

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

令和7年12月11日

中部地方整備局
名四国道事務所

目 次

1. 事業概要

(1)事業目的	P 1
(2)計画概要	P 2

2. 事業の進捗及び見込みの視点

P 3

3. 事業費の見直しについて

P 4

4. 費用対効果分析

(1)3便益による事業への投資効果	P 8
(2)一体評価区間の考え方	P 9

5. 県・政令市への意見聴取結果

P 10

6. 対応方針(原案)

P 10

(1)事業目的

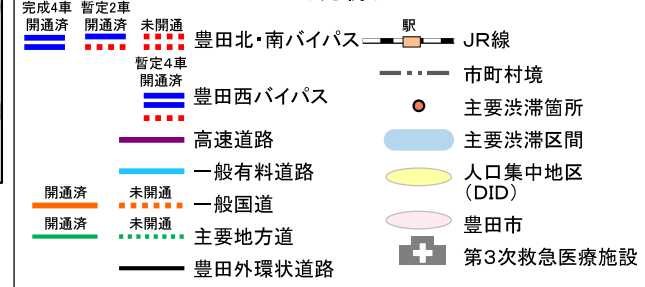
豊田市は、自動車産業の集積地となっており、豊田市中心部や周辺路線では、主要渋滞箇所や死傷事故率の高い箇所が多数存在し、交通渋滞、交通混雑が発生しています。豊田北バイパス、豊田南バイパスを一体的に整備することで、交通渋滞の緩和や交通事故の削減、物流効率化の支援、救急医療活動の支援などの効果を見込んでいます。

