

再評価結果（令和6年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課

担当課長名：高松 諭

事業名	一般国道23号 <small>とよはしひがし</small> 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： <small>あいち とよはし ひがしほそやちよつ</small> 愛知県豊橋市東細谷町 至： <small>あいち とよはし のよりちよう</small> 愛知県豊橋市野依町			延長	9.2km		
事業概要	<p>一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市東細谷町から豊明市阿野町を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7kmの大規模バイパス事業で、高規格道路として整備している。</p> <p>一般国道23号豊橋東バイパスは、高規格道路豊橋浜松道路の一部を構成し、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等を目的とした延長9.2kmのバイパス事業である。</p>						
H4年度事業化	S61年度都市計画決定		H7年度用地着手		H14年度工事着手		
全体事業費	489億円		事業進捗率 (令和5年3月末時点)	約91%	供用済延長	9.2km	
計画交通量	47,100台/日						
費用対効果 分析結果	B/C	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)	基準年	
	(事業全体) 5.3 (5.7)	986/11,574億円		7,921/61,213億円		令和4年	
	(残事業) 8.0 (22.0)	事業費：690/9,785億円 維持管理費：296/1,356億円 更新費：0/433億円		走行時間短縮便益：7,217/57,770億円 走行経費減少便益：654/3,055億円 交通事故減少便益：51/388億円			
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量変動：B/C=4.8~5.8(交通量±10%) 【残事業】B/C=7.2~8.8(交通量±10%)</p> <p>事業費変動：B/C=5.3~5.3(事業費±10%) B/C=7.5~8.6(事業費±10%)</p> <p>事業期間変動：B/C=5.3~5.3(事業期間±20%) B/C=7.9~8.1(事業期間±20%)</p>						
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理（牟呂坂津地区等）の沿道まちづくりとの連携がある。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高規格道路「豊橋浜松道路」の一部として、全区間が指定されている。 <p>⑤個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点開発プロジェクト（東三河地方拠点都市地域基本計画等）を支援する。 ・主要な観光地（豊川稲荷）へのアクセス向上が期待される。 <p>⑥安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・一般国道1号が通行止め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。 <p>⑧地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CO2排出量の削減が見込まれる。 <p>⑨生活環境の改善・保全</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道23号岡崎バイパス・蒲郡バイパス・豊橋バイパス・豊橋東バイパスは、三河港等の重要港湾と西三河南部の主要生産拠点を結ぶ重要な東西軸である。

本道路が整備されることで、物流拠点と生産拠点とのアクセス性が向上するとともに、国道1号の渋滞が緩和し、物流の効率化及び生産性の向上が図られることから、本県の国際競争力強化が期待される。

さらに、発生が危惧される南海トラフ地震等の大規模災害時には、緊急輸送道路としての機能を有し、地域の安全・安心、国土強靱化の観点からも重要な道路である。

一方、現状の一般国道23号の既供用区間では、暫定2車線区間において渋滞が発生しており、定時性が確保されない状況である。

そのため、令和6年度開通予定の蒲郡バイパス（豊川為当IC～蒲郡IC間）の一日も早い開通と暫定2車線区間の4車線化に向けて整備を加速すること。

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

- ・一般国道23号豊橋東バイパスは、平成4年度に事業化し、全線暫定2車線で開通している。
- ・豊橋東バイパスに並行する国道1号は、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、自動車輸出台数は10年連続全国2位であり、三河港の輸出額うち機械類及び輸送用機器9割を占め、今後取扱量の増大に備えA1等を活用した輸送の高度化を検討している。
- ・三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震の発生が予測される地域である。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業進捗率は約91%（令和5年3月末）。用地取得率は100%（令和5年3月末）。
- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）全線は、平成25年度に暫定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

- ・豊橋東IC～野依IC間（延長9.2km）は、4車線化に向けて整備を推進。

施設の構造や工法の変更等

- ・3次元モデル（BIM/CIM）を構築・活用することで、事業効率化・高度化を図っていく。
- ・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。

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。