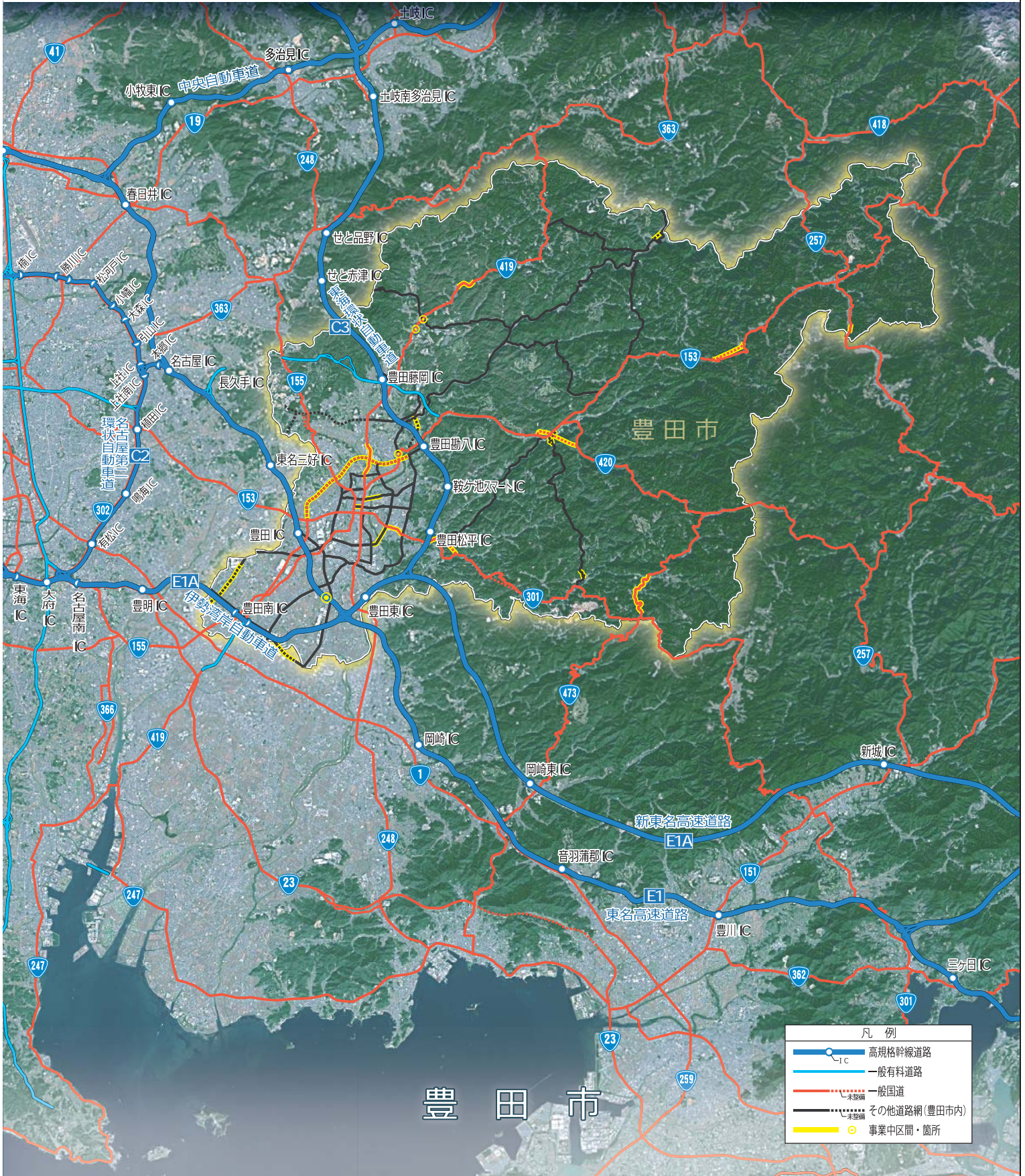


豊田市幹線道路網整備計画

平成29年度→平成36年度



凡例	
	高規格幹線道路
	一般有料道路
	一般国道
	その他道路網(豊田市内)
	事業区間・箇所

豊田市

目 次

はじめに	1
第1章 計画の概要	2
1-1 計画の位置づけ	2
1-2 計画期間	2
1-3 計画の変遷	3
1-4 めざす都市の姿(第8次豊田市総合計画)	4
第2章 豊田市を取り巻く状況	5
2-1 豊田市の現状	5
2-2 豊田市の位置づけ	8
2-3 社会情勢の変化に対応する重要な取組	11
2-4 道路交通の現状	14
第3章 前計画の取組成果	23
3-1 前計画の整備方針	23
3-2 整備状況	24
3-3 市民満足度	29
第4章 計画の見直し方針	30
4-1 計画の見直し方針	30
第5章 骨格となる幹線道路網の形成	31
5-1 幹線道路の意義	31
5-2 骨格となる幹線道路網の考え方	31
第6章 基本的な考え方	33
6-1 選択と集中による重点化	33
6-2 賢く使う取組の推進	33
6-3 ライフサイクルコストの縮減	33
6-4 関係機関との連携強化	33
第7章 整備方針と取組内容	34
7-1 整備の方向性と整備方針	34
7-2 主要施策	35
①都市の成長	35
②生活の質の向上	41
③安全安心の確保	46
7-3 成果指標	50
7-4 整備計画図	51
7-5 整備計画路線	52
第8章 計画推進に向けた体制と取組	55
8-1 計画の推進体制	55
8-2 取組概要	55
参考資料	56
1 計画策定の経緯	56
2 豊田市幹線道路網整備計画検討会議 規約・名簿	57

はじめに

本市は、世界をリードするものづくり中枢都市として、都市の持続的な成長と発展を目指し、骨格となる幹線道路網の整備を効率的に推進する豊田市幹線道路整備計画を策定し、高規格幹線道路を始め各インターチェンジへのアクセス道路、内外環状道路など、国、県、市で連携し、国道・県道・市道の整備を計画的かつ着実に推進して参りました。

これにより骨格となる幹線道路網の整備は、平成 29 年 3 月末現在、計画延長 163.5km に対し、暫定整備を含め約 105km の整備が完了し、整備率も約 64% となり、一部の環状道路が未形成の状況にはあるものの、市街地の交通を始めインターチェンジへのアクセス性が向上するなど、本市の持続的な成長と発展を支える骨格となる幹線道路網として大きな進化を見せています。

このような中、本市を取り巻く社会環境は、大きな転換期を迎え、超高齢化社会、財政状況の変化、国際競争の激化に加え、災害リスクの高まりや加速するインフラの老朽化など、様々な問題に直面しています。

一方、本市は、2019 年のラグビーワールドカップ日本大会の開催都市であり、開催に向けた取組を推進する中、国内では 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの開催、2026 年の愛知・名古屋アジア競技大会の開催、2027 年開通に向けたリニア中央新幹線の建設など、今後のまちづくりを考える上で大きな影響をもたらすプロジェクトが進行しています。

このような環境の変化に対応し、未来に明るい希望を持つことができる持続可能なまちづくりを進めていくため、第 8 次豊田市総合計画策定に合わせ、豊田市幹線道路整備計画の見直しを行いました。

今後も関係者の皆様と連携し、充実した幹線道路網の形成に向け、様々な取組を推進して参ります。

第1章 計画の概要

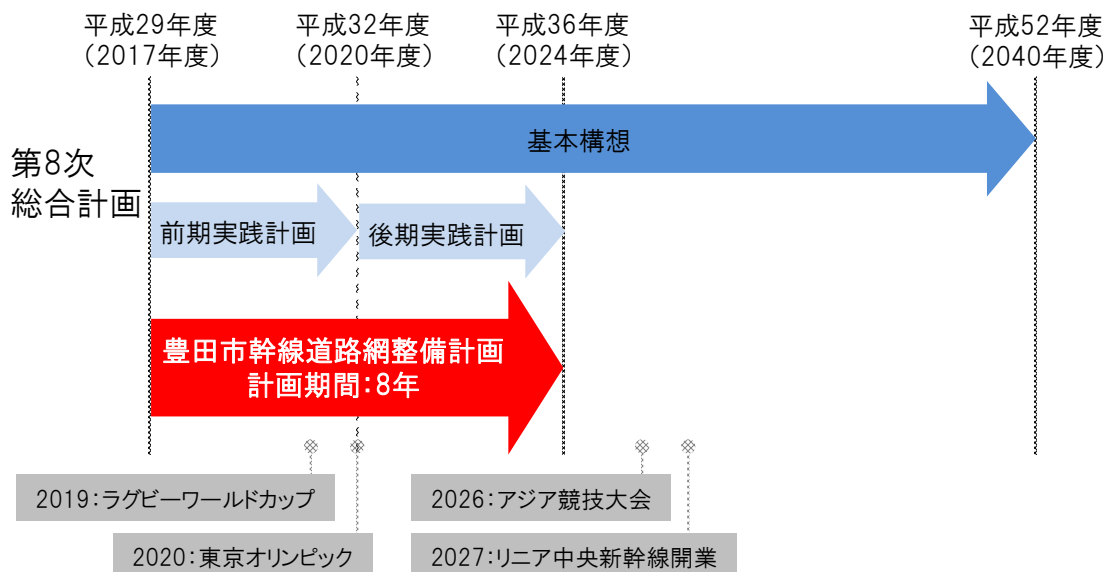
1-1 計画の位置づけ

本計画は、第8次豊田市総合計画(平成29年4月策定)に基づく豊田市都市計画マスタープラン(平成20年3月策定)を上位計画とする個別の事業計画であり、世界に誇れる「かしこい交通社会」を目指す豊田市交通まちづくりビジョン2040(平成28年3月策定)と連携し推進します。



1-2 計画期間

本計画の期間は、第8次豊田市総合計画に合わせ、平成29年度(2017年度)から平成36年度(2024年度)までの8年間とします。



1-3 計画の変遷

これまでの豊田市幹線道路整備計画を始め、上位計画である総合計画等の変遷について紹介します。

▼豊田市幹線道路整備計画の変遷

	豊田市の総合計画	豊田市の幹線道路整備計画	国の道路整備に関わる計画
H 3	第5次総合計画 基本計画 豊田市 21世紀未来計画 計画期間：H3年度～H12年度	豊田市 21世紀都市幹線道路計画 計画期間：H5年度～H16年度 重点整備路線： 3 高速・7 インター・2 環状・ 8 放射・3 名古屋道路	第10次道路整備5箇年計画 計画期間：S63年度～H4年度
H 13	第6次総合計画 基本計画 豊田市 21世紀プラン 計画期間：H13年度～H22年度		第11次道路整備5箇年計画 計画期間：H5年度～H9年度
H 17	新市建設計画 豊田市・藤岡町・ 小原村・足助町・ 下山村・旭町・稲 武町合併まちづく りプラン	豊田市幹線道路整備計画 計画期間：H17年度～H28年度 重点整備路線： 広域交流・都市間交流を支えるネットワーク (2環状、8放射、3名古屋連絡) 市域の一体性を高めるネットワーク (30分交通圏ネットワーク)	第12次道路整備5箇年計画 計画期間：H10年度～H14年度
H 20			第7次総合計画 基本構想 新とよたプラン 21 計画期間： H20年度～H29年度
H 26			第2次社会資本整備重点計画 計画期間：H20年度～H24年度
H 29	第8次総合計画 実践計画 計画期間：H29年度～H36年度	豊田市幹線道路網整備計画 計画期間：H29年度～H36年度 主要施策： 都市の成長 ①物流ネットワークの更なる機能強化 ②高規格幹線道路へのアクセス性の向上 生活の質の向上 ③日常生活移動の円滑化 ④市域の一体性・交流を支える道路の整備 安全安心の確保 ⑤緊急輸送道路の信頼性の向上	第3次社会資本整備重点計画 計画期間：H24年度～H28年度
H 36			第4次社会資本整備重点計画 計画期間：H27年度～H32年度

1-4 めざす都市の姿(第8次豊田市総合計画)

■ 将来都市像

「つくる つながる 暮らし楽しむまち・とよた」

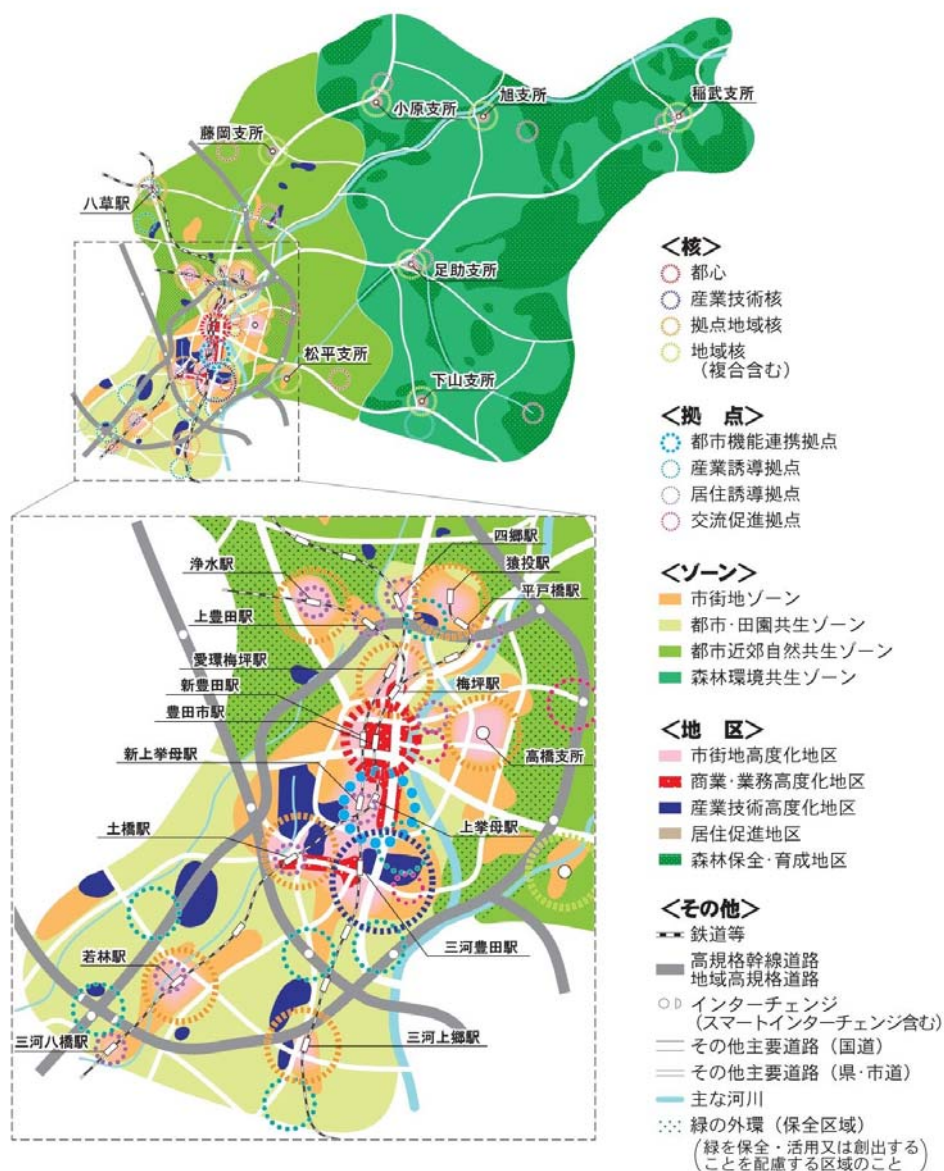
■ めざす姿

本市がめざすまちの姿として市民と行政が共有する普遍的なビジョンを、市民、地域、都市の視点で示します。

- ① 社会とのつながりの中で安心して自分らしく暮らす市民
- ② 魅力あふれる多様で個性豊かな地域
- ③ 未来を先取る活力ある都市

■ 土地利用基本構想

多核ネットワーク型都市構造の確立に向け、「核」と「ネットワーク」の機能強化を図ります。



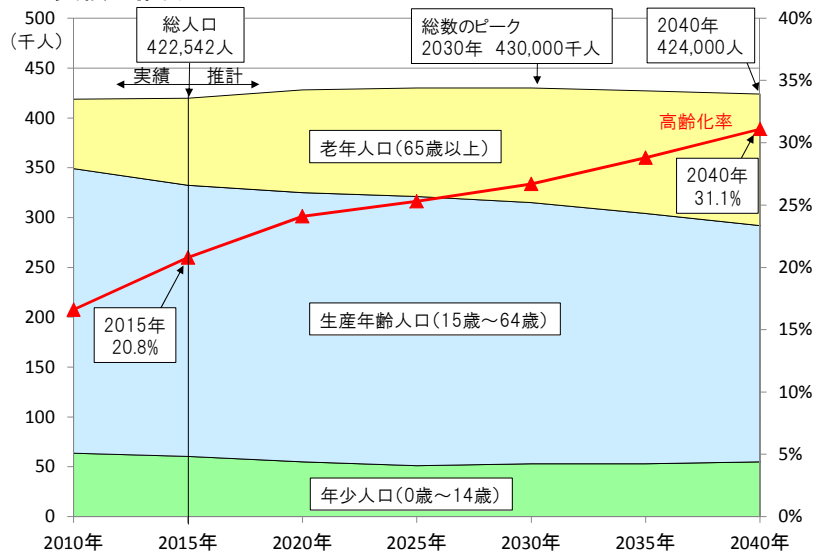
第2章 豊田市を取り巻く状況

2-1 豊田市の現状

(1) 概況及び人口推移

本市は約918km²と広域で、名古屋市の約3倍の面積を有し、愛知県北部のほぼ中央、岐阜県、長野県と隣接する中核市です。本市の人口は、2030年に約43万人でピークを迎え、2040年には約42.4万人まで減少する見込みです。高齢化率は2015年に20.8%ですが2040年には31.1%まで上昇する見込みです。

▼豊田市の人口実績と推計

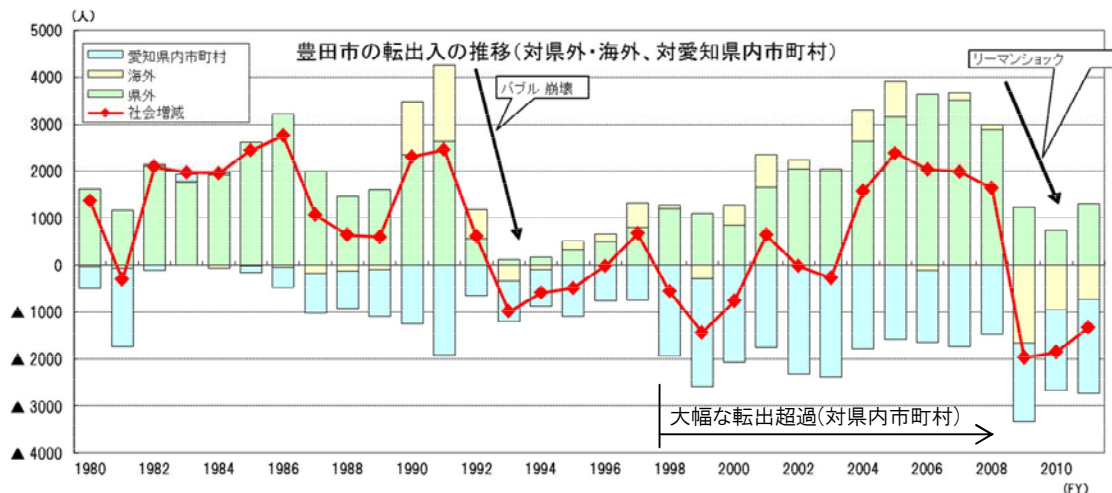


資料：国勢調査、豊田市

(2) 社会動態

リーマンショック以降は、転出超過が続いており、とくに対県外・海外は、1980年以降おおむね転入超過の傾向にあります。一方、対愛知県内市町村では、1998年以降大幅な転出超過が続いています。

▼豊田市の転出入の推移



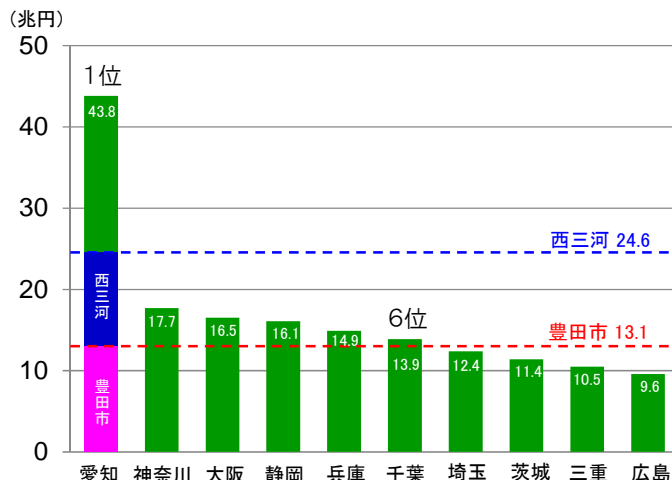
※2004年以前の動態は、合併後の市域に置き換えて再集計

資料：豊田市統計書

(3)ものづくり産業

本市の製造品出荷額等は約 13.1 兆円(平成 26 年)であり、都道府県別で全国1位の愛知県の約1/3を占めるとともに、全国 6 位の千葉県に匹敵します。

▼都道府県別製造品出荷額等の比較

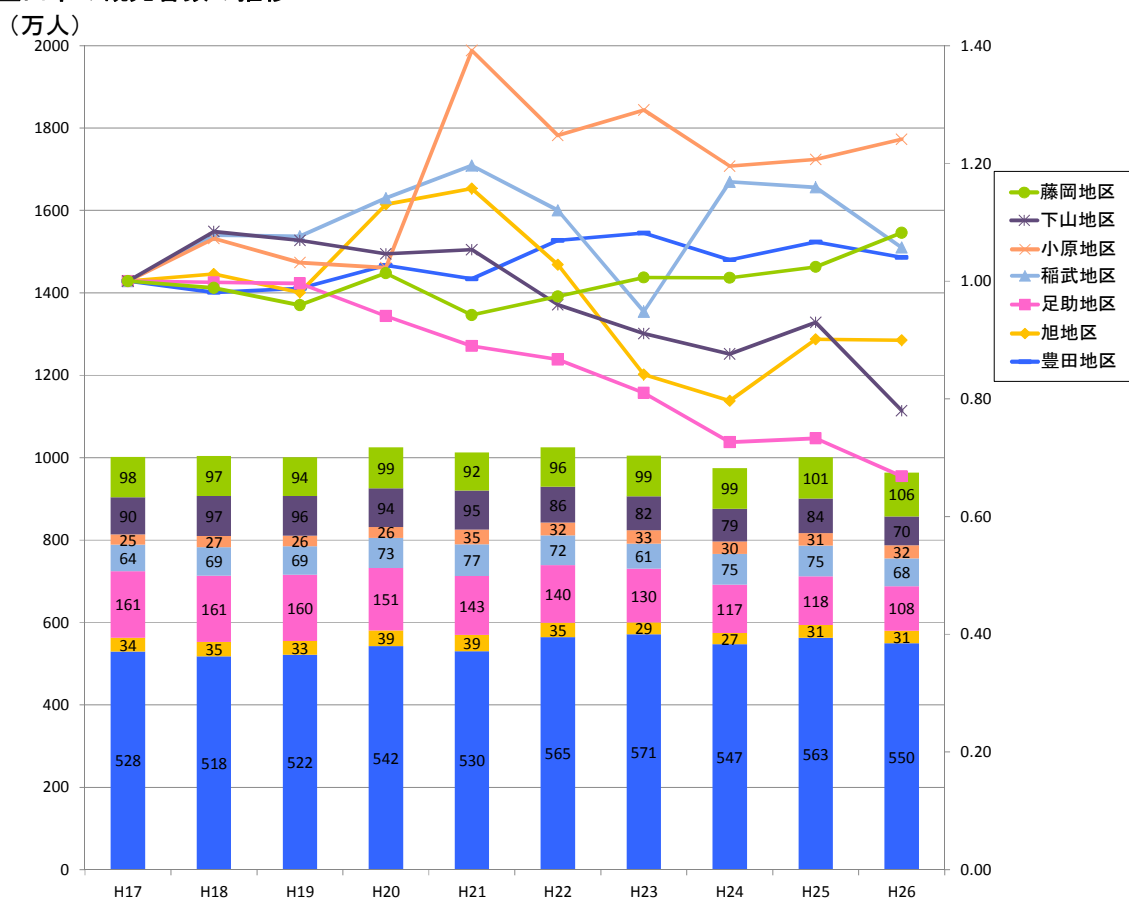


資料: 経済産業省「H26 工業統計調査」

(4)観光

本市の観光客数は減少傾向にあるものの、1,000 万人前後で推移しています。

▼豊田市の観光客数の推移



(注)

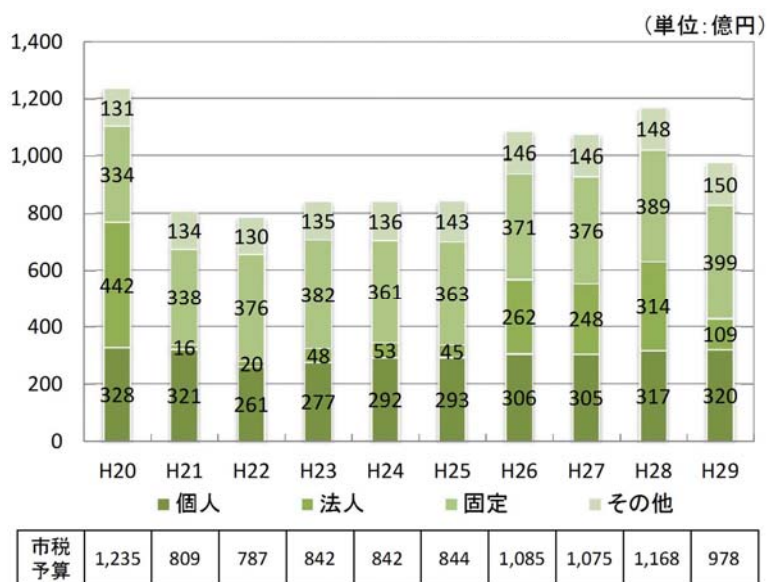
- 棒グラフは、観光客入れ込み客数の累計。折れ線グラフは、各地区の観光客入れ込み客数においてH17を1とした時の値。
- 観光客入れ込み客数の集計は、経年比較するため、「愛知県観光レクリエーション利用者統計」に掲載されている観光地のうち、H17～H26すべての年度に掲載されている観光地のみを集計。

