

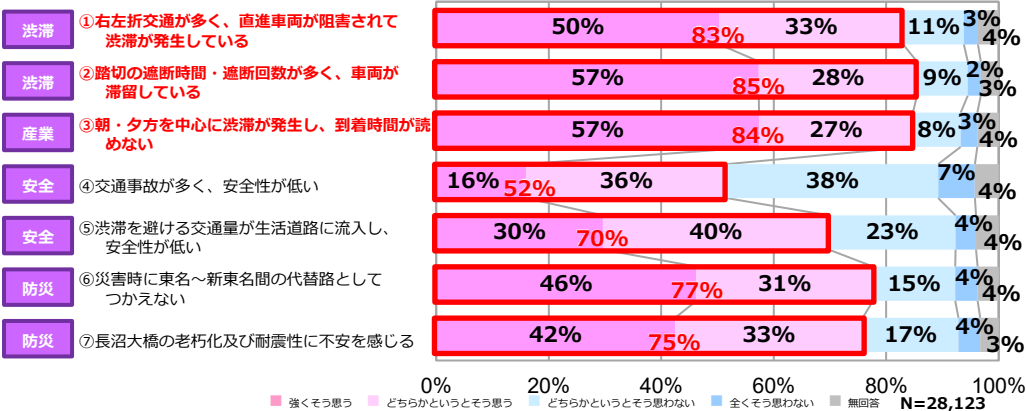
第1回意見聴取の結果 まとめ

- 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

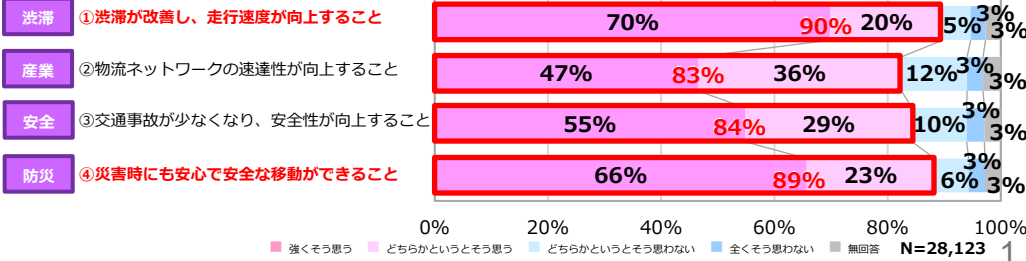
■ 長沼交差点の交通の課題

- ・ 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）
【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）

第1回意見聴取の結果 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		・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%
アンケート	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	—
		利用業務者上	・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			
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	—	18	—
		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	ヒアリング、 Web回答		3	
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（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	—

- ・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 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）

第1回意見聴取の結果 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用の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。

ご返答がない方が多い場合は、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、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



第1回意見聴取の結果 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）



第1回意見聴取の結果 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.強くそう思う 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.強くそう思う 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災害時にも安心で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

第1回意見聴取の結果 回答者属性

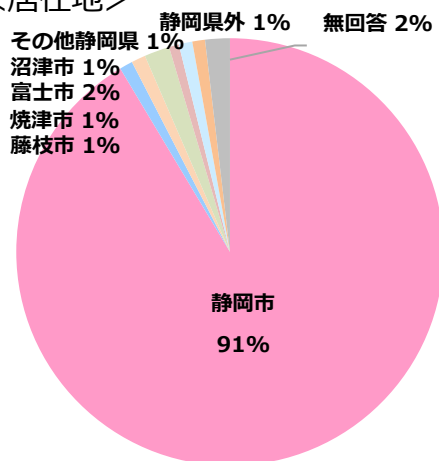
- 沿線住民16,596人、周辺住民7,652人、一般利用者2,894人、業務上利用者981人から意見聴取を実施した。
- 回答者の居住地は、静岡市内が9割以上を占めているが、一般利用者では、富士市、焼津市、藤枝市など周辺の市町村住民からの意見を得られる結果となった。
- 回答者の性別は、男女割合が同程度となった。年齢は、どの年代からも意見を得られる結果となった。
- 回答者の自動車利用頻度は、5割以上が「ほぼ毎日」利用と回答した結果となった。

