

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

令和8年7月7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

P 6

5. 県・政令市への意見聴取結果

P 7

6. 対応方針(原案)

P 7

1. 事業概要

(2) 計画概要

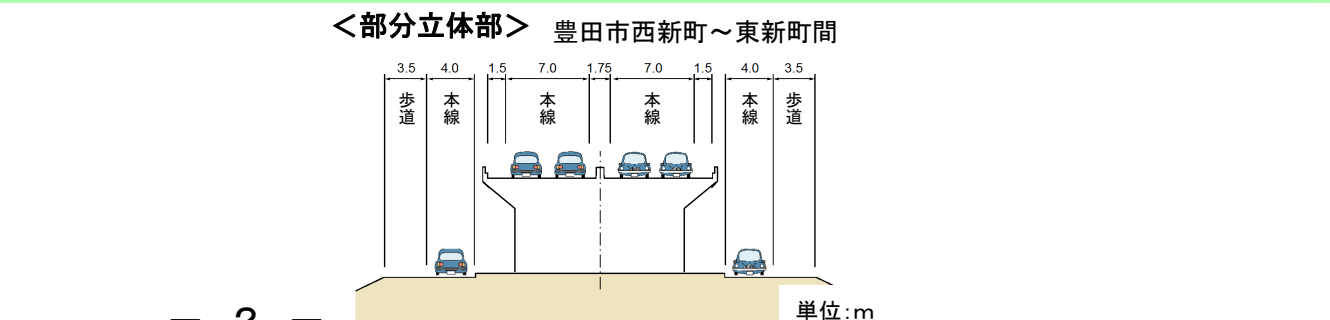
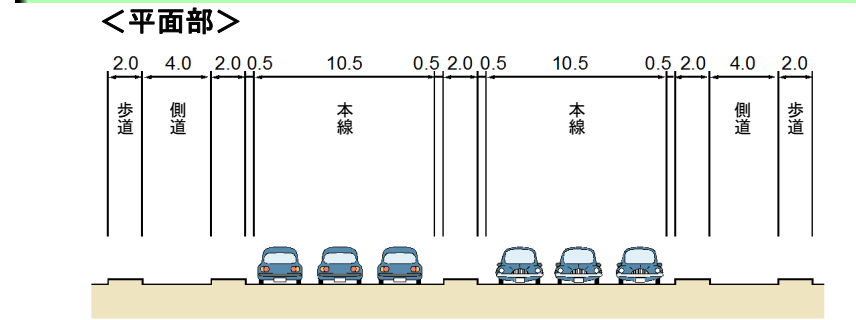
■^{とよたにし}豊田西バイパスは、昭和42年度に事業化し、平成18年度迄に全線(延長13.3km)が、暫定4車線で開通しています。

■^{とよた にしんちよう どうしんちよう}また、平成25年度に豊田市西新町～^{とうしん}東新町間(延長1.0km)の東新高架橋が供用しています。

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
計画交通量	78,700台/日
用地着手年度	昭和46年度
工事着手年度	昭和48年度
延長 [供用済延長]	13.3km [暫定4車線開通済 13.3km]
前回の再評価	令和3年度 (指摘事項なし:継続)
全体事業費	327億円(11億円増額)



標準断面図



2. 事業の進捗及び見込みの視点

事業進捗の見込みの視点

- 名古屋市天白区天白町～豊田市東新町(延長13.3km)は、平成18年12月に暫定4車線で開通済み。
- 令和4年12月には、福田橋南交差点において、右折車線の延伸及び左折車線の新設を実施したところ。
- 6車線開通に向け関係機関と渋滞対策を検討の上、優先整備区間の選定を行い、関係機関協議、設計を推進します。



3. 事業費の見直しについて

■ 事業費増加の要因

①物価上昇による資機材・労務単価の増加	・・・・・・・・・・・・・・・・	合計 1 1 億円増額
---------------------	------------------	-------------

