

## 生活と産業を支える 快適で質の高いまちの実現

### 1 市街地整備

- Ⅶ-1-(1) にぎわいのある魅力的な都心の形成 …… 184
- Ⅶ-1-(2) 利便性の高い市街地の形成 …… 188
- Ⅶ-1-(3) 多様なニーズに応える市街地定住の促進 … 190
- Ⅶ-1-(4) 山村地域等における生活環境の維持・確保 … 192
- Ⅶ-1-(5) 憩いとうるおいをもたらす緑の空間の創出 … 196

### 2 交通

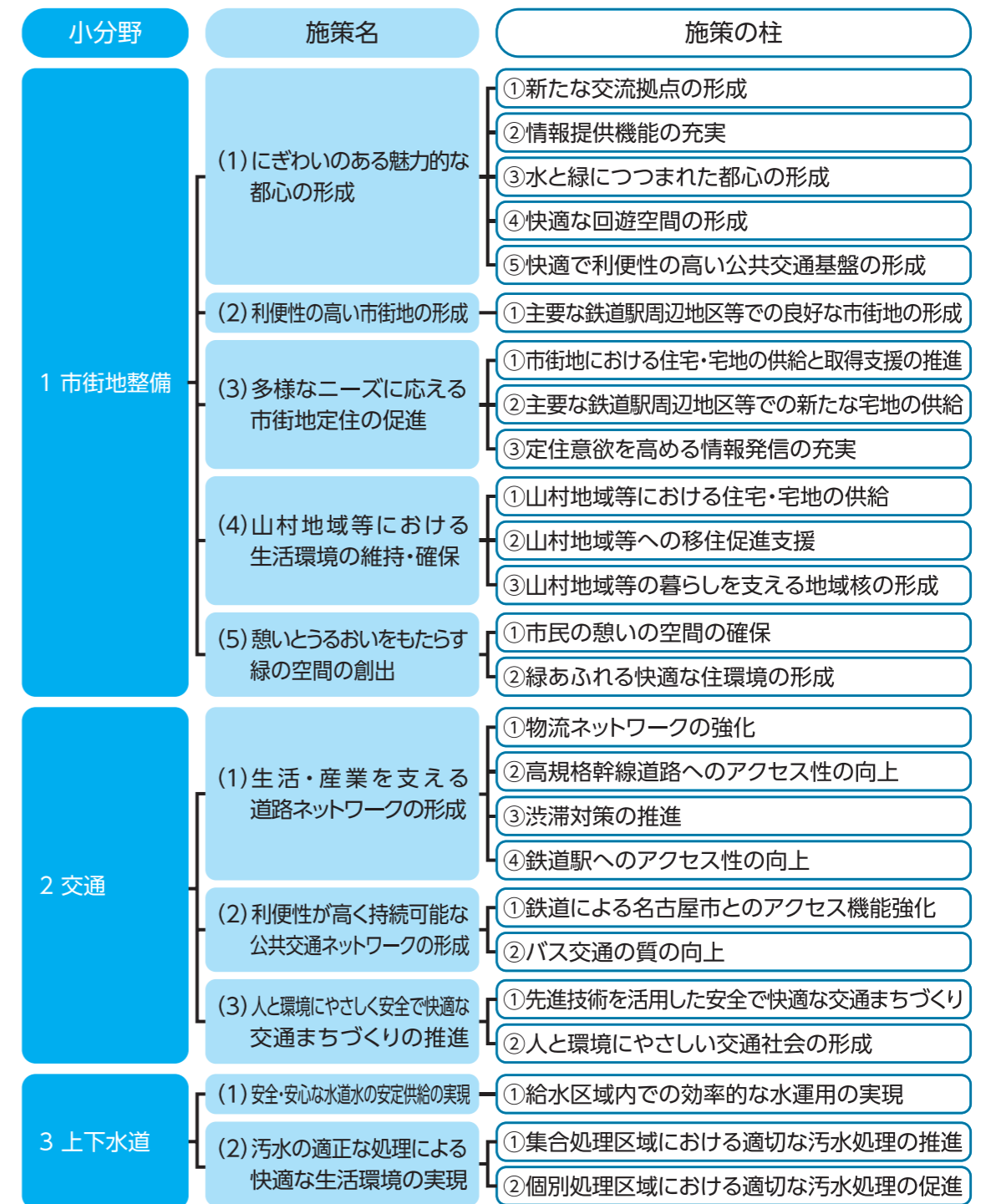
- Ⅶ-2-(1) 生活・産業を支える道路ネットワークの形成 … 198
- Ⅶ-2-(2) 利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの形成 … 202
- Ⅶ-2-(3) 人と環境にやさしく安全で快適な交通まちづくりの推進 … 204

### 3 上下水道

- Ⅶ-3-(1) 安全・安心な水道水の安定供給の実現 …… 206
- Ⅶ-3-(2) 汚水の適正な処理による快適な生活環境の実現 … 208



## 施策体系



## ■めざす姿

都心ににぎわいや交流を生み出す、快適な回遊空間が形成されている。

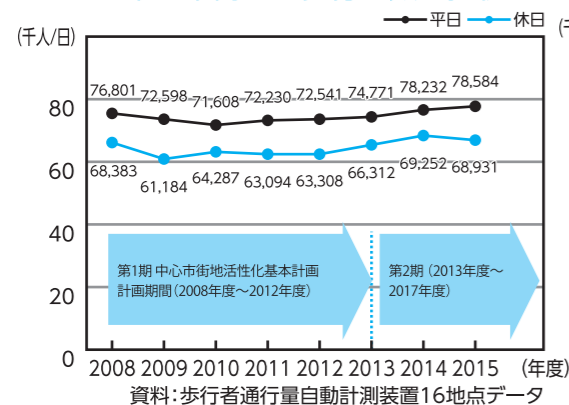
## ■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
都心の1日当たり(5時～24時)の歩行者通行量 ①平日、②休日	①78,584人/日 ②68,931人/日 (2015年度)	↑
1日当たりの豊田市駅及び新豊田駅における乗降客数	43,277人/日 (2014年度)	↑
1日当たりのおいでんバス(豊田市発着路線)の利用者数	4,531人/日 (2015年度)	↑

