

静岡南北道路 ながぬま 長沼立体
第2回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和8年6月9日

目次

1. 検討の流れ	2
2. 第1回意見聴取の結果	13
3. 対応方針(原案)の検討	28
4. 第2回意見聴取の方法(案)	39

1. 検討の流れ

1. 検討の流れ 1-1) 計画段階評価区間

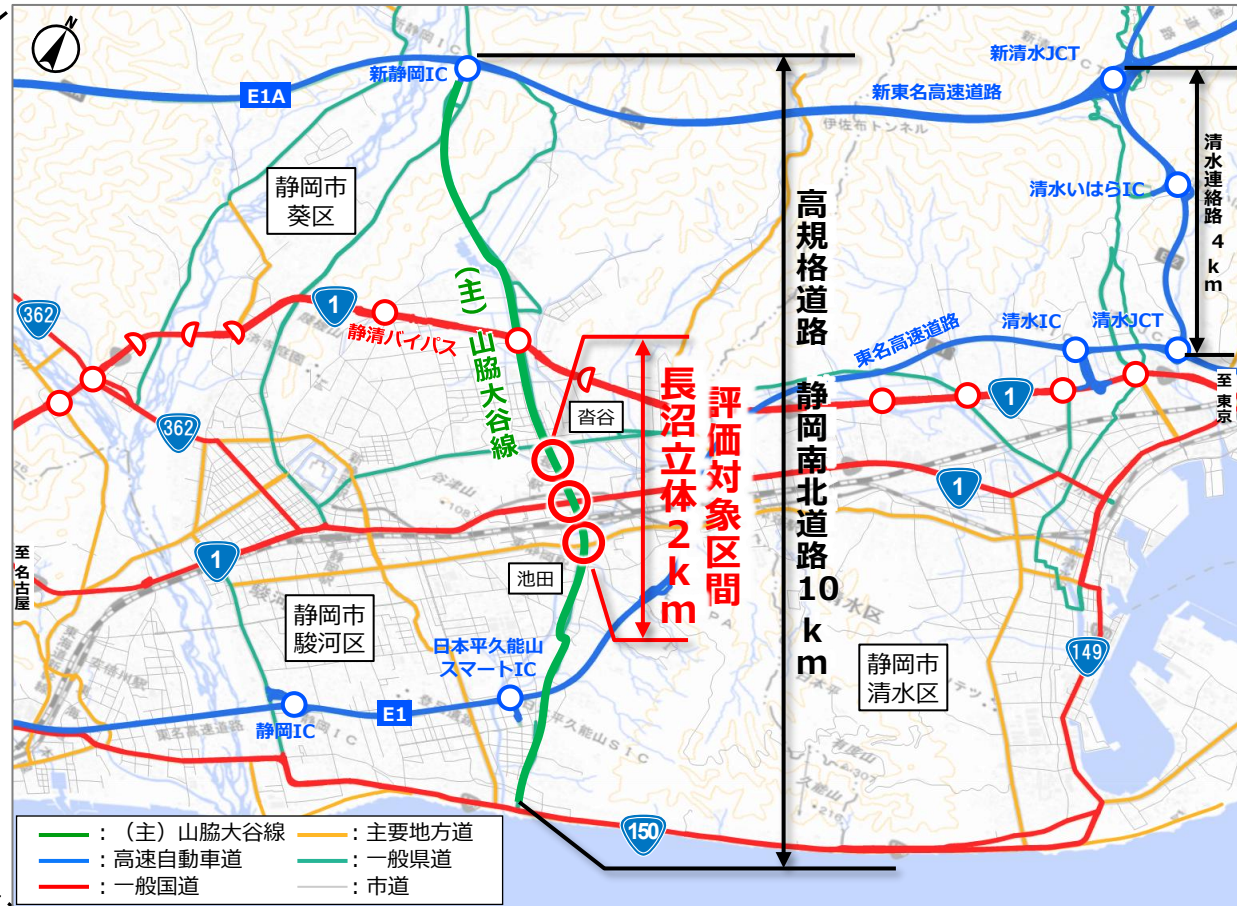
■ 高規格道路 静岡南北道路は、新東名高速道路新静岡ICから国道150号に至る延長約10kmの道路。

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

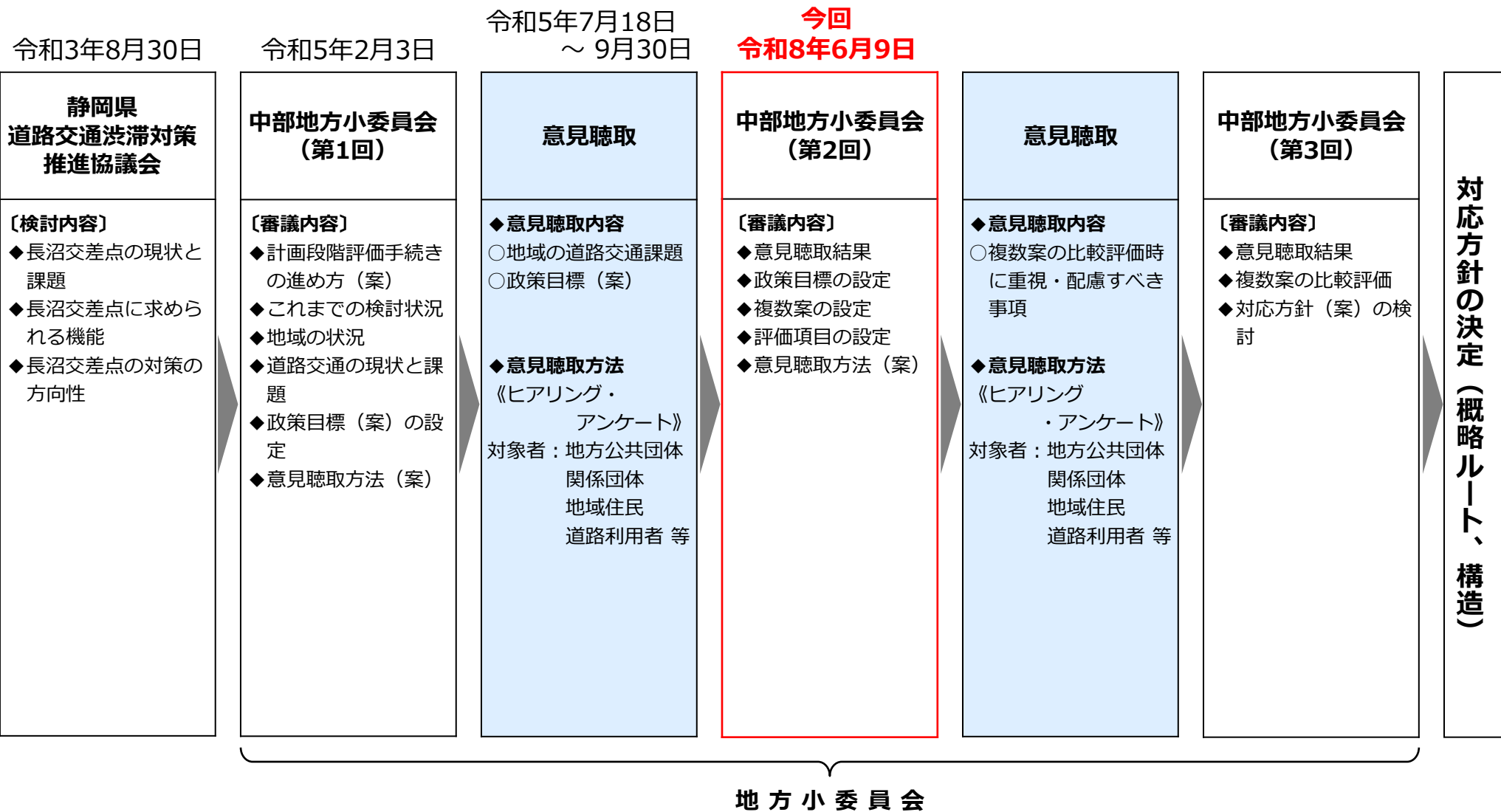
■ 広域図



■ 詳細図



1. 検討の流れ 1-2)計画段階評価手続きの進め方



1. 検討の流れ 1-3) 前回説明内容(政策目標と課題)

■ 政策目標と課題

渋滞 (都市圏)

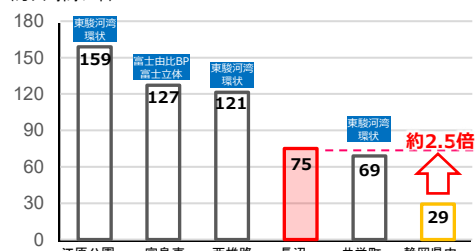
渋滞緩和による地域交通の円滑化

【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)



※ 事業名：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

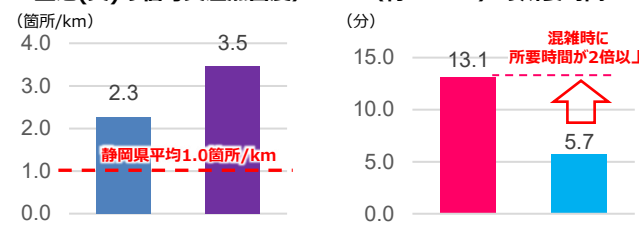
物流・企業

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。

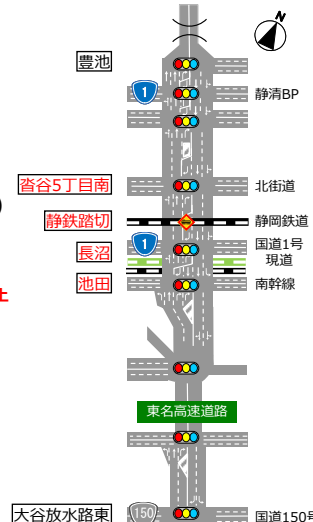
■ (主) 山脇大谷線 (大谷放水路東(交) ~ 沓谷5丁目南(交) → 池田(交)) の信号交差点密度 (約1.7km) の所要時間



(主) 山脇大谷線 評価対象区間

出典：H27全国道路・街路交通情勢調査

出典：ETC2.0データ (R3.10平日)



安全

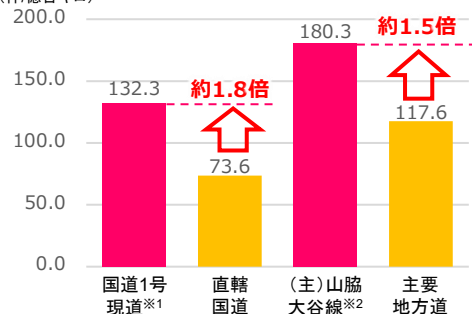
交通安全の確保

【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。

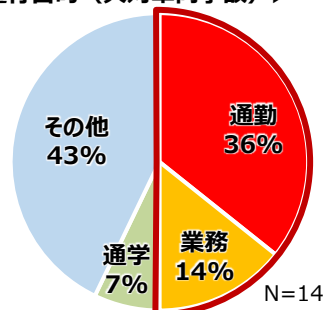
■ 静岡市内の道路種別死傷事故率 (路線別)

(件/億台キロ)



※1: 榑木交差点~国吉田交差点間 ※2: 沓谷5丁目南交差点~池田交差点間

■ 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60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

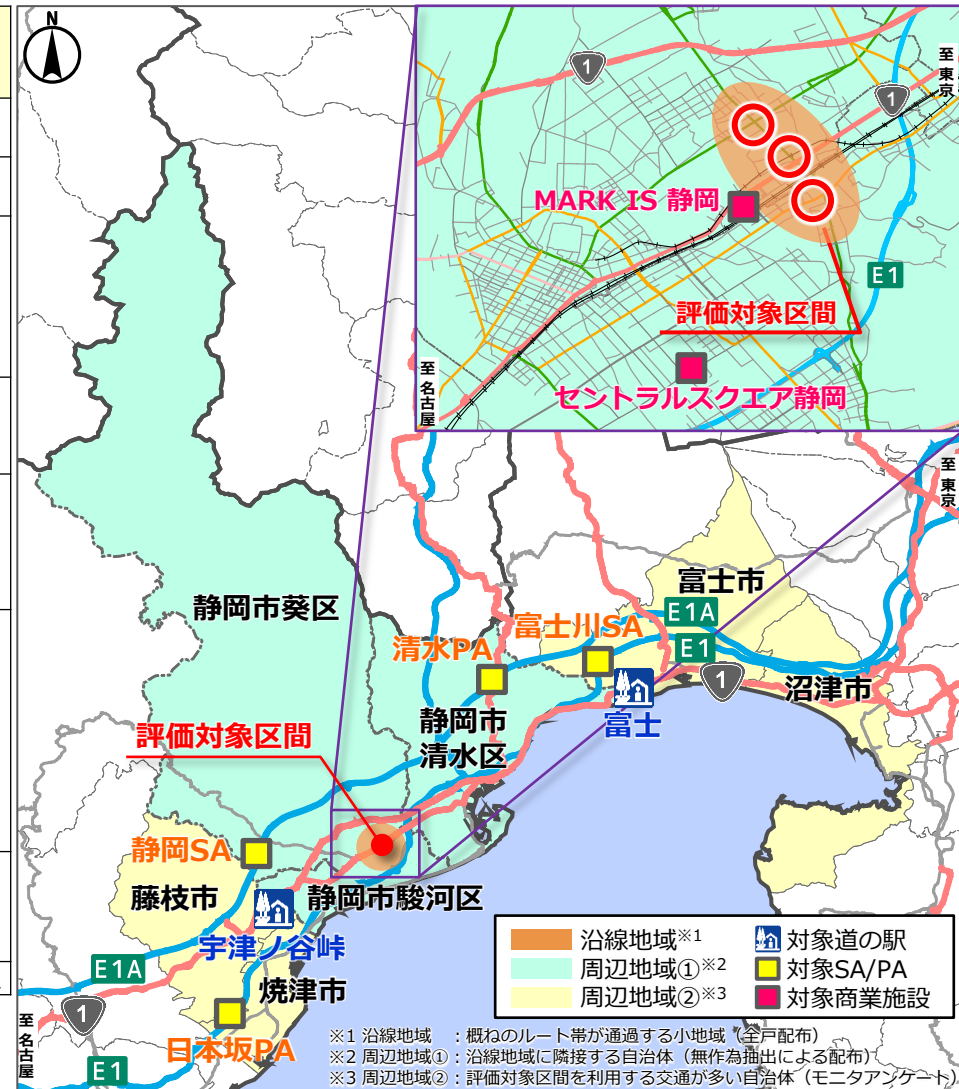
1. 検討の流れ 1-3) 前回説明内容(意見聴取の概要)

■ 意見聴取の概要

調査項目	調査対象分類		対象詳細	実施方法
	地域住民	沿線		
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 ・評価対象区間を利用する交通が多い自治体	WEBアンケート
		業務上利用者	・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	産業 経済 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
		医療 消防 警察	・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

- ・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

■ アンケート実施範囲

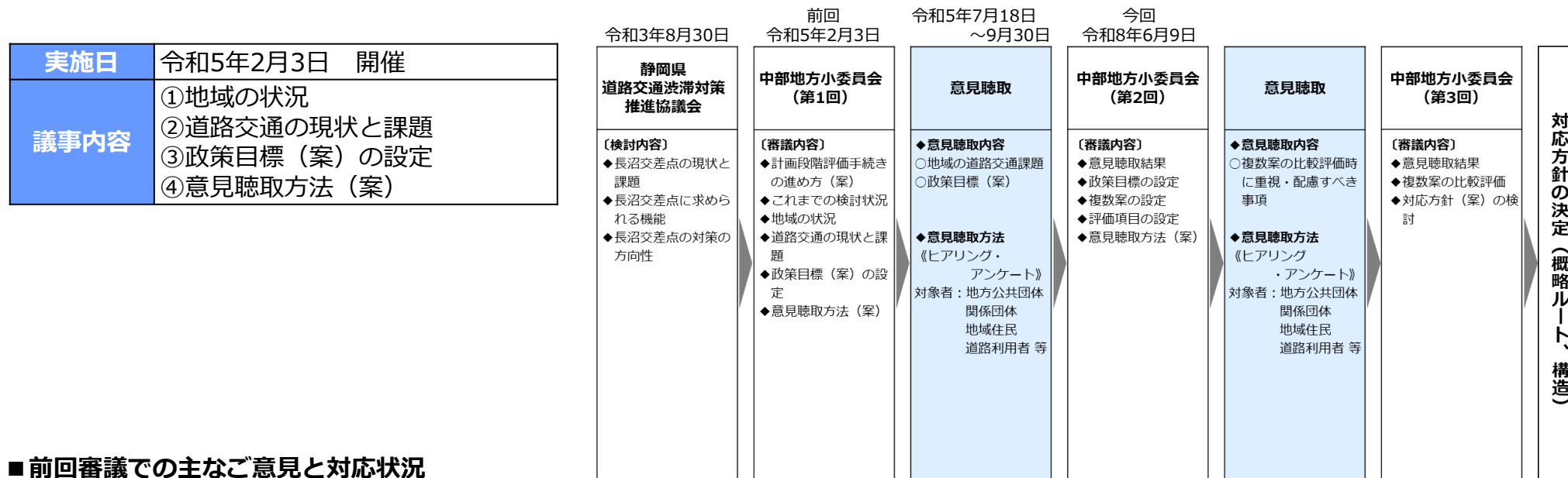


1. 検討の流れ 1-3) 前回説明内容(アンケート調査内容)

