豊田市幹線道路網整備計画

ー平常時・災害時を問わないシームレスな輸送の実現ー

2025 年度 ▶ 2034 年度

▲豊田市ホームページ

WE LOVE とよた

はじめに

本市は、活力と魅力を備えた持続可能な都市の実現をめざして、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網整備計画を策定し、国、県、市で連携してネットワークを形成してきました。

これにより骨格となる幹線道路網の整備は進み、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の形成が進められ、物流ネットワーク機能や高速道路インターチェンジへのアクセス性、緊急輸送道路の信頼性などが向上しています。

その一方で、自動車産業における１００年に一度の変革期、リニア中央新幹線の開業、激甚化・頻発化する災害など様々な環境の変化に直面しています。

このような変化に対応し、持続可能なまちづくりを進めていくため、第 9 次豊田市総合計画策定を踏まえ、豊田市幹線道路網整備計画の改定を行いました。

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た取組みを推進していきます。

【目　　次】

第 1 章.　計画の概要 1
1-1　計画の位置づけ 1
1-2　計画期間 2

第 2 章.　前計画の取組み成果 3
2-1　計画期間 3
2-2　骨格となる幹線道路網の考え方 3
2-3　前計画の整備方針 5
2-4　前計画期間における整備状況 6
2-5　各主要施策の取組み状況と課題 10
2-6　前計画における幹線道路網整備の現状と課題のまとめ 20

第 3 章.　豊田市を取り巻く状況 21
3-1　社会環境の変化と時代の潮流 21
3-2　豊田市の特徴 29
3-3　市民･事業者へのアンケート調査結果 34

第 4 章.　今後の幹線道路網整備の方針 42
4-1　めざす都市の姿 42
4-2　今後の幹線道路網整備に求められる役割 47
4-3　骨格となる道路ネットワークについて 49
4-4　幹線道路網整備の基本的な考え方 52
4-5　幹線道路網と整備状況図 53

第 5 章.　施策内容 56
5-1　施策方針Ⅰ：世界をリードし続ける産業中枢都市の実現 57
5-2　施策方針Ⅱ：魅力ある都市の実現 63
5-3　施策方針Ⅲ：活力を保ち続ける山村地域の実現 69
5-4　施策方針Ⅳ：市民が安全･安心を感じるまちの実現 75

第 6 章.　整備計画路線と取組み目標 81
6-1　整備計画路線 81
6-2　整備計画路線図 84

第 7 章.　計画推進に向けた体制と方法 85
7-1　計画の進め方 85
7-2　計画の推進体制 86
7-3　取組み概要 86

用語の解説 87

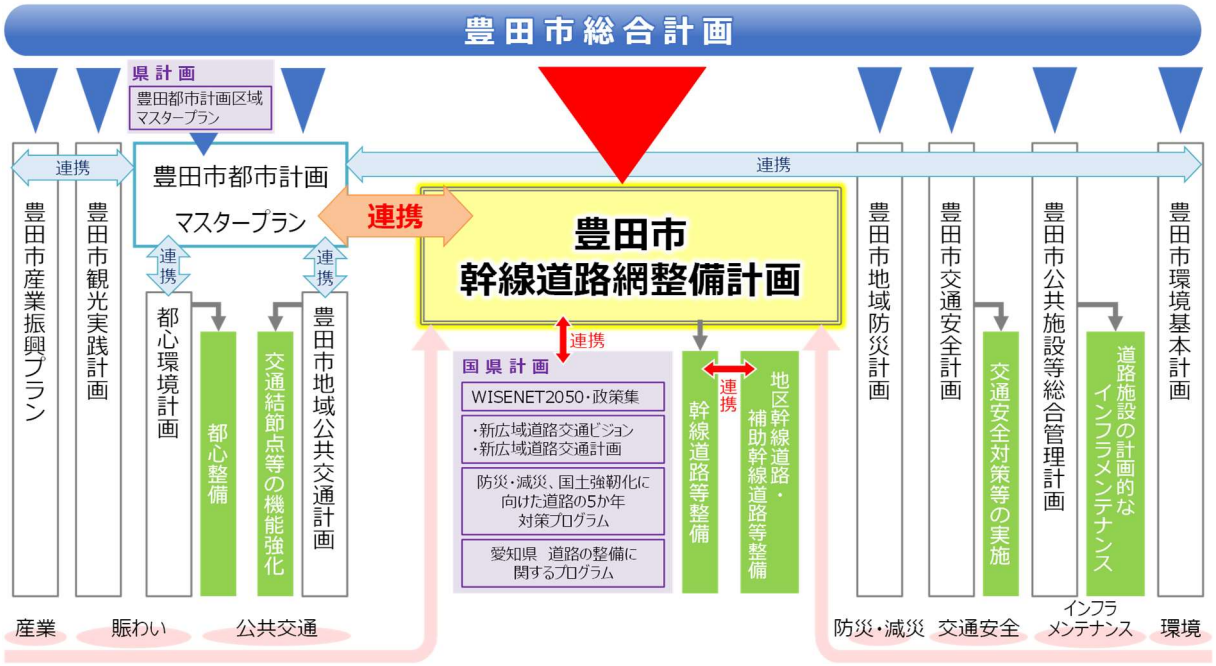
参考資料 90
計画策定の経緯 90

第1章．計画の概要

1-1　計画の位置づけ

本計画は、豊田市総合計画を上位計画とし、豊田市都市計画マスタープランと連携し、計画期間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。

また、国・県が策定した道路整備に関する各計画と連携するとともに、公共交通、観光、交通安全などの各計画を踏まえ、様々な観点から豊田市の幹線道路網整備のあり方を示す計画です。



▼　関連計画の概要と策定主体

関連計画名	概要	策定主体
・WISENET2050・政策集	高規格道路に求められる役割やその実現のための政策展開を示すもの	国
・新広域道路交通ビジョン ・新広域道路交通計画	広域的な道路交通施策の方向性や広域道路ネットワーク計画を示すもの	国・県
・防災・減災、国土強靭化に向けた道路の５か年対策プログラム	国土強靭化に向け、重点的かつ集中的に実施する道路分野の対策を示すもの	国
・愛知県 道路の整備に関するプログラム	愛知県における道路整備※1の基本方針や計画期間内に取組む事業を示すもの	県
・豊田都市計画区域マスタープラン	豊田市の都市計画区域※2・みよし市全域における都市計画の基本的な方向性を示すもの	県
・豊田市総合計画	豊田市のまちづくりの方向性を示すもの	市
・豊田市都市計画マスタープラン	豊田市の都市計画区域※2における、土地利用や都市施設整備などの基本的な方針を示すもの	市
・豊田市産業振興プラン	産業の持続的発展に向け、基本方針や取組み内容を示すもの	市
・豊田市観光実践計画	観光の方向性及び各実施主体の行動計画を示すもの	市
・都心環境計画	豊田市駅及び新豊田駅周辺におけるめざすべき将来の姿と各種施策を示すもの	市
・豊田市地域公共交通計画	バスや鉄道など公共交通の基本方針や取組み内容を示すもの	市
・豊田市地域防災計画	地震や風水害などの災害に対処すべき措置事項を中心に示すもの	市
・豊田市交通安全計画	交通事故ゼロの豊田市をめざして、交通安全に関する施策の大綱を示すもの	市
・豊田市公共施設等総合管理計画	公共施設等の総合的かつ計画的な管理を行うための中期的な取組みの方向性を示すもの	市
・豊田市環境基本計画	環境の保全及び創造に関する目標や施策の基本的方向を示すもの	市

※1　愛知県内の国庫補助事業（交付金含む・名古屋市除く）が対象

※2　豊田市内のうち旧豊田市及び旧藤岡町が都市計画区域として指定されている

1-2　計画期間

本計画の期間は、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 年間とします。

▼　豊田市の幹線道路網整備に関する計画の変遷

豊田市の総合計画	豊田市の幹線道路網整備に関する計画	国の道路整備に関わる計画
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：1991度～2000年度 ・21世紀豊田市基幹交通ネットワーク構想	豊田市21世紀都市幹線道路計画 計画期間：1993年度～2004年度 重点整備路線： 3高速・7インター・2環状・8放射・3名古屋連絡	第四次全国総合開発計画 策定：1987年 ・高規格幹線道路網14,000kmを決定 広域道路整備基本計画 策定：1994年 見直し：1998年 ・地域高規格道路を指定
第6次総合計画　基本計画 豊田市21世紀プラン 計画期間：2001年度～2010年度 ・多様な拠点と軸によるネットワーク形成 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：2005年度～2016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7次総合計画　基本構想 新とよたプラン21 計画期間：2008年度～2017年度 ・多核ネットワーク型都市構造の確立		
第8次総合計画　基本構想 計画期間：2017年度～2024年度 ・多核ネットワーク型都市構造の確立	豊田市幹線道路網整備計画 計画期間：2017年度～2024年度 主要施策： 都市の成長 生活の質の向上 安全安心の確保	新広域道路交通計画 策定：2021年 ・広域道路として高規格道路と一般広域道路を位置づけ
第9次総合計画　ミライ構想 計画期間：2025年度～2034年度 ・拠点連結型都市の実現	豊田市幹線道路網整備計画 計画期間：2025年度～2034年度 施策方針： 世界をリードし続ける産業中枢都市の実現 魅力ある都市の実現 活力を保ち続ける山村地域の実現 市民が安全・安心を感じるまちの実現	

第2章．前計画の取組み成果

2-1　計画期間

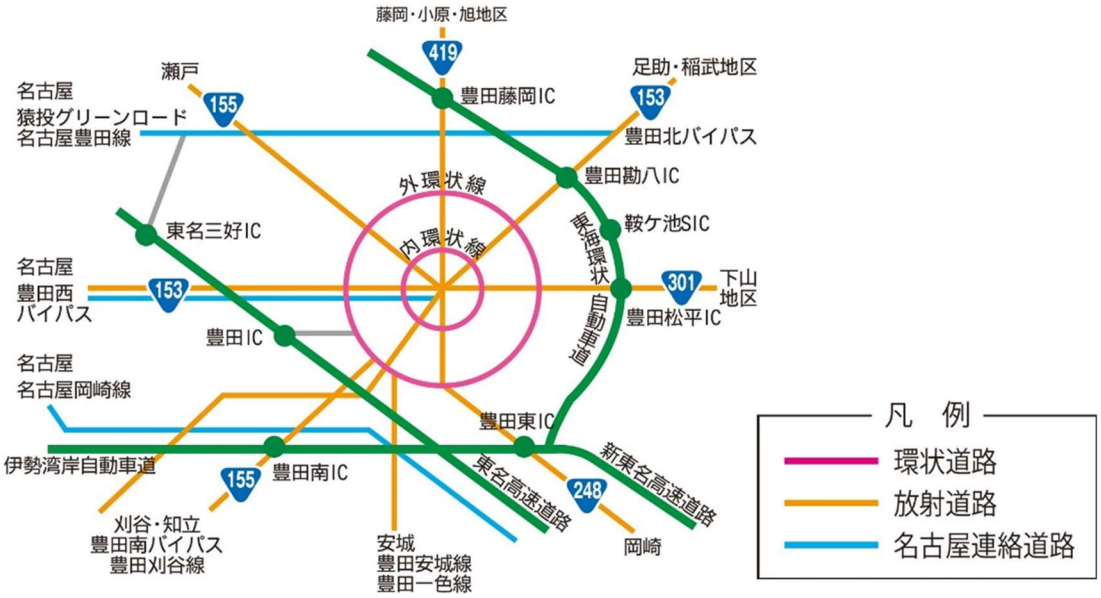
前計画は、第８次豊田市総合計画（2017年４月策定）に合わせ、2017年度から2024年度までの幹線道路網整備計画です。

2-2　骨格となる幹線道路網の考え方

■　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[1)]・環状道路[2)]の形成をめざしてきました。

▼　ネットワークのイメージ

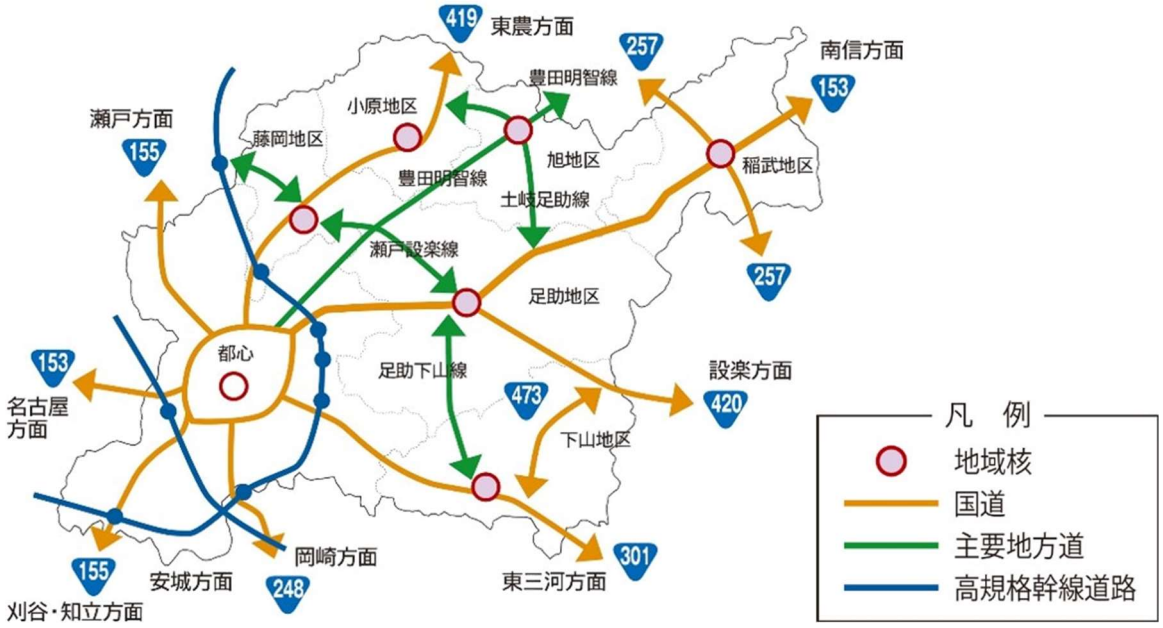


注）　1) 2)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

■　**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めざしてきました。

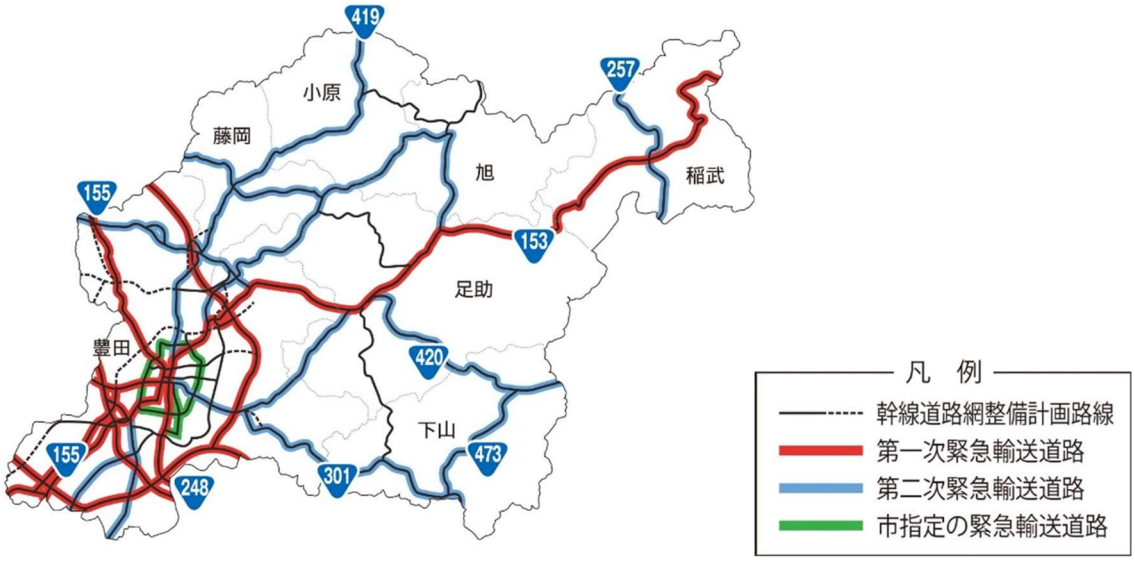
▼　**ネットワークのイメージ**



■　**都市の強靭化 3) 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 4) 等の質の向上をめざしてきました。

▼　**ネットワークのイメージ**



注）　3) 4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

2-3　前計画の整備方針

(1) 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めざし、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高速道路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、各施策のめざす姿、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ってきました。

(2) 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 [4] の信頼性の向上

注）　4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

2-4　前計画期間における整備状況

(1) 前計画で整備を実施した事業一覧

前計画期間（2017 年度～2024 年度）において、国道 153 号豊田北バイパス平戸大橋区間や国道 301 号松平バイパスの新設、豊田上郷スマートインターチェンジの整備などの事業が進められました。

▼　前計画（2017 年度～2024 年度）で整備が進められた路線一覧

整備年次	幹線道路整備率※1（総延長170.8km）	道路名	都市計画道路名等	管理者（事業者）	整備延長(km)		整備区間	整備内容
					整備済	暫定整備		
2017年度	66.3%	(一)豊田市停車場線	豊田市停車場線	県（市）※2	0.4		喜多町	改良
		市道大釜2号線ほか	勘八峡線	市	0.4		御船町	新設
		市道高橋細谷線	高橋細谷線	市	0.3		野見町	拡幅
2019年度	68.1%	国道153号	豊田北バイパス	国		0.8	扶桑町	新設
		国道301号	久澄橋線	県	1.3		野見山拡幅	拡幅
		(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	県		0.3	吉原町～和会町	新設
		(一)則定豊田線	豊田則定線	県	0.8		日之出町～寺部町	拡幅
		(主)足助下山線	－	県	0.2		大沼町	改良
2020年度	69.3%	国道301号	久澄橋線	県	2.9		松平バイパス	新設
		豊田上郷スマートIC	－	市	完了		永覚新町ほか	整備
2021年度	69.3%	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	県	2.7		生駒町大坪～横山	拡幅
		(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	県	0.4		生駒町横山～生駒町東山	拡幅
		(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	県	2.5		生駒町東山～吉原町藤池	拡幅
		刈谷スマートIC	－	刈谷市	完了		刈谷市	整備
		国道419号	－	県	完了		迫八反田交差点	交差点改良
2022年度	70.0%	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	県		0.8	大島町～中田町	新設
		(主)足助下山線	－	県	0.2		野林町	改良
		国道153号	－	国	完了		平戸橋西交差点	交差点改良
		(主)豊田明智線	－	県	完了		平戸橋西交差点	交差点改良
		(一)則定豊田線	豊田則定線	県（市）※2	0.3	0.2	寺部町～高橋町	拡幅
2023年度	70.4%	国道419号	豊田多治見線	県	0.1		上原町	拡幅
		国道419号	豊田多治見線	県	0.5		上原町～豊田北郵便局南	拡幅
2024年度	71.2%	国道419号	豊田多治見線	県	0.7		梅坪町～東梅坪町	拡幅
		市道高橋細谷線	高橋細谷線	市	0.4	0.3	野見・御立工区、竜宮橋工区	拡幅
		国道257号	－	県	0.7		中当町	改良

※1　整備率は、整備年次の年度末時点の値（例：整備年次が 2017 年度の場合、整備率は 2018 年 3 月 31 日時点）

対象道路は「広域交流・都市間交流を支える道路ネットワーク」に該当する道路（p.3 参照）

（暫定整備区間も含めた整備延長にて整備率を算出）

※2　当該区間においては、豊田市事業において整備を実施

▼国道 153 号豊田北バイパス平戸大橋

▼国道 301 号松平バイパス

▼豊田上郷スマートインターチェンジ

(2) 総合的な整備状況

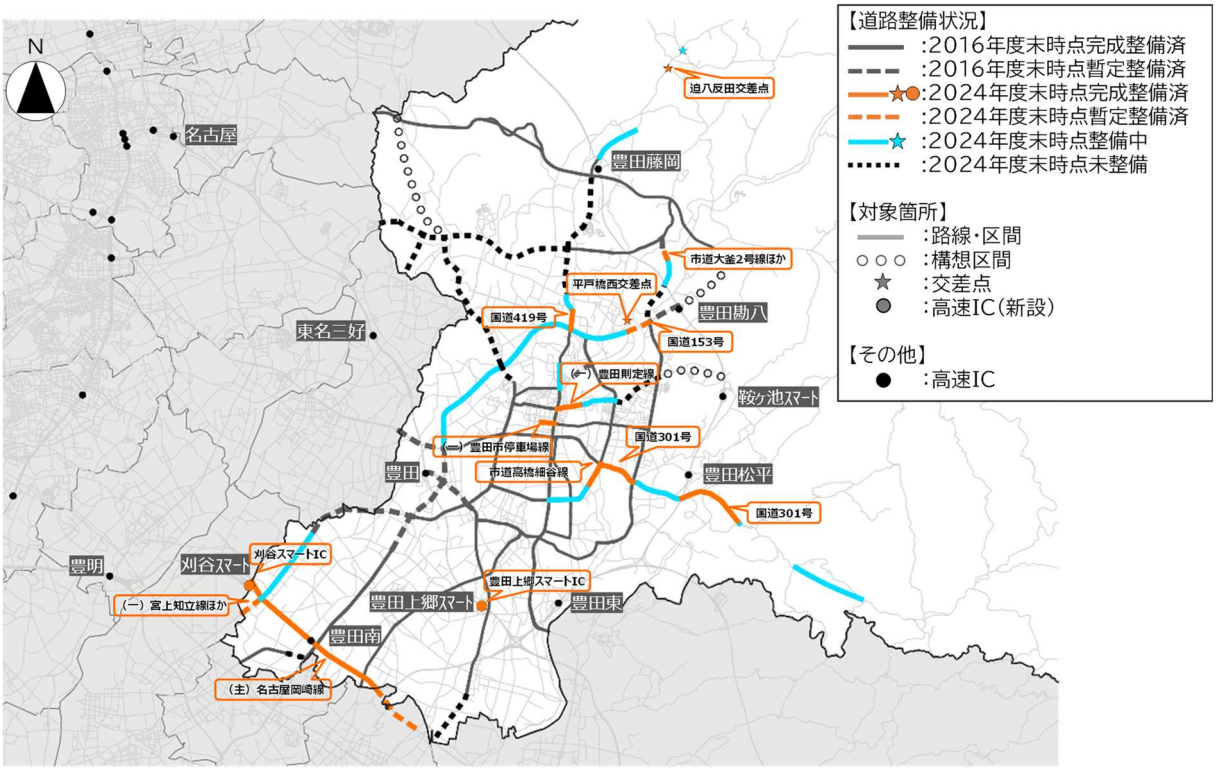
整備の方向性 ネットワークの拡大から、計画的なネットワークの質の向上へ

計画路線の整備により、市内の幹線道路の整備率は基準値[65%]に対し、6 ポイント増加の見込みであり、物流ネットワークの機能強化、高速道路インターチェンジへのアクセス性向上、緊急輸送道路[4)]の信頼性向上に寄与しています。

道路整備による交通容量の増加や交通の分散等により、市民一人当たりの渋滞損失時間[5)]は基準値[67.4 時間／年・人]に対し、13.2 時間減少しており、幹線道路における交通渋滞が解消・緩和し、交通の円滑化に寄与しています。その一方で、市内の総交通量は一時期減少傾向にあったものの、回復傾向にあります。

また、整備中区間や未整備区間も多く存在しているほか、本市周辺で高規格道路[6)]や構想路線の位置づけがある路線も存在しています。

▼ 計画期間中の整備区間（広域交流・都市間交流を支えるネットワーク）



▼ 幹線道路の整備率達成状況

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
65%	78%	71%

出典：豊田市調べ

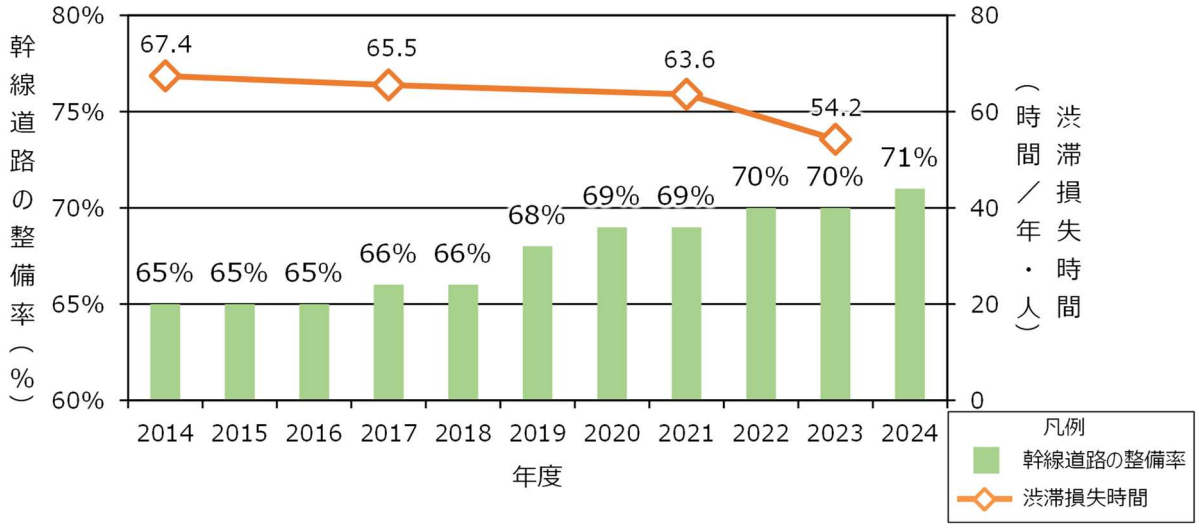
▼ 市民一人当たりの渋滞損失時間

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2023年度）
67.4時間／年・人	61.0時間／年・人	54.2時間／年・人

出典：民間プローブデータ、国勢調査（総務省）

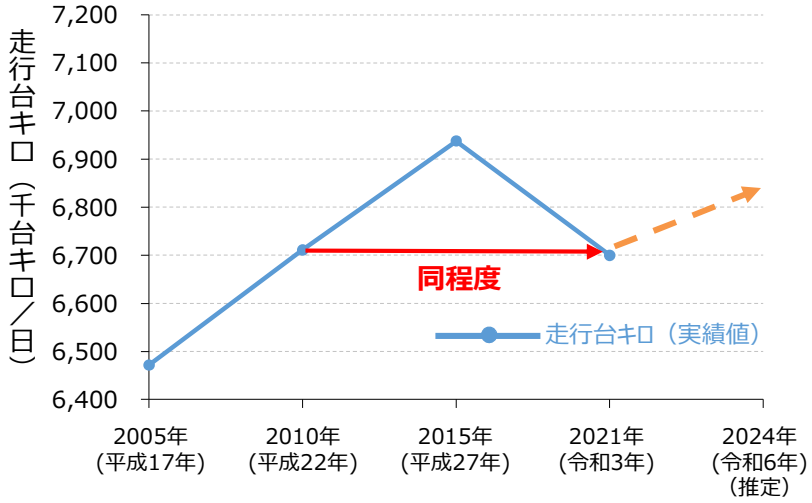
注） 4) 5) 6)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

▼　幹線道路の整備率と市民一人当たりの渋滞損失時間 5)の推移



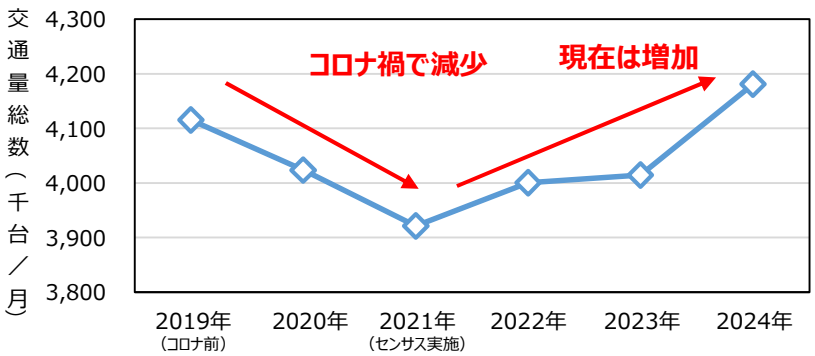
出典：豊田市調べ、民間プローブデータ、国勢調査（総務省）

▼　豊田市内の走行台キロの推移



注）走行台キロはセンサス対象道路に関して各センサス区間の 24 時間全車交通量に延長を乗じた総和より算出

出典：【2005 年～2021 年】全国道路・街路交通情勢調査（国土交通省）を基に、【2024 年】日本道路交通情報センターの断面交通量情報より推定し、豊田市作成

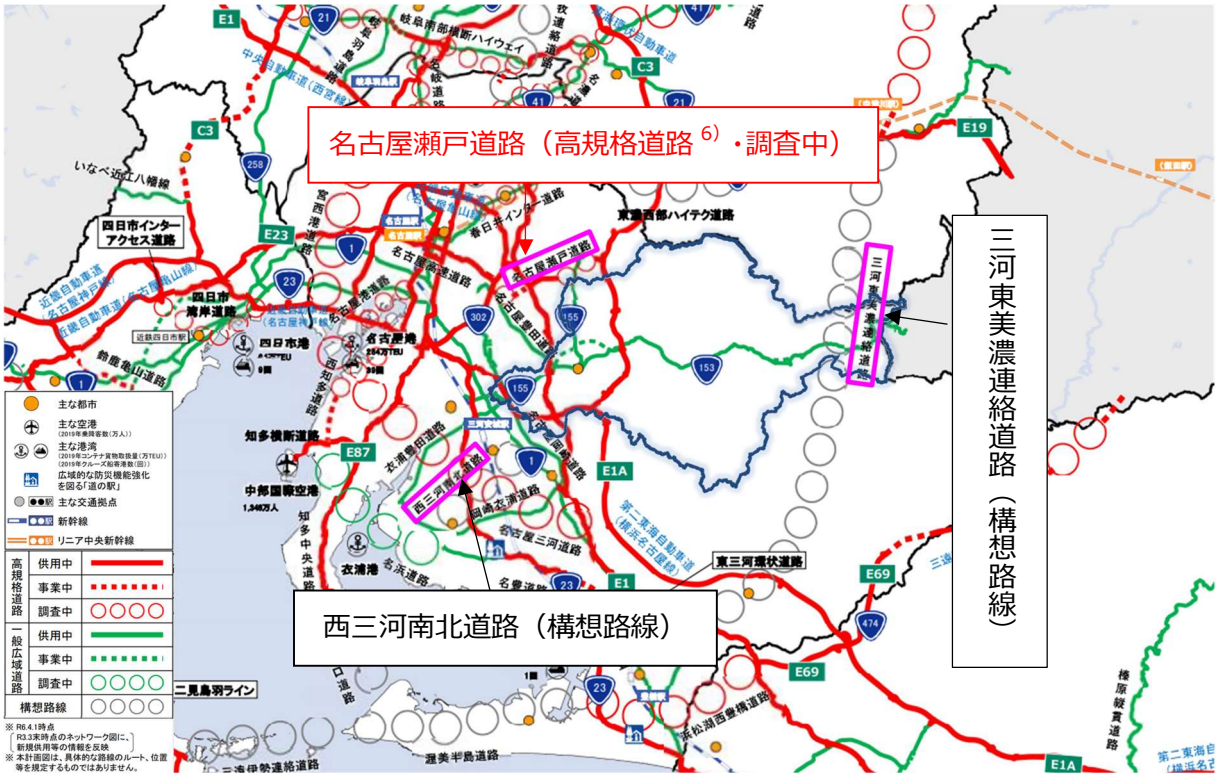


注）豊田市内 16 箇所の合計値　10 月を対象に集計

出典：日本道路交通情報センターの断面交通量情報を基に豊田市作成（各年 10 月）

注）　5)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

▼　周辺道路ネットワーク整備予定



出典：中部ブロック　新広域道路交通ビジョン・新広域道路交通計画（2024 年 4 月 1 日時点）（国土交通省中部地方整備局）を基に豊田市作成

注）　6)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

2-5　各主要施策の取組み状況と課題

(1) 施策①：物流ネットワークの更なる機能強化

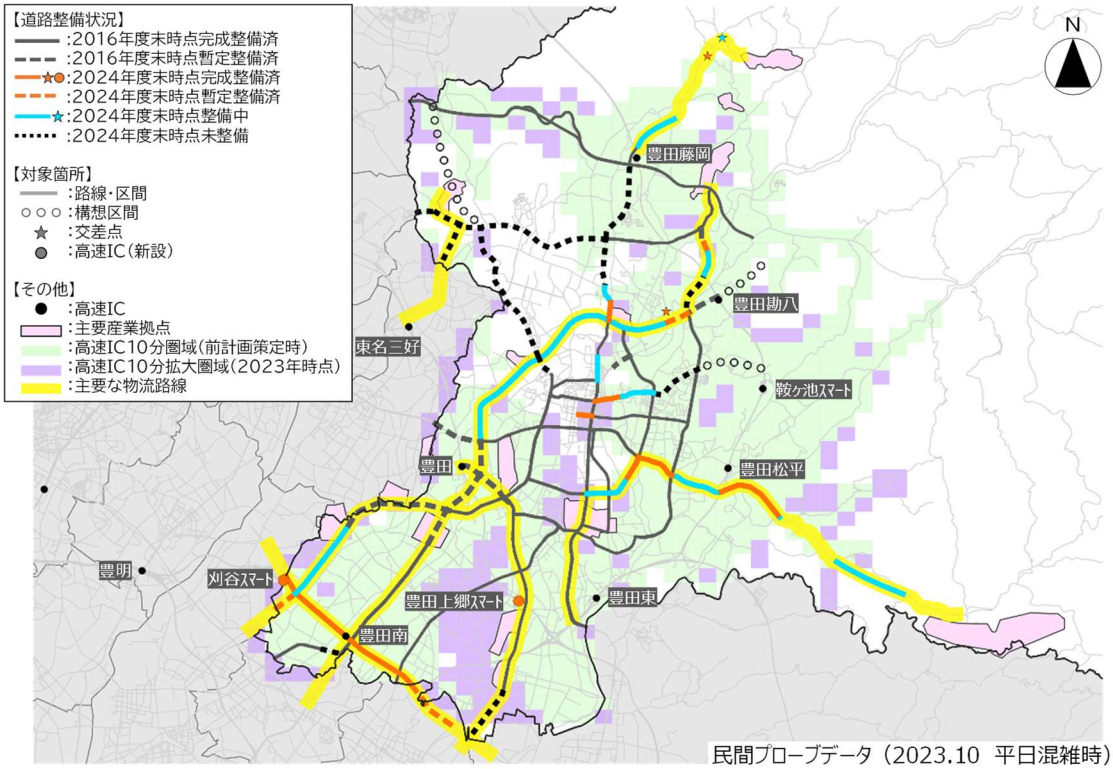
目指す姿	産業活動を支える大型車両が主要産業拠点とインターチェンジ間を安全で円滑に通行でき、かつ渋滞や事故、災害時等において経路選択が可能な物流ネットワークが確保された効率的な企業活動が可能な都市

主に豊田市南部の高速道路インターチェンジへのアクセス性が向上し、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は基準値[60%]に対し、13 ポイント増加しました。

また、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は、基準値[61%]に対し、8 ポイント増加しました。

