



都市づくりの理念と目標

1. 都市づくりの理念

改定版第1次田原市総合計画における土地利用の方針である「①地域の個性の発揮」、「②広域ネットワークの構築」、「③災害への備えと対応」、「④効率で賑わいのある市街地の形成」を踏まえ、本市の将来都市像「うるおいと活力のあるガーデンシティ」を実現する効率的で秩序ある都市構造を目指すため、改定前の理念を引き継ぎ、次のとおり設定します。

まち まち
街と町をつなぎ 豊かさをつむぐ たはらガーデンシティ

本市の「街」（市街地）は、すでに比較的コンパクトに形成されています。今後の本市の都市づくりは、「街」（市街地）と「町」（集落）を効率的につなぐネットワークを構築するとともに、それぞれの個性を活かすことで活力を創出し、都市の豊かさと農村・漁村の豊かさを併せもつガーデンシティを目指します。

| | |
|-----------|---|
| ガーデンシティとは | 「ガーデンシティ」とは、産業革命による経済優先の劣悪な都市環境にあった百年前のロンドンで提唱された都市づくりの言葉です。この「ガーデンシティ」が目指すものは、大都市郊外において、豊かな自然環境、農業・工業などの生産の場、生活空間が調和して、持続可能となるようにデザインされた理想都市であることから、田原市第1次総合計画において田原市の将来イメージとされています。また、「ガーデン (garden)」という英語は、「庭」や「庭園」の意味のほかに、肥沃な耕作地帯、豊穡・楽園・余暇を象徴する言葉です。また、「ガーデン (garden)」という英語は、「庭」や「庭園」の意味のほかに、肥沃な耕作地帯、豊穡・楽園・余暇を象徴する言葉です。 |
|-----------|---|

2. 田原市の都市づくりの方向

本市の都市づくりは、市街地（街）と集落（町）等が機能を適切に分担しながらネットワークによってつながれ、それぞれの市街地と集落が共に生き続けられる多極ネットワーク型のコンパクトシティを目指します。

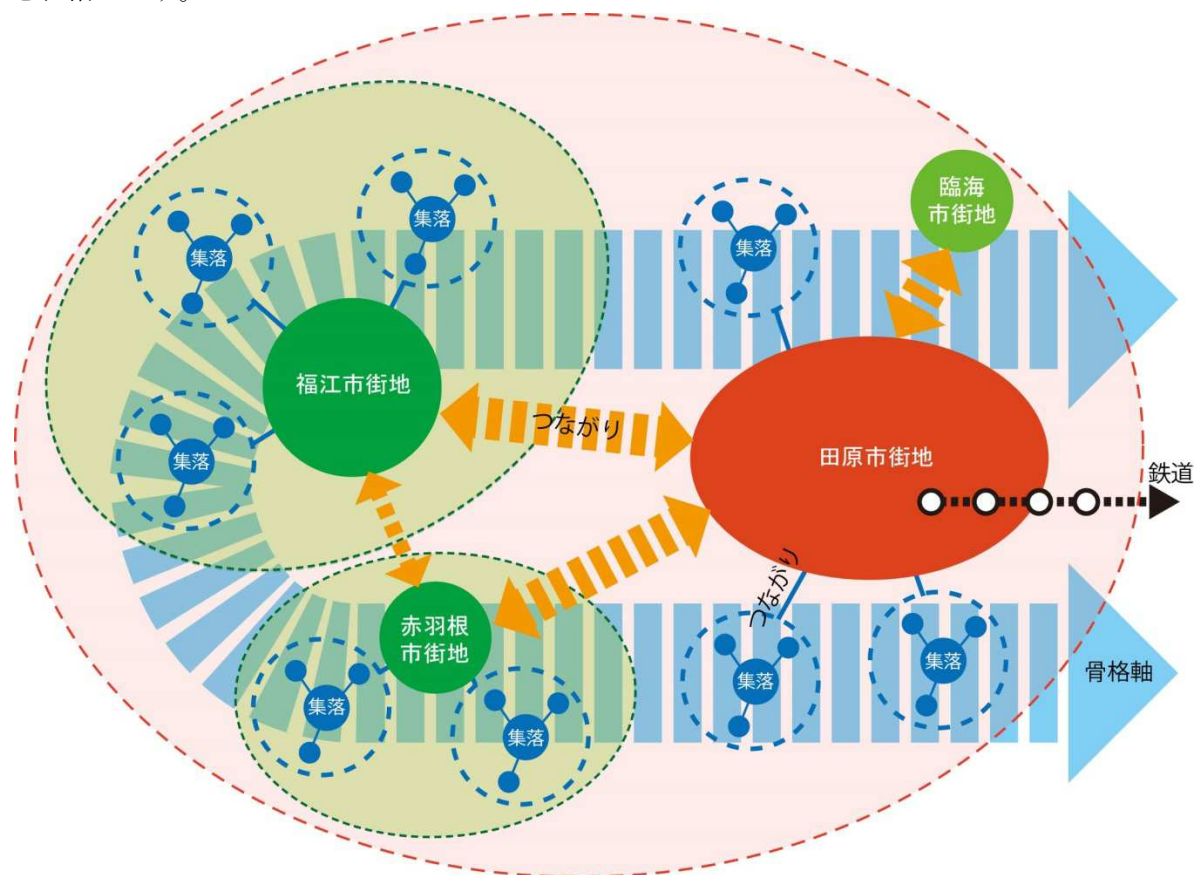


図 39 田原市の都市づくりの概念図

1) 4つの市街地

田原市には、市全体の中心的な市街地である田原市街地のほか、旧 3 町時代に、それぞれの町の中心であった赤羽根市街地、福江市街地があります。そのため、田原市街地に都市機能施設や居住をすべて集約するのではなく、それぞれの市街地の特性や役割を意識した都市機能の維持・充実を図ります。また、全国でも有数の製造品出荷額を誇り田原市の活力の源となっている臨海市街地については、さらなる産業の集積を促進します。

2) 市街化調整区域の集落

市街地の外部には、市街化調整区域が広がり、そこに居住する市民が市全体の人口の約 6 割を占めています。この区域には、地域の産業を営むために長い年月をかけて形成されてきた農業集落や漁業集落などがあり、それぞれの伝統や文化、歴史、生活機能を有しています。特に、本市の農業については、花き、野菜、畜産を中心とする農業産出額が全国上位となっており、その就業者の多くが居住

する市街化調整区域の集落への対応はきわめて重要です。

今後、市街化調整区域においては、人口減少、高齢化が著しく進むと予測されていることから、地域の個性を活かしながら、まとまりのある集落形成を図ります。

また、本市では、市民の地域活動の拠点として市民館を整備し、概ね小学校区（地域コミュニティ）を単位としたまちづくりの取組を行っています。今後も、地域コミュニティが地区のことを考えてまちづくりを行い、それぞれの集落の維持・保全に関しても検討していく必要があります。

3) 道路軸の活用

本市の多くの集落や市街地は、海沿いの国道 42 号、国道 259 号、主要地方道豊橋渥美線に沿って分布していることから、これらの道路を本市の骨格軸として都市づくりを進める必要があります。この骨格となる軸を中心に、他地域とつなぐ道路、市街地間を結ぶ道路、市街地と集落を結ぶ道路と連携したネットワークを構築します。

4) 多様な交通体系の活用

鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩などを組み合わせた交通体系を形成し、多様な交通を効率的に活用できる都市を構築します。

今後、急速な高齢化により、自動車を運転できない人が増加すると考えられることから、鉄道やバスによる移動手段の確保を図るとともに、市街地までの移動手段がない集落については、地域コミュニティや交通事業者と協働し、移動手段の確保を検討します。

5) 鉄道駅周辺の土地利用

市外への移動の利便性や自動車に過度に依存している現状を考慮すると、鉄道駅周辺における居住を促進し、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい生活環境を確保していく必要があります。

このため、駅からの距離や農林漁業との関連を考慮しながら、鉄道駅周辺の生活環境整備を検討します。

3. 都市づくりの目標

都市づくりの理念に基づき、都市づくりの目標を次のように設定します。

地理的条件を克服する広域ネットワークづくり

東名・新東名高速道路等の国土軸、三遠南信地域及び環伊勢湾地域の連携を担う国土軸として期待される三遠南信自動車道の整備を促進するとともに、浜松三ヶ日・豊橋道路、三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）の早期事業化を促進します。

また、半島地域の持つ交通ハンデの解消や市域と高速交通網との時間短縮、迅速な救急医療活動が可能となることが期待されている渥美半島縦貫道路の一層の整備促進を図ります。

地震・津波等の災害に対応した安心・安全な都市づくり

南海トラフ地震の発生により、半島全体にわたって被害が及ぶことが予測されているほか、本市の地理的・地形的な特性から液状化や高潮等の被害も予測されています。

そのため、想定する被害を最小限にとどめられるよう、都市基盤整備による防災機能の充実と合わせて、避難体制の強化や長期的視点からの土地利用誘導等を図ることにより、安心・安全な都市づくりを目指します。

地域特性を活かした拠点にふさわしい市街地（街）づくり

田原市には、旧3町の中心及び県下有数の規模を有する工業地の4つの市街地があり、それぞれ異なる文化や成り立ちの歴史があります。そのため、各市街地の都市機能の分担を明確にし、それぞれの地域特性を活かした市街地形成を図ります。

将来も持続可能な集落（町）づくり

市民全体の約6割が市街化調整区域に居住している田原市の特性から、市街地外に多数の集落（町）が分布しています。将来、人口減少、少子高齢化の進展が見込まれる中、集落における生活関連施設の維持が難しくなることが予測されます。

そのため、市街地とのネットワークを充実させ、日常生活が可能な環境を確保することにより、持続可能な集落（町）づくりを図ります。

渥美半島の豊富な地域資源を活かした観光・交流づくり

田原市には半島ならではの恵まれた自然環境、歴史や伝統的な祭りなどに代表される文化、日本一の生産高を誇る農業、三河湾・太平洋を漁場とする漁業、全国でも有数の製造品出荷額を誇る工業など多くの観光資源があります。

