

豊田市幹線道路網整備計画

— 平常時・災害時を問わないシームレスな輸送の実現 —

2025年度 ▶ 2034年度

概要版



計画の位置づけと計画期間

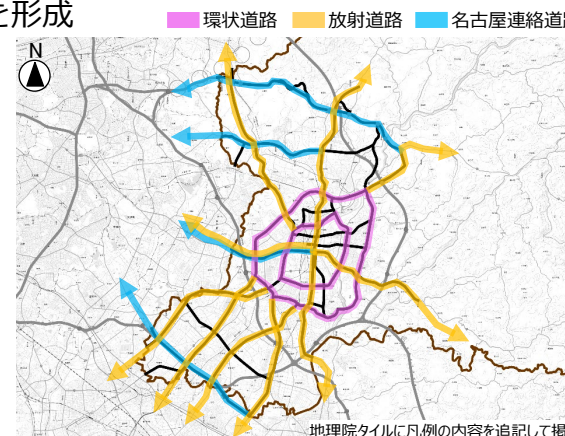
- ・本計画は、豊田市における幹線道路網整備の基本的な考え方と整備計画路線を示すものです。
- ・本計画期間は、第9次豊田市総合計画に合わせ、2025年度から2034年度までの10年間です。
- ・社会情勢の変化や関連計画の改定等を踏まえ、適宜計画の見直しを行います。



骨格となる道路ネットワークと施策方針

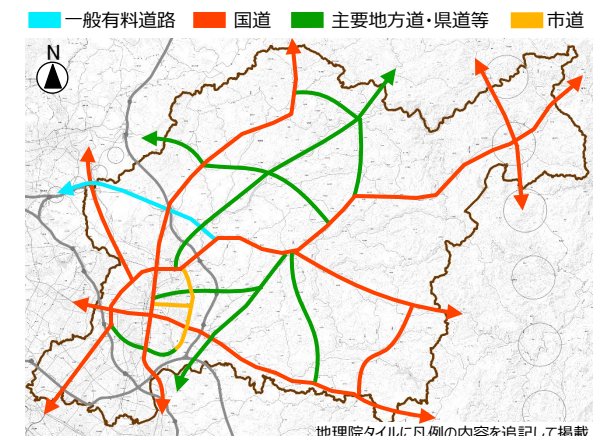
広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワーク

都市の骨格となる環状道路、放射・連絡道路を形成



持続可能な生活を支える道路ネットワーク

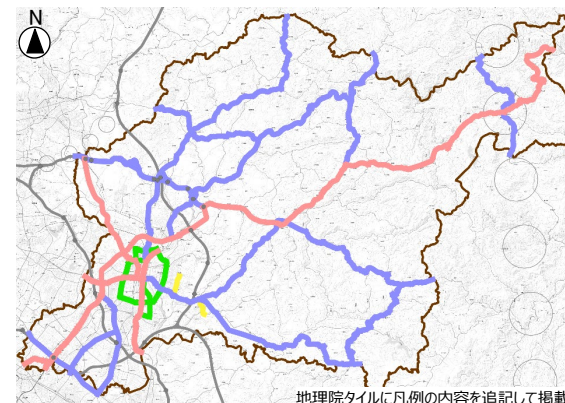
山村地域を中心とする連絡道路を形成



都市の強靭化を実現する道路ネットワーク

緊急輸送道路の質の向上

- 第一次緊急輸送道路(高規格道路以外)
- 第二次緊急輸送道路
- 第三次緊急輸送道路(県指定)
- 第三次緊急輸送道路(市指定)



施策方針Ⅰ 世界をリードし続ける産業中枢都市の実現

施策方針Ⅱ 魅力ある都市の実現

施策方針Ⅲ 活力を保ち続ける山村地域の実現

施策方針Ⅳ 市民が安全・安心を感じるまちの実現

全体指標 2034年度目標値

幹線道路整備率 (うち、完成形での整備率) 84% (71%)

