資料　4

一般国道23号名豊道路

（道路事業）
説明資料

・豊橋東バイパス
・豊橋バイパス
・蒲郡バイパス
・岡崎バイパス
・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

つなぎます。ハートとハート。
MEISHI

＜ 目 次 ＞

1. はじめに（今回事業再評価の対象としたポイント） ・・・・・・・・・・・・・・・ 2

2. 一般国道23号名豊道路の事業概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
（1）一般国道23号名豊道路の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
（2）事業化の経緯 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
（3）事業進捗の見込み ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

3. 一般国道23号名豊道路の必要性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
（1）国際競争力の強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
（2）広域連携の強化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
（3）幹線道路の交通改善 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
（4）地域振興の支援 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
（5）安全・安心で災害にも強い地域づくり ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

4. 一般国道23号名豊道路の整備効果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
（1）円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消） ・・・・・・ 12
（2）国土・地域ネットワークの構築（アクセスの改善） ・・・・・・・・・・・・・ 13
（3）物流効率化の支援（三河港へのアクセス向上） ・・・・・・・・・・・・・・・ 14
（4）地域振興支援 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

5. 費用便益比（B／C） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 16

6. コスト縮減や代替案立案等の可能性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21

7. 対応方針（原案） ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22

1. はじめに（今回事業再評価の対象としたポイント）

■再評価（その他）

社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

1. 知立BP（延長16．4km）は、橋梁延長13．2km、80%強の構造形式
2. 最新の耐震構造として対応すべく、設計・施工を進めるとともに、一期線等既設橋梁についても計画的に耐震補強を実施
3. H20年3月に対象橋梁の設計が終了し、必要な予算額が確定した。このうち、対応規模が大きく、事業費も大幅に増加（155億円、約13%増）した知立BP事業を再評価

1. はじめに（今回事業再評価の対象としたポイント）

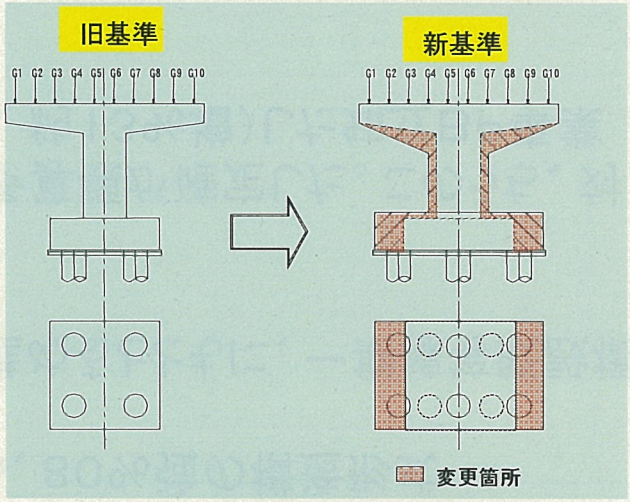
社会情勢等の変化による知立BP事業費の増加

■知立バイパスは、阪神・淡路大震災発生以後の耐震基準の見直しや鋼材の価格高騰等の要因により、約155億円の事業費増額の必要性が生じています。

＜事業費増額の要因＞

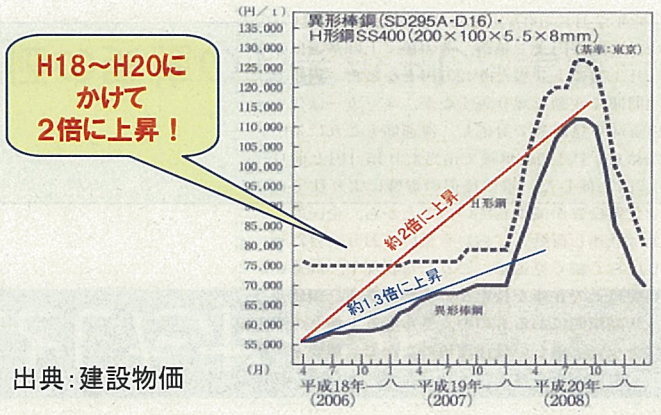
事業費増額の要因		増　額
耐震基準の見直し	阪神・淡路大震災発生以後の耐震基準の見直しによる既設橋脚の耐震補強や新設橋梁の構造見直し等が必要となり、事業費が増加した。	120億円
新設下部工と上部工の鋼材の高騰	中国を中心とする鉄鉱需要の増加、大手資源会社の寡占化による価格交渉圧力の上昇等により鋼材価格が高騰した。	10億円
その他	設計費の見直し等費用の増額	25億円
事業費増額計		155億円

＜基準見直しによる下部工の増額＞



＜鋼材の価格上昇＞

主要資材価格/推移グラフ



出典：建設物価

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

■地域高規格道路ネットワークを形成する一般国道23号名豊道路は、三河湾臨海部の8市2町を通過し、豊橋市と名古屋都市圏を結ぶ延長約72．7kmのバイパスであり、豊橋東BP、豊橋BP、蒲郡BP、岡崎BP、知立BPの5BPにより構成されています。

■現在までに、総延長の約64%にあたる約46．7kmが開通しています。

事業目的

①国際競争力の強化
②広域連携の強化
③幹線道路の交通改善
④地域振興の支援
⑤安全・安心で災害にも強い地域づくり

計画概要

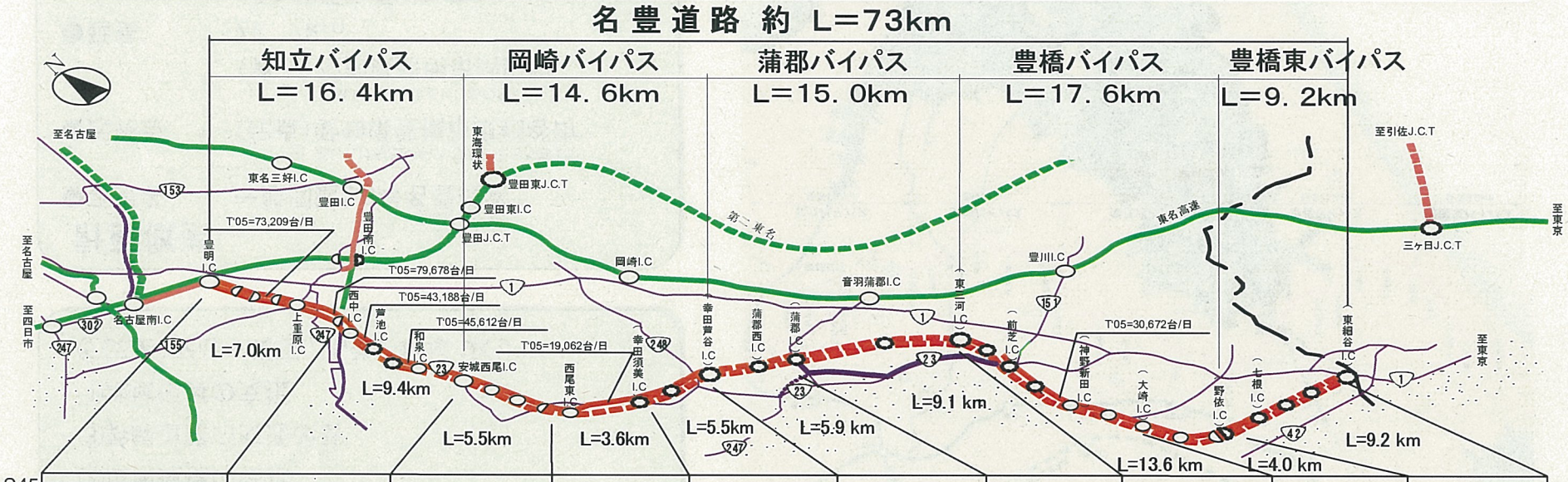
●事業名　：一般国道23号名豊道路（めいほうどうろ）
●起終点　：(起点)愛知県豊橋市東細谷町（あいちけんとよはししひがしほそやちょう）
　(終点)愛知県豊明市阿野町（あいちけんとよあけしあのちょう）
●延長　：72．7km
　(うち開通延長46．7km)
●道路規格　：第1種第3級、第3種第1級
　4車線
●事業化　：昭和47年度
●全体事業費：約4，900億円



