



第2次新城市都市計画 マスタープラン

令和2年3月

(令和7年1月 改定)

目 次

序 章 3

1. はじめに.....	3
2. 計画の位置づけ.....	4
3. 期間	6
4. 対象区域.....	6
5. 都市計画マスタープランと地域計画の関係.....	7

第1章 概況の整理 11

1-1 広域的な位置づけ.....	11
1-2 歴史・文化・景観・観光.....	15
1-3 人口・世帯数.....	17
1-4 産業動向.....	23
1-5 土地利用状況.....	28
1-6 災害の状況.....	34
1-7 道路網・公共交通網の状況.....	35
1-8 都市機能.....	38
1-9 その他施設等の状況.....	41
1-10 財政.....	42
1-11 地域ごとのまちづくり計画.....	44

第2章 まちづくりの主要な課題..... 49

2-1 土地利用の課題.....	49
2-2 施設の課題.....	49
2-3 交通の課題.....	49
2-4 空き家に関する課題.....	50
2-5 環境に関する課題.....	50

2-6 産業に関する課題.....	50
2-7 集落に関する課題.....	51
2-8 防災に関する課題.....	51
2-9 観光・歴史・景観に関する課題.....	51
第3章 まちづくりの将来像	55
3-1 第2次新城市総合計画からみる将来展望.....	55
3-2 これからのまちづくり.....	56
3-3 将来都市構造.....	57
3-4 まちづくりの将来像.....	58
3-5 まちづくりの目標.....	59
第4章 まちづくりの方針	65
4-1 土地利用の方針.....	65
4-2 都市施設整備の方針.....	68
4-3 各種方針.....	71
第5章 重点施策	77
5-1 重点施策の設定.....	77
5-2 重点施策のイメージ.....	81
第6章 まちづくりの推進方針	85
6-1 まちづくりの基本原則.....	85
6-2 参加と協働によるまちづくりの推進.....	86
6-3 計画の進行管理.....	87
巻末資料	91
都市計画マスタープランの策定経過.....	91

序 章

1 はじめに	・ ・ 3
2 計画の位置づけ	・ ・ 4
3 期間	・ ・ 6
4 対象区域	・ ・ 6
5 都市計画マスタープランと地域計画の関係	・ ・ 7



Shinshiro City

1. はじめに

我が国は 2008 年（平成 20 年）をピークに全国的な人口減少期に転じ、少子・超高齢社会を迎えつつある中、本市においては先行して 1998 年（平成 10 年）以降減少期に転じ、2014 年（平成 26 年）には、愛知県内の市で唯一消滅可能性都市として指摘され、大きな衝撃が走りました。

そうした中であって、2016 年（平成 28 年）新東名高速道路新城 IC が開設し、2012 年（平成 24 年）に開通した三遠南信自動車道浜松いなさ JCT から鳳来峡 IC と併せ、東西の重要な広域幹線道路網が整備されたことにより、産業、観光・交流、医療など、各種方面での効果に期待が高まりました。また、中心市街地においては、夜店や軽トラ市の開催など、道路空間の新たな使い方による賑わいの創出や、周辺部における本市の自然を生かした体験型イベントの開催など、地域活性化の取り組みが進められてきました。

しかし、依然として人口減少に歯止めはかからず、20 年後の 2040 年（令和 22 年）の人口推計は約 33,000 人と、現在より 2 割以上の減少が予測されています。今後、中心市街地では店舗数の減少が進み、周辺部では過疎化による農業や林業の担い手不足が一層深刻化すると懸念されます。また、人口減少の問題は、単に人の数が減ることだけではなく、生産年齢人口の減少という大きな問題を含んでおり、老年人口が生産年齢人口を上回ってしまう急激な人口構造の変化が目の前に迫っています。生産年齢人口が減少すること、老年人口がこれを上回することは、非常に厳しい財政状況となることを示します。さらに、市全体として人口密度が低下してしまうと、生活利便施設、商業施設、医療機関などは経営が困難となり閉鎖に拍車がかかることで、これまでの生活水準が維持できなくなってしまう恐れもあります。

人口減少下において市民の生活を守り続けていくためには、魅力・求心力のある核をつくり、生活の拠り所となる施設を整えることが不可欠です。

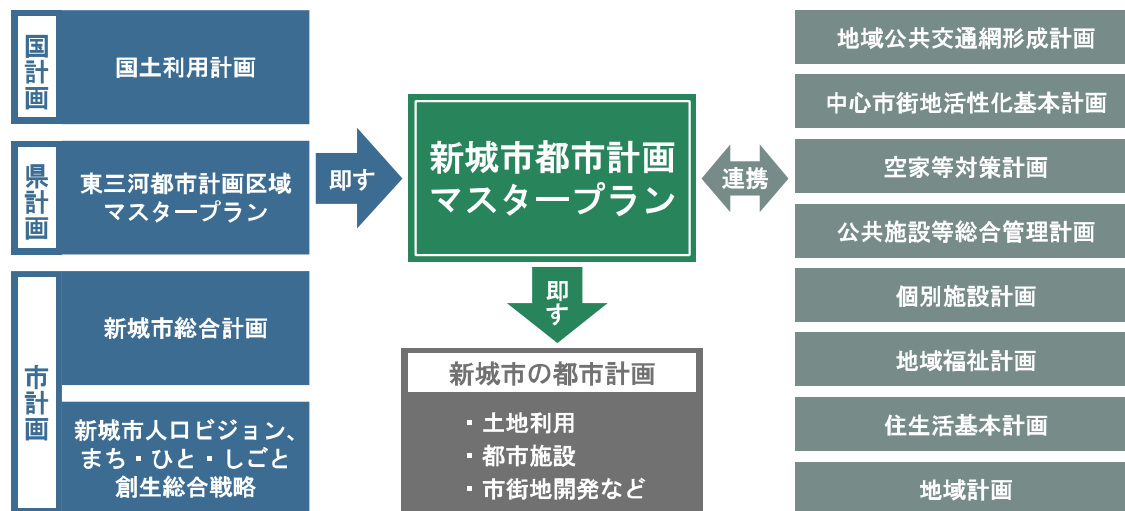
幸いにも、市の主軸である国道 151 号沿道には、交通需要に見合った開発動向が見られ、大手ホテルチェーンが市街地に進出しており、市の中心部には民間需要が見込めます。適時適切な誘導、規制、緩和により、民間の開発需要を活性化させ、市の中心核として都市機能を維持し、加えて、この中心核と地域との交通ネットワークを強化し、住み続けられる、持続可能なまちづくりを目指す必要があります。

社会情勢が大きく変化する中、限られた財源、限られた資源をいかに有効に、効率よく循環させ暮らしや経済へと還元できるか。持続可能なまちの構造へと転換し、安心し心豊かに暮らすことのできるまちとするため、まちづくりの方針を総合的・体系的に示し、今やらなければならないことを明確にするものとして、第 2 次新城市都市計画マスタープランを策定します。

2. 計画の位置づけ

(1) 計画の全体像

新城市都市計画マスタープランは、愛知県の東三河都市計画区域マスタープランや、新城市総合計画などに即し、各種個別計画と連携しながら策定しています。



■計画の全体像

(2) 第2次新城市総合計画（平成31年4月 新城市）

第2次新城市総合計画は、まちづくりの基本理念や将来像、行政経営の方針などを示した「基本構想」（目標年次 2030 年度（令和 12 年度））と、地域経営ビジョン、行政経営ビジョン、政策横断重点戦略、個別計画からなる「基本計画」（前期目標年度 2022 年度（令和 4 年度）、中期目標年次 2026 年度（令和 8 年度）、後期目標年次 2030 年度）の 2 層構造となっています。

将来の都市像 『つながる力 豊かさ開拓 山のあしんしろ』

目指すべき姿

- I 個性輝く多様な「ひと」が活躍しています
- II 快適で潤いある「ちいき」に暮らしています
- III 活力にあふれた「まち」になっています

重点戦略1 バランスのとれた年齢構成への転換を進めます
（まち・ひと・しごと創生総合戦略に定める基本目標に向けた取り組み）

重点戦略2 支える側として活躍したい高齢者（はつらつ世代）を支援します
（現役続行を望む高齢者、人生100時代に臨む中高年齢者などの活躍支援の取り組み）

重点戦略3 地域づくりに関わる人々（つながる市民）を増やします
（まちづくりの担い手として、市内に居住していなくても新城市に何らかの関わりがある人との“つながり”を強化する取り組み）

土地利用構想における重点的な取り組み

◇定住の選択肢となる暮らしの場の整備・確保

交通利便性の良い鉄道駅周辺などでの住宅地の整備や民間活力の誘導、生活環境の充実を図ることで、暮らしやすさを実感できる快適な住環境を創出します。また、新しい住民を呼び込むための付加価値の高い住環境の整備や企業誘致などにより増加する働く人の定住促進につながる取り組みを進めます。

◇地域コミュニティの維持・活性化と地域拠点機能の充実

地域住民の日常生活圏や均衡ある地域づくりに配慮しながら、公共施設等の適正配置や都市機能のコンパクト化も視野に入れた土地利用を進めます。地域中心核である鳳来総合支所及び作手総合支所周辺地域に生活基盤施設などを配置し、人口の集積を進めます。

◇市街地等の魅力の向上、賑わいの創出

市の中心核等への商業施設等の集積や既存市街地の低・未利用地の活用を行います。また、本市の持つ歴史資源、自然資源の魅力が最大に発揮されるまちづくりを進めるなど、まちの賑わいを創出します。

■基本構想の将来像と土地利用の基本戦略

出典）第2次新城市総合計画（H31.4 新城市）

(3) 新城市人口ビジョン（令和2年3月 新城市）

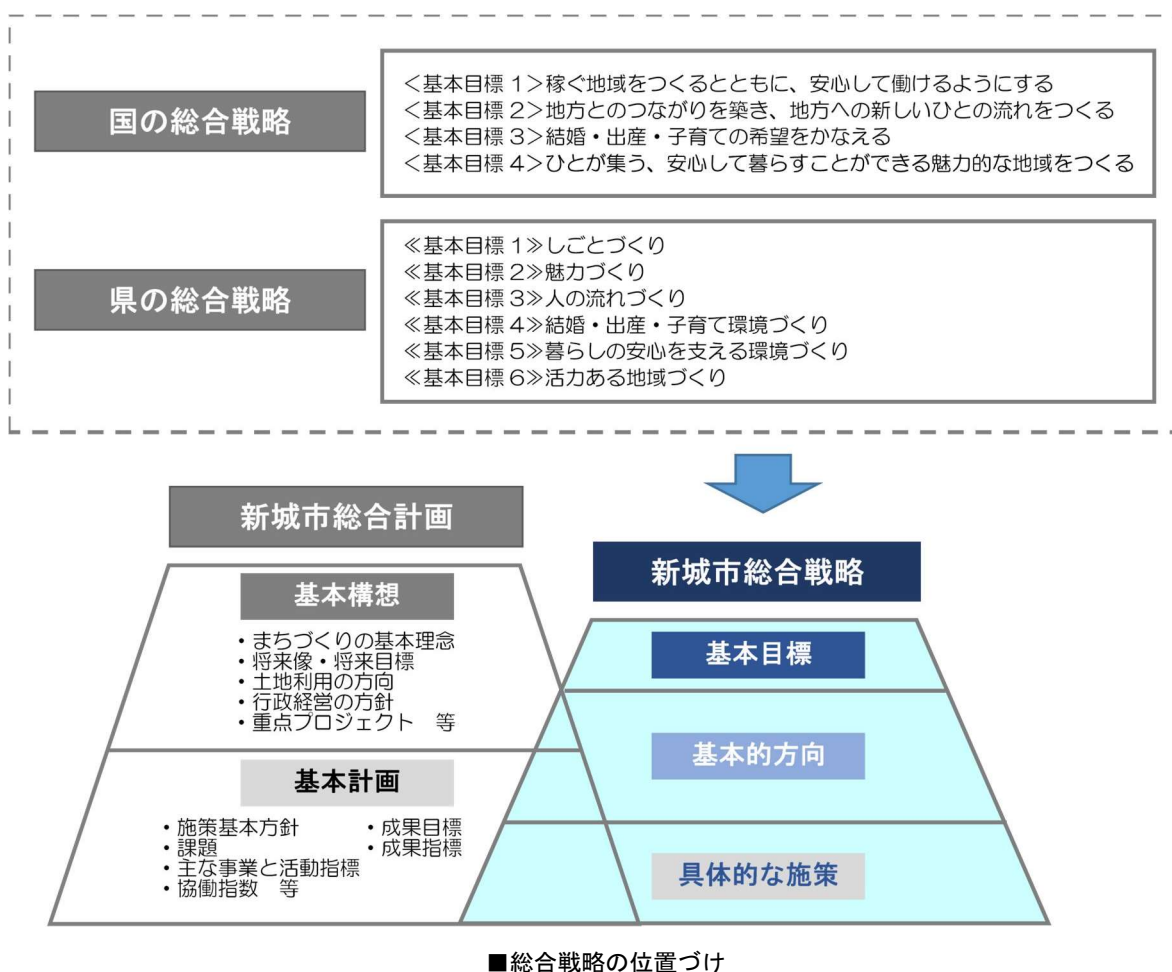
本市における人口の現状分析を行い、今後の人口の変化が地域の将来に与える影響の分析や考察から、人口減少問題について私たち市民が認識の共有をすること、また、目指すべき将来の方向を提示することを目的としています。この人口ビジョンを基礎とし、「新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」や「第2次新城市総合計画」を策定しています。

対象期間は、国の長期ビジョンの期間と整合させ、2060年（令和42年）までとしています。

(4) 新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月 新城市）

しんしろ創生の実現と、「新城市人口ビジョン」で定める将来の方向、「バランスのとれた年齢構成への転換」を達成するために、中期の基本目標や基本的方向、具体的な施策を定めたものです。

総合戦略の期間は2020年度（令和2年度）から2024年度（令和6年度）までの5年間とし、国が示す政策四分野ごとに基本目標を設定し、実現すべき成果に係る数値目標を定めています。



出典）新城市まち・ひと・しごと創生総合戦略（R2.3 新城市）

3. 期間

本計画の計画期間は、第2次新城市総合計画（2019年（平成31年）4月）及び東三河都市計画区域マスタープラン（2019年（平成31年）3月）の目標年次が2030年度（令和12年度）であることから、翌年の2031年度（令和13年度）とします。

4. 対象区域

本計画の対象区域は、一体的なまちづくりを目指すため、都市計画区域、準都市計画区域及び都市計画区域外の市全域とします。



■計画の対象区域

5. 都市計画マスタープランと地域計画の関係

2005年（平成17年）10月1日、旧新城市、旧鳳来町、旧作手村の3市町村の新設合併により誕生した新城市は、第1次総合計画において「協働」のまちづくりによる「市民自治社会の実現」を掲げました。これからの地方分権時代には、地域やそこに住む住民が、創意工夫をこらして自立的な地域運営をしていくことが重要であり、自治体の運営については、地方自治法など既存の法令には定められていない事項についても独自の姿勢を明確にしていくことが必要であることから、2013年（平成25年）4月、そのルールブックとなる「自治基本条例」を施行しました。

そして、地域事情を踏まえた施策を適切なときに実施するためには、地域をよく知る、地域に暮らしている住民の意見が重要であるため、現場で解決する仕組み、地域の特色を生かした地域ごとの市民意見を市政に反映し、身近な地域課題を素早く解決する仕組みとして自治基本条例に基づき、市内に10の地域自治区を設置しました。

この地域自治区では、地域の将来像や地域づくりの方向性、住民の思いなど、地域住民が共有するものとして地域自治区ごとに「地域計画」を策定しています。

都市計画マスタープランの上位計画である第2次新城市総合計画では、この地域計画と相互補完の関係性を保ちながら、まちづくりを進めていくとあり、都市計画マスタープランにおいても、同様に相互補完させながら都市計画に関するまちづくり、地域づくりを進めていくものとします。

地域自治を推進するしくみ



■地域自治区の位置関係

出典) 地域自治区制度の概要 (新城市ウェブサイト)

■地域を推進する仕組み

※生産年齢人口、老年人口：年齢3区分人口といい、年少人口は15歳未満人口、生産年齢人口は15～64歳人口、老年人口は65歳以上人口を示します。

※生活利便施設：医療・福祉施設、商業施設など、日常生活に必要な施設のことです。

※都市機能：医療、福祉、子育て支援、教育文化、商業など都市の生活を支える機能であり、都市の持つさまざまな働きやサービスのことです。

※持続可能なまちづくり：狭義には、地球環境への負荷を低減するため、都市機能の集約化や低炭素建築物の整備促進を図り、都市活動に起因する二酸化炭素排出量の増大を抑え都市の低炭素化を図っていくことです。広義には、持続可能な開発目標（SDGs、Sustainable Development Goals）が指し示すように、誰一人取り残さない社会を実現し、人口減少、高齢社会においても人々が快適で便利な生活を享受し、災害への強靱性を高め、活力と魅力のあるまちとして住み続けられるよう、官民が協力し既存ストックを有効活用しながら、持続可能な都市経営を行っていくことです。

第1章 概況の整理

1-1 広域的な位置づけ	・ ・ 11
1-2 歴史・文化・景観・観光	・ ・ 15
1-3 人口・世帯数	・ ・ 17
1-4 産業動向	・ ・ 23
1-5 土地利用状況	・ ・ 28
1-6 災害の状況	・ ・ 34
1-7 道路網・公共交通網の状況	・ ・ 35
1-8 都市機能	・ ・ 38
1-9 その他施設等の状況	・ ・ 41
1-10 財政	・ ・ 42
1-11 地域ごとのまちづくり計画	・ ・ 44



Shinshiro City

第1章 概況の整理

1-1 広域的な位置づけ

(1) 広域的な位置づけ

本市は、愛知県東部の東三河地域の中央に位置する人口約46,000人の市であり、東は静岡県浜松市、北は設楽町・東栄町、西は豊田市・岡崎市、南は豊川市・豊橋市と接しています。

また、東三河地域のうち、新城市・設楽町・東栄町・豊根村は、奥三河地域と呼ばれているほか、愛知県の東三河地域、静岡県の遠州地域（浜松市など）、長野県の南信州地域（飯田市など）は、古くから三遠南信地域と呼ばれ、県境を越えた地域的なつながりが深いものとなっています。



図1 新城市位置図

東三河地域：豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市、設楽町、東栄町、豊根村

奥三河地域：新城市、設楽町、東栄町、豊根村

三遠南信地域：東三河地域

遠州地域（浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、牧之原市、森町）

南信州地域（飯田市、伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村、松川町、高森町、阿南町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村）

(2) 広域計画での位置づけ

① 東三河都市計画区域マスタープラン（平成 31 年 3 月改定 愛知県）

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、長期的な視点にたった都市の将来像を明らかにし、人口、ヒトやモノの動き、土地利用の動向、公共施設の整備などについて将来の見通しを踏まえ、基本的な方向性を愛知県が広域の見地から定めるものです。

対象範囲は、豊橋市、豊川市、蒲郡市、田原市の行政区域全域と、本市の行政区域の一部（新城地区）です。

基準年次を 2018 年（平成 30 年）として概ね 20 年後の都市の姿を展望し、市街化区域の規模や都市施設の整備目標などについては、2030 年（令和 12 年）を目標年次として定めています。

自然や歴史を活かし、多様な産業が生まれ、豊かな暮らしを実感できる都市づくり

「元気」

豊かな自然や歴史を活かし、三河港臨海部を中心に集積した工業、県内で最も盛んな農業、レクリエーション・温泉などの観光資源など、多様な産業が育まれる都市づくりを進めます。

「暮らしやすさ」

まちなから郊外の暮らしに至るまで、都市機能や生活利便性、地域のコミュニティを維持しながら、豊かな暮らしを実感できる都市づくりを進めます。

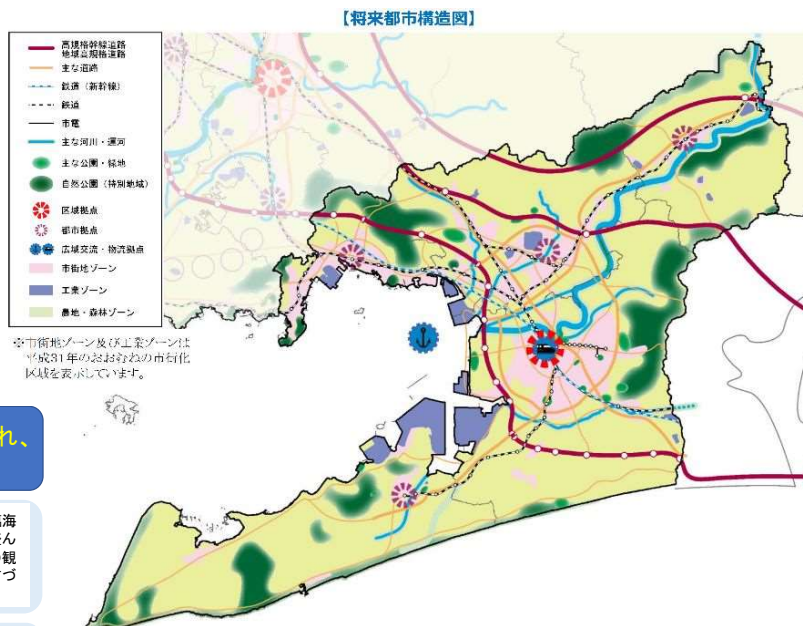


図 2 基本理念と将来都市構造図

出典）東三河都市計画区域マスタープラン（H31.3 愛知県）

② 第 2 次三遠南信地域連携ビジョン（平成 31 年 3 月改定 三遠南信地域連携ビジョン推進会議）

第 2 次三遠南信地域連携ビジョンは、テーマを「三遠南信流域都市圏の創生」とし、三遠南信地域の目指す方向性を定め、持続可能な地域づくりを目指す方針です。

対象範囲は、愛知県東部の東三河地域、静岡県西部の遠州地域、長野県南部の南信州地域です。

計画期間は、2019 年（平成 31 年）を基準年次とした 12 年間を各期 4 年の 3 期に分け、各期の最終年度に重点プロジェクトの評価、見直しを行います。

三遠南信地域連携ビジョンは、三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）が推進しており、SENA 及び関係団体は、ビジョンの推進に寄与する事業を実施しています。また、SENA は事業実施のためのプラットフォームづくりを進め、ビジョンの進捗状況の把握と重点プロジェクトの推進を行っています。

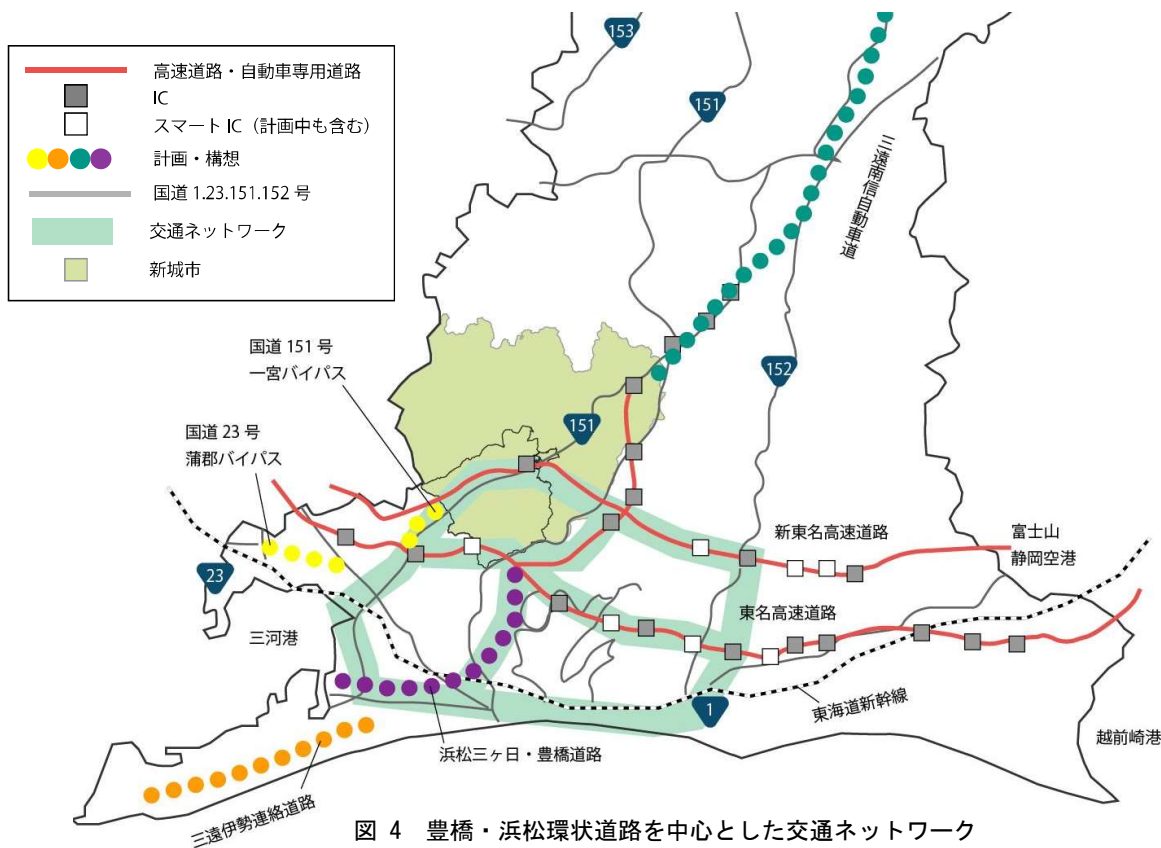
※市街化区域：都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域および概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことです。

※都市施設：生活に必要な都市の骨組みを形作る施設で、道路や鉄道などの交通施設、公園などの公共空地、上下水道などの供給・処理施設、学校などの教育文化施設、医療・社会福祉施設など、都市計画法第 11 条で定められたものです。

基本方針	推進方針
1  中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成	I 人と物の交流促進 - 交流を促進する道路交通網の整備・活用 - 交流を促進する鉄道交通網の整備・活用 II 情報の交流促進 - 情報通信技術の高度化に伴う基盤の整備 - 県境を越えた情報共有の推進
2  革新を取り込む産業創造圏の形成	I 既存産業の活力増進 - 人材・労働力の育成・確保 - 広域的な産業連携の促進 - 流域自然資源の広域的な有効利用 II 産業創造力の強化 - 企業誘致と特徴ある産業クラスターの形成 - 技術革新に対応した新産業の創出 - ソーシャルビジネスの育成と起業支援
3  流域文化創造圏の形成	I 多様な地域資源を活かした広域観光の推進 - 広域観光プロモーションの推進 - 広域観光を推進するネットワークづくり II 地域固有の文化財や自然環境の保存と継承 - 文化財の保存・活用 - 環境保全活動の推進 - 流域文化の普及と人材の育成・確保
4  安全安心な広域生活圏の形成	I 地域住民の安全安心の確保 - 広域的な医療や福祉の連携 - 広域的な健康づくり事業の推進 - 広域防災体制の充実 II 定住推進モデルの形成 - 移住・定住事業の広域連携の推進 - 未利用施設などの広域的な有効利用
5  地域の持続的発展に向けた人材集積地の形成	I 次世代を担う人材の育成・確保 - 地域を担う人材の育成 - 持続的発展を支える人材の確保 - 人材交流の促進 II だれもが輝く地域づくり - 多文化共生の基盤づくり - 女性や高齢者の社会参画の促進