■第1回意見聴取のアンケート回収状況

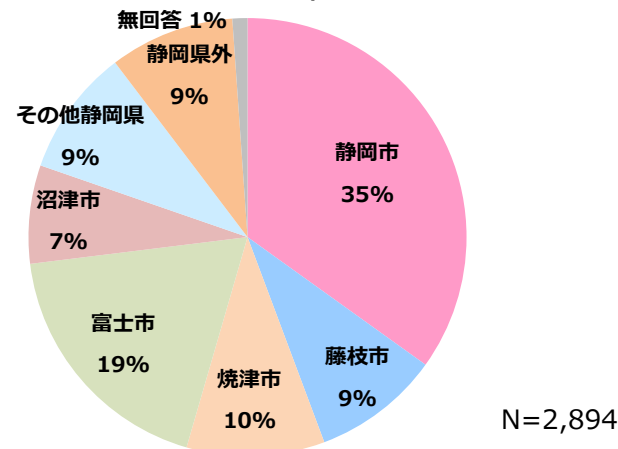
調査対象分類		回収数
地域住民	沿線住民	16,596
	周辺住民	7,652
	小計	24,248
道路利用者	一般利用者	2,894
	業務上利用者	981
合 計		28,123

■回答者全体の属性

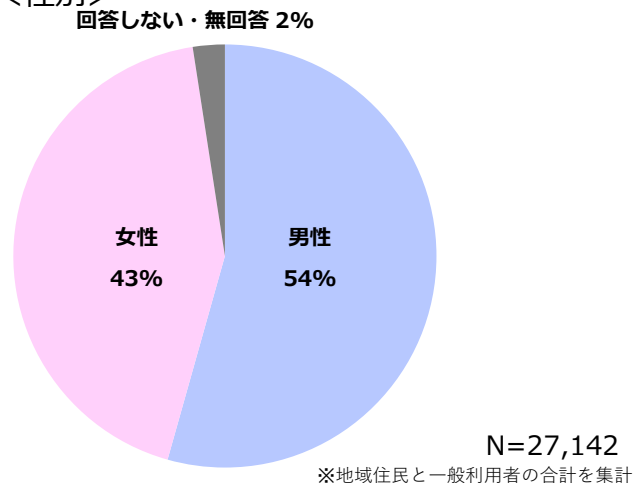
<居住地>



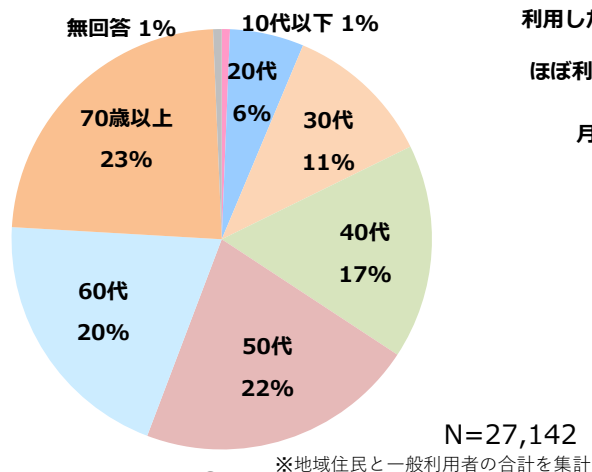
<居住地（一般利用者）>



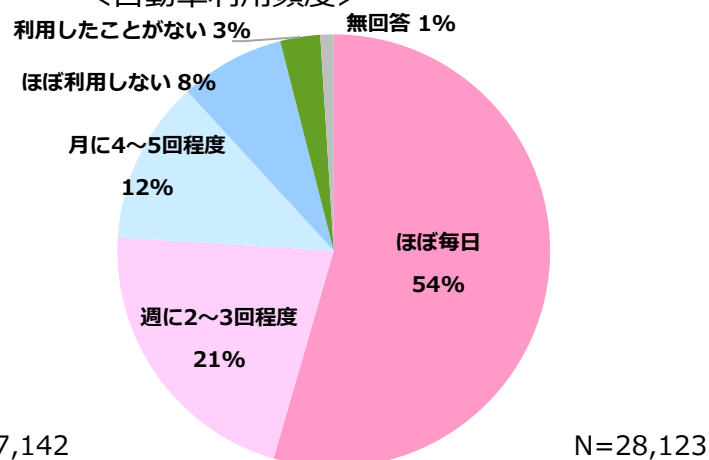
<性別>



<年齢>



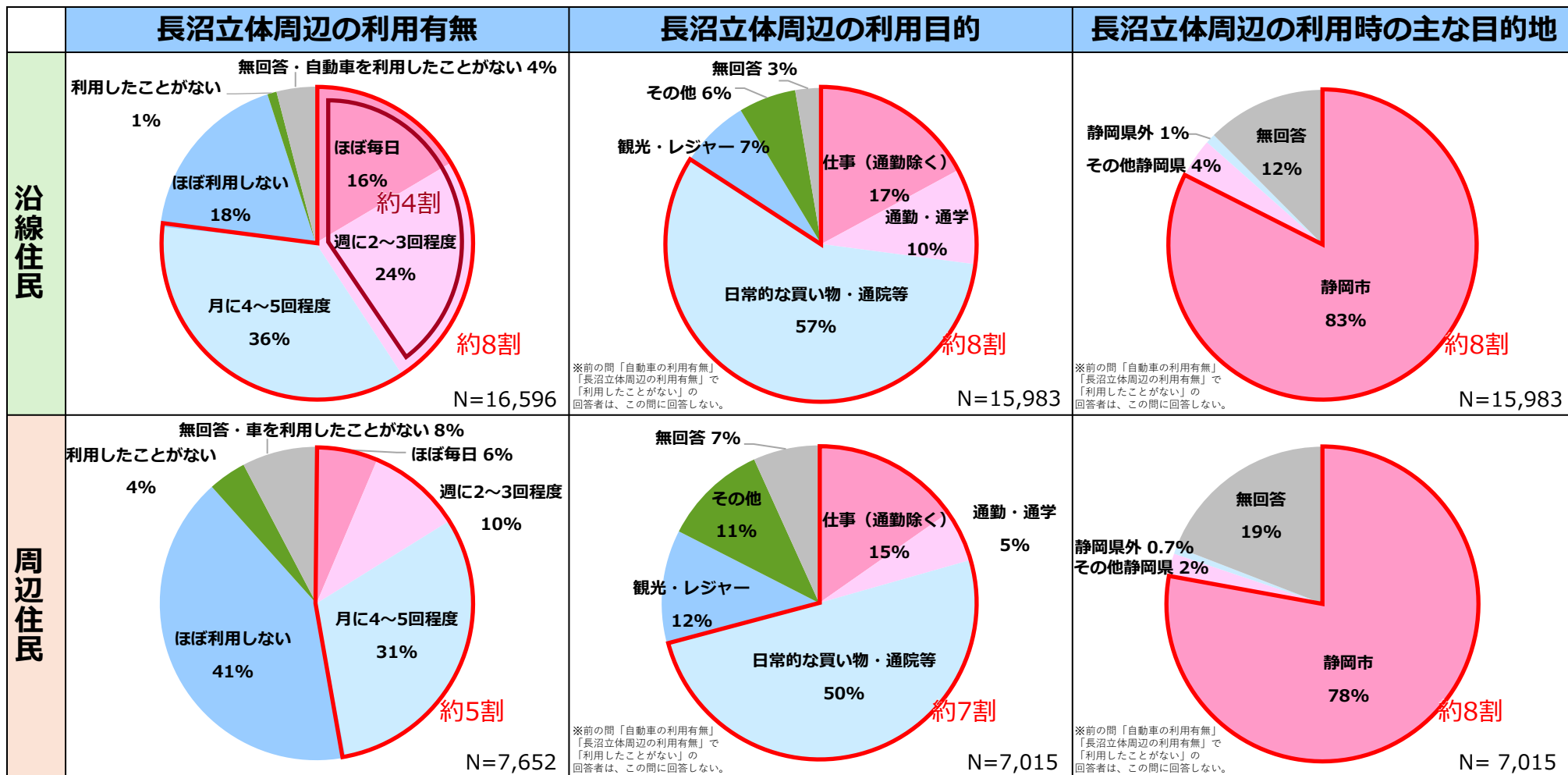
<自動車利用頻度>



第1回意見聴取の結果 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。

