

# 事業概要書

事業名	街路事業	路線名等	都市計画道路 <small>ひめかいどう とよかわちょう</small> 姫街道線(豊川町工区)
-----	------	------	--

## 1. 事業のあらまし

都市計画道路姫街道線は、豊川市の中心部を東西方向に横断し、国道1号と国道151号を結ぶ主要幹線道路であるとともに、豊川市立地適正化計画において地域幹線軸として位置づけられた路線である。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、災害拠点病院、豊川市役所及び陸上自衛隊豊川駐屯地などの拠点施設へのアクセス道路として、防災面も重要な路線となっている。

本事業区間は豊川市の東部に位置し、JR飯田線及び名鉄豊川線と交差する踏切道を含む区間であり、踏切自動車交通遮断量が大きく慢性的な交通渋滞が発生しているため、踏切道改良促進法に基づいた、改良すべき踏切道に指定されている。

さらに、鉄道の東側では、土地区画整理事業によりまちづくりが進展する中、円滑な交通の確保のため、本事業区間の整備が求められている。

このため、豊川市内の東西を結ぶ地域幹線軸の強化とともに、「地域間移動の円滑化」及び「緊急輸送道路ネットワークの強化」を目的として、現道拡幅及び鉄道との立体交差化(アンダーパス)を実施するものである。

## 2. 事業概要

a. 事業箇所

とよかわしちゅうおうどおり 豊川市中央通二丁目～ば ば ちようべんてんまえ 豊川市馬場町弁天前

b. 事業内容

道路整備(アンダーパス)

延長 L=623m、幅員 W=22.6~43.8m (4車線)

c. 全体事業費

146.6億円

d. 事業期間

2025年度～2043年度

e. 根拠法令

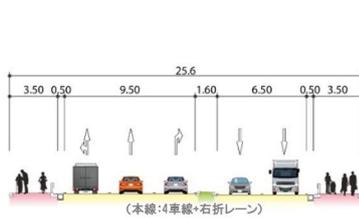
都市計画法



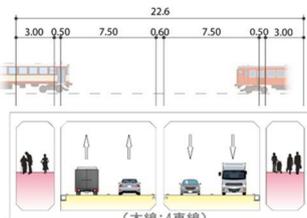
(標準横断面) 単位:m



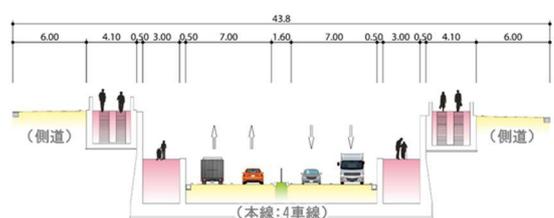
【平面(交差点部)】



【アンダーパス(鉄道横断面部)】



【アンダーパス(アプローチ部)】



## 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 <small>ひめかいどう とよかわちよう</small> 姫街道線 (豊川町工区)				
事業箇所	<small>とよかわしちゆうおうどおり</small> 豊川市中央通二丁目～ <small>ぼ ぼちようべんでんまえ</small> 豊川市馬場町弁天前				
事業の あらまし	<p>都市計画道路姫街道線は、豊川市の中心部を東西方向に横断し、国道1号と国道151号を結ぶ主要幹線道路であるとともに、豊川市立地適正化計画において地域幹線軸として位置づけられた路線である。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、災害拠点病院、豊川市役所及び陸上自衛隊豊川駐屯地などの拠点施設へのアクセス道路として、防災面も重要な路線となっている。</p> <p>本事業区間は豊川市の東部に位置し、JR飯田線及び名鉄豊川線と交差する踏切道を含む区間であり、踏切自動車交通遮断量が大きく慢性的な交通渋滞が発生しているため、踏切道改良促進法に基づいた、改良すべき踏切道に指定されている。</p> <p>さらに、鉄道の東側では、土地区画整理事業によりまちづくりが進展する中、円滑な交通の確保のため、本事業区間の整備が求められている。</p> <p>このため、豊川市内の東西を結ぶ地域幹線軸の強化とともに、「地域間移動の円滑化」及び「緊急輸送道路ネットワークの強化」を目的として、現道拡幅及び鉄道との立体交差化(アンダーパス)を実施するものである。</p>				
事業目標	<p>【達成(主要)目標】</p> <p>①地域の活性化(地域間移動の円滑化)</p> <p>②地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <p>【副次目標】</p> <p>—</p>				
事業費	事業費	内訳			
	146.6億円	■工事費 113.0億円、■用補費 30.0億円、■その他 3.6億円			
事業期間	採択予定年度	2025年度	着工予定年度	2025年度	完成予定年度 2043年度
事業内容	道路整備(アンダーパス) 延長L=623m、幅員W=22.6~43.8m(4車線)				
II 評価					
①事業の 必要性	1) 必要性	<p>①地域の活性化(地域間移動の円滑化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本事業区間にある踏切道は、遮断時間が長いことや自動車交通量が多く、自動車ボトルネック踏切(一日の踏切自動車交通遮断量<sup>※1</sup>が5万台・時/日以上)であるため、踏切道改良促進法に基づいた改良すべき踏切道に指定され、改良が必要である。</li> <li>(踏切自動車交通遮断量: 59,820台・時/日(2024年度))</li> <li>・踏切道に信号交差点が近接し、踏切道の遮断及び信号サイクルによる影響で、交通の流れが悪くなっており、円滑な交通の確保が必要となっている。</li> <li>・豊川市立地適正化計画では、本路線が地域幹線軸として位置づけられていることや、本事業区間の沿線では豊川駅東土地区画整理事業が施行されており、まちづくりと一体となった整備が求められている。</li> </ul> <p>②地震・津波対策の推進(緊急輸送道路ネットワークの強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本路線は、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、災害拠点病院、豊川市役所及び陸上自衛隊豊川駐屯地など、拠点施設へのアクセス道路として緊急輸送道路ネットワークの強化が必要である。</li> </ul> <p>※1 踏切自動車交通遮断量(台・時/日) = 自動車交通量(台/日) × 踏切遮断時間(時/日)</p>			
	A	<p>A: 現状の課題又は将来の予測から事業の必要性がある。</p> <p>B: 現状の課題又は将来の予測が十分把握されていない。</p>			
	【理由】		地域間移動の円滑化及び緊急輸送道路ネットワークの強化のため、事業実施の必要性が高い。		

