

新規事業採択時評価結果(平成19年度新規事業化箇所)

担当課: 道路局国道・防災課
担当課長名: 木村 昌司

事業の概要

| | | | | | |
|----------|---|-------|------------|------|------------------|
| 事業名 | 一般国道 23 号 蒲郡バイパス(7工区) | 事業区分 | 一般国道 | 事業区分 | 国土交通省 中部地方整備局 |
| 起終点 | 自: 愛知県豊川市為当町 至: 愛知県蒲郡市清田町 | 延長 | 9.1km | | |
| 事業概要 | <p>一般国道 23 号は、豊橋市を起点として伊勢市に至る延長約 177km の主要幹線道路であり、愛知県内を東西に縦断し、かつ県都名古屋市と豊橋市等の県内主要都市を直結し社会経済活動を支える重要な路線である。蒲郡バイパスは、地域高規格「名豊道路」の一部を構成し、一般国道 1 号の交通混雑緩和、蒲郡市街部の狭隘な現道 23 号の交通安全確保と交通混雑緩和を目的とした、豊川市為当町から額田郡幸田町芦谷に至る延長 15.0km の道路である。</p> | | | | |
| 事業目的、必要性 | <p>1) 国道 1 号の交通混雑緩和、沿道環境改善 2) 蒲郡バイパス(7工区)に平行する国道 23 号の交通混雑緩和、沿道環境改善 3) 物流効率化の支援 4) 名豊道路が蒲郡バイパス(7工区)以外暫定供用した場合、周辺への交通混雑悪化が予測され、早期整備が必要。</p> | | | | |
| 全体事業費 | 455億円 | 計画交通量 | 41,600 台/日 | | |
| 事業概要図 | | | | | |

関係する地方公共団体等の意見
蒲郡バイパスを含む名豊道路は、渋滞の著しい一般国道 1 号の交通混雑の緩和や、内陸工業地帯(豊田市等)から三河港へのアクセス時間の短縮による物流の効率化等に重要な役割を果たす事が期待されており、地元 9 市 7 町で構成される名豊道路建設推進協議会から早期整備の要望を受けている他、多くの団体等から同様の要望を受けている。

事業採択の前提条件
費用対便益 : 便益が費用を上回っている
手続きの完了 : 都市計画決定済、環境アセスメント実施済

事業評価結果

| | | | | | | |
|--------|-------------|------------|---|---|----------------|--|
| 費用対便益 | B/C | 4.7 | 総費用 313億円 事業費: 278 億 維持管理費: 35 億 | 総便益 1,484億円 走行時間短縮便益: 1,178 億円 走行費用減少便益: 246 億円 交通増減便益: 59 億円 | 基準年 平成 18 年 | |
| | 感度分析の結果 | 交通量変動 | B/C = 2.9(交通量 -10%) | B/C = 5.4(交通量 +10%) | | |
| | | 事業費変動 | B/C = 4.3(事業費 +10%) | B/C = 5.2(事業費 -10%) | | |
| | | 事業期間変動 | B/C = 4.3(事業期間 -20%) | B/C = 5.1(事業期間 +20%) | | |
| 事業の影響 | 評価項目 | 評価 | 根拠 | | | |
| | 自動車や歩行者への影響 | 渋滞対策 | ◎ | 事業実施により当該区間の渋滞を解消する。 【渋滞損失時間の改善】約 5,928 万人時/年 ⇒ 約 5,804 万人時/年 【1kmあたり渋滞損失時間】約 25.1 万人時/年km (現況) 【愛知県平均】: 約 4.9 万人時/年km (約 5.1 倍) 【全国平均】: 約 2.0 万人時/年km (約 12.4 倍) 【渋滞度曲線】愛知県センサス区間の上位 1 割に含まれる 【その他の特徴】主要渋滞ポイントが 2 箇所解消(白鳥町交差点、追分交差点) | | |
| | | 事故対策 | ◎ | 現道からバイパスへの交通転換を図り、現道の交通事故を削減する事業である 【死傷事故率】約 273.9 件/億台キロ(現況)(死傷事故率比(県内平均比) 2.0(現況)) 【愛知県平均】: 約 140.4 件/億台キロ 【全国平均】: 約 119.5 件/億台キロ 【事故率曲線】愛知県センサス区間の上位 3 割に含まれる(ITARDA 区間) 【その他の特徴】現道区間から大型車交通が蒲郡バイパス(7工区)に転換する。 | | |
| | 歩行空間 | — | | | | |
| | 社会全体への影響 | 住民生活 | ◎ | 【高次医療施設へのアクセス向上】 蒲郡市民病院の 30 分圏域が拡大: 約 40 万人 → 約 44 万人(約 1 割増加) | | |
| 地域経済 | | ◎ | 【重要港湾へのアクセス向上】 三河港 60 分アクセス圏域が拡大: 約 936km ² → 約 1079km ² (約 1 割拡大) | | | |
| 災害 | | ○ | 【高速ネットワークの代替路を確保】 東名高速(音羽蒲郡～岡崎)で、雪や事故による通行止が年 2 回以上発生 | | | |
| 環境 | | ◎ | 【沿道環境の改善】 CO2 排出削減量 : 約 12,000t-CO2/年 NOx, SPM の排出削減量 : 約 24t/年 → 約 16t/年 (約 3 割削減) | | | |
| | 地域社会 | ◎ | 【日常活動圏中心都市へのアクセス向上】 蒲郡市役所～豊橋市役所の所要時間を短縮: 約 46 分 → 約 41 分 | | | |
| 事業実施環境 | — | 注目すべき影響はない | | | | |

採択の理由

費用便益比が 4.7 と、便益が費用を上回っているとともに、都市計画手続きが完了していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による改善はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果は高いと判断できる。
以上より、本事業を採択した。

※総費用、総便益とその内訳は、各 年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したものの。