

一般国道23号

おかざき
岡崎バイパス

(道路事業)

説明資料

平成27年12月3日

中部地方整備局
名四国道事務所

目 次

1. 一般国道23号岡崎バイパス <small>おかざき</small> の事業概要	
(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	P 3
①交通渋滞の緩和	P 3
②物流効率化の支援	P 3
③災害に強い道路機能の確保	P 3
④ストック効果事例	P 4
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 5
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 5
5. 対応方針(原案)	P 5

1. 一般国道23号岡崎バイパスの事業概要

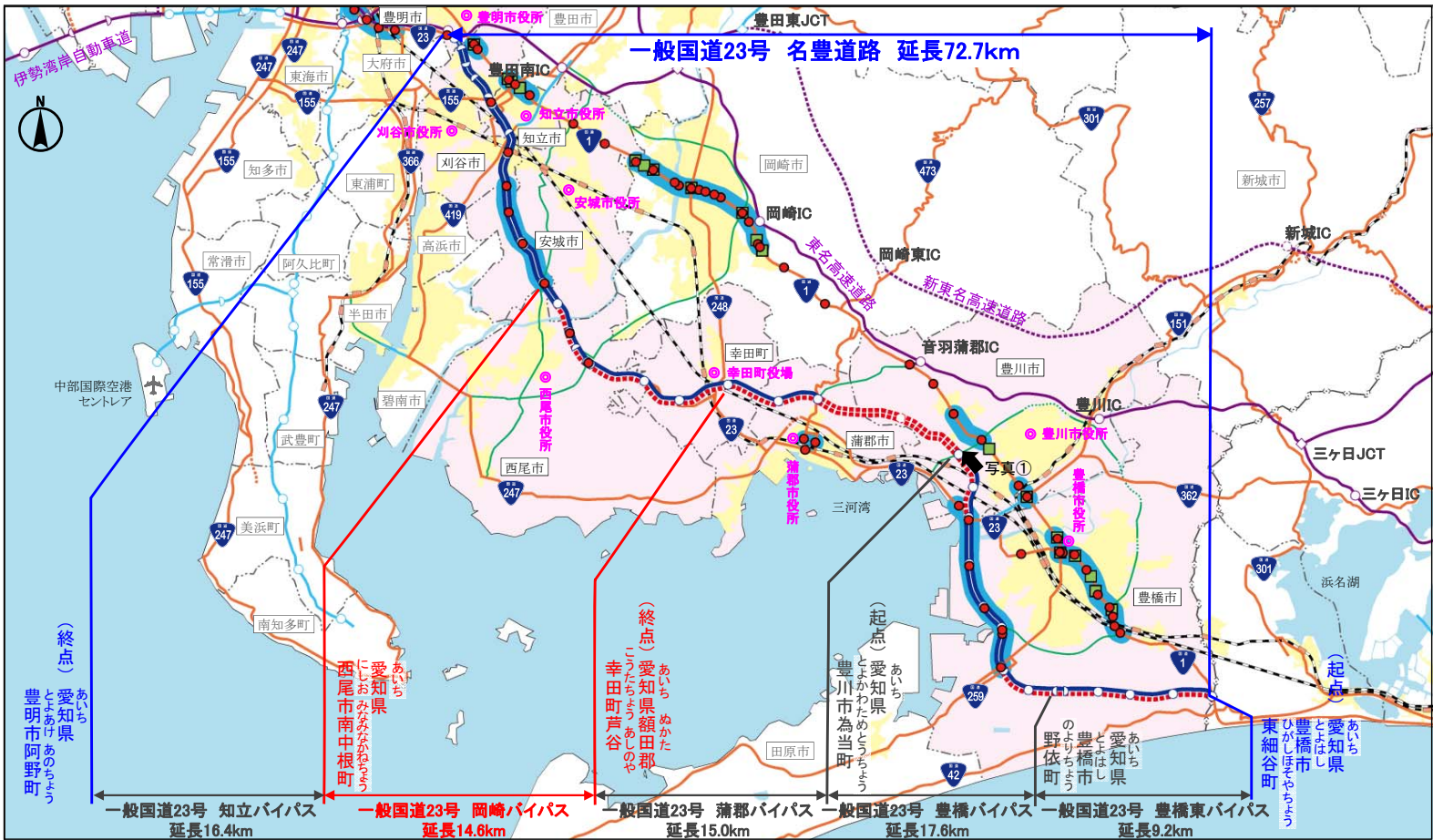
