理由書

（豊田都市計画道路　3・3・4号久澄橋線）

1.変更概要

都市計画道路中3・3・4号久澄橋線の線形、幅員及び終点位置を変更する。

◆都市計画道路の変更概要◆

<table>
<tr><th rowspan="2">路線名</th><th rowspan="2">変更内容</th><th rowspan="2">道路規格</th><th rowspan="2">車線の数</th><th rowspan="2">設計速度（km/h）</th><th rowspan="2">変更延長（約m）</th><th rowspan="2">構造形式</th><th colspan="2">幅員（m）（交差点）</th></tr>
<tr><th>新</th><th>旧</th></tr>
<tr><td rowspan="3">3・3・4 号久澄橋線（一般国道 301 号）</td><td rowspan="3">線形変更
幅員変更
終点変更</td><td>3-2</td><td>4</td><td>60</td><td rowspan="3">2,800</td><td rowspan="2">地表式</td><td>25.0</td><td>25.0</td></tr>
<tr><td rowspan="2">3-3</td><td rowspan="2">2</td><td rowspan="2">50</td><td>10.0
（13.0）</td><td>16.0</td></tr>
<tr><td>地下式</td><td>9.5</td><td>10.5</td></tr>
</table>

2.都市の将来像における位置づけ

豊田都市計画区域マスタープラン(目標:2020 年)では、区域の一体的な発展を促進するため、豊田市駅周辺から放射状に延びる主要幹線道路や区域内に分散して立地する物流・工業施設を相互に結ぶ都市幹線道路などの整備を推進するとしています。(都)久澄橋線は、豊田市駅周辺に集中する交通需要に対応するための幹線道路として位置付けられています。

第7次豊田市総合計画(2008 年～2017 年)では、ものづくり基盤の更なる強化が重点テーマであり、重点戦略プログラムに世界をリードする産業技術の中枢拠点の形成が位置付けられています。その中の具体的な取組として、研究開発機能の集積を支える基盤整備の推進が挙げられており、(都)久澄橋線は、豊田・岡崎地区研究開発施設用地へのアクセス道路としても利用できるよう整備促進を図ることが必要となります。

豊田市都市計画マスタープランでは、(都)久澄橋線は都市幹線道路として位置づけられており、都市内交通の円滑化を促進するとともに、バイパス機能の強化に向けた取り組みの一つとされております。

3.都市計画決定の必要性及び理由

豊田都市計画区域マスタープランでは、都市計画道路は社会情勢などの変化を踏まえ、道路の機能を明確にしたうえで、必要に応じて計画を見直すことも検討するとしております。(都)久澄橋線は、平成 3 年に現在の計画に都市計画決定されました。

平成 3 年当時、(都)久澄橋線の終点部の接続道路である一般県道坂上大内線は、大内町の集落内を通過していましたが、終点部周辺の道路体系が見直され、県道坂上大内線の位置を付け替えて大内橋付近で接続させ、大内町の集落の保全と集落内の狭隘区間解消を図ります。このため、県道坂上大内線との新たな交差箇所まで(都)久澄橋線を延伸させ、終点位置を変更します。

この終点位置の変更に伴い県道坂上大内線交差点付近の線形が急な曲線となるため、安全な車両の走行と交差点の視認性を確保するよう改善した線形とすると共に、松平橋から終点までの線形につ

いて社会性や経済性を考慮し、周辺土地利用状況に配慮した線形とします。

また、(都)久澄橋線の松平橋より東側については、長大法面やトンネル構造となっており今後の沿道利用が見込まれず片側歩道でも安全性が確保されるため、経済性も考慮し、両側歩道から片側歩道に計画を変更します。

4.都市計画変更の考え方

(1)規模について

1)将来交通量及び車線数について

対象区間の平成 42 年における将来交通量は、約 9,150 台/日と推計しています。また、対象区間は、平地部(松平橋西側)で 4 車線、第 3 種 2 級、設計速度 60km/h、山地部(松平橋東側)で 2 車線、第 3 種 3 級、設計速度 50km/h の道路構造が必要となります。

また、山地部(松平橋東側)の自転車歩行者交通量は現況で 76(人台/12h)であることから歩道を設置します。

2)幅員の構成(松平橋東側)

(一般部)

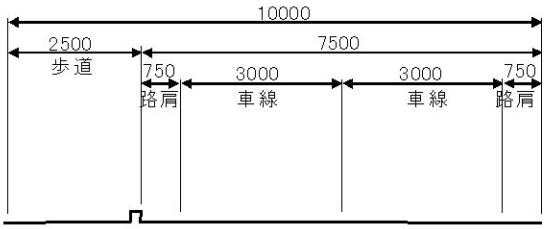
● 車道部

○ 車　線･･･幅員 3.0mの車線を 2 車線設置します。

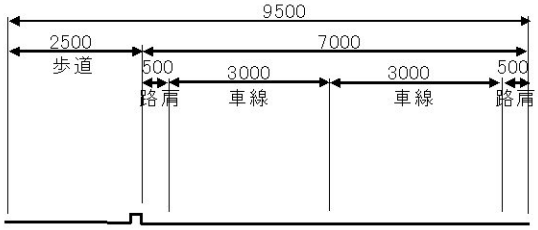
○ 路　肩･･･幅員 0.75m(トンネル部 0.5m)の路肩を設置します。

● 歩道部

○ 歩　道･･･車道の片側に、幅員 2.5mの歩道を設置します。



標準部



トンネル部

(交差点部)

