

第1号議案 豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030
改訂（素案）について

豊橋市都市計画審議会

※下線部が現行計画からの変更箇所になります

豊橋市都市計画マスタープラン 2021-2030

改訂

(素案)

目 次

序章 都市計画マスタープランについて	5
1. はじめに.....	6
2. 計画の概要.....	7
(1) 計画の位置づけ.....	7
(2) 計画期間.....	7
(3) 計画の構成.....	7
第1章 計画の背景	11
1. 人口の見通し.....	12
2. 計画の5つの視点.....	13
第2章 基本理念	25
1. 都市づくりの基本理念.....	26
第3章 都市づくりの目標像と基本方針	27
1. 目標像と基本方針.....	29
2. 将来都市構造.....	38
3. 豊橋市立地適正化計画の方針.....	40
4. 立地適正化計画における市街化区域の都市集約のイメージ.....	42

第4章 分野別の方針	45
1. 土地利用.....	47
(1)市街化区域の方針.....	47
(2)市街化調整区域の方針.....	50
2. 公共交通.....	53
(1)広域公共交通.....	53
(2)公共交通幹線軸.....	53
(3)支線公共交通・アクセス交通.....	54
(4)交通結節点.....	54
(5)交通DX.....	55
3. 道路.....	57
(1)広域幹線道路等.....	57
(2)自転車通行空間・歩行空間.....	58
4. 公園・緑地.....	60
(1)公園・緑地.....	60
(2)緑化.....	61
5. 河川・下水道.....	63
(1)河川.....	63
(2)下水道.....	64
6. その他都市施設等.....	65
(1)市場・と畜場.....	65
(2)駐車場.....	65
(3)ごみ処理施設.....	65
(4)広域交流施設.....	66
(5)その他施設.....	66
7. 市街地整備.....	67
(1)中心市街地整備.....	67
(2)計画的市街地整備.....	68
(3)既成市街地整備.....	69

8. 景観形成.....	70
(1) 里山の景～東部丘陵地域～	70
(2) 川の景～豊川沿川地域～	70
(3) 港の景～三河湾沿岸地域～	71
(4) まちの景～市街地地域～	71
(5) 農の景～南部田園地域～	72
(6) 海の景～表浜沿岸地域～	72
9. 都市防災.....	74
(1) 防災まちづくり.....	74
(2) 都市施設.....	75
(3) 建築物	76
第5章 計画推進のために.....	79
1. 協働による都市づくりの推進	81
2. 都市づくりに関する情報提供.....	83
3. 都市計画制度等の活用.....	83
4. まちづくりDXの推進	84
5. 関係機関や関連計画との連携	86
6. 計画の進捗管理と見直し	87
参考資料	93
1. 策定体制.....	94
(1) 策定体制.....	94
(2) 策定アドバイザー会議名簿.....	95
2. 策定経緯.....	96
3. 用語解説.....	98

序章

都市計画マスタープランについて



1 はじめに

豊橋市は、古くは城下町や宿場町、湊町として栄えてきました。そして、戦後の戦災復興都市計画により市街地が整備され、計画的な都市づくりが進められてきました。東三河の広域的な都市拠点である豊橋駅は、新幹線をはじめとする各社の路線が乗り入れ、路面電車は市民の足として「市電」の愛称で親しまれています。また、都市部を中心に道路網が放射環状に広がるなど、都市基盤が整えられるとともに、三河港を拠点とする物流、全国有数の産出額を誇る農業など、産業や経済は大きく発展を遂げ、現在の恵まれた都市環境が整ってきました。

しかし、本格的な人口減少や超高齢社会の到来をはじめとし、地球環境問題の切迫や大規模自然災害の頻発、急速に進歩する情報通信技術など、都市づくりを進める上での社会情勢は大きく変化してきています。

加えて、新型コロナウイルス感染症のまん延を契機に新しい生活様式・行動変容が求められる中、まちなかを中心に、道路空間などのオープンスペースの柔軟な活用が重要となってきています。

一方、リニア中央新幹線の開業により広域的なヒトの移動が活性化することが予測されるとともに、本市においても浜松湖西豊橋道路や豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）が実現することで、都市の構造が変わるなど、今後ヒトとモノの動きが大きく変化することが見込まれます。

こうした中、本市では世界共通の目標である持続可能な開発目標「SDGs」の達成に向け、その理念に沿った取り組みを積極的に推進し、持続可能なまちの実現を目指しています。

今回、これらの社会情勢や本市を取り巻く都市構造の変化を的確に捉えたこれからの時代にふさわしい都市計画マスタープランをとりまとめました。

これまで築いてきた都市づくりの基盤を継承するとともに、本計画においてもSDGsの目標を踏まえ、市民一人ひとりが安心して暮らし続けることができる都市を目指していきます。

■ 計画の構成図



都市の目標像と基本方針

目標 (SDGs)

【基本方針】

- ①まとまりのある都市づくり
- ②拠点づくりと生活圏の形成
- ③多様な選択ができる公共交通ネットワークの形成

立地適正化計画を反映

【基本方針】

- ①にぎわいと交流の拠点づくり
- ②さらなる産業の活性化に向けたヒトとモノの流れを支える基盤整備
- ③交通基盤を活かした産業基盤の整備

【基本方針】

- ①自然と調和する美しい都市づくり
- ②人と環境にやさしい都市づくり

【基本方針】

- ①大規模自然災害等に備えた安全で安心な暮らしの確保
- ②持続可能な都市経営を見据えた都市施設の配置

構造への転換

分野別の方針

1 土地利用

- 市街化区域の方針
住居系地域 商業系地域 工業系地域
- 市街化調整区域の方針
集落地域 農業地域 自然地域 工業系地域

2 公共交通

- 広域公共交通 ■公共交通幹線軸
- 支線公共交通・アクセス交通
- 交通結節点 ■交通DX

3 道路

- 広域幹線道路等
- 自転車通行空間・歩行空間

4 公園・緑地

- 公園・緑地 ■緑化

5 河川・下水道

- 河川 ■下水道

6 その他都市施設等

- 市場・と畜場 ■駐車場
- ごみ処理施設 ■広域交流施設
- その他施設

7 市街地整備

- 中心市街地整備
- 計画的市街地整備
- 既成市街地整備

8 景観形成

- 里山・川・港・まち・農・海の景

9 都市防災

- 防災まちづくり
- 都市施設
- 建築物

第1章

計画の背景

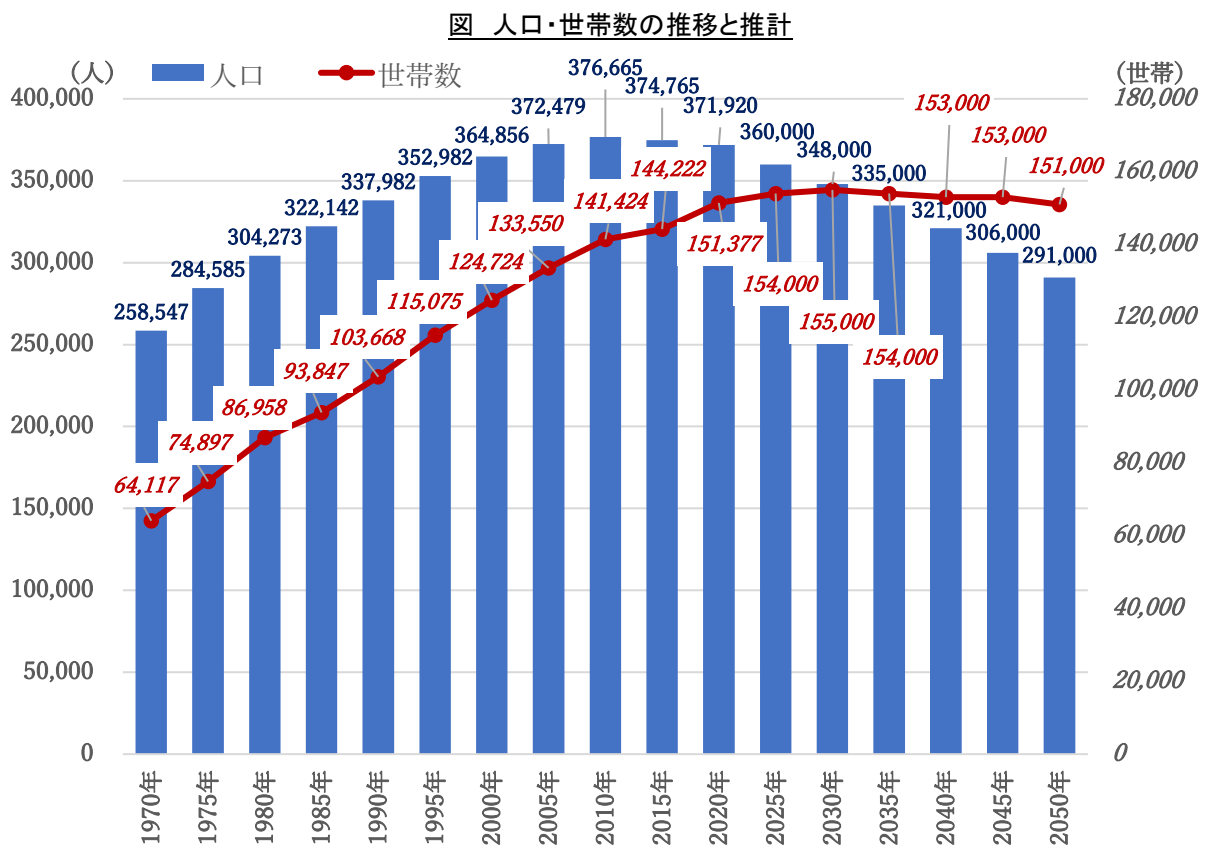


1 人口の見通し

本市の人口は2010（平成22）年には376,665人に達しましたが、その後10年間で約4,700人減少し、2020（令和2）年には371,920人となりました。また、2025（令和7）年以降の将来人口を推計すると、第6次豊橋市総合計画の最終年である2030（令和12）年には348,000人まで減少する見込みとなりました。このままでは、人口の減少は長期化し、2050年（令和32）年には300,000人を下回る291,000人まで減少するものと考えられます。

こうした中、本市では、2018（平成30）年9月に、人口減少を見据え、集約型都市構造への転換を図る「豊橋市立地適正化計画」を策定しました。また、2019（令和元）年度にはSDGsの達成に向け優れた取り組みを提案した自治体として、「SDGs未来都市」に選定され、「誰一人取り残さない」社会の実現に取り組んでいます。

本計画においても、社会情勢の変化に対応しつつ、柔軟かつ持続力のある新たな都市づくりの方針を示していくことが必要です。



※「2020(令和2)年までは国勢調査の実績値。2025(令和7)年以降は第6次豊橋市総合計画後期基本計画の推計値(コーホート要因法)」 (資料:第6次豊橋市総合計画後期基本計画)

2 計画の5つの視点

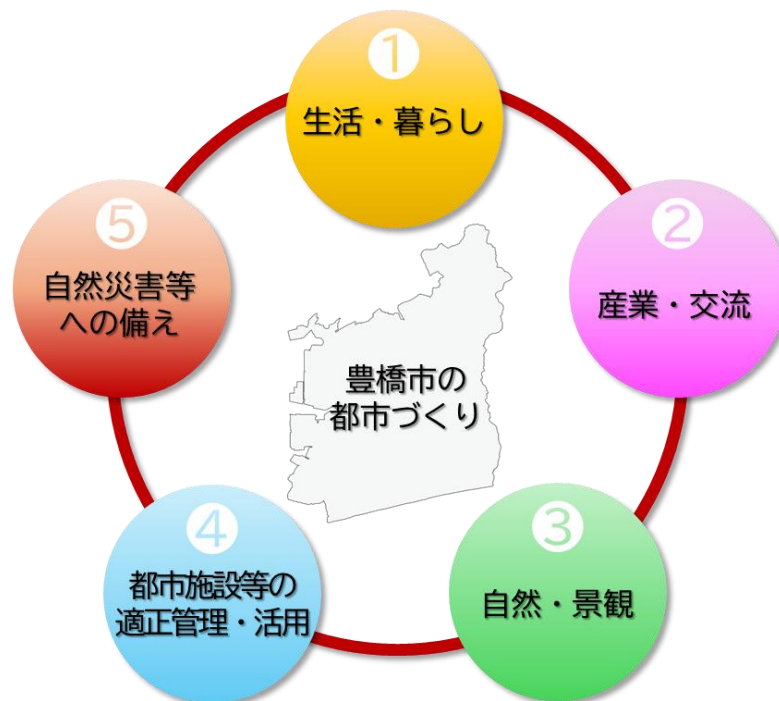
都市づくりの方針を示すにあたっては、本市の強みである自然環境（『自然・景観』）を活かしながら、人口減少や高齢化が進行する中であっても市民の快適な『生活・暮らし』を支えていくことを念頭に置く必要があります。

また、持続可能な都市を形成する観点から、産業の活性化や交流を促進（『産業・交流』）することや、財政状況が厳しい中、これまで整備してきた既存ストックの利活用（『都市施設等の適正管理・活用』）も検討する必要があります。

さらには、昨今、全国で自然災害が頻発化・激甚化する中、市民の安全・安心を確保する『自然災害等への備え』が都市づくりにも求められています。

これらのことを踏まえ、『①生活・暮らし』『②産業・交流』『③自然・景観』『④都市施設等の適正管理・活用』『⑤自然災害等への備え』の5つの視点を設定し、まちの現況や都市づくりの計画の方向性を整理し、新たな都市の姿として都市づくりの基本理念と目標像を示していきます。

図 計画の5つの視点

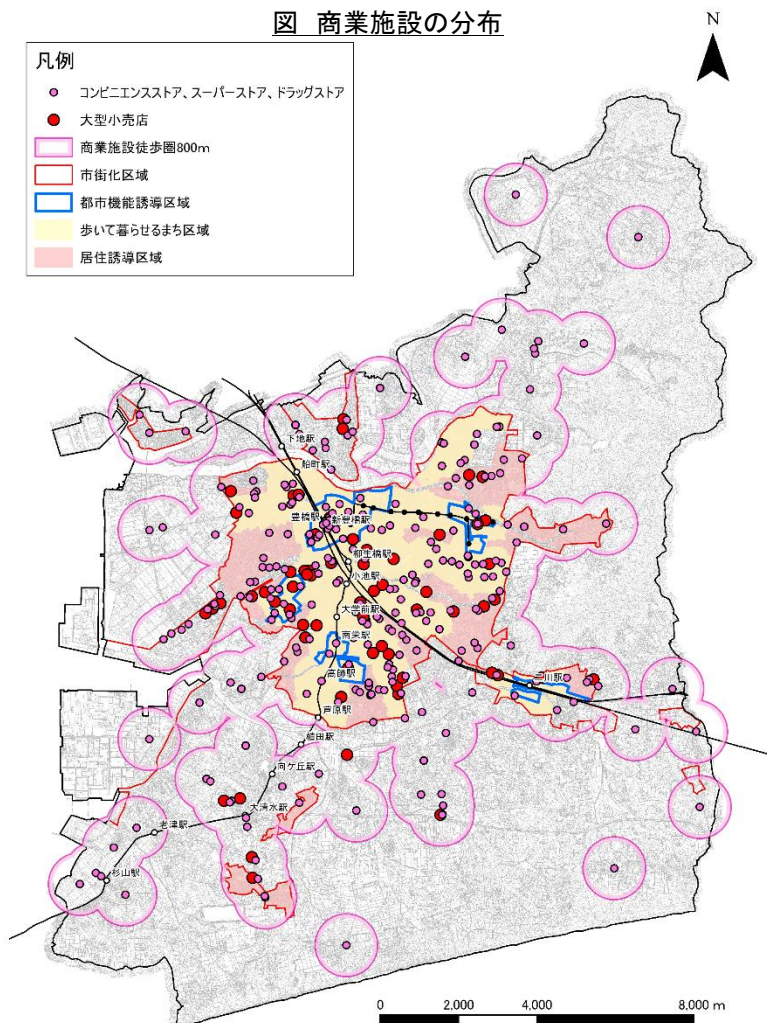


視点1 生活・暮らし

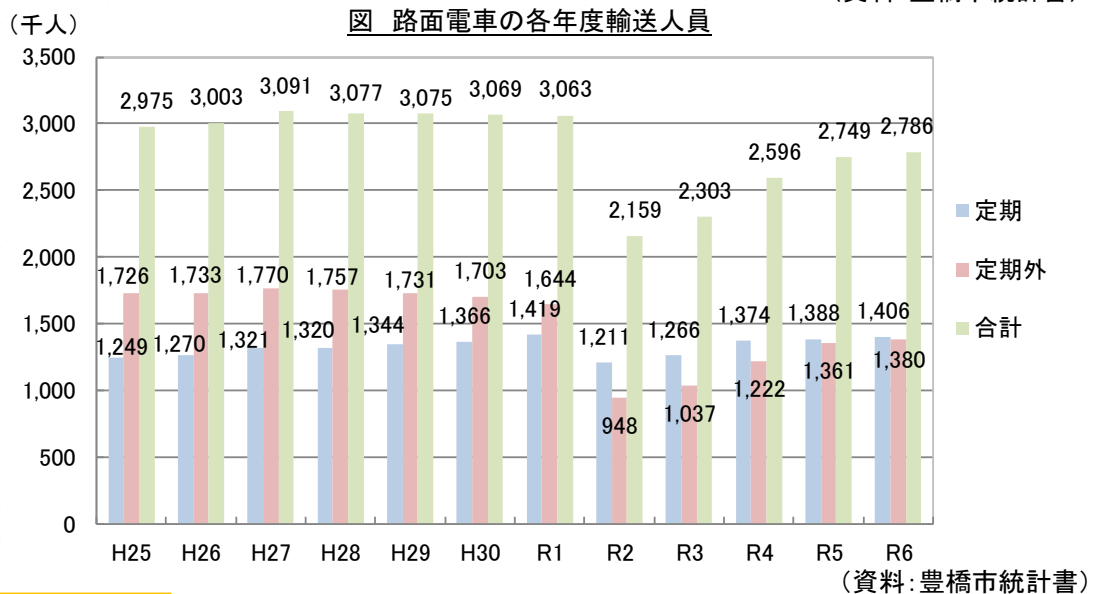
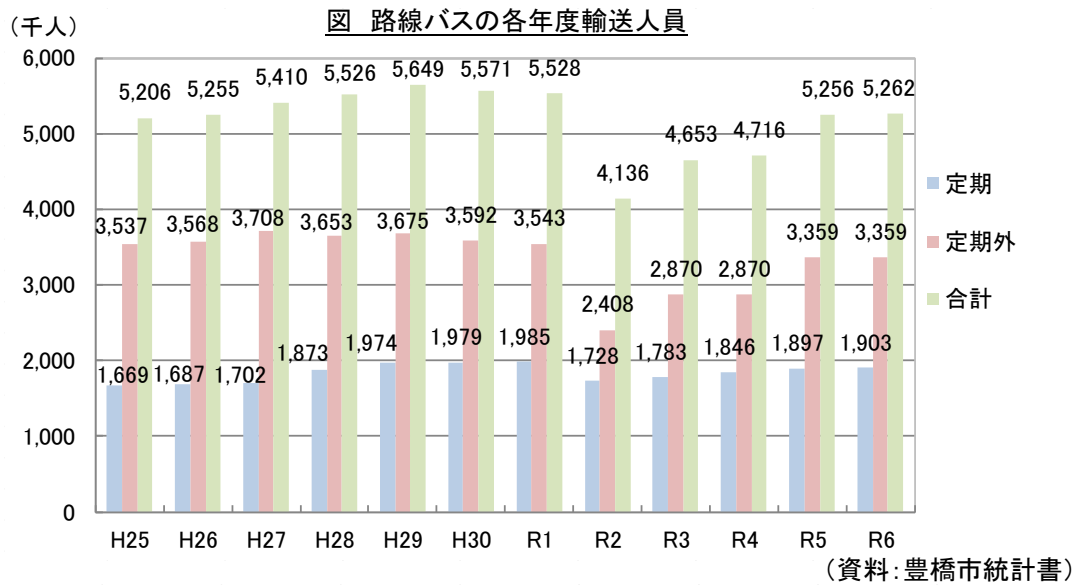
<まちの現況>

