

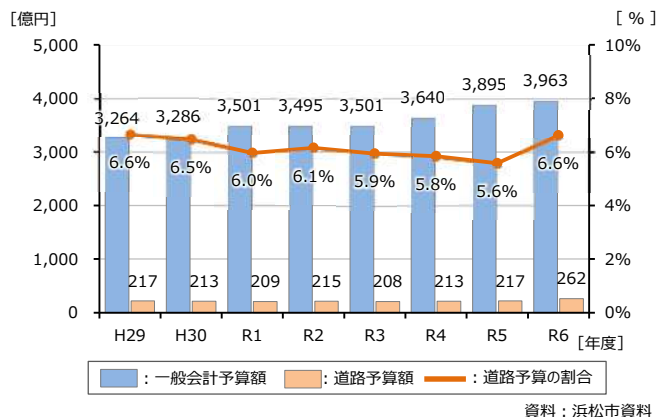
◆浜松市の概況

-
- 【広域図】
- 東京～大阪間の中間に位置
- 首都圏
- 約245km
- 約270km
- 関西圏
- 浜松市
- 赤石山脈
- 水窪北IC
- 水窪IC
- 水窪佐久間道路
L=14.0km
H31.4 新規事業化
- 佐久間IC
- 佐久間川合IC
- 浦川IC
- 東栄IC
- 三遠南信自動車道
- 東栄IC～鳳来峡IC
L=7.1km
令和7年度開通予定
- 鳳来峡IC
- 浜川寺野IC
- 天竜区
- 浜名区
- 浜松いなさJCT
- 浜松いなさ北IC
- 浜松いなさIC
- 浜松SA
A7-NC
- 浜松浜北IC
- 新東名高速道路
- 御殿場JCT～浜松いなさJCT間
6車線化(R2.12)
- 三ヶ丘JCT
- 三ヶ丘IC
- 引佐連絡路
- 浜名湖SA
- 浜名湖西豊橋道路
(ルート帯)
- 浜名湖
- 三河港
- 遠州灘
- 浜松西IC
- 三ヶ丘SA
A7-NC
- 三方原SA
A7-NC
- 浜松IC
- JR東海道本線
- JR東海道新幹線
- 国道1号浜松バイパス
(長崎～中田島)
新規事業化(R4.4)
- 中央区
- 中田島砂丘
- 天竜川
- 市街地
- 浜名湖
- 遠州灘
- 中田島砂丘
- 天竜川
- 地図：国土地理院地図を加工して作成

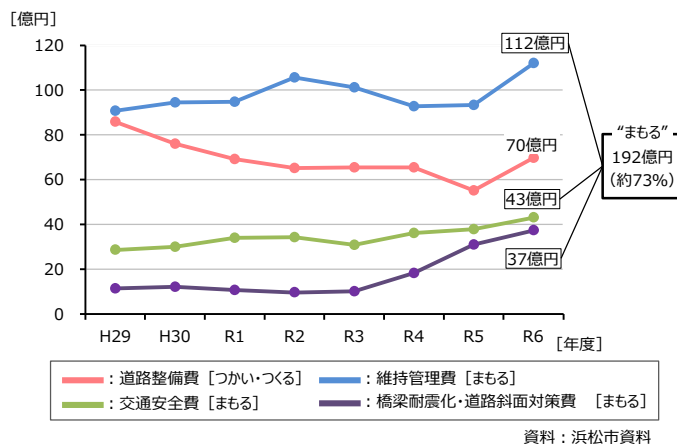
◆ 浜松市の道路予算

- 近年の激甚化*・頻発化する自然災害を踏まえ、「安全・安心・快適」を推進するためには、目的を明確にした上で、積極的かつ計画的な道路予算の執行が必要です。
- 市民の安全・安心の観点から、道路予算の約7割は“まもる”の仕事に配分している状況ですが、道路整備、交通安全、維持管理、橋梁耐震化・道路斜面对策のバランスをとることが重要です。

＜一般会計に占める道路予算の推移（当初予算）＞



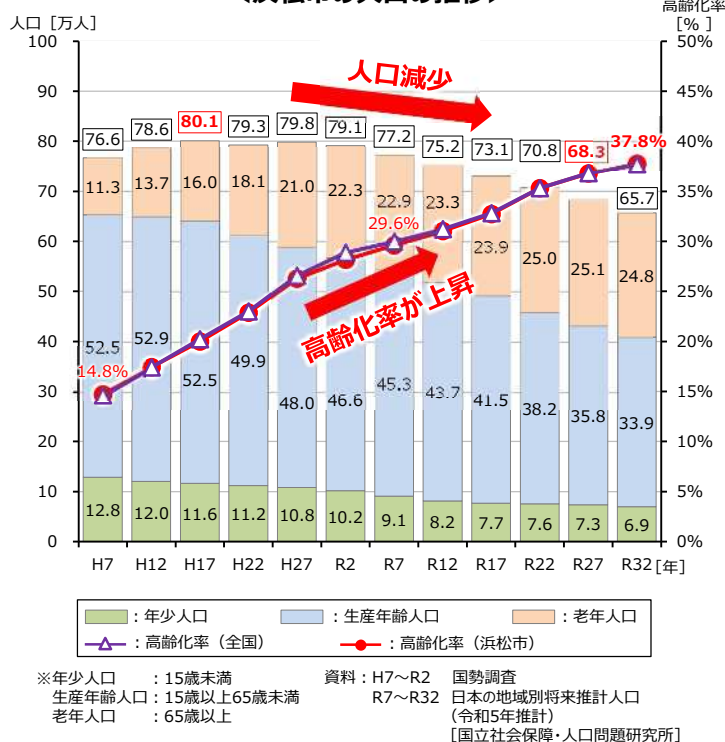
＜分野別道路予算の推移（当初予算）＞



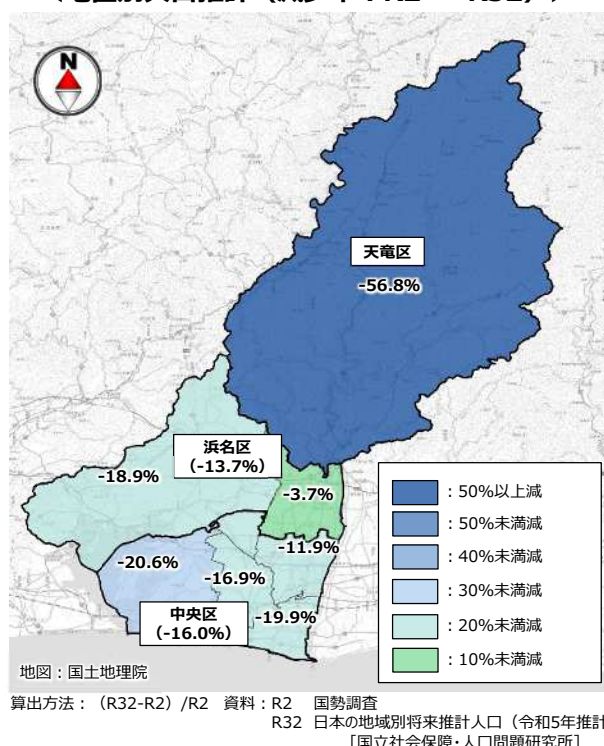
◆ 浜松市の人口と都市機能の維持

- 浜松市の人口は、平成17年頃をピークに減少しており、令和27年（20年後）には、70万人を下回ることや、今後、高齢化率が急激に高まり、令和32年（25年後）には高齢化率が約38%に上昇することが推計されています。
- 地区別の推計をみると、天竜区の人口減少率が最も高い状況ですが、市域全体でも減少が推計されています。
- 人口減少や少子高齢化に伴い、都市の空洞化*や魅力低下による人口流出が懸念され、ひとつの都市拠点内における生活に必要な都市施設の維持が困難となるため、隣接拠点間を相互に補完する機能を高め、誰もが道路を移動しやすくするなどして、都市機能を維持していくことが必要です。
- このような状況から都市の機能性と住民生活の利便性に配慮したコンパクトな拠点をつなぐ拠点ネットワーク型都市構造*の形成が図られる中で、主要都市と浜松市、市域内の各拠点間を効率的に結ぶ道路ネットワークが必要です。

＜浜松市の人口の推移＞



＜地区別人口推計（減少率：R2 ⇒ R32）＞



*：56項以降の「用語集」を参照

◆ 浜松市の産業

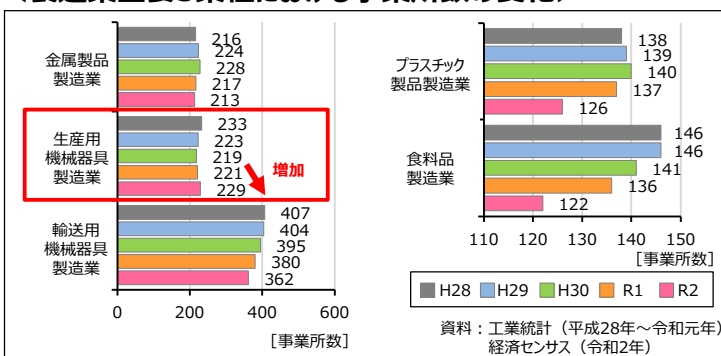
- ▶ 浜松市の事業所は、近年、高速道路や主要な幹線道路など、広域的な道路ネットワーク近傍への進出が増加している中、市域全体では減少傾向にあり、製造品出荷額は横ばいの状況となっています。
- ▶ 農業算出額においては、「果実」を中心に増加傾向ですが、木材生産量の推移は横ばいの状況となっています。
- ▶ 農林水産業の販路拡大や、生鮮品の鮮度を保持し、消費者に届けるためには、効率的な陸上輸送が重要であり、農林水産業の成長を支えていく上で、道路の重要性は明らかです。
- ▶ なお、林業については、FSC認証材*である「天竜材」の輸送において、狭隘*な区間が多い国道152号等を利用しているため、効率的な輸送に課題があります。
- ▶ 地域経済の更なる活性化や産業競争力の強化には、整備が進む高規格道路*ネットワークとあわせて、各産業エリアとの良好なアクセスが必要です。

