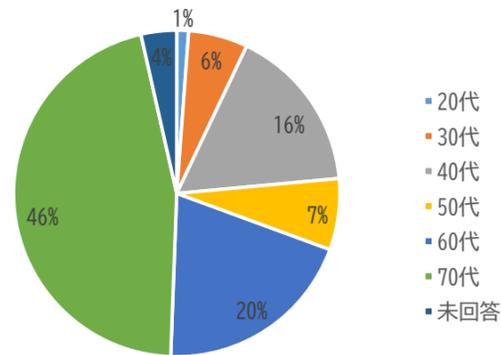


「第3次静岡市のみちづくり（案）」にかかるパブリックコメントの実施結果

1. 意見応募期間 令和5年1月16日～令和5年2月15日

2. 意見提出状況 提出者数 31名 意見数 85件

件数（件）	
20代	1
30代	5
40代	14
50代	6
60代	17
70代	39
未回答	3
合計	85



3. パブリックコメントの結果

分類	ご意見	本市の考え方			
		回答	盛り込み済	反映	参考 その他
計画全体	「3区の総合計画のビジョンを取り入れた一体的な動線の構築」 3区の総合計画の拠点をSDGsを取り入れた動線で結び（それぞれを環境にやさしい乗り物（路面電車、バス、水陸両用バス等で結ぶ）それぞれのエリア内はできるかぎり歩行や共用自動車で楽しめるような構想が描けるような道路網の構築が必要と思う。（3区が一体となる、又、楽しめる道路網）常にPDCAは忘れないように。	3区のグランドデザインの実現に向けて、本計画のビジョン・心構えに沿って道路分野からサポートしていきます。交通モードについては、都市計画部局と引き続き検討を進めていきます。			○
	「将来のみちづくり（未来の姿）」として「空飛ぶ車」、「次世代型無人航空機」等に対応可能なみちづくりについて みちづくりの将来像は、法整備の課題はあるが「空飛ぶ車」、「次世代型無人航空機」の時代を予想すると、道路の在り方が大きく変化していくものと思われる。例えば、災害時の緊急搬送時（災害用品の搬送）における道路の活用方法などを想定（未来の姿）しておく必要があるものと思われる。	予想される急速な技術の進展に対して、手段に縛られず、柔軟な体制で受け入れられるよう本計画ではビジョンという形で方向性を示しました。技術や制度の動向等を注視しながら取り組んでいきます。			○
	各事業の内容はどれも大切なものだと思う。市民の生活あるいは静岡市にとって何が必要かを見極め事業をしてほしい。「高齢化」「災害対策」「人口減少」「環境問題」「働く場所の確保」など市にとって喫緊の課題がある。道路行政もそんなことを意識した重点的な取り組みを期待する。	地域課題は多様化、複雑化、さらにはグローバル化しています。幅広い視点で取り組むべき課題を捉えて、何が必要かを見極めて道路行政を進めていきます。			○
	立ち止まることなく、常に工夫して行政運営していただきたい。	社会環境の変化に対して柔軟に、工夫を続けていきます。			○
	道路が自動車のためのもので歩行者のためのものになっていないように感じられます。歩道があっても狭く車の出し入れのための傾斜があつたりして歩きにくい所が多いです。 また立ち止まって休むところが少ないこともあり、歩くのが苦痛でなるべく歩かないで移動しようとする人も多そうです。 道路網のつくりを考えると、静岡市は、特に旧静岡市において駿府城下町の格子状の町割りを受け継ぎ、さらに城下を超えて格子状・直線状の道路が敷かれています。 このことのメリットとしては、住人にとって分かりやすく移動経路の選択などがしやすいことがあるでしょう。一方デメリットとしては、景観が単調になり、そこに住んでいる人でないと現在位置の把握が難しく迷いやすくなります。（市外から来た人達だけでなく、市内の別地域の人も迷うと言っていました。）さらに景観の単調さ（行き先の見え隠れがないなど）によって歩いていてあまり面白くなく退屈に感じます。また、市民が道を自分たちのものだと感じていないと思われる。道路は、ただそこにあるもの、お上が作って維持するもの、とされているひが多そうです。	現状認識として参考にさせていただきます。			○

分類	ご意見	本市の考え方					
		回答	盛り込み済	反映	参考 その他		
計画全体	30年後・50年後を見据えた計画を新しい道路を造るのに30年以上かかるのは普通ですが、個々の計画ではなく、都市全体にかかわるもので目に見え長期計画がないように思われます。例えば、呉服町七間町などを含む商業ゾーン一帯を歩行者専用街路にする、というのも5年や10年では主に駐車場業者から大きな反対があるでしょうが、30年後とし駐車場の移設新設を優遇する措置をとれば反対も少なく、様々なことを余裕をもって準備できます。今は自動運転・カーシェアリング・電動キックボードなど移動形態の変化が激しく将来を見通すことが難しいですが、だからこそ今の子供たちが子供を産み育てる一世代先を見据えた夢のある都市計画・道路政策を市民とともに策定するべきでしょう。	本計画では20年後を意識してビジョンを設定していますが、目先の課題にとらわれすぎず、長いスパンでまちを動かす視点は大変重要と考えています。道路だけでなく都市、経済、福祉等、また沿線の地権者や地元企業も含めて一体的に取り組んでいく体制を作っていきます。			○		
