

# 一般国道23号名豊道路

- ・豊橋東バイパス
- ・蒲郡バイパス
- ・知立バイパス



国土交通省 中部地方整備局  
名四国道事務所



# ◇はじめに

## <計画概要>

■三河湾臨海部の8市3町を通過し、  
名古屋市と豊橋市を結ぶ延長約73km  
の地域高規格道路

■豊橋東BP、豊橋BP、蒲郡BP、岡崎  
BP、知立BPの5BPにより構成

## ■【今回審議対象バイパス】

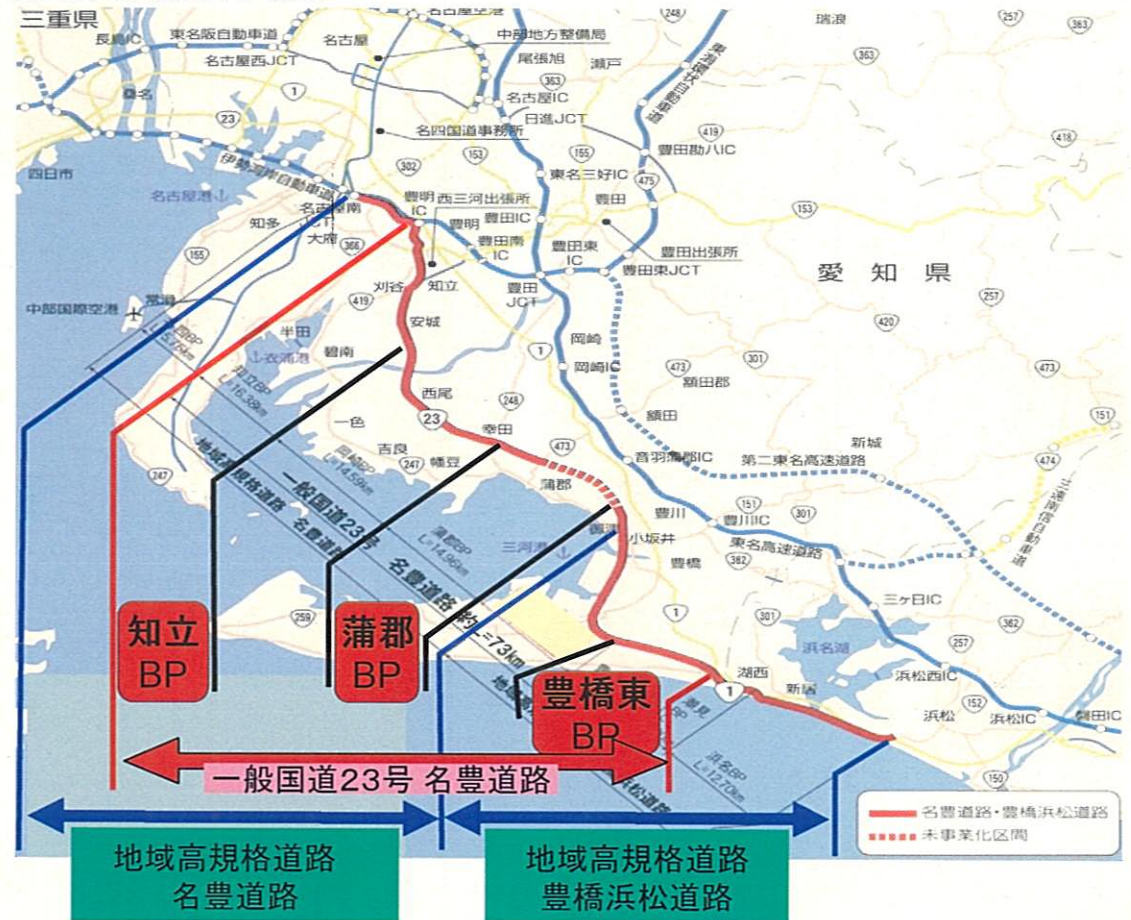
○豊橋東バイパス

○蒲郡バイパス

○知立バイパス

再評価実施後一定期間が経過している事業

## <進捗状況と予定>



名豊道路は、今後も早期完成に向け事業を展開

上記3バイパスの今後の事業継続に対して審議をお願いします。



# 1. 一般国道23号名豊道路の事業概要

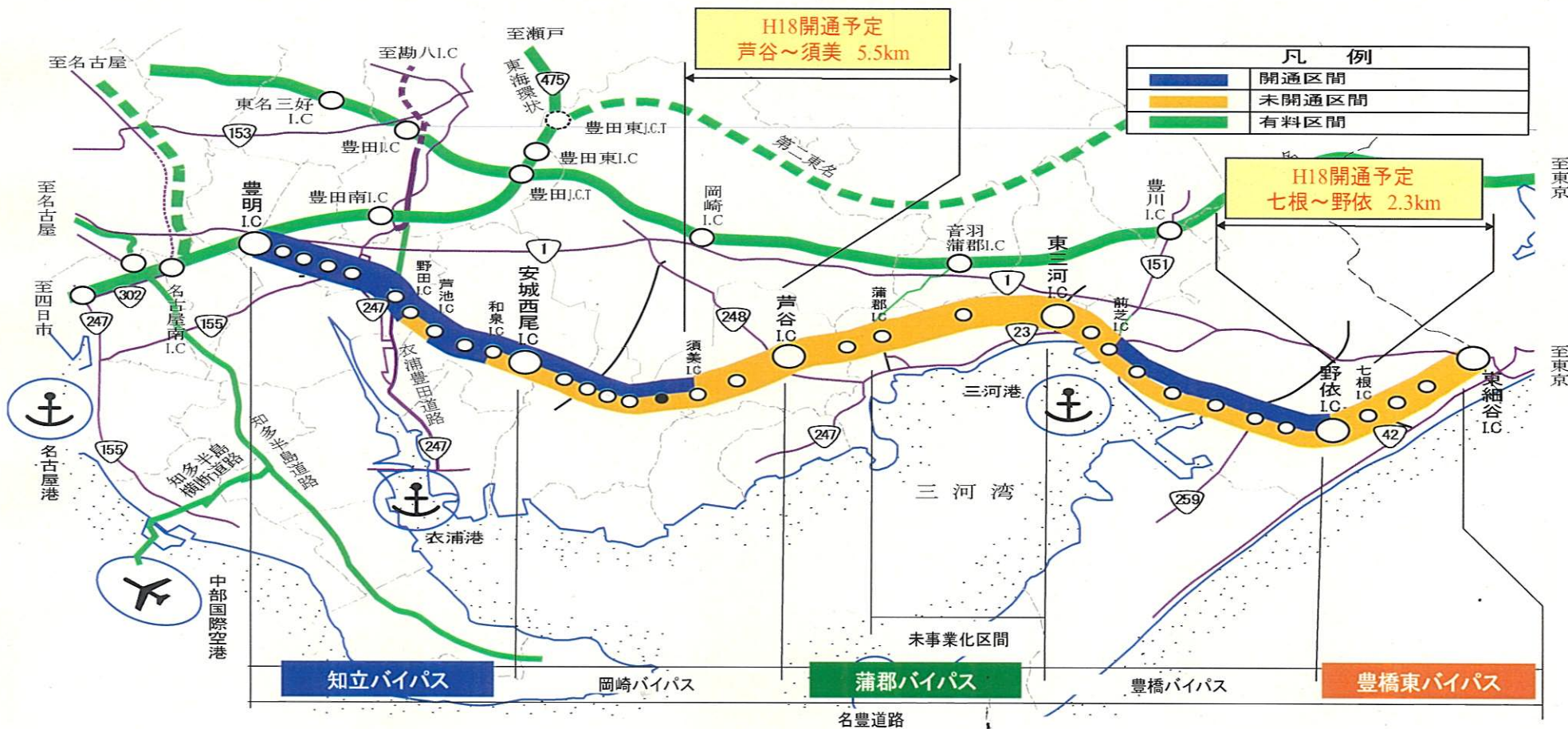
## (1) 一般国道23号名豊道路の概要

### 事業目的

- ① 幹線道路(国道1号・23号)の交通改善
- ② 産業振興・物流効率化の支援
- ③ 地域振興の支援

### 計画概要

- 道路名 : 一般国道23号名豊道路
- 起終点 : (起点) 豊橋市東細谷町 (終点) 豊明市阿野町
- 延長 : 72.7km
- 道路規格 : 第3種1級 4車線
- 事業化 : 昭和47年度～
- 全体事業費: 約4,100億円





