

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)  
意見聴取結果

国土交通省 中部地方整備局

令和3年 6月1日

# 目次

## 意見聴取の結果

1)概要	.....	2
2)アンケート説明資料	.....	5
3)回答者属性	.....	12
4)利用状況	.....	14
5)交通課題に関すること	.....	16
6)対策案を検討する際に重要なこと	.....	18
7)アンケート自由意見・ヒアリング	.....	21

# 意見聴取の結果 1)概要

- 意見聴取期間は、令和3年3月15日(月)～令和3年5月9日(日)。
- 沿線地域及び周辺地域の住民、地方公共団体、各種団体、道路利用者を対象にアンケート・ヒアリングを実施。

## ■ 意見聴取の概要

### 1) 一般道路利用者

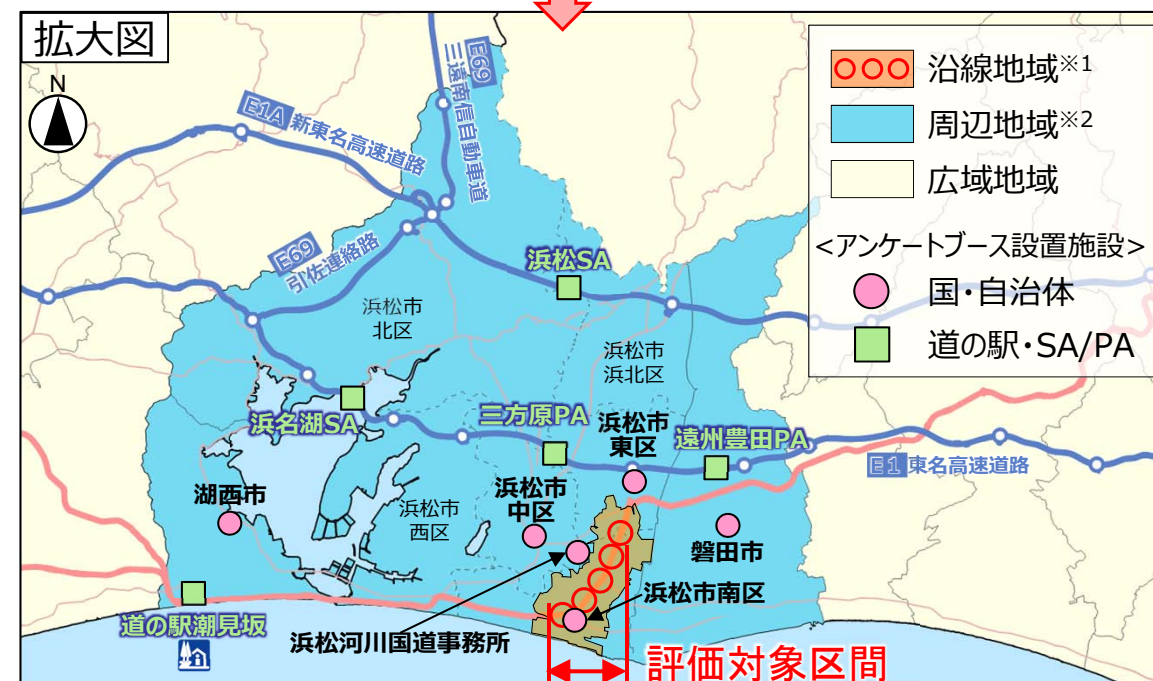
※沿線・周辺住民については郵送配布した封筒に一世帯につき、調査回答はがきを2枚同封したため、回収率が高めとなっている

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)	30,976	8,492 ※WEB回答含む	27%	
	周辺地域	郵送(無作為抽出)	21,323	5,453 ※WEB回答含む	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 二次元バーコード/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	—
	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)	—	52	—	
	WEB	ホームページ バナー/リンク 二次元バーコード/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	—
		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>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〕



- ※1 沿線地域: 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)
- ※2 周辺地域: 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)
- ・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)



# 意見聴取の結果 1)概要:郵送による調査

- 評価対象区間沿線地域の全世帯に対して意見聴取を実施した。
- 沿線地域に隣接する自治体（周辺地域）に居住する世帯に対し、無作為抽出により意見聴取を実施した。
- 周辺地域の商工会議所、商工会、静岡県トラック協会などの各種団体に所属する事業所に対して意見聴取を実施した。

## ■ 郵送による調査の概要

手法	分類	配布先	対象	配布数	回収数	回収率
郵送調査	地域住民	沿線地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 概ねのルート帯が通過する地域</li> <li>● 浜松市東区の一部及び南区の一部</li> <li>⇒ 評価対象路線区間の直径2km圏にかかると43の町</li> </ul>	30,976	8,492	27%
		周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浜松市（沿線地域、天竜区を除外）</li> <li>● 湖西市</li> <li>● 磐田市</li> </ul>	21,323	5,453	26%
	事業者	各団体から受領した事業所リスト	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浜松商工会議所</li> <li>● 磐田商工会議所</li> <li>● 湖西市商工会</li> <li>● 静岡県トラック協会（西部分室 中遠分室）</li> <li>● 静岡県バス協会</li> <li>● 静岡県タクシー協会（浜松支部 竜東支部）</li> <li>※ 竜東支部は磐田市の事業者のみ</li> </ul>	914	291	32%

※地域住民：郵送配布した封筒に一世帯につき、調査回答はがきを2枚同封したため、回収率が高めとなっている  
 ※地域住民：説明資料に記載の二次元バーコード・URLからWEB回答も可能

## ■ 郵送配布エリア






# 意見聴取の結果 1)概要:その他手法(アンケートブース・WEBアンケート・ヒアリング)

- 市役所や道の駅、高速道路SA/PAなどにアンケートブースを設置し、地域住民や道路利用者からの意見聴取を実施。
- 浜松河川国道事務所、沿線自治体のホームページにバナー/リンクを掲載し、WEBアンケートによる意見聴取を実施。
- 静岡県・愛知県の対象区間を利用したことがある登録モニターにアンケートを実施し、より広域からの利用者による意見聴取を実施。
- 地方公共団体や各種関係機関などへのヒアリングを実施。


## ■ その他の手法の概要

集計分類	設置先	対象	回収数
アンケートブース	地域住民	おもに地域住民の利用が想定される施設 ・浜松河川国道事務所 ・浜松市(本庁舎 南区役所 東区役所) ・湖西市 ・磐田市	40
	道路利用者	おもに広域地域からの利用が想定される施設 ・道の駅潮見坂 ・浜松SA(上下別) ・浜名湖SA(上下同一施設) ・遠州豊田PA(上下別) ・三方原PA(上下別) ※ポスターのみ 紙面回答不可	52

●湖西市役所




●浜松SA(上り)



●ポスター



●二次元バーコード



集計分類	設置先	対象	回収数
WEBアンケート	地域住民・道路利用者 回答の住所から振り分けて集計	ホームページバナー/リンク ・浜松河川国道事務所 ・浜松市 ・湖西市	154
	二次元バーコード/URL	・アンケートブースに設置のポスター、説明資料に表示の二次元バーコード/URLから回答	
	登録モニター	・計画路線を6か月以内に利用したことがあるモニター(登録住所が静岡県・愛知県)	1,546

●浜松河川国道事務所HP 設置バナー



●アンケート回答ページ



分類	対象
事業者等	<p>【地方自治体】</p> <p>・静岡県 ・浜松市 ・湖西市 ・磐田市</p> <p>【各種機関・団体】</p> <p>・浜松市教育委員会 ・浜名商工会 ・静岡県トラック協会</p> <p>・浜松市消防本部 ・湖西市商工会 ・静岡県バス協会</p> <p>・浜松東警察署 ・磐田商工会議所 ・道の駅潮見坂</p> <p>・浜松商工会議所 ・磐田商工会</p>



# 意見聴取の結果 2)アンケート説明資料①

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 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

## 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：南区石原町



写真：東区长鶴町

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。

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

郵便ハガキによる回答は、  
**2021年5月9日(日)**

までお願い致します。

※この期間以降にご回答頂いた場合、  
集計に反映されない場合があります。

#### お問い合わせ先

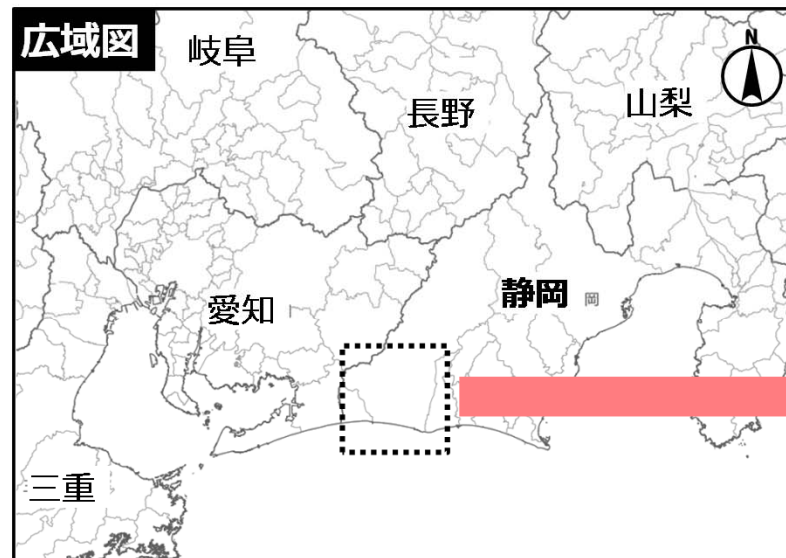


国土交通省 中部地方整備局  
浜松河川国道事務所 計画課

〒430-0811 静岡県浜松市中区名塚町266

電話：(053) 466-0117 (直通：平日8:30～17:15)

