

1 調査名称：豊川市総合都市交通体系調査（都市計画道路整備戦略策定）業務

2 調査主体：豊川市

3 調査圏域：豊川市全域

4 調査概要：

本市では昭和 15 年に 24 路線の都市計画道路が決定されて以降、昭和 30 年代から平成初期において、28 路線が追加され、現時点で合計 52 路線、272km の都市計画道路が存在する。現状においてその整備率は約 50%にとどまっており、愛知県全体の整備率約 70%、東三河 5 市における整備率約 60%に対し著しく低く、未整備路線には路線自体が長期未着手となっている路線も多く都市整備上の課題となっている。また、決定時とは異なる社会情勢や市民ニーズの変化などから、必要性の再検討や選択と集中による計画的な整備を進める必要がある。

併せて、本市は平成 17 年度以降、旧一宮町、旧音羽町・旧御津町及び旧小坂井町と 3 度の市町村合併（1 市 4 町）を行っていることから、合併による不整合の解消及び新市としての都市計画道路網の再検討が必要となっている。

以上の必要性や課題から平成 22 年度に策定した豊川市都市計画マスタープランでは計画的な道路網の構築を位置づけ、本調査の必要性を明確化した。

このような状況の中、平成 25 年度に第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査のマスターデータが開示されることに伴い、「都市計画道路網の見直し検討」を実施する。

本調査では、市内都市計画道路の不整合解消を図り、計画的な整備を図るとともに本市の骨格となる新たな将来道路網を定めることを目的として、将来都市計画道路網の策定、都市計画道路の変更・廃止等の見直し方針及び整備方針の策定を行うものである。

I 調査概要

1 調査名：豊川市総合都市交通体系調査（都市計画道路整備戦略策定）業務

2 報告書目次

はじめに

1 都市計画道路の現況

1. 都市計画道路整備状況
2. 都市計画道路の構造及びネットワーク形成上の問題箇所

2 交通需要特性

1. 交通需要の背景
2. 交通需要特性

3 道路交通状況

1. 自動車交通量
2. 混雑時自動車旅行速度
3. 交通事故発生状況
4. 緊急輸送道路指定状況
5. バス路線における交通混雑箇所
6. 歩道設置状況

4 上位・関連計画等の整理

1. 計画の体系
2. 上位計画
3. 関連計画等

5 道路交通の課題整理

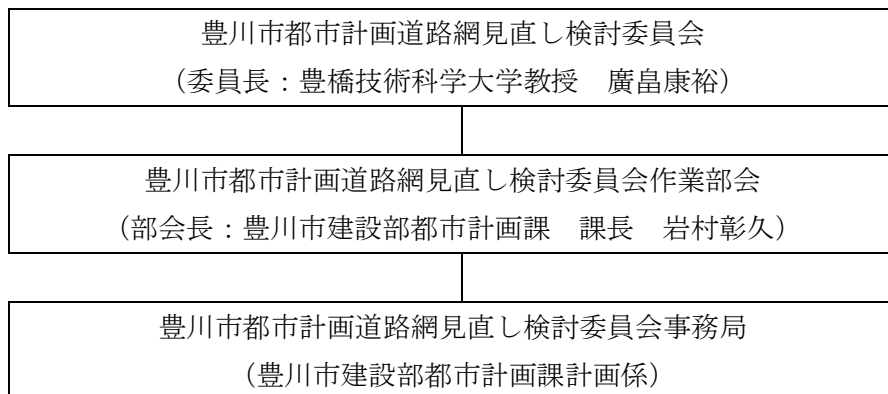
1. 都市計画道路見直し検討にあたっての課題
2. 都市計画道路ネットワーク構築からの課題
3. 超高齢社会、交流社会に対応したまちづくりからの課題
4. 防災まちづくりからの課題

6 豊川市がめざす将来道路交通ビジョン（案）

1. 将来道路交通ビジョン
2. 将来道路網の基本方針
3. 将来道路交通ビジョン体系図

■用語解説

3 調査体制



4 委員会等名簿

	団体名	役職等	氏名
委員(職務代理者)	学識経験者	岐阜大学名誉教授	竹内 伝史
委員長	学識経験者	豊橋技術科学大学教授	廣島 康裕
委員	豊川商工会議所	総務課長	佐原 圭子
委員	愛知県バス協会	専務理事	古田 寛
委員	愛知県タクシー協会	豊川・蒲郡支部長	鈴木 榮一
委員	市民公募委員		岩瀬 彰
委員	市民公募委員		杉浦 正彬
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局建政部都市整備課	課長	牛居 恒太
オブザーバー	愛知県建設部都市計画課	課長	横山 甲太郎
オブザーバー	愛知県東三河建設事務所	企画調整監	大谷 光司
事務局	豊川市建設部都市計画課		

