

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  
(浜松市東区長鶴町～浜松市南区中田島町)  
第2回 計画段階評価

国土交通省 中部地方整備局

令和3年6月1日

# 目次

1 . 計画段階評価の検討の流れ	.....	2
2 . 意見聴取の結果	.....	9
3 . 対応方針（原案）の検討	.....	24
4 . 自治体への意見照会結果	.....	30
5 . 対応方針（案）まとめ	.....	32

# **1. 計画段階評価の検討の流れ**

# 1. 計画段階評価の検討の流れ 1) 評価対象区間

- 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



凡例		
高規格道路	——	開通済み (4車線以上)
	——	開通済み (2車線以上)
	○ ○ ○	調査中
直轄国道	——	開通済み (4車線以上)
	——	開通済み (2車線以上)
	○ ○ ○	調査中
補助国道	——	開通済み (4車線以上)
	——	開通済み (2車線以上)
主要地方道	——	開通済み (4車線以上)
	——	開通済み (2車線以上)

# 1. 計画段階評価の検討の流れ 2) 計画段階評価手続きの進め方

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

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)

R3.3.15~R3.5.9

## 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

今回  
R3.6.1

## 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)

# 1. 計画段階評価の検討の流れ 3) 前回審議内容

## ■ 前回審議の概要

- 開催日：令和3年2月24日（水）16時～
- 主な議事：検討の流れ
  - これまでの検討状況
  - 地域の状況
  - 道路交通の現状と課題
  - 政策目標（案）の設定
  - 対応方針（案）の検討
  - 意見聴取方法（案）

## ■ 前回審議での主なご意見と対応状況

指摘事項		対応状況	該当箇所
①	各対策案の道路構造やコンセプトが伝わる情報を記載し、比較表についても一般の方に分かりやすい内容・言葉で記載したほうがよい。	アンケート説明資料に記載した比較表では、道路構造が分かるイメージ図を記載するとともに、表中の文字を少なくし、分かりやすい表現とした。	P 6
②	生活環境への影響における騒音と日照阻害は、それぞれの評価が分かるように、分けて意見聴取したほうがよい。	アンケート説明資料の比較表において、騒音と日照阻害を分けるとともに、アンケート項目においても、騒音と日照阻害に関する項目を分けて実施した。	P 7
③	沿線企業への通勤利用が多く見込まれることや、浜松市は外国人労働者が多いためアンケート対象を工夫するとよい。	商工会を通じて、企業に対してアンケートを実施した。周辺住民への郵送アンケートの抽出において国籍を問わず、住民基本台帳登録に基づいて無作為抽出を実施した。	P 8

# 1. 計画段階評価の検討の流れ 4) 前回審議内容への対応①

指摘事項	対応状況
① 各対策案の道路構造やコンセプトが伝わる情報を記載し、比較表についても一般の方に分かりやすい内容・言葉で記載したほうがよい。	アンケート説明資料に記載した比較表では、道路構造が分かるイメージ図を記載するとともに、表中の文字を少なくし、分かりやすい表現とした。

## ● 政策目標に対する評価の比較表

アンケート説明資料抜粋

### 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
対策案の概要 (道路構造及び道路機能)				
		全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案	信号が多い区間(市街化区域)の立体化により、通過交通と地域交通を分離すると共に、残区間の平面6車線化等により、交通の円滑化を図る案	全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案
「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	旅行速度が大幅に向上 【日中の平均旅行速度(平日)※】 長崎～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約60km/h 〔全線立体化により信号交差点を全て回避〕	旅行速度が向上 【日中の平均旅行速度(平日)※】 長崎～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約50km/h 〔立体化により信号が特に多い区間を回避〕	旅行速度の向上は限定的 【日中の平均旅行速度(平日)※】 長崎～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ 約40km/h 〔信号交差点を回避できない〕
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	渋滞の緩和が期待できる 〔全線立体化により平面部交通量が減少〕	渋滞の緩和が期待できる 〔立体化区間の平面部交通量が減少 ・平面6車線化により1回の青信号で通過できる交通が増加〕	渋滞の緩和が十分に期待できない 〔1回の青時間で通過できる交通が増加するが、信号が多い区間では効果が低い〕
		渋滞の緩和が期待できる 〔浜松バイパス平面部の交通量減少に伴い、交差点の信号青時間増加が期待できる〕	渋滞の緩和が期待できる 〔浜松バイパス立体化区間の平面部交通量減少に伴い、交差点の信号青時間増加が期待できる ・平面6車線化区間の交差点交通量の減少に伴い、信号待ち時間の短縮が期待できる〕	渋滞の緩和が十分に期待できない 〔浜松バイパス平面部の交通量が減少しないため、交差点の信号青時間増加が期待できない〕
	交通安全の確保	交通事故の減少が期待できる 〔対象区間及び交差点の渋滞が緩和〕	交通事故の減少が期待できる 〔対象区間及び交差点の渋滞が緩和〕	交通事故の減少がある程度期待できる 〔対象区間及び交差点の渋滞が幾分緩和〕

P.6

※(現状) 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

## ● 配慮すべきポイントに対する評価の比較表

アンケート説明資料抜粋

### 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
対策案の概要 (道路構造及び道路機能)				
		全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案	信号が多い区間(市街化区域)の立体化により、通過交通と地域交通を分離すると共に、残区間の平面6車線化等により、交通の円滑化を図る案	全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	騒音による影響が小さい 〔平面部の交通量が減少(全区間の平面部)〕	騒音の低減が期待できる 〔平面部の交通量が減少(立体化区間の平面部)〕	騒音の低減が十分期待できない 〔平面部の交通量が増加〕
		日照障害による影響が小さい	日照障害による影響が大きい	日照障害による影響が小さい
	工事の影響	用地買収範囲が大きい※ 〔インターチェンジ部、立体・平面の合流部〕	用地買収範囲が小さい 〔立体・平面の合流部、新幹線交差点部〕	用地買収範囲が僅か 〔新幹線交差点部〕
		通行車両への影響が小さい 〔工事による規制範囲は広く、規制期間も長い〕	通行車両への影響が最も大きい 〔工事による規制範囲は狭く、規制期間も短い〕	通行車両への影響が最も小さい 〔工事による規制範囲は狭く、規制期間も短い〕
	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長い	効果発現までの期間が短い	効果発現までの期間が最も短い	

P.7

※用地買収範囲：対応方針決定後、詳細な検討を行い用地買収範囲を決定する

道路構造イメージ図

評価を簡潔に示して文章で補足

# 1. 計画段階評価の検討の流れ 4) 前回審議内容への対応②

指摘事項	対応状況
② 生活環境への影響における騒音と日照阻害は、それぞれの評価が分かるように、分けて意見聴取したほうがよい。	アンケート説明資料の比較表において、騒音と日照阻害を分けるとともに、アンケート項目においても、騒音と日照阻害に関する項目を分けて実施した。

## ● 配慮すべきポイントに対する評価の比較表

**アンケート説明資料抜粋**

### 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	
対策案の概要 (道路構造及び道路機能)	全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案	信号が多い区間(市街化区域)の立体化により、通過交通と地域交通を分離すると共に、残区間の平面6車線化等により、交通の円滑化を図る案	全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案	
「配慮すべきポイント」に対する評価	騒音による影響が小さい	騒音の低減が最も期待できる [-平面部の交通量が減少(全区間の平面部)]	騒音の低減が期待できる [-平面部の交通量が減少(立体化区間の平面部)]	騒音の低減が十分期待できない [-平面部の交通量が増加]
	日照阻害による影響が小さい	日照阻害による影響が大きい	日照阻害による影響が小さい	日照阻害による影響がない
	用地買収範囲が小さい※	用地買収範囲が大きい [-インターチェンジ部、立体・平面の合流部]	用地買収範囲が小さい [-立体・平面の合流部、新幹線交差点部]	用地買収範囲が僅か [-新幹線交差点部]
	通行車両への影響が小さい	通行車両への影響が最も大きい [-工事による規制範囲は広く、規制期間も長い]	通行車両への影響が小さい [-工事による規制範囲及び期間が抑えられる]	通行車両への影響が最も小さい [-工事による規制範囲は狭く、規制期間も短い]
	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長い	効果発現までの期間が短い	効果発現までの期間が最も短い	

P.7

騒音と日照阻害の項目を分けて評価

## ● アンケート項目

**郵送用調査票：ハガキ**

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①~⑨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騒音による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日照阻害による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
⑥道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと	4	3	2	1
⑦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
⑧道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1
⑨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

アンケート項目においても  
騒音と日照阻害を分けて調査

## 留め置き用調査票：用紙

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①~⑨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騒音による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日照阻害による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
⑥道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと	4	3	2	1
⑦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
⑧道路をつくる費用が安いこと	4	3	2	1
⑨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)



# 1. 計画段階評価の検討の流れ 4) 前回審議内容への対応③

指摘事項		対応状況
③	沿線企業への通勤利用が多く見込まれることや、浜松市は外国人労働者が多いためアンケート対象を工夫するとよい。	商工会を通じて、企業に対してアンケートを実施した。 周辺住民への郵送アンケートの抽出において国籍を問わず、住民基本台帳登録に基づいて無作為抽出を実施した。

## ●商工会議所・商工会 所属企業へのアンケート：沿線企業

商工会議所・商工会	対象企業数
浜松商工会議所	162社
磐田商工会議所	76社
湖西市商工会	214社
計	452社

## ●外国人へのアンケート

	外国人	日本人	総数	比率
周辺住民アンケート配布数	783	20,540	21,323	4%
【参考】住民基本台帳登録者数	37,381	963,114	1,000,495	4%

## 【参考】：その他団体 所属企業へのアンケート

その他団体	対象企業数	回収数	回収率
トラック協会	391社		
バス協会	77社		
タクシー協会	8社		
計	476社		
所属企業 合計	914社 ※複数の団体に所属している企業の重複を削除しているため、合計数が異なる	291	32%