図 3 地域連携の方針

出典) 第2次三遠南信地域連携ビジョン



出典) 第2次三遠南信地域連携ビジョンに加筆

（３）広域的水源地としての役割

県土の約 1 割を占める広大な市域(499. 23km²)の約 8 割を占める森林は、本市最大の特徴であり、市内に宇連ダムや大島ダムを抱えるなど東三河地域の水源地域として重要な役割を果たしています。また、市域の約 3 割が天竜奥三河国定公園や桜淵県立自然公園などの自然公園区域に指定され保護されています。

作手地区の巴山を源とする巴川は、分水点で豊川水系巴川と矢作川水系巴川に分かれ、東三河地域のほか西三河地域の水源の役割をも果たしています。

この豊川水系巴川は、段戸高原（設楽町）を源とする豊川（寒狭川）と合流し、豊川本流となり豊川市、豊橋市を経て三河湾へと注がれています。

また、宇連川から分水する豊川用水は蒲郡市や田原市、静岡県湖西市まで行き渡り、この地域の農業、工業における今日の発展の礎となっています。

市域を覆う豊かな森林や、豊川をはじめとする大小多くの河川は水と緑のネットワークを形成し、この地域に潤いを与えるとともに豊かな生態系の維持に重要な役目を果たしています。



図 5 豊川用水の施設

出典) 独立行政法人水資源機構ウェブサイト

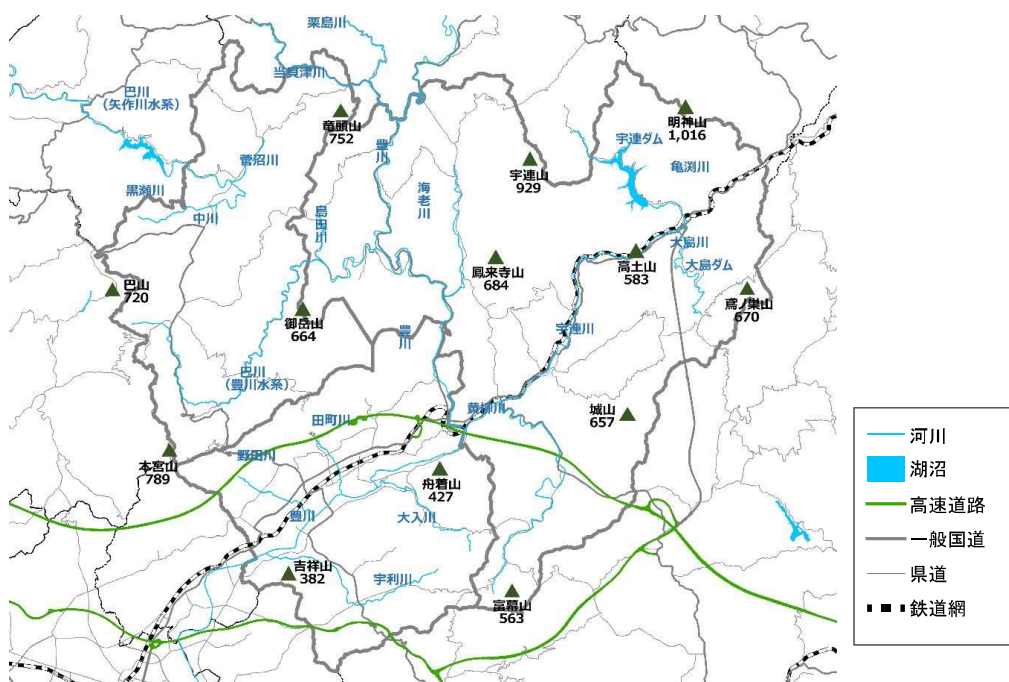


図 6 本市の河川、ダム状況

出典) 基盤地図情報、国土数値情報

(1) 歴史

長篠城主であった奥平貞昌（信昌）は、1575 年（天正 3 年）の「長篠の戦い（長篠・設楽原の戦い）」の戦功によりこの地方を所領し 1576 年（天正 4 年）に郷ヶ原（現在の新城小学校）に新城城を築きました。城の周囲には武家屋敷町、伊那街道に沿って商人町、町の四方を寺院神社が守るように城下町が形成され、今日の市街地形成の礎となっています。

江戸時代は、交通の要衝として発展してきました。当時の新城の町では、「荷物を背負った人や馬が海の波のように次から次へと押し寄せる賑わいをみせていた」ため、その様子がまるで「山の湊」のようだ、として「山湊馬浪」という言葉も生まれました。新城の町は陸運と舟運の宿場町として栄えた一方で、鳳来寺や豊川稲荷、秋葉神社などへの参詣の道として重要な交流拠点ともなりました。

明治中期以降、養蚕や製糸業、製材業が始められると早くから地域の名士たちによって銀行も開設されるようになり、産業と金融業がいち早く起こりました。これに加え、1898 年（明治 31）に鉄道が開通すると、奥三河地域の中心地的な役割を果たすようさらなる発展を迎えました。1937 年（昭和 12 年）の鉄道全線開通により駅周辺は賑わいを増し、昭和の高度経済成長とともに中心市街地は発展しました。

また、東名高速道路豊川 IC の開設（1969 年（昭和 44 年））などにより企業誘致が一層進み、平成の時代には、三遠南信自動車道鳳来峡 IC の開設（2012 年（平成 24 年））や新東名高速道路新城 IC の開設（2016 年（平成 28 年））など市内に広域的な結節点ができ、産業の振興のみならず、観光や物流の交流圏がさらに拡大し、本市を取り巻く都市構造も大きく変化しています。

(2) 文化

本市は、「長篠の戦い（長篠・設楽原の戦い）」の舞台となった地で、長篠城・古宮城をはじめとする戦国城跡や日本三大東照宮のひとつと言われる鳳来山東照宮など全国的に有名な文化財や史跡などが数多くあります。

また、「はねこみ」「放下」「火おんどり」「万灯」などの盆行事をはじめ、「歌舞伎」「能楽」「田楽」など多くの伝統芸能が今も大切に受け継がれています。

(3) 景観・観光

本市は、桜・紅葉が美しく三河の嵐山とも呼ばれている桜淵公園や国指定名勝・天然記念物の鳳来寺山・阿寺の七滝をはじめとする自然の風景地、宇連川や巴川などの清流、四谷の千枚田の美しい景観など四季折々の自然を満喫できる景勝地に恵まれ、身近な観光地として親しまれています。

宇連川沿いには開湯 1300 年を誇る湯谷温泉があり、露天風呂から見える宇連川は板敷川とも呼ばれ、その美しい風景は癒やしの時間へと誘います。

また、地元住民を中心としておこなわれる戦国時代ゆかりの「長篠合戦のぼりまつり」「作手古城まつり」「設楽原決戦場まつり」では火縄銃の演武などが催され毎年多くの人で賑わいます。

さらに、「もっくる新城」「鳳来三河三石」「つくで手作り村」の3つの道の駅や県営新城総合公園での森林を生かしたアスレチック施設のほか、新城ラリーやトレイルレース、ロードレース、ログイニングなどのスポーツツーリズムといったものが、本市の魅力を一層引き出しています。



図 7 設楽原決戦場まつり



図 8 四谷の千枚田



図 9 奥三河パワートレイル



図 10 新城ラリー

1-3 人口・世帯数

(1) 人口と世帯数

国勢調査によると、本市の人口は、1985年（昭和60年）の54,965人をピークに、2015年（平成27年）には47,133人と約8,000人減少しており、ピーク時の約85%となっています。また、都市計画基礎調査によると、市街化区域、市街化調整区域、都市計画区域外の人口は2015年（平成27年）現在、それぞれ15,364人、18,304人、13,465人となっており、都市計画区域人口比率は71.4%と増加傾向にあります。

将来推計によると2045年（令和27年）には29,847人と予測されており、30年間で約17,000人、割合にして約37%の減少率となっています。

高齢化率は2015年（平成27年）現在32.7%ですが、1980年（昭和55年）の13.3%から大幅に増加しており、将来推計においてもその傾向は変わらず、2045年（令和27年）には48.3%にまで上昇すると見込まれています。

また、生産年齢人口比率や年少人口比率については、それぞれ2015年（平成27年）の55.5%、11.8%から2045年（令和27年）には42.5%、9.2%にまで減少すると予測されています。

一方、人口減少下においても核家族化や単身世帯・夫婦のみ世帯の増加などにより、世帯数は緩やかな増加傾向にあります。

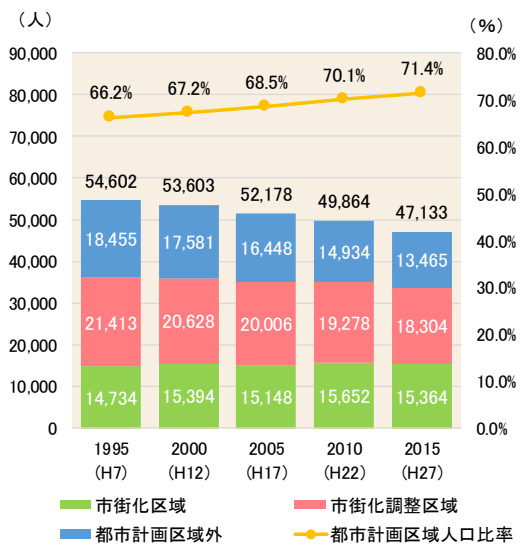


図11 区域別人口の推移

出典）都市計画基礎調査

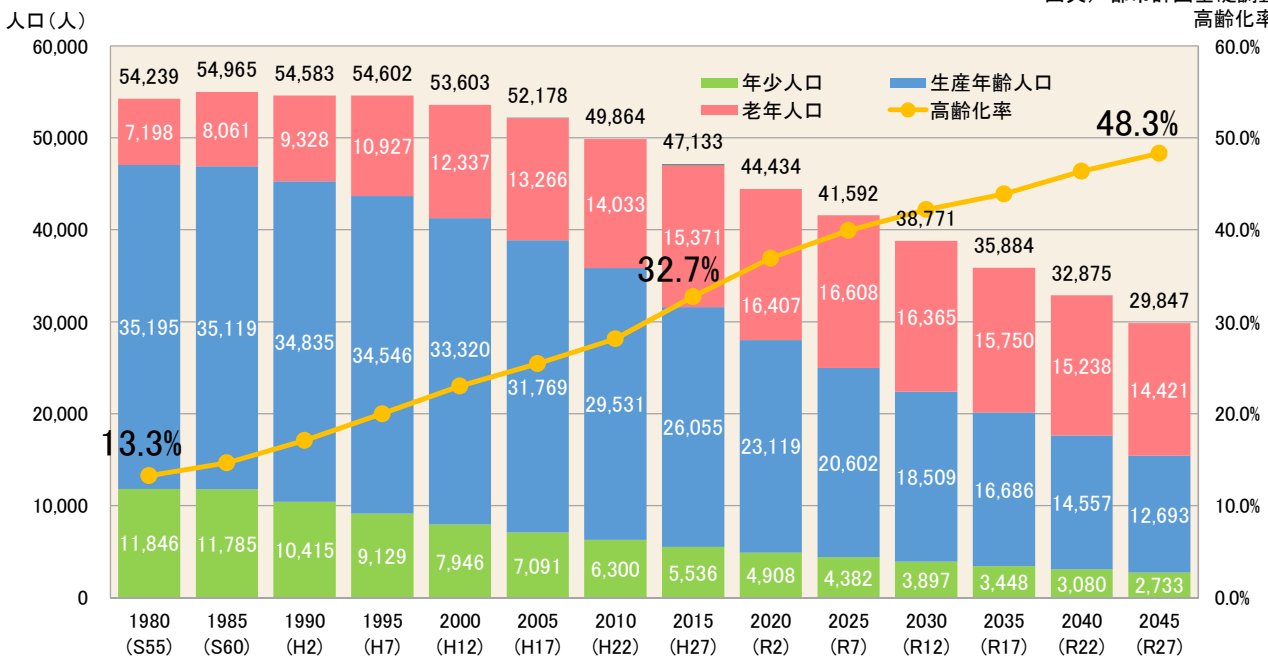


図12 総人口・年齢階層別人口の推移と将来推計

※総人口は不詳を含む人口

出典）国勢調査（S55～H27）、国立社会保障・人口問題研究所H30.3推計（R2～R27）

※都市計画基礎調査：都市計画法第6条に定められた調査で、都道府県が概ね5年ごとに、人口、産業別人口、市街地の面積、土地利用、交通量などに関する現況及び将来の見通しについて調査を行うものです。

※市街化調整区域：都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のことです。

※年少人口：年齢3区分人口といい、年少人口は15歳未満人口、生産年齢人口は15～64歳人口、老年人口は65歳以上人口を示します。

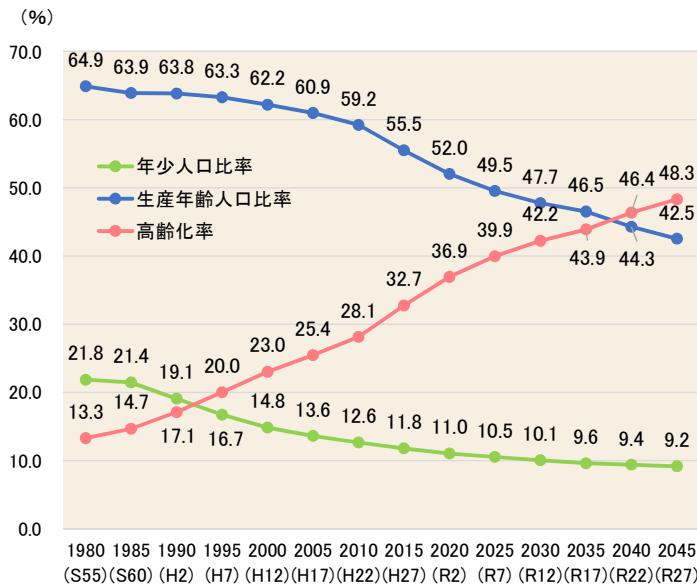


図 13 年齢階層別人口の推移と将来推計

出典) 国勢調査 (S55～H27)、国立社会保障・人口問題研究所 H30.3 推計 (R2～R27)

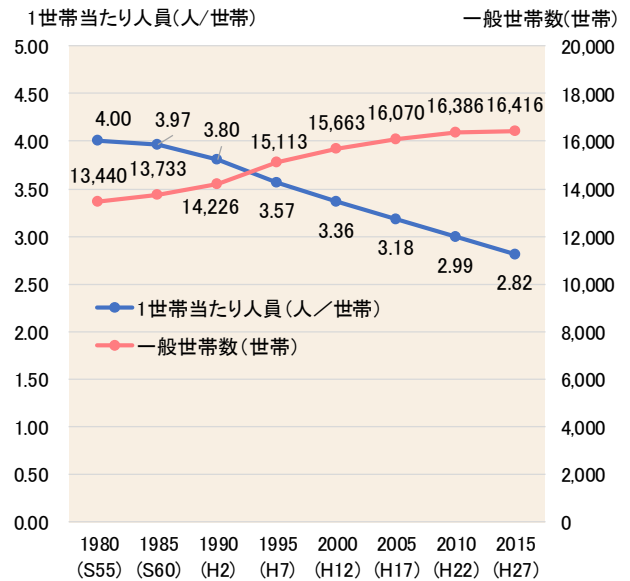


図 14 一般世帯数及び1世帯当たり人員の推移

※一般世帯数とは寮や老人ホームなど施設等の世帯を除いた世帯数を表す。1世帯当たり人員は一般世帯の人員を一般世帯数で除したものの。

出典) 国勢調査

(2) 広域的な高齢化の動向

2015年(平成27年)国勢調査によると、高齢化率は、全国平均や愛知県平均では25%程度ですが、設楽町で47.4%、東栄町で48.8%、豊根村で48.5%となっています。

高齢化の傾向は本市を含む奥三河地域で顕著なものとなっています。

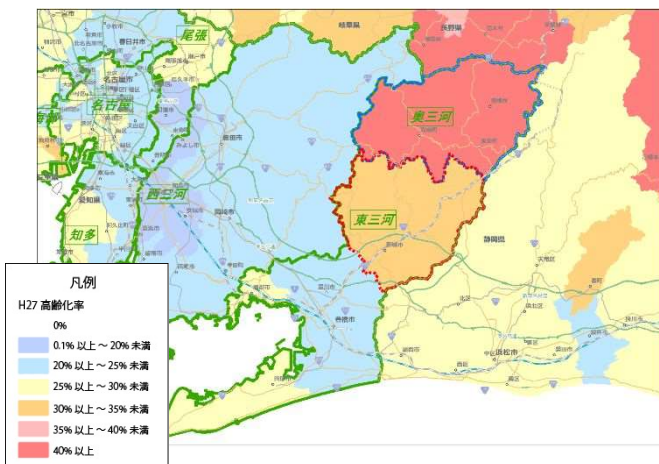


図 15 周辺地域の高齢化率の状況 (H27)

出典) 国勢調査

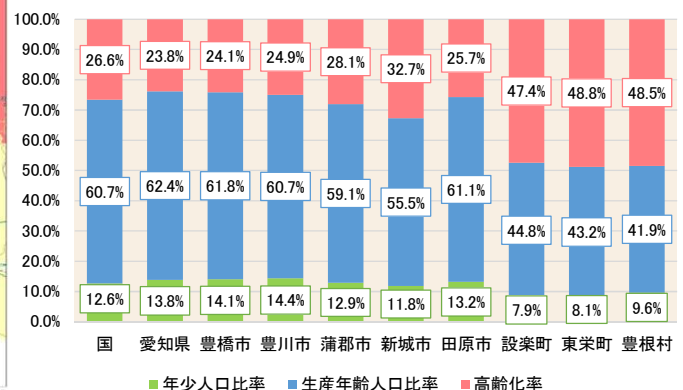


図 16 国・県・東三河8市町村別、年齢3区分別人口比率の比較 (H27)

出典) 国勢調査

(3) 地区別人口

本市の地域自治区別の人口は、最も多いのが千郷地域自治区で最も少ないのが舟着地域自治区であり、人口密度については新城地域自治区が最も高く、鳳来北西部地域自治区が最も低くなっています。また、高齢化率が最も高いのは鳳来北西部地域自治区の50.5%であり、生産年齢人口比率や年少人口比率も最も低くなっています。一方、高齢化率が最も低いのは千郷地域自治区の26.3%であり、生産年齢人口比率や年少人口比率も最も高い値となっています。

また、国勢調査に基づく10年間（2005年（平成17年）～2015年（平成27年））の人口増減をみると、主に都市計画区域内の市街化区域周辺部での増加が比較的多いことが分かります。一方、都市計画区域外である鳳来・作手地区は全体として減少傾向であり、特に鳳来東部地域自治区の北東部、鳳来北西部地域自治区と作手地域自治区の北部ではその傾向が顕著となっています。

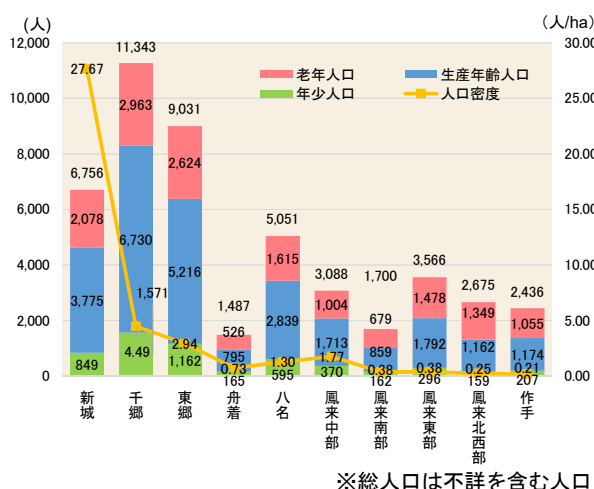


図 17 地域自治区別、年齢3区分別人口（H27）

出典）国勢調査

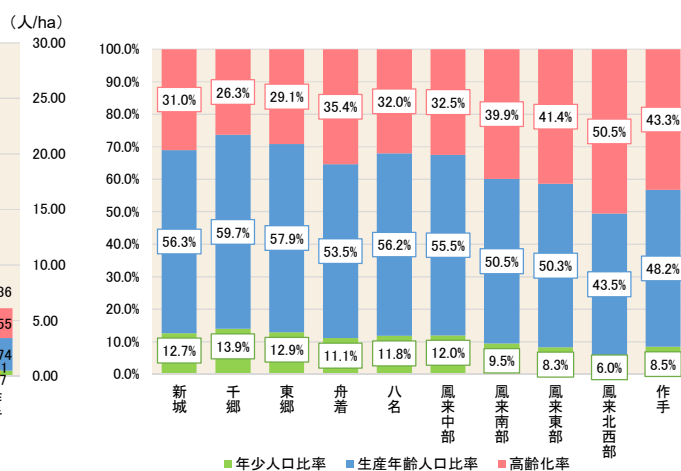


図 18 地域自治区別、年齢3区分別人口比率（H27）

出典）国勢調査

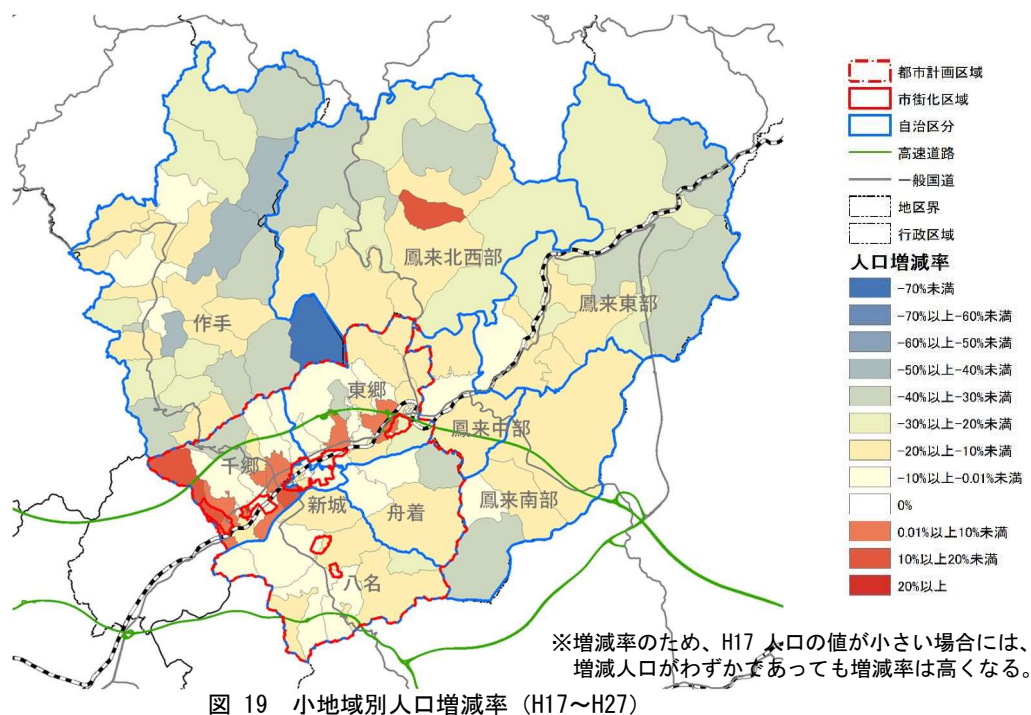


図 19 小地域別人口増減率（H17～H27）

出典）国勢調査

将来の地域自治体人口については、すべての地域自治体で減少傾向にありますが、2000年（平成12年）から2045年（令和27年）の人口比では千郷地域自治体の減少率が最も小さく、都市計画区域外の全ての地域自治体で50%を超える減少率となっています。

また、区域別の将来人口推計では、市街化区域が33%減程度、市街化調整区域が40%減程度であるのに対し、都市計画区域外では65%減と大きく減少しています。また、準都市計画区域は2015（平成27年）からの人口比で36%減となっています。

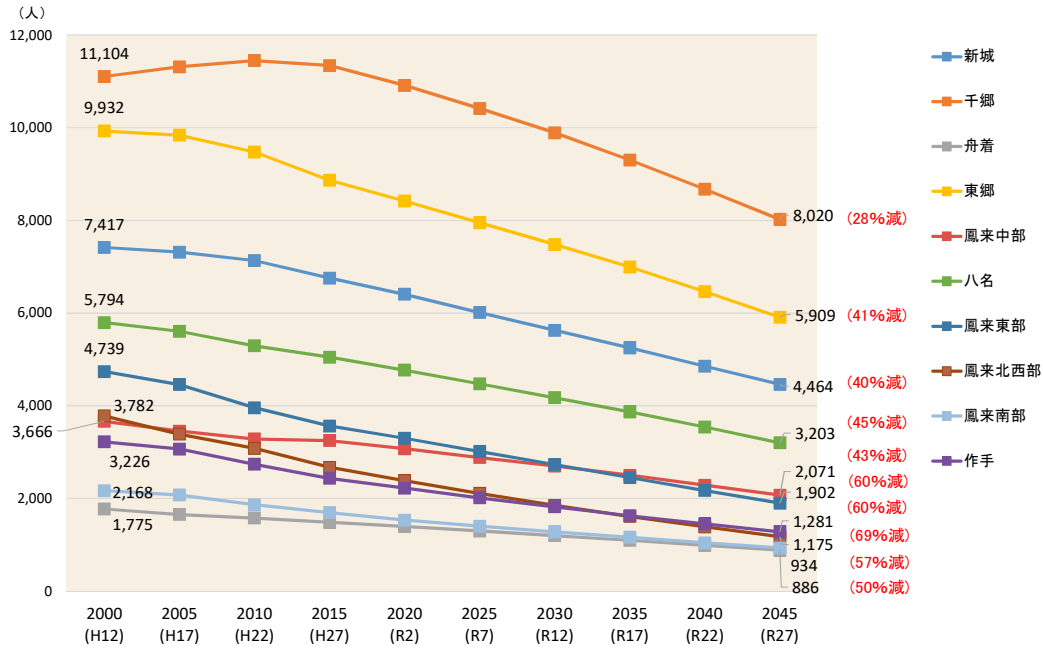


図 20 地域自治体人口の推移と H27 を 100%とした場合の減少率

出典）国立社会保障・人口問題研究所 H30.3 市町村別推計値を元にした小地域別推計値を合算

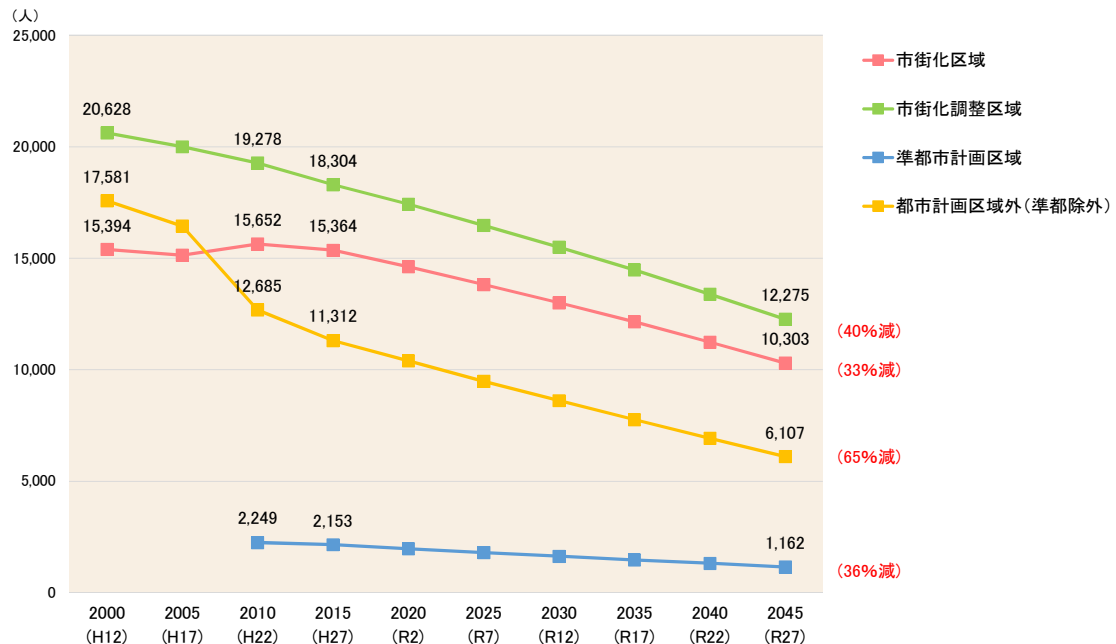


図 21 区域別人口の推移と H27 を 100%とした場合の減少率

※準都市計画区域の減少率は H22 との比較、それ以外は H12 からの比較

※R2以降の将来予測は、市街化区域と市街化調整区域は H27 の都市計画区域に対する人口比、準都市計画区域は都市計画区域外に対する人口比を将来にわたって維持するものとして算出している。

