

19三道第 129 号
平成19年 5月 7日

国土交通省道路局長 殿

三好町長 久野 知英



中期的な計画の作成に当たってのご意見の提出について（回答）

平成19年4月2日付け国道企第114号で依頼のありましたことについて、
別紙のとおり回答します。

担 当	三好町経済建設部道路下水道課
電 話	0561-32-2111
ファクシ	0561-34-4429

中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について

(1) 道路整備に対する意見

本町では、歩行者・自転車・自動車・公共交通などそれぞれの交通手段が共存でき、三好町に住む人、訪れる人、すべての人にやさしい交通環境の実現をめざして、H19.3に「三好町交通基本計画」を策定したところであります。

本基本計画の基本理念を「“安全・安心・便利”な交通が継続するまち」

～ 人が優先された交通環境へ ～として位置づけております。また、基本方針として以下の4点を定め、より望ましい交通環境の実現を目指します。

- ① だれもが利用しやすい交通施設の整備
- ② 公共交通の利用促進
- ③ 道路ネットワークの強化
- ④ 協働による交通施策の推進

なお、別添で「三好町交通基本計画について」を添付させていただきましたので参考にして下さい。

本計画に基づき具体的な整備方針を定め施策の推進を図ってまいります。計画を進めるにあたり、以下の点について格別のご理解とご支援をお願い申し上げます。

1. 本町は南北方向の道路網や広域交通へのアクセス等が脆弱な状況にあります。(都)上伊保知立線、(都)上伊保知立バイパス線、(都)三好ヶ丘駒場線の早期整備。
2. だれもが安心して利用できるバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した交通施設の整備。
3. 安全で便利な歩行者・自転車利用者の環境整備の促進。
4. 児童・生徒が安全で安心して登下校ができる通学路の整備を進めるとともに危険箇所の信号設置の要望についても積極的に行う。
5. 153号バイパス内にある緩衝緑地帯をモデルとした緩衝緑地帯の整備や透水性舗装・低騒音舗装の整備など自然環境や道路沿道環境に配慮した道路整備の促進。
6. 153号バイパスへの公共交通等の誘導など、有効利用の促進

(2) その他関連してお伺いしたいこと

本町においては、第6次総合計画の策定を平成18年度より平成20年度までの3カ年ですすめており、本年末には土地利用構想の原案を作成する予定です。

将来土地利用構想を作成するにあたり、都市構造の骨格を形成する要素が都市幹線道路網であると考えておりますが、平成10年度の第5次総合計画策定に際し、地域高規格道路の名古屋豊田線について名四国道工事事務所より情報提供をいただき、本町南側断面を東西方向に通過する路線として位置付けしています。

その後、路線自体の必要性の見直し等の情報もいただいておりますが、総合計画の土地利用構想案のとりまとめにあたり、重要な影響を与える要因であることから、名古屋豊田線の今後の路線計画について情報提供をお願いするものであります。

1. 三好町交通基本計画について

1.1. 交通基本計画の基本理念と基本方針

(1) 交通基本計画の基本理念

三好町交通基本計画では、歩行者・自転車・自動車・公共交通などそれぞれの交通手段が共存でき、三好町に住む人、訪れる人、すべての人にやさしい交通環境の実現を目指す。これによって、人々のふれあい・交流が促進され、持続可能な活力あるまちが形成されることを期待し、以下を基本理念として位置づける。

《交通基本計画の基本理念》

“安全・安心・便利”な交通が継続するまち
～ 人が優先された交通環境へ ～

(2) 交通基本計画の基本方針

基本理念の実現を目指し、多岐にわたる交通の問題を解決するためには、様々な側面から施策を実行していく必要がある。そのためには、行政だけでなく町民（本計画では、三好町住民だけでなく従業者・通学者や関係団体を合わせて「町民」とする）や交通事業者など、交通に関わる人々が同じ意識をもって協働で継続的に取り組むことが重要となる。

