

対応方針(原案)の検討 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

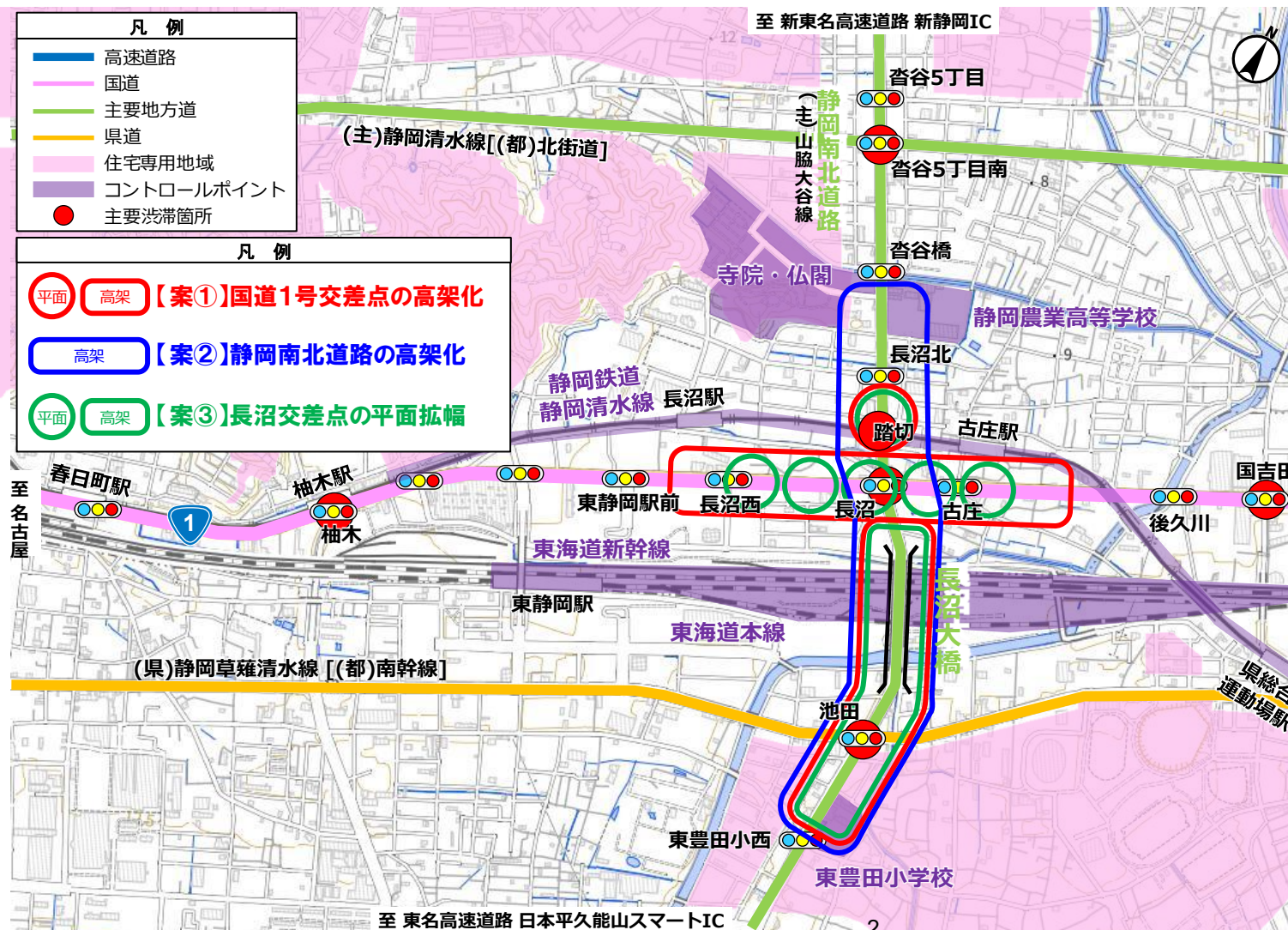
【案③】

長沼交差点の平面拡幅

長沼交差点周辺を6車線化

対応方針(原案)の検討【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、同一のルートにおいて対応可能となる道路構造案を設定。



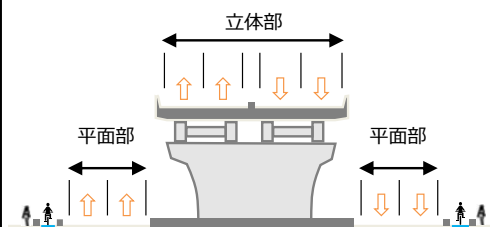
■ 比較案の構造図

標準断面図 (静岡南北道路 長沼交差点付近)

