

事後評価結果（平成20年度）

担当課：中部地方整備局 道路計画課
担当課長名：天野 繁

事業名	国道23号 名四バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局
起終点	自：愛知県豊明市阿野町 至：愛知県大府市共和町			延長	5.8 km

事業概要

国道23号名四バイパスは、愛知県豊明市阿野町から同県大府市共和町に至る延長5.8 kmの地域高規格道路であり、昭和44年度に4車線で供用しており、名豊道路の一部としてまた、伊勢湾岸自動車道と一体となって広域ネットワークおよび適正な交通分担を形成している。

本事業は、名豊道路等の延伸などによる交通量の増大や渋滞への対応、伊勢湾岸道路事業と同調整備のため、栄交差点立体化および6車線化を実施するものであり、昭和61年度に事業化し、平成16年度に完成した。

事業の目的・必要性

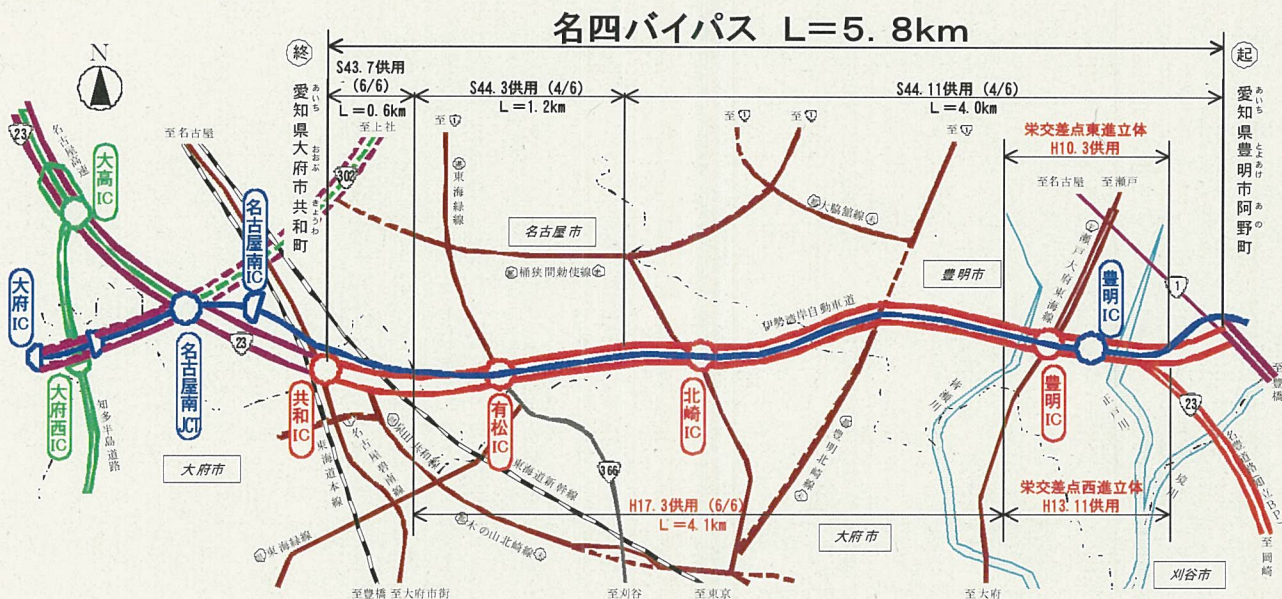
国道23号名四バイパスは、伊勢湾臨海工業地帯を縦断しており、名古屋港をはじめとする中京圏の湾岸部、中京工業地帯の産業物流拠点や、三河方面から中部国際空港へのアクセス機能を持ち、昭和44年の4車線開通当初から大型車混入率が約40%を超えるなど、産業・物流交通の役割を担っている道路である。

交通量は、昭和44年の4車線開通時から事業化前の昭和60年時点で約2.4倍にまで増大し、栄交差点では交通集中による激しい渋滞が発生していた。昭和61年の事業化後も交通量は増大しつづけ、栄立体事業が一部完成した平成11年時点で約3.4倍となった。また、栄交差点は、第3次渋滞対策プログラム（平成10～14年度）において主要渋滞ポイントに指定された。