- (1)・2018（平成30）年9月に豊橋市立地適正化計画を策定しました。同計画では、都市機能誘導区域・居住誘導区域を設定し、集約型都市構造への転換を図っています。さらに、都市機能誘導区域及び公共交通幹線軸沿いに「歩いて暮らせるまち区域」を本市独自に設定し、居住を積極的に誘導しています。
- (2)・豊橋駅周辺の商業地域や豊橋鉄道渥美線・路面電車沿線等の近隣商業地域では、住居系土地利用が主となっています。一方、幹線道路の沿道では自動車での利用を主としたロードサイド施設の立地が進行しています。
- (3)・市街化調整区域にも多くの既存集落が点在し、主要幹線道路の沿道には店舗等が立地しています。
- (4)・公共交通利用者数は、コロナ禍による大幅な減少からは一定の回復が見られるものの、コロナ禍前の水準には至っていません。
・主要な駅や停留場周辺では駐輪場や駐車場の整備が進み、サイクル&ライドやパーク&ライドの利便性が高まっています。

図 商業施設の分布



(資料:全国大型小売店総覧 2025、iタウンページ)



計画の方向性

- (1) 立地適正化計画に基づく居住誘導区域への人口の集約
 - ➡ 豊橋駅周辺での土地の高度利用や「歩いて暮らせるまち区域」への居住者の誘導等
 - ➡ 誰にとっても便利な日常生活の維持・確保 (多様なニーズに対応した居住の場の確保、歩いて暮らしやすい生活圏の形成)
- (2) 都市拠点における商業・サービス業・業務の集積・活性化
 - ➡ 都市機能誘導区域における商業施設等の立地誘導
- (3) 集落地でのコミュニティ維持
 - ➡ 集落地の集約を前提とした、必要な生活機能の維持によるコンパクトコミュニティの推進
- (4) 持続可能な公共交通の維持・確保
 - ➡ 公共交通幹線軸の維持、新技術の活用による公共交通の利便性向上や効率化

視点2 産業・交流

<まちの現況>

- (1)・豊橋駅周辺の都市拠点では、商業施設・業務施設・文化施設などの都市機能が備わっており、豊橋公園において多目的屋内施設等の整備が進められています。
 - ・再開発事業等により、まちなか居住を推進するとともに、まちなかの文化と交流の機会を創出する「まちなか図書館」（2021（令和3）年度開館）の整備のほか、「穂の国とよはし芸術劇場（プラット）」での催し物、まちなか歩行者天国の開催などにより、中心市街地のにぎわいや回遊性の向上に取り組んでいます。
 - ・中心市街地のにぎわいを測る休日歩行者通行量は、2020（令和2）年度にコロナ禍により大きく減少しましたが、新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことに伴い、回復傾向にあります。
- (2)・本市の製造品出荷額等や事業所数は近年ほぼ横ばい傾向です。
 - ・産業用地における立地企業は増加していることから、豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）付近において新たな産業用地確保に向けた調査を行いました。
- (3)・国道23号名豊道路は2025（令和7）年3月に全線開通し、豊橋・豊橋東バイパス区間においては、4車線化が進められています。

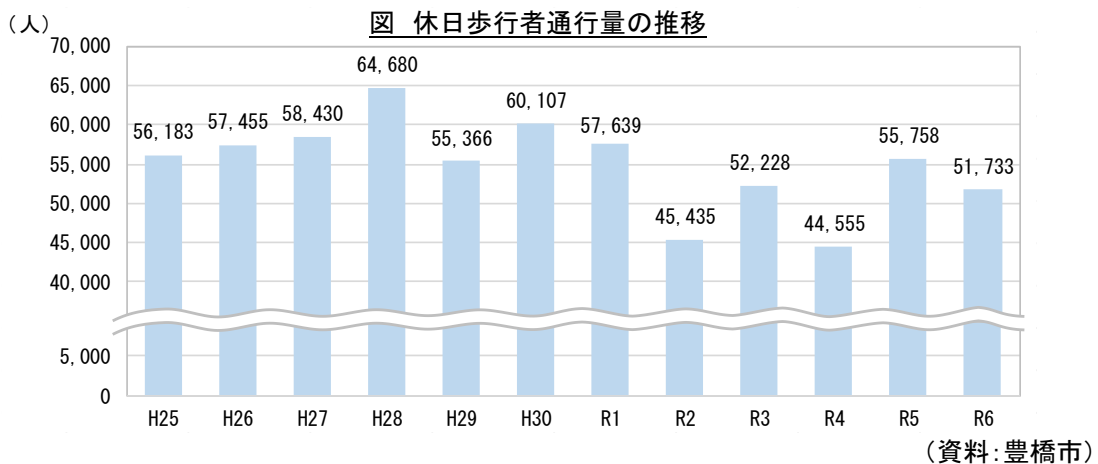
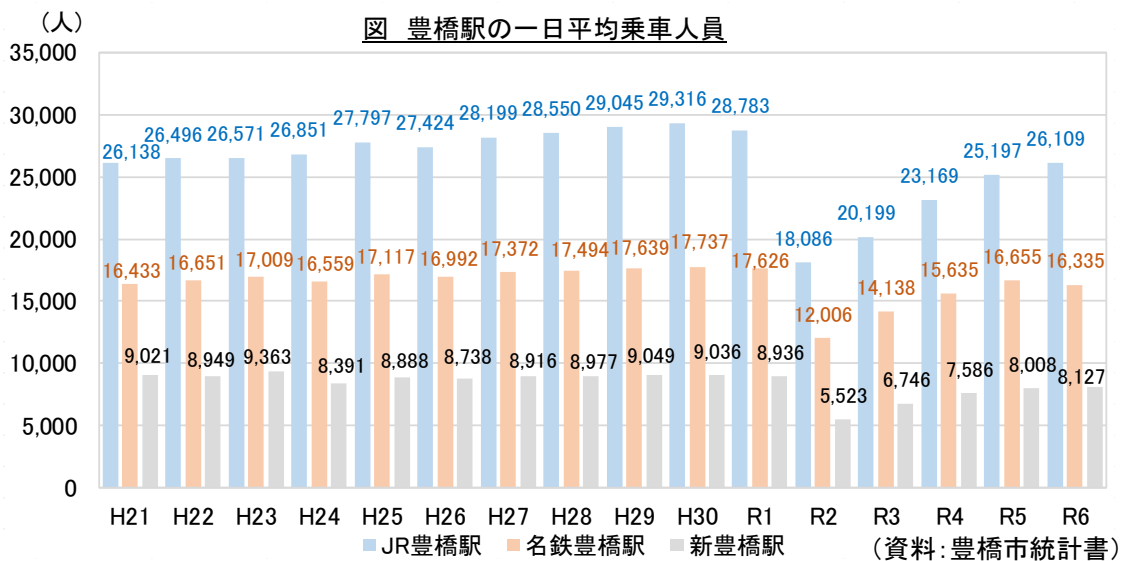
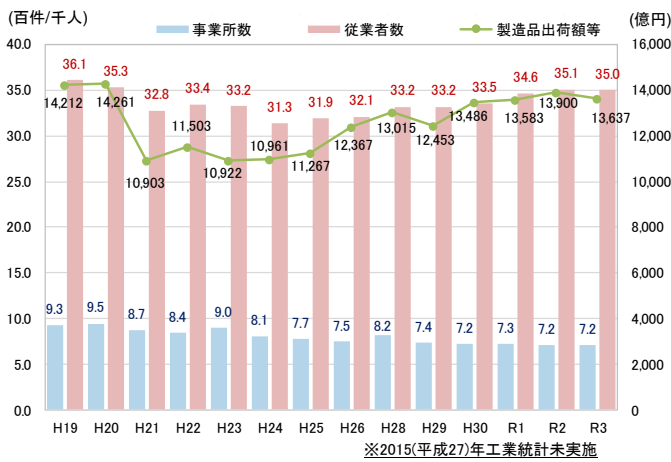
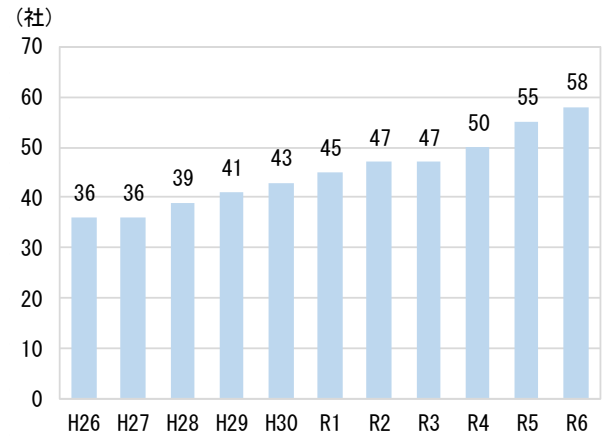


図 製造品出荷額等及び事業所数、従業者数
(従業員4人以上)の推移



(資料:工業統計、経済センサス(2016(平成28)年、2021(令和3)年))

図 産業用地における立地企業数



(資料:豊橋市)



まちなか歩行者天国の様子



まちなか図書館の様子

計画の方向性

(1) 中心市街地の都市機能の更新・さらなる活性化

➡豊橋駅周辺での再開発事業等による土地の高度利用・老朽建物の建て替え促進とストックの活用・民間投資の呼び込み、にぎわいの拠点と拠点とを結ぶ通りなどにおいて居心地が良く歩きたくなる空間の形成、公共空間を活用したイベント等の開催、まちづくりプレイヤーの発掘・育成につながる仕組みづくり

(2) 産業の活性化

➡リニア中央新幹線開業を見据え、サービス水準の向上が見込まれる豊橋駅へのアクセス向上や観光資源、農業・農産物等の地域固有の資源を活かした交流拠点の形成、交通基盤を活用した工業団地の造成

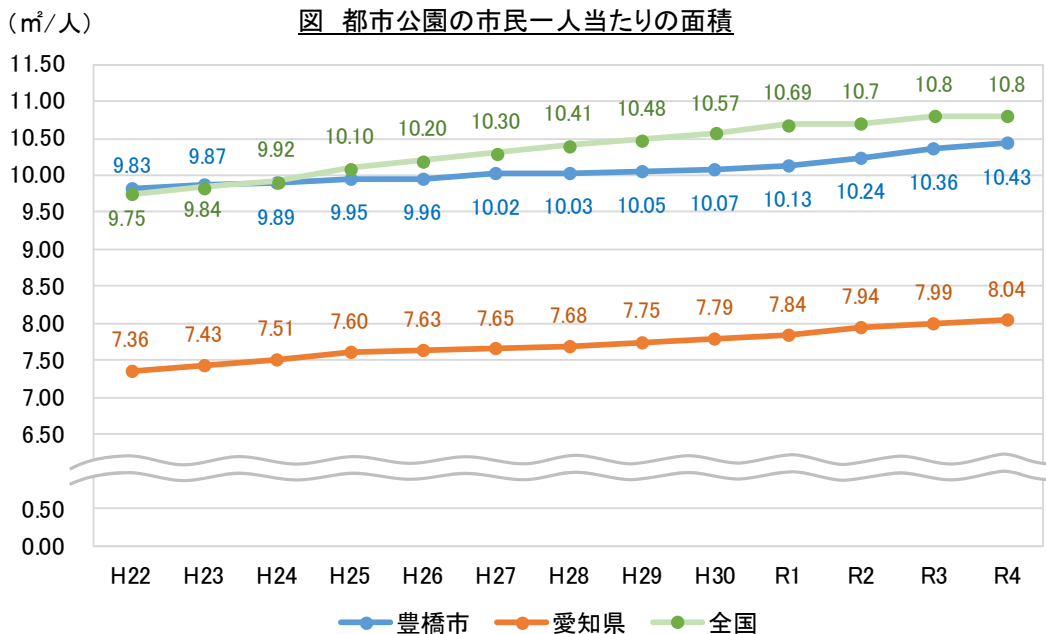
(3) ヒトとモノの流れを支える基盤整備

➡広域的な幹線道路の整備促進、幹線市道の整備推進

視点3 自然・景観

<まちの現況>

- (1)・市民に安心感と快適な道路空間をもたらす街路樹の整備が進んでいます。
- ・身近な公園だけでなく、歴史や自然、運動など魅力ある公園が整備されており、都市公園の市民一人当たりの面積は、都市公園法施行令の標準である10㎡を超えています。
 - ・緑に関する市民アンケート結果によると、「量は十分 質は不十分」と回答した割合が大幅に増えた一方、「量は不十分 質は十分」と回答した割合が減る結果となっています。
- (2)・二川宿周辺では、地域住民の合意形成が図られたところから順次、景観形成地区を拡大しており、景観に配慮した建築工事を支援することで、本陣などの歴史的な建造物に調和したまちなみ景観形成が進んでいます。
- ・曙町松並地区の民間による大規模複合開発地では、地区計画の運用により、緑あふれる良好な景観形成が進んでいます。
- (3)・近年、本市においても地球温暖化が原因とみられる気候変動の影響により、猛暑や集中豪雨などが頻発し、その災害も激甚化していることから、温室効果ガスの排出抑制に関する緩和策や気候変動による被害を軽減するための適応策を進めています。



(資料: 愛知県都市公園現況)

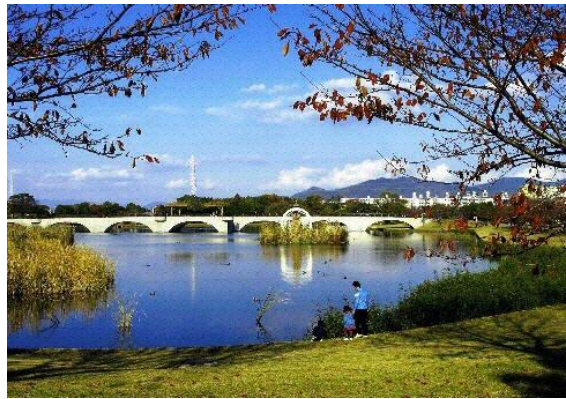
図 緑の量と質に関する市民アンケート結果

	量も質も十分	量は十分 質は不十分	量は不十分 質は十分	量も質も不十分	わからない
2019年	25.2	20.7	9.0	16.6	22.6
	+2.0	+11.6	-5.1	-2.7	+0.1
2024年	27.2	32.3	3.9	13.9	22.7

(資料: 豊橋市)



整備された街路樹



自然豊かな都市公園



地区計画による景観形成(曙町松並地区)

計画の方向性

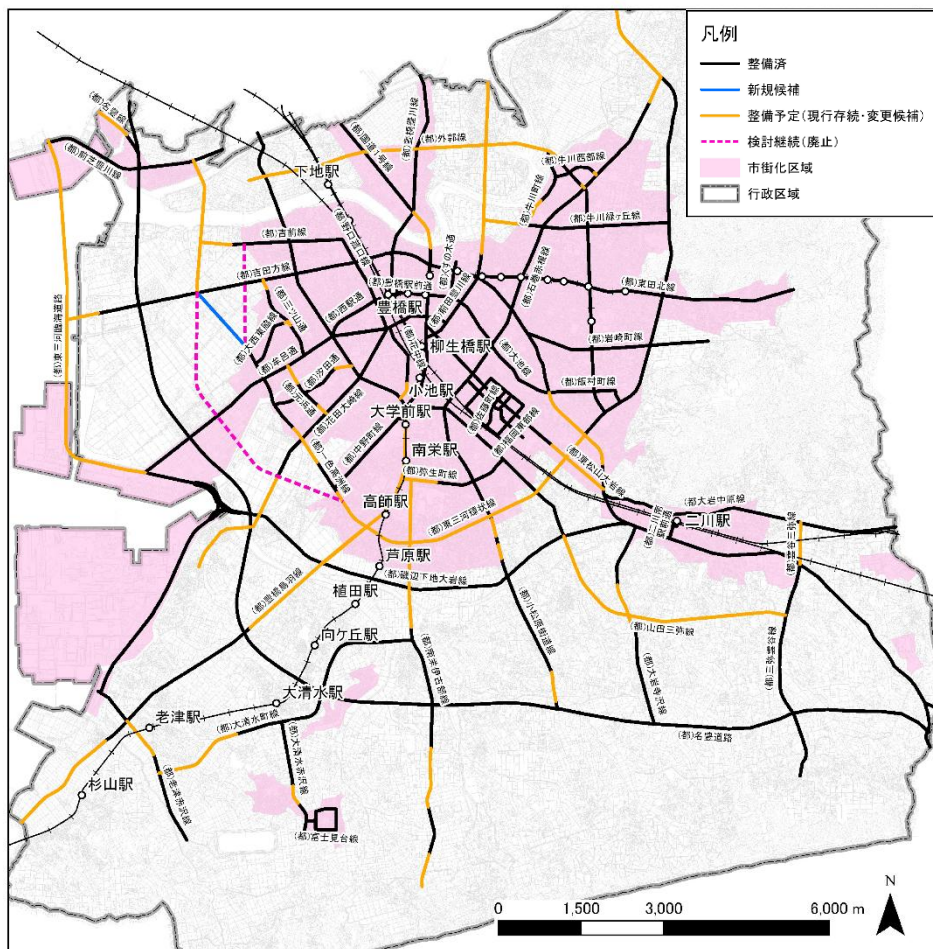
- (1) 質の高い緑のある市街地の形成
➡身近な緑の質の向上、緑の活用
- (2) 選ばれる美しいまちの形成
➡景観計画に基づく、規制・誘導の推進
- (3) 気候変動に対応したまちの形成
➡気候変動の影響への適応・温室効果ガスの削減

視点4 都市施設等の適正管理・活用

<まちの現況>

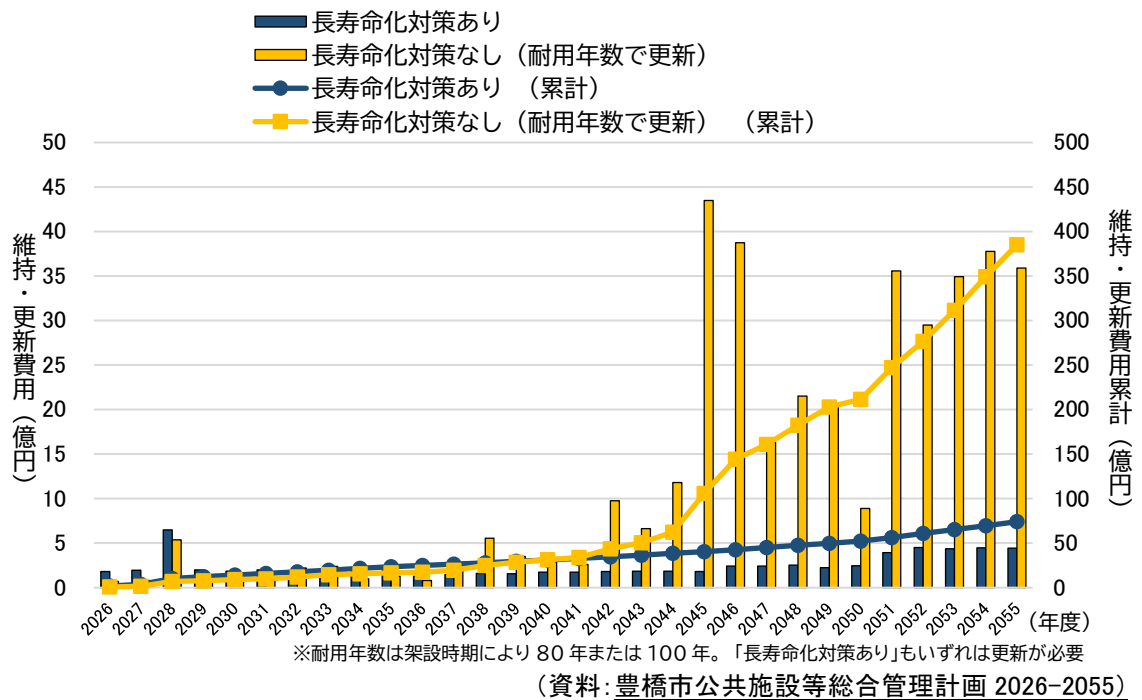
- (1)・本市における建物や道路、橋りょうなどの多くが昭和40年代から昭和50年代に整備されており、老朽化に伴ってこれから一斉に更新時期を迎えることから、2025（令和7）年度に豊橋市公共施設等総合管理計画2026-2055を策定し、これらの施設の総合的かつ計画的な管理と最適化に向けた取り組みを進めています。
- ・本市の都市計画道路の整備率は約74%です（2025（令和7）年3月末時点）。下水道は、主に市街化区域では、公共下水道として計画処理面積5,044ha、うち整備済みは4,513ha、整備率は約89%です（2025（令和7）年3月末時点）。このほか、主に市街化調整区域では、地域下水道として約972haが整備済みです（2025（令和7）年3月末時点）。
- (2)・本市の都市計画道路の未整備区間の大半は、都市計画決定されてからすでに30年以上経過しており、計画の見直しを進めています。また、長期にわたり未整備区域のある都市計画公園についても方針に基づき計画の見直しを進めます。
- ・土地区画整理事業は2地区で施行中となっており、宅地や道路の整備を行っています。一方で、都市計画決定されたものの、長期間にわたって事業化されていない地区も存在します。

