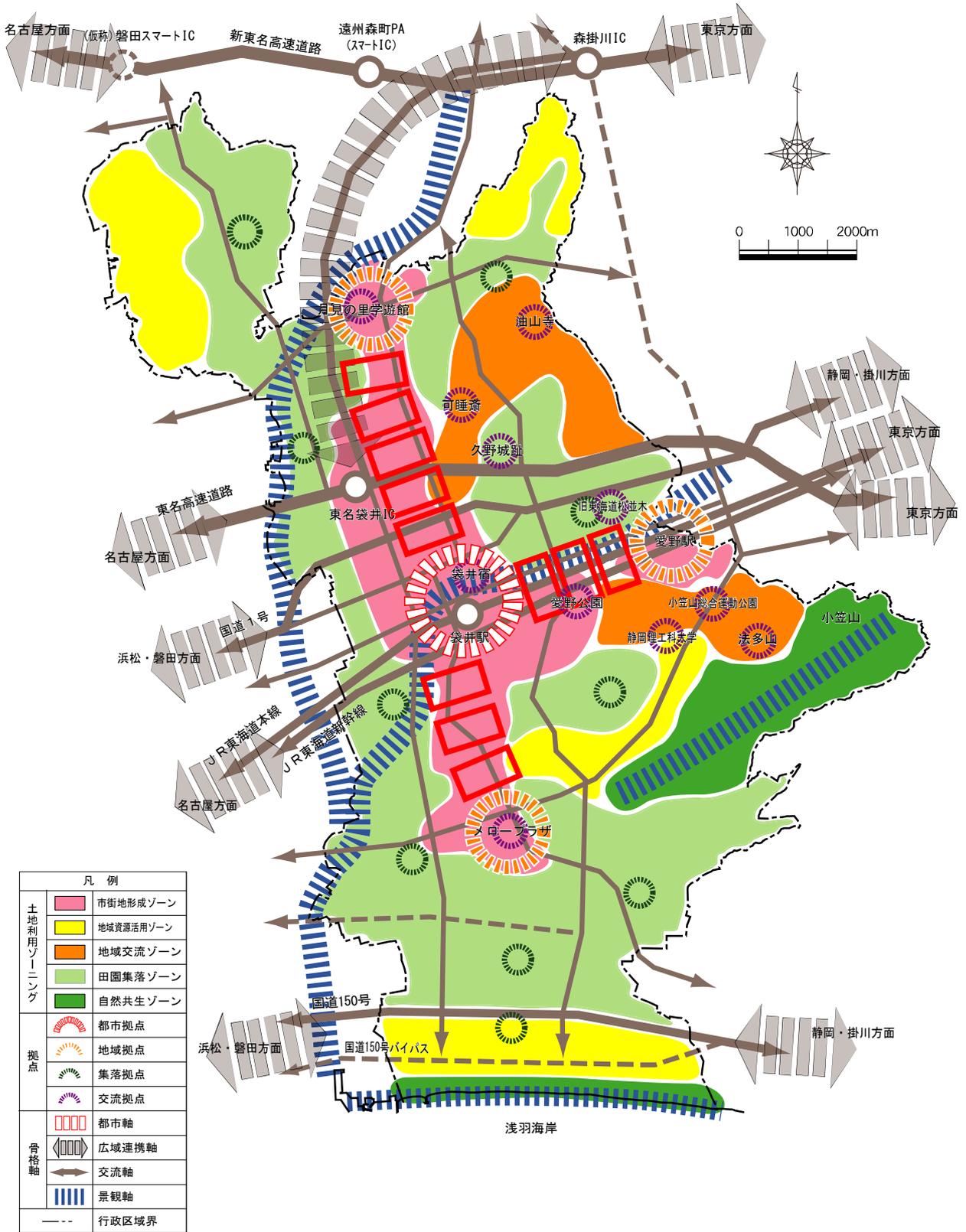
活力にあふれ 潤いと安全・安心を実感できるまち

「定住するなら袋井市」

つながりと交流を大切にし 豊かな市民力で未来を拓くまち

「市民力なら袋井市」

将来都市構造図



資料:第2次袋井市総合計画

道路整備に関する主要な施策

◎政策3 快適で魅力あるまちを目指します

我が国では、少子高齢化の進展に伴い、公共施設や道路、橋梁などの社会インフラの老朽化及びその更新費用の負担が大きな問題となっており、集約型の持続可能なまちづくりが求められています。

本市では、都市計画マスタープラン(平成20年3月策定)において、豊かな自然と調和を図りながら、JR袋井駅周辺を中心核と上山梨地区、愛野駅周辺地区、浅羽支所周辺地区を副次核として、公民館などが立地する地域の拠点等との連携を図り、道路や宅地などの整備を計画的に推進してきました。

今後も、誰もが快適で暮らしやすいまちを築いていくため、日常生活や産業・経済活動の中心となる都市拠点等の形成や、円滑に移動できる交通ネットワークを構築するとともに、市民と行政の協働により、道路や公園などの整備や維持管理を推進していく必要があります。

取組1 暮らしたくなる都市拠点の創出

■目的

誰もが安心して快適に暮らせる、いつまでも暮らしたくなるまちづくりを推進します。

■基本方針

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| (1)コンパクトに生活機能が集約した都市拠点の形成 | (4)総合的な住宅施策の推進 |
| (2)安全で魅力ある市街地の形成及び再生 | (5)まちづくりへの市民参加の推進 |
| (3)地域資源の保全と良質な景観形成の推進 | |

取組2 誰もが移動しやすいまちづくり

■目的

日常生活の移動を円滑にするため道路整備を行い、利用しやすい公共交通と拠点ネットワークを構築します。

■基本方針

- | | |
|-------------------|------------------|
| (1)利用しやすい公共交通網の構築 | (3)協働によるみちづくりの推進 |
| (2)安全で円滑な道路整備の推進 | (4)道路の老朽化対策の実施 |

◎政策5 安全・安心に暮らせるまちを目指します

平成23年に発生した東日本大震災は甚大な被害をもたらし、国は、南海トラフ巨大地震等の被害想定を見直すとともに、福島第一原子力発電所の事故を受け、原子力発電所に関する安全対策の見直しなどを進めています。

本市は、公共建築物や木造住宅の耐震化、家庭内家具等転倒防止、液状化対策、津波避難施設の整備など様々な取組を先進的に推進してきました。今後も、市民の命や財産を守るため、木造住宅の耐震化、住民・自主防災組織・消防団・企業等との連携強化、袋井市静岡モデル防潮堤整備や原子力防災訓練の実施などとともに、消防・救急救助体制の充実などにより、防災・減災対策を推進していく必要があります。

一方、交通安全・防犯対策については、高齢者や子どもが被害者となる交通事故や凶悪犯罪、振り込め詐欺などが多く発生しているため、安全・安心な地域社会の構築に向けて、市民意識の啓発を図るとともに、地域、企業、警察や学校等と連携した活動を推進し、身近な地域における交通事故や犯罪などを減少させていく必要があります。

取組1 地震災害に強いまちづくりの推進

■目的

大規模地震による「人命被害ゼロ」を目指し、市民や地域、企業、行政が一体となって災害に強いまちづくりを推進します。

■基本方針

- | | |
|--------------|--------------|
| (1)一般住宅の地震対策 | (4)原子力災害への対策 |
| (2)地域防災力の強化 | (5)防災拠点施設の強化 |
| (3)津波被害軽減の推進 | (6)医療救護体制の強化 |

取組3 交通安全・防犯対策の推進

■目的

地域、学校、警察などの関係団体と連携し、安全で安心して暮らせるまちづくりを推進します。

■基本方針

- | | |
|----------------------------|------------------|
| (1)子どもを交通事故から守る取組の推進 | (4)地域における防犯活動の支援 |
| (2)高齢者の事故防止の推進 | (5)空き家・空き地対策の推進 |
| (3)交通安全対策の推進と自転車等の運転マナーの向上 | |

◆ 国土利用計画 第2次袋井市計画（平成27年9月策定）

国土利用計画は、国土利用計画法に基づき、袋井市の区域における土地の利用に関し、長期にわたり適正かつ安定した土地利用を確保するために必要な事項を定めるものです。

道路整備に関する土地利用の基本方向は、次のとおりです。

- ・良好な交通ネットワークの形成
- ・災害時における緊急輸送の機能確保
- ・公共交通の利便性の向上
- ・安全で快適な歩行者空間と自転車空間の創出
- ・地域住民と協働

以下に、「利用区分別の土地利用の基本方向」「土地利用構造図」を示します。

利用区分別の土地利用の基本方向

■道路

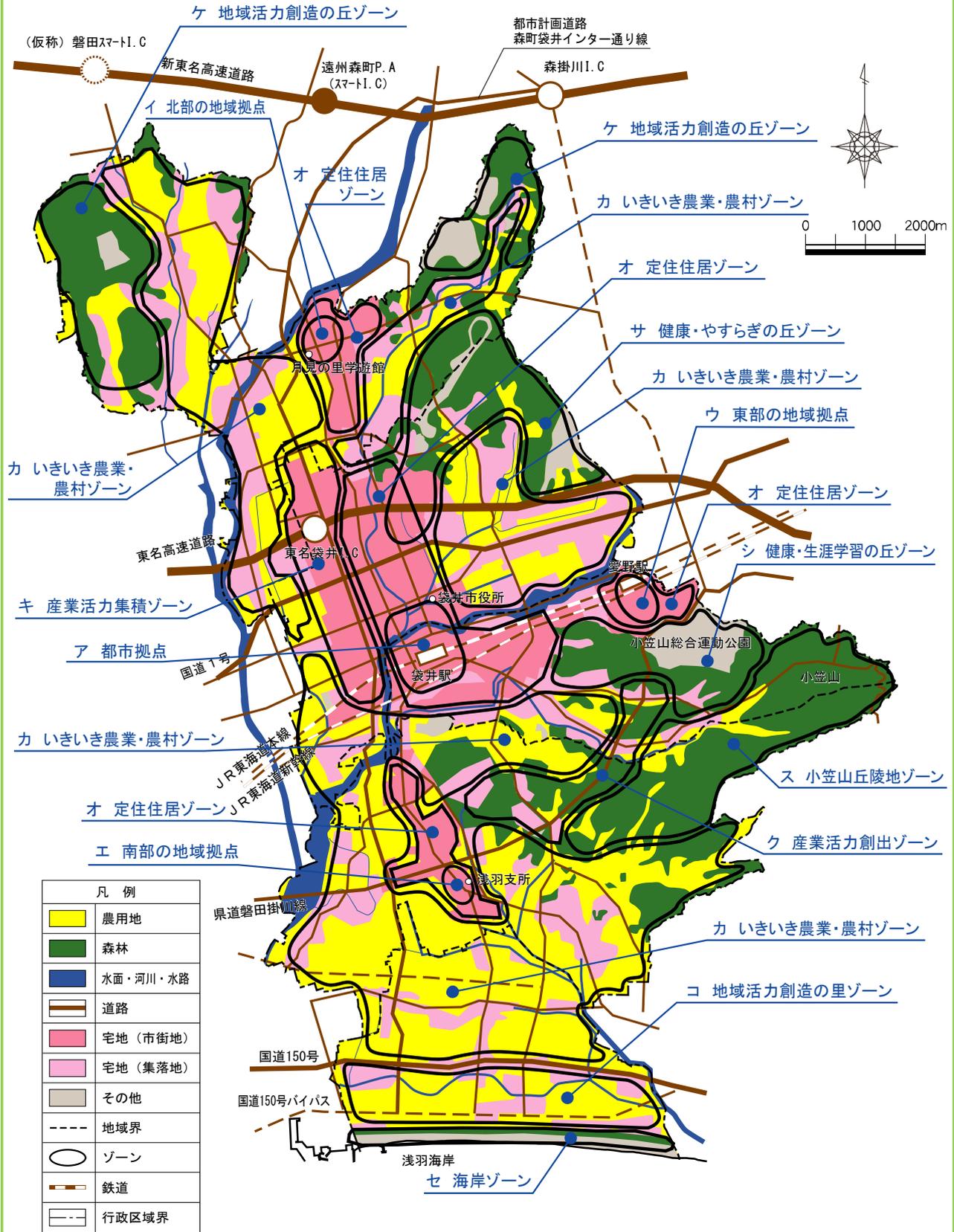
一般道路については、広域連携の推進と拠点間における移動の円滑化、市民生活の利便性の向上、活力ある商工業の振興と交流人口を増加させる観光振興を推進するため、主要幹線道路及び幹線道路の整備を推進し、良好な交通ネットワークの形成と災害時の緊急輸送路としての機能が発揮できる道路交通体系の確立を図ります。また、既存道路については適切な維持更新により道路施設の長寿命化を推進します。

多様な人々が活動し交流する都市拠点や地域拠点については、公共交通の利便性を高めるほか、ユニバーサルデザイン等を積極的に導入し、安全で快適な歩行者空間と自転車走行空間を創出し、人にやさしいみちづくりを推進します。

農道や生活道路については、農業の生産性の向上や農用地の適切な管理及び集落地の生活環境の改善、地域活力の向上を図るため、自然環境の保全と調和に配慮して維持管理を行います。

道路整備にあたっては、地域住民と協働し、自然環境の保全や景観に配慮した道路空間の確保に努めます。

土地利用構想図



資料:国土利用計画 第2次袋井市計画

◆ 袋井市都市計画マスタープラン（平成20年3月策定）

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づき策定される「市町村の都市計画に関する基本方針」です。総合計画に定める政策の中で、都市づくりに係る部分に焦点をあてたもので、土地利用や都市施設等の基本方針を示し、各種事業及び施策を展開するうえでの指針となるものです。

