

# 事業概要

ふりがな 応募者名	あいちけん けんせつぶ としせいびか 愛知県 建設部 都市整備課	
ふりがな 事業の名称	なごやとしけいかくどうろじぎょう びわじまおたいせん 名古屋都市計画道路事業3・4・349号枇杷島小田井線	
ふりがな 事業主体	あいちけん 愛知県	
ふりがな 実施都市名	きよすし 清須市	
事業概要 (400字以内)	<p>(都)枇杷島小田井線は、清須市西枇杷島町古城2丁目を起点とし同町大野を終点とする延長2,340mの都市計画道路であり、本事業はそのうち西枇杷島町旭2丁目から同町恵比寿までの間、540mの整備を行った。</p> <p>事業箇所となる清須市西枇杷島町の南西部は、一級河川庄内川、新川及びJR東海道本線・新幹線、名古屋鉄道に挟まれた地域でありながら鉄道と立体交差する主要幹線道路がないことから、地域が分断された状態となっており、街づくりや都市の健全な発展を阻害していた。また、周辺の道路は歩道の幅員も狭く、安全性や防災での都市機能の低下も懸念されていた地域であった。</p> <p>本事業は、(都)枇杷島小田井線として、JR交差部付近の道路整備を進めたもので有り、JR交差部にはアンダーパスを整備することにより、円滑な自動車交通並びに歩行者の安全な通行が確保され、交通の利便性と歩行者の快適性を高め、人との交流、街の賑わいの創出を目的とした。</p>	
	○事業延長:540メートル ○事業費:6,950百万円	○幅員:18~20メートル ○事業期間:平成4年2月20日から平成30年3月31日
事業の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道による地域分断の解消</li> <li>・地域交通の円滑化</li> <li>・歩行者等の安全確保</li> </ul>	
事業効果 (効果一覧を参考に 具体的な効果を記入)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道による地域分断を解消し、生活利便性の向上、流通・交通の活性化に寄与</li> <li>・歩行者の交通の安全の確保</li> </ul>	
地元対応等 ・地域住民との協働等 ・合意形成等を図ったか ・地域に配慮した点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西枇杷島小学校の児童を対象に現場見学会を開催した。</li> <li>・にしびまちづくり協議会が主催し、枇杷島アンダーの開通式をおこなった。</li> </ul>	