本計画では基本方針として以下の4点を定め、より望ましい交通環境の実現を目指す。

《基本方針》

- ① だれもが利用しやすい交通施設の整備
- ② 公共交通の利用促進
- ③ 道路ネットワークの強化
- ④ 協働による交通施策の推進

① だれもが利用しやすい交通施設の整備

だれもが安心して利用できる、バリアフリー^{注1)}やユニバーサルデザイン^{注2)}に配慮した交通施設の整備を行う。公共施設や商業施設、駅・バス停など、人が集まり憩う空間への経路・ネットワークとして、安全で便利な歩行者・自転車利用の環境整備を促進する。

② 公共交通の利用促進

だれもが移動しやすく、自然環境に配慮した交通体系の実現を目指し、公共交通ネットワーク^{注3)}の充実と利用促進を図る。公共交通が便利で安心して使えるよう、公共交通に関わる施設、サービス、情報など、利用者ニーズに応じた施策を展開する。

③ 道路ネットワークの強化

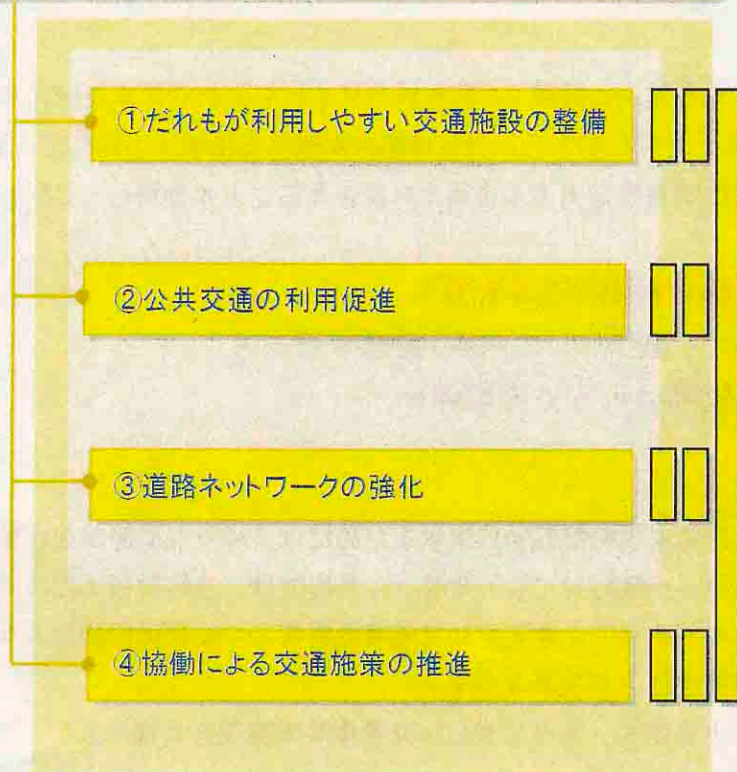
円滑な自動車交通を実現するため、公共交通ネットワークと連携し、都市内道路ネットワークの充実や広域的交通網の強化を図る。地区内の生活道路・区画道路では、人が優先された安全で快適な道路環境整備を促進する。

④ 協働による交通施策の推進

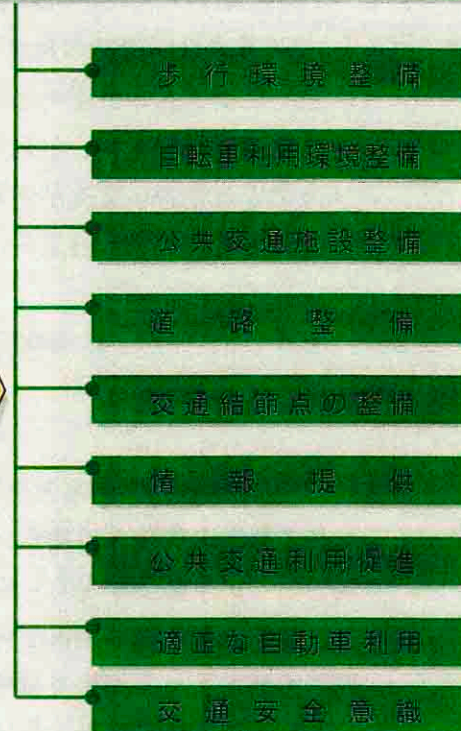
地域の状況に合った交通環境を創造するため、交通に対する人々の意識高揚を図り、町民、交通事業者、行政などが協働で継続的に取り組むことのできる体制づくりに努め、町民自らが関わる交通施策の展開を推進する。

