

名豊道路の全線開通による交通への影響

公益社団法人東三河地域研究センター 研究員 山本 貴之

1. はじめに

東三河地域の沿岸部において、主要な交通路である名豊道路(国道 23 号バイパス)がいよいよ今年度中に全線開通が見込まれている。これにより、浜松から名古屋にかけての物流等に大きな影響を及ぼすことが想定される。本レポートでは、国土交通省の実施した令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査(以下、交通センサス)の結果を用いて名豊道路全線開通後の、東三河地域における渋滞等の周辺に与える影響について考察した。

2. 名豊道路の概要

名豊道路は起点を豊橋市東細谷町(豊橋東 IC)、終点を豊明市阿野町(豊明 IC)とする総延長 72.7km の地域高規格道路である。車線数は 4 車線であるが、一部区間は暫定 2 車線での供用となっている。起点側から豊橋東・豊橋・蒲郡・岡崎・知立の 5 つのバイパスが連続する形で構成されており、1977 年に知立バイパスの一部が開通したのを皮切りに、2014 年の蒲郡バイパス西側区間の開通まで建設が進められ、豊川為当 IC から蒲郡 IC の区間の工事を残すのみとなった。2025 年 3 月 8 日に全線開通の見込みとなったことが各社新

聞記事にて報じられ、改めて名豊道路への期待値の高さが伺えた。

名豊道路のこれまでの整備の歴史をまとめると表 1 のとおりである。

表 1-1 名豊道路整備の歴史

知：知立バイパス 豊：豊橋バイパス 岡：岡崎バイパス
東：豊橋東バイパス 蒲：蒲郡バイパス

1964(S39)	第 2 東海道計画の一環として調査を開始。
1966(S41)	基本的なルートや構造、形式等の基本構想が確立。
1972(S47)	知 事業化。
1973(S48)	豊 一部事業化。(大崎－豊川為当)
1980(S55)	岡 全線事業化。
1983(S58)	豊 豊川橋(有料区間)を含む神野新田－前芝間が開通。
1989(H1)	知 全線開通。(豊明－安城西尾)
	豊 全線事業化。
1990(H2)	豊 豊橋港－神野新田が開通。
1992(H4)	東 全線事業化。
1993(H5)	豊 大崎－豊橋港が開通。
1997(H9)	蒲 全線事業化。
2004(H16)	豊 野依－大崎が開通。
2005(H17)	豊 豊川橋無料開放。



図 1 名豊道路路線図

表 1-2 名豊道路整備の歴史

2007(H19)	東	七根－野依が開通。
	岡	全線開通。(安城西尾－幸田芦谷)
2012(H24)	東	細谷－七根が開通。
	豊	前芝－豊川為当が開通し、全線開通。
2013(H25)	東	豊橋東－細谷が開通し、全線開通。
2014(H26)	蒲	蒲郡－幸田芦谷が開通。
2025(R7)	蒲	豊川為当－蒲郡が開通し、全線開通予定。

3. 現在の供用状況

先述のとおり、名豊道路は4車線で計画されているが、一部区間は暫定2車線での供用となっている。現在の供用状況は図1のとおりであり、東三河地域内においては大崎IC～前芝ICのみが4車線での供用となっている。新たに開通する豊川為当IC～蒲郡ICについても、開通時点では暫定2車線での供用となる予定である。

4. 現状の交通量

交通センサスによると、現状の上下計24時間交通量は表2に示す通りである。

表 2 東三河地域内区間の上下・24時間交通量

起点側 IC	終点側 IC	車線 数	小型車	大型車	合計
豊橋東	細谷	2	13,959	12,214	26,173
細谷	小松原		15,570	13,789	29,359
小松原	七根		16,702	12,436	29,138
七根	野依		22,803	9,330	32,133
野依	大清水		18,338	11,758	30,096
大清水	大崎		24,895	14,454	39,349
大崎	豊橋港	4	31,377	16,358	47,735
豊橋港	神野新田		43,457	19,335	62,792
神野新田	豊川橋東		35,672	18,758	54,430
豊川橋東	前芝		38,136	21,171	59,307
前芝	豊川為当	2	23,973	9,882	33,855
蒲郡	蒲郡西	2	10,255	9,215	19,470
蒲郡西	幸田芦谷		17,613	13,443	31,056