## **2. 意見聴取の結果**

# 2. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要①

- 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）の沿線・周辺の住民、各種団体、関係する地方公共団体、道路利用者などへ意見聴取を実施。
- 意見聴取期間は、令和3年3月15日～令和3年5月9日。

## ■ 意見聴取の概要と結果

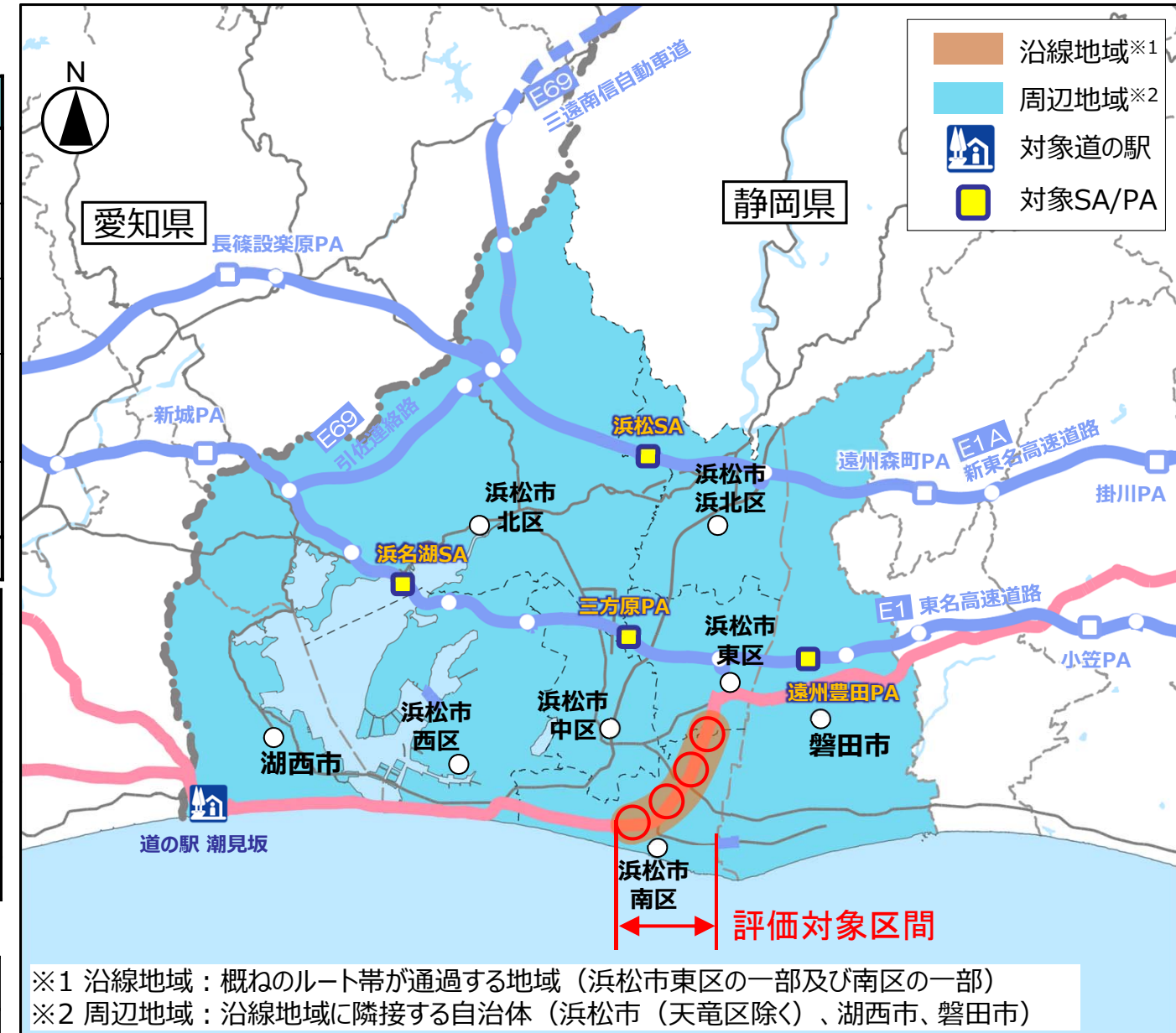
### 1) 一般道路利用者

分類	手法	対象	配布数	回収数	回収率	
地域住民	沿線地域	郵送（全戸）	● 概ねのルート帯が通過する地域 ・浜松市東区の一部及び南区の一部	30,976	8,492 <small>※WEB回答含む</small>	27%
	周辺地域	郵送（無作為抽出）	● 沿線地域に隣接する自治体 ・浜松市（天竜区除く）、湖西市、磐田市	21,323	5,453 <small>※WEB回答含む</small>	26%
		留め置き投函ボックス（紙面回答）	● 主に <b>地域住民の利用</b> が想定される施設 ・浜松河川国道/市役所/区役所 計： <b>5箇所</b>	—	40	—
		WEB ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード/URL	● 回答の内、 <b>周辺（沿線含む）地域</b> 居住者 ・バナー/リンク設置： <b>3団体</b> （浜松河川国道、浜松市、湖西市）	—	130	—
		B 登録モニター	● 計画路線を利用（6ヶ月以内）したことがあるモニター（静岡・愛知県）の内、 <b>周辺地域</b> 居住者	—	494	—
計				14,609		
道路利用者	広域地域	留め置き投函ボックス（紙面回答）	● 主に <b>広域地域から利用</b> が想定される施設 ・道の駅/SA・PA 計： <b>5箇所</b>	—	52	—
		WEB ホームページ バナー/リンク 2次元バーコード/URL	● 回答の内、 <b>広域地域</b> 居住者 バナー/リンク設置： <b>3団体</b> （浜松河川国道、浜松市、湖西市）	—	24	—
		B 登録モニタ	● 計画路線を利用（6ヶ月以内）したことがあるモニター（静岡・愛知県）の内、 <b>広域地域</b> 居住者	—	1,052	—
	計				1,128	

### 2) 事業者（地方公共団体・各種団体）

分類	手法	対象	配布数	回収数	回収率
事業者	郵送配布	● 浜松商工会議所、磐田商工会議所、湖西市商工会、静岡県トラック協会、静岡県バス協会、静岡県タクシー協会 会員企業	914	291	32%
	ヒアリング	● 自治体（静岡県、浜松市、湖西市、磐田市）、沿線地域の警察・消防・教育委員会、商工会議所、商工会、道の駅、静岡県トラック協会、静岡県バス協会	—	—	—
計				291	

### 【意見聴取エリア】



- ・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/リンク掲示、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返信ハガキ、二次元バーコードによる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※ポスターに掲示の二次元バーコード等から回答も可
- ・期 間：約2ヶ月（令和3年3月15日～令和3年5月9日）

# 2. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要②

- 沿線地域、周辺地域の住民や道路利用者に対して、ポスター掲示により広く周知を行いつつ、郵送配布によるアンケートやホームページ上にアンケート回答ページを設置し、調査を実施。
- これらに合わせて、高速道路のSA/PA、各自治体の市役所等へアンケートブースの設置も実施。

## ■ポスター掲示

### ●ポスター紙面

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) の計画についてご意見をお聴かせください

国土交通省では、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)の縦断ルート・構造の検討(計画段階評価)を進めています。計画の策定に際し、周辺地域にお住いの方、道路を利用される方のご意見をお聴かせたいため、アンケート調査にご協力をお願いいたします。

**調査期間** 2021年3月15日(月)～2021年5月9日(日)

**調査内容** 国道1号浜松バイパス及び交差する道路の交通課題の把握や、課題への対策案を検討する際に重要な事項について

**回答方法** ① 紙のアンケート調査票に記入し、投函ボックスに入れる方法  
② URL等からWEBにアクセスして、回答する方法

アンケートの回答は **2021年5月9日(日)** までにお願いをいたします。  
※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ございます。

お問い合わせ先  
国土交通省 中部地方整備局 4430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266  
浜松河川国道事務所 計画課 電話：(053) 466-0117(直通：平日9:30～17:15)  
ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/

### ●二次元バーコード



## ■アンケート郵送

### ●アンケート説明資料

道路計画に関するご意見をお聴かせください  
はままつ はままつし はままつし はままつし はままつし はままつし はままつし はままつし はままつし はままつし  
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

写真：南区石塚町 写真：東区長鶴町

本アンケート調査は、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、地域の皆様が目ごころ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。ご返送頂いたハガキは、浜松河川国道事務所にて集計を行います。※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

郵便ハガキによる回答は、**2021年5月9日(日)** までにお願いをいたします。  
※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ございます。

お問い合わせ先  
国土交通省 中部地方整備局 4430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266  
浜松河川国道事務所 計画課 電話：(053) 466-0117(直通：平日9:30～17:15)  
ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/

### ●協力依頼文

本アンケート調査は、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、地域の皆様が目ごころ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。ご返送頂いたハガキは、浜松河川国道事務所にて集計を行います。※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。

### ●調査票(ハガキ)

郵便はがき  
〒4430-0811 静岡県浜松市中区名塚町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

1223

〒4430-0811 静岡県浜松市中区名塚町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

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代以上  
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

1. 調査目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

## ■HP上でのアンケート回答ページの設置

### ●ホームページ バナー (浜松河川国道事務所)

浜松河川国道事務所

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

2021年3月15日(月)～2021年5月9日(日)

アンケートの回答は **2021年5月9日(日)** までにお願いをいたします。  
※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ございます。

お問い合わせ先  
国土交通省 中部地方整備局 4430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266  
浜松河川国道事務所 計画課 電話：(053) 466-0117(直通：平日9:30～17:15)  
ホームページ：https://www.cbr.mlit.go.jp/hamamatsu/

### ●アンケート回答ページ

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

1. 調査の目的  
2. 調査の趣旨  
3. 調査の目的  
4. 調査の目的  
5. 調査の目的

## ■アンケートブース設置

### ●設置状況 (浜松市 南区役所)



### ●設置状況 (浜松河川国道事務所)



## 2. 意見聴取の結果 1)意見聴取の概要③

■ アンケート調査では、国道1号浜松バイパス及び交差道路の交通課題や対策案を検討する際に重要な事項を聞き取るための内容を設定した。

### ■ 質問事項

質問1：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段階で評価してください。

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

- 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
- その他（自由回答）

質問2：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①～⑨の項目について、4段階で評価してください。

