

都市計画道路 大塚金野線等 都市計画変更に関する説明会

令和5年3月26日（日）

愛知県東三河建設事務所
豊川市・蒲郡市

次 第

1. 開 会
2. （都）大塚金野線の概要及び都市計画変更の内容
 - ① 説明会の趣旨
 - ② 都市計画道路とは
 - ③ （都）大塚金野線の概要
 - ④ （都）大塚金野線等の都市計画変更
 - ⑤ （都）大塚金野線の今後の事業予定
3. 質疑応答
4. 閉会

1. 開 会

2-① 説明会の趣旨

2-①説明会の趣旨**都市計画法第16条第1項に基づく説明会**

「都道府県又は市町村は、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときには、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。」

(都市計画法第16条第1項)

2-②都市計画道路とは

2-②都市計画道路とは

◆都市計画道路とは

まちづくりを計画的に進める「都市計画」では、
 たくさんの人や車が行き来する重要な道路を「都市計画
 道路」として、その位置や幅を決定し、都市計画法に基
 づき定めています。

都市計画道路の役割として、次のような機能をもっ
 ています。

- ◆交通機能 : 人や物資の安全かつ円滑な移動を確保
- ◆都市空間機能 : 良好な都市環境や防災性の確保、
 上下水道等の収容など
- ◆市街地形成機能: 街区や都市全体を囲み、その位置や
 形状を規定

2-②都市計画道路とは

◆都市計画道路にかかる制限

都市計画道路の区域内では、将来の円滑な道路
 整備のために、建物の建築に対して制限がかかり
 ます。（都市計画法第53条による建物制限）



都市計画道路内で建物が建てられるのは、木造・
 鉄骨造・コンクリートブロック造などの二階建ま
 です。

2-③ (都) 大塚金野線の概要

2-③(都)大塚金野線の概要 <大塚金野線とは>

1. 路線の経緯

- 昭和36年「(都)相楽線」として都市計画決定
起終点：国道23号((都)名豊線)～蒲郡市相楽町
- 平成9年「(都)大塚金野線」に改称
起終点：国道23号((都)名豊線)
～国道23号バイパス((都)名豊道路)
※豊川市内まで延伸

2. 路線概要

- 区間：名豊道路蒲郡バイパス(仮称)金野IC
～ 国道23号 大塚鎌倉交差点
- 延長：全体 約3,150m(うちトンネル延長約620m)
- 車線構成：2車線
- 立体交差：JR東海道本線(アンダーボックス)
JR東海道新幹線(鉄道高架(既設))

3. これまでの検討状況

【調査・設計】

- 具体的な道路計画を固めるため現地調査・道路設計を実施
- トンネル坑口付近の地形地質の調査を実施

【関係機関協議】

- 東海道新幹線、東海道本線との交差部のJR事前協議が完了。
- 本線部の道路線形・形状の公安委員会事前協議が完了。

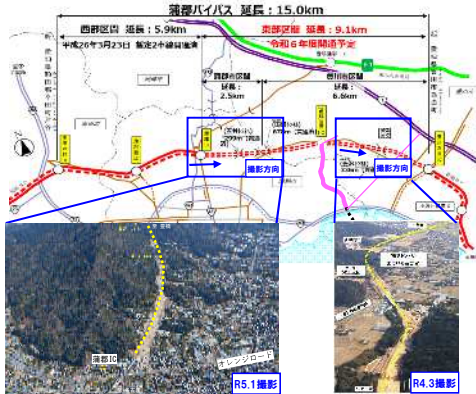
⇒事業実施にあたり、都市計画変更が必要であることが判明



2-③(都)大塚金野線の概要 <「名豊道路蒲郡バイパス」及び「ラグーナ蒲郡地区」>

1. 名豊道路蒲郡バイパス

- 事業区間：豊川市為当町～額田郡幸田町芦谷
- 事業目的
 - ・国道1号及び23号の交通混雑の緩和
 - ・名古屋、衣浦、東三河の臨海工業地帯とその後背地の都市とを機能的に結びつけ、物流の円滑化、土地利用の効率化
- 延長：全体 15.0km
 - 西部区間 5.9km (H26.3.3 暫定2車線開通済)
 - 東部区間 9.1km (令和6年度開通予定) ※全線開通



