

一般国道1号 いわた 磐田バイパス

一般国道1号 ふくろい 袋井バイパス

(道路事業)

説明資料

平成30年1月29日

中部地方整備局
浜松河川国道事務所

目 次

1. 一般国道1号 磐田バイパス・袋井バイパスの事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業効果の発現状況	
①交通渋滞の緩和	P 3
②交通安全の確保	P 4
③地域生活の支援(通勤支援)	P 5
④地域生活の支援(医療支援)	P 6
⑤沿道環境の改善	P 7
3. 社会経済情勢の変化	
①東西幹線ネットワークの拡充	P 8
4. 対応方針(原案)	P 9

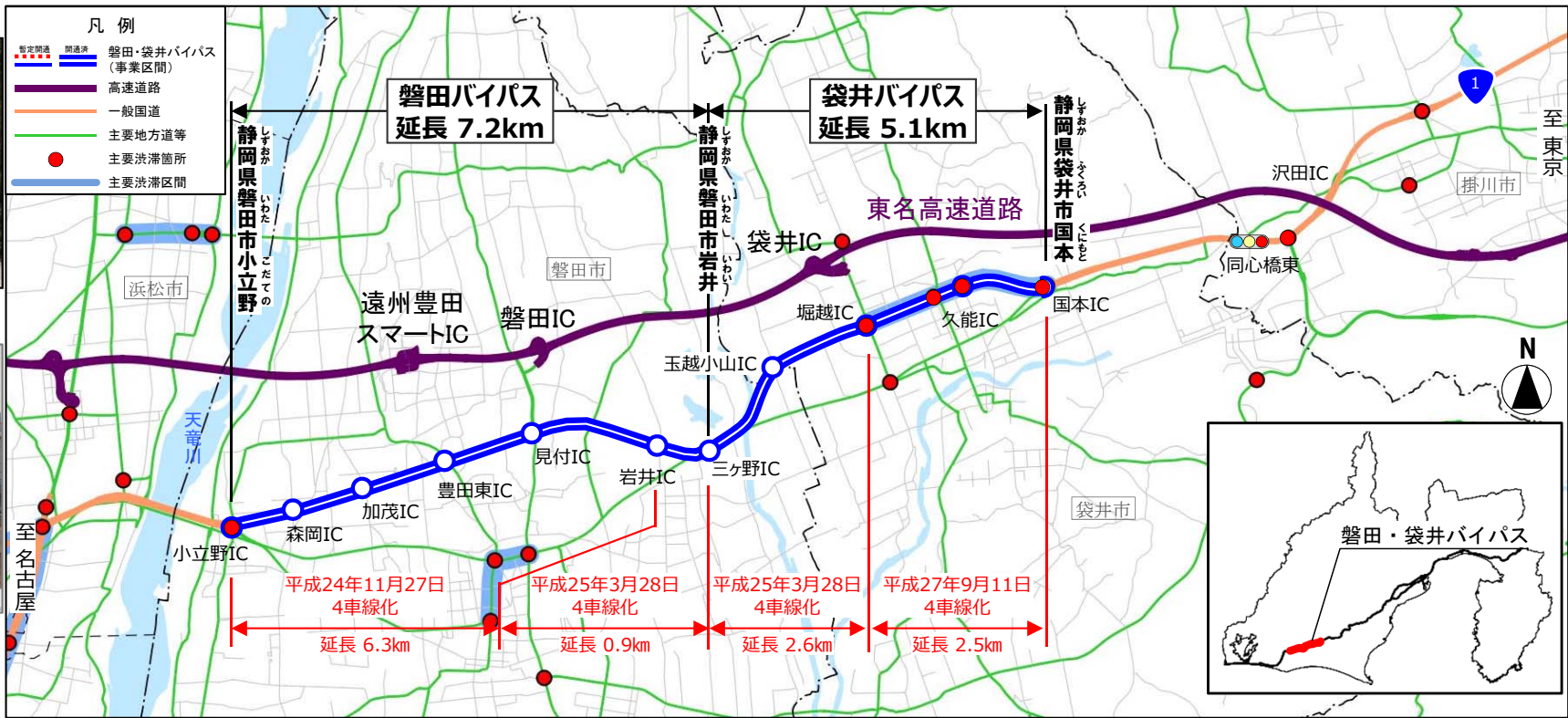
1. 一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道1号は、我が国の社会経済活動を支える主要幹線道路で、国内交通の東西軸を結ぶ物流の大動脈として重要な路線です。

一般国道1号袋井・磐田バイパスは、交通渋滞の緩和、交通安全の確保および地域生活の支援、沿道環境の改善等を目的として、磐田バイパスは平成25年3月、袋井バイパスは平成27年9月に4車線化しました。

