

# 一般国道155号

とよ た みなみ

## 豊田南バイパス

(道路事業)

### 説明資料

平成25年9月2日

中部地方整備局

# 目 次

1. 一般国道155号 <small>とよ た みなみ</small> 豊田南バイパスの事業概要	
(1)事業目的 .....	P 1
(2)計画概要 .....	P 3
3. 評価の視点	
(1)事業の必要性等に関する視点	
①交通渋滞の緩和 .....	P 4
②交通事故の削減 .....	P 5
③物流効率化の支援 .....	P 6
④救急医療活動の支援 .....	P 7
3. 費用対効果分析 .....	P 8
4. 事業の進捗の見込みの視点 .....	P 9
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点 .....	P 9
6. 県・政令市への意見聴取結果 .....	P10
7. 対応方針(原案) .....	P10

# 1. 一般国道155号豊田南バイパスの事業概要

## (1) 事業目的

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12.9km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す。

平成24年度迄に豊田市駒場町から美山町間の8.1kmを暫定供用し、うち豊田市花園町から堤町間の4.6kmを4車線で供用しており、国道155号現道の渋滞緩和、東名高速道路豊田ICと伊勢湾岸自動車道豊田南ICへのアクセス向上に寄与してきました。

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し、物流の効率化、第三次医療施設へのアクセスなど、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、国道155号現道の渋滞損失時間が約5割減少するなどの効果を見込んでいます。

