

## 再 評 価 調 査 書

I 事業概要					
事業名	街路事業				
地区名	都市計画道路 枇杷島停車場線				
事業箇所	愛知県清須市西枇杷島町地内				
事業のあらまし	<p>(都)枇杷島停車場線は、北側では(都)新川甚目寺線と、南側では(都)枇杷島小田井線と接続し、東海道本線枇杷島駅へのアクセス機能を担う清須市南部市街地の地区幹線道路である。</p> <p>また、清須市の都市計画マスタープランにおいては、(都)助七西市場線や(都)新川甚目寺線、(都)枇杷島小田井線とともに清須市の旧3町である西枇杷島町、清洲町、新川町の中心部を連絡する路線として位置づけられている。</p> <p>このうち、東海道本線の枇杷島駅西口へのアクセス機能を有する現況市道は、クランク箇所を有するなど道路線形が悪く、走行性が確保されていないため、駅へのアクセス機能の向上が求められている。また、西枇杷島中学校の通学路に指定されているが、歩道が狭小であることや片歩道の区間があることから、自転車や歩行者等の安全が確保されていない。</p> <p>このため「駅へのアクセス機能の強化」「交通安全対策の強化」を主な目的として、バイパス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 駅へのアクセス機能の強化</p> <p>② 交通安全対策の強化</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
計画変更の推移		事前評価時 (H20)	再評価時 (H30)	変動要因の分析	
	事業期間	H21～H25	H21～H34	用地交渉の難航によるもの	
	事業費（億円）	8.0	8.0		
	経費内訳	工事費	0.5	1.1	水路工事等における関係管理者との調整によるもの
		用補費	6.6	6.2	精査によるもの
その他		0.9	0.7	精査によるもの	
事業内容	バイパス整備 延長 250m 幅員 18m 2車線	同左			

II 評価	
①事業の必要性の変化	<p>1) 必要性の変化</p> <p>【事前評価時の状況】</p> <p>① 駅へのアクセス機能の強化 東海道本線の枇杷島駅の乗降客数は7,714人(H20)であり、駅への送迎等の車両アクセスがある。枇杷島駅西口へのアクセス機能を有する現況市道は、クランク箇所を有するなど道路線形が悪く、走行性が確保されていないため、駅へのアクセス機能の向上が求められている。</p> <p>② 交通安全対策の強化 西枇杷島中学校の通学路に指定されているが、歩道幅員が1.4mと狭小な区間や片歩道の区間もあるため、歩行者や自転車等の安全確保が求められている。</p> <p>【再評価時の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海道本線の枇杷島駅の乗降客数は8,759人(H28)と増加している。</li> <li>・当該事業区間に接続する(都)枇杷島小田井線がH29年に供用した。</li> </ul> <p>【変動要因の分析】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・枇杷島駅の乗降客数が増加(約14%増加)していることや、当該事業区間に接続する(都)枇杷島小田井線がH29年に供用していることから、当該事業区間の整備の必要性が高まっている。</li> </ul>
	<p>判定</p> <p style="text-align: center;"><b>A</b></p> <p>A： 事業着手時に比べ必要性が増大している。 B： 事業着手時に比べ必要性にほとんど変化がない。 C： 事業着手時に比べ必要性が著しく低下している。</p> <p>【理由】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅へのアクセス機能の向上が求められているとともに、歩道が狭小で歩行者及び自転車等の安全が確保されていない。また、(都)枇杷島小田井線がH29年に供用しており、当該事業区間の整備の必要性が高まっているため。</li> </ul>

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	
工種区分	調査・設計	←————→														
	用地補償	←————→														
	工事			←————→									←————→			
事業費 (億円)	当初計画	8.0														
	実績	2.7				1.6										
	今回計画	2.7				1.6						3.7				

【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	実績	達成率(%)	計画	進捗率(%)
	【①】	【②】	【②÷①】	【③】	【②÷③】
延長(km)	0.25	0.00	0%	0.25	0%
事業費(億円)	8.0	4.3	54%	8.0	54%
工事費	0.5	0.4	80%	1.1	36%
用補費	6.6	3.3	50%	6.2	53%
その他	0.9	0.6	67%	0.7	86%

※用地進捗率（面積ベース）は、約 61.0%

【施工済みの内容】

- ・部分供用済みの区間はなし。

2) 未着手又は長期化の理由

- ・代替地の選定など用地交渉が難航したため、事業の完了予定が9か年遅れた。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

- ・難航していた用地交渉は好転しており大きな阻害要因はないが、用地を取得中であるため、用地買収の完了に向けて引き続き交渉を行っていく。

【今後の見込み】

- ・用地補償は事業費ベースで約 53%の進捗状況となっている。今後も引き続き用地取得を進め、工事に着手することにより、平成 34 年度に事業完了する見込みである。

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。

○これまで事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の

		<p>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。</p> <p>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。</p>
	<p><b>【理由】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまで用地交渉の難航により事業が遅延したが、難航していた用地交渉は好転しており、引き続き用地取得及び工事を進めることにより、平成 34 年度に完了が見込めるため。</li> </ul>	
<p><b>III 対応方針</b></p>		
<p><b>継続</b></p>	<p>中止：上記①～③の評価で一つでもC判定があるもの。</p> <p>継続：上記以外のもの。</p>	
<p><b>IV 事後評価実施の有無と主な評価内容</b></p> <p>■対象（事業完了後 年目） <input type="checkbox"/>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通量（全車、大型車）、旅行速度、混雑度を定量的に評価する。</li> <li>・自転車、歩行者の通行の安全性に関する地元の満足度（アンケート）を評価する。</li> </ul>		