しかし、豊田市内の自動車関連産業間の輸送を支える大型車両の多くは各種指定道路以外の道路を走行しています。加えて、豊田市内の特殊車両通行許可申請件数が増加傾向にあることから、大型車両が安全で円滑に通行するには、更なる物流ネットワークの強化が必要です。

▼　計画期間中の整備区間



▼　高速道路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

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2023年度）
60%	86%	73%

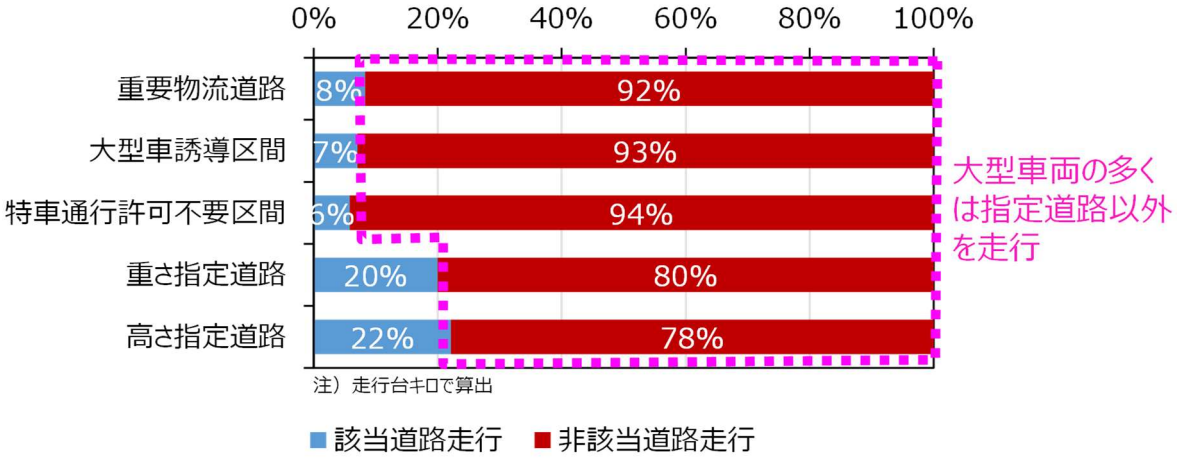
出典：民間プローブデータ

▼　主要な物流路線の整備率

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
61%	86%	69%

出典：豊田市調べ

▼　各種指定道路の大型車利用状況数



出典：商用車プローブデータ（2021 年 10 月）

重要物流道路・・・・・・・・・・・平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網として国土交通大臣が指定した路線で、機能強化や重点支援が実施されます。

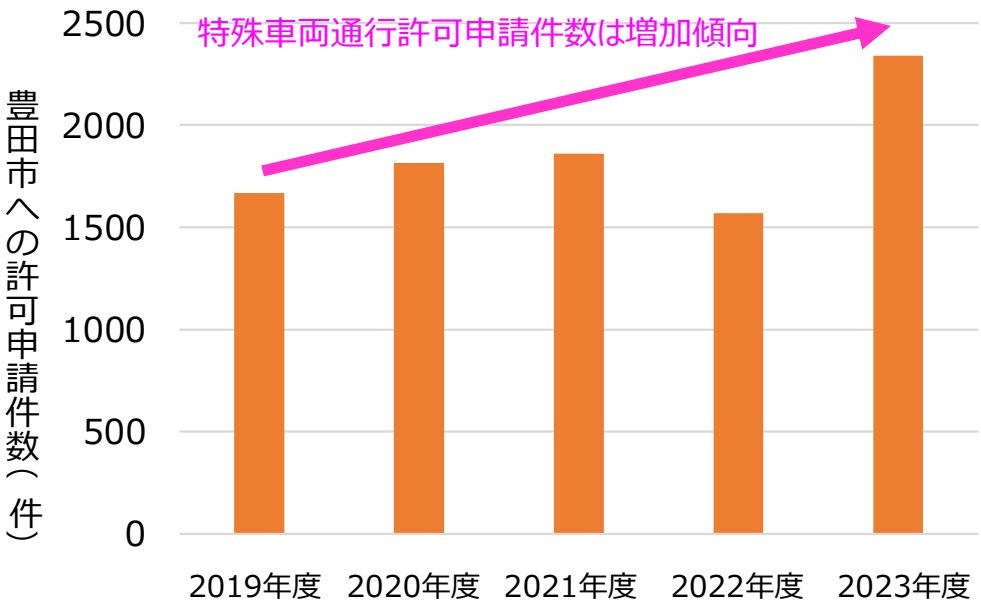
大型車誘導区間・・・・・・・・・道路の老朽化への対策として、大型車両を望ましい経路へ誘導し、適正な道路利用を促進するために指定された道路のことです。

特車通行許可不要区間・・・一定の要件を満たす国際海上コンテナ車（40ft 背高）について、道路管理者が道路構造等の観点から支障がないと認めて指定した区間においては、特殊車両通行許可を不要とする制度です。

重さ指定道路・・・・・・・・・・・・高速自動車国道または道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、総重量の一般的制限値を車両の長さおよび軸重に応じて最大 25 トンとする道路のことです。

高さ指定道路・・・・・・・・・・・・道路管理者が道路の構造の保全および交通の危険防止上支障がないと認めて指定した道路であり、高さの一般的制限値を 4.1 メートルとする道路のことです。

▼　豊田市の特殊車両通行許可申請件数の推移



出典：豊田市調べ

(2) 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

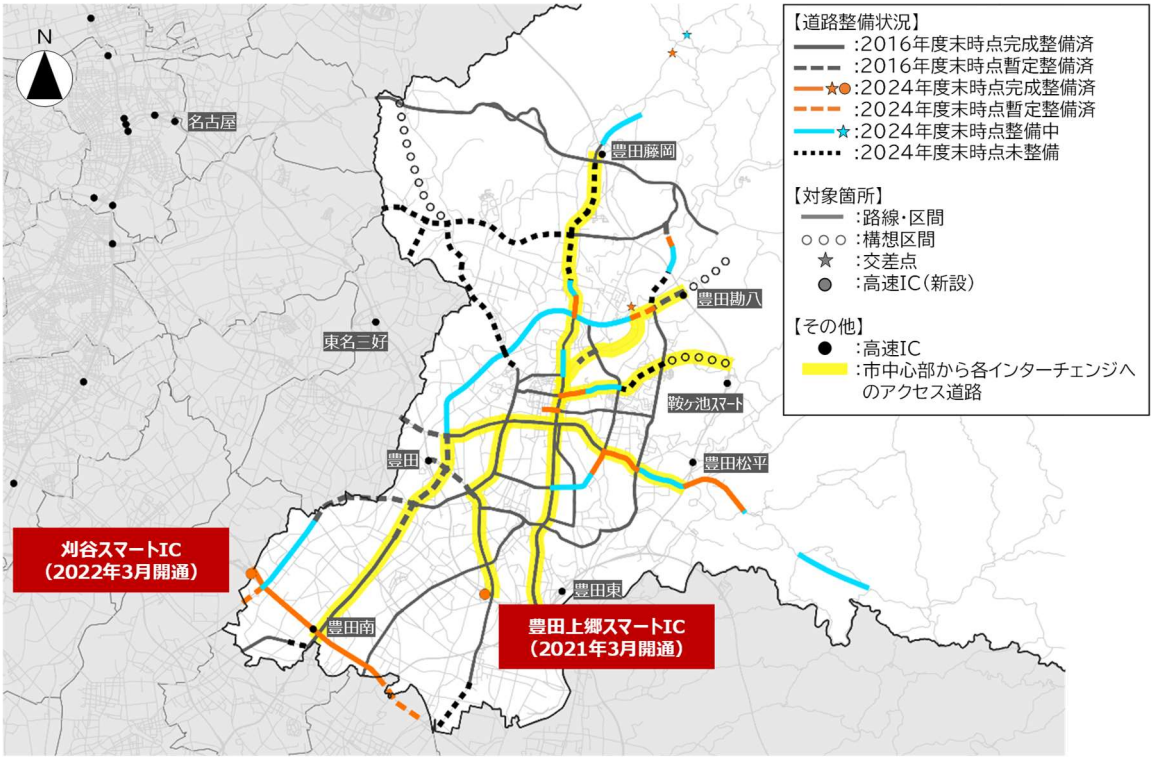
豊田市中心部から各高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備率は基準値[69%]に対し、10 ポイント増加しました。

また、豊田上郷スマートインターチェンジ、刈谷スマートインターチェンジの開通により、インターチェンジの選択性も向上し、広域移動の更なる利便性向上に寄与しました。

豊田勘八インターチェンジや豊田松平インターチェンジなど、アクセス道路が整備されたインターチェンジにおいては、インターチェンジの利用台数が増加傾向にあり、大規模イベント時にも人員輸送に貢献しました。

その一方で、市内のインターチェンジの総利用台数は、新型コロナウイルス流行時に減少しており、現在は回復傾向にあるものの、新型コロナウイルス流行前の台数まで回復しきれておらず、インターチェンジの利便性を最大限高める必要があります。

▼　計画期間中の整備区間



▼　市中心部から各高速道路インターチェンジへのアクセス道路の整備率

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
69%	77%	79%

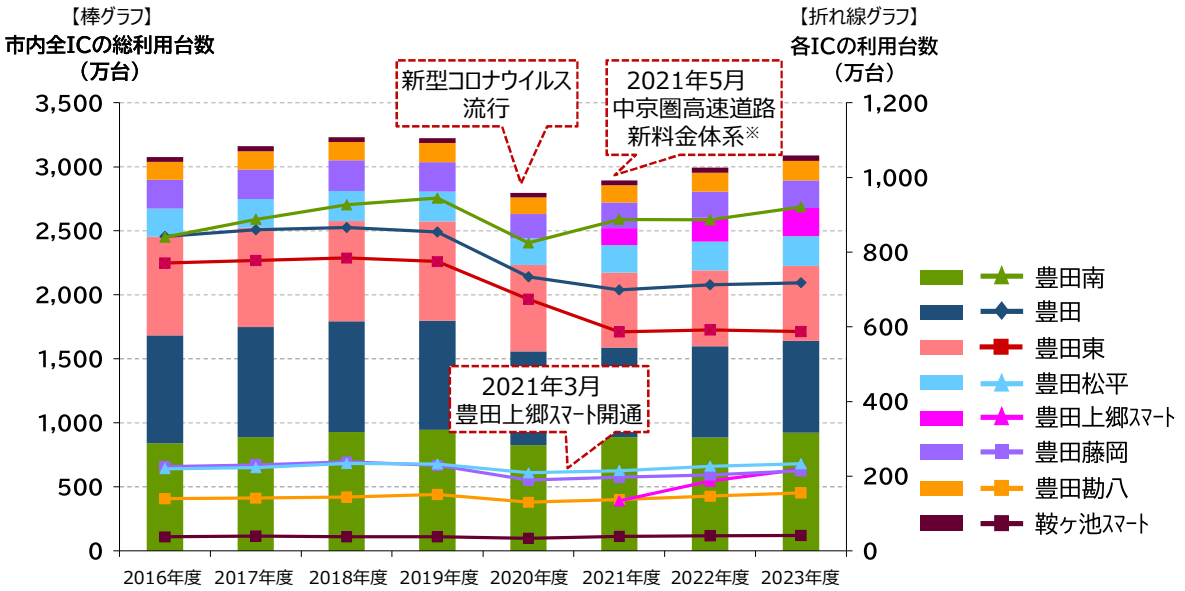
出典：豊田市調べ

▼　スマートインターチェンジを整備する箇所数

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
－	1箇所	2箇所

出典：豊田市調べ

▼　豊田市内の高速道路インターチェンジ利用台数



資料：中日本高速道路株式会社提供資料を基に豊田市が作成

※中京圏高速道路新料金体系とは従来の料金体系から以下の点を変更したものである。

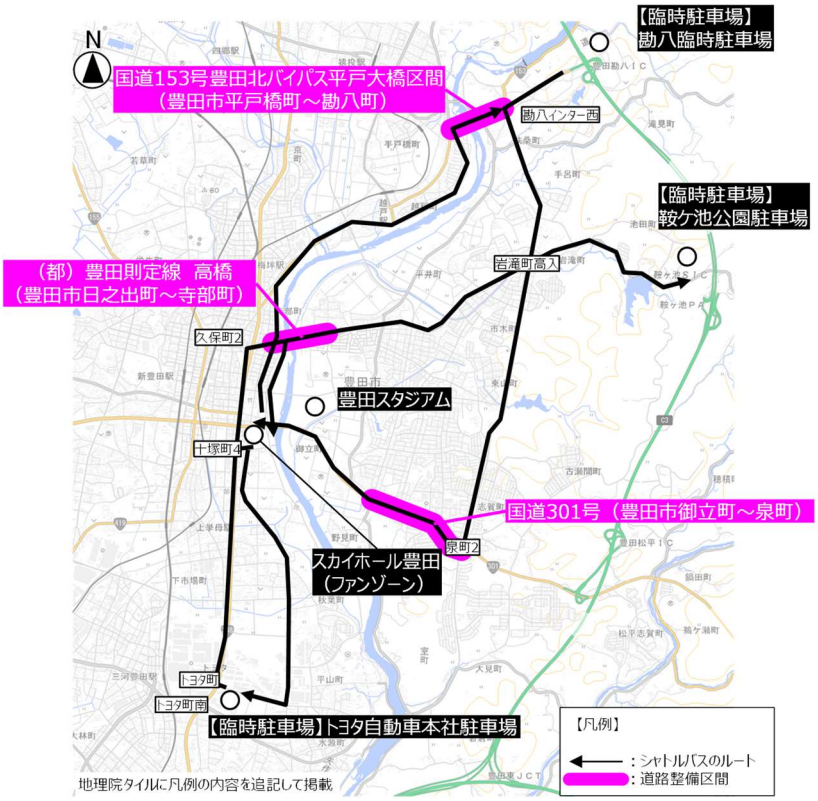
①大都市近郊区間の水準を基本とする対距離制を導入

②東海環状自動車道および名古屋第二環状自動車道の利用が料金の面で不利にならないよう、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定

③都心部への流入に関して、経路によらず起終点間の最短距離を基本に料金を決定

出典：中京圏の新たな高速道路料金について（2020 年 3 月 31 日）（国土交通省）

▼　ラグビーワールドカップ 2019　愛知･豊田開催における来訪者･関係者輸送ルートと道路整備



出典：ラグビーワールドカップ 2019　愛知･豊田開催支援委員会　公式記録を基に豊田市が作成

(3) 施策③：日常の生活移動の円滑化

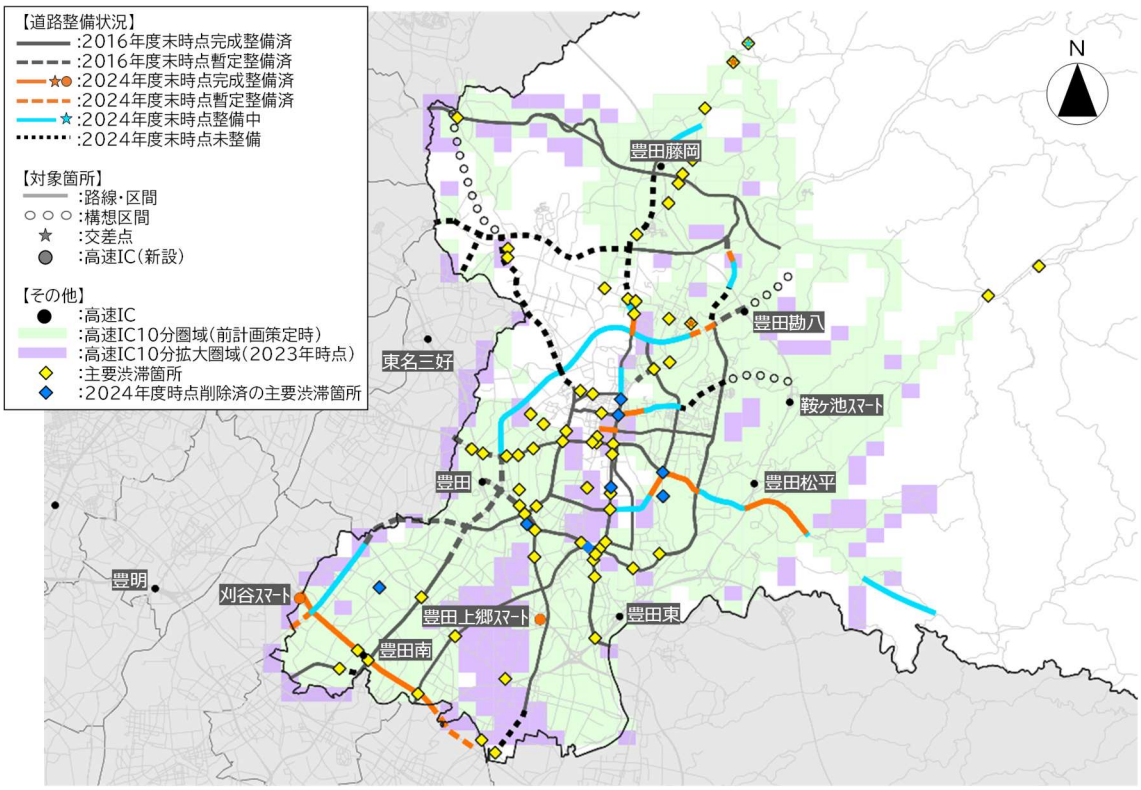
目指す姿 通勤、通院、買い物、観光、レジャー等、日常の生活移動において、円滑性、定時性を実現する道路ネットワークが確保された便利で快適な都市

整備箇所周辺では交通容量の増加、交通の転換・分散が図られ、交通渋滞が緩和しました。それに伴い主要渋滞箇所数は基準値[73 箇所]に対し、8 箇所減少しました。

また、交通渋滞の緩和や高速道路インターチェンジへのアクセス性向上により、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は基準値[54%]に対し、19 ポイント増加の見込みです。

旅行速度 7) で見た混雑状況も市全体として改善傾向にありますが、中心市街地等では旅行速度の低下が見られ、主要渋滞箇所数も 2024 年度時点で名古屋市を除いて愛知県内で最多の箇所数となっていることから、残存する主要渋滞箇所や旅行速度が低下する地区を中心に円滑性や定時性の確保が必要です。

▼ 高速道路インターチェンジの 10 分圏域と主要渋滞箇所



▼ 主要渋滞箇所数

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
73	44	65

出典：令和 6 年度第 1 回愛知県道路交通渋滞対策推進協議会資料（2024 年 8 月 5 日）

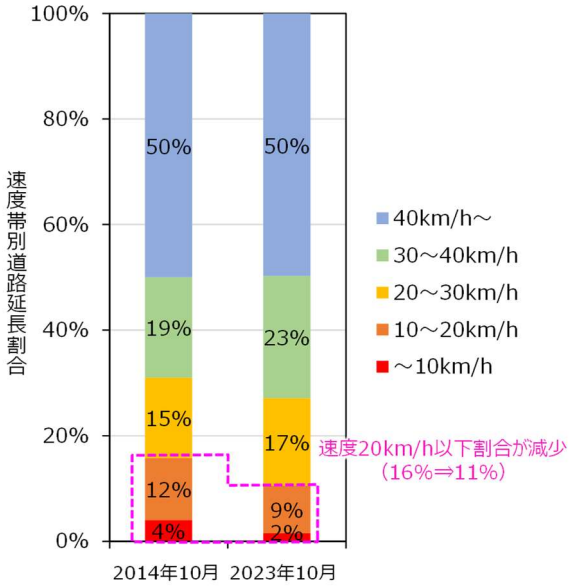
▼ 高速道路インターチェンジへ 10 分以内に到達が可能な市民の割合

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2023年度）
54%	77%	73%

出典：民間プローブデータ、国勢調査（総務省）

注） 7)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

▼　豊田市全体の各速度帯の道路延長割合

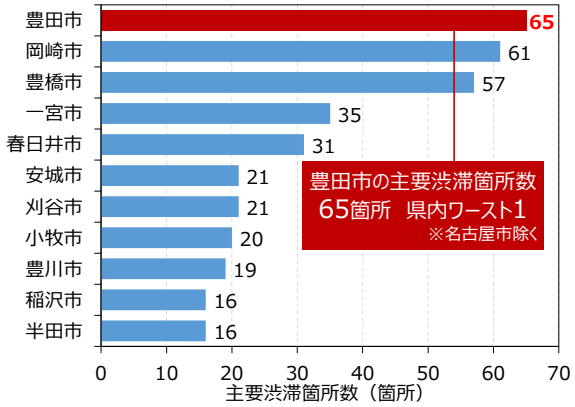


出典：民間プローブデータ

注）高速道路を除く道路幅員 5.5m以上の DRM 基本リンク

平日 7 時台を対象として集計

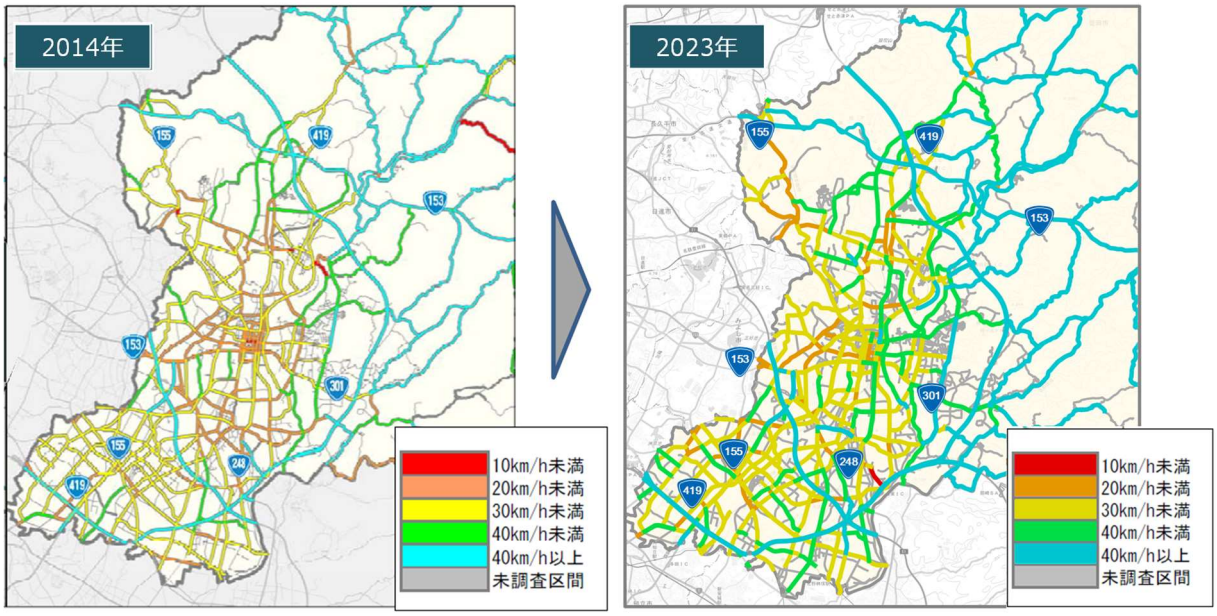
▼　愛知県内の主要渋滞箇所数上位 10 位市町村（名古屋市を除く）



注）名古屋市の主要渋滞箇所数は 130 箇所

出典：令和 6 年度第 1 回愛知県道路交通渋滞対策推進協議会資料（2024 年 8 月 5 日）を基に豊田市が作成

▼　豊田市内の旅行速度 7)の変化



出典：民間プローブデータ

注）各年 10 月平日 7 時台を対象として集計

注）　7)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

(4) 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

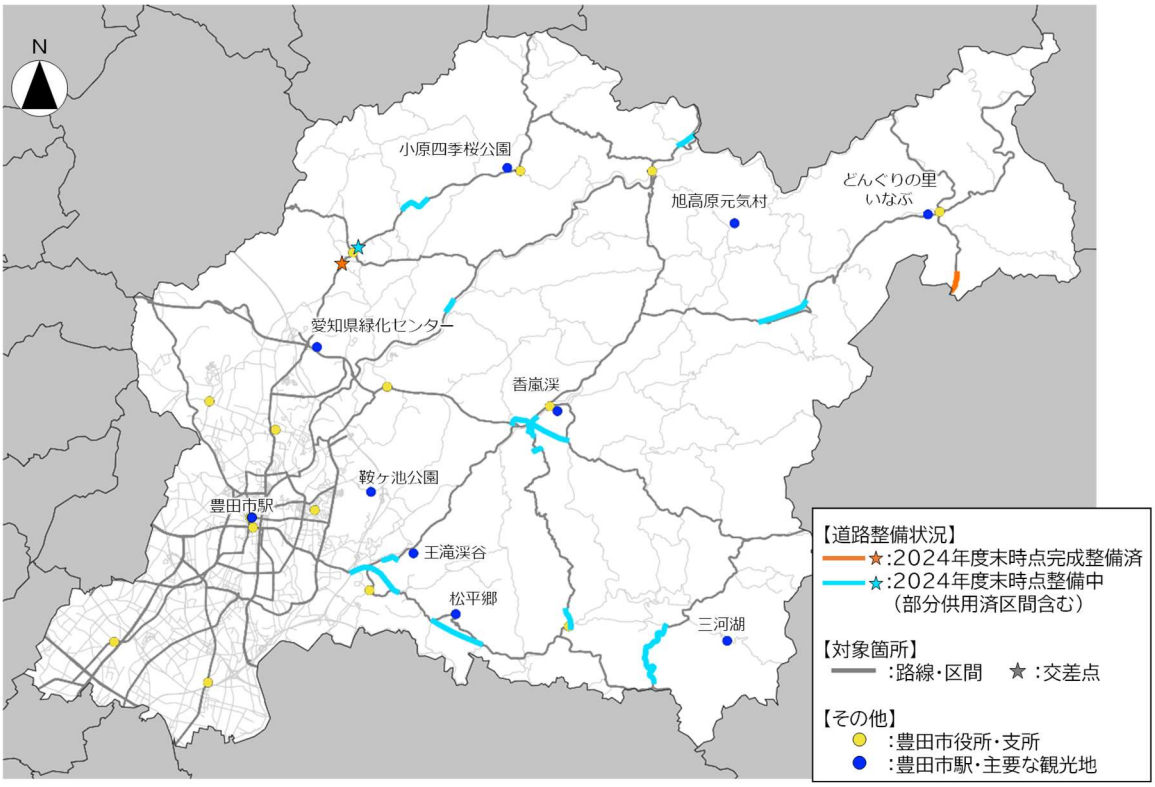
骨格となる幹線道路の車道幅員※が 5.5m 以上に改良された道路延長の割合は基準値[92%]に対し、1 ポイント増加の見込みです。

また、市域の一体性・交流を支える道路の整備においても、約 4.7km 整備延長が増加見込みです。

しかし、山村地域をはじめとして、未だ車道幅員 5.5m 以上改良率が 100%未満の箇所が残存しており、改良率は全国や愛知県全体より低くなっているため、安全で円滑な移動のために引き続き道路改良が必要です。

※もっぱら車両の通行の用に供されることを目的とした道路の部分であり、車線、停車帯等によって構成される部分の幅員

▼ 施策の整備促進区間



▼ 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

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
92%	94%	93%

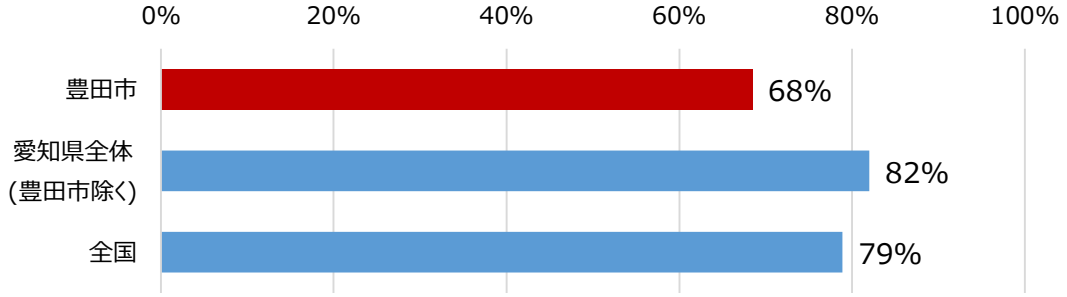
出典：豊田市調べ

▼ 市域の一体性・交流を支える道路を整備する延長

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
–	10.2km	4.7km

出典：豊田市調べ

▼　幅員 5.5m 以上改良率

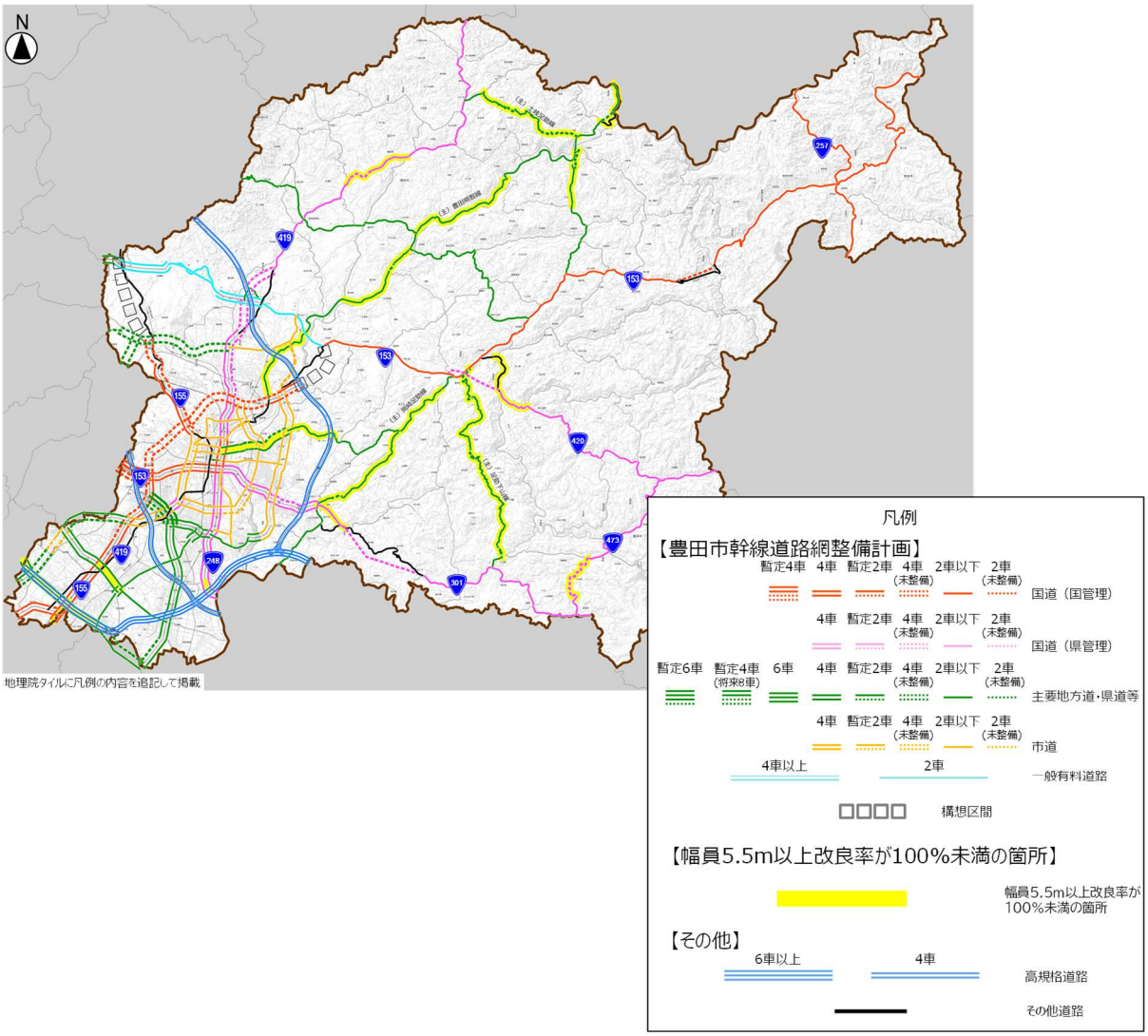


出典：【全国】道路統計年報 2023（国土交通省）（一般都道府県道以上が対象）、

【豊田市･愛知県】令和 3 年度　全国道路･街路交通情勢調査（国土交通省）（調査区間が対象）を基に豊田市作成

注）各調査区間の延長に幅員 5.5m 以上改良済区間率を乗じることで、各調査区間の幅員 5.5m 以上改良済区間延長を算出し、幅員 5.5m 以上改良済区間延長の総和を調査区間の延長の総和で除することで算出

▼　幅員 5.5m 以上改良率が 100%未満の箇所



出典：令和 3 年度　全国道路･街路交通情勢調査（国土交通省）を基に豊田市作成

(5) 施策⑤：緊急輸送道路の信頼性の向上

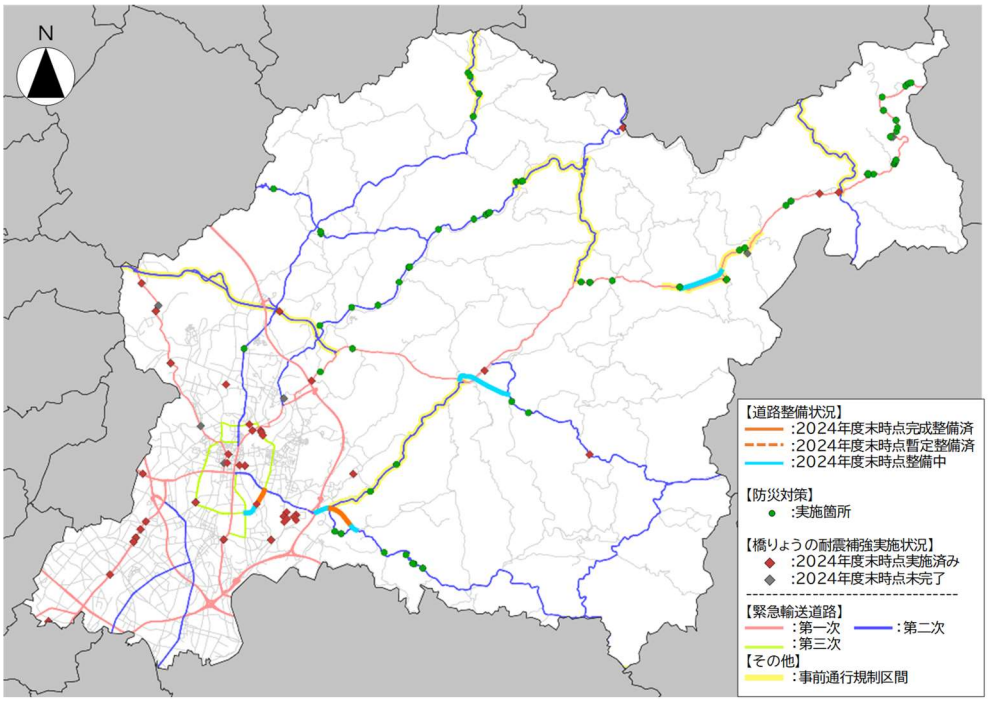
目指す姿 緊急輸送道路の信頼性が確保され、迅速で確実な緊急活動が可能な道路ネットワークが確保された都市

