都市整備

～生活と産業を支える快適で質の高いまちの実現～

1 市街地整備

Ⅶ-1-(1) にぎわいのある魅力的な都心の形成 …… 217
Ⅶ-1-(2) 利便性の高い市街地の形成 …… 221
Ⅶ-1-(3) 多様なニーズに応える市街地定住の促進 …… 223
Ⅶ-1-(4) 憩いとうるおいをもたらす緑の空間の創出 …… 227

2 交通

Ⅶ-2-(1) 生活・産業を支える道路ネットワークの形成…… 229
Ⅶ-2-(2) 利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの形成… 233
Ⅶ-2-(3) 人と環境にやさしく安全で快適な交通まちづくりの推進… 235

3 上下水道

Ⅶ-3-(1) 安全・安心な水道水の安定供給の実現…… 237
Ⅶ-3-(2) 汚水の適正な処理による快適な生活環境の実現… 239

施策体系

小分野	施策名	施策の柱
1 市街地整備	(1) にぎわいのある魅力的な都心の形成	柱① 新たな交流拠点の形成
		柱② 快適な回遊空間の形成
		柱③ 快適で利便性の高い公共交通基盤の形成
	(2) 利便性の高い市街地の形成	柱① 主要な鉄道駅周辺地区等での良好な市街地の形成
	(3) 多様なニーズに応える市街地定住の促進	柱① 市街地における住宅・宅地の供給と取得支援の推進
		柱② 主要な鉄道駅周辺地区等での新たな宅地の供給
		柱③ 定住意欲を高める情報発信の充実
	(4) 憩いとうるおいをもたらす緑の空間の創出	柱① 市民の憩いの空間の確保
		柱② 緑あふれる快適な住環境の形成
2 交通	(1) 生活・産業を支える道路ネットワークの形成	柱① 物流ネットワークの強化と高規格幹線道路へのアクセス性の向上
		柱② 渋滞対策の推進
		柱③ 鉄道駅へのアクセス性の向上
	(2) 利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの形成	柱① 鉄道による名古屋市とのアクセス機能強化
		柱② 公共交通の質の向上
	(3) 人と環境にやさしく安全で快適な交通まちづくりの推進	柱① 先進技術を活用した安全で快適な交通まちづくり
		柱② 人と環境にやさしい交通社会の形成
3 上下水道	(1) 安全・安心な水道水の安定供給の実現	柱① 効率的な水運用の推進
		柱② 水道施設の適正な維持管理の推進
	(2) 汚水の適正な処理による快適な生活環境の実現	柱① 集合処理区域における適切な汚水処理の推進
		柱② 個別処理区域における適切な汚水処理の促進
		柱③ 下水道施設の適正な維持管理の推進

Ⅶ- 1 -（1） にぎわいのある魅力的な都心の形成

めざす姿

都心ににぎわいや交流を生み出す、快適な回遊空間が形成されている。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
都心１日当たり（5時～24時）の歩行者通行量 ①平日、②休日	①79,258人／日 ②71,960人／日 （2019年度）	↑
１日当たりの豊田市駅及び新豊田駅における乗降客数	52,164人／日 （2019年度）	↑
１日当たりのおいでんバス（豊田市発着路線）の利用者数	6,564人／日 （2019年度）	↑

施策の背景

●都心には、商業や行政等の機能が集積した都市の顔としての役割が求められることから、本市では市街地再開発事業などにより魅力的かつ利便性の高い都心形成を推進してきました。

●しかし、滞留できる憩いの空間が少ないことや、にぎわい空間の創出など多様化する市民ニーズへの対応が不足していること、公共交通機関の乗り継ぎが不便であることなど、都心の快適な空間づくりにおいてはまだ取組が十分とはいえない状況にあります。

●また、松坂屋豊田店が2021年9月30日に営業終了することが決定されており、周辺自治体では、大規模商業施設の開業が相次いでいるため、今後の都心のにぎわいへの影響が懸念されます。

●一方で、北地区市街地再開発事業によるKiTARAの開業、駅東口ペデストリアンデッキの延伸整備等により新たな歩行者動線が生まれ、新豊田駅東口駅前広場（愛称：新とよパーク）や豊田市駅東口まちなか広場（愛称：とよしば）の整備・供用により新たな公民連携モデルの試行的取組が動き出しています。