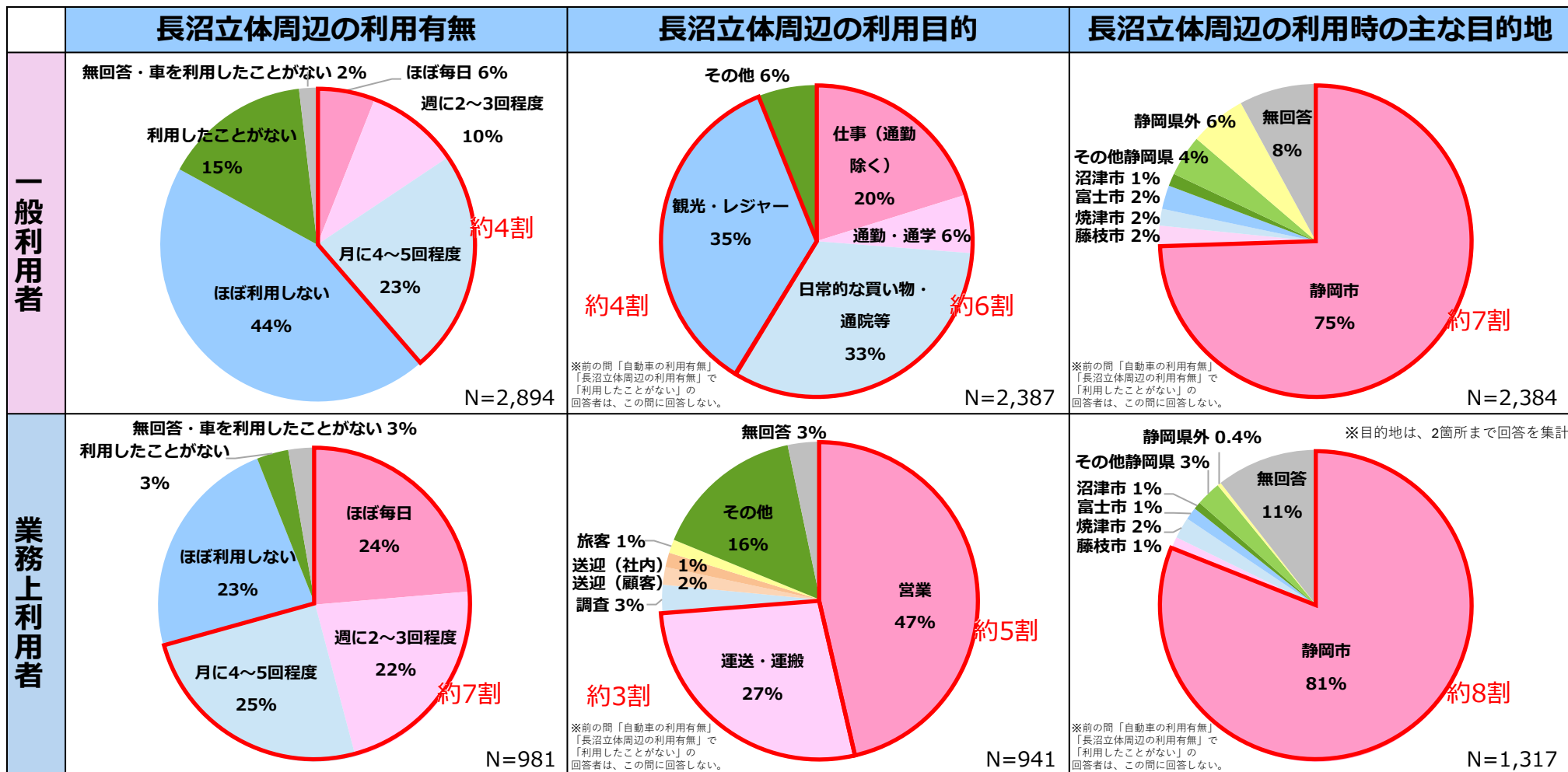
■ 沿線住民と周辺住民の長沼立体周辺の利用状況



第1回意見聴取の結果 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

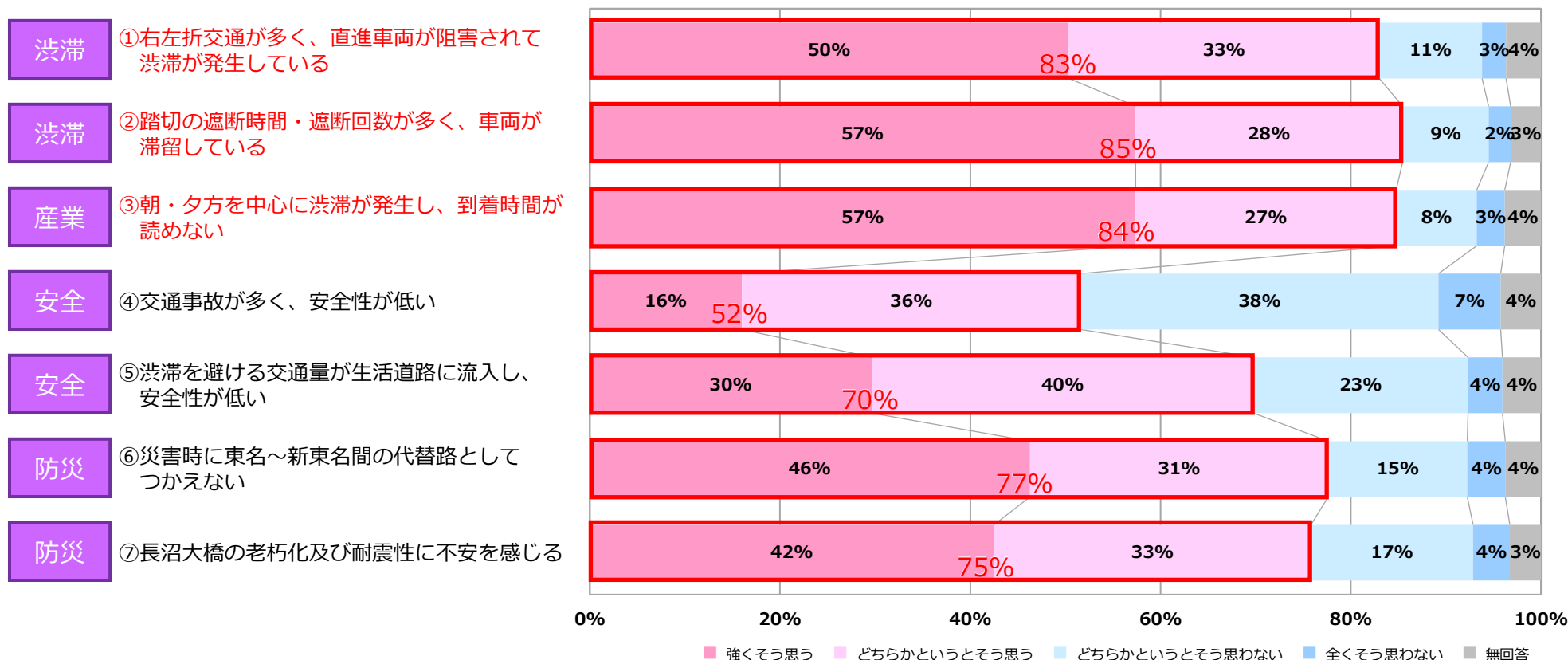


第1回意見聴取の結果 道路交通の課題①（全属性）

- 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

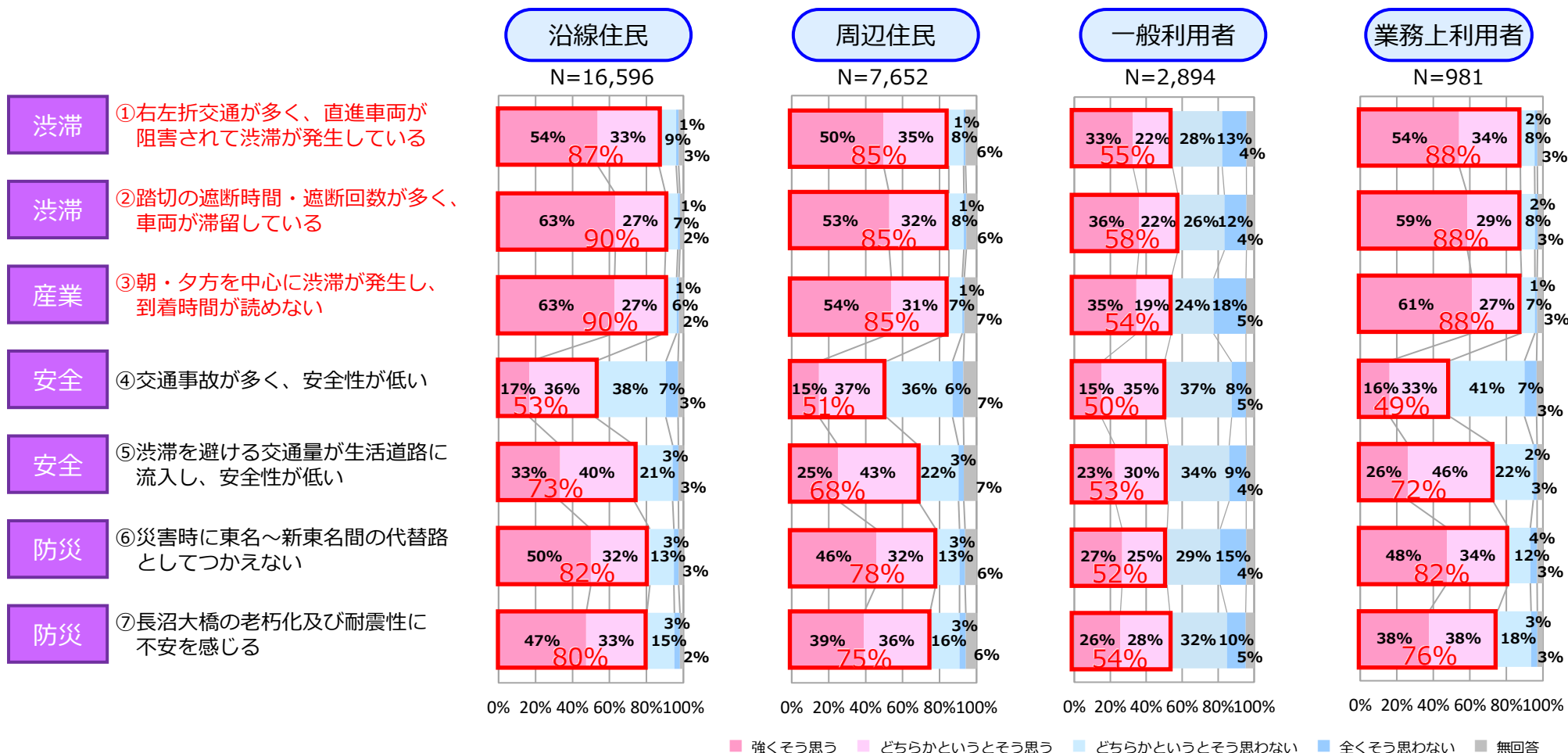


第1回意見聴取の結果 道路交通の課題②（属性別）

- 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。

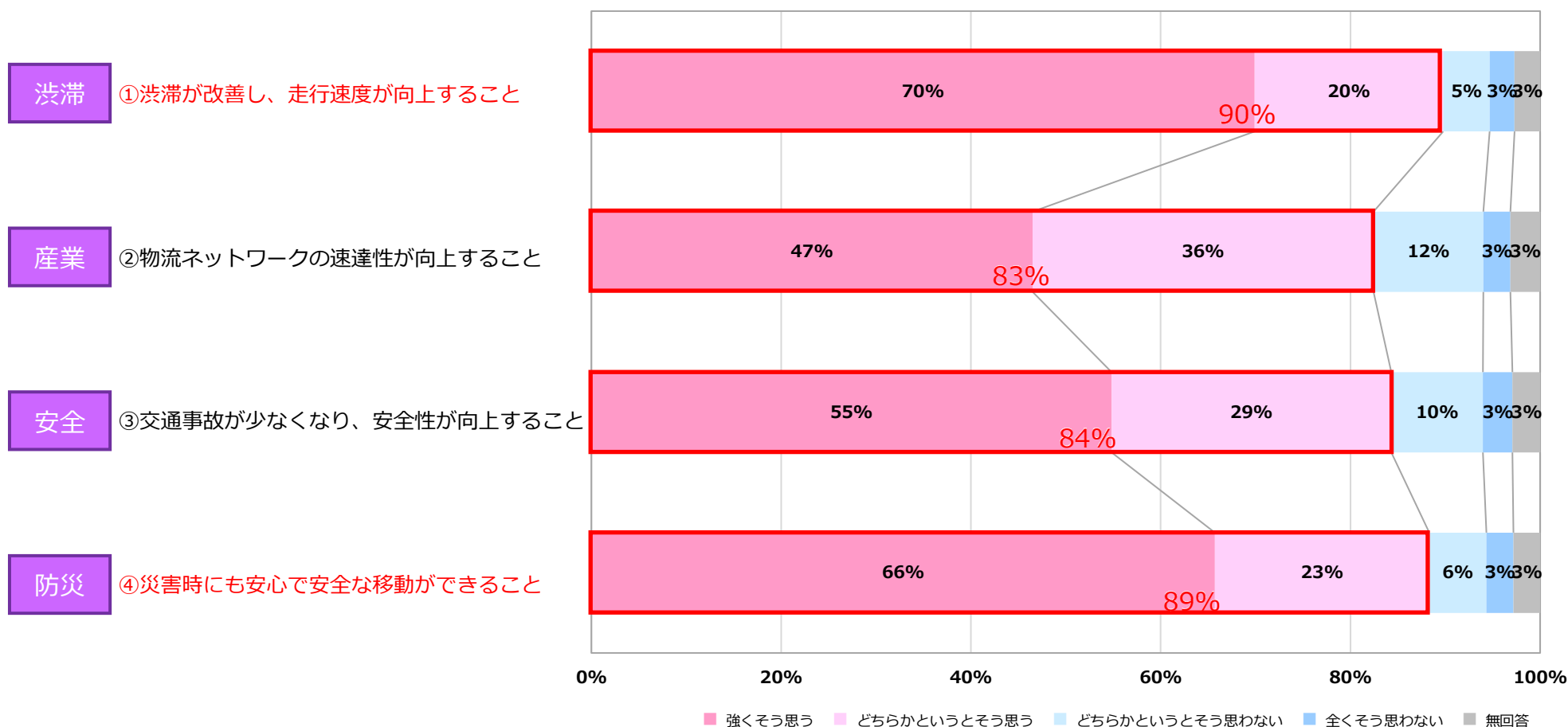


第1回意見聴取の結果 必要な道路の機能①（全属性）