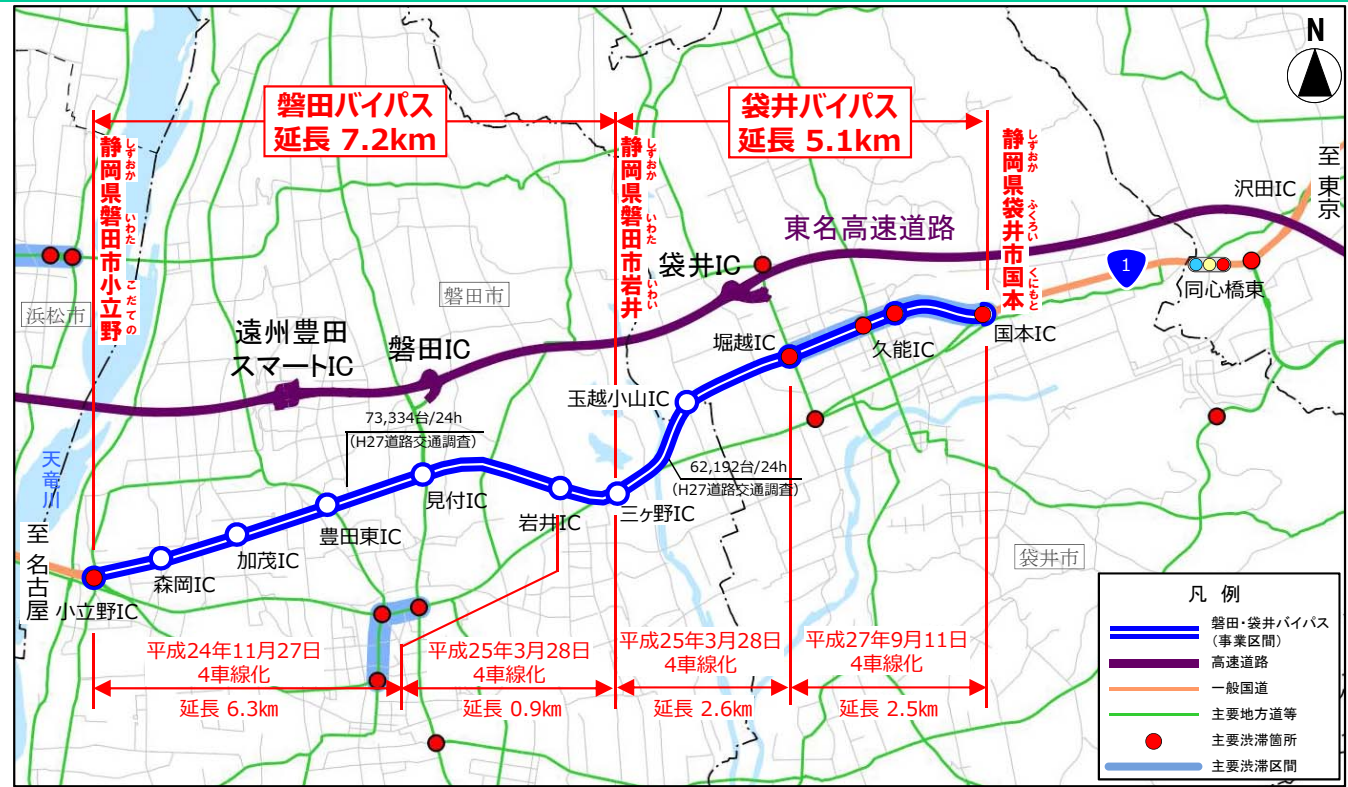
磐田バイパス・袋井バイパスの全体位置図



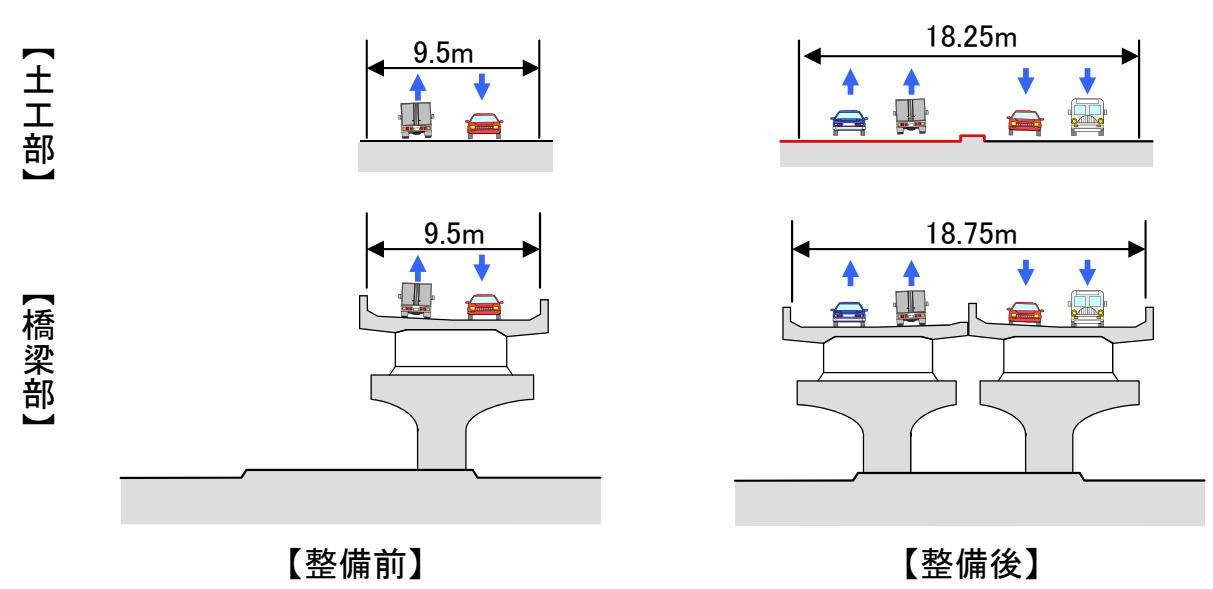
1. 一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパスの事業概要

(2) 計画概要

事業名	一般国道1号 磐田バイパス	一般国道1号 袋井バイパス
延長	7.2km	5.1km
道路規格	第3種第1級	第3種第1級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	4車線	4車線
都市計画決定	昭和54年度	昭和54年度
事業化	平成20年度	平成21年度
用地着手年度	平成22年度	—
工事着手年度	平成20年度	平成21年度
工事完成年度	平成24年度	平成27年度
全体事業費	53億円	123億円
B/C	10.3	5.3
(一体B/C)	(7.4)	