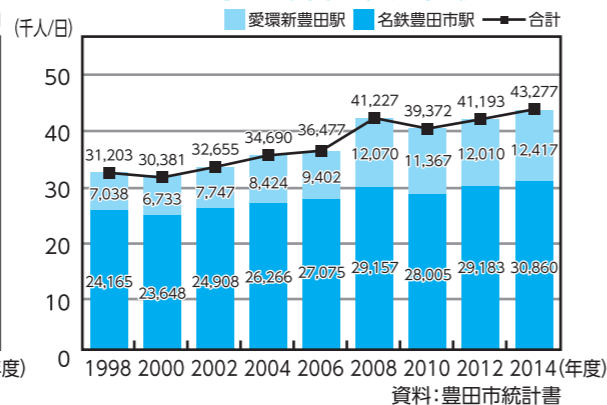
## ■施策の背景

- 都心には、商業や行政等の機能が集積した都市の顔としての役割が求められることから、本市では、市街地の再開発による整備を始め、中心市街地活性化基本計画に基づき魅力的かつ利便性の高い都心形成を推進してきました。
- しかし、滞留できる憩いの空間が少ないことやにぎわい空間の創出など多様化する市民ニーズへの対応が不足していること、公共交通機関の乗り継ぎが不便であることなど、都心の快適な空間づくりにおいてはまだ取組が十分とはいえない状況にあります。
- また、周辺自治体では、2019年までに大規模商業施設の出店が予定されており、都心のにぎわいへの影響が懸念されます。
- 今後は、2018年度の豊田市駅前通り北地区市街地再開発事業の完了、ラグビーワールドカップ2019™の開催、2027年のリニア中央新幹線の開業(品川～名古屋間)等が予定されており、これらの機会を生かした豊田市ならではのまちづくりを進めることによって、持続的な都心のにぎわいや交流を創出することが求められています。

中心市街地の歩行者数の推移



鉄道駅の乗降客数の推移



## ■施策の柱

### ①新たな交流拠点の形成

- 滞留できる憩いやにぎわいの空間を創出するため、市街地の再開発により新たな交流拠点を整備するとともに、豊田市駅東口における広場整備の検討を進めます。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	豊田市駅前通り北地区市街地再開発事業の進捗(年度末時点)	—	整備を完了(2018年度)
	豊田市駅東口における広場整備の進捗(年度末時点)	—	用地交渉に着手(2019年度)

### ②情報提供機能の充実

- 利便性や回遊性の向上を図るため、公共交通の乗換や都心のイベント等の情報提供を充実します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	都心内サインの再整備の進捗(年度末時点)	—	暫定整備を完了(2019年度)
	まちなか総合案内機能整備の進捗(年度末時点)	—	整備を完了(2019年度)

### ③水と緑につつまれた都心の形成

- 快適に過ごすことのできる空間を形成するため、水辺空間の利活用の推進や緑と花があふれる景観形成を進めます。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	(都)豊田市停車場線における緑化の箇所数(3年累計)	—	8か所(2017～2019年度)
	都心の私有地における緑地の整備面積(4年累計、市支援分)	—	440m <sup>2</sup> (2017～2020年度)

### ④快適な回遊空間の形成

- 都心での回遊性を向上させるため、歩行者や自転車利用者にとって安全で快適な道路整備等を行います。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	新豊田駅東口駅前広場の再整備の進捗(年度末時点)	—	整備を完了(2020年度)
	都心内道路(西町若宮線)の再整備の進捗(年度末時点)	—	設計を完了(2020年度)

### ⑤ 快適で利便性の高い公共交通基盤の形成

● 豊田市駅及び新豊田駅を中心とする交通結節点の利便性を向上するため、豊田市駅西口へのバス乗降場の集約等の検討を進めます。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	バスターミナルの整備の進捗(年度末時点)	—	設計を完了(2020年度)
	豊田市駅の整備の進捗(年度末時点)	—	設計を完了(2020年度)

#### ■ 主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	豊田市駅前通り北地区市街地再開発事業(再掲)	豊田市駅前に整備するシネマコンプレックスや商業施設等により、新たなにぎわいを創出
	豊田市駅東口駅前・まちなか広場整備事業	一般車等の交通動線を整理するとともに、人が滞留できる空間を整備することにより、回遊性を高め、にぎわいを創出
②	都心地区サイン施設再整備事業(再掲)	既存サイン施設の情報更新や新規サイン施設の設置を行い、来街者の回遊性や利便性を向上
	まちなか総合案内機能整備事業(再掲)	豊田市駅周辺に情報拠点を設置して、まちなか情報や観光情報などのインフォメーション機能を充実
③	緑と花につつまれた都心創出事業	スタジアムアベニューを中心に緑や花を充実させ、うるおいを創出するとともに、環境モデル都市にふさわしい景観を形成
	民有地緑化促進事業	市民や事業者との共働により民有地の緑化を促進し、うるおいをもたらす緑あふれる空間を創出
	矢作川水辺プロジェクト事業	矢作川の水辺空間の活用を推進するとともに、水辺とまちが一体となった魅力ある空間づくりを実施
④	新豊田駅東口駅前広場整備事業	駅前広場の再整備により、駅周辺の円滑な交通を確保するとともに、広場活用の推進により、にぎわいを創出
	豊田市停車場線歩行者専用化試行取組事業(再掲)	豊田市駅前の道路で歩行者空間としての利活用を実験的にを行い、にぎわいの創出を検証

