

地域高規格道路 静岡東西道路
清水立体 P I に関する提言書

清水立体有識者委員会

平成 17 年 7 月 5 日

清水立体有識者委員会

委員長 大坪 檀

委員 雨谷 敬史

委員 高木 敦子

委員 東 恵子

オブザーバー

国土交通省静岡国道事務所長

静岡県道路企画室長

静岡県警察本部交通部参事官兼交通企画課長

静岡市建設局道路部長

(役職名は平成17年6月6日時点)

はじめに

これまでの道路整備は、計画案の前提となる計画の構想（概略構想）が地域住民等へ知らせることなく行政内部で検討が行われ、策定された計画案を都市計画の手続きなどにおいて地域住民等に知らせ、承認を得ようとするものであった。しかし近年では、構想段階という計画の早い段階から広く地域住民等の意見を聴き、情報を共有して共に考えつつ検討を進めるといふ、市民参画による道路計画の策定（P I プロセス）が行われるようになってきており、“民の声でつくる”方針へと転換されつつあるところである。

このような背景のもとで、一般国道1号静岡バイパス清水地区における改善計画の検討では、いち早く構想段階でのP I プロセスの考えを導入した国1（清水IC周辺）改善検討会を平成13年度に設立している。本検討会は、地域住民代表、沿線関係者代表、道路利用者代表、行政機関からなり、地域住民等の意見を集約しやすい組織体制となっている。

さらに、P I プロセスの透明性、客観性、公正さの確保を目的とした第三者機関として、清水立体有識者委員会を平成16年8月に設立することとなった。

今回のP I プロセスは、従来とは異なり、構想段階から導入するという新しい取り組みである。検討会による地域住民等の意見聴取は、アンケート調査から始まり、本委員会の助言を基に、検討会を5回開催し、ワークショップにおいては複数の比較案の提示により地元の意見を聴き、さらに地元の意見から複数の比較案を提示することを繰り返すことにより理解を深めていったもので、その開催は延べ10回を数えることとなった。また、インターネット、新聞、広報誌等を活用し、幅広く意見を募集するとともに、情報開示を行ってきた。

本提言書は、概略計画を決めるに当たって配慮すべき事項について道路管理者に提言を行うものであり、本委員会としては、地域住民等にわかりやすく説明し、広く意見・要望を聴き、それらを反映させ、地域にとってよりよい計画づくりを行ったものとして、多くの方に満足して頂ける提言ができたのではないかと考えている。

また、本委員会を進めるに当たり、行政の意見を伺うためのオブザーバーとして、道路を管理する立場のみならず交通を管理する警察の参加も頂いたことにより、有意な委員会とすることができた。今後は、さらに必要に応じて関係の行政機関を入れるなどの試行をされるのがよいと考える。

今回のようなP I プロセスは、全国的にも先進的な試みであり、清水の地で導入されたことは大変意義深く、素晴らしいことである。今後、行政と地域住民との協働が一層進み、地域が活性化され、今回の試みが輝かしい公共事業の進め方のモデルとなって清水から全国へ発信されることを期待している。

最後に、本委員会の活動にあたって、検討会の皆様を始め、ワークショップに参加された多くの方々のご協力ならびにご意見を頂いた皆様方に対して、深く感謝申し上げます。

清水立体有識者委員会 委員長

大坪 檀

目 次

1 . 委員会の目的	1
2 . P I プロセスに即した審議の経過	2
2.1 検討会の役割	2
2.2 検討過程の概要	2
2.3 検討過程における本委員会の役割	2
3 . 住民意見の把握方法	4
3.1 アンケート調査	4
3.2 ワークショップの開催	5
3.3 検討状況の情報公開	6
4 . 計画検討経緯	7
4.1 第1回地区別ワークショップ	7
4.2 第2回地区別ワークショップ	9
4.3 第3回地区別ワークショップ	13
4.4 第4回地区別ワークショップ(第3回地区別ワークショップ(袖師地区)のフォローアップ)	15
4.5 清水立体P Iのとりまとめ	16
5 . 清水立体の概略計画に向けての本委員会の推奨案	17
6 . 今後の課題	19

参考資料-1 清水立体有識者委員会設立趣意書

参考資料-2 清水立体有識者委員会規約

参考資料-3 清水立体有識者委員会 名簿

参考資料-4 国1(清水I C周辺)改善検討会 名簿

参考資料-5 清水立体P Iにおける意見・要望等

1. 委員会の目的

一般国道1号静岡バイパスは、岡部バイパスとあわせ、地域高規格道路 静岡東西道路として、静岡県内の東西方向に広がる生活圏と政令市静岡市とを連携する交通の動脈の役割を担う重要な幹線道路である。

このうち静岡バイパスは、平成9年3月に全線が開通したものの、慢性的な渋滞等の問題が発生しており、現在、特に渋滞が激しい平面区間である昭府地区の立体化や、2車線の暫定供用区間の4車化が順次進められている。

これにより平面区間として唯一残されることになる清水地区では、この渋滞を緩和するために、「国1（清水IC周辺）改善検討会」（以下「検討会」という）により短期対策の検討が行われ、現在、交差点改良等の短期対策を進めているところであるが、解消に至るものではない。

港湾と高速道路、高速道路と地域を結びつけている清水地区は、今後、特定重要港湾である清水港が拡充され、第二東名高速道路および中部横断自動車道が開通することにより、交通需要の増加も予測され、東海地震発生時の緊急輸送道路としても、さらに重要な役割を担う道路となり、抜本的な改善策が必要となっている。

また、当該区が日本の東西、南北を結ぶ広域幹線ネットワークの重要な位置を占めることとなり、これを認識することにより、地域の活性化を踏まえた道路の活用が求められるものである。



図1 位置図

「清水立体有識者委員会」（以下「本委員会」という）では、清水地区における改善計画の検討を、早い段階において地域住民等の意見を聴いて反映させる、構想段階における市民参画による道路計画の策定（以下「PIプロセス」という）を進めるに当たって、助言や評価を行うとともに、市民等の意見を公正に整理・分析し、道路管理者が道路の概略の計画を決定するに当たって配慮すべき事項について提言することを目的としている。

本委員会は平成16年8月19日に設立し、平成17年6月までに計3回の委員会を開催、公正中立な立場から、市民の意見を聞きながら道路計画を検討する機関である検討会が進める改善計画の検討において、PIプロセスの監視・助言を行ってきた。

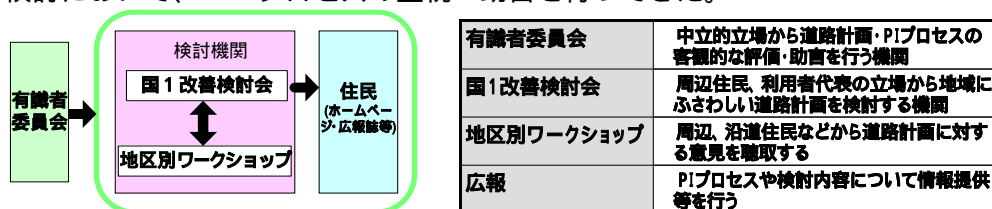


図2 検討体制

この度、「清水立体PIのとりまとめ」が検討会でとりまとめられたため、本委員会は各層の委員のそれぞれの立場から意見を集約し、渋滞緩和等道路機能の向上を図り、さらには地域活性化に寄与した提言をまとめるものである。

構想段階における市民参画による道路計画の策定（PIプロセス）について

PI（Public Involvement：パブリック・インボルブメント）とは、施策の立案や事業の計画・実施等において、関係する住民・利用者や国民一般に情報を公開した上で、広く意見を聴取することである。

市民参画（PI）による道路計画の手法や過程（プロセス）は、「計画の必要性を検討し概略計画を決定するまでの段階（構想段階）」と「公共の利益と市民等の権利との調整を図り、都市計画決定するまでの段階（計画段階）」の2段階の計画決定プロセスからなる。

2. P Iプロセスに即した審議の経過

2.1 検討会の役割

地域住民、沿線関係者、道路利用者の立場から地域にふさわしい国道1号静岡バイパス（清水地区）の渋滞解消の方策を検討するため、有識者、地域住民代表（3連合自治会代表6名）、沿線関係者代表、道路利用者代表、行政機関（国土交通省、静岡県、静岡市）からなる検討会を平成13年10月9日に設立、短期的な対策と抜本的な対策について検討を進め、地域住民等の意見を取り入れるために、アンケート調査を行い、さらに意見聴取などの対話の場としてワークショップを実施してきた。

2.2 検討過程の概要

短期対策案の検討（第1回～第5回）

現地に赴いて当地区の課題を確認し（タウンウォッチング）、特に渋滞の激しい庵原（いはら）交差点、八坂（やさか）交差点における短期的な対策案を検討し、併せて抜本的な対策に向けて地域住民等の意見を聴いた。

この結果、国土交通省では平成14年度から短期対策の工事に着手、庵原交差点は平成14年度に完成し、渋滞を軽減することができ、八坂交差点においては平成17年度末に完成する予定であり、その効果が期待される場所である。

抜本的な対策案の検討（第6回～第10回）

抜本的な対策案（立体案・平面案、その他の課題）について検討を進め、アンケート調査により地域住民等の意見を収集し、概略計画案についてとりまとめられた。本とりまとめを基に第1回本委員会で議論している。

地域住民との合意形成（第11回～第15回）

本委員会の助言を基に、地区別ワークショップを開催し、比較案を提示して意見を聴き、その意見を踏まえ、検討会で議論し、次回ワークショップで提示するといった過程を繰り返し、地域住民等の合意形成を図ってきた。この結果、「清水立体P Iのとりまとめ」をとりまとめるに至った。

2.3 検討過程における本委員会の役割

本委員会では、地域住民との合意形成におけるP Iプロセスの進め方や、広域的な視点からも説明した資料づくり、住民からの意見を集約し、比較案をわかりやすい概略図で提示し選んでもらうなど、提示する情報の質や内容等について第1回から第2回にかけて助言している。