# 1. 一般国道23号名豊道路の事業概要

## (2) 事業の進捗状況

現在までに、**総延長の約55%にあたる約40kmが開通**しています。  
うち約8kmが完成4車線立体になっています。

## (3) 平成18年度開通予定区間の状況等

■今年度、新たに、**豊橋東バイパス（七根IC～野依IC間 2.3km）、岡崎バイパス（芦谷IC～須美IC間 5.5km）**が**暫定2車線開通**予定。



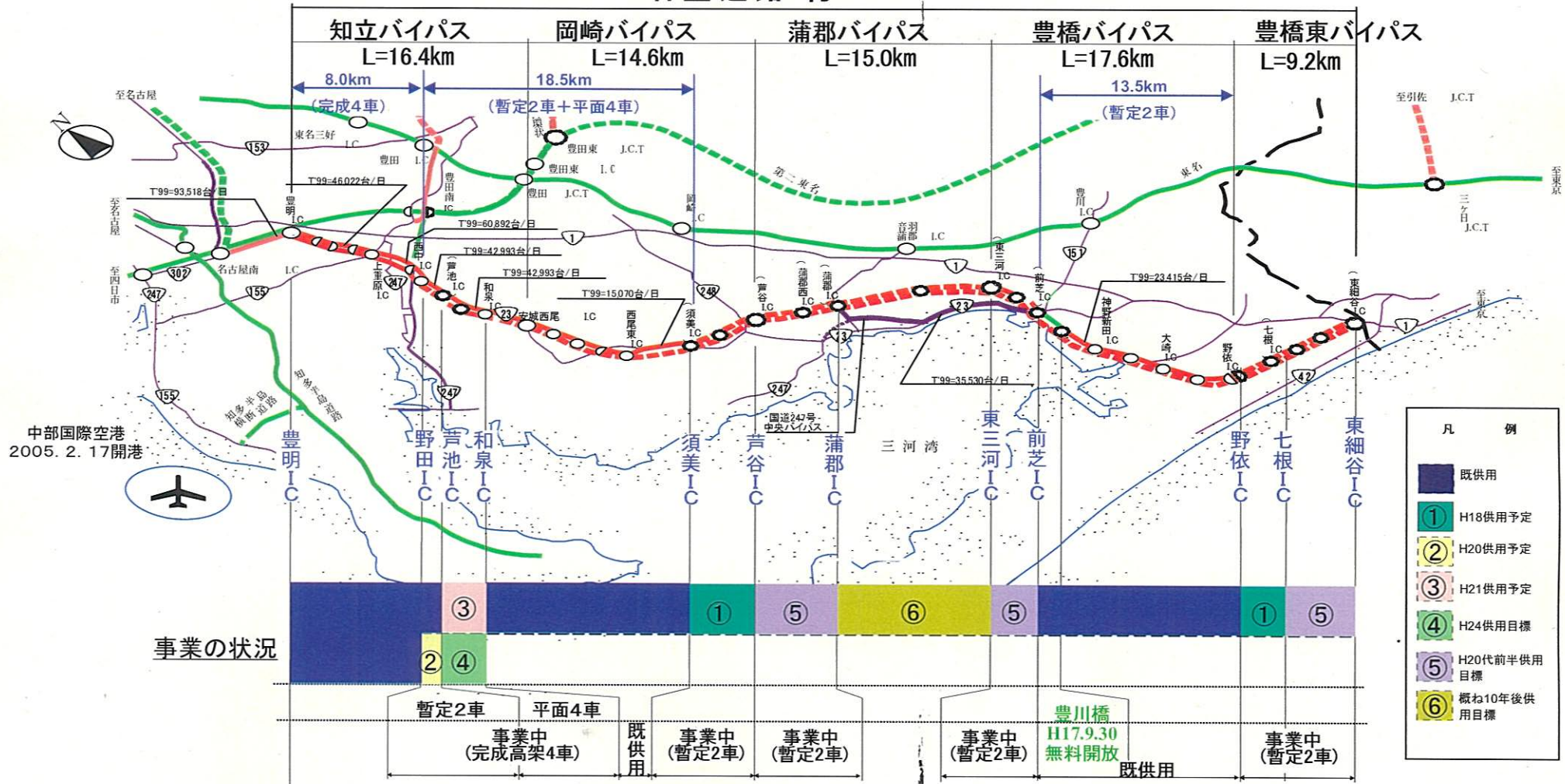


# 2. 事業の進捗状況及び今後の見込み

## (4) 今後の見込み

- ①全線暫定2車線供用
- ②交通量の増大にともない4車線化
- ③概ね10年以内に名豊道路の全線開通を目指します。

名豊道路 約 L=73km



凡 例

- 既供用
