

一般国道153号

とよ た にし
豊田西バイパス

(道路事業)

説明資料

平成28年12月16日

中部地方整備局
名四国道事務所

目 次

1. 一般国道153号豊田西バイパス <small>とよたにし</small> の事業概要	
(1) 事業目的	P 1
(2) 計画概要	P 2
2. 評価の視点	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P 3
① 交通渋滞の緩和	P 3
② 交通事故の削減	P 3
③ 地域連携の支援	P 3
④ ストック効果事例：沿線地域の活性化	P 4
3. 事業の進捗及び見込みの視点	P 5
4. 県・政令市への意見聴取結果	P 5
5. 対応方針(原案)	P 5

1. 一般国道153号豊田西バイパスの事業概要

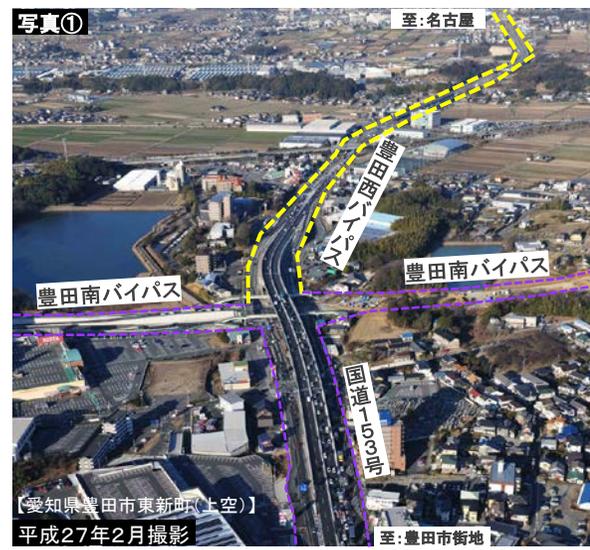
(1) 事業目的

一般国道153号豊田西バイパスは、愛知県名古屋市中区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。

一般国道153号豊田西バイパスの全体位置図



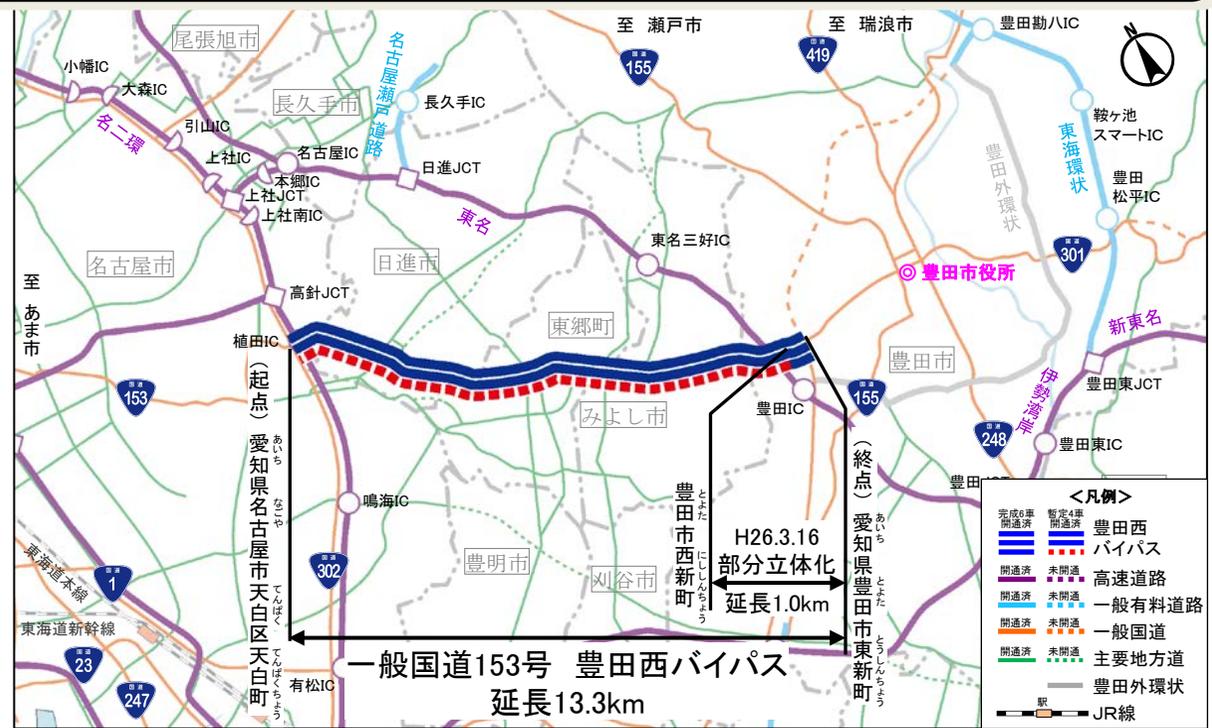
完成6車線 開通済		暫定4車線 開通済		未開通		未開通		未開通		未開通	
豊田西バイパス	高速道路	一般有料道路	一般国道	主要地方道	豊田外環状	駅	JR線	市町村境	主要渋滞箇所	主要渋滞区間	事故危険区間
											人口集中地区(DID)
											豊田市