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







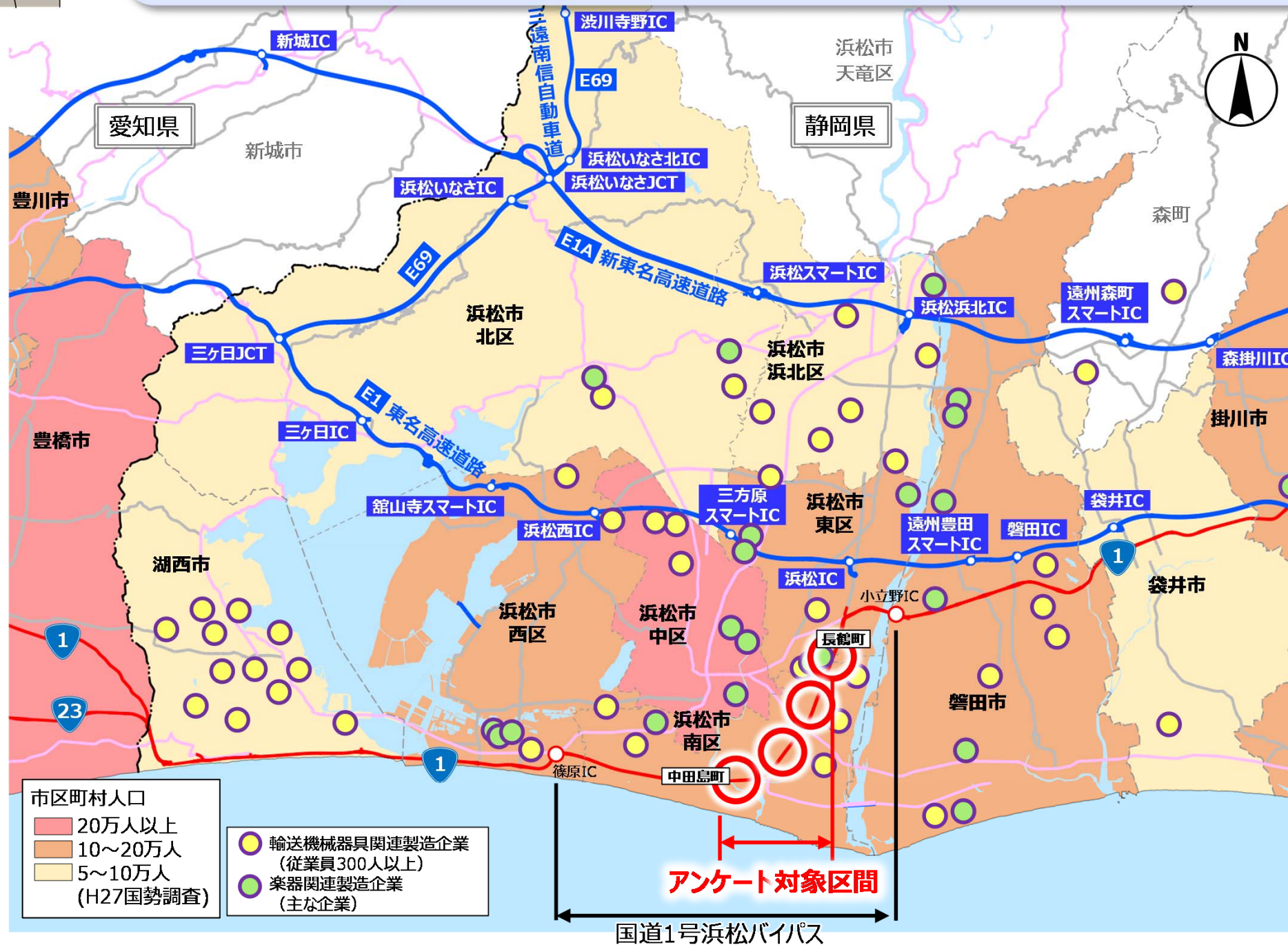


# 意見聴取の結果 2)アンケート説明資料③

## はままつ ながつるちょう 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。楽器等の製造品出荷額は全国で約7割のシェアを誇ります。
- ・国道1号浜松バイパスは、地域の産業を支えると共に、災害時には緊急輸送道路として重要な道路です。



### 特徴①：人口集中

静岡県内人口1位：約80万人

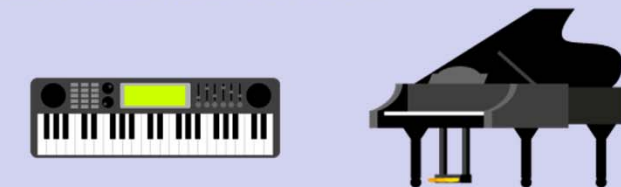
### 特徴②：輸送機器製造集積地

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。



### 特徴④：緊急輸送道路

災害時において重要な役割を担う道路



# 意見聴取の結果 2)アンケート説明資料④

## 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) における「交通課題」と「課題を解決するための目標」

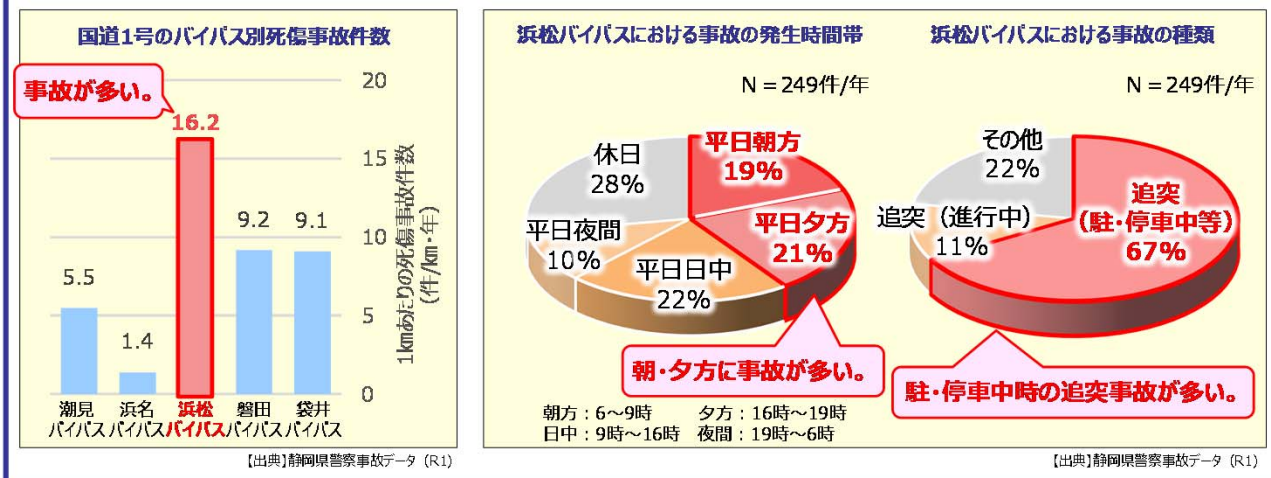
### 物流に関する課題

- 浜松バイパスは交通が集中しており、特に大型車の交通が多い状況です。
- アンケート対象区間は、浜松市南区飯田町～芳川町を中心に信号交差点が多く、その影響で近隣のバイパスに比べて速度が遅くなっています。



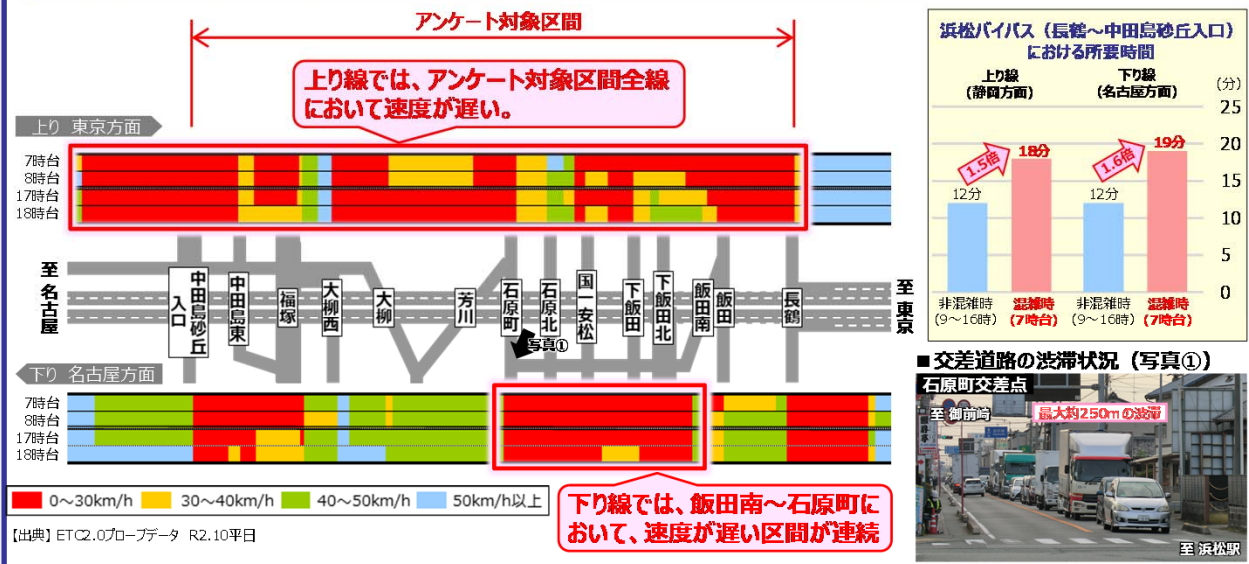
### 安全に関する課題

- 浜松市は政令市の中で人身事故件数が最も多く、浜松バイパスにおいても近隣バイパスと比べ事故が多く、平日の朝・夕方に多発しています。
- 事故の約7割が駐・停車中の追突事故であり、信号交差点が多いことや交通の集中が事故の要因として考えられます。



### 地域交通に関する課題

- アンケート対象区間では、朝7時台を中心に渋滞が発生しており、朝の所要時間が日中の約1.5倍となっています。
- 交差道路においても渋滞が発生し、石原町交差点で顕著です。