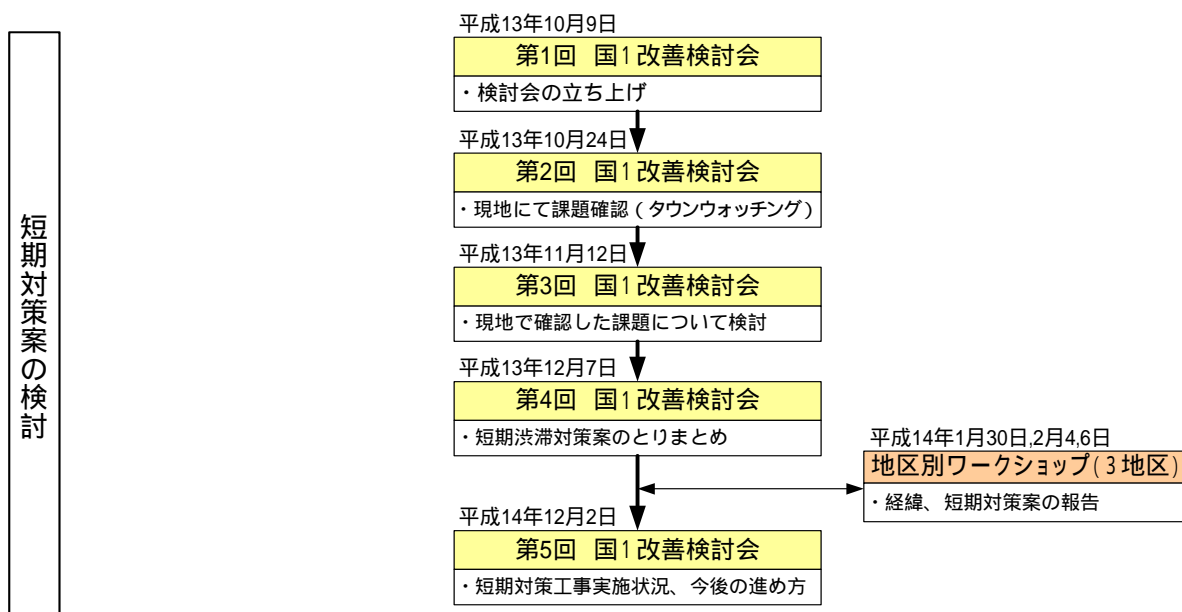


図3 清水立体P I検討経緯（短期対策の検討）

ワークショップ

特定の課題に対応するため、意見交換や協働作業等を行うこと。

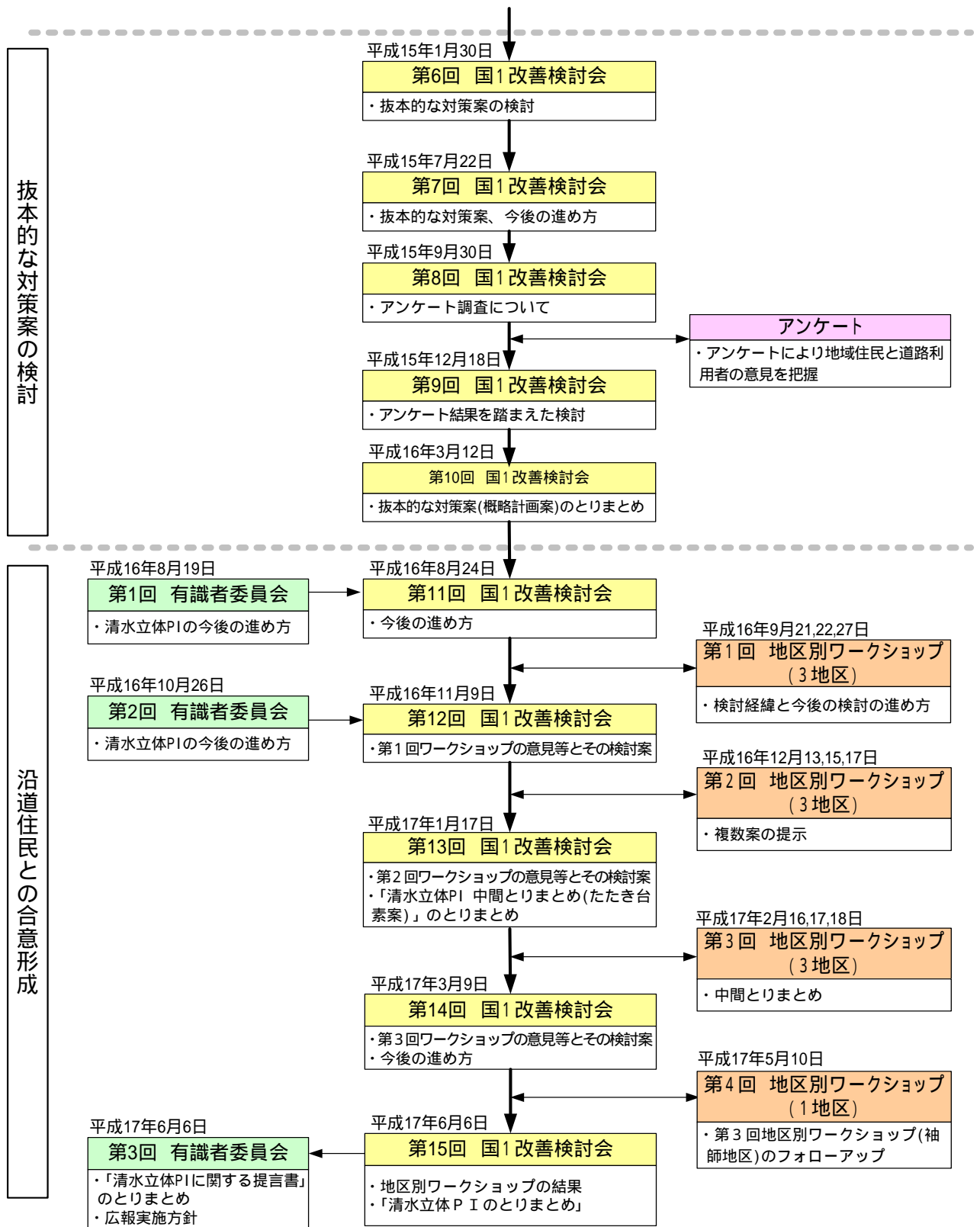


図 4 清水立体 P I 検討経緯 (抜本的な対策の検討と沿道住民との合意形成)

3. 住民意見の把握方法

3.1 アンケート調査

(1) 調査の概要

抜本的な対策案に対する意見を聴くため、地域住民、沿線関係者、道路利用者等に対しアンケート調査を実施した。

表 1 アンケート実施方法

実施期間	平成15年11月12日（水）から平成15年12月 3日（水）		
実施方法	アンケート用紙の配布		ホームページ
配布方法	・ 地域住民、道路沿線関係者（静岡市清水区袖師、庵原、尾羽、横砂及び周辺地域自治会員） ・ 関係窓口（市役所、公民館等公共機関）	・ 道路利用者への街頭配布（庵原交差点）	・ 静岡国道事務所HP 国道1号バイパス道路計画アンケート
配布枚数	14,000枚配布	3,000枚配布	-
回収	回収580枚	回収215枚	回収73枚
回収状況	地域住民（静岡市清水区袖師、庵原、尾羽、横砂）14,642世帯に対し、5.9%の回収率		

(2) 調査結果の分析

当地区の問題点の認識度

当地区での問題があるとの認識が高く、特に渋滞（94%）、交通事故（86%）に対する問題意識が著しく高く、環境面についても73%が問題ありとの回答であった。

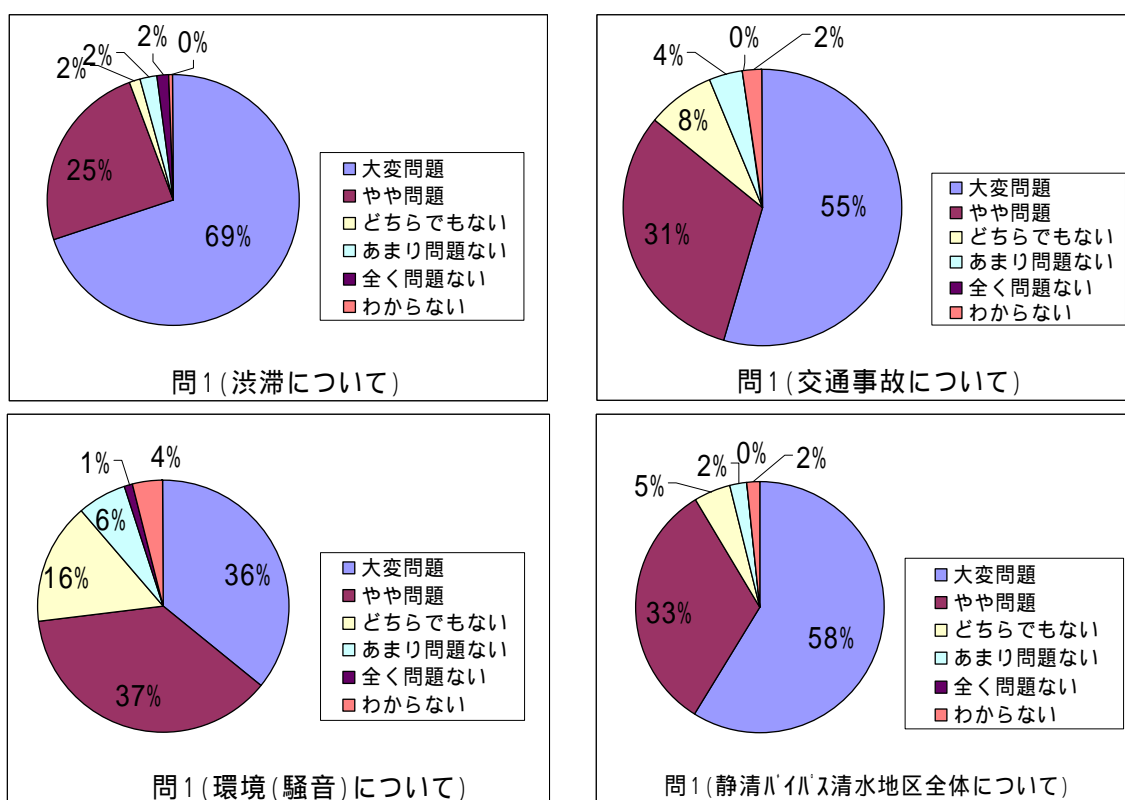


図 5 アンケート結果（問題点の認識度）

今後の対策の必要性

97%が何らかの対策が必要と認識しており、その内78%が大幅な道路構造の改良が必要との回答であった。その反面、19%が大きく変えない対策に限定するとの回答で、「八坂以西が4車線になれば交通渋滞が解消する。」「第二東名が完成すれば渋滞が緩和するのではないか。」などがあった。