そのため、これらを最大限に活用し、観光・交流の推進を図ります。

住民が主体となって進めるまちづくり

住民が主体となり、地区の特性を活かしたまちづくりを推進します。

4. 将来都市フレーム

1) 人口フレーム

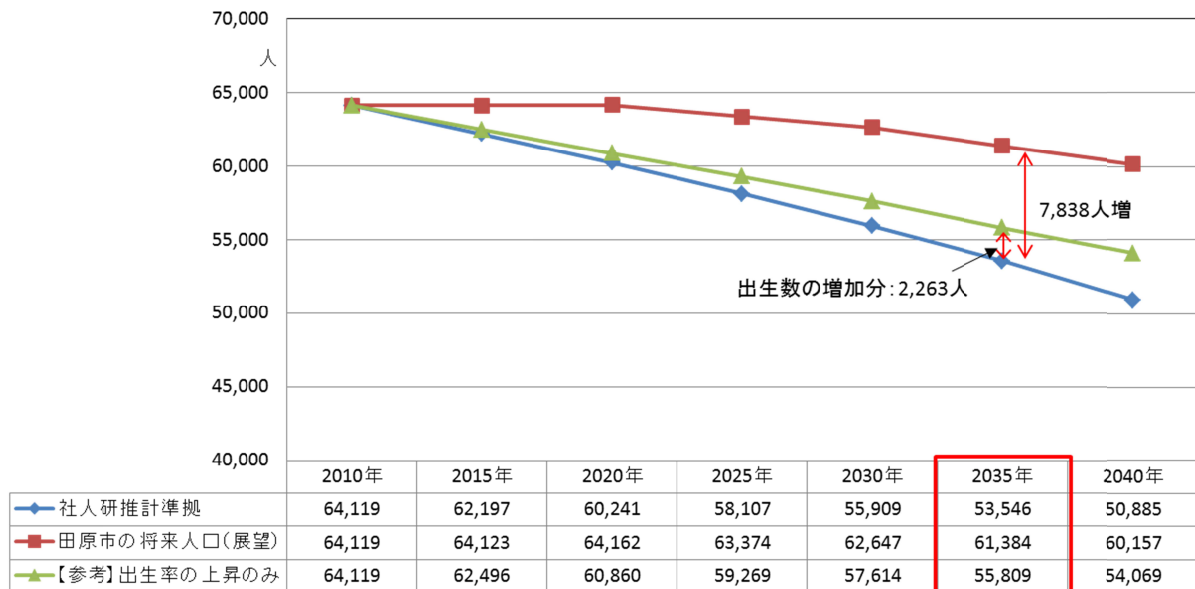
まち・ひと・しごと創生法に基づく“田原市人口ビジョン”で、本マスタープランの目標年次である平成47年（2035年）の将来人口（展望）を61,384人と設定していることから、本計画においてもこの目標人口を人口フレームとして設定します。

将来都市フレーム

⇒

61,384人（目標人口）

図40 田原市人口ビジョンにおける人口の将来展望



社人研推計準拠：田原市の2005年から2010年の人口の動向を勘案し将来の人口を推計。

田原市の将来人口（展望）：出生率は、社人研推計準拠をベースに、合計特殊出生率が上昇した場合のシミュレーション。合計特殊出生率は、2015～2024年1.66、2025～2039年1.80、2040年2.07。

人口移動は、2022年時点で64,000人程度、かつ2040年時点で60,000人程度の維持に必要な移動数を独自に設定。

（資料：田原市人口ビジョン、平成27年10月20日現在）

（注：「社人研」は、国立社会保障・人口問題研究所の略）

2) 土地利用・人口フレーム

①住宅用地

将来の住宅用地は、前項で示した目標人口の達成に向けて、市内への転入促進と市外への転出抑制による社会移動を促進するために、必要な規模を確保する必要があります。

この観点から、将来必要となる住宅用地について次のように設定します。

(1) 目標人口の達成に向けた基本条件の整理

- ・現状の趨勢により推移した場合の推計人口（前ページのグラフにおける社人研推計準拠の値：53,546人）が平成22年国勢調査データをもとに推計していることから、最近のデータ（平成26年住民基本台帳人口）を用いて、平成47年の推計人口を補正。

| | |
|----------------------------|---|
| 現状の趨勢により推移した場合の推計人口（平成47年） | 【補正前】53,546人 ⇒ 【補正後】53,789人（国勢調査人口換算値） |
|----------------------------|---|

- ・目標人口のうち、出生率の上昇により今後生まれる子どもの数（出生数）については、平成47年までに成人に達せず、世帯の増加にはほとんど影響しないことから、住宅用地フレームの検討において除外。

| | |
|--------------------------|--------|
| 目標人口のうち、出生数の増加分として除外する人口 | 2,263人 |
|--------------------------|--------|

➡ 以上より、目標人口（61,384人）から上記の人口を差し引いた人口である5,332人が市内への転入促進と市外への転出抑制による社会移動の人口増加分と捉えることができるため、この社会移動に対応するフレームを検討。

| | |
|------------------------|--------|
| 転入促進と転出抑制による社会移動の人口増加分 | 5,332人 |
|------------------------|--------|



(2) 社会移動の目標に対する各市街地への誘導に関する方針の設定

各市街地の役割や将来人口動向等を考慮し、社会移動の人口増加分を次のように誘導する。

| | |
|--------------|--|
| 基本方針 | 社会移動の人口増加分 5,332人の受け皿として、田原市街地、赤羽根市街地、福江市街地で対応します。 |
| 誘導の方針 | 赤羽根地域、渥美地域の各市街地調整区域から流出する人口相当分を赤羽根市街地、福江市街地に誘導し、残りを臨海市街地に1番近く、医療、高等教育、交通、都市施設などが充実している田原市街地に誘導します。 |

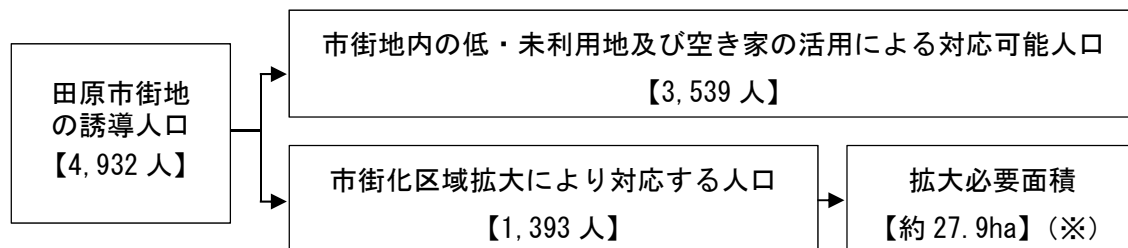
| | | |
|------------------------|--------|--------|
| ➡ 人口の誘導 (総数：5,332人) | 田原市街地 | 4,932人 |
| | 赤羽根市街地 | 76人 |
| | 福江市街地 | 324人 |

※赤羽根市街地（76人）、福江市街地（324人）については、各市街地で収容可能



(3) 田原市街地における必要な住宅用地の算定

- ・田原市街地にて対応する人口（4,932人）について、市街地内の低・未利用地及び空き家の活用による対応可能人口を算出した上で、不足分を市街化区域拡大により対応。



※田原市街地の低・未利用地及び空き家が活用できた場合の人口密度である50.0人/haで換算した場合、約27.9ha（=1,393人÷50.0人/ha）の面積規模となる。



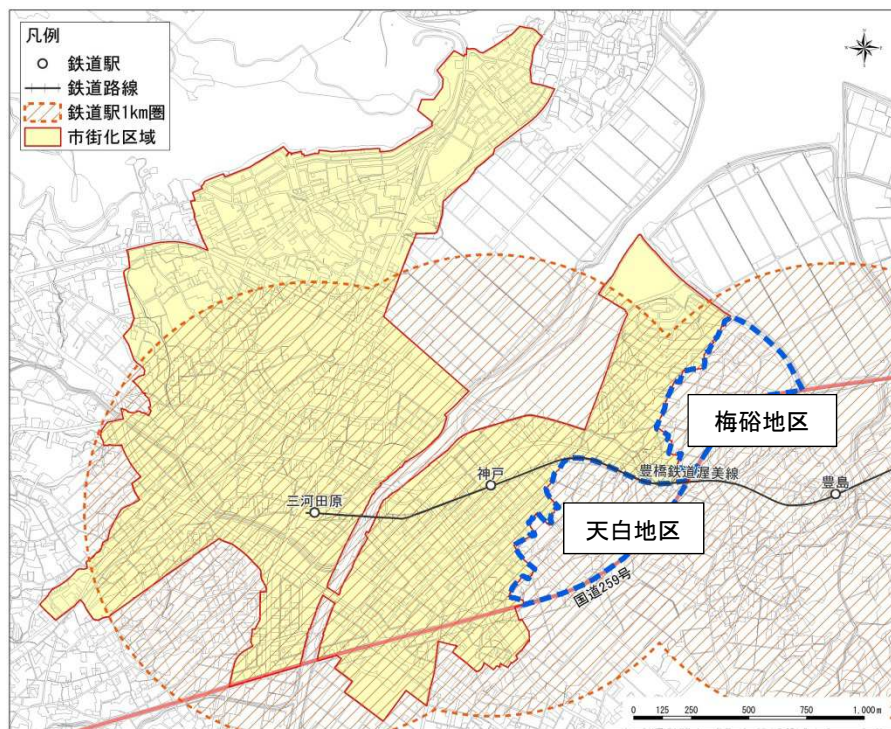
(4) 田原市街地における市街化区域拡大候補地の概ねの範囲と規模

市街化区域の拡大候補地（又は居住候補地区）は、

- ・市内外への移動の利便性が高い場所（鉄道駅周辺1km圏内）であること。
- ・既存の市街化区域に隣接しており、開発可能な一団の土地があること。
- ・標高が高く、津波浸水被害のおそれがないこと。
- ・農業振興上影響がない地域であること。

以上の4つの観点から、駅周辺の天白地区（約25ha）、梅碓地区（約19ha）とします。

図41 市街化区域拡大候補地の概ねの範囲と規模



【参考】田原市の住宅容量の整理

田原市の賃貸用住宅・売却用住宅の供給量は、周辺都市に比べて少なく、田原市内の従業者のうち市外で居住する人を取り込むだけの住宅容量が小さいことが分かります。

表 8 賃貸・売却用空き家戸数の市内従業者のうち市外常住者数の割合の比較

| | 空き家数(戸) | | | 市内従業者のうち市外常住者数(人) | | | 空き家の キャパシティ a/b(戸/人) |
|-----|------------|------------|----------|-------------------|-------|----------|----------------------------|
| | 賃貸用 の住宅 | 売却用 の住宅 | 計 (a) | 県内他市区 町村に常住 | 他県に常住 | 計 (b) | |
| 田原市 | 580 | 10 | 590 | 10,059 | 260 | 10,319 | 0.057 |
| 豊橋市 | 14,710 | 500 | 15,210 | 25,651 | 5,412 | 31,063 | 0.490 |
| 豊川市 | 4,550 | 280 | 4,830 | 20,190 | 788 | 20,978 | 0.230 |
| 蒲郡市 | 2,910 | 30 | 2,940 | 9,112 | 289 | 9,401 | 0.313 |
| 新城市 | 610 | 40 | 650 | 5,222 | 461 | 5,683 | 0.114 |