<事業所の増減率及び分布>

	H26.6	H28.6	R3.6
事業所数	37,073	35,552	33,755

資料：経済センサス

<製造業主要5業種における事業所数の変化>



新産業集積エリア（第三都田地区工場用地）

- ◇ H29.3 分譲開始
- ◇ 全13区画（34.8ha）
- ◇ 浜松SASICから5km圏内
- ◇ 災害に強い立地特性



バイク・自動車、部品



みかん



うなぎ



ガーベラ



株式会社スズキ部品製造

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

新産業集積エリア（第三都田地区工場用地）

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

浜松いなさIC 浜松いなさJCT

楽器産業



馬鈴薯

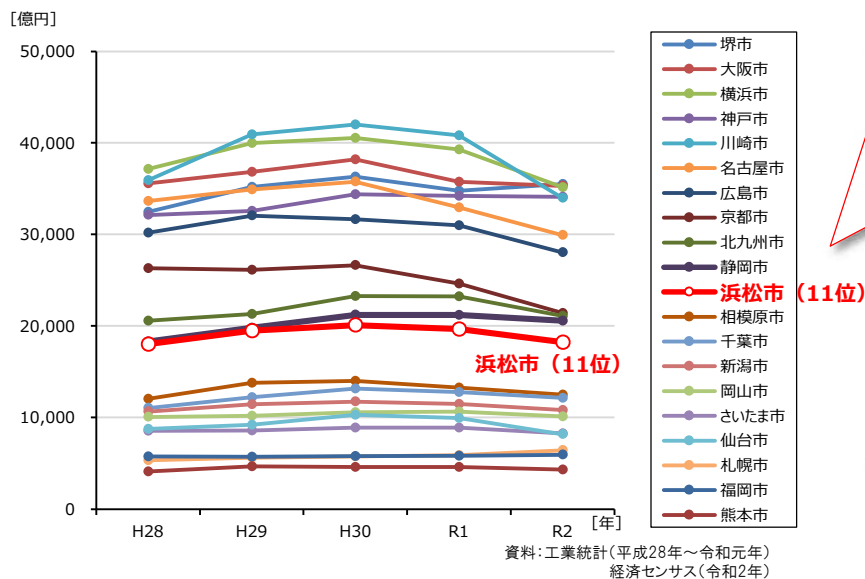


- 従業員数1,000人以上の製造業と物流企業
- 平成28年から令和3年にかけて事業所が増加したエリア

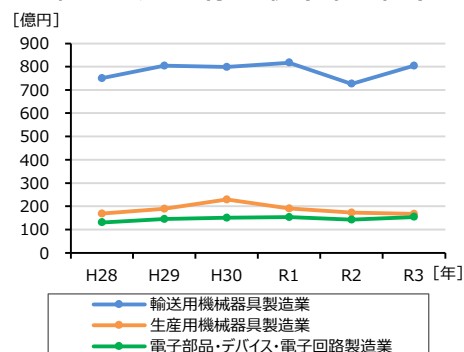
地図：国土地理院地図を加工して作成

*：56項以降の「用語集」を参照

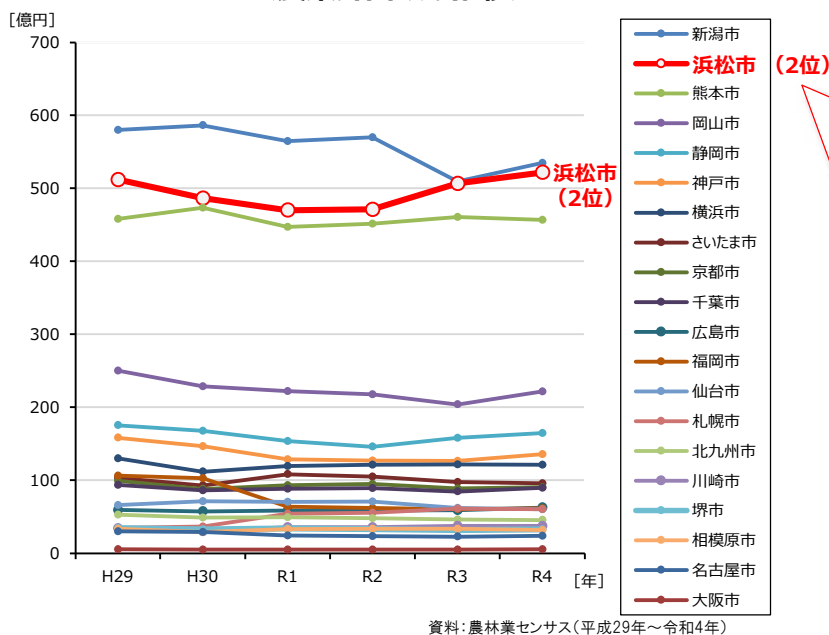
<製造品出荷額の推移>



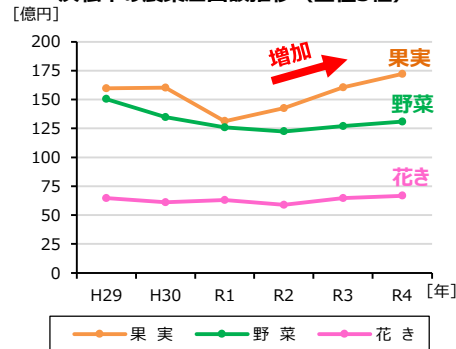
浜松市の製造品出荷額推移(上位3業種)



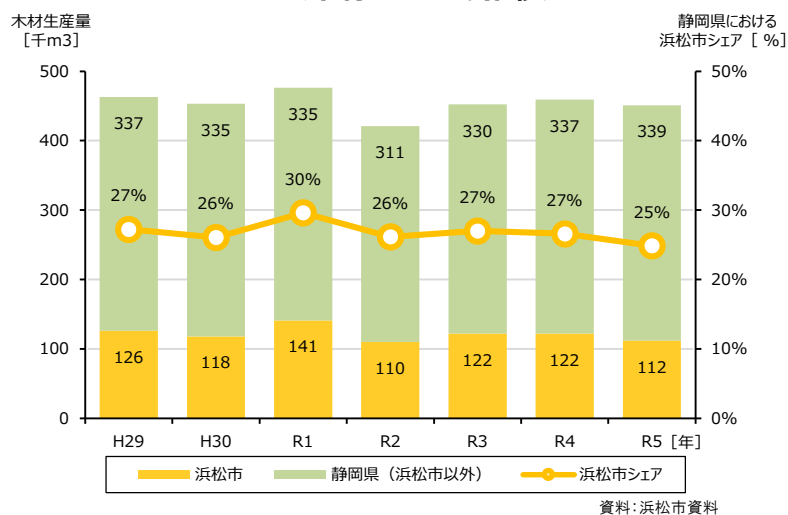
<農業算出額の推移>



浜松市の農業産出額推移(上位3種)



<木材生産量の推移>



(天竜材が使用された有明体競技場)



(天竜材が使用された浜松中部学園(左)と浜松中学校(右))

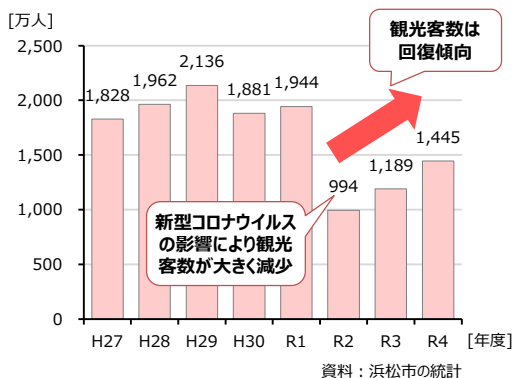
資料:浜松市公共部門における地域材利用促進に関する基本方針
(第4期 令和3～7年度)