大幅な道路構造の改良について

「大幅な道路構造の改良が必要」との回答の内、91%が、立体化案が望ましいとしていた。

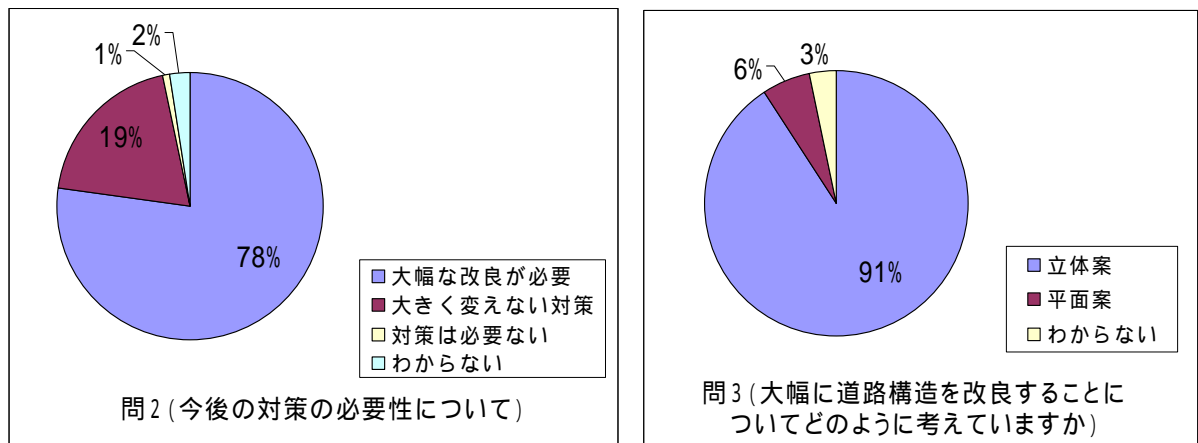


図6 アンケート結果 (今後の対策の必要性、大幅な道路構造の改良について)

3.2 ワークショップの開催

(1) ワークショップ開催方法

飯田(いいだ)、庵原(いはら)、袖師(そでし)それぞれの連合自治会毎、3地区でワークショップを開催した。

ワークショップへ参加は、1回のみ参加から3回もしくは4回の全てのワークショップに参加された方もあり、延べ249名の参加があった。

検討資料については、当日配布としたが、ワークショップで事前配布の要望があり、第4回のワークショップでは事前に検討資料を配布した。

(2) ワークショップの参加募集方法

地区にこだわらず広く参加者を募集するため、検討に関する情報や地区毎の開催予定日を記載したチラシを各々の地区に配布し、ホームページや新聞、広報誌掲載、行政窓口での配布などの広域的な募集を行った。

なお、地区内でのチラシ配布については、自治会に所属していない沿道関係者へチラシが行き渡っていないとの要望があり、第2回のワークショップから直接沿道商業施設等にチラシを配布した。



図7 新聞・広報誌掲載の一例

第2回 国道1号静岡バイパス清水地区 地区別ワークショップ(説明会)開催のお知らせ



国道1号静岡バイパス清水地区の改善計画を検討するため、9月下旬に沿道の3地区(飯田、庵原、袖師)において「第1回地区別ワークショップ」を開催いたしました。今回、住民の皆様のご意見をふまえて議論した内容を説明し、改めてご意見を伺うため、「第2回地区別ワークショップ」を開催いたします。

前回のワークショップをふまえて

第1回ワークショップの開催

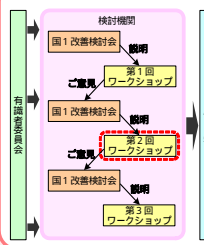
住民の皆様のご意見を伺うため、「第1回地区別ワークショップ」を下記の通り開催いたしました。

飯田地区: 9月21日(参加者 36名)
庵原地区: 9月22日(参加者 66名)
袖師地区: 9月27日(参加者 47名)

主なご意見・ご質問の一部

立体の構造は様々なものがあるのではないか
一般車両と港湾道路へ流入する大型車が分かれる構造にしてほしい
沿道環境を保全する対策が必要
沿道からの出入りが変わらない構造がよい
どのくらい拡幅するのか、事業費はどのくらいか

検討の流れ



10月26日、「有識者委員会」を開催し、PIの実施についてご助言などを頂きました。

11月9日、「国1改善検討会」を開催し、検討しました。

今回のワークショップでのご意見を受けて議論し、平成17年2月頃に、「第3回地区別ワークショップ」の開催することを予定しております。

検討内容の公開

「ワークショップ」「有識者委員会」「国1改善検討会」の議事内容と配付資料は、ホームページでご覧頂けます。 URL <http://www.shizukoku.go.jp/pi/>

第2回ワークショップの開催

今回のワークショップの議題

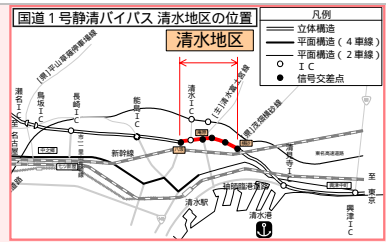
今回の「第2回ワークショップ」では、「国1改善検討会」で議論した内容を説明し、改めて住民の皆様のご意見を伺います。議題は以下のとおりで、主に、道路構造についてです。

主な議題 **立体化する区間について**
インターチェンジ設置等について
幅員と沿道アクセスについて など

ワークショップとは?

ワークショップとは、住民と行政が対等な立場で意見交換し、計画案を策定していく手法の一つです。

お互い持っている情報や考えを共有することで、多角的な視点から提案を評価でき、地区にとってよりよい計画を作成することができます。



ワークショップ参加応募のはがき



国土交通省 中部地方整備局
静岡国道事務所
地区別ワークショップ 参加者募集係 行

静岡県静岡市南安倍2丁目8番地1号

お問い合わせ先
国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所調査課
課長: 棚橋真澄 監督官: 宮林辰雄
〒420-0054 静岡市南安倍2-8-1
TEL 054-250-8904
FAX 054-252-5739
<http://www.shizukoku.go.jp/>

参加ご希望の方は以下のはがきに必要事項をご記入の上、2月10日(木)までに投函して下さい(当日消印有効)。

「第3回地区別ワークショップ」に参加ご希望の方は、参加を希望する開催場所に をつけて下さい。

1. 庵原地区 2月16日(水)
2. 飯田地区 2月17日(木)
3. 袖師地区 2月18日(金)

ワークショップに対するご意見・ご要望等がありましたら、ご記入下さい。

ご連絡先として、お名前と住所・電話番号の記入をお願いします。一家族で複数の方が参加ご希望の場合は、参加者数の欄に人数をご記入下さい。

氏名 _____ 参加者数 _____

住所 〒 _____

電話番号: _____

応募方法と開催概要

応募方法

第3回ワークショップについて参加を受け付けます。左のはがきに必要事項をご記入の上、2月10日(木)までに投函して下さい(当日消印有効)。また、FAXやホームページでも受け付けています。

FAX 054-252-5739
URL <http://www.shizukoku.go.jp/pi/>

なお、これまでに参加いただいた方で、引き続きご参加される方につきましては、改めて応募手続きをさせていただきますようお願い申し上げます。

お住まいの地区での開催日に都合がつかない場合、他地区のワークショップに参加していただいても構いません。

庵原地区

日時: 2月16日(水) 19時~
場所: 清水庵原公民館
静岡市清水庵原町68
TEL 0543-66-7564



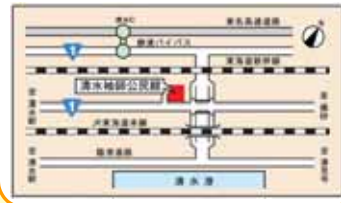
飯田地区

日時: 2月17日(木) 19時~
場所: 清水北部交流センター
静岡市清水八坂町2110-2
TEL 0543-64-8902



袖師地区

日時: 2月18日(金) 19時~
場所: 清水袖師公民館
静岡市清水袖師町1092
TEL 0543-67-1138



注1 会場はやむを得ず変更になる可能性があります。変更の場合は、後日連絡いたします。
注2 駐車場は台数に限りがありますので、お近くの方は徒歩または自転車にてご来場をお願いします。

図8 配布チラシの一例

3.3 検討状況の情報公開

地域住民、県民、国民に対し広く情報を公開するため、委員会、第11回以降の検討会、並びに地区別ワークショップについては、配付資料一式と議事概要を静岡国道事務所ホームページ上で公開した。

また、意見・要望等を取り込めるよう、静岡国道事務所ホームページでのEメール、電話による受付、ワークショップ参加申し込みはがきに意見・要望を記載する欄を設けるなど、意見・要望の受付を行った。(参考資料-5 清水立体PIにおける意見・要望等)

4. 計画検討経緯

4.1 第1回地区別ワークショップ

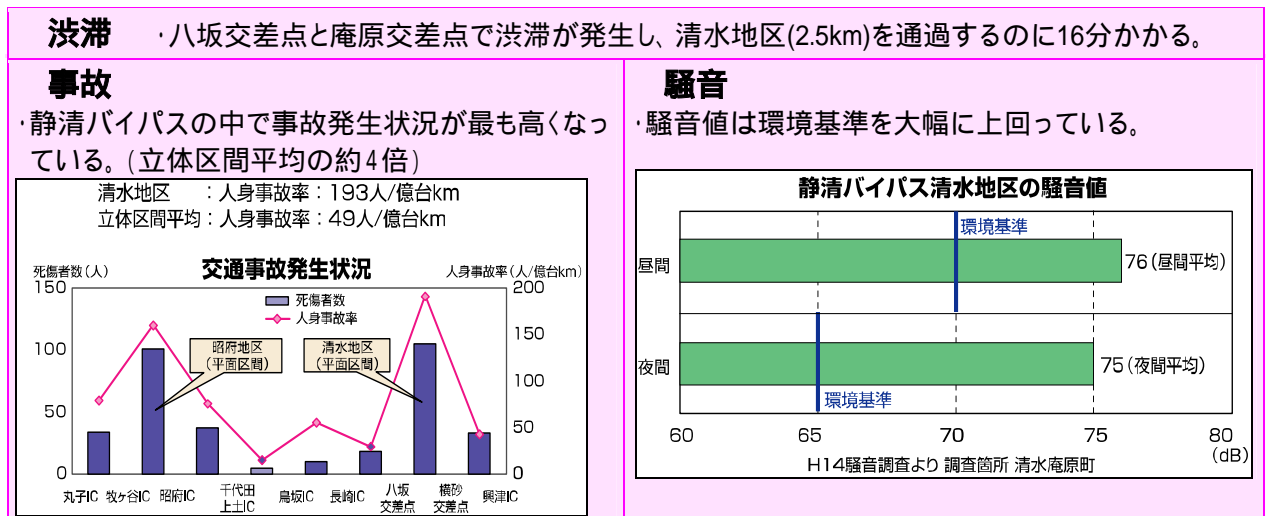
第10回までの検討会で検討を進めてきた、清水地区の抜本的な対策案の必要性とその概略計画を提示し、意見を聴いた。