- ① H18供用予定
- ② H20供用予定
- ③ H21供用予定
- ④ H24供用目標
- ⑤ H20代前半供用目標
- ⑥ 概ね10年後供用目標



# 2-1. 豊橋東バイパスの事業概要

○事業の進捗状況(平成18年度末見込み)

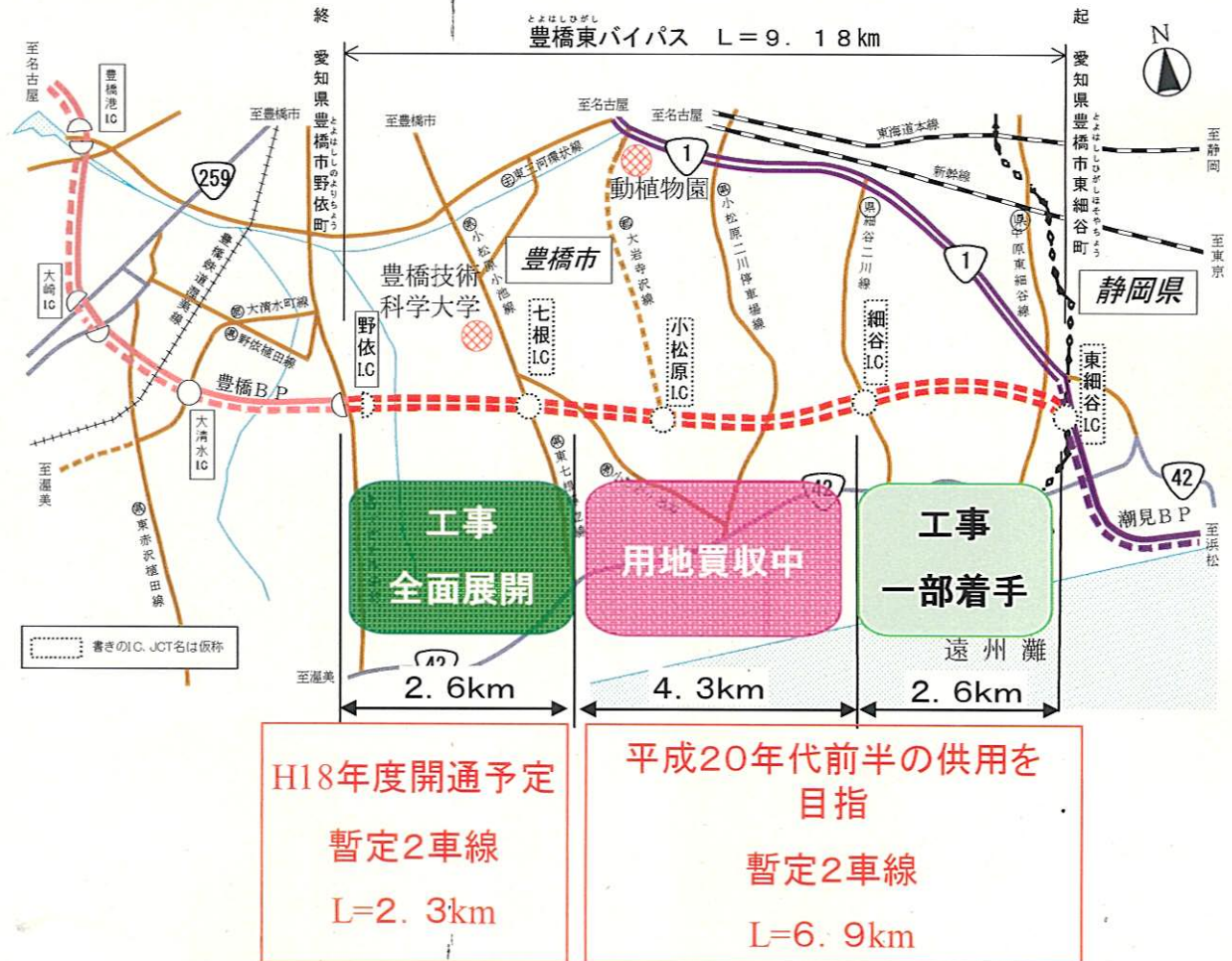
## 計画概要

- 事業名：一般国道23号  
豊橋東バイパス
- 起終点：(起点) 愛知県豊橋市  
東細谷町  
(終点) 愛知県豊橋市野依町
- 延長：9.2km
- 道路規格：第3種第1級
- 設計速度：80km/h
- 車線数：完成4車線(暫定2車線)
- 都市計画決定：昭和61年度
- 事業化：平成4年度
- 用地着手年度：平成7年度
- 工事着手年度：平成14年度
- 全体事業費：約460億円