図 都市計画道路の整備状況(2025(令和7)年3月時点)



(資料:豊橋市)

図 橋りょうの維持・更新費用試算結果



機能を複合化した施設
(大清水まなび交流館「ミナクル」)



長寿命化計画に基づく橋りょうの点検

計画の方向性

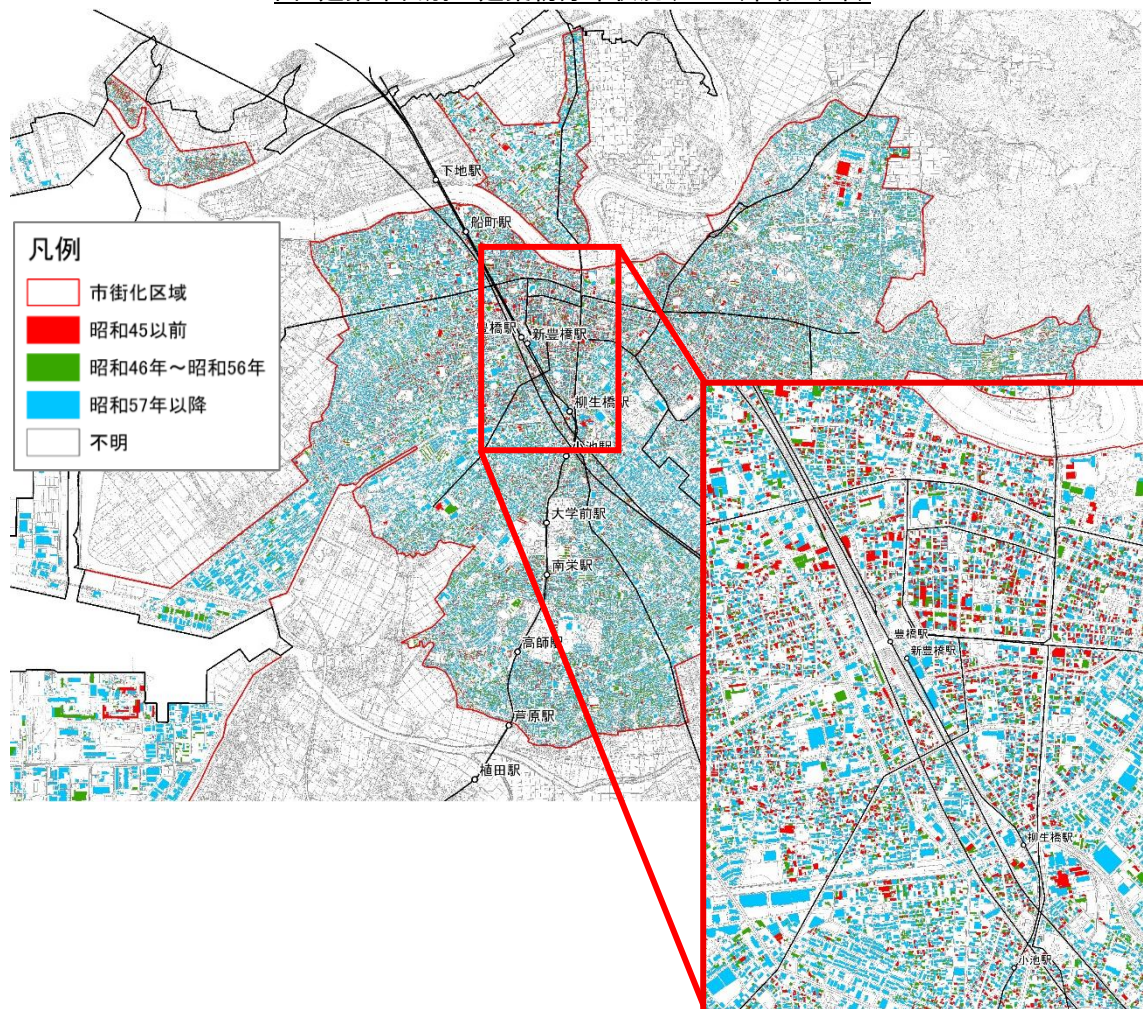
- (1) 都市施設の効率的・効果的な維持管理と適正配置
 - ➡ 長寿命化計画等に基づく維持管理の推進、民間活力の導入による公共空間の維持管理・有効活用、都市施設の適正配置
- (2) 都市施設の見直しの推進
 - ➡ 「豊橋市都市計画道路見直し結果」に基づく未整備都市計画道路の整備や都市計画手続き（変更・廃止等）の推進、未整備区域のある都市計画公園の計画見直し及び未整備となっている区画整理区域の都市基盤施設の課題解消に向けた取り組み検討

視点5 自然災害等への備え

<まちの現況>

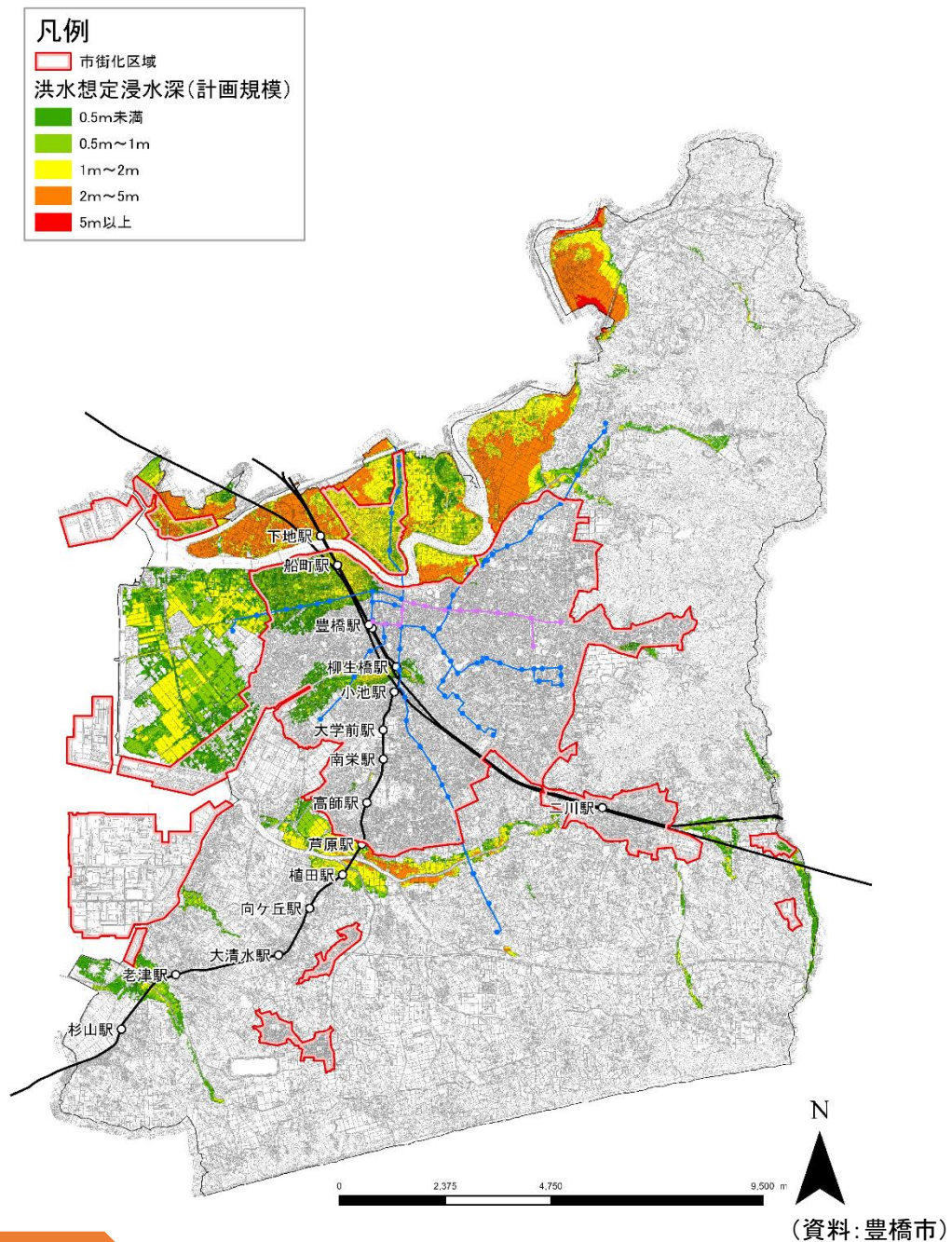
- (1)・本市では1945（昭和20）年の三河地震をはじめ、過去に大地震に襲われ、大きな被害を受けています。
 - ・近年、南海トラフを震源とする巨大地震の発生が懸念されており、対策を進めています。
 - ・市内には大雨や台風による浸水被害、高潮、土砂災害が想定される区域や地震に伴う津波、液状化、土砂災害の危険性が高い区域が存在します。
 - ・市街化区域内には新耐震基準以前（1981（昭和56）年以前）に建てられた建物が広く分布しており、特に豊橋駅周辺では多く残っています。
 - ・人口減少や少子化・高齢化に加え、世帯構成の変化などにより、近所づきあいが希薄化し、地域活動が低下しています。
- (2)・特に豊橋駅周辺や路面電車沿い等の古くからの既成市街地において、高齢化等により管理の行き届かない空家が発生しています。

図 建築年代別の建築物分布状況(2022(令和4)年)



(資料:都市計画基礎調査)

図 洪水による想定浸水深(計画規模)(2025(令和7)年6月時点)



計画の方向性

- (1)近年頻発する大雨や南海トラフ地震等の自然災害発生リスクへの平時からの備え
 - ➡立地適正化計画に基づく適切な居住誘導の推進、安全・安心を確保するための防災拠点・防災施設の整備・管理
 - ➡老朽建築物の耐震化
 - ➡市民主体の防災まちづくりの意識醸成、地域コミュニティの維持
- (2)空家の適正管理
 - ➡適切に管理されていない空家の対策

第2章

基本理念



1 都市づくりの基本理念

私たちのまち豊橋は、表浜海岸や弓張山地など豊かで美しい自然環境と温暖な気候に恵まれるとともに、日常生活に必要な店舗や病院が適度に分布し、路面電車をはじめとした公共交通が整備されるなど、生活利便性の高い暮らしやすいまちとされています。さらに、世界に誇る三河港や全国有数の農業産地を有するなど、力強い産業が本市の発展を支えています。こうしたまちの特色が他にはない特別な魅力として、「住みよいまち」を形成しています。

しかし、発展を続けてきたこれまでとは異なり、昨今、わが国では人口減少や少子化・高齢化の時代を迎え、本市においても労働力不足や社会保障費の増大など、市民の生活への影響が懸念されています。また、近年、頻発化、激甚化する自然災害等への備え、老朽化した都市施設等の更新など、多様な問題に対応しながらSDGsの目標でもある持続可能な都市づくりを進めていかなければなりません。

「住みよさ」は、先人たちのたゆまぬ努力によって築かれてきた私たちのまちの魅力です。この「住みよさ」を将来につなげるとともに、これから迎える新たな時代にあたり、さらなるまちのにぎわいや産業の発展により、活力あるまちになるよう、「私たちが未来へつなぐ 住みよく活力あるまち豊橋を」を基本理念とします。

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

第3章

都市づくりの目標像と基本方針



1 目標像と基本方針

本市が目指す都市の姿として、都市づくりの基本理念のもと、20年後を展望する長期的な視点から、「快適に暮らせるやさしいまち」「活気あふれる元気なまち」「自然豊かな美しいまち」「安全・安心がつづくまち」の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ます。

目標像 1

快適に暮らせるやさしいまち

～すべての人にやさしい豊橋であり続けるために～

【基本方針】

- 1 まとまりのある都市づくり
- 2 拠点づくりと生活圏の形成
- 3 多様な選択ができる公共交通ネットワークの形成

目標像 2

活気あふれる元気なまち

～活気にあふれ豊かに暮らせる豊橋であり続けるために～

【基本方針】

- 1 にぎわいと交流の拠点づくり
- 2 さらなる産業の活性化に向けた人とモノの流れを支える基盤整備
- 3 交通基盤を活かした産業基盤の整備

目標像 3

自然豊かな美しいまち

～環境にやさしく、自然と調和した美しい豊橋であり続けるために～

【基本方針】

- 1 自然と調和する美しい都市づくり
- 2 人と環境にやさしい都市づくり

目標像 4

安全・安心がつづくまち

～持続性が高く、災害にも強い豊橋であり続けるために～

【基本方針】

- 1 大規模自然災害等に備えた安全で安心な暮らしの確保
- 2 持続可能な都市経営を見据えた都市施設の配置

目標像

1

快適に暮らせるやさしいまち

～すべての人にやさしい豊橋であり続けるために～

自家用車に過度に頼らなくても、拠点や生活圏に応じた過ごし方、暮らし方ができるまちを目指します。

【目指すまちのイメージの一例】

このまちに引っ越したんだから、今日は車じゃなくて歩いて出かけよう。
お買い得なスーパー、ボクの公園、優しい…けどちょっと怖い歯医者さん。
歩いて、自転車。あれこれめぐったら良い運動になっちゃった。

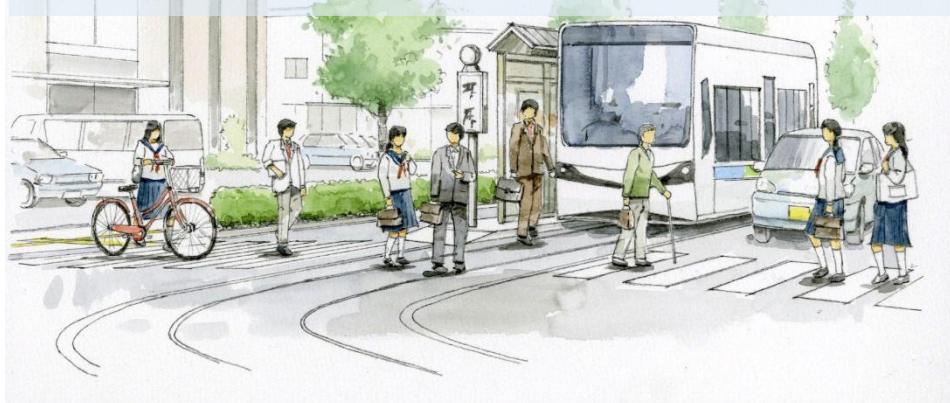
出かけるほど暮らしやすさを実感し、ちょっとした魅力が発見できる。
そんなまちを目指します。



「おはようございます」「はい、おはよう」「足元、気を付けてくださいね。」
目的が違ういろんな人が、いろんなことを考えながら、それぞれの行き先を
目指す。

ここは、それぞれの暮らしの時間が動き出す、はじまりの場所。

暑い日も、寒い日も、少し疲れた日も。どんな自分も受け入れてくれる。
出かけやすいまちを目指します。



【目標像実現のための基本方針】**① 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ます。
- 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します。

② 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ます。
- 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ります。
- 市街化調整区域内の地域拠点では、日常生活に必要な機能を維持し、周辺地域からのアクセス交通の確保により、生活圏の中心となる拠点の形成を図ります。
- 市街化調整区域の集落地では、農地や自然環境との調和の中、地域の実情に応じて、既存集落を中心に集約化を進め、将来にわたり一定のコミュニティを維持できる生活圏の形成を図ります。

③ 多様な選択ができる公共交通ネットワークの形成

- 公共交通幹線軸を中心とした公共交通ネットワークは、まとまりのある都市づくりの実現に必要不可欠であるため、都市づくりと一体となった持続可能なネットワーク形成を促進します。
- 公共交通が環境や健康に優しい乗り物という点に着眼した、交通行動の変革を促す取り組みを進めることで、過度に自家用車に頼らない都市交通体系を構築していきます。
- これら公共交通ネットワークの形成にあたっては、誰もが安全で安心して移動できるよう、自動運転技術や新たな情報技術の活用を検討し、快適に暮らせる便利なまちを目指します。

目標像

2

活気あふれる元気なまち

～活気にあふれ豊かに暮らせる豊橋であり続けるために～

まちの魅力と活力が広く伝わり、何度でも訪れ、めぐりたくなるにぎわいづくりと持続的な産業発展ができるまちを目指します。

【目指すまちのイメージの一例】

大切なあの人と駅前で待ち合わせ。最近できたあのカフェで作戦練って。
「今日は駅前を案内するね」「明日は海の方まで行っちゃおうか」

前から居ても、久しぶりに来ても、初めて来ても。
場所と人に元気をもらえる過ごし方、楽しみ方を提供できるまちを目指します。



豊橋のすごいところはどこでしょう？

自然がいっぱい。適度に都会。美味しい野菜に新幹線。
なんととっても三河港。

地の利、だけじゃない。たゆまぬ努力と鳥のまなざし。
コツコツと、そして大胆に。未来を見据えた活力あるまちを目指します。



【目標像実現のための基本方針】**① にぎわいと交流の拠点づくり**

- 豊橋駅周辺の都市拠点では、商業施設・文化施設など広域的な利用を想定した都市機能の集積を高め、多様なライフスタイルに応じた居住と雇用の場を確保し、にぎわいと活気に満ちた東三河の中心にふさわしい拠点の形成を図ります。
- 多くの市民や来訪者が集い、交流できるまちなかの空間形成を促進するため、市民協働や民間活力を活かしながら、中心市街地の活性化を進めるとともに、まちなかに滞在したくなるよう、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出を進めます。
- 豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）周辺や道の駅「とよはし」における広域交流拠点では、観光資源、農業・農産物等の地域固有の資源を活かし、広域から多くの人が訪れ、交流する中で活気や活力を育む拠点の形成を図ります。

② さらなる産業の活性化に向けたヒトとモノの流れを支える基盤整備

- 国道23号名豊道路や浜松湖西豊橋道路をはじめとする広域幹線道路は、産業を活性化するために重要な都市基盤であるため、整備や早期実現に向けた取り組みを推進するとともに、効率的で機能的な道路ネットワークの実現に向け、市内の幹線道路の整備を進めます。
- リニア中央新幹線の開業により、ヒトとモノの対流がさらに拡大することから、地域資源などを活かしたまちの魅力向上とともに、豊橋駅の機能強化を図ることで、活力あふれるまちを目指します。
- 三河港は、今後も世界に誇る重要港湾であり続けるため、港湾機能のさらなる強化に向けた整備を促進します。