豊田北バイパス、豊田南バイパスの全体位置図



R7.3 撮影

< 凡 例 >



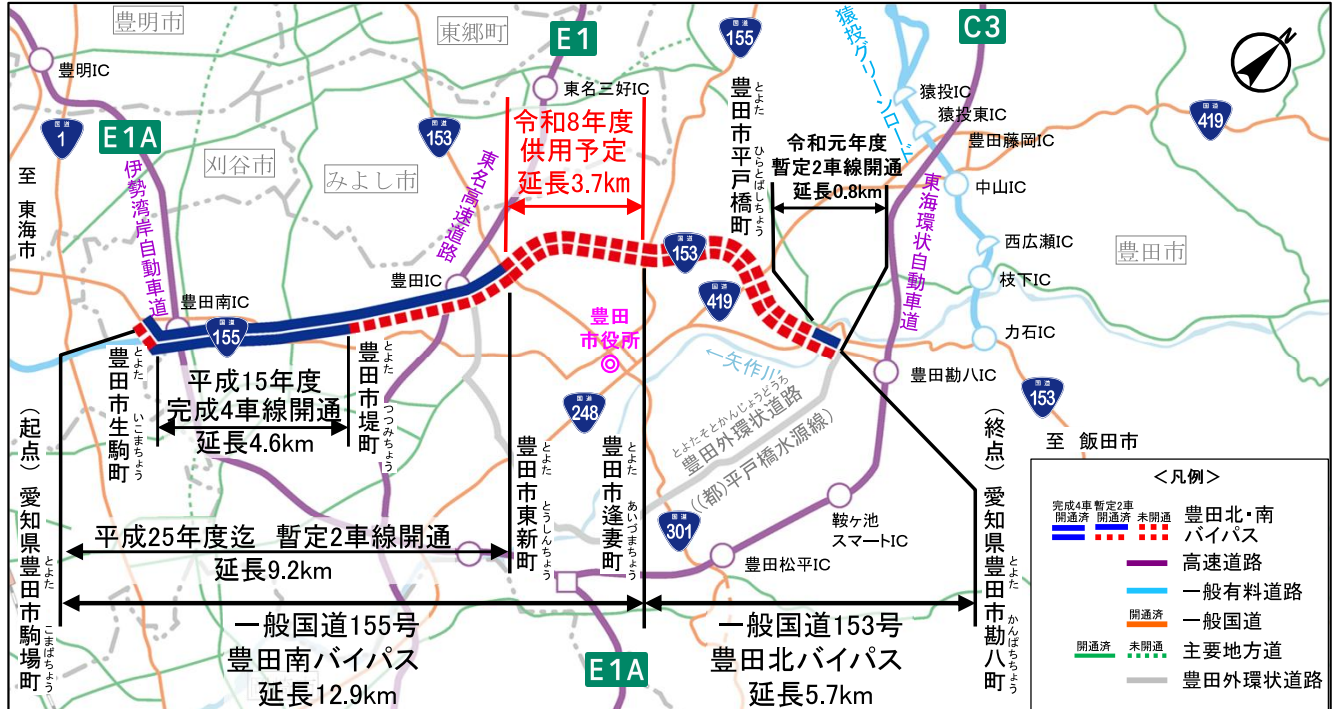
1. 事業概要

(2) 計画概要

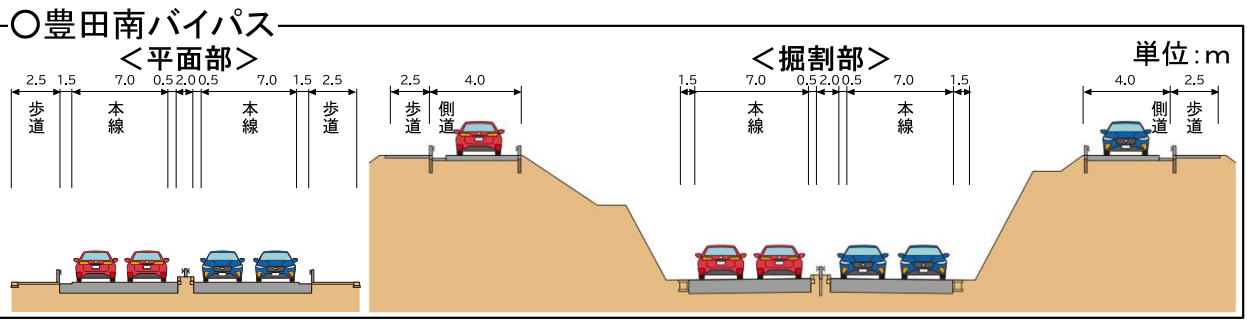
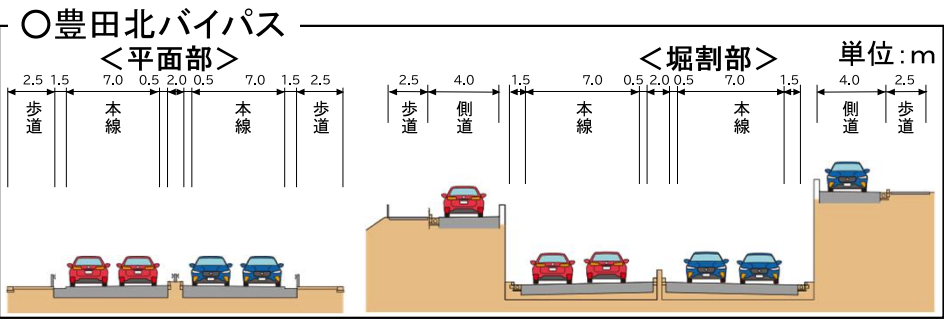
■**豊田北バイパス**は、**豊田市逢妻町**から**同市勘八町**に至る延長5.7kmの道路で、平成18、20年度に事業化し、令和元年度に**豊田市平戸橋町**から**同市勘八町間**(延長0.8km)が**暫定開通**しました。

■**豊田南バイパス**は、**豊田市駒場町**から**同市逢妻町**に至る延長12.9kmの道路で、昭和48年度に事業化し、これまでに**豊田市駒場町**から**同市東新町間**(延長9.2km)が開通(一部**暫定開通**)しています。