### 課題を解決するための目標

【物流に関する課題】  
速達性向上による  
産業活性化支援

【地域交通に関する課題】  
渋滞緩和による  
地域交通の円滑化

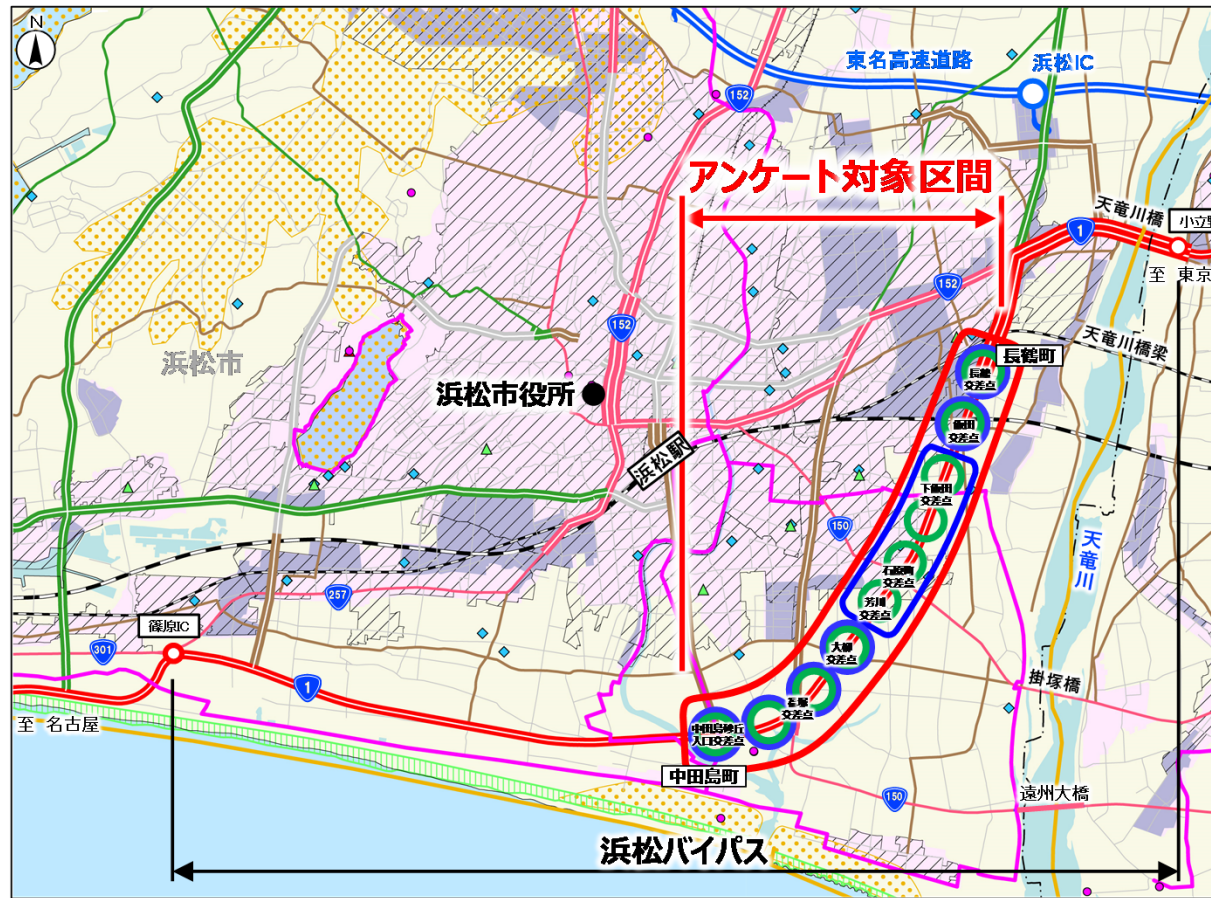
【安全に関する課題】  
交通安全の確保



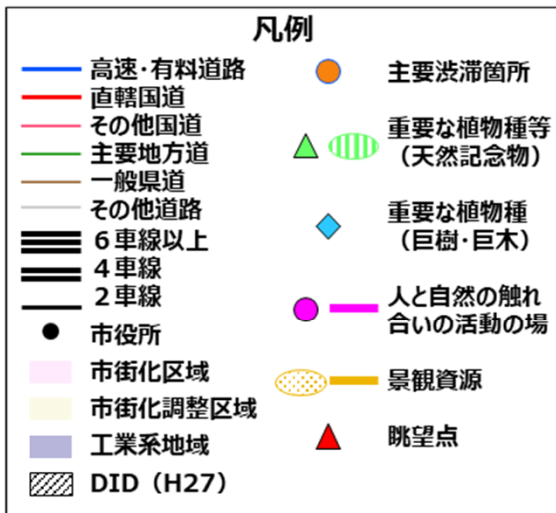


## 交通課題を解決するための対策案について

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、国道1号浜松バイパス上での対策案を考えました。



※主要な交差点のみ記載



	標準断面図	現在の都市計画・現況の道路構造
現況	現況(平面4車線)	現況(平面4車線) 上下線で渋滞 東海道新幹線 至東京
都市計画	現在の都市計画(平面6車線)	現在の都市計画(平面6車線) 東海道新幹線 至東京
対策案	標準断面図	道路構造イメージ
【案①】	立体部 平面部	立体化 東海道新幹線 至東京 ※中間インターチェンジは、必要に応じて設置を検討予定
【案②】	立体部 平面部(平面6車線化)	平面6車線化 立体化 平面6車線化 東海道新幹線 至東京 ※福塚交差点は、現在の都市計画の交差道路側の立体を表記
【案③】	平面部(平面6車線化)	平面6車線化 東海道新幹線 至東京 ※福塚交差点は、現在の都市計画の交差道路側の立体を表記



# 意見聴取の結果 2)アンケート説明資料⑥

## 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
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	<p><b>旅行速度が大幅に向上</b></p> <p>【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></p> <p>〔・全線立体化により信号交差点を全て回避〕</p>	<p><b>旅行速度が向上</b></p> <p>【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></p> <p>〔・立体化により信号が特に多い区間を回避〕</p>	<p><b>旅行速度の向上は限定的</b></p> <p>【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></p> <p>〔・信号交差点を回避できない〕</p>
	渋滞緩和による地域交通の円滑化	<p>渋滞が少なく快適な走行が可能</p> <p>浜松バイパス</p> <p><b>渋滞の緩和が期待できる</b></p> <p>〔・全線立体化により平面部交通量が減少〕</p>	<p><b>渋滞の緩和が期待できる</b></p> <p>〔・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〕</p>	<p><b>渋滞の緩和が十分に期待できない</b></p> <p>〔・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〕</p>
	交通安全の確保	<p>交通事故が少なく安全性が高い</p> <p>交差道路</p> <p><b>渋滞の緩和が期待できる</b></p> <p>〔・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〕</p>	<p><b>渋滞の緩和が期待できる</b></p> <p>〔・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〕</p>	<p><b>渋滞の緩和が十分に期待できない</b></p> <p>〔・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〕</p>
		<p><b>交通事故の減少が期待できる</b></p> <p>〔・対象区間及び交差道路の渋滞が緩和〕</p>	<p><b>交通事故の減少が期待できる</b></p> <p>〔・対象区間及び交差道路の渋滞が緩和〕</p>	<p><b>交通事故の減少がある程度期待できる</b></p> <p>〔・対象区間及び交差道路の渋滞が幾分緩和〕</p>

※（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

# 意見聴取の結果 2)アンケート説明資料⑦

## 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	
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	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	日照障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〕
	工事中的影響	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最も短い	

※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



# 意見聴取の結果 3)回答者属性

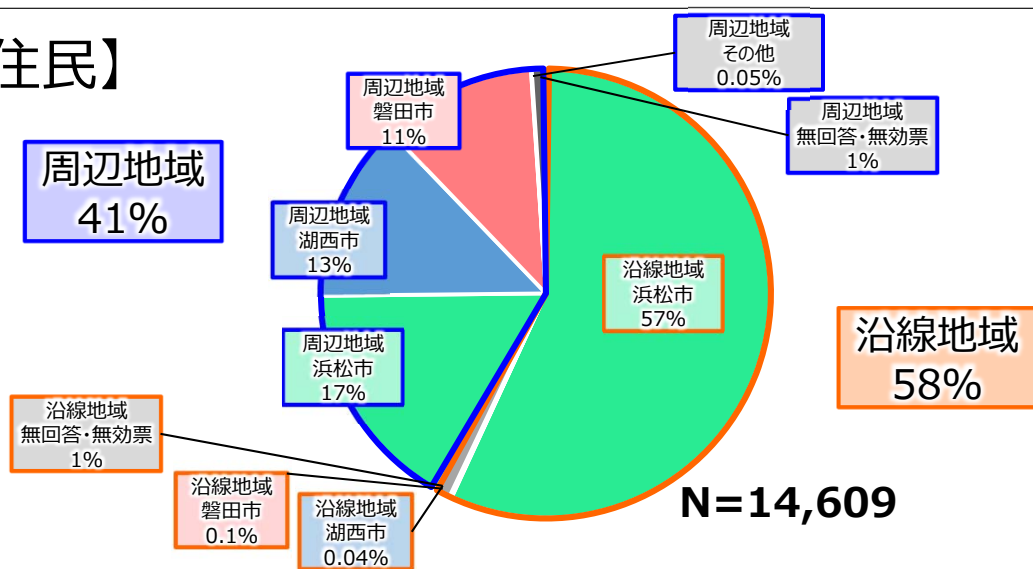
- 回収数は、地域住民14,609件（沿線：8,492件 周辺：6,117件）、道路利用者1,128件、事業者291件であった。
- 対象区間の利用特性により沿線・周辺地域からの意見聴取を中心としつつ、道路利用者や事業者等の広域的な利用者の意見も多く得られる結果となった。