標準断面図



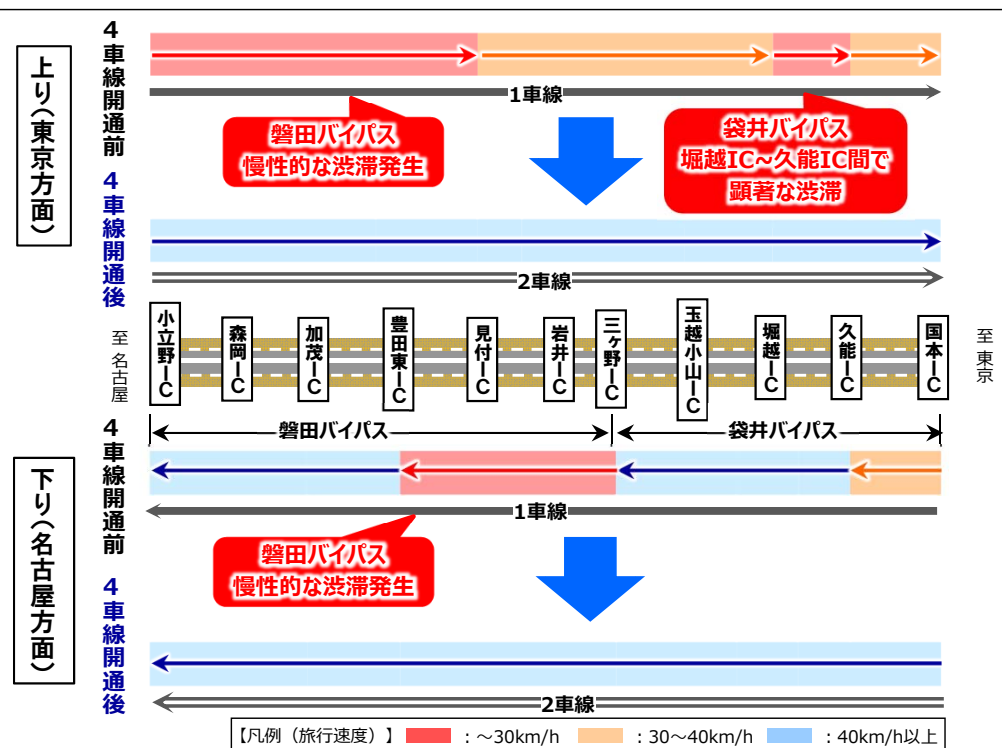
2. 評価の視点：一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパス

(1) 事業効果の発現状況

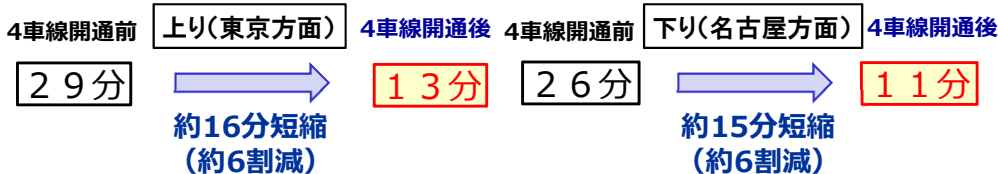
① 交通渋滞の緩和

- 国道1号磐田バイパス・袋井バイパスでは慢性的に渋滞が発生し、地域の交通を阻害していましたが、4車線化整備により、交通状況が大幅に改善し、通過時間が約15分短縮しました。
- 国道1号バイパスの走行速度低下の発生がほぼゼロとなったことで、磐田・袋井市内の周辺道路の渋滞緩和にもつながり、沿線企業からも交通渋滞の緩和を実感する声が挙がっています。

○ 磐田バイパス・袋井バイパスの旅行速度の変化

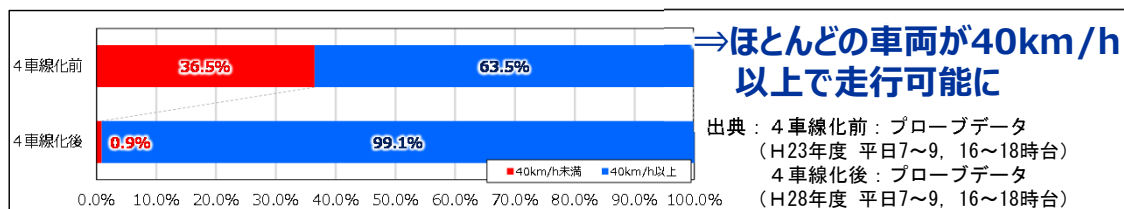


■ 国本IC～小立野IC間の所要時間の変化



出典：4車線化前：プローブデータ（H23年度 平日7時台平均値）
4車線化後：プローブデータ（H28年度 平日7時台平均値）

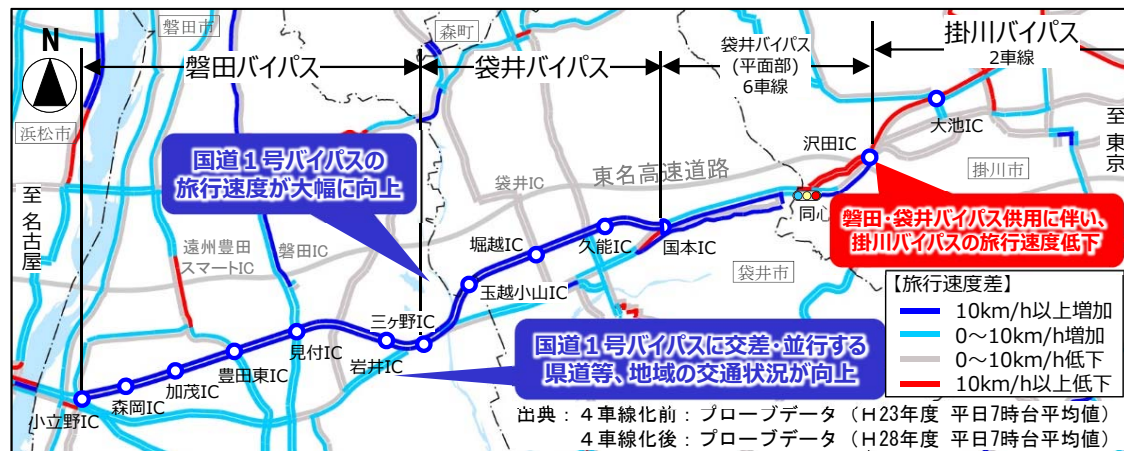
○ 磐田・袋井バイパスにおける低速走行車両の割合の変化



○ 交通渋滞緩和を実感する地域の声

- 磐田・袋井バイパス等の渋滞が顕著だった時は、浜松方面への輸送に関して、午前中に1往復しかできなかったが、利用する道路の渋滞が緩和し、輸送回数を多くすることができるようになった。【袋井市内 運送業】
- 以前は1号バイパスの渋滞を考慮し、出発時間に余裕を持っていたが、渋滞がなくなり、ある程度時間を読んで運送することが可能となった。【浜松市内 運送業】