●今後は、2027年にリニア中央新幹線の開業（品川～名古屋間）が予定されており、これらを契機にまちづくりを進めることによって、都心の持続的なにぎわいや交流を創出することが求められています。

施策の柱

柱① 新たな交流拠点の形成

概　要	滞留できる憩いやにぎわいの空間を創出するため、豊田市駅東口における広場整備を進めます。また、多様な主体が活動する公共空間として、公民連携による管理・運営に取り組んでいきます。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	豊田市駅東口駅前・まちなか広場整備の進捗（年度末時点）	―	事業用地の取得 （2024年度）
	新豊田駅東口駅前広場整備の進捗（年度末時点）	―	整備を完了 （2022年度）

柱② 快適な回遊空間の形成

概　要	都心での回遊性を向上させるため、歩行者にとって安全で快適な道路整備等を行います。また、豊田市駅前の道路・広場等を活用して、にぎわいがあり、居心地の良い歩きたくなる空間を創出します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	停車場線公共空間活用実証取組の実施日数（２年累計）	―	10日 （2021～2022年度）
	都心内道路(西町若宮線)の整備の進捗（年度末時点）	―	工事継続実施 （2024年度）
	豊田市駅東口の施設整備（東口ペデストリアンデッキ）の進捗（年度末時点）	―	工事継続実施 （2024年度）
	都心内サインの再整備の進捗	―	10基設置 （2021年度）

柱③ 快適で利便性の高い公共交通基盤の形成

概　要	豊田市駅及び新豊田駅を中心とする交通結節点の利便性を向上させるため、豊田市駅や西口ペデストリアンデッキ、バスターミナルの再整備を行います。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	西口ペデストリアンデッキ・バスターミナルの整備の進捗（年度末時点）	――	**工事継続実施**（2024年度）
	豊田市駅の整備の進捗（年度末時点）	――	**整備を完了**（2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	豊田市駅東口駅前・まちなか広場整備事業	一般車等の交通動線を整理するとともに、人が滞留できる空間を整備することにより、回遊性を高め、にぎわいを創出
②	市道西町若宮線整備事業	道路の一部拡幅及び無電柱化整備等により、歩行者が安全で快適に回遊できる環境を整備
③	豊田市駅西口バスターミナル整備事業	バス乗降場所を豊田市駅西口に集約し、公共交通利用者の利便性の向上を図るとともに、快適な待合環境等を確保
	豊田市駅整備事業	豊田市駅の駅舎を改修し、鉄道利用者の利便性、快適性の向上を図るとともに、駅周辺のにぎわい創出を促進

まちなか広場の活用（とよしば）

歩道空間の活用

Ⅶ- 1 - (2) 利便性の高い市街地の形成

めざす姿

利便性が高く安全な市街地が形成され、市民が快適に暮らしている。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
都市計画区域内の人口（10月1日時点）	405,752人（2019年度）	↑
家族形成期にある世代（25歳～39歳）の転出超過数（直近4年度の平均）	598人（2016～2019年度）	↓
「快適な住環境が整備されているまち」として満足している市民の割合【出典：市民意識調査】	41.9%（2019年度）	↑

施策の背景

●本市では、市街地が分散していることを踏まえ、地域特性に応じた都市機能や生活機能等を集積・集約する場所を核として位置付け、まちづくりを推進しています。そして、それらの核と核とを公共交通（鉄道や基幹バス）や道路でネットワーク化した多核ネットワーク型都市構造の確立をめざしています。

●中でも、主要な鉄道駅周辺等において、利便性の高い公共交通サービスの確保や、道路・公園などのインフラの計画的な整備により、市民が快適に生活できる環境を確保します。そのため、土地区画整理事業等により効果的・効率的にインフラを整備し、宅地を供給することが重要となります。

●また、利便性の高い鉄道駅周辺地区等であっても、古くからの市街地では狭あいな道路が多く、災害時等に危険な箇所が存在するため、土地区画整理事業等による市街地整備を進めることにより、安全な住環境を確保していくことも求められています。