資料: 愛知県観光レクリエーション利用者統計

(5) 財政状況

平成 20 年度以降の税収額の最大は 1,235 億円(平成 20 年度)、最少が 787 億円(平成 22 年度)と約 450 億円もの幅があります。特に、歳入の大きな割合を占める法人市民税が経済動向に左右されやすく、平成 20 年 9 月のリーマンショックによる世界的な市況悪化により、法人市民税が激減しました。

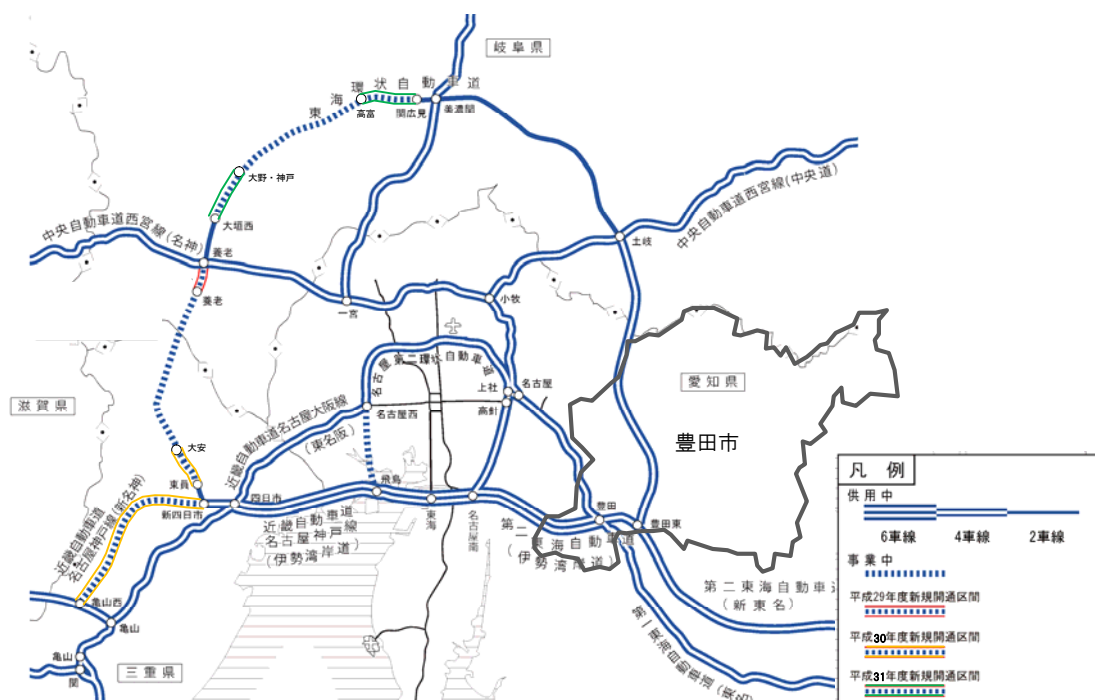
▼豊田市市税当初予算額推移



資料:豊田市

(6) 広域交通ネットワーク/高規格幹線道路網の更なる発展

本市周辺の高規格道路網は、平成 28 年 2 月に新東名高速道路(浜松いなさ JCT～豊田東 JCT)が開通し、おおむね 5 年以内には、新名神高速道路(四日市 JCT～亀山西 JCT)及び東海環状自動車道の西回り区間の一部の開通が予定されています。



資料:平成 29 年度道路関係予算概算要求概要(H28.8 国土交通省道路局・都市局)を基に豊田市が作成

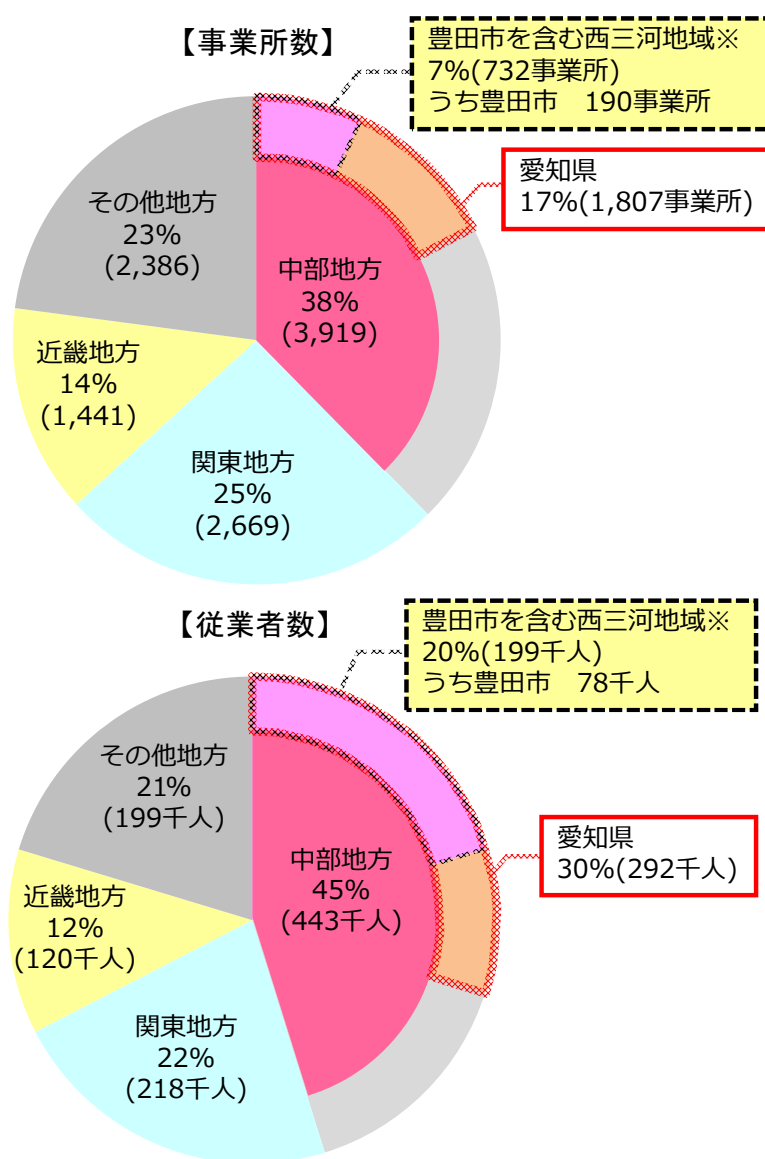
2-2 豊田市の位置づけ

(1)ものづくり産業の集積地

本市の自動車を始めとする輸送用機械器具製造業の事業所数は190事業所であり、市区町村別で全国1位です。本市を含む愛知県の事業所数は1,807事業所であり、都道府県別で全国1位、全国の約2割を占めています。

また、本市の従業者数は78千人であり、市区町村別で全国1位です。本市を含む西三河地域では199千人、都道府県別で全国1位、全国の約3割を占める愛知県の約7割を占めており、関東地方の従業者数と同規模となっています。

▼自動車を始めとする輸送用機械器具製造業の従業者と事業所数の割合



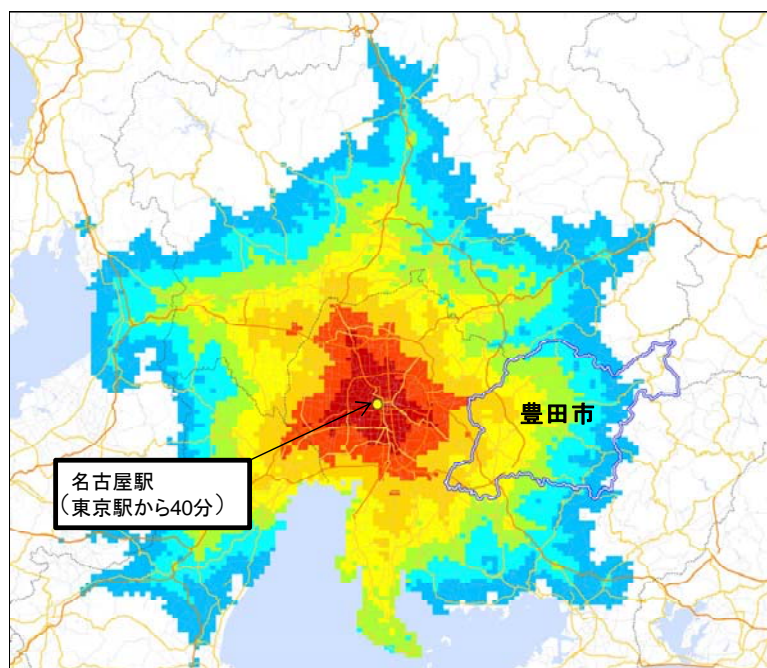
※幸田町除く(工業統計調査「市町村編データ」で、輸送用機械器具製造業の内訳なし)

資料: 経済産業省「H26 工業統計調査」

(2)リニア中央新幹線の開業/東京駅からの時間圏域

2027年度(平成39年度)の東京-名古屋間の開業を目指し、JR東海によるリニア中央新幹線の建設が進められています。東京駅からの時間圏域は、名古屋駅を利用した場合、本市域はおおむね120分圏域に入ります。また、リニア岐阜県駅利用でも、東海環状自動車道沿線や稲武地区等は120分圏域に入ります。本市からリニア岐阜県駅へのアクセスルートは、国道257号や国道363号、国道418号、国道419号となっています。

▼東京駅時間圏域（リニア名古屋駅利用）



【圏域算出に伴う諸条件】

集計メッシュ単位：三次メッシュ(1kmメッシュ)

人口：H22 国勢調査人口

速度条件：H26 民間プローブデータ平日(昼間12h)

平均速度(豊田市外はH22 センサス平均旅行速度(昼間12h))

経路探索条件：最短時間経路探索、高速利用あり

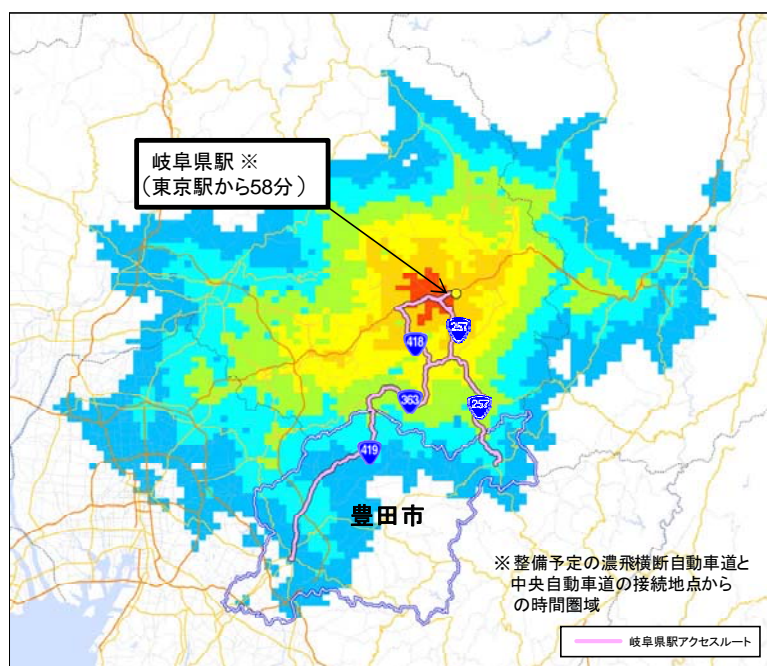
道路条件：デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員5.5m以上道路)をベースとして豊田市内のH26の供用状況に応じてネットワークデータを修正、豊田市外はH25.3月の状態

東京駅からの時間圏域



資料：民間プローブデータ(H26.10)、豊田市外：H22 道路交通センサス

▼東京駅時間圏域（リニア岐阜県駅利用）



【圏域算出に伴う諸条件】

集計メッシュ単位：三次メッシュ(1kmメッシュ)

人口：H22 国勢調査人口

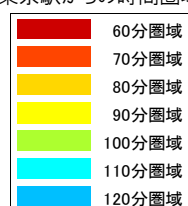
速度条件：H26 民間プローブデータ平日(昼間12h)

平均速度(豊田市外はH22 センサス平均旅行速度(昼間12h))

経路探索条件：最短時間経路探索、高速利用あり

道路条件：デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員5.5m以上道路)をベースとして豊田市内のH26の供用状況に応じてネットワークデータを修正、豊田市外はH25.3月の状態

東京駅からの時間圏域



※ 整備予定の濃飛横断自動車道と中央自動車道の接続地点からの時間圏域

岐阜県駅アクセスルート

資料：民間プローブデータ(H26.10)、豊田市外：H22 道路交通センサス

(3)大規模国際イベントの開催/ラグビーワールドカップの開催

今後、国内において様々な国際イベントが開催されます。平成31年にはラグビーワールドカップが国内12都市において開催され、愛知県・豊田市も開催都市となります。平成32年には東京オリンピックが開催され、全国的に海外からの観光客の積極的な誘致が展開されます。

▼ラグビーワールドカップ2019概要

- ・開催予定 2019(平成31)年9月~11月(約6週間)
- ・参加チーム 20チーム
- ・試合数 全48試合
- ・試合会場 国内12会場
- ・想定される訪日者 観戦者 30万~40万人
チーム関係者 1,000人
メディア関係者 1,000人強
テレビ視聴者 207の国と地域で40億人

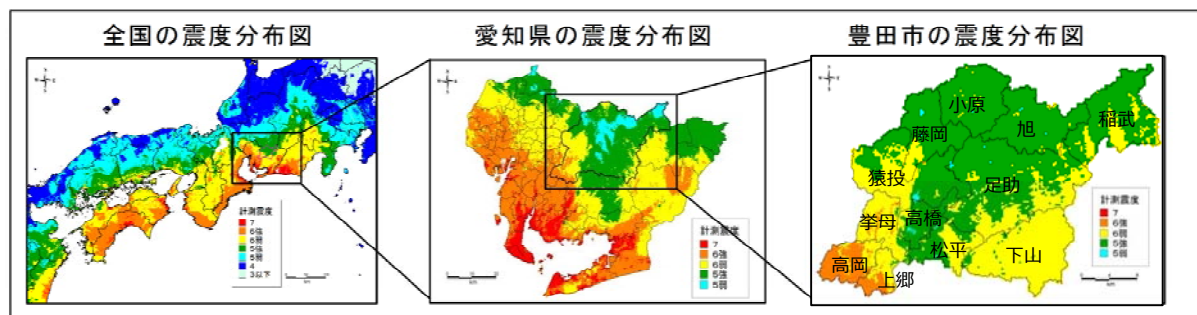


資料:豊田市

(4)災害リスクの高まり

本市の南海トラフの巨大地震の理論上最大想定モデルの予測結果では、上郷・高岡地区を中心に震度6強、挙母地区や下山地区を中心に震度6弱を示す結果となっています。

▼南海トラフ巨大地震 理論上最大想定モデルの予測結果

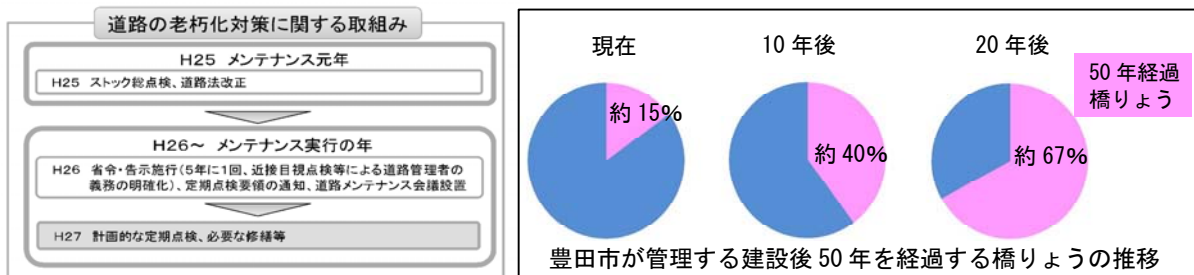


資料:豊田市地震被害予測結果報告書

2-3 社会情勢の変化に対応する重要な取組

(1) インフラの老朽化

我が国では、道路の老朽化対策に関する取組として、橋りょう等については、平成26年度から道路管理者による5年に1回の近接目視点検等が義務化されました。今後、本市では、建設後50年を経過する橋りょうが20年後には約7割を占め、急速に橋りょうの老朽化が進行することが懸念されています。



資料:平成27年度道路関係予算概要 (H27.1 国土交通省道路局・都市局)

資料:豊田市橋梁長寿命化修繕計画

(2) 次世代技術/自動走行システムとETC2.0を活用した取組

我が国は、世界一のITSを構築するため、目標を設定し、官民の一体的な取組による戦略方針とロードマップを策定しています。海外動向を踏まえて、各レベルの自動走行システムの市場化期待時期を設定し開発が進められています。

▼自動走行システムの市場化・サービス実現期待時期と自動走行技術の開発状況

(参考)自動走行技術の開発状況



官民ITS構想・ロードマップ2016(平成28年5月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)を踏まえ作成(※1)

	現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目標
実用化が見込まれる自動走行技術	【レベル1】 <ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 車間距離の維持 車線の維持  <p>(本田技研工業HPより)</p>	【レベル2】 <ul style="list-style-type: none"> 高速道路におけるハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  <p>(トヨタ自動車HPより)</p>	【レベル4(エリア限定)】 <ul style="list-style-type: none"> 限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間) 	【レベル4】 <ul style="list-style-type: none"> 完全自動走行  <p>(Rinspeed社HPより)</p>
開発状況	市販車へ搭載	試作車の走行試験	IT企業による構想段階	課題の整理
政府の役割	<ul style="list-style-type: none"> 実用化された技術の普及促進 正しい使用法の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ハンドルの自動操作に関する国際基準(※2)の策定(2016～2018年) →日本・ドイツが国際議論を主導 	<ul style="list-style-type: none"> 2017年までに必要な実証が可能となるよう制度を整備 技術レベルに応じた安全確保措置の検討 開発状況を踏まえた更なる制度的取扱いの検討 	<ul style="list-style-type: none"> 完全自動走行車に対応した制度の整備 - 安全担保措置 - 事故時の責任関係

(※1)「世界最先端IT国家創造宣言工程表」(2013年6月高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部決定)中の「10～20年程度の目標を設定した官民ITS構想・ロードマップを検討し、策定する」との記載を踏まえ策定。

(※2)現在の国際基準では、時速10km超での自動ハンドル操作が禁止されている。

15

資料:国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 第58回基本政策部会資料

▼ETC2.0を活用した取組の拡大

トラックのIoT化の促進（ETC2.0を活用した主な取組）

トラック ⇒ ETC2.0データ ⇒ 物流事業者

(1) 車両運行管理支援サービス

本格的な導入が開始されたETC2.0を、物流事業者におけるトラックの運行管理や、事業者間共通のプラットフォームにした共同輸配送のマッチングに活用するなど、情報セキュリティを確保した上で、物流システム全体としての最適化を支援。

その際、物流事業者からも品目や重量等の貨物データが道路管理者側にフィードバックされるシステムを構築し、社会的に有効に使われるものとするとも検討。



- ・平成28年2月から社会実験開始（第Ⅰ期）11組16社が参加中
- ・平成28年9月から参加者追加公募（第Ⅱ期）

トラック ⇒ ETC2.0データ ⇒ 道路管理者

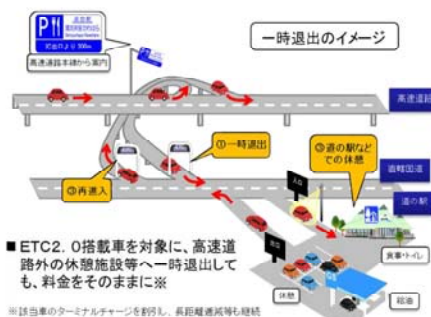
(2) 特車ゴールド制度

経路毎の大量な申請に加えて定期的な更新手続きが必要であったが、ETC2.0装着車が大型車誘導区間を走行する場合、輸送経路は自由に選択を可能とし、1クリックで更新も可能とする制度を導入（H28.1）。



(3) SA・PAや道の駅等の効率的な活用

高速道路上の休憩施設やガソリンスタンド空白区間を解消し、良好な運転環境を実現するため、ETC2.0を活用した高速道路外への休憩施設等への一時退出や、SA・PAにおける駐車場予約システムを導入。



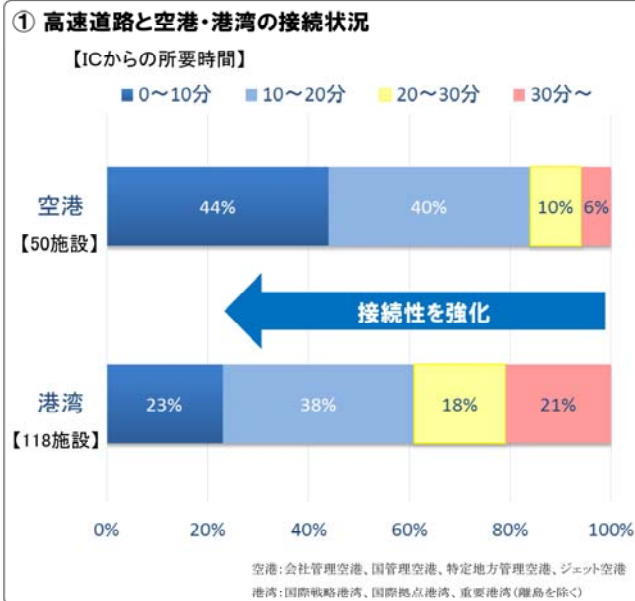
3

(3)生産性の向上/物流モーダルコネクの強化とダブル連結トラックによる省人化

我が国では、生産性向上の取組として、物流モーダルコネク(輸送モード間の接続)の強化やダブル連結トラックによる省人化に向けた取組が進められています。

取組1：物流モーダルコネクの強化

- 生産性の高い物流ネットワークを構築するため、国内貨物輸送量の約9割を占めるトラック輸送と空港・港湾等との輸送モード間の接続(物流モーダルコネク)を強化する
- 高速IC周辺では、工場立地が約3倍に増加。更なる効率的な物流を実現するため、既存の道路空間も有効活用しつつ、直結を含めた新ルールの整理や、アクセス道路等へ重点支援を実施



資料: 国土交通省 生産性革命本部(第2回会合) 資料

ダブル連結トラックによる省人化

現状: トラック輸送は、深刻なドライバー不足が進行(約4割が50歳以上)

民間からの提案や将来の自動運転・隊列走行も見据え、特車許可基準を緩和し、1台で通常の大型トラック2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の導入を図り、トラック輸送の省人化を促進

現在 通常の大型トラック(10tトラック)

今後 ダブル連結トラック: 1台で2台分の輸送が可能

特車許可基準の車両長を緩和(現行の21mから最大で25mへの緩和を検討)

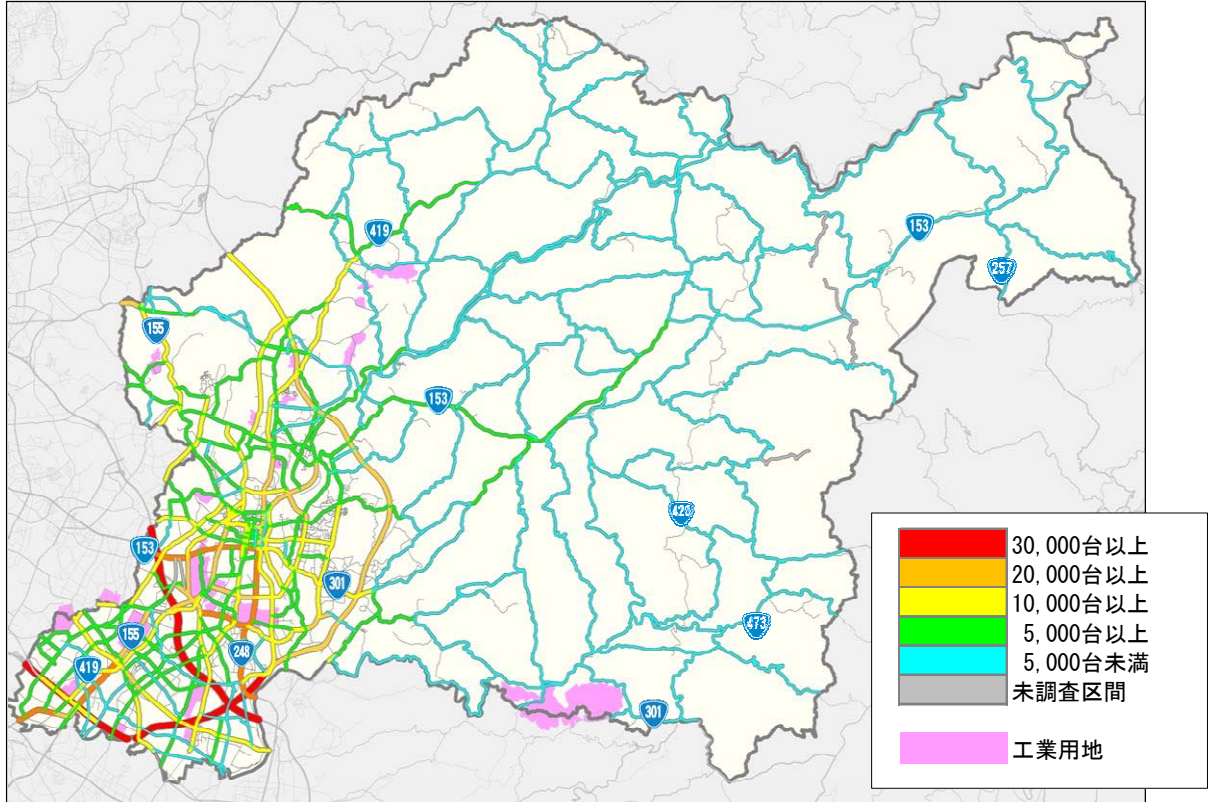
平成28年11月22日より、トラック輸送の主要幹線である「新東名」で実験開始

2-4 道路交通の現状

(1) 交通量

国道 153 号、155 号、248 号、419 号等、市街地を中心とした主要な国道や内環状線、外環状線の交通量はおおむね 1 万～3 万台/12 時間となっています。

▼平日昼間 12 時間交通量 (台/12 時間)

