

再評価結果（平成26年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：茅野 牧夫

事業名	一般国道155号 豊田南バイパス	事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 中部地方整備局	
起終点	自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	延長	12.9 km			
事業概要	<p>一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から同市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、豊田外環状の一部を構成し、現道155号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東名・新東名ICへのアクセスの確保を目的に計画された道路です。</p> <p>平成24年度迄に豊田市駒場町から美山町間の8.1kmを暫定開通し、うち豊田市花園町から堤町間の4.6kmを4車線で開通しており、国道155号現道の渋滞緩和、東名高速道路豊田ICと伊勢湾岸自動車道豊田南ICへのアクセス向上に寄与してきました。</p> <p>豊田市は自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線には、主要渋滞箇所や、死傷事故率の高い箇所が多数存在し、物流の効率化、第三次医療施設へのアクセスなど、多くの課題があり、本事業は、課題解決のために豊田南バイパスを整備することで、国道155号現道の渋滞損失時間が約5割減少するなどの効果を見込んでいます。</p>					
S48年度事業化	S39、S47年度都市計画決定 (H一年度変更)	S50年度用地着手	S58年度工事着手			
全体事業費	791億円	事業進捗率	67%	供用済延長	8.1 km	
計画交通量	43,900台/日					
費用対効果分析結果	B/C (事業全体) 3.4 (残事業) 6.6	総費用 (残事業)/(事業全体) 206/1,226億円 (事業費：165/1,148億円) (維持管理費：41/78億円)	総便益 (残事業)/(事業全体) 1,364/4,165億円 (走行時間短縮便益：1,296/3,992億円) (走行費用減少便益：64/163億円) (交通事故減少便益：4.4/10億円)	基準年	平成25年	
感度分析の結果	<p>【事業全体】交通量：B/C= 3.1 ~ 3.7(交通量±10%) 【残事業】交通量：B/C= 6.0 ~ 7.3(交通量±10%)</p> <p>事業費：B/C= 3.1 ~ 3.7(事業費±10%) 事業費：B/C= 6.1 ~ 7.2(事業費±10%)</p> <p>事業期間：B/C= 2.3 ~ 4.9(事業期間±20%) 事業期間：B/C= 6.1 ~ 7.1(事業期間±20%)</p>					
事業の効果等	<p>①円滑なモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。 ・現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される。 ・現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線（高岡ふれあいバス等）が存在する。 ・第一種空港（中部国際空港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>②物流効率化の支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾（衣浦港）、国際拠点港湾（名古屋港）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>③都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり。 <p>④国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域高規格道路（衣浦豊田道路）の一部として全区間が指定されている。 <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三次医療施設（豊田厚生病院）へのアクセス向上が見込まれる。 <p>⑥安全な生活環境の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現道に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少より、当該区間の安全性の向上が期待できる。 <p>⑦災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。 ・緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する。 					

⑧地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑨生活環境の改善・保全

- ・NO2排出量の削減が見込まれる。
- ・SPM排出量の削減が見込まれる。

⑩他のプロジェクトとの関係

- ・関連する大規模道路（豊田北バイパス）と一体的に整備する必要がある。
- ・豊田市都市計画マスタープランにて、2環状8放射3名古屋連絡道路を担う路線として位置づけられている。

関係する地方公共団体等の意見

地域から頂いた主な意見等

豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
6市から構成される衣浦豊田道路建設推進協議会が未開通区間の早期整備を要望。

県知事の意見：

1. 「対応方針（原案）」案に対して異議はありません。
2. 豊田南バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。そのため、豊田市美山町～東新町区間は、平成25年度内の一日も早い供用をお願いしたい。また、引き続き豊田市東新町～逢妻町区間についても、早期に供用時期を明確にするるとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
3. 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。

事業評価監視委員会の意見

- ・「事業継続」することは「妥当」である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

- ・豊田市中心部を通過する国道155号は、朝夕の通勤時などに交通が集中し、豊田市中心部が地域の渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、並行する国道155号においても多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されており、交通混雑が著しい状況。
- ・豊田市中心市街地および周辺の国道では、死傷事故率の高い区間が多数存在。
- ・豊田市の製造品出荷額等は全国1位であり、とりわけ自動車産業の一大集積地となっており、豊田市には自動車組立工場が多数立地しており、周辺の部品工場からの輸送、港への完成車及び海外生産用自動車部品の輸送が多く、物流の効率化が必要。
- ・愛知県の第三次救急医療施設に指定されている「豊田厚生病院」は、豊田市だけでなく、周辺のみよし市や東郷町、日進市、名古屋市から約4.9万人の外来患者が訪れており、豊田市には市街地であっても、豊田厚生病院へ15分以内で到達できていない地域が存在。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は67%、用地進捗率は84%。
- ・全線（L=12.9km）のうち、豊田市駒場町～花園町間（L=0.6km）、豊田市堤町～東新町間（L=2.9km）を暫定2車線、豊田市花園町～堤町間（L=4.6km）を完成4車線開通済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・平成25年度に、豊田市美山町～東新町間（L=1.1km）の暫定2車線開通を予定。
- ・豊田市東新町～逢妻町間（L=3.7km）は、概ね10年程度の開通を目指す。

施設の構造や工法の変更等

- ・技術の進展に伴う新工法の採用等によるコスト縮減に努めながら事業を推進する。

対応方針

事業継続

対応方針決定の理由

- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

事業概要図



※ 総費用、総便益とその内訳は、各年次の価額を割引率を用いて基準年の価値に換算し累計したもの。

※ 総費用及び総便益の値は、表示桁数の関係で内訳の合計と一致しないことがある。