■事業進捗率は**39%**

■用地取得率は**93%**(面積率)

○今後の見込み





# 2-2. 蒲郡バイパスの事業概要

○事業の進捗状況(平成18年度末見込み)

■事業進捗率は**11%**  
■用地取得率は**87%**(面積率)

○今後の見込み

## 計画概要

- 事業名 : 一般国道23号 蒲郡バイパス
- 起終点 : (起点) 愛知県蒲郡市清田町  
(終点) 愛知県額田郡幸田町芦谷
- 延長 : 5.9 km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80 km/h
- 車線数 : 完成4車線 (暫定2車線)
- 都市計画決定 : 平成3年度 (東三河IC~芦谷IC)
- 事業化 : 平成9年度 (蒲郡IC~芦谷IC)
- 用地着手年度 : 平成15年度
- 工事着手年度 : 未着工
- 全体事業費 : 約510億円



H20年代前半供用予定  
暫定2車線整備  
L=5.9km

概ね10年以内に  
暫定2車線供用を目指す  
L=9.1km



# 2-3. 知立バイパスの事業概要

○事業の進捗状況(平成18年度末見込み)

■事業進捗率は**73%**  
 ■用地取得率は**100%**(面積率)

## 計画概要

- 事業名 : 一般国道23号知立バイパス
- 起終点 : (起点) 愛知県安城市 城ヶ入町  
(終点) 愛知県豊明市阿野町
- 延長 : 16.38km
- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80km/h
- 都市計画決定 : 昭和47年度
- 事業化 : 昭和47年度
- 用地着手 : 昭和48年度
- 供用済延長 : 8.02km (完成高架4車線)
- 全体事業費 : 約570億円

## ○今後の見込み



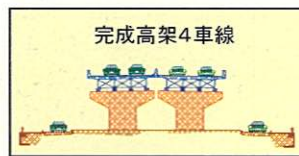
<芦池IC~和泉IC間>



(現在)



(平成21年度)



(平成24年度)



### 3. 事業の必要性 事業をめぐる社会情勢等の変化

#### (1) 幹線道路の混雑(国道1号・23号現道の交通状況)

##### 国道1号(豊橋市～豊明市)

- ・渋滞損失時間: **1,288**万人時間/年  
(17万人時間/年km超過区間: 約**61%**)
- ・主要渋滞ポイント: **13**箇所
- ・夜間騒音要請限度達成率: 約**60%**

