

## 再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担当課: 道路局 国道・技術課

担当課長名: 西川 昌宏

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: 愛知県豊田市逢妻町 至: 愛知県豊田市勘八町				延長	5.7km
事業概要	<p>一般国道153号豊田北バイパスは、愛知県豊田市逢妻町を起点とし、同市勘八町に至る延長約5.7kmのバイパスであり、豊田外環状道路の一部を構成し、豊田市街地の交通渋滞の緩和、交通安全の確保及び東海環状自動車道豊田勘八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>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北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ます。</p>					
H18,H20年度事業化		S60年度都市計画決定 (H2年度都市計画変更)		H21年度用地着手		H25年度工事着手
全体事業費	約460億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)	約64%	供用済延長	0.8km
計画交通量	42,000台/日					
費用対効果分析	B/C	EIRR	総費用	(残事業)/(事業全体)	総便益	(残事業)/(事業全体)
	(事業全体)	(事業全体)	326/2,922億円		3,458/7,787億円	
	2.6(3.3)	6.3%	事業費: 235/2,786億円	走行時間短縮便益: 3,135/7,158億円	基準年 令和7年	
	4.2(5.4) [2%]	(8.5%)	維持管理費: 84/187億円	走行経費減少便益: 300/597億円		
	5.5(7.3) [1%]		更新費: 6.5/19億円	交通事故減少便益: 23/32億円		
感度分析	(残事業)	(残事業)	(事業全体)		(残事業)	
	10.6(12.6)	48.8%	交通量	B/C=2.3~2.9 (±10%)	交通量	B/C=9.6~11.7 (±10%)
	13.7(16.9) [2%]	(41.6%)	事業費	B/C=2.6~2.6 (±10%)	事業費	B/C=9.9~11.5 (±10%)
	15.3(19.8) [1%]		事業期間	B/C=2.5~2.9 (±20%)	事業期間	B/C=10.1~11.2 (±20%)
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"> <li>・現道等の年間渋滞損失時間の削減が見込まれる。</li> <li>・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。</li> <li>・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(とよたおいでんバス等)が存在する。</li> </ul> <p>②都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・区画整理(豊田浄水特定土地区画整理事業)の沿道まちづくりとの連携あり。</li> </ul> <p>③国土・地域ネットワークの構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般広域道路「衣浦豊田道路」の一部として、全区間が指定されている。</li> </ul> <p>④個性ある地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な観光地(香嵐渓等)へのアクセス向上が期待される。</li> </ul> <p>⑤安全で安心できるくらしの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・厚生連豊田厚生病院およびトヨタ記念病院(三次医療施設)へのアクセス向上が見込まれる。</li> </ul> <p>⑥災害への備え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既開通区間の平戸大橋が第1次緊急輸送道路に位置づけられ、未開通区間も第1次緊急輸送道路(計画路線)に位置づけられる。</li> <li>・第1次緊急輸送道路である国道153号(現道)が通行止めになった場合の代替路線を形成する。</li> </ul> <p>⑦地球環境の保全</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul> <p>⑧生活環境の改善・保全</p> <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> <p>⑨他のプロジェクトとの関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関連する大規模道路(一般国道155号 豊田南バイパス)と一体的に整備する必要がある。</li> </ul>					

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153号豊田北バイパスは、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。また、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。

さらに、本道路周辺では、本県の基幹産業である自動車産業の新たな生産拠点の整備が進んでおり、これに伴い物流や通勤を含む交通需要のさらなる増加が見込まれる。

そのため、未開通区間の工事を推進し、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、事業実施にあたっては、安全に配慮して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号等は、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や並行路線では、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3次救急医療施設（救命救急センター）に指定されている「厚生連豊田厚生病院」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厚生連豊田厚生病院では、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

・事業の進捗率は約64%（令和7年3月末時点）。用地取得率は約93%（令和7年3月末時点）。

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

・豊田市逢妻町から同市平戸橋町間（延長4.9km）の早期開通に向けて、用地買収及び工事を推進。

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。

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、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。  
※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。（〔 〕内は社会的割引率の値）  
※B/Cの値は、豊田北バイパス～豊田南バイパスを対象とした場合、（ ）書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。