

(下線部が現行計画からの変更箇所になります)

豊橋市立地適正化計画 (素案)

令和6年1月

都市計画部 都市計画課

目 次

第1章 計画策定の背景と目的

1. 立地適正化計画制度創設の背景	7
2. 法改正と立地適正化計画制度の創設	7
3. 豊橋市立地適正化計画策定の目的	8
4. 計画の位置づけ	9
(1) 第6次豊橋市総合計画	10
(2) 豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030	11
(3) 豊橋市都市交通計画 2016-2025	11
5. 計画対象区域	12
6. 計画期間	12

第2章 都市構造上の課題

1. 現状と将来見通し	
(1) 人口	13
(2) 土地利用（市街地形成）	18
(3) 公共交通	19
(4) 都市機能	20
(5) 災害	22
(6) 財政	24
2. 課題の分析・整理	25

第3章 立地適正化計画に関する基本的な方針

1. 立地適正化計画の基本方針	
(1) まちづくりの方針	27
(2) 目指すべき都市構造	28
2. 都市機能及び居住の誘導方針	29

第4章 都市機能誘導区域について

1. 都市機能誘導区域の設定	
(1) 都市機能誘導区域とは	31
(2) 区域の設定方針	31
2. 誘導施設の設定	
(1) 誘導施設の分類	32
(2) 誘導施設の設定方針	33
3. 誘導区域及び誘導施設	
(1) 豊橋駅周辺	35
(2) 南栄駅周辺	36
(3) 二川駅周辺	37
(4) 井原停留場周辺	38
(5) 藤沢町周辺	39
4. 誘導のために講ずる施策	
(1) 国等が直接行う施策	41
(2) 国の支援を受けて行う施策	41
(3) 本市が独自に行う施策	41
(4) 届出制度について	41

第5章 居住誘導区域について

1. 居住誘導区域の設定	
(1) 居住誘導区域とは	43
(2) 区域の設定方針	43
(3) 誘導区域における誘導方針及び暮らしのイメージ	47
(4) 誘導区域と市街化区域の関係	48
2. 誘導のために講ずる施策	
(1) 居住誘導区域への誘導の取り組み	48
(2) 歩いて暮らせるまち区域への誘導の取り組み	49
(3) 届出制度について	49

第6章 防災指針

1. 防災指針の策定	
(1) 防災指針とは	51
(2) 本市の災害とこれまでの取り組み	51
2. 災害リスク分析と課題の整理	
(1) 災害ハザードの整理	52
(2) 災害リスクの分析	54
(3) 課題の整理	58
3. 防災まちづくりの将来像と取り組み方針	
(1) 防災まちづくりの将来像	66
(2) 取り組み方針	67
4. 具体的な取り組み及びスケジュール	68

第7章 計画の目標と評価

1. 目標値設定の考え方	71
2. 評価指標と目標値の設定	
(1) 都市機能や居住の誘導に関する評価指標・目標値	71
(2) 防災指針に関する評価指標・目標値	72
3. 進行管理方法	73

第1章 計画策定の背景と目的

1. 立地適正化計画制度創設の背景

日本の地方都市の多くでは、これまで郊外開発が進み市街地が拡散してきましたが、今後は急速な人口減少が見込まれています。拡散した市街地のままで人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難な状況になりかねません。

また、大都市では、高齢者が急速に増加する中で医療・介護の需要が急増し、医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持が満足にできなくなることが懸念されます。さらに、このような人口減少・高齢者の増加という人口動態の変化に加え、大都市、地方都市を問わず、社会資本の老朽化が急速に進展しています。厳しい財政制約の下で、老朽化への対応もあわせて求められています。

2. 法改正と立地適正化計画制度の創設

日本の都市における今後のまちづくりは、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすること、低炭素型の都市構造を実現すること、災害から人命を守ること等を推進していくため、都市の基本的構造のあり方について見直しを行い、コンパクトな都市構造へと転換していくことが重要とされています。

この考え方にに基づきながら、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組むために、平成26年度に都市再生特別措置法（以下「法」という。）が改正されました。

この法改正により、「都市全体の観点から居住機能や福祉、医療、商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープラン」「民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり」として、市町村が「立地適正化計画」を策定できることとされました。

3. 豊橋市立地適正化計画策定の目的

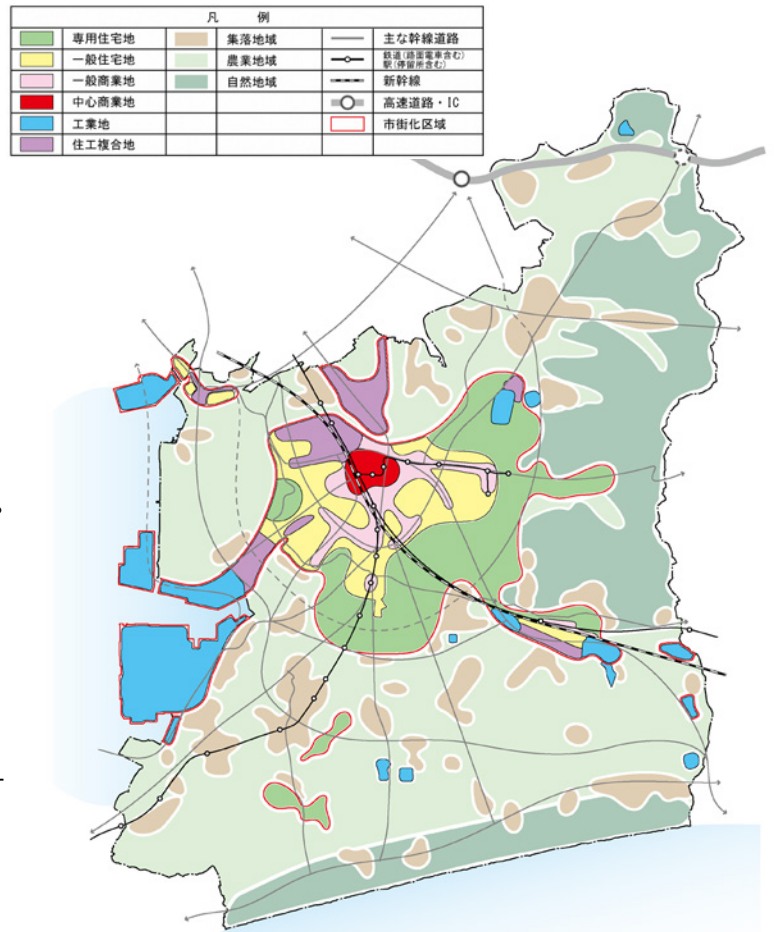
豊橋市（以下「本市」とします。）では、これまで人口の増加や産業の発展を背景として、徐々に市街地の拡大が進んできました。しかし、今後は人口が減少し高齢化も進行するため、社会保障費が増大する一方で、公共インフラの維持更新等に割ける財源は限られてきます。このことから中長期を見据えて、持続可能なまちづくりをしていくために、まちの現状と将来の見通しを分析し、豊橋市立地適正化計画（以下「本計画」とします。）を策定することとしました。

図 土地利用方針図

本市の市街地では、豊橋駅周辺の中心市街地や公共交通の沿線で、今後かなりの人口が減少し、このままでは市街地の人口が大きく減り始める前にまちのにぎわいや活力が失われ、公共交通を維持できなくなる恐れがあります。

また、市街地では広く高齢化が進行しており、増加する高齢者の暮らしを支えていくことも喫緊の課題となっています。

そこで、本計画では、まちの将来の姿を、「歩いて暮らせるまち」・「暮らしやすいまち」・「持続可能なまち」と捉え、さまざまな都市機能を使いやすく配置していくとともに、将来の人口減少に備え、都市機能集積の効果を活かしながら、中長期的に居住の誘導を図ることを目指します。この都市の姿は、豊橋市総合計画及び豊橋市都市計画マスタープランに掲げた集約型都市構造をより具体的に示すものです。

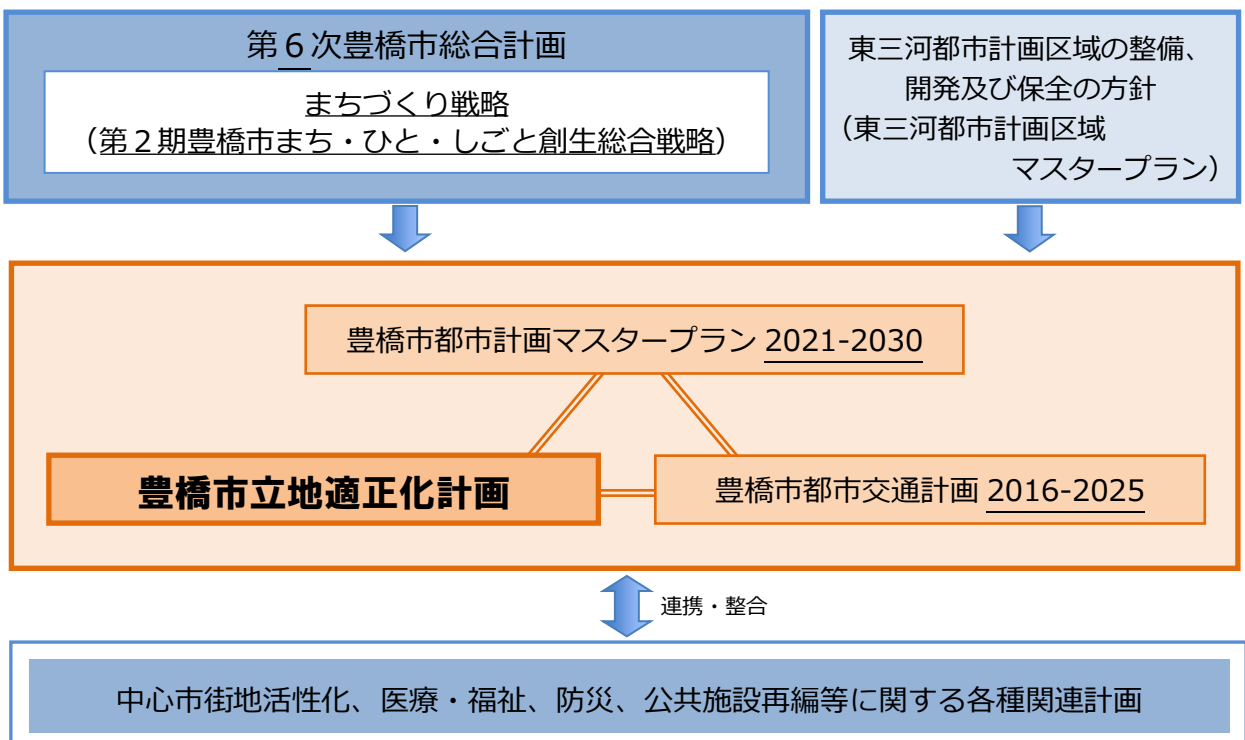


4. 計画の位置づけ

立地適正化計画は、市町村の総合計画、都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村都市計画マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるよう配慮されたものでなければならないとされています。また、法定事項が記載された立地適正化計画が法定の手続きにより公表されたときは、市町村都市計画マスタープランの一部とみなされます。