(1) 概略計画の提示

抜本的な対策の必要性

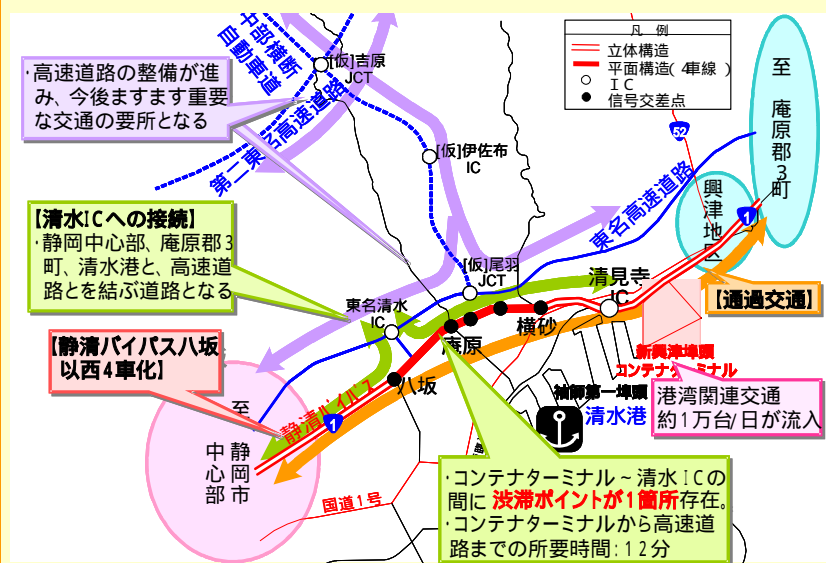
静清バイパス清水地区において、現状では深刻な渋滞、事故、騒音等の交通問題により、道路利用者および地域住民の安全性、快適な環境等が損なわれており、さらに将来予測からは第二東名等の道路網や清水港の整備により交通量が増加し、交通問題のさらなる悪化が懸念される。また、アンケート調査による地域住民のニーズからも、現在の道路構造からの抜本的な対策が必要であると分析された。

現状の問題点



将来予測

- 当該道路は高速道路や港湾、地域とを結びつける重要な道路である。
- 道路網の整備とコンテナ貨物の増加で交通量が増加し、渋滞が悪化。



住民アンケートの結果

- 問題意識**
- 静清バイパス清水地区において
 - 渋滞:94%
 - 事故:86%
 - 環境:73%
 - が問題ありと認識
- 道路構造**
- 何らかの対策が必要:97%
 - 道路構造の大幅改良必要:78%
 - そのうち91%が立体的な案支持

抜本的な対策が必要

図9 現況の問題点と抜本的な対策の必要性

検討会でとりまとめた概略計画案

将来に向けての問題点から考えられる抜本的な対策案として、「今の使い方を活かす」場合と、「通過交通と生活交通を分離し立体化する」場合の比較2案を提示し、地域住民、沿線関係者、道路利用者の利便性の視点から、メリット・デメリットについて説明した。

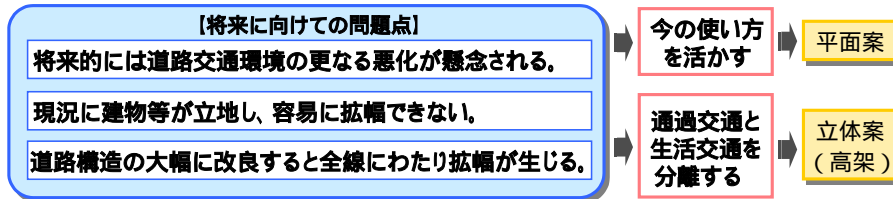


図 10 抜本的対策案の立案の考え方

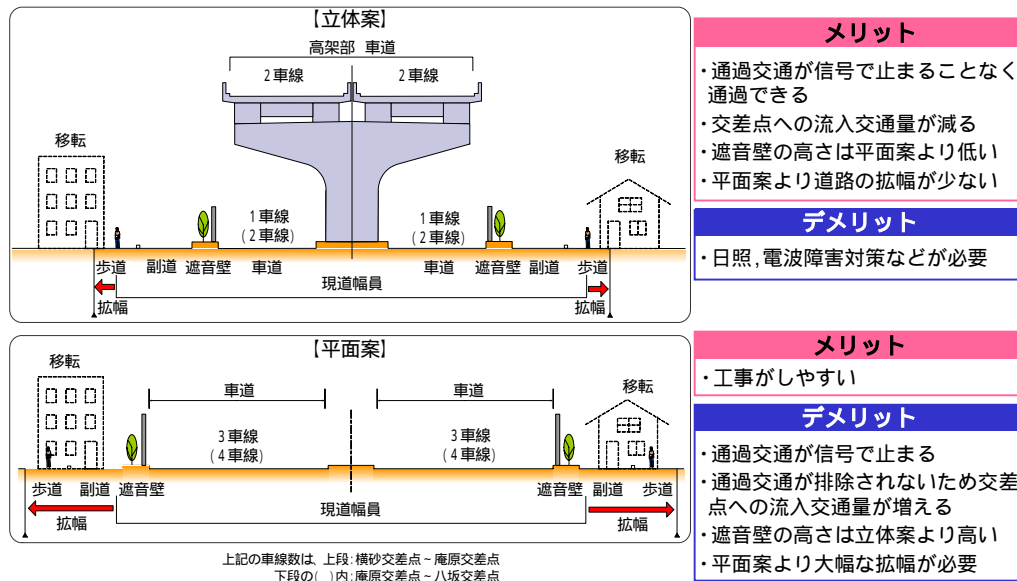


図 11 抜本的対策案

(2) 地域住民等の意見・要望等

第1回ワークショップでは下記の意見・要望等があり、次回ワークショップでの比較案等の提示を行うこととした。

立体化する区間

- ・八坂交差点から西側が4車線化されれば、清水地区はもっと渋滞するのではないか。
- ・八坂から庵原の間は大型トラックが多くて危険。一般車両と無関係に大型車が港湾道路へ流入するような構造になるように配慮してほしい。
- ・問題となる八坂交差点、庵原交差点のみ立体にするなどはどうか。
- ・庵原から尾羽の間は商業施設が多いため、バイパスのバイパスを整備するというのはどうか。

インターチェンジ配置

- ・東名清水ICへは、高架からも高架下の道路からも出入りできる構造としてほしい。
- ・立体化されても庵原交差点が平面交差点として残るのであれば、現在と同様の問題が懸念され、庵原地区に何のメリットもないのではないかと。少なくとも庵原交差点にインターチェンジを整備するなど検討してほしい。
- ・例えば庵原をインターチェンジとして整備することはどうか。

幅員と沿道出入り

- ・現在の幅員に収まる形で計画してほしい。
- ・交通量が増加すれば、環境悪化が懸念される。植樹帯を増やすなど環境保全対策も平行して考えてほしい。
- ・植樹帯や副道など、沿道商店に出入りにくい構造は受け入れられないのではないかと。
- ・沿道商店のことを考えると副道や遮音壁は必要ない場合もある。いろんな意見を集約してほしい。

4.2 第2回地区別ワークショップ

第1回ワークショップにて説明した道路構造案について、地元の意見・要望等を踏まえて概略を検討した結果を「立体化する区間」「インターチェンジ配置」「幅員と沿道出入り」の視点から比較案を提示し、意見を聴いた。

(1) 比較案の提示

立体化する区間

静清バイパスのバイパスを整備するとなると住居地域への影響が大きく、実施が困難であるため、立体化を検討することとした。

立体化する区間について、交通円滑性、安全性、沿道環境、沿道商業施設への影響を考慮して、以下に示す比較3案を提示した。

第1-1案 連続立体案

全区間に渡り立体化し通過交通と生活交通を分離する案で、渋滞原因の信号交差点を概ね越える立体区間となる。高架下に街路を入れるため、比較的幅員の少ない道路構造となる。