II 調査成果

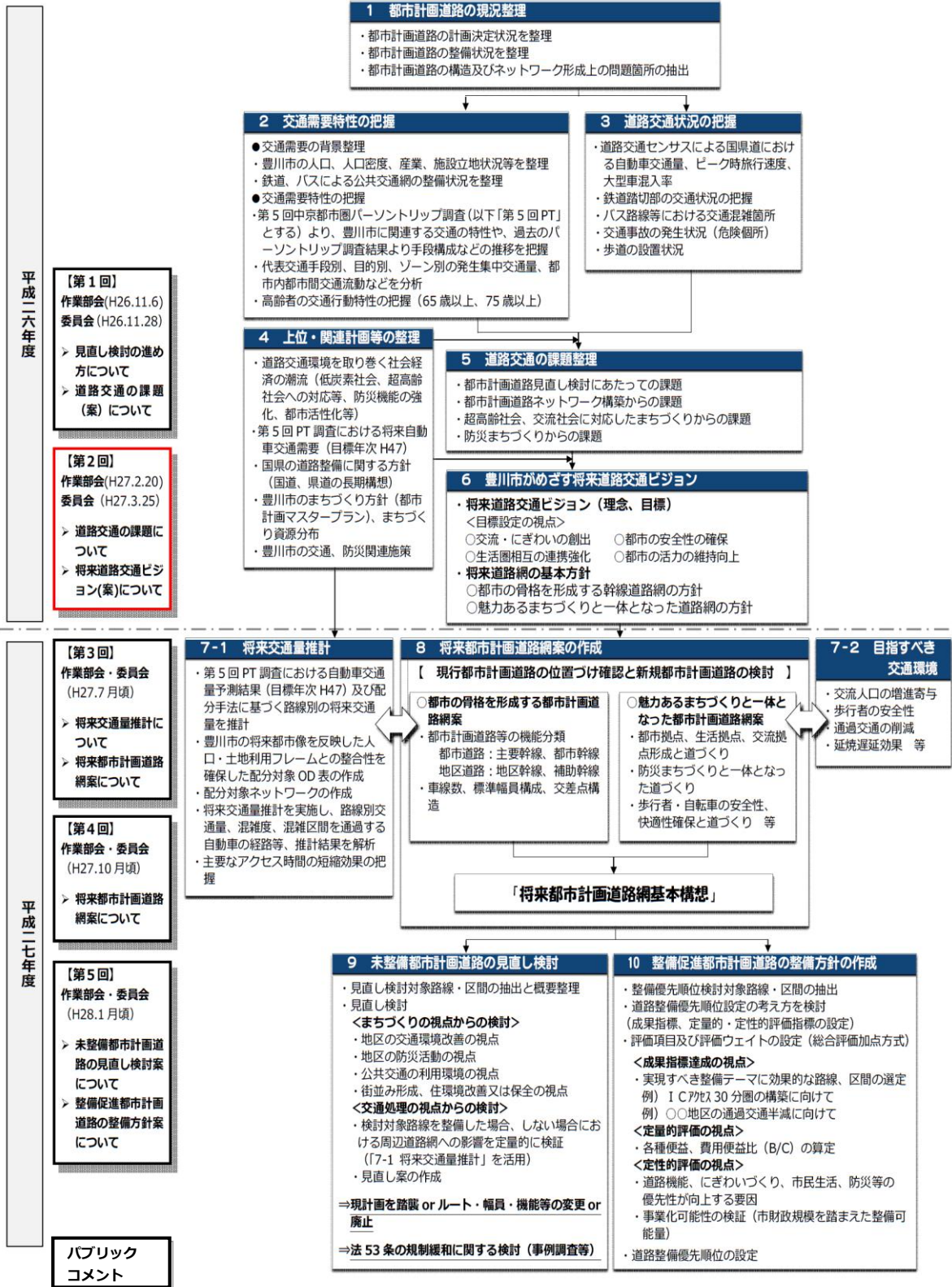
1 調査目的

豊川市の健全な発展のためには、交通需要特性や道路交通特性などを踏まえた道路交通の課題への対応を図るとともに、道路交通の円滑化、都市及び地域の活性化、超高齢社会、低炭素社会などの社会経済情勢の変化への対応や、災害時における避難路の確保など、安全・安心に留意した道路交通環境の整備を進めていく必要がある。また、都市計画決定当初から現在にかけて、道路に期待される役割や豊川市の将来像、道路をとりまく社会経済情勢は大きく変化していることから、こうした変化に応じた見直しを行うことが必要であるほか、豊川市においては平成18年から22年に1市4町が合併したことから、今後は新豊川市が一体の都市として発展していくための重要な都市基盤施設として、各地区間を連絡する幹線道路網の構築が必要となっている。

一方、社会経済情勢の変化や行政の厳しい財政事情から、道路事業予算は縮小しており、今後はさらに、道路事業予算に占める道路維持・修繕費の割合が高まり、新たな道路整備への費用は減少していく見込みである。

こうした背景を踏まえ、限られた予算の中で効率的・効果的な道路整備を進める必要があることから、長期未整備路線について都市計画決定の廃止を含めた検討を行うなど、都市計画道路の役割や必要性を再検証し、見直しを行うものである。

2 調査フロー



【第1回】
作業部会(H26.11.6)
委員会(H26.11.28)

➢ 見直し検討の進め方について
➢ 道路交通の課題(案)について

【第2回】
作業部会(H27.2.20)
委員会(H27.3.25)

➢ 道路交通の課題について
➢ 将来道路交通ビジョン(案)について

【第3回】
作業部会・委員会(H27.7月頃)

➢ 将来交通量推計について
➢ 将来都市計画道路網案について

【第4回】
作業部会・委員会(H27.10月頃)

➢ 将来都市計画道路網案について

【第5回】
作業部会・委員会(H28.1月頃)

➢ 未整備都市計画道路の見直し検討案について
➢ 整備促進都市計画道路の整備方針案について

パブリックコメント

平成二七年度

7-1 将来交通量推計

- 第5回PT調査における自動車交通量予測結果（目標年次H47）及び配分手法に基づく路線別の将来交通量を推計
- 豊川市の将来都市像を反映した人口・土地利用フレームとの整合性を確保した配分対象OD表の作成
- 配分対象ネットワークの作成
- 将来交通量推計を実施し、路線別交通量、混雑度、混雑区間を通過する自動車の経路等、推計結果を解析
- 主要なアクセス時間の短縮効果の把握

8 将来都市計画道路網案の作成

【 現行都市計画道路の位置づけ確認と新規都市計画道路の検討 】

- 都市の骨格を形成する都市計画道路網案
 - 都市計画道路等の機能分類
 - 都市道路：主要幹線、都市幹線
 - 地区道路：地区幹線、補助幹線
 - 車線数、標準幅員構成、交差点構造
- 魅力あるまちづくりと一体となった都市計画道路網案
 - 都市拠点、生活拠点、交流拠点形成と道づくり
 - 防災まちづくりと一体となった道づくり
 - 歩行者・自転車の安全性、快適性確保と道づくり等