また、立地適正化計画は、公共交通施策、商業施策、住宅施策、医療・福祉施策、農業施策など多様な分野の計画との連携が必要であるとされています。

このため、本計画は、「第6次豊橋市総合計画（まちづくり戦略（第2期豊橋市まち・ひと・しごと創生総合戦略））」や「東三河都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（東三河都市計画区域マスタープラン）」に即しつつ、各種関連計画との連携・整合を図りながら、「豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030」及び本市が目指す集約型都市構造を交通面から実現するための計画である「豊橋市都市交通計画 2016-2025」と一体の計画として策定するものです。



(1) 第6次豊橋市総合計画(まちづくり戦略(第2期豊橋市まち・ひと・しごと創生総合戦略))

第6次豊橋市総合計画では、令和12年度を目標年次とし、「まちづくりの基本理念」、「目指すまちの姿」をはじめ、「都市空間形成の考え方」等が示されています。第2期豊橋市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、総合計画の中で「まちづくり戦略」として位置づけられています。

①都市空間形成の考え方

都市機能や産業基盤など多様な機能が集積し各地域の中心的な役割を果たす「拠点」、公共交通や幹線道路等により各拠点を結び暮らしや産業を支える「軸」、住居や商業など地域の土地利用の方向性を示す「ゾーン」の3つの要素から構成される都市空間の形成を進める

○都市拠点：

鉄道や路面電車、路線バスなどの利便性の高い公共交通が集中している豊橋駅周辺における商業施設、医療施設、福祉施設、金融施設、行政施設といった高度で多様な都市サービスを楽しむことができる広域的な都市機能の集積及び多様な世代やライフスタイルに応じた居住と雇用の場を確保する、にぎわいと活気のある東三河の中心拠点

○地域拠点（市街化区域）：

南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺及び藤沢町周辺における、店舗や病院、銀行など日常生活に必要な都市機能の集積を高め、市街地内の生活圏の中心となる拠点

②まちづくり戦略(戦略4:持続可能で暮らしやすい『都市空間づくり』)

社会基盤の整備と再編による、環境に配慮した効率的な都市経営を行うとともに、暮らし続けたいくなる安心して住みよいまちを形成する

○便利で快適に暮らせるまちの形成

居住誘導並びに都市機能の集積と、利便性の高い公共交通ネットワークの形成による、まとまりのある暮らしやすいまちづくりを進めるとともに、美しい景観や居心地が良く歩きたくなる空間をつくる

(2) 豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030

豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030 では、都市づくりの基本理念のもと、4つの目標像を掲げ、それぞれにおける都市づくりの基本方針を示しています。

① 都市づくりの基本理念

私たちが未来へつなぐ 住みよく活力あるまち豊橋を

② 都市づくりの目標像

1 快適に暮らせるやさしいまち 2 活気あふれる元気なまち

3 自然豊かな美しいまち 4 安全・安心がつづくまち

③ 基本方針(快適に暮らせるやさしいまち)

ア) まとまりのある都市づくり

○ 集約型都市構造への転換を図るため、都市機能の集積や居住誘導を促進し、持続可能な公共交通ネットワークの形成のもと、まとまりのある都市づくりを進める

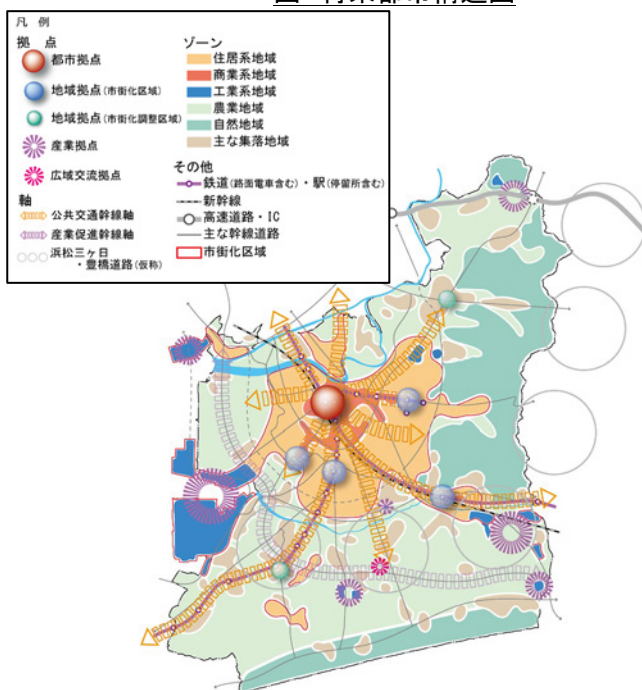
○ 将来にわたり安心して住み続けられるよう、居住を誘導するエリアでは、身近な生活圏に日常生活に必要な店舗や病院等がある良好な居住環境のもと、さまざまな世代が生き生きと快適に暮らせるまちを目指す

イ) 拠点づくりと生活圏の形成

○ 豊橋駅周辺の都市拠点では、都市機能の集積を図ることで、高度で多様なサービスを楽しむ拠点づくりを進める

○ 都市拠点のまわりに位置する地域拠点では、日常生活に必要な機能の集積や維持を図り、便利で快適に暮らせるよう生活圏の中心となる拠点の形成を図る

図 将来都市構造図



(3) 豊橋市都市交通計画 2016-2025

豊橋市都市交通計画は、令和7年度を目標年次とし、「基本理念」「基本方針」「目標」を定め、これらを実現するための交通戦略を定めています。 図 公共交通幹線軸の強化イメージ

① 基本理念

多様な交通手段を誰もが使い、
過度に自家用車に頼ることなく
生活・交流ができる都市交通体系の構築

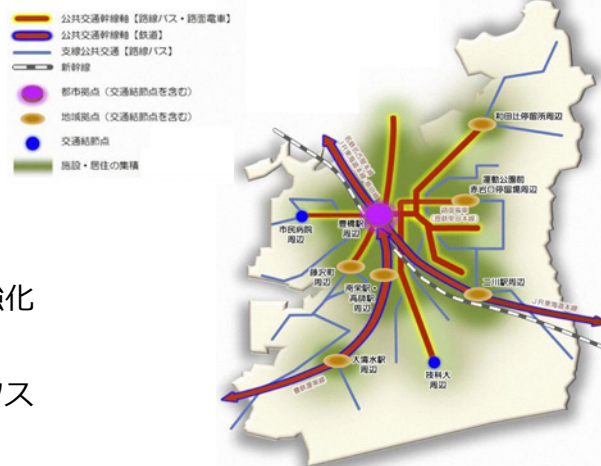
② 交通戦略

戦略1 公共交通幹線軸の強化

戦略2 地域拠点等における交通結節機能の強化

戦略3 まちなか交通の魅力向上

戦略4 自転車や公共交通を中心としたライフスタイルへの転換



5. 計画対象区域

立地適正化計画は、都市計画区域内の区域において定めることとされています（法第 81 条）。都市全体を見渡す観点からは、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本とされています（都市計画運用指針）。

このため、本市の場合は、市域全域が東三河都市計画区域に含まれていることから、市域全域を計画対象区域とします。

また、都市機能誘導区域ならびに居住誘導区域については、市街化区域内に定めるものとされています（都市計画運用指針）。

6. 計画期間

立地適正化計画の検討にあたっては、一つの将来像として、おおむね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられ、あわせてその先の将来も考慮することが必要とされています（都市計画運用指針）。

このことから本計画についても、おおむね 20 年からその先の都市構造を展望しつつ策定を行うものとし、策定時よりおおむね 20 年間を本計画の計画期間とします。

また、策定からおおむね 5 年ごとに計画の評価を行いつつ、豊橋市都市計画マスタープランの見直しにあわせて、本計画の見直しを行うものとし、見直しの都度、おおむね 20 年からその先を展望するものとし、

