

はままつ
国道1号浜松バイパス
はままつしひがしくながつるちょう はままつしみなみくなかたじまちょう
(浜松市東区长鶴町～浜松市南区中田島町)
第1回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和3年 2月24日

目 次

1 . 計画段階評価区間	.....	2
2 . 計画段階評価手続きの進め方(案)	.....	4
3 . これまでの検討状況	.....	6
4 . 地域の状況	.....	9
5 . 道路交通の現状と課題	.....	13
6 . 政策目標(案)の設定	.....	19
7 . 対応方針(案)の検討	.....	23
8 . 意見聴取方法(案)	.....	28

1. 計画段階評価区間

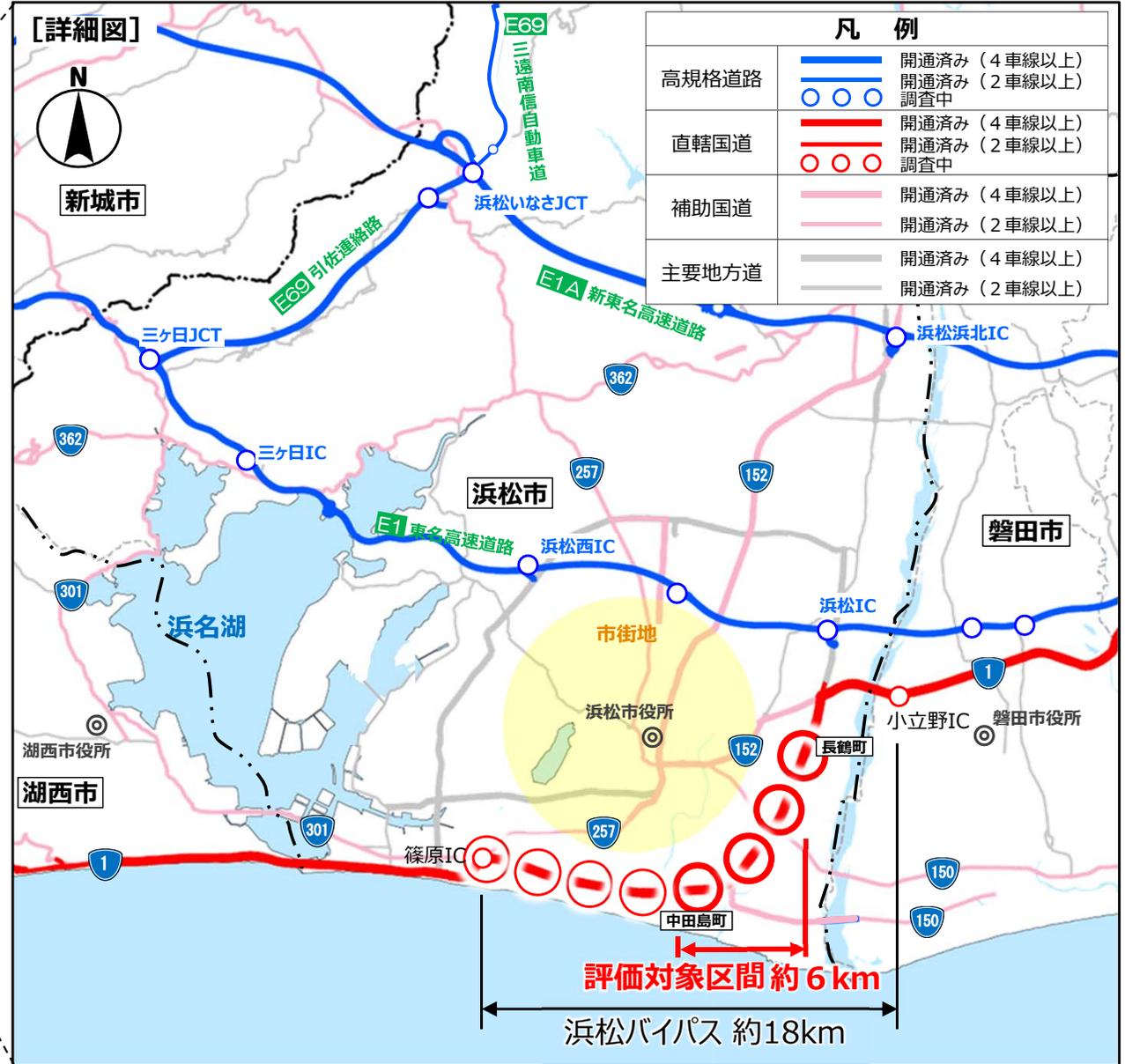
1-1. 計画段階評価区間

- 国道1号は東京都中央区から、大阪府大阪市に至る延長約640kmの道路。
- 評価対象区間は浜松市南部に位置し、浜松市東区長鶴町と南区中田島町を結ぶ延長約6kmの区間。

○ 評価対象区間周辺



凡 例	
高速道路等	
	開通済
	事業中
	調査中
直轄国道	
	開通済
	事業中
	調査中



2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

2. 計画段階評価手続きの進め方(案)

H30.3.26
H30.12.14
H31.3.19

浜松バイパス連絡調整会議 (全3回)

〔目的〕

国道1号浜松バイパスの道路計画策定に向け、必要な事項を関係機関と協議・調整する

〔検討結果〕

- ◆ 抜本的対策に関する計画の具体化の検討を進める
- ◆ 交通課題を踏まえた「優先整備区間」を設定

今回
R3.2.24

中部地方小委員会 (第1回)

〔審議内容〕

- ◆ 計画段階評価手続きの進め方(案)
- ◆ 地域・道路の状況と課題
- ◆ 政策目標(案)
- ◆ 路線の整備方針(案)
- ◆ 対策(案)
- ◆ 意見聴取方法(案)

意見聴取

◆ 意見聴取内容

- 地域の道路交通課題
- 浜松B Pの対策案の比較・検討に重視する項目

◆ 意見聴取方法

《ヒアリング》

対象者：地方公共団体
関係団体 等

《アンケート》

対象者：地域住民
道路利用者 等

中部地方小委員会 (第2回)

〔審議内容〕

- ◆ 意見聴取結果
- ◆ 地域意見を踏まえた整備方針
- ◆ 対応方針(案)の検討

対応方針の決定(概略ルート、構造)

3. これまでの検討状況

3. これまでの検討状況 ①浜松バイパスの検討状況

- 平成30年3月に連絡調整会議を設置し、道路の使われ方や渋滞要因、課題を解決するための対策について検討。
- 平成31年3月に、国道1号浜松バイパスの優先整備区間（案）等のとりまとめを行い、公表。

静岡県道路交通渋滞対策推進協議会
（～H29年度）



国道1号浜松バイパス連絡調整会議
（H30.3.26設置）

《第1回：H30.3.26》

- ・連絡調整会議の設置
- ・浜松バイパスとその周辺道路の現状と課題の共有

《第2回：H30.12.14》

- ・浜松バイパスにおける道路の使われ方と渋滞要因の共有
- ・課題に対する対策メニュー（案）の抽出

《第3回：H31.3.19》

- ・抜本的対策の決定及び計画を進める区間（案）の決定
- ・整備を優先的に進める区間（案）の決定



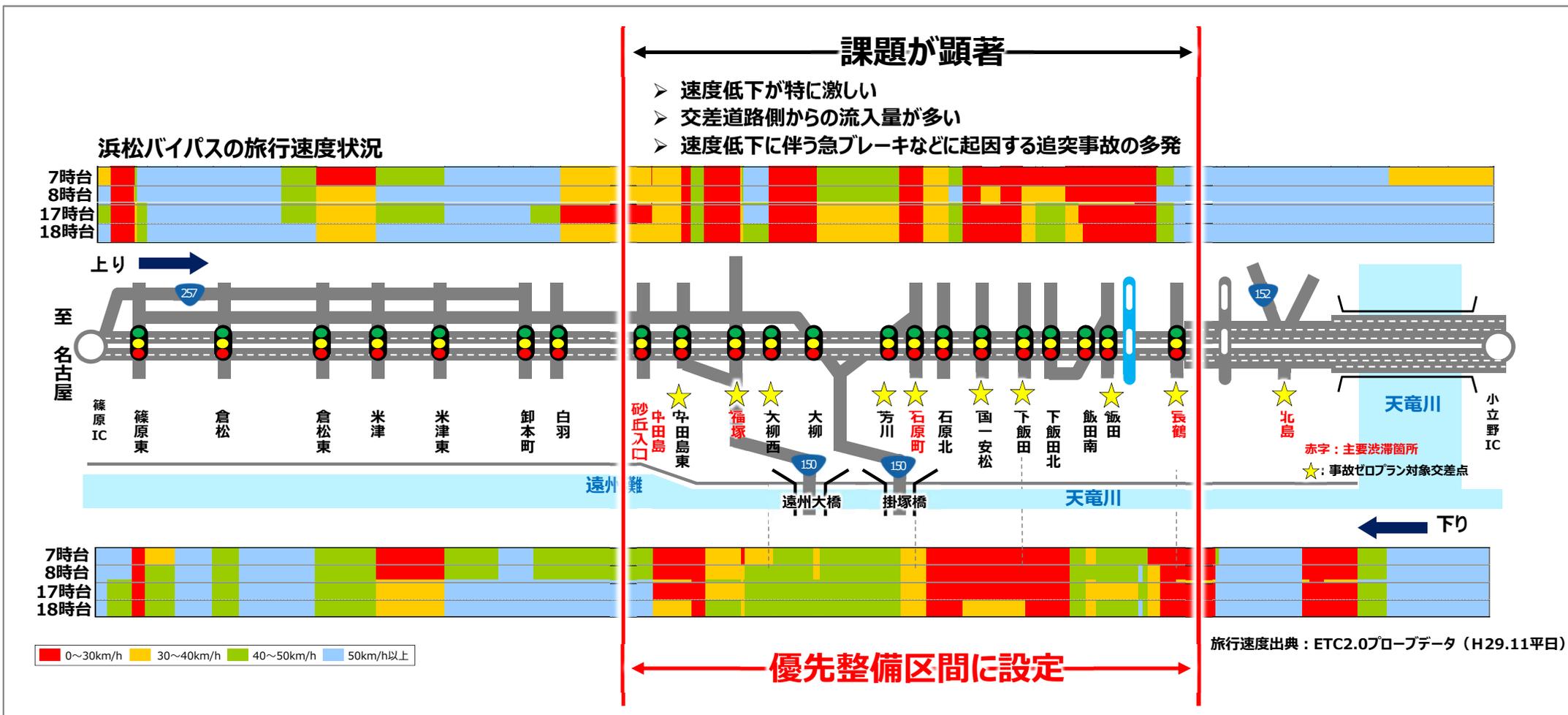
《H31.3.19公表》
・優先整備区間（案）等

国道1号浜松バイパス連絡調整会議：構成員

所属	役職
国土交通省 中部地方整備局	浜松河川国道事務所長
〃	道路部 道路計画課長
静岡県	交通基盤部 道路企画課長
浜松市	土木部 道路企画課長
〃	都市整備部 交通政策課長
静岡県警察本部	交通部 交通規制課長

