

社会資本整備審議会 道路分科会 中部地方小委員会（令和3年度 第3回）

# 令和4年度 新規事業候補箇所の説明資料

---



国土交通省中部地方整備局

# 一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)に係る新規事業採択時評価

- ・物流交通と地域交通の混在を解消することで、速達性が向上し産業活性化を支援
- ・渋滞緩和により地域交通の円滑化が図られるとともに、速度低下を起因とする交通事故が減少し、交通の安全性が向上

## 1. 事業概要

・起終点：静岡県浜松市東区長鶴町  
～静岡県浜松市南区中田島町

・延長等：6.4km

【現道拡幅区間】

平面6車線部 第3種第1級、6車線、設計速度80km/h

【立体化区間】

立体部 第3種第1級、4車線、設計速度80km/h

平面部 第3種第2級、4車線、設計速度60km/h

・全体事業費：約640億円

・計画交通量：53,900台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
357百台/日	65百台/日	118百台/日

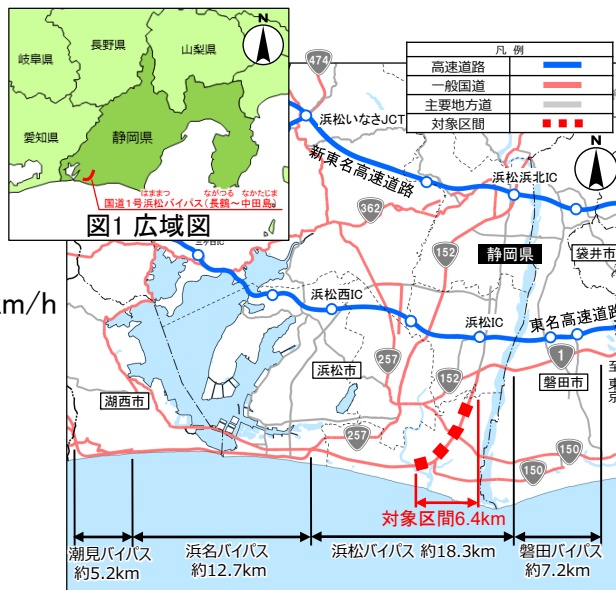


図2 事業位置図

### ③ 政令市ワースト1の人身事故件数

- ・浜松市における人身事故件数は、政令市において11年連続ワースト1位。(図9)
- ・磐田バイパスなどの近隣のバイパスと比べ、死傷事故件数が多く、平日(朝・夕方)に多発する傾向。(図10、11)
- ・事故類型のうち、約7割が駐停車中の追突事故。(図11)

	政令市	人身事故件数 (人口10万人あたり)
11年連続	1位	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

図9 政令市の人身事故件数

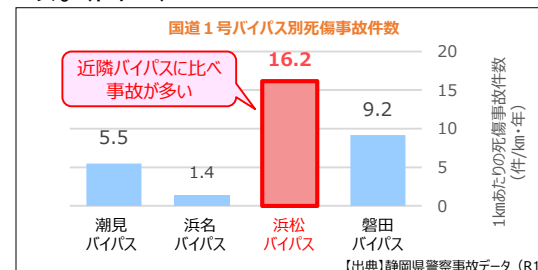


図10 国道1号の死傷事故件数

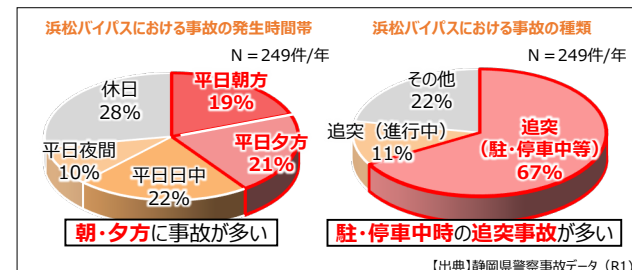


図11 事故の発生時間帯と事故の種類

## 2. 課題

### ① 物流交通と地域交通の混在

- ・浜松市周辺は輸送機械器具製造業や楽器関連産業を中心に製造業が集積し、物流交通により、国道1号浜松バイパスは大型車混入率が38%と高い。(図3、写真1)
- ・大型車の約6割は通過交通であるが、小型車は約8割が地域交通であり、同バイパスにて通過交通(物流交通)と地域交通が混在することにより、交通容量を超過し、円滑な物流に課題。(図4、5)