# 事業位置図

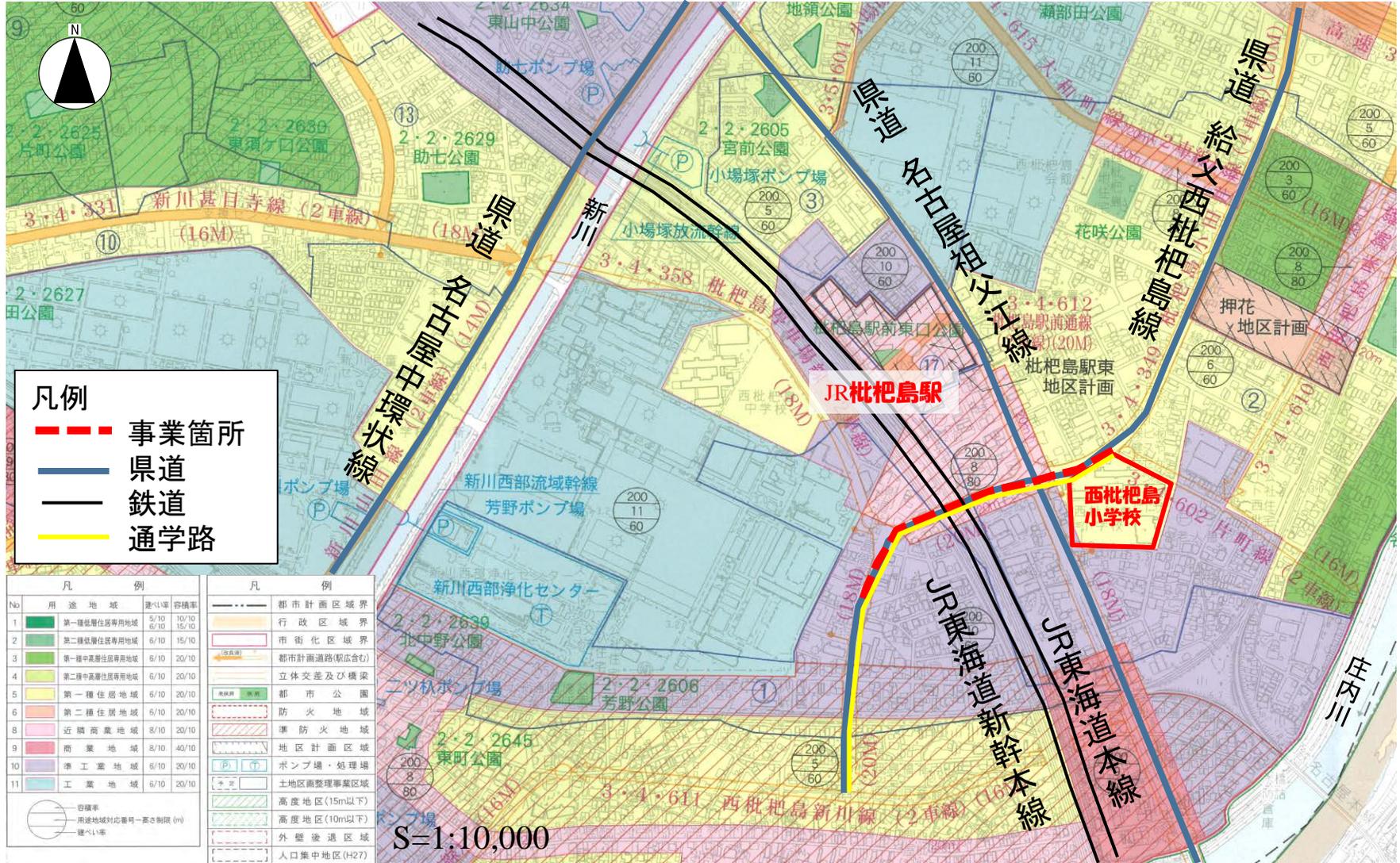


愛知県清須市西枇杷島町旭二丁目

3・4・349号枇杷島小田井線  
 整備延長 L=540m  
 幅員 W=18~20m

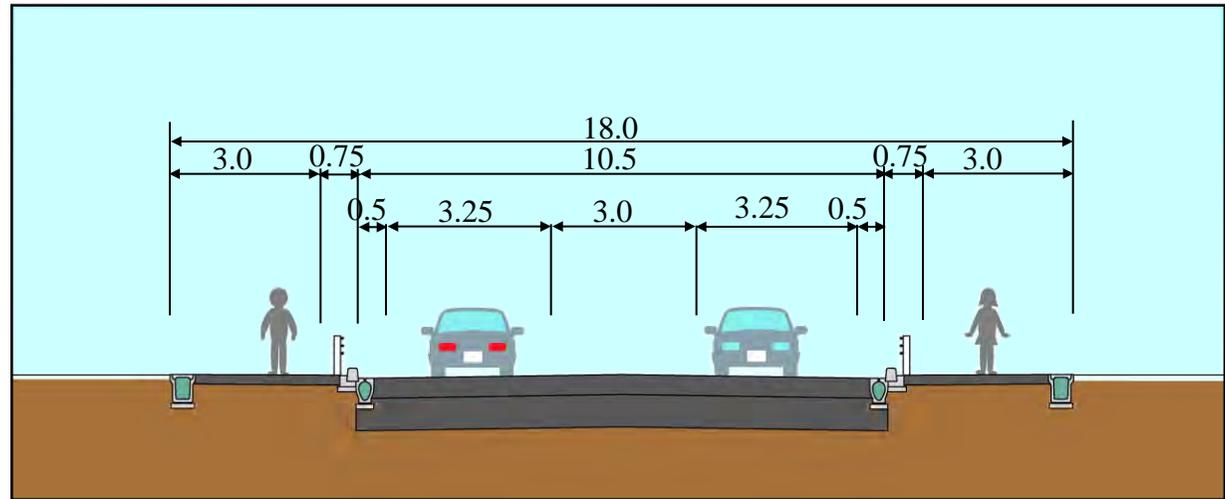
清須市愛知県西枇杷島町恵比須町