事業名	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
道路規格	第3種第1級	第3種第1級
設計速度	80km/h	80km/h
車線数	4車線	4車線
都市計画決定	昭和60年度 (計画変更:平成2年度)	昭和39年度 (計画変更:昭和47年度)
事業化	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
計画交通量	42,000台/日	45,600台/日
用地着手年度	平成21年度	昭和50年度
工事着手年度	平成25年度	昭和58年度
延長 (供用済延長)	5.7km (0.8km暫定2車線開通)	12.9km [9.2km暫定2車線開通 うち4.6km完成4車線開通]
前回の再評価	令和5年度 (指摘事項なし:継続)	令和5年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	460億円(11億円増額)	1012億円(40億円増額)



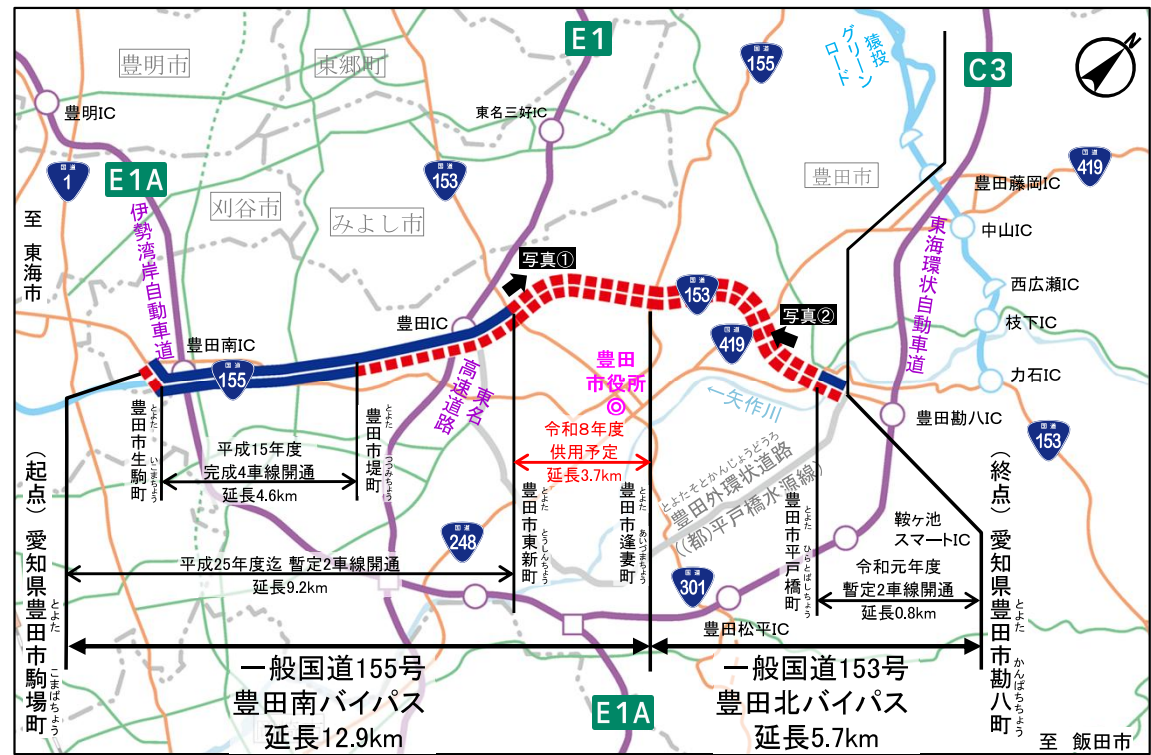
標準断面図



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業の進捗の見込み状況

- 豊田南バイパス: 豊田市東新町から逢妻町間(延長3.7km)について、令和8年度供用に向けて改良工、舗装工を推進します。
- 豊田北バイパス: 豊田市逢妻町から平戸橋町間(延長4.9km)について、用地買収及び改良工を推進します。