◆ 浜松市の観光・にぎわい

浜松市の観光資源と観光交流の状況

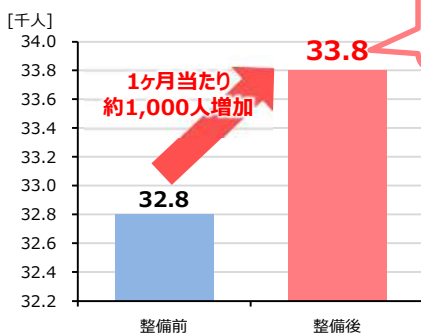
- 浜松市は、浜名湖・中田島砂丘などの自然、舘山寺・弁天島等の温泉地、フラワーパーク・動物園等のレジャー施設、スポーツ施設、浜松城・秋葉神社等の歴史・文化施設など、多種多様な観光資源を有しています。
- 市内の観光交流客数の推移をみると、新型コロナウイルスの影響により大幅に減少した観光客数は、近年、回復傾向となっていますが、以前の水準には戻っていない状況です。
- 三遠南信自動車の部分開通や、リニア中央新幹線の開業による南信州地域や北陸地域からの観光交流の拡大に対応するため、観光地間や高速道路との連絡性を高める必要があります。
- また、道路に関連した施設として、道の駅の活用や拡大により観光・にぎわいに寄与することが期待されます。

<観光客数の推移（観光交流客数）>



<舘山寺温泉の宿泊客数の変化>

舘山寺スマートIC開通前後の比較



資料：整備前 平成30年4月～平成30年9月宿泊者数（1ヶ月平均）
整備後 平成31年4月～令和元年9月宿泊者数（1ヶ月平均）



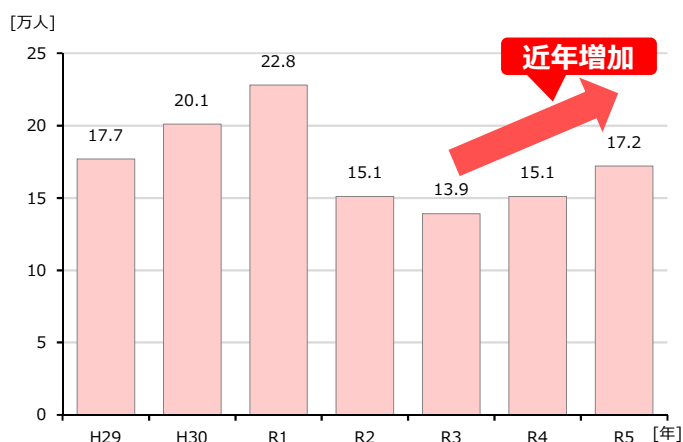
“みち”と観光

- 人口減少が進む中、多様な人々が集い、交流し、滞在できるためには、“にぎわい”や“魅力”ある地域づくりを進めることが重要です。
- 浜松市には、ナショナルサイクルルート*に指定されている「太平洋岸自転車道」が整備されていることに加え、風光明媚な浜名湖を周遊する日本風景街道*の「浜名湖サイクリングロード」がありますが、まちなかを結び、更に周遊性を向上させる自転車通行空間*の整備が必要です。
- 歩行者や自転車利用者等が快適に移動しやすい道路環境の創出や回遊*性を高めることが必要です。

<サイクリングロード>



<休日（10月の10時～20時）の歩行者通行量の推移>



資料：浜松市中心市街地歩行量調査
※調査箇所：浜松駅周辺の25地点（断面）
調査日時：各年の10月の休日（10～20時）

<浜松市まちなか公共空間利活用>

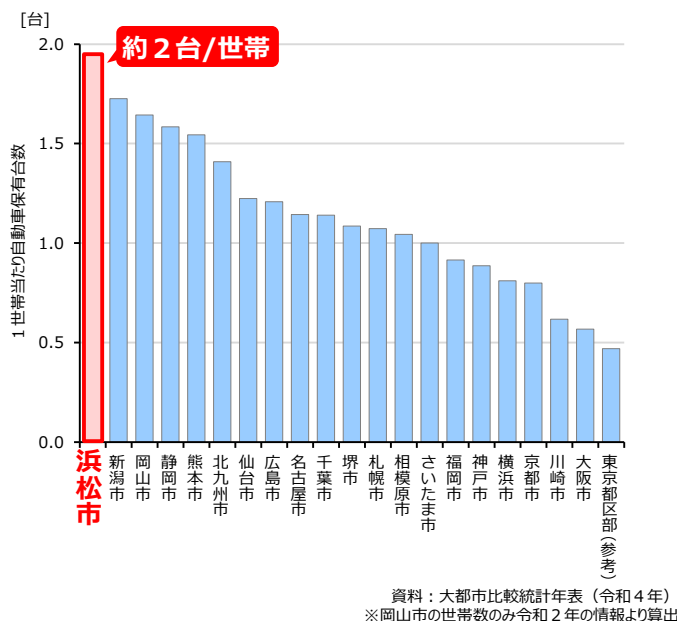


資料：浜松市資料

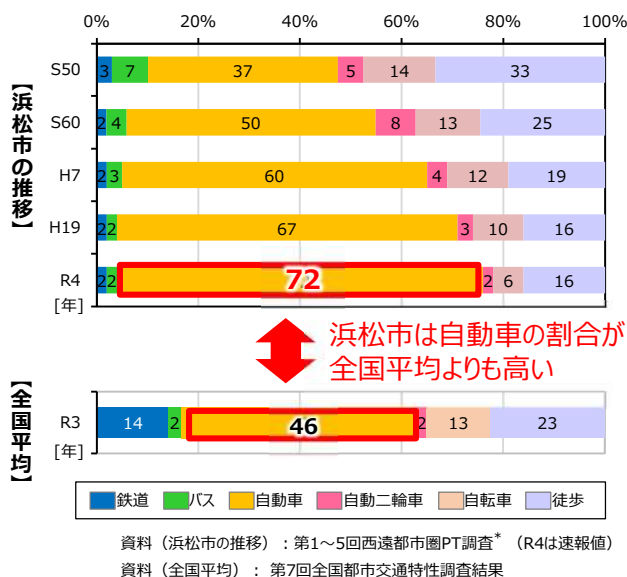
◆ 浜松市の交通特性

- 浜松市の1世帯当たりの自動車保有台数は、約2台/世帯と政令指定都市の中で最も多く、平日における代表交通手段分担率*においても、自動車の割合が72%と高く、自動車への依存度が高い状況です。
- 就業人口が多い市中心部では、浜松駅を中心とした放射状の道路に交通が集中することによる渋滞が発生し、旅行速度*が20km/h以下の区間が多く、主要渋滞箇所*に指定されているなど、渋滞の緩和は長年の課題です。
- 特に、朝夕の通勤・通学の時間帯では、バスの定時性の確保が困難です。

＜政令指定都市における1世帯当たり自動車保有台数＞

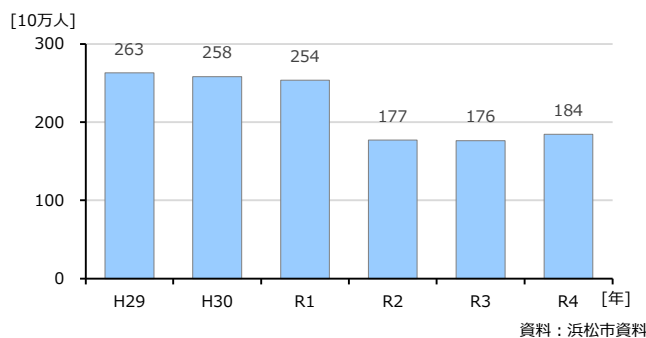


＜代表交通手段分担率*の推移（平日）＞

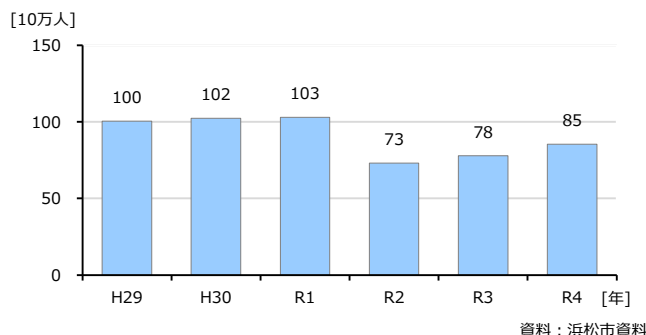


＜公共交通の利用状況＞

○路線バスの利用状況



○鉄道（遠州鉄道）の利用状況



トピック

自動運転技術の進展！

道路交通法が一部改正（R5.4.1施行）し、運転手を必要としない自動運転車（レベル4）での事業化が福井県永平寺町で始まっています。浜松市でも新たな公共交通手段確保に向け、「**浜松自動運転やらまいかプロジェクト**」を実施しています。

