事　業　概　要　書

事業名　街路事業	路線名等　都市計画道路　武豊港線（金下工区）

1.　事業のあらまし

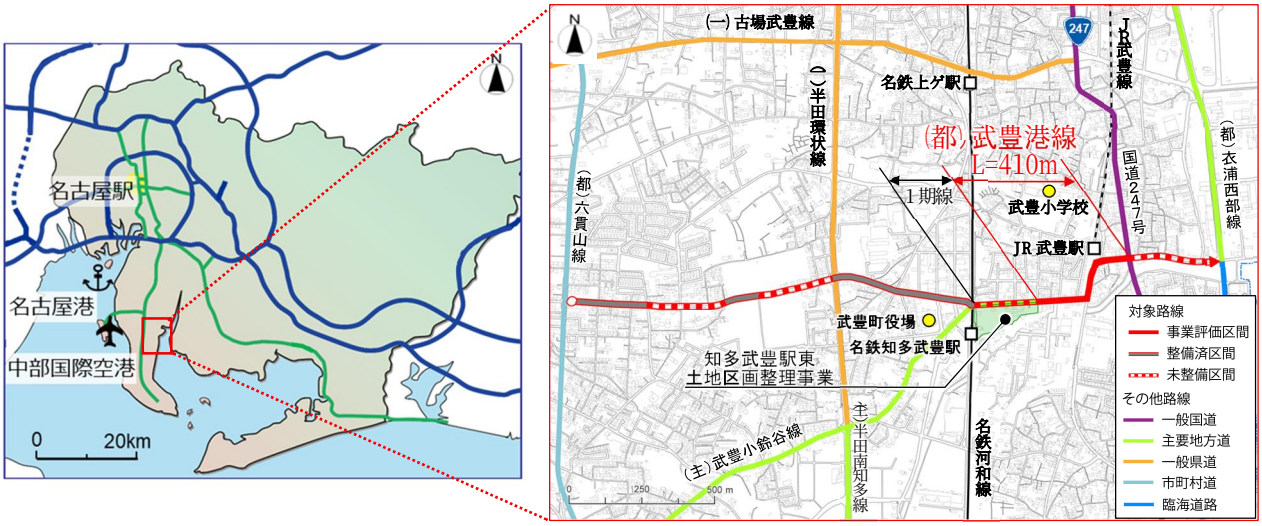
都市計画道路武豊港線は、武豊町を南北に通る都市計画道路六貫山線から都市計画道路衣浦西部線に至る地区幹線道路であり、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸を形成する重要な道路である。また、愛知県地域防災計画において、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、防災上も重要な路線である。

本路線は、名鉄知多武豊駅及び JR武豊駅への通勤･通学の利用者が多いにもかかわらず、歩道が未整備であるとともに、JR 武豊駅付近は主導線がクランク形状となっており、安全及び円滑な交通が確保されていない。また、沿線で知多武豊駅東土地区画整理事業が施行中であるとともに、誰もが移動しやすい都市を目指す武豊町散策路整備計画において、ウォーカブルな空間づくりによるまちなかのにぎわいの創出や回遊性の向上が掲げられている。

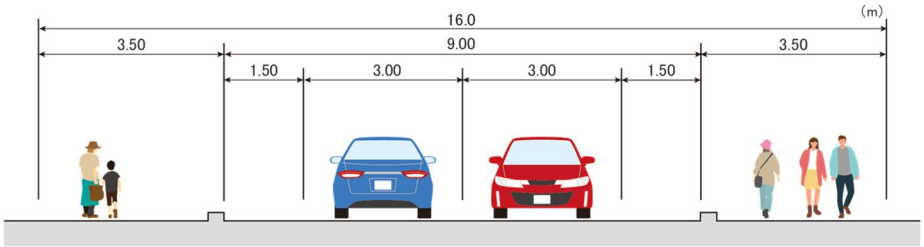
このため、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸の形成とともに、「歩行者･自転車の安全性向上」、「まちづくりと一体となった道路整備」、「緊急輸送道路ネットワークの強化」を主な目的として、本路線の現道拡幅及び電線共同溝による無電柱化を実施するものである。

2.　事業概要

a. 事業箇所	武豊町字道崎～字金下
b. 事業内容	道路整備　延長 L=410m、幅員 W=16.0m（2 車線）
c. 全体事業費	25.3 億円
d. 事業期間	2026～2040 年度
e. 根拠法令	都市計画法



