

一般国道23号 とよはしひがし 豊橋東バイパス

一般国道23号 とよはし 豊橋バイパス

(道路事業)

説明資料

平成31年1月28日

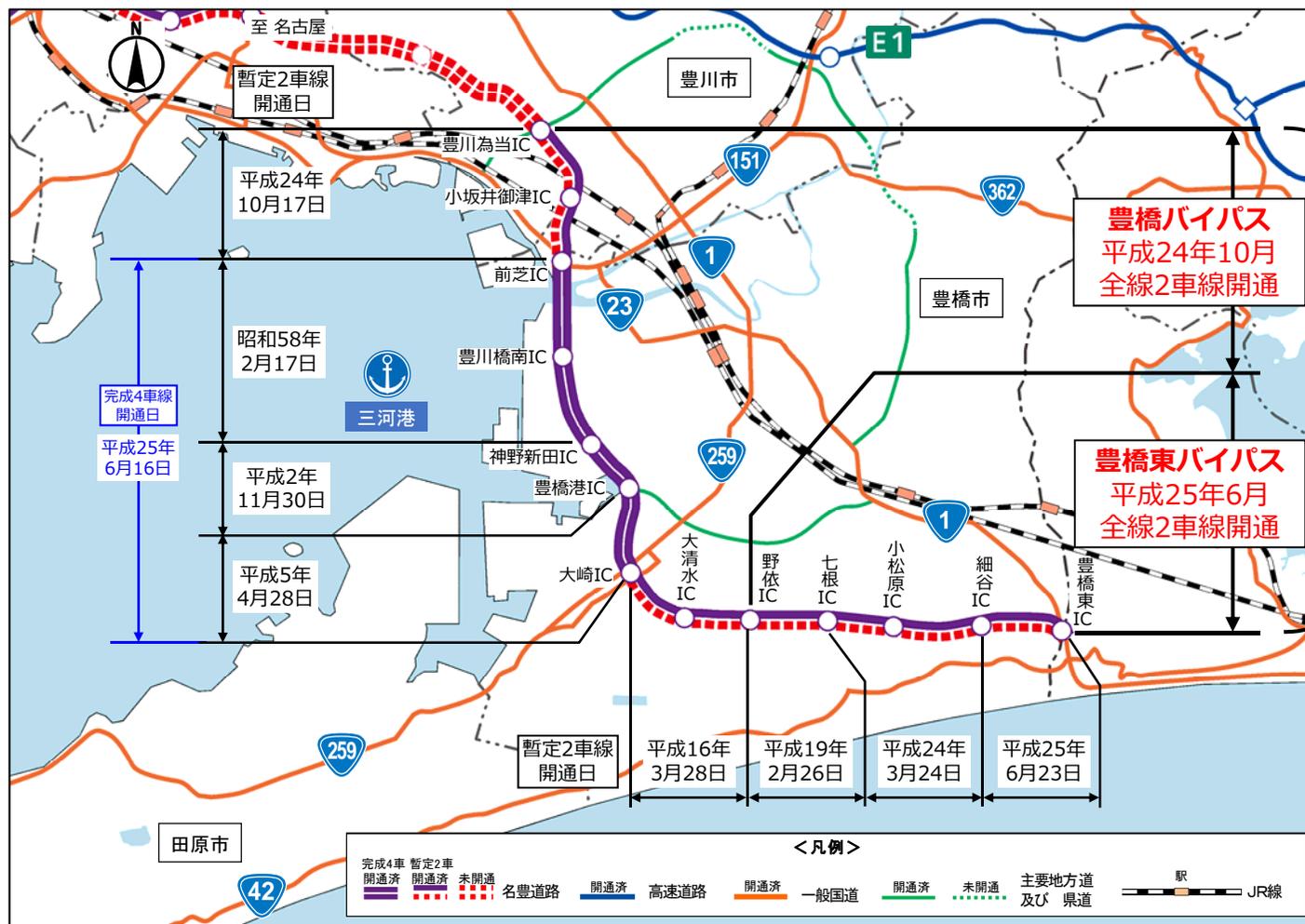
中部地方整備局
名四国道事務所

目 次

1. 事後評価の実施根拠	P 1
2. 事業概要	
(1) 事業目的	P 2
(2) 計画概要	P 3
3. 評価の視点	
(1) 事業効果の発現状況	
①交通渋滞の緩和	P 4
②暫定2車線区間のサービス水準	P 5
③物流効率化の支援	P 6
④災害に強い道路機能の確保	P 7
4. 社会経済情勢の変化	
①東西幹線ネットワークの拡充	P 8
5. 対応方針（案）	P 9