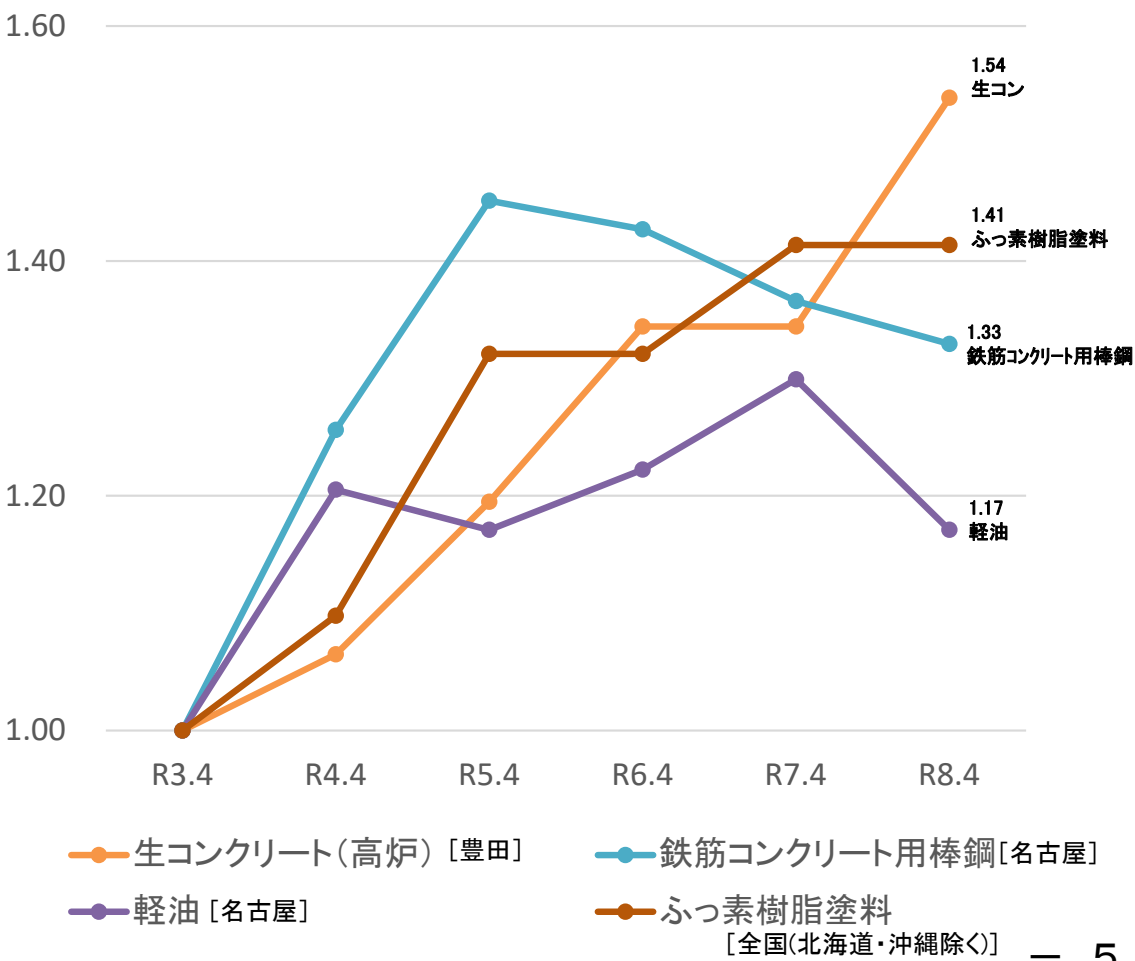
事業費増額の要因	増額
①物価上昇による資機材・労務単価の増加 ■建設資機材の上昇による橋梁等の工事費の増加	11億円