（標準横断図）



事　前　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　武豊港線（金下工区）					
事業箇所	武 豊 町 字 道 崎～字金下					
事業のあらまし	都市計画道路武豊港線は、武豊町を南北に通る都市計画道路六貫山線から都市計画道路衣浦西部線に至る地区幹線道路であり、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸を形成する重要な道路である。また、愛知県地域防災計画において、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、防災上も重要な路線である。 本路線は、名鉄知多武豊駅及び JR武豊駅への通勤・通学の利用者が多いにもかかわらず、歩道が未整備であるとともに、JR 武豊駅付近は主導線がクランク形状となっており、安全及び円滑な交通が確保されていない。また、沿線で知多武豊駅東土地区画整理事業が施行中であるとともに、誰もが移動しやすい都市を目指す武豊町散策路整備計画において、ウォーカブルな空間づくりによるまちなかのにぎわいの創出や回遊性の向上が掲げられている。 このため、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸の形成とともに、「歩行者・自転車の安全性向上」、「まちづくりと一体となった道路整備」、「緊急輸送道路ネットワークの強化」を主な目的として、本路線の現道拡幅及び電線共同溝による無電柱化を実施するものである。					
事業目標	【達成（主要）目標】 ①　交通安全対策を強化（歩行者・自転車の安全性向上） ②　まちを活性化（まちづくりと一体となった道路整備） ③　防災、減災対策を加速（緊急輸送道路ネットワークの強化）					
事 業 費	事業費	内訳				
	25.3 億円	□工事費　9.3 億円、□用補費　15.5 億円、□その他　0.5 億円				
事業期間	採択予定年度	2026 年度	着工予定年度	2026 年度	完成予定年度	2040 年度
事業内容	道路整備　延長 L=410m、幅員 W=16.0m（2 車線）					

Ⅱ 評価			
①事業の必要性	1) 必要性	・名鉄知多武豊駅及び JR 武豊駅、その近辺に立地する武豊町役場等へのアクセス道路として、通勤・通学の利用者が多いにもかかわらず歩道が未整備であることから安全及び円滑な交通を確保するための道路整備が必要である。(R3 センサスにおける交通量は 7,255 台／日、旅行速度は 15.6km/h) また、交通の円滑化や交通安全性の向上のため、緩やかな曲線、及び町道との交差点部をラウンドアバウト形状としている。 ・本路線沿線では、知多武豊駅東土地区画整理事業が施行されており、新たな交通広場や公園の整備が進められているとともに、武豊町散策路整備計画ではウォーカブルな空間づくりによるまちなかのにぎわいの創出や回遊性の向上が掲げられており、まちづくりと一体となった道路整備が必要である。 ・ 愛知県地域防災計画において第 2 次緊急輸送道路に指定されており、愛知県無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進し、緊急輸送道路としての機能確保・ネットワークの強化が必要である。	
	判定	A	Ⓐ: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。 Ｂ：現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。
		【理由】 ・当該路線では、安全で円滑な交通の確保、まちづくりと一体となった道路整備及び防災性の向上が求められていることから、事業実施の必要性があるため。	

②事業の効果

1) 貨幣価値化可能な効果

・本事業は、歩道の新設及び電線共同溝の整備を主としており、対象外となる。

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析結果)】

―

【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】

―

2) 貨幣価値化困難な効果

【貨幣価値化困難な効果の評価】

・貨幣価値化困難な効果としては、「②まちを活性化」、「③防災、減災対策を加速」、「⑤交通安全対策を強化」があり、「貨幣価値化困難な効果　評価基準表」に基づく評価値は 0.72 である。