## 豊田南バイパスの全体位置図

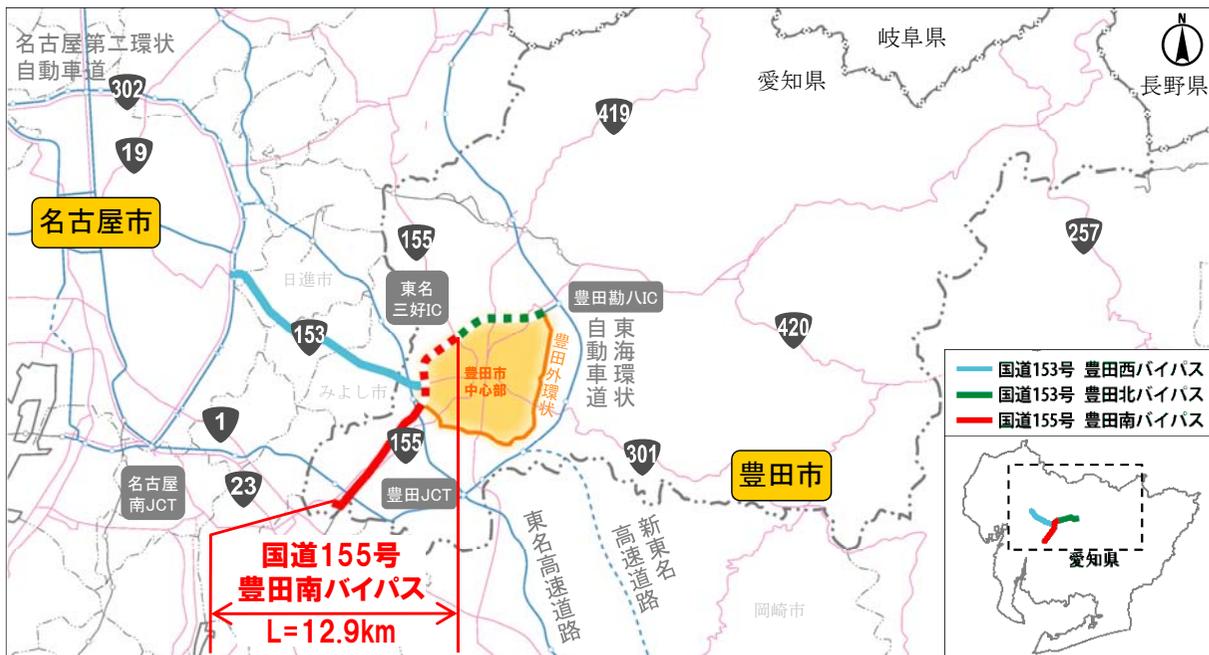


図1. 全体位置図

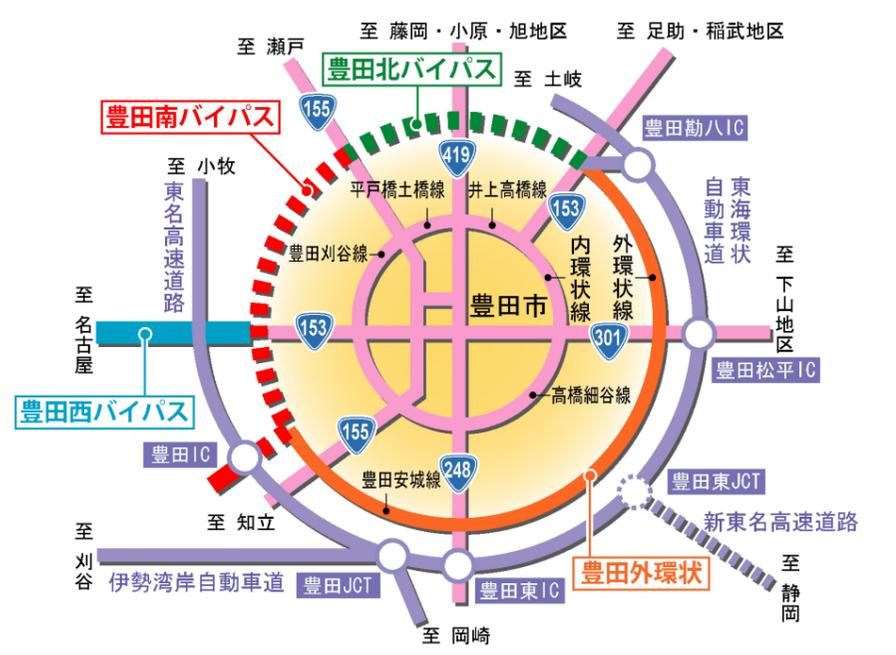
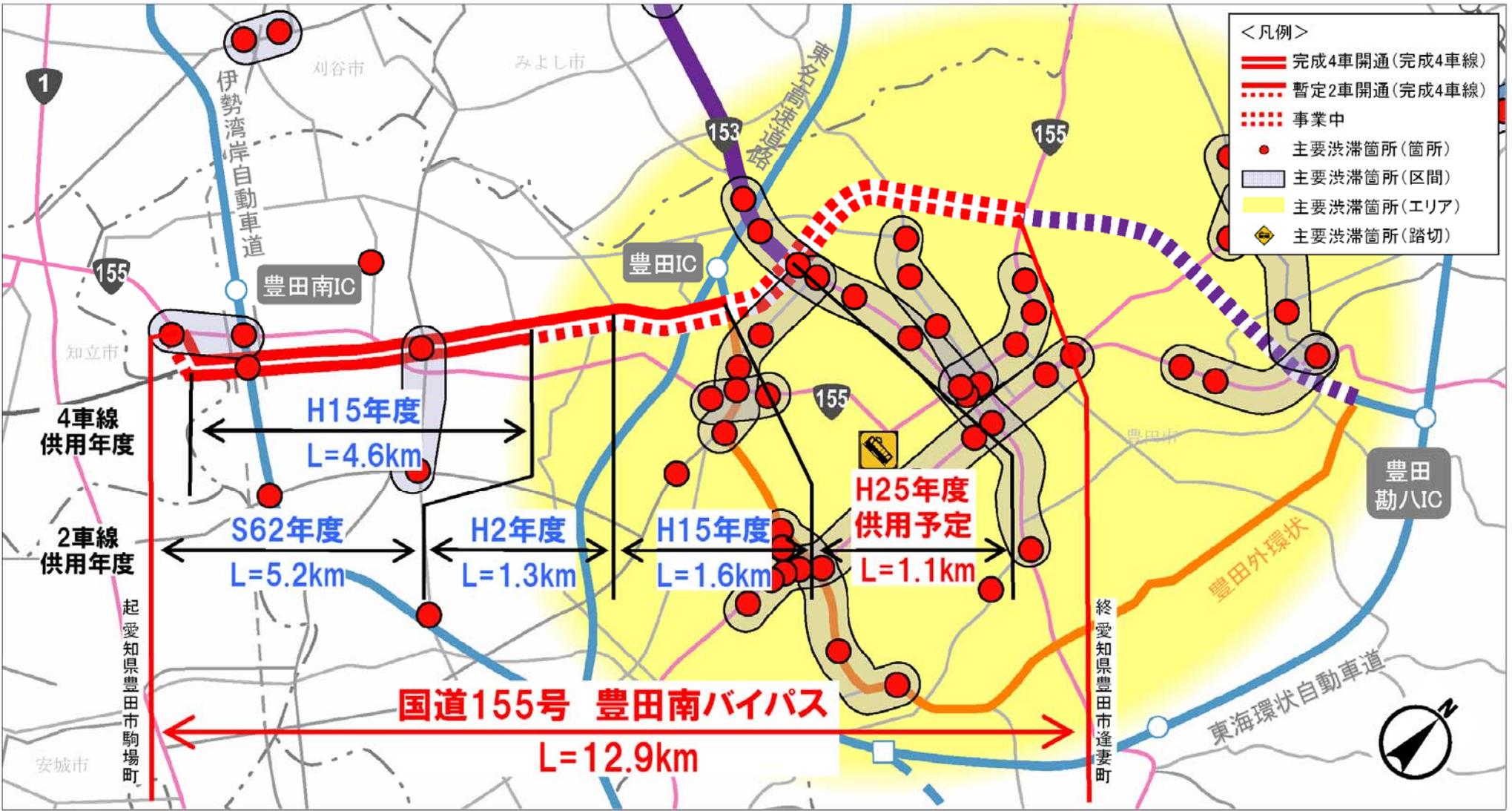