(1) 事業目的

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町を通過する延長約72.7kmの大規模バイパスで、地域高規格道路として整備しています。

並行する一般国道1号や一般国道23号では、慢性的な渋滞が発生しており、通勤や物流交通の円滑性が阻害されているほか、東海・東南海地震等の大規模地震時における緊急輸送道路の確保等の課題があります。

本事業は、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、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の効果を見込んでいます。

一般国道23号名豊道路の全体位置図



<凡例>

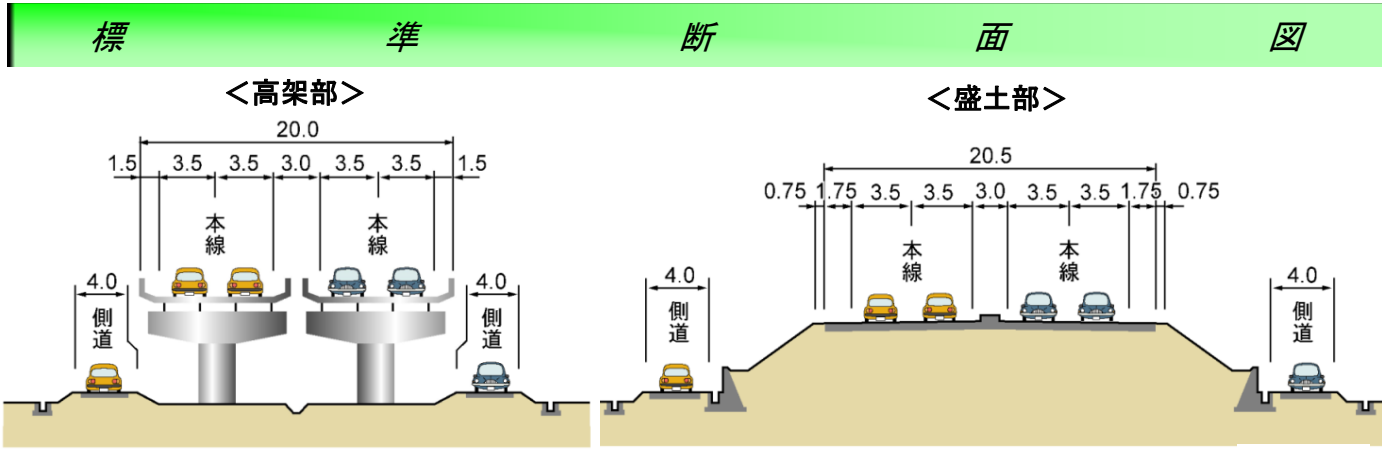
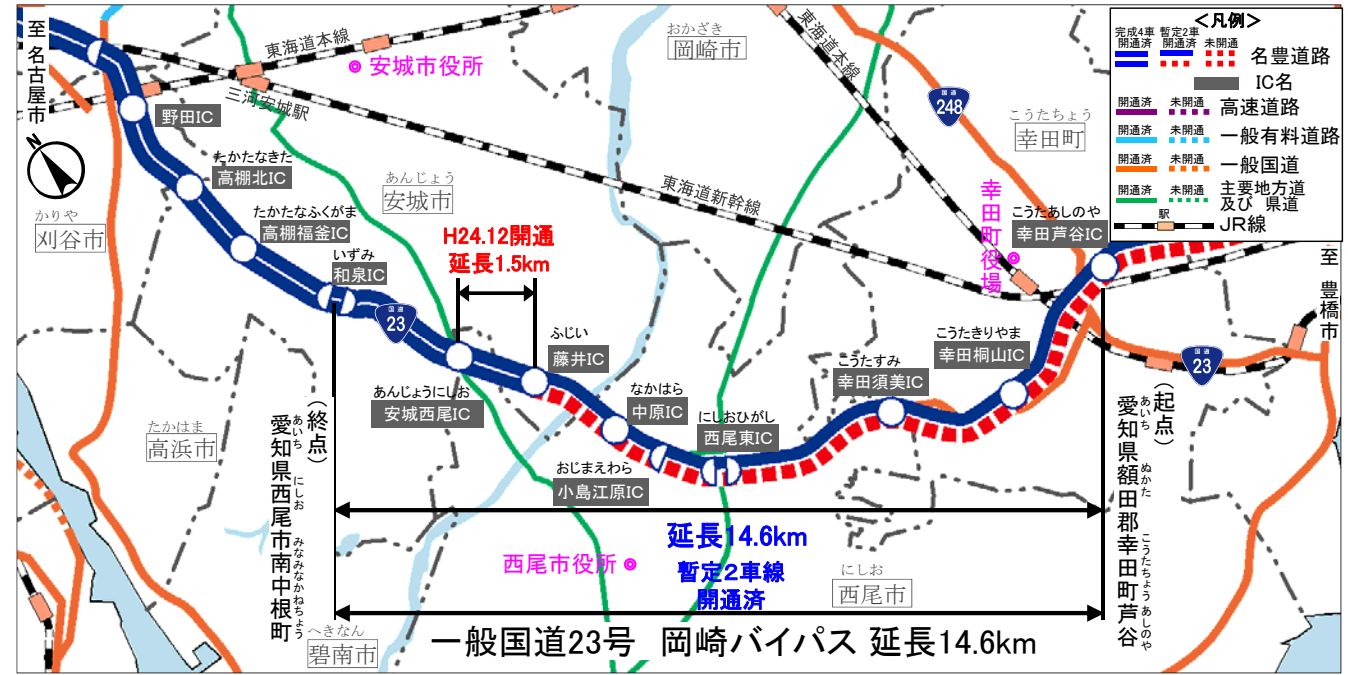
完成4車線 開通済	暫定2車線 開通済	未開通	名豊道路	県境
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通	高速道路	市町村境
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通	一般有料道路	● 主要渋滞箇所
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通	一般国道	■ 主要渋滞区間
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通	主要地方道及び県道	■ 事故危険区間
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通	JR線	○ 人口集中地区(DID)
完成4車線 未開通	暫定2車線 未開通	未開通		○ 8市1町

