

3 都市の現状・課題

(1) 都市の現状把握

① 人口・世帯数

【人口】

- 本市の人口は、2030年まで増加する見込みです。年齢3区分別人口は、高齢者(65歳以上)が増加する一方、生産年齢人口(15~64歳)や年少人口(15歳未満)は減少する見込みです。
- 2030年以降は緩やかな人口減少に転じ、2040年までは2015年の人口規模が維持されますが、その後も更に人口が減少していく見込みです。高齢者の増加や生産年齢人口・年少人口の減少は継続していくことが予想されます。

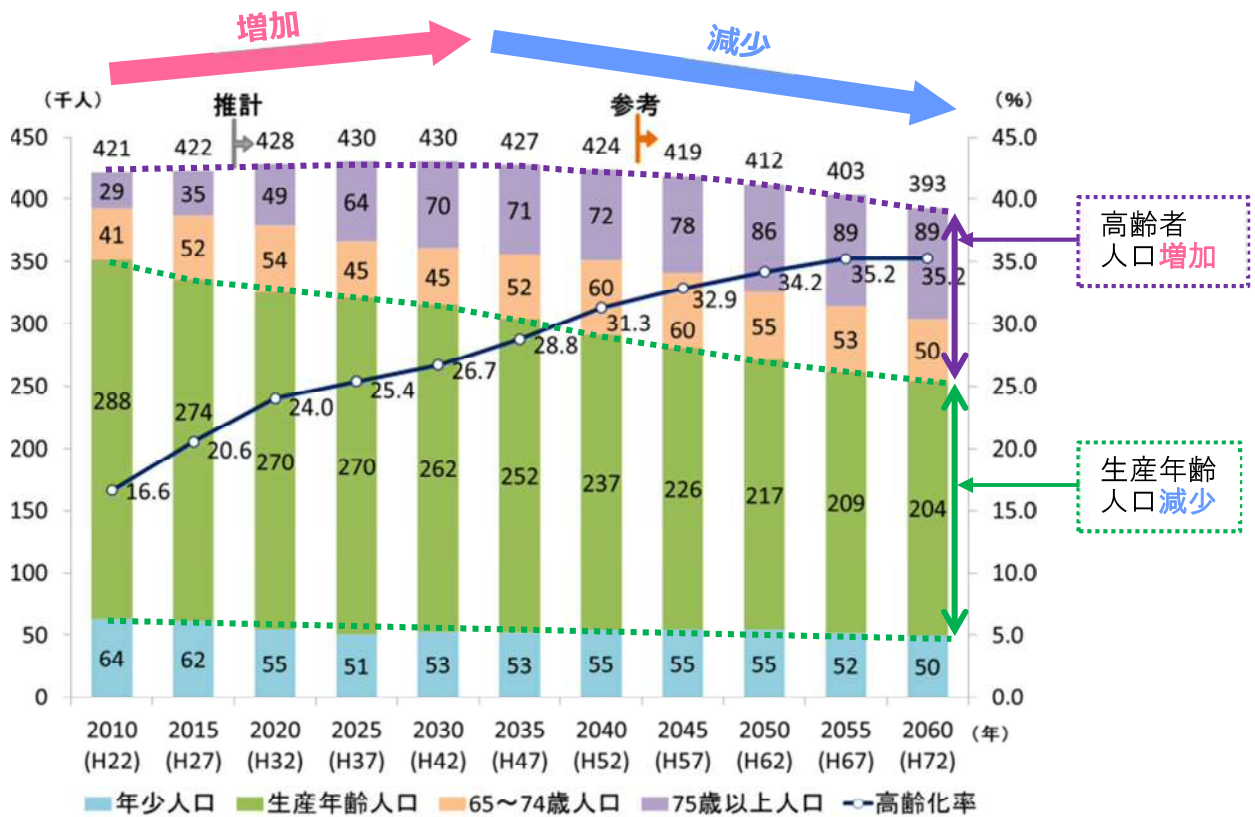


図8 将来人口の見通し

資料：豊田市人口ビジョン（2016年）

【世帯数】

●本市の世帯数は、1960年以降増加しています。一方、世帯当たり人員は、減少傾向にあります。

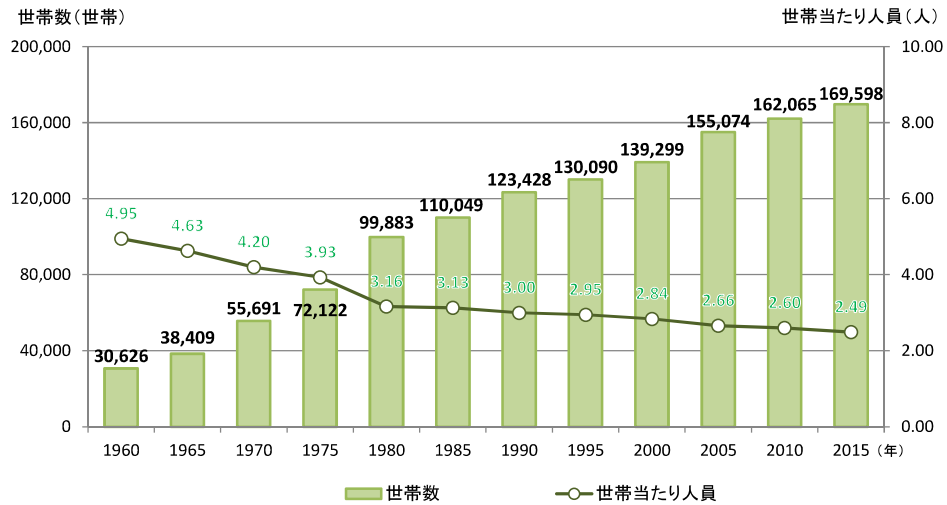


図9 世帯数・世帯当たり人員の推移(1960～2015年)

資料：国勢調査(2015年)

【将来人口密度】

●将来(2040年)の可住地人口密度は、市街化区域のほぼ全域で60人/haを上回り、特に豊田市駅周辺は、100人/ha以上の高い人口集積がみられます。

●今後の市街化区域における人口密度はおおむね維持される見込みとなっています。

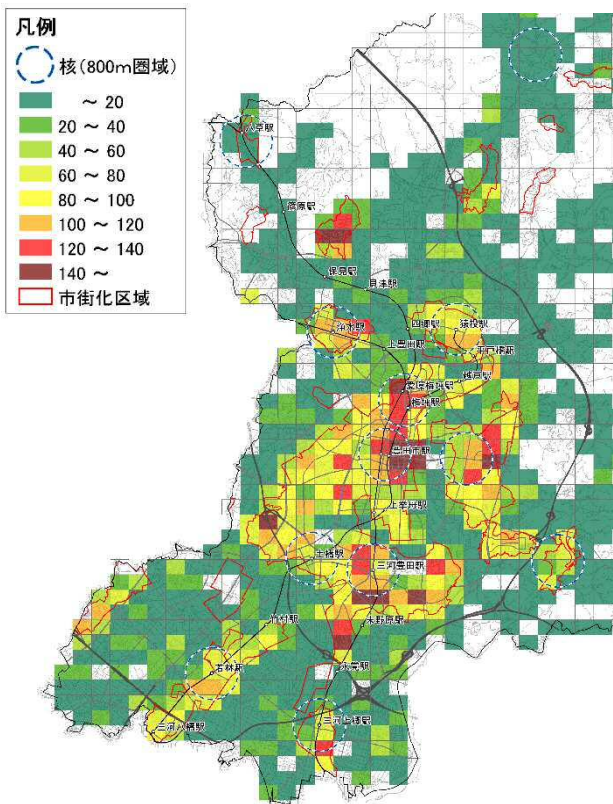


図10 可住地人口密度分布(2040年)

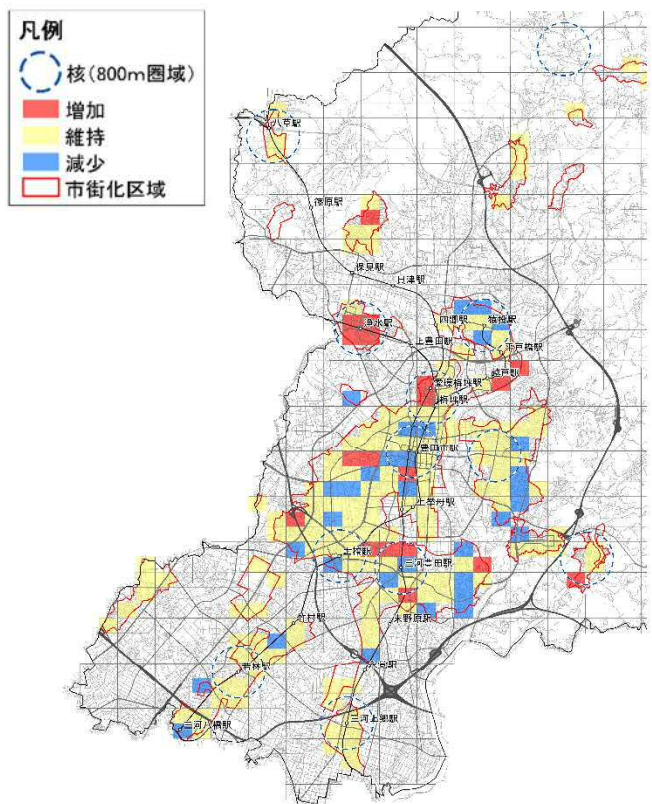


図11 市街化区域内の可住地人口密度増減(2010～2040年)

※将来人口(2040年)は、国勢調査500mメッシュ人口(2010年)を基準にしたコーホート要因法(封鎖)による推計値
 ※800m圏域は、都市構造の評価に関するハンドブックにおける一般的な徒歩圏

資料：国勢調査500mメッシュ人口(2010年)

【高齢化率】

- 2010 年における 65 歳以上の高齢者が占める割合(高齢化率)は、市街化区域のほとんどの地域で 20%未満となっていました。将来(2040 年)は、ほとんどの地域で 30%以上となり、市街化区域全域で高齢化が進行する見込みです。