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	<p>■回答者の属性 住所（町字まで記載）・性別・年齢・職業</p> <p>■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</p> <p>■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</p> <p>■目的地 ・町字まで記載</p>
長沼交差点及び交差道路の交通課題	<p>■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）</p> <p>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 ② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している ③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない ④ 交通事故が多く、安全性が低い 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 ⑥ 災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない ⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる その他（自由回答）</p>
求める道路の機能	<p>■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）</p> <p>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 ② 朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること ③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること ④ 災害時にも安心して安全な移動ができること その他（自由意見）</p>
その他意見	<p>（自由意見）</p>

1. 検討の流れ 1-4) 前回審議内容①

■ 令和4年度 第1回社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会の概要



■ 前回審議での主なご意見と対応状況

指摘事項	対応状況	該当箇所
<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査において、女性の意見を多く収集できるような工夫をした方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 女性が立寄る場所へポスターの設置。 子供連れの家族をターゲットとしたオープンハウスの実施。 世帯主以外の家族の意見収集を目的として、アンケート調査票を2枚配布。 	P6
<ul style="list-style-type: none"> 意見聴取の際に、学生の自転車利用が多いことを踏まえ、意見聴取の対象を増やした方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査対象（一般利用者）に高校生を追加。 教育委員会に情報提供・協力依頼し、高校生にヒアリングを実施。 	P7
<ul style="list-style-type: none"> アンケート項目内容について、類似する事項は統合するなど、主旨を明確にしたほうがよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 課題の要素ごとに、アンケート質問の選択肢を再検討し、分かりやすい表現に工夫。 	P8
<ul style="list-style-type: none"> 政策目標（案）について、意見聴取する際に、回答者がわかりやすいように文章・図表などを工夫した方がよい。 	<ul style="list-style-type: none"> 回答者にわかりやすくするため図を修正。 	P9

1. 検討の流れ 1-4) 前回審議内容②

【指摘事項】 アンケート調査において、女性の意見を多く収集できるような工夫をした方がよい。

【対応状況】 家族が立ち寄る施設をターゲットとしたオープンハウスの実施。女性が立寄る場所へポスターの設置。世帯主以外の家族の意見収集を目的として、アンケート調査票を2枚配布。

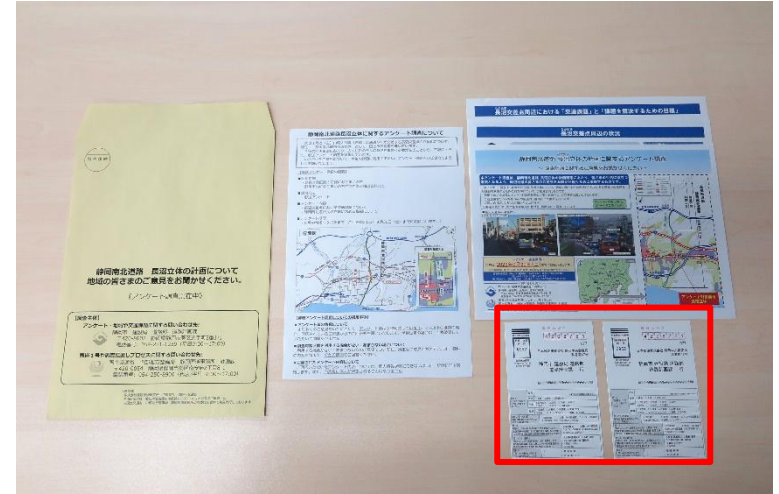
■ 女性の意見を多く収集するための工夫



＜商業施設(家族が立ち寄る施設)でのオープンハウスの実施＞



＜オープンハウスでのスタッフによる声掛けの実施＞



＜アンケート調査票を2枚配布＞



＜道の駅「富士」においてベビーケアルーム出入口付近のポスター設置＞

1. 検討の流れ 1-4) 前回審議内容③

【指摘事項】意見聴取の際に、学生の自転車利用が多いことを踏まえ、意見聴取の対象を増やした方がよい。
 【対応状況】対象区間沿線に立地する高校に通う高校生を対象にヒアリング調査を実施。

■ 地方小委員会時

調査項目	調査対象分類		対象詳細	実施方法
	地域住民	沿線		
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 ・評価対象区間を利用する交通が多い自治体	WEB アンケート
		業務上利用者	・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
			地方公共団体	・静岡県、静岡市
ヒアリング	業務上利用者	経済・産業団体 ・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	ヒアリング	
		警察・消防・医療 ・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	

■ 委員会意見反映

調査項目	調査対象分類		対象詳細	実施方法
	地域住民	沿線		
アンケート	地域住民	沿線	・評価対象区間の沿線住民	郵送配布 （全戸配布）
		周辺	・評価対象区間の周辺住民	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、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 ・評価対象区間を利用する交通が多い自治体	WEB アンケート
		業務上利用者	・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
			地方公共団体	・静岡県、静岡市、富士市
ヒアリング	業務上利用者	経済・産業団体 ・沿線、周辺地域の商工会議所、港利用促進協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、教育委員会、観光局、旅行業協会	ヒアリング ヒアリング対象に高校生を追加	
		警察・消防 ・沿線、周辺地域の警察署、消防局		
		高校生	静岡県立静岡農業高等学校、静岡県立科学技術高等学校、静岡県立静岡東高等学校	
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	

- ・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

- ・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

1. 検討の流れ 1-4) 前回審議内容④

【指摘事項】 アンケート項目内容について、類似する事項は統合するなど、主旨を明確にしたほうがよい。
 【対応状況】 課題の要素ごとに、アンケート質問の選択肢を再検討し、分かりやすい表現に工夫。

■ 地方小委員会時

交通に関する課題
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
② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している
③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない
④ 交通事故が多く、安全性が低い
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
⑥ 災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない
⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる

■ 委員会意見反映

交通に関する課題
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
② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している
③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない
④ 交通事故が多く、安全性が低い
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
⑥ 災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない
⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる

道路の機能
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
② 朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること
③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること
④ 災害時にも安心して安全な移動ができること

渋滞
物流

道路の機能
① 渋滞が改善し、走行速度が向上すること
② 物流ネットワークの速達性が向上すること
③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること
④ 災害時にも安心して安全な移動ができること

1. 検討の流れ 1-4) 前回審議内容⑤

【指摘事項】 政策目標（案）について、意見聴取する際に、回答者がわかりやすいように文章・図表などを工夫した方がよい。

【対応状況】 回答者にわかりやすくするため図を修正。

渋滞（都市圏） 渋滞緩和による地域交通の活性化

渋滞（都市圏） 渋滞緩和による地域交通の円滑化

表現方法を修正

物流・企業 速達性向上による産業活性化支援

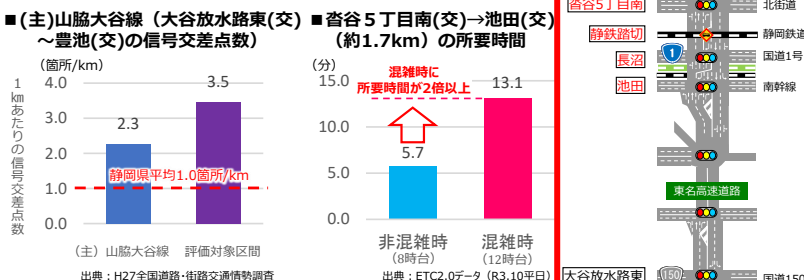
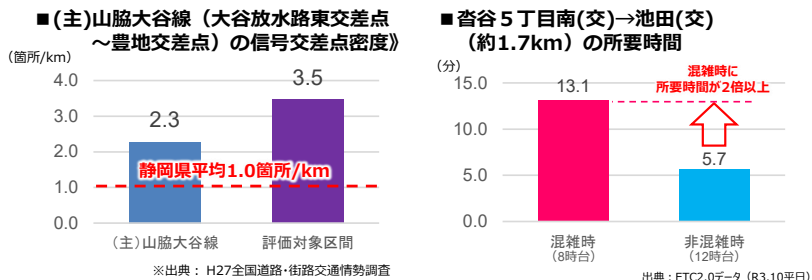
物流・企業 速達性向上による産業活性化支援

【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。

【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、混雑時に非混雑時の2倍以上に増加。
- ・（主）山脇大谷線は信号交差点が多く、速度が遅い。



安全 交通安全の確保

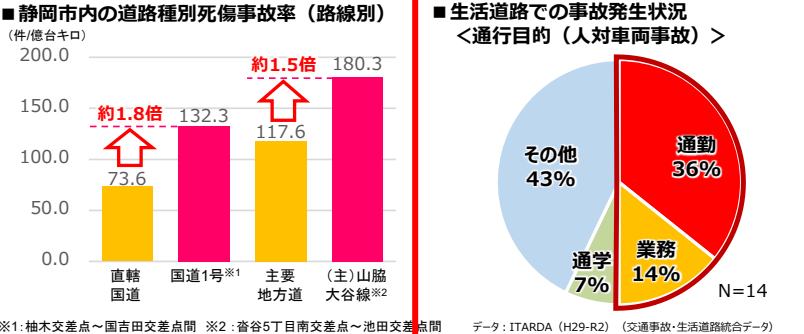
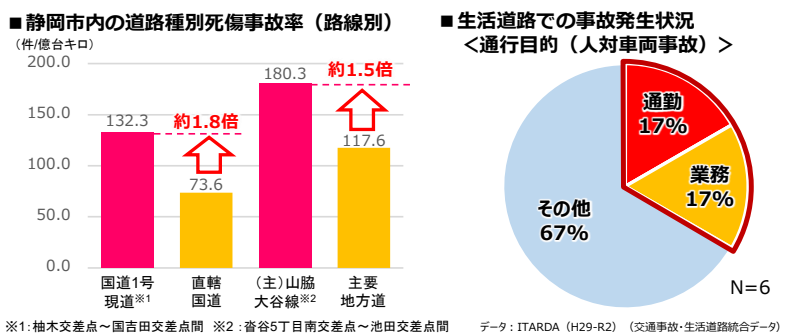
安全 交通安全の確保

【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。

【課題：幹線道路・生活道路で多発する交通事故】

- ・国道1号や（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。



2. 第1回意見聴取の結果

2. 第1回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要①

- 意見聴取期間は、令和5年7月18日（火）～9月30日（土）まで実施。
- 対象者は、地域住民、道路利用者、各種団体にアンケート・ヒアリング・インタビューを実施。

■意見聴取の概要

調査項目	調査対象分類		対象詳細	実施方法	配布数	回収数	回収率
	地域住民	沿線					
アンケート	地域住民	沿線	・評価対象区間の沿線住民	郵送配布 (全戸配布)	63,436	16,596 Web回答 含む	26.2%
		周辺	・評価対象区間の周辺住民	郵送配布 (無作為抽出)	20,962	7,652 Web回答 含む	36.5%
	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、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(静岡側(上り・下り)、藤枝側(上り))・富士(上り・下り)) ・周辺地域のSA・PA利用者 (7箇所：清水PA・静岡SA(上り・下り)・富士川SA(上り・下り)・日本坂PA(上り・下り))	留め置き アンケート	—	173 Web回答 含む	—
			・国、沿線・周辺地方公共団体HP・SNSの閲覧者 ・評価対象区間を利用する交通が多い自治体 (沼津市、富士市、焼津市、藤枝市)	WEB アンケート	—	381 1,064	—
		利用者上	・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同組合会員企業	郵送配布	4,543	981 Web回答 含む	21.6%
	ヒアリング	地方公共団体	・静岡県、静岡市、富士市	ヒアリング	—	18	—
業務・産業団体		・沿線、周辺地域の商工会議所、港利用促進協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、教育委員会、観光局、旅行業協会					
警察・消防		・沿線、周辺地域の警察署・消防局					
インタビュー	道路利用者	・周辺地域の「道の駅」利用者 (5箇所：宇津ノ谷峠(静岡側(上り・下り)、藤枝側(上り))・富士(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	—	922	—	
		・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	—	354	—	
		合計(アンケート・インタビュー)	88,941	28,123通 Web回答 含む	31.6%		
合計(ヒアリング)				—	21団体	—	

■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

※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する小地域(全戸配布)
 ※2 周辺地域①：沿線地域に隣接する自治体(無作為抽出による配布)
 ※3 周辺地域②：評価対象区間を利用する交通が多い自治体(モニタアンケート)

2. 第1回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要②

- 地域住民や道路利用者に対して、郵送配布によるアンケートを行いつつ、ホームページやSNS、ポスターからのWEBアンケートも実施した。
- これらに合わせて、高速道路のSA/PA、道の駅、近隣自治体の市役所等に留め置きアンケートブースを設置、道の駅やPAでのインタビュー調査、近隣自治体の市役所や大型商業施設でオープンハウスを実施した。

■ アンケート郵送

- アンケート説明資料



● 協力依頼文

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聞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。ご返信をしない方が多い旨の回答は、静岡市にて集計を行います。

ご協力のもと、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、2ページをご覧ください

■ ホームページ・SNSでのアンケートバナーの掲載

- ホームページバナー (静岡国道事務所)



- SNS : X (旧 : Twitter)



- アンケート回答ページ



■ ポスター掲示

- ポスター紙面



- 二次元バーコード



■ 道の駅等でのインタビュー調査



■ オープンハウス



■ SA/PAでの道路利用者アンケートの設置



2. 第1回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要③

- 長沼交差点は周辺に高等学校が立地しているため、高校生の歩行者・自転車交通量が多い。
- そのため、対象に近隣の高等学校を加えて、アンケート・ヒアリング調査を実施。なお、静岡県立科学技術高等学校では、出前授業を実施したうえで、地域の課題に関するアンケートを実施。

■ 長沼交差点の通学時の様子



■ 意見聴取実施校 位置図



■ アンケート・ヒアリング対象

調査対象	対象者数
静岡県立静岡東高等学校	アンケート：全校生徒約870名
静岡県立科学技術高等学校	アンケート：80名（授業1コマ）
静岡県立静岡農業高等学校	ヒアリング：10人（生徒会協力）

■ 出前授業の様子（静岡県立科学技術高等学校）



2. 第1回意見聴取の結果 2-1)意見聴取の概要④

■ アンケート調査では、長沼交差点及び交差道路の交通課題や対策案を検討する際に重要な事項を聞き取るための内容を設定した。

■ 質問事項

質問1：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.全く思わない

- ①不安を感じる右左折交通が多く、直進車両が阻害されて渋滞が発生している
- ②踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している
- ③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない
- ④交通事故が多く、安全性が低い
- 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
- ⑥災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない
- ⑦長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる

質問2：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.全く思わない

- ①渋滞が改善し、走行速度が向上すること
- ②物流ネットワークの速達性が向上すること
- ③交通事故が少なくなり、安全性が向上すること
- ④災害時にも安心して安全な移動ができること

質問3：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）。

政策目標（案）の妥当性を確認

第1回地方小委員会にて設定した政策目標（案）

渋滞緩和による地域交通の円滑化

速達性向上による産業活性化支援

交通安全の確保

信頼性の高いネットワークの確保

上記以外の「道路整備に関する意見」を確認

2. 第1回意見聴取の結果 2-2)回答者属性

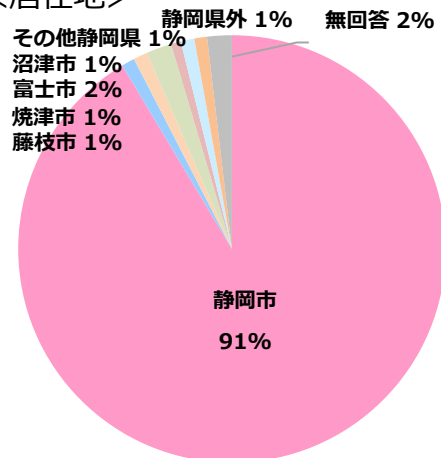
- 沿線住民16,596人、周辺住民7,652人、一般利用者2,894人、業務上利用者981人から意見聴取を実施した。
- 回答者の居住地は、静岡市内が9割以上を占めているが、一般利用者では、富士市、焼津市、藤枝市など周辺の市町村住民からの意見を
得られる結果となった。
- 回答者の性別は、男女割合が同程度となった。年齢は、どの年代からも意見を
得られる結果となった。
- 回答者の自動車利用頻度は、5割以上が「ほぼ毎日」利用と回答した結果となった。