## ■ アンケート回収状況

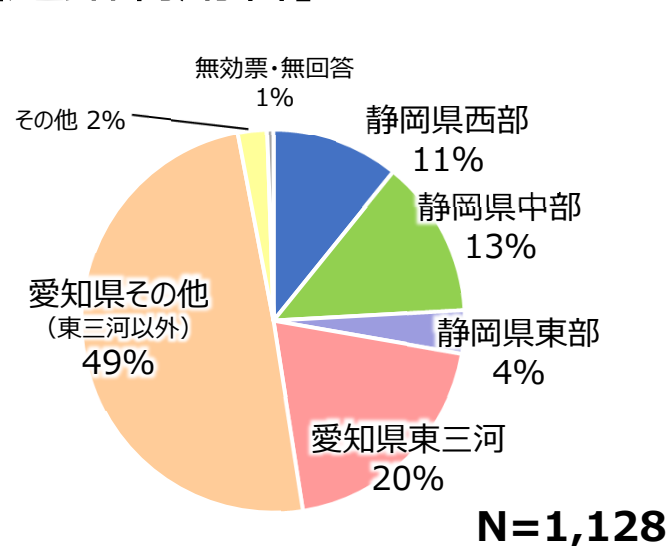
分類	一般道路利用者（合計）					事業者
	地域住民			道路利用者		
	沿線	周辺	計			
回収数(件)	8,492	6,117	14,609	1,128	15,737	291

## ■ 居住地・所在地：分類属性別

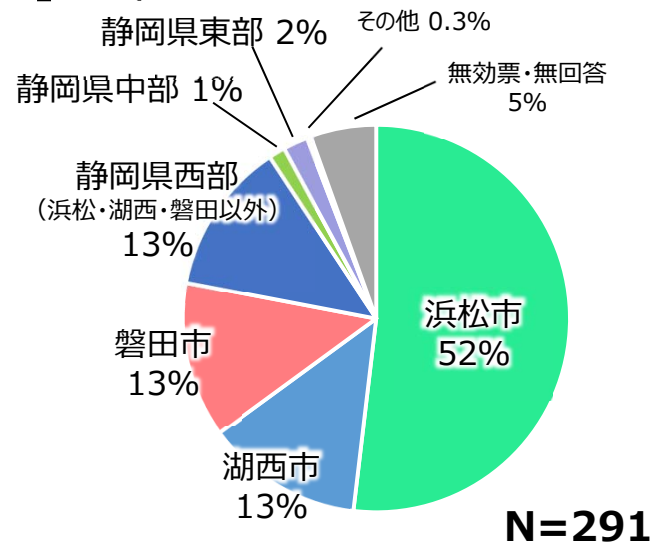
### 【地域住民】



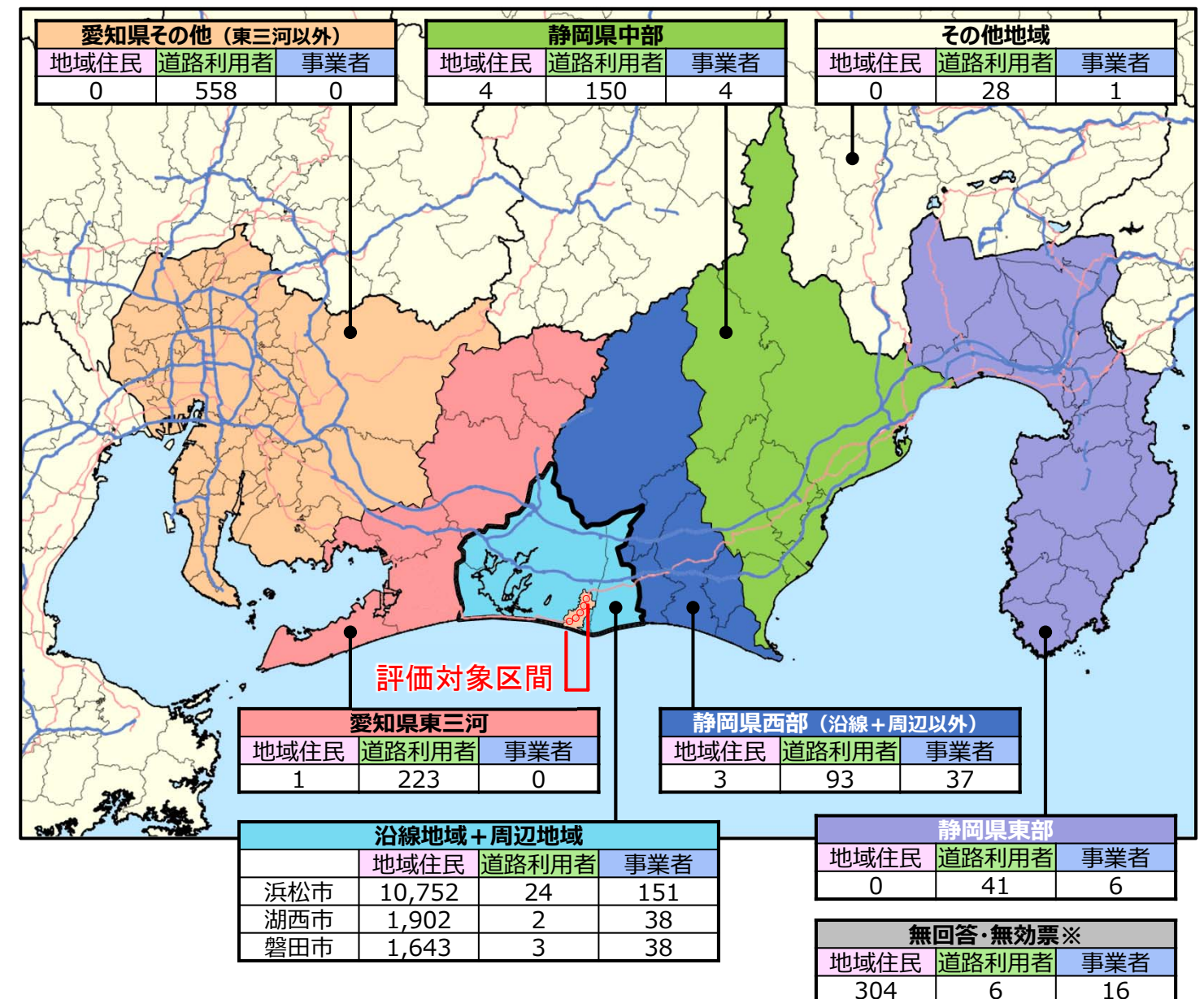
### 【道路利用者】



### 【事業者】



## ■ 分類別 居住地・所在地別 回収数



※無回答：記載の無かった回答；  
無効票：記載に誤りがあり、地域を特定出来なかった回答

【地域区分について(分かりにくい地域を補足)】

沿線地域：浜松市東区の一部及び南区の一部

周辺地域：浜松市、湖西市、磐田市（沿線地域、天竜区を除く）

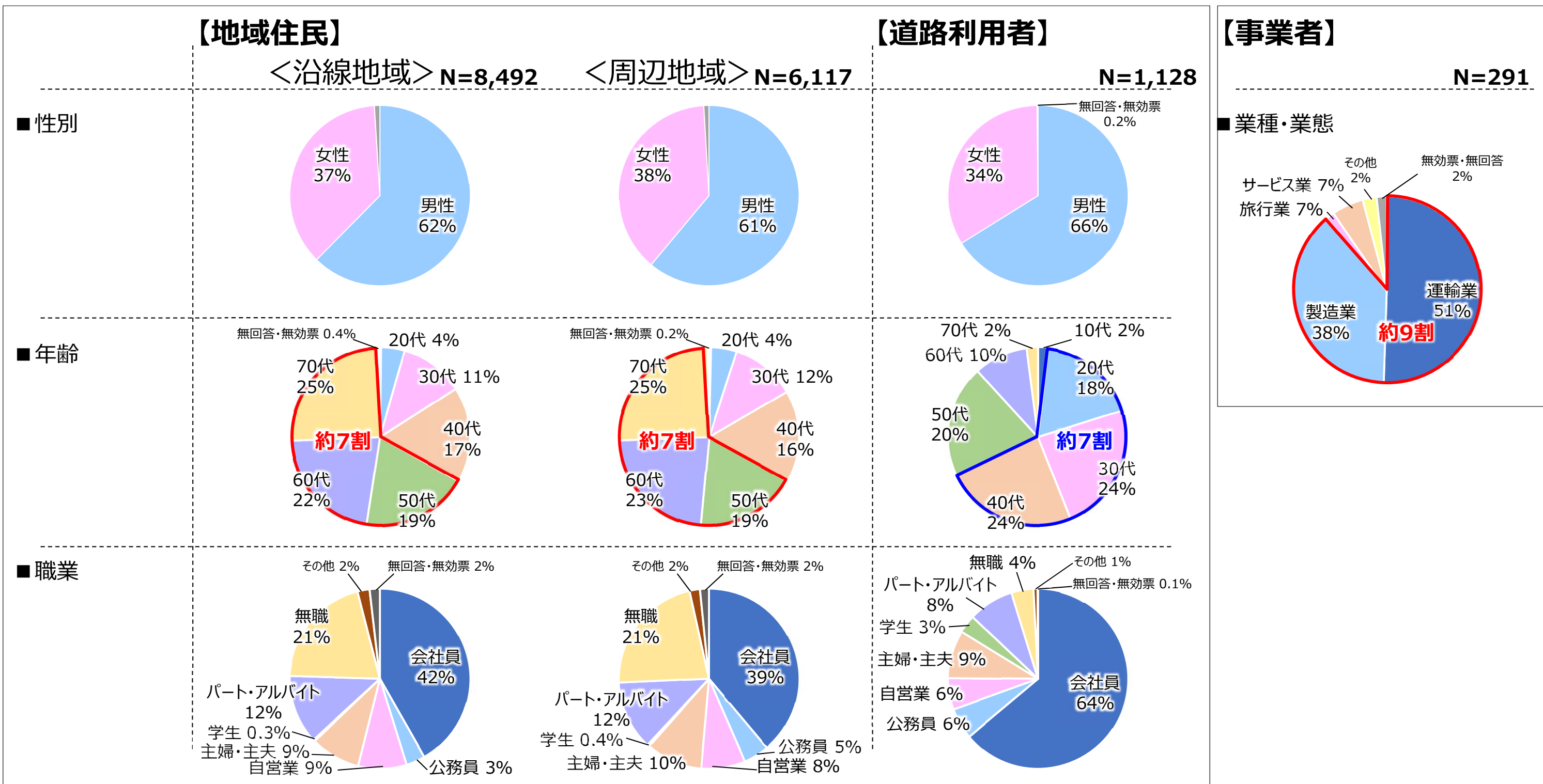
静岡県西部：沿線地域、周辺地域を除いた静岡県西部地域



# 意見聴取の結果 3)回答者属性

- 回答者の男女比は、地域住民において約6：4、道路利用者においては約7：3と男性の回答者が多い結果となった。
- 回答者の年齢層は地域住民においては、50～70代が約7割であり、道路利用者では20～40代が7割であった。
- 事業者の業種は、約5割が運輸業、約4割が製造業であり、全体の約9割を占めた。