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

- 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 騒音による生活への影響が小さく、配慮がなされていること
- ⑤ 日照障害による生活への影響が小さく、配慮がなされていること
- ⑥ 道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと
- ⑦ 工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと
- ⑧ 道路をつくる費用が安いこと
- ⑨ 整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）
- その他（自由回答）

質問3：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）

### 政策目標（案）の妥当性を確認

第1回地方小委員会にて設定した政策目標（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

対策案の比較・検討に際し、  
「重視すべき項目」を確認

上記以外の  
「道路整備に関する意見」を確認

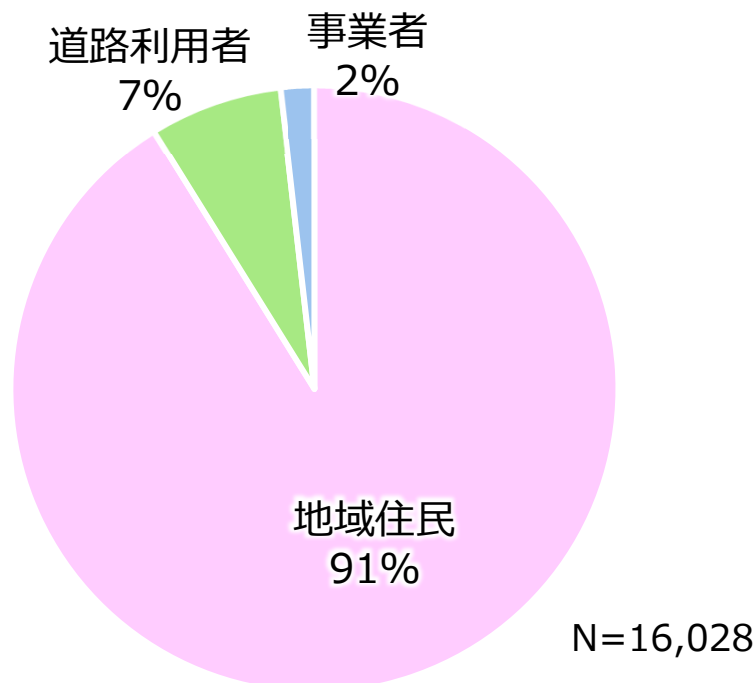
## 2. 意見聴取の結果 2)回答者属性

- 地域住民14,609人、道路利用者1,128人、事業者291社から意見聴取を実施した。
- 地域住民の居住地は、浜松市が約7割、湖西市、磐田市が約1割であり、道路利用者は多くが静岡県、愛知県の居住者である。
- 事業者の業種は、運輸業が約5割、製造業が約4割であった。

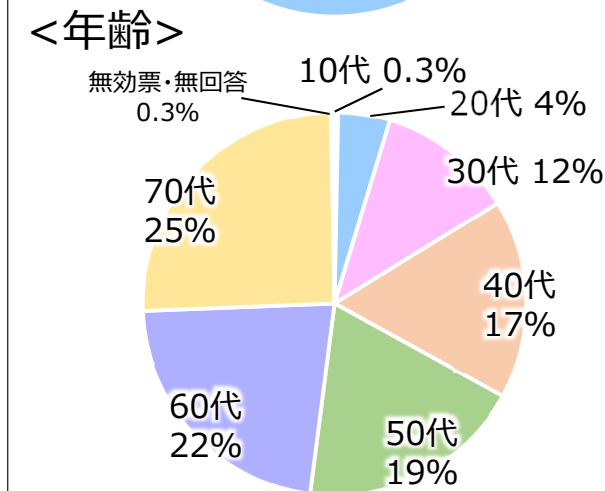
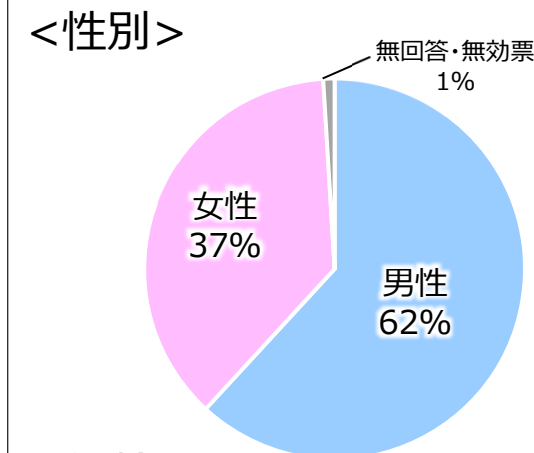
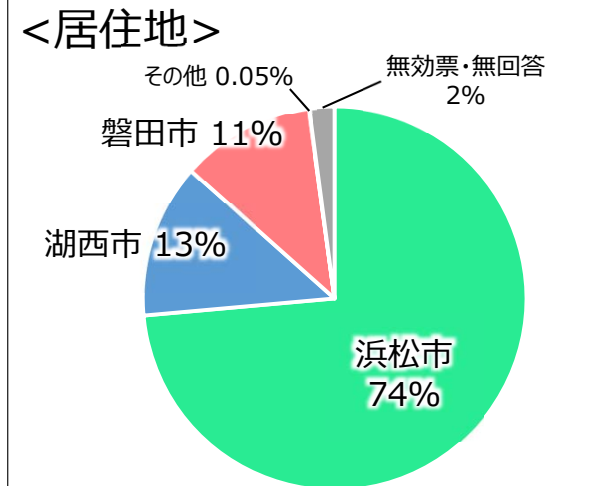
### ■ アンケート回収状況

分類		回収数(件)
一般道路利用者 (15,737件)	地域住民	14,609
	道路利用者	1,128
事業者		291
合計		16,028

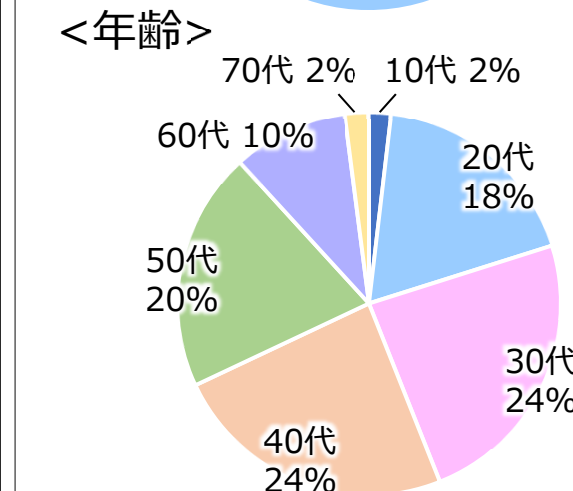
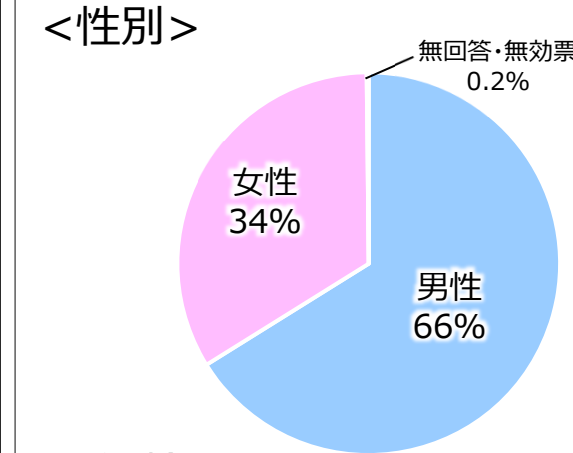
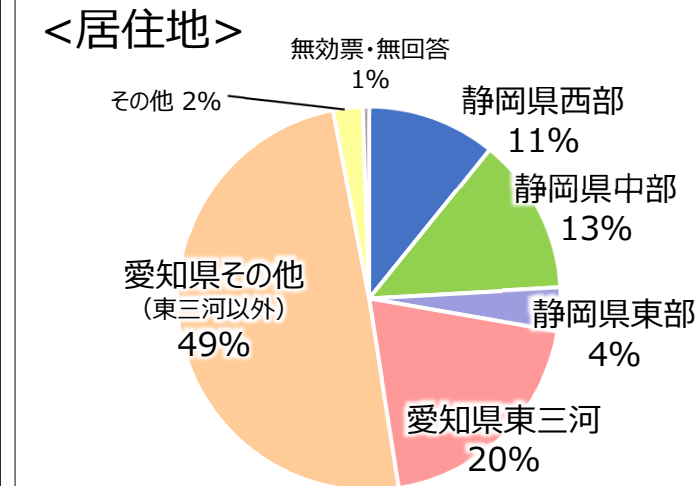
### ■ 回答者の分類



