

再評価結果（令和3年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課
担当課長名：前佛 和秀

事業名	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	白：愛知県豊橋市野依町 至：愛知県豊川市為当町			延長	17.6 km	
事業概要	一般国道23号名豊道路は、愛知県豊橋市と豊明市を結び、沿線の8市1町を通過する延長72.7 kmの大規模バイパス事業で、地域高規格道路として整備している。 一般国道23号豊橋バイパスは、地域高規格道路名豊道路及び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17.6 kmのバイパス事業である。					
S48年度事業化 H1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	1,707億円	事業進捗率 (令和2年3月末時点)	約86%	供用済延長	17.6 km	
計画交通量	67,600台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 4.9 (5.0) (残事業) 7.8 (7.0)	総費用 (残事業)/(事業全体) 1,076/7,927億円 事業費：759/7,240億円 維持管理費：317/687億円	総便益 (残事業)/(事業全体) 8,366/38,541億円 走行時間短縮便益：7,618/35,804億円 走行経費減少便益：660/2,544億円 交通事故減少便益：88/192億円	基準年 令和2年		
感度分析の結果	(事業全体) 交通量：B/C=4.4~5.3(交通量±10%) 事業費：B/C=4.8~4.9(事業費±10%) 事業期間：B/C=4.8~4.9(事業期間±20%) (残事業) 交通量：B/C=7.0~8.6(交通量±10%) 事業費：B/C=7.3~8.4(事業費±10%) 事業期間：B/C=7.5~8.1(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。 ・現道等に、当該路線整備により利便性の向上が期待できるバス路線（豊鉄バス等）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。 ②物流効率化の支援 ・重要港湾（三河港）へのアクセス向上が見込まれる。 ③都市の再生 ・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。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・地域高規格道路「名豊道路」「豊橋浜松道路」の一部として、一部区間が指定されている。 ⑤個性ある地域の形成 ・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）、地域連携プロジェクト（国際自動車産業交流都市計画）を支援する。 ・主要な観光地（ラグーナテンボス）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（愛知県地域防災計画より）として位置づけられている。 ・緊急輸送道路（国道1号）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

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、未開通区間（豊川為当IC～蒲郡IC間）の開通見通しを公表するとともに、早期全線開通と暫定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、自動車輸入台数は28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、三河港から最寄り高速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、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86%（令和2年3月末時点）。用地取得率は約100%（令和2年3月末時点）。
- ・ 野依IC～豊川為当IC間（延長17.6km）全線は、平成24年度に暫定2車線供用済み。
- ・ 大崎IC～前芝IC間（延長9.6km）は、平成25年度に完成4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

- ・ 野依IC～大崎ICは4車線化に向けて、整備を推進していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト削減に努めながら事業を推進していく。

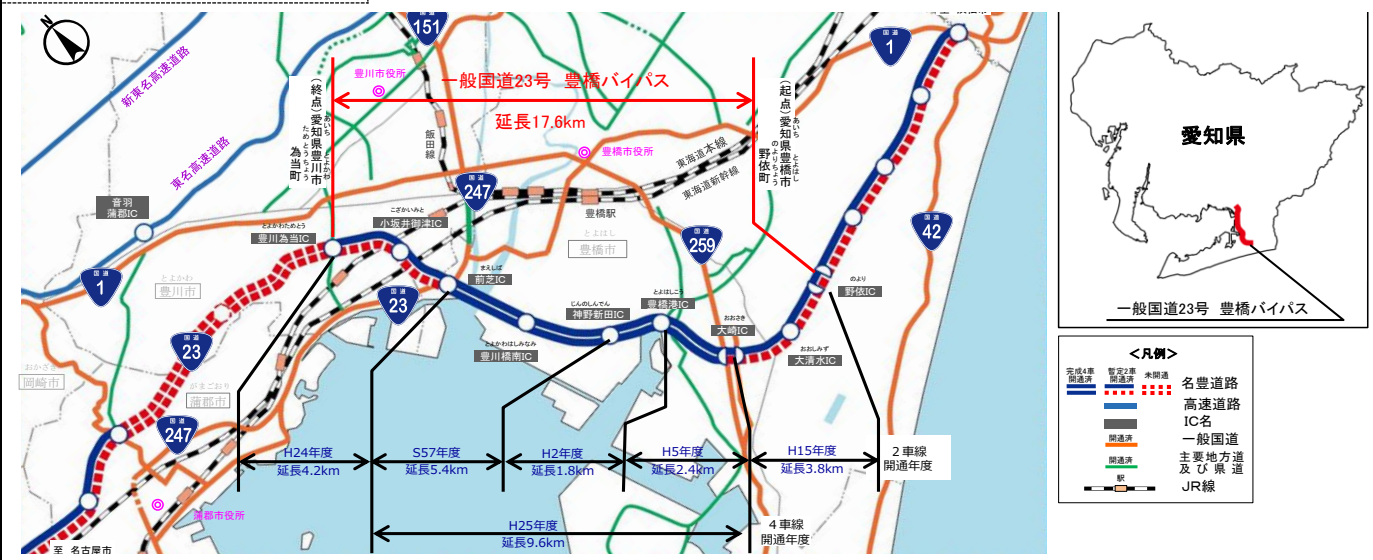
対応方針

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。