1. 一般国道153号豊田西バイパスの事業概要

(2) 計画概要

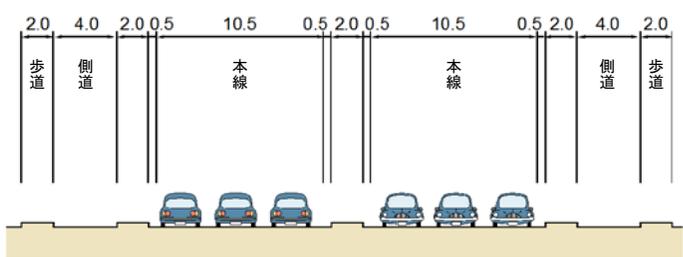
とよたにし
 ■豊田西バイパスは、昭和42年度に事業化し、平成18年度迄に全線(延長13.3km)が、暫定4車線で開通しています。
 ■また、平成25年度に豊田市西新町～東新町間(延長1.0km)の部分立体化が完成しています。

事業名	一般国道153号 豊田西バイパス
道路規格	第4種第1級
設計速度	60km/h
車線数	6車線
都市計画決定	昭和41年度、昭和45年度、 昭和47年度
事業化	昭和42年度
用地着手年度	昭和46年度
工事着手年度	昭和48年度
延長 (平成27年度末)	13.3km (13.3km暫定4車線開通済)
前回の再評価	平成25年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	316億円
B/C	4.2(H25再評価時)

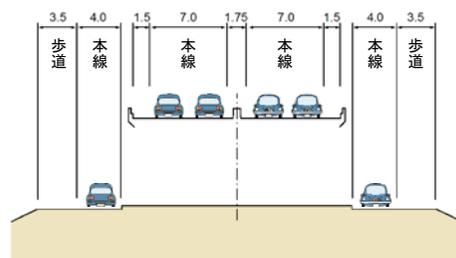


標準断面図

<平面部>



<部分立体部>



単位:m

2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

① 交通渋滞の緩和

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 豊田西バイパスや豊田市中心部では、朝夕の通勤時などに交通が集中し、交通混雑が著しい状況です。
- 放射道路としての役割を担う豊田西バイパスは、豊田外環状道路の事業進展に伴い、交通量の増加による更なる交通混雑の悪化が懸念されます。

2) 事業の投資効果

○ 豊田西バイパスの6車線化整備により、損失時間が約3割減少し交通混雑の緩和に寄与します。豊田外環状道路(豊田南バイパス)との結節点を部分立体化した事により、分散導入機能が強化され、円滑な交通の確保に寄与しています。

② 交通事故の削減

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 並行する主要地方道・県道では、年間約200件もの交通事故が発生しています。旧道(県)豊田東郷線は、交通量が多く歩道が狭いことから、歩行者や自転車の安全性にも課題が残っています。

2) 事業の投資効果

○ 豊田西バイパスの6車線化整備により、並行する旧道などの交通量減少による事故減少が期待でき、周辺地域の安全性向上に寄与します。

③ 地域連携の支援

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

- 名古屋市と豊田市間は近年において、通勤流動が増加傾向です。また、豊田市からの通勤・通学者の約4割が沿線市町に通勤・通学しています。
- 豊田西バイパス沿線地域のDID地区※は拡大しており、新たな土地区画整理事業も進んでいます。