3. 事業費の見直しについて

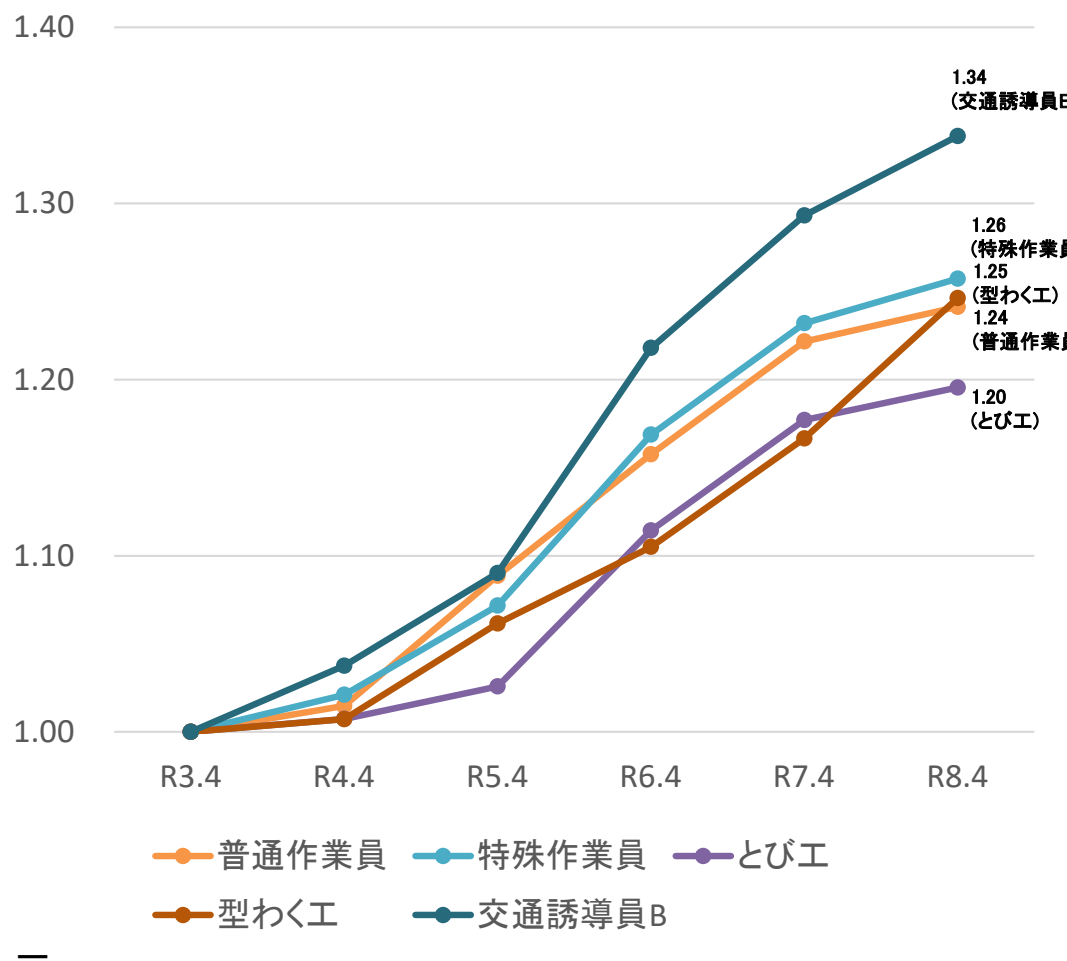
①: 物価上昇による資機材及び労務単価の増加(+11億円)

- 原材料費及びエネルギーコストの世界的な高騰等によって、前回再評価時(令和3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、R3.4を基準とした場合、コンクリート、鉄筋等の価格が約1.1～1.5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1.2～1.3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 (R3.4を基準に算出)



■ 労務単価の伸び率 (R3.4を基準に算出) (愛知県)



4. 費用対効果分析

本ページの記載内容に誤りが確認されたため、修正した資料については、「令和8年度 第2回中部地方整備局事業評価監視委員会 開催結果」に掲載しています。

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 豊田西バイパス(名古屋市天白区天白町～豊田市東新町)

	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	3,997	221	69	4,286	1,122	201	－	1,323	3.2
今回評価時	8,341	252	43	8,636	1,505	175	－	1,680	5.1
〔参考〕社会的割引率2%	8,727	253	42	9,022	653	180	－	833	10.8
〔参考〕社会的割引率1%	9,212	260	43	9,514	419	188	－	607	15.7