【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



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

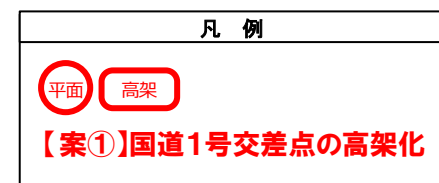
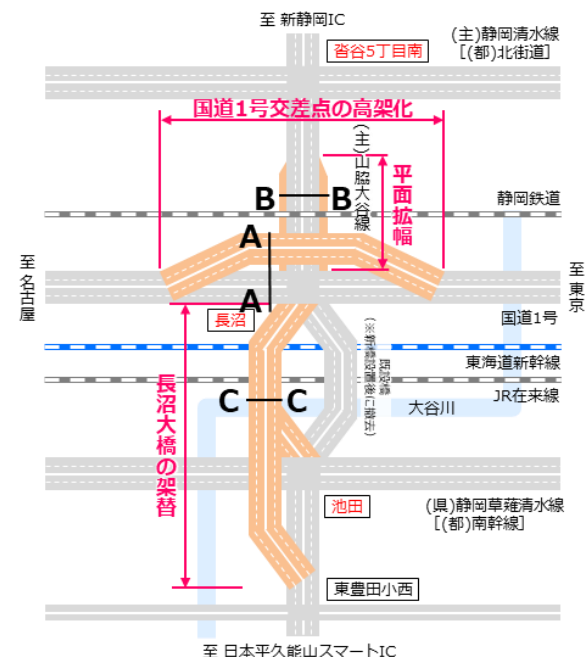
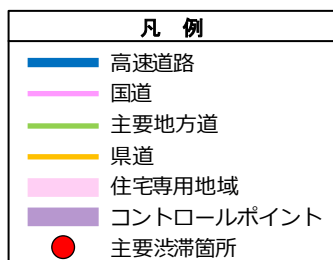
対応方針(原案)の検討 対策案の概要【案①:国道1号交差点の高架化】

■ 对策案概要

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。

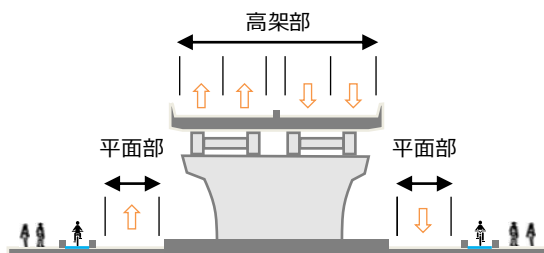
■ポイント

- (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

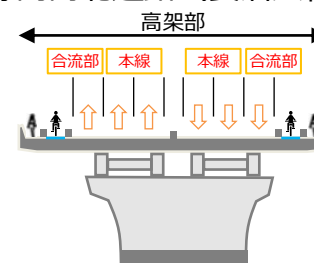
A 国道1号（長沼交差点付近）



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）



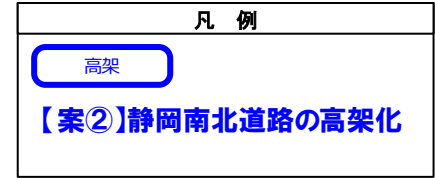
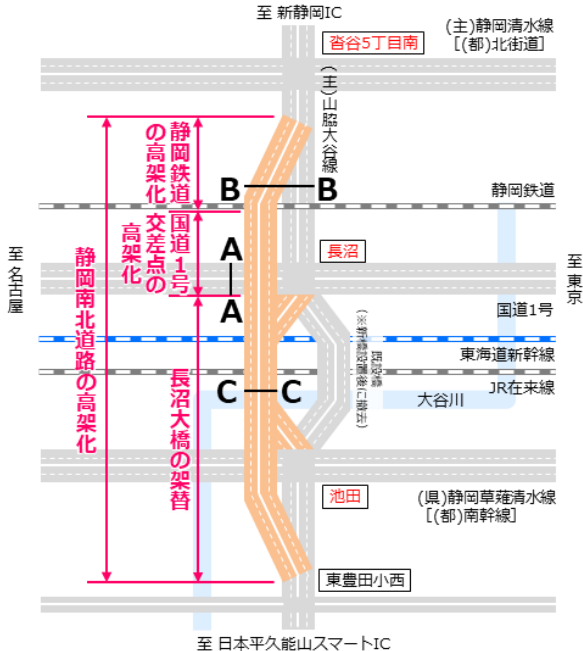
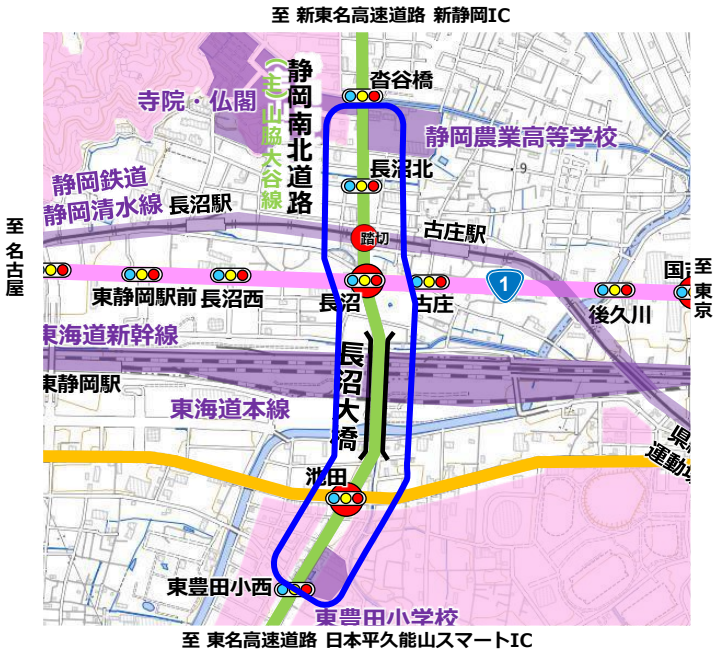
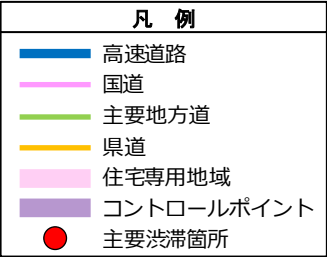
対応方針(原案)の検討 対策案の概要【案②:静岡南北道路の高架化】

