

## 事業の目的

## 資料2

国道1号富士由比バイパス内にある寺尾交差点は、前後約19km区間で唯一幹線道路と平面交差で連絡しており、近年の交通量の増加により、朝の通勤時間帯には上り方向で最大2km程度の渋滞が発生し、「静岡県第4次渋滞対策プログラム」※の主要渋滞ポイントになっています。

また、寺尾交差点付近では、交差点の停車車両へ後続車が追突する事故が多発しています。

このため、渋滞解消並びに事故対策を目的に交差点の立体化を行うものです。

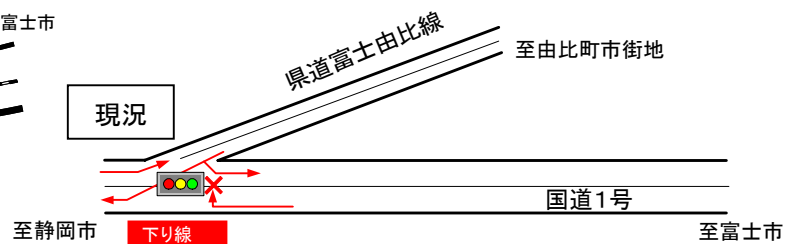
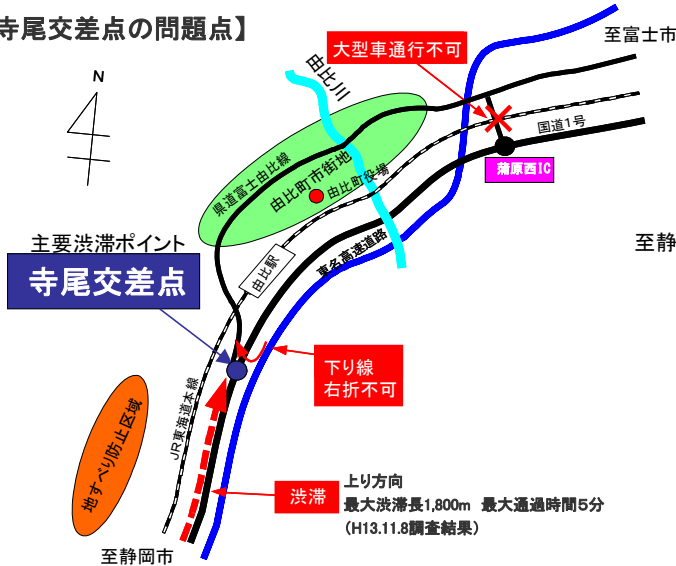
さらに、交差点の立体化による国道1号から由比町市街地へのアクセス性の改善による地域振興、地すべり防止区域である由比地区の災害時における迂回路確保等の効果も期待されます。



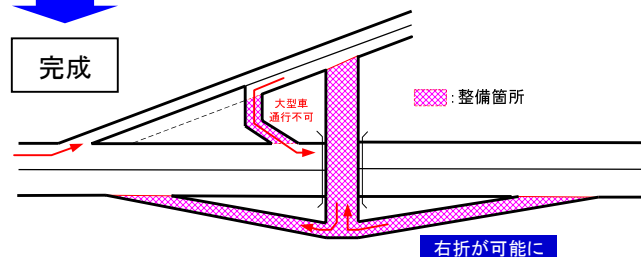
【寺尾交差点上り方向の渋滞状況】



【寺尾交差点の問題点】



【国道と県道の交差点を立体化】



- ・国道1号の信号除去により交通が円滑化
- ・1号東京方面からの右折が可能となり、アクセス性が改善

## 事業の経緯

### ●富士由比バイパス

起点: 富士市今井～終点: 静岡市清水区興津東町(全長:21.4km 車線数:4車線)

昭和43年4月 由比町寺尾～西倉沢間 4車線で供用開始

昭和50年4月 富士市前田(富士東IC)～前田間が開通し、全通(暫定2車線)