施策の柱

柱① 主要な鉄道駅周辺地区等での良好な市街地の形成

概　要	利便性が高く安全で安心な住環境を提供するため、土地区画整理事業等による一体的な市街地整備や、土地の共同化・高度利用化※1への支援を進めます。また、主要道路における電線類の地中化により、災害等の被害防止を図ります。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	土地区画整理事業による整備面積（4年累計）	――	27.3ha（2021～2024年度）
	無電柱化整備延長（年度末時点）	17.6km（2019年度）	19km（2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	土地区画整理事業（土橋、寺部、花園、平戸橋、四郷駅周辺、若林駅周辺）	宅地や公共施設等の計画的な配置と整備により、住みよい良好な住環境を創出
	新市街地整備事業	主要な鉄道駅の周辺等において、住宅需要に応える宅地を供給するとともに、都市機能や生活機能を確保し、居住誘導を推進
	優良建築物等整備事業（三河豊田駅周辺）	駅周辺において、一定規模以上の共同住宅の整備等に係る費用の一部を補助し、土地の共同化、高度利用化を促進

用語解説

※1　土地の共同化・高度利用化：細分化された土地について、複数の権利者による合意の上、土地を一つのまとまりとして、その敷地において高層ビルを建設する等、土地利用の有効活用を図ること

Ⅶ- 1 - (3) 多様なニーズに応える市街地定住の促進

めざす姿

多様な住宅・宅地が確保・供給され、ライフスタイル等に応じて選択できる。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
都市計画区域内の人口(10月1日時点)	405,752人 (2019年度)	↑
家族形成期にある世代(25歳～39歳)の転出超過数(直近4年度の平均)	598人 (2016～2019年度)	↓

施策の背景

●本市においては、製造業を中心とした活発な産業活動により、就職に伴う20歳前後の若者の転入が多く見られる一方で、25歳から39歳を中心とした家族形成期にある世代では転出超過の傾向があり、2009年度以後人口は横ばいの状態となっています。

●また、超高齢社会が到来し、今後の人口減少社会への転換等、更なる社会情勢の変化が想定されることから、市街地のスプロール化※1を防止しつつ、鉄道や基幹バスを始めとした公共交通等により、誰もが身近で公共サービスや支援を享受できる住環境の充実を図ることが必要となっています。

●年齢構成のバランスがとれた人口構成を実現していくためには、家族形成期にある世代の転出超過を抑制することが必要です。しかし、こうした世代が住宅に求めるニーズは、利便性の高い市街地での暮らしや静かな郊外での暮らしなど、家族形態やライフスタイルによって様々であるため、多様化するニーズに対応する住宅等の取得支援や情報発信を行い、市内での定住促進を図る必要があります。

●また、今後、社会情勢が大きく変化する中で、家族形成期を始めとした子育て世代や高齢者、低所得者などへの適切な支援を行い、誰もが安心して暮らすことのできる環境を整えることが必要です。

●本市では、基本構想で掲げる将来人口の実現に向け、「第3次豊田市住宅マスタープラン」において住戸増加量の目標値を示し、2027年までに7,100戸をめざしています。

用語解説

※1　スプロール化：無秩序に広がること

施策の柱

柱① 市街地における住宅・宅地の供給と取得支援の推進

概　要	家族形成期にある世代を中心とした市民の定住促進と市外への転出抑制を図るため、市有財産を含めた既存ストックを生かした住宅・宅地供給や住宅取得に係る支援を行います。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	宅地の供給支援数 (4年累計、市支援分)	―	2.75ha (2021～2024年度)

柱② 主要な鉄道駅周辺地区等での新たな宅地の供給

概　要	定住ニーズに応える交通利便性の高い住環境を提供するため、土地区画整理事業と民間開発の適切な誘導による新たな宅地供給を促進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	土地区画整理事業による宅地の整備面積(4年累計)	―	13.4ha (2021～2024年度)
	市街化調整区域内地区計画の活用による都市計画決定時の予定宅地数(4年累計)	―	700戸 (2021～2024年度)

柱③ 定住意欲を高める情報発信の充実

概　要	市内外の家族形成期世代を中心とした定住意欲を高めるため、訴求効果の高いメディア、イベント等を活用したPRなどを通じて、豊田市の魅力や住みやすさに関する情報発信を行います。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	PRウェブサイトの閲覧数	24,380件 (2018年度)	60,000件 (2024年度)

