

豊 調 発 第 271 号

平成20年10月20日

国土交通省 道路局長 様

豊田市長 鈴木 公



今後の道路行政についての意見・提案の提出について(回答)

平成20年9月19日付け国道企第37号で依頼のありましたこのことについて、
別紙のとおり回答します。

連絡先 建設部調査課

電 話 0565-34-6682

1 道路事業PFI制度の積極的活用

豊田市においては、新たな産業拠点である「豊田・岡崎地区研究開発施設」の開発計画が進められており、トヨタ本社と研究開発施設を結ぶアクセス道路の整備が急務であり、国道301号の整備とともに、建設中の第二東名高速道路岡崎SAからの新たなアクセスルートの整備が必要である。地方財政が厳しさを増す中、岡崎SAから現道までの間は事業者が明確になっていないため、アクセス道路整備を進める上で大きな課題となっており、事業手法として民間の資金や技術的能力を活用したPFI制度による事業の可能性についても検討をしている。

アクセス道路の早期整備が可能となれば、「豊田・岡崎地区研究開発施設」への「人」や「もの」の円滑な流れが確保され、将来も引き続き豊田市の持続的な発展が可能となる。このため、道路事業PFIが容易に活用できるよう、例えば施設完成後の資金償還に対し、補助金が複数年にわたり交付されるなど、事業のリスクが軽減されるような制度の検討をお願いします。

2 道路事業の「見える化」の促進

現在、豊田市においては国により豊田南・北バイパスの整備が進められている。豊田南・北バイパスは東名高速道路及び東海環状自動車道に直結し、バイパス周辺は交通利便性の非常に高い地域となることから、豊田市では豊田南・北バイパス事業を契機に、沿線の新たなまちづくりを進めて行こうと考えている。また、国の道路事業の進捗は、今後の都市の発展に大きな影響を与えることとなり、市民の関心も高い。

このため国が行う道路事業の供用年次や毎年度の進捗目標の公表など、道路事業の「見える化」を実施し、事業の進捗管理を強化することにより、事業のスピードアップ化が図られれば、豊田市が考えている四郷駅及び上豊田駅周辺や花本産業団地周辺における、産業拠点の誘導・拡大や住宅開発など、新たなまちづくりが早期に実現出来るため、道路事業の「見える化」の促進をお願いします。

○ 現状

<人口の動向>

本市の人口は約42万人、15万世帯となっている。30年間で人口で1.5倍、世帯数で2.2倍に増加しているものの近年は増加傾向は鈍化している。特に中山間地域については減少傾向にある。

<土地利用>

平成17年4月に1市6町村が合併し、面積918km²の広大な市域となった。市域の約7割を森林が占め大半が中山間地域であり、住宅・産業用地等の都市的な土地利用は約11%となっている。

<産業・経済>

我が国の経済発展を牽引する自動車関連製造業を中心とした産業が発展しており、製造品出荷額については約13兆円と全国1位となっている。世界有数の製造業の拠点でありながら、県下でも有数の農業生産額を誇る農業も盛んな都市でもある。

<交通>

鉄道は、名鉄三河線、豊田線、愛知環状鉄道によって、近隣の都市と結ばれ、市内に26の駅があるものの、JR名古屋駅へは50分を要している。またバス路線は、不採算路線の廃止により、縮小傾向にあり、公共交通の利便性は悪い。

市民の交通手段は、自動車利用が71%と自動車への依存が強く、1世帯当たりの乗用車保有台数についても1.66と愛知県、全国平均に比べ高く、特に中山間地域においては顕著である。

<都市基盤>

平成17年の愛・地球博を機に、既存の東名高速道路に加え、伊勢湾岸自動車道及び東海環状自動車道が開通し、市内には6箇所のICを有している。また、市中心部から主要な国道が放射状に延びているが、都市の骨格を形成する環状道路、放射状道など幹線道路の整備率は57%と低い。

豊田市駅周辺を中心市街地では、市街地再開発事業によって商業施設、ホテル等の集積を図っているが、都市施設のストックは小さい。

○ 課題

(1) 本市においては、良好な住宅を求めて近隣市町へ転出する傾向にある。人口の定着化を図っていく為に、市民のニーズにあった住宅・宅地の提供、円滑な交通環境整備など魅力あるまちづくりが必要である。

(2) 中山間地域においては、地域核同士が互いに連携しなければ地域の自立ができない。地域核間の連携強化を図り、中山間地域での安心安全な生活の確保と定住化が必要である。

(3) 将来の人口推移や社会経済動向による住宅・産業の需要などに対応するため、既存の市街化区域の周辺や鉄道駅周辺等へ住宅や産業拠点を計画的に誘導し、市街化区域が連たんし、一体的な市街地が形成されるような土地利用を図る必要がある。