■ 第1回意見聴取のアンケート回収状況

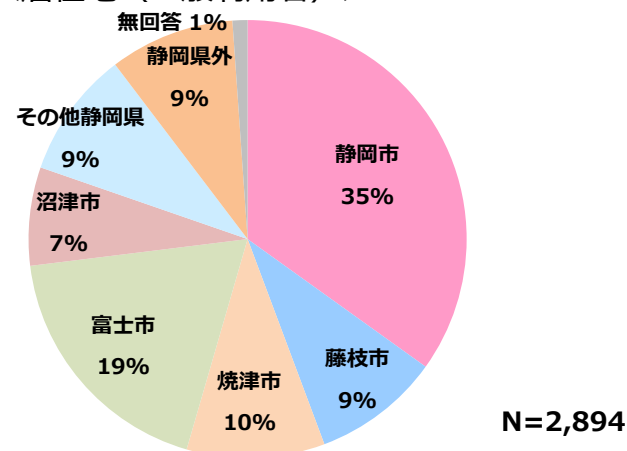
調査対象分類		回収数
地域 住民	沿線住民	16,596
	周辺住民	7,652
	小計	24,248
道路 利用者	一般利用者	2,894
	業務上利用者	981
合計		28,123

■ 回答者全体の属性

<居住地>



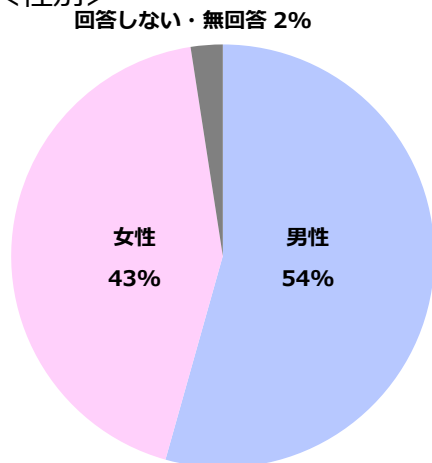
<居住地（一般利用者）>



N=28,123

N=2,894

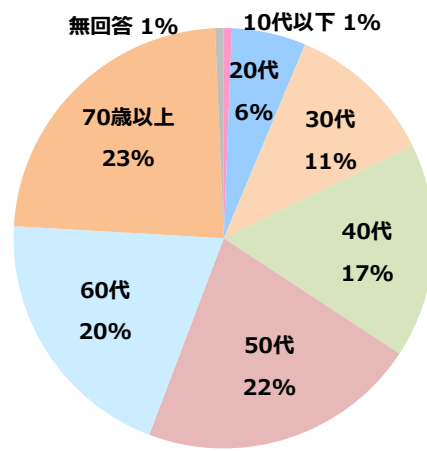
<性別>



N=27,142

※地域住民と一般利用者の合計を集計

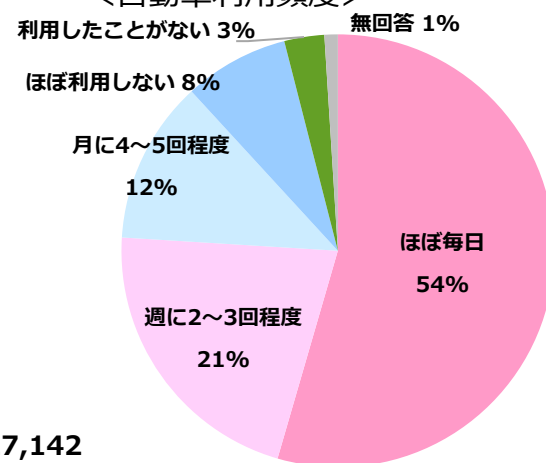
<年齢>



N=27,142

※地域住民と一般利用者の合計を集計

<自動車利用頻度>

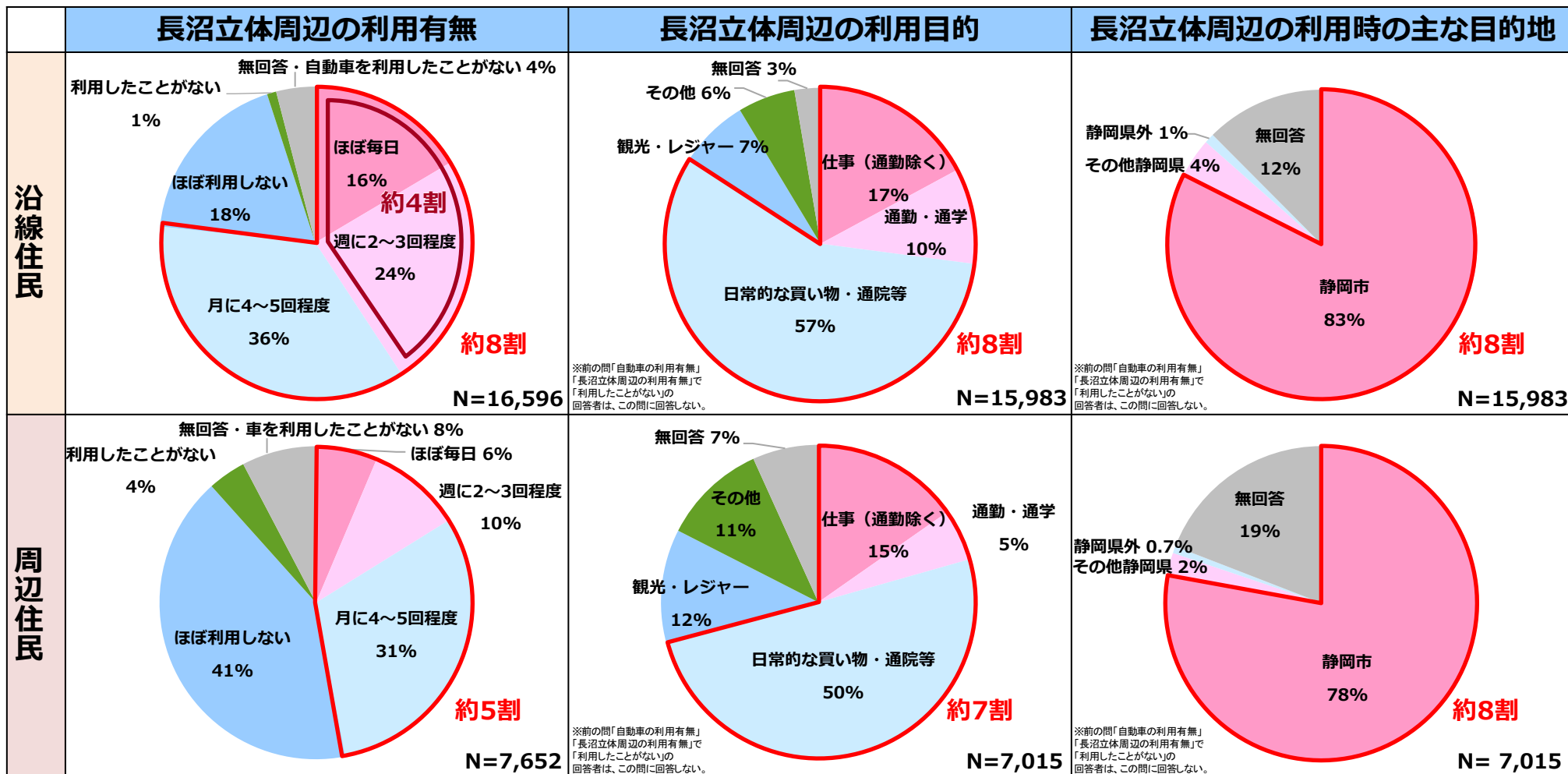


N=28,123

2. 第1回意見聴取の結果 2-3)回答者の長沼交差点の利用状況①

- 長沼立体周辺の利用頻度については、沿線住民は、約4割が週に複数回以上、約8割が月数回以上利用し、利用目的は通勤・通学や通院を含め「日常的な利用」が約8割、静岡市を目的地とする交通が約8割であった。
- 周辺住民は、約5割が月に数回以上利用し、通勤・通学や通院を含め「日常的な利用」が約7割、静岡市を目的地とする交通が約8割であった。

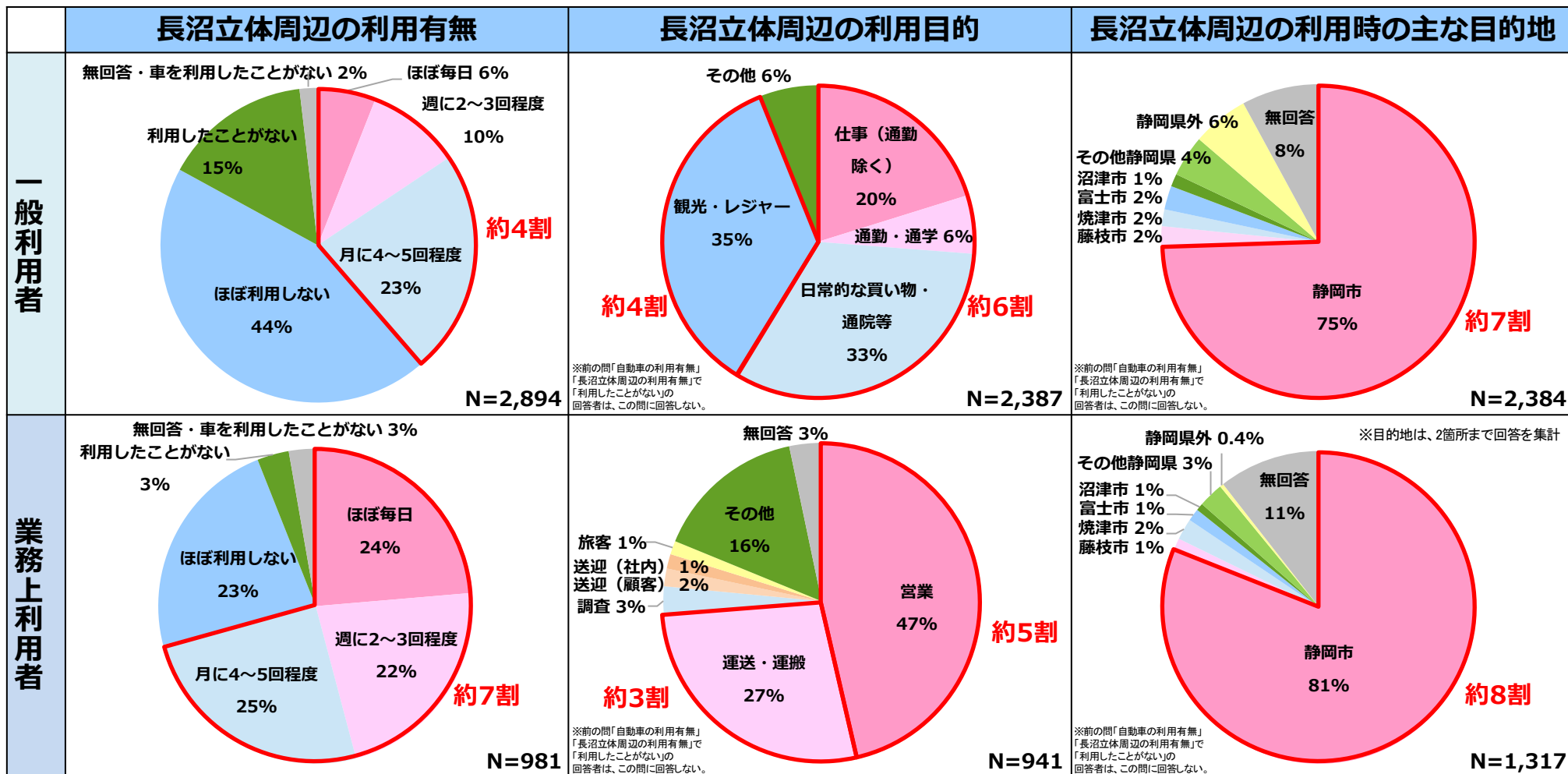
■ 沿線住民と周辺住民の長沼立体周辺の利用状況



2. 第1回意見聴取の結果 2-3)回答者の長沼交差点の利用状況②

- 一般利用者は、約4割が月数回以上利用し、通勤・通学や通院を含め「日常的な利用」が約6割、「観光」を目的とする利用が約4割と多く、静岡市を目的地とする交通が約7割であった。
- 業務上利用者は、約7割が月数回以上利用し、利用目的は「営業」が約5割、「運送・運搬」が約3割と多く、静岡市を目的地とする交通が約8割であった。

■ 一般利用者と業務上利用者の長沼立体周辺の利用状況

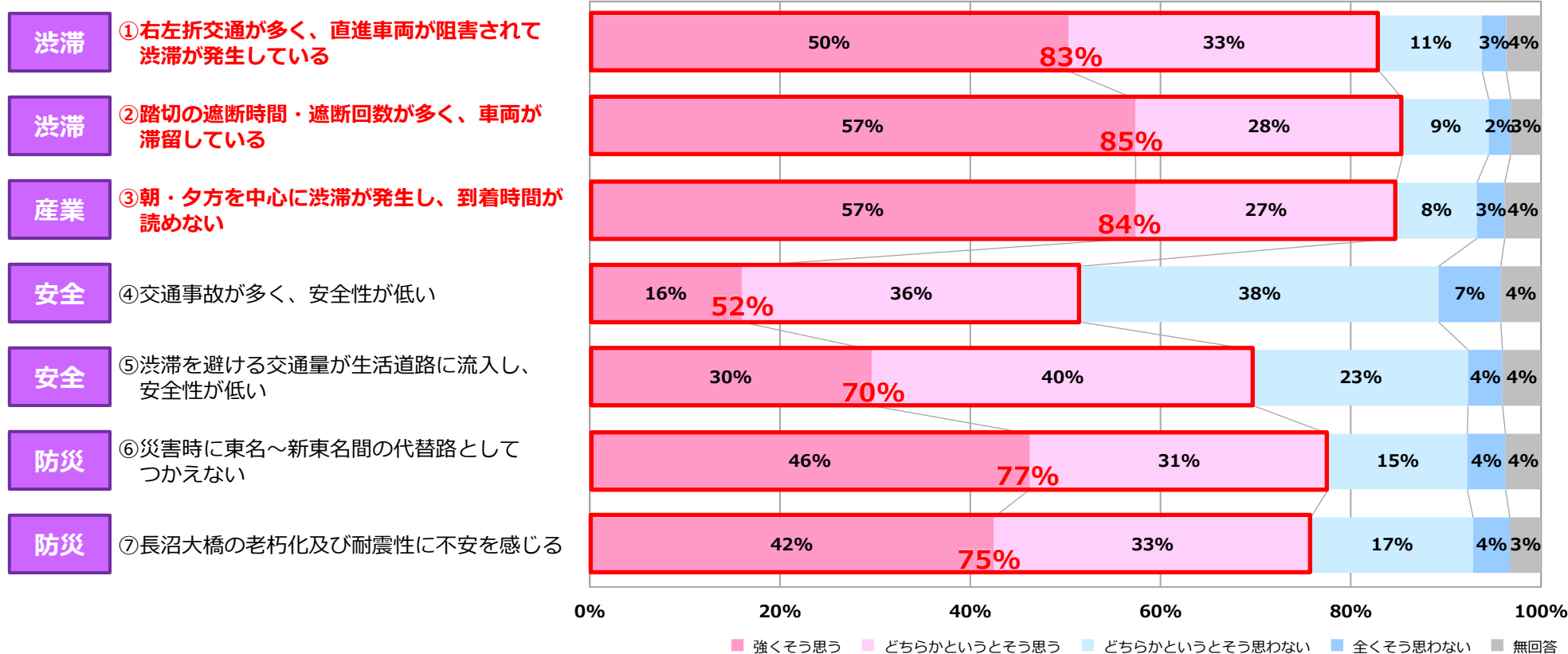


2. 第1回意見聴取の結果 2-4)道路交通の課題①(全属性)

- 交通の課題については、渋滞、産業、安全、防災の4つの政策目標(案)に関する7項目について確認し、6つの項目で、7割以上の方が課題と認識している。
- 特に「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」「②踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している」「③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない」が8割を超える。