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	(再掲)優良建築物等整備事業 (三河豊田駅周辺)	駅周辺において、一定規模以上の共同住宅の整備等に係る費用の一部を補助し、土地の共同化、高度利用化を促進
②	(再掲)土地区画整理事業 (土橋、寺部、花園、平戸橋、四郷駅周辺、若林駅周辺)	宅地や公共施設等の計画的な配置と整備により、住みよい良好な住環境を創出
	(再掲)市街化調整区域内地区計画の活用	鉄道駅周辺や市街化区域に隣接する地域等において、民間事業者による宅地開発を誘導
③	(再掲)定住促進プロモーション事業	定住促進プロモーション「ファースト暮らすとよた」を通じて、市内外の家族形成期を中心とした世代へ豊田市の魅力や住みやすさのPRを実施

花園土地区画整理事業

区画整理前

完成イメージ図

四郷駅周辺土地区画整理事業

区画整理前

完成イメージ図

PR冊子「ずっと住みたいまち、豊田市」

移住・定住促進サイト「ファースト暮らすとよた」

Ⅶ- 1 - (4) 憩いとうるおいをもたらす緑の空間の創出

めざす姿

公園・緑地などの緑の空間がもたらす憩いとうるおいの中で、市民が快適かつ安全・安心に暮らしている。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
「公園や緑地が身近にあるまち」として満足している市民の割合【出典：市民意識調査】	56.8% (2019年度)	↑

施策の背景

●本市には、森林や矢作川を始めとする豊かな自然や公園等の多彩な緑が存在し、これらが市民の暮らしに憩いやうるおいをもたらしています。
●あわせて、公園は憩いやうるおいをもたらす空間としてだけではなく、災害時の避難場所としての機能も期待されます。
●一方で、市街地における緑が不足していることが一つの要因となって、ヒートアイランド現象が進んでいます。
●2020年3月末時点で185か所（総面積465.51ha）の都市公園の整備が完了しており、豊田市都市公園条例で定められた市民一人当たりの都市公園面積（10㎡／人）を上回っています。
●将来都市像を踏まえ、今後は持続可能な都市経営の視点から、公園の在り方について検討していく必要があります。
●また、高齢化の進展やライフスタイルが多様化する中で、公園は市民の健康づくりや地域活動の場としても利用されるようになりました。今後も、市民が活動・交流の場として快適に利用できる公園づかいを検討し、更なる利用の拡大につなげていくことが重要です。
●加えて、市民の快適な暮らしを確保するため、市街化区域を始めとする都市化が進んだ地域では、緑化促進による市民が身近に緑と触れ合うことのできる環境づくりが必要です。

施策の柱

柱① 市民の憩いの空間の確保

概　要	安心して快適に過ごすことのできる場を提供するため、中央公園の第二期整備事業等、計画的に公園整備を進めます。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	都市公園の整備数（4年累計）	——	3公園 (2021～2024年度)

柱② 緑あふれる快適な住環境の形成

概　要	日々の暮らしの中で身近に緑と触れ合える環境を充実するため、市民や事業者による緑化を促進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	私有地における緑地の整備面積 （4年累計、市支援分） ①都心、②都心以外	——	①200㎡ ②3,000㎡ (2021～2024年度)

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	身近な公園整備事業	歩いて行くことのできる身近な公園の整備を進め、市民のコミュニケーションやレクリエーション、憩いの場を確保
	中央公園第二期整備事業	誰もが憩うことのできる快適な空間を創出するとともに、都心や豊田スタジアムとも連携して多世代の交流を促進する空間を創出
②	民有地緑化促進事業	市民や事業者との共働により民有地の緑化を促進し、うるおいをもたらす緑あふれる空間を創出

Ⅶ-2-（1） 生活・産業を支える道路ネットワークの形成

めざす姿

市民を始め事業者や来訪者の誰もが円滑で快適に移動し、活動している。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
主要産業拠点のうち、インターチェンジへ10分以内に到達が可能な割合（年度末時点）	60.0%（2015年度）	↑
インターチェンジへ10分以内に到達可能な市民の割合（年度末時点）	54.8%（2015年度）	↑
市民一人当たりの渋滞損失時間	67.4時間（2014年度）	↓

施策の背景

●本市は、日本をけん引するものづくり産業都市であることから、効率的な産業活動を支える物流ネットワークの構築が求められています。産業活動の持続可能な展開のため、主要な物流路線の機能強化やインターチェンジへのアクセス性の向上など、更なる整備が必要です。

●一方、2027年に予定されているリニア中央新幹線の開業（品川～名古屋間）に合わせ、名古屋駅やリニア岐阜県駅（仮称）周辺では、駅への速達性を確保するための新たな道路網の計画・整備が進められています。本市においても、リニア開業による経済効果等の取り込みを図るため、この機会を捉え、市中心部からリニア駅や空港等への定時性や速達性を確保する主要な道路の機能強化やインターチェンジへのアクセス性の向上が必要です。