「将来都市計画道路網基本構想」

7-2 目指すべき交通環境

- 交流人口の増進寄与
- 歩行者の安全性
- 通過交通の削減
- 延焼遅延効果等

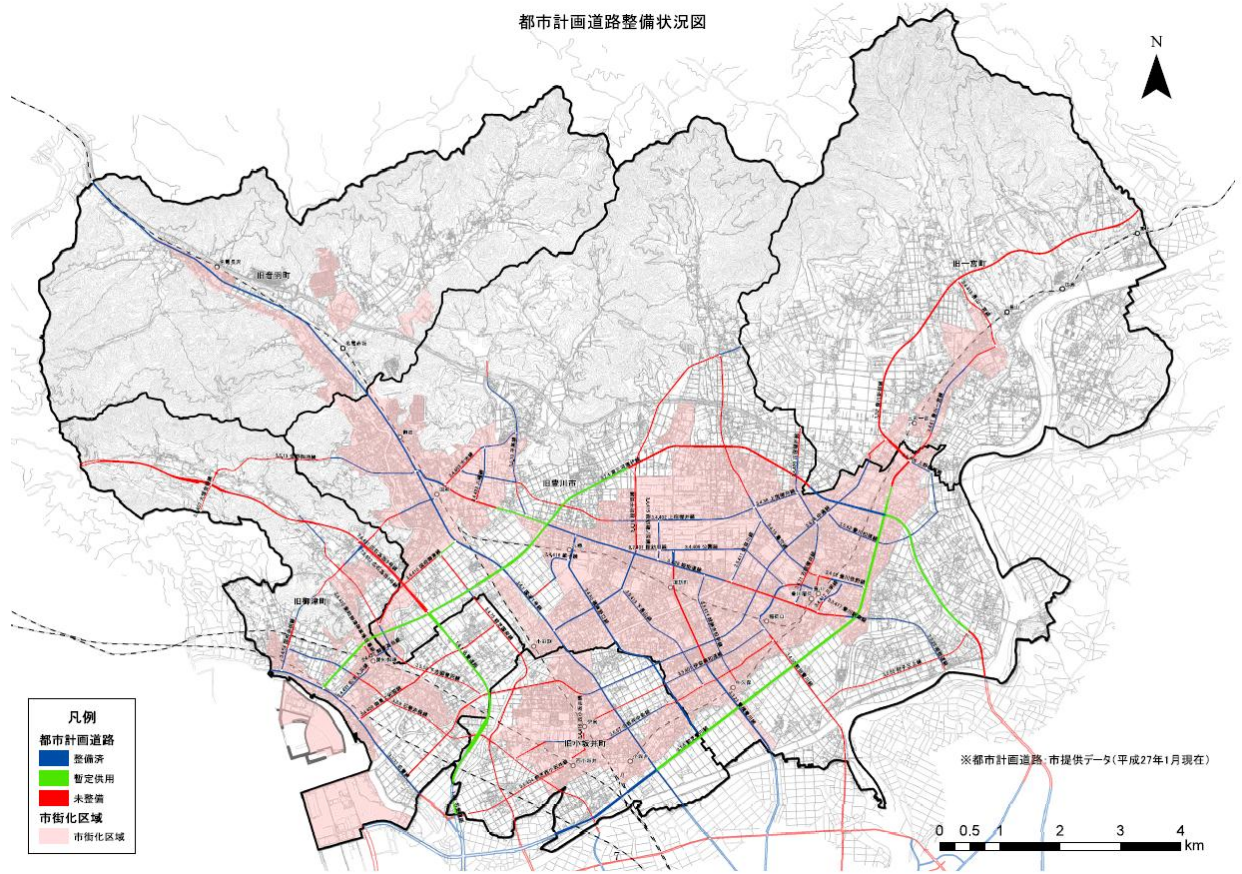
9 未整備都市計画道路の見直し検討

- 見直し検討対象路線・区間の抽出と概要整理
- 見直し検討
 - ＜まちづくりの視点からの検討＞
 - 地区の交通環境改善の視点
 - 地区の防災活動の視点
 - 公共交通の利用環境の視点
 - 街並み形成、住環境改善又は保全の視点
 - ＜交通処理の視点からの検討＞
 - 検討対象路線を整備した場合、しない場合における周辺道路網への影響を定量的に検証（7-1 将来交通量推計）を活用
- ⇒現計画を踏襲 or ルート・幅員・機能等の変更 or 廃止
- ⇒法53条の規制緩和に関する検討（事例調査等）

10 整備促進都市計画道路の整備方針の作成

- 整備優先順位検討対象路線・区間の抽出
- 道路整備優先順位設定の考え方を検討（成果指標、定量的・定性的評価指標の設定）
- 評価項目及び評価ウェイトの設定（総合評価加点方式）
- ＜成果指標達成の視点＞
 - 実現すべき整備テーマに効果的な路線、区間の選定例）IC77系30分圏の構築に向けて
 - 例）○○地区の通過交通半減に向けて
- ＜定量的評価の視点＞
 - 各種便益、費用便益比(B/C)の算定
- ＜定性的評価の視点＞
 - 道路機能、にぎわいづくり、市民生活、防災等の優先性が向上する要因
 - 事業化可能性の検証（市財政規模を踏まえた整備可能量）
- 道路整備優先順位の設定

3 調査圏域図



4 調査成果

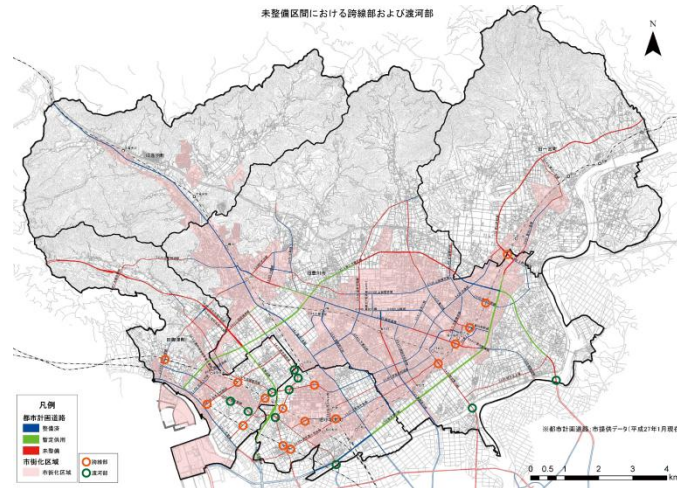
1 都市計画道路の現況

1. 都市計画道路整備状況

- 都市計画道路の整備率（暫定供用含む）は平成 27 年 1 月現在約 56%となっており、愛知県平均 68%（名古屋市を除く平成 25 年 3 月現在）よりやや低い整備水準である。
- 地区別に整備状況を見ると、旧豊川市の市街地においては整備率が高い一方、特に御津地域、小坂井地域において未整備区間が多く、未整備区間の多くは市街化調整区域に残存している。

2. 都市計画道路の構造及びネットワーク形成上の問題箇所

- 都市計画道路未整備区間のうち、渡河部（河川横断部）、跨線部（鉄道横断部）をみると、特に御津地域、小坂井地域において多く、こうした箇所は橋梁や立体構造として計画されており、整備には多大な費用や長い時間を要することが想定される。

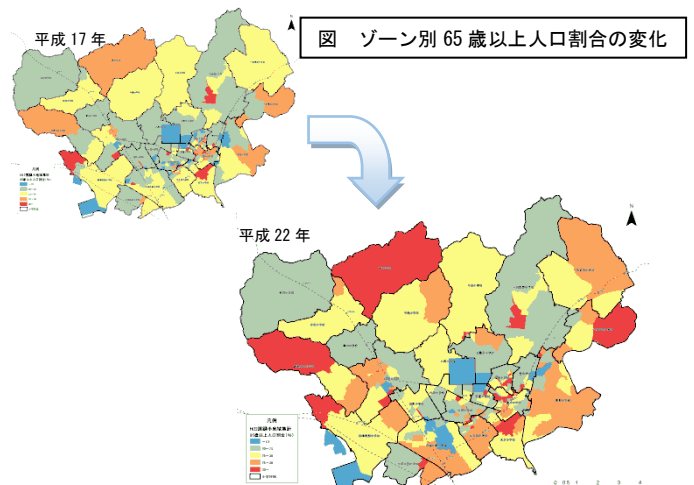
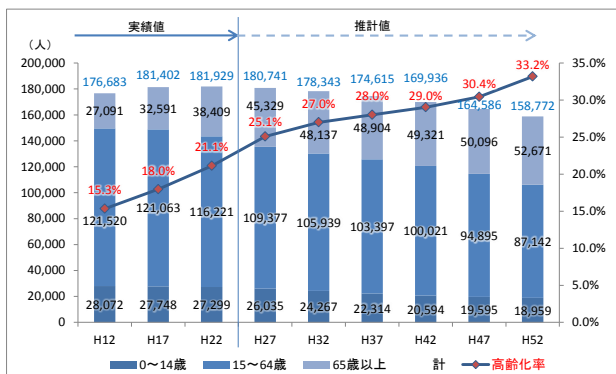


