

提言がまとまるまで

対策の検討

地域住民等の代表と行政からなる「**国1(清水IC周辺)改善検討会**」が平成13年度に設立、短期的対策から抜本的な対策までを、地域住民等の意見を広く聴きながら検討を進めてきました。

学識経験者からなる「**清水立体有識者委員会**」が平成16年8月に設立、第三者機関として中立な立場から検討の進め方についての助言を行って来ました。

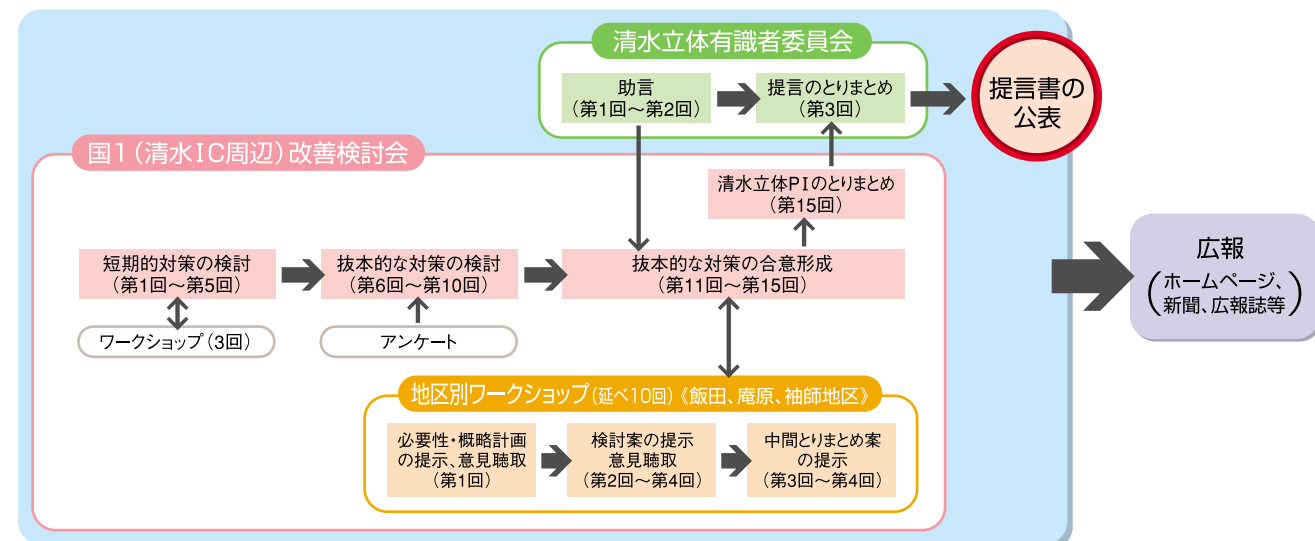
地域住民等の意見を聴く

抜本的な対策については、平成15年度のアンケート調査により広く意見を聴きました。さらに平成16年度からは、「**清水立体有識者委員会**」の助言により**地区別ワークショップ**^{※4}を開催、複数の比較案の提示を行った上で地域住民等の意見を聴き、その意見からまた複数の比較案を提示することを繰り返し、地域住民等の理解を深めてきました。

併せて、ホームページ、新聞、広報誌等を活用して、意見の募集と情報開示を行って来ました。



地区別ワークショップ開催の様子



検討結果のとりまとめ

検討会が将来のあるべき道路の姿についてまとめ、地区別ワークショップにおいて説明し、概ね理解が得られることができました。この検討会の結果を受け、「**清水立体有識者委員会**」が公正に判断した上で、提言を作成しました。

概ね理解が得られた事項	立体化する区間	・横砂~八坂間のバイパス本線を立体化(連続立体案) ・横砂IC、清水IC、八坂ICを設置する(庵原にインターチェンジを設置しない案) ・八坂ICは、八坂交差点のすぐ西側に設置 ・現況と同じ新幹線の下を通す、県道茂畑横砂線地下案
	インターチェンジ配置	・なるべく幅員が広い横断構成 ・沿道環境を守るため遮音壁を設置(遮音壁を設置せず沿道入りやすい案の選択が可能) ・必要に応じて遮音壁を設置するなどにより改善を図る。
今後の配慮事項	幅員と沿道出入り	・必要に応じて遮音壁を設置するなどにより改善を図る。 ・横断面歩行者動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
	その他	沿道環境 歩行者動線
今後の配慮事項	PIの進め方	今後の地域住民・沿線関係者との対話の機会、会議の開催日時
	環境対策	遮音壁設置の有無の選択、夜間照明等の個別問題箇所の対応
今後の配慮事項	排水問題	堀切沢・捨川や農業用水の浸水対策、利害関係者との対話、河川改修の早期完成の努力
	工事対策	工事による振動への対応
今後の配慮事項	沿道まちづくり	道路の外側から見た景観、沿道サービスの確保、住民意見を反映できる取組み
	個別箇所の問題	西久保の交差点の利便性向上

※4 地区別ワークショップ 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です。今回は、飯田、庵原、袖師の3地区で延べ10回開催し、延べ249名の方にご参加頂きました。

清水立体有識者委員会 (平成17年6月)

- 委員長：大坪 檀(静岡産業大学 学長)
委員：雨谷敬史(静岡県立大学 助教授)
高木敦子(アムズ環境デザイン研究所 代表)
東 恵子(東海大学短期大学部 教授)
オブザーバー：国土交通省静岡国道事務所長
静岡県土木部道路総室道路企画室長
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

