

事業概要書

事業名 道路事業	路線名等 国道155号 <small>むらなか</small> 村中拡幅
----------	--------------------------------------

1. 事業のあらまし

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、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方向の幹線道路である。

このうち、本事業区間の周辺においては、東名・名神高速道路、名古屋高速道路、国道41号などの広域幹線道路とネットワークを形成し、生産用機械産業や物流ターミナル、さらには航空宇宙産業等、多くの企業が立地しており、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している状況である。加えて、4車線区間においても歩道が未整備の区間もあり、歩行者の安全確保のためにも、拡幅事業による早期整備が望まれている。

このため、交通混雑の解消と交通円滑化の促進を図るとともに、歩道狭小で歩行者交通が危険な状態の解消し、安全な歩道空間の確保し、あわせて災害時の緊急輸送道路ネットワークの強化を図るものである。

2. 事業概要

- a. 事業箇所 おおくさ 愛知県小牧市大草～むらなか 小牧市村中
- b. 事業内容 L=2.9km、4種1級（60km/h）、幅員30m（4車線）
- c. 全体事業費 121.0億円
- d. 事業期間 2003年度～2030年度
- e. 根拠法令 道路法

<計画標準断面>

幅員L=30.0



再 評 価 調 書 (案)

I 事業概要								
事業名	道路事業							
地区名	一般国道 155 号 (村中 ^{むらなか} 拡幅)							
事業箇所	小牧市 ^{おおくさ} 大草～小牧市 ^{むらなか} 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、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方向の幹線道路である。</p> <p>このうち、本事業区間の周辺においては、東名・名神高速道路、名古屋高速道路、国道 41 号などの広域幹線道路とネットワークを形成し、生産用機械産業や物流ターミナル、さらには航空宇宙産業等、多くの企業が立地しており、朝夕の通勤時間帯を中心に慢性的な渋滞が発生している状況である。加えて、4 車線区間においても歩道が未整備の区間もあり、歩行者の安全確保のためにも、拡幅事業による早期整備が望まれている。</p> <p>このため、交通混雑の解消と交通円滑化の促進を図るとともに、安全な歩行空間を確保し、あわせて災害時の緊急輸送道路ネットワークの強化を図るものである。</p>							
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>あいち社会資本整備方針 2025 11 の取組方針より</p> <p>①地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <p>②交通事故対策（歩行者の安全性向上）</p> <p>③地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>							
計画変更の推移		事前評価時 (2001 年度)	再評価時 (1 回目) (2011 年度)	再評価時 (2 回目) (2016 年度)	再評価時 (3 回目) (2021 年度)	再評価時 (4 回目) (2025 年度)	変動要因の分析	
	事業期間	2003 年度 ～2007 年度	2003 年度 ～2025 年度	2003 年度 ～2025 年度	2003 年度 ～2025 年度	2003 年度 ～2030 年度	用地交渉の長期化による延伸	
	事業費 (億円)	57.3	108.3	103.0	116.0	121.0		
	経費内訳	工事費	17.2	49.4	43.7	48.8	53.1	公安協議に基づく施工方法の変更等 (+2.0 億円) 資材や労務費の上昇 (+3.0 億円)
		用補費	39.1	56.8	55.6	61.7	61.7	
その他		1.0	2.1	3.7	5.5	6.2		
事業内容	<p>【全体】 L=1.7km 村中工区 (L=1.3km 暫定 2 車立体) 大草工区 (0.4km 暫定 2 車整備)</p>	<p>【全体】 L=2.9km 村中工区 (L=1.3km 立 体 4 車整備、立 体前後平面 4 車 整備) 自才前工区 (L=0.8km 右折 帯・歩道整備) 小牧原新田工 区 (0.4km 平面 4 車整備) 大草工区 (0.4km 平面 4 車整備)</p>	<p>【全体】 L=2.9km 村中工区 (L=1.3km 立 体 2 車整備、立 体前後平面 4 車 整備) 自才前工区 (L=0.8km 右折 帯・歩道整備) 小牧原新田工 区 (0.4km 平面 4 車整備) 大草工区 (0.4km 平面 4 車整備)</p>	<p>【全体】 L=2.9km 村中工区 (L=1.3km 立 体 2 車整備、立 体前後平面 4 車 整備) 自才前工区 (L=0.8km 右折 帯・歩道整備) 小牧原新田工 区 (0.4km 平面 4 車整備) 大草工区 (0.4km 暫定 2 車整備)</p>				