●また、本市の道路交通事情を見ると、活発な産業活動を背景に、朝夕の通勤時間帯を中心に交通量が多くなり、市内の至る所で渋滞が発生し、市民一人当たりの渋滞損失時間は、全国平均を上回っています。産業活動を維持しつつ快適な市民生活を実現するため、引き続き渋滞対策を推進する必要があります。

●加えて、高齢化が進展する中で、公共交通の需要の増加が見込まれるため、鉄道駅へのアクセス性の向上も求められています。

施策の柱

柱① 物流ネットワークの強化と高規格幹線道路へのアクセス性の向上

概　要	効率的な産業活動を支えるため、物流需要が高い主要な幹線道路の機能強化を推進します。また、広域移動の定時制や速達性を確保するため、インターチェンジへのアクセス性の向上を図る道路整備を推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	関連市道を含む主要な物流路線の整備延長（年度末時点）	5.6km（2019年度）	11.5km（2024年度）

柱② 渋滞対策の推進

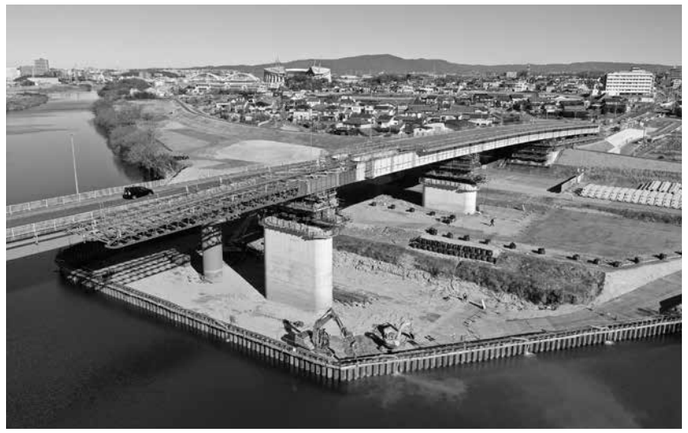
概　要	自動車での移動における円滑性や定時制を確保するため、交通の円滑化を図る道路整備を推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	改善が見込まれる主要渋滞箇所数（４年累計）	――	2か所（2021～2024年度）

柱③ 鉄道駅へのアクセス性の向上

概　要	鉄道駅への安全で快適な道路交通環境を確保するため、アクセス道路や駅前広場整備等を推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	鉄道駅アクセス道路の用地取得の進捗率（年度末時点）	16.0%（2019年度）	100%（2024年度）
	鉄道駅アクセス道路の整備延長（年度末時点）	0km（2019年度）	0.16km（2024年度）
	駅前広場の整備箇所数（4年累計）	――	1か所（2021～2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	豊田刈谷線整備事業	都市間交流を支える幹線道路として事業を推進し、交通の円滑化や物流の効率化を確保
	高橋細谷線整備事業	主要産業施設等へのアクセス機能の拡充を図るとともに、市民が安全で快適に移動できる道路環境を確保
	浄水駅北通り線ほか1路線整備事業	豊田北バイパスの整備に合わせて事業を推進し、交通の円滑化やバイパスへのアクセス性向上を確保
②	豊栄河合線整備事業	地域間を結ぶ幹線道路として事業を推進し、交通の円滑化や生活環境の安全を確保
③	若林東西線整備事業	若林駅付近連続立体交差事業に合わせ事業を推進し、若林駅周辺の交通の円滑化や若林駅へのアクセス性向上を確保
	西岡吉原線整備事業	若林駅付近連続立体交差事業に合わせ事業を推進し、若林駅周辺の交通の円滑化や若林駅へのアクセス性向上を確保
	越戸駅前広場整備事業	県道西中山越戸停車場線事業に合わせ事業を推進し、越戸駅へのアクセス性や利便性を向上



高橋細谷線

豊田刈谷線イメージ図

Ⅶ-2-(2) 利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの形成

めざす姿

市民や来訪者が、公共交通を快適に利用している。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
1日当たりのおいでんバスと地域バス・地域タクシーの利用者数	7,921人／日（2019年度）	↑
1日当たりの鉄道利用者数	72,910人／日（2018年度）	↑
代表交通手段における公共交通（鉄道、バス）の分担率【出典：総合都市交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告】	5.6%（2011年度）	↑