問：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。

回答者全体

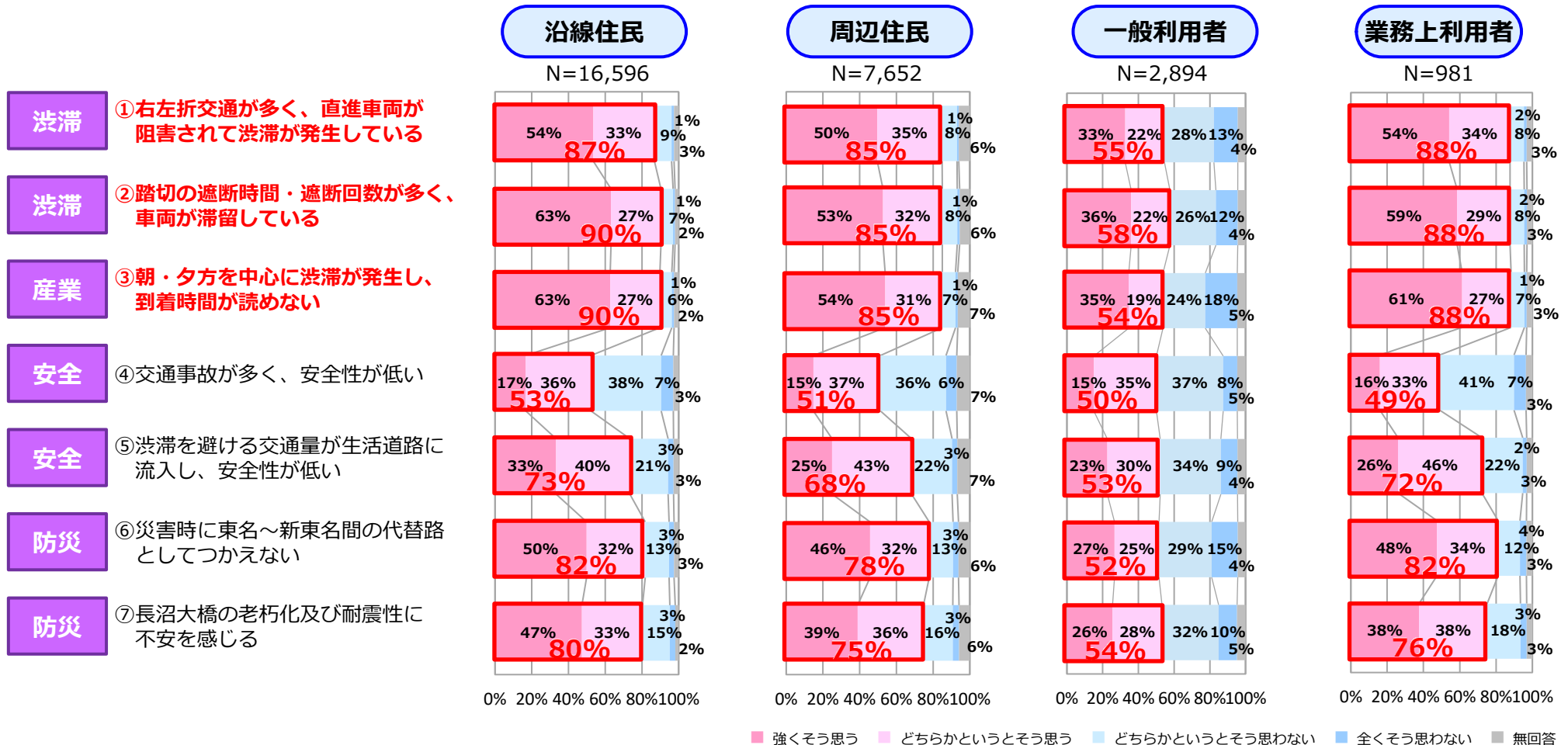


N=28,123

2. 第1回意見聴取の結果 2-4)道路交通の課題②(属性別)

- 沿線住民、周辺住民、業務上利用者は、「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」、「②踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している」、「③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない」が8割以上課題として認識されている。
- 一般利用者は、渋滞、産業、安全、防災について、全て5割以上の割合で課題と認識している。

問：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。

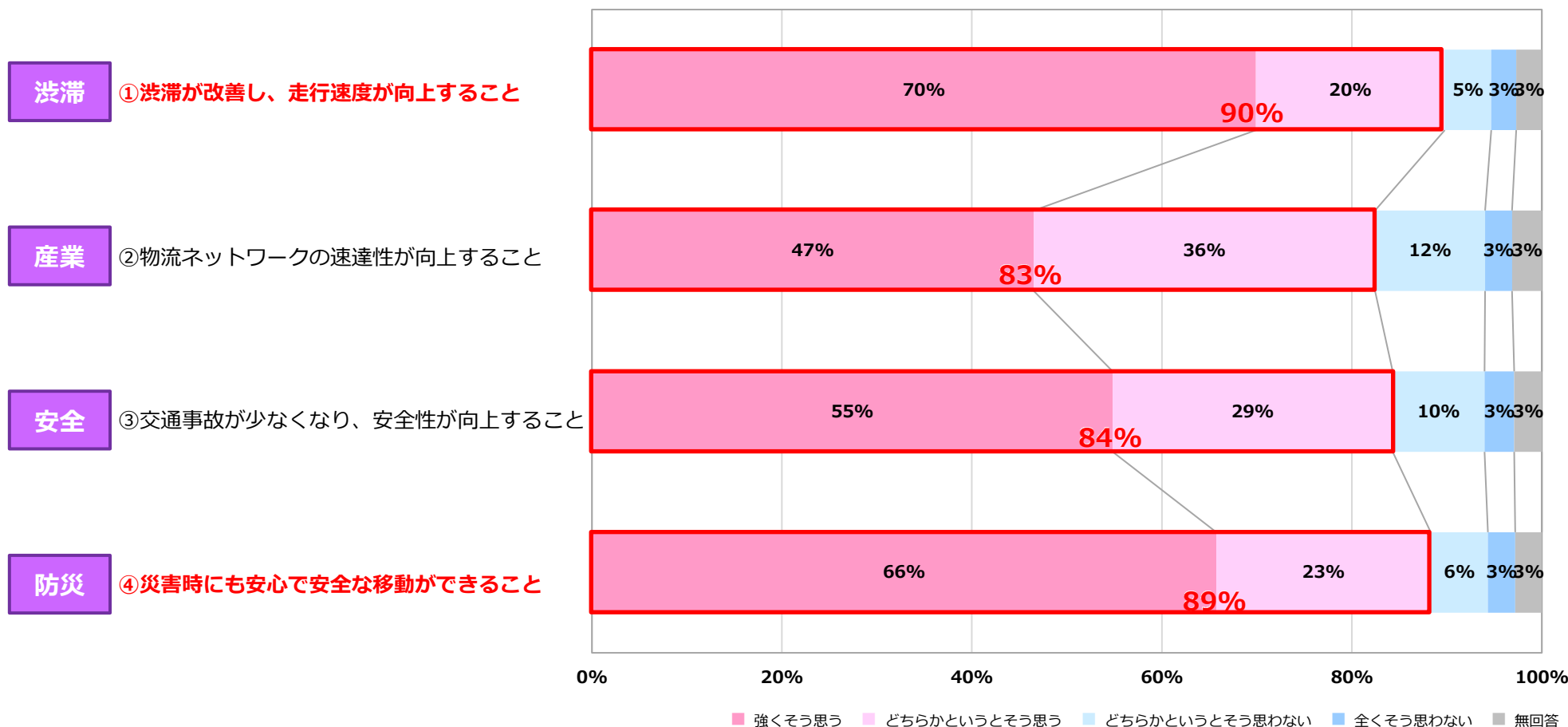


2. 第1回意見聴取の結果 2-5)必要な道路の機能①(全属性)

- 必要な道路の機能については、渋滞、産業、安全、防災の4つの政策目標(案)に関する4項目について確認し、全ての項目で、8割以上の方が必要な機能として回答。
- 特に、「①渋滞が改善し、走行速度が向上すること」「④災害時にも安心して安全な移動ができること」が必要な機能との意見が多い。

問：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。

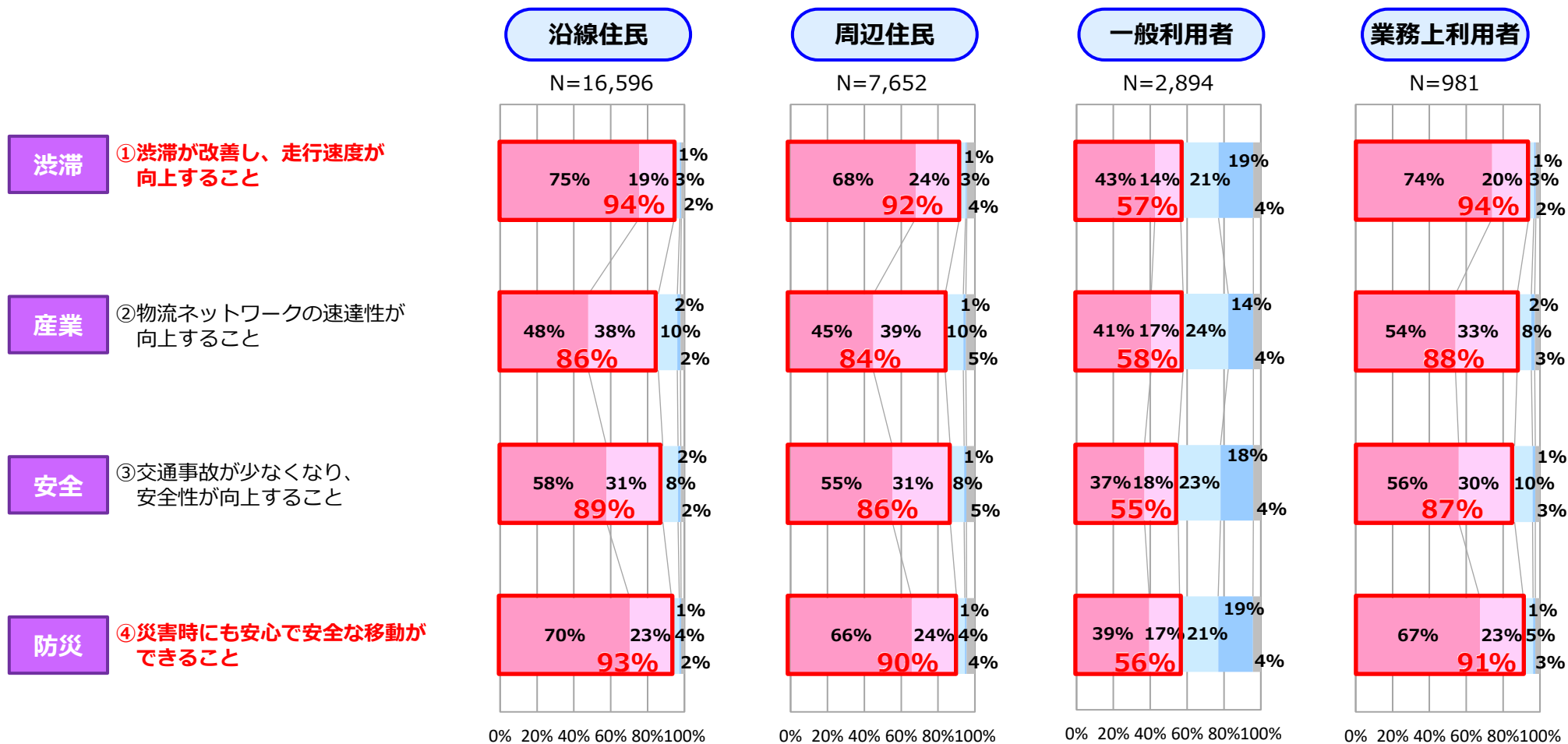
回答者全体



2. 第1回意見聴取の結果 2-5)必要な道路の機能②(属性別)

- 沿線住民・周辺住民・業務上利用者は、「①渋滞が改善し、走行速度が向上すること」及び、「④災害時にも安心して安全な移動ができること」が、9割以上と多い。
- 一般利用者は、渋滞、産業、安全、防災の必要な道路の機能について、全て5割以上の割合となっている。

問：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。



■ 強く思う
 ■ どちらかというと思う
 ■ どちらかというと思わない
 ■ 全くそう思わない
 ■ 無回答

2. 第1回意見聴取の結果 2-6)アンケート・インタビュー自由意見

- 渋滞や迂回路の少なさによる日常生活での障害や緊急時における懸念が多く寄せられた。
- 南北の道路ネットワークの必要性や車両との接触の危険性、災害時における懸念の声が寄せられた。
- その他、安全、防災の観点から幅員狭小の課題が寄せられた。
- 周辺の道路計画に関する意見や既存道路、鉄道の踏切等の課題に関する意見も多く寄せられた。

区分 (政策目標(案))	交通の課題 沿:沿線住民、周:周辺住民 一:一般道路利用者 業:業務上利用者	必要な道路の機能 沿:沿線住民、周:周辺住民 一:一般道路利用者 業:業務上利用者
【渋滞(都市圏)】 渋滞緩和による 地域交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・慢性的に渋滞している。【沿,周,一,業】(①) (踏切と交差点が近接、交通量に対して車線数が不足、信号間隔が短い、横断歩道により右左折車が阻害) ・周辺に迂回出来る道路が無い。【沿,周,一,業】 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の改善をお願いしたい。【沿,周,一,業】(①) (南北方向の渋滞、東西の国道1号の渋滞) ・踏切をスムーズに通過したい。【沿,周,一,業】 ・立体化の際に、歩行者と車両の信号を分離してほしい。【一】 ・高架でバイパスに繋がれば便利、渋滞解消、安全になる。【沿,周】 ・車線運用の見直し。車線数の増加。【沿,周,一】
【産業】 速達性向上による 産業活性化支援	<ul style="list-style-type: none"> ・朝、夕、昼間の11時～13時の間は渋滞発生し、通過時間が読めない。【業】 ・物流会社から朝の時間帯は渋滞しているため、(主)山脇大谷線は使用しないように指示されている。【業】 	<ul style="list-style-type: none"> ・到着時間が読める。【業】 ・物流ネットワークの向上。【業】 ・企業誘致につながる。【業】
【安全】 交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車での走行時、長沼大橋の道路幅員が狭く、並行車と接触しそうになる。【沿,業】(①) ・見通しが悪く、交差点での交通事故が多い。【沿】 ・生活道路へ進入した迂回車との事故が発生している。【沿,周】 ・交通量が多いのに、自転車、歩行者が併進しており、危険である。【周】 	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車と並走できる車線幅員、中央分離帯の設置。【周,一】 ・交通事故の無い交差点にしてほしい。【沿,周】 ・生活道路への車両の流入量の減少。【沿,周】 ・車・歩行者・自転車にそれぞれ充分な幅員の確保と明確な分離。【沿,周,一,業】
【防災】 信頼性の高い ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・長沼大橋の老朽化と耐震性に不安を感じている。【沿】 ・迂回路となる道路が少なく、事故が起きると通行不能になる。【沿】 ・緊急車両が渋滞や踏切によって止まることがある。【沿,周,一】 ・渋滞のため車間距離に余裕がなく、緊急車両が通る際、避ける場所が少ない。【沿,周,一】 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害、事故が起きてもスムーズな道ができるとうれしい。【沿,周,一】 ・緊急車両通行の際、スムーズに通行できる道路であってほしい。【沿,一】 ・南海トラフ発生時、車で避難する為の複数の南北幹線道路。【沿】 ・耐震性に優れた橋や道路。【沿,一】
その他の主な意見 ・計画路線周辺の道路や交差する道路の整備に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> ・池田交差点の渋滞も一緒に解決しないと渋滞緩和効果が薄いため、立体化して欲しい。 ・JR、国道一号線、静鉄電車を全てまたぐ高架にすべき。 	

2. 第1回意見聴取の結果 2-7)ヒアリング結果

- 渋滞、産業、安全、防災の4つの政策目標（案）に対して、課題や期待の声が寄せられた。
 - 渋滞や迂回路の少なさによる日常生活での障害や緊急時における懸念が多く寄せられた。
 - 産業の観点から定時性、速達性が低いため、業務上の障害が発生しているという声が寄せられた。
 - 南北の道路ネットワークの必要性や災害時での懸念の他、自転車や生活道路での安全性を求める声が寄せられた。
- ※ヒアリング対象：地方公共団体（3）、商工会議所（2）、トラック・バス・タクシー協会（4）、旅行業協会（3）、警察署（2）、消防局（1）、高等学校（3）

区分 (政策目標(案))	交通の課題	必要な道路の機能
【渋滞(都市圏)】 渋滞緩和による 地域交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> ・静鉄の踏切と長沼交差点が近く、踏切が交通の流れを妨げている。(警察) ・迂回ルートがないため、ルート選択が難しい。(タクシー協会) ・交通量が多いため、通勤及び帰宅時間帯の慢性的な交通渋滞が発生している。(消防) 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞の解消及び、迂回道の交通量の減少が求められる。(警察) ・静鉄踏切を立体化で越えてほしい。(旅行業協会) ・交差点の局部改良では限界がある。立体化しかない。(商工会議所)
【産業】 速達性向上による 産業活性化支援	<ul style="list-style-type: none"> ・重要物流道路にもかかわらず、定時性、速達性が低い。(地方公共団体) ・(主)山脇大谷線は、踏切の存在や幅員が狭く、渋滞も発生しているため、バス路線のルートとして指定するのは厳しい状況である。静岡大学の利用者が多いため、立体化すれば新たにバス路線として選定する可能性がある。(バス協会) ・大型車は、朝夕は通らないようにしている。(トラック協会) 	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞解消及び市中心部へのアクセス改善。(旅行業協会) ・定時性が確保されること。(港利用促進協会) ・定時性の確保はお客様へのサービス提供の観点から重要。立体化により渋滞が解消されることに期待している。(タクシー協会) ・踏切による渋滞が長沼交差点に影響しないことかつ、新静岡ICに出入りするバス等の大型車両が走るのに十分な幅員が確保されること。(旅行業協会)
【安全】 交通安全の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・迂回路(抜け道)が狭く、事故等が心配である。(トラック協会) ・渋滞回避のために、生活道路が通り抜け利用されている。(警察) ・古庄駅前の通学路の歩道が狭い。ここに迂回車両が入ってくると、児童の通行が危険である。(教育委員会) ・道路幅員が狭いため、追い越しの際に注意が必要である。(消防) ・自転車は、歩道は狭く、車道も渋滞があるため通りにくい。(高校生) 	<ul style="list-style-type: none"> ・通過交通と生活交通の適切な分離と安全性の確保。(地方公共団体) ・立体化によって、歩車分離が必要。(旅行業協会) ・歩道の幅を広げ、通勤通学の自転車と歩く人の道を分けることができ安全に通行できると思います。(高校生) ・静鉄の踏切と一号線の間が短く、安全面においても立体化は望ましい。(トラック協会) ・子供たちが安全第一で通れる道の整備をお願いしたい。(教育委員会)
【防災】 信頼性の高い ネットワークの確保	<ul style="list-style-type: none"> ・長沼大橋の老朽化を懸念している。(観光協会) ・緊急輸送路であるが、老朽化の問題から、有事の際に機能が低下する。(地方公共団体) ・(主)山脇大谷線の慢性的な渋滞は、緊急走行において、回避できない。そのため、消防隊等が交通事故を起こすあるいは誘発するリスクは高いと考えられる。(消防) 	<ul style="list-style-type: none"> ・走行速度の向上や耐久性、耐震性の向上。(高校生) ・東名と新東名を結ぶ道路として災害時にも利用できることなど、信頼性の高い南北軸の確保。(地方公共団体) ・新東名と東名を南北に結んでいる清水連絡路と合わせて、ダブルネットワークとすることが望ましい。(地方公共団体)