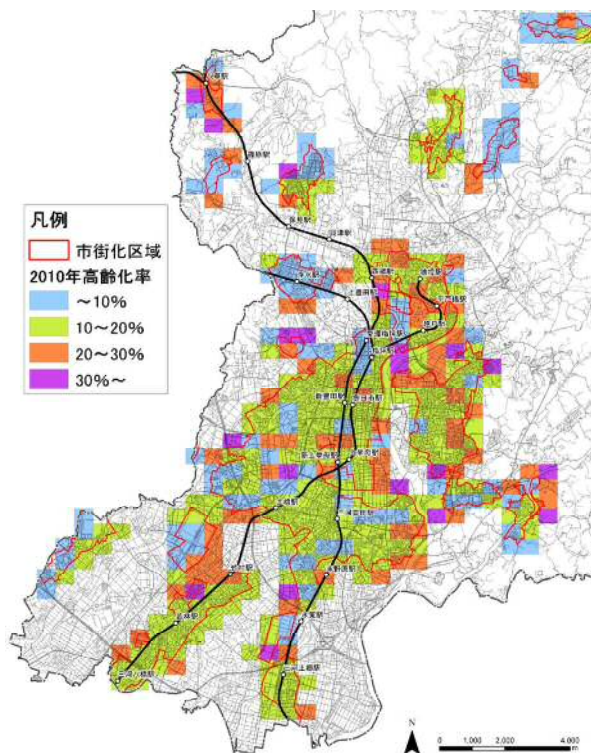


図 12 高齢者割合分布(2010 年)

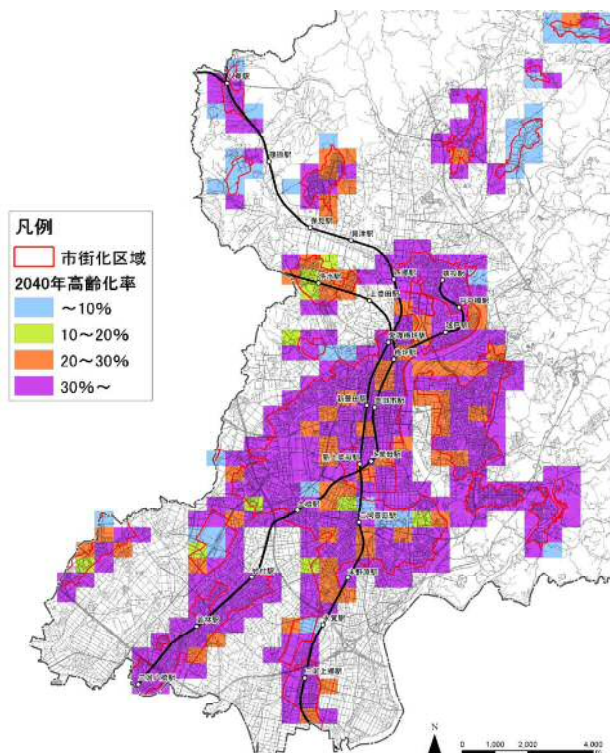


図 13 高齢者割合分布(2040 年)

※将来の高齢者人口(2040 年)は、国勢調査 500mメッシュ人口(2010 年)を基準にしたコーホート要因法(封鎖)による推計値

資料：国勢調査 500mメッシュ人口(2010 年)

【高齢者数】

- 本市の後期高齢者(75 歳以上)は、今後増加していくことが見込まれ、その傾向は全国平均や愛知県平均と比べても顕著となっています。

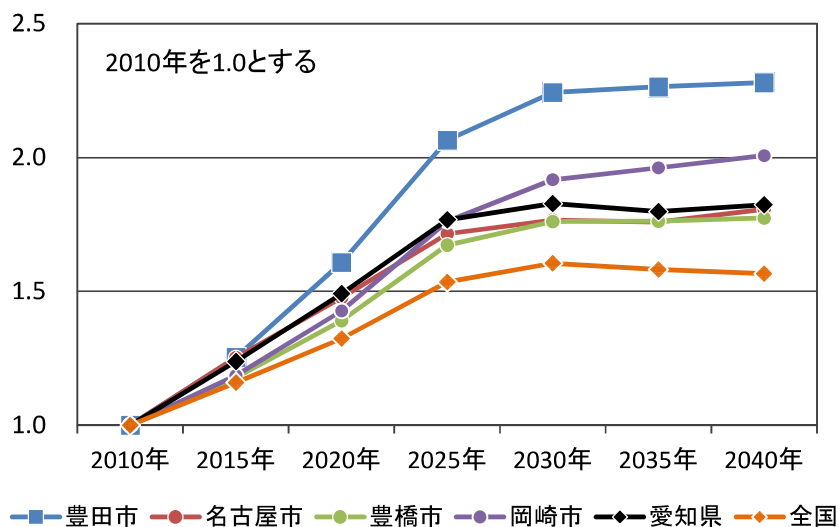


図 14 後期高齢者(75 歳以上)の推移

資料：国立社会保障・人口問題研究所(2014 年推計)

【年齢別転出入】

- 本市の年齢別転出入者数は、10歳代後半から20歳代前半において転入超過であり、就職等を契機にした若年世代の転入が多くなっています。
- 一方、20歳代後半から30歳代後半においては転出超過であり、結婚等に伴う世帯分離や家族構成の変化による住替えを契機に、家族形成期の子育て世代をはじめとする世帯が市外へ転出する傾向にあります。

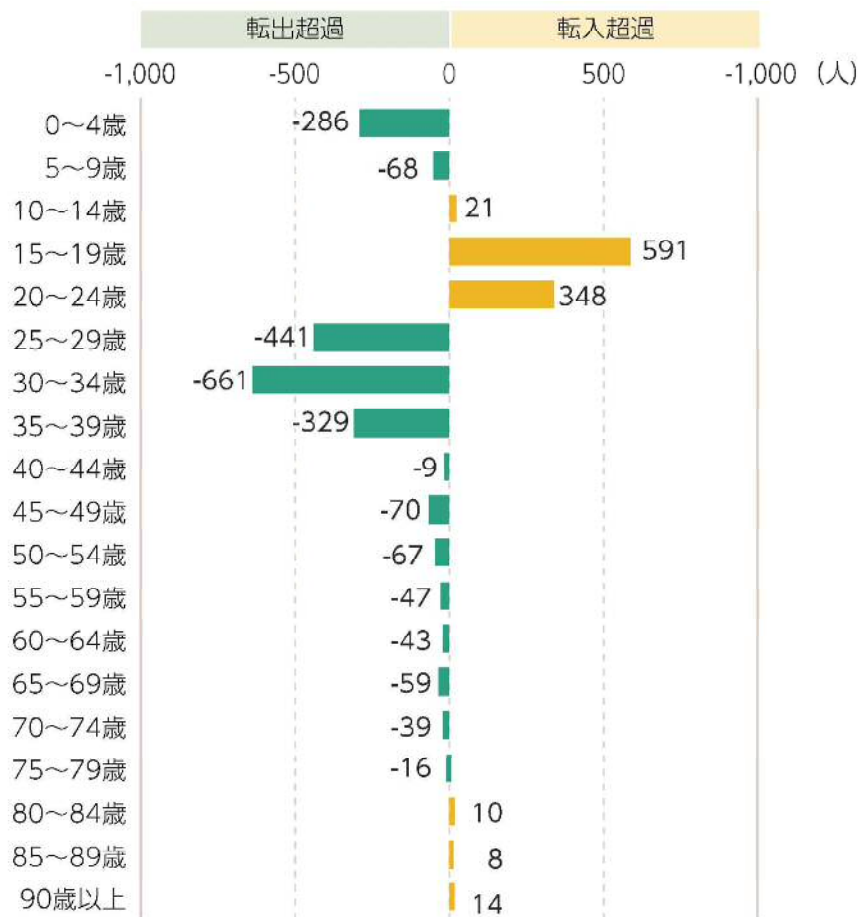


図 15 年齢別転出入者数(2013 年度)

資料：豊田市統計書

【都市の成り立ち（DID変遷）】

- 昭和 35 年の人口集中地区(DID)は、豊田市駅・新豊田駅周辺を中心に形成されました。
- 昭和 40 年代には豊田市駅・新豊田駅を中心に市街地が拡大するとともに、モータリゼーションの進展に伴い自動車産業の発展や利便性の高い道路網の形成により、トヨタ自動車本社工場周辺やトヨタ自動車元町工場周辺の郊外部においても市街地が形成されました。
- その後、昭和 50 年代以降は、これらの市街地が拡大しました。また、鉄道やバスといった公共交通網が形成され、鉄道駅周辺で市街地が形成されてきました。

