

静岡南北道路 ながぬま 長沼立体  
第1回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和5年2月3日

# 目 次

1. 計画段階評価区間	.....	2
2. 計画段階評価手続きの進め方(案)	.....	4
3. これまでの検討状況	.....	6
4. 地域の状況	.....	9
5. 道路交通の現状と課題	.....	15
6. 政策目標(案)の設定	.....	30
7. 意見聴取方法(案)	.....	34

# 1. 計画段階評価区間

# 1. 計画段階評価区間

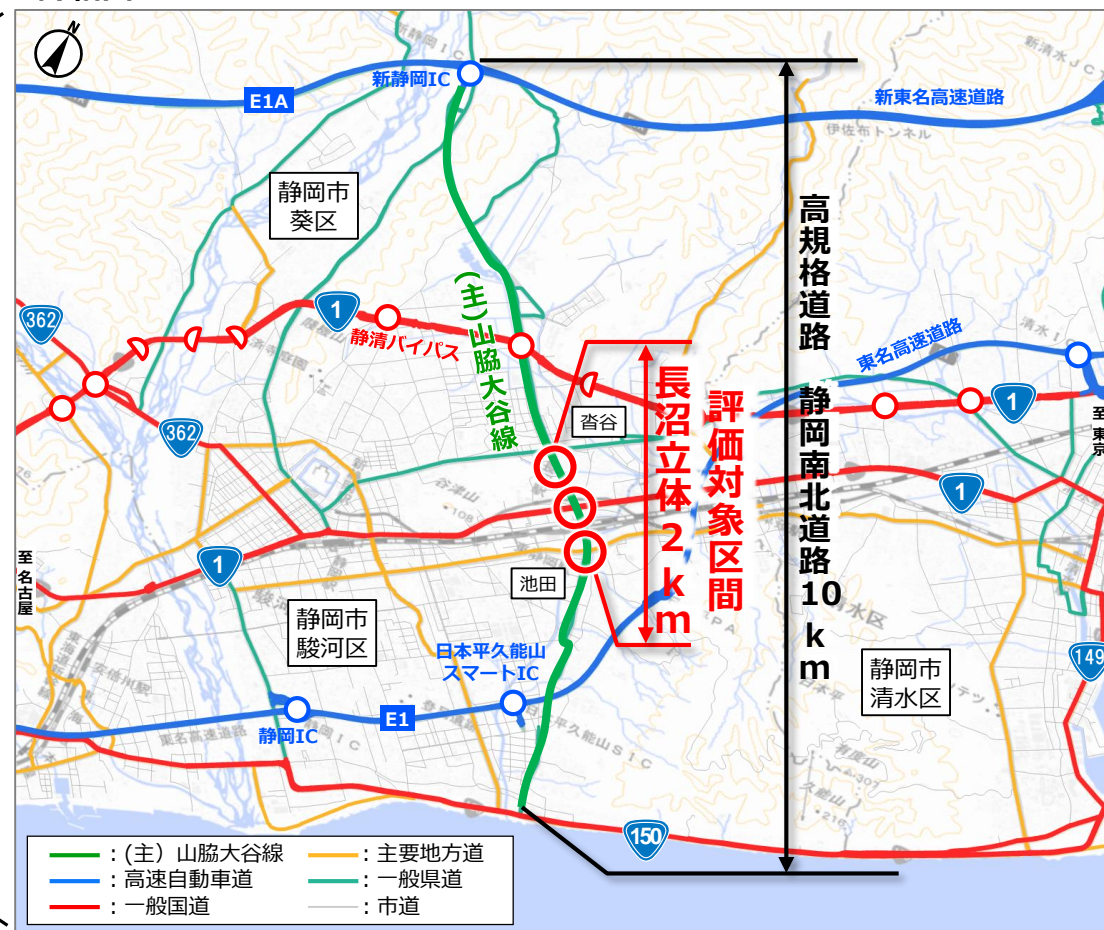
■ 高規格道路 静岡南北道路は、新東名高速道路新静岡ICから国道150号に至る延長約10kmの道路。

■ 計画段階評価区間は、しずおか あおい くつのや 静岡市葵区沓谷～するが いけだ 同市駿河区池田を結ぶ延長約2kmの区間。

## ■ 広域図



## ■ 詳細図



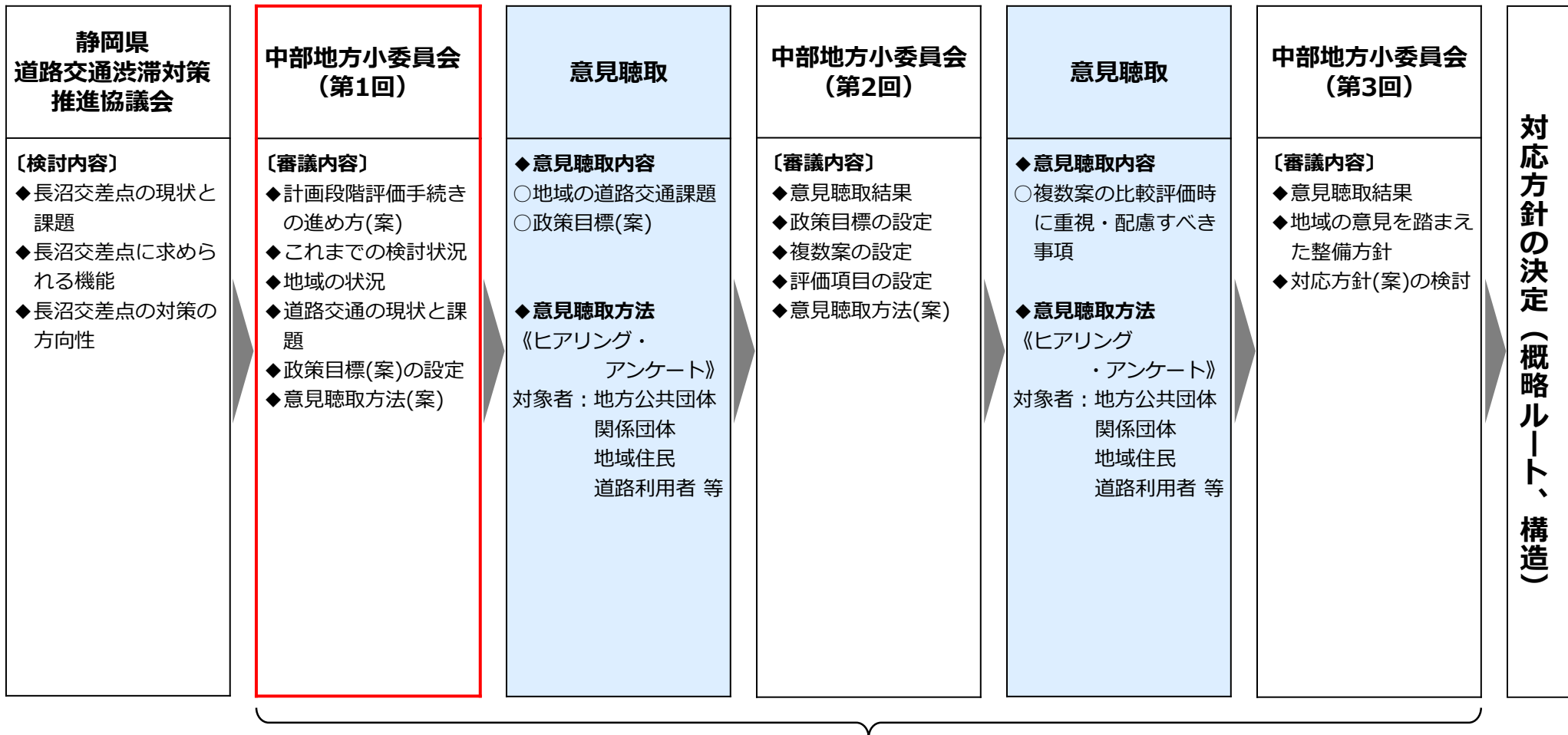
## **2. 計画段階評価手続きの進め方(案)**

# 2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

今回

令和5年2月3日

令和3年8月30日



地方小委員会

### **3. これまでの検討状況**

### 3. これまでの検討状況 ①長沼立体の検討状況

- 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会において、国道1号長沼交差点の混雑の要因分析や対策の必要性・方向性を重点的に検討するため、令和元年12月に長沼WGを設置。
- 令和3年7月に第3回長沼WGにおいて、国道1号長沼交差点の対策の方向性（案）のとりまとめを行い、令和3年8月に静岡県道路交通渋滞対策推進協議会で対策の方向性を確認。

#### 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会

#### 長沼WG（R1.12.2設置）

##### 《第1回：R1.12.2》

- ・ 国道1号長沼交差点周辺の道路ネットワーク
- ・ 国道1号長沼交差点周辺の渋滞状況の確認

##### 《第2回：R2.9.7》

- ・ 国道1号長沼交差点の渋滞対策の必要性
- ・ 国道1号長沼交差点の渋滞要因

##### 《第3回：R3.7.16》

- ・ 国道1号長沼交差点の現状と課題
- ・ 国道1号長沼交差点の求められる機能
- ・ 長沼交差点の対策の方向性（案）



#### 《R3.7.16公表》

国道1号長沼交差点の対策の方向性を報告



#### 《令和3年度 第1回：R3.8.30》

国道1号長沼交差点の対策の方向性を確認

#### 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会：構成員

所属	役職	所属	役職
国土交通省 中部地方整備局	静岡国道事務所長	静岡市	建設局 道路部長
〃	建政部 都市整備課長	〃	都市局 都市計画部 交通政策・MaaS担当部長
〃	道路部 道路計画課長	浜松市	土木部道路企画課長
〃	道路部 地域道路課長	〃	都市整備部交通政策課長
〃	道路部 交通対策課長	静岡県警本部	交通部 参事官兼交通企画課長
〃	沼津河川国道事務所長	〃	交通部 交通規制課長
〃	浜松河川国道事務所長	中日本高速道路 (株)東京支社	総務企画部 企画調整課長
中部運輸局	交通政策部 計画調整官	〃	保全・サービス事業部 交通技術課長
〃	静岡運輸支局長	〃	保全・サービス事業部 交通管制課長
静岡県	交通基盤部 道路局 道路企画課	静岡県道路公社	常務理事
〃	交通基盤部 道路局 道路整備課長	静岡県	専務理事
〃	交通基盤部 道路局 道路保全課長	トラック協会	専務理事
〃	交通基盤部 都市局 都市計画課長	静岡県バス協会	専務理事
〃	交通基盤部 都市局 地域交通課長	静岡県 タクシー協会	専務理事
〃	交通基盤部 都市局 街路整備課長		

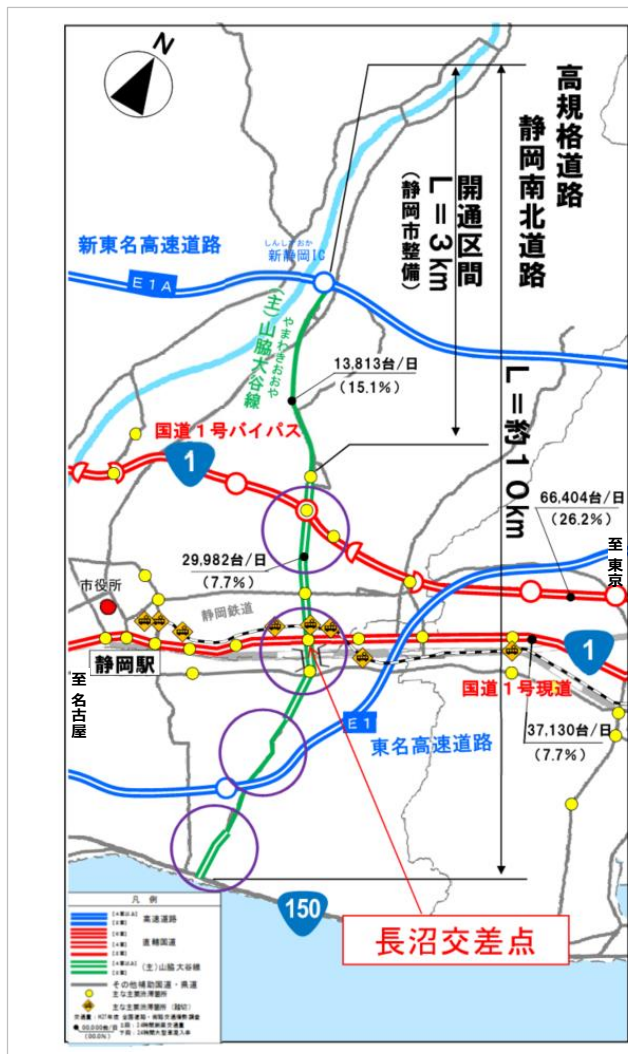
#### 静岡県道路交通渋滞対策推進協議会 長沼WG：構成員

所属	役職
国土交通省 中部地方整備局	静岡国道事務所 計画課長
静岡県	交通基盤部 道路企画課長
静岡市	都市計画部 都市計画課長
〃	道路部 道路計画課長



### 3. これまでの検討状況 ②対策の方向性

- 令和3年7月の第3回長沼WGにおいて、南北軸である（主）山脇大谷線について、静岡鉄道踏切と長沼交差点を跨ぐ立体化事業と長沼大橋の橋梁架替事業の一体的な実施を対策（案）とすることを公表。
- 令和3年8月の静岡県道路交通渋滞対策推進協議会において対策の方向性を確認。



#### <対策の方向性>

- 南北軸である(主)山脇大谷線について、静岡鉄道踏切と長沼交差点を跨ぐ立体化事業と長沼大橋の橋梁架替事業の一体的な実施を対策(案)とする。
  - ・ 信号待ちによる渋滞が激しく、市街化が進む長沼交差点は、渋滞対策として立体化が有効。
  - ・ 東西軸の国道1号の立体化では、静岡鉄道の踏切待ちによる南北軸の渋滞が解消されないため、南北軸の(主)山脇大谷線の立体化が有効。(これにより、東西軸の国道1号の渋滞も解消)
  - ・ 老朽化が進む長沼大橋については、鉄道軌道が近接し、補強工事が困難なため、架替が必要。
  - ・ 立体化事業と橋梁架替事業の一体的な実施により、全体として効率的に両事業を実施。
- 国・静岡県・静岡市が引き続き連携し、地域の合意形成を図りながら、対策(案)の詳細な検討を進める。
  - ・ 沿道物件や現道交通への影響も想定されるため、地域の合意形成を図ることが必要。
  - ・ 事業中に現道交通にできるだけ影響を与えないよう、詳細ルートや施工方法の検討が必要。
  - ・ 立体化と橋梁架替事業を組み合わせ合わせた整備手法や役割分担の検討が必要。

