



都市づくりの課題

本市の課題をまとめると以下のとおりです。

1) 市街地・集落の課題

- ・田原市街地は、本市の中心となる市街地であり、豊橋市をはじめ周辺都市との機能分担を考慮しながら、市民の市外への転出を抑制し、市外からの転入を増やせるような魅力ある市街地の形成が求められる。
- ・臨海市街地は、空地の多く残る企業用地への立地促進や操業環境の向上を図り、また、職住近接型の居住ニーズに対応した環境整備が求められる。
- ・赤羽根、福江の両市街地は、各地域の生活を支える拠点として、それぞれの特性に応じた機能の維持・充実が求められる。
- ・本市の市街化調整区域は、市域面積の約 9 割を占め、総人口の 6 割が居住しているが、市域西部等で人口減少や高齢化が顕著となっており、集落環境の維持が困難になると予測されているため、対応が求められる。
- ・中心市街地は、モータリゼーションの進展やショッピングモールの大規模店舗の郊外化などにより中心市街地の商業の衰退が進んでいるため、活性化を図る必要がある。
- ・面的な整備が困難な市街地については、共同建替えなども視野に入れた整備が必要である。
- ・市街地や集落内では、災害時の安全確保や良好な住環境の形成のため、道路・公園等の公共空間を確保していく必要がある。

2) 土地利用の課題

- ・用途地域の指定と現実の土地利用の動向に隔たりの大きな箇所が見られるため、適切な用途地域を検討する必要がある。
- ・田原市街地の準工業地域が指定されている幹線道路の沿道では、住宅や工場・店舗等が混在しているため、計画的な規制・誘導が必要である。
- ・田原市街地に工業専用地域が残されているため、ふさわしい用途地域を検討する必要がある。
- ・本市にある企業の従業員の市内定住を促進するため、居住環境等の整備・充実が必要となっている。
- ・農用地、森林の減少が見られることから、適切な土地利用コントロールが必要となっている。

3) 都市施設等の課題

①道路

- ・高速道路や新幹線などへのアクセスの改善を図る必要がある。
- ・渥美半島を縦貫する高規格道路が必要である。
- ・3つに分散した市街地を、20分程度でつなぐ道路整備が必要である。
- ・都市計画道路の整備率は60.7%となっており、また、未着手路線も2路線あることから、整備促進を図るとともに、必要に応じて見直しを行う必要がある。
- ・既成市街地、集落地については、狭あい道路の解消等に取り組んでいく必要がある。

②公共交通

- ・移動手段の確保のため、関係者が連携・協働した利用促進等に取り組み、運行を確保する必要がある。
- ・待合・乗継環境の整備に取り組み、利用者の利便性の向上を図る必要がある。

③公園

- ・市街地においては、あまり利用されていない公園もあることから、市民のニーズに合わせた整備が必要である。
- ・多様なニーズに応える公園施設の整備手法として、公園の計画づくりへの住民参加などを推進する必要がある。

④上・下水道

- ・上下水道施設については、老朽化した施設も見られるため、耐震化及び長寿命化を進めていく必要がある。
- ・下水道については、未整備地区が残されているため、整備促進を図る必要がある。

⑤河川

- ・緊急性の高い河川から順次整備を行い、治水対策を推めていく必要がある。
- ・親しみやすい河川環境の整備を進めていく必要がある。

⑥港湾

- ・三河港は、物流に支障をきたしている臨港道路の慢性的な渋滞の解消が必要である。また、国際競争力を有する港湾としての機能強化を図る必要がある。
- ・伊良湖港をはじめ他の港湾・漁港についても、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）を進めていく必要がある。

