

一般国道153号 とよ た にし 豊田西バイパス

一般国道153号 とよ た きた 豊田北バイパス

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. 事業概要	P1
2. 評価の視点:	
(1) 事業の必要性等に関する視点	P4
① 交通渋滞の緩和(豊田西バイパス・豊田北バイパス・豊田南バイパス)	P4
② 交通事故の削減(豊田北バイパス・豊田南バイパス)	P5
③ 物流効率化の支援	P6
④ 救急医療活動の支援	P7
⑤ 交通渋滞の緩和(豊田西バイパス)	P8
⑥ 交通事故の削減(豊田西バイパス)	P9
3. 費用対効果分析	P10
4. 事業の進捗及び見込みの視点	P13
5. コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	P14
6. 県・政令市への意見聴取結果	P15
7. 対応方針(原案)	P15

1. 豊田西バイパス、豊田北バイパス、豊田南バイパスの事業概要

(1) 事業目的

一般国道153号^{とよたきた}豊田北バイパス、一般国道155号^{とよたみなみ}豊田南バイパスは豊田市中心部の周辺約4km圏を環状に結ぶ、豊田外環状道路^{とよたそとかんじょうどうろ}の一部を構成する道路です。一般国道153号^{とよたにし}豊田西バイパスは、豊田市街地と名古屋市とを結び、豊田外環状道路の放射道路として機能する道路です。

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では、主要渋滞箇所(豊田エリア)や死傷事故率の高い箇所(外環状内29箇所)が存在し、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西バイパス、豊田北バイパス、豊田南バイパスを一体的に整備することで、豊田市街地の渋滞損失時間が約3割減少するなどの効果を見込んでいます。