3. これまでの検討状況 ②優先整備区間の検討

■平成31年3月の第3回連絡調整会議において、現状で課題が顕在化している長鶴交差点～中田島砂丘入口交差点間を優先整備区間と設定し、優先的に整備を進めることとなった。



長鶴交差点～中田島砂丘入口交差点間を優先整備区間とし、優先的に整備を進める。

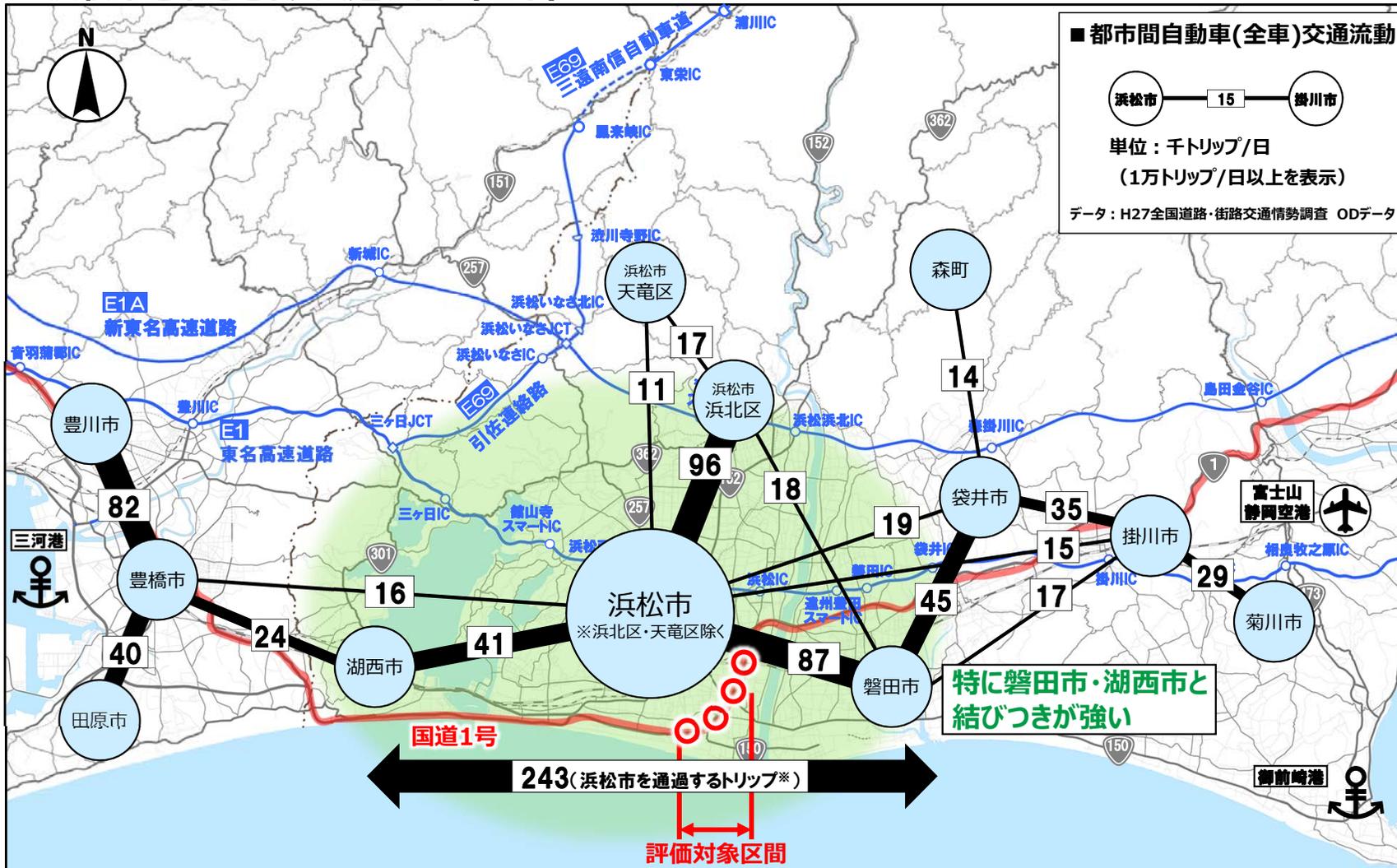
【出典】第3回連絡調整会議より抜粋

4. 地域の状況

4. 地域の状況 ①人口・交通流動

- 人口約80万人の政令市である浜松市を中心に、隣接する10～20万人規模の都市（磐田市・袋井市・湖西市等）への放射状の交通流動が多いとともに、浜松市を通過する東西交通も多い。
- 人口推移では、浜松市は同じ政令市である静岡市や静岡県に比べて人口減少が少なく、横ばいの状態を維持している。

■ 浜松市を中心とした交通流動（全車）



■ 人口

地域	H27人口(人)
浜松市	797,980
磐田市	167,210
袋井市	85,789
湖西市	59,789

[出典]H27年国勢調査

■ 人口増減率(H22/H27)

地域	H27人口(%)
浜松市	-0.36%
静岡市	-1.56%
静岡県	-1.71%

[出典]H27年国勢調査

※浜松市を通過するトリップ：発着地が浜松市をまたいで東西となるトリップ

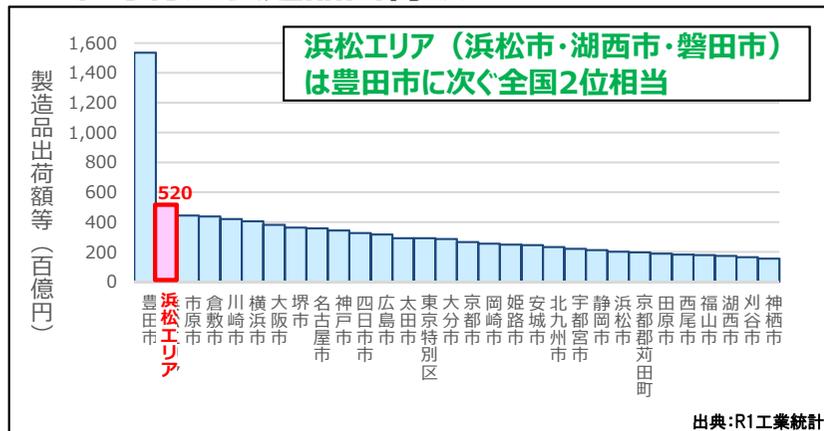
4. 地域の状況 ②地域の産業：輸送機械器具関連製造業

- 浜松・湖西・磐田市からなる浜松エリアには、「ヤマハ」「スズキ」など多くの輸送機械器具関連製造企業が立地している。
- 浜松エリアの製造品出荷額は、市町村別全国2位に相当し、その約5割を輸送機械器具製造業が占める。

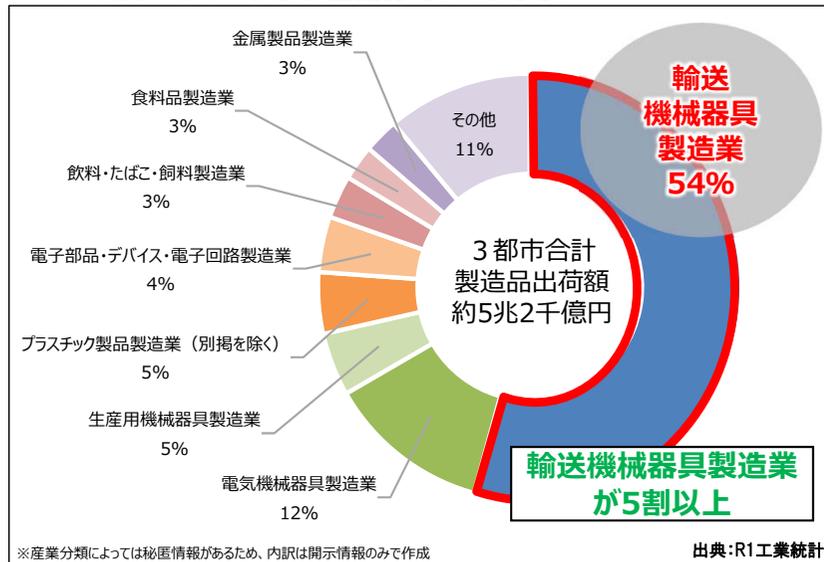
■ 3都市(浜松・湖西・磐田)の主な輸送機械器具関連製造企業



■ 市町村別製造品出荷額



■ 浜松エリアの製造品出荷額内訳



4. 地域の状況 ②地域の産業：楽器関連製造業

- 評価対象区間周辺には、世界的な楽器メーカーである「ヤマハ」や「河合楽器」、「ローランド」など、数多くの楽器製造関連企業が立地しており、楽器等の一大製造集積地を形成している。
- 静岡県の楽器等出荷額（電子楽器除く）は、全国の約7割を占めている。