2) 事業の投資効果

○ 豊田西バイパスの6車線化整備により、名古屋市と豊田市間の所要時間は約25分短縮され地域連携を支援します。

※ DID地区：人口集中地区。市町村の境界内で人口密度の高い地域。

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○ 豊田西バイパス周辺の交通網・交通混雑状況



図1. 豊田西バイパス周辺の主要渋滞箇所

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○ 並行道路の事故発生状況



図3. 豊田西バイパス並行道路における事故発生状況
※事故危険箇所：H22センサス区間内で、死傷事故率が300(件/億台km)を越える区間・箇所
出典：交通事故統計データベース(H23～H26)

○ 旧道の利用状況



図4. 旧道(豊田東郷線)の歩道の状況

1) 事業を巡る社会情勢等の変化

○ 名古屋市⇄豊田市間の通勤流動

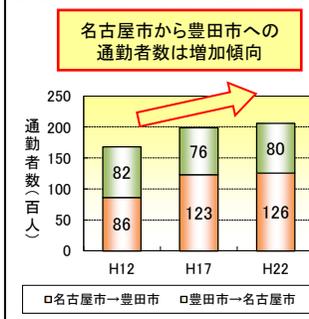


図6. 名古屋市～豊田市間の通勤流動の変化

○ 豊田市からの通勤・通学割合

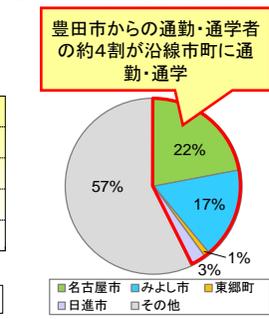


図7. 豊田市からの通勤・通学者の割合

○ 土地利用の進展 (DID地区の拡大)

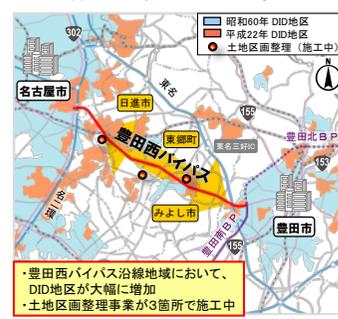


図8. 豊田西バイパス沿線地域の市街化の動向
出典：S55～H22国勢調査

2) 事業の投資効果

○ 6車線化整備による損失時間削減効果

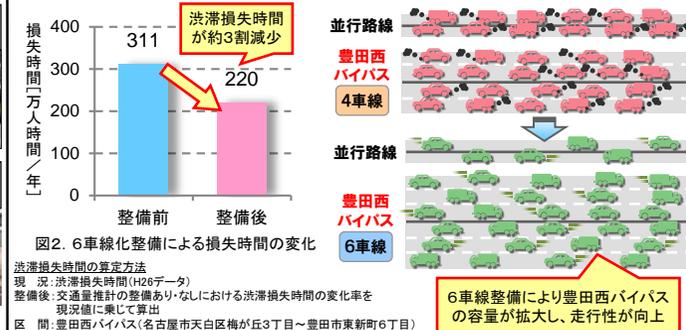


図2. 6車線化整備による損失時間の変化
渋滞損失時間の算定方法
現況：渋滞損失時間(H26データ)
整備後：交通量推計の整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を現況値に乗じて算出
区間：豊田西バイパス(名古屋市天白区梅が丘3丁目～豊田市東新町6丁目)

2) 事業の投資効果

○ 交通の転換による並行道路の安全性向上

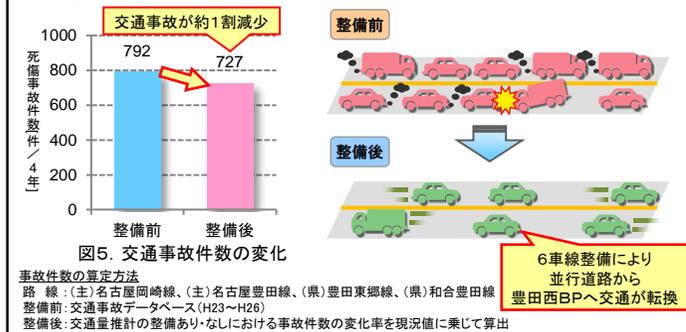


図5. 交通事故件数の変化
事故件数の算定方法
路線：(主)名古屋岡崎線、(主)名古屋豊田線、(県)豊田東郷線、(県)和合豊田線
整備前：交通事故データベース(H23～H26)
整備後：交通量推計の整備あり・なしにおける事故件数の変化率を現況値に乗じて算出