豊田西バイパス、豊田北バイパス、豊田南バイパスの全体位置図

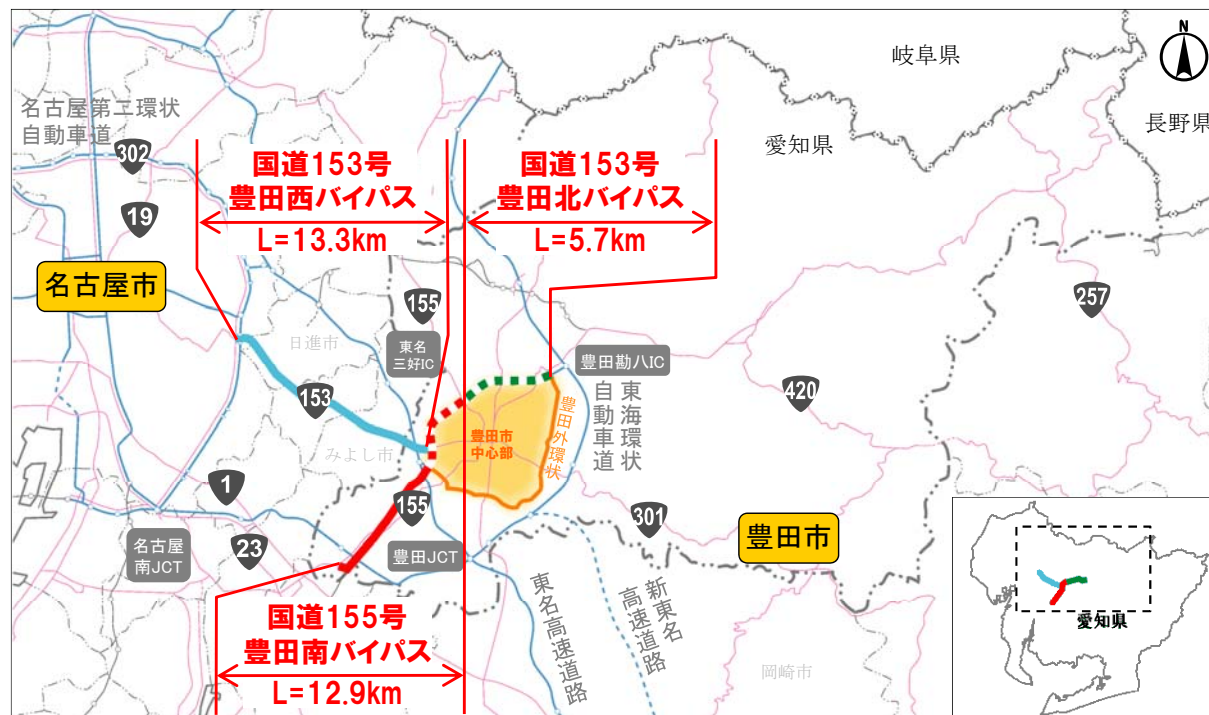


図1. 全体位置図

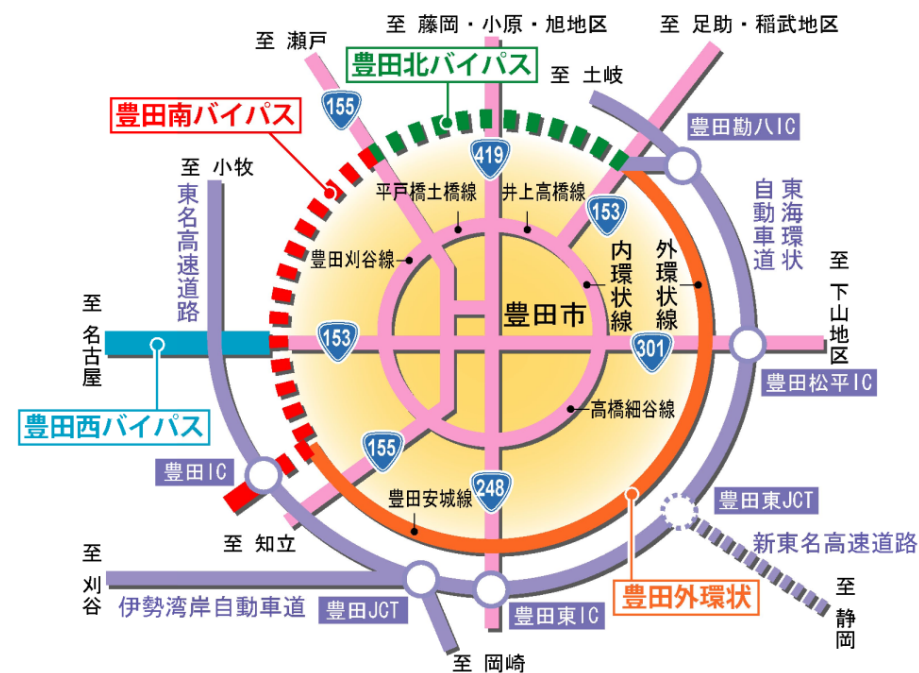


図2. 豊田市周辺の幹線道路

豊田西バイパス、豊田北バイパス、豊田南バイパスの全体位置図



(2) 計画概要

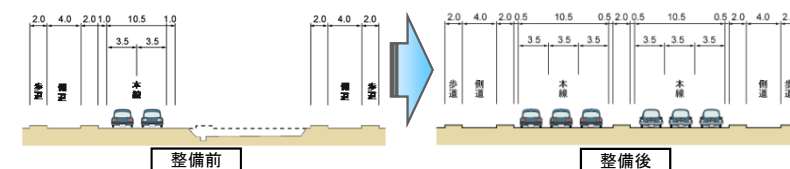
事業名	一般国道153号 とよたにし 豊田西バイパス	一般国道153号 とよたきた 豊田北バイパス	一般国道155号 とよたみなみ 豊田南バイパス
道路規格	第4種第1級	第3種第1級	第3種第1級
設計速度	60km/h	80km/h	80km/h
車線数	6車線	4車線	4車線
都市計画決定	昭和41年度 昭和45年度 昭和47年度	昭和60年度 (計画変更:平成2年度)	昭和39年度 昭和47年度
事業化	昭和42年度	平成18年度 (国道419号～(都)平戸橋水源線) 平成20年度 (国道155号～国道419号)	昭和48年度
用地着手年度	昭和46年度	平成21年度	昭和50年度
工事着手年度	昭和48年度	平成25年度	昭和58年度
供用済延長 (H24年度末)	13.3km/13.3km (暫定供用区間含む)	供用区間なし (0km/5.7km)	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)	平成22年度 (指摘事項なし:継続)	平成23年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	316億円 (増減なし)	342億円 (増減なし)	791億円 (増減なし)

標準断面図

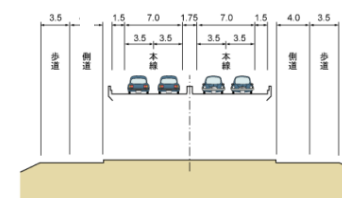
豊田西バイパス

(単位:m)

平面部

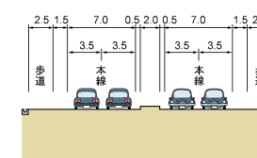


部分立体部

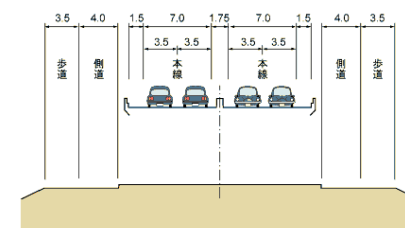


豊田北バイパス

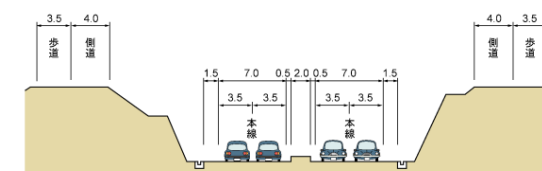
平面部



高架部

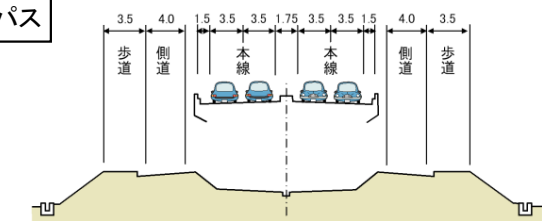


掘割部



豊田南バイパス

高架部



2. 評価の視点：豊田西バイパス、豊田北バイパス、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153号や国道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、また周辺路線では主要渋滞箇所として、多数の区間・箇所が選定されています。