1. 一般国道23号名豊道路の事業概要

(2)事業化の経緯

■各時代背景のもと、整備の必要性が高い区間から段階的に整備を進めて来ました。



S45

①昭和47年度
国道1号の渋滞緩和のため1号接続の主要地方道衣浦豊田線まで事業化

S60

③昭和49年度
西尾、幸田阪崎工業団地整備と併せて周辺混雑緩和のため、幡豆地域への主要アクセス道路豊田一色線まで事業化

④昭和55年度
幸田中央工業団地の整備と併せて、周辺混雑緩和と幡豆地域のアクセス強化を図るため、主要地方道岡崎碧南線まで事業化

⑤昭和55年度
幸田中央工業団地の整備と併せて、周辺混雑緩和のため、岡崎BP事業化にあわせ県で先行整備

⑥昭和62年度
幸田中央工業団地整備とあわせて、三河地域とのアクセス強化のため、国道248号まで事業化

H10

⑨平成9年度
国道1号の渋滞緩和、東名(音羽蒲郡IC)とのアクセス強化のため、(有)音羽蒲郡道路との接続を事業化

H20

⑩平成19年度
国道1号、23号の混雑緩和、沿道環境改善及び物流効率化支援のため、名豊道路の全線事業化

②昭和48年度
国道1号豊橋市内の渋滞緩和と豊橋港のアクセス強化のため国道259号から主要地方道東三河環状線まで事業化

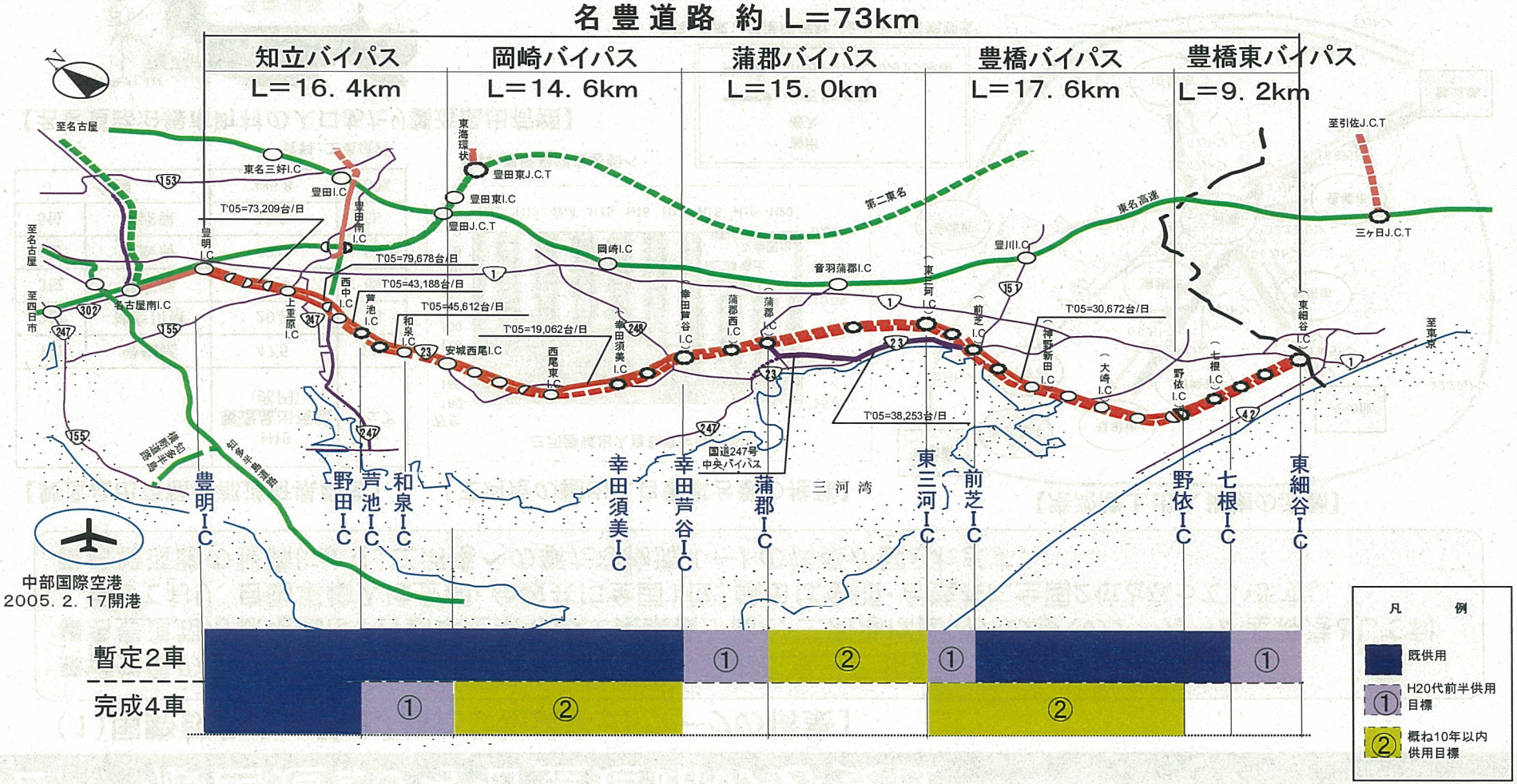
⑦平成元年度
浜松方面へのアクセス強化のため、豊橋BPを全線事業化

⑧平成4年度
浜松方面へのアクセス強化のため、豊橋東BPを事業化

1. 一般国道23号名豊道路の事業概要

(3)事業進捗の見込み

■概ね10年以内に名豊道路の全線供用を目指します。



2. 一般国道23号名豊道路の必要性

(1)国際競争力の強化「新たな物流ネットワークの構築」

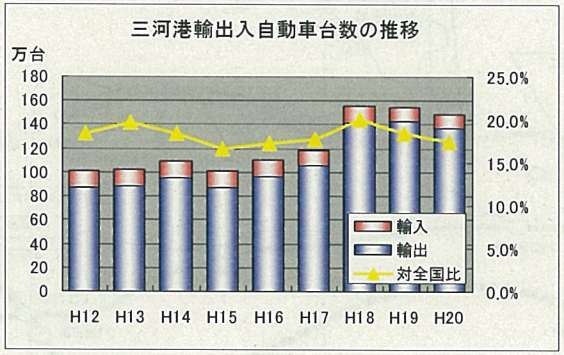
■愛知県の製造品出荷額は約48兆円で、全国第1位の工業出荷額を誇っています。
■名豊道路沿線地域は、自動車産業等の工業集積が高く、三河港は国内外の多くのメーカーが基幹港として利用しており、自動車輸入は金額・台数共に全国1位、輸出は金額・台数共に全国2位となっています。
■名豊道路の整備により、三河港への新たな物流ルートの構築が図られます。

【製造品出荷額の都道府県順位】

		H19 製造品出荷額 (兆円)	シェア
1位	愛知県	47.5	14%
2位	神奈川県	20.2	6%
3位	静岡県	19.4	6%
4位	大阪府	18.0	5%
5位	兵庫県	15.8	5%
全国		336.8	100%