第2章 都市構造上の課題

1. 現状と将来見通し

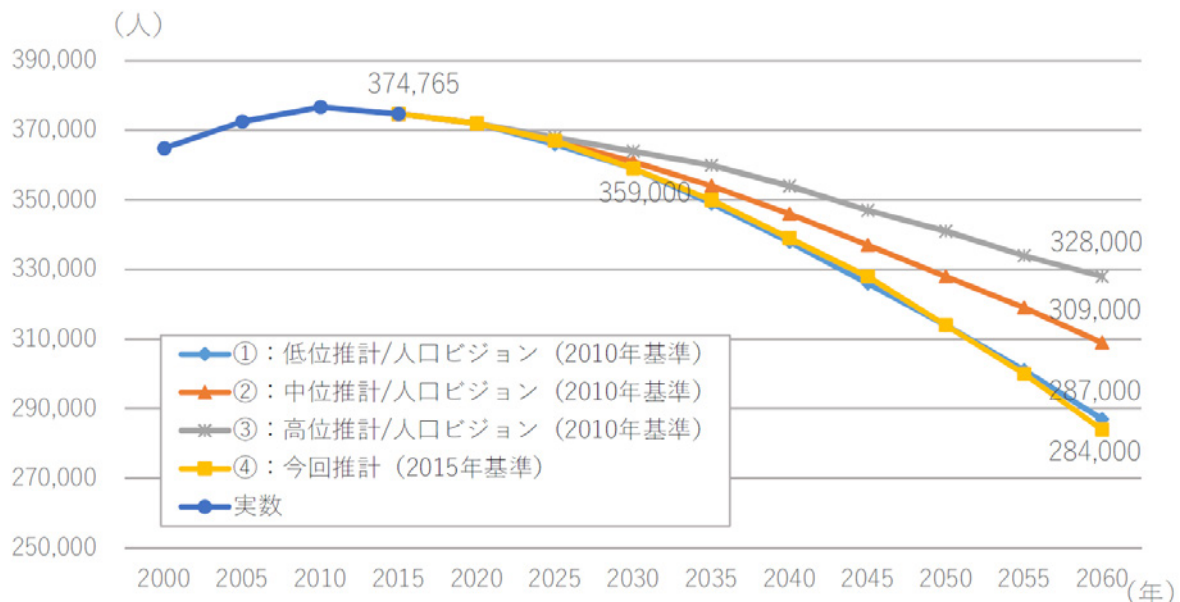
ここでは、誘導区域等の設定に係る検討に先立ち、都市構造の現状と将来見通しについて分析・把握した上で、将来における都市が抱える課題を明らかにします。

(1)人口

本市の人口は、平成 21 年までは一貫して増加を続けてきましたが、その後は減少に転じており、今後も減少することが見込まれます。特に、豊橋駅周辺や路面電車をはじめとする公共交通幹線軸沿線では、今後、人口が大きく減少することが見込まれますが、市街化調整区域などの周辺の集落地域ではそれ程の減少は見られないと予想されます。

また、コーホート要因法にて推計した結果、本市のほとんどの市街地では、今後高齢者（65 歳以上）人口が大きく増加していくことが見込まれる一方、既に高齢者人口の多い豊橋駅周辺や路面電車沿線に加え、市街化調整区域などにおいては、高齢者が減少していくことが見込まれます。

図 人口の推移と将来見通し※1

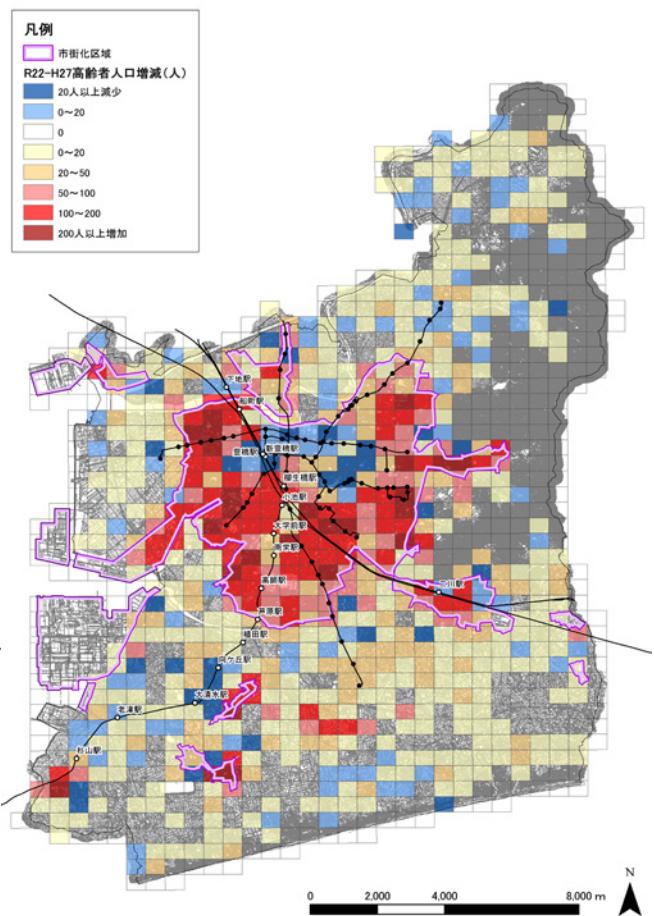
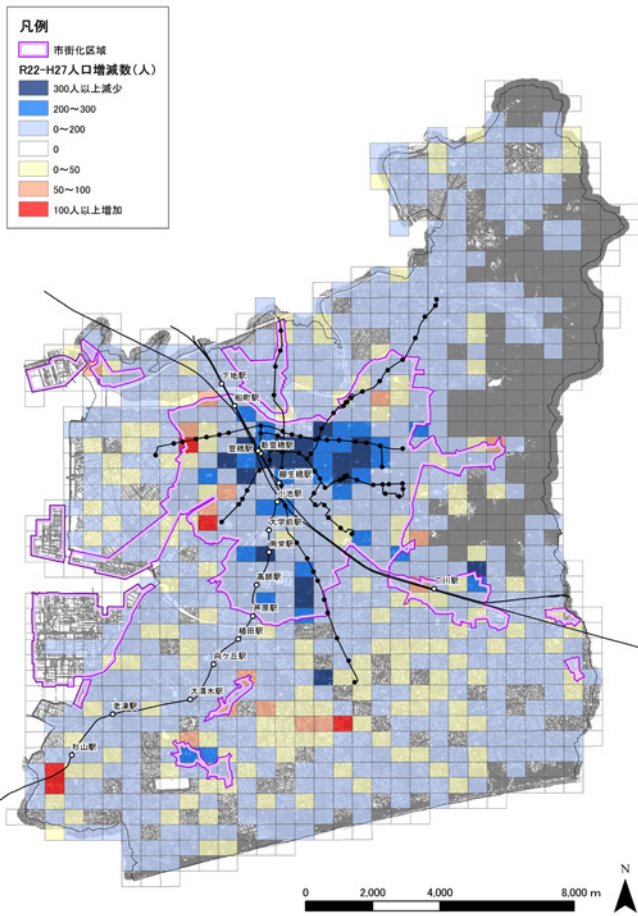


(資料:豊橋市)

※1 本グラフは令和 2 年 5 月公表の「第 6 次豊橋市総合計画並びに第 2 期豊橋市まち・ひと・しごと創生総合戦略の策定に係る将来人口の推計について」から引用

図 地区別人口増減(令和22年-平成27年)

図 高齢者人口の増減(令和22年-平成27年)

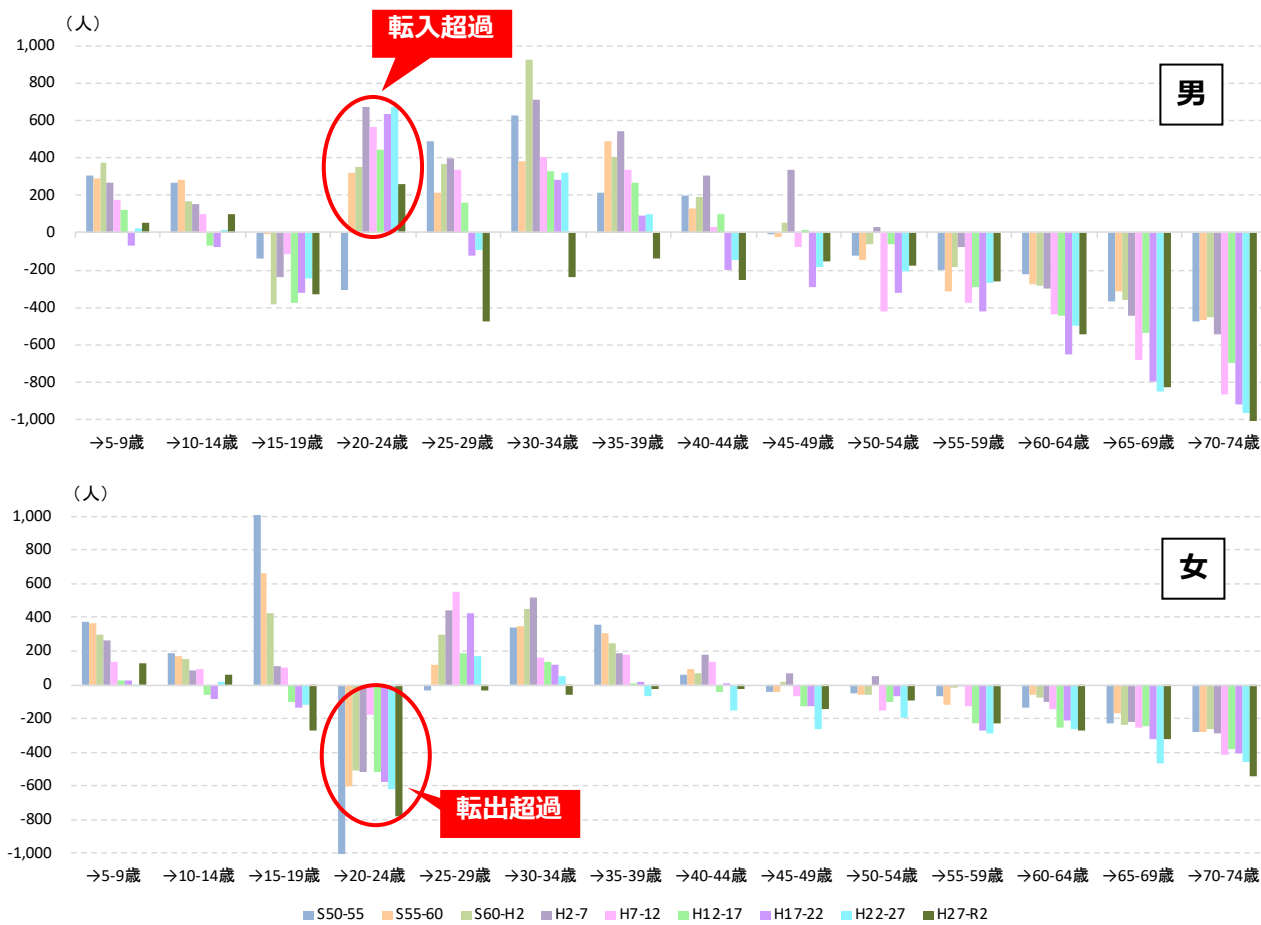


※将来人口は、国勢調査 500mメッシュ人口（平成 27）を基準にコーホート要因法（封鎖）による推計値。

「コーホート要因法」とは、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推計方法で、将来人口を予測する一般的な方法である。なお、今回は、社会動態は見込まず、自然動態のみを仮定して推計する方法（封鎖）にて実施した。