図2. 豊田市周辺の幹線道路

# 1. 一般国道155号豊田南バイパスの事業概要

## 豊田南バイパスの詳細



## (2) 計画概要

- 道路規格 : 第3種第1級
- 設計速度 : 80km/h
- 車線数 : 4車線
- 都市計画決定 : 昭和39年度、昭和47年度
- 事業化 : 昭和48年度
- 用地着手年度 : 昭和50年度
- 工事着手年度 : 昭和58年度
- 供用済延長 (H24年度末)  
: 8.1km/12.9km (暫定供用区間含む)
- 前回の再評価 : 平成23年度  
(指摘事項なし: 継続)
- 全体事業費 : 791億円 (増減なし)

## 標準断面図

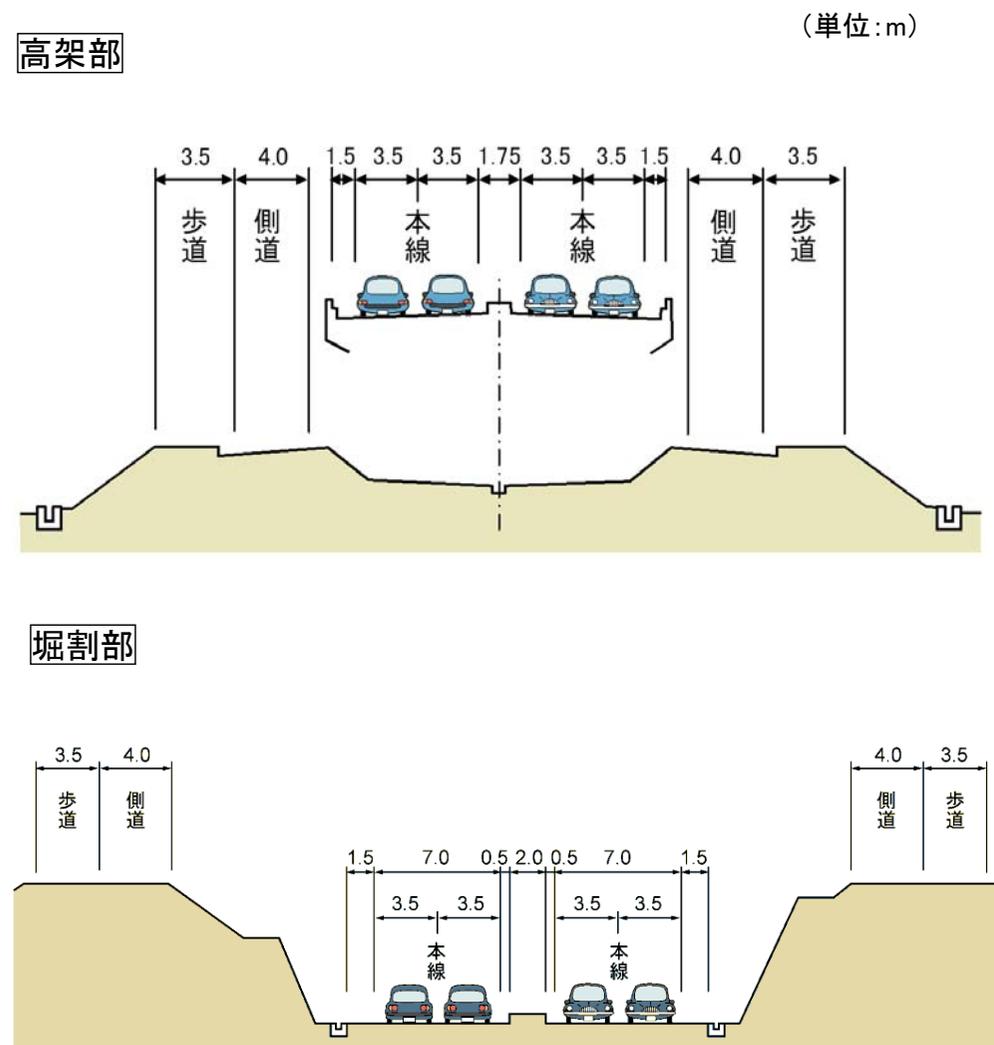


図3. 豊田南バイパス 標準断面図

# 2. 評価の視点：一般国道155号豊田南バイパス

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ①交通渋滞の緩和

#### 1)現状の課題

- 豊田市中心部を通過する国道155号は、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。
- 平成25年1月には、豊田市中心部が地域の渋滞箇所(豊田エリア)として選定され、また並行する国道155号においても多数の区間・箇所が主要渋滞箇所として選定されています。