2)整備効果

■豊田北バイパス、豊田南バイパスの整備により、豊田市街地を迂回する環状道路を形成し、豊田市街地の交通混雑緩和に寄与します。

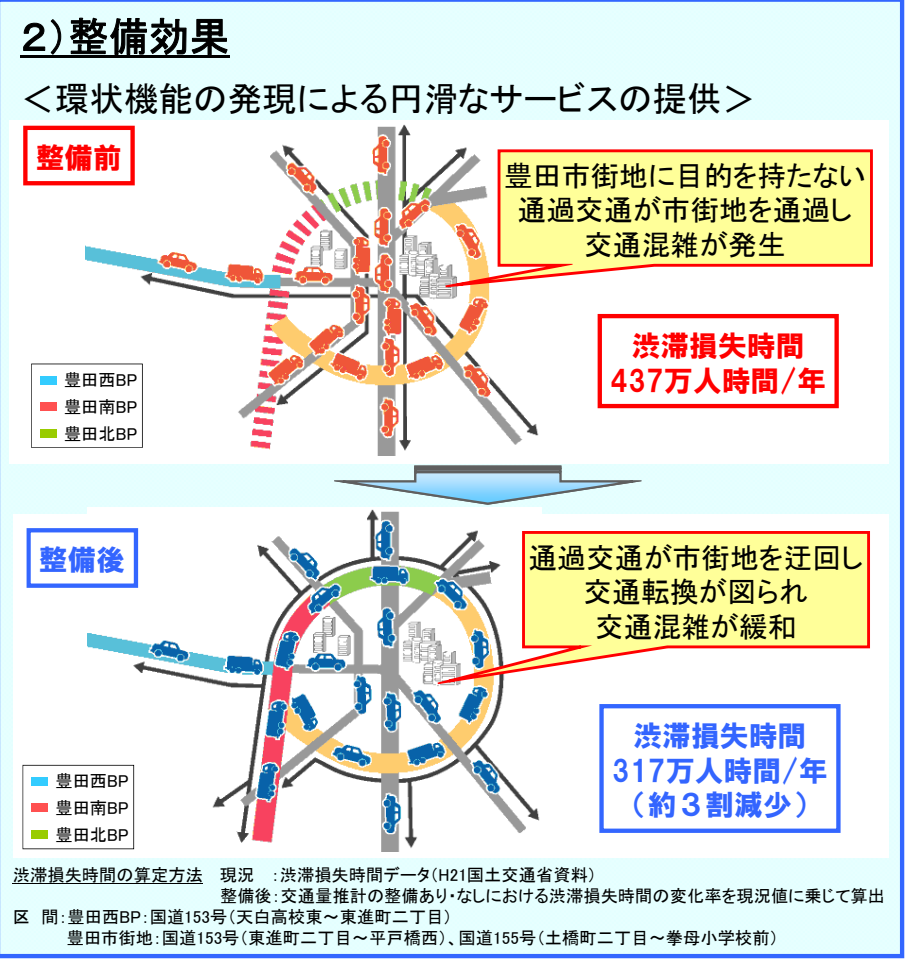
■豊田南バイパス交差部の豊田西バイパス立体化により、結節点の交通円滑化、環状道路への分散・迂回を図ります。



図3. 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)

※2「主要渋滞箇所」の箇所数:選定された主要渋滞箇所のうち、交差点等、区間が重なる場合は各々に計上



2. 評価の視点: 豊田北バイパス、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、中でも豊田外環状内では29箇所が存在し、年間約380件もの死傷事故が発生しています。

■豊田市中で発生している死傷事故の約4割(約1,520件/4年)が、豊田市中心市街地で発生しています。

2)整備効果

■豊田北バイパス、豊田南バイパスの整備により、豊田市街地を迂回する環状道路が形成され、市街地内の交通量減少による事故減少が期待できます。

1)現状の課題

<全国の事故発生状況の推移>

交通戦争と呼ばれた時代の危険度
300件/億台キロ超過

図4. 死傷事故率の推移(全国・全道路)

出典: 国土交通省資料

<豊田市街地周辺の事故発生状況>

豊田外環状内
29箇所

図6. 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: 交通事故総合データベース(H20~H23)

<豊田市の死傷事故発生状況>

37%

死傷事故の約4割が環状内で発生

※事故件数:
豊田外環状内: 1,517[件/4年]
豊田市: 4,066[件/4年]

図5. 豊田市の死傷事故発生状況

2)整備効果

<事故件数の変化(豊田外環状内)>

死傷事故が約1割減少

整備前 1,517
整備後 1,446

図7. 交通事故件数の変化

<周辺地域の安全性向上>

環状道路内の交通量が減少することにより交通事故が減少

豊田西BP
豊田南BP
豊田北BP

図8. 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: 豊田市環状内における県道以上の路線
整備前: 交通事故総合データベース(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：豊田北バイパス、豊田南バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

