

# 第1章

## 都市づくりの課題

これらからの都市づくりに重要と考えられる4つの視点「都市構造」、「都市活力」、「都市生活」、「都市環境」において、上位計画における都市づくりの方針を踏まえ、時代潮流からみた都市づくりの方向性や豊田市を取り巻く状況の変化、前計画（2008年～2017年）の評価結果及びその背景として整理した都市の現況・実態から、都市づくりの課題を整理します。

図-1 都市づくりの4つの視点



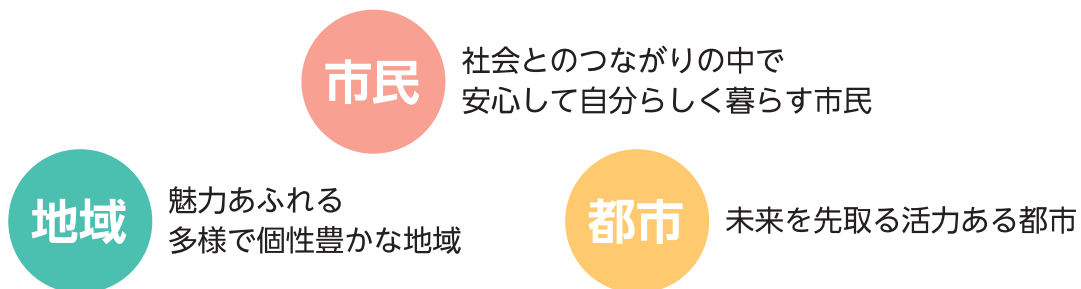
### 1 上位計画における都市づくりの方針

#### (1) 第8次豊田市総合計画

第8次豊田市総合計画では、「つながる つくる 暮らし楽しむまち・とよた」を将来都市像として掲げています。

また、市民、地域及び都市の視点から、以下に掲げるビジョンを本市がめざすまちの姿としています。

図-2 めざす姿



都市の構造と土地利用の基本的な考え方として、産業技術の中核拠点にふさわしい都市的土地利用と、市域の約70%を占める森林を始めとした自然的土地利用との調和を基本とします。その上で、広大な市域の効率的な都市経営と地域資源を愛着と誇りを持って次代につなげていくための地域づくりを進めるため、今後の社会情勢や周辺環境の変化を見据え、更なる「選択と集中」により「核」と「ネットワーク」を強化し、活力と魅力を備えた持続可能な都市をめざしています。

図-3 第8次豊田市総合計画 将来都市構造イメージ

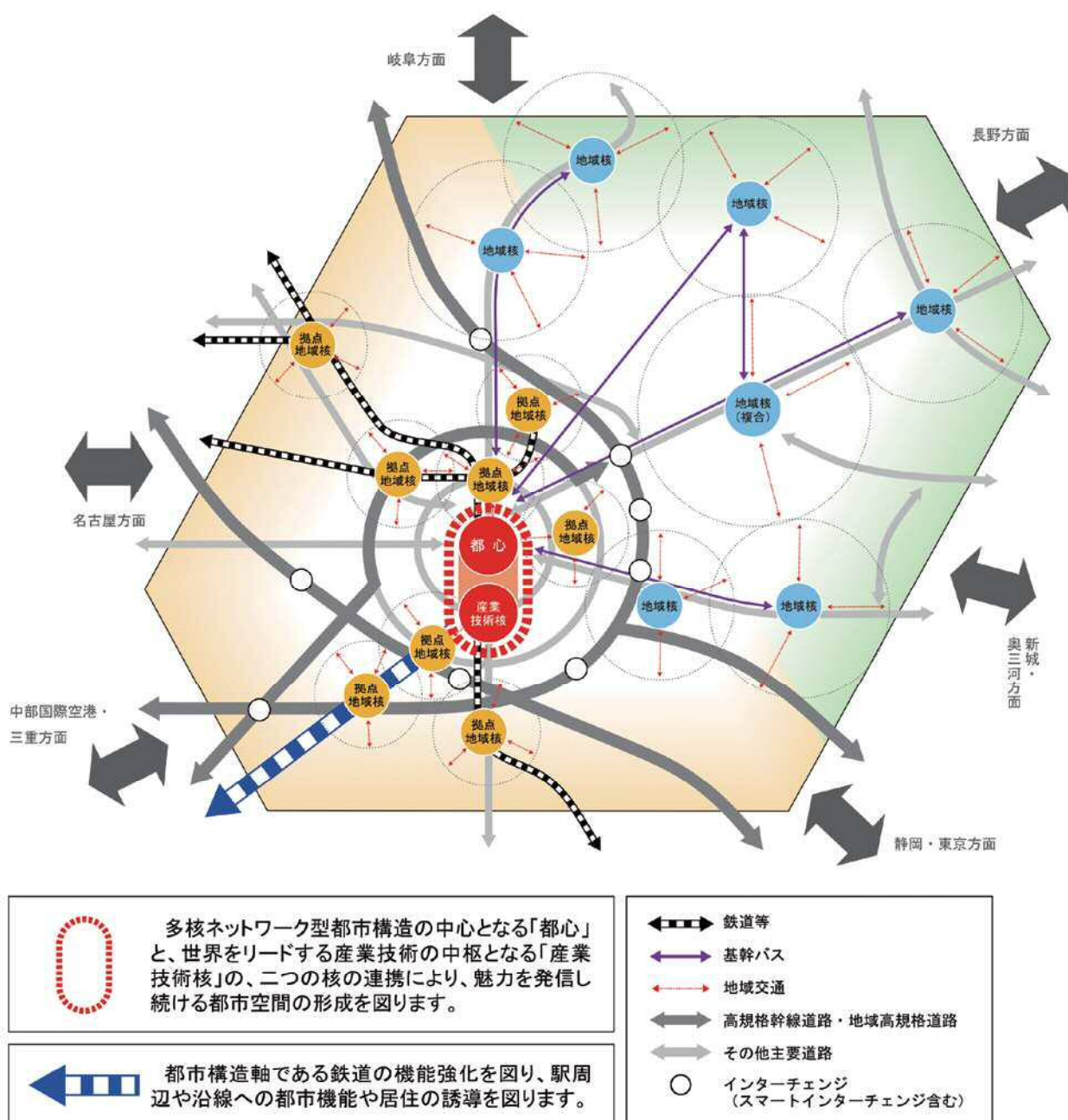
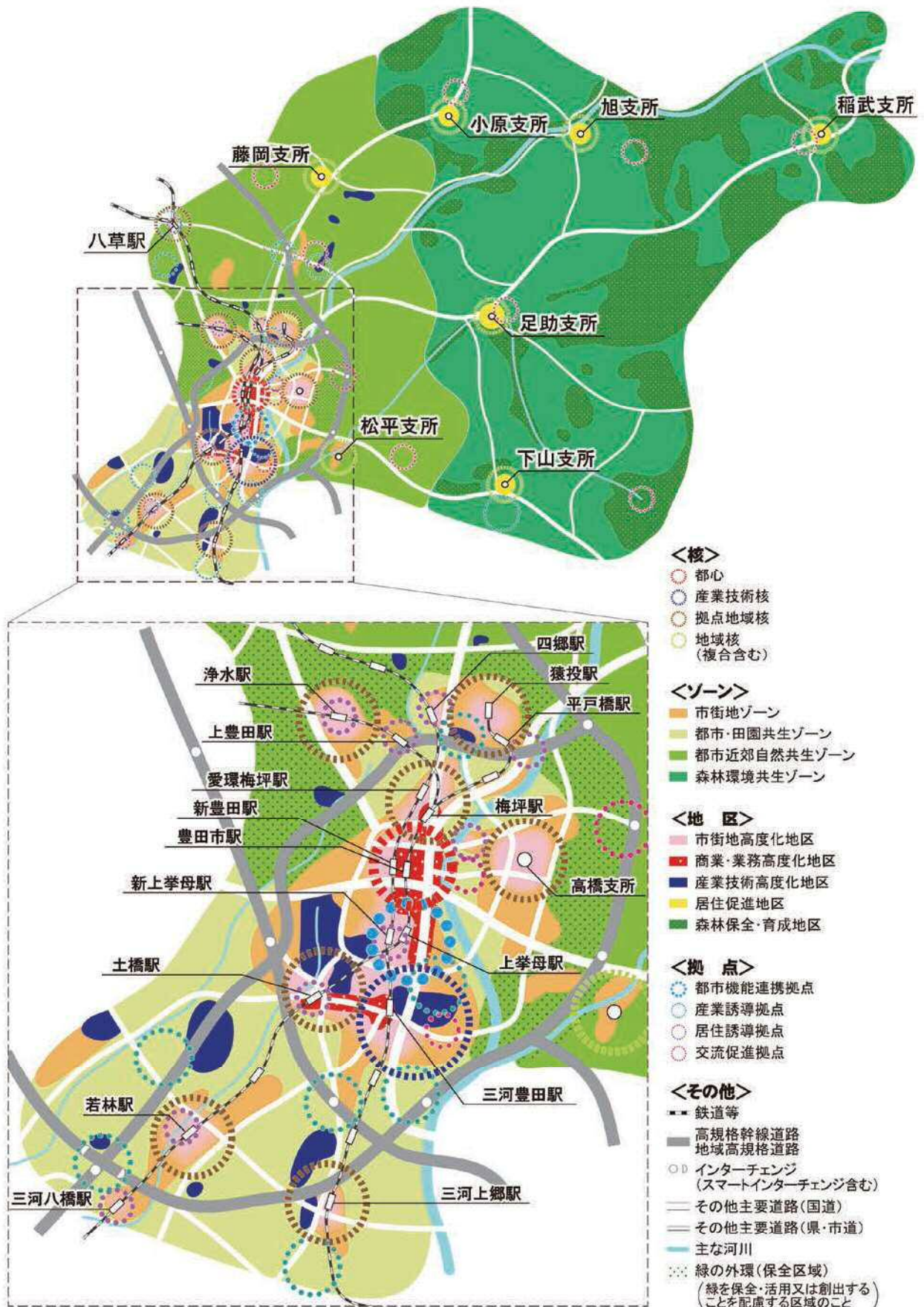


図-4 第8次豊田市総合計画 土地利用基本構想・拠点配置イメージ



## ゾーン

### 1) ゾーンの方針

市域において土地利用に応じた区域を、都市基盤の整備状況及び施設の立地状況を踏まえ、適切な土地利用の誘導を図るため、4つの「ゾーン」に設定します。

#### ●市街地ゾーン

既成市街地や将来市街化が見込まれる地域を「市街地ゾーン」に位置付け、既存の都市基盤や都市機能の維持・確保を基本とし、市街化区域における土地利用の高度化や低未利用地の有効活用、新たな市街地の整備等を進め、日常生活を支える上で必要な都市機能の誘導と居住人口の維持を図ります。

#### ●都市・田園共生ゾーン

市街地ゾーン周辺の良好な田園環境が広がる地域を「都市・田園共生ゾーン」に位置付け、居住環境と田園環境との調和など都市的土地利用と農業的土地利用との共生を図ります。

また、農業基盤の整備等による優良農地の保全を基本とし、必要に応じて既存ストックを生かした鉄道沿線への定住促進やインターチェンジ周辺での産業集積等の計画的な土地利用の誘導を図ります。

#### ●都市近郊自然共生ゾーン

市街地ゾーン周辺の身近な自然や里山環境が広がる地域を「都市近郊自然共生ゾーン」に位置付け、都市近郊にある農地や森林等の保全・育成を基本とし、必要に応じて既存ストックを生かしたインターチェンジ周辺での産業集積等の計画的な土地利用の誘導を図ります。

また、都市近郊にある自然や歴史・文化等の地域資源の保全と活用を基本とし、地域特性に応じた文化・交流機能の誘導を図ります。

#### ●森林環境共生ゾーン

市域の北部から東部にある山村地域を「森林環境共生ゾーン」に位置付け、地域コミュニティや地域活力を維持するため、山村地域が有する伝統・文化等の資源を活用した農林業振興や観光交流促進等、都市部との交流促進に資する機能を維持・確保するとともに、豊かな自然環境の保全・育成を図ります。

## 地区

### 2) 地区の方針

ゾーンの方針を踏まえ、都市機能の集約状況等からきめ細やかな土地利用の誘導を図るため、5つの「地区」を設定します。

#### ●市街地高度化地区

市街地ゾーンのうち、拠点地域核周辺を中心に連たんする市街地を「市街地高度化地区」に位置付け、効率的な都市経営に向けた土地利用の高度化により、都市機能の更なる集積・集約や居住人口の誘導を図ります。

#### ●商業・業務高度化地区

市街地ゾーンのうち、産業技術核から梅坪駅周辺の拠点地域核までをネットワークする国道248号等の沿道と、産業技術核から土橋駅周辺の拠点地域核までをネットワークする都市計画道路水源橋線の沿道を「商業・業務高度化地区」に位置付け、産業技術核における産業の多角化等を見据えた企業・来訪者の増加に伴う新たなニーズを踏まえ、商業・業務機能の強化を図ります。

#### ●産業技術高度化地区

市街地ゾーン、都市・田園共生ゾーン及び都市近郊自然共生ゾーンのうち、既存工業団地や大規模工場周辺を「産業技術高度化地区」に位置付け、生産機能の更新等による産業機能の更なる高度化を推進するとともに、新たな産業の誘導を図ります。