資料：平成25年住宅・土地統計調査、平成22年国勢調査

②商業用地

商業動向に関しては、年間商品販売額（卸小売計）は平成16年以降増加傾向にあります。人口1人当たり販売額でみると本市は194.0万円/人となっており、また、周辺都市（東三河都市計画区域の構成自治体）との比較でも豊橋市が259.1万円/人と突出していることから、本市の消費が豊橋市に流出している状況がうかがえます。

そのため、市内での消費を促進させるため、三河田原駅周辺に商業系用途を設定し、商業機能の集積を図ります。

なお、商業地域の指定面積について人口当たりで比較すると、本市は2.6㎡/人で県平均の4.0㎡/人を大きく下回り、周辺都市と比べても新城市に次いで低い水準にあることから、過大な商業用地の設定ではありません。

図42 本市の商業の推移

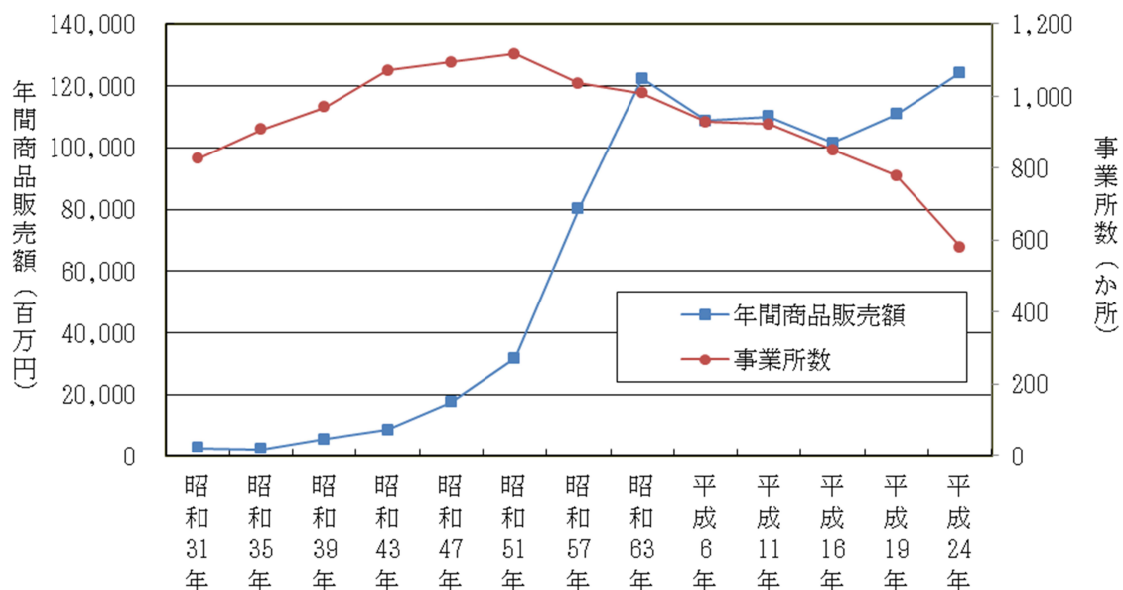


表9 本市の商業及び商業地域指定の状況

| | 総人口 (人) ① | 年間商品販売額 | | 商業地域 | | |
|-------------------|--------------|-----------------|------------------------|--------------|----------------------|------|
| | | 卸小売計 (百万円) ② | 人口当たり販売額 (万円/人) ②/① | 面積 (ha) ③ | 人口当たり面積 (㎡/人) ③/① | |
| 東三河 都市計 画区域 | 田原市 | 64,119 | 124,371 | 194.0 | 16.4 | 2.6 |
| | 豊橋市 | 376,665 | 975,849 | 259.1 | 145 | 3.8 |
| | 豊川市 | 181,928 | 242,997 | 133.6 | 115 | 6.3 |
| | 蒲郡市 | 82,249 | 112,189 | 136.4 | 114.3 | 13.9 |
| | 新城市 | 49,864 | 40,037 | 80.3 | 10 | 2.0 |
| 愛知県全体(※) | 5,135,963 | 11,239,500 | 218.8 | 2073.8 | 4.0 | |

※名古屋市を除く

資料:平成22年国勢調査、平成24年経済センサス、平成24年度都市計画基礎調査

表10 田原地域で買い物する人の割合 (H21消費者購買動向調査 (三河部における動向) (愛知県))

| 居住地 | 買回品 | 準買回品 | 最寄品 | 贈答品 | 総合 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 田原地域 | 29.0% | 71.2% | 94.1% | 61.3% | 57.9% |
| 赤羽根地域 | 25.1% | 44.5% | 36.1% | 27.9% | 33.4% |
| 渥美地域 | 23.0% | 13.3% | 7.5% | 18.1% | 16.5% |

※上記田3町以外の住民が田原地域で買い物する割合は、数値として含んでいない。

③工業用地

工業用地については、臨海部に工業用地が整備されており、平成47年度には、現在、整備中である未竣工用地(田原4区)が竣工予定となっており、操業可能な面積が956haに増加するものと想定されます。

| | 平成27年9月末 | 平成47年 |
|--------|----------|-------|
| 企業操業面積 | 836ha | 956ha |

(資料:企業立地推進室)

そのため、工業用地については、現在未竣工の田原4区を除いて新たな工業用地の設定は行わず、未操業用地における企業の進出・操業の促進を図ります。

IV

将来の都市構造

1. 拠点配置の方針

○都市拠点（田原市街地）

田原市街地は、行政・商業・業務・医療・教育・交通などの機能が最も集積している田原市の中心をなす拠点であることから、今後もこれら機能の充実をさらに図るとともに、臨海部従業員の定住やまちなか居住の推進を図ります。

○準都市拠点（福江市街地）

福江市街地は、都市拠点から距離があり、半島西部の生活の拠点となっていることから、今後も生活を支える都市機能施設を充実させ、港を有する市街地である等の利点を活かした渥美地域の中心にふさわしい市街地形成を図ります。

○市街地拠点（赤羽根市街地）

赤羽根市街地は、太平洋に面する市街地であり、その周辺には道の駅あかばねロコステーションやサーフィンのメッカである太平洋ロングビーチなど固有の観光資源があることから、これら観光資源と連携した市街地形成を図ります。

○産業集積拠点（臨海市街地）

臨海市街地は、県下でも屈指の工業生産地域となっていることから、今後も産業の集積を促進するとともに、職住近接型の居住環境の充実を図ります。

○伊良湖交流拠点

半島の先端に位置している伊良湖地区は、観光資源としてのポテンシャルが高いため、重点的な整備や観光施策を実施し、半島全域に交流人口の誘引を図ります。

○観光・交流拠点

農業公園サンテパークたはら及びその周辺、太平洋ロングビーチ及びその周辺等は、観光・交流の核となる拠点として魅力の向上を図ります。

○コミュニティ拠点

コミュニティ拠点は、市民館を中心として、それぞれの特色を活かした地域主体のまちづくりを計画的に推進します。

2. ネットワーク形成の方針

○広域連携軸

広域連携軸は、産業・観光の振興、地域の利便性の向上、災害に強い道路機能の確保、救急医療の広域化に伴う救急搬送の時間短縮のため、広域計画のネットワークを基本に、以下の路線を位置づけ、早期整備を促進します。

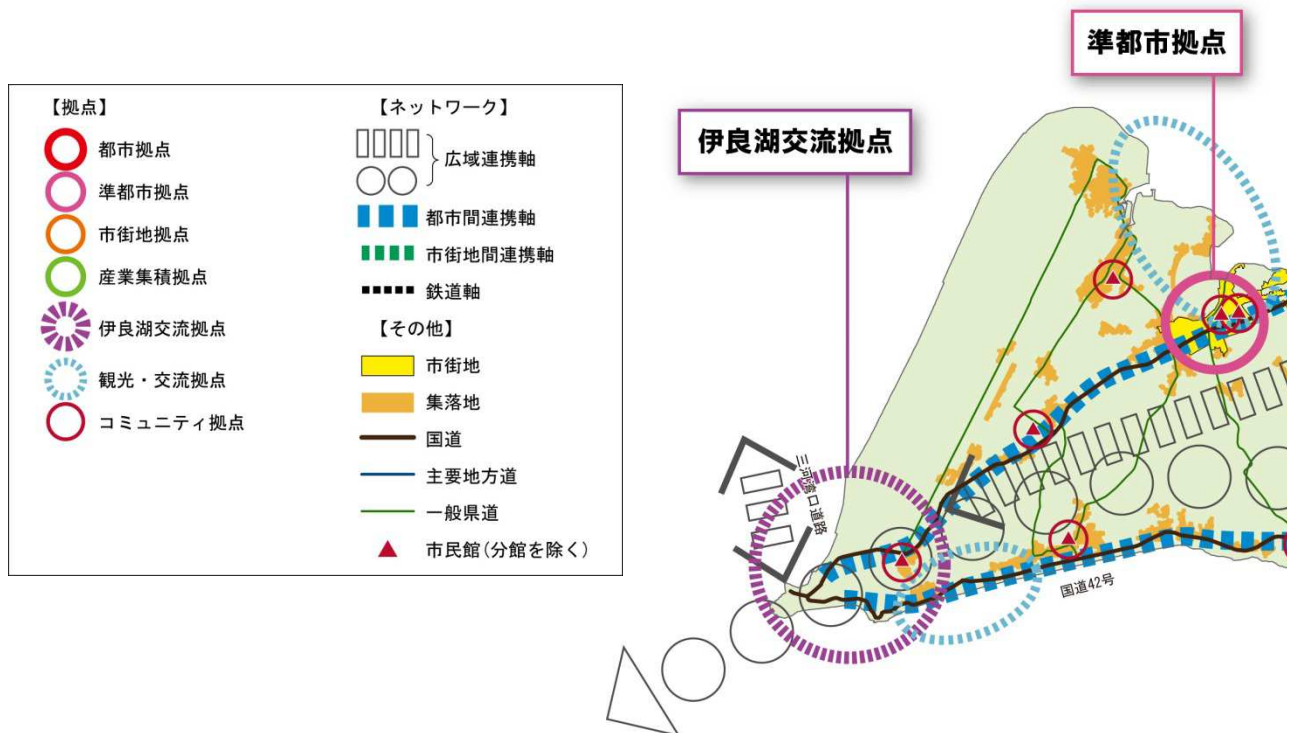
| | |
|-------|--|
| 広域連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路） ・ 渥美半島縦貫道路 ・ 三河湾口道路 |
|-------|--|