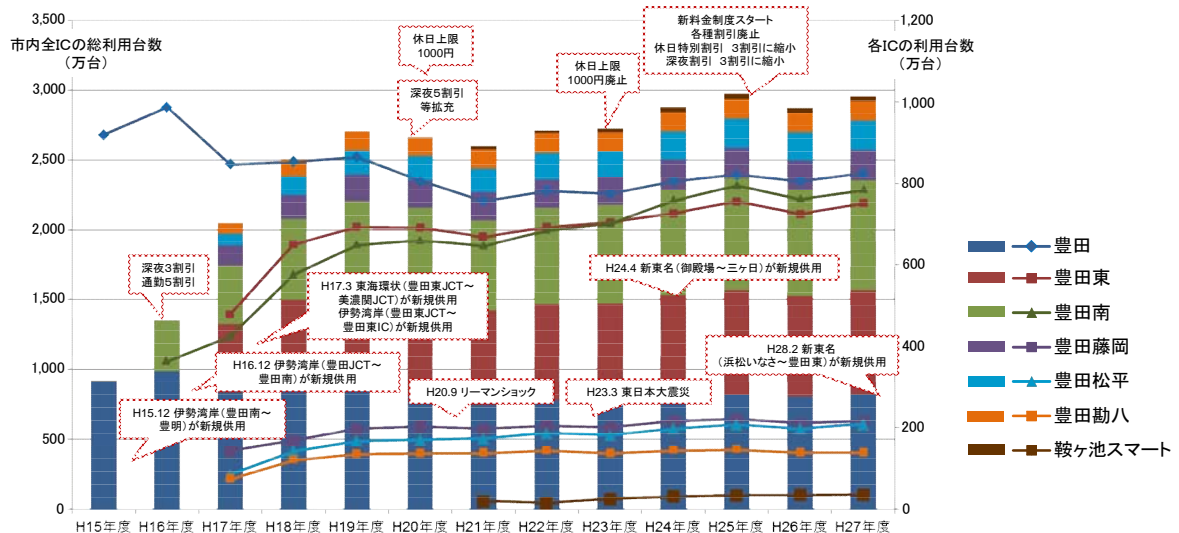


資料:平成 22 年度道路交通センサス、平成 22 年度幹線市道交通量調査(豊田市)

(2) インターチェンジの利用台数

平成 27 年度の市内 7 つの高速道路インターチェンジの年間利用台数は、計 2,960 万台であり、利用台数は増加傾向にあります。特に、豊田南 IC の利用台数の伸びが顕著となっています。

▼市内 IC の総利用台数と各 IC の利用台数

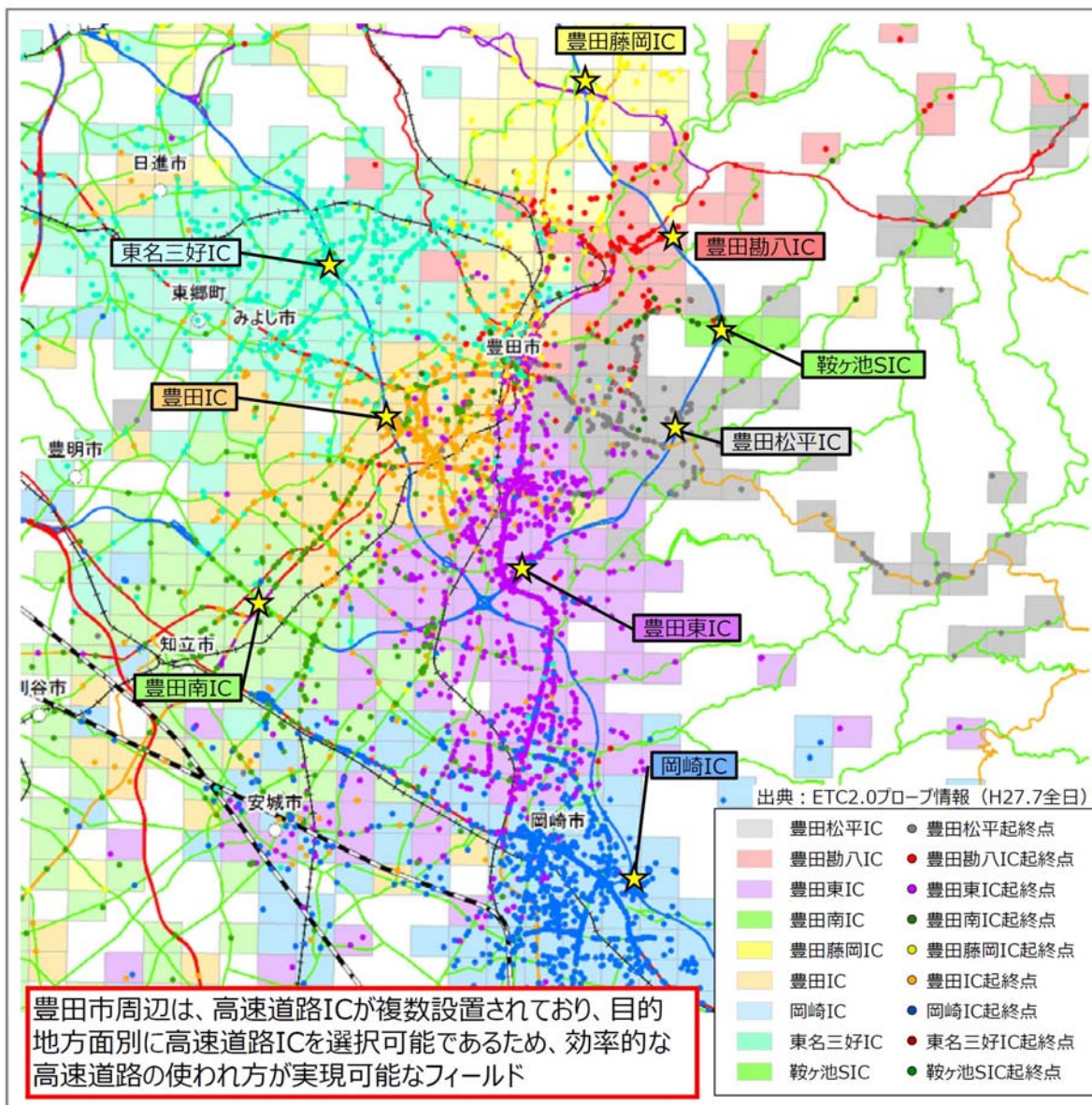


資料:NEXCO 中日本の資料を基に豊田市が作成

(3) インターチェンジの使われ方

豊田市内及び豊田市周辺には高速道路のインターチェンジが複数あり、目的方面別にインターチェンジの選択が可能です。最寄りにインターチェンジがあるにもかかわらず遠方のインターチェンジを利用するなど、複数のインターチェンジをもつ本市の強みを十分活かしてきていない状況が存在しています。

▼豊田市内及び周辺高速道路インターチェンジの利用圏域

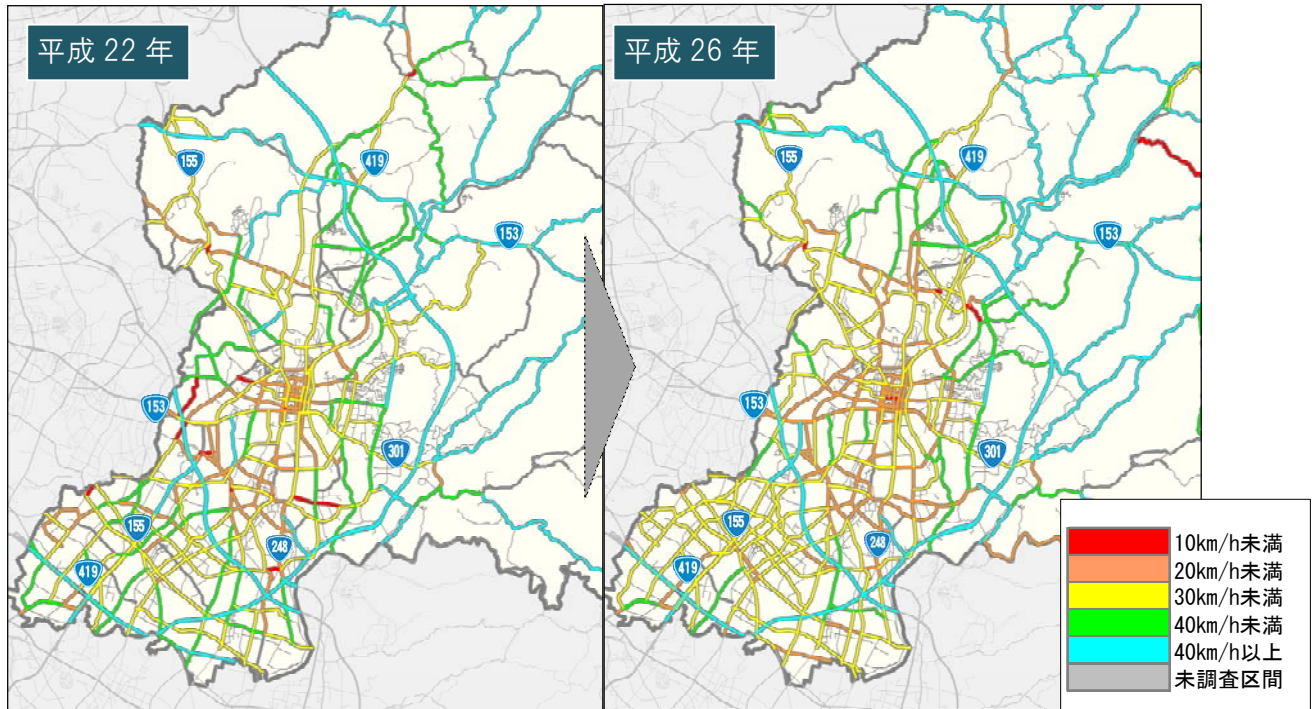


資料：国土交通省中部地方整備局第2回地域道路経済戦略研究会中部地方研究会資料より抜粋

(4)旅行速度

市街地の旅行速度は、一部の路線で改善がみられるものの、多くの路線で旅行速度の低下がみられます。

▼平成 22 年と平成 26 年の旅行速度の比較（朝 7 時台平均）

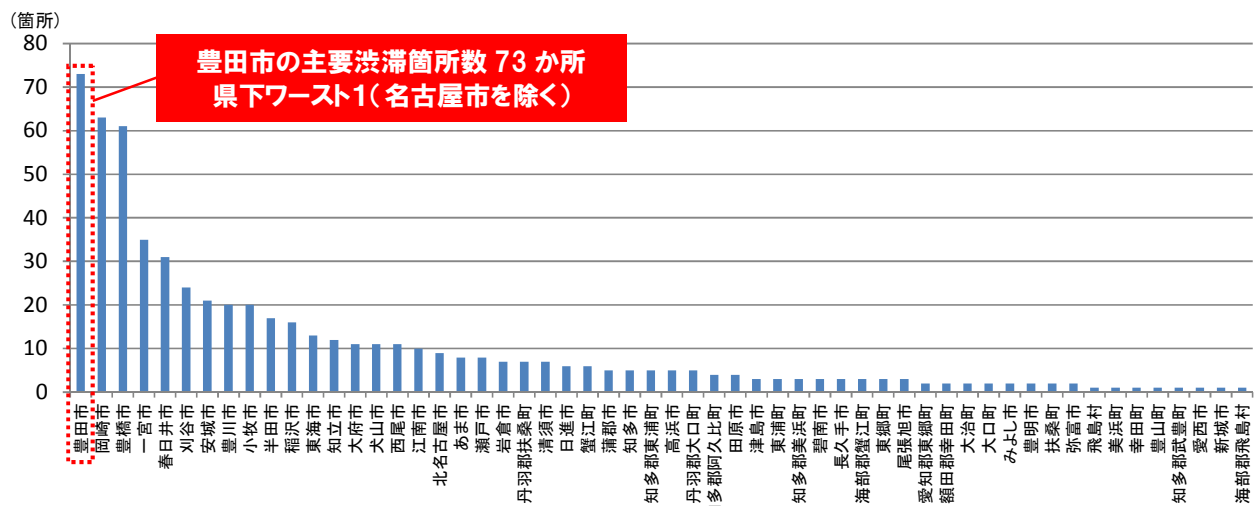


資料：民間プローブデータ(H22.10 、H26.10)

(5)主要渋滞箇所

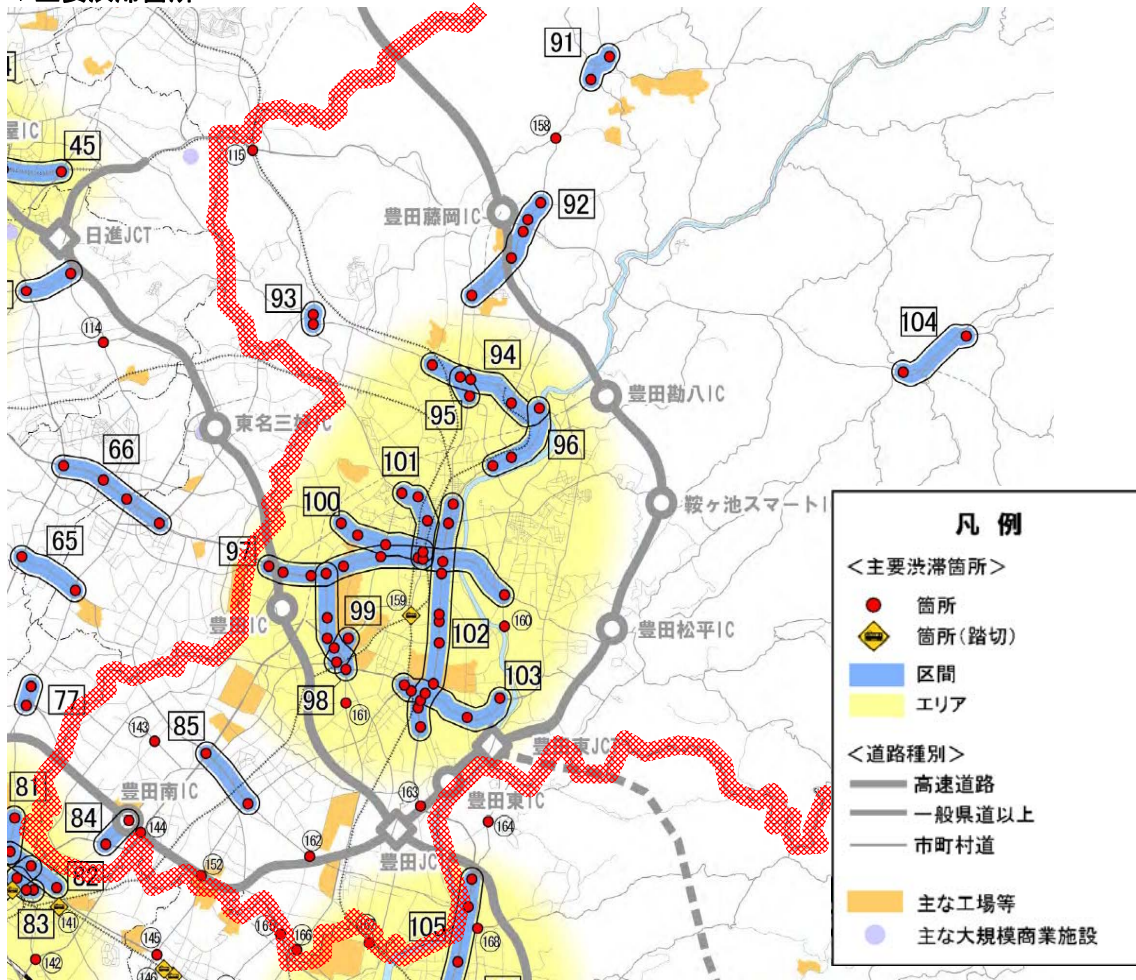
主要渋滞箇所数は、県内で 723 か所、市内では 73 か所が選定されており、愛知県下(名古屋市除く)では最大の箇所数となっています。

▼愛知県内の市町村別主要渋滞箇所数（名古屋市除く）



資料：愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(H25.1.22)資料を基に豊田市が作成

▼主要渋滞箇所

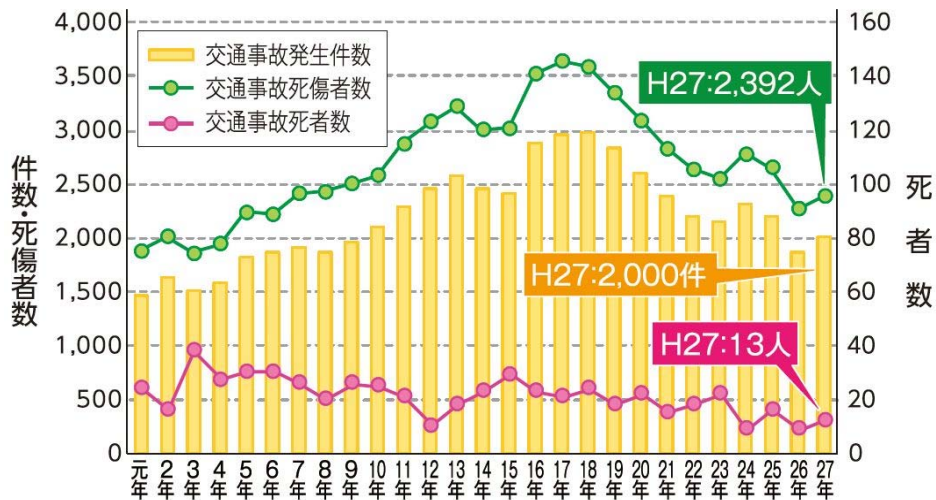


資料: 愛知県道路交通渋滞対策推進協議会(H25.1.22)資料より抜粋

(6)交通安全

本市の交通事故死傷者数は、平成元年以降増加を続けていましたが、平成17年をピークに、増減を繰り返しながらも、大局的には減少傾向で推移しています。

▼豊田市内の交通事故の推移

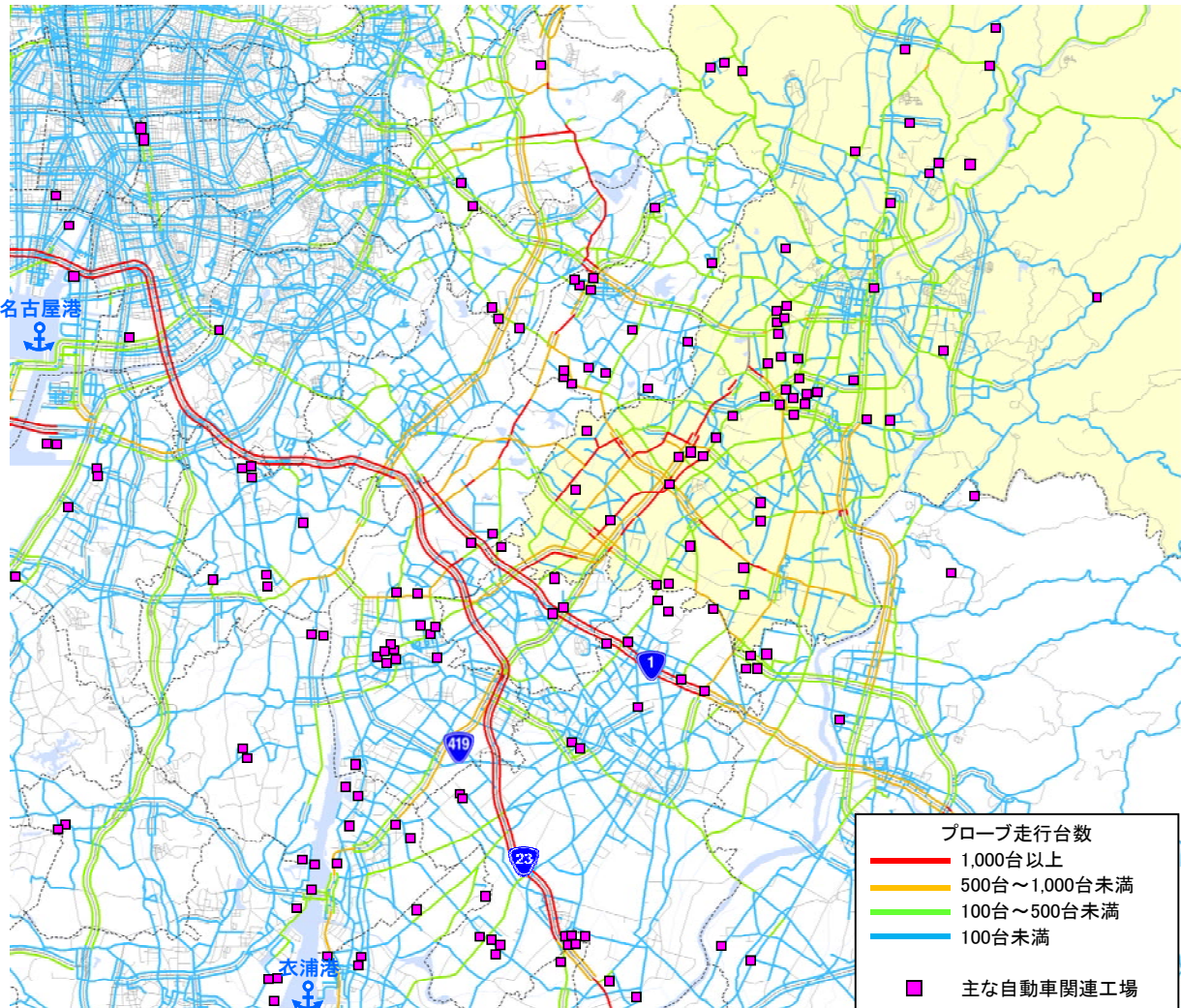


資料: とよたの交通事故平成27年版

(7)主要物流路線

本市を発着、経由する大型車の交通は、国道23号及び国道1号を利用した東西方向に移動する交通を始め、市域南部を南北方向に移動する交通が多く見られます。

▼豊田市内を発着する商用車の利用経路（高速道路を非表示）



資料：商用車プローブデータ(H26.10)

【経路算出に伴う諸条件】

道路条件：デジタル道路地図H25.3月版基本道路網（一般県道以上及び幅員5.5m以上道路）をベースとして豊田市内のH26の供用状況に応じてネットワークデータを修正。豊田市外はH25.3月の状態

商用車経路データ：H26.10月の1か月間における豊田市域を発着・通過する商用車を対象とした商用車プローブデータの経路データをデジタル道路地図とマッチングして各交通の利用経路を集計。端末区間はプライバシー保護の観点から実際の起終点から100～300m程度手前で削除等の処理がされている。

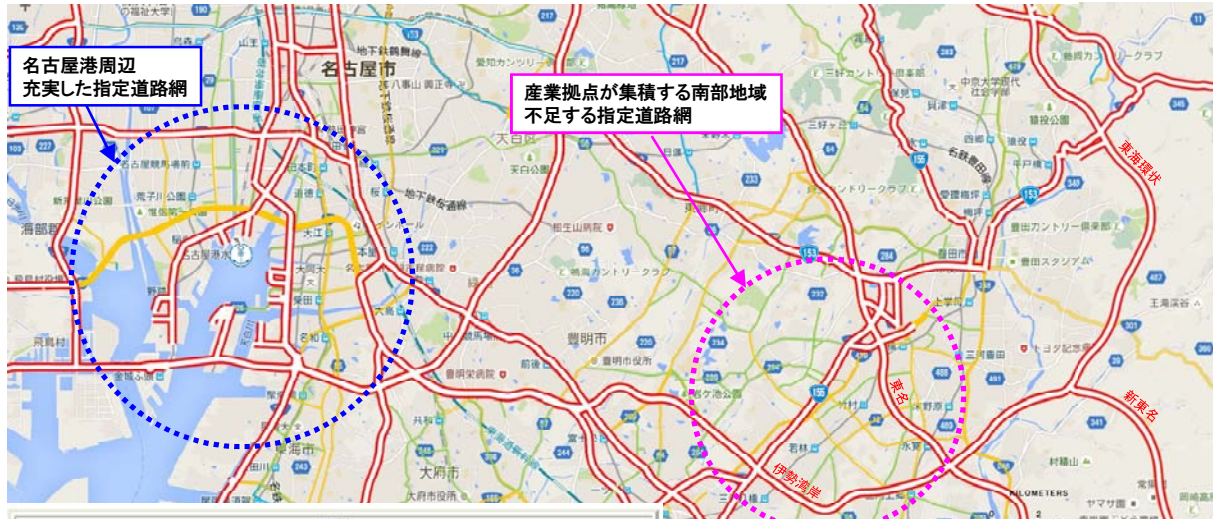
商用車プローブデータ：貨物商用車両に搭載されているデジタルタコグラフを利用し運送事業者へ提供する運行支援サービスを通じて、1秒毎に位置・速度等の車両挙動情報を収集しデータベースしたもの。富士通株が集計・販売。

デジタルタコグラフ：自動車に搭載される運行記録用計器の一種であり、道路運送車両法等により、車両総重量7トン以上又は最大積載量4トン以上のトラックに装着が義務付けられている（H27.4月以降）

(8)指定道路

特殊な大型車両が通行できるよう、道路管理者は道路構造の保全、交通の危険防止上の支障がない道路として指定しています。指定道路は、産業拠点が集積する南部地域において、不足している状況です。

▼重さ指定・高さ指定道路、大型車誘導区間の指定状況



※平成 28 年 4 月 1 日時点の情報

	凡例		
	重さ指定道路 高さ指定道路	重さ指定道路	高さ指定道路
大型車誘導区間	[Red double line symbol]		
高速道路	[Yellow double line symbol]	[Blue double line symbol]	[Green double line symbol]
都市高速道路 その他の有料道路	[Yellow double line symbol]	[Blue double line symbol]	[Green double line symbol]
一般国道(直轄区間)	[Yellow double line symbol]	[Blue double line symbol]	[Green double line symbol]
一般国道(補助区間) 都道府県・市町村道	[Yellow double line symbol]	[Blue double line symbol]	[Green double line symbol]
特定重要港湾	[Anchor symbol]	重要港湾	[Anchor symbol]



高さ指定道路
車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応するため、車両の高さの最高限度を 4.1m とし、道路管理者が指定した道路