#### 2)整備効果

- 豊田南バイパスの整備により、並行する国道155号の渋滞損失時間が約5割減少し、交通混雑が緩和します。
- また、環状道路機能を有する豊田北バイパスとの一体的な整備により、豊田市街地に目的を持たない通過交通の経路転換が図られ、豊田市街地の交通混雑緩和に寄与します。

### 1)現状の課題

<豊田市周辺の交通混雑状況>

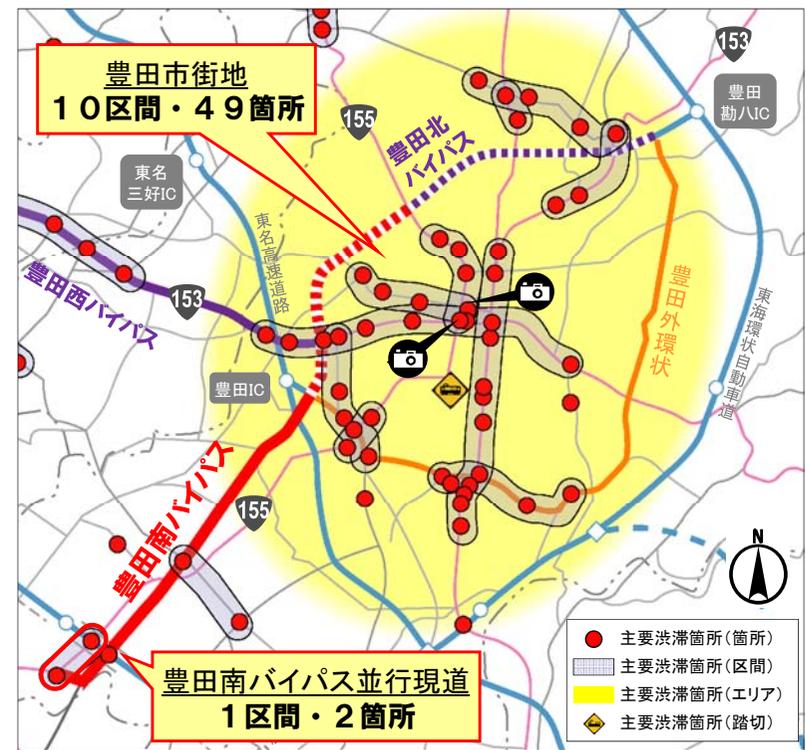


図4. 豊田市周辺の主要渋滞箇所  
※出典:「地域の主要渋滞箇所」(愛知県道路交通渋滞対策推進協議会)

国道155号現道の混雑状況 (西町5丁目交差点)



国道155号の混雑状況 (西町4丁目付近)