1. 一般国道23号岡崎バイパスの事業概要

(2) 計画概要

おかざき
 岡崎バイパスは、昭和55年度に事業化し、平成18年度迄に全線(延長14.6km)で暫定2車線開通しており、平成24年度には藤井IC～安城にしお
 西尾IC間(延長1.5km)が完成4車線で開通しています。

事業名	一般国道23号 岡崎バイパス
道路規格	第3種第1級
設計速度	80km/h
車線数	4車線
都市計画決定	昭和50年度 (幸田須美IC～安城西尾IC) 昭和51年度 (幸田芦谷IC～幸田須美IC)
事業化	昭和55年度 (幸田須美IC～安城西尾IC) 昭和62年度 (幸田芦谷IC～幸田須美IC)
用地着手年度	昭和55年度
工事着手年度	昭和61年度
延長 (平成26年度末)	14.6km (うち完成4車線開通済1.5km)
前回の再評価	平成24年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	1,040億円
B/C	6.6(H24再評価時)



2. 評価の視点【事業の必要性に関する視点】

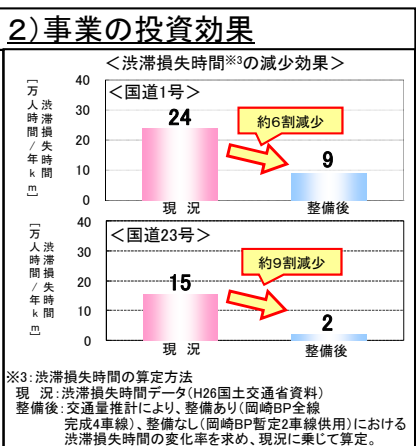
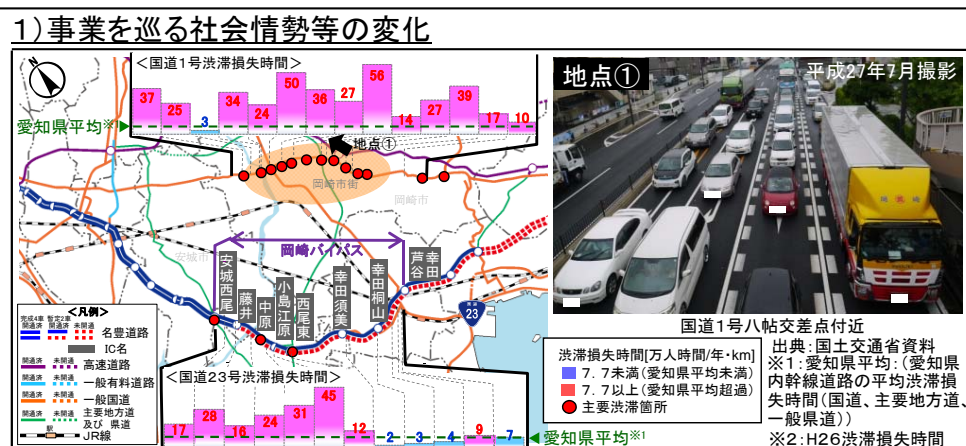
①交通渋滞の緩和

1)事業を巡る社会情勢等の変化

●岡崎バイパスの暫定2車線開通区間、岡崎バイパスに並行する国道1号では、愛知県平均※1を大きく上回る渋滞損失時間※2が発生している区間が多数存在しており交通渋滞が著しい状況。

2)事業の投資効果

○岡崎バイパスの整備により、渋滞損失時間※3が国道1号で約6割、岡崎バイパス暫定2車線開通区間で約9割減少し、交通渋滞が緩和。



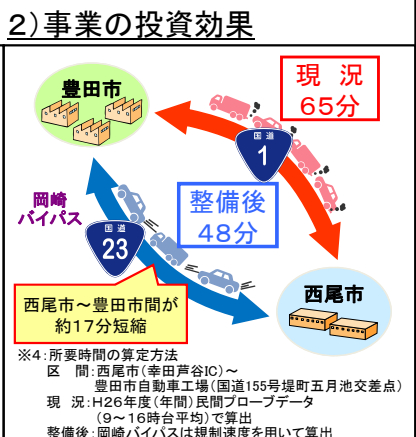
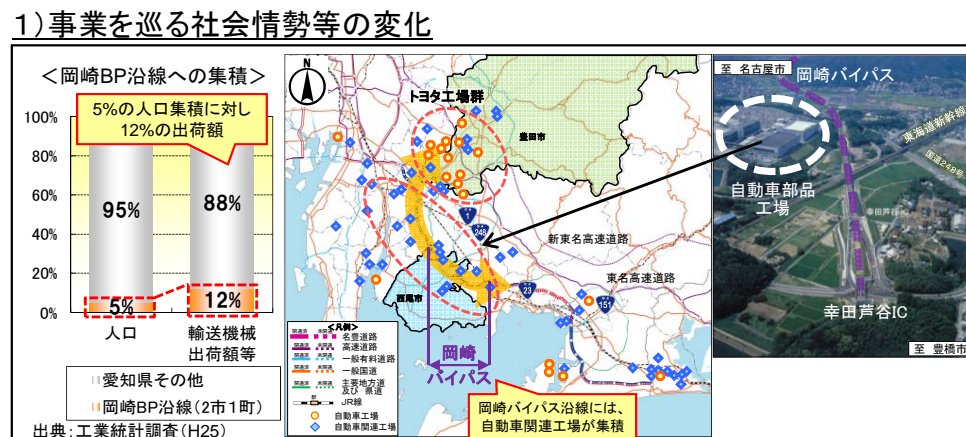
②物流効率化の支援