出典）国立社会保障・人口問題研究所 H30.3 市町村別推計値を元にした小地域別推計値を合算

(4) 人口動態

① 人口流入（通勤・通学）

2015 年（平成 27 年）の本市における流入・流出人口については、市内に流入している通勤・通学者は 6,516 人で、市外に流出している通勤・通学者は 8,180 人となっています。

特に、豊川市や豊橋市との人口流入が多くなっており、それぞれ 3,000～4,000 人、1,500～2,000 人の行き来があり、本市と深いつながりを持っていると言えます。また、東栄町や浜松市は人数こそ少ないものの、本市への流入のほうが多い市町となっています。

内訳をみると、本市に常住する就業者・通学者は 26,405 人で、豊川市に約 3,500 人、豊橋市に約 1,800 人が働きに出ています。また、市内での従業者・通学者は 24,790 人であり、同じく豊川市から約 3,100 人、豊橋市から約 1,500 人が働きにきています。

通学者は豊川市に 373 人、名古屋市・豊橋市にそれぞれ 137 人が通っていますが、市内の学校へは、豊川市から 301 人、豊橋市から 77 人のほか、次いで多いのが設楽町や東栄町からのそれぞれ 15 人と 17 人であり、比較的多くの学生が通って来ている。

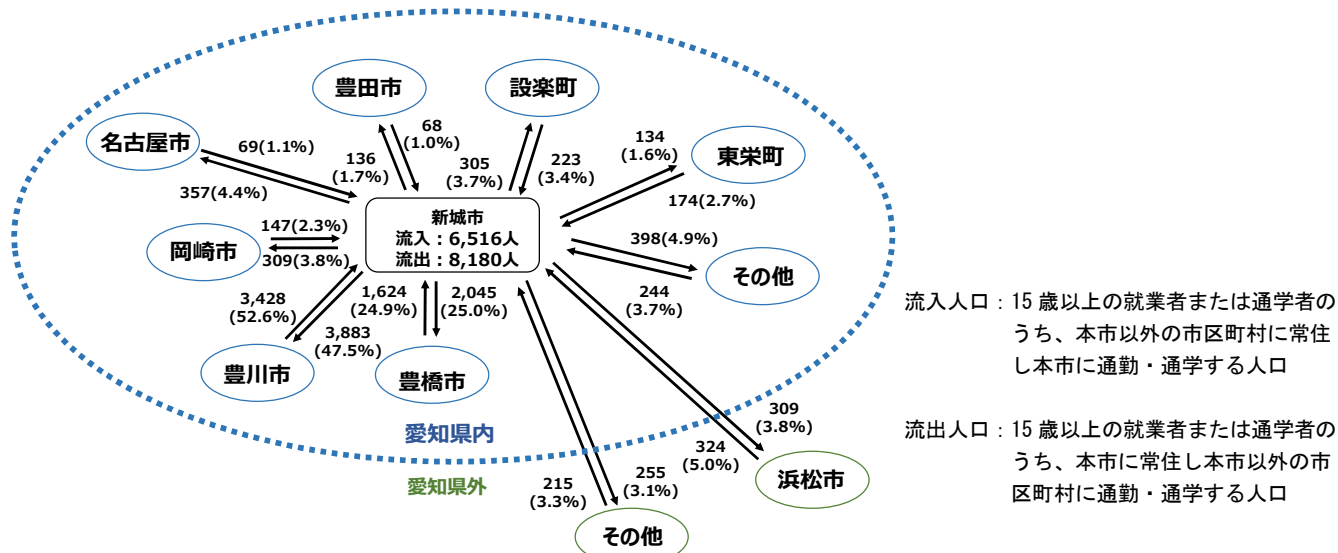


図 22 流入・流出人口の状況 (H27)

出典) 国勢調査

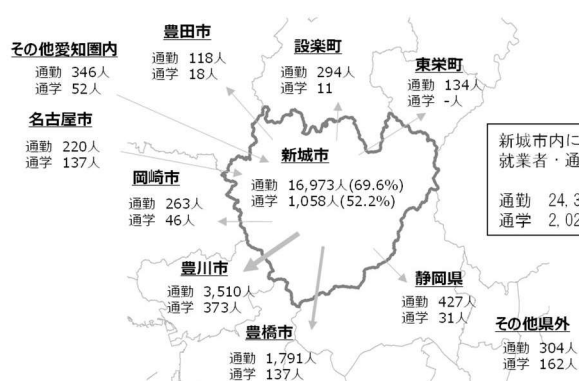


図 23 本市からの従業地別の通勤通学 (H27)

※ () 内は本市の就業・通学者のうち、本市内で就業・通学する人の割合

出典) 国勢調査

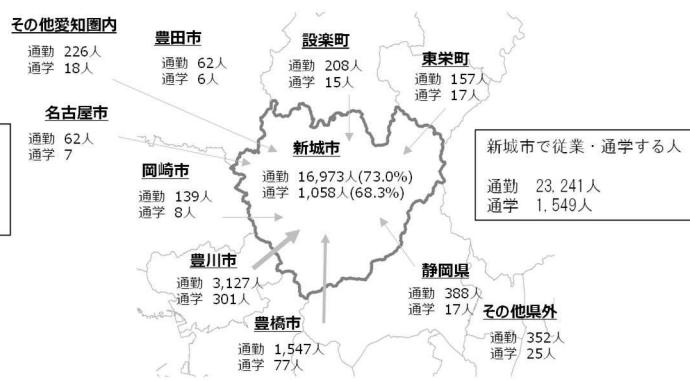


図 24 本市への常住地別の通勤通学 (H27)

※ () 内は本市内で就業・通学する人のうち、本市民の割合

出典) 国勢調査

② 社会増減・自然増減

本市の人口増減は1998年（平成10年）以降減少傾向にあります。1998年（平成10年）は200人程度の減少でしたが、2018年（平成30年）は700人以上の人口が減っており年々減少傾向が大きくなっていると言えます。

人口増減は、転入・転出による社会増減と出生・死亡による自然増減に分類されます。社会増減については、1997年（平成9年）までは転入者数が転出者数をわずかに上回っていましたが、1998年（平成10年）以降、転出者数が転入者数を上回っておりその傾向は現在も続いています。また、自然増減については、死亡者数が出生者数を上回る傾向は変わっていませんが、高齢者の増加や少子化による影響からその差は年々大きくなっています。

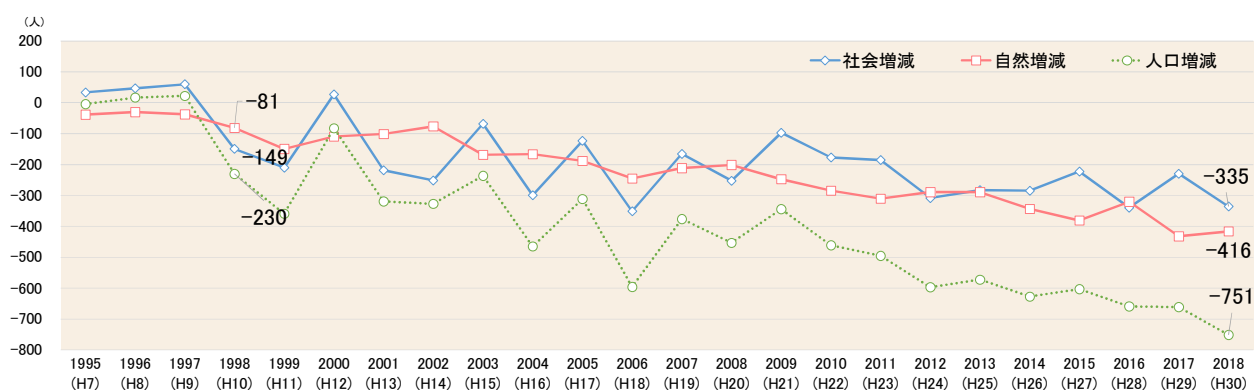


図 25 社会増減・自然増減の推移

※各年の値は前年からの増減数を示す

出典) 住民基本台帳

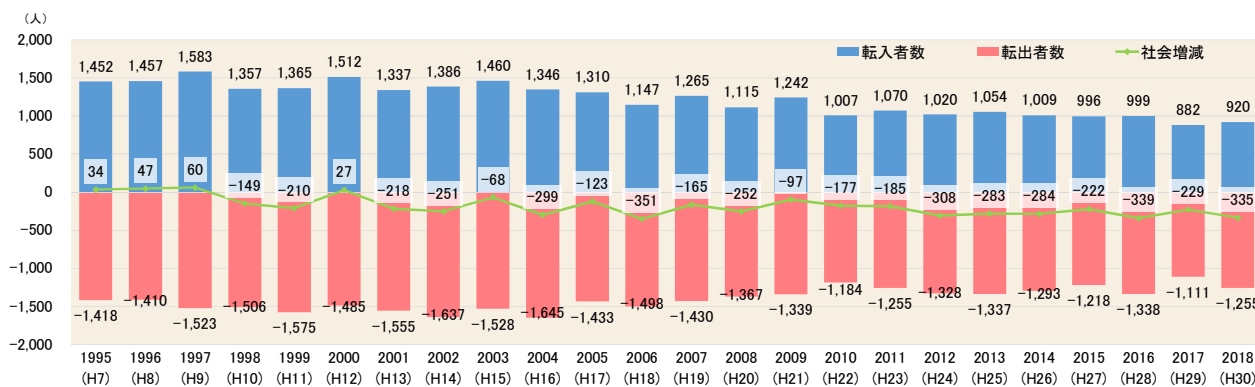


図 26 転入転出・社会増減の推移

出典) 住民基本台帳

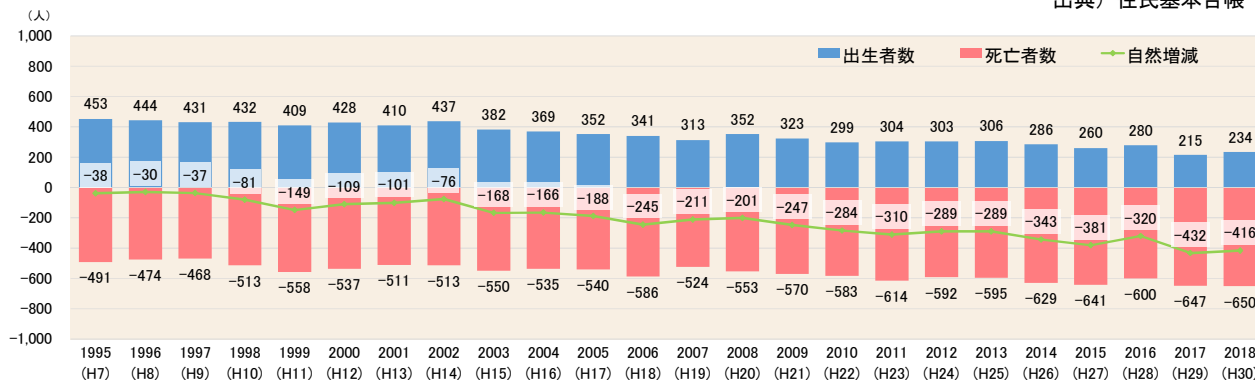


図 27 出生死亡・自然増減の推移

出典) 住民基本台帳

1-4 産業動向

(1) 産業別就業人口

本市の産業別就業人口は 23,993 人で、第 1 次産業が 8.6%、第 2 次産業が 37.9%、第 3 次産業が 53.5%となっています（2015 年（平成 27 年））。中でも第 3 次産業割合は増加傾向にありますが、第 1 次産業及び第 2 次産業割合は減少傾向にあり、第 1 次産業は 35 年前の 1980 年（昭和 55 年）の 18.8%から 10 ポイント以上の減少となっています。

また、本市で働いている従業者は、製造業が最も多く、次いで卸売業・小売業となっています。一方事業所数は、卸売業・小売業が最大で次いで建設業や製造業と続いています。

稼ぐ力（特化係数）でみると、ゴム製品製造業が最も高い値を示しています。また、木材・木製品製造業は雇用者数は少ないものの稼ぐ力はあるとされています。

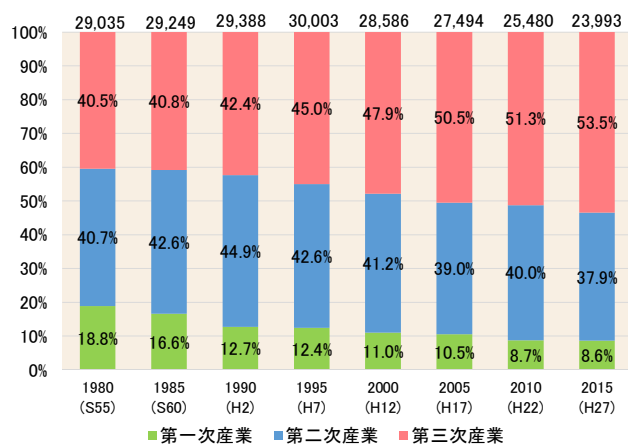


図 28 産業別就業人口割合の推移

出典) 国勢調査

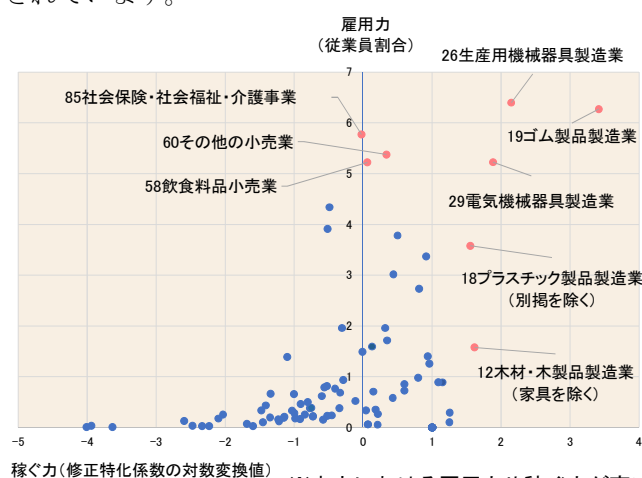


図 29 地域の産業・雇用創造チャート (H28)

出典) 経済センサス

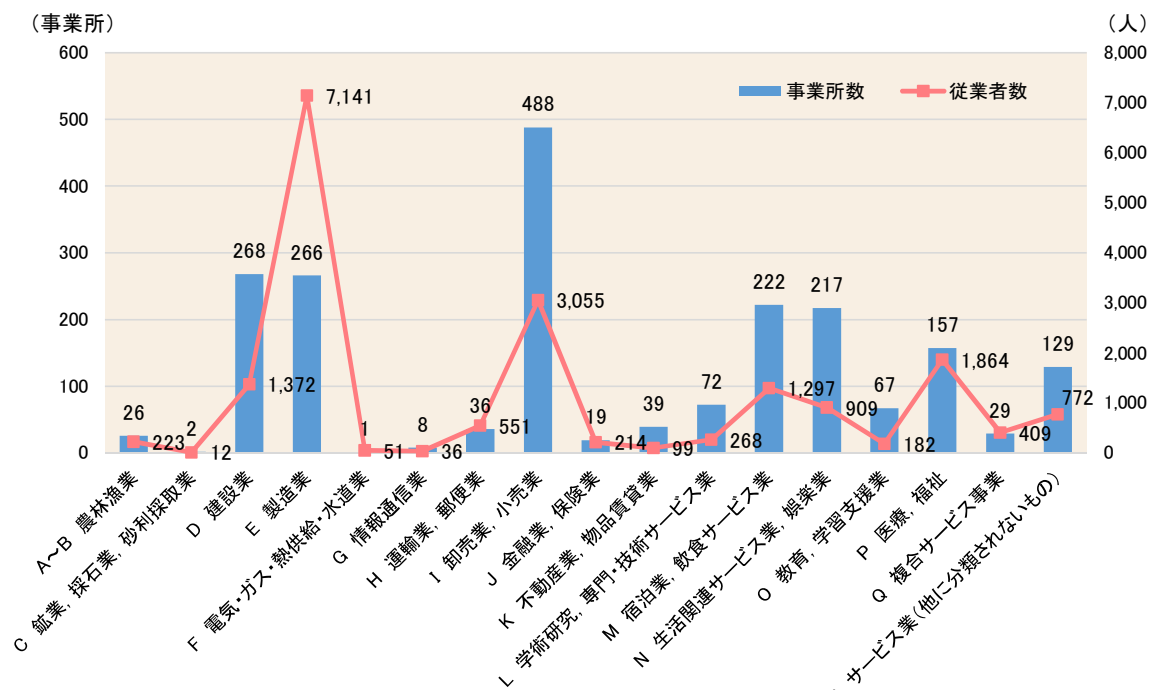


図 30 事業所数と従業者数 (H28)

出典) 経済センサス

(2) 農業の動向

本市の農家数は減少傾向にあり、1980年（昭和55年）の5,720戸から2015年（平成27年）には2,964戸と5割程度減少しています。経営耕地面積も年々減少しており、1980年（昭和55年）の3,145haから2015年（平成27年）では1,577haと半分の面積となっています。

また、農業従事者数の年齢構成では、非高齢者（15～59歳）の割合が20%程度と、愛知県や全国平均と比べて大幅に低く、一方で85歳以上は6.6%と約2倍の割合となっています。

本市の耕作放棄地面積は増加傾向にあり、2010年（平成22年）から2015年（平成27年）で17.4ha増加しています。増減率では105.2%となっており、愛知県や全国平均より高くなっています。

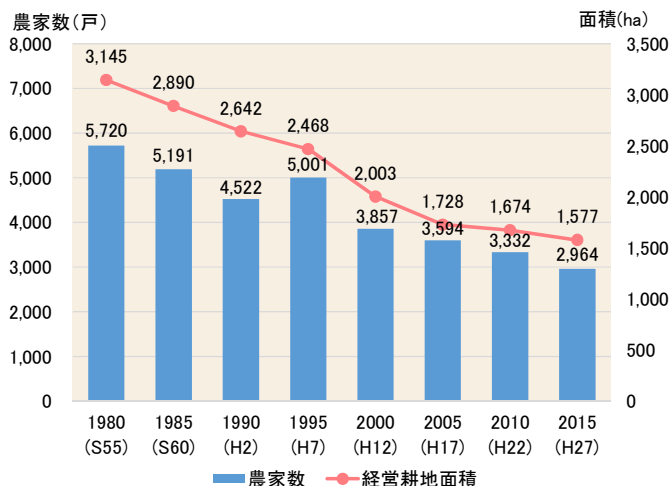


図 31 農家数、経営耕地面積の推移
出典) 農林業センサス

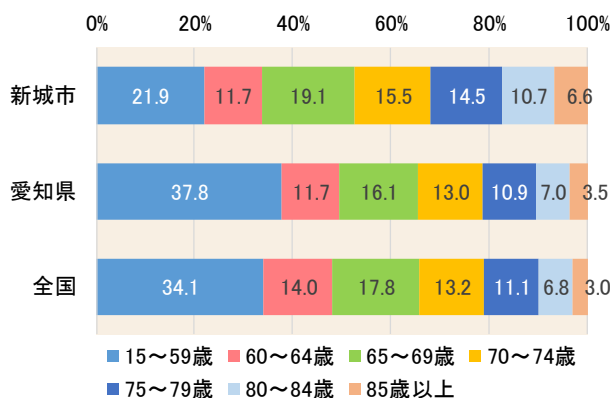


図 32 年齢別農業従事者数 (H27)
出典) 国勢調査

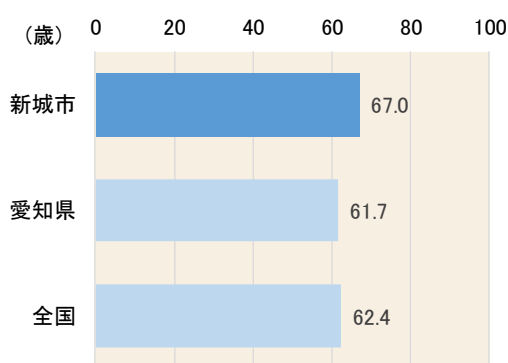


図 33 農業従事者の平均年齢 (H27)
出典) 国勢調査

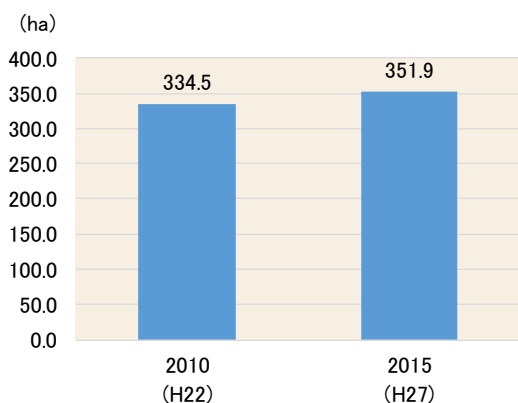


図 34 耕作放棄地面積
出典) 農林業センサス

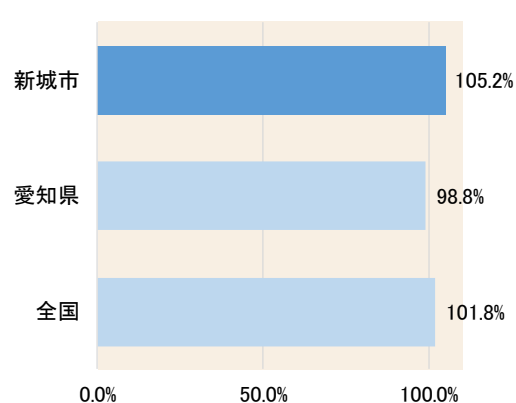


図 35 耕作放棄地増減率 (H22～H27)
出典) 農林業センサス

(3) 林業の動向

本市の森林率は83%であり、愛知県や全国平均と比べても非常に高い傾向にあります。一方、林家数や保有山林面積は年々減少傾向にあります。

また、用途別素材生産量では近年、パルプ・チップ向けの生産が増加傾向にありますが、間伐材利用量は年間約14,000m³とやや減少傾向にあります。

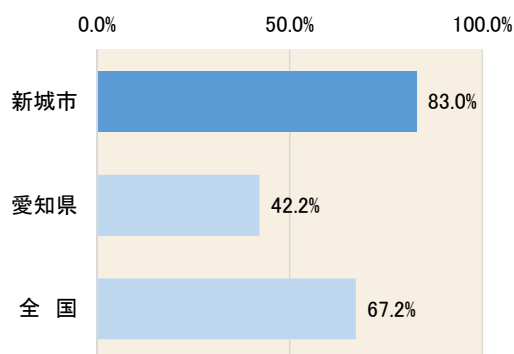


図 36 森林率 (H29)
出典) 愛知県林業統計書

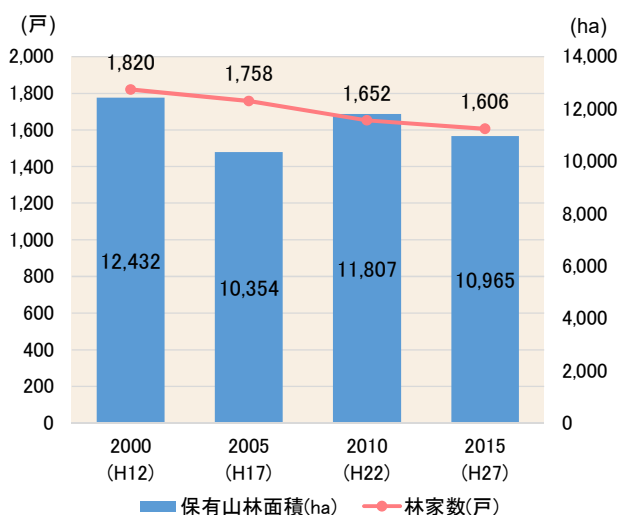


図 37 林家数・保有山林面積
出典) 愛知県林業統計書

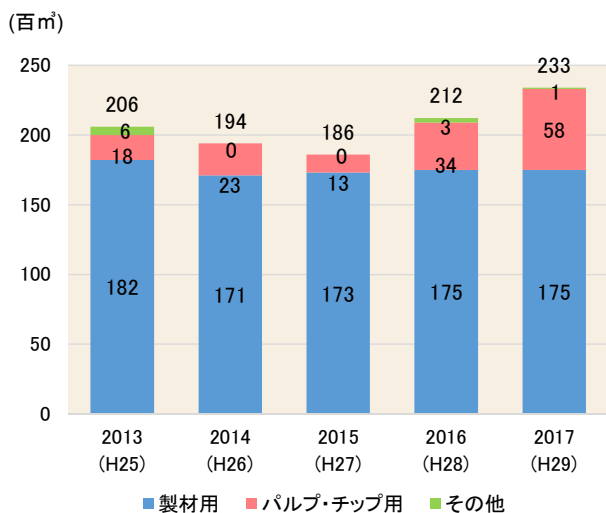


図 38 用途別素材生産量
出典) 愛知県林業統計書

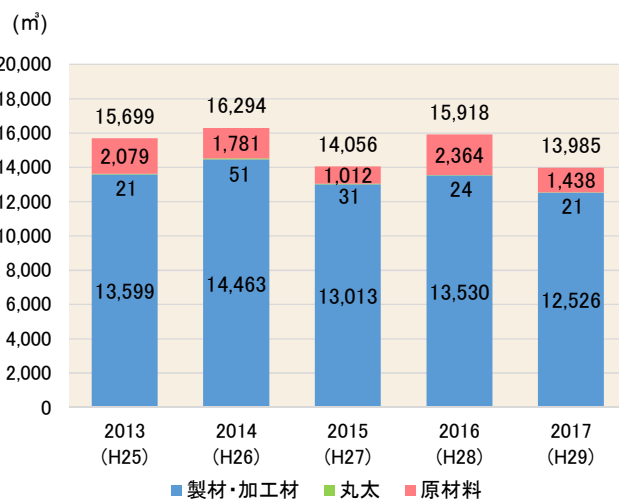


図 39 間伐材利用量
出典) 愛知県林業統計書

(4) 工業の動向

本市の事業所数は、1990年（平成2年）以降減少傾向であり2015年（平成27年）には156事業所となっていますが、製造品出荷額等については、2000年（平成12年）以降増加傾向であり2015年（平成27年）には3,354億5,500万円となっています。