### 2)整備効果

<交通混雑の緩和による渋滞損失時間削減効果>

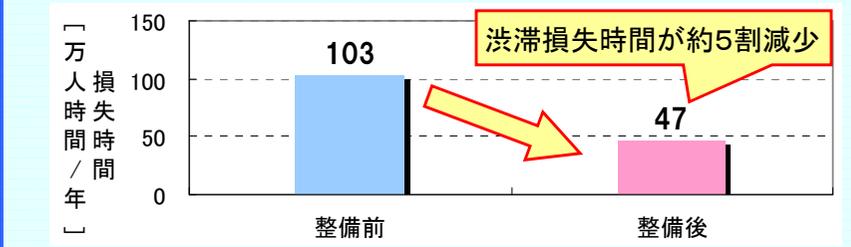


図5. 豊田南バイパス整備による国道155号現道の渋滞損失時間の変化  
<環状道路形成による円滑な交通サービスの提供>

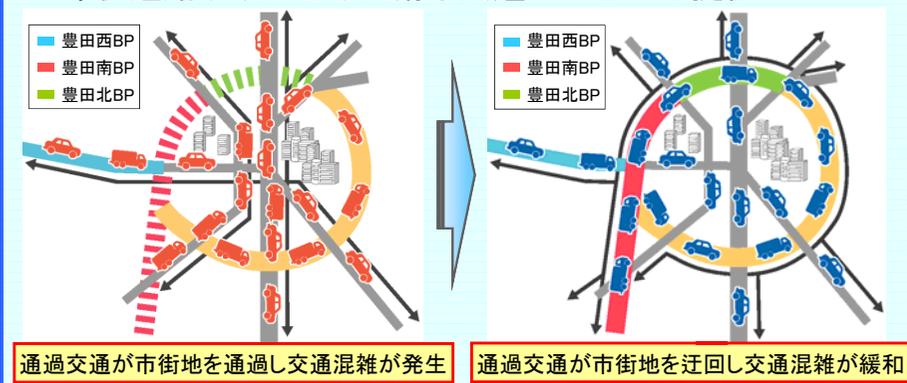


図6. 豊田南BP・豊田北BP整備による円滑な交通サービス提供イメージ  
渋滞損失時間の算定方法 現況：渋滞損失時間データ(H21国土交通省資料)  
整備後：交通量推計の整備あり・なしにおける渋滞損失時間の変化率を現況値に乗じて算出  
区間：国道155号現道(駒場町向金交差点～拳母小学校前交差点)

# 2. 評価の視点：一般国道155号豊田南バイパス

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ②交通事故の削減

- 1)現状の課題**  
 ■豊田市中心市街地および周辺の国道や並行路線では、昭和45年の交通戦争と呼ばれた時代の危険度(事故率300件/億台km以上)に匹敵する箇所が多数存在しており、中でも豊田南バイパスに並行する国道155号では5箇所が存在し、年間約70件もの死傷事故が発生しています。
- 2)整備効果**  
 ■豊田南バイパスの整備により、並行する国道155号の交通が転換し、発生する死傷事故の約2割が減少します。  
 ■また、環状道路機能を有する豊田北バイパスとの一体的な整備により、通過交通の経路転換が図られ、豊田市街地の安全性向上に寄与します

### 1)現状の課題

<全国の事故発生状況の推移>

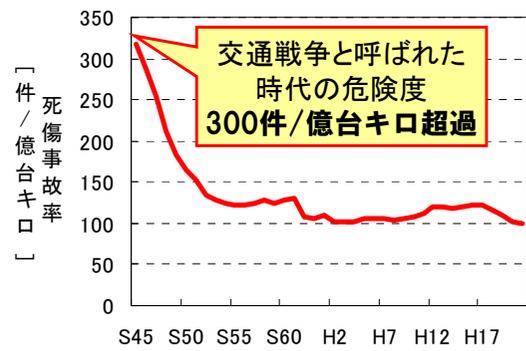


図7. 死傷事故率の推移(全国・全道路)  
 出典:国土交通省資料

<周辺道路の事故発生状況>

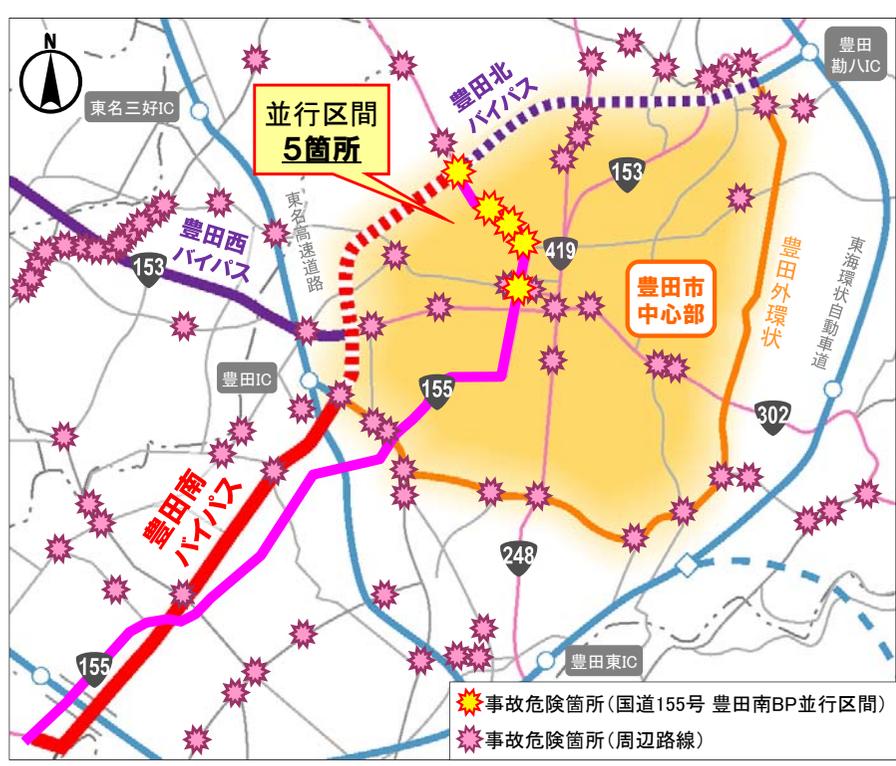


図8. 豊田市街地周辺における事故発生状況

※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: 交通事故統合データベース(H20~H23)