1)事業を巡る社会情勢等の変化

●岡崎バイパス沿線の2市1町では、愛知県の約5%の人口集積に対して、輸送機械製造品出荷額は愛知県の約12%を占めるなど、多くの自動車関連工場が集積。

2)事業の投資効果

○岡崎バイパスの整備により、特に自動車関連工場の集積が大きい西尾市から、自動車の組み立て工場群が立地する豊田市間の所要時間※4が約17分短縮。



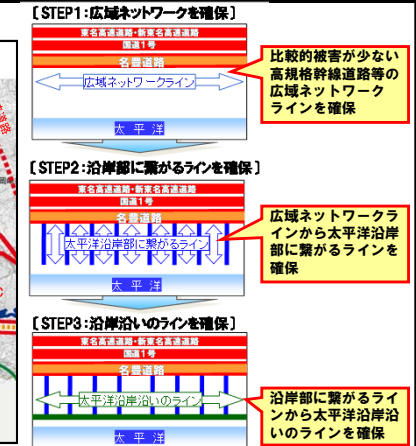
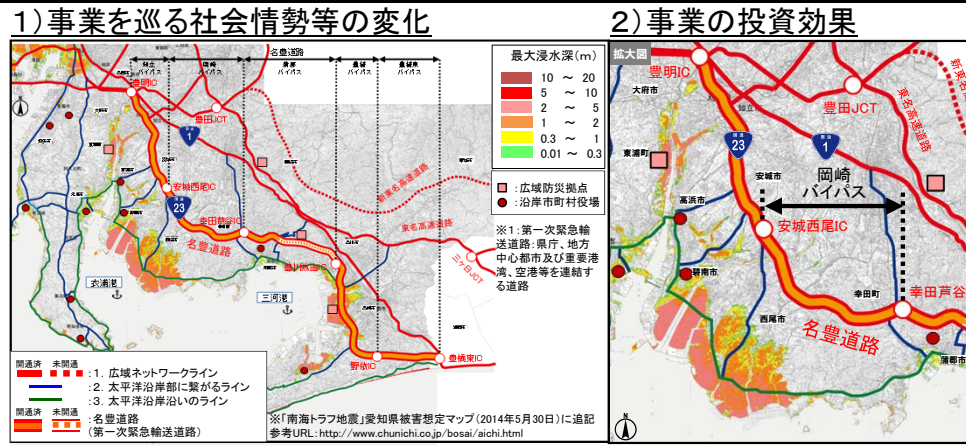
③災害に強い道路機能の確保

1)事業を巡る社会情勢等の変化

●三河地域は、東海・東南海地震等の大規模地震が発生し祭に、津波の危険性がある地域。

2)事業の投資効果

○第一次緊急輸送道路に指定されている岡崎バイパスは、内陸部に整備されており、災害時には国道1号、東名・新東名高速と共に広域的なリダンダンシーを確保。また、津波による甚大な被害が想定される太平洋沿岸部での救援・救護活動や人員・物資輸送等を支援。