道路整備に関する基本方針は、次のとおりです。

・東西の主要幹線道路

広域的な主要幹線道路の整備、中心核と東部副次核をむすぶ東西都市軸の形成

・南北の幹線道路

中心核、北部副次核及び南部副次核を一体的に結びつける南北の都市軸の形成

・都市環状ルート

市街地を循環する機能的な交流軸の形成

・歩行者優先道路

市街地や集落地で歩行者を優先する道路整備、自転車歩行者専用道路の整備

・開発地域へのアクセス道路の整備

産業立地や就業・通勤環境の形成

・計画交通に応じた道路の整備

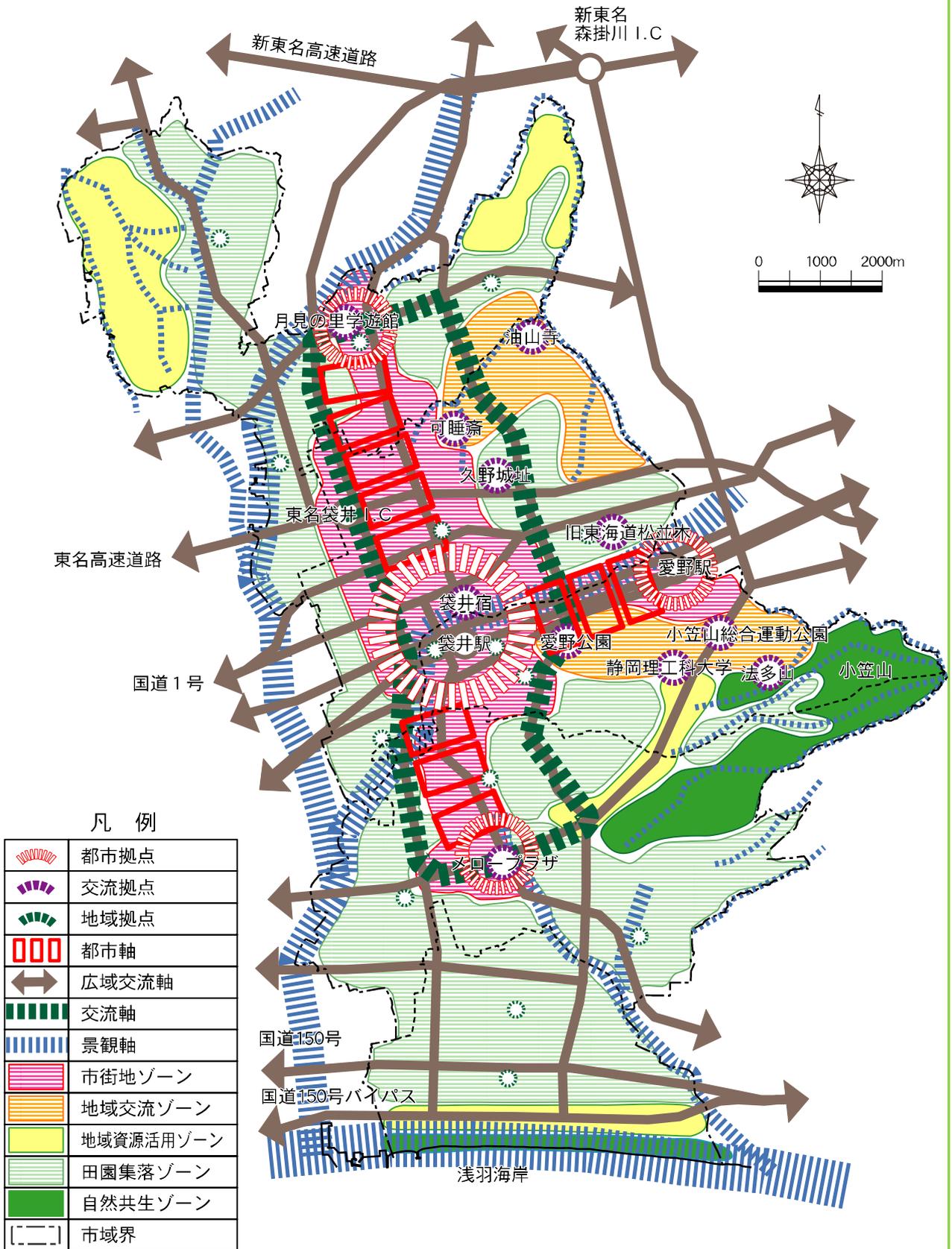
将来の交通量に応じた道路整備

以下に、「都市の将来像」「都市構造図」「道路整備の基本方針」「道路網基本計画図」を示します。

都市の将来像

市民がいきいきと住み続けられる
交流と共生による
にぎわいと活力あふれる多機能拠点都市

都市構造図



資料: 袋井市都市計画マスタープラン

道路整備の基本方針

(ア) 東西の主要幹線道路の整備

新たな交流基盤として整備されている富士山静岡空港や新東名高速道路などとのアクセス性を高めるため、国道1号の4車線化及び高架化をはじめ、国道150号バイパス及び県道磐田掛川線などの広域的な主要幹線道路を整備し、円滑な東西交通を確保します。

また、JR袋井駅とJR愛野駅を結ぶ幹線道路の整備により、中心核と東部副次核を結ぶ東西の都市軸の形成を図ります。

(イ) 南北の幹線道路の整備

(都)袋井駅森線、(都)森町袋井インター通り線、市道湊川井線、市道村松宇刈線、市道東同笠油山線などの幹線道路を整備し、中心核、北部副次核及び南部副次核を一体的結びつける南北の都市軸の形成を図ります。

(ウ) 都市環状ルートへの整備

都市拠点と交流拠点を結ぶ都市環状ルートへの整備を進め、市街地を循環する機能的な交流軸の形成を図ります。

(エ) 歩行者優先道路の整備

市街地や集落地においては、交差点改良、道路修景及び交通規制などの歩行者を優先する道路の整備を推進します。

また、自転車歩行者専用道路の整備など、地域の特色を生かした道路整備を推進します。

(オ) 開発地域へのアクセス道路の整備

開発地域の進展状況に応じて、適正な産業立地や就業・通勤環境を形成するため、開発地域へのアクセス道路の整備を推進する。

(カ) 計画交通に応じた道路の整備

広域的な交通計画や道路整備10箇年計画などとの整合を図り、都市計画道路の見直しを検討するとともに、主要幹線道路や幹線道路の拡幅整備、歩道改良及び交差点改良を推進します。

また、専用住宅地域内における通過交通を排除するための整備を推進します。

◆ まとめ

上位計画における「道路整備の目標（考え方や方向）」をまとめます。

上位計画名	道路整備に関する目標（考え方や方向性）
第2次袋井市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ○コンパクトシティの形成 ○交通ネットワークの構築 ○市民と行政の協働 ○防災、減災対策 ○通学路の安全対策
国土利用計画 第2次袋井市計画	<ul style="list-style-type: none"> ○良好な交通ネットワークの形成 ○災害時における緊急輸送の機能確保 ○公共交通の利便性の向上 ○安全で快適な歩行者空間と自転車空間の創出 ○地域住民と協働
袋井市 都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ○東西の主要幹線道路の整備 ○南北の幹線道路の整備 ○都市環状ルート of 整備 ○歩行者優先道路の整備 ○開発地域へのアクセス道路の整備 ○計画交通量に応じた道路の整備

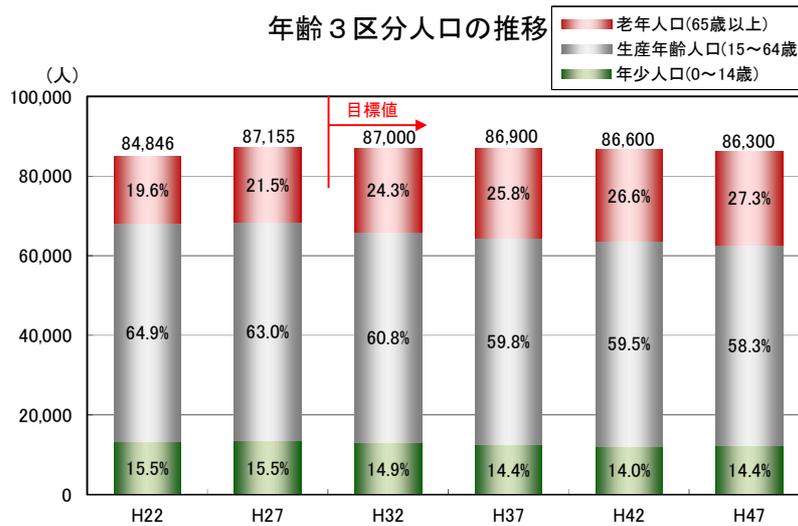
2 道路を取り巻く現状

◆ 人口の状況

本市の人口は、平成20年頃から87,000人前後で推移し、平成27年4月現在は87,155人です。近年は、自然増（出生と死亡の差）が社会減（転入と転出の差）を若干上回る傾向が続いています。

総合計画では、少子化対策による出生率の向上や定住、移住対策等による社会移動の改善を図ることで、平成37年の目標人口を86,900人、平成47年では86,300人としています。

さらに、年齢3区分別の人口推移を見ると、10年後の平成37年には65歳以上割合が今よりも4.3%増加し、15歳以上65歳未満の割合は3.2%、15歳未満の割合は1.1%減少する見込みです。

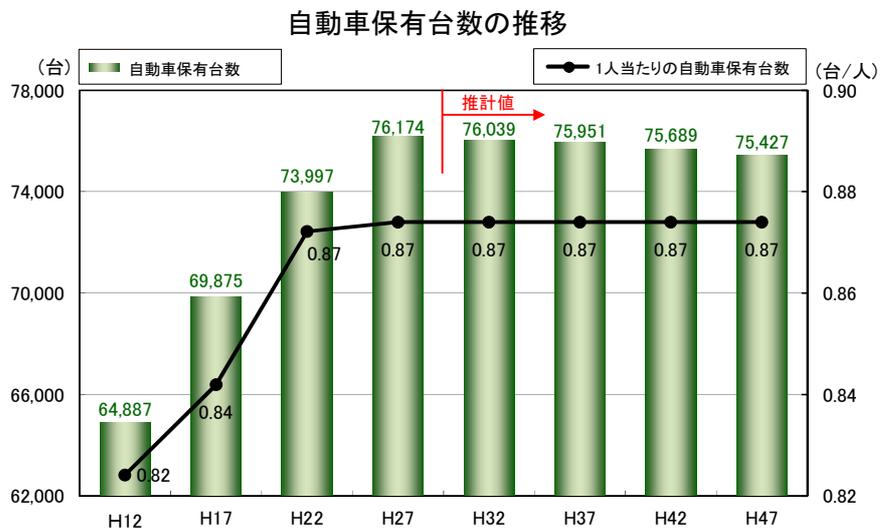


資料: 国勢調査、第2次袋井市総合計画 前期基本計画
(H32以降は第2次総合計画 前期基本計画に基づく「目標値」)

◆ 自動車の保有台数

本市の自動車保有台数は、平成27年までは増加しています。

しかし、現状のまま推移した場合の人口予測に基づき、将来の自動車保有台数を推計すると、20年後の平成47年には約1%減少し75,427台になる見込みです。



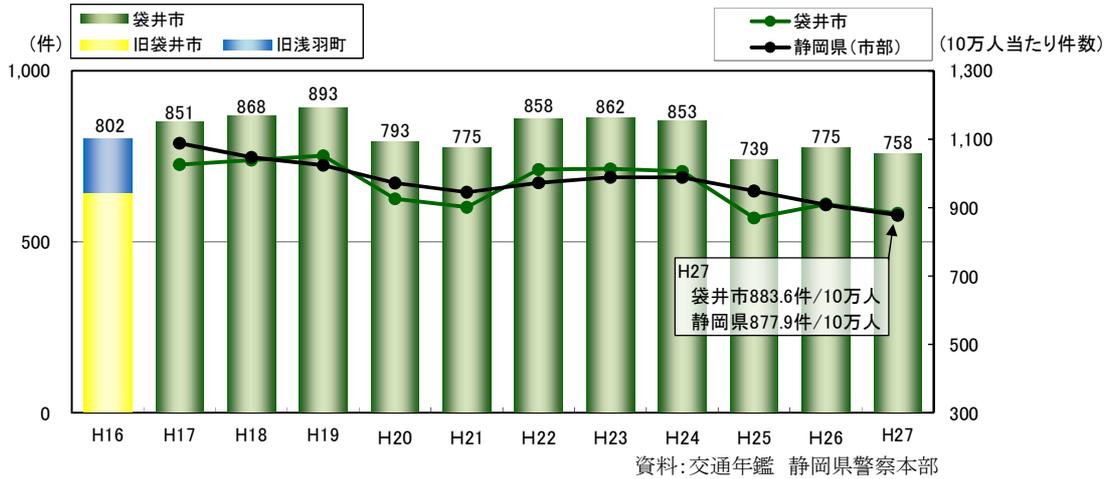
資料: 自動車保有台数調査(静岡県)、第2次袋井市総合計画 前期基本計画
(大型特殊自動車は含まれていない)
(H32以降は第2次袋井市総合計画 前期基本計画に基づく「人口の目標値」の推移を基に、H27を基準年として算出している)

◆交通事故の状況

本市の交通事故（人身）件数は、年間 800 件程度で推移してきましたが、近年は減少傾向にあり、平成 27 年度は 758 件でした。

また、平成 27 年度の人口 10 万人当たりの人身事故件数は 883.6 件で、県平均の 877.9 件と同程度です。

交通事故件数の推移と人口 10 万人当たりの事故件数

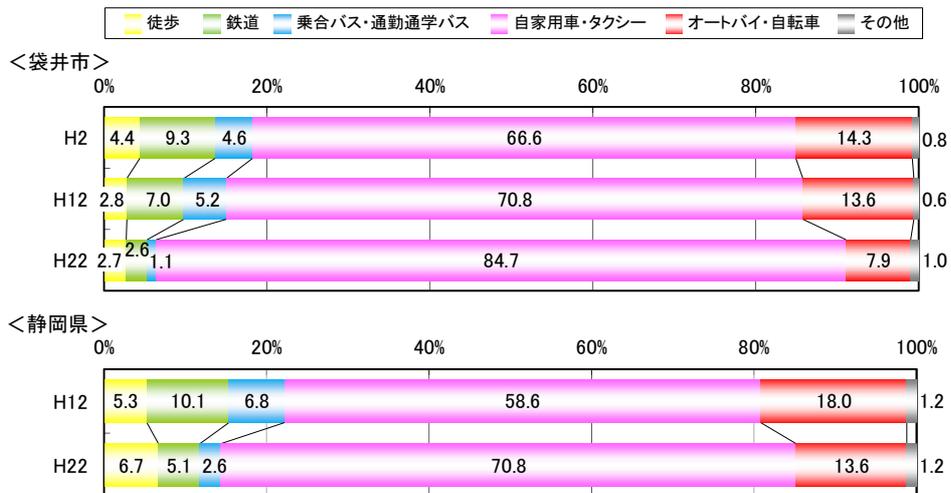


◆交通手段の分担率

本市の交通手段の分担率は、平成12年度と平成22年度を比較すると、「鉄道」、「乗合バス・通勤通学バス」、「オートバイ・自転車」の比率が下がり、「自家用車・タクシー」が増加しています。徒歩は平成2年から平成12年の間は大幅に減少しましたが、平成12年から平成22年の間ではほぼ横ばいとなっています。