(4) 本市の基幹産業である自動車関連産業など既存産業の集積を活かしながら、今後は研究開発機能や新産業の立地誘導などにより、バランスの取れた産業構造への転換を図ることが必要である。また、中山間地域においては、農家数の減少、高齢化による担い手不足が懸念されており、定住化の促進による担い手の確保が課題である。

(5) 公共交通においては、名古屋都心部までの時間短縮による利便性の向上が必要である。また、市内における広域的な基幹バス等による公共交通のネットワーク化により、移動時間短縮と利便性の向上を図り、都市部と農山村部の交流拡大と市域の一体化を図ることが必要である。

(6) 公共交通が少なく移動手段の限られた中山間地域においては、自動車はなくてはならない移動手段で、短時間に安全に移動できる道路整備が必要である。

(7) 既存の高速道路ネットワークを有効に活用することにより、近隣都市や中部国際空港等の主要施設へのアクセス性の向上と、市内における交通の円滑化や物流機能の強化を図る必要がある。

(8) 消費活動の市外への流出抑制や、都市規模に見合った商業基盤の形成を図るため、引続き再開発事業を進め、都市機能の集約や都心のにぎわいや魅力づくりが求められている。

(1)基本構想

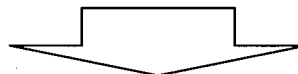
豊田市は、第7次総合計画において、基本構想に掲げる将来都市像を「人が輝き 環境にやさしく 躍進するまち・とよた」と定め、めざすべき姿を、

- ・生涯を安心して生き生きと暮らせる「市民」
- ・共働による個性豊かな「地域」
- ・水と緑につつまれたものづくり・環境先進「都市」としている。



①重点テーマ

めざすべき姿の実現に向け「ものづくり基盤の更なる強化」「環境に配慮した快適で魅力ある都市づくり」「都市と農山村の共生」等を重点的に取り組むテーマとしている。



②重点戦略プログラム

重点テーマを受けた、重点戦略プログラムとして「世界をリードする産業技術の中核拠点の形成」や「人と環境にやさしい交通モデル都市の実現」などを掲げ、特に重点的・戦略的に取り組む施策を集約している。この中で「幹線道路の整備」は、都市内交通、物流の円滑化の取組みの中で重要施策として位置付けられている。

(2)都市整備に関する分野別計画

都市整備分野の施策である「総合的な交通体系の確立」においては、既存高速道路ネットワークを活かした広域的な交流の活性化や産業・物流機能の強化、近隣都市との連携強化を図るため、都市内環状道路と広域・都市間、地区間を結ぶ放射道路の整備促進、また都市機能の利便性を高める為に隣接する地域核間を結ぶ30分交通圏ネットワークや鉄道駅、医療、観光などの拠点施設へアクセスする幹線道路の整備促進に取組み、道路ネットワークで結ばれた都市基盤の形成を図るとしている。

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等
1 既存高速道路ネットワークの有効活用	＜スマートICの整備＞ ■ 鞍ヶ池PAスマートICの本格運用 ■ 上郷SAスマートICの導入	○期待する効果や評価等 1 豊田市内には、既存の東名高速道路に加え伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道が整備され、今後10年を目処に豊田南・北バイパスが整備される。東名豊田ICと東海環状豊田勘八ICが接続されれば、1周約30Kmの高規格環状道路が形成される。既存の6箇所のICに加え、鞍ヶ池PA及び上郷SAにスマートICが整備されれば市内への多様なアクセスルートが可能となる。また、道路利用者が8つのICを賢く利用することにより、自動車交通の分散化、交通配分の最適化が図られ、円滑な交通が実現するとともに渋滞や事故による交通障害を回避することができ「人と環境にやさしい交通モデル都市の実現」に大きく寄与する。 また、現在社会実験中の鞍ヶ池PAスマートICが本格運用されれば、隣接する鞍ヶ池公園や香嵐溪などの西三河中山間地域にある観光拠点へのアクセス性の向上と通勤など日常生活での高速道路利用促進が可能となる。 さらに、上郷SA近辺には、大規模産業拠点が有り、スマートICが導入されれば物流の効率化や通勤・業務交通の高速道路への転換等、周辺交通の円滑化や更なる産業の活性化が可能となる。 【様式②(7)、様式③(1)②、(2)】
2 環状道路、放射道路の整備	＜外環状線道路＞ ■ 国道153号豊田北バイパスの整備 ・逢妻町～扶桑町 ■ 国道155号豊田南バイパスの整備 ・美山町～逢妻町 ＜内環状線道路＞ ■ 高橋細谷線の4車線化整備 ・野見町～下市場町 ＜放射道路＞ ■ 南北軸となる国道の4車線化整備 ・国道153号(久保町～陣中町) ・国道248号(下市場町～挙母町) ・国道419号(陣中町～上原町)	2-1 豊田市では、外環状道路の内側を高度な土地利用をされた市街化区域として誘導していこうとしているが豊田南・北バイパス沿線は、骨格となる道路がないため未だ調整区域となっている。豊田南・北バイパスが整備されれば、東名豊田ICと東海環状豊田勘八ICが繋がり、沿線は高速道路へのアクセス性が一段と向上し、交通利便性の高い魅力的な地域となるため、産業拠点の拡大や新たな産業誘致また住宅開発など新たな市街地の誘導が極めて容易となり、本市の閉塞感を打開し、活力ある都市として持続的な発展が可能となる。 【様式②(1)(3)、様式③(2)】 2-2 高橋細谷線は、市内を流れる一級河川矢作川を挟んで、住宅地区と大規模工場を結ぶ幹線道路であるが、内環状道路南側で唯一残された2車線区間であるため朝夕の交通渋滞が激しい。4車線化により交通機能の拡充が図られれば、渋滞緩和やトヨタ本社北部の調整区域において本社工場拡張など開発が促進され、一体的市街地の形成や更なる産業の活性化が可能となる。 【様式②(3)、様式③(2)】 2-3 豊田市の南北軸を形成する国道153号、248号、419号は、外環状道路の内側の中心市街地を貫く重要な幹線道路でありながら未だ4車線化整備されていない区間が全体約7kmのうち約3kmもあり、道路ネットワーク上のボトルネックとなっている。環状道路の整備と併せて放射道路を整備することで、利便性の高い道路ネットワークが構築され、市街地へのアクセスの向上や4車線化に併せて歩道整備することで安全で安心な歩行者、自転車空間が確保され、中心市街地の魅力アップにも繋がる。 【様式②(1)、様式③(2)】