バイパス整備や現道改良が行われたことにより、緊急輸送道路[4)]における災害対応機能が向上しました。

また、緊急輸送道路における危険箇所等を解消する防災対策や橋りょうの耐震補強の実施により、緊急輸送道路の信頼性が向上しました。

しかし、災害の激甚化・頻発化により基準雨量に達する頻度が増えており、事前通行規制区間の規制回数が増加するなど、緊急輸送道路等における安全・安心の確保の重要性が一層高まっています。

▼ 施策の整備促進区間



▼ 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

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
–	3事業（1事業）	0事業（0事業）

出典：豊田市調べ

（ ）内：うち、事前通行規制区間における完了事業数

▼ 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

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
–	9路線（5路線）	7路線（4路線）

出典：豊田市調べ

（ ）内：うち、事前通行規制区間における完了事業数

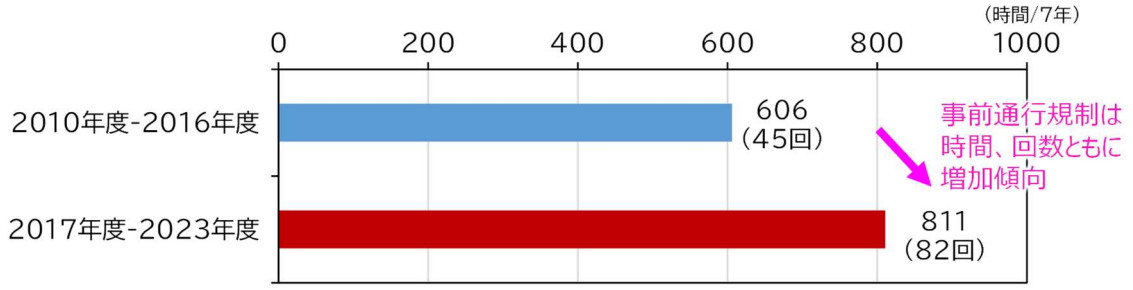
▼ 緊急輸送道路等において耐震補強を実施する橋りょう数

基準値	目標値（2024年度）	現状値（2024年度）
–	52橋	45橋

出典：豊田市調べ

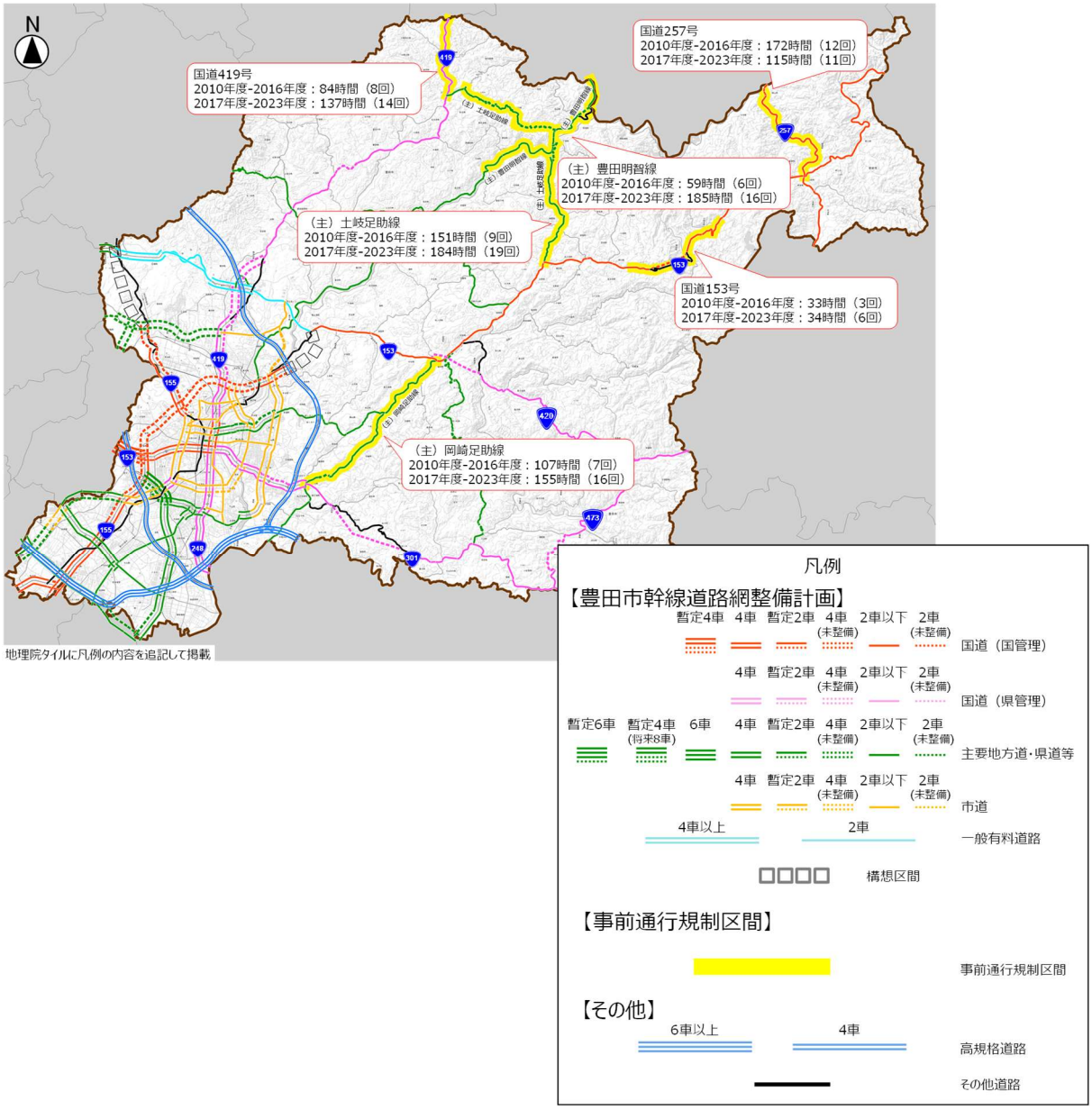
注） 4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

▼　事前通行規制区間の規制実施時間と回数



出典：国、県提供資料を基に豊田市が作成

▼　事前通行規制区間



注）各路線の規制実施時間は四捨五入して記入しているため、総和は７年間の総規制実施時間と必ずしも一致しない。

出典：国、県提供資料を基に豊田市が作成

2-6　前計画における幹線道路網整備の現状と課題のまとめ

(1) 物流ネットワーク

▼　現状

・高速道路インターチェンジ 10 分圏域は拡大したものの、4 つの主要産業拠点はインターチェンジ 10 分圏域外です。

・主要な物流路線の整備は進展しましたが、依然として、各種指定道路の利用率が低い状況です。

▼　課題

・産業活動を支える大型車両が安全で円滑に通行するには、更なる物流ネットワークの強化が必要です。

(2) 高規格道路 [6] へのアクセス性

▼　現状

・高速道路インターチェンジアクセス道路やスマートインターチェンジの整備により、アクセス性が向上したインターチェンジにおいては利用台数が増加しました。

・大規模イベント時にはインターチェンジアクセス道路が人員輸送に貢献しました。

・市内の高速道路インターチェンジの総利用台数は新型コロナウイルス流行前まで回復しきれていません。

▼　課題

・高速道路インターチェンジの利便性を最大限高めることが必要です。

(3) 日常生活の移動円滑性

▼　現状

・主要渋滞箇所が 8 箇所減少しましたが、依然として主要渋滞箇所数は名古屋市を除き県内ワースト 1 の状況です。

・高速道路インターチェンジ 10 分圏域も拡大し、旅行速度 [7] も市内全体としては改善傾向にありますが、中心市街地等の地区においては旅行速度が低下傾向にあります。

▼　課題

・残存する主要渋滞箇所や旅行速度が低下する地区を中心に移動円滑性の確保が必要です。

(4) 市域の一体性・交流

▼　現状

・整備区間をルートに含む観光地までの移動が円滑となり、利便性や安全性が向上しました。

▼　課題

・今後も関係人口創出や拠点間連携の観点から、更なる利便性・安全性の向上が必要です。

(5) 緊急輸送道路の信頼性

▼　現状

・災害対応機能を確保するバイパス整備や現道改良が進展しました。

・防災対策や橋りょう耐震補強の実施により、緊急輸送道路 [4] の信頼性が向上しました。

▼　課題

・災害の激甚化・頻発化により、今まで以上に緊急輸送道路等における安全・安心の確保が必要です。

注）　4) 6) 7)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

第3章．豊田市を取り巻く状況

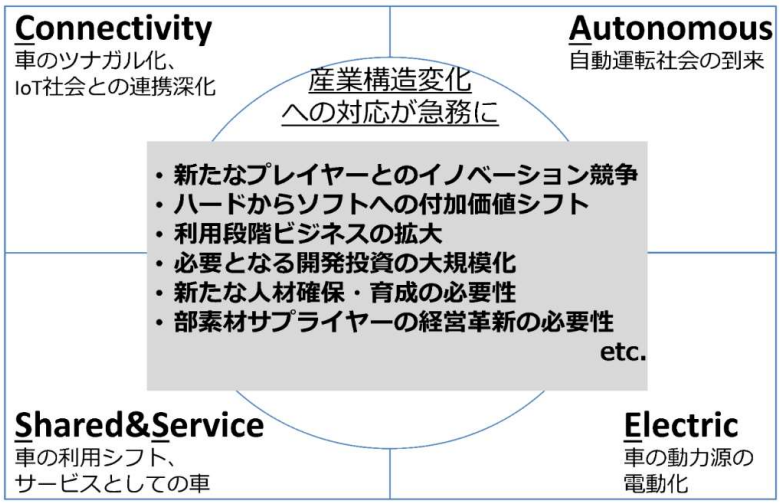
3-1　社会環境の変化と時代の潮流

(1) １００年に一度の変革期にある自動車関連産業

近年、CASE（つながる・自動化・利活用・電動化）の潮流を契機に自動車関連産業の構造が大きく変革しており、構造変化への対応が急務となっています。

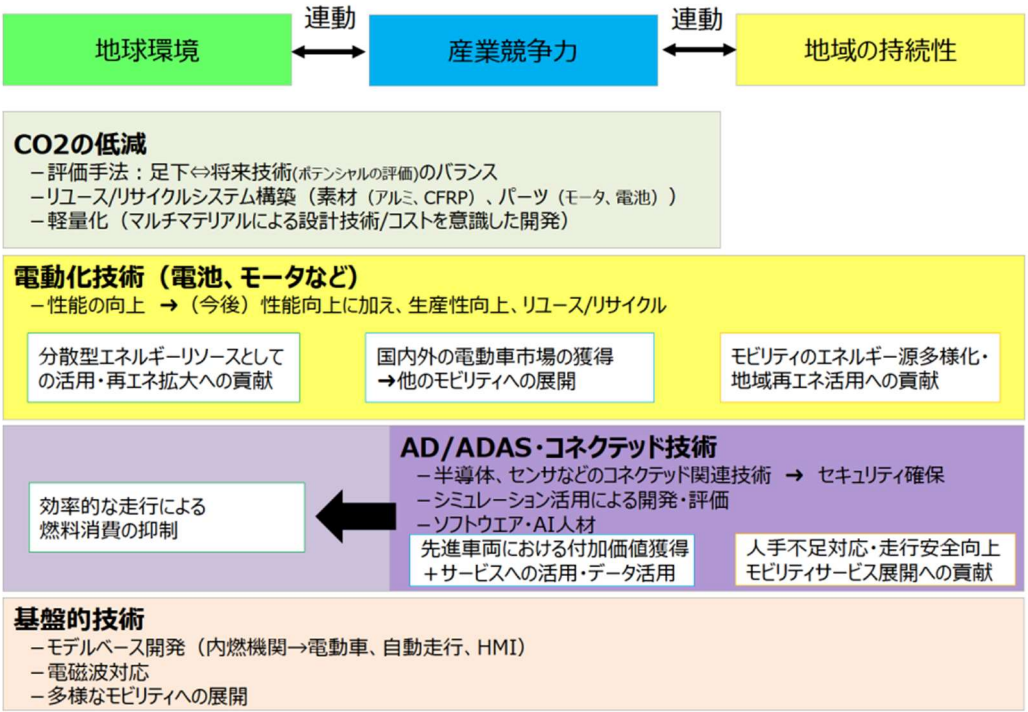
▼　自動車関連産業の新時代

- ツナガル・自動化・利活用・電動化（いわゆるCASE）の潮流が産業構造を大きく変革。
- 日本が引き続き世界のイノベーションをリードできるよう、来たる構造変化を先取りする戦略を官民で共有し、競争力を高めていく必要がある。



出典：自動車新時代戦略会議資料（2018 年 4 月 18 日）（経済産業省）

▼　今後取組みを強化すべき CASE 技術の概要



出典：CASE 技術戦略プラットフォームまとめ（2020 年 9 月 14 日）（経済産業省）

(2) 物流の 2024 年問題

我が国ではドライバーの労働時間削減等の働き方改革に伴う物流の 2024 年問題に対応するため、物流の効率化の観点では物流ネットワークの強化や物流車両の後続車無人隊列走行の実現に向けた検討が進められています。

▼ 「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される**「2024年問題」**に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**（1）商慣行の見直し、（2）物流の効率化、（3）荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**(※)も含め確実に整備。

1．具体的な施策

（1）商慣行の見直し

① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁**円滑化等の取組み(※)
⑥ トラックの**「標準的な運賃」制度**の拡充・徹底

（2）物流の効率化

① 即効性のある**設備投資**の促進（バース予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
② **「物流GX」**の推進
（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
③ **「物流DX」**の推進
（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバーポート、フィジカルインターネット等）
④ **「物流標準化」**の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

（3）荷主・消費者の行動変容

① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
⑤ 物流に係る**広報**の推進

2．施策の効果（2024年度分）

	（施策なし）		（施策あり）		（効果）
・荷待ち・荷役の削減	3時間	→	2時間×達成率3割	:	4.5ポイント
・積載効率の向上	38%	→	50% ×達成率2割	:	6.3ポイント
・モーダルシフト	3.5億トン	→	3.6億トン	:	0.5ポイント
・再配達削減	12%	→	6%	:	3.0ポイント
				合計：	**14.3ポイント**

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3．当面の進め方

2024年初	・**通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化
2023年末まで	・トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた**「標準運送約款」「標準的な運賃」**の改正等 ・**再配達率「半減」**に向けた対策 ・2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表 ・2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表
速やかに実施	・2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

▼

2024年初に政策パッケージ全体のフォローアップ

出典：我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議資料（2023 年 6 月 2 日）（内閣官房）

▼ 物流車両の後続車無人隊列走行

政府目標
- ○ 高速道路でのトラックの後続車無人隊列走行技術の実現（２０２０年度）
- ○ 高速道路でのレベル４自動運転トラックの実現（２０２５年以降）

これまでの取組
- □ トラックのドライバー不足解消に資する「トラックの隊列走行」について、経産省と連携し、２０１７年度より、技術開発や公道実証（新東名高速道路等）を実施。
- □ 2021年２月に、新東名高速道路において、後続車無人隊列走行技術を実現。

後続車無人隊列走行技術の実現
- ➢ 2021年２月、新東名高速道路の遠州森町PA～浜松SA（約１５ｋｍ）において、後続車の運転席を実際に無人とした状態でのトラックの後続車無人隊列走行技術を実現。
- ➢ 今回実現したトラックの後続車無人隊列走行技術は、３台の大型トラックが、時速80kmで車間距離約９ｍの車群を組んで走行※するもので、安全確保の観点から、後続車の助手席には経験を積んだ保安要員が乗車。

※車間距離維持機能や先行車追従機能等を搭載することにより、時速80kmで車間距離約9mでの走行を実現。

浜松SA内を車間５ｍで走行

本線を時速80km 車間９ｍで走行

本線から浜松SAに分流

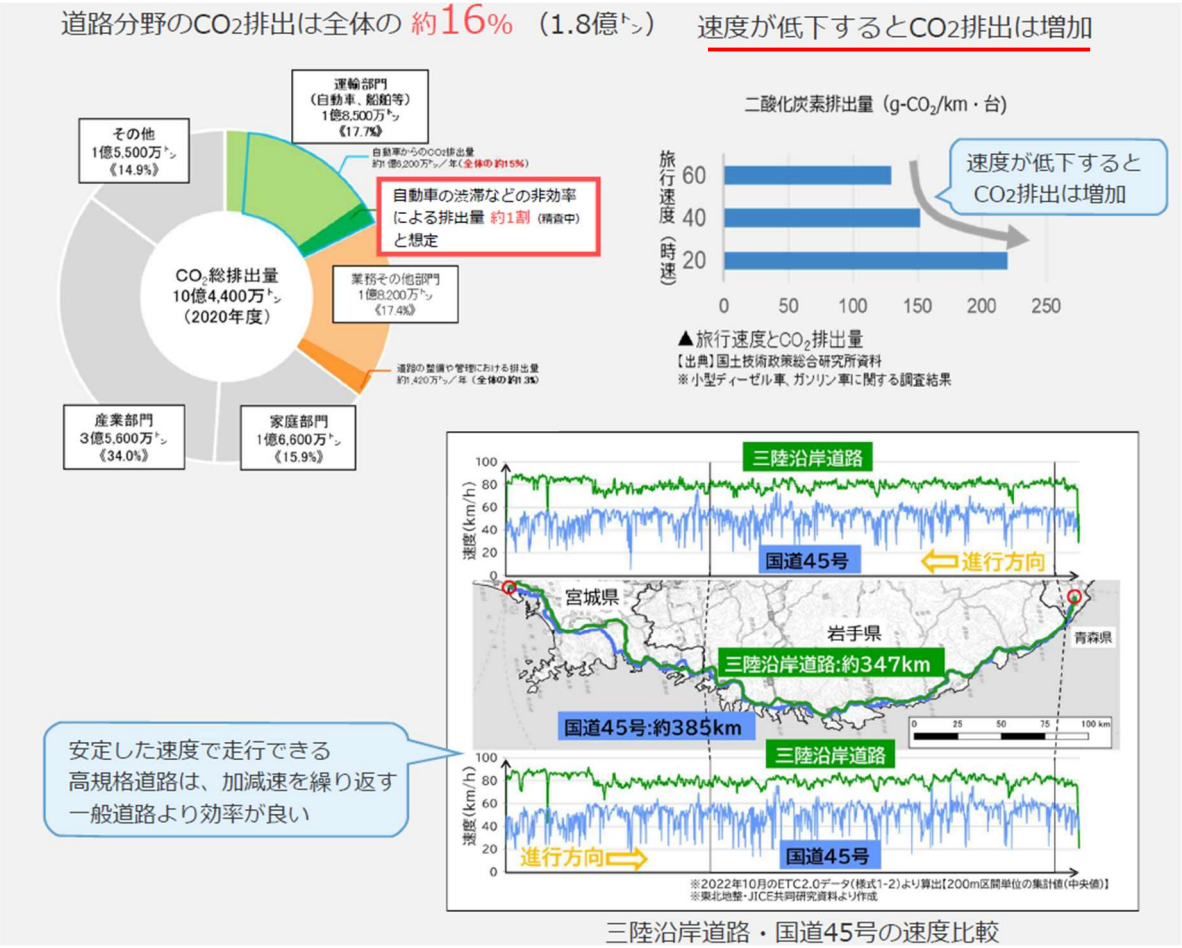
今後の取組
- □ レベル４自動運転トラックの実現に向け、今回実現したトラックの後続車無人隊列走行技術の成果を生かしつつ、自動運転技術を搭載した高性能トラックの開発、社会実装を推進

出典：車両安全対策検討会資料（2021 年 3 月 30 日）（国土交通省）

(3) カーボンニュートラル

我が国では 2050 年までにカーボンニュートラル [8] をめざしており、その実現に向けて道路分野では、道路ネットワーク整備や渋滞緩和等の取組みが掲げられています。

▼　幹線道路整備による低炭素で持続可能な道路の実現



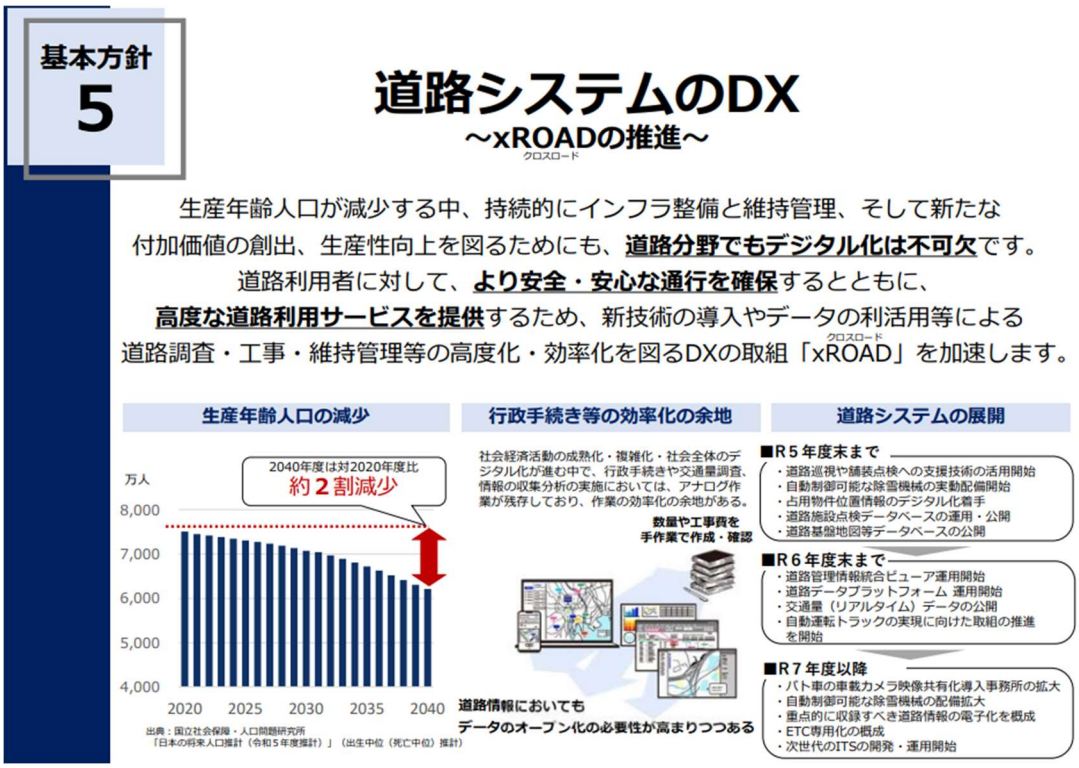
出典：WISENET2050･政策集（2023 年 10 月）　（国土交通省）

注）　8)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

(4) DX（デジタルトランスフォーメーション）[9)]

様々な課題にビッグデータや AI を活用し、より効果的かつ効率的な事業実施が求められている中、ETC2.0 など各種データに基づく分析を行い、交通容量を有効活用する取組みなどが推進されています。

▼ 道路システムの DX



出典：令和７年度道路関係予算概算要求概要（2024 年８月）（国土交通省）

▼ データを活用したパフォーマンス・マネジメントによる道路ネットワークのサービス向上

出典：WISENET2050･政策集（2023 年 10 月）（国土交通省）

注）　9)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

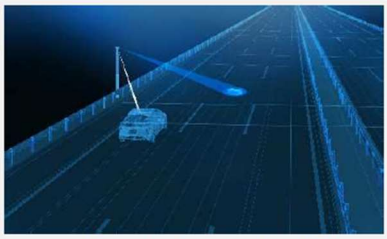
(5) 自動運転の普及促進

我が国では、高速道路の電脳化を図り、道路と車両が高度に協調することによって自動運転の早期実現・社会実装をめざしており、2024 年度の新東名高速道路を皮切りに、2025 年度以降は東北自動車道等においても取組みを開始し、将来的には全国展開を予定しています。

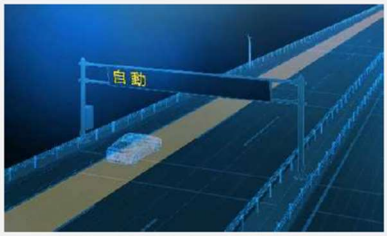
その一方で、自動運転の普及により自動車の利便性が向上し、モビリティオンデマンド（乗降地点、時刻等を柔軟に設定できる事前予約性の乗合交通サービス）の利用増加による自動車分担率 10)の更なる増加も想定されています。

▼　自動運転社会の実現

車両と道路が協調した自動運転



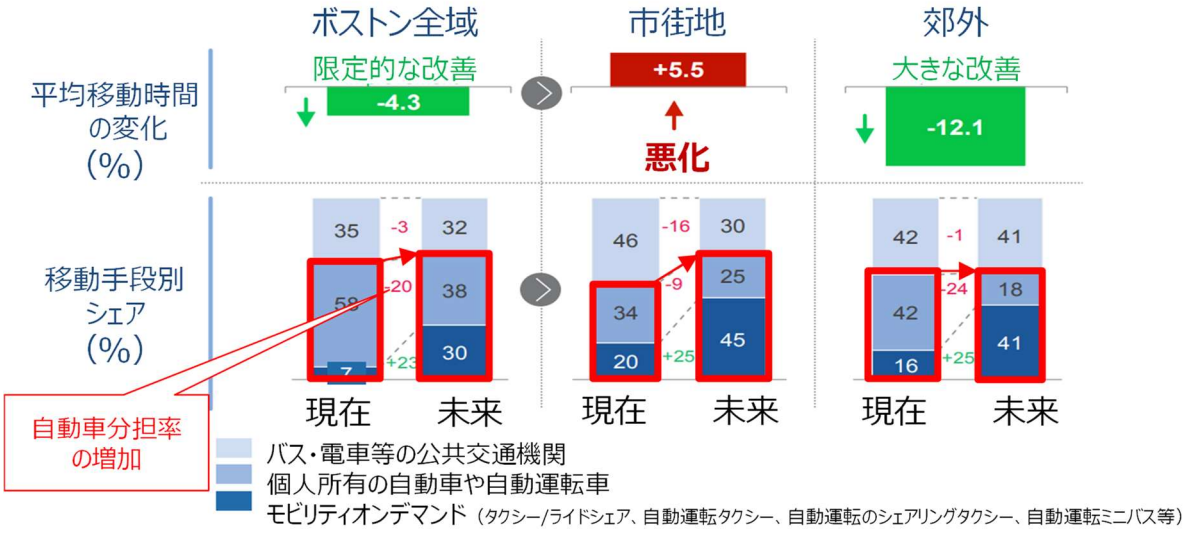
センサによる落下物等の検知
路車間通信による情報提供



自動運転車用の走行レーン

出典：WISENET2050・政策集（2023 年 10 月）　（国土交通省）

▼　自動運転の普及による市街地での自動車交通量の増加



出典：「Reshaping Urban Mobility with Autonomous Vehicles Lessons from the City of Boston」　（2018 年 6 月）

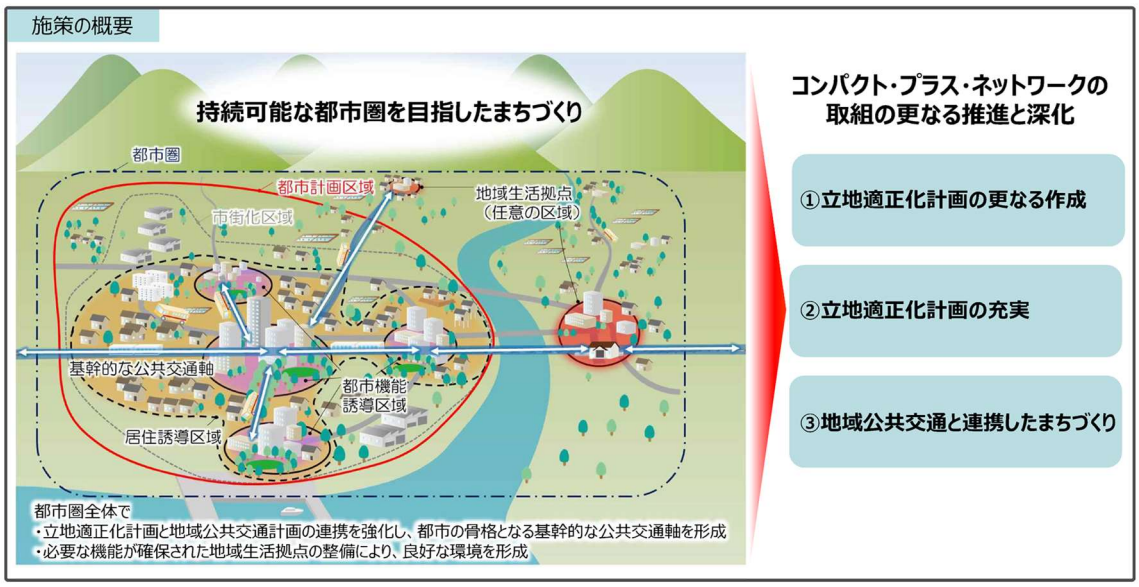
（World Economic Forum/BCG）を基に豊田市作成

注）　10)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

(6) 持続可能な都市形成への要請

我が国では、持続可能な都市圏、生活圏をめざしたまちづくりとして「コンパクト・プラス・ネットワーク」[11] の深化、地域を支える人材の確保・育成において関係人口の拡大・深化を掲げています。

▼　コンパクト・プラス・ネットワークの深化



出典：令和６年度都市局関係予算概算要求概要（2023 年８月）　（国土交通省）

▼　「地域生活圏」の形成で変わる地域の姿（イメージ）

出典：国土形成計画（全国計画）参考資料（2023 年７月）（国土交通省）

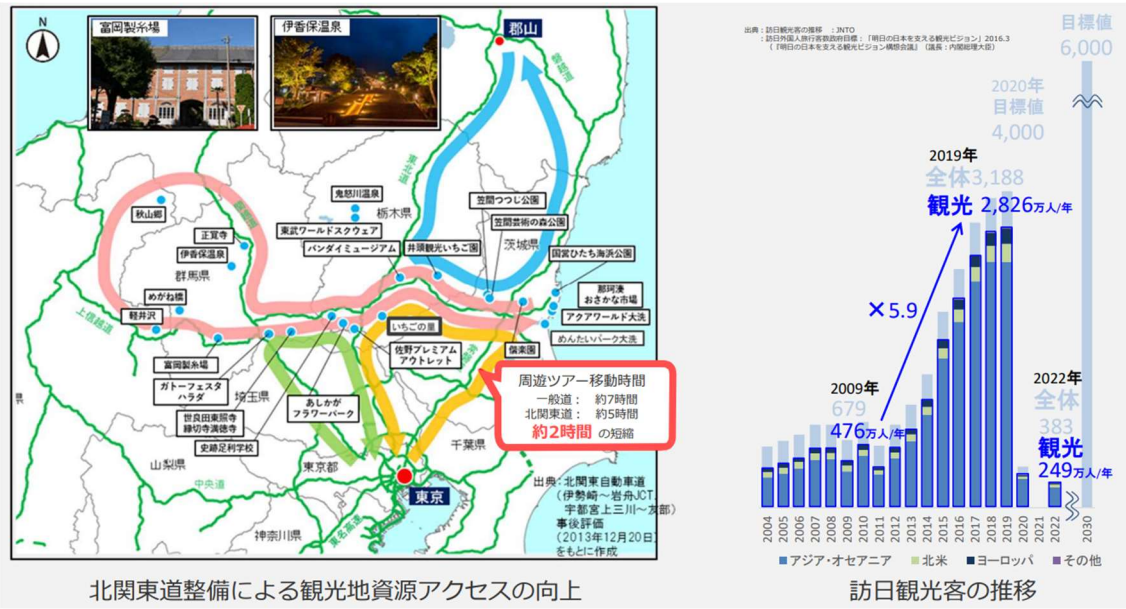
注）　11)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

(7) 観光立国の推進

我が国では、観光を成長産業として位置づけ、観光立国を推進しています。観光資源の魅力を高めるため、ゲートウェイ [12] から観光地までのアクセス性の強化や観光周遊性の高いネットワーク構築が重要な課題となっています。

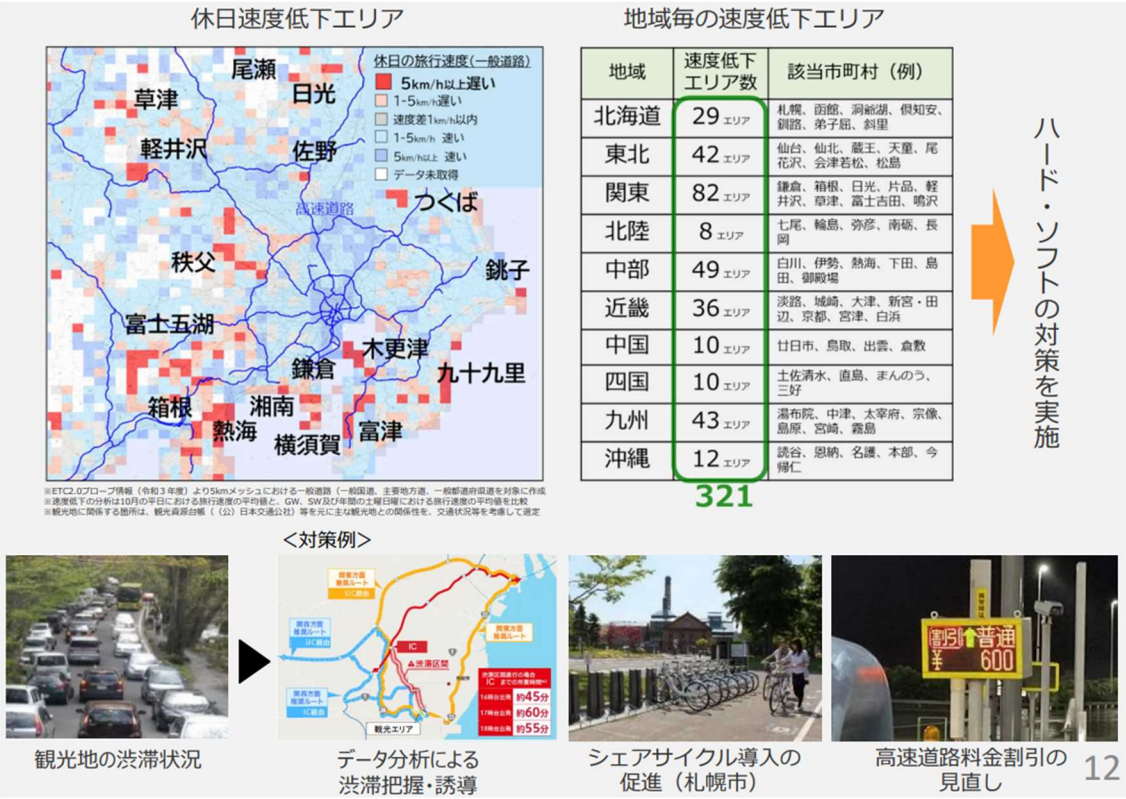
また、交通が集中する観光地においては、オーバーツーリズム [13] 対策も課題となっており、渋滞対策等の取組みも求められています。