- ・伊良湖港は、本市の重要な玄関口の一つであることから、フェリーの利用について、地域交通と観光交通の両面から促進していく必要がある。

⑦防災

- ・臨海工業地域や全国屈指の農業地帯が被災すると、本市のみならず中部圏経済の衰退、企業の撤退等による雇用喪失等にもつながるおそれがあることから、産業基盤を守る対応が必要である。
- ・臨海工業地域は、高潮による浸水が想定されていることから、その対策が必要である。
- ・津波による浸水が想定されている区域に多数の市民が居住していることから、その対応が必要である。
- ・埋立地や砂州、川沿いの低地等で液状化の危険が高くなっていることから、その対応が必要である。
- ・高規格道路の整備により、被災時でも確実に機能する緊急輸送道路を確保する必要がある。
- ・緊急性の高い河川から順次整備を行い、土砂災害対策を進めていく必要がある。
- ・昭和 56 年以前の耐震性が低い市営住宅が残っており、その対応が必要である。

4) その他の課題

①観光・交流

- ・人口減少下においても生活サービスの低下を抑えるためには交流人口を増やしていく必要があり、豊かな自然や歴史・文化などの地域資源を活用した交流促進の取組が求められている。
- ・市全域での観光・交流の動きを拡大させるため、伊良湖をはじめとする拠点的な観光資源を中心に、魅力を高める施策を積極的に展開する必要がある。

②環境

- ・パークアンドライド等による公共交通の利用促進、自転車の利用促進、歩いて暮らせるまちづくりを推進し、環境負荷の低減に寄与する必要がある。
- ・市内の河川や三河湾などの公共用水域については、水質改善や汐川干潟のヘドロ対策を実施し、人と自然が共生できる環境施策を展開する必要がある。
- ・下水汚泥、家畜排泄物のバイオマス等のエネルギー化の検討が必要となっている。
- ・太平洋岸の海岸では海岸侵食が進んでいる箇所があることから、整備を進めていく必要がある。

③景観

- ・ほぼ全域が自然公園に指定された本市において、その主要な構成要素である海岸景観をはじめ、山地、農地、河川等の自然景観を保全する必要がある。
- ・田原城跡周辺における城下町の面影や、農漁業を生業として市内各所に形成された集落等の歴史・文化的景観を生かした、魅力ある市街地・集落景観の向上が望まれる。

-
- ・ 良好な自然景観や歴史・文化的景観を阻害するおそれのある建築物や工作物、屋外広告物等について、適切な規制誘導を図っていく必要がある。
 - ・ 人口減少の進行に伴い増加が予想される空き家や空き地が、周辺の景観を悪化させるおそれがあることから、それらの活用を促進するなどの対策が求められる。

④医療・介護

- ・ 医師不足が問題となっており、その対応が必要である。
- ・ 市民の生命に直結する高次医療利用のため、豊橋や浜松などへの広域的な交通環境の改善が必要である。
- ・ 高齢者の増加とともに介護サービスの利用者も増加しているため、適切なサービス量の確保が必要である。

⑤人にやさしい街づくり

- ・ 公共施設・鉄道駅、道路空間において、より使いやすい整備を進めていく必要がある。
- ・ 高齢者のまちなか居住ニーズに対応する住宅整備が必要である。
- ・ 特に高齢者の住宅に関しては、バリアフリー改修や耐震改修を促進させる方策を検討する必要がある。