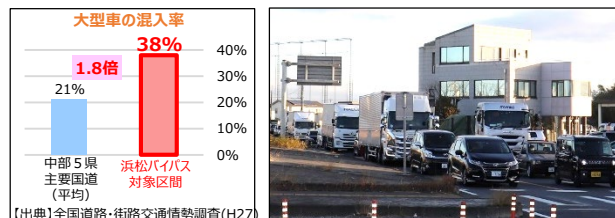


図3 大型車の混入率

写真1 大型車混入状況

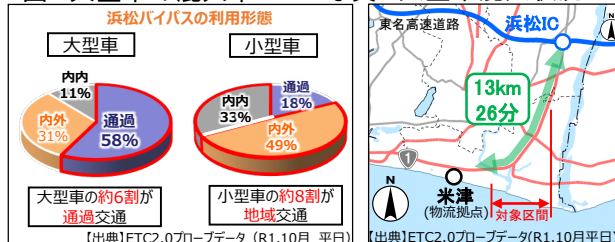


図4 大型車・小型車の利用形態の割合

図5 物流拠点から浜松ICまでのルート図

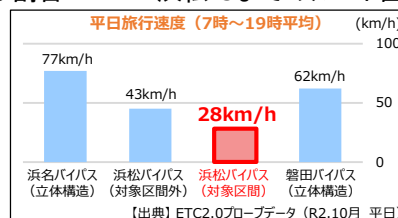


図7 平均旅行速度

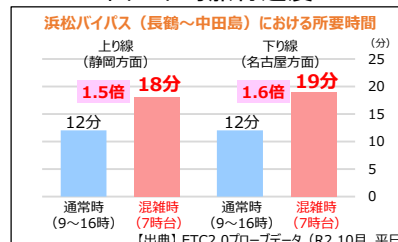


図8 混雑時の所要時間

## 3. 整備効果

### 効果1 速達性向上による産業活性化支援【◎】

- ・立体化区間では通過交通(物流交通)と地域交通が分離され、現道拡幅区間では交通容量を拡大することにより物流拠点からの速達性が向上し、産業の活性化を支援。

### 効果2 渋滞緩和による地域交通の円滑化【◎】

- ・立体化区間では、信号交差点による減速が解消され、旅行速度が向上。
- ・立体化区間の平面部では、交通量減少により、渋滞が緩和。

### 効果3 交通安全の確保【◎】

- ・交通渋滞の緩和により、速度の低下に起因する追突事故が減少する等、交通の安全性が向上。

### ■ 費用便益分析結果

B/C	EIRR※1	総費用	総便益
2.5	9.3%	488億円※2	1,235億円※2

※1: EIRR: 経済的内部収益率 ※2: 基準年(R3年)における現在価値を記載 (現在価値算出のための社会的割引率:4%)

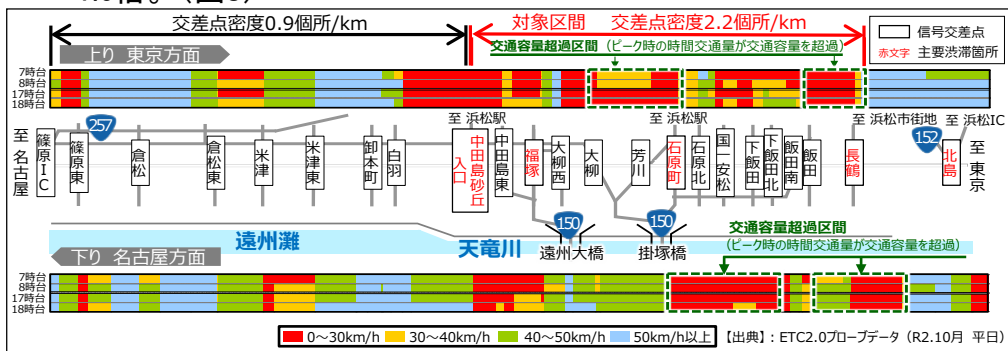












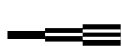


図6 旅行速度の状況

# 一般国道1号 浜松バイパス(長鶴～中田島)に係る新規事業採択時評価



凡 例	
	対象区間
	高速道路
	一般国道
	主要地方道
	一般県道
	その他道路
	橋梁構造
	主要渋滞箇所
	交通量（H27全国道路・ 街路交通情勢調査）
	市街化区域
	工業系地域
	市町村境界線
	車線数 (2車線/4車線/6車線)

