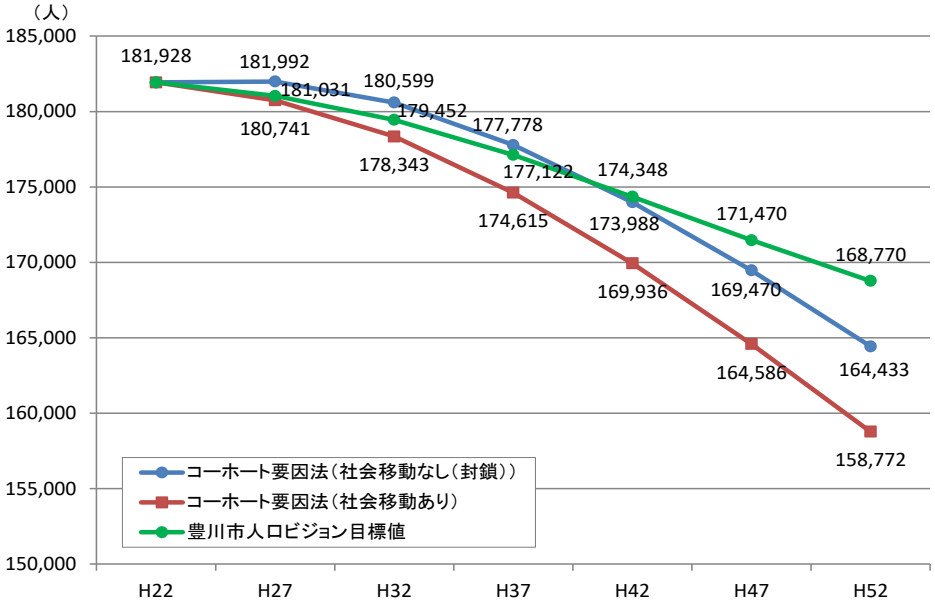
2　将来見通しと都市構造上の課題整理

2－1　人口の将来見通し

（1）人口の将来見通し

国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）では、平成 22 年（2010 年）の国勢調査を基に、平成 22 年（2010 年）10 月 1 日から平成 52 年（2040 年）10 月 1 日までの 30 年間の将来人口を 5 年ごとに推計しています。

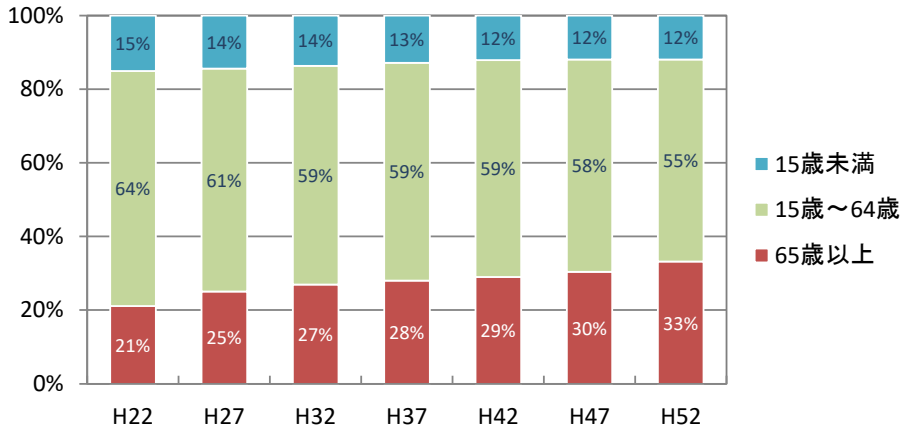
この推計結果によりますと、これまでの人口動態が今後も続くと仮定した場合（社会移動ありの場合）に、本市の人口は、平成 22 年以降減少を続ける見通しとなっています。また、高齢化が進行し、平成 52 年には人口の 1/3 が高齢者となる見通しとなっています。



※コーホート要因法（社会移動なし（封鎖））：社会移動なし転入・転出がつりあうと仮定して、コーホート要因法により推計しました。
※コーホート要因法（社会移動あり）：平成 17 年～平成 22 年の社会移動（転入・転出）率が定率で縮小すると仮定して、コーホート要因法により推計しました。

（国立社会保障・人口問題研究所　日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）より）

図　人口の将来見通し



（国立社会保障・人口問題研究所　日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）より）

図　年齢 3 区分別人口の将来見通し

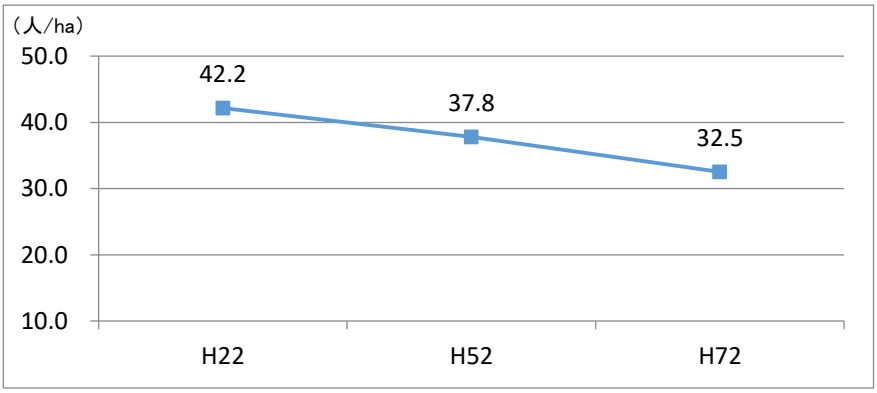
以下、社人研推計（社会移動なし）における推計手法に基づき、地区別に総人口、高齢者人口、年少人口を算出した上で、その分布状況を整理します。地区の区分については、国勢調査の 500m メッシュを採用します。

（２）市街化区域人口の将来見通し

地区別の将来人口推計をもとに、市街化区域人口の推計を行います。

この推計結果によりますと、市街化区域人口は平成 22 年では約 14 万 7 千人となっていますが、平成 52 年には約 13 万 2 千人と約 1 万 5 千人減少する見通しとなっています。さらに、平成 72 年までには約 3 万人減少する見通しとなっています。

また、現在の市街化区域のままと仮定し人口密度を算出しますと、平成 22 年では約 42 人/ha となっていますが、平成 52 年には約 38 人/ha、平成 72 年には 33 人/ha となり、40 人/ha を下回る見通しとなっています。



	H22	H52	H72
市街化区域内人口（人）	146,690	131,548	113,098
市街化区域面積（ha）	3,480	3,480	3,480
人口密度（人/ha）	42.2	37.8	32.5

※市街化区域面積は H22 の面積のまま推移すると仮定しました。
※H52、H72 人口は国勢調査 500mメッシュ別推計（社会移動なし）をもとに、住宅地面積按分により算出しました。

図　市街化区域人口密度の将来見通し

（3）地区別人口の将来見通し

人口密度をみますと、平成 22 年では 80 人/ha 以上の高密度な市街地もみられますが、平成 52 年には、諏訪町駅の南側等で 60～80 人/ha がみられるものの、市内の多くの地域で人口密度は低下する見通しとなっています。

また、人口増減数をみますと、平成 22 年から平成 52 年の間では、市街化区域、市街化調整区域ともに人口の減少がみられ、特に、豊川駅、牛久保駅、諏訪町駅周辺や国府駅、西小坂井駅、小田渕駅、愛知御津駅周辺の人口減少が大きくなっています。

ただし、これらの地域では一部の地区を除き、市街化区域では平成 52 年時点においてもＤＩＤの形成基準である 40 人/ha を上回る見通しとなっています。

参考までに平成 72 年の人口密度をみますと、市街化区域では一部の地区を除き、人口減少が進む見通しとなっています。

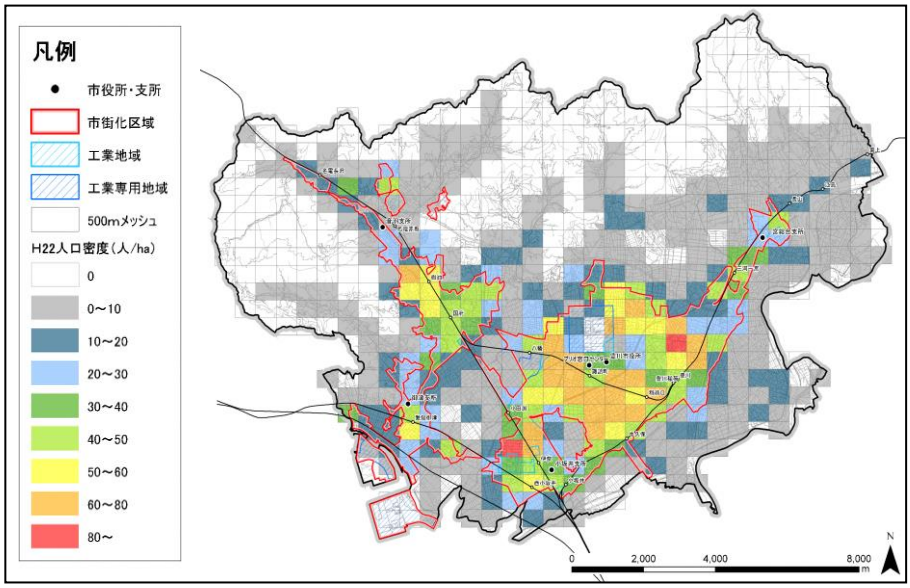


図　現在の人口密度（平成 22 年）

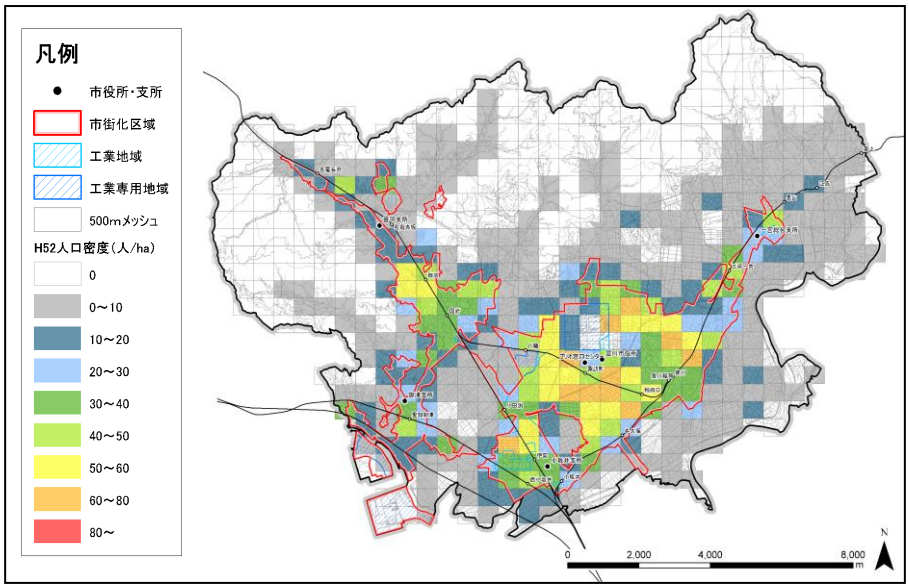


図　将来人口密度（平成 52 年）

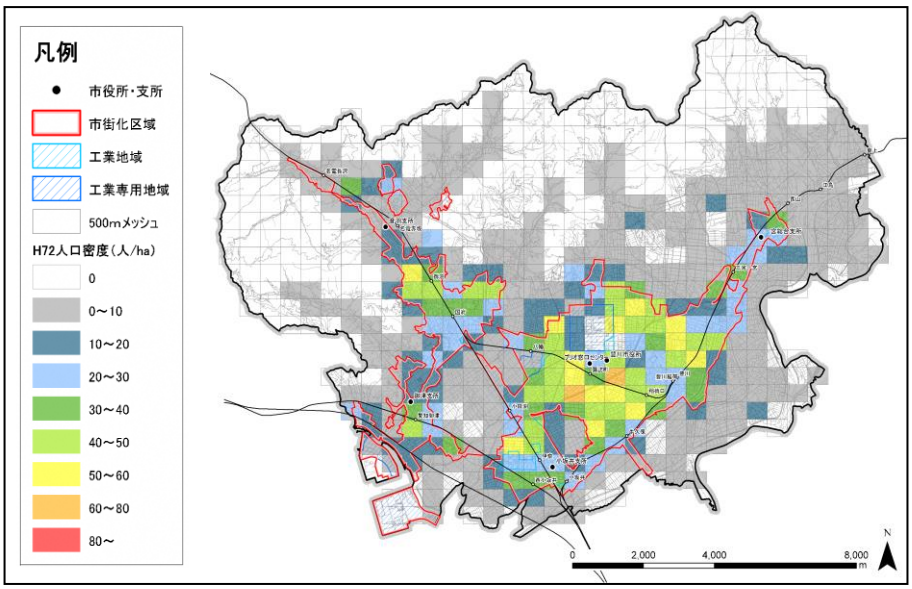


図　将来人口密度（平成 72 年）

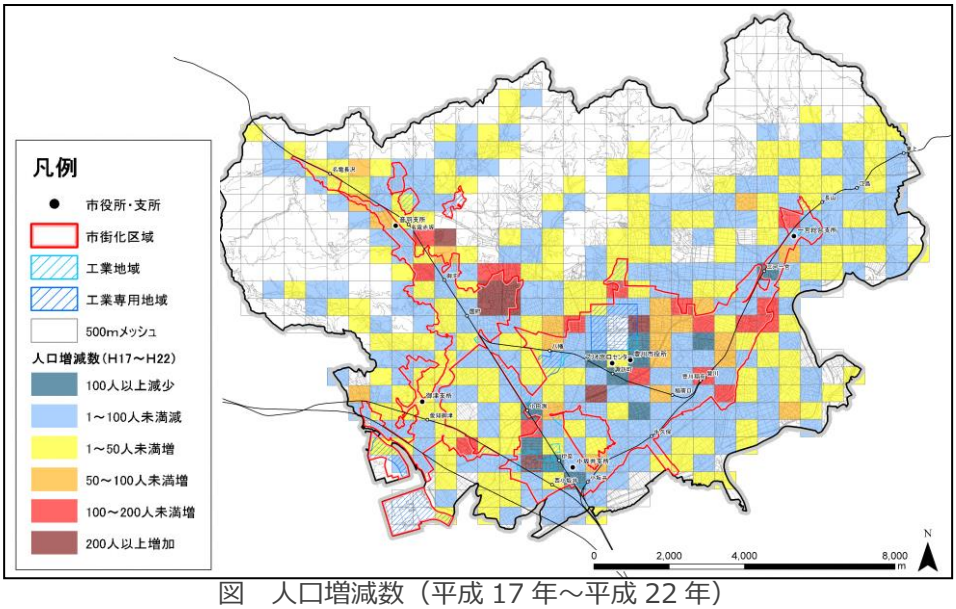


図　人口増減数（平成 17 年～平成 22 年）

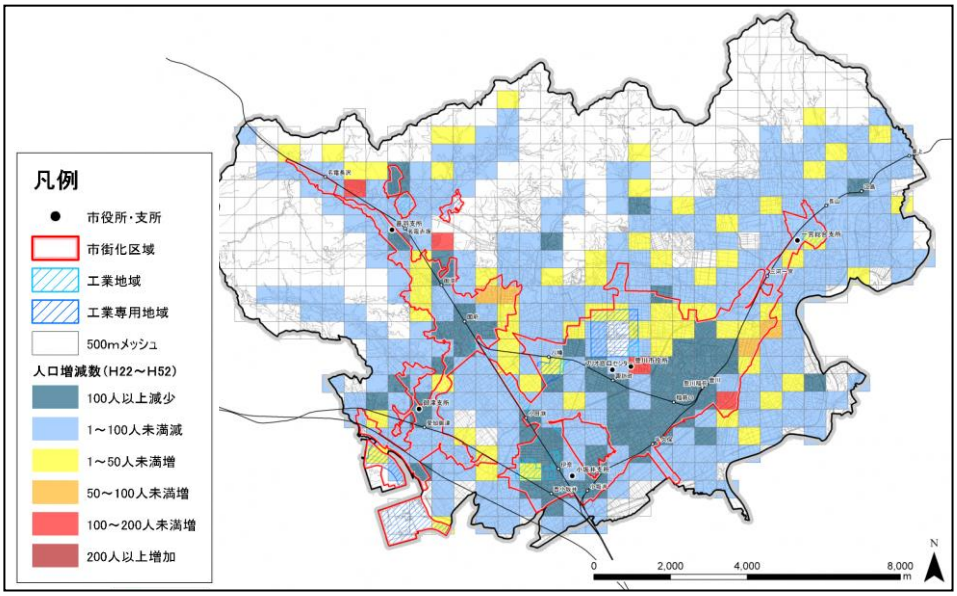


図　人口増減数（平成 22 年～平成 52 年）

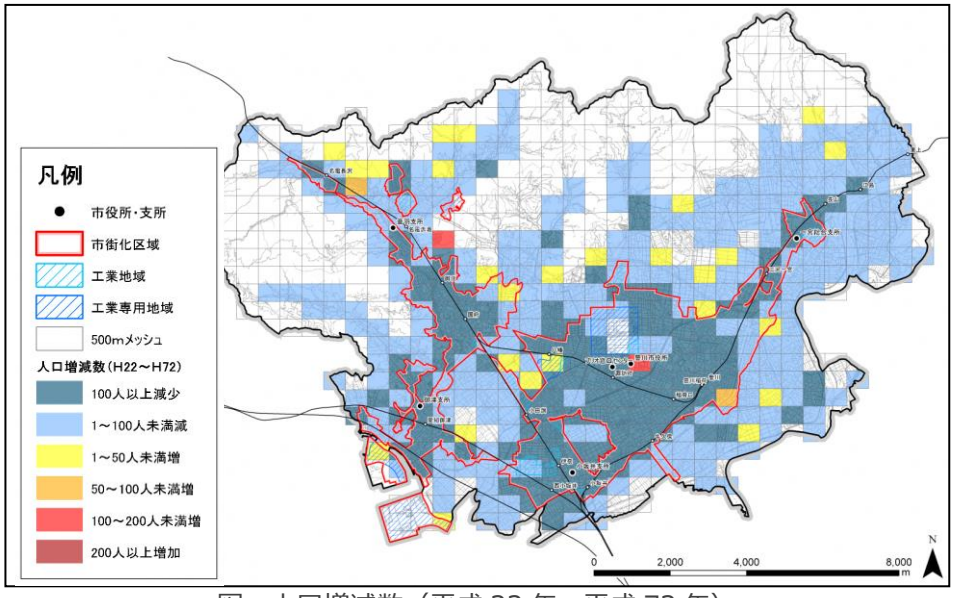


図　人口増減数（平成 22 年～平成 72 年）

（4）地区別高齢者人口の将来見通し

地区別の高齢化の進行について平成 52 年の高齢者人口密度をみますと、平成 22 年では高齢者人口密度が 10 人/ha 以上の地域は諏訪町駅や豊川駅、小坂井駅周辺等の駅周辺や既成市街地のみとなっていますが、平成 52 年には、市街化区域ほぼ全域で高齢者人口密度 10 人/ha 以上となる見通しとなっています。

また、平成 52 年の高齢者割合をみますと、市街化区域、市街化調整区域ともに高齢者割合の上昇がみられ、市街化区域では、30%から 40%となる地域が多く、市街化調整区域では、高齢者割合が 40%以上となる地域もみられます。

次に、平成 52 年までの高齢者人口増減数をみますと、市街化区域では、多くの地域で高齢者人口の増加がみられます。

参考までに平成 72 年の高齢者人口密度及び高齢者割合をみますと、平成 52 年の推計とおおむね傾向は変わらないものの、高齢者人口密度は市街化区域では、依然高い密度が継続する傾向がみられます。また、高齢者人口割合は、市街化調整区域の一部の地域を除き、減少が進む見通しとなっています。