「自家用車・タクシー」の分担率は約 85%と静岡県平均に比べてかなり高くなっています。

通勤通学者の利用交通手段別分担率の推移



資料: 国勢調査

◆ 交通量の状況

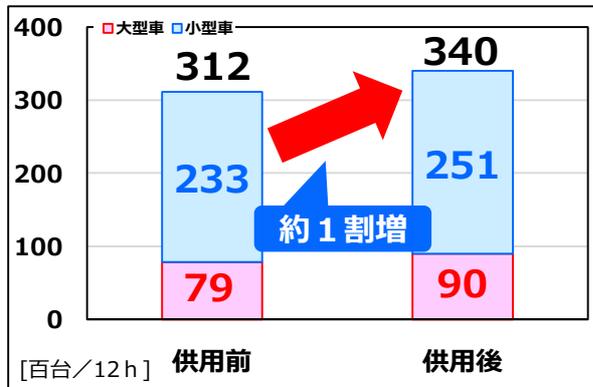
市内の交通量や流れは、新東名高速道路の開通や国道1号バイパスの4車線化、袋井駅南口の整備などにより大きく変化しています。

国道1号バイパスの交通量は、4車線化に伴い1割増加しましたが、交通容量が大幅に改善されているため、通勤時間帯を中心に発生していた慢性的な渋滞が解消されています。また、並走している一般県道磐田袋井線の交通量が1割減少するなど、地域全体の渋滞緩和が図られています。

国道1号袋井バイパス周辺の交通量の変化

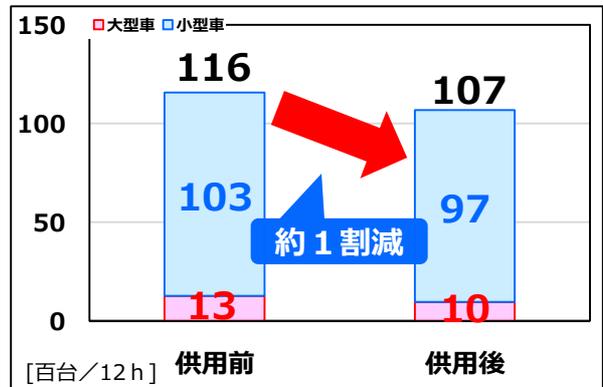


袋井バイパスの交通量の変化



事前：H27年7月30日（木）実態調査
事後：H27年10月7日（水）実態調査

(一) 磐田袋井線の交通量の変化



事前：H27年7月30日（木）実態調査
事後：H27年11月11日（水）実態調査

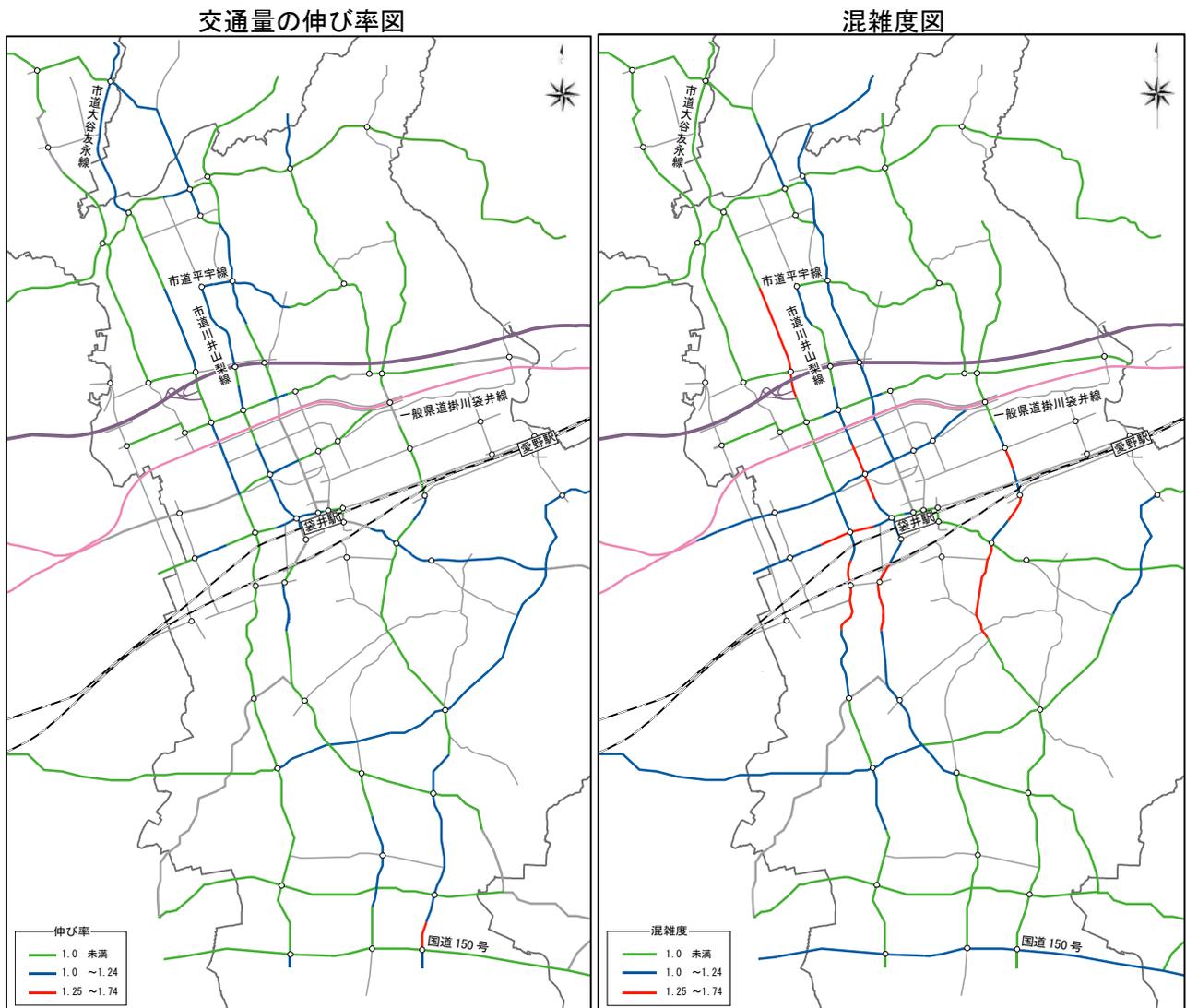
資料：国道1号袋井バイパス事業報告について

第2章 現状とみちづくりの方針

一方、国道1号バイパス以外の交通量については、平成27年度に実施した交通量調査と前回調査（平成23年度）を比較すると、調査56地点（県及び市が管理する道路）の総交通量は、平成23年度から約3%減少しています。

路線毎では、一般県道掛川袋井線（約-15%）、国道150号線（約-10%）、などの東西幹線道路の減少率が大きく、市道平宇線（約+17%）、市道大谷友永線（約+7%）、市道川井山梨線（約+3%）などの新東名高速道路や国道1号バイパスに連結する道路の交通量が増加しています。

また、混雑度についても、対策の検討が必要とされる混雑度1.25以上の路線数は、前回調査の23区間から13区間に大きく減少し、市内の道路は大幅な円滑化が図られています。



資料:H27 袋井市交通量調査

参 考

■交通量の伸び率

交通量の伸び率は、平成 23 年度と平成 27 年度の袋井市交通量調査結果の交通量を比較したものである。

<伸び率>

伸 び 率	交通量の変化
1.0 より大きい	増加
1.0 未満	減少

■混雑度

混雑度とは、12 時間断面交通量を交通容量で割ったものである。

$$\text{混雑度} = \text{12 時間断面交通量} / \text{交通容量}$$

混雑度は、12 時間全体の交通量を平均化して数値で示したものであり、朝や夕方などの交通集中が発生する特定の時間帯について評価したものではない。

<混雑度の解釈>

区 分	交通状況の推計
1.0 未満	昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0～1.24	昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性がある時間帯が 1～2 時間ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に少ない。
1.25～1.74	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。
1.75 以上	慢性的混雑度状態を呈する。

■交通容量

交通容量とは、車両を通行させることのできる道路の能力をいい、通常交通容量は、道路の構造や形状をもとに算出する。

■断面交通量

断面交通量とは、道路の 1 地点での交通量を示したもので、上り車線を走行した車両の台数及び下り車線を走行した車両の台数である。

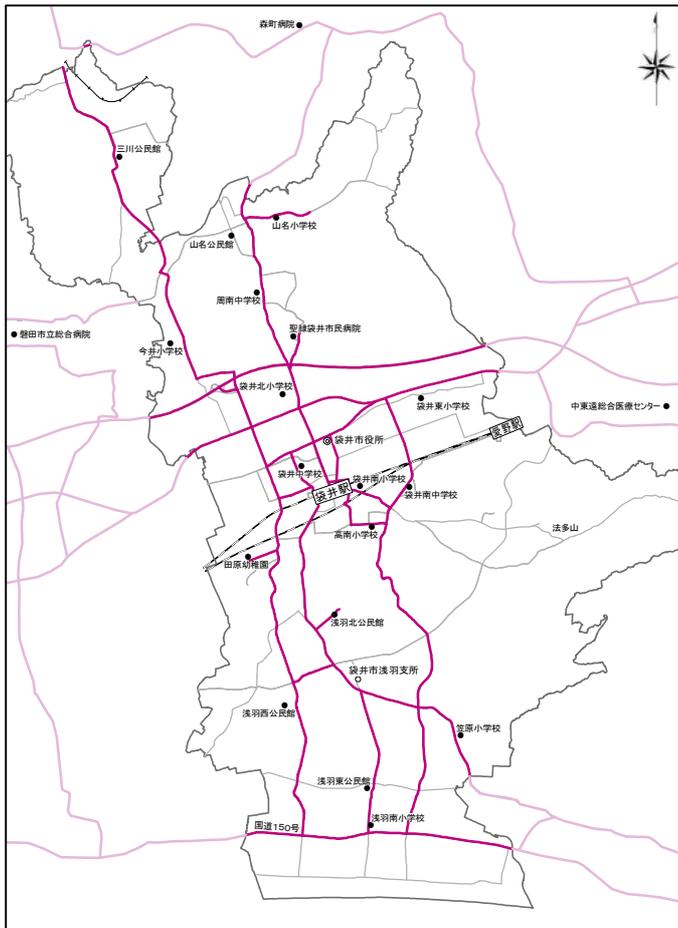
第2章 現状とみちづくりの方針

◆ 緊急輸送路及び津波避難路

緊急輸送路は、26 路線、延長約 75.5km が指定されています。内訳は、県指定 1 次緊急輸送路 8 路線、延長約 34km、県指定 2 次緊急輸送路 3 路線、延長約 5.9km、市指定緊急輸送路 15 路線、延長約 35.6km です。

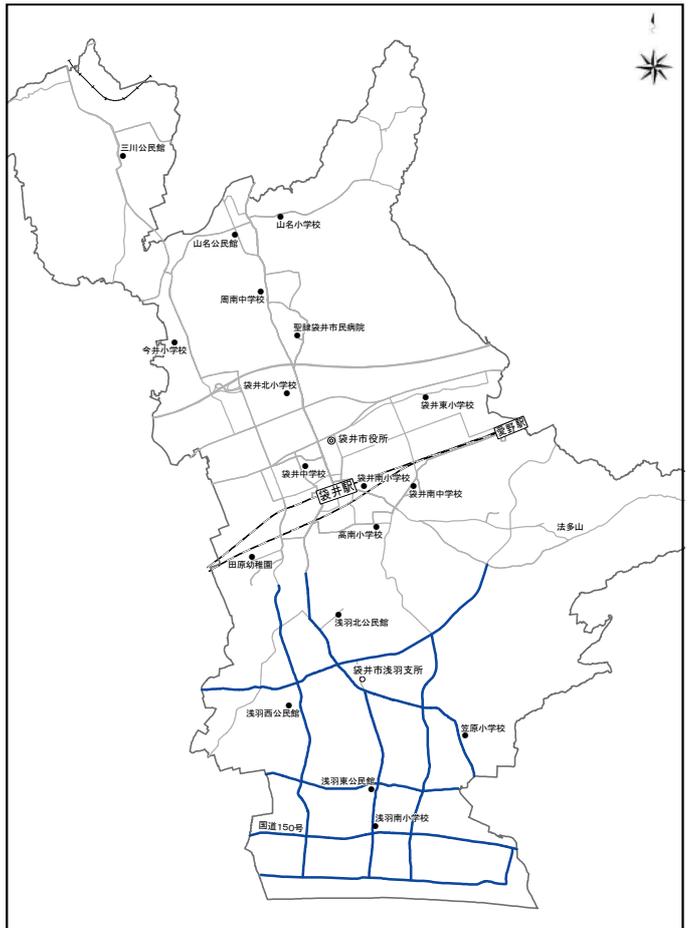
津波避難路は、津波避難対象地域から津波避難場所までの幹線道路を指定し、各地域において安全で最短の避難経路が設定されています。