柱	事業名	事業概要
④	市道西町若宮線整備事業	道路の一部拡幅整備等により、歩行者が安全で快適に移動できる環境を計画
⑤	豊田市駅西口バスターミナル整備事業	バス乗降場所を豊田市駅西口に集約することにより、公共交通利用者の利便性の向上を図るとともに、快適な待合環境等の確保を計画
	豊田市駅整備事業	豊田市駅の利便性や快適性の向上により、都心のにぎわいを創出するため、駅舎の改修を計画



「KITARA」イメージ図(外観は、今後変更する可能性があります)

## ■めざす姿

利便性が高く安全な市街地が形成され、市民が快適に暮らしている。

## ■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
都市計画区域内の人口 (10月1日時点)	400,199人 (2015年度)	↑
家族形成期にある世代(25歳~39歳)の転出超過数 (直近4年度の平均)	1,180人 (2012~2015年度)	↓
「快適な住環境が整備されているまち」として満足している市民の割合【出典:市民意識調査】	41.6% (2016年度)	↑

## ■施策の背景

- 本市では、市街地が分散していることを踏まえ、地域の特性に応じた都市機能や生活機能等を集積・集約する場所を核として位置付け、まちづくりを推進しています。そして、それらの核と核とを公共交通(鉄道や基幹バス)や道路でネットワーク化した「多核ネットワーク型都市構造」の確立をめざしています。
- 中でも、主要な鉄道駅周辺と主要なバス路線の要衝である高橋支所周辺を拠点地域核として位置付け、利便性の高い公共交通サービスの確保や、道路・公園などのインフラの計画的な整備によって、市民が快適に生活できる環境整備を進めています。
- 一方、市民意識調査によると、「市外に移りたい」と回答した市民のうち、約半数が「公共交通の不便さ」をその理由に挙げており、市民の居住ニーズに十分に対応できていないことがうかがわれます。そのため、主要な鉄道駅周辺地区等において、土地区画整理事業により効果的・効率的にインフラを整備するとともに、宅地を供給することが重要です。
- また、利便性の高い鉄道駅周辺地区等であっても、古くからの市街地では狭い道路が多く、災害時等に危険な箇所が存在するため、土地区画整理事業等による市街地整備を進めることにより、安全な住環境を確保していくことも求められています。

## ■施策の柱

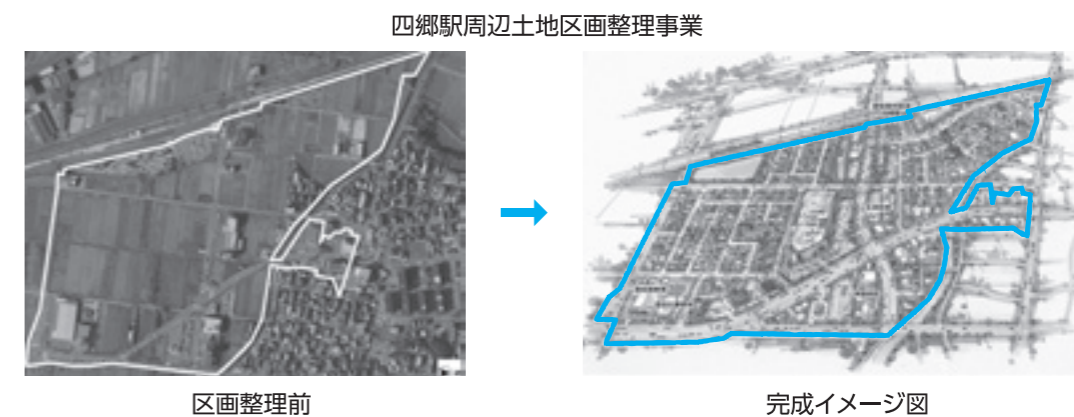
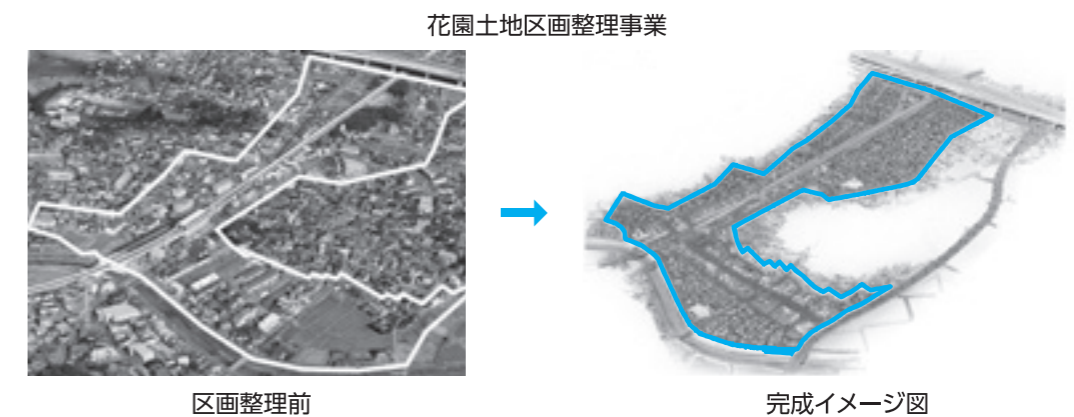
### ①主要な鉄道駅周辺地区等での良好な市街地の形成