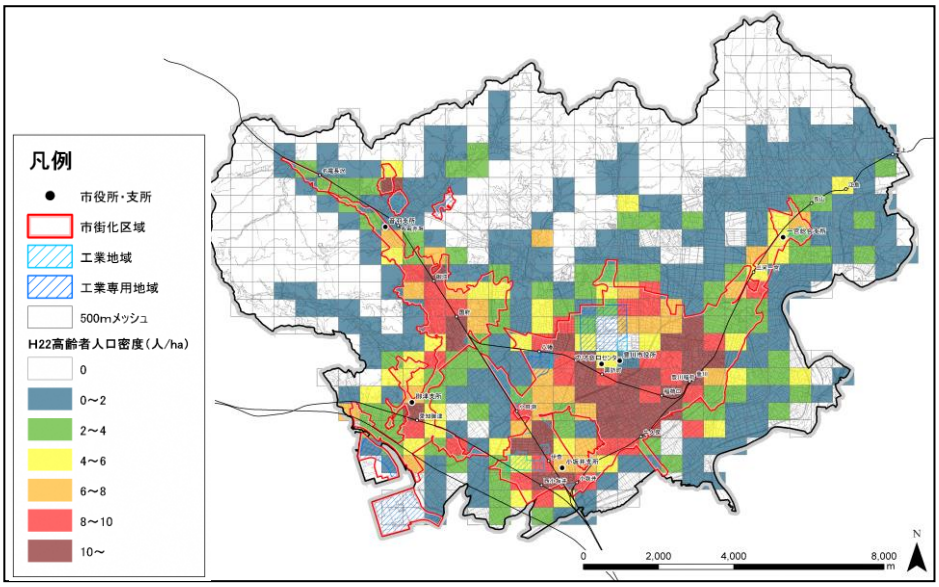


図　現在の高齢者人口密度（平成 22 年）

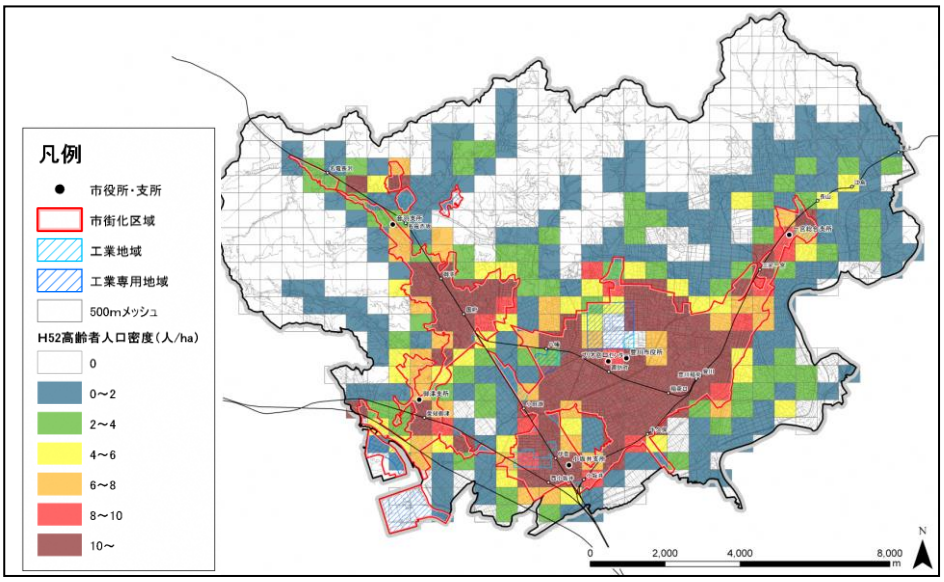


図　将来高齢者人口密度（平成 52 年）

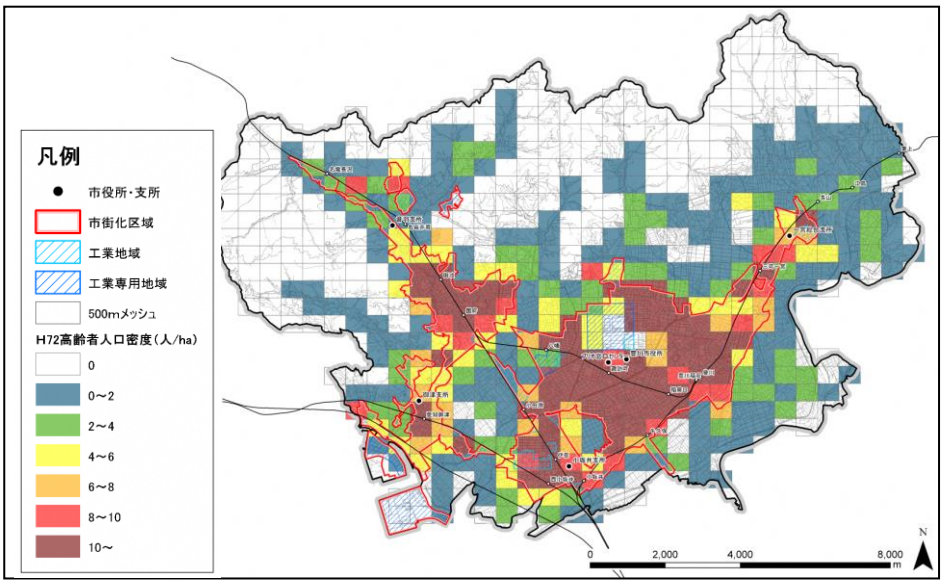


図　将来高齢者人口密度（平成 72 年）

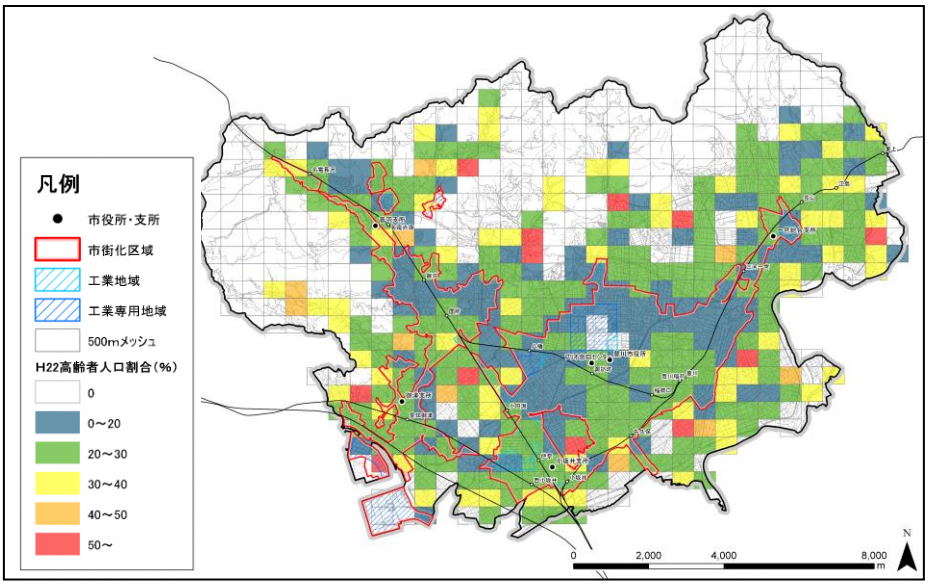


図　現在の高齢者人口割合（平成 22 年）

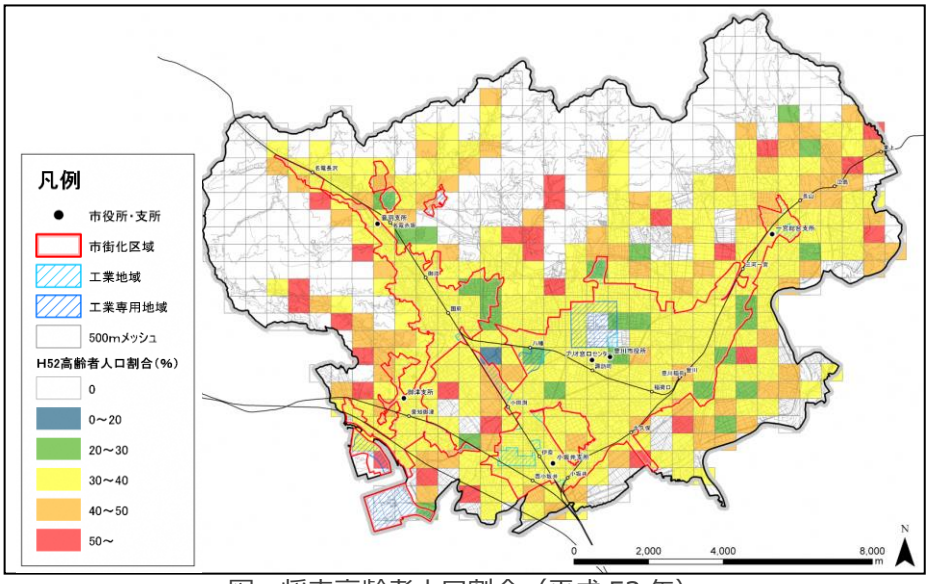


図　将来高齢者人口割合（平成 52 年）

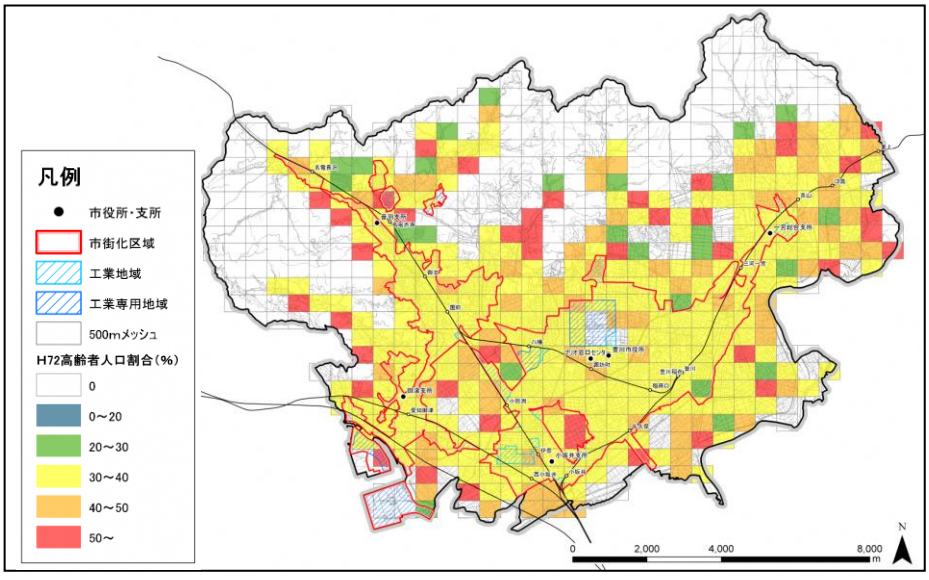


図　将来高齢者人口割合（平成 72 年）

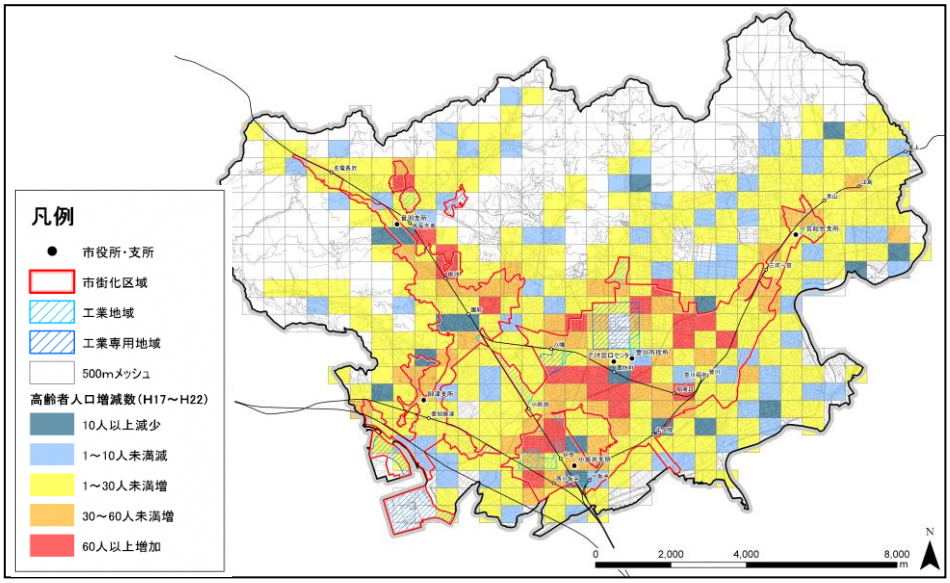


図　高齢者人口増減（平成 17 年～平成 22 年）

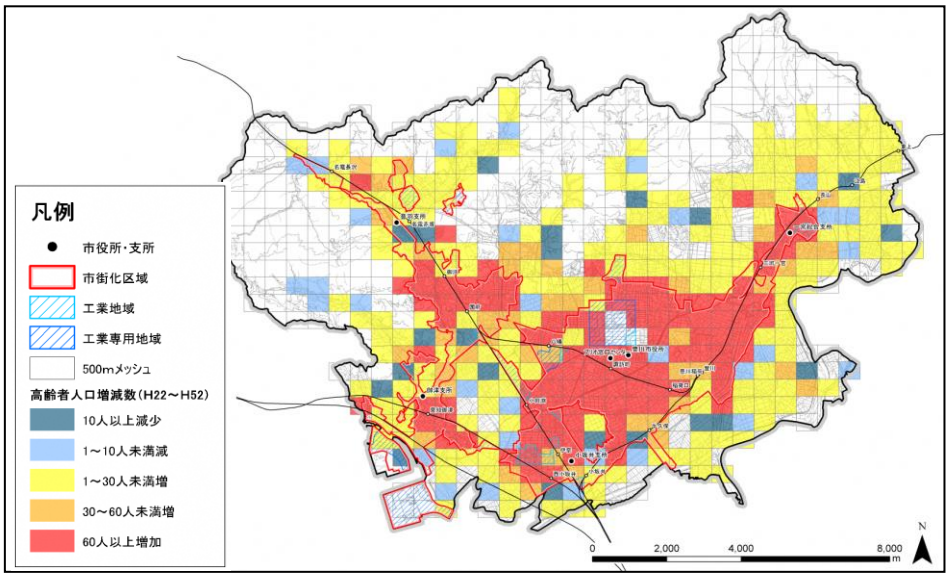


図　高齢者人口増減（平成 22 年～平成 52 年）

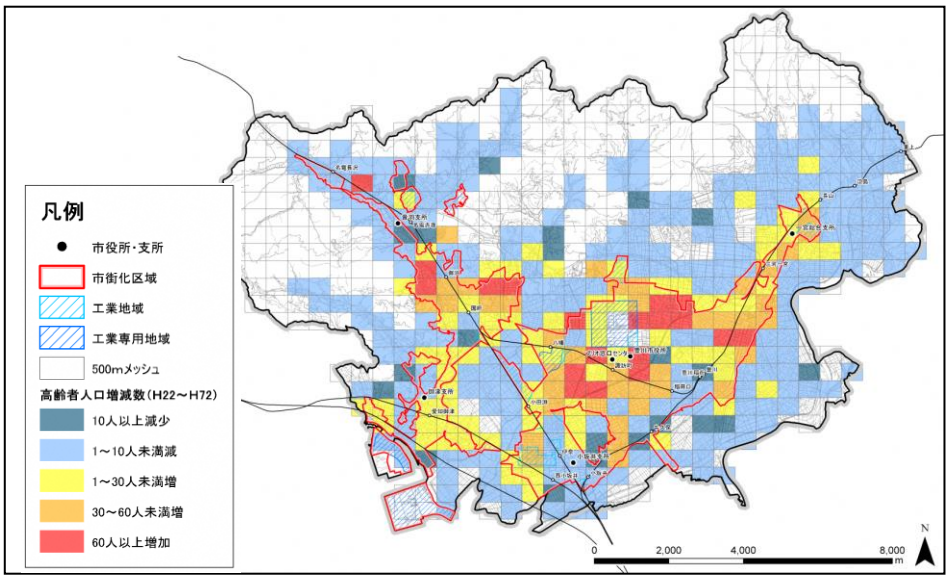


図　高齢者人口増減（平成 22 年～平成 72 年）

（５）地区別年少人口の将来見通し

地区別の少子化の進行について年少人口密度をみますと、平成 22 年では諏訪町駅南側や豊川市役所周辺等で 10 人/ha 以上となっており、市街化区域では６人/ha 以上が主体となっています。しかし、平成 52 年には、市街化区域の多くの地域で６～８人/ha となっており、年少人口密度が低下する見通しとなっています。

また、平成 52 年の年少人口割合をみますと、市街化区域、市街化調整区域ともに年少人口割合の低下がみられ、市街化区域では、10～15%となる地域が多く、市街化調整区域では、年少人口割合は 10～15%若しくは５～10%となっています。

次に、年少人口増減数をみますと、市街化区域では、多くの地域で年少人口密度の低下がみられ、豊川市役所周辺や諏訪町駅南側等において年少人口密度の低下が大きくなっています。

参考までに平成 72 年の年少人口密度と年少人口割合をみますと、年少人口密度は減少し続け、年少人口割合は大きくは減少しない見通しとなっています。

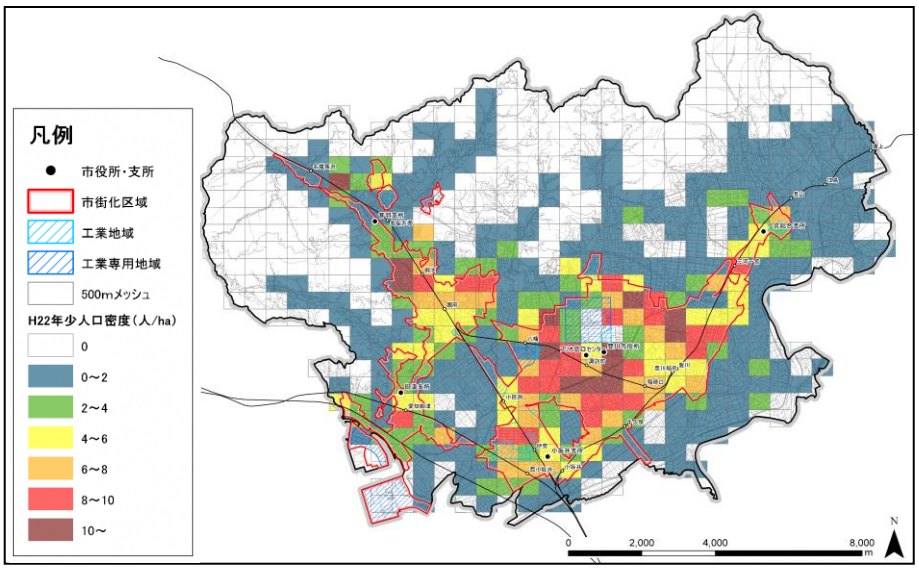


図　現在の年少人口密度（平成 22 年）

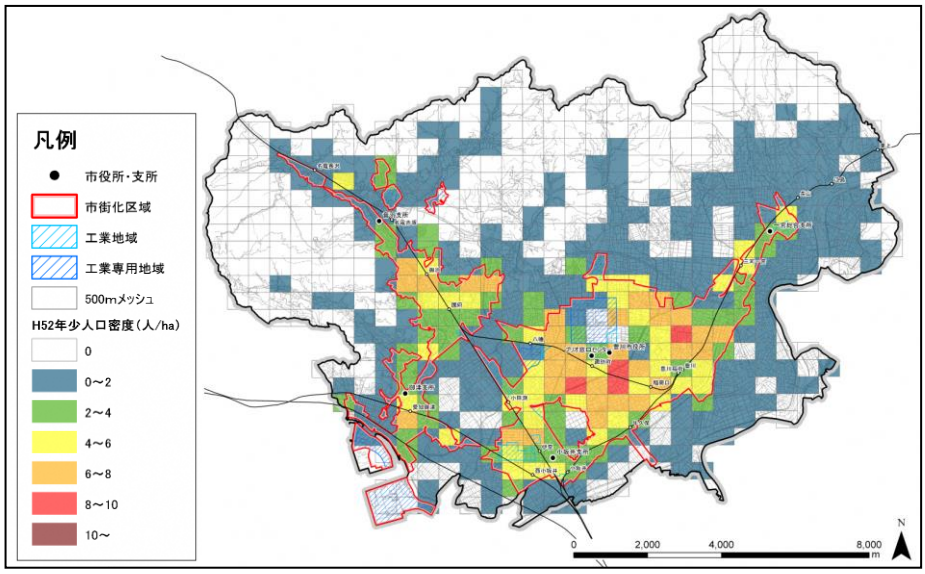


図　将来年少人口密度（平成 52 年）

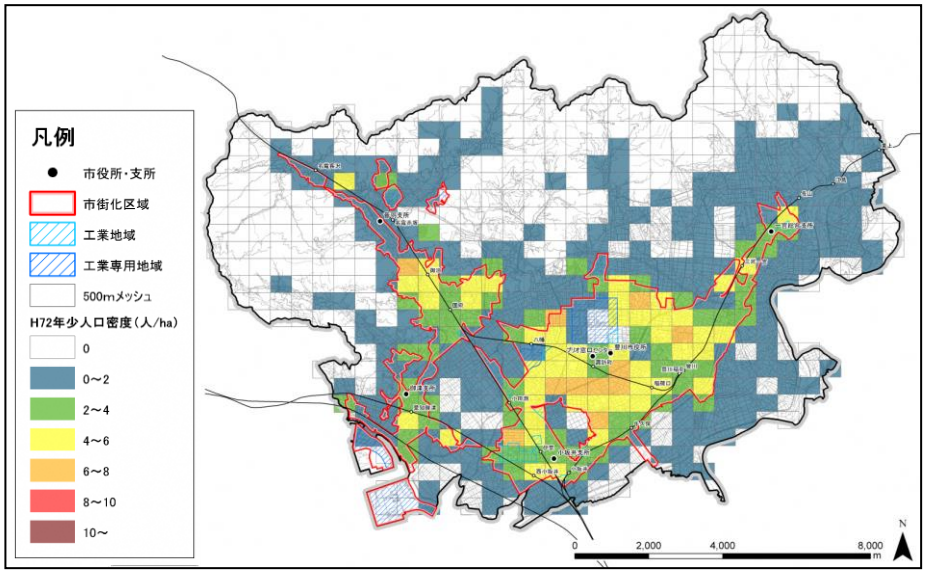


図　将来年少人口密度（平成 72 年）

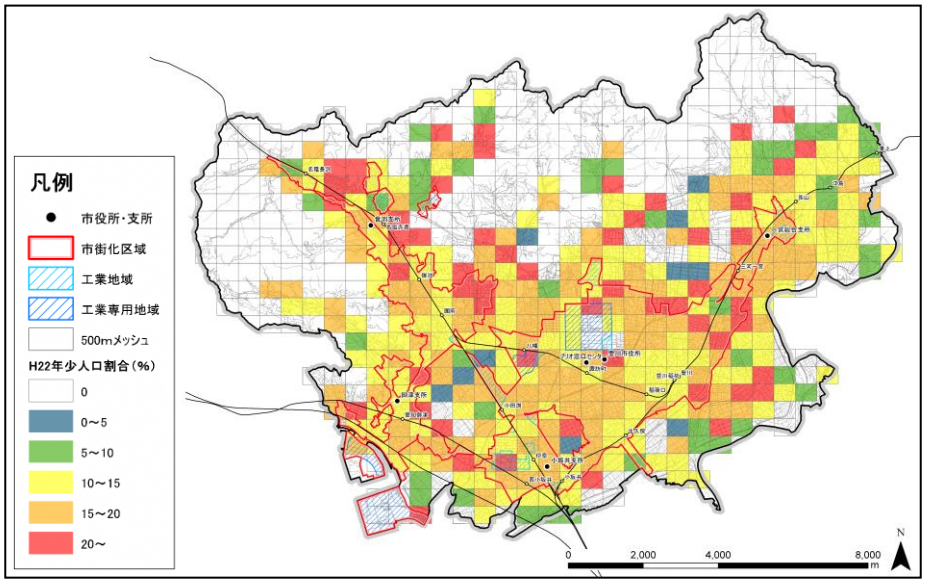


図　現在の年少人口割合（平成 22 年）

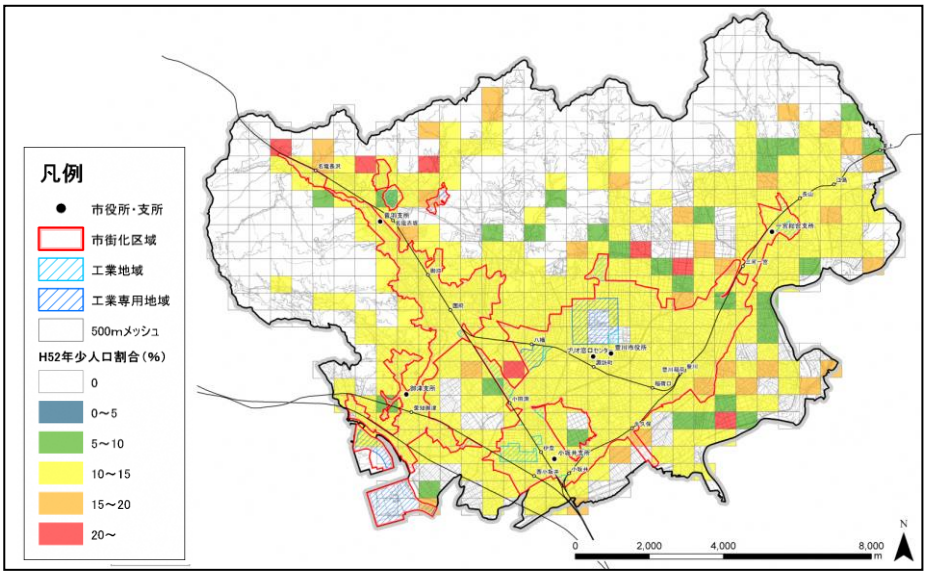


図　将来年少人口割合（平成 52 年）

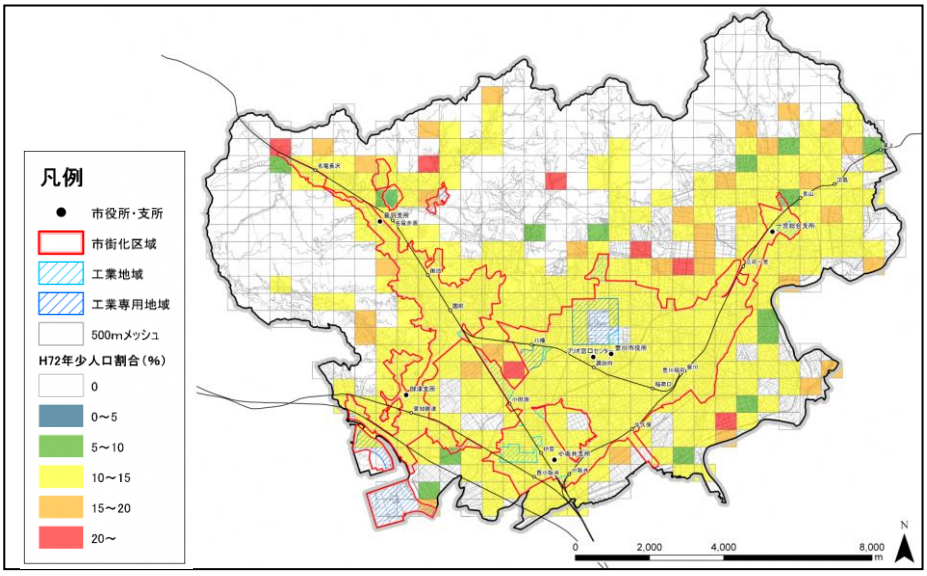


図　将来年少人口割合（平成 72 年）

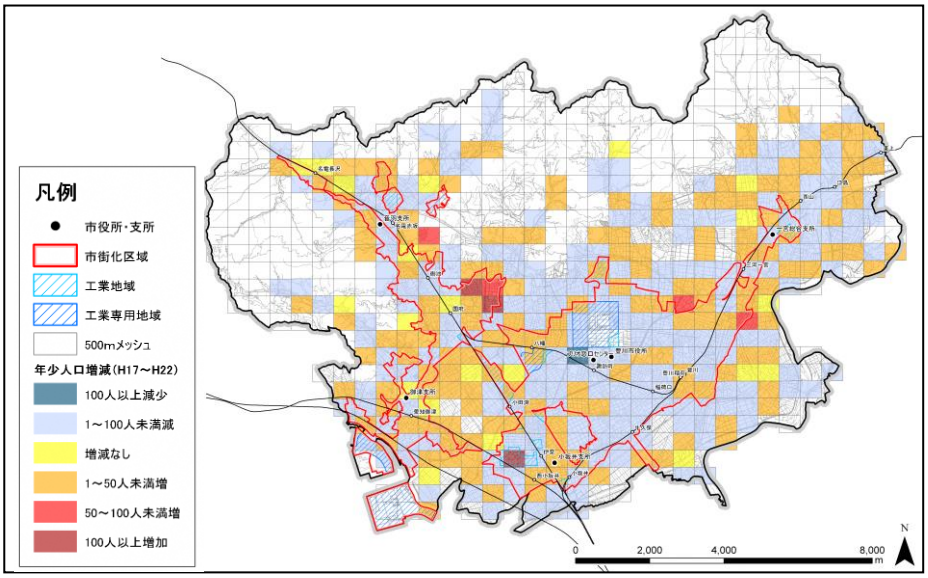


図　年少人口増減（平成 17 年～平成 22 年）

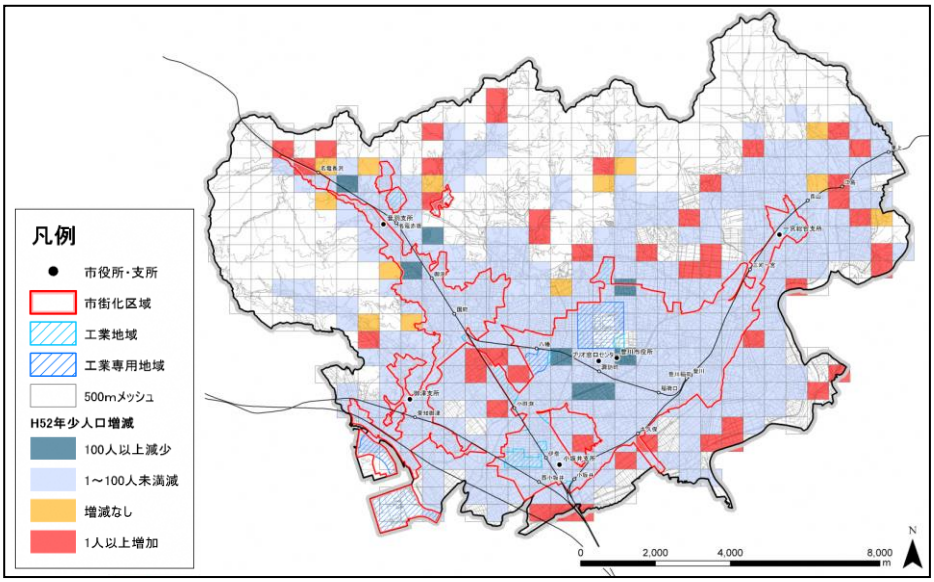


図　年少人口増減（平成 22 年～平成 52 年）

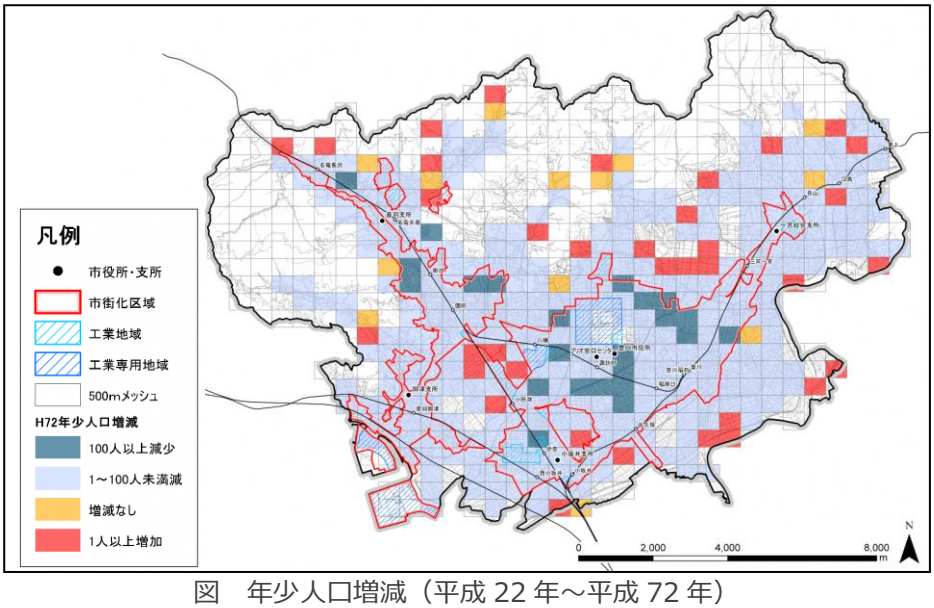


図　年少人口増減（平成 22 年～平成 72 年）

（6）地区別生産年齢人口の将来見通し

地区別の生産年齢人口の減少の進行について平成 52 年の生産年齢人口密度をみますと、市街化区域では、ほとんどの地域で生産年齢人口密度の低下がみられます。

また、平成 52 年の生産年齢人口割合をみますと、市街化区域、市街化調整区域ともに生産年齢人口割合の低下がみられ、市街化区域では、55～60%となる地域が多く、市街化調整区域では、50%未満の地域もみられます。

参考までに平成 72 年の生産年齢人口密度と生産年齢人口割合をみますと、平成 52 年の推計と傾向は大きく変わらず、生産年齢密度と生産年齢人口割合の低下が進む見通しとなっています。