#### ●居住促進地区

森林環境共生ゾーンのうち、旭・足助・稲武・小原・下山の各支所周辺や基幹集落周辺及び都市近郊自然共生ゾーンのうち、藤岡支所周辺を「居住促進地区」に位置付け、農林業振興、防災等との調整を図りながら、日常生活を支える生活機能や居住地を確保し、生活利便性の維持等による居住人口の確保を図ります。

#### ●森林保全・育成地区

森林環境共生ゾーンのうち、水源涵養<sup>かん</sup>や生物多様性、災害防止等の多面的で公益的な機能を有する森林を「森林保全・育成地区」に位置付け、地域活力を維持する貴重な資源として自然環境の保全・育成を図ります。

## 拠点

### 3) 拠点の方針

ゾーンや地区の方針を踏まえ、都市機能の集約状況等から重点的に都市機能の誘導を図るため、4つの「拠点」を設定します。

#### ●都市機能連携拠点

都心と産業技術核の中間に位置する鉄道駅周辺や大規模工場周辺を「都市機能連携拠点」に位置付け、都心の商業・業務機能や居住機能の補完及び産業技術核の研究・開発機能や次世代産業機能の補完に向けて、都心及び産業技術核と一体となる都市機能の誘導を図ります。

#### ●産業誘導拠点

産業用地需要が高い主要なインターチェンジ周辺や大規模工場周辺等を「産業誘導拠点」に位置付け、周辺土地利用との調和を図りながら、新産業の創出に向けて、生産機能に加え、研究・開発機能の誘導や新たな産業の立地を図ります。

#### ●居住誘導拠点

市街地ゾーン及び都市・田園共生ゾーンにおける主要な鉄道駅周辺等を「居住誘導拠点」に位置付け、住宅需要に応える宅地を供給するとともに、来るべき人口減少や到来した超高齢社会への対応に向けて、都市機能や生活機能を確保し、土地区画整理事業等により居住誘導を図ります。

#### ●交流促進拠点

既存の観光施設やものづくり・歴史に関わる文化施設、スポーツ施設等の観光交流基本計画に掲げられた主要な観光交流施設周辺を「交流促進拠点」に位置付け、自然や歴史・文化等の貴重な地域資源を生かし、山村地域等の交流人口の確保に向けて、農林業振興や観光交流促進、都市部との交流促進に必要な機能の維持・確保を図ります。

## (2) 豊田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（愛知県）

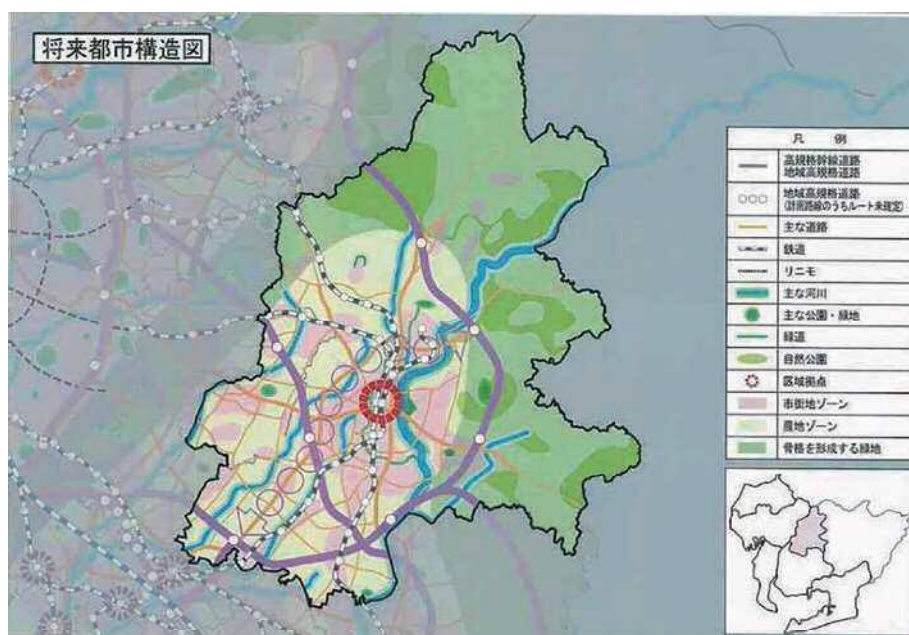
愛知県が2010年に策定した豊田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（豊田都市計画区域マスタープラン）では、都市づくりの基本理念及び目標が以下のように定められています。

### ① 都市づくりの基本理念（愛知県）

**都市と自然が調和して、環境にやさしい  
モノづくり拠点として世界をリードする都市づくり**

北部から東部にかけて広がる森林や、市街地を流下する河川、市街地周辺の農地などの水と緑により自然的な環境のつながりを確保します。

また、広域交通体系の整備に伴って利便性が一層高まっており、産業技術の中核として世界をリードするモノづくり拠点を形成して、都市活動と自然環境が調和した安心・安全で持続可能な都市づくりを進めます。



### ② 都市づくりの目標

本区域のめざすべき将来都市像の実現に向け、以下の5つの視点から都市づくりの目標を示します。

#### 1) 人口動向等を踏まえた住居系市街地の形成に向けた目標

主要な鉄道（軌道）駅を中心にさまざまな都市機能を集積し、まちなか居住を促進します。また、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい生活環境を確保し、多様な世代の交流とふれあいが生まれる居住空間の形成をめざします。

#### 2) 都市機能の立地・誘導に向けた目標

豊田市駅周辺を区域拠点に位置付け、住民や企業が広く利用できる広域的な都市機能の集積をめざします。

### 3) 広域交通体系及び公共交通網構築に向けた目標

モノづくり拠点のさらなる強化を支えるため、広域交通体系やそれらを補完する幹線道路網の構築をめざします。また、市街地の連携強化、都市と農山村との交流を促進する道路など主要な幹線道路網の充実及び公共交通網の維持・強化をめざします。

### 4) 産業動向等を踏まえた工業系市街地の形成に向けた目標

既存の工業機能を強化するとともに、研究機能の強化を図り、世界を先導するモノづくり拠点の形成をめざします。また、物流の効率化が図られる地域や既に工場が集積している工業地の周辺に、新たな工業系市街地の形成をめざします。

### 5) 環境負荷が小さく、防災性が高い都市の構築に向けた目標

矢作川や山間部に広がる緑地、市街地周辺に広がる農地などを活用した自然的環境インフラネットワークを形成し、緑豊かで快適な都市をめざします。また、環境負荷の低減が図られた都市、地震、水害、土砂災害などに強い都市をめざします。

## 2 時代潮流を踏まえた都市づくりの方向性

---

本市における都市づくりの方向性を検討するにあたっては、近年急速に変化している社会状況の大きな変化（時代潮流）を把握し、適切に対応することが必要です。そのため、国が策定した「国土のグランドデザイン2050<sup>\*</sup>」で示される都市づくりの基本的考え方や基本戦略を踏まえ、これからの本市の都市づくりにおいて重要と考えられる方向性を前述した4つの視点から整理します。

### (1) 都市構造の視点

#### ● コンパクト+ネットワークによる都市づくり

人口減少と高齢化を背景とした今後の都市づくりにおいては、市民の安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくため、「コンパクト+ネットワーク」の考えのもと、都市構造を確立していくことが重要です。

### (2) 都市活力の視点

#### ● 産業競争力の強化

戦略的に地域の成長産業を育成し、各産業分野における立地・投資環境を向上させるため、高速交通ネットワークの整備、物流の効率化及び機能強化を進めるなど、地域の産業競争力の強化を図ることが重要です。

---

<sup>\*</sup>国土のグランドデザイン2050（国土交通省）：2014年7月に公表された2050年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示すもの

### ● 交流人口の増加による地域活性化

国内外の観光客を積極的に呼び込み、交流人口の増加によって地域経済を活性化していくことが重要です。また、地域住民が誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地域社会を実現するために、地域の多様な資源を活用し、魅力ある地域づくりを進めていくことが重要です。

## (3) 都市生活の視点

### ● コミュニティの再構築

あらゆる世代が地域と積極的に関わり、生き生きと暮らせる社会を実現していくためには、コミュニティの機能を再構築していくことが重要です。そのためには、高齢者がいつまでも健康に歩いて暮らせ、若い世代においても、子育てしやすく、地域とつながりやすい多世代循環型の地域を構築していくことが重要です。

### ● 災害に強い国土づくり

巨大災害の切迫が懸念される中、災害に対する安全の確保は国土づくりを進める上での大前提であり、災害が発生しても人命を守り、致命的なダメージを受けない、災害に強い国土づくりを進めていくことが重要です。また、東日本大震災の教訓を踏まえ、ソフト・ハードの組み合わせなどにより防災・減災対策を進めていくことが重要です。

## (4) 都市環境の視点

### ● 美しい国土づくり

美しい国土を守り、次世代に継承していくため、地域独自の歴史・文化等に根ざした景観やうるおいと安らぎを与える水と緑といった自然等の幅広い地域資源を最大限活用した、美しく魅力ある地域づくりを行うことが重要です。また、景観の改善等に向けては、無電柱化など美しい都市景観づくりなどを進めることが重要です。

## 3 豊田市を取り巻く状況の変化

前計画策定以降、人口構造の変化など本市を取り巻く状況に大きな変化が生じています。

### (1) 都市構造の視点

#### ● 人口構造の変化（人口減少社会の到来、超高齢社会への適応）

- ◆ 本市の人口は、これまで年々増加しており、当面はこれまでと同様、人口の増加傾向が続くことが見込まれます。
- ◆ しかしながら、長期的には本市の人口は減少に転じ、特に生産年齢人口<sup>※</sup>が大きく減少する一方で、高齢者人口<sup>※</sup>が一層増加し、人口構造が変化していくことが見込まれます。

※生産年齢人口：15～64歳の人口

※高齢者人口：65歳以上の人口



- ◆ さらに、家族形成期の世代の市外転出が続けば、高齢化や人口減少の流れが一層加速していくことが懸念されます。

## (2) 都市活力の視点

### ● 産業構造の転換

- ◆ 本市には日本の自動車産業を代表する企業が立地し、関連企業が集積しています。製造品出荷額等の9割以上を輸送機械製造業（自動車産業）が占め、製造品出荷額等も全国一を誇っており、自動車産業が重要な基幹産業となっています。
- ◆ 自動車産業は、国内市場の縮小やグローバル化による生産拠点の海外進出が進んでいるほか、国内での拠点の分散化も進行しています。また、燃料電池・電気自動車分野などの技術革新が進んでおり、新たな業種との連携が重要となっています。
- ◆ 本市では、自動車産業の動向が市民生活や市政運営に大きく影響しており、今後は、こうした産業構造の変化に対応していくことが求められています。

### ● 税収減・負担増等に伴う厳しい財政運営

- ◆ 自動車産業の集積は本市の大きな強みである一方、特定の産業への依存は、税収や雇用などの変動リスクを負うこととなります。
- ◆ また、本市の税収構造をみると、地方税に占める法人税収の割合が高く、国による地方税の税源偏在の是正などを目的とした税制見直しにより、税収の減少が見込まれるとともに、人口減少による個人市民税の減少や高齢化の進行に伴う社会保障費の歳出増加などにより、厳しい財政運営が懸念されます。

### ● 広域交流の拡大

- ◆ 2016年2月には新東名高速道路が豊田東ジャンクションへ接続するなど、充実した高速道路網が形成されています。本市は、現在7箇所のインターチェンジを有し、更に2020年度末の供用開始を目標に上郷スマートインターチェンジの整備を進めており、高速道路網へのアクセス性が高い状況にあります。
- ◆ 今後は、東海環状自動車道西回りの整備などの更なる高速自動車道路網の充実や、リニア中央新幹線の整備、名鉄三河線の高架化・複線化等の鉄道網の充実により、周辺都市との結びつきや中部圏を超えた広域交流の拡大が見込まれます。

### ● 観光・交流の活発化

- ◆ 自動車産業の世界的な拠点としての高い知名度を生かし、世界的なスポーツイベントの開催等により、国際的な交流や観光促進が期待されます。

## (3) 都市生活の視点

### ● コミュニティ・自治意識の高まり

- ◆ 本市では、「安心して豊かに暮せる地域社会」を実現するため、地域事情に応じて、「地域の声を的確に行政に反映させることのできる仕組み」や「様々な地域課題に対して地域が自ら考え実行することのできる仕組み」が必要であるとの認識に立ち、2005年に地域自治区

条例を制定し、地域自治システムが導入されました。

- ◆ これにより、地区別のコミュニティ・自治意識が強まっており、今後も着実に都市内分権が進んでいくものと考えられます。

### ● 多発する水害・土砂災害や切迫する巨大地震

- ◆ 本市を含め南海トラフ全域で、30年以内にマグニチュード8以上の地震が起きる確率は70%程度と予測されており、本市は、2002年4月24日に東海地震に係る地震防災対策強化地域として指定された後、2005年4月1日には合併により市全域が強化地域として指定されました。さらに、2014年3月28日には南海トラフ地震防災対策推進地域として指定されました。
- ◆ 矢作川や逢妻女川、逢妻男川などの市内の主要な河川が大雨により氾濫し、市街地の浸水が懸念されるなど、頻発する異常気象による豪雨・洪水や土砂災害等の自然災害の発生が懸念されます。