渋滞等による時間ロス率 21%

発行：豊田市建設部建設企画課 2025年3月



豊田市の現状と今後の幹線道路網の役割

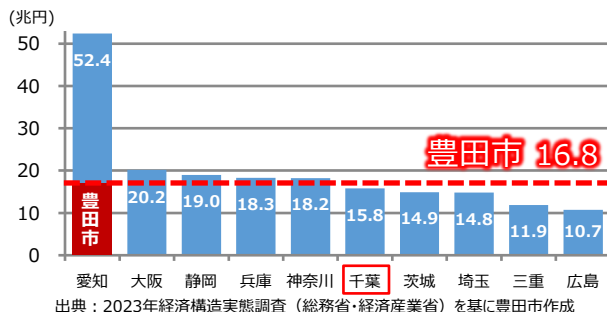
本市の製造品出荷額は、全国6位の千葉県を上回ります。(市町村単位では全国1位)

市内を走行する大型車の多くは、指定道路以外を走行しています。

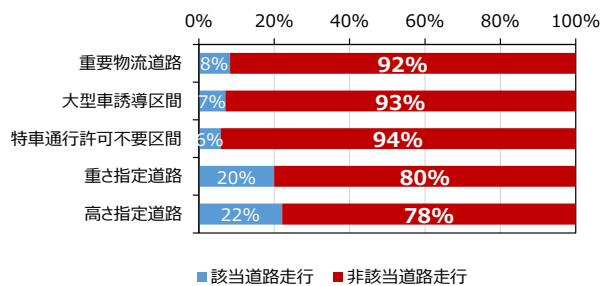
車道幅員5.5m以上改良率は全国や愛知県全体より低くなっています。

山村地域の観光地への交通手段の大半は自動車・二輪車です。

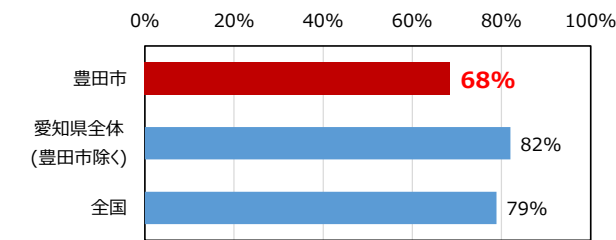
都道府県別製造品出荷額等の比較



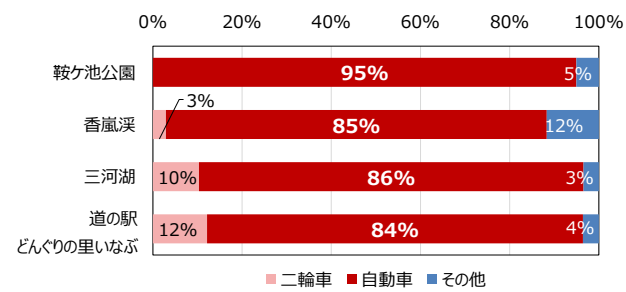
各種指定道路の大型車利用状況



車道幅員5.5m以上改良率



山村地域の観光地への移動手段



今後の役割 経済成長と国際競争力向上の支援

- 生産性向上やドライバー不足に対応するため、物流の速達性を向上
- 確実性の高いサプライチェーン構築のため、多重性と定時性の両面から物流の信頼性を向上
- 車両の大型化や次世代の物流にも対応するため、強靱な物流ネットワークを構築

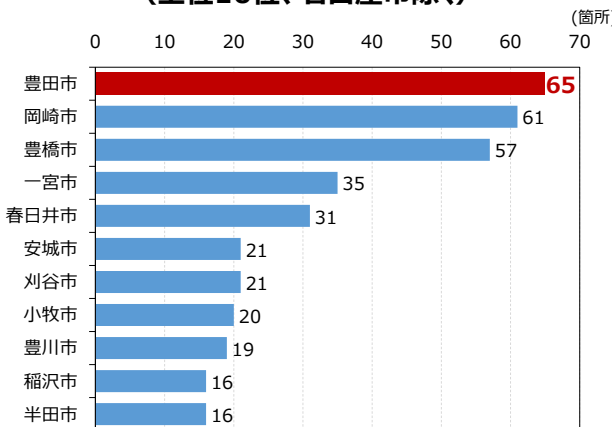
今後の役割 持続可能な生活圏の形成

- 山村地域における生活を維持するため、周辺地域も含めた拠点との連携を強化
- 関係人口の創出や観光資源の魅力向上のため、ゲートウェイ（駅・IC）から交流拠点へのアクセス性を向上