第1-2案 部分立体案

渋滞の激しい交差点のみを立体とする案で、立体化しない交差点が混在し、渋滞原因が残る。

第1-3案 現行のままの案

現在の平面のまま運用する案で、渋滞、事故、環境等の問題の解決にはつながらない。仮に必要な車線数を確保するとなると、大幅な幅員が生じる。

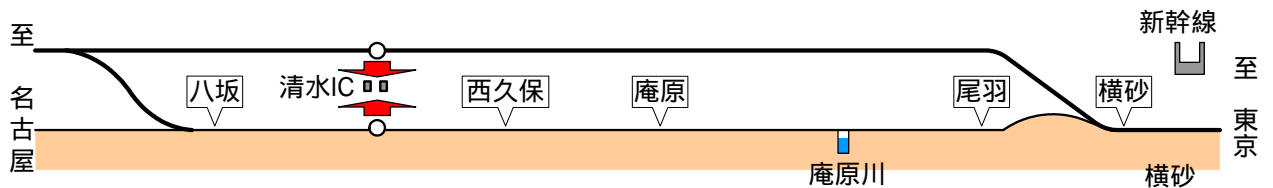


図 12 第1-1案 連続立体案

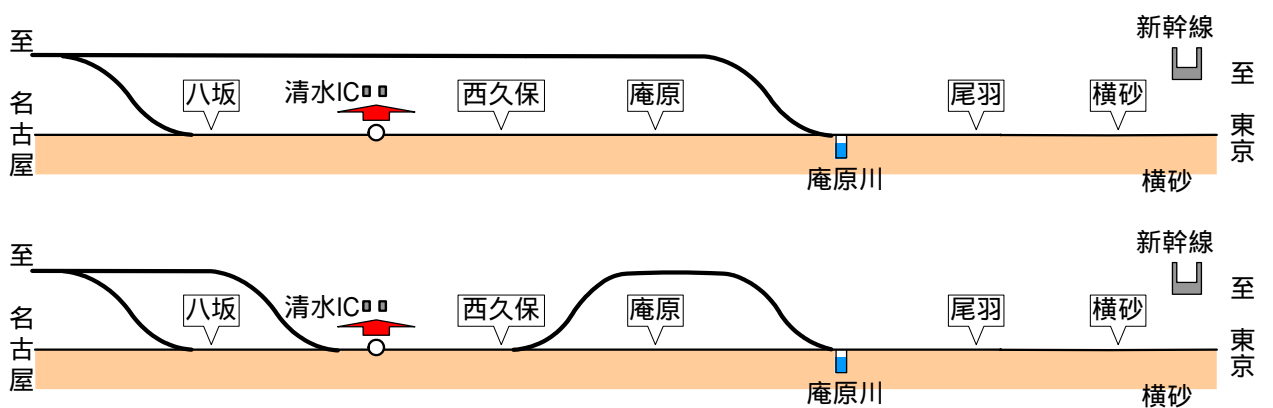


図 13 第1-2案 部分立体案

インターチェンジ配置

立体化のインターチェンジの配置について、交通円滑性、安全性、沿道環境、沿道商業施設への影響を考慮し、以下に示す比較2案を提示した。

なお、横砂（よこすな）交差点については、本線の立体化も含めた道路構造についての補足説明を第4回ワークショップで実施している。

第2-1A案 八坂IC・清水IC・横砂ICを設置

清水IC～立体化区間～清見寺（せいけんじ）の交通円滑性が確保できる。

第2-2A案 第2-1A案+庵原ICを設置

東名へ接続する清水ICがあるため、庵原交差点に接続するための必要な長さを確保することが困難である上に、インターチェンジの設置に伴い拡幅が生じる。

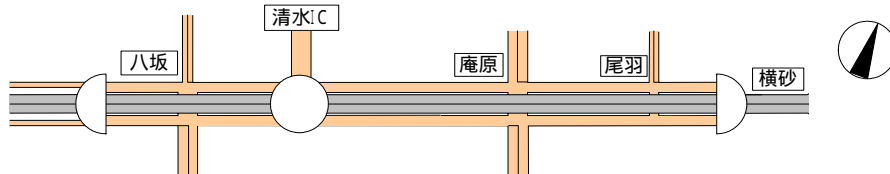


図 14 第2-1A案 八坂IC・清水IC・横砂ICを設置

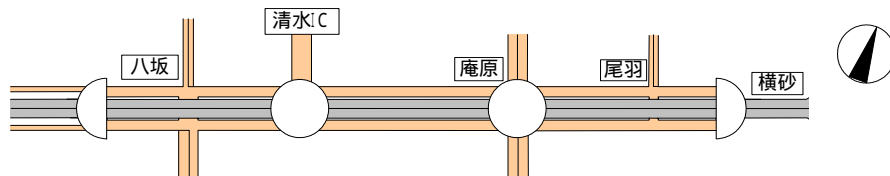


図 15 第2-2A案 第2-1A案+庵原ICを設置

幅員と沿道出入りについて

立体化について、沿道の土地利用形態を踏まえ、沿道への影響（利便性、環境面）、事業性から以下に示す比較案を提示した。

イ) 標準部

沿道出入り用の副道を設けて車道境界に遮音壁を設置し、環境基準を守れるように十分配慮した上で、以下に示す比較3案を提示した。

第3-1案 標準的な幅員を用いた横断面

標準的な幅員を用い、かつ植樹帯、遮音壁、沿道出入り用の副道を設置するため、区間全体に渡り拡幅が生じる。

第3-2A案 なるべく拡幅しない横断面で遮音壁を設置する

縮小した幅員を用いて拡幅を抑えつつ、遮音壁の連続的な設置により騒音抑制を行う案である。この場合、沿道からの出入りに副道を使うこととなり、沿道出入りがしにくい。

第3-2B案 なるべく拡幅しない横断面で遮音壁を設置しない（沿道出入りがしやすい）

縮小した幅員を用いて拡幅を抑えつつ、遮音壁の設置により、沿道の出入りしやすさを優先する。この場合は、連続的に遮音壁を設置することが困難となる。

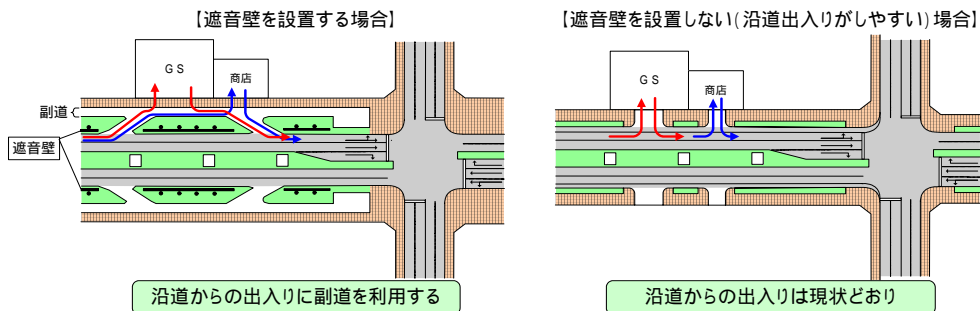


図 16 沿道出入りの概念図

標準部

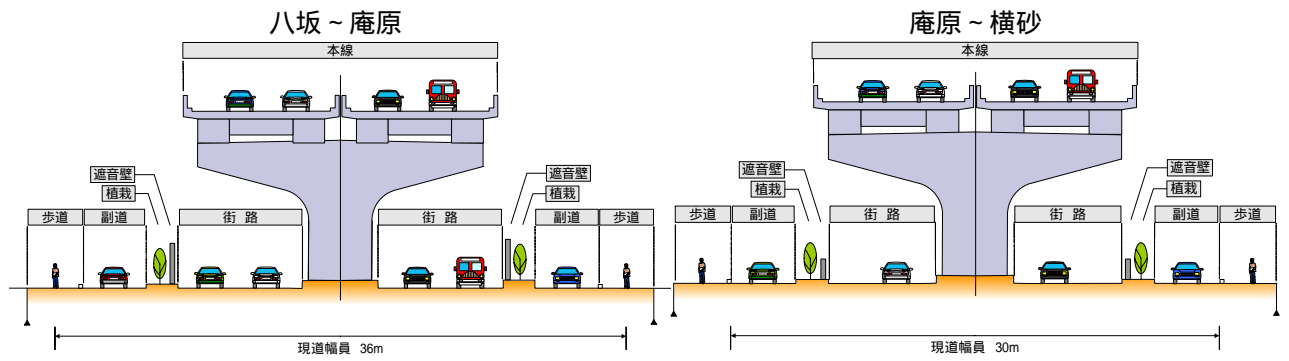


図 17 第 3 - 1 案 標準的な幅員を用いた横断面

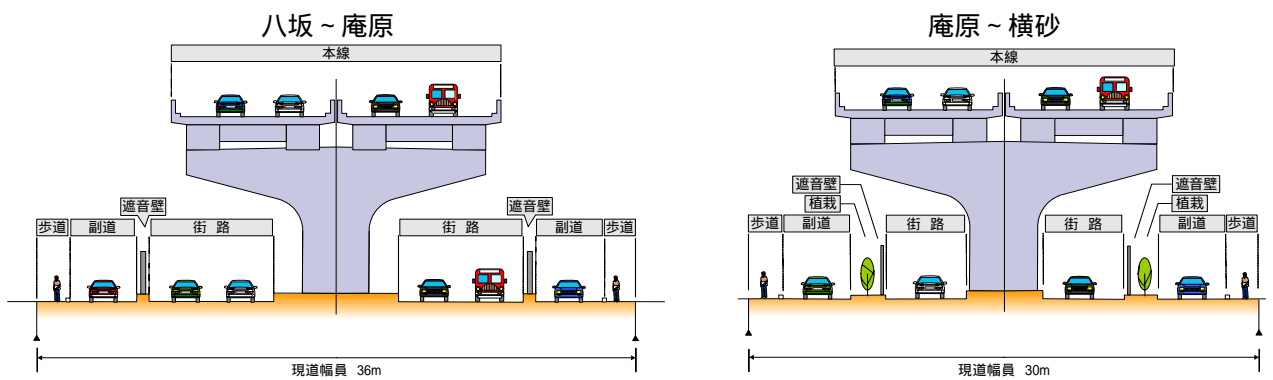


図 18 第 3 - 2 A 案 なるべく拡幅しない横断面で遮音壁を設置する

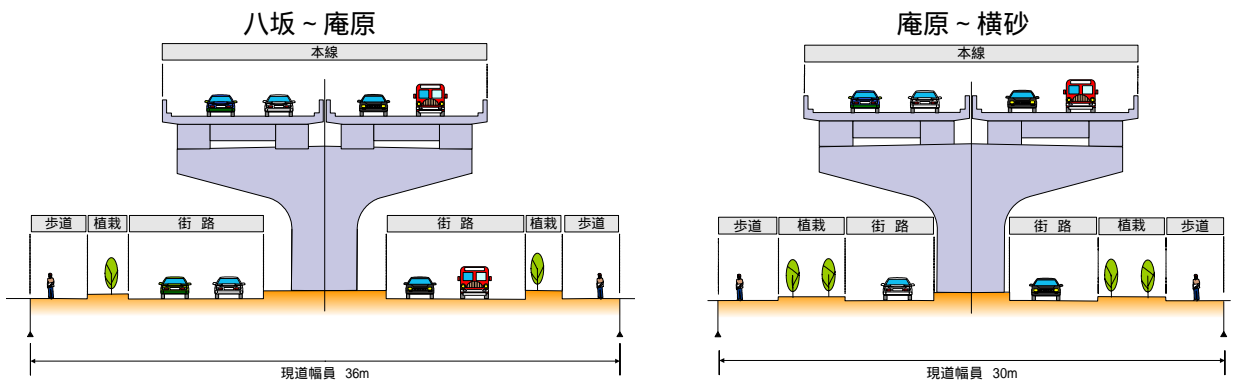


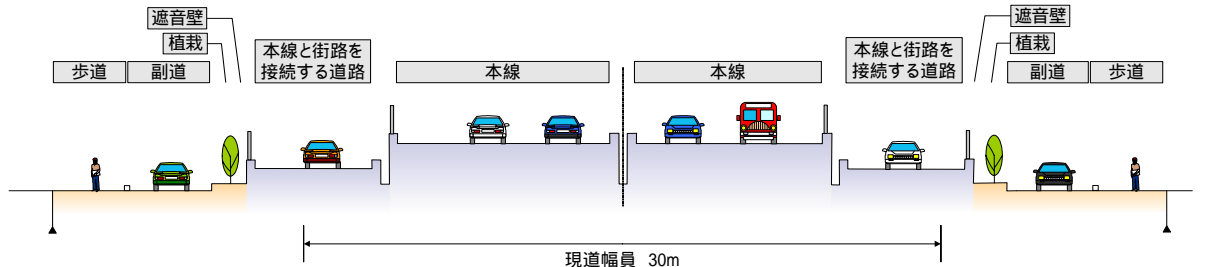
図 19 第 3 - 2 B 案 なるべく拡幅しない横断面で遮音壁を設置しない (沿道出入りがしやすい)