③物流効率化の支援

1)現状の課題

■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となっており、愛知県の産業を支えています。

■豊田市には、自動車組立工場が多数立地しており、周辺の部品工場からの輸送、港への完成車及び海外生産用自動車部品の輸送が多く、物流の効率化が必要になっています。

2)整備効果

■豊田南バイパスの整備により、自動車関連工場の立地している衣浦港から豊田市間の所要時間が約16分短縮し、物流の効率化に寄与します。

■豊田北バイパスの整備により、豊田勘八ICへの所要時間が約15分短縮し、高速ICへのアクセス性向上が期待されます。

1)現状の課題

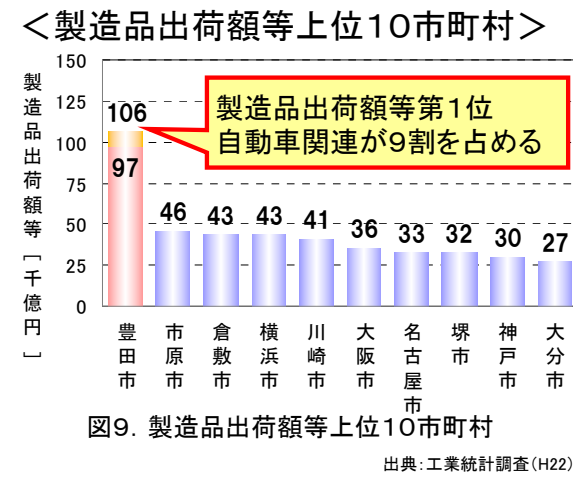


図10. 豊田市周辺の物流ネットワーク

2)整備効果

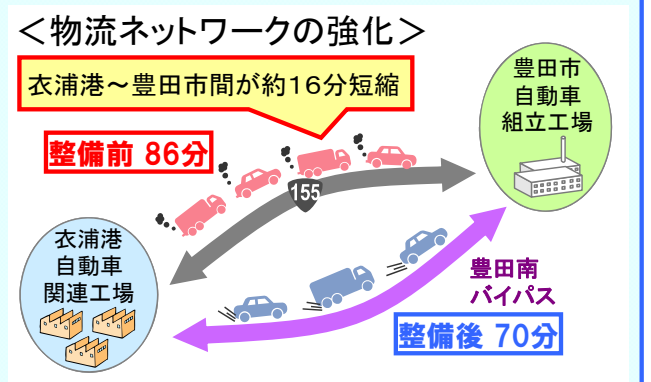


図11. 豊田南バイパス整備による所要時間の変化※1

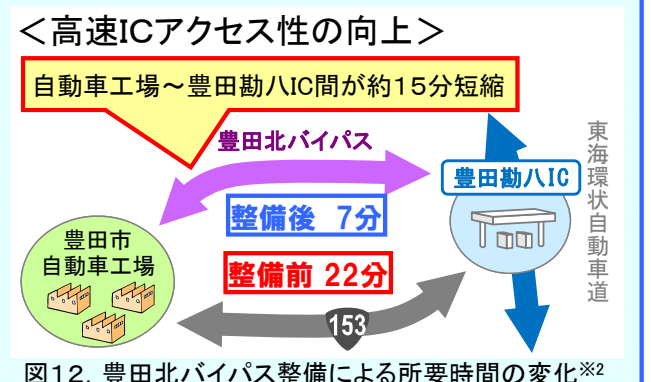


図12. 豊田北バイパス整備による所要時間の変化※2

所要時間の算定方法
区間: ※1 衣浦港(衣浦港湾事務所)～豊田市自動車組立工場(美山交差点)
※2 豊田勘八IC～豊田市自動車工場(逢妻4丁目交差点)
整備前: H22センサス混雑時旅行速度にて算出
整備後: 豊田南・北バイパスは規制速度を用いて算出

2. 評価の視点: 豊田北バイパス、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

- 豊田北・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5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