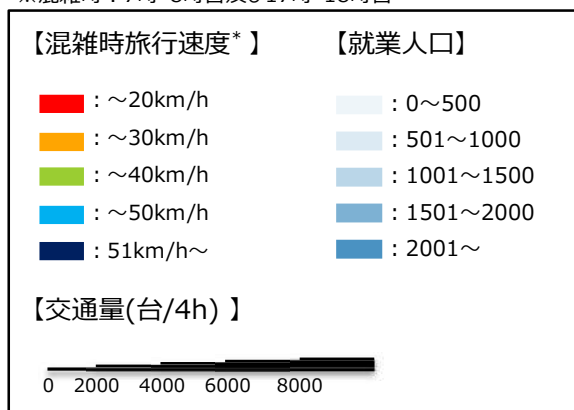
■ 浜松自動運転やらまいかプロジェクト 第4回実証実験

場 所：浜松市中央区庄内地区
期 間：R5.11.28～R6.2.17
利用者：359名
形 態：自動運転レベル2相当
車 両：小型自動車 2台

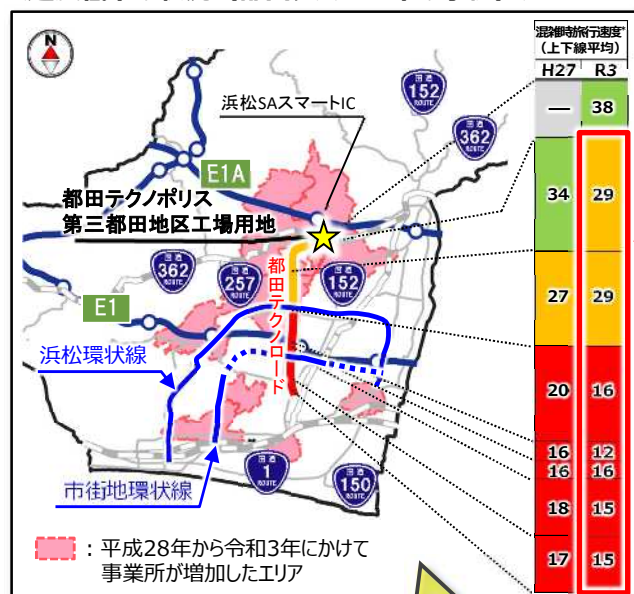


<令和3年度 混雑時旅行速度*（平日）>

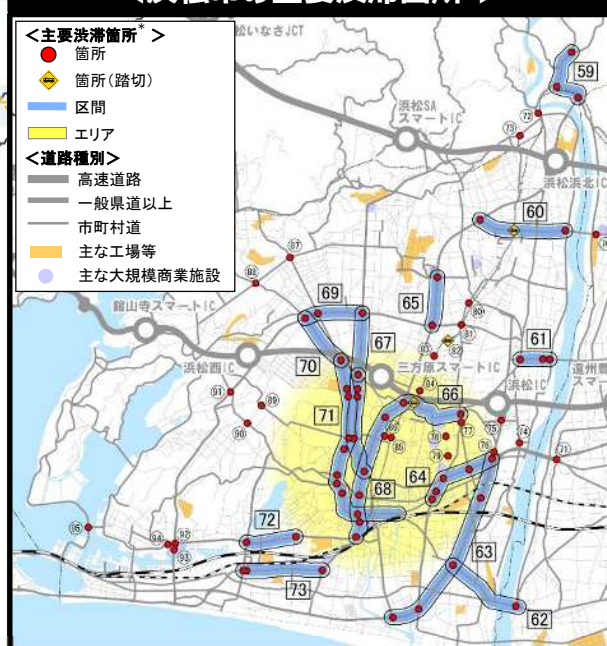
※混雑時：7時・8時台及び17時・18時台



<速度低下の状況（都田テクノロードの事例）>



<浜松市の主要渋滞箇所*>



旅行速度*が低下している箇所の多くが主要渋滞箇所*に指定されている

就業人口の多い箇所で旅行速度*が低下

資料：【交通量・旅行速度*】平成27年度・令和3年度 道路・街路交通情勢調査
【就業人口】令和2年度国勢調査
【事業所数】令和3年・平成28年度経済センサス

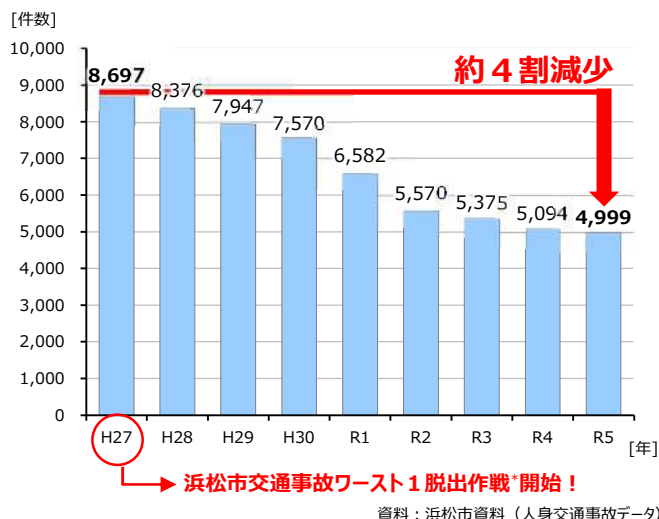
資料：令和6年度第1回静岡県道路交通渋滞対策推進協議会
【国土交通省】

◆ 浜松市の交通事故の特性

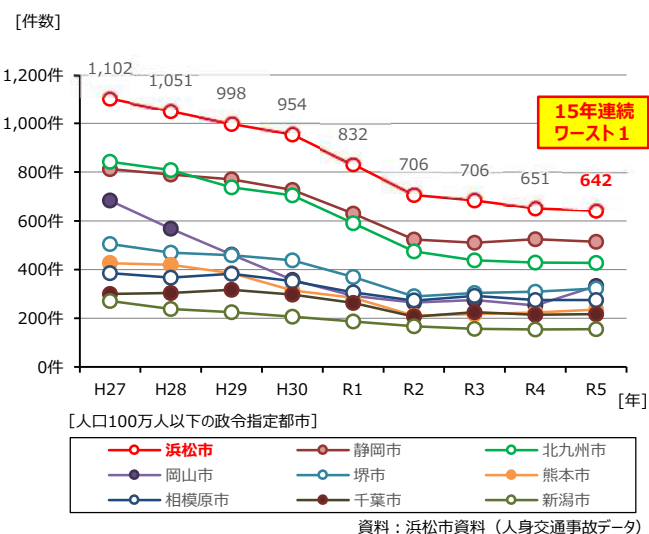
人身交通事故の状況

- 浜松市における政令指定都市人口10万人当たりの人身交通事故件数は、平成27年の「浜松市交通事故ワースト1 脱出作戦*」開始から約4割減少しており、交通安全対策の推進により一定の効果が出ているものの、依然として、ワースト1が継続しており、脱却が急務です。
- 人身交通事故の事故類型*をみると、「追突」と「出会い頭」による事故が全体の約7割を占めているなか、平成29年以降、「追突」事故は減少傾向にありますが、「出会い頭」の事故は、下げ止まりになっている状況です。

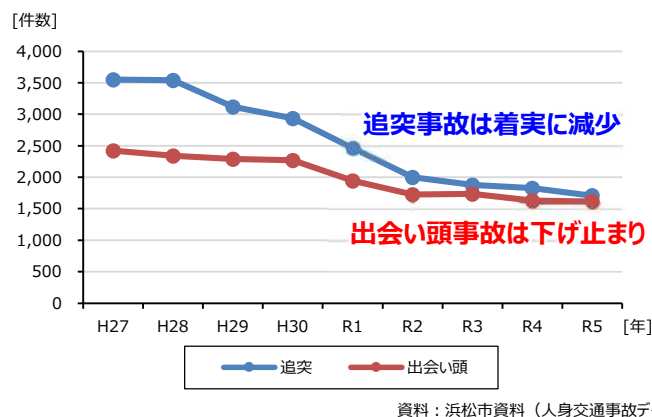
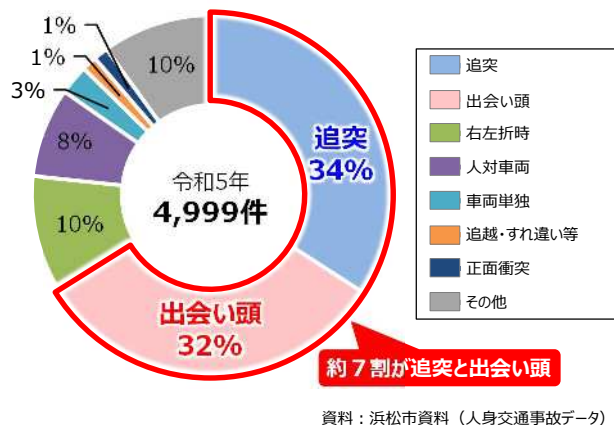
< 浜松市の人身交通事故件数の推移 >



< 人口10万人当たりの人身交通事故件数の推移 >



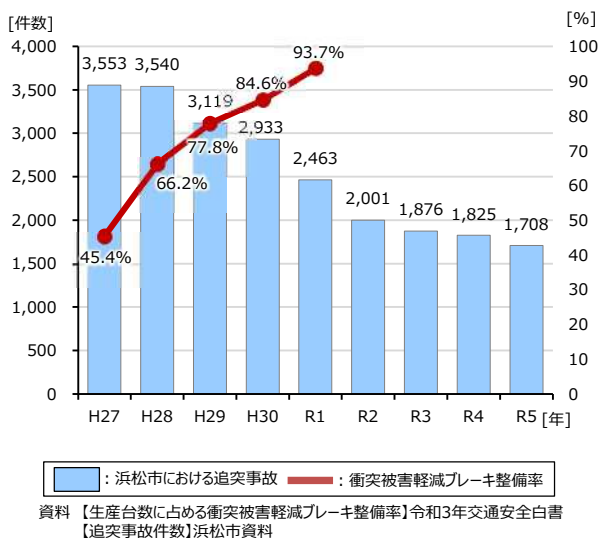
< 浜松市における人身交通事故の事故類型*（令和5年） >



トピック

安全運転サポート車*の普及！

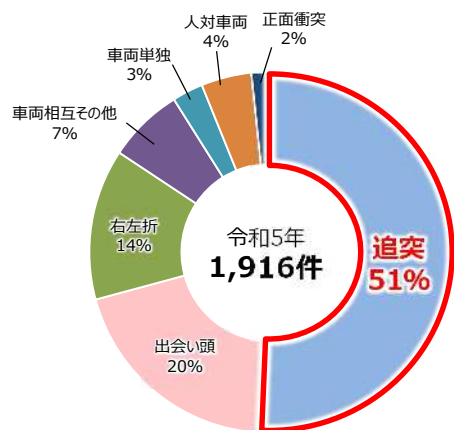
衝突被害軽減ブレーキなどの機能を搭載した安全運転サポート車*の普及が、追突事故減少の要因の一つとして考えられます！