	このみちづくり案には職員用にガイドラインやマニュアルがあると思いますが、この資料では一般市民には分からないです。この手前でも意見聴取あったかもしれませんが、実施体制の指針なら職員で共有すればと思います。単なる手続きにしか思えません。	本計画は、道路行政をどう進めるかの方針を示した計画としています。職員への意識醸成も市民への理解も必要と考えています。計画は市民にも読んでもらえるよう工夫します。					
	「個別計画」 少しでも道路整備の優先順位がわかる計画を作成していただきたい。	本計画では、道路の役割を考えられるようビジョンと心構えを設定しました。今後、このビジョンに沿って、投資効果の高い事業を抽出し、計画立てて取り組んでいきます。					
計画進め方	ビジョン1～10を支え、実行していく人材の確保が重要だと考えられる。しかし、すべてを外注し、設計書の積算は出来ても、基本である測量・設計が出来ない技術職員が多く、ビジョンの創造は出来てもそれは空想であって、それを支え、遂行していく人材が本当に確保できているのか、或いは確保できていくのかが分からない。また、緊急を要する道路等公共施設の災害が発生した場合、その早期の復旧はすべての災害復旧に関わる大変重要な公共財である。その測量、設計を外注しているのでは間に合わないし技術職員も育たない、今回の台風15号への様々な対応の遅れを考えれば、災害対策に即応して判断・実行できる技術職員の確保・育成が重要と考えられるが、そうした考え方が打ち出されていない。	災害に限らず、10のビジョンの全ての視点や場面で自ら考えて行動できる職員が今後は必要と考えております。ビジョンを打ち上げるだけでなく、遂行していく人材を育成・確保していくためノウハウを蓄積し、継続的に成長していくことを掲げています。	○				
	道路の作り方とかかる費用について、小・中・高・一般と分けて分かりやすい説明講座があれば道に対する関心度がUPするのでは	市民向けに道路行政を発信する機会を増やしていきます。				○	
	計画案は、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえたうえで、実行に向けた具体的な「心構え」と「向き合い方・取り組み方」が示されており、実現性が高いのではないかと感じました。計画の実現には行政職員だけでなく、市民の理解と協力が必要不可欠だと思いますが、ここに示される行政職員の「心構え」と「向き合い方・取り組み方」を広く周知することも必要ではないでしょうか。そうすることで市民の理解も深まり、計画の実現に近づくとともに、官・民それぞれの課題となっている将来の担い手の確保にもつながっていくのではないかと思います。今後のノウハウの蓄積と共有にも期待します。	市民の理解を促進し、協力体制を築いて道路行政を進められるよう、本計画及び今後の道路事業を積極的に情報発信していきます。				○	
	問題があったり、対策を必要とする道路、新規に必要な道路を的確につかみ、短・中・長期的に計画を立て、実行していくことが大事だと思う。	本計画で設定したビジョンと心構えに沿って、投資効果の高い事業を抽出し、計画立てて取り組んでいきます。				○	
	地域ごとのビジョンを取り入れた道路作り	今後、ビジョン実現に向けて、具体事業へビジョンの考え方を取り入れていきます。				○	
	モニタリング指標は、ビジョンに沿って事業が進められているかを確認する数値指標です。合わせて、市民の声を拾う方法も検討していきます。				○		

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考	その他
計画進め方	現在の建設産業では、「担い手の確保」が重要な課題となっています。これは、市職員だけでなく設計コンサルタント、建設会社等も同様であります。建設業は、マスコミなどとの相性もあまり良くなく感じており、ニュースではネガティブな話題でしか報道されないイメージがあります。また、静岡市ではYoutubeチャンネルもありますが、再生数が少ないと思いました。これらを踏まえ、建設業におけるイメージアップ戦略を掲げていただければと思います。例えば、昨年の台風15号災害で清水の興津川取水口の被災が全国的に報道されているように見えますが、【自衛隊のおかげ】というような扱いに思えました。静岡市の建設業に携わる市職員、民間企業の活躍（表現が正しいかわかりませんが）をもう少しアピールできるような仕組みを考え、結果、それが静岡市道路行政職員や民間企業のモチベーションにつながるのだと思います。こうしたイメージアップ戦略を官民連携を行い、担い手の確保につながると良いのではないかと考えます。	建設業のイメージアップ、担い手確保のため、ご提案いただいたご意見を参考にさせていただきます。			○	
ビジョン全体	「道」という漢字の成り立ちを理解しながら、将来的なネットワークを想像し、「静岡らしさ」と「有用性」が同居する必要があると感じたため。	参考にさせていただきます。			○	