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。
-----------	---

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。

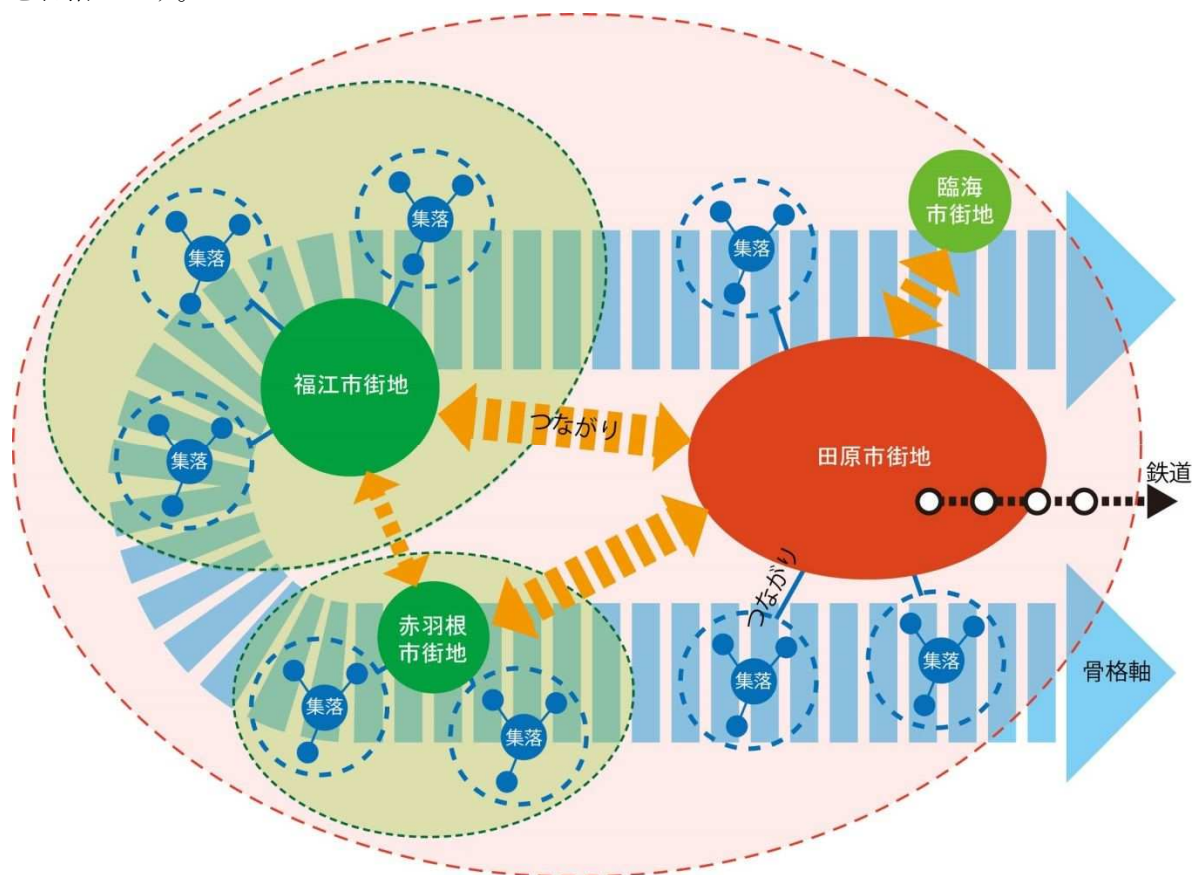


図 39 田原市の都市づくりの概念図

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が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

都市づくりの理念と方向に基づいて、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。

住民等が主体となって進めるまちづくり

住民等が主体となり、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

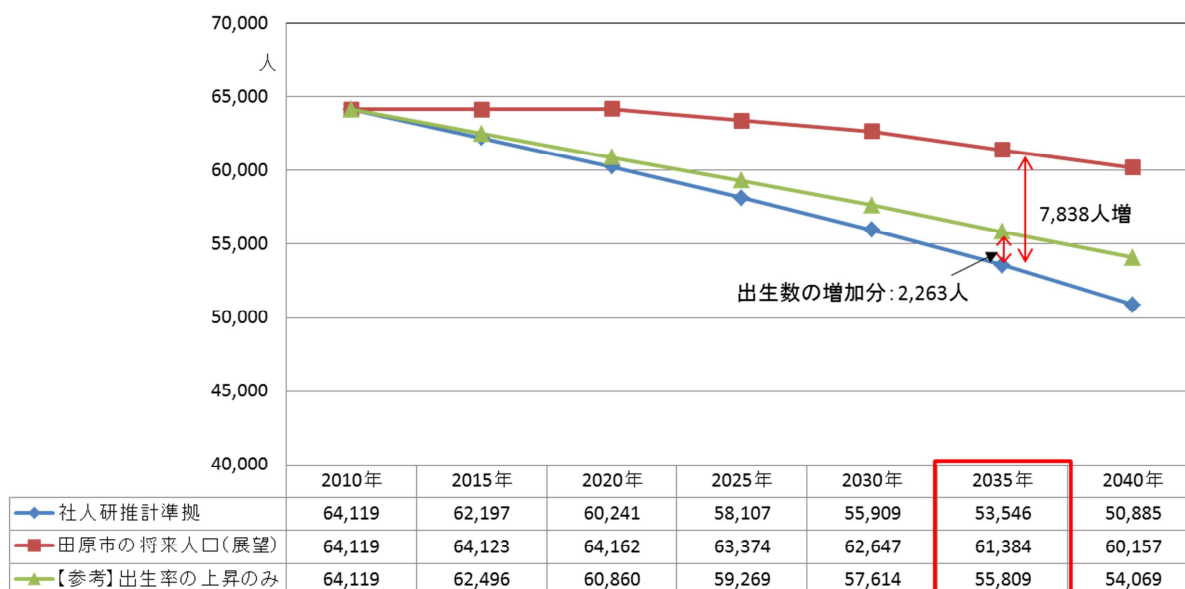
まち・ひと・しごと創生法に基づく“田原市人口ビジョン”で、本マスタープランの目標年次である平成47年（2035年）の将来人口（展望）を61,384人と設定していることから、本計画においてもこの目標人口を人口フレームとして設定します。