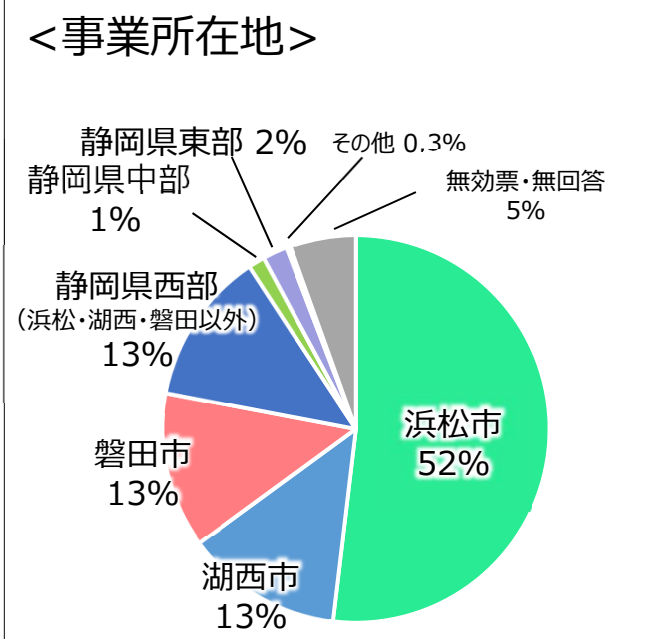
### ■ 地域住民 N=14,609



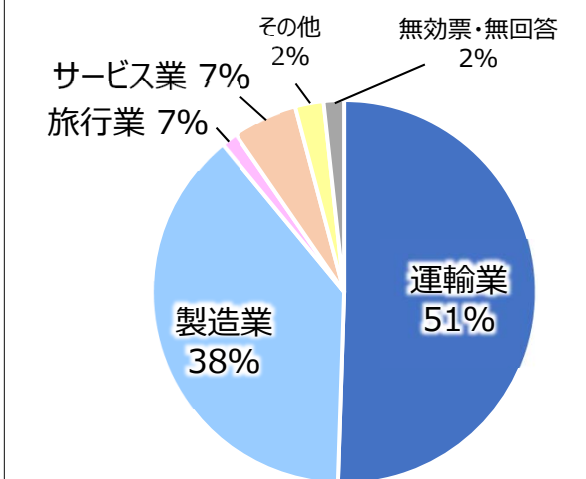
### ■ 道路利用者 N=1,128



### ■ 事業者 N=291



### <業種>



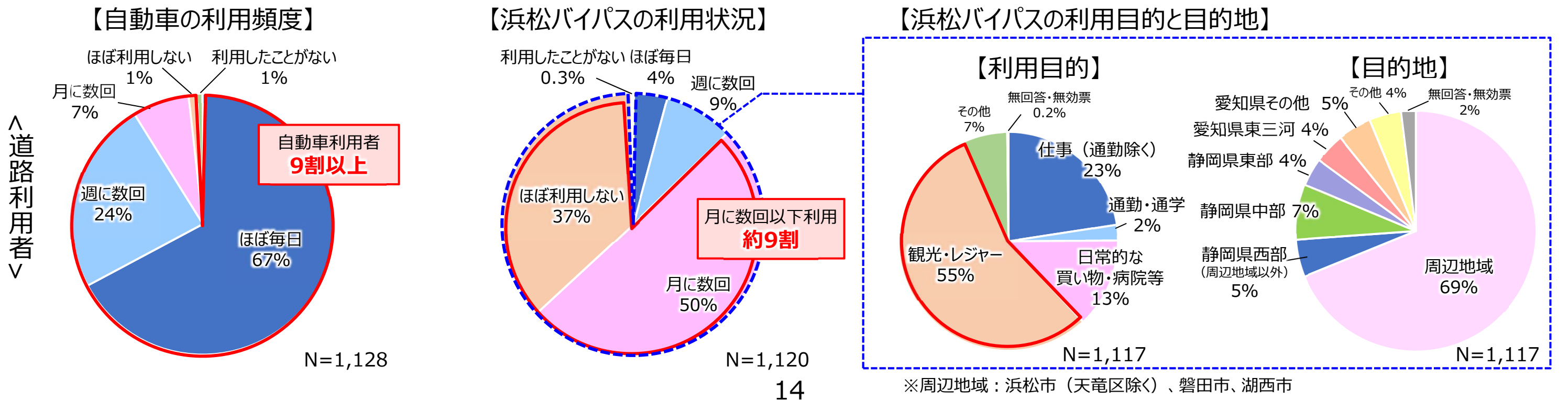
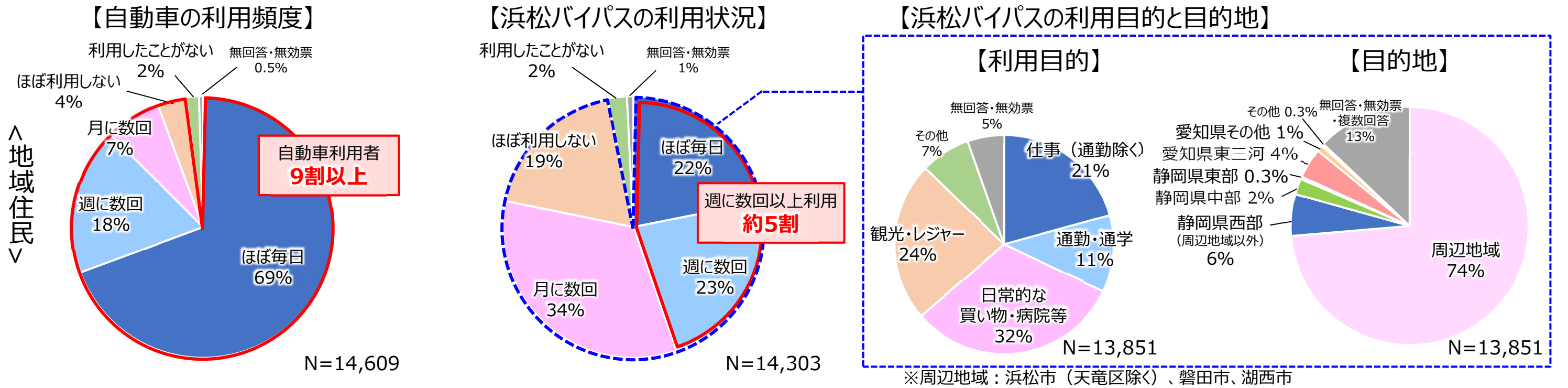
※地域住民(14,609件)は、郵送配布による回答者のほか、浜松河川国道事務所・自治体に設置の留め置きアンケートからの回答者、WEBアンケートによる回答者のうち、浜松市(天竜区除く)、湖西市、磐田市に居住する回答者を含む

※道路利用者(1,128件)は、道の駅、SA・PAに設置の留め置きアンケートからの回答者、WEBアンケートによる回答者のうちPA、沿線地域・周辺地域以外に居住の回答者

## 2. 意見聴取の結果 3)道路の利用形態① (一般道路利用者)

- 地域住民・道路利用者ともに、自動車利用者の割合は9割以上。
- 地域住民の約5割が週に数回以上の頻度で浜松バイパスを利用しており、目的は仕事や通勤・通学、日常的な利用、観光・レジャーなど多岐にわたっている。
- 道路利用者における、対象区間の利用頻度は、月に数回以下が約9割であり、日常利用より「観光・レジャー」での利用が多い。

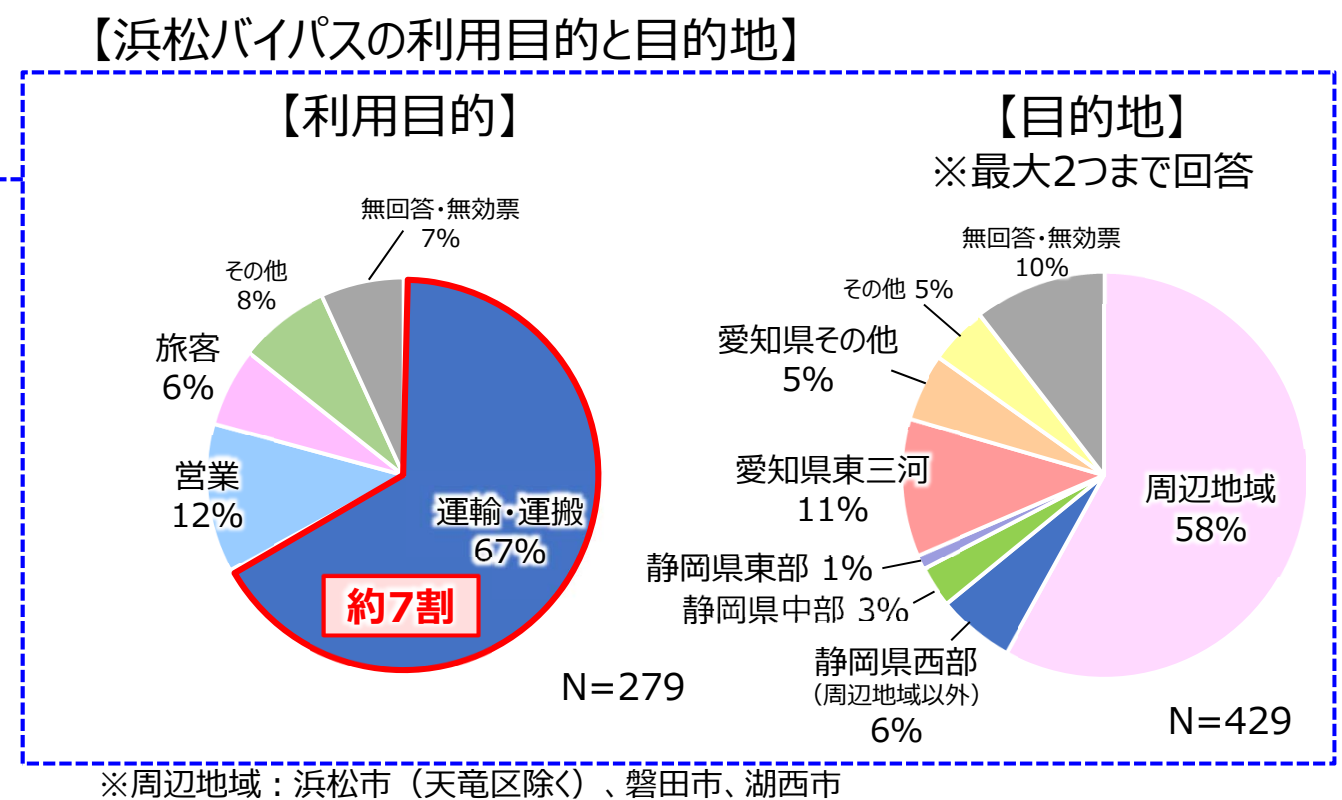
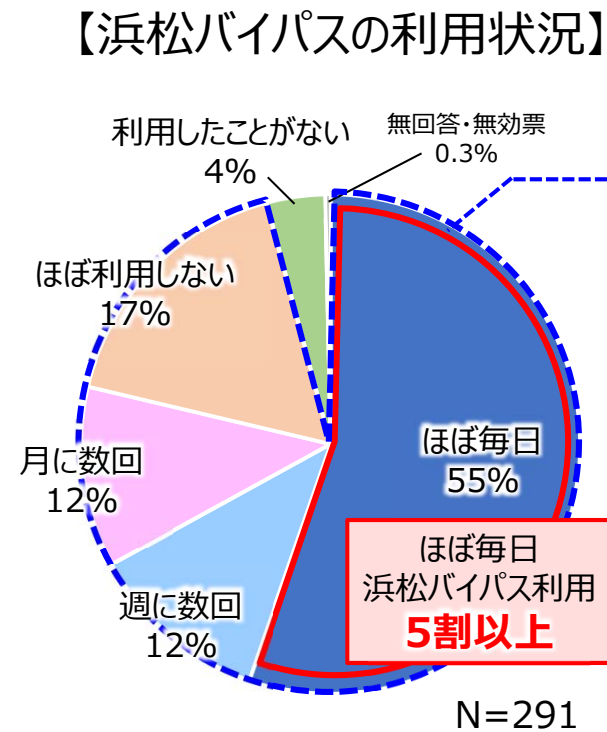
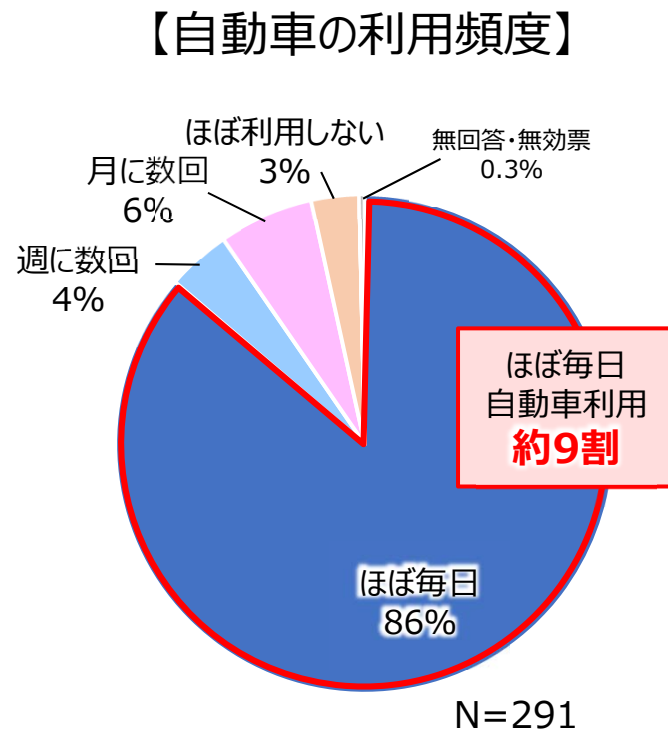
### ■ 地域住民、道路利用者における自動車の利用頻度と国道1号浜松バイパス(アンケート対象区間)の利用状況