緊急輸送路



資料:H26 静岡県緊急輸送路図
袋井市防災マップ H27.4

津波避難路



資料:袋井市防災ガイドブック 津波編 H26.4

◆ 公共交通

鉄道については、JR東海道本線が東西に通っており、袋井駅と愛野駅が設置されています。

バスについては、下図のように市内の中央で南北方向に、袋井市北部と中央部、南部で東西方向に路線が伸びています。

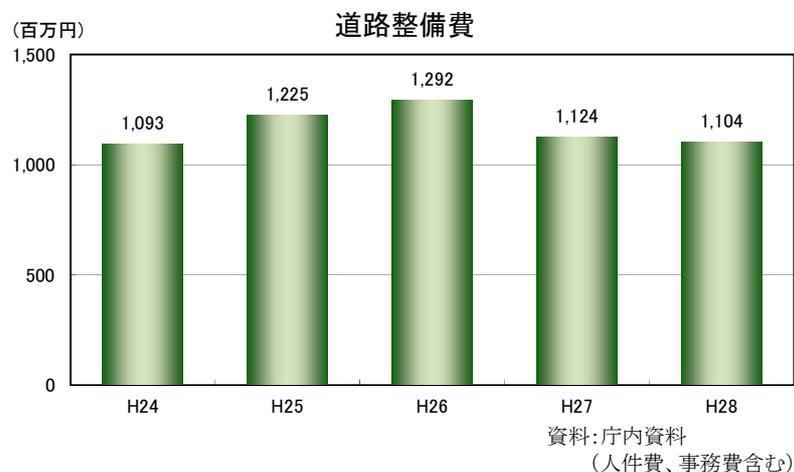
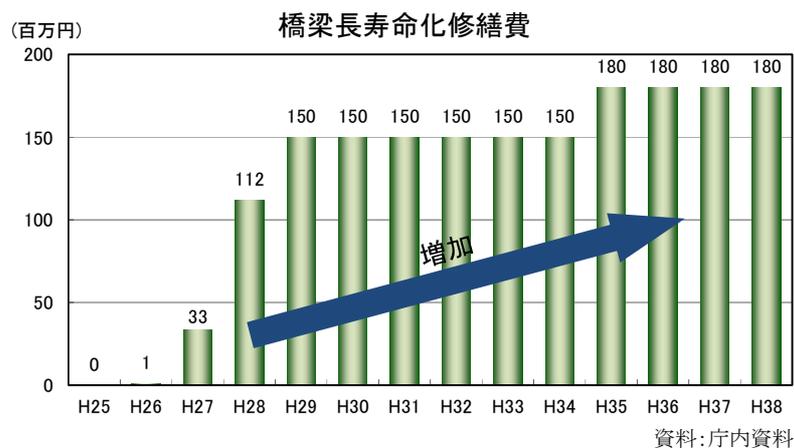
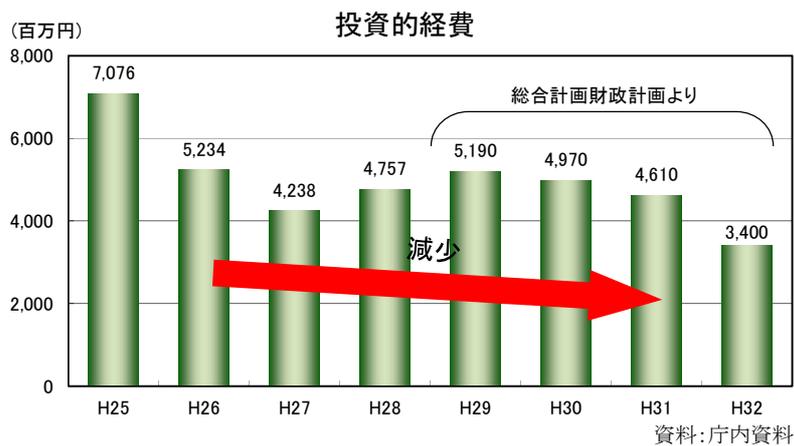


資料:遠州鉄道株式会社 路線図
 秋葉バスサービス株式会社 路線図
 (袋井市自主運行バスは含まない)

◆ 道路整備費の状況

高度成長期に整備した道路や橋を含む公共施設の老朽化が進んでおり、今後は、更新や修繕に多額な費用が必要となるため、新たな施設などの整備に対する経費（投資的経費）は減少します。

都市計画道路（街路）と市道（道路）の整備についても、近年、年間約 10 億円の予算を投入してきましたが、今後は減少することが見込まれることから、選択と集中を図り、今まで以上に計画的かつ効率的な整備を行っていく必要があります。



◆ まとめ

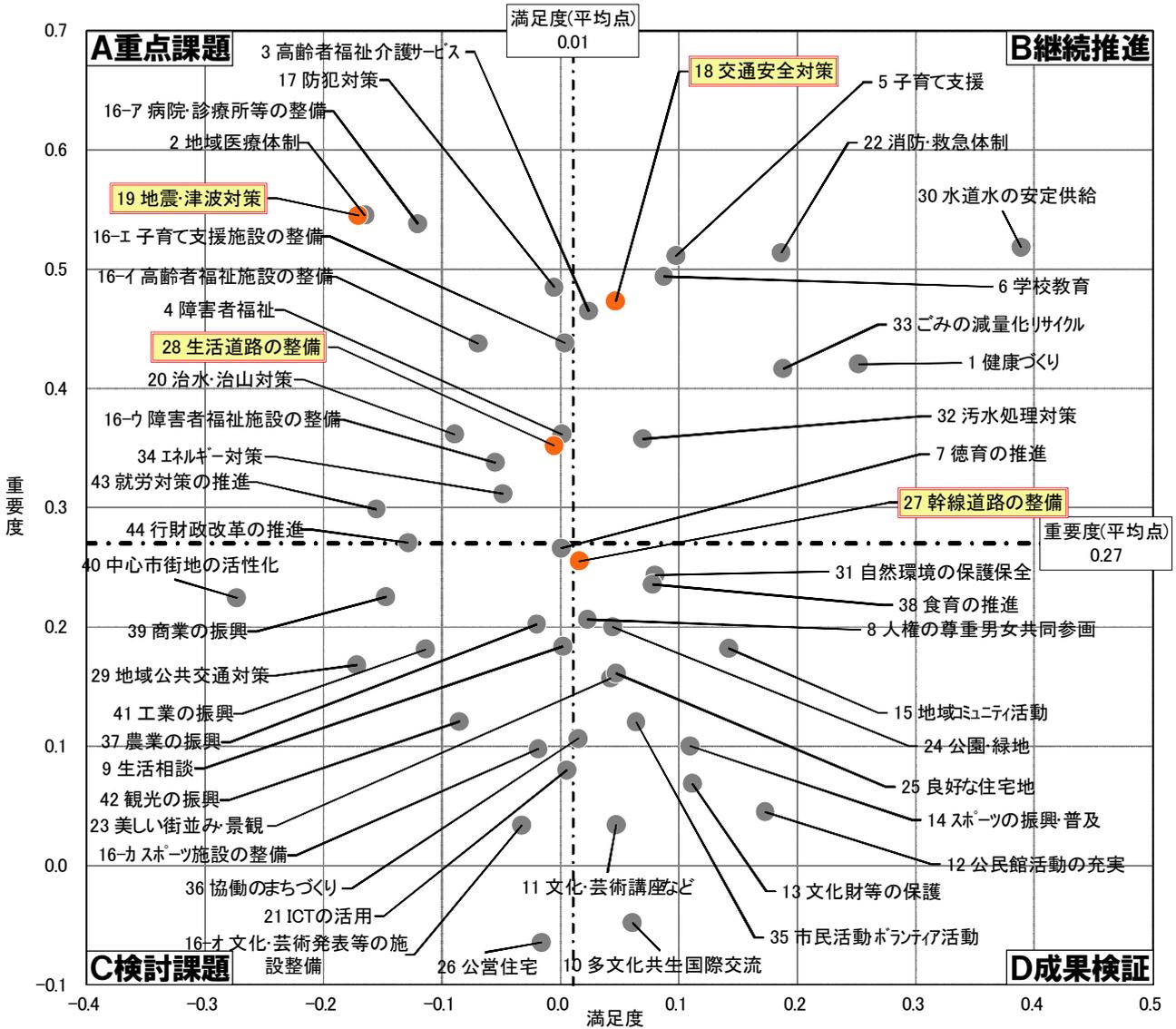
道路の現状から読み取れる「道路整備に課題」をまとめます。

道路の現状	傾向と課題
人 口	○人口減少と高齢化の進展 → 将来需要にあった道路整備 ユニバーサルデザインの積極的な導入
自動車・事故	○自動車の保有台数は今後減少・交通事故は年間 800 件程度 → 将来需要にあった道路整備 交通安全対策
交通手段の分担率	○自家用車の依存度が高い・公共交通の利用度は減少 → 交通ネットワークの向上 更なる公共交通の利便性向上
交通量・混雑度	○市内の交通量は減少・混雑度の改善 → 将来需要にあった道路整備
防災	○緊急輸送路や津波避難路の整備 → 災害に備えた道路整備
公共交通	○コミュニティバス等の路線網は充実 → 更なる公共交通の利便性向上
道路の整備費	○道路整備費の減少 → 選択と集中

3 市民ニーズ

◆ 第2次総合計画のアンケート調査結果（平成26年）

第2次袋井市総合計画にてアンケート調査を行った結果、市で取り組んでいる道路に関する施策の内「19 地震・津波対策」と「28 生活道路の整備」が重点取組課題に、「18 交通安全対策」と「27 幹線道路の整備」は継続推進となっています。



マトリクスの見方

重要度	A 重点課題 重要度: 平均点以上 満足度: 平均点未満	重要性の認識は高いが、取組に対する満足度は低く、他区分の取組に優先した重点的な対応が望まれます。	B 継続推進 重要度: 平均点以上 満足度: 平均点以上	重要性の認識も取組に対する満足度もともに高く、現在の水準を下げないように継続的な対応が望まれます。
	C 検討課題 重要度: 平均点未満 満足度: 平均点未満	重要性の認識は低く、取組に対する満足度も低く、必要性の検証や取組内容の見直しなどを検討し適切な対応が望まれます。	D 成果検証 重要度: 平均点未満 満足度: 平均点以上	重要性の認識は低い、取組に対する満足度は高く、一定の成果をあげているため、必要性を検証し適切な対応が望まれます。
	満足度			

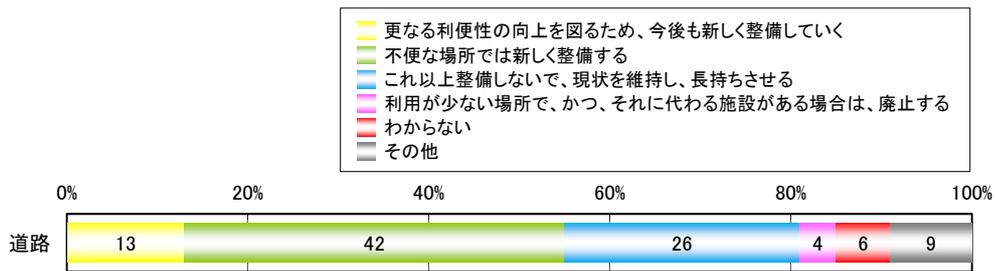
◆ 公共施設に関する市民アンケート調査結果（平成 27 年）

公共施設のあり方、効率的な維持管理・運営について市民と一緒に考えていくために、アンケート調査を実施いたしました。

今後の道路整備に対する意見は、「不便な場所では新しく整備する」が 42%と一番高くなっています。また、二番目の「これ以上整備しないで、現状を維持し、長持ちさせる」は、三番目の「更なる利便性の向上を図るため、今後も新しく整備していく」の 13%に対して 2 倍の 26%です。

自由意見では、「通学路には歩道を設置」、「歩道と車道の分離」、「道路を新設するよりも既設道路の維持修繕が優先」などが多くありました。

今後の整備に対する意見



資料: 袋井市の公共施設に関する市民アンケート結果

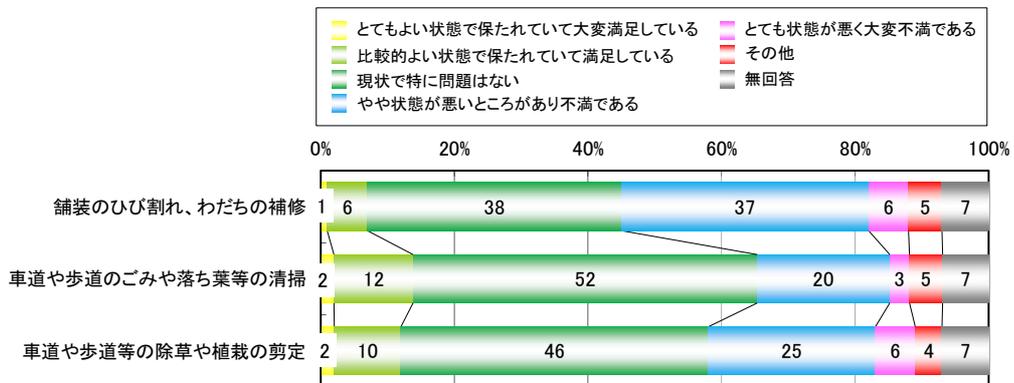
参 考

■ 道路の日常的な維持管理に関する項目

道路の日常的な維持管理の状況に対する意見として「満足している」と「問題はない」と回答している割合は、「舗装の状況」では 45%、「清掃の状況」では 66%、「除草や植栽の剪定状況」では 58%となっています。「不満である」と回答している割合は、「舗装の状況」では 43%、「清掃の状況」では 23%、「除草や植栽の剪定状況」では 31%となっています。

3つの項目とも「不満である」よりも「満足している」と「問題はない」の割合の方が高くなっていますが、「舗装の状況」と「除草や植栽の剪定状況」では「不満である」が約 3～4割と割合が高い結果となっています。

