事業評価資料（事業概要書）　１期線（西側工区）

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

1.　事業のあらまし

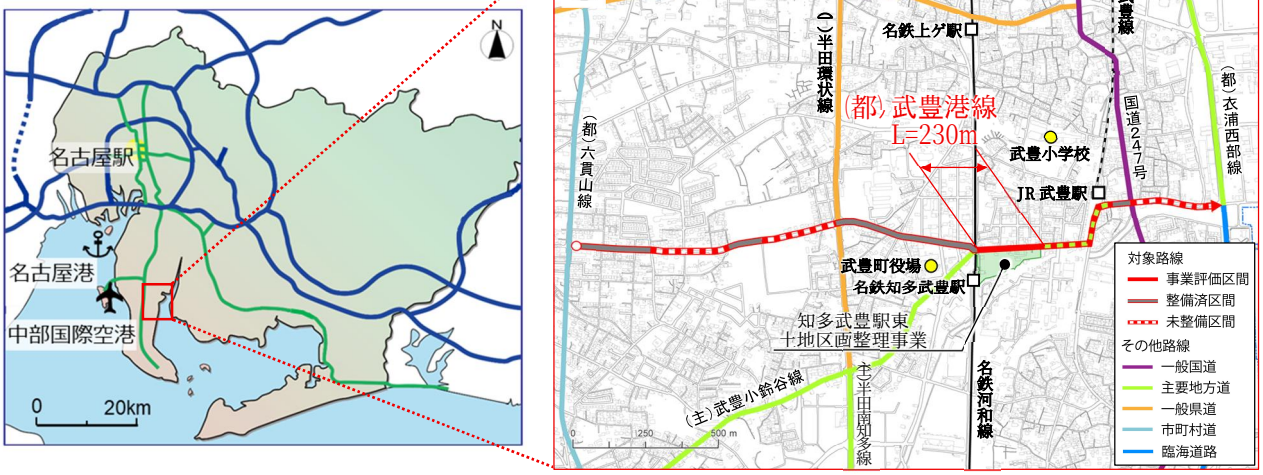
都市計画道路武豊港線は、武豊町を南北に通る都市計画道路六貫山線から都市計画道路衣浦西部線に至る地区幹線道路であり、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸を形成する重要な道路である。また、愛知県地域防災計画において、第 2 次緊急輸送道路に指定されており、防災上も重要な路線である。

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、名鉄河和線の踏切部が一方通行のY字型交差点となっており、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。

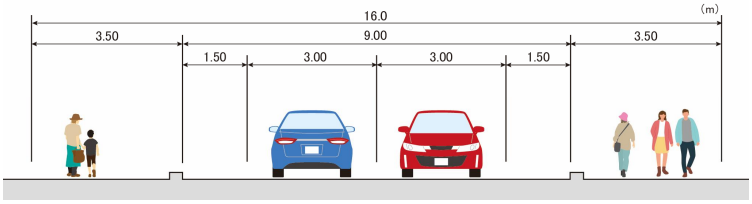
このため、武豊町の中心市街地を通る東西道路軸の形成とともに、「歩行者･自転車の安全性向上」、「まちづくりと一体となった道路整備」、「緊急輸送道路ネットワークの強化」を主な目的として、本路線の現道拡幅及び電線共同溝による無電柱化を実施するものである。

2.　事業概要

a. 事業箇所　　武豊町字迎戸～字道崎
b. 事業内容　　道路整備　延長 L=230m、幅員 W=16.0m (2 車線)
c. 全体事業費　　20.9 億円
d. 事業期間　　2013～2029 年度
e. 根拠法令　　都市計画法



(標準横断図)



再　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（たけとよこう）
事業箇所	武豊町字迎戸～字道崎（たけとよちょうあざむかえど　あざどうさき）
事業のあらまし	都市計画道路武豊港線は、武豊町（たけとよ）を南北に通る都市計画道路六貫山線（ろっかんやま）から都市計画道路衣浦西部線（きぬうらせいぶ）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（ち たけとよ）及び JR武豊駅（たけとよ）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、名鉄河和線（めいてつこうわ）の踏切部が一方通行の Y 字型交差点となっており、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（ち たけとよえきひがしとちくかくせいりじぎょう）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」、「緊急輸送道路のネットワーク強化」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）

計画変更の推移

		事前評価時 (2012 年度)	再評価時 (1 回目) (2018 年度)	再評価時 (2 回目) (2023 年度)	再評価時 (3 回目) (2026 年度)	変動要因の分析
事業期間		2013年度～2019年度	2013年度～2022年度	2013年度～2027年度	2013 年度～2029 年度	
事業費（億円）		8.6	8.0	12.2	20.9	
経費内訳	工事費	3.1	3.3	7.5	15.8	電線共同溝及び踏切移設に係る費用の増加
	用補費	5.0	4.4	4.4	4.1	上下水道・ガス等の移設補償費の精査
	その他	0.5	0.3	0.3	1.0	調査・設計に係る委託費の精査
事業内容		道路整備 延長 L=230m 幅員W=16.0m （2車線）	同左	同左 ※工事費に公共施設管理者負担金を含む。	同左 ※工事費に公共施設管理者負担金を含む。	―