▼　観光地へのアクセス性向上と訪日観光客の推移



北関東道整備による観光地資源アクセスの向上　　訪日観光客の推移

▼　オーバーツーリズムによる観光渋滞の状況と対策例



出典：WISENET2050・政策（2023 年 10 月）　（国土交通省）

注）　12) 13)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

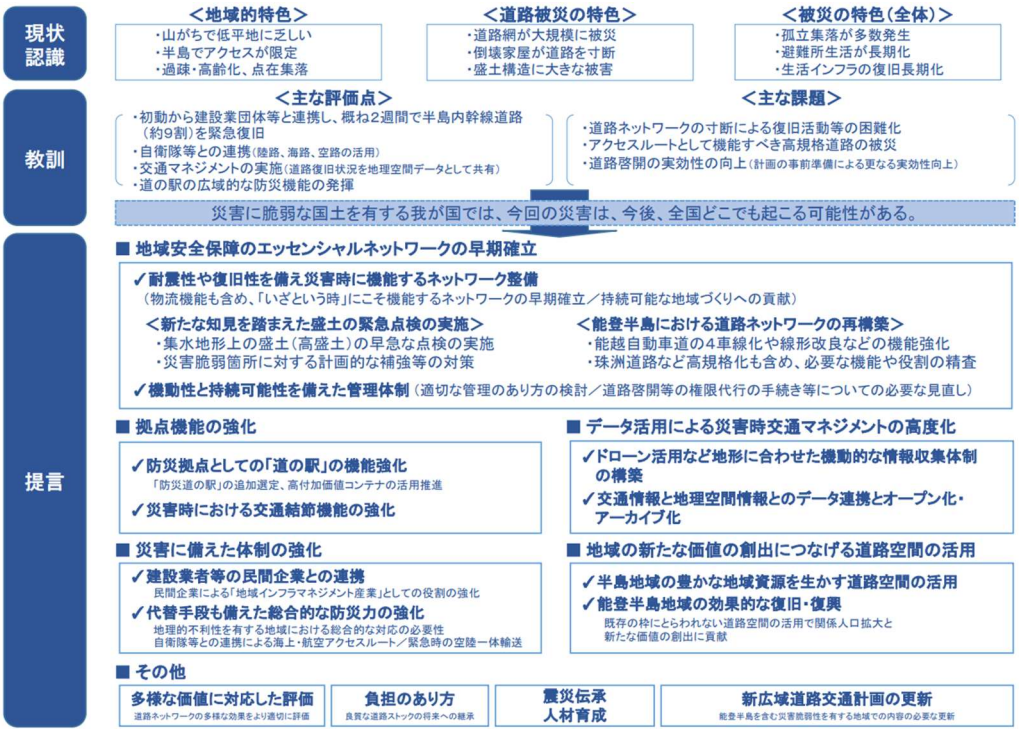
(8) 国土強靭化

我が国では、国土強靭化を推進すべく地域における防災力の一層の強化を図るとともに、災害に強い道路ネットワーク構築を掲げています。また、2024 年 1 月に発生した能登半島地震においては、道路ネットワークの寸断による復旧活動の困難化が主な課題となっています。そのため、激甚化・頻発化する自然災害に対応する防災まちづくりを推進していく必要があり、災害リスクに対応した信頼性の高い道路整備が求められています。

▼ 国土強靭化基本計画の概要

出典：国土強靭化基本計画（2023 年 7 月 28 日閣議決定）（内閣官房）

▼ 令和 6 年能登半島地震を踏まえた緊急提言の概要



出典：令和 6 年能登半島地震を踏まえた緊急提言（2024 年 6 月 28 日）（国土交通省）

3-2　豊田市の特徴

(1) 概況

本市は愛知県のほぼ中央に位置し、愛知県全体の 17.8%を占める広大な面積を持つまちです。全国有数の製造品出荷額等を誇る「クルマのまち」として知られ、世界をリードする産業中枢都市としての顔を持つ一方、市域のおよそ 7 割を占める豊かな森林、市域を貫く矢作川、季節の野菜や果物を実らせる田園が広がる、恵み多き緑のまちとしての顔を併せ持っています。

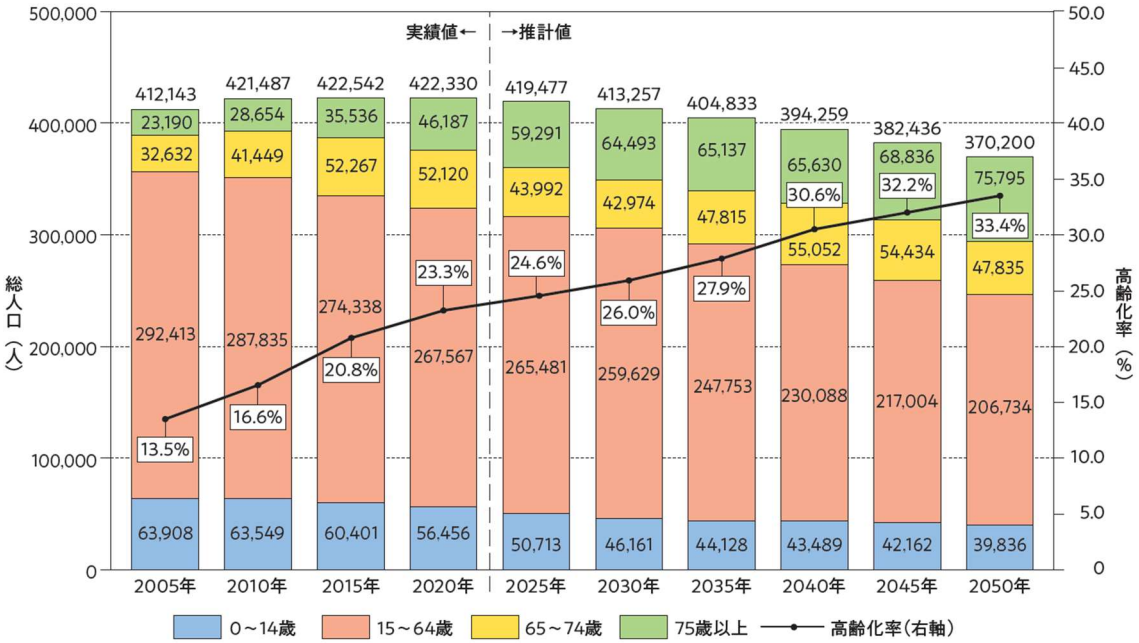
▼　現豊田市区域の 2005 年時点における行政区分

出典：豊田市ウェブサイト

(2) 人口推移

本市の人口は 2020 年で約 42 万人ですが、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、2050 年には約 37 万人となる見込みです。

▼　豊田市の将来人口推計の推移



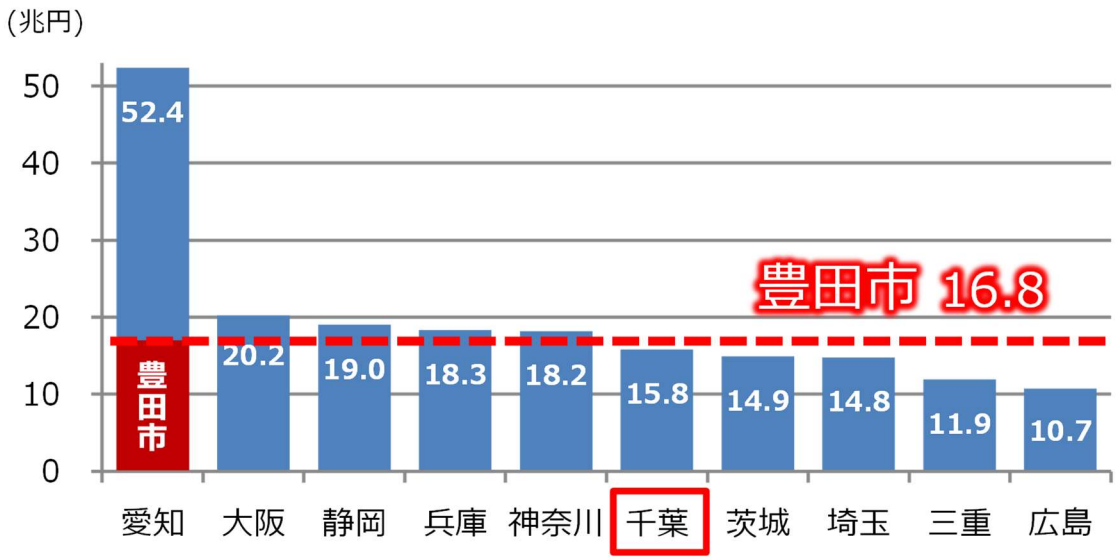
出典：【実績値】国勢調査（総務省）、【推計値】日本の地域別将来推計人口（2023 年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）を基に豊田市作成

(3) 産業

本市の製造品出荷額等は、市町村単位では 22 年連続（2002 年～2023 年）全国 1 位で、都道府県別製造品出荷額等と比較しても全国 6 位の千葉県を上回っているなど、自動車関連産業を中心とした製造業が盛んなまちです。

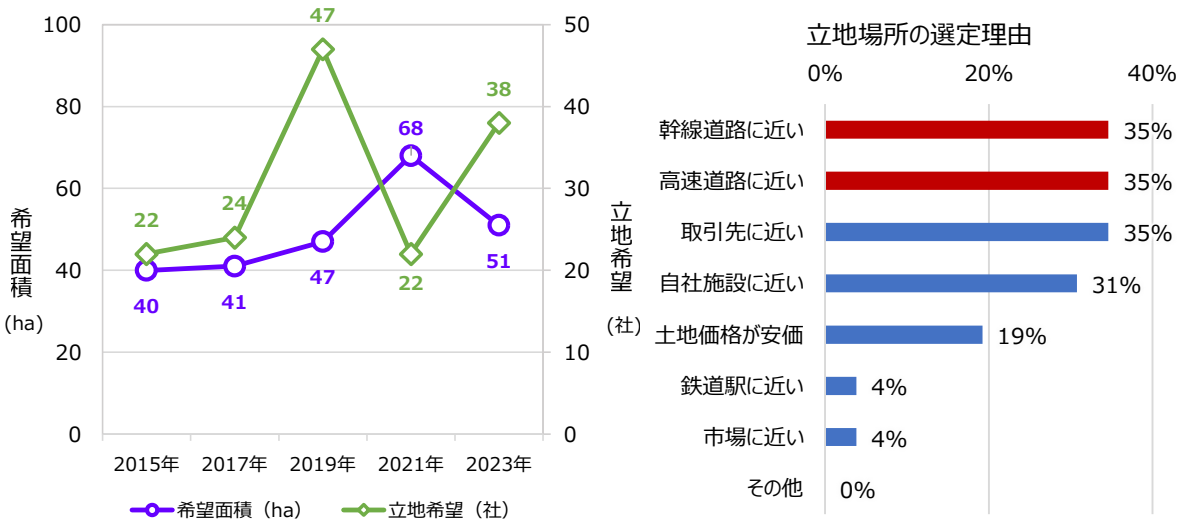
また、企業を対象に実施した調査において、本市へ進出意向のある企業が多数確認されており、幹線道路や高速道路に近いことなどがその理由に挙げられています。今後も、高速道路インターチェンジ周辺や幹線道路沿線などにおいて、更なる企業立地等が想定されています。

▼　都道府県別製造品出荷額等の比較（2023 年時点）



出典：2023 年経済構造実態調査（総務省･経済産業省）を基に豊田市作成

▼　豊田市への立地希望企業数･希望面積および立地場所の選定理由



注）豊田市への立地希望理由は豊田市外の企業を対象に集計

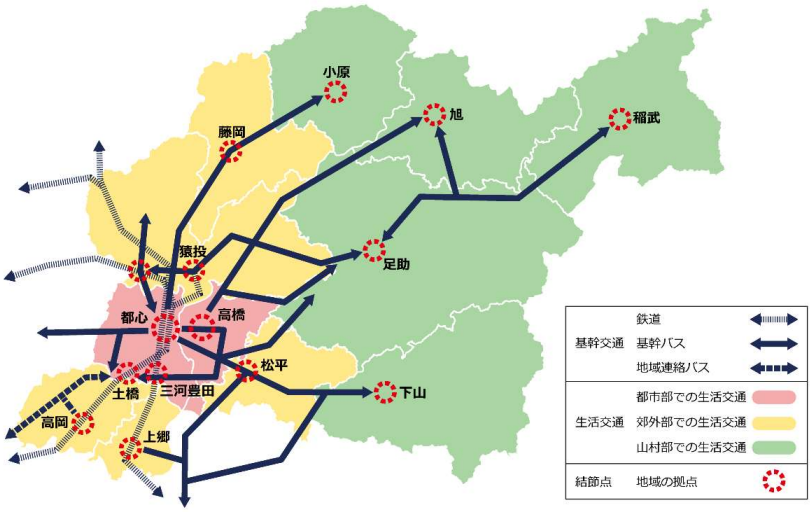
出典：令和 5 年度　豊田市企業進出意向調査（2023 年 12 月）（豊田市）

(4) 公共交通

本市では、市内外の主要拠点を結ぶ幹線ネットワークとして鉄道と基幹バス路線などを基幹交通と位置づけており、地域内の移動手段である生活交通と連携して、持続可能な移動サービスの展開をめざしています。

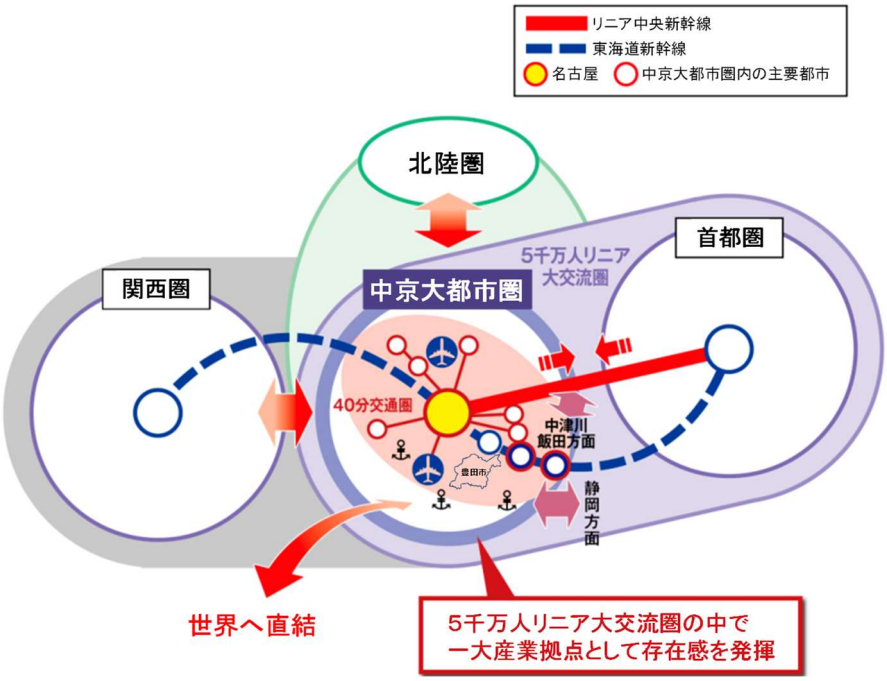
また、リニア中央新幹線の開業は、働き方や暮らし方に多様な選択肢を生み出すことが予想されます。本市においても、国内でのアクセスの優位性を生かしながら、産業中枢都市であり続けるための取組みを促進するとともに、ものづくりに関わる「人・もの・情報」を交流させ、新たな価値の創造を促進することで、圏域の飛躍を推進する役割が期待されます。

▼　将来の基幹交通ネットワークと生活交通



出典：豊田市地域公共交通計画（2022 年 10 月策定、2024 年 2 月改訂）（豊田市）

▼　リニア・インパクトを生かした世界に発信する「中京大都市圏」



出典：あいちレポート 2015（2016 年 3 月）（愛知県）を基に豊田市作成

(5) SDGs 未来都市

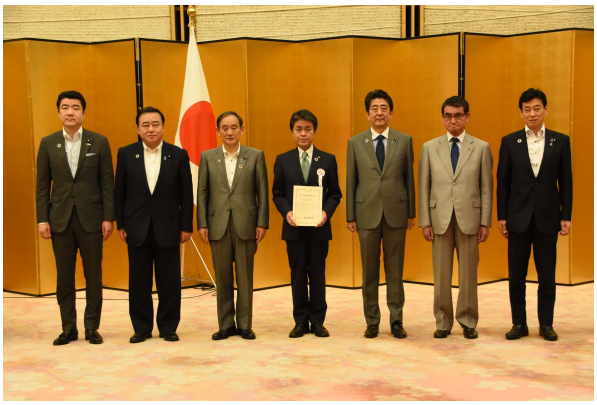
本市は 2018 年に内閣府より持続可能な開発目標達成に向けた取組みを先導的に進めていく自治体「SDGs 未来都市」に選出され、今後は、SDGs に関する普及啓発、理解促進を進めるとともに、環境モデル都市として培った経験・知見を生かしながら、地域課題の解決の加速化を図り、持続可能なまちづくりに向けた取組みを進めています。

運輸部門においては、カーボンニュートラル [8] への貢献のため、自動車排出ガスの削減が求められています。

▼ SDGs17 の目標

出典：豊田市ウェブサイト

▼ 2018 年度 SDGs 未来都市選定授与式



出典：豊田市ウェブサイト

(6) 地域資源

本市は、市域の約 7 割を占める豊かな森林や歴史・文化など多様な地域資源を有しています。文化・スポーツなどの公共施設も充実しており、FIA 世界ラリー選手権など、世界的なイベントが開催されているほか、豊田スタジアムやスカイホール豊田などは、2026 年に開催予定である第 20 回アジア競技大会の会場にもなっています。

▼ 自然豊かな観光資源（例：香嵐渓）

出典：ツーリズムとよたウェブサイト

▼ 世界的イベント

（例：FIA 世界ラリー選手権）

出典：ラリージャパン実行委員会

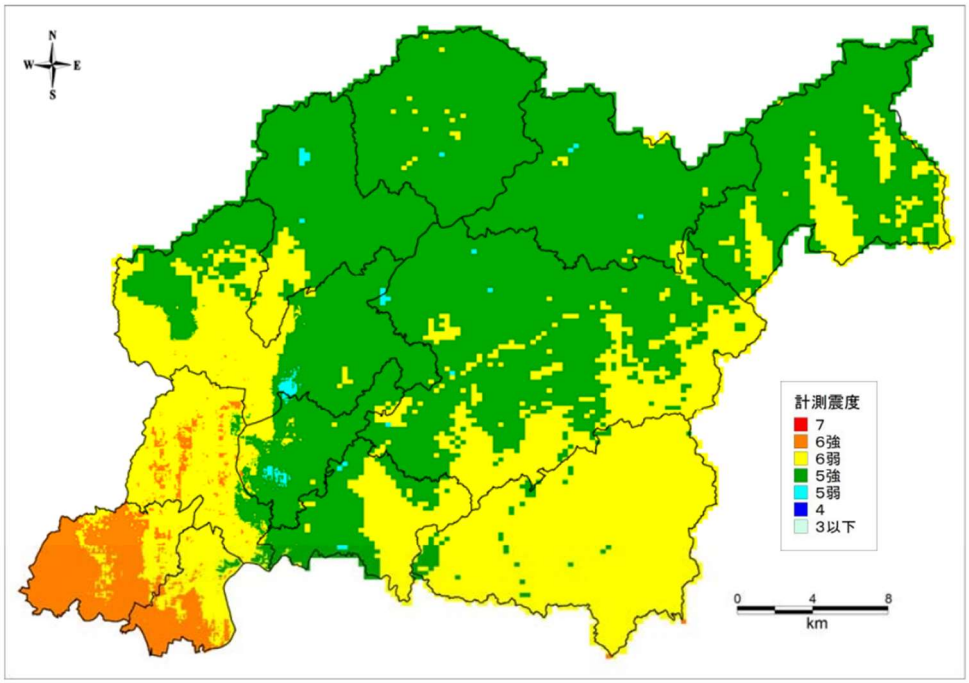
注） 8)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

(7) 災害に対するリスク

本市は南海トラフ地震を始めとした大規模地震や気候変動による豪雨や台風などによる河川の氾濫、山村地域における土砂災害といった危険性があるほか、活断層の存在も指摘されており、リスクを有しています。

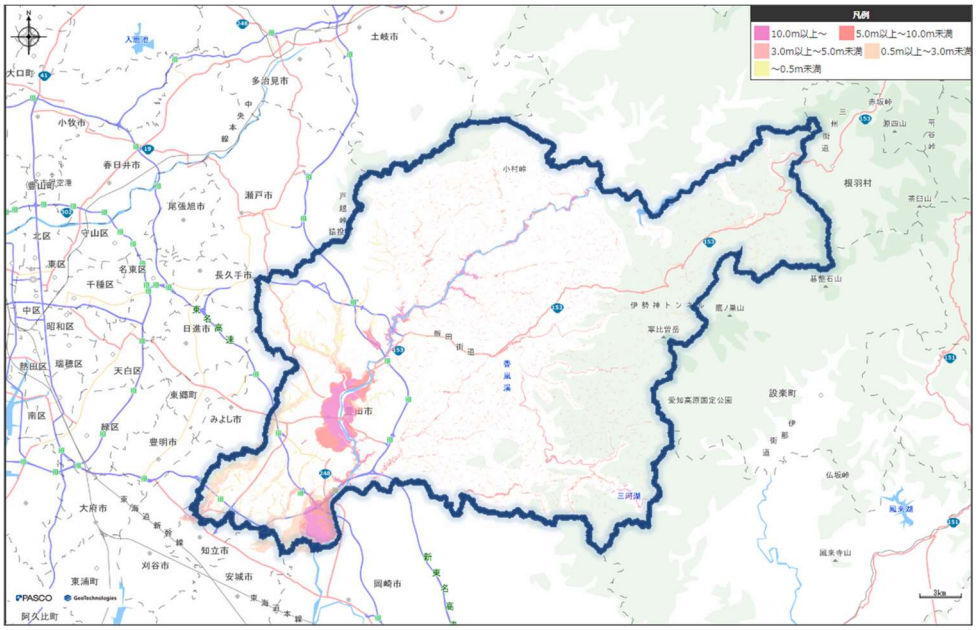
一方で、内陸部に位置し、沿岸部と比べて地震による津波のリスクが低いことから、広域での復旧・復興支援について、大きな役割を担うことも期待されています。

▼　地震の揺れによる被害予測（理論上最大想定モデル）



出典：豊田市地震被害予測結果報告書（2015 年 3 月）（豊田市）

▼　浸水想定区域(対象降雨：1,000 年に 1 回程度の確率で発生する規模の大雨）



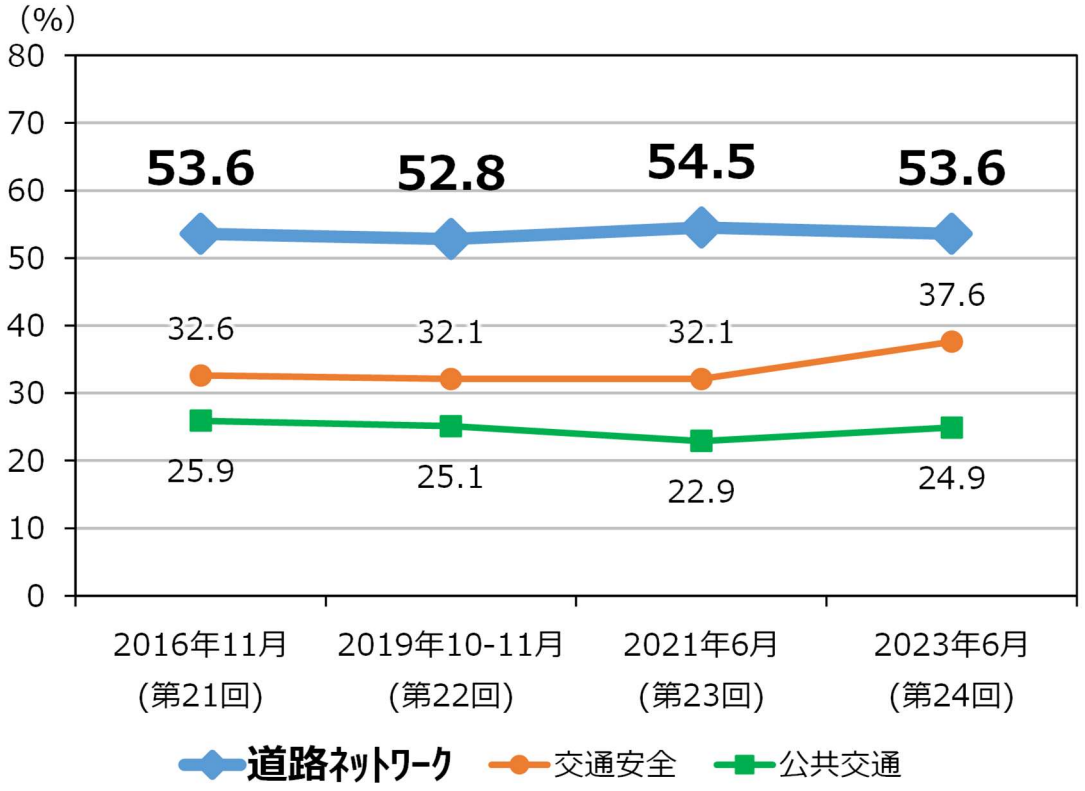
出典：とよた i マップ-豊田市地図情報サービス-　ウェブサイト

3-3　市民・事業者へのアンケート調査結果

(1) 道路ネットワークに関する市民の満足度

道路ネットワークに関しては約 50%の市民が満足しており、推移はほぼ横ばいの状態となっています。

▼　道路交通施策に関する市民満足度



注）道路ネットワークは「生活や産業を支える道路が整っているまち」、交通安全は「交通安全対策が充実しているまち」、公共交通は「利用しやすい公共交通が整っているまち」として回答

「わからない」、「無回答」を除いた回答者の内、「満足度が高い（7 段階うち、5，6，7）」と回答した人の割合

地区別補正係数を考慮した結果で算出

出典：市民意識調査（豊田市）

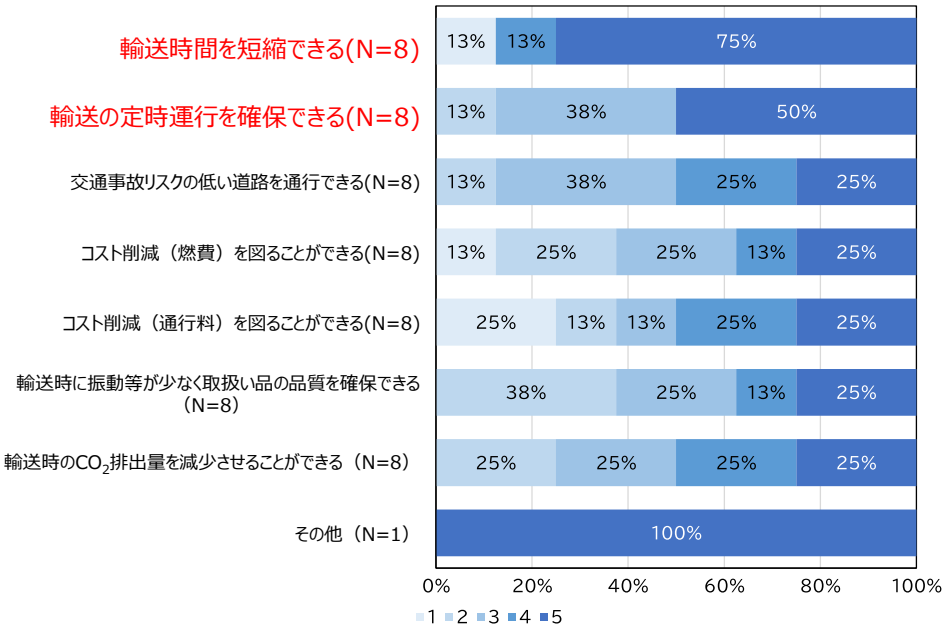
(2) 物流に関する事業者アンケート及びヒアリング結果

本市内に事業所を構える製造業や運輸業を対象としたアンケート結果から、輸送ルートを検討する際に重要視する項目として、「輸送時間の短縮」や「輸送の定時運行の確保」が挙げられています。

また、本市内に事業所を構える製造業や運輸業へのヒアリング結果によると、自動車産業等において、トラックドライバー不足等に対応するため、引取物流化[14)]が進められており、輸送が効率化する一方で、車両が大型化しています。さらに、引取物流化等に伴い、高速道路インターチェンジ周辺や大規模既存工場周辺等に大規模物流施設の立地需要が高まっていると考えられます。

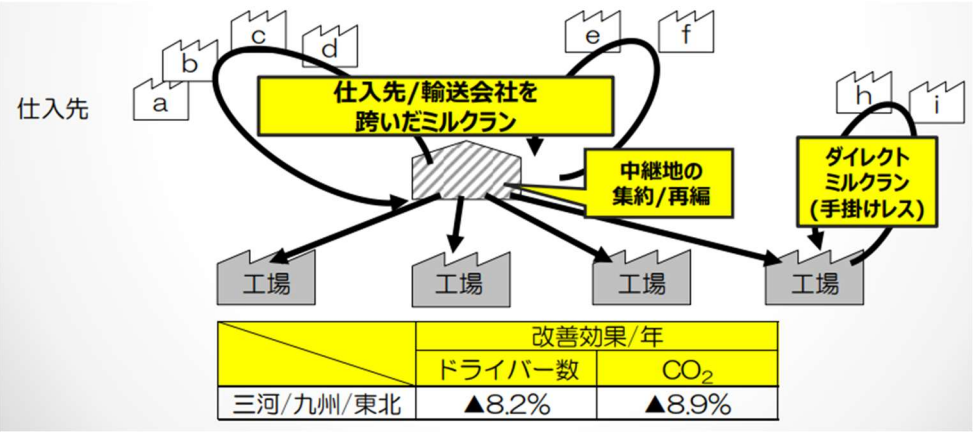
加えて、EV 需要に伴い、市内でも電池生産が開始見込であり、組立工場・部品工場ともに大型車両の増大が想定されています。

▼ 物流に関して、輸送ルートを検討する際に重要視している内容



注）重要度評価は 1：低 ⇔ 5：高の 5 段階で評価　　出典：企業アンケート調査結果（2023 年）（豊田市）

▼ 引取物流化



出典：総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会資料（2017 年 6 月 29 日）（経済産業省）

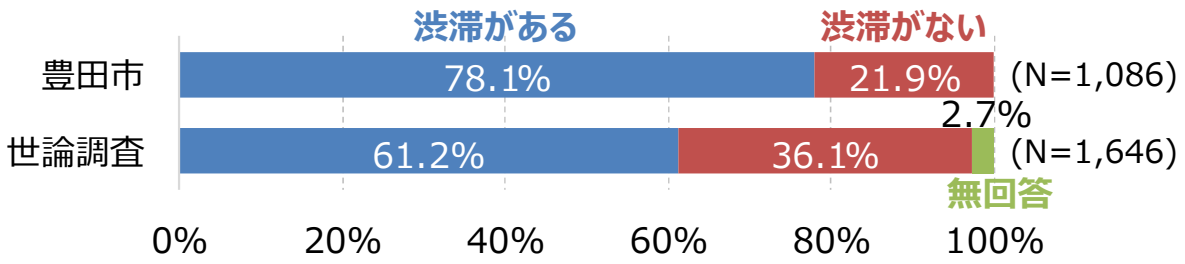
注） 14)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

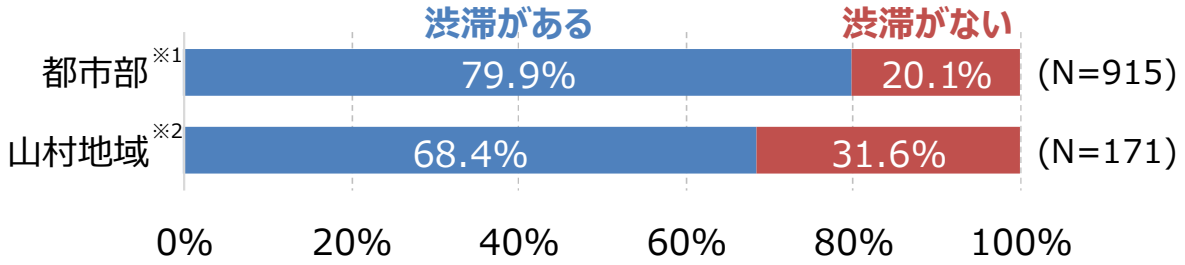
(3) 渋滞に対する市民意識

本市は国の世論調査と比較して、渋滞に対して課題と感じている割合が高く、特に都市部でその傾向が顕著となっています。

また、渋滞緩和のための道路整備に対するニーズが国の世論調査と比較して高い状況です。

▼　いつも通る道路で渋滞しているところがあるか



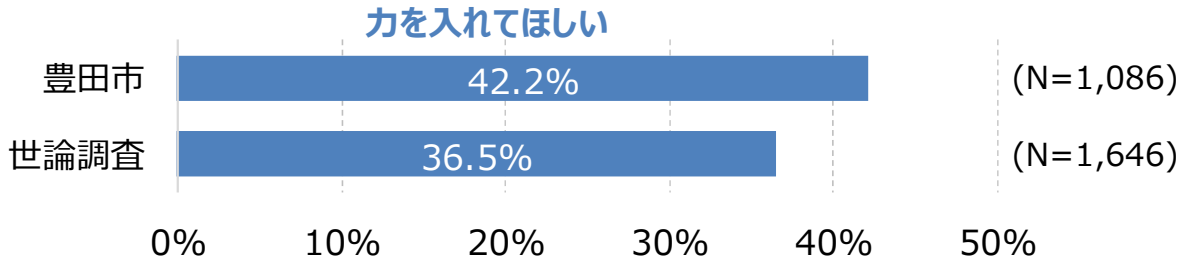


※1　都市部に該当する中学校区：逢妻、朝日丘、井郷、梅坪台、上郷、猿投、猿投台、浄水、末野原、崇化館、高岡、高橋、豊南、保見、前林、益富、美里、竜神、若園

※2　山村地域に該当する中学校区：石野、松平、旭、足助、稲武、小原、下山、藤岡、藤岡南

出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）、世論調査（2021 年）（内閣府）

▼　渋滞緩和のための道路整備※に力を入れてほしいと思うか



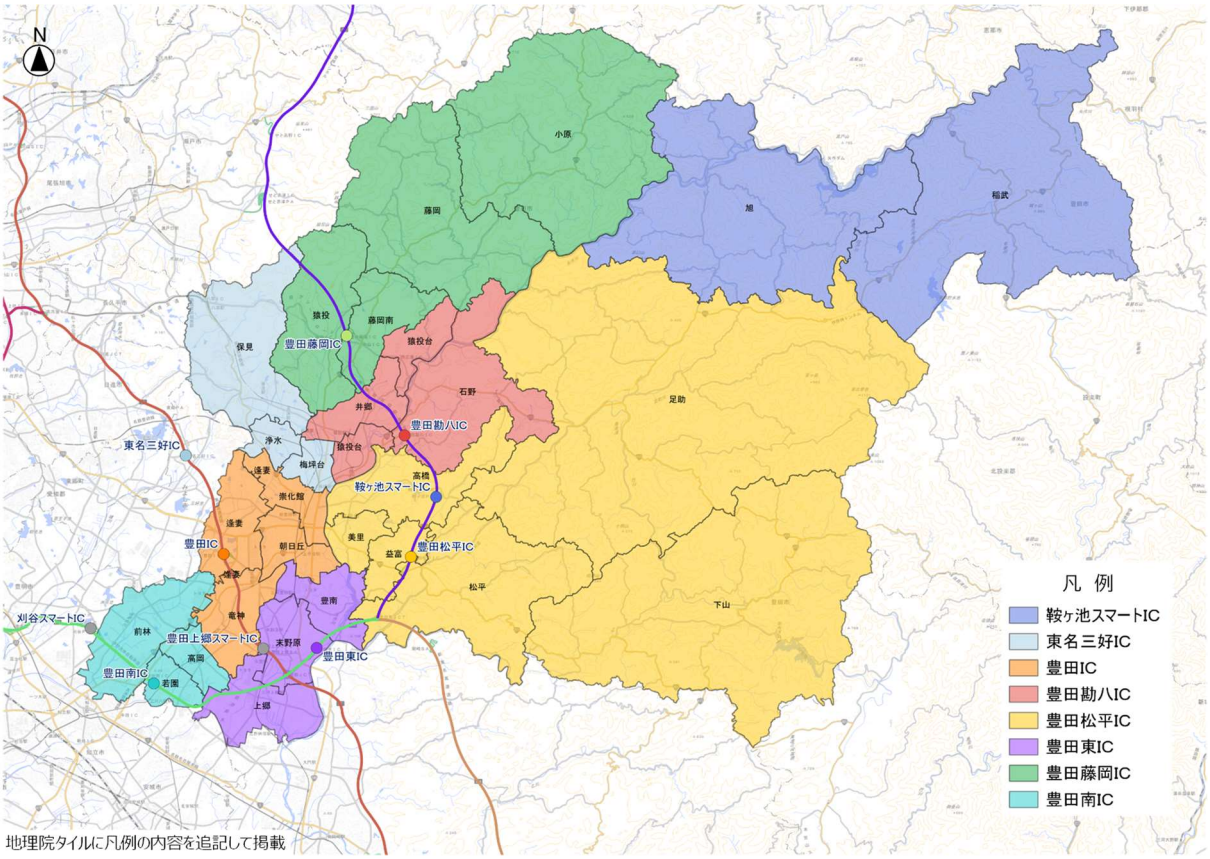
※渋滞緩和のための道路整備：バイパス整備、交差点の立体交差化など

出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）、世論調査（2021 年）（内閣府）

(4) 高速道路インターチェンジの利用状況について

本市は、市内に 8 つの高速道路インターチェンジが立地しているほか、近隣市にも東名三好インターチェンジや刈谷スマートインターチェンジなどが位置しています。多くは最寄のインターチェンジを利用していますが、最寄のインターチェンジではなく、遠方のインターチェンジを利用している地区も存在しています。