道路の日常的な維持管理の状況に対する意見



資料: 袋井市の公共施設に関する市民アンケート結果

◆ まとめ

各種アンケート結果より「道路整備のニーズ」をまとめます。

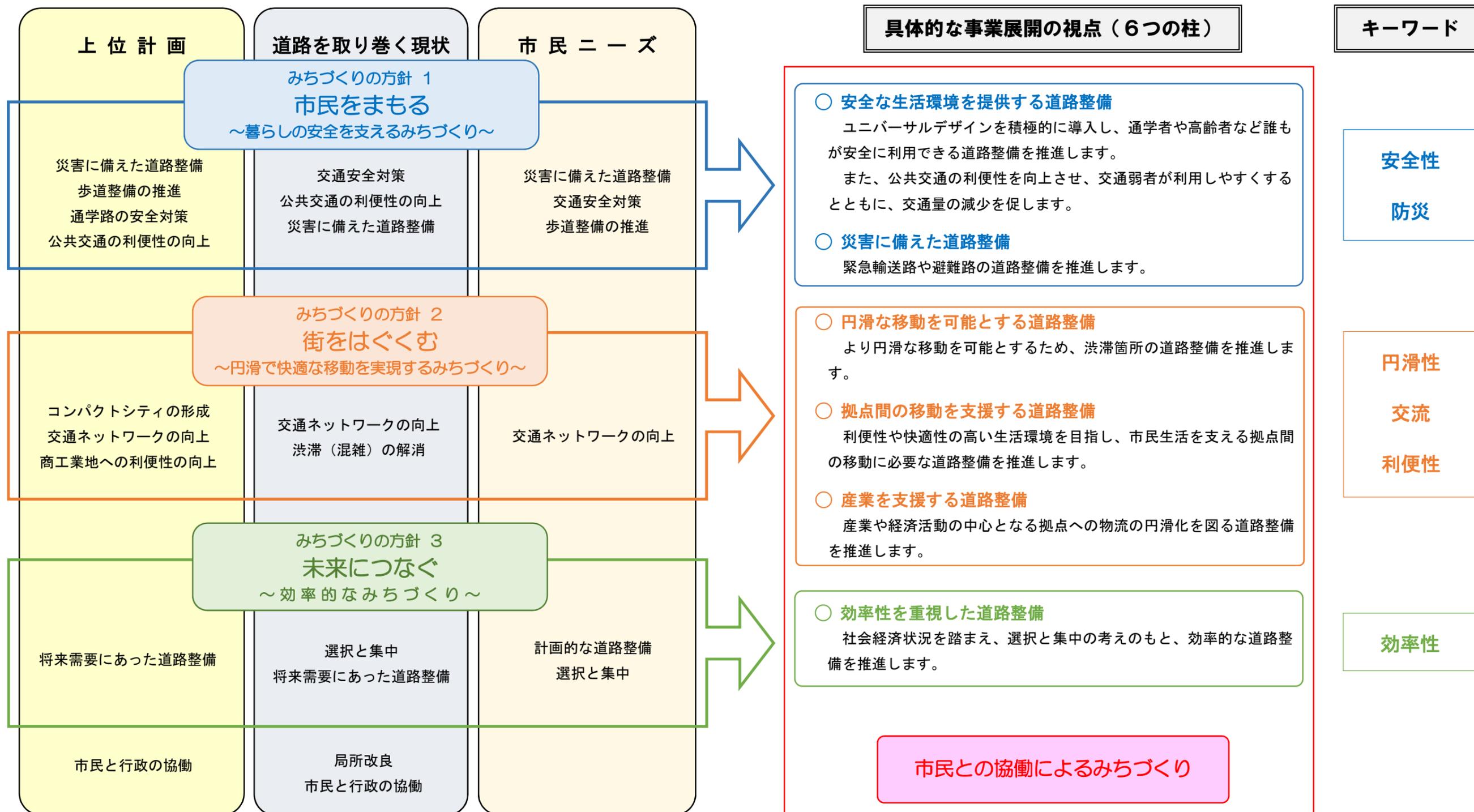
市民ニーズ	意見・傾向
<p>第2次袋井市総合計画 のアンケート調査結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○「地震・津波対策」は重点課題 <ul style="list-style-type: none"> → 災害に備えた道路整備 ○「交通安全対策」は継続推進 <ul style="list-style-type: none"> → 交通安全対策の推進 ○「幹線道路の整備」は成果検証 <ul style="list-style-type: none"> → 計画的な道路整備
<p>公共施設に関する 市民アンケート調査結果</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○今後の道路整備は？ <ul style="list-style-type: none"> ・新しく整備 13% ・不便な場所では新しく整備 42% ・現状を維持 26% ・一部廃止 4% ・その他 15% ○自由意見 <ul style="list-style-type: none"> ・通学路の安全対策 ・歩道と車道の分離 <ul style="list-style-type: none"> → 交通ネットワークの向上 歩道整備の推進 選択と集中

4 みちづくりの方針

◆目標と課題の整理

現状把握により抽出された道路整備の目標と課題、市民ニーズを踏まえ、本プログラムの策定にあたっての「みちづくりの方針」を「市民をまもる～暮らしの安全を支えるみちづくり～」、「街をはぐくむ～円滑で快適な移動を実現するみちづくり～」、「未来につなぐ～効率的なみちづくり～」の3つにまとめ、さらに、それらを実現させるための具体的な事業展開の視点として6つの柱を設定しました。

本整備計画における各路線の評価は、この「具体的な事業展開の視点」を踏まえた評価指標により行っていきます。



第3章 袋井市みちプログラム

1 評価の流れ

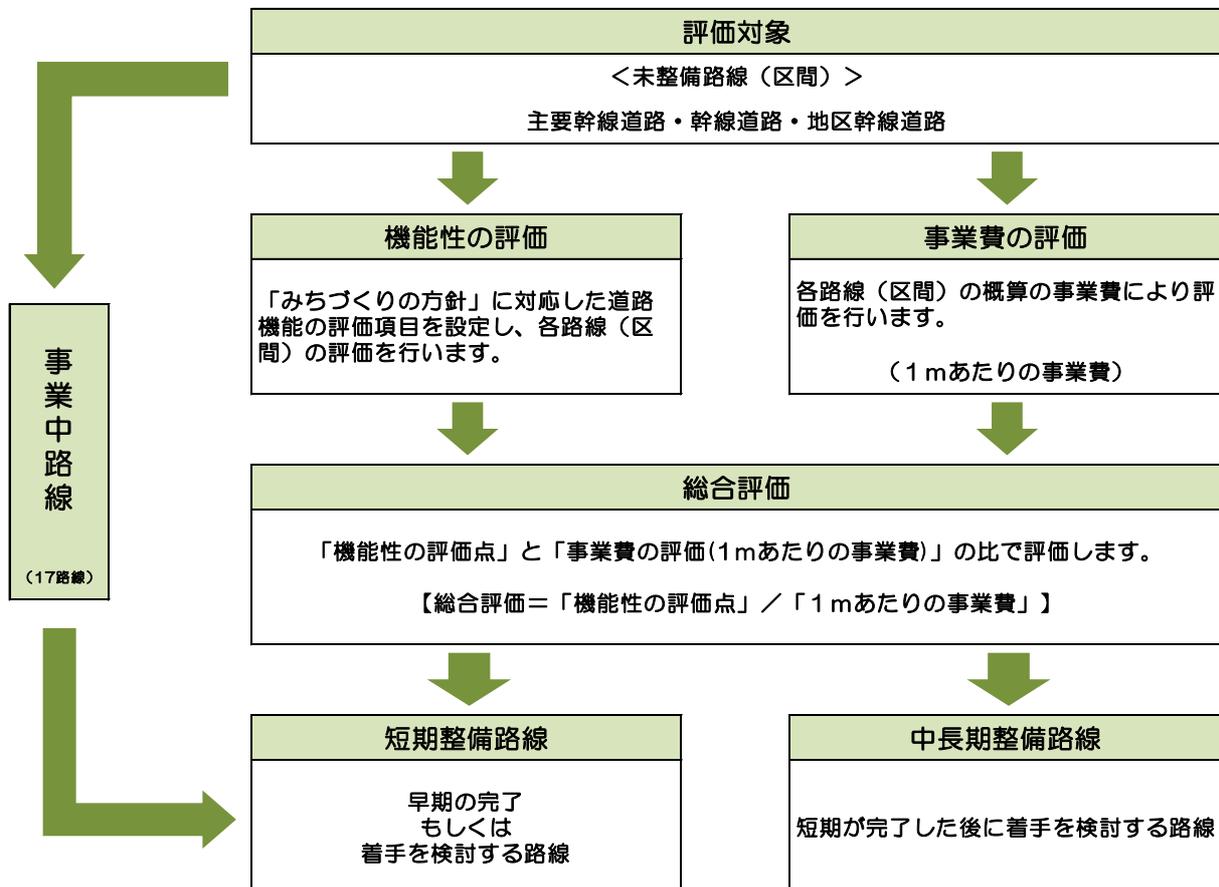
◆ 袋井市みちプログラムの流れ

人口減少や少子高齢化とともに、これまで整備してきた道路施設の老朽化が着実に進むことなどから、道路を含めた公共施設等の社会基盤整備に充てる投資的経費は、これまで以上に限られてきます。このため、これからの道路整備は、これまで以上に限られた財源の中で最大限の効果を得られる事業に集中的に投入する「選択と集中」が重要となっています。

本プログラムでは、本市の実情やニーズを踏まえた「みちづくりの方針」に応じた評価項目による「機能性の評価」とともに、各路線の「事業費の評価」を行い、これらを基にした「総合評価」を行うことにより、「早期に整備を完了もしくは着手を検討する路線（区間）」を選定し、今後、優先的に取り組むべき路線を示します。

なお、現在の事業計画では、事業中の17路線（19区間）の内、9路線（11区間）が概ね10年以内に完了する見込みとなっていますが、国の政策が社会基盤の老朽化対策などへ移っていることもあり、国からの交付金措置率（道路関係）は平成28年度で約70%と低く、事業の長期化が懸念されます。

このようなことから、本プログラムでは、国の交付金の動向を鑑み、事業路線へ予算を集中させ、事業効果を早期に実感できる道づくりを実現するとともに、計画の実現性を考慮し、総事業路線数を現在の70%とするため、新たに追加する「短期整備路線」は4路線とします。



2 評価の方法

◆ 評価対象路線と評価単位区間

評価の対象とする路線は、『袋井市都市計画マスタープラン 平成20年3月』の「道路網基本計画図」で示されている「主要幹線道路」と「幹線道路」、「地区幹線道路」のうち、整備状況を下記の区分で整理し、事業主体が「袋井市」である「事業中」、「未整備」（区間）とします。

事業主体が「袋井市」である「概成済」（区間）については、現時点における「選択と集中」の観点から、最低限の道路機能を有している路線であり、優先的、緊急的な整備の必要性は低いと考えられるため、評価対象から除外します。

なお、評価の対象外となる事業主体が「県」の路線については、広域的な経済、産業、観光などの様々な分野での大きな発展や、地域の活性化を促進させる上で非常に重要な路線であり、現在、事業中の「県道磐田山梨線」や「県道磐田掛川線」などについては、県に対し早期の完成を要請します。また、県道としての整備を要望している「(都) 森町袋井インター通り線」や「(都) 田端宝野線」とともに、「(主)袋井大須賀線」や「(主)袋井駅森線」などの未整備区間については、事業化に向けた積極的な要望活動を行います。

区 分	主要幹線道路 幹線道路	地区幹線道路
整備済	計画幅員・基本幅員で整備済	
概成済	2車線以上 かつ 片側歩道あり以上	幅員が 概ね6m以上の道路
未整備	上記以外	
事業中	現在整備中（短期整備路線）	

（主要幹線道路、幹線道路、地区幹線道路についてはP3を参照）

参 考

■概成済（最低限の道路機能を有している道路）

- 主要幹線道路、幹線道路については、多くの交通量があることから、車両の通行機能と歩行者の安全がある程度確保されている道路を最低限の道路機能を有している道路と考え、「2車線以上かつ片側歩道あり以上」を判断基準にしています。
- 地区幹線道路については、地区内の交通を担う道路で比較的交通量が少ないことから、車両のすれ違いが可能な路線を最低限の道路機能を有している道路と考え、「幅員が概ね6m以上の道路」を判断基準にしています。

県に対し早期完成の要請及び事業化を要望する路線一覧表

区分	番号	路線名	要望内容	備考
地区幹線	1	県道横川磐田線	拡幅改良	1
主要幹線	2	県道山梨敷地停車場線	整備促進	2
幹線	3	(主)焼津森線	歩道整備	3
主要幹線	4	県道掛川山梨線	歩道整備	4
	5-1	(主)袋井春野線	S字の解消と歩道整備	5
	5-2	(主)袋井春野線	歩道整備	6
	6	県道浜松袋井線	整備促進	7
	7	(都)森町袋井インター通り線	新設	8
幹線	8	県道掛川袋井線	歩道整備	9
	9-1	県道大須賀掛川停車場線	県道指定	10
	9-2	県道大須賀掛川停車場線	拡幅改良	11
	10-1	県道袋井小笠線	蛇行狭あい区間の整備	12
	10-2	県道袋井小笠線	整備	13
	10-3	県道袋井小笠線	整備	14
	10-4	県道袋井小笠線	整備	15
主要幹線	11-1	(主)袋井大須賀線	交差点の改良	16
	11-2	(主)袋井大須賀線	歩道整備	17
	11-3	(主)袋井大須賀線	歩道整備	18
	11-4	(主)袋井大須賀線	歩道整備	19
	12	県道磐田掛川線	整備促進	20
	13	県道中野諸井線	道路整備	21
	14	磐田・御前崎間国道150号バイパス	新設	22



凡例
— 重要箇所
— 道路整備対象路線

重要箇所路線

なお、「概成済」、「整備中」及び「未整備(評価対象)」の路線については以下のとおりです。

概成済路線一覧表

区分	番号	路線名	延長(m)	整備状況	備考	
主幹 要線	1	(都)森町袋井インター通り線 (市道湊川井線)	520	2車線 両側歩道	1	
	幹 線	2	市道上貫名5号線	480	2車線 片側歩道	2
		3	市道上貫名下石野線	510	2車線 片側歩道	3
		4	市道小野田田原線	560	2車線 片側歩道	4
		5	市道東同笠油山線	450	2車線 片側歩道	5
地区 幹線	6	市道山田線	500	概ね6m以上	6	
	7	市道萱間戸ノ田線	440	概ね6m以上	7	
	8-1	市道大谷萱間線	860	概ね6m以上	8	
	8-2	市道大谷萱間線	1,260	概ね6m以上	9	
	9	市道大谷友永線	1,160	概ね6m以上	10	
	10	市道見取大谷幕ヶ谷線	1,350	概ね6m以上	11	
	11	市道見取向笠境線	1,700	概ね6m以上	12	
	12	市道下町深見線	530	概ね6m以上	13	
	13	市道馬ヶ谷線	620	概ね6m以上	14	
	14	市道太郎平新道今井線	580	概ね6m以上	15	
	15	(都)上久能山科上線 (市道上久能山科上線)	450	概ね6m以上片側歩道	16	
	16	市道久能可睡線	880	概ね6m以上片側歩道	17	
	17	市道北原川村松西線	460	概ね6m以上片側歩道	18	
	18-1	市道木原田原線	750	概ね6m以上	19	
	18-2	市道木原田原線	940	概ね6m以上	20	
	19	(都)川井南線 (市道川井西南線)	180	概ね6m以上片側歩道	21	
	20-1	(都)柳原神長線 (市道柳原広岡線)	400	概ね6m以上	22	
	20-2	(都)柳原神長線 (市道柳原広岡線)	580	概ね6m以上片側歩道	23	
	21-1	市道諸井平芝線	470	概ね6m以上	24	
	21-2	市道諸井平芝線	290	概ね6m以上	25	
	22	市道岡崎奥三沢線	160	概ね6m以上	26	
	合 計 22 路 線 (26 区間)			17,080		