重さ指定道路
橋梁の補強等により、車両の大型化(国際標準コンテナ車両)に対応し、道路管理者が指定した道路

大型車誘導区間

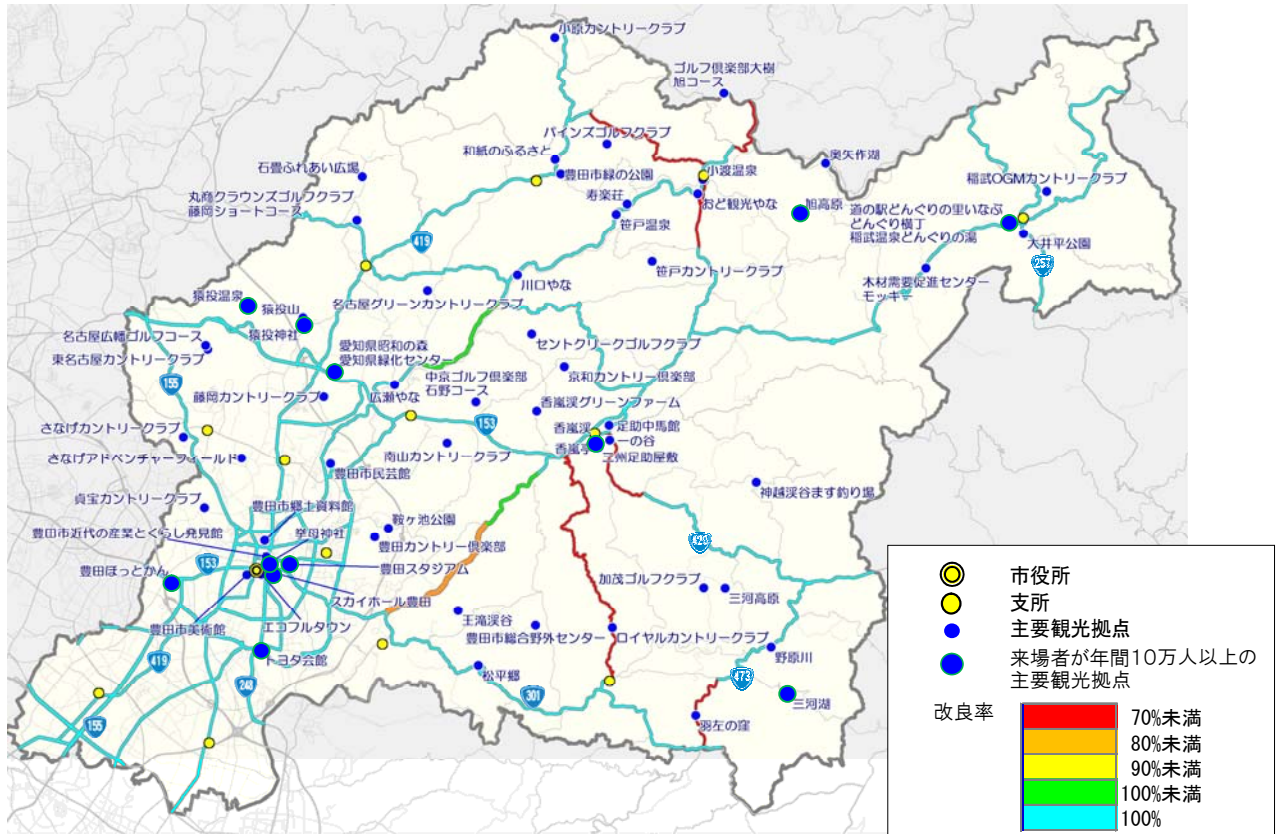
大型車両の通行を望ましい経路へ誘導することにより、適正な道路利用を促進し、道路の老朽化への対応を進めるため、大型車両の通行を誘導すべき道路の区間

資料：国土交通省HPより豊田市が作成

(9)改良率

中山間地の一部の路線において、車道幅員が5.5m以上の改良率が70%未満となっています。

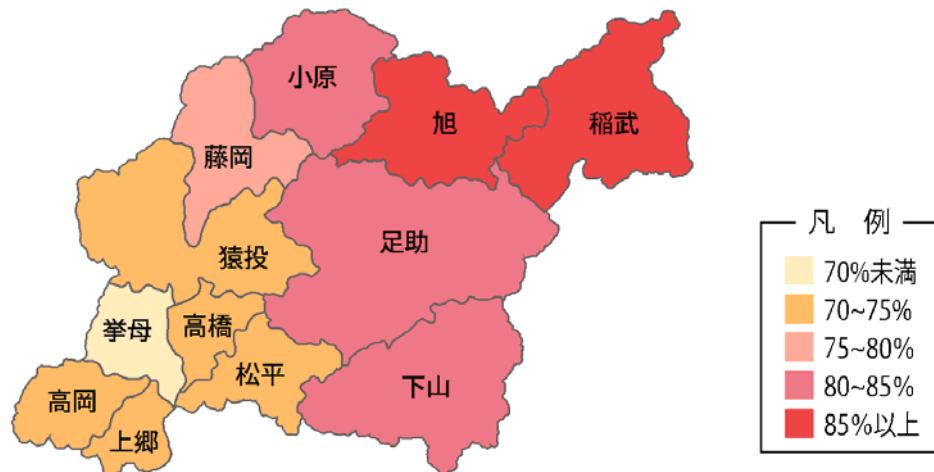
▼車道幅員が5.5m以上に改良された道路の状況(改良率)と主要観光拠点



資料:H22 道路交通センサス道路状況調査結果、愛知県観光レクリエーション利用者統計を基に豊田市が作成

(10)自動車分担率

中山間地の自動車分担率は、都心に比べ高い傾向にあり、約8割以上が自動車交通に依存しています。

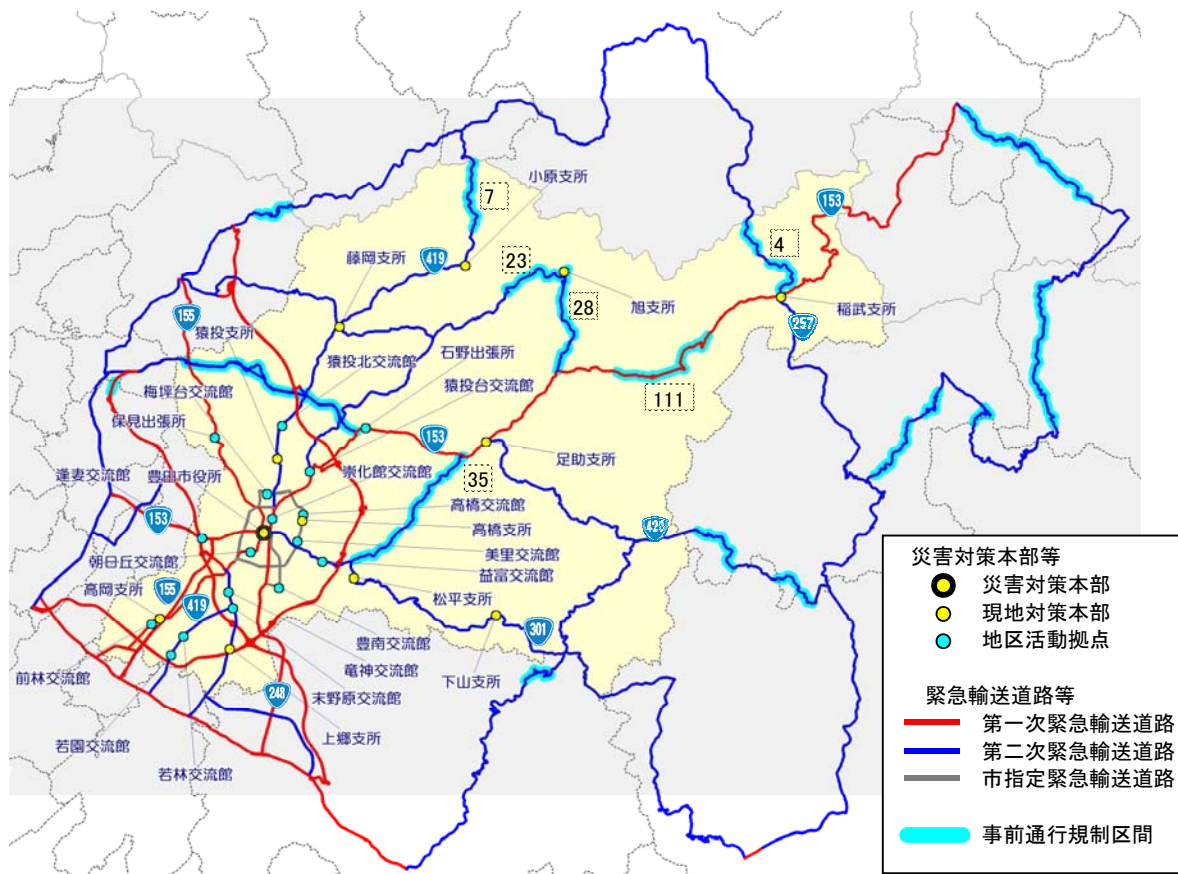


資料:第5回中京都市圏パーソントリップ調査

(11)災害時危険箇所

緊急輸送道路のうち異常気象時に通行不能となる可能性のある事前通行規制区間は、6区間 42.6 km存在(猿投グリーンロードを除く)します。豪雨等の影響により平成 22 年から平成 27 年までの 6 年間で、約 586 時間、43 回の通行規制が発生しています。

▼緊急輸送道路等における異常気象時事前通行規制区間



▼緊急輸送道路上の異常気象時事前通行規制区間 通行規制記録

事前規制区間番号	路線名	管理者	延長(km)	通行規制記録(時間/回数)							計
				H22	H23	H24	H25	H26	H27		
111	国道153号	国	7.4		20 6		7			34 (3回)	
4	国道257号	県	6.9	13	11 17 6 34 24	4 11	7	11 16		158 (11回)	
7	国道419号	県	4.3	3 12	40		2 2 11 6		6	84 (8回)	
23	(主)豊田明智線	県	5.3		10 5 6 17		10 9			59 (6回)	
28	(主)土岐足助線	県	7.9	11	13 21 6 35 44	5	8			146 (8回)	
35	(主)岡崎足助線	県	10.8	13 4	49 11		10 9	9		107 (7回)	
	6区間		42.6	58 (6回)	380 (19回)	21 (3回)	84 (11回)	37 (3回)	6 (1回)	586 (43回)	

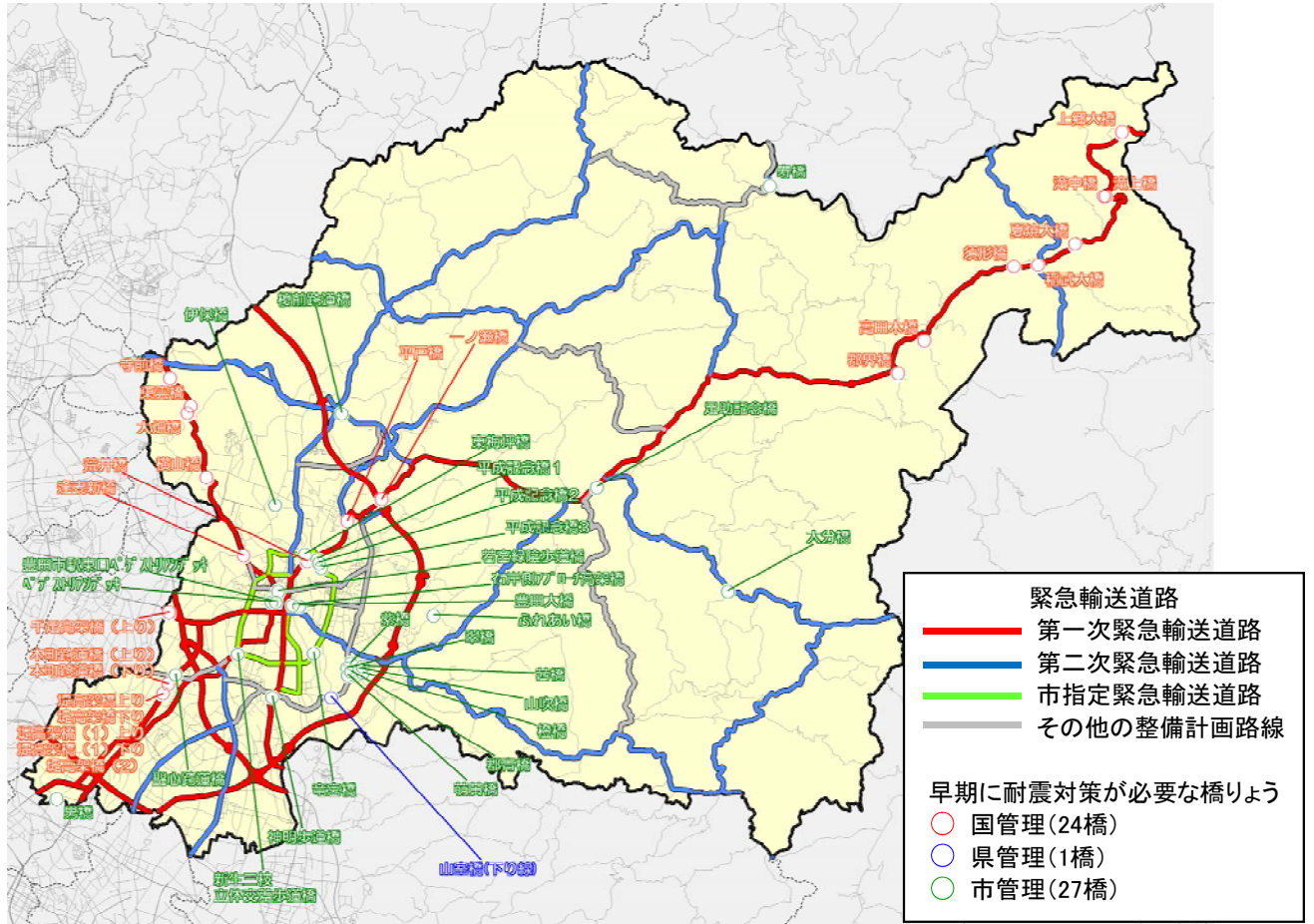
※各路線の通行規制時間は、分単位以下は切り捨てとしているため、通行規制時間の合計値とは異なる。
 ※猿投グリーンロードは除く。

資料：国、県提供資料を基に豊田市が作成

(12) 橋りょうの耐震化

地震において落橋等の甚大な被害を防止し、緊急輸送道路を始めとする道路ネットワークの機能の確保が必要です。緊急輸送道路等において耐震対策が必要な橋りょうが存在しています。

▼緊急輸送道路等において早期に耐震対策が必要な橋りょう



資料: 国、県提供資料を基に豊田市が作成

※対象橋りょうは、緊急輸送道路上の橋りょう、跨道橋、跨線橋及び地域の防災計画上の位置づけがある橋りょうで橋長15m以上の橋りょう

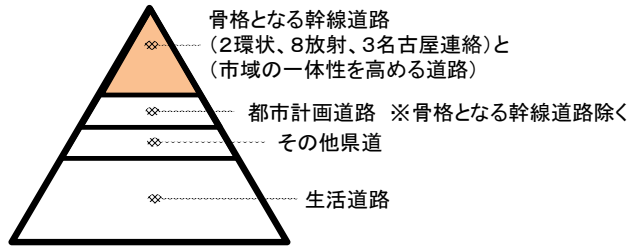
第3章

前計画の取組成果

3-1 前計画の整備方針

高規格幹線道路のインターチェンジを活かした広域的な交流活性化や産業・物流機能の強化、近隣都市との連携を図るため、都市内環状道路と広域・都市間、地区間を結ぶ放射道路の整備を促進します。また、都市機能の利便性を高めるために、隣接する地域核間を結ぶ30分交通圏ネットワークや鉄道駅、医療・観光などの拠点施設へアクセスする幹線道路の整備を促進し、道路ネットワークで結ばれた都市基盤の形成を図ります。

整備計画の対象路線



■ 広域交流を支える道路整備

外環状道路、内環状道路及び近隣都市を結ぶ都市間放射道路の整備を促進することにより、インターチェンジや周辺都市、都心から地域核へのアクセス性の向上を図り、広域交流・都市間交流を支えます。

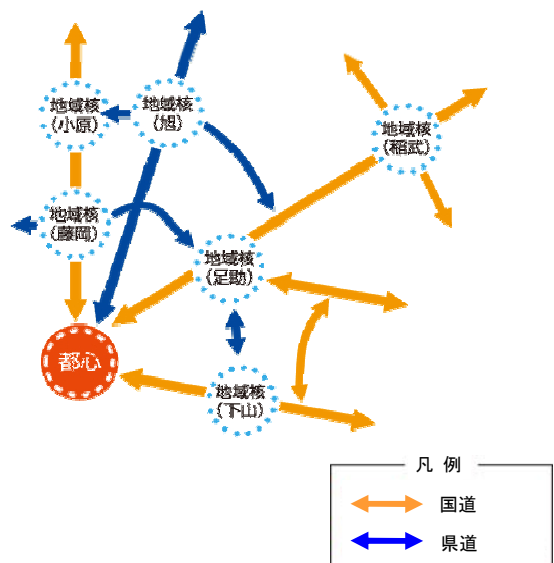
■ 都市機能の強化を図る道路整備

隣接する地域核間や鉄道駅、医療・観光などの拠点施設を結ぶ幹線道路の整備を促進することにより、中山間地域における相互連携や都市機能の利便性の向上を図り、市域の一体性を高めます。

▼ 広域交流・都市間交流を支えるネットワーク (2環状 8放射 3名古屋連絡)



▼ 市域の一体性を高めるネットワーク (30分交通圏ネットワーク※1)



※1 隣接する地区間をおおむね30分で結ぶ道路ネットワーク

3-2 整備状況

本市は、豊田市幹線道路整備計画(平成17年4月策定)を策定し、都市の持続的な成長と発展を目指し、高規格幹線道路を中心とした骨格となる幹線道路網の整備を、国、県、市で連携し、計画的かつ着実に推進してきました。

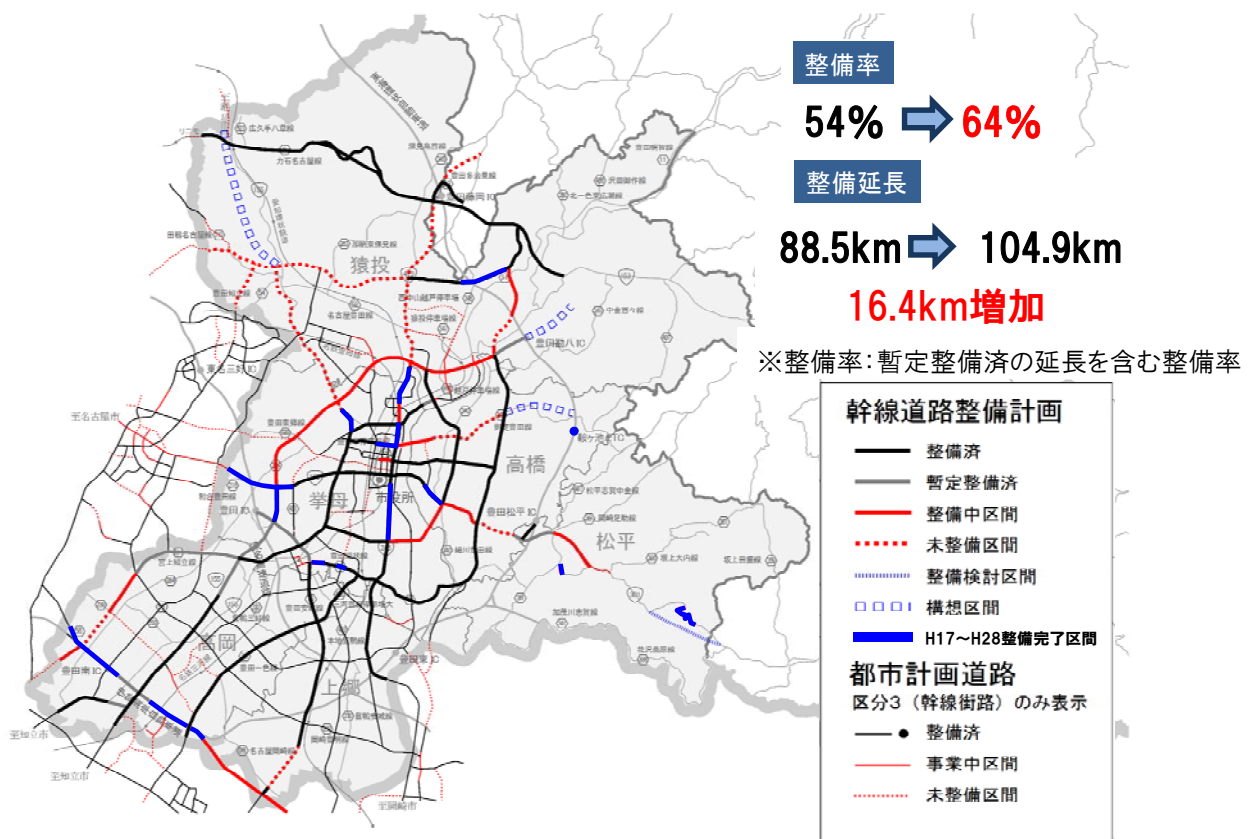
その結果、近年、多くの主要事業が完了し、安全・安心の確保を始め、速達性、定時性の向上、交流圏域の拡大が図られ、幹線道路の整備は大きな前進を見せています。

しかし、一部の環状道路が未形成であるほか、事業中区間、未着手区間が残されていることから、これらの区間について、一層の取組を進める必要があります。

(1) 過去12年間の整備状況(市街地)

過去12年間(平成17年度～平成28年度)で骨格となる幹線道路の整備率は、54%から64%に上昇しましたが、一部の環状道路は未形成の状況です。

▼過去12年間の整備完了箇所



資料: 豊田市の幹線道路整備計画、豊田市調べ

▼整備が完了した路線・箇所（市街地）

整備年次	幹線道路 整備率 (総延長 L=163.5km)※1	路線名	管理者 (事業者)	整備延長(km)		整備区間	整備状況		備考
				整備済	暫定 整備済		内容	車線数	
平成16年度	54.1%	-	-	-	-	-	-	-	-
平成17年度	54.7%	国道301号	県	1.0		御立町	4車線化	2/4→4/4	
平成18年度	58.1%	国道153号西バイパス	国		0.9	千足町	4車線化	2/8→4/8	H18.12.5供用
		国道301号	県		1.0	松平志賀町	拡幅	2/2→2/4	
		国道419号	県	1.3		東梅坪町～京町	4車線化	2/4→4/4	
		(都)名古屋岡崎線	県		2.3	大島町～高丘新町	新設	0→4/6	
平成19年度	58.1%	鞍ヶ池スマートIC	市	—		矢並町	新設	—	H20.2.16～H22.11 月末まで供用
平成20年度	58.1%	-	-	-	-	-	-	-	-
平成21年度	59.4%	(都)名古屋岡崎線	県		2.1	高丘新町～吉原町	新設	0→4/6	
		鞍ヶ池スマートIC	市	—		矢並町	新設	—	H22.3.25大型車 対応工事完了
平成22年度	59.6%	(都)水源橋線	県	0.4		山之手町	拡幅	4/4→4/4	
平成23年度	59.8%	(都)猿投公園線	市	0.3		御船町	新設	0→2/2	
平成24年度	62.3%	国道248号	県	1.8		下市場町～拳母町	4車線化	3/4→4/4	H25.3.25供用
		国道419号	県	0.3		京町～上原町	4車線化	2/4→4/4	
		(都)猿投公園線	市	1.3		御船町	新設	0→2/2	H25.3.30供用
		(都)豊田則定線	市	0.6		久保町～竹生町	4車線化	2/4→4/4	H25.3.27供用
平成25年度	63.5%	国道153号西バイパス	国		1.0	千足町	立体化	4/8→4/8	H26.3.16供用
		国道153号	国	0.5		陣中町	4車線化	2/4→4/4	H26.3.29供用
		国道155号	国	1.1		美山町～東新町	新設	0→4/4	H26.3.16供用
		(都)豊田刈谷線	市	0.5		横山町～朝日町	新設	0→4/4	H25.7.31供用
平成26年度	63.9%	(都)水源橋線	県	0.6		寿町	拡幅	4/4→4/4	
平成27年度	64.2%	(都)水源橋線	県	0.3		曙町	拡幅	4/4→4/4	
平成28年度	64.2%	-	-	-	-	-	-	-	-

※1 整備率は、整備年次の年度末の値(例:整備年次 17年度、整備率 H18.3.31の値)

※(都)三好ヶ丘駒場線(みよし市福谷町) 平成22年4月3日供用

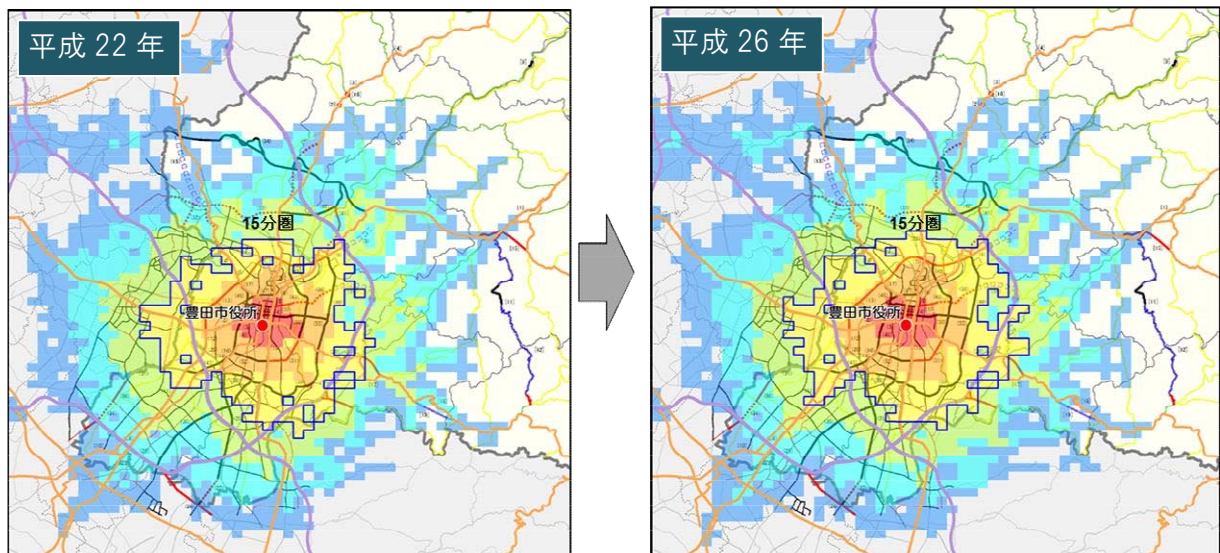
※(都)豊田知立バイパス線(みよし市福谷町) 平成27年3月30日供用

資料:豊田市の幹線道路整備計画、豊田市調べ

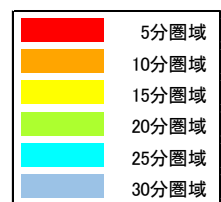
(2) 市街地の移動交通圏域

平成 22 年と平成 26 年で市中心部からの交通圏域の変化を確認すると、30 分交通圏は拡大するとともに、特に 15 分圏域の拡がりが顕著となっています。

▼市中心部 30 分圏域の変化（平成 22 年⇒平成 26 年）



時間圏	人口 (人)			面積 (km ²)		
	H22	H26	H26-H22	H22	H26	H26-H22
5分圏	31,199	31,807	608	7.3	7.3	0.0
10分圏	119,690	125,162	5,472	31.8	33.0	1.3
15分圏	221,202	236,050	14,848	74.8	81.0	6.3
20分圏	297,382	302,576	5,194	137.8	140.3	2.5
25分圏	370,658	372,366	1,708	210.8	210.0	-0.8
30分圏	389,106	389,937	831	269.3	273.8	4.5



