

事後評価調書

I 事業概要						
事業名	街路事業					
地区名	都市計画道路 <small>びわしまおたい</small> 枇杷島小田井線					
事業箇所	清須市西枇杷島町旭二丁目 <small>にしびわじまちょうあさひにちょうめ</small> ～清須市西枇杷島町恵比須 <small>にしびわじまちょうえびす</small>					
事業のあらまし	<p>本路線は、清須市南西部と国道22号を結ぶ幹線道路である。</p> <p>当該区間の周辺地域は、河川（庄内川、新川）や鉄道（JR東海道新幹線、JR東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄犬山線）により分断されており、自動車交通や歩行者・自転車の通行が妨げられている。</p> <p>本事業箇所においては、歩行者・自転車用に東西を接続する通路はあるものの、大人が屈む必要があるほどの高さで、幅員も狭く、通行の安全性が確保されていない状態である。</p> <p>これらのことから、本事業は鉄道による地域分断を解消し、交通の円滑化等を目的として、整備を図るものである。</p>					
事業目標	<p>【達成（主要）目標】</p> <p>①鉄道による地域分断の解消</p> <p>②交通の円滑化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	67.3億円	□工事費39.2億円、□用補費24.4億円、□その他3.7億円				
事業期間	採択年度	1991年度	着工年度	1991年度	完成年度	2017年度
事業内容	<p>道路整備</p> <p>延長 540m</p> <p>幅員 20m（2車線）</p> <p>車道（幅員10.0m） 歩道（幅員5.0m×2）</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> <ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道による地域分断の解消 <ul style="list-style-type: none"> ・ 建築限界を満たした広幅員なアンダーパスが整備されたことで、安全・円滑な東西交通が確保され、JR東海道本線等との交差点における地域の分断が解消された。 <p>(自動車交通)</p> <p>周辺既存道路の鉄道交差点は、ほとんどが建築限界を満たしておらず、通行車両の高さ制限が設けられている。特に大型車にあっては、整備前では新川を越えた交差点((主)名古屋中環状線)を使わざるを得なかったが、建築限界を満たした道路が整備されたことで、連絡性が向上した。</p> <p>(歩行者・自転車)</p> <p>本事業箇所は、整備前において歩行者・自転車用に東西を接続する通路があったものの、高さ約1.5mと大人は屈む必要があるほどで幅員も狭く、通行の安全性が確保されていない状態であった。また周辺においても、車道が鉄道と交差する道路は、歩道が整備されている箇所が少なかった。本事業により、歩車道が適切に分離された道路が整備されたことで、歩行者・自転車の快適性・利便性・安全性が向上した。</p> <p>(地域計画上の位置付け)</p> <p>本路線は、清須市の総合計画において、市内全域の均衡な発展と広域的な交流・連携を図る路線として、地域内連絡幹線道路に位置付けられている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通の円滑化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 2013年にアンダーパス部が整備・供用され、2015年の道路交通センサスの調査結果での交通量は5,152台/日となっており、その内、432台/日が大型車の交通量となっている。 ・ 道路交通センサスの調査結果では、周辺の主要な鉄道交差点である(主)名古屋中環状線において、2010年度の交通量は13,249台/日であったが、2015年度には12,943台/日に減少している。とりわけ、大型車の交通量については、2010年度の3,093台/日から2015年度の2,785台/日に減少しており、交通の転換による周辺道路における交通の円滑化が確認できる。 <p>【達成状況に対する評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 当該事業の整備により、達成目標である鉄道による地域分断の解消並びに交通の円滑化は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>

【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： 1991)	再評価時 (基準年： 2000)	再々評価時 (基準年： 2005)	備考
事業期間		1991～ 1995 年度	1991～ 2000 年度	1991～ 2010 年度	
事業費 (億円)	工事費	18.0	20.0	20.0	
	用地補償費	15.8	24.2	24.2	
	その他	0.6	2.3	2.3	
	合計	34.4	46.5	46.5	
効果の 算定要因	交通量	-	-	-	
		再々再評価時 (基準年： 2010 年)	実績値 (基準年： 2015)	現在 (基準年： 2021)	備考
事業期間		1991～ 2014 年度	1991～ 2017 年度	-	
事業費 (億円)	工事費	30.4	39.2	-	
	用地補償費	25.5	24.4	-	
	その他	3.5	3.7	-	
	合計	59.4	67.3	-	
効果の 算定要因	交通量	12,856* ¹ 台/日	5,152* ² 台/日	7,088* ³ 台/日	

* 1：再々再評価時の B/C を算出した際に設定した、将来交通量の推計値。

* 2：2015年の道路交通センサスにおける実績値。

* 3：2021年の道路交通センサスの速報値の12時間交通量を2015年の道路交通センサスにおける同区間の昼夜率を用いて日交通量を推計した。

【事業期間に対する評価】

- ・用地交渉の難航及びそれによる土地収用法に基づく行政代執行に長期間を要したため、当初の計画から事業期間を22年間延伸し、2017年度に完了した。

【事業費に対する評価】

- ・物件調査の結果等による補償費の増加、鉄道との立体交差の工法見直しによる工事費の増加等により、事業費が当初の計画の34.4億円から67.3億円に増加した。
- ・工事費においてコスト縮減を図っている中で、事業を行う上で必要な費用が増加したものであり、増額はやむを得ないものであったと判断した。

【効果の算定要因に対する評価】

- ・2021年の道路交通センサスの調査結果速報値では、同区間の平日交通量は7,088台/日となっており、供用直近の2015年と比べて交通量が約38%増加している。
- ・整備後に道路交通量の増加が見られることから、鉄道との新たな交差箇所として認知され、事業の効果が現れている。

<p>③ 事業実施による環境の変化</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣の小中学校へのヒアリングの結果、歩道の整備により児童・生徒の通学における安全性が向上した、との意見があった。 ・ 当該道路の周辺は工業系の土地利用が多くを占めている。近隣の企業へのヒアリングの結果、アンダーパス道路の整備により大型車を含む貨物車のアクセス利便性が向上し、交通環境が改善した、との意見があった。 ・ 2013年にアンダーパス部が供用されたことを受けて、同年度末から清須市のコミュニティバスのルートに加えられたことで、コミュニティバスの運行エリアが拡大しており、地域の連絡性が向上している。
<p>Ⅲ 対応方針（案）</p>	
<p>今後の事後評価の必要性</p>	<p>事業目的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。</p>
<p>改善措置の必要性</p>	<p>当初の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。</p>
<p>同種事業に反映すべき事項</p>	<p>用地交渉に時間を要し、事業が長期化した。国からの通達では、土地収用に関する準備着手時期として「用地取得率が8割に達した時点」との目安が示されており、交渉が難航し、土地収用が想定される場合には、国の通達や交渉状況を踏まえ、適期申請に努める。</p>
<p>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</p>	
<p>都市計画道路 枇杷島小田井線の対応方針（案）[改善措置等必要なし]を了承する。</p>	
<p>Ⅴ 対応方針</p>	
<p>改善措置等必要なし</p>	