2 交通需要特性

1. 交通需要の背景

1-1. 人口の状況

- 今後人口総数が減少するとともに、少子高齢化の急速な進行が予測される。
- 1世帯当り人員が減少している。
- 人口分布状況に大きな変化はないが、郊外部において高齢化が進行している。



2. 産業の状況

- ・ 商店数、従業者数、年間商品販売額は減少傾向となっている。
- ・ 事業所数、従業者数、製造品出荷額等は近年横ばい傾向である。

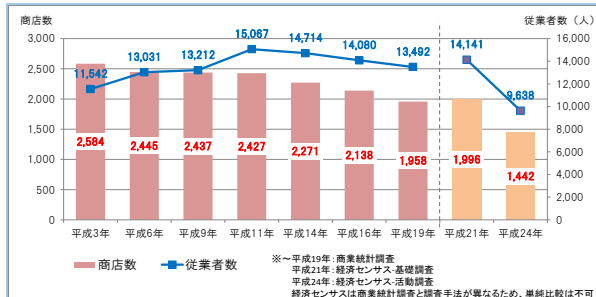


図 商店数と従業者数の推移

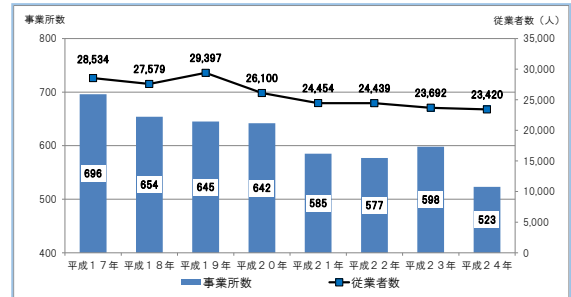


図 事業所数と従業員数の推移

3. 観光の状況

- ・ 観光入込客数は増加傾向となっている。

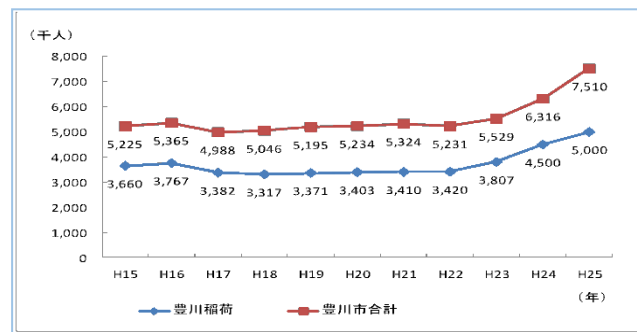


図 豊川市全体及び豊川稲荷の観光入込客数の推移

4. 主要施設立地・公共交通ネットワークの状況

- ・ 公共施設や病院等の主要施設は、比較的市街地部に集積した形で立地している。
- ・ 都市計画道路の整備により、新たなバスルートとしての選択肢が増加し、路線増加の可能性が考えられる。
- ・ 過去5年間の鉄道駅乗車人員の推移では、特に大きな増減はなく横ばいで推移している。
- ・ 過去5年間の路線バス（豊鉄バス新豊線（豊橋⇄新城）、豊川線（豊橋⇄豊川）合計）乗車人数の推移だが、近年若干減少傾向にあるものの、ほぼ横ばいで推移している。
- ・ 豊川市コミュニティバス乗車人数の推移を見ると、平成23年11月の運行開始以来、増加傾向となっている。