### 2)整備効果

<事故件数の変化(国道155号)>

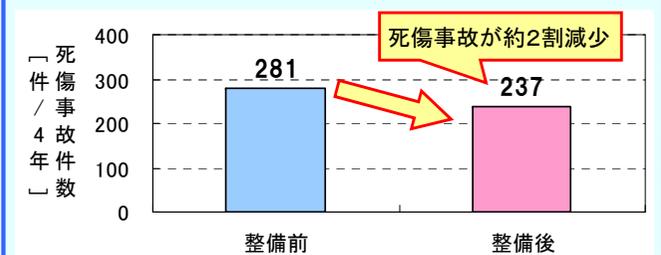


図9. 交通事故件数の変化

<周辺地域の安全性向上>

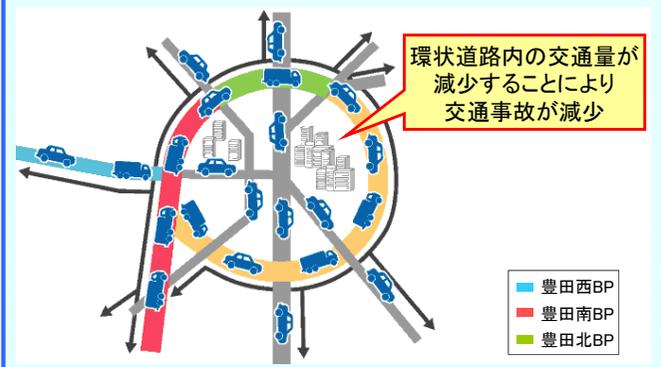


図10. 環状道路形成による交通事故減少のイメージ

事故件数の算定方法  
 区間: 国道155号現道(駒場町向交差点点~拳母小学校前交差点)  
 整備前: 交通事故統合データベース(H20~H23)  
 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乘じて算出



# 2. 評価の視点：一般国道155号豊田南バイパス

## (1) 事業の必要性等に関する視点

### ④救急医療活動の支援

#### 1)現状の課題

- 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」は、豊田市だけでなく、周辺のみよし市や東郷町、日進市、名古屋市から約4.9万人の外来患者が訪れています。
- 豊田市には市街地であっても、豊田厚生病院へ15分以内で到達できていない地域が存在しています。

#### 2)整備効果

- 豊田南バイパスの整備により、豊田厚生病院へ15分以内で到達する人口が約3割増加し、地域の高次医療サービスを支援します。

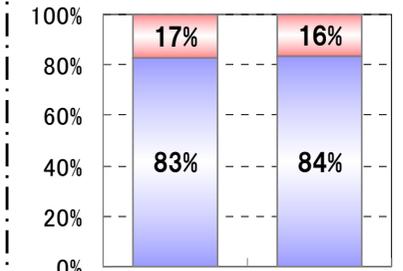
### 1)現状の課題

#### <豊田厚生病院の概要>



- 豊田市浄水町に移転新築(平成20年)
- 病床数: 606床
- 各種指定:  
・救命救急センター・救急告示病院  
・病院群輪番制病院(二次)  
・地域中核災害医療センター等

#### ◆外来利用・救急車受入状況



外来患者数 救急車受入数  
[3559百人] [69百人]