製品別でみると、2017年（平成29年）ではゴム製品が最も出荷額が多く、次いでプラスチック製品、電気機械器具、生産用機械器具、非鉄金属となっています。

これら製造業の集積する地区として、本市では8つの工業・企業団地が立地しており、新東名高速道路新城IC付近や、国道301号沿道などに分布しています。

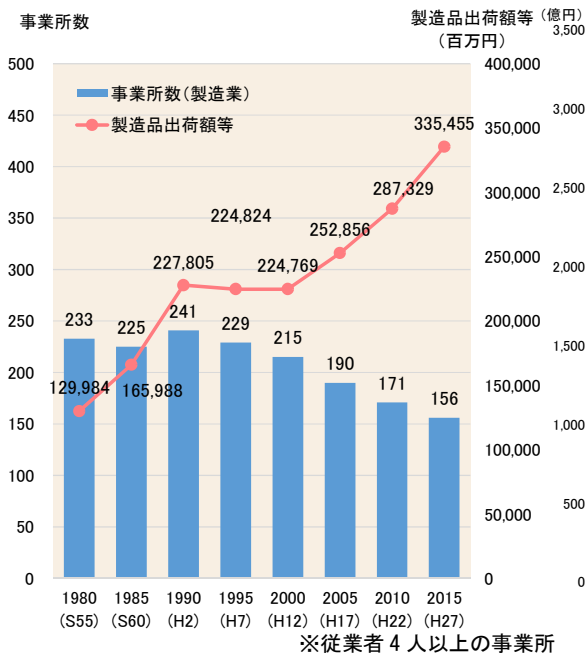


図40 事業所数（製造業）、製造品出荷額等の推移
出典）工業統計

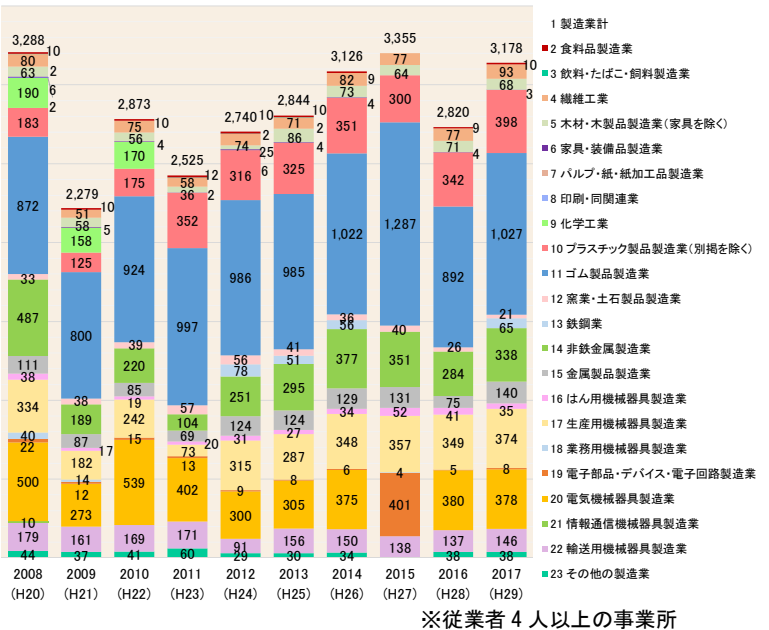


図41 主力工業製品の製造品出荷額の推移
出典）工業統計

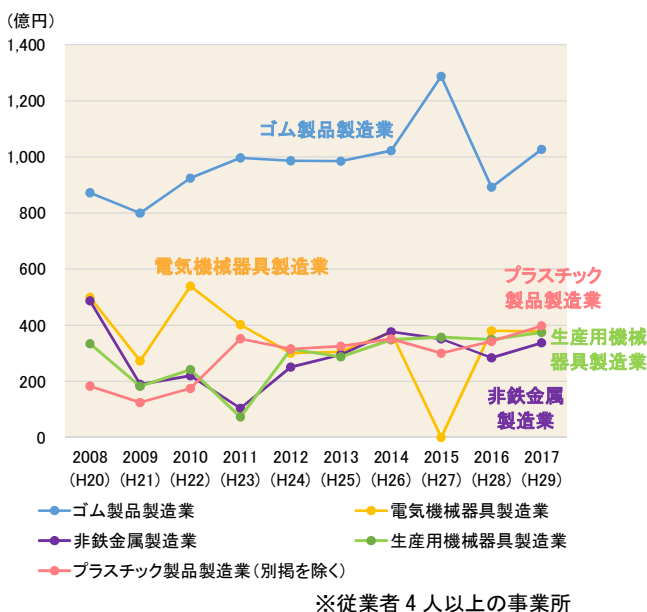


図42 製造品出荷額等の内訳と推移
出典）工業統計



図43 工業・企業団地位置

(5) 商業の動向

本市の商業店舗数は年々減少傾向であり、2016年（平成28年）では420店舗と1982年（昭和57年）の半数以下となっています。同じく、年間商品販売額については、1997年（平成9年）のピーク以降減少傾向にあり、2016年（平成28年）は491億2,800万円とピーク時の7割程度となっています。

新城駅周辺の商店への聞き取り調査（2018年（平成30年）10月愛知大学）によると、店主の2/3が高齢者となっています。操業年数が80年を超える老舗もありますが、半数以上が後継者がいないと回答しており、子ども次第など不明確なものも含めると、70%を超える商店で後継者不在となっています。

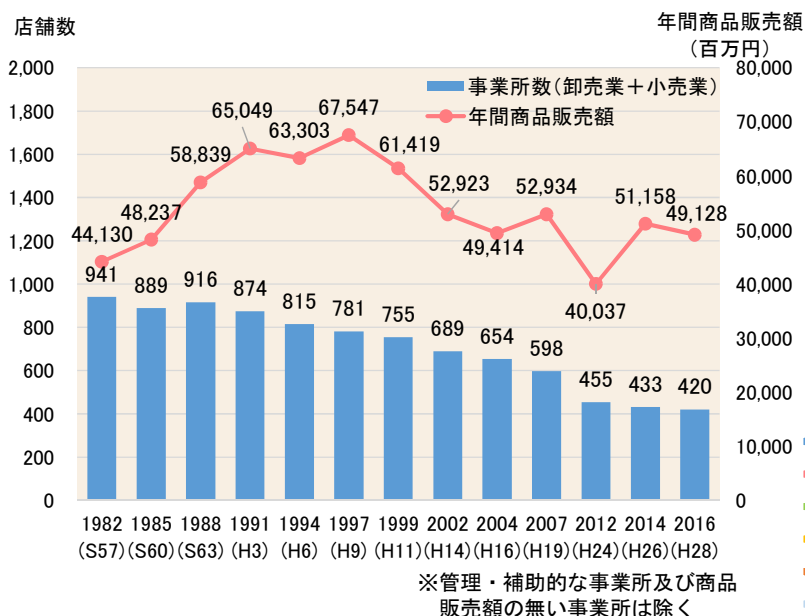


図 44 事業所数（卸売業＋小売業）、年間商品販売額の推移

出典）商業統計（S57～H19、H26）
経済センサス（H24、H28）

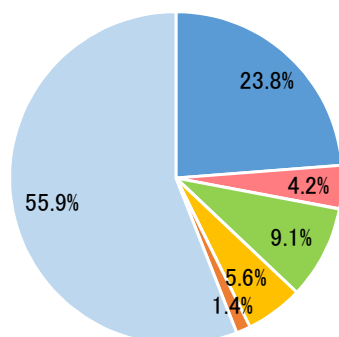


図 45 後継者について

出典）商店街での聞き取り調査
(H30. 10 愛知大学)

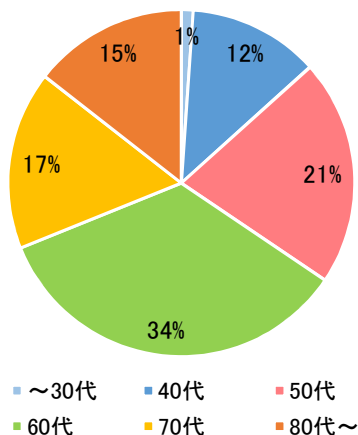


図 46 店主の年齢

出典）商店街での聞き取り調査
(H30. 10 愛知大学)

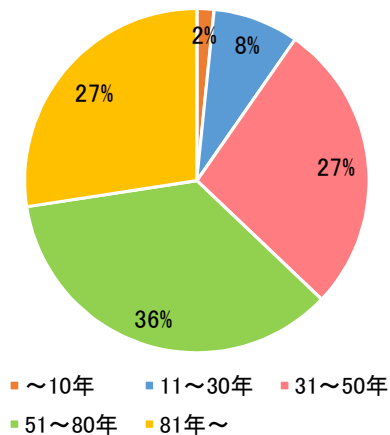


図 47 操業年数

出典）商店街での聞き取り調査
(H30. 10 愛知大学)

1-5 土地利用状況

(1) 土地利用の規制

本市の都市計画区域は、新城地区に指定され（11,794ha）、東三河都市計画区域の一角をなしています。

都市計画区域は市街化区域（536ha）と市街化調整区域（11,258ha）に区分されており、市街化区域には、住居系用途地域を 307ha、商業系用途地域を 25ha、工業系用途地域を 204ha 指定しています。

第一種住居地域・第二種住居地域の一部と近隣商業地域及び商業地域の全域には、準防火地域（29ha）を指定しており、工業地域（61ha）の一部において、特別用途地区（新城南部産業振興地区 13ha）を指定しています。

地区計画として、市街化区域では的場地区地区計画（2.2ha）、城北西部地区計画（5.3ha）、石田・橋向地区計画（14.6ha）、平井地区計画（7.6ha）を指定し、市街化調整区域では、八名井企業団地地区計画（8.4ha）、杉山住宅団地地区計画（1.8ha）、新城 IC 周辺地区計画（6.3ha）を指定しています。

また、準都市計画区域として、新城長篠準都市計画区域（252ha）が指定され、全域に新城長篠準都市計画特定用途制限地域（252ha）を指定しています。

農業振興地域（7,809ha）は、新城地区では市街化区域を除くほぼ全域、鳳来地区・作手地区では国道などの沿道を中心に指定されており、農用地区域は 3,477ha を指定しています。また、森林法関連では、「保安林」「地域森林計画対象民有林」が広い範囲の森林で指定されています。

自然公園は、国定公園として、一級河川豊川を中心に「天竜奥三河国定公園（5,618ha）」、豊田市との行政区域界周辺に「愛知高原国定公園（1,568ha）」が指定され、県立自然公園として「本宮山県立自然公園（4,595ha）」「桜淵県立自然公園（2,517ha）」、豊橋市との行政区域界周辺に「吉祥山自然環境保全地域（10ha）」が指定されています。

また、鳳来寺山付近には大津谷鳥獣保護区特別保護地区（163ha）が指定されており、鳥獣の生息環境が維持され、野生鳥獣に触れ合える貴重な場所が維持されています。

その他、河川保全区域、砂防指定地、急傾斜地崩壊区域、地すべり防止区域、土砂災害（特別）警戒区域が主要な河川や山間部に指定されており、防災上の規制がかけられています。

※用途地域：都市計画法に基づく地域地区の一つで、市街化区域において、住居、商業、工業など目指すべき市街地像に応じて土地利用を定めるもので 13 種類（住居系 8 種、商業系 2 種、工業系 3 種）あります。

※準防火地域：都市計画法に基づき、市街地における火災の危険を防除するために定める地域のことで、地域内では、一定の建物を耐火建築物や準耐火建築物、または防火上必要な技術的基準に適合する建築物とする必要があります。

※特別用途地区：用途地域内の一定の地区において、地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るために、用途地域の指定を補完して定める地区のことで、

※特定用途制限地域：用途地域が定められていない市街化調整区域を除く土地の区域内において、良好な環境の形成や保持のため、地域の特性に応じて、特定の用途の建築物等の制限を行う地域のことで、

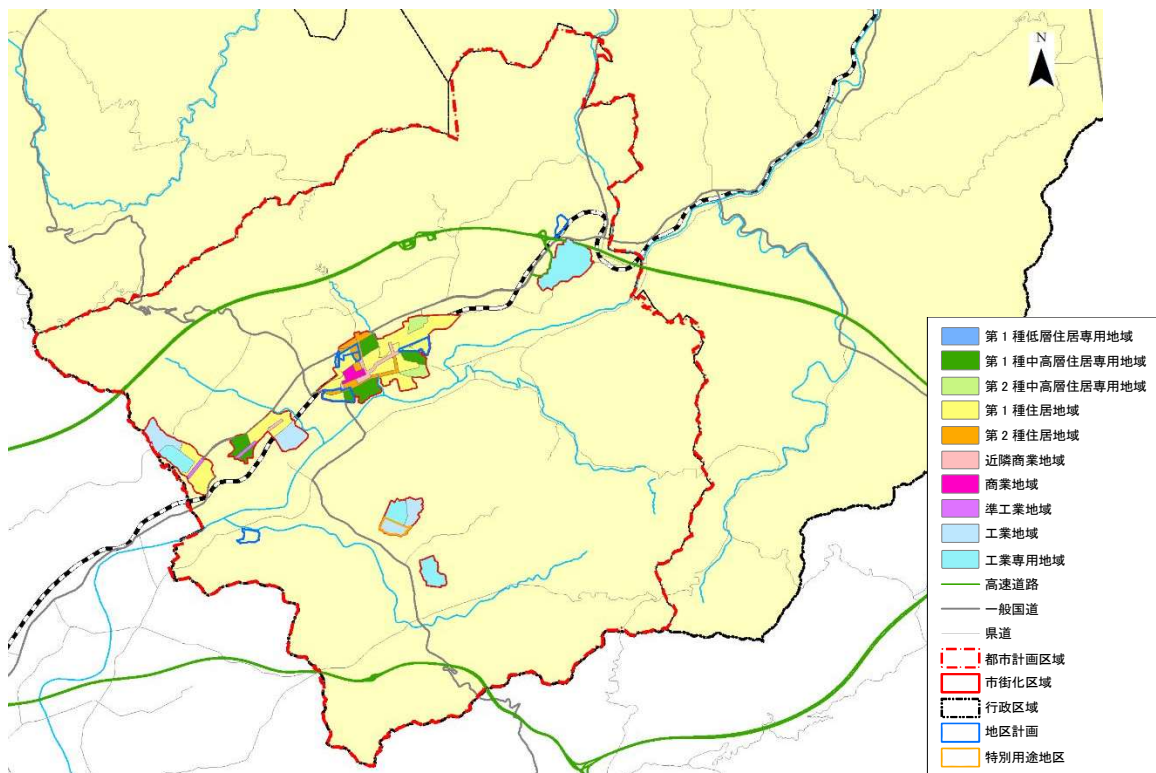


図 48 用途地域の指定状況

出典) 基盤地図情報、国土数値情報

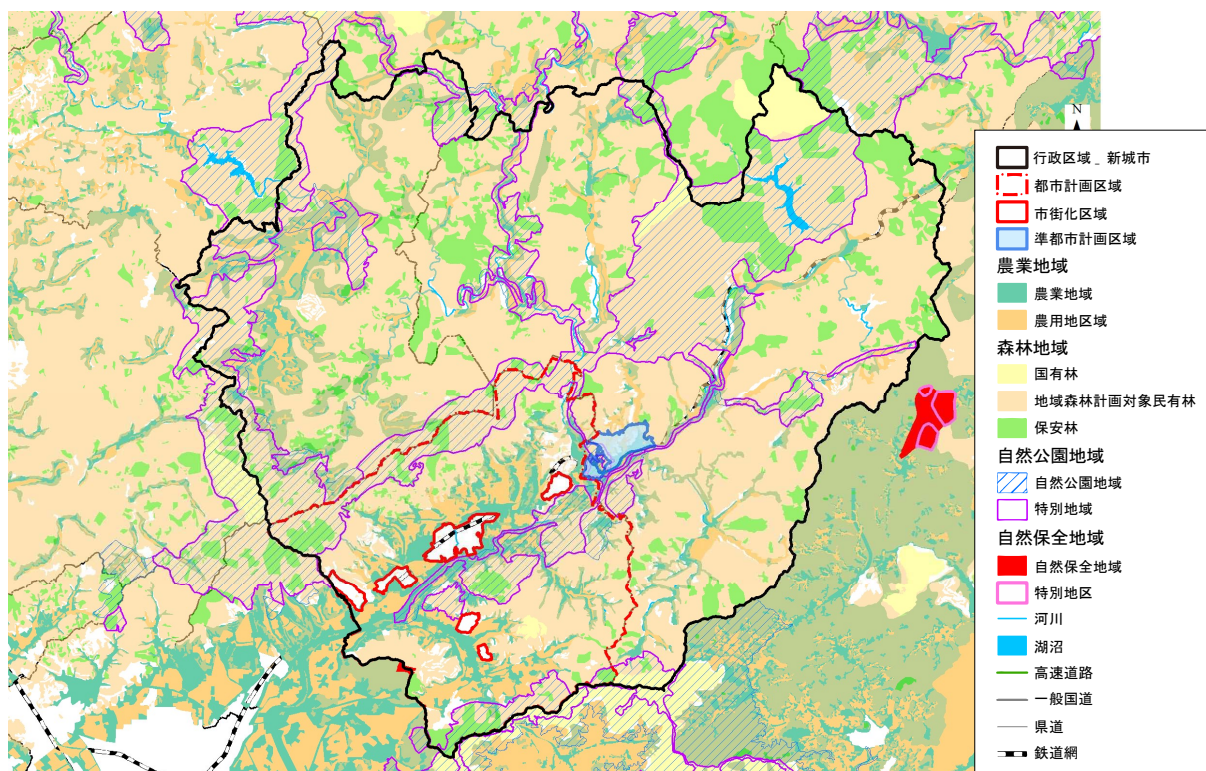


図 49 法規制の状況

出典) 基盤地図情報、国土数値情報

(2) 土地利用現況

本市の土地利用の83%を占める森林の面積は、1990年（平成2年）以降わずかに減少傾向にあります。また、農用地も減少傾向にあり、2015年（平成27年）は1990年（平成2年）の約81%となっています。

一方、住宅用地や工業用地は増加傾向にあり、住宅用地は112%、工業用地は132%となっており、土地区画整理事業の完了や工業・企業団地の立地が影響していると考えられます。

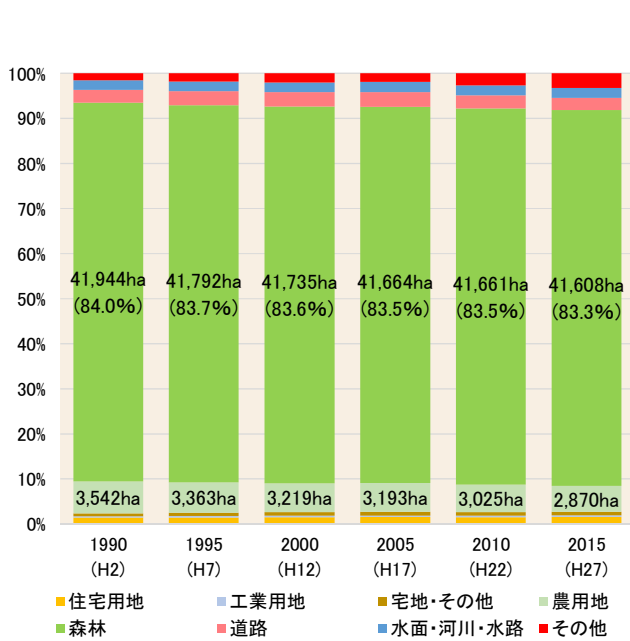


図 50 土地利用状況

出典) 土地に関する統計年報

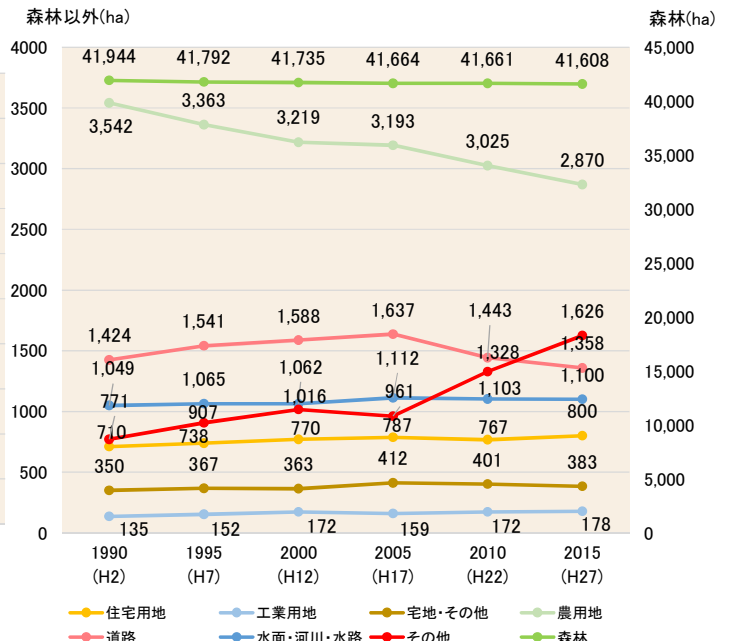


図 51 地目別面積の推移

出典) 土地に関する統計年報

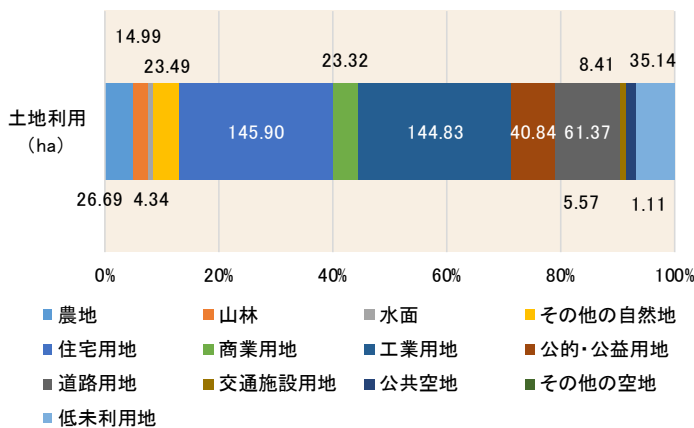


図 52 土地利用状況（市街化区域）(H30)

出典) 都市計画基礎調査

※土地区画整理：道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業です。公共施設が不十分な区域では、地権者からその権利に応じて少しずつ土地を提供してもらい、道路や公園などの公共用地が増える分に充てるほか、その一部を売却し事業資金の一部に充てることができます。地権者においては、宅地の面積は従前に比べ小さくなるものの、都市計画道路や公園等の公共施設が整備され、土地の区画が整うことにより、利用価値の高い宅地が得られます。

(3) 開発の動向

本市の開発動向は、国道 151 号や国道 301 号沿道で主に発生しており、国道を通過する交通の増加に伴い、需要が高くなっています。新東名高速道路新城 IC の開設によってもその傾向は助長され、ますます増えていくものと考えられます。

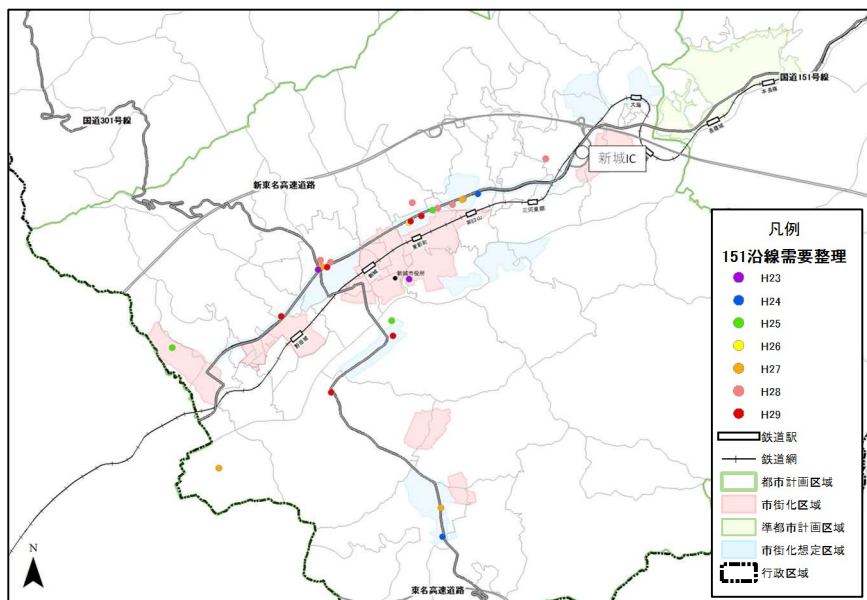


図 53 国道 151 号沿道の開発意向

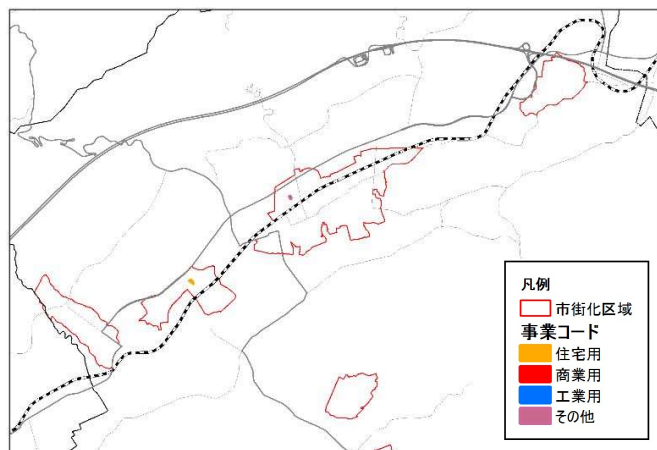


図 54 開発許可状況（市街化区域）（H26～H29）

出典）都市計画基礎調査

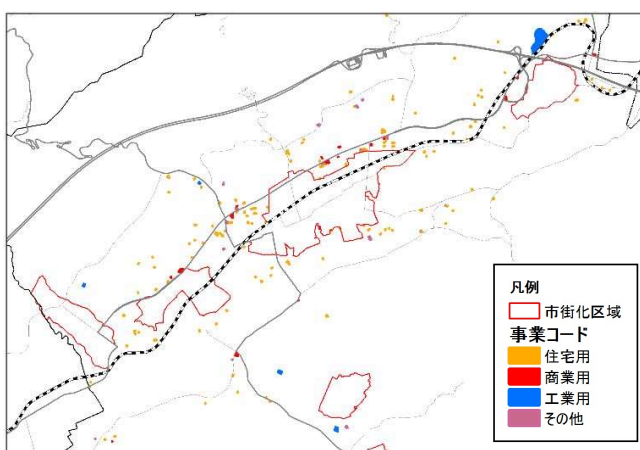


図 55 開発許可状況（市街化調整区域）（H26～H29）

出典）都市計画基礎調査

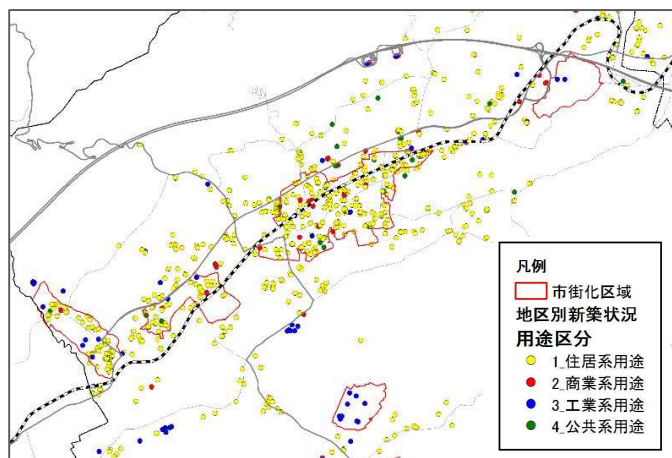


図 56 新築動向（H24～H28）

出典）都市計画基礎調査

※開発許可：市街化区域及び市街化調整区域の区域区分を担保し、良好かつ安全な市街地の形成と無秩序な市街化の防止を目的とするもので、都市計画法第 29 条に定められています。

