

1. 清水立体がなぜ必要か？

検討経緯

対策の検討

平成13年度～ 「国1（清水IC周辺）改善検討会」

地域住民等の代表と行政からなり、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た。

平成16年度～ 「清水立体有識者委員会」

学識経験者からなり、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きた。

地域住民の意見を聴く

平成16、17年度 「地区別ワークショップ」

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て、地域住民等の理解を深めてきた。



地域別ワークショップ開催の様子

地区別ワークショップは飯田、庵原、袖師の3地区で延べ10回開催し、延べ249名の方が参加した。

平成17年7月 有識者委員会による提言書

清水立体の必要性と整備効果

清水地区の将来動向

- 静清バイパス4車線化により、清水地区の通過交通が増加
- 高速道路の整備が進み、清水ICアクセス交通が増加
- 清水港新興津埠頭の拡充により、清水地区の物流交通が増加

将来に危惧される問題点

交通量の増加により、渋滞、交通事故、沿道環境（騒音・大気汚染等）の悪化が懸念される。

抜本的対策の必要性

平面構造 平面構造の車線数増加による対策では、以下のデメリットがある。

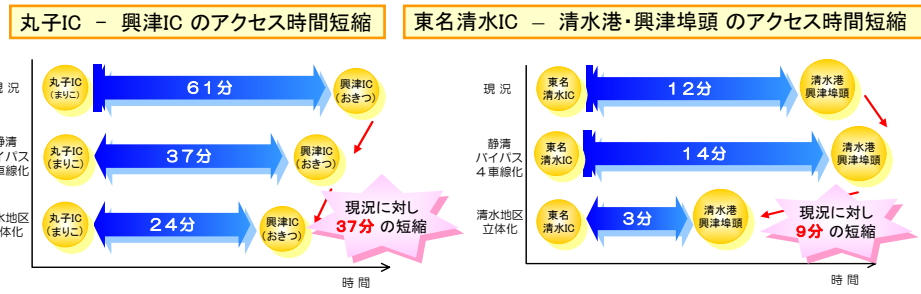
- ×交差点への流入交通量が増加するため、交通事故が減らない。
- ×信号交差点で停止する交通量が増加するため、騒音・大気汚染物質等の排出量が立体案に比べ多い。
- ×立体案より大幅な拡幅が発生する。

立体構造 平面構造に比べ、以下のメリットがある。

- 通過交通を平面交差点から分離できるため、交通事故の減少が期待できる。
- 通過交通が信号で止まることなく通過できるため、騒音・大気汚染物質等の排出量を低減できる。
- 平面案に比べ拡幅しない区間が長い。

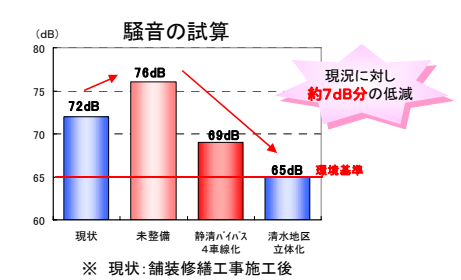
立体化が望ましい。

立体化による整備効果



試算条件
 ・静清バイパスの4車線化により清水地区の渋滞が悪化するものとした
 ・4車線化・立体化区間は60km/hとした
 ・H16 ブローブカー調査より作成(15:00)

清水地区尾羽における夜間騒音の低減



交通事故件数削減の期待

静清バイパスの年平均死傷事故件数 (H12～H16)