- 利便性が高く安全で安心な住環境を提供するため、土地区画整理事業による一体的な市街地整備を進めます。また、主要道路における電線類の地中化により、災害等の被害防止を図ります。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	土地区画整理事業による整備面積 (4年累計)	—	68.6ha (2017~2020年度)
	無電柱化整備延長 (年度末時点)	13km (2015年度)	16km (2020年度)

## ■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	土地区画整理事業 (花園、寺部、土橋、平戸橋、浄水特定、四郷駅周辺)(再掲)	宅地や公共施設の計画的な配置と整備により、住みよい良好な住環境を創出
	無電柱化事業(再掲)	電線類を地中化することで、災害時における電柱の倒壊による被害を軽減し、避難路の確保及び電力・通信サービス等の安定供給を確保



■めざす姿

多様な住宅・宅地が確保・供給され、ライフスタイル等に応じて選択できる。

■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
都市計画区域内の人口 (10月1日時点)	400,199人 (2015年度)	↑
家族形成期にある世代(25歳～39歳)の転出超過数 (直近4年度の平均)	1,180人 (2012～2015年度)	↓

■施策の背景

- 本市においては、製造業を中心とした活発な産業活動により、就職に伴う20歳前後の若者の転入が多く見られる一方で、25歳から39歳を中心とした家族形成期にある世代では転出超過の傾向があり、2009年度以後人口は横ばいの状態となっています。
- 年齢構成のバランスのとれた人口構成を実現していくためには、家族形成期にある世代の転出超過を抑制することが必要です。しかし、こうした世代が住宅に求めるニーズは、利便性の高い市街地での暮らしや静かな郊外での暮らしなど、家族形態やライフスタイルによって様々であるため、多様化するニーズに対応する住宅等の取得支援や情報発信を行い、市内での定住促進を図る必要があります。
- また、今後、社会情勢が大きく変化する中で、家族形成期を始めとした子育て世代や高齢者、低所得者などへの適切な支援を行い、誰もが安心して暮らすことのできる環境を整えることが必要です。



整備された住宅地



計画的な市営住宅の整備

■施策の柱

①市街地における住宅・宅地の供給と取得支援の推進

- 家族形成期にある世代を中心とした市民の定住促進と市外への転出抑制を図るため、既存ストックを生かした住宅・宅地供給や住宅取得に係る支援を行います。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	市街地における住宅取得支援数 (市支援分)	79戸 (2015年度)	毎年度200戸以上 (2017～2020年度)
	宅地の供給支援数 (4年累計、市支援分)	—	200戸 (2017～2020年度)

②主要な鉄道駅周辺地区等での新たな宅地の供給

- 定住ニーズに応える交通利便性の高い住環境を提供するため、土地区画整理事業と民間開発の適切な誘導による新たな宅地供給を促進します。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	土地区画整理事業による宅地の整備面積 (4年累計)	—	39.7ha (2017～2020年度)
	市街化調整区域内地区計画の活用による都市計画 決定時の予定宅地数(4年累計)	—	400戸 (2017～2020年度)

③定住意欲を高める情報発信の充実

- 市内外の家族形成期世代の定住意欲を高めるため、訴求効果の高いメディア、イベント等を活用したPRなどを通じて、豊田市の魅力や住みやすさに関する情報発信を行います。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	PR冊子の配布数	13,000冊 (2015年度)	毎年度20,000冊以上 (2017～2020年度)
	PRウェブサイトの閲覧数	28,323件 (2015年度)	50,000件 (2020年度)

■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	多世代同居・近居促進事業(再掲)	定住や子育て、高齢者の見守りなど家族形成期及び高齢世代が抱えるニーズに応えるため、世代間で支え合う同居・近居を促進
	住宅団地整備支援事業	市街化区域内における宅地開発に際し、適切な規模の公園、道路等の整備費の一部を補助することにより、良好な住宅地の整備を促進
	市営樹木住宅建替事業	民間賃貸住宅での居住が困難な世帯等に住宅を供給しつつ、家族形成期世代の市内における居住を支援するモデル的な取組を実施
②	土地区画整理事業(花園、寺部、土橋、平戸橋、浄水特定、四郷駅周辺)(再掲)	宅地や公共施設の計画的な配置と整備により、住みよい良好な住環境を創出
③	定住促進プロモーション事業(再掲)	定住促進プロモーション「ファースト暮らしとよた」を通じて、市内外の家族形成期世代へ豊田市の魅力や住みやすさのPRを実施

■めざす姿

地域特性に応じた生活機能等が維持・確保され、市民が安心して生活している。

■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
山村地域等への転入者数	538人 (2015年度)	↑
山村地域等からの転出者数	632人 (2015年度)	↓

■施策の背景

- 本市の山村地域等では、人口減少が進んでおり、現状のまま推移すると2040年には人口が半減し、存続が危ぶまれる集落が発生する可能性があります。
- 全国の中山間地においても、少子高齢化や過疎化が進んでいますが、一方で、近年、20歳代から40歳代の農山漁村地域への定住願望が高まっています。
- 本市では、これまで山村地域等の集落を維持するための移住・定住対策を講じてきた結果、各地域で移住者を受け入れる意識が醸成されつつあり、一定の効果を上げています。しかし、いまだ過疎化は進行しており、これを食い止めるには引き続き移住・定住を促進する取組が必要です。
- また、山村地域等での持続可能な暮らしのためには、一定水準の行政・生活サービス機能等の維持・確保が必要です。



耕作放棄された田んぼ



空き家見学会の様子

用語解説

※1 山村地域等：山村地域（旭地区、足助地区、稲武地区、小原地区、下山地区の全域）及び山村地域に準ずる地域（猿投台地区、石野地区、高橋地区、藤岡地区、松平地区のうち、一定の要件を満たす小学校区）のこと（当施策の中では、藤岡地区全域を含むこともある）