幹線道路の交通事故の特性

- 国県道・主要市道の幹線道路では、追突事故が多発しており、その多くが渋滞に起因していると考えられます。
- また、追突事故の多くは、渋滞が発生している朝・夕の通勤・通学時間帯に集中していることから、追突事故と渋滞の関係性が高いと考えられます。

＜幹線道路における事故類型*（令和5年）＞



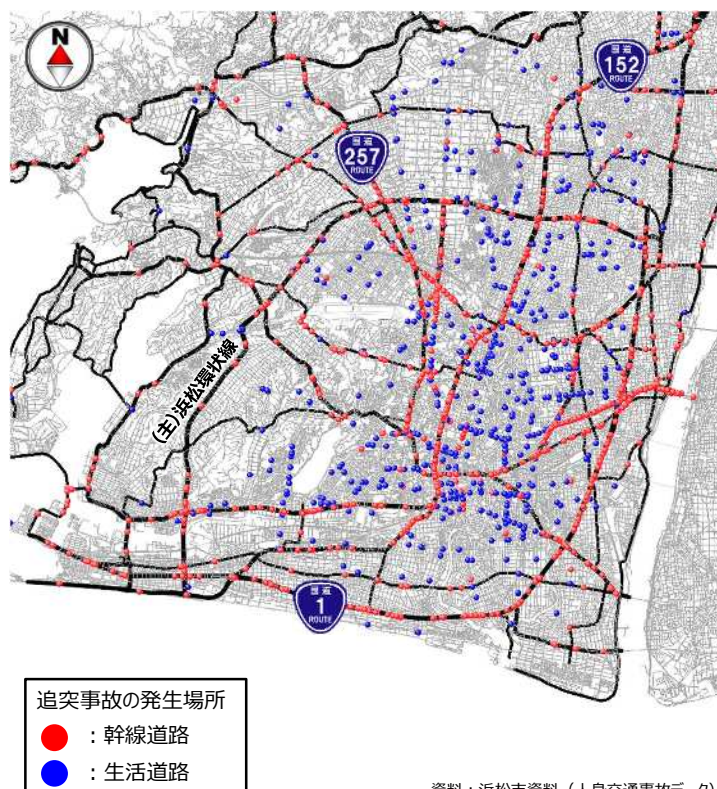
資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜渋滞している幹線道路＞



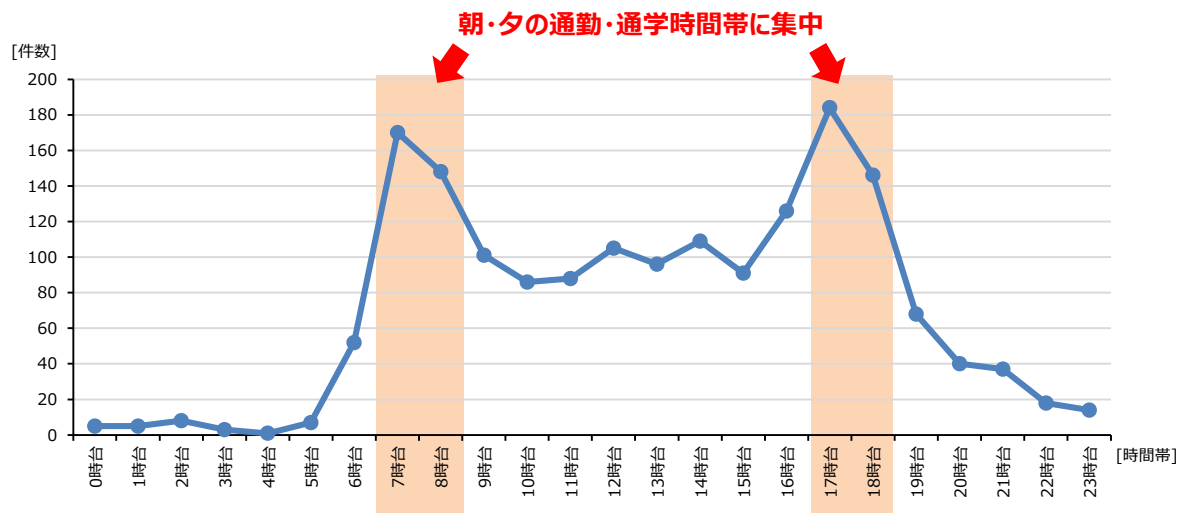
資料：浜松市資料（午前7時頃撮影）
 撮影場所：国道257号（浜松市中央区小豆餅2丁目）

＜追突事故の発生状況（令和5年）＞



資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

＜追突事故の発生時間帯（令和5年）＞

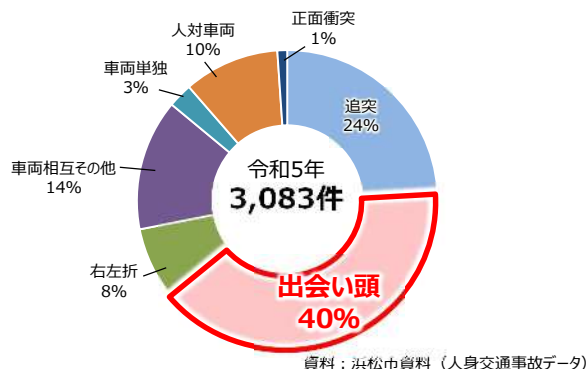


資料：浜松市資料（人身交通事故データ）

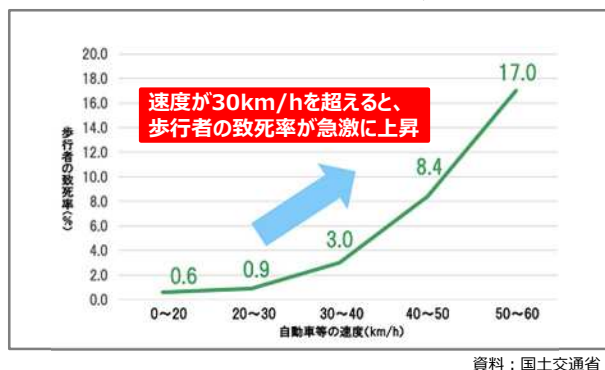
生活道路の交通事故の特性

- 生活道路では、出会い頭の事故が多発しており、幹線道路の渋滞を避ける車両の抜け道利用や生活道路を通過する際の速度超過が主な原因として考えられます。
- 歩行者の事故では、子ども（15歳未満）の事故は減少傾向にありますが、通学中などの児童が巻き込まれる悲惨な事故が発生していることを踏まえ、引き続き、警察や学校・地域などと連携しながら、いかに子どもを守るかが課題です。
- また、全国では踏切内における痛ましい事故が発生していることから、踏切道の対策も必要です。