## (4) 都市環境の視点

### ● 後継者不足等による農地等の荒廃

- ◆ 工業都市のイメージが強い本市ですが、矢作川を始めとした多くの河川を有し、周囲は広大な山林に囲まれるなど豊かな自然に恵まれ、米、梨、桃などの農業生産は、県内でも上位の生産量を誇っている県下有数の産地でもあります。
- ◆ 一方、高齢化の進行や後継者不足等により農業従事者が減少しており、農地の荒廃や耕作放棄地の発生等が進むとともに、水源かん養や土砂流出防止といった森林機能が著しく低下しており、今後の人口減少・高齢化の進行等に伴い、更なる機能低下が懸念されます。

## 4 都市づくりの課題

これからの都市づくりにおける課題を以下に整理します。

今後財政状況が厳しさを増す中、こうした都市づくりの課題に対応するためには、市民の生活利便性、安全性、快適性を維持しながら、更なる「選択と集中」を推進し、効果的で効率的な都市づくりを進めることが必要です。

### 視点① 都市構造

### 機能集約、公共交通体系の確立

#### ■時代潮流からみた都市づくりの方向性

- コンパクト+ネットワークによる都市づくり

#### ■豊田市を取り巻く状況の変化

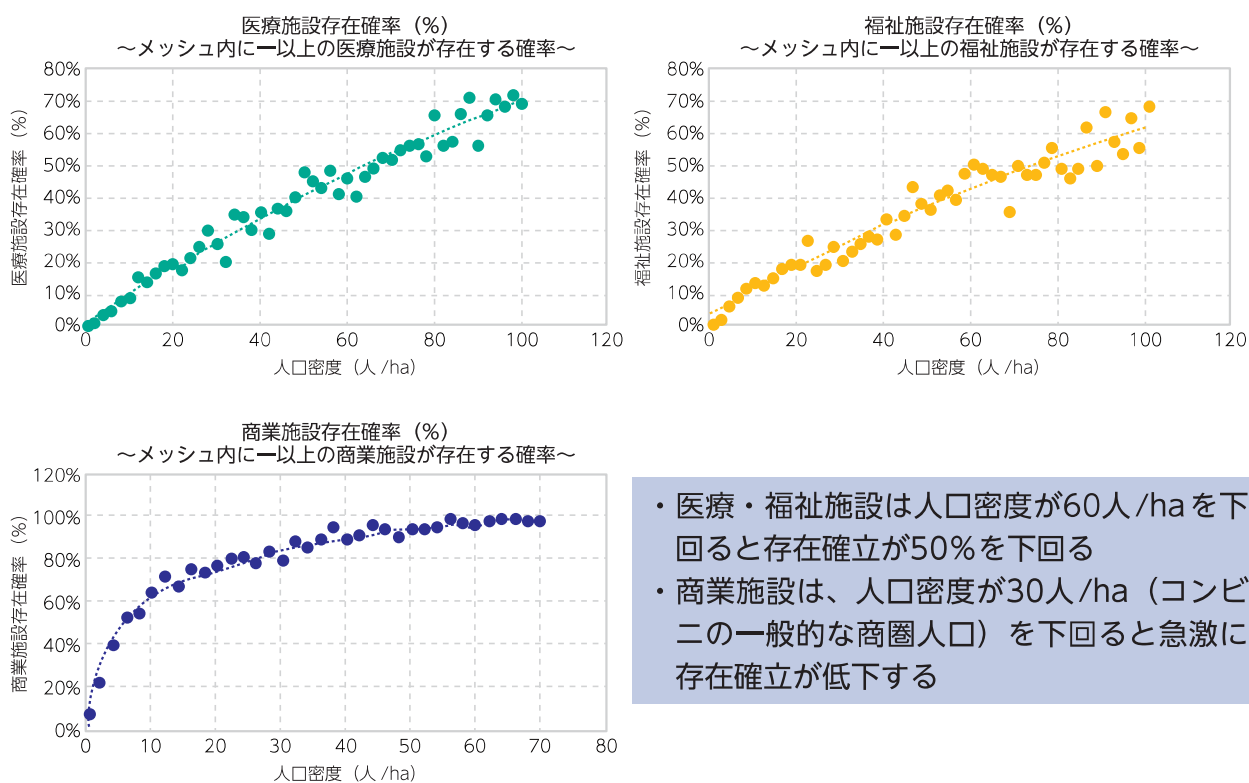
- 人口構造の変化（人口減少社会の到来、超高齢社会への適応）

## 課題①：人口の確保と都市機能等の誘導

### ■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 商業や医療・福祉等の都市機能<sup>※</sup>や生活機能<sup>※</sup>は、都心、産業技術核及び拠点地域核への集積のほか、市街化区域内に広く立地し、多くの市民はこれらの機能を比較的近距离で利用することが可能となっており、生活利便性を維持していくことが必要です。
- ◆ 都市機能や生活機能は一定の人口規模のもとに成立することから、これらの機能を維持していくためには、一定の人口密度を保つ必要があります。
- ◆ また、本市は、人口が同程度の都市の中でも市街化調整区域内人口の割合が高く、これら居住者の生活利便性を維持していくことも求められています。

図-5 都市機能・生活機能の存在確率<sup>※</sup>



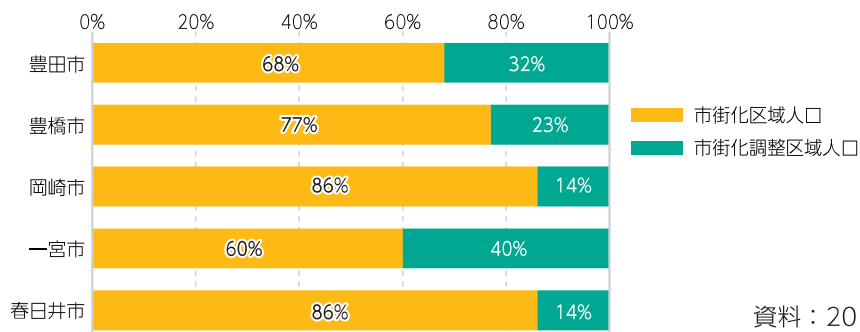
資料：都市構造の評価に関するハンドブック

※都市機能：都市としての魅力や、市民生活の質を高める比較的大きな利用者圏域を持つ商業、医療、福祉等の機能（施設）

※生活機能：利用頻度が高く、市民の安全、安心、快適な日常生活を支える商業、医療、福祉等の機能（施設）

※存在確率：全国から抽出した25都市の全ての500mメッシュデータを対象に、人口密度と医療・福祉・商業施設数との関係を分析し、当該分析をもとにメッシュ人口密度階層ごとに算出した一以上の都市機能施設が存在する確率

図-6 市街化区域・市街化調整区域人口割合の比較



資料：2015年国勢調査

- ◆ 本市では、長期的にみると人口が減少に転じることが予想されますが、市街化区域の大部分では、都市機能や生活機能を維持する上で必要な人口密度が保たれる見込みです。しかしながら、市街化区域の一部では、人口密度の低下により、これら機能の維持が困難となり、市民の生活利便性の低下を招くことが懸念されます。

図-7 可住地人口密度 (2040年)

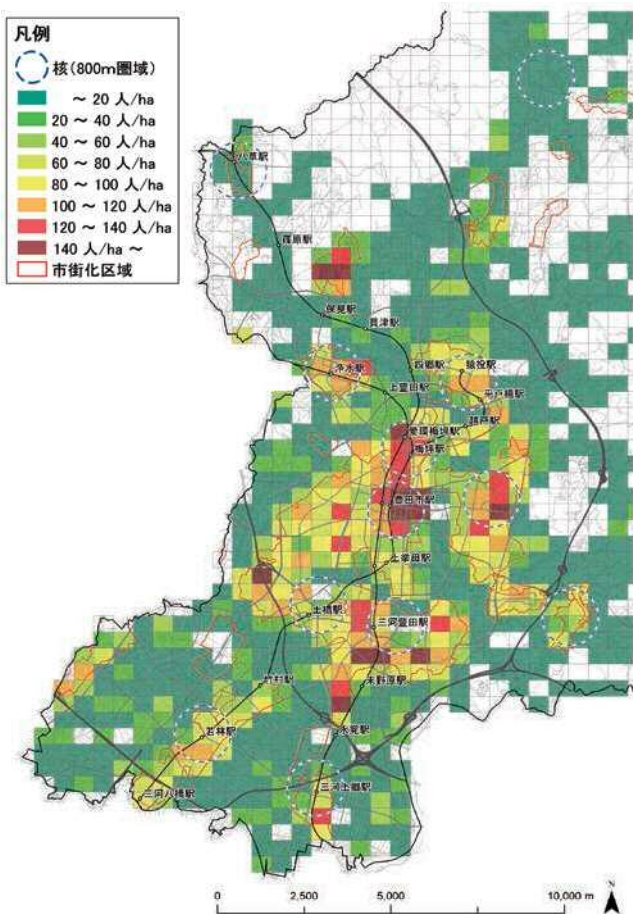
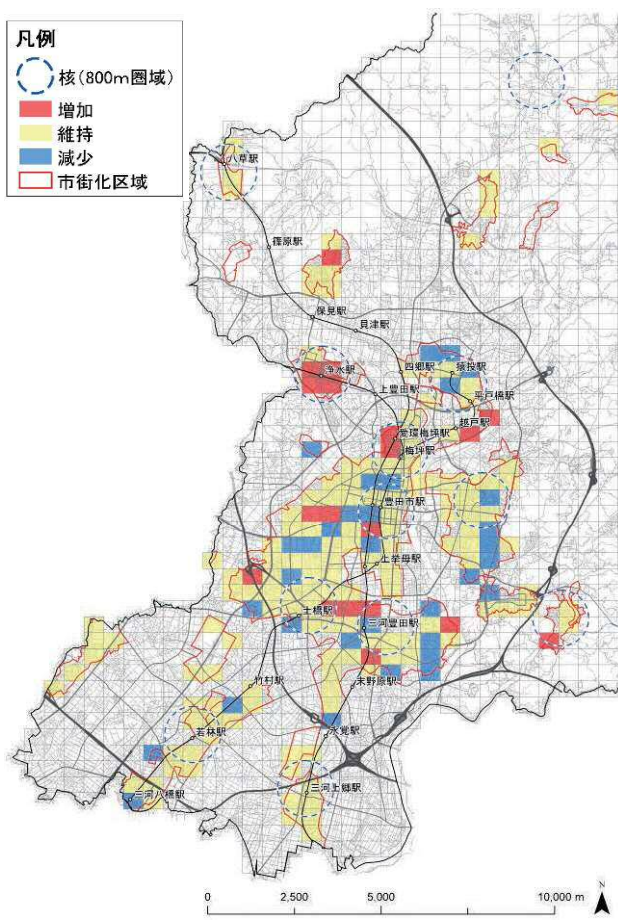


図-8 市街化区域内の可住地人口密度増減 (2010~2040年)



※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)

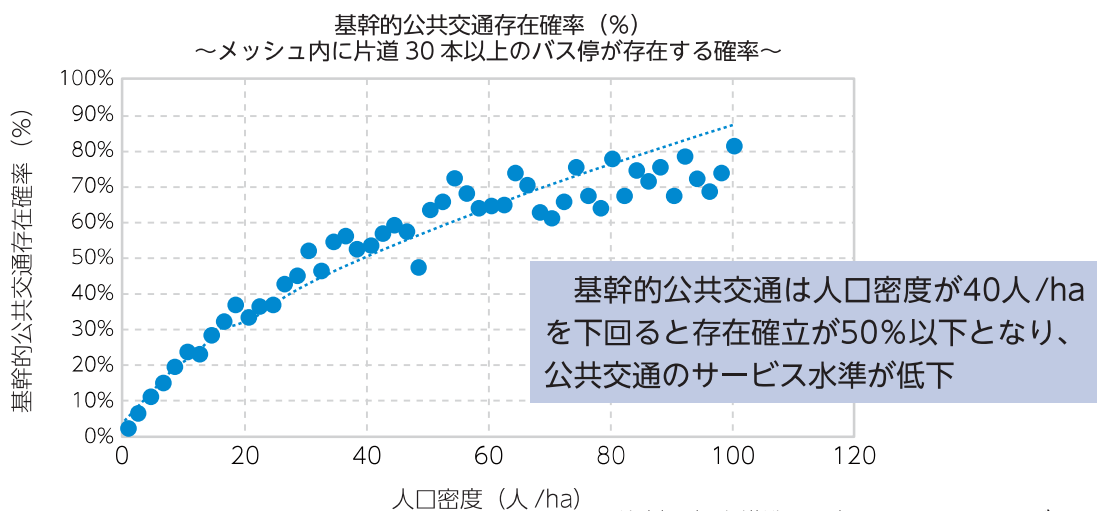
当面の人口増加及び将来の人口減少を見据え、**人口の確保と都市機能等の誘導を図っていく必要があります。**

## 課題②：公共交通サービスの維持・向上

### ■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 人口の減少に伴い、公共交通利用者が減少すると、公共交通のサービス水準が低下し、存続を困難にさせます。これは本市がめざす多様な移動手段の提供を難しくするだけでなく、更なる人口減少に拍車をかけることが懸念されます。
- ◆ さらに、公共交通サービスの低下により、今後増加することが見込まれる車を運転できない高齢者等の生活利便性の低下が懸念されます。