■施策の柱

①山村地域等における住宅・宅地の供給

- 山村地域等における集落機能の維持を図るため、活用されていない公共施設跡地や空き家などの既存の資源を有効活用した住宅・宅地の供給を行います。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	宅地の整備数 (4年累計、市関与分)	—	15戸 (2017~2020年度)
	空き家情報バンクの成約数	15件 (2015年度)	毎年度15件以上 (2017~2020年度)

②山村地域等への移住促進支援

- 山村地域等への移住を促進するため、移住希望者に対して住宅・宅地の取得や暮らし・稼げに関する柔軟な支援を行います。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	いなか暮らし総合窓口への相談件数 (4年累計)	—	100件 (2017~2020年度)
	山村地域等における住宅取得支援数 (4年累計、市支援分)	—	50件 (2017~2020年度)

③山村地域等の暮らしを支える地域核の形成

- 地域核において地域住民の生活に必要な行政・生活サービス機能等を維持・確保するため、地域の実情に応じて公共施設等の整備を行います。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	支所の整備・更新数 (4年累計)	—	1施設 (2017~2020年度)

■ 主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	2戸2戸作戦推進事業	山村地域で小規模宅地分譲を行い、地域住民と移住希望者のマッチングを行いつつ定住を進めることで、住みよいいなか暮らしを実現
	空き家情報バンク事業(再掲)	空き家情報バンクに登録された山村地域等の空き家と移住希望者のマッチングを行い、移住の促進を通じて持続可能な地域社会を構築
②	いなか暮らしコーディネート事業(再掲)	おいでん・さんそんセンターを中心に、移住希望者の「住まい」「暮らし」「生業」を総合的に支援し、山村地域への移住を促進
	定住者の住宅・宅地取得支援事業	山村地域等への定住者に住宅・宅地の取得費用の一部を補助し、地域コミュニティの維持と地域づくりを支援
③	藤岡地区地域核整備事業(再掲)	支所・交流館の合築による建替えやバスターミナルの整備等による行政サービスの充実と公共交通の安全性・利便性の向上を通じて、地域のにぎわいを創出



「空き家にあかりを!プロジェクト」ポスター



移住促進のためのガイドブック等

## ■めざす姿

公園・緑地などの緑の空間がもたらす憩いとうるおいの中で、市民が快適かつ安全・安心に暮らしている。

## ■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
都市公園利用に係る届出件数	711件 (2015年度)	↑
「公園や緑地が身近にあるまち」として満足している市民の割合 【出典：市民意識調査】	55.3% (2016年度)	↑

## ■施策の背景

- 本市には、森林や矢作川を始めとする豊かな自然や公園等の多彩な緑が存在し、これらが市民の暮らしに憩いやうるおいをもたらしています。
- あわせて、公園は憩いやうるおいをもたらす空間としてだけでなく、災害時の避難場所としての機能も期待されます。
- 2016年3月末時点で182か所(総面積464.31ha)の都市公園を整備し、市民1人当たりの都市公園面積は年々増加していますが、今後も整備が不十分な地域において計画的に整備を進める必要があります。
- また、高齢化の進展やライフスタイルが多様化する中で、公園は市民の健康づくりや地域活動の場としても利用されるようになりました。今後も、市民が活動・交流の場として快適に利用できる公園づくりを推進し、更なる利用の拡大につなげていくことが重要です。
- 加えて、市民の快適な暮らしを確保するため、市街化区域を始めとする都市化が進んだ地域では、緑化促進による、市民が身近に緑と触れ合うことのできる環境づくりが必要です。



憩いの空間となる身近な公園

## ■施策の柱

### ①市民の憩いの空間の確保

- 安心して快適に過ごすことのできる場を提供するため、計画的に公園整備を進めます。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	都市公園の整備数 (4年累計)	—	3か所 (2017~2020年度)

### ②緑あふれる快適な住環境の形成

- 日々の暮らしの中で身近に緑と触れ合える環境を充実するため、市民や事業者による緑化を促進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	私有地における緑地の整備面積(都心を除く) (4年累計、市支援分)	—	6,000m <sup>2</sup> (2017~2020年度)

## ■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	身近な公園整備事業	歩いて行くことのできる身近な公園の整備を進め、市民のコミュニケーションやレクリエーション、憩いの場を確保
	中央公園第二期整備事業	誰もが憩うことのできる快適な空間を創出するとともに、中心市街地や豊田スタジアムとも連携して多世代が交流できる空間を創出
②	民有地緑化促進事業(再掲)	市民や事業者との共働により民有地の緑化を促進し、うるおいをもたらす緑あふれる空間を創出



## ■めざす姿

市民を始め事業者や来訪者の誰もが円滑で快適に移動し、活動している。

## ■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
主要産業拠点のうち、インターチェンジへ10分以内に到達が可能な割合(年度末時点)	60.0% (2015年度)	↑
インターチェンジへ10分以内に到達可能な市民の割合(年度末時点)	54.8% (2015年度)	↑
市民1人当たりの渋滞損失時間	67.4時間 (2014年度)	↓