○重点項目	○代表事例	○期待する効果や評価等
3 市域の一体化を支える道路整備	■ 主要地方道足助下山線の整備 ・四ツ松町、上小田町	3 豊田市の面積の内、多くを占める中山間地域は、地域核はあるもののその規模は非常に小さく1箇所だけでは自立ができない。このため、地域核同士が互いに連携し助け合う必要があるが地域核と地域核を連絡する道路は、幅員が狭く、非常に危険で利用しにくい道路である。地域核間を概ね30分で連絡できる道路ネットワーク整備により、地域の連携強化を可能とし、中山間地域の活性化や観光振興の促進、さらには円滑な消防・救急活動や日常生活の利便性の向上などにより、地域の自立と定住化の促進が可能となる。【様式②(2)(4)(5)(6)、様式③(1)①】
4 豊田・岡崎地区研究開発施設へのアクセス道路整備	■ 国道301号の整備 ・九久平交差点改良 ・根引峠バイパス ・鵜ヶ瀬バイパス ■ 新たなアクセス道路の整備 ・市道(仮)奥殿花沢線先線	4 新たな自動車開発の拠点となる研究施設やテストコースからなる「豊田・岡崎地区研究開発施設」が、平成25年度末一部運用開始を目指し開発が進められており、完成すれば5,000人規模の施設となる。この施設は、豊田市が目指す「世界をリードする産業技術の中核拠点の形成」になくてはならない施設であり、今後も引き続き活力ある都市として持続的な発展をするために必要不可欠な施設である。しかしながら、中心市街地と研究開発施設を結ぶ国道301号は、都心より内環状道路までは整備完了したものの、内環状道路と外環状道路の間は、現在4車線化事業中の状態であり、さらに東の九久平交差点付近、根引峠付近は、幅員が狭く曲線半径が小さいため大型車両はセンターオーバーしなければ通過できないという状況である。この新たな産業拠点へのアクセス道路を整備することにより、「人」「もの」の円滑な交通が確保され、新たな雇用を生み出し、本市の持続的な発展と更なる産業の活性化を図ることが可能となる。【様式②(4)、様式③(1)①②、(2)】
5 中心市街地の活性化を図る道路整備	■ 都心道路空間の再編成 ・歩行者が面的に使い易い道路空間の確保 ■ 道路環境整備 ・電線類地中化、バリアフリー化	5 豊田市では、近年郊外型の大型スーパーの進出により、駅前にも関わらず閑散とした状況であったが、都心のにぎわいと魅力の向上のため、駅前の再開発事業を実施している。豊田市では、駅周辺の都心地区において「人」を優先とした都市空間を面的に創出するための道路空間整備を図ろうとしている。これにより、公共交通へのアクセス性の向上、良好な自転車・歩行者空間の確保が可能となる。また、バリアフリー化や電線類の地中化により、安全性、快適性、回遊性の向上が実現し、都心地区の賑わいと魅力アップが図られる。又将来的には、パーソナルモビリティの導入やトランジットモール化を図り、シンボルロード化を目指している。【様式②(1)(8)、様式③(1)】