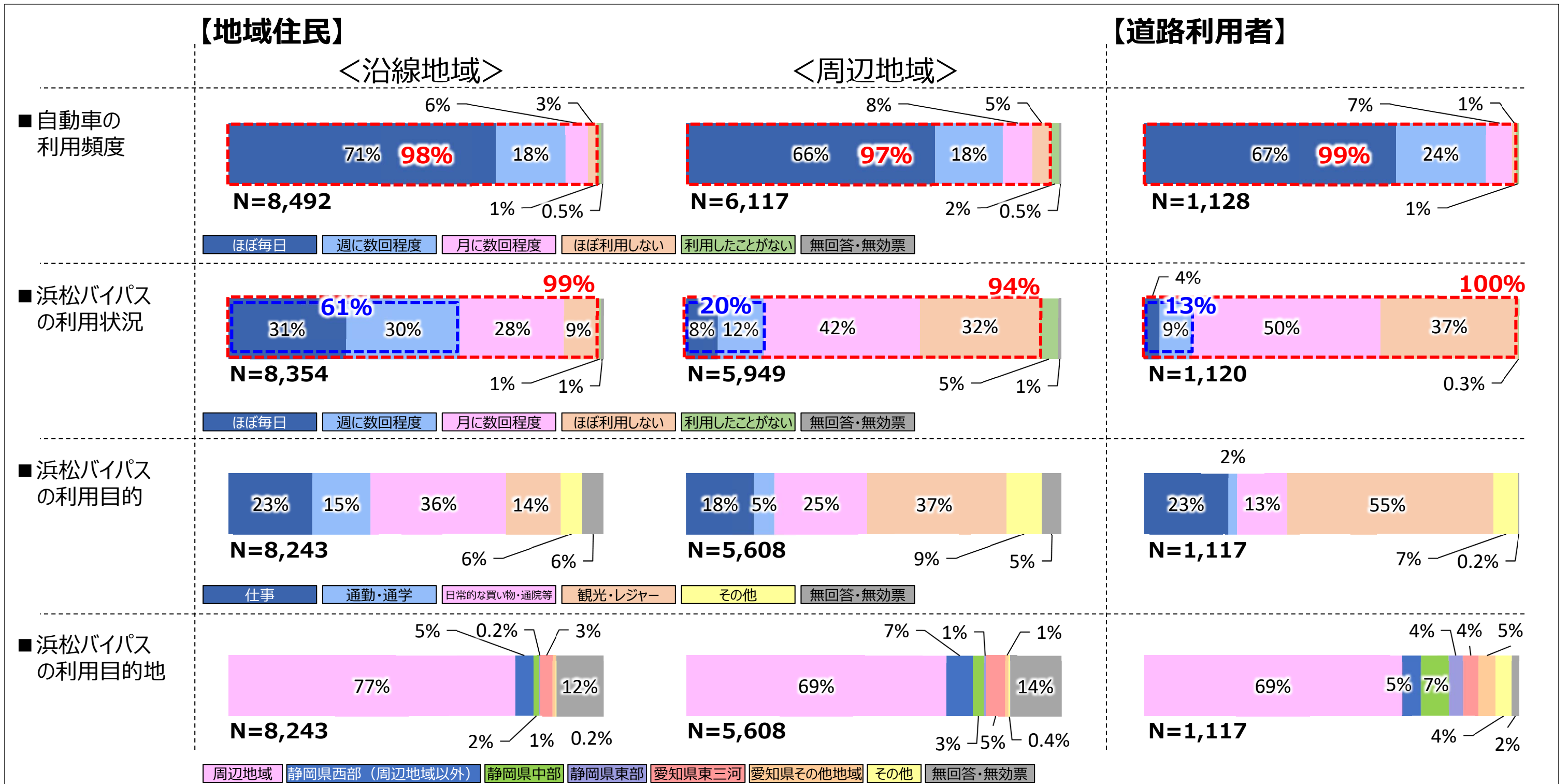
## ■ 回答者属性



# 意見聴取の結果 4)利用状況

- 自動車の利用有無は、各属性とも【利用する】が9割台後半であり、ほぼすべての回答者が自動車を利用している。
- 自動車利用者のうち、浜松バイパス（対象区間）の利用有無は、各属性とも【利用する】が9割以上と、高い利用実態を確認。
- 一方、対象区間の利用頻度は各属性でばらつきがあり、【ほぼ毎日】【週に数回程度】の利用頻度の高い利用者は沿線地域で約6割である一方で、周辺地域では約2割、道路利用者は約1割と利用頻度は低い傾向にある。

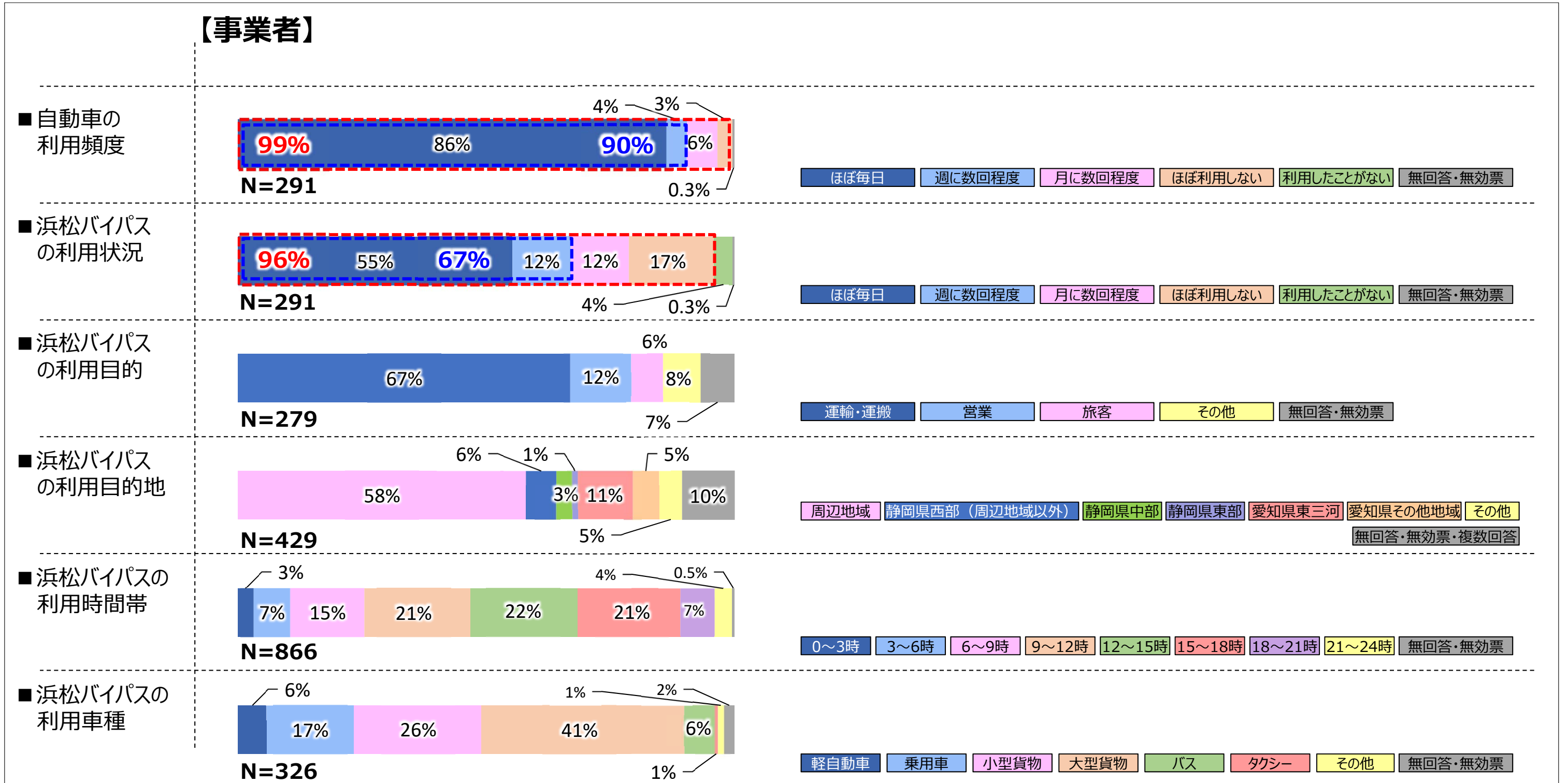
## ■ 利用状況



# 意見聴取の結果 4)利用状況

- 事業者の自動車利用有無は、【利用する】が99%であり、【ほぼ毎日】【週に数回程度】の利用者が約9割であった。
- 自動車利用者のうち、9割以上が浜松バイパス（対象区間）を利用していると回答しており、高い利用実態を確認。
- 浜松バイパス利用の事業者の約7割が週に数回以上利用しており、半数以上はほぼ毎日利用している。
- 利用目的は、運輸・運搬が約7割、目的地は約6割が周辺地域であり、利用時間帯は、6時～18時の日中に広く分布。