○ 磐田バイパス・袋井バイパス開通前後の速度差図



2. 評価の視点：一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパス

(1) 事業効果の発現状況

②交通安全の確保

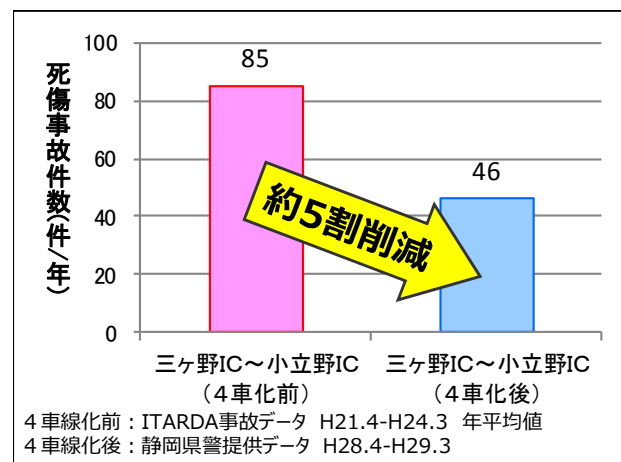
- 4車線化前後の死傷事故件数の変化は、磐田バイパスが約5割、袋井バイパスが約3割削減。
- 4車線化前後の追突事故が占める割合の変化は、磐田バイパスが約11%、袋井バイパスが約13%削減。