図-9 基幹的公共交通の存在確率



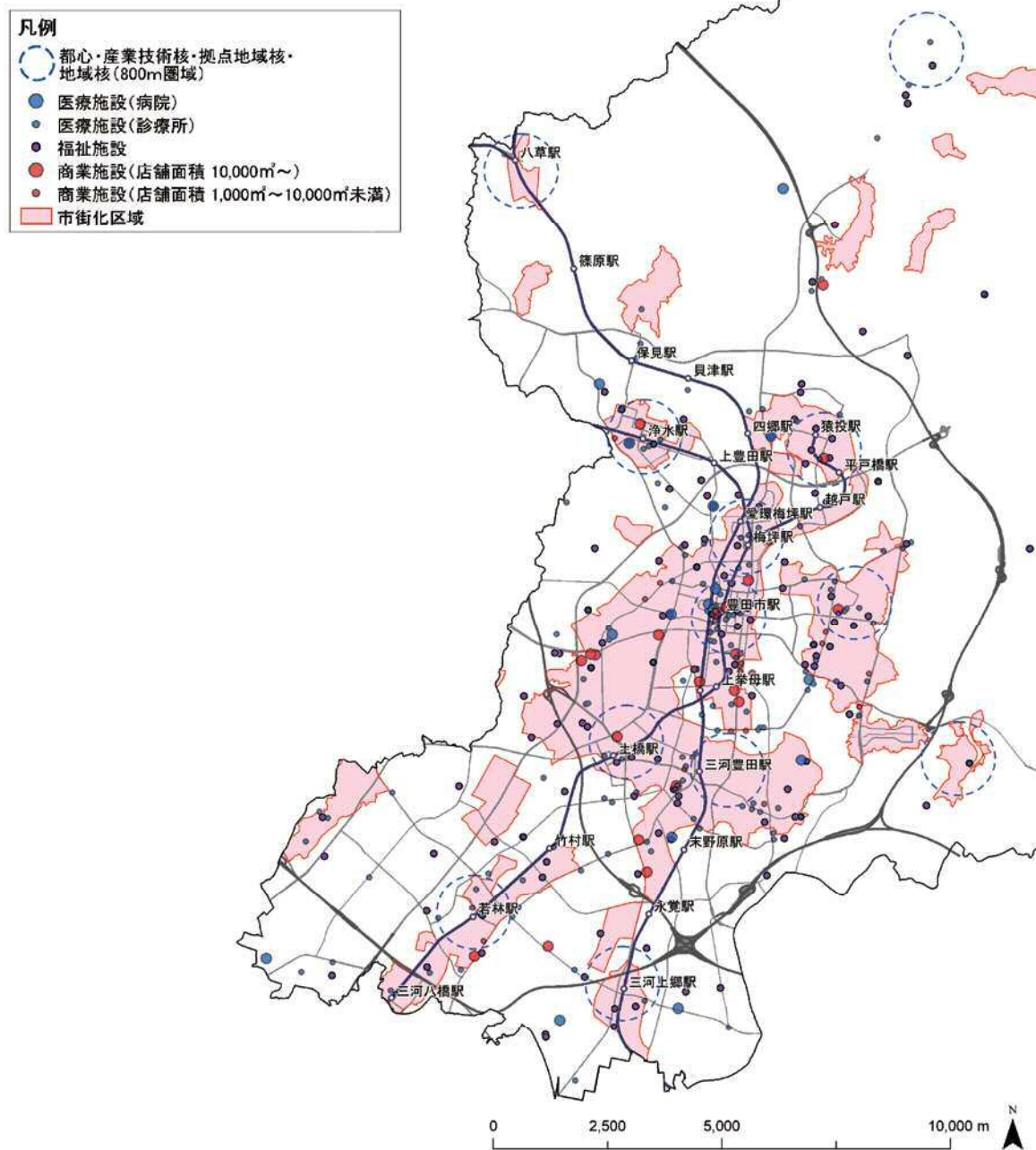
都市機能等に容易にアクセスすることができ、今後増加が見込まれる高齢者等の生活を支えていくことができる利便性の高い公共交通サービスの維持・向上を図っていく必要があります。

### 課題③：都心及び拠点地域核等での機能集積の強化・有効活用

#### ■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 医療・福祉や商業等の都市機能及び生活機能は、都心、産業技術核及び拠点地域核を中心に市街化区域に広く分布しています。

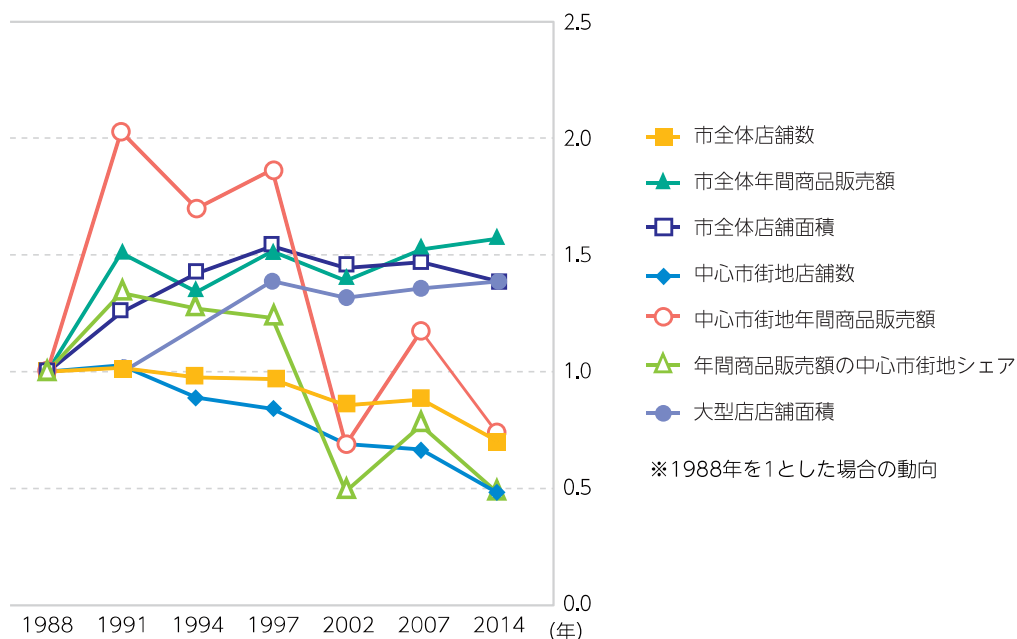
図-10 医療・福祉、商業施設の立地状況（2014年）



資料：豊田市、「全国大型小売店舗総覧2015」のデータに2016年以降に立地した施設を追加

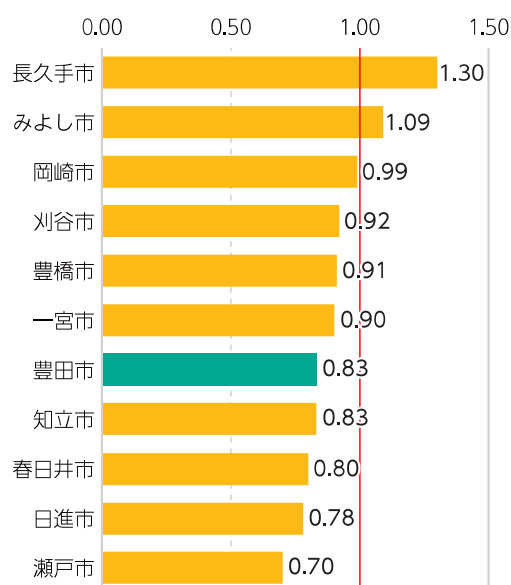
- ◆ 商業施設の店舗数は、市全体で年々減少する傾向にあり、特に都心（中心市街地）では、市全体よりも減少の割合が大きくなっています。
- ◆ 本市の小売吸引力指数<sup>\*</sup>は周辺都市や類似都市と比べて低く、1.0を下回り、市外へ買物客が流出しています。

図-11 商業機能動向



資料：あいちの商業、全国大型小売店総覧

図-12 小売吸引力指数の比較（2014年）



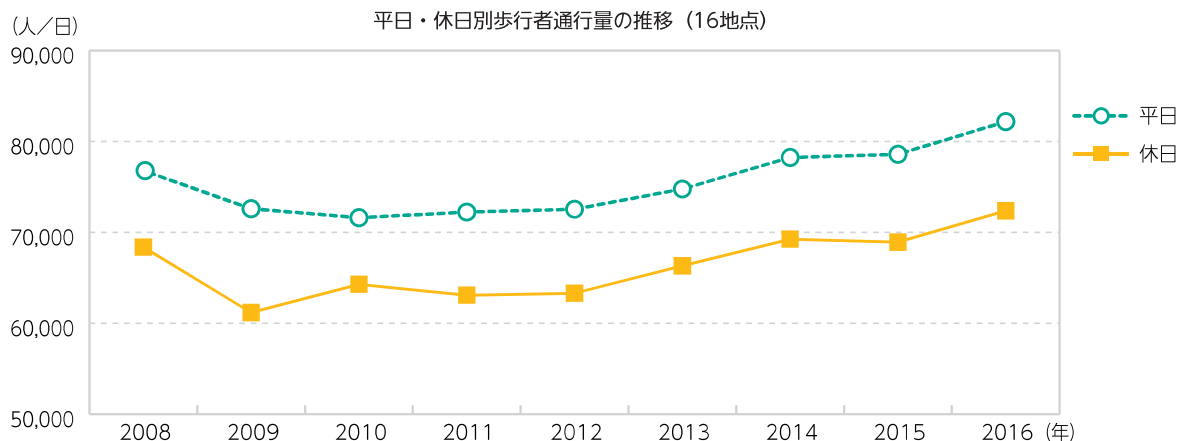
小売吸引力が1.0を下回り、市外へ買物客が流出

資料：2014年商業統計

※小売吸引力指数：各市の人口1人あたりの小売販売額を県の1人あたりの小売販売額で除した値。地域が買い物客をひきつける力を表す指標で、1.0以上の場合は買物客を外部から引き付け、1.0未満の場合は外部に流出していると思われることができる。

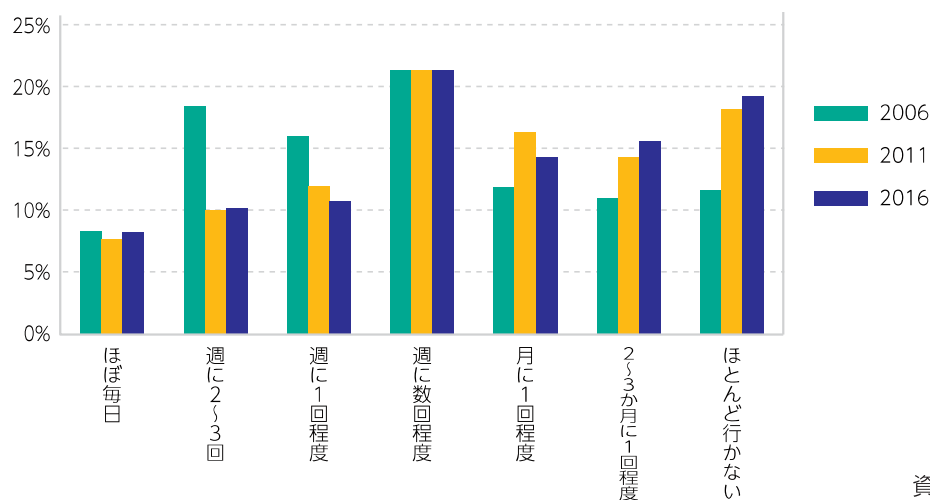
- ◆ 中心市街地における歩行者通行量は、平日が休日を上回っており、2013年以降は平日・休日とも年々増加する傾向となっています。
- ◆ 中心市街地への来街頻度の推移を見ると、「月に数回程度」が最も多いが、「2～3か月に1回程度」、「ほとんど行かない」が増えており、低下傾向にあります。

図-13 中心市街地における歩行者数



資料：豊田市

図-14 中心市街地への来街頻度



資料：豊田市

都市としての魅力や市民生活の質を高める都市機能については、**市民がアクセスしやすい都心等での集積強化が必要です**。特に、にぎわいある魅力的な都心の形成に向け、魅力ある都市機能の誘導により、回遊性の向上や交流機会の増大を図り、**都心（中心市街地）の活性化を図っていくことが必要です**。

また、市民の安全・安心、快適な日常生活を支える生活機能は、広く市街化区域内に分布していることから、人口減少社会や超高齢社会に対応するため、**拠点地域核での集積を高めつつ、既存機能の有効活用を図ることが必要です**。



■時代潮流からみた都市づくりの方向性

- 産業競争力の強化
- 交流人口の増加による地域活性化

■豊田市を取り巻く状況の変化

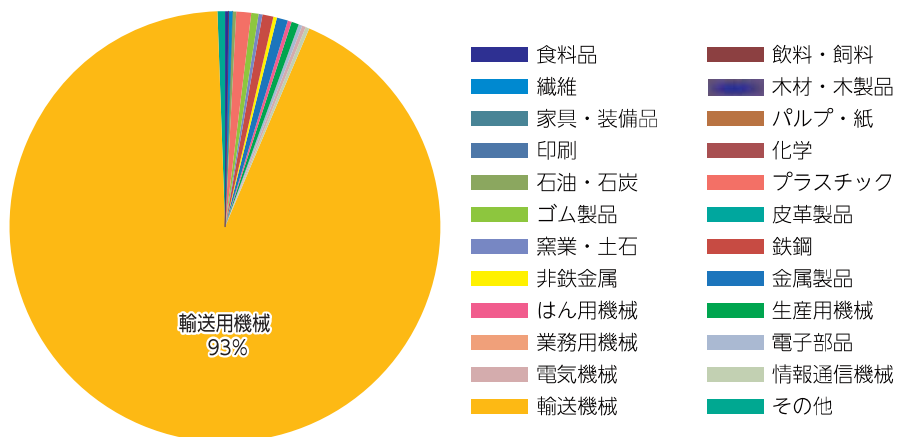
- 産業構造の転換
- 税収減・負担増等に伴う厳しい財政運営
- 広域交流の拡大
- 観光・交流の活発化