## ■ 利用状況

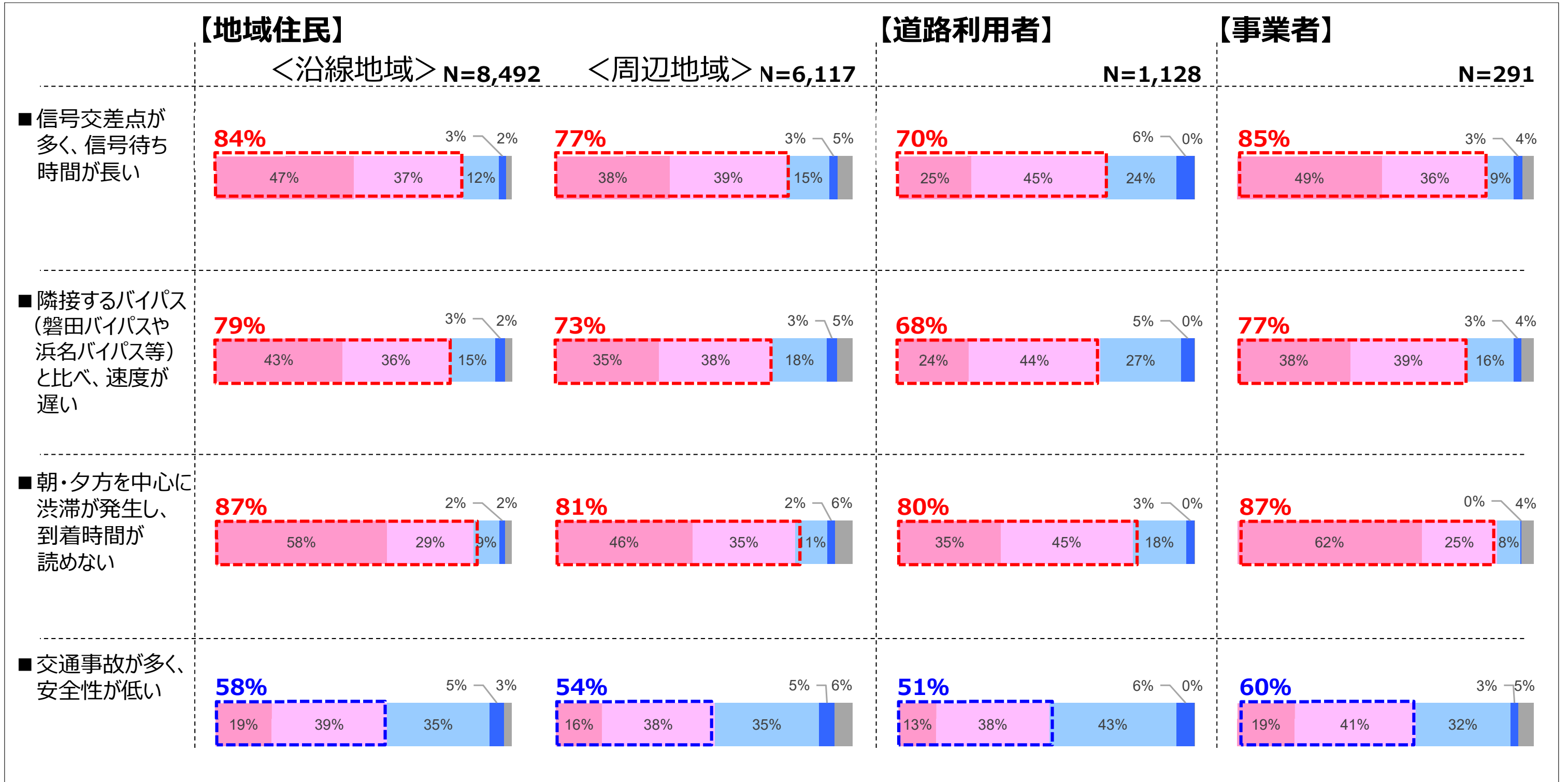
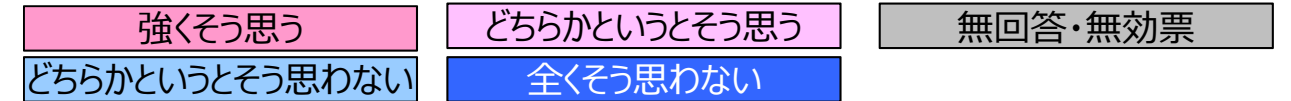




# 意見聴取の結果 5)交通課題に関すること

■ 交通課題に関することについては、【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】の項目への課題認識が、すべての属性において約7割以上である。

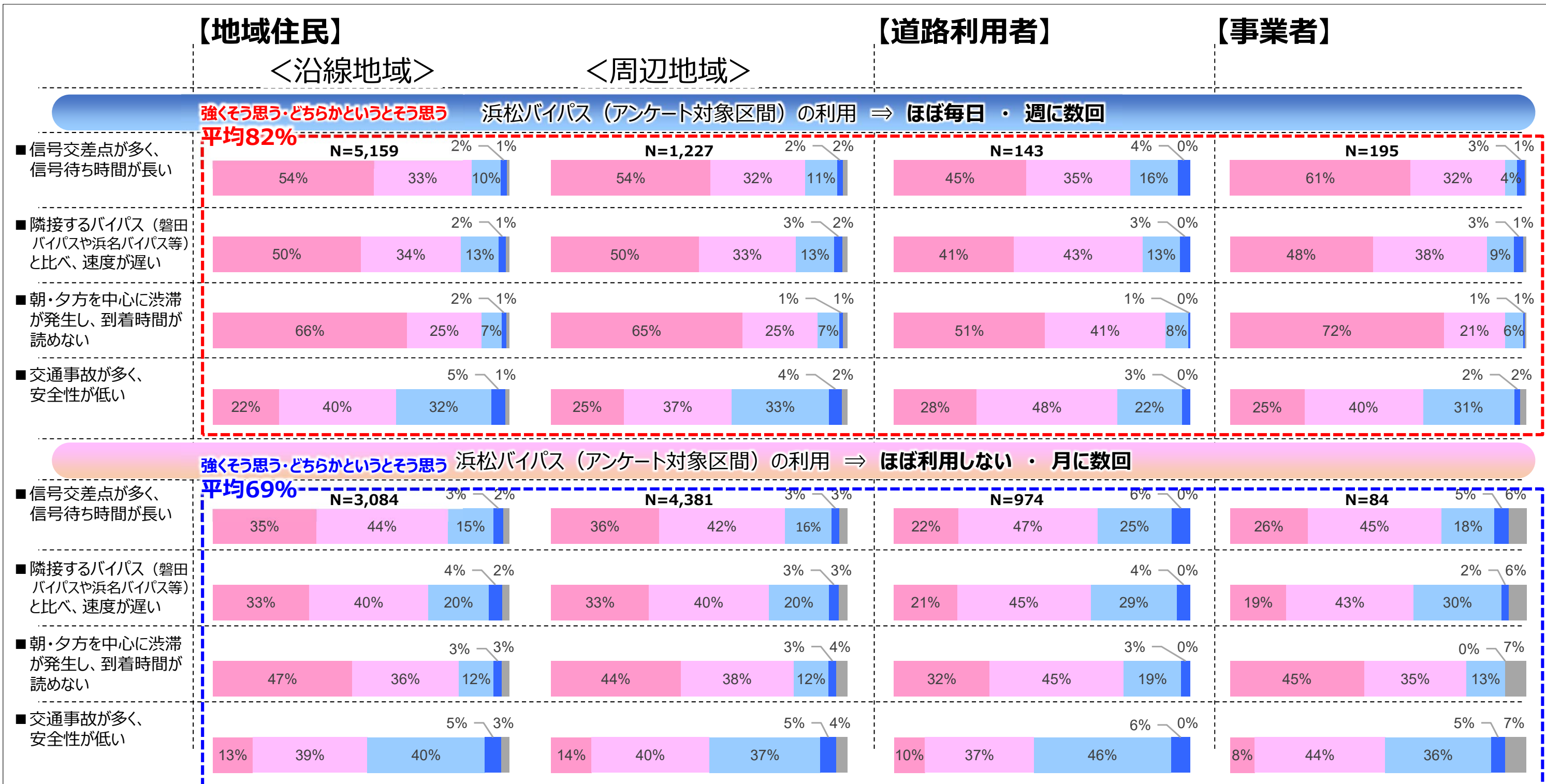
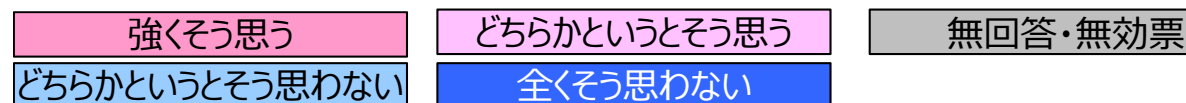
## ■ 交通課題に対する評価



# 意見聴取の結果 5)交通課題に関すること

- 属性別・対象区間利用頻度別の当該地域の交通課題認識について、各属性で課題認識のポイントは多少異なるが、いずれの課題においても、【朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない】が最も割合が高い。
- 利用頻度別では、各課題への課題認識の傾向は同じであるが、利用頻度が高い方がより強く課題を感じている傾向にある。