注) は次頁に示す

基本方針



基本計画



注1) バリアフリー：高齢者や障害者が生活の支障となるものを取り除いた状態

注2) ユニバーサルデザイン：老若男女問わず誰もが利用できる施設・製品・情報のデザイン

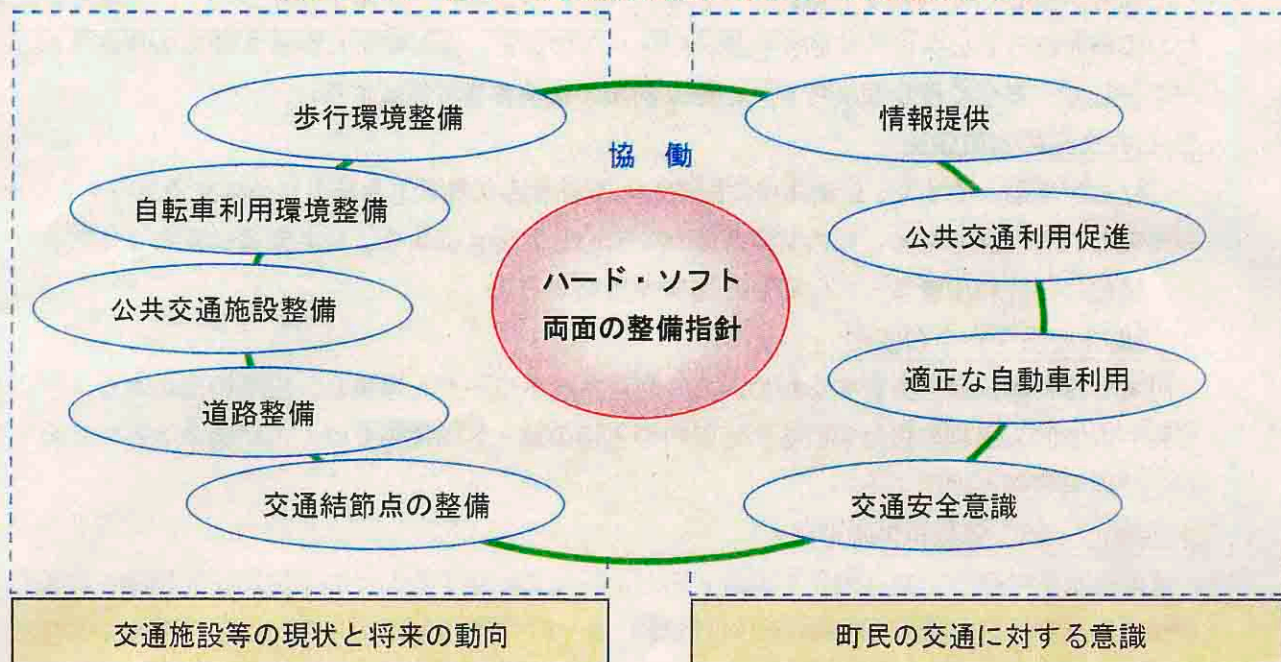
注3) 交通ネットワーク：道路や鉄道、バス路線等により構成される交通の網

1.2. 基本計画

(1) 基本計画のイメージ

【基本計画のポイント】

「安全・安心・便利」な交通が継続するまちの実現のために



(2) 基本計画の内容

○ 歩行環境整備

誰もが安心して、安全かつ楽しく歩行できるように配慮した整備を行う。居住環境エリア^{注)}では自動車と共存できる空間を、幹線道路では自動車と分離した安全な空間を目指す。

○ 自転車利用環境整備

手軽に利用できる乗り物である自転車で、安全に楽しみながら走行できるよう、自転車ネットワークの充実を図り、また駐輪場設置等の施設整備を行う。

○ 公共交通施設整備

人の流動に対応した効率的な公共交通ネットワークを形成するとともに、新たな開発計画等も考慮し、誰もが利用しやすい安全な駅やバス停施設を整備する。

○ 道路整備

幹線道路においては都市計画道路の整備を促進し、円滑な流動を実現させる。地区内の生活道路・区画道路では、通過交通を抑制するとともに、人が優先された安全で安心な道路を整備する。