■ 浜松エリアの主な楽器関連製品製造企業



■ 主要な楽器メーカー

<ヤマハ>

- ・ピアノの生産量世界シェア1位
- ・学校教材用楽器、その他100種類以上の楽器を製造する世界最大の総合楽器メーカー

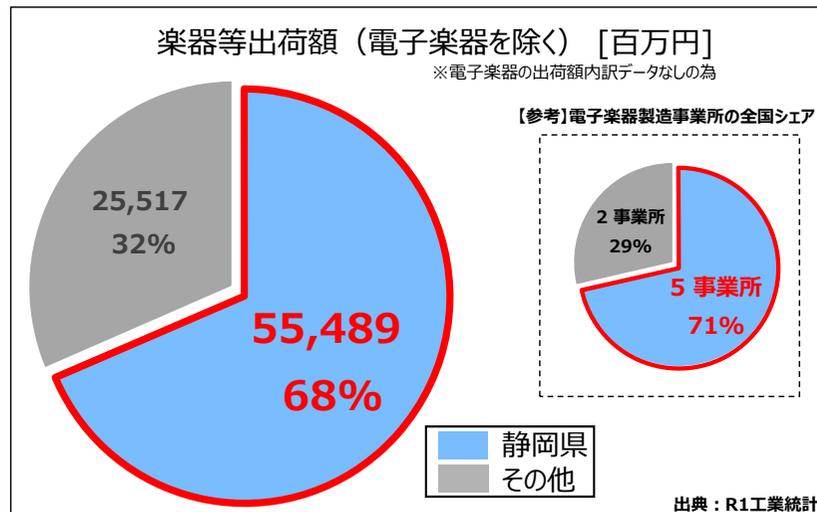
<河合楽器製作所>

- ・ピアノ生産量世界シェア2位
- ・ピアノの製造・販売を中心とした世界的楽器メーカー

<ローランド>

- ・シンセサイザー、デジタルピアノ、電子ドラム等の電子楽器を製造する日本を代表する総合電子楽器メーカー

■ 楽器等関連製品の全国シェア

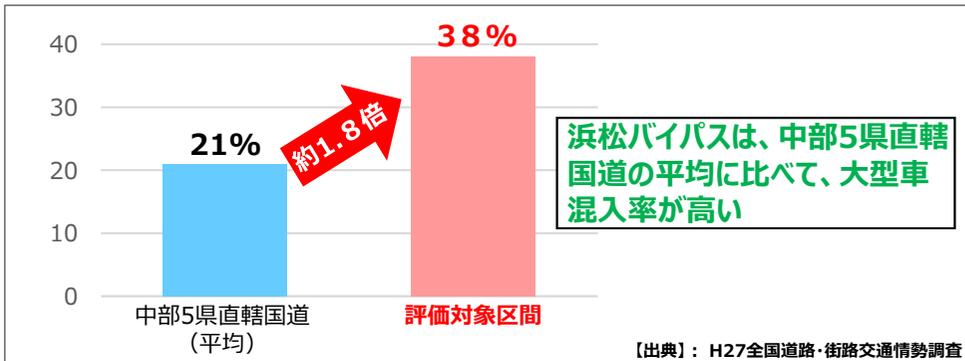


5. 道路交通の現状と課題

5. 道路交通の現状と課題 ①評価対象区間の交通特性

- 評価対象区間は、重要物流道路に指定されており、大型車混入率が高く、地域交通と物流交通が混在した路線である。
- 大型車は通過交通が約 6 割と多く、小型車は内外交通が約 5 割と多い状況である。
- 大型・小型車ともに、浜松エリアを発着とする交通が多く、物流・地域交通として、評価対象区間が利用されている。

■ 大型車混入率



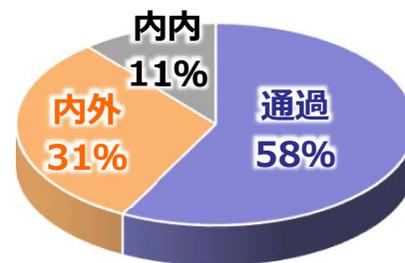
■ 交通流動のイメージ



■ 交通特性 (平日)

<大型車>

○利用形態の割合



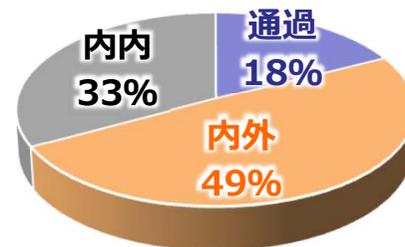
○発着地割合



大型車の約6割が通過交通
浜松エリアを発着とする交通は約7割

<小型車>

○利用形態の割合



○発着地割合



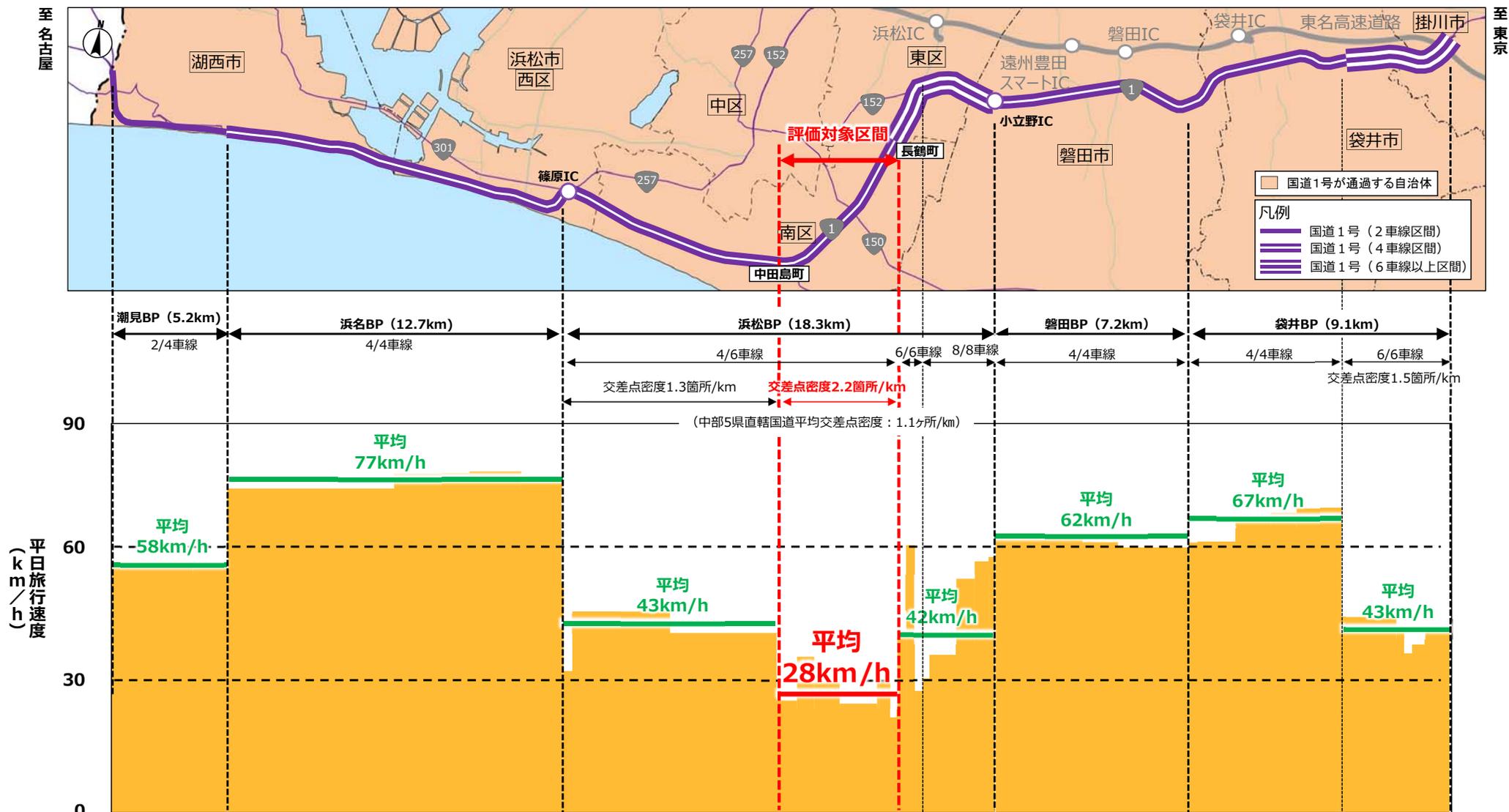
小型車の約5割が内外交通
浜松エリアを発着とする交通は約9割

【出典】ETC2.0データ (R2.10月：平日7～19時平均値)

5. 道路交通の現状と課題 ②国道1号の旅行速度

- 評価対象区間は、信号交差点が連坦しており、近隣のバイパスに比べて旅行速度が遅い。
- 大型車交通の約6割は通過交通であり、評価対象区間の旅行速度が低いため、物流交通の速達性を阻害している。

■ 国道1号の整備状況と旅行速度の関係

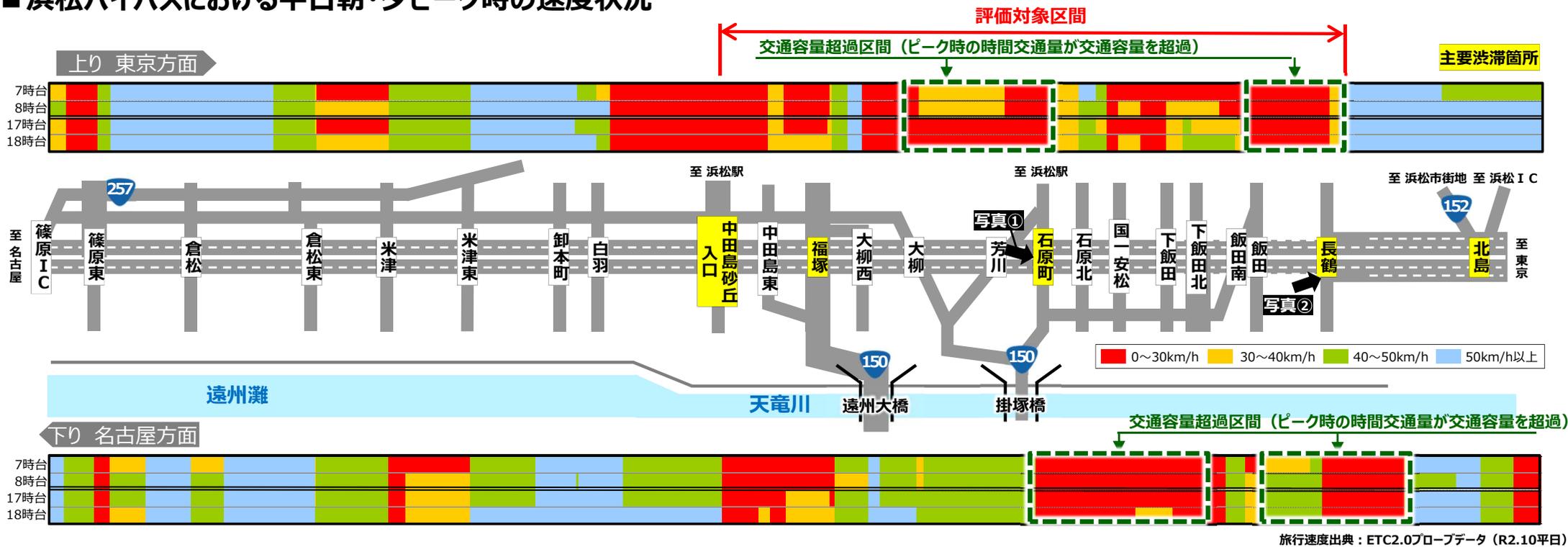


【出典】ETC2.0データ (R2.10月：平日7～19時平均値)