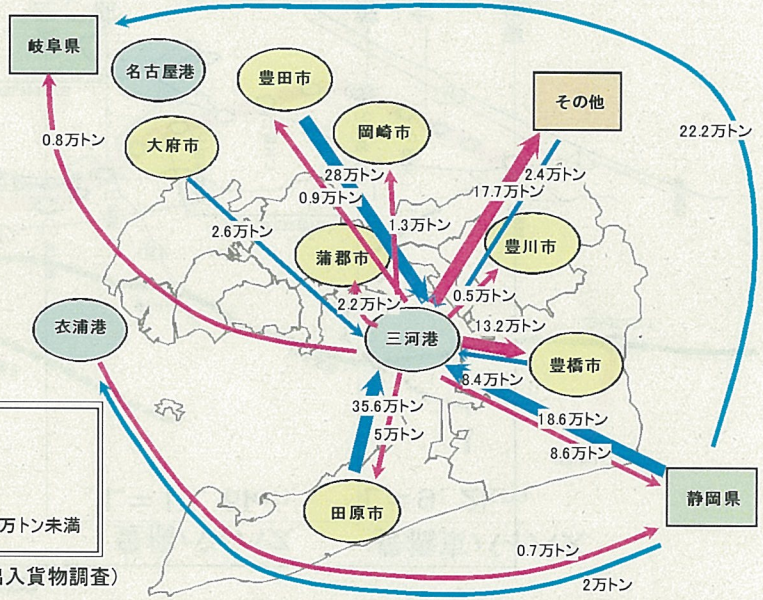
資料:工業統計

【三河港の輸出入自動車台数の推移】



資料:豊橋税関支署調べ

【港湾陸上出入貨物の流動】



出典:平成14年港湾統計(陸上出入貨物調査)

【名豊道路沿線市町村の人口あたり製造品出荷額】



資料:H19工業統計調査

【輸出入自動車の金額・数量の輸出入港順位(平成20年)】

全国順位	輸入 港名	輸入 金額(億円)	輸入 港名	輸入 数量(千台)	輸出 港名	輸出 金額(億円)	輸出 港名	輸出 数量(千台)
1	三河港	3,398	三河港	121	名古屋港	35,274	名古屋港	1,806
2	千葉港	1,845	千葉港	59	三河港	28,157	三河港	1,369
3	日立港	1,173	日立港	27	横浜港	19,755	横浜港	1,077

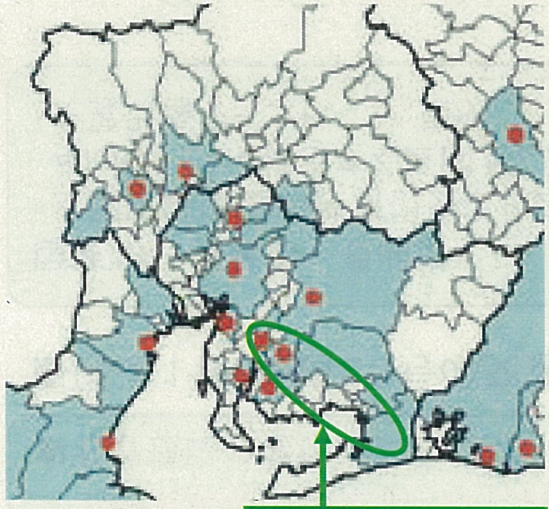
資料:豊橋税関支署調べ

2. 一般国道23号名豊道路の必要性

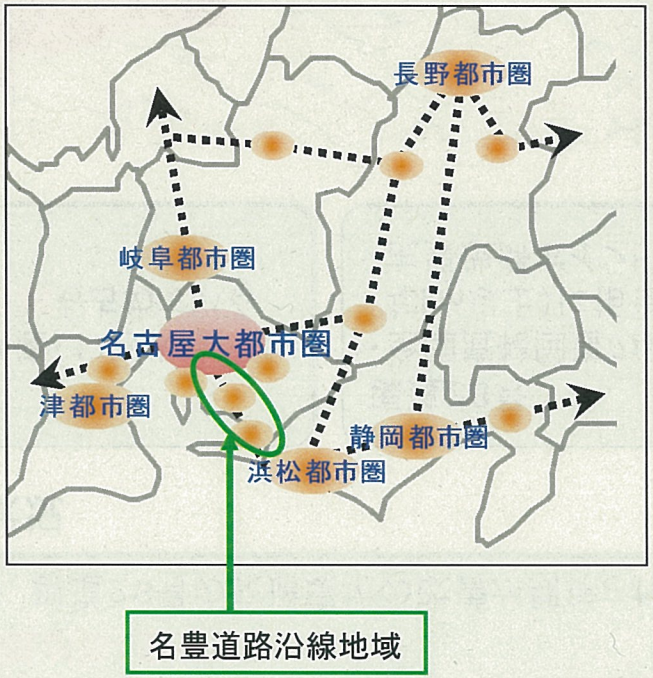
(2)広域連携の強化「国内の都市地域と相互に交流連携」

■多極分散型の地域構造である中部圏にあって、名豊道路沿線地域は拠点性が高い都市が集積する地域であり、また、製造品出荷額の高さが示すように産業集積の高い地域でもあります。
■名豊道路は、これらの人口と産業の集積地を結びつけつつ、名古屋大都市圏と浜松都市圏及びその背後の都市圏も含めて、都市圏間の連携を強化することが期待されています。

