

静清バイパスの**全線暫定供用**により、静岡市中心部を通過していた国道1号現道の交通量が約1.2万台/日減少する一方で、静岡市を迂回する静清バイパスの交通量は全線暫定供用により約1.5万台/日増加しており、国道1号現道から静清バイパスへ**交通の転換**がみられます。

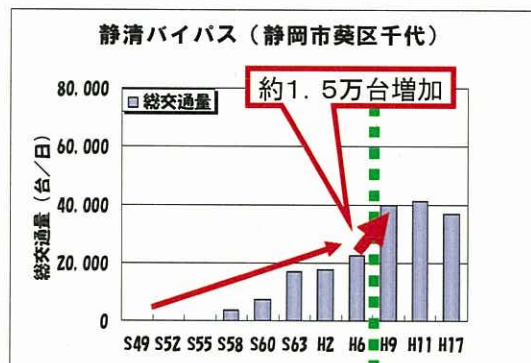
交通の転換によって、国道1号現道 長沼交差点での朝ピーク時の渋滞長が、西側:550m減少(900m→350m)し、東側:2,050m減少(2,100m→50m)するなど**国道1号現道の交通混雑緩和**に貢献しています。

総交通量の変化

※資料:道路交通センサス(昭和49年度~平成17年度)



交通が転換

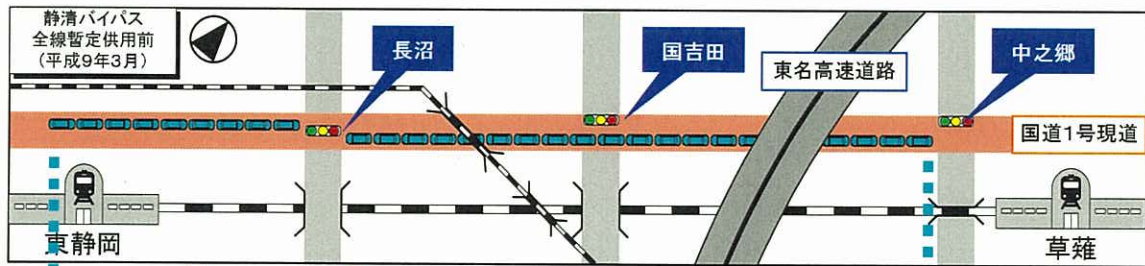


静清バイパス全線暫定供用

静清バイパス全線暫定供用

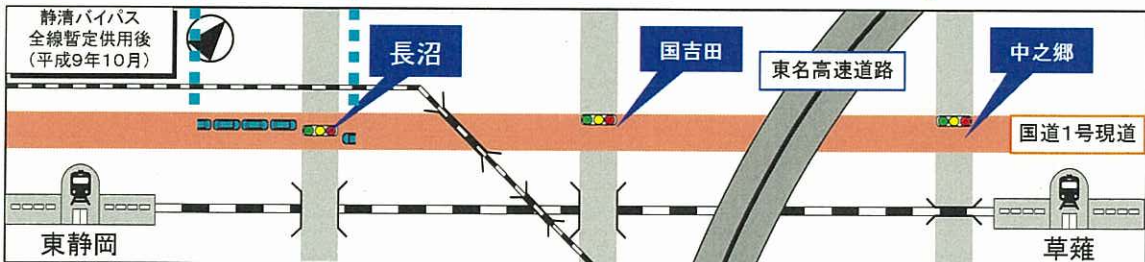
長沼交差点渋滞長の変化(朝ピーク時)

※資料:静清バイパス開通半年における整備効果について



550m減少

2,050m減少



静清バイパスの全線暫定供用により、静岡市中心部を通過していた大型車交通量が国道1号現道では約4千台／日減少し、静清バイパスでは約1万台／日増加しました。

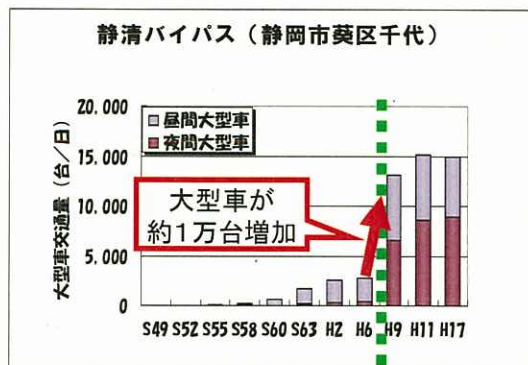
特に、大型車が夜間を中心に転換したことで、国道1号現道の騒音環境の改善に貢献しました。さらに、静清バイパスの4車線立体化整備による交通容量の拡大に伴い、国道1号現道から静清バイパスへ交通の転換が進むことで、国道1号現道の騒音環境は70dB以下に改善する見込みです。