##### 国道23号現道

- ・渋滞損失時間: **256**万人時間/年  
(17万人時間/年km超過区間が**一部存在**)
- ・主要渋滞ポイント: **1**箇所

##### 国道1号(豊橋市～豊明市)

東西通過交通や産業交通の増加により、交通容量が著しく不足



図:平成17年度 国道1号・23号・名豊道路渋滞損失3Dマップ

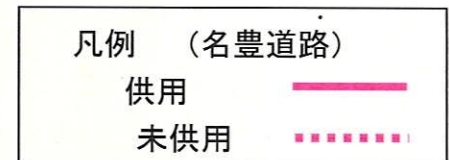
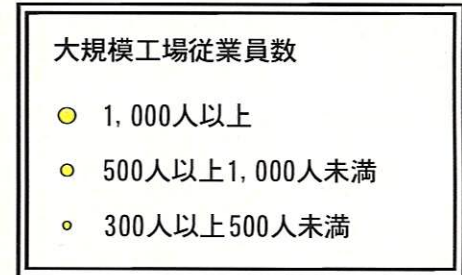
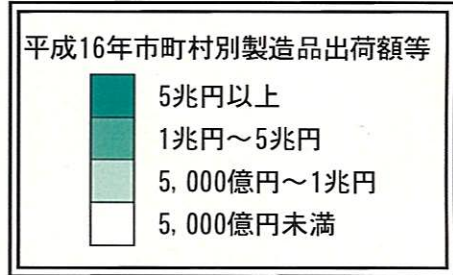
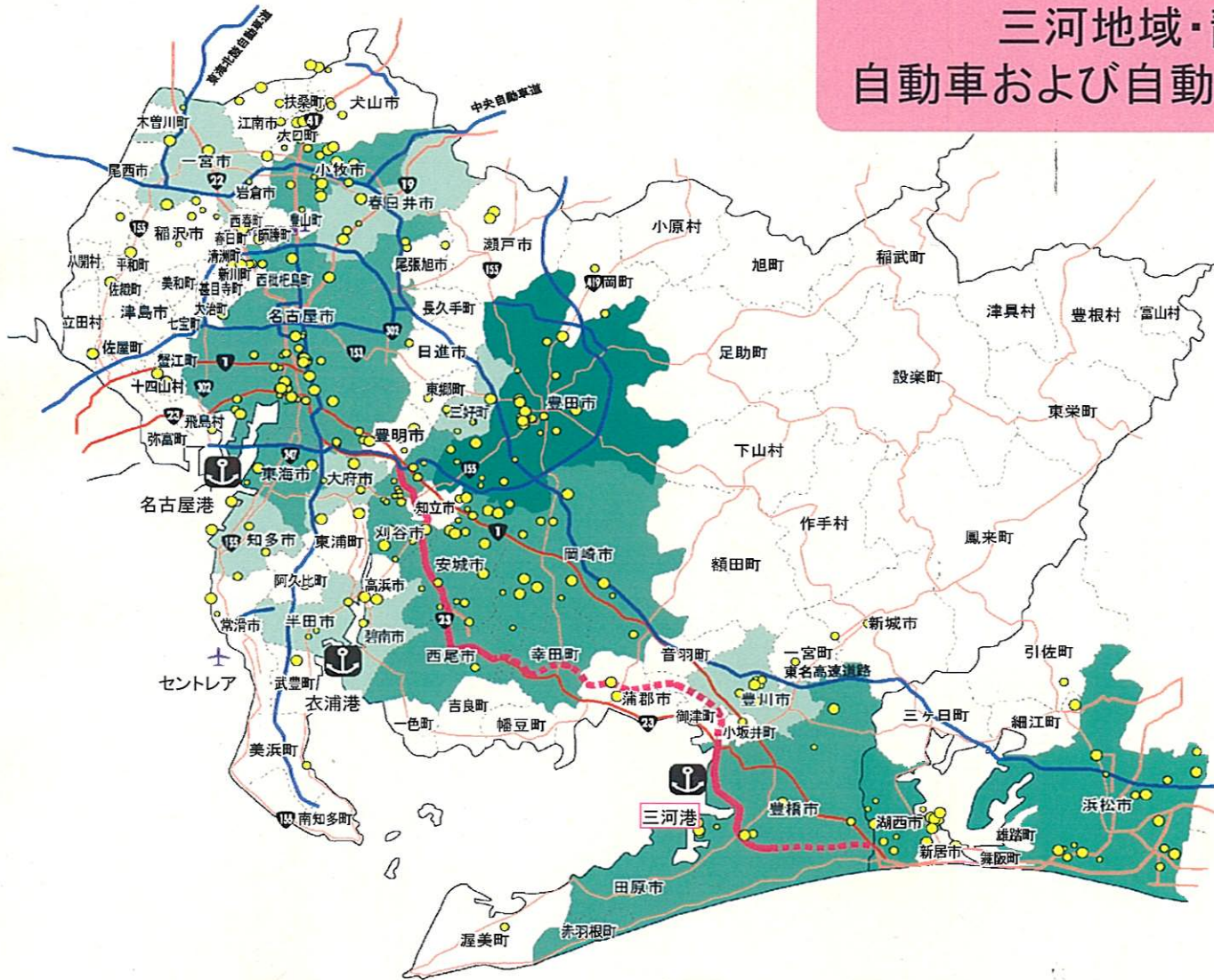
交通渋滞や沿道環境の悪化などの交通課題が多く発生