③ 交通基盤を活かした産業基盤の整備

- 新規産業の立地を促進し、雇用機会の拡大や市勢の発展を図るため、既存の産業拠点への集積促進や、周辺環境に配慮した新たな産業拠点の整備など、さらなる産業の活性化に向けた拠点の強化を図ります。
- 国内有数の産出額を誇る農業が、これからも本市を代表する産業であり続けるため、広域幹線道路沿いを中心に農地の集積を促進します。また、農業者が安定的かつ効率的に生産できる基盤の整備を進めます。

目標像
3

自然豊かな美しいまち

～環境にやさしく、自然と調和した美しい豊橋であり続けるために～

私たちの社会や経済活動を支える基盤となる、豊かな自然環境を思いやりながら、心地よく暮らせる美しいまちを目指します。

【目指すまちのイメージの一例】

やっぱり豊橋って住むのにちょうどいい。山があつて、川があつて、空気がきれいで、絵になるまち。

ただ、そこにあるだけじゃ豊かさは続かない。

誰かがいくらかの誇りとともに、思いをはせて、手を入れて。

その気持ちを大切に、豊かで美しいまちを目指します。



そよぐ風。降り注ぐ日の光。運ばれてくる新緑の香り。
未来の豊橋のため、二輪のタイヤで駆けていく。

今日のひと漕ぎが明日への第一歩。

地球の恵みに応えられるよう、環境に優しいまちを目指します。



【目標像実現のための基本方針】**① 自然と調和する美しい都市づくり**

- 無秩序な市街地拡大の抑制と良好な居住環境の形成のため、市街地を取り囲む斜面林や街路樹などのグリーンベルト、東部などに広がる豊かな森林、まとまりのある農地などの保全を図ります。
- 生物多様性を確保するため、水と緑のネットワークを形成します。また、日々の生活に潤いと活気をもたらすため、住宅地等にある身近な緑の質の向上と活用により、暮らしを彩る緑を形成します。
- 地域らしく心地よい景観を次世代に引き継ぐため、地域の成り立ちやさまざまな自然、歴史・文化などの景観資源を大切にするとともに、新しく魅力ある景観を創出し、誇りと愛着を感じる美しい景観を形成します。

② 人と環境にやさしい都市づくり

- 環境や健康に優しいまちづくりに寄与するため、集約型都市構造の形成を進めます。また、公共交通の利用や徒歩等での生活を促進し、人々の快適な暮らしを維持するとともに、暑いなかでも安心して過ごせる環境の創出など気候変動の影響に対応したまちづくりを推進します。
- 自動車が円滑に走行できる道路整備や自転車通行空間、歩行空間の整備を進め、環境に配慮した移動を促進します。
- 公共施設や住宅地等の緑化、再生可能エネルギーの導入、公共施設や民間の建築物の脱炭素化等を促進し、環境に配慮したまちづくりを推進します。

目標像

4

安全・安心がつづくまち

～持続性が高く、災害にも強い豊橋であり続けるために～

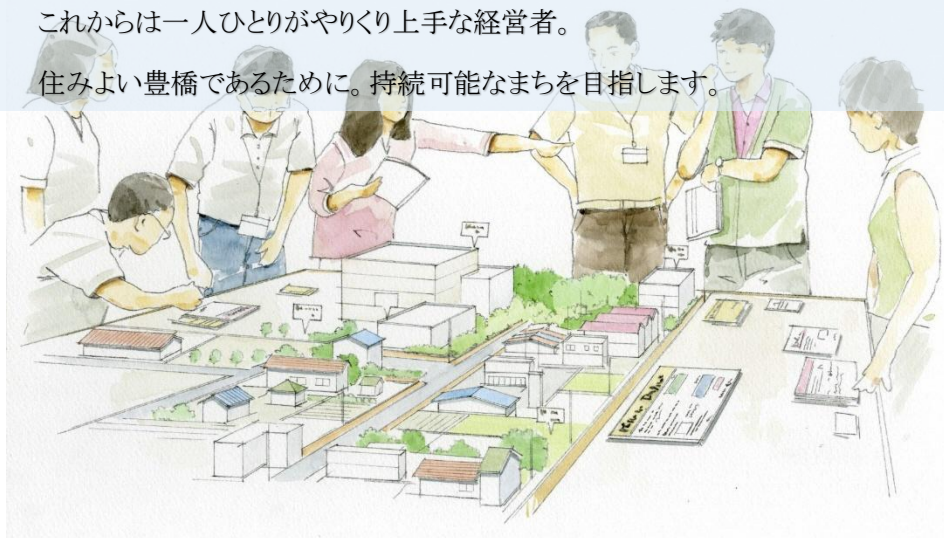
自然災害等の有事に備え、先を見据えた都市経営により、災害に強く安全で安心な暮らしが続くまちを目指します。

【目指すまちのイメージの一例】

災害が発生した時の心構えは大丈夫？
日ごろの備えを確認して、防災訓練にも参加します。
都市づくりの心構えは大丈夫？
消防車が通れる広い道、みんなが避難できる公園、もしもに備え整ったまち。
命を守る、災害に強いまちを目指します。



あちこちにある施設。少し古くなってきた。
あれもこれもつくりかえて、きれいに…なかなかそうもいかない時代。
私たちの子どもや孫の世代に、本当に求められるまちの姿って？
これからは一人ひとりがやりくり上手な経営者。
住みよい豊橋であるために。持続可能なまちを目指します。



【目標像実現のための基本方針】

① 大規模自然災害等に備えた安全で安心な暮らしの確保

- 災害から市民の暮らしを守るため、災害ハザードエリアから安全な地域への居住誘導を進め、災害リスクを考慮した土地利用への転換を図ります。
- 大規模自然災害に備えた都市基盤の強化や、総合的な治水対策などを計画的に進めるとともに、災害時の道路ネットワークの強化と防災拠点の充実を図り、強さとしなやかさをもった安全・安心の都市づくりを進めます。
- 災害に備えた都市づくりをより効果的にするため、市民の防災意識を高めるとともに、地域防災力の向上を図り、市民と一体となって災害に強いまちを目指します。

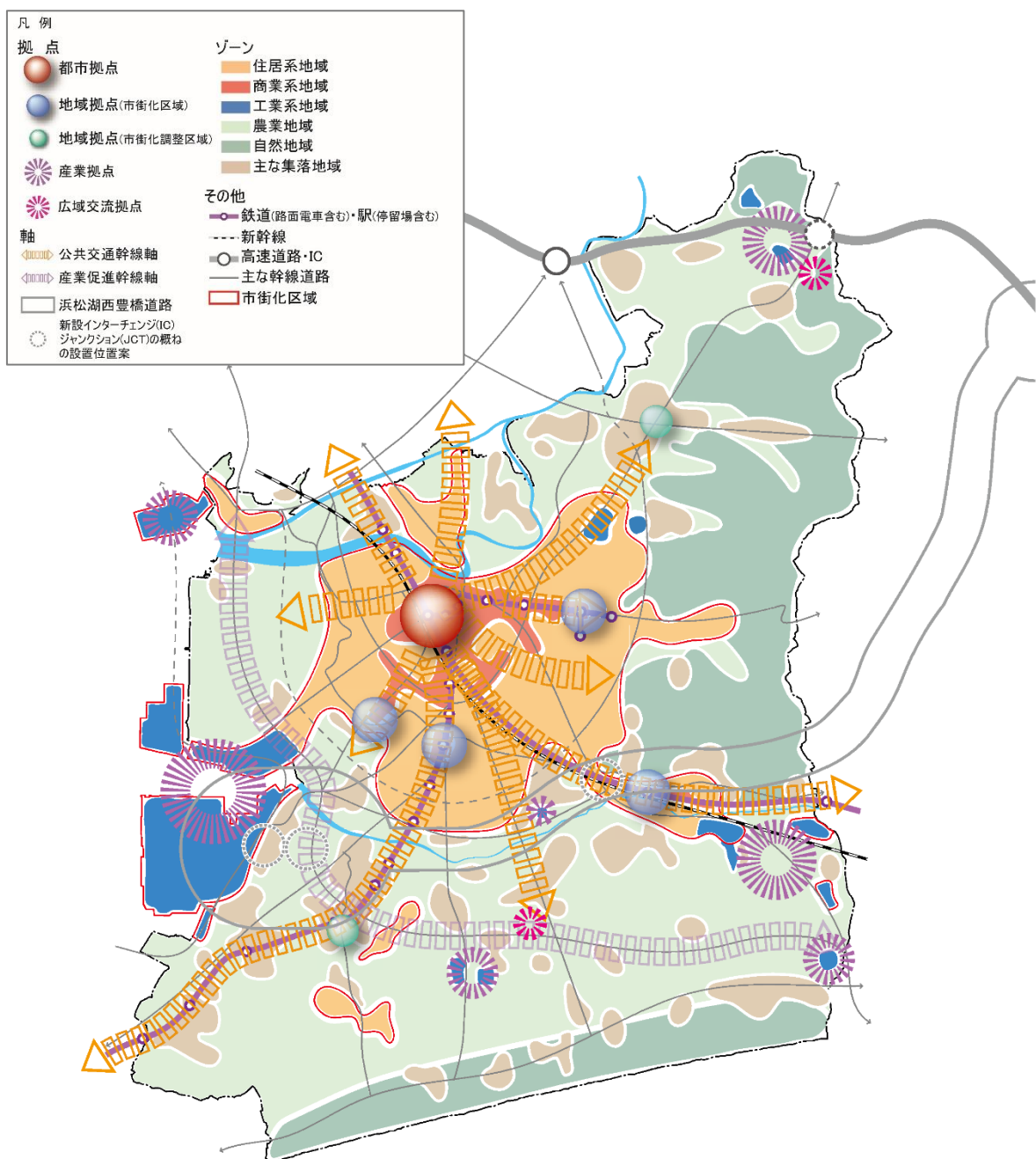
② 持続可能な都市経営を見据えた都市施設の配置

- 都市施設等のストックについては、長寿命化対策により有効活用を図りつつ、機能の複合化、集約化などを進めるとともに、目指すべき都市構造に対応するため、都市施設等の適正配置を図り、持続可能な都市づくりを進めます。
- 都市の持続性を確かなものとするため、都市施設等の維持管理などにあたっては、民間活力の導入や市民協働により、一層効果的なストックマネジメントを進めます。

2 将来都市構造

目標像の実現に向け、将来都市構造を定めます。都市構造は、商業、医療、福祉などの都市機能や産業基盤、交流施設といった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」、公共交通や主要幹線道路等により各拠点を結び市民の生活や産業活動を支える「軸」、住居系地域や商業系地域など、地域の大まかな土地利用の方向性を示す「ゾーン」の3つの要素から構成します。

図 将来都市構造図



語句の説明	
①拠点	
<p>■ 都市拠点：</p> <p>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</p> <p>■ 地域拠点(市街化区域)：</p> <p>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</p>	<p>■ 地域拠点(市街化調整区域)：</p> <p>大清水駅周辺、和田辻停留所周辺における、交通結節機能や施設を活かし、日用品を扱う店舗や病院など身近な都市機能の維持を図り、市街化調整区域の生活圏の中心となる拠点</p> <p>■ 産業拠点：</p> <p>豊橋新城スマートインターチェンジ(仮称)周辺及び主要幹線道路沿道等の交通基盤の利便性が高い地区並びに三河港の臨海部及び県境部といった産業基盤が充実した地区における、工場や物流施設の集積を促進することでさらなる産業の発展に資する拠点</p> <p>■ 広域交流拠点：</p> <p>豊橋新城スマートインターチェンジ(仮称)周辺や道の駅「とよはし」における観光資源、農業・農産物等の地域固有の資源を活かし、広域から多くの人が訪れ、交流する中で活気や活力を育む拠点</p>
②軸	
<p>■ 公共交通幹線軸：</p> <p>バスや鉄道など、高いサービス水準と速達性、定時性を持つ利便性の高い幹線的な公共交通で、市外との往来に対応する広域幹線や、都市拠点と地域拠点などを結ぶ市内幹線の軸</p> <p>■ 産業促進幹線軸：</p> <p>三河港の臨海部、県境部などの産業拠点と、広域的な産業拠点や高速道路との連絡強化を図る軸</p>	<p>■ 浜松湖西豊橋道路：</p> <p>東名高速道路三ヶ日ジャンクションと三河港区域を相互に連絡するとともに、東名高速道路及び国道23号名豊道路等と合わせて広域道路ネットワークを形成する道路。速達性、定時性の向上による物流支援や災害時の円滑な救護活動・支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進などが期待されている軸</p>
③ゾーン	
<p>■ 住居系地域：</p> <p>良好な居住環境が維持・保全され、生活利便施設が適切に立地する住宅用地を主体とする地域</p> <p>■ 商業系地域：</p> <p>土地の高度利用が図られ、広域的な利用が見込まれる都市機能が集積する商業用地を主体とする地域</p> <p>■ 工業系地域：</p> <p>工場の生産環境の維持・保全と利便性の向上が図られつつ、周辺環境と調和した工業用地を主体とする地域</p>	<p>■ 農業地域：</p> <p>農業生産の場として優良な農地が保全された地域</p> <p>■ 自然地域：</p> <p>生物多様性の保全が図られるとともに、市民が自然とふれあうことのできる場が確保された地域</p> <p>■ 主な集落地域：</p> <p>市街化調整区域において居住環境が維持・確保され、一定のコミュニティが形成された地域</p>

3 豊橋市立地適正化計画の方針

「立地適正化計画」とは、人口減少や高齢化等に対応し、持続可能な都市経営を行うために策定する、居住機能や商業・医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通幹線軸の形成等に関する包括的なマスタープランのことを言い、本市では2018（平成30）年度に策定しています。

豊橋市立地適正化計画に定められた「都市機能誘導区域」、「居住誘導区域」、「歩いて暮らせるまち区域」を市街化区域内に示し、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、将来にわたり維持するとともに、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸の維持や、住み続けることができる安全・安心な暮らしの確保を目指します。

将来都市構造の実現に向けた集約型都市構造への転換を図るため、立地適正化の方針を以下に定めます。

■都市機能の誘導方針

本市の人口の将来見通しや課題を踏まえつつ、本市の都市拠点においては、定住促進や市外への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度な都市機能の集積を高めます。

また、地域拠点においては、地域の生活の中心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。

■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ります。

■防災指針

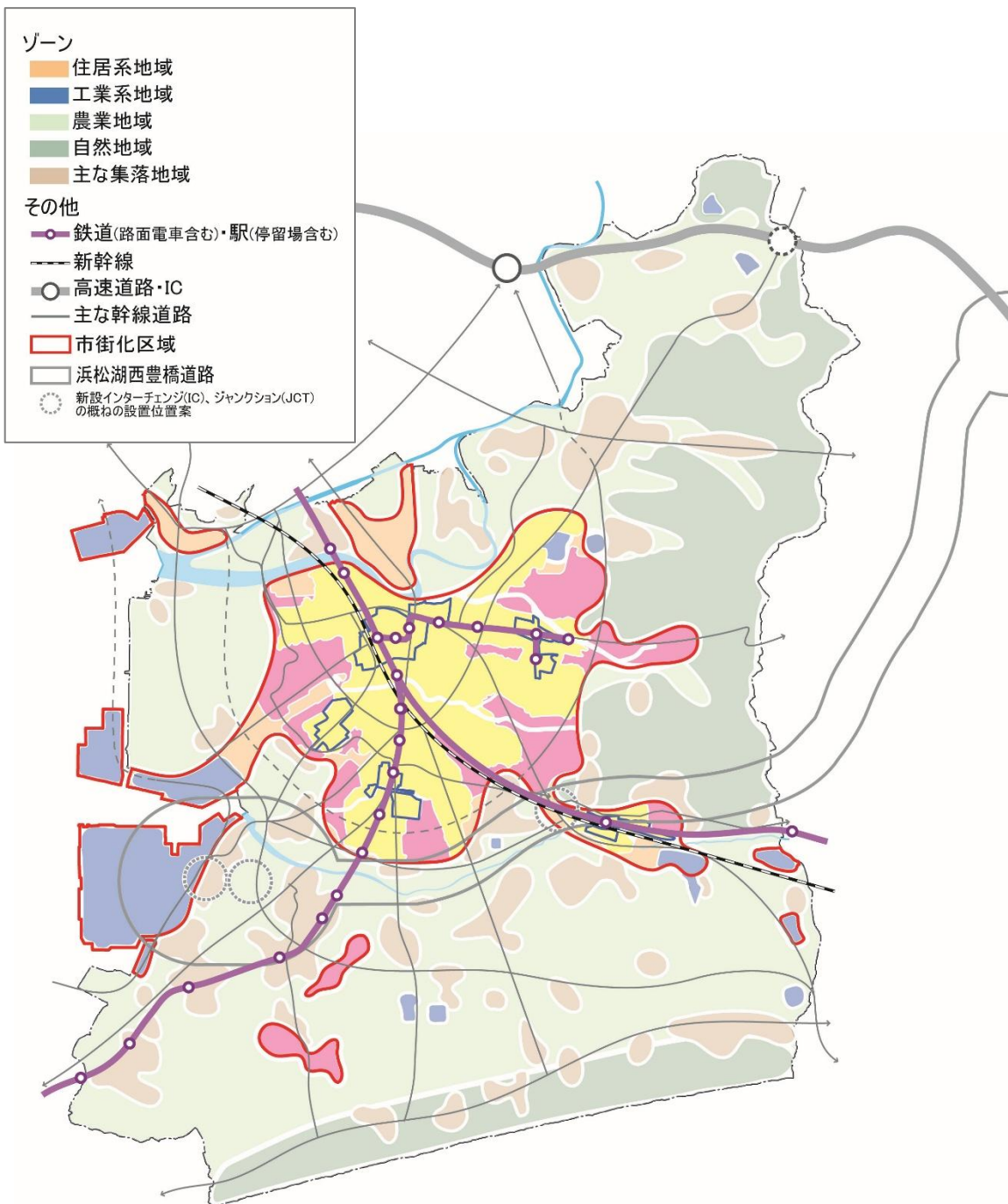
防災指針は立地適正化計画で定めている利便性の高いエリアに都市機能や居住の誘導を図るにあたって、災害リスクに対しどのように安全を確保するかを示す指針です。本市は河川沿いなどにおいて既に市街地を形成し、利便性が高い地域があることから、水害を中心とした災害リスクを抱えた地域を居住誘導区域に含めています。そのため地域住民と災害リスクを共有した上で、地域全体の防災力向上を図るとともに、災害リスクに対する各種取り組みにより、利便性が高く安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。

また、居住誘導区域外についても、現に生活している居住者がいることを踏まえ、災害リスクに対する各種取り組みにより、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。

図 豊橋市立地適正化計画の方針における区域図

凡例

居住誘導区域	一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域
歩いて暮らせるまち区域	都市機能誘導区域または各拠点へのアクセス性に優れた公共交通幹線軸沿線の居住誘導区域内において、居住を積極的に誘導する区域
都市機能誘導区域	商業・医療・福祉等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域



