

## 再評価結果（令和4年度事業継続箇所）

担当課：道路局 国道・技術課  
担当課長名：長谷川 朋弘

<b>事業名</b> 一般国道153号 豊田西バイパス	<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：愛知県名古屋市天白区天白町 至：愛知県豊田市東新町	<b>延長</b> 13.3 km																																							
<b>事業概要</b> 一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市天白区天白町から愛知県豊田市東新町に至る延長13.3kmのバイパスであり、現道153号の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び地域交通の利用促進を目的に計画された道路です。 豊田西バイパスや並行する現道等には、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い区間が多数存在するなどの課題があります。 本事業は、こうした課題解決のためにバイパスを整備するものであり、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、地域連携の支援等の効果を見込んでいます。																																								
S42年度事業化	S41、S45、 S47年度 都市計画決定	S46年度用地着手																																						
<b>全体事業費</b> 316億円	<b>事業進捗率</b> (令和3年3月末時点) 約85%	<b>供用済延長</b> 13.3 km																																						
<b>計画交通量</b> 77,300台/日																																								
<b>費用対効果分析結果</b>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>B/C</b></td> <td style="width: 15%;">(事業全体) 3.2</td> <td style="width: 15%;"><b>総費用</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 82/1,323億円</td> <td style="width: 15%;"><b>総便益</b></td> <td style="width: 15%;">(残事業)/(事業全体) 1,545/4,286億円</td> <td style="width: 15%;"><b>基準年</b></td> <td style="width: 15%;">令和3年</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(残事業) 18.8</td> <td><b>事業費</b></td> <td>35/1,122億円</td> <td><b>走行時間短縮便益</b></td> <td>1,494/3,997億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td><b>維持管理費</b></td> <td>47/201億円</td> <td><b>走行経費減少便益</b></td> <td>50/221億円</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td><b>交通事故減少便益</b></td> <td>0.25/69億円</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	<b>B/C</b>	(事業全体) 3.2	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体) 82/1,323億円	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体) 1,545/4,286億円	<b>基準年</b>	令和3年		(残事業) 18.8	<b>事業費</b>	35/1,122億円	<b>走行時間短縮便益</b>	1,494/3,997億円					<b>維持管理費</b>	47/201億円	<b>走行経費減少便益</b>	50/221億円							<b>交通事故減少便益</b>	0.25/69億円			<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)</td> <td style="width: 50%;">(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)</td> <td>事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)</td> </tr> <tr> <td>事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)</td> <td>事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)</td> </tr> </table>	(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)	事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)	事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)
<b>B/C</b>	(事業全体) 3.2	<b>総費用</b>	(残事業)/(事業全体) 82/1,323億円	<b>総便益</b>	(残事業)/(事業全体) 1,545/4,286億円	<b>基準年</b>	令和3年																																	
	(残事業) 18.8	<b>事業費</b>	35/1,122億円	<b>走行時間短縮便益</b>	1,494/3,997億円																																			
		<b>維持管理費</b>	47/201億円	<b>走行経費減少便益</b>	50/221億円																																			
				<b>交通事故減少便益</b>	0.25/69億円																																			
(事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%)	(残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%)																																							
事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%)	事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%)																																							
事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%)	事業期間 : B/C=18.0~19.3(事業期間±20%)																																							
<b>感度分析の結果</b> (事業全体) 交通量 : B/C=2.9~3.6(交通量 ±10%) (残事業) 交通量 : B/C=17.0~20.8(交通量 ±10%) 事業費 : B/C=3.2~3.2(事業費 ±10%) 事業費 : B/C=18.1~19.7(事業費 ±10%) 事業期間 : B/C=3.1~3.3(事業期間±20%) 事業期間 : B/C=18.0~19.3(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（名鉄バス等）が存在する。 ・新幹線駅（名古屋駅）へのアクセス向上が見込まれる。 ・第二種空港（県営名古屋空港）へのアクセス向上が見込まれる。 ②都市の再生 ・区画整理（日進赤池箕ノ手土地区画整理事業等）の沿道まちづくりとの連携あり。 ③国土・地域ネットワークの構築 ・当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する。 ④個性ある地域の形を形成 ・主要な観光施設（豊田スタジアム）のアクセス向上が期待される。 ④安全な生活環境の確保 ・現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少により、当該区間の安全性の向上が期待できる。 ⑤災害への備え ・第一次緊急輸送路（愛知県地域防災計画より）として位置づけられる。 ・緊急輸送道路（東名高速道路）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。																																								

⑥地球環境の保全

- ・CO2排出量の削減が見込まれる。

⑦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。

関係する地方公共団体等の意見

- ・豊田市幹線道路整備促進協議会が早期整備を要望。
- ・愛知県知事の意見：対応方針（原案）について異論はありません。一般国道153号豊田西バイパスは、名古屋都市圏の広域道路ネットワークの放射状道路として、名古屋市と自動車産業の集積地である豊田市とを結ぶ本県のモノづくり産業の成長に欠かすことの出来ない重要な役割を担っています。沿線の日進市、東郷町、みよし市は、名古屋市近郊かつ自然豊かな丘陵地を有し、大変恵まれた地域特性を活かした市街地整備が進行しており、この地域の交通需要が増加傾向にあり、現在、国道153号豊田西バイパスは平日朝夕のラッシュ時の激しい渋滞のみならず休日にも渋滞が見られる状況にあり、住民生活に大きな支障を来しています。今後、当地域が、さらに発展していくためには、国道153号豊田西バイパスの渋滞対策は必要不可欠であります。

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

豊田西バイパスでは朝夕の通勤時などに交通が集中し、地域の主要渋滞箇所として3区間・9箇所が指定されており、交通混雑が著しい状況。豊田西バイパス及び並行する主要地方道・県道では死傷事故率の高い区間が多数存在。名古屋市と豊田市は地域間のつながりが強く、近年においても通勤流動は増加傾向にあり、名古屋都市圏と近隣市町村との地域連携促進において道路整備が必要。

事業の進捗状況、残事業の内容等

- ・事業の進捗率は約85%（令和3年3月末時点）。用地進捗率は100%（令和3年3月末時点）。
- ・平成18年度までに全線暫定4車線供用済み。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

- ・豊田市西新町から豊田市東新町間（延長1.0km）は、平成26年1月15日に東新高架橋が供用。
- ・6車線化に向けて周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施していく。

施設の構造や工法の変更等

- ・今後、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。