本市の人口増減を男女別5歳階級別にみると、昭和50年以降、女性の15～19歳世代（→20～24歳世代）の転出超過が続いている一方、男性の同世代については、転入超過が続く傾向がみられます。また、平成27年から令和2年までの5年間には男性の25～34歳世代（→30～39歳世代）が転入超過から転出超過に転じています。

図 男女別5歳階級別人口増減数

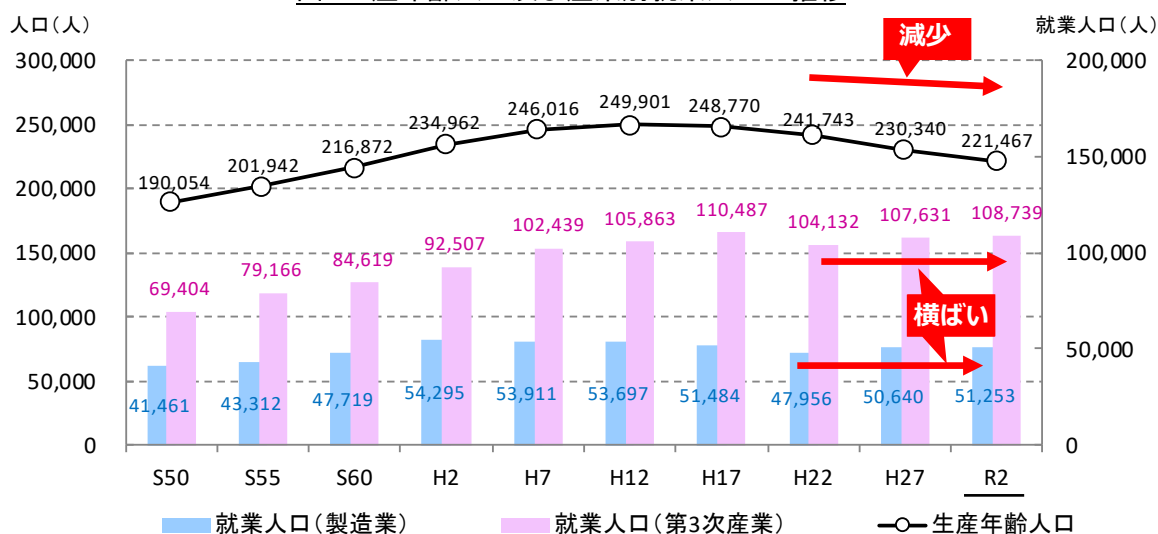


※X+5年の5歳階級人口（例：20～24歳）からX年のマイナス5歳階級人口（例：15～19歳）を差し引いた値であり、自然減（死亡）の少ない世代は、当該値がおおむね当該世代の社会増減数と一致すると考えられる。

（資料：国勢調査）

こうした人口動向と本市の就業・従業構造を関連付けてみてみます。産業別就業人口の推移をみると、製造業就業人口及び、第3次産業（卸・小売業、飲食業、サービス業等）就業人口ともに最近10年間ではほぼ横ばいで推移しています。一方、本市では、近年、人口減少や高齢化の進行、転出超過により、生産年齢（15～64歳）人口が減少する傾向がみられ、最近10年間では約2万人の減少がみられます。このため、主に就業するような若年世代の流入を増やすことが必要であると考えられます。

図 生産年齢人口及び産業別就業人口の推移

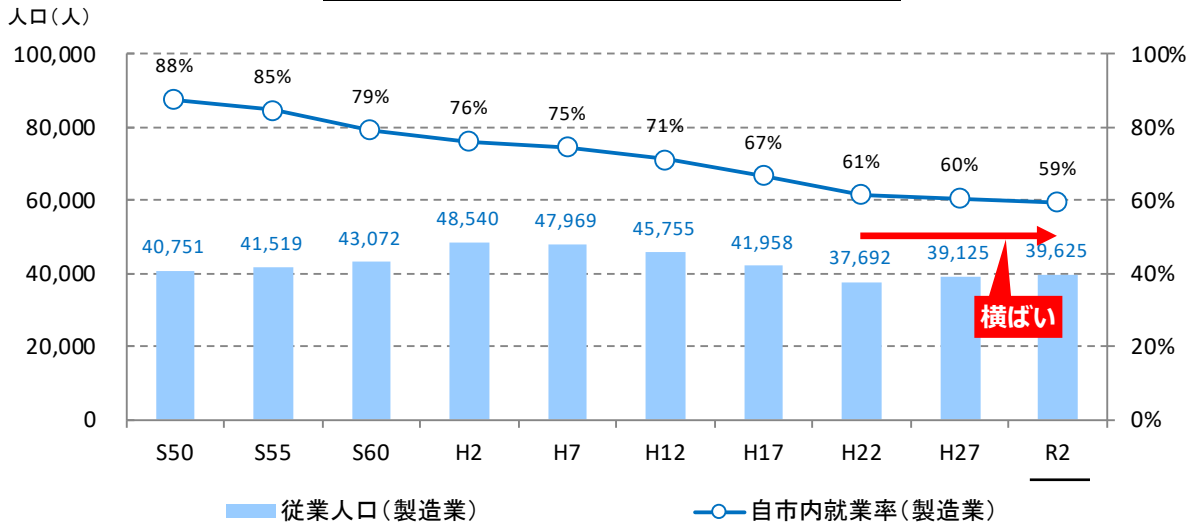


※就業人口は、市内居住者のうち働いている人口（市外で働いている市内居住者を含む）

（資料：国勢調査）

このように製造業及び第3次産業の就業人口は近年横ばいであり、また従業人口も最近10年間でほぼ横ばいで推移している一方、それぞれの自市内就業率（就業者のうち豊橋市内で働く人の割合）は減少傾向にあり、製造業、第3次産業とも市内での雇用の場の確保が必要であると考えられます。

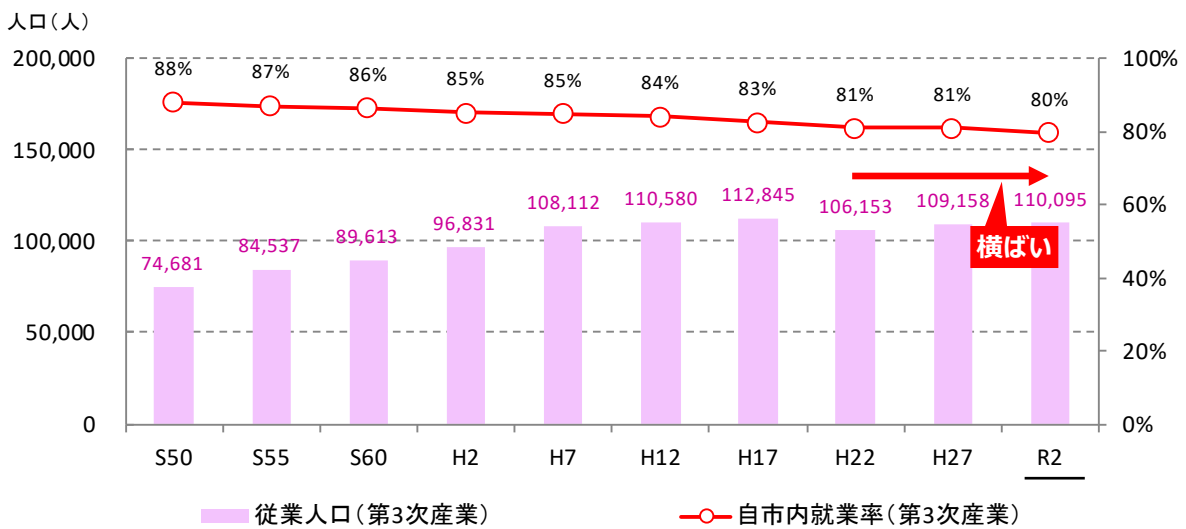
図 自市内就業率及び従業人口の推移(製造業)



※従業人口は、市内で働いている人口（市外居住者を含む）

(資料:国勢調査)

図 自市内就業率及び従業人口の推移(第3次産業)



(資料:国勢調査)

(2) 土地利用(市街地形成)

昭和35年の人口集中地区(DID)は、豊橋駅周辺や豊橋鉄道渥美線及び路面電車沿線を中心に形成され、その後急速に DID が拡大し、特に昭和 50 年から 55 年にかけては、郊外部での土地区画整理事業の施行等に伴い大きく拡大しています。

こうした DID の拡大に伴い、昭和 55 年までは DID 人口密度は低下を続けましたが、その後は人口が定着し、人口密度はおおむね横ばいで推移しており、DID の基準である 40 人/ha を上回る水準となっています。

今後は、総人口が減少することにより、DID の人口密度も低下していくことが予想されます。

図 DID 面積・人口密度の推移

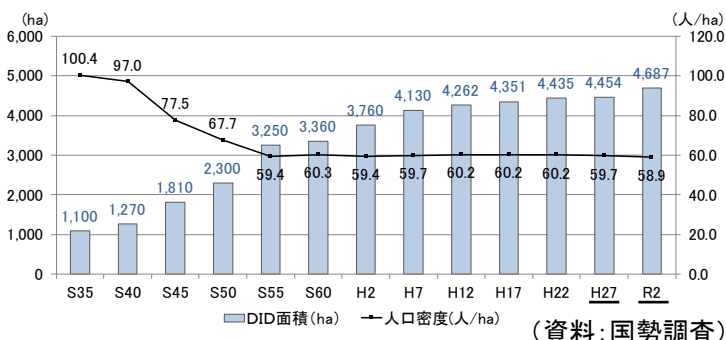


図 人口密度(平成27年)