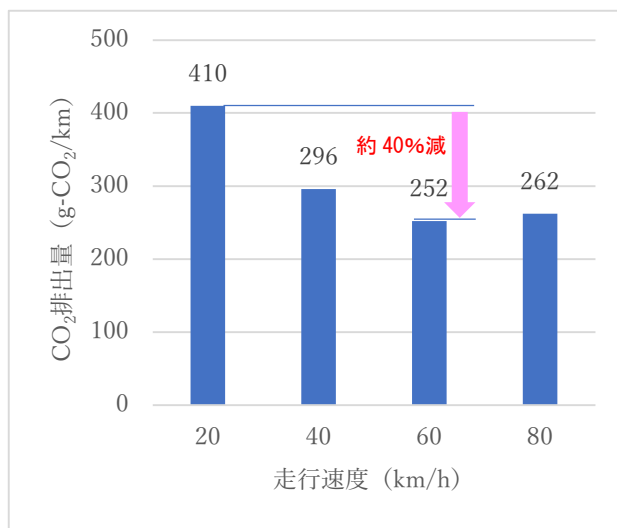
※豊川橋西ICと小坂井御津ICの前後では交通量測定が実施されていない

現状の交通量としては、起点から西に行くにつれて交通量が増加しており、前芝ICにて暫定2車線に車線減少することで交通量が43%減少している。特に大型車については半分以下に減っており、大部分が豊川市御津地区及び蒲郡市内を経由して蒲郡ICもしくは蒲郡西ICに向かっているものと推察される。

5. 全線開通後の交通変化による周辺環境の変化

豊川為当IC～蒲郡ICが開通することで、従来蒲郡市街へ迂回を余儀なくされていた交通のほとんどがバイパス利用にシフトすると思われる。これにより、蒲郡市街を走行している大型車の通行量が減少し、交通事故の防止につながると考えられ、学生の登下校時の交通安全にも寄与する。

また、信号のないバイパスを利用することで自動車の燃費が改善され、二酸化炭素の排出量削減にもつながる(図2)。一般道を走行した場合とバイパスを走行した場合を比較すると、新設区間9.1kmを1日当たり4万台の車両が走行すると仮定した場合、年間で20,991トンのCO₂削減につながると試算される(表3)。

図 2 走行速度とCO₂排出量の関係¹⁾表 3 走行道路別CO₂排出量

	平均走行 速度	日4万台走行時 年間CO ₂ 排出量
一般道	20km/h	54,472t-CO ₂
バイパス	60km/h	33,481t-CO ₂

20,991 トン
のCO₂削減

※一般道は赤信号による停車を加味し、平均走行速度を20km/hに設定

燃費の改善はガソリン代の削減にもつながる。東京～名古屋間（往復 500km）において一般道路を利用した大型トラックによる貨物運搬を想定し、名豊道路が全線開通することで燃費が 0.5km/L 改善されたと仮定すると、2,015 円のガソリン代が削減されるものと試算される（表 4）。

表 4 名豊道路開通によるガソリン代削減

	燃費	ガソリン消費量	ガソリン代	約 1 割削減
開通前	4km/L	125L	19,375 円	約 1 割削減
開通後	4.5km/L	112L	17,360 円	

※ガソリン（軽油）の取引価格を 155 円/L とした場合

6. 全線開通によるストック効果

名豊道路が全線開通することで、様々なストック効果が生まれる。既に効果が出ているものを含め、一例を紹介する。²⁾

(1) 自動車産業における三河港へのアクセス性の向上

名豊道路と三河港の直結により、物流の効率化及び工場立地が累増している（図 3）。事業所数の増加に伴い従業者数についても増加しており、名豊道路整備開始以降で約 4 割増となっている

（図 4）。全国での伸び率が平成 12 年以降、対昭和 44 年比で 1 を割り込んでいるが、名豊道路沿線については増加傾向を維持している。

三河港では国際物流ターミナルの整備が進められており、一層の自動車産業の国際競争力強化が図られる。道路、港湾のインフラ連携により整備効果が最大限発揮されるような施策が期待される。