施策の背景

●本市の公共交通ネットワークは、名鉄三河線、名鉄豊田線、愛知環状鉄道やリニモといった鉄道等と、基幹バス・地域バス等により構成されています。近年、鉄道等及びおいでんバスの利用者数は増加していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で、2020年の利用者が大きく落ち込んだことにより、おいでんバスの運行を支える市の負担金額も増大しています。

●今後、少子化が進展する中で、学生などのバスの中心的な利用者の減少に伴う運賃収入の減少により、路線の維持が難しくなることが予想されます。将来にわたって市民が安心してバス利用ができるよう、利便性の向上等によりバスの利用促進を図るとともに、運行の効率化を通じた収益確保により、現行サービスを維持・向上していくことが必要です。

●また、バスの運転手不足により市内の民間バス路線が撤退し、おいでんバスの改編により補完を行いましたが、今後も縮小や撤退が続く可能性があります。民間バス路線の縮小や撤退の可能性に備え、将来を見据えた効率的なバスネットワークを構築する必要があります。

●一方で、自家用車を利用できない市民にとって、日常生活を送る上で、バスを始めとした公共交通は移動手段として欠かせない存在です。今後、高齢化の進展により、運転免許返納者の増加が見込まれることから、高齢者の利用を想定した対応が必要です。

●加えて、本市は、名古屋市と市民生活や経済活動において密接な関係があります。2027年にはリニア中央新幹線の開業（品川～名古屋間）が予定されていることから、鉄道による本市と名古屋駅間のアクセス性を向上し、県外からの観光客等の本市への呼び込みを図ることが求められます。

施策の柱

柱① 鉄道による名古屋市とのアクセス機能強化

概　要	鉄道による本市と名古屋駅間の移動時間短縮と輸送力・安全性を向上するため、名鉄三河線の複線化及び高架化を進めます。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	名鉄三河線若林駅付近の高架施設の整備延長（年度末時点）	0km（2019年度）	2.2km（2024年度）
	複線化事業に関連する道路整備に向けた設計の進捗（年度末時点）	――	設計を完了（2024年度）

柱② 公共交通の質の向上

概　要	バスの運行改善や、地域住民との共働による地域内のバス等の運行により、誰もが快適で利用しやすい公共交通を実現します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	バス運行の改善件数（4年累計）	――	40件（2021～2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	若林駅付近連続立体交差事業	若林駅付近の鉄道の高架化と側道整備により、地域住民の快適な移動環境を確保
②	基幹バス運行事業	市中心部や各地域を結ぶとよたおいでんバスを効率的に運行し、広域的な移動手段を確保
	地域内移動手段確保事業	地域住民と市の共働により地域内を走るバス等を運行し、地域特性や需要に応じた交通サービスを提供

Ⅶ-2-(3) 人と環境にやさしく安全で快適な交通まちづくりの推進

めざす姿

市民や来訪者が目的や状況に応じて、安全面や環境などに配慮した最適な交通手段により移動できている。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
交通事故死傷者数【出典：県警本部の公表数値】	1,800人（2019年度）	↓
運輸部門（自動車）におけるCO_2排出量	398,200t（2016年度）	↓
代表交通手段における自動車の分担率【出典：総合都市交通体系調査（豊田市パーソントリップ調査）報告】	73.3%（2011年度）	↓

施策の背景

●自動車産業において、CASEやMaaSと呼ばれる最新技術を活用した取組が著しく進展しています。

●本市でも、移動先進技術を活用した実証・実用化支援を行っており、また、その技術を活用し、地域課題解決や市民生活の向上に資する移動サービスとして実用化できる事業者を育成・支援することで、地域社会への定着を図ることが求められています。

●一方、市民の交通手段は自動車への依存の傾向が強く、中京都市圏全体と比較しても自動車の分担率が高い状況です。高齢者を中心に交通弱者の増加と、外出率の低下が懸念され、多様なニーズに対応した移動手段の確保が必要となります。

●また、超高齢社会が進展する中、交通事故死傷者数に占める高齢者の割合が増加していることから、高齢者等の交通弱者に対する交通事故対策が必要となっています。

●広大な市域、自動車依存という課題を抱える本市において、産学官連携など新しい仕組みを生かしながら、人と環境にやさしく、安全で快適な交通まちづくりを進めることが期待されています。