平成4年4月 新富士川橋無料化

平成15年3月 田子の浦高架橋が完成し、全線4車線での供用開始

### ◆寺尾交差点立体化

平成16年3月 用地調査着手

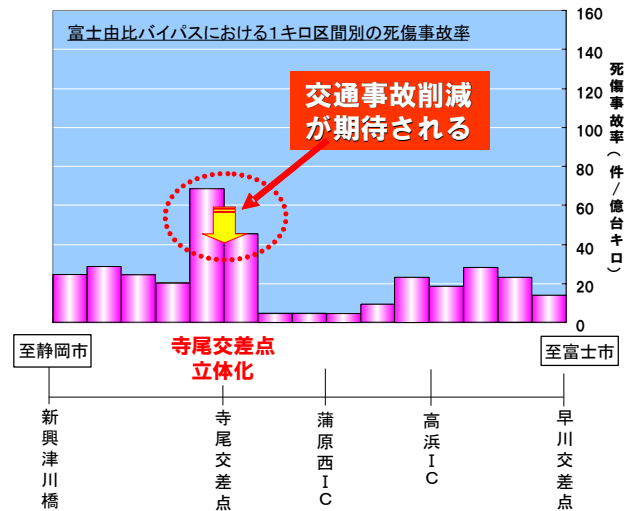
平成20年度 工事着手

※「静岡県第4次渋滞対策プログラム」: 静岡県内の幹線道路における渋滞の解消・緩和を図るため、「静岡県道路交通渋滞対策推進協議会」が平成18年度に策定

## 期待される効果

### 交通安全面での効果

交差点での停車車両への追突事故多発していることから、交差点の立体化により交通事故が、前後の交差点が無い区間と同程度まで削減することが期待されます。



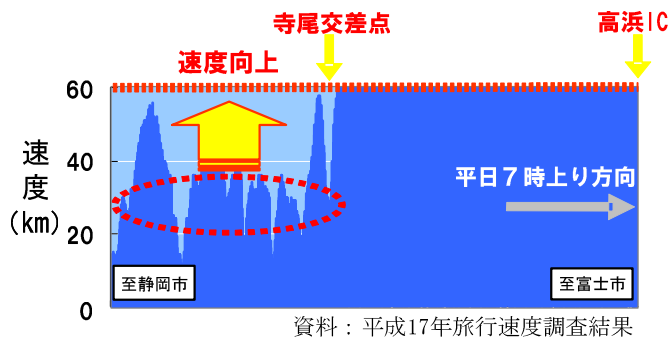
資料: H16年事故データ

※死傷事故率: 自動車走行台kmあたりの死傷事故件数

### 環境面での効果

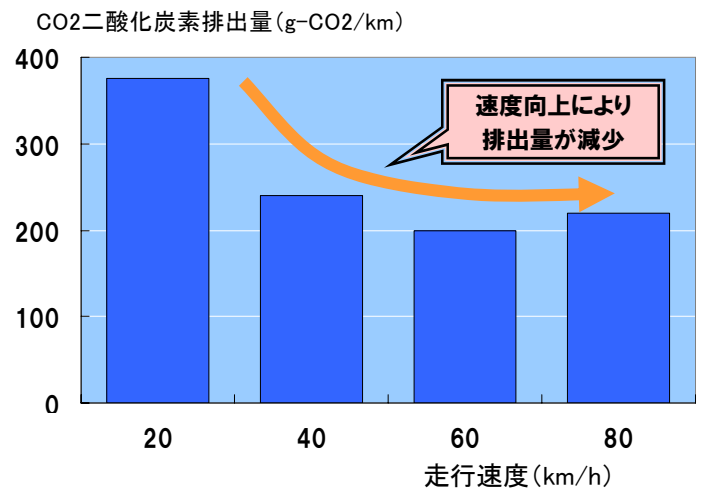
交差点の立体化により、自動車の走行速度が向上し、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>(二酸化炭素)が削減され地球温暖化防止への貢献が期待されます。

#### 富士由比バイパスにおける走行速度の分布状況



資料: 平成17年旅行速度調査結果

#### 自動車からのCO<sub>2</sub>排出量と走行速度の関係



## 静岡・由比の合併を支援

静岡市と由比町を結ぶ、唯一の、国道1号からのアクセスの、利便性が向上することにより、平成20年11月1日に合併を迎える静岡市との連携が強化され、生活・文化の一体化が期待されます。また、拡張が進められる「新由比漁港」の整備と併せ、地域ブランドである「由比桜えび」などの水産物流の効率化や観光交流拡大による地域振興が期待されます。



平成20年3月6日撮影



【新由比漁港完成予想パース 資料:由比町】