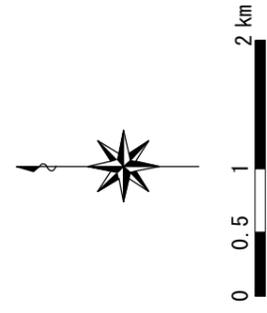


概成済路線図

- 凡例
- 主要幹線道路
 - 幹線道路
 - 地区幹線道路
 - 幹線道路

事業中路線一覧表

区分	番号	路 線 名	延長 (m)	完了見込み	備考
主要幹線	1	(都)山梨中央通り線 (県道掛川山梨線)	330	H31	1
	2	市道湊川井線(新池～諸井)	1,600	H39以降	2
幹線	3-1	市道東同笠油山線 (第一工区：村松)	980	H31	3
	3-2	市道東同笠油山線 (第二工区：村松)	1,210	H32	4
	3-3	市道東同笠油山線(南部工区)	880	H31	5
	4	(都)村松山科線 (市道太郎平新道国本線：鷺巣・村松)	550	H38	6
	5	市道太郎平新道国本線 (菅ヶ谷)	940	H39以降	7
	6	(都)西通新池線 (市道小野田田原線：新池)	440	H29	8
	7	市道掛之上祢宜弥線 (下石野工区)	920	H39以降	9
	8	市道柳原彦島線(彦島)	750	H39以降	10
	9	(都)諸井山の手線 (北225、226号線：諸井)	600	H32	11
	10	市道湊中新田線(バイパス：湊)	550	H33	12
地区幹線	11	市道川会西山線(明治橋)	210	H39以降	13
	12	市道大谷幕ヶ谷線 (三嶋神社～中沢川)	1,450	H39以降	14
	13	市道大谷水洗線	820	H33	15
	14	市道春岡14号線	170	H32	16
	15	(都)上久能山科上線 (市道上久能山科上線)	250	H29	17
	16	(都)駅南循環線	270	H39以降	18
	17	市道田原1号線	620	H39以降	19
合 計 17 路 線 (19 区間)			13,540		



- 凡例
- 主要幹線道路 (Main Trunk Road)
 - 幹線道路 (Trunk Road)
 - 地区幹線道路 (Local Trunk Road)

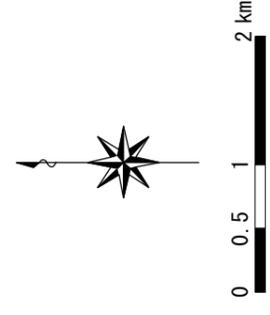
事業中路線図

未整備(評価対象)路線一覧表 その1

区分	番号	路線名	延長(m)	備考	区分	番号	路線名	延長(m)	備考
主要幹線	1-1	市道湊川井線 (浅岡～松原西)	1,630	1	幹線	18	(都)諸井山の手線 (主)袋井大須賀線東)	630	26
	1-2	市道湊川井線 (松原西～湊東)	1,160	2		19-1	(都)浅羽東部線 (北～諸井山の手)	730	27
	1-3	市道湊川井線 (湊東～湊大橋)	220	3		19-2	(都)浅羽東部線 (諸井山の手～浅名篠ヶ谷)	590	28
	2	市道下富松山線	1,420	4		19-3	(都)浅羽東部線 (浅名篠ヶ谷～磐田掛川線)	750	29
	3	市道下富松山線(その2)	1,780	5		19-4	(都)浅羽東部線 (磐田掛川線～袋井大須賀線)	900	30
幹線	4	市道宇刈三沢線	700	6	20	市道東同笠油山線 (湊中新田線～北)	380	31	
	5-1	市道村松宇刈線 (宇刈三沢～一色)	800	7	21	市道見取山田線	830	32	
	5-2	市道村松宇刈線 (一色～トンネル南)	700	8	22-1	市道川会西山線 (明治橋～墓地)	740	33	
	5-3	市道村松宇刈線 (トンネル南～太田村松)	340	9	22-2	市道川会西山線 (墓地～磐田)	1,480	34	
	5-4	市道村松宇刈線 (太田村松～太郎平新道)	1,460	10	23	市道大谷幕ヶ谷線 (中沢川～磐田)	710	35	
	6	(都)川井山梨線 (市道川井山梨線)	1,300	11	24	市道見取大谷幕ヶ谷線	840	36	
	7	市道北原川村松西線(その2)	690	12	25-1	市道川会見取線 (川会～大谷)	1,500	37	
	8-1	市道鷺巣線(北)	370	13	25-2	市道川会見取線 (大谷～見取)	1,920	38	
	8-2	市道鷺巣線(南)	680	14	26	市道深見線	500	39	
	9	(都)村松山科線 (市道小山鷺巣線他：鷺巣)	690	15	27	(都)下山梨上町春岡線 (市道下山梨上町春岡線他)	670	40	
	10	市道太郎平新道国本線 (国本)	1,070	16	28	市道春岡宇刈線	450	41	
	11	市道上貫名5号線	180	17	29	市道馬ヶ谷中村線	520	42	
	12	市道久津部小野田線	1,170	18	30	(都)下山梨春岡線 (市道下山梨22号線)	180	43	
	13	市道掛之上祢宜弥線 (公園工区)	610	19	31	市道宇刈可睡の杜線	770	44	
	14-1	市道下石野法多線(JR高架)	1,210	20	32	市道太田山科線	700	45	
	14-2	市道下石野法多線 (大学～磐田掛川線)	110	21	33	市道平宇線	490	46	
	15-1	市道彦島松袋井線(線路北)	340	22	34	市道太田延久線	420	47	
15-2	市道彦島松袋井線(線路南)	310	23	35	市道山科上7号線	340	48		
16	市道柳原彦島線 (原野谷川橋梁)	560	24	36	市道下山梨山科線	350	49		
17	市道山田川宝野線	430	25	37	市道下山梨久能線	280	50		

未整備(評価対象)路線一覧表 その2

区分	番号	路線名	延長(m)	備考	区分	番号	路線名	延長(m)	備考
地区幹線	38	市道久能可睡の杜線	700	51	地区幹線	59	(都)浅名五十岡線 (市道北 469 号線)	70	76
	39	市道北原川村松西線	1,800	52		60	市道南区柏木線	840	77
	40	市道鷺巣上 7 号線	400	53	合計		60 路線 (77 区間)	53,450	
	41	市道鷺巣上 6 号線	730	54	(新設の路線名については仮称です)				
	42	市道小山線	550	55					
	43	市道木原土橋線	400	56					
	44	市道木原新池線	690	57					
	45	市道川井徳光線	210	58					
	46	市道川井土橋線	670	59					
	47	市道川井上新池線	670	60					
	48	市道木原 4 号線	420	61					
	49	市道堀越木原線	650	62					
	50	市道川井西南線	1,200	63					
	51	(都)新池堀越線 (市道堀越 28 号線他)	310	64					
	52-1	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線：バイパス北)	320	65					
	52-2	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線：バイパス南)	350	66					
	52-3	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線：現道拡幅)	270	67					
	53-1	市道新屋上貫名線 (新屋～東同笠油山)	970	68					
	53-2	市道新屋上貫名線 (東同笠油山～上貫名)	1,200	69					
	54	市道袋井上貫名線	280	70					
55-1	市道上貫名名栗線 (旧東海道～原野谷川)	110	71						
55-2	市道上貫名名栗線 (原野谷川～祢宜弥)	560	72						
56	市道上貫名称宜弥線	310	73						
57	(都)柳原神長線 (市道柳原廣岡線)	480	74						
58	市道浅名篠ヶ谷線	690	75						



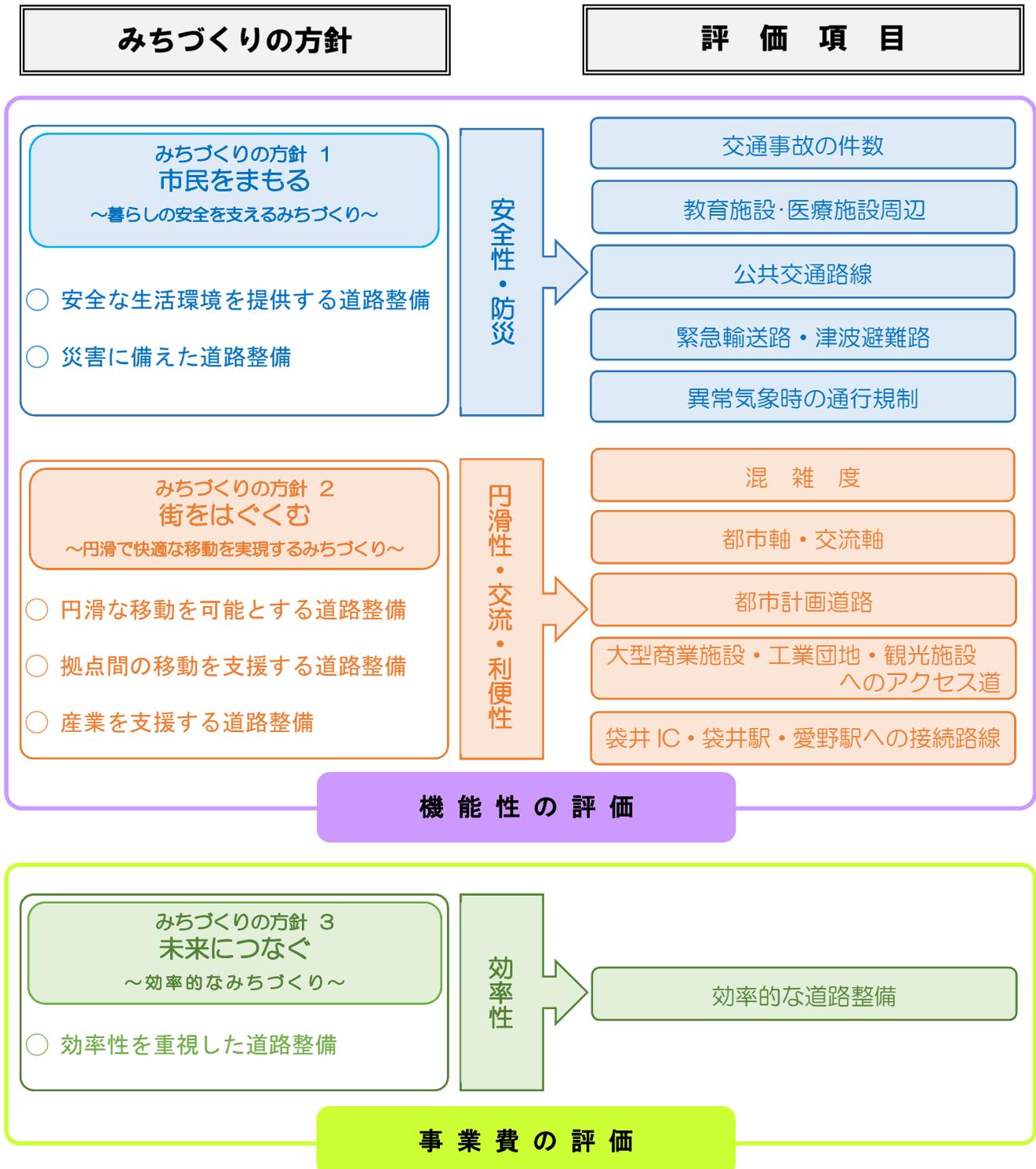
- 凡例
- 主要幹線道路 (Red dashed line with arrow)
 - 幹線道路 (Blue dashed line with arrow)
 - 地区幹線道路 (Green dashed line with arrow)

未整備(評価対象)路線図

◆ 評価項目について

機能性の評価は、「みちづくりの方針」である「市民をまもる（暮らしの安全を支えるみちづくり）」と「街をはぐくむ（円滑で快適な移動を実現するみちづくり）」に関する評価項目を設定し行います。

また、「事業費の評価」については、「未来につなぐ（効率的なみちづくり）」に関する評価項目にて行います。



◆ 機能性の評価基準

評価項目毎に評価内容を設定し、評価内容の有無により評価します。評価内容と評価基準は、下表のとおりです。

機能性の評価 その1

分類	評価項目	評価内容		評価基準	
市民をまもる 暮らしの安全を支えるみちづくり 安全性・防災	交通事故の件数	安全性の向上のため、平成25年から平成27年までの事故件数を確認し、人身事故が1.0kmあたり3件以上の路線の道路整備を評価します。		10：1.0kmあたり3ヶ年で3件以上 0：それ以外	
	教育施設・ 医療施設の周辺	教育施設	安全に通学できるように、小学校、中学校、高等学校の周辺1.0km以内の道路整備を評価します。	10：半径1.0km以内 0：それ以外	
		医療施設	移動の円滑化のため、市民が利用する医療施設の周辺1.0km以内の道路整備を評価します。		
	公共交通（バス） 路線	交通弱者の移動の支援を支えるため、バス路線である道路整備を評価します。		10：路線である 0：それ以外	
	緊急輸送路・ 津波避難路 に指定	緊急輸送路	防災の観点から、災害時の輸送を支援する道路整備を評価します。		10：指定されている 0：それ以外
		津波避難路	防災の観点から、災害時に津波から避難を支援する道路整備を評価します。		
異常気象時 に通行規制	安全性の向上のため、異常気象時に通行禁止となる箇所の道路整備を評価します。		10：規制を行う 0：規制を行わない		