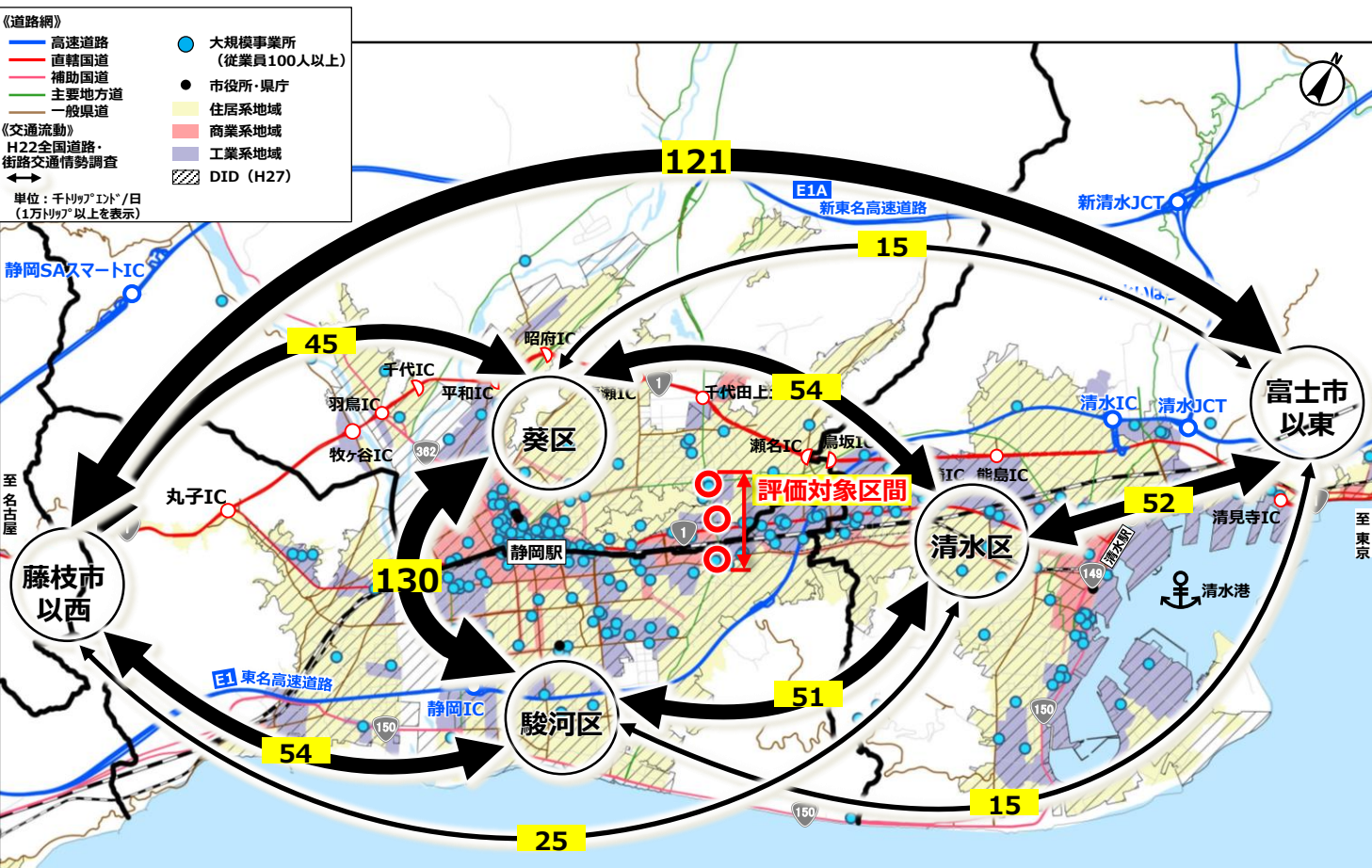


## 4. 地域の状況

# 4. 地域の状況 ①人口・交通流動

- 評価対象区間周辺地域は、静岡駅や大規模事業所・商業施設が多数存在し、交通の発集地域。
- 交通流動では、東西の流動に加え、葵区⇔駿河区の南北の流動が多い。
- 静岡市の人口は、静岡県と同等の減少割合（約4%）となっているが、駿河区においては増加。
- 静岡市は、第3次産業の割合が多く、第2次産業の総生産額も県内1位であり、第2次・第3次産業共に盛んな地域。

## ■ 静岡都市圏の発着OD



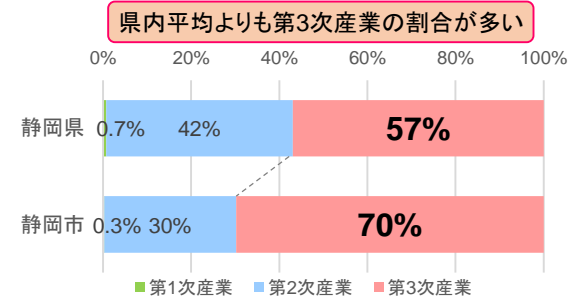
出典：国土数値情報 H23都市地域、H23用途地域、静岡県会社要覧2015 H27人口集中地区

## ■ 人口の変化

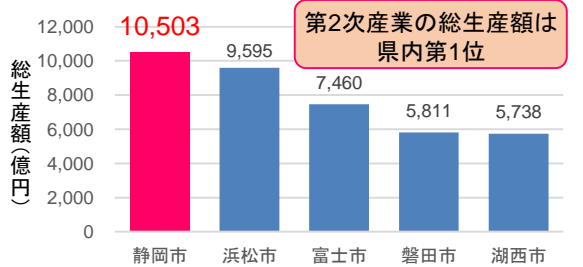
	H17	R2	増減率
静岡市	723千人	693千人	-30千人 (-4.0%)
葵区	263千人	249千人	-14千人 (-5.3%)
駿河区	208千人	213千人	+5千人 (+2.4%)
清水区	253千人	231千人	-22千人 (-8.7%)
静岡県	3,792千人	3,633千人	-159千人 (-4.2%)

※表中の数字は、それぞれ四捨五入をしているため合計とは一致しない場合がある  
出典：国勢調査

## ■ 産業構造 (市町村内総生産額)



## ■ 第2次産業：市町村別総生産額ランキング

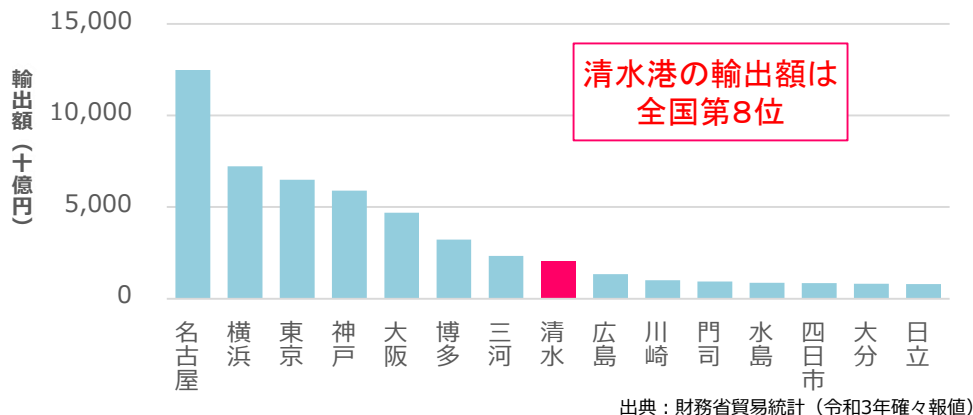


出典：R1しずおかけんの地域経済計算

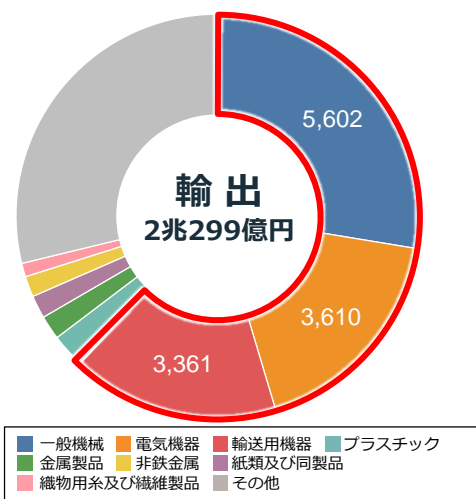
# 4. 地域の状況 ②地域の産業:清水港

- 清水港の貿易輸出額は全国で第8位。清水港の輸出品目としては、一般機械、電気機器、輸送用機器が多い。
- 清水港を発着地とする大型車流動のうち、静岡市が半数を占め、清水港との結びつきが強い。

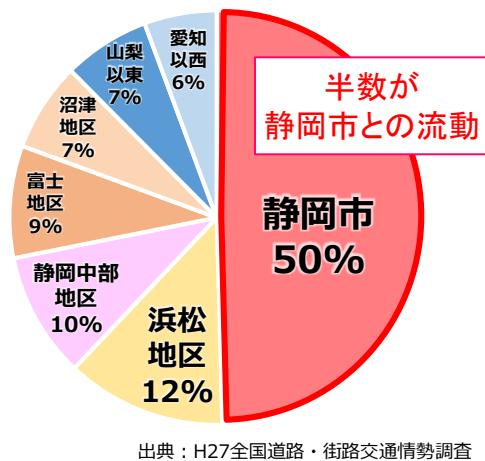
## ■ 港湾別貿易輸出額



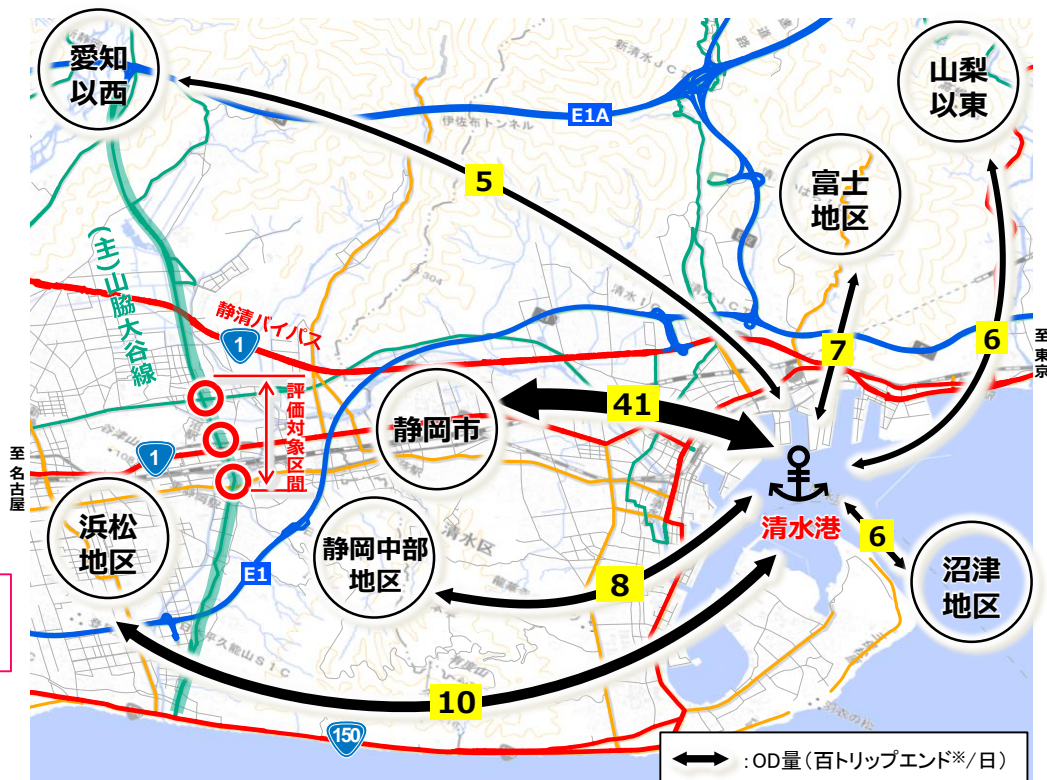
## ■ 清水港の品種別輸出貿易額



## ■ 清水港を発着地とする大型車流動内訳



## ■ 清水港を発着地とする大型車流動



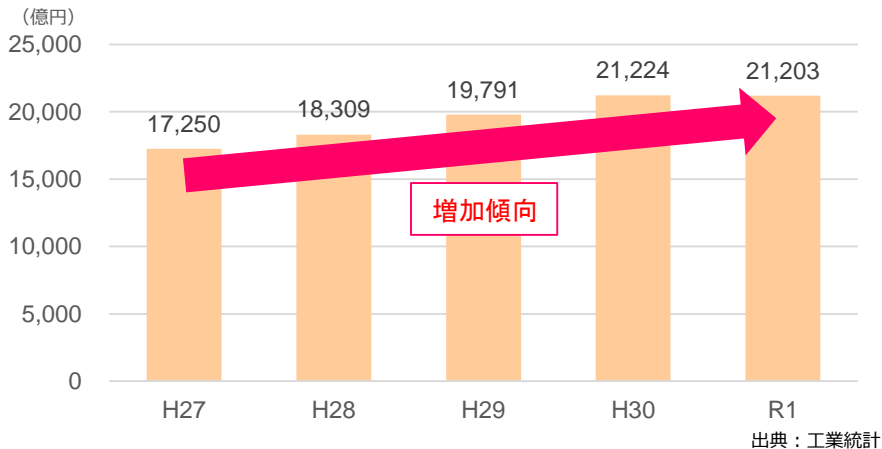
※トリップエンド：ある出発地からある目的地までの移動をトリップという。そのトリップを合計したものをトリップエンドという。

※静岡中部地区：藤枝市、焼津市、島田市、牧之原市、吉田町、川根本町  
 富士地区：富士市、富士宮市  
 浜松地区：浜松市、湖西市、磐田市、袋井市、森町、掛川市、菊川市、御前崎市  
 沼津地区：小山町、長泉町、裾野市、沼津市、函南町、熱海市、三島市、清水町、松崎町、河津町、伊東市、伊豆市、西伊豆町、東伊豆町、伊豆の国市、御殿場市、下田市、南伊豆町

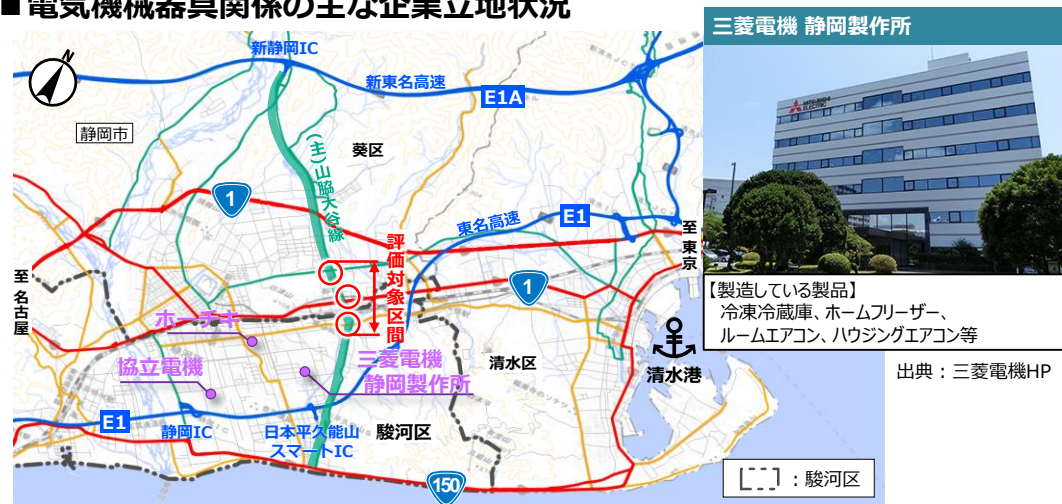
# 4. 地域の状況 ②地域の産業:電気機械器具

- 静岡市の製造品出荷額は増加傾向であり、電気機械器具が約5割を占める。
- 静岡市駿河区には、三菱電機の工場等が立地し、電気機械器具製造業が全国第1位。
- 電気機械器具製造品の輸送にかかる駿河区⇔駿河区外の発着交通が7割以上と、区外とのつながりが強い。