項目	豊田市	その他地域
外来患者数	3559百人	69百人
救急車受入数	83%	84%

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>

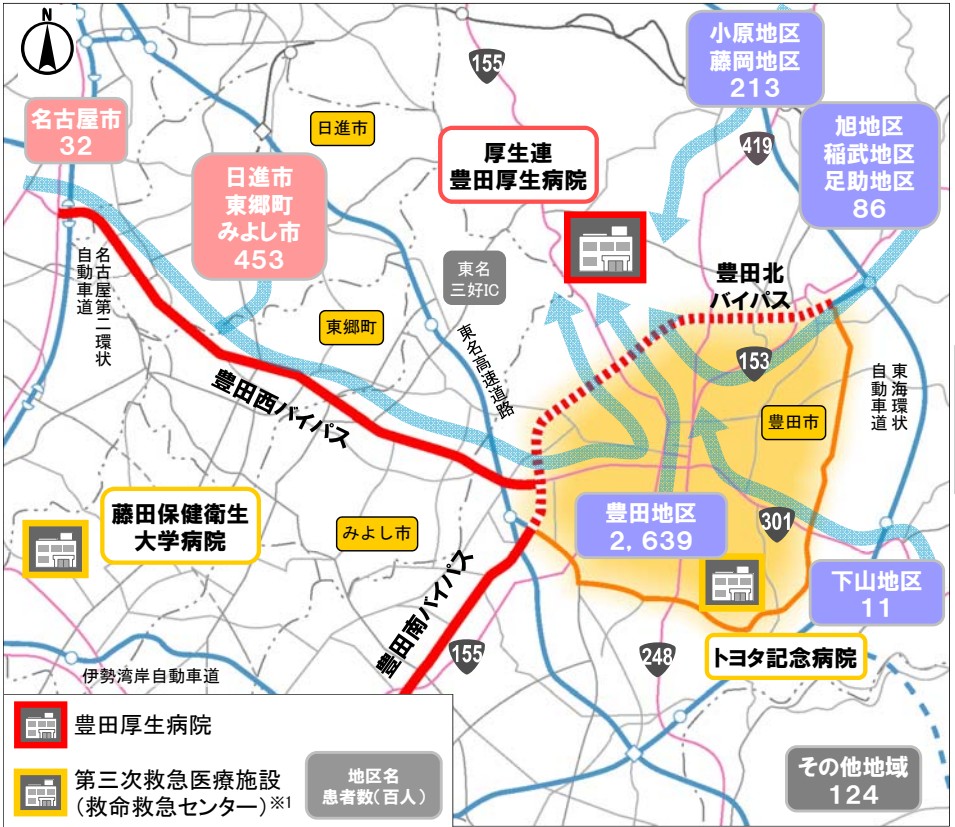


図13. 豊田厚生病院の地域別患者受け入れ状況

2)整備効果

<15分到達時間圏域の拡大>

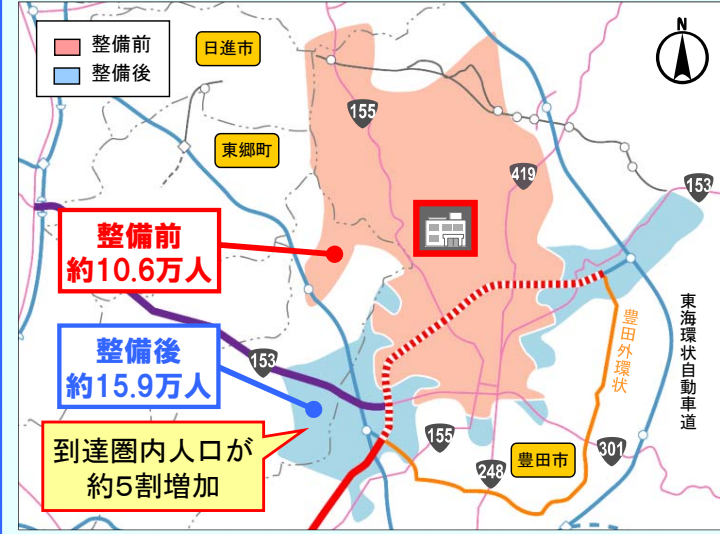
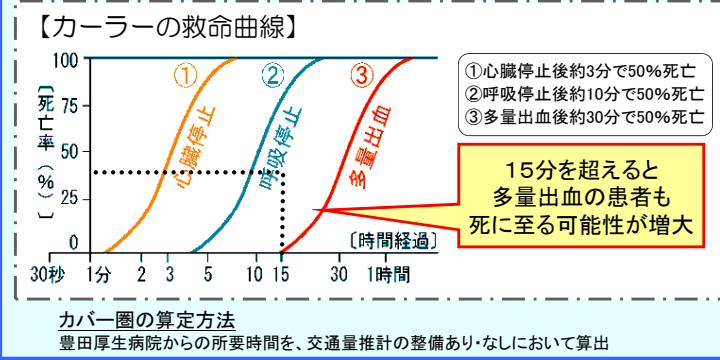


図14. 医療カバー圏の変化



※1 第三次救急医療施設(救命救急センター): 第二次救急医療機関の後方病院として脳卒中、心筋梗塞、頭部損傷など重篤救急患者を24時間体制で受け入れるもの

2. 評価の視点: 豊田西バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

⑤交通渋滞の緩和

1)現状の課題

- 豊田西バイパスは、豊田都市圏と名古屋都市圏とを直接結ぶ国道であり、1日で約4万台の交通が利用する大動脈です。
- 豊田市中心部から豊田西バイパスにかけて、朝夕の通勤時には交通が集中し、交通混雑が著しく、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。
- 豊田西バイパスは、豊田外環状道路の放射道路としての役割を担っており、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ています。