## 2. 意見聴取の結果 3)道路の利用形態②（事業者）

- 事業者のうち、ほぼ毎日自動車を利用する割合は約9割。浜松バイパス対象区間を利用する事業者も5割以上であった。
- 対象区間の利用目的は、運輸・運搬が約7割である。

### ■事業者における自動車の利用頻度と国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）の利用状況





## 2. 意見聴取の結果 4)質問1:交通課題に関すること(アンケート:全体)

- 対象区間の交通課題については3項目で7割以上が課題であるとの認識を示した。
- 特に「信号交差点が多く、信号待ち時間が長い」「朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない」の2項目については、8割以上が課題であるとの認識を示した。
- 「交通事故が多く、安全性が低い」も半数以上が課題認識を示したが、他項目よりも低い結果であった。

### ■ 国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路における交通課題について

全体

交通課題	全体 N=16,028	交通課題に関連する自由意見
信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	<p>42% <b>80%</b> 38% 14% 3% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象区間の<b>交差点間の距離が短く、信号停車</b>することが多い</li> <li>● 信号現示サイクルが良くない</li> <li>● 右折信号の青時間が短い</li> </ul>
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	<p>38% <b>75%</b> 37% 17% 3% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>他のバイパスに比べて渋滞</b>している（西も東も）</li> <li>● バイパスとしての<b>機能が果たされていない</b></li> </ul>
朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	<p>52% <b>84%</b> 32% 10% 2% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 朝夕以外も<b>慢性的に渋滞</b>しており、なるべく利用しないようにしている</li> <li>● R150など<b>交差道路も渋滞</b>しており、<b>所要時間が読めない</b></li> </ul>
交通事故が多く、安全性が低い	<p>17% 39% <b>56%</b> 35% 5% 4%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 長鶴町付近は<b>事故が多い</b></li> <li>● 交通量が多いことに加え、<b>大型車が多く、危険性が高い</b></li> <li>● 逆走する車両がいる（分かりにくい）</li> <li>● 道路幅員が広く、<b>歩行者の横断が危険</b>で困難</li> </ul>

: 強く思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全く思わない
  : 無回答・無効票

自由意見（上記以外の交通課題について）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>騒音</b>が大きく気になる</li> </ul>
---------------------	---

## 2. 意見聴取の結果 4)質問1:交通課題に関すること(アンケート:属性別)

- 対象区間の交通課題に対する課題認識は、事業者が最も高い傾向にあり、次いで地域住民となっている。
- 各項目に対する、交通課題への認識について、属性ごとに大きな傾向の違いはない。

### ■ 国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路における交通課題について

属性別

交通課題	地域住民 N=14,609	道路利用者 N=1,128	事業者 N=291
信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	43% <b>81%</b> 38% 13% 3%	25% <b>70%</b> 45% 24% 6%	49% <b>85%</b> 36% 9% 3%
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	40% <b>77%</b> 37% 17% 3%	24% <b>68%</b> 44% 27% 5%	38% <b>77%</b> 39% 16% 3%
朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	53% <b>84%</b> 31% 10% 2%	35% <b>80%</b> 45% 18% 3%	62% <b>87%</b> 25% 8% 0%
交通事故が多く、安全性が低い	18% 39% <b>57%</b> 35% 5%	13% 38% <b>51%</b> 43% 6%	19% 41% <b>60%</b> 32% 3%

: 強くそう思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全くそう思わない
  : 無回答・無効票

## 2. 意見聴取の結果 4)質問1:交通課題に関すること(ヒアリング)

- 「浜松バイパスは信号が連担していることで、速度が遅いこと」や「渋滞の影響による定時性の低下、交通事故の誘発」は様々な機関で共通の課題認識であった。
- また、「交差道路における浜松バイパスとの交差点からの渋滞」について、地方公共団体やバス協会等から意見があった。

### ■国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路における交通課題について

交通課題	ヒアリング内容
信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 長鶴交差点～中田島砂丘入口交差点の<b>信号交差点が連担している区間では渋滞が発生し、円滑な地域交通を妨げている</b>（地方公共団体）</li> <li>● 交差点が多く信号待ち時間が長くなることで、<b>トラックの燃費が悪くなりコストにも影響</b>する（商工会）</li> <li>● <b>緊急走行時に信号待ちの車両が多く、通過しにくい印象</b>がある（消防）</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 関東⇔名古屋間は国道整備などが進み、下道でも比較的スムーズに往来できるため、他県ナンバーのトラックも多く利用しているが、<b>この区間だけ平面部に信号が連続しており渋滞が発生</b>（商工会）</li> <li>● 浜名バイパスでは80km/hで流れているのが、<b>浜松バイパスの平面部で流れがとまる</b>（バス協会）</li> </ul>
朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>日によって渋滞する区間が違う為、所要時間が読めない</b>。時間指定のあるトラックは<b>余裕時間を確保するなどドライバーへの負担</b>が生じている（商工会）</li> <li>● バス路線が浜松バイパスを横断しており（飯田交差点 石原北交差点 石原交差点 芳川交差点 中田島東交差点 中田島砂丘入口交差点）、<b>交差道路の渋滞により定時性が確保されない</b>（バス協会）</li> <li>● <b>交差道路は、浜松バイパスとの交差点を先頭とした渋滞が発生</b>しており、特に下飯田北交差点、石原町交差点、大柳交差点での渋滞が顕著である（地方公共団体）</li> </ul>
交通事故が多く、安全性が低い	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 長鶴交差点から中田島砂丘入口交差点は、<b>交通事故が多く重軽傷事故が多く発生</b>している（消防）</li> <li>● 浜松バイパスでは、渋滞による追突事故が多く、特に渋滞していると心理的に急ぐことから事故が増加する（警察）</li> <li>● 交差点の連担や交通の集中が要因となった<b>追突事故が多く発生</b>している(地方公共団体)</li> <li>● 信号機の無い交差点からの流入による交通事故のリスクがある(商工会)</li> </ul>

## 2. 意見聴取の結果 4)質問1:交通課題に関すること(まとめ)

■ アンケート結果やヒアリング結果から、浜松バイパスの交通課題に対する政策目標が妥当であると確認された。

### ■ 国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路における交通課題について

全体 N=16,028

交通課題	アンケート結果 全体 N=16,028	ヒアリング結果	政策目標
信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	<p>42% <b>80%</b> 38% 14% 3% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 渋滞が発生し、円滑な地域交通の妨げとなっている</li> <li>● トラックの燃費が悪くなりコストにも影響</li> </ul>	速達性向上による産業活性化支援
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	<p>38% <b>75%</b> 37% 17% 3% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浜松バイパスの平面部で流れがとまる</li> </ul>	渋滞緩和による地域交通の円滑化
朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	<p>52% <b>84%</b> 32% 10% 2% 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日により渋滞区間が異なり、所要時間が読めない</li> <li>● 物流トラックでは余裕時間確保が必要</li> <li>● 交差道路は浜松バイパスとの交差点を先頭に渋滞</li> </ul>	交通安全の確保
交通事故が多く、安全性が低い	<p>17% 39% <b>56%</b> 35% 5% 4%</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通事故が多く重軽傷事故が多く発生</li> <li>● 信号機の無い交差点の交通事故のリスク</li> </ul>	交通安全の確保
自由意見	<p>意見あり* 20%      意見なし 80%</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 騒音問題</li> </ul> <p>*意見ありの内、上記の交通課題以外の意見は僅かであった。</p>	-	