# 都市計画図(用途地域図)

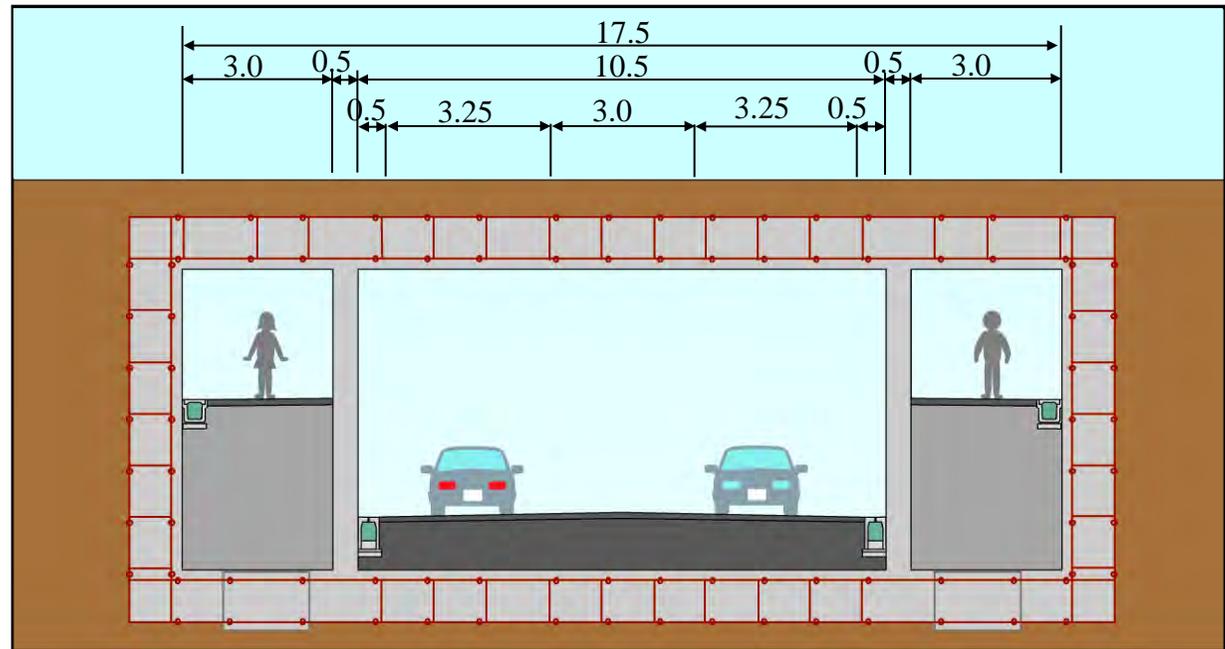


# 断面図

## <平面部(起点付近)>

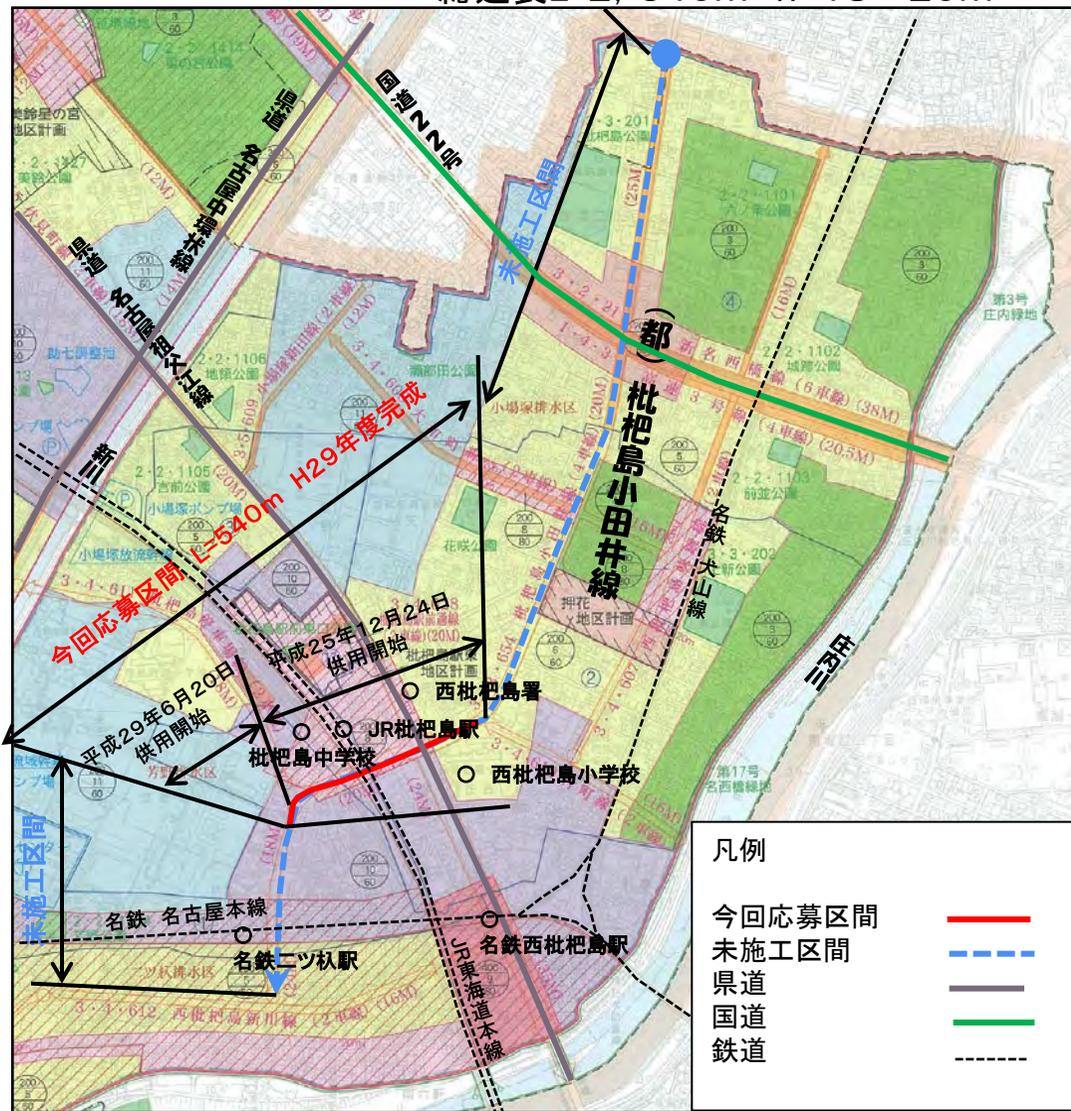
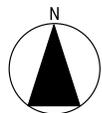