	各ビジョンの言葉は大変工夫されていると思う。しかし、言い方を換えれば「耳障りのいい言葉」過ぎるものがあるように感じる。理想像、最終目標、夢、希望的な感じ。す。 (8のような何をするのか明確なものもあれば、2・3のビジョンの言葉・政策の方向性と事業内容の関係がわかりづらいものもある。) 1と6の事業がほぼ同じような感じもするが、横とのつながりを持たせた事業運営をしてほしい。	道路を役割から再考するというを目的にビジョンを作成しており、耳障りのいいフレーズになっているところもあるかと思えます。様々な分野と道路が関係していることを意識して道路行政を運営していきます。			○	
	各ビジョン毎に別途、具体的事例が盛り込まれると理解しやすいと思います。	具体的な事例がわかりやすく整理します。		○		
	交通事情は、使用交通手段によって捉え方が全く異なります。静岡市として「通過交通（東京一名古屋）」に主眼を置くのか、「観光および交流交通（半径20km程度）」に置くのか、「生活交通（半径10km程度）」に置くのかによって変わります。行政は、何処に目的を置くのですか？	10のビジョンで対象とするのは静岡市の発展に資する後者2つの交通ですが、通過交通が市内の一般道を通る場合には対策を講じるべき交通になります。				○
	目的を持つ道路各種事業を市のビジョンで仕分けたが、抽象化するだけで何がどうなるのか分かりません。予算がなく補修が追い付かない、あるいは用地処理ができなくて舗装すらできない道があります。付加価値を付ける道路はごく一部で良いです。利用者の課題、問題を解決していくことが道路管理者だと思います。	利用者の課題を解決する視点としてビジョンを示しています。より良い解決策を求めて事業を進めていきます。			○	
	素人の意見ですみません（下記も含め） 加えたい内容はありますが、ビジョンが多すぎませんか。例えば4, 5を合わせるとか、10もビジョンが無くても道路に特化したビジョンの方が分かりやすいと思います。	似たような表現のビジョンもありますが、国の道路ビジョンと対応する形としています。道路を役割から整理しており、視野を広く持つために必要と考えています。			○	
ビジョン1	道路新設や拡幅を行い、幹線道路へのアクセス性の向上をはかる 道路は生活を発展させる施設の中でも最も重要な施設である。まちづくりのために計画された道路を早急に整備すべきだと思う（都市計画道路） 「都市計画道路の進捗を図る」 将来のまちづくりの基本となる道路は、都市計画決定されている。この計画を重点的に実施すべきである。 整備計画はあるにしても、着手から供用までが長い。 予算の集中化を図り実施していただきたい。	都市計画道路の整備は時間・コストのかかる事業です。施設の老朽化で増大する維持費との予算のバランスの中で、引き続き、都市計画道路の進捗を図っていきます。	○			
	「どこからでも時間をかけずに行きたい所へ行けるまちづくり」 まわりの道、中心に向かう道、それらがうまく機能する道づくりを。 住んでいて、便利である、それが人との交流になるから。 住んでいてよかったと思えるまちになるから。	中心市街地へのアクセス機能と環状機能を両立し、機能する道路ネットワークをビジョン1で目指していきます。	○			

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考	その他
ビジョン 1	「北部地区の道路を拡幅」 南アルプスへのアクセス、オクシズ地域へのアクセスの整備することにより交流人口を増やし静岡の経済発展につなげる。 中山間地は地形の関係で道路が狭いところもあり、初めて訪れた方は緊張（運転）されると思います。極力拡幅していただき、無電柱化されればさらに景観も良くなるでしょうネ。	本市の山間部は急峻な地形が多く、拡幅が困難な道路が多いのが現状ですが、オクシズ地域の進行は総合計画の重点分野でもあり、「生活利便性の向上」や「観光などの交流促進」に向け、効果的な対策を検討・実施していきます。			○	
ビジョン 2	SDGs を考えると共に市外、県外、国外からの来訪者の利便性を念頭に車と歩行の一体的な動線を構築する。路面電車、シェアサイクル、循環バス等の活用を行い拠点を定め、そこからの一体的な動線の活用を図る。	自動運転や新モビリティなど様々な交通モードが提供されるようになってきています。交通政策と連携した道路空間の使い方を検討していきます。			○	
	人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するためには、拠点機能をコンパクト化し、中山間地域等では小さな拠点の形成を推進する必要があると思います。そのためには、地域公共交通の活性化・再生の観点から、地域の公共交通ネットワークの再構築が課題であると感じています。静岡市では、オンデマンドバスやシェアサイクル事業に取り組んでいると思いますが、LRT（次世代型路面電車）の導入検討など脱炭素社会への実現へ向けてた新しいインフラへの取り組み、みちづくりを目指していただきたい。	道路と公共交通はセットと考えており、本計画ではビジョン2に将来像を示すこととしました。公共交通の将来については関係部局と連携して検討していきます。			○	