ロ) 特殊部

インターチェンジ設置予定の横砂地区と八坂地区の特殊部について、以下に示す比較案を提示した。

なお、横砂地区については、横砂交差点を含めた道路構造の補足説明を第4回ワークショップで、八坂ICについても道路構造の補足説明を第3回ワークショップで実施している。

特殊部
横砂地区



八坂IC

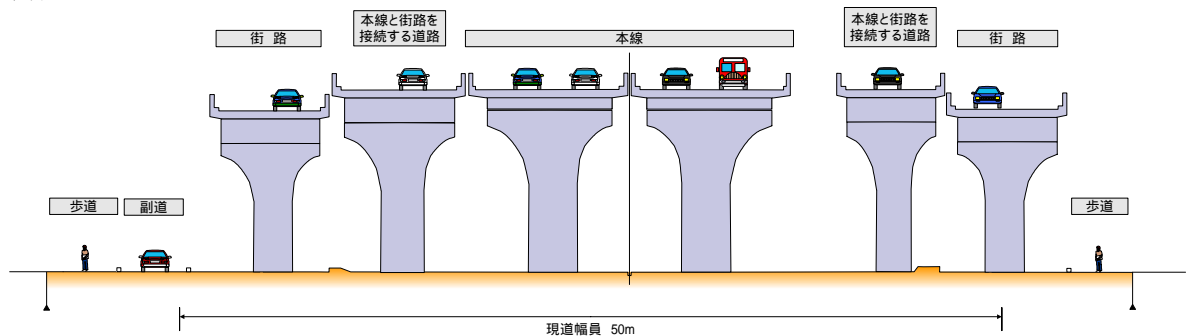
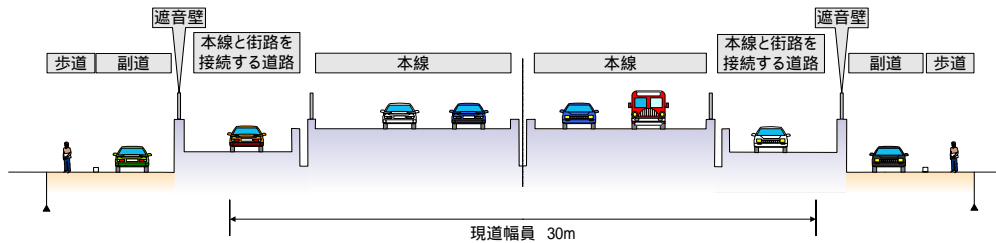


図 20 第3 - 1案 標準的な幅員を用いた横断面

横砂地区



八坂IC

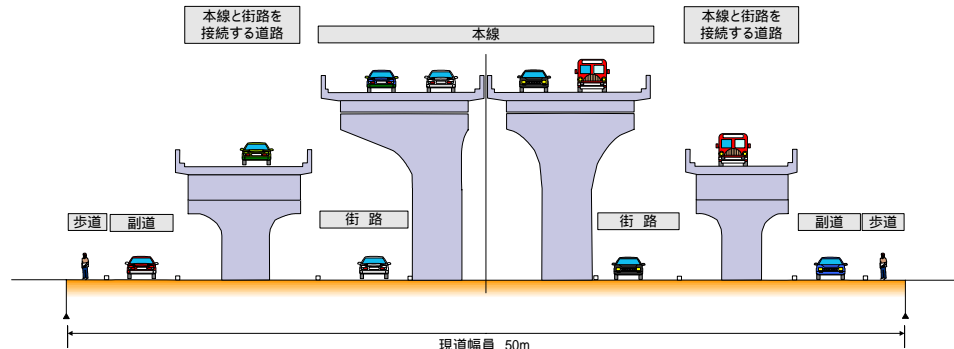


図 21 第3 - 2案 なるべく拡幅しない横断面

(2) 地域住民等の意見・要望等

第2回ワークショップでは下記の意見・要望等があり、次回ワークショップでの比較案等の提示を行うこととした。

交差する県道側の立体化案

- ・ 庵原交差点や横砂交差点などの交差する県道側を立体化してはどうか。

庵原交差点～横砂IC間の街路部の4車線化

- ・ 八坂交差点～庵原交差点の街路部4車線と同様に、庵原交差点～横砂ICも4車線とすべきではないか。

4.3 第3回地区別ワークショップ

第2回ワークショップにおいて補足説明の要請があった、「交差する県道側の立体化案」、「庵原交差点～横砂IC間の街路部の4車線化」と、「八坂ICの道路構造」について、比較案の提示により補足説明をし、意見を聴いた。

(1) 比較案の提示

交差する県道側の立体化案

バイパスを平面構造とし、交差する県道を立体化した場合の問題点の説明を行った。

庵原交差点～横砂IC間の街路部の4車線化

立体案において、庵原交差点～横砂IC間の街路部を4車線化した場合の問題点の説明を行った。

八坂ICの道路構造

立体案における八坂ICの設置位置について、道路管理者から以下に示す比較2案が提示された。

第1案 八坂交差点のすぐ西に接続し本線への出入りがしやすい案

拡幅が生じるが、静清バイパスへの出入りがしやすく、沿道の環境は現況と大きく変わらない。

第2案 できるだけ拡幅しないように、インターチェンジを西側に移す案

概ね今の幅員に収まるが、八坂交差点からインターチェンジまでの沿道環境が現在よりも悪化することが懸念される。また、バイパス本線に至るまでが長くなる上に信号が一つ増えて、所要時間がかかる。さらに、交差する市道の高さが制限される（高さ制限3m）。

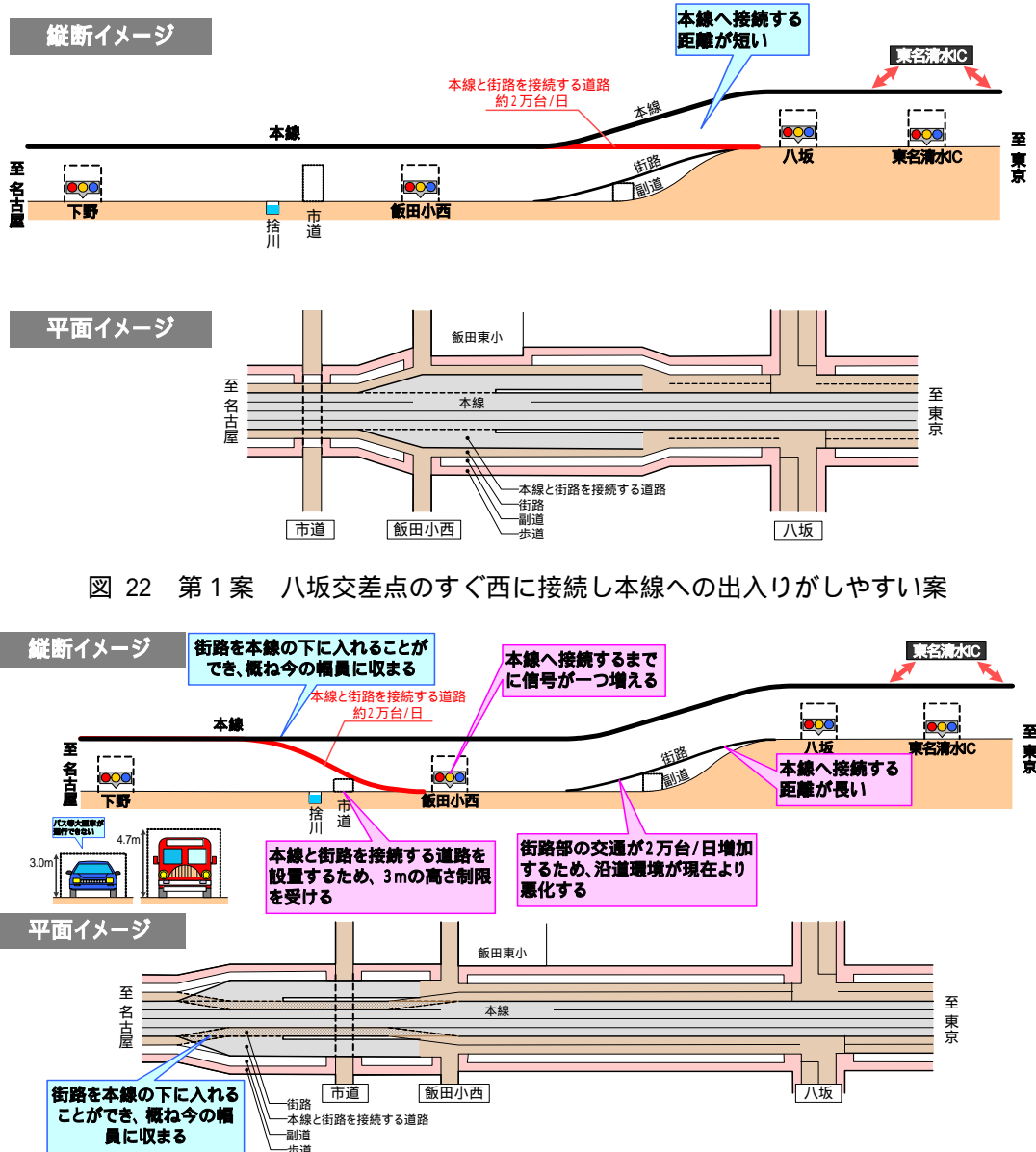


図 22 第1案 八坂交差点のすぐ西に接続し本線への出入りがしやすい案

図 23 第2案 できるだけ拡幅しないように、インターチェンジを西側に移す案

(2) 清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）の提示

抜本的対策の必要性について概ね理解が得られ、第 1 回、第 2 回ワークショップにおいて意見を聴いた結果、概略計画について必要な検討はほぼ行われたものと判断し、地域住民等の意見・要望等により整理を行い、清水立体のあるべき道路構造についてとりまとめ、「清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）」として提示した。

（ 5 . 清水立体の概略計画に向けての本委員会の推奨案 参照）

立体化する区間

渋滞、事故、環境の改善から「第 1 - 1 案」の八坂～横砂の連続立体案が望ましいとした。

インターチェンジ配置

庵原 I C の設置は構造上困難であるため、「第 2 - 1 A 案」の静清バイパスの起終点と東名との接続にインターチェンジを配置する案が望ましいとした。横砂交差点については、本線は平面で、交差する県道側を立体化するのが望ましいとした。

幅員と沿道出入りについて

イ) 標準部

拡幅の影響を抑え、環境基準を遵守できる「第 3 - 2 A 案」のなるべく拡幅しない横断面で遮音壁を設置する案と、沿道商業者や沿線住宅の居住者等の沿道出入りを確保してほしいとの要望に配慮した「第 3 - 2 B 案」の遮音壁を設置しない（沿道出入りがしやすい）案の、2 案を選択できることが望ましいとした。

