

静岡バイパス全線暫定供用から10年の効果

思い出してみてください、10年前の静岡市の道路を・・・

国道1号は、静岡駅前も長沼も駿河大橋もいつも渋滞していました。

静岡駅前を大型トラックが列をなして走り、騒音を響かせていました。

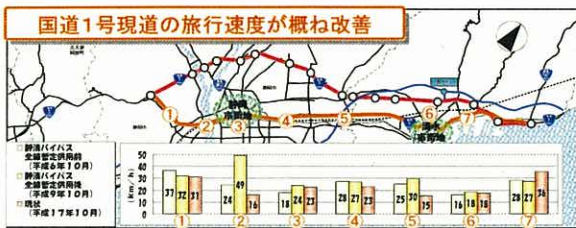
そのような平成9年3月に国道1号静岡バイパスは、全線が繋がりました。

平成9年3月に全線暫定供用してから10年が経過し、静岡バイパスが地域に与えた影響についてとりまとめを行いました。

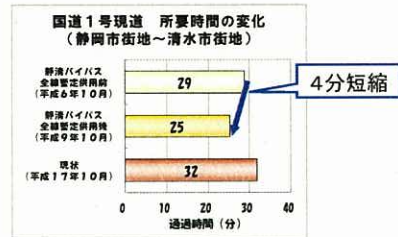
効果として分かったこと

1. 静岡駅前を通過する国道1号現道に対する影響

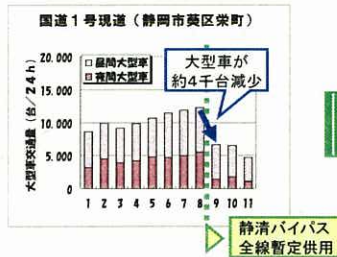
- ① 静岡バイパスの全線開通によって、静岡駅前を通過する国道1号現道は、開通前よりスムーズになり、速度アップしています。例えば、静岡市街地と旧清水市街地間の所要時間が4分短縮しました。



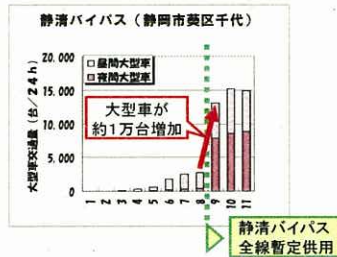
速度アップによって



- ② 国道1号現道を走行するトラックなどの大型車の利用台数は劇的に減少しました。それに伴い、沿線での騒音環境も改善しました。

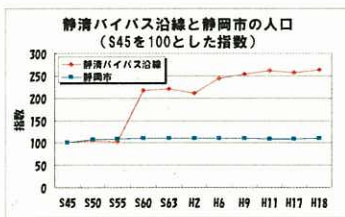


夜間の大型車が転換



2. 静岡バイパス沿線の土地利用の変化

- ① 静岡バイパス沿線地域では、静岡市全体の平均に比べて大きく人口が増加するなど住居系の土地利用が進んで来ました。また、静岡バイパスの順次開通に合わせて、沿線では大規模な施設や店舗が立地してきました。

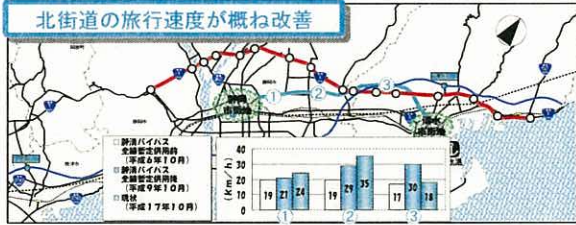


- ② 静岡バイパス沿線利用の事例として、物流ターミナルが起点側に位置する清水港を利用するため、静岡バイパス終点側の丸子地区に立地してきました。また、運送会社の事務所が国道1号現道から静岡バイパス沿線に移転しました。

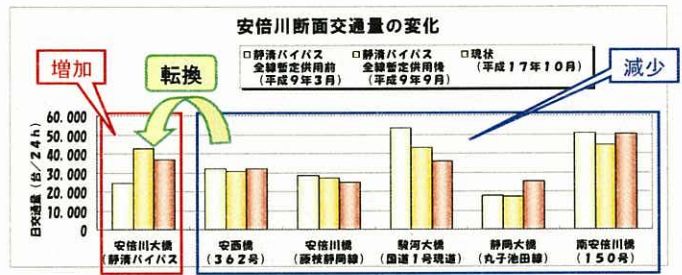


3. 静清バイパスが静岡市一体に広く与えた効果

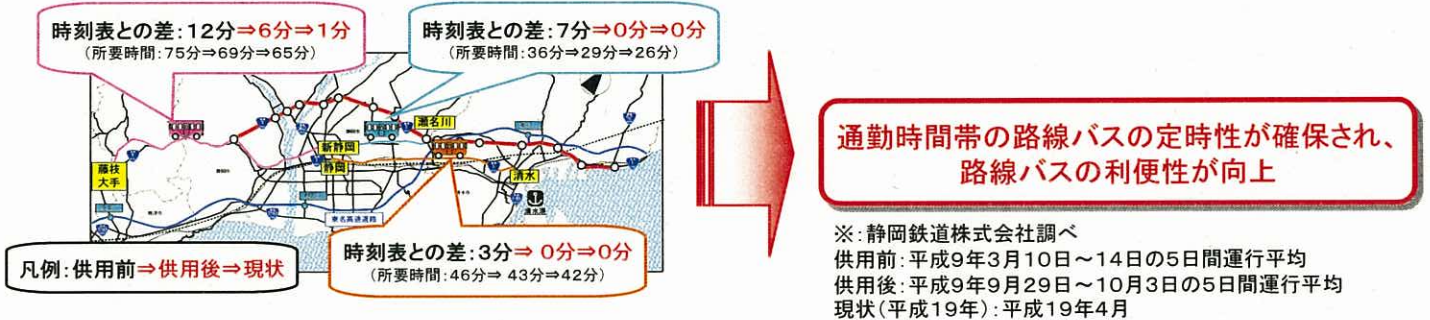
① 東西方向の幹線道路である北街道では、ほぼ全区間で速度がアップしています。



② 安倍川を渡る橋での交通量も、静清バイパス開通前に比べて全ての橋で減少しています



③ 静岡市内を東西に走る路線バスの北街道線(県道)や中部国道線(県道)などを走る路線バスの所要時間も短縮し、通勤時間帯の路線バスの定時性が向上しています。



更なる効果の発現に向けて

しかし、全線がつながったとはいえ、その中には信号のある平面交差点が存在する他、対面2車線区間がほとんどであり、静岡市街地や旧清水市街地を通過し増大する交通需要には対応しきれません。そのため、現在も引き続き平面区間の立体化や2車線区間の4車線化を進めています。

平成20年3月には、八坂交差点～鳥坂IC間が4車線化されるほか昭府地区の立体化が完成し、東名清水IC付近を除き全線で立体化が完成します。

これにより、

- 静清バイパス上での大きな渋滞緩和
- 国道1号現道から静清バイパスへの交通の転換
- 平行する県道等の幹線道路や街路の交通がスムーズに

等の改善効果が、静岡市一帯に広く波及することが期待されます。