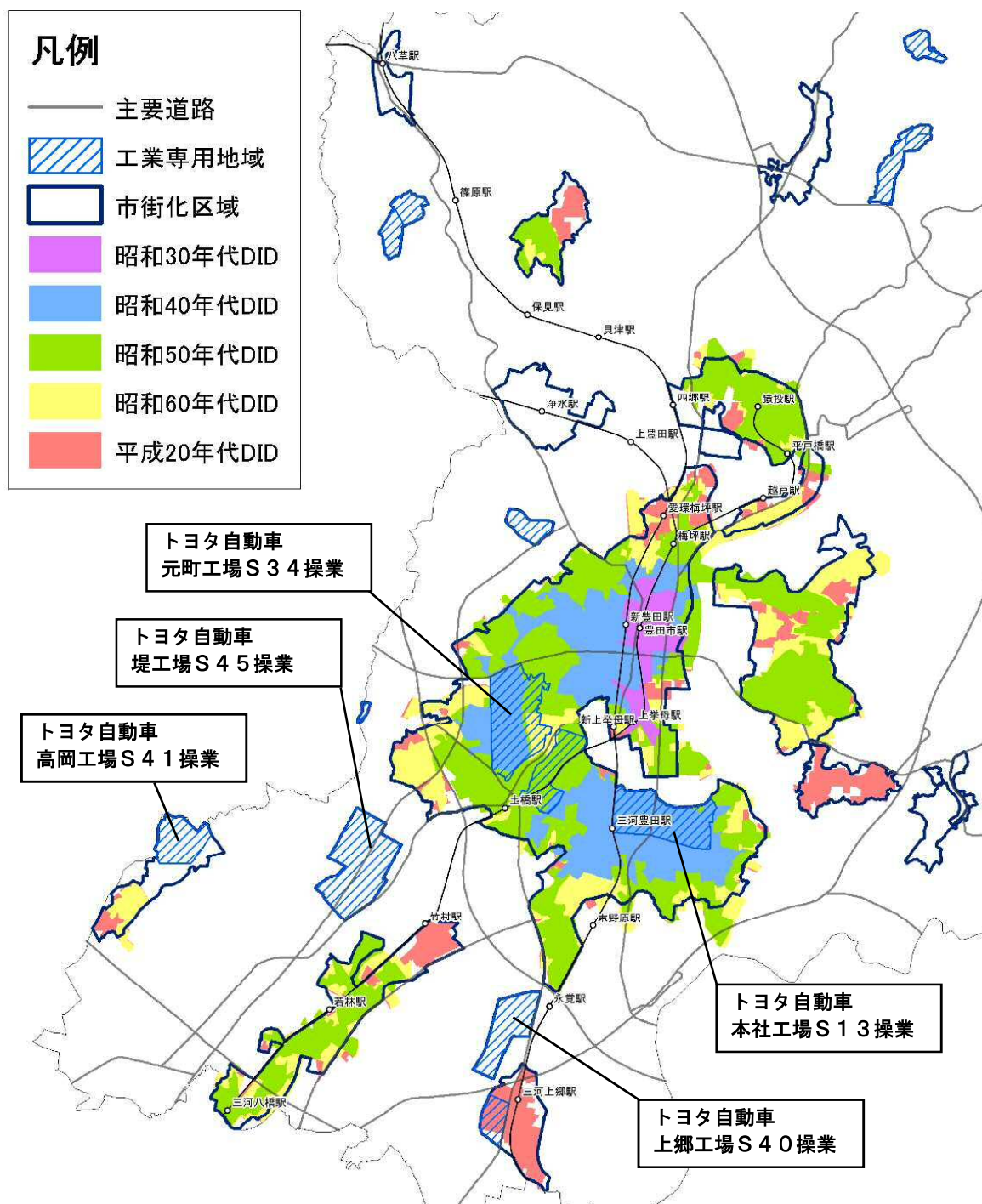


図 16 人口集中地区(DID)変遷図

資料：国勢調査（DID）、都市計画基礎調査

② 都市機能及び生活機能

日常生活で利用する施設が身近に分布しているかを確認するため、日常的な行動として挙げられる買物、医療、生活支援(高齢者支援、子育て支援)に関する施設の分布を整理します。

【商業施設】

- 買物に関する施設は、日常的に買物の必要がある食料品を扱う商業施設の分布を確認します。
- 商業施設の立地状況を見ると、これらからの徒歩圏(施設から 800 mの範囲)はおおむね市街化区域をカバーしています。

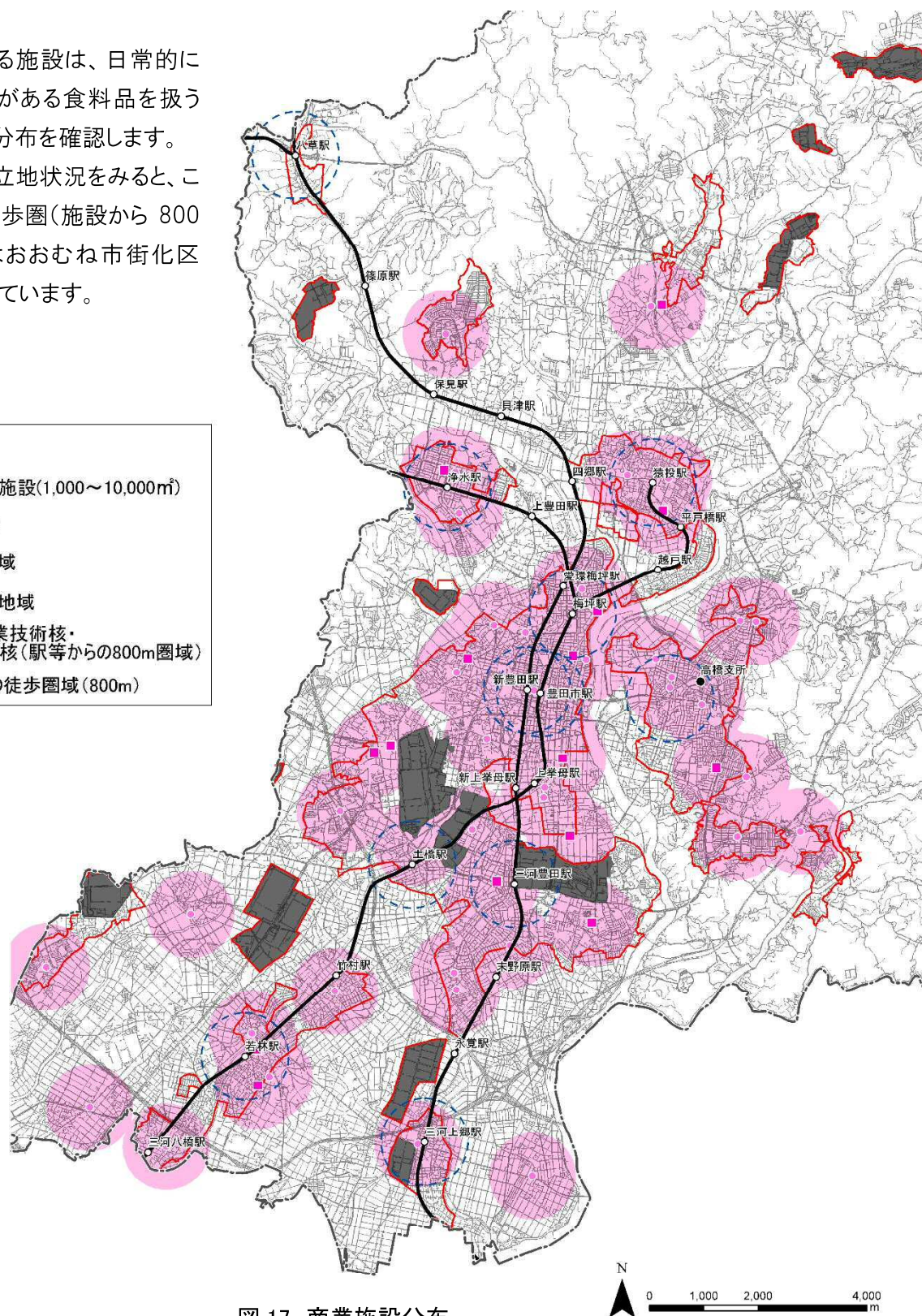


図 17 商業施設分布

※徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏 800m

※大型商業施設：10,000 ㎡以上の商業施設、商業施設：10,000 ㎡未満の生鮮三品を取り扱う商業施設

資料：豊田市、「全国大型小売店舗総覧 2015」をもとに 2017 年 4 月までに立地した施設を追加

【高齢者支援施設】

- 生活支援(高齢者支援)に関する施設は、高齢者の自立した日常生活を支える通所介護事業所と訪問介護事業所の分布を確認します。
- 通所介護事業所の立地状況を見ると、これらからの徒歩圏(施設から800mの範囲)はおおむね市街化区域をカバーしています。

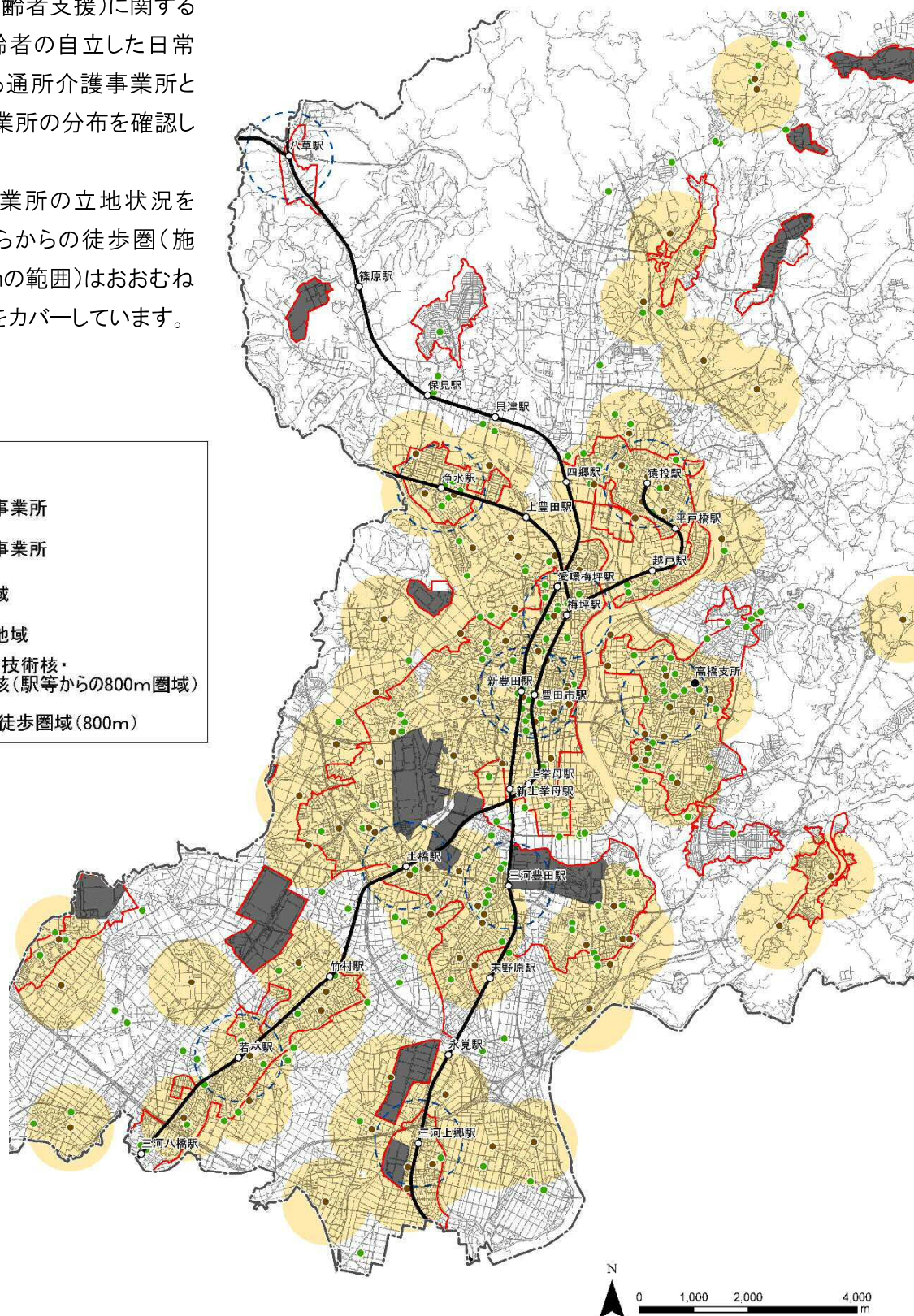
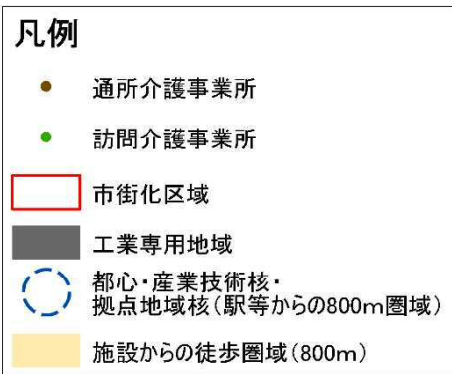


