

一般国道1号

は ま ま つ
浜松バイパス(な が つ る 長鶴 ~ な か た じ ま 中田島)

(道路事業)

説明資料

令和6年7月30日

中部地方整備局
浜松河川国道事務所

目 次

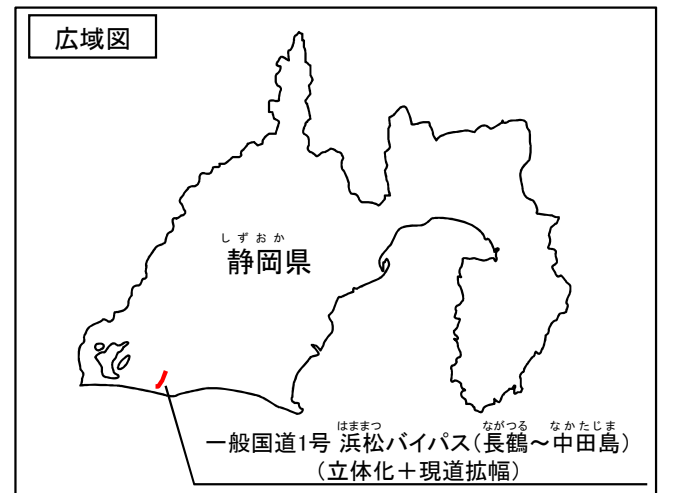
1. 事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 事業の進捗及び見込みの視点	P 3
3. 費用対効果分析	P 4
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 5
5. 対応方針(原案)	P 5

1. 事業概要

(1) 事業目的

■一般国道1号^{はままつ}浜松バイパスは静岡県磐田市^{しずおか}小立野^{いわた}から^{こだての}浜松市中央区^{はままつ}篠原町^{ちゅうおう}を結ぶ延長18.3kmの主要幹線道路です。
■本事業は、^{ながつるちよう}浜松市中央区長鶴町^{なか た じまちよう}から^{しのはらちよう}浜松市中央区中田島町に至る延長6.4kmの区間について、産業活性化支援、地域交通の円滑化、交通安全の確保を目的に計画された事業です。

一般国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）の全体位置図



1. 事業概要

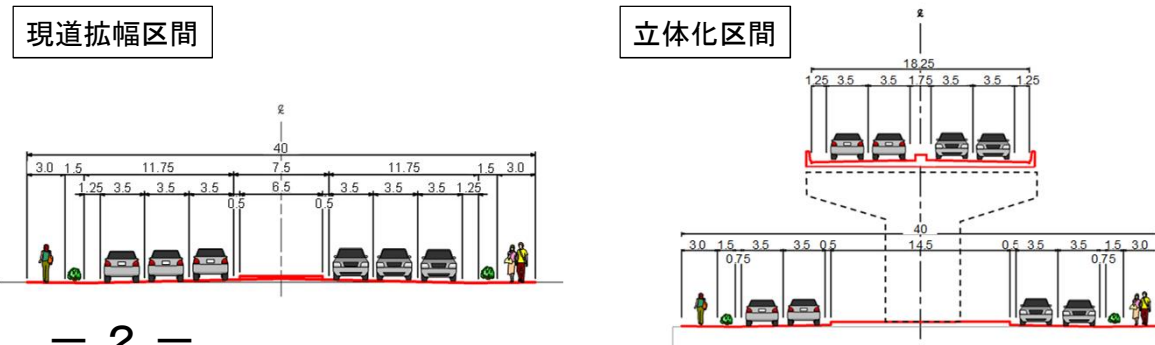
(2) 計画概要

■一般国道1号^{はままつ}浜松バイパス^{ながつる}(長鶴^{なかたじま}～中田島^{ほうがわ})は、^{しもいい}芳川交差点^だ～^{きた}下飯田北交差点の延長2.6kmを立体化し、前後区間の現道を6車線化拡幅する延長6.4kmの事業であり、令和4年度に事業化しています。

事業名	一般国道1号 浜松バイパス (長鶴～中田島)
道路規格	立体化区間:第3種第1級(立体部) 第3種第2級(平面部) 現道拡幅区間:第3種第1級
設計速度	立体化区間:80km/h(立体部) 60km/h(平面部) 現道拡幅区間:80km/h
車線数	立体化区間:立体4車線+平面4車線 現道拡幅区間:平面6車線
都市計画決定	令和3年度
事業化	令和4年度
計画交通量	53,900台/日
用地着手年度	用地取得不要
工事着手年度	未着手
延長	6.4km
前回の再評価	令和3年度 (新規事業採択時評価)
全体事業費	640億円