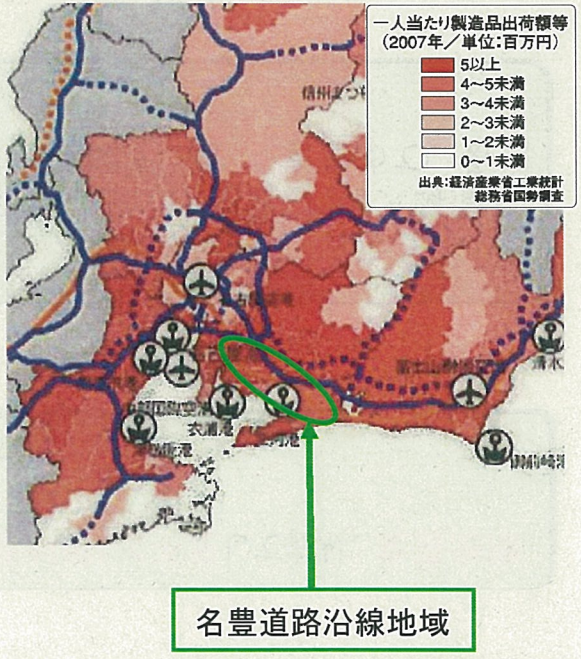
＜中部圏の多極分散型の地域構造＞



＜都市圏間の連携強化のイメージ＞



＜中部圏の製造品出荷額の状況＞



資料:中部圏広域地方計画　計画原案

2. 一般国道23号名豊道路の必要性

(3)幹線道路の交通改善「国道1号、国道23号の交通環境の改善」

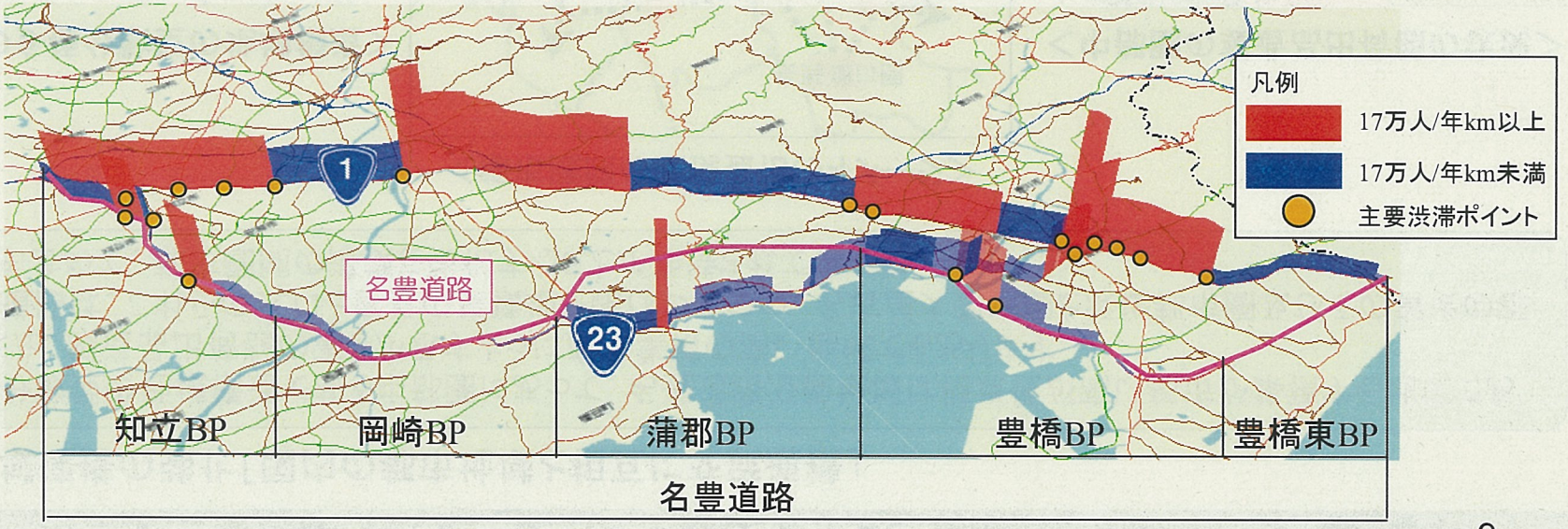
■国道1号や現道23号では、東西通過交通や産業交通の増加により、交通容量が著しく不足しており、交通渋滞や沿道環境の悪化などの交通課題が多く発生しています。

■名豊道路の整備により、国道1号、現道23号の交通環境の改善が期待されます。

■国道1号・現道23号の交通状況

国道1号(豊橋市～豊明市)
・全国直轄国道の渋滞損失上位2割値(17万人時間/年km以上)に相当する区間が、約6割も占めている
・主要渋滞ポイント: 13箇所

現道23号
・全国直轄国道の渋滞損失上位2割値(17万人時間/年km以上)に相当する区間が、約1割を占めている
・主要渋滞ポイント: 5箇所



注)全国の直轄国道の渋滞損失上位2割区間が、17万人時間/年km以上の区間。

平成19年度 国道1号および現道23号の渋滞損失3Dマップ

2. 一般国道23号名豊道路の必要性

(4)地域振興の支援「観光の支援」

■名豊道路沿線地域には、三河湾の海洋リゾート施設や、温泉、神社など、多様な観光施設が数多く存在しています。
■名豊道路は、これらの観光施設へのアクセス向上を図り、観光を支援することが期待されています。

＜名豊道路沿線の主な観光施設＞



●：名豊道路沿線地域（豊明市、知立市、刈谷市、安城市、西尾市、幸田町、蒲郡市、豊川市、小坂井町、豊橋市）のH19観光入込客数30万人以上の観光地、観光施設を表示

資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

2. 一般国道23号名豊道路の必要性

(5)安全・安心で災害にも強い地域づくり「代替ネットワークの確保」

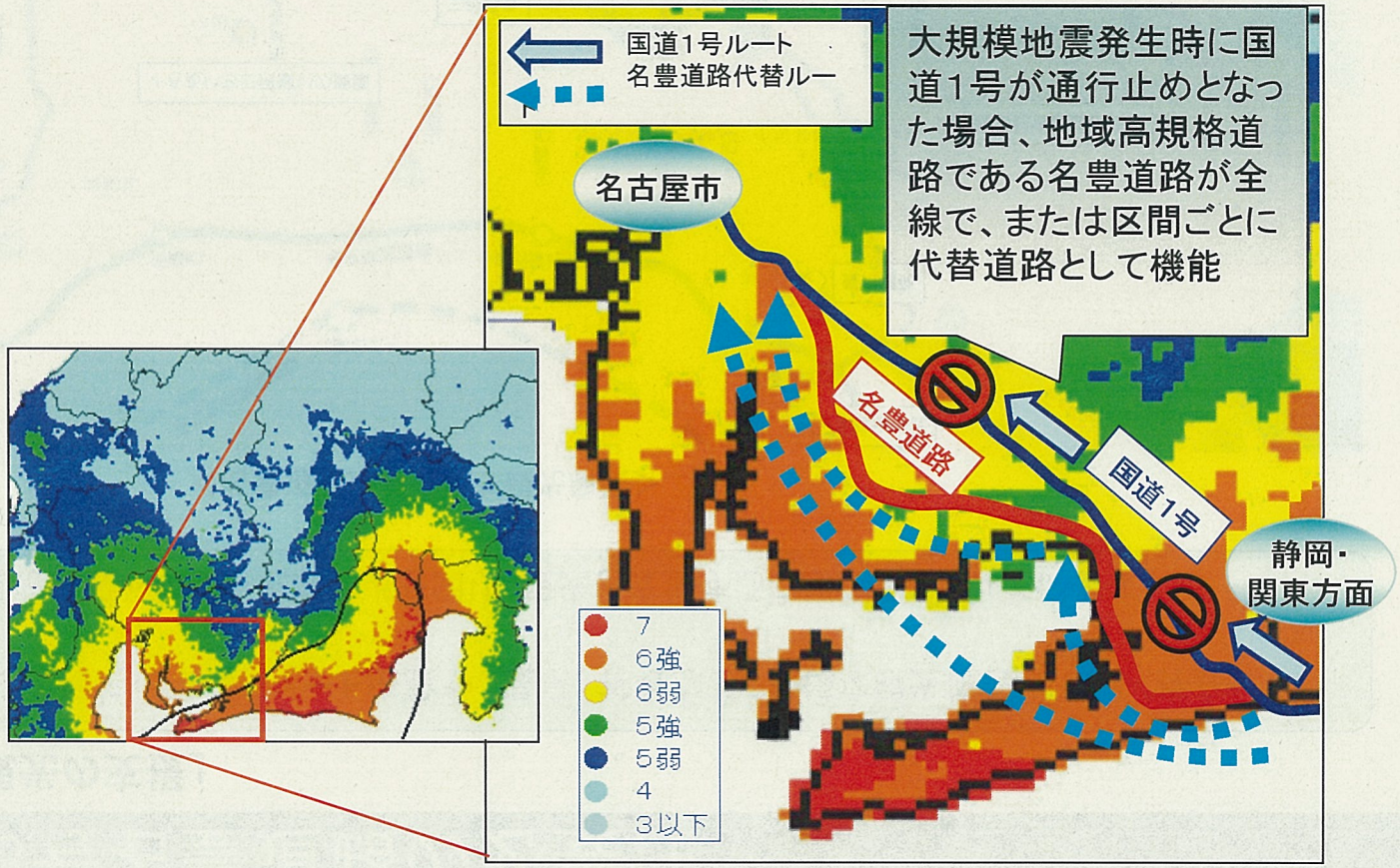
■三河地域は、東海地震、東南海地震等の大規模地震発生が高確率で予測され、高潮・津波の危険性がある地域です。また、岡崎ゲリラ豪雨のように突発的な災害に襲われる危険性もあります。
■名豊道路は、国道1号とともに、大規模災害等の発生時において安全なネットワークとして機能することが期待されます。

＜2008岡崎ゲリラ豪雨　新聞記事＞



出典：中日新聞（H20.8.29）
毎日新聞（H20.8.29）

＜大規模地震予測震度と名豊道路・国道1号の代替性＞



資料：「東南海、南海地震に関する報告　図表集」（中央防災会議「東南海、南海地震等に関する専門調査会」H15.12）

3. 一般国道23号名豊道路の整備効果

(1)円滑なモビリティの確保(幹線道路の交通混雑緩和・解消)