○ 交通結節点の整備

より多くの人々が公共交通を利用できるよう、利便性の高い交通の乗り継ぎを実現するための基本的要素を備えた交通結節点（駅・バス停）を整備する。また、様々な交通や生活情報が集まる場所については、基本的要素に加えて拠点性を併せ持つように整備する。

○ 情報提供

移動についての分かりやすい情報を、誰もが、どこにいても、簡単に手に入れることができる仕組みを創り、あわせて町民の交通問題等の意識を高める。

○ 公共交通利用促進

公共交通の利用を促進・増大させるために、単なるPRに留まらず、公共交通に関わるサービスレベル全体を向上させる。

○ 適正な自動車利用

環境負荷、交通事故の増大等の、過度な自動車利用の問題点を誰もが認識し、適正な自動車利用方法を自ら考え行動する。またその受け皿として、公共交通の利便性向上や歩行者・自転車の歩行・走行環境整備を促進する。

○ 交通安全意識

誰にとっても安全な交通環境を実現するために、マナー面も含めて交通に対する意識を向上させる。

注) 居住環境エリア：主に住宅地において、自動車の進入制限・速度抑制が実施された歩車共存道路の導入などによって、安全に歩行・自転車利用できる生活空間

1.3. 計画の背景

第5次三好町総合計画 目標年次 2020 年
～基本計画の交通に関わるキーワード～
《でかけたくなるまち》
《安全で便利な人の移動（交通）》

三好町まちづくり基本計画 目標年次 2020 年
～基本目標・方針の交通に関わるキーワード～
《交通ネットワークの充実》
《安全で便利な人の移動の確保》
《幹線道路の整備》
《人にやさしく安全な道路整備》
《公共交通の充実》

【三好町交通基本計画の策定】

より具体的な交通施設整備
の方針の確立が重要

中部圏における今後の交通政策のあり方について
中部地方交通審議会答申9号 目標年次 2020 年
～キーワード～

《みんなで“創り・守り・育てる”公共交通》
《日常の人の動きに応じた交通圏での計画》

豊田・三好1次交通圏計画（平成18年度策定予定）
～交通における目指すべき将来像

目標年次 2016 年～

《人と環境にやさしい交通体系で活発な交流ができるまち》
《自動車に過度に依存しない利便性と選択性の高いまち》
《地域に合った交通を地域で創り、育てるまち》

【三好町としての具体的課題】

- 急速な人口増加
- 大規模開発の進展
- 高齢化の進展
- 2次交通圏流動への対応

注）交通圏（中部地方交通審議会 第9号答申より）

一般的に特定の機能をもった地点（駅など）や地区（ビジネス街など）または都市などを中心として、旅客や貨物の流れが離合集散する圏域をいい、答申では、人の動きに応じた圏域を交通圏とし、原則として複数市町村で構成されている。

交通圏は、交通集中地域、都市地域、郊外地域及び交通不便地域の複数（あるいは単独）地域で構成される地域単位である。豊田市と三好町が1次交通圏として位置づけられることによって豊田・三好1次交通圏計画は策定される。