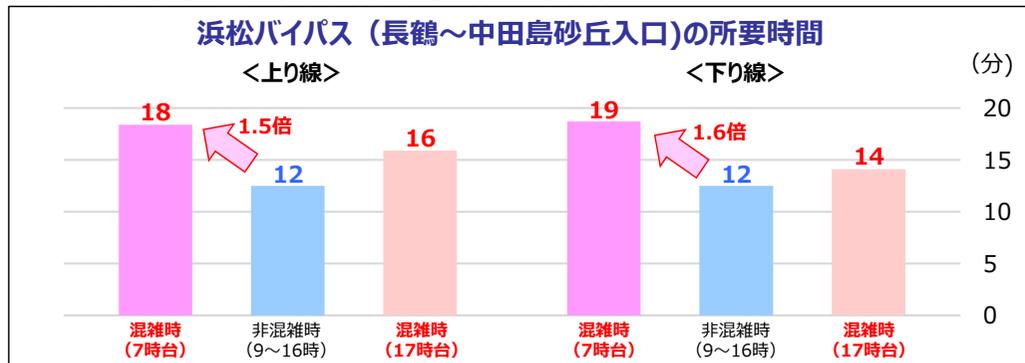
5. 道路交通の現状と課題 ③評価対象区間の交通状況

- 評価対象区間は、交通容量不足かつ信号交差点の連坦により渋滞が発生。
- 評価対象区間における平日朝ピーク時の所要時間は日中の約1.5倍であり、円滑な地域交通を妨げている。

■ 浜松バイパスにおける平日朝・夕ピーク時の速度状況



■ 評価対象区間の所要時間 (平日)



【出典】ETC2.0プローブデータ 2020年10月平日

■ 渋滞の状況 (石原町交差点・長鶴交差点)



5. 道路交通の現状と課題 ⑤交通安全

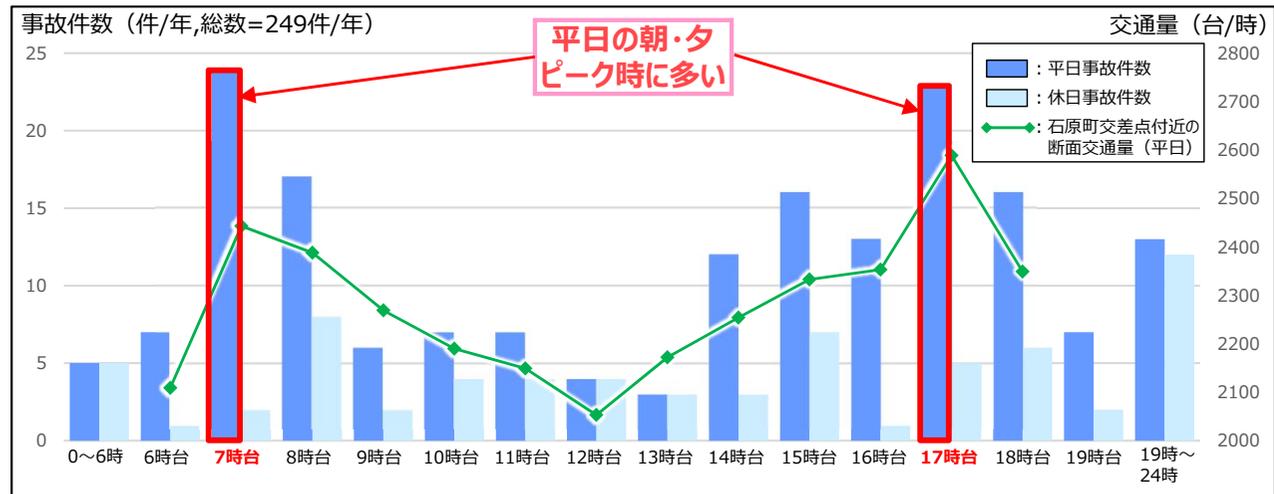
- 政令市の人身事故件数において、浜松市は11年連続ワーストワン。
- 浜松バイパスは近隣のバイパスに比べ死傷事故件数が多く、平日の朝・夕方に多発の傾向。
- 約7割が駐・停車中の追突事故のため、交差点の連坦や交通の集中が要因として考えられ、安全性の向上が課題である。

■ 政令市の人身事故件数（人口10万人あたり）

	政令市	人身事故件数 (人口10万人あたり)
11年連続		
1位	浜松市	831件
2位	静岡市	629件
3位	北九州市	590件
4位	福岡市	486件
5位	名古屋市	409件

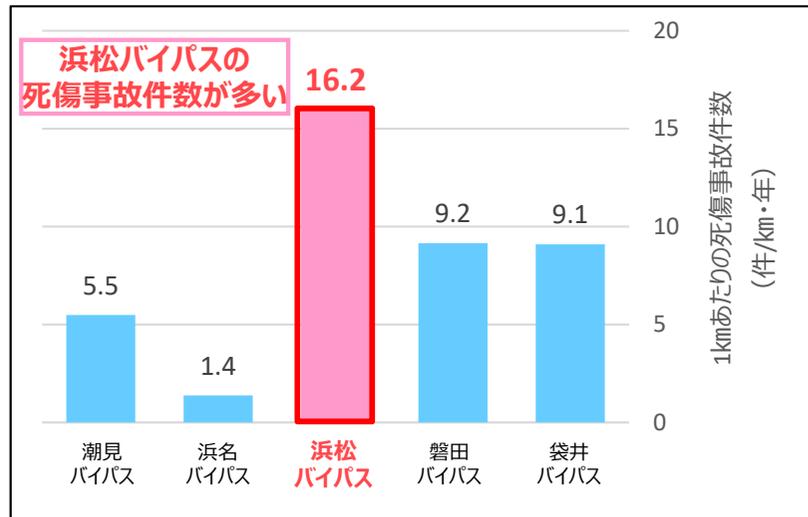
【出典】各自治体HP (R1)

■ 浜松バイパスの死傷事故の発生時間帯及び時間帯別交通量



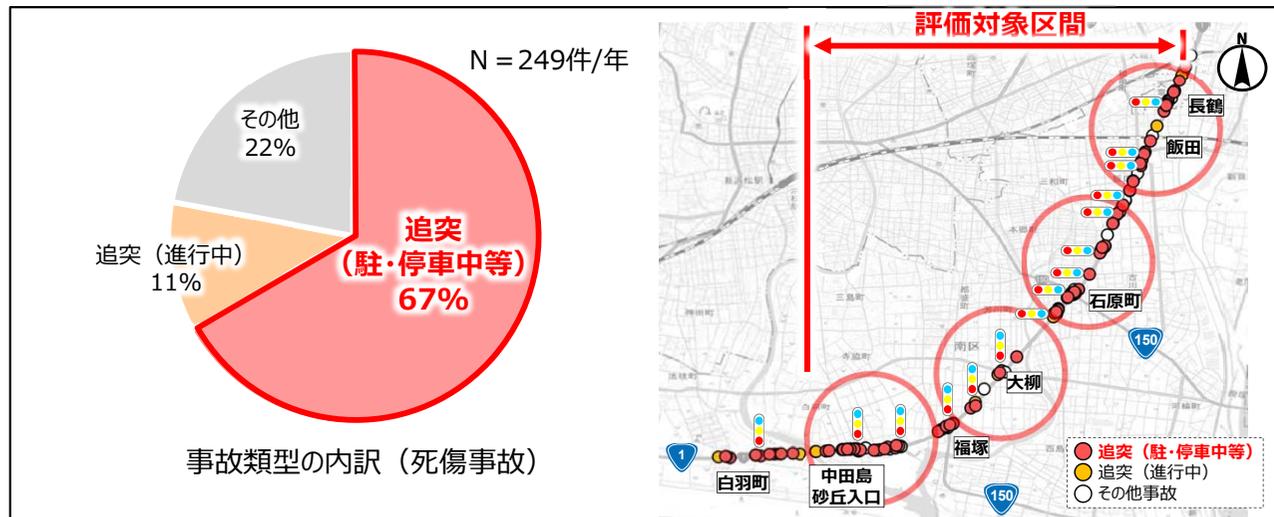
【出典】静岡県警察事故データ (R1)、交通量調査 2019年10月31日(木)

■ 国道1号バイパス別死傷事故件数



【出典】静岡県警察事故データ (R1)

■ 浜松バイパスの事故類型及び死傷事故発生箇所



【出典】静岡県警察事故データ (R1)

6. 政策目標(案)の設定

6. 政策目標(案)の設定 ①地域の将来像

《静岡県・浜松市の上位計画》

静岡県 ふじのくに交通ネットワークビジョン《H24.2策定》

県内地域交流ネットワークの充実	静岡県は、国道1号や東名高速道路に沿って都市が形成されてきた。 高規格幹線道路と一般道の交通ネットワークの充実により、都市と郊外の結びつきが強くなり県内の広域的な発展が期待。
-----------------	--

浜松市 浜松市都市計画マスタープラン《H29.8策定》

都市活力の持続と向上	本市の発展を支えてきた工業や農業をはじめ、多様な産業が更に活発に展開されるとともに、交流人口の拡大につながるまちづくりを目指す。
------------	--