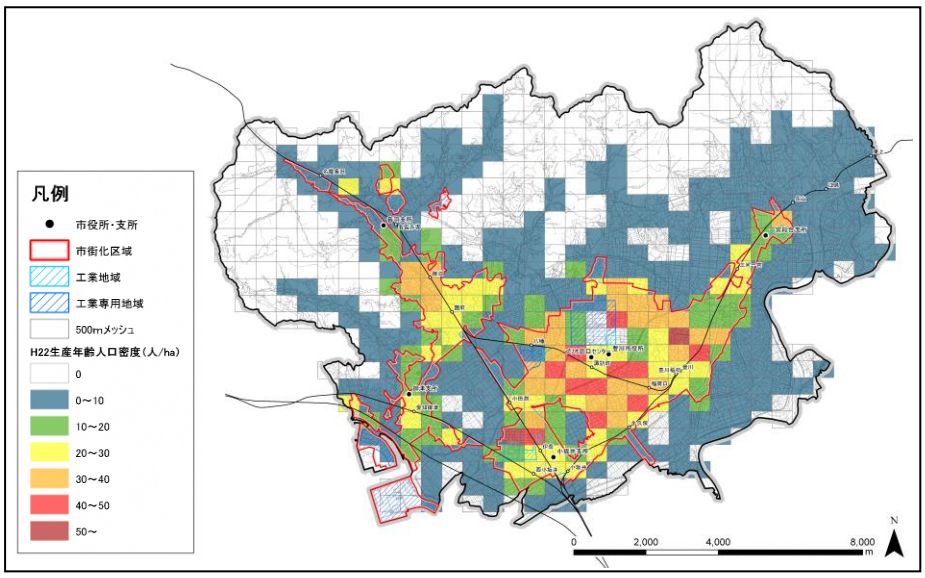


図　現在の生産年齢人口密度（平成 22 年）

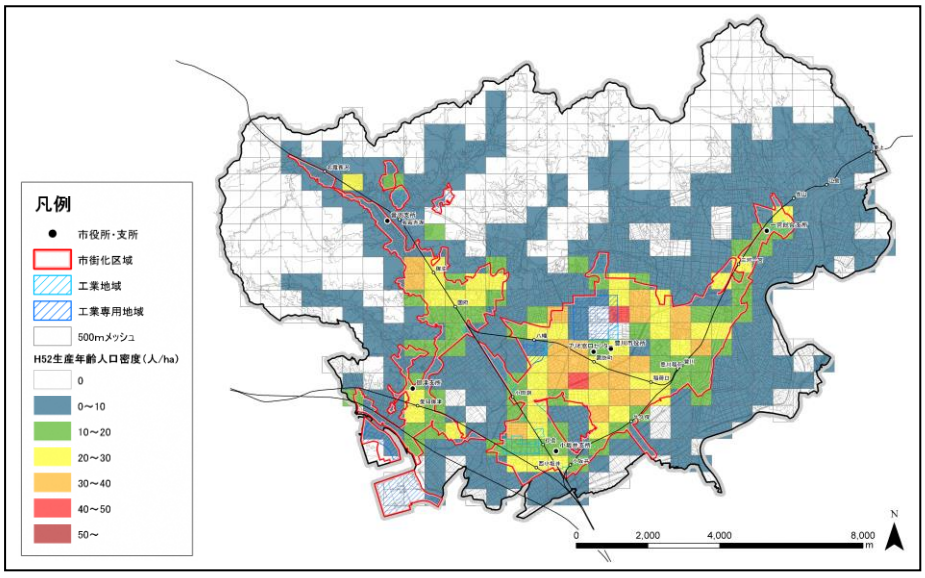


図　将来生産年齢人口密度（平成 52 年）

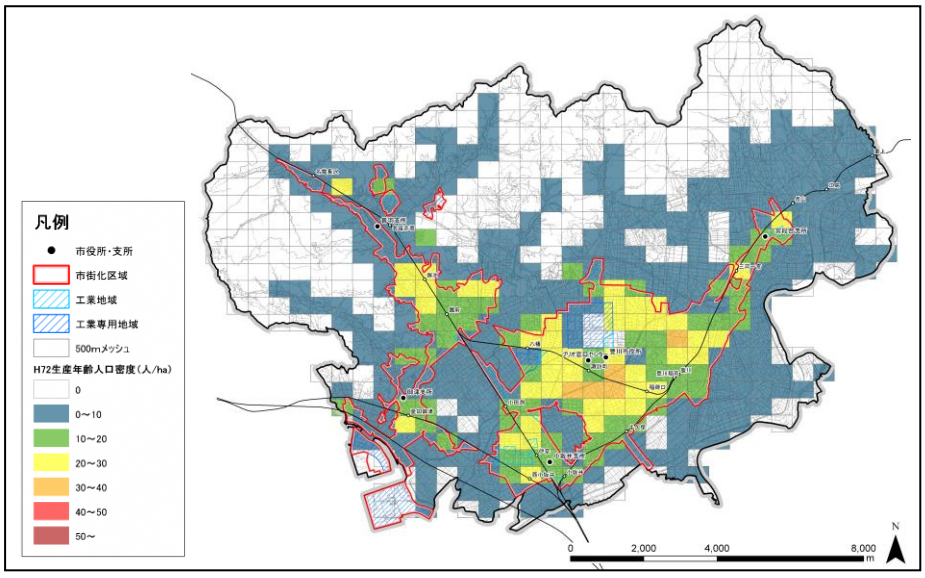


図　将来生産年齢人口密度（平成 72 年）

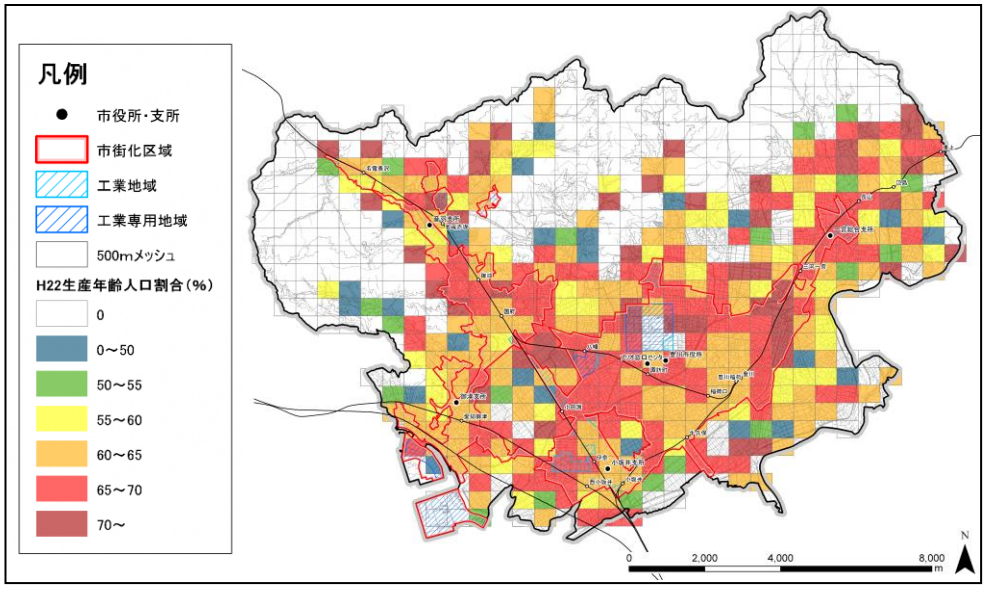


図　現在の生産年齢人口割合（平成 22 年）

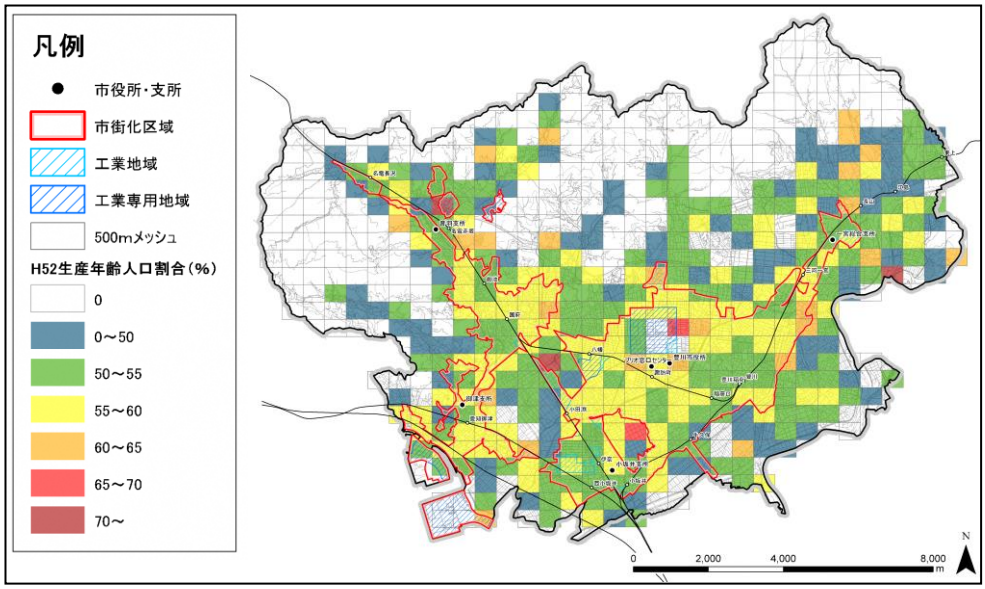


図　将来の生産年齢人口割合（平成 52 年）

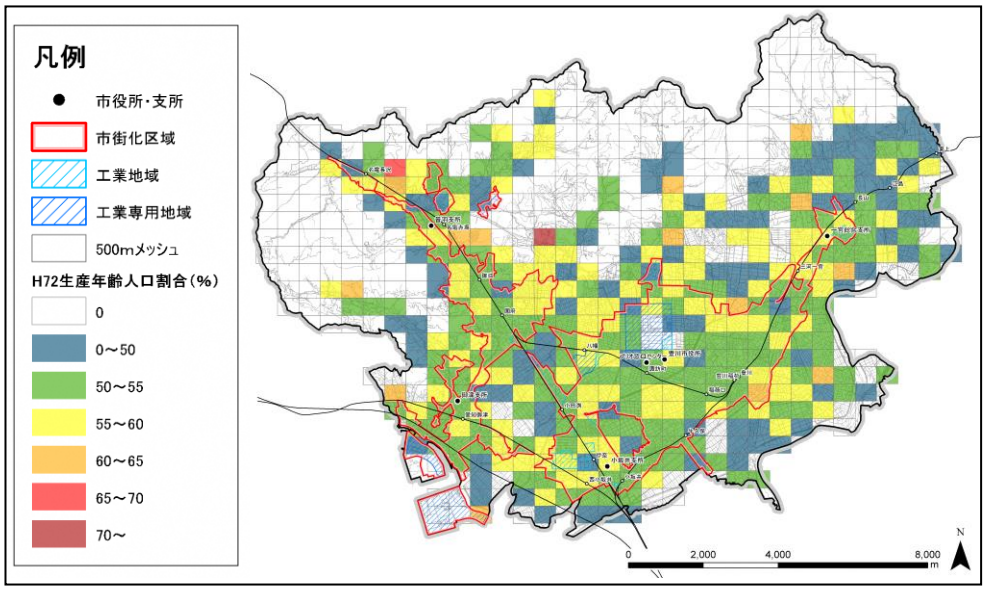


図　将来の生産年齢人口割合（平成 72 年）

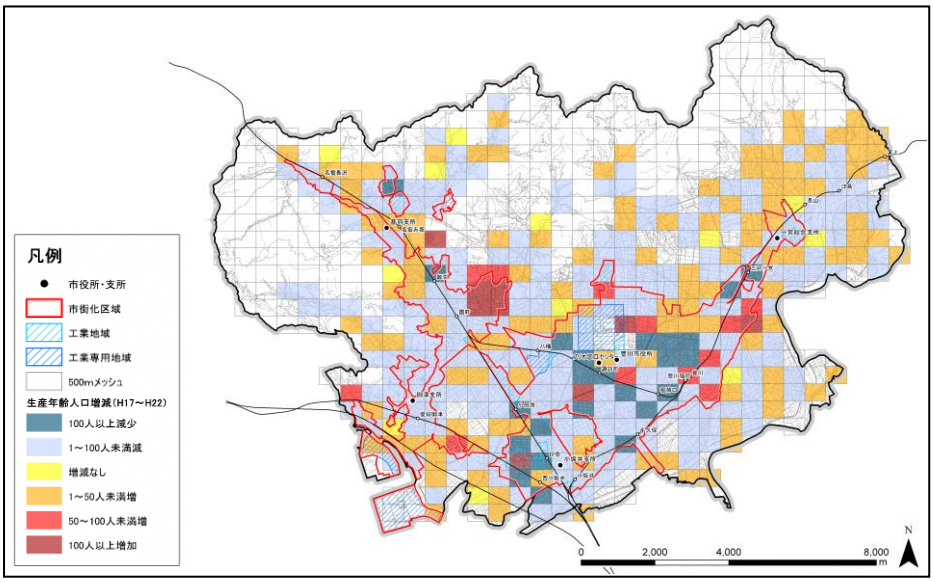


図　生産年齢人口増減（平成 17 年～平成 22 年）

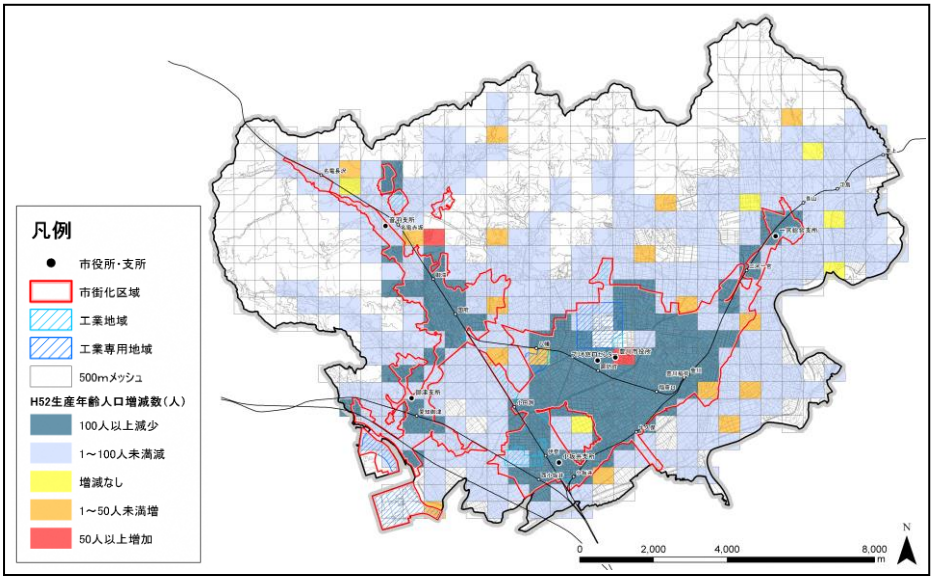


図　生産年齢人口増減（平成 22 年～平成 52 年）

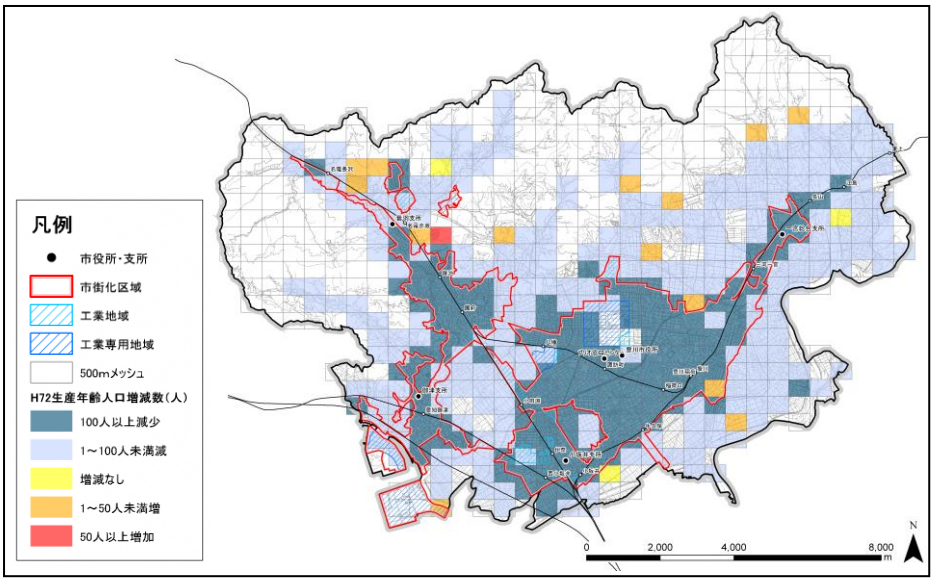


図　生産年齢人口増減（平成 22 年～平成 72 年）

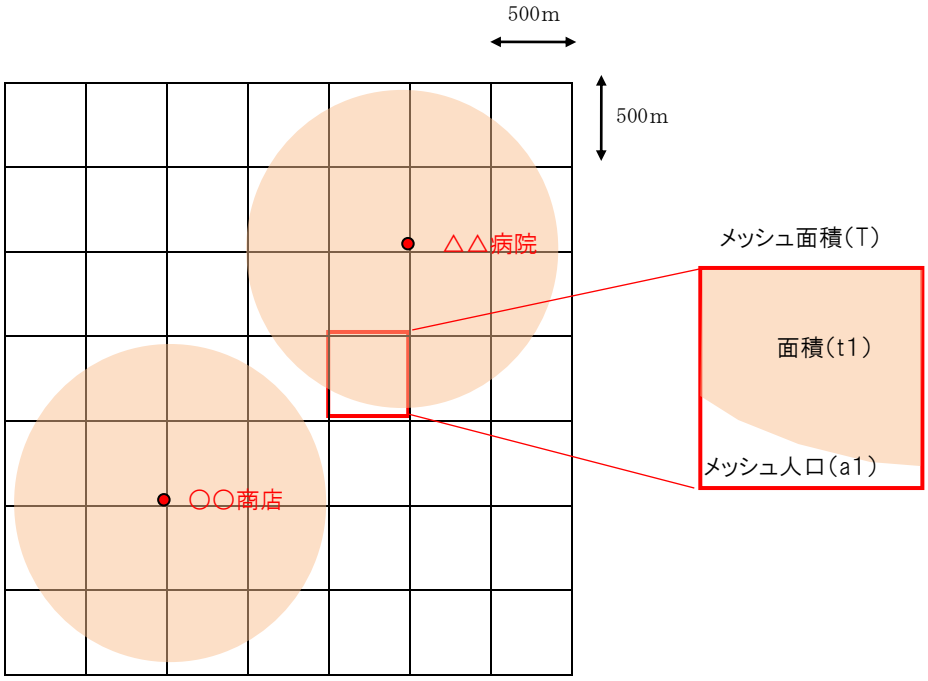
2-2　都市構造の将来見通しの評価

（1）評価方法

生活利便性の評価の観点から、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月国土交通省都市計画課）」（以下、ハンドブック）に基づき、本市の都市構造を評価します。

ハンドブックに基づき、各都市機能の徒歩圏を 800m、駅の徒歩圏を 800m、バス停の徒歩圏を 300mと設定し、都市機能の徒歩圏によりカバーされている人口の割合（徒歩圏人口カバー率）を求めることにより都市構造の評価を行います。

【徒歩圏人口カバー率の算出方法】



①各施設の徒歩圏に含まれる面積を 500mメッシュごとに計測します。

②メッシュの面積に対する計測された徒歩圏に含まれる面積の割合を算出し、これに各メッシュの人口を乗じて、メッシュごとの徒歩圏内人口を算出します。

500mメッシュ人口（a１）×当該メッシュ内の徒歩圏面積割合（t１/T）
＝当該メッシュの徒歩圏人口（Ｂ１）

③メッシュごとの徒歩圏人口を合計し、各施設の徒歩圏人口を算出します。

各施設の徒歩圏人口＝ΣＢ

④市全体の人口に対する各施設の徒歩圏人口の割合を算出します。

各施設の徒歩圏人口　/　市全体の人口＝徒歩圏人口カバー率

表　都市構造の評価に関するハンドブックにおける現況値の算出方法

評価分野	評価指標	（概　要）	単位	利用データ	データ整備年次	算出方法
①生活利便性	■日常生活サービスの徒歩圏充足率	以下の「医療施設」、「福祉施設」、「商業施設」及び「基幹的公共交通路線」を徒歩圏で享受できる市民の割合	%	以下に示す医療、福祉、商業、公共交通のデータ		各施設の徒歩圏の全てが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出 （徒歩圏：バス停は300m、その他は800m）
	■居住を誘導する区域における人口密度	各都市が設定、想定する居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	H22国勢調査	H22	居住を誘導する区域を設定し、当該区域における人口密度を算出
	■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	生活サービス施設の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率 医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所 福祉施設：通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設 商業施設：延床面積1,500㎡以上のスーパー、百貨店	%	医療：国土数値情報　医療施設（病院・診療所で内科または外科を有する施設）	H22	医療施設から半径800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
				福祉：（公共介護施設） 国土数値情報の施設分類の通所系施設（細区分101、112、113）	H23	福祉施設から半径800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出
				福祉：（民間介護施設） 厚生労働省　介護ｻｰﾋﾞｽ情報公開ｼｽﾃﾑ	H25	
				商業：商業統計メッシュ（専門スーパー、総合スーパー、百貨店のあるメッシュ）	H19	商業施設を有するメッシュの中心から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
	■基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	基幹的公共交通路線の鉄道駅、バス停の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率 基幹的公共交通路線：日30本以上のサービス水準を有する鉄道路線、バス路線	%	「鉄道軌道駅別運行本数データ」	H25.3	運行頻度が片道30本／日以上のサービス水準を有する鉄道駅又はバス停の徒歩圏（鉄道については半径800m、バス停については半径300m）に居住する人口を都市の総人口で除して算出
				国土数値情報　「鉄道データ」 国土数値情報　「バス停留所データ」	H22	
	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合		%	住宅・土地統計調査 都道府県編「最寄交通機関までの距離別住宅数」	H20	市町村別の最寄交通機関までの距離別住宅数の総数に占める、駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数の割合
	■生活サービス施設の利用圏平均人口密度	生活サービス施設の徒歩圏の区域における平均人口密度 ※生活サービス施設の対象範囲は上述の通り	人/ha	医療：上記に示すデータ		医療施設から半径800mの圏域に該当する各メッシュの人口密度を算出し、その平均値を算出
				福祉：上記に示すデータ		福祉施設から半径800m 圏域に該当するメッシュについて、それぞれの人口密度を算出してその平均値を算出
				商業：上記に示すデータ		商業施設を有する各メッシュの人口密度を算出し、その平均値を算出
	■公共交通の機関分担率		%	全国都市交通特性調査	H22	「鉄道分担率」と「バス分担率」を集計して算出
				各都市圏のパーソントリップ調査		
	□市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ/日	道路交通センサス	H22	乗用車の市区町村別自動車走行台キロ（台キロ/日）を都市の総人口で除して算出
	■公共交通沿線地域の人口密度		人/ha	国土数値情報　「鉄道データ」 国土数値情報　「バス停留所データ」	H22	鉄道駅から半径800m、及びバス停から半径300m の圏域に該当するメッシュについてそれぞれの人口密度を算出してその平均値を算出

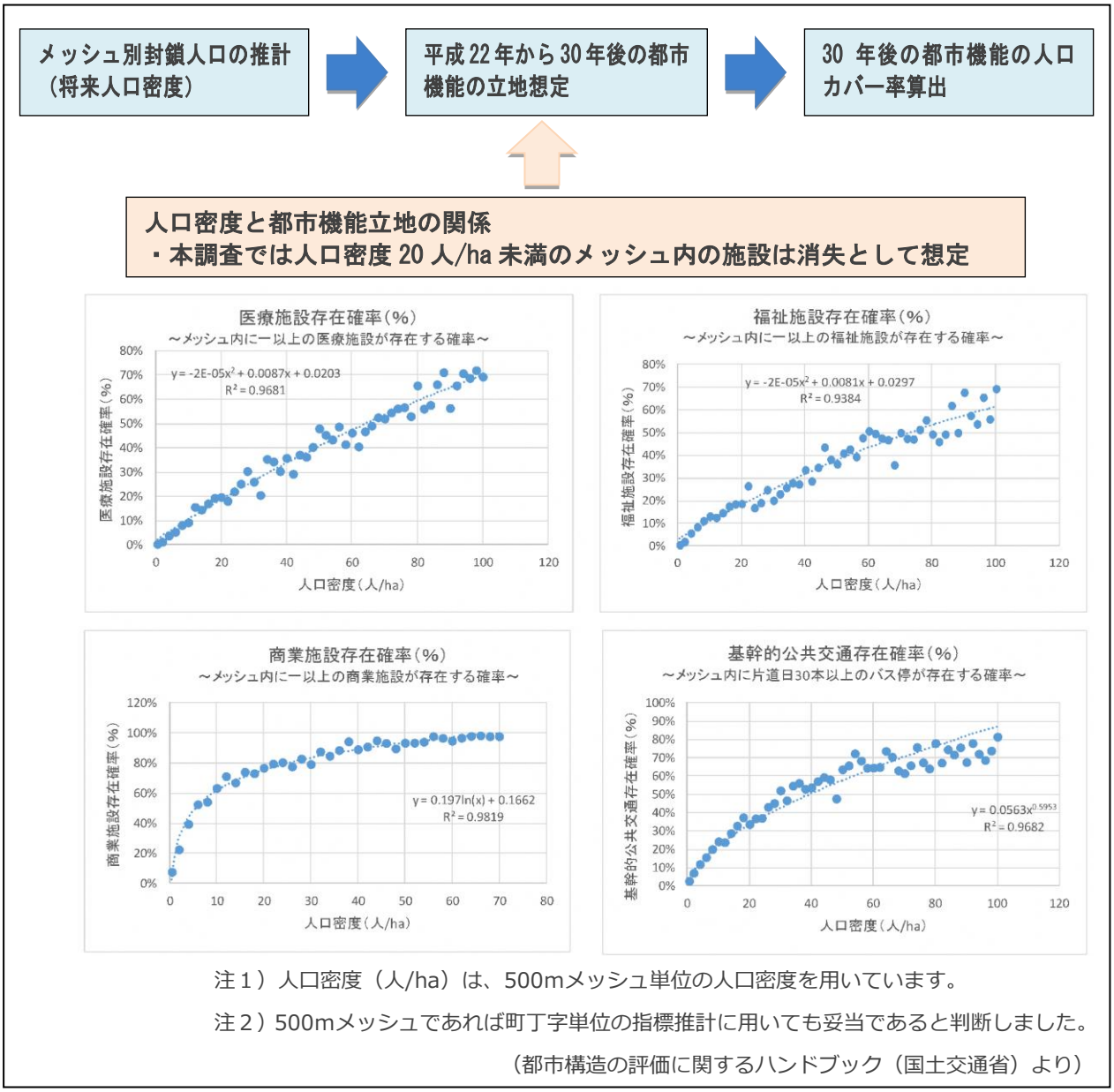
（都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）より）

さらに、現状の都市構造の評価とあわせ、将来の都市構造の評価を行います。

将来の都市構造の評価のベースとなる人口はコーホート要因法（社会移動なし＝封鎖）に基づき算出した平成 52 年時点の 500mメッシュ別人口とします。

また、現在の都市機能が今後も立地し続けるためには、下支えとなる周辺人口が不可欠です。ハンドブックにおいて、人口密度と生活サービス施設（医療、福祉、商業）の存在確率との関連性が示されており、都市施設周辺の人口密度が低下した場合、施設を維持することが困難となることが推計されています。

都市施設周辺の人口密度が 20 人/ha 未満となった場合の存在確率は、医療施設で約 20%、福祉施設で約 20%、基幹的公共交通で約 30%と存在確率は低くなっています。商業施設では、20 人/ha を境に急激に存在確率が下がることから、**人口密度 20 人/ha 未満の地域に立地している都市機能については、平成 52 年時点で消失すると仮定**して、都市構造の評価を行いました。



注１）人口密度（人/ha）は、500mメッシュ単位の人口密度を用いています。

注２）500mメッシュであれば町丁字単位の指標推計に用いても妥当であると判断しました。

（都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）より）

図　人口密度と都市機能（医療、福祉、商業）及び基幹的公共交通の存在確率との関連性

【平成 52 年における都市機能及び公共交通の想定】

平成 52 年の都市機能の立地状況を前述の条件に沿って予測しますと、市街化区域内は工業系の市街地や縁辺部の一部の地域を除きおおむね 20 人/ha 以上の人口密度が維持されるため、消失する施設はあまりみられません。

一方で、市街化調整区域では、ほぼ全域で 20 人/ha 未満の人口密度となってしまうため、維持が困難であると予想され、市街化区域に隣接する地域では一部徒歩圏（800m圏）に含まれる地域もあるものの、多くの地域が徒歩圏外となり、都市施設の利用が難しくなると予想されます。

以下、各都市機能の市街化区域内での徒歩圏の充足状況について、整理します。

〈商業施設〉

商業施設の立地想定図をみますと、市街化区域はおおむね平成 52 年においても商業施設の徒歩圏（800m圏）にカバーされますが、音羽支所周辺では、商業施設の消失により利用が難しくなると予想されます。

〈子育て支援施設〉

保育施設の立地想定図をみますと、商業施設と同様に、市街化区域はおおむね平成 52 年においても保育施設の徒歩圏（800m圏）にカバーされますが、音羽支所周辺や名電長沢駅周辺、三河一宮駅西南側や国府駅北東側において、利用が難しくなると予想されます。

〈高齢者福祉施設〉

高齢者福祉施設の立地想定図をみますと、上記の施設と同様に、市街化区域はおおむね平成 52 年においても高齢者福祉施設の徒歩圏（800m圏）にカバーされますが、音羽支所周辺や名電長沢駅周辺において、利用が難しくなると予想されます。

〈医療施設〉

医療施設の立地想定図をみますと、上記の施設と同様に、市街化区域はおおむね平成 52 年においても医療施設の徒歩圏（800m圏）にカバーされますが、音羽支所周辺や名電長沢駅周辺、御津支所周辺において、利用が難しくなると予想されます。

〈公共交通施設〉

バス停の立地想定図をみますと、上記の施設と同様に、市街化区域はおおむね平成 52 年においてもバス停の徒歩圏（300m圏）にカバーされますが、音羽支所周辺や名電長沢駅周辺、愛知御津駅西側の地域において、バスの運行維持が難しくなると予想されます。

