

事業概要書

事業名 街路事業	路線名等 都市計画道路 清須新川線 <small>きよすしんかわ</small>
----------	--

1. 事業のあらまし

都市計画道路清須新川線は、清須市の西部市域を南北に縦断する幹線道路であり、JR 東海道本線、JR 東海道新幹線、名鉄名古屋本線及び名鉄津島線の4つの鉄道路線と交差し、鉄道で分断された清須市内の各地域を結ぶ重要な路線である。

本事業区間は、名鉄名古屋本線と名鉄津島線が結節する須ヶ口駅の西に位置し、東西に走る名鉄津島線と交差する区間であるが、周辺道路において名鉄津島線と交差する路線は限られていた。

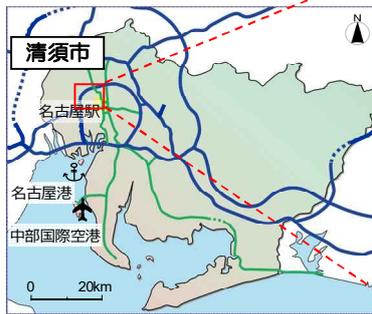
その一つである美濃路街道では、幅員が狭小のなか、路線バスや大型車を含めた多くの車両が通行して交通混雑が発生しており、名鉄津島線の南北地域間の移動や北側地域から須ヶ口駅を利用する際の交通アクセスが課題となっていた。

また、本事業区間には、名鉄津島線との交差部に歩行者用の踏切道が設置されており、桃栄小学校の通学路としても利用されていたが、児童の注意不足による無理な横断等、踏切事故発生懸念があり、通学児童を始めとする歩行者等の通行の安全確保が課題となっていた。

このため、清須市内の各地域を南北に連絡する幹線道路ネットワークの強化とともに、地域における課題である「交通結節点へのアクセス向上」と「安全な歩行空間の確保」を目的として、鉄道と立体交差する跨線橋を含めたバイパス整備を実施したものである。

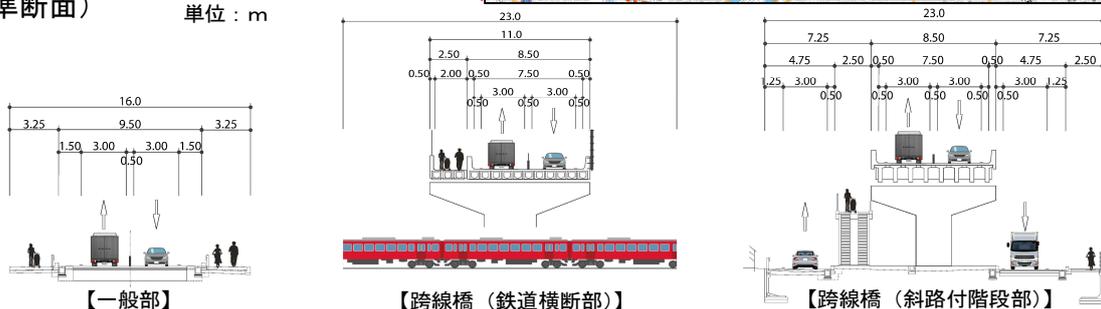
2. 事業概要

- a. 事業箇所 清須市西須ヶ口～清須市桃栄2丁目 きよすしにしす かがち
- b. 事業内容 道路整備 延長L=361m、幅員16.0～23.0m（2車線） とうえい
- c. 全体事業費 15.7億円
- d. 事業期間 2010年度～2020年度
- e. 根拠法令 都市計画法



(標準断面)

単位：m



事後評価調書(案)

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 清須新川線				
事業箇所	清須市西須ヶ口～清須市桃栄2丁目				
事業のあらまし	<p>都市計画道路清須新川線は、清須市の西部市域を南北に縦断する幹線道路であり、JR東海道本線、JR東海道新幹線、名鉄名古屋本線及び名鉄津島線の4つの鉄道路線と交差し、鉄道で分断された清須市内の各地域を結ぶ重要な路線である。</p> <p>本事業区間は、名鉄名古屋本線と名鉄津島線が結節する須ヶ口駅の西に位置し、東西に走る名鉄津島線と交差する区間であるが、周辺道路において名鉄津島線と交差する路線は限られていた。</p> <p>その一つである美濃路街道では、幅員が狭小のなか、路線バスや大型車を含めた多くの車両が通行して交通混雑が発生しており、名鉄津島線の南北地域間の移動や北側地域から須ヶ口駅を利用する際の交通アクセスが課題となっていた。</p> <p>また、本事業区間には、名鉄津島線との交差点に歩行者用の踏切道が設置されており、桃栄小学校の通学路としても利用されていたが、児童の注意不足による無理な横断等、踏切事故発生の懸念があり、通学児童を始めとする歩行者等の通行の安全確保が課題となっていた。</p> <p>このため、清須市内の各地域を南北に連絡する幹線道路ネットワークの強化とともに、地域における課題である「交通結節点へのアクセス向上」と「安全な歩行空間の確保」を目的として、鉄道と立体交差する跨線橋を含めたバイパス整備を実施したものである。</p>				
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①地域の活性化（交通結節点へのアクセス向上）</p> <p>②交通事故対策の推進（安全な歩行空間の確保）</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	15.7億円	□工事費	12.2億円	□用補費	0.6億円、□その他 2.9億円
事業期間	採択年度	2009年度	着工年度	2010年度	完成年度 2020年度
事業内容	<p>道路整備</p> <p>延長 L=361m、幅員 W=16.0～23.0m(2車線)</p>				