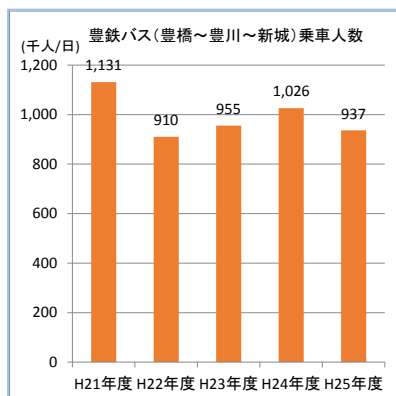


図 豊鉄バス乗車人員の推移

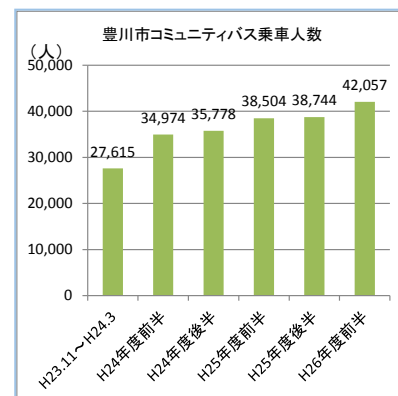


図 豊川市コミュニティバス乗車人員の推移

2. 交通需要特性

1. 目的別発生集中量の推移

- ・ 出勤・業務目的の割合が低下している。また、高齢者の自由目的移動割合が高い。

2. 代表交通手段別発生集中量の推移

- ・ 自転車、徒歩割合が低下する一方、自動車利用割合が大幅に上昇している。

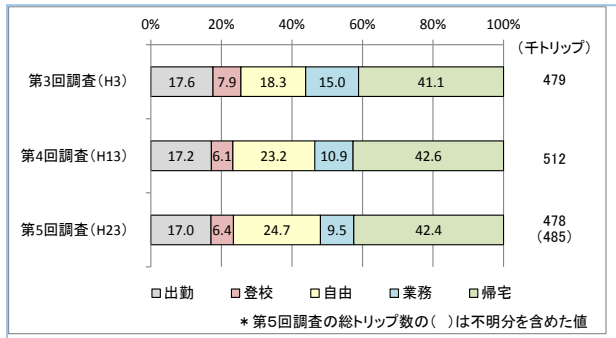


図 目的別発生集中量構成比の推移

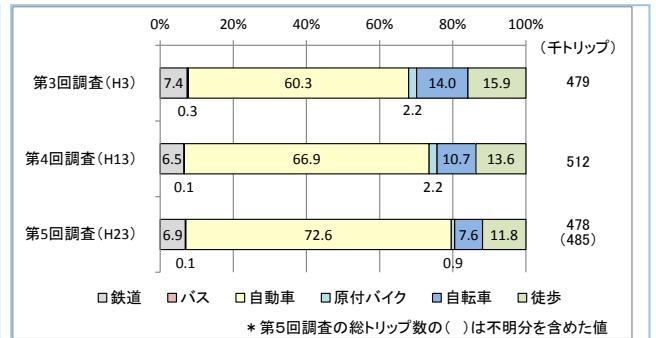


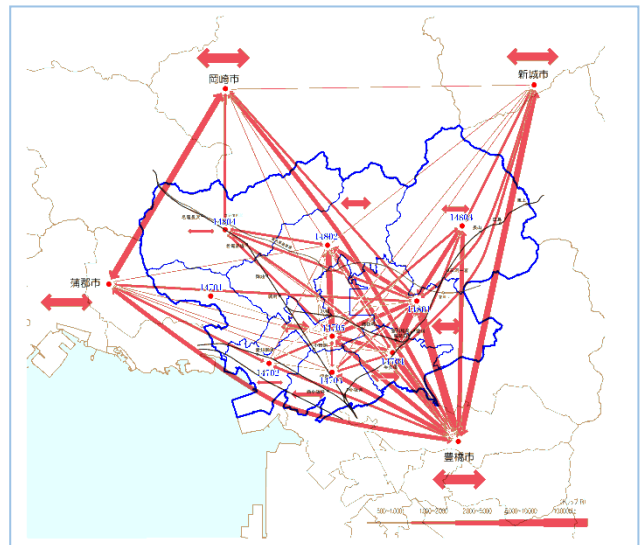
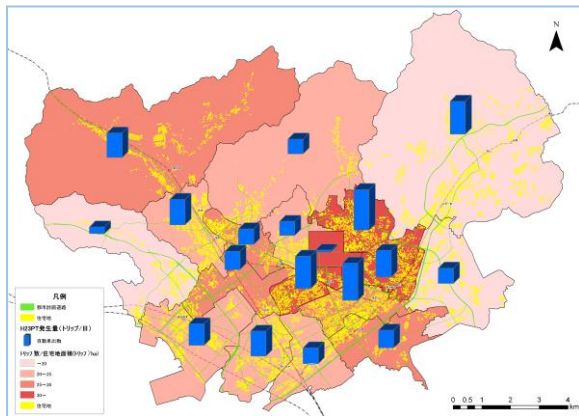
図 代表交通手段別発生集中量構成比の推移

3. ゾーン別発生集中量

- ・ 自動車発生集中量は豊川地域、一宮地域で多く、徒歩発生集中量は豊川地域が多い。

4. ゾーン間自動車交通流動状況

- ・ 出勤目的は豊橋方面の移動が多く、自由目的は近距離の移動が多い
- ・ 基本ゾーン間の自動車交通流動状況をみると、出勤目的で豊橋方面と双方向移動が多い。
- ・ 自由目的ではゾーン内々の移動が多く、業務目的では都市間を跨ぐ移動もみられる。



3 道路交通状況

1. 自動車交通量

- ・ 主要な幹線道路の交通量は2万台/日を超過している。
- ・ H17 から H22 にかけて、大きな自動車交通量の増減はない。
- ・ 主要道路の自動車交通量は近年横ばいとなっている。

