

再 評 価 調 査 書

I 事業概要						
事業名	道路事業（道路改良事業）					
地区名	一般国道 155 号（大草工区、小牧原新田工区、自才前工区、村中工区）					
事業箇所	愛知県小牧市大草～小牧市村中					
事業の あらまし	<p>一般国道 155 号は、愛知県常滑市を起点とし、瀬戸市、春日井市、小牧市等を経由し、弥富市に至る延長約 115km の路線であり、名古屋圏の第 3 環状道路及び尾張北部地域における東西横断道路の機能を有する幹線道路である。また、第一次緊急輸送路として位置づけられ、防災上重要な路線でもある。</p> <p>当該事業区間は、平成 19 年度に大草工区が暫定 2 車線で開通し、平成 22 年度に村中工区の立体交差が暫定 2 車線で完成しているが、小牧原新田工区は暫定 2 車線であるためにボトルネックとなっており、慢性的に渋滞が発生している。また自才前（じさいまえ）工区は 4 車線区間であるが歩道が整備されておらず、沿線の公共施設を利用する歩行者の安全が確保できないことから、歩行者空間整備の必要性が高まっている。</p> <p>このため、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」、「交通安全対策の強化」、「地震・津波対策の強化」を主な目的として、交通渋滞の解消と交通円滑化、安全な歩道空間の確保を図るため、一般国道 155 号の 4 車線化整備を実施するものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備 ②交通安全対策の強化 ③地震・津波対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
計画変更 の推移		事業採択時 (H13)	再評価時 (H23)	再々評価時 (H28)	変動要因の分析	
	事業期間	H15～H19	H15～H37	H15～H37		
	事業費（億円）	57.3	108.3	103.0	事業費精査のため	
	経費 内訳 (億円)	工事費	17.2	49.4	43.7	〃
		用補費	39.1	56.8	55.6	〃
		その他	1.0	2.1	3.7	〃
事業内容	大草工区 (L=0.4km 暫定 2 車整備) 村中工区 (L=1.3km 暫定 2 車立体)	大草工区 (L=0.4km 平面 4 車整備) 小牧原新田工区 (L=0.4km 平面 4 車整備) 自才前工区 (L=0.8km 右折 帯・歩道整備) 村中工区 (L=1.3km 立体 4 車整備、立体前 後平面 4 車整備)	大草工区 (L=0.4km 平面 4 車整備) 小牧原新田工区 (L=0.4km 平面 4 車整備) 自才前工区 (L=0.8km 右折 帯・歩道整備) 村中工区 (L=1.3km 立体 2 車整備、立体前 後平面 4 車整備)			
II 評価						
①事業の 必要性の 変化	1) 必要性 の変化	<p>【事業採択時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一般国道 41 号と交差する村中工区は、東名高速道路小牧 IC と近接しているため、交通が輻輳し、著しい交通渋滞が発生するとともに、名古屋高速 11 号小牧線小牧北入口延伸（平成 14 年 4 月供用）による更なる交通の増加が見込まれ、早急に慢性的な渋滞状況を改善する必要があった。また計画区間周辺においては物流施設が数多く立地しており、村中交差点の渋滞緩和による高速道路等へのアクセス向上が求められていた。 大草工区は小牧市内の唯一の未整備区間であり、尾張北部を結び東西を連絡する幹線道路として、早期にネットワーク化することが求められていた。 				

	<p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 19 年 8 月の大草工区の暫定 2 車線供用により、一般国道 155 号バイパスの交通量は増加している。(H11 : 14,500 台/日 → H22 : 18,700 台/日) ・小牧原新田工区、自才前工区では、朝夕の通勤時間帯を中心に交通渋滞が慢性化していた。また、自才前工区では、歩行者の増大により、安全な歩行空間を確保することが求められていた。 <p>【再々評価時の状況】</p> <p>①人の交流を支え地域を活性化する基盤整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小牧市小牧原から村中の間は平成 25 年度に主要渋滞箇所指定されており、交通量が 18,695 台/日、混雑度が 1.31 (H22 交通センサス) と依然として混雑している。また、並行する現道の混雑度は 1.17、主要地方道春日井各務原線の混雑度は 1.18 であり、並行路線の混雑度も 1.0 を超えている。 <p>②交通安全対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自才前工区は、歩道が未整備であるが、周辺に公共施設が複数立地している(パークアリーナ小牧、名鉄小牧原駅、小牧原小学校、岩崎中学校) ことに加え、昼間 12 時間大型車混入率が 21.6% と高いことから、安全な歩行空間の整備が必要である。 <p>③地震・津波対策の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 155 号は第一次緊急輸送道路としての位置づけられており、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。 <p>【変動要因の分析】</p> <p>依然として当該事業区間や周辺道路で渋滞が発生していることに加え、自才前工区においては歩道が設置されていないことから、引き続き事業の必要性は高い状況である。</p>		
判定	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 10%;">B</td> <td> <p>A : 事前評価時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B : 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C : 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p> </td> </tr> </table> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小牧市小牧原から村中の間は平成 25 年度に主要渋滞箇所指定されるなど、交通渋滞は解消されていない。また、自才前工区においては歩道が設置されていないことから、事業の必要性は依然として高い状況であるため。 	B	<p>A : 事前評価時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B : 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C : 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p>
B	<p>A : 事前評価時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B : 事前評価時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C : 事前評価時に比べ必要性が著しく低下している。</p>		