1. 事後評価の実施根拠

- 豊橋東バイパスは平成25年6月、豊橋バイパスは平成24年10月に暫定2車線で開通しました。
- 両バイパスは、一体となって効果を発揮する道路ネットワークを形成するため、暫定2車線で開通した時点（平成25年6月）を事業完了※とし、今回事後評価を実施します。
- 両バイパスは現在も継続中の事業のため、今回の事後評価審議後においても継続して再評価を行います。



豊橋東バイパスの開通(H25)を事業完了※とし、今回、豊橋東バイパスおよび豊橋バイパスを一体で事後評価を実施

※事業完了の考え方

- 道路事業・街路事業に係る事後評価実施要領細目（抜粋）
- 第2 事後評価を実施する事業
- 2 「事業完了」の定義
 - 原則として事業採択を行った区間又は箇所が全線供用を開始した時点としているが、複数の区間又は箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては該当する複数の区間又は箇所が全線供用を開始した時点、対象区間が全線にわたり暫定供用を開始した事業についてはその時点、それぞれ事業完了とみなすものとする。

2. 事業概要

(1) 事業目的

- 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72.7km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ます。
- 一般国道23号豊橋東バイパス・豊橋バイパスは、地域高規格道路豊橋浜松道路・名豊道路の一部を構成し、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とした延長26.8kmのバイパス事業です。

豊橋東バイパス・豊橋バイパスの全体位置図



<凡例>

完成4車	暫定2車	名豊道路	高速道路	一般有料道路
開通済	開通済	開通済	開通済	開通済
未開通	未開通	未開通	未開通	未開通
一般国道	主要地方道及び県道	JR線	主要渋滞箇所	主要渋滞区間
開通済	開通済	開通済	沿線市町(8市1町)	
未開通	未開通	未開通		
県境	市町村境	主要渋滞箇所		
事故危険箇所	人口集中地区(DID)			