(4) 空き家の動向

本市の空き家率は、2013年（平成25年）で13.2%と全国平均を下回っていましたが、平成30年には15.7%と大きく上昇し、愛知県平均より4ポイント、全国平均より2ポイント上回っています。さらには、二次的住宅や賃貸・売却用の住宅を除いた日常的に人が住んでおらず、利活用の頻度も低い「その他の住宅」が空き家に占める割合は、周辺市町村に比べて高くなっています。

また、空き家と思われる建物の分布状況では、国道151号や国道301号、主要地方道である岡崎設楽線や長篠東栄線といった道路の沿道に比較的多く分布しています。

空き家の発生要因である居住者の死亡や移動においては、高齢者単身世帯や高齢者夫婦世帯が増加傾向にあることから、今後も空き家の増加が予想されます。

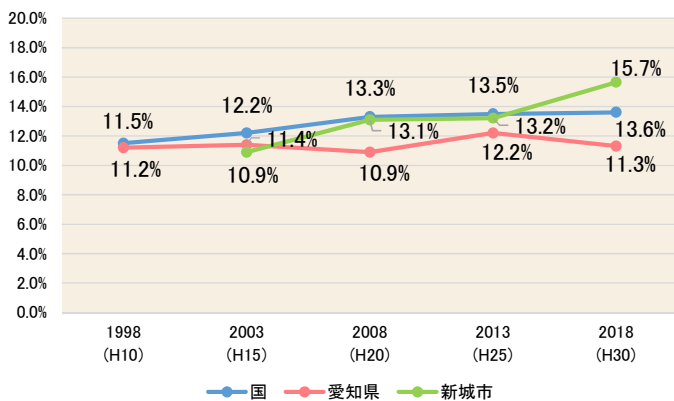


図 57 空き家率の推移

出典）住宅・土地統計調査

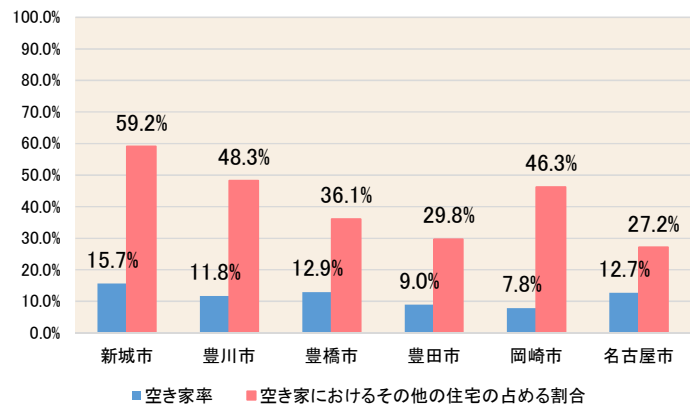


図 58 空き家に占めるその他の住宅の割合（H30）

出典）住宅・土地統計調査

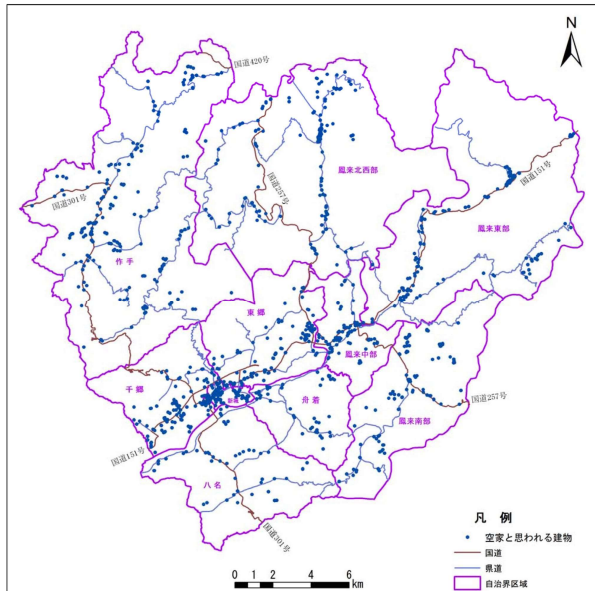


図 59 空き家と思われる建物分布

出典）新城市空家等対策計画（H29.3 新城市）

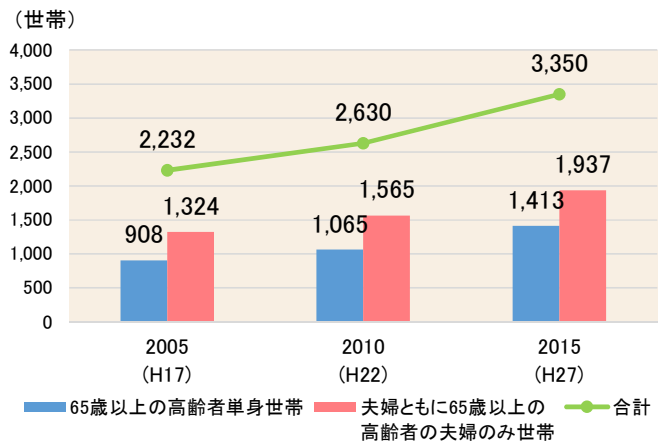


図 60 高齢者世帯の推移

出典）新城市空家等対策計画（H29.3 新城市）

※その他の住宅：「賃貸用の住宅」「売却用の住宅」「二次的住宅」以外の住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅のほか、空き家の区分の判断が困難な住宅などを含んでいます。

(5) 太陽光発電設備設置の動向

本市では、太陽光発電が再生可能エネルギーの中で最も普及が進んでいることを踏まえ、2015年（平成27年）10月に発電規模50kw以上の設備設置を対象として届け出の提出等を指導するため「新都市太陽光発電設備の設置に関する指導要綱」を策定しました。しかし、発電規模50kw未満の設備設置において地域とトラブルとなる事案が生じたことから、2018年（平成30年）4月に本指導要綱の対象を拡大し、発電規模10kw以上の設備設置を対象としました。

届出件数としては、50kw以上の設備設置よりも50kw未満の設備設置が多く、いわゆるメガソーラーではなく小規模な太陽光発電設備の増加が顕著となっています。

発電施設が占有する土地の面積についても年々増加しており、2019年（令和元年）現在40haを占めるまでとなっています。また、その従前の土地の地目は山林や田畑など自然的土地利用が大半を占めています。

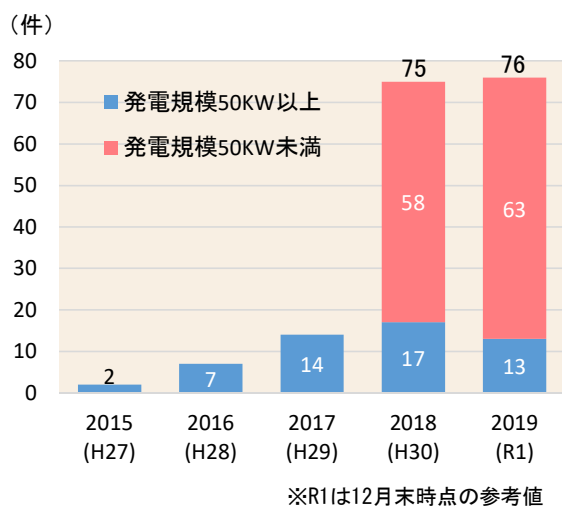


図 61 届出件数の推移

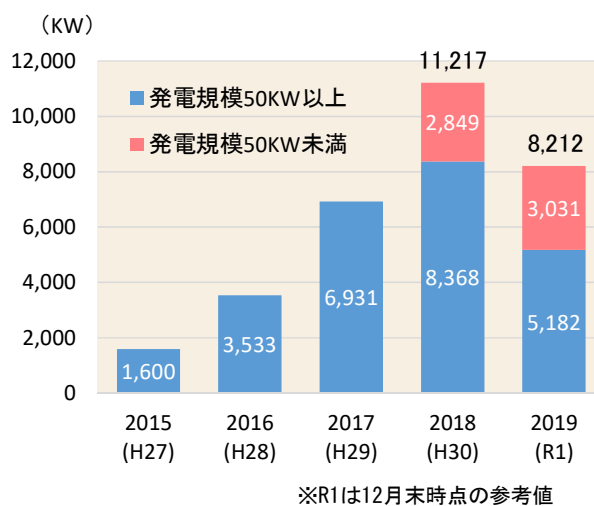


図 62 発電規模の推移

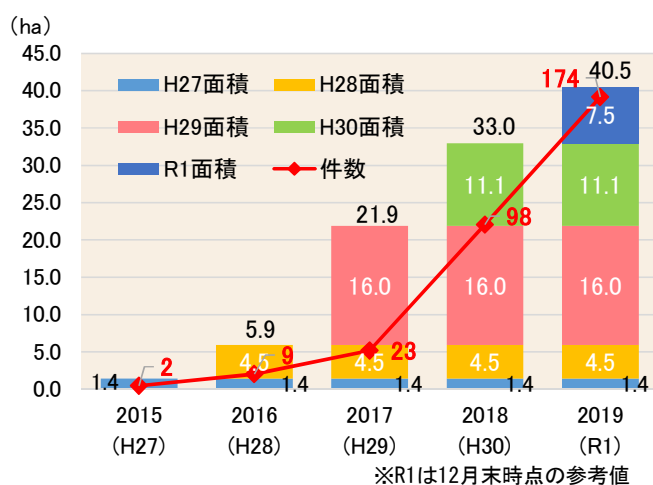


図 63 発電施設の占有面積・件数の推移（累積）

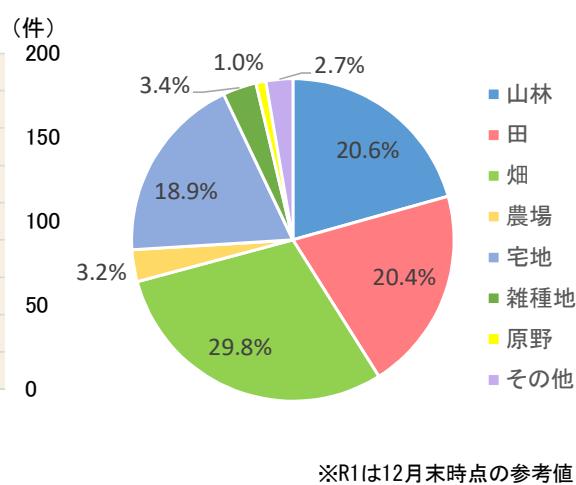


図 64 従前の土地の地目（H27～R1）

(1) 大規模地震災害の危険性

地震調査研究推進本部地震調査委員会の長期評価によると、南海トラフ沿いの地域においては、マグニチュード8～9クラスの地震が今後30年以内に発生する確率は70～80%（2019年（平成31年）1月1日現在）とされており、大規模地震発生 of 切迫性が指摘されています。

本市は、東海地震に係る「地震防災対策強化地域」及び南海トラフ地震に係る「南海トラフ地震防災対策推進地域指定市町村」に指定されており、東北地方太平洋沖地震を教訓に最大クラスの巨大な地震を想定し、突発地震に備えた事前対策から事後対応、復旧・復興まで、地震対策の取り組みが総合的に進めているところです。また、大規模広域災害にも対応し得る積極的な情報の収集・伝達・共有体制の強化や、県・市町村間の相互支援体制の構築を推進しています。

(2) その他の災害

本市には、市内各所で土砂災害特別警戒区域（土石流、急傾斜地）が指定されており、一定の開発行為等が制限されています。また、土砂災害警戒区域についても多くの箇所が指定されています。

近年、2014年（平成26年）豪雨による広島土砂災害や、2018年（平成30年）豪雨災害、2019年（令和元年）千葉県豪雨災害など、これまでにない水害が想定外の場所で発生しつつあります。本市の洪水ハザードマップでは、2階の屋根以上が浸水する5m以上の浸水想定をしています。

また、広大な市域は中山間地域を多く抱えており、災害時には交通・情報の途絶により孤立集落が発生する可能性が考えられます。

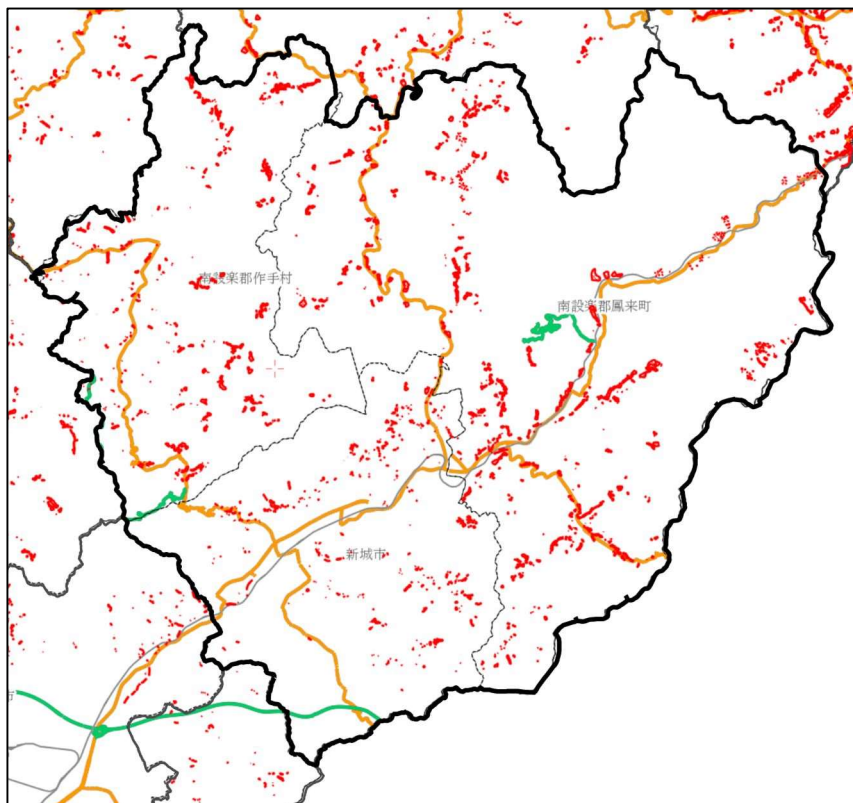


図 65 土砂災害特別警戒区域

出典）愛知県土砂災害情報マップ

1-7 道路網・公共交通網の状況

(1) 道路交通施設の状況

本市は、高速道路が2路線、国道が5路線、主要地方道が6路線、県道が22路線走り主要な道路網を形成しています。

広域的な道路網では、2016年（平成28年）の新東名高速道路新城ICの開設の効果は大きく、2012年（平成24年）に浜松いなさJCTから鳳来峡ICまで開通した三遠南信自動車道とともに東西の重要な幹線交通網となっています。

また、国道151号、国道257号、国道301号は、東西・南北方向に縦横断しており、新城地区、鳳来地区、作手地区を結ぶ幹線道路であるとともに、交通量も多く、本市と豊川・豊橋方面や奥三河地域、浜松・飯田方面など周辺都市とを結ぶ広域的な幹線軸にもなっています。



図 66 現況道路網の状況

出典) 基盤地図情報、国土数値情報

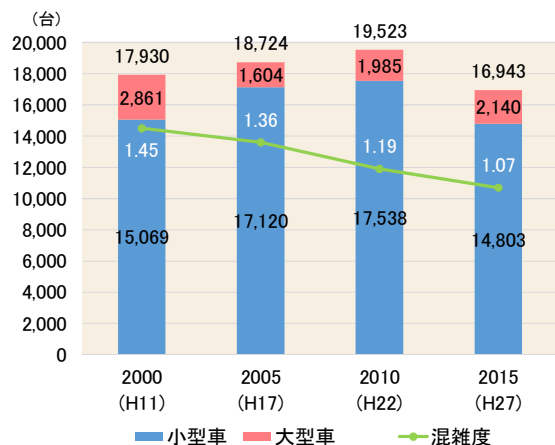


図 67 国道151号の交通量の推移

出典) 道路交通センサス

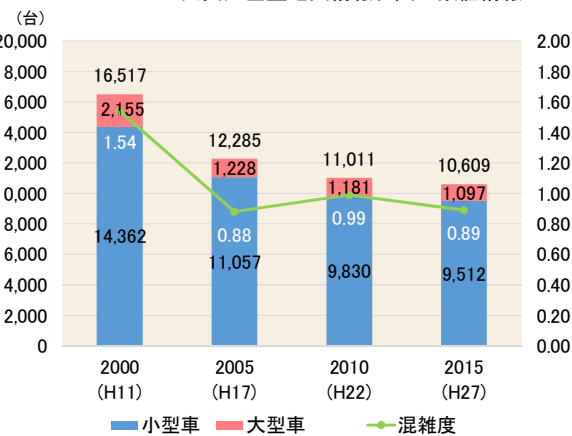


図 68 国道301号の交通量の推移

出典) 道路交通センサス

(2) 公共交通

① 鉄道網

本市の鉄道は、JR 飯田線が東西に走っており、豊橋駅から新城駅まで約 30 分となっています。また、市内には 15 の駅が存在し、1 時間に 1～3 往復運行しています。

乗降客数は年々減少傾向にあります。野田城駅・東新町駅については増加傾向にあります。

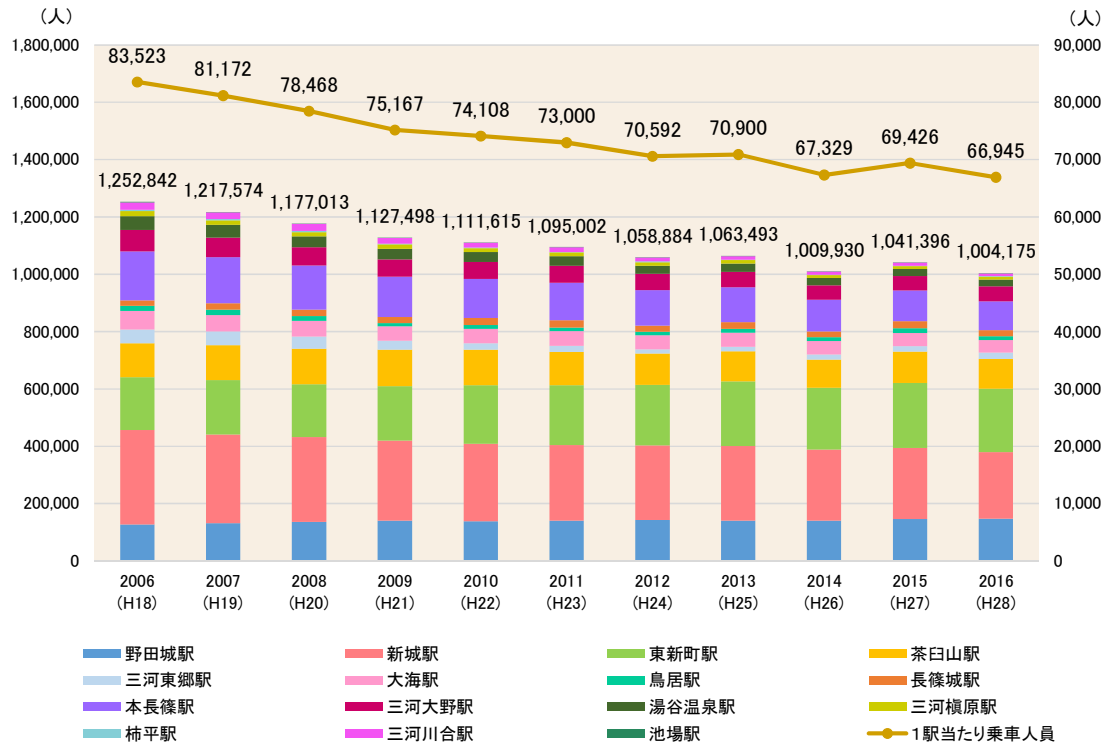


図 69 駅乗降客数の推移

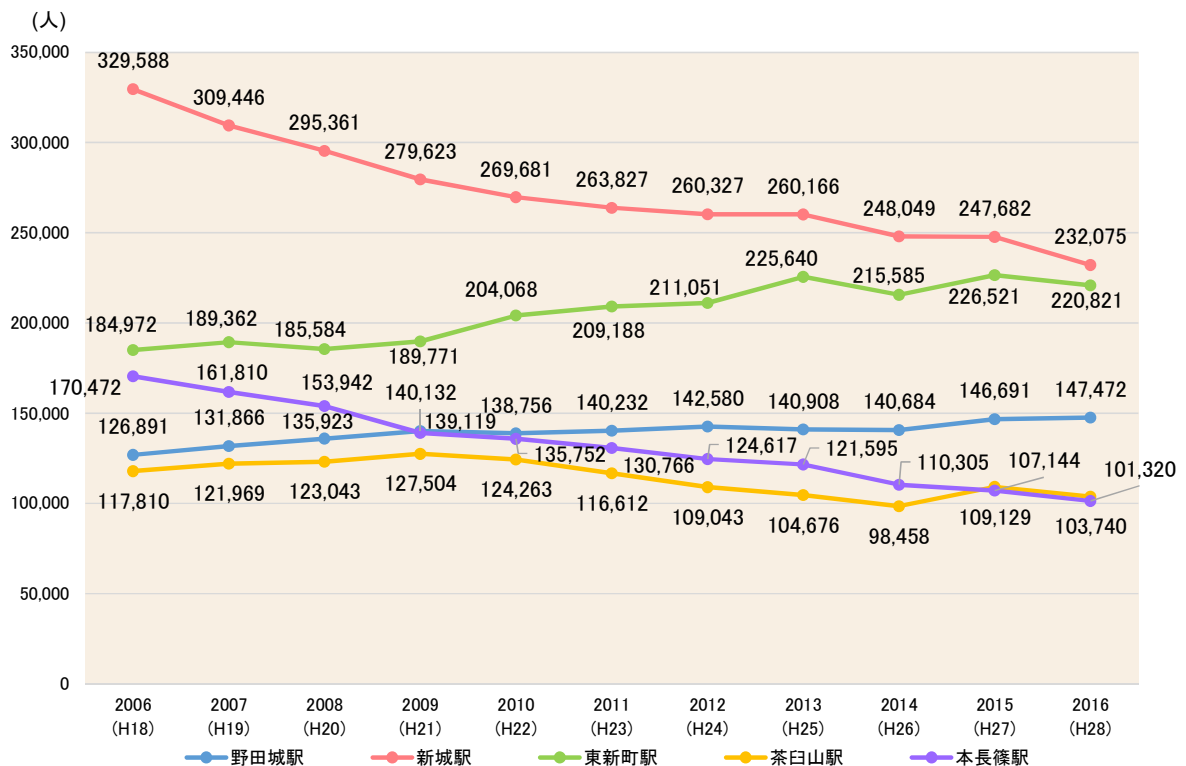


図 70 駅乗降客数の推移 (年間 10 万人以上乗降の駅)

② バス交通

本市のバス路線は、Sバスと呼ばれるコミュニティバスと豊鉄バスが運行しています。

市外と接続する幹線バス路線は、田口新城線（設楽町中心部～本市中心部）、新豊線（本市中心部～豊橋市・豊川市中心部）で1日往復20便以上運行しています。また、2016年（平成28年）に本市と名古屋市・長久手市を結ぶ高速乗合バス「山の湊号」の運行を始めました。

一方、市内のみを走るバス路線の多くは、1日往復5便程度の運行となっています。また、高齢化が顕著な地域では、バス停まで行くこと自体が困難となってきたことから、2019年（令和元年）10月より作手地区においてSバスの路線定期運行を変更し、デマンド型区域運行を始めました。