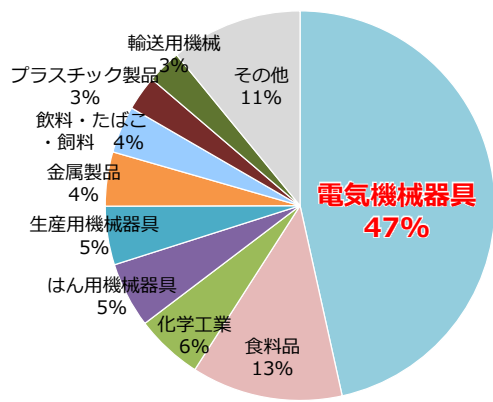
## ■ 静岡市の製造品出荷額の推移



## ■ 電気機械器具関係の主な企業立地状況

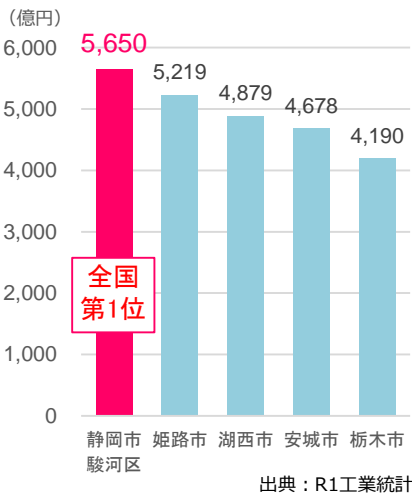


## ■ 静岡市の製造品出荷額の産業別割合



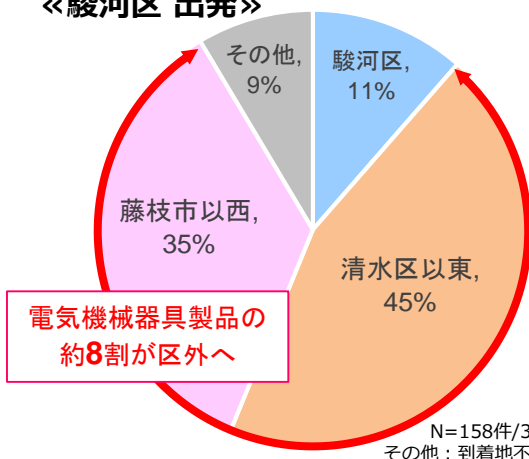
出典：R1工業統計

## ■ 電気機械器具製造業の製造品出荷額全国ランキング

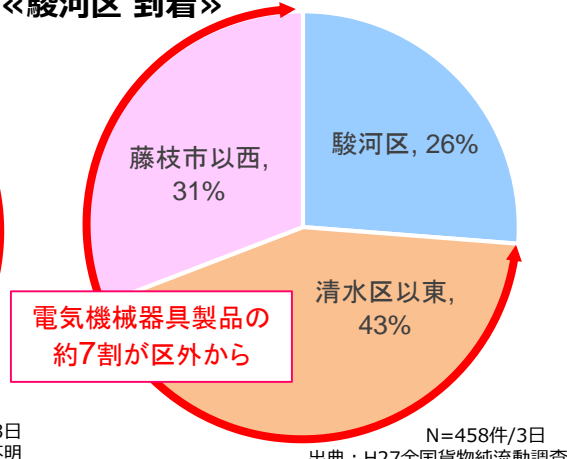


## ■ 駿河区を発着する電気機械器具製造品の物流輸送件数の割合 (全国)

### 《駿河区 出発》



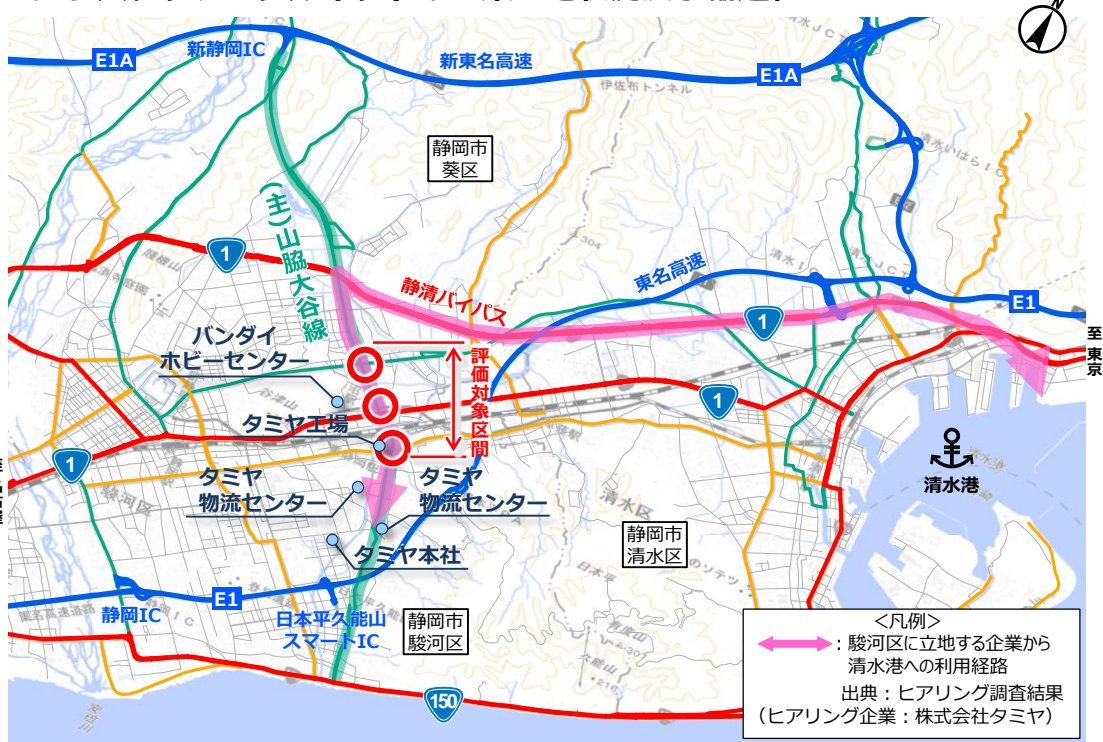
### 《駿河区 到着》



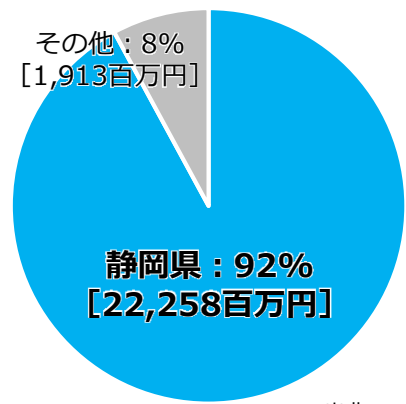
# 4. 地域の状況 ②地域の産業:プラスチックモデルキット

- 静岡県のプラスチックモデルキットの出荷額は全国の約9割を占め、「バンダイ」や「タミヤ」のプラスチックモデルキット企業が（主）山脇大谷線沿線に立地。
- 清水港のプラスチックモデルキットの貿易輸出額はH24からR3で約4倍に増加し、清水港への輸送経路は、（主）山脇大谷線から国道1号静岡バイパスを利用。

## ■プラスチックモデルキットの企業立地状況及び輸送経路

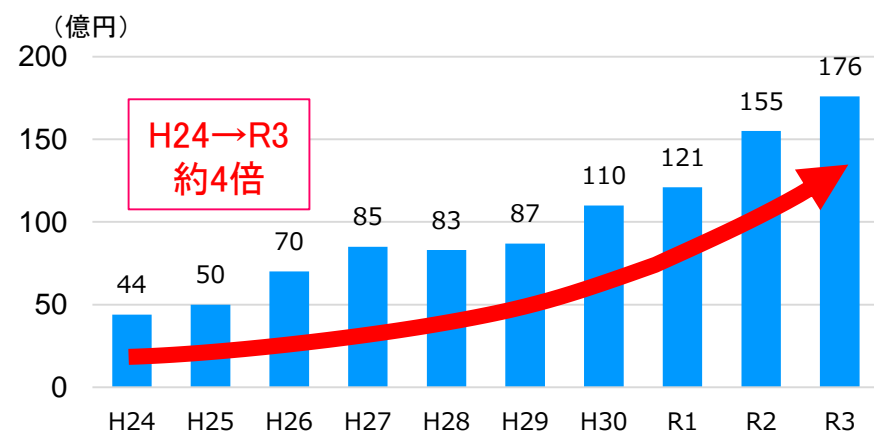


## ■プラスチックモデルキット出荷額の全国シェア



出典：R1工業統計

## ■清水港からのプラスチックモデルキットの貿易輸出額



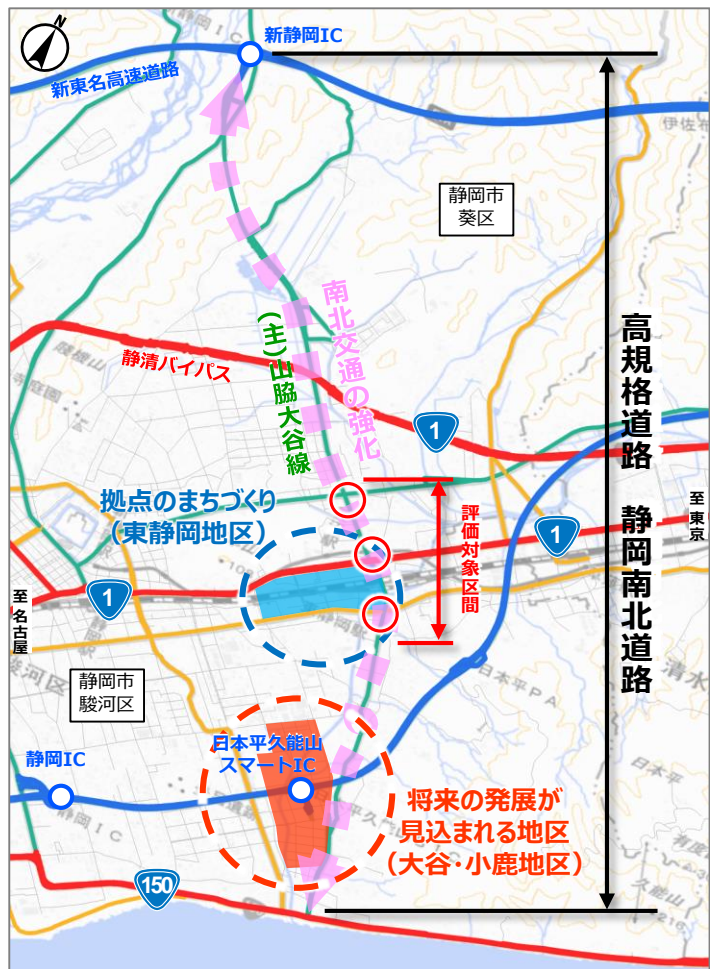
出典：財務省貿易統計



# 4. 地域の状況 ②地域の産業:周辺の開発状況

- (主) 山脇大谷線沿線では、文化・スポーツ拠点・新県立図書館等の施設整備や地域活動との連携を活用したまちづくりを進める「東静岡地区」と、観光・交流拠点等の創出による魅力の向上や、企業立地用地による経済活力の向上を目指した新たなまちづくりを進める「大谷・小鹿地区」でまちづくりを推進中。
- 両地区の経済活動を静岡市全域に波及させるために南北交通の強化が求められている。

## ■ 静岡南北道路沿線の開発計画

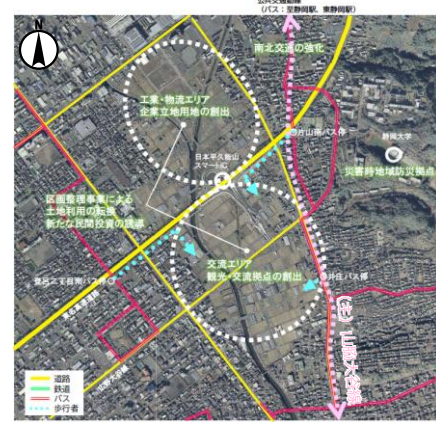


### <拠点のまちづくり (東静岡地区)>



1	文化・スポーツ 拠点の創出	「文化・スポーツの殿堂」として相応しい拠点の整備・運営を検討し、プロスポーツの観戦や、エンターテインメント性の高い芸術・文化に親しむ場などを創出することによって、まちの賑わいづくりと学びの機会づくりを進める。
2	新県立 中央図書館 の整備	県内図書館の中核として、市町立図書館を支援しつつ、未来につながる新しい図書館を整備することで、知のインフラとしての役割を継続すると共に静岡の新たな文化を創造・発信する。
3	文化・ 芸術の 振興	世界に誇る「SPAC (静岡県舞台芸術センター)」の活動など、地域に根差した文化・芸術活動を展開することで、このエリアにしかできない、個性・特徴あるまちづくりを展開する。
4	地域活動 との連携	地域活動と連携したイベント開催やまちづくりを推進することで、まちの賑い創出や関連産業の発展を図るとともに、「文化・スポーツの殿堂」としての東静岡を国内外にPRする。
5	南北交通 の強化	新東名新静岡ICから東名日本平久能山スマートICをつなぐ、静岡市南北を横断する道路環境を整えることで、地域の交通アクセスを向上させるとともに、経済活動をエリアの後背地にも波及させる。

### <将来の発展が見込まれる地区 (大谷・小鹿地区)>



1	「静岡」を アピールする フロント機能の 創出	スポーツ、食、魅せる工場などをテーマに、魅力ある交流エリアを創出することで、来訪者を「静岡のファン」にしていくとともに、「静岡らしさ」を伝承・継承させる。
2	新たな産業集積 による雇用創出	区画整理事業により生み出された企業立地用地を最大限に活かし、エリアの経済活力を向上させる。
3	新ICを活かした 周辺観光交流の 促進	日本平、久能山東照宮、三保松原など、多様な個性を持つ様々な観光資源と相互に連携する対流構造を生み出し、静岡市全域の活性化を図る。
4	静岡市南北を 横断する 道路環境の強化	新ICから静岡市の都心エリアにつながる交通環境を整えることで、地域の交通アクセスを向上させるとともに、経済活動を静岡市全域に波及させる。

## **5. 道路交通の現状と課題**



# 5. 道路交通の現状と課題 ①評価対象区間周辺のネットワーク状況

■主要東西軸として新東名高速道路・国道1号静岡バイパス・国道1号現道・東名高速道路・国道150号が整備され充実しているが、それらを南北に結ぶ路線は（主）山脇大谷線に限定されるため、交通が集中。



# 5. 道路交通の現状と課題 ②評価対象区間周辺の交通特性

- 主要東西軸として、新東名高速道路・国道1号静岡バイパス・国道1号現道・東名高速道路・国道150号が整備され、交通量はいずれも3万台/日を超える。
- 静岡市内（清水区を除く）の主要南北軸6断面のうち、（主）山脇大谷線の分担率が2番目に高い。



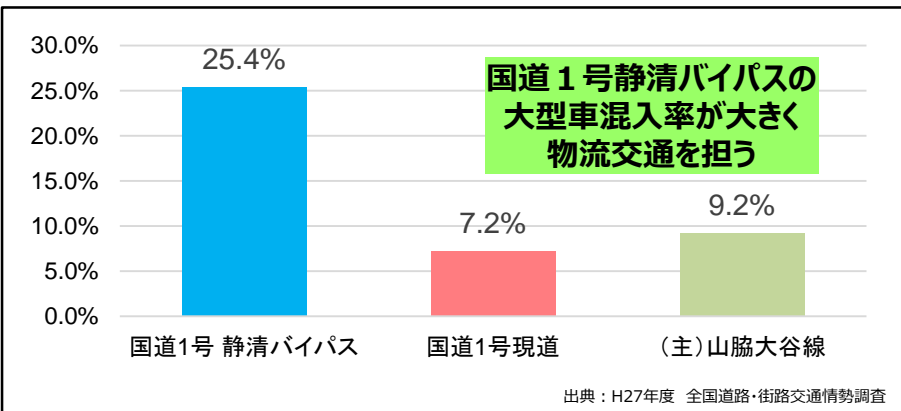
データ出典：H27年度 全国道路・街路交通情勢調査

# 5. 道路交通の現状と課題 ②評価対象区間周辺の交通特性

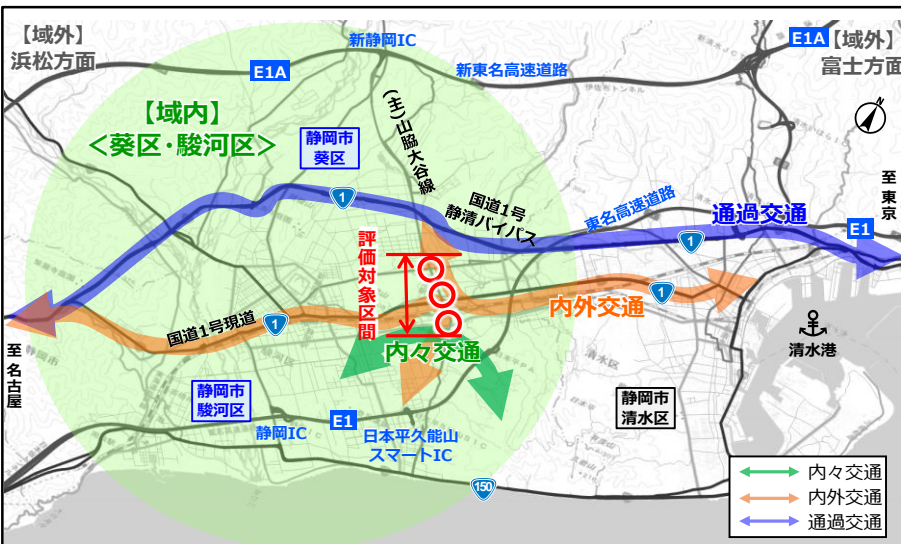
- 国道1号静岡バイパスでは大型車混入率が高く、通過交通による物流を担う広域的な利用が多い。
- 国道1号現道及び（主）山脇大谷線では、小型車は内々交通が多く地域内利用が主である。一方、大型車のほとんどは内外・通過交通であり、地域を支える物流交通も利用している。