2)整備効果

- 豊田外環状道路(豊田南バイパス)との結節点を立体化する事により、環状道路の交通を円滑化し、分散導入機能を強化することで、都市圏交通の最適化を目指します。

1)現状の課題

<豊田西バイパス周辺の交通網>

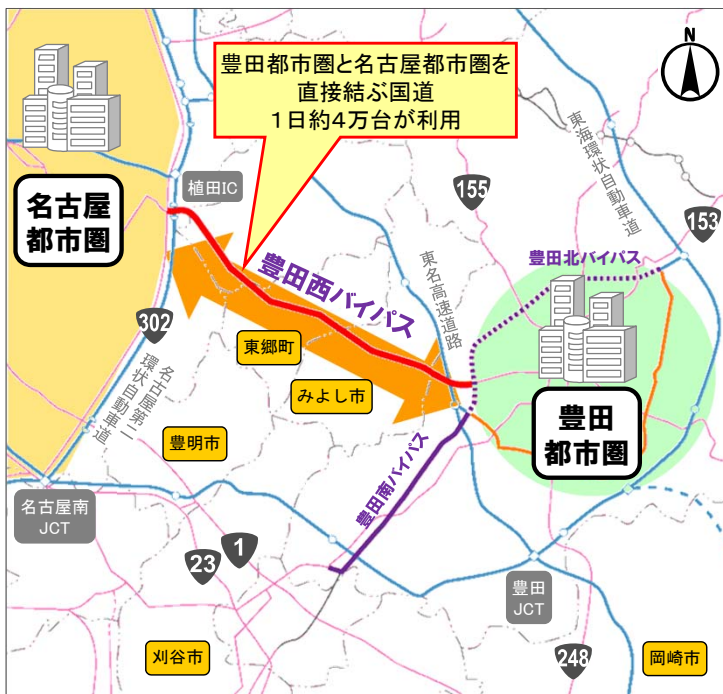


図15. 豊田西バイパス周辺の路線状況

<豊田市街地の交通混雑状況>

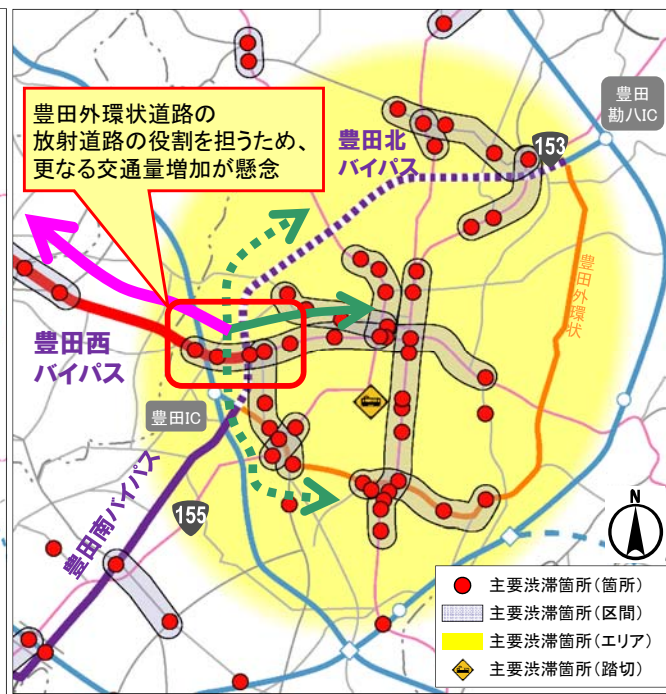
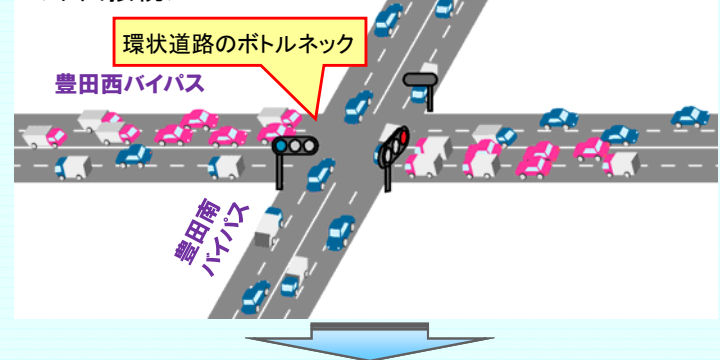


図16. 豊田市街地周辺の主要渋滞箇所

2)整備効果

<豊田外環状道路の接続部立体化>

<平面接続>



<結節点立体化>

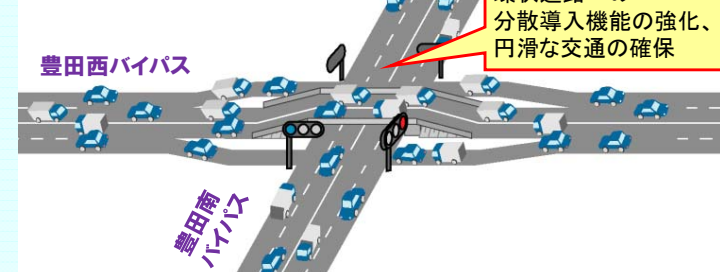


図17. 接続部立体化による交通の円滑化イメージ

2. 評価の視点: 豊田西バイパス

(1) 事業の必要性等に関する視点

⑥交通事故の削減

1)現状の課題

■並行する主要地方道・県道では、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23箇所存在しており、年間約200件もの交通事故が発生しています。