＜凡 例＞					
完成4車線開通済	暫定2車線開通済	未開通	豊田北バイパス、豊田南バイパス	高速道路	一般有料道路
開通済	未開通	一般国道	開通済	未開通	主要地方道
			豊田外環状道路		市町村境

一般国道153号 豊田北バイパス	一般国道153号 豊田南バイパス
【用地取得率】 約93%(令和4年度末) ⇒ 約93%(令和6年度末)	【用地取得率】 100%(令和4年度末) ⇒ 100%(令和6年度末)
【事業進捗率】 約61%(令和4年度末) ⇒ 約64%(令和6年度末)	【事業進捗率】 約82%(令和4年度末) ⇒ 約85%(令和6年度末)



3. 事業費の見直しについて: 豊田北バイパス・豊田南バイパス

■ 事業費増加の要因

・ 豊田南バイパス：①盛土材料の土質改良費の増加、②盛土材料の不足に伴う増加、③物価上昇による資機材及び労務単価の増加	・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計 4 0 億円増額
・ 豊田北バイパス：③物価上昇による資機材及び労務単価の増加	・・・・・・・・・・・・・・・・・・合計 1 1 億円増額

< 豊田南バイパス >

事業費増額の要因	金額
① 盛土材料の土質改良費の増加 ■ 盛土材として適さない土質であったことによる土質改良費の追加	10億円
② 盛土材料の不足に伴う増加 ■ 他事業からの搬入を予定していた盛土材料について、埋蔵文化財調査の試掘調査にて重要な出土品が多数確認され本調査が必要となったため、搬出が出来なくなり、購入土による対応を実施	17億円

< 豊田北バイパス・豊田南バイパス >

事業費増額の要因	豊田北バイパス	豊田南バイパス
③ 物価上昇による資機材及び労務単価の増加 ■ 建設資機材価格の上昇による橋梁、改良、舗装等の工事費の増加	11億円	13億円

3. 事業費の見直しについて: 豊田南バイパス

① 盛土材料の土質改良費の増加(+10億円)

■ 当該事業の盛土施工は自路線の流用土を計画しており、盛土施工前(令和5年12月)に宮口・本新地区からの流用土(切土区間①)を土質試験したところ良質な土であったため、他の切土区間も含めて改良不要と考えておりました。

■ しかし、令和6年2月に隣接する本新北地区からの流用土(切土区間②)について土質試験を実施したところ、コーン指数が低く盛土施工にあたり土質改良を行う必要があることが判明し、土質改良が必要となりました。

位置図

一般国道155号 豊田南バイパス

盛土イメージ位置

至 飯田市

至 東海市

① 流用可能

② 流用不可 ※改良が必要

切土区間②(本新北地区)

切土区間①(宮口・本新地区)

【凡例】

- 黄色 : 切土区間
- 緑色 : 盛土区間

盛土イメージ

流用土

H = 約 7 m

L = 約 36 m

(当初) 切土をそのまま盛土材として活用

土質改良

土質改良(バックホウ混合)

(変更) 切土を土質改良し、盛土

切土区間②(本新北地区)

コーン指数:
367kN/m² ≤ 400kN/m²

盛土材として流用不可

コーン指数試験結果

調査箇所	コーン指数
切土区間①	734kN/m ²
切土区間②	367kN/m ²

※コーン指数: 土の堅さを示す指標
(数値が小さいほど柔らかい土であることを示す)

コーン指数400kN/m²未満で第4種建設発生土に該当し、改良が無いと盛土材としての流用不可

事業費

項目	土質改良 (バックホウ混合)
数量	15.4万m ³
単価	7,700円/m ³
増額	10億円

3. 事業費の見直しについて: 豊田南バイパス

② 盛土材料の不足に伴う増加(+17億円)