磐田バイパス

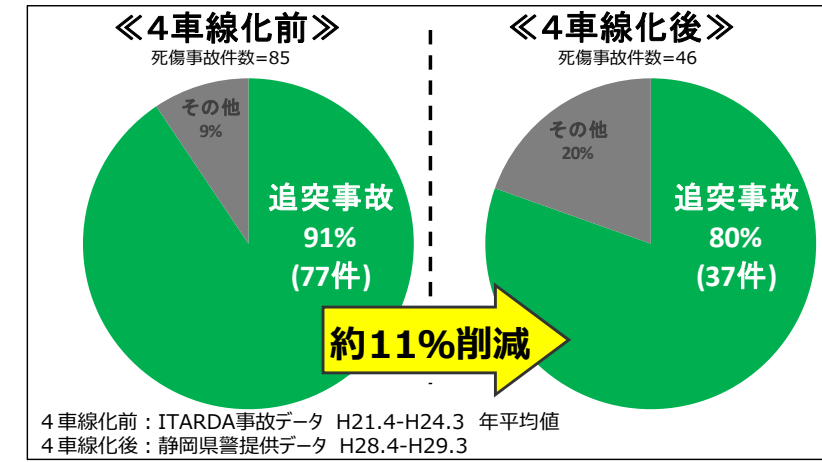


撮影時期
4車線化前：H23.2
4車線化後：H29.4

○ 死傷事故件数の変化



○ 死傷事故類型の変化

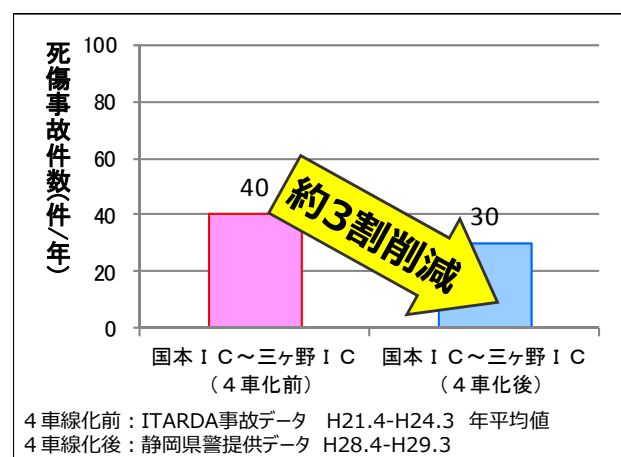


袋井バイパス

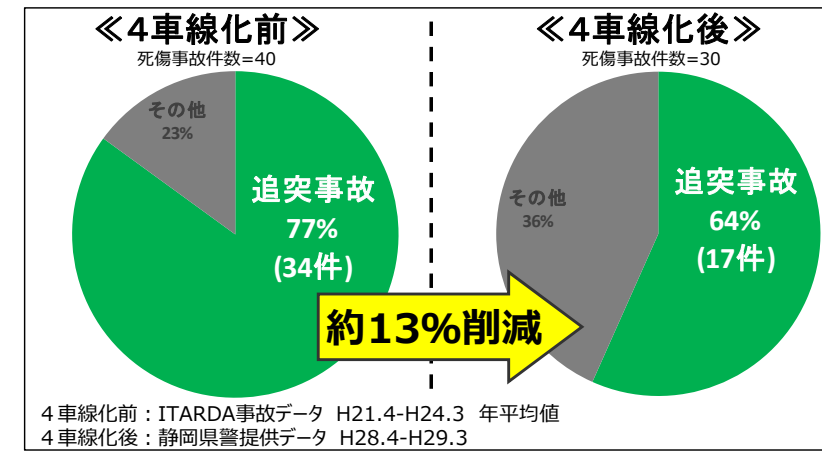


撮影時期
4車線化前：H17.7
4車線化後：H29.4

○ 死傷事故件数の変化



○ 死傷事故類型の変化



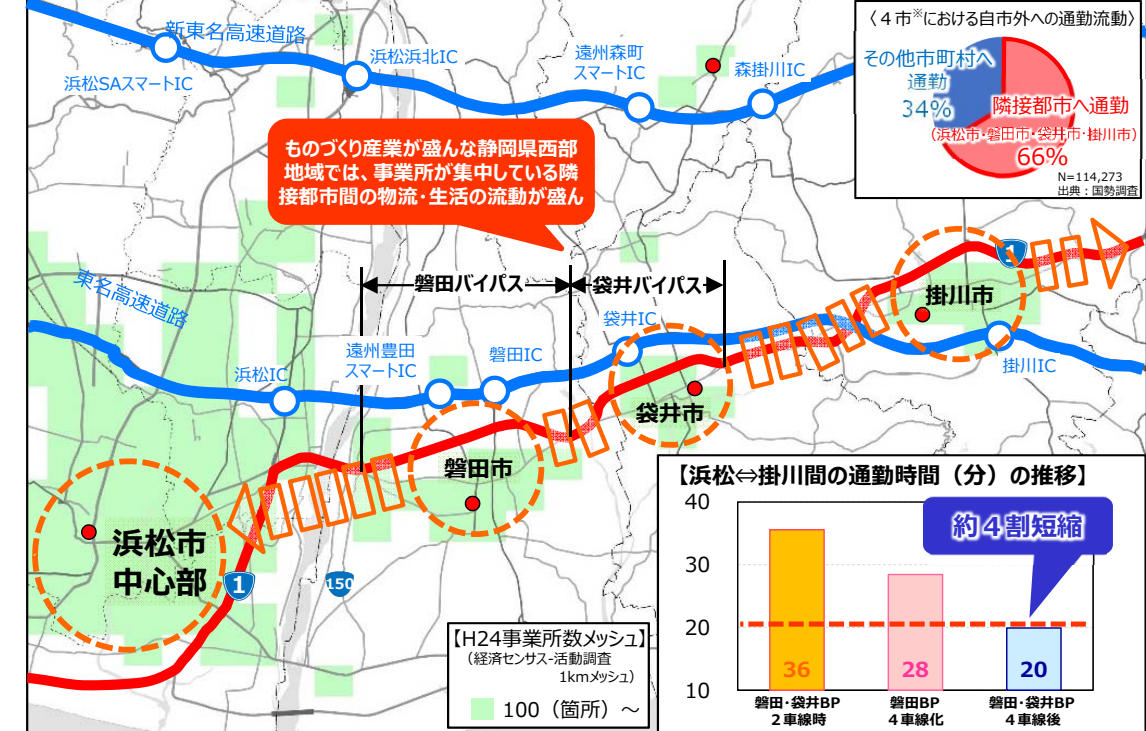
2. 評価の視点：一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパス

(1) 事業効果の発現状況

③地域生活の支援(通勤支援)

- 隣接都市間のつながりが強い浜松市～掛川市間は、国道1号の4車線化整備により、速達性・定時性が大幅に向上。
- 地域間の繋がりが強化され、通勤時のイライラが解消されたとの地域の声が挙がっている。
- また、磐田市内を走行する路線バスでは、周辺道路の渋滞緩和により、遅れ時間が大幅に短縮。

○ 隣接都市間の連携強化による通勤時の渋滞解消



出典 事業所数：H24経済センサス
 出典 磐田・袋井BP 2車線時：プローブデータ (H23年度 平日7時台平均値)
 磐田BP 4車線化：プローブデータ (H26年度 平日7時台平均値)
 袋井BP 4車線化：プローブデータ (H28年度 平日7時台平均値)

○ 沿線企業の声

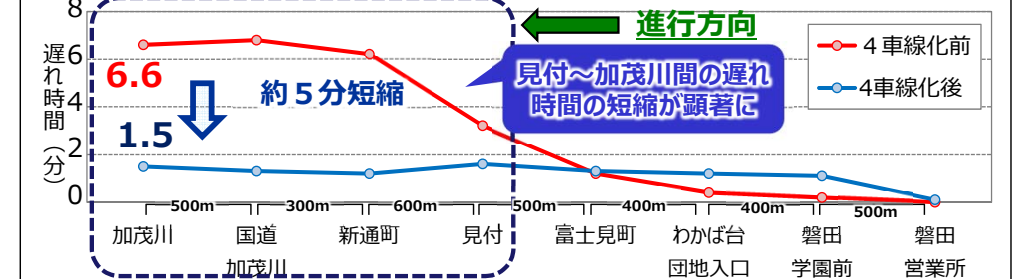
➢ 浜松市方面から通勤している従業員も多く、通勤時間が朝夕ともに10～15分ほど短縮し、従業員は“時間に余裕を持って行動することが出来るようになった”と喜んでいます。【掛川市内 製造業】