※豊田市域のみの値

資料：民間プローブデータ(H22.10、H26.10)

【圏域算出に伴う諸条件】

集計メッシュ単位：四次メッシュ(500m メッシュ)

人口：H22 国勢調査人口

道路条件：デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員 5.5m以上道路)をベースとして豊田市内のH22、H26 の供用状況に応じてネットワークデータを修正

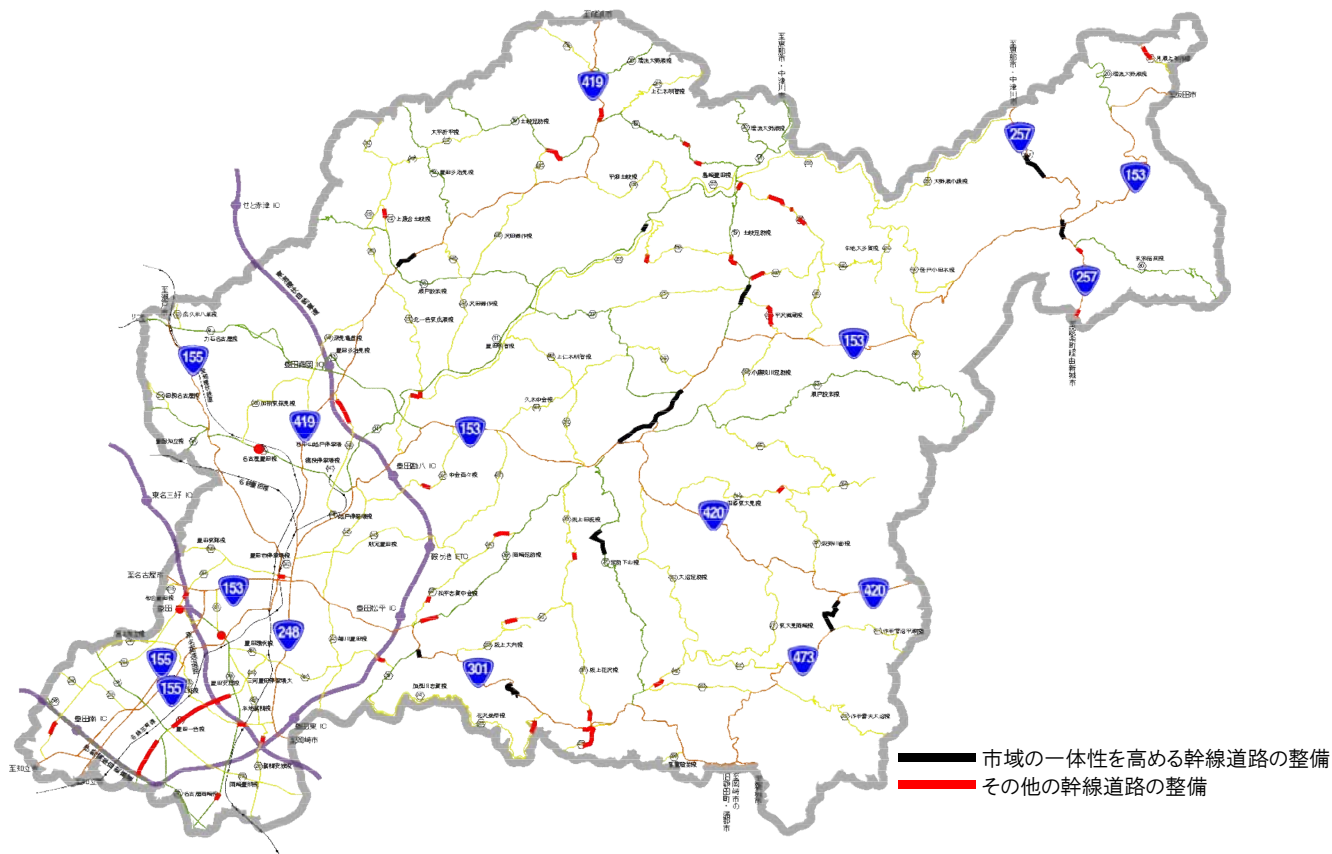
速度条件：H22・H26 民間プローブデータ平日平均速度(昼間 12 時間)

経路探索条件：最短時間経路探索、高速利用あり

(3) 過去 12 年間の整備状況(中山間地)

過去 12 年間(平成 17 年度～平成 28 年度)で一体性を高める幹線道路の整備は、国道 153 号足助バイパスを始め国道 257 号など、10 事業が完了しました。その他の幹線道路では、狭隘部の道路拡幅や歩道設置など、市民の安全・安心に資する多くの事業が完了しています。

▼過去 12 年間の整備完了箇所 (市域の一体性を高める幹線道路等)



資料：豊田市の幹線道路整備計画、豊田市調べ

▼整備が完了した路線・箇所 (市域の一体性を高める幹線道路の整備)

整備年次	路線名	区間	管理者 (事業者)	整備延長(km)		整備状況		備考
				整備済	整備区間	内容	車線数	
平成17年度	(主)土岐足助線	-	県	1.1	榊野町	新設	0→2/2	-
平成18年度	国道257号	ウルシゼバイパス	県	1.3	川手町	新設	0→2/2	
	国道473号	-	県	1.1	阿蔵町	拡幅	1/1→2/2	
平成19年度	(主)豊田明智線	-	県	0.05	築平町	改良	-	
	国道153号足助バイパス	(トンネル区間)	国	2.50	足助町	新設	0→2/2	
平成20年度	国道257号	-	県	0.35	稲武町	交差点改良	2/2→2/2	
平成21年度	-	-	-	-	-	-	-	-
平成22年度	国道153号足助バイパス	(現道改良区間)	国	1.1	足助町ほか	拡幅	2/2→2/2	
平成23年度	(主)足助下山線	-	県	1.6	四ツ松町ほか	拡幅	1/1→2/2	
平成24年度	-	-	-	-	-	-	-	-
平成25年度	-	-	-	-	-	-	-	-
平成26年度	国道301号	根引峠現道改良	県	0.67	松平町	改良	-	
平成27年度	-	-	-	-	-	-	-	-
平成28年度	国道301号	-	県	1箇所	九久平町	交差点改良	-	

(4) 中山間地の移動交通圏域

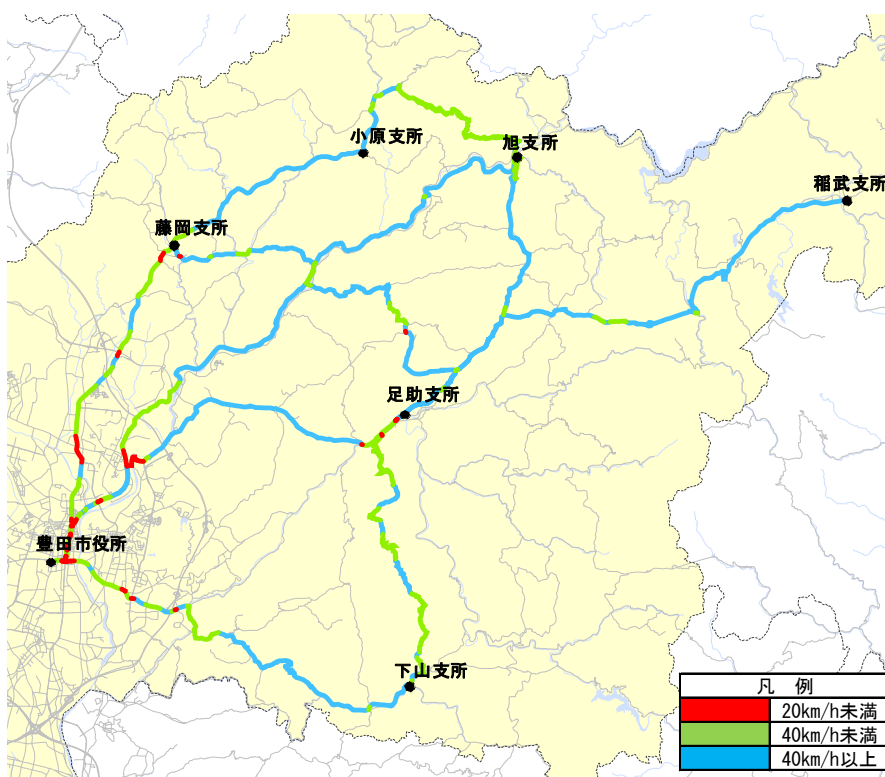
平成 22 年と平成 26 年で市役所-支所間、各支所間の移動時間の変化を確認すると、市役所-支所間の所要時間は、おおむね 30 分となっています(旭支所-市役所を除く)。一方、市役所-藤岡、足助、下山各支所間では、一部の区間で速度の低い区間が存在しています。

▼周辺地域間 30 分圏域の変化 (平成 22 年⇒平成 26 年)

経路		距離 km	規制速度走行時	旅行時間(分)		
自	至			平成22年	平成26年 (非混雑時/混雑時)	平成26年-平成22年
下山支所	豊田市	20.1	28.6	30.9	32.5 (31.1/36.3)	1.5
足助支所	豊田市	19.0	27.9	34.0	34.5 (33.3/41.0)	0.5
藤岡支所	豊田市	14.8	18.7	33.7	32.7 (29.1/41.0)	-1.0
旭支所	豊田市	30.6	41.4	47.1	47.2 (45.1/53.9)	0.1
小原支所	藤岡支所	9.6	11.5	11.5	11.2 (11.1/11.8)	-0.3
藤岡支所	足助支所	21.5	30.9	27.9	27.9 (27.8/28.7)	0.0
稲武支所	足助支所	24.7	29.6	29.0	29.4 (30.3/27.9)	0.4
下山支所	足助支所	15.3	29.8	25.3	24.8 (24.9/25.4)	-0.5
旭支所	足助支所	14.9	20.4	19.2	19.1 (19.9/19.2)	-0.1
旭支所	小原支所	11.8	16.9	17.9	19.7 (19.7/17.8)	1.8

※豊田市とは豊田市役所を示す。 資料:H22 道路交通センサス、民間プローブデータ(H22.10、H26.10)

▼算定経路及び速度分布 (平成 26 年旅行速度)



【算定に伴う諸条件】

道路条件:デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員 5.5m以上道路)をベースとして豊田市市内のH22、H26 の供用状況に応じてネットワークデータを修正

速度条件:規制速度走行時は H22 道路交通センサス指定最高速度、H22・H26 民間プローブデータ平日平均速度(昼間 12 時間)

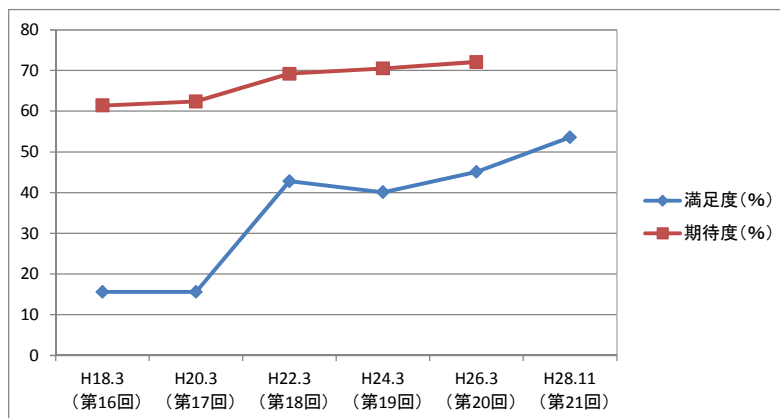
経路探索条件:経路指定

資料:民間プローブデータ(H26.10)

3-3 市民満足度

幹線道路整備に関する市民の満足度は、平成 17 年度から平成 28 年度の過去 12 年間に於いて増加傾向にあります。市民の期待度も満足度と同様に増加傾向にあります。

▼「市民生活や企業活動を支える自動車が円滑に走る道路が整っているまち」として満足している市民の割合



調査年月	H18.3 (第16回)	H20.3 (第17回)	H22.3 (第18回)	H24.3 (第19回)	H26.3 (第20回)	H28.11 (第21回)
満足度 (%)	15.6	15.6	42.8	40.1	45.1	53.6
期待度 (%)	61.4	62.4	69.2	70.5	72.1	-

※満足度、期待度のアンケート調査において、第16回、第17回は5段階、第18回～第21回は7段階であり、回答方法が異なる。
 ※第21回の期待度のアンケート調査は未実施。

資料：市民意識調査(豊田市)

第4章 計画の見直し方針

4-1 計画の見直し方針

豊田市幹線道路整備計画(平成17年4月策定)の策定から12年が経過し、本市を取り巻く社会環境は、大きな転換期を迎え、様々な問題に直面しています。また、道路事業を取り巻く環境も大きく変化し、道路特定財源の一般財源化(平成21年度～)を始め、公共事業関係予算の減少、地域主権改革の推進(道路の構造基準の条例化)、ストック効果の高い事業への投資の重点化、道路の老朽化対策の本格実施、事前防災・減災対策の充実など、効率的な維持管理、事業の更なる厳格化、重点化を強力に進めていくことが求められています。

このような状況を踏まえ、社会環境の変化に対応した効率的で効果的かつ計画的な道路整備の推進を図るため、計画の見直し方針を以下のように考えます。

(1) 災害リスクの高まりへの備え

本市を含む太平洋沿岸地域は、近い将来、大規模地震の発生が確実視されており、災害への備えが急務となっています。災害時における円滑かつ確実な緊急輸送を実現するため、骨格となる幹線道路網に緊急輸送道路等を新たに位置づけ、ネットワークの信頼性の向上、機能強化を図ります。

(2) 道路整備の目的の明確化

本市の幹線道路整備は、内外環状道路を始め、インターチェンジと市街地を結ぶ道路などを中心にネットワークの拡大が進められ、様々な効果を生み出してきました。これからは、道路整備の効果を積極的に引き出し、高めていくため、世の中のニーズ、これからの社会、これからの道路の使われ方を意識し、道路整備の目的を明確化した整備方針を定め取組を進めます。

(3) 目指す姿と目標の設定

本市の幹線道路整備は、国、県、市で連携し、計画的かつ着実に推進して参りました。今後は、道路整備により達成される目指す姿と定量的な目標を定め、関係者と共有することで、より連携を強化し、一体となった取組を進めます。

第5章 骨格となる幹線道路網の形成

5-1 幹線道路の意義

道路は、自動車や歩行者、自転車などによる人の移動を始め物資の輸送に不可欠な社会資本であり、社会・経済の発展や国民生活の向上に大きな役割を果たしているほか、防災や緑化、景観、ライフラインなどの公共空間としても大きな役割を果たしています。中でも幹線道路は、移動時間の短縮や走行経費の削減など、移動の円滑化を実現するとともに、幹線道路上の交通安全の向上はもとより、生活道路への通過交通の流入を排除し生活道路の交通安全の向上にも寄与しています。また、地域経済活動における生産性の向上や雇用の拡大、観光消費の増加などといった経済効果を始め、災害時の輸送路の信頼性確保や代替路の確保などといった防災・減災の効果も期待され、これらの効果は、本市の持続的な成長と発展に重要な意義を有しています。

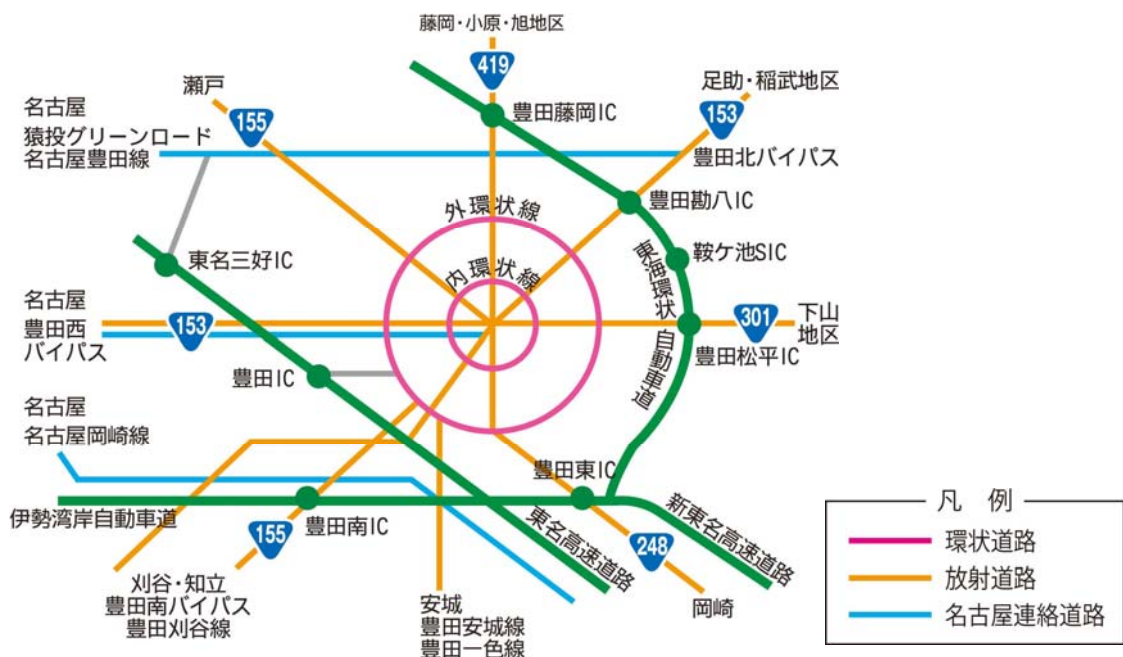
5-2 骨格となる幹線道路網の考え方

骨格となる幹線道路網を形成する路線については、本市が直面する課題、社会経済情勢の変化等を踏まえ、これまでの広域交流・都市間交流を支える道路、市域の一体性を高める道路に、災害時における迅速かつ確実な緊急活動を可能にする緊急輸送道路網等を加え、防災・減災力の向上、都市の強靱化を図ります。

■広域交流・都市間交流を支える道路ネットワーク

交通の円滑化、安全・安心の確保を図る都市内環状道路、広域・都市間交流の活性化を図る放射・連絡道路の形成を目指します。

▼ネットワークのイメージ



■市域の一体性・交流を支える道路ネットワーク

中山間地域における拠点間を連絡し、安全で円滑な移動・交流、地域の活性化を図る幹線道路網の形成を目指します。

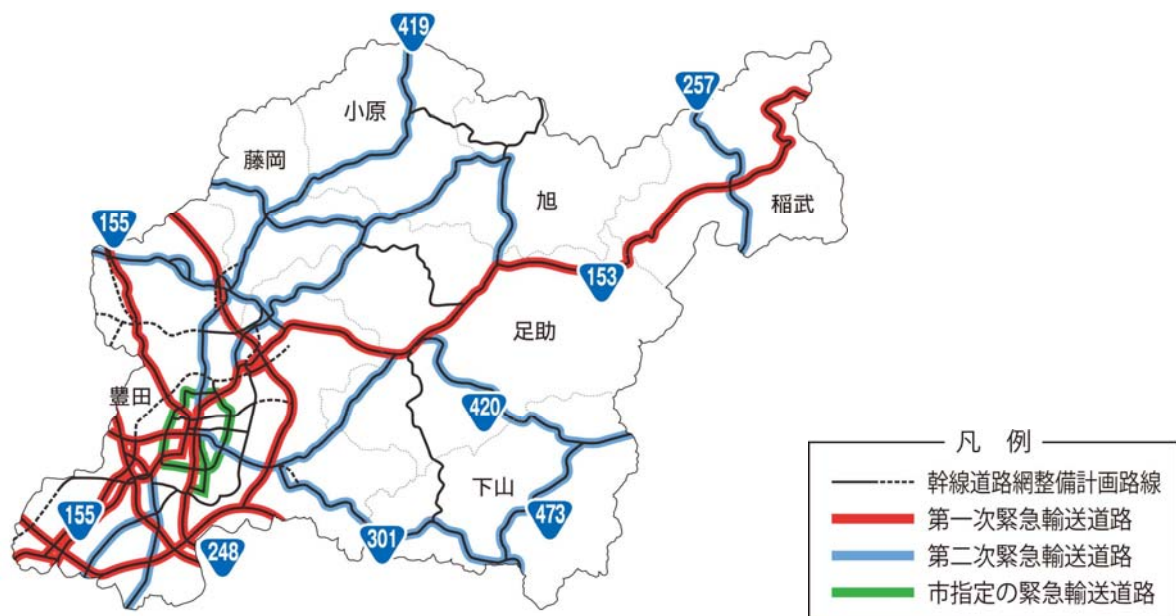
▼ネットワークのイメージ



■都市の強靱化を実現する道路ネットワーク

災害時における円滑かつ確実な緊急輸送を実現する緊急輸送道路等の質の向上を目指します。

▼幹線道路網と緊急輸送道路



第6章 基本的な考え方

6-1 選択と集中による重点化

事業効果の早期発現に向け、環状道路や主要プロジェクトに関連する事業などの重要事業においては、国、県、市で連携し、関連道路の整備も含め、限られた経営資源を集中的に投資し、事業進捗に応じたメリハリのある事業展開を推進します。

6-2 賢く使う取組の推進

最寄りに高速道路インターチェンジがあるにも関わらず遠方のインターチェンジを利用するなど、様々な課題を効率的に克服するため、国、県、市で連携し、既存の道路インフラを最大限活用し、機能の最大化、強化等、道路を賢く使う取組を推進します。

6-3 ライフサイクルコストの縮減

橋りょうを始め舗装・照明等の道路構造物・附属施設について予防保全、維持管理の省力化の考え方を導入し、高い耐久性が期待される構造・材料の活用など、計画段階からライフサイクルコストの最小化を重視した総合的なコスト縮減を図ります。

6-4 関係機関との連携強化

事業効果の早期発現、事業効果の最大化に向け、一体的な道路ネットワークの形成、既存の道路インフラの最大限の活用等を図るため、道路管理者である国、県との連携はもちろん、交通管理者である警察等との、より一層の連携強化を図ります。

第7章 整備方針と取組内容

7-1 整備の方向性と整備方針

【整備の方向性】

ネットワークの拡大から、計画的なネットワークの質の向上へ

活力と魅力を備えた持続可能な都市の実現を目指し、道路交通の現状と課題を踏まえ、本市の強みである多くのインターチェンジ等を活かした3つの整備方針と5つの主要施策、各施策の目指す姿、目標等を定め、国、県、市で連携し、効率的で効果的かつ計画的な道路ネットワークの質の向上を図ります。

【3つの整備方針と5つの主要施策】

1 都市の成長

施策①物流ネットワークの更なる機能強化

施策②高規格幹線道路へのアクセス性の向上

2 生活の質の向上

施策③日常の生活移動の円滑化

施策④市域の一体性・交流を支える道路の整備

3 安全安心の確保

施策⑤緊急輸送道路の信頼性の向上

【総合指標】

指標	現況	目標 (平成 36 年度)
幹線道路の整備率*	65% (平成 28 年度)	78%
市民一人当たりの渋滞損失時間	67.4 時間/年・人 (平成 26 年度)	61 時間/年・人

* 対象路線は、広域交流・都市間交流を支える道路ネットワークとする。

7-2 主要施策

(1)都市の成長

施策① 物流ネットワークの更なる機能強化

目指す姿

産業活動を支える大型車両が主要産業拠点とインターチェンジ間を安全で円滑に通行でき、かつ渋滞や事故、災害時等において経路選択が可能な物流ネットワークが確保された効率的な企業活動が可能な都市

取組内容

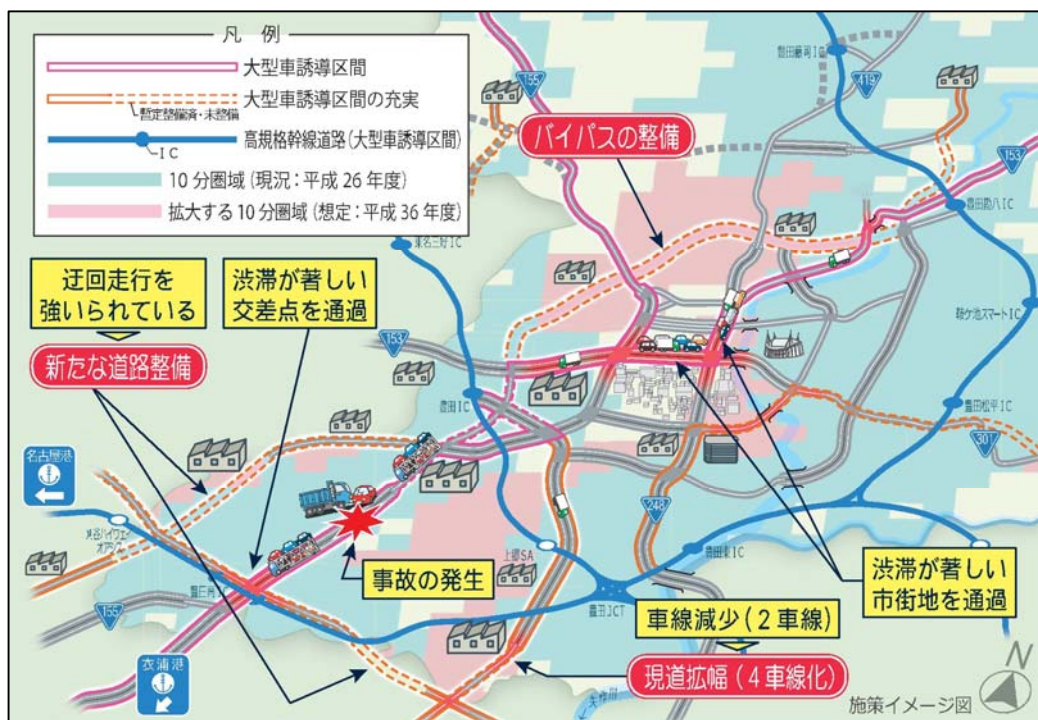
- ・国際、国内海上輸送の拠点である国際拠点港湾や重要港湾と主要産業拠点を結ぶ、豊田IC、豊田東IC、豊田南ICを中心としたインターチェンジへの良好なアクセス道路の整備を促進します。
- ・大型車の通行許可を簡素化し、自由に走行できる重さ・高さ指定道路、大型車誘導区間の充実と適正な誘導を促進します。