2. 事業概要

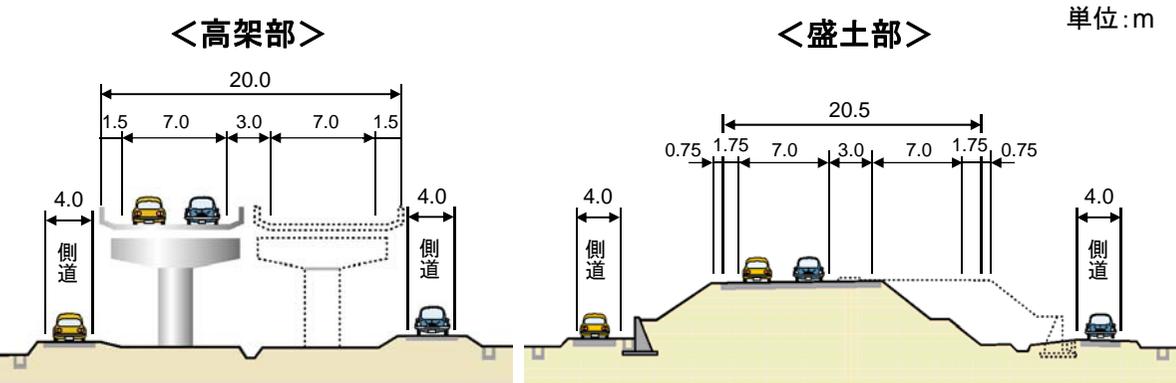
(2) 計画概要

事業名	一般国道23号 豊橋バイパス	一般国道23号 豊橋東バイパス
延長	17.6km	9.2km
道路規格	第1種第3級 (県道伊古部南栄線～ 一般国道259号バイパス) (国道23号～ 都市計画道路東三河環状線) 第3種第1級 (一般国道259号バイパス～ 国道23号)	第1種第3級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	4車線(暫定2車線)	4車線(暫定2車線)
都市計画 決定	昭和49年度 (大崎IC～前芝IC) 昭和61年度 (野依IC～大崎IC) 平成3年度 (前芝IC～豊川為当IC)	昭和61年度
事業化	昭和48年度 (大崎IC～豊川為当IC) 平成元年度 (野依IC～大崎IC)	平成4年度
用地着手 年度	昭和50年度	平成7年度
工事着手 年度	昭和55年度	平成14年度
工事完成 年度	平成24年度	平成25年度
全体 事業費	1,390億円	446億円
計画交通量	34,400台/日	20,800台/日
B/C	3.3	
(各BPの B/C)	(3.2)	(3.2)



出典 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

標準断面図



3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

① 交通渋滞の緩和

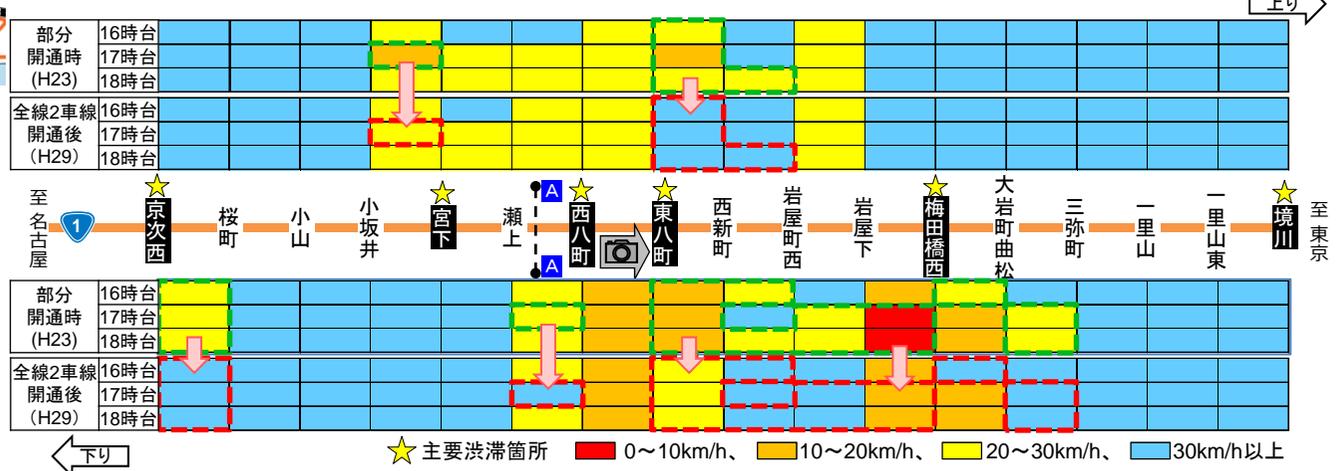
■ 国道1号では特に通勤時間帯において、通勤車両と、三河港を利用する物流交通の輻輳により慢性的な渋滞が発生していました。

■ 豊橋東バイパス・豊橋バイパス開通により交通がバイパスに転換、国道1号の通勤時間帯の渋滞が緩和されています。

○ 豊橋東バイパス・豊橋バイパス開通による交通量の変化



○ 豊橋東バイパス・豊橋バイパス開通前後の国道1号の速度図(タピーク時間帯)