1) 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）分析結果】																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区分</th> <th>事業採択時 (基準年：2025年度)</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">費用 (億円)</td> <td>事業費</td> <td>98.2</td> <td></td> </tr> <tr> <td>維持管理費</td> <td>0.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (C)</td> <td>98.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">効果 (億円)</td> <td>走行時間短縮便益</td> <td>118.6</td> <td></td> </tr> <tr> <td>走行経費減少便益</td> <td>10.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事故減少便益</td> <td>1.1</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計 (B)</td> <td>130.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(参考) 算定要因</td> <td>計画交通量 (台/日)</td> <td>18,100</td> <td>H27 センサスペース の R220D</td> </tr> <tr> <td colspan="2">費用対効果分析結果 (B/C)</td> <td>1.3</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		区分		事業採択時 (基準年：2025年度)	備考	費用 (億円)	事業費	98.2		維持管理費	0.1		合計 (C)	98.3		効果 (億円)	走行時間短縮便益	118.6		走行経費減少便益	10.8		交通事故減少便益	1.1		合計 (B)	130.5		(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,100	H27 センサスペース の R220D	費用対効果分析結果 (B/C)		1.3		<p>※四捨五入により端数が合わない場合がある。          ※金額は、社会的割引率(4%)を用いて現在の価値に換算したものの。</p> <p>【貨幣価値化可能な効果（費用対効果）分析手法】          費用便益分析マニュアル（令和7年8月 国土交通省 道路局 都市局）に基づき実施。</p>
区分		事業採択時 (基準年：2025年度)	備考																																			
費用 (億円)	事業費	98.2																																				
	維持管理費	0.1																																				
	合計 (C)	98.3																																				
効果 (億円)	走行時間短縮便益	118.6																																				
	走行経費減少便益	10.8																																				
	交通事故減少便益	1.1																																				
	合計 (B)	130.5																																				
	(参考) 算定要因	計画交通量 (台/日)	18,100	H27 センサスペース の R220D																																		
費用対効果分析結果 (B/C)		1.3																																				
② 事業の効果	<p>・貨幣価値化困難な効果として、「地域の活性化」、「地震・津波対策の推進」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0.89である。</p>																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">貨幣価値化困難な効果 評価基準表</th> </tr> <tr> <th>達成目標 (社会資本整備方針)</th> <th>評価 対象 の判断</th> <th>評価項目</th> <th>基礎点 得点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="10">1 あいちを高める</td> <td rowspan="10">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる  <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する  <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する  <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する                 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td> <input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する  <input checked="" type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する                 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">3</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>6 3 2 1</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">2 あいちを守る</td> <td rowspan="4">◎</td> <td> <input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる  <input type="checkbox"/> 地震対策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  <input checked="" type="checkbox"/> 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  <input type="checkbox"/> 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                 </td> <td>MAX3 3 2 1</td> <td rowspan="3">2</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3 1 1</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>総合計</td> <td>9 3 1</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>評価値</td> <td></td> <td>0.89</td> </tr> </tbody> </table>				貨幣価値化困難な効果 評価基準表				達成目標 (社会資本整備方針)	評価 対象 の判断	評価項目	基礎点 得点	1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3	<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1	3	合計	6 3 2 1	6	2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 地震対策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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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	MAX3 3 2 1	2	合計	3 1 1	2	総合計	9 3 1	8	評価値		0.89	
貨幣価値化困難な効果 評価基準表																																						
達成目標 (社会資本整備方針)	評価 対象 の判断	評価項目	基礎点 得点																																			
1 あいちを高める	◎	<input type="checkbox"/> a) 主要な渋滞箇所の渋滞の緩和・沿道環境の改善が期待できる <input checked="" type="checkbox"/> 地域の主要渋滞箇所の渋滞緩和に資する事業、または踏切道改良促進法により指定された踏切の除却に係る事業に該当する <input type="checkbox"/> 環状道路の整備又は公共交通機関の利用促進(交通結節点・バス路線の渋滞緩和等)に資する事業に該当する <input type="checkbox"/> その他渋滞緩和に資する事業に該当する	MAX3 3 2 1	3																																		
		<input type="checkbox"/> b) 集約型まちづくりの実現に寄与する <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 道路整備により、まちなみ・沿道の景観が向上する	MAX3 3 2 1		3																																	
		合計	6 3 2 1			6																																
		2 あいちを守る	◎	<input type="checkbox"/> a) 広域的な防災機能の向上が期待できる <input type="checkbox"/> 地震対策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 <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input type="checkbox"/> 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		MAX3 3 2 1	2																															
				合計	3 1 1	2																																
				総合計	9 3 1	8																																
				評価値		0.89																																
		判定	<p>道路・街路事業の事業評価マニュアル（令和7年9月 愛知県建設局道路維持課・道路建設課 都市整備局都市基盤部都市整備課）</p>																																			
			A	<p>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。</p> <p>【理由】                  ・B/Cは1.0を超えており、貨幣価値化困難な効果の評価値についても0.6を超えていることから、事業効果の発現が期待できるため。</p>																																		