## ■ 各道路の大型車混入率※

※大型車混入率：自動車類交通量に占める大型車の割合



## ■ 交通流動イメージ

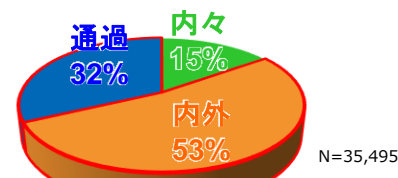


## ■ 各道路の利用形態

内々交通：起点・終点が共に域内（葵区・駿河区）にある交通  
 内外交通：起点・終点のうち一方が域内にある交通  
 通過交通：起点・終点共に域外にある交通

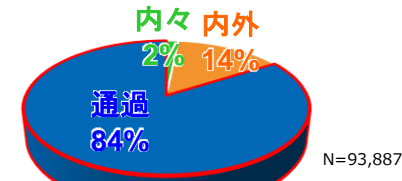
### <国道1号 静岡バイパス>

#### ○小型車の利用形態割合



小型車の約9割が内外・通過交通

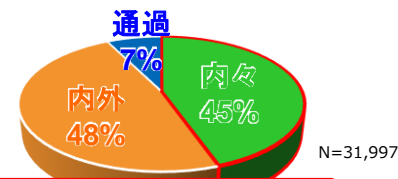
#### ○大型車の利用形態割合



大型車の約8割が通過交通

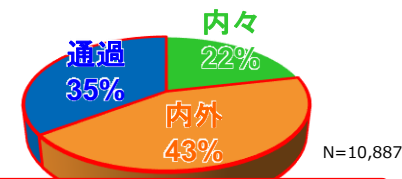
### <国道1号現道>

#### ○小型車の利用形態割合



小型車の約5割が内々交通

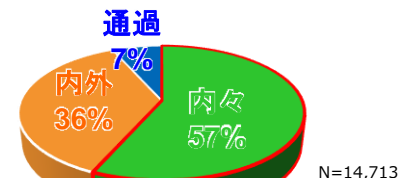
#### ○大型車の利用形態割合



大型車の約8割が内外・通過交通

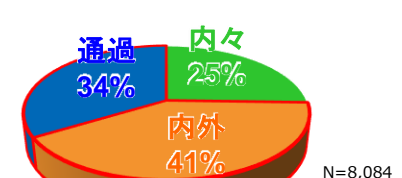
### <(主)山脇大谷線>

#### ○小型車の利用形態割合



小型車の約6割が内々交通

#### ○大型車の利用形態割合



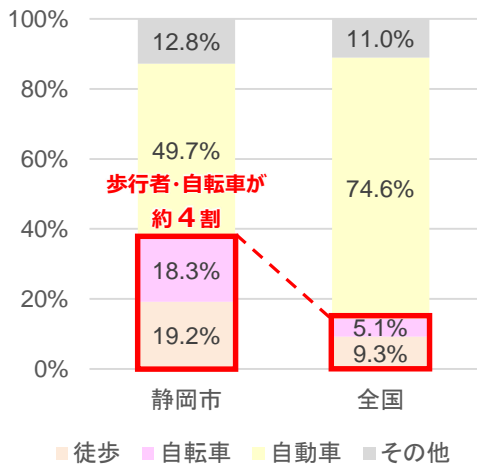
大型車の約7割が内外・通過交通

出典：ETC2.0データ (R3.10平日)

# 5. 道路交通の現状と課題 ②評価対象区間の交通特性

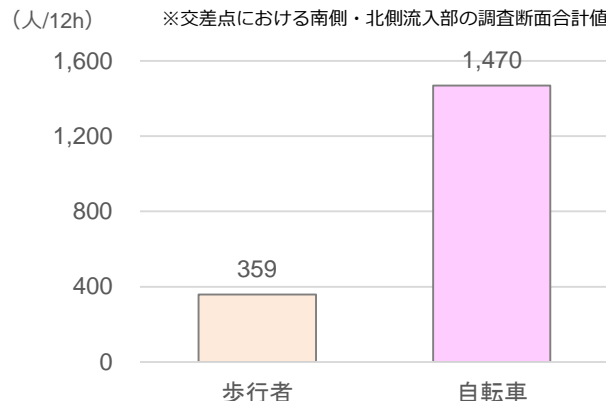
- 全国の歩行者・自転車利用が約1割に対し静岡市内は約4割。長沼交差点は北側からの歩行者・自転車交通量が多い。
- 静岡市内の高校生の約8割が自転車通学であり、（主）山脇大谷線は静岡市自転車走行空間に指定されている。

## 代表交通手段分担率の比較



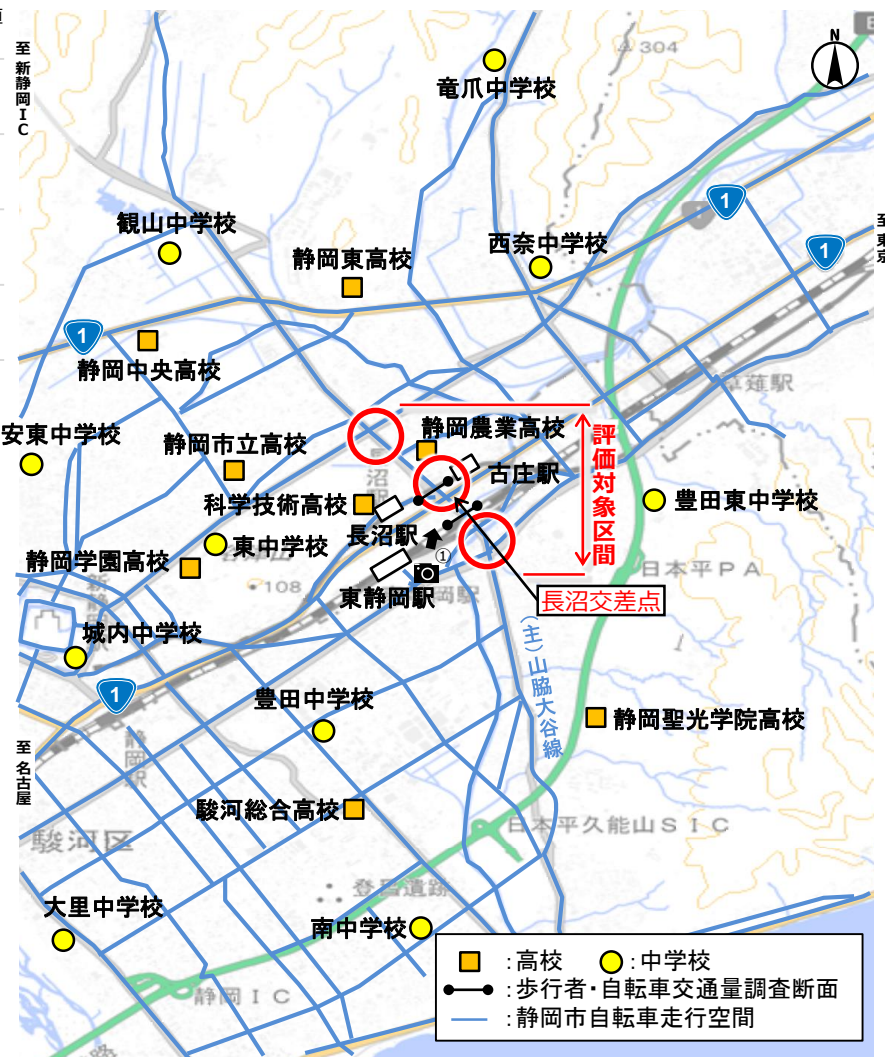
出典：静岡市：第4次静岡中部都市圏パーソントリップ調査  
 全国：全国都市交通特性調査（H27）

## 長沼交差点の歩行者・自転車交通量

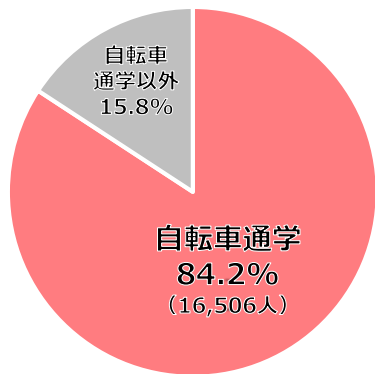


出典：R3.11.11(木)長沼交差点交通量調査結果 (7時～19時)

## 評価対象区間周辺の高校



## 静岡市内における高校生の通学手段



※静岡市内の高校生生徒数：19,599人  
 出典：静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画

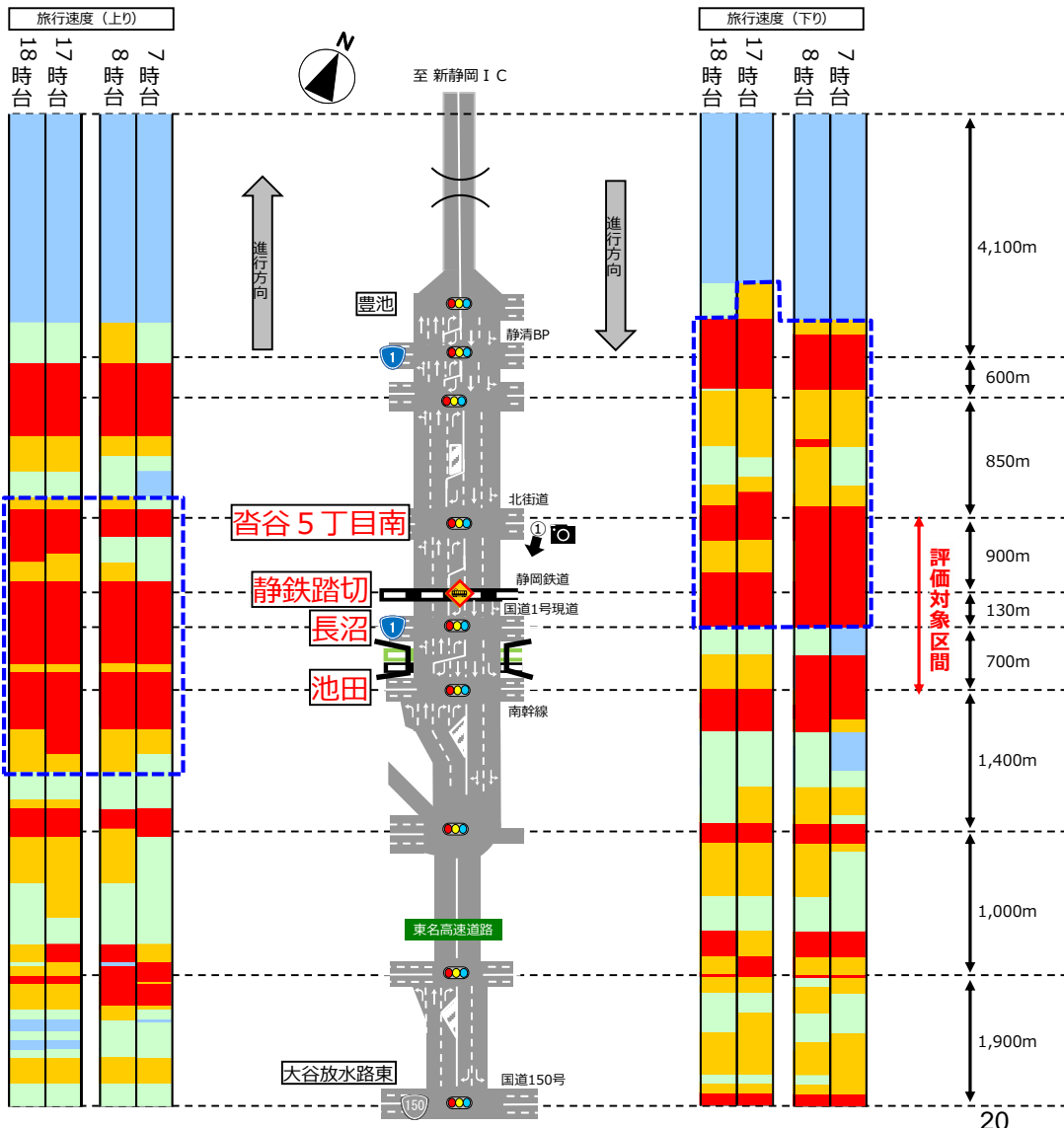
## 高校生の通学状況（長沼交差点）



写真撮影日：R3.11.11(木) 15時台

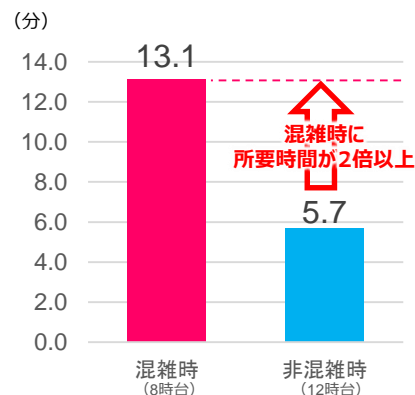
# 5. 道路交通の現状と課題 ③(主)山脇大谷線の旅行速度

- (主) 山脇大谷線の北進方向では、静岡鉄道踏切を先頭に長沼交差点を超えて朝夕ピーク時速度低下が発生。
- (主) 山脇大谷線は信号交差点が連坦し信号交差点密度が高い。特に長沼交差点、沓谷5丁目南交差点、池田交差点などの評価対象区間で信号交差点密度が高く、沓谷5丁目南交差点～池田交差点間では、混雑時において所要時間が2倍以上に増加。



写真撮影日：R4.8.26(金)18時台

《沓谷5丁目南交差点 → 池田交差点 (約1.7km)の所要時間》



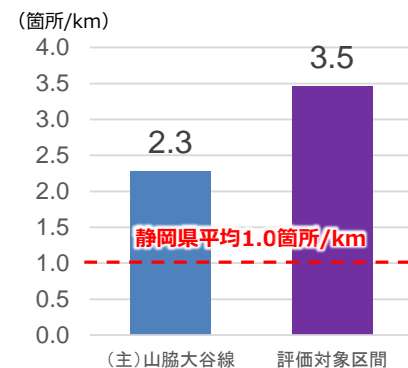
※出典：ETC2.0データ(R3.10月平日)

【交差点名】 赤字：主要渋滞箇所 ◆：踏切(主要渋滞箇所)

【凡例】 ■：～20km/h ■：20～30km/h ■：30～40km/h ■：40km/h～

※旅行速度：ETC2.0データ(R3.10月平日)

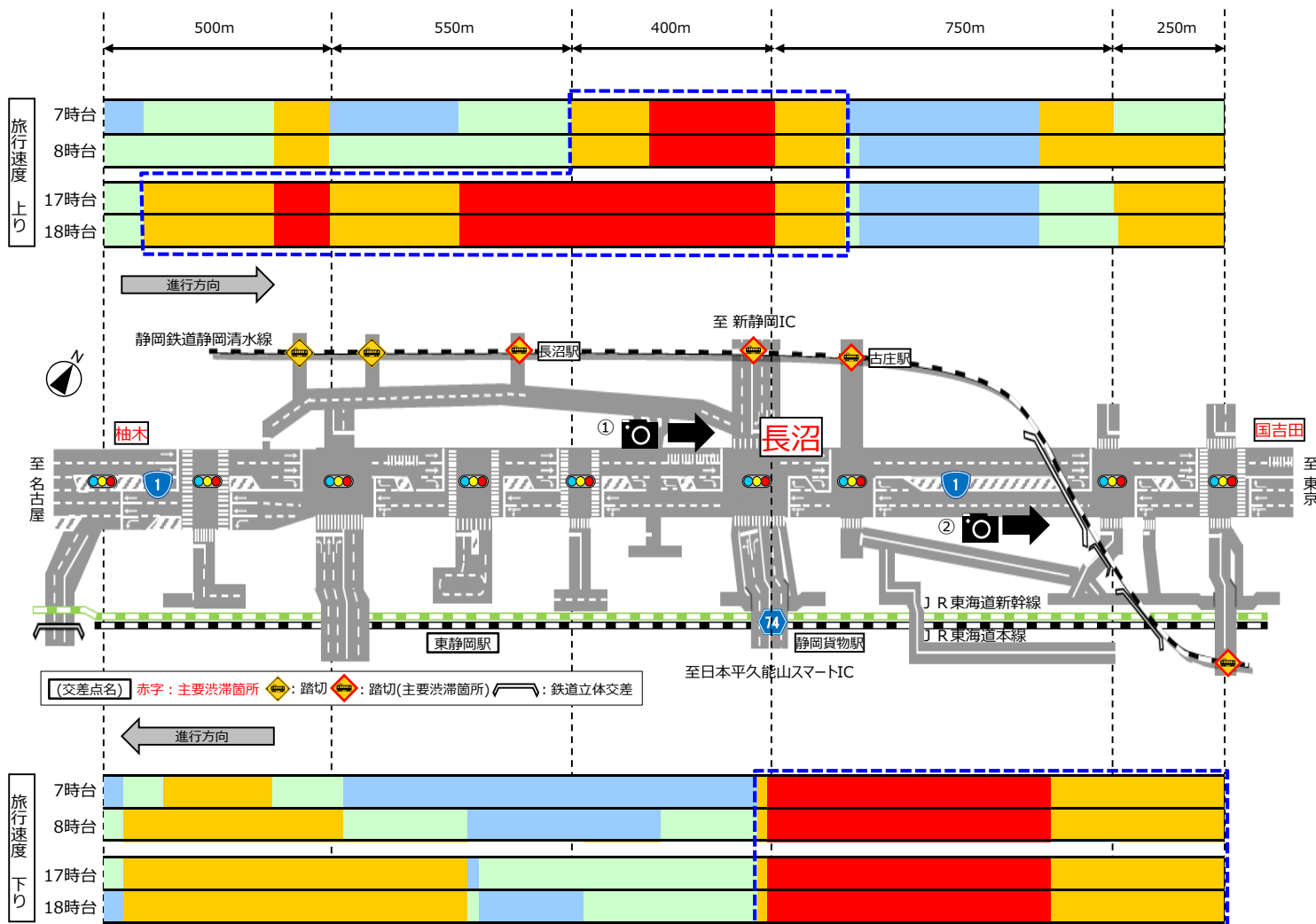
《(主)山脇大谷線(大谷放水路東交差点～豊池交差点)の信号交差点密度》



※出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

# 5. 道路交通の現状と課題 ④国道1号の旅行速度

- 評価対象区間と交差する国道1号では、長沼交差点を先頭とした速度低下が朝夕ピーク時に両方向で発生。
- 柚木交差点～国吉田交差点間では、混雑時において所要時間が1.5倍以上に増加。