その他の主な意見

- ・計画路線周辺の道路や交差する道路の整備に関する意見

- ・新東名と東名を南北に結んでいる清水連絡路と合わせてダブルネットワークとするため、新東名あるいは国道1号バイパスから国道150号までの立体化

2. 第1回意見聴取の結果 2-8)まとめ

■ アンケートやヒアリング結果から得られた地域の意見を踏まえ、政策目標（案）は妥当であることを確認。

■ 第1回意見聴取結果のまとめ

	解決すべき課題の把握・原因分析		政策目標の決定	
	第1回意見聴取 問2：交通の課題	第1回意見聴取結果 上段；アンケート結果 下段；アンケート自由意見、ヒアリング結果	第1回意見聴取 問3：必要な道路の機能	第1回意見聴取結果 上段；アンケート結果 下段；アンケート自由意見、ヒアリング結果
渋滞	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	50% 83% 33% 11% 3% 4%	① 渋滞が改善し、走行速度が向上すること	70% 90% 20% 3% 5% 3%
	② 踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している	57% 85% 28% 9% 2% 3%		② 物流ネットワークの速達性が向上すること
産業	③ 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	57% 84% 27% 8% 3% 4%	③ 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	55% 84% 29% 10% 3% 3%
	④ 交通事故が多く、安全性が低い	16% 52% 36% 38% 7% 4%		④ 災害時にも安心して安全な移動ができること
安全	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	30% 70% 40% 23% 4% 4%		
	⑥ 災害時に東名～新東名間の代替路としてつかえない	46% 77% 31% 15% 4% 4%		
防災	⑦ 長沼大橋の老朽化及び耐震性に不安を感じる	42% 75% 33% 17% 4% 3%		
	交通の課題		必要な道路の機能	
渋滞	<ul style="list-style-type: none"> 交通量が多く、踏切と長沼交差点が近いこと、交通渋滞が発生 広域の迂回ルートがない (主) 山脇大谷線だけではなく、国道1号においても交通渋滞が発生 		<ul style="list-style-type: none"> 渋滞の解消及び、迂回路の交通量の減少 静岡鉄道の踏切を越える立体化 南北だけでなく、東西の国道1号も渋滞しているため、高架にするなどの対策が必要 	
産業	<ul style="list-style-type: none"> 重要物流道路にもかかわらず、定時性、速達性が低水準 混雑していることによって、通勤、物流、バス路線の運行ルートからの除外 		<ul style="list-style-type: none"> 市中心部へのアクセス改善 定時性の確保による物流、バス路線の選定 バス等の大型車両が走るのに十分な幅員の確保 	
安全	<ul style="list-style-type: none"> 迂回路（抜け道）が狭いことによる、事故の懸念 渋滞回避のために、生活道路が通り抜け利用 自転車安全に走れず、追い越し、すれ違いに注意が必要な車線幅員 		<ul style="list-style-type: none"> 通過交通と生活交通の適切な分離 歩道幅員の拡幅、歩車分離による安全性の確保 	
防災	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋が老朽化しているため災害時における機能性の懸念 渋滞時における緊急車両の通行性の低下および交通事故を誘発する懸念 		<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の耐久性、耐震性の向上 災害時に利用できるなど、信頼性の高い南北軸の確保 新東名と東名を南北に結んでいる清水連絡路と合わせてのダブルネットワーク化 	

政策目標
渋滞緩和による地域交通の円滑化
速達性向上による産業活性化支援
交通安全の確保
信頼性の高いネットワークの確保

アンケート、ヒアリング結果からも第1回計画段階評価で設定した政策目標（案）は妥当である。

3. 対応方針(原案)の検討

3. 対応方針(原案)の検討 3-1)長沼大橋の課題

- 静岡南北道路（(主)山脇大谷線）の長沼大橋は、架設後60年以上経過し老朽化が進行していることや、平成28年熊本地震の事例から大規模地震時に落橋が懸念されるロッキング橋脚※であることから、大規模改修が必要。
- しかし、鉄道部の現場条件から、落橋防止等の限定的な耐震対策しか実施できず、抜本対策として架替が必要。
- このため、国道1号長沼交差点の対策と長沼大橋架替事業の一体的な事業とし、全体として効率的に両事業を実施する方法を検討。

※ロッキング橋脚：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（R5.7版）

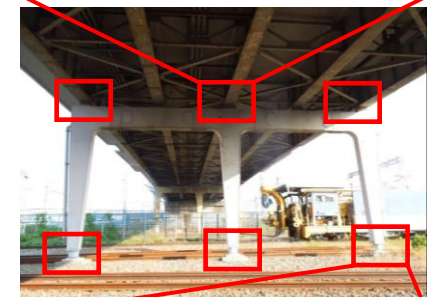
長沼大橋

架設年次：昭和41年3月（60年経過）
 橋梁点検結果（R4.3点検）：判定Ⅲ（早期措置段階）
 状況：ロッキング橋脚の耐震補強が対策不可



■ 長沼大橋の老朽化及び

ロッキング橋脚



3. 対応方針(原案)の検討 3-3)国道1号長沼交差点の対策の方向性

■令和3年7月の第3回長沼WGにおいてとりまとめた、南北軸である静岡南北道路（(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）の一つとし、政策目標を達成するための整備手法を複数案検討。



＜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た整備手法や役割分担の検討が必要。



3. 対応方針(原案)の検討 3-4)対策案の立案までの流れ

将来像を踏まえた道路に求められる機能・役割と政策目標

【長沼立体に求められる機能・役割】

- 渋滞が少なく快適な走行が可能
- 速達性向上により産業を活性化
- 交通事故が少なく安全性が高い
- 災害時にも機能するネットワークを確保

【政策目標】

- 【渋滞】渋滞緩和による地域交通の円滑化
- 【産業】速達性向上による産業活性化支援
- 【安全】交通安全の確保
- 【防災】信頼性の高いネットワークの確保

※政策目標の策定にあたっては、住民、団体、道路利用者等からの意見を反映し決定

長沼大橋を架替たうえで
政策目標を達成するために考えられる対策案

【配慮すべきポイント】
生活環境（騒音・排ガス）の影響、工事中の交通影響、
沿線住民への用地影響、経済性

【案①】

国道1号交差点の高架化

長沼交差点の東西方向を高架化

【案②】

静岡南北道路の高架化

長沼交差点の南北方向を高架化

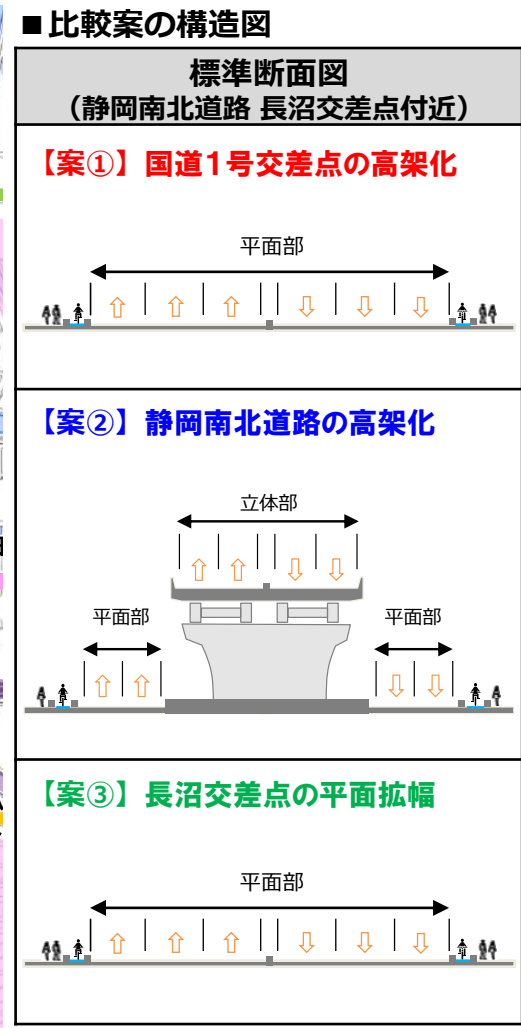
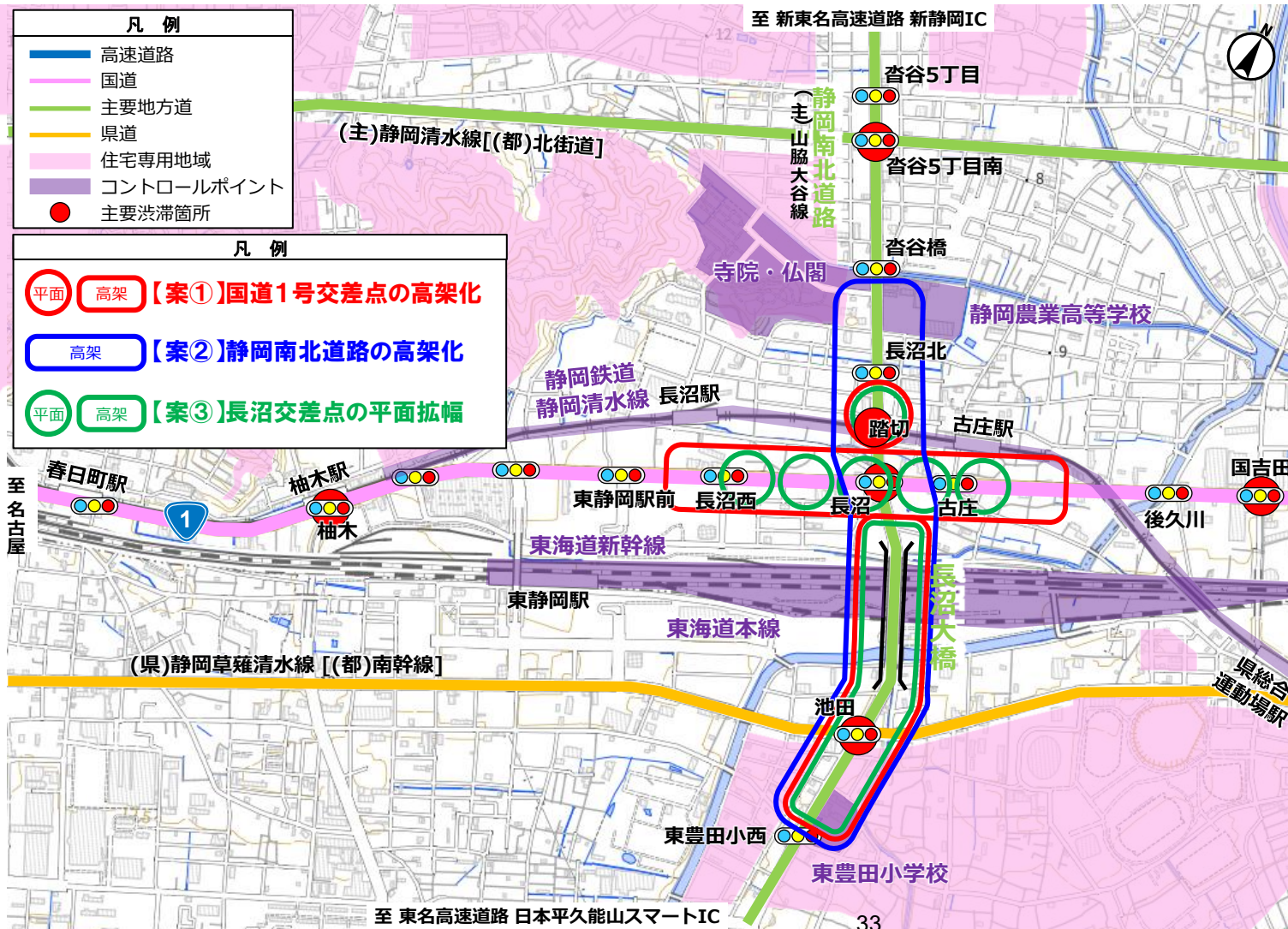
【案③】

長沼交差点の平面拡幅

長沼交差点周辺を6車線化

3. 対応方針(原案)の検討 3-5)路線の検討状況

- 対策案を検討する上での主なコントロールポイントとして、「鉄道（東海道新幹線、東海道本線、静岡鉄道）」、「学校」、「寺院・仏閣」等を設定。
- 評価対象区間の沿線地域では、市街化が進展していることを踏まえ、現道上での整備が合理的と考え、同一のルート帯において対応可能となる道路構造案を設定。



※現時点で想定している標準的な横断面を示すものであり、今後、詳細に検討します。

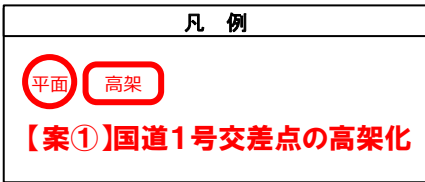
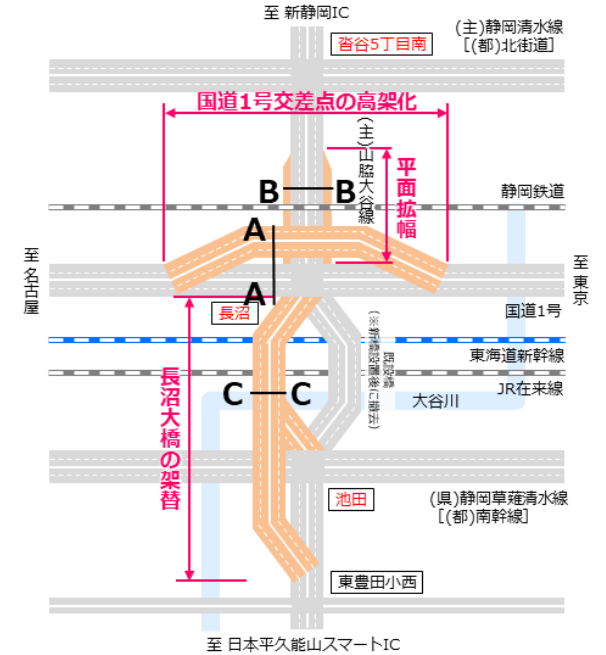
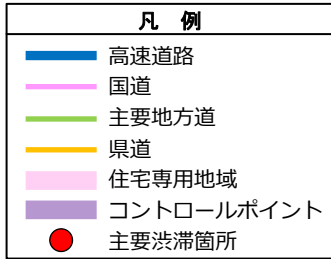
3. 対応方針(原案)の検討 3-6)対策案の概要【案①:国道1号交差点の高架化】

■ 対策案概要

長沼交差点の東西方向(国道1号)について、交差点部の高架化及び静岡鉄道の踏切が影響する範囲を6車線化。

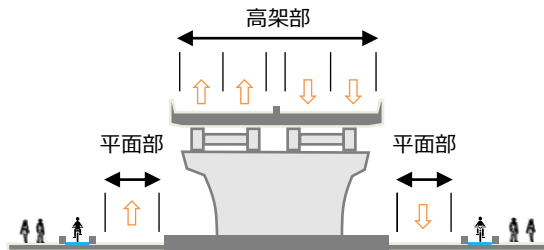
■ ポイント

- (A) 主要渋滞箇所である長沼交差点に対し、国道1号の高架化を実施。
- (B) 主要渋滞箇所である静岡鉄道踏切に対し、踏切影響範囲の6車線化を実施。
- (C) 長沼大橋の架替に合わせて、主要渋滞箇所である池田交差点の高架化を実施。

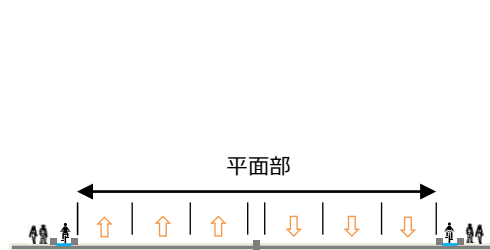


標準断面図

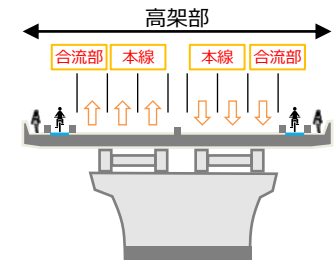
A 国道1号(長沼交差点付近)