■ 豊田市 ■ その他地域

出典：豊田厚生病院HP、病院年報（H22年度）

#### <地区別外来利用状況>

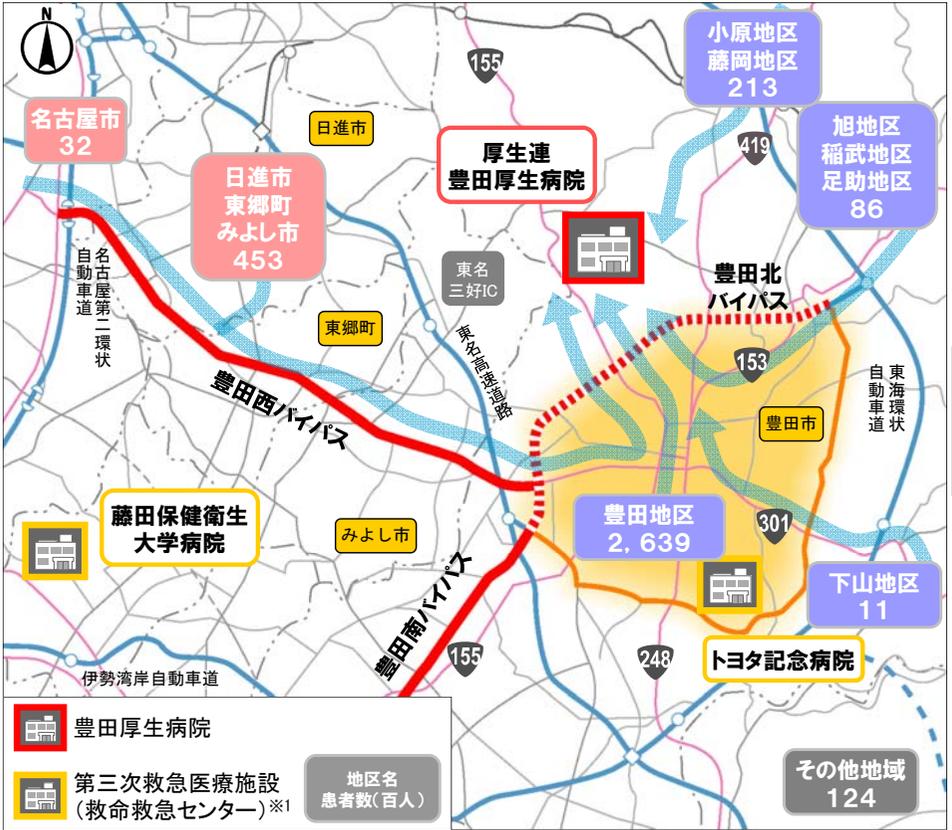


図14. 豊田厚生病院の地域別患者受け入れ状況

### 2)整備効果

#### <15分到達時間圏域の拡大>

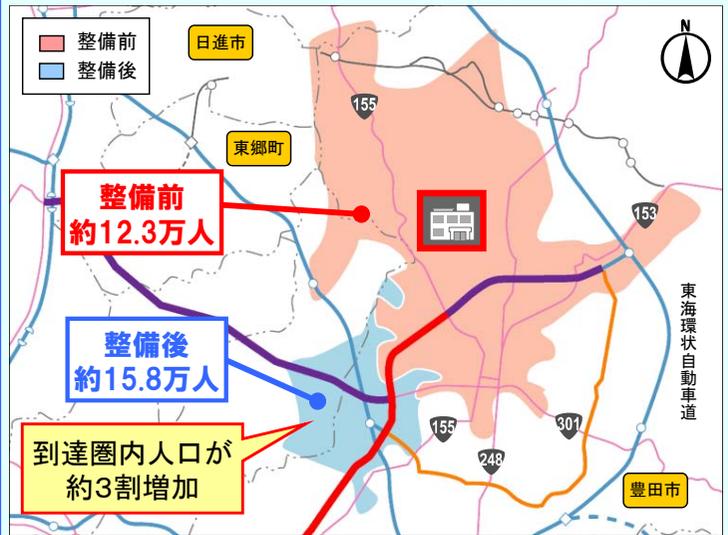
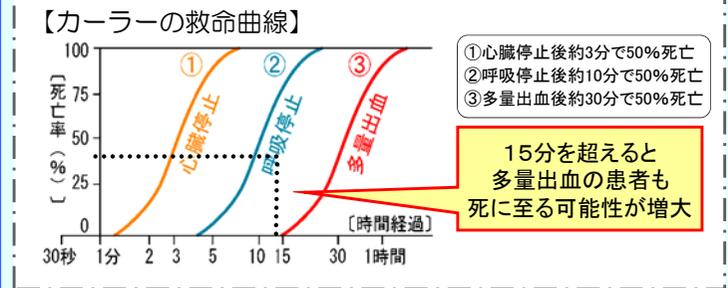


図15. 医療カバー圏の変化



カバー圏の算定方法  
豊田厚生病院からの所要時間を、交通量推計の整備ありなしにおいて算出

# 3. 費用対効果分析：一般国道155号豊田南バイパス

## (1) 3便益による事業の投資効果

○費用便益比(B/C)について

	(走行時間短縮便益)	(走行経費減少便益)	(交通事故減少便益)				
	3,992億円	+ 163億円	+ 10億円	=	4,165億円	=	3.4(3.3) ※1
◇B/C(事業全体) =	1,148億円 + 78億円			=	1,226億円	=	
◇B/C(残事業) =	1,296億円 + 64億円 + 4.4億円			=	1,364億円	=	6.6(7.5) ※1,2
	165億円 + 41億円			=	206億円	=	( )は、前回評価時
	(事業費)	(維持管理費)					

### 【前回評価時からの変更点】

1. H25年度事業化済道路網に変更(H23→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H23→H25)
3. 前回評価時からの間に部分供用があり、便益が減少(残事業のみ)

※1平成22年8月に公表した「将来交通需要推計の改善について」にて検討することになっていた推計手法の改善(第二段階)を反映した将来OD表に基づきB/Cを算出。  
※2未整備区間において、事業を継続した場合に追加的に必要となる事業費の合計と、追加的に発生する便益を対象として算出。