機能性の評価 その2

分類	評価項目	評価内容		評価基準	
街をはぐくむ 〽️円滑で快適な移動を実現するみちづくり〽️ 円滑性・交流・利便性	混雑度 1.25以上	移動の円滑化のため、混雑度が1.25以上となり、渋滞が発生しやすい箇所の道路整備を評価します。		10：混雑度1.25以上 0：混雑度1.25未満	
	都市軸・交流軸	都市軸	交流の利便性向上のため、都市拠点同士の交流を支える都市軸に位置付けされた路線の道路整備を評価します。	10：都市軸又は交流軸である 0：それ以外	
		交流軸	交流の利便性向上のため、都市拠点と交流拠点の交流を支える交流軸に位置付けされた路線の道路整備を評価します。		
	都市計画道路	移動の円滑化のため、都市計画道路に位置づけされている路線の道路整備を評価します。		10：都市計画道路である 0：それ以外	
	大型商業施設・工業団地・観光施設へのアクセス道	商業施設	利便性の向上のため、大型小売店舗として存在する商業施設へのアクセス道の道路整備を評価します。		10：アクセス道である 0：それ以外
		工業団地	利便性の向上のため、工業専用地域へのアクセス道の道路整備を評価します。		
		観光施設	利便性の向上のため、遠州三山へのアクセス道の道路整備を評価します。		
袋井IC・袋井駅・愛野駅への接続路線	袋井IC	利便性の向上のため、袋井ICと国道1号バイパスICを結ぶ路線と袋井ICと新東名高速道路森掛川ICを結ぶ路線の道路整備を評価します。		10：接続路線である 0：それ以外	
	袋井駅	利便性の向上のため、袋井駅と幹線道路を結ぶ路線の道路整備を評価します。			
	愛野駅	利便性の向上のため、愛野駅と幹線道路を結ぶ路線の道路整備を評価します。			

参 考

■アクセス道

アクセス道とは、各施設の出入口に接している路線であり、

- ・主要幹線道路又は幹線道路まで
- ・主要幹線道路又は幹線道路に結ばれない路線については同一路線で完了

◆ 事業費の評価

評価対象路線の概算の「事業費」の算出を行います。

評価対象路線を「用途内（D I D内）」と「用途内（D I D外）」、「用途外」の3つに区分し、近年の事業実績を参考に算出した事業単価を用いて概算の基本事業費を算出します。

また、基本事業費への追加として、大型構造物の「橋梁」や「トンネル」の有無などを反映させ、各路線の「1 mあたりの事業費」を算出します。

$$\text{「1 mあたりの事業費（百万円）」} = \text{「概算事業費（百万円）」} \div \text{「路線延長（m）」}$$

区 分	事業費
用途内（D I D内）	3.2 百万円/m
用途内（D I D外）	1.1 百万円/m
用途外	0.6 百万円/m

	事業費
橋梁	0.425 百万円/m ²
トンネル	4.25 百万円/m
軟弱地盤（置換）	4,640 円/m ³
新設（用地購入）	42,000 円/m ²

（軟弱地盤は、深さ3 m、幅12mに評価対象路線の延長を掛けて体積を算出
新設路線は、幅10mに評価対象路線の延長を掛けて面積を算出）

◆ 総合評価の方法

整備する道路の「機能」と整備に要する「費用（事業費）」から、各路線の「総合評価（費用対効果）」を行います。

道路の機能性の評価点が高く事業費が小さいほど、効率的で費用対効果が高いと考えられるため、本プログラムでは、機能性の評価点と1 mあたりの事業費の比を用いて算出したものを「総合評価点」とし、この点数が高いほど優先度が高い路線となります。

$$\text{「総合評価点」} = \text{「機能性の評価点」} \div \text{「1 mあたりの事業費（百万円）」}$$

3 評価の結果

◆ 評価結果

未整備路線の評価について、以下に「評価表」を示します。

評価一覧表 その1

道路諸元				評価項目										事業費の評価		総合評価（機能性の評価 / 1mあたり事業費）	優先順位	備考		
				機能性の評価					機能性の評価											
				市民をまもる ～暮らしの安全を支えるみちづくり～					街をはぐくむ ～円滑で快適な移動を実現するみちづくり～										未来につなぐ ～効率的なみちづくり～	
				安全性・防災			円滑性・交流・利便性		効率性											
区分	番号	路線名	延長（m）	交通事故件数	教育施設周辺・医療施設周辺	公共交通（バス）路線	緊急輸送路・津波避難路	異常気象時に通行規制	混雑度	交流軸・都市軸	都市計画道路	大型商業施設・工業団地・観光施設へのアクセス道	インター・駅への接続路線	計	事業費（百万円）	1mあたり事業費（百万円）				
主要幹線	1-1	市道湊川井線 (浅岡～松原西)	1,630			○								20	1,253	0.77	26.03	9	軟弱地盤	
	1-2	市道湊川井線 (松原西～湊東)	1,160			○								20	888	0.77	26.12	7	軟弱地盤	
	1-3	市道湊川井線 (湊東～湊大橋)	220			○								20	167	0.76	26.35	6	軟弱地盤	
	2	市道下富松山線	1,420											10	1,087	0.77	13.06	34	軟弱地盤	
	3	市道下富松山線(その2)	1,780											10	1,628	0.91	10.94	36	軟弱地盤 一部新設	
幹線	4	市道宇刈三沢線	700		○									20	539	0.77	25.99	10	軟弱地盤	
	5-1	市道村松宇刈線 (宇刈三沢～一色)	800		○									20	613	0.77	26.10	8	軟弱地盤	
	5-2	市道村松宇刈線 (一色～トンネル南)	700											10	928	1.33	7.54	48	トンネル L=120m W=11m	
	5-3	市道村松宇刈線 (トンネル南～太田村松)	340											10	204	0.60	16.70	22		
	5-4	市道村松宇刈線 (太田村松～太郎平新道)	1,460	○			○							30	1,121	0.77	39.06	4	軟弱地盤	
	6	(都)川井山梨線 (市道川井山梨線)	1,300		○						○	○	○	40	1,599	1.23	32.53	5	軟弱地盤 一部新設	
	7	市道北原川村松西線(その2)	690									○		10	701	1.02	9.85	39	新設	
	8-1	市道鷲巢線(北)	370		○									10	441	1.19	8.38	47	軟弱地盤 新設	
	8-2	市道鷲巢線(南)	680		○			○						20	524	0.77	25.97	11	軟弱地盤	
	9	(都)村松山科線 (市道小山鷲巢線他:鷲巢)	690	○	○						○	○		40	618	0.90	44.63	2	一部新設	
	10	市道太郎平新道国本線 (国本)	1,070		○									10	644	0.60	16.61	25		
	11	市道上貫名5号線	180		○									10	184	1.02	9.78	42	新設	
	12	市道久津部小野田線	1,170		○									10	2,022	1.73	5.79	52	原野谷川 橋梁 L=180m W=16m(14400m ²)	
	13	市道掛之上柳直弥線 (公園工区)	610		○			○					○	40	468	0.77	52.19	1	軟弱地盤	
	14-1	市道下石野法多線(JR高架)	1,210											0	7,352	6.08	-	-	新設、新幹線・東海道線 跨線橋 L=900m W=16m(14400m ²)	
14-2	市道下石野法多線 (大学～磐田掛川線)	110											0	109	0.99	-	-	新設		
15-1	市道彦島松袋井線(線路北)	340											0	203	0.60	-	-			

評価一覧表 その2

道路諸元				評価項目											事業費の評価		総合評価 (機能性の評価 / 1mあたり事業費)	優先順位	備考
				機能性の評価						計									
				市民をまもる ～暮らしの安全を支えるみちづくり～			街をはぐくむ ～円滑で快適な移動を実現するみちづくり～												
				安全性・防災			円滑性・交流・利便性												
区分	番号	路線名	延長 (m)	交通事故件数	教育施設周辺・医療施設周辺	公共交通(バス)路線	緊急輸送路・津波避難路	異常気象時に通行規制	混雑度	交流軸・都市軸	都市計画道路	大型商業施設・工業団地・観光施設へのアクセス道	インター・駅への接続路線	計	事業費(百万円)	1mあたり事業費(百万円)			
				1kmあたり3ヶ年で3件以上	半径1km以内				1.25以上					100					
幹線	15-2	市道彦島松袋井線(線路南)	310											0	185	0.60	-	-	
	16	市道柳原彦島線 (原野谷川橋梁)	560											0	2,610	4.66	-	-	新設、原野谷川 橋梁 L=300m W=16m(4800m ²)
	17	市道山田川宝野線	430		○									10	259	0.60	16.59	27	
	18	(都)諸井山の手線 (主)袋井大須賀線東)	630		○						○	○		30	1,065	1.69	17.75	20	軟弱地盤 新設
	19-1	(都)浅羽東部線 (北～諸井山の手)	730		○						○	○		30	1,127	1.54	19.43	19	軟弱地盤 新設
	19-2	(都)浅羽東部線 (諸井山の手～浅名篠ヶ谷)	590		○						○	○		30	701	1.19	25.25	14	軟弱地盤 新設
	19-3	(都)浅羽東部線 (浅名篠ヶ谷～磐田掛川線)	750		○						○	○		30	892	1.19	25.22	15	軟弱地盤 新設
	19-4	(都)浅羽東部線 (磐田掛川線～袋井大須賀線)	900		○						○	○		30	1,066	1.18	25.33	13	軟弱地盤 新設
	20	市道東同笠油山線 (浜中新田線～北)	380		○		○				○			30	291	0.76	39.23	3	軟弱地盤
	地区幹線	21	市道見取山田線	830											0	1,023	1.23	-	-
22-1		市道川会西山線 (明治橋～墓地)	740											0	755	1.02	-	-	新設
22-2		市道川会西山線 (墓地～磐田)	1,480											0	1,512	1.02	-	-	新設
23		市道大谷幕ヶ谷線 (中沢川～磐田)	710											0	426	0.60	-	-	
24		市道見取大谷幕ヶ谷線	840											0	810	0.96	-	-	中沢川 橋梁 L=40m W=8m(320m ²) 敷地川 橋梁 L=50m W=8m(400m ²)
25-1		市道川会見取線 (川会～大谷)	1,500		○									10	900	0.60	16.66	23	
25-2		市道川会見取線 (大谷～見取)	1,920											0	1,150	0.60	-	-	
26		市道深見線	500											0	510	1.02	-	-	新設
27		(都)下山梨上町春岡線 (市道下山梨上町春岡線他)	670		○							○		20	1,020	1.52	13.14	32	新設
28		市道春岡宇刈線	450		○									10	456	1.01	9.87	38	新設
29		市道馬ヶ谷中村線	520											0	310	0.60	-	-	
30		(都)下山梨春岡線 (市道下山梨22号線)	180		○							○		20	228	1.27	15.76	29	新設
31		市道宇刈可睡の社線	770											0	783	1.02	-	-	新設
32		市道太田山科線	700		○							○		20	590	0.84	23.73	17	
33		市道平字線	490		○							○		20	447	0.91	21.92	18	一部新設
34		市道太田延久線	420		○									10	431	1.03	9.75	43	新設
35		市道山科上7号線	340		○									10	374	1.10	9.09	45	
36	市道下山梨山科線	350		○									10	227	0.65	15.42	31	一部新設	
37	市道下山梨久能線	280		○									10	458	1.64	6.11	51	新設、宇刈川 橋梁 L=40m W=10m(400m ²)	

評価一覧表 その3

道路諸元				評価項目										事業費の評価		総合評価 (機能性の評価 / 1mあたり事業費)	優先順位	備考	
				機能性の評価					機能性の評価					未来につなぐ ~効率的なみちづくり~					
				市民をまもる ~暮らしの安全を支えるみちづくり~					街をはぐくむ ~円滑で快適な移動を実現するみちづくり~					効率性					
				安全性・防災					円滑性・交流・利便性					事業費 (百万円)	1mあたり事業費 (百万円)				
区分	番号	路線名	延長 (m)	交通事故件数	教育施設周辺・医療施設周辺	公共交通 (バス) 路線	緊急輸送路・津波避難路	異常気象時に通行規制	混雑度	交流軸・都市軸	都市計画道路	大型商業施設・工業団地・観光施設へのアクセス道	インター・駅への接続路線	計					
				1kmあたり3ヶ年で3件以上	半径1km以内				1・2・5以上					100					
地区幹線	38	市道久能可睡の社線	700		○									10	805	1.15	8.70	46	新設
	39	市道北原川村松西線	1,800											0	1,081	0.60	-	-	
	40	市道鷺巣上7号線	400		○									10	242	0.61	16.50	28	
	41	市道鷺巣上6号線	730					○						10	558	0.76	13.09	33	軟弱地盤
	42	市道小山線	550											0	563	1.02	-	-	新設
	43	市道木原土橋線	400											0	237	0.59	-	-	
	44	市道木原新池線	690					○						10	685	0.99	10.08	37	
	45	市道川井徳光線	210	○										10	229	1.09	9.18	44	
	46	市道川井土橋線	670		○									10	1,015	1.52	6.60	50	新設
	47	市道川井上新池線	670		○									10	1,282	1.91	5.22	53	新設
	48	市道木原4号線	420											0	254	0.60	-	-	
	49	市道堀越木原線	650		○									10	1,557	2.40	4.17	55	新設
	50	市道川井西南線	1,200		○			○						20	1,549	1.29	15.49	30	
	51	(都)新池堀越線 (市道堀越28号線他)	310		○						○			20	890	2.87	6.96	49	新設
	52-1	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線・バイパス北)	320		○						○			20	382	1.20	16.73	21	軟弱地盤 新設
	52-2	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線・バイパス南)	350								○			10	787	2.25	4.45	54	一部新設、軟弱地盤 沖之川 橋梁L=60m W=16m(960m ²)
	52-3	(都)方丈鷺巣線 (市道方丈鷺巣線・現道拡幅)	270	○							○			20	209	0.77	25.86	12	軟弱地盤
	53-1	市道新屋上貴名線 (新屋～東同笠油山)	970											0	1,243	1.28	-	-	新設
	53-2	市道新屋上貴名線 (東同笠油山～上貴名)	1,200		○									10	1,223	1.02	9.81	40	新設
	54	市道袋井上貴名線	280		○									10	169	0.60	16.61	26	
55-1	市道上貴名栗線 (旧東海道～原野谷川)	110											0	66	0.60	-	-		
55-2	市道上貴名栗線 (原野谷川～称宜弥)	560											0	512	0.91	-	-	一部新設	
56	市道上貴名称宜弥線	310											0	2,560	8.26	-	-	新設、原野谷川・逆流 橋梁 L=330m W=16m(5280m ²)	
57	(都)柳原神長線 (市道柳原廣岡線)	480		○			○			○			30	590	1.23	24.39	16	軟弱地盤 一部新設	
58	市道浅名篠ヶ谷線	690		○									10	415	0.60	16.62	24		
59	(都)浅名五十岡線 (市道北469号線)	70		○						○			20	108	1.55	12.94	35	新設	
60	市道南区柏木線	840		○									10	857	1.02	9.80	41	新設	