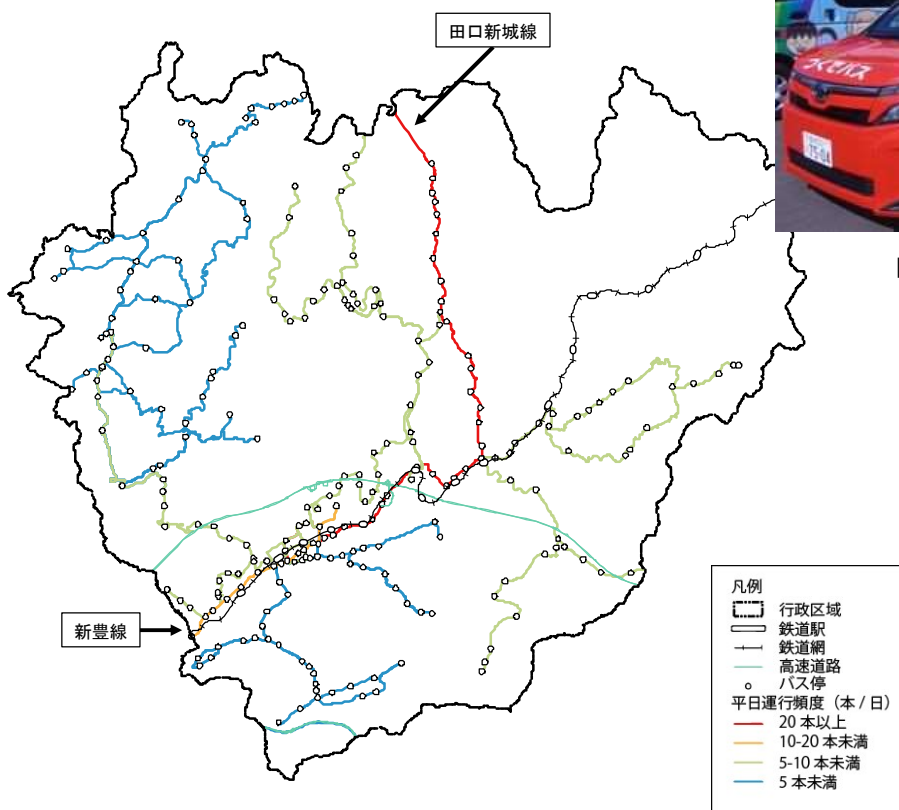


図 72 新城市バス網



図 71 つくでバス

停留所	下り(藤が丘、長久手古戦場方面) [所要時間＝1時間40分]				停留所	上り(亀姫通方面) [所要時間＝1時間40分]			
新城市民病院西	06:44	11:19	16:19	乗車のみ	長久手古戦場駅	09:00	14:00	19:05	乗車のみ
亀姫通(新城駅南)	06:47	11:22	16:22		藤が丘駅	09:15	14:15	19:25	
新城市役所	06:50	11:25	16:25		もつくる新城南	10:21	15:21	20:31	
川路(三河東郷駅)	06:57	11:32	16:32		川路(三河東郷駅)	10:23	15:23	20:33	
もつくる新城南	07:00	11:35	16:35	降車のみ	新城市役所	10:29	15:29	20:39	降車のみ
藤が丘駅	08:15	12:40	17:45		亀姫通(新城駅南)	10:32	15:32	20:42	
長久手古戦場駅	08:30	12:55	18:00		新城市民病院西	10:35	15:35	20:45	

※ 土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休

※ 土曜・日曜・祝日および12/29～1/3は運休

図 73 新城市高速バス時刻表

※コミュニティバス：交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運送事業者等に委託して運送を行う乗合バスや乗合タクシー、市町村自らが登録を受けて行う市町村運営有償運送のことです。

※デマンド：デマンド（Demand）型交通は、電話予約などによって発着地、運行スケジュールなど、利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う地域公共交通の一つの形態です。地域の実情に応じてデマンドバスやデマンドタクシーなどがあります。

(1) 日常生活サービス施設のカバー率

医療施設、福祉施設、商業施設、公共交通（鉄道駅・バス停）といった日常生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率*1は、市街化区域で医療施設、福祉施設、公共交通が概ね9割、商業施設が約8割の人口をカバーしています。一方、市街化調整区域では、バス停が約6割、医療施設が約5割、福祉施設が約4割の人口をカバーしていますが、鉄道駅は約3割、商業施設は約2割程度の人口しかカバーできていません。

また、総合的な人口カバー率（医療、福祉、商業、公共交通すべてが徒歩圏である居住人口）については、市街化区域では76%ですが、市街化調整区域ではわずか7%となっています。

これらを、地域自治区別にみると、舟着地域自治区では、医療施設や鉄道駅の人口カバー率が0%、八名・鳳来南部・鳳来北西部・作手地域自治区では商業施設や鉄道駅の人口カバー率が0%となっており、舟着・八名・鳳来南部・鳳来東部・鳳来北西部・作手地域自治区では、総合的な人口カバー率も0%となっています。

*1 医療施設、福祉施設、商業施設は施設から半径800m、鉄道駅は800m、バス停は300mの範囲に居住している人口が区域全体の人口の何%を占めるかを評価

表1 地域自治区別の都市機能評価*2

評価指標		新都市	市街化区域	市街化調整区域	新城	千郷	東郷	舟着	八名	鳳来中部	鳳来南部	鳳来東部	鳳来北西部	作手
生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率〔%〕	医療施設	57.9%	88.9%	47.4%	97.5%	61.8%	74.0%	0.0%	32.0%	81.2%	38.6%	39.0%	34.0%	14.2%
	福祉施設	52.3%	88.8%	39.9%	100.0%	73.9%	87.9%	60.9%	37.9%	51.3%	52.7%	40.6%	36.3%	14.2%
	商業施設	35.8%	76.3%	22.1%	100.0%	59.3%	25.7%	4.2%	0.0%	49.4%	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%
公共交通路線の徒歩圏人口カバー率〔%〕	鉄道	42.3%	88.9%	26.5%	89.0%	39.9%	78.2%	0.0%	0.0%	82.3%	0.0%	2.6%	0.0%	0.0%
	バス	65.2%	91.2%	56.4%	92.4%	65.9%	74.9%	77.5%	57.8%	55.9%	36.5%	35.1%	61.5%	52.5%
日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率〔%〕	医療施設/福祉施設 商業施設/公共交通	24.3%	76.3%	6.7%	89.0%	38.7%	25.7%	0.0%	0.0%	30.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率〔%〕		56.5%	90.6%	47.6%	100.0%	66.2%	87.2%	43.6%	25.5%	51.9%	46.6%	40.3%	17.5%	14.1%

*2 本市の平均より高い地区は赤字

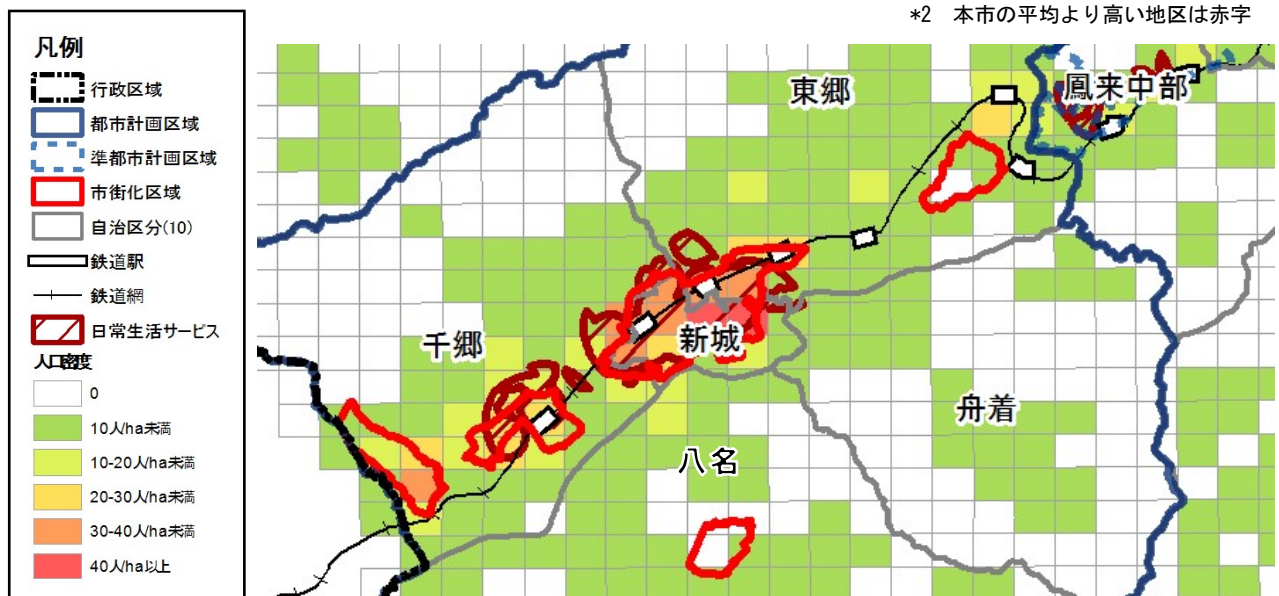
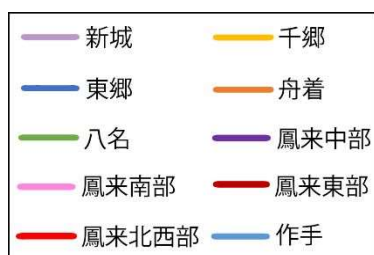


図74 日常生活サービス（医療・福祉・商業・公共交通）の徒歩圏人口カバー圏域（市街化区域周辺）

1	日常生活サービスの徒歩圏充足率	
2		医療施設
3	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	福祉施設
4		商業施設
5	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	鉄道
6		バス
7	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	
8		医療施設
9	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	福祉施設
10		商業施設
11	公共交通沿線地域の人口密度	鉄道
12		バス



※下記のレーダーチャートはカバー率や人口密度を偏差値化し相対的に評価したものである。

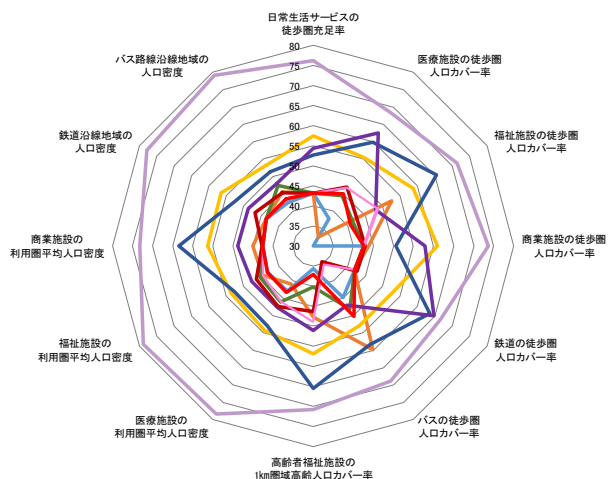


図 75 全地域自治区

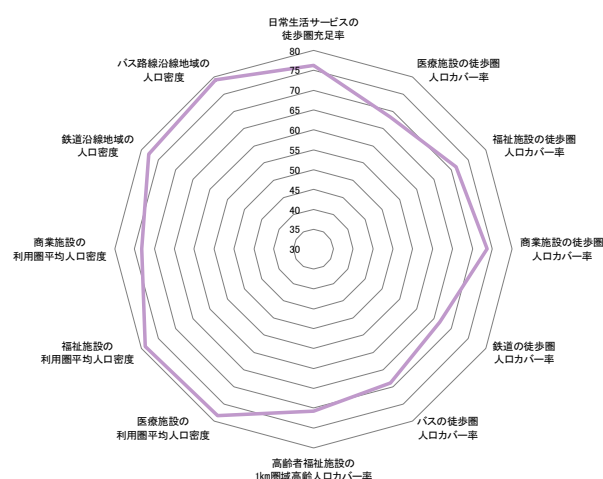


図 76 新城地域自治区

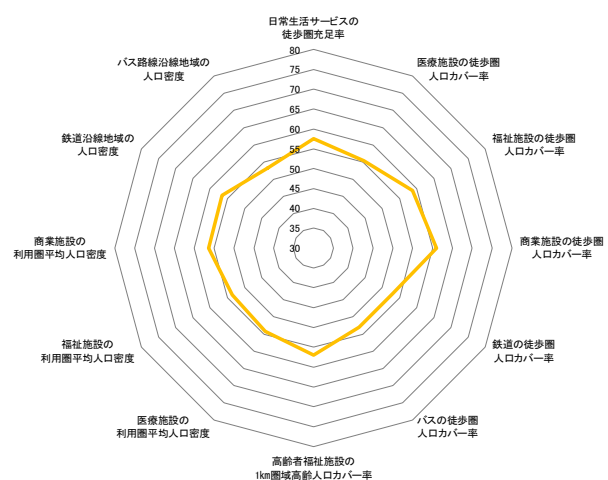


図 77 千郷地域自治区

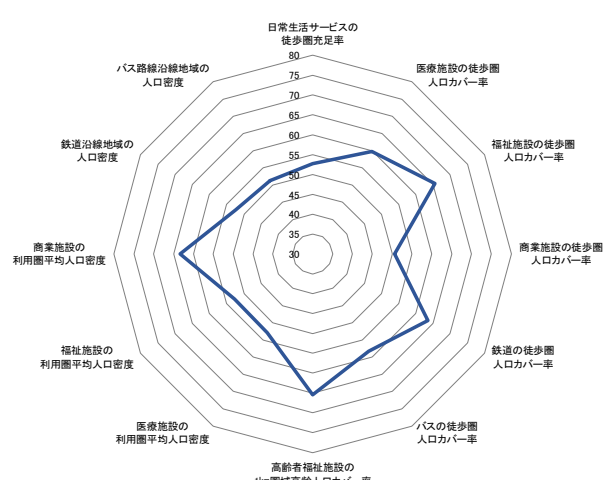


図 78 東郷地域自治区

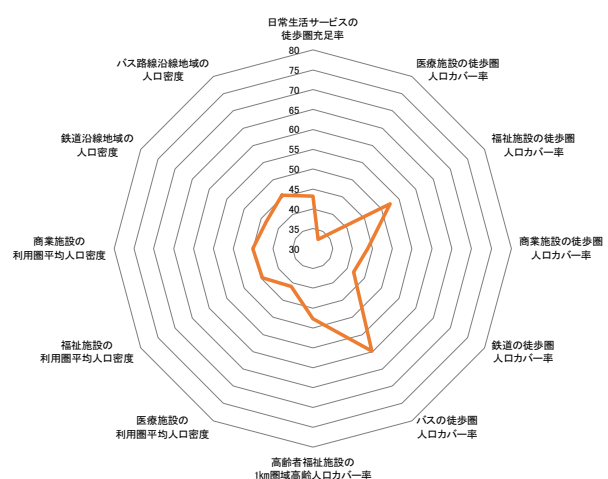


図 79 舟着地域自治区

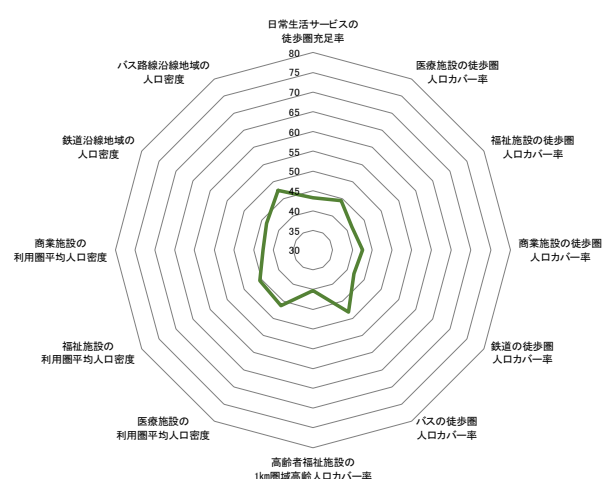


図 80 八名地域自治区

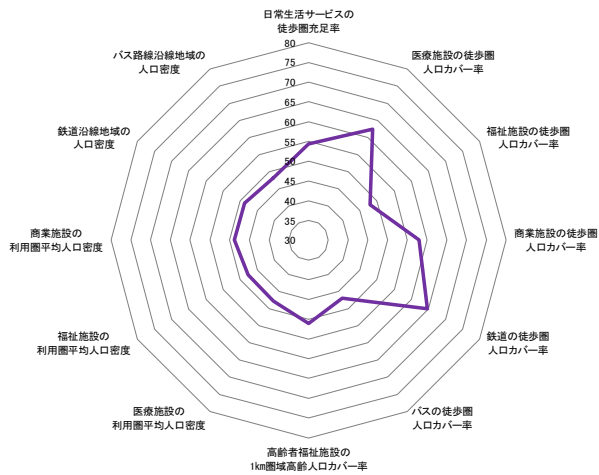


図 81 鳳来中部地域自治区

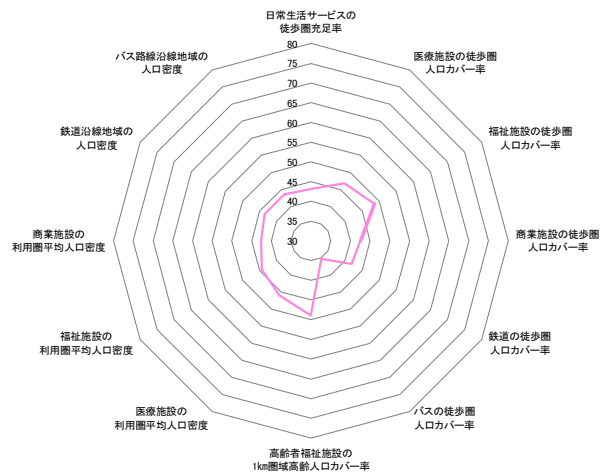


図 82 鳳来南部地域自治区

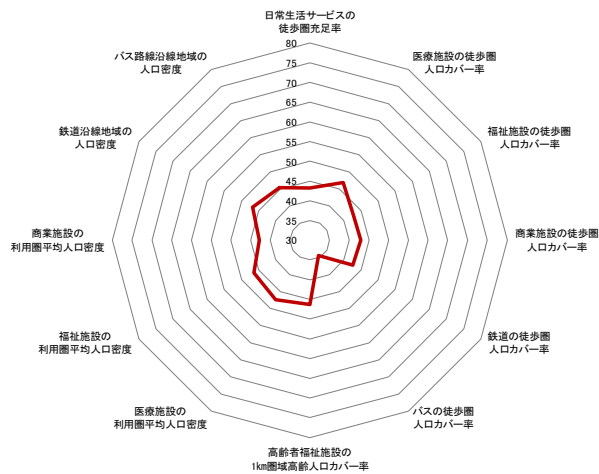


図 83 鳳来東部地域自治区

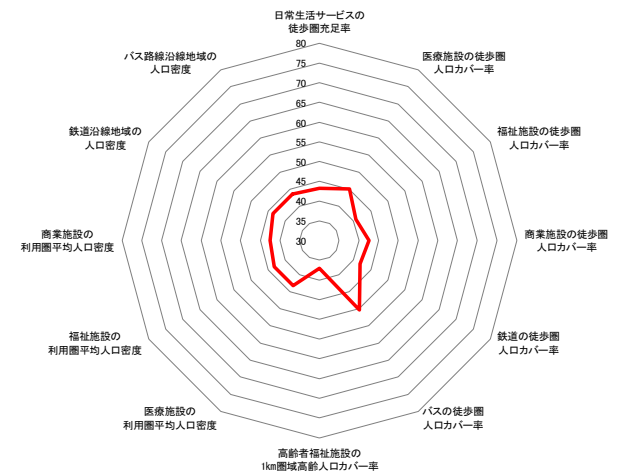


図 84 鳳来北西部地域自治区

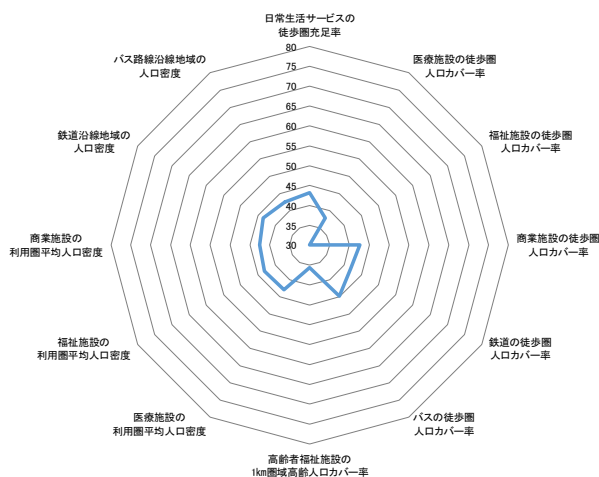


図 85 作手地域自治区

1-9 その他施設等の状況

本市の都市計画道路は、計画延長 20,780m ですが、そのうち暫定を含む整備済延長は 16,515m となっており、整備率は約 79%です。市の中心部を通る路線において未整備区間が多く存在しています。

都市公園は、県営新城総合公園を含め 12 箇所指定しています。公園面積は 72.09ha で都市計画区域内人口 1 人当たり 22.51 m² (2017 年度 (平成 29 年度)) であり、長久手市に次いで県下 2 番目となっています。一方で、古くからの市街地では公園の整備が進んでいません。

公共下水道の整備率については、汚水が 80% (計画面積 540ha に対して 434ha 整備)、雨水が 34% (計画面積 282ha に対して 96ha 整備) となっており、市街化区域における公共下水道 (汚水) は概ね整備済みとなっています。

その他の都市施設として、ごみ焼却場 18,400 m²、火葬場 25,200 m²が供用を開始しています。土地地区画整理事業は城北東部地区、半場川地区、上市場地区、田町川地区の 4 地区 (35.3ha) でありいずれも事業が完了しています。

路線名	整備延長 (暫定含む) (m)	未着手延長 (m)	計画延長 (m)
3・3・2豊川新城線	8,700	490	9,190
3・4・31町並線	1,310	1,650	2,960
3・4・46沖野線	1,190	0	1,190
3・4・59新町線	600	0	600
3・4・68野田城線	1,170	760	1,930
3・5・74本宮線	1,080	0	1,080
3・4・76の場線	250	580	830
3・4・201入船線	2,080	610	2,690
3・3・202栄町線	135	175	310

公園名	供用開始面積 (ha)
2・2・501大洞山公園	0.15
2・2・502スハ山公園	0.07
2・2・503城北東部公園	0.36
2・2・504市場台北公園	0.30
2・2・505市場台南公園	0.29
2・2・506市場台西公園	0.20
2・2・507田町川南公園	0.11
9・6・1新城総合公園	64.30

図 86 都市計画道路、都市計画公園の整備状況

出典) 都市計画の概要 (R1.7 新城市)



図 87 都市計画道路未整備区間の状況

出典) マップあいちに加筆

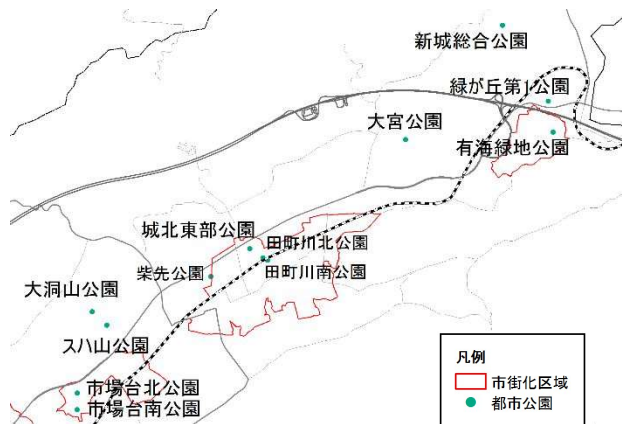


図 88 都市公園の分布

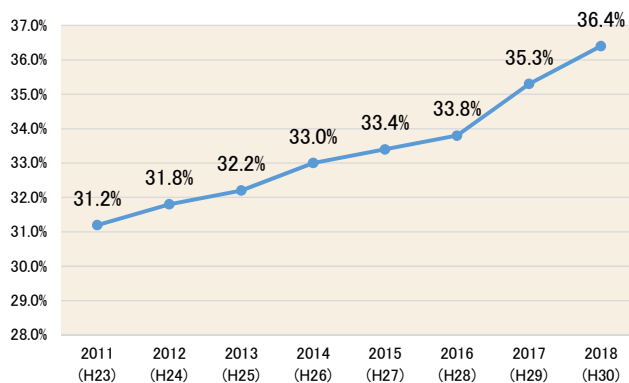


図 89 下水道処理人口普及率の推移

出典) 国交省資料

※都市計画道路：都市計画法第 11 条に基づき道路として都市計画決定された都市施設で、都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け一定の建築制限が適用されます。

※都市公園／都市計画公園：都市計画公園は、都市計画法第 11 条に基づき公園として都市計画決定された都市施設です。都市公園は、都市計画公園のうち公園として整備されたもの、もしくは都市計画公園でなくとも、都市計画区域内に設置され公として整備されたものです。

(1) 財政状況

本市の財政指標に関して、財源の余裕を示す財政力指数は、愛知県平均には劣るものの全国平均は上回っています。人件費など経常的に支出される経費の割合を示す経常収支比率については、全国平均や愛知県平均より下回っています。地方債など借入金の実質公債費比率は全国平均より少なく年々低下しています。一般会計等の将来の負担額の傾向を示す将来負担率は、全国平均や愛知県平均より低い傾向にありましたが、近年では同程度の比率となっています。

歳出入の状況では、本市は、歳入額において、市税の割合が2017年（平成29年）で30%を占めており、市税を含む自主財源の割合が約42%となっています。また、歳入額に占める市税の割合は、市町村合併を経てリーマンショックが起こるまで増加傾向にありましたが、2009年（平成21年）に急激に減少し以降横ばいからやや減少傾向にあります。歳出額では、民生費の割合が年々増加している一方で土木費の割合は緩やかな減少傾向にありましたが、近年やや増加傾向にあります。

また、財政における2028年（令和10年）までの将来予測によると、2028年（令和10年）の市税は2019年（令和元年）と比べて92.5%（72.5億円から67.1億円）まで減少、扶助費は114.6%（29.0億円から33.2億円）に上昇しており、生産年齢人口の低下や高齢者の増加によるものと考えられます。

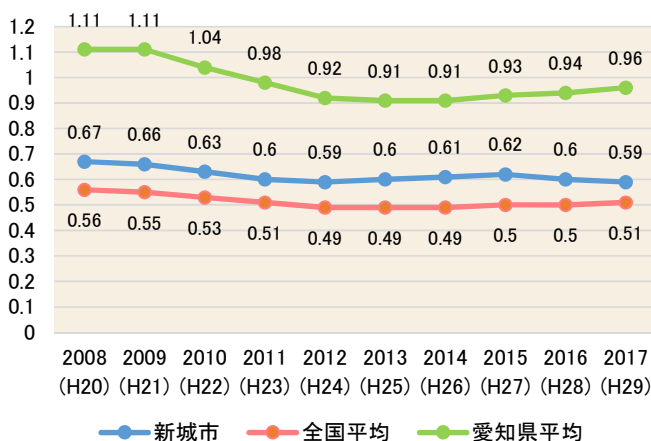


図 90 財政力指数

出典）総務省資料

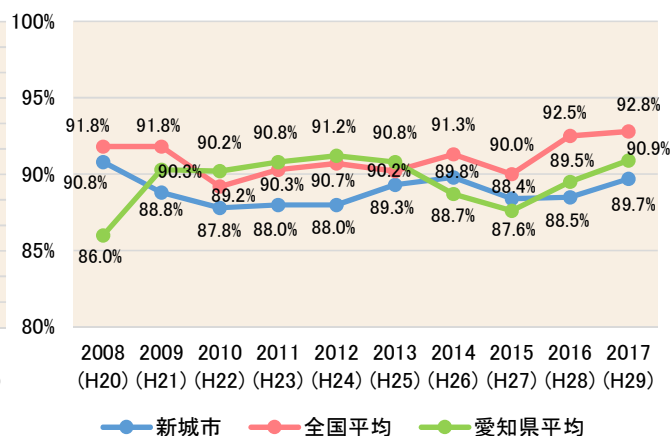


図 91 経常収支比率

出典）総務省資料

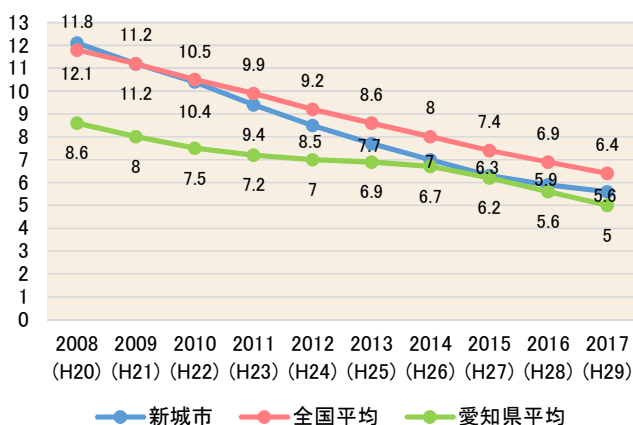


図 92 実質公債費比率

出典）総務省資料

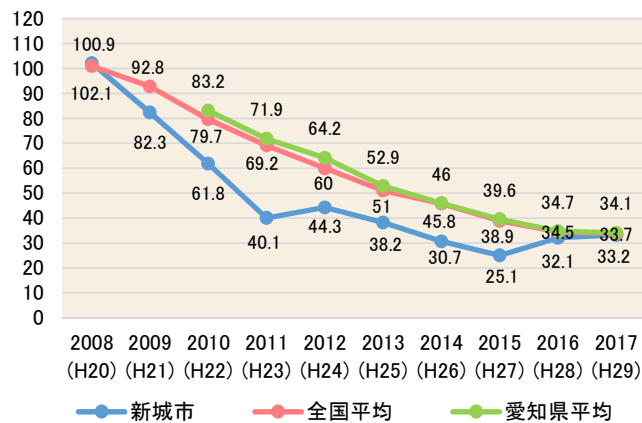
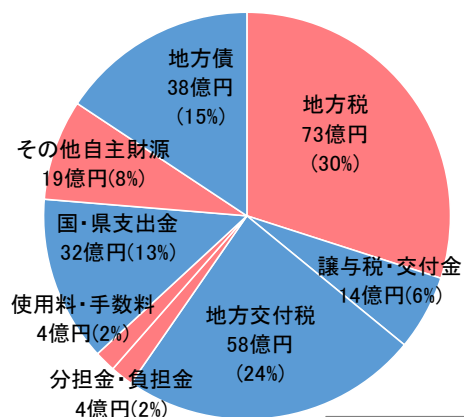