主要渋滞箇所は、愛知県内市町村（名古屋市除く）では最多となっています。(2024年度時点)

リニア中央新幹線の開業を見据え、ネットワークの強化が必要とされています。

愛知県内の市町村別主要渋滞箇所数 (上位10位、名古屋市除く)



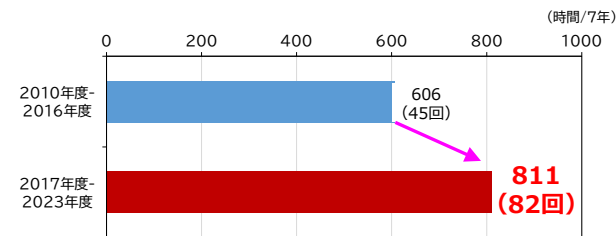
周辺都市及び大都市圏との連携イメージ



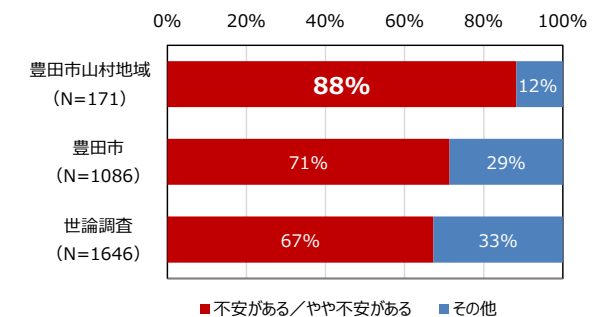
災害の激甚化・頻発化により、事前通行規制区間の規制時間と回数が増加しています。

災害に対して不安を感じている割合が高く、特に山村地域でその傾向が顕著です。

事前通行規制区間の規制実施時間と回数



災害時に不安を感じる市民割合



今後の役割 低炭素で魅力ある都市の形成

- カーボンニュートラルの実現に向け、円滑な道路交通を確保し、道路交通によるCO₂排出を削減
- 安全で賑わいのある都市を形成するため、幹線道路と生活道路の機能分化を実現
- 高齢化の進展や自動運転の導入に対応するため、交通モード間の連携を強化し、公共交通の利用を促進