▼　中学校区別で最も利用されている高速道路インターチェンジ



注）各中学校区において最も利用者数が多かった高速道路インターチェンジを着色

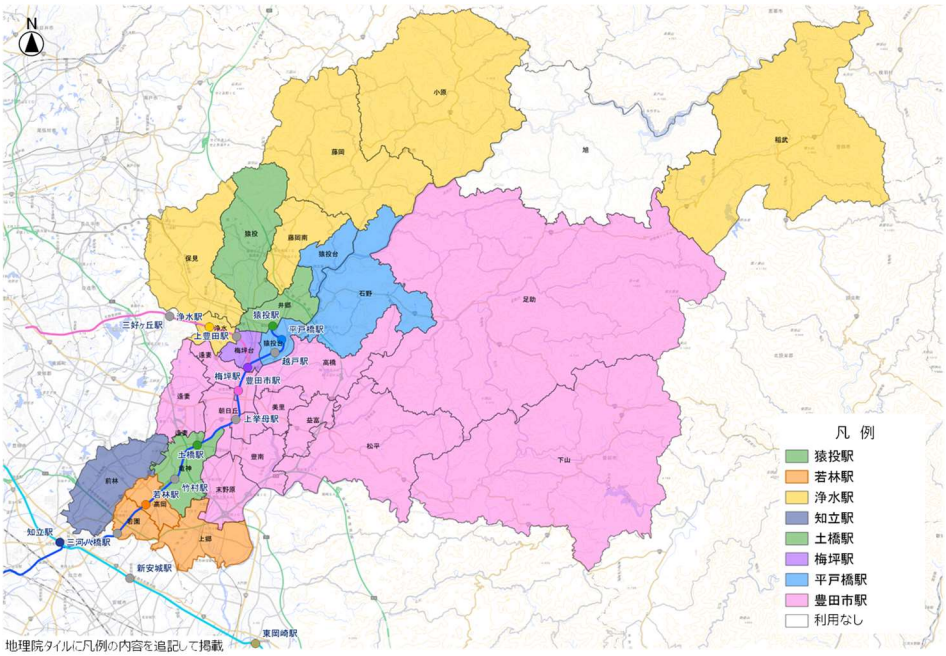
出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）

(5) 鉄道駅の利用状況について

本市では、名古屋鉄道三河線、名古屋鉄道豊田線、愛知環状鉄道線、愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が運行しており、市内を南北に縦断しています。

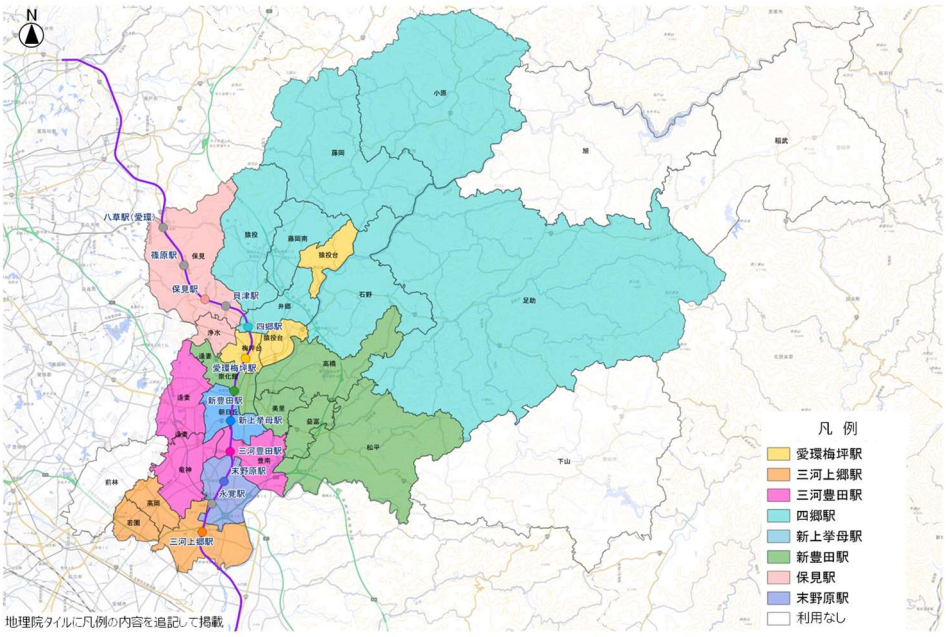
そのため、主に鉄道駅の東西方面において、遠方の鉄道駅を利用している状況となっている地区が存在しています。

▼　中学校区別で最も利用されている名古屋鉄道駅



注）各中学校区において最も利用者数が多かった名古屋鉄道駅を着色

▼　中学校区別で最も利用されている愛知環状鉄道駅



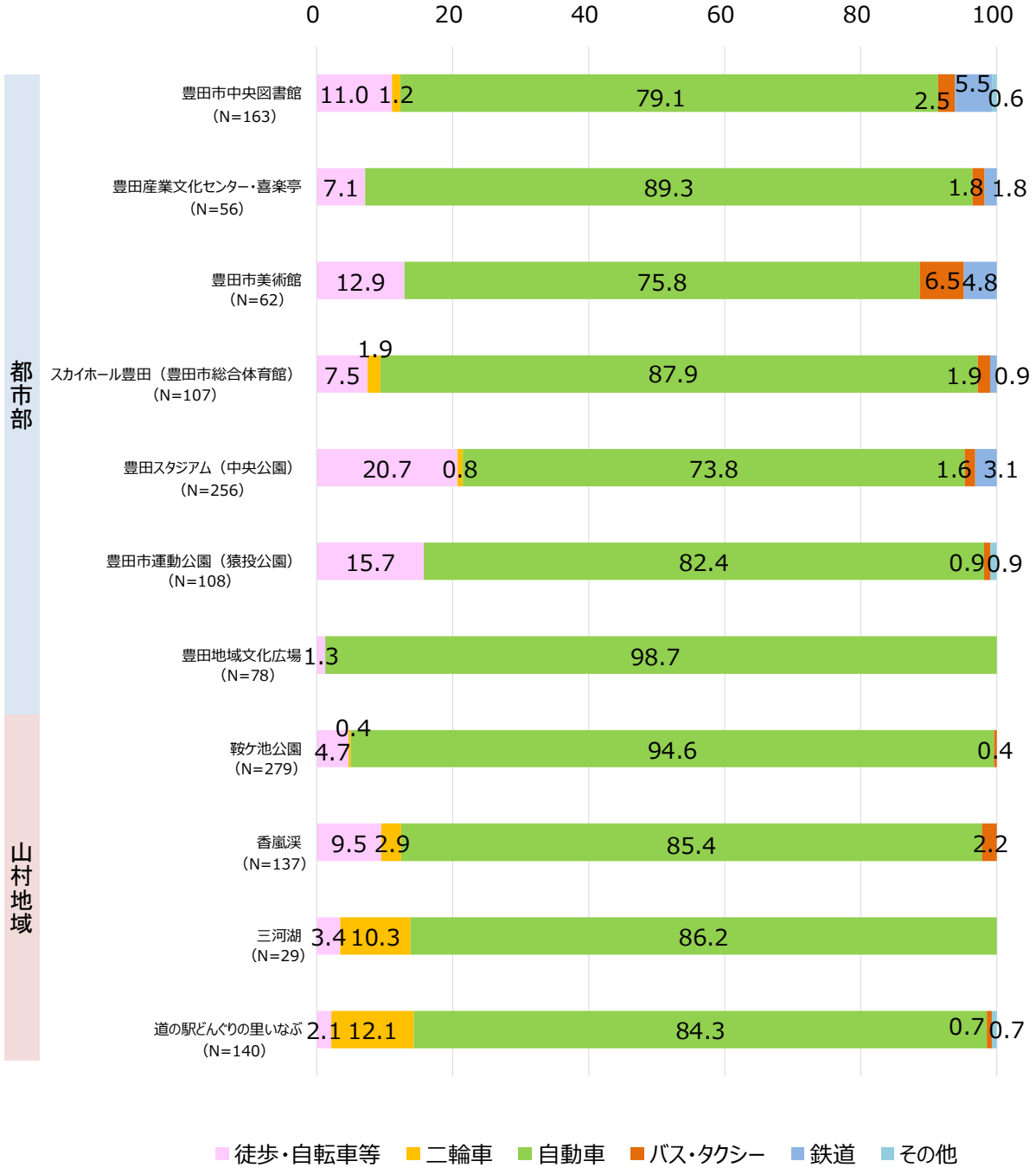
注）各中学校区において最も利用者数が多かった愛知環状鉄道駅を着色

出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）

(6) 観光地・公共施設等への移動手段について

本市内の観光地や公共施設等への移動手段は、自動車を利用する割合が高く、特に山村地域に位置する観光地においてはその傾向が高くなっています。

▼ **観光地・公共施設等への移動手段**



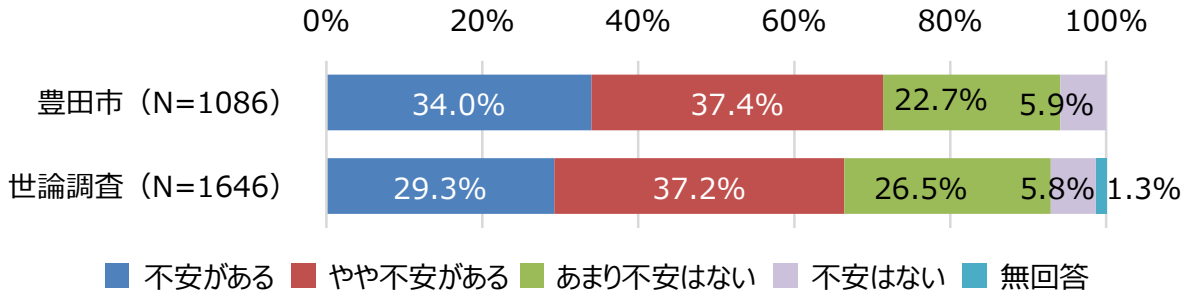
注）よく利用する施設を 3 つまで回答

出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）

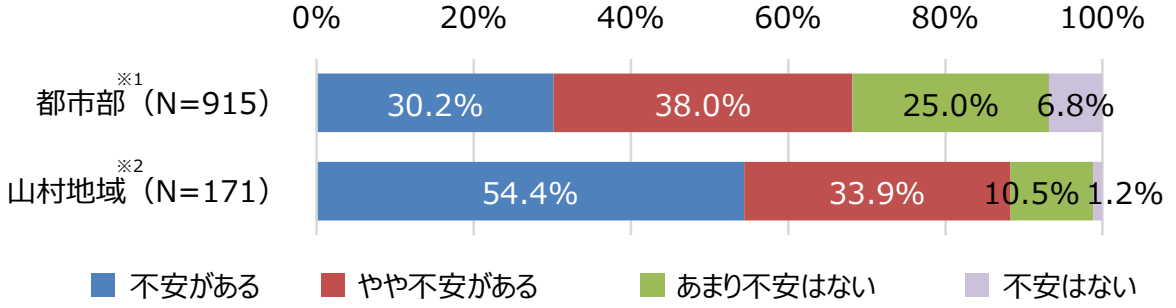
(7) 災害に対する市民意識

本市は国の世論調査と比較して、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となっています。

▼　災害時に不安に感じる市民割合



出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）、世論調査（2021 年）（内閣府）



※1　都市部に該当する中学校区：逢妻、朝日丘、井郷、梅坪台、上郷、猿投、猿投台、浄水、末野原、崇化館、高岡、高橋、豊南、保見、前林、益富、美里、竜神、若園

※2　山村地域に該当する中学校区：石野、松平、旭、足助、稲武、小原、下山、藤岡、藤岡南

出典：豊田市　道路整備に関するアンケート調査（2023 年～2024 年）

■ アンケート調査概要

- 市民意識調査

市民の市政に対する評価とこれからのまちづくりに対するニーズや意識を統計的に把握することを目的に 2 年に 1 度実施している調査

✧ 調査期間：2023 年 6 月 5 日～2023 年 6 月 26 日（第 24 回）
✧ 調査対象：豊田市内在住 3 か月以上の満 18 歳以上の市民から無作為に抽出
✧ 有効回答数：4,036 人

- 豊田市　道路整備に関するアンケート調査

市民の道路整備に関する利用実態や考えを把握することを目的に実施した調査

✧ 調査期間：2023 年 12 月 18 日～2024 年 1 月 14 日
✧ 調査対象：豊田市内在住 3 か月以上の満 18 歳以上の市民から無作為に抽出
✧ 有効回答数：1,086 人

- 企業アンケート調査

市内の製造業、物流業者を対象に、輸送実態や物流 2024 年問題等に対する課題や取組みを把握することを目的に実施した調査

✧ 調査期間：2023 年 1 月～2023 年 3 月
✧ 調査対象：西広瀬エリア周辺および豊田南インターチェンジ周辺の製造業者・物流業者
✧ 有効回答企業数：9 社

- 世論調査（内閣府）

道路に関する国民の意識を把握し、今後の施策の参考とすることを目的に内閣府が実施している調査

✧ 調査期間：2021 年 7 月 8 日～2021 年 8 月 15 日
✧ 調査対象：全国 18 歳以上の日本国籍を有する者から無作為に抽出
✧ 有効回答数：1,646 人

第4章．今後の幹線道路網整備の方針

4-1　めざす都市の姿

本市では、第９次豊田市総合計画において、市民と行政がともに取り組む「2050 年を展望して設定する普遍的なまちづくりの方向性」として、本市がめざす「将来像」や将来を展望した「将来都市構造」を示しています。

（第９次豊田市総合計画　第２章　ミライ構想　抜粋）

■　将来像

「つながる　つくる　暮らし楽しむまち・とよた」

豊田市には、先人のたゆまぬ努力により培われてきた豊かな自然や歴史・文化・芸術、また、本市の発展とともに「クルマのまち」として育まれてきたものづくり産業・技術など多様な資源があります。

わたしたち豊田市民は、こうした資源に愛着や誇りを持って、守り、更に大きく育て、次代を担うこどもたちへとつないでいくことで、安心と輝きに包まれた豊かな豊田市のミライをつくり出していくことが大切であると考えます。

わたしたちは、「つながり」と「チェンジ（変化）・チャレンジ（挑戦）」によって、一人ひとりが主役となって、幸せを感じながらミライをひらく「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」を目指します。

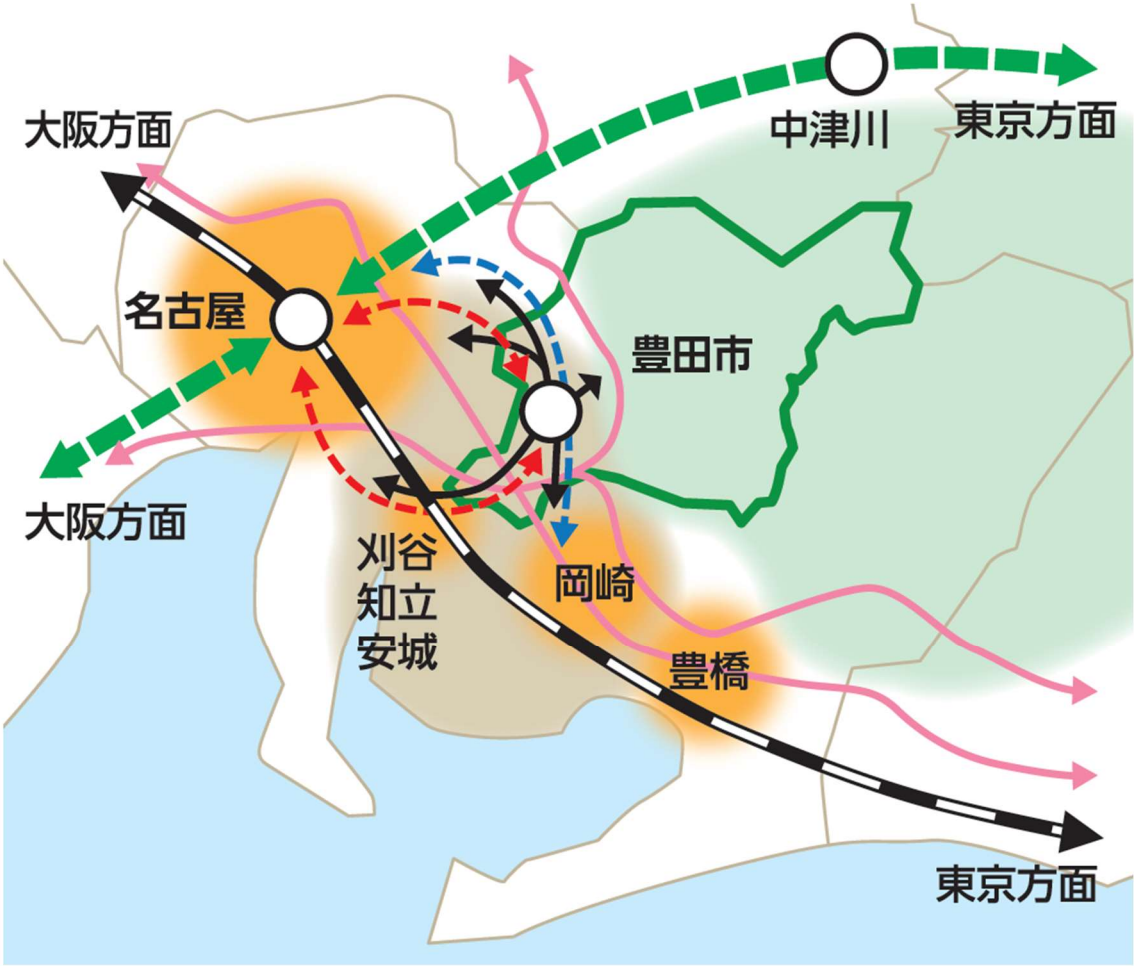
■　将来都市構造

本市は、矢作川を中心に形成される西三河平野と、木曽山脈から連なる三河高原が広がる変化に富んだ地勢を有しており、森林地域が約７割を占める広大な市域に市街地や集落が点在し、都市部から山村部まで多様な地域が共存しています。また、東名高速道路を始め４つの高規格幹線道路に８つのインターチェンジを有する道路交通の要衝であるとともに、名鉄三河線を始め４つの鉄道路線に 26 の駅があり、市内や広域の移動において高い交通利便性を有しています。さらに、世界有数の産業中枢都市として、「人・もの」等の移動が活発に行われ、中部圏の中で自立した生活圏を形成していることが特徴です。

リニア中央新幹線の開業等により日本中央回廊が形成されることで、三大都市圏を中心とした地域経済の活性化が期待されます。そうした中で、本市の都市活力を維持・増進していくためには、名古屋市へのアクセス機能を更に強化し、中部圏における本市の拠点性と優位性を一層高めていくことが必要です。また、気候変動に伴う自然災害や異常気象の増加、巨大地震など様々なリスクが想定されており、市民の安全・安心を確保するため、災害リスクへの適応を念頭においたまちづくりを進めていくことが不可欠です。

これらを踏まえ、目指すべき将来都市構造の基本的な考え方を示します。

▼　周辺都市及び大都市圏との連携イメージ図



①. 将来都市構造の基本的な考え方

広大な市域の中で、市民の暮らしの質を将来にわたって維持・向上させていくためには、都市部と山村部の都市基盤を柔軟に活用しながら、社会環境に適応して、多様な価値や可能性を創出するまちづくりが必要です。その実現に向けて、自然災害に備えるとともに、環境負荷の抑制や都市経営の効率化等に配慮し、長期の視点を持って戦略的に、農地や森林、河川等の自然環境の保全と市民の暮らしが調和する土地利用を図ります。

特に、都市の骨格づくりとして、人口が集中する都市部と集落が点在する山村部の地域特性を踏まえて、暮らしに必要な機能（以下「暮らし機能」といいます。）や居住をコンパクトに集積・維持する地域を「拠点」と位置付けます。そして、拠点間の連携を図るため、道路や鉄道等の公共交通に加え、情報基盤などの「ネットワーク」の強化を進めることで、拠点相互がより緊密につながり合い、周辺地域を含めて広域的に「人・もの」等の様々な循環・対流を創出し、都市部・山村部それぞれの地域の価値を高め合う「拠点連携型都市」を目指します。

②. 拠点連携型都市の実現に向けて

✓ **拠点への機能・居住の緩やかな集積と拠点間の連携強化**

都市部においては、まちの魅力や暮らしの質の向上を図る買い物や医療等の暮らし機能を拠点へ集積することに加え、既存の資源を効果的に活用することで、安全・安心で利便性の高い暮らしを提供する市街地の形成を図ります。また、既成市街地における空き家や低未利用地の活用と併せ、鉄道沿線を基本とした新市街地の整備等により、利便性の高い地域への多様な世代の新規居住や住み替えを推進します。

山村部においては、拠点に暮らし機能を維持し、地域の暮らしの質の確保を図ります。また、コミュニティの維持に向け、空き地や空き家等を活用した居住環境を確保し、山村部への移住や定住を促進します。

リニア中央新幹線の開業を見据え、鉄道機能の強化による名古屋市へのアクセス性の向上を図るとともに、デジタル技術を効果的に活用し、拠点間の機能連携と交流促進に必要なネットワークの強化を推進します。

✓ **都市基盤を生かした更なる産業の強化と地域資源の保全・活用**

既存の産業用地や充実した都市基盤を最大限に活用し、更なる産業の集積・強化や周辺都市との広域的な連携により、将来にわたって都市活力を持続できる産業構造の確立を図ります。

優良農地や森林の保全を基本とし、地域特性に応じて地域活力の向上に資する農地や森林の活用を図ります。

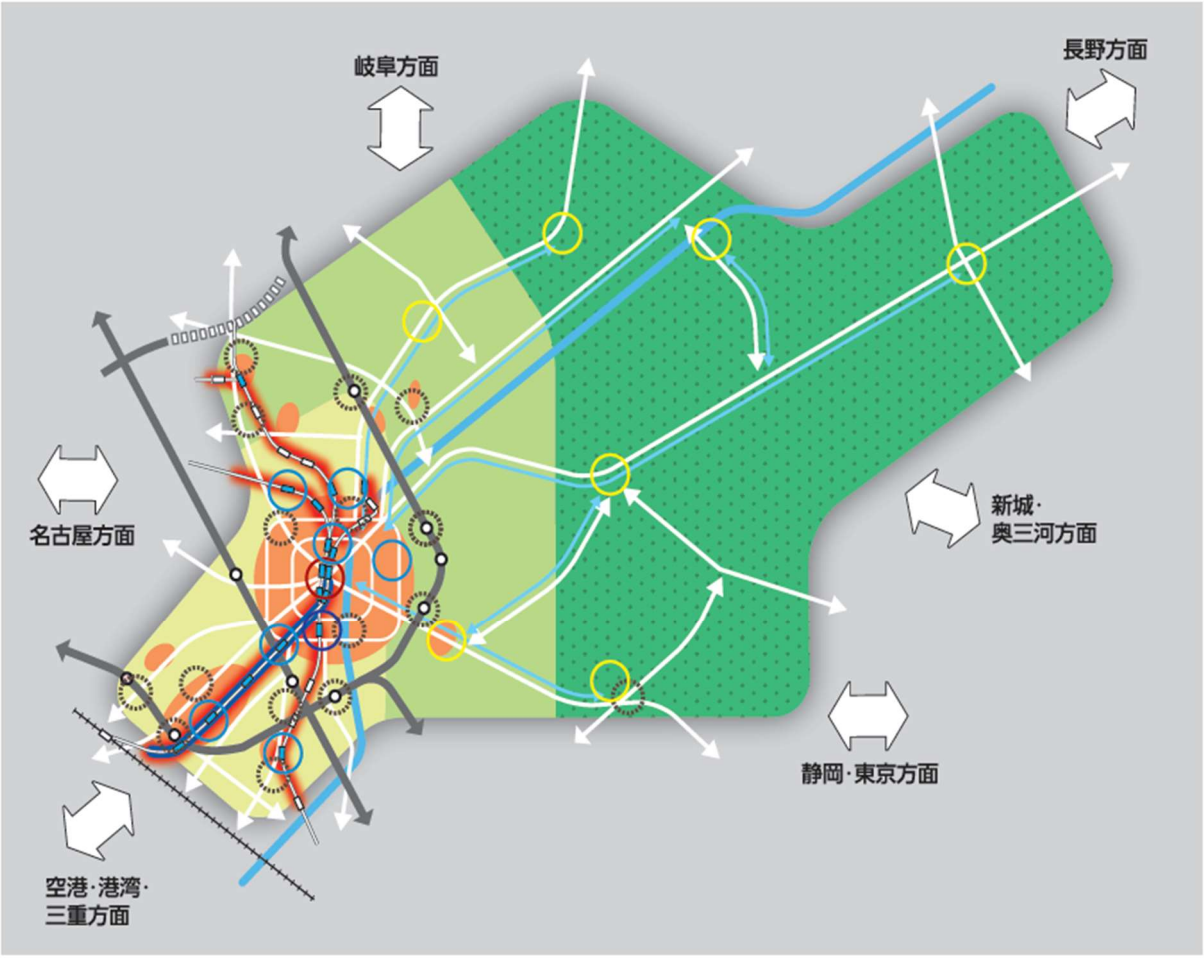
豊かな自然や歴史・文化、スポーツ等の多様な地域資源を保全・活用し、地域への誇りや愛着を高めることで、地域の活性化を図るとともに、地域資源を次世代へ継承します。

✓ **安全・安心な防災まちづくりの推進**

豪雨や台風等による河川の氾濫や急傾斜地における土砂災害、巨大地震等の災害リスクを踏まえて、農地や森林が持つ多面的機能を生かした自然環境の保全や安全に配慮した適切な土地利用を推進します。

また、激甚化・頻発化する自然災害に適応するため、防災・減災対策を着実に進め、災害に強い都市の形成を図ります。

▼　将来都市構造イメージ



凡例

〈ゾーン〉
- 市街地ゾーン
- 田園・都市共生ゾーン
- 里山・都市共生ゾーン
- 森林環境ゾーン

〈拠点〉
- 都心
- 産業技術拠点
- 都市拠点
- 生活拠点

〈エリア〉
- 産業誘導エリア
- えきちか居住誘導エリア
- 重点居住誘導駅

〈その他〉
- 矢作川

〈ネットワーク〉
- 鉄道・駅
- 鉄道強化軸
- 高規格道路
- 高規格道路(調査中)
- 道路
- インターチェンジ
- 基幹バス

ゾーン		地勢や土地利用の現況、法令等で定める土地規制を踏まえ、自然環境の適切な保全と活用、営農や森林施業、製造・物流等のものづくり産業活動や市民の暮らしとの関係等に配慮した計画的な土地利用の推進を図るため、４つのゾーンを位置付けます。
	市街地ゾーン	鉄道等の公共交通の利便性の向上に併せて、市街化区域における生活利便性の向上や土地利用の高度化、低未利用地の活用等により、都市的土地利用を推進し、誰もが暮らしやすい市街地の形成を図ります。
	田園・都市共生ゾーン	優良農地の保全等により営農環境に最大限に配慮しながら、定住促進や産業集積等の計画的な土地利用の誘導により、農業的土地利用と都市的土地利用との調和・共生を図ります。
	里山・都市共生ゾーン	都市近郊の農地や森林等の適切な管理・保全を進めつつ、既存ストックを生かした産業集積等の計画的な土地利用の誘導により、里山環境と都市的土地利用との調和・共生を図ります。
	森林環境ゾーン	農地や森林等の豊かな自然環境及び都市的土地利用の適切な管理・保全を基本として、地域産業の振興に資する土地利用を推進するほか、生活拠点を中心に居住促進地区を設定し、コミュニティ維持に必要な移住・定住の誘導により、自然環境の保全と山村地域の暮らしとの調和・共生を図ります。
拠点		地域の特性を踏まえ、暮らし機能や居住を集積・維持する都市の「拠点」として、「都心」、「産業技術拠点」、「都市拠点」及び「生活拠点」を位置付けます。
	都心	拠点連携型都市の中核にふさわしい高水準の都市的サービスを享受できるよう、多様な機能を高度化・複合化し、暮らし機能や居住の更なる集積を図るとともに、交通結節機能の強化を推進します。
	産業技術拠点	世界をリードする産業技術の中核として、基幹産業の更なる強化と生産・研究機能の高度化を推進するとともに、高い生活利便性を生かした暮らし機能や居住の集積を図ります。
	都市拠点	生活利便性や交通利便性の高さを生かした拠点として、鉄道やバス等の高水準の交通サービスの確保に併せて、暮らし機能や居住の集積・維持を図ります。
	生活拠点及び広域生活拠点	地域自治区における拠点として、暮らし機能や居住を維持・誘導するとともに、関係人口の創出を始め、地域資源を生かした特色あるまちづくりを推進します。 また、足助支所周辺においては、広域的な暮らし機能を有する生活拠点として、都市と山村の共生の取組や観光交流等の山村地域の振興に必要な機能の誘導を図ります。
ネットワーク		拠点間の相互連携を図るため、公共交通（鉄道及び基幹バス）と道路からなる交通網に、情報基盤を加えた「ネットワーク」を位置付けます。
	公共交通	鉄道及び基幹バスによる拠点間の連携を引き続き強化するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋へのアクセス性の向上を図るため、鉄道強化軸における鉄道機能の強化を促進します。また、自助・共助・公助の考え方の下、多様な移動手段の組合せによる取組を推進します。
	道路	都市間・拠点間の暮らし機能の連携や交流促進、産業の強化、拠点へのアクセス性の向上等に資する道路網の形成を図ります。また、災害時における安全で確実な移動を確保するため、道路防災機能の強化を図ります。
	情報基盤	デジタル技術を効果的に活用し、暮らし機能を拠点相互で補完し合うとともに、地域間の交流を促進するため、情報基盤の整備促進や情報環境の充実を図ります。
エリア		重点的に産業と居住の適地への誘導を図るため、新たな産業立地を促進し、産業用地の供給を推進する「産業誘導エリア」と、鉄道の強みを最大限に生かして沿線への居住の誘導を推進する「えきちか居住誘導エリア」の２つの「エリア」を位置付けます。
	産業誘導エリア	産業の集積・強化に向け、計画的に新たな産業用地の供給を図るとともに、生産機能に加え、研究・開発機能の誘導を推進します。
	えきちか居住誘導エリア	将来にわたって安全で快適な市街地の形成を図るため、都市間のアクセスや市内の円滑な移動における鉄道の強みを最大限に生かし、重点居住誘導駅を中心に多様な主体による宅地の供給や暮らし機能の集積を進めるとともに、交通結節機能の強化を図り、鉄道沿線への居住の誘導を推進します。

4-2　今後の幹線道路網整備に求められる役割

前計画の取組み成果の中で残存する課題（第２章）や本市を取り巻く状況（第３章）を踏まえ、本市がめざす都市の姿を実現するために、今後の幹線道路網整備に求められる役割を以下に示します。

(1) 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、物流の速達性向上が求められています。また、確実性の高いサプライチェーン [15] 構築のため、多重性と定時性の両面から物流の信頼性向上を図る必要があります。さらに、強靭な物流ネットワークの構築により、車両の大型化や次世代の物流にも対応する必要があります。

(2) 低炭素で魅力ある都市の形成

幹線道路と生活道路の機能分化により、円滑な道路交通を確保し、CO_2 排出を削減するとともに、道路空間の再配分につなげて安全で賑わいのある都市を形成することが求められています。さらに、高齢化の進展や将来的な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、公共交通の利用促進を図る必要があります。

(3) 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強化が求められています。また、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 [12] となる高速道路インターチェンジや鉄道駅から交流拠点へのアクセス性を向上させる必要があります。

(4) 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、災害時でも迅速な避難、救援、復旧活動を可能とする道路機能の強化が求められています。