図 18 高齢者支援施設(介護事業所)分布

※徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏800m(訪問事業所は利用者が徒歩で訪れる施設ではないため徒歩圏域は非表示)

※通所介護事業所：利用者が自ら通いサービスを受ける介護事業所

※訪問介護事業所：利用者の自宅を訪問して生活の支援を行う介護事業所

資料：豊田市(2017年2月)

【医療施設】

- 医療に関する施設は、病気やケガをしたときに速やかに受診できることが安心な日常生活につながるため、病院及び診療所の分布を確認します。
- 病院及び診療所の立地状況を見ると、これらからの徒歩圏(施設から800mの範囲)はおおむね市街化区域をカバーしています。

凡例

- 病院(20床以上)
- 診療所
- 市街化区域
- 工業専用地域
- 都心・産業技術核・拠点地域核(駅等からの800m圏域)
- 施設からの徒歩圏域(800m)

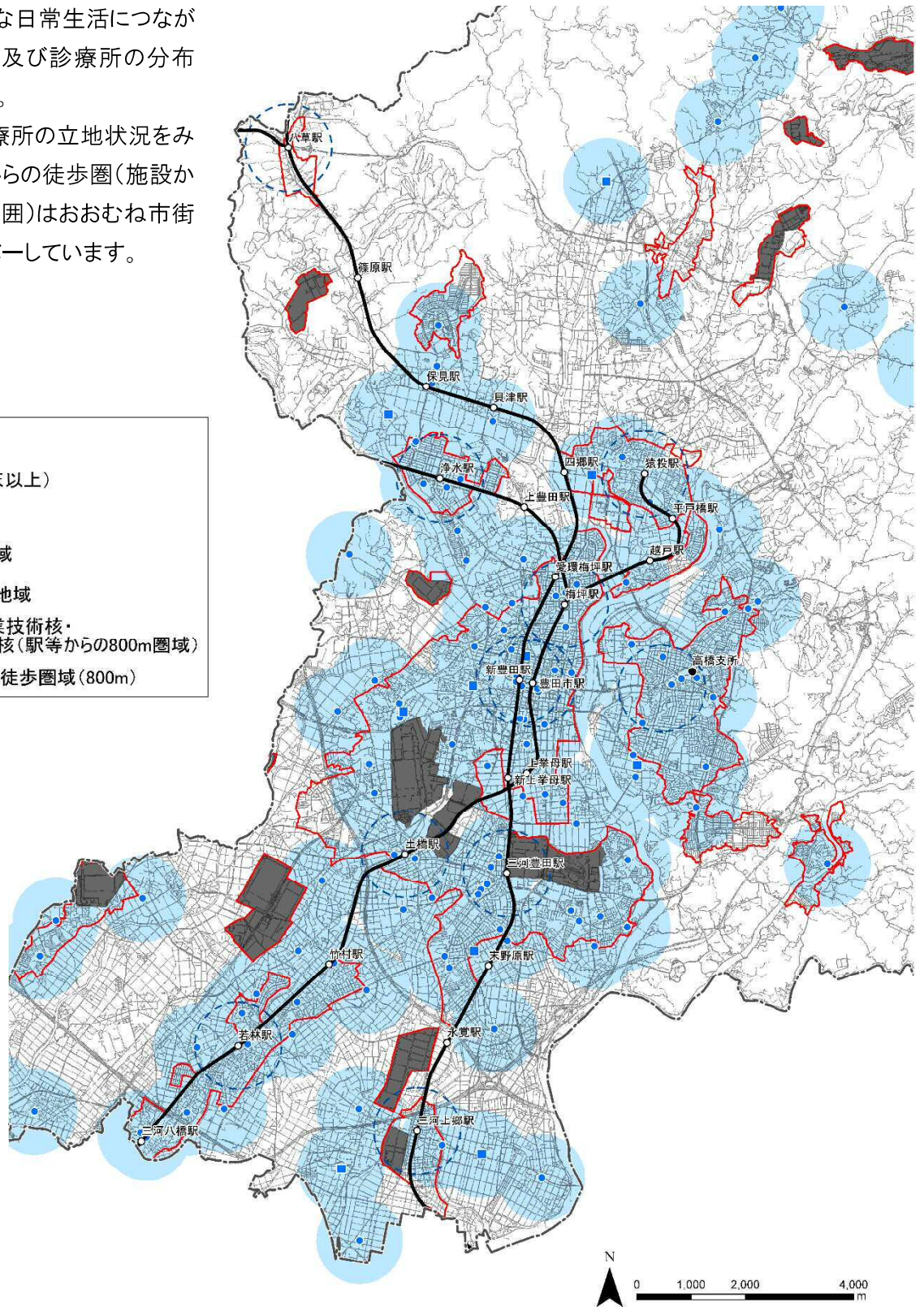


図 19 医療施設分布

※徒歩圏:「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏 800m

※診療所:病床を有さない又は20床未満の病床を有するもので、外科、内科、小児科系の診療科を標ぼうする診療所

資料:豊田市(2015年3月)

【子育て支援施設】

- 生活支援(子育て支援)に関する施設は、家族形成期を始めとした子育て世代の子育てや仕事の両立を支えるこども園等(こども園、幼稚園、保育所)の分布を確認します。
- こども園等の立地状況を見ると、これらからの徒歩圏(施設から800mの範囲)はおおむね市街化区域をカバーしています。

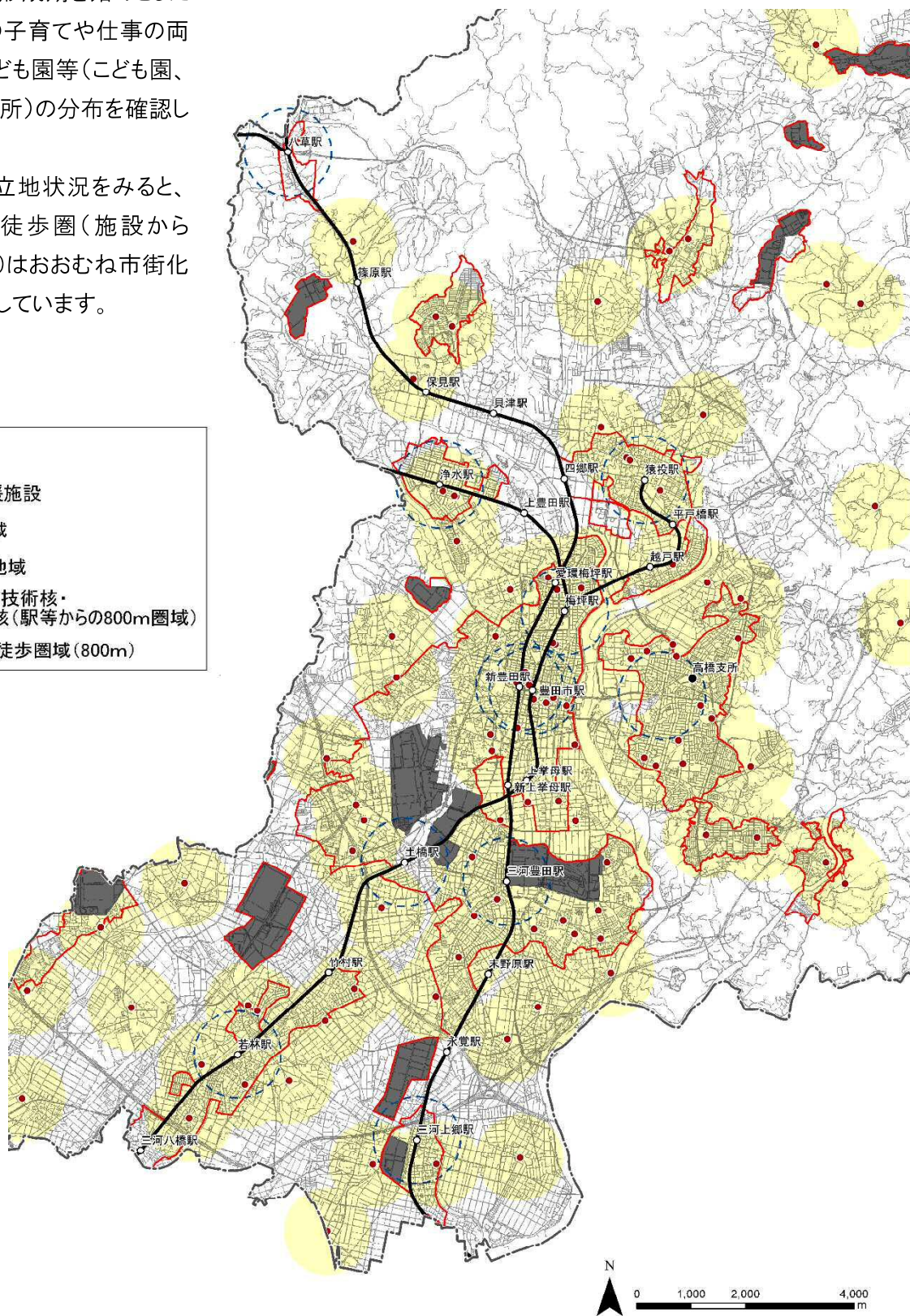
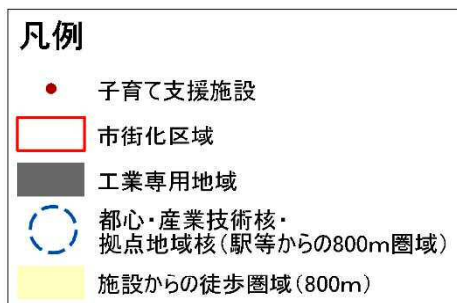