2) 事業の投資効果

○ アクセス性の向上

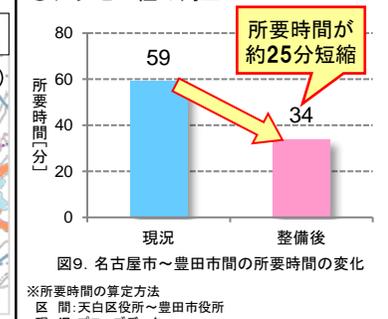


図9. 名古屋市～豊田市間の所要時間の変化
※所要時間の算定方法
区間：天白区役所～豊田市役所
現況：フローデータ(H27年10月の平日7時台平均旅行速度)を用いて算出
整備後：豊田西バイパスを規制速度として算出

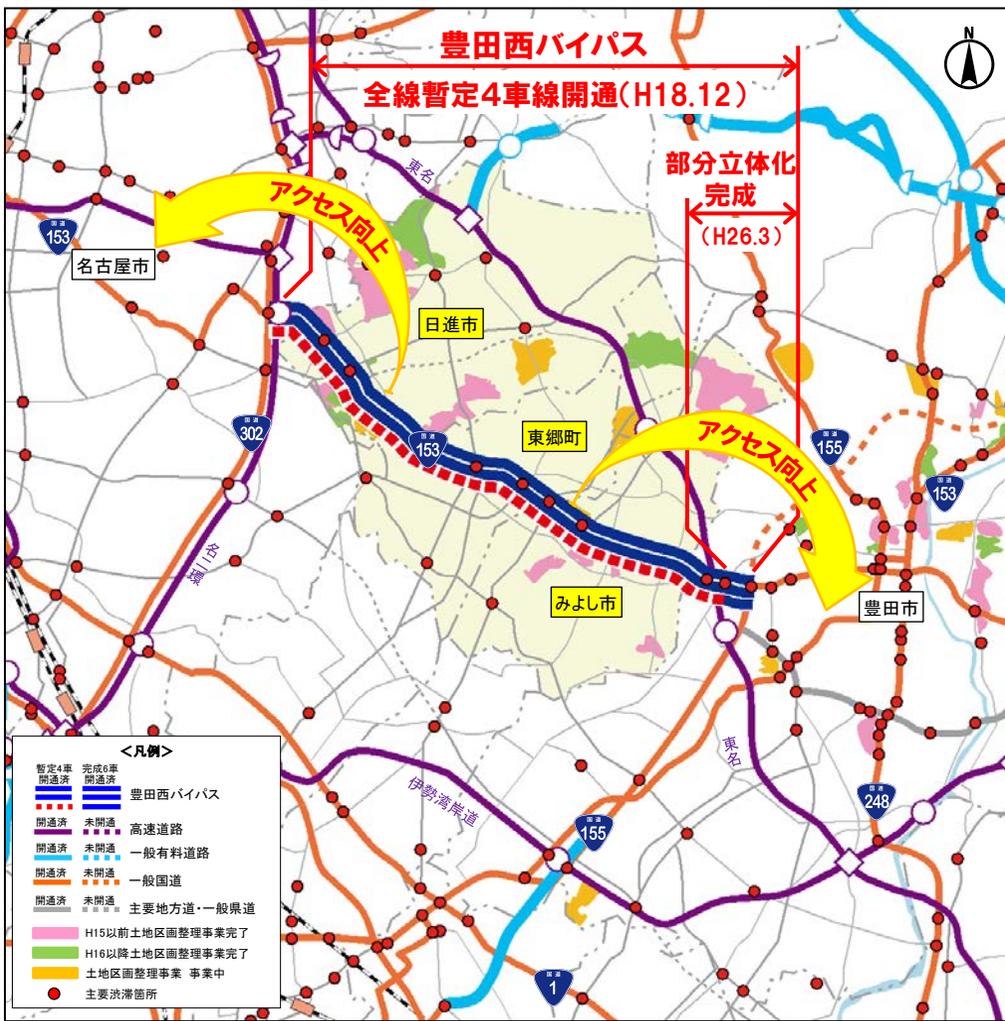
2. 評価の視点

(1) 事業の必要性に関する視点

④ストック効果事例：沿線地域の活性化

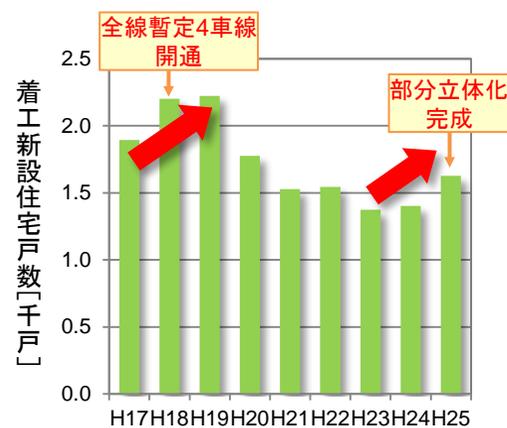
- 豊田西バイパスの沿線地域は、名古屋市と豊田市のベッドタウン。豊田西バイパスの整備に伴い、名古屋市・豊田市へのアクセスの向上により、沿線地域では都市整備が進展し、新設住宅戸数も増加しています。
- 豊田西バイパス整備後、沿線地域では、人口が約1万人増加、税収が約60億円増加するなど、地域活性化に寄与しています。

●豊田西バイパスの整備状況及び沿線地域の都市整備状況

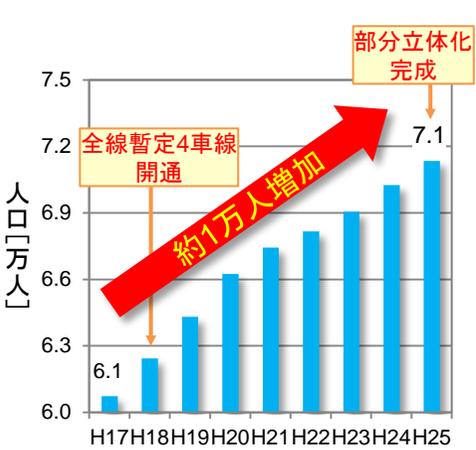


●豊田西バイパスの進展による沿線地域*の活性化

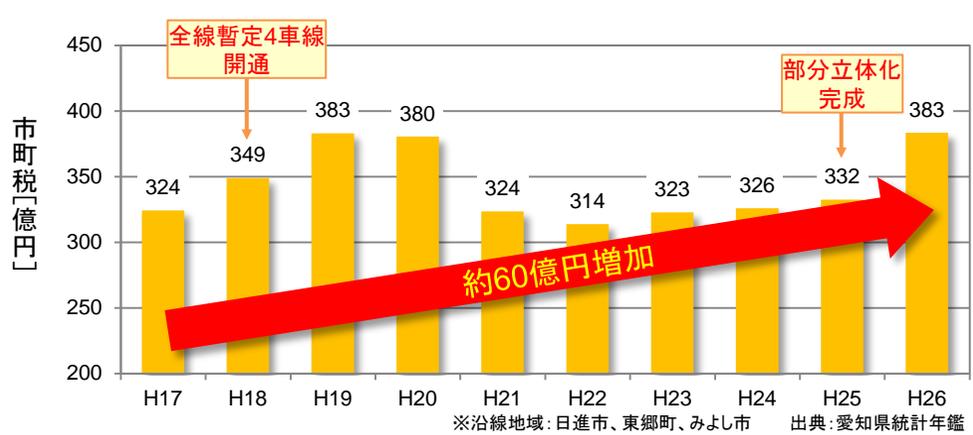