## 大型車交通量の変化

※資料：道路交通センサス（昭和49年度～平成17年度）



大型車が転換

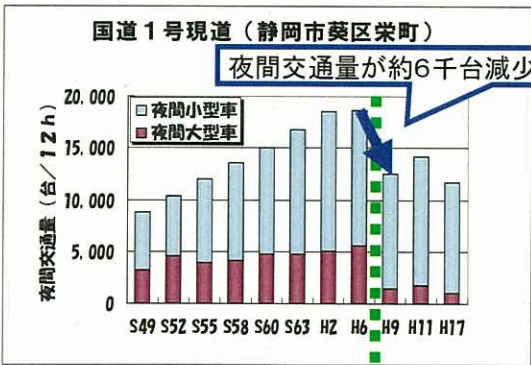


静清バイパス全線暫定供用

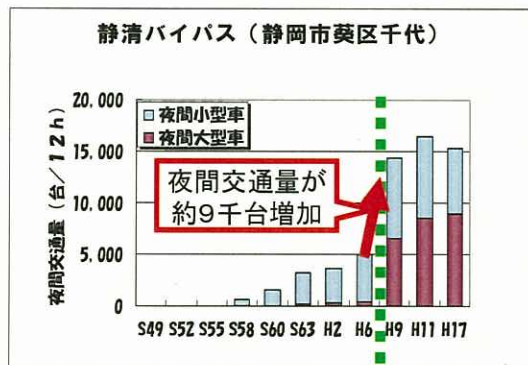
静清バイパス全線暫定供用

## 騒音環境改善への効果

※資料：道路交通センサス（昭和49年度～平成17年度）



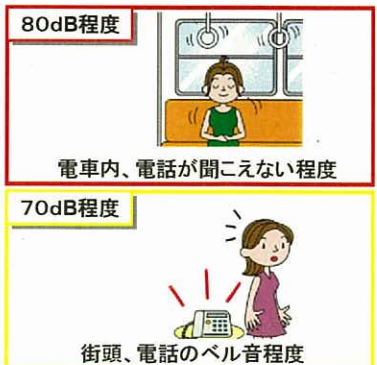
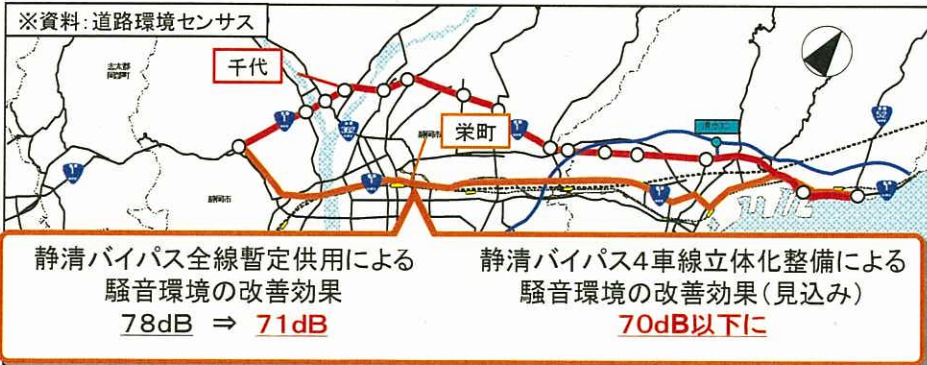
夜間交通量が転換



静清バイパス全線暫定供用

静清バイパス全線暫定供用

※資料：道路環境センサス



静清バイパスの全線暫定供用によって、市街地を通過する国道1号現道の旅行速度が概ね改善し、市内の渋滞緩和に効果を発揮しています。

これにより、興津～丸子間のピーク時の通過時間が供用前：55分→供用後：49分と6分短縮しました。

また、都市拠点としてつながりが強い静岡市街地～清水市街地間の所要時間が供用前：29分→供用後：25分と4分短縮しました。

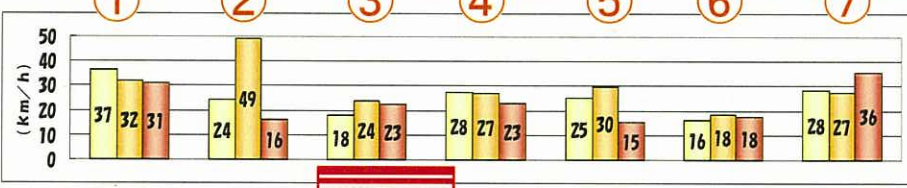
しかし、近年の国道1号現道では、旅行速度の低下に伴い通過にかかる所要時間が伸びており、静清バイパスの早期全線4車線立体化が期待されています。

国道1号現道 ピーク時旅行速度の変化

※資料：道路交通センサス(平成6・9・17年度)



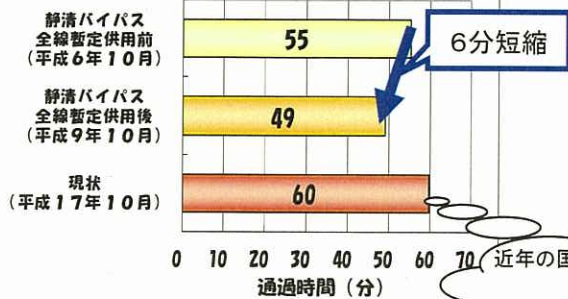
□ 静清バイパス 全線暫定供用前 (平成6年10月)  
 ■ 静清バイパス 全線暫定供用後 (平成9年10月)  
 ▨ 現状 (平成17年10月)



静岡市通過時間(興津～丸子)

※資料：道路交通センサス混雑時旅行速度より算出(平成6・9・17年度)

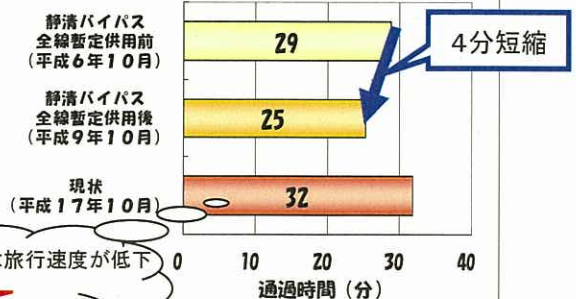
国道1号現道 通過時間の変化 (興津～丸子)



静岡市街地～清水市街地 所要時間

※資料：道路交通センサス混雑時旅行速度より算出(平成6・9・17年度)

国道1号現道 所要時間の変化 (静岡市街地～清水市街地)



近年の国道1号現道では旅行速度が低下  
静清バイパスの4車線化が期待