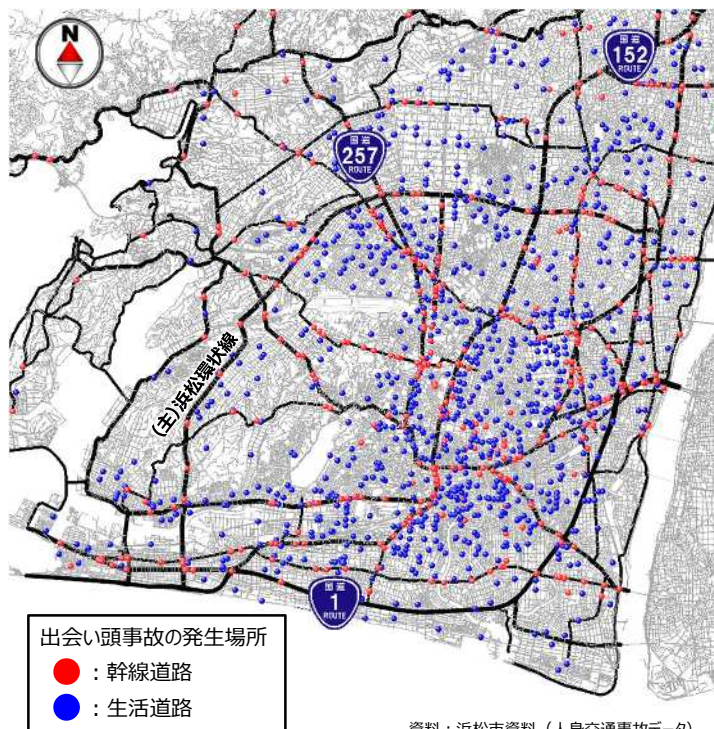
＜生活道路における事故類型*（令和5年）＞



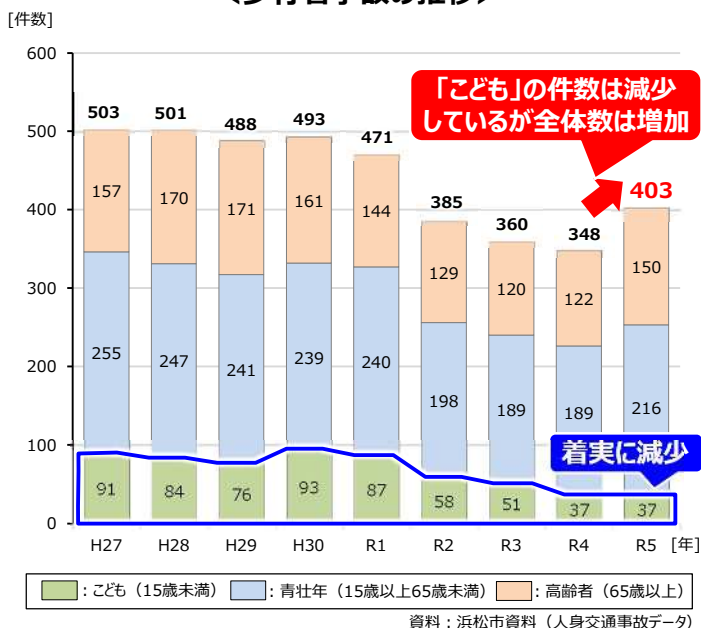
＜自動車等の速度と歩行者の致死率の関係＞



＜出会い頭事故の発生状況（令和5年）＞



＜歩行者事故の推移＞



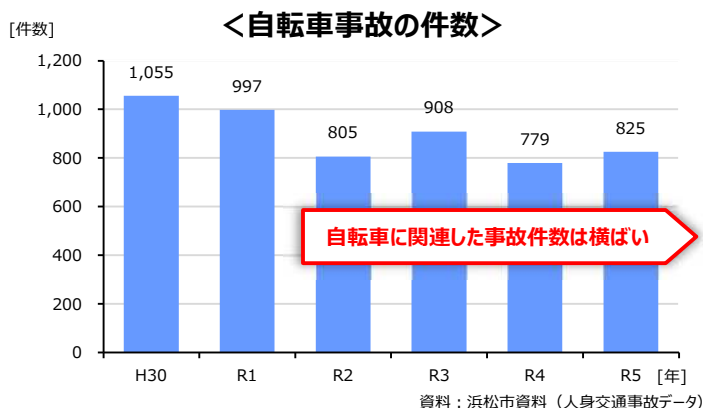
トピック

近年発生した歩行者の重大事故

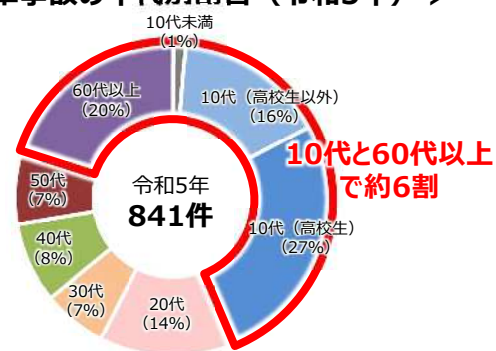
- R1年 5月** 滋賀県大津市 散歩中の保育園児が、事故のはずみで歩道に突っ込んだ車にはねられ2人死亡。14人が重軽傷。
⇒金属ボールの設置を検討。
⇒多くの地方公共団体等において安全点検等を独自に実施。
- R3年 6月** 千葉県八街市 小学校の通学路で飲酒運転のトラックにはねられ2人死亡、3人が重傷。
⇒この事故を受け、R3年7月 文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁連携による通学路の合同点検要請。
⇒ガードレールやハンパを設置。
- R4年 4月** 奈良県大和郡山市 視覚障害者が踏切内で列車と接触し、1人死亡。
⇒令和6年1月に「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」が改定。
踏切道での安全対策等が盛り込まれる。ガイドラインでは、踏切道での視覚障害者の誘導について、整備内容を明確に規定。

自転車事故の特性

- 自転車関連の事故件数は、近年、横ばいの傾向であるなか、自転車は車両であるため、車道通行を促す通行環境の改善が課題です。
- 自転車事故の年代別割合では、10代と60代以上を合わせた割合が全体の約6割を占めており、通学などで自転車を利用する機会の多い世代の自転車事故対策が課題です。
- 令和5年4月には、自転車利用者に乗車用ヘルメット着用の努力義務が課せられましたが、静岡県の着用率は、約10%程度となっています。
- 自転車事故における致死率では、ヘルメット非着用時は着用時の約2.4倍となっており、自転車の通行環境整備と合わせて、ヘルメット着用などの交通安全意識を向上させることが課題です。



＜自転車事故の年代別割合（令和5年）＞



＜ヘルメットの着用率（令和5年7月調査）＞

	全国平均	静岡県
着用率	13.5%	10.6% (約0.8倍)

資料：警察庁HP

＜ヘルメット着用状況別の致死率（H25～R4）＞

	着用時	非着用時
致死率	0.24%	0.57% (約2.4倍)

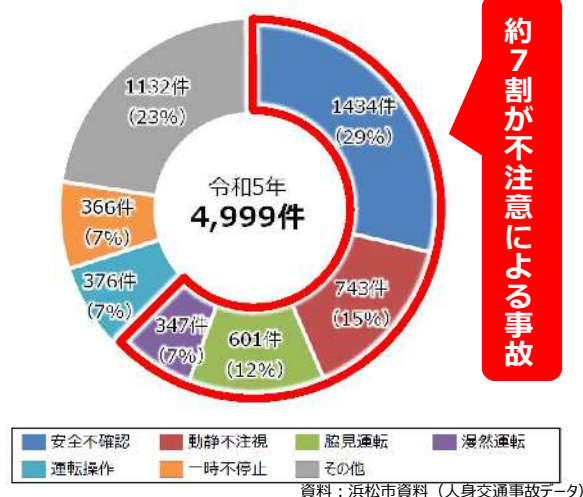
※致死率：死傷者のうち死者の占める割合

資料：内閣府HP

人身交通事故の主な発生原因

- 人身交通事故の要因をみると、約7割が「安全不確認」や「動静不注視」といった、不注意や気の緩みによる事故であり、特に十分な安全確認を怠り相手車両を見落とすなどの「安全不確認」が最も多くなっていることから、市民全体の安全運転に対する意識向上が重要です。
- また、これら「不注意」による事故は、朝・夕の通勤・通学時間帯に集中していることから、時間に余裕を持った行動が、交通事故防止につながるといえます。

＜浜松市における人身交通事故の要因別割合＞



安全不確認とは

確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止）しながら、可能な確認を尽くさなかったために相手当事者を発見できず、また発見が遅れ事故を発生させたもの（例：安全確認をしなかった、不十分だった）

動静不注視とは

相手当事者を発見（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたもの（例：相手が譲ってくれると思って注視を怠った）

脇見運転とは

前方不注意（外在的）に該当し、運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたもの（例：物を落とした、物をとろうとした、スマートフォン等を操作していた）

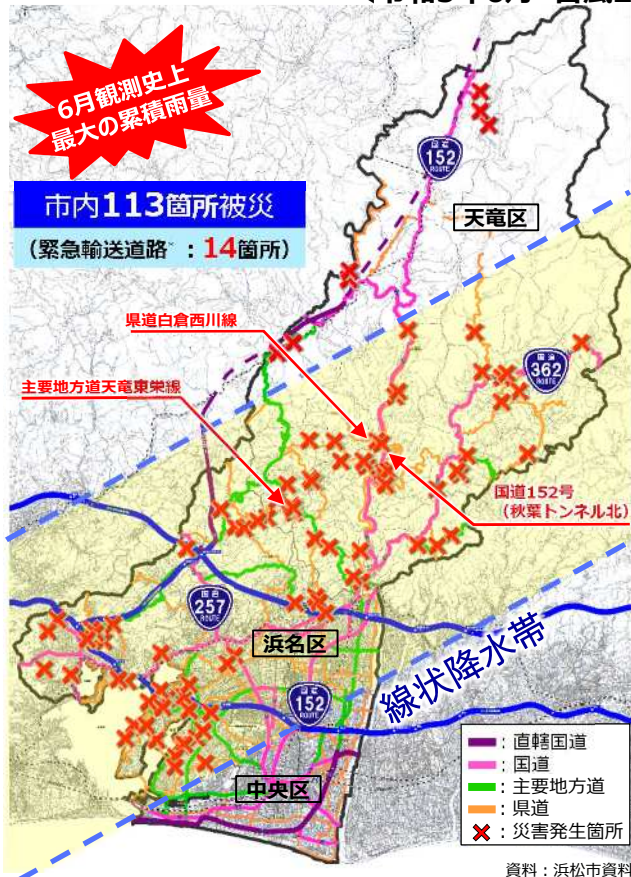
漫然運転とは

前方不注意（内在的）に該当し、運転者自身の心理的・生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたもの（例：居眠り運転、ラジオ・ステレオを聞いていた、考え事）