標準断面図



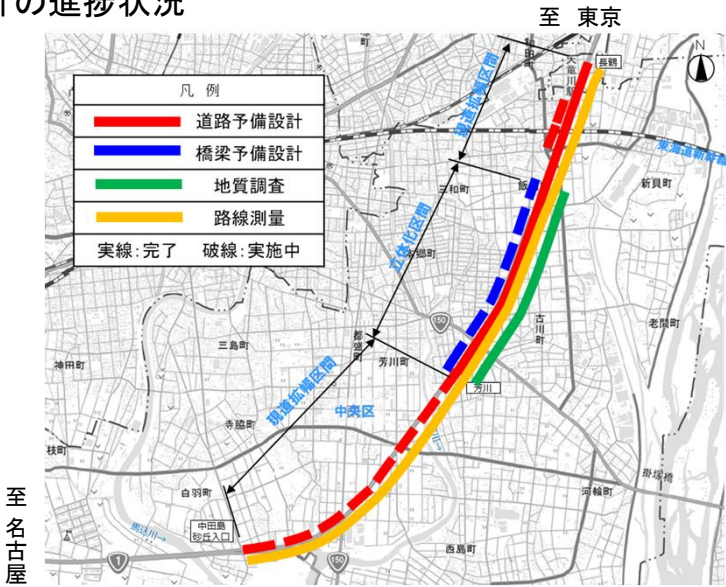
2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点

- 浜松バイパス(長鶴～中田島)は、令和4年度より事業に着手し、路線測量、地質調査、道路予備設計、橋梁予備設計等を実施しています。
- 引き続き、早期の工事着手に向けて調査・設計を推進します。

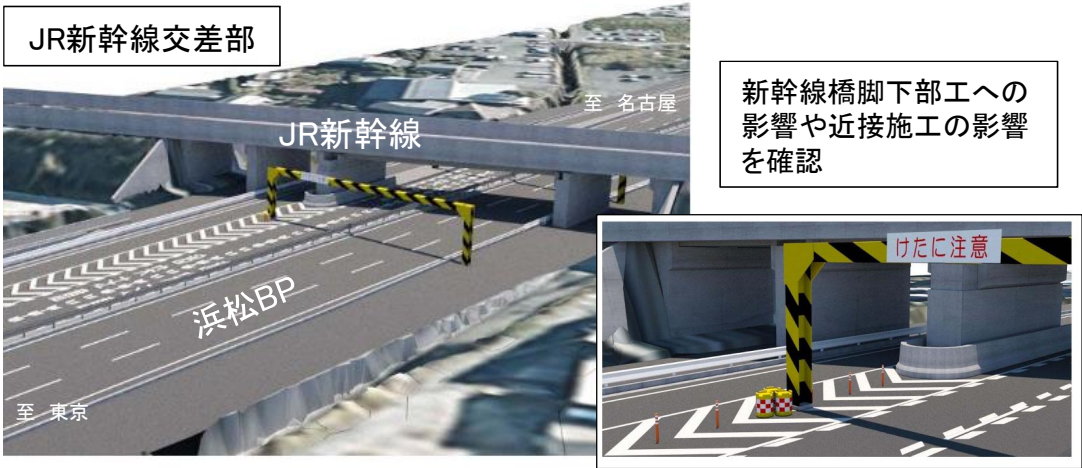


調査設計の進捗状況



設計業務による3次元モデル(BIM/CIM)を活用した関係機関協議を実施

一般国道1号浜松バイパス(長鶴～中田島)の事業進捗状況			
【用地取得率】			
—	⇒	—	
(令和4年度末)		(令和5年度末)	
【事業進捗率】			
0%	⇒	約1%	
(令和4年度末)		(令和5年度末)	



3. 費用対効果分析

3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	1,039	183	14	1,235	455	33	—	488	2.5
今回評価時	1,168	205	15	1,389	463	30	—	493	2.8
[参考]社会的割引率2%	1,992	350	26	2,368	518	53	—	570	4.2
[参考]社会的割引率1%	2,683	471	35	3,188	549	72	—	620	5.1

【残事業】

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時 (新規事業化時)	1,039	183	14	1,235	455	33	—	488	2.5
今回評価時	1,168	205	15	1,389	460	30	—	490	2.8
[参考]社会的割引率2%	1,992	350	26	2,368	515	53	—	568	4.2
[参考]社会的割引率1%	2,683	471	35	3,188	546	72	—	618	5.2

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.5～3.1
事業費	±10%	2.6～3.1
事業期間	±20%	2.6～3.0

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.5～3.1
事業費	±10%	2.6～3.1
事業期間	±20%	2.6～3.0

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道1号浜松バイパス(長鶴～中田島)」周辺の主要な幹線道路(延長約1,373km)を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

【前回再評価時からの変更点】

- 費用便益分析マニュアルの改定(R4マニュアル→R5マニュアル)により、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
- 費用便益分析の基準年次を変更(R3年度→R6年度)。
- GDPデフレータの更新(R3年度→R6年度)。

4. 県・政令市への意見聴取結果

■浜松市の意見

「対応方針（原案）」案に対し異議はありません。

一般国道1号浜松バイパスは、東西の地域を連絡するとともに本市の環状機能を担う重要な道路です。

令和4年度に新規事業化された国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）では、立体化や現道拡幅が計画されており、物流の速達性向上による産業活性化支援や渋滞緩和による地域交通の円滑化、交通事故の削減など、大きな整備効果が期待されます。引き続き、地域一丸となって協力していくため、早期工事着手を図るようお願いします。

5. 対応方針（原案）

■一般国道1号浜松バイパス（長鶴～中田島）の事業を継続する。