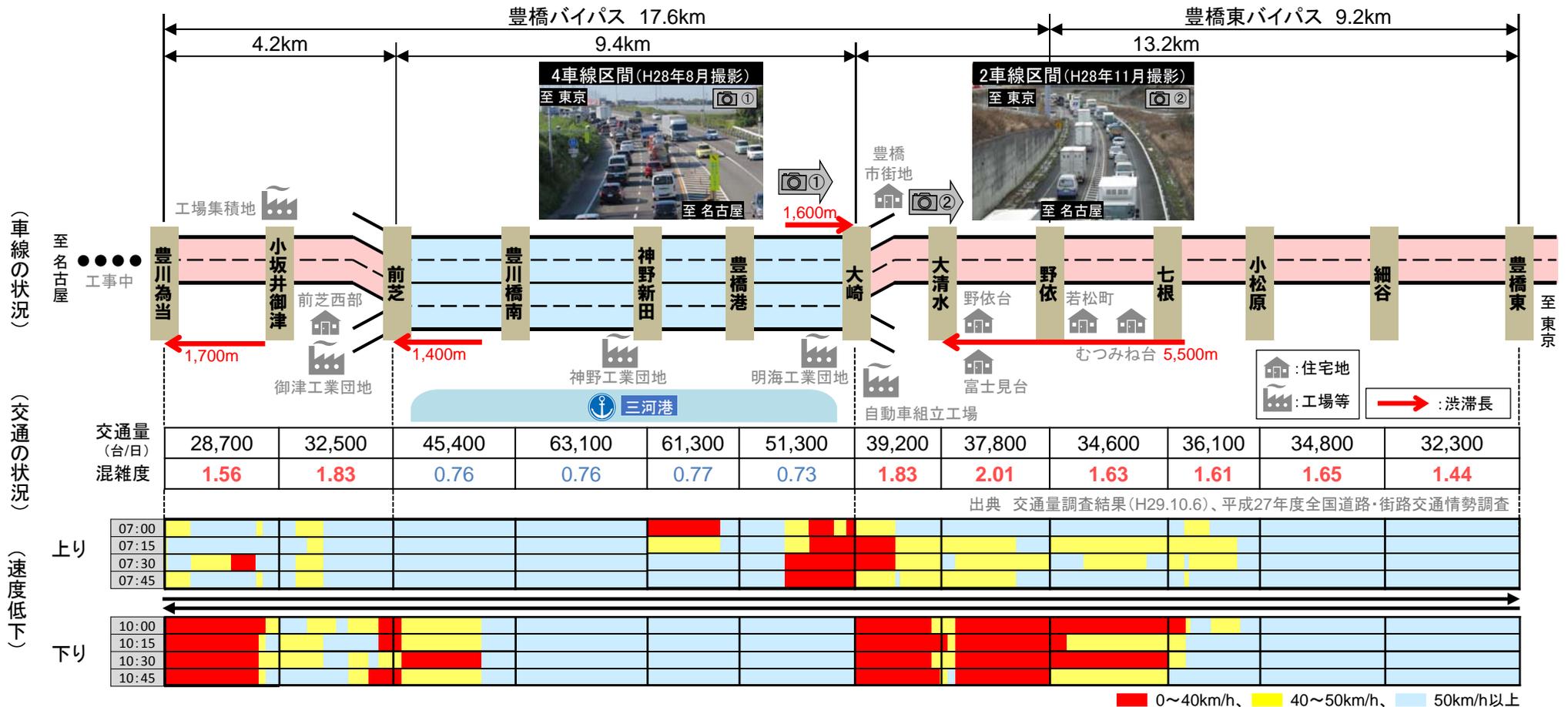
2. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

② 暫定2車線区間の利用状況

- 豊橋東バイパス・豊橋バイパスは、完成4車線区間で約6.3万台/日、暫定2車線区間では約3.9万台/日の交通量があります。
- 特に、4車線から2車線となる部分、三河港へアクセスが集中する区間では、渋滞が発生しており、暫定2車線区間では、交通容量の不足による速度低下が発生しています。