## 交通課題に対する評価：対象区間利用頻度別

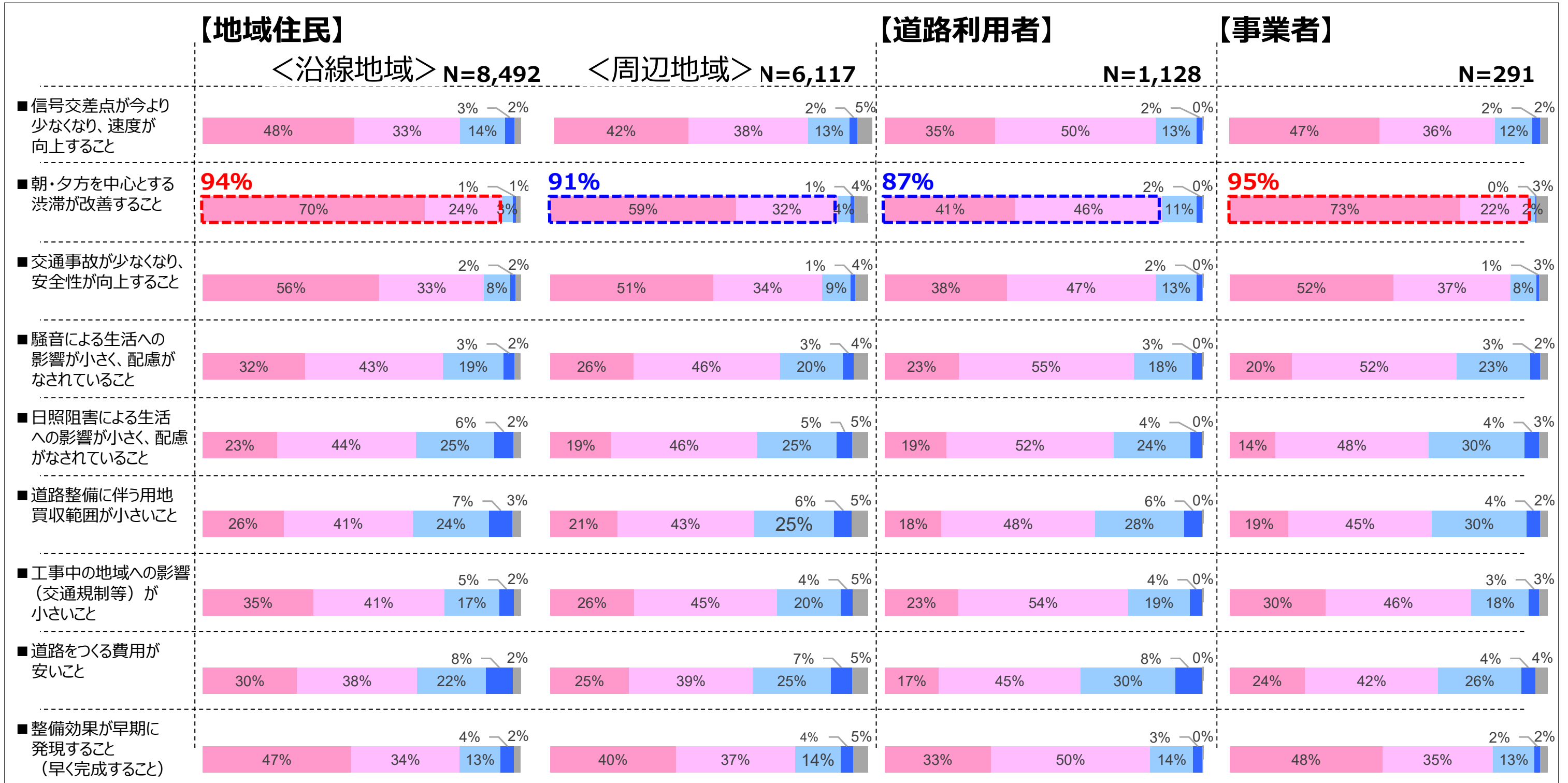
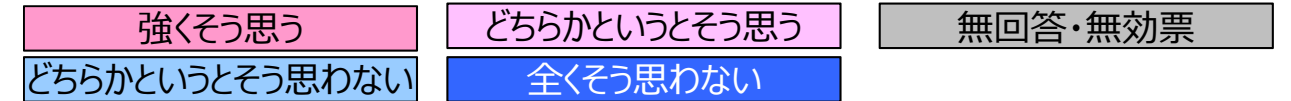




# 意見聴取の結果 6)対策案を検討する際に重要なこと

- 各属性ごとに、浜松バイパス（対象区間）において対策案の検討に重要なことに対する認識の傾向を確認した。
- 各項目において、属性別では概ね同様の傾向にあり、【朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること】については、各属性で最も高く、対象区間の利用頻度が高いと想定される沿線地域住民や事業者においては、特に高い傾向にある。

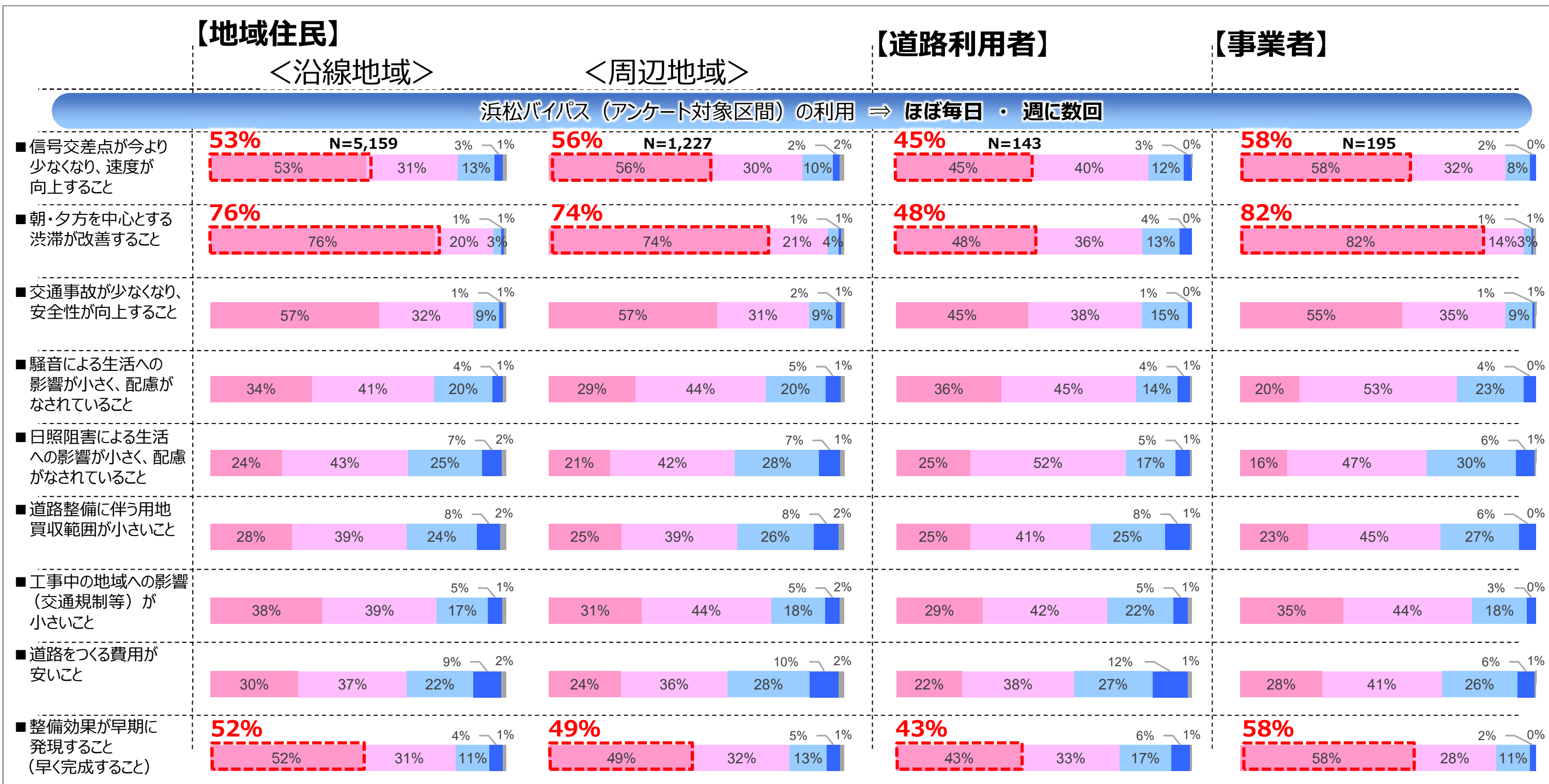
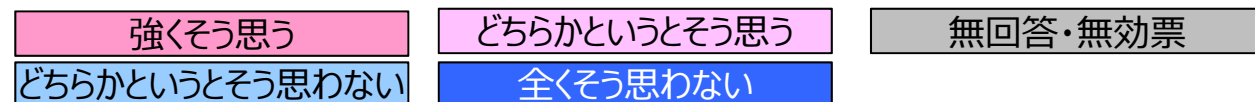
## ■ 対策案の検討に重要なことに対する評価



# 意見聴取の結果 6)対策案を検討する際に重要なこと

■ 利用頻度別では、各課題への課題認識の傾向は同じであるが、利用頻度が高い方が【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】【整備効果が早期に発現すること】の項目に対して【強くそう思う】とした回答の割合がより高い。