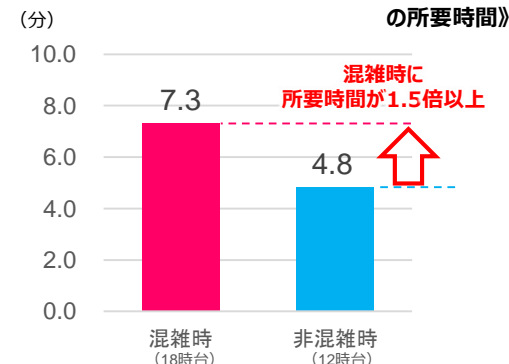


写真撮影日：R3.11.11(木)16時台



写真撮影日：R3.11.11(木)8時台

《柚木交差点→国吉田交差点(約2.5km)



# 5. 道路交通の現状と課題 ⑤長沼交差点等の交通状況

- 評価対象区間にある長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、ワースト4位。
- 長沼交差点の渋滞損失時間は、静岡県内の国道1号における平均と比較して約2.5倍。

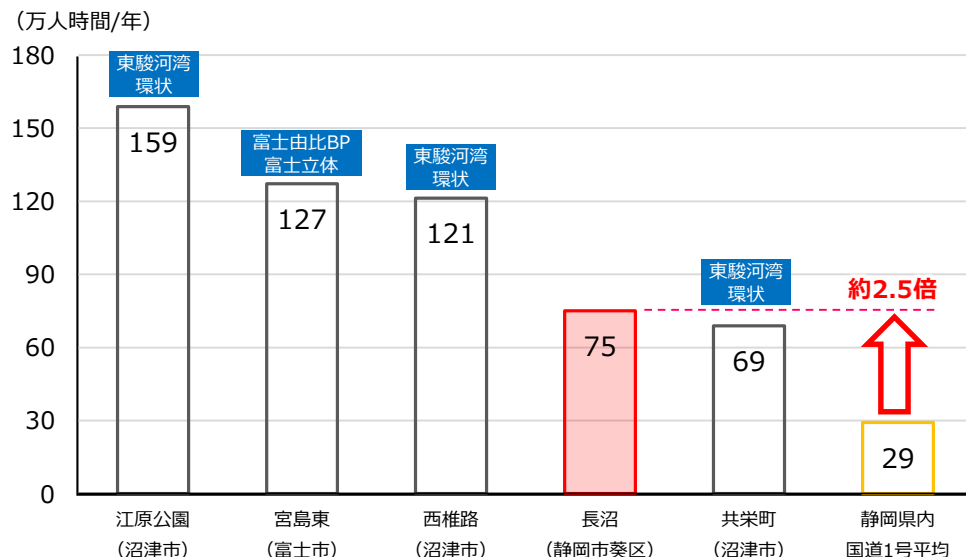
## ■ 静岡県内国道1号における渋滞損失時間ランキング

順位	自治体	代表交差点	12h 損失時間計 [万人時間/年]
1	沼津市	えばらこうえん 江原公園	159
2	富士市	みやじまひがし 宮島東	127
3	沼津市	にししいじ 西椎路	121
4	静岡市葵区	ながめま 長沼	75
5	沼津市	きょうえいちよう 共栄町	69

出典：主要渋滞箇所モニタリングデータ（R3.9～11月データ）



## ■ 静岡県内国道1号における渋滞損失時間と静岡県内国道1号平均比較

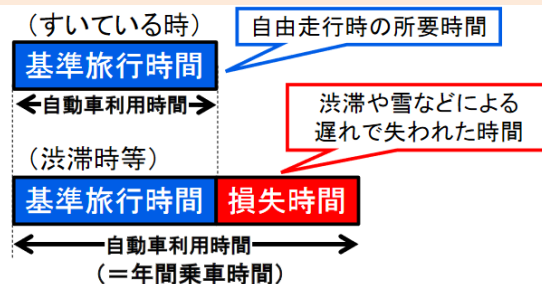


出典：主要渋滞箇所モニタリングデータ（R3.9～11月データ）

※ 事業名：各交差点における渋滞対策の計画

### 渋滞損失時間とは……

・「すいている時の所要時間（基準旅行時間）」と「渋滞時等の所要時間（基準旅行時間＋損失時間）」との旅行時間差を渋滞損失時間という。

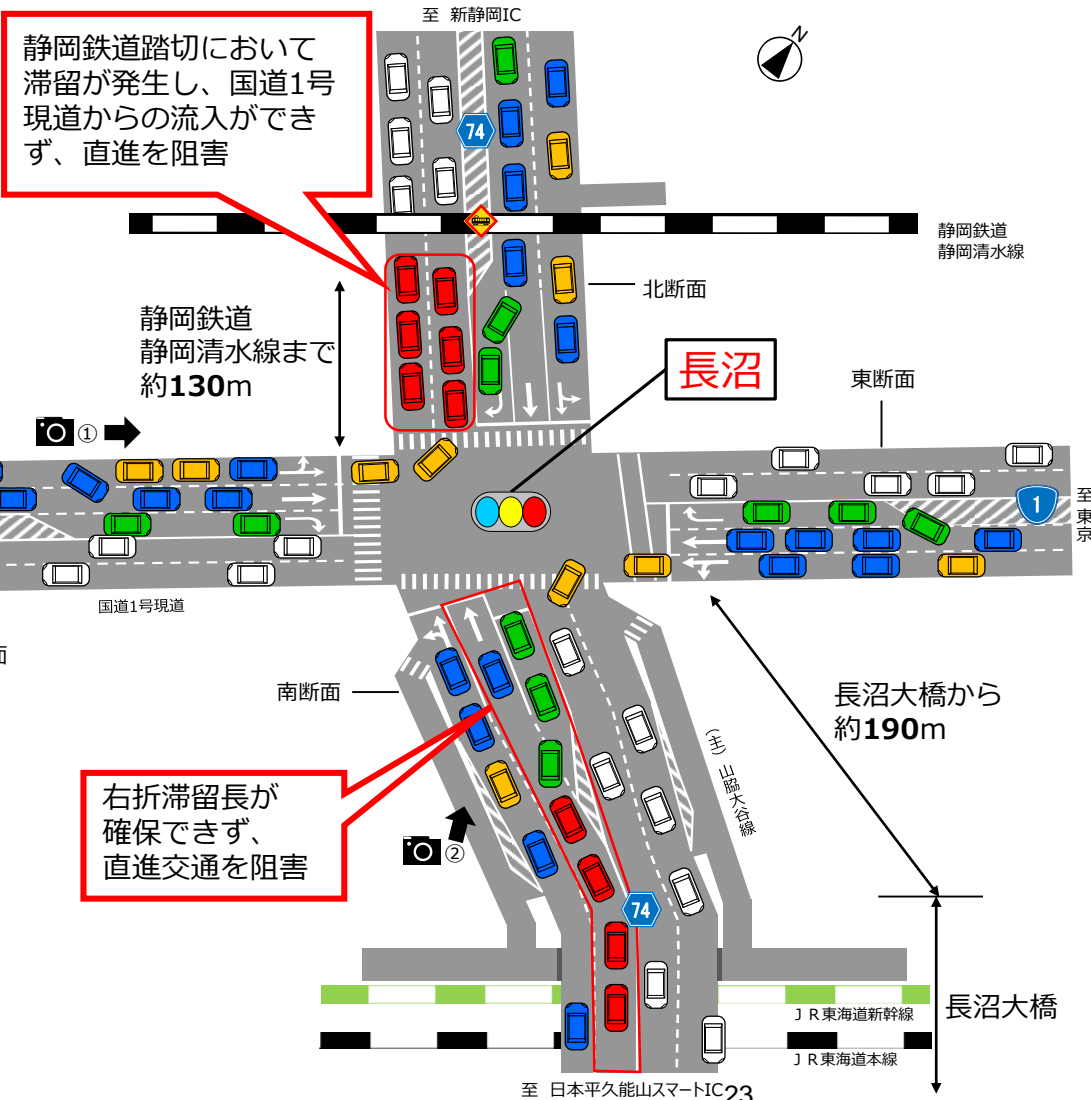


出典：国土交通省HP

# 5. 道路交通の現状と課題 ⑤主要交差点の交通状況(長沼交差点)

- 国道1号現道と(主)山脇大谷線が交差する長沼交差点は、近接する静岡鉄道踏切において滞留が発生し、国道1号現道からの流入ができず、直進交通を阻害。
- 南側流入部において、長沼大橋と近接するため右折滞留長が確保できず、直進交通を阻害。

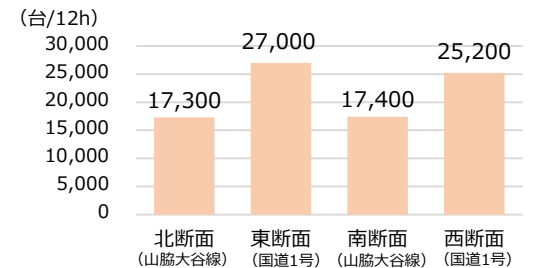
## 《位置図》



- 《交差点名》 赤字：主要渋滞箇所  
：踏切(主要渋滞箇所)
- ：右折  
：左折  
：直進  
：滞留車両



## 《長沼交差点の交通量》

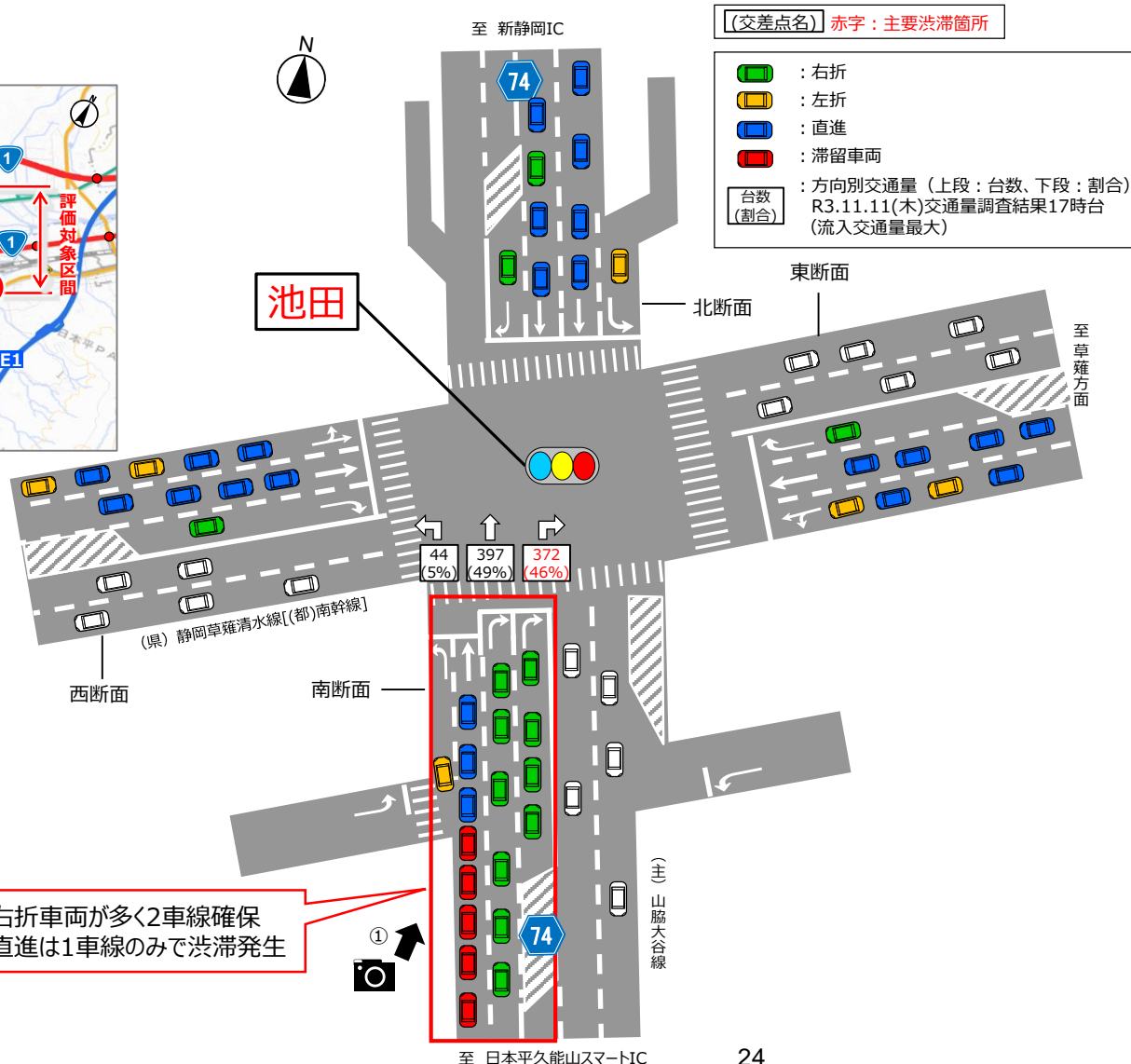


※交通量データ：R3.11.11(木)12h交通量調査結果 (7時～19時)



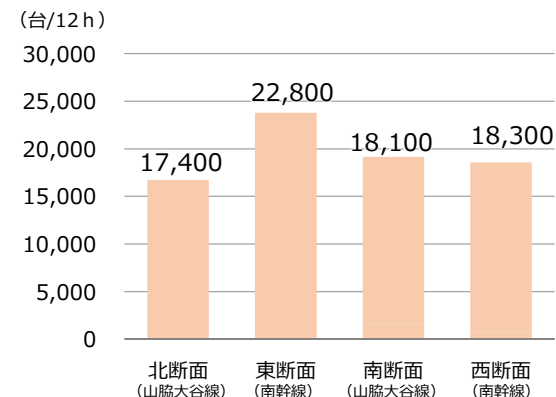
# 5. 道路交通の現状と課題 ⑤主要交差点の交通状況(池田交差点)

■南北の幹線道路である(主)山脇大谷線と東西の幹線道路である(県)静岡草薙清水線(南幹線)が交差する池田交差点は、(主)山脇大谷線から(県)静岡草薙線(南幹線)への右折交通が多く、南側流入部では渋滞が発生。