○ 豊橋東バイパス・豊橋バイパスの利用状況

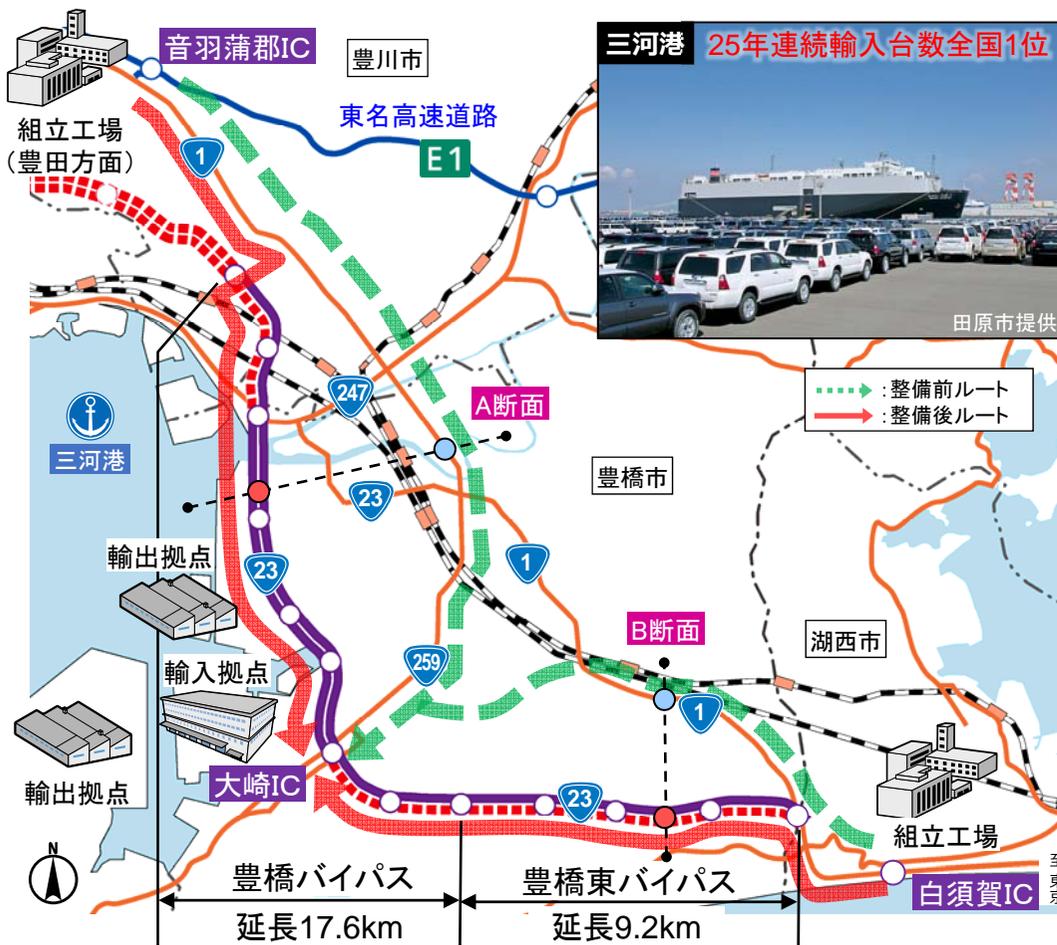


3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

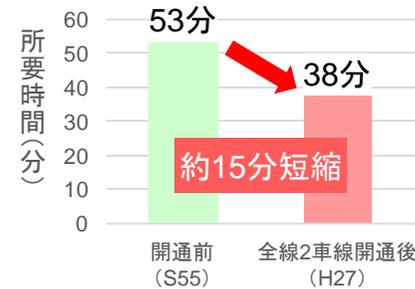
③ 物流効率化の支援

- 三河港は完成自動車の輸入台数が25年連続全国1位であり、多くの自動車メーカーが基幹港として利用しています。
- 豊橋東バイパス・豊橋バイパスの開通により特に大型車が転換、三河港への所要時間が約12～15分短縮するなどアクセス性が向上、物流交通に寄与しています。

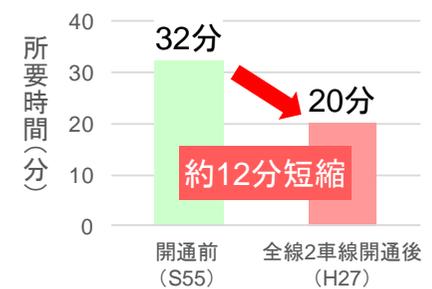


○ 所要時間の変化

＜西側ルート(音羽蒲郡IC～大崎IC間)＞

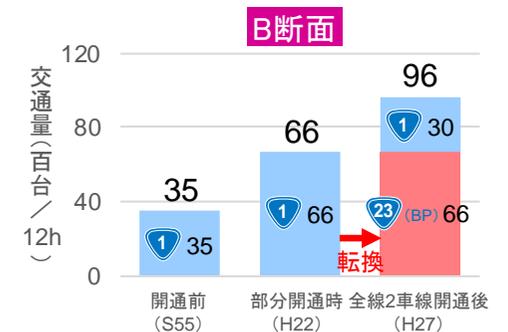
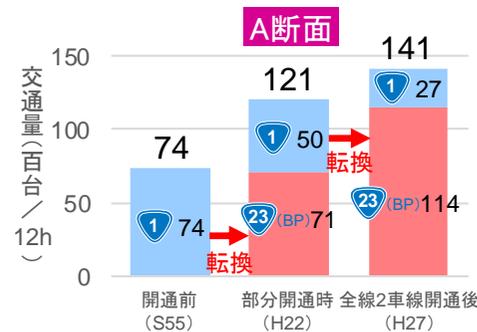