課題①：単一産業（自動車産業）から多様な産業構造への転換

■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 本市の産業構造は自動車産業に大きく依存しており、財政力は自動車産業の業績に大きく左右されます。
- ◆ 本市の歳出額のうち扶助費※は年々増加しており、今後も高齢者人口の増加に伴い更なる増加が見込まれることから、歳入規模に見合った適正な歳出構造への転換が求められます。

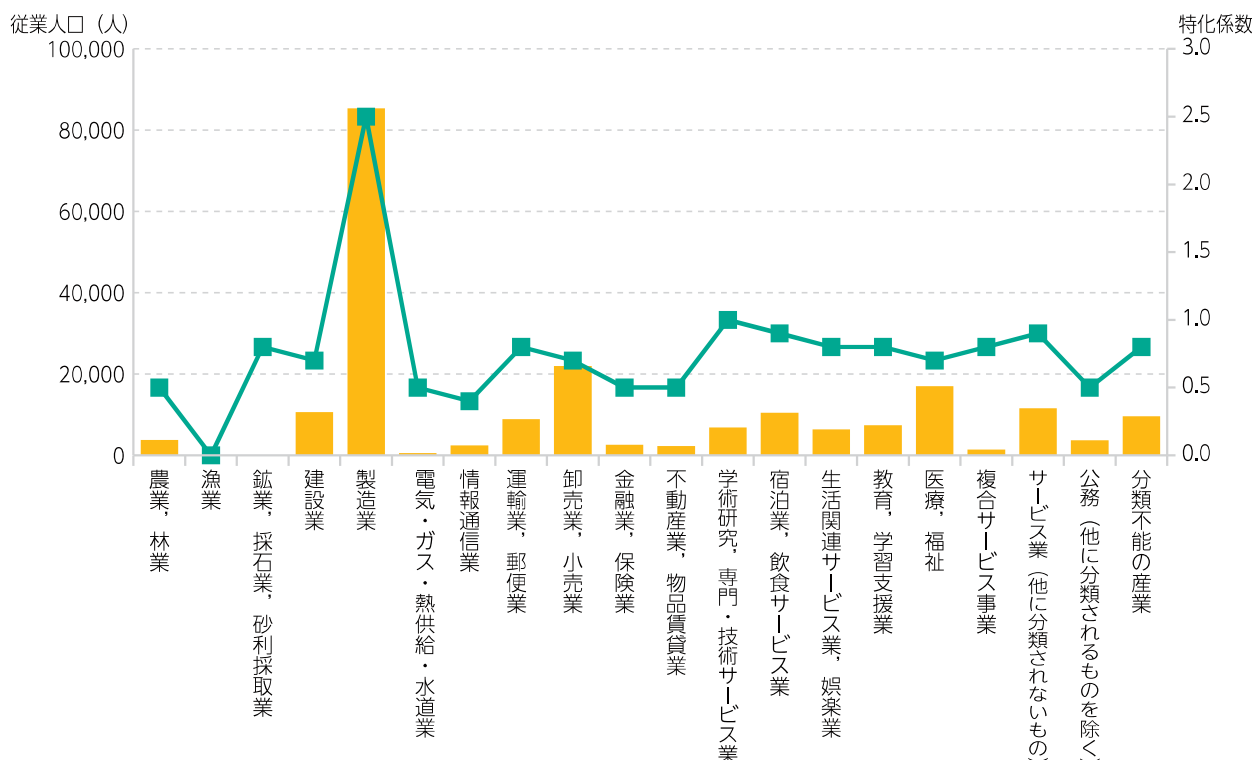
図-15 本市の産業中分類別製造品出荷額等の割合



資料：2014年あいちの工業

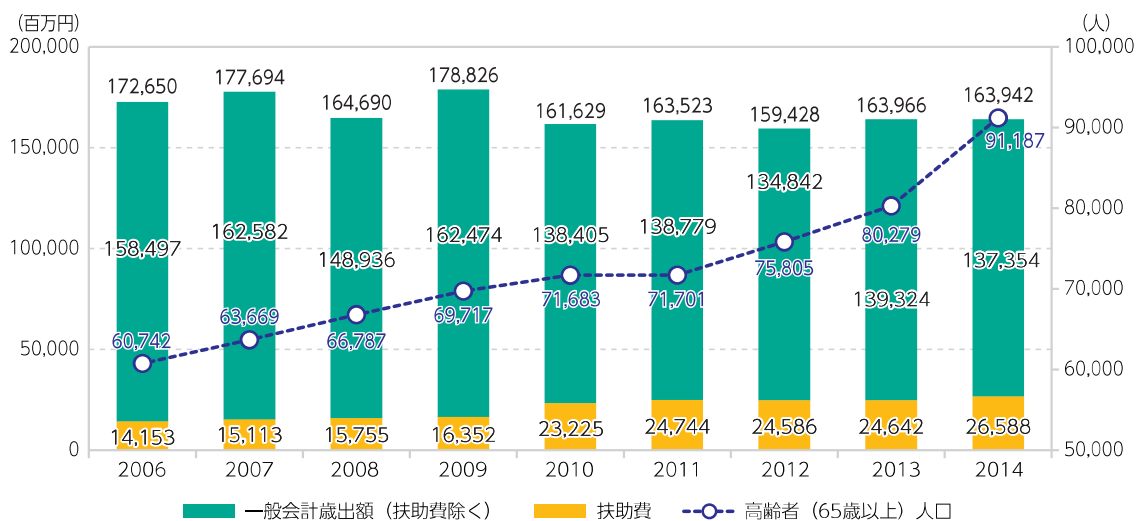
※扶助費：生活保護、障がい者支援などの福祉や医療にかかる経費

図-16 産業分類別従業人口・特化係数



※ X産業の特化係数=豊田市のX産業の従業人口比率/全国のX産業の従業人口比率  
資料：2015年国勢調査

図-17 高齢者人口と歳出



資料：住民基本台帳、豊田市統計書、決算カード

社会経済情勢の変化に対応し、持続可能な都市経営を可能としていくため、成長分野の企業や研究開発施設の立地誘導、商業・サービス産業を中心とする第3次産業の維持・強化などにより、単一産業（自動車産業）から多様な産業構造への転換を促進することが必要です。

## 課題②：交通機能の強化

### ■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 都市の活気・にぎわいを創出するためには、定住人口に加え、交流人口を増やしていくことが重要です。
- ◆ 本市は、名古屋市とのトリップ\*が最も多く、1日に30万トリップ以上が発生しています。次いで、西三河とのトリップが多く、これらの地域との結びつきが強くなっています。
- ◆ 将来予測においても周辺地域とのトリップ数は名古屋―豊田地域で最も増加する見込みとなっています。

図-18 地域間のトリップ数（2011年）

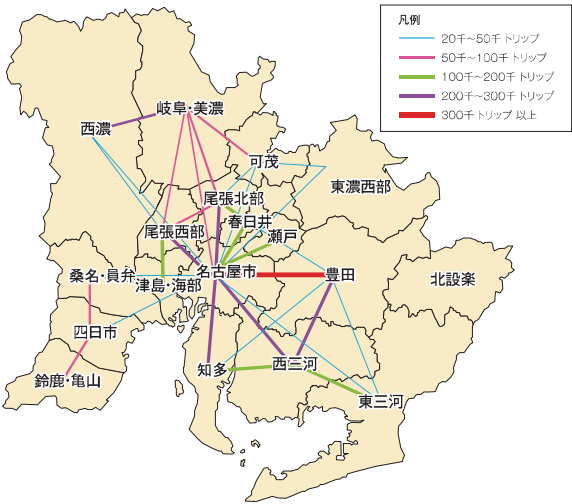


図-19 地域間のトリップ数の変化（2025年―2011年）（将来予測）



注) 2025年は四段階推計法による予測値  
※第5回調査圏域での集計

資料：豊田市都市交通マスタープラン

名古屋市から本市への速達性を高め、本市の特徴である多くの業務目的の来訪者（ビジネスマン）やリニア中央新幹線開業を契機とした観光交流目的の来訪者等の増加による交流機会の増大を見据え、名古屋や西三河をはじめとする近隣自治体との行き来のしやすさを高めるため、**交通機能の強化を図ることが必要です。**

※トリップ：人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの一回の動き

■時代潮流からみた都市づくりの方向性

- コミュニティの再構築
- 災害に強い国土づくり

■豊田市を取り巻く状況の変化

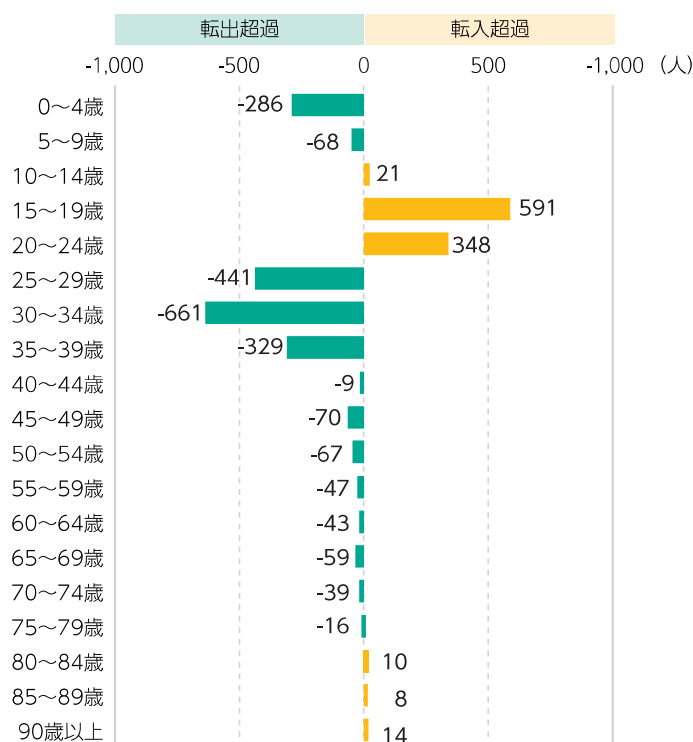
- コミュニティ・自治意識の高まり
- 多発する水害・土砂災害や切迫する巨大地震

課題①：定住促進、地域コミュニティの活性化

■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

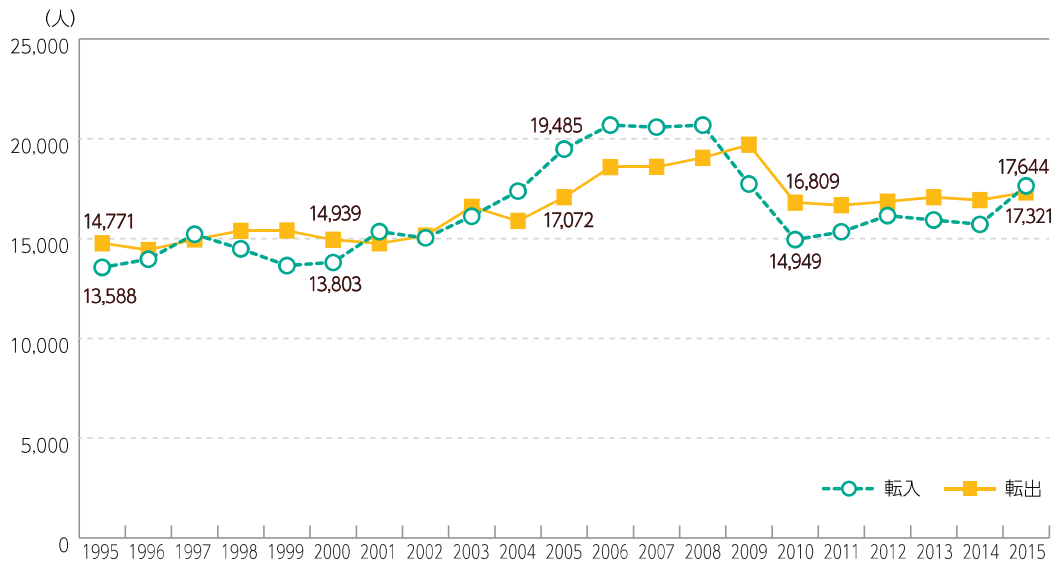
- ◆ 本市の特徴として、就職期（15歳～24歳）に転入し、家族形成期（25歳～39歳）に転出する傾向があり、県内でも人口移動が多い地域です。
- ◆ 人口の市外転出が抑制された場合でも、本市の人口は2030年頃をピークに減少に転じ、特に生産年齢人口が大きく減少することが見込まれます。
- ◆ 一方、高齢者人口は増加を続け、高齢化の進展が一層見込まれることから、地域コミュニティにより支えられる地域活動や地域防災力の低下、空き家の増加によるまちの空洞化等が懸念されます。