## ■施策の背景

- 本市は、日本をけん引するものづくり産業都市であることから、効率的な産業活動を支える物流ネットワークの構築が求められています。産業活動の持続可能な展開のため、主要な物流路線の機能強化やインターチェンジへのアクセス性の向上など、更なる整備が必要です。
- 一方、2027年のリニア中央新幹線の開業(品川～名古屋間)に合わせ、名古屋駅やリニア岐阜県駅(仮称)周辺では、駅への速達性を確保するための新たな道路網の計画・整備が進められています。本市においても、リニア開業による経済効果等の取り込みを図るため、この機会を捉え、市中心部からリニア駅や空港等への定時性や速達性を確保する主要な道路の機能強化やインターチェンジへのアクセス性の向上が必要です。
- また、本市の道路交通事情を見ると、活発な産業活動を背景に、朝夕の通勤時間帯を中心に交通量が多くなり、市内の至る所で渋滞が発生し、市民1人当たりの渋滞損失時間は、全国平均を上回っています。産業活動を維持しつつ快適な市民生活を実現するため、引き続き渋滞対策を推進する必要があります。
- 加えて、高齢化が進展する中で、公共交通の需要の増加が見込まれるため、鉄道駅へのアクセス性の向上も求められています。



高橋細谷線イメージ図



上郷スマートインターチェンジ(上り)イメージ図

## ■施策の柱

### ①物流ネットワークの強化

- 効率的な産業活動を支えるため、物流需要が高い主要な幹線道路の機能強化を推進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	関連市道を含む主要な物流路線の整備延長(年度末時点)	1.0km (2015年度)	7.8km (2020年度)

### ②高規格幹線道路へのアクセス性の向上

- 広域移動の定時性や速達性を確保するため、インターチェンジへのアクセス性の向上を図る道路整備を推進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	スマートインターチェンジの整備数(4年累計)	—	1か所 (2017～2020年度)

### ③渋滞対策の推進

- 自動車での移動における円滑性や定時性を確保するため、必要な渋滞対策を進めます。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	渋滞箇所の対策箇所数(4年累計)	—	1か所 (2017～2020年度)

### ④鉄道駅へのアクセス性の向上

- 鉄道駅への安全で快適な道路交通環境を確保するため、アクセス道路や駅前広場整備等を進めます。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	鉄道駅アクセス道路の整備延長(年度末時点)	0km (2015年度)	0.74km (2020年度)
	鉄道駅アクセス道路の用地取得の進捗率(年度末時点)	0% (2015年度)	55% (2020年度)

## ■ 主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	高橋細谷線整備事業(再掲)	主要産業施設等へのアクセス機能の拡充を図るとともに、市民が安全で快適に移動できる道路環境を確保
	平戸橋土橋線整備事業	豊田北バイパスの整備に合わせて事業を推進し、交通の円滑化やバイパスへのアクセス性向上を確保
	豊田刈谷線整備事業(再掲)	都市間交流を支える幹線道路として事業を推進し、交通の円滑化や物流の効率化を確保
②	上郷スマートインターチェンジ整備事業	快適な移動環境の確保と効率的な産業活動の支援のため、上郷サービスエリアにスマートインターチェンジを整備
③	国道419号迫八反田交差点関連市道整備事業	渋滞対策を目的とした国道419号の交差点改良事業に合わせ、地域住民の利便性と安全性の向上のため周辺市道の付替え整備を実施
④	花園八橋線整備事業	三河八橋駅へのアクセス性の向上を図るとともに、地域交通の円滑化と歩行者・自転車が安全で快適に移動できる道路環境を確保
	若林駅前線整備事業	若林駅周辺の交通の円滑化や若林駅へのアクセス性向上のため、若林駅付近連続立体交差事業に合わせ用地取得を実施
	若林東西線整備事業	若林駅周辺の交通の円滑化や若林駅へのアクセス性向上のため、若林駅付近連続立体交差事業に合わせ用地取得を実施

■めざす姿

市民や来訪者が、公共交通を快適に利用している。

■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
1日当たりのおいでんバスと地域バスの利用者数	6,850人/日 (2015年度)	↑
1日当たりの鉄道利用者数	61,704人/日 (2014年度)	↑
代表交通手段における公共交通(鉄道、バス)の分担率 【出典:総合都市交通体系調査(豊田市パーソントリップ調査)報告】	5.6% (2011年度)	↑

■施策の背景

- 本市の公共交通ネットワークは、名鉄三河線、名鉄豊田線、愛知環状鉄道やリコモといった鉄道等と、基幹バス・地域バスにより構成されています。鉄道等の利用者数が増加傾向にある一方で、バスについては近年、利用者数が伸び悩み、市の負担金等により運行を支えている状況です。
- 今後、少子化が進展する中で、学生などのバスの中心的な利用者の減少に伴う運賃収入の減少により、路線の維持が難しくなることが予想されます。将来にわたって市民が安心してバス利用ができるよう、利便性の向上等によりバスの利用促進を図るとともに、運行の効率化を通じた収入確保により、現行サービスを維持・向上していくことが必要です。
- また、自家用車を利用できない市民にとって、日常生活を送る上で、バスを始めとした公共交通は移動手段として欠かせない存在です。今後、高齢化の進展により、運転免許返納者の増加が見込まれることから、高齢者の利用を想定した施設整備が必要です。
- 加えて、本市は、名古屋市と市民生活や経済活動において密接な関係があります。2027年にはリニア中央新幹線の開業(品川～名古屋間)が予定されていることから、鉄道による本市と名古屋駅間のアクセス性を向上し、県外からの観光客等の本市への呼び込みを図ることが求められます。



基幹バスの運行



鉄道の利便性の拡充

■施策の柱

① 鉄道による名古屋市とのアクセス機能強化

- 鉄道による本市と名古屋駅間の移動時間短縮と輸送力・安全性を向上するため、名鉄三河線の複線化及び高架化を進めます。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	複線化事業に関連する既存インフラの再整備に向けた設計の進捗(年度末時点)	—	設計を完了 (2020年度)
	名鉄三河線若林駅付近の高架化事業に係る鉄道用地の取得の進捗(年度末時点)	0% (2015年度)	100% (2020年度)