	都市部・山間部を問わず、増加する交通弱者に対する問題を考えることも重要。それぞれの地元と協議するとともに、公共交通（路線バス等）の将来の見通し等含め、関係機関との連携により施策に取り組んで欲しい。					
	「歩道安全化」 特に歩行者の多い歩道は車が突入してきてもかなりの割合で防げるような工夫をしてほしい。	全国で交差点での事故が頻発したことを受け、交差点での緊急対策を実施しています。今後は、利用実態に応じて、対策を検討していきます。			○	
ビジョン 3	交通安全対策（自動車等）、通学路安全対策事業を推進する	ビジョン3を実現する施策の一つとして、安全で安心な道路環境を目指して、地域や学校等と共に取り組みを進めていきます。	○			
	無電柱化は小さい範囲で進めるのが良いと思う	無電柱化はコストのかかる事業です。実施効果を早期発現できるよう取り組んでいきます。			○	
	通学路安全対策はわかりやすく、見え易く	今後の参考にさせていただきます。			○	
	街路の構造について（みちづくりは、住みよいまちづくりに通ずる） 1. ほとんどの街路が車を主体に考えた道路構造になっており、人が安全に歩ける構造となっていない。人が歩くと想定される路側帯部分は、傾斜がきつかったり、段差があったり、さらには電柱が路側帯にはみ出していたりして、人が安心して歩ける状況にない、「住みよいまちづくり」の観点から、総体的に人が歩くことを考えた構造を考慮すべきであるが、そうした考え方が出されていない。 2. 上記と相まって、街路における交差点の多くに隅切りがなく、安全視距の問題や交差点であることが分からないなど、自動車や歩行者等の安全通行の支障となっている。街路における交差点改良についても「住みよいまちづくり」も上から重要な施策と考えられる。	ビジョン3に示した人優先の考え方として参考にさせていただきます。重要な交差点ではハード対策を検討しますが、路線延長が長い生活道路において全てを対策することは困難です。ソフト対策も交えた効果的な対策を講じていきます。			○	
	交差点を少なく 事故が起きない道路	ハード、ソフトの両面から事故が起きにくい道路を目指していきます。			○	

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考	その他
ビジョン3	高齢化に伴い免許証返納者のシニアカー使用が増えています。今後はもっと増加します。急な傾斜や平坦でない歩道が多く、危ない場面を見かけます。→安全な歩道整備事業	様々なユーザーに対応した道路空間の整備に取り組んでいきます。			○	
	静岡市内では、マウンドアップ形式の歩道が存在しております。市街地であっても、身体の障害を有するものもおり歩道の安全性が確保できていない箇所も見受けられます。そういった意味でも、セミフラット化を推進していただき、健常者、身体の障害者、年寄りや子供の自転車等に配慮した歩道改良を期待したい。	過去の道路構造のトレンドもあり、マウンドアップの道路が市内各地に存在します。解消のためには民地、歩道、車道、取合い道路の高さ関係を合わせる必要があり工事費も高額になります。バリアフリー基本構想に位置づけられた道路から優先的に改良を行っていきます。			○	
	高規格4車線道路で横断歩道の間隔が400m程と長く歩行者である住民の利便と安全を軽視していると感じる。	横断歩道の設置については、道路の性質と地域の実情を踏まえて、利便性と安全性の両面を考慮し、交通管理者（警察）と協議のうえ、設置しています。				○
	安心安全な道（多様な天候への対応、歩車分離など）	ビジョン3にて安心安全な道路を、ビジョン8にて災害に対応する道路を位置づけています。			○	
	安全に走りやすい道を作る	参考にさせていただきます。			○	
ビジョン4	「まちは劇場」の認知を広く図る	道路空間の賑わいへの活用がしやすい制度ができてきました。「まちは劇場」の認知向上に道路からもサポートしていきます。	○			
	歩き廻りたくなる都市（みちごとに特徴をつけるなど） 歩行者にやさしい街（沿道にベンチを置くなど）	歩行者利便増進道路制度などで民間企業が道路空間を活用できるようになり、個性のあるみちがより実現しやすくなっています。みちごとに特徴を出したり、くつろげる空間を提供したり、賑わいに貢献する道を目指していきます。			○	
	ワクワク、ドキドキが、溢れるまちづくりに賛同する人が増えたらより楽しい静岡市が想像できる。	賛同する人、実際にユーザーとして道路空間を使って楽しんでくれる人を増やしていく取り組みを実施していきます。			○	
