説明資料１

第１号議案　東三河都市計画道路（３・５・42 号大塚金野線）の変更について

１．（都）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［豊川市約 460m］（うちトンネル延長約 620m［豊川市約 360m］）

●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

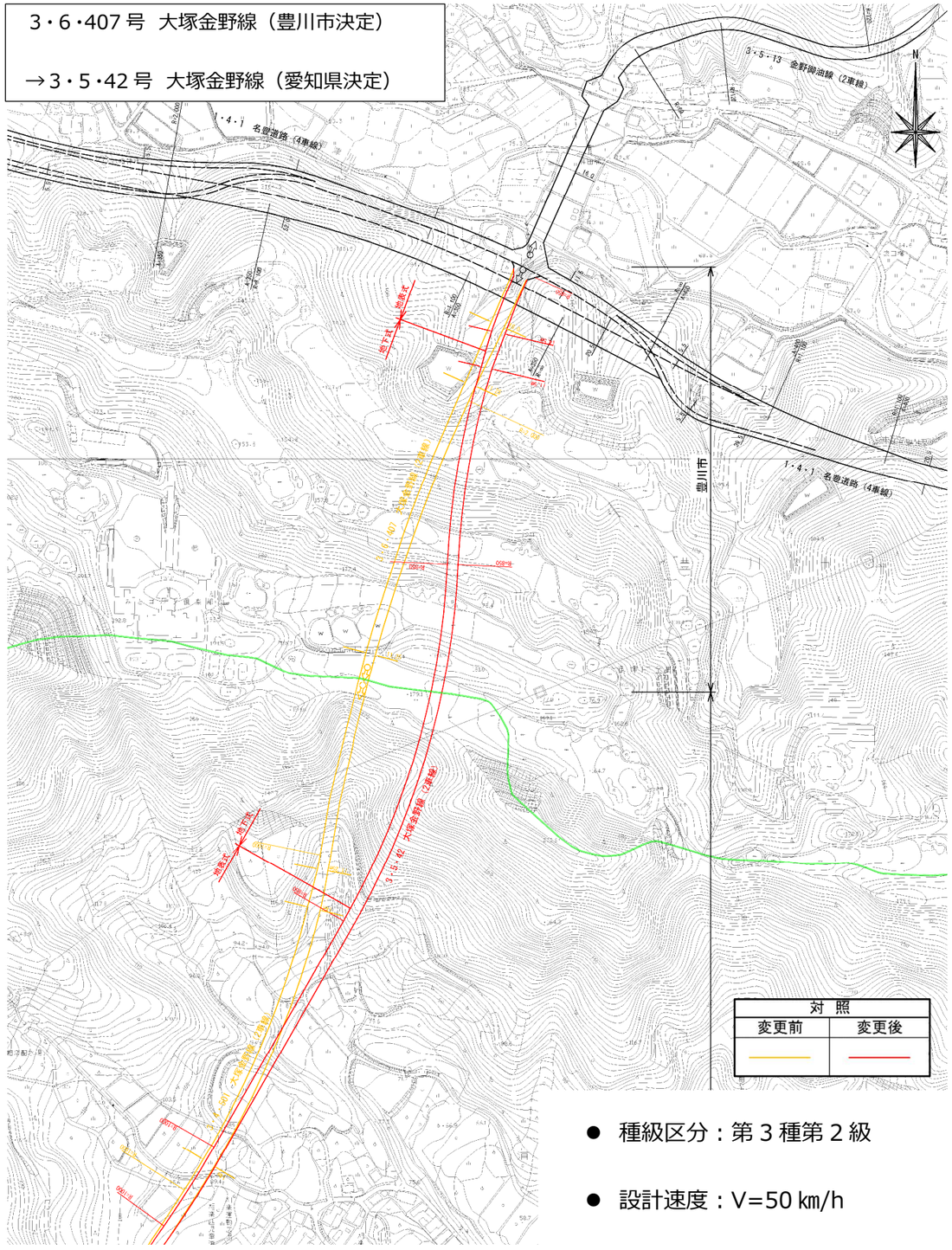
●本線部の道路線形・形状の公安委員会事前協議が完了

⇒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．計画図・変更点①（名称の変更）

３・６・407 号　大塚金野線（豊川市決定）

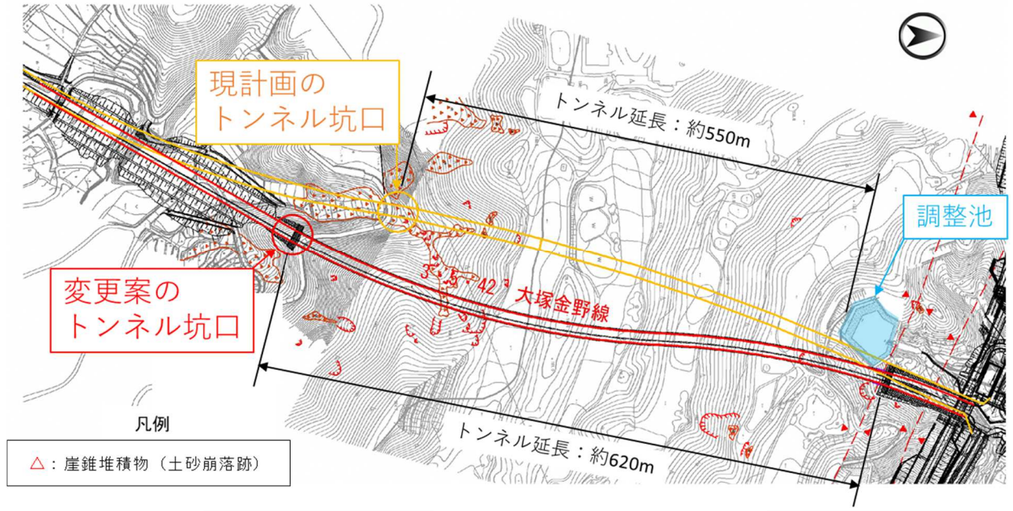
→３・５・42 号　大塚金野線（愛知県決定）



- 種級区分：第３種第２級
- 設計速度：V=50 ㎞/h

３．変更点②（トンネル部の線形変更）

現都市計画の問題点	変更内容
・トンネル南側坑口付近に土石流等のリスクが高い土砂崩落跡が確認された。 ・調整池は支障となるため、改修が必要。	・トンネル南側坑口位置を土石流等のリスクの低い東側に変更する。 ・調整池との離隔を確保する。