写真撮影日：R3.11.11(木)16時台

《池田交差点の交通量》

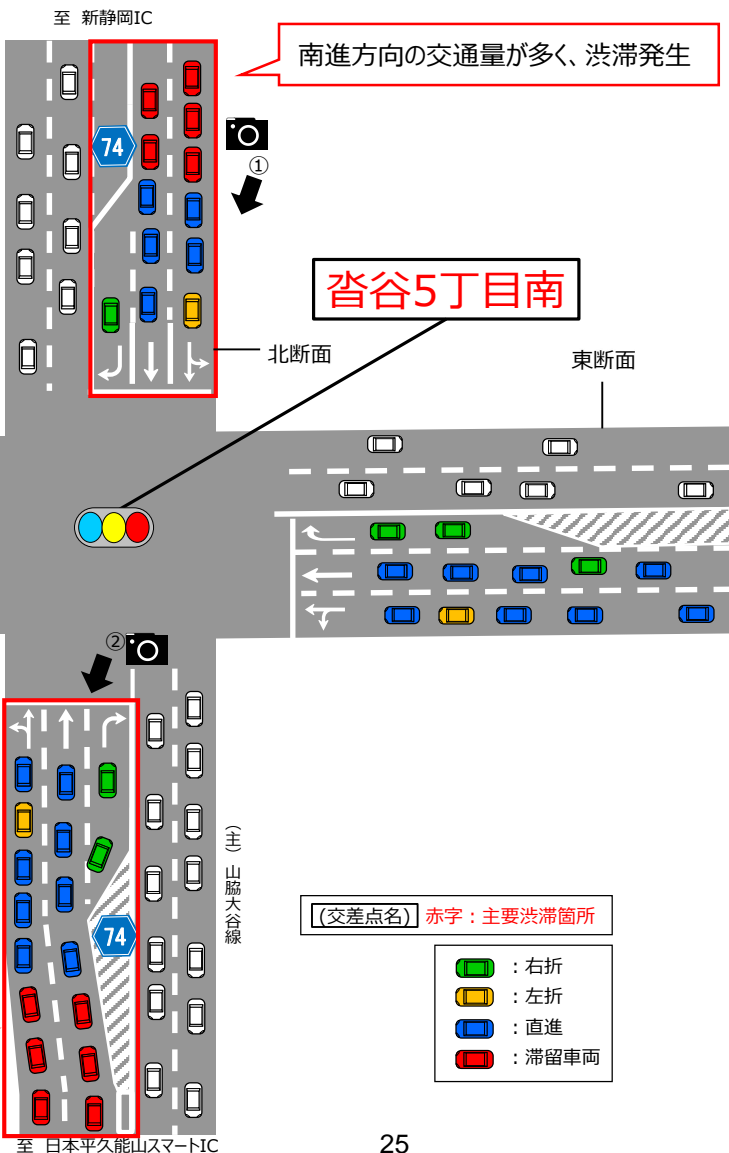


※交通量データ：R3.11.11(木)12h交通量調査結果 (7時~19時)

# 5. 道路交通の現状と課題 ⑤主要交差点の交通状況(沓谷5丁目南交差点)

- 沓谷5丁目南交差点は、南北の幹線道路である(主)山脇大谷線と東西の幹線道路である(主)静岡清水線(北街道)が交差。
- 特に(主)山脇大谷線の交通量が多く、渋滞が発生。

## 《位置図》

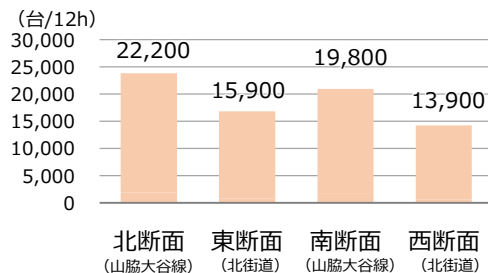


写真撮影日：R3.11.11(木)7時台



写真撮影日：R3.11.11(木)17時台

## 《沓谷5丁目南交差点の交通量》

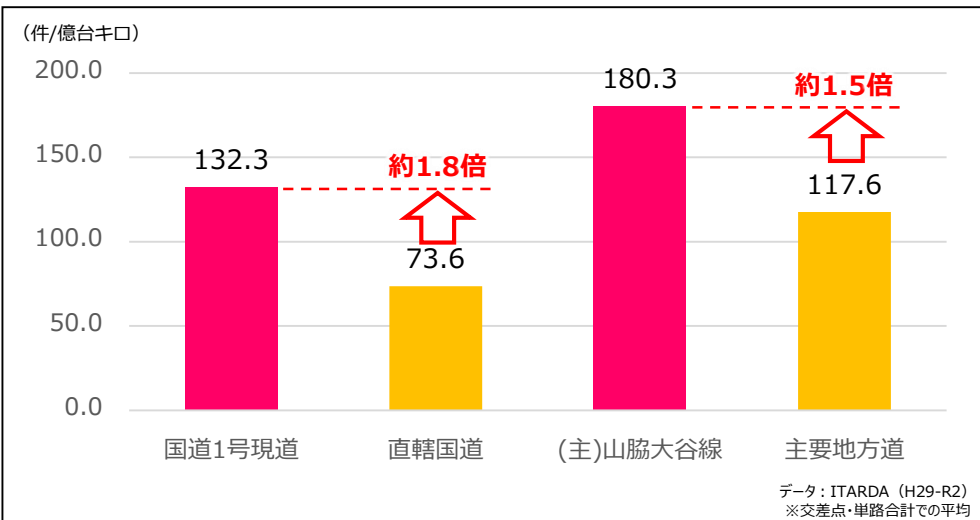


※交通量データ：R3.11.11(木)12h交通量調査結果(7時~19時)

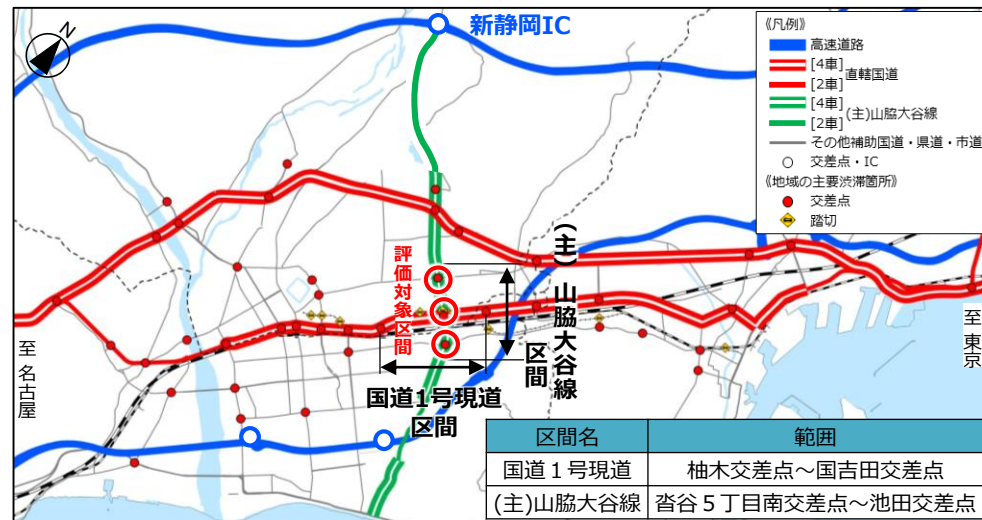
# 5. 道路交通の現状と課題 ⑥交通安全

- 国道1号現道や（主）山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。
- （主）山脇大谷線の事故類型は、渋滞が原因となる追突の割合が多い。追突事故については、交差点部や駐・停車中車両への追突事故が多い。

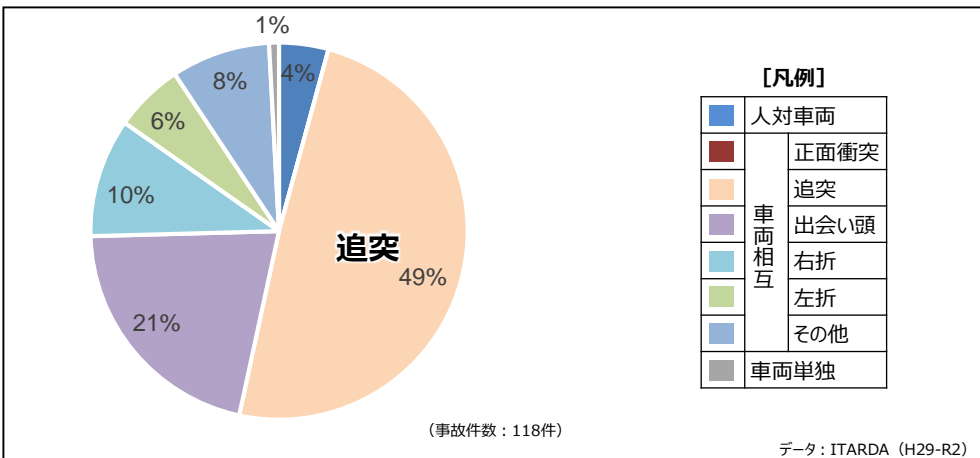
## ■ 静岡市内の道路種別死傷事故率



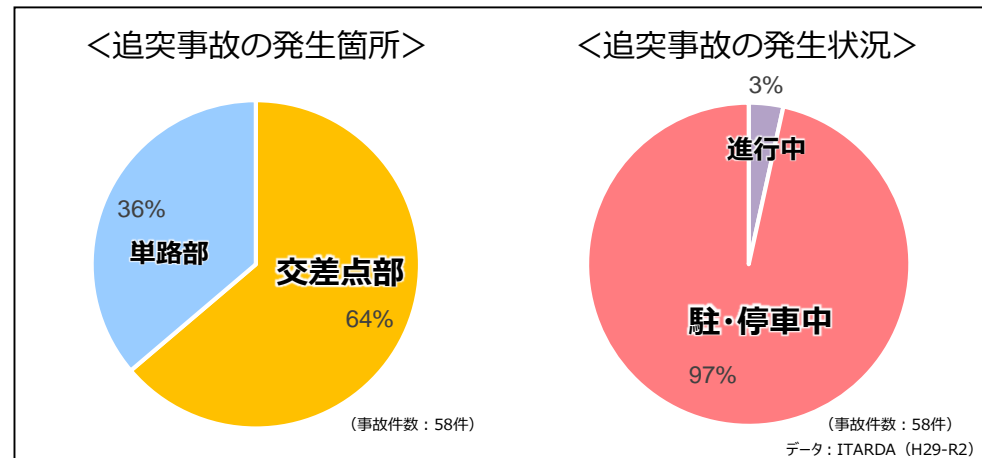
## ■ 国道1号・(主)山脇大谷線の死傷事故率・事故類型算出範囲



## ■ (主)山脇大谷線の事故類型



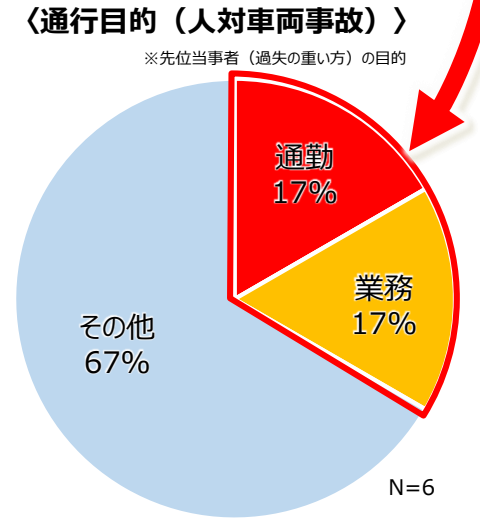
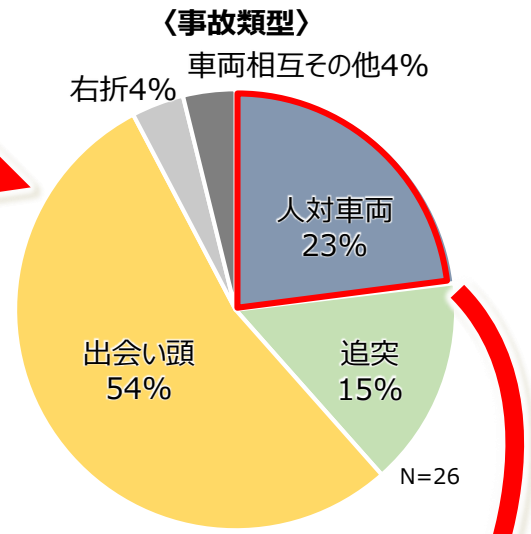
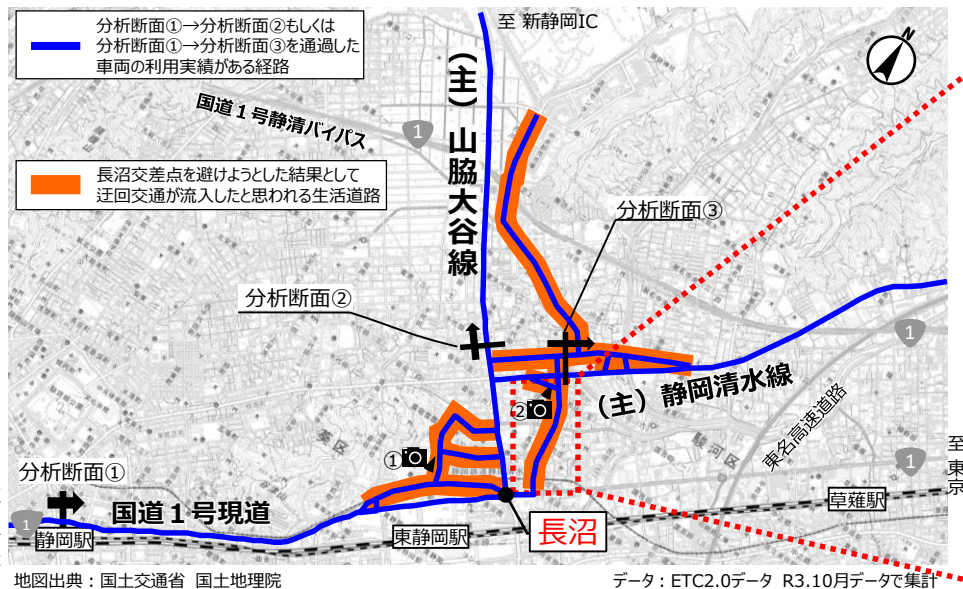
## ■ (主)山脇大谷線の追突事故



# 5. 道路交通の現状と課題 ⑥交通安全

- 長沼交差点の渋滞を避けるため、生活道路に迂回交通が流入。
- そのため、生活道路においては、4年（H29～R2）で26件の事故が発生し、人対車両事故のうち約3割が通勤や業務を通行目的とした通過交通。

## ■ 静岡駅～（主）山脇大谷線北側・（主）静岡清水線間の生活道路の迂回例 ■ 迂回路における事故発生状況



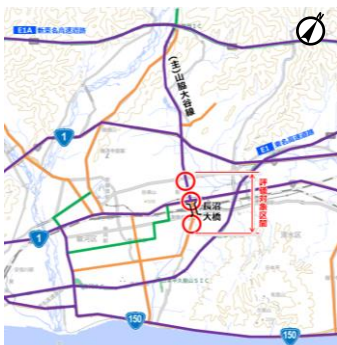
データ：ITARDA（H29-R2）（交通事故・生活道路統合データ）  
※迂回路範囲を対象に集計

# 5. 道路交通の現状と課題 ⑦防災

- (主) 山脇大谷線は、長沼交差点を境に第1次緊急輸送路と第2次緊急輸送路に指定されている。
- (主) 山脇大谷線の長沼大橋は、架設後50年以上が経過し、老朽化が進行しており、早期に措置が必要。
- 長沼大橋は、熊本地震で落橋したロッキング橋脚※となっており、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。

※上下端の橋梁を支える部分が回転可能な構造の柱で構成され、単独では自立できない特殊な橋脚。

## ■ 静岡市周辺の緊急輸送路



- 第1次緊急輸送路
- 第2次緊急輸送路
- 第3次緊急輸送路

出典：静岡県の緊急輸送路（R3.10版）

### 長沼大橋

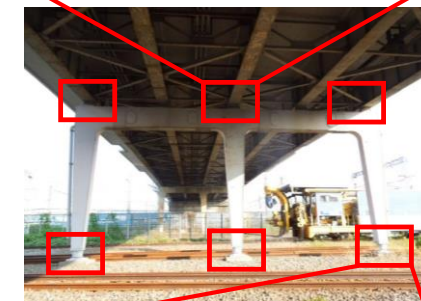
架設年次：昭和41年3月（56年経過）

橋梁点検結果（R4.3点検）：判定Ⅲ（早期措置段階）

状況：支承部の腐食対策、ロッキング橋脚の耐震補強が未実施



## ■ 長沼大橋の老朽化及びロッキング橋脚



# 5. 道路交通の現状と課題 ⑦防災

- 平成29年台風21号により東名高速道路（富士IC～清水JCT）および国道1号（下り：蒲原東～清見寺IC 上り：寺尾～清見寺IC）で通行止めが発生。新東名高速道路への迂回を図る交通が集中し、清水連絡路において渋滞が発生。
- また、清水連絡路に並行する(主)山脇大谷線は、大規模地震時に落橋に至る可能性がある長沼大橋を抱えているため、静岡中部・東部地域の大規模災害時における南北軸の代替機能が不足。

