

国道1号静岡バイパス清水地区はこんな道路にして下さい

「清水立体有識者委員会」は提言します。

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れます。

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くなっています。将来の静岡バイパスの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ます。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れます。

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あります。立体の形式は、現地状況を考慮し地下が望まれますが、降雨時の排水処理について十分配慮する必要があります。

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)を行うことが望まれます。

インターチェンジ配置

- 高架部に東名清水ICと直接接続する道路を設置することが望まれます。
- 沿道から静岡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ことが望まれます。

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ことが望まれます。

横砂地区、八坂地区にインターチェンジを設置することが望まれます。現在事業中の静岡バイパスの4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れます。

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れます。

①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れます。

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ります。

横砂地区の沿道は市街化調整区域ですが住居も多く、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れます。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れます。

②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れます。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れます。

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ります。

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れます。
- 歩行者の安全性確保のための配慮を行うことが望まれます。

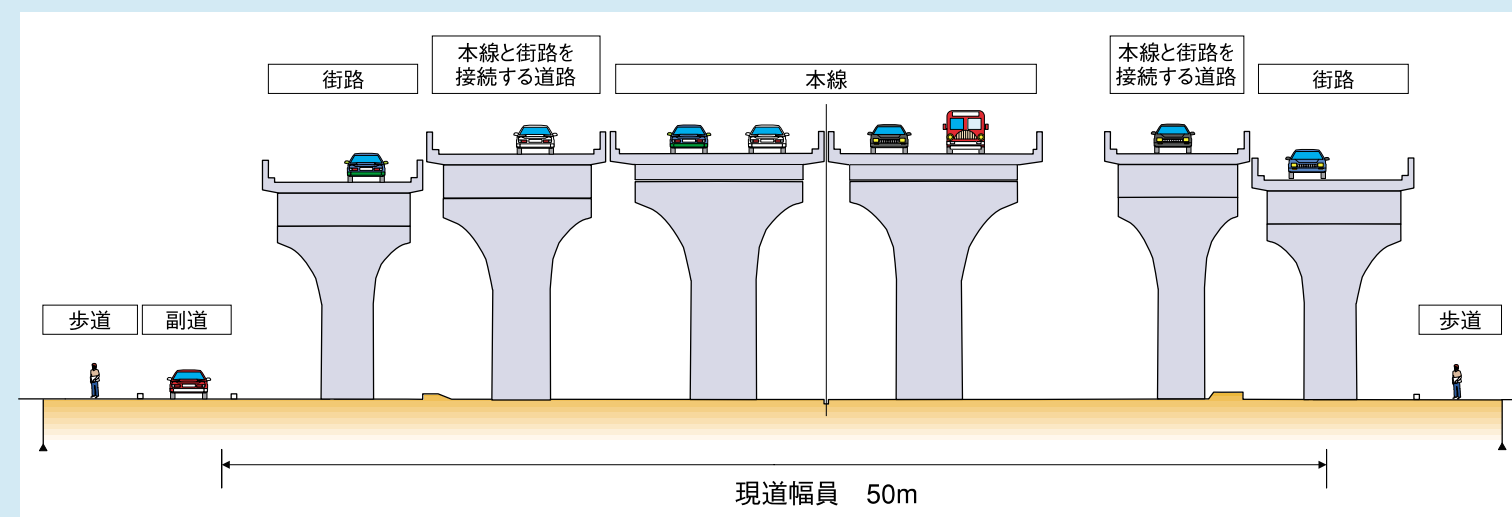
①環境の対策

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れます。

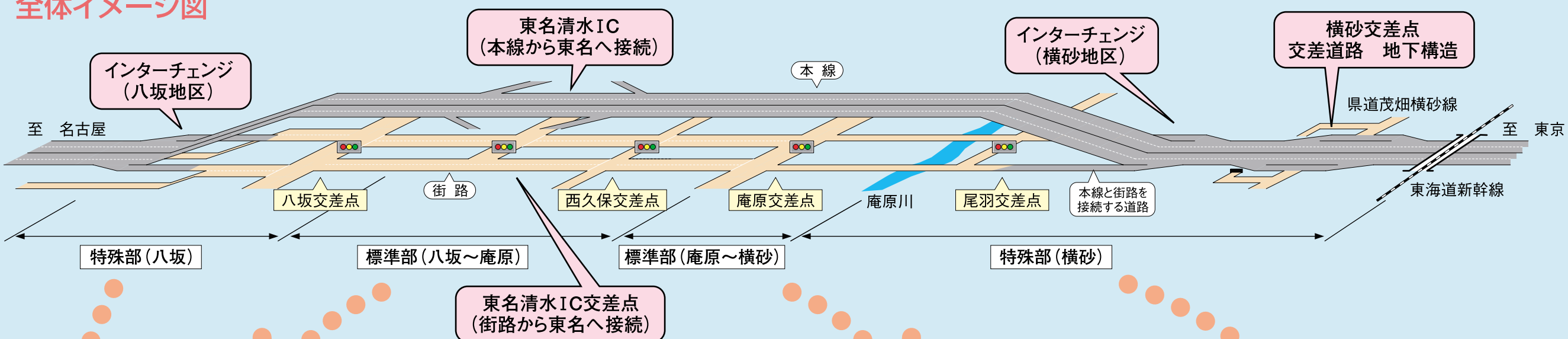
②歩行者の安全性確保

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ことが望まれます。

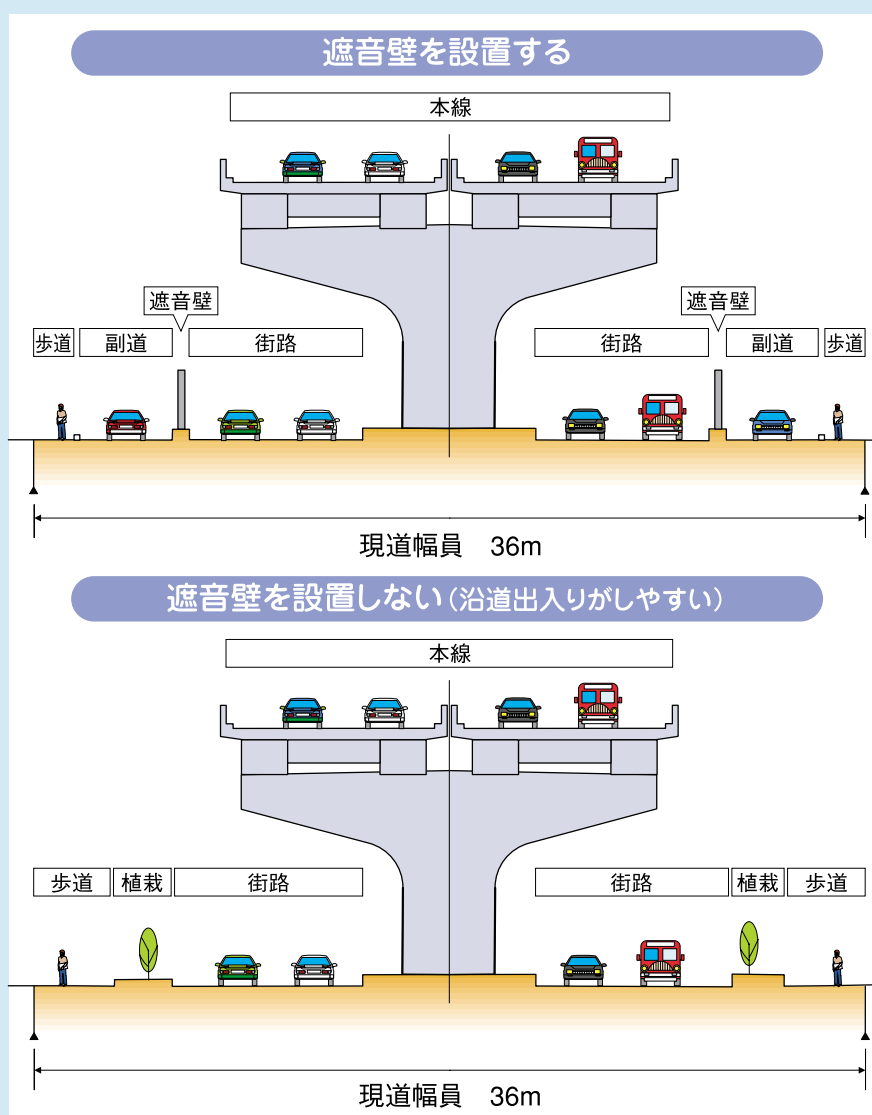
特殊部(八坂)