B 静岡南北道路(静岡鉄道踏切付近)



C 静岡南北道路(長沼大橋)



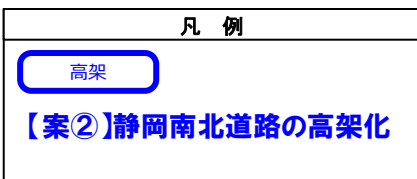
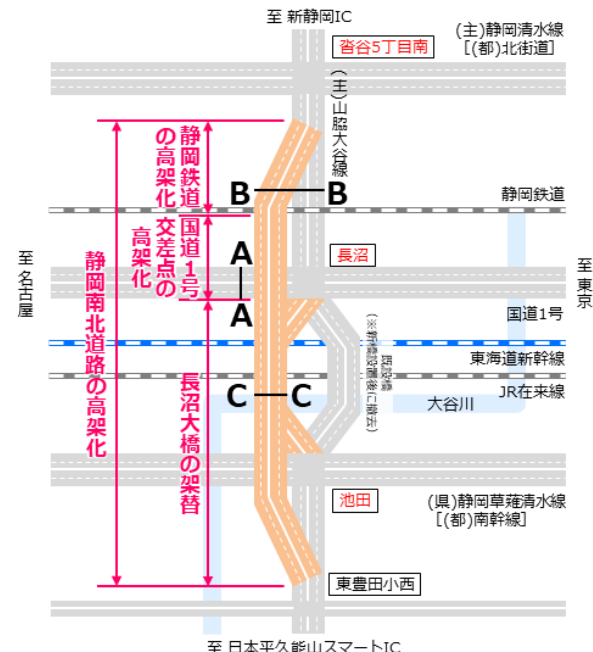
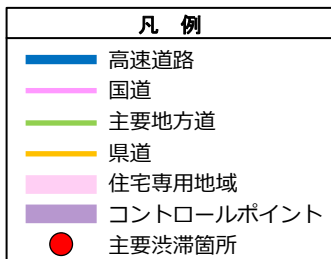
3. 対応方針(原案)の検討 3-6)対策案の概要【案②:静岡南北道路の高架化】

■ 対策案概要

長沼交差点の南北方向（静岡南北道路）について、静岡鉄道から池田交差点間を一体的に高架化。

■ ポイント

- (A) 国道1号の断面については、現状から変更しない。
- (B) 主要渋滞箇所である長沼交差点及び静岡鉄道踏切に対し、静岡南北道路の高架化を実施。
- (C) 長沼大橋の架替に合わせて、主要渋滞箇所である池田交差点の高架化を実施。

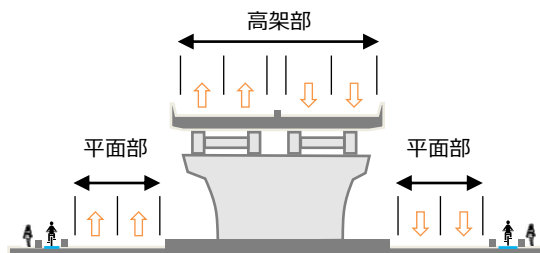


標準断面図

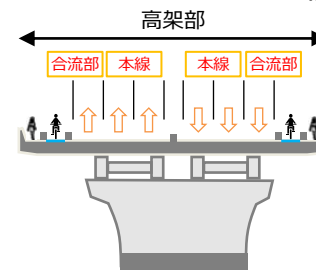
A 国道1号（長沼交差点付近）



B 静岡南北道路（静岡鉄道踏切付近）



C 静岡南北道路（長沼大橋）



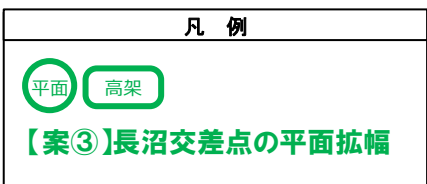
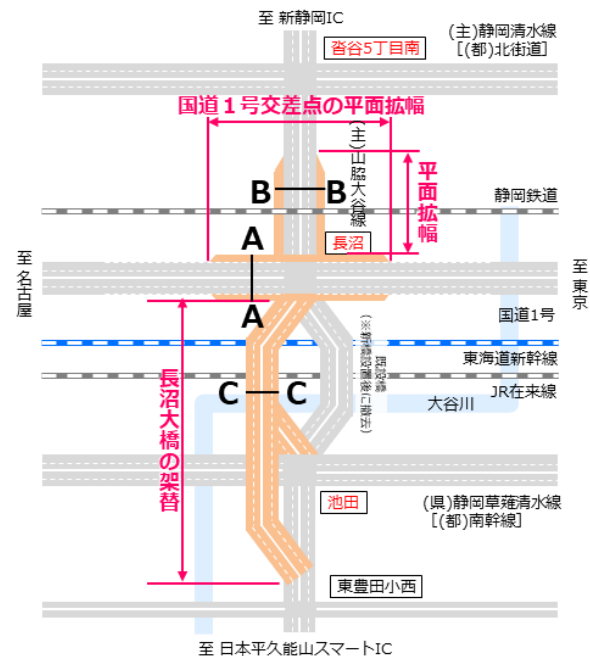
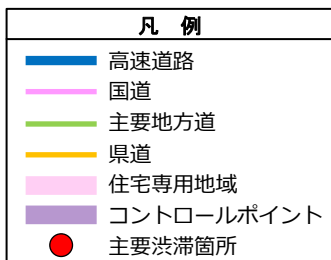
3. 対応方針(原案)の検討 3-6)対策案の概要【案③:長沼交差点の平面拡幅】

■ 対策案概要

平面4車線となっている長沼交差点について、静岡鉄道の踏切が影響する範囲を6車線化。

■ ポイント

- (A) 主要渋滞箇所である長沼交差点に対し、国道1号の6車線化を実施。
- (B) 主要渋滞箇所である静岡鉄道踏切に対し、踏切影響範囲の6車線化を実施。
- (C) 長沼大橋の架替に合わせて、主要渋滞箇所である池田交差点の高架化を実施。



標準断面図

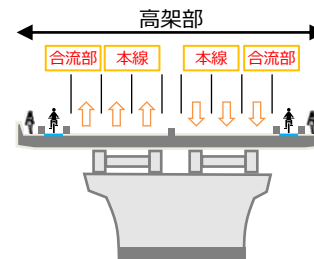
A 国道1号（長沼交差点付近）



B 静岡南北道路（静岡鉄道踏切付近）

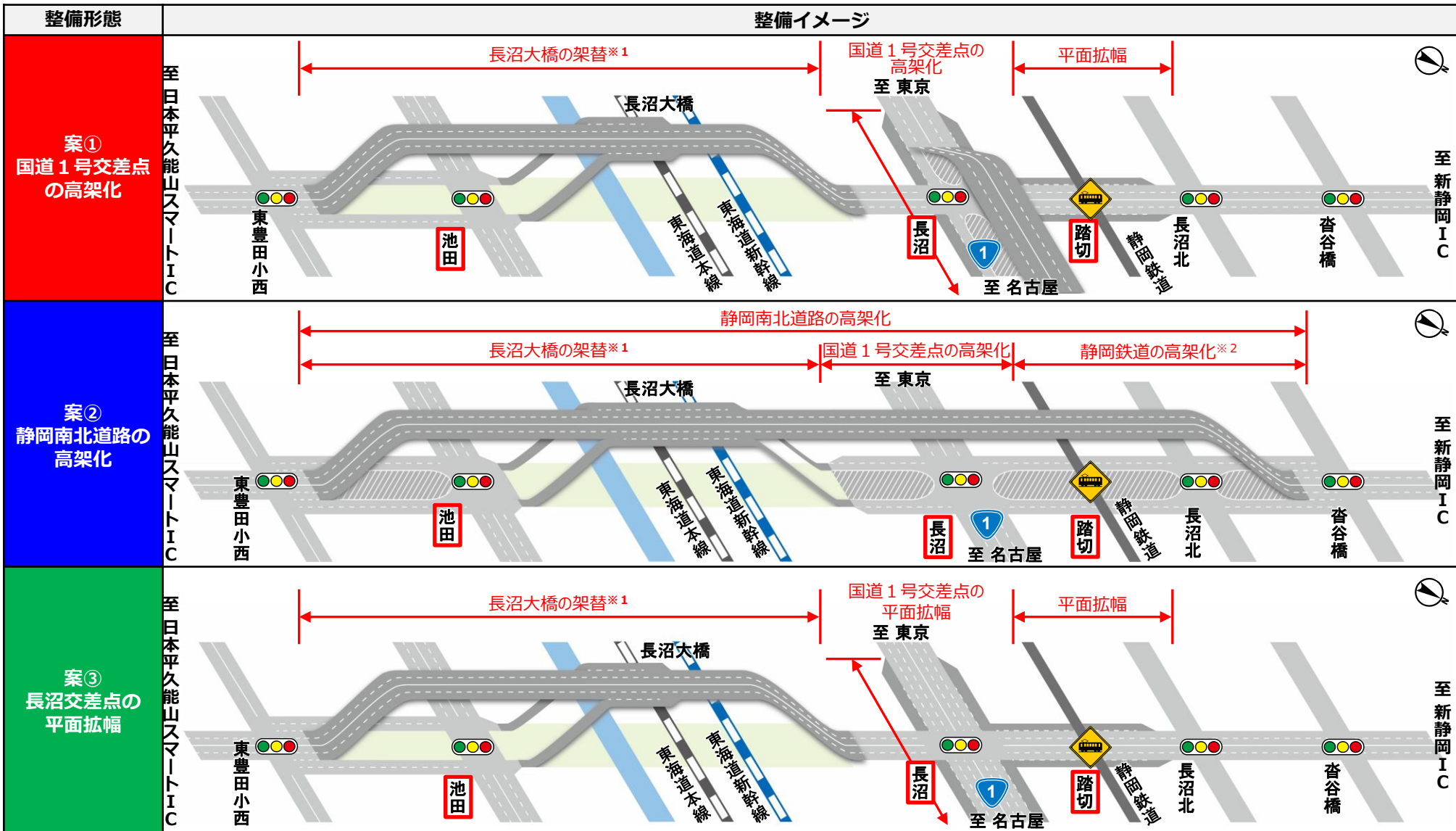


C 静岡南北道路（長沼大橋）



3. 対応方針(原案)の検討 3-6)対策案の概要

■ 構造形式比較図



※1 長沼大橋の架替に伴い、現行の道路構造令に対応するため、池田交差点の高架化が必要。

※2 国道1号交差点の高架化に伴い、現行の道路構造令に対応するため、静岡鉄道の高架化が必要。

※現時点で想定している道路構造イメージを示すものであり、今後、詳細に検討します。

主要渋滞箇所

3. 対応方針(原案)の検討 3-7)対策案の比較・評価

評価軸			【案①】国道1号交差点の高架化	【案②】静岡南北道路の高架化	【案③】長沼交差点の平面拡幅
構造概要			長沼交差点の東西方向(国道1号)について、長沼大橋を架替たうえて、国道1号の高架化及び静岡鉄道踏切の影響範囲を平面6車線化	長沼交差点の南北方向(静岡南北道路)について、長沼大橋を架替たうえて、静岡鉄道から池田交差点間を一体的に高架化	平面4車線となっている長沼交差点について、長沼大橋を架替たうえて、静岡鉄道踏切の影響範囲を平面6車線化
政策目標	渋滞緩和による地域交通の円滑化	<ul style="list-style-type: none"> 長沼交差点 静岡鉄道踏切 	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号交差点の高架化により長沼交差点の混雑緩和が期待 【交差点需要率*1】現況：1.11⇒整備後：0.68 国道1号長沼交差点において、東西方向の交通を高架で分離し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が残る 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路高架化により長沼交差点の混雑緩和が最も期待 【交差点需要率*1】現況：1.11⇒整備後：0.52 国道1号長沼交差点において、南北方向の通過交通を高架で分離し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が解消 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼交差点の平面拡幅により長沼交差点の混雑緩和が期待 【交差点需要率*1】現況：1.11⇒整備後：0.80 国道1号長沼交差点において、平面拡幅により交通容量を拡大し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が残る
	速達性向上による産業活性化支援	朝夕の混雑時間帯における旅行速度が向上	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を1箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒ 整備後：約18km/h 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が最も期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を3箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒ 整備後：約32km/h 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を1箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒ 整備後：約17km/h
	交通安全の確保	交通事故が少なく安全性が高い	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が最も期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数*3】現況：60件/年 ⇒ 整備後：41件/年 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数*3】現況：60件/年 ⇒ 整備後：50件/年 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数*3】現況：60件/年 ⇒ 整備後：53件/年
	信頼性の高いネットワークの確保	災害時に利用できる南北軸	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結びリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒ 整備後：27分(2分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結びリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が最も短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒ 整備後：24分(5分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結びリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒ 整備後：28分(1分短縮)
	配慮すべきポイント	<ul style="list-style-type: none"> 生活環境(騒音・排ガス)の影響 工事時の交通影響 沿線住民への用地影響 経済性 ※長沼大橋架替を含む 	<ul style="list-style-type: none"> 高架化により、平面部の交通量が減少し騒音の低減が期待 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、施工時の国道1号への影響が大きい 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が最も多い 約900億円～1,100億円 	<ul style="list-style-type: none"> 高架化により、平面部の交通量が減少し騒音の低減が期待 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 静岡南北道路のみの整備であり、施工時の国道1号への影響が少ない 静岡南北道路のみの整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が最も少ない 約790億円～970億円 	<ul style="list-style-type: none"> 平面拡幅により、平面部の交通量が増加し騒音の低減が期待できない 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、施工時の国道1号への影響が大きい 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が多い 約680億円～830億円

*1 (現況) 交通量調査結果(R3.11月11日)より算出
(整備後) 将来交通量推計結果(R22)より算出

*2 (現況) R3全国道路・街路交通情勢調査(以降、R3道路交通センサス)混雑時(8時台・18時台)の速度より算出
(整備後) 設計速度(60km/h)より算出

*3 (現況) 交通量推計結果(H27)より算出
(整備後) 将来交通量推計結果(R22)より算出

4. 第2回意見聴取の方法(案)

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-1)意見聴取の方法と対象者①

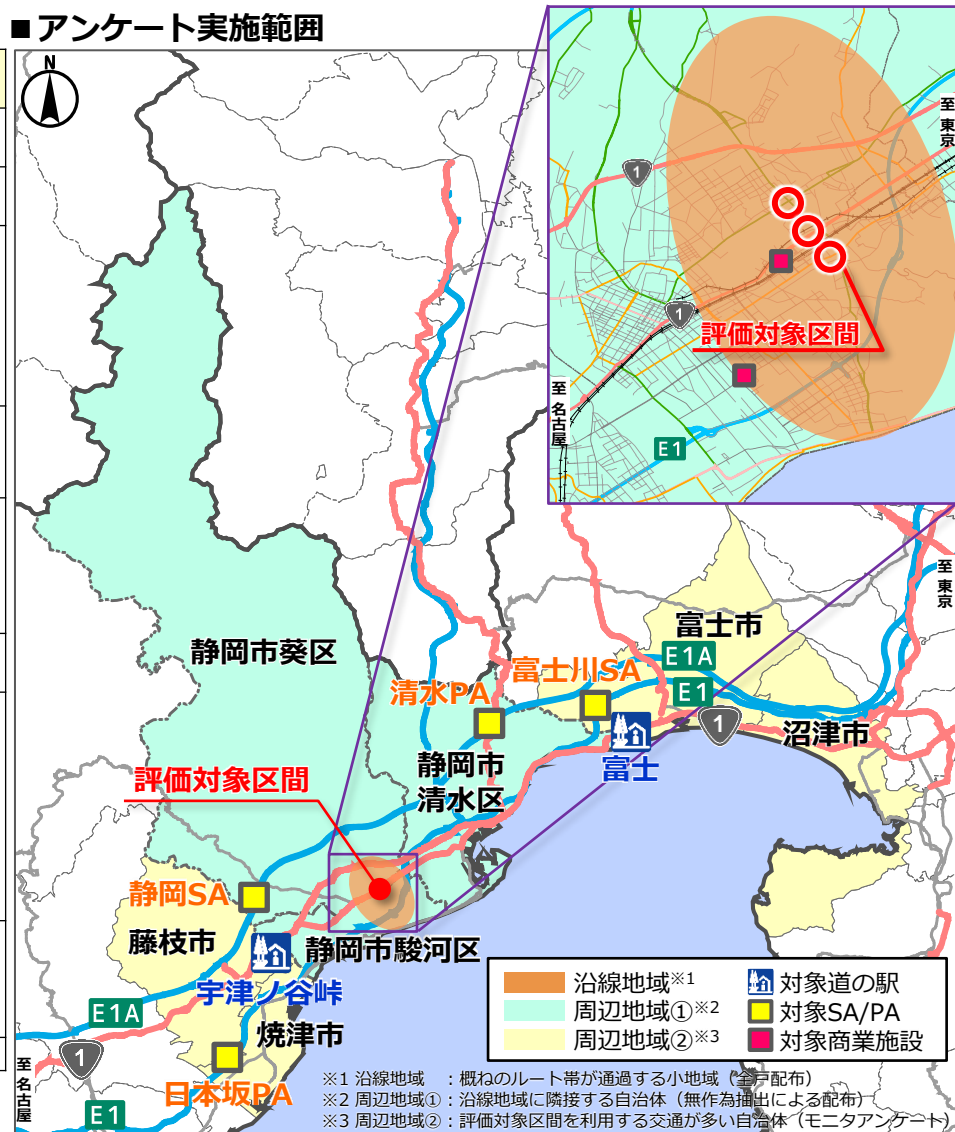
■沿線・市内住民、道路利用者、地方公共団体、各種団体などから、対策案の比較・検討に際して重視すべき項目、配慮すべき項目などに対する意見を幅広く聴取。