■ 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。

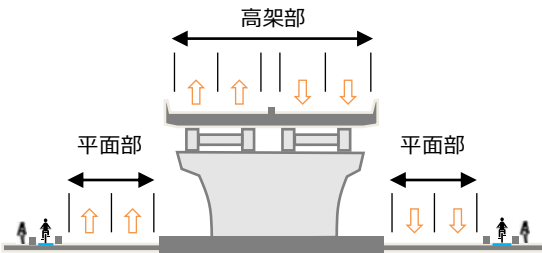


標準断面図

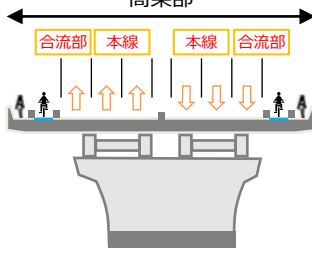
A 国道1号（長沼交差点付近）



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）



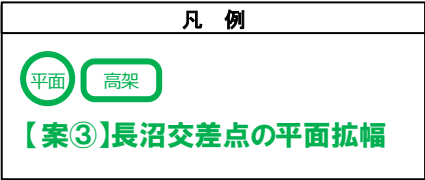
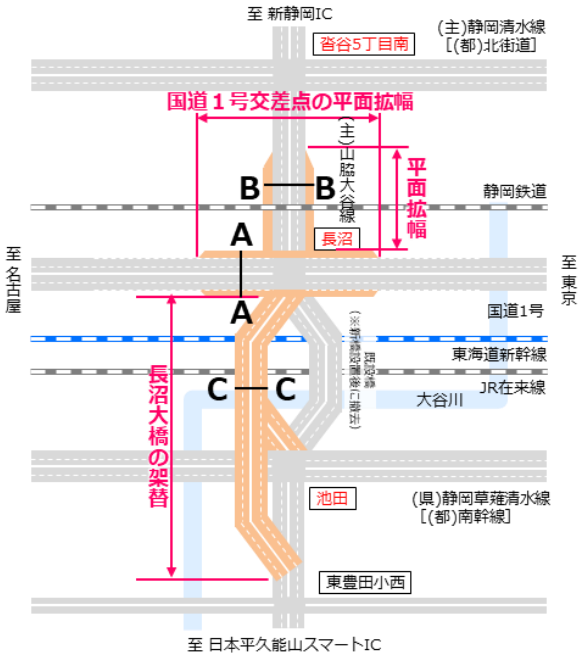
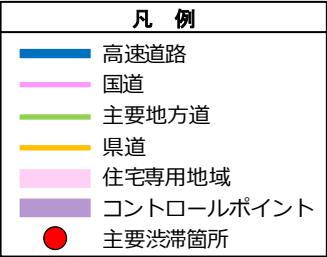
対応方針(原案)の検討 対策案の概要【案③:長沼交差点の平面拡幅】