＜東側ルート(大崎IC～白須賀IC間)＞



出典 全国道路・街路交通情勢調査(混雑時旅行速度より算出)

○ 大型車交通量の変化



出典 全国道路・街路交通情勢調査

・豊橋東・豊橋バイパスの開通により、三河港への所要時間が短くなったため、輸送計画を立てやすくなりました。

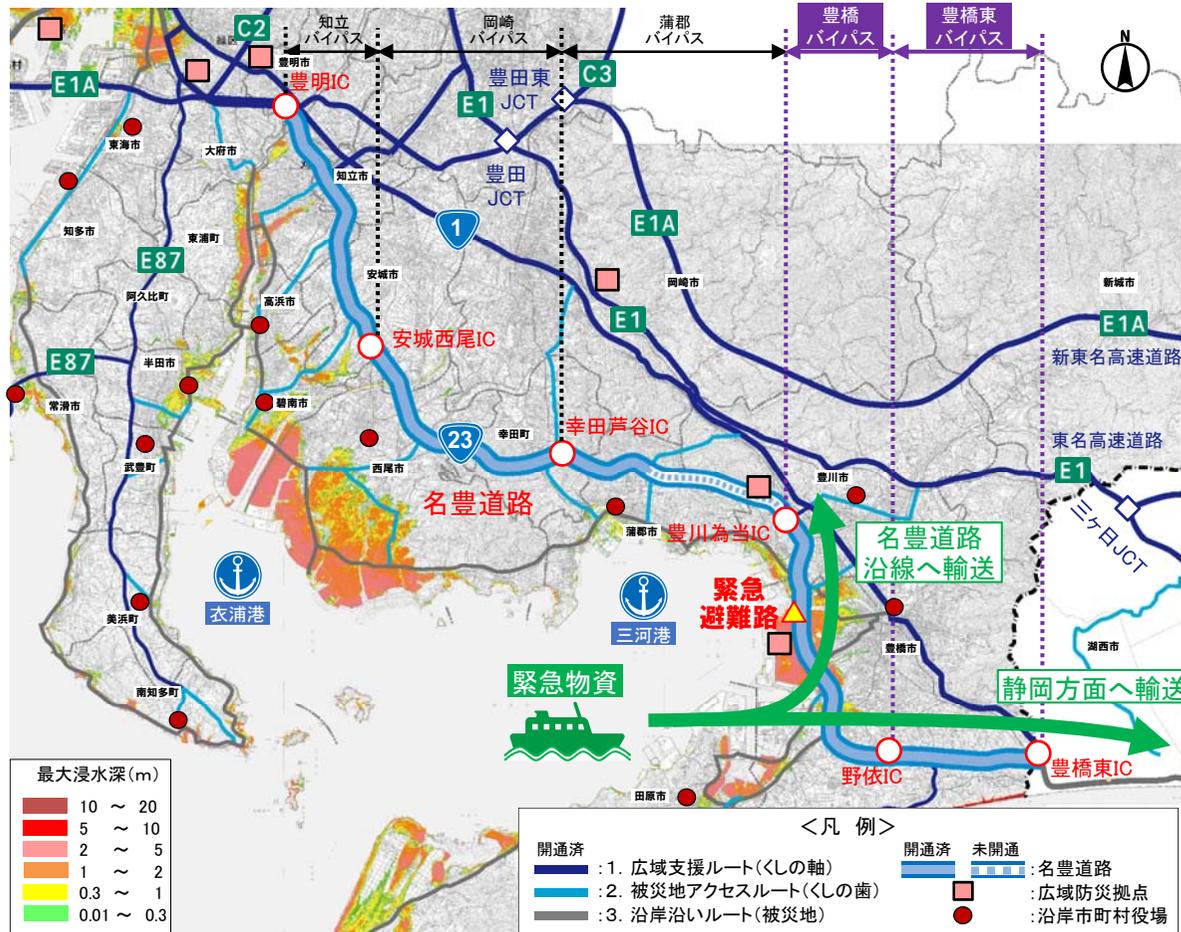


3. 評価の視点

(1) 事業効果の発現状況

④ 災害に強い道路機能の確保

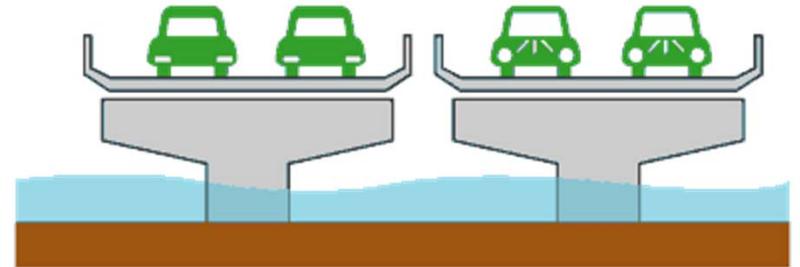
- 三河地域の太平洋沿岸部は、南海トラフ地震発生時の津波被害が想定される地域です。