現計画トンネル坑口

渓流内の崖錐堆積物の崩壊地

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

崖錐堆積物の上部の崩壊跡地

崩壊跡地と緩い崖錐堆積物

変更案トンネル坑口

渓流内上部の緩斜面。樹木は少なく、草本類が繁茂

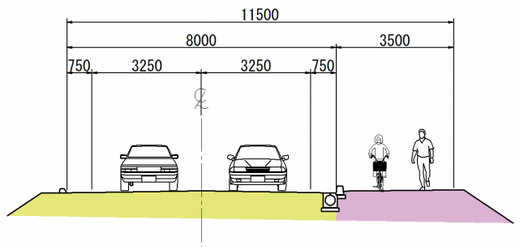
渓流内上部の緩斜面、針葉樹の植林地
特に目立った変状等は認められません

４．変更点③（幅員の変更）

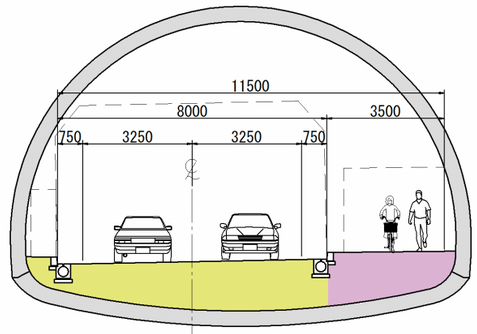
変更内容
・将来交通量推計の結果、周辺土地の利用状況、現行の道路構造基準を踏まえて、全線にわたって計画幅員を変更する。

幅員：片側歩道区間　一般部 W=11.5m、交差点部 W=14.5m（右折車線 W=3.0m）
※車道幅員 W=3.25m　路肩 W=0.75m　自歩道幅員 W=3.5m

一般部
（片側歩道区間）

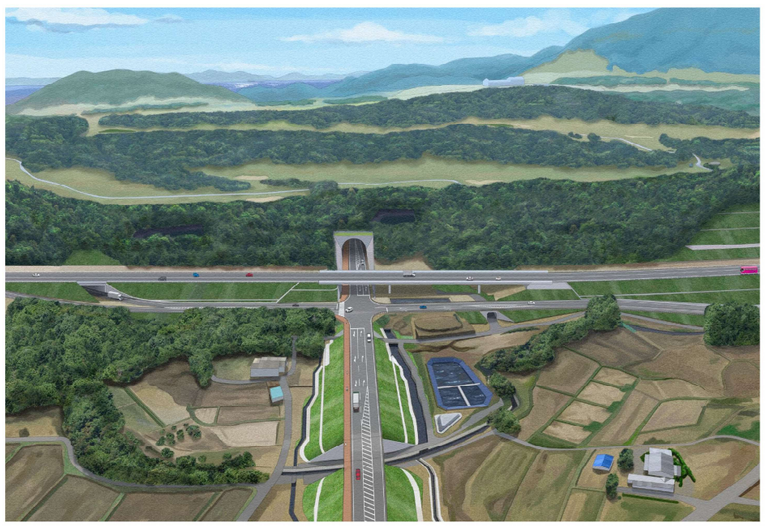


地下式部
（トンネル部）



＊交差点部 W=14.5m（右折車線 W=3.0m をプラス）

５．完成予想図



※本資料は現時点の計画図に基づくイメージであり、 実際とは異なる可能性があります。