2. ラグーナ蒲郡地区

- テーマ：『海に親しむ』
- コンセプト
「内外の人々が新しい豊かなライフスタイルを享受できるまち」
- 経緯
 - ・1991年より本格的な開発
 - ・大型レジャー施設、海陽コトハーバー、商業施設、高級リゾートホテル、教育施設、企業研修所 等が立地
- 愛知県企業庁の16ヘクタールの商業用企業用地への誘致



2-③(都)大塚金野線の概要 <現在の状況-1>



大塚鎌倉交差点 (計画終点)



上中島交差点、JR東海道新幹線

2-③(都)大塚金野線の概要 <現在の状況-II>

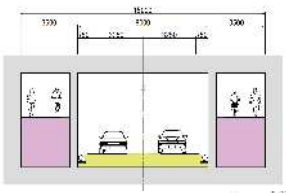


上中島踏切



豊川蒲郡線から蒲郡BPを望む

2-③(都)大塚金野線の概要 <計画の概要>



JR東海道本線アンダーパス区間

上中島交差点

大塚鎌倉交差点

(都)豊岡大塚線交差点

蒲郡BPランプ交差点

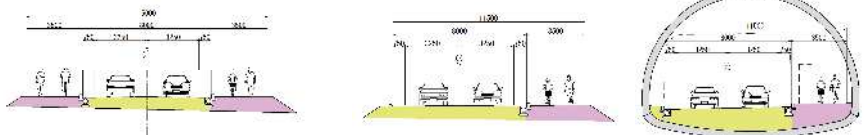
至蒲郡市

至豊橋市

両側歩道区間

片側歩道区間

トンネル区間



- 路線延長：L=3,150m うちトンネル区間L=620m
- 種級区分：第3種第2級
- 設計速度：V=50km/h
- 幅員：両側歩道区間 一般部W=15m、交差点部W=18m・19m
片側歩道区間 一般部W=11.5m、交差点部W=14.5m
※車道幅員W=3.25m 右側路肩W=0.75m 自歩道幅員W=3.5m