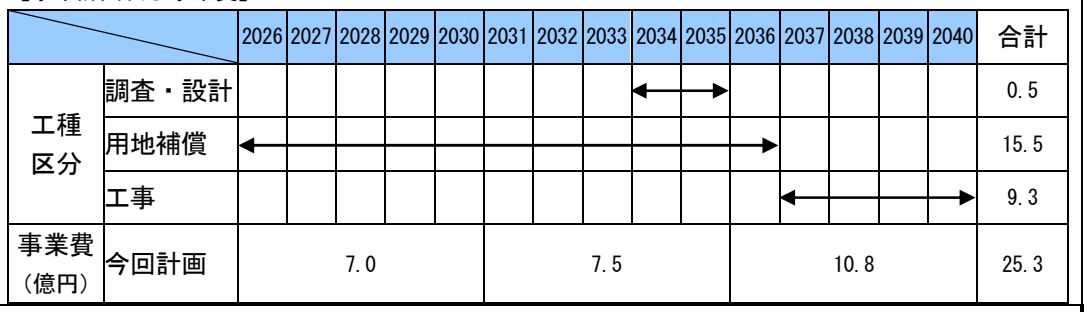
達成目標	（社会資本整備方針）	評価対象の判断	貨幣価値化困難な効果　評価基準表 評価項目	基礎点	得点
1 大都市圏で成長する	②まちを活性化	◎	b）集約型まちづくりの実現に寄与する	MAX3	3
			■市町村が作成する立地適正化計画に位置付けられた事業、または市街地開発事業などまちづくりと一体となった道路整備に該当する	3	
			□市街地開発事業などまちづくり周辺の道路整備など、まちづくりを支援する道路整備に該当する	2	
			□道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	1	
			合計	3	3
2 安全・安心な県土づくり	③防災・減災対策を加速	◎	a）広域的な防災機能の向上が期待できる	MAX3	3
			■あいち防災アクションプランなど地震防災関連の整備計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			□緊急輸送道路ネットワークの強化に資する事業に該当する	2	
			□緊急輸送道路へのアクセス強化に資する事業に該当する	1	
			合計	3	3
	⑤交通安全対策を強化	◎	a）事故多発箇所での事故数削減に寄与する	MAX3	1
			□事故危険箇所、緊急事故多発交差点、死傷事故率が 500 件/億台キロ以上の区間など交通事故の危険性が非常に高い箇所を含む区間における交通安全対策事業に該当する	3	
			□死傷事故率が 200～500 件／億台キロの区間など、交通事故の危険性が高い区間における交通安全対策事業に該当する	2	
			■死傷事故率が 200 件/億台キロ未満の区間における交通安全性の向上に資する事業に該当する	1	
			合計	3	1
			b）交通弱者に対する安全性向上が期待できる	MAX3	2
			□通学路や未就学児が日常的に移動する経路の安全性向上に資する事業、交通バリアフリー法における特定道路または重点整備地区における事業、生活道路の交通安全対策エリアにおける事業、自転車活用推進計画または自転車ネットワーク計画に位置付けられた事業に該当する	3	
			■沿線又は周辺に学校、病院、福祉施設、その他公共・公益施設等が位置する区間における交通安全対策事業に該当する	2	
			□その他交通弱者に対する交通安全性向上が期待できる事業に該当する	1	
			合計	3	2
			c）自動車交通量の多い区間における歩行者の安全性の向上が期待される	MAX3	2
			□計画交通量 20,000 台/日以上の３種道路、または計画交通量 10,000 台/日の４種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	3	
			■計画交通量 4,000～20,000 台/日の３種道路、または計画交通量 4,000～10,000 台/日の４種道路の歩道等の新設・拡幅に該当する。	2	
			□計画交通量 4,000 台/日未満で歩行者利用のある道路における歩道の新設・拡幅に該当する。	1	
			合計	3	2
			d）歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される。	MAX3	2
			□歩行者・自転車交通の多い区間（500 人/日程度）において、歩行者、自転車の利用空間の整備により、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	3	
			■ＤＩＤ区域内で歩道がない又は歩道幅員が狭小の区間における歩道の整備に該当し、歩行者・自転車の通行の快適性・安全性の向上が期待される	2	
			□その他、市街地における歩行者・自転車の利便性・安全性の向上が期待される事業に該当する	1	
			合計	3	2
総合計				18	13
評価値					**0.72**

道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和 8 年 4 月　愛知県建設局　道路維持課･道路建設課　都市・交通局　都市基盤部　都市整備課）

判定

A

Ⓐ: 十分な事業効果が期待できる。
Ｂ：十分な事業効果が期待できない。

<table>
<tr><td></td><td></td><td>【理由】
・貨幣価値化困難な効果の評価値が 0.6 を超えており、コストも妥当であることから、事業効果の発現が期待できるため。</td></tr>
<tr><td rowspan="5">③事業の実効性</td><td>1) 事業計画</td><td>【事業計画及び事業費】

</td></tr>
<tr><td>2) 地元の合意形成</td><td>・武豊町から早期整備の要望を受けている。
また、今後、地権者に対して説明会を行い、合意形成を図っていく。</td></tr>
<tr><td>3) 環境への影響</td><td>・歩道新設及び電線共同溝整備事業であり、車道の交通量が大きく変化することはなく、環境への影響の変化は特にない。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">判定</td><td>A　Ⓐ: 事業計画の実効性が期待できる。
Ｂ： 事業計画の実効性が期待できない。</td></tr>
<tr><td>【理由】
・円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実行性が確保されているため。</td></tr>
<tr><td rowspan="3">④事業手法の妥当性</td><td>1) 代替案の比較検討結果</td><td>・本路線は都市計画決定された道路であり、都市計画通り整備することは妥当である。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">判定</td><td>A　Ⓐ: 手段に代替性がなく妥当である。又は、手段には代替性があるが当該手段が最も妥当である。
Ｂ：手段には代替性があり、改善の余地がある。</td></tr>
<tr><td>【理由】
・本路線は都市計画決定された道路であり、都市計画通り整備することは妥当である。</td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⅲ 対応方針（案）</td></tr>
<tr><td colspan="2">事業実施が妥当である</td><td>事業実施が妥当である。：上記①～④の評価ですべてＡ判定であるもの。
事業実施は妥当でない。：上記以外のもの。</td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容</td></tr>
<tr><td colspan="3">■対象（事業完了後５年目）　□対象外
【事業完了後５年を越えて実施する理由・対象外の理由】
－
【主な評価内容】
・交通量（歩行者）、旅行速度、防災上の支障となる要素（電柱、電線等）の解消状況
・安全確保の状況</td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⅴ 事業評価監視委員会の意見</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td></tr>
<tr><td colspan="3">Ⅵ 対応方針</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td></tr>
</table>