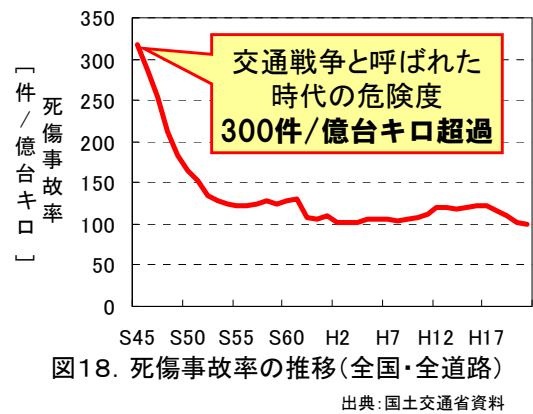
■旧道((県)豊田東郷線)は交通量が多く、歩道が狭いことから、歩行者や自転車の安全性にも課題があります。

2)整備効果

■豊田西バイパスの6車線整備により、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。

1)現状の課題

<全国の事故発生状況の推移>



<旧道の利用状況>



図19. 旧道(豊田東郷線)の歩道の状況

<並行道路の事故発生状況>

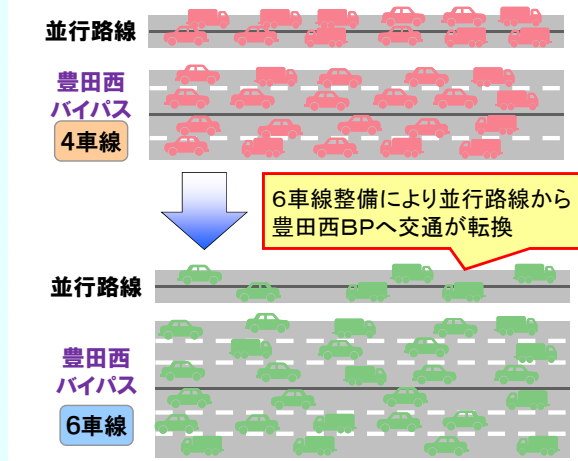


図20. 豊田西バイパス並行道路における事故発生状況

※事故危険箇所: H22センサス区間内、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(H20~H23)

2)整備効果

<6車線整備による交通容量の拡大>



<事故件数の変化(豊田西BP並行路線)>

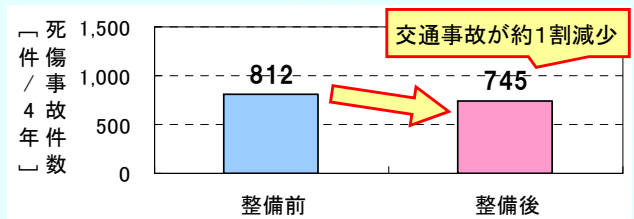


図21. 交通事故件数の変化

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: 交通事故統計データベース(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掛けて算出

3. 費用対効果分析—一般国道153号豊田西バイパス—

(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)				
	3,380億円	+ 262億円	+ 47億円		3,690億円		※1
◇B/C(事業全体)	=			776億円 + 98億円	=	4.2(4.5)	
	1,344億円	+ 32億円	+ 5.1億円		1,381億円		※1、2
◇B/C(残事業)	=			34億円 + 40億円	=	18.8(15.1)	
	(事業費)		(維持管理費)		73億円		()は、前回評価時

【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)

※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（名鉄バス等）が存在する。
- 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（名古屋市天白区～豊田市）を最短時間で連絡する路線を構成する。
- 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
 - ・第一次緊急輸送路として位置づけられる。
 - ・緊急輸送道路である東名高速道路が通行止めになった場合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、SPM排出量の削減が見込まれる。

3. 費用対効果分析—一般国道153号豊田北バイパス—

(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)

$$\begin{aligned} \diamond B/C(\text{事業全体}) &= \frac{1,103\text{億円} + 90\text{億円} + 17\text{億円}}{280\text{億円} + 32\text{億円}} = \frac{1,209\text{億円}}{312\text{億円}} = 3.9(2.5) \quad \text{※1} \\ \diamond B/C(\text{残事業}) &= \frac{1,103\text{億円} + 90\text{億円} + 17\text{億円}}{205\text{億円} + 32\text{億円}} = \frac{1,209\text{億円}}{237\text{億円}} = 5.1(2.7) \quad \text{※1、2} \end{aligned}$$

【前回評価時からの変更点】

(事業費) (維持管理費)

()は、前回評価時

1. H25年度事業化済道路網に変更(H22→H25)
2. 費用便益分析の基準年次を変更(H22→H25)
3. 全線暫定供用に伴う便益を計上
4. 全線暫定供用に伴う維持管理費を計上

※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(名鉄バス等)が存在する。
- ②都市の再生
 - ・区画整理(豊田市豊田平戸橋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
 - ・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。
- ④個性ある地域の形成
 - ・主要な観光地(香嵐溪など)へのアクセス向上が期待される。
- 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。
- ⑦災害への備え
 - ・現道の架替の必要のある老朽橋梁(平戸橋)における通行規制等が解消される。
- ⑧地球環境の保全
 - ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
 - ・NO2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 豊田南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。