2. 評価の視点

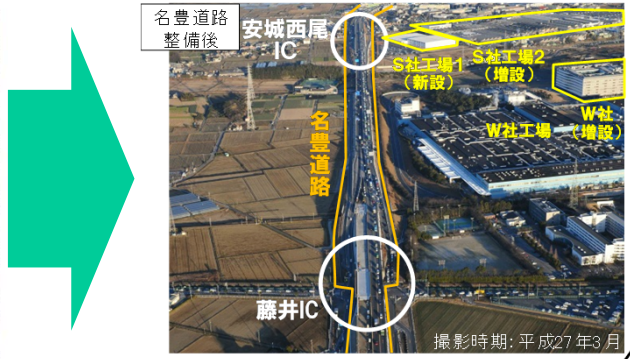
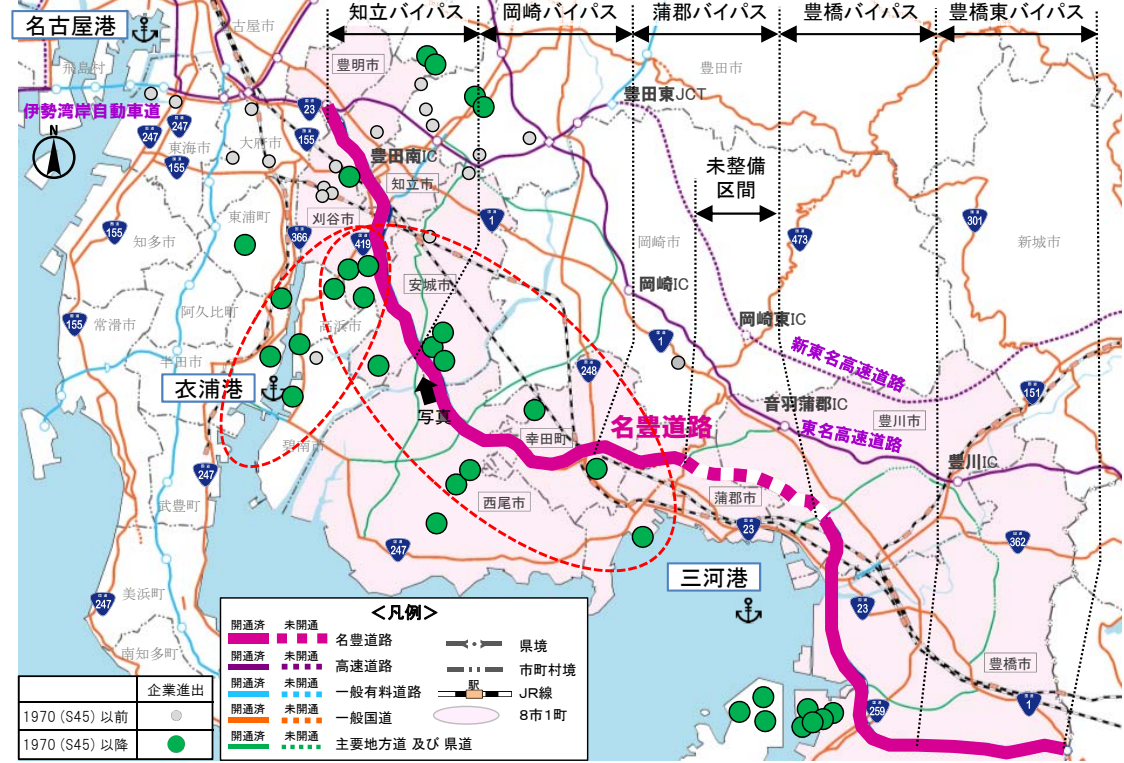
(1) 事業の必要性に関する視点