注）　12) 15)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

▼ 「現状・社会情勢」や「将来都市構造」を踏まえた今後の幹線道路網整備に求められる役割

【現状と社会情勢】	【めざす都市の姿】	【今後の幹線道路整備に求められる役割】
「産業」に関する現状、社会情勢 ・市内4つの主要産業拠点はIC10分圏域外 ・指定道路等における大型車利用率は低い ・自動車業界の100年に一度の変革期や物流の2024年問題への対応が急務 ・事業者は、「輸送時間の短縮」や「輸送の定時運行の確保」を重要視	**都市基盤を生かした更なる産業の強化** ・既存の産業用地や充実した都市基盤を最大限に活用し、更なる産業の集積・強化 ・周辺都市との広域的な連携により、将来にわたって都市活力を持続できる産業構造の確立	**（1）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15)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、強靭な物流ネットワークを構築
「都市」に関する現状、社会情勢 ・主要渋滞箇所数は名古屋市を除き愛知県ワースト１の状況が続く ・カーボンニュートラル8)の実現には、渋滞緩和の取組みが必要 ・自動運転の普及に伴う自動車分担率10)の更なる増加が懸念 ・渋滞をしていると感じる市民の割合は全国平均より高く、特に、都市部で顕著となっている	**拠点への機能・居住の緩やかな集積と拠点間の連携強化（都市部）** ・まちの魅力や暮らしの質の向上を図る買い物や医療などの暮らし機能を拠点へ集積 ・安全・安心で利便性の高い暮らしを提供する市街地の形成を推進 ・鉄道沿線を基本とした新市街地の整備等により、利便性の高い地域への新規居住や住み替えを推進 ・拠点間の機能連携と交流促進に必要なネットワークの強化を推進	**（2）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CO_2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
「山村」に関する現状、社会情勢 ・市内の車道幅員5.5m以上改良率は全国平均や県平均より低い ・地域生活圏の形成に向け、関係人口の創出や二地域居住16)を推進 ・観光資源の魅力を高めるため、観光地アクセスの強化や周遊性の高いネットワーク構築が必要 ・観光施設への交通手段としては、自動車利用率が非常に高い	**拠点への機能・居住の緩やかな集積と拠点間の連携強化（山村部）** ・山村部においては、拠点に暮らし機能を維持し、地域の暮らしの質の確保 ・コミュニティの維持に向け、空き地や空き家等を活用した居住環境を確保し、山村部への移住や定住を促進 ・拠点間の機能連携と交流促進に必要なネットワークの強化を推進	**（3）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12)（駅・IC）から交流拠点へのアクセス性を向上
「防災」に関する現状、社会情勢 ・事前通行規制区間の規制回数が増加するなど、市内においても自然災害が激甚化・頻発化している ・能登半島地震においては、道路ネットワークの寸断による復旧活動の困難化が課題 ・災害に対して不安を感じている割合は全国平均より高く、特に山村地域で顕著となっている	**安全・安心な防災まちづくりの推進** ・災害リスクを踏まえて、自然環境の保全や安全に配慮した適切な土地利用を推進 ・激甚化・頻発化する自然災害に適応するため、防災・減災対策を着実に進め、災害に強い都市の形成を推進	**（4）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

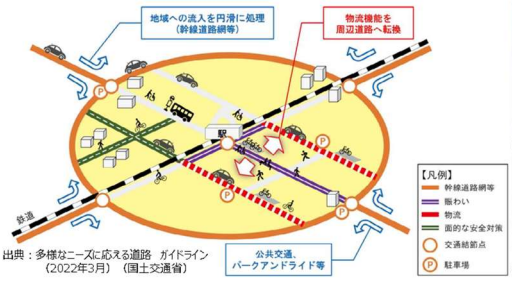
注）　8) 10) 12) 15) 16)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87、p.88、p.89）に掲載しています。

【コラム】幹線道路網の利活用について

幹線道路網整備による、生活道路の機能分化によるまちなかの賑わい創出、物流トラックの無人隊列走行、災害時の人流・物流の確保等、道路空間の利活用に関する検討が進められています。

交通需要の変化への対応だけでなく、様々な幹線道路の利活用を視野に入れた幹線道路網の構築を進めていく必要があります。

▼幹線道路と生活道路の機能分化



出典：多様なニーズに応える道路　ガイドライン（2022年3月）（国土交通省）

▼物流トラックの無人隊列走行

出典：国土交通省記者発表資料（2021年3月5日）（国土交通省）

▼災害時の人流・物流確保

出典：2040年、道路の景色が変わる（2020年6月）（国土交通省）

4-3　骨格となる道路ネットワークについて

本市における今後の幹線道路網整備に求められる役割を踏まえて、3 つの骨格となる幹線道路ネットワークを示します。

(1) 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[2)]、放射[1)]・連絡道路を形成し、下記の実現を図ります。

- 周辺都市や交通拠点へのアクセス性を高め、都市間交流を促進します。
- 産業拠点から港湾等へのサプライチェーン[15)]の速達性を向上するとともに、多重性・定時性の両面からの信頼性を確保します。
- 幹線道路と生活道路の機能分化を図り、交通の円滑化や安全で賑わいのあるまちづくりを推進します。

▼　ネットワークのイメージ

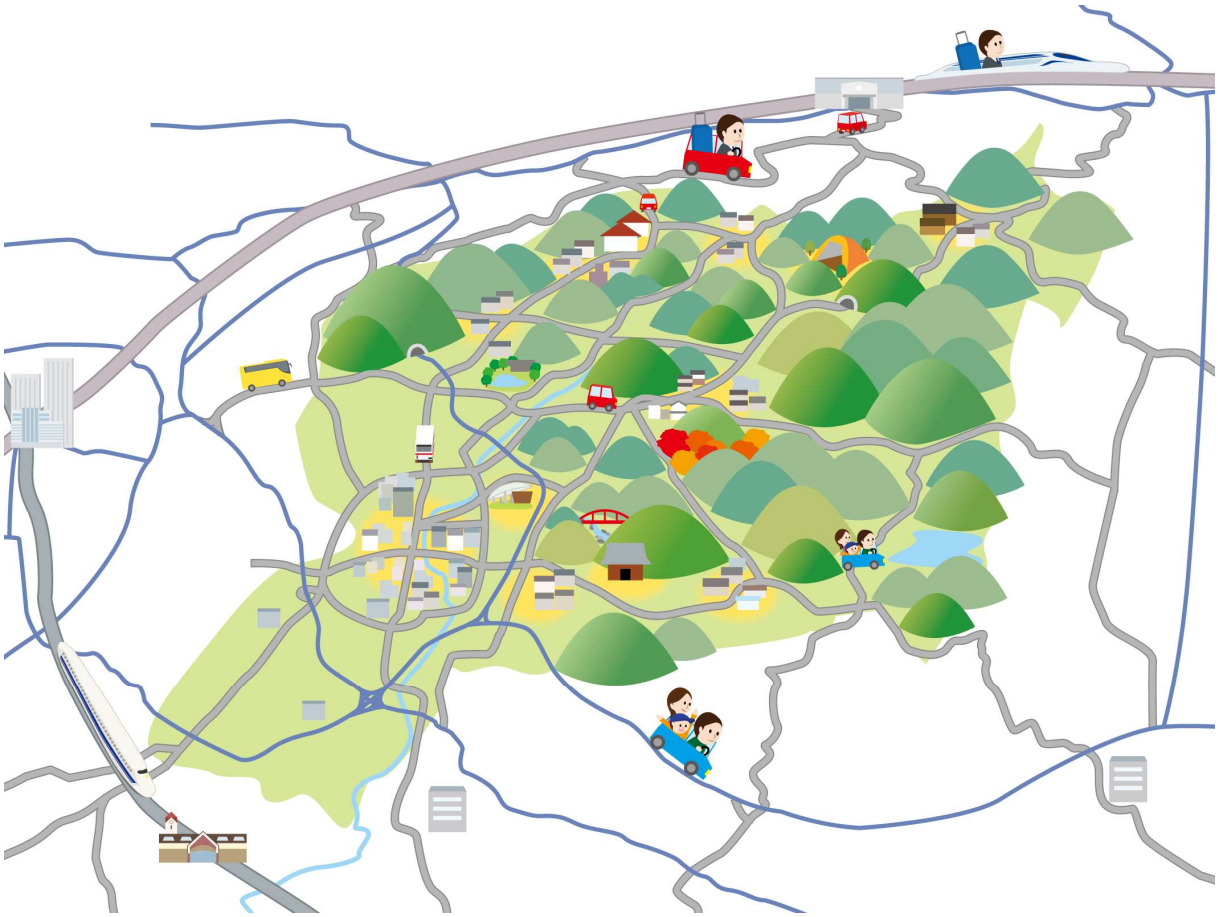
注）　1) 2) 15)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87、p.88）に掲載しています。

(2) 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し、下記の実現を図ります。

- 公共交通等の定時性や連絡性を高め、将来にわたって、暮らし続けることができる環境を確保します。
- 山村地域内の主要観光地へのアクセス性を向上し、関係人口の創出や観光資源の魅力向上を図ります。

▼　ネットワークのイメージ

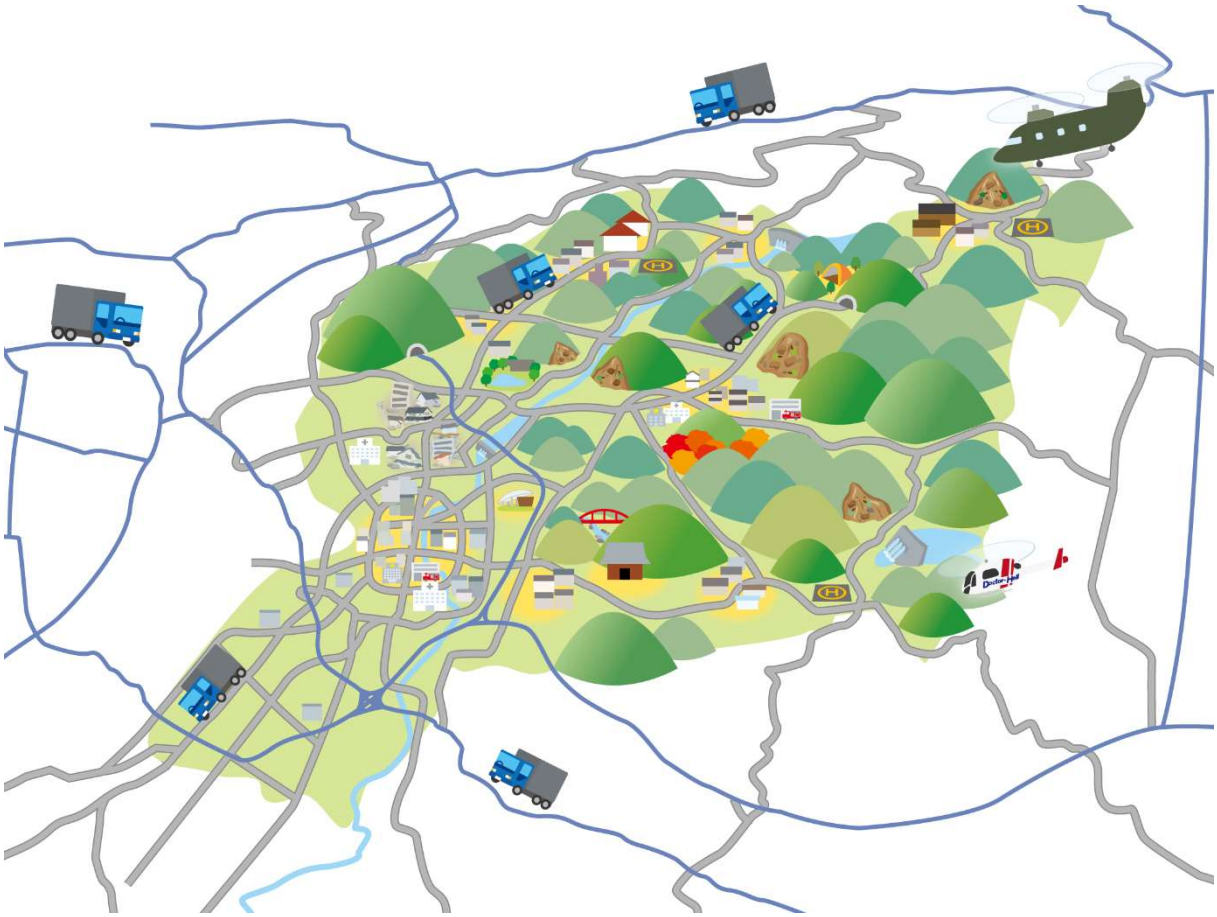


(3) 都市の強靭化 [3] を実現する道路ネットワーク

緊急輸送道路 [4] の質を向上し、下記の実現を図ります。

- 緊急輸送道路における安全性を向上し、災害時にあっても確実な緊急輸送を実現します。
- 災害拠点病院 [17]、ヘリポートなどの医療拠点・防災拠点のアクセス性を高め、災害時・平常時を問わない迅速な救急輸送を実現します。

▼ ネットワークのイメージ



注） 3) 4) 17)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87、p.89）に掲載しています。

4-4　幹線道路網整備の基本的な考え方

本市の幹線道路網整備にあたっては、以下の考え方に基づいて取組みを進めていきます。

(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[2)]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有効に活用し、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。

(2) 賢く使う取組みの推進

国、県、市で連携し、走行データなどのビッグデータや AI などを活用し、交通容量の有効活用や、整備効果の検証等を実施し、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みを推進します。

(3) 将来にわたっての安全確保

緊急輸送道路[4)]等においては、事前の備えとなる抜本的かつ総合的な防災対策を実施するとともに、良好な道路インフラを次世代に継承するため、各道路管理者が策定している個別施設計画等に基づき、道路構造物や附属施設について予防的な修繕、計画的な更新を進め、ライフサイクルコストの縮減や将来にわたっての道路インフラの安全確保を行います。

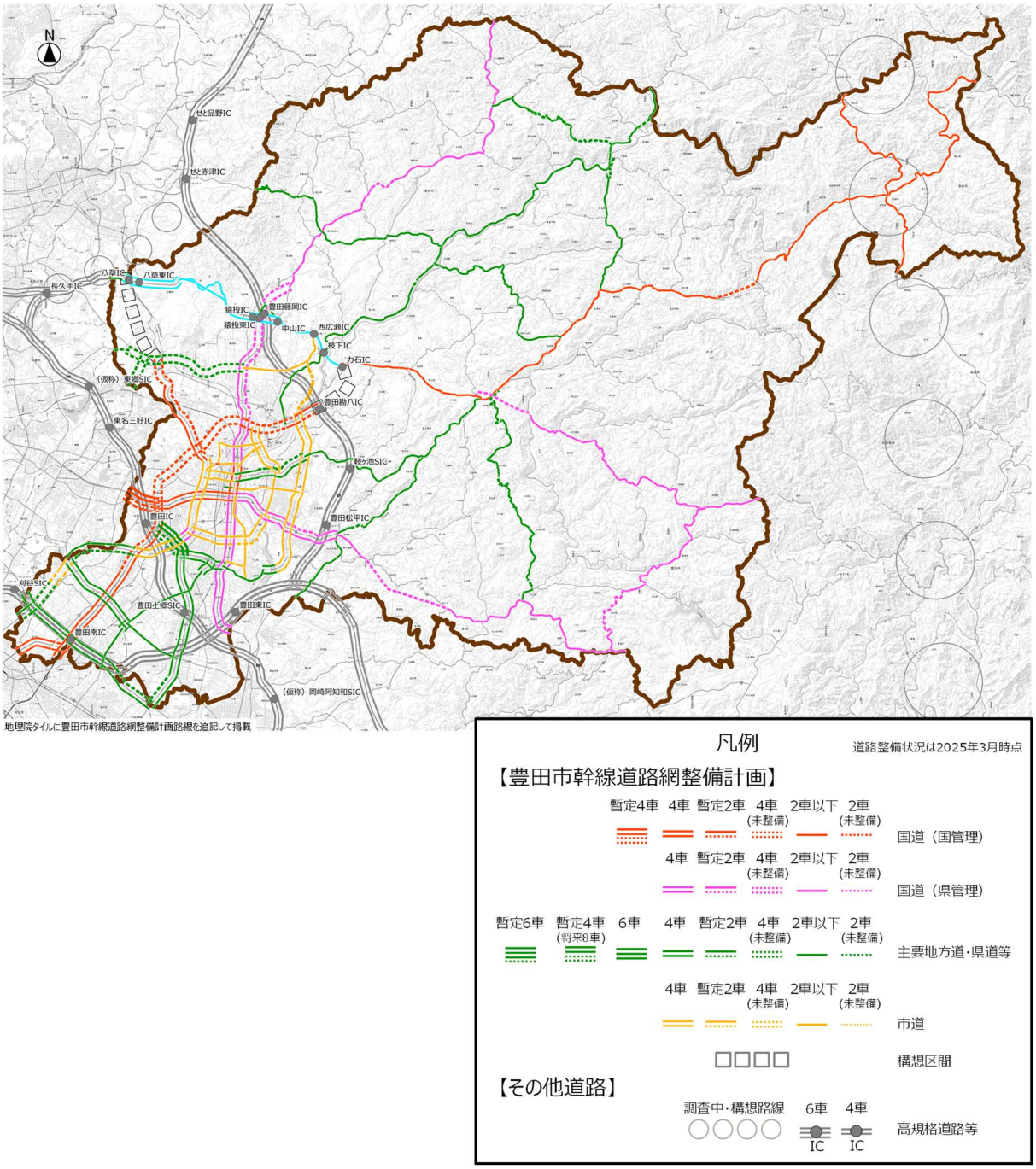
(4) 関係機関との連携強化

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。

注）　2) 4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

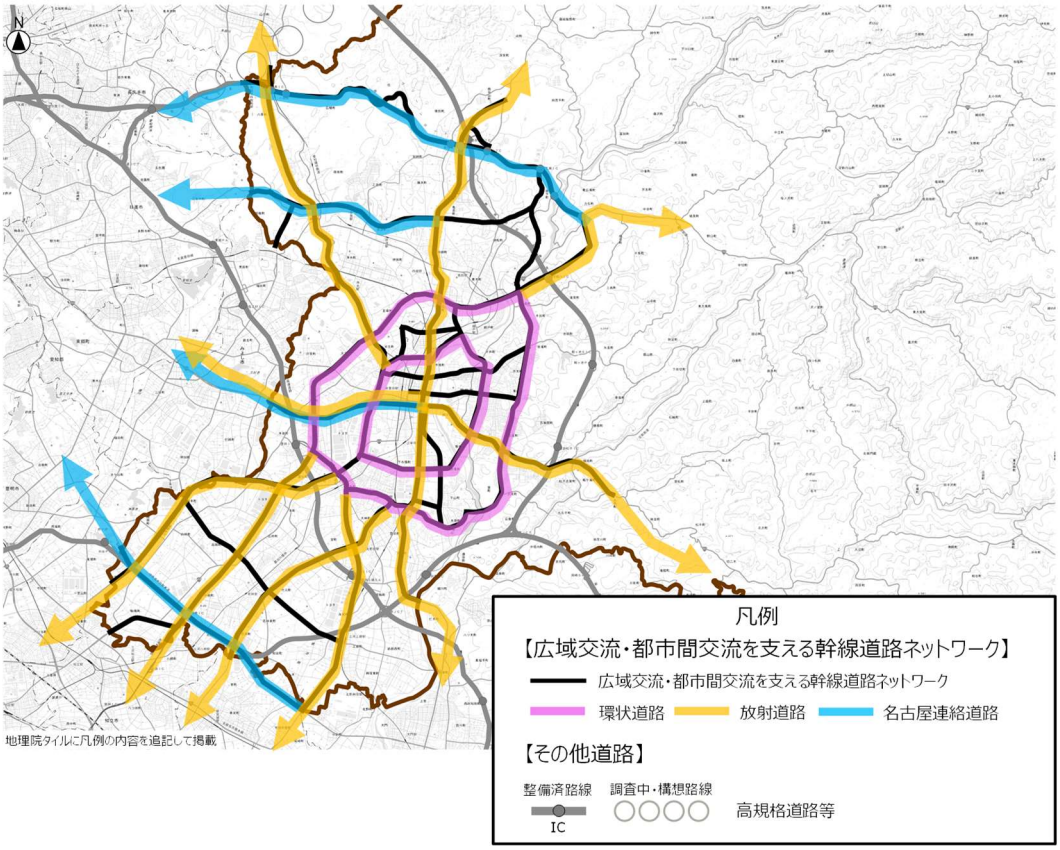
4-5　幹線道路網と整備状況図

骨格となる幹線道路網の考え方を基に、都市計画道路決定状況や、重要物流道路・緊急輸送道路[4)]等の指定状況を踏まえ、国・県・市が管理する約 420km を計画対象とします。

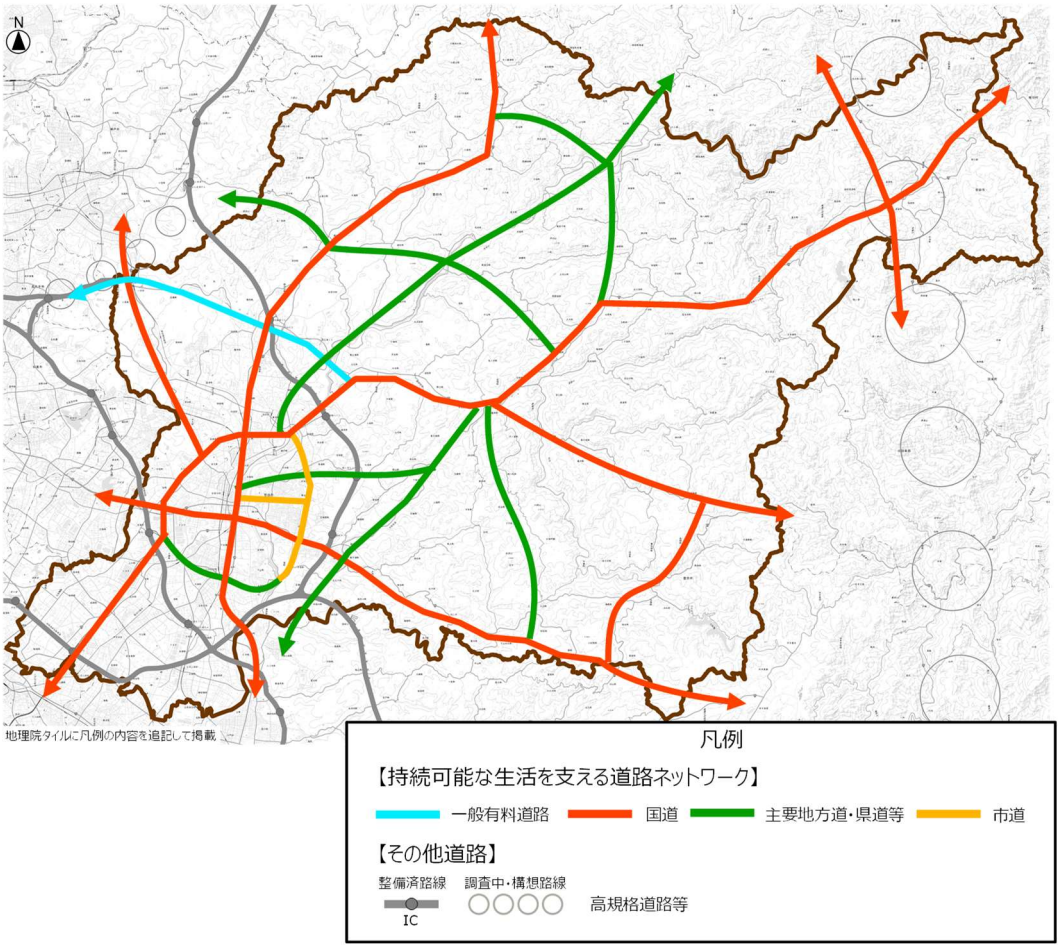


注）　4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

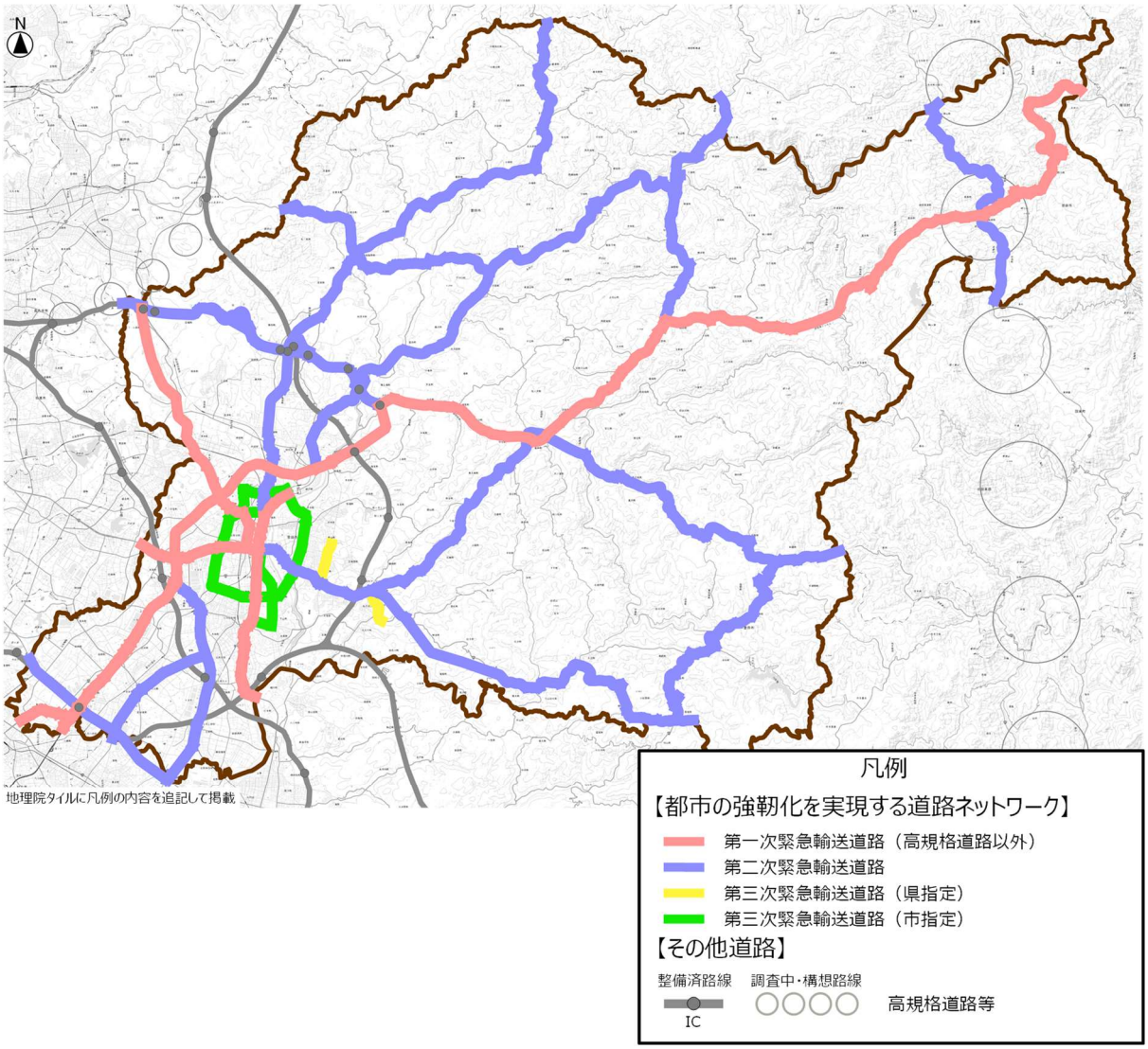
■　広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワーク



■　持続可能な生活を支える道路ネットワーク



■　都市の強靭化 3)を実現する道路ネットワーク



注）　3)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

第5章．施策内容

幹線道路網整備によるめざす姿である『平常時・災害時を問わないシームレス[18)]な輸送の実現』に向け、3 つの骨格となる幹線道路網に対し、4 つの施策方針（Ⅰ～Ⅳ）を掲げて必要な道路整備を進めていきます。

また、幹線道路網整備によるめざす姿の達成状況を把握するために、以下の 2 つの全体指標を設定します。

幹線道路網整備によるめざす姿

『平常時・災害時を問わないシームレスな輸送の実現』

骨格となる幹線道路網：
広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワーク
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

骨格となる幹線道路網：
持続可能な生活を支える道路ネットワーク
施策方針Ⅲ
活力を保ち続ける山村地域の実現

骨格となる幹線道路網：
都市の強靭化[3)]を実現する道路ネットワーク
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

指標	目標値（2034 年度）
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%

アウトプット指標
アウトカム指標

○幹線道路整備率
広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワークの整備率を幹線道路整備率として設定します。なお、2024 年度末時点での整備率は 73%（完成 65%）となります。

○渋滞等による時間ロス率
非混雑時速度に対する実勢速度の割合を、時間ロス率として渋滞などで損失している時間の割合として捉えています。2023 年度時点での主要な道路における市内の時間ロス率は 28%となります。

注）　3) 18)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87、p.89）に掲載しています。

5-1　施策方針Ⅰ：世界をリードし続ける産業中枢都市の実現

港湾等を通じて世界につながる物流ネットワークを構築するため、物流の速達性・信頼性・強靭性の向上をめざし、高速道路インターチェンジアクセスの強化やサプライチェーン[15)]の強靭化の実現を図ります。また、施策方針Ⅰの達成状況を把握するために、以下の 3 つの成果指標を設定します。

■　成果指標

指標	目標値（2034 年度）
主要な物流路線の整備率（うち、4 車線以上の整備率）	76%(48%)
高速道路インターチェンジ 10 分圏域内の工業用地面積	1,940ha
市中心部における大型車交通量	48,000 台・km

アウトプット指標
アウトカム指標

〇主要な物流路線の整備率（うち、4 車線以上の整備率）

広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワークのうち、主要産業拠点※1や産業誘導エリア※2と高速道路インターチェンジを結ぶ路線を主要な物流路線として位置づけています。2024 年度末時点での整備率は 57%、うち 4 車線以上の整備率は 38%となります。

〇高速道路インターチェンジ 10 分圏域内の工業用地面積

高速道路インターチェンジへのアクセス強化によるインターチェンジ 10 分圏域の拡大や、物流の強靭化によるさらなる産業立地が期待されます。2023 年度時点でのインターチェンジ 10 分圏域内の工業用地面積は、約 1,829ha です。

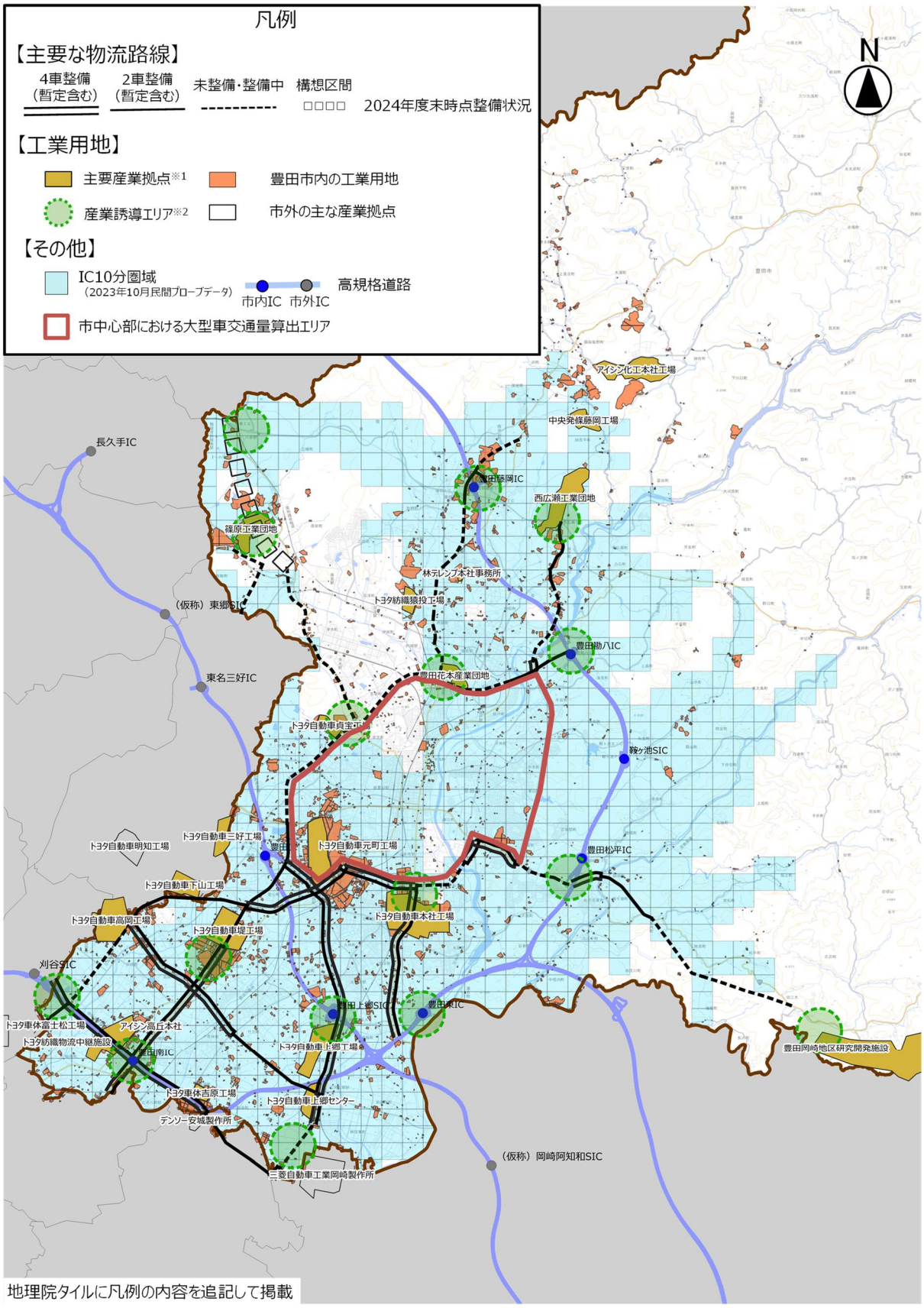
〇市中心部における大型車交通量

バイパス整備等により物流路線を整備することで、大型車両の適切な誘導が可能となり、市中心部への大型車両の混入が減少することが期待されます。2021 年時点での市中心部の主要道路における大型車交通量は 51,238 台・km です。