# 3. 事業の必要性 事業をめぐる社会情勢等の変化

## (2) 沿線地域の状況(周辺に製造拠点的増加)

三河地域・静岡県西部地域は  
自動車および自動車関連部品の製造に特化



※市町村区域は平成16年時点のもの



# 3. 事業の必要性 事業をめぐる社会情勢等の変化

## (3) 三河港の取扱量増加(国際的物流拠点)

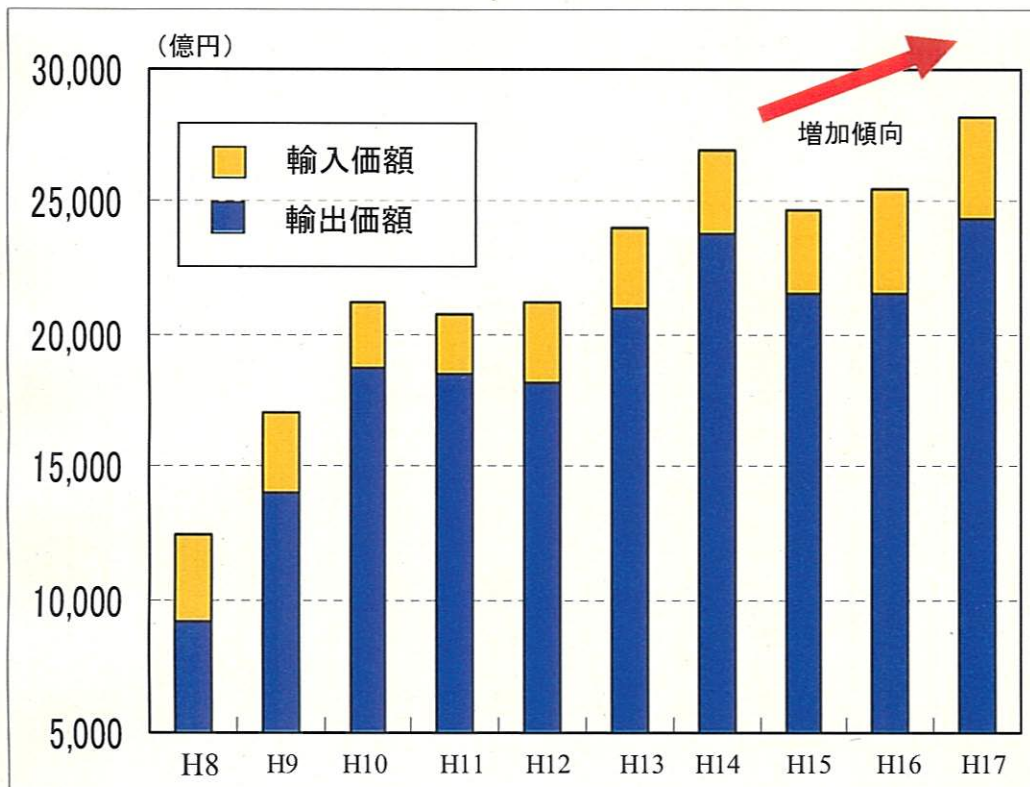


表: 三河港完成自動車取扱額の推移

### <三河湾に立地している自動車関連企業>

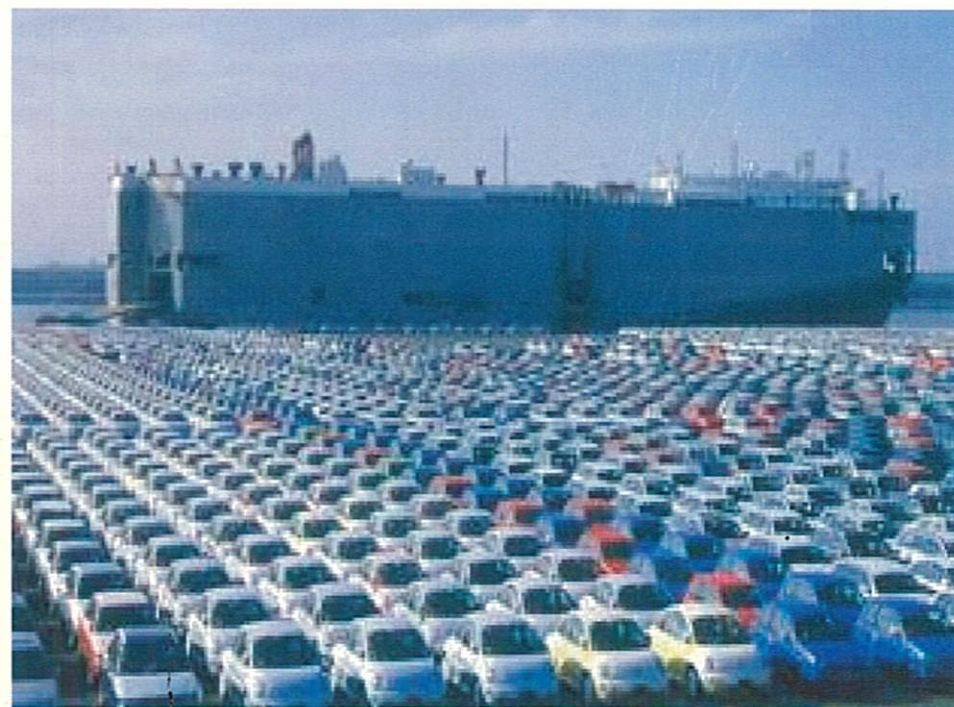
#### 海外自動車関連企業の進出

- ・ダイムラー・クライスラー日本(株)
- ・PAGインポート(フォード, ランドローバー, ジャガー, ホルホ)
- ・フォルクスワーゲングループジャパン(株)
- ・ゼネラルモーターズ・アジアパシフィックジャパン

#### 国内企業の立地

- ・トヨタ自動車(株)
- ・三菱自動車(株)
- ・スズキ(株)

- ・自動車輸入: **13年連続全国第1位**  
(台数・金額、1993年~2005年)
- ・自動車輸出: **H17 金額 全国第1位**  
**H17 台数 全国第2位**  
(金額では平成10年以降、平成16年を除き**全国1位**)