■名豊道路が整備されると、東西通過交通や産業交通の適切な転換が促され、国道1号や現道23号の交通環境の改善が期待されます。

■国道1号・現道23号の交通状況

国道1号(豊橋市～豊明市)

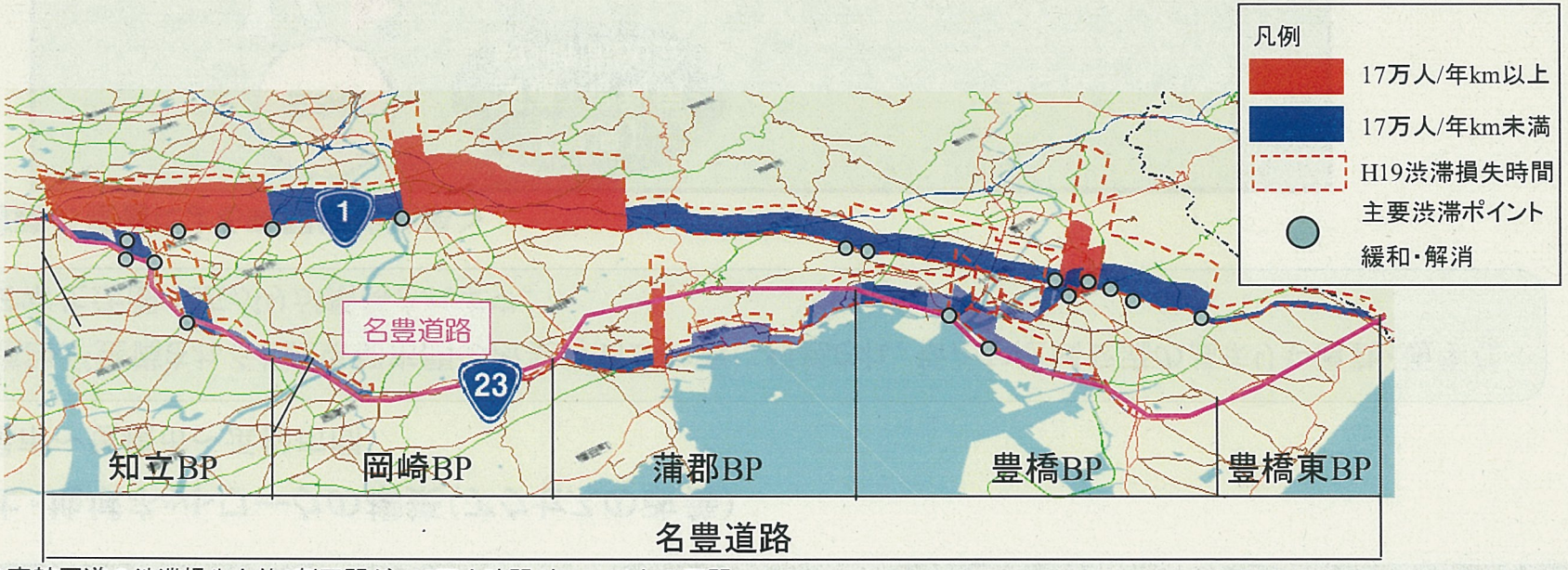
・全国直轄国道の渋滞損失上位2割値に相当する区間が、約2割削減！(約57% → 約36%)

・主要渋滞ポイント: 13箇所すべてが緩和あるいは解消

現道23号

・全国直轄国道の渋滞損失上位2割値に相当する区間が、ほぼ解消！(約15% → 約1%)

・主要渋滞ポイント: 5箇所すべてが緩和あるいは解消



注)全国の直轄国道の渋滞損失上位2割区間が、17万人時間/年km以上の区間。

名豊道路ネットワーク整備時　国道1号・23号渋滞損失3Dマップ

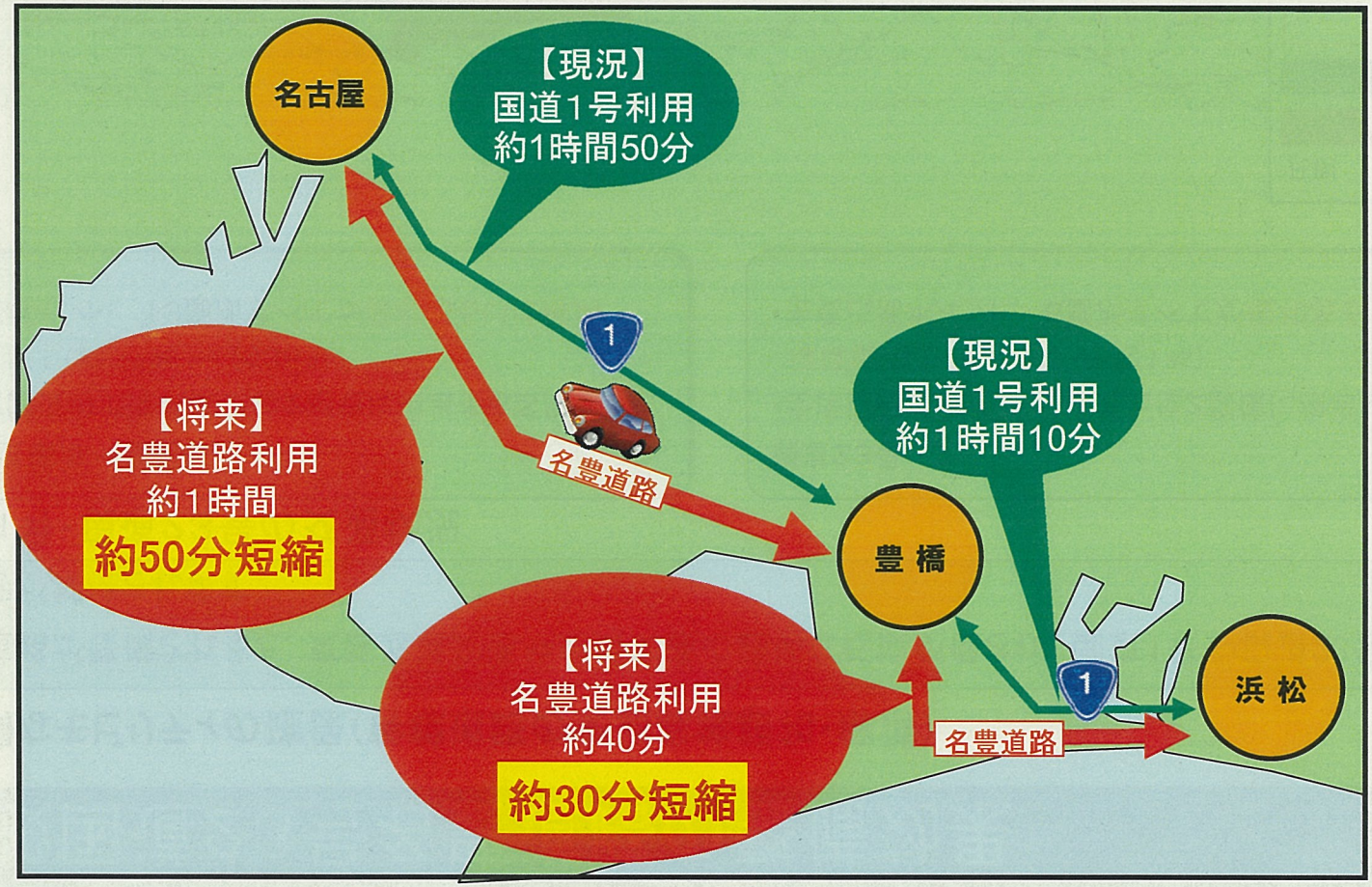
3. 一般国道23号名豊道路の整備効果

(2)国土・地域ネットワークの構築(アクセスの改善)

●名古屋市～豊橋市～浜松市間

■名豊道路が整備されると拠点都市間の所要時間が大幅に短縮され、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されます。