浜松市 浜松市総合交通計画《H22.5策定》

一体感のある都市づくり	拠点間を連携する公共交通の維持・再編や道路整備を進め、円滑かつ利便性の高い交通ネットワークを形成。
市内外の活発な交流の促進	市民が自らの意思で自由に移動できるように、使いやすい交通ネットワークを形成。
ものづくり都市の創造	生産性・流通性が向上するような円滑な物流導線確保するなど、浜松の経済発展を支える交通ネットワークを形成。
活発な産業・経済活動を支えられた豊かな「暮らし」	国内外の多くの地域と広範な市内を円滑に結び、効率的に物を運びやすくする。 様々な物品を、店舗、企業、消費者のニーズに合わせて送ったり、届けやすくする。 業務で移動する人を効率的かつ円滑に目的地に到着しやすくする。

浜松市 浜松市のみちづくり計画《H31.3策定》

地元産業力の強化	【みちづくりの方向性】 国道1号の機能強化。
市中心部の渋滞緩和	【みちづくりの方向性】 環状・放射道路等の整備による幹線道路ネットワークの構築及び幹線道路の円滑化により、幹線道路の事故及び生活道路への流入を抑制
拠点間を移動しやすいみちづくり	環状道路などの幹線道路の整備により、都心部等の交通の整流化を図るとともに、当該道路および生活道路の事故件数減少が期待。

6. 政策目標(案)の設定 ②政策目標(案)

	課題	原因	政策目標(案)
物流・産業	<ul style="list-style-type: none"> ○ 物流の速達性確保 ➢ 浜松バイパスは地域交通と物流交通が混在。 ➢ 評価対象区間は、近隣のバイパスに比べて旅行速度が遅い。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通の集中 ○ 信号交差点の連坦 	速達性向上による 産業活性化支援
地域・生活	<ul style="list-style-type: none"> ○ 円滑な地域交通の確保 ➢ 評価対象区間及び主要な交差道路において渋滞が発生。 ➢ 評価対象区間では、7時台の所要時間が日中の約1.5倍。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通容量の不足 ○ 信号交差点の連坦 	渋滞緩和による 地域交通の円滑化
安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ○ 交通事故の削減 ➢ 政令市の人身事故件数において、浜松市は11年連続ワーストワン。 ➢ 浜松バイパスは隣接するバイパスと比べて死傷事故件数が多く、平日の朝・夕方に多い傾向である。 ➢ 死傷事故の約7割が駐・停車中の追突事故である。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 信号交差点の連坦 ○ 交通の集中 	交通安全の確保

6. 政策目標(案)の設定 ②政策目標(案)

各政策目標と課題

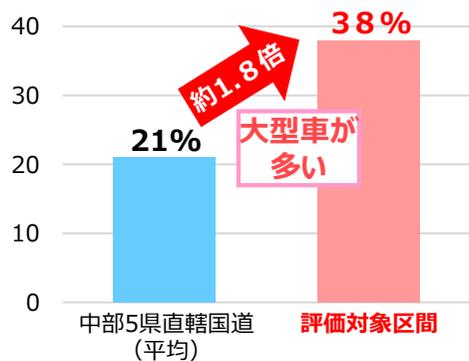
物流・産業

速達性向上による産業活性化支援

【課題：物流の速達性確保】

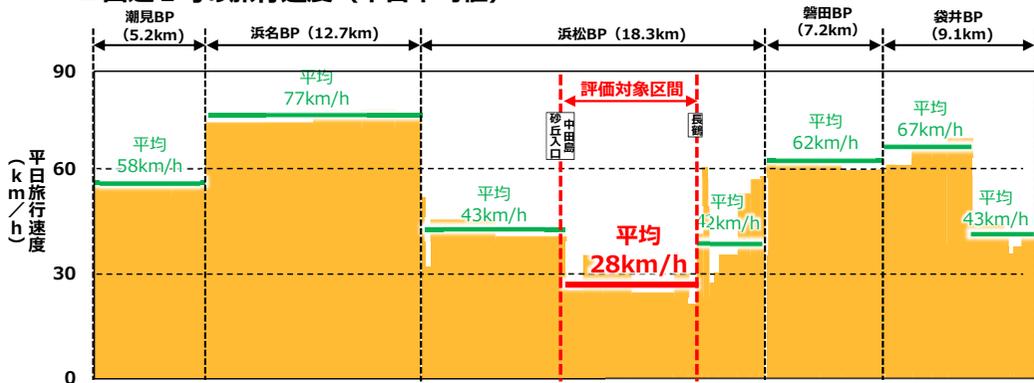
- ▶ 浜松バイパスは交通が集中し、地域交通と物流交通が混在。
- ▶ 信号交差点の連坦により、評価対象区間は近隣のバイパスに比べ旅行速度が遅く、物流交通の速達性を阻害。

■ 大型車混入率



【出典】：H27全国道路・街路交通情勢調査

■ 国道1号の旅行速度（平日平均値）



【出典】ETC2.0データ (R2.10月：平日7～19時平均値)

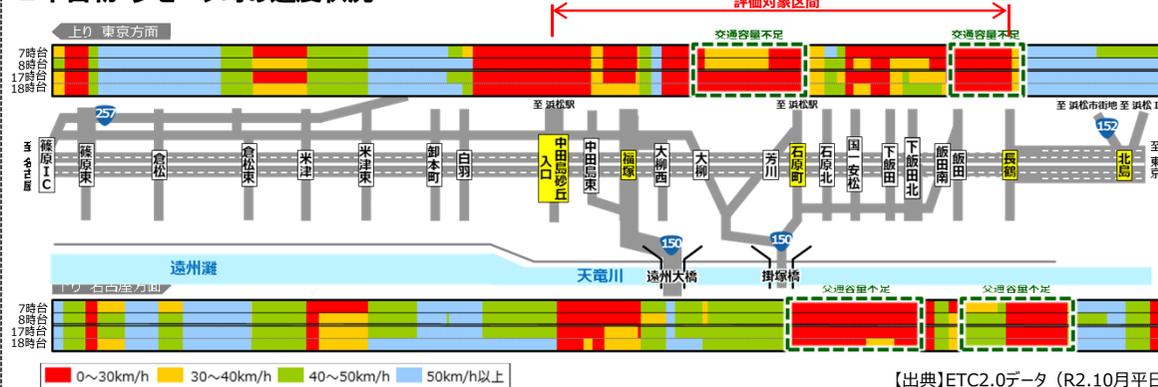
地域・生活

渋滞緩和による地域交通の円滑化

【課題：円滑な地域交通の確保】

- ▶ 評価対象区間及び主要な交差道路において、渋滞が発生。
- ▶ 評価対象区間の交通容量の不足及び信号交差点の連坦が渋滞の要因。
- ▶ 平日7時台における評価対象区間の所要時間は日中の約1.5倍。

■ 平日朝・夕ピーク時の速度状況



【出典】ETC2.0データ (R2.10月平日)

■ 評価対象区間の所要時間



【出典】ETC2.0データ (R2.10月平日)

■ 交差道路の渋滞 (国道150号)



安全・安心

交通安全の確保

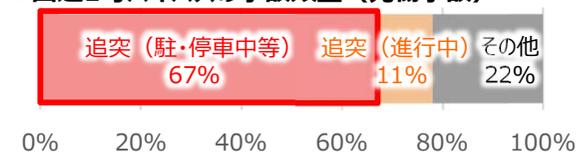
【課題：交通事故の削減】

- ▶ 政令市の人身事故件数において、浜松市は11年連続ワーストワン。
- ▶ 浜松バイパスは近隣バイパスと比べて死傷事故が多く、平日の朝・夕方に多発。
- ▶ 約7割が駐・停車中の追突事故であり、信号交差点の連坦や交通の集中が事故の要因として考えられる

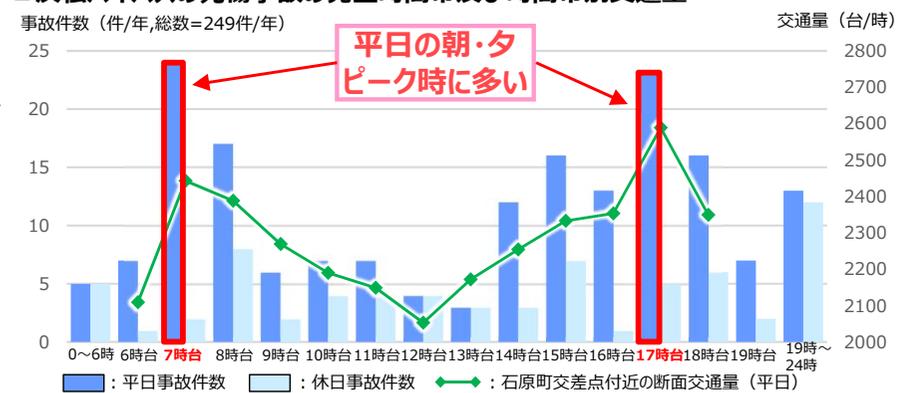
■ 国道1号バイパス別死傷事故件数



■ 国道1号バイパスの事故類型 (死傷事故)



■ 浜松バイパスの死傷事故の発生時間帯及び時間帯別交通量



【出典】静岡県警察事故データ (R1)、交通量調査 2019年10月31日 (木)

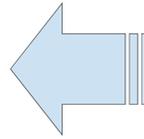
7. 対応方針(案)の検討

7. 対応方針(案)の検討 ①対策案の立案

将来像を踏まえた道路に求められる機能・役割と政策目標 (案)