成果指標

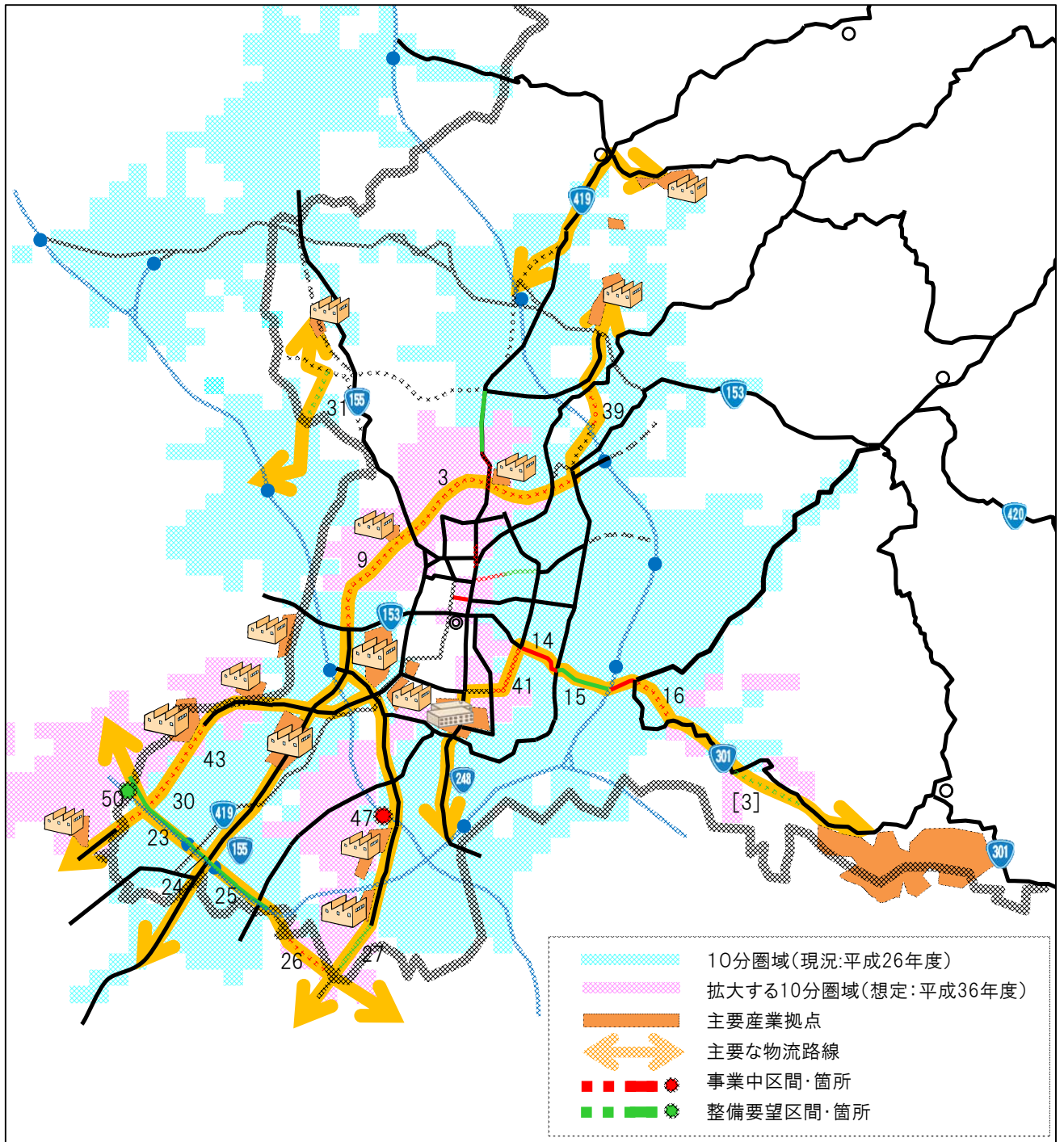
成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
インターチェンジへ10分以内に到達可能な主要産業拠点の割合	60% (平成 26 年度)	86%
大型車誘導区間の充実に向けた主要な物流路線の整備率*	61% (平成 28 年度)	86%

* 主要な物流路線とは、主要産業拠点とインターチェンジを結ぶ路線をいう。

施策イメージ図



▼主要な物流路線と主要産業拠点からインターチェンジへの10分圏域



資料:民間プローブデータ(H26.10)、H22 道路交通センサスより豊田市が作成

【圏域算出に伴う諸条件】

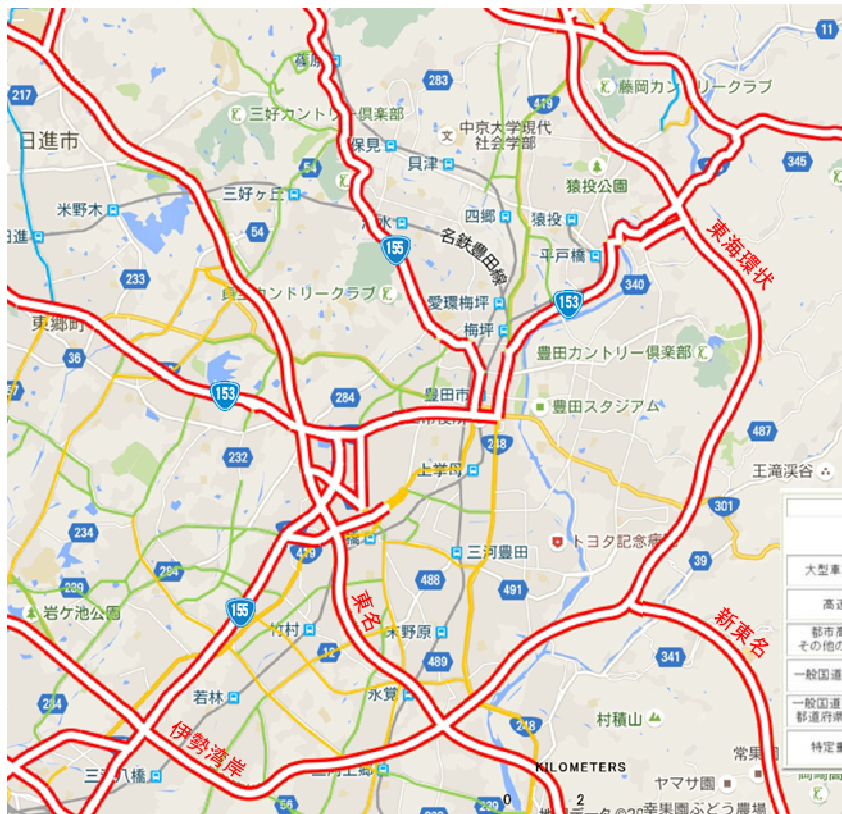
道路条件:デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員 5.5m以上道路)をベースとして豊田市内のH26 の供用状況に応じてネットワークデータを修正豊田市外はH25.3 月の状態

速度条件:H26 民間プローブデータ平日混雑時速度(朝 2 時間(7-9 時)、夕 2 時間(17-19 時)における平均速度の低い方)、豊田市外はH22 センサス混雑時旅行速度

経路探索条件:最短時間経路探索

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

▼大型車誘導区間の指定状況



	高さ指定道路 高さ指定道路	高さ指定道路	高さ指定道路
大型車誘導区間	[Red double line]		
高速道路	[Blue line]	[Blue line]	[Blue line]
都市高速道路 その他の有料道路	[Yellow line]	[Blue line]	[Blue line]
一般国道(直轄区間)	[Yellow line]	[Blue line]	[Blue line]
一般国道(補助区間) 都道府県・市町村道	[Yellow line]	[Blue line]	[Blue line]
特定重要港湾	[Anchor icon]	[Anchor icon]	[Anchor icon]

※平成28年4月1日時点の情報

事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7	25	4	整備中
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	32	4	整備中
14	国道301号	久澄橋線	野見山拡幅	県	1.3	25	4	整備中
16	国道301号	久澄橋線	松平バイパス	県	3.1	10	2	整備中
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	50	4	整備中
30	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町～中田町	県	2.2	30	4	整備中
39	(仮)市道勘八峡線	勘八峡線	御船町	市	1.7	18	2	整備中
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6	25	4	整備中
43	市道堤環状1号線ほか	豊田刈谷線	本田町～大島町	市	1.5	30	4	整備中
47	上郷スマーHC	-	永覚新町ほか	市	-	-	-	整備中

整備要望区間・箇所(将来計画含む)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.4	25	4	未整備
23	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	刈谷市境～生駒町横山	県	2.7	50	4	暫定整備済み
24	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町横山～生駒町東山	県	0.4	50	6	暫定整備済み
25	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町東山～吉原町藤池	県	2.5	50	4	暫定整備済み
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	枳塚西町～福受町	県	1.8	20	4	未整備(一部整備済み)
31	(主)豊田知立線	豊田知立線	田初町～みよし市境	県	1.5	25	4	未整備
50	(仮称)刈谷スマーHC	-	刈谷市	刈谷市	-	-	-	準備段階調査
[3]	【再掲】国道301号	根引峠バイパス	林添町～松平町	県	2.4	-	2	未整備

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

施策② 高規格幹線道路へのアクセス性の向上

目指す姿

市民を始め事業者、来訪者がインターチェンジと中心市街地間を安全で円滑に移動でき、かつイベント時のシャトルバス等における輸送の定時性や速達性、選択性が高い、広域移動に優れた利便性の高い都市

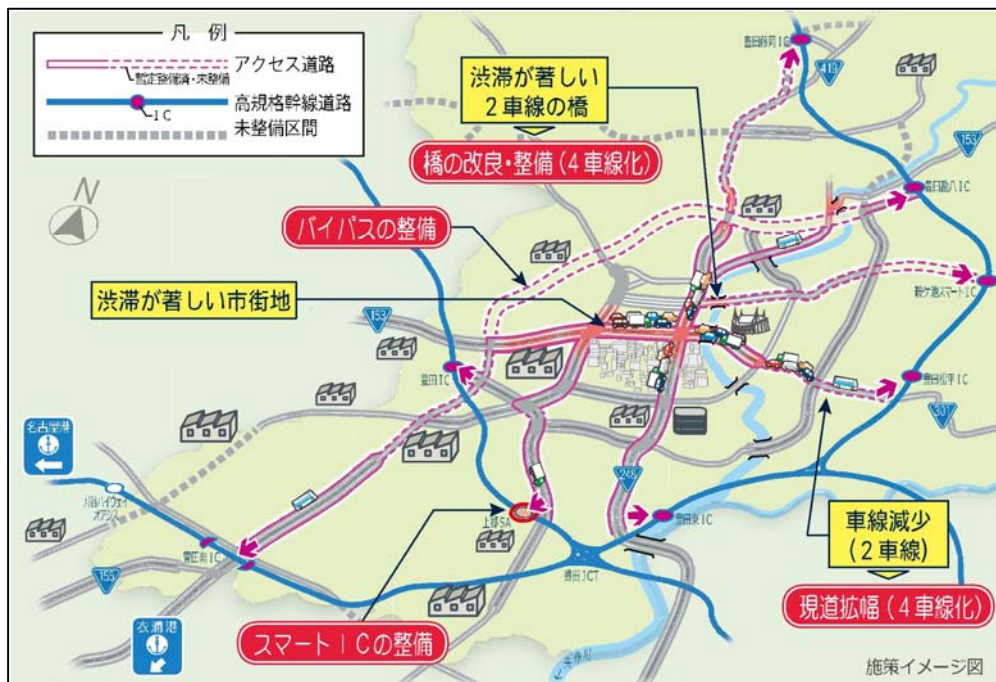
取組内容

- ・豊田ICへのアクセスルートを中心とした各インターチェンジと中心市街地間を結ぶ路線の交通渋滞・混雑の緩和や走行性の向上、バス輸送の高度化(バスレーン、連結バス、BRT等)を見据えたバス交通を支える基盤として有効な4車線道路ネットワークの充実を図ります。
- ・高規格幹線道路の利用促進、更なる利便性向上を図る、スマートインターチェンジの整備、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。

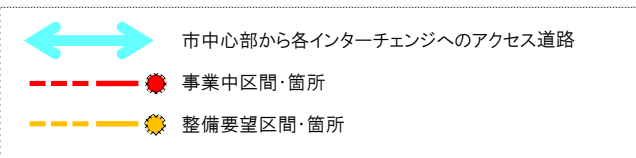
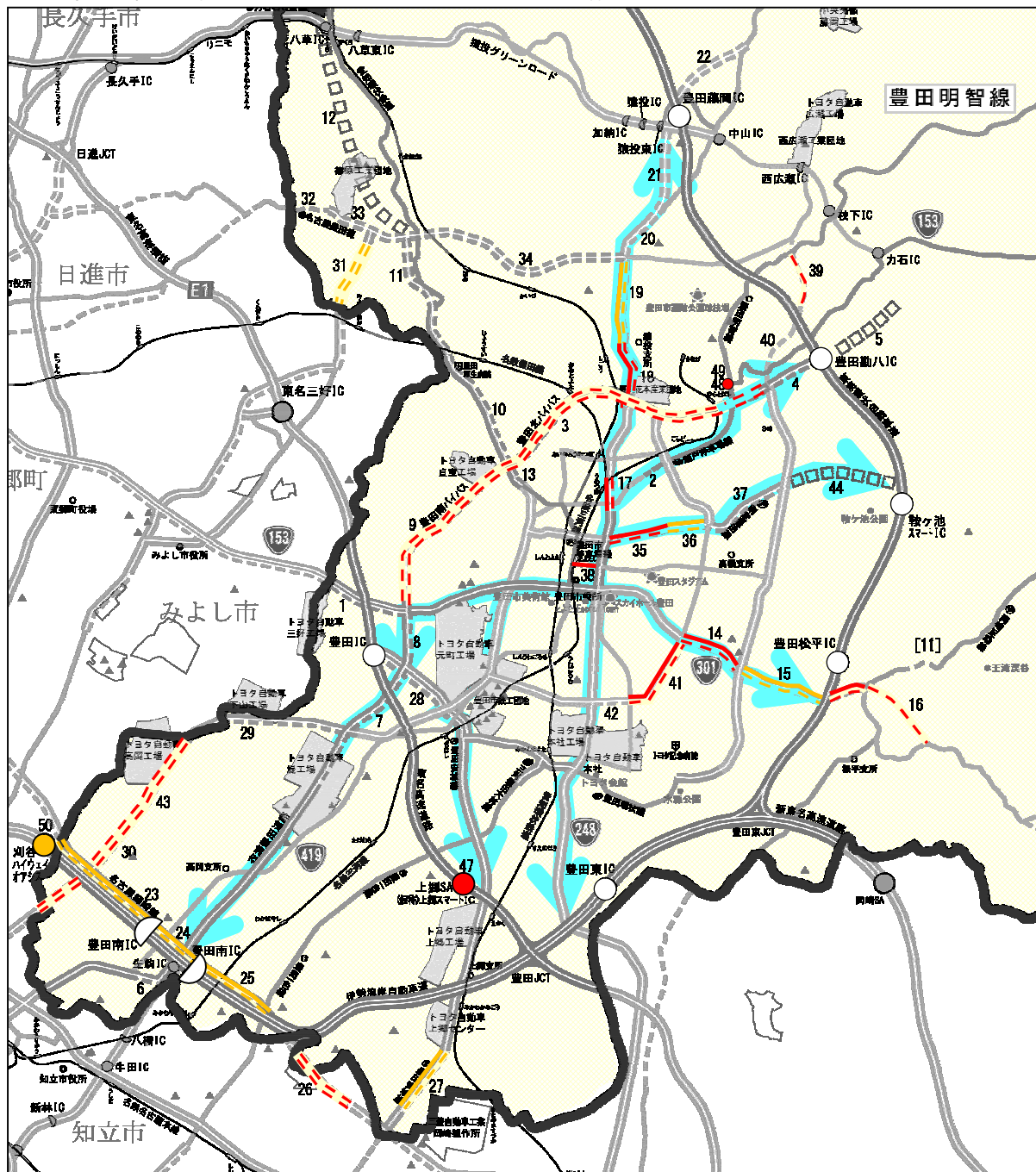
成果指標

成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
市中心部から各インターチェンジへのアクセス道路の整備率	69% (平成 28 年度)	77%
スマートインターチェンジを整備する箇所数	-	1箇所

施策イメージ図



▼市中心部から各インターチェンジへのアクセス道路



※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7	25	4	整備中
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	32	4	整備中
14	国道301号	久澄橋線	野見山拡幅	県	1.3	25	4	整備中
17	国道419号	豊田多治見線	梅坪町～東梅坪町	県	0.7	25	4	整備中
18	国道419号	豊田多治見線	上原町～四郷町	県	1.3	28	4	整備中
35	(一)則定豊田線	豊田則定線	日之出町～寺部町	県	0.9	25	4	整備中
47	上郷スマートIC	-	永覚新町ほか	市	-	-	-	整備中

整備要望区間・箇所(将来計画含む)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.4	25	4	未整備
19	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	1.5	25	4	未整備
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1	28	4	未整備
50	(仮称)刈谷スマートIC	-	刈谷市	刈谷市	-	-	-	準備段階調査

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

(2)生活の質の向上

施策③ 日常の生活移動の円滑化

目指す姿

通勤、通院、買い物、観光、レジャー等、日常の生活移動において、円滑性、定時性を実現する道路ネットワークが確保された便利で快適な都市

取組内容

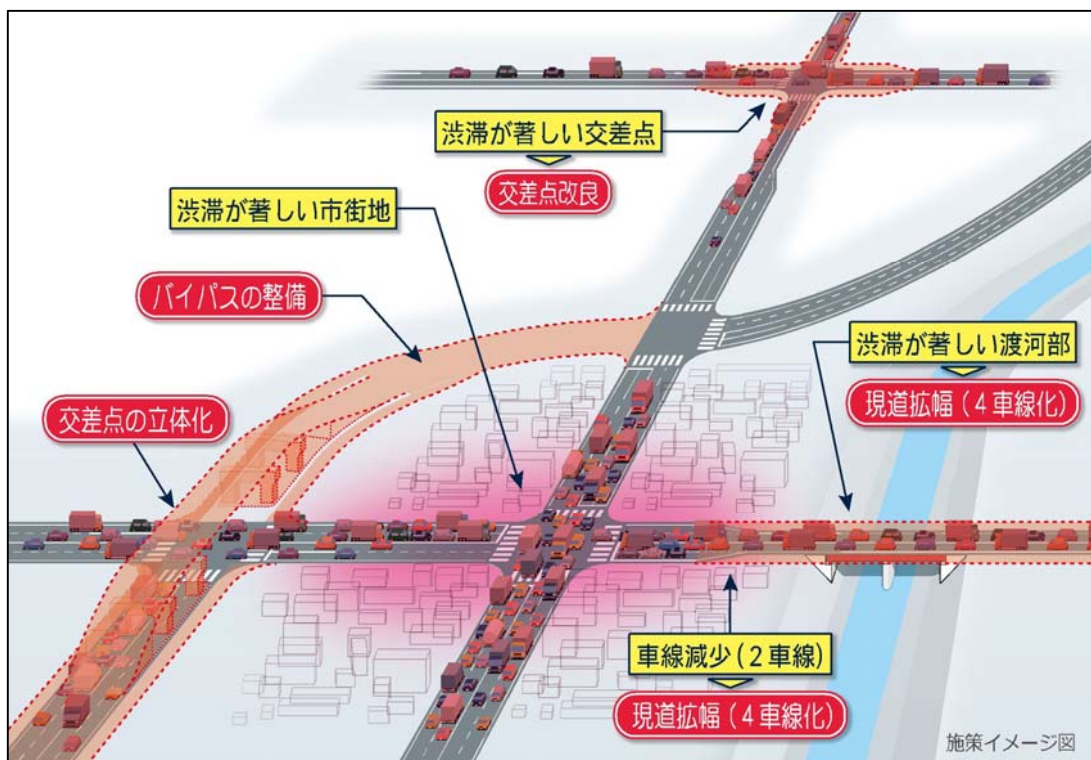
・主要渋滞箇所の改善に向けた交差点改良、道路拡幅、バイパス整備等を推進します。

成果指標

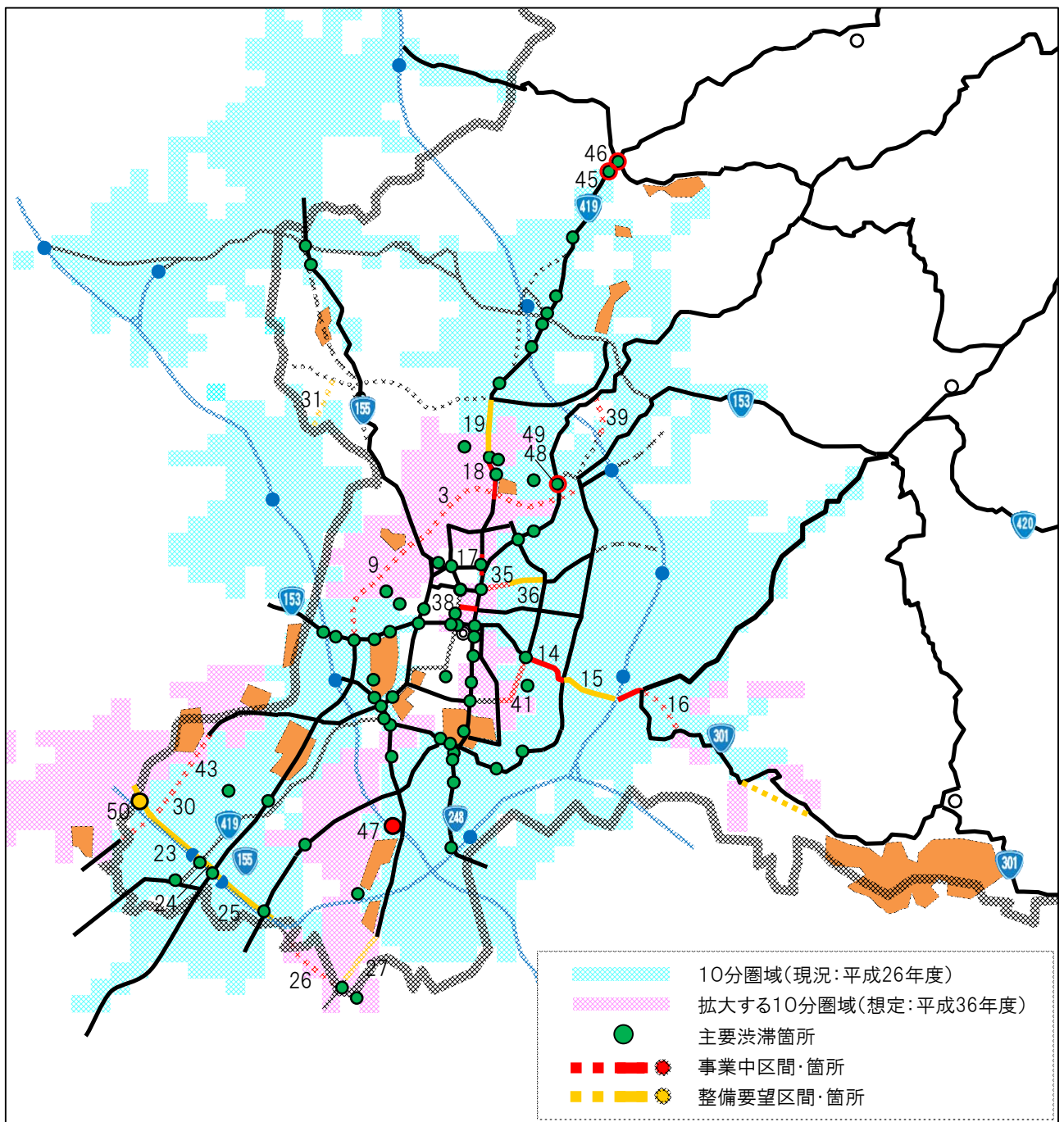
成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
主要渋滞箇所数*	73 箇所 (平成 24 年度)	44 箇所
インターチェンジへ10分以内に到達が可能な市民の割合	54% (平成 26 年度)	77%

* 主要渋滞箇所とは、愛知県道路交通渋滞対策推進会議が選定する主要渋滞箇所の定義による。

施策イメージ図



▼主要渋滞箇所とインターチェンジへの10分圏域



資料:愛知県道路交通渋滞対策推進会議資料より(H25. 1.22 公表)豊田市が作成
民間プローブデータ(H26.10)、H22 道路交通センサスより豊田市が作成

【圏域算出に伴う諸条件】

道路条件:デジタル道路地図H25.3 月版基本道路網(一般県道以上及び幅員 5.5m以上道路)をベースとして豊田市内のH26 の供用状況に
応じてネットワークデータを修正豊田市外はH25.3 月の状態
速度条件:H26 民間プローブデータ平日混雑時速度(朝2時間(7-9時)、夕2時間(17-19時)における平均速度の低い方)、豊田市外はH22
センサス混雑時旅行速度
経路探索条件:最短時間経路探索