※1 主要産業拠点：豊田市内における自動車製造業などの工場や工業団地等の大規模既存工場を指す

※2 産業誘導エリア：産業の集積・強化に向け、計画的に新たな産業用地の供給を図るとともに、生産機能に加え、研究・開発機能の誘導を推進するエリア

注）　15)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。



地理院タイルに凡例の内容を追記して掲載

※1 主要産業拠点：豊田市内における自動車製造業などの工場や工業団地等の大規模既存工場を指す

※2 産業誘導エリア：産業の集積・強化に向け、計画的に新たな産業用地の供給を図るとともに、生産機能に加え、研究・開発機能の誘導を推進するエリア

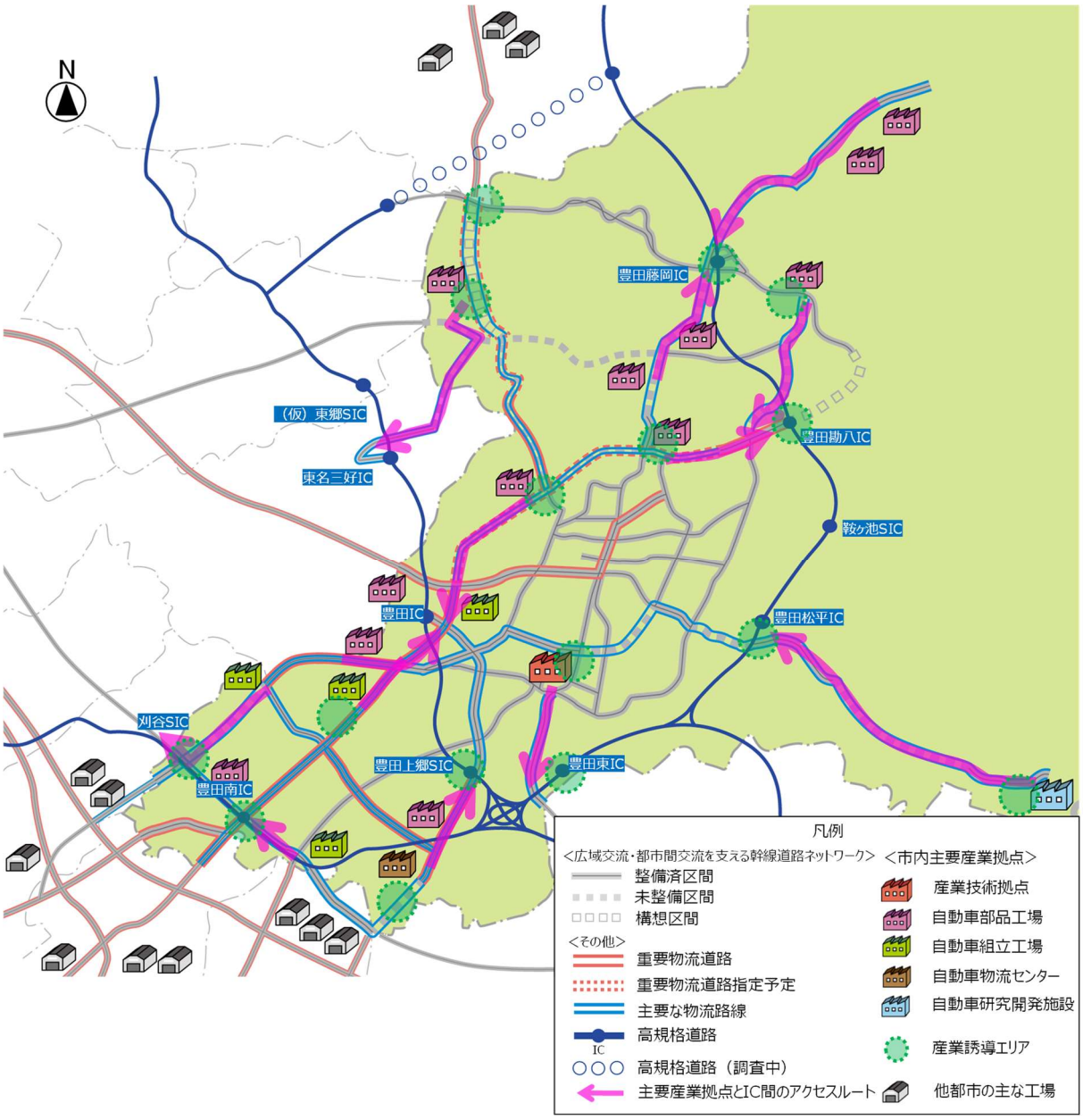
(1) 施策①：主要産業拠点と高速道路インターチェンジ間のアクセス性向上

▼　取組み内容

・市内の主要産業拠点と最寄の高速道路インターチェンジを結ぶ路線のバイパス整備や 4 車線化整備等を促進し、物流の速達性を向上させます。

・また、インターチェンジのアクセス性向上を図ることで、産業誘導エリア等における更なる産業集積・強化の実現を図ります。

▼　施策イメージ図



■　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)	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
30-1	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町	県	1.4	新設	中期
39-1	市道勘八峡1号線ほか	勘八峡線	御船町東山畑～御船町大釜	市	1.2※	新設	中期
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	新設	短期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	—	交差点改良	中期
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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)	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	2→4車線
31	(主)豊田知立線	豊田知立線	田籾町～みよし市境	県	1.5	新設
33-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（西地区）	県	0.9	新設
39-2	市道勘八峡1号線	勘八峡線	御船町大釜～御船町滝	市	0.5	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

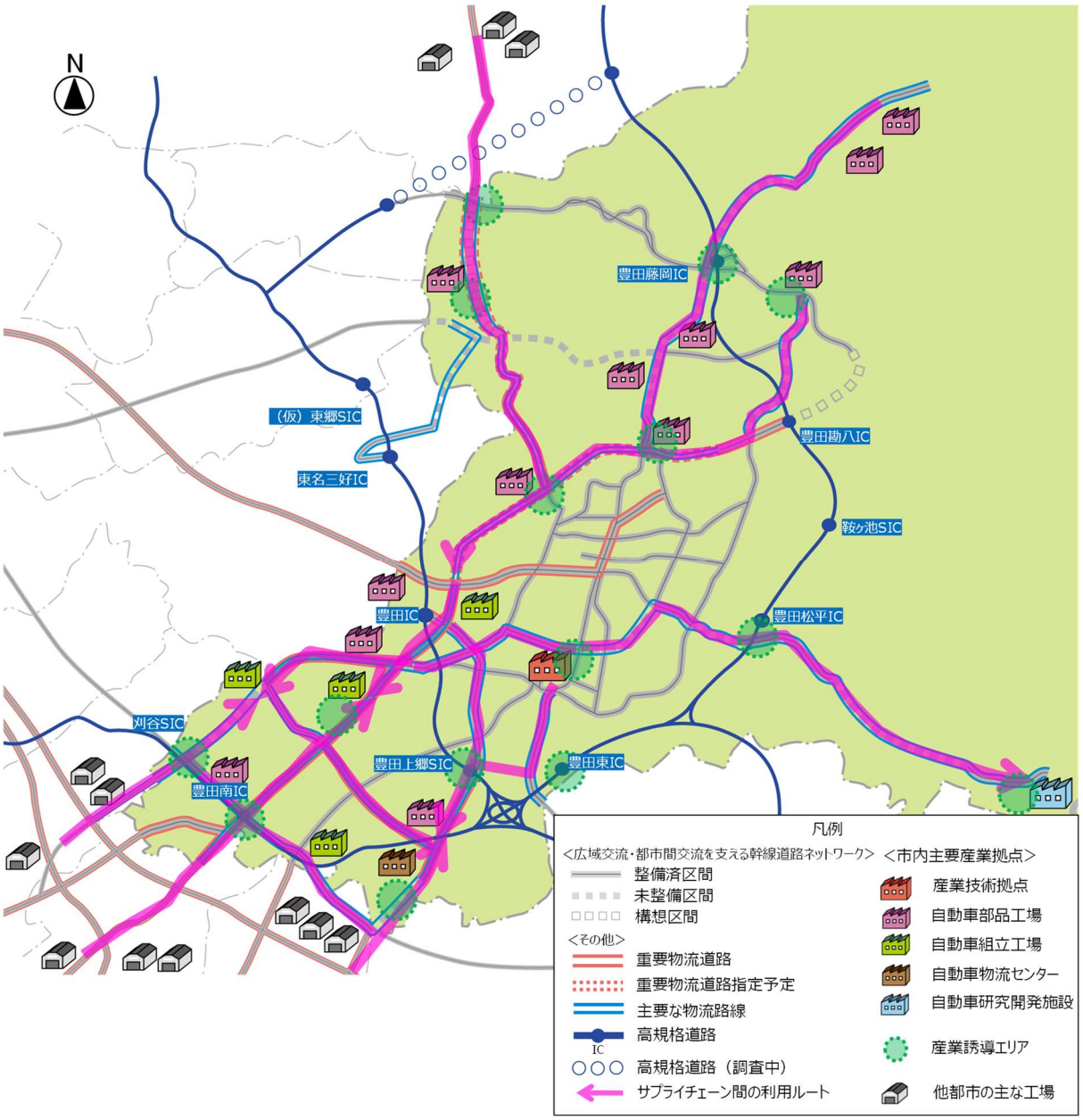
(2) 施策②：サプライチェーン[15)]の強靭化

▼　取組み内容

・市内各地に点在する自動車製造を始めとする製造業の輸送ルートにおける、バイパス整備や４車線化整備等を促進し、物流の信頼性を向上させます。

・また、輸送ルートの整備を行うことで、現状中心市街地や生活道路に混入している大型車両の適正な誘導を実現し、交通安全の確保や舗装等道路施設の長寿命化を図ります。

▼　施策イメージ図



注）　15)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

■　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)	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	2→4車線	短期
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	桝塚西町～福受町	県	1.8※	2→4車線	中期
30-1	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町	県	1.4	新設	中期
39-1	市道勘八峡1号線ほか	勘八峡線	御船町東山畑～御船町大釜	市	1.2※	新設	中期
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6※	2→4車線	短期
42	市道高橋細谷２号線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	2→4車線	中期
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	新設	短期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	—	交差点改良	中期
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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)	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
10-1	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5	2→4車線
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	2→4車線
39-2	市道勘八峡1号線	勘八峡線	御船町大釜～御船町滝	市	0.5	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

5-2　施策方針Ⅱ：魅力ある都市の実現

都市の魅力や暮らしの質を向上させるため、利便性が高く、安全で賑わいのある都市をめざし、都市間連携の強化、都市拠点のアクセス性の向上、道路交通の円滑化の実現を図ります。また、施策方針Ⅱの達成状況を把握するために、以下の 3 つの成果指標を設定します。

■　成果指標

指標	目標値（2034 年度）
主要都市を結ぶ路線の整備率	76%
市内の主要渋滞箇所数	43 箇所
旅行速度向上による 1 年間当たりの CO_2 排出削減量	44,000 t

アウトプット指標
アウトカム指標

〇主要都市を結ぶ路線の整備率

広域交流・都市間交流を支える幹線道路ネットワークのうち、都市拠点と周辺都市や高速道路インターチェンジを結ぶ路線について主要都市を結ぶ路線として位置づけています。2024 年度末時点での整備率は 61%となります。

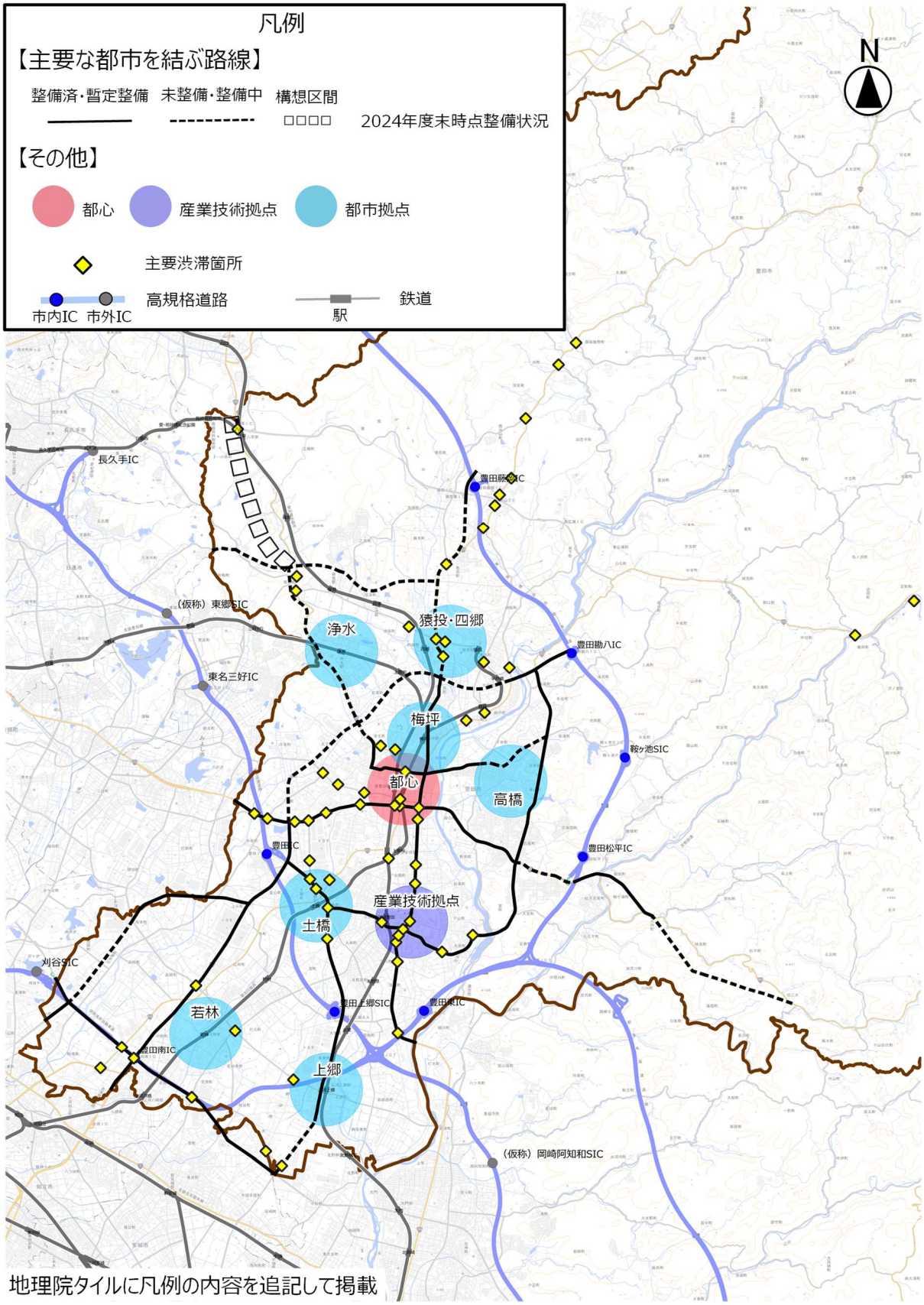
〇市内の主要渋滞箇所数

環状道路 [2] 整備やバイパス整備により、渋滞が発生している市街地や現道からの交通転換や、道路拡幅による交通容量の増加や交差点改良によって渋滞緩和が期待されます。2024 年度時点での市内主要渋滞箇所数は 65 箇所です。

〇旅行速度向上による 1 年間当たりの CO_2 排出量削減

渋滞緩和に伴う旅行速度 [7] の向上により、自動車の CO_2 排出量が削減されることが期待されます。2021 年度時点での豊田市内における 1 年間の CO_2 排出量（交通分野以外も含む）は、270 万 t です。

注）　2) 7)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。



地理院タイルに凡例の内容を追記して掲載

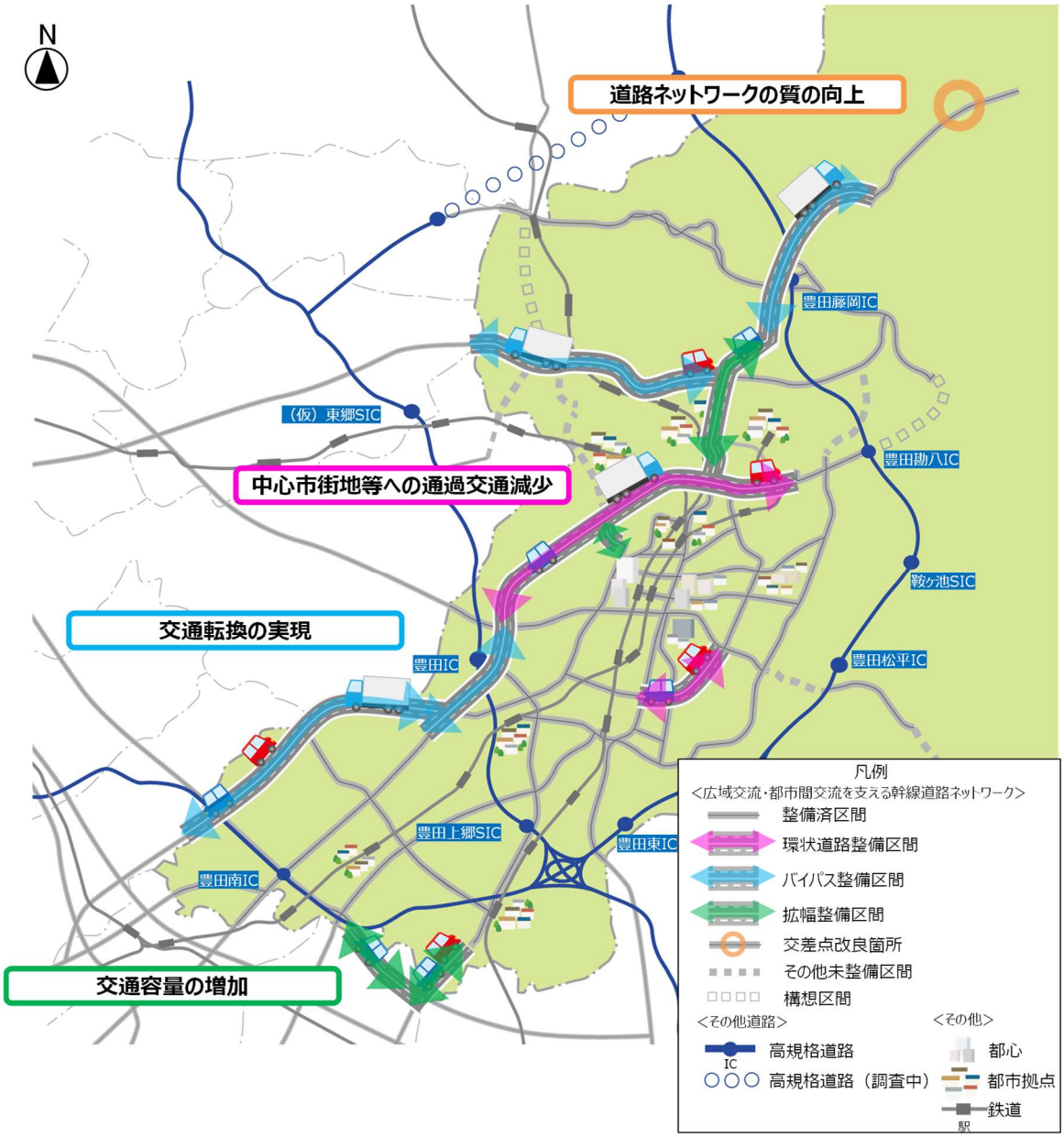
(1) 施策③：安全で快適な道路交通の実現

▼　取組み内容

・環状道路 [2] の形成やバイパス、拡幅整備、交差点改良等を促進し、道路交通の最適化により市内各地の主要渋滞箇所などの改善を行うことで、市民の時間ロスを削減し、利便性・生産性を向上するとともに、CO_2 排出量を削減します。

・また、整備により安全な道路空間の確保を行うとともに、幹線道路と生活道路の機能分化を図り、その後の道路空間の再配分や賑わいのあるまちづくりに寄与します。

▼　施策イメージ図



注）　2)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

■　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）	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	2→4車線	短期
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	桝塚西町～福受町	県	1.8※	2→4車線	中期
30-1	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町	県	1.4	新設	中期
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6※	2→4車線	短期
42	市道高橋細谷２号線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	2→4車線	中期
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	新設	短期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	—	交差点改良	中期
[5]	国道420号		バイパス（井ノ口～安実京）	県	3.1	新設	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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）	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	2→4車線
33-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（西地区）	県	0.9	新設
33-2	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（東地区）	県	0.7	新設
34-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町～保見町	県	1.4	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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) 施策④：都市拠点のアクセス性向上

▼　取組み内容

・暮らし機能や居住を集積する都市拠点と周辺主要都市や高速道路インターチェンジなどの交通結節点までの連絡道路における拡幅整備や並行路線の整備を促進し、連絡道路の円滑性や定時性の向上を行い、都市間連携の強化につなげます。

・また、連絡道路の円滑性や定時性の向上により、都市拠点の利便性向上や公共交通との連携強化を図ります。

▼　施策イメージ図

■　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)	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	2→4車線	短期
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	桝塚西町～福受町	県	1.8※	2→4車線	中期
30-1	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町	県	1.4	新設	中期
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1※	2→4車線	短期
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	新設	短期
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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)	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
10-1	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5	2→4車線
13	国道155号	豊田刈谷線	横山町	国	0.6	2→4車線
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	2→4車線
33-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（西地区）	県	0.9	新設
33-2	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（東地区）	県	0.7	新設
34-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町～保見町	県	1.4	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

5-3　施策方針Ⅲ：活力を保ち続ける山村地域の実現

山村地域において、将来にわたる豊かで安心した暮らしを実現するため、安全で円滑な移動をめざし、公共交通の連絡性向上や主要観光地のアクセス性向上の実現を図ります。また、施策方針Ⅲの達成状況を把握するために、以下の２つの成果指標を設定します。

■　成果指標

指標	目標値（2034 年度）
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	18.7km
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	4.5km

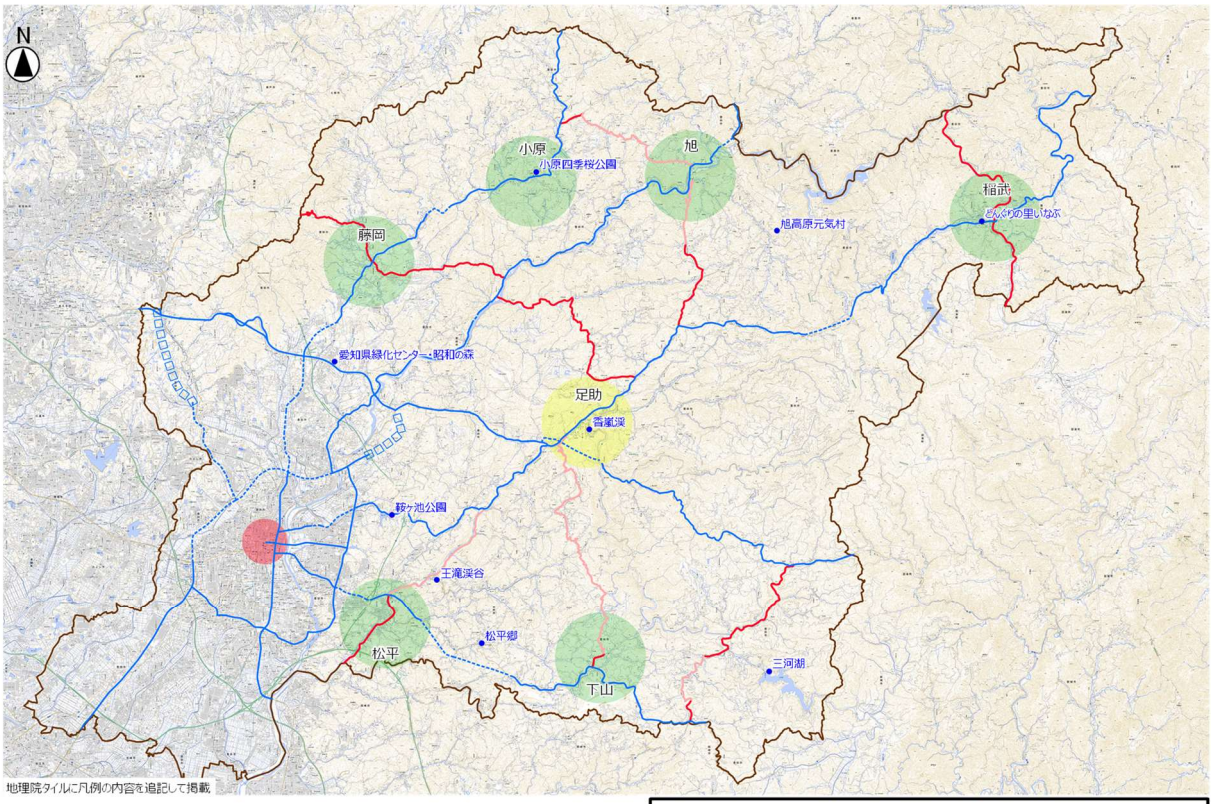
アウトプット指標

〇計画期間における、都市と山村を連絡する路線の整備延長

持続可能な生活を支える道路ネットワークのうち、山村地域の生活拠点と市中心部や周辺都市を結ぶ路線を、都市と山村を連絡する路線として位置づけています。

〇計画期間における、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

持続可能な生活を支える道路ネットワークのうち、山村地域の生活拠点同士を結ぶ路線を、山村地域を連絡する路線として位置づけています。幅員 5.5m以上に改良された道路が整備されることで、安全に大型車両のすれ違い等が可能となります。



凡例

【都市と山村を連絡する路線】

整備済・暫定整備　未整備・整備中　構想区間　2024年度末時点整備状況

【山村地域を連絡する路線】

100%　100%未満　2024年度末推定改良率

【その他】

都心　広域生活拠点　生活拠点

主要な観光地

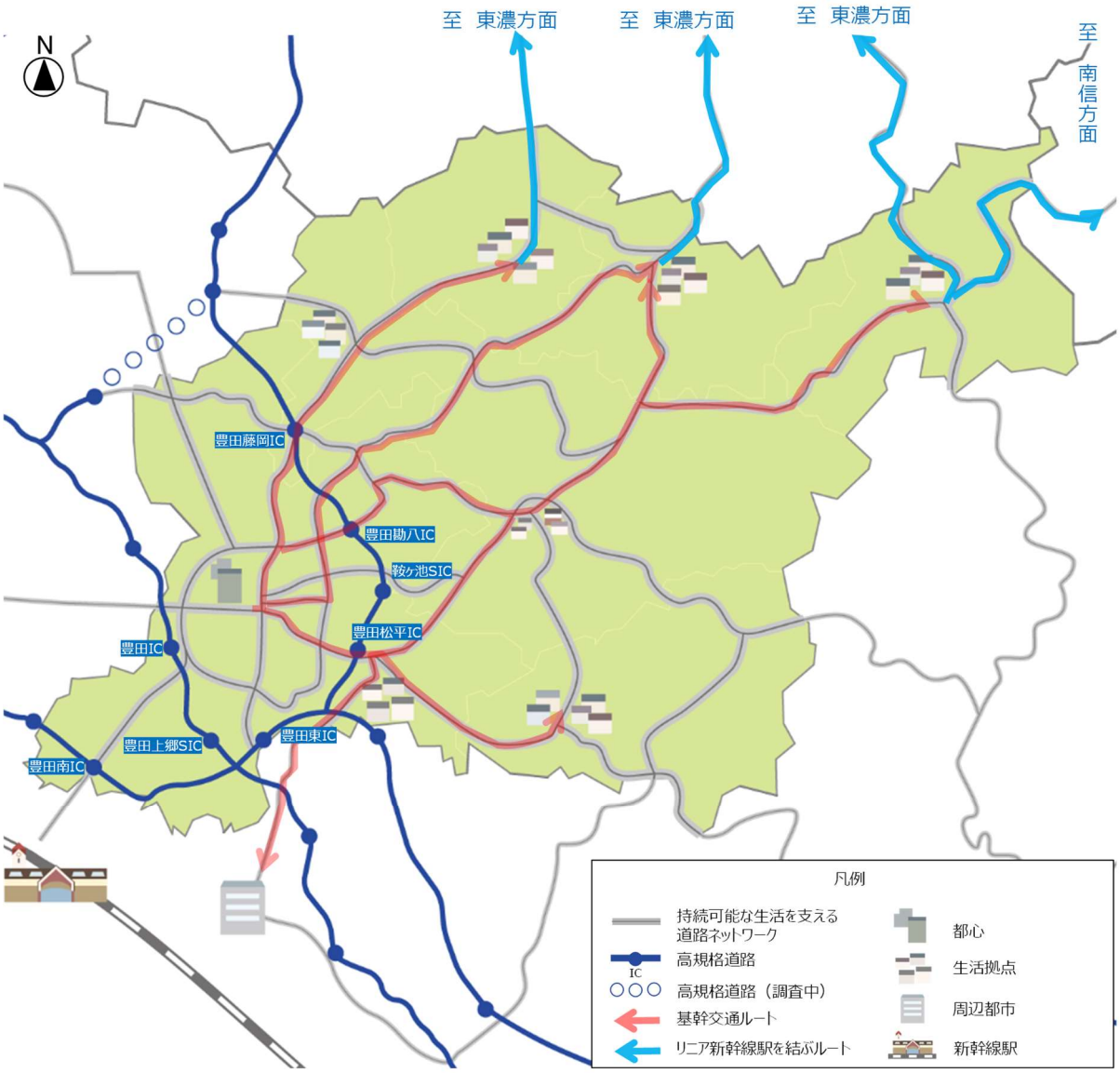
(1) 施策⑤：山村地域における生活機能の維持

▼　取組み内容

・都市部と山村部を結ぶ基幹バス路線などからなる基幹交通ネットワークの道路整備を促進し、山村地域における公共交通等の定時性向上を図るとともに、リニア中央新幹線開通を見据え今後まちづくりが進められる東濃地域や南信地域との連絡道路の整備を促進し日常生活の連絡性の確保を行います。

・また、山村地域における暮らしに必要な生活機能の確保を行うことにより、コミュニティ維持を実現し、自然環境の保全や地域振興に貢献します。

▼　施策イメージ図



■　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）	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	―	交差点改良	中期
[1]	国道153号		伊勢神改良	国	2.4	新設	―
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期
[4]	国道419号		北篠平町	県	1.1	道路改良	中期
[5]	国道420号		バイパス（井ノ口～安実京）	県	3.1	新設	長期
[7]	(主)豊田明智線		浅谷町～須渕町	県	1.2	新設	短期
[8]	(主)豊田明智線		藤沢町	県	1.0	道路改良	短期
[11]	(主)岡崎足助線		鍋田町	県	0.8	道路改良	短期
[13]	(主)土岐足助線		小渡町	県	1.0	道路改良	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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）	事業内容・車線数
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

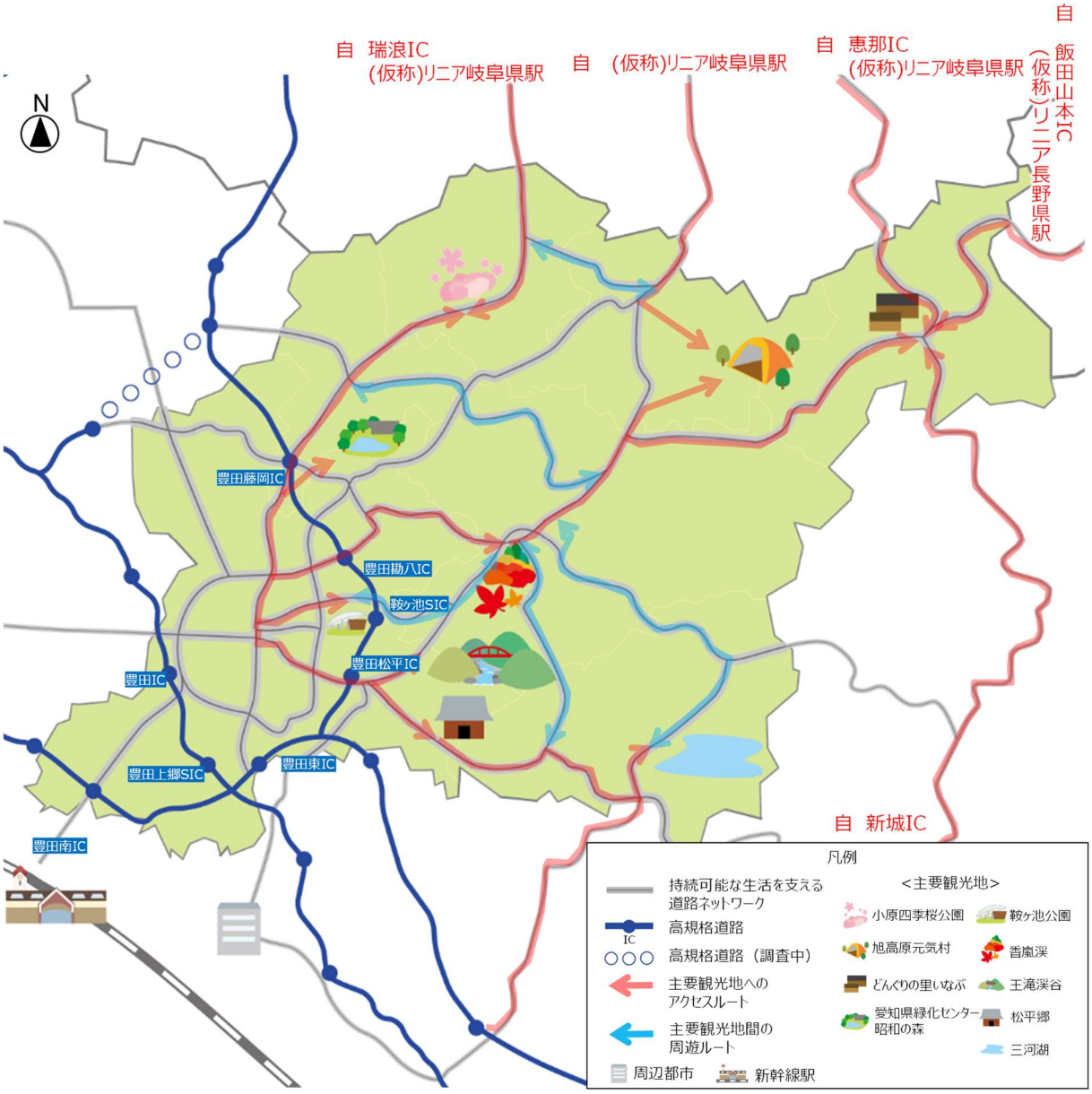
(2) 施策⑥：山村地域を中心とした交流促進

▼　取組み内容

・山村地域の主要観光地とゲートウェイ [12] となる豊田市駅や最寄の高速道路インターチェンジのアクセス道路の整備を促進し、観光地アクセスの向上を図るとともに、主要観光地間のルートにおいて大型車両のすれ違いが困難な箇所等における部分改良等も促進し、観光の周遊性の向上を図ります。

・また、観光地のアクセス性や周遊性を向上することにより、関係人口の創出や観光資源の魅力向上を図り、山村地域における地域活力の保持に貢献します。

▼　施策イメージ図



注）　12) について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.88）に掲載しています。

■　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)	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1※	2→4車線	短期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	—	交差点改良	中期
[1]	国道153号		伊勢神改良	国	2.4	新設	—
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期
[4]	国道419号		北篠平町	県	1.1	道路改良	中期
[5]	国道420号		バイパス（井ノ口～安実京）	県	3.1	新設	長期
[6]	国道473号		黒坂町～神殿町	県	3.1	道路改良	中期
[7]	(主)豊田明智線		浅谷町～須渕町	県	1.2	新設	短期
[9]-1	(主)足助下山線		篭林町	県	0.5	道路改良	短期
[9]-2	(主)足助下山線		大沼町	県	0.7	道路改良	中期
[9]-3	(主)足助下山線		野林町	県	0.4	道路改良	短期
[11]	(主)岡崎足助線		鍋田町	県	0.8	道路改良	短期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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)	事業内容・車線数
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
[9]-4	(主)足助下山線		四ツ松町	県	0.9	道路改良
[10]	(主)瀬戸設楽線		大蔵町	県	0.1	道路改良
[12]	(主)土岐足助線		上中町～下切町	県	2.4	道路改良
[14]	(主)土岐足助線		平岩町	県	1.0	道路改良

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

5-4　施策方針Ⅳ：市民が安全・安心を感じるまちの実現

自然災害発生時における市民の避難や救急救命、復旧活動等を支えるため、安全で確実な人やモノの移動をめざし、緊急輸送道路[4)]の強靭化や安全性の向上の実現を図ります。また、施策方針Ⅳの達成状況を把握するために、以下の 3 つの成果指標を設定します。

■　成果指標

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

アウトプット指標
アウトカム指標

※本計画対象路線に限る

〇計画期間における、緊急輸送道路の整備延長

都市の強靭化[3)]を実現する道路ネットワークのうち、2024 年度時点で第 1 次緊急輸送道路として約 81.6km、第 2 次緊急輸送道路として約 182.8km、第 3 次緊急輸送道路（県指定・市指定含む）として約 24.5km が指定されています。

