

事後評価結果（平成30年度）

担当課：中部地方整備局 道路部 道路計画課
 担当課長名：大谷 江二

| | | | | | |
|-----|-----------------------------------|------|--------|------|------------------|
| 事業名 | 地域高規格道路 豊橋浜松道路 一般国道23号 豊橋東バイパス | 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：愛知県豊橋市東細谷町 至：愛知県豊橋市野依町 | 延長 | 9.2 km | | |

事業概要
 一般国道23号豊橋東バイパスは、愛知県豊橋市東細谷町から愛知県豊橋市野依町に至る延長9.2 kmのバイパスであり、地域高規格道路である豊橋浜松道路の一部を構成する道路である。

事業の目的・必要性
 一般国道23号豊橋東バイパスは、交通渋滞の緩和、物流効率化、災害に強い道路機能の確保等を目的に計画された事業である。



| | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|------------------|--|--|------------------------------------|---------|----------------------------------|----|------|
| 事業の 効果 等 | 事業期間 | 事業化年度 | H 4年度 | 用地着手 | H 7年度 | 供用年 | (当初) H21年度 / - (実績) H25年度 / - | 変動 | 1.29 |
| | | 都市計画決定 | S 61年度 | 工事着手 | H 14年度 | (暫定/完成) | (実績) H25年度 / - | 変動 | - |
| | 事業費 | 計画時 | (名目値) - / 459億円 (実質値) - / 445億円 | 実績 | (名目値) 446億円 / - (実質値) 434億円 / - | | | 変動 | - |
| | 交通量 | 計画時 | - / 43,500台/日 | 実績 | 20,800台/日 / - | | | 変動 | - |
| | 旅行速度向上 | 28.5 → 57.1 km/h | | 交通事故減少 | 196 → 8件/年 | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (当初) | B/C : 7.0 | 総費用 : 477億円 (事業費 : 431億円 維持管理費 : 45億円) | 総便益 : 3,333億円 (走行時間短縮便益 : 2,913億円 走行経費減少便益 : 335億円 交通事故減少便益 : 85億円) | 基準年 : 平成18年 | | | | |
| | 費用対効果 分析結果 (事後) | B/C : 3.2 | 総費用 : 703億円 (事業費 : 643億円 維持管理費 : 60億円) | 総便益 : 2,279億円 (走行時間短縮便益 : 2,128億円 走行経費減少便益 : 131億円 交通事故減少便益 : 20億円) | 基準年 : 平成30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

①円滑なモビリティの確保

- ・現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減（４％削減）
- ・当該路線の整備によるバス路線（豊鉄バス豊橋市民病院線等）の利便性向上
- ・第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上（浜松市～中部国際空港：約202分⇒約199分（約３分短縮））

②物流効率化の支援

- ・重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上（湖西市～三河港：約41分⇒約35分（約６分短縮））

③都市の再生

- ・市街地再開発、区画整理等（豊橋牟呂坂津土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携に関する効果

④国土・地域ネットワークの構築

- ・地域高規格道路に位置付けあり（豊橋浜松道路）

⑤個性ある地域の形成

- ・拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベント（国際自動車産業交流都市計画等）の支援に関する効果
- ・主要な観光地へのアクセス向上による効果（浜松市～ラグーナテンボス：約91分⇒約78分（約１３分短縮））

⑥安全で安心できるくらしの確保

- ・三次医療施設へのアクセス向上（湖西市～豊橋市民病院：約49分⇒約39分（約１０分短縮））

⑦災害への備え

- ・対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置付けあり（愛知県地域防災計画で第一次緊急輸送道路に位置付け）
- ・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（国道１号）の代替路線を形成

⑧地球環境の保全

- ・対象道路の整備により、削減される自動車からのCO2排出量（22,584t-CO2/年削減）

⑨生活環境の改善・保全

- ・現道等における自動車からのNO2排出削減（0.9％削減）
- ・現道等における自動車からのSPM排出削減（1.0％削減）
- ・現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過していた区間の騒音レベルの改善（75dB→68dB）

その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業 環境影響評価に対応する項目

環境影響評価は実施していない。

事業 変化 その他評価すべきと判断した項目

特になし。

事業評価監視委員会の意見

- ・暫定２車線の効果が発現しており、当該事業に関しては今後暫定２車線に対する事後評価及び改善措置等は必要ないとした事業者の判断は妥当である。

事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・平成２５年６月に豊橋東バイパスが暫定２車線で、平成２８年２月には新東名高速道路（浜松いなさJCT～豊田東JCT間）が開通。
- ・豊橋バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、当該地域の断面交通量は約５.３万台／12h増加。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性

- ・一般国道２３号豊橋東バイパスは、暫定２車線の効果が発現していることから、今後暫定２車線に対する事後評価の必要はないと考えます。
- ・ただし、当該事業は完成４車線の整備事業であるため、継続している４車線事業に対する再評価は今後も実施します。
- ・一般国道２３号豊橋東バイパスは、効果が発現しており、暫定２車線までについて改善措置の必要性はないと考えます。

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・調査にあたっては、広域的な効果が発現するという観点で道路整備による多面的な効果の把握に努める必要があると考えます。また、事業評価手法の見直しについては、必要はないと考えます。

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。

※ 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。