ロ) 特殊部

横砂地区、八坂地区双方とも住居が多く、良好な沿道環境を確保するため「第 3 - 1 案」の標準幅員の歩道及び植樹帯を設置することが望ましいとした。

交差する県道側の立体化案

立体案に比べ拡幅が大規模となり、実施が困難であることで理解を得た。

庵原交差点～横砂 I C 間の街路部の 4 車線化

交通需要予測から街路部 2 車線で妥当であること、並びに 4 車線化によるさらなる拡幅が必要になることにより、実施が困難であることで理解を得た。

八坂 I C の道路構造

現況と比較して街路交通の増加による沿道環境の悪化が懸念されることから、「第 1 案」の八坂交差点からすぐ西側に設置する案が望ましいとした。

(3) 地域住民等の意見・要望等

「清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）」の提示に対して、飯田、庵原の 2 地区については概ね理解が得られたが、袖師地区については、下記の意見・要望等があり、次回ワークショップでの比較案等の提示を行うこととした。

横砂交差点の対策比較案

- ・新幹線の上を越して清見寺 I C まで高架橋にしてはどうか。
- ・盧崎（いほざき）神社前を車で横断できるような立体交差としてほしい。
- ・横砂交差点の交差道路の立体構造は、地下案では水の心配があるため、高架構造にしてはどうか。

排水処理等

- ・治水にも十分配慮して道づくりをしてほしい。
- ・新幹線の下を平面道路とするなら、横砂は年に数回必ず水没して通行できなくなるので、対応して頂きたい。
- ・県道茂畑（もばた）横砂線を地下に潜らせては、バイパスの排水を集めてしまうので、堀切沢の浸水が今よりひどくなる。河川改修を前提とした計画にすべきである。

4.4 第4回地区別ワークショップ(第3回地区別ワークショップ(袖師地区)のフォローアップ)

第3回ワークショップにおいて意見提示された、横砂交差点付近の道路構造について、本線は現状と同様に新幹線の下を通し、交差する県道茂畑横砂線を立体化した場合と、横砂交差点を平面構造として残した場合、新幹線を越える場合について下記に示す比較3案を提示し、意見を聴いた。

(1) 比較案の提示

横砂交差点の対策比較案

第1案 新幹線の下を通す案で県道立体案

第1-1案 新幹線の下を通す案で県道地下案

特殊部区間に拡幅が発生するが、横砂交差点で、県道茂畑横砂線からバイパス本線の両方向へ円滑に接続できる。また、住環境への影響は低いと考えられる。

第1-2案 新幹線の下を通す案で県道高架案

特殊部区間に拡幅が発生するが、横砂交差点で、県道茂畑横砂線からバイパス本線の両方向へ円滑に接続できる。ただし、周辺道路との接続や隣接する住居に騒音影響などの課題がある。

第2案 新幹線の下を通す案で県道平面案

現状のままの交通運用ができるが、横砂交差点が、将来静清バイパスの渋滞ポイントとなる可能性がある。

第3案 新幹線を越える案

第3-1案 IC西側案, 第3-2案 IC東側案

現道の幅内では工事中に現在の4車線交通が確保できないため、工中の渋滞影響が大きい。仮に工中に4車線確保するためには、沿道の借地が必要になり、移転が発生する。

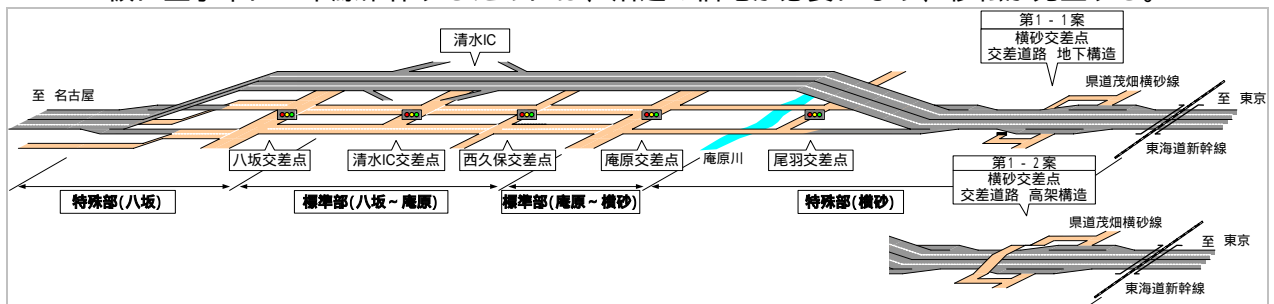


図 24 第1案 新幹線の下を通す案で県道立体案(上: 県道地下案, 下: 県道高架案)

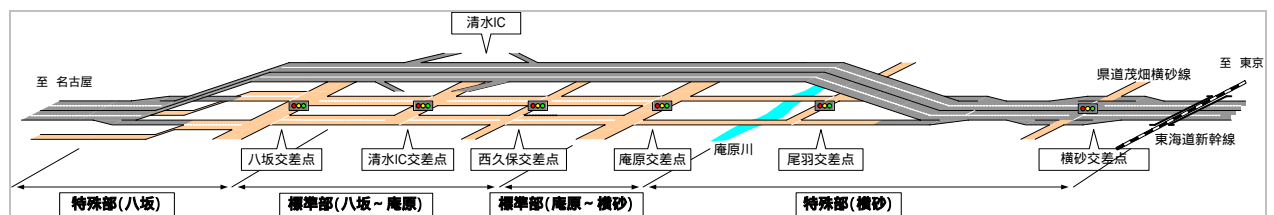


図 25 第2案 新幹線の下を通す案で県道平面案

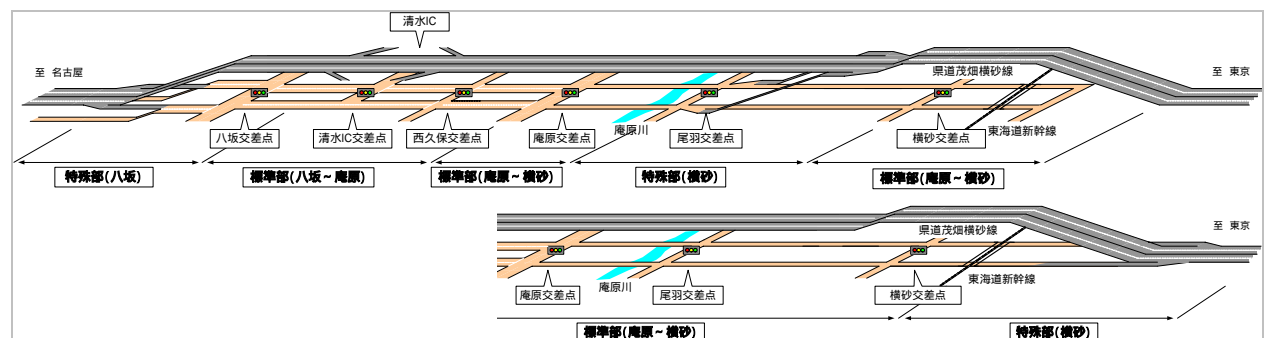


図 26 第3案 新幹線を越える案(上: IC西側案, 下: IC東側案)

排水処理等

概略計画を決定していない構想段階での詳細な検討はできないため、構造が決定した後、地域の治水状況を十分踏まえた上で、関係機関の協力のもとで実施することとした。

(2) 清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）の提示

意見聴取の結果、概略計画について必要な検討はほぼ行われたものと判断し、第 3 回ワークショップで提示した「清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）」に横砂交差点の交差形式を追加提示した。

（ 5 . 清水立体の概略計画に向けての本委員会の推奨案 参照 ）

横砂交差点の対策比較案

沿道の利便性や環境、交通円滑性、工事時の影響の視点から、「第 1 - 1 案」本線は新幹線の下を通し、県道茂畑横砂線を地下式の立体とする案が望ましいとした。

(3) 地域住民等の意見・要望等

「清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）」の提示に対して、概ね理解が得られたものと判断した。

4 . 5 清水立体 P I のとりまとめ

第 3 回及び第 4 回ワークショップにおいて、「清水立体 P I 中間とりまとめ（たたき台素案）」を提示し、概ね理解が得られたと判断されたため、「清水立体 P I のとりまとめ」として、検討会の最終結論に至った。

なお、地域住民等の意見・要望等については、概ね理解が得られた事項と今後の配慮事項に分類、整理した。

（参考資料 - 5 清水立体 P I における意見・要望等）

5. 清水立体の概略計画に向けての本委員会の推奨案

公正に審議した結果、以上のように適切なP Iプロセスを踏んだ上で、検討会でとりまとめられた「清水立体P Iのとりまとめ」は地域住民等の意見が反映されたものであると考えられる。このため、「清水立体P Iのとりまとめ」を本委員会の推奨案とし、以下に示す。

(1)立体化する区間

横砂～八坂間を連続立体とすることが望ましい。

現在清水地区を利用する交通は、横砂～八坂間を通過する交通が最も多く、その他東名清水ICを利用する交通が多い。将来の静清バイパスの4車線化に伴い、この交通が更に増加することが予想され、現状の道路構造のままでは、渋滞、事故、環境面でさらなる問題の悪化が懸念される。これらの課題等に対処するため、横砂～八坂間を連続立体とすることが望ましい。

平面交差点として残る横砂交差点は、本線と交差する側の県道茂畑横砂線を立体とすることが必要がある。立体の形式は、現地状況を考慮し地下が望ましいが、降雨時の排水処理について十分配慮する必要がある。

また、立体化できない横砂東交差点が新たな渋滞ポイントとならないための検討（本線からの出入りのみの構造）を行うことが望ましい。

(2)インターチェンジ設置

- ・高架部に東名清水ICと直接接続する道路を設置する必要がある。
- ・沿道から静清バイパス本線部への出入りのため、立体区間の起・終点である横砂地区、八坂地区にインターチェンジを設置する必要がある。