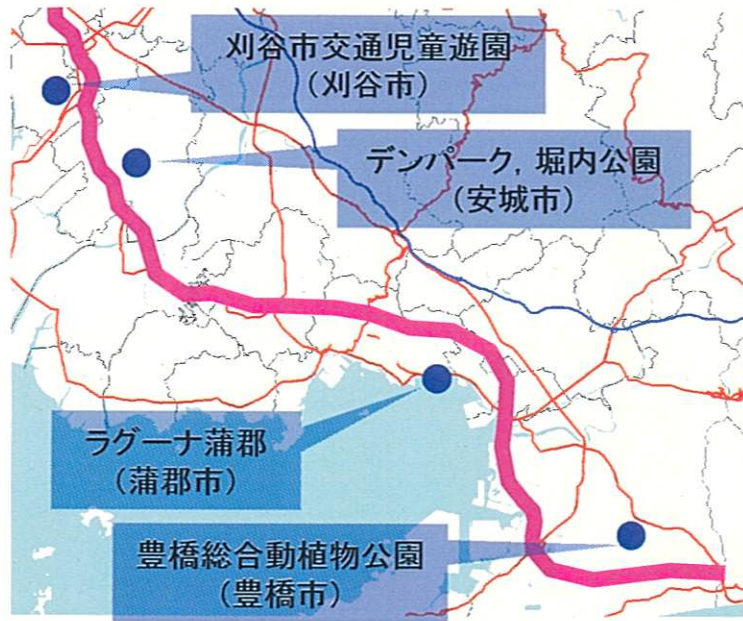




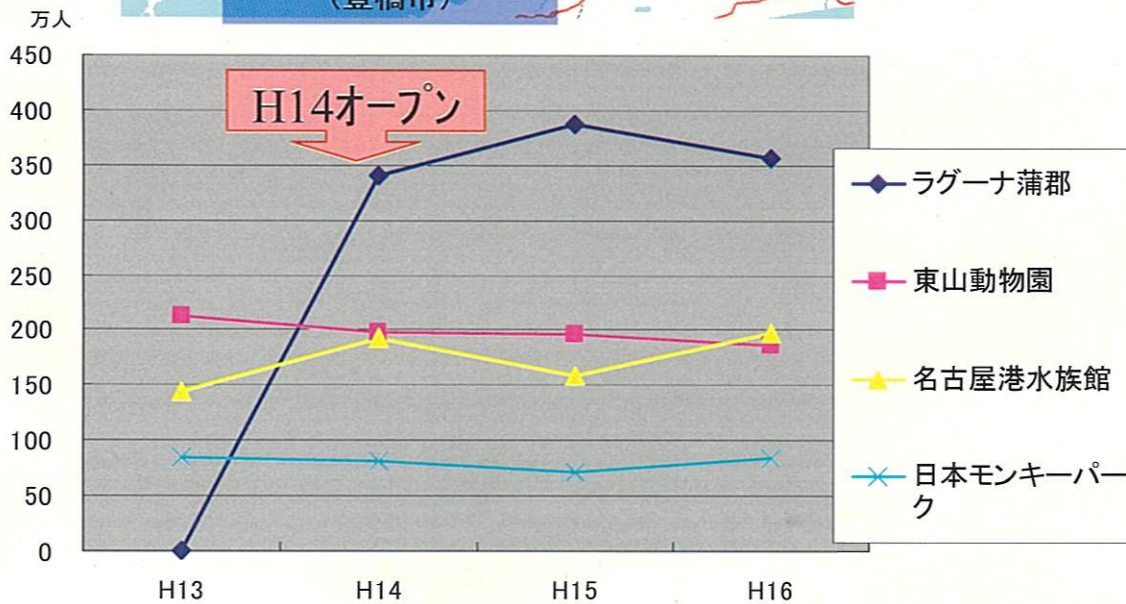
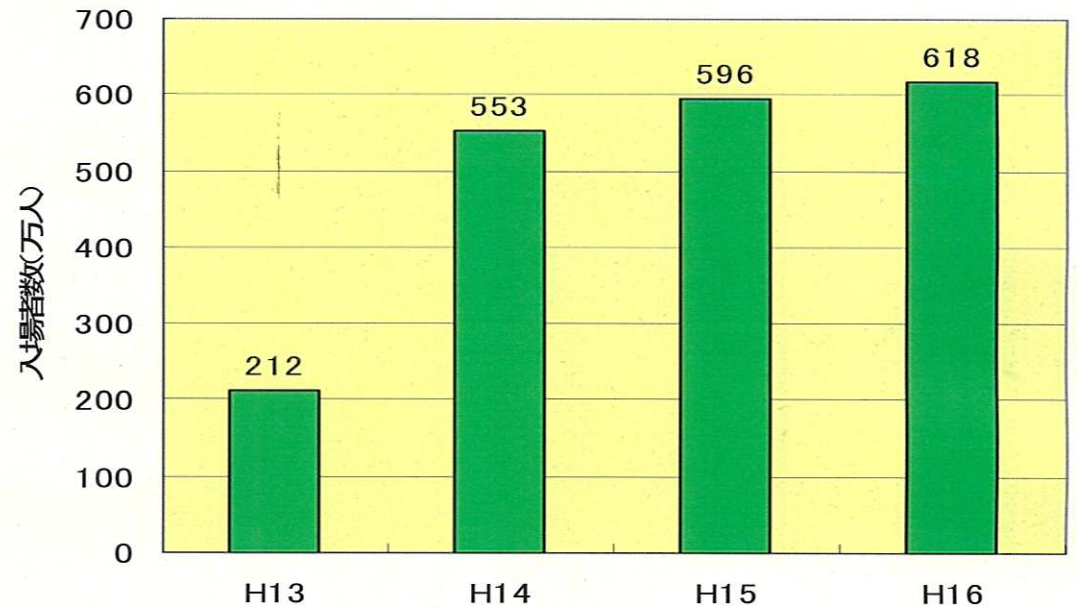
### 3. 事業の必要性 事業をめぐる社会情勢等の変化

#### (4) 地域観光拠点の増加

＜沿道地域の主なレジャー施設＞



名豊道路沿道地域における主なレジャー施設の入場者数推移



出典:平成14～16年 愛知県観光レクリエーション利用者統計

ラグーナ蒲郡  
利用者数県下1位



# 3. 事業の必要性 事業の投資効果

## (1) 交通環境の改善

### 国道1号(豊橋市～豊明市)

- ・渋滞損失時間: 1,288 → **586**万人時間/年(約**50%**改善)  
(17万人時間/年km超過区間: 約61 → **0%**)
- ・主要渋滞ポイント: 13箇所全てが**緩和あるいは解消**
- ・夜間騒音要請限度達成率: 約60 → **100%**(注)

### 国道23号現道

- ・渋滞損失時間: 256 → **43**万人時間/年  
(約**80%**改善)  
(17万人時間/年km超過区間**解消**)
- ・主要渋滞ポイント: 1箇所は**解消**



図:名豊道路ネットワーク  
整備時 国道1号・23号・  
名豊道路渋滞損失3Dマップ

(注) 他の沿道環境対策とあわせて100%達成



### 3. 事業の必要性 事業の投資効果

(2) 産業振興の支援 物流の機能強化で三河港臨海部の産業支援

名豊道路の整備による時間短縮効果

三河港到達時間短縮効果

◆ 豊田市～三河港

150分→100分

(約50分短縮)

◆ 浜松市～三河港

70分→40分

(約30分短縮)



上空より名豊道路と三河港を望む



### 3. 事業の必要性 事業の投資効果

#### (3) 地域振興支援

沿道地域間の所要時間が大幅に短縮

新たな地域交流の高まりや通勤・通学などの日常生活圏の広がりが期待

名豊道路の整備による  
時間短縮効果

- ◆ 名古屋市～豊橋市間  
現在：約1時間50分  
整備後：約1時間00分  
(約50分短縮)
- ◆ 名古屋市～浜松市間  
現在：約3時間00分  
整備後：約1時間40分  
(約1時間20分短縮)
- ◆ 豊橋市～浜松市間  
現在：約1時間10分  
整備後：約40分  
(約30分短縮)



図：名豊道路の整備による都市間所要時間の変化



### 3. 事業の必要性 事業の投資効果

#### (4) 事業の投資効果

##### 費用便益比 (B/C)

事業全体の投資効率性の評価

$$\diamond \text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

・豊橋東バイパス=7.0 蒲郡バイパス=5.0 知立バイパス=3.5

※未開通の区間における既投資分のコスト及び事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と事業全体により発生する便益を対象として算出した。