2-③(都)大塚金野線の概要 <完成予想図Ⅰ(大塚鎌倉交差点から北を望む)>

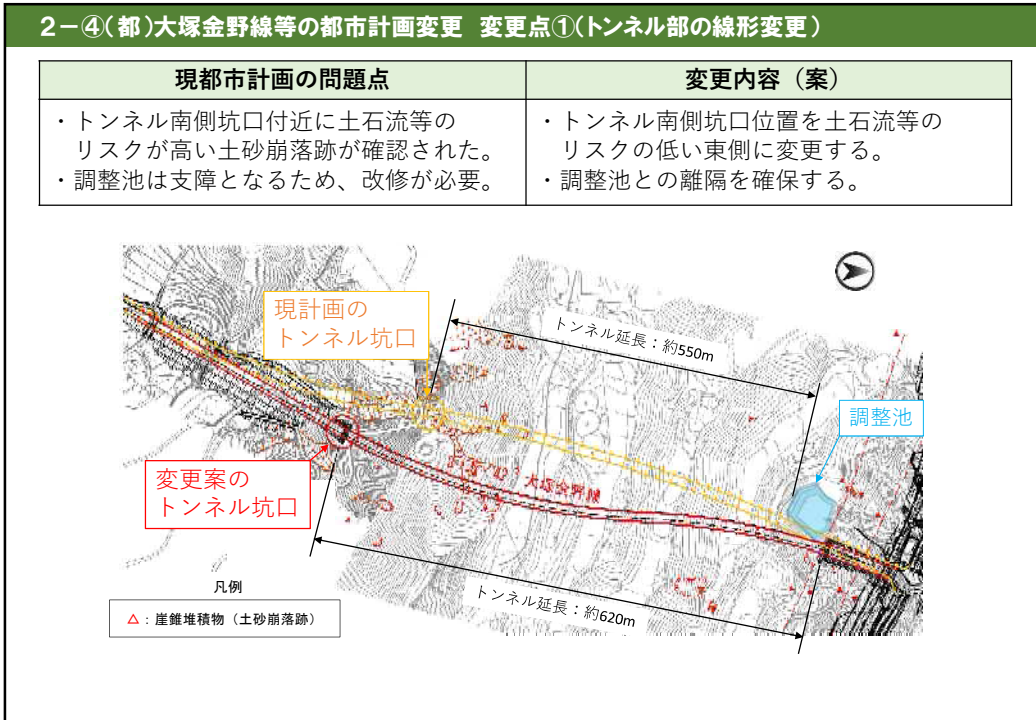
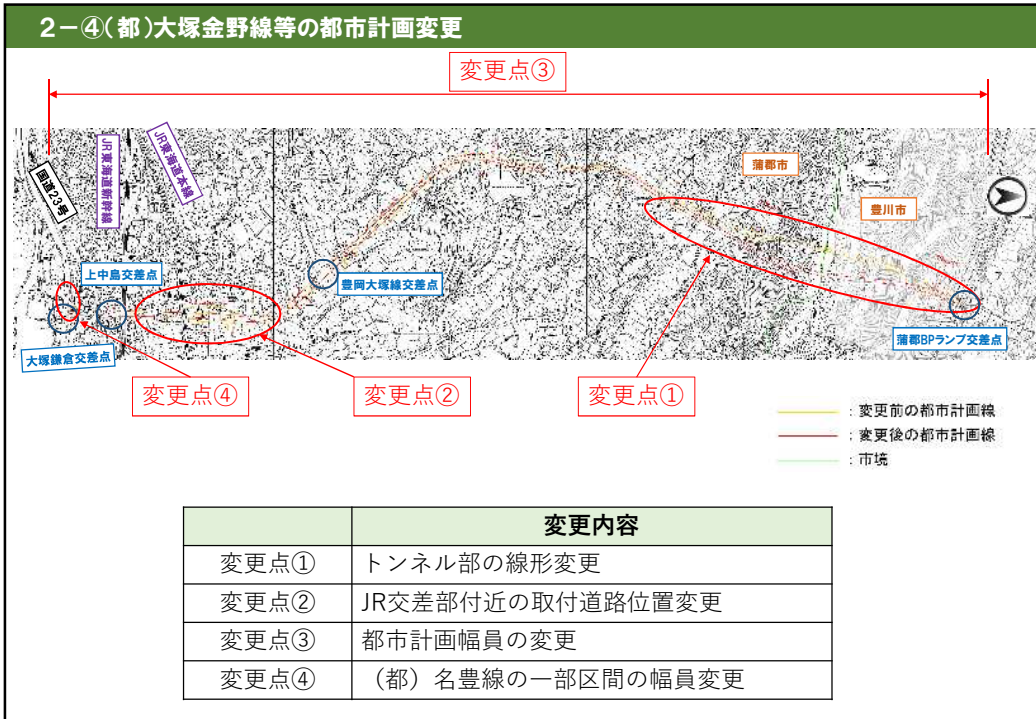