清水地区には東名清水ICが接続し、静岡市街地と広域を結ぶ機能、清水港の物流効率化の機能を有していることから東名清水ICと直接接続する道路を設置する必要がある。

また、沿道から静清バイパス本線部への出入りのため、立体区間の起・終点である横砂地区、八坂地区にインターチェンジを設置する必要がある。

現在事業中の静清バイパスの四車線化を勘案し、八坂地区のインターチェンジは八坂交差点西の直近に設置することが望ましい。

(3)幅員と沿道出入り

- ・計画道路は特殊部を除き、できるだけ現在の幅員内に収めることが望ましい。

幅員

沿道の商業施設が密集している地区においては、沿道への影響を少なくするため、現在の幅員からなるべく拡幅しない幅員構成とすることが望ましい。

ただし、インターチェンジ設置予定の横砂地区と八坂地区ではやむを得ず拡幅が発生することとなる。

横砂地区の沿道は市街化調整区域であるが住居も多く、良好な沿道環境を確保するため標準幅員の歩道及び植栽を設置することが望ましい。また、八坂地区は連続する西側区間と同じ歩道幅員で整備することが望ましい。

沿道出入り

遮音壁設置の有無は、沿道の状況を十分考慮し対応することが望ましい。

住居系の地区については、良好な住環境を確保するために遮音壁を設置することを原則とし、商業施設が密集している地区については、沿道出入りの確保が重要であることから遮音壁を設置しない構造が望ましい。

ただし、遮音壁を設置しない地区においても状況に応じて遮音壁を設置できるような道路幅員とする必要がある。

(4)その他

- ・環境に十分配慮し、総合的な対策を講ずることが望ましい。
- ・歩行者の安全性確保のための配慮を行うことが望ましい。

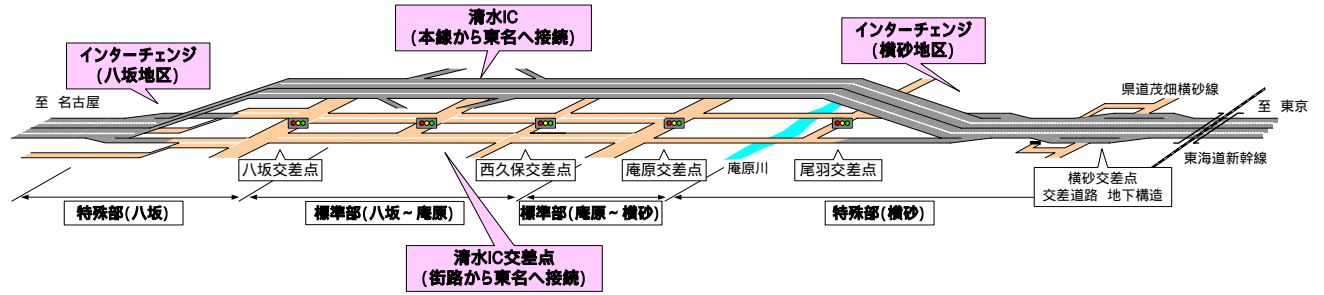
環境の対策

騒音については、必要に応じて遮音壁を設置するなどにより改善を図ることが望ましい。

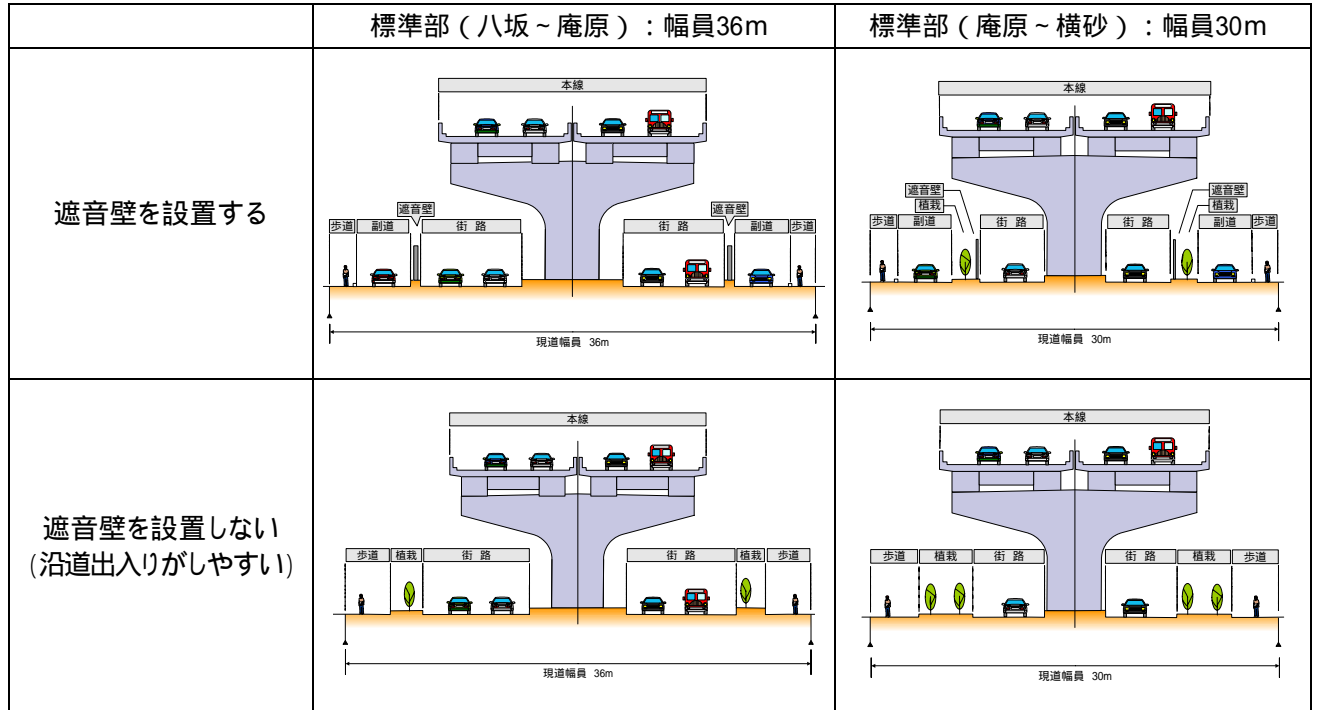
歩行者の安全性確保

道路構造の抜本的改善に際し、歩行者導線上の安全性が確保できる道路構造、交通処理への配慮を行うことが望ましい。

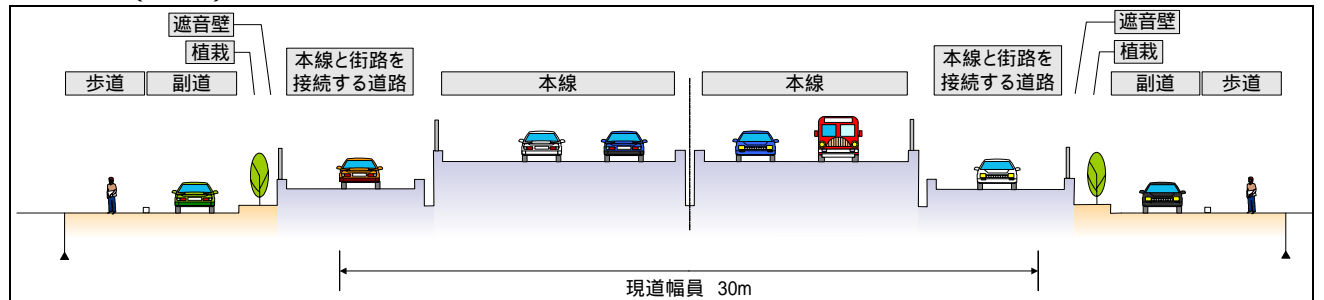
清水立体P Iのとりまとめ イメージ図



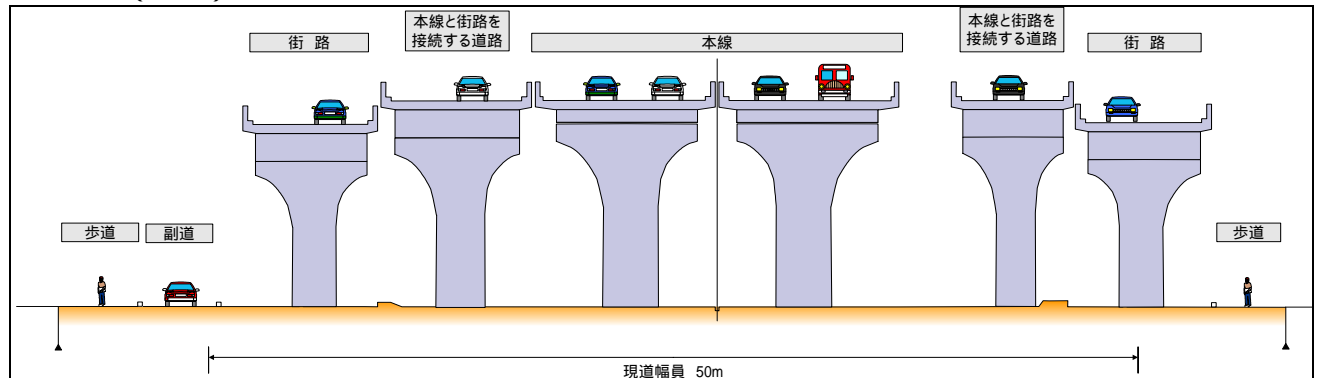
【全体イメージ】



【特殊部 (横砂)】



【特殊部 (八坂)】



6. 今後の課題

- (1) 清水地区の現状・今後、並びに地域住民等の問題意識等から、清水地区での抜本的対策は必要かつ重要であり、本対策は急務であると考え。このため、清水立体の概略計画を早急に決定するとともに、コスト縮減も視野に入れるなど、道路管理者として早期実現に向け鋭意進められるよう努力をお願いしたい。
- (2) 検討会で把握した意見・要望のうち今後配慮すべき事項についても、今後十分な検討を行うこと。
特に幅員が標準部である区間における沿道出入りの優先整備については、当面の対策として沿線関係者並びに地域住民の意見を聞きながら柔軟に対応することが望まれる。
- (3) 立体化により、通過交通は本線部に、地域への物流や生活交通は街路部へと交通の分流が期待される。しかし、立体化には大規模な道路構造の変更が伴うため、高架下は地域の道路空間として安全で使いやすいものとするべきである。地域づくりの観点から周辺の街並みとなじむように道路構造物の圧迫感の緩和を図る景観へ工夫や配慮が望まれ、今後とも整備にあたっては、関係者と地域住民等の意思疎通を図り、意見を聞きながら道路計画の検討を進める必要がある。
- (4) 広域的かつ長期的な視点から沿道のまちづくりや周辺地域を含む将来道路網のあり方を示すことにより、道路整備の必要性と地域のまちづくりに対する共通認識を形成できるよう努力すべきである。このため、わかりやすい言葉などを用いた情報開示を適宜適切に行うことにより、地域住民・沿道関係者に周知徹底し、幅広く道路利用者においても周知できるよう配慮するとともに、今後も必要に応じてP Iプロセスを行いつつ検討を進めることが必要である。

以上