■盛土施工にあたり、事業内発生土で不足する土については、^{やはぎがわ}矢作川の水位低下対策事業の発生土の一部を、盛土材として利用することを予定しておりました。

■しかし、令和6年9月実施の埋蔵文化財調査の試掘調査において、重要な出土品が多数確認され本調査が必要となったため、豊田南バイパスへの搬出が出来なくなり、急遽、購入土での対応が必要となりました。

■ 位置図



【出典】愛知県文化財マップ(埋蔵文化財)

■ 矢作川 水位低下対策事業箇所(鵜の首地区)

川幅約200m

川幅約100m

河道掘削箇所

■ 試掘調査

出土品

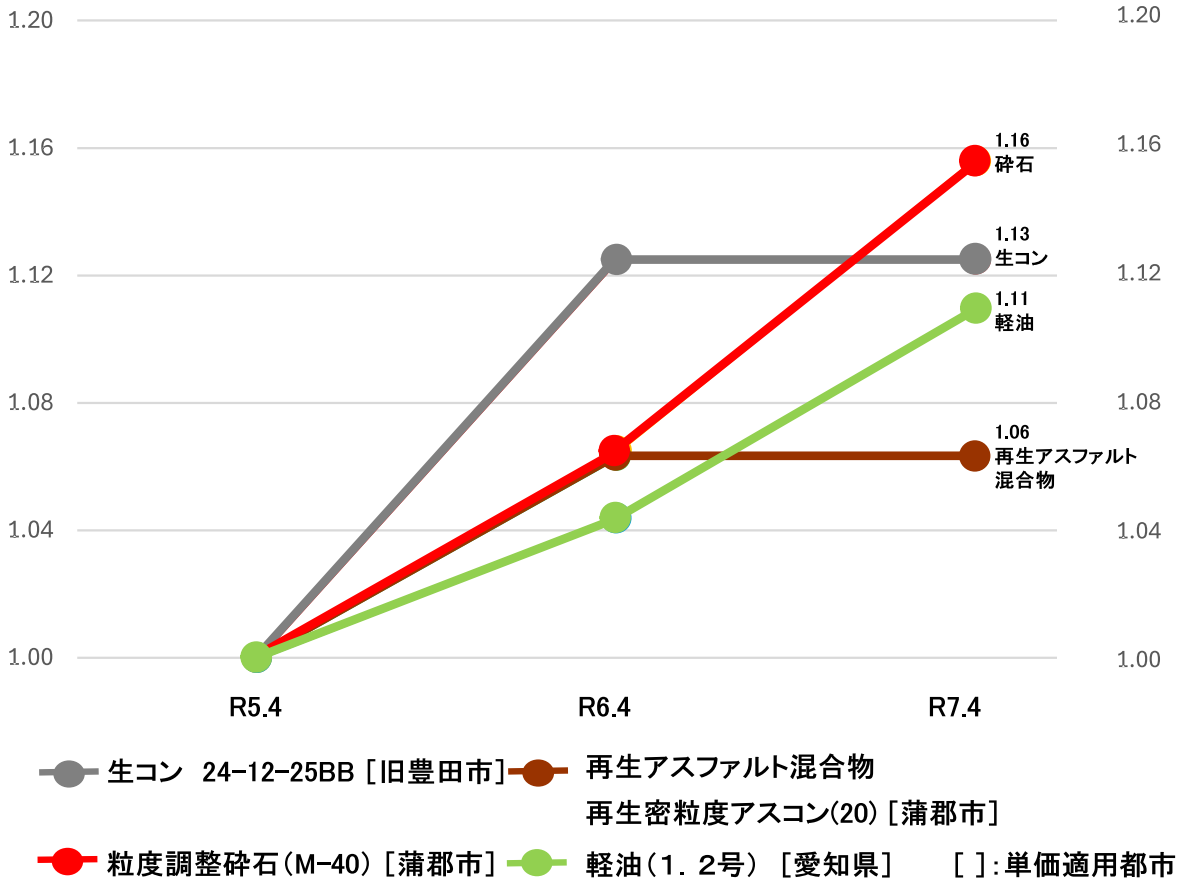
試掘調査状況

3. 事業費の見直しについて: 豊田北バイパス・豊田南バイパス