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域
と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線
で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7	25	4	整備中
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	32	4	整備中
14	国道301号	久澄橋線	野見山拡幅	県	1.3	25	4	整備中
16	国道301号	久澄橋線	松平バイパス	県	3.1	10	2	整備中
17	国道419号	豊田多治見線	梅坪町～東梅坪町	県	0.7	25	4	整備中
18	国道419号	豊田多治見線	上原町～四郷町	県	1.3	28	4	整備中
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	50	4	整備中
30	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町～中田町	県	2.2	30	4	整備中
35	(一)則定豊田線	豊田則定線	日之出町～寺部町	県	0.9	25	4	整備中
38	(一)豊田市停車場線	豊田市停車場線	喜多町	県	0.4	23	2	整備中
39	(仮)市道勘八峡線	勘八峡線	御船町	市	1.7	18	2	整備中
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6	25	4	整備中
43	市道堤環状1号線ほか	豊田刈谷線	本田町～大島町	市	1.5	30	4	整備中
45	国道419号	-	迫八反田交差点	県	-	-	-	整備中
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	-	-	-	整備中
47	上郷スマートIC	-	永覚新町ほか	市	-	-	-	整備中
48	国道153号	-	平戸橋西交差点	国	-	-	-	整備中
49	(主)豊田明智線	-	平戸橋西交差点	県	-	-	-	整備中

整備要望区間・箇所(将来計画含む)

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.4	25	4	未整備
19	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	1.5	25	4	未整備
23	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	刈谷市境～生駒町横山	県	2.7	50	4	暫定整備済み
24	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町横山～生駒町東山	県	0.4	50	6	暫定整備済み
25	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町東山～吉原町藤池	県	2.5	50	4	暫定整備済み
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	枅塚西町～福受町	県	1.8	20	4	未整備(一部整備済み)
31	(主)豊田知立線	豊田知立線	田初町～みよし市境	県	1.5	25	4	未整備
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1	28	4	未整備
50	(仮称)刈谷スマートIC	-	刈谷市	刈谷市	-	-	-	準備段階調査

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

施策④ 市域の一体性・交流を支える道路の整備

目指す姿

市民生活を支える自動車、バス、徒歩、自転車など、多様な移動手段において、都心、各地区、周辺都市へ安全で円滑に移動でき、かつ来訪者が観光資源へ円滑にアクセスし周遊できる幹線道路が確保された市域の連絡性が高い都市

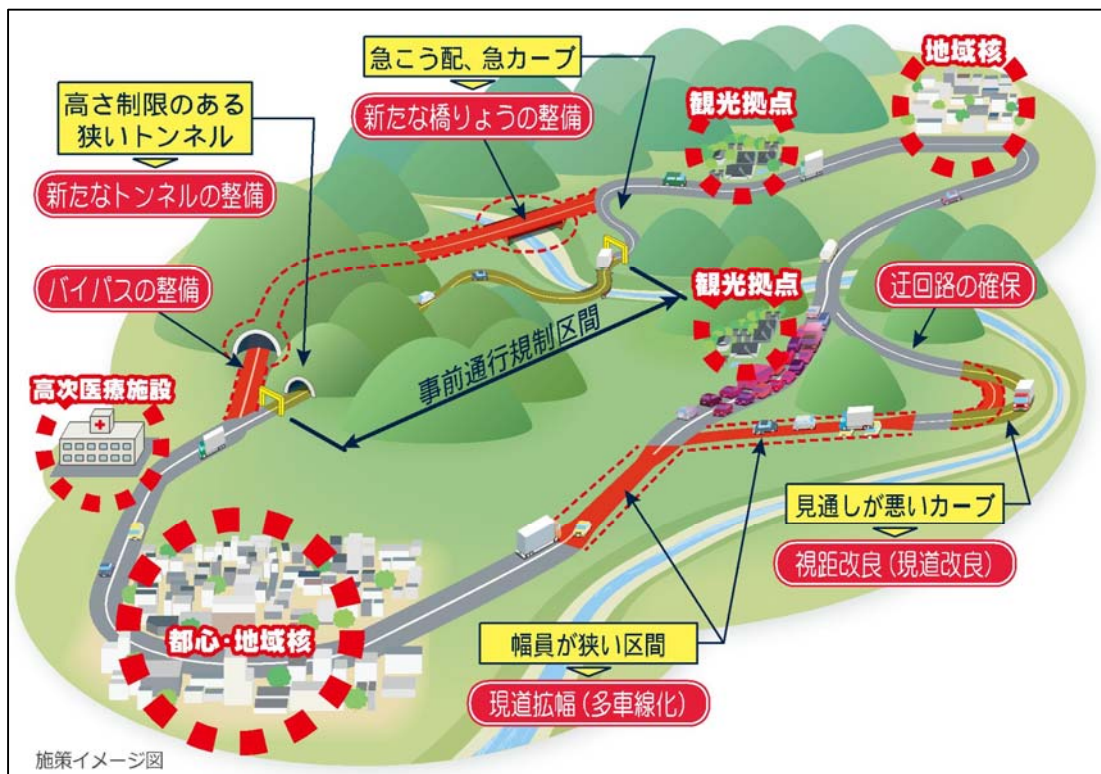
取組内容

・中山間地から都心へのアクセス性や地区間、周辺都市への連絡性、観光資源間の回遊性を高める道路整備を推進します。

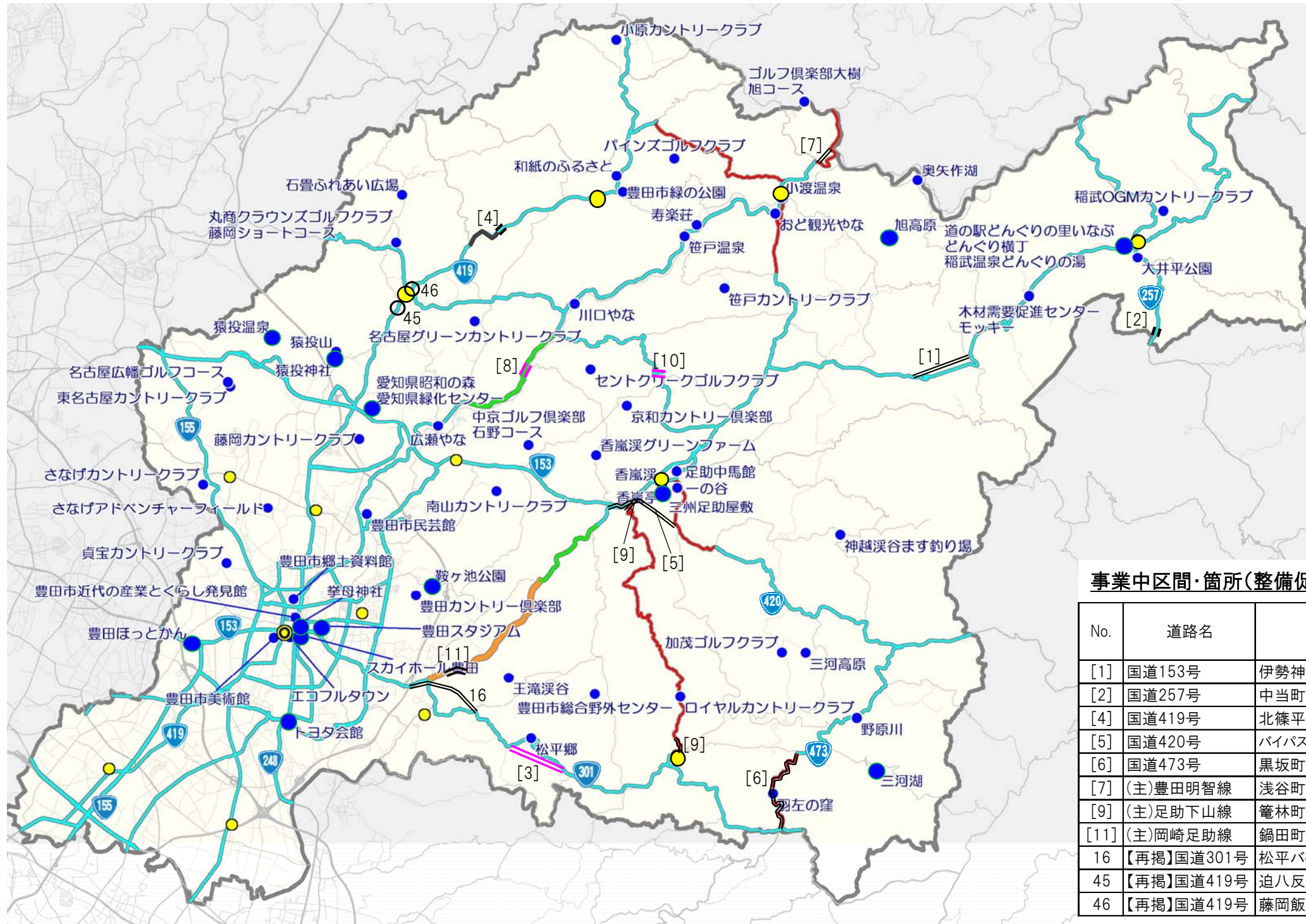
成果指標

成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
骨格となる幹線道路の車道幅員が 5.5m 以上に改良された道路延長の割合	92% (平成 28 年度)	94%
市域の一体性・交流を支える道路を整備する延長	-	10.2 km

施策イメージ図



▼市域の一体性・交流を支える道路網（改良率：車道幅員が5.5m以上に改良された道路の状況）



事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

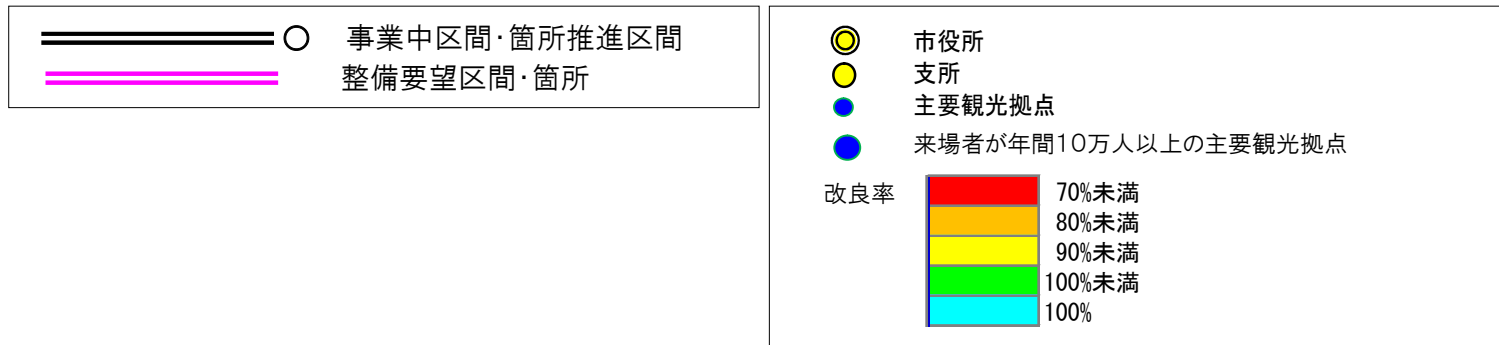
No.	道路名	事業箇所	管理者(事業者)	区間延長(km)	現状
[1]	国道153号	伊勢神改良	国	2.4	整備中
[2]	国道257号	中当町	県	0.7	整備中
[4]	国道419号	北篠平町	県	1.1	整備中
[5]	国道420号	バイパス(井ノ口～安実京)	県	3.1	整備中
[6]	国道473号	黒坂町～神殿町	県	3.1	整備中
[7]	(主)豊田明智線	浅谷町～須渚町	県	1.2	整備中
[9]	(主)足助下山線	籠林町～大沼町	県	12.0	検討中(一部整備中)
[11]	(主)岡崎足助線	鍋田町	県	0.8	整備中
16	【再掲】国道301号	松平バイパス	県	3.1	整備中
45	【再掲】国道419号	迫八反田交差点	県	-	整備中
46	【再掲】国道419号	藤岡飯野交差点	県	-	整備中

整備要望区間・箇所(将来計画含む)

No.	道路名	事業箇所	管理者(事業者)	区間延長(km)	現状
[3]	国道301号	根引峠バイパス	県	2.4	未整備
[8]	(主)豊田明智線	藤沢町	県	1.0	未整備
[10]	(主)瀬戸設楽線	大蔵町	県	0.1	未整備

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとも関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

資料：H22 道路交通センサス道路状況調査結果、愛知県観光レクリエーション利用者統計を基に豊田市が作成



(3)安全安心の確保

施策⑤ 緊急輸送道路の信頼性の向上(1)

目指す姿

緊急輸送道路の信頼性が確保され、迅速で確実な緊急活動が可能な道路ネットワークが確保された都市

取組内容

・緊急輸送道路において、のり面や落石の危険箇所、事前通行規制区間等、様々な課題が存在することから、バイパス整備や現道改良により災害対応機能を確保する道路整備や緊急輸送道路における危険箇所等を解消する防災対策を推進します。

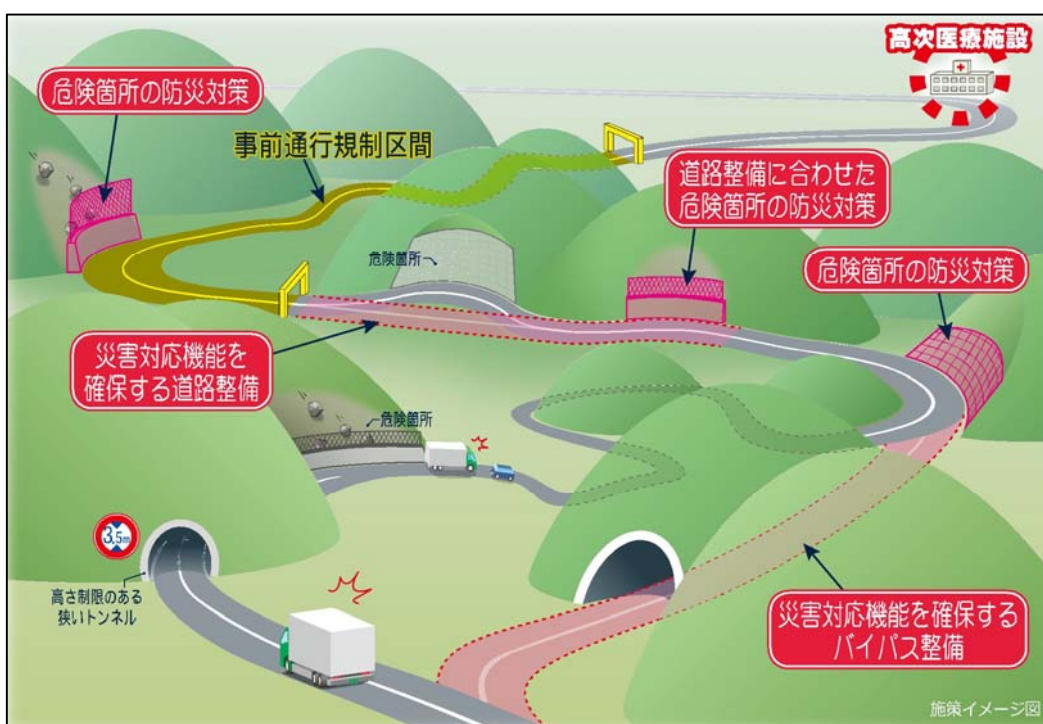
成果指標

成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
バイパス整備や現道改良により災害対応機能を確保する道路整備の完了事業数	-	3 事業
うち事前通行規制区間においてバイパス整備や現道改良により災害対応機能を確保する道路整備の完了事業数	-	1 事業
緊急輸送道路における危険箇所等を解消する防災対策の実施路線数*	-	9 路線*
うち事前通行規制区間における危険箇所等を解消する防災対策の実施路線数*	-	5 路線*

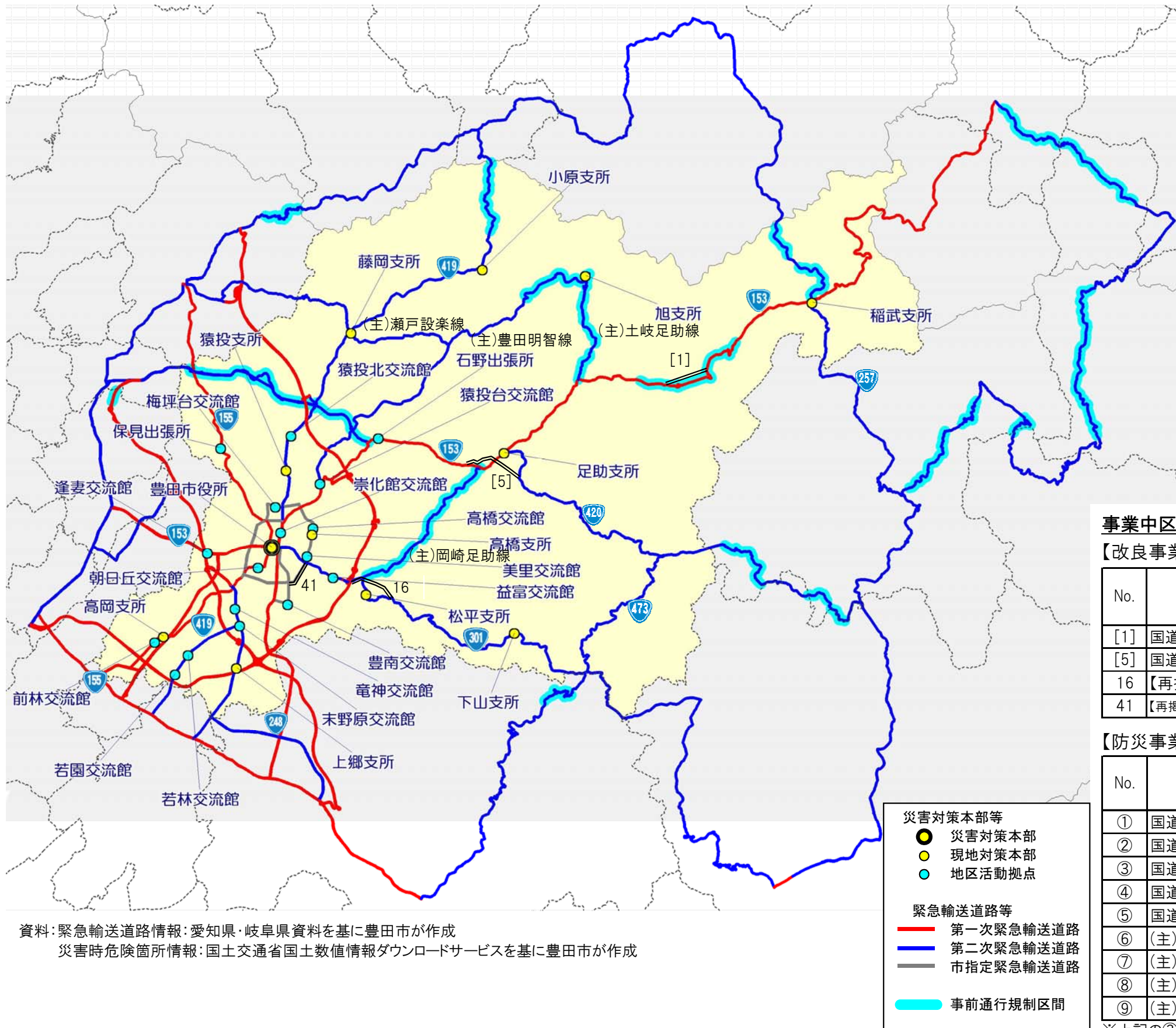
*実施路線数とは、危険箇所について対策を行った路線の数をいう。

※目標のうち愛知県事業の路線数は、平成 31 年度までに実施予定の路線数である。

施策イメージ図



▼防災対策地区活動拠点と緊急輸送道路等、事前通行規制区間



資料：緊急輸送道路情報：愛知県・岐阜県資料を基に豊田市が作成
 災害時危険箇所情報：国土交通省国土数値情報ダウンロードサービスを基に豊田市が作成

▼道路法面の防災対策



落石防護柵工



ポケット式落石防止網工



ワイヤーロープ掛工



法砕工

資料：国土交通省ホームページ
 (http://www.mlit.go.jp/road/bosai/measures/index2.html)

事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

【改良事業】

No.	道路名	事業箇所	管理者(事業者)	区間延長(km)	現状
[1]	国道153号	伊勢神改良	国	2.4	整備中
[5]	国道420号	バイパス(井ノ口～安実京)	県	3.1	整備中
16	【再掲】国道301号	松平バイパス	県	3.1	整備中
41	【再掲】(都)高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6	整備中

【防災事業】

No.	道路名	事業箇所	管理者(事業者)	区間延長(km)
①	国道153号	豊田市内	国	1.13
②	国道155号	豊田市内	国	0.50
③	国道301号	豊田工区	県	1.18
④	国道419号	豊田工区	県	0.25
⑤	国道420号	豊田工区	県	0.01
⑥	(主)瀬戸設楽線	豊田工区	県	0.54
⑦	(主)豊田明智線	豊田工区	県	1.10
⑧	(主)岡崎足助線	豊田工区	県	0.07
⑨	(主)土岐足助線	豊田工区	県	0.12

※上記の③～⑨は、愛知県の社会資本総合整備計画「道路の老朽化対策及び法面対策・斜面对策の適確な推進による道路ネットワークの安全性・信頼性の確保(防災・安全)」(計画期間：平成27年度～平成31年度(5年間))に掲載の事業
 ※①～⑨の位置については未掲載

施策⑤ 緊急輸送道路の信頼性の向上(2)

目指す姿

緊急輸送道路の信頼性が確保され、迅速で確実な緊急活動が可能な道路ネットワークが確保された都市

取組内容

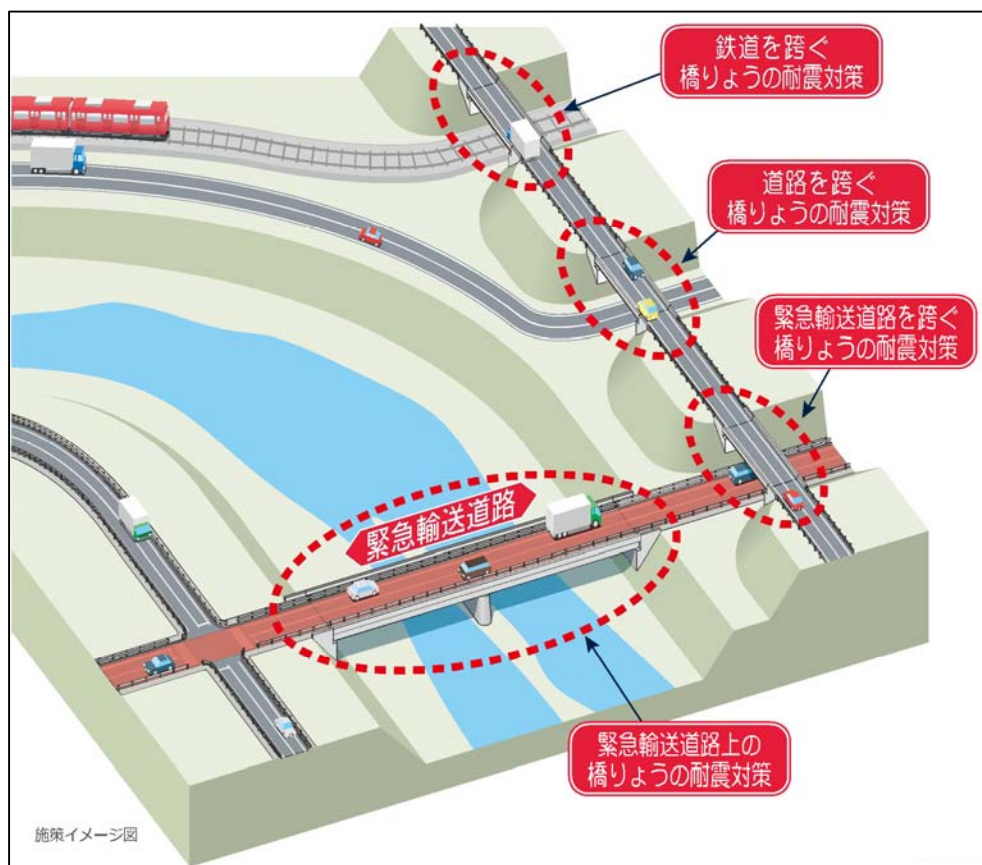
・緊急輸送道路等における橋りょうの耐震化を推進します。

成果指標

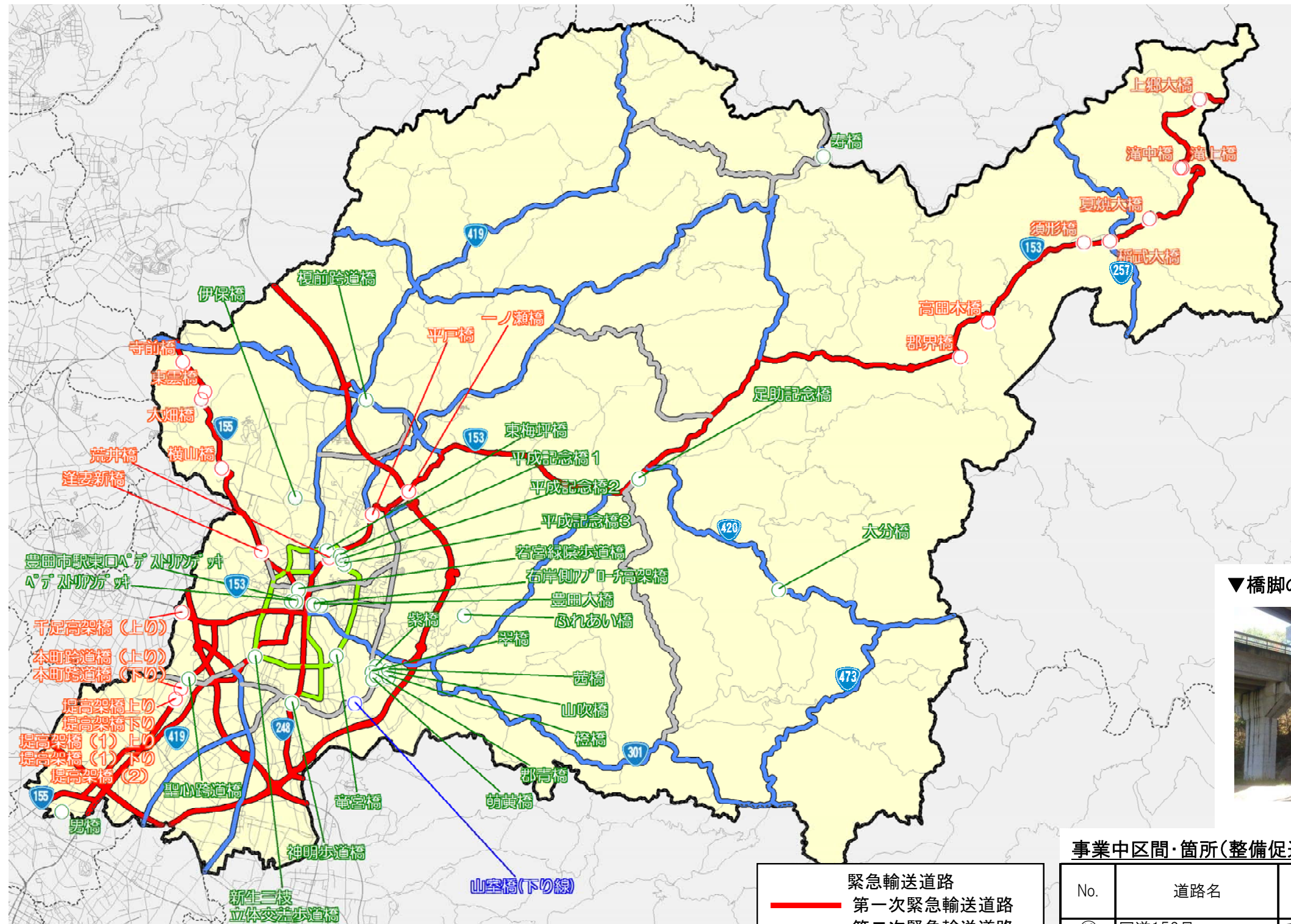
成果指標	現況	目標 (平成 36 年度)
緊急輸送道路等において耐震補強を実施する橋りょう数	-	52 橋