【政策目標 (案)】

- 速達性向上による産業活性化支援
- 渋滞緩和による地域交通の円滑化
- 交通安全の確保



【道路に求められる機能・役割】

- 時間信頼性及び速達性が高い
- 渋滞の影響が少なく、快適な走行が可能
- 交通事故が抑制され、安全性が高い

※意見聴取により道路に求められる機能・役割を補完

政策目標を達成するために考えられる対策案

《配慮すべきポイント》
生活環境への配慮、施工時の地域への配慮、経済性等

【案①】

全線立体化

【案②】

立体化+平面6車線化

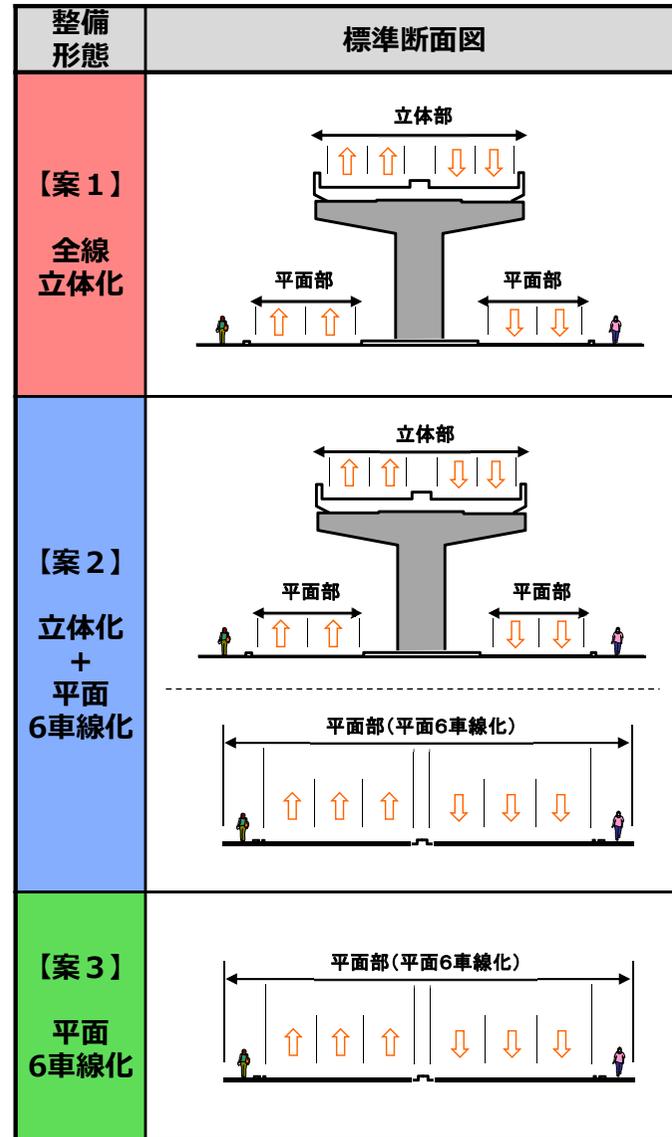
【案③】

平面6車線化

7. 対応方針(案)の検討 ②路線の検討条件

- 国道1号浜松バイパスは、現況の道路区域が広く、沿線地域では市街化が進展していることを踏まえ、現道上での整備が合理的と考え、同一のルート帯を設定する。
- また、沿線地域は「市街化区域」が多いため、生活環境への影響や施工時の地域への影響等を配慮する必要がある。

■ 比較案の構造図



7. 対応方針(案)の検討 ③構造形式比較図

■ 国道1号浜松バイパスと同一ルート帯において対応可能となる道路構造案を立案。

■ 構造形式比較図

整備形態	標準断面図	整備イメージ
<p>【案①】 全線立体化</p>		<p style="text-align: right;">※中間インターチェンジは、必要に応じて設置を検討予定</p>
<p>【案②】 立体化 + 平面6車線化</p>		
<p>【案③】 平面6車線化</p>		

※交差点名は主要な交差点のみ記載
※福塚は既存の都市計画を表示

7. 対応方針(案)の検討 ④対策案の比較

評価軸		【案①】 全線立体化	【案②】 立体化+平面6車線化	【案③】 平面6車線化
構造概要		評価対象区間全線を立体化する案	評価対象区間のうち、課題が顕著な区間を立体化し、残りの区間を平面6車線化する案	評価対象区間全線を平面6車線化する案
「政策目標」に対する評価	速達性向上による産業活性化支援	全ての信号交差点を回避することで、時間信頼性及び速達性が大幅に向上 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約60km/h	課題が顕著な区間を立体化し、多くの信号交差点を回避することで、時間信頼性及び速達性が向上 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約50km/h	信号交差点を回避しないため、効果は限定的 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約40km/h
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	立体部と平面部で交通を分担することで、平面部交通量が減少し、評価対象区間及び交差道路の渋滞緩和が期待できる	課題が顕著な区間を立体化し、立体部と平面部で交通を分担することで、平面部交通量が減少するとともに、平面6車線化区間では、1回の青信号で通過できる交通量が増加するため、評価対象区間及び交差道路の渋滞緩和が期待できる	1回の青信号で通過できる交通量が増加するが、現況において課題が顕著な区間では、平面6車線化による効果が小さく、評価対象区間及び交差道路の渋滞緩和が十分期待できない
	交通安全の確保	交通事故が少なく安全性が高い 評価対象区間及び交差道路の渋滞が緩和することで、交通事故の減少が期待できる	評価対象区間及び交差道路の渋滞が緩和することで、交通事故の減少が期待できる	評価対象区間及び交差道路の渋滞が幾分緩和することで、交通事故の減少がある程度期待できる
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	騒音・日照障害の影響が小さい 沿線に住居等が集中する区間では、平面部の交通量が減少し、騒音の低減が期待できる一方、全線を立体化するため、日照障害による影響は大きい	沿線に住居等が集中する区間では、平面部の交通量が減少し、騒音の低減が期待できる他、立体化区間が限定されているため、日照障害による影響は小さい	平面部に交通が残るため、騒音の低減が十分期待できない一方、立体化区間がないため、日照障害による影響はない
		用地買収範囲が小さい 用地買収が必要となり、全線を立体化するため、その範囲は大きい	用地買収が必要となるが、立体化区間が限定されるため、その範囲は小さい	用地買収が必要となるが、既存の都市計画区域を活用するため、その範囲は僅少
	工事中的の影響	工事中の現道交通への影響が小さい 施工時の規制範囲及び規制期間が大きく、現道交通への影響が最も大きい	施工時の規制範囲及び規制期間が抑えられ、現道交通への影響は小さい	全線を平面6車線化するため、施工時の規制範囲及び規制期間は小さく、現道交通への影響が最も小さい
	経済性	建設に要する費用が安い 約1,000億円～1,200億円	約550億円～650億円	約300億円～400億円
	整備効果の発現	効果発現までの期間が短い 効果発現までの期間が長い	効果発現までの期間が短い	効果発現までの期間が短い

※（現況）：ETC2.0データ（R2.10月：平日7～19時 平均値）より算出
 ※（案①～③）：近隣国道1号の立体4車線区間及び平面6車線区間におけるETC2.0データ（R2.10月：平日7～19時 平均値）より算出

8. 意見聴取方法(案)

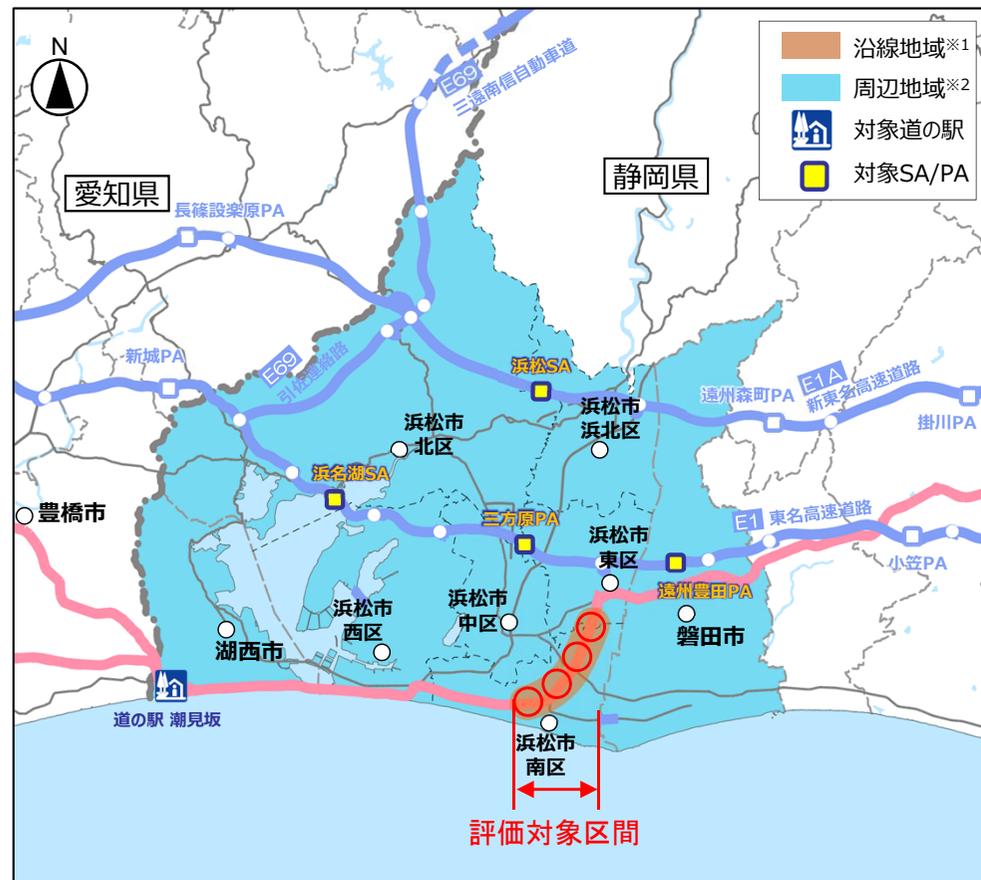
8. 意見聴取方法（案） ①概要とアンケート配布範囲（案）

■ 沿線・周辺地域の住民、道路利用者、地方公共団体、各種団体などから、地域の道路交通課題、求められる機能・役割に際して重視すべき項目、配慮すべき項目などに対する意見を幅広く聴取。

■意見聴取の概要

調査		対象
道路利用者 アンケート調査 (WEB・留め置き)		<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域の道の駅利用者（1箇所：潮見坂） ・東名・新東名のSA/PA (4箇所：浜松SA、浜名湖SA、三方原PA、遠州豊田PA) ・国、県、沿線地域及び周辺地域地方公共団体 ・WEBモニター調査
地方公共団体 ヒアリング調査		<ul style="list-style-type: none"> ・静岡県 ・沿線地域及び周辺地域の3市（浜松市、湖西市、磐田市）
住民アンケート調査	郵送配布（全戸配布）	<ul style="list-style-type: none"> ・概ねのルート帯が通過する沿線地域（浜松市東区・南区の一部）に全戸配布（計 約30,600世帯）
	郵送配布（無作為抽出）	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域に隣接する自治体より無作為抽出（計 約20,870世帯）
聞き取り調査 各種団体	沿線・周辺地域ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> ・教育委員会、消防署、警察署、医療機関、商工会議所、トラック協会、バス協会、タクシー協会、道の駅
	沿線・周辺地域アンケート	<ul style="list-style-type: none"> ・商工会議所会員企業 ・トラック協会会員 ・バス協会会員 ・タクシー協会会員