1.4. 計画の目的

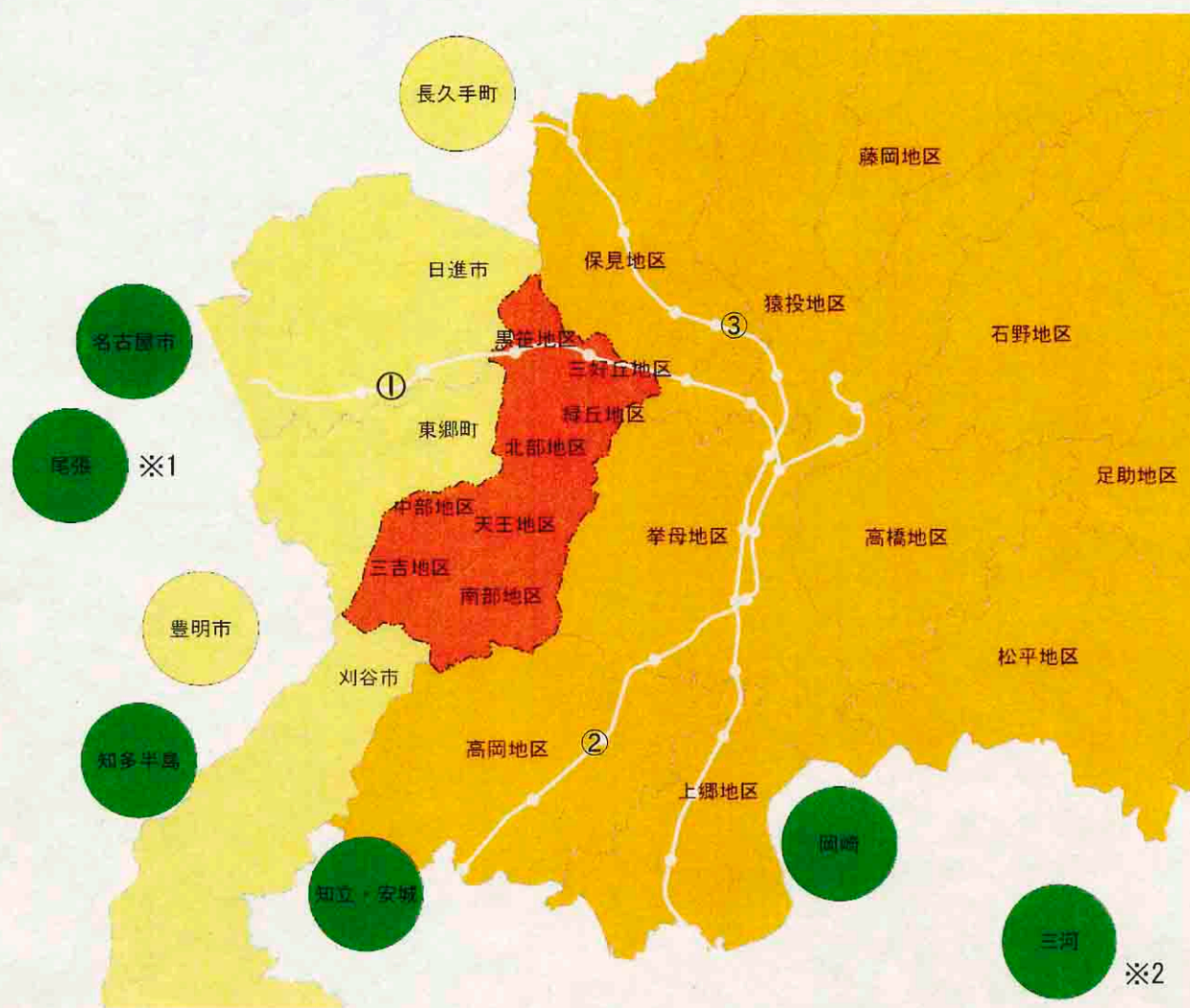
- ・ 現状と将来を見据えた課題を踏まえ、交通の視点から見た将来あるべき三好町の方針性(将来像)を示す。
- ・ 将来像の効率的な実現のために必要な各交通施策の整備指針を示す。

1.5. 計画期間

本計画の計画期間は、平成19年度（2007年）～平成28年度（2016年）までの10年間とする。

1. 6. 三好町交通基本計画の対象地区と周辺地区

三好町内は、小学校区を基にして、8地区（地区名は小学校区の名称を用いた）に区分した。
三好町の東部は豊田市と隣接しており、西部は日進市、東郷町、刈谷市と隣接している。
本計画で区分した三好町内の地区と隣接する市町や地区を以下に示す。



※1 尾張：上記の図上に市町や地区名の表記のない尾張地方の都市を包含する

※2 三河：上記の図上に市町や地区名の表記のない三河地方の都市を包含する

- ① 名鉄豊田線
- ② 名鉄三河線
- ③ 愛知環状鉄道