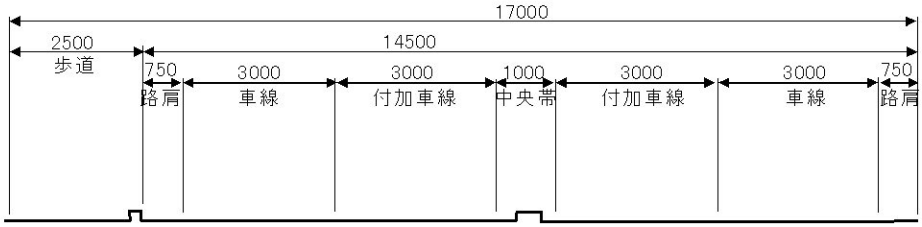
● 車道部(終点部)

○ 車　線･･･幅員 3.0mの車線を 2 車線と幅員 3.0mの付加車線を設置します。

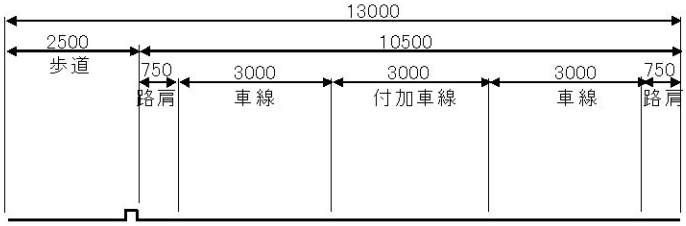
○ 路　肩･･･幅員 0.75mの路肩を設置します。

● 歩道部

○ 歩　道･･･車道の片側に、幅員 2.5mの歩道を設置します。



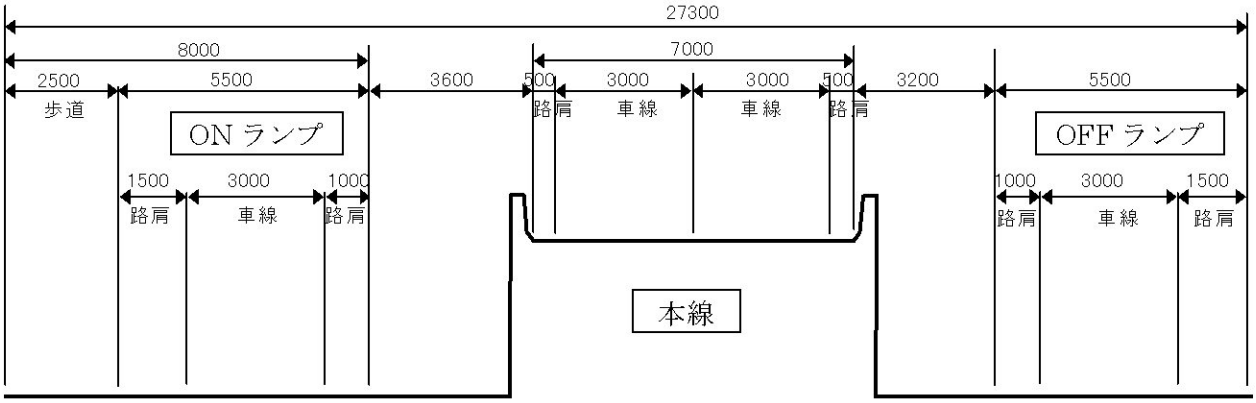
松平橋東交差点



大内町交差点

（ランプ部）

- ● 本線車道部（橋梁取り付け部）
  - ○ 車　線・・・幅員 3.0mの車線を 2 車線設置します。
  - ○ 路　肩・・・幅員 0.5m（橋梁部）の路肩を設置します。
- ● ランプ車道部（一方向一車線、B 規格ランプ）
  - ○ 車　線・・・幅員 3.0mの車線を 1 車線設置します。
  - ○ 路　肩・・・車線の左側に幅員 1.5m、右側に幅員 1.0mの路肩を設置します。
- ● 歩道部
  - ○ 歩　　道・・・ON ランプ車道の片側に、幅員 2.5mの歩道を設置します。



（2）線形・区域について

線形：道路構造令に準拠した線形とします。

区域：終点位置となる交差する県道坂上大内線の交差位置が整備され付け替わったため、延長を約 290m 延伸します。

参考資料

新旧対照表

豊田都市計画道路の変更(愛知県決定)

1. 都市計画道路中3・3・7号青少年公園線を3・3・7号愛・地球博記念公園線に名称を改める。

(新)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・7	愛・地球博記念公園線	豊田市八草町秋合	豊田市八草町荒山	—	約 970m	地表式	4 車線	27.5m		
	その他	なお、豊田市八草町石坂地内に八草駅前広場を設ける。									面積約3,500 ㎡

(旧)

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・3・7	青少年公園線	豊田市八草町秋合	豊田市八草町荒山	—	約 970m	地表式	4 車線	27.5m		
	その他	なお、豊田市八草町石坂地内に八草駅前広場を設ける。									面積約3,500 ㎡