○ 磐田バイパス周辺のバス路線



○ 中野町磐田線(見付→加茂川間)の平日朝ピーク時間帯の遅れ状況



遅延バス提供データ 4車線化前：H23.2.21(月)～H23.2.25(金)7時台平均
 4車線化後：H28.2.22(月)～H28.2.26(金)7時台平均

○ バス事業者の声

➢ 路線バスが運行している県道は、以前に比べ、渋滞もなくスムーズな走行が可能となったため、当該区間を運航するバスの遅れ時間が短縮された。【路線バス運行担当者】

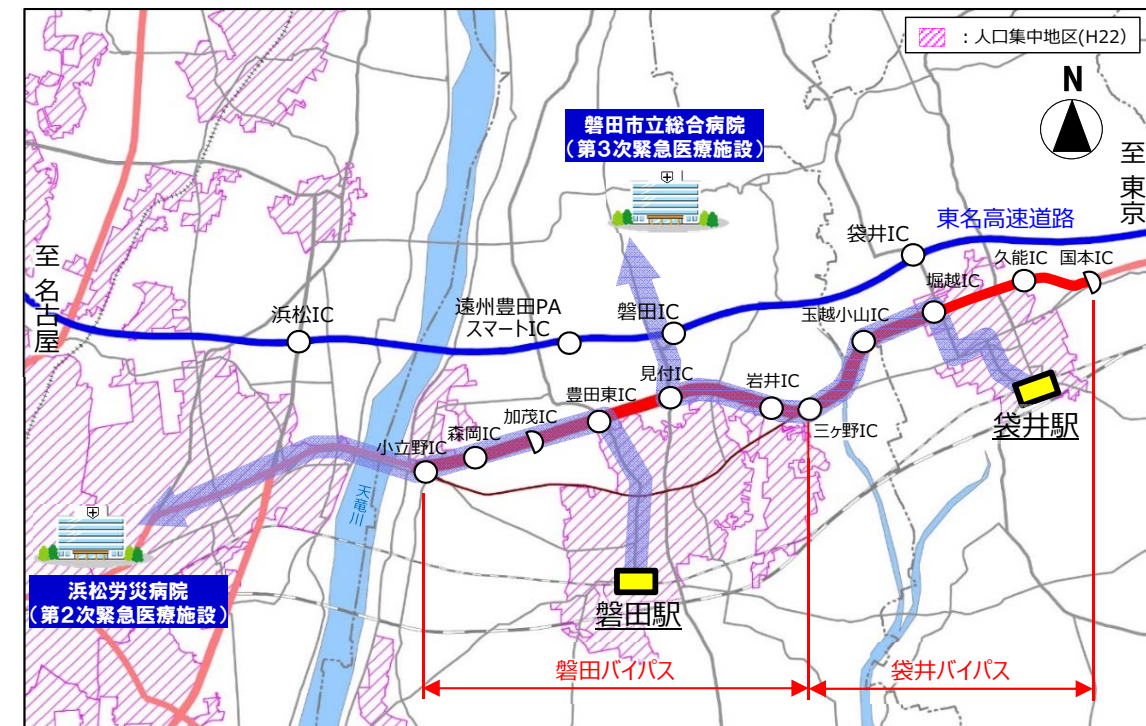


2. 評価の視点：一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパス

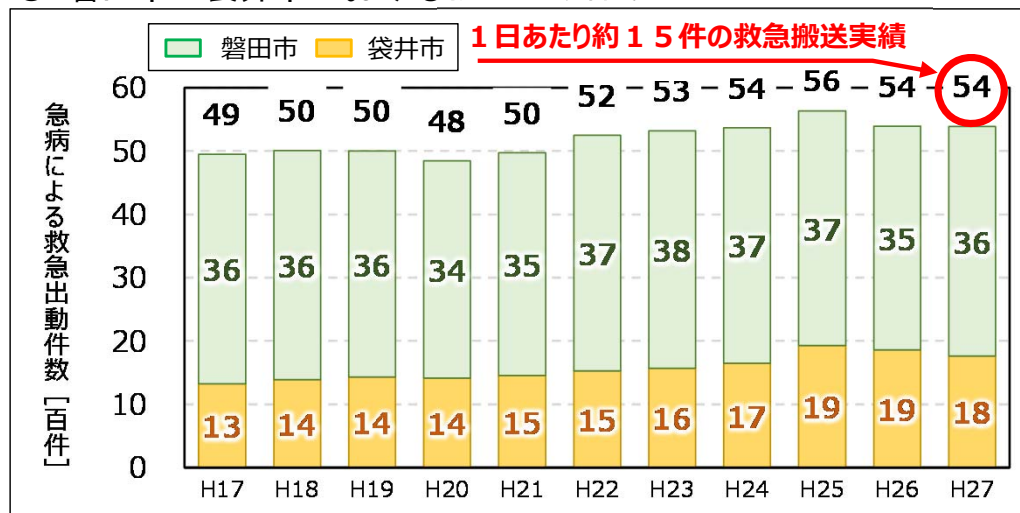
(1) 事業効果の発現状況

④地域生活の支援(医療支援)

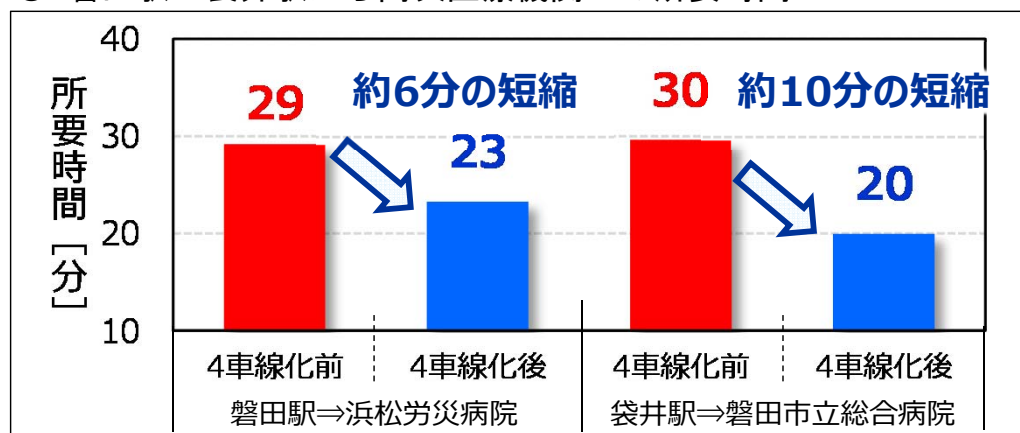
- 国道1号バイパスの整備により、周辺道路における渋滞が緩和し、人口集中地区から高次医療施設への所要時間が短縮。
- 医療従事者からも円滑な救急活動が可能になったとの声が挙がっている。