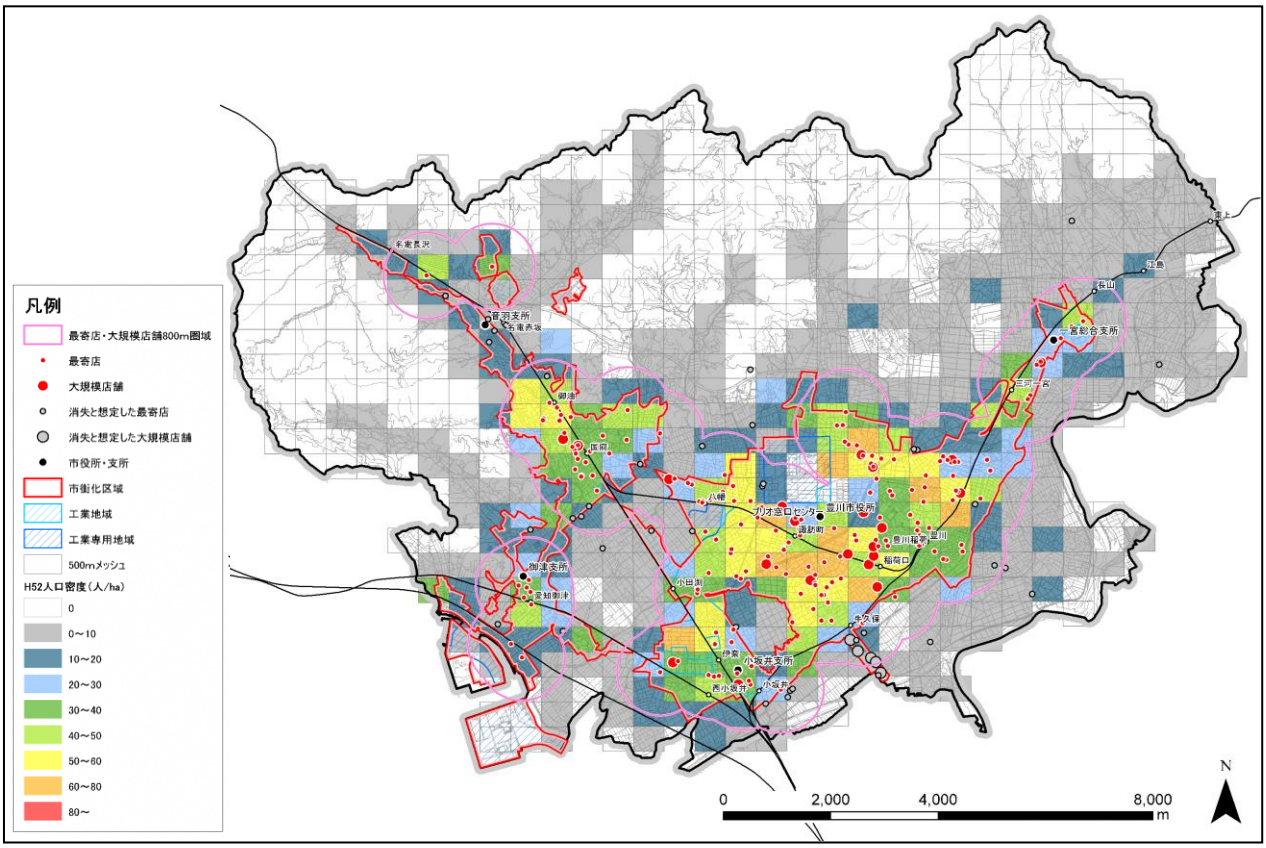


図　将来の商業施設立地想定図（平成 52 年）

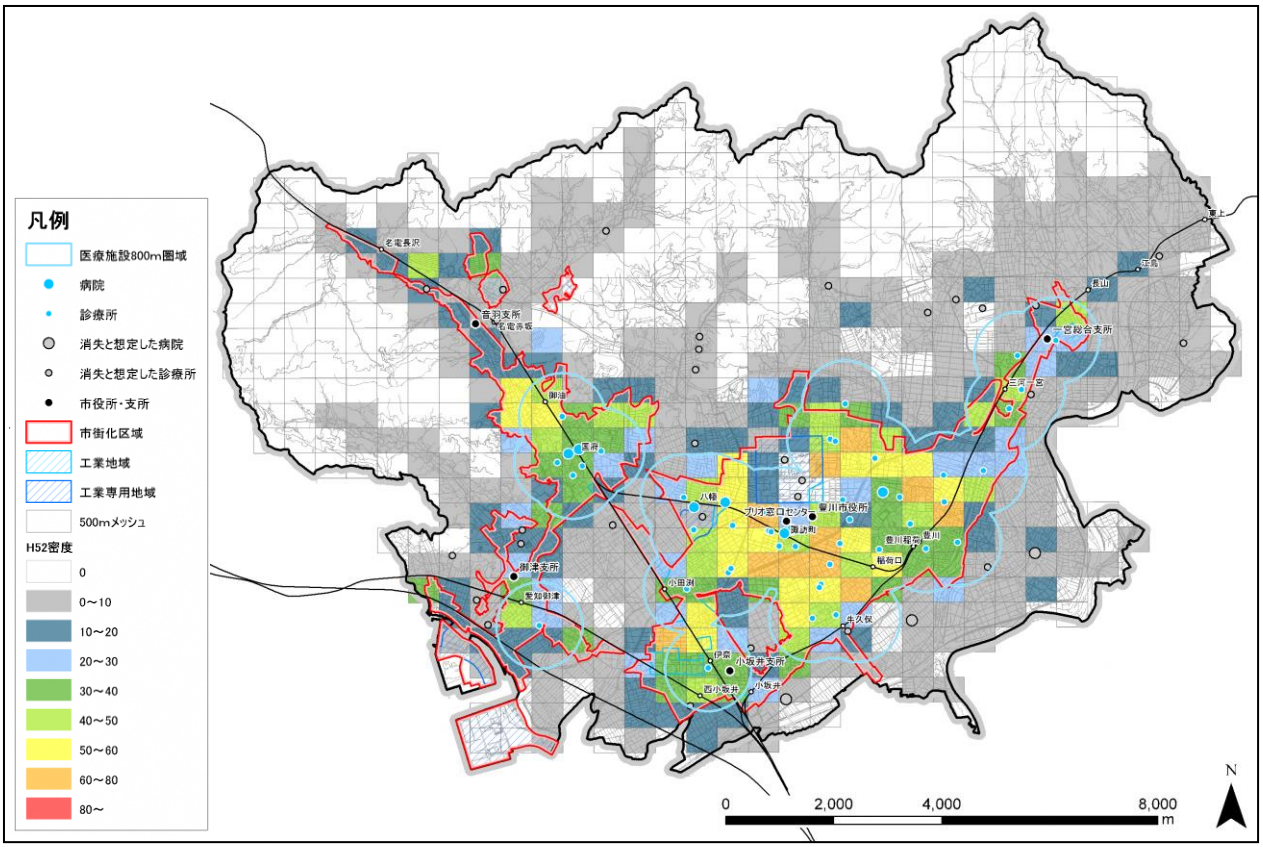


図　将来の医療施設立地想定図（平成 52 年）

※豊川市民病院は市が積極的に維持を図る施設であるので、将来も維持すると仮定します。

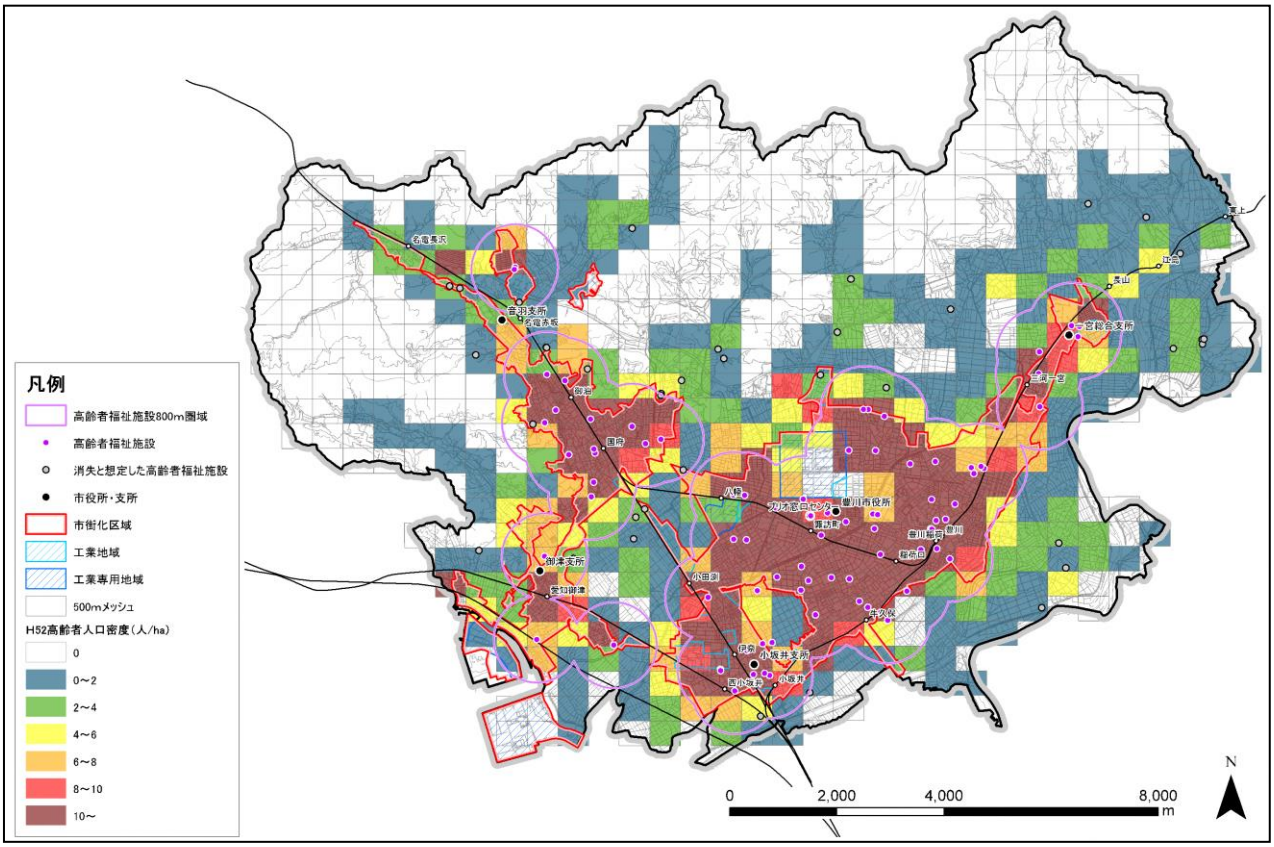


図　将来の高齢者福祉施設立地想定図（平成 52 年）

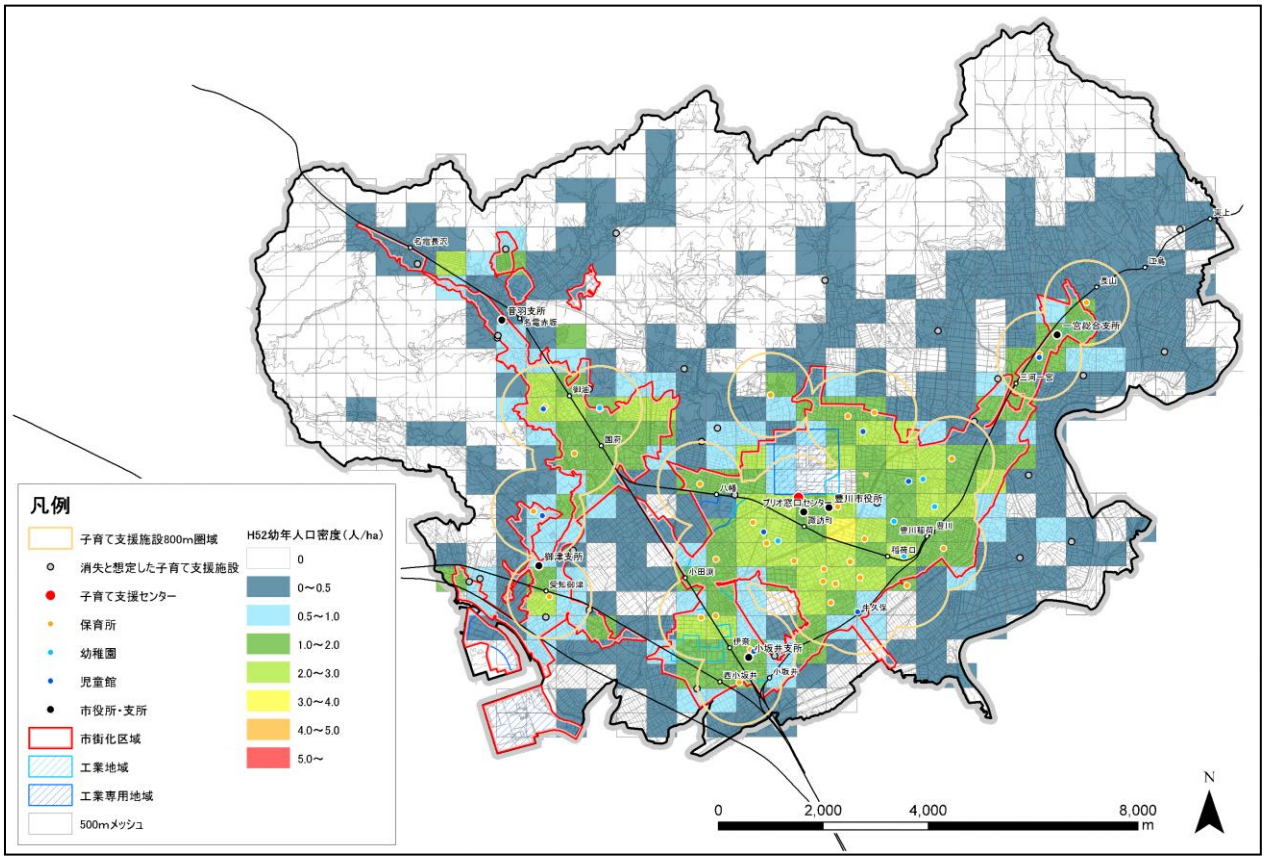


図　将来の子育て支援施設立地想定図（平成 52 年）

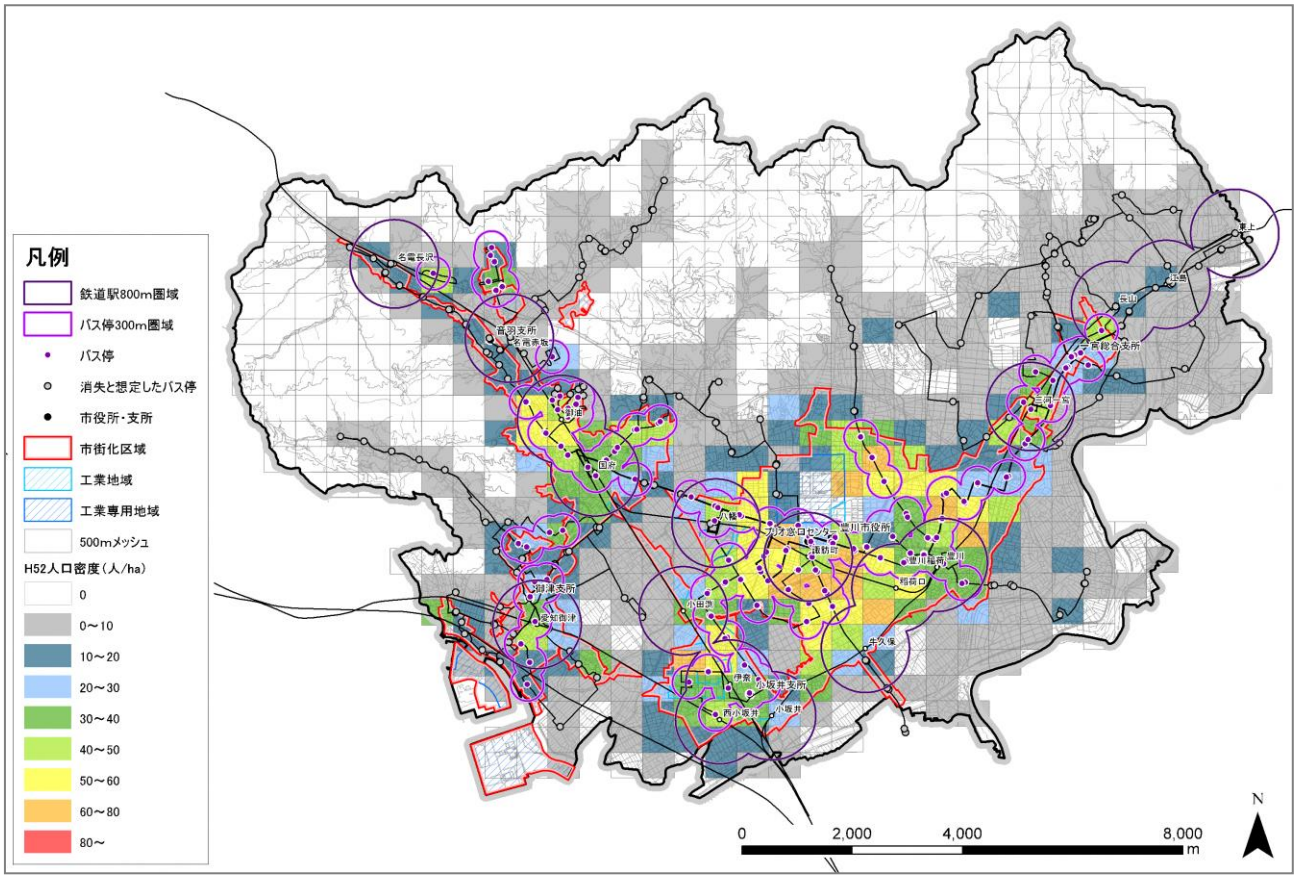


図　将来の公共交通（鉄道駅・バス停）立地想定図（平成 52 年）

※鉄道駅については、将来も維持すると仮定します。

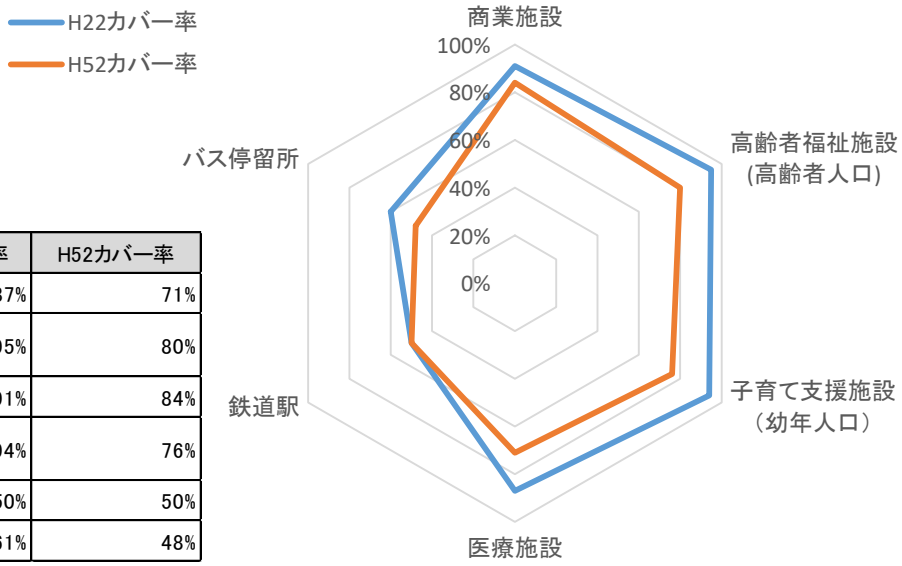
（2）市全体の評価結果

市全体では、鉄道駅を除く全ての都市機能で人口カバー率が低下しています。ハンドブックより、愛知県が含まれる三大都市圏の人口カバー率の平均値と本市の状況を比較しますと、平成 22 年では、商業施設は平均値を上回っているものの、医療施設、高齢者福祉施設では、平均値を下回っています。

市街化区域においては、商業施設、高齢者福祉施設、保育所、医療施設の人口カバー率が 80%を超えていますが、鉄道駅は約 60%、バス停留所は約 70%となっています。

市街化調整区域における人口カバー率は、全体的に市街化区域より低く、特に鉄道駅、バス停留所、高齢者福祉施設が低くなっています。

平成 52 年の将来推計をみますと、市街化区域においてはあまり大きな変化はありませんが、市街化調整区域においては都市機能の人口カバー率が大きく低下し、住民の生活利便性の確保が課題となります。



	H22カバー率	H52カバー率
医療施設	87%	71%
高齢者福祉施設（高齢者人口）	95%	80%
商業施設	91%	84%
子育て支援施設（幼年人口）	94%	76%
鉄道駅	50%	50%
バス停留所	61%	48%

図　都市機能の人口カバー率の変化（市全体）

表　人口カバー率の都市規模別平均値

評価分野・評価軸		評価指標		単位	都市規模別平均値 全国	三大都市圏	地方都市圏 政令市	概ね 50 万	概ね 30 万	10 万以下
①生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏(※1)充足率		%	43	53	63	47	30	－
		■居住を誘導する区域における人口密度		人/ha	64	79	62	48	44	－
		■生活サービス施設(※2)の徒歩圏人口カバー率	医療	%	85	92	91	86	76	－
		－各生活サービス施設の徒歩圏に居住する市民の比率	福祉	%	79	83	90	85	73	－
			商業	%	75	83	82	75	65	－
		■基幹的公共交通路線(※3)の徒歩圏人口カバー率		%	55	66	72	58	40	－
		□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合		%	48	52	56	50	46	46
	◎都市機能の適正配置	■生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療	人/ha	39	56	37	24	20	－
		－各生活サービス施設の徒歩圏域における平均人口密度	福祉	人/ha	38	56	35	22	19	－
			商業	人/ha	42	60	43	29	24	－
	◎公共交通の利用促進	■公共交通の機関分担率		%	14	24	14	7	8	6
		□市民一人当たりの自動車総走行台キロ		台キロ/日	13.2	10.8	9.0	9.1	10.4	14.2
		■公共交通沿線地域(※4)の人口密度		人/ha	35	54	31	19	16	－

（都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年）（国土交通省）より）

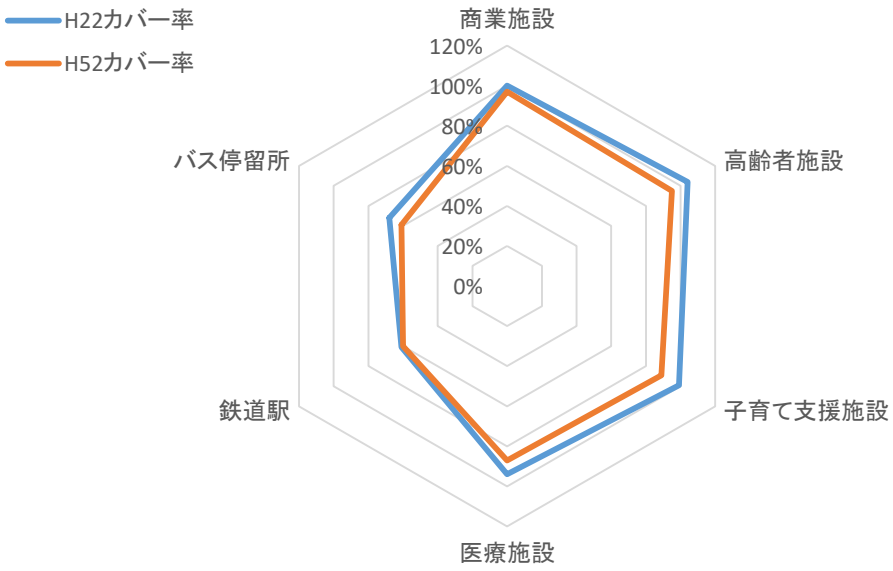


図　都市機能の人口カバー率の変化（市街化区域）

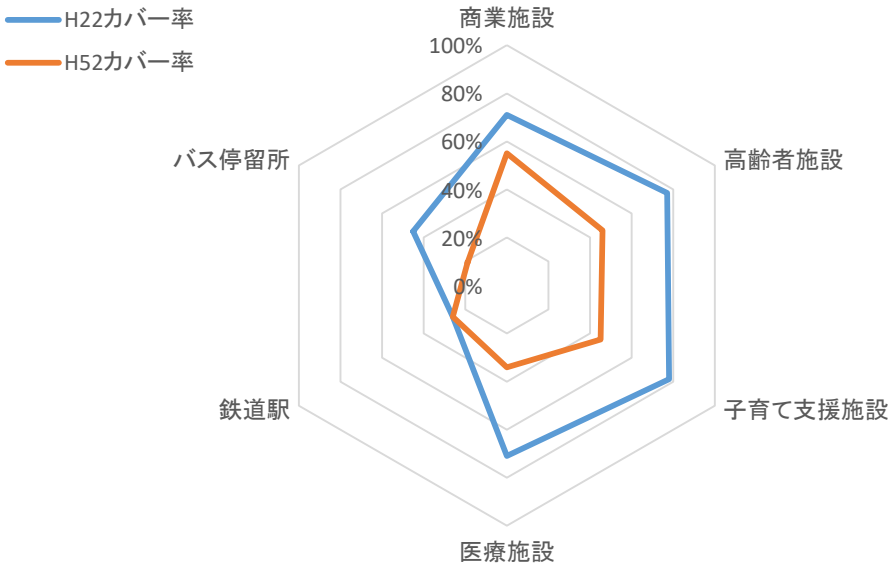


図　都市機能の人口カバー率の変化（市街化調整区域）

（3）中学校区別の評価結果

地区別の生活利便性の評価を行うため、旧市町村等生活圏の１単位となっている中学校区別に評価を行います。

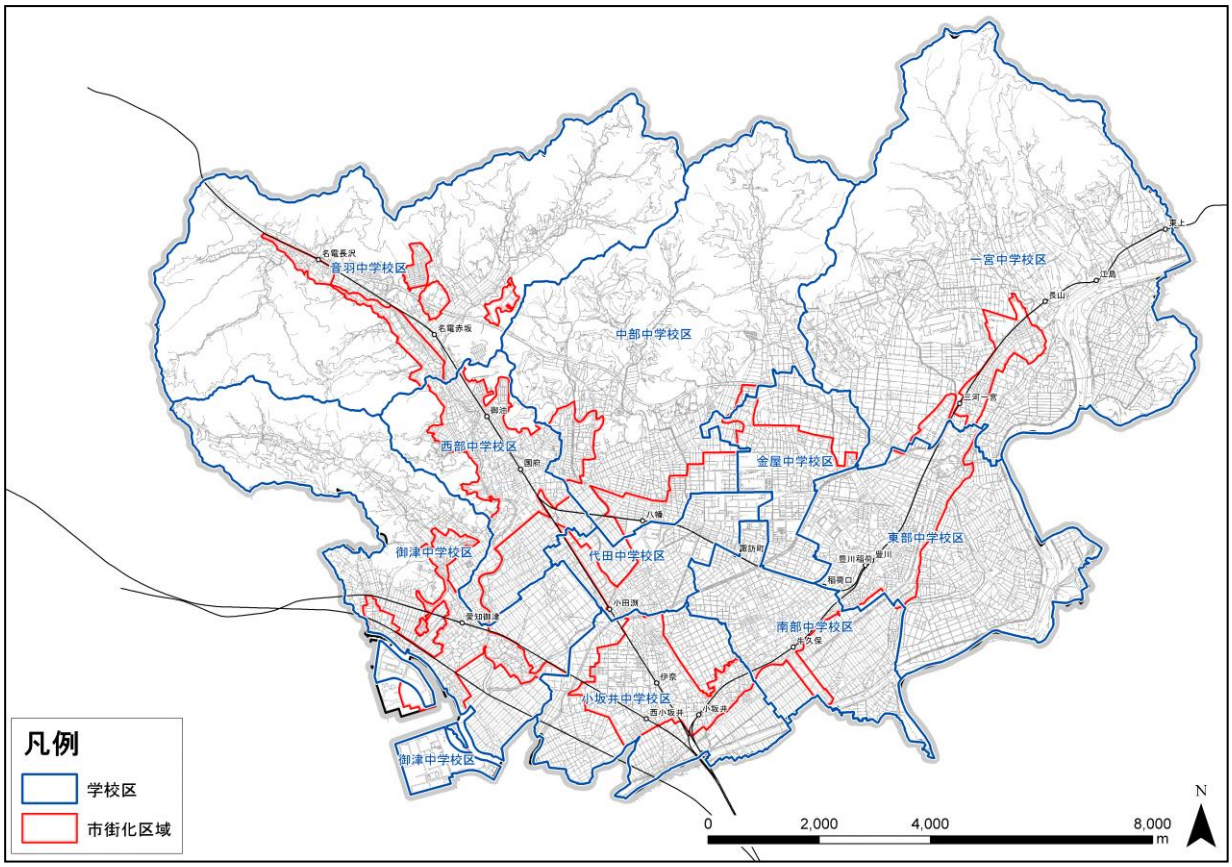


図　中学校区

各中学校区の市街化区域の人口カバー率を比較しますと、西部中学校区と一宮中学校区では、全ての項目で 60%を上回っており、全ての都市機能が比較的バランスよくそろう地域といえます。その他の中学校区では、それぞれ、利便性の低い施設がみられ、東部中学校区、南部中学校区、代田中学校区、金屋中学校区、小坂井中学校区では、公共交通の人口カバー率が低くなっており、中部中学校区では、公共交通（鉄道駅・バス）に加え、保育所の人口カバー率が低くなっています。また、音羽中学校区、御津中学校区では、鉄道と高齢者福祉施設のカバー率が低くなっています。

市街化区域の将来見通しをみますと、東部中学校区や南部中学校区、西部中学校区、代田中学校区、金屋中学校区、一宮中学校区、小坂井中学校区では大きく人口カバー率は低下していませんが、音羽中学校区では鉄道を除く全ての項目、御津中学校区では、鉄道と高齢者福祉施設を除く全ての項目で、大きく人口カバー率が低下する見通しとなっています。

市街化調整区域の人口カバー率は、東部中学校区、南部中学校区、代田中学校区、一宮中学校区、御津中学校区で高齢者福祉施設及び公共交通（鉄道駅・バス）の人口カバー率が低くなっています。

市街化調整区域の将来見通しをみますと、代田中学校区、金屋中学校区では大きく人口カバー率は低下していませんが、その他の中学校区では、施設周辺の人口密度の低下により施設が消失し、カバー率が大きく低下する見通しとなっています。

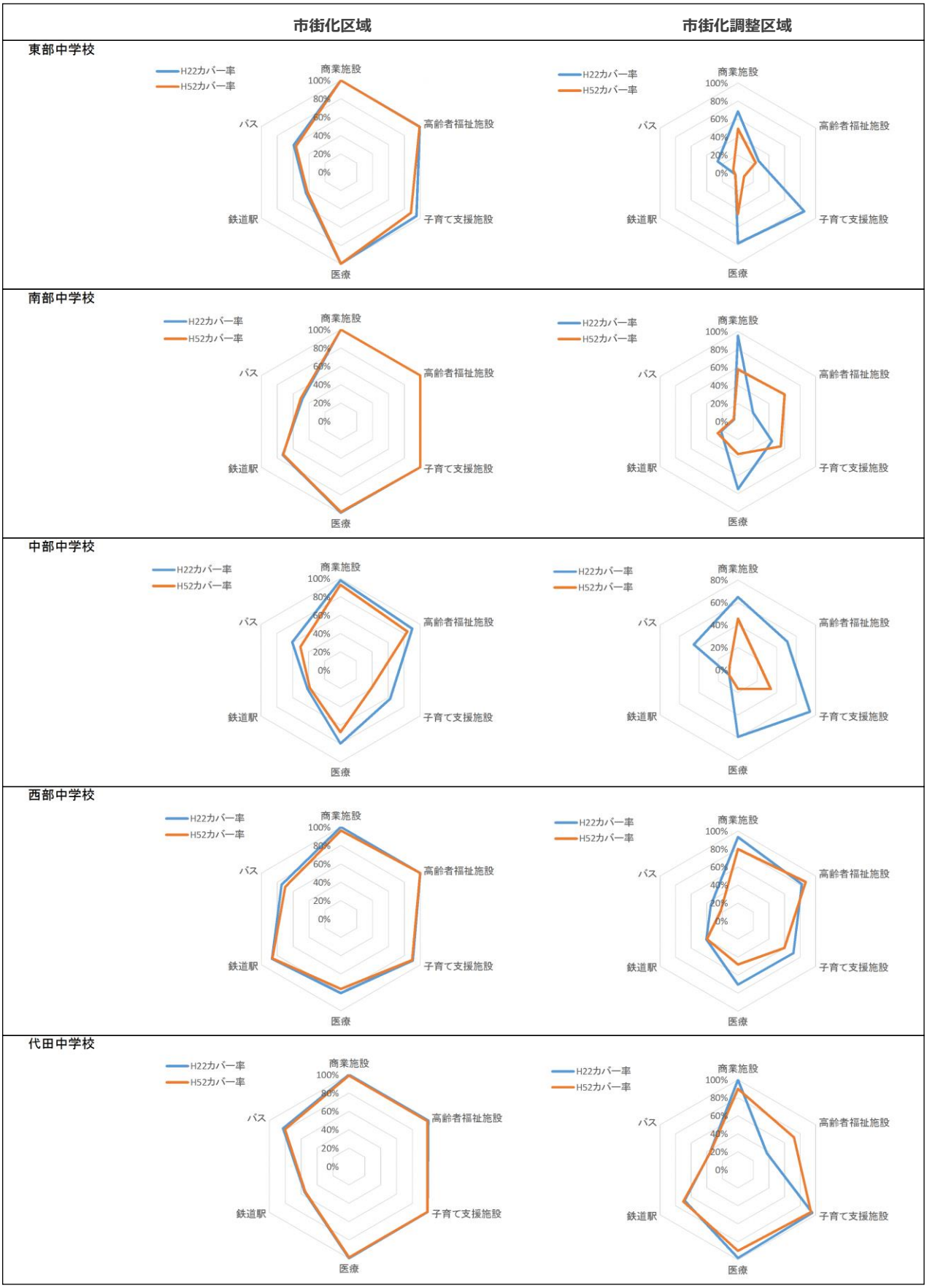


図　中学校区別人口カバー率

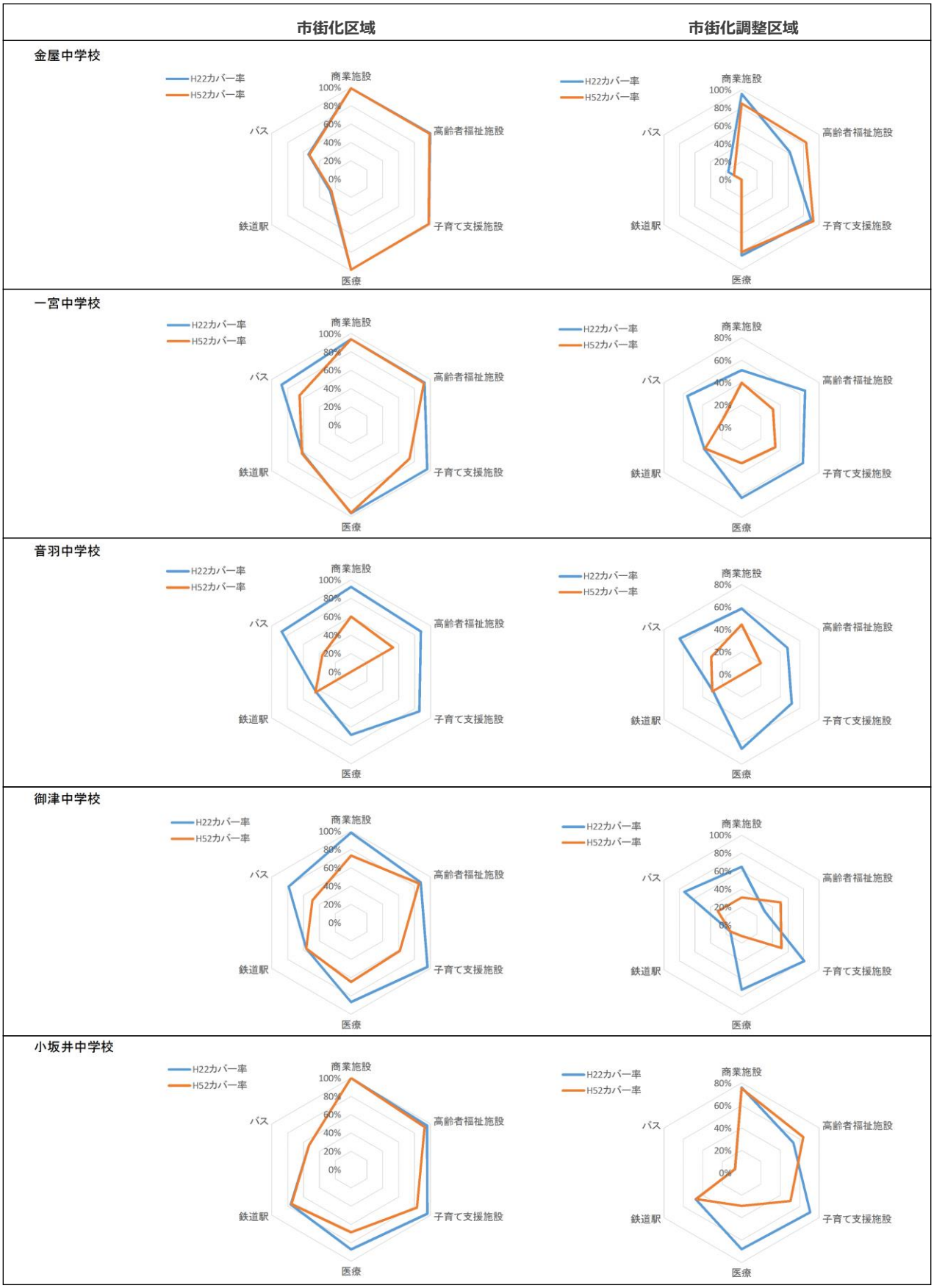


図　中学校区別人口カバー率

2-3　都市構造の将来見通しによる課題整理

（1）都市構造の将来見通し

これまでに分析した結果から、本市の都市構造は以下のとおり、人口減少により都市機能が維持できなくなり、生活利便性が低下することが懸念されます。

【都市構造の将来見通し】

①人口の将来見通し・・・**本市の人口は、平成 22 年以降減少が続く見通し**
平成 52 年には人口の 1/3 が高齢者となる見通し

- 社人研推計結果によると、平成 22 年以降減少を続けるとともに、高齢化が進行し、平成 52 年には人口の 1/3 が高齢者となる見通しとなっています。

②地区別人口の将来見通し・・・**市全域で人口減少が進む**

- 平成 52 年の人口増減をみると、市街化区域、市街化調整区域ともに人口減少がみられる。
- 特に、豊川駅、牛久保駅、諏訪町駅周辺や国府駅、西小坂井駅、小田渕駅、愛知御津駅周辺の人口減少が大きくなっている。