## ■平成29年台風21号時と平常時の速度差（10時台）



## **6. 政策目標(案)の設定**

# 6. 政策目標(案)の設定 ①地域の将来像

## 《静岡県・静岡市の上位計画》

### 静岡県 ふじのくに交通ネットワークビジョン《H24.2策定》

県内地域交通ネットワークの充実	静岡県は、国道1号や東名高速道路に沿って都市が形成されてきた。 高規格幹線道路と一般道の交通ネットワークの充実により、都市と郊外の結びつきが強くなり県内の広域的な発展が期待。
-----------------	--

### 静岡市 第3次静岡市総合計画《H27.3策定》

活発な経済活動や快適な市民生活を支える強靱な社会基盤を有するまちを実現します	中部横断自動車道や国道1号静岡バイパスなど、静岡市への広域的な接続性を高める大規模社会資本の整備を促進するとともに、それらへのアクセス道路の整備や渋滞対策を推進し、観光拠点への高いアクセス性や物流の効率性を有する交通ネットワークを構築することにより、本市の持続的な発展を支えています。 さらに、進展する超高齢社会や多発する交通事故に対応するため、誰もが安全で快適に利用できる道路環境の整備に努めていきます。
地域連携や交流の拡大に貢献する道路の戦略的な整備・活用を推進します	経済活動の活性化や交流人口の増加を図るため、中部縦貫自動車道の整備促進をはじめ、国道1号静岡バイパスの4車線化や立体化の促進など、広域交通ネットワークを強化します。 さらに、この効果を活かすインターチェンジへのアクセス強化や、渋滞対策などを着実に実施することにより、来訪者の回遊性の向上を図るなど、道路網の整備による市内の交流機能の強化を推進します。
自然災害に耐えうる社会基盤の強靱化を推進します	南海トラフ巨大地震の発生時にも、社会基盤施設としての機能を維持できるよう、施設の耐震化や道路の法面対策を推進します。



## 6. 政策目標(案)の設定 ②政策目標(案)

	課題	原因	政策目標(案)
渋滞 (都市圏)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○静岡県内ワースト上位の渋滞               <ul style="list-style-type: none"> <li>・長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、ワースト4位。</li> <li>・(主)山脇大谷線では、鉄道、地域幹線道路との交差により車両が滞留していることから、曲がりきれない国道1号(東進方向)の左折交通が直進交通の渋滞を悪化。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通容量の不足</li> <li>○踏切による交通阻害</li> </ul>	<p><b>渋滞緩和による 地域交通の活性化</b></p>
物流・企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>○物流ネットワークの速達性が低い               <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)山脇大谷線の大型車は内外・通過交通が多い。</li> <li>・(主)山脇大谷線沿線に企業が集積しているが、沓谷5丁目南交差点→池田交差点の所要時間は、混雑時に2倍以上に増加。</li> <li>・(主)山脇大谷線は信号密度が高く、旅行速度が低下。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通容量の不足</li> <li>○信号交差点の連坦</li> </ul>	<p><b>速達性向上による 産業活性化支援</b></p>
安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線道路・生活道路で多発する交通事故               <ul style="list-style-type: none"> <li>・国道1号現道や(主)山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。</li> <li>・長沼交差点の渋滞を避けるため、生活道路に通勤交通等が流入し、人対車両事故が発生。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通の集中</li> <li>○生活道路への流入</li> </ul>	<p><b>交通安全の確保</b></p>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>○災害時におけるネットワークの信頼性が低い               <ul style="list-style-type: none"> <li>・(主)山脇大谷線の長沼大橋は、架設後50年以上が経過し老朽化が進行。また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚となっており、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。</li> <li>・平成29年台風21号により東名および国道1号が通行止めが発生。新東名への迂回路が清水連絡路のみのため交通が集中し渋滞が発生。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○橋梁の老朽化・不安定な構造</li> <li>○代替路の不足</li> </ul>	<p><b>信頼性の高い ネットワークの確保</b></p>

# 6. 政策目標(案)の設定 ②政策目標(案)

## ■ 政策目標と課題

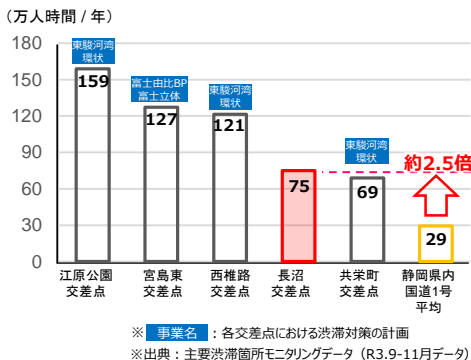
### 渋滞 (都市圏)

### 渋滞緩和による地域交通の活性化

#### 【課題：静岡県内ワースト上位の渋滞】

- ・長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、ワースト4位。
- ・(主)山脇大谷線では、鉄道、地域幹線道路との交差により交通が滞留していることから、曲がり切れない国道1号の右左折交通が直進交通の渋滞を悪化。

#### ■ 静岡県内国道1号における渋滞損失時間と静岡県内国道1号平均比較



#### 長沼交差点の渋滞



※写真撮影日：R4.8.26(金)18時台

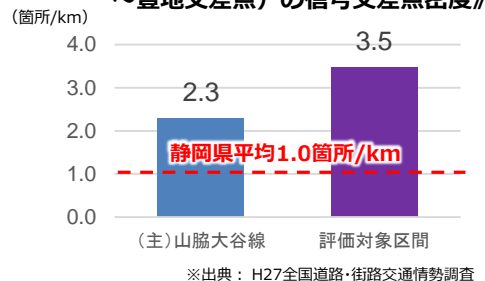
### 物流・企業

### 速達性向上による産業活性化支援

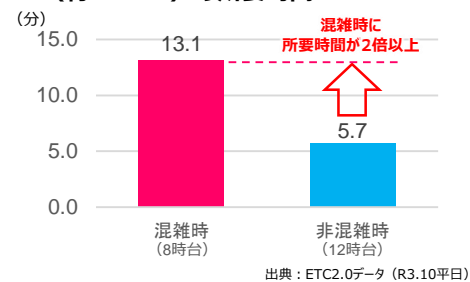
#### 【課題：物流ネットワークの速達性が低い】

- ・(主)山脇大谷線の大型車は内外・通過交通が多い。
- ・(主)山脇大谷線沿線に企業が集積しているが、沓谷5丁目南交差点→池田交差点の所要時間は混雑時に2倍以上に増加。
- ・(主)山脇大谷線は信号密度が高く、旅行速度が低下。

#### ■ (主)山脇大谷線 (大谷放水路東交差点～豊地交差点) の信号交差点密度



#### ■ 沓谷5丁目南(交)→池田(交) (約1.7km) の所要時間



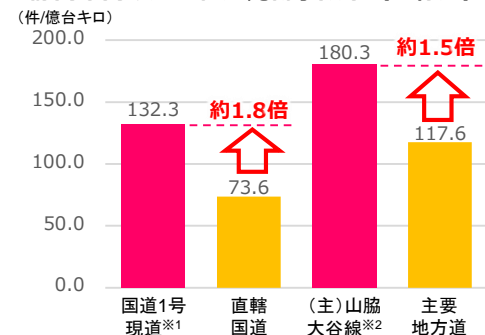
### 安全

### 交通安全の確保

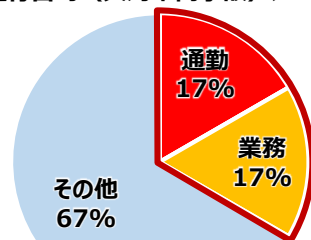
#### 【課題：幹線道路・生活道路で多発する交通事故】

- ・国道1号現道や(主)山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。
- ・長沼交差点の渋滞を避けるため、生活道路に通勤交通等が流入し、人対車両事故が発生。

#### ■ 静岡市内の道路種別死傷事故率 (路線別)



#### ■ 生活道路での事故発生状況 <通行目的 (人対車両事故)>



データ：ITARDA (H29-R2) (交通事故・生活道路総合データ)

### 防災

### 信頼性の高いネットワークの確保

#### 【課題：災害時におけるネットワークの信頼性が低い】

- ・(主)山脇大谷線の長沼大橋は、架設後50年以上が経過し老朽化が進行。また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚となっており、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。
- ・平成29年台風21号により東名および国道1号が通行止めが発生。新東名への迂回路が清水連絡路のみのため交通が集中し渋滞が発生。

#### ■ 平成29年台風21号と平常時の速度差



#### ■ 長沼大橋のロッキング橋脚構造



## **7. 意見聴取方法(案)**

# 7. 意見聴取方法(案) ①概要とアンケート実施範囲(案)

■沿線・市内住民、道路利用者、地方公共団体、各種団体などから、地域の道路交通課題、道路に求める機能・役割などに対する意見を幅広く聴取。

## ■意見聴取の概要

調査項目	調査対象分類		実施方法	
	対象詳細			
アンケート	地域住民	沿線	・評価対象区間の沿線住民（約5.7万世帯） 郵送配布（全戸配布）	
		周辺	・評価対象区間の市民住民（約2.1万世帯） 郵送配布（無作為抽出）	
	道路利用者	一般利用者	・周辺地域の役所利用者（3箇所：静岡市役所・葵区役所、駿河区役所、清水区役所） ・周辺地域の「道の駅」利用者（5箇所：宇津ノ谷峠・富士の上り・下り） ・周辺地域のSA・PA利用者（7箇所：清水PA・静岡SA・富士川SA・日本坂PAの上り・下り） 留め置きアンケート	
			・国、沿線・周辺地方公共団体HP・SNSの閲覧者 WEBアンケート	
		業務上利用者	・評価対象区間を利用する交通が多い自治体	
			・静岡商工会議所会員企業 ・静岡県トラック協会会員企業（静岡支部、清庵支部） ・静岡県バス協会会員企業 ・静岡県タクシー協会会員企業（静岡支部） ・静岡県中部個人タクシー協会組合会員企業 郵送配布	
ヒアリング	団公地 体共方	・静岡県、静岡市	ヒアリング	
	業務上利用者	産経業 業団・体		・沿線、周辺地域の商工会議所、トラック協会、バス協会、タクシー協会、教育委員会
		医消警 療防察・		・沿線、周辺地域の警察署、消防局、医療施設
インタビュー	道路利用者	一般利用者	・周辺地域の「道の駅」利用者（5箇所：宇津ノ谷峠・富士の上り・下り） ・周辺地域のSA・PA利用者（2箇所：日本坂PAの上り・下り） インタビュー	
		・概ね評価対象区間近隣の役所・大型商業施設利用者 オープンハウス		

## ■アンケート実施範囲



- ・周知方法：記者発表、ポスター掲示  
国、県、沿線・周辺地域地方公共団体HP・SNSへのバナー貼付
- ・回収方法：郵便ポスト、WEBによる回答、対象個所に投函ボックスを設置
- ・期間：約2ヶ月

# 7. 意見聴取方法(案) ②アンケート調査内容・項目(案)

アンケート調査項目	アンケート調査内容
回答者の属性 道路利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■回答者の属性 住所（町字まで記載）・性別・年齢・職業</li> <li>■自動車の利用頻度（同乗を含む）及び、静岡南北道路 長沼立体（アンケート対象箇所）周辺の利用頻度 ・ほぼ毎日、週に数回程度、月に数回程度、ほぼ利用しない、利用したことがない</li> <li>■静岡南北道路 長沼立体（アンケート対象箇所）周辺の利用目的 ・仕事（通勤除く）、通勤・通学、日常的な買い物・通院、観光・レジャー、その他</li> <li>■目的地 ・町字まで記載</li> </ul>
長沼交差点及び交差道路の交通課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■長沼交差点（アンケート対象箇所）及び交差道路の交通課題について ※4段階評価（4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない）</li> <li>① 右左折交通が多く、直進車両が阻害されて渋滞が発生している</li> <li>② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している</li> <li>③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない</li> <li>④ 交通事故が多く、安全性が低い</li> <li>⑤ 渋滞を避ける交通量が生活道路に流入し、安全性が低い</li> <li>⑥ 災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない</li> <li>⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる</li> <li>その他（自由回答）</li> </ul>
求める道路の機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>■静岡南北道路 長沼立体に求める道路機能について ※4段階評価（4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない）</li> <li>① 信号や踏切の影響が今より少なくなり、走行速度が向上すること</li> <li>② 朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること</li> <li>③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること</li> <li>④ 災害時にも安心して安全な移動ができること</li> <li>その他（自由意見）</li> </ul>
その他意見	(自由意見)

# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(紙面構成案:P1)

## ながぬま 静岡南北道路 長沼立体の計画に関するアンケート調査

～ 道路計画に関するご意見をお聞かせください～

本アンケート調査は、静岡南北道路 長沼立体の計画策定にあたり、皆さまの生活に役立つ道路となるよう、周辺地域の皆さまのご意見をお聴かせ頂くために実施するものです。

本アンケート調査は、静岡南北道路 長沼立体について、地域の皆さまが日頃感じられている交通面での課題及び課題を解決するための対策等について、ご意見を伺うものです。

静岡市の方を対象にアンケート調査実施のご案内を送付し、ご回答をお願いしております。

ご返送頂きたいハガキ・Webの回答は、静岡市にて集計を行います。

ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

※郵送先住所は、住民基本台帳法に基づき、静岡市にて調査しています。

アンケートの答え方は、  
p2をご覧ください

### ■長沼交差点の混雑状況

国道1号現道上りの渋滞



(主)山脇大谷線上りの渋滞



### ～アンケート回答期限～

回答は、**2023年〇月〇日(〇)**までをお願い致します。

※この期間以降にご回答頂いた場合、集計に反映されない場合があります。

ご家族のなかで複数ご意見頂く場合は、Webでのご回答方法をご活用ください。

幅広いご意見の収集に、ご協力のほどよろしくお願い致します。

### <問い合わせ先>

アンケート・地域や交通課題に関すること:

静岡市 建設局 道路部 道路計画課  
〒420-8602 静岡県静岡市葵区追手町5番1号  
電話番号: 054-254-2111(代表: 平日9:00~17:00)

国道1号や調査見通しプロセスに関すること:

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所 計画課  
〒420-0054 静岡県静岡市葵区南安信2丁目8-1  
電話番号: 054-250-8900(代表: 平日9:00~17:00)



# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(紙面構成案:P2)

## アンケートの答え方

手順①：アンケートの対象区間を確認してください。

- ・p1にアンケートの対象箇所を示しています。
- ・アンケートの対象箇所を確認してください(右図抜粋)



手順②：p3～5を見ながら回答してください。

回答方法は下記の回答方法①又は②のどちらか一方を選んでください。

p3(本紙)



p4(本紙)



p5(本紙)



### 【回答方法①】

下記より、Webページ内の手順に沿って回答してください。



<https://www.xxxxxxxx.jp/12121651/naganuma01/>

### 【回答方法②】

回答用紙(返信用ハガキ)に記入の上、ポストへ投函してください。

回答用紙(ハガキ)

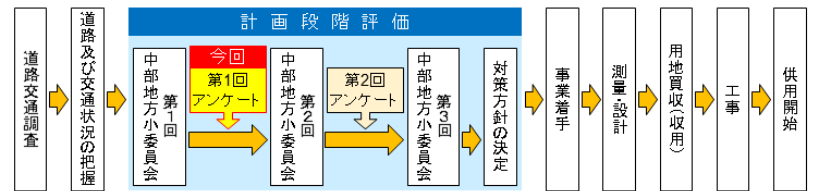


## ～ 意見聴取の実施期間 ～

郵便ハガキ・Webによる回答は、**2023年〇月〇日(〇)**までにお願致します。  
※この期間以降にご回答頂いた場合、集計に反映されない場合があります。

## 道路事業の流れ (計画段階評価の流れ)

- 計画段階評価では、地域の皆さまのご意見をお伺いしながら、地域の状況と課題、道路に求められる機能等を整理し、今後整備を進める道路について、概ねのルートや構造を評価していきます。
- 今回行うアンケート調査では、皆さまが日頃感じている道路の課題や必要な道路の機能・役割等についてお聞きします。
- 今後、本アンケート結果を基に、道路整備の方針を検討(対応方針の検討)いたします。  
※今回のアンケート結果は、第2回中部地方小委員会にて公表する予定です。