③ 事業の実効性	1) 事業計画	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> <th>2028</th> <th>2029</th> <th>2030</th> <th>2031</th> <th>~</th> <th>2040</th> <th>2041</th> <th>2042</th> <th>2043</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">工種区分</td> <td>調査・設計</td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>←</td> <td>※2</td> <td></td> <td></td> <td>3.6</td> </tr> <tr> <td>用地補償</td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>30.0</td> </tr> <tr> <td>工事</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>←</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>→</td> <td>113.0</td> </tr> <tr> <td colspan="2">事業費(億円)</td> <td colspan="5">10.4</td> <td colspan="5">136.2</td> <td>146.6</td> </tr> <tr> <td colspan="2"></td> <td colspan="12">146.6</td> <td>146.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1：四捨五入により端数が合わない場合がある。  ※2：鉄道交差部前後区間の道路設計を予定。</p>			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	~	2040	2041	2042	2043	合計	工種区分	調査・設計		←						→	←	※2			3.6	用地補償			←									→	30.0	工事							←					→	113.0	事業費(億円)		10.4					136.2					146.6			146.6												146.6
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	~	2040	2041	2042	2043	合計																																																																									
	工種区分	調査・設計		←						→	←	※2			3.6																																																																									
		用地補償			←									→	30.0																																																																									
		工事							←					→	113.0																																																																									
事業費(億円)		10.4					136.2					146.6																																																																												
		146.6												146.6																																																																										
2) 地元の合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元自治体より早期整備の要望を受けている。また、今後、沿線地権者に対して早期に事業説明を行い、合意形成を図っていく。</li> </ul>																																																																																							
3) 環境への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に病院や住宅等があるため、工事の振動・騒音を低減させる重機・機器等を使用することで、周辺環境への配慮に努める。</li> </ul>																																																																																							
判定	<p><b>A</b> 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。</p> <p>【理由】  円滑な事業推進に向けた環境が整っており、事業の実効性が確保されている。</p>																																																																																							
④ 事業手法の妥当性	<p>1) 代替案の比較検討結果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路アンダー案のほか、平面（現道拡幅）案及び道路オーバー案と比較を行った。</li> <li>・平面案については踏切道部における課題が解決されないこと、また、道路オーバー案については地形上立体交差に必要な延長が長くなることから、事業効果、経済性及び施工性を総合的に評価した結果、道路アンダー案が妥当であると判断した。</li> </ul>																																																																																							
判定	<p><b>A</b> 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。</p> <p>【理由】  ・自動車ボトルネック踏切の解消が必要であるため、鉄道との立体交差は必要不可欠であり、事業効果、経済性及び施工性において優位な道路アンダー案が妥当である。</p>																																																																																							
III 対応方針（案）																																																																																								
事業実施が妥当である	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。																																																																																							
IV 事後評価実施の有無と主な評価内容																																																																																								
<input checked="" type="checkbox"/> 対象（事業完了後5年目） <input type="checkbox"/> 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（全車、大型車）、旅行速度、混雑度																																																																																								
V 事業評価監視委員会の意見																																																																																								
VI 対応方針																																																																																								