施策の柱

柱① 先進技術を活用した安全で快適な交通まちづくり

概　要	安全で快適な移動サービスを提供するため、規制緩和や先進技術の実証・実装及び地域課題・市民生活向上に資する移動サービスの担い手育成・支援を行います。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	先進技術を生かした移動に関する実証事業数	5事業（2019年度）	毎年度4事業以上（2021～2024年度）

柱② 人と環境にやさしい交通社会の形成

概　要	移動時の安全性向上や環境負荷軽減を図るため、目的や状況に応じた交通手段の使い分けを推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	エコ交通などの出前教室への参加者数（4年累計）	―	1,600名（2021～2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	先進移動技術等実証事業	規制緩和や各種支援事業を通じた先進技術実証の推進及び地域課題・市民生活向上に資する「移動サービス」の担い手育成・支援

Ⅶ-3-(1) 安全・安心な水道水の安定供給の実現

めざす姿

市民が安心して水道水を使用している。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
市民一人当たりの１日平均配水量	327ℓ／日（2019年度）	→
水質基準の不適合率	0%（2019年度）	→
水道施設における機器故障件数	124件（2019年度）	↓
水道管路の漏水・破損件数	88件（2019年度）	↓

施策の背景

●水道の理想像を示した国の「新水道ビジョン」を踏まえ、本市では、2015年に「新・豊田市水道ビジョン」を策定し、安全かつ良質な水道水の供給や既存水道施設の効率的な再編に取り組んできました。

●本市における１日の平均配水量は、2006年度には145,958m³／日でしたが、2018年度には138,130m³／日に減少しています。地域の人口変動や社会情勢の変化に伴い、今後も水需要の減少が見込まれることから、既存水道施設の供給能力が、実際の水需要を上回る可能性があります。

●また、水道の基盤の強化を趣旨とした2019年10月の「水道法」の改正に関連して、本市における水道施設の保有状況を把握した結果、法定耐用年数を超える施設や設備があることが確認されました。

●将来における維持管理・更新費用の増大や、耐用年数を超える水道施設が年々増加することで、漏水や設備故障等による断水のリスクが高まることから、水道施設の維持管理・更新を計画的に進めるため「水道ストックマネジメント計画※1」を策定し、2020年4月から運用を始めています。

●なお、水道水の水質は、法令で定められた水質基準を遵守することで、安全が確保されており、引き続き、安全かつ良質な水道水の供給体制を維持していく必要があります。

用語解説

※1　水道ストックマネジメント計画：水道施設（物理的資産）について、リスク評価を踏まえ、点検・調査計画及び修繕・改築計画を策定し、施設全体の更新を効率的に進めていくための計画

施策の柱

柱① 効率的な水運用の推進

概　要	ライフサイクルコスト※2を抑えつつ、地域における効率的で安定的な水道水の供給を確保するため、水量に見合った施設規模に見直しながら、施設の統廃合を実施します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	藤岡再編事業の進捗率（年度末時点）	0%（2019年度）	100%（2024年度）

柱② 水道施設の適正な維持管理の推進

概　要	水道水を安定的に供給するため、「水道ストックマネジメント計画」に基づいて、老朽化が進む水道管路や設備の更新を推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	目標耐用年数超過管路の更新率（年度末時点）	0%（2019年度）	23.8%（2024年度）
	目標耐用年数超過機械電気設備の更新率（年度末時点）	0%（2019年度）	34.2%（2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	藤岡地区給水区域再編事業	安全な水道水を安定して供給するため、藤岡地区において、県営水道等への配水系統の切替え・再編を実施
②	老朽管整備事業	水道ストックマネジメント計画に基づく、老朽管整備を実施
	老朽施設整備事業	水道ストックマネジメント計画に基づく、老朽施設整備を実施