## (2) 客観的評価指標の該当項目

### 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)もしくは特定重要港湾(名古屋港)へのアクセス向上が見込まれる。

### ③都市の再生

- ・区画整理(豊田浄水特定土地区画整理事業等)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安全な生活環境の確保

- ・現道に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少より、当該区間の安全性の向上が期待できる。

### ⑦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(国道155号(現道))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。

### ⑧地球環境の保全

- ・CO<sub>2</sub>排出量の削減が見込まれる。

### ⑨生活環境の改善・保全

- ・NO<sub>2</sub>排出量、SPM排出量の削減が見込まれる。

### ⑩他のプロジェクトとの関係

- ・一般国道153号 豊田北バイパスと一体的に整備する必要あり。
- ・豊田市都市計画マスタープランにおける道路整備の方針にて、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る。

## 4. 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67%、用地取得率は約84%に至っています。(平成24年度末)
- 豊田市駒場町～美山町(L=8.1km)を暫定供用し、うち豊田市花園町～堤町間(L=4.6km)を4車線で供用しています。
- 豊田市美山町～東新町間(L=1.1km)は、平成25年度の暫定2車線供用を予定しています。
- 豊田市東新町～逢妻町間(L=3.7km)は、用地買収を推進し、工事着手します。
- (参考) 前回評価時： 事業進捗率は約59%、用地取得率は約81%

### 2) 事業の進捗の見込みの視点

- 平成25年度に、豊田市美山町～東新町間(L=1.1km)の暫定2車線供用を予定しています。
- 豊田市東新町～逢妻町間(L=3.7km)は、概ね10年程度の供用を目指します。

## 5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 豊田南バイパスは、地形、土地利用状況、主要幹線道路との接続などを勘案した路線計画となっており、交通渋滞の緩和、交通事故の削減、物流効率化の支援、救急医療活動の支援など、期待される効果が大きい合理的な計画であるため、計画の変更は困難です。
- 残土の一部を他事業へ流用し、残土処分費を削減することで、コスト縮減を図ります。
- 今後も、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きます。

### ■ 残土の一部を他事業へ流用

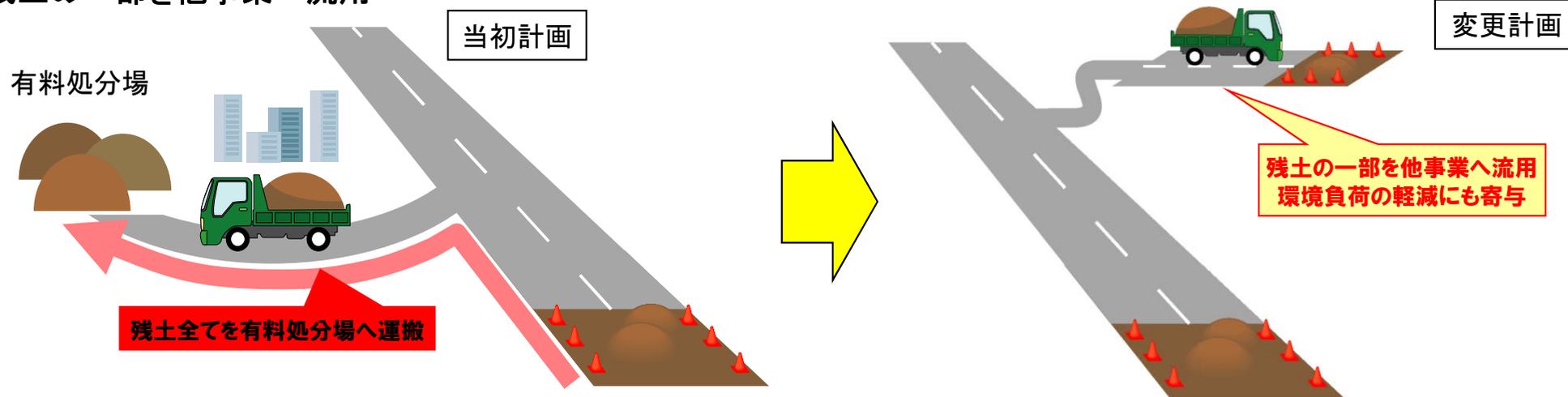


図16. 豊田南バイパス沿線における土捨場整備

## 6. 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. 豊田南バイパスは、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。  
そのため、豊田市美山町～東新町区間は、平成25年度内の一日も早い供用をお願いしたい。  
また、引き続き豊田市東新町～逢妻町区間についても、早期に供用時期を明確にするとともに、一日も早い全線開通をお願いしたい。
3. なお、事業実施にあたりましては、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。

## 7. 対応方針(原案)

- 一般国道155号豊田南バイパスの事業を継続する。