図 20 子育て支援施設分布

※徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック」における一般的な徒歩圏 800m

※子育て支援施設：就学前のこどもに対して教育・保育を行うこども園、幼稚園、保育所

資料：豊田市（2018年3月）

③ 交通

【鉄道・バス路線の状況】

- 鉄道は南北に整備され、市内の主要な拠点を結んでいます。
- 基幹バス路線は鉄道を補完し、市内の主要な拠点を結んでいます。また、地域バス路線は鉄道や基幹バス路線を補完し、地域特性や需要に応じた交通サービスを提供しています。
- 鉄道駅とバス停からの徒歩圏はおおむね市街化区域をカバーしています。

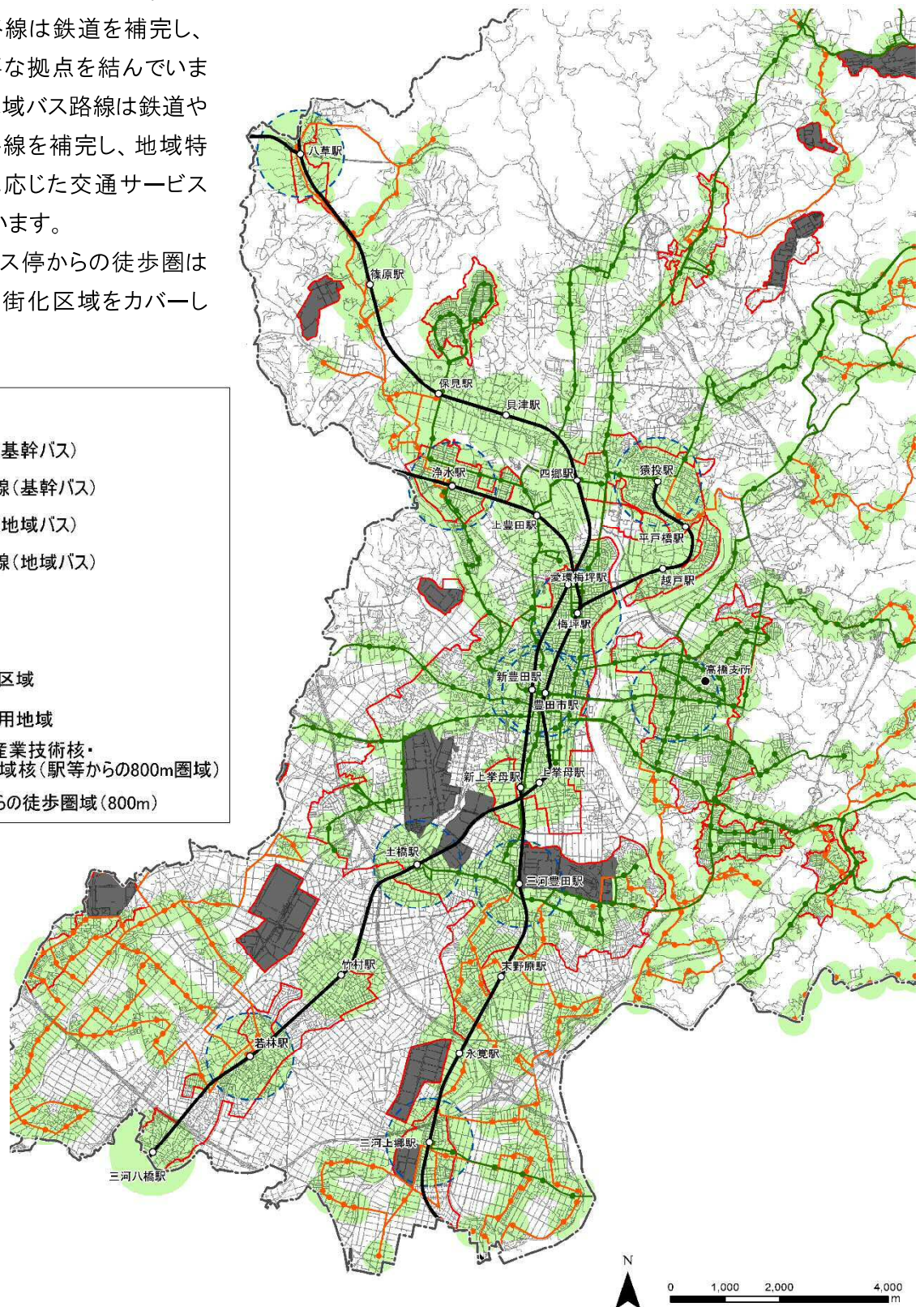
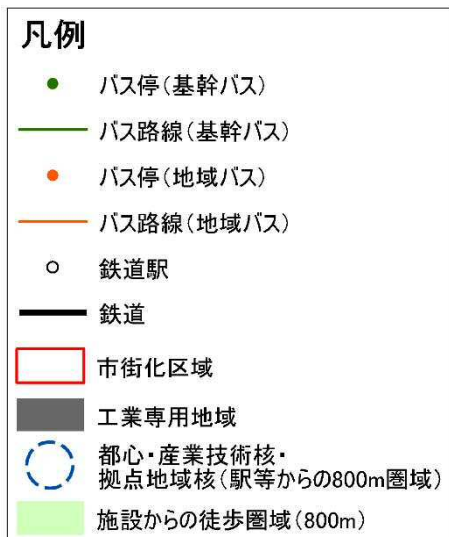


図 21 鉄道・バス路線の状況

※徒歩圏：「都市構造の評価に関するハンドブック」における鉄道駅徒歩圏 800m、バス停徒歩圏 300m

資料：豊田市バスマップ（2017年10月）

【鉄道利用者数】

- 1日あたりの鉄道利用者は2009年度以降、増加傾向にあり、2017年度は約6.6万人/日となっています。
- 駅別にみると中心市街地に位置する豊田市駅で約3.3万人/日、新豊田駅で約1.4万人/日と、鉄道利用者の多くが豊田市駅および新豊田駅で乗降しています。また、三河豊田駅においても1.2万人/日と鉄道利用者数が多くなっています。

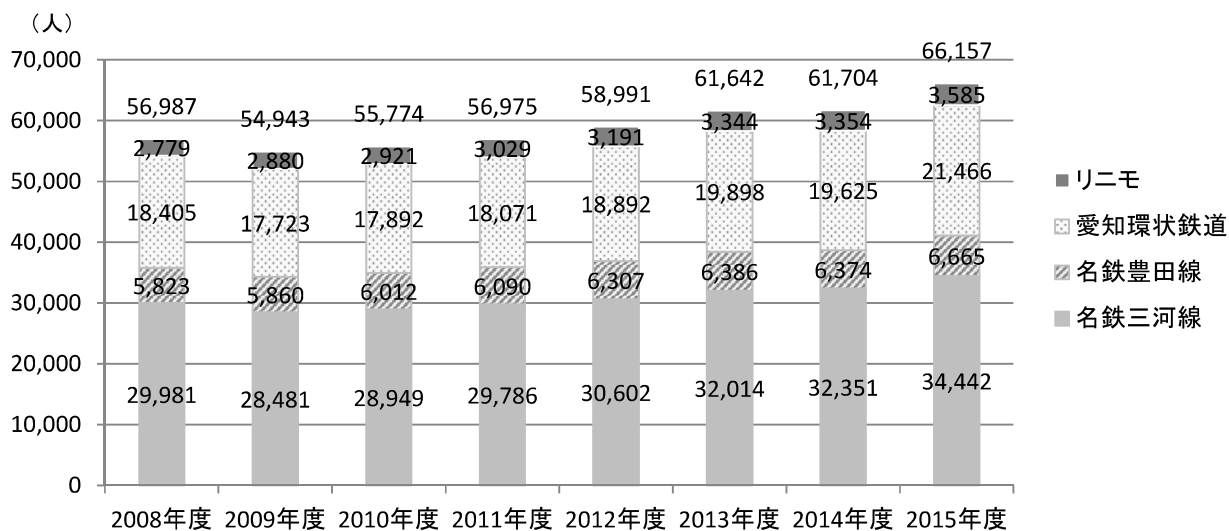


図 22 鉄道利用者数の推移

資料：豊田市統計書（2015年）

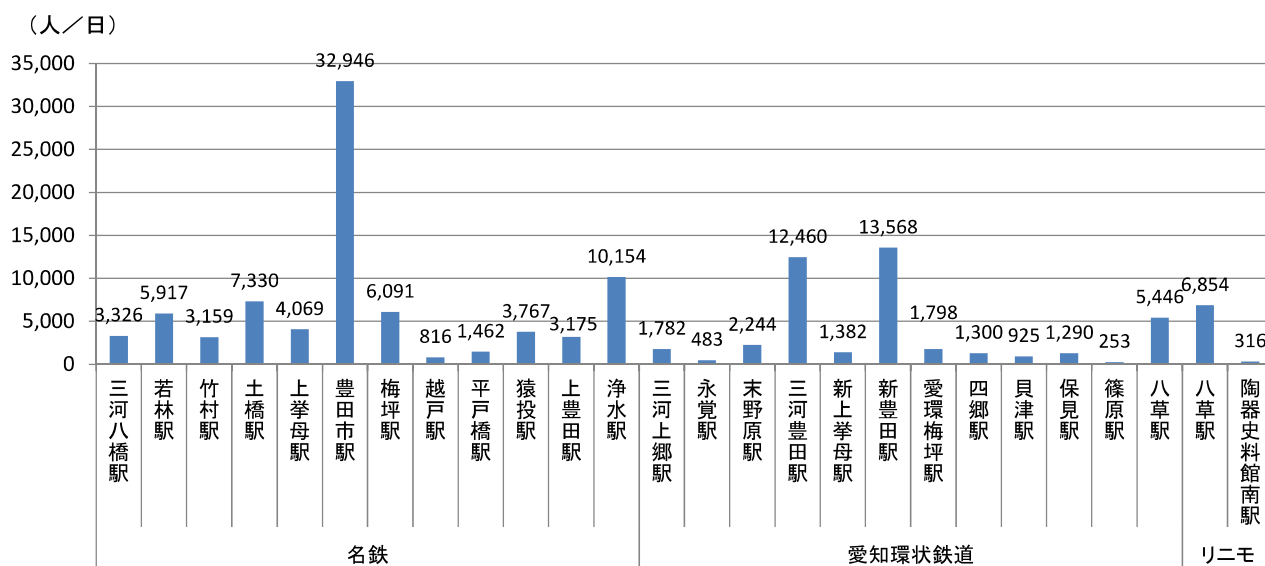


図 23 駅別鉄道利用者数(2015年度)