用語解説

※2　ライフサイクルコスト：水道施設の建設費用のみならず供用期間における補修、改修などの維持管理費用及び最終の廃棄処分費用までを含んだ総費用のこと

Ⅶ-3-(2) 汚水の適正な処理による快適な生活環境の実現

めざす姿

衛生的な生活環境が確保され、市民が快適に暮らしている。

まちの状態指標

指標名	基準値	めざす方向
汚水処理人口普及率※1（年度末時点）	89.8%（2019年度）	↑
不適切な汚水処理に係る苦情件数	18件（2019年度）	↓

施策の背景

●汚水処理について、国は2026年頃までの概成をめざすという方針を打ち出しました。
●これを受けて、本市では、2015年度に「豊田市汚水適正処理構想」の見直しを行い、2025年度末の汚水処理人口普及率を95%まで向上させることを目標に掲げています。
●2019年度末時点での本市の汚水処理人口普及率は90%であり、全国平均（92%）や愛知県平均（91%）を下回っているため、下水道整備の推進と合併処理浄化槽への転換促進を両輪とした取組を着実に進めていくことが必要です。
●一方で、汚水処理の対応がなされていない場合や合併処理浄化槽の適切な管理が行われない場合には、悪臭や害虫が発生し、生活環境への悪影響が考えられるため、市民と行政がそれぞれの立場から適切な汚水処理に取り組んでいくことが必要です。
●また、本市では、下水道施設の老朽化の進展を見据え、2018年度に「下水道ストックマネジメント計画※2」を策定しました。将来において下水道施設を適切に管理していくためには、計画的な施設の点検・調査、施設の劣化状況に合わせた対策が必要です。

用語解説
※1 汚水処理人口普及率：行政区域内人口に対して、流域関連公共下水道、特定環境保全公共下水道、農業集落排水施設、コミュニティ・プラント、合併処理浄化槽などで汚水を処理できる人口の割合（%）のこと
※2 下水道ストックマネジメント計画：持続可能な下水道事業の実現を目的に、膨大な施設の状況を把握、評価し、長期的な施設の状態を予測しながら、下水道施設を計画的かつ効率的に管理すること

施策の柱

柱① 集合処理区域における適切な汚水処理の推進

概　要	水環境の再生・保全と住環境の改善を図るため、下水道整備と接続促進により適切な汚水処理を推進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	下水道の整備面積（4年累計）	―	350ha（2021～2024年度）

柱② 個別処理区域における適切な汚水処理の促進

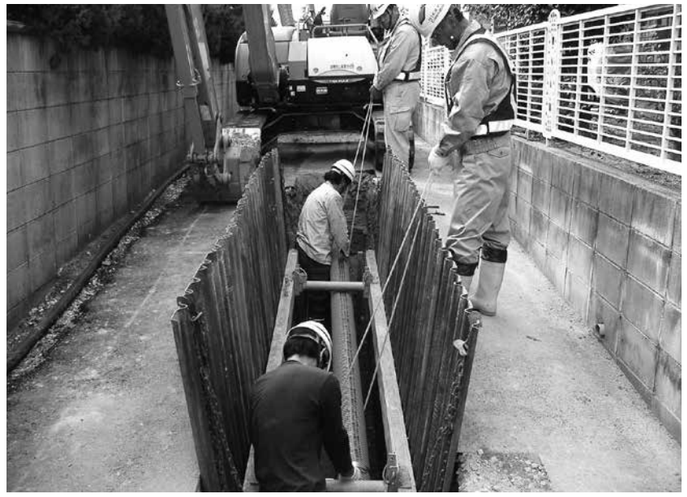
概　要	水環境の再生と住環境の改善を図るため、市民による合併処理浄化槽の設置と適切な維持管理を促進します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	単独処理浄化槽から合併処理浄化槽への転換基数	63基（2019年度）	毎年度130基以上（2021～2024年度）
	法定検査受検率	34%（2019年度）	38%（2024年度）

柱③ 下水道施設の適正な維持管理の推進

概　要	下水道施設を適切に管理していくため、「下水道ストックマネジメント計画」に基づいて、下水道施設の計画的な点検・調査を実施します。		
成果指標	指標名	基準値	目標値
	下水道管路の点検・調査実施率（年度末時点）	24.0%（2019年度）	88.0%（2024年度）
	下水道処理施設等の点検・調査実施率（年度末時点）	0%（2019年度）	87.2%（2024年度）

〈主な実践計画事業〉

柱	事業名	事業概要
①	下水道整備事業	下水道による整備の費用対効果が高いと見込まれる地域において、計画に基づき下水道整備を推進
②	合併処理浄化槽設置促進事業	水質保全と衛生的な環境維持のため、合併処理浄化槽の設置・転換に対し補助金を交付



下水道整備

合併処理浄化槽設置による衛生的な環境の維持

定期点検による合併処理浄化槽の適切な管理