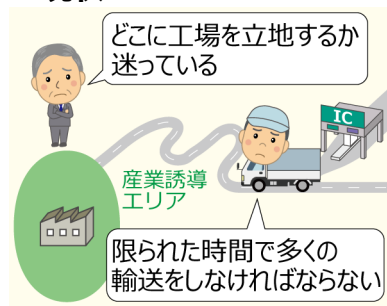
今後の役割 災害に対する安全・安心の確保

- 激甚化・頻発化する自然災害に備えるため、道路機能を強化
- 災害時においても迅速な避難、救援、復旧活動を実現

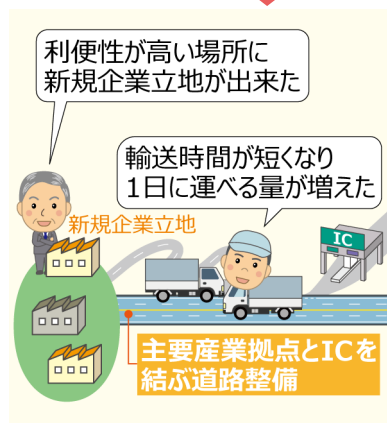
施策方針Ⅰ：世界をリードし続ける産業中枢都市の実現

施策①：主要産業拠点と高速道路インターチェンジ(IC)間のアクセス性向上

■ 現状

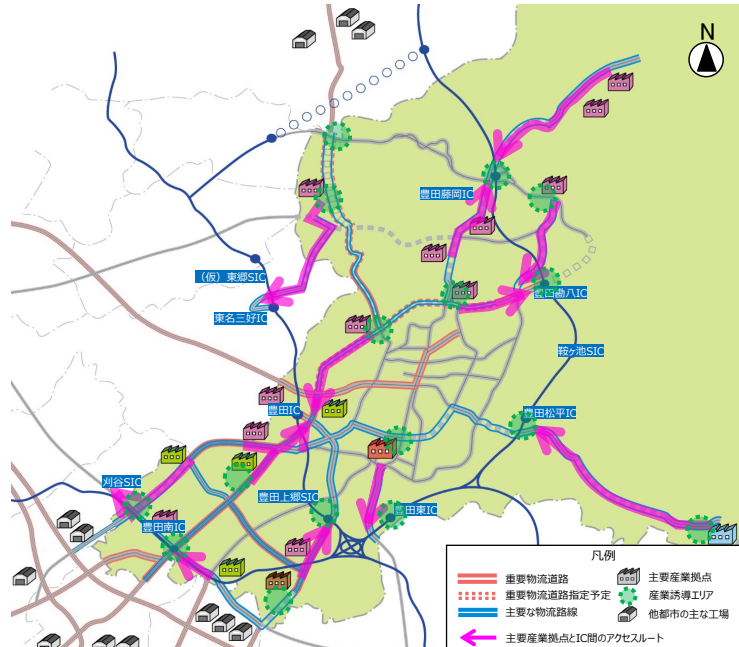


■ ミライの姿



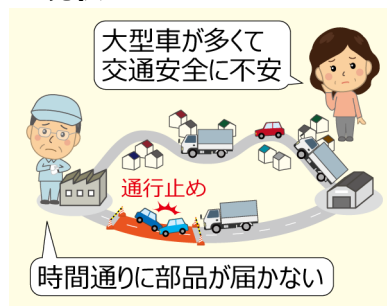
■ 取組み内容

- ・主要産業拠点と最寄ICを結ぶ道路整備を促進
⇒物流の速達性の向上
⇒産業誘導エリア等における更なる産業集積・強化



施策②：サプライチェーンの強靱化

■ 現状

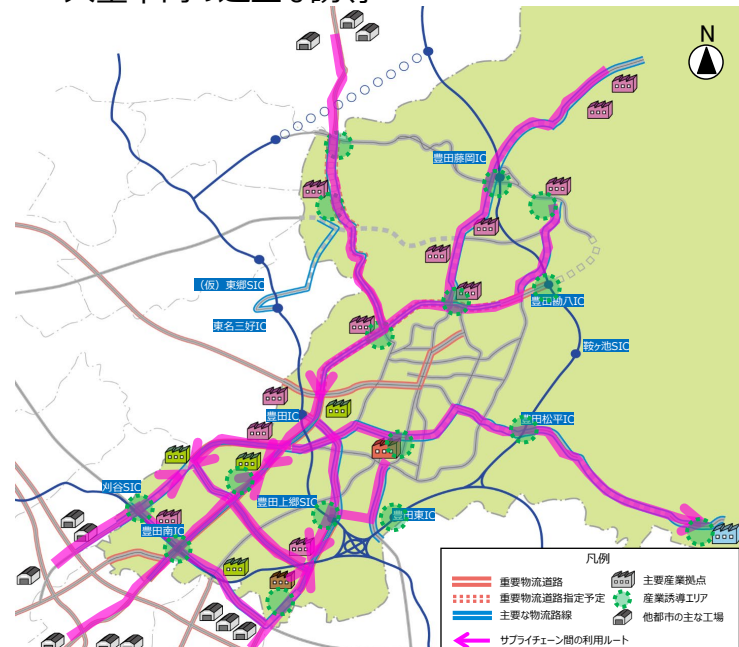


■ ミライの姿



■ 取組み内容

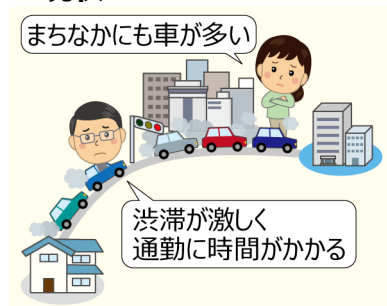
- ・製造業の輸送ルートにおける道路整備を促進
⇒物流の信頼性の向上
⇒大型車両の適正な誘導