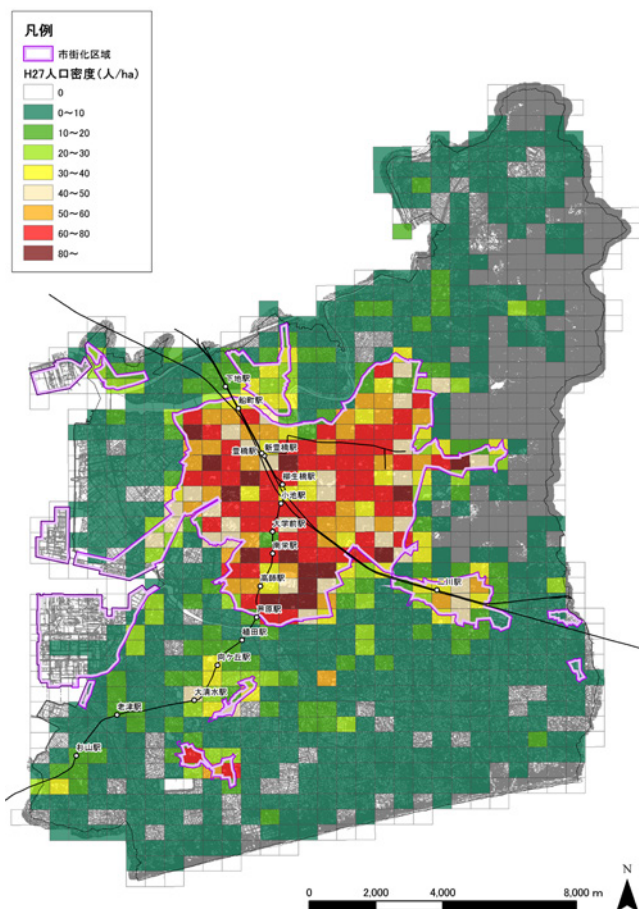
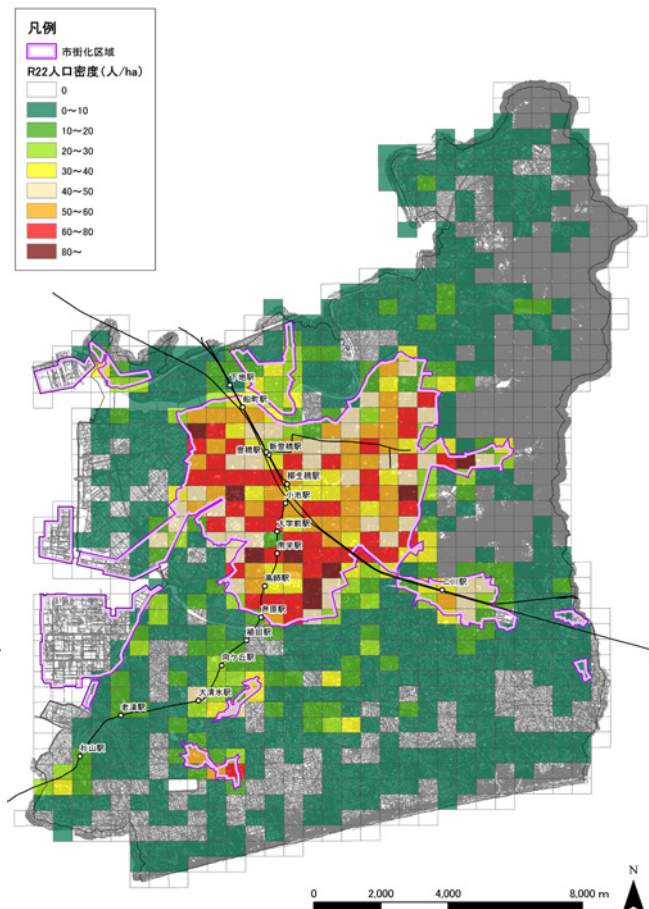


図 人口密度(令和22年)



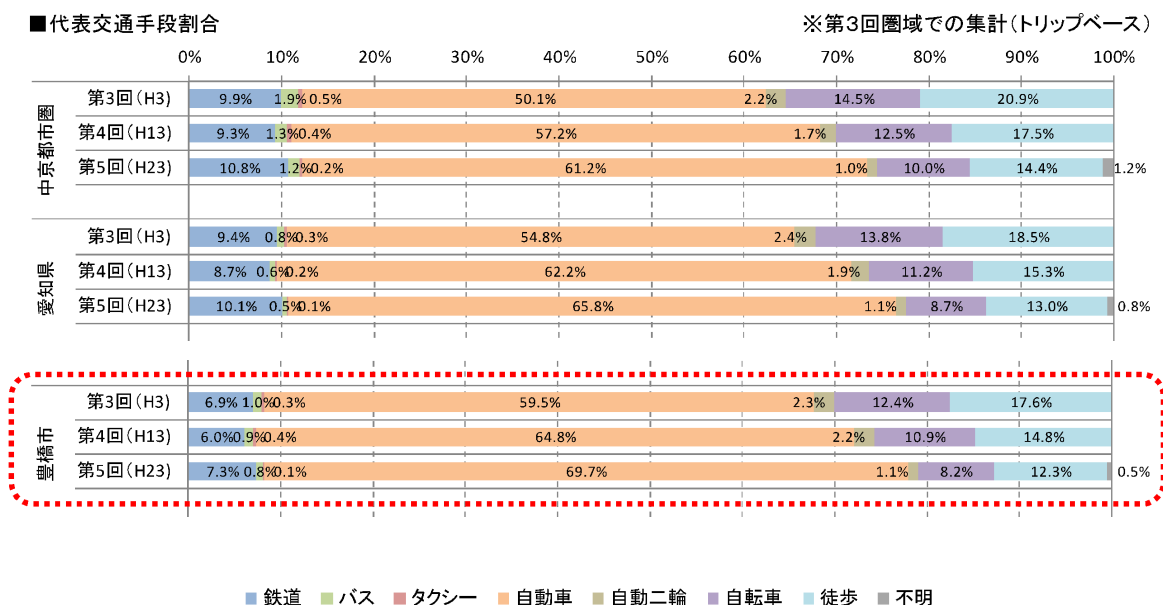
※将来人口密度は、国勢調査 500mメッシュ人口(平成 27)を基準にコーホート要因法(封鎖)による推計値。

(3) 公共交通

中京都市圏パーソントリップ調査における代表交通手段の構成比をみると、公共交通の占める割合は約1割にとどまっております。自動車の占める割合が約6～7割と最も多くなっています。特に、第3回(H3)から第5回(H23)の推移をみると、自動車の比率が増加しております。これは、中京都市圏や愛知県内の平均よりも高い値です。

また、主な公共交通機関の輸送人員の推移をみると、平成26年度から令和元年度にかけておおむね横ばいで推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響などにより大きく減少しています。令和3年度には回復しつつありますが、令和元年度以前の水準まで回復する見込みは、厳しい状況であると考えられます。今後、路面電車や主要なバス路線をはじめとする公共交通幹線軸沿線で人口減少が進むと、公共交通利用者数が一層減少し、路線やサービス水準の維持・存続が困難になることが懸念されます。

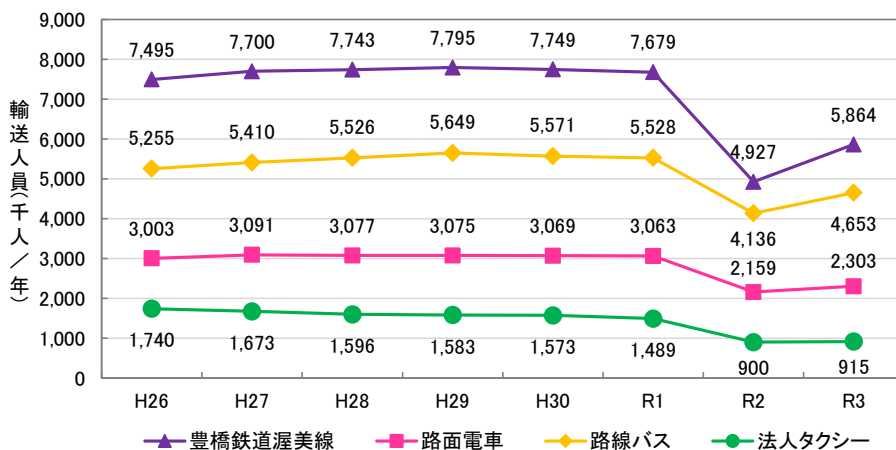
図 代表交通手段構成比の推移



注) 愛知県は名古屋市内々トリップを除く。

(資料: 中京都市圏パーソントリップ調査)

図 豊橋鉄道渥美線、路面電車、路線バス、法人タクシーの輸送人員の推移



(資料: 豊橋市)

(4) 都市機能

平成 24 年から平成 28 年にかけての事業所数の増減をみると、豊橋駅の東側及び路面電車沿線において減少傾向が顕著になっています。

特に、豊橋駅周辺の中心市街地では、立地の多い「卸売業、小売業、飲食業」の事業所数は横ばいで推移しているものの、「サービス業」において事業所数の減少がみられます。

また、豊橋市内の空家等の状況を確認すると、周辺環境に影響を及ぼす恐れのある建築物（空家等）の多くは市街化区域内に点在しています。

さらに、豊橋駅周辺では新しい建築物もみられますが、昭和 50 年以前に建てられた建築物が多くなっています。

図 事業所増減数(平成24年～平成28年)