II 評価

①事業の必要性の変化

1) 必要性
の変化

【事前評価時の状況】

- ・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 (2002 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に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。

【再評価時 (1 回目) の状況】

①地域の活性化

- ・2007 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。(1999 : 14,500 台/日 → 2010 : 18,700 台/日)

②交通事故対策

- ・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。

【再評価時 (2 回目) の状況】

①地域の活性化

- ・小牧市小牧原から村中の間は 2013 年度に主要渋滞区間に指定されており、交通量が 18,695 台/日、混雑度が 1.31 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。(H22 センサス)

②交通事故対策

- ・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。(H22 センサス)

③地震・津波対策

- ・国道 155 号は第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

【再評価時 (3 回目) の状況】

①地域の活性化

- ・小牧市小牧原から村中の間は 2013 年度に主要渋滞区間に指定されており、交通量が 27,255 台/日、混雑度が 1.22 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 1.16、主要地方道春日井各務原線の混雑度は 1.22 であり、並行路線の混雑度も 1.0 を超えている。(H27 センサス)

②交通事故対策

- ・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 19.6% と高いことから、安全な歩行空間の整備が必要である。(H27 センサス)

③地震・津波対策

- ・国道 155 号は第一次緊急輸送道路としての位置づけがあり、緊急時の避難・救助機能を向上することが必要である。

		<p>【再評価時（4回目）の状況】</p> <p>① 地域の活性化（地域の主要渋滞箇所等の渋滞緩和）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・小牧市小牧原から村中の間は2013年度に主要渋滞区間及び箇所指定されており、交通量が26,292台/日、混雑度が1.23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1.07、主要地方道春日井各務原線の混雑度は1.23であり、並行路線の混雑度も1.0を超えている。（R3 センサス） <p>② 交通事故対策（歩行者の安全性向上）</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19.6%と高いことから、安全な歩行空間の整備が必要である。（R3 センサス） <p>③ 地震・津波対策（緊急輸送道路ネットワークの強化）</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があり、緊急時の避難・救助機能を向上させる必要がある。 <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・前回の再評価時と同様に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。 				
	判定	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%; text-align: center; vertical-align: middle;">B</td> <td> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2"> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、歩行者の安全性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。 </td> </tr> </table>	B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p>	<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、歩行者の安全性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。 	
B	<p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。</p> <p>B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。</p> <p>C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は、「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</p>					
<p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要渋滞箇所等の渋滞緩和、歩行者の安全性向上、緊急輸送道路ネットワークの強化など、必要性に大きな変化がないため。 						

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2003 ~2007	2008 ~2012	2013 ~2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	合計	
工種区分	調査・設計	←→						←→											
	用地補償	←→						←→											
	工事	←→						←→											
	・土工	←→						←→											
	・構造物工	←→						←→											
	・舗装工	←→						←→											
事業費 (億円)	前回計画	45.3	24.5	23.1	4.7	5.6	11.3					1.5						116.0	
	実績	45.3	24.5	23.1	4.7	3.8	12.3										113.6		
	今回計画	45.3	24.5	23.1	4.7	3.8	12.3					5.3					2.1	121.0	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

【進捗率】

	これまでの計画に対する達成状況			全体進捗率	
	計画 【①】	実績 【②】	達成率(%) 【②÷①】	計画 【③】	達成率(%) 【②÷③】
延長(km)	2.1	2.1	100	2.9	72.4
事業費(億円)	114.5	113.6	99.2	121.0	93.9
工事費	47.3	47.9	101.3	53.1	90.2
用補費	61.7	59.6	96.6	61.7	96.6
その他	5.5	6.1	110.9	6.2	98.4

※用地取得率（面積ベース）は約95%

【施工済みの内容】

- ・2007年8月に大草工区（L=0.4km）が暫定2車線で供用。
- ・2010年8月に村中工区（L=1.3km）の高架部（L=0.9km）が暫定2車線で供用。
- ・2014年11月に村中工区（L=1.3km）の平面部（L=0.4km）が4車線で供用。
- ・2024年1月に小牧原新田工区（L=0.4km）が4車線で整備済。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・地権者の計画への理解及び用地交渉に不測の日時を要しているため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・用地を取得できていない箇所がある。

【今後の見込み】

- ・用地が未取得の区間以外の工事は概ね完了した状況である。残る用地の取得に向け、今後さらに積極的に交渉を継続することにより、地権者の理解を得て、2030年度までに事業を完了する予定である。