■第2回意見聴取の概要

調査項目	調査対象分類	対象詳細	実施方法
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(静岡側(上り・下り)、藤枝側(上り))・富士(上り・下り)) ・周辺地域のSA・PA利用者 (7箇所:清水PA・静岡SA(上り・下り)・富士川ISA(上り・下り)・日本坂PA(上り・下り)) ・国、沿線・周辺地方公共団体HP・SNSの閲覧者 ・評価対象区間を利用する交通が多い自治体 (沼津市、富士市、焼津市、藤枝市)	留め置き アンケート
		業務上利用者 ・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員企業	WEB アンケート
		高校生 ・静岡県立静岡農業高等学校、静岡県立科学技術高等学校、静岡県立静岡東高等学校	郵送配布
ヒアリング	地方公共団体 ・静岡県、静岡市、富士市	WEB アンケート	
業務上利用者	経済・産業団体 ・沿線、周辺地域の商工会議所、港利用促進協会、トラック協会、バス協会、タクシー協会、教育委員会、観光局、旅行業協会	ヒアリング	
	警察・消防 ・沿線、周辺地域の警察署、消防局	ヒアリング	
インタビュー	高校生 ・静岡県立静岡農業高等学校、静岡県立科学技術高等学校、静岡県立静岡東高等学校	WEB アンケート	
	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(静岡側(上り・下り)、藤枝側(上り))・富士(上り・下り)) ・周辺地域のSA・PA利用者 (2箇所:日本坂PA(上り・下り)) ・概ね評価対象区間近隣の役所・大型商業施設利用者	インタビュー	
			オープンハウス

- ・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

■アンケート実施範囲



4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-1)意見聴取の方法と対象者②

- 道の駅、高速道路SA/PA等への道路利用者アンケートの設置、道の駅、大型商業施設等でのインタビュー調査を実施。
- HPやポスターにて周知を行い、回収率向上を狙う。
- 静岡国道事務所、沿線自治体にアンケートバナーを掲載し、インターネットによるWebアンケートを実施。
- 商工会等へアンケート内容を説明、周知して回収率向上を図る。

■ 道の駅での道路利用者アンケートの設置



■ 大型商業施設でのインタビュー調査



■ 道の駅等でのインタビュー調査



■ 静岡国道事務所ホームページでのアンケートバナーの掲載

国土交通省 中部地方整備局 静岡国道事務所
Shizuoka National Highway Office

お問い合せ @mit_shizukoku

緊急情報 2023年07月06日 工事事故のため対面通行規制を継続しています。規制区間の迂回にご理解とご協力をお願いします。

ホームページ: ライフカメラ 道路情報 防災情報 事業紹介 申請関係 入札契約情報 事務所情報

静岡南北道路 長沼立体
アンケート調査実施中
みなさまのご意見をお聞かせください
意見聴取期間：2023年7月18日～2023年9月30日

アンケートはこちら

静岡南北道路 長沼立体 アンケート調査実施中
藤枝バイパス 4車線化

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-2)意見聴取の調査項目と活用方針

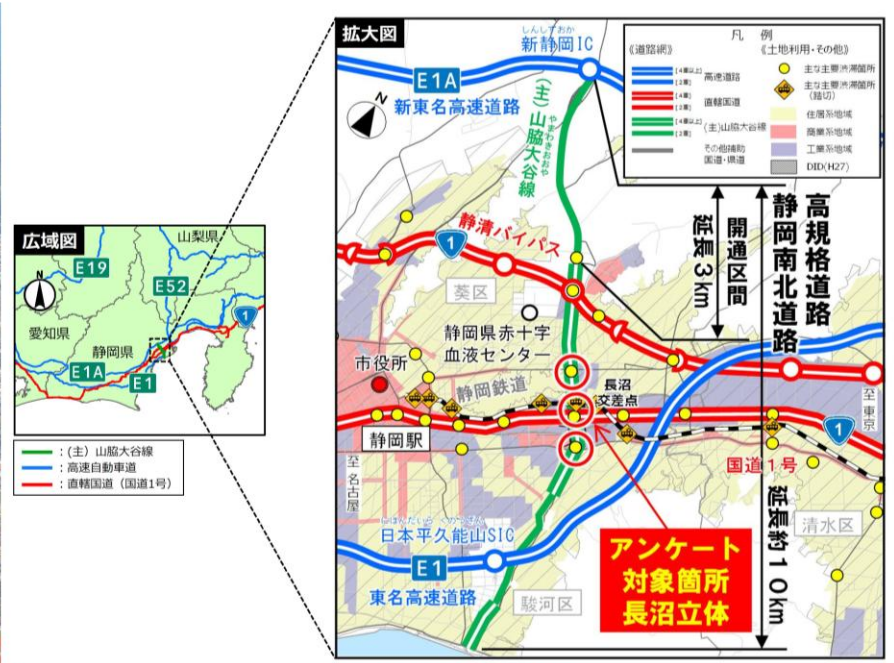
■ アンケート結果の活用方針

アンケートの実施項目	アンケート回答結果の活用	備考
現況の問題点・解決すべき課題	・静岡南北道路長沼立体周辺地域における道路の現状について、回答者の認識を確認し、回答者の考える課題を把握する。	第1回
政策目標	・道路を計画するにあたって、回答者の考える政策目標及びその優先度について把握する。	
その他の自由意見	・その他、道路に関する課題や意見を幅広く聴取する。	
対策案(複数案)に対する意見	・対策案選定にあたり、回答者が重要視する観点を把握する。	第2回
その他自由意見	・その他、各区間に関する意見を広く聴取し、計画策定に反映する。	
回答者の属性、利用状況	・回答結果の際に対して、各分類で整理し、分析する。	共通

■ ヒアリングの調査項目と活用方針

ヒアリングの質問項目	ヒアリング結果の活用	備考
行政や各種団体への意見聴取	・課題、政策目標、道路整備の必要性に関し、行政や各種団体への意見聴取を行う。行政又は各種団体との認識の整合性の確認をする。	第1回
	・対策案を検討する際に行政や各種団体が重視すべき項目、配慮すべき項目について意見聴取を行う。	第2回

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)①



アンケート調査にご協力をお願いします


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、本道路が皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域の皆様のご意見をお聴きするものです。

アンケート調査は全2回を予定しており、1回目では、静岡市および周辺地域における道路交通に関する地域の課題及び道路に求められる機能・役割について地域の皆様のご意見を頂き、政策目標を決定致しました。

2回目となる本調査では、最適なルート帯案の検討にあたり、重視すべきポイントや配慮すべきポイントについて地域の皆様にご意見をお聴きします。

また、調査結果は「計画段階評価」審議の参考意見となります。

5分程度
で回答できます



<WEBアンケート>

計画段階評価の流れ

国土交通省では、道路事業の透明性・効率性を高めるため、計画段階評価の取組を導入しています。

計画段階評価とは、道路の整備方針について地域の声（地域の皆様、道路利用者、関係機関・団体等）をお聴きしながら、今後整備を進める道路について評価し、第三者委員会（中部地方小委員会）によって概ねのルートや構造を審議するものです。

小部
委員
会
地
方

第1回
(R5.2.3)

アンケート
第1回

第1回
(R5.7~9月)

小部
委員
会
地
方

第2回
(R8.X.X)

現在はこの段階です

アンケート
第2回

第2回
(R8.X.X)

小部
委員
会
地
方

第3回
(未定)

都市計画・環境影響評価

地域の皆様からの意見や中部地方小委員会の審議内容を踏まえ、概略ルート・構造等を引き続き検討

～ アンケートの回答期限～

回答は、**〇年〇月〇日(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。

回答用紙(返信はがき)は2通同封しております。幅広いご意見の収集にご協力のほど宜しくお願いいたします。

※ご家族の中で複数ご意見をいただく場合は、WEBでのご回答もご活用ください

— お問い合わせ先 —

 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: 054-221-1239(平日9:00~17:00)

 国道1号や調査見直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倍2丁目8-1
電話番号: 054-250-8900(代表: 平日9:00~17:00)

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)③

地域の課題と課題を解決するための目標設定

第1回委員会にて議論した地域の課題と地域の皆様から頂いたご意見をもとに課題解決にむけた目標を以下の通り決めました

※第1回意見聴取の詳細な結果はP8をご確認ください

渋滞(都市圏)

課題: 静岡県内ワースト上位の渋滞

- ・(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
- ・国道1号の右左折交通が直進交通を阻害し、渋滞が悪化。



▲長沼交差点の渋滞状況

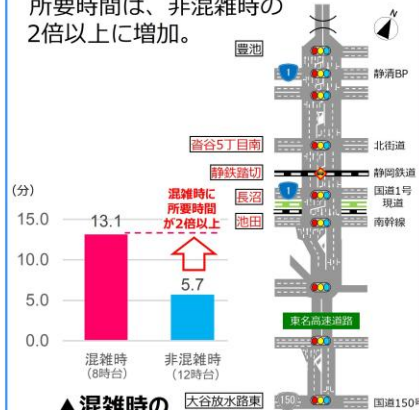
意見聴取で頂いたご意見

- ・踏切が交通の流れを妨げている
- ・慢性的な渋滞が発生

物流・企業

課題: 物流ネットワークの速達性が低い

- ・(主) 山脇大谷線沿線に企業が集積しているが、信号密度が高く混雑時の所要時間は、非混雑時の2倍以上に増加。



意見聴取で頂いたご意見

- ・重要物流道路にもかかわらず、定時性、速達性が低い
- ・渋滞の解消及び、迂回道路の交通量の減少

安全

課題: 幹線道路・生活道路で多発する事故

- ・国道1号や(主) 山脇大谷線は、市内平均と比べ死傷事故率が高い。
- ・生活道路に通勤交通等が流入し、人対車両事故が発生。



意見聴取で頂いたご意見

- ・渋滞回避のために、生活道路が通り抜け利用
- ・子供たちが安全第一で通れる道の整備

防災

課題: 災害におけるネットワークの信頼性が低い

- ・長沼大橋は、架設後60年以上が経過し老朽化が進行。
- ・ロッキング橋脚は、大地震時に落橋に至る可能性がある構造。



熊本地震で落橋したロッキング橋脚構造の橋



▲長沼大橋のロッキング橋脚構造の課題

意見聴取で頂いたご意見

- ・長沼大橋の老朽化を懸念
- ・緊急輸送路であるが、老朽化の問題から、有事の際に機能が低下

静岡南北道路 長沼立体における課題解決のための目標の設定

政策目標: 渋滞緩和による地域交通の円滑化

政策目標: 速達性向上による産業活性化支援

政策目標: 交通安全の確保

政策目標: 信頼性の高いネットワークの確保

○対策案を検討する上での配慮すべき事項

生活環境の影響
(騒音・排ガス)

沿線住民への用地影響
(用地取得範囲)

工事中の地域への配慮
(現道交通影響)

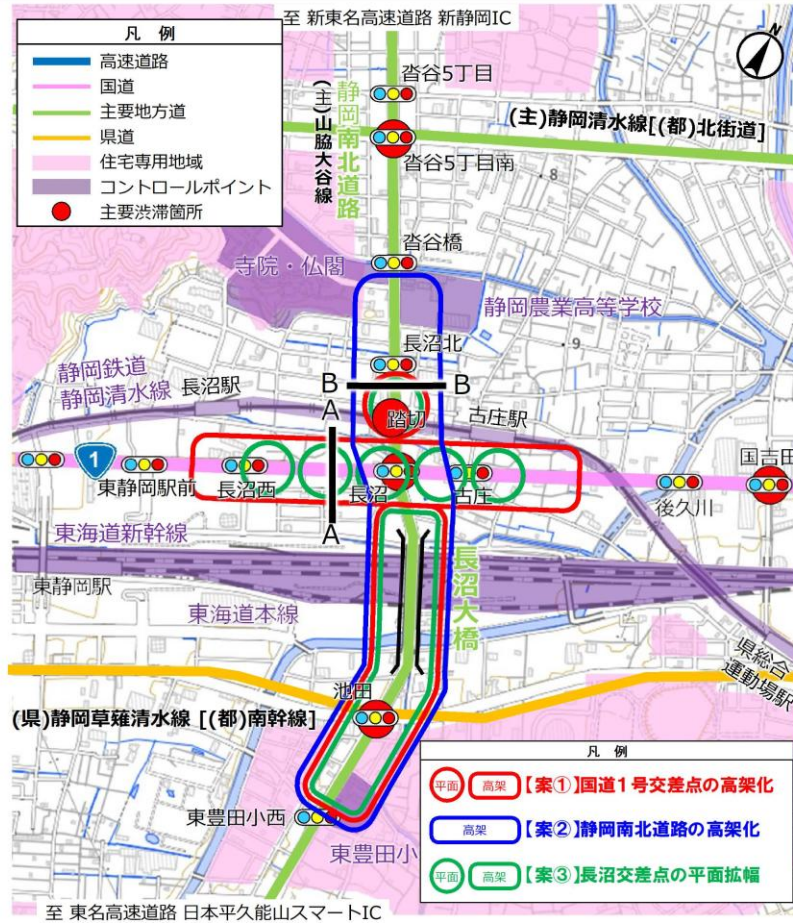
経済性への配慮
(道路整備費用)

対策案の方針: 政策目標、配慮すべき事項を踏まえて比較案を設定

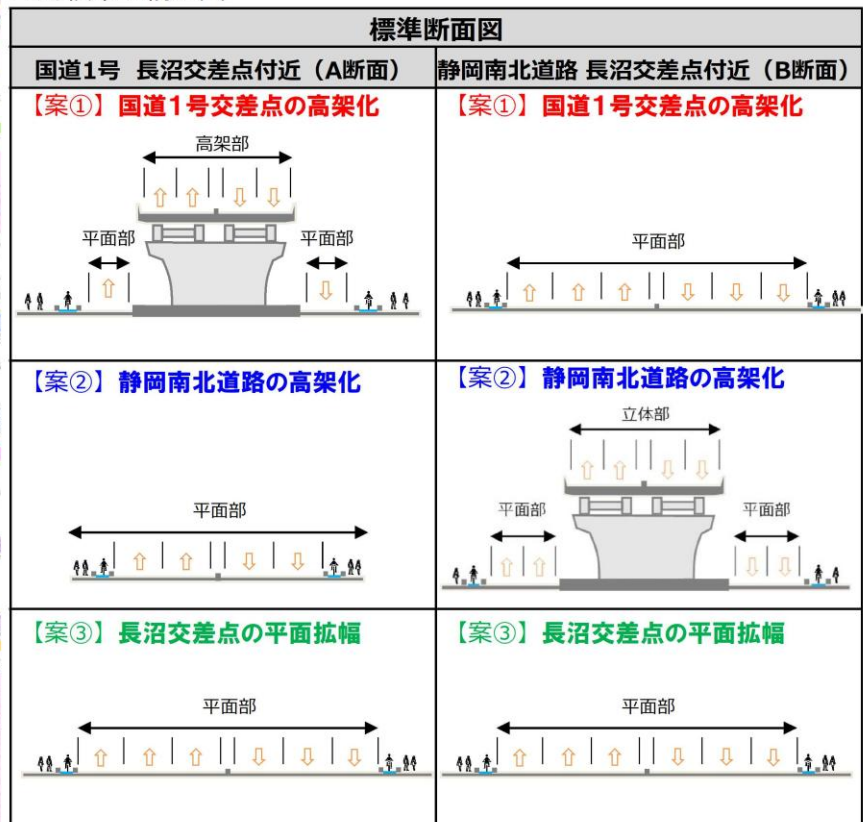
4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)④

整備イメージ(概ねのルート)

- 【案①】 国道1号交差点の高架化** : 長沼交差点の東西方向(国道1号)について交差点部を高架化し、静岡鉄道の踏切が影響する範囲を6車線化する案
- 【案②】 静岡南北道路の高架化** : 長沼交差点の南北方向(静岡南北道路)について、静岡鉄道の踏切から池田交差点間を一体的に高架化する案
- 【案③】 長沼交差点の平面拡幅** : 平面4車線となっている長沼交差点について、静岡鉄道の踏切が影響する範囲を6車線化する案