■ 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

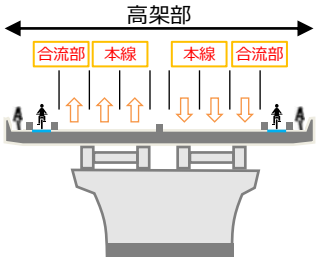
A 国道1号（長沼交差点付近）



B 静岡南北道路（静岡鉄道踏切付近）

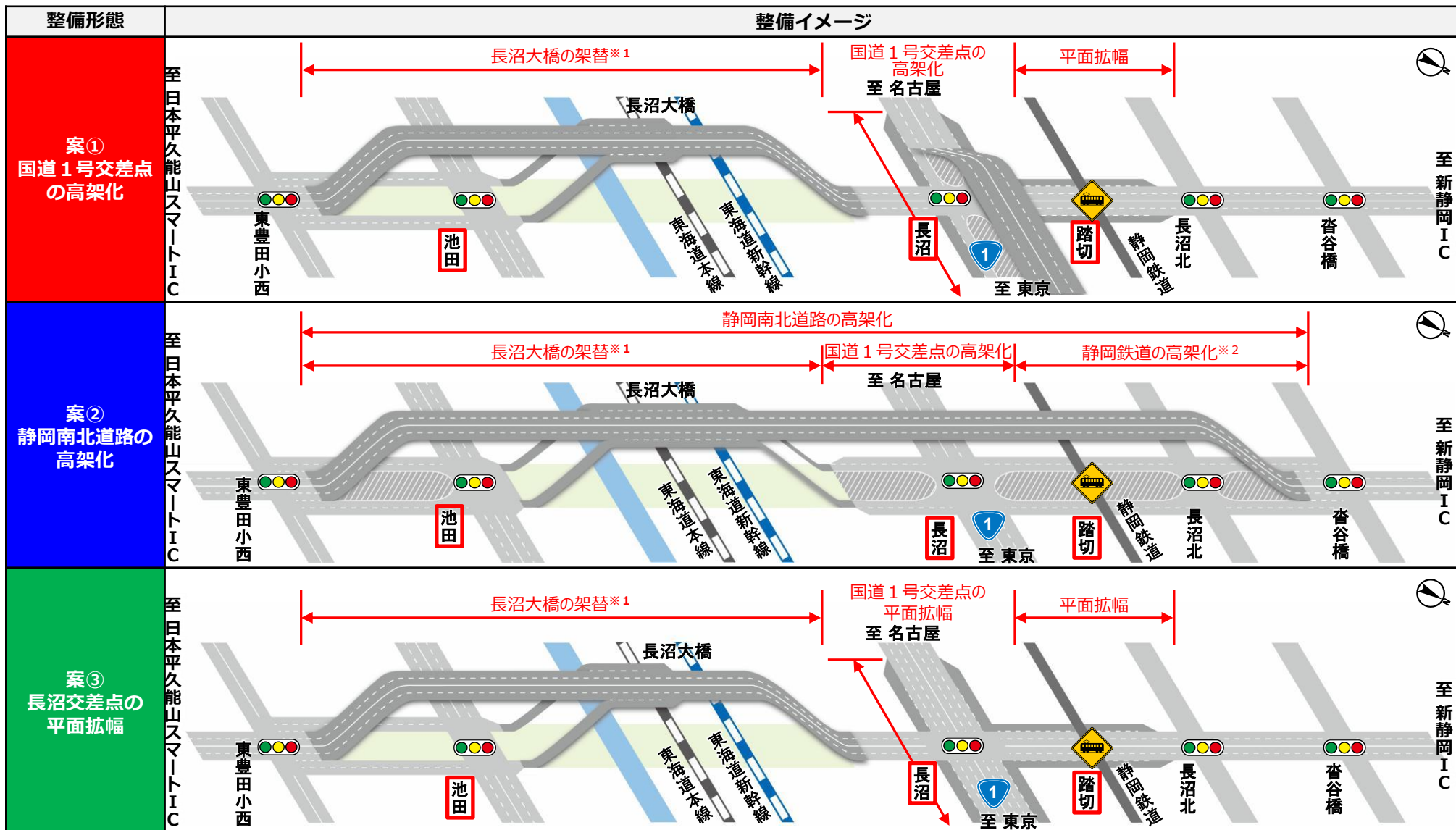


C 静岡南北道路（長沼大橋）



対応方針(原案)の検討 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

対応方針(原案)の検討 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	渋滞が少なく快適な走行が可能	長沼交差点 静岡鉄道踏切	・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上で分離し、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	・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上で分離し、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	・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		・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	・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	・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		・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	・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	・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		・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）	・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）	・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）
	生活環境（騒音・排ガス）の影響			・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	・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	・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
配慮すべきポイント	工事中の交通影響			・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			・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	・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	・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