＜名豊道路の整備による時間短縮効果＞



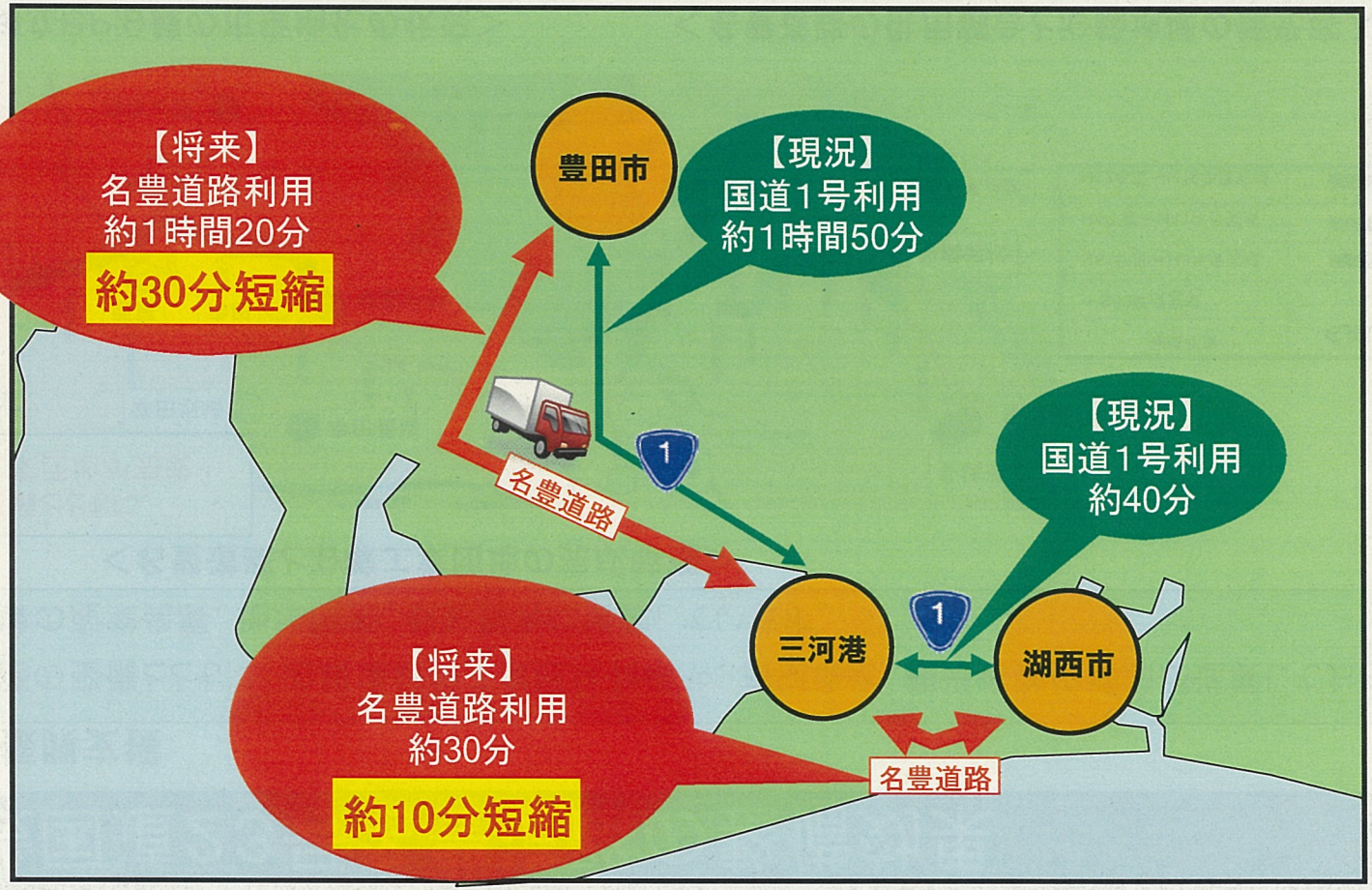
3. 一般国道23号名豊道路の整備効果

(3)物流効率化の支援(三河港へのアクセス向上)

●豊田市～三河港、湖西市～三河港間

■名豊道路が整備されると物流拠点間の所要時間が大幅に短縮され、地域の産業活動を支援する新たな物流ネットワークが構築されます。

＜名豊道路の整備による時間短縮効果＞



3. 一般国道23号名豊道路の整備効果

(4)地域振興支援

■名豊道路の整備とともに、沿線地域の工業団地整備や、市街地化、観光客数の増加が進展しており、名豊道路は地域の産業発展、地域開発、観光振興に貢献しています。

＜名豊道路と沿線工業団地の完成時期＞



資料:愛知県企業庁

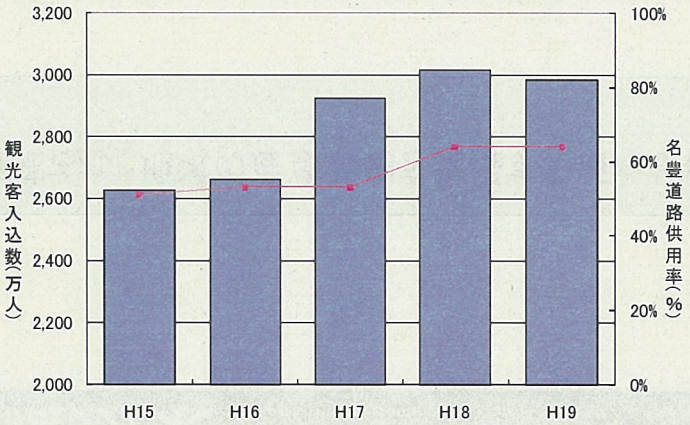
＜知立BP沿線の市街地化の状況＞

(知立市上重原付近)



昭和60年度撮影時 → 平成16年3月撮影時

＜名豊道路の供用割合と沿線地域の観光客入込数の推移＞



名豊道路沿線地域: 豊明市、知立市、刈谷市、 安城市、西尾市、幸田町、 蒲郡市、豊川市、小坂井町、 豊橋市

資料:愛知県観光レクリエーション利用者統計

4. 費用便益比(B／C)

(1)豊橋東バイパス

○投資効率性の評価

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

◇B／C(事業全体)
(整備なし⇒完成4車線供用)

$$= \frac{2,715\text{億円} + 428\text{億円} + 161\text{億円}}{461\text{億円} + 24\text{億円}} = \frac{3,304\text{億円}}{485\text{億円}} = 6.8$$

◇B／C(残事業)
(現況一部2車線供用⇒完成4車線供用)

$$= \frac{2,167\text{億円} + 343\text{億円} + 136\text{億円}}{85\text{億円} + 24\text{億円}} = \frac{2,646\text{億円}}{109\text{億円}} = 24.3$$

※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。

○上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち15指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的指標より)

- 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)
- 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が見込まれる)
- 国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路の位置づけあり)
- 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、大規模イベントを支援する)

・・・等

○前回評価時の費用便益(B／C)との比較

前回再評価(H18)時　B／C (事業全体):7.0　(残事業):12.1
今回再評価時　B／C (事業全体):6.8　(残事業):24.3

【前回再評価からの変更点】

- 評価対象期間の見直し(40年→50年)
- 費用便益マニュアルの改訂による車種別の時間価値原単位等の変更
- 将来の総走行台キロの改訂

4. 費用便益比(B／C)

(2)豊橋バイパス

○投資効率性の評価

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

◇B／C(事業全体)
(整備なし⇒完成4車線供用)

$$= \frac{5,601\text{億円} + 828\text{億円} + 396\text{億円}}{1,923\text{億円} + 46\text{億円}} = \frac{6,826\text{億円}}{1,969\text{億円}} = 3.5$$