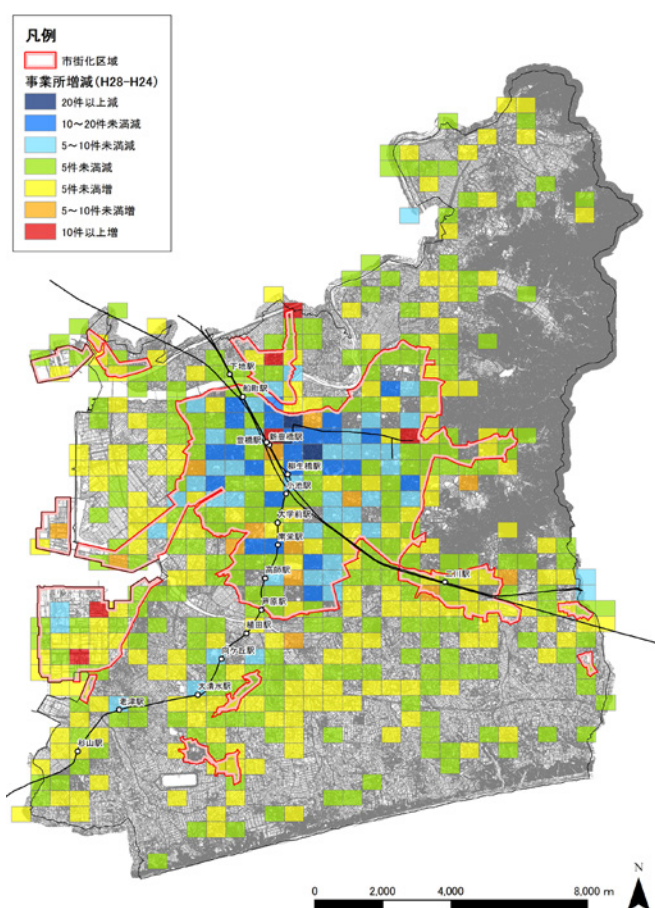
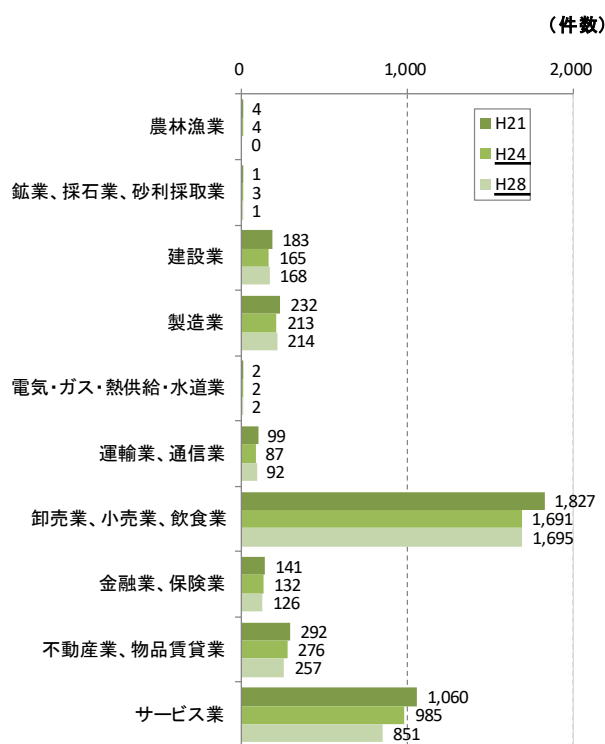
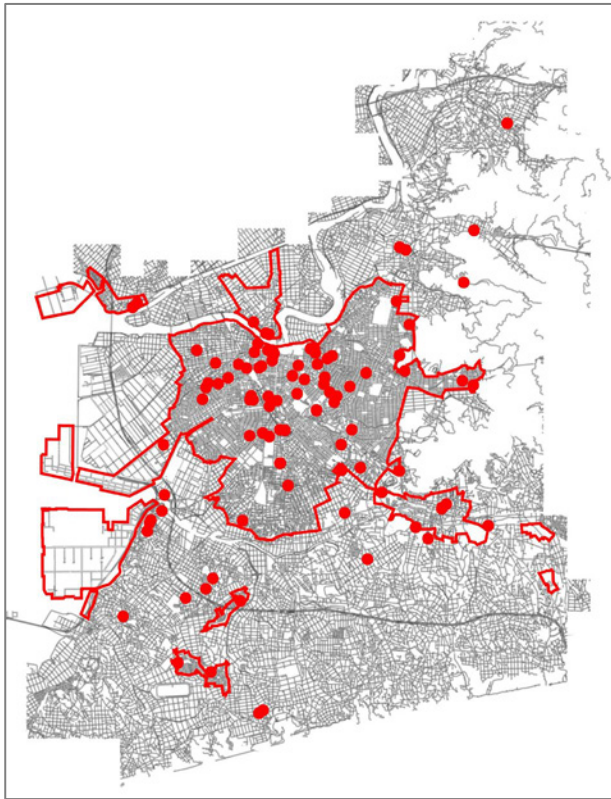


図 豊橋駅周辺の産業分類別事業所数



(資料: 経済センサス-基礎調査、経済センサス-活動調査)

図 豊橋市の空家等の分布状況(令和5年10月時点版)

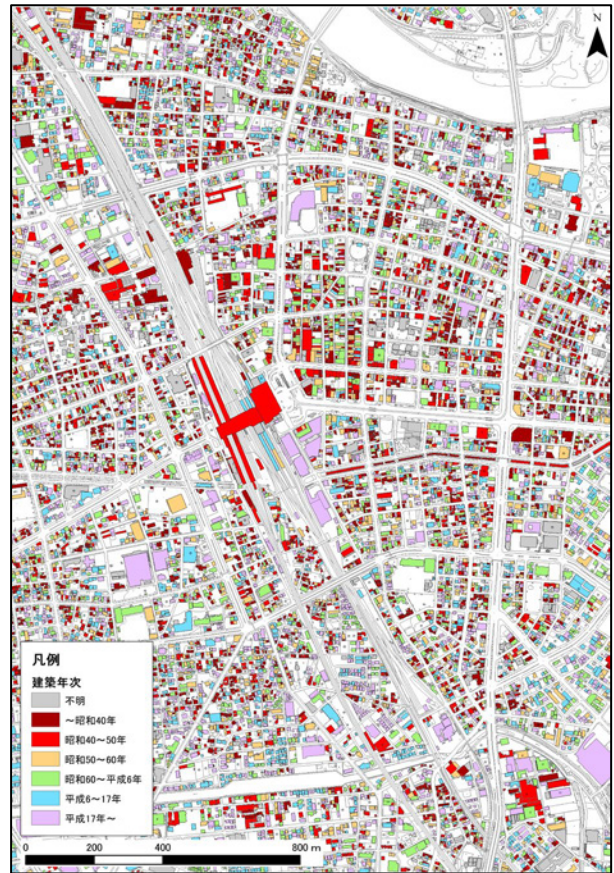


空家等の状態

- 周辺環境に影響を及ぼす又は、及ぼすおそれがある空家等
- 市街化区域

(資料:豊橋市)

図 豊橋駅周辺の建築年次別建物現況



(資料:令和4年度都市計画基礎調査)

(5) 災害

市域西部の三河湾沿岸や梅田川沿いの区域など、多くの地域で地震に伴う津波や高潮による浸水被害が想定されており、市街化区域でも浸水被害が見込まれます。同区域では、地震による液状化の危険性も高くなっています。

また、豊川や柳生川、梅田川沿いの区域では、大雨による浸水被害が想定されており、特に豊川沿いでは、想定浸水深が2mを超える区域も広がっています。

図 津波による想定浸水深
(過去地震最大モデル)

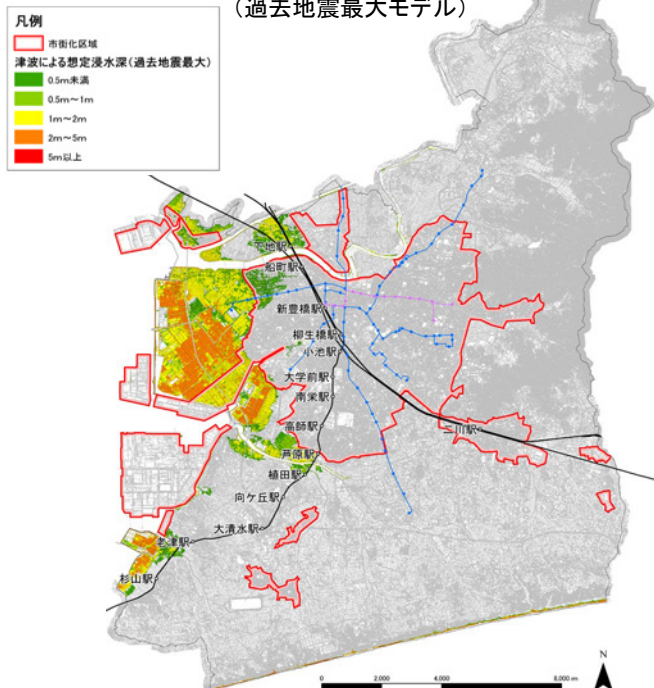


図 津波による想定浸水深
(理論上最大想定モデル)