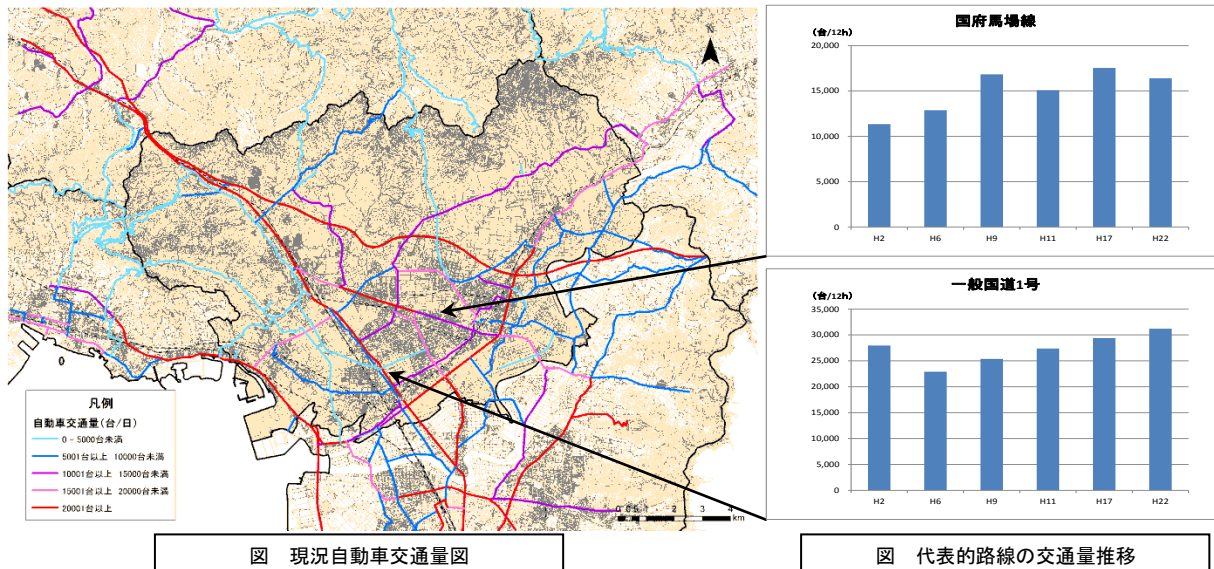


図 現況自動車交通量図

図 代表的路線の交通量推移

2. 混雑時自動車旅行速度

- ・ 市中心部付近の路線及び国道1号へのアクセス路線等で旅行速度が20km/hを下回る。

3. 交通事故発生状況

- ・ 幹線道路交差点において交通事故が多く発生している。

4. 緊急輸送道路指定状況

- ・ 第一次緊急輸送道路として(都)国道1号線、(都)名豊線、(都)前芝豊川線、(都)名豊道路の整備済み区間が指定されている。

5. バス路線における交通混雑箇所

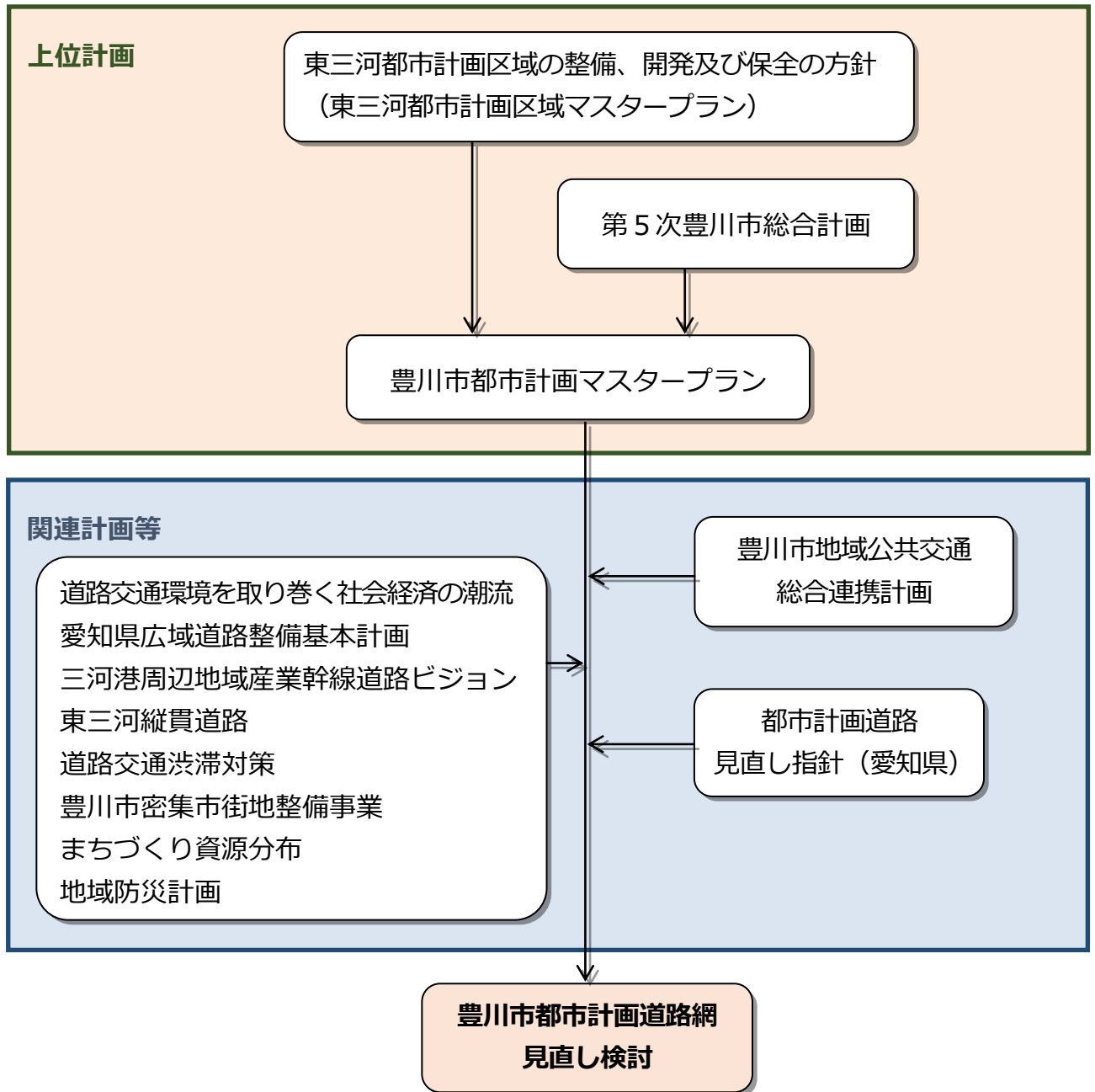
- ・ 路線バス通行区間における交通混雑箇所についてバス事業者へヒアリングを行ったところ、特に平日朝の通勤時及び夕方において、豊川 IC 周辺や新城方面の道路で交通混雑が見られる。
- ・ コミュニティバスについては、各路線とも概ね定刻どおりで運行されていますが、国府駅付近において平日の朝及び夕方若干の遅れが出ている。

6. 歩道設置状況

- ・ 歩道の設置状況をみると、主要施設へのアクセス路線に概ね設置されているものの、未整備の区間もみられる。また、鉄道駅利用圏内においても、歩道未整備の区間がみられる。

4 上位・関連計画等の整理

1. 計画の体系



5 道路交通の課題整理

1. 都市計画道路見直し検討にあたっての課題

- ・ 長期未整備都市計画道路の今後の取り扱い方針の明確化
- ・ 計画的な道路整備を進めるための都市計画道路整備方針の策定が必要
 - 計画決定後、長期未整備路線となっている路線については、決定当初から各路線に期待される機能や役割も変化していることから、現行都市計画道路網の妥当性を検証し、未整備路線の整備・見直し・廃止の方向性を明らかにする必要があるとともに、限られた予算の中で効率的・効果的な道路整備を進めるため、総合的な観点より、整備効果の高い路線を選択し、集中的に整備する必要がある。

2. 都市計画道路ネットワーク構築からの課題

- ・ 豊川市の骨格を形成する都市計画道路ネットワークの形成が必要
- ・ 都市計画道路が有する多様な機能を果たす都市計画道路ネットワークの形成が必要
- ・ 緊急輸送道路機能の向上に寄与する都市計画道路ネットワークの形成が必要
- ・ 市民の日常活動にストレスを与える交通渋滞への適切な対策実施が必要
- ・ 未整備都市計画道路の必要性に対する十分な検討が必要
 - 都市計画道路が有する多様な機能を果たすためには、各機能に応じた都市計画道路ネットワークの形成及び幅員構成の見直しのほか、新たな道路整備や既存道路の改良等、整備効果の高い適切な対策を実施することが必要である。
 - 特に立体交差構造などの、整備に多大な費用と長期間を要する路線については、費用と効果を十分に検証したうえで、都市計画道路整備の実現性と必要性を検討する必要がある

3. 超高齢社会、交流社会に対応したまちづくりからの課題

- ・ 都市の活力維持・向上に資する交流拠点形成を支えるまちづくりが必要
- ・ 地域のまちづくりにあわせた都市計画道路のあり方の検討が必要
 - 超高齢社会の到来を見込み、新たな活力源となるまちづくりに資する市民同士の交流の場となるまちづくりが必要である。
 - 魅力あるまちづくりを進めるため、各地域の個性に合わせた地域生活拠点の形成とともに、それを支える都市計画道路のあり方について検討する必要がある。

4. 防災まちづくりからの課題

- ・ 市街地の防災性向上のための防災まちづくりと一体となったまちづくりが必要
 - 市街地における防災性向上のためには、道路のあり方を含めた防災まちづくりを行う必要があり、特に地震発生時の避難路の確保や延焼防止といった対策に重点を置き、市街地防災性能の評価結果を参考として、防災まちづくりと一体となったまちづくりが必要である。