資料：豊田市統計書（2015年）

【バス利用者数】

●バスの年間利用者数は基幹バス、地域バスともに増加傾向にあります。基幹バスは、2008年度に約120万人が2013年度には約212万人となっています。

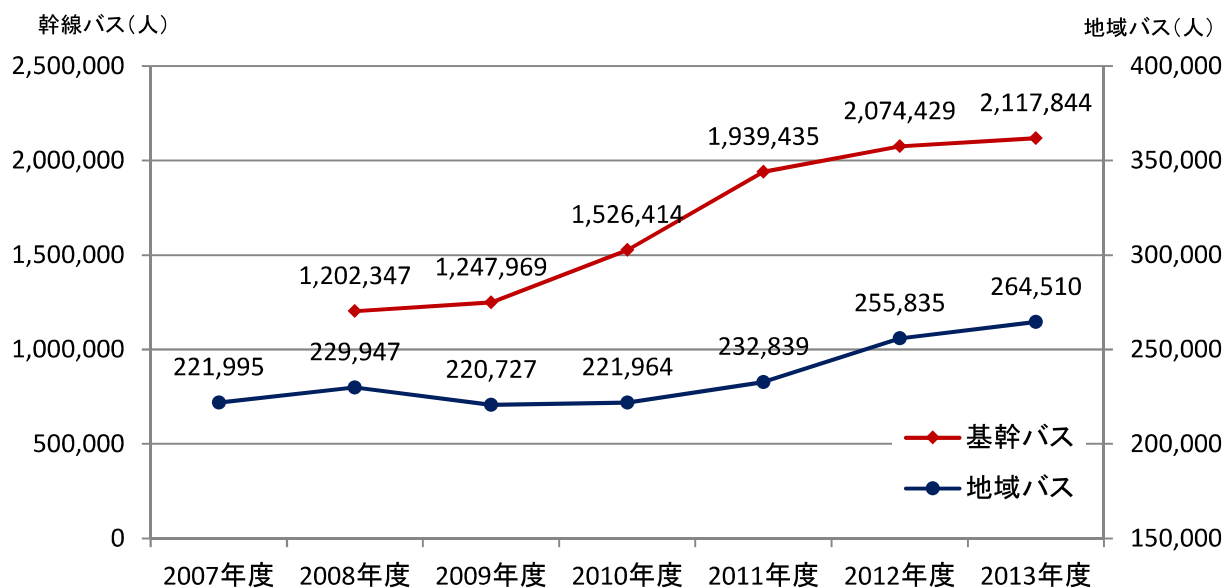


図 24 バス利用者数

資料：豊田市資料

④ 財政

【歳出】

- 本市の歳出額における扶助費額は、高齢者人口の増加に伴い年々増加しており、今後、更なる高齢者人口の増加に伴う扶助費の増大により、財政を圧迫する懸念があります。

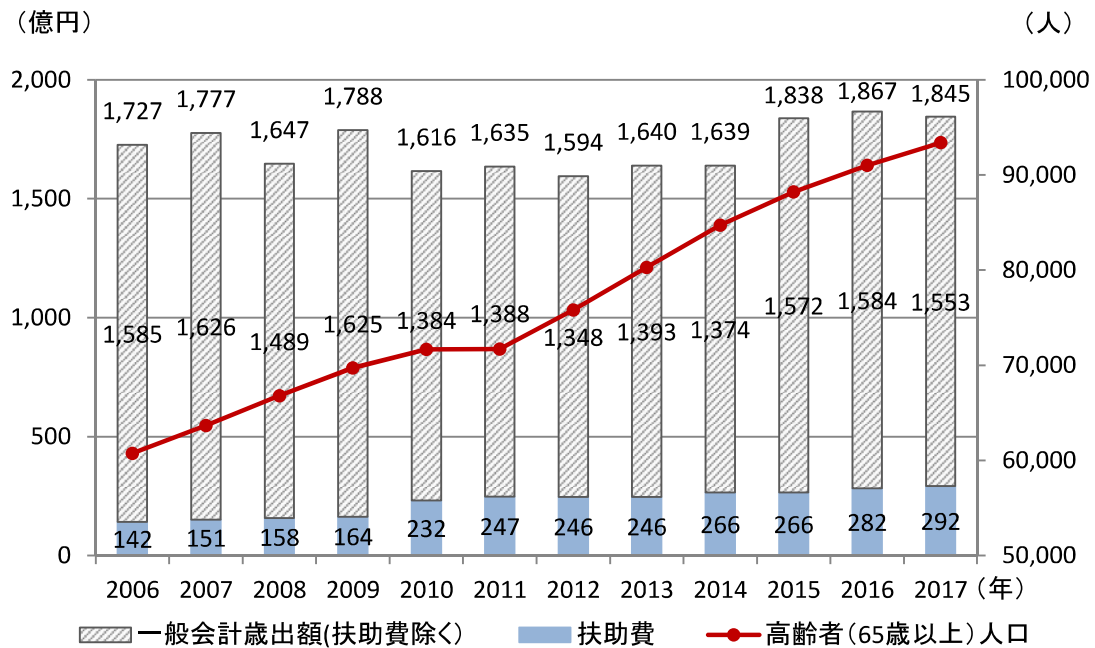


図 25 高齢者人口と歳出額(扶助費)の推移

※扶助費：社会保障制度の一環として、被扶助者に対して支給される福祉施策の根幹を成す経費

資料：住民基本台帳、豊田市統計書、決算報告（2017年）

【公共施設の更新費用】

- 本市が保有する公共施設を今後も保有し続ける場合、施設ごとに更新年次に発生する建て替え費用と施設維持のために定期的に発生する改修費用の合計は、当面は横ばいで推移するものの、将来的には増加していくことが見込まれます。

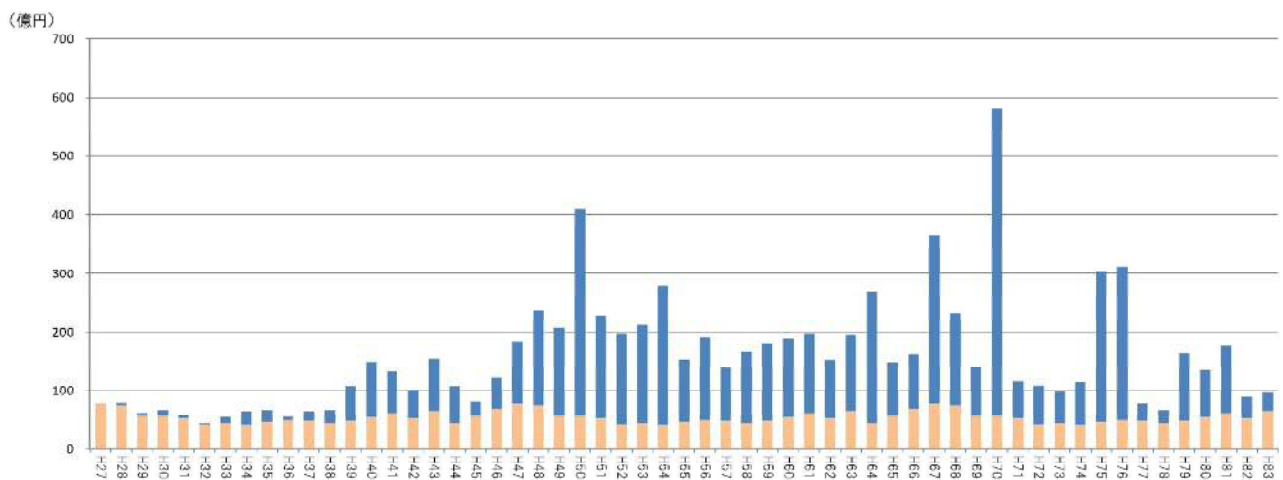


図 26 公共施設の更新費の推計(2015(平成 27)～2071(平成 83)年)

※改修費用及び建て替え費用については、建物区分における平成 23 年度の豊田市の標準単価での概算費用

※「建て替え費」は 57 年サイクルで既存施設の建て替えを行うとして試算（新たな施設は想定しない）

資料：豊田市公共施設現況調査報告書（2015年）

(2) 課題の整理

都市の現状やこれまでの都市の成り立ち等を踏まえ、今後の都市づくりの課題を整理します。

今後特に対応が求められる本市を取り巻く状況の変化として、主に「人口減少社会の到来」と「少子高齢化の進展」が挙げられます。そのことについて、「人口が増加する段階（～2030年頃）」と「人口が減少する段階（2030年頃～）」に分けて今後の都市づくりに対する課題を整理します。