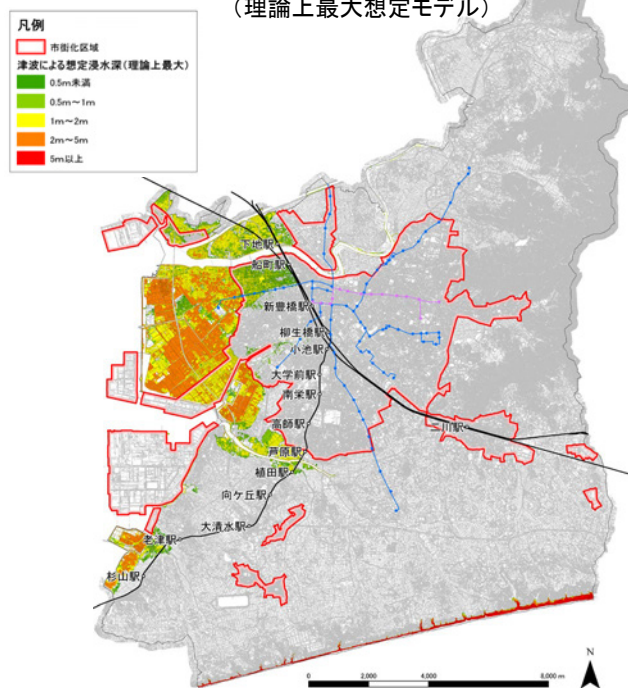


図 液状化危険度
(過去地震最大モデル)

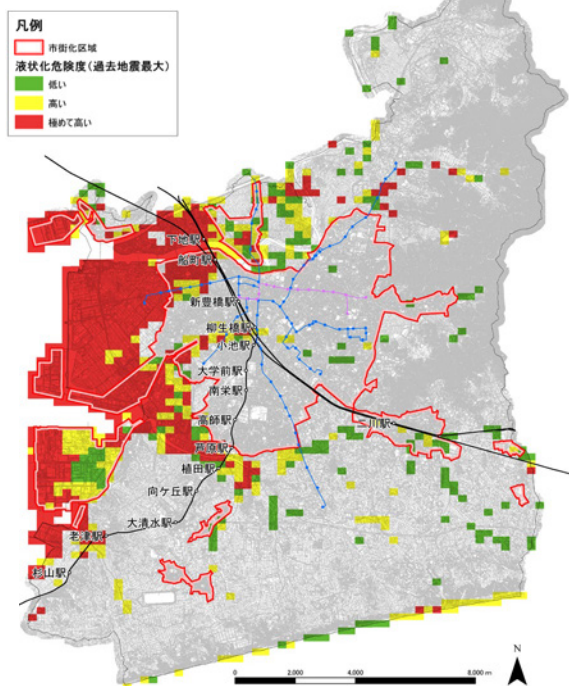
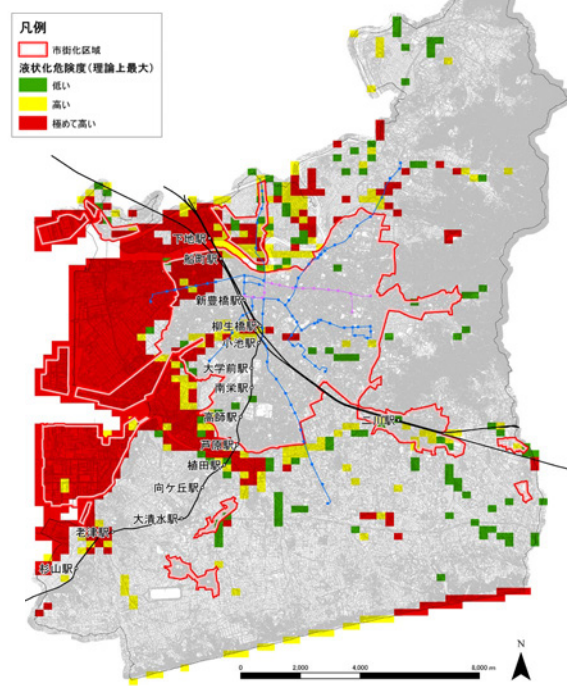


図 液状化危険度
(理論上最大想定モデル)



※災害ハザードの概要と規模については、第6章 防災指針にて詳述

(資料：豊橋市)

図 洪水による想定浸水深
(計画規模)

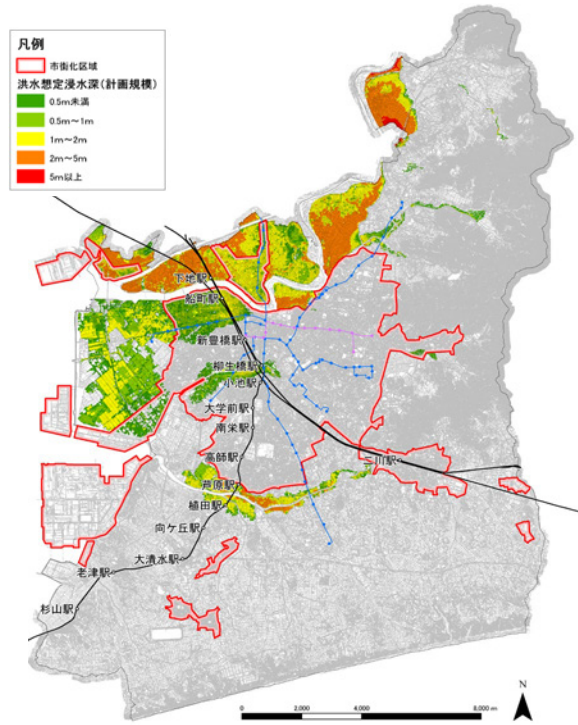


図 洪水による想定浸水深
(想定最大規模)

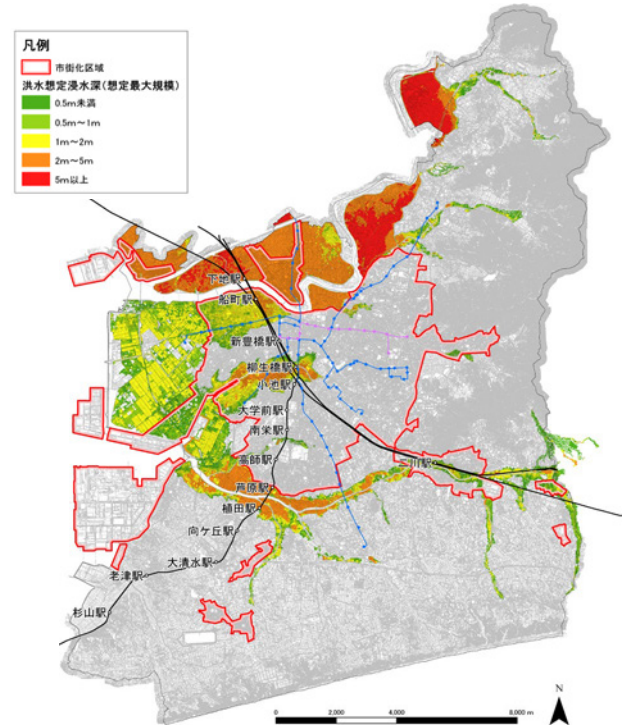


図 高潮による想定浸水深
(伊勢湾台風規模・堤防等決壊なし)

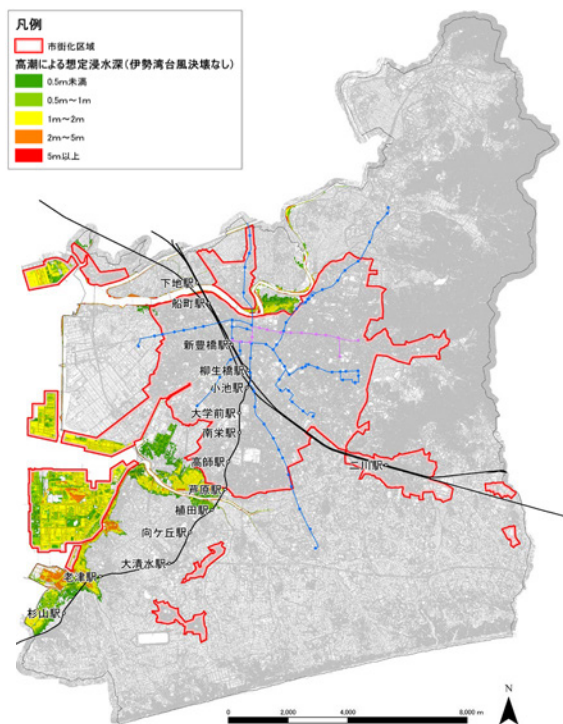
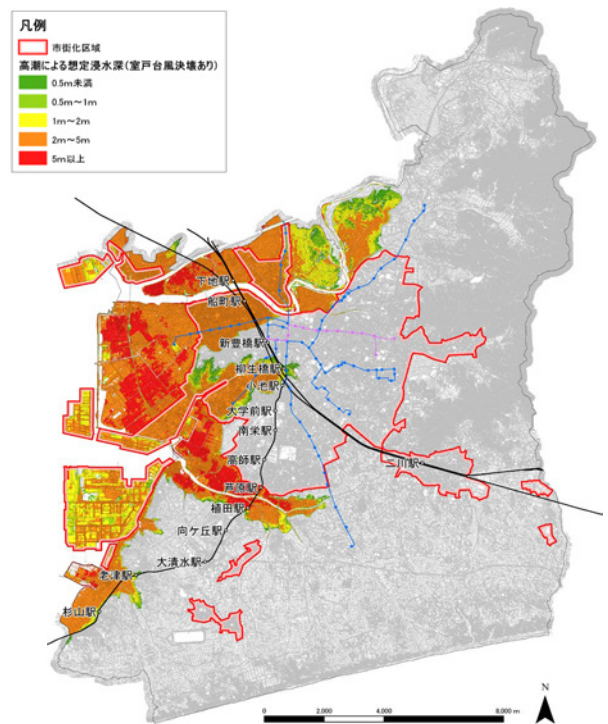


図 高潮による想定浸水深
(想定最大規模: 室戸台風規模・堤防等決壊あり)



(資料：豊橋市)