- 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。

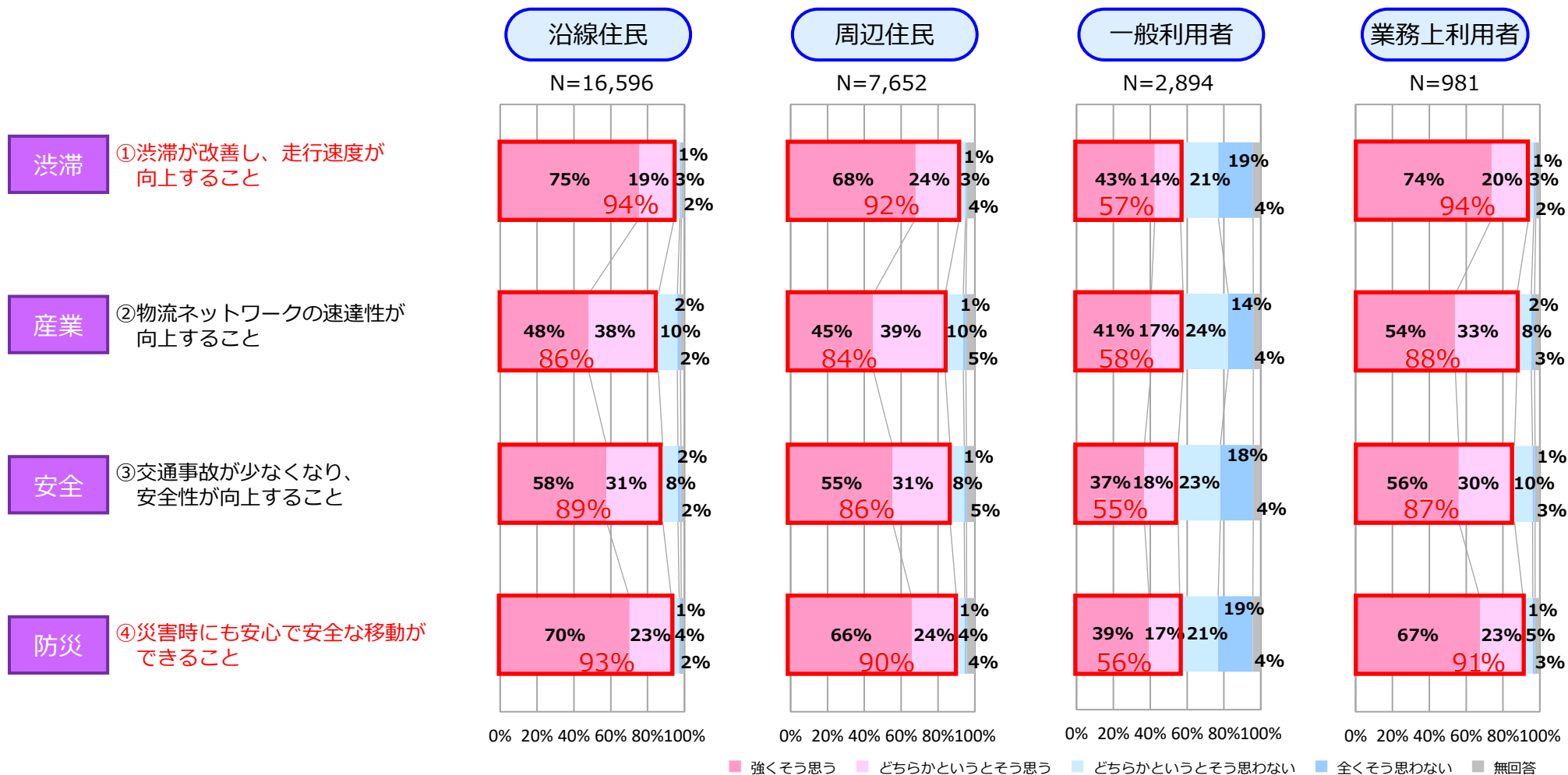
回答者全体



第1回意見聴取の結果 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。



第1回意見聴取の結果 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	・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】	・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	・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】	・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	・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】	・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	・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】	・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	・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。	

第1回意見聴取の結果 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	・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)	・ 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	・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)	・ 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	・ 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)	・ 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	・ 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)	・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 なることが望ましい。(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
--	---

第1回意見聴取の結果 まとめ(政策目標との対応)

■ 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%	70%	90%	20%
	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%			
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%	47%	83%	36%
	④ 交通事故が多く、安全性が低い	16%	52%	36%	38%			
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%	55%	84%	29%
	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%	66%	89%	23%
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%			
交通の課題					必要な道路の機能			
渋滞	・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				・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	・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				・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	・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				・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	・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				・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。