＜今後対応が求められる状況の変化＞

- 人口減少社会の到来
- 少子高齢化の進展

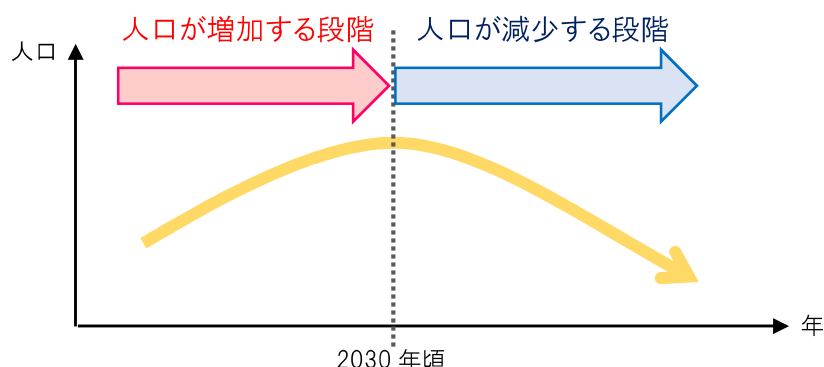


図 27 本市における今後の人口動向イメージ

視点	人口が増加する段階 (～2030年頃)	人口が減少する段階 (2030年頃～)
人口	<ul style="list-style-type: none"> ●本市の市街地は、鉄道駅や大規模な工場を中心に、コンパクトにまとまった人口密度の高い市街地が形成されているものの、今後の人口増加を受け入れきれず、市外への転出が懸念されます。 <p>→課題① 人口増加に対応する居住の場の確保が必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少により、都市機能・生活機能の維持が困難になるなどの利便性の低下が懸念されます。 <p>→課題② 人口減少段階においても人口密度を維持していくことが必要</p>
社会移動	<ul style="list-style-type: none"> ●本市では、自動車産業を始めとする充実した従業・雇用の場を背景に若年世代の転入が顕著にみられ、これが人口増加の一要因となっていますが、家族形成期に転出する傾向にあり、子育て世代の減少が懸念されます。 <p>→課題③ 世代間バランスを維持するため、子育て世代の確保が必要</p>	
高齢化	<ul style="list-style-type: none"> ●本市では今後、高齢者は増加を続け、高齢化の進展が一層見込まれます。これにより、地域のコミュニティにより支えられる地域活動や地域防災力の低下が懸念されます。また、自動車を運転できない高齢者が増加することが懸念されます。 <p>→課題④ 高齢化に伴う地域のコミュニティの衰退を抑制することが必要</p> <p>→課題⑤ 自動車が運転できない高齢者の移動手段や生活利便性を確保することが必要</p>	

視点	人口が増加する段階 (～2030年頃)	人口が減少する段階 (2030年頃～)
都市構造	<ul style="list-style-type: none"> ● 高い人口集積に支えられ、商業施設や医療施設など、日常生活で利用する施設が市街化区域内に分布しています。 ● 充実した都市機能を有する市街地は、増加する人口の受け皿として期待されます。 <p style="text-align: center;">→課題⑥ 当面の人口増加に対応するため、これまで形成されてきた市街地を活用していくことが必要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 日常生活で利用する施設が市街化区域内に分布しているものの、人口減少により、施設の維持が困難になるなどの利便性の低下が懸念されます。 <p style="text-align: center;">→課題⑦ 将来の人口減少に備え、利便性の高い地区を形成していくことが必要</p>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道、基幹バス、地域バスにより広く公共交通サービスが提供されています。 ● 今後の少子高齢化による通勤・登校の減少や免許保有層の高齢化による一時的な自動車利用の増加により、公共交通の利用が減少することが予想され、公共交通の運営が厳しくなることが懸念されます。 <p style="text-align: center;">→課題⑧ 利便性の高い公共交通サービスの維持・向上を図ることが必要</p>	
財政	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市の財政(歳出)状況は、高齢化の進展に伴い年々扶助費が増加する傾向にあり、今後、更なる高齢化の進展と扶助費の増大に伴い、厳しい財政状況が続くことが懸念されます。 ● 本市が保有する道路等のインフラや公共施設の更新費用は、将来的には増加していくことが懸念されます。 <p style="text-align: center;">→課題⑨ 限られた財源を「選択と集中」により有効に活用することが必要</p>	

4 立地適正化に関する基本的な方針

(1) 目標とする将来都市構造

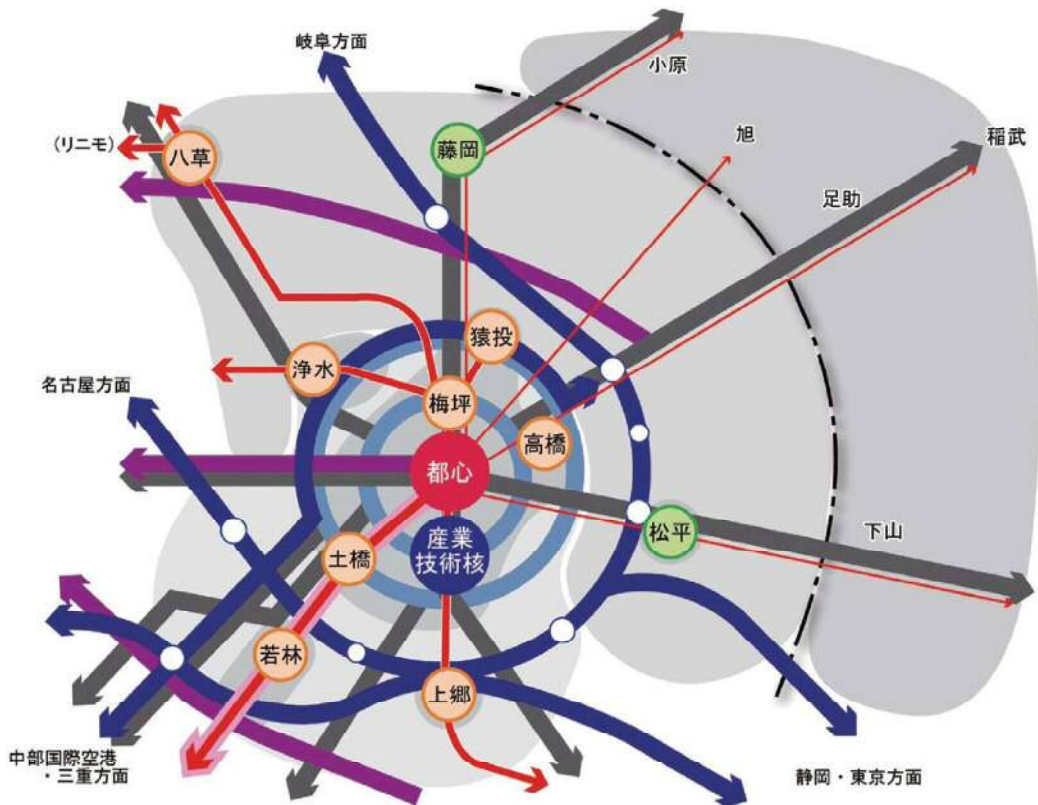
立地適正化計画制度は、都市全体を見渡して、居住や都市機能を都市の拠点に集約・集積し、公共交通により拠点へのアクセスや拠点間のアクセスを確保する多極ネットワーク型のコンパクトシティの推進に向けた取り組みを支援するもので、都市計画マスタープランの高度化版としての役割を担うものとされています。

本市では、豊田市都市計画マスタープランにおいて、この考え方と同様に「多核ネットワーク型都市構造」をめざすべき将来都市構造として掲げています。この将来都市構造の考え方を基に、将来の人口減少を見据え、核への緩やかな居住や都市機能・生活機能の集積を進めます。

＜豊田市都市計画マスタープランにおける将来都市構造＞

— 多核ネットワーク型都市構造の確立 —

・都市機能や生活機能を集約する「核」が公共交通や道路で結ばれた多核ネットワーク型都市構造の確立



凡例

〈核〉	〈ネットワーク〉	道路ネットワーク
● 都心	公共交通ネットワーク	高規格幹線・地域高規格道路
● 産業技術核	● 鉄道	名古屋連絡道路
● 拠点地域核	(※) 鉄道機能強化	放射道路
● 地域核	● 基幹バス	環状道路

(2) 都市づくりの方針

本市の人口は 2030 年までは増加を続け、その後緩やかな減少に転じる見込みです。また、高齢者の増加や生産年齢人口の減少により高齢化が進展する見込みです。その対応には、人口減少に転換する前に、事前の準備として「持続可能な市街地」の構築が重要と考え、都市づくりの方針として「居住人口の確保」と「多世代共生」をめざします。

これにより、若年世代から高齢者まであらゆる世代が、将来にわたり個々の多様なライフスタイルに合った居住地を選択できる都市の形成を図ります。

＜今後対応が求められる
状況の変化＞

- 人口減少社会の到来
- 少子高齢化の進展

＜都市づくりの方針＞

人口減少に転換する前に、
事前の準備として「持続可能な
市街地」の構築が重要

- 居住人口の確保
- 多世代共生

① 居住人口の確保

本市における市街化区域は既にコンパクトにまとまっており、都市計画運用指針に示されている市街化区域における人口密度よりも比較的高い人口密度を有しています。そこで、市街化区域全体の居住及び都市機能等の維持を基本として、核となる市街地での更なる集積を図ります。