判定

B

- A：これまで事業は順調であり、引き続き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。
 - ・これまで事業が長期化していたが、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】

- ・今後も多少の阻害要因が見込まれるが、一定の期間を要すれば解決できるため。

②事業の進捗状況及び見込み

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】

- ・2025.8に(国)マニュアルの改訂及び2015センサスベースの20400Dが公表されたため、改めてB/Cを算出する。

【貨幣価値化可能な効果(費用対効果)分析結果】

区分		事前 評価時 (基準年: 2002年)	再評価時 (1回目) (基準年: 2011年)	再評価時 (2回目) (基準年: 2016年)	再評価時 (3回目) (基準年: 2021年)	再評価時 (4回目) (基準年: 2025年)	備考
費用 (億円)	事業費	45	106.5	—	174.4	214.4	
	維持管理費	2	1.3	—	2.4	2.7	
	合計(C)	47	107.8	—	176.8	217.1	
効果 (億円)	走行時間短縮便益	166	503.7	—	483.8	482.0	
	走行経費削減便益	-1	35.7	—	41.8	40.8	
	交通事故減少便益	3	0.5	—	7.3	6.1	
	合計(B)	168	539.9	—	532.8	528.8	
	(参考) 算定 要因	計画 交通量 (台/日)	35,000	33,000	31,400	27,000	34,500
費用対効果分析結果(B/C)		3.6	5.0	—	3.0	2.4	

※四捨五入により端数が合わない場合がある。

※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(令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局)に基づき実施

【変動要因の分析】

- ・貨幣価値化可能な効果(B/C)分析を行った結果、B/Cは1.0を超えている。

2) 貨幣価値化困難な効果の変化

【事前評価時の状況】

※事前評価時未実施

【再評価時（1回目）の状況】

※再評価時（1回目）未実施

【再評価時（2回目）の状況】

- ・ 国道 155 号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値は 0.89 である。

達成目標（建設部方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 防御力	①地震・津波対策の強化	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる ■ 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 □ 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 □ 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	3
	合計		3	2	
3 成長力	③交通安全対策の強化	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる □ 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 ■ 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 □ 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	2
	合計		3	2	
3 成長力	⑦人の交流を支え地域を活性化する基盤整備	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和が期待できる ■ 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 □ 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 □ 渋滞損失時間の県上位区間（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	3
	合計		3	3	
総合計				9	8
評価値					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）

【再評価時（3回目）の状況】

- ・ 国道 155 号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値は 0.89 である。

達成目標（社会資本整備方針）		評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを高める	②地域の活性化	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる ■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する □ 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 □ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3
	合計		3	3	
2 あいちを守る	③地震・津波対策	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる ■ 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 □ 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 □ 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	3
	合計		3	3	
2 あいちを守る	⑥交通事故対策	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる □ 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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 ■ 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 □ 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	2
	合計		3	2	
総合計				9	8
評価値					0.89

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和 3 年 3 月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市整備局 都市基盤部 都市整備課）

【再評価時（4回目）の状況】

- ・貨幣価値化困難な効果として、主要な渋滞箇所の渋滞の緩和、広域的な防災機能の向上、交通弱者に対する安全性の向上がある。
- ・「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値は0.89である。

達成目標 (社会資本整備方針)		評価 対象 の判断	貨幣価値化困難な効果 評価基準表		
			評価項目	基礎点	得点
1 あいちを 高める	②地域の活性化	◎	■ a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる	MAX3	3
			■ 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する	3	
			□ 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	2	
			□ その他渋滞緩和に資する事業に該当する	1	
合計			3	3	
2 あいちを 守る	③地震・津波対策の推進	◎	■ a) 広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■ 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	3	
			□ 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	2	
			□ 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	1	
合計			3	3	
	⑥交通事故対策の推進	◎	■ b) 交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□ 通学路や未就学児が日常的に移動する経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、自転車活用推進計画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	3	
			■ 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	2	
			□ 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	1	
合計			3	2	
総合計				9	8
評価値				0.89	

※道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和7年9月 愛知県 建設局 道路維持課・道路建設課 都市・交通局 都市基盤部 都市整備課）

【変動要因の分析】

- ・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：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。
 B：事業着手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：事業着手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が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	
<p>■対象（事業完了後5年目） □対象外</p> <p>【事業完了後5年を越えて実施する理由・対象外の理由】</p> <p>—</p> <p>【主な評価内容】</p> <p>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度</p>	
V 事業評価監視委員会の意見	
VI 対応方針	