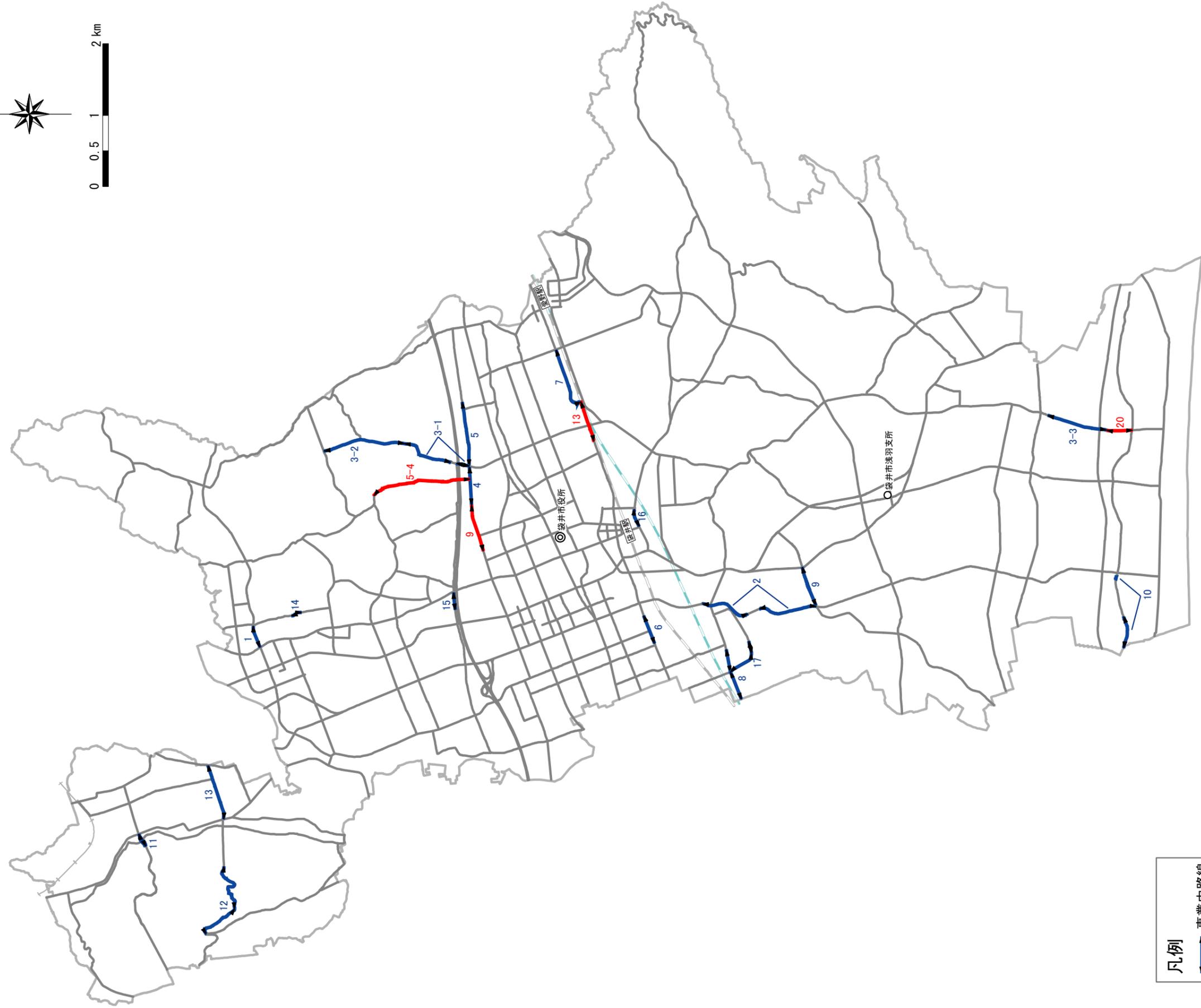
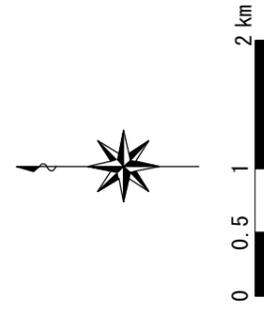
第3章 袋井市みちプログラム

総合評価を行った結果、評価点が高い上位4路線（4区間）と事業中の17路線（19区間）が「短期整備路線」、残りの56路線（73区間）が「中長期整備路線」となりました。

「短期整備路線」については、早期の完了もしくは事業着手の検討をします。

短期整備路線一覧表

区分	番号	路線名	延長(m)	備考	
事業中	主要幹線	1	(都)山梨中央通り線 (県道掛川山梨線)	330	1
		2	市道湊川井線(新池～諸井)	1,600	2
	幹線	3-1	市道東同笠油山線 (第一工区：村松)	980	3
		3-2	市道東同笠油山線 (第二工区：村松)	1,210	4
		3-3	市道東同笠油山線(南部工区)	880	5
		4	(都)村松山科線(鷺巣・村松)	550	6
		5	市道太郎平新道国本線 (菅ヶ谷)	940	7
		6	(都)西通新池線 (市道小野田田原線：新池)	440	8
		7	市道掛之上祢宜弥線 (下石野工区)	920	9
		8	市道柳原彦島線(彦島)	750	10
		9	(都)諸井山の手線 (北225号線：諸井)	600	11
		10	市道湊中新田線(バイパス：湊)	550	12
	地区幹線	11	市道川会西山線(明治橋)	210	13
		12	市道大谷幕ヶ谷線 (三嶋神社～中沢川)	1,450	14
		13	市道大谷水洗線	820	15
		14	市道春岡14号線	170	16
		15	(都)上久能山科上線	250	17
16		(都)駅南循環線	270	18	
17		市道田原1号線	620	19	
追加	幹線	13	市道掛之上祢宜弥線	610	20
		9	(都)村松山科線 (市道小山鷺巣線他)	690	21
		20	市道東同笠油山線	380	22
		5-4	市道村松宇刈線	1,460	23
合計 21 路線 (23 区間)			16,680		



凡例
→ 事業中路線
→ 新規路線

短期整備路線図

4 今後の道路整備について

本プログラムでは、上位計画で目標としているまちづくりや、直面している課題、ニーズなどを基に客観的な評価を行い、本市が優先して整備を行うべき路線（区間）を選定しました。これから整備していく路線については、この評価結果を基本として、地域の事業に対する熟度や周辺道路とのネットワーク、財政状況などを考慮しつつ決定します。

また、道づくりの手法については、限られた財源の中、市民が一日も早く整備効果を実感できるよう、地域の実状にあった道づくりに努めます。

特に地区内の主要な道路である地区幹線道路においては、日常生活を支える道路として多様な道づくりを展開していくことが必要です。今後は、1. 5車線の道路整備や交通規制による安全確保、地区計画等の活用などについて積極的に検討するとともに、事業に着手する前段階において関係者の合意形成（協働によるみちづくり事業など）を図りながら、効率的な道づくりに取り組みます。

参 考

■地区計画とは・・・

都市計画法に基づく制度であり、法の範囲内で建築物に関する制限等を定めるものです。

具体的には、建物の用途の制限や、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建ぺい率・容積率・高さなどの建築物に関するルールや、道路・公園などの公共施設の配置や規模を地区整備計画として定めることができます。



■協働によるみちづくりとは・・・

事業を短期間かつ円滑に進めるため、事業着手の前段階に関係者や地権者と課題や事業効果などを話し合います。

協働によるみちづくり事業

- 事業着手前に市民と話し合いを設けることで**市民の理解と協力**を得ます

概略の設計図面を作り、分かりやすく説明



- 市民と話し合いを十分に行うことで、以下の効果を図ることを目的とします

事業期間の短縮
事業効果の早期発現



5 プログラムの検証について

近年、社会情勢が急激に変化しており、先行きが予測しにくい時代になっています。社会情勢や道路整備を取り巻く環境に大きな変化があった場合には、方針や評価項目の修正が必要です。

このため、本プログラムは、計画（Plan）、実施（Do）、検証（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルにより、必要に応じて見直し、改訂いたします。

6 道路網計画の見直しについて

本市の道路網計画は、平成 17 年の旧袋井市と旧浅羽町の合併時に、「袋井市都市計画道路網計画書」などの既定計画を統合する形で策定された総延長 286km の計画です。

この道路網計画については、厳しい社会情勢の中で、将来にわたり持続可能な道路行政を行っていくため、長期的な視点による抜本的な見直しが必要です。

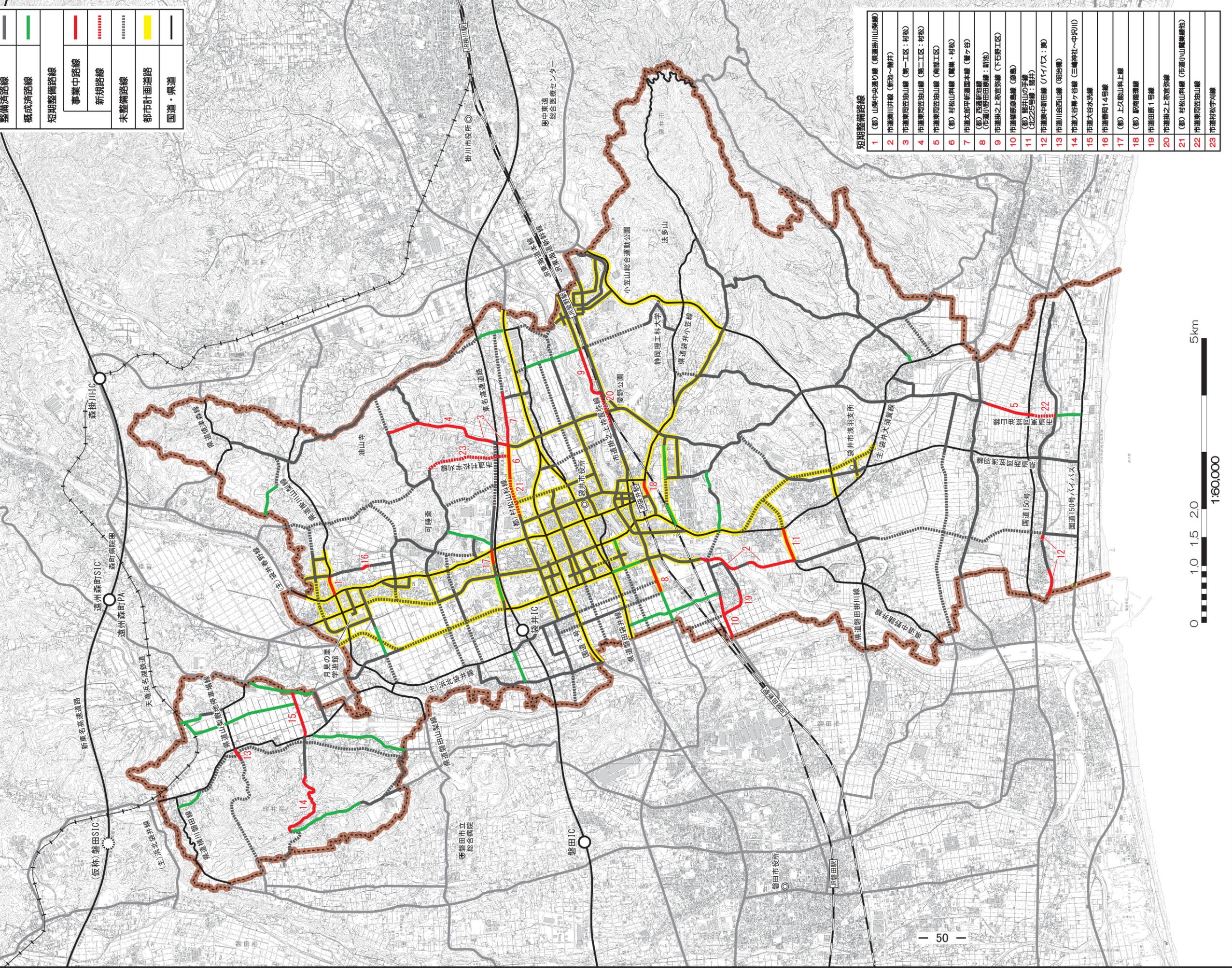
現在、公共施設の具体的な再編計画である「公共施設マネジメント計画」や道路ストック等の維持管理計画である「（仮称）インフラマネジメント計画」の策定に取り組んでおり、本市が将来必要とする更新費用や維持管理費が明確になります。これらの計画を踏まえた上で、学識経験者や市民の意見を伺いながら、平成 29 年度から道路網計画の見直しに取り組めます。

袋井市みちプログラム図



凡例

	整備済路線
	概成済路線
	短期整備路線
	事業中路線
	新短路線
	未整備路線
	都市計画道路
	国道・県道



短期整備路線

- (新) 山梨中央通り線 (東瀬田川山梨線)
- 市道瀬川井線 (新池～鷺井)
- 市道東向笠畑山線 (第一工区・村松)
- 市道東向笠畑山線 (第二工区・村松)
- 市道東向笠畑山線 (南部工区)
- (新) 村松山科線 (電線・村松)
- 市道太郎平新瀬田本線 (暫々谷)
- (新) 西瀬田新池線
- (市道) 小野田原線 (新池)
- 市道掛之上高宮強線 (下石野工区)
- 市道掛原高橋線 (高橋)
- (新) 鷺井山の手線 (C2225号線・鷺井)
- 市道瀬中新田線 (バイパス・瀬)
- 市道川谷山科線 (明治橋)
- 市道大谷井・谷線 (三峰神社～中沢川)
- 市道大谷水汚線
- 市道善門14号線
- (新) 上久能山科上線
- (新) 駒南線
- 市道田原1号線
- 市道掛之上高宮強線
- (新) 村松山科線 (市道小川麓線他)
- 市道東向笠畑山線
- 市道村松字刈線