Ⅱ 評価

<table>
<tr><td rowspan="3">①事業の必要性の変化</td><td>1) 必要性の変化</td><td colspan="2">【事前評価時の状況（2012 年度)】
・ 武豊町の中心拠点へのアクセス道路となるが、名鉄河和線踏切部が一方通行の変則交差点となっており、円滑な交通機能が確保されていない。また、H22 センサスにおける交通量は 8,550 台/、旅行速度は 22.0km/h となっている。
・ 当該事業区間の南側では武豊町施行の土地区画整理事業が施行され、街づくりが進められているが、歩道が未整備であり、歩行者や自転車等の安全確保が求められている。
・ 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いるが、歩道もなく家屋が近接しており、災害時には沿道家屋の倒壊により、緊急輸送道路として機能しない恐れがある。

【再評価時（１回目）の状況（2018 年度)】
・ H27 センサスにおける交通量は 8,266 台/日、旅行速度は 20.1km/h となっている。

【再評価時（２回目）の状況（2023 年度)】
・ 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 となっている。武豊町の中心拠点へのアクセス道路となっているものの、名鉄河和線踏切部は一方通行の変則交差点となっており、円滑な交通機能が確保されていないことから、事業の必要性は変わらない。 当該事業区間の南側において、武豊町施行による土地区画整理事業が施行されており、交通量の増加が見込まれている。
・ 名鉄知多武豊駅及び JR 武豊駅へのアクセス道路であり、通勤・通学の利用者が多いにもかかわらず、歩道が未整備であり、歩行者や自転車等の安全確保が求められていることから、事業の必要性は変わらない。
・ 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いるが、歩道もなく家屋が近接しており、災害時に沿道の家屋や電柱が倒壊し、車道を塞いで緊急輸送道路として機能しない恐れがある。このことから、緊急輸送道路としての機能確保のため、無電柱化を含めた道路整備が求められており、事業の必要性は変わらない。

【再評価時（３回目）の状況（2026 年度)】
・ 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とともに、名鉄河和線の踏切部が一方通行の Y 字型交差点となっていることから、安全及び円滑な交通を確保するために当該事業区間の整備推進が引き続き必要である。また、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 となっている。
・ 当該事業区間の南側において、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、まちづくりと一体となった当該事業区間の整備推進が引き続き必要である。
・ 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、無電柱化を引き続き推進する必要がある。
【変動要因の分析】:
・ 大きな変動要因はない</td></tr>
<tr><td>判定</td><td>B</td><td>Ａ：事業着手時に比べ必要性が増大している。
Ⓑ: 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。
※事業着手時と比較することが適当ではないと判断される場合は､「事業着手時」を「前回評価時」に置き換えることができる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">【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引き続き求められており、事業実施の必要がある。</td></tr>
</table>

②事業の進捗状況及び見込み

1) 進捗状況

【事業計画及び実績】

		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	合計
工種区分	調査・設計						←	→				←			→				1.0
	用地補償		←						→		←							→	4.1
	工事												←				→		15.8
事業費(億円)	前回計画	2.7					3.4					6.1							12.2
	実績	2.7					3.4					4.3							10.4
	今回計画	2.7					3.4					4.3			10.5				20.9

【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【①】	実績【②】	達成率(%)【②÷①】	計画【③】	進捗率(%)【②÷③】
延長(ｋｍ)	0.2	0.0	0%	0.2	0%
事業費(億円)	12.2	10.4	85%	20.9	50%
工事費	7.5	7.4	99%	15.8	47%
用補費	4.4	2.8	64%	4.1	68%
その他	0.3	0.2	67%	1.0	20%

※用地取得率（面積ベース）は 100%

【施行済みの内容】　施行状況は、南側歩道及び車道一部が施行済み（延長約 190m）である。

2) 未着手又は長期化の理由

・名古屋鉄道株式会社が管理する既設線路直下に電線共同溝の埋設管を推進工法により敷設する工事について、施工区分及び、工程調整等に期間を要したため。

3) 今後の事業進捗の見込み

【阻害要因】

・用地は取得済みであり、大きな阻害要因は無い。

【今後の見込み】

・2029 年度までに整備が完了する予定である。

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「〇印」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。

・これまでの事業長期化により、事業期間を延長した。今後も多少の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。

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。

【理由】

・今後は阻害要因がなく、計画通りの完成が見込まれるため。

③事業の効果の変化

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）分析の算定基礎となった要因変化の有無】

―

【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】

―

【変動要因の分析】

―

2) 貨幣価値化困難な効果

【事前評価時の状況（2012 年度）】
・一定規模未満の事業に該当したため、対象外となる。
【再評価時（１回目）の状況（2018 年度）】
・一定規模未満の事業に該当したため、対象外となる。
【再評価時（２回目）の状況（2023 年度）】
・一定規模未満の事業に該当したため、対象外となる。
【再評価時（３回目）の状況（2026 年度）】
・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まちづくり	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）

【変動要因の分析】
・評価基準表により貨幣価値化困難な効果について検証した結果、評価値については 0.6 を超えている。

	判定	A	Ⓐ：事業着手時とほぼ同様の事業効果が発現される見通しがある。 Ｂ：事業着手時と比べ低下が見られるが、十分な事業効果が確保される見通しがある。 Ｃ：事業着手時と比べ著しく低下し、現時点では事業効果が確保される見通しが立たない。
		【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。	

Ⅲ 対応方針（案）	
継続	中止：上記①～③の評価で一つでもＣ判定があるもの。 継続：上記以外のもの。

Ⅳ 事後評価実施の有無と主な評価内容

■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】

ー

【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

Ⅴ 事業評価監視委員会の意見

Ⅵ 対応方針