

連続立体交差事業による都市交通の安全と円滑化（交通拠点連携集中支援）

計画概要

◆計画期間

平成30年度～令和3年度(4年間)

◆計画の目標

鉄道を連続的に立体交差化することにより、複数の踏切を同時に除却し、交通渋滞や踏切事故の解消による都市交通の安全と円滑化を図るものである。

◆計画の成果目標(定量的指標)

指標:事業区間内の踏切遮断交通量(台時+人時/日)を27%解消する。

(踏切遮断交通量の解消率) = Σ (解消された踏切遮断交通量) / Σ (事業区間内の踏切遮断交通量)

評価内容

◆ 交付対象事業の進捗状況

交付対象事業	事業費※	事業の実施状況	進捗率※
A 道路事業(街路)	7,205百万円	鉄道高架化 $\Sigma L=8.06\text{km}$ のうち、 $L=4.86\text{km}$ 及び $L=2.60\text{km}$ の2路線はH31(R元)年度から個別補助へ移行したため、残りの $L=1.80\text{km}$ について、鉄道高架化を実施。	99.1%
B 関連社会資本整備事業	0百万円	—	— %
C 効果促進事業	0百万円	—	— %
合 計	7,205百万円		

※事業費は実績額

※進捗率(%)は各事業の計画に対する実施割合【事業費ベース】

◆ 事業効果の発現状況、目標値の達成状況

I 定量的指標に関する交付対象事業の効果の発現状況（別紙1）

指標: 事業区間内の踏切遮断交通量(台時+人時/日)を27%解消する。

⇒ 布袋駅線(名古屋鉄道犬山線鉄道高架事業)での鉄道立体化に伴い、当該事業区間($L=1.80\text{km}$)の踏切による交通遮断が解消された。よって、踏切遮断交通量(台時+人時/日)が27%解消された。

Ⅱ 定量的指標の達成状況

指標①(踏切遮断交通量(台時+人時/日)の解消率を算出する。)

最終目標値	27%	目標値と実績値に差が出た要因	—
最終実績値	27%		

Ⅲ 定量的指標以外の交付対象事業の効果の発現状況

布袋駅線(名古屋鉄道犬山線鉄道高架事業)により、道路と鉄道の平面交差によって生じていた地域分断や、踏切渋滞・踏切事故といった問題が解消され、交通利便性の向上が図られた。

また、布袋駅周辺では、江南市により土地区画整理事業や複合公共施設整備事業が進められており、鉄道高架事業の効果発現と併せて、まちづくりが進められている。

◆今後の方針

計画の成果目標(定量的指標)である、事業区間内の踏切遮断交通量の27%解消について、計画期間内に達成することができた。

今後は、個別補助へ移行した2路線の連続立体交差事業についても、都市交通の安全と円滑化を図ることができるよう、引き続き地元市や鉄道事業者等との調整を進め、早期の整備完了を目指す。

◆事後評価の実施体制、実施時期

事後評価の実施体制	策定主体にて評価を実施。
事後評価の実施時期	2023(令和5)年1月
公表の方法	愛知県都市・交通局都市基盤部都市整備課のWEBページに掲載 (https://www.pref.aichi.jp/soshiki/toshiseibi/0000039194.html)

参考図面

計画の名称	連続立体交差事業による都市交通の安全と円滑化(交通拠点連携集中支援)		
計画の期間	平成30年度～令和3年度(4年間)	交付団体	愛知県

事業区間内の踏切遮断交通量(台時+人時/日)を27%解消する。

A-3
布袋駅線(名古屋鉄道犬山線鉄道高架事業)

A-1
名古屋鉄道名古屋本線等連続立体交差事業
(知立駅付近) ※H31(R元)年度から個別補助へ移行

A-2
東海旅客鉄道武豊線連続立体交差事業
(半田駅付近) ※H31(R元)年度から個別補助へ移行



【基幹事業】

- 事業名 布袋駅線(名古屋鉄道犬山線鉄道高架事業)
- 工事概要 鉄道高架化 L=1.80km
- 事業箇所 江南市
- 事業主体 愛知県
- 事業効果 鉄道高架事業により、ボトルネック踏切2箇所を含む6箇所の踏切を除却し、道路と鉄道の平面交差により発生する地域分断、踏切渋滞・事故の解消、交通利便性の向上が図られ、地域の発展に大きく寄与した。

位置図



事業概要図



○ : 除却踏切

高架後の布袋駅周辺の状況



駅東駅前広場



布袋駅東複合公共施設
(建設中) 布袋駅

駅西駅前広場(整備中)

立体交差箇所の状況(一般国道155号)



国道155号における踏切遮断時間(ピーク1時間あたり)

