

## 再評価結果（平成24年度事業継続箇所）

担 当 課：道路局国道・防災課

担当課長名：三浦 真紀

<b>事業名</b> 一般国道155号 <small>とよたみなみ</small> 豊田南バイパス	<b>事業区分</b> 一般国道	<b>事業主体</b> 国土交通省 中部地方整備局																																	
<b>起終点</b> 自：愛知県豊田市駒場町 至：愛知県豊田市逢妻町	<b>延長</b> 12.9km																																		
<b>事業概要</b> 一般国道155号は、愛知県常滑市を起点とし、名古屋市周辺の都市を連結し、愛知県弥富市に至る延長約130kmの幹線道路です。 本事業の一般国道155号豊田南バイパスは、愛知県豊田市駒場町から愛知県豊田市逢妻町に至る延長12.9kmのバイパスであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援を主な目的として事業を推進しています。																																			
S48年度事業化	S39年度 都市計画決定 S47年度 都市計画決定	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 59% 供用済延長 8.1km																																	
計画交通量	43,900台/日																																		
<b>費用対効果分析結果</b>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 40%; border-right: 1px solid black;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(維持管理費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">35/71億円</td> </tr> </table> </td> <td style="width: 30%;"> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行時間短縮便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行経費減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(交通事故減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">27/17億円</td> </tr> </table> </td> </tr> </table>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	:	3.3	<small>(事業全体)</small>			<small>(残事業)</small>		7.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(維持管理費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">35/71億円</td> </tr> </table>	総費用	:	250/1,168億円	<small>(事業費)</small>		215/1,097億円	<small>(維持管理費)</small>		35/71億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行時間短縮便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行経費減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(交通事故減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">27/17億円</td> </tr> </table>	総便益	:	1,884/3,863億円	<small>(走行時間短縮便益)</small>		1,709/3,600億円	<small>(走行経費減少便益)</small>		148/246億円	<small>(交通事故減少便益)</small>		27/17億円	<b>基準年</b> 平成23年
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">B/C</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">3.3</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業全体)</small></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(残事業)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.5</td> </tr> </table>	B/C	:	3.3	<small>(事業全体)</small>			<small>(残事業)</small>		7.5	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総費用</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">250/1,168億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(事業費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">215/1,097億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(維持管理費)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">35/71億円</td> </tr> </table>	総費用	:	250/1,168億円	<small>(事業費)</small>		215/1,097億円	<small>(維持管理費)</small>		35/71億円	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">総便益</td> <td style="text-align: center;">:</td> <td style="text-align: center;">1,884/3,863億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行時間短縮便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1,709/3,600億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(走行経費減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">148/246億円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><small>(交通事故減少便益)</small></td> <td></td> <td style="text-align: center;">27/17億円</td> </tr> </table>	総便益	:	1,884/3,863億円	<small>(走行時間短縮便益)</small>		1,709/3,600億円	<small>(走行経費減少便益)</small>		148/246億円	<small>(交通事故減少便益)</small>		27/17億円			
B/C	:	3.3																																	
<small>(事業全体)</small>																																			
<small>(残事業)</small>		7.5																																	
総費用	:	250/1,168億円																																	
<small>(事業費)</small>		215/1,097億円																																	
<small>(維持管理費)</small>		35/71億円																																	
総便益	:	1,884/3,863億円																																	
<small>(走行時間短縮便益)</small>		1,709/3,600億円																																	
<small>(走行経費減少便益)</small>		148/246億円																																	
<small>(交通事故減少便益)</small>		27/17億円																																	
<b>感度分析の結果</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C = 3.0 ~ 3.6 (交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;"><small>(残事業)</small> 交通量 : B/C = 6.8 ~ 8.3 (交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C = 3.2 ~ 3.4 (事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C = 6.9 ~ 8.3 (事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C = 3.1 ~ 3.5 (事業期間 ±20%)</td> <td>事業期間 : B/C = 7.1 ~ 8.0 (事業期間 ±20%)</td> </tr> </table>			<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C = 3.0 ~ 3.6 (交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C = 6.8 ~ 8.3 (交通量 ±10%)	事業費 : B/C = 3.2 ~ 3.4 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C = 6.9 ~ 8.3 (事業費 ±10%)	事業期間 : B/C = 3.1 ~ 3.5 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C = 7.1 ~ 8.0 (事業期間 ±20%)																											
<small>(事業全体)</small> 交通量 : B/C = 3.0 ~ 3.6 (交通量 ±10%)	<small>(残事業)</small> 交通量 : B/C = 6.8 ~ 8.3 (交通量 ±10%)																																		
事業費 : B/C = 3.2 ~ 3.4 (事業費 ±10%)	事業費 : B/C = 6.9 ~ 8.3 (事業費 ±10%)																																		
事業期間 : B/C = 3.1 ~ 3.5 (事業期間 ±20%)	事業期間 : B/C = 7.1 ~ 8.0 (事業期間 ±20%)																																		
<b>事業の効果等</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>①円滑なモビリティの確保                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・利便性の向上が期待できるバス路線(名鉄バス)が存在する。</li> <li>・空港(中部国際空港)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>②物流効率化の支援                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋港、衣浦港へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>③都市の再生                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> </li> <li>④国土・地域ネットワークの構築                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域高規格道路の位置づけあり。</li> </ul> </li> <li>⑤災害への備え                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・第一次緊急輸送路として位置づけられている。</li> <li>・緊急輸送路の代替路線を形成する。</li> </ul> </li> <li>⑥地球環境の保全                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> <li>⑦生活環境の改善・保全                         <ul style="list-style-type: none"> <li>・NO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>・SPM排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> </li> </ol>																																			
<b>関係する地方公共団体等の意見</b> 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より、早期整備の要望を受けている。 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 豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる豊田南バイパスの早期整備を図っていただきたい。 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

- ・ 豊田市中心市街地の国道155号現道及び国道153号現道の交通混雑
- ・ 豊田南バイパスに並行する周辺路線や国道155号現道で死傷事故率の高い区間が多数存在
- ・ 自動車関連の物流交通が多い衣浦港や名古屋港と豊田都市圏を結ぶ地域では物流ネットワークの強化が必要

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・ 事業進捗率は59%。用地取得率は81%。(平成22年度末)
- ・ 全線12.9kmのうち、8.1kmを供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・ (主) 豊田安城線～国道153号区間 (L=1.1km) は、平成25年度の暫定2車線供用を予定。
- ・ 国道153号～国道155号区間 (L=3.7km) は、平成28年度以降の暫定2車線供用を予定。

施設の構造や工法の変更等

- ・ 擁壁構造を見直すことにより、約0.4億円のコスト縮減。
- ・ 技術の進展に伴う新工法の採用等による新たなコスト縮減に努めながら事業を推進していく。

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。