

再評価結果（平成25年度事業継続箇所）

担当課：道路局国道・防災課
担当課長名：三浦 真紀

| | | | | | |
|--|--|---|--|-----------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 名豊道路・豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋バイパス | 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：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町 | 延長 | 17.6km | | |
| 事業概要 一般国道23号は、愛知県豊橋市を起点とし、名古屋市及び三重県津市などの主要都市を経て三重県伊勢市に至る、延長約177kmの幹線道路です。 本事業の一般国道23号豊橋バイパスは、愛知県豊橋市野依町から愛知県豊川市為当町に至る延長17.6kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、物流効率化の支援、災害に強い道路機能の確保を主な目的として事業を推進しています。 | | | | | |
| S48年度事業化 平成1年度事業化 | S49年度都市計画決定 S61年度都市計画決定 H3年度都市計画決定 | S50年度用地着手 | S55年度工事着手 | | |
| 全体事業費 | 1,662億円 | 事業進捗率 | 76% | 供用済延長 | 13.4km |
| 計画交通量 | 56,000台/日 | | | | |
| 費用対効果 分析結果 | B/C (事業全体) 6.0 (残事業) 6.2 | 総費用 (残事業)/ (事業全体) 255/2,371億円 (事業費：216/2,243億円) 維持管理費：39/128億円 | 総便益 (残事業)/ (事業全体) 1,583/14,149億円 (走行時間短縮便益：1,530/13,275億円) (走行経費減少便益：50/850億円) (交通事故減少便益：2.9/23億円) | 基準年：平成24年 | |
| 感度分析の結果 (事業全体) 交通量：B/C=5.4～6.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=5.6～6.8(交通量±10%) 事業費：B/C=5.5～6.6(事業費±10%) 事業費：B/C=5.7～6.8(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.3～8.1(事業期間±20%) 事業期間：B/C=5.8～6.6(事業期間±20%) | | | | | |
| 事業の効果等 ①円滑なモビリティの確保 ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等の旅行速度の改善が期待される。 ・利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）が存在する。 ・空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②物流効率化の支援 ・三河港へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携がある。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路の位置づけがある。 ⑤個性ある地域の形成 ・拠点開発プロジェクトを支援する。 ・主要な観光地（ラグーナ蒲郡）へのアクセス向上が期待される。 ⑥安全で安心できるくらしの確保 ・三次医療施設（豊橋市民病院）へのアクセス向上が見込まれる。 ⑦災害への備え ・第一次緊急輸送道路として位置づけられている。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 ⑧地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑨生活環境の改善・保全 ・NO2排出量の削減が見込まれる。 ・SPM排出量の削減が見込まれる。 | | | | | |
| 関係する地方公共団体等の意見 | | | | | |

地域から頂いた主な意見等：

- ・10市1町で構成される名豊道路建設推進協議会が未開通区間の早期完了、交通混雑区間の4車線化を要望
- ・国道23号豊橋・豊橋東バイパス建設促進協議会が、全線の早期完成、交通混雑区間の4車線化を要望

愛知県知事の意見

- 1 「対応方針（原案）」案に対して、異議はありません。
- 2 名豊道路を構成する豊橋バイパスは、三河港等の重要港湾と自動車産業の集積地を結ぶ物流の軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、計画どおり平成24年度の全線開通をお願いするとともに、早期に交通混雑区間の4車線整備を図っていただきたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、一層のコスト縮減など、より効率的な事業推進に努められるようお願いしたい。

事業評価監視委員会の意見

「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊橋バイパスに並行する国道1号、未供用区間に並行する国道23号では、渋滞損失時間が愛知県平均を大きく超える区間が多数存在し、交通渋滞が著しい状況である。
- ・三河港は、自動車輸入が台数・金額ともに19年連続全国1位であり、近年も増加傾向にあるなど、国内外共に多くの自動車メーカーが基幹港として利用しているものの、最寄りの高速ICまでの所要時間には52分を要し、国際競争力の低下が懸念される。
- ・三河地域は、これまでに津波が発生しており、さらに今後の大規模地震による津波の危険性もある地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は76%。用地取得率は約100%。（平成23年度末）
- ・野依IC～前芝IC（仮称）間（L=13.4km）は、暫定2車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊橋港IC～前芝IC（仮称）間（L=7.2km）は平成24年度に完成4車線供用を予定。
- ・前芝IC（仮称）～東三河IC（仮称）間（L=4.2km）は平成24年度に暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・橋梁構造を見直すことにより、約0.6億円のコスト縮減。
- ・技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 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。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。