○ 磐田市・袋井市における救急出動件数



○ 磐田駅・袋井駅から高次医療機関への所要時間



出典：4車線化前：プローブデータ（H23年度 ピーク時間帯）
4車線化後：プローブデータ（H28年度 ピーク時間帯）

○ 医療従事者の声

▶ 磐田市内からバイパスを利用して浜松市内の病院へ搬送する際、以前に比べ、渋滞もなくスムーズな走行が可能となり、便利になったと実感している。

【磐田消防署】

▶ 通院される患者さんからも、渋滞解消により、5分程短縮し、時間に余裕を持てるようになったと伺っています。【袋井消防署】



2. 評価の視点：一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパス

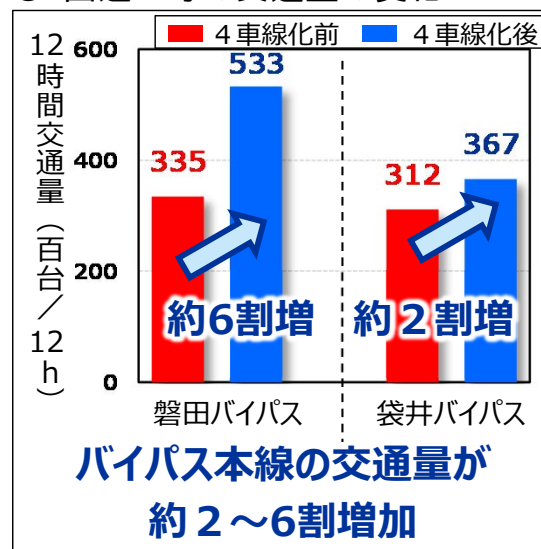
(1) 事業効果の発現状況

⑤ 沿道環境の改善

- 交通状況の改善により、バイパス利用交通量が約2割～6割増加し、また、それに伴い、並行路線（一）磐田袋井線の交通量が約1割～2割減少。
- 国道1号に並行する県道の騒音レベルを見ると、昼間・夜間ともに騒音レベルが低減、環境基準を下回り、生活環境が向上。

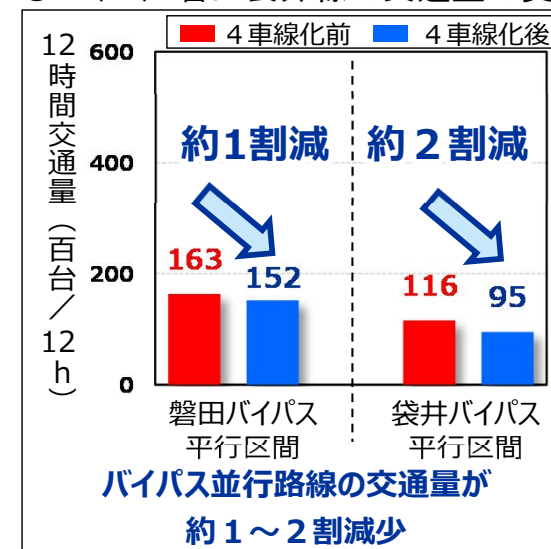


○ 国道1号の交通量の変化



磐田バイパス 4車線化前：H24.10.25 / 4車線化後：H28.10.18
袋井バイパス 4車線化前：H27.7.30 / 4車線化後：H28.10.18

○ （一）磐田袋井線の交通量の変化



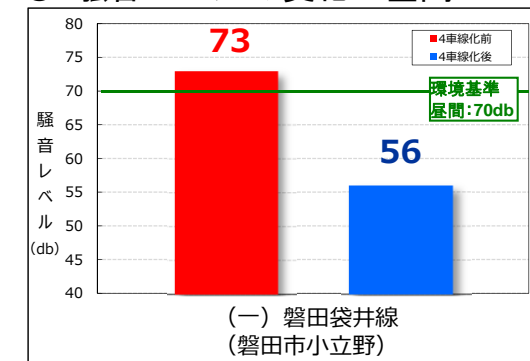
磐田バイパス並行区間 4車線化前：H24.10.25 / 4車線化後：H28.10.18
袋井バイパス並行区間 4車線化前：H27.7.30 / 4車線化後：H28.10.18

○ 沿線企業の声

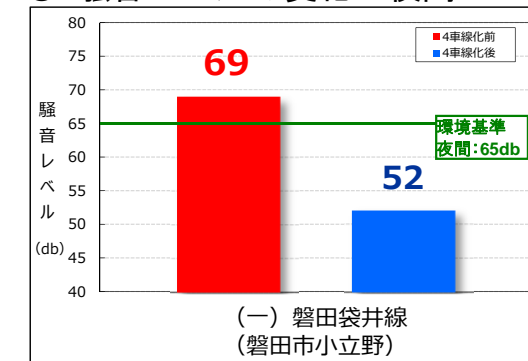
- ▶ 浜松市街から岩井IC周辺まで、週4～5便バイパスを利用して輸送を行っているが、約10分所要時間が短縮されている。また、混雑時にはバイパスを迂回し、周辺道路を利用することがあったが、4車線化後はバイパスを迂回することは無くなった。
- ▶ 周辺道路の交通量が比較的少なくなり、流れがよかった。



