

# 豊田市幹線道路網整備計画(2025年度～2034年度) (案)



## 計画概要

### 第1章 計画の概要 (計画図書案P1～P2)

- 豊田市総合計画における将来都市構造や、都市計画の土地利用や都市施設整備の方針を踏まえ、国道を含む市内の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
- 計画期間は、第9次豊田市総合計画に合わせ2025年度～2034年度の10年間

### 第2章 前計画の取組み成果 (計画図書案P3～P19)

- 国道153号豊田北バイパス(平戸大橋区間)を始め、国道301号(野見山拡幅・松平バイパス)、国道419号(四郷拡幅の一部)、豊田上郷SICなどの整備が進展
- 物流ネットワークの機能強化、ICへのアクセス性向上、緊急輸送道路の信頼性向上に寄与引き続き、豊田南北バイパスほか国道道の整備促進が必要

総合指標	基準値	目標値	現状値
幹線道路の整備率	65% (2016年度)	78% (2024年度)	70% (2023年度)
市民一人当たりの渋滞損失時間 (/年・人)	67.4時間 (2014年度)	61.0時間 (2024年度)	63.6時間 (2021年度)

### 第3章 豊田市を取り巻く環境 (計画図書案P20～P40)

### 第4章 今後の幹線道路整備の方針 (計画図書案P41～P52)

	現状・社会情勢等	将来都市構造	幹線道路網の役割
産業	<ul style="list-style-type: none"><li>市内主要産業拠点のうち4か所はIC10分圏域外</li><li>100年に一度の大変革期や物流の2024年問題への対応が急務</li><li>企業は輸送時間短縮や定時運行確保を重要視</li></ul>	都市基盤を活かした更なる産業の強化	<ul style="list-style-type: none"><li>◆経済成長と国際競争力向上の支援</li><li>・物流の速達性・信頼性を向上 ⇒生産性向上やドライバー不足に対応</li><li>⇒確実性の高いサプライチェーン構築</li><li>・強靱な物流ネットワークを構築 ⇒車両の大型化や次世代の物流に対応</li></ul>
都市	<ul style="list-style-type: none"><li>主要渋滞箇所数は名古屋市を除き県ワースト1</li><li>カーボンニュートラルの実現には、渋滞緩和が必要</li><li>自動運転普及に伴う自動車分担率の増加が懸念</li><li>渋滞を感じる人の割合は全国平均と比べ高く、特に都市部で顕著</li></ul>	拠点への機能・居住の緩やかな集積と拠点間の連携強化	<ul style="list-style-type: none"><li>◆低炭素で魅力ある都市の形成</li><li>・円滑な道路交通を確保 ⇒CO2排出を削減</li><li>・幹線道路と生活道路の機能分化 ⇒安全で賑わいのある都市を形成</li></ul>
山村	<ul style="list-style-type: none"><li>車道幅員5.5m以上改良率は国・県平均より低い</li><li>地域生活圏形成に向け、関係人口創出や二地域居住を推進</li><li>観光資源の魅力を高めるためには、観光地アクセスや周遊性の向上が課題</li></ul>	拠点間の連携強化	<ul style="list-style-type: none"><li>◆持続可能な生活圏の形成</li><li>・周辺都市を含めた拠点との連携を強化 ⇒山村地域の生活を維持</li><li>・交流拠点へのアクセス性向上 ⇒関係人口創出や観光資源の魅力向上</li></ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"><li>気候変動による豪雨等の頻発化により、事前通行規制回数が増加</li><li>能登半島地震で、道路寸断により復旧が困難化</li></ul>	安全・安心な防災まちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"><li>◆災害に対する安全・安心の確保</li><li>・激甚化・頻発化する自然災害に備えた道路機能の強化 ⇒迅速な避難、救援、復旧活動を可能</li></ul>

### 第5章 施策内容 (計画図書案P53～P73)

#### 平常時・災害時を問わないシームレスな輸送の実現

施策方針	成果指標	施策	取組内容
【施策方針Ⅰ】 世界をリードし続ける産業中枢都市の実現	・主要な物流路線の整備率 ・IC10分圏域の工業用地の面積 ・市中心部における大型車交通量	施策① 主要産業拠点とIC間のアクセス性向上	・主要産業拠点と最寄ICを結ぶ道路整備促進 ⇒物流の速達性を向上 ⇒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	・製造業の輸送ルートにおける道路整備促進 ⇒物流の信頼性を向上 ⇒大型車両の適正な誘導
【施策方針Ⅱ】 魅力ある都市の実現	・主要都市を結ぶ路線の整備率 ・市内主要渋滞箇所数 ・旅行速度向上による1年間あたりのCO2排出削減量	施策③ 安全で快適な道路交通の実現	・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排出量削減 ⇒安全な道路空間の確保
		施策④ 都市拠点のアクセス性向上	・都市拠点と周辺都市やICを結ぶ道路整備促進 ⇒交通の円滑性や定時性を向上 ⇒都市間連携の強化
【施策方針Ⅲ】 活力を保ち続ける山村地域の実現	・都市と山村を連絡する路線の整備延長 ・山村地域を連絡する路線における幅員5.5m以上に改良された整備延長	施策⑤ 山村地域における生活機能の維持	・基幹バス路線などの道路整備促進 ・東濃地域や南信地域を結ぶ道路整備促進 ⇒公共交通等の定時性の確保 ⇒日常生活の連絡性の向上
		施策⑥ 山村地域を中心とした交流促進	・主要観光地とゲートウェイ間の道路整備促進 ・大型車すれ違い困難箇所等の道路改良等促進 ⇒観光地アクセスおよび周遊性の向上
【施策方針Ⅳ】 市民が安全安心を感じるまちの実現	・緊急輸送道路の整備延長 ・緊急輸送道路における無電柱化整備延長 ・救急医療施設へ15分以内に到達が可能な市民の割合	施策⑦ 強靱な緊急輸送道路ネットワーク形成	・緊急輸送道路における道路整備促進 ⇒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	・都市部の緊急輸送道路を中心に無電柱化促進 ・山村地域危険箇所を解消する防災対策等促進 ⇒災害発生時における輸送ルートの寸断リスクを防止

### 第6章 整備計画路線と取組み目標 (計画図書案P74～P76、参考図)

- 上記の施策内容に基づき、事業中区間・箇所(整備促進が必要な区間・箇所)及び整備要望(事業化検討)区間・箇所を選定  
<具体的な対象路線と位置図は計画図書案及び参考図に記載しています>

### 第7章 計画推進に向けた体制と方法 (計画図書案P77～P78)

- 整備実績や指標の確認を定期的に行うとともに、2029年度をめどに中間見直しを実施
- 「豊田市幹線道路整備促進協議会」を中心に、様々な組織・団体等との連携、交流を更に強化し、市域を超えた積極的な取組みを促進