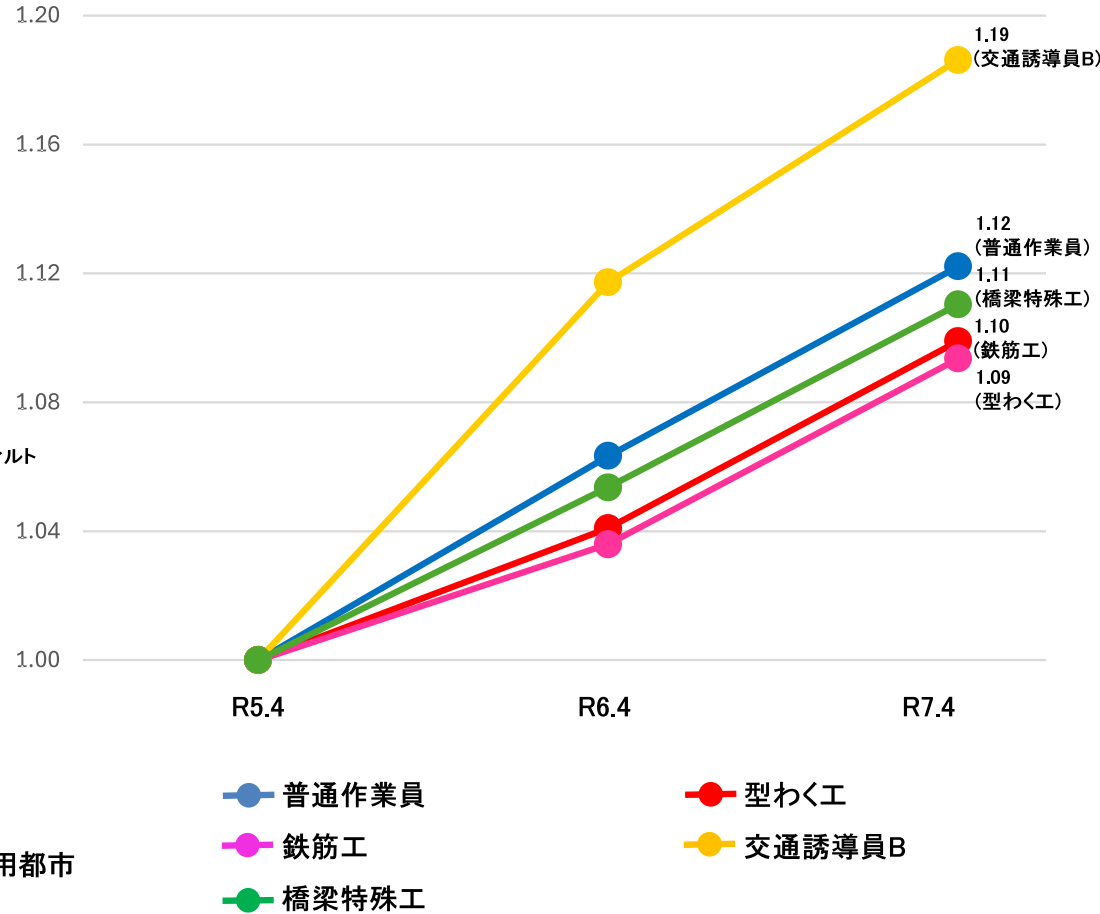
③: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+24億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰、またコロナ禍からの世界経済の回復に伴う需要拡大によって、前回再評価時(令和5年度)に比べて、建設資材や労務費の単価が上昇しています。
- 建設資材価格の伸び率では、R5.4を基準とした場合、コンクリート、砕石等の価格が約1.1~1.2倍となっています。
- 労務単価についても、前回評価時から約1.1~1.2倍と増加しています。
- 主に建設資材価格の上昇の影響を受け、橋梁、改良、舗装等の工事費の増加が必要となりました。