② バス交通の質の向上

- バス利用者の増加を図るため、バスの待合所の整備や運行改善など、高齢者を始め誰もが快適で利用しやすいバス交通を実現します。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	公共交通乗降環境の改善箇所数(4年累計)	—	5か所 (2017～2020年度)
	バス運行の改善件数(4年累計)	—	40件 (2017～2020年度)

■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	若林駅付近連続立体交差事業(再掲)	若林駅付近の鉄道の高架化と側道整備により、周辺住民の快適な移動環境を確保
	バス停待合機能等整備事業(再掲)	おいでんバス路線のバス待合環境や交通結節点の整備により、快適なバスの利用環境を形成
②	基幹バス運行事業(再掲)	市中心部や各地区を結ぶおいでんバスを効率的に運行し、鉄道がない地域での広域的な移動手段を確保
	地域バス運行事業(再掲)	地域住民と市の共働により地域内を走るバスを運行し、地域特性や需要に応じた交通サービスを提供

■めざす姿

市民が目的や状況に応じて安全面や環境などに配慮した最適な交通手段を選択している。

■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
交通事故死傷者数 【出典：県警本部の公表数値】	2,392人 (2015年)	↓
運輸部門(自動車)におけるCO <sub>2</sub> 排出量	414,700t (2013年度)	↓
代表交通手段における自動車の分担率 【出典：総合都市交通体系調査(豊田市パーソントリップ調査)報告】	73.3% (2011年度)	↓

■施策の背景

- 本市では、先進技術の活用により、市民一人ひとりの暮らしやすさやまちの魅力を向上させる交通まちづくりを進め、世界に誇れる「かしこい交通社会」の実現をめざしています。
- 本市が取り組んでいるパーソナルモビリティやITSを活用した交通まちづくりに対しては、海外を含めた市外から多くの視察者が訪れており、その先進性が世界から注目されています。こうした先進的な取組について、実証実験にとどまらず、市民生活への実装・普及へ発展させていくことが重要です。
- 一方、市民の交通手段は自動車への依存の傾向が強く、中京都市圏全体と比較しても自動車の分担率が高い状況です。そのため、高齢化の進展により、今後は自動車を運転できない交通弱者の増加が懸念されます。
- また、市内における交通事故は、県内他市と比較して人口当たりの発生件数は少ないものの、件数そのものは多い状況が続いています。近年、自動運転技術や通信技術等の先進技術が著しく進展しているため、これらの技術を活用して、安全で快適な移動環境を整えることが期待されます。
- 本市におけるCO<sub>2</sub>排出量については着実に減少していますが、自動車による排出量については、基準年(1990年)と比べて高水準で推移しており、環境負荷の大きい状態が続いています。今後は、公共交通への転換や次世代自動車への乗り換えなど、市民一人ひとりの環境にやさしい移動に対する意識を高め、実践を後押ししていく必要があります。

■施策の柱

①先進技術を活用した安全で快適な交通まちづくり

●移動の安全性や快適性をより向上させるため、先進技術の実装に向けた取組を推進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	先進技術を生かした実証数	4事業 (2016年度)	毎年度2事業以上 (2017~2020年度)

②人と環境にやさしい交通社会の形成

●移動時の安全性向上や環境負荷軽減を図るため、目的や状況に応じた交通手段の使い分けを推進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	エコ交通に関する出前教室への参加者数 (4年累計)	—	1,800人 (2017~2020年度)

■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	中心市街地駐車場情報提供機能整備事業	ITS技術を活用した都心駐車場の誘導板を更新し、混雑状況等を分かりやすく提供することで、円滑で快適に移動できる環境を整備



パーソナルモビリティの普及促進



超小型電気自動車シェアリングシステムの普及促進

## ■めざす姿

市民が安心して水道水を使用している。

## ■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
市民1人当たりの水道使用量	107m <sup>3</sup> (2015年度)	↑
水道施設における機器故障件数	148件 (2015年度)	↓
水道管路の漏水・破損件数	125件 (2015年度)	↓

## ■施策の背景

- 水道の理想像を示した国の「新水道ビジョン」を踏まえ、本市では既存計画を見直し、2015年に「新・豊田市水道ビジョン」を策定しました。当ビジョンでは、低廉な価格で安全かつ良質な水道水を供給することと既存水道施設の効率的な再編を目標に掲げています。
- 本市における1日の平均配水量は、2006年度には145,958m<sup>3</sup>/日でしたが、2014年度には139,616m<sup>3</sup>/日に減少しています。今後も、給水人口の減少、節水機器やペットボトル水の更なる普及、節水意識の向上などにより市民1人当たりの水道使用量の減少が見込まれ、将来の水道料金収入への影響が懸念されます。
- また、既存水道施設の老朽化対応に伴う維持管理コストの増大が懸念されるため、効率的な水供給体制の整備を進める必要があります。
- 水質の安全性の観点からは、水源の水質変動による影響を受けにくい、安定した水供給の体制を整えていく必要があります。



安全でおいしい水づくり



良好な水源の確保  
(矢作ダム)