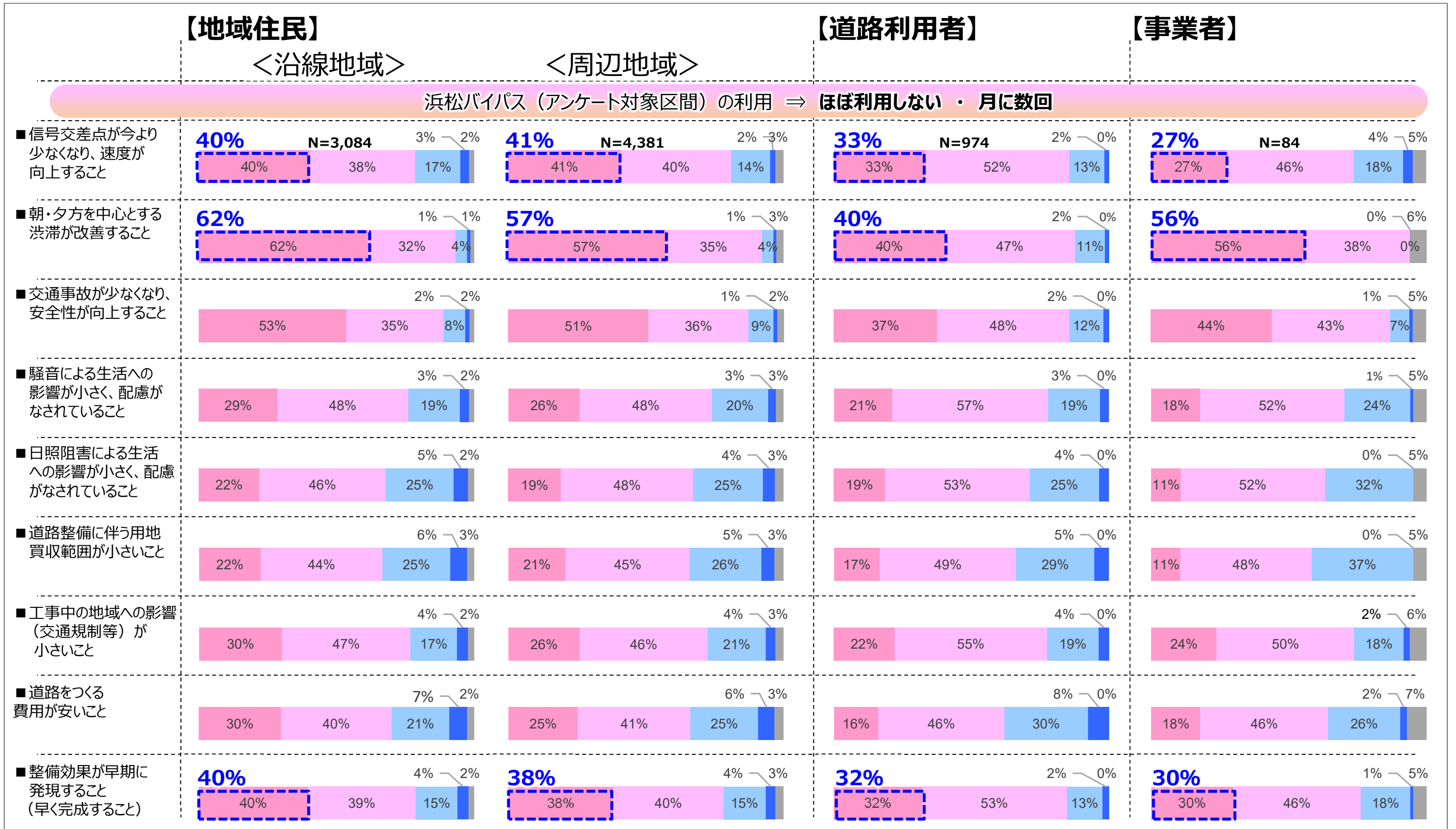
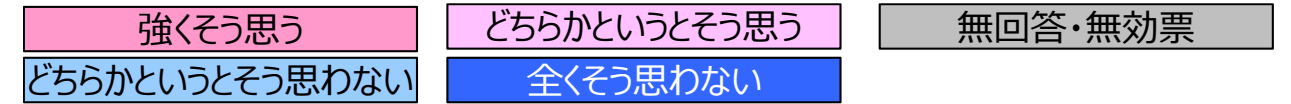
## ■ 対策案の検討に重要なことに対する評価：対象区間利用頻度別①





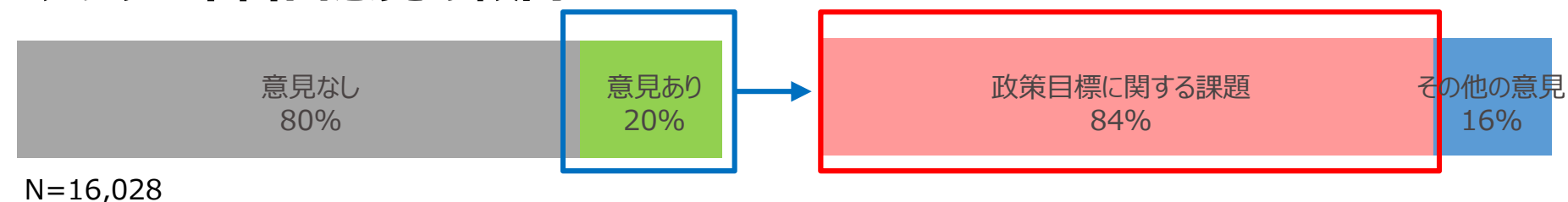
# 意見聴取の結果 6) 対策案を検討する際に重要なこと

## ■ 対策案の検討に重要なことに対する評価：対象区間利用頻度別②



# 意見聴取の結果 7)アンケート自由意見・ヒアリング(交通課題①)

## ■アンケート自由意見の傾向



自由意見は約2割で記載があり、そのうち8割以上が政策目標に関する課題の意見であった。その他の意見として、騒音やマナーに関することなどが多く上がった。

項目 (交通課題)	回答者属性	主な意見
信号交差点が多く、信号待ち時間が長い	一般住民 (沿線)	・各交差点での県道/市道側の青信号時間が短く、そちらの道路の渋滞も看過できない。
	一般住民 (周辺)	・信号交差点が連続しているため速度低下と渋滞が起こりやすい環境にある。
	道路利用者	・信号のサイクルが悪く、単時間当たりの通行車両台数が少ない。
	一般住民 (周辺)	・右折したい時には、信号でかなりの時間待たされる。
	浜松市	・長鶴交差点～中田島砂丘入口交差点の信号交差点が連続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。
	浜松市商工会議所	・交差点が多く信号待ち時間が長くなることで、トラックの燃費が悪くなりコストにも影響する。
	浜松市消防局	・緊急走行時に信号待ちの車両が多く、通過しにくい印象がある。
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	一般住民 (周辺)	・磐田から浜松市に行くのにバイパスを使いますが、そこはとてもスムーズで運転しやすいです。危なさも感じることは少ないです。しかし浜松市に入り、該当の道を走っていると、信号が多いのがありますが、なんとなくイライラします。
	一般住民・道路利用者	・バイパスとしての機能が果たされていない。
	浜松市商工会議所	・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、この区間だけ平面部に信号が連続しており渋滞が発生。
	静岡県バス協会	・浜名バイパスでは80km/hで流れているのが、浜松バイパスの平面部で流れがとまる。



# 意見聴取の結果 7)アンケート自由意見・ヒアリング(交通課題②)

項目(交通課題)	回答者属性	主な意見
朝・夕方を中心に渋滞が発生し、到着時間が読めない	一般住民(周辺)	・毎日通勤で利用しています。袋井から浜松方面に降り、長鶴交差点から渋滞が発生しているのが毎日です。
	一般住民(沿線)	・常に渋滞しているのでなるべく通らない。
	静岡県バス協会	・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)、交差道路の渋滞により定時性が確保されない。
	浜松市商工会議所	・日によって渋滞する区間が違う為、所要時間が読めない。時間指定のあるトラックは余裕時間を確保するなどドライバーへの負担が生じている。
	浜松市	・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。
交通事故が多く、安全性が低い	一般住民(沿線)	・磐田・浜名バイパスを走行後、急にスピードダウンとなるため事故多発、安全性が低い。
	一般住民(沿線)	・長鶴町信号は追突事故が多い。
	一般住民(沿線)	・逆走する車と何回か遭遇したから分かりやすくしてほしい。
	一般住民・道路利用者	・大型車が多くて怖い。
	浜松市消防局	・長鶴交差点から中田島砂丘入口交差点は、交通事故が多く重軽傷事故が多く発生している。
	静岡県警	・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。
	浜松市	・交差点の連坦や交通の集中が要因となった追突事故が多く発生している。
	一般住民(沿線)	・道幅が広く、歩行者(歩行困難者等)の横断に優しくない。
	浜名商工会	・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。
その他(上記以外)	一般住民・道路利用者	・騒音が大きく気になる。
	一般住民・道路利用者	・交通マナーの悪い車両が多い。

# 意見聴取の結果 7)アンケート自由意見・ヒアリング(対策案の検討に重要なこと①)

項目 (重要なこと)	回答者属性	主な意見
信号交差点が今より少なくなり、速度が向上すること	一般住民 (沿線)	・信号交差点を減らし通過スピードを速める。
	一般住民 (沿線)	・信号機はなるべく無くして速く通過できる道路にして欲しい。
	道路利用者	・全線無信号化区間化を強く希望します。事業費等を気にして中途半端に信号を残す様な事にならない様願います。
	静岡県	・交通課題の解消により、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している。
朝・夕方を中心とする渋滞が改善すること	一般住民 (沿線)	・私はあまりスピードを出さないのでも速度はどうでもいいがいつも渋滞するのでそれを何とかしていただきたい。
	一般住民 (沿線)	・1号線と交差する掛川線や150号線も渋滞するので緩和されてほしい。
	浜松市	・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、早期に渋滞が解消すること。
	浜名商工会	・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。
交通事故が少なくなり、安全性が向上すること	一般住民 (沿線)	・交通事故を減らすことを最重要課題としてほしい。
	一般住民 (周辺)	・大型車と一般車路線をわけること。
	静岡県警	・渋滞が緩和されることで追突等の事故が減少することを期待している。
	浜松市	・追突事故が多く発生していることから、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、安全性が向上すること。
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	一般住民 (沿線)	・トラックの排ガスや騒音に年中悩まされるのが改善されればいい。
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	一般住民 (沿線)	・日照への影響を少しでも減らす。



# 意見聴取の結果 7)アンケート自由意見・ヒアリング(対策案の検討に重要なこと②)

項目（重要なこと）	回答者属性	主な意見
工事中の地域への影響（交通規制等）が小さいこと	一般住民（周辺）	・工事中は特に事故や渋滞が発生しやすいので施工計画にて対処を十分にする。
	一般住民（沿線）	・工事によって周辺道路の交通渋滞が起こらないように配慮してほしい。
	浜松市教育委員会	・工事期間中の児童など歩行者が安全に通行できること。
	浜松市	・工事中の交通規制により、生活道路への抜け道利用者が増加し、人身交通事故の発生が懸念されるため、工事期間が短く且つ工事中の交通規制が小さいこと。
道路をつくる費用が安いこと	一般住民（周辺）	・長期的にみて費用対効果が高いこと。
	一般住民（沿線）	・費用はかかってもスムーズに安全に通過できる様に対策して欲しい。
整備効果が早期に発現すること（早く完成すること）	一般住民（沿線）	・早期実現してほしい。長年ストレスを感じている。渋滞するので他の道路を利用することも多い。
	一般住民（沿線）	・なるべく早く高架化するなりしてスムーズに移動できるようにしてほしい。
	静岡県トラック協会	・早期に効果が発現することが重要。
その他（上記以外）	一般住民（周辺）	・信号交差点付近でのゴミのポイ捨てが非常に多く、環境美化のために交差点は少なく。
	一般住民（沿線）	・浜松バイパス付近には学校も多数あるため、歩行者の通行へも配慮して欲しい。
	湖西市	・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。
	浜松市教育委員会	・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。