II 評価	
①事業目標の達成状況	<p>1) 主要目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>①交通結節点へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄津島線北側地域から須ヶ口駅へアクセスする際は、これまで本事業区間に並行する美濃路街道を通行する経路が主に利用されていたが、本事業の実施により、新たに清須新川線を通行する経路が加わった。 ・鉄道横断部における整備後（2025年）の清須新川線の断面交通量は、6,380台/日であった。一方で、美濃路街道の断面交通量は、整備前（2014年）においては5,695台/日であったが、整備後は2,099台/日となっており、交通の転換が確認できた。 ・名鉄津島線北側地域から須ヶ口駅までの混雑時平均旅行速度は、事業区間経由ルートで22.8km/h、美濃路街道経由ルートは15.6km/hであり、本事業区間を経由した方が概ね7km/h程度速く、交通結節点である須ヶ口駅へのアクセスが向上した。 <p>②安全な歩行空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業区間には、名鉄津島線との交差点部に歩行者用の踏切道が設置されていたが、事業の実施により、歩道を備えた跨線橋が整備されたことで、踏切道を通行することなく鉄道を横断することが可能となり、歩行者等の通行において安全性が向上した。 ・当該踏切道を通学路に指定していた桃栄小学校の教職員にヒアリングを実施した結果、「跨線橋の利用により、児童が安全に通学できるようになった」との意見が得られた。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業の実施により、清須市内の各地域を南北に連絡する幹線道路ネットワークが強化され、地域における課題であった交通結節点へのアクセス向上や安全な歩行空間の確保も十分に達成している。
	<p>2) 副次目標の達成状況</p> <p>【達成状況】</p> <p>—</p> <p>【達成状況に対する評価】</p> <p>—</p>

②事業効果の発現状況

【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】

		事業採択時 (基準年：2009年)	実績 (基準年：2021年)	備考
事業期間		2010～2016年度	2010～2020年度	
事業費 (億円)	工事費	10.3	12.2	
	用地補償費	0.0	0.6	
	その他	4.7	2.9	
	合計	15.0	15.7	
効果の 算定要因	交通量	清須新川線	—	6,380台/日*2
		美濃路街道	5,695台/日*1	2,099台/日*2
	旅行速度	清須新川線	—	22.8km/h *3
		美濃路街道	—	15.6km/h *3

*1：整備前（2014年）断面交通量調査結果

*2：整備後（2025年）断面交通量調査結果

*3：整備後（2025年）西須ヶ口交差点～須ヶ口駅間の混雑時平均旅行速度（平日の朝（7、8時台）、夕（17、18時台）において往路及び復路を各3～5回走行した調査結果の平均値）

【事業期間に対する評価】

・事業採択時に想定していなかった地下占用物の移設に時間を要したため、2016年度に事業完了予定であったが、事業期間を4年間延長し、2020年度に完了した。

工事着手前に地下占用物の調査を実施し、工事に支障とならないことを確認していたが、着手後、実際の埋設位置が異なっていることが判明した。結果、上下水道管、ガス管、用水管を順次移設する必要が生じ、事業期間を延伸することになったが予見できるものではなく、やむを得なかったと考える。

また、これは同種事業の中でも稀な事例であるため、「同種事業に反映すべき事項」に該当しない。

【事業費に対する評価】

・事業費は、事業採択時と比較して、工事や委託業務に係る事業費精査や当初想定していなかった地下占用物の移設補償により変更は生じたものの、概ね計画どおりに事業を完了した。

【効果の算定要因に対する評価】

・整備前と比較し、美濃路街道から清須新川線に交通の転換が確認できた。

・交通結節点である須ヶ口駅への旅行速度から、美濃路街道と比較しアクセスの良い代替経路が確保された。

③事業実施による環境の変化

・本事業の実施により、清須市内の各地域を南北に連絡する幹線道路ネットワークが強化され、また、当該地域における交通結節点へのアクセスが向上したとともに、周辺道路の利用環境も改善された。

・歩道を備えた跨線橋が整備されたことで、踏切道で鉄道を横断することなく、立体交差で横断することが可能となり、通学児童を始めとする歩行者等の安全性が向上した。

Ⅲ 対応方針（案）	
今後の事後評価の必要性	事業目標に対する効果が十分に発現しているため、今後の事後評価の必要性はない。
改善措置の必要性	事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題も見られないため改善措置の必要性はない。
同種事業に反映すべき事項	標準的な事業計画、事業プロセス、工法で施工されているため、同種事業に反映すべき事項は特になし。
Ⅳ 事業評価監視委員会の意見	
都市計画道路 清須新川線の対応方針（案）[改善措置等必要なし] を了承する。	
Ⅴ 対応方針	
改善措置等必要なし	