図 3 名豊道路沿線の事業所数（自動車・同附属品製造業）³⁾

また、全線開通することで、トラックドライバー 1 人当たりの輸送回数が増加し、物流の 2024 年問題の解決策の一つとなり得る。豊田市から三河港間では 1 日に現状 2 往復のところ 3 往復することが可能となる。（図 6）

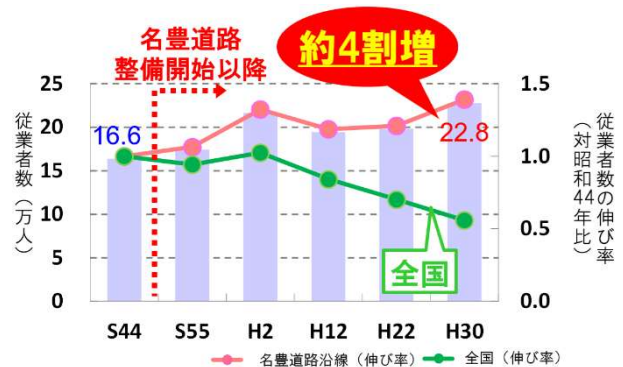


図 4 名豊道路沿線の従業者数推移と伸び率²⁾

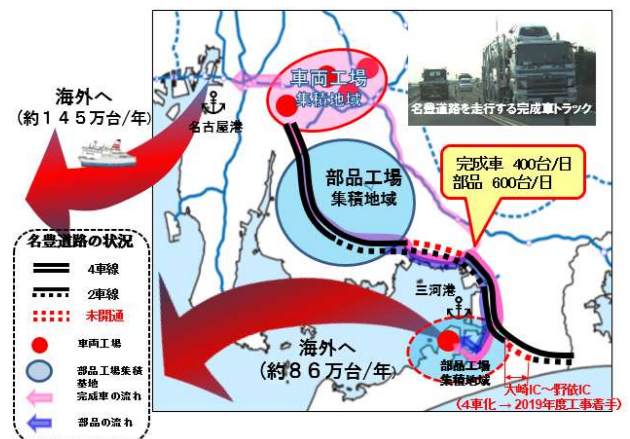
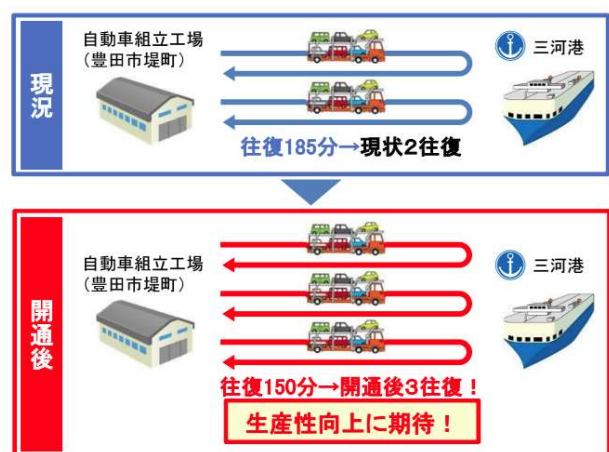


図 5 自動車関連車両の名豊道路利用状況^{4),5)}



速度条件：（現状）ETC2.0ブローブ情報（令和6年6月平日 昼間12時間平均旅行速度）
（開通後）既開通区間：ETC2.0ブローブ情報（令和6年6月平日 昼間12時間平均旅行速度）
未開通区間：現行の規制速度（60km/h）

図 6 開通による三河港への輸送回数の増加⁶⁾

(2) 名古屋方面及び浜松方面との交流人口増加

名豊道路は東側が国道1号バイパスと、西側が名四国道と接続しており、名古屋方面や浜松方面からの三河地域への所要時間が大幅に短縮されるため、物流・観光・通勤等による交流人口の増加が見込まれる。

例えば、名古屋方面から菜の花祭りやサーフィンを目的に田原市方面へ向かうケースや、豊橋・浜松方面から蒲郡みかんの産地や西尾抹茶のカフェへ向かうケース等が想定され、全線開通により現道経路と比較して所要時間が20分程度短縮される。