○都市間連携軸

都市間連携軸は、豊橋市や浜松市との連携を図るため、以下の国・県道3路線を位置づけ、既存道路の改良、整備により都市間の交通改善を図ります。

この都市間連携軸は、市街地及び集落の多くを結ぶ本市の骨格となる軸となっています。

| | |
|--------|---|
| 都市間連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道259号 ・ 国道42号 ・ (主)豊橋渥美線 |
|--------|---|



○市街地間連携軸

市街地間連携軸は、4つの市街地（拠点）との連携を図るため、以下の幹線道路を位置づけ、市街地間の交通改善を図ります。

| | |
|---------|---|
| 市街地間連携軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ (仮) 国道259号バイパス (田原市街地～福江市街地間) ・ (主) 田原高松線 (田原市街地～赤羽根市街地間) ・ (県) 高松石神線・赤羽根泉港線 (福江市街地～赤羽根市街地) ・ (県) 城下田原線 (国道42号～田原市街地～臨海部市街地) |
|---------|---|

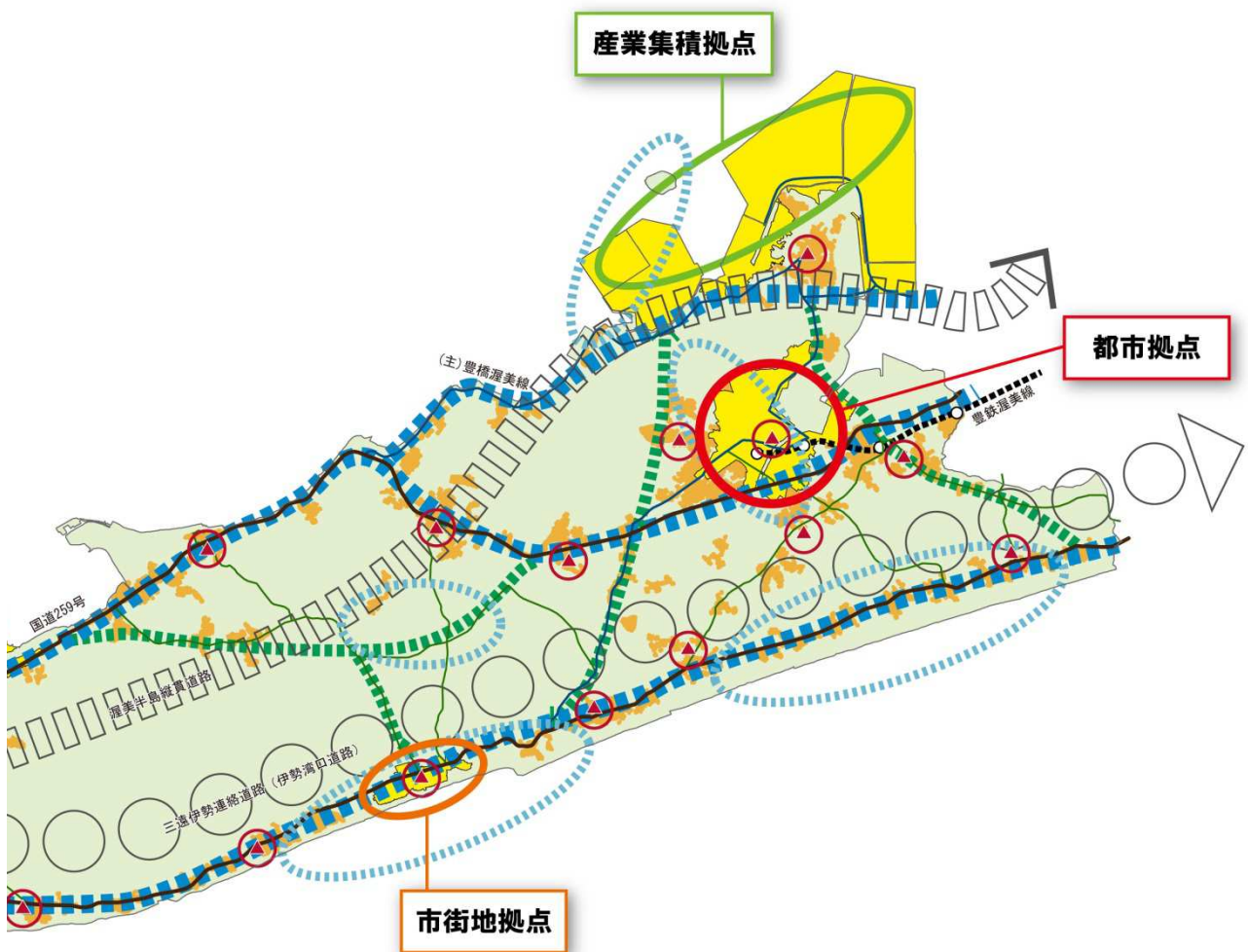


図 43 将来都市構造図

○鉄道軸

鉄道軸は、駅機能の向上や利用促進を図ります。

| | |
|-----|---|
| 鉄道軸 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 豊橋鉄道渥美線 |
|-----|---|

V 土地利用の方針

1. 土地利用の基本方針

田原市は、東西約 30km の渥美半島のほぼ全域を行政区域とする都市で、行政の中心や工業地は市域の東部に立地しています。本格的な人口減少社会の到来を迎えるにあたり、特に半島西部における地域活力の維持に向けた対応が求められています。また、田原市南海トラフ地震被害予測調査結果では、田原市は甚大な被害を受けるおそれがあると予測されており、従来の高潮対策に加え、地震津波への対策も求められています。

このような人口構造の変化や災害への対策など様々な課題に的確に対応し、多様な都市生活・都市活動を支え、暮らしにゆとりと安心感を与えるとともに、持続的な地域の発展を可能とするため、以下の基本方針に基づき効果的・効率的な土地利用を図ります。

| | |
|---------|--|
| 市街化区域 | <p>市街化区域は計画的に市街化を図る区域です。</p> <p>既存の市街化区域内については、低・未利用地の適切な有効利用と密集市街地の解消を図りながら、半島全体の暮らしを支える視点を考慮した都市機能の適切な配置、十分な防災対策を推進し、計画的な市街化を誘導します。</p> <p>新たな市街化区域の設定については、臨海市街地内の未竣工である工業用地（田原4区）のほか、住宅・宅地需要や災害対策に対応するため、市街化区域の隣接地において計画的な市街化を誘導します。</p> <p>今後も計画的な整備の予定がない区域については、市街化調整区域への編入を検討します。</p> <p>区域区分の境界とした地形・地物などに変化が生じている箇所は、必要に応じて見直しを行います。</p> |
| 市街化調整区域 | <p>市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域です。</p> <p>本市の市街化調整区域は、農業の振興を図るべき地域として、農地の保全、遊休農地の活用に努めるとともに、農村・漁村集落内の居住環境の整備・改善を図ります。</p> <p>自然公園や森林地域※に指定されている区域については、森林や海岸などの自然資源を保全します。</p> |

※森林法に基づく規制が適用される森林（保安林等を含む）を指します。

2. 市街化区域の土地利用の方針

1) 用途地域の方針

①住居系用途地域

- 低・未利用地や空き家の活用により居住促進を図ります。
- 安心・安全に暮らせる居住環境を創出します。
- 市街地に隣接した地域に、鉄道駅からの距離等を考慮し市街地の拡大を検討します。

公共交通や公共施設、教育施設を利用できる徒歩圏を考慮し、居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況及び日常生活に必要な施設に配慮して、低層住居専用地域、中高層住居専用地域、住居地域を配置します。

- ・ゆとりある良好な低層住居の環境を保全すべき地域には、低層住居専用地域を配置します。
- ・良好な住宅地の環境を保全すべき地域には、中高層住居専用地域を配置します。
- ・住居と商業施設が複合するまちなか居住を推進する地域には、第1種住居地域を配置しますが、幹線道路沿道の地域については、居住環境の保全と幹線道路沿道の活用を考慮し、第2種住居地域または準住居地域を配置します。

②商業系用途地域

- 各市街地の特性に応じた商業集積を図ります。
- 市民の身近な買い物環境の整備を図ります。

鉄道駅周辺や商業など都市機能を集積すべき地域には、商業地域を配置し、地域住民の日常生活を支える地域には、近隣商業地域を配置します。

③工業系用途地域

- 未操業用地への企業の進出・操業促進を図ります。
- 住宅混在地の改善を図ります。

交通の利便性が高く物流の効率化が図られる地域又は工場が集積している地域には、工業地域又は工業専用地域を配置します。

住宅と工場の混在や大規模集客施設の立地を招くおそれがある準工業地域については、原則として新たに定めないことを基本としますが、仮に定める場合は、地区計画や特別用途地区を定め、適切な土地利用を誘導します。

2) 用途地域の見直しに関する方針

公共施設の整備状況等により目指すべき市街地像に変更が生じた場合、主たる用途とされている以外の建築物が相当程度かつ広範囲に立地している場合、用途地域の境界とした地形・地物などに変化が生じている場合等、実際の土地利用と齟齬が生じている箇所については、必要に応じて用途地域の見直しを行います。

3) 中心市街地の形成に関する方針

中心市街地については、三河田原駅周辺の低・未利用地を活用して商業機能等の集積を図りながらシンボルロードである田原駅前通り線を中心に賑わいの創出を図ります。

4) 大規模集客施設等の立地に関する方針

大規模集客施設など広域的に影響をおよぼす都市機能の立地については、自家用車への過度の依存や市街地の無秩序な分散につながるため、原則として、中心市街地をはじめとする商業系用途地域に誘導するものとし、その他の地域へは特別用途地区による大規模集客施設制限地区を定め、立地を規制します。