- 災害時には、広域支援ルート(くしの軸)として、救援・救護活動、人員・物資輸送が可能であり、三河港から名豊道路沿線、静岡方面への物資輸送を担い、災害復旧を支援します。
- 豊橋バイパスは、浸水区域内に津波被害を受けにくい高架構造で整備する事で、被災時の避難・復旧活動等に寄与します。



出典 「南海トラフ地震」愛知県被害想定マップ(2014年5月30日)
参考URL: <http://www.chunichi.co.jp/bosai/aichi.html>

○津波による被害を回避

高架構造により被災時の避難・救助・復旧・復興活動に寄与



○緊急避難路の整備(豊橋市富久綺町)



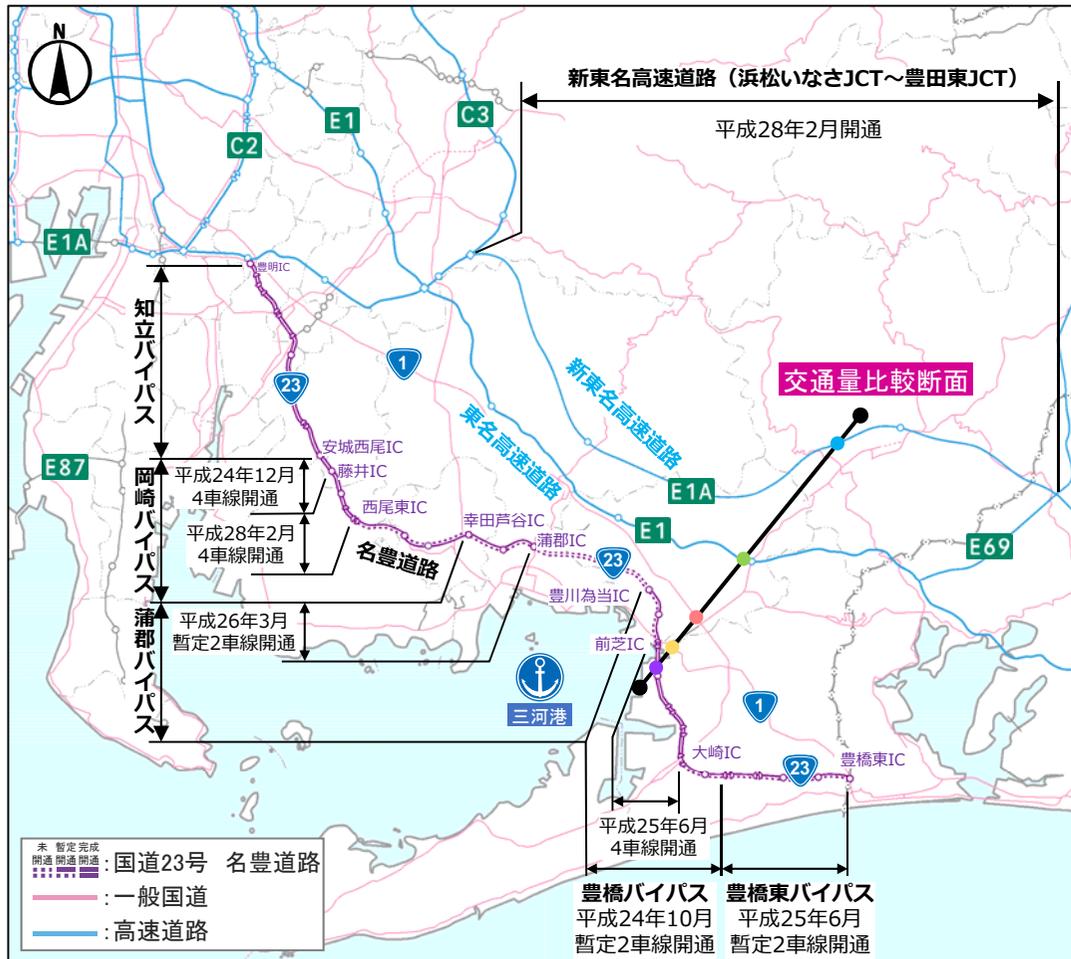
津波避難訓練の状況(H29.8.27)