	休日限定で路肩の有効利用(駐車場や車両の通行禁止、占用許可を出して移動式のカフェ等を利用できるようにする)などがあるといいと思いました。					
	アクティビティを生み出す道路空間等の取り組みがとても良いと思いました。 今後はそれに加えて、人が集まると飲み物や食べ物が欲しくなったりすると思いますので、休日限定で街中での移動式カフェの出店などが盛んになるように法整備等(簡単な申請と数千円の出店料で店が出せる等)があればより賑わいが創出できるのではないかと思います。	中心市街地の道路空間を活用できる制度がいくつかあります。より皆さんに使ってもらえるよう、賑わいに資する道路空間の使い方をユーザーと共に検討していきたいと考えています。			○	
ビジョン5	駅周辺整備事業について 駅南口を整備し、県都として他県からの来訪者に対し、誇れる整備事業を期待します。	静岡駅南口の再整備にあたっては、本計画のビジョンと心構えに沿って、道路の役割を検討していきます。			○	
ビジョン6	製造業やエネルギー関連企業が新たに立地意欲をかきたてられるような道路条件が整い立地のための土地の用意を意識して欲しい	本市が行う企業立地支援の動きと連携して取り組んでいきます。			○	
ビジョン7	標識・沿道にある広告物、建物の色彩が歴史と自然にマッチする必要があるのでは	ビジョン7の実現にあたり重要な視点ですので、景観重点地区や屋外広告物の関係部局と連携して取り組んでいきます。			○	
ビジョン8	ビジョン8、ビジョン10の「ビジョン背景と政策の方向」には、背景として被災事例や、現状のインフラ状況、点検等の取り組みなどを加えてもいいのではないのでしょうか。そうすることで政策の方向性の理解も深まるのではないかと感じました。	昨年9月の被災状況、道路延長や道路施設等の状況を追加します。		○		
ビジョン	災害が起きてしまった時など、これを機に早期着手	被災箇所は現況復旧が基本ですが、その道路(区間)の状況も踏まえ、機能強化も含めた検討も実施していきます。			○	

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考 その他	
8	台風等頻発する大規模化する災害に対し災害に強い災害防除事業を推進する	ビジョン8を実現する施策の一つとして、引き続き取り組んでいきます。			○	
ビジョン 10	美しくきれいな道（傷んだらすぐに補修する。ゴミのない状況など）	市内3200kmの道路を常に傷みの無い状態に保つことは困難なため、優先順位をつけて補修しています。また、美しくきれいな道となるよう、地域・民間企業と協働で進めていきたいと考えています。			○	
心構え	「地元住民が支持する道路を」 いろいろな多様性のある中で、的をしぼるのがたいへんだと思いました。やはり地元に住んでいる方が喜ぶものを作っていただきたいと思います。	計画段階から、地域と一緒に事業を進められるよう取り組んでいきます。			○	
	「地域と協働でいっしょに育つ道をつくる」 基本計画は行政側で作成されると思いますが、地元住民への説明と理解を得たうえで事業を進めた方が、後々よい関係の中でスムーズにできると思う。					
	「地域と共同で一緒に育つ道を作る」を「国、県、市と地域とが・・・」とする。 理由：道路行政は、関係機関が同じ方向（道）を歩まない「価値創造型」の計画が実現できないものと思われるため。	「行政と地域とが…」に修正し、本文中に「行政（国、県も含めて）」と追加記載しました。		○		
	一部の人の要望や議員の票取り、自分の名を売るためのみちづくりがよく見受けられるが絶対にいけないこと。住民が本当に必要と思われる道を。	真に必要な道路に投資できるようビジョンと心構えに沿って道路行政を進めていきます。			○	
	その道が地域の発展にどのような働きをするかをしっかり考えて道づくり、まちづくりを考えて欲しい。	ビジョンと心構えを行政内部で浸透させて、様々な視点で道路の役割を考えて、事業を企画実施していきます。			○	
	地域の経済と共に発展して、地域の価値を共に作り上げていきたいと思っています。					
	行政職員の「心構え」をあえてみちづくり計画に加える必要はないと思う。職員のレベルの低さを表すものである。行政職員は計画をしっかりうけとめ、実行するのが仕事である。	「静岡市人材育成ビジョン」で「使命感と熱意を持ち、自ら考え行動できる職員」を職員の目指すべき姿と位置づけています。地域課題が複雑化する中で、幅広い視点で業務に取り組むことができるよう、職員の意識向上を図ることは道路部局に限らず必要なことと考えています。			○	
	実際に利用している人の意見を聞いて、改善出来る所は改善していく。	「地域と協働で」と心構えで示したとおり、道路利用者の意見を吸い上げられるよう取り組みます。			○	
