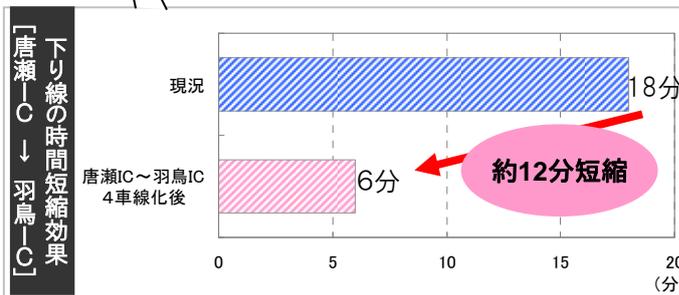
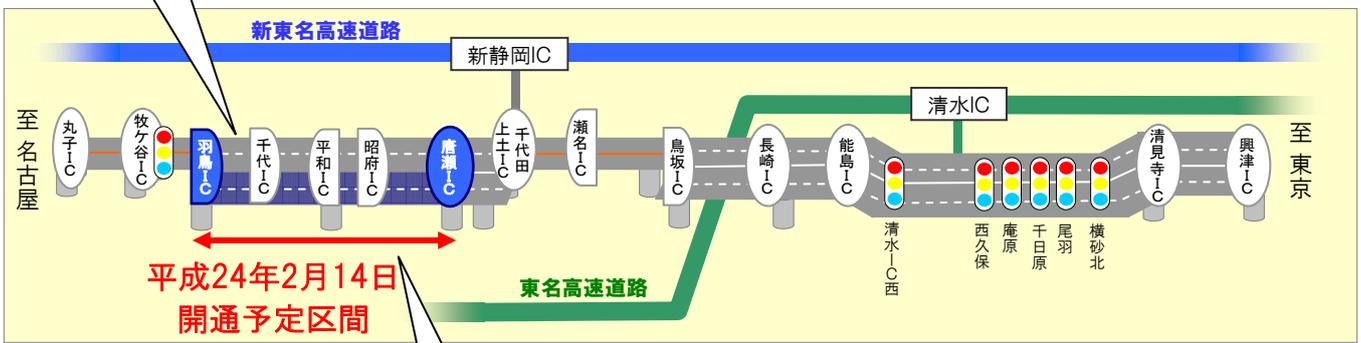
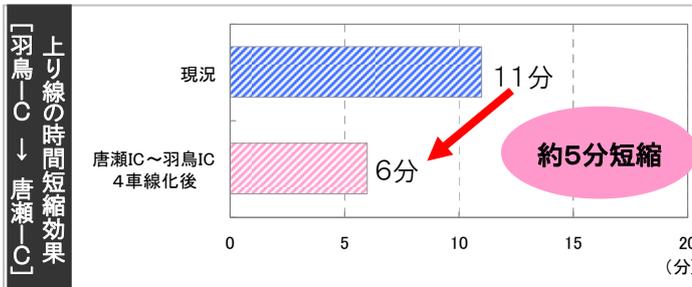


～期待される整備効果～

整備効果①：渋滞緩和による所要時間の短縮

- 静清バイパスは、現在4車線から2車線に車線が減少する区間を中心に慢性的な渋滞が発生しており、バイパスとしての機能（定時性・走行性など）を十分に果たしていない状況です。
- 唐瀬IC～羽鳥IC間の4車線化により、渋滞が緩和し、唐瀬IC～羽鳥IC間の所要時間が上り線で約5分、下り線では約12分の短縮が期待されます。



※民間走行履歴データで取得した所要時間による
4車線化完成前の唐瀬IC～羽鳥IC間は、平成22年4月～平成23年2月の平日7時台の値を用いた
4車線化完成後の所要時間は、4車線化済み区間である鳥坂IC～能島ICの平成22年4月～平成23年2月の平日7時台の値を用いて試算した

整備効果②：新東名高速道路から静岡市街地への交通を適切に分散

- 静清バイパスと(主)山脇大谷線の利用により、平成24年4月14日開通予定の新東名新静岡ICから静岡市街地へ向かう交通を適切に分散させることが可能になります。
- 静清バイパス(唐瀬IC～羽鳥IC間)の4車線化により、千代田上土ICから東西方向への移動がスムーズになり、市街地からICへのアクセス時間の短縮も期待できます。



昨年開通した(主)山脇大谷線から新東名を望む

整備効果③: 賤機山トンネル内の自転車一方通行規制により自転車・歩行者の安全性が向上

○昭府地区と唐瀬地区を最短で結ぶ賤機山トンネルの自転車交通量は、平日1日あたり約1,500台(うち6割が学生)で、歩道利用者全体の約98%です。

○トンネル内やトンネル付近の歩道では、自転車同士の衝突等の危険性が課題となっています。

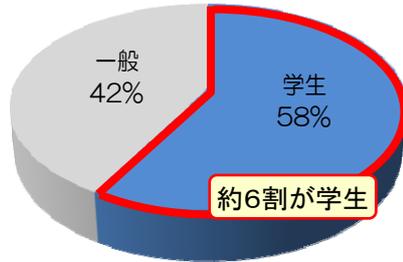


現在の状況



平成24年1月撮影

■ 一日あたりの交通量(平日) ■ 自転車利用者の内訳
 歩行者: 約 30人
 自転車: 約1,500台 (98%)



平成23年11月 国土交通省調査結果

～自転車一方通行規制の本格導入は『全国初』～

- 自転車一方通行規制を導入することにより、自転車同士の衝突等の危険性が軽減することが期待されます。
- また、トンネル歩道内の自転車通行部分のカラー舗装化及びトンネル入口付近の注意喚起看板により、さらなる安全性向上が期待されます。

