

新規事業採択時評価結果（平成18年度新規事業化箇所）

担当課：道路局 国道・防災課
担当課長名：鈴木 克宗

事業の概要

事業名	一般国道153号豊田北バイパス	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：愛知県豊田市上原町 至：愛知県豊田市扶桑町	延長	2.9km		
事業概要	<p>国道153号は、名古屋市東区から長野県塩尻市に至る延長約220kmの主要幹線道路であり、名古屋市、愛知県西三河地域の豊田市、長野県南信地域の飯田市等の主要都市を連絡する社会経済活動を支える重要な路線である。</p> <p>豊田北バイパスは、豊田市中心市街地の外環状道路として新たな道路ネットワークを構成する豊田市上原町から豊田市扶桑町に至る延長約2.9km（新規事業化分）の道路である。</p>				
事業の目的、必要性	<p>豊田北バイパスは、豊田市のトヨタ自動車を中心とした工業都市圏の急激な発展により、豊田市市街地の交通渋滞緩和、交通安全確保、ならびに東海環状自動車道豊田勘八インターへのアクセス道路として、また国道155号豊田南バイパスを利用して東名・第2東名インターへのアクセス道路として地域間交流及び地域経済の活性化に大きく寄与する。また、当該バイパスは豊田市市街地を中心とする外環状道路の一部を形成し、豊田市市街地を中心に形成される放射状道路の混雑解消、現国道153号（緊急輸送道路）渡河部の代替ルートの確保に大きく寄与するものである。</p>				
全体事業費	195億円	計画交通量	22,400台/日		
事業概要図					

関係する地方公共団体等の意見

豊田北バイパスは、豊田市市街地の外環状道路を形成し、中心市街地への集中交通を分散・迂回させるとともに東海環状自動車道豊田勘八インターへのアクセス機能を果たすことが期待されており、「豊田市幹線道路整備促進協議会（会長：豊田市長）」から早期整備の要望（平成17年5月26日、11月8日、平成18年1月19日）を受けている他、多くの団体から同様の要望を受けている。

事業採択の前提条件

費用対便益：便益が費用を上回っている
手続きの完了：都市計画決定済（平成3年3月4日）

事業評価結果

費用対便益	B/C	2.8	総費用：146億円 （事業費：135億円 維持管理費：10億円）	総便益：407億円 （走行時間短縮便益：389億円 走行費用減少便益：16億円 交通事故減少便益：2億円）	基準年：平成17年	
	感度分析の結果	交通量変動	B/C= 2.2 (交通量 -10%)	B/C= 2.3 (交通量 +10%)		
		事業費変動	B/C= 3.0 (事業費 -10%)	B/C= 2.5 (事業費 +10%)		
		事業期間変動	B/C= 2.9 (事業期間 -20%)	B/C= 2.7 (事業期間 +20%)		
事業の影響	評価項目	評価	根拠			
	自動車や歩行者への影響	渋滞対策		渋滞損失時間の高い区間の渋滞を解消する 【渋滞損失時間の改善】約7,385万人時/年 約7,370万人時/年 【1kmあたり(台kmあたり)渋滞損失時間】約8.0万人時/年km（現況） 〔愛知県平均：約4.9万人時/年km（約1.6倍） 全国平均：約2.0万人時/年km（約4.0倍）〕 【渋滞度曲線】愛知県内センサス区間：445位/1515（全体の84%に含まれる）		
		事故対策		死傷事故率の高い区間の事故の減少が見込まれる 【死傷事故率】約94.3件/億台キロ（現況）(死傷事故率比(県平均比)1.03(現況)) 〔愛知県平均：約91.5件/億台キロ 全国平均：約120.0件/億台キロ〕 【事故率曲線】愛知県内区間の上位46%に含まれる		
		歩行空間	-			
	社会全体への影響	住民生活		豊田市北部の工業団地から高速道路へのアクセス向上（花本工業団地から豊田勘八ICへの大幅な時間短縮に寄与する道路である：花本工業団地～東海環状自動車道勘八ICの所要時間11分2分）		
		地域経済	-			
		災害		緊急輸送道路の機能向上 緊急輸送道路に指定されている国道153号の老朽橋（平戸橋）の代替ルートを確保		
環境			沿道環境の改善 CO2排出削減量：約4265t-CO2/年（約0.1割削減） NOx排出削減量：約4.37t/年（約6割削減） SPM排出削減量：約0.39t/年（約6割削減）			
	地域社会		合併市町村へのアクセス向上（時間短縮効果でアクセス時間を最大5分短縮） 主要な観光地へのアクセス向上 香嵐渓（年間利用者150万人/年）等の観光地への支援（豊田市市街地を未通過）			
事業実施環境			豊田市幹線道路整備計画（H17年度～10年間）の支援道路（渋滞解消）として位置づけ			

採択の理由

費用便益比が2.8と、便益が費用を上回っていると同時に、都市計画手続きが完了（平成3年3月4日）していることから、事業採択の前提条件が確認できる。
また、当該事業箇所の現況渋滞損失時間及び事業実施による渋滞損失削減時間はともに大きく、渋滞対策の必要性・効果ならびに高速道路インターへのアクセス、緊急輸送道路相互のアクセス等、社会全体への効果は高いと判断できる。
以上により、本事業を採択した。

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の。