※対象橋りょうは、緊急輸送道路上の橋りょう、跨道橋、跨線橋及び地域の防災計画上の位置づけがある橋りょうで橋長 15m 以上の橋りょう

施策イメージ図



▼緊急輸送道路等における耐震対策を実施する橋りょう



資料：国、県、提供資料を基に豊田市が作成

緊急輸送道路

- 第一次緊急輸送道路
- 第二次緊急輸送道路
- 市指定緊急輸送道路
- その他の整備計画路線

耐震対策を実施する橋りょう

- 国管理(24橋)
- 県管理(1橋)
- 市管理(27橋)

▼橋脚の耐震補強



事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)

No.	道路名	事業箇所	管理者(事業者)	箇所(橋)
⑩	国道153号	千足高架橋(上り)始め24橋	国	24橋
⑪	県道豊田環状線	山室橋(下り)	県	1橋
⑫	(都)井上高橋線	平成記念橋始め27橋	市	27橋

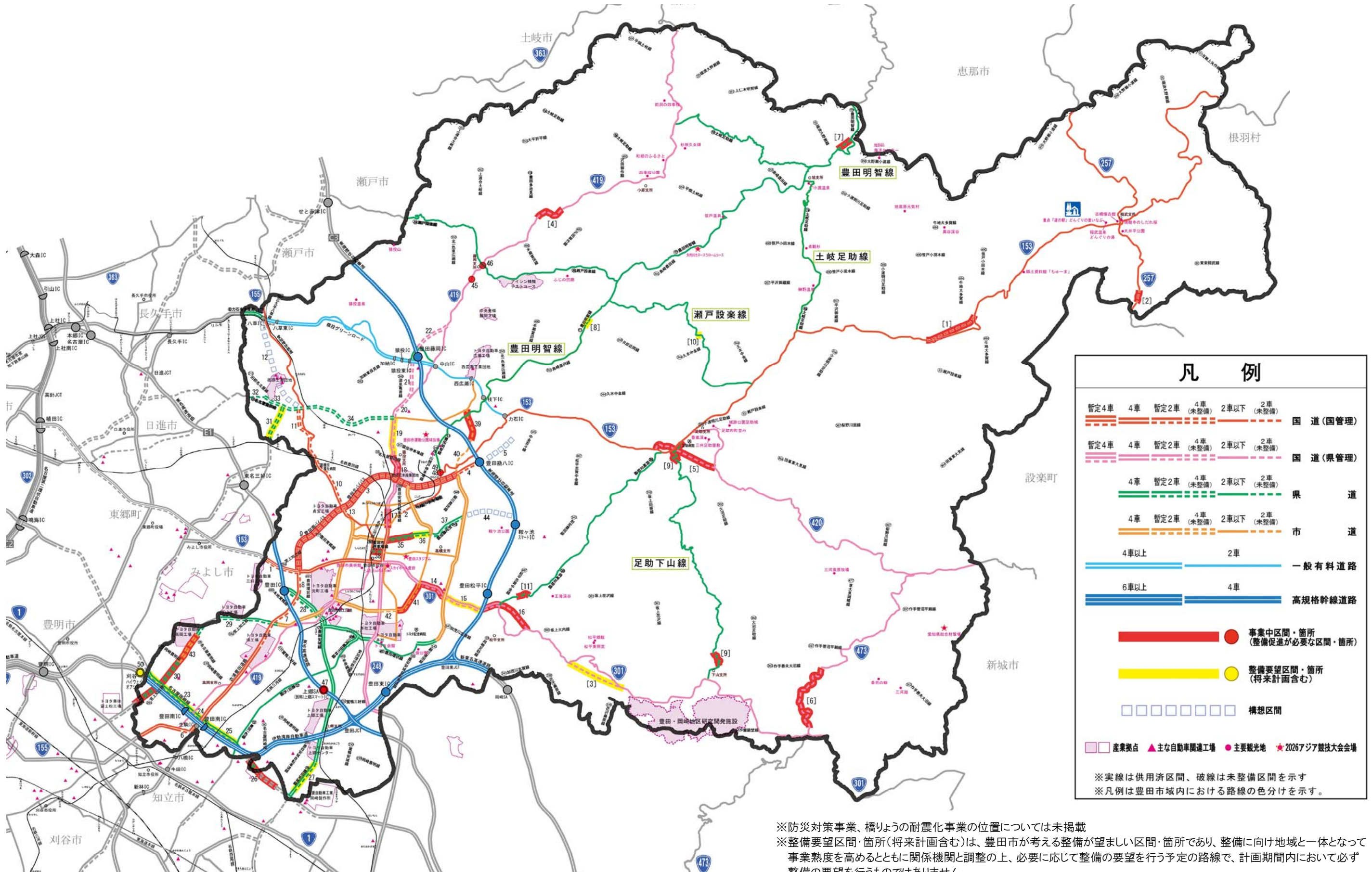
※対象橋りょうは、緊急輸送道路上の橋りょう、跨線橋、跨道橋及び地域の防災計画上の位置づけがある橋りょうで橋長 15m以上の橋りょう

7-3 成果指標

幹線道路網整備計画の成果を表す数値指標を以下のとおり設定します。

施策	成果指標	現況値	目標値 (平成 36 年度)
総合	幹線道路の整備率	65% (平成 28 年度)	78%
	市民一人当たりの渋滞損失時間	67.4時間/年・人 (平成 26 年度)	61時間/年・人
都市の 成長	施策① 物流ネットワークの更なる機能強化		
	インターチェンジへ10分以内に到達が可能な 主要産業拠点の割合	60% (平成 26 年度)	86%
	大型車誘導区間の充実に向けた主要な物流 路線の整備率	61% (平成 28 年度)	86%
	施策② 高規格幹線道路へのアクセス性の向上		
	市中心部から各インターチェンジへのアクセス 道路の整備率	69% (平成 28 年度)	77%
	スマートインターチェンジを整備する箇所数	-	1箇所
生活の 質の向上	施策③ 日常の生活移動の円滑化		
	主要渋滞箇所数	73 箇所 (平成 24 年度)	44 箇所
	インターチェンジへ10分以内に到達が可能な 市民の割合	54% (平成 26 年度)	77%
	施策④ 市域の一体性・交流を支える道路の整備		
	骨格となる幹線道路の車道幅員が 5.5m 以 上に改良された道路延長の割合	92% (平成 28 年度)	94%
	市域の一体性・交流を支える道路を整備する 延長	-	10.2 km
安全安心 の確保	施策⑤ 緊急輸送道路の信頼性の向上(1)		
	緊急輸送道路においてバイパス整備や現道改 良により災害対応機能を確保する道路整備の 完了事業数	-	3 事業
	うち事前通行規制区間においてバイパス整備 や現道改良により災害対応機能を確保する道 路整備の完了事業数	-	1 事業
	緊急輸送道路における危険箇所等を解消する 防災対策の実施路線数	-	9 路線
	うち事前通行規制区間における危険箇所等を 解消する防災対策の実施路線数	-	5 路線
	施策⑤ 緊急輸送道路の信頼性の向上(2)		
	緊急輸送道路等において耐震補強を実施する 橋りょう数	-	52 橋

7-4 整備計画図



凡 例						
暫定4車	4車	暫定2車	4車(未整備)	2車以下	2車(未整備)	国道(国管理)
暫定4車	4車	暫定2車	4車(未整備)	2車以下	2車(未整備)	国道(県管理)
4車	暫定2車	4車(未整備)	2車以下	2車(未整備)		県道
4車	暫定2車	4車(未整備)	2車以下	2車(未整備)		市道
4車以上				2車		一般有料道路
6車以上				4車		高規格幹線道路
						事業中区間・箇所 (整備促進が必要な区間・箇所)
						整備要望区間・箇所 (将来計画含む)
						構想区間
						産業拠点
						主な自動車関連工場
						主要観光地
						2026アジア競技大会会場

※実線は供用済区間、破線は未整備区間を示す
 ※凡例は豊田市内における路線の色分けを示す。

※防災対策事業、橋りょうの耐震化事業の位置については未掲載
 ※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。
 ※計画に記載の事業は、今後の社会情勢や予算状況、事業の進捗、災害の発生状況等により、変更となる可能性があり、その際は関係機関と協議の上、必要に応じて本計画の見直しを行います。
 ※計画に記載されていない事業でも、従来から懸案となっており、本市において重要と認められる事業については、国・県と緊密な連携を図りながら促進するように努めます。

7-5 整備計画路線





施策① 物流ネットワークの更なる機能強化

施策② 高規格幹線道路へのアクセス性の向上

施策③ 日常生活移動の円滑化

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状	主要施策		
									①物流	②ICア kses	③円滑 化
1	国道153号	153号西バイパス	東新町～千足町	国	1.6	41	8	暫定整備済み			●
2	国道153号	平戸橋土橋線	荒井町	国	0.3	16	2	暫定整備済み		●	
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7	25	4	整備中	●	●	●
4	国道153号	豊田北バイパス	勘八町	国	1.5	25	4	暫定整備済み		●	●
5	国道153号	豊田北バイパス	勘八町	国	1.9	未定	未定	未整備		●	●
6	国道155号	豊田南バイパス	駒場町	国	0.6	20	4	暫定整備済み			●
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	30	4	暫定整備済み	●	●	●
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	45	4	暫定整備済み	●	●	●
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	32	4	整備中	●	●	●
10	国道155号	国道155号線	逢妻町～保見町	国	3.2	25	4	未整備			●
11	国道155号	国道155号線	保見町	国	1.4	25	4	未整備			●
12	国道155号	国道155号線	八草町～保見町	国	4.4	未定	2	未整備			●
13	国道155号	豊田刈谷線	横山町	国	0.6	25	4	未整備			●
14	国道301号	久澄橋線	野見山拡幅	県	1.3	25	4	整備中	●	●	●
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.4	25	4	未整備	●	●	●
16	国道301号	久澄橋線	松平バイパス	県	3.1	10	2	整備中	●		●
17	国道419号	豊田多治見線	梅坪町～東梅坪町	県	0.7	25	4	整備中		●	●
18	国道419号	豊田多治見線	上原町～四郷町	県	1.3	25	4	整備中		●	●
19	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	1.5	25	4	未整備		●	●
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	25	4	未整備		●	●
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	25	4	未整備		●	●
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	25	4	未整備	●		●
23	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	刈谷市境～生駒町横山	県	2.7	50	4	暫定整備済み	●		●
24	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町横山～生駒町東山	県	0.4	50	6	暫定整備済み	●		●
25	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	生駒町東山～吉原町藤池	県	2.5	50	4	暫定整備済み	●		●
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	50	4	整備中	●		●
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	柞塚西町～福受町	県	1.8	20	4	未整備(一部整備済み)	●		●
28	(主)豊田安城線	豊田安城線	美山町～土橋町	県	1.8	44	8	暫定整備済み	●	●	●
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	30	4	暫定整備済み	●		●
30	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町～中田町	県	2.2	30	4	整備中	●		●
31	(主)豊田知立線	豊田知立線	田初町～みよし市境	県	1.5	25	4	未整備	●		●
32	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	日進市境～田初町	県	0.6	16	2	未整備			●
33	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田初町	県	1.6	30	4	未整備			●
34	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田初町～亀首町	県	4.4	30	4	未整備			●
35	(一)則定豊田線	豊田則定線	日之出町～寺部町	県	0.9	25	4	整備中		●	●
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1	28	4	未整備		●	●
37	(一)則定豊田線	豊田則定線	高橋町～岩滝町	県	1.7	25	4	未整備		●	●
38	(一)豊田市停車場線	豊田市停車場線	喜多町	県	0.4	23	2	整備中			●
39	(仮)市道勘八峡線	勘八峡線	御船町	市	1.7	18	2	整備中	●		●
40	(仮)市道勘八峡線	勘八峡線	御船町～勘八町	市	1.3	20	2	未整備	●		●
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6	25	4	整備中	●		●
42	市道高橋細谷線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	25	4	未整備	●		●
43	市道堤環状1号線ほか	豊田刈谷線	本田町～大島町	市	1.5	30	4	整備中	●		●
44	未定	豊田則定線	岩滝町～矢並町	市	2.1	未定	未定	未整備		●	●
45	国道419号	-	迫八反田交差点	県	-	-	-	整備中			●
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	-	-	-	整備中			●
47	上郷スマートIC	-	永覚新町ほか	市	-	-	-	整備中	●	●	●
48	国道153号	-	平戸橋西交差点	国	-	-	-	整備中			●
49	(主)豊田明智線	-	平戸橋西交差点	県	-	-	-	整備中			●
50	(仮称)刈谷スマートIC	-	刈谷市	刈谷市	-	-	-	準備段階調査	●	●	●

No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	幅員 (m)	車線数	現状	主要施策		
									①物流	②ICア クセス	③円滑 化
	国道153号	久澄橋線	小坂町～東新町	国	2.0	20	4	整備済み		●	●
	国道153号	久澄橋線	拳母町～小坂町	国	1.6	20	4	整備済み		●	●
	国道153号	豊田多治見線	拳母町～日之出町	国	0.9	22	4	整備済み		●	●
	国道153号	豊田多治見線	日之出町～陣中町	国	0.5	25	4	整備済み		●	●
	国道153号	平戸橋土橋線	荒井町	国	0.3	16	2	整備済み		●	●
	国道155号	駒場線	駒場町	国	1.6	20	4	整備済み			●
	国道155号	豊田南バイパス	堤町～駒場町	国	4.7	30	4	整備済み	●	●	●
	国道248号	蒲郡岐阜線	下市場町～渡刈町	県	5.2	25	4	整備済み	●	●	●
	国道248号	蒲郡岐阜線	拳母町～下市場町	県	1.8	25	4	整備済み		●	●
	国道301号	久澄橋線	拳母町～御立町	県	2.0	25	4	整備済み		●	●
	国道419号	豊田多治見線	東梅坪町～上原町	県	1.6	25	4	整備済み		●	●
	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	0.9	25	4	整備済み			●
	国道419号	豊田刈谷線	細谷町	県	0.5	20	4	整備済み		●	●
	国道419号	衣浦豊田線	駒場町	県	0.6	34	4	整備済み	●		●
	(主)豊田安城線	豊田安城線	寿町～上郷町	県	6.2	20	4	整備済み	●	●	●
	(主)豊田一色線	豊田今本線	御幸本町～吉原町	県	7.8	20	2	整備済み			●
	(主)力石名古屋線	猿投グリーンロード	八草町～力石町	県	11.2	19.5	4	整備済み			●
	(一)豊田環状線	水源橋線	寿町～水源町	県	4.5	30	4	整備済み			●
	(一)豊田環状線	平戸橋水源線	平和町～大見町	県	1.4	23	4	整備済み			●
	市道平戸橋水源線	平戸橋水源線	大見町～扶桑町	市	6.7	23	4	整備済み			●
	市道亀首御船線	猿投公園線	亀首町～御船町	市	4.5	25	2	整備済み			●
	市道豊田刈谷1号線	豊田刈谷線	土橋町～上丘町	市	1.9	20	4	整備済み			●
	市道豊田刈谷1号線	豊田刈谷線	土橋町	市	0.5	20	4	整備済み		●	●
	市道豊田刈谷1号線	豊田刈谷線	小坂町～細谷町	市	3.1	50	4	整備済み		●	●
	市道豊田刈谷1号線	豊田刈谷線	朝日町～横山町	市	0.5	25	4	整備済み			●
	市道平戸橋土橋線	平戸橋土橋線	東梅坪町	市	0.7	12	2	整備済み		●	●
	市道平戸橋土橋線	平戸橋土橋線	東梅坪町～朝日町	市	1.6	16	2	整備済み			●
	市道荒井高橋線	井上高橋線	花本町～荒井町	市	0.8	25	4	整備済み			●
	市道荒井高橋線	井上高橋線	荒井町～高橋町	市	1.8	25	4	整備済み			●
	市道都計環状線	高橋細谷線	高橋町～美里町	市	2.0	16	2	整備済み			●
	市道高橋細谷線	高橋細谷線	下市場町～新生町	市	2.0	20	4	整備済み			●
	市道石坂上竹生2号線	豊田則定線	久保町～日南町	市	1.5	25	4	整備済み			●
	市道豊田市停車場線	豊田市停車場線	喜多町～東山町	市	3.2	20	2	整備済み			●
	市道長興寺今線ほか	梅坪堤線	拳母町～トヨタ町	市	3.5	16	2	整備済み			
	市道豊田環状1号線	-	トヨタ町	市	0.9	20	2	整備済み			
	市道拳母保見線	西山上拳母線	平芝町～西山町	市	1.0	16	2	整備済み			
	市道西山越戸線	京町梅坪線ほか	西山町～荒井町	市	1.9	18	2	整備済み			
[3]	【再掲】国道301号	根引峠バイパス	林添町～松平町	県	(2.4)	-	2	未整備	●		
合計					170.8						

	事業中区間・箇所（整備促進が必要な区間・箇所）
	整備要望区間・箇所（将来計画含む）
	現時点で整備の方針その他が明確になっていない区間・箇所
	整備済みの区間

※整備要望区間・箇所(将来計画含む)は、豊田市が考える整備が望ましい区間・箇所であり、整備に向け地域と一体となって事業熟度を高めるとともに関係機関と調整の上、必要に応じて整備の要望を行う予定の路線で、計画期間内において必ず整備の要望を行うものではありません。

※計画に記載の事業は、今後の社会情勢や予算状況、事業の進捗、災害の発生状況等により、変更となる可能性があり、その際は関係機関と協議の上、必要に応じて本計画の見直しを行います。

※計画に記載されていない事業でも、従来から懸案となっており、本市において重要と認められる事業については、国・県と緊密な連携を図りながら促進するように努めます。

施策④ 市域の一体性・交流を支える道路の整備

施策⑤ 緊急輸送道路の信頼性の向上

No.	道路名	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	現状	主要施策	
						④ 一体性	⑤防災
[1]	国道153号	伊勢神改良	国	2.4	整備中	●	●
[2]	国道257号	中当町	県	0.7	整備中	●	
[3]	国道301号	根引峠バイパス	県	2.4	未整備	●	
[4]	国道419号	北篠平町	県	1.1	整備中	●	
[5]	国道420号	バイパス(井ノ口～安実京)	県	3.1	整備中	●	●
[6]	国道473号	黒坂町～神殿町	県	3.1	整備中	●	
[7]	(主)豊田明智線	浅谷町～須淵町	県	1.2	整備中	●	
[8]	(主)豊田明智線	藤沢町	県	1.0	未整備	●	
[9]	(主)足助下山線	箆林町～大沼町	県	12.0	検討中(一部整備中)	●	
[10]	(主)瀬戸設楽線	大蔵町	県	0.1	未整備	●	
[11]	(主)岡崎足助線	鍋田町	県	0.8	整備中	●	
16	【再掲】国道301号	松平バイパス	県	3.1	整備中	●	●
41	【再掲】(都)高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6	整備中		●
45	【再掲】国道419号	迫八反田交差点	県	-	整備中	●	
46	【再掲】国道419号	藤岡飯野交差点	県	-	整備中	●	

No.	道路名	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	主要施策
					⑤防災
①	国道153号	豊田市内	国	1.13	●
②	国道155号	豊田市内	国	0.50	●
③	国道301号	豊田工区	県	1.18	●
④	国道419号	豊田工区	県	0.25	●
⑤	国道420号	豊田工区	県	0.01	●
⑥	(主)瀬戸設楽線	豊田工区	県	0.54	●
⑦	(主)豊田明智線	豊田工区	県	1.10	●
⑧	(主)岡崎足助線	豊田工区	県	0.07	●
⑨	(主)土岐足助線	豊田工区	県	0.12	●

No.	道路名	事業箇所	管理者 (事業者)	箇所 (橋)	主要施策
					⑤防災
⑩	国道153号	千足高架橋(上り)始め24橋	国	24橋	●
⑪	県道豊田環状線	山室橋(下り)	県	1橋	●
⑫	(都)井上高橋線	平成記念橋始め27橋	市	27橋	●

※計画に記載の事業は、今後の社会情勢や予算状況、事業の進捗、災害の発生状況等により、変更となる可能性があり、その際は関係機関と協議の上、必要に応じて本計画の見直しを行います。

※計画に記載されていない事業でも、従来から懸案となっており、本市において重要と認められる事業については、国・県と緊密な連携を図りながら促進するように努めます。

第8章 計画推進に向けた体制と方法

8-1 計画の推進体制

骨格となる幹線道路整備の推進は、本市だけでなく豊田市議会、産業界と一体となった「豊田市幹線道路整備促進協議会」を組織し、整備の推進に向け取組を進めてきました。今後は、本協議会を中心に、国、県、他の自治体、各種同盟会、様々な民間団体等との連携・交流を強化し、市域を越えた積極的な取組を進めます。

8-2 取組概要

(1)効果的な取組の推進に必要な情報収集

国、県との定期的な会議等の開催を通じて、道路政策の動向や道路利用者ニーズの積極的な情報収集、道路整備の推進に必要な調査・研究に努め、道路整備の推進に向けた効果的な取組を進めます。

(2)適切かつ効果的な要望活動

積極的な情報収集等により、適切かつ効果的な時期・要望先・資料を用いて、道路整備の必要性、道路予算の確保、新規事業着手、事業促進等、積極的な要望活動を展開します。

(3)地域と一体となった取組の推進に向けた情報発信

道路整備に関する市民への積極的な広報を図ることで、地域の道路整備に対する機運の高まりを醸成します。また、地域を始め商工会議所や観光協会等の各種民間団体、トラック、バス、タクシー等の交通事業者など、道路利用者の声を積極的に収集し、マスコミ等を通じて効果的に情報発信し、国政に届けます。

(4)意識の共有化による取組の拡大

各種同盟会、様々な民間団体との会議等を通じて連携・交流を推進し、道路整備の必要性等に関する意識の共有化を図るとともに、国、県との連携を強化し、市境区間の幹線道路整備を含めた広域的な幹線道路網の充実に向けた積極的な取組を進めます。

参考資料

1 計画策定の経緯

年月日	会議等	会議内容等
平成 28 年 8 月 10 日	第1回 豊田市幹線道路網整備計画検討会議	・道路整備の施策 ・目指す姿 ・取組内容
平成 28 年 10 月 20 日	第2回 豊田市幹線道路網整備計画検討会議	・道路整備の目標 ・対象路線
平成 29 年 1 月	豊田市幹線道路網整備計画 2024(素案) 関係機関協議	・計画素案を協議
平成 28 年 2 月	豊田市幹線道路網整備計画(案) を関係機関へ意見照会	・計画案を意見 照会
平成 29 年 4 月	豊田市幹線道路網整備計画を公表	

2 豊田市幹線道路網整備計画検討会議 規約・名簿

豊田市幹線道路網整備計画検討会議規約

(目的)

第1条 「豊田市幹線道路網整備計画検討会議」(以下「検討会議」という。)は、今後見込まれる社会経済環境の変化や直面する都市の課題等を見据え、「持続可能な都市」の実現に向け、これからの幹線道路整備による都市の目指す姿等を明確にした次期豊田市幹線道路網整備計画を作成することを目的に設置するものである。

(検討内容)

第2条 検討会議は、下記の内容について検討を行う。

- (1) 次期豊田市幹線道路網整備計画の策定に関すること。
- (2) その他道路施策に関すること。

(組織)

第3条 検討会議は、別表に掲げる委員で構成するものとする。

- 2 検討会議には会長を置くものとし、会長は豊田市建設部長をもって充てる。
- 3 検討会議には議長を置くものとし、議長は委員の中から会長が指名する。
- 4 会長は、検討会議を代表し、会務を総理する。
- 5 議長は、検討会議の運営を総括する。

(事務局)

第4条 事務局は、豊田市建設部建設企画課に置く。

- 2 事務局は、次の事務を行う。
 - (1) 検討会議の開催に関すること。
 - (2) 検討会議の記録に関すること。
 - (3) その他検討会議の運営に必要な事務に関すること。

(その他)

第5条 この規約に定めのない事項は、検討会議で協議することとする。

付 則

この規約は、平成28年8月10日から施行する。

別表

豊田市幹線道路網整備計画検討会議 委員名簿

所 属	備 考
名古屋大学 未来社会創造機構 教授 森川 高行	学識経験者
公益財団法人豊田都市交通研究所	学識経験者
豊田商工会議所	企業代表
国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所 計画課	道路管理者
国土交通省中部地方整備局 名四国道事務所 計画課	道路管理者
愛知県豊田加茂建設事務所 道路整備課	道路管理者
愛知県豊田加茂建設事務所 維持管理課	道路管理者
愛知県豊田加茂建設事務所 足助支所 建設課	道路管理者
愛知県豊田加茂建設事務所 足助支所 管理課	道路管理者
豊田市 都市整備部	道路管理者
豊田市 建設部	道路管理者

豊田市幹線道路網整備計画
平成 29 年 4 月

豊田市建設部建設企画課
電話 0565-34-6682
FAX 0565-31-3540