

## 再評価結果（令和2年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：奥村 康博

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			
<b>事業概要</b> 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12.9 km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ある。 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する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、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援などの効果を見込んでいる。						
昭和48年度事業化	昭和39、昭和47年度都市計画決定	昭和50年度用地着手	昭和58年度工事着手			
全体事業費	841億円	事業進捗率 (平成31年3月末時点)	約82%	供用済延長	9.2 km	
計画交通量	43,300台/日					
費用対効果 分析結果	B/C (事業全体) 2.4 (2.4) (残事業) 12.2 (16.5)	総費用 (残事業)/事業全体 415/2,102億円 〔事業費：253/1,940億円〕 〔維持管理費：162/162億円〕	総便益 (残事業)/事業全体 5,051/5,051億円 〔走行時間短縮便益：4,769/4,769億円〕 〔走行費用減少便益：266/266億円〕 〔交通事故減少便益：17/17億円〕	基準年 令和元年		
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量：B/C=2.2～2.6(交通量±10%) (残事業) 交通量：B/C=11.0～13.4(交通量±10%) 事業費：B/C=2.4～2.4(事業費±10%) 事業費：B/C=11.5～13.0(事業費±10%) 事業期間：B/C=2.3～2.5(事業期間±20%) 事業期間：B/C=12.0～12.3(事業期間±20%)						
<b>事業の効果等</b> ①円滑なモビリティの確保 ・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。 ②物流効率化の支援 ・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。 ③都市の再生 ・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。 ④国土・地域ネットワークの構築 ・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。 ⑤安全で安心できるくらしの確保 ・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。 ⑥災害への備え ・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。 ⑦地球環境の保全 ・CO2排出量の削減が見込まれる。 ⑧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。						

⑨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。

愛知県知事の意見：

「対応方針（原案）」に対して異議はありません。

一般国道155号豊田南バイパスは、豊田市市街地の外側を取り巻く豊田外環状線の一部として、東名・新東名高速道路、東海環状自動車道と一体となって広域的なネットワークを形成する大変重要な道路である。本道路が整備されることで、市街地の渋滞緩和や高速道路へのアクセス性向上により、定時性の確保、物流の効率化が図られる。さらに、災害時の緊急輸送道路としての機能も有しており、国土強靱化の観点からも重要な幹線道路である。そのため、未開通区間である豊田市東新町から逢妻町間の工事を推進し、早期に開通時期を明確にするとともに、一日も早い開通をお願いしたい。

なお、事業実施にあたりましては、一層のコスト縮減を図るなど、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153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主要渋滞箇所（豊田エリア）として選定され、また周辺路線では主要渋滞箇所として、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。豊田市周辺には自動車組立工場が多数立地しており、部品工場からの輸送や、港・国内への完成車の輸送が多いほか、海外生産用自動車部品の輸送も多く、物流の効率化が必要。
- ・豊田市内には、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」と「トヨタ記念病院」の2つが存在。豊田市内最大規模である豊田厚生病院では、外来患者の約7割が豊田地区から来訪。豊田市内には市街地であっても、多量出血の死亡率が上昇する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

- ・事業進捗率は約82%（平成31年3月末）。用地取得率は約99%（平成31年3月末）。
- ・豊田市駒場町から生駒町間、豊田市堤町から東新町間の8.3kmについて、用地買収を推進し、工事に着手。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・残る豊田市東新町から逢妻町間（延長3.7km）の、早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進していく。

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

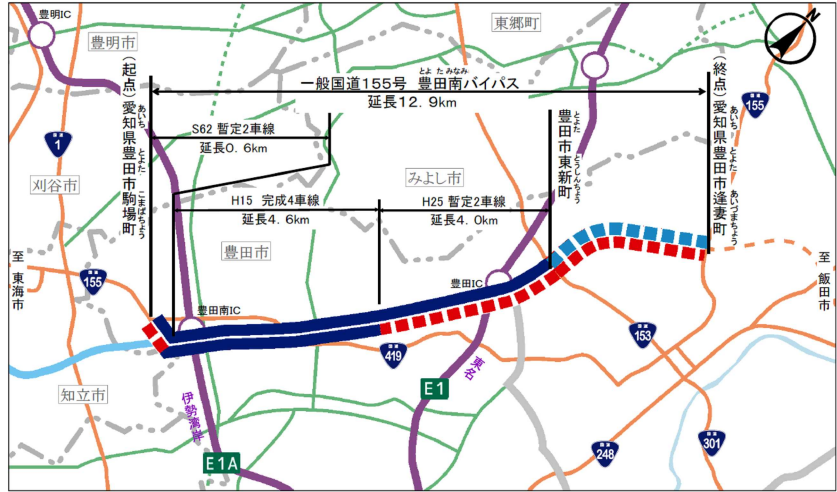
- ・以上の状況を勘案すれば、当初からの事業の必要性、重要性は変わらないものと考えられる。

# 事業概要図



<凡例>

完成4車線	暫定2車線	開通済	未開通	一般国道
開通済	開通済	開通済	未開通	主要地方道
豊田南バイパス	豊田南バイパス	開通済	未開通	豊田外環状
〃 暫定2車線整備	〃 暫定2車線整備	開通済	未開通	市町村境
〃 完成4車線整備	〃 完成4車線整備	開通済	未開通	
高速道路	高速道路			
一般有料道路	一般有料道路			



※ 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。  
 ※ 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。