図-20 2013年度年齢別転入・転出超過数



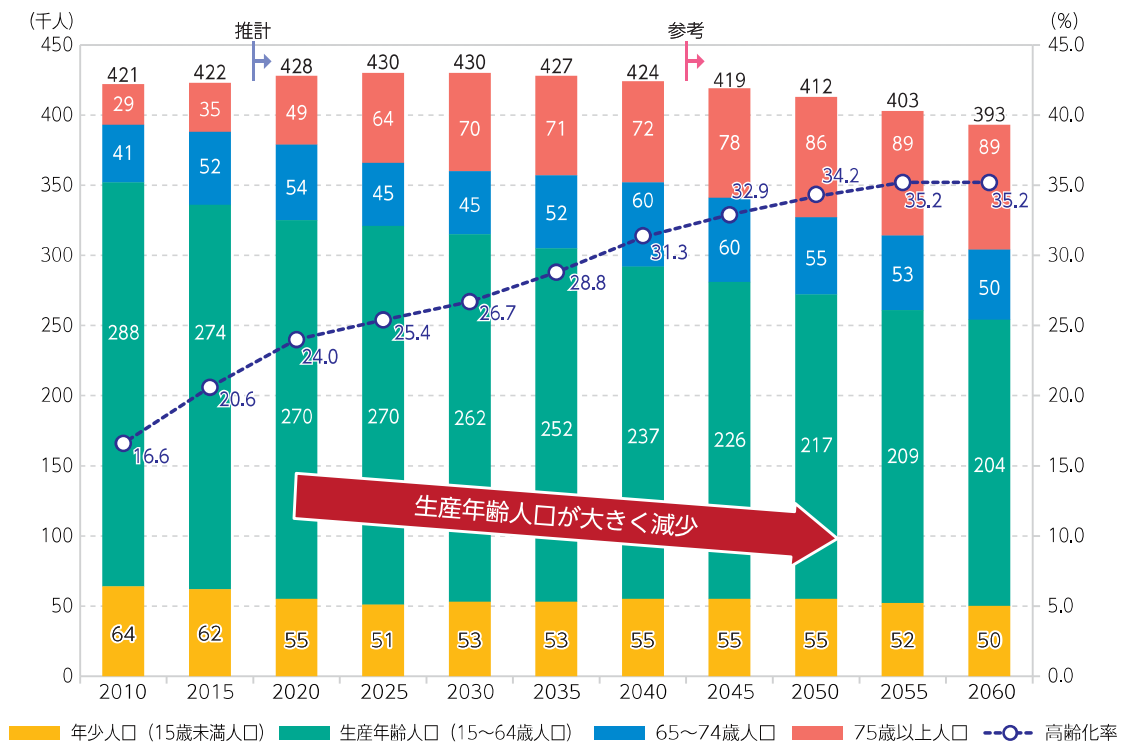
資料：豊田市統計書

図-21 転入転出人口の推移



資料：豊田市統計書

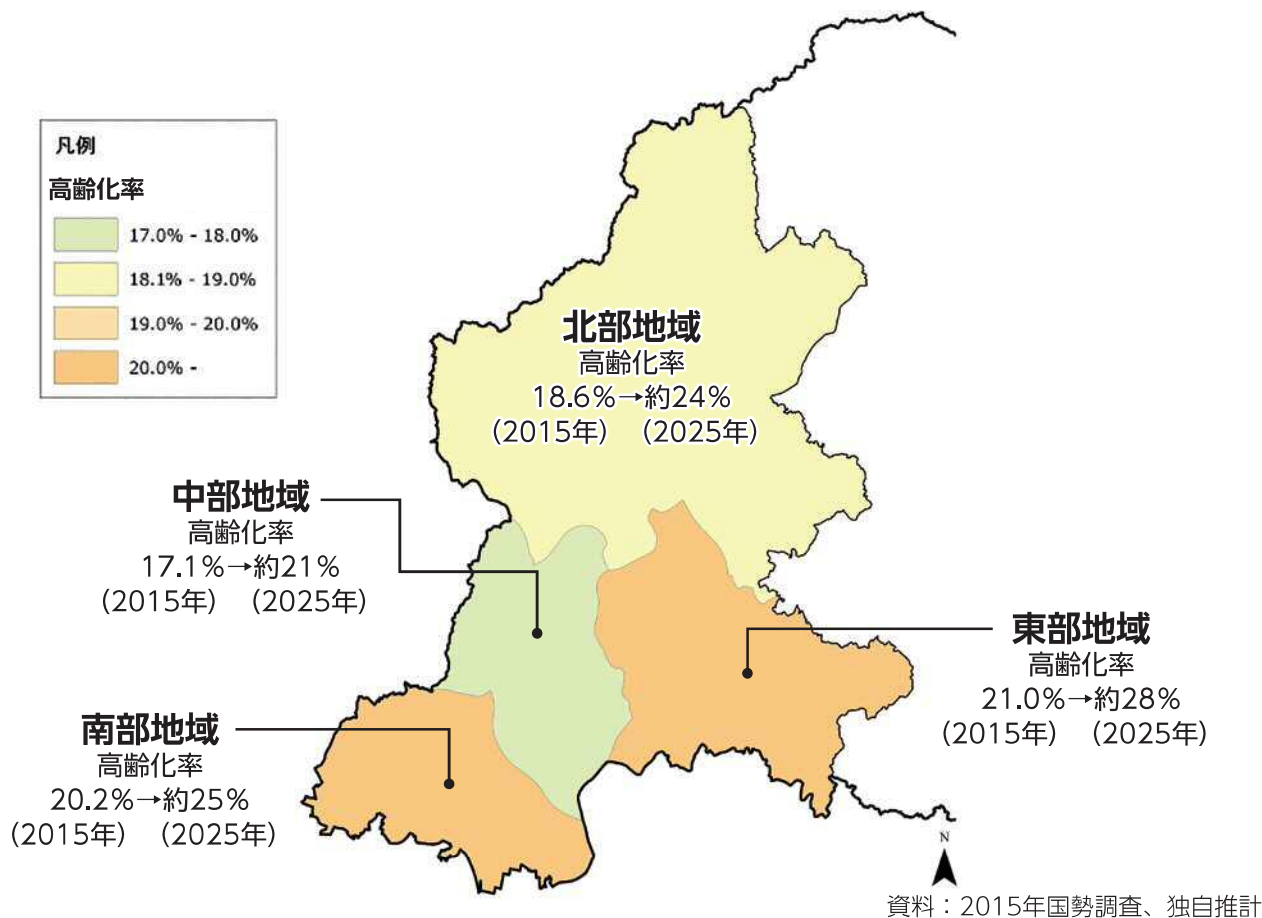
図-22 将来人口の見通し



資料：豊田市人口ビジョン (2016年3月)

本市の人口は2030年頃をピークに減少に転じ、特に生産年齢人口が大きく減少、一方高齢者人口は増加を続ける見込み

図-23 地域別の高齢化率\*の推計 (2015年→2025年)



※2025年高齢化率の算出に当たっては、2010年国勢調査の500mメッシュあたりの人口を用いて、社会移動なしと仮定して、コーホート要因法\*により推計。

※コーホート要因法は、地域の将来人口を予測する際に、特定の社会的集団 (=コーホート：通常は年齢階層別男女別人口) ごとに人口予測を行う方法 (コーホート法) で、この各コーホートの人口を地域の人口の将来自然増減要因 (出生、死亡) と将来社会増減要因 (転入・転出) とに分けて推計する方法。

人口減少社会でも都市活力を維持していくため、**生産年齢人口を中心とした人口流出の抑制に向けて定住促進を図っていくことが必要**です。

同時に、高齢化の進む地区等において高齢者の居住環境の充実を図るとともに、若年層の定住促進などにより、**世代間バランスのとれた定住を進め、コミュニティの活性化を図っていくことが必要**です。

※高齢化率：当該区域の総人口に占める高齢者 (65歳以上) 人口の割合

## 課題②：災害に対する安全・安心の確保

### ■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 大規模地震に伴う被害については、市域南西部での揺れが強いため、旧耐震基準で建てられた建物の多くに全壊及び焼失の被害が生じると予想されます。
- ◆ 一時的に大量の降雨が生じた場合の浸水想定は、境川・猿渡川流域で浸水想定箇所が点在しており、一部では水深1 m以上の浸水が想定（1時間あたり63mm（年超過確立1/10）の降雨により都市浸水が発生した場合に想定される浸水の状況）されています。

図-24 震度分布図（理論上最大想定モデル※）

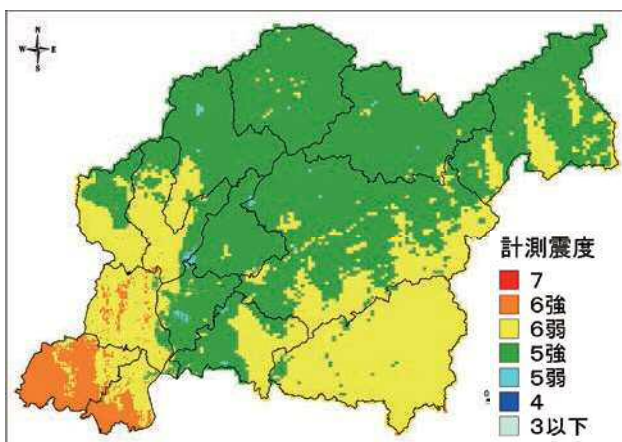
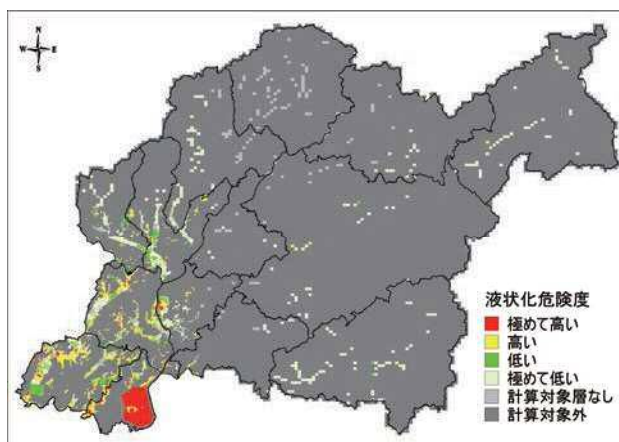


図-25 液状化分布図（理論上最大想定モデル）



資料：豊田市地震被害予測結果報告書

今後発生が予想される大規模地震等に対応した**安全な市街地形成が必要です。**

また、高齢化率の高い地域では、災害発生時における助け合い・支え合い（共助）が難しくなる懸念があることから、避難体制の確立などソフト的な対策も含めた**総合的な防災対策に取り組むことが必要です。**

※理論上最大想定モデル：南海トラフで発生する恐れのある地震のうち、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震を想定したモデル

■時代潮流からみた都市づくりの方向性

- コンパクト+ネットワークによる都市づくり（再掲）
- 美しい国土づくり

■豊田市を取り巻く状況の変化

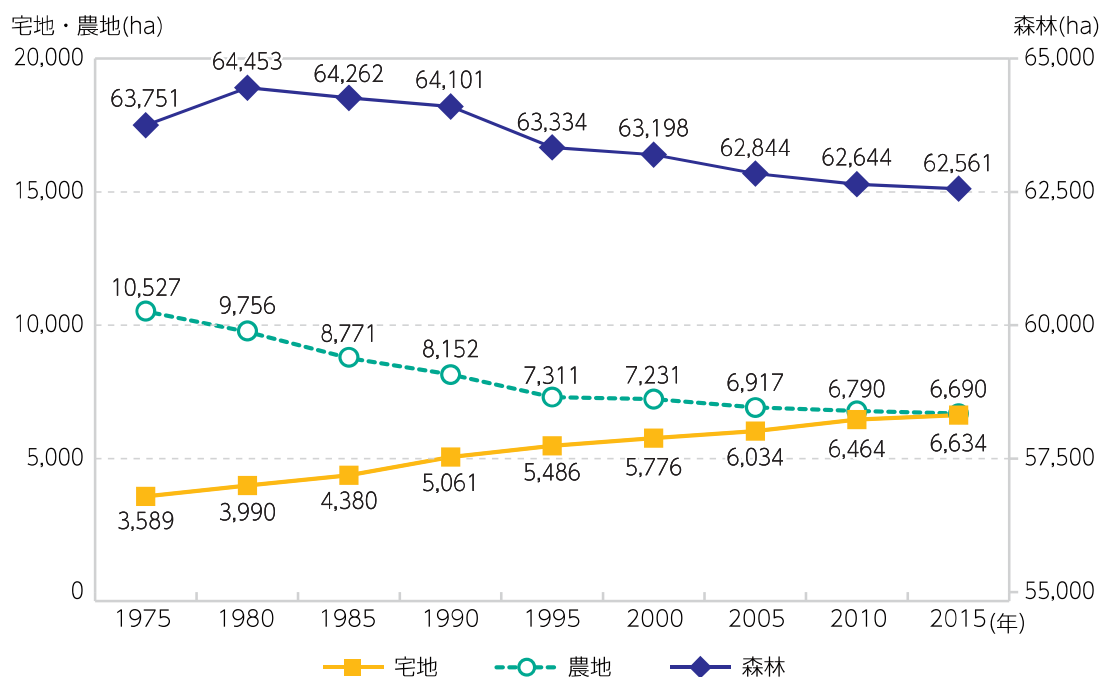
- 後継者不足等による農地等の荒廃

課題①：農地や山林が有する多面的機能の保全

■前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 農地や山林は、生産基盤としての役割に加え、災害防止機能など多面的な役割を果たしており、都市的な開発の進行等による農地や山林の減少はこれら機能の低下を招く懸念があります。