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、 教育 、交通 などの機能が最も 充実している田原市街地に誘導します。

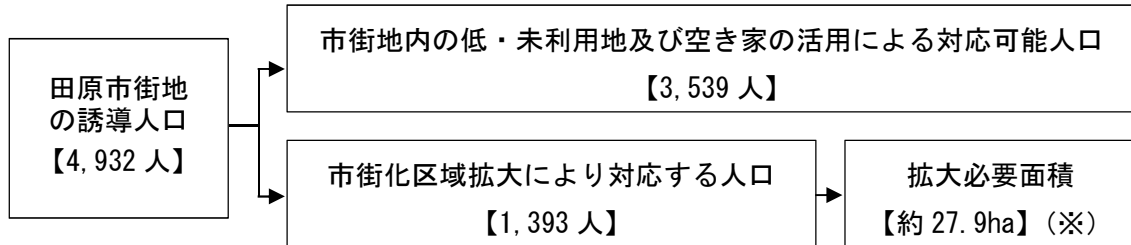
➡ 人口の誘導 (総数：5,332人)	田原市街地	4,932人
	赤羽根市街地	76人
	福江市街地	324人

※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。



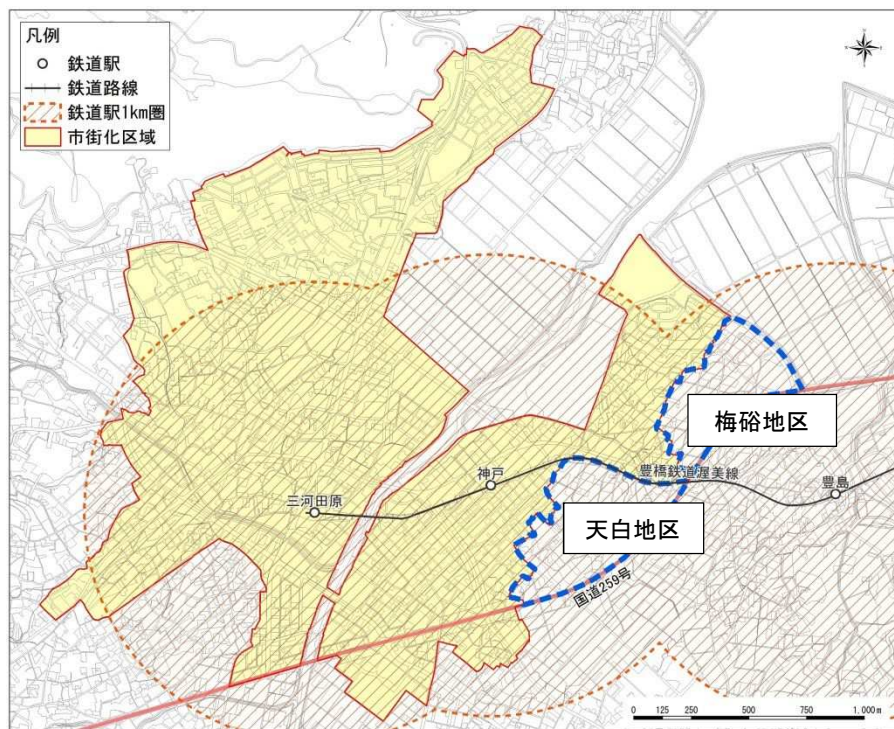
(4) 田原市街地における市街化区域拡大候補地の概ねの範囲と規模

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であること。
- ・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、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。

また、人口1人当たり販売額でみると本市は194.0万円/人となっていますが、周辺都市（東三河都市計画区域の構成自治体）と比較すると豊橋市が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

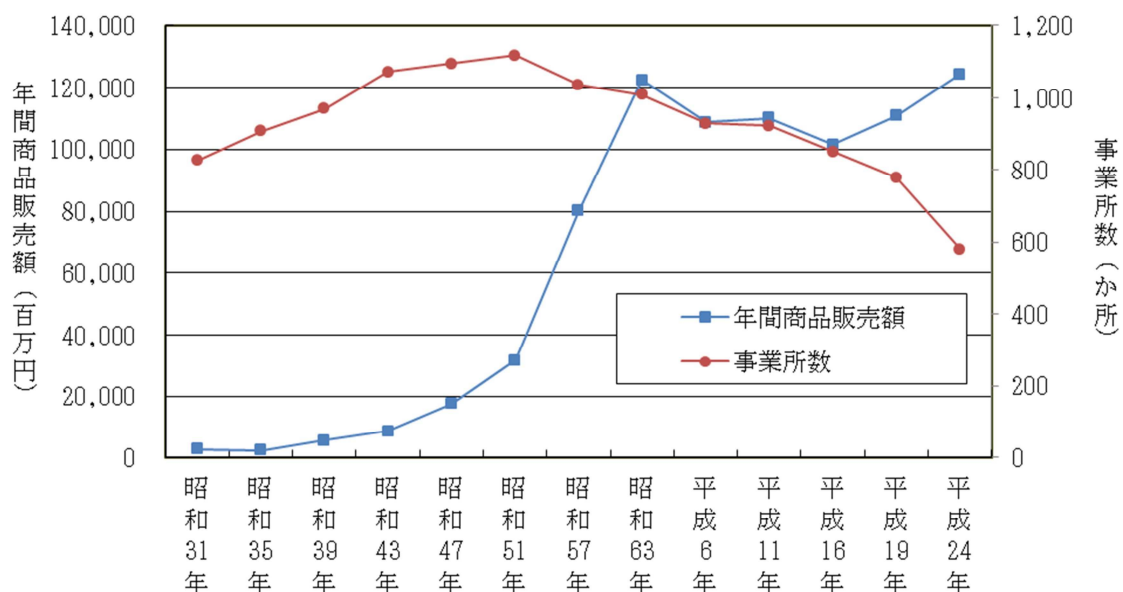


表9 本市の商業及び商業地域指定の状況

	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	2.6
	豊橋市	376,665	975,849	259.1	3.8
	豊川市	181,928	242,997	133.6	6.3
	蒲郡市	82,249	112,189	136.4	13.9
	新城市	49,864	40,037	80.3	2.0
愛知県全体(※)	5,135,963	11,239,500	218.8	2073.8	4.0

※名古屋を除く

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 各地域の人が田原地域で買い物する割合

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%

※上記旧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。

[\(H21 消費者購買動向調査 \(三河部における動向\) \(愛知県\)\)](#)

③工業用地

平成47年度には、現在、整備中である未竣工用地（田原4区）が竣工し、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聖地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