※必要に応じ、都市計画決定や環境影響評価の手続きを実施

## 回答用の郵送ハガキの記入例

- 問1-1～1-5は、あてはまる番号に**1つだけ**〇(マル)をしてください。
- 問2～3は、4段階評価の質問です。各項目について**1つずつ**〇(マル)をつけてください。その他は自由回答(必須ではありません)です。具体的なお書きください。
- 問4の設問は、自由回答(必須ではありません)です。具体的なお書きください。

※この地域周辺の道路を利用される皆さまのご意見を広くお聞きすることを目的としています。このため、回答用の調査票に記入された内容は、目的以外には使用いたしません。

<表面>

郵便はがき  
〒9999  
静岡市東区追手町5番1号  
静岡市建設局 道路部  
道路計画課 行

住所 静岡市東区千代田

性別 ①男性 ②女性 ③回答しない  
年齢 ①10歳代 ②20代 ③30代 ④40代 ⑤50代 ⑥60代 ⑦70代以上  
職業 ①社員 ②公務員 ③自営業 ④主婦・主夫 ⑤学生 ⑥パートアルバイト ⑦無業 ⑧その他

Q1-1 ご回答された方について教えてください。  
①性別 ②女性 ③回答しない  
④10歳代 ⑤20代 ⑥30代 ⑦40代 ⑧50代 ⑨60代 ⑩70代以上

Q1-2 普段自動車を利用されているかどうかを教えてください。  
①1ヶ月未満 ②1～3ヶ月未満 ③3～6ヶ月未満 ④6ヶ月未満 ⑤1年以上

Q1-3 「問1-2」で「1～4」回答された方にのみ回答します。別の資料の「問1-3」で「無回答」または「1」回答された方は「アンケート対象箇所」周辺を普段利用していませんか?  
①1ヶ月未満 ②1～3ヶ月未満 ③3～6ヶ月未満 ④6ヶ月未満 ⑤1年以上

Q1-4 「問1-3」で「1～4」回答された方にのみ回答します。「無回答」または「1」回答された方は「アンケート対象箇所」周辺を普段利用していませんか?  
①2車(通勤用) ②通勤用 ③自営業用 ④趣味用 ⑤4車以上 ⑥その他

Q1-5 「問1-4」の目的で利用する目的が主です。  
①静岡 ②静岡市 ③静岡市東区 ④静岡市東区千代田

<裏面>

静岡市東区千代田  
静岡市建設局 道路部  
道路計画課 行

交通に関する課題

① 右左折交通が多く、直進車線が混雑して渋滞が発生している	4	3	2	1
② 渋滞の発生頻度・発生箇所が多し、車線が混雑している	4	3	2	1
③ 幹線道路中心に渋滞が発生し、迂回が困難な状況	4	3	2	1
④ 交通量が多く、安全性が低い	4	3	2	1
⑤ 交通量が多いが、安全性が確保されている	4	3	2	1
⑥ 交通量が多いが、安全性が確保されている	4	3	2	1

その他自由回答

静岡市東区千代田  
静岡市建設局 道路部  
道路計画課 行

交通に関する課題

① 直進車線が混雑し、直進車線が狭い	4	3	2	1
② 幹線道路中心に渋滞が発生し、迂回が困難な状況	4	3	2	1
③ 交通量が多く、安全性が低い	4	3	2	1
④ 交通量が多いが、安全性が確保されている	4	3	2	1

その他自由回答

静岡市東区千代田  
静岡市建設局 道路部  
道路計画課 行

該当する数字を〇で囲んでください。

その他交通課題がありましたらご記入ください。

該当する数字を〇で囲んでください。

その他重要だと思われることがありましたらご記入ください。

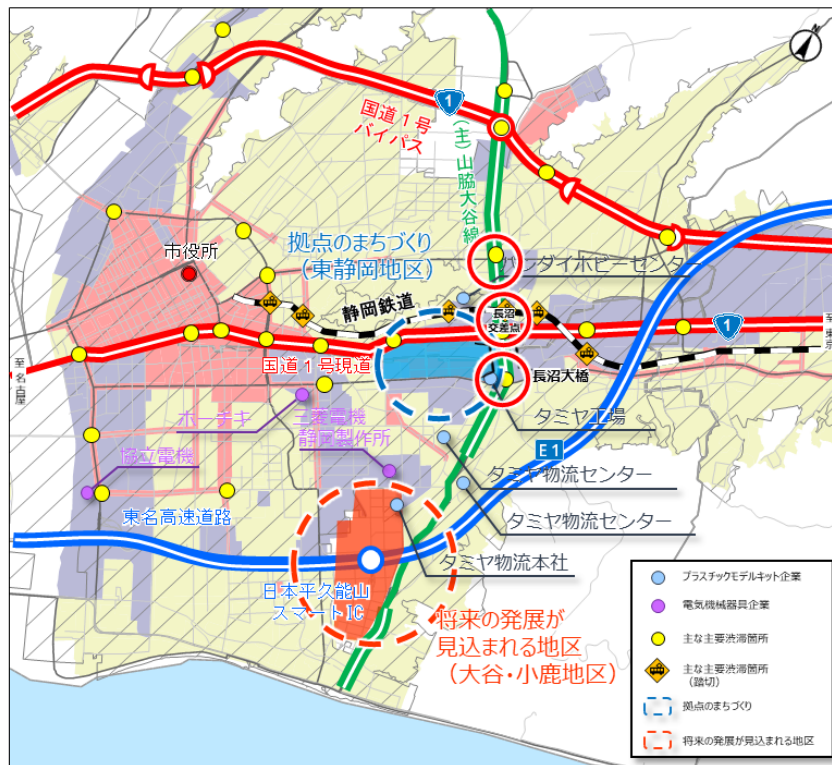
ご自由に意見をお書きください。

# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(紙面構成案:P3)

## ながめま 長沼交差点周辺の状況



- ・静岡市は約69万人の人口を抱える大都市です。(県内第2位)
- ・製造業を中心とした産業が盛んで、電気機械器具メーカー、プラスチックモデルキットメーカー等有名企業も多数立地しています。
- ・まちづくりが推進される中で、経済活動の波及に向け、南北交通の強化が求められています。



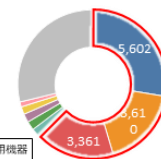
### ①：人口集中

静岡県内人口2位：約69万人

### ②：産業（清水港）

清水港の貿易輸出入額は全国8位を誇ります。輸出品目は、一般機械、電気機器、輸送用機器を多く取り扱っています。

<品種別輸出貿易額>



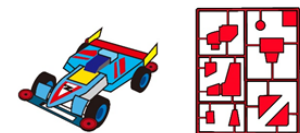
### ②：産業（電気機械器具）

駿河区は電気機械器具製造業の出荷額が全国で1位であり、三菱電機の工場等が(主)山脇大谷線沿線に立地しています。



### ②：産業（プラスチックモデルキット）

静岡県のプラスチックモデルキットの出荷額は全国の約9割を占め、バンダイやタミヤ等の企業が(主)山脇大谷線沿線に立地しています。



### ③：開発状況

静岡南北道路沿線では、「東静岡地区」と、「大谷・小鹿地区」でまちづくりをしており、南北交通の強化が求められています。



# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(紙面構成案:P4)

## ながめま 長沼交差点周辺の状況

### ①踏切による渋滞

長沼交差点の渋滞



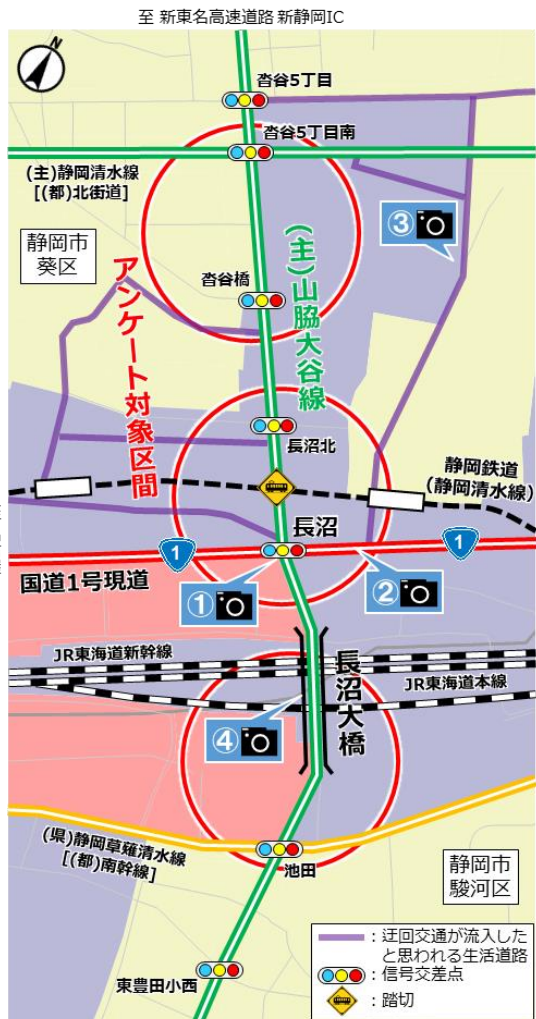
写真撮影日：R4.8.26(金) 18時台

### ②長沼交差点の渋滞

国道1号現道下りの渋滞



写真撮影日：R3.11.11(木)8時台



### ③生活道路への迂回交通の流入

(主) 山脇大谷線東側市道の抜け道利用



写真撮影日：R2.9.3(水)17時台

### ④長沼大橋の老朽化・不安定な構造

長沼大橋



※上下端の橋梁を支える部分が回転可能な構造の柱で構成され、単独では自立できない特殊な橋脚。大地震時に大きな力がかかった場合、落橋する可能性あり。

# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(紙面構成案:P5)

## ながめま 長沼交差点周辺における「交通課題」と「課題を解決するための目標」

### 渋滞(都市圏) 渋滞緩和による地域交通の活性化

**【課題：静岡県内ワースト上位の渋滞】**

- ・長沼交差点は、静岡県内の国道1号の渋滞損失時間において、ワースト4位。
- ・(主)山脇大谷線では、鉄道、地域幹線道路との交差により交通が滞留していることから、曲がり切れない国道1号の右左折交通が直進交通の渋滞を悪化。

**■静岡県内国道1号における渋滞損失時間と静岡県内国道1号平均比較**  
(万人時間/年)

交差点	損失時間(万人時間/年)
江原公園交差点	159
高島東交差点	127
西権路交差点	121
長沼交差点	75
井俣町交差点	69
静岡県内国道1号平均	29

※調査名：各交差点における渋滞対策の計画  
※出典：主要渋滞箇所モニタリングデータ(R3.9-11月データ)

**長沼交差点の渋滞**

※写真提供：R4.8.26(金)18時台

### 物流・企業 速達性向上による産業活性化支援

**【課題：物流ネットワークの速達性が低い】**

- ・(主)山脇大谷線の大型車は内外・通過交通が多い。
- ・(主)山脇大谷線沿線に企業が集積しているが、沓谷5丁目南交差点→池田交差点の所要時間は、混雑時に2倍以上に増加。
- ・(主)山脇大谷線は信号密度が高く、旅行速度が低下。

**■(主)山脇大谷線(大谷放水路東交差点～豊地交差点)の信号交差点密度**

区間	信号交差点密度(箇所/km)
(主)山脇大谷線	2.3
アンケート対象区間	3.5
静岡県平均	1.0

※出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

**■沓谷5丁目南(交)→池田(交)(約1.7km)の所要時間**

状況	所要時間(分)
混雑時(8時台)	13.1
非混雑時(12時台)	5.7

※出典：ETC2.0データ(R3.10平日)

### 安全 交通安全の確保

**【課題：幹線道路・生活道路で多発する交通事故】**

- ・国道1号現道や(主)山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。
- ・長沼交差点の渋滞を避けるため、生活道路に通勤交通等が流入し、人対車両事故が発生。

**■静岡市内の道路種別死傷事故率(路線別)**  
(件/億台キロ)

道路種別	死傷事故率(件/億台キロ)
国道1号現道※1	132.3
直轄国道	73.6
(主)山脇大谷線※2	180.3
主要地方道	117.6

※1：柚木交差点～吉田交差点間 ※2：沓谷5丁目南交差点～池田交差点間  
データ：ITARDA(H29-R2)(交通事故・生活道路総合データ)

**■生活道路での事故発生状況<通行目的(人対車両事故)>**

通行目的	割合
通勤	17%
業務	17%
その他	67%

### 防災 信頼性の高いネットワークの確保

**【課題：災害時におけるネットワークの信頼性が低い】**

- ・(主)山脇大谷線の長沼大橋は、架設後50年以上が経過し老朽化が進行。また、熊本地震で落橋したロッキング橋脚となっており、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。
- ・平成29年台風21号により東名および国道1号が通行止めが発生。新東名への迂回路が清水連絡路のみのため交通が集中し渋滞が発生。

**■平成29年台風21号と平常時の速度差**

※出典：ETC2.0データ ※センサ対象路線のみ表示 台風21号来襲時：H29.10.23(月)

**■長沼大橋のロッキング橋脚構造**

※出典：国土交通省HP

# 7. 意見聴取方法(案) ③アンケート調査(郵送ハガキ)



**郵便はがき**

**4 2 0 8 6 0 2**

静岡市葵区追手町5番1号  
静岡市 建設局 道路部  
道路計画課 行

差出有効期間  
令和●年●月●日  
まで【切手不要】

---

問1-1. ご回答された方について教えてください。	住所 <small>※●丁目以下は記載なしで構いません。</small>	
	性別	1.男性 2.女性 3.回答しない
	年齢	1.10代 2.20代 3.30代 4.40代 5.50代 6.60代 7.70歳以上
	職業	1.会社員 2.公務員 3.自営業 4.主婦・主夫 5.学生 6.パート・アルバイト 7.無職 8.その他( )
問1-2. 普段自動車を利用されていますか(同乗含む)。 【1つ選択】	1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度 4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない	
問1-3. 「問1-2.」で1~4と回答された方にお聞きします。 別添資料の地図に示す『静岡南北道路 長沼立体 (アンケート対象箇所)』周辺を普段利用されますか。	1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度 4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない	
問1-4. 「問1-3.」で1~4と回答された方にお聞きします。 『静岡南北道路 長沼立体(アンケート対象箇所)』 周辺を利用する主な目的を教えてください。 【1つ選択】	1.仕事(通勤除く) 2.通勤・通学 3.日常的な買い物・通院等 4.観光・レジャー 5.その他( )	
問1-5. 「問1-4.」の目的で向かう 主な目的地はどこですか。	( ) 都・道・府・県 ( ) 市・区・町・村 ( )	

問2.長沼交差点及び交差道路には、どのような交通課題があると思いますか。 以下の①~⑦の交通に関する課題について、4段階評価してください。 【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全くそう思わない				
交通に関する課題	あなたの評価の程度			
① 右左折交通が多く、直進車両が阻害されて渋滞が発生している	4	3	2	1
② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している	4	3	2	1
③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	4	3	2	1
④ 交通事故が多く、安全性が低い	4	3	2	1
⑤ 渋滞を避ける交通量が生活道路に流入し、安全性が低い	4	3	2	1
⑥ 災害時に東名~新東名間の代替路としてつかえない	4	3	2	1
⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる	4	3	2	1
その他(自由回答)				
問3.静岡南北道路 長沼立体に求める道路機能は何ですか。 以下の①~④の項目について、4段階評価してください。 【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全くそう思わない				
求める道路の機能	あなたの評価の程度			
① 信号や踏切の影響が今より少なくなり、速度が向上すること	4	3	2	1
② 朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること	4	3	2	1
③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	4	3	2	1
④ 災害時にも安心して安全な移動ができること	4	3	2	1
その他(自由回答)				
問4.その他、今後の長沼交差点周辺の道路整備についてのご意見がありましたらお書きください(自由回答)。				
アンケートは以上になります。ご協力ありがとうございました。				