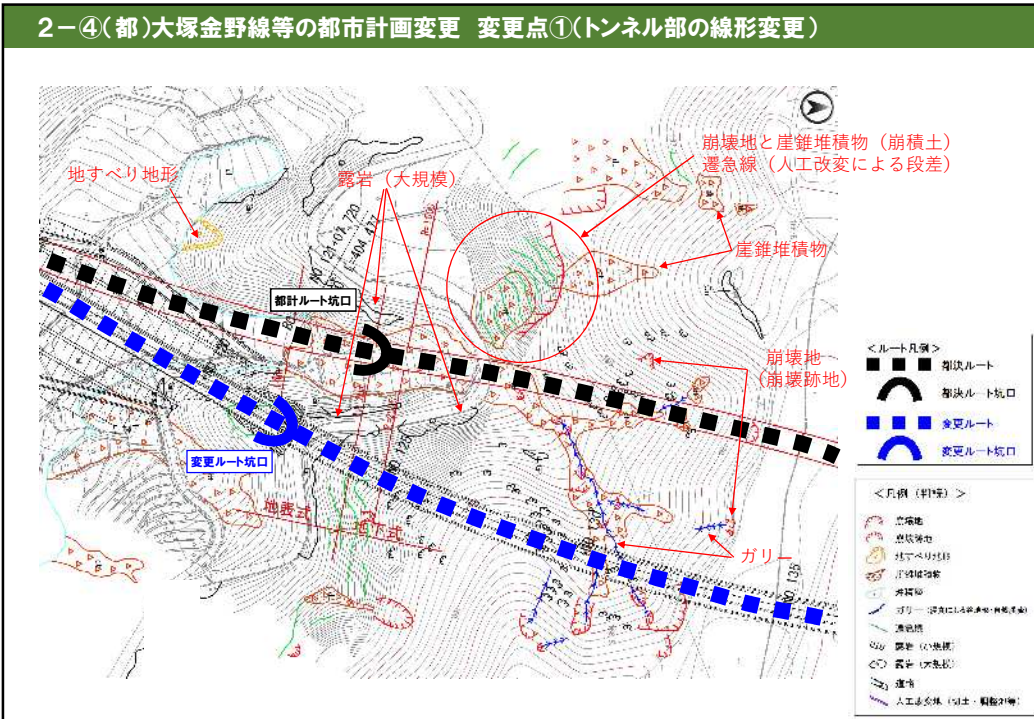
2-③(都)大塚金野線の概要 <完成予想図Ⅱ(JR東海道本線交差点から南を望む)>