◇B／C(残事業)
(現況一部2車線供用⇒完成4車線供用)

$$= \frac{2,711\text{億円} + 446\text{億円} + 256\text{億円}}{247\text{億円} + 46\text{億円}} = \frac{3,413\text{億円}}{293\text{億円}} = 11.6$$

※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。

○上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち16指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的指標より)

- 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)
- 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が見込まれる)
- 国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路の位置づけあり)
- 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、大規模イベントを支援する)

・・・等

○前回評価時の費用便益(B／C)との比較

前回再評価(H19)時　B／C (事業全体):3.7　(残事業):7.4
今回再評価時　B／C (事業全体):3.5　(残事業):11.6

【前回再評価からの変更点】

- 評価対象期間の見直し(40年→50年)
- 費用便益マニュアルの改訂による車種別の時間価値原単位等の変更
- 将来の総走行台キロの改訂

4. 費用便益比(B／C)

(3)蒲郡バイパス

○投資効率性の評価

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

◇B／C(事業全体)(整備なし⇒完成4車線供用) $= \dfrac{1,437\text{億円} + 141\text{億円} + 168\text{億円}}{769\text{億円} + 39\text{億円}} = \dfrac{1,746\text{億円}}{808\text{億円}} = 2.2$

◇B／C(残事業)(整備なし⇒完成4車線供用) $= \dfrac{1,437\text{億円} + 141\text{億円} + 168\text{億円}}{615\text{億円} + 39\text{億円}} = \dfrac{1,746\text{億円}}{654\text{億円}} = 2.7$

※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。

○上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち17指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的指標より)

- 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)
- 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が見込まれる)
- 国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路の位置づけあり)
- 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、大規模イベントを支援する)

・・・等

○前回評価時の費用便益(B／C)との比較

前回再評価時　B／C (事業全体):【5.0】※　(残事業):【5.9】※

今回再評価時　B／C (事業全体):2.2　(残事業):2.7

※今回再評価時の事業全体に対し、前回評価時は西部区間を対象とした。

【前回再評価からの変更点】

- 評価対象期間の見直し(40年→50年)
- 費用便益マニュアルの改訂による車種別の時間価値原単位等の変更
- 将来の総走行台キロの改訂

4. 費用便益比(B／C)

(4)岡崎バイパス

○投資効率性の評価

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

◇B／C(事業全体)
(整備なし⇒完成4車線供用)

$$= \frac{2,645\text{億円} + 426\text{億円} + 260\text{億円}}{1,241\text{億円} + 38\text{億円}} = \frac{3,331\text{億円}}{1,279\text{億円}} = 2.6$$

◇B／C(残事業)
(暫定2車線供用⇒完成4車線供用)

$$= \frac{840\text{億円} + 176\text{億円} + 105\text{億円}}{141\text{億円} + 38\text{億円}} = \frac{1,121\text{億円}}{179\text{億円}} = 6.3$$

※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。

○上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち16指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的指標より)

- 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)
- 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が見込まれる)
- 国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路の位置づけあり)
- 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、大規模イベントを支援する)

・・・等

○前回評価時の費用便益(B／C)との比較

前回再評価(H19)時　B／C (事業全体):3.0　(残事業):11.6

今回再評価時　B／C (事業全体):2.6　(残事業):6.3

【前回再評価からの変更点】

- 評価対象期間の見直し(40年→50年)
- 費用便益マニュアルの改訂による車種別の時間価値原単位等の変更
- 将来の総走行台キロの改訂

4. 費用便益比(B／C)

(5)知立バイパス

○投資効率性の評価

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

◇B／C(事業全体)

(暫定2車線⇒完成高架4車線化)

$$= \frac{3,053\text{億円} + 375\text{億円} + 195\text{億円}}{1,013\text{億円} + 48\text{億円}} = \frac{3,623\text{億円}}{1,061\text{億円}} = 3.4$$

◇B／C(残事業)

(現況一部完成供用⇒完成高架4車線化)

$$= \frac{1,193\text{億円} + 17\text{億円} + 14\text{億円}}{94\text{億円} + 48\text{億円}} = \frac{1,224\text{億円}}{142\text{億円}} = 8.6$$

※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。

○上記便益に計上されていない事業の効果や必要性を評価するための指標

【事業の効果や必要性を評価するための指標のうち14指標で該当】(平成15年8月本省通達による客観的指標より)

- 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)
- 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が見込まれる)
- 国土・地域ネットワークの構築(地域高規格道路の位置づけあり)
- 個性ある地域の形成(主要な観光地へのアクセスが向上)　・・・等

○前回評価時の費用便益(B／C)との比較

前回再評価(H18)時　B／C (事業全体):3.5　(残事業):9.4

今回再評価時　B／C (事業全体):3.4　(残事業):8.6

【前回再評価からの変更点】

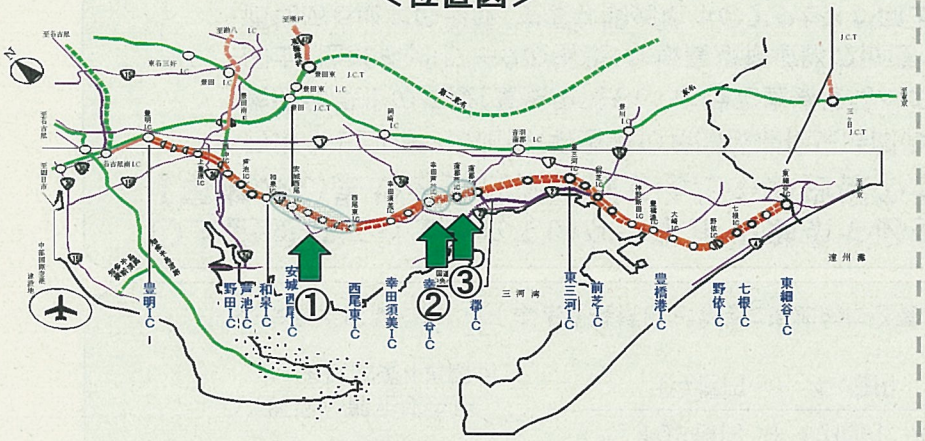
- 評価対象期間の見直し(40年→50年)
- 費用便益マニュアルの改訂による車種別の時間価値原単位等の変更
- 将来の総走行台キロの改訂
- 全体事業費の増加(約570億円→約725億円)
  耐震基準見直しや鋼材の価格高騰等により事業費が増額

5. コスト縮減や代替案立案等の可能性

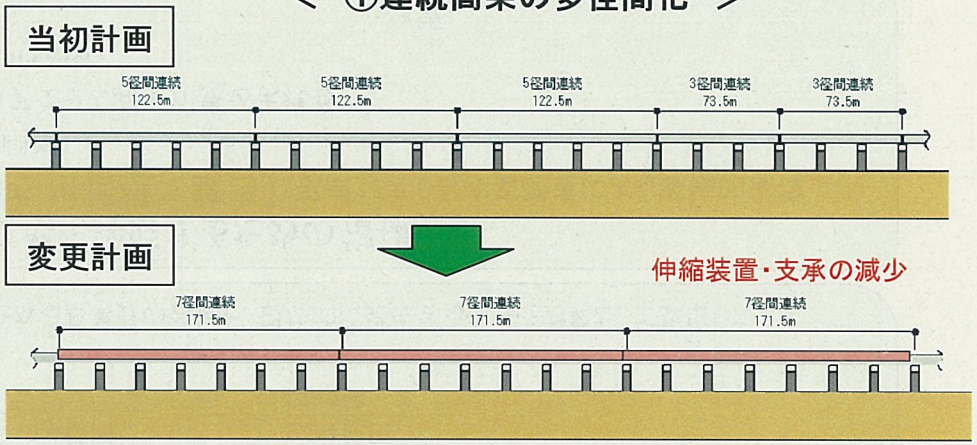
(1)コスト縮減

■橋梁構造の見直し、トンネル構造の見直し等により、約26.7億円のコスト縮減を図ります。
縮減項目は下記のとおり
○連続高架の多径間化等 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約7.3億円
○トンネル構造の見直し ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約2.3億円
○水路横断構造の見直し ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約0.4億円
○その他費用(補強土壁の見直し等) ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 約16.7億円
■引き続きコスト縮減に努めながら、現計画に基づいて事業を推進します。