図 93 将来負担比率

出典）総務省資料



■ 自主財源
■ 依存財源

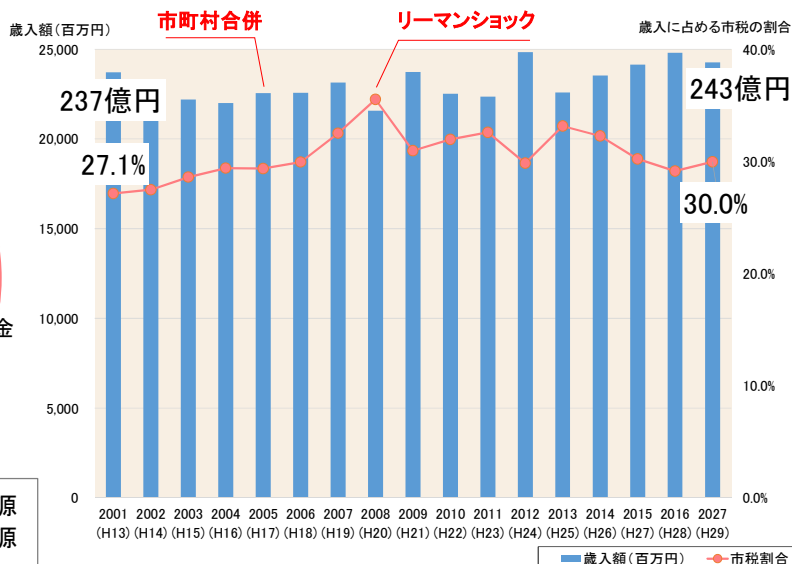


図 94 歳入の状況

出典) 総務省資料

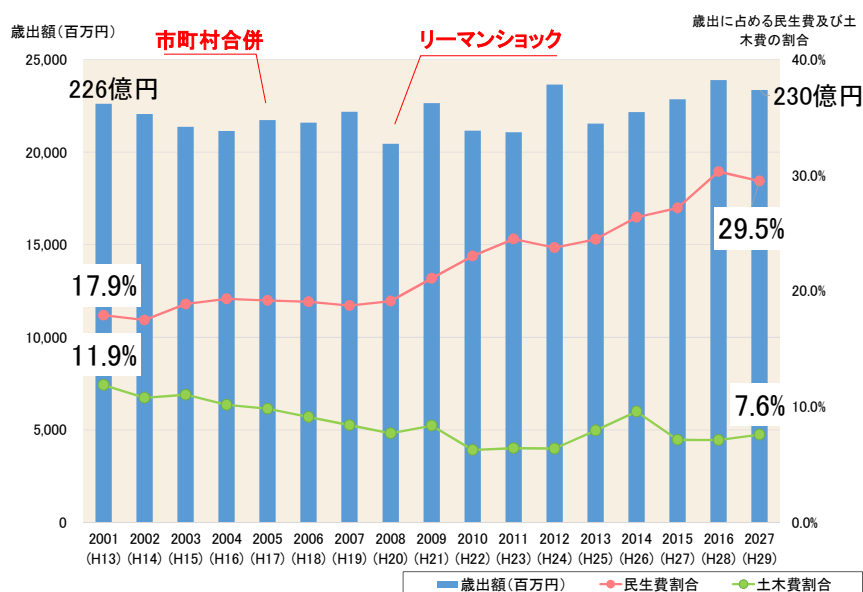


図 95 歳出の状況

出典) 総務省資料

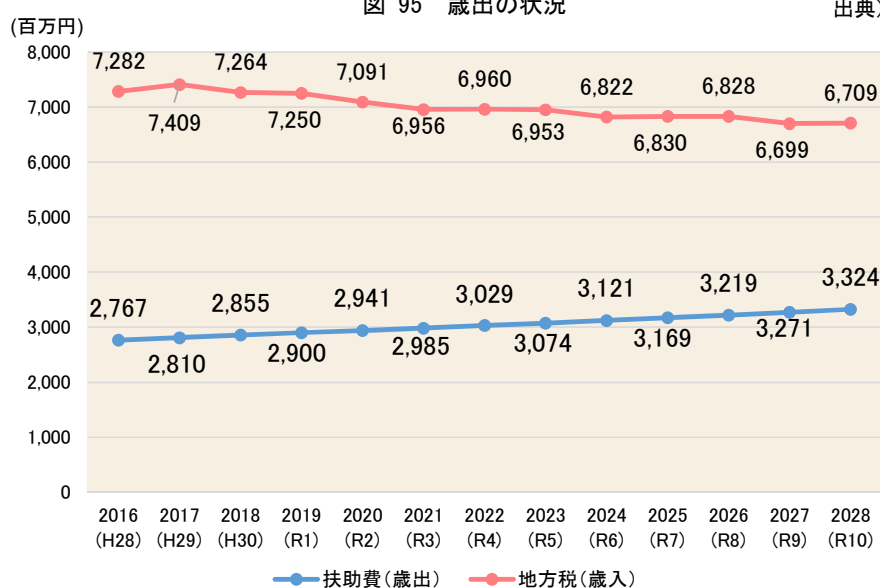


図 96 平成 40 年度までの財政推計

出典) ザイセイの話 (H28 新城市)

※民生費：児童、高齢者、障害者等の社会福祉の充実を図るための費用のことです。

※扶助費：社会保障制度の一環として、児童・高齢者・障害者・生活困窮者などの支援に要する経費のことです。

1-1-1 地域ごとのまちづくり計画

本市の地域自治区制度は、限られた財源を効果的に使って、地域ごとに異なる課題への対応や将来への取り組みができるよう、市民と市役所が一緒になって考え、活動する地域自治を推進する仕組みであり、10の地域自治区ごとに地域計画を策定しています。

地域計画は、地域協議会が主体となり、住民自らの手で策定されたもので、地域の将来像や地域づくりの方向性、住民の思いなどが掲載されています。地域の課題解決や地域活性化の道しるべとなり、地域住民自ら実施する地域活動や、市に対する事業提案の根拠となっています。

表 2 各地域自治区別の地域計画

	地域自治区	目標【目指すべき将来像】	策定日
1	新城地域自治区	しんしろ地域計画 いつでも、いつまでも Always 集える 笑える 楽しめる しんしろまちなか	2019年3月
2	千郷地域自治区	思いやりと健康で暮らしやすいまち千郷 ～みんなが活躍できるまちづくり～	2019年9月
3	東郷地域自治区	わくわくできるまち 東郷	2020年度 予定
4	舟着地域自治区	舟着地区コミュニティ計画 ～改定（後期）～ 明るさとやさしさと 絆を結ぶ舟着の郷 ～絆～	2019年6月
5	八名地域自治区	八名地域計画 ～八名でいつまでも元気で楽しく暮らしたい！～	2019年2月
6	鳳来中部地域自治区	めざそう！ 人交密度No.1 ～ひとが あつまふ れあう つながる 鳳来中部～	2019年3月
7	鳳来南部地域自治区	山よし 田よし 住むによし ～人と自然と歴史・文化がふれあう 元気なまち～	2019年3月
8	鳳来東部地域自治区	鳳来東部2030プロジェクト ～子どもからお年寄りまで 安心して暮らし続けられる地域を～	2019年3月
9	鳳来北西部地域自治区	住みたくなるまちづくり計画 ～「住みたくなるまち」の実現！～	2018年3月
10	作手地域自治区	作手地域まちづくり計画 ～手をつなぎ 作ろう未来の ふるさと作手～	2015年10月

表 3 地域づくりの柱

	地域自治区	地域づくりの柱（基本目標）
1	新城地域自治区	① 安全・安心 ② 高齢化対策 ③ 子育て支援 ④ にぎわい
2	千郷地域自治区	① 若者に魅力あるまち ② 安心して暮らせるまち ③ きれいなまち ④ 高齢者がくらしやすいまち ⑤ 歴史・伝統文化に誇りを持てるまち ⑥ 思いやりと助け合いができるまち
3	東郷地域自治区	① 暮らそう 子どもからお年寄りまで暮らしやすいまち ② 守ろう 安心して住み続けられるまち ③ 育てよう みんなで成長しあうまち ④ 学ぼう 歴史と伝統を学び未来につなぐまち ⑤ 楽しもう いつでもどこでも楽しめるまち
4	舟着地域自治区	① やさしさの安心安全な地域づくり ② 住みよい地域づくり ③ 心穏やかな地域づくり ④ 心と体の健康づくり
5	八名地域自治区	① 広報 「八名がいい」 ② 共育 「世代を超えつながるまち」 ③ 食農 「知る・育てる・食す・命の大切さ」 ④ 歴史・伝統 「先人より学ぶ 現在・過去・未来」 ⑤ 安心安全 「全ての人が心安らかに暮らすまち」 ⑥ 防災・減災 「共に考え行動が最大の備え」 ⑦ 環境 「100年後に何を残すのか」 ⑧ 健康福祉 「輪になって ホップ・ステップ・ジャンプ」 ⑨ 人 「つなげ、つながり、大好きな八名」
6	鳳来中部地域自治区	① 暮らしの分野 「共に集うまちづくり」 ② 安全・安心の分野 「共に備えるまちづくり」 ③ 子育ての分野 「共に育てるまちづくり」 ④ 健康づくりの分野 「共に生きるまちづくり」 ⑤ 自然の分野 「共に親しむまちづくり」 ⑥ 歴史・伝統の分野 「共に学ぶまちづくり」
7	鳳来南部地域自治区	① 地域活性化で快適元気なまちづくり ② 安全安心な暮らしができるまちづくり ③ 住みよい生活環境をめざすまちづくり ④ 自然・歴史・文化を活かしたまちづくり
8	鳳来東部地域自治区	① 安全・安心 ② 活力・創造性 ③ 文化・自然との調和 ④ 暮らしの充実と思いやり
9	鳳来北西部地域自治区	① 地域振興 多くの人が交流できるまち 伝統行事が受け継がれるまち 安全・安心に暮らせるまち 地域自治活動が活発なまち ② 子育て 地域で子どもを育てるまち 子どもが安全に移動できるまち 安心して学び遊べる環境があるまち ③ 生き活き（高齢者支援） 高齢者が安心して暮らせるまち 高齢者が元気なまち 気軽に買い物・通院できるまち
10	作手地域自治区	① 自然・農業・林業「おいしい ふるさと」 ② 共育・住民交流「子どもも大人も学び育つ ふるさと」 ③ 安心安全「安全で安心してくらせる ふるさと」 ④ 情報発信「みんなで広める ふるさと」

第2章 まちづくりの主要な課題

2-1 土地利用の課題	・ ・ 49
2-2 施設の課題	・ ・ 49
2-3 交通の課題	・ ・ 49
2-4 空き家に関する課題	・ ・ 50
2-5 環境に関する課題	・ ・ 50
2-6 産業に関する課題	・ ・ 50
2-7 集落に関する課題	・ ・ 51
2-8 防災に関する課題	・ ・ 51
2-9 観光・歴史・景観に関する課題	・ ・ 51



Shinshiro City

第2章 まちづくりの主要な課題

2-1 土地利用の課題

- 市街地の整備が進んでいないため、狭あいな道路、不整形な土地形状などが原因となって低未利用の土地が多い。
- 店舗はほとんど無く、住宅地としての活用が中心である地域に近隣商業地域が指定されているため、準防火地域の指定により住宅建築コストの増加が負担になっている。
- 新東名高速道路新城 IC が開設したが、周辺においてその効果を十分に生かしきれていない。
- 公共施設の集積が図られていない。
- 公共施設の跡地が有効活用されていない。
- 本市で一番交通量が多い国道 151 号の沿道は活用需要が多いものの規制が多く民間活力を生かしきれていない。

2-2 施設の課題

- 市域が広大なためインフラなどの維持管理、コストなどの負担が大きい。
- 市町村合併により同種の公共建築物が多いため維持管理、コストなどの負担が大きい。
- 市街地の整備が進んでいないため、雨水対策としての下水道（雨水）整備が不足している。
- 市街地の整備が進んでいないため、公園等のオープンスペースが不足している。

2-3 交通の課題

- 本市の顔であるはずの新城駅前広場の整備が進んでいない。
- TOICA、manaca など交通系 IC カードを利用できる駅が無い。
- 市街地の基幹的な道路の整備が進んでいない。
- 都市計画道路として決定されている路線・区間で、長期未着手となっているものがある。
- 市街地の道路にもかかわらず歩道整備などのバリアフリー化が図られていない。
- 自家用車への依存度が非常に高い。
- 公共交通の運行本数が少なく、公共交通を利用した生活が不便である。
- 公共交通の乗り換えの場となる結節点が未整備のため乗り継ぎが不便である。
- 公共交通の利用者が少なく赤字経営となっている。
- 高齢化が進みバス停まで行くこと自体が困難となっている。
- 市街地の主要駅である新城駅や東新町駅、野田城駅周辺に鉄道利用者向けの駐車場が不足している。

2-4 空き家に関する課題

- 空き家が増加している。
- 高齢者世帯が増加しているため、今後さらに空き家が増加することが予測される。
- 管理が不十分な空き家があり、防災面などで危険な状態となっている。
- 市場に流通していない空き家が多いため、利活用が進まず、空き家のままの状態が長期化することが多い。
- 市街化調整区域の空き家は利活用の手続きが複雑で容易でない。

2-5 環境に関する課題

- 自家用車への依存度が高く、公共交通利用が少ないため環境配慮が不十分となっている。
- 電気自動車や燃料電池自動車の必要なステーションが不十分で、環境に配慮した自動車に移行しづらい。
- 太陽光発電設備の設置が増加しており、周辺住民とトラブルとなることがある。
- 太陽光発電設備の設置における届け出等が義務付けられていなかったため、地元への説明や届け出の提出を行っていないものがある。
- 耕作放棄地や太陽光発電設備設置などにより豊かな自然環境等の保全が危ぶまれる。
- 市域の約8割を占める森林が、温室効果ガスの吸収源として十分に活用されていない。

2-6 産業に関する課題

- 市街地では店舗などが減少し、賑わいや活気が少ない。
- 商店主の高齢化、後継者不在により、今後更なる店舗の減少が予測される。
- 生活利便施設が不足しているため、市外に買い物や遊ぶ場を求める住民が多い。
- 市外から進出を考える企業と事業拡大を考える市内の企業では、求める面積などの条件が異なっており、企業団地が市内企業の事業拡大に適していない。
- 新城南部企業団地が分譲済みとなり、分譲中の企業団地が少ない。
- 市内企業の従業員は、市外に居住する者が多い。
- 市域の約8割を占める森林が、地域産業の資源として十分に活用されていない。

2-7 集落に関する課題

- 農業の担い手不足により従事者が減少傾向にあり、高齢化が著しい。
- 耕作放棄地が増加している。
- 既存集落の高齢化や世帯減少が進み、地域コミュニティの維持・存続が危ぶまれる。

2-8 防災に関する課題

- 年々甚大化する自然災害、特に降雨量の増大への備えが進んでいない。
- 古くからの市街地では狭い道路に沿って建物が建て詰まっており危険である。
- 市街地においては災害の際に防災空地となるオープンスペースが不足している。
- 大規模災害後の復興に備える復興まちづくりへの取り組みが進んでいない。
- 災害時に特別の支援が必要となる高齢者などの災害時要配慮者が増加している。
- 南海トラフ地震など大規模地震の危険性が高く備えを進める必要がある。
- 耐震化されていない住宅が多数あり、大規模地震の際には危険となる。
- 大規模災害発生の際には孤立集落となる可能性のある中山間地域の集落がある。

2-9 観光・歴史・景観に関する課題

- 観光入込客数は年間約 300 万人であるが全体として減少傾向であり、加えてイベントや道の駅もつくる新城に偏重している。
- 市街地には歴史的価値のある資源が多く散在しているが、その価値を活用できていない。
- インバウンド需要が掘り起こされていない。
- 移動手段、駐車場、トイレ、売店などの観光インフラが整っていない。
- 許可を受けていない屋外広告物があるなど、景観づくりがなされていない。

第3章 まちづくりの将来像

3-1	第2次新城市総合計画からみる将来展望	・ ・ 55
3-2	これからのまちづくり	・ ・ 56
3-3	将来都市構造	・ ・ 57
3-4	まちづくりの将来像	・ ・ 58
3-5	まちづくりの目標	・ ・ 59



Shinshiro City

第3章 まちづくりの将来像

3-1 第2次新城市総合計画からみる将来展望

第2次新城市総合計画では、まちづくりの基本理念を新城市自治基本条例（2013年（平成25年）施行）に定める「市民が主役のまちづくりを推進し、元気に住み続けられ、世代のリレーができるまちを協働してつくる」とし、将来の都市像を「つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ」としています。また、「ちいき」の姿と「まち」の姿を示し、まちづくりの枠組みや土地利用の方針を以下のように定めています。

■第2次新城市総合計画の将来都市像

基本理念「市民が主役のまちづくりを推進し、元気に住み続けられ、世代のリレーができるまちを協働してつくる」

将来の都市像『つながる力 豊かさ開拓 山の湊しんしろ』

快適で潤いのある「ちいき」に暮らしています

「ちいき」の姿

- 地域の自然、歴史、文化等を受け継ぎ、未来へつなぐことにより、「住み続けたい」「戻りたい」故郷を守ること、新たな住民も呼び込む魅力を創造します。
- 住民、地域、行政等の各主体の連携や世代間の交流を促進することにより、地域の「意思をつくる場」としての機能を発展・強化します。
- 地域経済の仕組みを確立し、その収益を地域住民に還元することで、暮らしの基盤としての地域の機能（地域課題の解決・人材交流・生きがい創出等）を維持強化します。

活力にあふれた「まち」になっています

「まち」の姿

- 信州方面と豊橋方面の交流中継地として栄えた「山の湊」を次のステージに高めるため、新東名高速道路の開通効果を追い風とし、大都市圏からヒト・モノの流れを引き寄せ地域経済を活性化します。
- 安全で快適な暮らしができる生活環境の確保にあわせて、雇用機会の創出と就業環境を整えることで、住み続けられるまちにします。
- 「ひと」と「ちいき」がその能力や特性をいかに発揮することができる環境を整えます。

■まちづくりの枠組み（将来人口）

住みやすい・働きやすい・子育てしやすい暮らし環境を整え、安心して心豊かに暮らすことができるまちづくりを進めるとともに、自ら主体的に考え、学び、地域を磨く人材を確保し、すべての人が多様な能力を最大限に発揮できる環境を整え、人口減少を緩和することで、2030年（令和12年）の居住人口を41,000人と設定します。

■総合計画での土地利用の方針

- 長期的な人口減少の進展を見据え「住みやすい・働きやすい・子育てしやすい暮らし環境を整え、安心して心豊かに暮らすことができるまちの形成」に向けた取り組みの実施
- 取り組みにあたっては、公共の福祉の優先、自然環境との調和、安全安心の確保及び地域特性や地域計画などに配慮

① 定住の選択肢となる暮らしの場の整備・確保

- 住宅地の整備や民間活力の誘導、生活環境の充実
- 付加価値の高い住環境の整備
- 働く人の定住促進につながる取り組み

② 地域コミュニティの維持・活性化と地域拠点機能の充実

- 公共施設等の適正配置や都市機能のコンパクト化
- 地域中心核に生活基盤施設配置・人口の集積

③ 市街地等の魅力の向上、賑わいの創出

- 市の中心核等への商業施設等の集積、既存市街地の低・未利用地の活用
- 歴史資源、自然資源の魅力が最大に発揮されるまちづくり

④ スマートインターチェンジ周辺地域の利活用

- 豊橋市と研究を進めているスマートICを新たな「交流・交通の玄関口」
- スマートICからのアクセス道路の整備等

3-2 これからのまちづくり

人口減少・超高齢社会の深化、民間需要の低下、厳しい財政状況など、本市を取り巻く状況は非常に厳しく、従来のまちづくり、都市経営では未来の世代に大きな負担をかけることになります。未来にバトンをつなぐことのできる持続可能なまちづくりのためには、今何をすべきか、何に力を注ぐべきかを考える時期にきています。

限りある資源を生かして、医療・福祉・商業などの生活機能を確保し、皆が安心して暮らせるようにしていくためには、魅力・求心力のあるまちの核を形成することと地域の公共交通を充実させることが必要となります。このようなコンパクト+ネットワークの考え方に加え、今あるものを大切にし守り育てていくことや魅力の再発見により、新たな賑わいを創出することも重要であり、都市空間の新たな使い方といった既存ストックの有効活用などを推進していくことが必要です。

そして、持続可能なまちづくりのためには、新しい技術を積極的に導入し、これからのまち・ひと・しごとのあり方を模索することや、既存の規制内容に捉われず、本市が活性化していくための様々な取り組みを関係機関等と連携・協力しながら構築していくことが重要です。

これからのまちづくりの「キーワード」

- ✓ **持続可能なまちづくり**
- ✓ **コンパクト+ネットワーク**
- ✓ **既存ストックの有効活用**
- ✓ **新しい技術などの活用**
- ✓ **地域の実情にあった法制度等の柔軟な運用**

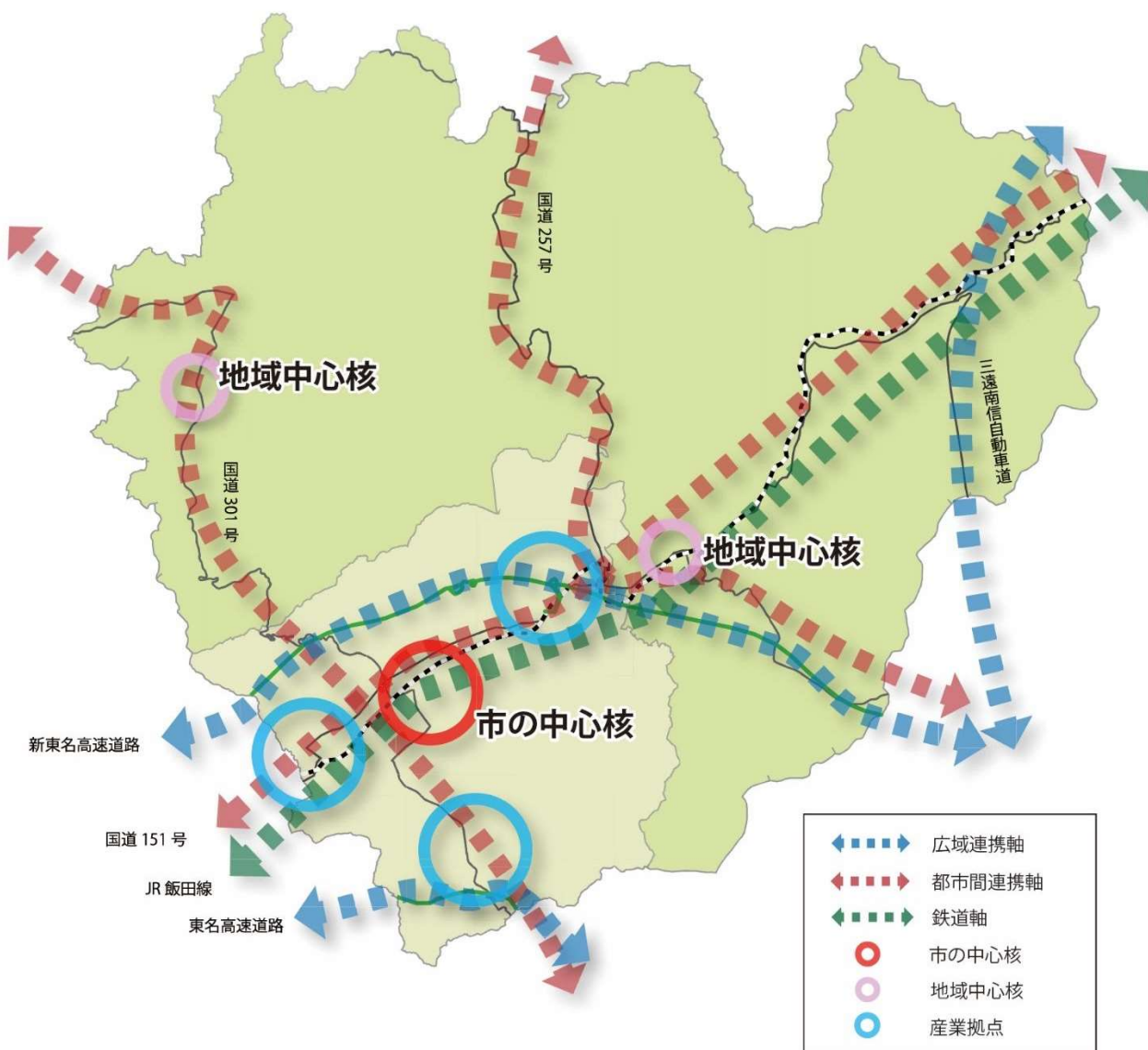
このため、本計画では、これまでに整理した課題を踏まえるとともに、本市の上位計画やこれからのまちづくりのキーワードとなる観点を踏まえながら、まちの将来像と目標を示していくものとします。