平成元年には、伊勢湾岸自動車道が、関東・中部・近畿を結ぶ広域ネットワークの一部として、名四バイパスと同時に都市計画決定された。名四バイパス区間ではお互いが重複する区間であることから、名四バイパスの6車線化事業と伊勢湾岸自動車道事業との同時施工を行うことにより、工事費、工事期間の短縮、現道交通への影響を最小限に抑える事が可能となった。

本事業は、交通混雑を緩和するとともに広域ネットワークを形成し、交通安全の確保、沿道環境の改善を図ることを目的としたものである。

事業概要図



事業効果等	事業期間	事業化年度：S61年度 都市計画決定：H1年度	用地着手：S63年度 工事着手：H2年度	供用年(当初)：-/- (暫定/完成)：-/H16年度 (実績)：-/H16年度	変動：- 倍
	事業費	計画時(名目値)：-/- 億円 (暫定/完成)(実績値)：-/- 億円	実績(名目値)：-/490 億円 (暫定/完成)(実績値)：-/490 億円		変動：- 倍
	交通量(当該路線)	計画時(暫定/完成)：- /67,000台/日	実績(暫定/完成)：- /117,000台/日		変動：175%
	旅行速度向上(供用前現道→当該路線)	34.9 → 58.7 km/h (供用直前年次 H13年度 (供用後年次 H17年度)	交通事故減少(供用前現道→供用後現道)	39 → 17 件/億台扣年 (供用直前年次 H11年度 (供用後年次 H17年度) ※死傷事故率)	

費用対効果 分析結果 (当初)	B/C -	総費用 事業費： 維持管理費： -億円 -億円 -億円	総便益 走行時間短縮便益： 走行経費減少便益： 交通事故減少便益： -億円 -億円 -億円	基準年 一年
費用対効果 分析結果 (事後)	B/C 1.8	総費用 717億円 事業費：682億円 維持管理費：35億円	総便益 1,260億円 走行時間短縮便益：1,250億円 走行経費減少便益：6.9億円 交通事故減少便益：2.7億円	基準年 H20年
事業遅延によるコスト増		費用増加額 -億円	便益減少額 -億円	
事業遅延の理由 特になし				
客観的評価指標に対応する事後評価項目				
◆円滑なモビリティの確保				
・国道1号の並行区間における年間渋滞損失時間の削減 現況：約25万人時間/年の約1割を削減				
・国道23号名四バイパス栄交差点から知立バイパスに至る区間の旅行速度が改善 立体化前完成前(H13.11.7)：13.7km/h→完成後(H13.11.27)：34.9km/h 6車線化前(平成13年)：34.9km/h→6車線化後(平成17年)：58.7km/h				
◆個性ある地域の形成				
・新左山工業団地造成事業(事業主体：豊明市)の支援 産業誘致における優位性の向上に寄与(名四バイパス完成後のH17年に全区画完売)				
◆安全な生活環境の確保				
・渋滞緩和・解消による安全性の向上 栄交差点付近の死傷事故率低下(H11：39件/億台キロ年→H17：17件/億台キロ年)				
◆生活環境の改善・保全				
・昼間環境基準・夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善 豊明市栄町の昼間環境基準/夜間要請限度を達成 (H14：74/73dB→H18：68/66dB) 他8項目について効果の発現が見られる。				
その他評価すべきと判断した項目				
◆栄交差点立体化による渋滞の解消				
・第3次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞ポイントの渋滞を解消 23号知立バイパス方面から栄交差点への最大渋滞長6.4kmが交差点立体化により解消				
事業による環境変化	環境影響評価に対応する項目			
	大気質(NO2・SPM)：環境基準を達成 道路交通騒音：昼間環境基準・夜間要請限度を達成			
事業を巡る社会経済情勢等の変化	その他評価すべきと判断した項目			
	CO2排出量の削減が図られている。			
今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性				
名四バイパスは事業を完了しており、十分な整備効果が発現するなど、事業目的を達成していると判断できるため、今後の事業評価および改善措置の必要はないと考える。				
計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性				
同種事業の計画・調査のあり方の見直しの必要性については、特になしと考える。				
特記事項				
特になし				

※ 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。