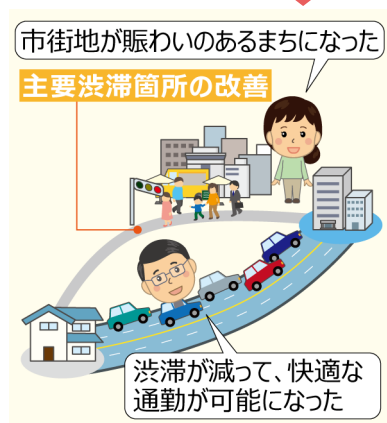
施策方針Ⅱ：魅力ある都市の実現

施策③：安全で快適な道路交通の実現

■ 現状



■ ミライの姿



■ 取組み内容

- ・市内各地の主要渋滞箇所などの改善
⇒利便性・生産性の向上やCO₂排出量を削減
⇒安全な道路空間の確保と賑わいのあるまちづくりへの寄与

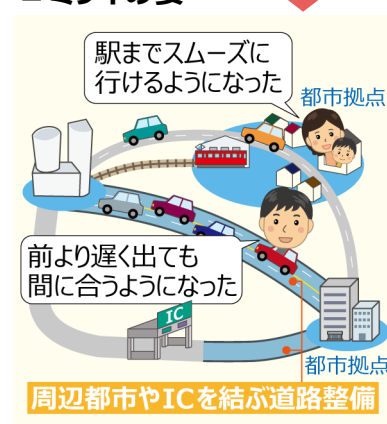


施策④：都市拠点のアクセス性向上

■ 現状



■ ミライの姿



■ 取組み内容

- ・都市拠点と周辺都市やICを結ぶ道路整備を促進
⇒都市間連携の強化
⇒都市拠点の利便性向上と公共交通との連携強化



成果指標

主要な物流路線の整備率 (うち、4車線以上の整備率)
高速道路インターチェンジ10分圏内の工業用地面積
市中心部における大型車交通量

2034年度目標値

76% (48%)
1,940 ha
48,000 台・km

成果指標

主要都市を結ぶ路線の整備率
市内の主要渋滞箇所数
旅行速度向上による1年間当たりのCO₂排出削減量