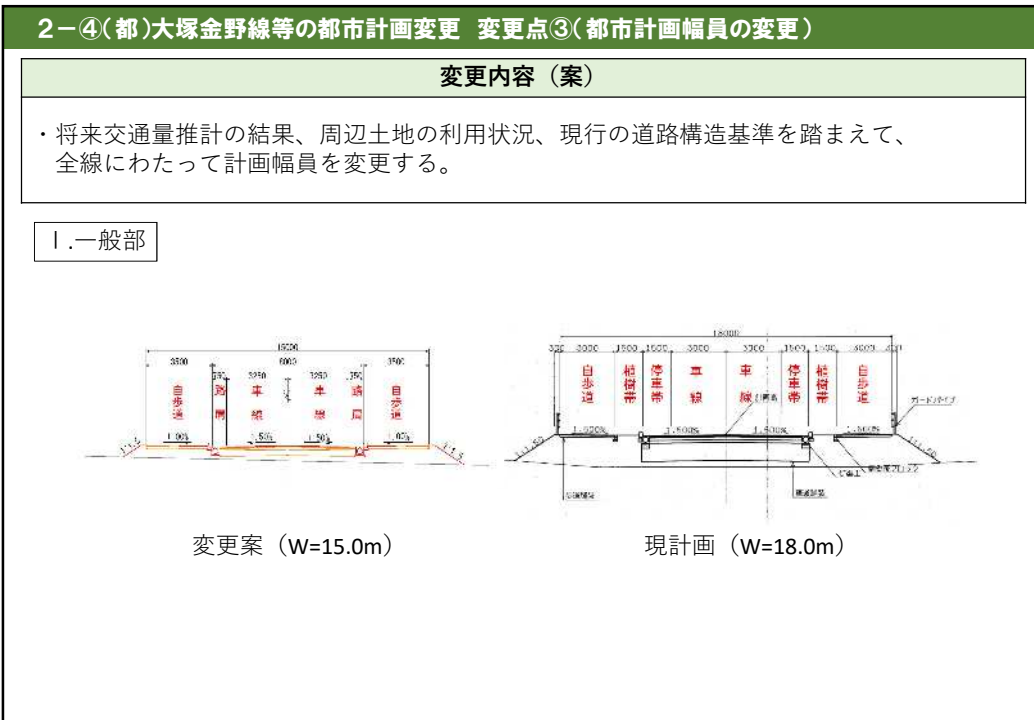
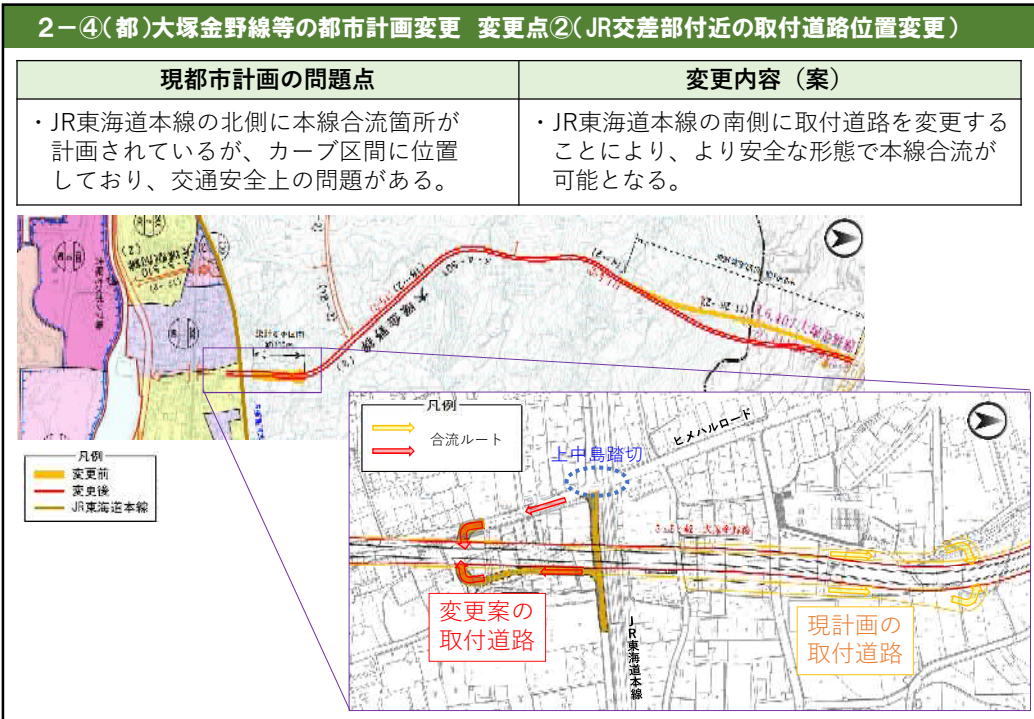
2-④(都)大塚金野線等の都市計画変更