<感度分析結果>

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	4.6～5.7
事業費	±10%	5.1～5.2
事業期間	±20%	5.0～5.2

【残事業】一般国道153号 豊田西バイパス(名古屋市天白区天白町～豊田市東新町)

	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	1,494	50	0.25	1,545	35	47	－	82	18.8
今回評価時	1,867	11	0.22	1,879	39	42	－	82	23.0
〔参考〕社会的割引率2%	3,181	19	0.38	3,199	44	74	－	118	27.1
〔参考〕社会的割引率1%	4,280	25	0.51	4,306	47	100	－	147	29.2

変動要因	変動ケース	B/C
交通量	±10%	20.7～25.3
事業費	±10%	22.0～24.2
事業期間	±20%	22.0～23.9

- ※1 便益算定に当たってのエリアは、「一般国道153号 豊田西バイパス」周辺の主要な幹線道路(延長約790km)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。

【前回再評価時からの変更点】

1. 将来OD表の変更(H22年度全国道路・街路交通情勢調査 → H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
2. 将来道路網条件の変更(R3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。
3. 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。
4. 費用便益分析の基準年次(R3年度→R8年度)
5. 総走行台キロの年次別伸び率の更新(H22年度全国道路・街路交通情勢調査 → H27年度全国道路・街路交通情勢調査)
6. 費用便益分析のGDPデフレーター(R3年度→R8年度)
7. 費用便益比算定上の供用年の見通し
8. 一般国道153号 豊田西バイパスの事業費増(11億円増加)

5. 県・政令市への意見聴取結果

■愛知県の意見

一般国道153号豊田西バイパスは、名古屋都市圏の広域道路ネットワークの放射道路として、名古屋市と自動車産業の集積地である豊田市を結び、本県のモノづくり産業を支える重要な役割を担っています。

沿線の日進市、東郷町、みよし市は、名古屋市近郊に位置し、自然豊かな丘陵地を有する地域です。こうした地域特性を背景に、日進市では本路線沿線で土地区画整理事業が行われるなど、交通需要は増加傾向にあります。現在も、平日朝夕のラッシュ時のみならず、休日においても激しい渋滞が発生しており、住民生活に大きな支障を来しています。

今後、当地域がさらに発展していくためには、一般国道153号豊田西バイパスの6車線化を始めとした渋滞対策が必要不可欠であり、一日も早く供用をお願いします。

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ていただくようお願いします。

6. 対応方針(原案)

■一般国道153号豊田西バイパスの事業を継続する。

費用便益分析に含まれない効果

一般国道153号 豊田西バイパス

令和8年7月7日

中部地方整備局
名四国道事務所

費用便益分析結果

本ページの記載内容に誤りが確認されたため、修正した資料については、「令和8年度 第2回中部地方整備局事業評価監視委員会 開催結果」に掲載しています。

項目		事業全体	残事業
費用	事業費	1,505億円	39億円
	維持管理費	175億円	42億円
	更新費	-	-
	費用(C)	1,680億円	82億円
便益	走行時間短縮便益	8,341億円	1,867億円
	走行経費減少便益	252億円	11億円
	交通事故減少便益	43億円	0.22億円
	便益(B)	8,636億円	1,879億円
B/C		5.1	23.0

その他効果	時間信頼性向上便益	所要時間のばらつきを考慮した余裕時間が短縮(1,354億円)
	CO2排出削減便益	走行速度が改善することでCO2排出量が低減(178億円)

1. 時間信頼性向上便益

○道路整備による所要時間が短縮する効果だけでなく、所要時間のばらつき(余裕時間)を縮小する効果があり、その効果を評価

＜計算手法＞

未整備時
時間のばらつき
(余裕時間)

—

整備後
時間のばらつき
(余裕時間)