名豊道路沿線には県内有数の観光地も数多く立地し(図7)、地域内の観光資源の周遊やイベントの連携にも寄与する。



図7 名豊道路沿線の観光資源²⁾

(3) 南海トラフ地震発生時の広域支援ルート

名豊道路は内陸部に位置するほか、津波浸水を受けにくい高架橋等で整備されている。コンクリート杭等による基礎を露出部の2倍以上の深さに渡って打設している箇所も存在し、災害に対して強固な作りとなっている。沿岸部被災時には新東名高速道路、東名高速道路等とともに、広域支援ルートの一部として、救援・救護活動、人員・物資輸送の機能を担うことが可能である。

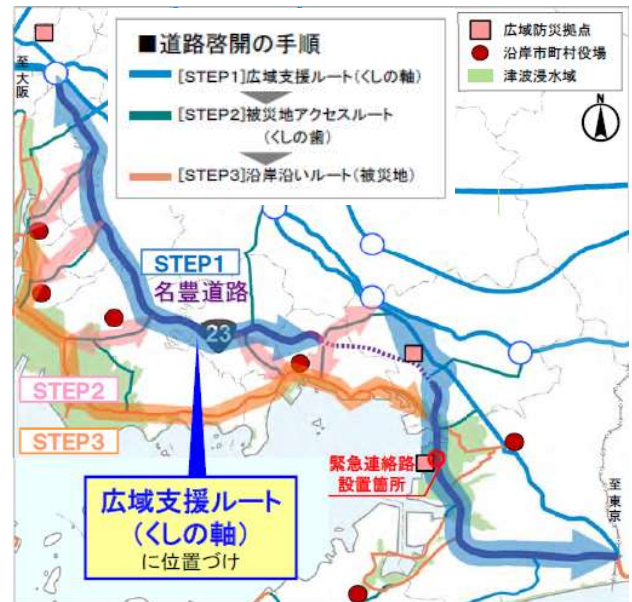


図8 大規模災害時における名豊道路の役割⁷⁾

国土交通省が作成した中部版「くしの歯作戦」においても名豊道路はSTEP1に位置付けられており(図8)、災害時に広域支援ルートの確保と道路啓開体制を迅速に確立することとなっている。また、愛知県地域防災計画においては、名豊道路は第一次緊急輸送道路としても位置付けられている。このように、名豊道路は南海トラフ地震等の災害発生時には広域支援のための主要ルートとしての活用が見込まれている。

7. 今後の整備計画

全線4車線化に向けて、地元から国へも積極的な働きかけが行われており、2024年12月24日にも沿線自治体により構成された名豊道路建設推進協議会による国土交通省及び財務省への整備要望活動が行われている。開通後の渋滞状況を踏まえつつ、残る暫定2車線区間に対して整備を進めていく必要がある。

現在、豊橋バイパスの大崎IC～野依ICと岡崎バイパスの西尾東IC～幸田芦谷ICの区間にて4車線化事業が進められており、今後4車線区間がさらに増えていく予定である。

8. まとめ

名豊道路の全線開通により、東三河地域沿岸部の交通はより一層便利になり、波及効果として蒲郡市内の交通安全や沿線地域の観光振興等にも寄

与することが見込まれる。また、災害時の広域支援のルートとしても期待されている。

一方で、特に下り方向では前芝 IC がボトルネック形状（4 車線→2 車線）となることで、渋滞を引き起こすことが懸念される。暫定 2 車線の区間では、万が一交通事故が発生するとたちまち通行止めとなるリスクも存在するため、早期に全線 4 車線化が為されることを期待したい。

謝辞

本稿の作成にあたり、田原市建設調整監 志賀様には原稿の確認から情報提供等、多岐に渡りご協力を頂きました。心より御礼申し上げます。

出典

- 1) 国土交通白書（平成 19 年度）第 1 部第 5 節
- 2) 名豊道路のストック効果 三河地域の未来を創る（国土交通省 中部地方整備局 名四国道事務所、2019 年 3 月）
- 3) 令和 3 年経済センサス【確報値】（総務省）
- 4) 名古屋税関管内 貿易概況年分速報（2024 年 1 月）
- 5) 名古屋税関豊橋支署管内 貿易概況年分速報（2024 年 1 月）
- 6) 国土交通省中部地方整備局 令和 6 年 12 月 23 日 記者発表資料
- 7) 「中部版 くしの歯作戦」（平成 30 年 5 月改訂版）（中部地方幹線道路協議会・道路管理防災・震災対策検討分科会、2018 年 5 月）