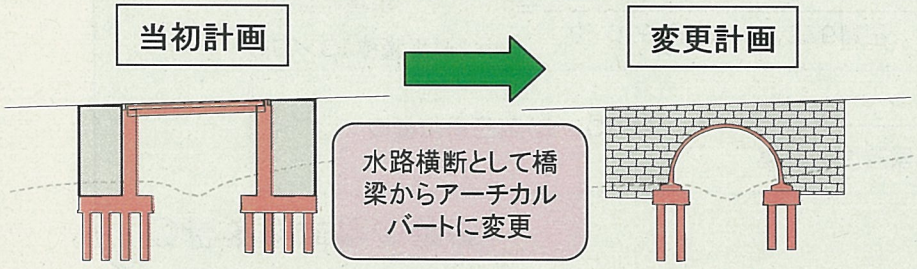
＜位置図＞



＜ ①連続高架の多径間化 ＞

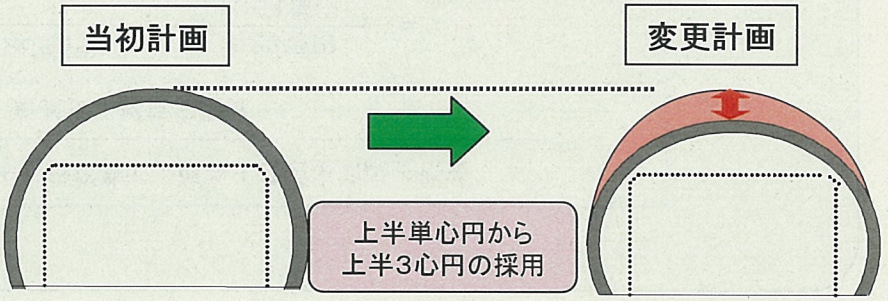


＜ ②水路横断構造の見直し ＞



下部工・基礎工の縮少

＜ ③トンネル断面の見直し ＞



掘削断面の縮小

(2)代替案立案等

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

6. 対応方針（原案）

（1）事業の必要性に関する視点

事業を巡る社会情勢の変化

■国際競争力の強化 「新たな物流ネットワークの構築」

・名豊道路沿線地域は、自動車産業等の工業集積が高く、三河港は国内外の多くのメーカーが基幹港として利用しています。
・名豊道路の整備により、三河港への新たな物流ルートの構築が図られます。

■広域連携の強化 「国内の都市地域と相互に交流連携」

・多極分散型の地域構造である中部圏にあって、名豊道路沿線地域は拠点性が高い都市が集積する地域であり、また、産業集積の高い地域でもあります。
・名豊道路は、これらの人口と産業の集積地を結びつけつつ、都市圏間の連携を強化することが期待されています。

■幹線道路の交通改善 「国道1号、国道23号の交通環境の改善」

・国道1号や現道23号では、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しており、交通渋滞や沿道環境の悪化などの交通課題が多く発生しています。
・名豊道路の整備により、国道1号、国道23号の交通環境の改善が期待されます。

■地域振興の支援 「観光の支援」

・名豊道路沿線地域には、三河湾の海洋リゾート施設や、温泉、神社など、多様な観光施設が数多く存在しています。
・名豊道路は、これらの観光施設へのアクセス向上を図り、観光を支援することが期待されています。

■安全・安心で災害にも強い地域づくり 「代替ネットワークの確保」

・三河地域は、東海地震、東南海地震等の大規模地震発生が高確率で予測され、高潮・津波の危険性がある地域です。
・名豊道路は、国道1号とともに、大規模災害等発生時における安全なネットワークとして機能することが期待されます。

事業の投資効果

■円滑なモビリティの確保（幹線道路の交通混雑緩和・解消）

・国道1号（豊橋市～豊明市）の全国直轄国道の渋滞損失上位2割値に相当する区間が、約2割削減される。
・現道23号の全国直轄国道の渋滞損失上位2割値に相当する区間が、ほぼ皆無となる。

■国土・地域ネットワークの構築（アクセスの改善）

・名古屋市～豊橋市間の所要時間が、約50分短縮される。
・豊橋市～浜松市間の所要時間が、約30分短縮される。

■物流効率化の支援（三河港へのアクセス向上）

・豊田市～三河港間の所要時間が、約30分短縮される。
・湖西市～三河港の所要時間が、約10分短縮される。

6. 対応方針(原案)

費用便益比(B／C)

豊橋東バイパス＝6．8　豊橋バイパス＝3．5　蒲郡バイパス＝2．2　岡崎バイパス＝2．6　知立バイパス＝3．4

事業の進捗状況

■全体事業進捗率は、約69%（平成21年度末見込み）
■用地取得率は約80%(平成21年度末見込み)

■七根IC～野依IC間:L＝2．3km 平成19年2月26日に暫定2車線供用
■芦池IC～野田IC間:L＝1．9km平成21年1月21日に高架4車線供用
■前芝IC手前約1km区間:平成21年3月25日に暫定3車線供用

■東細谷IC～七根IC間:L＝6．9km 用地買収及び改良工事を実施中
■豊橋港IC～神野新田IC間:L＝1．8km改良・橋梁工事を実施中
■神野新田IC～豊川橋南IC間:L＝2．7km立体化工事を実施中
■豊川橋南IC～前芝IC間:L＝2．8km橋梁工事を実施中
■東三河IC～蒲郡IC間:L＝9．1km 平成19年度に事業化
■前芝IC～東三河IC間:L＝4．2km改良工事を実施中
■蒲郡IC～幸田芦谷IC間:L＝5．9km 用地買収及び改良工事を実施中
■西尾東IC～安城西尾IC間:L＝5．5km 橋梁部の下部工工事を実施中
■安城西尾IC～和泉IC間:L＝2．6km橋梁部の下部工工事を実施中
■和泉IC～芦池IC間:L＝3．9km上部工工事を実施中

6. 対応方針(原案)

(2)事業進捗の見込みの視点

■東細谷IC～七根IC間:L＝6．9km 平成20年代前半に暫定2車線供用を目指す
■前芝IC～東三河IC間:L＝4．2km平成20年代前半に暫定2車線供用を目指す
■野依IC～東三河IC間:L＝17．6km概ね10年後に全線4車供用を目指す
■東三河IC～蒲郡IC間:L＝ 9．1km 概ね10年以内に暫定2車線供用を目指す
■蒲郡IC～幸田芦谷IC間:L＝ 5．9km 平成20年代前半に暫定2車線供用を目指す
■幸田芦屋IC～安城西尾IC間:L＝14．6km概ね10年後に全線4車線供用を目指す
■安城西尾IC～和泉IC間:L＝2．6km平成20年代前半に完成高架4車線供用を目指す
■和泉IC～芦池IC間:L＝3．9km平成21年度に暫定高架2車線供用を目指す、平成24年度に完成高架4車線供用を目指す

(3)コスト縮減・代替案立案の可能性

■橋梁構造の見直し、トンネル構造の見直し等により、約27億円のコスト縮減を図ります。
■代替案として考えられる国道1号拡幅、国道23号現道拡幅については、当該区間の現道沿線に市街地が形成されており、店舗や住居が連旦していることから、計画の変更は困難です。

以上のことから、名豊道路(豊橋東バイパス、豊橋バイパス、蒲郡バイパス、岡崎バイパス、知立バイパス)の事業を継続する。