5) 緑地の維持に関する方針

市街地の環境に潤いを与え、住民の憩いの場として貴重な空間となっている樹林、社寺境内林の緑や水辺の保全と活用、災害時に一時的な避難場所となる防災緑地・避難緑地の確保を図ります。

特に、良質な市街地環境や風致を確保するために保全することが望ましい緑地についても、その保全や創出に努めます。

3. 市街化調整区域の土地利用の方針

1) 秩序ある土地利用の実現に関する方針

土地区画整理事業などの計画的な市街地整備を行う地域については、その整備の見通しが明らかになった段階で、農林漁業などとの調整を行い、住居系市街地については東三河都市計画区域で想定した人口の範囲内で、また工業系市街地については東三河都市計画区域で想定した産業規模の範囲内で、随時、市街化区域に編入を検討します。

広域的に影響を及ぼし、無秩序な市街地の拡大など都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設及び公共公益施設の立地を抑制します。

今後、住民主体により地区別構想を策定する中で、公共交通のアクセス性、地域活力の維持、防災安全性の強化の視点から必要に応じて市街化調整区域地区計画の適用を検討します。また、それに必要な措置として、市独自の市街化調整区域地区計画ガイドラインの策定を進めます。

人口規模が大きく、生活関連施設の集積がある地域については、集落環境を守る観点からその施設を維持するための方策を検討します。

観光・交流資源が多数集積している地域については、地域資源を活用した土地利用を図ることができるよう観光計画等の策定による土地利用施策を検討します。

2) 農業地域に関する方針

農地の適切な利用を今後も促進させるため、農業施策を推進し、農地の維持・保全に努めるとともに、集落内については、計画的な土地利用を進め、まとまりのある集落の形成を目指します。

農業集落周辺の白地地域に対して、人口減少、高齢化に対応できる集落形成を図るという視点から土地利用方策を検討します。

農業施策の推進に併せて新規営農者や農業後継者の居住地が確保できるための土地利用方策を検討します。

3) 豊かな自然環境の保全と活用に関する方針

河川や海洋の水質改善に努めるとともに、自然環境の保全に努めます。

市内の自然を体験できる遊歩道・自転車道、体験施設及び公園等の整備に努めます。

農地・森林・海岸などの保全と有効活用を図ります。

4. 市街地再開発の方針

商業・業務機能を主体とした都市機能の導入を図る必要がある場合は、高度利用地区等の指定を検討するなど、地域の特性に応じた整備を図ります。

5. 防災に関する土地利用の方針

東日本大震災など過去の災害から得られた教訓を最大限活用して、短期的な視点によらず、長期的な視野を持って計画的な土地利用を図り、地震や津波に強い都市構造の構築を目指します。

そのためには、地域単位でそれぞれ長期のグランドデザインをイメージし、想定される複数の災害に対して明確な都市づくりの方向性を市民と連携して共有します。

1) 地震に関する方針

- 地震動や液状化、火災に強い建物・住まいづくりを促進します。
- 公園等公共空地の整備や電線類の地中化等の都市基盤整備を推進し、安全な市街地の形成を図ります。

2) 津波に関する方針

【L1 津波への対策】

L1 津波とは、比較的発生頻度が高く、大きな被害をもたらす津波で、海岸堤防などの構造物によって津波の内陸への進入を防ぐ海岸保全施設等の建設を行う上で想定する津波を言い、次の方針に基づき、土地利用を図ります。

- 海岸堤防などの構築物を整備、耐震化等を推進し、津波の内陸への侵入を防ぎます。
- 狭あい道路の解消を図り、安全な避難路・避難経路を確保します。

【L2 津波への対策】

L2 津波とは、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす津波で、住民避難を柱とした総合的防災対策を構築する上で想定される津波を言い、次の方針に基づき、土地利用を図ります。

- 住民避難を柱とした多重防御（津波避難経路や津波避難施設の整備推進）を講じることにより何としても人命を守ります。
- 津波浸水想定区域については、敷地の嵩上げ、基礎構造への一定の基準を定めるなど土地利用規制・建築制限に関する施策を検討します。
- 長期的な視点による緩やかな移転誘導の方策を検討します。

VI

都市施設整備の方針

1. 交通施設の方針

1) 道路

①道路種別の整備方針

○広域幹線道路

広域幹線道路は、産業・観光の振興、地域の利便性の向上、救急医療の広域化に伴う救急搬送の時間短縮のため、また、3市街地を20分程度で結ぶために極めて重要な道路であることから、次の取組を進めます。

- ・半島地域の持つ交通ハンデの解消や市域と高速交通網との時間短縮の効果が期待される渥美半島縦貫道路の早期事業化・整備促進を図ります。
- ・周辺市町村から2兆円以上の物流が臨海市街地へ集中するため、その物流を支えるためのアクセス改善に資する国道23号等の幹線道路の整備や浜松三ヶ日・豊橋道路の早期事業化・整備促進を図ります。
- ・三遠南信地域との連携、東名、新東名など高速自動車交通網へのアクセス、西遠地域との連携、市内道路交通ネットワークの充実など複合的な機能を果たす三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）の具体化に向け、長期的な視点から整備促進を図ります。

○都市間連携道路

都市間連携道路は、豊橋市や浜松市などの他都市と本市を結ぶ主要な道路であり、また市内を東西に結ぶ重要な道路であることから、次の取組を進めます。

- ・国道42号、259号及び主要地方道豊橋渥美線について、走行環境の向上等の整備促進を図ります。

○市街地間連携道路

市街地間連携道路は、市内主要地域を結ぶために重要な道路であることから、次の取組を進めます。

- ・（仮）国道259号バイパス（田原市街地～福江市街地）などの整備により市街地間の交通改善を図ります。
- ・（県）城下田原線の早期事業化・整備促進を図ります。

○その他の道路

広域幹線道路、都市間連携道路等を骨格とした市域全体にわたる幹線道路網の確立や、市街地や集落の身近な生活道路の安全確保などを図るため、次の取組を進めます。

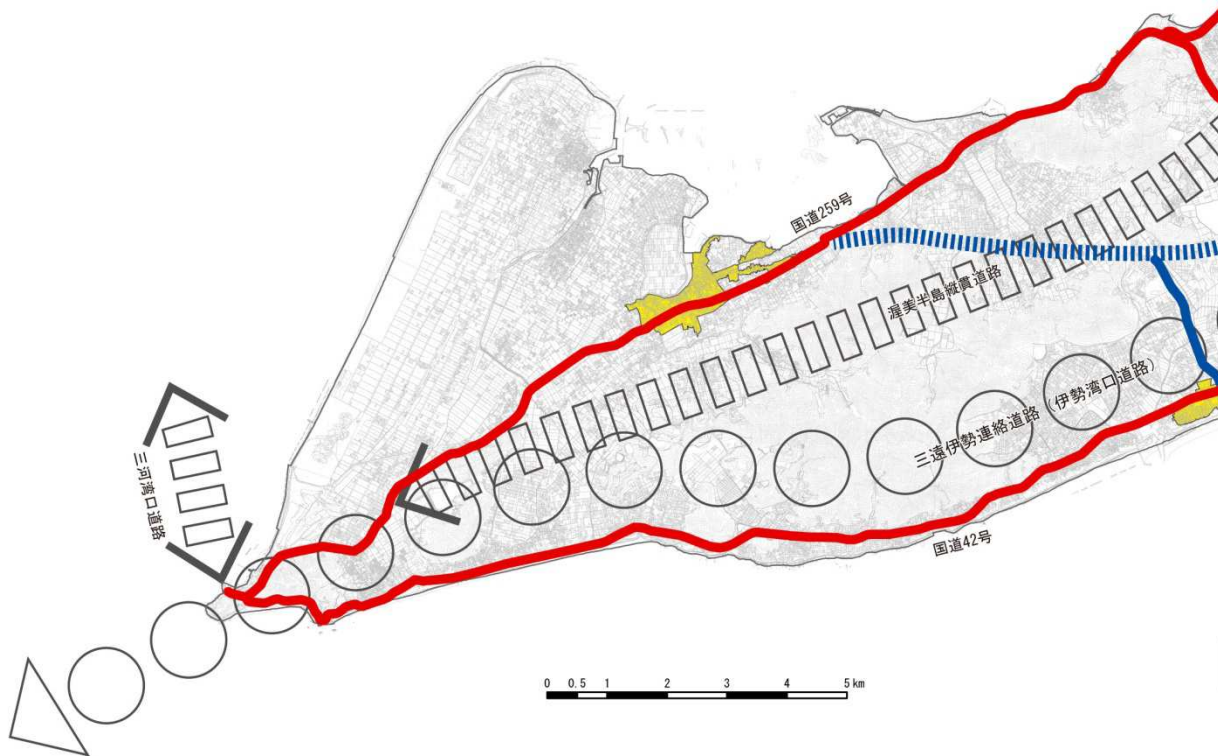
- ・田原市道路整備計画に基づき、表浜側と内海側に沿って半島を貫く国道42号、259号をはしご状に一定間隔で南北方向につなぐ路線や、市街地と周辺の集落とをつなぐ路線を整備促進し、市域全体にわたる幹線道路網の充実を図ります。
- ・緊急車両の進入困難な旧来の市街地や集落については、狭あい道路の解消を目指します。
- ・避難路に指定された道路の拡幅・改良等を推進します。
- ・歩いて暮らせるまちづくりを実現するため、市街地における道路整備に併せて、自転車歩行者道の整備を図ります。

○自転車道

本市においては、自動車への依存度が高い状況にあるため、自転車利用のあり方に関する基本的な方針やそのための施設整備等に関する計画・方針が定められていない状況にあります。

そのため、以下の取組を進めます。

- ・自転車道のネットワークのあり方に関する検討を行い、総合的な計画の立案を検討します。
- ・一般県道田原豊橋自転車道線の整備（国道42号併設区間における自転車歩行者道及び十分な幅員を確保した自転車歩行者専用道の設置）、適切な維持管理を図ります。



○救急医療搬送の高速化

- ・渥美半島縦貫道路、三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）、国道23号バイパス等の整備を促進し、救急医療搬送の高速化を図ります。
- ・国道259号バイパス（田原市街地～福江市街地）の早期事業化・整備促進を図ります。
- ・救急車両の進入が困難な集落については、集落内における未整備道路の整備を進め、救急医療の高速化を図ります。