「心構え」の内容・視点については、多種多様な要望・課題がある中で合意形成が求められる状況を踏まえ、それぞれの項目できめ細かく多様な視点をもって構成されていると思います。この内容に沿って実行されていくことを強く望みます。	多様な視点を持って道路行政を運営していきます。				○	
秘密裏に進めないこと。 市が持っている情報を細かくアクセスしやすい形で公開してほしいです。特に計画しているものの詳細や予算費用などの金銭面を。 市民とともにみちづくりをするため、市職員の考え、市にどれだけのことができるのか（予算、権限など）も必要でしょう。新たな計画は検討を始める段階で市民に公表し判断を仰ぐべきです。	オープンにできる情報はオープンに、計画は固まる以前に市民と共に進められるように、より良い道路を目指して取り組んでいきます。			○		
「未来の担い手（子供たち）に建設業のブラックなイメージを抱かせない」という視点も未来のみちづくりに必要と考えます。	ブラックなイメージを持たせないために、建設業が明るい未来を作る仕事であることをアピールできるよう、みちづくり計画でも前向きに未来志向な発信をしていきます。			○		
心構え	政令市は高規格道路から赤道まで管理しなければならず、工事や補修にも幅があります。理論に加え、なにより経験が必要です。職員にはどんな道でも、安全で長持ち、且つ安いものを求めることをお願いします。	職員間での経験の共有は大事にしていきます。経験の中で生まれた工夫を活かして、少ない予算でより良いものを提供できるよう取り組んでいきます。			○	

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考 その他	
提案	<p>意見・要望です。・道路構造物維持管理事業について 災害時（大地震、台風など自然災害）の際、簡易トイレ（マンホール設置個所）の設置、高速道路（法面利用）など緊急避難用として関係機関と協議・検討すべきと思う。無電柱化整備事業の早期促進化を要望する。犯罪被害等に強いまちづくり（こどもの安全対策など）の一環として、街頭防犯カメラの設置を関係機関と協議・検討すべきと思う。</p>	<p>・道路上のマンホールを使った簡易トイレ設置については関係部署へ情報提供させていただきます。 ・高速道路法面等への緊急避難については今後の検討の参考にさせていただきます。 ・市民局や経済局にて、自治会や商店街の防犯カメラ設置に対して補助金制度にて支援しています。</p>			○	
	<p>## 道にベンチを設ける 静岡市はコンパクトシティを目指していますが、その中で歩行は重要な位置にあるでしょう。高齢者の移動方法は歩きが主ですから高齢者が増えている現状、歩行者も増えることになります。静岡市都市計画マスタープランでは『暮らしの拠点の圏域は、高齢者の徒歩圏を考慮し「半径 500m」に設定』していますが、500mを休みもなしに歩くのは高齢者でなくても辛いです。 *なので道にベンチを置くことを提案します。* 街づくりの古典的文献であるヤン・ゲールの「建物のあいだのアクティビティ（旧版：屋外空間の生活とデザイン）」（鹿島出版会）には『100mごとに休息のベンチを』とあります。 （この本は街づくりに携わっている人には是非とも読んでほしいものです。）歩くのが辛ければ、歩かなくなり、健康に悪い。逆に、歩くのが楽しければ、歩くようになり、健康によい。 要は道を健康維持装置になるようにするわけです。ベンチを置くことだけで人がそう歩きたくなるとは思いませんが、歩く辛さを低減し歩きやすくすることはできると思います。 ベンチを置くにはそれだけのスペースがなければなりませんから、市が道に置くとしたら大通りの歩道になると思いますが、人は背後からの襲撃を守るため背中側に空間があることを好みません。ですので、ベンチは車道側に置くのではなく、建物の壁を背に置くのが望ましい。しかし、それは難しいことが多いでしょうから、次善の策として、植栽を背に置くのがよいでしょう。 最近の高松日出線の整備では、植栽はただ柵で囲われるだけでした。そこはベンチがよかった（今からでもベンチにするのがよい）と思います。 道だけではなく、街中に座ることができるモニュメント・階段・噴水など（座ることを目的に作られたものではないが座ることもできるもの：上記のヤン・ゲールの本では「補助席」と呼んでいるもの）があるとよい。これは静岡市の「まちは劇場」に合うものでしょう。ベンチを置くのは、目的地への経路の途中にあるのがよいでしょう。 目的地は公園・図書館・生涯学習センターなどの公共施設やスーパー・コンビニ・ドラッグストアなどの商業施設、バス停や乗合タクシーの指定乗降場所などでしょうか。 また、旧東海道を訪ね歩く人は多いでしょうから、その人たちのためにベンチを置くのは観光政策的にもよいと思います。交差点などでの信号待ちで休めるようにベンチでなくとも、ちょっと腰掛けれるようなものがあると嬉しい。ベンチの設置はそれなりに費用がかかるものですから、市だけで行うのは厳しいでしょう。なので、企業や町内会に寄付を募り、その際に補助を出すことや、新たな店舗・マンションなどに設置することを条例などで奨励・補助することが必要かもしれません。</p>	<p>ベンチ設置の課題も熟知したうえで、福祉、観光等の視点から休憩施設の具体的なご提案をいただきありがとうございます。 道路休憩施設は来街者アンケートでも必ず上位に入る要望事項です。行政だけでなく、様々な主体が参加して実現する仕組みを考えていきます。 今後の参考にさせていただきます。</p>			○	