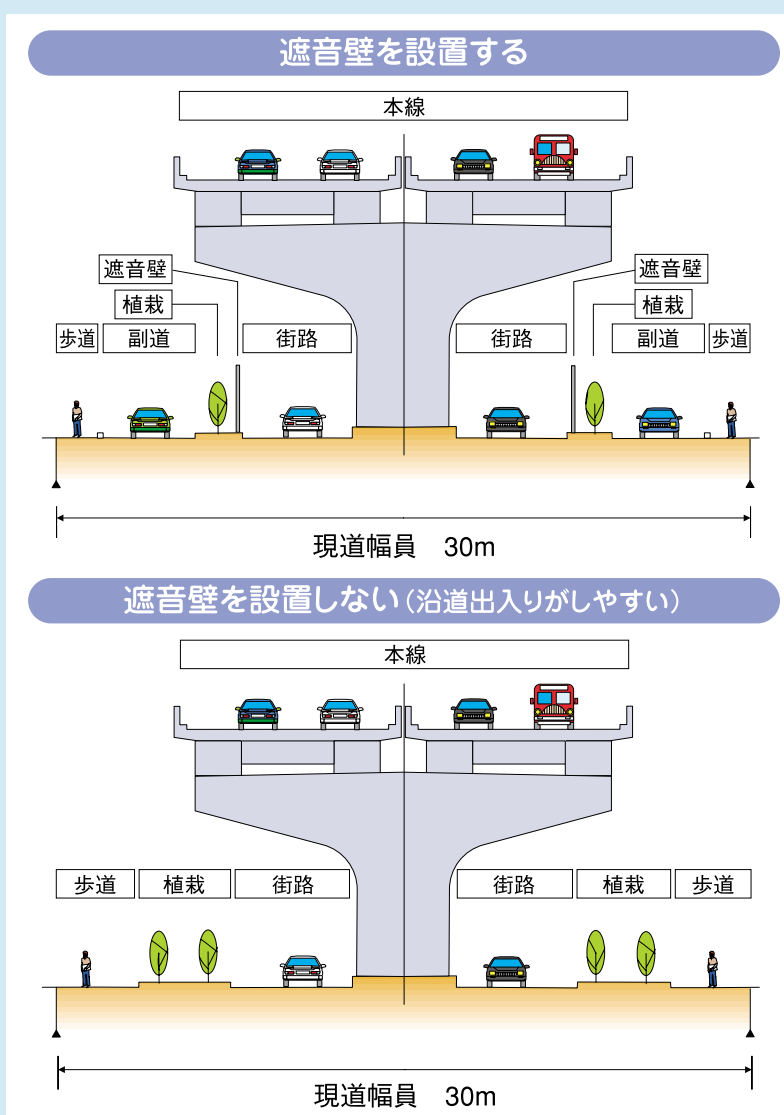
全体イメージ図



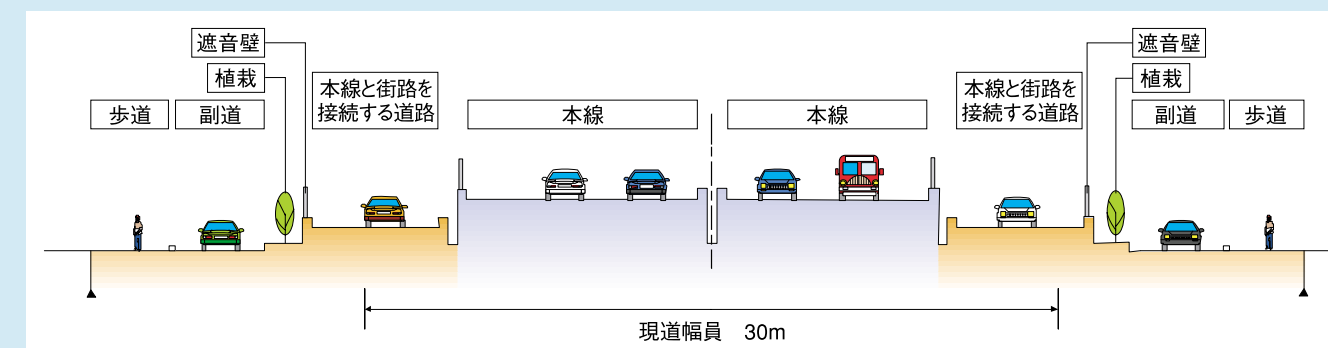
標準部(八坂～庵原:幅員 36m)



標準部(庵原～横砂:幅員 30m)



特殊部(横砂)



本線	街路	副道	インターチェンジ
道路の主幹として自動車が行き交う部分で、主に通過交通を受け持ちます。	本線に対して地域の交通を受け持つために設ける道路です。	遮音壁等により沿道から街路に直接出入りが出来ない場合に、沿道からの出入りを確保するために設けるもので、自動車や自転車が行き交う部分です。	高速道路や自動車専用道路などと一般道路を接続するために出入道路が立体交差となっている部分をいいます。なお、清水立体では本線と街路を接続しています。

今後の課題

早期実現に向けた努力

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ます。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**をお願いします。

住民意見の十分な検討

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**を行って下さい。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**することが望まれます。

まちづくりの観点からの配慮

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ます。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べきです。**まち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**必要があります。

周知徹底とPIプロセスの継続

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**すべきです。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PIプロセスを行いつつ検討を進める**ことが必要です。