国1(清水IC周辺)改善検討会 (平成17年6月)

- 会長：山梨清松((財)静岡総合研究機構理事)
櫻田淳司(飯田地区連合自治会長)
杉山 繁(前・飯田地区連合自治会長)
海野欣五(庵原地区連合自治会長)
西ヶ谷誠(前・庵原地区連合副自治会長)
前田清一(前・袖師地区連合自治会長)
堂下貞夫(前・袖師地区連合副自治会長)
長澤暁雄(清水農業協同組合 代表理事専務)
小池義二(清水商工会議所港湾・運輸部会 副部会長)
行政：国土交通省静岡国道事務所長
静岡県土木部道路総室道路企画室主幹
静岡市建設局道路部参与兼高規格道路推進課長
静岡市都市局都市計画部参与兼都市計画課長

問い合わせ先

国土交通省 静岡国道事務所 調査課
〒420-0054 静岡市葵区南安倍2-8-1
TEL054-250-8904 FAX054-252-5739

委員会、検討会、地区別ワークショップにおける、配布資料や議事概要、並びに提言書の全文は、静岡国道事務所ホームページより入手できます。

<http://www.shizukoku.go.jp/>

「しずこくトピックス」の「清水立体PI」からお入り下さい。

国道1号静岡バイパス清水地区の将来は

立体化 使い 道路へ により、 やすい



地域高規格道路 静岡東西道路 「清水立体PIに関する提言書」より

平成17年7月

これまでの道路整備は、計画の構想が行政内部で検討、策定され、都市計画の手続きなどになってから地域住民等に知らせ、承認を得ようとするものでした。しかし、本地区では、計画の構想の検討段階から広く地域住民等の意見を聴くという、**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)**^{※1}を取り入れ、進めてきました。本誌は、第三者機関として設立され、中立な立場からPIプロセスを進めるに当たって助言を行ってきた「**清水立体有識者委員会**」が道路管理者に提言するために作成した「清水立体PIに関する提言書」の概要をまとめたものです。

※1 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

パブリック インボルブメント PI(Public Involvement)	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、広く意見を聴くことです。
構想段階	市民参画(PI)による道路計画を決める過程(プロセス)は、「計画の必要性を検討し、計画の構想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、都市計画を決定するまでの段階(計画段階)」の2段階からなります。

はじめに

国道1号静岡バイパスは岡部バイパス、藤枝バイパスの一部と合わせ、**地域高規格道路**^{※2} **静岡東西道路**^{※3}として重要な幹線道路となっています。この中で、特に渋滞の激しい静岡バイパスでは、平面区間の昭府地区の立体化や4車線化が進められていますが、残る平面区間の清水地区では交差点改良などの短期的な対策が進んでいるものの渋滞の解消に至るものにはなっていません。このため、「**国1(清水IC周辺)改善検討会**」が「**清水立体有識者委員会**」の助言を受けながら清水地区の渋滞解消に向け、**構想段階**^{※1}という早い段階から地域住民等の意見を聴きながら検討を進めてきました。

清水立体がなぜ必要か

現在の機能

東西の主要幹線として、また東名清水ICに接続し、政令市静岡市と周辺地域、特定重要港湾である清水港とを結んでいる重要な路線となっています。

将来担う機能

第二東名高速道路、中部横断自動車道の開通や、拡充される清水港と接続するため、高速道路や港湾の整備によって交通量の増加も予想され、ますます重要な幹線道路となります。



現状の問題点

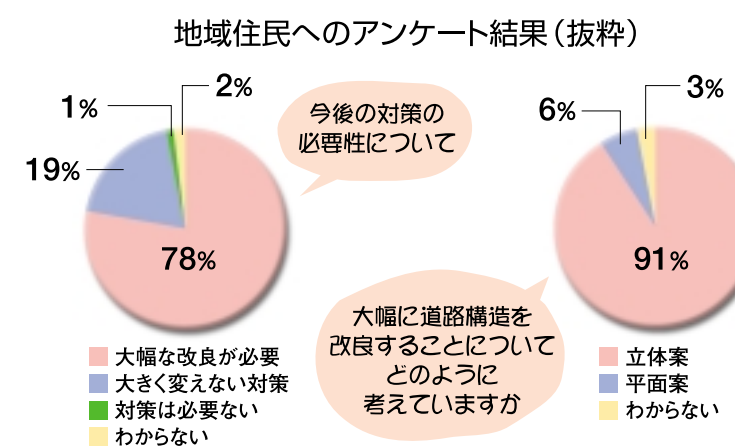
交差点での渋滞が激しく、清水地区の約2.5kmを通過するのに16分もかかっています。また、交通事故は静岡バイパスの立体区間の平均の4倍も発生しています。

渋滞状況



アンケートの結果

地域住民等へのアンケートの結果からも当地区での渋滞(94%)、交通事故(86%)、環境(73%)の問題があるという認識が高く、対策が必要とされています。



※2 地域高規格道路 おおむね60km/h以上の速度で安全かつ快適に走行できる質の高い道路で、高速道路などの国の骨格となる高規格幹線道路を補完するもので、地域相互の交流や、空港・港湾などの交通の拠点等と連結して社会交流を支えています。
※3 静岡東西道路 地域高規格道路として整備を進めている、国道1号の静岡バイパス清見寺ICから藤枝バイパス広橋ICまで約30kmの区間をいいます。静岡県中部地域の骨格となる交通軸をつくっています。