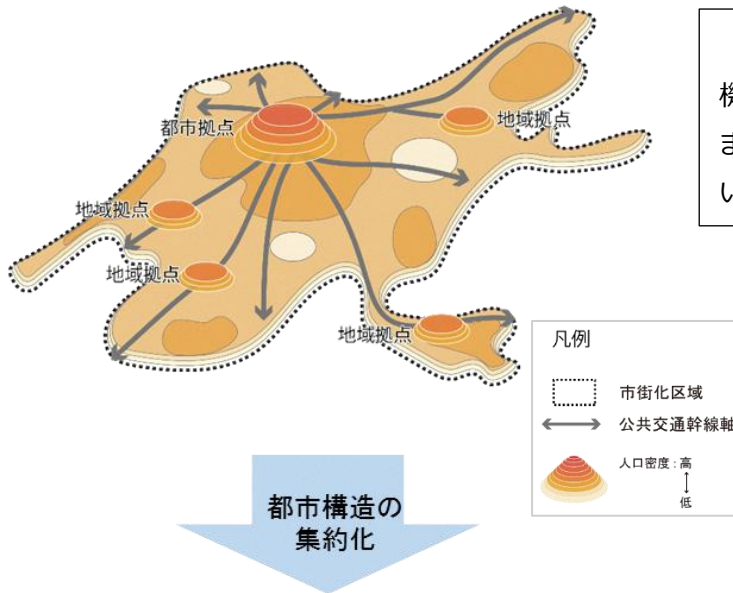
4 立地適正化計画における市街化区域の都市集約のイメージ

都市拠点である豊橋駅周辺では、市外からの利用も想定する広域機能の立地を維持・誘導するなど、まちににぎわいと活気をもたらし、人々に高度で多様なサービスを提供する都市機能を集積します。

また、公共交通ネットワークが形成されている主要な鉄道駅周辺等においては、広域的な都市機能、日常生活に必要な地域機能を集積し、良好な市街地を形成します。そして、都市拠点と地域拠点を結ぶ主要な鉄道・路面電車・幹線バス路線沿線では、病院、買い物等の暮らしを支える生活利便施設等を集積し、歩いて暮らせるまち区域を形成することで、生活利便性の高い市街地を形成します。

図 市街化区域における都市集約のイメージ

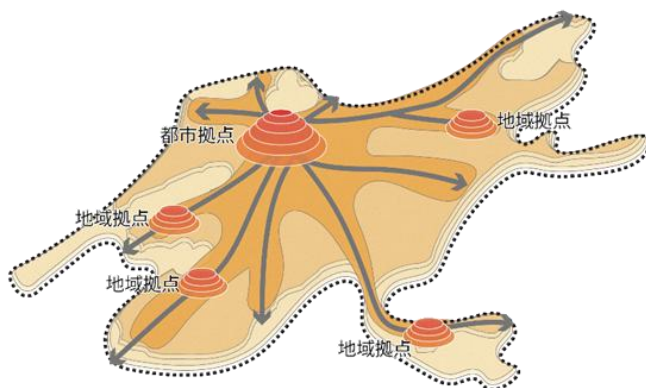
市街化区域における集約前のイメージ



主要な鉄道駅周辺に都市機能がある程度集積していますが、市街化区域全体において人口が分布しています。

都市構造の
集約化

市街化区域における集約後のイメージ



公共交通利便性が高い都市拠点、地域拠点に都市機能が集積するとともに、人口の集積が図られます。

また、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通沿線においても人口集積が図られます。

集約されると・・・

- まちなかを中心に、買い物や通院などが便利な暮らしやすいまちになる。
- 公共交通が利用しやすくなり、高齢者をはじめとした多くの人が出かけやすくなる。
- 行政サービスが集約・再編され、都市経営が効率化する。

第4章

分野別の方針



20年後を展望する都市の姿（目標像）の実現に向け、都市を構成する分野ごとに、10年後を目標年次とする「分野別の方針」を示し、総合的に都市づくりを進めていきます。

分野別の方針

- 1. 土地利用
 - 2. 公共交通
 - 3. 道路
 - 4. 公園・緑地
 - 5. 河川・下水道
 - 6. その他都市施設等
 - 7. 市街地整備
 - 8. 景観形成
 - 9. 都市防災
-

1 土地利用

機能的な都市活動の推進、良好な都市環境の形成を図り、市内各所の拠点を中心とした便利に暮らせる生活圏を形成する都市づくりを目指すため、区域ごとの方針に基づき、土地利用を計画的に誘導します。また、土地利用の変化や社会経済情勢等の変化に適切に対応するため、用途地域をはじめとする地域地区、地域特性などを反映した地区計画等の制度を活用し、規制・誘導の見直しを行うとともに、低未利用地などの対策を進めます。

(1)市街化区域の方針

市街化区域では、人口規模や経済規模に見合ったまとまりのある市街地を形成するため、現在の区域区分を基本として、住居系地域、商業系地域、工業系地域の3つに区分し、土地利用を計画的に誘導します。また、区域区分や用途地域については、社会情勢等の変化に基づき、適宜見直します。

■住居系地域

○主に東部から南部方面の市街地に位置する「専用住宅地」においては、良好な居住環境の維持・保全を図るため、今後も戸建て住宅を中心とした土地利用を維持・誘導します。

○主に「都市拠点」や「地域拠点」の周辺に位置し、戸建て住宅や集合住宅、商業施設などが複合的に立地する「一般住宅地」においては、地域住民の暮らしやすさを支える住宅地の形成を図るため、良好な居住環境に配慮しつつ、商業施設など日常生活に必要な都市機能の適正な確保・配置を促します。



良好な居住環境(野依台)

○歩いて暮らせるまち区域をはじめとする公共交通幹線軸の沿線においては、歩いて暮らせる市街地の形成に向け、利便性の高い公共交通が利用できる環境を活かし、周辺住宅地の居住環境に配慮しつつ、集合住宅や生活利便施設などの立地を促します。

■商業系地域

○都市拠点である豊橋駅周辺の「中心商業地」においては、東三河の中心都市としてふさわしい中心市街地の形成を図るため、民間再開発事業による土地の高度利用や空き店舗の有効活用などを促進し、土地の有効利用を進めるとともに、広域的な利用が見込まれる商業施設や文化施設などの都市機能の集積を高めます。



豊橋駅周辺

○「一般商業地」においては、周辺居住者などにとって利便性の高い商業地となるように、中心市街地の活性化に影響を与えない規模と範囲において、小売店、病院等の都市機能の立地を図ります。

■工業系地域

○明海地区をはじめとする三河港臨海部の「工業地」や、県境部の二川・谷川地区をはじめとする内陸型の「工業地」においては、本市の経済基盤を支える優良企業が多く集積していることから、工場の生産環境の維持・保全と利便性の向上を図るため、今後も用途の混在を防止する土地利用の方針を継続します。



三河港臨海部

○野田地区や下地地区、二川地区、前芝梅敷地区などの「住工複合地」は、主に軽工業の工場等の環境悪化のおそれの少ない工業の業務の利便を図る地区です。その中でも、工場などの減少と住宅の立地が顕著な地区については、その動向などを十分踏まえながら、今後の土地利用の方針を検討します。

(2)市街化調整区域の方針

市街化調整区域は市街化を抑制し、農地や自然を守る区域であるため、無秩序な開発を抑制するとともに、農業地域や自然地域との調和を保ち、集落地域の生活圏を維持していきます。また、地域活力の向上を図るため、ストックを活用した都市的土地利用を進めるとともに、産業や広域交流の活性化のため、農地や自然環境との調和を図り、地域特性に応じた産業用地の供給や地域資源の活用に資する土地利用を進めます。

■集落地域

○地域拠点に位置づけた大清水駅及び和田辻停留所周辺においては、周辺地域での暮らしを支える生活利便施設の維持を図ります。

○既存集落地では、地域の実情を踏まえつつ、後継者や移住者などコミュニティの担い手確保に向け、これまでの開発許可制度の運用に加え、空家を利活用した施策や農業振興策などと連携し、コミュニティの維持を図ります。

○点在する集落では、近年の人口減少や高齢化を踏まえ、コンパクトコミュニティの実現に向け、既存集落地を中心とした集約化を進めるため、従来の規制に加え、過度な拡散の抑制を検討します。

■農業地域

○農業生産基盤を整備して農地の大区画化や集積・集約化を進め、効率的な営農や未利用農地の活用を図ることで農地の保全に努め、農業生産の場としてさらなる活性化を目指します。



ほ場整備後の農地

■ 自然地域

○ 東部丘陵地域に広がる森林や表浜海岸一帯は、生物多様性の確保を図るため、豊橋自然歩道や石巻山、吉祥山の登山道、表浜海岸などの適切な維持管理により、市民が自然とふれあうことができる場を確保します。



アカウミガメが来る表浜海岸

■ 工業系地域

○ 新たな工業用地については、三河港や道路・鉄道網などの都市インフラを活かし、三河港の臨海部、県境部、広域幹線道路や主要幹線道路沿道において周辺環境との調和に配慮しつつ、地区計画制度などの活用により、工業用地の確保に努めます。

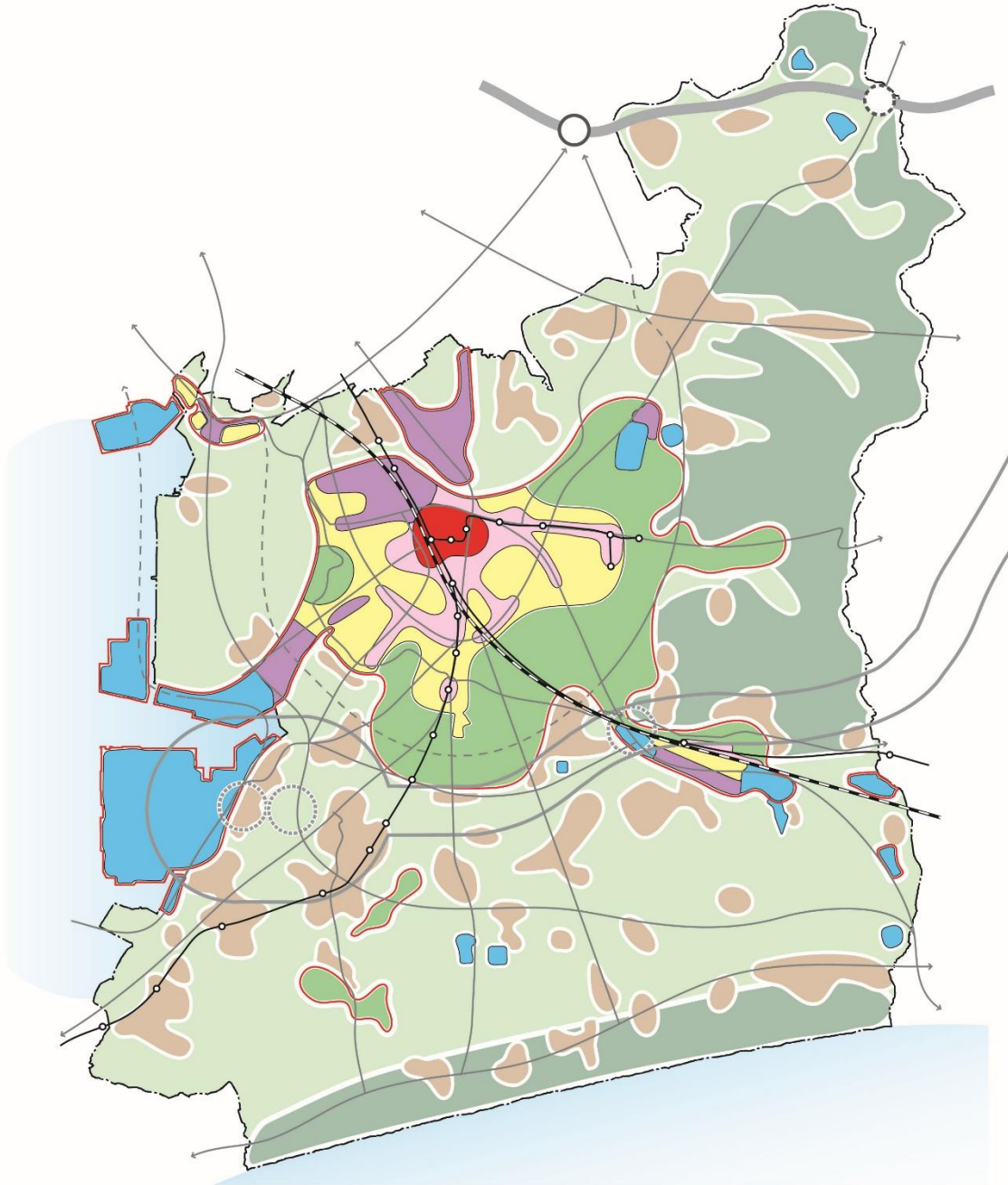


新たな工業用地(三弥地区)

【主な取り組み】

- 区域区分制度の適切な運用
- 地域の実情や将来像に即した用途地域の見直し
- 地区計画の活用
- 都市機能誘導区域への誘導施策の推進
- 居住誘導区域への誘導施策の推進
- コンパクトコミュニティ実現に向けた施策の検討

図 土地利用方針図



凡 例			
	専用住宅地		集落地域
	一般住宅地		農業地域
	一般商業地		自然地域
	中心商業地		市街化区域
	工業地		浜松湖西豊橋道路
	住工複合地		新設インターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT)の概ねの設置位置案
	主な幹線道路		鉄道(路面電車含む) 駅(停留場含む)
	新幹線		高速道路・IC

2 公共交通

鉄道や路面電車、幹線バスなどの公共交通幹線軸を中心に市民、事業者、交通事業者との連携により、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を図ります。

(1) 広域公共交通

○リニア中央新幹線の開業を見据え、広域的な交通利便性を向上させるため、豊橋駅の機能強化を促進します。



豊橋駅

(2) 公共交通幹線軸

○JR線や名鉄線は、鉄道事業者を中心に、利用者の利便性向上やアクセス性の向上などを進めます。

○市民の暮らしを支える路面電車や渥美線は、誰もが安心して利用できるよう、老朽施設や損傷が目立つ施設の更新などについて鉄道事業者への支援を行い、機能の維持を図ります。

○バス路線は、バス事業者による路線の再編・見直しを行うなど、利便性の高い公共交通幹線軸として維持・充実に図ります。



路面電車

(3) 支線公共交通・アクセス交通

○支線公共交通は、交通事業者と連携し、一団の住宅地や主要施設などと交通結節点を結び、日常生活に対応できるサービス水準を確保した路線として構築します。

○アクセス交通は、従来の乗合型公共交通サービスの確保が難しい地域において、鉄道駅といった最寄りの交通結節点などにアクセスしやすくするため、地域住民と交通事業者との連携等により移動手段を確保します。



コミュニティバス(東部東山線)

○三河港の臨海部や県境部など大規模な事業所が集積した地域において、通勤時などピーク時の渋滞緩和や環境負荷軽減を図るため、自家用車以外の通勤交通手段への転換を促す取り組みを進めます。

○自家用車の利用が難しくなった高齢者等に移動支援を行い、誰もが自立して移動できる環境を整えます。

(4) 交通結節点

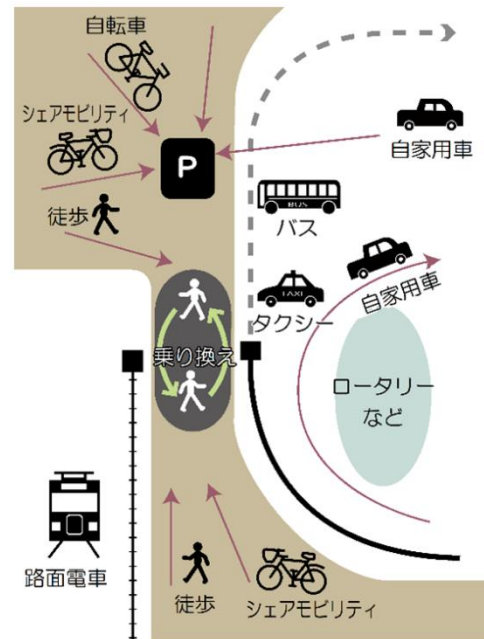
○交通結節点では徒歩や自転車、自家用車と公共交通との乗り継ぎを快適にするため、パーク&ライドやサイクル&ライドに資する駐車場や駐輪場の整備を促進します。

○主要な駅や停留場、バス停において施設の改善など、利用者が待ちやすい環境の整備を促進します。



赤岩口停留場

図 交通結節点のイメージ



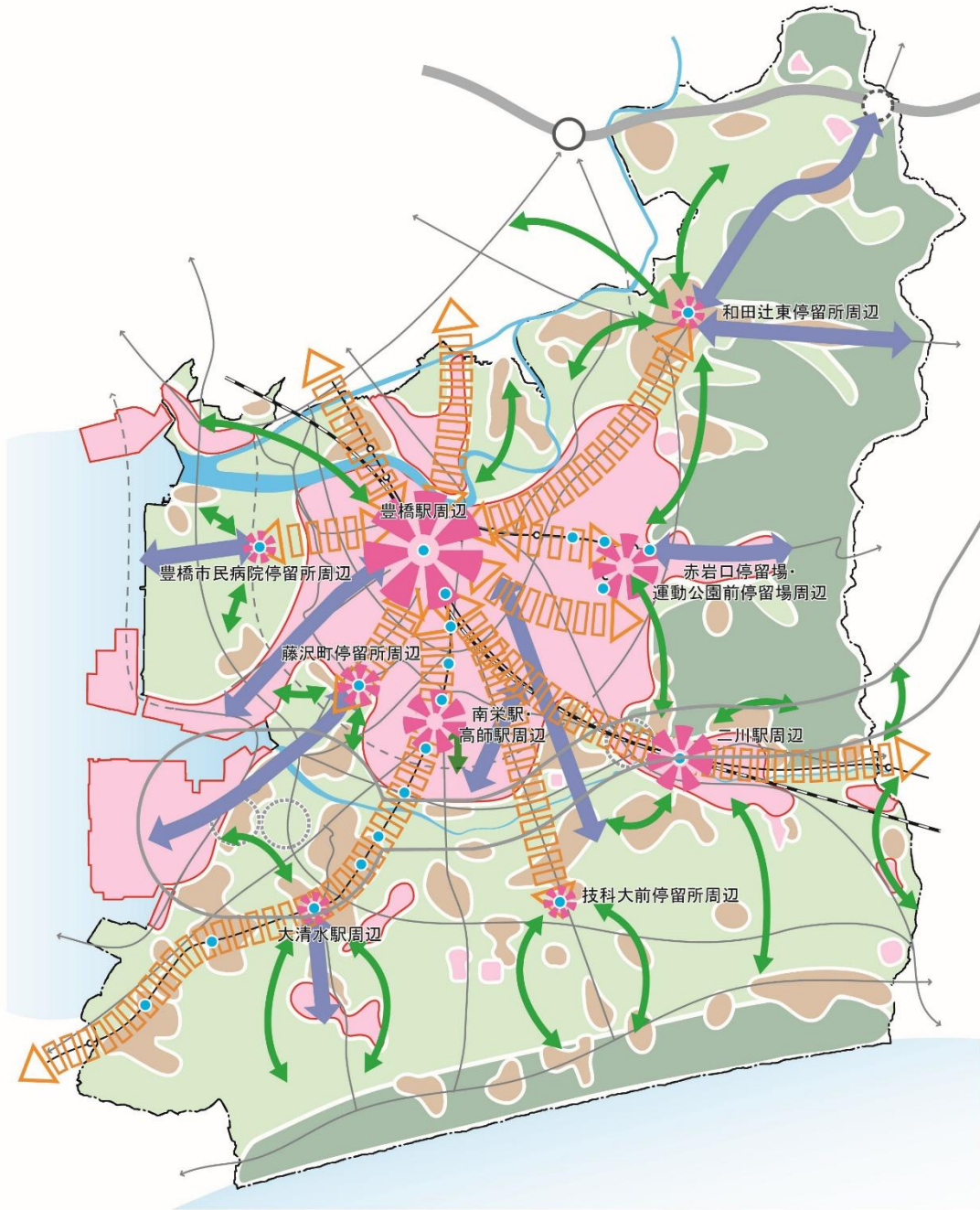
(5)交通DX

○利用者の利便性向上などを図るため、MaaSなどを推進するとともに、慢性的な運転士不足を解消するため、自動運転技術を活用します。

【主な取り組み】

- 公共交通幹線軸の機能強化
- モビリティ・マネジメントの推進
- パーク&ライド、サイクル&ライドの推進
- 待合い環境の改善
- MaaSなどの推進や自動運転技術の活用