○ 騒音レベルの変化：昼間



○ 騒音レベルの変化：夜間

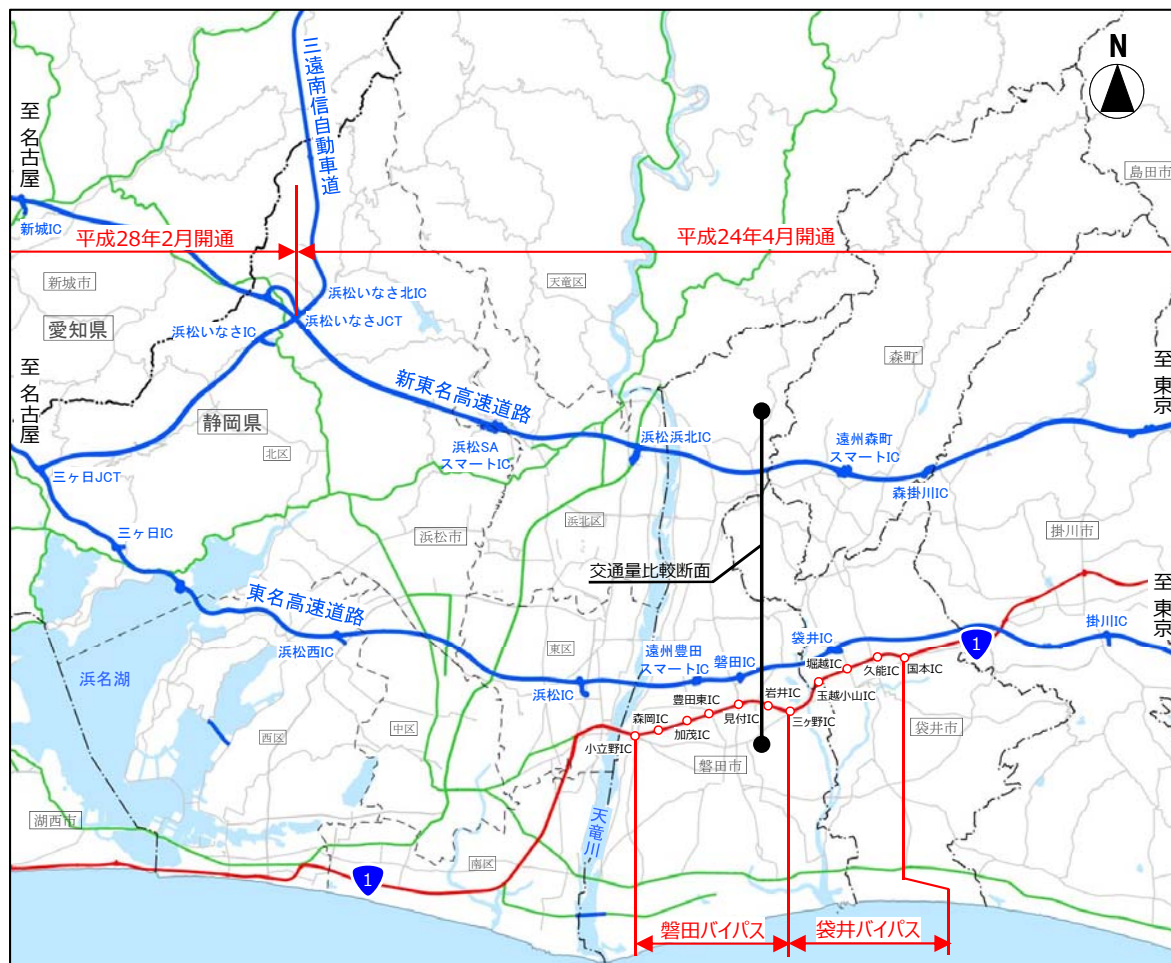


出典 4車線化前：H18.11.21 / 4車線化後：H28.1.25～26

3. 社会経済情勢の変化

①東西幹線ネットワークの拡充

- 平成24年に新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通し、その後、順次磐田バイパス、袋井バイパスが4車線化し、平成28年には新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)が開通しました。
- 新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)が開通以降、国道1号バイパスが順次4車線化したことで、当該地域の東西の大動脈である国道1号、東名高速道路、新東名高速道路の断面交通量は約4.7万台/日増加しました。



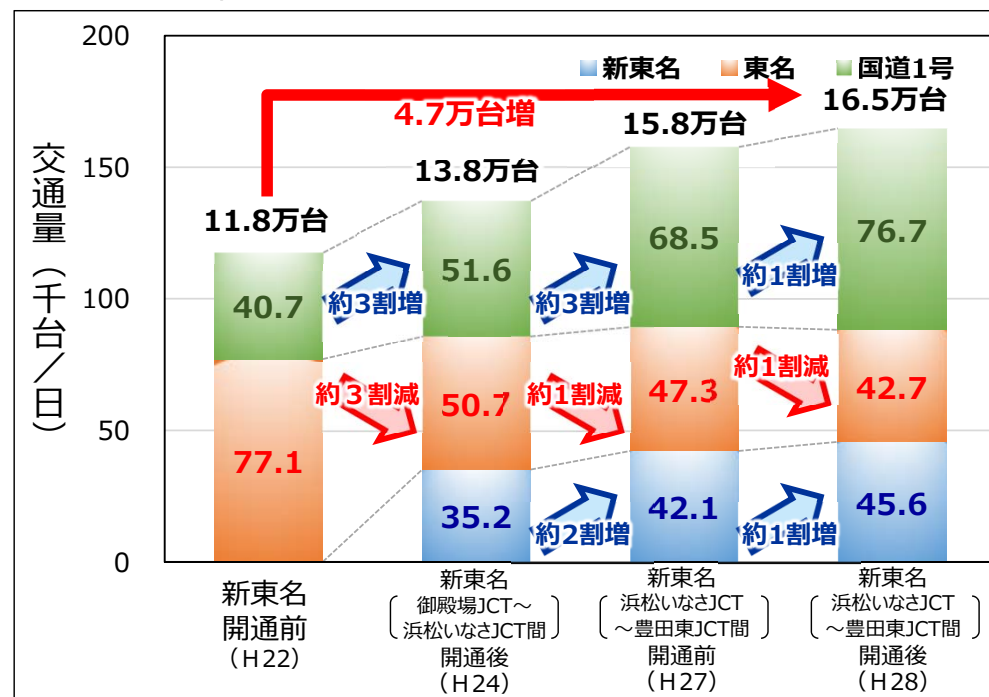
凡例
 高速道路
 一般国道(直轄管理区間)
 一般国道(直轄管理区間外)
 主要地方道・一般県道

交通量：出典 新東名開通前：H22道路交通調査
 新東名(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)開通後：H24.10.25
 新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)開通前：H27道路交通調査
 新東名(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)開通後：H28.8.22～H28.8.31平均

○ 社会経済情勢の変化

年次	経緯
平成24年4月	新東名高速道路(御殿場JCT～浜松いなさJCT間)開通
平成24年11月	磐田バイパス 小立野IC～岩井IC 4車線化
平成25年3月	磐田バイパス 岩井IC～三ヶ野IC 4車線化
平成27年9月	袋井バイパス 三ヶ野IC～堀越IC 4車線化
平成28年2月	袋井バイパス 堀越IC～国本IC 4車線化 新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間)開通

○ 交通量の推移



4. 対応方針(原案)

(1) 今後の事業評価の必要性

■一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパスは事業が完了しており、整備目的どおりの効果が発現していることから、今後の事後評価の必要はないと考えます

(2) 改善措置の必要性

■一般国道1号磐田バイパス・袋井バイパスは、整備目的を達成していると判断できるため、改善措置の必要はないと考えます。

(3) 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

■同種事業の計画・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。

また、事業評価手法の見直しの必要はないと考えます。