×

交通量

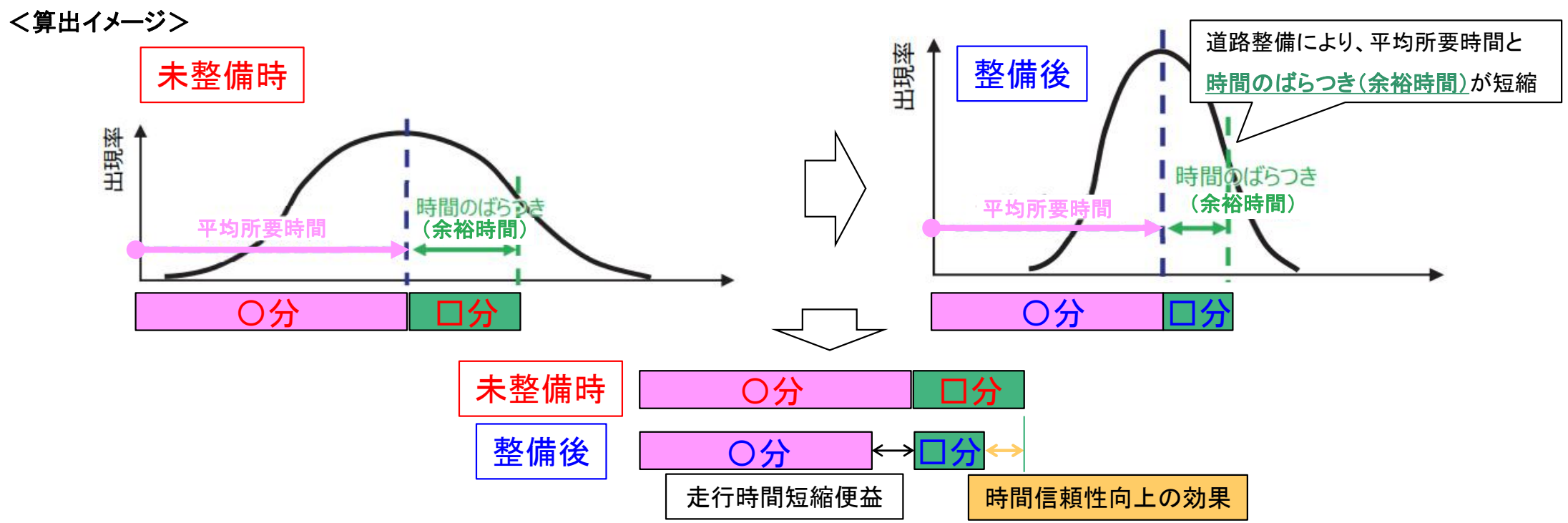
×

貨幣価値

=

時間信頼性向上の効果

時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)により算出



▼時間信頼性向上便益算出結果

		総余裕時間費用 (億円／年)		③時間信頼性 向上便益 (億円／年) ①-②	④時間信頼性 向上便益 現在価値換算 (億円／50年)
		①未整備	②整備後		
事業全体	暫定供用	1454.19	1431.13	23.06	1354.21
	完成	1431.13	1411.45	19.68	