## <JR交差点部>



# 路線全体の進捗状況

都市計画道路3・3・349枇杷島小田井線  
 総延長L=2,340m W=18~20m



凡例

今回応募区間	<span style="color: red;">—</span>
未施工区間	<span style="color: blue;">- - -</span>
県道	<span style="color: gray;">—</span>
国道	<span style="color: green;">—</span>
鉄道	<span style="color: black;">- - -</span>

## 事業前写真



JR東海道新幹線 交差点



## 事業後写真



## ○枇杷島小田井線の事業効果アピール資料

### 「周辺の道路状況」

地域の分断の一因となっているJR東海道本線・新幹線との交差部は、近隣に3箇所ほどあるが、高さ制限があり、また、歩道やセンターラインがない箇所が多く、東西交通に対して十分な安全が確保されていない状況にあった。また、事業箇所には、歩行者のみが通行できるトンネルがあり、西枇杷島小学校の通学路となっていた。

### 「事業効果」

#### ■ 生活利便性の向上、流通・交通の活性化

事業箇所周辺の狭小な鉄道交差部に対して、アンダーパスに高さ制限がなく十分な幅員を有していることから、大型車を始め自動車交通において、JR枇杷島駅へアクセスの向上等の生活の利便性の向上、流通・交通の活性化が図られた。

#### ■ 歩行者の交通の安全の確保

事業前は、小さい人道トンネルを通学路としていたが西枇杷島小学校の児童始め近隣住民に安全な通行を提供できるようになった。

### 現道周辺のJRとの交差箇所の状況



写真①



2.3mの高さ制限に加えて、幅員が狭く自動車のすれ違いが困難。

写真②



2.9mの高さ制限のため、大型車の通行が困難

写真③



2.9mの高さ制限のため、大型車の通行が困難。通学路であるが、歩道空間が狭小。

## ○枇杷島小田井線の事業効果アピール資料

### ○交通量調査結果

供用前 2,358台/日 (H22センサ)  
 供用後 5,415台/日 (H28実測)  
 (アンダーパス供用の前後を比較)

大型車  
 供用前 126台/12h (H22センサ)  
 供用後 409台/12h (H28実測)  
 (アンダーパス供用の前後を比較)

### 「事業効果」

アンダーパスの供用前後を比較すると、日当たり交通量は約2.3倍となっており、交通の活性化の効果が見られる。  
 また、大型車の交通量に着目すると約3.2倍となっており、特に大型車の交通量の伸びが大きく、流通の活性化が見てとれる。