※災害ハザードの概要と規模については、第6章 防災指針にて詳述

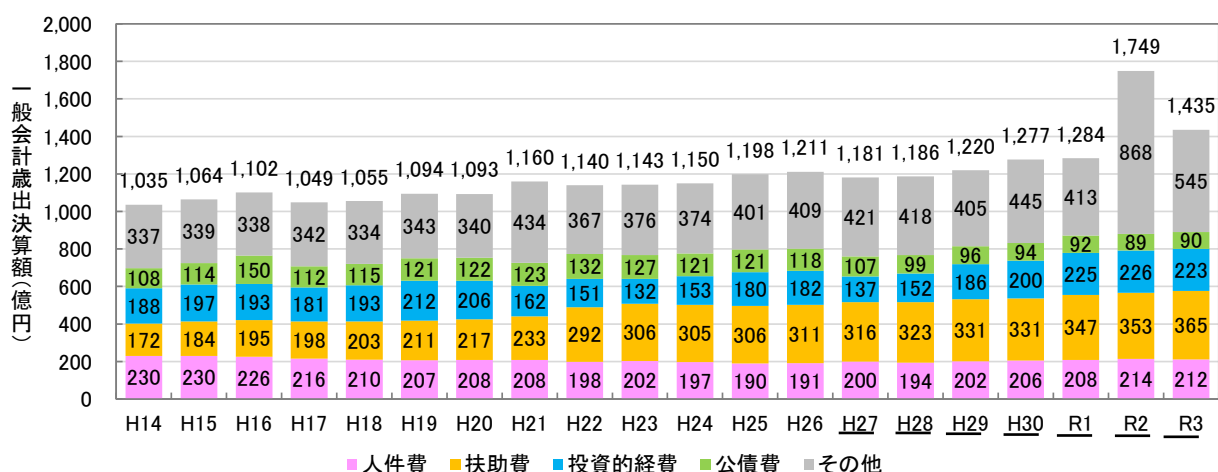
(6) 財政

① 歳入・歳出の状況

歳入・歳出総額は、令和元年度にかけて1,100～1,300億円で推移していましたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により国庫支出金や総務費、衛生費などが増加したため、1,749億円と高くなっており、令和3年度にかけて影響が続いています。

歳出総額は増加傾向にあり、医療費をはじめとする社会保障関係費により扶助費は年々増加しています。投資的経費も平成27年以降増加傾向にあります。今後高齢化の進行による扶助費の増加などにより、インフラ施設を含めた公共施設等の維持更新などに必要な費用を確保することが難しくなることが予想されます。

図 歳出(一般会計)の推移



(資料:豊橋市)

② 将来見通し(公共施設等の維持更新費用について)

平成29年3月に公表された『豊橋市公共施設等総合管理方針』における公共施設や公共インフラの維持更新費用の試算によると、今までの管理方法により更新を行った場合は年平均約349億円、長寿命化等による管理方法の転換を行った場合は年平均268億円が必要と試算されており、現状よりも大きな費用がかかるものと予想されます。

2. 課題の分析・整理

視点① 人口

- 豊橋市の人口は、市街化区域内で既に減少傾向を示し、特に豊橋駅や路面電車停留場周辺をはじめとする一部の市街地においては、今後、人口密度が一定の都市機能維持に必要な密度を下回ることが予想される
⇒居住人口の適正な配置・誘導が必要
- 市街地の周辺部では、さらに高齢者の増加が予想される
⇒高齢者の暮らしを支えていくことが必要
- 地域コミュニティの維持が難しくなることが予想される
⇒高齢者世帯だけでなく、単身者や子育て世代などを含めた世代間バランスの確保が必要
- 雇用の場の少なさが要因となって、女性の若年世代の継続的な転出超過につながっていると推察される
⇒これら世代の定住促進・転出抑制のためには、雇用の場の確保が必要

視点② 土地利用

- 本市では、市街地でも人口が大きく減少し、現在の広がった市街地では、これまで立地した都市機能の維持が難しくなることが予想される
⇒こうした人口減少を見据えると、利便性の高い区域を中心に中長期的な居住の誘導が必要

視点③ 公共交通

- 自動車依存度が増加しているとともに、車を運転できない高齢者の増加が予想される
⇒公共交通利用の意識変革ならびに、車を運転できない高齢者の生活利便性確保が必要
- 公共交通利用者の減少による公共交通の維持・存続が難しくなることが予想される
⇒公共交通で結ばれる都市拠点ならびに地域拠点において、居住や都市機能集積を高めて需要喚起することが必要

視点④ 都市機能

- 大規模商業施設の撤退や商店街の衰退などにより、中心市街地の都市機能集積が年々低下している
⇒都市拠点において、東三河の中心都市として政治、経済、文化ならびに情報等の都市機能の集積を図ることが必要
- 中心市街地では、立地の多い「卸売業、小売業、飲食業」の事業所数は横ばいで推移しているものの、「サービス業」において事業所数の減少がみられ、中心市街地の活性化が失われる恐れがある
⇒商業施設や医療施設等の都市機能を集積することに加え、まちなか居住の推進が必要
- 地域拠点においても、日常生活に必要な店舗等の都市機能の集積が不十分である
⇒地域拠点へも都市機能の集積を図り、日常生活に必要な機能集積を図ることが必要

視点⑤ 災害

- 本市の市街地の一部では、津波や高潮、大雨による浸水被害が想定される区域や地震による液状化の危険性が高い区域が存在する
⇒安全で安心な暮らしのために、可能な限り災害の危険性の低い地域への都市機能や居住を促すことが必要

視点⑥ 財政

- 本市の財政（歳出）状況は、扶助費の増加が続いており、公共施設等の維持更新などに必要となる費用も増加することが予想される。今後、公共施設等の老朽化により、これまで以上に維持・更新に係る費用が増大することが見込まれる一方、さらなる少子高齢化の進行に伴い、厳しい財政状況は今後も続くことが予想される
⇒限られた財源を有効に活用しながらインフラの確保や公共施設の適正配置を図る等、健全な都市運営を図っていくことが必要

第3章 立地適正化計画に関する基本的な方針

1. 立地適正化計画の基本方針

本計画は、豊橋市都市計画マスタープランで掲げている目標像や将来都市構造と同一の方向を目指し、豊橋市都市交通計画との連携を図りながら、具体的な取り組みを実行・実現していくための計画であることから、これら計画における考え方を踏襲し、本計画におけるまちづくりの方針及び目指すべき都市構造を以下のように定めます。

(1) まちづくりの方針

- 1) 高度で広域的な都市機能が集積し、にぎわいと活気に満ちた拠点の形成を図ります。
- 2) 日常生活に必要な店舗や病院、銀行などの都市機能（生活機能）が集積した拠点の形成を図ります。
- 3) 市街化調整区域の集落を維持するために、集落と公共交通の結節点である拠点の形成を図ります。
- 4) これら拠点や主要な都市施設を結ぶ高度なサービス水準が確保された公共交通幹線軸の形成を図ります。
- 5) 既存ストック（整った都市基盤）を有効活用しながら、安全・安心な暮らしや地域コミュニティを持続的に確保するために、一定程度以上の人口密度を確保します。

図 立地適正化計画におけるまちづくりの方針



(2) 目指すべき都市構造

都市全体の観点から、まちづくりの方針などを踏まえ、本市が目指す集約型都市構造の実現に向け、「拠点」及び「公共交通幹線軸」を都市構造として定めます。

■ 拠点の形成

- 豊橋駅周辺では、鉄道や路面電車、路線バスなどの利便性の高い公共交通が集中していることから、商業施設及び行政機関、総合病院、金融機関、文化施設など高度な都市機能が集積した「都市拠点」の形成を図ります。
- 南栄駅周辺、二川駅周辺、井原停留場周辺、藤沢町周辺においては、市街地内の生活圏の中心となる「地域拠点」の形成を図ります。
- 大清水駅周辺、和田辻停留所周辺などにおいては、豊橋市都市計画マスタープランの整備方針に基づき、市街化調整区域の生活圏の中心となる「地域拠点」の形成を図ります。

■ 公共交通幹線軸の形成

公共交通幹線軸は、以下の公共交通機関の組み合わせにより形成を図ります。

- 高いサービス水準と速達性、定時性を持つ利便性の高い広域幹線となるＪＲ東海道本線・飯田線、名鉄名古屋本線及び豊橋鉄道渥美線
- 豊橋駅を中心に放射状に配置され、市内の都市拠点と地域拠点の移動に対応する路面電車や主要なバス路線

図 目指すべき都市構造



2. 都市機能及び居住の誘導方針

●都市機能の誘導方針

本市の人口の将来見通しや本市の抱える課題を踏まえつつ、先に定めたまちづくりの方針を具体化するため、本市の都市拠点においては、定住促進や市外転出抑制につながる雇用の場の充実を図るとともに、にぎわいや活気の創出につながる高次な都市機能の集積を高めます。

また、公共交通の結節点でもある地域拠点においては、地域の生活中心地として日常生活に必要な都市機能の集積を高めていきます。

➡当該方針に基づき、市街化区域内に都市機能誘導区域を定めます。

●居住の誘導方針

都市機能集積の効果を活かしながら、確実に生活サービスを提供するとともに、将来にわたり都市機能を維持できるように、災害危険性の高い区域を除き、公共交通と連携しながら中長期的に居住の誘導を図るものとします。

➡当該方針に基づき、市街化区域内に居住誘導区域を定めます。



誘導の効果

これにより、中心市街地のにぎわい創出や、各拠点における都市機能の集積を支えるために必要な人口密度を、将来にわたり維持・向上することができるとともに、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の維持や、将来にわたり住み続けることができる安全・安心で安定した暮らしの確保が可能になると考えられます。

■市街化調整区域における集落維持のための対応

豊橋市都市計画マスタープランに定めた「地域拠点」のうち、市街化調整区域に位置する大清水駅周辺ならびに和田辻停留所周辺については、市街化調整区域における日常生活を支える機能の集積を高めていくような施策を進めます。

また、居住の誘導を図るべき市街化区域以外にも多くの集落が点在し、多くの人が暮らしながら本市産業の柱である農業を支えていることから、各種施策を連携することで世代間バランスを確保し、地域のコミュニティが将来にわたって維持できるようにしなければなりません。

そのためには、既存集落においても、点在する集落をできるだけ集約化して現在の生活利便性を今後も維持していくために、「コンパクトコミュニティ」のまちづくりを進める必要があります。