＜豊田市都市計画マスタープランにおける土地利用の考え方＞

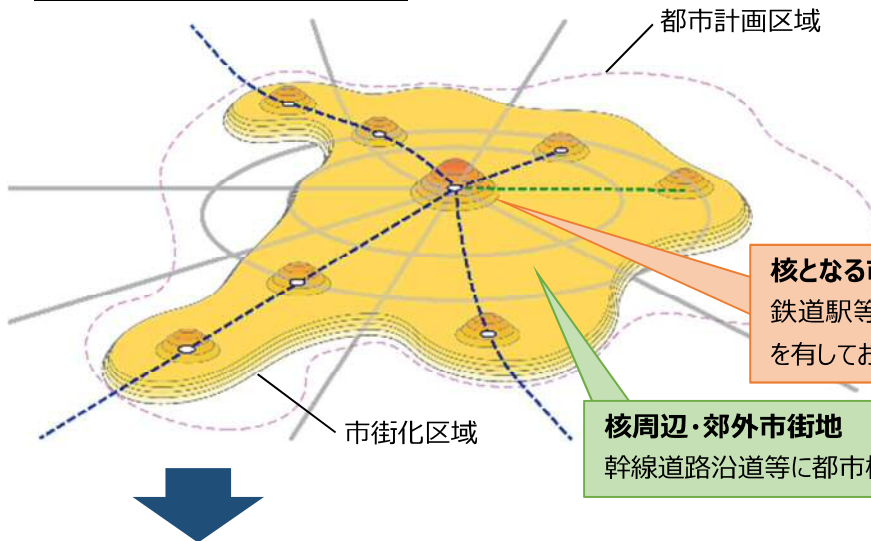
— ハイブリッド型土地利用の推進 —

拠点集約型土地利用



幹線道路沿道型土地利用

現在の市街地の状況



- 鉄道駅等周辺に居住集積が進み、市街化区域全体において高密度に居住人口が分布
- 鉄道駅等周辺や幹線道路沿道等を中心に都市機能・生活機能が立地

核となる市街地

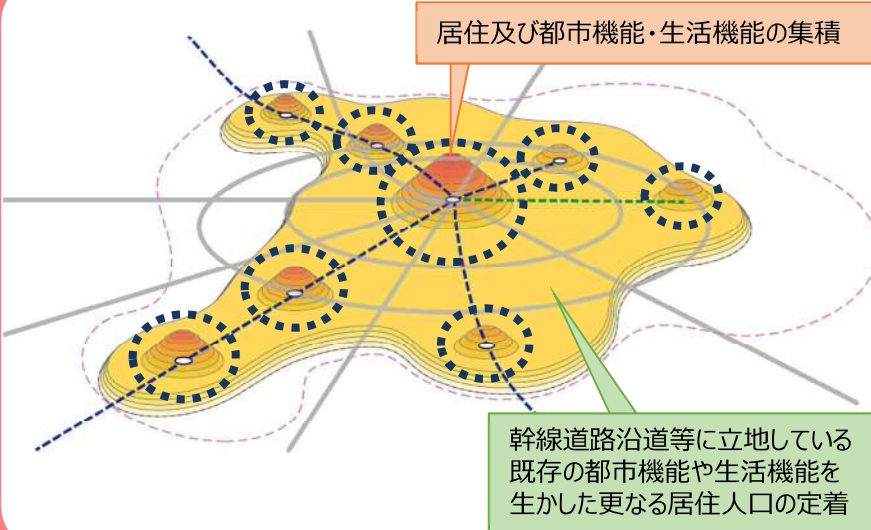
鉄道駅等を中心として比較的高い人口密度を有しており、都市機能等が集積している

核周辺・郊外市街地

幹線道路沿道等に都市機能・生活機能が立地

めざす市街地の姿

【人口が増加する段階】



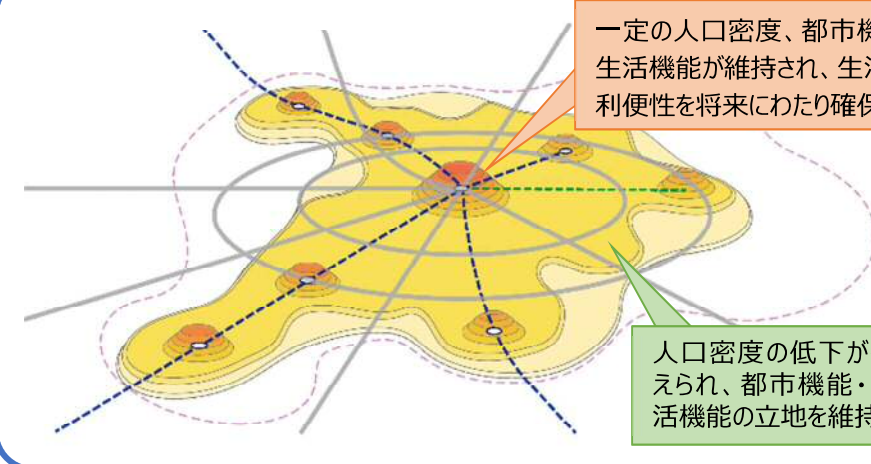
■ 核となる市街地

公共交通の利便性の高い核となる市街地において居住や都市機能等の集積を図る

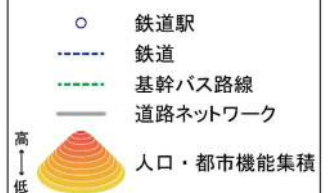
■ 核周辺・郊外市街地

幹線道路沿道等に立地し、周辺地域の居住を支えている既存の都市機能や生活機能を生かし、更なる居住人口の定着を図る

【人口が減少する段階】



凡例



※核となる市街地: 将来都市構造における都心、産業技術核及び拠点地域核として位置付けられた地区
 ※核周辺・郊外市街地: 核となる市街地以外の市街地

② 多世代共生

少子高齢化の進展に対し「多世代共生」を掲げ、若年世代から高齢者まであらゆる世代が、将来にわたり多様なライフスタイルに合った居住地を選択できる都市の形成を図ります。

高齢化の進展への対応としては、居住地の選択肢の一つとして、自動車による移動に頼らずに自ら歩いて暮らすことができるよう、「高齢者が歩いて暮らせる市街地の構築」をめざし、生活に必要な機能が集積した地区の形成を図ります。これにより、高齢者の自立した生活を促し、健康寿命の延伸等につながることを期待されます。

少子化の進展への対応としては、子育て世代の定住促進に向けて、「子育て世代に選ばれる市街地の構築」をめざし、子育て支援の充実や都心等における高次の商業機能等の確保などによる都市の魅力向上を図ります。このように、子育て世代のライフスタイルを見据えた対応により、将来の都市を支える世代を取り込むことで、世代間バランスが確保され、地域コミュニティの維持等が期待されます。

■ 高齢化の進展への対応

高齢者が歩いて暮らせる市街地の構築（生活に必要な機能の集積）

■ 少子化の進展への対応

子育て世代に選ばれる市街地の構築（都市の魅力となる機能の集積）

(3) 課題解決のための対応方針及び市街地像

本市が直面する課題の解決に向け、先に定めた都市づくりの方針を具体化するため、核となる市街地及び核周辺・郊外市街地における居住及び都市機能・生活機能に関する対応方針を定めます。

核となる市街地	核周辺・郊外市街地
課題① 人口増加に対応する居住の場の確保 課題② 人口減少段階における人口密度の維持	
<ul style="list-style-type: none"> ● 将来の人口減少を見据え、公共交通の利便性が高い地区への更なる人口の集積を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 幹線道路沿道の都市機能等を活用し、当面増加する人口の定住を促進します。
課題③ 世代間バランス維持に向けた子育て世代の確保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 若年世代にとって魅力的で便利な機能を集積することで家族形成期を始めとした子育て世代等の居住集積を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● ゆとりある住まいや職住が近接した住まい等を求める若年世代の居住を促進します。
課題④ 高齢化に伴う地域のコミュニティの衰退の抑制	
<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な世代の居住促進により新たなコミュニティ形成を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 若年世代の定住促進により、地域コミュニティの活性化を図ります。
課題⑤ 高齢者の移動手段や生活利便性の確保	
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の自立した生活を支えるため、自動車を運転できない高齢者の居住を促進するとともに、歩いて利用できる日常生活に必要な施設の確保を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者の移動手段の1つとなる公共交通の利便性の確保を図ります。
課題⑥ これまで形成されてきた市街地の活用 課題⑦ 利便性の高い地区の形成	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利便性の高い地区において、既存の都市機能・生活機能を生かしながら、若年世代から高齢者まで便利に暮らせる機能の集積を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 若年世代から高齢者までの居住の維持に向け、幹線道路沿道の都市機能や住まいの身近に立地している生活機能の活用を図ります。
課題⑧ 利便性の高い公共交通サービスの維持・向上	
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利便性の高い核となる市街地への人口集積により、公共交通の利用を促進し、サービスの維持向上を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一定の人口密度を維持するとともに、公共交通の利用を促進し、サービスの維持向上を図ります。
課題⑨ 限られた財源の有効活用	
<ul style="list-style-type: none"> ● 都市基盤となる鉄道、道路、上下水道などの既存ストックの有効活用を図ります。 	

居住及び都市機能・生活機能に関する対応方針を踏まえ、核となる市街地及び核周辺・郊外市街地の市街地像を定めます。

核となる市街地の市街地像

居住集積 + 都市機能・生活機能の集積拡充

あらゆる世代の居住が集積し、暮らしやすさを支える上で必要となる都市機能・生活機能が集積する、公共交通が利用しやすく、利便性の高い魅力的な市街地

<ライフスタイルのイメージ>

●都心

百貨店を始め多様な店舗が建ち並び、充実した鉄道やバスによる広域的な移動がしやすい等、身近な範囲であらゆる面で利便性の高いまちなかでの暮らしができる

●産業技術核

産業の中核であり、様々な事業所が集積し、店舗等の生活に必要な施設が多く立地する等、職住が近接した暮らしができる

●拠点地域核(浄水、猿投、梅坪、高橋、土橋、若林、上郷)

地域の中心となる地区で、周辺には地域の生活を支える店舗等の施設が立地する等、比較的利便性の高い暮らしができる

核周辺・郊外市街地の市街地像

居住維持 + 都市機能・生活機能の既存ストックの活用

これまで発展してきた市街地における既存の都市機能・生活機能を生かし、若年世代等の定住が促進され、公共交通や自動車を上手に選択しながら多世代コミュニティに支えられたゆとりある暮らしができる市街地

<ライフスタイルのイメージ>

●核周辺市街地以外

幹線道路沿道に立地した様々な店舗等を利用でき、車での移動を主体としながら、ゆとりある暮らしができる

(4) 公共交通の方針

目標とする将来都市構造を実現するためには、居住及び都市機能等の維持・集積とあわせて、核となる市街地を中心に集積を高める都市機能・生活機能への交通アクセスを確保することが必要です。

そのため、本市の公共交通のネットワーク形成に関わる計画である豊田市公共交通基本計画(地域公共交通網形成計画)における基本方針を踏まえながら、交通事業者等の関係者との連携のもと、都市機能や生活機能へのアクセスの確保のための施策を総合的に展開していきます。

核となる市街地では・・・

- 核を相互に結ぶ鉄道の機能強化(高速化・高架化等)や基幹バスの利便性向上、これらの利用促進策の展開とあわせ、主要な鉄道駅やその周辺を中心に、駅前広場や自転車駐輪場等の整備を進め、複数の交通手段による結節性を高めていきます。
- また、複数の公共交通機関を乗り継ぐ交通結節点では、快適で乗り継ぎがしやすい待合空間の創出やパークアンドライド利用環境の向上を進め、交通結節点としての機能強化を図ります。

核周辺・郊外市街地では・・・

- 核と核を結ぶ基幹的な公共交通の軸となる鉄道や基幹バスへのアクセス性を高めるため、地域バスのサービス水準の維持・充実を図るとともに、地域住民を主体とした運営及び運行改善により、その利用促進を図ります。
- 幹線道路沿道の都市機能や住まいの身近に立地する生活機能の利用にあたっては、徒歩や自転車での利用を基本としますが、これら機能へのアクセス性を充実させるため、超小型モビリティ・自転車シェアリングシステム等を活用した末端交通(ラストワンマイル・ファーストワンマイル)の充実など、多様な交通システムの活用を図ります。