■ 建設資材単価の伸び率 (R5.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率 (R5.4を基準に算出) (愛知県)



4. 費用対効果分析

(1) 3便益による事業の投資効果

■費用便益分析(B/C)について

◇費用便益比(B/C) =
$$\frac{\text{走行時間短縮便益} + \text{走行経費減少便益} + \text{交通事故減少便益}}{\text{事業費} + \text{維持管理費} + \text{更新費}}$$

【事業全体】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(豊田市駒場町～豊田市勘八町)

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	5,887	412	21	6,320	2,426	181	18	2,625	2.4
今回評価時	7,158	597	32	7,787	2,768	187	19	2,992	2.6
〔参考〕社会的割引率2%	11,741	981	59	12,781	2,657	333	60	3,050	4.2
〔参考〕社会的割引率1%	15,779	1318	85	17,182	2,545	468	106	3,119	5.5

【残事業】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(豊田市駒場町～豊田市勘八町)

	便益(億円)				費用(億円)				B/C
	走行時間短縮	走行経費減少	交通事故減少	計	事業費	維持管理費	更新費	計	
前回評価時	2,675	228	19	2,922	250	81	6	336	8.7
今回評価時	3,135	300	23	3,458	235	84	6.5	326	10.6
〔参考〕社会的割引率2%	5,435	516	46	5,997	263	153	22	438	13.7
〔参考〕社会的割引率1%	7,492	708	67	8,267	279	218	43	540	15.3

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	2.3～2.9
事業費	±10%	2.6～2.6
事業期間	±20%	2.5～2.9

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	9.7～11.7
事業費	±10%	9.9～11.5
事業期間	±20%	10.1～11.2