アンケート・ヒアリング結果からも、第1回計画段階評価で設定した政策目標（案）は妥当である

: 強く思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全く思わない
  : 無回答・無効票

## 2. 意見聴取の結果 5)質問2:対策案を検討する際に重要なこと(アンケート:全体)

- 対策案を検討する際に重要な事項について、すべての項目で65%以上が重要と回答。
- 「朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること」「交通事故が少なくなり、安全性が向上すること」については約9割が重要と回答しており、特に重要との認識が示された。
- 「信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること」「整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）」についても約8割が重要と回答しており、他項目よりも高い結果となった。

### ■ 対策案を検討する際に重要な事項

全体 N=16,028

重要な事項		全体 N=16,028	重要な事項に関連する自由意見
政策目標に関する内容	信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること		● スムーズに移動できること
	朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること		● 渋滞の緩和が重要、交差道路についても同様
	交通事故が少なくなり、安全性が向上すること		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全性が重要</li> <li>● 大型車と一般車両を分離して安全に通行できること</li> </ul>
配慮すべきポイントに関する内容	騒音による生活への影響が小さく、配慮がなされていること		● 周辺地域への配慮
	日照障害による生活への影響が小さく、配慮がなされていること		● 日の光は重要
	道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと		
	工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと		● 工事期間中に周辺道路で渋滞が発生しないこと
	道路をつくる費用が安いこと		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 費用が掛かっても、しっかりとした整備が重要</li> <li>● 費用と効果の最適化、費用の明確化</li> </ul>
	整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）		● 早期着工、早期実現を望む

: 強く思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全く思わない
  : 無回答・無効票

自由意見（上記以外の重要な事項について）

- 浜松バイパス付近には学校も多数ある為、歩行者の通行へも配慮して欲しい

## 2. 意見聴取の結果 5)質問2:対策案を検討する際に重要なこと(アンケート:属性別)

- 政策目標に関する内容の項目では「朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること」について、全ての属性で、約9割が特に重要との認識が示された。
- 配慮すべきポイントに関する内容の項目では「整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）」について、全ての属性で、約8割が特に重要との認識が示された。
- 各項目に対する、重要な事項の認識について、属性ごとに大きな傾向の違いはない。

### ■ 対策案を検討する際に重要な事項

#### 属性別

重要な事項		地域住民 N=14,609	道路利用者 N=1,128	事業者 N=291
政策目標に関する内容	信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること	45% 35% 14% 3% 3%	35% 50% 13% 2% 0%	47% 36% 12% 2% 2%
	朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること	65% <b>92%</b> 27% 4% 1% 3%	41% <b>87%</b> 46% 11% 2% 0%	73% <b>95%</b> 22% 2% 0% 3%
	交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	54% 33% 9% 1% 3%	38% 47% 13% 2% 0%	52% 37% 8% 1% 3%
配慮すべきポイントに関する内容	騒音による生活への影響が小さく、配慮がなされていること	30% 44% 19% 3% 3%	23% 55% 18% 3% 0%	20% 52% 23% 3% 2%
	日照障害による生活への影響が小さく、配慮がなされていること	22% 45% 25% 6% 3%	19% 52% 24% 4% 0%	14% 48% 30% 4% 3%
	道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと	24% 42% 25% 7% 4%	18% 48% 28% 6% 0%	19% 45% 30% 4% 2%
	工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと	31% 43% 18% 4% 3%	23% 54% 19% 4% 0%	30% 46% 18% 3% 3%
	道路をつくる費用が安いこと	28% 38% 23% 8% 4%	17% 45% 30% 8% 0%	24% 42% 26% 4% 4%
	整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）	44% <b>78%</b> 35% 14% 4% 3%	33% <b>83%</b> 50% 14% 3% 0%	48% <b>83%</b> 35% 13% 2% 2%

: 強く思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全く思わない
  : 無回答・無効票

## 2. 意見聴取の結果 5)質問2:対策案を検討する際に重要なこと(ヒアリング)

- 政策目標に関する内容については、地方公共団体を中心に「物流等の交通円滑化」や「安全性の向上」を望む意見が多かった。
- 配慮すべき事項については、「工事中の交通規制の影響を少なくすること」等、沿道への配慮を望む意見や「整備効果の早期発言」を望むとの意見が多かった。

### ■ 対策案を検討する際に重要な事項

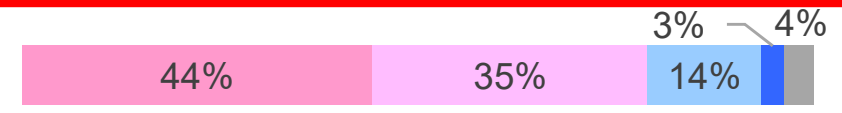
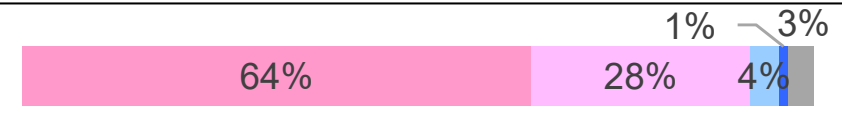
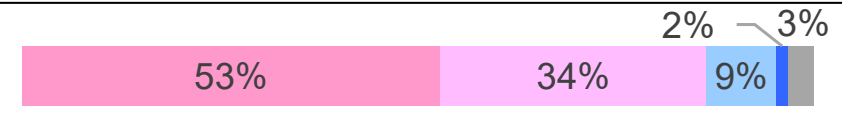
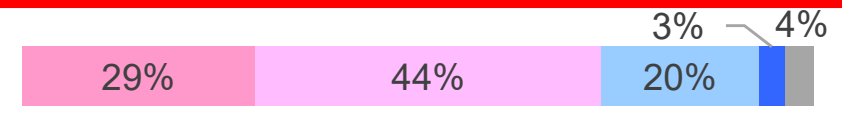
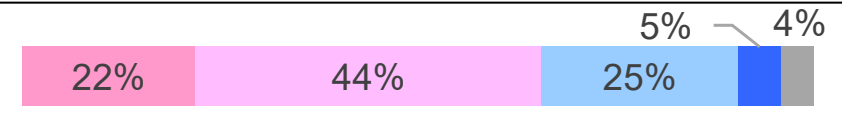
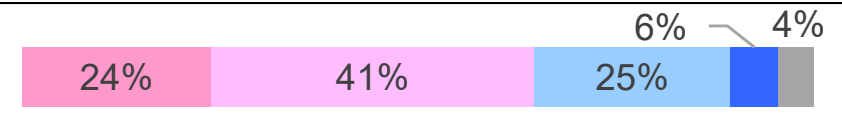
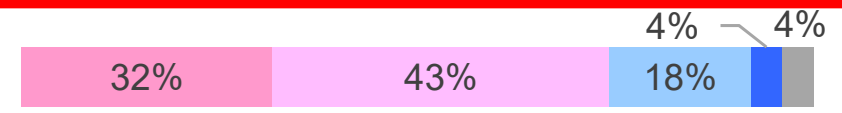
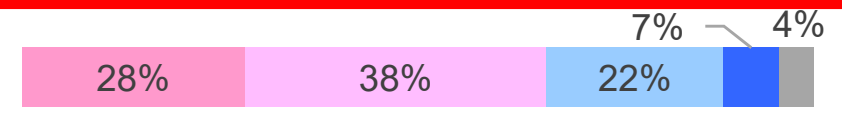
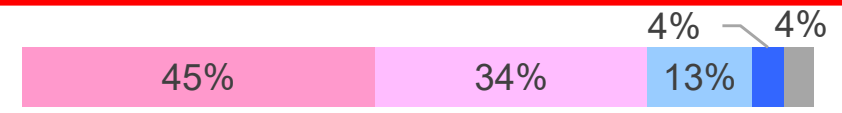
重要な事項	ヒアリング内容
政策目標に関する内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通課題の解消により、<b>物流などの交通が円滑になることで地域の活性化に繋がることを期待</b>している（地方公共団体）</li> <li>● 経済界や物流業界、自治会等、渋滞解消を求める声が多くあることから、<b>早期に渋滞が解消</b>すること（地方公共団体）</li> <li>● 追突事故が多く発生していることから、<b>交差点の連坦や交通が集中する区間では、通過交通と地域交通を分散させ、安全性が向上</b>すること（地方公共団体）</li> <li>● 渋滞が緩和されることで<b>追突等の事故が減少することを期待</b>している（警察）</li> <li>● 効果が最も大きい全線立体が最もふさわしいが、費用等を考慮すると現実的には渋滞箇所集中して対策を行ったほうがよい（商工会）</li> </ul>
配慮すべきポイントに関する内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 工事中の交通規制により、生活道路への抜け道の利用者が増加し、人身交通事故の発生が懸念されるため、<b>工事期間が短く且つ工事中の交通規制が小さいことが重要</b>（地方公共団体）</li> <li>● 工事期間中の児童など<b>歩行者が安全に通行</b>できること（教育委員会）</li> <li>● <b>早期に効果が発現</b>することが重要（トラック協会）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 立体整備を行う場合は、通過交通の為だけの道路とならないよう、沿線住民も利用できるよう配慮することが必要（地方公共団体）</li> <li>● 歩道の十分な幅員および車道との分離等、歩行者への配慮が重要(教育委員会)</li> </ul>