④ストック効果事例：沿線地域の産業支援

■名豊道路の整備が進むにつれて、沿線地域※1では自動車関連企業の進出等、積極的な民間投資が創出されています。

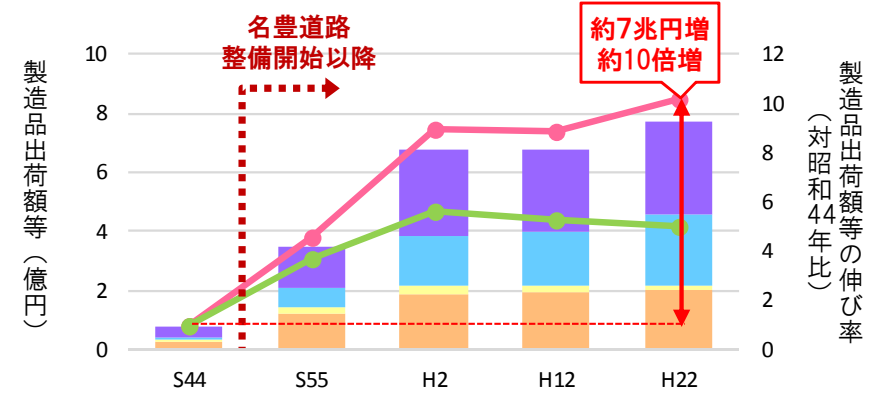
■名豊道路沿線地域の製造品出荷額等は、整備前と比較して約7兆円（約10倍）増加し、従業者（雇用）も約3万人（約2割）増加してます。

○名豊道路の整備を契機とした自動車関連産業の進出

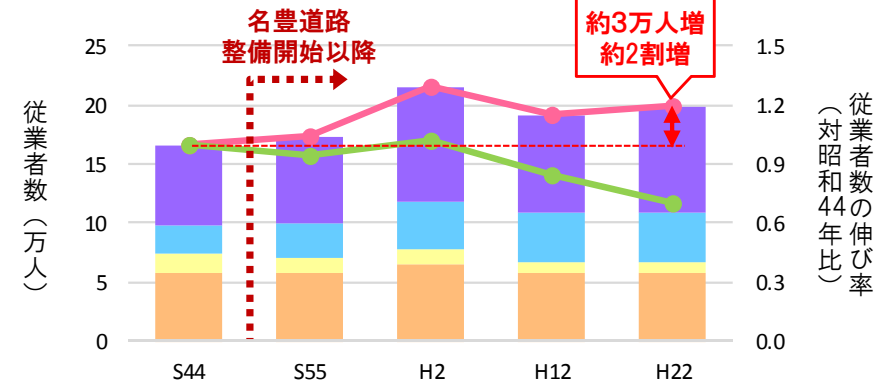


○沿線地域の産業・経済の発展

製造品出荷額等の推移



従業者数（製造業）の推移



■ 知立バイパス沿線 ■ 蒲郡市 — 全国(伸び率)

■ 岡崎バイパス沿線 ■ 豊橋・豊橋東バイパス沿線 — 名豊道路沿線(伸び率)

出典：工業統計（製造品出荷額等・製造業の従業者数）
 ※1：名豊道路沿線：刈谷市、安城市、知立市、西尾市、蒲郡市、豊川市、豊橋市、幸田町

3. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は **78%**、用地取得率は 100% に至っています。(平成26年度末)
(参考) 前回評価時: 事業進捗率は **68%**、用地取得率は 100% (平成23年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

- にしおひがし西尾東IC～ふじい藤井IC間(延長4.0km)は、平成27年度に4車線開通を予定しています。

4. 県・政令市への意見聴取結果

■ 愛知県の意見

○「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。

- 1 名豊道路を構成する岡崎バイパスは、国際的な自動車流通港である三河港をはじめとした物流拠点と自動車産業を核とした沿線の高度な産業集積地を結ぶ重要な東西軸であるとともに、災害時には緊急輸送道路としての役割を果たす重要な幹線道路であるため、早期に暫定2車線供用済み区間の4車線化を図っていただきたい。
- 2 なお、事業実施にあたりましては、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るようお願いしたい。

5. 対応方針(原案)

- 一般国道23号岡崎バイパスの事業を継続する。