<沿線地域の着工新設住宅戸数の推移>



<沿線地域の人口の推移>



<沿線地域の税収の推移>



3. 事業の進捗及び見込みの視点

1) 事業の進捗状況

- 事業進捗率は約85%、用地進捗率は100%に至っている。(平成27年度末)
(参考) 前回評価時: 事業進捗率は81%、用地進捗率は100%。(平成24年度末)

2) 事業の進捗の見込みの視点

- 豊田市西新町から豊田市東新町間(延長1.0km)は、平成26年3月16日に部分立体化が完成。
- 残る、名古屋市天白区天白町から豊田市東新町間(延長12.3km)については、周辺道路の整備状況等を踏まえ整備を実施します。

4. 県・政令市への意見聴取結果

■ 愛知県の意見

- 1 「対応方針(原案)」案に対して異議はありません。
- 2 豊田西バイパスは、豊田市中心部へ集中する交通を分散・迂回させる役割を果たす重要な道路である。また、名古屋市と豊田市間を結ぶ国道153号現道の渋滞緩和と所要時間短縮による地域間の連携強化を求める地元の期待も大きいことから、残る区間の早期整備をお願いしたい。
- 3 なお、事業実施にあたっては、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。

5. 対応方針(原案)

- 一般国道153号豊田西^{とよたにし}バイパスの事業を継続する。