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛込み 済	反映	参考 その他	
	<p>## すべての通りに名前を付ける 欧米では住所表記に使うためすべての通りに名前がついています。日本でも京都の格子状の道路網をもつ中心部ではほとんどに名前がついており、さらに格子状の特性を活かして交差点を縦横二本の通り名で表示し、それに「西入」「上る」などをつけておおよその場所を指定することができ、実際に使用されています。また現状、(都)丸子池田線や(都)広野大谷線などの主要道路に通称がないのは不便です。 *静岡市もすべての通りに名前を付けると良いのではないのでしょうか* 格子状・直線状の道路網をもつ静岡市は、通りに名前を付けやすく、利便性も高いと思われます。通りに名前を付けることによって以下のことが期待されます： - 識別性が高くなり迷うことが減る - 場所や経路がはっきり示せる - 歴史に因んだ名前をつければ文化の継承につながる - 身近な通りに愛着がわく - 市民が道路のことを考えるきっかけになる - 市の道路行政に対する意気込みが感じられる 名前は一般に公募するのが基本ですが、その前に今ある通りの名・通りの歴史を調べ、それを周知することが必要でしょう。 町内会や小中学校などを通して事前にアンケートをとるなりして候補を決めるとよい。 少しずつ命名していき、その都度、命名式のようなイベントをすればいいかもしれません。</p>	<p>道路愛称についてのご提案ありがとうございます。期待される効果はご指摘のとおりかと思えます。道路愛称は昭和57年から平成5年までに市内68路線を登録して以降、新規で登録していません。今後の参考にさせていただきます。</p>			○	
提案	<p>## 道路に関するポータルサイトをつくる 道路について市民が知りたい情報が見出しがたいです。道路規制情報は「しずみちinfo」がありますが、市が発注する工事のみ載っているのか清水立体の工事規制が載っていませんし、規制情報のみで国吉田瀬名線などの新規の道も載っていません。清水立体などについては静岡国道事務所、交通事故については県警、道路設備の老朽化などは国土交通省、その他国土地理院や静岡市のホームページなど道路についての情報が分散しています。静岡市は道路損傷等通報システムを稼働しましたが、対応状況が月1回更新で情報量も少ないです。 *道路に関する情報をリアルタイムに発信するポータルサイトをつくることを提案します* そこでは、市役所ではない別組織の情報でも新規のものは新着情報として発信する。整備予定の道路、その開通時期、整備着手しているものの進捗状況、それらの予算、街路樹の剪定をいつどこで行うのか、また街路樹等の整備費用、などなど他にも市民が知りたい情報はまだまだあるでしょう。道路損傷等通報システムで受け付けた案件は、受け付け・現場確認・対応依頼発注・費用見積もり・対応完了などを都度発信すると市民の市への信頼感が上ると思えます。予算や費用を細かく公開することは市民の行政への関心や参加に不可欠で、その情報発信にも使っていただきたい。 市民からの情報や意見を聞く掲示板を設置するのもいいかもしれません。</p>	<p>道路情報の一元化やオープンデータ化は市民サービス向上に重要な視点であり、今後、重点的に取り組んでいく予定です。</p>			○	
	<p>## バスの縦横運行 カナダのバンクーバーでは格子状の道路網になっていることを利用してバスを縦横に走らせ、そのような運行をしているゾーン内では一回の乗り換えでどこでも行けるようになっています。静岡市も格子状の道路網になっているので、同じことをしてみてもいいでしょう。全面的な路線の変更は混乱を招くため、相応の準備をしないとイケないですが、今の路線でも駅南は南北に走る路線が程よい間隔で走っており、そこに東西に走る路線を追加すれば似た感じになるので、そのような社会実験をして利便性を確認のち本格運行するということができると思います。乗り換えても都度料金が徴収されるのではなく、決められたゾーン内で一定の時間内では一定の料金となるような料金システムにすれば利用促進されるでしょう。</p>	<p>ご提案ありがとうございます。公共交通の担当部局へ情報提供させていただきます。整備された道路を有効に活用するためにも、ご意見を参考にさせていただきます。</p>			○	