4. 社会経済情勢の変化

①東西幹線ネットワークの拡充

■平成25年6月に豊橋東バイパス、平成24年10月に豊橋バイパスが暫定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）が開通しました。

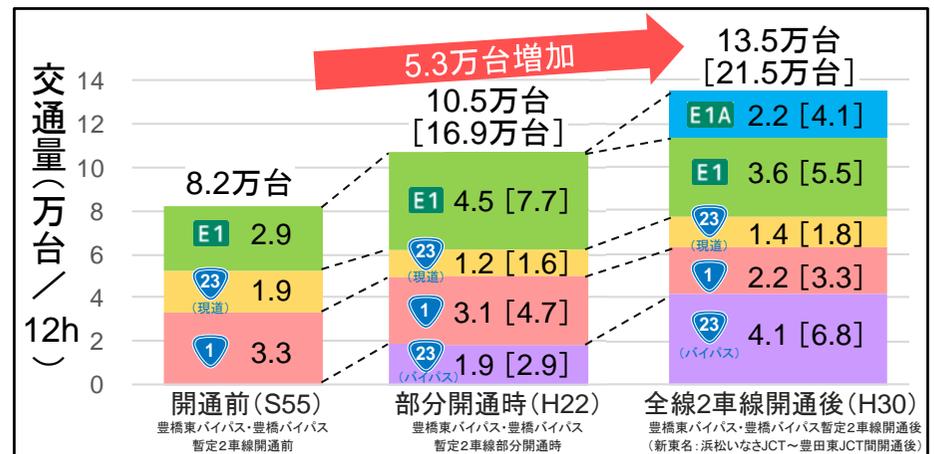
■豊橋東バイパス・豊橋バイパスを含め名豊道路の順次開通や新東名高速道路の開通以降と整備前を比較して、断面交通量は約5.3万台／12h増加しました。



○社会経済情勢の変化

年次	経緯
平成元年11月	知立バイパス 全線暫定2車線開通
平成19年3月	岡崎バイパス 全線暫定2車線開通
平成24年10月	豊橋バイパス 全線暫定2車線開通
平成24年11月	知立バイパス 全線立体4車線化完了
平成24年12月	岡崎バイパス(藤井IC～安城西尾IC間) 4車線化
平成25年6月	豊橋東バイパス 全線暫定2車線開通 豊橋バイパス(大崎IC～前芝IC間) 4車線化
平成26年3月	蒲郡バイパス(蒲郡IC～幸田芦谷IC間) 暫定2車線開通
平成28年2月	新東名高速道路(浜松いなさJCT～豊田東JCT間) 開通 岡崎バイパス(西尾東IC～藤井IC間) 4車線化

○交通量の推移



出典 昭和55年度・平成22年度全国道路・街路交通情勢調査
交通量調査結果(H30.10.24) []は、24時間交通量

5. 対応方針(案)

(1) 今後の事業評価の必要性

- 一般国道23号豊橋東バイパス・豊橋バイパスは、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。

(2) 改善措置の必要性

- 一般国道23号豊橋東バイパス・豊橋バイパスは、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。

(3) 同種事業の計画・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。