図-26 農地・森林の推移



※2000年以前は、合併町村を含む値  
資料：土地に関する統計年報

農地や山林などの自然的資源は、市民生活にやすらぎやうるおいを与えるとともに、都市構造を際立たせる役割や地域に対する愛着や誇りを醸成する景観資源としての役割も果たしていることから、今後は、農地や山林などの保全や活用を図っていくことが必要です。

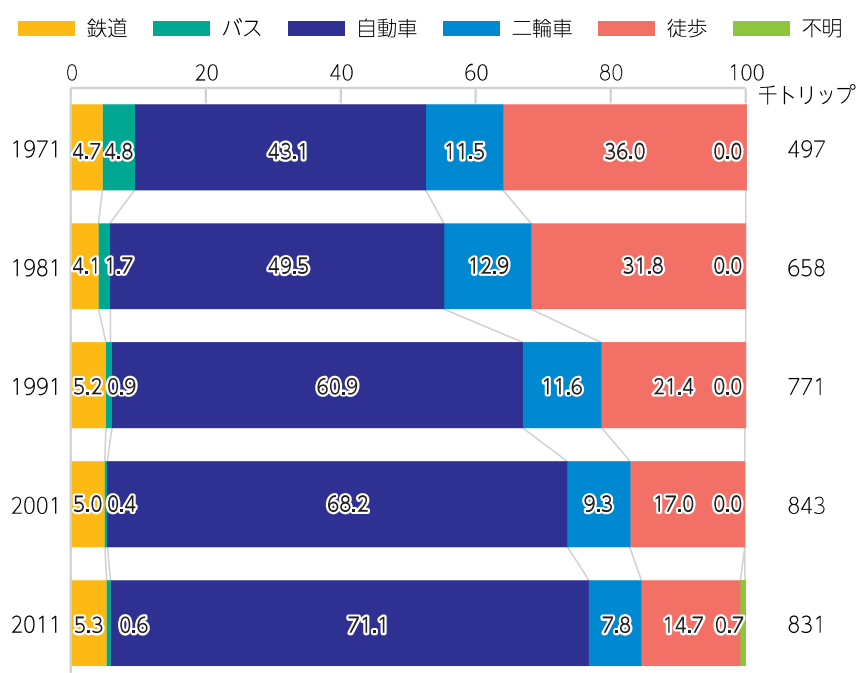


## 課題②：高い自動車利用からの転換

### 前計画の評価結果（都市の現況・実態）

- ◆ 地球温暖化の緩和のためにはCO<sub>2</sub>の排出削減が重要です。今後、現在でも多い自動車の利用が更に増加した場合、CO<sub>2</sub>排出量の増加等に伴い、地球環境への負荷が増大する懸念があります。
- ◆ また、自動車交通量の増大により、市街地内の道路渋滞が悪化し、生活環境への負荷を高めていくことも懸念されます。

図-27 代表交通手段別トリップ構成比の推移



資料：豊田市パーソントリップ調査報告書（2014年3月）

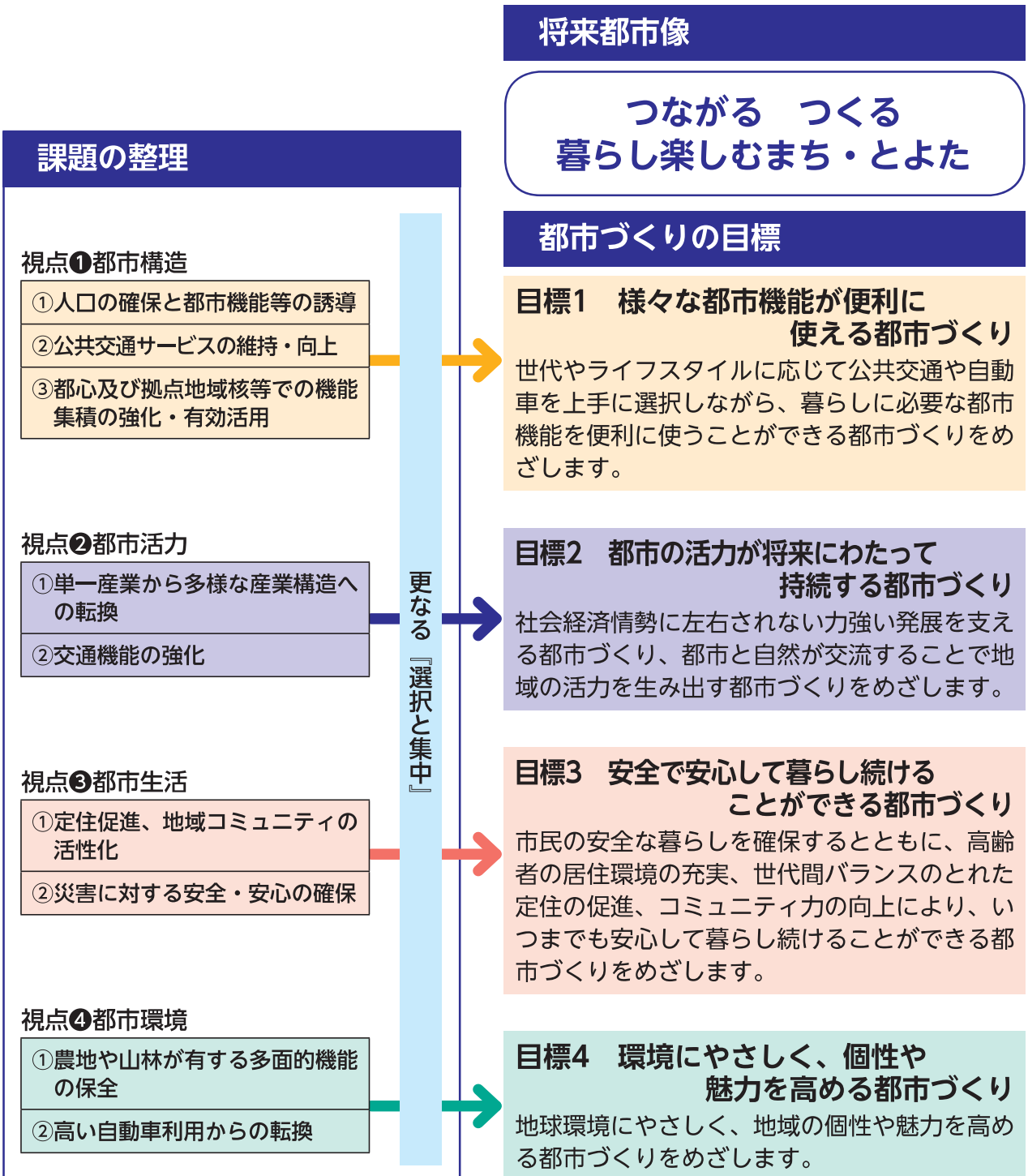
CO<sub>2</sub>排出量の抑制といった環境負荷低減の観点からも利便性の高い公共交通網の維持・形成を図っていくとともに自動車交通の円滑化のための道路整備や交通需要マネジメントなど総合的な交通対策を進めていくことが必要です。

# 第2章

## 都市づくりの目標

### 1 将来都市像と都市づくりの目標

本市がめざす将来都市像の実現に向けて、今後の都市づくりの課題への対応を踏まえ、都市づくりの目標を次のように定めます。



## 2 将来人口

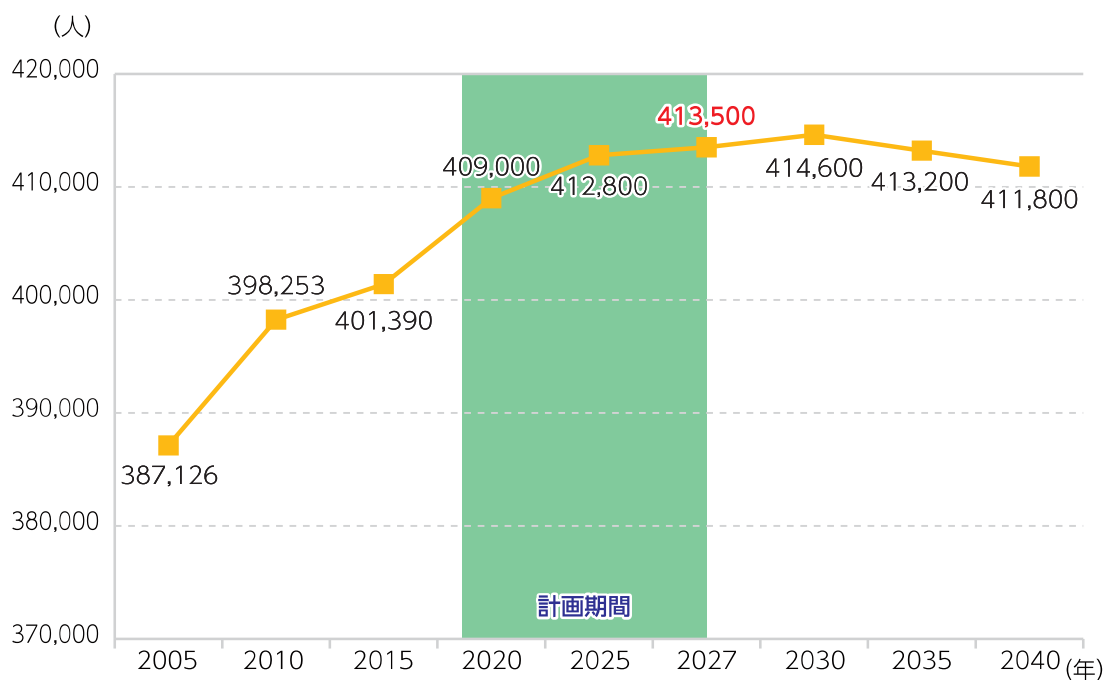
本計画においては、上位計画である第8次豊田市総合計画及び豊田市人口ビジョンとの整合を図り、目標年次（2027年）における都市計画区域内の将来人口を413,500人と設定します。

表-1 市全域及び都市計画区域内の人口推計

	実績値 (国勢調査)			推 計 値					
	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2027年	2030年	2035年	2040年
都市計画区域	387,126	398,253	401,390	409,000	412,800	413,500	414,600	413,200	411,800
(参考) 豊田市全域	412,141	421,487	422,542	428,000	430,000	430,000	430,000	427,000	424,000

目標年次  
将来人口

図-28 都市計画区域内の人口推計



### 3 将来都市構造

将来都市像及び都市づくりの目標の実現に向けて、都市構造の基本的な考え方を踏まえ、将来都市構造を設定します。

#### (1) 都市構造の基本的な考え方

##### ● 都市機能の集積及び集約、ゆるやかな居住誘導、適切な交通手段の確保

- ◆ 都市全体の魅力を高め、市民生活の質の向上を図る都市機能と安全・安心、快適な市民生活を支え、日常の生活利便性を確保する生活機能を明確にし、これらの集積・集約により、効率的で安全性・快適性に優れた暮らしを提供する都市基盤の形成と生活利便性の維持・向上を図ります。
- ◆ 既成市街地における住宅・宅地ストックの活用と併せ、新市街地の整備等により、利便性の高い地域への住み替えや新規居住を促します。
- ◆ 公共交通（鉄道及び基幹バス）や道路を活用することにより、多様な暮らし方ができる都市構造の構築をめざします。

##### ● 都市基盤を生かした更なる産業集積

- ◆ 整備が進む都市基盤や既存の産業ストックを最大限に生かし、更なる産業の集積・強化や市域内のみならず周辺都市との広域的な連携により、将来にわたって都市活力を持続できる産業構造をめざします。

#### (2) 将来都市構造

##### ● 多核ネットワーク型都市構造の確立

広大な市域と点在する市街地や集落を抱える本市の特性を踏まえ、効率的な都市経営に向け、地域ごとの特性に応じて都市機能や生活機能を集約すべき場所を「核」（都心、産業技術核、拠点地域核及び地域核）とし、それらの核と核の相互連携を強めるための公共交通（鉄道及び基幹バス）や道路を「ネットワーク」として位置付け、来るべき人口減少や到来した超高齢社会においても、多様なライフスタイルに合わせた安全・安心な生活を送ることができる多核ネットワーク型都市構造への誘導を図ります。

##### ① 核

地域の特性に応じた都市機能や生活機能等を集積・集約する都市拠点を、多核ネットワーク型都市構造の「核」に設定します。

##### 【都心】

豊田市駅及び新豊田駅を中心とする地区について、市民及び来訪者等を対象に、多核ネットワーク型都市構造の中核にふさわしい高水準の都市的サービスを提供する「都心」に位置付け、

充実した都市基盤ストックを生かしつつ、多様な機能の複合化・高度化による都市機能の更なる集積・集約により、まちなか居住の誘導を図るとともに、交通結節機能等の強化を図ります。

なお、後述の産業技術核との連携強化を図ることにより、将来、双方の核が一体化して本市の中核的な都市空間となることをめざします。

### 【産業技術核】

ものづくりを代表する企業の本社等が立地するトヨタ町周辺の地区について、世界をリードする産業技術の中核として「産業技術核」に位置付け、基幹産業の更なる強化と生産・研究機能の高度化を図るとともに、周辺土地利用と調和した業務機能等の立地誘導を図ります。あわせて、高い生活利便性を生かし、土地の高度利用等による居住誘導を図ります。