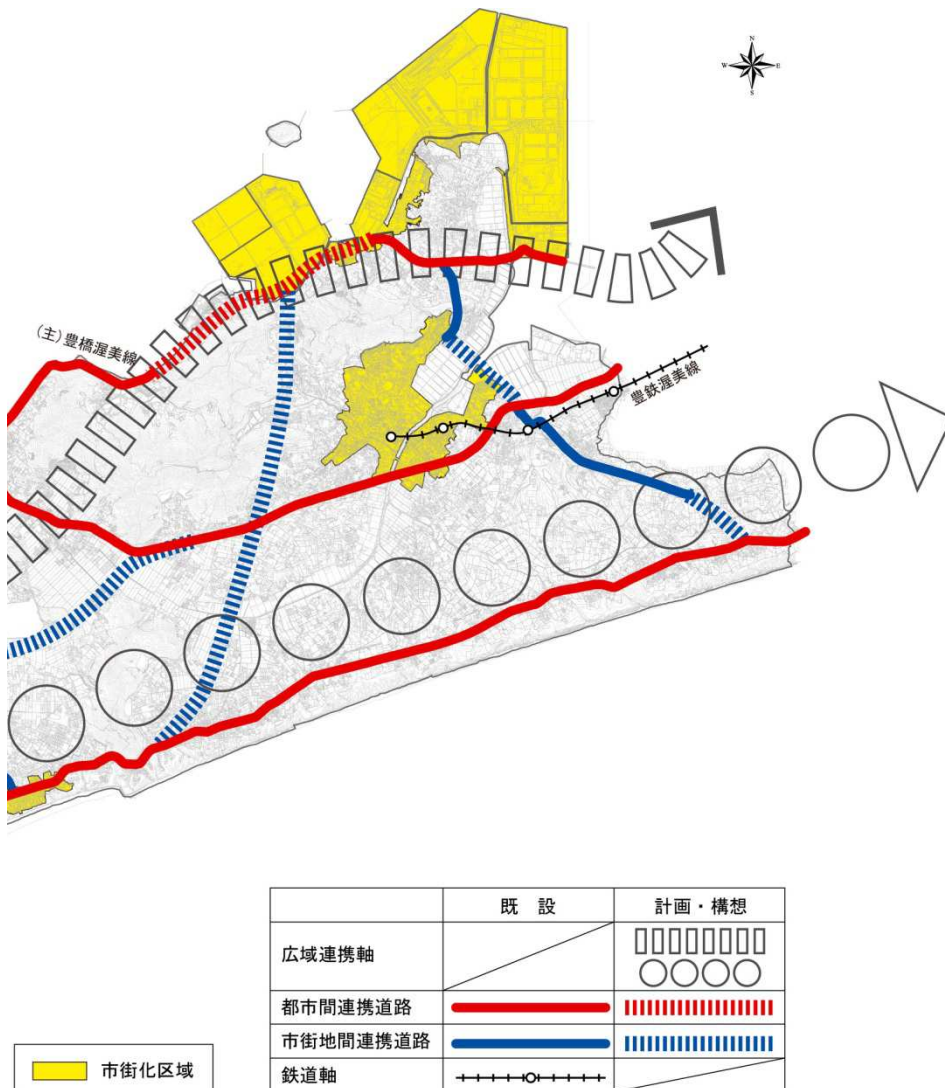


図 44 幹線道路ネットワーク図

②都市計画道路の整備方針

- ・（都）田原中央線、（都）田原駅前通り線、（都）浦片浜線については、路線の優先順位を見極めながら整備促進を図ります。
- ・本市の都市計画道路は、長期にわたり未整備となっている路線が残されていることなどから、道路網の見直しが求められています。そこで今後の見直しに関する基本的な考え方としては、将来都市構造で示した東西方向の3本の都市間連携軸（国道42号、259号、主要地方道豊橋渥美線）を南北方向に結ぶ機能の強化や代替機能の確保の観点から都市計画道路網の見直しを行います。

| 都市計道路 及び 構想路線名 | 道路の位置づけ |
|----------------------|---|
| (都)神戸蔵王線 | 田原市街地西部を南北に縦断し、国道42号及び渥美半島縦貫道路を結ぶ都市内幹線道路 |
| (都)田原駅前通り線 | 田原市街地中央部を南北に縦断し、三河田原駅、臨海市街地及び国道42号、渥美半島縦貫道路を結ぶ都市内幹線道路 |
| (都)田原中央線 | 田原市街地中央部を東西に横断する都市内幹線道路 |
| (都)姫島港線 | 田原市街地北部を東西に横断し、市街地内循環道路の一部をなす都市内幹線道路 |
| (仮)城下田原線 (仮)六連線 | 田原市街地東端を南北に通過し、国道42号、渥美半島縦貫道路を結ぶ都市内幹線道路 |
| (仮)大草白谷線 | 田原市街地西側を南北に通過し、国道42号、渥美半島縦貫道路を結ぶ都市内幹線道路 |
| (都)浦片浜線 | 主要地方道豊橋渥美線の通過交通処理を担い、渥美半島縦貫道路の一部をなす道路 |
| (都)豊橋鳥羽線 | 田原市街地南部を東西に横断し、豊橋市中心部や福江市街地方面を結ぶ主要幹線道路。 |

○幹線乗合交通（渥美線、路線バス、フェリー）

まちづくり・地域活性化を支える公共交通網の基軸機能として、行政の方針に基づき交通事業者が市民・地域・行政と連携し、高・中水準の運行を確保します。

- ・運行水準の維持向上、待合・乗継環境の改善などを図ります。

○コミュニティ乗合交通（ぐるりんバス、地域乗合タクシー等）

幹線乗合交通を補う地域互助機能として、地域コミュニティ・市・交通事業者が協働して、集落地域から市街地へ中・低水準の運行を確保します。

- ・待合・乗継環境の改善、必要に応じた運行内容の改善などを図ります。

○有償パーソナル交通（タクシー、福祉有償運送、貸切バス等）

交通事業者等が主体となり、行政・地域等の協働により、幹線・コミュニティ乗合交通で対応できない個人単位の移動を必要十分な水準で運行を確保します。

○政策交通（市街地バス、スクールバス等）

市街地活性化、福祉、観光、教育等の施策を実現するための移動を、市担当課が主体となり、関係者と連携・協力しながら必要十分な水準で運行を確保します。

- ・待合・乗継環境の改善、必要に応じた運行内容の改善などを図ります。

○その他の移動機能（企業送迎、助け合い活動等）

各公共交通のほか、企業活動における顧客や従業員の移動確保、社会福祉協議会等の福祉団体・地域における助け合いによる移動の確保を促進します。



図 48 田原市内の公共交通ネットワーク図（平成 27 年 10 月 1 日現在）

2. 公園緑地の方針

公園・緑地に関しては、「田原市緑の基本計画」（田原市シンボル公園ネットワーク計画）（平成19年3月策定）に基づき公園・緑地の整備・保全を図ります。

なお、本計画は、平成28年度以降に見直しを行い、策定後は、新たな計画に基づいて取り組みます。

○都市公園

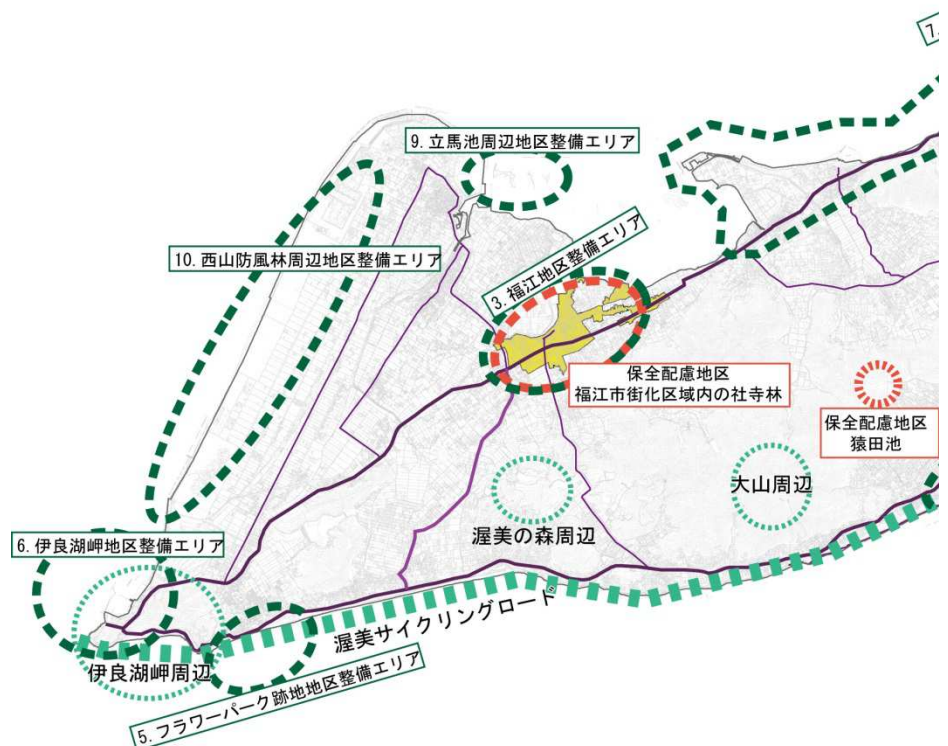
- ・市民一人当たりの面積 10m²の実現を目指します。
- ・計画中の都市公園の整備及び早期供用開始を図ります。

○保全配慮地区

- ・保全配慮地区については、今後も土地の改変等により緑地が消失することのないよう配慮します。
- ・市街化区域3地区（田原市街化区域内の社寺林、屋敷林及びため池、赤羽根市街化区域の社寺林、福江市街化区域の社寺林）、その他2地区（猿田池周辺、むくろじ湿原）については、環境資源の保全を図るため、周辺の土地利用との整合を図ります。

○緑化重点整備地区

1. 田原地区整備エリア：城下町の風格ある緑豊かな市街地景観の形成
2. 赤羽根地区整備エリア：魅力ある観光交流空間「海の交流拠点」整備
3. 福江地区整備エリア：まちの歴史を活かした「賑わい」と「癒し」空間の形成
4. サンテパークたはら地区整備エリア：魅力ある観光交流空間「農と緑化の交流拠点」整備
5. フラワーパーク跡地地区整備エリア：観光ニーズに沿った緑地の形成