伊良湖岬周辺は、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。

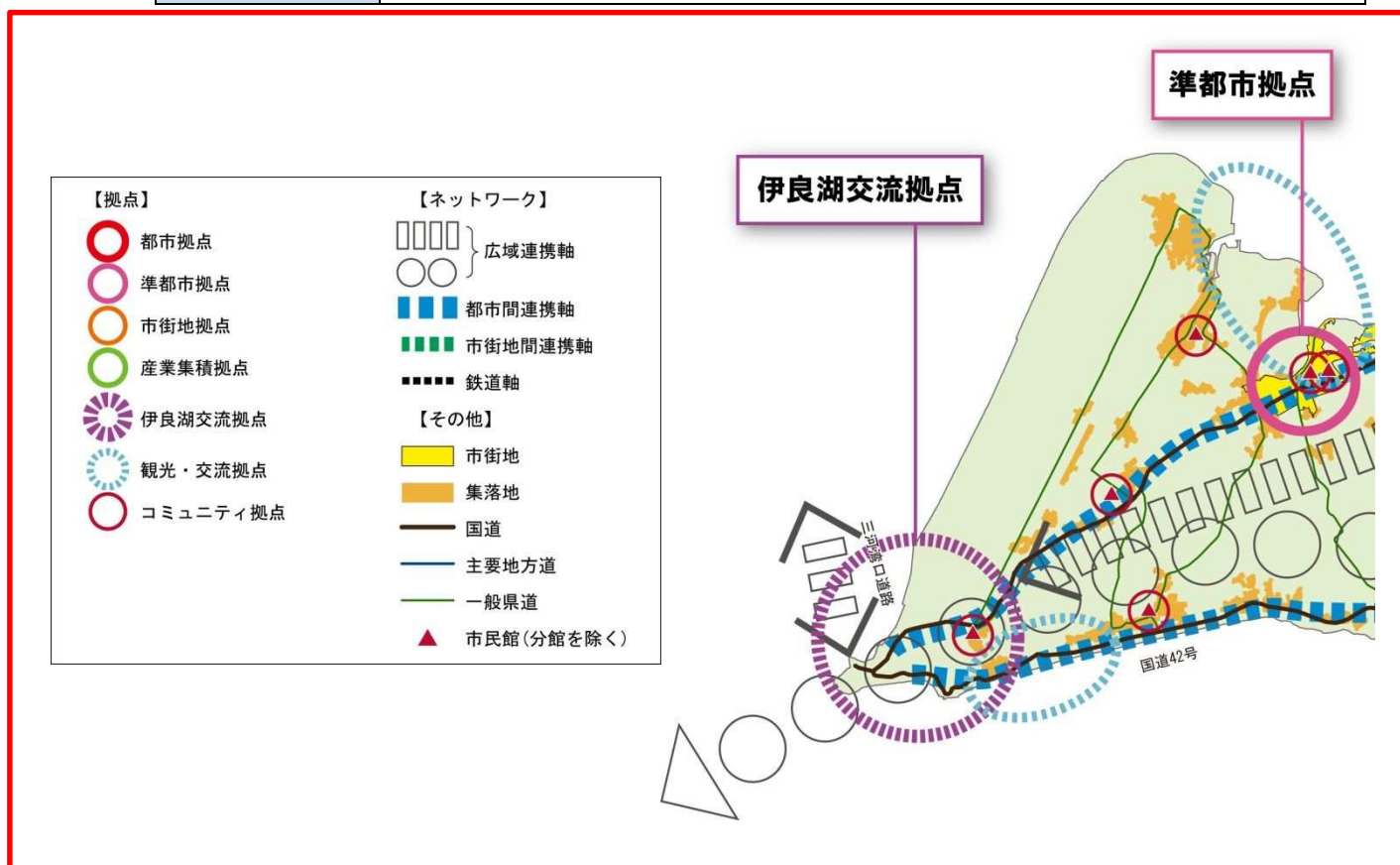
広域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 三遠伊勢連絡道路（伊勢湾口道路） ・ 渥美半島縦貫道路 ・ 三河湾口道路
-------	--

○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～臨海市街地) ・ (仮) 大草白谷線・(県) 赤羽根野田線 (臨海市街地～赤羽根市街地)
---------	---