## 2. 意見聴取の結果 5)質問2:対策案を検討する際に重要なこと(まとめ)

■ アンケート結果やヒアリング結果から、対策案を検討する際に重要な事項について以下のとおり確認できた。

### ■ 対策案を検討する際に重要な事項

全体 N=16,028

重要な事項	アンケート結果 全体 N=16,028	ヒアリング結果	重要視すべき事項
政策目標に関する内容	信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること 	● 物流などの交通が円滑になり、地域の活性化に繋がること	<input type="radio"/>
	朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること 	● 早期に渋滞が解消すること ● 現実的には渋滞箇所集中して対策を行ったほうがよい	<input type="radio"/>
	交通事故が少なくなり、安全性が向上すること 	● 追突等の事故が減少すること ● 通過交通と地域交通を分散させ、安全性が向上すること	<input type="radio"/>
配慮すべきポイントに関する内容	騒音による生活への影響が小さく、配慮がなされていること 		
	日照障害による生活への影響が小さく、配慮がなされていること 		
	道路整備に伴う用地買収範囲が小さいこと 		
	工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと 	● 工事期間が短く且つ工事中の交通規制が小さいこと ● 児童など歩行者が安全に通行できること	<input type="radio"/>
	道路をつくる費用が安いこと 		
整備効果が早期に発現すること（早く完成すること） 	● 早期に効果が発現すること	<input type="radio"/>	
その他	● 歩行者の通行への配慮	● 通過交通の為だけの道路でなく、沿線住民も利用できること ● 歩道幅の十分な確保等、歩行者への配慮	

: 強くそう思う
  : どちらかというと思う
  : どちらかというと思わない
  : 全くそう思わない
  : 無回答・無効票



### **3. 対応方針（原案）の検討**

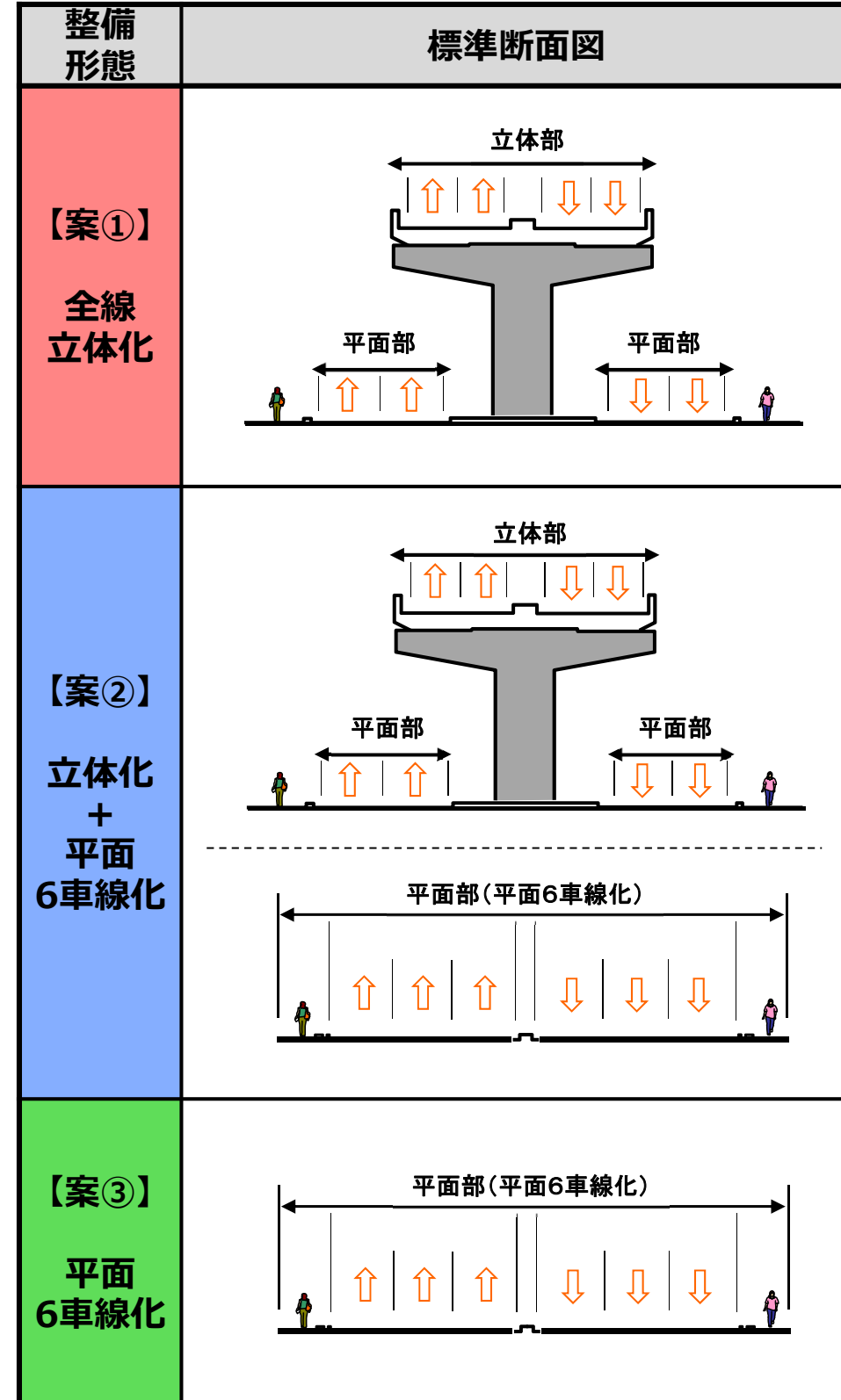
# 3. 対応方針（原案）の検討 1) 対策案の概要①

■ 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、同一のルート帯において対応可能となる道路構造案を設定

## ■ 位置図



## ■ 比較案の構造図



# 3. 対応方針（原案）の検討 1) 対策案の概要②

■ 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>※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

# 3. 対応方針（原案）の検討 2) 対策案の比較検討

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		全線立体化による通過交通と地域交通の分離により平面部の交通量減少を図る案	信号が多い区間（市街化区域）の立体化により、通過交通と地域交通を分離すると共に、残区間の平面6車線化等により、交通の円滑化を図る案	全線平面6車線化により、1回の青信号で通過できる交通を増加させ、交通の円滑化を図る案
「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	<b>旅行速度が大幅に向上</b> 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ <b>約60km/h</b> ・全線立体化により信号交差点を全て回避	<b>旅行速度が向上</b> 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ <b>約50km/h</b> ・立体化により信号が特に多い区間を回避	<b>旅行速度の向上は限定的</b> 【日中の平均旅行速度（平日）※】 長鶴～中田島砂丘入口：約30km/h ⇒ <b>約40km/h</b> ・信号交差点を回避できない
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	<b>渋滞の緩和が期待できる</b> ・全線立体化により平面部交通量が減少	<b>渋滞の緩和が期待できる</b> ・立体化区間の平面部交通量が減少 ・平面6車線化により1回の青信号で通過できる交通が増加	<b>渋滞の緩和が十分に期待できない</b> ・1回の青時間で通過できる交通が増加するが、信号が多い区間では効果が低い
		<b>渋滞の緩和が期待できる</b> ・浜松バイパス平面部の交通量減少に伴い、交差道路の信号青時間増加が期待できる	<b>渋滞の緩和が期待できる</b> ・浜松バイパス立体区間の平面部交通量減少に伴い、交差道路の信号青時間増加が期待できる ・平面6車線区間の交差道路交通量の減少に伴い、信号待ち時間の短縮が期待できる	<b>渋滞の緩和が十分に期待できない</b> ・浜松バイパス平面部の交通量が減少しないため、交差道路の信号青時間増加が期待できない
交通安全の確保	<b>交通事故の減少が期待できる</b> ・対象区間及び交差道路の渋滞が緩和	<b>交通事故の減少が期待できる</b> ・対象区間及び交差道路の渋滞が緩和	<b>交通事故の減少がある程度期待できる</b> ・対象区間及び交差道路の渋滞が幾分緩和	
「配慮すべきポイント」に対する評価	生活環境への配慮	<b>騒音の低減が最も期待できる</b> ・平面部の交通量が減少（全区間の平面部）	<b>騒音の低減が期待できる</b> ・平面部の交通量が減少（立体化区間の平面部）	<b>騒音の低減が十分期待できない</b> ・平面部の交通量が増加
		<b>日照障害による影響が大きい</b>	<b>日照障害による影響が小さい</b>	<b>日照障害による影響がない</b>
		<b>用地買収範囲が大きい</b> ・インターチェンジ部、立体・平面の合流部	<b>用地買収範囲が小さい</b> ・立体・平面の合流部、新幹線交差部	<b>用地買収範囲が僅か</b> ・新幹線交差部
	工事の影響	<b>通行車両への影響が最も大きい</b> ・工事による規制範囲は広く、規制期間も長い	<b>通行車両への影響が小さい</b> ・工事による規制範囲及び期間が抑えられる	<b>通行車両への影響が最も小さい</b> ・工事による規制範囲は狭く、規制期間も短い
	経済性	<b>約1,000億円～1,200億円</b>	<b>約550億円～650億円</b>	<b>約300億円～400億円</b>
整備効果の発現	<b>効果発現までの期間が長い</b>	<b>効果発現までの期間が短い</b>	<b>効果発現までの期間が最も短い</b>	

# 3. 対応方針（原案）の検討 3)対策案と対応方針（原案）①

## ■ 道路事業の必要性

### 政策目標を達成できる道路整備を検討

#### 【政策目標】

- 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



### 地域の意見聴取の結果

#### 【国道1号浜松バイパス（アンケート対象区間）及び交差道路における交通課題】

- 信号交差点が多く、信号待ち時間が長い
- 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
- 朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない
- 交通事故が多く、安全性が低い

#### 【対策案を検討する際に重要な事項】

- 信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること
- 朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること
- 交通事故が少なくなり、安全性が向上すること
- 工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと
- 整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）