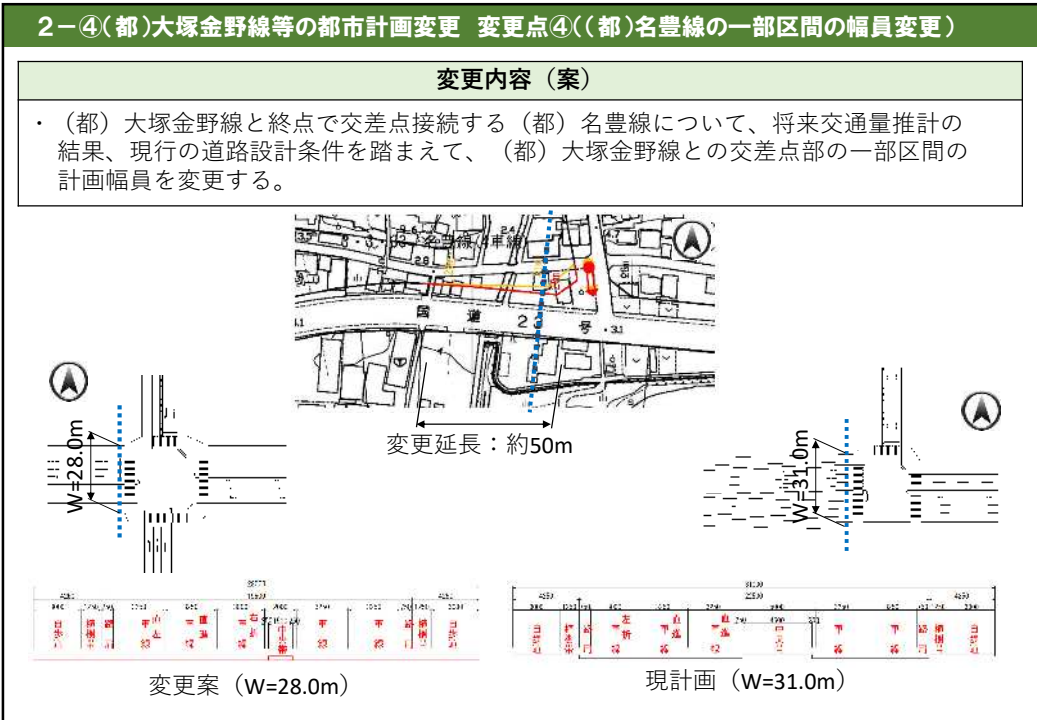
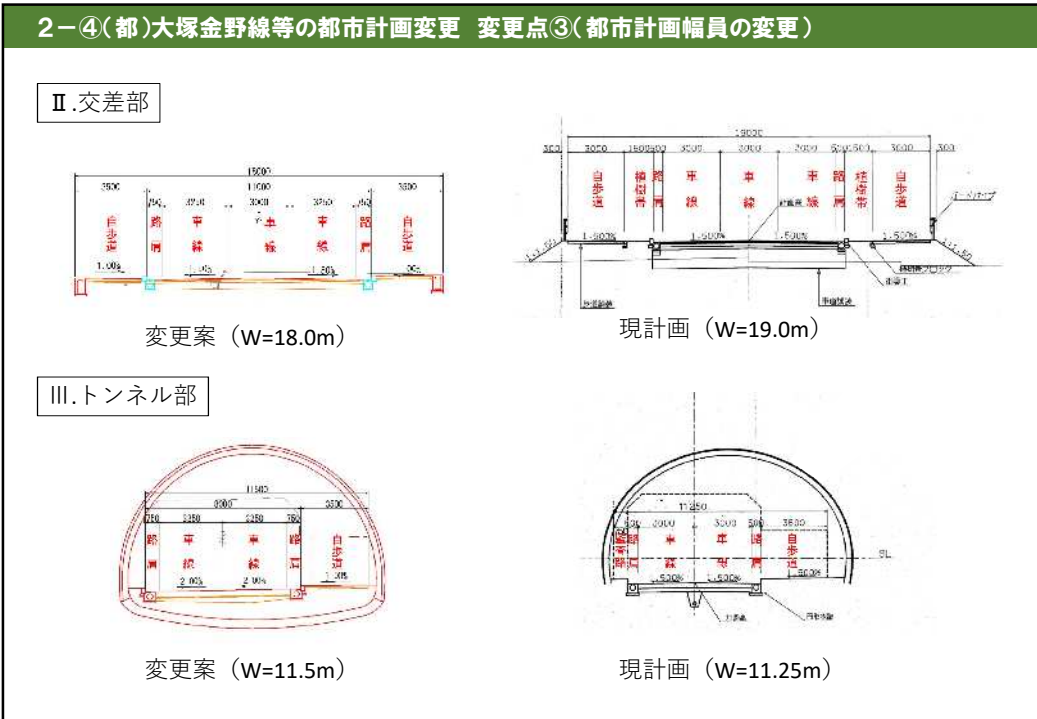