6 豊川市がめざす将来道路交通ビジョン（案）

1. 将来道路交通ビジョン

1-1. 基本理念

基本理念

- ✚ 将来都市像の実現を支え、拠点形成を誘導する道路ネットワークを構築します
- ✚ 安全安心に暮らせる交通環境を有する生活圏の形成を支える道路ネットワークを構築します
- ✚ 歴史・文化を活かした、にぎわいの創出や美しい景観を形成するまちづくりと一体となったまちづくりを進めます

1-2. 基本目標

前述の基本理念を踏まえ、本ビジョンの基本目標を以下の4つとする。

- **～交流～ にぎわい・出会い・利便性の創出を支援するまちづくり**
 - ・ 豊川市中心市街地における、都市機能の立地誘導を図る都市軸の形成
 - ・ 都市軸において交流人口を創出し、まちのにぎわいを高めるまちづくり
 - ・ 国府駅周辺などの地域生活拠点を中心とした、歩いて暮らせる生活圏の形成に資する補助幹線道路や生活道路の充実
 - ・ 市民同士の交流を促進し、まちを活性化するまちづくり
- **～連携～ コンパクトな生活圏を相互に連携するまちづくり**
 - ・ 都市間および各生活圏間を円滑に連携する、幹線道路ネットワークの形成
 - ・ 特に鉄道により地域が細かく分断される小坂井地域における、効果的な幹線道路ネットワークの形成
 - ・ 生活圏への不要な通過交通の流入を防ぐ幹線道路ネットワークの形成
 - ・ 市民が使いやすい公共交通ネットワーク構築のための道路ネットワークおよび交通結節点の形成
- **～安全～ 快適で安心できるまちを実現するまちづくり**
 - ・ 広域防災視点からみた緊急輸送道路機能向上のための、緊急時や災害時にも対応できる都市計画道路ネットワークの形成
 - ・ 災害危険度の高い市街地における防災性向上のための避難路の設置等、防災まちづくりと一体となったまちづくり
 - ・ 歩行者・自転車の安全、バリアフリーに配慮した、高齢者や子どもが安全に通行できる、交通安全を重視したまちづくり
- **～活力～ 開かれたまちに活力を生み出すまちづくり**
 - ・ 豊川市の重要な歴史資産であるとともに観光資源である、豊川稲荷周辺における、歩行者・自転車・自動車それぞれにとって快適で安全な交通環境の創出およびその他地区における地域性を活かした美しい景観をつくる都市空間の形成
 - ・ 臨海部や丘陵部に存する自然を活用した、レクリエーション施設・地区への快適なアクセス道路の形成
 - ・ 産業立地（工場・物流）を支援する広域アクセス道路の充実

2. 将来道路網の基本方針

2-1. 広域通過交通を処理する幹線道路ネットワークの形成

都市計画マスタープランでは、「拠点」と「軸」の形成を基本としている。

拠点と軸の構造が機能するためには、拠点間を連絡する幹線道路に大量の広域的通過交通が流入しないような道路体系が必要であることから、市域を跨ぐ広域的な通過交通を処理する幹線道路ネットワークを形成する。

- 東名高速道路、新東名高速道路、(都)国道1号線、(都)名豊道路(国道23号バイパス)、(都)名豊線、(都)前芝豊川線(国道151号・国道247号)、(都)豊川新城線(国道151号バイパス)、(都)東三河環状線を位置づける。
- これら路線は緊急輸送道路にも指定されていることから、広域防災ネットワークの形成にも寄与するものとなる。