## ■ 対応方針（原案）

### 【対策案について】

**速達性の向上及び渋滞緩和による地域交通の円滑化の効果が期待でき、かつ工事中の現道交通への影響が小さく、効果発現までの期間が短い「案②：立体化+平面6車線化」を選定する。**

#### 【理由】

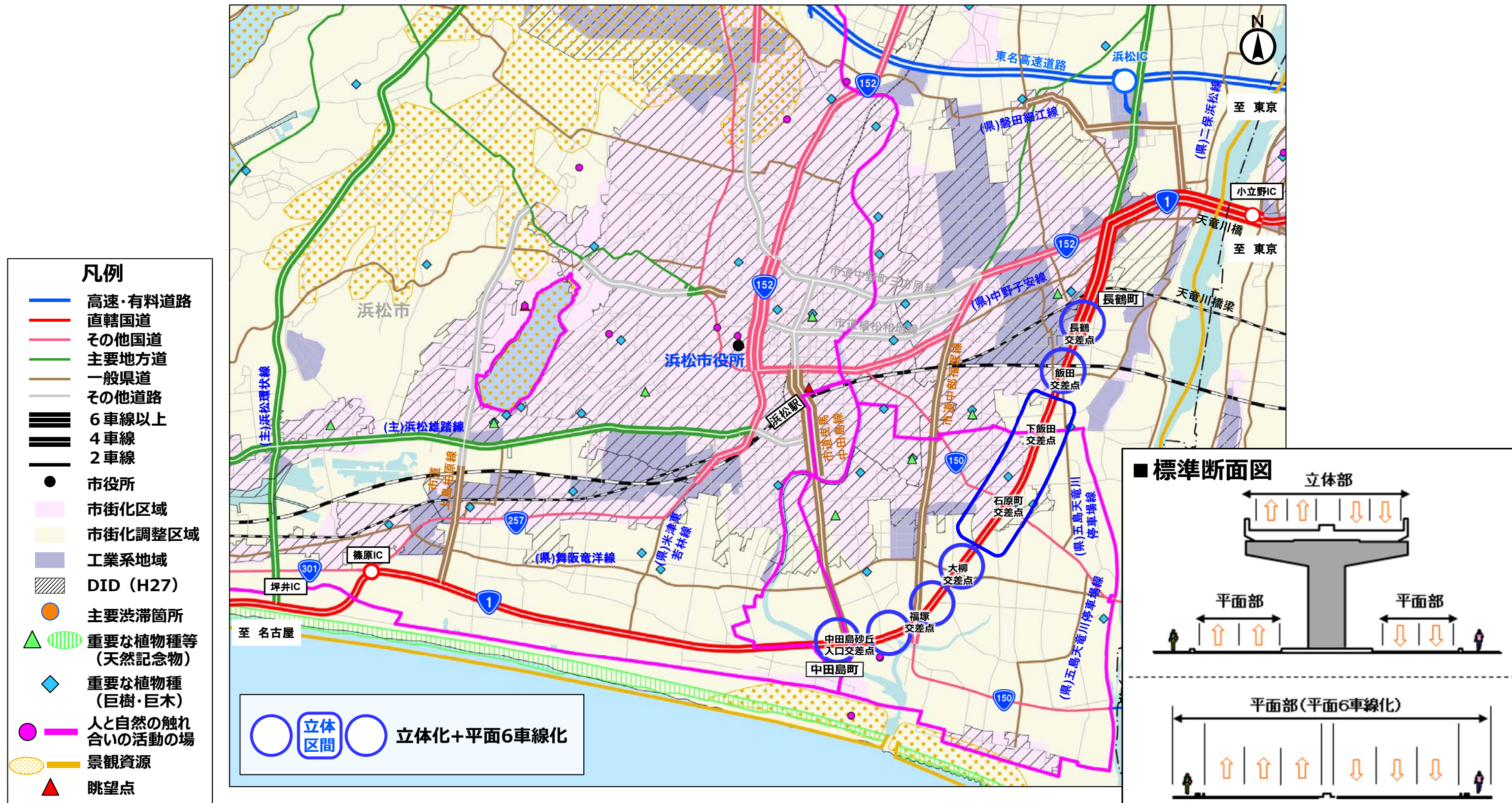
- 時間信頼性及び速達性が向上。
- 渋滞が少なく快適に走行が可能。
- 交通事故の減少が期待できる。
- 現道交通への影響が小さい。
- 効果発現までの期間が短い。

## ■ その他

- 具体的な道路構造の検討に際し、騒音や日照阻害による生活環境、歩行者も含めた安全性に配慮する。

# 3. 対応方針（原案）の検討 3)対策案と対応方針（原案）②

■ 速達性の向上及び渋滞緩和による地域交通の円滑化の効果が期待でき、かつ工事中の現道交通への影響が小さく、効果発現までの期間が短い「案②：立体化+平面6車線化」とする。

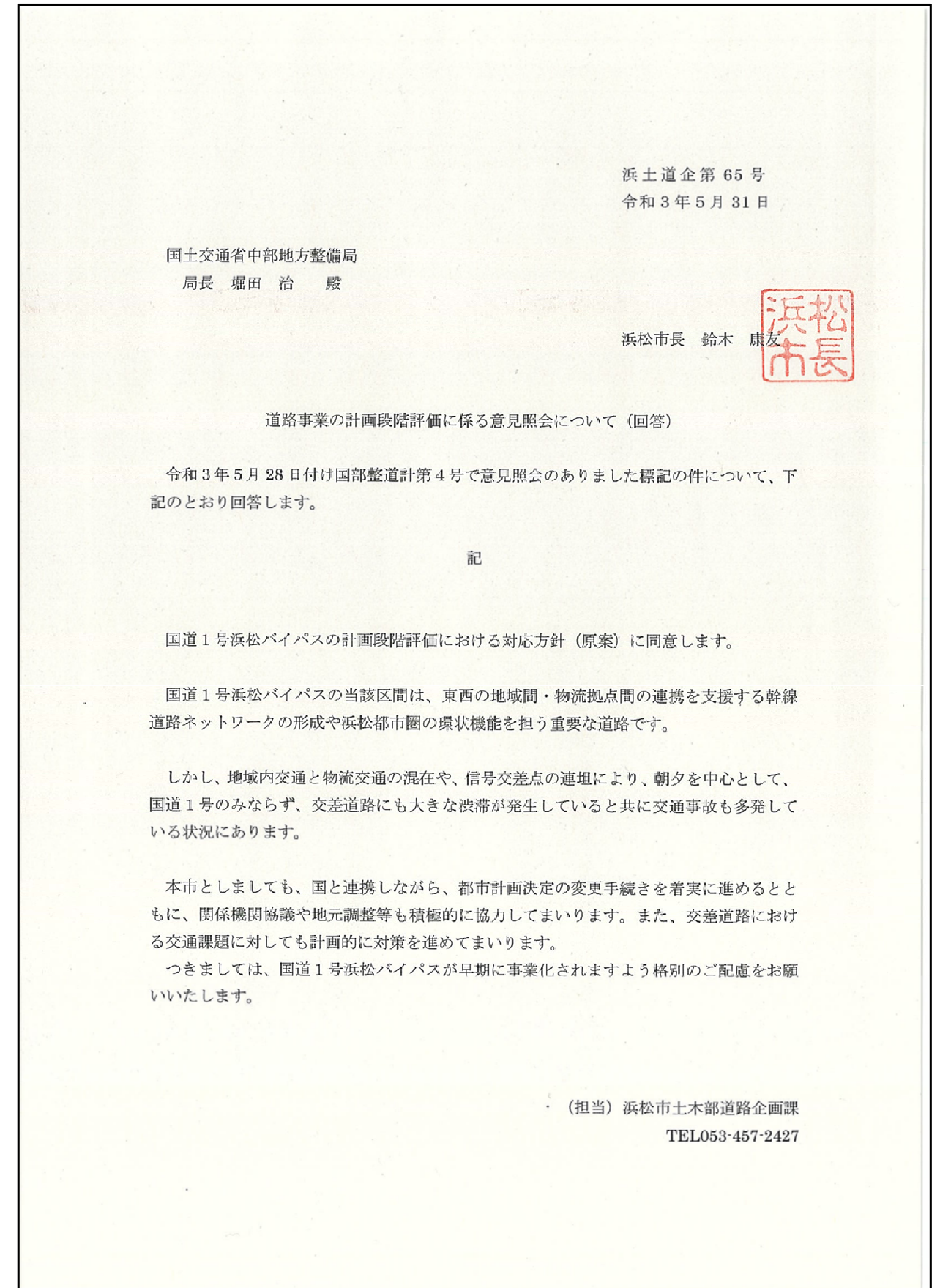


## **4. 自治体への意見照会結果**

# 4. 自治体への意見照会結果 1)自治体への意見照会[対応方針(原案)に対する意見]

## ■意見照会の回答 (浜松市長)

自治体名	意見
浜松市	<p>国道1号浜松バイパスの計画段階評価における対応方針(原案)に同意します。</p> <p>国道1号浜松バイパスの当該区間は、東西の地域間・物流拠点間の連携を支援する幹線道路ネットワークの形成や浜松都市圏の環状機能を担う重要な道路です。</p> <p>しかし、地域内交通と物流交通の混在や、信号交差点の連坦により、朝夕を中心として、国道1号のみならず、交差道路にも大きな渋滞が発生していると共に交通事故も多発している状況にあります。</p> <p>本市としましても、国と連携しながら、都市計画決定の変更手続きを着実に進めるとともに、関係機関協議や地元調整等も積極的に協力してまいります。また、交差道路における交通課題に対しても計画的に対策を進めてまいります。</p> <p>つきましては、国道1号浜松バイパスが早期に事業化されますよう格別のご配慮をお願いいたします。</p>





## **5. 対応方針(案)まとめ**

# 5. 対応方針（案）のまとめ

- 速達性の向上及び渋滞緩和による地域交通の円滑化の効果が期待でき、かつ工事中の現道交通への影響が小さく、効果発現までの期間が短い「案②：立体化+平面6車線化」を対応方針（案）とする。
- 今後、浜松市と連携し、現在の都市計画に対応方針を反映させるため、立体化区間（浜松市南区飯田町～芳川町）について都市計画決定の変更を行う。