- 6. 伊良湖岬地区整備エリア：市の主要な観光地として、観光資源とふれあえる空間の形成
- 7. 三河湾沿岸地区整備エリア：海洋レクリエーションの重点的展開
- 8. 臨海産業地域整備エリア：自然と産業が調和した地域の形成
- 9. 立馬池周辺地区整備エリア：地区の特性である広大な池や干潟の水辺空間の形成
- 10. 西山防風林周辺地区整備エリア：地域の自然や文化、営みを体験するネットワークの形成

○子どもの遊び場の確保

- ・子育て支援の観点から、子どもの遊び場、居場所となる公園等の整備を推進します。

○その他

- ・自然公園区域については、自然環境の保護・保全、多様な動植物の生息環境の保全等を図るとともに、体験型交流施設等の整備を目指します。また、保安林の適切な管理・保全をします。

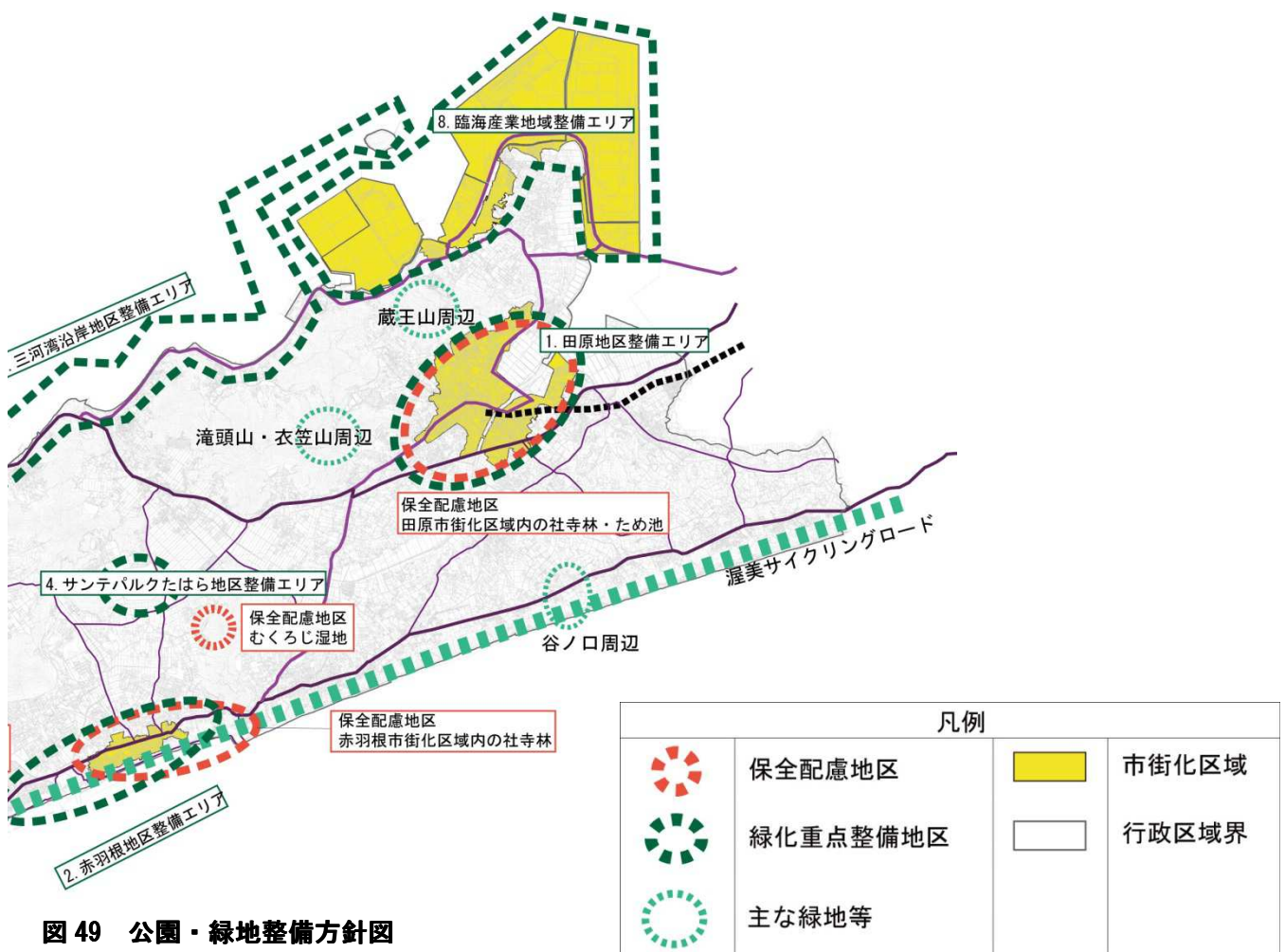


図 49 公園・緑地整備方針図

3. 河川・下水道の方針

1) 河川

河川については、次の方針に基づく取組を進めます。

- ・河川堤防の老朽化対策を推進します。
- ・河川及び水路のあり方を明確にする田原市河川・水路整備方針等を検討し、緊急性・重要性に応じて計画的な河川改修を図ります。
- ・多自然型護岸や親水護岸等の整備により親しみやすい河川環境の整備促進を図るとともに、河川沿いについては、くつろげる場所づくりを目指した遊歩道の整備を図ります。

2) 下水道

下水道については、次の方針に基づく取組を進めます。

- ・汚水については、公共下水道、農業集落排水の整備を引き続き推進するとともに、新たに伊良湖地区の公共下水道の整備を図ります。
- ・効率的な経営を図るため、公共下水道と農業集落排水の統合及び施設の利活用の方法を検討します。
- ・下水道汚泥等の長期・安定的な処理方法の確立を図ります。
- ・汚水処理については、整備計画に基づき施設の整備を図るとともに耐震化及び長寿命化を進めます。
- ・雨水処理については、整備計画に基づき排水区ごとに雨水処理施設の整備を図るとともに、施設の耐震化及び長寿命化を進めます。

4. その他都市施設の方針

1) 港湾・海岸

港湾・海岸については、次の方針に基づく取組を進めます。

○港湾

【重要港湾】

- ・港湾機能の向上を図り、港湾における地震・津波対策（高潮対策・耐震強化岸壁の整備、防波堤の改善等）を推進します。
- ・三河港における企業の集積及び立地企業の生産性や物流機能の向上を図るとともに、国道23号バイパスや東名・新東名高速道路へのアクセス路の整備を図ります。

【その他の港湾及び漁港】

- ・伊良湖港をはじめ市内の港湾・漁港については、利活用計画の策定やこれに基づく港湾整備（利便性の向上や港湾環境の改善など）を進めます。

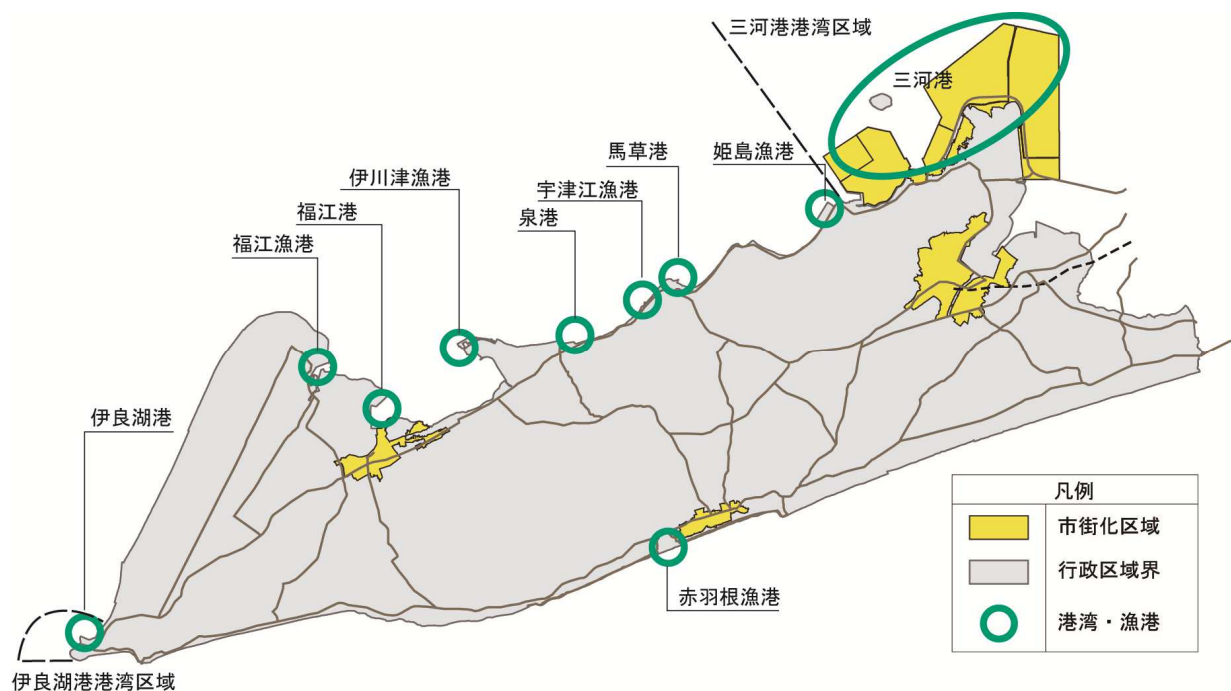


図50 港湾・漁港位置図

○海岸

- ・干潟の生態系に配慮した^{みお}濤の浚渫について検討し、事業実施を図ります。
- ・海岸侵食が進んでいる箇所については、砂浜等を保全する対策を図ります。
- ・海岸保全施設とその近接にある保安林など海水の進入による被害を軽減する効果を有する施設との一体的な整備を促進します。

2) 環境衛生

環境衛生については、次の方針に基づく取組を進めます。

○斎場・墓園等の整備

- ・斎場については、施設の老朽化が進んでいるため、施設の更新等を検討します。
- ・墓園については、今後も引き続き公共の墓園需要について検討します。

○し尿処理施設の整備

- ・し尿処理施設については、施設の老朽化が進んでいるため、施設の更新等を検討します。

○各種廃棄物の処理

- ・家畜排せつ物、農業系廃棄物、下水汚泥、一般廃棄物等の効率的な利用により、循環型社会の形成に資する廃棄物処理施設の整備については、エネルギー利用、処理コスト等を総合的に考慮して検討します。
- ・市内から排出される一般廃棄物の処理に対応するため、中間処理施設や最終処分場の整備を検討します。
- ・大規模な災害が発生した際、大量に発生が予測される廃棄物を処理できる施設整備を検討します。