図 公共交通ネットワークの方針図



凡 例			
	公共交通幹線軸		パーク&ライド・ サイクル&ライドの推進
	支線公共交通		市街化区域
	アクセス交通		市街地等
	交通結節点		集落地域
	浜松湖西豊橋道路		農業地域
	新設インターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT) の概ねの設置位置案		自然地域
			主な幹線道路
			鉄道(路面電車含む) 駅(停留場含む)
			新幹線
			高速道路・IC

3 道路

(1) 広域幹線道路等

- 高規格道路である国道23号名豊道路は、新たな地域間交流の創出や産業の活性化、物流の効率化を図るものとして、暫定2車線区間の4車線化に向け整備を促進します。
- 浜松湖西豊橋道路は、速達性、定時性の向上による物流支援、災害時の信頼性向上による円滑な救援活動及び支援物資輸送、広域道路ネットワークの構築による地域間交流の促進、生活交通の安全な走行環境確保のため、早期実現に向け取り組みを推進します。
- 東三河臨海道路は、三河港の港湾物流を支える路線として早期実現に向け取り組みを推進します。
- 豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）は、早期開通に向けた整備を推進するとともに、周辺地域のまちづくりの基盤となる豊橋下吉田線バイパスの整備を促進します。
- 「東三河1時間交通圏」確立の柱となる東三河縦貫道路や東三河環状線をはじめとする広域幹線道路のネットワーク化を促進します。
- 小松原街道線や豊橋烏羽線、南栄伊古部線などは、交通渋滞や沿道環境を改善するため、整備を促進します。
- 効率的で機能的な道路ネットワークの実現に向け、一色高洲線や山田三弥線などの幹線市道の整備を推進します。
- 都市計画道路は、社会経済情勢の変化を踏まえ、道路の機能を明確化した上で、必要に応じた計画の見直しを行います。
- 都市防災機能を確保するため、緊急輸送道路などの無電柱化の取り組みを進めます。

(2) 自転車通行空間・歩行空間

○「豊橋市自転車活用推進計画」に基づき、自転車や歩行者の良好な通行空間を確保するため、それぞれの安全性に配慮した道路整備を行い、自転車ネットワークの形成を推進します。さらに、自転車については、自転車活用に向けたソフト的な取り組みと連携しながら、自転車通行空間の整備を推進します。



自転車通行空間

○歩行者が「歩きたくなる」快適な歩行空間を形成するため、まちなかを中心とした、ストリートデザイン事業などを進めます。



ストリートデザイン事業実施後の通り
(萱町通り)

○通学路などの安全が保たれるよう、歩道の設置や交差点改良などに取り組むとともに、誰もが通行しやすい道路とするため、歩道の段差解消など道路のバリアフリー化を進めます。



キッズ・ゾーンを示す路面標示(向山町)

【主な取り組み】

■ 高規格道路等、主要幹線道路の整備促進

名豊道路（一般国道 23 号）、浜松湖西豊橋道路、東三河臨海道路、豊橋鳥羽線（一般国道 259 号）、東三河環状線（主要地方道東三河環状線）

■ 新規のインターチェンジの整備

豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）

■ 都市幹線道路、地区幹線道路等の整備促進

小松原街道線（一般県道小松原小池線）、南栄伊古部線（一般県道伊古部南栄線）、主要地方道豊橋下吉田線バイパス、一色高洲線、牛川町線（主要地方道豊橋乗本線）、老津赤沢線（一般県道城下老津線）、三ツ山通（一般県道平井牟呂大岩線）、山田三弥線、汐田通、元浜通、弥生町線、外郭線、雲谷三弥線、明海町・老津町 28 号線

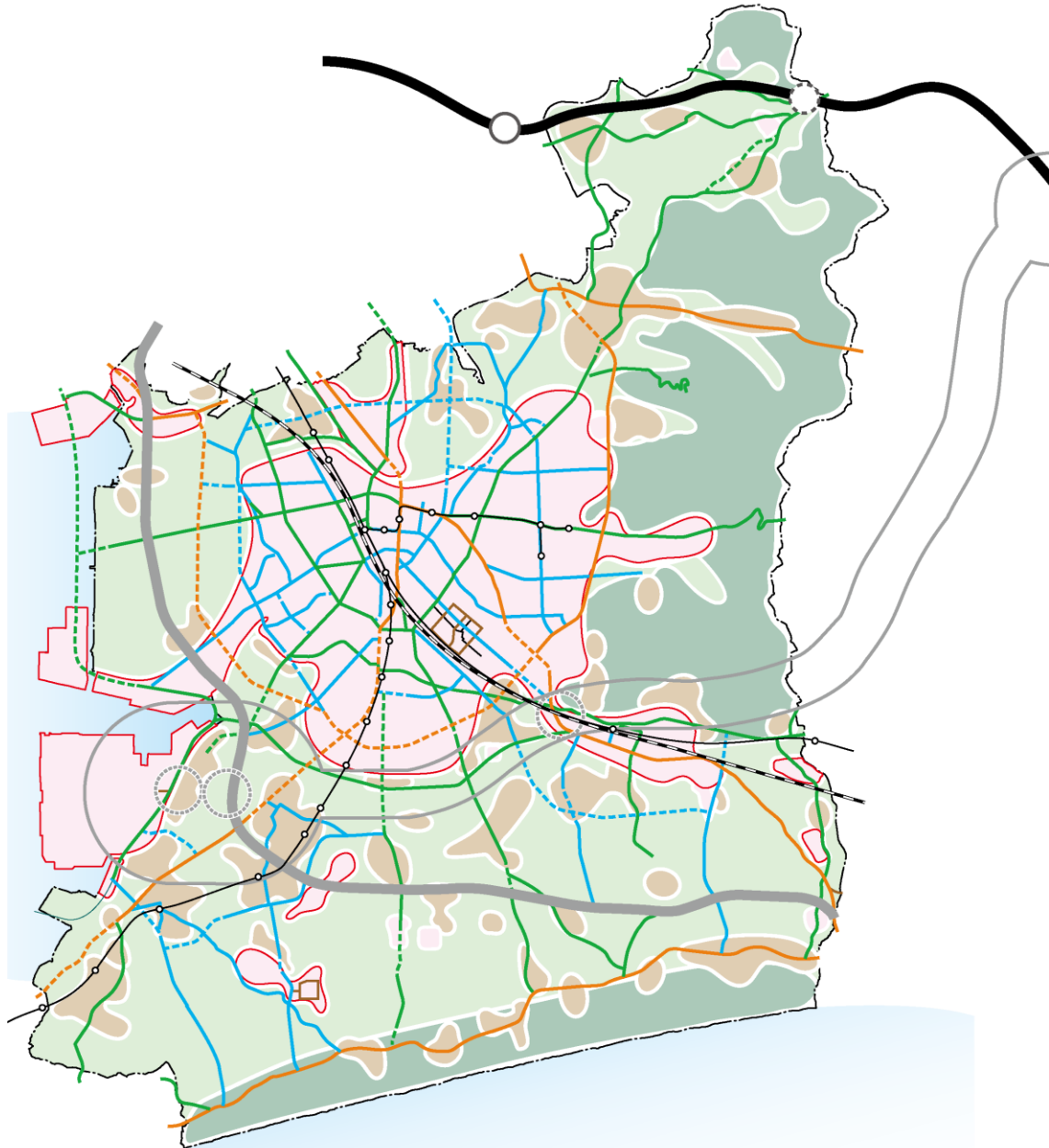
■ 無電柱化事業

■ 自転車通行空間整備

■ ストリートデザイン事業

■ 道路改築（歩道設置、交差点改良、歩道の段差解消等）

図 道路の整備方針図



凡 例					
	高規格道路(整備済)		高規格道路(計画区間)		浜松湖西豊橋道路
	主要幹線道路(整備済)		主要幹線道路(計画区間)		新設インターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT)の概ねの設置位置案
	都市幹線道路(整備済)		都市幹線道路(計画区間)		
	地区幹線道路(整備済)		地区幹線道路(計画区間)		
	補助幹線道路(整備済)		特殊街路(整備済)		
	市街地等		集落地域		農業地域
	自然地域		市街化区域		
	鉄道(路面電車含む) 駅(停留場含む)		新幹線		

4 公園・緑地

(1) 公園・緑地

- 市民の日々の生活を潤す場として、多様な世代の人々を惹きつけ活気を生み出す拠点となるよう、市街地整備事業や公園施設長寿命化計画などにあわせ、公園・緑地の整備・改修を進めます。また、さらなる魅力や利便性の向上に向けて、誰もが安全・安心に使える公園や緑地づくりを進めます。
- 公園や緑地が有する生物多様性の保全や良好な自然景観の形成などの多様な機能を活用し、市民、事業者、行政との協働による取り組みなどにより魅力ある地域づくりを進めます。
- 東部などに広がる森林や市街地を取り囲む社寺林や街路樹、緩衝緑地など、まとまった緑地を保全するとともに、豊川をはじめとした河川などの水と緑のネットワークを形成します。
- 災害時に拠点となる公園の防災施設について、適切に使用することができるよう継続して整備や維持管理を行います。
- 未整備区域のある都市計画公園は、「豊橋市都市計画公園の未整備区域の見直し方針」に基づき、必要に応じた計画の見直しを進めます。



憩いの場となる緑地(高師緑地)

【主な取り組み】

■ 都市公園の整備

豊橋公園や土地区画整理地内の近隣公園、街区公園などの整備

■ 誰もが安全・安心に使える公園や緑地づくり

インクルーシブ遊具の設置、樹木の適正管理

(2) 緑化

○緑豊かな都市づくりを進めるため、市民、事業者等と連携し、花交流フェアやみどりの講座などの開催により、緑に親しむ機会の提供や緑化活動に取り組みます。

○緑豊かな中心市街地の形成を図るため、都市拠点である豊橋駅周辺においては、建物やオープンスペースを活用した緑化を促進します。

○庁舎や学校等の公共施設において、良好な緑の景観を創出し、敷地内の緑化や屋上、壁面等の緑化を推進します。



協働による緑化活動

【主な取り組み】

- 緑化活動の支援
- 中心市街地の緑化
- 緑化イベント・講座の開催

5 河川・下水道

(1) 河川

○豊川圏域の各河川において、河川の氾濫や水害から人々の生命・財産を守るため、集水域から氾濫域にわたる流域全体の関係者が協働して、河川改修、ハザードマップの普及などの流域治水に取り組みます。

○豊川霞提地区の浸水被害軽減に向け、小堤整備などの治水対策を促進します。

○柳生川などの中小河川は、大雨による被害や大規模災害の軽減・防止を目的とした整備を促進します。

○河川・水路の氾濫による被害を防ぐため、流下能力の向上や老朽化した護岸の改修を行います。

○大雨や集中豪雨による浸水被害を防ぐため、雨水管や水路等の整備を進めます。

○道路等の陥没事故等を防ぐため、老朽化した雨水暗きょ施設の健全化を進めます。

○貴重な自然資源である川の環境や景観を守るため、河川愛護団体など地域住民との協働により親しまれる水辺環境を保全します。



豊川

【主な取り組み】

■河川等の改修

一級河川：豊川 二級河川：柳生川 普通河川：墨焼川 等

■大雨浸水対策

■雨水暗きょ施設の老朽化対策

■河川等の浚渫

■ため池の貯水機能を活用した治水対策

■農業用排水機場の整備（新設・更新）（遠隔監視・操作化）

(2) 下水道

○下水道未普及地区の生活環境の向上を図るため、経済性や社会情勢等を踏まえ、最適な汚水処理方法で整備を進めます。

○社会的影響が大きい管路施設を対象とした全国特別重点調査で健全度が低いと判定された管路施設は、優先的に改築を行います。

○下水道の機能を維持するため、定期的な点検・調査に基づき、老朽化した施設などの計画的な改築・更新を進めます。

○大規模な災害に備えるため、計画的に管路施設や処理場等施設の耐震化を進めるとともに、雨水排除能力の向上に取り組みます。

○ICTなどの利活用を検討し、より適切な下水道施設の建設や維持管理を行います。

○処理場の再構築を行い、維持管理コストの削減を図ります。



中島処理場

【主な取り組み】

- 下水道未普及地区の整備（橋良、牛川、東三ノ輪地区）
- 下水道施設の維持管理
- 下水道施設の耐震化の推進
- 雨水対策の推進
- 処理場の再構築

6 その他都市施設等

(1) 市場・と畜場

○市場・と畜場（東三河食肉流通センター）は、施設の老朽化が進んでいることから、施設の保安全管理や必要な改修・更新を促進します。

(2) 駐車場

○公共駐車場は、施設の老朽化が進んでいることから、予防保全を行い、適切な維持管理を推進するとともに、利便性の向上に取り組みます。



豊橋まちちか駐車場

(3) ごみ処理施設

○ごみ処理施設は、ごみ処理の広域化に向けた整備を進めるとともに、周辺環境と調和した配置を進めます。

(4) 広域交流施設

○豊橋新城スマートインターチェンジ（仮称）の整備を契機として、地域内外からの人の往来を促進し、広域交流の拠点とするため、地域の特性や資源を活用したグリーンツーリズムやエコツーリズムなどと連携し、地域振興に寄与する基盤整備を進めます。



全体イメージパース(鳥瞰図)

○国道23号名豊道路沿道に整備された、広域交流拠点である道の駅「とよはし」は、豊橋総合動植物公園をはじめとする周辺地域の交流施設の核として、サイクルツーリズムなどと連携し、多くの観光客を受け入れる環境を整備します。また、農業や観光など地域情報を発信する取り組みなどとともに、地域振興に寄与する基盤整備を進めます。



道の駅「とよはし」(Tomate)

(5) その他施設

○学校や市民館、文化・スポーツ施設などは、人口減少や高齢化による社会情勢の変化を踏まえながら、「豊橋市公共施設等総合管理計画2026-2055」に基づき、複数の目的や機能を持たせる複合化、同じ目的や機能を持つ施設の集約化などにより、公共施設の質と量の最適化を進めます。

7 市街地整備

(1) 中心市街地整備

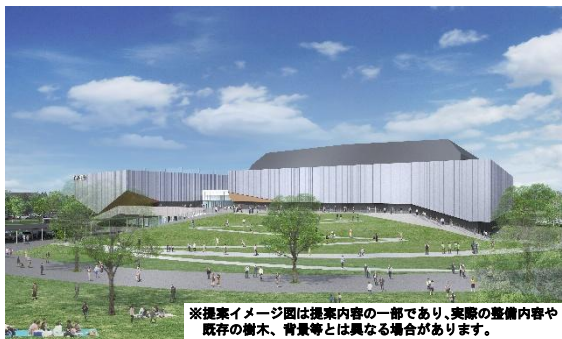
○都市拠点である豊橋駅周辺での魅力とにぎわいを創出するため、老朽化が進む街区などでは、民間再開発事業を促進するとともに、民間事業者と連携しながら、ストック活用することにより、リノベーションまちづくりを推進します。

○まちなか居住を推進するため、都市機能の集積を図るとともに、民間再開発事業などへの支援により、高齢者や環境に配慮した都市型住宅の供給を促します。

○まちなか図書館及び整備を進める多目的屋内施設などのにぎわいの拠点と拠点とを結ぶ通りなどにおいて、居心地がよく歩きたくなる空間の形成を図るとともに、多様な交通手段におけるまちなかの交通環境の向上に取り組みます。

○にぎわいを創出するため、まちづくりプレイヤーの発掘など、市民協働や民間活力の導入による広場や道路などの公共空間の活用を図ります。また、シェアサイクルの活用など、交通施策と連携したにぎわいづくりに取り組みます。

○中心市街地のさらなる活性化のため、豊橋駅西口駅前地区において広場整備や機能強化など、利便性を高める環境整備の取り組みを検討します。



多目的屋内施設 デザインイメージ図(正面)



公共空間の活用事例
(萱町通り「おさんぽマルシェ」)

【主な取り組み】

- 市街地再開発事業
- 優良建築物等整備事業

(2) 計画的市街地整備

- 安全で快適な都市空間を形成するため、現在施行中である牛川西部、柳生川南部土地区画整理事業の円滑な推進による早期完了を目指します。
- 国道一号沿線土地区画整理事業（岩西地区）については、地域住民と連携し、小規模な区画整理事業などさまざまな手法による都市づくりと道路整備を検討します。



土地区画整理により整備された住宅地

【主な取り組み】

- 豊橋牛川西部土地区画整理事業の推進
- 豊橋柳生川南部土地区画整理事業の推進
- 国道一号沿線土地区画整理事業（岩西地区）の検討

(3) 既成市街地整備

○既成市街地における良好な住環境の維持・形成を図るため、地区計画や建築協定などを活用したルールづくりに取り組みます。

○建物が密集している既存の住宅地や集落地などにおいて、良好な居住環境の形成を図るため、狭あい道路の改善に取り組みます。



地区計画を活用した住宅地(曙町松並地区)

【主な取り組み】

- 地区計画などの活用
- 狭あい道路の改善

8 景観形成

景観の形成にあたり、景観計画に示された目標景観像である「水と緑に包まれ、人と自然が調和した美しいまち」の実現に向け、地域の自然や歴史・文化を活かしながら、景観の保全及び形成を図ります。

(1) 里山の景～東部丘陵地域～

○石巻山をシンボルとし、弓張山地の美しい山並みと、人と自然の共生により生まれた里山の景観を保全します。

○葦毛湿原をはじめとした貴重な自然や点在する歴史的資源を周辺景観と一体的に保全し、地域の歴史と文化を継承した落ち着いたきのある景観を形成します。



里山の景観～里山のふもとに広がる田園と落ち着いた集落～

(2) 川の景～豊川沿川地域～

○豊かな豊川の流れと河畔林のある水辺の景観を大切にするとともに、人工河川である豊川放水路はヨシなどにより自然に近い景観形成を図ります。

○段丘の斜面緑地などの自然を背景にした、落ち着いた集落の景観と広がりのある田園景観を保全します。



川の景観～豊川沿いに広がる田園と落ち着いた集落～

(3) 港の景～三河湾沿岸地域～

- 臨海部の工業地帯では、産業活動による活力を感じる景観を形成します。また、周辺では神野新田の広がりのある田園景観や干潟の景観を保全します。
- 三河湾沿岸地域全体では、緑化により潤いを創出し、産業活動と自然が調和した景観を形成します。



港の景観～産業道路が交差する三河港周辺～

(4) まちの景～市街地地域～

- 豊橋駅周辺の中心市街地では、にぎわいと活力を感じる都市景観を創出し、周辺の住宅地では、落ち着きと安らぎを感じる景観を形成します。
- 二川宿などの歴史的環境の残る地域では、重要な資源を保全しながら、歴史と文化の薫る景観を形成します。