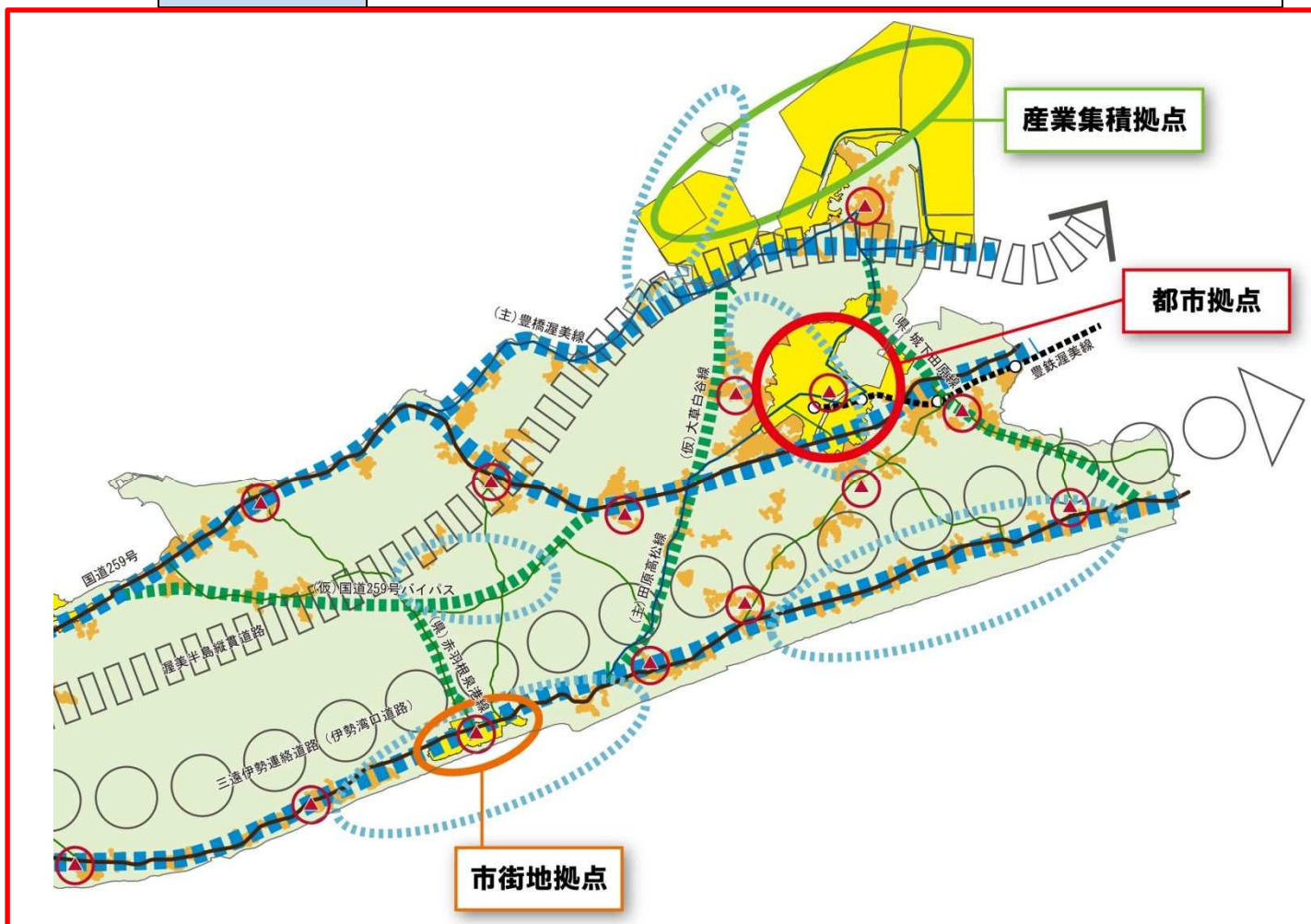


図 43 将来都市構造図

○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
-----	---