③地区別高齢者人口の将来見通し
・・・**高齢者人口密度が上昇し、市街化調整区域では高齢者割合が 40%を超える**

- 市街化区域では、ほとんどの地域で高齢者人口密度の上昇がみられる。
- 市街化区域、市街化調整区域ともに高齢者割合が上昇し、市街化区域では、30%から 40%となる地域が多く、市街化調整区域では、高齢者割合が 40%以上となる地域もみられる。

④地区別年少人口の将来見通し
・・・**年少人口密度は低下し、市街地でも、年少人口割合は 10~15%が主体を占める**

- 市街化区域では、ほとんどの地域で年少人口密度の低下がみられ、豊川市役所周辺や諏訪町駅南側等において年少人口密度の低下が大きくなっている。
- 市街化区域、市街化調整区域ともに今後、年少人口割合の低下が進む。

⑤地区別生産年齢人口の将来見通し
・・・**生産年齢人口密度は低下し、市街化調整区域では、生産年齢人口割合が 50%未満の場合もみられる**

- 市街化区域のほとんどの地域で生産年齢人口密度の低下がみられる。
- 生産年齢人口割合をみると、市街化区域では、55~60%となる地域が多く、市街化調整区域では、50%未満の地域もみられる。

⑥将来都市構造の見通しからみた都市構造の評価
・・・**人口減少により都市機能が維持できなくなり、生活利便性が低下する懸念がある**

- 平成 52 年の将来推計をみると、市街化区域では、都市機能が維持できなくなる程の人口密度の低下が生じる見通しではないものの、多くの地区で人口密度は低下し、人口減少が進む見通しとなっている。また、市街化調整区域では、都市機能の人口カバー率が大きく低下し、住民の生活利便性の確保が課題となる。
- 特に、中部中学校区、一宮中学校区、音羽中学校区、御津中学校区の市街化調整区域で生活利便性が低下する懸念がある。

（2）都市構造の将来見通しによる都市づくりの課題

都市構造の将来見通しから、持続可能な都市を形成するためには、以下の課題に対応する必要があります。

【都市構造の将来見通しによる都市づくりの課題】

- ◆ 人口減少が続くことによる市内全域の人口密度の低下
- ◆ 高齢者人口密度の上昇と生産年齢人口密度の低下
- ◆ 都市機能の人口カバー率の低下による住民の生活利便性の低下

3　今後のまちづくりの課題整理

以上の調査結果を総合し、本市の今後のまちづくりの課題を以下に整理します。

【都市構造の現状からみた都市づくりの課題】

- ◆ 人口、事業所の減少と高齢化が進む既成市街地の活性化
- ◆ 高齢化と人口減少による民生費・扶助費の増加や自主財源の確保
- ◆ 継続する住宅や事業所等の分散立地の抑制及び集約化、空家発生の抑制
- ◆ 市内に広く分散して居住する高齢者の暮らしやすさの確保
- ◆ 災害に強いまちづくり
- ◆ 公共施設の整備・管理の費用削減

【都市構造の他都市との比較評価からの課題】

- ◆ 都市機能や公共交通の利便性が高い地域への居住地の集積
- ◆ 医療施設の適切な配置
- ◆ 地域経済や財政基盤の改善に向けた産業等の活性化
- ◆ 他都市と比較し高い徒歩・自転車の分担率の維持に向けたまちの安全確保

【定住・交流人口の増加に向けた課題】

- ◆ 商業の活性化と工業の振興による雇用の創出
- ◆ 本市固有の資源を活用した新たな交流の拡大

【都市構造の将来見通しによる都市づくりの課題】

- ◆ 人口減少が続くことによる市内全域の人口密度の低下
- ◆ 高齢者人口密度の上昇と生産年齢人口密度の低下
- ◆ 都市機能の人口カバー率の低下による住民の生活利便性の低下

【まちづくりの課題総括】

都市機能の誘導

・居住の誘導を促進すべき区域においては、商業、医療・福祉等の都市機能の集積を高めていくことが必要です。

・そこで、今後本市では、人口の適正な配置・誘導にあわせ、商業、医療・福祉等の都市機能の適正な誘導を図っていくことが必要です。

公共施設の適正配置

・本市の財政支出は、平成 26 年の民生費の占める割合が平成 13 年から 14 ポイント増加しており、高齢化の進行等に伴い、福祉に係る支出が増加する傾向にあります。
・また、本市が所有する公共施設は今後、老朽化が進み、施設の修繕や建替えに係る費用が現状以上に必要となることが予想されます。
・そこで、今後本市では、財政負担を軽減するため、効率的な管理運営や計画的な更新投資等を進めることが必要です。
・また、今後は、民生費の割合の増加に伴い、土木費の割合が減少するとともに、人口減少や高齢化により自主財源の確保が困難になることが予想されることから、投資的経費を抑制するために公共施設の適正配置や計画的整備を進めることが必要です。

歩いて生活できる健康的なまちづくり

・本市では、他都市と比較し、福祉施設、子育て施設、公園が身近な地域で充実しています。自動車の利用が増加し、分担率が高い一方、徒歩・自転車の分担率は他都市と比較し高く、身近な範囲では歩いて都市機能を利用しています。
・本市の財政支出は、福祉に係る支出が増加しており、今後の少子高齢化を踏まえると、さらなる増加が想定されます。
・財政支出を抑制するとともに、市民が健康的で豊かな生活が送れるよう、公園等の交流の場を活用するとともに、都市機能等を適正に誘導し、歩いて生活できる健康的なまちづくりを進めることが必要です。

人口の適正な配置・誘導

・本市の市街地では、現在、人口分布に応じて、商業、医療・福祉等の都市機能が広く立地しています。
・今後本市では、人口減少が進む見通しですが、都市機能が維持できなくなる程の人口密度の低下ではないと考えられます。しかしながら、人口減少に伴い市街地人口密度が低下すると、都市機能の維持が困難になることが懸念されます。また本市では、市街化区域の縁辺部や市街化調整区域においても多くの住民が暮らしており、こうした地区では、人口密度の低下に伴い、生活利便性の低下が懸念されます。
・そこで、今後本市では、人口減少を見据え、人口の適正な配置・誘導を図っていくことが必要です。

災害に強いまちづくり

・本市の市街地では、浸水想定区域がみられるものの、多くで１m未満の浸水の想定となっており、甚大な被害は想定されません。一方で、市南東部では１m以上の浸水が想定されており、これらの地域でも、建物の新築がみられます。
・また、浸水想定区域内や土砂災害危険箇所周辺において、建物の新築がみられます。
・そこで、今後本市では、安全な地域への居住の緩やかな誘導を図っていくことが必要です。

交通ネットワークによる生活利便性の向上と公共交通網の維持・形成

・今後本市では、高齢化が一層進行していく地域もみられ、こうした地域では、安心、快適な暮らしを支える地域コミュニティを維持していくことが必要です。
・また、代表交通手段における自動車分担率が年々増加を続け、平成 23 年時点で約７割を超える状況の中で、これまでのような都市機能の分散立地が続くと、自動車利用への依存が一層進むことが考えられるとともに、高齢者の増加にあわせ、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。
・その上で、地域の歴史の中で育まれ現在も継続する地域コミュニティを基本に、自動車への過度な依存を抑え、高齢者や子育て世代の誰もが買い物や医療・福祉などの日常的な生活サービスを便利に享受できるように、日常的な生活圏の再構築を図りつつ、郊外部から各拠点へ容易にアクセスできる交通ネットワークを形成していくとともに、自動車に過度に依存しなくてもこれら都市機能に容易にアクセスすることができる公共交通網の維持・形成を図っていくことが必要です。

拠点の育成とにぎわいづくり

・今後の人口減少・高齢社会において、都市としての活力を持続させていくためには、様々な世代の人をひきつける魅力ある都市機能や、高齢者が居住選択できる多様な住まいを備えることが必要であり、これら都市機能等の多くが立地すべきは、その都市の中心市街地です。
・また、市民の生活利便性を確保するとともに、自動車への過度な依存を抑制していくためには、交通ネットワークで結ばれた拠点の形成が重要となります。
・一方、本市の中心市街地である豊川稲荷駅周辺から諏訪町周辺では、高密度な市街地が形成されているものの、今後は人口密度の低下が予想され、近年は、事業所数及び従業員数は減少傾向にあります。
・そこで、今後本市では、さらなる人口の集積や多様な都市機能の維持、事業所の誘致等による働く場の確保などにより、本市の顔となるべき中心市街地の育成とにぎわいづくりを進めていくとともに、日常生活を支える都市機能が充実した拠点の形成を図っていくことが必要です。

産業の活性化及び働く場の確保

・今後の人口減少・高齢社会において都市としての活力を持続させていくためには、都市の効率化とあわせ定住・交流人口を増加させ、産業の活性化を図ることが必要です。
・工業系用途地域と居住地が近接している土地利用特性や市内就業率が高い就業特性を踏まえると、さらなる定住人口の増加を図るためには市内で働く場を確保する必要があります。
・日常生活を支える都市機能を拡充し市内で居住し働く人を増加させるとともに、地域資源を活用して新たな交流を拡大することで、産業の生産性の向上と定住・交流人口のさらなる増加を図り、地域経済のさらなる拡大へつなげる必要があります。

人口減少・宅地又は床需要減少の時代にあっては、効率的な都市運営、暮らしやすい都市構造の構築を図るためには、拠点となる地域への都市機能の集約と居住の誘導、拠点との交通ネットワークの充実を図るとともに、都市の活力とにぎわいを創出することが必要です。

現状及び将来見通しからみた都市構造上の課題

居住・都市機能の立地ポテンシャルの拡散

・人口密度の低下　・年少人口密度の低下　・生産年齢人口密度の低下　・高齢者人口密度の上昇
・民生費、扶助費が増加　・災害危険箇所でも住宅立地がみられる　・自動車利用者の増加
・空き家等の増加　・公共施設等の更新費用の増大

【駅周辺地区】	【市街地】	【郊　外】
・人口減少、空洞化 ・高齢者割合の増加 ・商業機能の停滞、活力不足 ・近年、地価は横ばい傾向	・高齢者割合の増加 （30%を超える箇所も） ・市街地の拡散 ・都市的未利用地の分布 ・人口密度の高い地域に、商業、医療、福祉施設がおおむね立地 ・事業所、従業者の減少	・生産年齢人口割合の低下 （50%を下回る箇所も） ・高齢者割合の増加 （40%を超える箇所も） ・スプロール化の進行 ・商業、医療、福祉施設の維持困難 ・生活利便性の低下
公共交通結節点 ● まちなかの空洞化	市街地の低密度分散化 都市機能の維持困難	コミュニティ及び 都市施設の維持困難

これからの都市づくりの課題

居住・都市機能の立地ポテンシャルの集約

公共交通結節点 ● まちなかへの転入を促進 都市機能施設の誘導	生活利便性の高い地域への 緩やかな居住の誘導	身近な生活圏の形成 公共交通による 拠点との 交通ネットワーク

・都市機能施設に容易にアクセスできる公共交通網の維持・形成
・持続可能な都市経営　　・災害に強いまちづくり

【駅周辺地区】	【市街地】	【郊　外】
・商業、医療、福祉施設等の適切な配置・誘導 ・拠点の育成とにぎわいづくり	・将来の市街地規模を勘案した人口の緩やかな誘導 ・歩いて生活できる健康的なまちづくり ・産業の活性化と働く場の確保	・ネットワークの構築による生活利便性の向上 ・暮らしを支える地域コミュニティの維持

4　居住誘導区域

「居住誘導区域の設定方法」に示した視点ごとに、居住誘導区域の具体的な設定方法を整理し、これに基づき居住誘導区域を設定します。

4－1　視点１）良好な居住環境の確保に向けた検討

①区域の設定方法

以下のステップ①から④に示した、都市計画運用指針に基づく検討項目に該当する地域を居住誘導区域から除外します。

【 視点１）良好な居住環境の確保に向けた検討における居住誘導区域の設定手順】

ステップ①：居住誘導区域に含まないこととされている区域の除外

以下のアからエに該当する区域を、居住誘導区域から除外します。

ア　都市計画法に規定する市街化調整区域
イ　建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域
ウ　農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域又は農地法に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域
エ　自然公園法に規定する特別地域、森林法の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区又は森林法の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法により指定された保安施設地区若しくは同法により告示された保安施設地区に予定された地区

ステップ②：原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域の除外

以下のアからオに該当する区域を、居住誘導区域から除外します。

ア　土砂災害特別警戒区域
イ　津波災害特別警戒区域
ウ　災害危険区域
エ　地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域
オ　急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域

ステップ③：居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域の除外

以下のアからオに該当する区域を、居住誘導区域から除外します。

ア　土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する土砂災害警戒区域
イ　津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害警戒区域
ウ　水防法に規定する浸水想定区域

エ　特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域

オ　土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域

ステップ④：居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域の除外

以下のアからエに該当する区域を、居住誘導区域から除外します。

ア　都市計画法に規定する用途地域のうち工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域

イ　都市計画法に規定する特別用途地区、同法に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域

ウ　過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

エ　工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域

②区域の検討

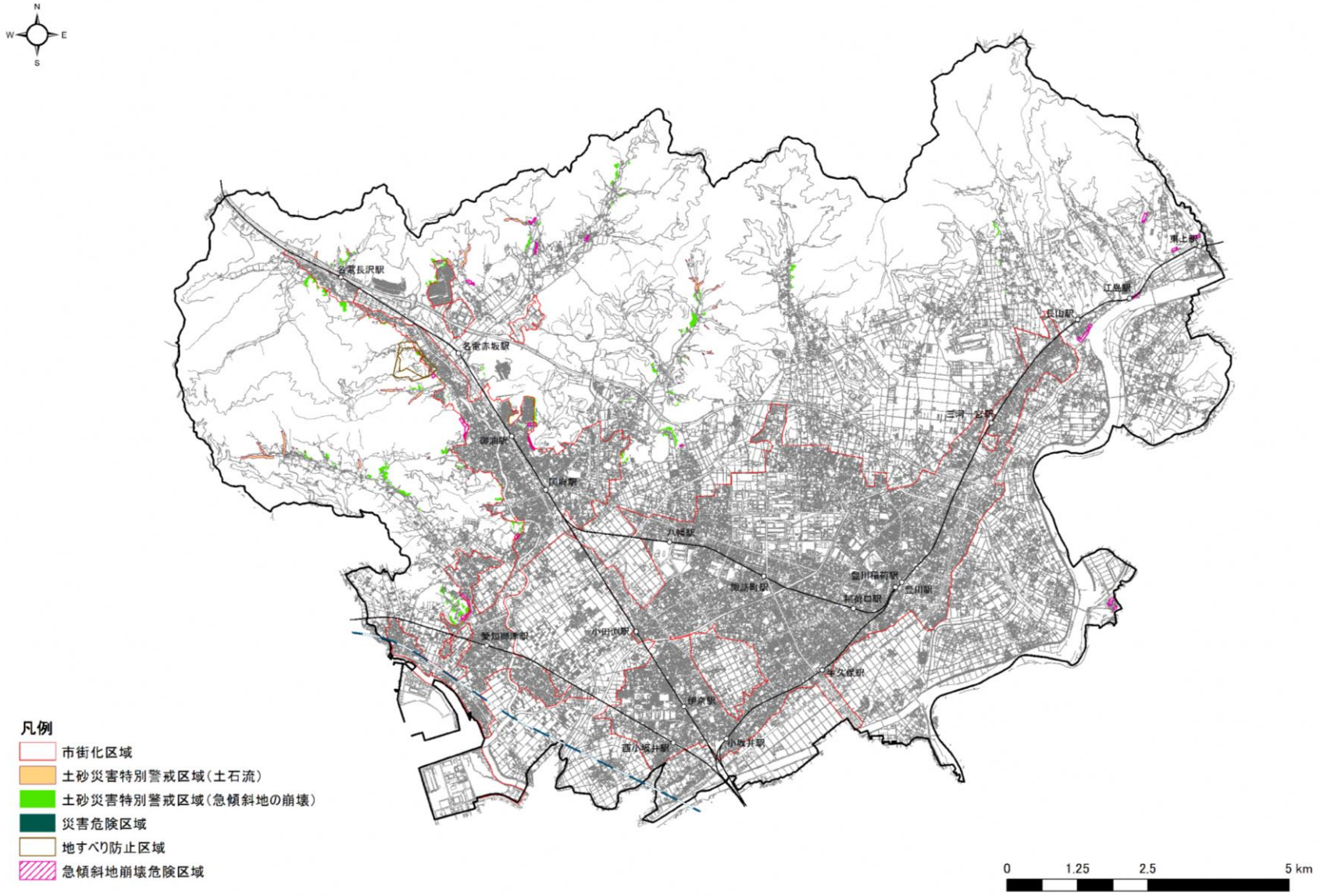
ステップ①：居住誘導区域に含まないこととされている区域の除外

検討項目	検討結果
ア 都市計画法に規定する市街化調整区域	・市街化調整区域を除外します。
イ 建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	・該当区域はありません。
ウ 農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域又は農地法に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	・該当区域は市街化区域内にはありません。
エ 自然公園法に規定する特別地域、森林法の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区又は森林法の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法により指定された保安施設地区若しくは同法により告示された保安施設地区に予定された地区	・該当区域は市街化区域内にはありません。

ステップ②：原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域の除外

検討項目	検討結果
ア 土砂災害特別警戒区域	・土砂災害特別警戒区域（土石流、急傾斜地の崩壊）を除外します。
イ 津波災害特別警戒区域	・該当区域はありません。
ウ 災害危険区域	・災害危険区域を除外します。
エ 地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域	・地すべり防止区域（地すべり区域、隣接区域）を除外します。
オ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域	・急傾斜地崩壊危険区域を除外します。

「ステップ②：原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域の除外」により居住誘導区域から除外する区域



ステップ③：居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域の除外（令和２年度改定）

検討項目	検討結果
ア　土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する土砂災害警戒区域	・土砂災害警戒区域（土石流、急傾斜地の崩壊）を除外します。
イ　津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害警戒区域	・浸水深２m以上のエリアは、沿岸部等のみであり、居住地には該当しないことから、除外するエリアはありません。
ウ　水防法に規定する浸水想定区域	・豊川市洪水ハザードマップによる浸水深２m以上のエリアを囲む地形地物により除外します。
エ　特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	・該当区域はありません。
オ　土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	・土砂災害危険箇所（土石流危険渓流による危険区域、土石流危険流域、急傾斜地崩壊危険箇所、地すべり危険箇所）を除外します。 ・愛知県津波浸水想定（平成 26 年 11 月）（理論上最大モデルケース１）において浸水深２m以上のエリアは、現状土地利用が水路等の水面のみであり、除外するエリアはありません。

参考：洪水による浸水深からの居住誘導区域の設定について

・浸水深が２m以上で家屋の軒下が浸水し、市民と個人資産の安全性が著しく低下すると想定されるため、居住誘導区域から除外する浸水深を２m以上と設定します。

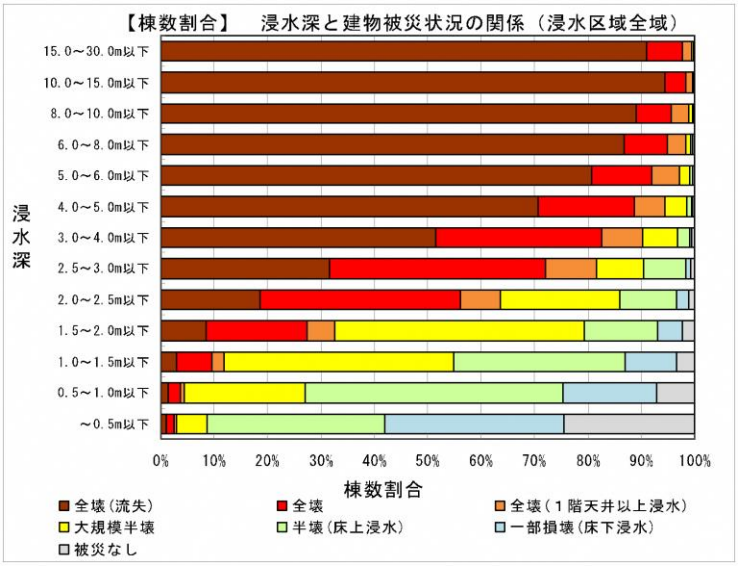
（豊川市洪水ハザードマップより）

図　洪水による浸水深の目安

参考：津波による浸水深からの居住誘導区域の設定について

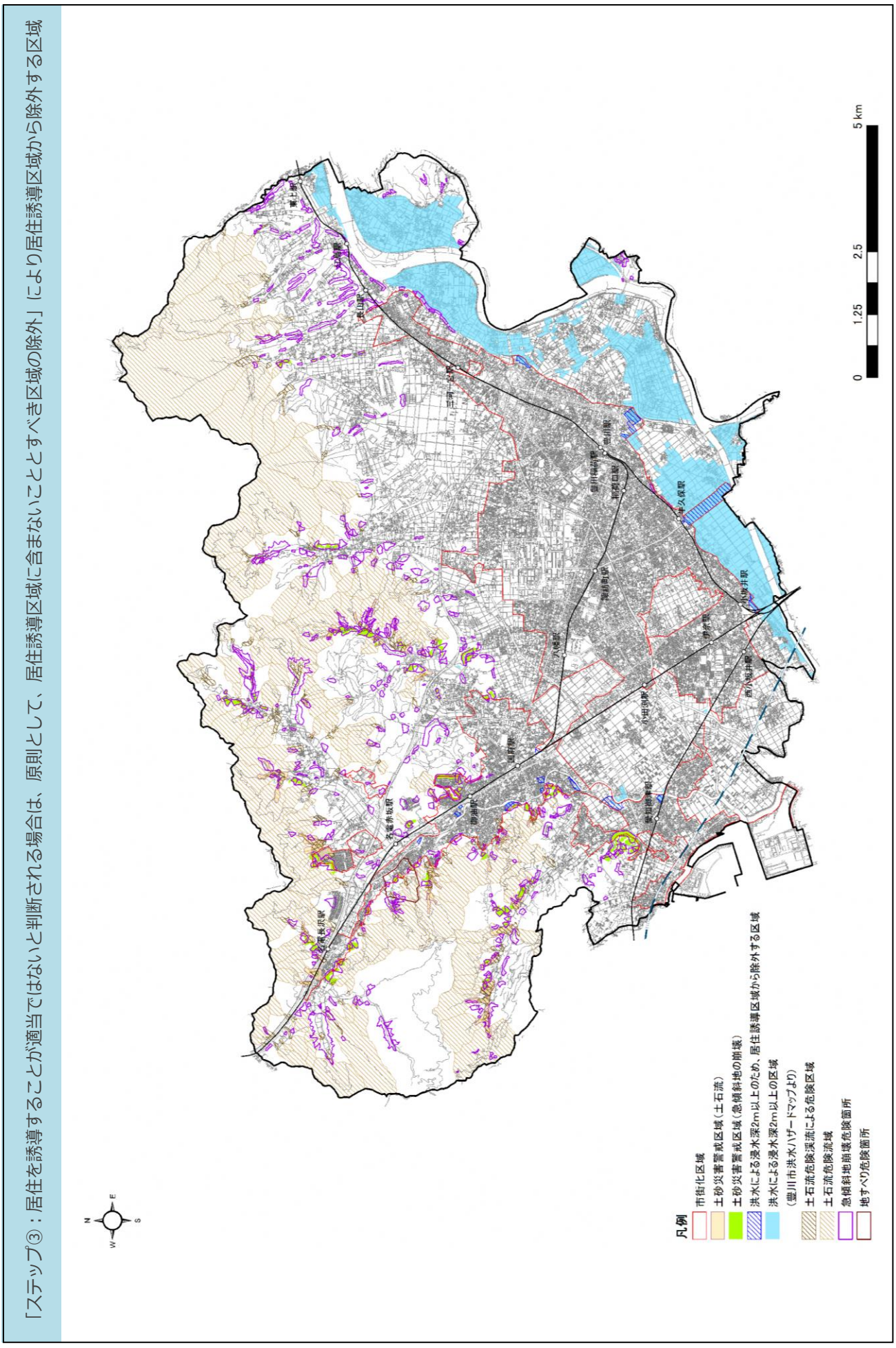
・津波被災市街地復興手法検討調査（平成 24 年４月　国土交通省都市局）では、東日本大震災において、水深と建物被災状況との関係について、浸水深　２m 前後で被災状況に大きな差があることが把握できていることが記されています。また、周辺県において、津波災害特別警戒区域を定める基準水位や、都市的土地利用の抑制等を検討すべき区域の基準水位として２mが採用されています。

・これらを踏まえ、本市においても居住誘導区域から除外する浸水深を２m以上と設定します。



（津波被災市街地復興手法検討調査（平成 24 年４月 国土交通省都市局）より）

「ステップ③：居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域の除外」により居住誘導区域から除外する区域



ステップ④：居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域の除外

検討項目	検討結果
ア　都市計画法に規定する用途地域のうち工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	・工業の業務の利便の増進を図る地域である工業専用地域は、産業振興に向けた工業用地を確保するため除外します。
イ　都市計画法に規定する特別用途地区、同法に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	・特別用途地区については、住宅の建築に関する規制はなく、除外する区域はありません。 ・地区計画については、御幸浜地区計画において、住宅及び共同住宅、寄宿舎又は下宿等の建築をしてはならないと計画決定されており、除外します。
ウ　過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	・施行済みの土地区画整理施行区域では、おおむねの区域で住居の集積により一定規模の人口密度が確保されています。 ・人口密度が確保されている一方で、空地等の多い区域がありますが、駅の徒歩圏内にあるため、今後のさらなる居住地等の立地が期待できます。 ・人口密度が低い区域では、住宅系でない商業や事業所等の都市的な土地利用となっています。 ・以上から、人口が集積せず空地等が散在している区域はなく、当該項目からにより居住誘導区域から除外する区域はないものとします。
エ　工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	・その他工場の移転により空地化が進展している区域はない状況です。

【ステップ④「イ　都市計画法に規定する特別用途地区及び同法に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域」の関連資料】

表　東三河都市計画特別用途地区（大規模集客施設制限地区）

対象区域	市内の準工業地域全域　約 491ha
建築物の用途の制限	劇場、映画館、演芸場、観覧場、店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場、場内車券売場、勝舟投票券発売所でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が１万平方メートルを超える建築物は、建築してはならない。