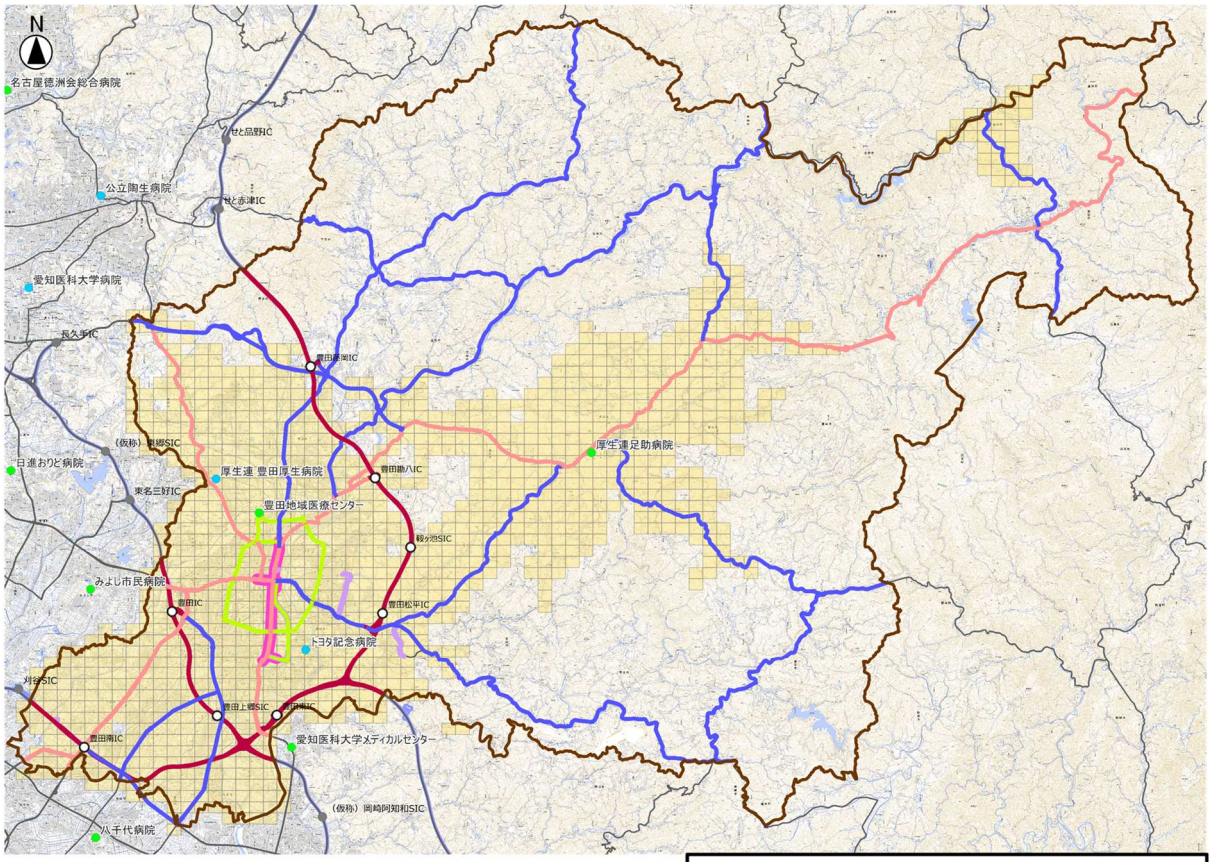
〇計画期間における、緊急輸送道路の無電柱化整備延長

緊急輸送道路における無電柱化整備を進めることで、災害時における輸送ルートの寸断リスクを解消することが期待されます。2024 年度末時点での市内緊急輸送道路の無電柱化整備延長は 6.2km です。

〇救急医療施設へ 15 分以内に到達が可能な市民の割合

バイパス整備や拡幅等により緊急輸送道路を整備することで、救急車両の円滑な移動が可能となり、救急医療施設への所要時間短縮が期待されます。2023 年度時点での市外を含む第 3 次救急医療施設もしくは第 2 次救急医療施設に 15 分以内で到達が可能な市民の割合は 91.6%です。

注）　3) 4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。



地理院タイルに凡例の内容を追記して掲載

凡例

【緊急輸送道路】
- 第一次（高速道路）
- 第一次（直轄国道等）
- 第二次
- 第三次（県指定）　※幹線道路網対象区間のみ
- 第三次（市指定）

【緊急輸送道路】
- 第3次救急医療施設
- 第2次救急医療施設

【その他】
- 医療機関15分圏域（2023年10月民間プローブデータ）
- 無電柱化整備済区間（2024年度時点）

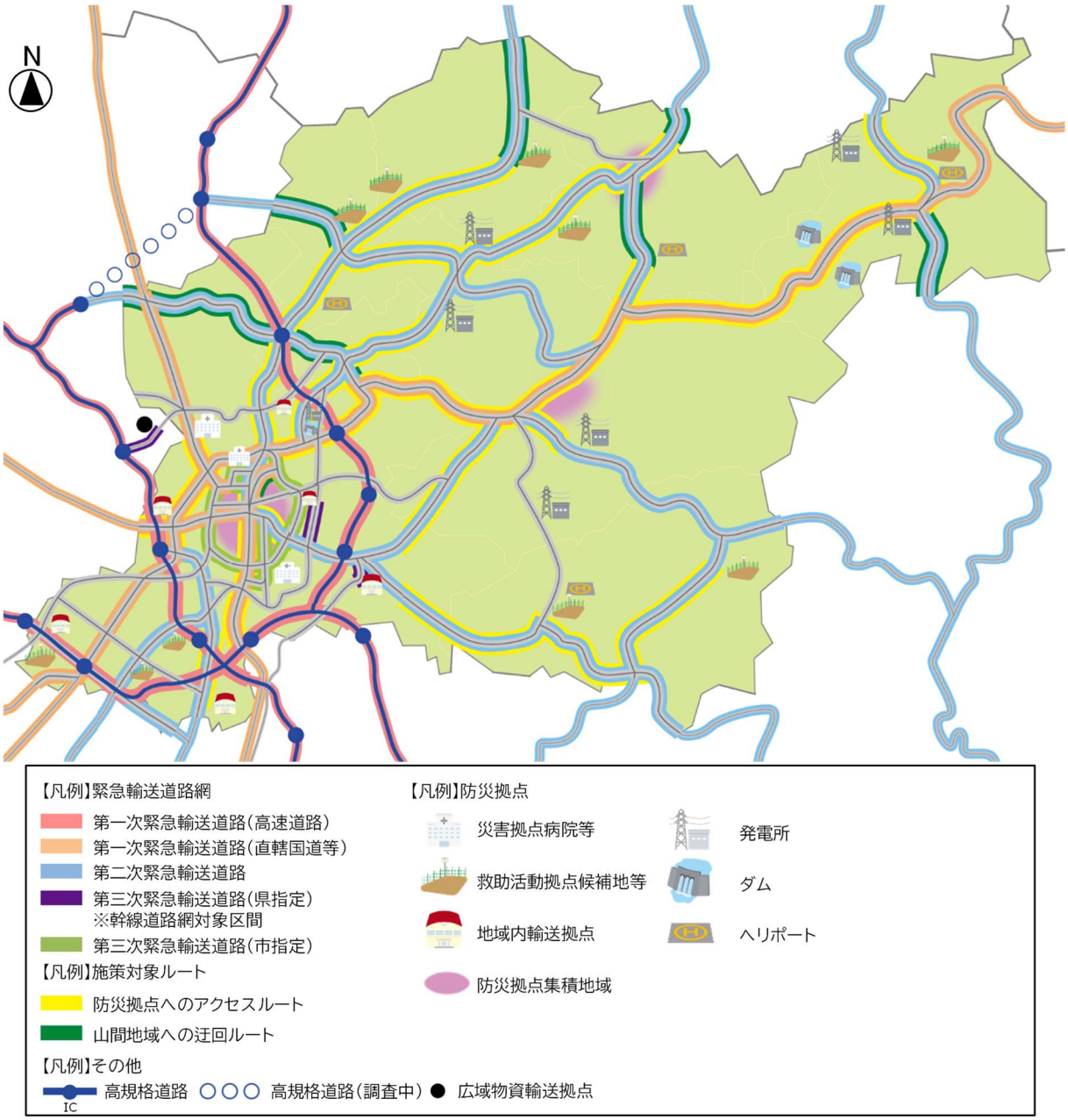
(1) 施策⑦：強靭な緊急輸送道路ネットワーク形成

▼　取組み内容

・高速道路インターチェンジから道の駅等の災害拠点を結ぶ緊急輸送道路 [4] におけるバイパス整備や拡幅整備等を促進し、緊急輸送道路の速達性や信頼性を高めることで、災害発生時における迅速な救急救命活動や復旧活動の実現を図ります。

・また、医療機関やヘリポート等のアクセスルートの速達性や信頼性を向上させることにより、災害時のみならず平常時においても迅速な救急救命活動の実現を図ります。

▼　施策イメージ図



注）　4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

■　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）	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	2→4車線	短期
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	桝塚西町～福受町	県	1.8※	2→4車線	中期
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6※	2→4車線	短期
42	市道高橋細谷２号線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	2→4車線	中期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	―	交差点改良	中期
[1]	国道153号		伊勢神改良	国	2.4	新設	―
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期
[4]	国道419号		北篠平町	県	1.1	道路改良	中期
[5]	国道420号		バイパス（井ノ口～安実京）	県	3.1	新設	長期
[6]	国道473号		黒坂町～神殿町	県	3.1	道路改良	中期
[7]	(主)豊田明智線		浅谷町～須渕町	県	1.2	新設	短期
[8]	(主)豊田明智線		藤沢町	県	1.0	道路改良	短期
[11]	(主)岡崎足助線		鍋田町	県	0.8	道路改良	短期
[13]	(主)土岐足助線		小渡町	県	1.0	道路改良	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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）	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
10-1	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5	2→4車線
13	国道155号	豊田刈谷線	横山町	国	0.6	2→4車線
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

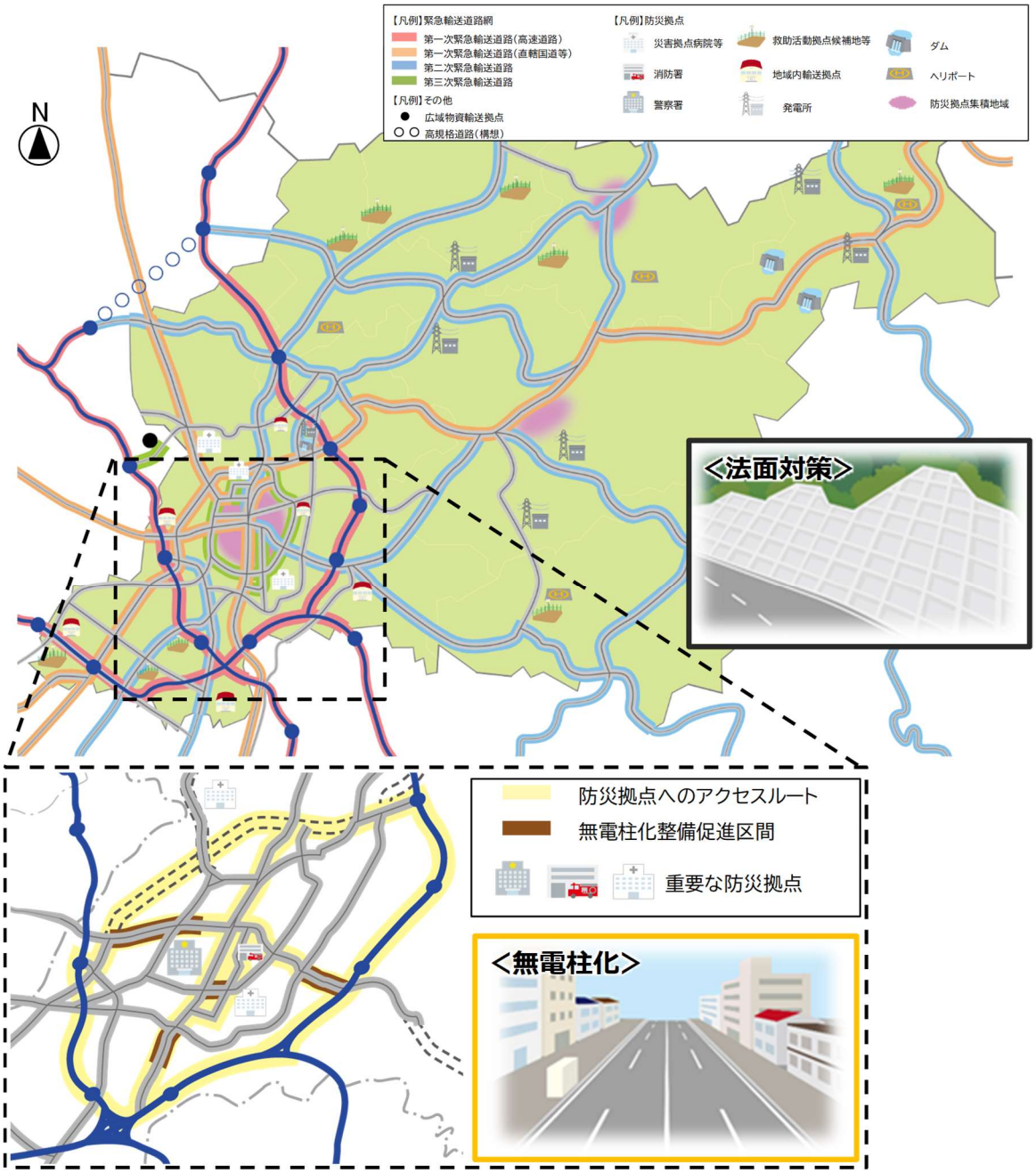
(2) 施策⑧：緊急輸送道路の安全性向上

▼　取組み内容

・防災上の拠点が集積している中心市街地へのアクセスとなる都市部の緊急輸送道路[4)]を中心に、無電柱化を促進することで、災害発生時における電柱倒壊による輸送ルートの寸断リスクを防止し、緊急輸送の安全性向上を図ります。

・また、山村地域を中心に危険箇所等を解消する防災対策を促進して、事前通行規制区間の解消をめざすとともに、法面崩落等による輸送ルートの寸断リスクを防止します。

▼　施策イメージ図



注）　4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

■　無電柱化整備促進区間（事業中区間）

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）	事業内容	整備時期
①	国道153号	久澄橋線	東新町5丁目～小坂町12丁目	国	2.5	単独	－
②	国道153号	久澄橋線	小坂町12丁目～小坂本町4丁目	国	0.4	単独	－
④	国道248号	蒲郡岐阜線	豊栄町6丁目～豊栄町1丁目	県	1.1	単独	中期
⑤	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9	道路	中期
⑥	市道高橋細谷線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	道路	中期

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　無電柱化整備要望区間

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）
③	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5

無電柱化整備要望区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

【コラム】道路の安全・安心の確保について

道路法第４２条において、道路管理者は道路を常時良好な状態に保つことが求められています。これを受け、各道路管理者は、道路の橋りょう、舗装、トンネルなどの道路施設に関して予防保全と事後保全の考え方を組み合わせた管理計画（個別施設計画）を策定し、道路施設状況の調査、健全性の把握、計画的な修繕を着実に行っています。

また、道路は、近年多発する気象災害や大規模地震から命と生活を守るために重要な役割を担っています。特に、災害発生後に緊急輸送を行う上で重要視される緊急輸送道路[4)]においては、災害時の道路閉塞への対策が求められています。そのため、橋りょうなどの道路施設の耐震化や無電柱化などの対策を進め、災害発生時における避難、救援、復旧活動の安全性向上を図ることが必要です。

▼予防保全と事後保全

予防保全
機能や性能に不具合が**発生する前**に修繕等の対策を講じる
事後保全
機能や性能に不具合が**生じてから**修繕等の対策を講じる

▼無電柱化（電線共同溝）整備による被害軽減（能登半島地震における被害の例）

電柱等の倒壊

電線共同溝整備区間においては、電線類の断線は発生していない

出典：令和7年度道路関係予算概要（2025年1月）（国土交通省）

注）　4)について、用語の説明を巻末の「用語の解説」（p.87）に掲載しています。

第6章．整備計画路線と取組み目標

6-1　整備計画路線

■　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）	事業内容・車線数	整備時期
3	国道153号	豊田北バイパス	逢妻町～扶桑町	国	5.7※	新設	中期
9	国道155号	豊田南バイパス	東新町～逢妻町	国	3.7	新設	短期
15	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9※	2→4車線	中期
18	国道419号	豊田多治見線	上原町	県	1.3※	2→4車線	短期
22	国道419号	豊田多治見線	西中山町	県	1.5	新設	中期
26	(主)名古屋岡崎線	名古屋岡崎線	吉原町～和会町	県	0.3	2→4車線	短期
27	(主)豊田安城線	豊田安城線	桝塚西町～福受町	県	1.8※	2→4車線	中期
30-1	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	大島町	県	1.4	新設	中期
36	(一)則定豊田線	豊田則定線	寺部町～高橋町	県	1.1※	2→4車線	短期
39-1	市道勘八峡1号線ほか	勘八峡線	御船町東山畑～御船町大釜	市	1.2※	新設	中期
41	市道高橋細谷線	高橋細谷線	野見町～長興寺	市	1.6※	2→4車線	短期
42	市道高橋細谷２号線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	2→4車線	中期
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	新設	短期
46	国道419号	-	藤岡飯野交差点	県	—	交差点改良	中期
[1]	国道153号		伊勢神改良	国	2.4	新設	—
[3]	国道301号	根引・林添バイパス	根引・林添バイパス	県	4.7	新設	長期
[4]	国道419号		北篠平町	県	1.1	道路改良	中期
[5]	国道420号		バイパス（井ノ口～安実京）	県	3.1	新設	長期
[6]	国道473号		黒坂町～神殿町	県	3.1	道路改良	中期
[7]	(主)豊田明智線		浅谷町～須渕町	県	1.2	新設	短期
[8]	(主)豊田明智線		藤沢町	県	1.0	道路改良	短期
[9]-1	(主)足助下山線		篭林町	県	0.5	道路改良	短期
[9]-2	(主)足助下山線		大沼町	県	0.7	道路改良	中期
[9]-3	(主)足助下山線		野林町	県	0.4	道路改良	短期
[11]	(主)岡崎足助線		鍋田町	県	0.8	道路改良	短期
[13]	(主)土岐足助線		小渡町	県	1.0	道路改良	長期

※一部区間整備済み

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　無電柱化整備促進区間（事業中区間）

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）	事業内容	整備時期
①	国道153号	久澄橋線	東新町5丁目～小坂町12丁目	国	2.5	単独	－
②	国道153号	久澄橋線	小坂町12丁目～小坂本町4丁目	国	0.4	単独	－
④	国道248号	蒲郡岐阜線	豊栄町6丁目～豊栄町1丁目	県	1.1	単独	中期
⑤	国道301号	久澄橋線	泉町～松平志賀町	県	1.9	道路	中期
⑥	市道高橋細谷線	高橋細谷線	長興寺～下市場町	市	0.8	道路	中期

整備時期に関しては、豊田市が公表資料等を基に設定したもので、今後の社会情勢の変化や地域との調整状況により変更の可能性があります。

■　整備要望（事業化検討）区間

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)	事業内容・車線数
7	国道155号	豊田南バイパス	美山町～堤町	国	2.9	2→4車線
8	国道155号	豊田南バイパス	柿本町	国	1.1	2→4車線
10-1	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5	2→4車線
13	国道155号	豊田刈谷線	横山町	国	0.6	2→4車線
19-1	国道419号	豊田多治見線	四郷町	県	0.6	2→4車線
19-2	国道419号	豊田多治見線	四郷町～亀首町	県	0.9	2→4車線
20	国道419号	豊田多治見線	亀首町	県	0.9	2→4車線
21	国道419号	豊田多治見線	亀首町～西中山町	県	1.5	新設
29	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	上丘町～本田町	県	2.4	2→4車線
31	(主)豊田知立線	豊田知立線	田籾町～みよし市境	県	1.5	新設
33-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（西地区）	県	0.9	新設
33-2	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町（東地区）	県	0.7	新設
34-1	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	田籾町～保見町	県	1.4	新設
39-2	市道勘八峡1号線	勘八峡線	御船町大釜～御船町滝	市	0.5	新設
[9]-4	(主)足助下山線		四ツ松町	県	0.9	道路改良
[10]	(主)瀬戸設楽線		大蔵町	県	0.1	道路改良
[12]	(主)土岐足助線		上中町～下切町	県	2.4	道路改良
[14]	(主)土岐足助線		平岩町	県	1.0	道路改良

整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

■　無電柱化整備要望区間

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)
③	国道155号	国道155号線	逢妻町～浄水町	国	2.5

無電柱化整備要望区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。

■　その他の区間

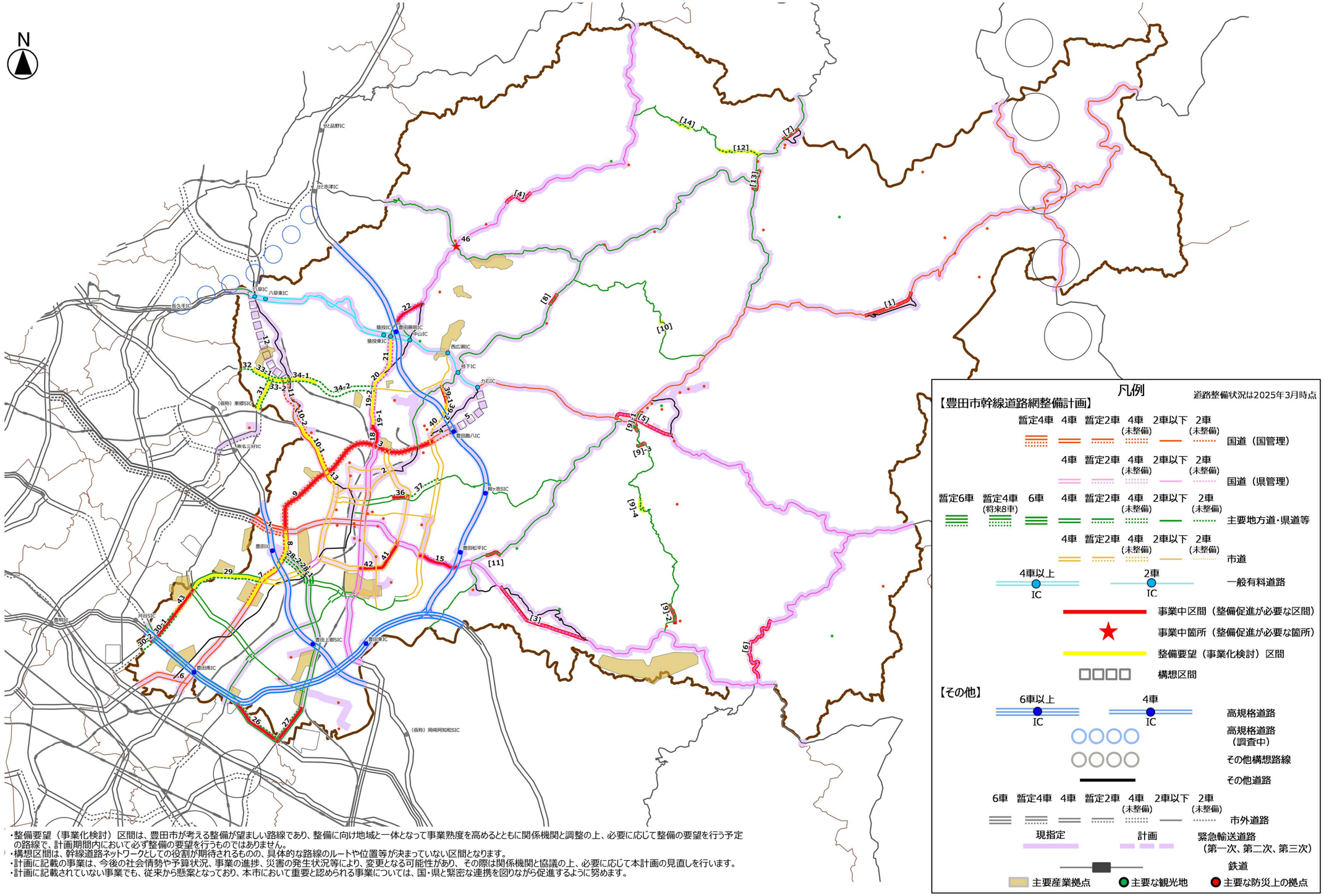
No.	道路名	都市計画道路名等	事業箇所	管理者 (事業者)	区間 延長 (km)	事業内容 ・車線数
1	国道153号	153号西バイパス	東新町～千足町	国	1.6	4→8車線
2	国道153号	平戸橋土橋線	荒井町	国	0.3	道路改良
4	国道153号	豊田北バイパス	勘八町	国	1.5※	2→4車線
5	国道153号	豊田北バイパス	勘八町	国	—	構想
6	国道155号	豊田南バイパス	駒場町	国	0.6	2→4車線
10-2	国道155号	国道155号線	保見町	国	0.7	2→4車線
11	国道155号	国道155号線	保見町	国	1.4	新設
12	国道155号	国道155号線	八草町～保見町	国	—	構想
28-1	(主)豊田安城線	豊田安城線	寿町～深田町	県	1.1	6→8車線
28-2	(主)豊田安城線	豊田安城線	美山町～深田町	県	0.7	4→8車線
30-2	(一)宮上知立線ほか	豊田刈谷線	中田町	県	0.8	2→4車線
32	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	日進市境～田籾町	県	0.6	新設
34-2	(主)名古屋豊田線	名古屋豊田線	保見町～亀首町	県	3.0	新設
37	(一)則定豊田線	豊田則定線	高橋町～岩滝町	県	1.7	2→4車線
40	(仮)市道勘八峡線	勘八峡線	御船町滝～勘八町	市	1.3	新設

※一部区間整備済み

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。

6-2　整備計画路線図



・整備要望（事業化検討）区間は、豊田市が考える整備が望ましい路線であり、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。
・構想区間は、幹線道路ネットワークとしての役割が期待されるものの、具体的な路線のルートや位置等が決まっていない区間となります。
・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。

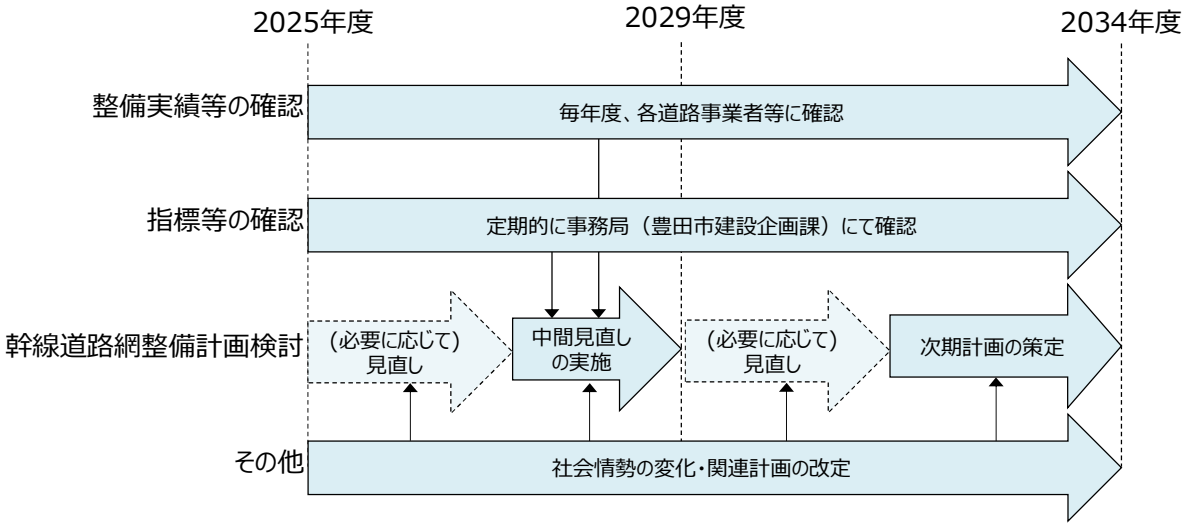
第7章．計画推進に向けた体制と方法

7-1　計画の進め方

本計画策定後も整備実績や整備指標の確認を行い、計画の進捗状況を確認します。

また、策定 5 年後にあたる 2029 年度をめどに中間見直しを実施するとともに、必要に応じて社会情勢の変化や関連計画の改定等を踏まえ、適宜見直しの検討を行います。

▼　本計画の進め方



7-2　計画の推進体制

骨格となる幹線道路網整備の推進は、本市だけでなく豊田市議会、産業界と一体となった「豊田市幹線道路網整備促進協議会」を組織し、整備の推進に向け取組みを進めてきました。今後も、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・交流を更に強化し、市域を越えた積極的な取組みを進めます。

7-3　取組み概要

(1) 効率的な取組み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みを進めます。

(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み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みの拡大

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みを進めます。

用語の解説

用語		解説
1)	放射道路	都心の中心地域から周辺都市に向かって放射状に延びた道路を指す。 出典：国土交通省関東地方整備局ウェブサイトを基に豊田市作成
2)	環状道路	放射道路をリング状に連絡する道路のことを環状道路と言う。 他の道路とリンクすることで、交通の分散導入を促し、スムーズな交通を実現する。 出典：国土交通省関東地方整備局ウェブサイト
3)	(都市の)強靭化	災害に対する事前の備えとして、予断を持たずに最悪の事態を念頭に置き、人命を最大限に守り、また経済社会が致命的な被害を受けず、被害を最小化して迅速に回復する、「強さとしなやかさ」を備えた安全・安心な国土・地域・経済社会を構築すること。 出典：国土交通省中部地方整備局ウェブサイト
4)	緊急輸送道路	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路が指定されている。 出典：国土交通省ウェブサイト
5)	渋滞損失時間	渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差を表すものであり、道路交通における渋滞の緩和、解消の度合いを表すため、道路交通における渋滞による損失状況を数量的に表す指標を指す。 出典：平成 15 年度道路行政の達成度報告書（2003 年）（国土交通省）、平成 16 年度道路行政の業績計画書（2004 年）（国土交通省）
6)	高規格道路	人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成し、地域の実情や将来像(概ね 20～30 年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路。 出典：新広域道路交通計画　中部ブロック版（2021 年 3 月）（国土交通省中部地方整備局）
7)	旅行速度	ある 2 地点間の移動距離を、その移動に要する時間（旅行時間）で除した値。 出典：一般社団法人交通工学研究会ウェブサイト
8)	カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。 出典：環境省ウェブサイト

用語		解説
9)	DX（デジタルトランスフォーメーション）	一般的には、企業がビジネス環境の激しい変化に対応し、データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルを変革するとともに、業務そのものや、組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争上の優位性を確立することを指す。 出典：デジタルガバナンス・コード 2.0（2020 年 11 月策定、2022 年 9 月改訂）（経済産業省） 道路分野においては、データとデジタル技術を活用して、国民のニーズを基に社会資本や公共サービスの変革をめざすものである。 出典：国土交通省ウェブサイト
10)	自動車分担率	自動車を用いたトリップ数のトリップ数全体に占める割合。トリップとは、目的をもって、人がある地点から他の地点へ移動することを指し、例えば通勤で自宅から勤務先まで移動すると 1 トリップとカウントする。 出典：全国都市交通特性調査データ利用の手引き（2024 年 3 月改訂）（国土交通省）、国土交通省ウェブサイトを参考に豊田市作成
11)	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。 出典：国土交通省ウェブサイト
12)	ゲートウェイ	ゲートウェイとは、「玄関」や「入り口」を意味する言葉であり、ここから転じて、異なる交通ネットワーク（わたる空路・航路・道路網・公共交通網等）の戦略的な構築を指すこともある。 出典：アジア・ゲートウェイ戦略会議（国土交通省）を参考に豊田市作成
13)	オーバーツーリズム	観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、過度の混雑やマナー違反による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度低下への懸念が生じている現状。 出典：国土交通省観光庁ウェブサイト
14)	引取物流化	トラックドライバー減少への対応とドライバーの作業負担の軽減および環境負荷の低減を目的に、サプライヤーの在庫拠点に部品を取りに行くことで集荷を効率化すること。 出典：トヨタ自動車株式会社ウェブサイト
15)	サプライチェーン	商品の企画・開発から、原材料や部品などの調達、生産、在庫管理、配送、販売、消費までのプロセス全体を指し、商品が最終消費者に届くまでの「供給の連鎖」である。 出典：通商白書 2021（2021 年）（経済産業省） 例えば、自動車の生産においては、部品工場で製造された部品が組立工場に運ばれ、組立工場で組み立てられた自動車本体が港湾等へ運ばれ、流通される。などが一連の流れといえる。

用語		解説
16)	二地域居住	二地域居住とは、都市部と地方部に 2 つの拠点をもち、定期的に地方部でのんびり過ごしたり、仕事をしたりする新しいライフスタイルの 1 つ。 例えば、平日は都市部で暮らし、仕事をして、週末などの休みを活用して趣味などのゆとりある生活を過ごすことが考えられる。 出典：国土交通省ウェブサイト
17)	災害拠点病院	1996 年に当時の厚生省の発令によって定められた「災害時における初期救急医療体制の充実強化を図るための医療機関」で、次のような機能を備えた病院を指す。 1. ２４時間いつでも災害に対する緊急対応でき、被災地域内の傷病者の受け入れ・搬出が可能な体制を持つ。 2. 実際に重症傷病者の受け入れ・搬送をヘリコプターなどを使用して行うことができる。 3. 消防機関（緊急消防援助隊）と連携した医療救護班の派遣体制がある。 4. ヘリコプターに同乗する医師を派遣できることに加え、これらをサポートする、十分な医療設備や医療体制、情報収集システムと、ヘリポート、緊急車両、自己完結型で医療チームを派遣できる資器材を備えている。 出典：独立行政法人国立病院機構災害医療センター　ウェブサイト
18)	シームレス	シームレスとは、「継ぎ目のない」の意味。 出典：平成 14 年度国土交通白書（国土交通省） 道路分野においては、道路の階層性に応じて移動しやすい道路ネットワークを構築することで達成される。 出典：WISENET2050・政策集（2023 年 10 月）　（国土交通省）を参考に豊田市作成

参考資料

計画策定の経緯

年月日	会議等
2023 年 10 月 30 日	第１回　豊田市幹線道路網整備計画検討会議
2023 年 12 月 18 日 ～ 2024 年 1 月 14 日	豊田市　道路整備に関するアンケート調査
2024 年 3 月 14 日	第２回　豊田市幹線道路網整備計画検討会議
2024 年 9 月 10 日	第３回　豊田市幹線道路網整備計画検討会議
2024 年 11 月 1 日 ～ 2024 年 12 月 2 日	パブリックコメント
2024 年 11 月 15 日 ～ 2024 年 11 月 24 日	E モニター※アンケート調査 ※事前に登録したモニターに、インターネットや電子メールを利用してアンケートに回答していただく制度
2025 年 2 月 5 日	第４回　豊田市幹線道路網整備計画検討会議

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めざ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、令和５年　10 月　30 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	職氏名
名城大学　理工学部社会基盤デザイン工学科	教　授　松本　幸正
公益財団法人豊田都市交通研究所	部　長　山﨑　基浩
豊田商工会議所	事務局長
国土交通省中部地方整備局 名古屋国道事務所　計画課	課　長
国土交通省中部地方整備局 名四国道事務所　計画課	課　長
愛知県豊田加茂建設事務所 道路整備課	課　長
愛知県豊田加茂建設事務所 維持管理課	課　長
愛知県豊田加茂建設事務所 足助支所　建設課	課　長
愛知県豊田加茂建設事務所 足助支所　管理課	課長補佐
豊田市　企画政策部	部　長
豊田市　都市整備部	部　長
豊田市　建設部	部　長

豊田市幹線道路網整備計画（2025 年度～2034 年度）

2025 年 3 月

豊田市建設部建設企画課

電話　0565-34-6682

FAX　0565-31-3540