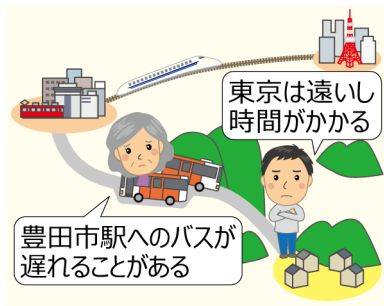
2034年度目標値

76%
43箇所
44,000 t

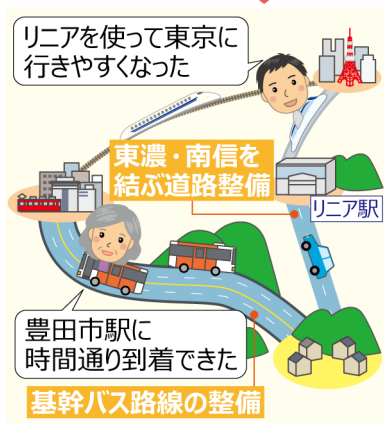
施策方針Ⅲ：活力を保ち続ける山村地域の実現

施策⑤：山村地域における生活機能の維持

■ 現状

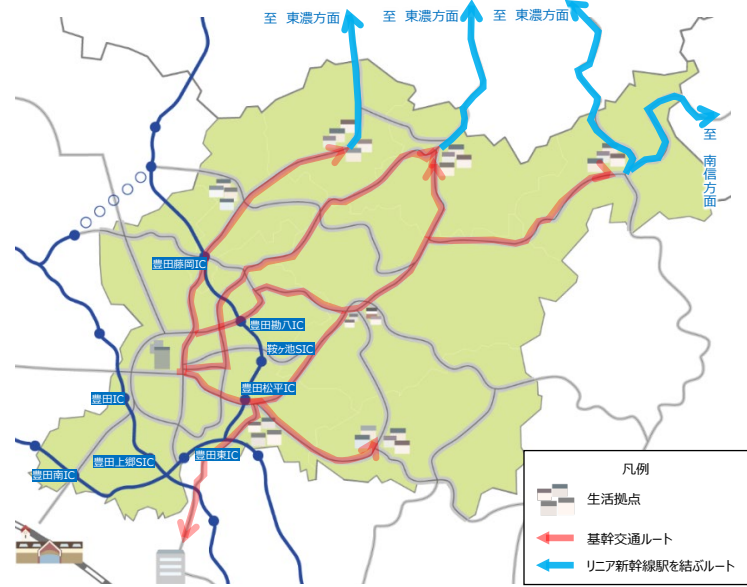


■ ミライの姿



■ 取組み内容

- ・基幹バス路線などの道路整備を促進
- ・東濃地域や南信地域を結ぶ道路整備を促進
⇒公共交通等の定時性の向上
⇒日常生活の連絡性の確保



施策⑥：山村地域を中心とした交流促進

■ 現状

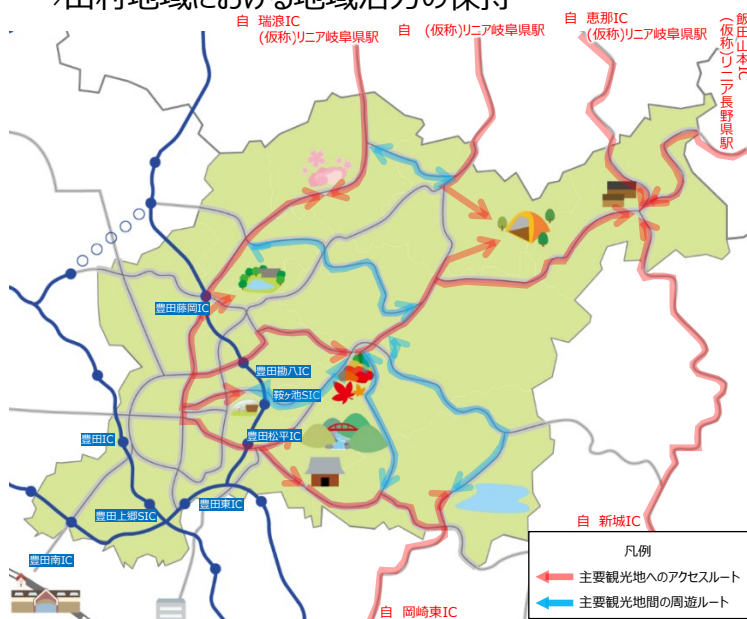


■ ミライの姿



■ 取組み内容

- ・主要観光地とゲートウェイ(駅・IC)間の道路整備を促進
- ・大型車すれ違い困難箇所等の道路改良等を促進
⇒観光地アクセスおよび周遊性の向上
⇒山村地域における地域活力の保持