表　地区計画の概要

No.	名　称	土地利用の方針
①	豊川駅東地区 ※商業地域 近隣商業地域 第２種住居地域 第１種住居地域	○駅前交通広場周辺及び都市計画道路姫街道線沿道については商業・業務施設の集積を中心とした土地利用を図る。 ○周辺の住宅地については、良好で緑あふれ、ゆとりと潤いのある居住環境の維持、向上を図る。
②	豊川西部地区 ※第１種中高層住居専用地域 第１種住居地域 準住居地域 準工業地域	○近郊住宅地にふさわしい良好で緑あふれ、ゆとりと潤いのある居住環境の維持、向上を図る。 ○工業系土地利用にあっては、周辺住宅地の環境を損なわない建築物等の規制・誘導を行い、住・工の共存を図る。
③	大池地区 ※第１種住居地域 第２種住居地域	○一般住宅地区については、良好な住環境の保全を図る。 ○都市計画道路及び国道 151 号に面する街区については、住商協調地区とし、住宅市街地としての環境を保全しつつ、店舗、事務所等との協調を図る。
④	豊川稲荷表参道地区 ※商業地域	○門前町らしい活気ある商業空間を形成する土地利用を図る。
⑤	サンヒル赤坂地区 ※市街化調整区域	○良好な住宅地としての発展を期するため、建築物等の規制、誘導を積極的に推進し、合理的かつ健全な土地利用を誘導し、良好な住環境を維持する。
⑥	御幸浜地区 ※準工業地域	○本地区西側の蒲郡市の海岸線には、三河湾リゾート関連施設として海洋性レジャーの需要に応えるためヨットハーバー、マリーナ等の立地が予定されており、これらと一体となるリゾート地の整備のために海洋性レジャー施設の整備を図っていく。
⑦	西原足山田地区 ※市街化調整区域	○本地区は旧一宮町時代に工業拠点のひとつとして計画的に整備された工業用地であり、工業に特化した土地利用を推進する地区として、工業利便性の維持・向上に努める。 ○工業生産活動が周辺の景観、集落及び農業に及ぼす影響を考慮し、周辺環境との調和を図る。
⑧	八幡駅南地区 ※準工業地域 商業地域	○医療拠点地区については医療施設が立地するにふさわしい良好な環境を形成し、医療機能の集積を図る地区とする。 ○商業地域においては、周辺環境との調和に配慮しつつ、敷地全体を活用し、にぎわい創出の起点として交流人口増加の核となる、商業等の複合的な土地利用を促進する。
⑨	大木工業団地地区 ※市街化調整区域	○周辺の自然や集落の環境に配慮しながら、良好な企業団地として適正かつ合理的な土地利用を図る。
⑩	光明地区 ※第２種住居地域	○高齢社会の進展等に対応した医療、高齢者福祉、子ども関連施設及び生活利便施設等の配置を図る。

：市街化区域内で住宅及び都市機能の建築が可能な地区計画

：市街化区域内で住宅及び都市機能の建築ができない地区計画

：市街化調整区域の地区計画

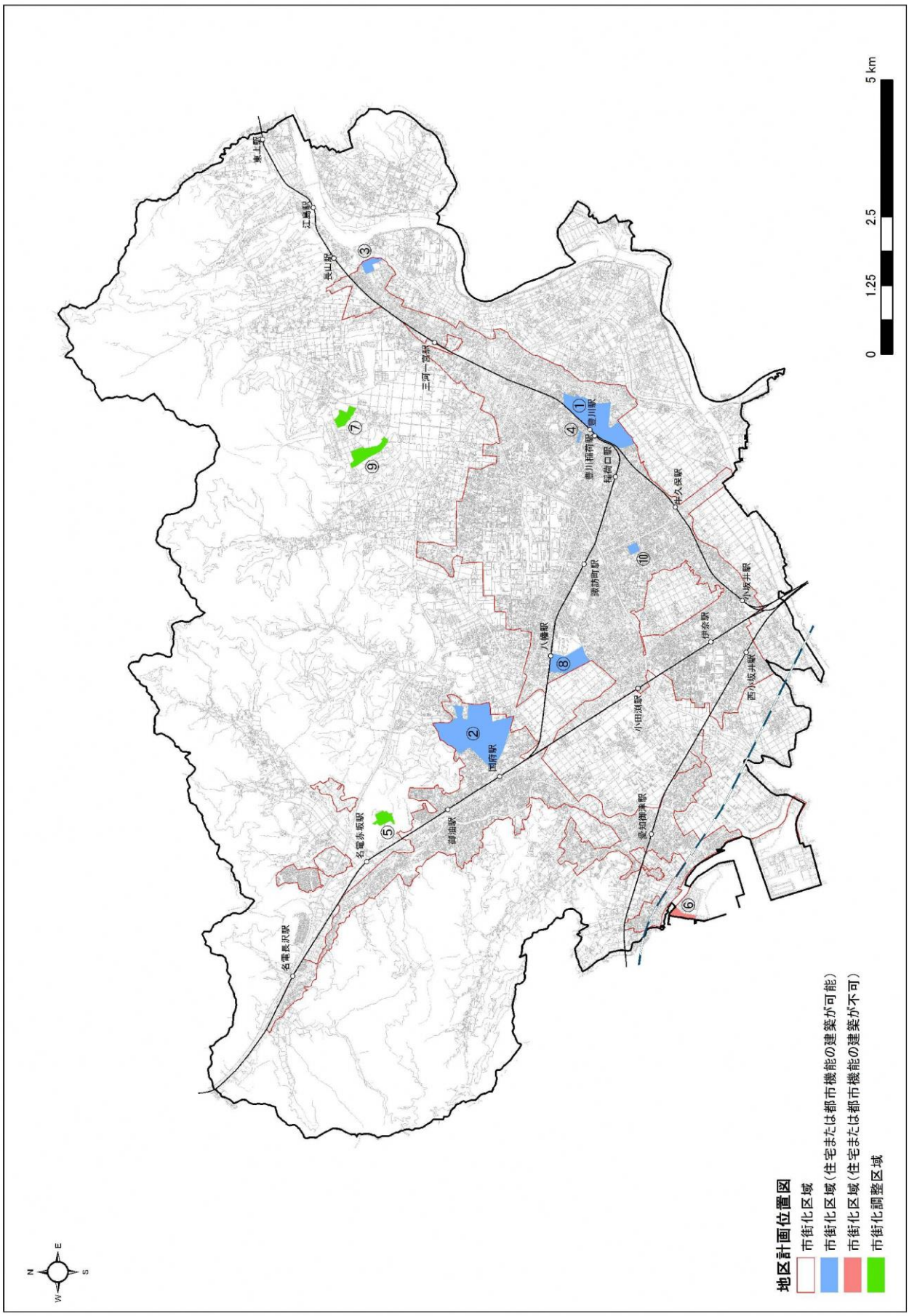

地区計画位置図
市街化区域
市街化区域（住宅または都市機能の建築が可能）
市街化区域（住宅または都市機能の建築が不可）
市街化調整区域
0
1.25
2.5
5 km
N
E
S
W
東上駅
江島駅
長山駅
三河一宮駅
豊川駅
豊川稲荷駅
桜街口駅
牛久保駅
諏訪町駅
八幡駅
国府駅
小坂井駅
伊奈駅
西小坂井駅
小田渕駅
愛知御津駅
御油駅
名電赤坂駅
名電長沢駅
①
②
③
④
⑤
⑥
⑦
⑧
⑨
⑩

図　地区計画位置図

【ステップ④「ウ　過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、
人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域」の関連資料】

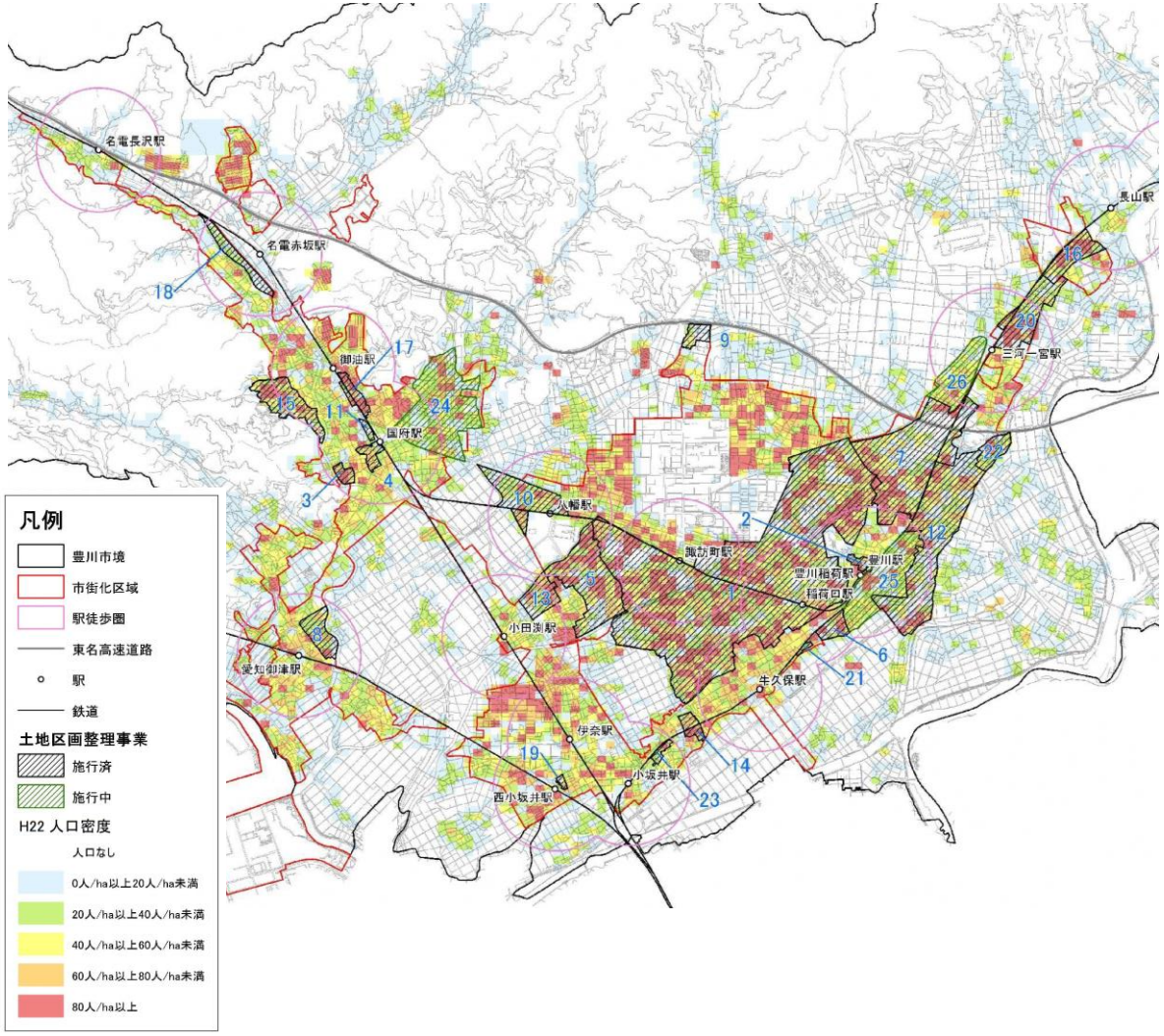


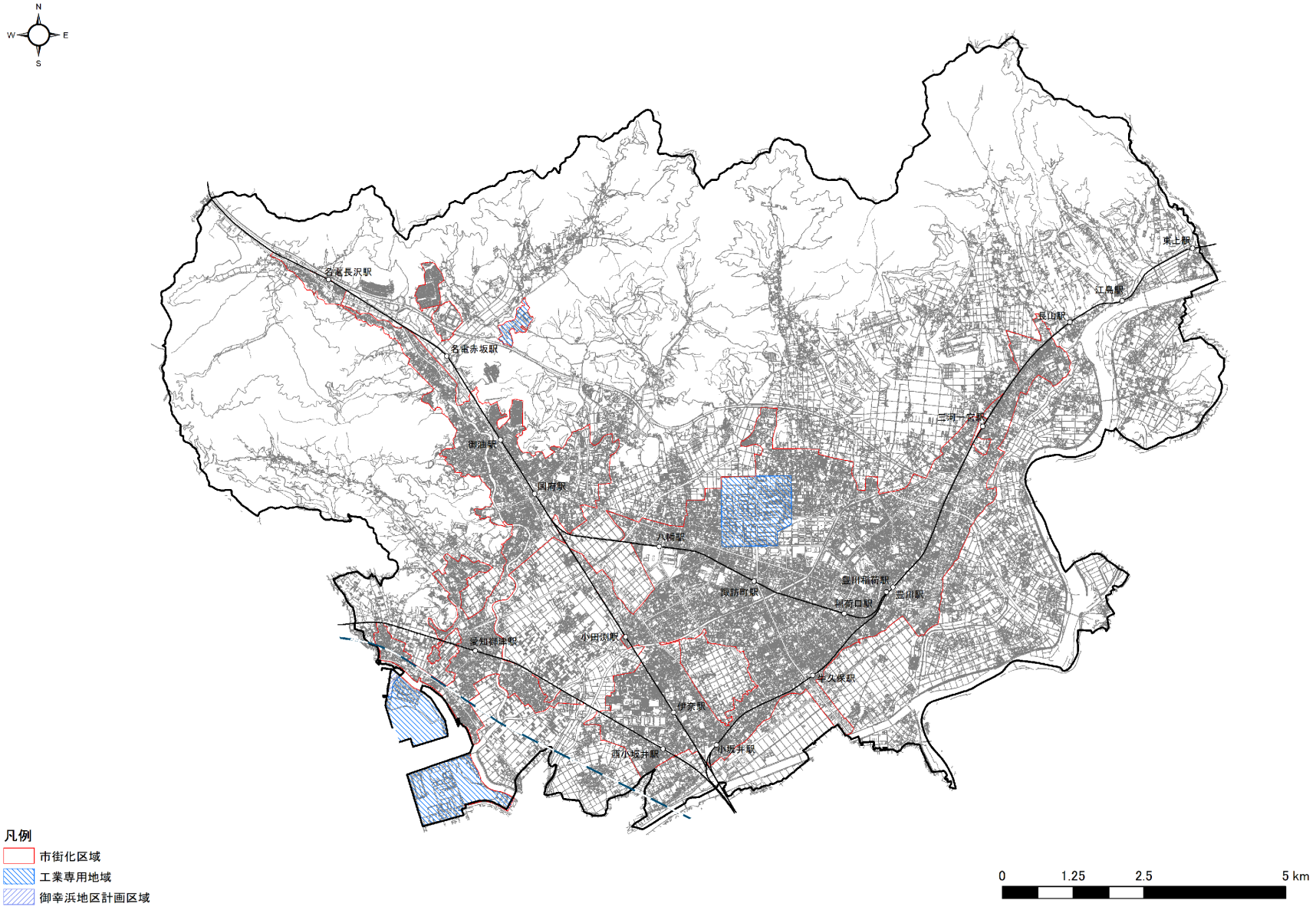
図　土地区画整理事業の計画区域と人口密度分布（平成 22 年）

表　土地区画整理事業の人口密度の現況及び将来展望

	地区名	面積（ha）	H22人口（人）	H22人口密度（人/ha）	空地等面積（ha）	空地等面積割合	駅の徒歩圏	備考
1	豊川	533.9	31,665	59	87.7	16%	徒歩圏内	
2	豊川駅前	2.3	117	51	0.3	13%	徒歩圏内	
3	青馬	4.9	509	105	0.6	12%	徒歩圏内	
4	国府駅前	5.8	279	48	0.8	14%	徒歩圏内	
5	豊川蔵子	65.9	3,800	58	13.7	21%	徒歩圏内	
6	古宿	9.3	456	49	1.5	16%	徒歩圏内	
7	豊川北部	120.6	5,033	42	14.3	12%	徒歩圏内	
8	豊川為当	16.3	628	39	3.1	19%	徒歩圏内	住宅や事業所等が立地し、概ね都市的な土地利用
9	数谷原	7.7	126	16	0.7	9%	－	住宅や事業所等が立地し、概ね都市的な土地利用
10	豊川八幡南部	35.7	1,429	40	5.8	16%	徒歩圏内	
11	豊川桜田	2.1	33	16	0.0	0%	徒歩圏内	住宅や大規模小売店舗等が立地し、都市的な土地利用
12	豊川東部	113.7	4,572	40	20.3	18%	徒歩圏内	
13	豊川白鳥	16.9	931	55	3.4	20%	徒歩圏内	
14	小坂井篠東東部	7.1	487	69	1.5	21%	－	
15	豊川御油	29.8	1,703	57	6.7	22%	徒歩圏内	
16	一宮第一ブロック	20.0	1,409	70	2.1	11%	徒歩圏内	
17	豊川御油第2	8.5	812	95	1.3	15%	徒歩圏内	
18	音羽赤坂	13.9	197	14	3.9	28%	徒歩圏内	住宅や店舗、事業所が立地し、概ね都市的な土地利用
19	小坂井西小坂井駅東	1.5	19	12	0.2	13%	徒歩圏内	住宅や公共施設の駐車場（小坂井文化会館）等があり、概ね都市的な土地利用
20	一宮中部	35.8	2,069	58	3.1	9%	徒歩圏内	
21	豊川中条	1.3	85	65	0.4	31%	徒歩圏内	
22	豊川大橋	11.3	553	49	3.3	29%	－	
23	小坂井篠東坂地	2.9	134	46	1.6	55%	徒歩圏内	人口密度が高く、駅勢圏であるため、今後のさらなる居住地等の立地が期待できる

※人口　　：100mメッシュの重心を含むメッシュ人口の合計値により算出しました。
※空地等面積：平成 25 年度都市計画基礎調査における土地利用のうち、「自然的土地利用」と「低未利用地」合計値により算出しました。
※駅の徒歩圏：駅から 800m の圏域に対象区域が一部でも含まれる場合に徒歩圏内にあるとしました。

「ステップ④：居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域の除外」により居住誘導区域から除外する区域（令和２年度改定）



4－2　視点２）その他関連法による除外（令和２年度改定）

①区域の設定方法

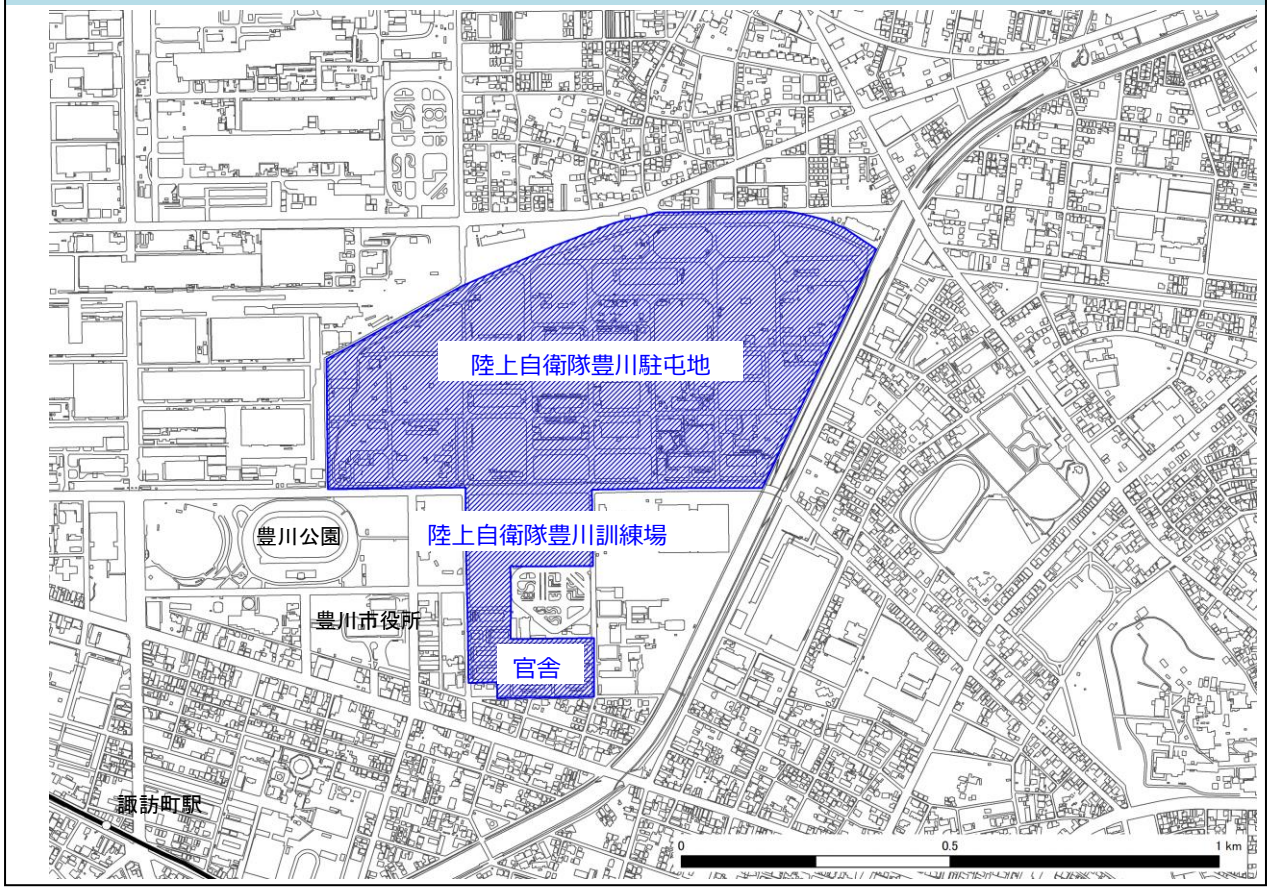
本市には自衛隊関連法に位置づけられた陸上自衛隊豊川駐屯地が立地しています。

駐屯地とは、法令上、陸上自衛隊の部隊又は機関が所在する施設であり、一般の居住を図る施設ではありません。このため、陸上自衛隊豊川駐屯地と関連する施設の敷地を居住誘導区域から除外します。

②区域の検討

区域の設定方法に基づき、陸上自衛隊豊川駐屯地とこれに関連する豊川訓練場・官舎は、居住誘導区域から除外します。

視点２）その他関連法による除外する区域（陸上自衛隊豊川駐屯地や豊川訓練場・官舎の区域）



4－3　視点３）活力の維持・創出に向けた検討

①区域の設定方法

１）基本的考え方

法令により住宅の建築が制限されている工業専用地域は、産業振興に向け工業用地を確保するため、視点１の検討により居住誘導区域から除外することとしました。ここでは、さらなる産業振興による本市の活力向上を図るため、工業の利便性の増進を図る工業地域と準工業地域における居住誘導区域の設定の考え方を検討します。

本市の工業地域と準工業地域の現況土地利用は、特性が異なっているため、それぞれの考え方に基づき、居住誘導区域を設定します。

なお、現状で住宅の立地がみられ、都市計画マスタープランの将来土地利用でも住宅地に指定されている地域がありますが、本計画では法的に建築等に対する制限のある用途地域を基準とすることとします。用途地域の目的と現状の土地利用が異なると想定されるエリアについては、今後、用途地域の変更が行われた場合に本計画の見直しを適宜実施していくこととします。

２）工業地域

工業地域は、主に工業の利便性の増進を図る用途地域です。既存ストックを活用して本市の産業振興を図るため、工業地域は居住誘導区域から除外します。

３）準工業地域

準工業地域は、主に環境悪化の恐れのない工業の利便性の増進を図る地域です。一方で、住宅や店舗など多様な用途の建物が建てられる用途地域であり、本市の現況の土地利用をみますと、工業用地に対し住宅用地や商業用地が多く、多様な土地利用となっています。

既存ストックを活用しながら効率的なまちづくりを推進するため、多様な用途の土地利用を許容することを基本としながら、本市の産業振興に資する工場や事業所等の土地利用を維持することが望ましい区域を、次頁のステップにより居住誘導区域から除外します。

【 視点３）活力の維持・創出に向けた検討における居住誘導区域の設定手順】

ステップ①：一団の工業用地の抽出

産業振興を推進するため、一団の工業用地は除外します。具体的には、平成 25 年度都市計画基礎調査の現況土地利用が、１ha 以上の工業系土地利用の範囲を抽出します。

※１ha：愛知県の「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づく「大規模行為届出制度」の届出対象行為の面積にかかる基準を準用

ステップ②：本市の産業振興に資する公共公益施設の抽出

産業振興を推進する上で、必要な公共公益施設は除外します。具体的には、広域的な自動車交通にとって重要な交通施設である東名高速道路豊川インターチェンジを抽出します。

ステップ③：地形地物等による除外区域の設定（令和２年度改定）

ステップ①、②により抽出した区域に対し、付帯施設の整備状況や土地利用の一体性、将来土地利用等を踏まえ、道路等の地形地物、施設の敷地境界、市街化区域・用途地域の境界により除外区域を設定します。

表　用途地域別の現況土地利用及び人口密度

		自然的土地利用					都市的土地利用											総計 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)
		農地		山林 (ha)	水面 (ha)	その他の自然地 (ha)	住宅用地 (ha)	商業用地(ha)		工業用地(ha)		公的・公益用地 (ha)	道路用地 (ha)	交通施設用地 (ha)	公共空地 (ha)	その他の空地 (ha)	低未利用地 (ha)			
		田 (ha)	畑 (ha)						1ha以上の商業施設用地 (ha)		工業専用地域面積 (ha)									
住居系	第一種低層住居専用地域	2	23	4	1	11	81	1	0	1	0	5	26	0	4	0	6	165	9,445	57.2
	第一種中高層住居専用地域	2	84	8	8	25	290	15	0	10	0	82	98	3	9	2	40	675	39,210	58.1
	第二種中高層住居専用地域	0	1	0	0	0	4	2	0	0	0	1	3	0	0	0	1	12	523	43.6
	第一種住居地域	15	135	10	9	36	513	34	1	34	0	87	171	16	27	1	55	1,145	60,632	53.0
	第二種住居地域	0	2	0	0	1	24	9	0	1	0	21	20	1	10	0	6	94	3,821	40.6
	準住居地域	1	3	0	0	1	13	7	0	3	0	2	10	0	0	0	3	43	1,635	38.0
商業系	近隣商業地域	0	9	0	0	2	65	40	3	8	0	5	44	4	1	0	14	192	7,588	39.5
	商業地域	0	1	0	0	1	40	17	0	2	0	13	25	4	0	0	11	115	6,164	53.6
工業系	準工業地域	5	30	1	5	25	92	73	28	78	0	48	96	11	8	1	19	491	14,694	29.9
	工業地域	1	9	2	1	7	20	11	5	94	0	9	21	1	5	0	5	186	2,978	16.0
	工業専用地域	0	0	2	10	7	0	1	0	220	362	23	28	3	41	1	26	362	0	0.0
市街化区域		25	297	28	34	116	1,142	208	38	453	362	295	542	44	105	5	185	3,480	146,690	42.2
市街化調整区域		1,360	1,887	5,578	227	865	566	54	5	218	0	244	801	30	219	421	129	12,599	35,238	2.8
合計		1,385	2,184	5,606	261	981	1,708	262	43	671	362	539	1,342	74	325	426	314	16,079	181,928	11.3