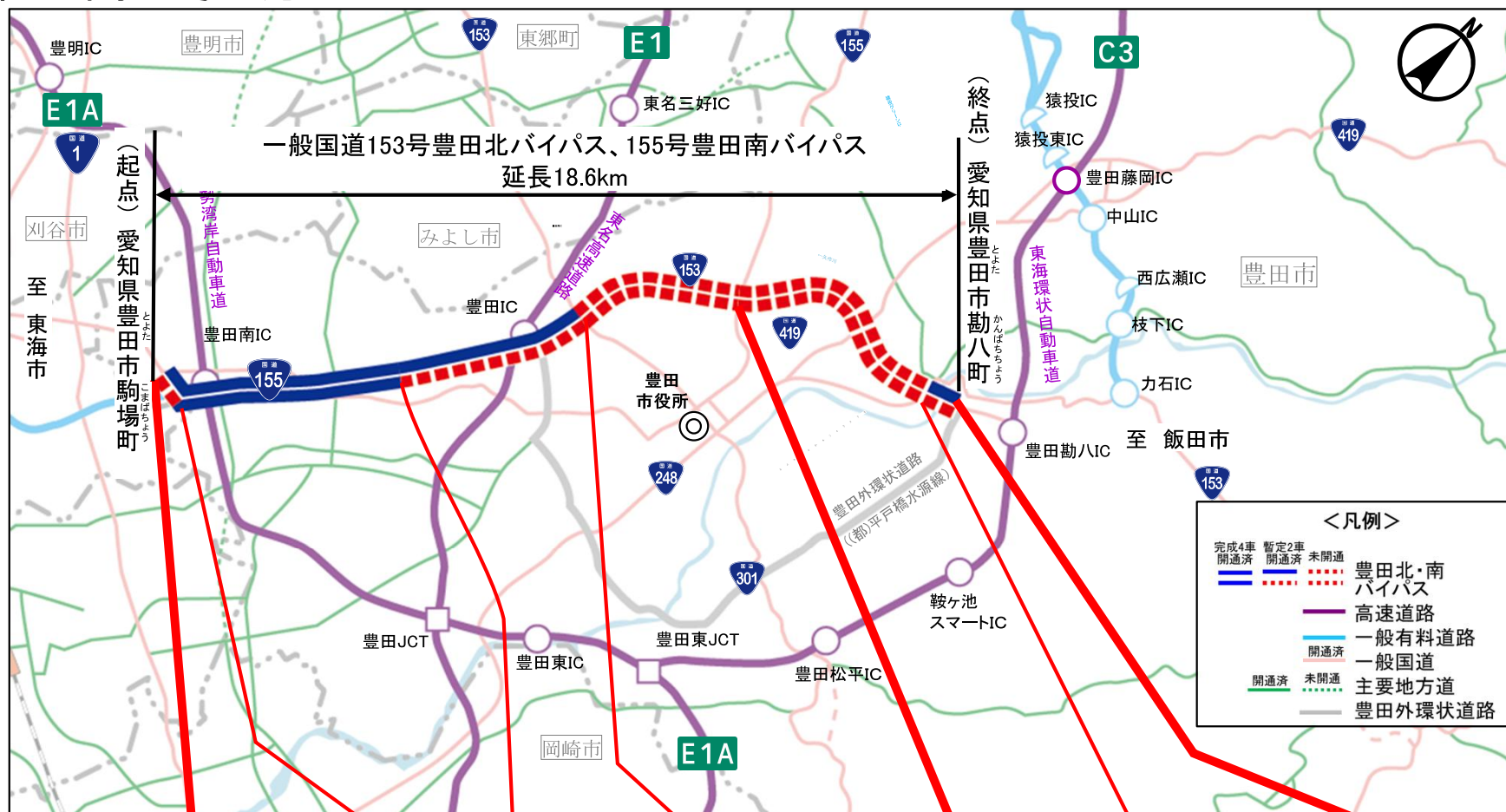
- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道153号 豊田北バイパス、一般国道155号 豊田南バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約3,873km)を対象として算出。
- ※2 令和4年2月に公表された平成27年度全国道路・街路交通情勢調査ベースのR22将来ODに基づきB/Cを算出。
- ※3 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。
- ※4 事業区間を一般国道153号 豊田北バイパスとして算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】3.3 【残事業】12.6
事業区間を一般国道155号 豊田南バイパスとして算出した費用便益比(B/C) 【事業全体】2.6 【残事業】12.6

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来道路網条件の変更(R5年度事業化済道路網→R7年度事業化済道路網)により、市道西部2号線が追加。
2. 費用便益分析マニュアルの改訂(R4マニュアル→R7マニュアル)により、各便益の原単位の更新、社会的割引率1%、2%のケースについて試算。
3. 費用便益分析の基準年次(R5年度→R7年度)
4. 費用便益分析のGDPデフレーター(R5年度→R7年度)
5. 一般国道153号 豊田北バイパスの事業費増(11億円増加)
6. 一般国道155号 豊田南バイパスの事業費増(40億円増加)

4. 費用対効果分析

(2) 一体評価区間の考え方



	一般国道155号豊田南バイパス 延長12.9km				一般国道153号豊田北バイパス 延長5.7km		B/C
	暫定2車線 開通区間 0.6km	4車線 開通区間 4.6km	暫定2車線 開通区間 4.0km	令和8年度供用 予定区間 3.7km	事業中区間 4.9km	暫定2車線 開通区間 0.8km	
一体評価区間 (事業全体)	○	○	○	○	○	○	2.6
一体評価区間 (残事業)	○		○	○	○	○	10.6

5. 県・政令市への意見聴取結果

一般国道153号 豊田北バイパス

■愛知県の意見

「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。

一般国道155号 豊田南バイパス

■愛知県の意見

「対応方針(原案)」に対して異議はありません。

一般国道155号豊田南バイパスは、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、令和8年度中の一日も早い開通とさらなる交通の円滑化に向けた4車線化の早期実現をお願いしたい。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。

6. 対応方針(原案)

■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。