## ■施策の柱

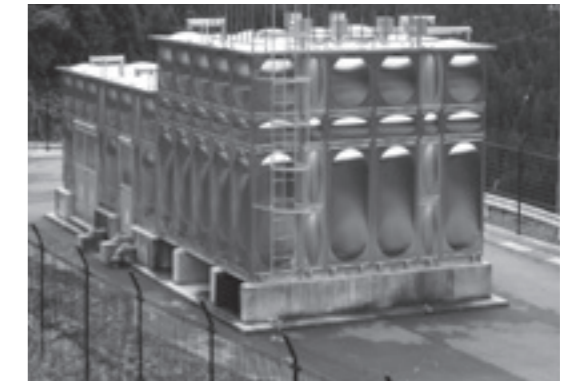
### ①給水区域内での効率的な水運用の実現

- ライフサイクルコスト<sup>\*1</sup>を抑えつつ、地域における効率的で安定的な水供給を確保するため、施設再編を始めとした水供給体制の整備を進めます。

	指標名	現状値	目標値
成果指標	再編区域における浄水施設の利用率 (年度末時点)	64.5% (2015年度)	74% (2020年度)
	再編区域における浄水施設の数 (年度末時点)	8か所 (2015年度)	6か所 (2020年度)

## ■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	藤岡地区給水区域再編事業	安全な水道水を安定して供給するため、藤岡地区において、県営水道等への配水系統の切替え・再編を実施



安定的な水供給のための適切な施設管理

用語解説

※1 ライフサイクルコスト：施設の企画・設計から建設、維持、管理、解体、廃棄までの総コスト

■めざす姿

衛生的な生活環境が確保され、市民が快適に暮らしている。

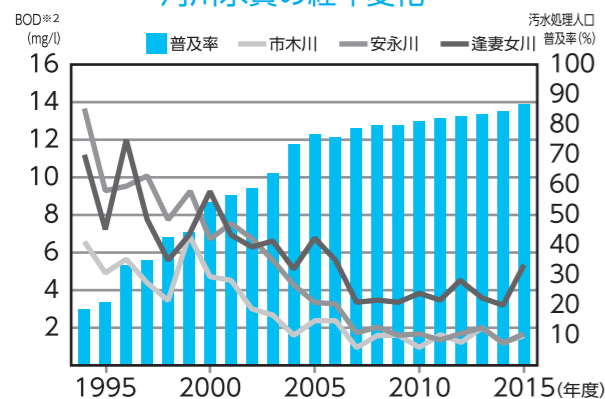
■まちの状態指標

指標名	現状値	めざす方向
汚水処理人口普及率 <sup>※1</sup> (年度末時点)	87.2% (2015年度)	↑
不適切な汚水処理に係る苦情件数	31件 (2015年度)	↓

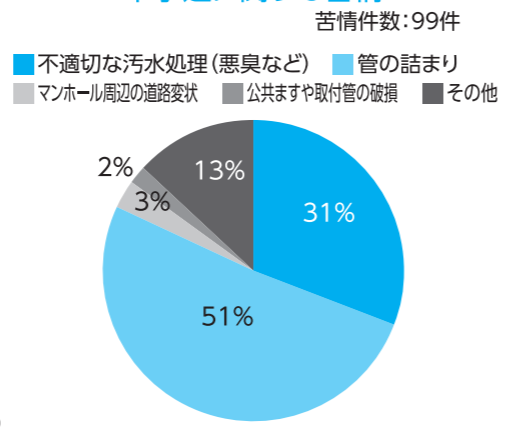
■施策の背景

- 汚水処理について、国は今後10年程度での概成をめざすという方針を打ち出しました。
- これを受けて、本市では、2015年度に「豊田市汚水適正処理構想」の見直しを行い、2025年度末の汚水処理人口普及率を95%まで向上させることを目標に掲げています。
- 2015年度末時点での本市の汚水処理人口普及率は87%であり、全国平均(90%)や愛知県平均(88%)を下回っているため、下水道整備の推進と合併処理浄化槽への転換促進を両輪とした取組を着実に進めていくことが必要です。
- 一方で、汚水処理の対応がなされていない場合や合併処理浄化槽の適切な管理が行われない場合には、悪臭や害虫が発生し、生活環境への悪影響が考えられるため、市民と行政がそれぞれの立場から適切な汚水処理に取り組んでいくことが必要です。

豊田市の汚水処理人口普及率と河川水質の経年変化



下水道に関する苦情



用語解説

※1 汚水処理人口普及率:豊田市の総人口に対して、下水道、農業集落排水施設、コミュニティプラント、合併処理浄化槽で下水を処理できる人口の割合(%)をいう  
 ※2 BOD: Biochemical Oxygen Demand (生物化学的酸素要求量)の略。微生物が水中の有機物を分解するときに消費する酸素の量で数値が高いほど汚れている

■施策の柱

①集合処理区域における適切な汚水処理の推進

●水環境の再生・保全と住環境の改善を図るため、下水道整備と接続促進により適切な汚水処理を推進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	下水道の整備面積 (4年累計)	—	395ha (2017~2020年度)

②個別処理区域における適切な汚水処理の促進

●水環境の再生・保全と住環境の改善を図るため、市民による合併処理浄化槽の設置と適切な維持管理を促進します。

成果指標	指標名	現状値	目標値
	合併処理浄化槽の設置等に係る補助制度の利用件数	289件 (2015年度)	毎年度360件以上 (2017~2020年度)
	法定検査受検率	29.5% (2015年度)	37% (2020年度)

■主な実践計画事業

柱	事業名	事業概要
①	下水道整備事業	下水道による整備の費用対効果が高いと見込まれる地域や土地区画整理事業等の開発区域において、計画に基づき下水道整備を推進
②	合併処理浄化槽設置促進事業	合併処理浄化槽の設置・転換を促進することで、衛生的な環境を維持し、快適な住生活を実現
	浄化槽適正維持管理促進事業	自治区等を単位とする相互見守り型による浄化槽の維持管理に対し、報償費を支給



合併処理浄化槽設置による衛生的な環境の維持



定期点検による合併処理浄化槽の適切な管理