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

【前回評価時からの変更点】

(事業費)

(維持管理費)

()は、前回評価時

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
- ・CO2排出量の削減が見込まれる。
- ⑨生活環境の改善・保全
- ・NO2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

- 豊田西バイパス : 事業進捗率は約81%、用地取得率は約100%に至っています。(平成24年度末)
平成18年度までに全線(L=13.3km)が暫定4車線供用しています。
豊田市西新町～東新町間(L=1.0km)の4車線立体化を推進しています。
- 豊田北バイパス : 事業進捗率は約15%、用地取得率は約49%に至っています。(平成24年度末)
設計協議、用地買収を推進し、工事に着手します。
- 豊田南バイパス : 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、工事に着手します。

(参考) 前回評価時:

事業進捗率 豊田西バイパス:約 75% 、 豊田北バイパス:約 4% 、 豊田南バイパス:約 59%
用地取得率 豊田西バイパス:約100% 、 豊田北バイパス:約 2% 、 豊田南バイパス:約 81%

2) 事業の進捗の見込み状況

- 豊田西バイパス : 平成25年度に、豊田市西新町～東新町間(L=1.0km)の4車線立体供用を予定しています。
- 豊田北バイパス : 豊田市逢妻町～扶桑町間(L=5.7km)は、概ね10年程度の供用を目指します。
- 豊田南バイパス : 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

- 豊田西バイパス、豊田北バイパス、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削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

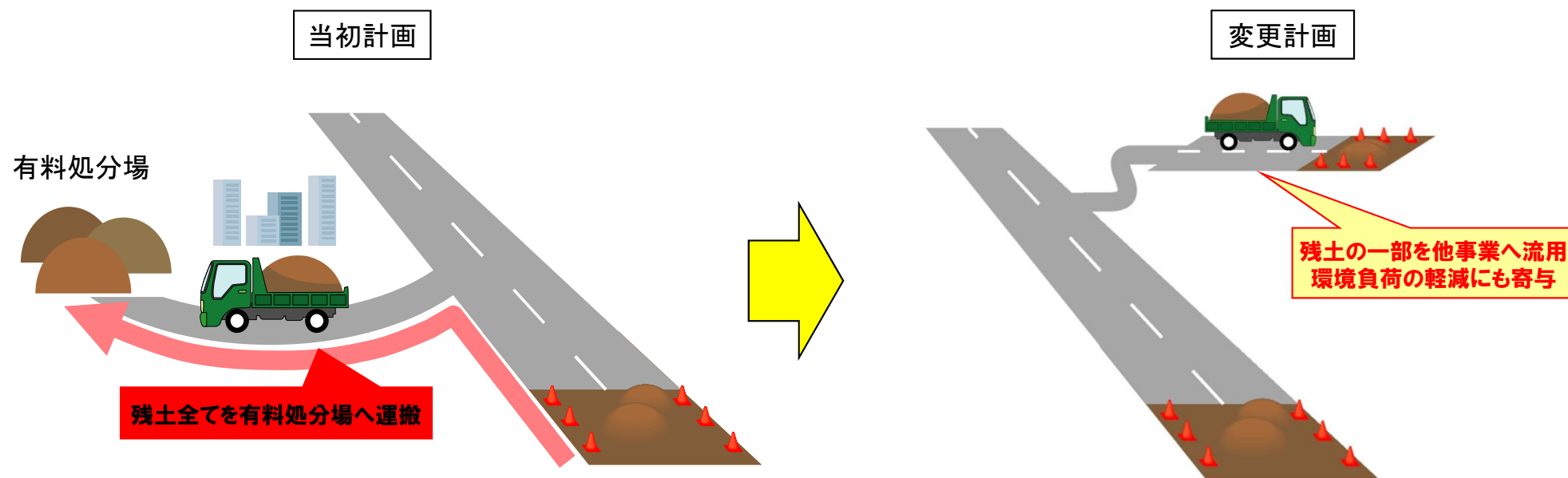


図22. 豊田北バイパス・豊田南バイパス沿線における土捨て場整備

6. 県・政令市への意見聴取結果

<一般国道153号 豊田西バイパス>

■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。
そのため、豊田西新町～東新町区間の4車立体は、平成25年度内の一日も早い供用をお願いしたい。
また、引き続き全線6車線化についても、早期に供用時期を明確にするとともに、一日も早い整備をお願いしたい。
- 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。

■名古屋市の意見

一般国道153号豊田西バイパスは、名古屋都市圏と豊田都市圏を結ぶ重要な道路です。
名古屋市と豊田市間のアクセス性の向上と地域連携の強化に向けて、事業の継続をお願いします。

<一般国道153号 豊田北バイパス>

■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. 豊田北バイパスは、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、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。

<一般国道155号 豊田南バイパス>

■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153号豊田西バイパス、一般国道153号豊田北バイパス、一般国道155号豊田南バイパスの事業を継続する。