時間信頼性向上の効果

「時間信頼性向上便益算定マニュアル(案)」に基づき便益換算した結果、
1,354億円の効果が見込まれる

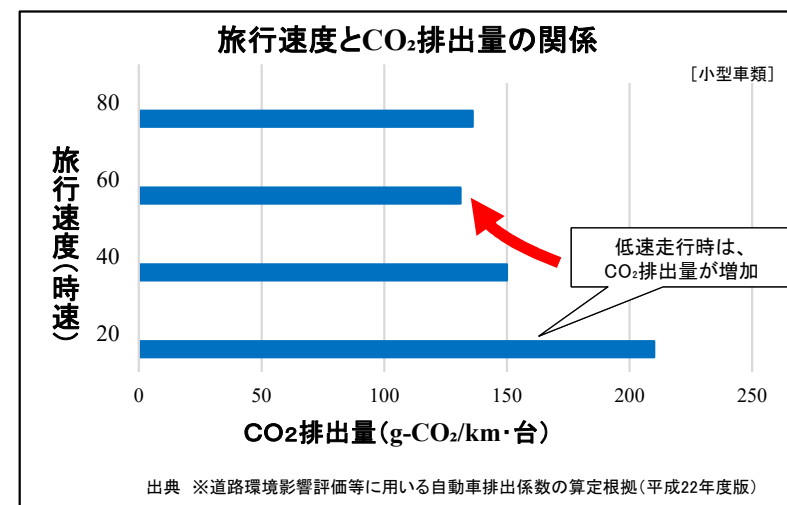
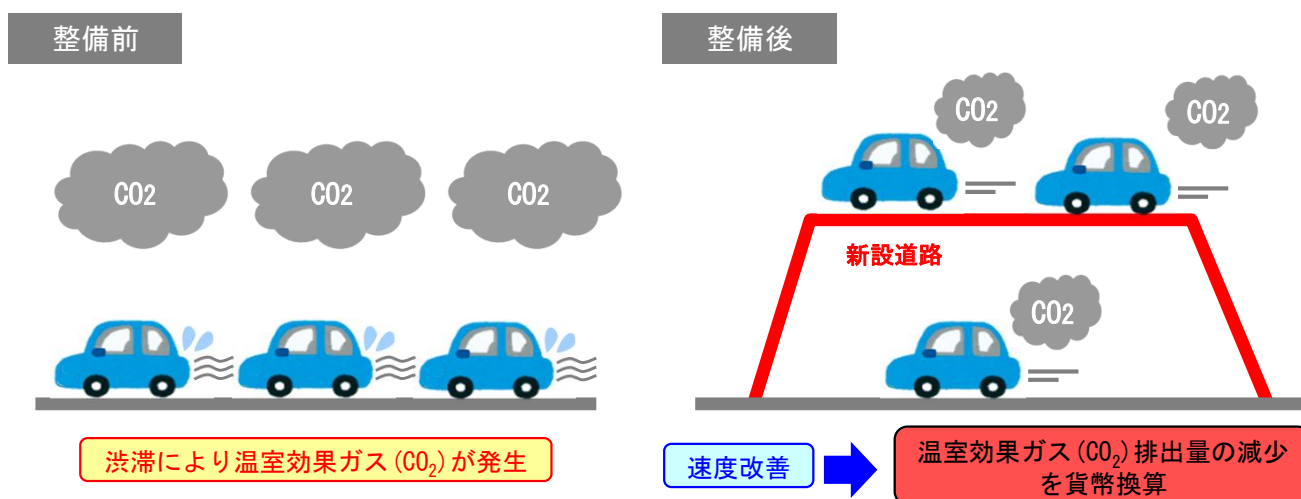
2. CO₂排出削減便益

○道路整備により走行速度の改善や交通量が変化することで、温室効果ガス(CO₂)排出量が低減されることによる効果を評価

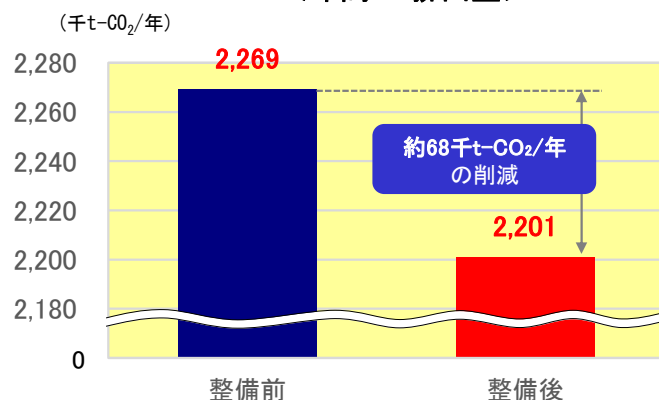
<計算手法>

$$\text{単年度便益} = (\text{整備前のCO}_2\text{排出量} - \text{整備後のCO}_2\text{排出量}) \times \text{貨幣価値} \times 365$$

<算出イメージ>



<年間CO₂排出量>



CO₂排出削減便益の効果

1年間に生じる便益

(整備なし : 2,269千t-CO₂/年 - 整備あり : 2,201千t-CO₂/年)
× CO₂の貨幣価値原単位※ : 10,600円/t-c = 約7.2億円/年

◆暫定供用から50年間を対象として現在価値化した便益

道路整備によるCO₂排出削減便益
178億円と試算