分類	ご意見	本市の考え方				
		回答	盛り込み済	反映	参考	その他
個別要望	市道と県・国道の接合点、舗道部の横断歩道を全面的にどちらからの機関で一括で完成する様に要望します。真中陥没部分が多い。お年寄りがつまづく。危ない、安心安全を。	舗装の打ち換え等の際には、影響範囲に気を付けて、国・市が連携して実施していきます。				○
個別要望	皆が安全に暮らす為にも、皆が不便や危険な所は早急に対応して、改善して貰えたら良いなと思います。	効果的な対策を優先順位をつけて実施していきます。				○
	○観光都市によくある公共交通機関（静岡市の場合は、静岡鉄道に限ってしまうが）の1日フリーパスの検討・観光地を結ぶ路線に限定するとか、週末に限定するとかで、観光客に静岡市の魅力を発信する	公共交通の観光利用についてご提案ありがとうございます。観光部局へ情報提供させていただきます。				○
	「産業の衰退を防ぎ、人口減少を止める施策を」 道は文化、生活、経済、コミュニケーション等人々の生き方にとっても大切なもの。林業についての言及がないと思う。林道等の環境を整備し、林業の衰退を防ぎ、働く場所の確保、移住者の増加により将来の人口減少の歯止めの一助にもなると思うが。もちろん林道の問題は市独自では無理な点が多いのは承知しているが対策費として税金（森林税）もあるので県・国等関係機関と連携をとり市がリードして対策をすすめてほしい。	林道の整備については、本計画の対象外ではありますが、関係部局と情報を共有し、連携して取り組んでいきます。				○
	「災害に強い交通網の整備を進めて欲しい」 私は由比地区に住んでいます。昨年の台風15号の被災で、倉沢地区の土砂災害で、国1バイパス、JRが一時不通となりました。迂回する道路あるいは治山工事も道路整備とあわせて進めて欲しい。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	（仮称）井川大日トンネルが開通するので前後の道路を拡幅することにより南アルプスへの人々の交流をさかんにする。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	由比地区は古い街並みを大切にしている地域ですが、観光客の皆様が観光するのに電柱が往來の邪魔になっています。早期に無電柱化整備事業を進めて欲しい。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	道路標識について スマートインターチェンジから登呂遺跡までの標識をお願いしたい。弥生文化2000年の歴史ある登呂遺跡を多くの皆様に来客していただくため、わかりやすい案内標識の設置をお願いします。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	安倍街道（バス停でいうと籠上から妙見下）の道路について ①歩道が古く狭く、縁石も所々にある為、夜などはとても危険だと思う。歩行者も歩きにくい。 ②車道はバス通りでもある為交通量もあり、高校生も自転車通学等で多く利用するので、車も自転車も皆が安全に走行出来るよう整備される様願っております。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	道路の拡幅事業/通学路安全対策事業 富士見台一丁目内におけるバロー北側道路の拡幅をお願いしたい。この道路は小学生（富士見小）の通学路になっており、車両の通行も多く危険なためお願いします。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
	唐瀬街道の拡幅工事を一日も早く完了して欲しい。平成の中頃から始まった工事がまだ半分程度しか進んでいない。唐瀬街道は北街道と麻機街道を結ぶ大切な道路です。拡幅すれば、近隣の自治会などはますます活気が生まれてくるものと思う。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○
「清水区庵原町に新たに本社・工場を立地するIAIへの利便供与」 新たに鶴舞工業団地に大規模な工場、本社の建造が進んでいますが、その周辺の交通インフラが極めて貧弱で大量の交通量増加が確実な中、清水を愛し立地してくれるIAIへの交通面での利便供与が急がれます。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○	
長沼大橋の国道・静鉄の立体交差建て替え工事、バリアフリー(歩道橋の撤去)や、主要な道路(例えば、新静岡セノバから水落交番まで)の電柱の地中化工事の早期実現です。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○	
清水ー富士宮線において、もっと横断歩道を増やしてほしい。	個別要望としてご意見を参考にさせていただきます。				○	