残事業の投資効率性の評価

$$\diamond \text{費用便益比 (B/C)} = \frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費}}$$

・豊橋東バイパス=12.1 蒲郡バイパス=5.9 知立バイパス=9.4

※未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出した。

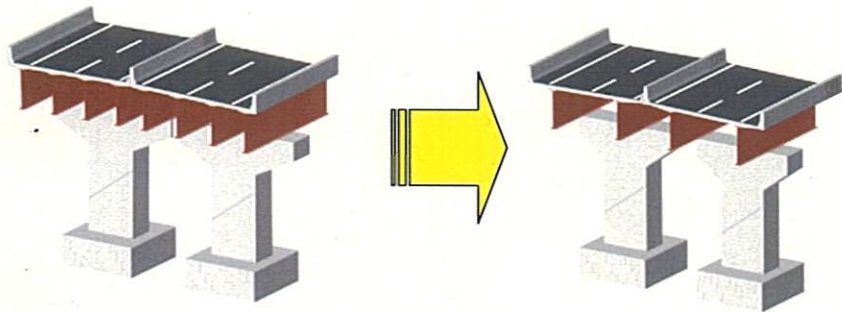


# 4. コスト縮減や代替案立案等の可能性

## (1) コスト縮減

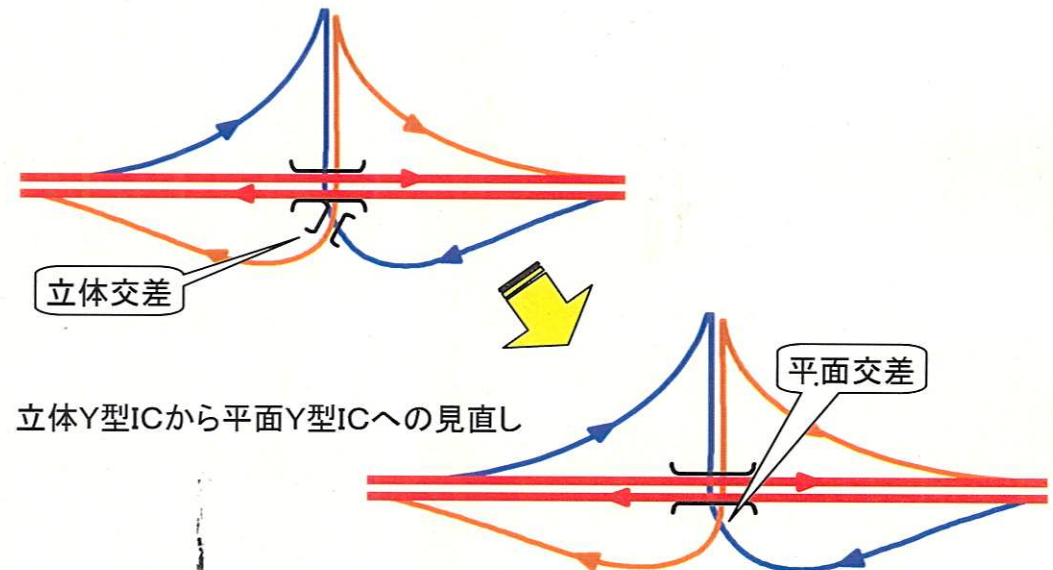
バイパス名	コスト縮減策	コスト縮減額
豊橋東バイパス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設発生土の有効利用</li> <li>・縦断線形の見直し</li> <li>・新技術の活用(橋梁形式→アーチカルバート形式)</li> </ul>	22億円
蒲郡バイパス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インターチェンジ構造の見直し</li> <li>・トンネル断面の見直し</li> <li>・橋梁構造から土工構造への見直し</li> </ul>	20億円
知立バイパス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・連続高架橋の構造形式の見直し</li> </ul>	5億円

(主な縮減内容:少数主桁構造の採用)



- ・橋体の重量軽減
- ・橋桁支点数の減少
- ・下部工構造寸法の縮小

<インターチェンジの構造見直し>



立体Y型ICから平面Y型ICへの見直し



# 4. 代替案立案等の可能性

## (2) 代替案立案等

### ■ 豊橋東バイパス・蒲郡バイパス

代替案として考えられる**国道1号拡幅・国道23号拡幅**については、当該区間の現道沿線に市街地が形成されており、店舗や住居が連亘していることから、**計画の変更は困難**です。

### ■ 知立バイパス

代替案として考えられる**現道拡幅**は、全線暫定供用済みであり、**計画の変更は困難**です。



豊橋市内の渋滞状況



岡崎市内の渋滞状況



蒲郡市内の渋滞状況



# 5. 対応方針

## 事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢等の変化

- 幹線道路の交通混雑
- 三河港の発展
- 地域プロジェクトの進展

事業の投資効果

- 円滑なモビリティの確保
- 国土・地域ネットワークの構築(地域振興の支援)
- 費用便益比(B/C)

	豊橋東バイパス	蒲郡バイパス	知立バイパス
事業全体の投資効果率性の評価	7.0	5.0	3.5
残事業の投資効果率性の評価	12.1	5.9	9.4

事業の進捗状況

	豊橋東バイパス	蒲郡バイパス	知立バイパス
事業進捗率	39%	11%	73%
用地取得率	93%	87%	100%

## 事業進捗の見込みの視点

事業進捗の見込み

- 概ね10年以内に暫定2車線供用を目指す

## コスト縮減・代替案立案の可能性

コスト縮減・代替案立案の可能性

- コスト縮減

	豊橋東バイパス	蒲郡バイパス	知立バイパス
コスト縮減額	22億円	20億円	5億円

- 代替案として考えられる現道拡幅は、住居連担地区及び全線暫定供用済みであるので計画変更は困難

以上のことから

豊橋東バイパス・蒲郡バイパス・知立バイパスの事業を継続する。