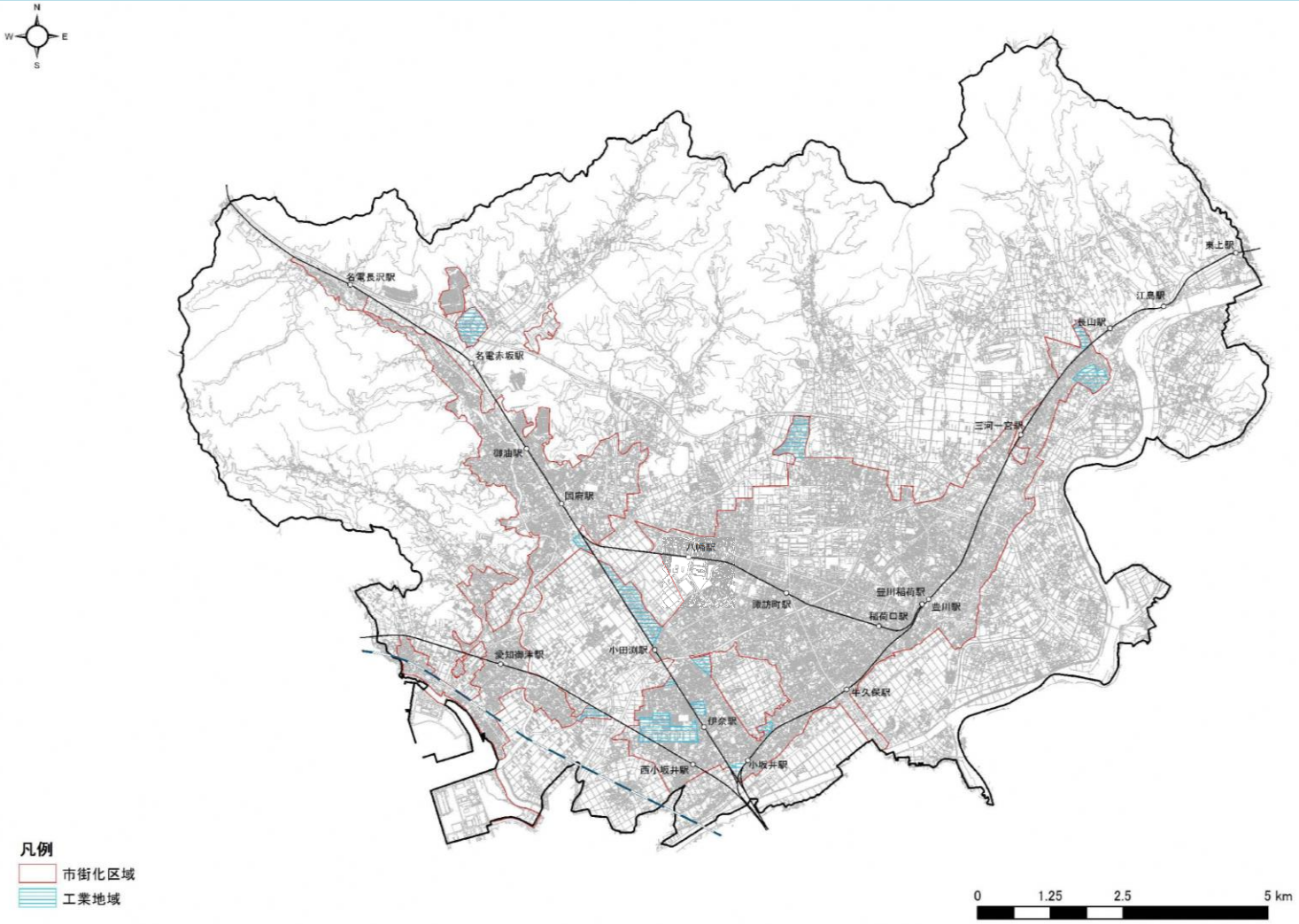
（平成 25 年度都市計画基礎調査より）

②区域の検討

1）工業地域「本市の産業振興に向けて除外する区域」

・工業地域の全域を居住誘導区域から除外します。

視点３）活力の維持・創出に向けた検討により居住誘導区域から除外する区域（工業地域）（令和２年度改定）



2）準工業地域

ステップ①：一団の工業用地の抽出

・準工業地域のうち、平成 25 年度都市計画基礎調査において面積が 1 ha 以上となる工業系現況土地利用は、以下の 11 箇所となります。

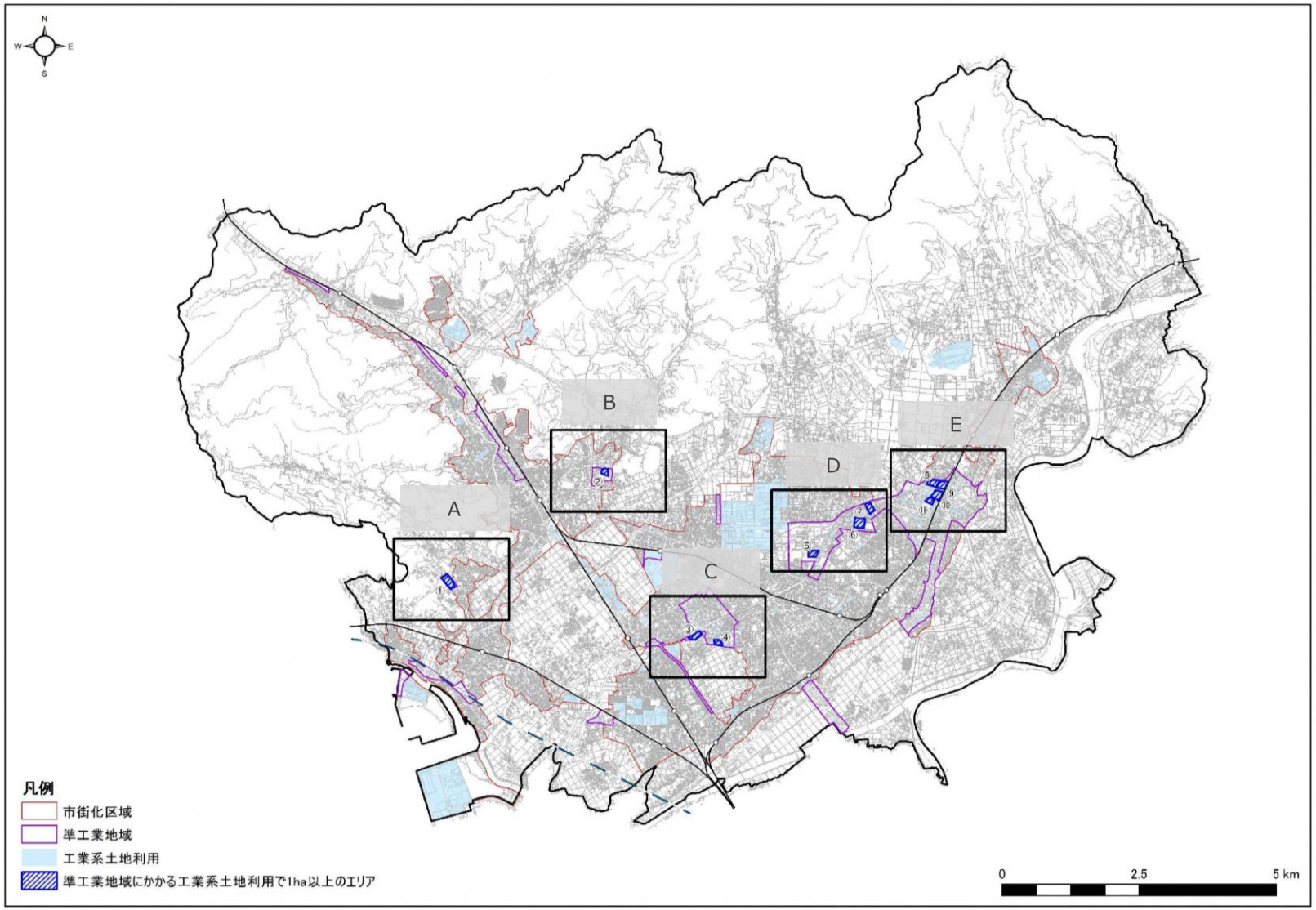


図　面積が 1 ha 以上となる一団の工業系現況土地利用

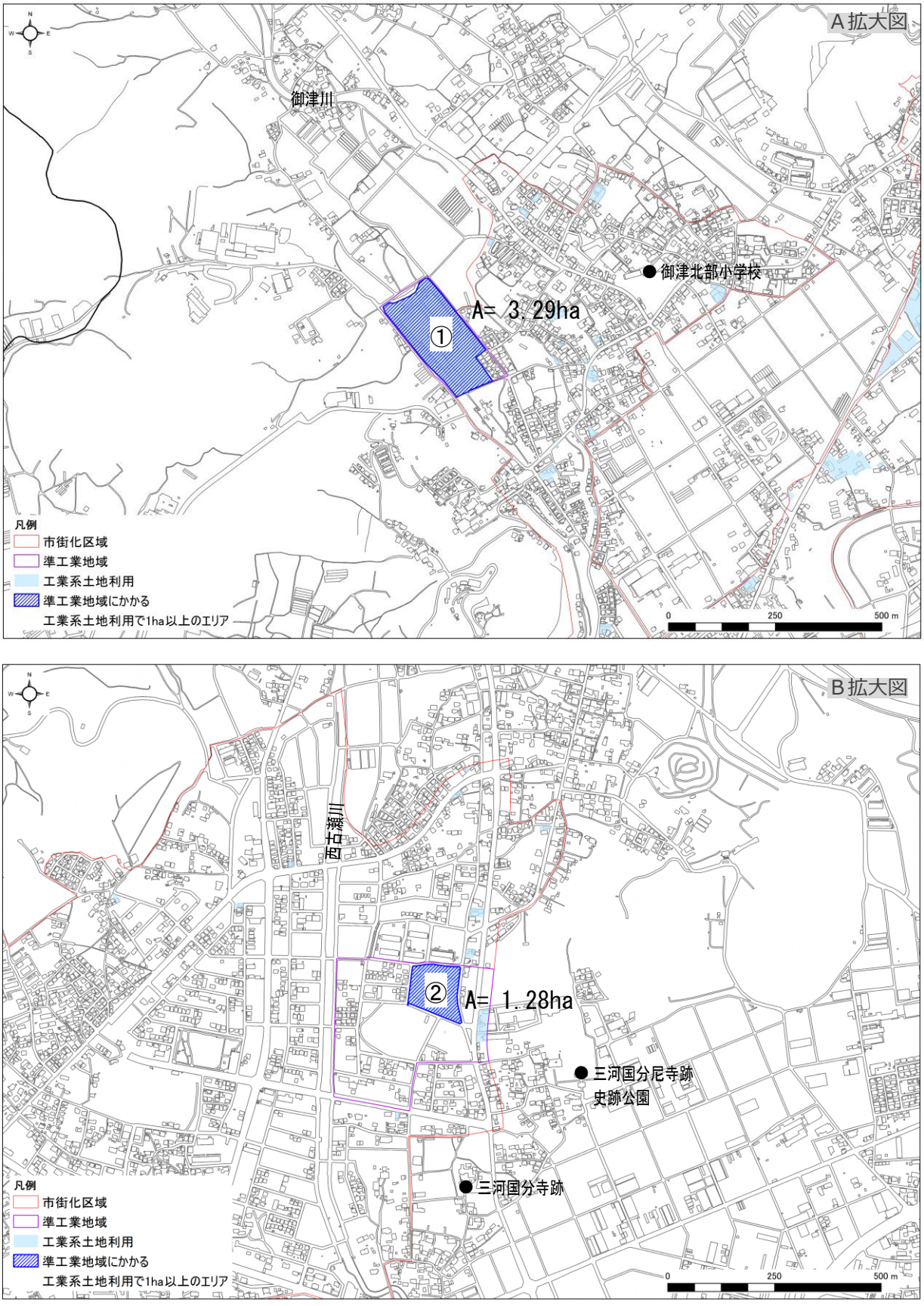
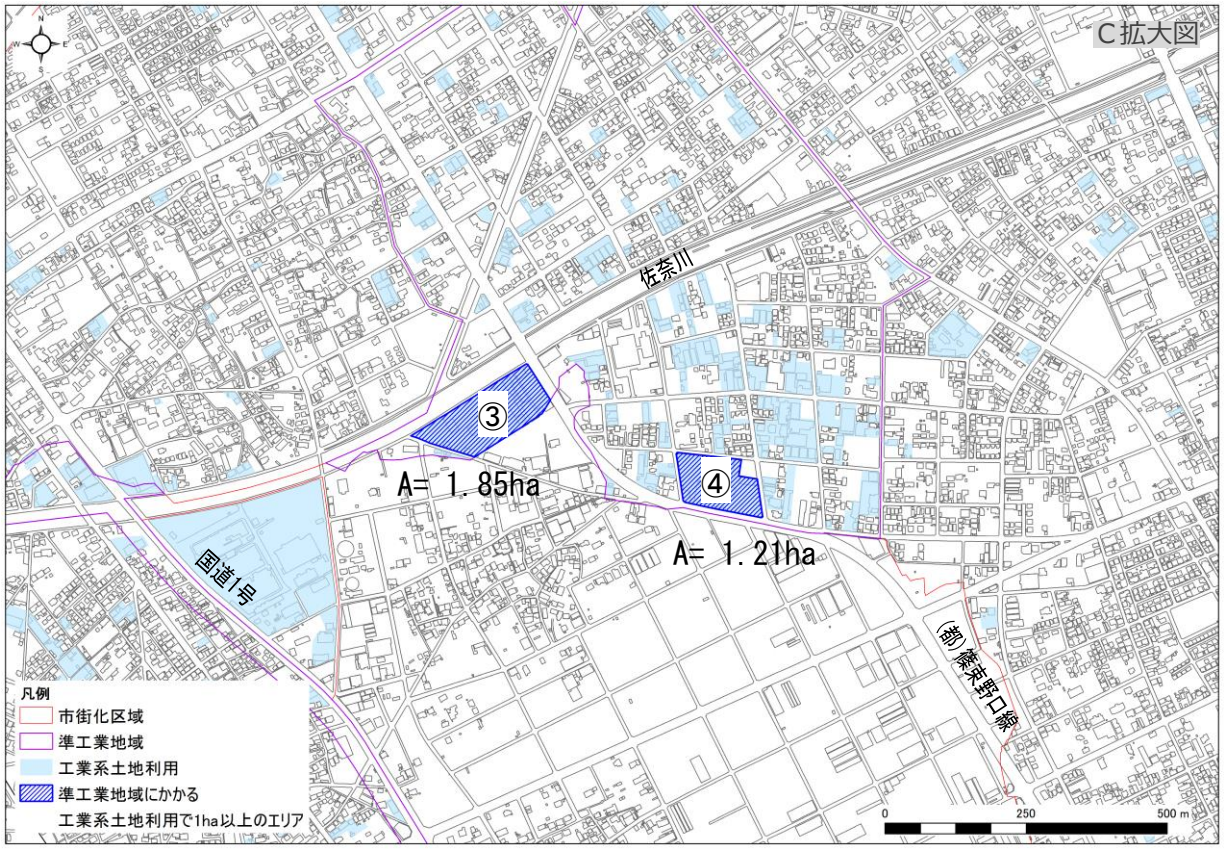


図　面積が 1 ha 以上となる一団の工業系現況土地利用（拡大図）



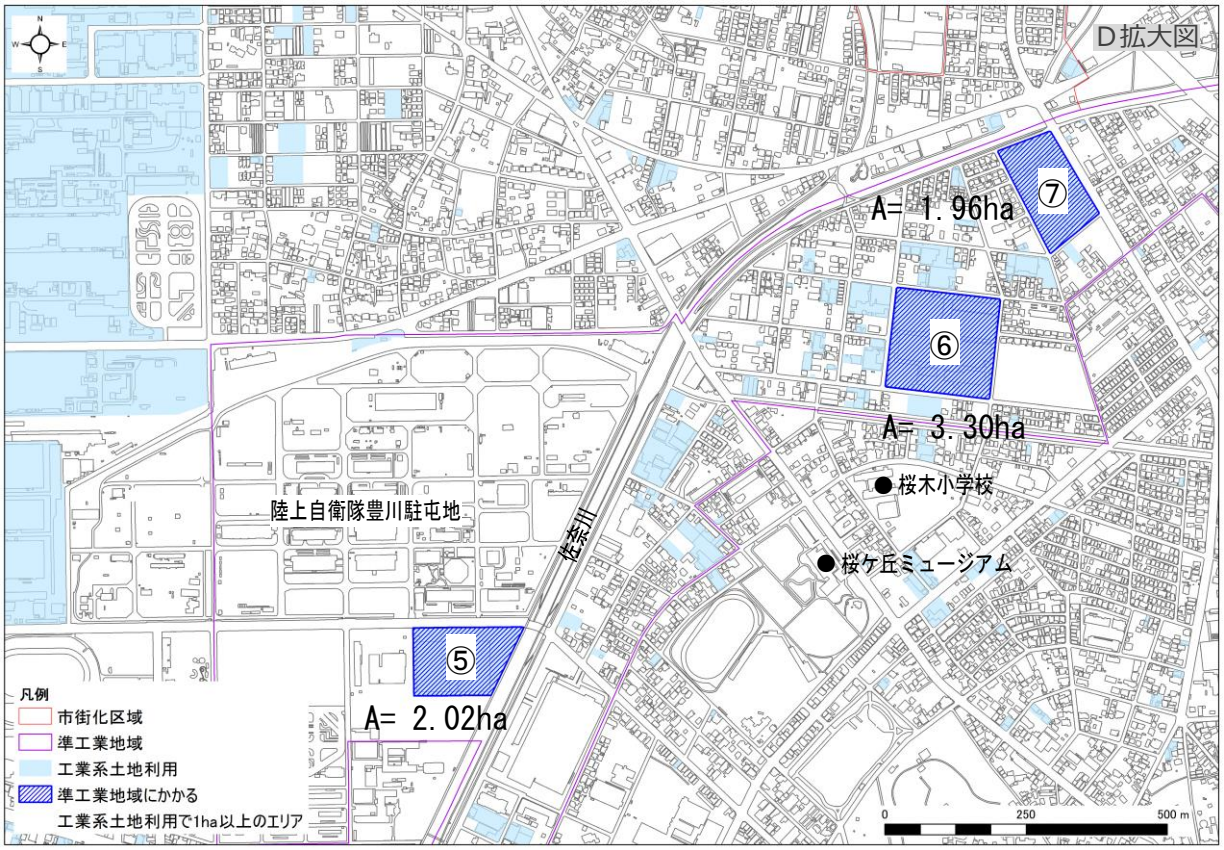


図　面積が１ha 以上となる一団の工業系現況土地利用（拡大図）

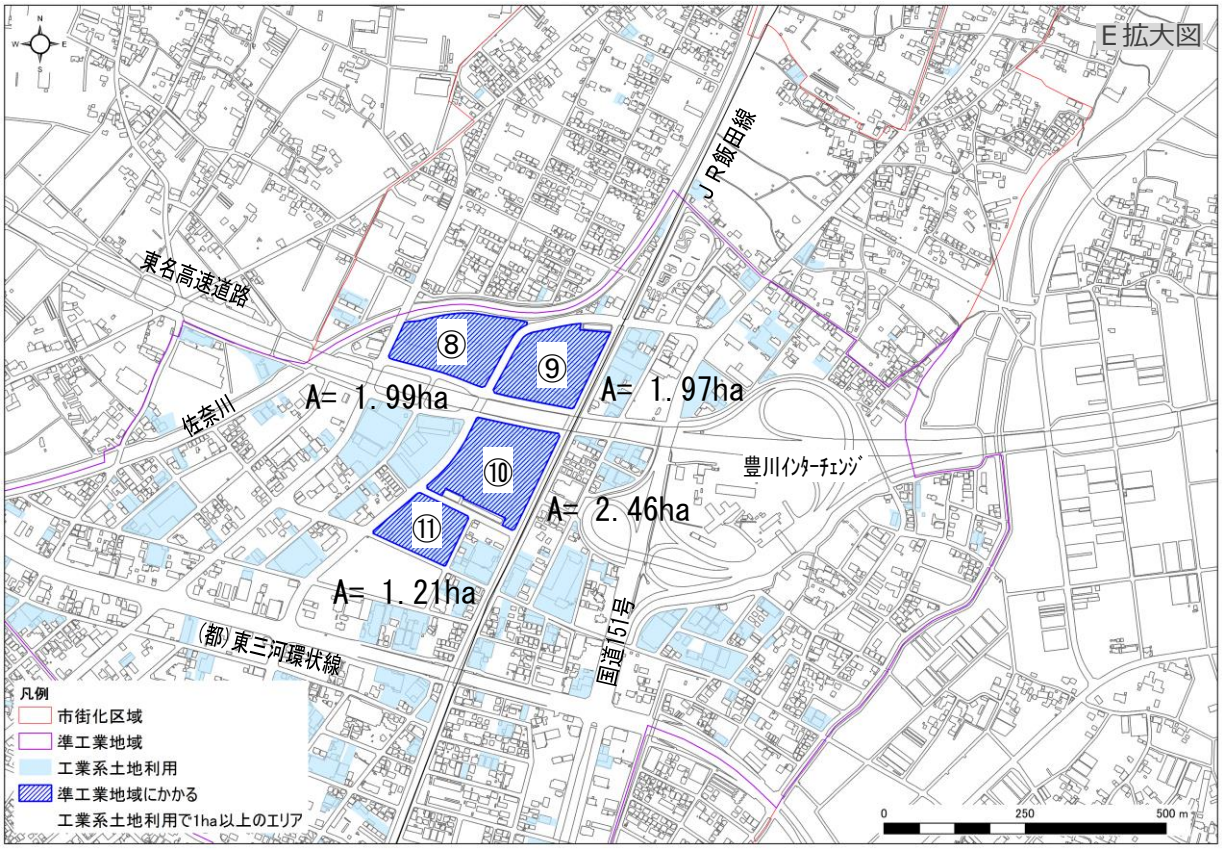


図　面積が 1 ha 以上となる一団の工業系土地利用（拡大図）

ステップ②：本市の産業振興に資する公共公益施設の抽出

・準工業地域のうち、平成 25 年度都市計画基礎調査における調査区の境界により豊川インターチェンジの範囲を抽出します。

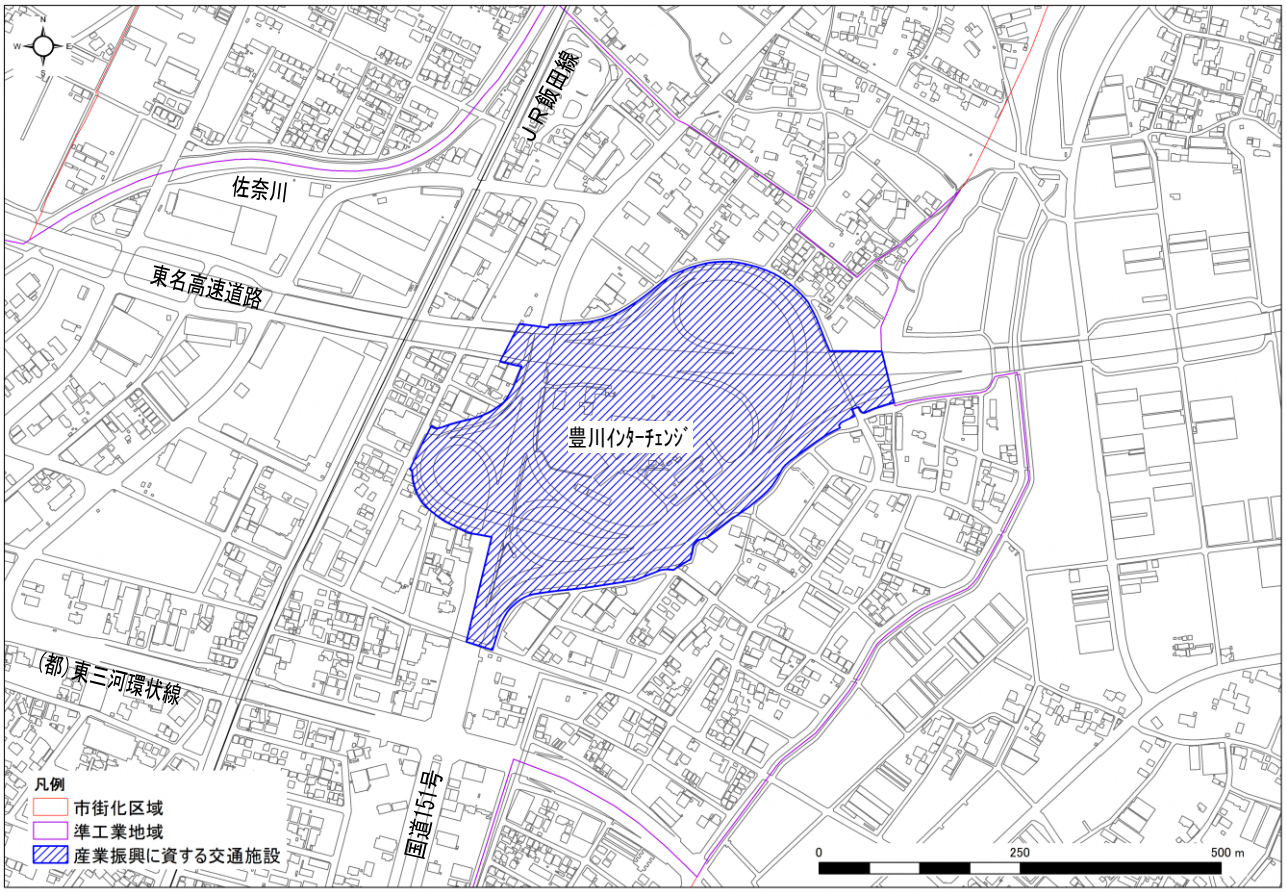
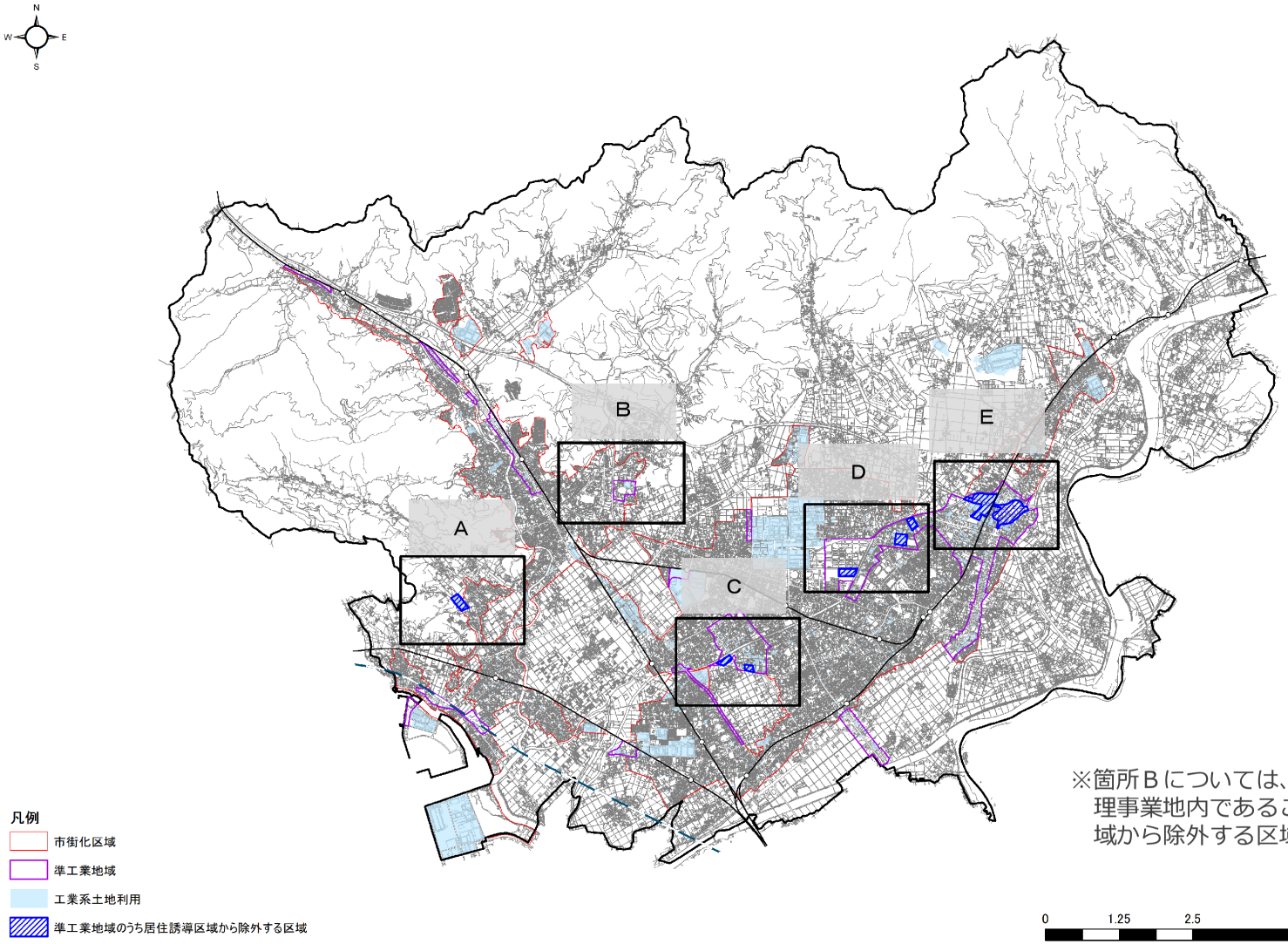


図　東名高速道路豊川インターチェンジの区域

ステップ③：地形地物等による除外区域の設定

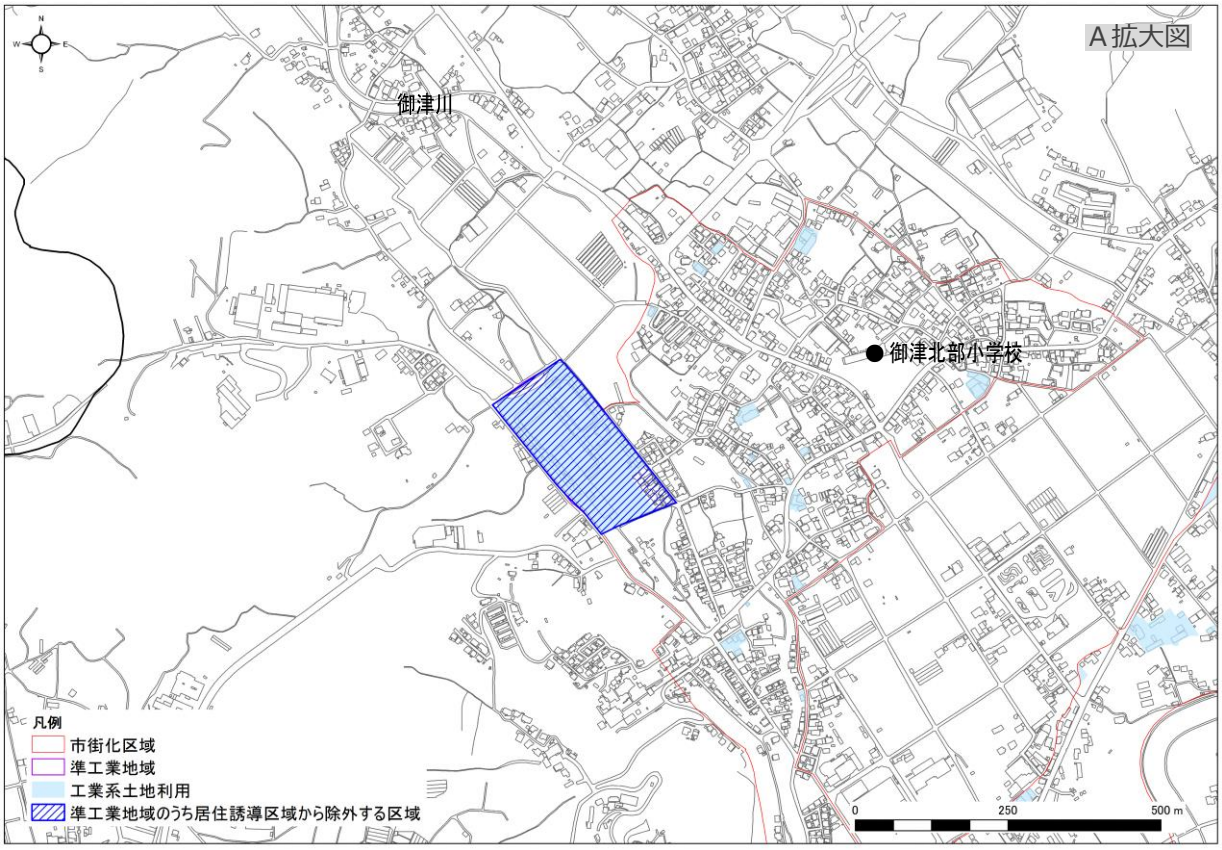
・ステップ①、②で抽出した一団の工業系現況土地利用の箇所について、将来土地利用等を踏まえ、当該箇所に係る事業所の付帯施設（駐車場等）を含む範囲や、一団の工業系現況土地利用を囲む道路等により、居住誘導区域から除外する区域を以下のとおり設定します。