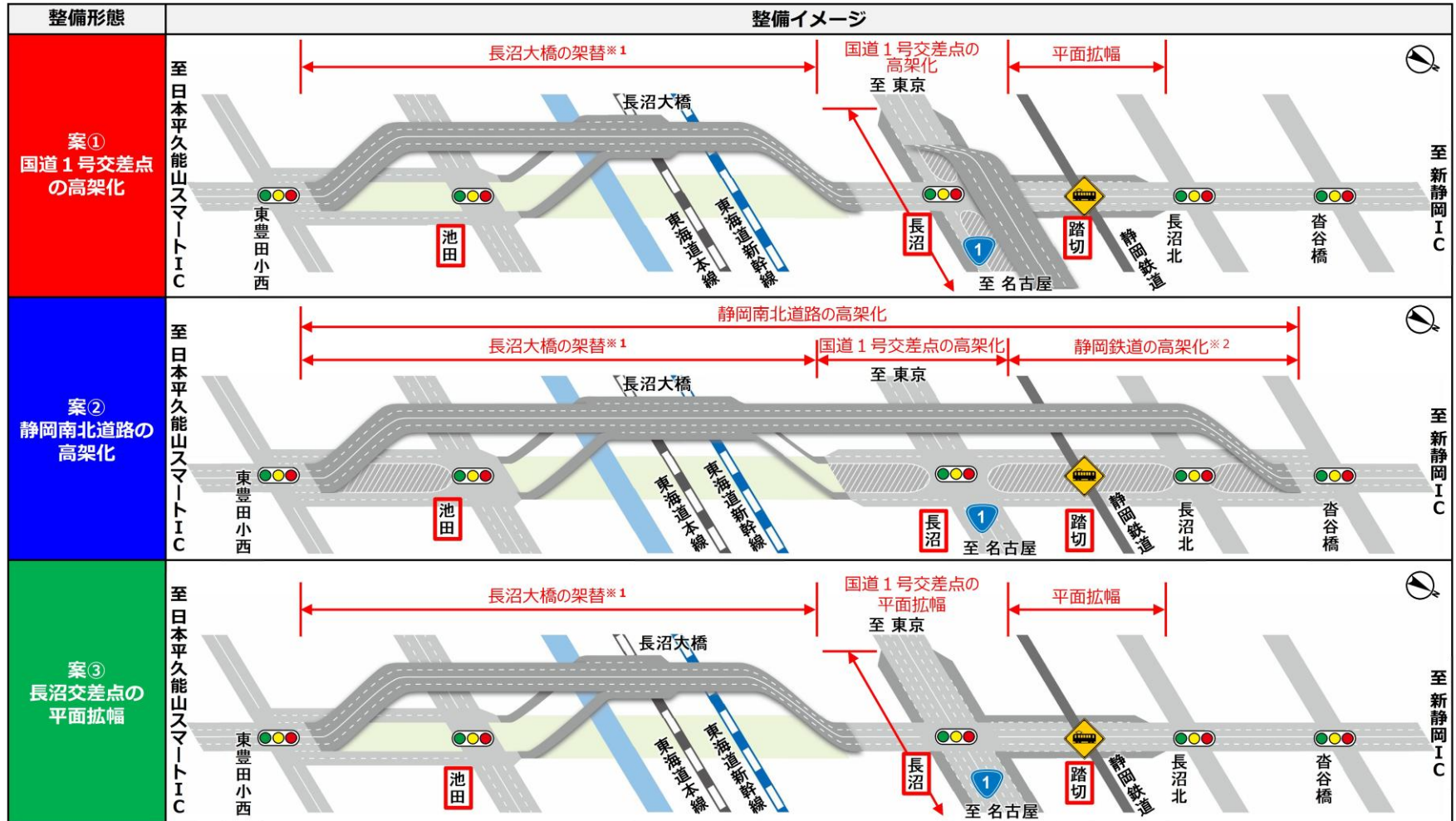
■比較案の構造図



※現時点で想定している標準的な横断面を示すものであり、今後、詳細に検討します。

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)⑤

整備イメージ(構造)



※1 長沼大橋の架替に伴い、現行の道路構造令に対応するため、池田交差点の高架化が必要。

※2 国道1号交差点の高架化に伴い、現行の道路構造令に対応するため、静岡鉄道の高架化が必要。

※現時点で想定している道路構造イメージを示すものであり、今後、詳細に検討します。

□ 主要渋滞箇所

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)⑥

静岡南北道路 長沼立体の検討にあたり 重視すべきポイントや配慮すべきポイントについてお聴かせください

渋滞 (都市圏)

安全

産業

防災

対策案を検討する上での 配慮すべき事項

①朝・夕方を中心とする長沼交差点の渋滞を改善すること
②静岡鉄道の踏切の影響による、国道1号の交通阻害を改善すること

③静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の速度が向上すること

④国道1号や周辺の生活道路等、交通事故が少なくなり、安全性を向上すること

⑤橋梁の架替により、災害時でも安全で安心な移動ができること

⑥騒音や大気等の影響が少ないこと
⑦道路工事による用地への影響範囲が小さいこと
⑧工事中の地域への影響（交通規制、工事期間など）が小さいこと
⑨道路を作る費用が安いこと

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)⑦

各案における評価

評価軸			【案①】国道1号交差点の高架化	【案②】静岡南北道路の高架化	【案③】長沼交差点の平面拡幅
構造概要			長沼交差点の東西方向(国道1号)について、長沼大橋を架替たうえで、国道1号の高架化及び静岡鉄道踏切の影響範囲を平面6車線化	長沼交差点の南北方向(静岡南北道路)について、長沼大橋を架替たうえで、静岡鉄道から池田交差点間を一体的に高架化	平面4車線となっている長沼交差点について、長沼大橋を架替たうえで、静岡鉄道踏切の影響範囲を平面6車線化
政策目標	渋滞緩和による地域交通の円滑化	長沼交差点	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号交差点の高架化により長沼交差点の混雑緩和が期待 【交差点需要率※1】現況：1.11⇒整備後：0.68 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路高架化により長沼交差点の混雑緩和が最も期待 【交差点需要率※1】現況：1.11⇒整備後：0.52 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼交差点の平面拡幅により長沼交差点の混雑緩和が期待 【交差点需要率※1】現況：1.11⇒整備後：0.80
		静岡鉄道踏切	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号長沼交差点において、東西方向の交通を高架で分離し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が残る 	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号長沼交差点において、南北方向の通過交通を高架で分離し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が解消 	<ul style="list-style-type: none"> 国道1号長沼交差点において、平面拡幅により交通容量を拡大し、踏切の影響による国道1号の右左折待ち車両が、国道1号の直進車両を阻害する課題を解消 静岡南北道路の踏切の交通阻害が残る
	速達性向上による産業活性化支援	朝夕の混雑時間帯における旅行速度が向上	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を1箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒整備後：約18km/h 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が最も期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を3箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒整備後：約32km/h 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の旅行速度の向上が期待 静岡南北道路の信号交差点の連続を1箇所解消 【混雑時の平均旅行速度(平日)※2】 沓谷5丁目南交差点～東豊田小西交差点： 現況：約13km/h ⇒整備後：約17km/h
	交通安全の確保	交通事故が少なく安全性が高い	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が最も期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数※3】現況：60件/年 ⇒整備後：41件/年 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数※3】現況：60件/年 ⇒整備後：50件/年 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の追突事故等の減少が期待 長沼交差点の渋滞緩和により、生活道路への流入の緩和が期待 【死傷事故件数※3】現況：60件/年 ⇒整備後：53件/年
	信頼性の高いネットワークの確保	災害時に利用できる南北軸	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結ぶリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒整備後：27分(2分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結ぶリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が最も短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒整備後：24分(5分短縮) 	<ul style="list-style-type: none"> 長沼大橋の老朽化及び耐震の課題が解消 東名、新東名を結ぶリダンダンシーを確保 防災拠点間の所要時間が短縮 【防災拠点間の所要時間※2】 静岡県赤十字血液センター～日本平久能山SIC 現況：29分 ⇒整備後：28分(1分短縮)
配慮すべきポイント	生活環境(騒音・排ガス)の影響	<ul style="list-style-type: none"> 高架化により、平面部の交通量が減少し騒音の低減が期待 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 	<ul style="list-style-type: none"> 高架化により、平面部の交通量が減少し騒音の低減が期待 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 	<ul style="list-style-type: none"> 平面拡幅により、平面部の交通量が増加し騒音の低減が期待できない 旅行速度の向上により、自動車排気ガス量が低下するため、環境への影響が減少 	
	工事中の交通影響	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、施工時の国道1号への影響が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路のみの整備であり、施工時の国道1号への影響が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、施工時の国道1号への影響が大きい 	
	沿線住民への用地影響	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が最も多い 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路のみの整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が最も少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡南北道路及び国道1号の整備であり、国道1号の用地取得の影響範囲が多い 	
	経済性 ※長沼大橋架替を含む	約900億円～1,100億円	約790億円～970億円	約680億円～830億円	

※1(現況)交通量調査結果(R3.11月11日)より算出
(整備後)将来交通量推計結果(R22)より算出

※2(現況)R3全国道路・街路交通情勢調査(以降、R3道路交通センサス)混雑時(8時台・18時台)の速度より算出
(整備後)設計速度(60km/h)より算出

※3(現況)交通量推計結果(H27)より算出
(整備後)将来交通量推計結果より算出

4. 第2回意見聴取の方法(案) 4-3)第2回アンケート案(紙面構成)⑧

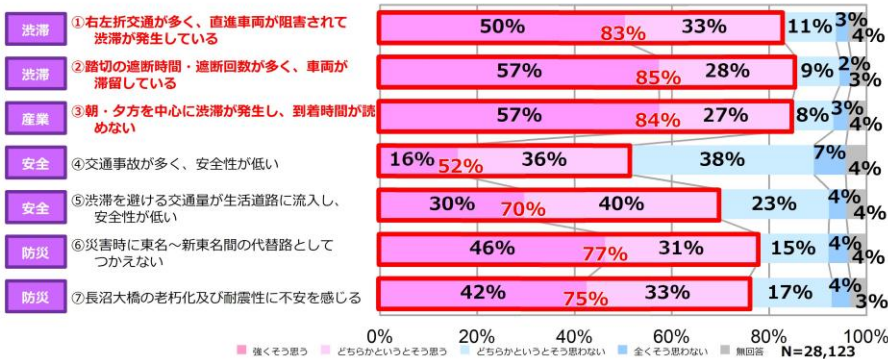
(参考) 第1回 意見聴取の結果

- 第1回意見聴取の結果では、地域の皆さまや道路利用者の方にアンケートを行い、28,000通あまりのご意見が集まりました。また、関係団体の皆さまにもヒアリングを実施しています。
- いただいたご意見を以下にお知らせいたします。

(1) アンケート結果

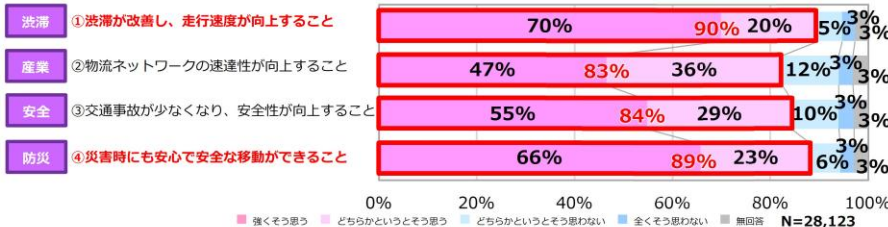
■ 長沼交差点の交通の課題

- ・ 交通の課題については、渋滞、産業、安全、防災の4つの政策目標(案)に関する7項目について確認し、5つの項目で、7割以上の方が課題と認識している。
- ・ 特に「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」「②踏切の遮断時間・遮断回数が多く、車両が滞留している」「③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない」が8割を超える。



■ 長沼交差点に必要な道路の機能

- ・ 必要な道路の機能については、渋滞、産業、安全、防災の4つの政策目標(案)に関する4項目について確認し、全ての項目で、8割以上の方が必要な機能として回答。
- ・ 特に、「①渋滞が改善し、走行速度が向上すること」「④災害時にも安心して安全な移動ができること」が必要な機能との意見が多い。



(2) ヒアリング結果

区分 (政策目標(案))	主な意見
【渋滞(都市圏)】 渋滞緩和による 地域交通の円滑化	・ 静鉄の踏切と長沼交差点が近く、踏切が交通の流れを妨げている。(警察) ・ 迂回ルートがないため、ルート選択が難しい。(タクシー協会) ・ 交通量が多いため、通勤及び帰宅時間帯の慢性的な交通渋滞が発生している。(消防)
【産業】 速達性向上による 産業活性化支援	・ 重要物流道路にもかかわらず、定時性、速達性が低い。(地方公共団体) ・ (主)山脇大谷線は、踏切の存在や幅員が狭く、渋滞も発生しているため、バス路線のルートして指定するのは厳しい状況である。静岡大学の利用者が多いため、立体化すれば新たにバス路線として選定する可能性がある。(バス協会) ・ 大型車は、朝夕は通らないようになっている。(トラック協会)
【安全】 交通安全の確保	・ 迂回路(抜け道)が狭く、事故等が心配である。(トラック協会) ・ 渋滞回避のために、生活道路が通り抜け利用されている。(警察) ・ 古庄駅前の通学路の歩道が狭い。ここに迂回車両が入ってくると、児童の通行が危険である。(教育委員会) ・ 道路幅員が狭いため、追い越しの際に注意が必要である。(消防) ・ 自転車は、歩道は狭く、車道も渋滞があるため通りにくい。(高校生)
【防災】 信頼性の高い ネットワークの確保	・ 長沼大橋の老朽化を懸念している。(観光協会) ・ 緊急輸送路であるが、老朽化の問題から、有事の際に機能が低下する。(地方公共団体) ・ (主)山脇大谷線の慢性的な渋滞は、緊急走行において、回避できない。そのため、消防隊等が交通事故を起こすあるいは誘発するリスクは高いと考えられる。(消防)

計画段階評価におけるこれまでの審議の経緯や詳細な意見聴取結果については、国土交通省中部地方整備局道路部ホームページ(<https://www.cbr.mlit.go.jp/road/syouiinkai/index.htm>)に掲載しております。社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会 令和4年度 第1回 (令和5年2月3日)

8. 意見聴取方法(案) 4-4)アンケート調査(郵送ハガキ)

郵便はがき

4 2 0 8 6 0 2

静岡中央局 承認 9999

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

料金受取人払郵便

差出有効期間
令和●年●月●日
まで[切手不要]

〒 420-8602

アンケートはwebからでも
回答できます



問1-1. ご回答された方 について教えてください。	住所	静岡市(<input type="checkbox"/> 葵区 <input type="checkbox"/> 駿河区 <input type="checkbox"/> 清水区) () 町	
	性別	<input type="checkbox"/> 男性 <input type="checkbox"/> 女性 <input type="checkbox"/> 回答しない	
	年齢	<input type="checkbox"/> 10代以下 <input type="checkbox"/> 20代 <input type="checkbox"/> 30代 <input type="checkbox"/> 40代 <input type="checkbox"/> 50代 <input type="checkbox"/> 60代 <input type="checkbox"/> 70歳以上	
	職業	<input type="checkbox"/> 会社員 <input type="checkbox"/> 公務員 <input type="checkbox"/> 自営業 <input type="checkbox"/> 主婦・主夫 <input type="checkbox"/> 学生 <input type="checkbox"/> パート・アルバイト <input type="checkbox"/> 無職 <input type="checkbox"/> その他()	
問1-2.【1つ選択】 普段自動車を利用されてい ますか(同乗含む)。		<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週に2~3回程度 <input type="checkbox"/> 月に4~5回程度 <input type="checkbox"/> ほぼ利用しない <input type="checkbox"/> 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。		<input type="checkbox"/> ほぼ毎日 <input type="checkbox"/> 週に2~3回程度 <input type="checkbox"/> 月に4~5回程度 <input type="checkbox"/> ほぼ利用しない <input type="checkbox"/> 利用したことがない	
問1-4.【1つ選択】 「問1-3.」で1~4と回答された方にお聞きます。 『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。		<input type="checkbox"/> 仕事(通勤除く) <input type="checkbox"/> 通勤・通学 <input type="checkbox"/> 日常的な買い物・通院等 <input type="checkbox"/> 観光・レジャー <input type="checkbox"/> 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. 対策案を検討する際に重要だと思うことは何ですか。以下の①~⑥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. 全く思わない

道路の機能	あなたの評価の程度			
①朝・夕方を中心とする長沼交差点の渋滞を改善	4	3	2	1
②静岡鉄道の踏切の影響による、国道1号の交通阻害を改善	4	3	2	1
③静岡市中心部にアクセスする静岡南北道路の速度が向上	4	3	2	1
④交通事故が少なくなり、安全性を向上	4	3	2	1
⑤災害時でも安心して安全な移動ができること	4	3	2	1
⑥騒音や大気等の影響が少ない	4	3	2	1
⑦道路工事による用地への影響範囲が小さい	4	3	2	1
⑧工事中の地域への影響(交通規制・工事期間など)が小さい	4	3	2	1
⑨道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1
その他(自由回答)				

問3. 対策案を検討する際に問2以外で配慮すべき事項について、ご意見がありましたら、自由にお書きください。(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。