■住民アンケート配布範囲



- ・周知方法：記者発表、ポスター掲示
国、県、沿線・周辺地域地方公共団体HPにバナー貼り付け、市町広報誌
- ・配布方法：①住民アンケートについて、沿線地域※1は全戸配布、周辺地域※2は無作為抽出で配布
②上記以外は、市・区役所や道の駅、SA/PAにてアンケート用紙設置
- ・回収方法：①郵便ポスト、スマートフォン等からの回答（WEB）
②市・区役所や道の駅、SA/PAに投函ボックスを設置
- ・期 間：約2ヶ月

※1沿線地域：世帯数は、令和2年12月時点の住民基本台帳より

- ※1 沿線地域：概ねのルート帯が通過する地域（全戸配布）
- ※2 周辺地域：沿線地域に隣接する自治体（無作為抽出による配布）

8. 意見聴取方法（案） ②アンケート調査内容・項目（案）

アンケート調査項目	アンケート調査内容
回答者の属性 道路利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ■ 回答者の属性 住所（市区町村まで）・性別・年齢・職業 ■ 国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）の利用頻度及び自動車の利用頻度（同乗を含む） ・ほぼ毎日、週に数回程度、月に数回程度、ほぼ利用しない、利用したことがない ■ 運転目的 ・仕事（通勤除く）、通勤・通学、日常的な買い物・通院、観光・レジャー等 ■ 目的地 ・町字まで記載
国道1号及び交差道路の交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路の交通課題について ※4段階評価（1.そう思う 2.ややそう思う 3.あまりそう思わない 4.そう思わない） ①信号交差点が多く、信号待ち時間が長い ②隣接するバイパス（磐田バイパスや浜名バイパス等）と比べ、速度が遅い ③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない ④交通事故が多く、安全性が低い ⑤その他（自由回答）
対策案の比較・検討に際し重視すべき項目	<ul style="list-style-type: none"> ■ 対策案の比較・検討に際し重視すべき項目について ※4段階評価（1.特に重視すべき 2.やや重視すべき 3.あまり重視すべきではない 4.重視すべきではない） <重視すべき項目> ①信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること ②朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること ③交通事故が少なくなり、安全性が向上すること ④騒音や日照阻害等、生活への影響が小さく、配慮がなされていること ⑤道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと ⑥工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと ⑦道路をつくる費用が安いこと ⑧整備効果が早期に発現すること（早く完成すること） ⑨その他（自由回答）
その他意見	(自由回答)

8. 意見聴取方法（案） ③アンケート調査(紙面構成案:P1)

道路計画に関するご意見をお聞かせください

はままつ はままつし ひがしく ながつるちょう はままつし みなみく なかたしまちょう

国道1号浜松バイパス（浜松市東区长鶴町～浜松市南区中田島町）の計画に関するアンケート調査



本アンケート調査は、国道1号浜松バイパス（浜松市東区长鶴町～浜松市南区中田島町）の計画策定にあたり、皆様の生活に役立つ道路となるよう、周辺地域の皆様のご意見をお聴かせ頂くために実施するものです。

本アンケート調査は、国道1号浜松バイパスについて、地域の皆様が日々感じられている交通面での課題及び課題を解決するための対策等について、ご意見を伺うものです。

浜松市、湖西市、磐田市の方を対象にアンケート調査実施のご案内を送付し、ご回答をお願いしております。

ご返送いただいたハガキは、浜松河川国道事務所にて集計を行います。

ご協力のほど、よろしくお願い申し上げます。

※郵送先住所は、住民基本台帳法に基づき、自治体の協力を得て調査しています。

アンケートの答え方は
P.2をご覧ください

郵便はがきによる回答は、

2021年●月●日(●)

までをお願い致します。

※この期間以降にご回答いただいた場合、集計に反映されない場合があります。

お問い合わせ先

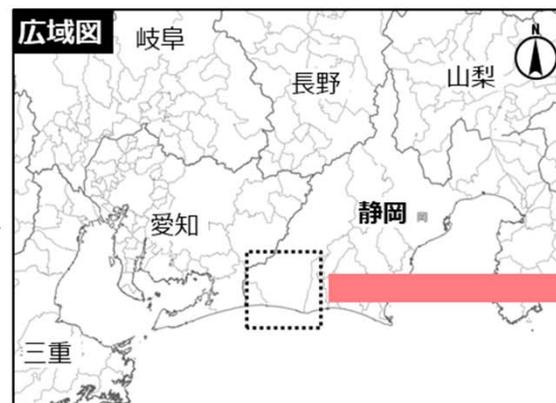


国土交通省 中部地方整備局
浜松河川国道事務所 計画課

〒430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266

電話：TEL (053) 466-0117 (直通：平日9:30～17:00)

ホームページ：<https://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/>

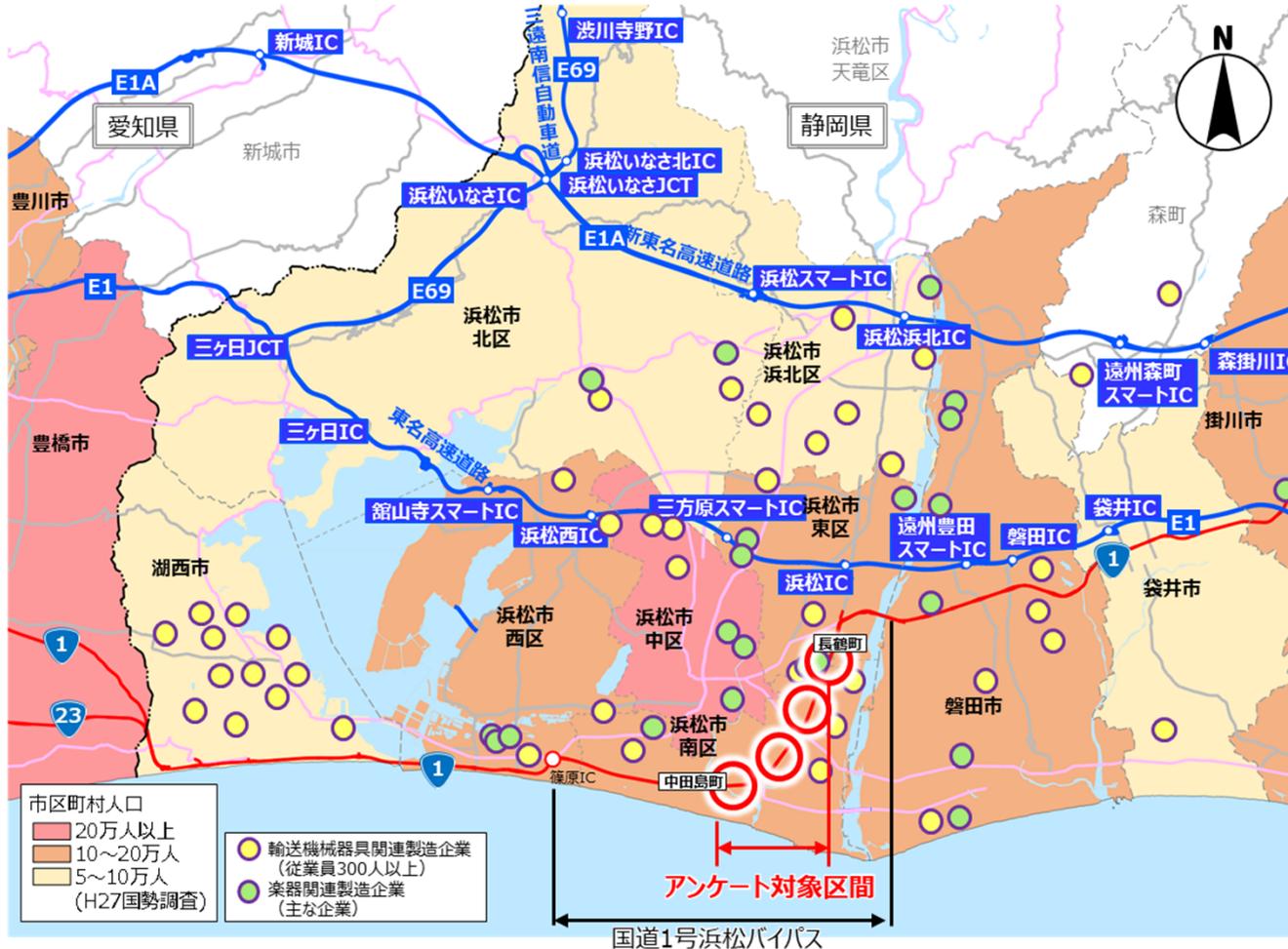


8. 意見聴取方法（案） ③アンケート調査(紙面構成案:P3)

はままつ ながつちょう なかたじまちょう 国道1号浜松バイパス（長鶴町～中田島町）周辺の特徴



- ・浜松市は静岡市と並び静岡県内最大の都市であり、約80万の人口を抱えています。（県内1位）
- ・製造業を中心とした産業が盛んで輸送機器メーカーや楽器メーカー、電気機器メーカー等世界的な企業も多数立地しています。楽器等の製造出荷額は全国で約7割のシェアを誇ります。



特徴①：人口集中

静岡県内人口1位：約80万人

特徴②：輸送機器製造集積地

浜松市は、スズキやホンダ、ヤマハ発動機など、世界を舞台に活躍する輸送機器メーカーが立地し、部品メーカーなど輸送機器製造に係わる多くの企業が集積する国内有数の産業都市です。



特徴③：楽器製造集積地

浜松市周辺には河合楽器、ヤマハ、ローランドなど日本を代表する楽器メーカーがあり、楽器等の製造品出荷額では静岡県が全国の約7割のシェアを占め、主要なメーカーの工場は浜松市、磐田市に立地しています。



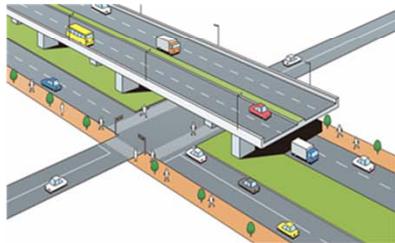
8. 意見聴取方法（案） ③アンケート調査(紙面構成案:P5)