施策方針Ⅳ：市民が安全・安心を感じるまちの実現

施策⑦：強靱な緊急輸送道路ネットワーク形成

■ 現状

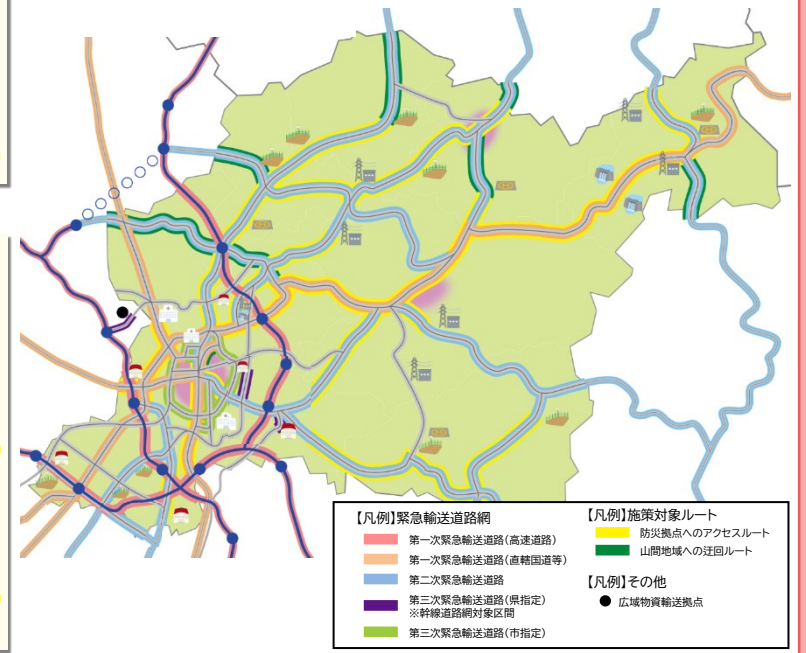


■ ミライの姿



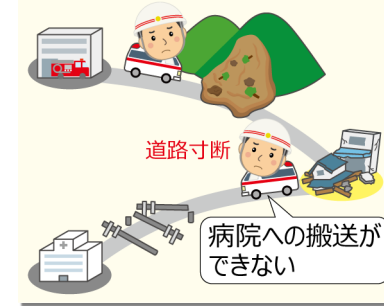
■ 取組み内容

- ・緊急輸送道路における道路整備を促進
⇒災害発生時の迅速な救急救命活動や復旧活動の実現



施策⑧：緊急輸送道路の安全性向上

■ 現状

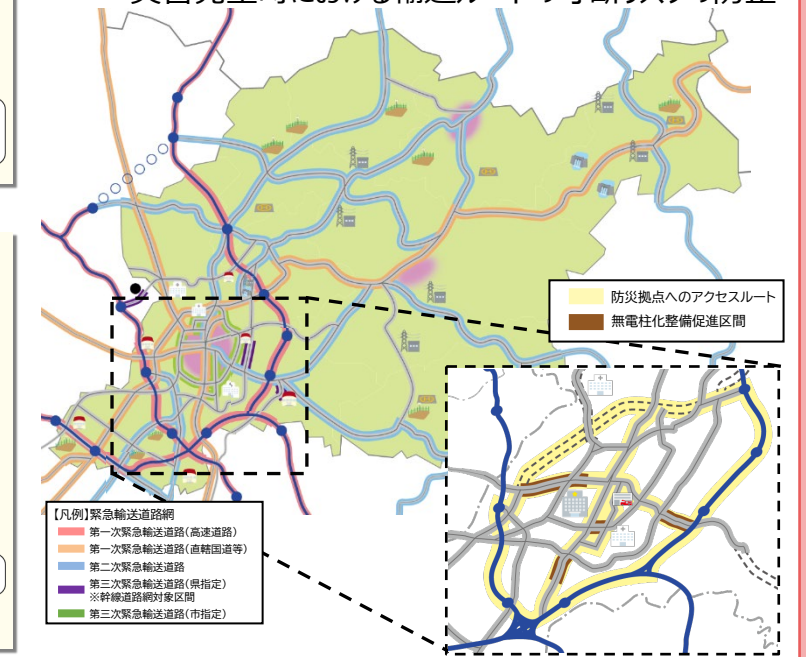


■ ミライの姿



■ 取組み内容

- ・都市部の緊急輸送道路を中心に無電柱化を促進
- ・山村地域危険箇所を解消する防災対策等を促進
⇒災害発生時における輸送ルートの寸断リスクの防止



成果指標	2034年度目標値
計画期間における、都市と山村を連絡する路線の整備延長	18.7 km
計画期間における、山村地域を連絡する路線のうち幅員5.5m以上に改良された整備延長	4.5 km

成果指標	2034年度目標値
計画期間における、緊急輸送道路※の整備延長	25.1 km
計画期間における、緊急輸送道路※の無電柱化整備延長	6.7 km
救急医療施設へ15分以内に到達が可能な市民の割合	93 %

※本計画対象路線に限る