まちの景観～路面電車が乗り入れる豊橋駅東口駅前～

(5) 農の景～南部田園地域～

○ゆるやかな曲線を描く起伏のある地形を大切にし、広がりのある田園景観と落ち着いた集落の景観を保全します。



農の景観～ゆるやかな起伏のある大地に広がる農地～

(6) 海の景～表浜沿岸地域～

○貴重な生態系のある美しい砂浜と、海食崖の上につながる常緑広葉樹林の雄大な自然景観を保全します。

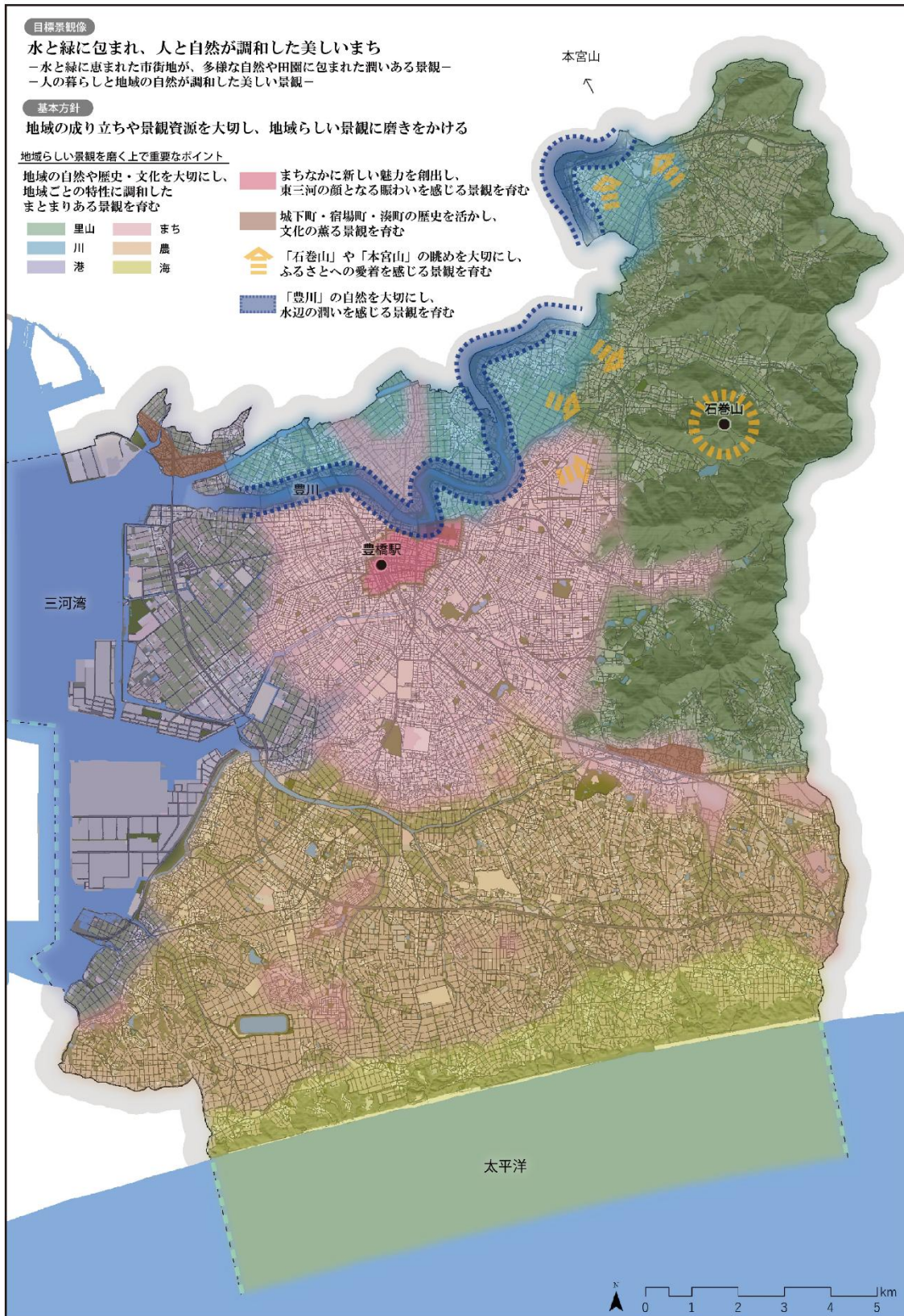


海の景観～砂浜と海食崖が続く表浜海岸～
(連続テレビ小説「エール」のロケ地にもなった表浜海岸)

【主な取り組み】

- 景観計画における景観配慮指針に基づく良好な景観形成の誘導
- 歴史的まちなみ景観形成の推進（二川宿景観形成地区など）
- 北部地域におけるスマートインターチェンジの整備に合わせた乱開発抑止による里山の景観保全

図 景観形成の方針図



9 都市防災

(1) 防災まちづくり

- 頻発化、激甚化する自然災害に備えるため、立地適正化計画に基づく災害リスクを踏まえた居住誘導などの災害リスクの回避と施設整備などの災害リスクの低減を組み合わせた取り組みなど、防災まちづくりを推進します。
- 都市における火災の危険を防除するため、建築物の密集した火災危険率の高い市街地の区域に対する防火地域、準防火地域の指定や、狭あい道路の改善、避難や消火活動が可能なオープンスペースの確保などを検討します。
- 南海トラフ地震等の大規模災害に備え、平時から災害が発生した際のことを想定し、事前に被災後の復興まちづくりに向けた復興体制の構築や復興プロセスの検討・共有など、事前復興まちづくりの取り組みを進めます。
- 防災リーダーの養成や防災マップ等を活用した啓発活動により市民の防災・減災意識の向上を図るとともに、市民一人ひとりによる自助、地域で助け合う共助の取り組みを進めることで地域の防災力を高めます。



防災リーダー養成講座の様子



防災マップの一例

(羽根井校区防災マップ 2025(令和7)年発行)

(2) 都市施設

- 災害時に一定の通行機能を確保するよう、国や県と連携し、緊急輸送道路や重要物流道路などの道路網形成を図ります。
- 緊急輸送道路に接続する都市計画道路は、災害時も救急搬送・救援物資輸送などの重要な機能を持つため、整備を推進します。
- 橋りょうなどの道路施設は、計画的な維持管理を推進し、災害時における安全性や信頼性の確保を図ります。
- 公園、緑地、広場などは災害時の避難場所、防火帯や応急救護活動・物資集積などの基地として重要な役割を持つため、適正な規模・配置について考慮しつつ整備を進めます。
- 施設の強靱化を図るため、防災活動拠点の整備や機能強化を進めます。



津波防災センター(梅敷地区)



道の駅「とよはし」の防災備蓄倉庫

(3) 建築物

○都市全体の安全性の向上を図るため、住宅や建築物における耐震化の促進に努めます。

○適切に管理されていない空家等は、地震による倒壊や火災の延焼なども懸念されることから、適切な管理を促進するとともに、空家等の発生予防・抑制や利活用の促進も図っていきます。

【主な取り組み】

- 立地適正化計画の推進
- 地域防災力の向上
- 都市計画道路の整備
- 道路施設の長寿命化対策
- 住宅等の耐震診断及び耐震改修
- 耐震性防火水槽の設置及び既設の非耐震性防火水槽の耐震化の検討
- 空家対策の推進
- 事前復興まちづくりの推進

図 緊急輸送道路・防災活動拠点・広域避難場所の配置図



凡 例			
	第一次緊急輸送道路		鉄道(路面電車含む) 駅(停留場含む)
	第二次緊急輸送道路		新幹線
	第二次緊急輸送道路 (県指定/市道)		高速道路・IC
	第三次緊急輸送道路 (県指定/県道)		防災活動拠点
	第三次緊急輸送道路 (県指定/市道)		広域避難場所
	第三次緊急輸送道路 (市指定/市道)		浜松湖西豊橋道路
	主な幹線道路		新設インターチェンジ(IC)、ジャンクション(JCT) の概ねの設置位置案
			市街地等
			集落地域
			農業地域
			自然地域
			市街化区域

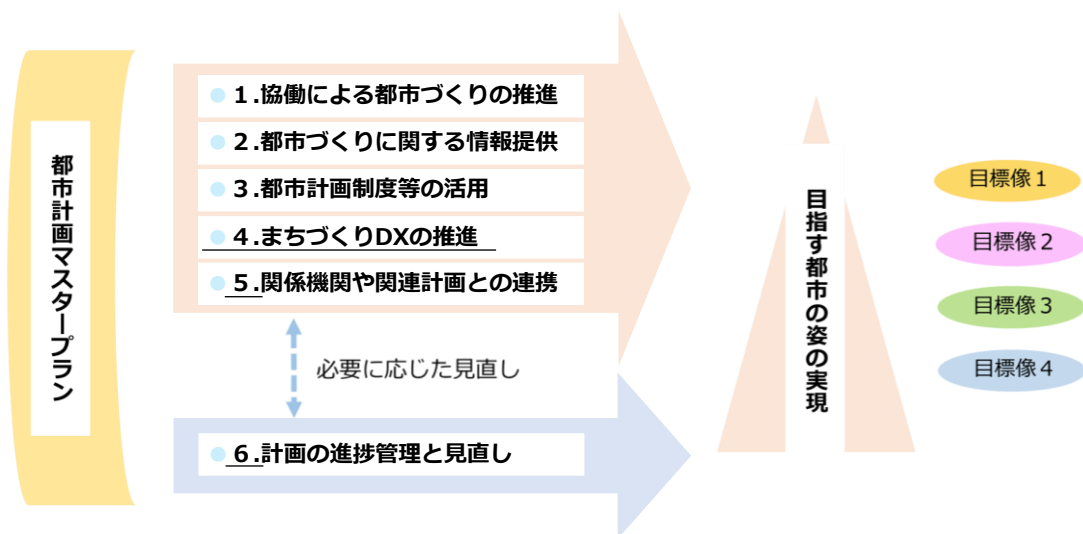
第5章

計画推進のために



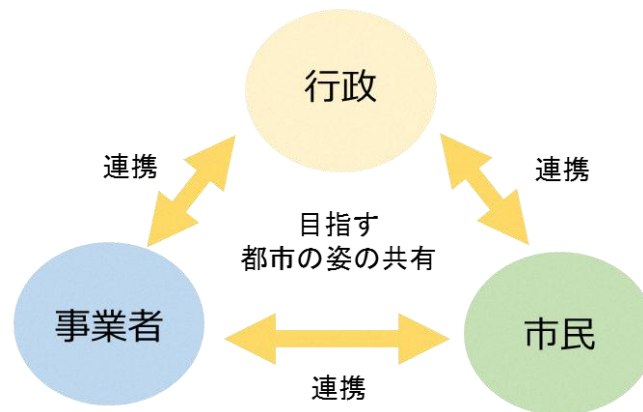
本計画でこれまで示してきた目指す都市の姿や都市づくりの方針は、市民をはじめとした多くの関係者との協働やあらゆる分野との連携、多様な手法の活用によって実現できるものです。このことを念頭に、本計画を効果的に推進し、これからも「住みよい」魅力ある都市づくりを行うための基本的事項を示します。

目指す都市の実現に向けた流れ



1 協働による都市づくりの推進

目指す都市の姿の実現には、一人ひとりが都市づくりに関心を持ち、市民・事業者・行政それぞれが都市づくりの主役であるといった意識が求められます。とりわけ、人口減少という大きな時代の転換期を迎えたこれからの都市づくりには、誰もが都市づくりを自分事と捉え、目指す都市の姿を共有する必要があります。



- 説明会などの開催を活用し、市民の意見などを集めるとともに、都市づくりの目標像を伝え、まちづくりへの市民参画を促します。



駅前大通りのみどりを育む
ワークショップの様子

- 市民のほか、地域団体や事業者などの各主体と連携しながら、都市づくりを進めます。



植栽管理について説明を受けている様子

■ これからの時代にふさわしい、魅力ある豊橋であり続けるためには、まちなかや道路、公園、河川などの公共空間においても、人々の活動や交流を促し、にぎわいや活力をもたらす取り組みを進めます。

■ 魅力あふれる交流やにぎわいの場を確保するためには、エリアの価値を向上させる公共空間の活用等による民間主体のマネジメント活動などを導入し、その場に出かけ、歩く楽しみを感じられる空間を協働で考えていく取り組みを進めます。



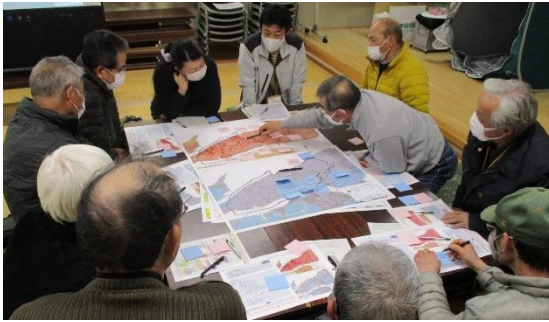
公共空間の活用事例(豊橋駅「南口広場」)

■ 身近な暮らしに必要な都市機能が集積され、公共交通の利便性の高い「歩いて暮らせるまち」を形成することで、健康的で豊かな生活に資する「歩きたくなる」都市づくりを進めます。

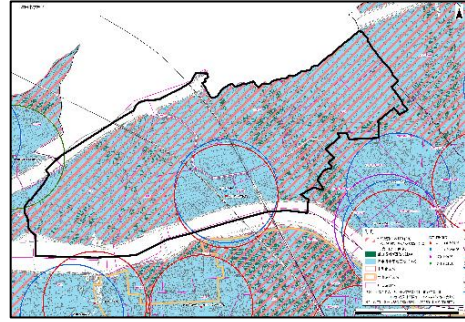
2 都市づくりに関する情報提供

市民の都市づくりに対する関心を高め、目指す都市の姿の実現に向けた取り組みを進めるためには、都市づくりに関する様々なデータや都市計画の進捗状況などを伝え、理解してもらう必要があります。

- 持続可能な都市づくりのため、集約型都市構造の形成を推進するにあたり、将来都市構造や集約による効果などを分かりやすく「見える化」する手法などを活用します。
- 頻発化、激甚化する自然災害に対応するため、都市における災害リスクを分かりやすく可視化することで、地域と情報を共有し、防災まちづくりの意識向上を図ります。

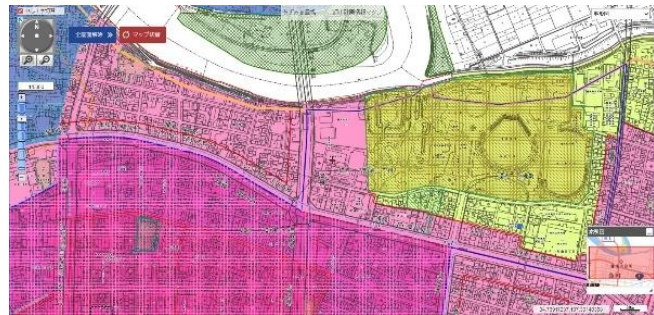


令和6年度防災まちづくりワークショップ(津田校区)



避難のしやすさを分析した図面

- 情報提供にあたり、分かりやすく容易に入手することができるよう、ホームページの活用など、都市づくりに関する情報の積極的な提供に努めます。



公開型地理情報システム「ちずみる豊橋」

3 都市計画制度等の活用

目指す都市の姿を実現するための手法は、都市計画法等に基づく制度や事業を活用して都市づくりを進めることを基本とします。

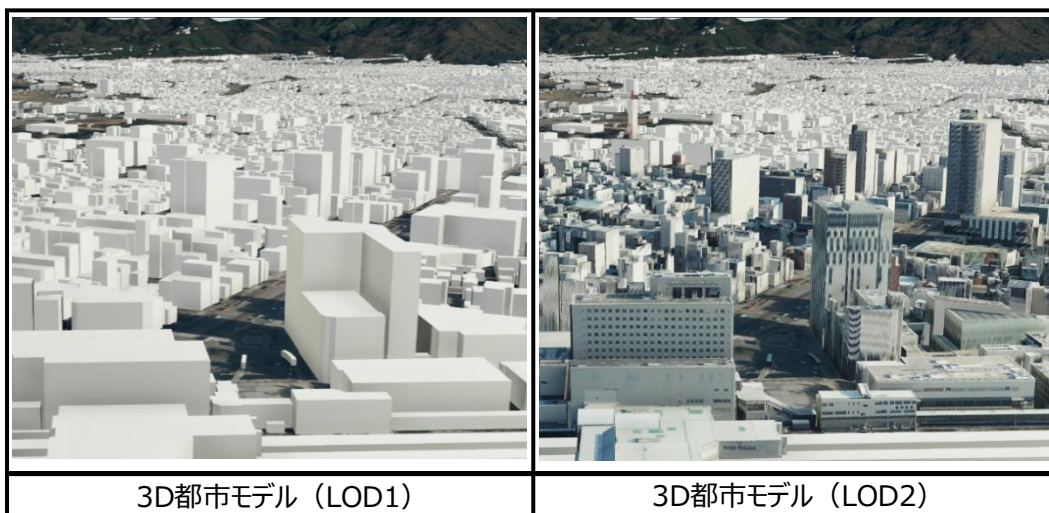
- 区域区分や用途地域、地区計画による土地利用の規制・誘導、土地区画整理事業や市街地再開発事業による市街地の整備、都市計画事業による道路や公園といった都市施設の整備など、目的や役割、特性を踏まえた上で、都市計画制度等を活用しながら総合的に都市づくりを進めます。

4 まちづくりDXの推進

デジタル技術の活用を通じて、豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支えるひと中心のまちづくりの実現を目指して、まちづくり分野におけるDX（デジタル・トランスフォーメーション）に取り組めます。

■ AIやIoT等のデジタル技術や官民データの活用により都市の諸課題を解決し、新しい価値を創出する「スマートシティ」の社会実装を推進します。

■ 本市では令和5（2023）年度から建築物等を3次元で表現した地図に都市計画情報を付与し都市空間を再現した「3D都市モデル」を整備し、オープンデータ化しています。今後も活用事例に合わせ、建築物等の詳細度を上げるなど3D都市モデルの整備、オープンデータ化を進めます。



3D都市モデル (LOD1)

3D都市モデル (LOD2)

本市の3D都市モデル
(本市では市全域をLOD1で整備し、豊橋駅東側地区をLOD2で整備)



3D都市モデルにおける建築物の詳細度 (資料：国土交通省ウェブサイト)

※イラストを一部加工

- 3D都市モデルは、仮想空間上において分析やシミュレーションが可能であることから、まちづくりや防災など多様な分野で活用し、都市の課題解決や魅力向上につなげます。また、大学や事業者等の活用を促進し、地域課題の解決や新たな価値を創出する取り組みを進めます。

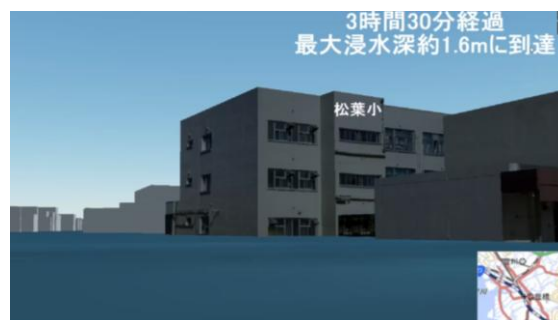


まちなかの熱環境と人の滞在状況を可視化

- 視覚的にわかりやすい特徴を活かし、住民に向けたワークショップなどにおいて3D都市モデルを活用します。



防災まちづくりワークショップの様子



洪水の時系列浸水シミュレーションを3D都市モデル上で可視化

5 関係機関や関連計画との連携

本計画に位置づけられた方針や取り組みの実施に際しては、庁内の関係課、国、県等の様々な部署や機関が関わります。そこで、関係機関等との調整・連携を図りながら、本計画の方針に基づいた都市づくりを進めます。

本市では、都市計画マスタープランの一部と見なされる、「立地適正化計画」を2018（平成30）年度に定めています。

立地適正化計画は主に市街化区域の方針を定めており、居住機能や商業、医療、福祉等の都市機能の立地、公共交通幹線軸の形成等に関する包括的なマスタープランとして、また、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策定しました。

このため、本計画と立地適正化計画を一体的に運用するとともに、関連する計画と連携することで、目標の実現を図ります。

6 計画の進捗管理と見直し

本市が「住みよく活力ある豊橋」として安心して暮らせる都市づくりを進めるため、社会経済情勢の変化などを見極めながら、計画の見直しと進捗管理を行っています。

■本計画における都市づくりの目標像の実現に向け、その達成度を定量的に把握し、進捗管理を効果的・効率的に行うため、上位計画である豊橋市総合計画や関連計画などに定められた指標を、参考指標として4つの目標像ごとに設定し、次頁以降に示します。なお、本計画の策定から5年が経過したことから、2025(令和7)年度に中間見直しを行い、上位計画である豊橋市総合計画や関連計画の変更に合わせて参考指標を一部見直しました。これにより、新たに参考指標として、目標像1は「地域公共交通の1日当たりの利用者数」、目標像2は「中心市街地の主な公共施設における年間利用者数」及び「完成輸入自動車の取扱台数」、目標像3は「市街化区域内の自転車利用者の割合」、目標像4は「全国特別重点調査対象管きよの健全化率」を設定しました。