2-④(都)大塚金野線等の都市計画変更 変更点①(トンネル部の線形変更)

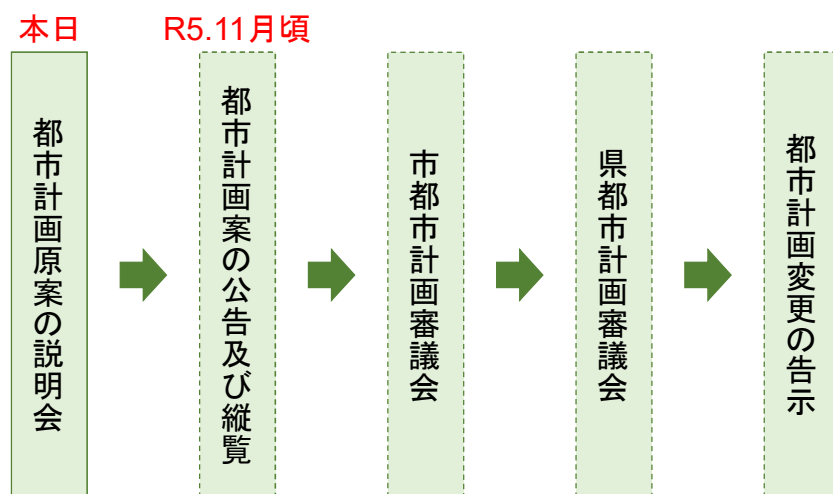
現計画トンネル坑口		変更案トンネル坑口
 <p style="text-align: center;">溪流内の崖錐堆積物の崩壊地</p>	 <p style="text-align: center;">崖錐堆積物は湿潤で、所々、開口亀裂が認められて不安定化しています</p>	 <p style="text-align: center;">溪流内上部の緩斜面。樹木は少なく、草本類が繁茂</p>
 <p style="text-align: center;">崖錐堆積物の上部の崩壊跡地</p>	 <p style="text-align: center;">崩壊跡地と緩い崖錐堆積物</p>	 <p style="text-align: center;">溪流内上部の緩斜面、針葉樹の植林地特に目立った変状等は認められません</p>

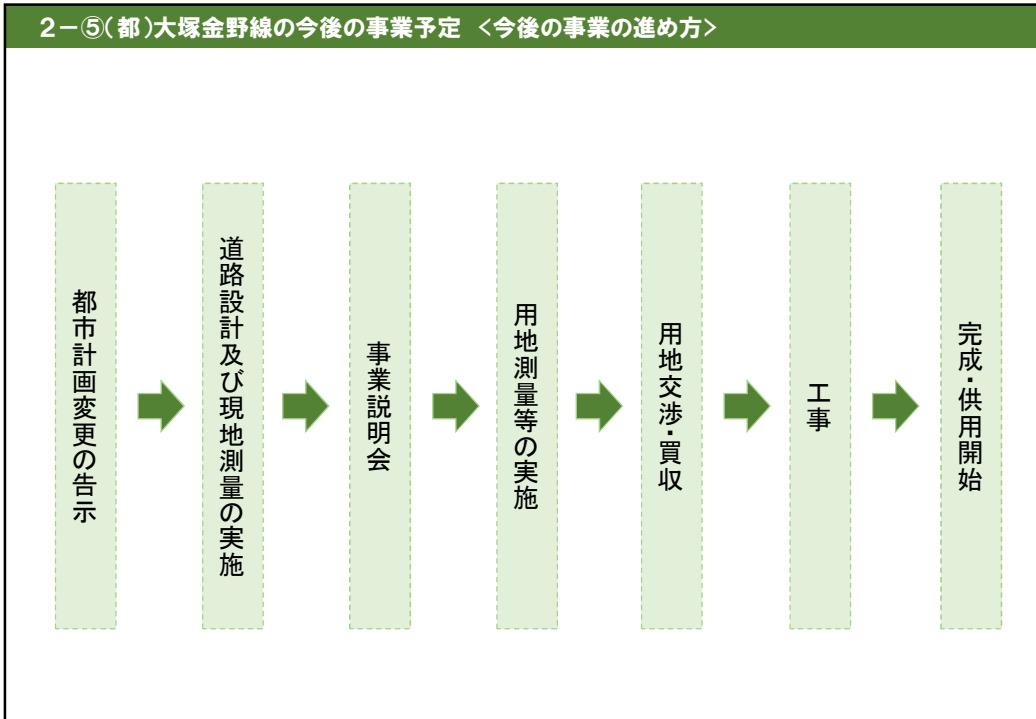




2－⑤（都）大塚金野線の今後の事業予定

2－⑤(都)大塚金野線の今後の事業予定 <都市計画変更の手続きについて>





3. 質疑応答

4. 閉 会