### 【拠点地域核】

浄水駅や土橋駅等の主要な鉄道駅周辺及びバス路線の充実した高橋支所周辺について、生活利便性や公共交通の利便性が高い拠点として「拠点地域核」に位置付け、鉄道やバスの高水準な交通サービスの確保と併せて、都市機能及び生活機能の集積・集約を図ります。

### 【地域核】

松平支所及び藤岡支所周辺について、地域自治区レベルの生活拠点として「地域核」に位置付け、暮らしに必要な生活機能を維持するとともに、一定水準の公共交通サービスの確保を図ります。

## ② ネットワーク

核と核の相互連携を図るために、公共交通や道路による「ネットワーク」を形成します。

### 【公共交通網】

公共交通（鉄道及び基幹バス）により、核と核との連携強化を引き続き推進するとともに、リニア中央新幹線開業を見据え、名鉄三河線の高架化・複線化による名古屋へのアクセス性の向上や周辺都市との広域的な連携による交流の拡大を図ります。

また、核へのアクセス性を高めるため、超高齢社会を見据えたクルマに過度に頼らない移動を支える機能の強化・充実を図ります。

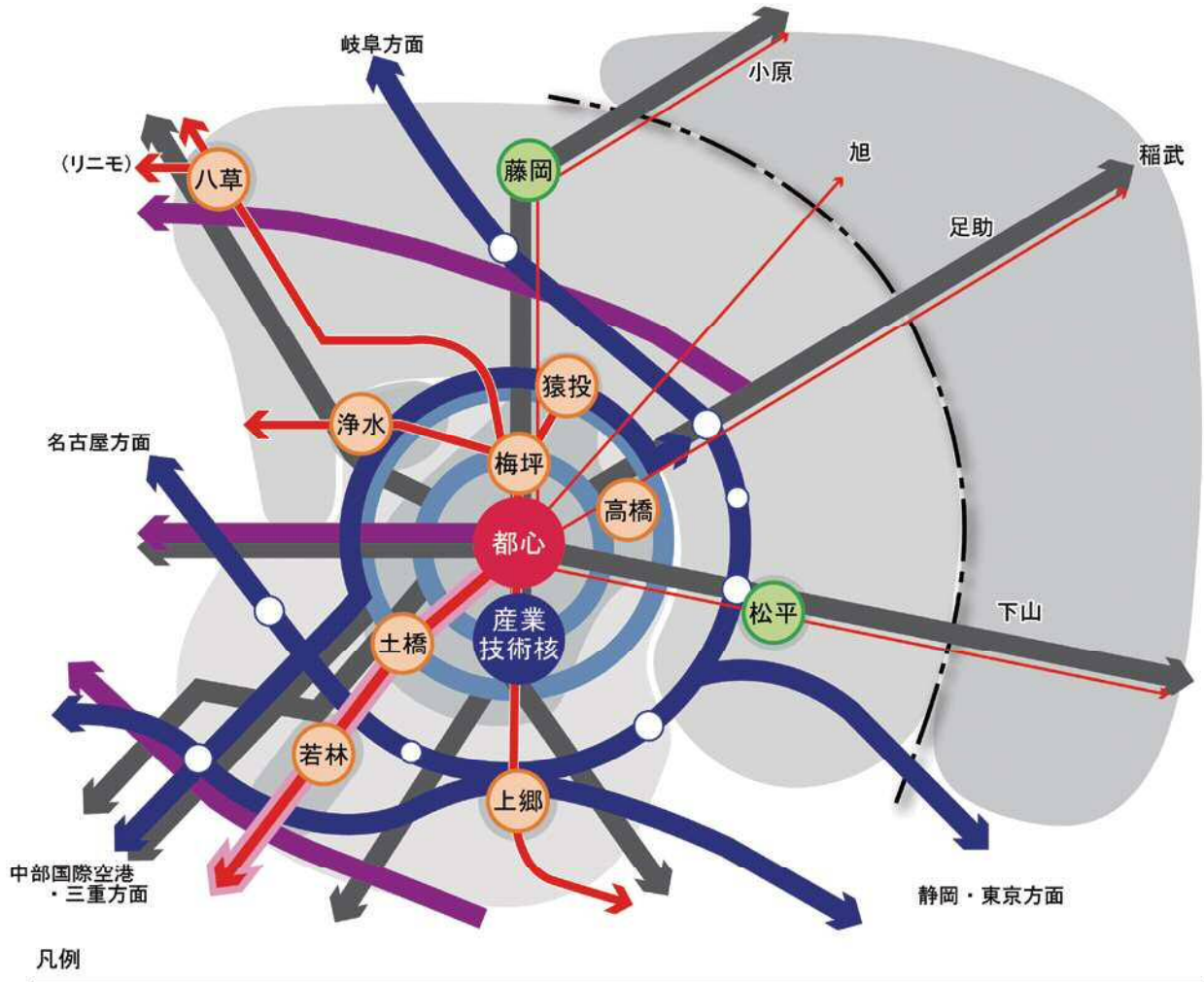
### 【道路網】

産業活動の効率性の向上及び全国の主要都市との交流の拡大のため、充実したインターチェンジを活用した広域幹線道路網（高規格幹線道路、地域高規格道路等）の形成を推進します。

また、周辺都市との交流や都市部と山村部との交流の活性化のため、本市と周辺都市とを結ぶ幹線道路網や都市部と山村部との一体性を高める道路網の形成を推進します。

加えて、都心等へ集中する交通の分散や災害時等の迂回機能の確保など都市内交通の円滑化のため、環状道路などの道路網の形成を推進します。

図-29 将来都市構造



凡例

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

## 4 土地利用

都市基盤の整備状況及び施設の立地状況を踏まえて、適切な土地利用の誘導を図るための「ゾーン」及び「緑の骨格構造」を設定します。

### (1) ゾーン

#### ①市街地ゾーン

既成市街地や将来市街化が見込まれる地域を「市街地ゾーン」として位置付け、既存の都市基盤や都市機能の維持・確保を基本とし、土地利用の高度化、低未利用地の有効活用、新たな市街地の整備等を進めます。

市街地ゾーンにおいては、多核ネットワーク型都市構造の確立をめざして「拠点集約型土地利用」を図るとともに、核周辺以外の幹線道路沿道に立地する既存の都市機能や生活機能を有効に活用する「幹線道路沿道型土地利用」を図り、これらを適切に組み合わせた土地利用（ハイブリッド型土地利用）を推進します。

#### ● 拠点集約型土地利用の推進

多核ネットワーク型都市構造の確立に向け、公共交通の利便性の高い核周辺において居住や都市機能の集積・集約のため、土地利用の高度化を図ります。

#### ● 幹線道路沿道型土地利用の維持

核周辺以外の幹線道路沿道において、その周辺地区の市民生活を支えている既存の都市機能や生活機能を始め、既成市街地における既存ストックを生かした土地利用の推進を図ります。

図-30 ハイブリッド型土地利用のイメージ



## ②都市・田園共生ゾーン

市街地ゾーン周辺の良い田園環境が広がる地域を「都市・田園共生ゾーン」として位置付け、居住環境と田園環境との調和など都市的土地利用と農業的土地利用との共生を基本とし、農業基盤の整備等による優良農地の保全とともに、必要に応じて既存ストックを生かした鉄道沿線への定住促進やインターチェンジ周辺における産業集積等の計画的な土地利用の誘導を図ります。

## ③都市近郊自然共生ゾーン

市街地ゾーン周辺の身近な自然や里山が広がる地域を「都市近郊自然共生ゾーン」として位置付け、都市近郊にある農地や森林等の保全及び育成を基本とし、必要に応じて既存ストックを生かしたインターチェンジ周辺における産業集積等の計画的な土地利用の誘導を図ります。

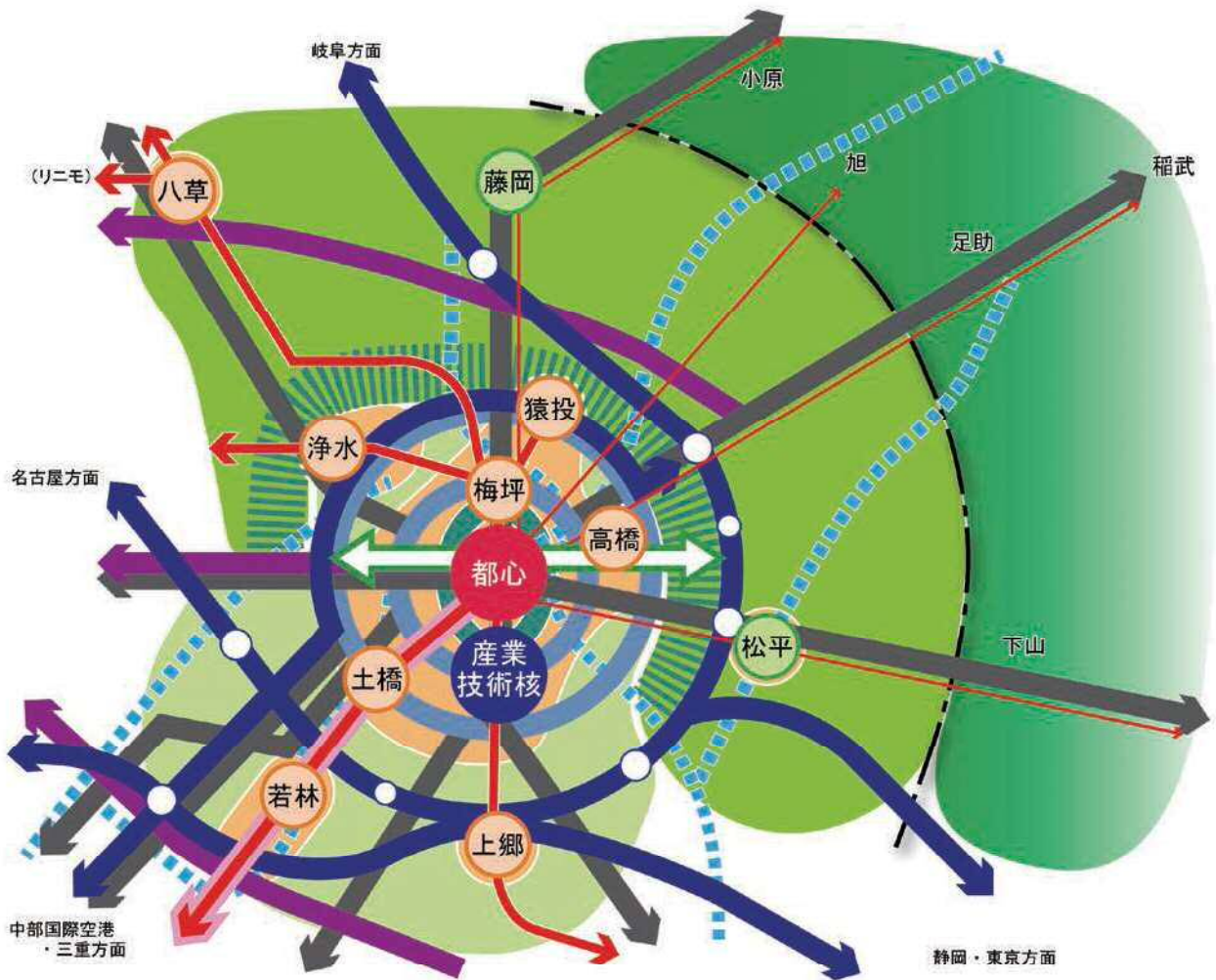
また、都市近郊にある自然や歴史・文化等の地域資源の保全と活用を基本とし、地域特性に応じた文化・交流機能の誘導を図ります。

## (2) 緑の骨格構造

緑の持つ機能を最大限に発揮させるため、緑の保全や都市公園等の整備により緑の拠点を形成し、河川や緑道などで拠点をつなげることによる水と緑のネットワークを形成します。そのネットワークの軸として「緑の骨格構造」を位置付け、緑の環境都市軸、緑の内環、緑の外環及び河川環境軸で構成し、それぞれの構造を明確にすることで、水と緑との調和が図られた都市をめざします。



図-31 将来都市構造及び土地利用のイメージ



凡例

〈ゾーン〉	〈核〉	〈ネットワーク〉		〈緑の骨格構造〉
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 市街地ゾーン</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都市・田園共生ゾーン</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #a5d6a7; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都市近郊自然共生ゾーン</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4db6ac; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 森林環境共生ゾーン</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; border-bottom: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> 都市計画区域界</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #e91e63; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都心</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #004a99; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 産業技術核</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #f4a460; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 拠点地域核</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #c8e6c9; border-radius: 50%; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 地域核</li> </ul>	<p>公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #e91e63; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #e91e63; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> (※) 鉄道機能強化</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #004a99; margin-right: 5px;"></span> 基幹バス</li> </ul>	<p>道路ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #004a99; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 高規格幹線・地域高規格道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #4b0082; margin-right: 5px;"></span> 名古屋連絡道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #004a99; margin-right: 5px;"></span> 放射道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #004a99; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 環状道路</li> </ul>	<p>〈緑の骨格構造〉</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 2px; background-color: #004a99; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 緑の環境都市軸</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 緑の内環</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px dashed black; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 緑の外環(保全区域)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> 河川環境軸</li> </ul>