◆ 浜松市の災害に関する特性

- 令和5年の台風2号に伴う豪雨では、線状降水帯の発生により、土砂崩れや路肩崩壊など、市内で110箇所を超える道路災害が発生し、国道152号などの幹線道路においても長期間の通行止めとなり、市民生活に多大な影響をもたらしています。
- 近年、昭和50年代の前半に比べ、1時間に雨量50mmを超える降雨（滝のように降る非常に激しい雨）の発生回数が約2倍と増大しており、天竜区や浜名区引佐町の北部など、中山間地域を中心に、道路災害の発生件数が大幅に増加しています。
- 発生が予測される南海トラフ巨大地震では、市内ほぼ全域で「震度6弱以上」が想定されています。

<令和5年6月 台風2号に伴う豪雨による被災状況>



県道白倉西川線【天竜区龍山町大嶺】



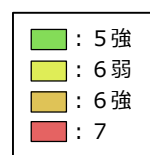
国道152号 (秋葉トンネル北)【天竜区龍山町大嶺】



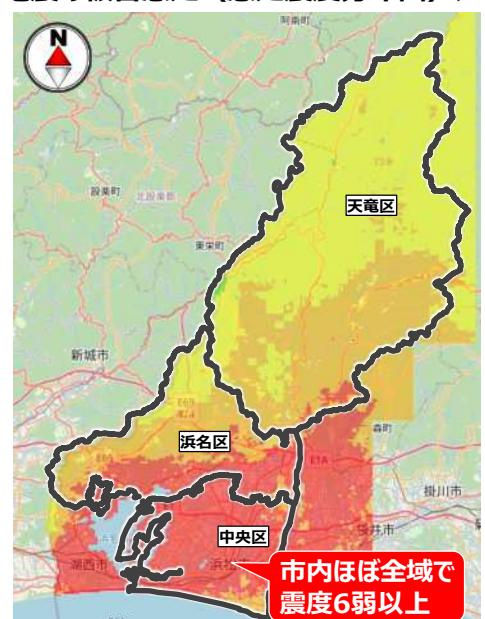
主要地方道天竜東栄線【天竜区長沢】



<南海トラフ巨大地震の被害想定 (想定震度分布図)>



地震防災マップ



資料: 浜松市防災マップ (南海トラフ巨大地震レベル2 陸側)

<浜松市における降雨量の推移>

～1時間雨量50mm以上の降雨が発生した回数～



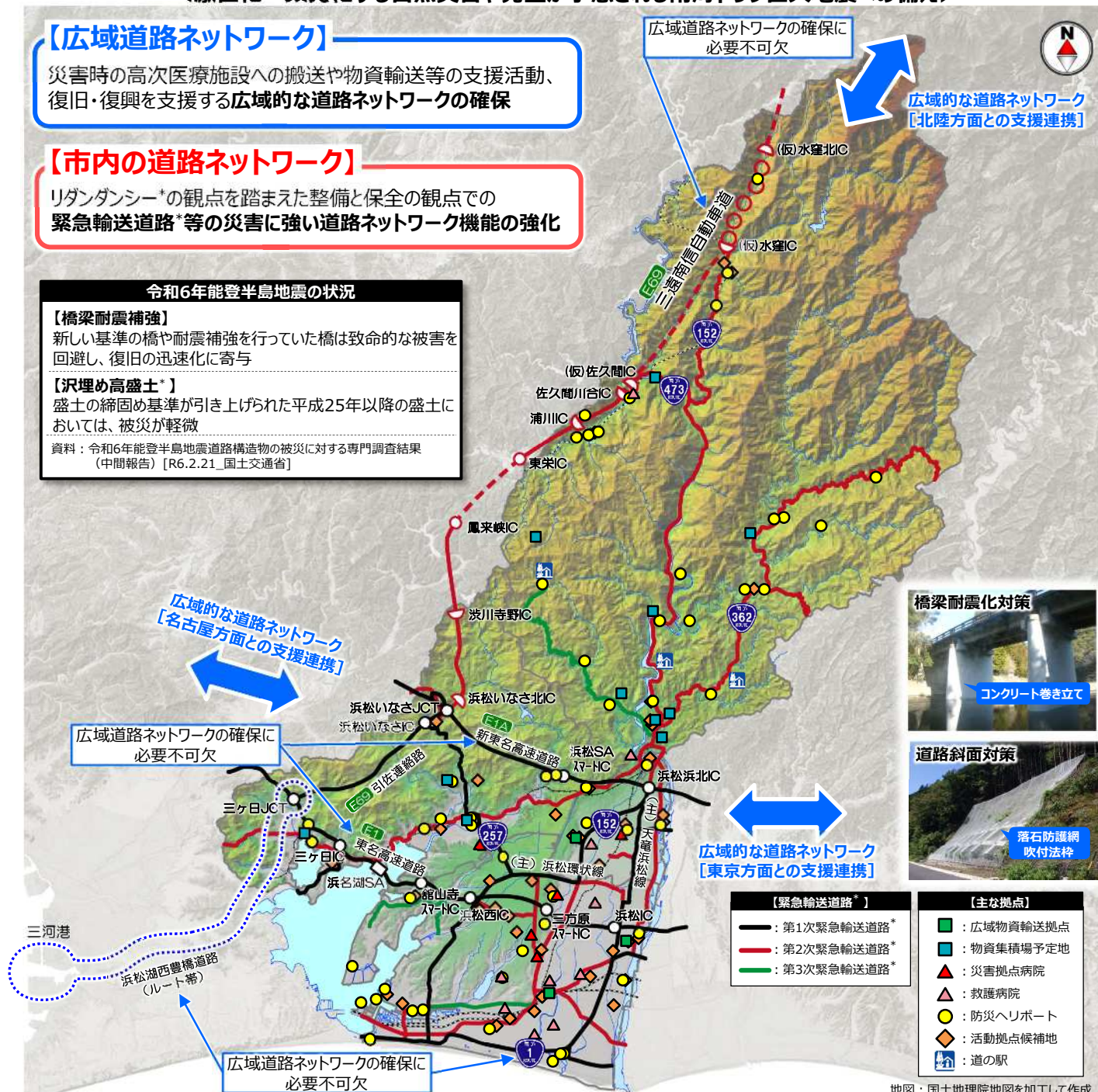
<浜松市における道路災害 (国庫災害*) の発生状況>



* : 56項以降の「用語集」を参照

- ▶ 近年、激甚化*・頻発化の状況が増す自然災害のうち豪雨災害については、市内各所で土砂崩れ等の発生リスクが更に高くなる可能性があり、特に、中山間地域の国道152号・362号等では、幹線道路の途絶が懸念されます。
- ▶ 令和6年能登半島地震の状況を踏まえ、同様の地形を有する中山間地域では、南海トラフ巨大地震発生時に、道路ネットワークの寸断が懸念されます。また沿岸部では、津波による道路への影響が懸念されます。
- ▶ このため、災害時の高次医療施設への搬送や物資輸送等の支援活動、復旧・復興を支援する東名高速道路・新東名高速道路・三遠南信自動車道等の広域的な道路ネットワークの確保は不可欠であり、市内でもリダンダンシー*の観点を踏まえ、整備と保全の観点で緊急輸送道路*等の災害に強い道路ネットワーク機能の強化が急務です。
- ▶ また、被災後は市民生活の再建を一番に考えながら、復旧の優先度を確認しつつ、早期の復旧が必要であることから、令和6年能登半島地震の状況や、今後、被害想定の見直しが行われる中部版「くしの歯作戦*」をしっかりと踏まえ、道路啓開*の計画策定が必要です。

<激甚化*・頻発化する自然災害や発生が予想される南海トラフ巨大地震への備え>



*：56項以降の「用語集」を参照

◆ 浜松市の維持管理に関する特性

浜松市の道路施設の概要と道路橋の維持管理状況

- 浜松市は膨大な道路施設を管理しており、特に道路橋は5,779橋と政令指定都市の中で第2位です。
- また、橋梁等の道路施設のほかに、約7,306kmにも及ぶ道路（舗装）や521箇所の特定道路土工構造物*（斜面）など、多くの施設を有しています。
- 橋梁等の施設については、5年サイクルで点検・措置を実施する必要があります。
- 浜松市は、5年に1回の点検により健全性の判定がⅢ・Ⅳとなった道路橋の措置率が、全国平均に比べ高く、法定1巡目点検における措置は全て完了しています。（令和5年度末時点）
- 建設から50年を超えると、早期に措置が必要となる健全性Ⅲ・Ⅳの割合が高くなるため、長寿命化*やコスト縮減に向けて、損傷が軽微なうちに修繕する“予防保全型*”の維持管理への本格転換が必要です。

<浜松市の道路施設>

※令和6年3月末時点の施設数

○ 5年に1回の定期点検が義務付けられている施設

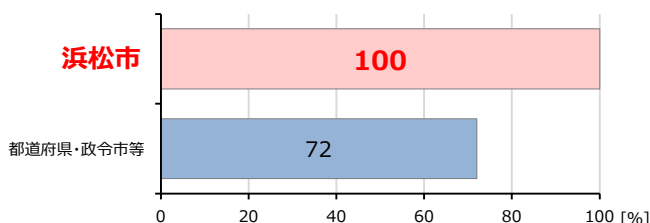
- ・道路橋：5,779橋（政令市中 第2位）
- ・トンネル：46箇所（政令市中 第2位）
- ・シート*：20箇所（政令市中 第1位）
- ・大型カルバート*：9箇所
- ・門型標識等：14基
- ・横断歩道橋：53橋