3) 上水道

上水道については、次の方針に基づく取組を進めます。

- ・効率的な運営を図るため、水道施設全般の見直しを行います。
- ・順次老朽施設の更新を図るとともに、今後とも幹線を中心に耐震化を進めます。

4) 公共施設

公共施設に関しては、「田原市公共施設適正化計画」（平成26年12月策定）に基づき適正化に取り組んでいきます。

○公共施設適正化に向けた全体方針

- ・財政的な制約のみではなく、社会情勢や人口構成などの変化に伴うサービスニーズを把握し、それに見合った「機能の最適化」を図ります。
- ・市街地の活性化や施設の配置、まちづくりにおける役割などに配慮した「まちづくりの観点」から適正化を図ります。
- ・「質の確保と長寿命化」により、良質な行政サービスの提供やコスト縮減を図ります。
- ・「財産の有効活用」という観点から、未利用財産等の積極的な活用を図ります。

5) 人にやさしい街づくり

誰もが安全に利用しやすい施設づくりを進めるため、次の方針に基づく取組を進めます。

- ・バリアのない誰にでも暮らしやすく、移動しやすいまちづくりを進めます。
- ・公共施設、鉄道駅、道路空間を中心として、重要性の高い施設・場所から人にやさしいまちづくりを進めます。

6) その他

- ・農業、医療分野における専門性の高い高等教育機関の設立を検討します。
- ・学校や保育園等公共施設の跡地利用について検討します。
- ・高齢者が住み慣れた地域での生活を続けていけるよう、医療・介護・生活支援などが総合的に提供される体制づくりを進めます。

VII 住宅・宅地の方針

人口減少が予測される中、人口減少に歯止めをかけ、目標人口を達成するためには、住宅・宅地の整備を進めるとともに、様々なニーズにあわせた住宅・宅地の供給が必要となります。

そのため、以下の取組を進めます。

○市街地の住宅・宅地の方針

- ・低・未利用地の活用により住宅・宅地の創出を図るとともに、空き家の活用を図り、住宅の供給を推進します。
- ・まとまった私有地の低・未利用地については、良好な住宅地にするための方策を検討します。
- ・空き家、低・未利用地の活用については、共同建替えによる民間借り上げ賃貸住宅等の制度を活用し、住宅・宅地の供給を図ります。
- ・市街化調整区域からのまちなか居住ニーズや田舎暮らしニーズなど、様々なニーズに対応していきます。
- ・老朽木造住宅が密集した地域における共同建替え等への支援を行います。
- ・良好な街並み形成を図るため、適切な地区計画の設定を検討します。
- ・公共施設跡地について、住宅としての土地利用を検討します。
- ・高齢者向け住宅の計画的な整備を検討します。
- ・高齢者向け住宅（ケア付き住宅を含む。）や住宅リフォームなど、高齢者が暮らしやすい住環境の整備に取り組みます。
- ・市街地への民間賃貸住宅建設等の誘導を図り、まちなか居住ニーズへの対応を図っていきます。
- ・田原赤羽根土地区画整理事業を早期に進め、住宅・宅地の供給を図るとともに適切な地区計画の設定を検討します。

○市営住宅

- ・安心・安全な住環境の確保のため、高木住宅の建替を検討します。
- ・老朽化にあわせて、建替等を検討します。

○その他の地域

- ・津波対策等による住宅供給の必要性がある場合は、地域の実情と将来のビジョンに即して柔軟に対応を図ります。

○耐震改修の促進

- ・旧基準住宅（昭和56年以前に建築された住宅）の耐震化の促進を図り、適切なリニューアルを進めることにより住宅ストックの改善に努めます。



都市景観形成の方針

本市における良好な景観の形成を図るため、以下の取組を進めます。

○3層構造による景観づくりの推進

- ・身近な景観づくり：身近な生活空間における景観の向上を促進します。
- ・限界景観づくり：地区・地域の状況に応じたきめ細かい景観形成を誘導します。
- ・広域景観：エリアの特性に応じた景観形成基準による景観の誘導を図ります。

【海・山の景観エリア】

大自然の雄大さが見られる海岸の景観や本市におけるランドマーク的な山地景観の保全を図るとともに、より美しくする景観づくりを推進します。

【農の景観エリア】

まとまりと広がりのある農地景観を保全するために農業振興を図るとともに、農地景観を維持するために建築物等の立地を適切に誘導します。

【まちの景観エリア（市街地・集落地）】

市街地や集落地にある地域資源を保全・活用したまちづくりを積極的に進め、生活環境の向上やまちの活性化を図ります。

【沿道景観軸】

屋外広告物の適切な誘導や沿道の自然景観と調和した景観づくりを推進することにより、シンボリックな景観を創造します。

【河川軸】

沿岸地域との調和した景観づくりを推進することにより、楽しく快適に歩ける環境づくりを図ります。

○特徴的な景観を有する地区における重点的な景観形成の推進

特に景観形成が必要な地区である景観重点整備地区（候補地）において、実践的な景観づくりを推進します。

1. 田原城跡周辺地区
2. 三河田原駅周辺地区
3. 福江城坂周辺地区
4. 赤羽根地区
5. 白谷清水地区
6. 伊良湖岬地区
7. サンテパーク地区

IX

観光・交流の活性化に関する方針

観光・交流に関する取組は、自然豊かな地域としての広域的役割を果たしていくことや、本市の活力を支えていく上で重要な取組です。

特に、今後、定住人口が減少し、高齢化が進む赤羽根、渥美地域については、農業とともに地域の重要な産業になっていくものと考えられます。

そのため、次の取組を進め、観光・交流の活性化を図ります。

○伊良湖岬周辺観光整備

伊良湖岬周辺の散策ルートやサイクリングコースの充実、誘導サインや案内マップなどの改善、漁港の活用、物販・飲食機能の強化、駐車場の整備、国道42号と国道259号が結節する交差点改良等伊良湖岬周辺の観光整備を推進します。

伊良湖フラワーパーク跡地については、伊良湖岬周辺宿泊施設への吸引につながるような特徴的な施設整備を検討します。

○日本風景街道（シーニック・バイウェイ）の活用

半島全体の風景を鑑賞しながら周遊できる渥美半島菜の花浪漫街道については、風景、花の活用、サイン・標識なども含めた整備を図ります。

○三河田原駅及び周辺整備

中心市街地活性化基本計画に基づいた駅前及び周辺の街並み整備を検討します。

○歴史と文化、自然の散歩道の整備推進

シンボル公園ネットワークを活かした、歩いて巡る観光地づくりを推進します。

○農業体験施設等

農業や収穫の体験メニューや地産地消レストランなど、本市農業を観光に結びつけた拠点である農業公園サンテパークたはらを活用した観光ルート開発を推進します。

赤羽根、渥美地域については、農業を体験できる施設の整備を検討します。

○道の駅的环境整備（田原めっくんはうす、あかばねロコステーション、伊良湖クリスタルポルト）

道の駅における観光客へのサービス向上のため、トイレ環境の再整備、観光案内機能の充実、休憩所の改善等を順次実施します。

市内の道の駅をネットワーク化することにより、道路利用者に休憩・情報等のサービスの提供や市内物産の紹介、販売等を行い、市内及び他地域との交流の促進を図ります。

○太平洋ロングビーチ周辺における観光拠点整備

サーファー、釣り客の利用の多い弥八島周辺において、さらなる交流促進を図るための拠点整備を検討します。

○温泉・温浴施設開発の検討

温泉掘削の可能性、温泉活用ニーズ、温泉活用方策、費用対効果など様々な側面においての検証を踏まえた上で、観光客向けの温浴施設開発の可能性を検討します。

○港湾・漁港の利用

市内の港湾・漁港などを活用して海を楽しむことのできる環境整備の促進を図ります。

あかばねロコステーションと赤羽根港を活用した観光・交流施設としての整備を図ります。

三河湾プレジャーボート受け入れ施設の整備を検討します。

○自動車港湾の活用

全国でも有数の製造品出荷額を誇る臨海市街地において、自動車企業を対象とした産業観光の可能性を検討します。

○自然体験型施設

自然公園区域内に自然体験・観察施設等を整備し、自然とのふれあいを増進させるとともに、自然を学ぶことのできる場の充実を図ります。

汐川干潟トレイルや谷ノ口森林レクリエーション公園の整備を図ります。

○サイクリングロード等

田原豊橋自転車道については、太平洋岸での自転車歩行者専用道路の整備促進を図りますが、当面は、国道42号重複区間における自転車歩行者道の整備促進を図ります。

田原市自転車ネットワーク計画の検討を行い、観光レクリエーションの振興を図ります。

○その他

自然体験・観察施設周辺等については、くつろげる場所づくりを目指した遊歩道の整備を図ります。

今後地区別構想を策定する中で、地域資源を生かした観光・交流の活性化を促進します。

X

防災施設整備の方針

南海トラフ地震の発生により、半島全体にわたって被害が及ぶことが予想されることから、次の取組を進めます。

○地震対策

- ・住宅・建築物の耐震化の促進及び市街地・集落内の狭あい道路の解消を図ります。
- ・延焼を防止する緑地帯の形成や地震・火災の際の一時避難場所として機能する防災・避難緑地の整備を推進します。
- ・必要に応じて橋梁の耐震調査及び耐震改修等を図ります。
- ・老朽化した上下水道施設の管渠の更新に合せ耐震化を推進します。
- ・消防拠点施設である消防団詰所等の改修、整備を推進するとともに、計画的な耐震性防火水槽への更新を図ります。

○津波対策

- ・国道 42 号、259 号及び主要地方道豊橋渥美線について、災害に強い道路機能の確保を図ります。
- ・防波堤や防潮堤、海岸堤防等の耐震化、嵩上げ、粘り強い構造への改良及び背後地整備等を図ります。
- ・(県) 城下田原線について、土盛り、嵩上げ等により、津波防護機能を合わせ持った道路整備を促進します。
- ・緑の防潮堤、国道 42 号（堀切地区等）の嵩上げ等の津波防護機能を合わせ持った複合整備を促進します。
- ・津波浸水想定区域において、人工高台（津波避難マウンド）の整備を図ります。
- ・港湾部、2 級河川河口部等に整備された樋門の地震感知落下化、角落の壁体化及び陸^{りっこう}閘化を図ります。
- ・被災地と災害支援拠点地とを結ぶ「命の道」としての役割を担う渥美半島縦貫道路及び三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路）の具体化に向け、長期的な視点から整備促進を図ります。