交通課題を解決するための対策案について

国道1号浜松バイパスの内、アンケート対象区間の沿道は、まちづくりや市街化が進んでいることから、現道上での対策案を考えました。

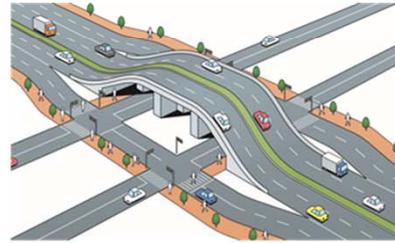


案1：全線立体化



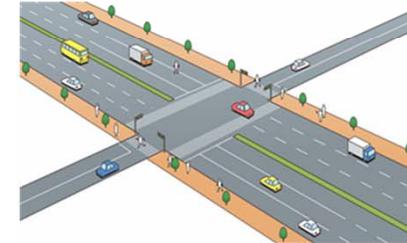
アンケート対象区間全線を立体化する案です

案2：立体化+平面6車線化



アンケート対象区間のうち、課題が顕著な区間を立体化し、残りの区間を平面6車線化する案です

案3：平面6車線化



アンケート対象区間全線を平面6車線化する案です

8. 意見聴取方法（案） ③アンケート調査(紙面構成案:P6)

はままつ 国道1号浜松バイパスの交通課題を解決するための対策案の比較

評価軸			【案①】全線立体化	【案②】立体化+平面6車線化	【案③】平面6車線化
構造概要			アンケート対象区間全線を立体化する案	アンケート対象区間のうち、課題が顕著な区間を立体化し、残りの区間を平面6車線化する案	アンケート対象区間全線を平面6車線化する案
「政策目標」に対する評価	速達性向上による産業活性化支援	時間信頼性及び速達性が高い	全ての信号交差点を回避することで、時間信頼性及び速達性が大幅に向上 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約60km/h	課題が顕著な区間を立体化し、多くの信号交差点を回避することで、時間信頼性及び速達性が向上 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約50km/h	信号交差点を回避しないため、効果は限定的 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約40km/h
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	渋滞が少なく快適な走行が可能	立体部と平面部で交通を分担することで、平面部交通量が減少し、アンケート対象区間及び交差道路の渋滞緩和が期待できる	課題が顕著な区間を立体化し、立体部と平面部で交通を分担することで、平面部交通量が減少するとともに、平面6車線化区間では、1回の青信号で通過できる交通量が増加するため、アンケート対象区間及び交差道路の渋滞緩和が期待できる	1回の青信号で通過できる交通量が増加するが、現況において課題が顕著な区間では、平面6車線化による効果が小さく、アンケート対象区間及び交差道路の渋滞緩和が十分期待できない
	交通安全の確保	交通事故が少なく安全性が高い	アンケート対象区間及び交差道路の渋滞が緩和することで、交通事故の減少が期待できる	アンケート対象区間及び交差道路の渋滞が緩和することで、交通事故の減少が期待できる	アンケート対象区間及び交差道路の渋滞が幾分緩和することで、交通事故の減少がある程度期待できる
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	騒音・日照障害の影響が小さい	沿線に住居等が集中する区間では、平面部の交通量が減少し、騒音の低減が期待できる一方、全線を立体化するため、日照障害による影響は大きい	沿線に住居等が集中する区間では、平面部の交通量が減少し、騒音の低減が期待できる他、立体化区間が限定されているため、日照障害による影響は小さい	平面部に交通が残るため、騒音の低減が十分期待できない一方、立体化区間がないため、日照障害による影響はない
		用地買収範囲が小さい	用地買収が必要となり、全線を立体化するため、その範囲は大きい	用地買収が必要となるが、立体化区間が限定されるため、その範囲は小さい	用地買収が必要となるが、既存の都市計画区域を活用するため、その範囲は僅少
	工事中の影響	工事中の現道交通への影響が小さい	施工時の規制範囲及び規制期間が大きく、現道交通への影響が最も大きい	施工時の規制範囲及び規制期間が抑えられ、現道交通への影響は小さい	全線を平面6車線化するため、施工時の規制範囲及び規制期間は小さく、現道交通への影響が最も小さい
	経済性	建設に要する費用が安い	約1,000億円～1,200億円	約550億円～650億円	約300億円～400億円
	整備効果の発現	効果発現までの期間が短い	効果発現までの期間が長い	効果発現までの期間が短い	効果発現までの期間が短い

※（現況）：ETC2.0データ（R2.10月：平日7～19時 平均値）より算出
 ※（案①～③）：近隣国道1号の立体4車線区間及び平面6車線区間におけるETC2.0データ（R2.10月：平日7～19時 平均値）より算出

8. 意見聴取方法（案） ③アンケート調査(調査票及び郵送ハガキ)

はままつ はままつ ひがしくながつらちよう はままつし みなみく なかたにまちよう
国道1号浜松バイパス（浜松市東区長鶴町～浜松市南区中田島町）の計画に関するアンケート調査

下記を参考に、**同封のはがきへ必要事項を記入し、ポストに投函下さい。また、web上でもご回答いただけます。**

問1.あなた自身について

問1-1.ご回答された方について教えてください

住所	※○丁目以下は記載無しで構いません（例：浜松市中区元城町 など）				
性別	1.男性	2.女性			
年齢	1.10代	2.20代	3.30代	4.40代	5.50代 6.60代 7.70歳以上
職業	1.会社員 2.公務員 3.自営業 4.主婦・主夫 5.学生 6.パート・アルバイト 7.無職 8.その他（ ）				

問1-2.普段自動車を利用されますか？（同乗の場合も含みます）【1つ選択】

自動車利用 1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度 4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない

問1-3.「問1-2」で1～4と回答された方にお聞きします。
 別添資料の地図に示す『国道1号 浜松バイパス（アンケート対象区間）』を普段利用されますか。

1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度 4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない

問1-4.「問1-3」で1～4と回答された方にお聞きします。
 『国道1号 浜松バイパス（アンケート対象区間）』を利用する主な目的を教えてください。【1つ選択】

1.仕事（通勤除く） 2.通勤・通学 3.日常的な買い物・通院等 4.観光・レジャー 5.その他（ ）

問1-5.「問1-4」で向かう主な目的地はどこですか？
 ※○丁目以下は記載無しで構いません
 （ ） 都・道・府・県 （ ） 市・町・村 （ ）

問2.国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路には、どのような交通課題があると思いますか。

以下の①～④の項目について、4段階評価してください。

【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない

交通に関する課題	あなたの評価の程度			
①信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	4	3	2	1
②隣接するバイパス（磐田バイパスや浜名バイパス等）と比べ、速度が遅い	4	3	2	1
③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	4	3	2	1
④交通事故が多く、安全性が低い	4	3	2	1

その他（自由回答）

問3.対策案を検討する際に重要だと思うことは何ですか。

以下の①～⑧の項目について、4段階評価してください。

【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない

道路の機能	あなたの評価の程度			
①信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること	4	3	2	1
②朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること	4	3	2	1
③交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	4	3	2	1
④騒音や日照障害等、生活への影響が小さく、配慮がなされていること	4	3	2	1
⑤道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと	4	3	2	1
⑥工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと	4	3	2	1
⑦道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1
⑧整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）	4	3	2	1

その他（自由回答）

問4.その他

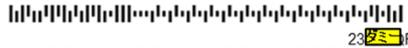
その他、今後の国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）の道路整備についてのご意見がありましたらお書きください。（自由回答）
 例）渋滞が改善されれば、通勤においてとても便利になると思う。



郵便はがき

4 3 0 0 8 1 1

浜松市中区名塚町266
 国土交通省 中部地方整備局
 浜松河川国道事務所 計画課 行



問1-1.ご回答された方について教えてください	住所	※○丁目以下は記載無しで構いません（例：浜松市中区元城町 など）		
	性別	1.男性	2.女性	
	年齢	1.10代 5.50代	2.20代 6.60代	3.30代 7.70歳以上
	職業	1.会社員 2.公務員 3.自営業 4.主婦・主夫 5.学生 6.パート・アルバイト 7.無職 8.その他（ ）		
問1-2.普段自動車を利用されますか？（同乗含む）【1つ選択】	1.ほぼ毎日 4.ほぼ利用しない	2.週に数回程度 5.利用したことがない	3.月に数回程度	
問1-3.「問1-2」で1～4と回答された方にお聞きします。別添資料の地図に示す『国道1号 浜松バイパス（アンケート対象区間）』を普段利用されますか。	1.ほぼ毎日 2.週に数回程度 3.月に数回程度 4.ほぼ利用しない 5.利用したことがない			
問1-4.「問1-3」で1～4と回答された方にお聞きします。『国道1号 浜松バイパス（アンケート対象区間）』を利用する主な目的を教えてください。【1つ選択】	1.仕事（通勤除く） 2.通勤・通学 3.日常的な買い物・通院等 4.観光・レジャー 5.その他（ ）			
問1-5.「問1-4」の目的で向かう主な目的地はどこですか？	（ ） 都・道・府・県 （ ） 市・町・村 （ ）		※○丁目以下は記載無しで構いません	

問2.国道1号 浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路には、どのような交通課題があると思いますか？ 以下の①～④の交通に関する課題について、4段階評価してください。

【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない

交通に関する課題	あなたの評価の程度			
①信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	4	3	2	1
②隣接するバイパス（磐田バイパスや浜名バイパス等）と比べ、速度が遅い	4	3	2	1
③朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	4	3	2	1
④交通事故が多く、安全性が低い	4	3	2	1

その他（自由回答）

問3. 対策案を検討する際に重要だと思うことは何ですか？ 以下の①～⑤の道路の役割について、4段階評価してください。

【4段階評価】 4.強く思う 3.どちらかというと思う 2.どちらかというと思わない 1.全く思わない

道路の機能	あなたの評価の程度			
①信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること	4	3	2	1
②朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること	4	3	2	1
③交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	4	3	2	1
④騒音や日照障害等、生活への影響が小さく、配慮がなされていること	4	3	2	1
⑤道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと	4	3	2	1
⑥工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと	4	3	2	1
⑦道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1
⑧整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）	4	3	2	1

その他（自由回答）

問4. その他、今後の国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）の道路整備についてのご意見がありましたらお書きください。（自由回答）

ご協力ありがとうございました。