■都市づくりには長い年月が必要であることから、都市計画マスタープランは、長期的な視点のもとに策定していますが、豊橋市総合計画をはじめとする上位計画や関連計画の変更、社会情勢等の変化や参考指標に基づく評価結果等により、適宜見直しを行います。

目標像
1

快適に暮らせるやさしいまち

「快適に暮らせるやさしいまち」とは、居住や都市機能の集約が進み、拠点や生活圏からの移動を支える公共交通幹線軸が形成されている利便性の高いまちであるため、「居住誘導区域内人口の割合」、「歩いて暮らせるまち区域内の人口」、「地域公共交通の1日当たりの利用者数」を参考指標とします。



参考指標	2024年度 現況値	2030年度 目標値
居住誘導区域内人口の割合	<u>70.2%</u>	<u>71.6%</u>
歩いて暮らせるまち区域内の人口	<u>162,977人</u>	<u>164,200人</u>
<u>地域公共交通の1日当たりの利用者数</u> ※	<u>44千人</u>	<u>44千人</u>

※渥美線、路面電車、路線バス、コミュニティバス及びタクシーの輸送人員の合計値

目標像
2

活気あふれる元気なまち

「活気あふれる元気なまち」とは、本市の顔となる中心市街地に住む人や通りを歩く人によって活気とにぎわいがもたらされ、持続的な産業発展ができる産業基盤が整っているまちであるため、「中心市街地の主な公共施設における年間利用者数」、「完成輸入自動車の取扱台数」、「農業生産基盤整備面積」を参考指標とします。



参考指標	2024年度 現況値	2030年度 目標値
中心市街地の主な公共施設における年間利用者数	1,608,042人	2,097,800人
完成輸入自動車の取扱台数	126,399台	180,000台
農業生産基盤整備面積(2026年度以降累計)	— (18.5ha/年)	70.0ha

目標像
3

自然豊かな美しいまち

「自然豊かな美しいまち」とは、緑豊かな居住環境や自然と調和した良好な景観が形成されているまちであるため、「緑の満足度」、「良好な景観形成の助言件数」を参考指標とします。また、本計画が目指す人と環境にやさしい都市づくりにもつながることから、「市街化区域内の自転車利用者の割合」を参考指標とします。



参考指標	2024年度 現況値	2030年度 目標値
緑の満足度	27.2%	40.0%
良好な景観形成の助言件数(2026年度以降累計)	— (145件/年)	600件
市街化区域内の自転車利用者の割合	4.1%	6.0%

目標像 4

安全・安心がつづくまち

「安全・安心がつづくまち」とは、災害に備えた安全な居住環境が整っていることや一人ひとりの防災意識の高さが求められることから、「土地区画整理事業進捗率」、「防災訓練・講話の参加人数」を参考指標とします。また、ライフライン施設は日常生活を支える重要な生活の基盤であり、施設の老朽化対策に取り組むことは、安心して暮らしつつけられるまちにつながるため、下水道施設に係る「全国特別重点調査対象管きよの健全化率」を参考指標とします。



参考指標	2024年度 現況値	2030年度 目標値
土地区画整理事業進捗率	89.1%	96.5%
防災訓練・講話の参加人数	57,973人	58,000人
全国特別重点調査対象管きよの健全化率 (2026年度以降累計)	—※	100%

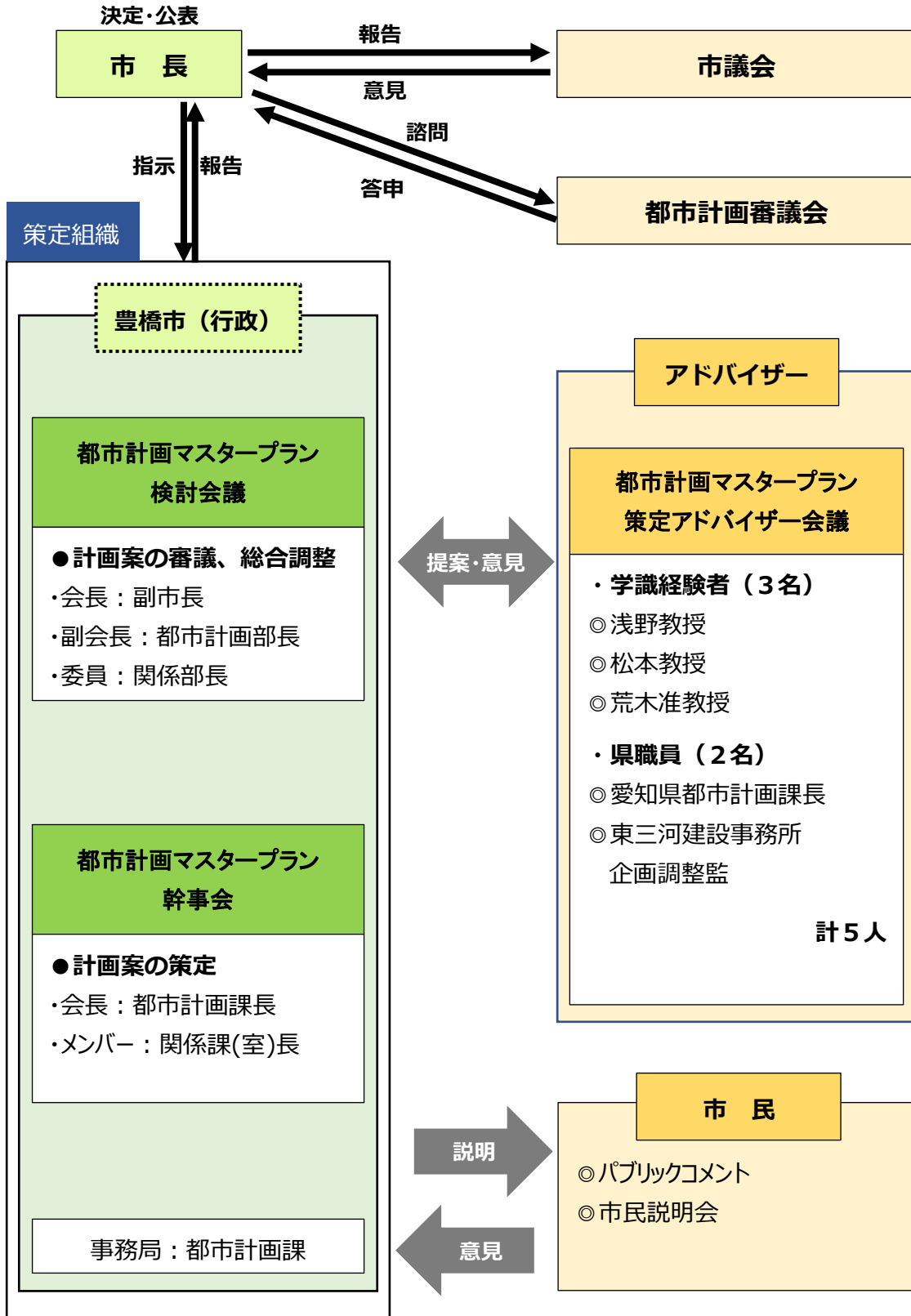
※2025年度実施の調査結果に基づく指標のため、現況値なし

參考資料



1 策定体制

(1) 策定体制



(2)策定アドバイザー会議名簿

令和元年度・令和2年度

※（ ）内は前任者（令和元年度）

	氏名	所属（役職）
学 識 経 験 者	浅野 純一郎	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系教授
	松本 幸正	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科教授
	荒木 裕子	名古屋大学 減災連携研究センター 特任准教授
県 職 員	齋藤 保則 (片山 貴視)	愛知県都市基盤部都市計画課 都市計画課長
	渡會 竜二 (稲垣 秀高)	愛知県東三河建設事務所 企画調整監

(敬称略)

令和7年度

	氏名	所属（役職）
学 識 経 験 者	浅野 純一郎	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系教授
	松本 幸正	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科教授
	荒木 裕子	京都府立大学 生命環境科学研究科 准教授 名古屋大学 減災連携研究センター 客員准教授
県 職 員	青柳 克彦	愛知県都市基盤部都市計画課 都市計画課長
	林 高吉	愛知県東三河建設事務所 企画調整監

(敬称略)

2 策定経緯

	年月日	内 容
令和元年度	令和元年12月19日	第1回 豊橋市都市計画マスタープラン アドバイザー会議 ・豊橋市都市計画マスタープランの改定について
	令和2年2月17日	市議会 建設消防委員会 ・豊橋市都市計画マスタープランの改定について (中間報告)
	令和2年2月25日	第132回 豊橋市都市計画審議会 ・報告事項：豊橋市都市計画マスタープランの中間報告について
令和2年度	令和2年7月16日	第2回 豊橋市都市計画マスタープラン アドバイザー会議 ・豊橋市都市計画マスタープラン(素案)「序論～目標年次における都市の姿」について ・将来都市構造図(案)について
	令和2年9月9日	第3回 豊橋市都市計画マスタープラン アドバイザー会議 ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030(素案)について
	令和2年12月25日	市議会 建設消防委員会 ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030(素案)について
	令和3年1月7日	第134回 豊橋市都市計画審議会 ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030(素案)について
	令和3年1月8日～ 令和3年2月8日	パブリックコメント
	令和3年1月9日/12日	市民説明会

令和 7 年 度	<u>令和7年7月22日</u>	第1回 豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030 アドバイザー会議 ・都市計画マスタープラン2021-2030中間評価につ いて ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030改訂 (素案)「序章～第3章」について ・将来都市構造図(案)について
	<u>令和7年10月20日</u>	第2回 豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030 アドバイザー会議 ・都市計画マスタープラン2021-2030中間評価につ いて ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030改訂 (素案)について
	<u>令和 年 月 日</u>	市議会 建設消防委員会 ・都市計画マスタープラン2021-2030中間評価につ いて ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030改訂 (素案)について
	<u>令和 年 月 日</u> ～ <u>令和 年 月 日</u>	パブリックコメント
	<u>令和 年 月 日</u>	第 回 豊橋市都市計画審議会 ・都市計画マスタープラン2021-2030中間評価につ いて ・豊橋市都市計画マスタープラン2021-2030改訂 (素案)について

3 用語解説

あ行	
アクセス交通	最寄りの交通結節点などにアクセスするための郊外部での日常的な移動手段のこと。例えば、徒歩、自転車、コミュニティバス、タクシーなど
インフラ	道路、鉄道、上下水道、河川など、生活や経済活動の基盤を形成する施設。「インフラストラクチャー (infra-structure)」の略
インクルーシブ遊具	年齢、身体的特徴に関わらず、誰もが遊べる遊具のこと
エコツーリズム	自然環境や歴史文化など地域固有の魅力を伝え、価値や大切さが理解され、保全につながっていくこと
温室効果ガス	大気中に存在するガスのうち、太陽からの熱を地球に封じ込める働きをするもの。二酸化炭素、メタン、フロンなどがある
か行	
街区公園	主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園で、誘致距離250mの範囲内で1箇所当たり面積0.25haを標準として配置
霞提	江戸時代に豊川の治水の為に設けられた不連続な堤防で、豊川が増水したときに、堤防の切れ目から川沿いの低地へ水を流して溜めることによって、水の勢いで堤防が壊れることを防ぐ仕掛け
気候変動	数十年の間に大気や気候が移り変わる事。気候変動の要因には自然の要因と人為的な要因があり、人為的な要因には人間活動に伴う二酸化炭素などの温室効果ガスの増加やエアロゾルの増加、森林破壊などがある
既存ストック	これまでに整備された都市基盤施設、建築物等の蓄積
狭あい道路	緊急車両の通行や防災上支障となる幅員が狭い道路
緊急輸送道路	災害時に必要な救助、消防活動及び緊急物資を運ぶために指定する道路。被災時には他の道路に優先して復旧作業を行う

区域区分	無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、都市計画法により市街化区域と市街化調整区域に区分すること
<u>グリーンツーリズム</u>	<u>農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動</u>
グリーンベルト	都市の無秩序な拡大の防止、災害の防止、環境の保全、レクリエーション利用に役立てるなどの目的のために、都市を環状にとりまくように設置される緑地帯
建築協定	住宅地としての環境や商店街としての利便を高度に維持増進することなどを目的として、土地所有者同士等が建築物の基準（建築基準法による最低基準を超えた高度な基準）に関する契約を締結し、住民発意による良好な環境のまちづくりを促進しようとする制度
高規格道路	<u>人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡する道路</u>
公共下水道	主として市街地における下水を排除し、又は処理するために地方公共団体が管理する下水道で、終末処理場を有するもの、又は流域下水道に接続するものであり、かつ汚水を排除すべき排水施設の相当部分が暗渠である構造のもの
交通結節機能、 交通結節点	駅前広場や駐車場、駐輪場などのように、鉄道、バス、自転車などの異種の交通手段間の乗り継ぎを円滑に行うための機能
さ行	
サイクル&ライド	自宅から最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、近くの駐輪場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること
再生可能エネルギー	資源として限りのある石油・石炭等の化石燃料と対比して、自然の中で繰り返し起こる現象からつくり出される風力、太陽エネルギー、地熱、水力、バイオマス、波力等のエネルギー

里山	居住地域の近くに広がり、薪炭用材や落葉の採取等を通じて、地域住民に継続的に利用されることにより、人々の生活と密接に結びつきながら維持管理されてきた森林
<u>シェアサイクル</u>	<u>自転車を複数人で共同利用するサービス。地域内に設置された複数の自転車の貸出し・返却拠点（シェアサイクルポート）において、誰もが手軽に自転車を貸出し・返却できる交通手段のこと</u>
市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として開発・整備する区域で、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域
市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域
市街地再開発事業	都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的として、個人施行者、市街地再開発組合、都市再生機構、地方公共団体等により施行される事業。都市再開発法に基づく事業
支線公共交通	公共交通幹線軸を補完し、地域拠点と郊外部の住宅地や集落を結ぶ <u>路線バスのこと</u>
自転車通行空間	自転車が通行するための道路または道路の部分
<u>事前復興まちづくり</u>	<u>発生しうる災害による被災の分布や規模を想定し、復興後のまちづくりの目標や実施方針、目標の実現に向けた課題、及び課題解決のための方策を検討すること</u>
集約型都市構造	中心市街地や鉄道駅等の主要な交通結節点周辺等に各都市機能が集約され、それらの拠点や生活圏、公共交通沿線に多くの人々が居住するとともに、各拠点間のアクセス利便性が高い暮らしやすい都市構造のこと
準防火地域	市街地における火災の危険を防除するため定められる地域。市街地の中心に近く、建物の密集度が高く、建物を耐火又は防火構造とする必要がある地域

ストックマネジメント	これまでに整備された都市施設や建築物等の修繕・改築等を最適化するため、リスク評価を踏まえた老朽化対策や長寿命化対策の優先順位付けや計画に基づく管理の手法
スマートインターチェンジ	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ。通行可能な車両（料金の支払方法）は、ETCを搭載した車両に限定される
た行	
耐震性防火水槽	大規模災害時に、水道管の寸断等により消火栓を使用することができない際に消火用の水を確保するためのもの
地区計画	地区の特性に応じて良好な都市環境の形成を図るために必要事項を定める地区レベルの都市計画。地区の目標将来像を示す「地区計画の方針」と、生活道路の配置や建物の建て方のルール等を具体的に定める「地区整備計画」で構成され、住民等の意見を反映して、その地区独自のまちづくりのルールをきめ細かく定めることができる計画
超高齢社会	総人口の中で65歳以上の高齢者割合が21%を超える社会のこと。高齢者割合が7%を超えると高齢化社会、14%を超えると高齢社会と呼ぶ
低未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称
都市機能	都市において生活を営む上で必要な機能。例えば「居住機能」「工業生産機能」「商業業務機能」「行政機能」「文化機能」「レクリエーション機能」等のほか、「自然機能」や「農業機能」も都市機能に含む
都市経営	主に社会基盤（インフラ）の整備や維持管理、各種公共的サービスの提供などを行うこと

都市計画区域	都市計画法その他の関係法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には、市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を指定する。本市の場合は市全域が都市計画区域となる
都市計画区域 マスタープラン	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のことであり、都道府県が、当該都市計画区域の発展の動向、人口、産業の現状および将来の見通しを踏まえ、広域的な見地から、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けた大きな道筋を明らかにするもの
都市計画道路見直し 結果	社会情勢や財政状況の変化等を踏まえ、未整備路線の必要性や事業の実現性などを検証・判断し、2016（平成28）年3月に豊橋市が策定した都市計画道路ネットワーク及び都市計画道路整備プログラムのこと
都市施設	道路、公園、下水道など都市の骨格を形成し、機能的な都市活動や良好な都市環境を保持するための施設
土地区画整理事業	公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、土地区画整理法で定めるところに従い、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設または変更を行い、健全な市街地の造成を図る事業
は行	
パーク&ライド	自宅から最寄りの駅やバス停まで自家用車で行き、近くの駐車場に駐車して、そこから鉄道やバスなどの公共交通を利用して目的地まで移動すること
<u>ハザードマップ</u>	<u>自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、浸水想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図のこと。「洪水」、「内水」、「高潮」、「津波」、「土砂災害」などの種類がある</u>
防火地域	市街地における火災の危険を防除するため定められる地域。商業業務地など、市街地の中心部で、建物の密集度が特に高く、火災の危険度が高い地域

防災拠点	災害時に防災活動の拠点となる施設や場所のこと。例えば、避難所・避難場所や防災備蓄倉庫、救援物資の集積所、応急復旧活動拠点など
防災指針	<u>立地適正化計画</u> で定めている利便性の高いエリアに都市機能や居住の誘導を図るにあたって、 <u>災害リスクに対しどのように安全を確保するかを示す指針</u>
防災施設	災害に備え整備する施設のこと。例えば、防災備蓄倉庫、水防倉庫、飲料水兼用耐震性貯水槽、防災井戸、マンホールトイレなど
や行	
用途地域	都市計画法及び建築基準法に定められ、主として市街化区域内において住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。第一種低層住居専用地域をはじめ13種類の用途地域がある
ら行	
立地適正化計画	都市再生特別措置法に基づき、人口減少や高齢化等に対応し持続可能な都市経営を行うために策定するもの。居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通幹線軸の形成等に関する包括的なマスタープラン
リニア中央新幹線	東京都から名古屋市を經由し大阪市までの約438kmを、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線
流域治水	<u>河川管理者が主体となって行う河川整備等の治水対策に加え、集水域（雨水が河川に流入する地域）から氾濫域（河川等の氾濫により浸水が想定される地域）にわたる河川の流域全体のあらゆる関係者（国・県・市・企業・住民等）が協働し、ハード・ソフト対策一体で水害を軽減する治水対策の考え方</u>
ロードサイド施設	幹線道路沿線や人通りの多い道路沿線において、自動車・オートバイ・自転車でのアクセスが主たる集客方法である店舗

アルファベット	
MaaS (Mobility as a Service)	ICTを活用して交通をクラウド化し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念のこと 2015（平成27）年のITS世界会議で設立されたMaaS Allianceでは、「MaaSは、いろいろな種類の交通サービスを、需要に応じて利用できる一つの移動サービスに統合すること」と定義している
SDG s	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。 2015（平成27）年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記された、2016（平成28）年から2030（令和12）年までの国際目標
SDG s 未来都市	SDG s の達成に向けた優れた取り組みを内閣府に提案し選定された都市（自治体）。本市は「豊橋市からSDG s で世界と未来につなぐ水と緑の地域づくり」を提案し、2019（令和元）年度に選定された
数字	
<u>3 D都市モデル</u>	<u>建築物等を3次元で表現した地図に都市計画情報を付与し、都市空間を再現したもの</u> 本市では2023（令和5）年度より、国土交通省が3 D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化を推進する「Project PLATEAU（プラトー）」に参画し、整備を進めている