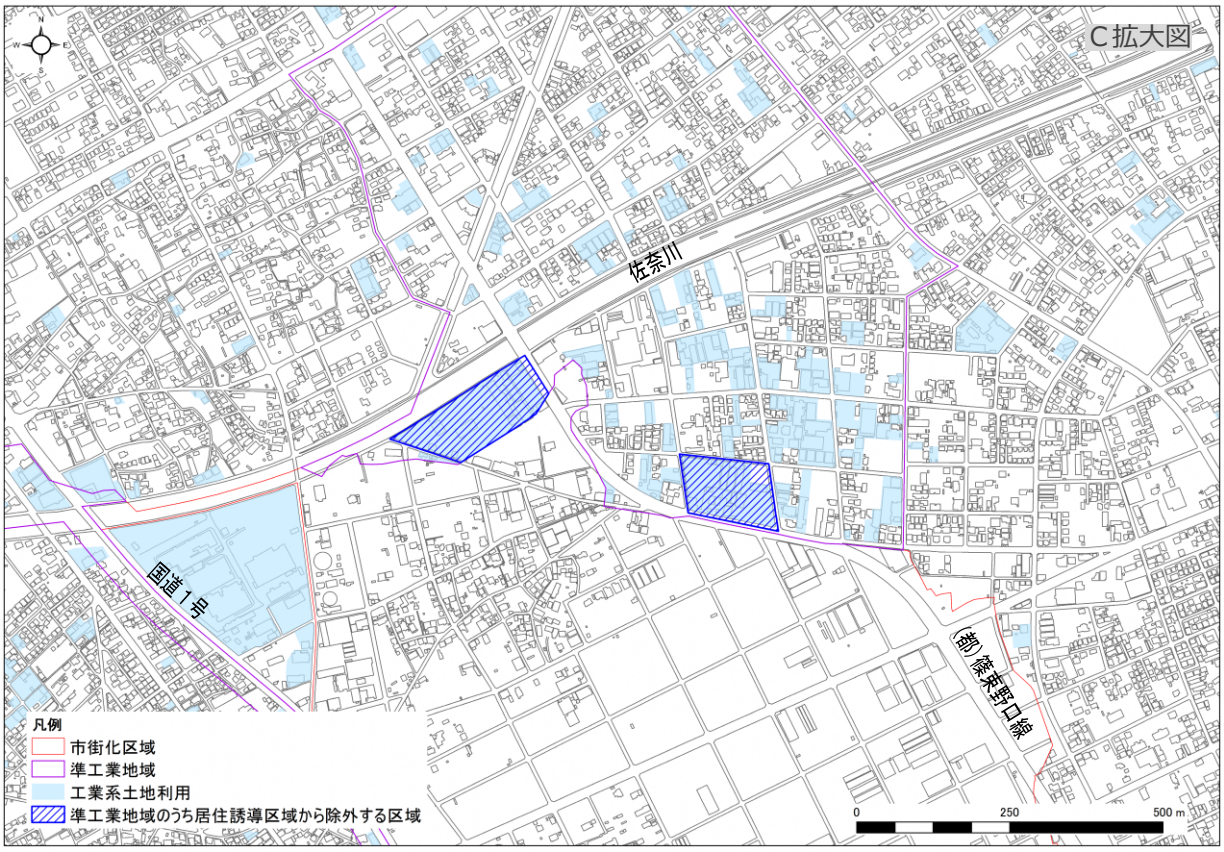
視点３）活力の維持・創出に向けた検討により居住誘導区域から除外する区域（準工業地域のうち居住誘導区域から除外する区域）（令和２年度改定）



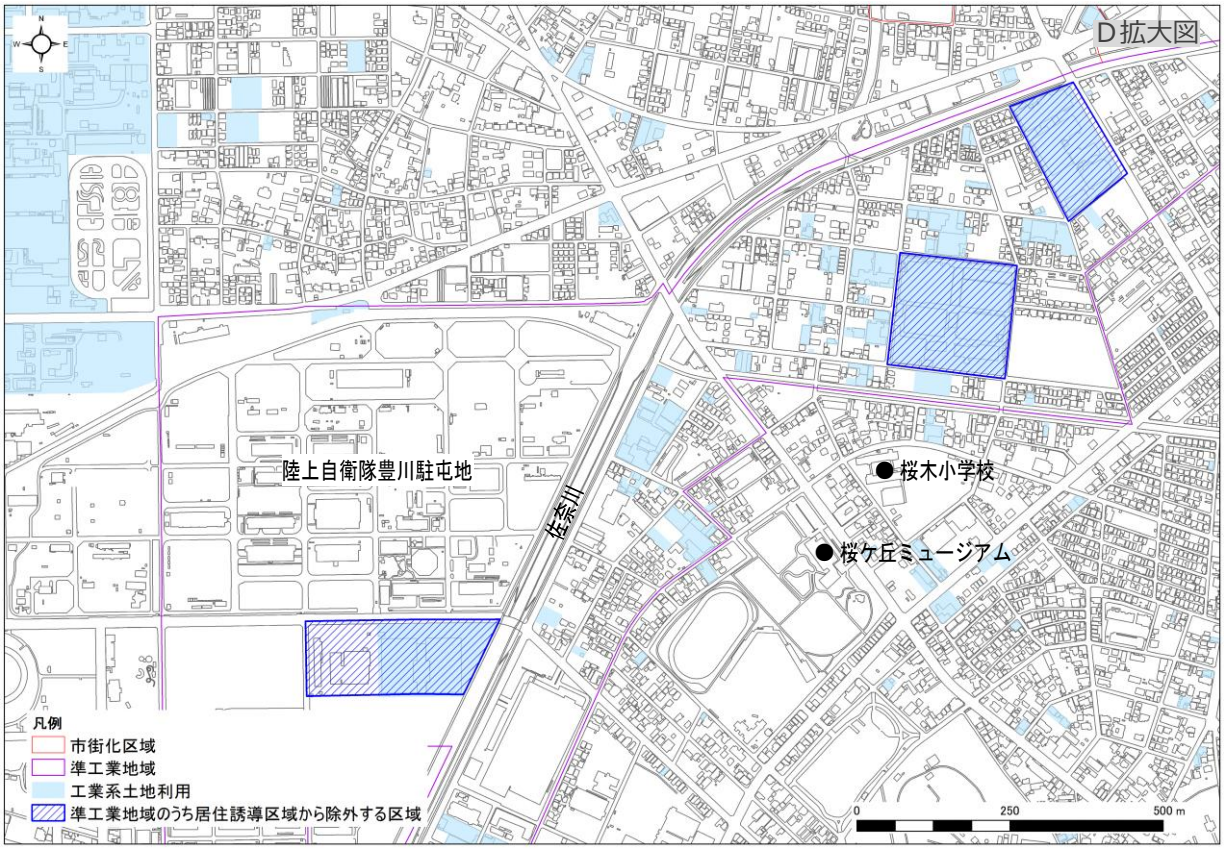
※箇所Ｂについては、豊川西部土地区画整理事業地内であることから、居住誘導区域から除外する区域には設定しない。

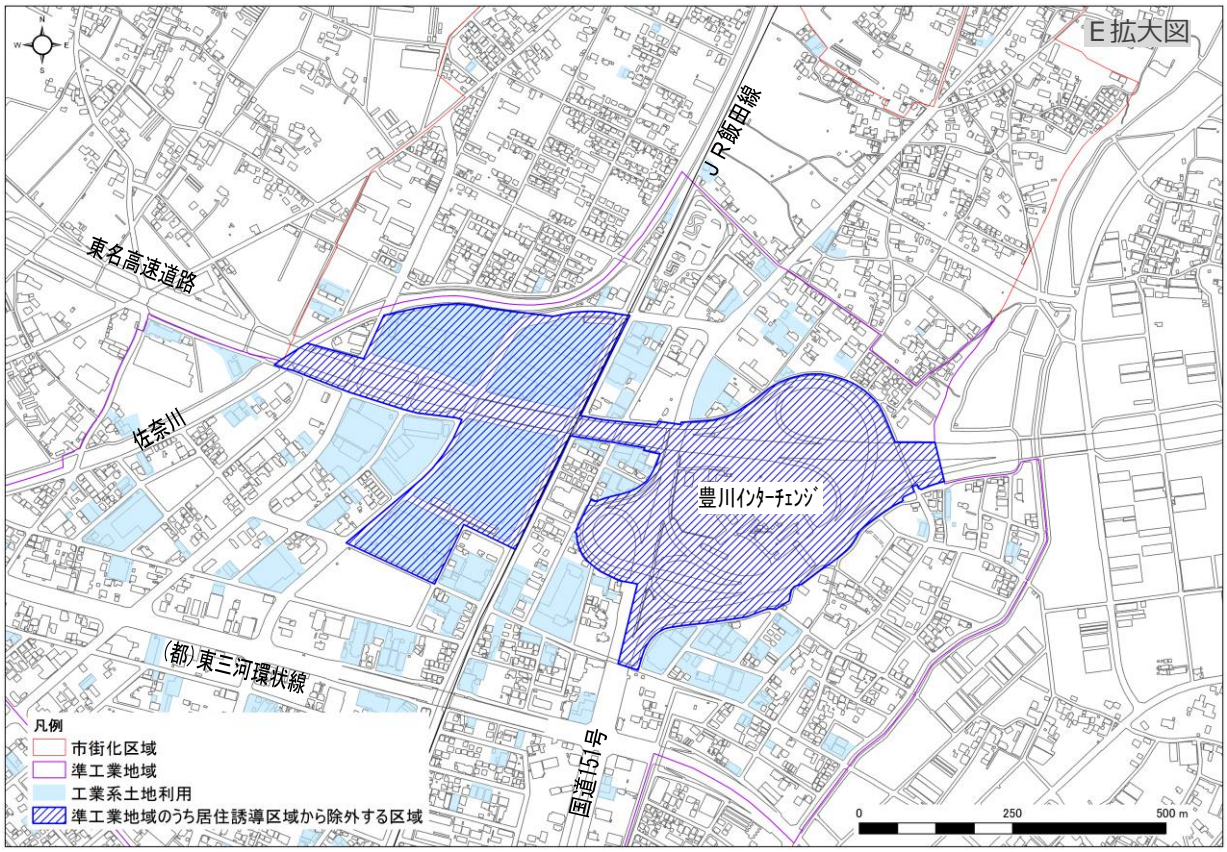
活力の維持・創出に向けた検討により居住誘導区域から除外する区域
（準工業地域のうち居住誘導区域から除外する区域・拡大図）





活力の維持・創出に向けた検討により居住誘導区域から除外する区域
（準工業地域のうち居住誘導区域から除外する区域・拡大図）





4－4　視点４）公共交通のカバー圏域による検討

①区域の設定方法

視点１）から視点３）により設定した居住誘導区域案に対し、公共交通のカバー圏域外の地域の人口密度の動向や土地利用を把握し、今後も人口密度や都市機能を維持していくべき地域かどうか検討します。

公共交通のカバー圏域は、鉄道駅から１㎞、豊鉄バス新豊線・豊川線のバス停から 500m、豊川市コミュニティバスのバス停から 300mの範囲とし、公共交通のカバー圏域に含まれない一団の居住誘導区域案を対象として以下のステップにより居住誘導区域から除外する区域を設定します。

【 視点４）公共交通のカバー圏域による検討における居住誘導区域の設定手順】

ステップ①：公共交通のカバー圏域に含まれない一団の居住誘導区域案の抽出

公共交通のカバー圏域に含まれず、公共交通の利便性が十分確保されていない一団の居住誘導区域案（１ha 以上）を抽出します。

※１ha：愛知県の「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づく「大規模行為届出制度」の届出対象行為の面積にかかる基準を準用

ステップ②：人口密度が一定規模確保されていない地域の抽出

ステップ①で抽出した地域のうち、現況（平成 22 年）の人口密度が一定規模（40 人/ha）確保されている地域は、公共交通のカバー圏域に含まれていなくとも、住民の居住意向に応じた生活しやすい地域であると想定されます。このため、人口密度が一定規模確保されていない地域を居住誘導区域から除外を検討する地域として抽出します。

なお、土地区画整理事業の施行区域内については、良好な都市基盤が整備され今後の居住の立地が想定されるため、人口密度が小さい地域であっても居住誘導区域とすることとします。

※40 人/ha：都市計画法施行規則第８条の「既成市街地の区域」において、人口密度に係る基準値

※人口密度：100mの人口メッシュを用い、ステップ①で抽出した地域の中にメッシュ重心が含まれているメッシュを基本として集計しています。

ステップ③：低未利用地が多く都市的な土地利用として活用されていない地域の除外

ステップ②までで抽出した地域のうち、低未利用地が多く都市的な土地利用として活用されていないために人口密度が低いと想定される地域は、居住誘導区域から除外することとします。

居住地等が分布し公共交通のカバー圏域内の地域と、一体となって地域コミュニティが形成されている地域は、居住誘導区域とすることとします。

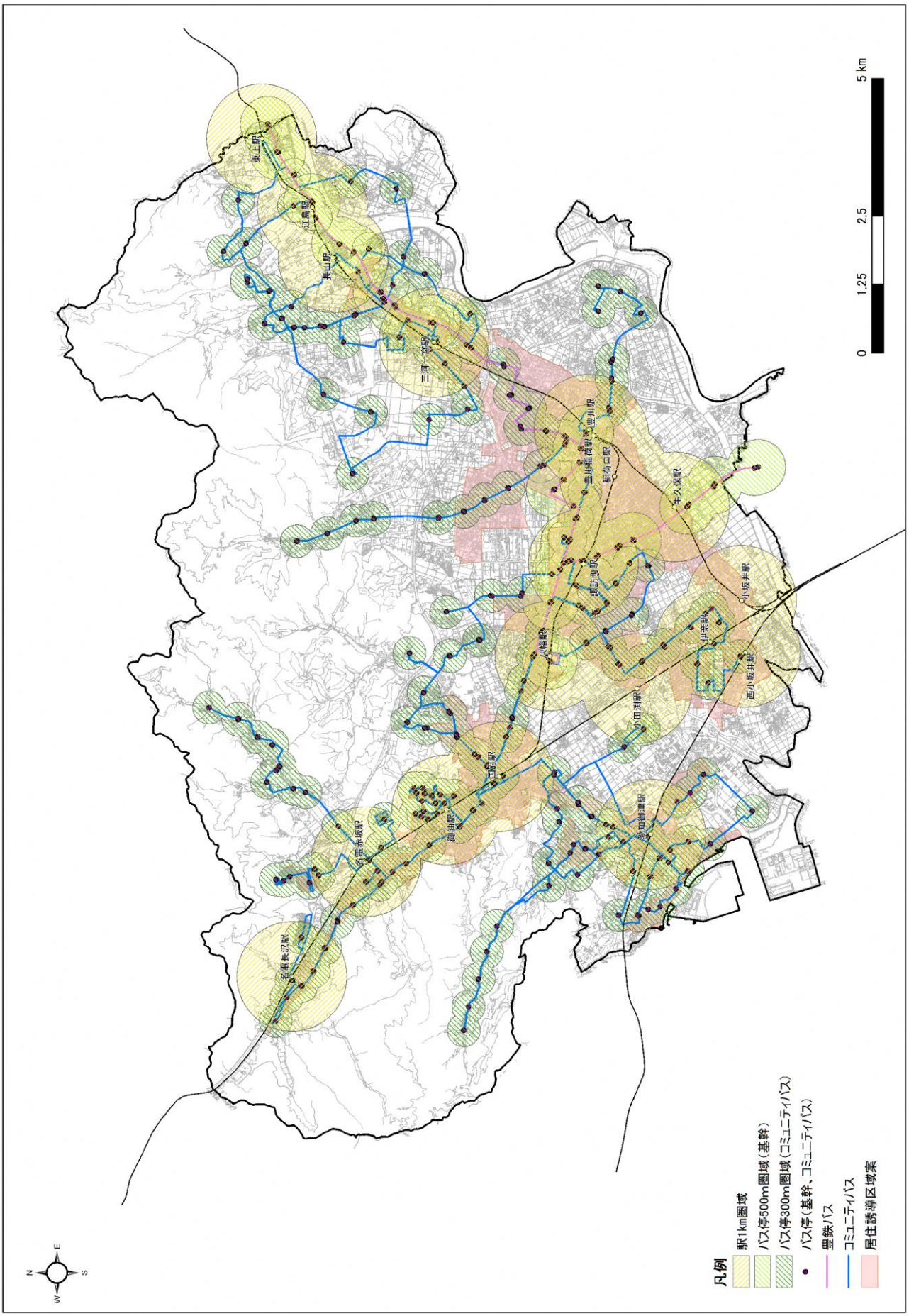
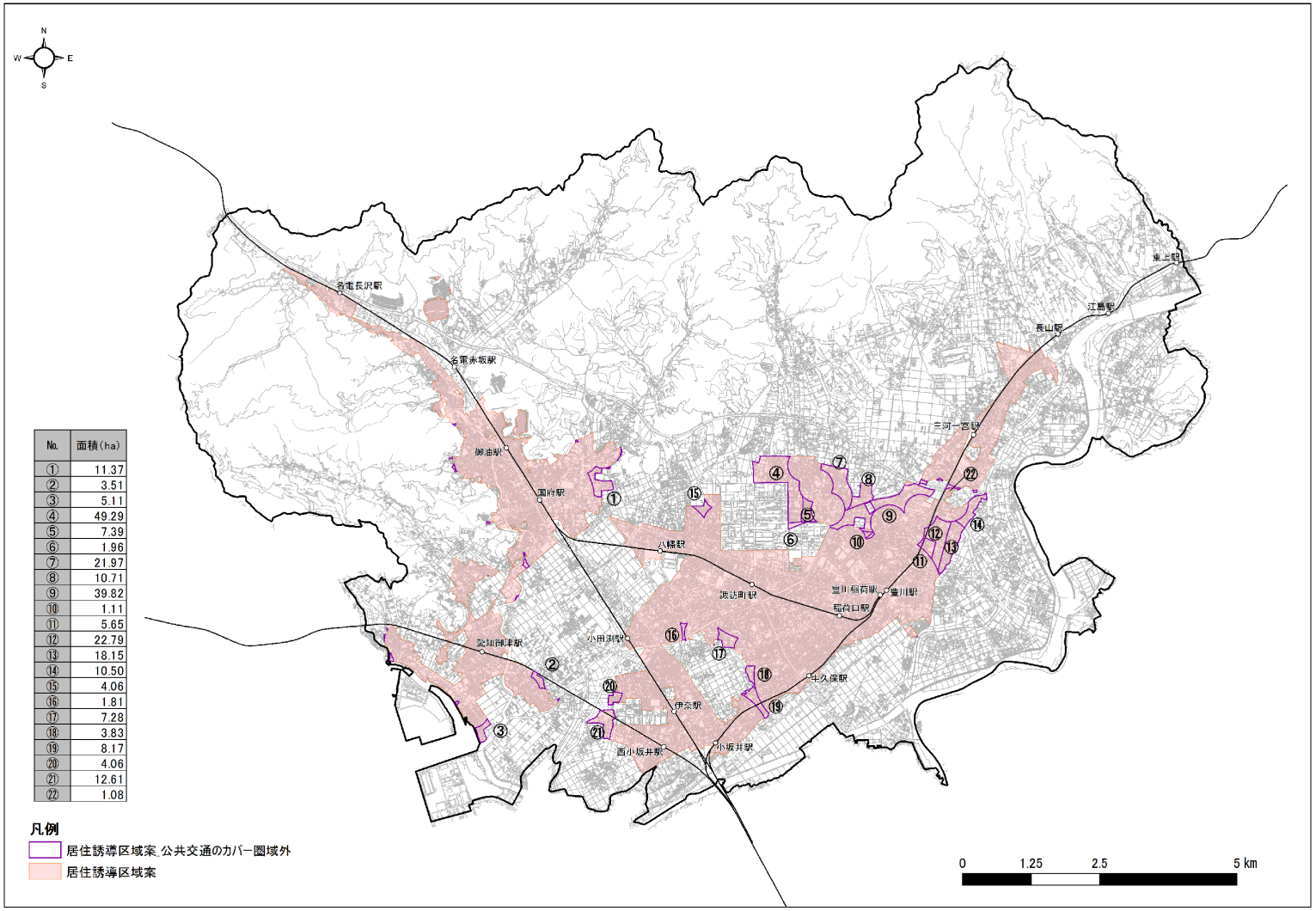


図　公共交通のカバー圏域と視点１）から視点３）における居住誘導区域案

②区域の設定

ステップ①：公共交通のカバー圏域に含まれない一団の居住誘導区域案の抽出

・公共交通のカバー圏域に含まれていない区域で、１ha 以上の一団の居住誘導区域案は、以下の 22 の地域となります。
なお、公共交通のカバー圏域外となる地域のうち、広く連担し面的に広がっている地域は、用途地域界により分割し検証します。

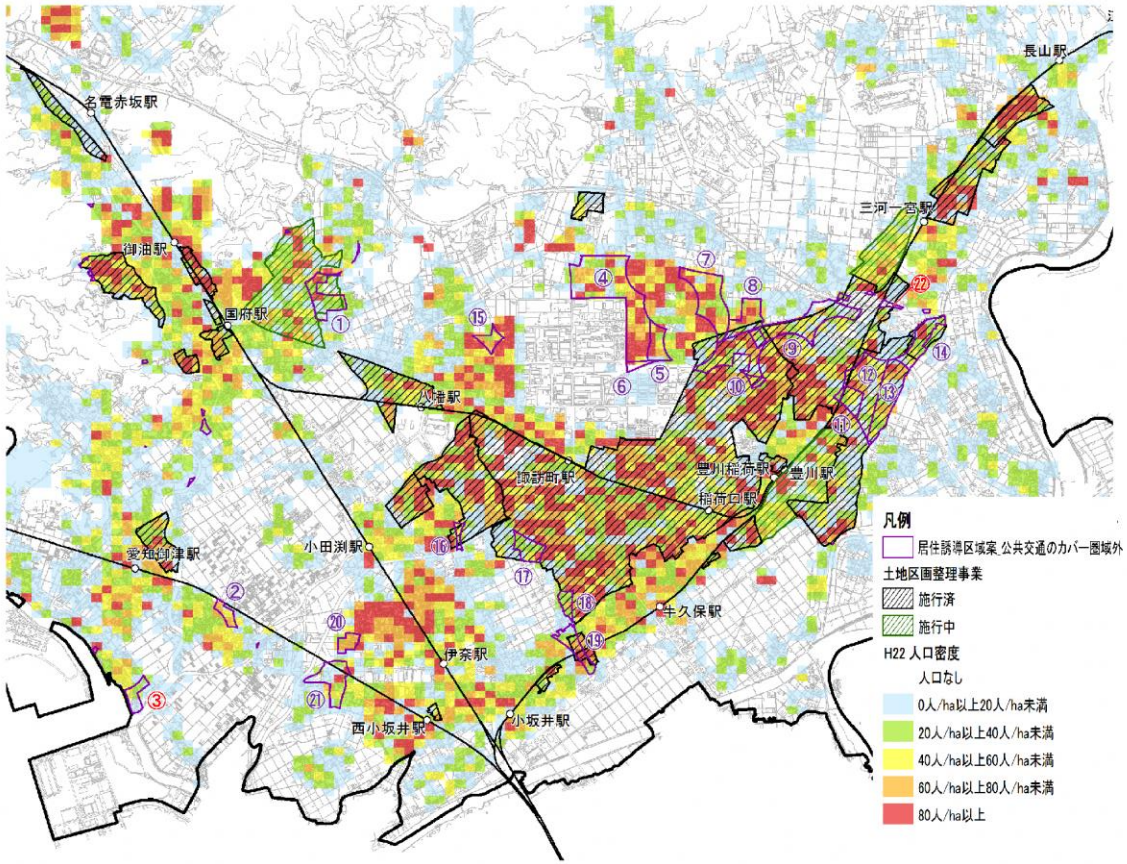


No.	面積(ha)
①	11.37
②	3.51
③	5.11
④	49.29
⑤	7.39
⑥	1.96
⑦	21.97
⑧	10.71
⑨	39.82
⑩	1.11
⑪	5.65
⑫	22.79
⑬	18.15
⑭	10.50
⑮	4.06
⑯	1.81
⑰	7.28
⑱	3.83
⑲	8.17
⑳	4.06
㉑	12.61
㉒	1.08

図　公共交通のカバー圏域に含まれない一団の居住誘導区域案（１ha 以上）

ステップ②：人口密度が一定規模確保されていない地域の抽出

・人口密度をみますと、「No.③、⑪、㉒」において、人口密度が 40 人/ha 未満となります。このうち、「No.⑪」では、豊川東部土地区画整理事業の施行区域内であり、都市基盤が整備されているほか、当該区域の多くが住宅用ではなく、小学校や道路・公園といった公共公益施設用地であることから、本ステップにより除外候補となる区域とはしないものとします。



No.	H22人口	人口密度		土地区画整理事業施行区域	備考
			40人/ha以上		
①	540人	47.5人/ha	以上	豊川西部（施行中）	
②	193人	55.1人/ha	以上	区域外	
③	163人	32.0人/ha	未満	区域外	
④	2,706人	54.9人/ha	以上	区域外	
⑤	753人	101.9人/ha	以上	区域外	
⑥	351人	179.2人/ha	以上	区域外	
⑦	1,430人	65.1人/ha	以上	一部が豊川	
⑧	443人	41.4人/ha	以上	一部が豊川	
⑨	1,679人	42.2人/ha	以上	一部が豊川	
⑩	164人	146.9人/ha	以上	豊川	
⑪	221人	39.1人/ha	未満	豊川東部	区域の約70%が豊小学校や豊公園等の公共公益施設
⑫	1,162人	51.0人/ha	以上	豊川東部、豊川北部	
⑬	768人	42.3人/ha	以上	豊川東部	
⑭	495人	47.2人/ha	以上	豊川東部、豊川大橋	
⑮	226人	55.7人/ha	以上	区域外	
⑯	134人	74.4人/ha	以上	豊川蔵子	
⑰	299人	41.0人/ha	以上	豊川	
⑱	174人	45.5人/ha	以上	豊川	
⑲	441人	53.9人/ha	以上	一部が小坂井篠束東部	
⑳	323人	79.7人/ha	以上	区域外	
㉑	518人	41.1人/ha	以上	区域外	
㉒	0人	0人/ha	未満	一部が豊川北部	

図　公共交通のカバー圏域に含まれない一団の居住誘導区域案（1 ha 以上）と現況（平成 22 年）の人口分布の状況

ステップ③：低未利用地が多く都市的な土地利用として活用されていない地域の除外

▼No.③

・当該地域の 75%が住居系や工業系の土地利用及び公益施設（神社）等となっています。

・公共交通のカバー圏域内と同一の地域コミュニティであり、今後も一体的なまちづくりが必要な地域です。

・以上から、居住誘導区域から除外しないこととします。

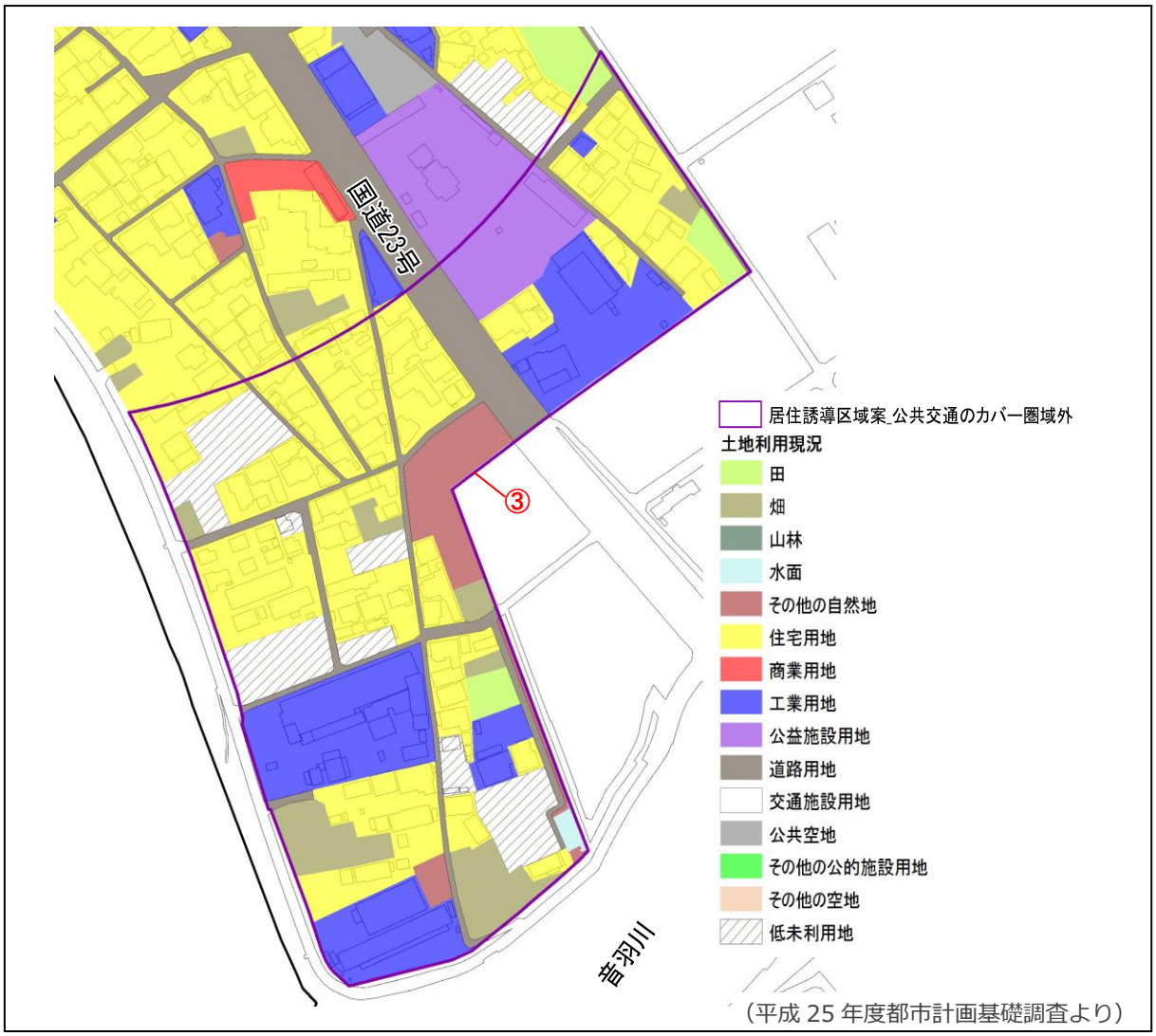


図　ステップ②による居住誘導区域案から除外を検討する地域の土地利用（No.③）

▼No.㉒

・「No.㉒」の現況土地利用は、国道 151 号以西が豊川北部土地区画整理事業の施行区域内です。

・おおむね全ての範囲が、自動車販売店や薬局、工場といった産業に関する土地利用となっています。また、3 つの街区を横断しており、一体的な土地利用となっている各街区を分断する他、1 つの店舗の敷地を分断する位置関係となっています。

・以上から、居住誘導区域から除外しないこととします。

（平成 25 年度都市計画基礎調査より）

図　ステップ②による居住誘導区域案から除外を検討する地域の土地利用（No.㉒）

視点４）公共交通カバー圏域による検討のまとめ

・以上から、公共交通のカバー圏域による検討により居住誘導区域から除外する区域はないこととします。