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H15~H22	H23~H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36	H37		
工種区分	調査・設計	←————→													
	用地・補償	←————→													
	工事	←————→													
事業費(億円)	前回計画	66.4	11.6	30.3											
	実績	66.4	15.3												
	今回計画	66.4	15.3	16.3					5.0						

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗状況	
	計画【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(km)	1.7	1.7	100%	2.9	59%
事業費(億円)	78.0	81.7	105%	103.0	79%
工事費	30.6	31.1	102%	43.7	71%
用地補償費	45.4	46.9	103%	55.6	84%
その他	2.0	3.7	185%	3.7	100%

※用地進捗率(面積ベース)は、約76%

【施工済みの内容】

- ・平成19年8月に大草工区(L=0.4km)が暫定2車線で供用
- ・平成22年8月に村中工区(L=0.9km)の高架部が暫定2車線で供用
- ・平成26年度に村中工区(L=0.4km)が4車線で供用

2) 未着手又は長期化の理由

- ・完了予定年度に変更なし。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・地元自治体より早期整備が要望されており、大きな阻害要因はない。

【今後の見込み】

- ・小牧原新田工区および自才前工区は平成31年度、村中工区および大草工区は平成37年度までに整備が完了する予定である。

判定

A

- A: 事業は順調であり、計画通り確実な完成が見込まれる。
 B: 次のいずれか(該当する項目に「○印」を付ける)
 ・これまで事業は順調である。今後は多少の阻害要因が見込まれるものの、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。
 ・これまで事業長期化していたが、事業期間を延長したことにより、今後は阻害要因がなく、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。
 ・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間等を要すれば、解決できる見通しがあり、ほぼ計画通りの完成が見込まれる。
 C: 阻害要因の解決が困難で、現時点では、事業進捗の目処がたたない。

【理由】

- ・事業は順調であり、予定通り平成37年度までに整備完了が見込まれるため。

③事業の効果の変化

1) 貨幣価値化可能な効果(費用対効果分析結果)の変化

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析の算定基礎となった要因変化の有無】
 -

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事業採択時 (基準年：H14)	再評価時 (基準年：H23)	再々評価時 (基準年：H28)	備考
費用 (億円)	事業費	45	106.5	-	
	維持管理費	2	1.3	-	
	合計(C)	47	107.8	-	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	166	503.7	-	
	走行経費削減便益	-1	35.7	-	
	交通事故減少便益	3	0.5	-	
	合計(B)	168	539.9	-	
	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	35,000	33,000	31,400
費用対効果分析結果(B/C)		3.6	5.0	-	

※1 事業採択時は村中工区(暫定2車立体)、大草工区(平面2車整備)を前提として実施

※2 再評価時は、都市計画決定された内容で実施

村中工区(立体4車整備、平面4車整備)、自才前工区(右折帯・歩道整備)、
 小牧原新田工区(平面4車整備)、大草工区(平面4車整備)

※3 再々評価時は、村中工区の立体を2車整備とし、他は再評価時と同じ内容で実施

※4 金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したもの

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析手法】

・費用便益分析マニュアル(平成20年11月国土交通省 道路局 都市・地域整備局)

【分析】

・前回評価時と比べ、費用対効果分析の要因(事業費等)が3割を超えて変化していないため、費用対効果分析を実施しない。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事業採択時の状況】

・小牧原新田工区、自才前工区の歩道設置により、公共施設へ来訪する歩行者の安全性が確保される。

【再評価時の状況】

・特に変化なし

【再々評価時の状況】

・国道 155 号の村中交差点周辺は渋滞対策プログラムにおける渋滞区間に該当するとともに、貨幣価値化困難な効果として、交通弱者に対する安全性の向上、主要な渋滞個所の渋滞緩和などが期待できる。

・「貨幣価値化困難な効果 評価基準表」に基づき評価した評価地は 0.89 である。

貨幣価値化困難な効果 評価基準表			
達成目標(建設部方針)	評価対象の判断	評価項目	基礎点 得点
1 防御力	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地震対策アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1 合計 3 2
		■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる <input type="checkbox"/> 通学路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する <input checked="" type="checkbox"/> 沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する <input type="checkbox"/> その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	MAX3 3 2 1 合計 3 2
3 成長力	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞対策プログラムに位置付けられた事業、または「緊急に対策の検討が必要な踏切」に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> 渋滞損失時間の県内上位区間(県平均値以上)の区間における渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1 合計 3 3
		総合計 評価値	9 0.89

※「道路・街路事業の事業評価マニュアル」

(平成 28 年 7 月、愛知県建設部 都市整備課・道路維持課・道路建設課)

・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については 0.6 を超えている。

判定

A

A: 事前評価時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B: 事前評価時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。
 C: 事前評価時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。

【理由】

・B/Cは 1.0 を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても 0.6 を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。

III 対応方針(案)

継続

中止: 上記①~③の評価で一つでもC判定があるもの。
 継続: 上記以外のもの。

IV 事後評価実施の有無と主な評価内容

■対象(事業完了後5年目) □対象外

【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】

—

【主な評価内容】

・交通量(全車、大型車)、旅行速度、混雑度、安全性の改善状況

V 事業評価監視委員会の意見

一般国道 155 号（村中工区）の対応方針(案) [事業継続] を了承する。

VI 対応方針

事業継続