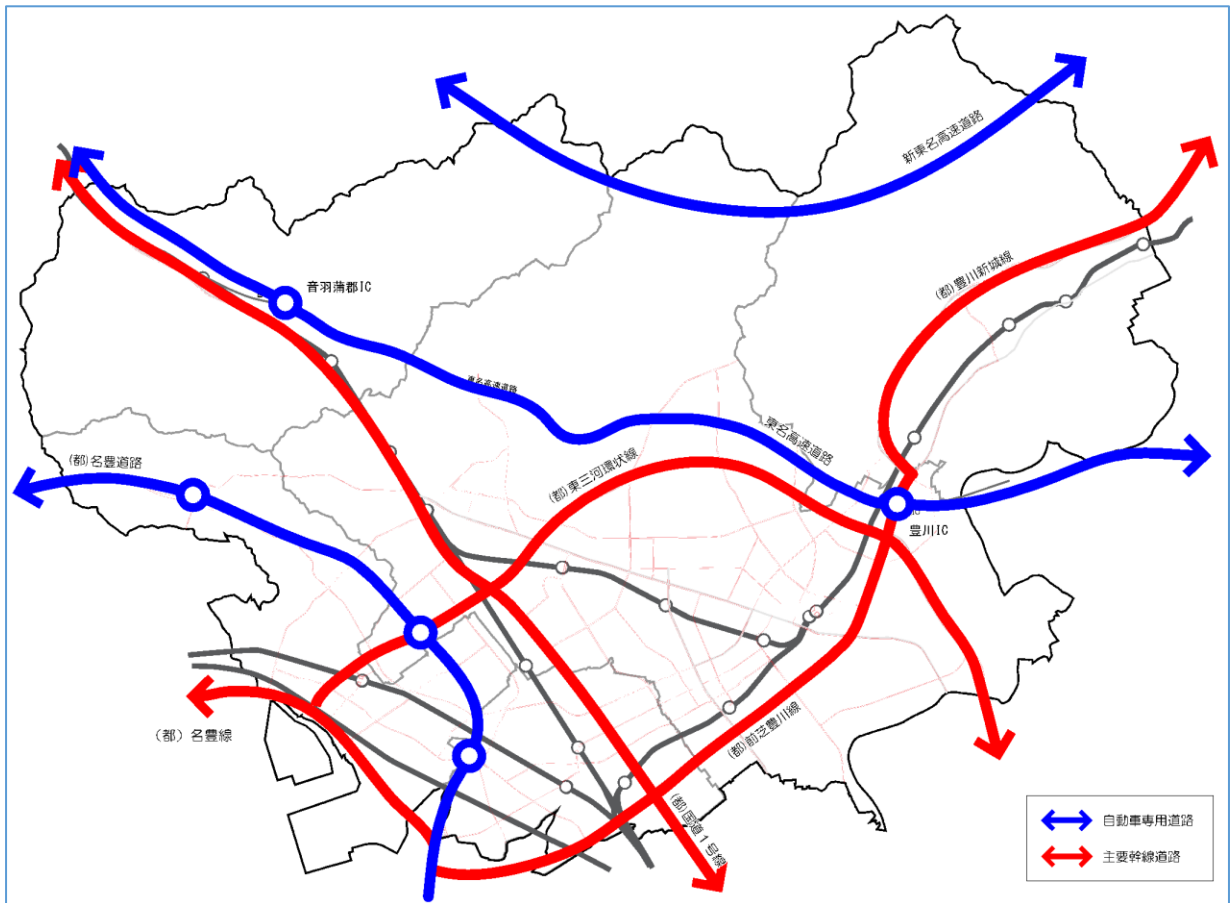





図 広域通過交通を処理する幹線道路ネットワーク

2-2. 都市・拠点・地域を連携する幹線道路ネットワークの形成

都市・拠点・地域を連携し、以下の機能を有する幹線道路ネットワークを形成する。

- 隣接する都市間を連絡し、都市間の円滑な移動を確保するとともに、都市間の交流を促進する連携軸となる幹線道路（下図  に該当）
- 豊川市内の各拠点間や各地域間を連絡し、拠点・地域間の円滑な移動を確保するとともに、拠点・地域間の交流を促進する連携軸となる幹線道路（下図  に該当）
- 交流人口を創出し、まちなぎわいを高める都市軸となる幹線道路（下図  に該当）
- 生活圏の外郭を形成し、生活圏への不要な通過交通の流入を排除するとともに良好な住環境を形成する幹線道路
- 災害時における避難路の確保など、防災性の向上に資する幹線道路
- 広域レクリエーション施設・地区へのアクセスを担い、観光客や来訪者の利便性を向上させる幹線道路
- IC等への広域アクセスの確保により、産業立地を支援する幹線道路
- 公共交通を円滑に通行させ、公共交通の利便性向上に資する幹線道路

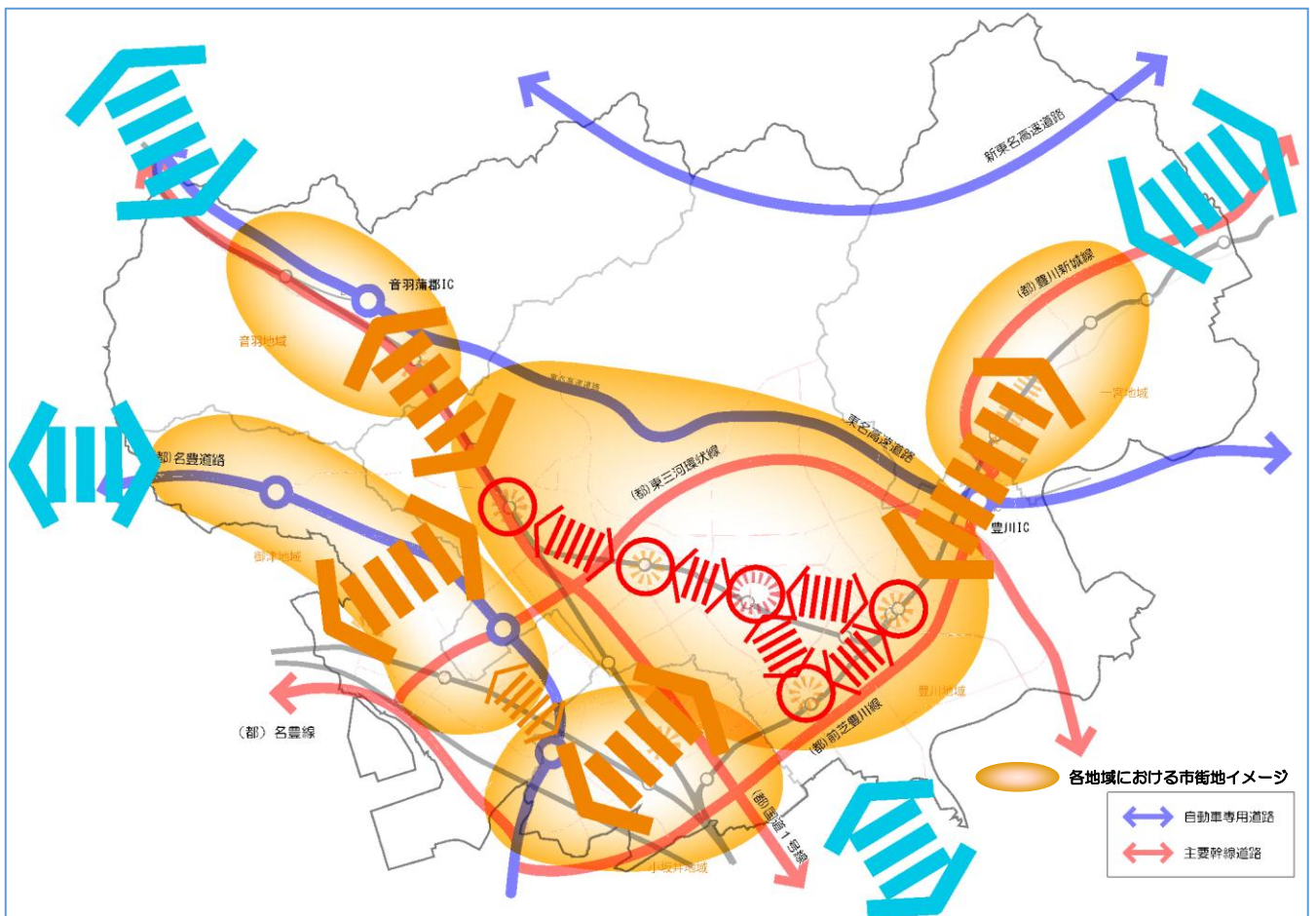


図 都市・拠点・地域を連携する幹線道路ネットワーク概念図

2-3. まちづくりと一体となったまちづくり

地域内、拠点内といった生活圏における補助幹線道路機能や生活道路機能を確保するため、地域の特性（ニーズ）に配慮したまちづくりと一体となったまちづくりを推進する。

検討にあたっては以下の点に留意するものとし、特に検討の必要性の高い地域をモデル地域として選定するものとする。

- ・ 豊川稲荷周辺をはじめとする観光拠点において、快適で安全な交通環境の創出、地域性を活かした美しい景観をつくる都市空間の形成といった、観光まちづくりと一体となったまちづくりを推進する。
- ・ 災害危険度の高い市街地における防災性を向上させるため、防災まちづくりと一体となったまちづくりを推進する。
- ・ 地域生活拠点を中心とした、歩いて暮らせる生活圏を形成するため、コンパクトなまちづくりと一体となったまちづくりを推進する。
- ・ まちの活性化のため、市民同士の交流を促進するまちづくりと一体となったまちづくりを推進する。
- ・ 歩行者・自転車の安全、バリアフリーに配慮した、高齢者や子どもが安全に通行できる、交通安全を重視したまちづくりと一体となったまちづくりを推進する。