○ その他の管理施設

- ・道路（舗装）：7,306km
 - ・特定道路土工構造物*：521箇所
- ※特定道路土工構造物*とは、10m以上の高盛土や15m以上の長大切土

<道路橋における定期点検と措置状況>

1巡目点検（H26～H30）で健全性Ⅲ・Ⅳの措置率
（橋梁：令和5年度末時点）



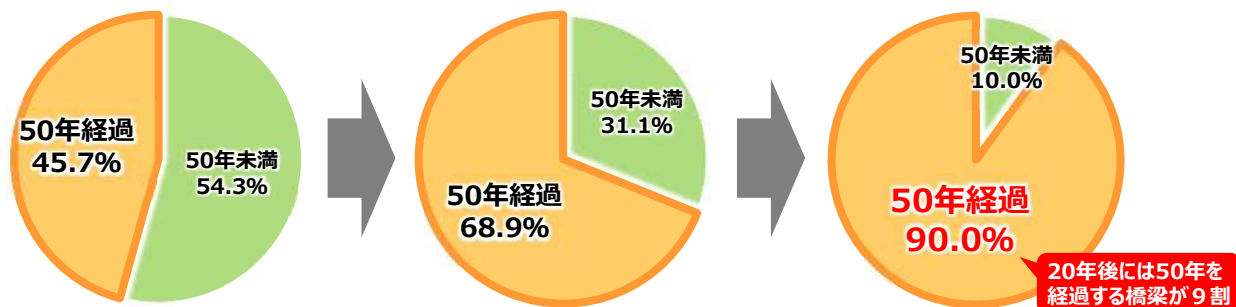
資料：道路メンテナンス年報2024年8月（国土交通省 道路局）

<道路橋の現状（建設年次分布）>

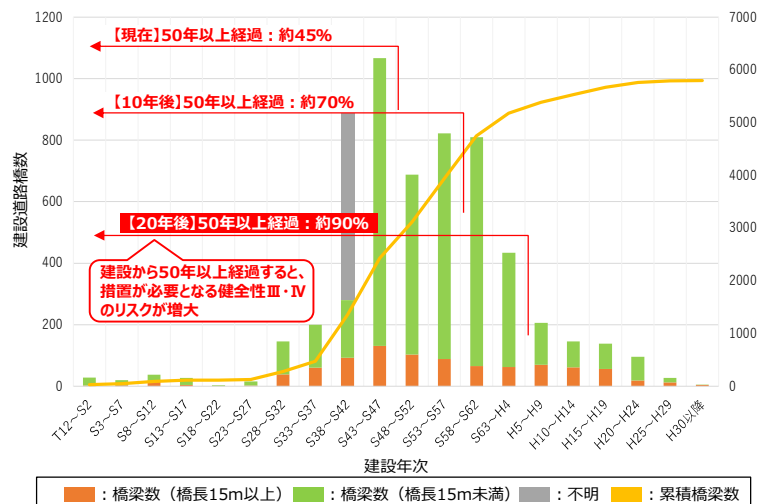
2023年

2033年（10年後）

2043年（20年後）

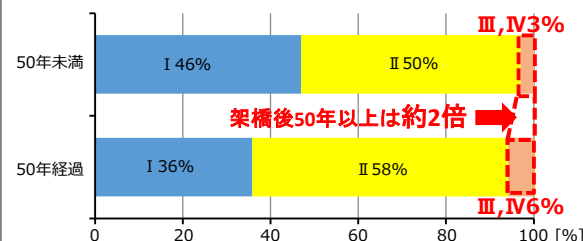


※建設年不明の道路橋は既に50年経過しているものと仮定
資料：浜松市道路橋長寿命化計画（R6.3改訂）



※建設年不明は、1967年に建設されたと仮定する（606橋）
資料：浜松市道路橋長寿命化計画（R6.3改訂）

【建設から50年以上経過した道路橋の健全性】



資料：浜松市資料

【健全性の判定区分】
（Ⅰ）健全：構造物の機能に支障が生じていない状態
（Ⅱ）予防保全段階：予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態
（Ⅲ）早期措置段階：早期に措置が必要な状態
（Ⅳ）緊急措置段階：緊急の措置が必要な状態

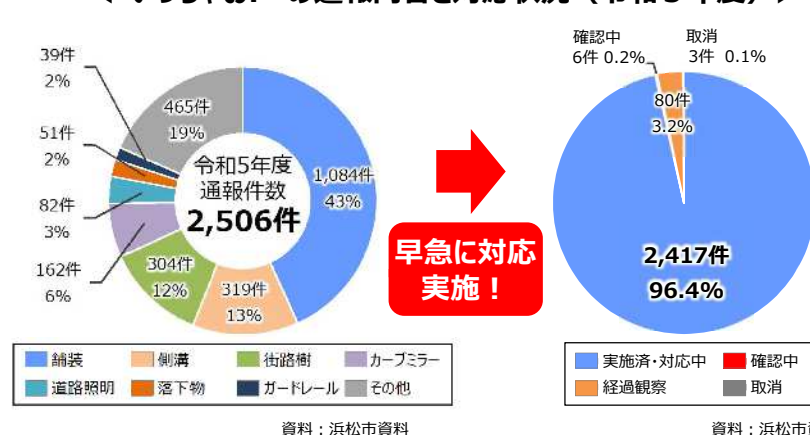
市民協働による維持管理

- 浜松市では市民協働による身近な道路の維持管理として、「浜松市道路損傷通報システム いっちゃお！*」を運用しており、市民からの通報件数が年々増加しています。
- “いっちゃお！*”の通報の主な内容はポットホール*など、舗装の損傷に関することが約4割となっており、安全に通行できる適切な道路の維持管理が必要です。
- また、道路愛護活動*においては、登録団体数が年々増加し、各道路愛護団体によって、総延長で約100kmに渡り愛護活動が行われています。
- 膨大な道路施設を適切に管理していくためには、“いっちゃお！*”や道路愛護活動*など、引き続き、市民協働による維持管理が大切です。

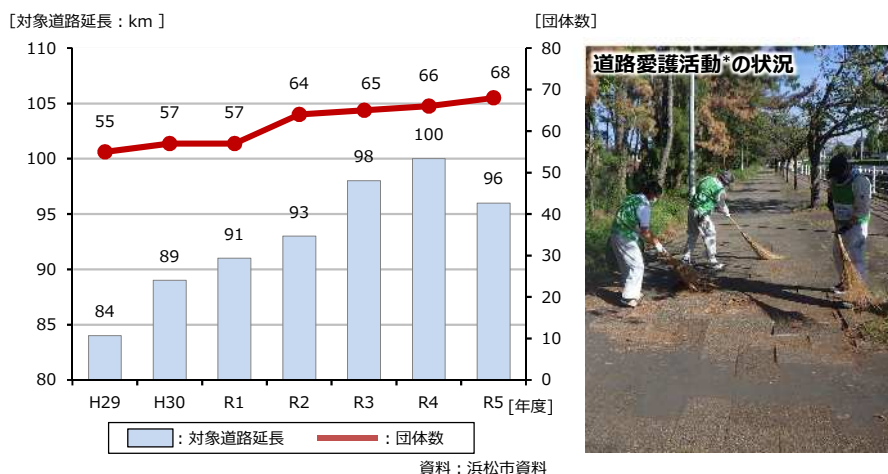
＜市民協働の維持管理（“いっちゃお！*”の利用状況）＞



＜“いっちゃお！*”の通報内容と対応状況（令和5年度）＞



＜市民協働の維持管理（道路愛護活動*）＞



浜松市道路損傷通報システム いっちゃお！*

放置すると → 通報すれば →

スマホ！台から事故を未然に防ぐ

あなたの「いっちゃお！*」が、事故のない道路に
浜松市は道路延長8,500kmで政令指定都市最大の長さ
あなたの通報が大きな助けになります。通報にご協力ください。

いっちゃお！ってなに？
道路に倒れた、折れた樹木、倒れた看板、倒れた電柱、倒れた電線などの危険な箇所を発見したら、スマホやタブレット端末から写真を撮って浜松市に通報することができます。

道路に穴が割いていて危ないわ！
いっちゃお！で浜松市に通報しよう！
スマホで「いっちゃお！」を開き、写真を撮り送信！
通報ありがとうございます。対応いたします。
浜松市の担当部署が対応！

いっちゃお！の使い方は裏面へ GO

トピック

自動運転車両と白線の剥離

自動運転車両の走行には、自己位置推定に道路の白線を利用する場合があります。そのため、白線が剥離していると、自動運転車両が走行した際、白線の未検知や誤検知につながり、走行に支障をきたす可能性があります。



自動運転車両の実装に向けては、白線の剥離率等を指標に、車載センサで検知可能な白線の維持が必要となります。

【白線の剥離（例）】

剥離率5%未満

剥離率20～50%



白線は劣化などにより剥離する

資料：第76回基本政策部会資料（国土交通省）