※コンパクト+ネットワーク：居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能が集約した市街地の形成と、それと連携した持続可能な地域交通ネットワークの形成による都市構造のことです。

3-3 将来都市構造

本市の将来都市構造は、以下のとおり、市役所周辺の「市の中心核」と鳳来総合支所・作手総合支所周辺の2つの「地域中心核」をまちの核とし、交通ネットワークの形成により、市域全体で発展していくものとして定めます。

■将来都市構造



● 市の中心核

都市機能施設が集積し、利便性が高く、賑わいと活気のあるまちの核

● 地域中心核

都市機能施設が集積したまちの核

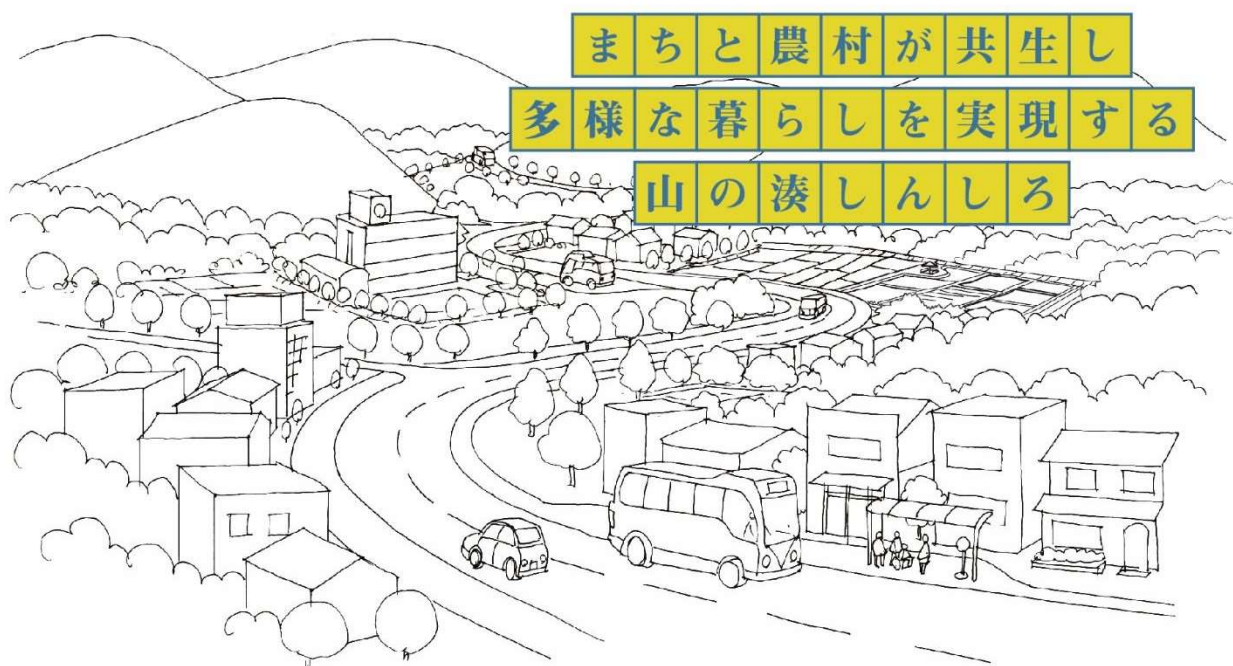
3-4 まちづくりの将来像

本格的な人口減少時代を迎える中、少子高齢化のさらなる進展、厳しい財政状況、さらに地球規模でのエネルギーや環境面での問題を背景に、これまでの発展・成長を前提としてきた拡大型社会のまちづくりは転換期を迎えています。社会経済情勢の変化に伴う市民ニーズの多様化、価値観の変化が進むなか、既存の価値観に捉われていては、社会の変化や多様化するニーズへの対応が遅れることになります。

新たな視点で見ることで、別の視点を受け入れることは、これまでを否定することではなく、守るべきものや続けるべきものを見極めることにも繋がります。市民一人ひとりが「新城に住むこと・住み続けられること」のできる持続可能な地域社会を築き、地域の豊かな文化・自然環境を受け継いでいくことのできるまちづくりを進めることが必要となります。

また、「山の湊」としての歴史をもつ本市においては、三遠南信地域との交流・連携は今後もまちづくりの土台となります。特に奥三河地域における本市の立ち位置を踏まえ、奥三河地域全体を意識した広域拠点都市としての役割が重要となります。同時に、本市における大きな変革である高速道路のインターチェンジ開設により、大都市圏との交流・連携を促進していくことは、まちづくりの新たな土台となります。歴史ある土台、新たな土台を最大限に生かし、ヒト・モノの流れを市内に引き寄せ、地域経済のダイナミズムを生み出すことのできるまちづくりとして、市の中心核の都市機能や生活利便性を高め、市の中心核と地域との交通ネットワークによる都市機能の補完により、郊外の暮らしに至るまで豊かな暮らしを実感できるまちづくりを進めることが必要となります。

以上を踏まえ、地域固有の資源である自然・歴史・文化・伝統・産業などを生かし、新たな価値観で豊かさを切り拓くことで地域が輝き、魅力と賑わいのあふれるまちづくりを進めるため、第2次都市計画マスタープランにおけるまちづくりの将来像を次のとおり定めます。



※拡大型社会：第二次世界大戦後、高度経済成長期を経て、我が国の経済社会が急速に発展する中、都市化が急速に進進し都市が拡大する、いわゆる拡散型の都市構造である「都市化社会」のことです。人口減少下においては、市街地が低密度に拡散し、中心市街地の衰退、都市機能の拡散による移動距離の増大、過度の自動車依存や都市施設の維持管理等行政コストの増大を招く恐れがあります。
※ダイナミズム：勢い、原動力、活力、力強さなどと訳されます。

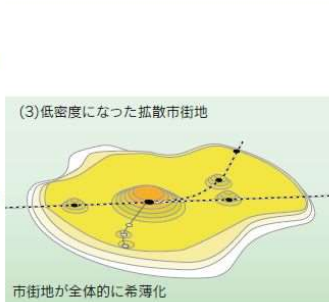
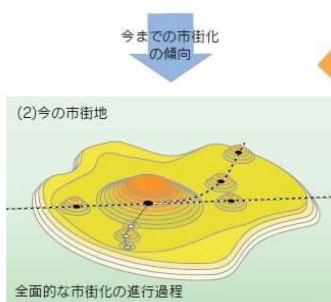
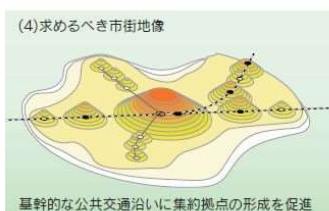
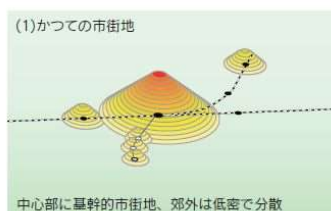
3-5 まちづくりの目標

まちづくりの将来像の実現に向けて、まちづくりの目標を次のように設定します。

(1) 暮らしやすさを支える集約型都市構造推進への転換

- 市の中心核に都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、都市基盤が整備された賑わいと活気のあるまちなかの形成を目指します。
- 社会変化に柔軟に対応する新たなまちづくりとして、可動性のあるまちの形成を目指します。
- 地域がそれぞれの魅力を生かし、多様な暮らし方を提案することなどにより、生活利便施設や住居が一定程度に集積し、維持・存続の図れる地域形成を目指します。
- 利便性が確保された市の中心核と地域中心核や地域が公共交通などの交通軸で結ばれる多核連携型の交通ネットワークの形成を目指します。
- 自動運転、エアモビリティなど日々開発の進む新技術の導入などに積極的に取り組み、社会変革に対応した交通システムの形成を目指します。

今後、望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージ



- 都市内の幹線道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造へ転換
- 集約拠点相互を鉄軌道系やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通機関により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保
- 集約拠点においては、必要に応じて市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能を集積し、「歩いて暮らせる環境」を実現
- その他の地域においては、市街化を抑制するとともに、また郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することがないよう低密度化を誘導
CO2 排出量やエネルギー消費量が少ない
環境負荷低減型の都市活動を実現

■集約型都市構造のイメージ（国交省資料）

※可動性：都市における動きの自由度のことです。自動走行など自動車機能が高まることで従来動けなかった人たちの移動が確保されることや、移動販売のように従来固定されていた店舗が移動するようになることなどを表します。具体例としては、可動性のある商店街として軽トラ市が挙げられます。

※エアモビリティ：いわゆる空の移動を可能とする「空飛ぶクルマ」のことで、将来的に短中距離を自動で飛行して、安全かつ安価に人や物を移動させられる機体やサービスの実現により、都市部や山間部、離島での移動の利便性の向上、災害時の救急搬送や物資輸送の迅速化など、新しいサービスの展開や各地での課題の解決につながることが期待されています。

(2) 地域特性を最大限生かした交流の促進

- 長篠城跡や鳳来山東照宮をはじめとする歴史・文化資源や、桜淵公園、長ノ山湿原をはじめとする豊かな自然環境などの多様な地域資源を生かした地域づくりを進め、様々な交流を促進し、賑わいの創出を目指します。また、観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。
- 歩行者に配慮した市街地の再整備や歴史、文化資源を生かした魅力ある都市空間・景観づくりを進め、多彩な交流・ふれあいを生み出し、まちの賑わいの再生を目指します。
- 県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するため、都市間における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。
- 遠州・南信州などとの県境を越えた広域連携や奥三河地域の町村と連携した広域観光の促進を図るため、新東名高速道路の活用や三遠南信自動車道などの広域幹線道路の整備促進を目指します。

(3) 力強い新城を支える産業の活性化

- 既存産業の高度化や次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図り都市の活力を向上させていくため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域などに、工業・物流機能をはじめとする産業の集積を目指します。
- 経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進し、交通利便性に優れた産業拠点の形成を目指します。
- 適正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。さらに6次産業化を視野に入れた付加価値の高い農業の取り組みを目指します。
- 農業振興を図るため、農村集落については居住環境や地域のコミュニティの維持を目指します。

■ 6次産業化のイメージ

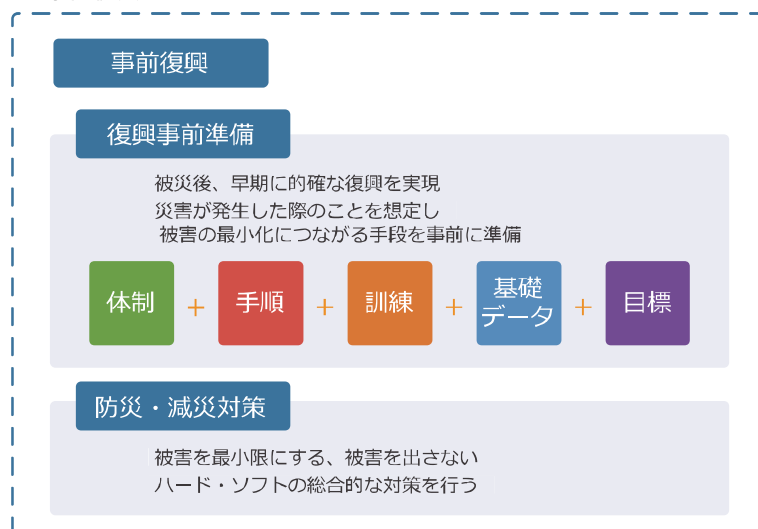


6次産業化：生産者（1次産業者）が加工（2次産業）と流通・販売（3次産業）も行うこと。

(4) 大規模自然災害などに備えた安全安心な暮らしの確保

- 一級河川豊川周辺などの洪水・内水による浸水、山間部の土砂災害など、災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況または整備見込などを総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図り、安全安心な暮らしの確保を目指します。
- 道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進し、防災・減災を目指します。
- 被災時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
- 地域住民との協働による事前復興まちづくりの取り組みなど速やかな復興環境の整備を目指します。
- 都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また市街地においては生活関連施設を結ぶ経路を中心に歩行経路のバリアフリー化などを進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

■事前復興まちづくりのイメージ



(5) 環境や気候変動に配慮した環境負荷の小さなまちづくりの推進

- 優良な農地や保全すべき山林については、無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境の保全を目指します。
- 市街地では、地域特性に応じて緑地の保全や民有地の緑化を推進することで、防災空間や憩いの場となるオープンスペースの確保を図り、良好な都市環境の形成を目指します。
- 公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、緑地の保全や緑化推進の実施など、都市部における低炭素化を目指します。

※都市基盤施設：主には、道路、公園・緑地、上下水道、鉄道、河川、港湾、エネルギー供給施設、通信施設など、生活・産業活動の基盤を形成するものです。学校、病院などの公共施設を含む場合もあります。

第4章 まちづくりの方針

4-1 土地利用の方針	・ ・ 65
4-2 都市施設整備の方針	・ ・ 68
4-3 各種方針	・ ・ 71



Shinshiro City

第4章 まちづくりの方針

4-1 土地利用の方針

基本的な方針

＜3-2 これからのまちづくり＞のとおり、人口減少、高齢化、厳しい財政状況など本市を取り巻くこれらの状況の中で、安全・安心を確保し、まちの活力を維持・増進していくためにはコンパクト＋ネットワークのまちづくりが必要となります。

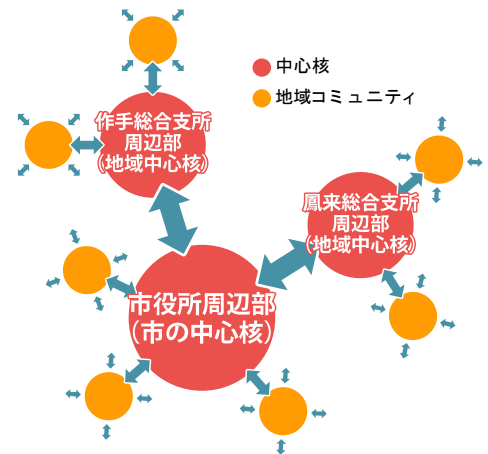
コンパクト＋ネットワークは、「まちの核」に都市機能が集積し、一定の人口密度のもと将来にわたって持続可能な都市構造であること、そしてこの核と地域が交通ネットワークで連携することによって作り上げるまちづくりです。

このコンパクト＋ネットワークのまちづくりにより、生産性を高め、限られた資源から、より多くの成果を生み出し、質の高いサービスを効率的に提供していくためには、まちの核の形成が非常に重要なキーとなります。まちの核の形成に資する土地利用を図り、まちの核を生かした多様な暮らしの実現に資する土地利用を図ります。

(1) 核の形成

- コンパクト＋ネットワークのまちづくりの実現に向け、市役所周辺の市の中心核と鳳来総合支所・作手総合支所周辺の2つの地域中心核を「まちの核」とした多核連携型都市構造の形成を図ります。
- まちの核には、公共施設をはじめ、商業・サービス・医療・福祉などの都市機能の集約・集積を図るとともに、交通ネットワークを形成し、自動車に過度に依存しない歩いて暮らせる集約型都市構造への転換を図ります。

■多核連携型都市構造のイメージ



(2) 中心核となる市街地の形成

- 市の中心核となる市街地の形成においては、人が安全に、便利に過ごせる環境が必要であるため、未だ不十分な市街地整備を進めることが重要となります。特に、市の顔となる新城駅前広場、基幹的な道路である都市計画道路栄町線、都市計画道路町並線、生活利便施設が立ち並ぶ中町交差点から新城警察署南交差点を結ぶ区間の県道能登瀬新城線の適切な整備を進めます。
- 市の中心核においては、賑わい・活気を形成することが重要であり、それは、商業地としての賑わいづくりや居住地としての活気づくりです。商業地としての賑わいづくりとしては、国道151号沿道や市役所から新城警察署南交差点を結ぶ区間を中心に商業地としての充実に努め、

また、町並線で実施されている軽トラ市などの可動性のある賑わい形成を進めます。居住地としての活気づくりについては、住む人同士はもちろん、住む人と訪れる人が交流する場などとなるような滞留できる空間づくりを検討します。

- 市の中心核への居住誘導においては、既存ストックの有効活用が重要となります。市街化区域内の低未利用地や不整形な土地の活用検討、市街化調整区域であっても国道 151 号と市街化区域に挟まれた市の中心核の一部を構成する区域の規制緩和による活用検討など、まちなか居住の誘導に取り組みます。

■軽トラ市の様子



出典) しんしろ軽トラ市 のんほいロットウェブサイト

(3) 土地利用の適正な誘導

- 土地利用の規制・誘導は、まちの現状との乖離状況や、まちの将来像からの検討が重要となるのはもちろん、社会経済情勢や今後の動向を見据えながら、適宜見直しを行う必要があります。用途地域の見直しをはじめ、都市計画の見直しなどを検討します。
- 市街化区域を東西に結ぶ「まちの主軸」である国道 151 号の沿道活用は最大のテーマです。市街化区域、市街化調整区域と異なる土地利用規制を含みますが、本市の主要な駅である新城駅・東新町駅から徒歩圏に位置しており、市街化区域の賑わい・活気づくりに生かすことができるため、「まちの主軸」としてのポテンシャルを最大限に発揮することが重要です。特に商業系の活用意向が多いことから、地区計画等の手法検討により商業系用途の立地を促進します。
- 本市の市街化区域は市域全体の約 1% しかないため、最大限活用する必要があります。まちの主軸により市の中心核と繋がる野田地区・川田地区の市街化区域は、市の中心核の魅力を高めるにあたって補完的な役割を十分に発揮できるよう取り組みを検討します。
- 広域アクセス点である高速道路のインターチェンジ周辺は産業などの大きな拠点となるポテンシャルを持つ重要な既存ストックです。新東名高速道路新城 IC 周辺、東名高速道路豊橋新城スマート IC(仮称) 周辺は、周辺環境を踏まえ産業拠点の形成を図ります。
- 産業を活性化させ活力あるまちづくりを進めるためには、既存工業地周辺を既存ストックとして活用を進める必要があります。既存工業地周辺における産業の集積を図ります。
- 公共施設跡地は大きな既存ストックであるため、まちづくりに大きな影響を及ぼします。学校跡地、こども園跡地など、周辺状況等を踏まえ、最適な利活用を図ります。

- 人口減少が顕著な本市においては、既存集落の保全が地域の課題となり対応策が求められます。各地域で、地域の魅力づくり、持続ある地域づくりを検討し、その支援を進めます。
- 限られた資源を有効に生かすためには既存ストックの活用が重要です。住む場となる住宅団地や働く場となる企業団地の形成については、市街化区域はもちろん、市街化調整区域においても既存ストックを生かした土地利用となるよう地区計画や優良田園住宅制度等の活用による形成を図ります。
- 郊外部に多くある農地では、人口減少が進むことで耕作放棄地が増加することが懸念されており対応策が求められます。新規就農者を育てる取り組みをはじめ、農地の適正利用に向けた地域での話し合いを進めます。

(4) 空き家の利活用

- 市内全域に点在し今後も増え続けることが予測される空き家は、住居、店舗、オフィスなどとして活用を図ることで、空き家による周囲の環境悪化を防止するとともに、定住促進や賑わい形成に生かすことができます。空き家の市場流通増加策や、マッチング支援をはじめ、空き家の利活用促進を図ります。
- 本市は広大な市街化調整区域を有し、その中に多数の地域が古くから存在しており、人口減少・世帯減少により空き家が増加しています。この空き家を地域の魅力づくりや活気づくりに生かすため、従前の用途に縛られない柔軟な活用を図ります。

4-2 都市施設整備の方針

基本的な方針

＜4-1 土地利用の方針 基本的な方針＞と同時に都市基盤を整える必要があります。まちの核と地域を連携させる交通ネットワークの整備はもちろん、賑わいや活気のあるまちの核を形成するためには、安全安心で快適に過ごすことのできる都市基盤整備が不可欠です。

コンパクト+ネットワークのまちづくりを進めるため、まちの核の形成・交通ネットワークの形成に資する都市施設整備を図ります。

(1) 道路・交通

- コンパクト+ネットワークのまちづくりの実現に向け、「まちの核」の形成と同様に重要となるものが「まちの骨格」である交通ネットワークの形成です。今後、ますます進む高齢化社会においては過度な自動車依存が大きな課題となることから、公共交通を利用した生活のできる環境整備が求められます。市の中心核と地域中心核を結ぶ交通ネットワーク、各地域とまちの核を結ぶ交通ネットワークの形成、利便性の向上に取り組みます。
- 市の中心核における公共交通を充実させることは、ネットワークとしての重要性だけでなく、開発、出店、居住などの動機付けの1つとなります。今後、さらに重要となる民間活力を生かした都市経営の促進のためにも、例えば市街地内を巡回するバスなどバス路線経路の見直しをはじめ、デマンド交通、MaaS、バスロケーションシステムなど、自由度や周遊性が高く、住む人、訪れる人、商う人の動機付けとなるような付加価値の高い公共交通を検討します。
- 各種の公共交通を繋ぎハブの役目を担う交通結節点は、公共交通の利便性を向上させるために重要なものです。本市の公共交通としては、大きく鉄道とバスの2種に分類され、バスの中でも性質を異にするものとして高速乗合バスがあり、これらの結節点の整備が重要となります。市の中心核の新城駅周辺と、広域アクセス点の新城 IC に隣接する道の駅もつくる新城周辺に交通結節点となるバスステーションを整備します。
- 高齢化社会における公共交通は、欠くことのできない重要な移動手段です。公共交通の利便性の向上はもちろんですが、この公共交通を守り持続させていくことはさらに重要となります。公共交通の持続性を確保するため、公共交通の積極的利用など、守り持続させる仕組みづくりを、地域とともに検討します。

■ 公共交通網



- 高齢化が進む中では、地域の足となる移動手段の確保が重要となります。公共交通はもちろんですが、これに限らず、各地域に適した移動手段の確保を、地域とともに検討します。
- 本市の中心的な市街地であり、主要駅でもある新城駅や東新町駅周辺には駐車場が不足しています。高齢化社会への対応、過度な自動車依存からの脱却はもちろん、本市を訪れる多くの人々を市街地に呼び込むためにも駐車場の整備を検討します。
- 都市計画道路については、早期の整備完了が求められると同時に、社会経済情勢等の変化に合わせた適切な見直しが求められます。特に、長期未着手となっている路線については、必要性・実現性などにより、計画の継続・変更・廃止の適切な見直しを進めます。
- 中山間地域に位置する本市においては、利便性の高い道路環境を創出することが、定住人口の確保や産業・経済活動、都市間交流の活性化に重要となります。三遠南信自動車道や国道 151 号一宮バイパスの整備促進に努めます。
- 新東名高速道路新城 IC の開設は本市の発展に大きな影響を与えています。さらなる地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、東名高速道路豊橋新城スマート IC（仮称）の早期開設に努めます。
- 新東名高速道路新城 IC と東名高速道路豊橋新城スマート IC（仮称）という広域アクセス点のポテンシャルを十分に発揮するためには、これらを繋ぐ路線整備が必要となります。豊橋新城スマート IC（仮称）の開設効果を最大限発揮するためにも、新城 IC と一級河川豊川の南部地域・新城南部企業団地を結び、ひいては新城 IC と豊橋新城スマート IC（仮称）を結ぶ豊橋乗本線・富岡大海線に係る有海バイパスの整備促進に努めます。
- 県道豊川新城線は、まちの主軸である都市計画道路豊川新城線に併走し本市を横断する基幹的な路線です。目的に応じた路線の選択を可能とし交通の分散化を図ることができるため、早期開通に努めます。
- 市街地における道路の整備にあたっては、これまでどおりの自動車を主役とした整備だけでなく、その主役を歩行者へと転換した整備も重要となります。まちづくりにおいて、それぞれの道路が担う役割から優先すべき機能を検討した柔軟な道路整備を図ります。
- 道路における歩行空間の確保は、子どもをはじめ、市民の安全に資するため重要となります。また、さらなる高齢化が進むことが予測される社会構造からも、今まで以上に安全な歩行空間の確保が求められます。特に、市街地には、人口密度が高く、高齢化率も高い地域があるため、自動車交通量の多い路線について優先的に歩行空間の確保を図ります。

※MaaS：マース（Mobility as a Service）。ICT を活用して、バス、鉄道、タクシーや、レンタカーやシェアサイクルなどマイカー以外のあらゆる交通手段を結び付け、効率よく便利に使えるようにするものです。

利用者はスマートフォンのアプリを用いて、交通手段やルートを検索するほか、予約や支払いなどもまとめてできるようになるサービスで、商業や観光など移動以外のサービスとの連携についても検討されています。

※バスロケーションシステム：GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステムで、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステムです。

※交通結節点：異なる交通手段や同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。鉄道駅やバスターミナル、駅前広場などが挙げられますが、人々の移動にとっての重要な要素であり、移動をつなぐ空間としての機能のほか、人々が憩い、滞留する空間としても重要性が高くなっています。

(2) 公園

- 公園などのオープンスペースは、憩いの場、交流の場、防災空地など多様な役割を担う空間であり、特に建物密度の高い市街地においては災害等の備えとして重要なものです。必要な役割に応じたオープンスペースの確保を検討します。
- これまで子育てや防災の意味合いが強かった公園ですが、高齢化社会が進むことで、高齢者福祉として、交流、憩い、健康作りなどの場としての意味合いを持つことになります。各地域の環境に適した柔軟な公園づくりを検討します。
- 公園は地域の重要な空間、資産であり、それぞれの役割に応じた維持・保全が求められます。継続的な維持・保全のため、地域住民とともに守り続けていく仕組みを検討します。

(3) 河川・下水道

- 気候変動の影響により年々甚大化する自然災害、特に降雨量の増大による河川の氾濫や土砂災害は喫緊の課題のため、水害対策、土砂災害対策を進めます。
- 本市の公共下水道（污水）は、市街化区域内においては概ね整備が終わっており、現在は市街化調整区域において整備を進めていますが、今後の人口減少を踏まえると、公共下水道区域の拡大ではなく公共下水道施設の計画的な更新が重要となります。インフラマネジメントの視点から公共下水道区域の見直しや、公共下水道施設の計画的な更新を検討します。
- 近年増大している異常な降雨量の大雨に備え、安全安心なまちづくりのための雨水対策として、新城市流域関連公共下水道事業基本計画の見直しを図ります。

(4) その他

- 本市のごみ焼却場であるクリーンセンターは、2000年（平成12年）2月の稼動開始以来、施設の長寿命化を図りながら継続して稼動していますが、老朽化が進んでいます。東三河ごみ焼却施設広域化計画では2031年度末（令和13年度末）までに広域処理化の方策を決定することとしていることから、適正なごみ処理に資する施設立地を検討します。
- 本市の市民病院は、1982年（昭和57年）から1996年（平成8年）までの間に整備しているため、建物や設備の老朽化が進み、引き続き住民の医療に対する期待に応えていくことが困難な状況となりつつあります。今後も質の高い医療の提供や、救急医療をはじめとする政策医療の重責を担い、将来にわたって安定的な運営を行うためには、再整備する必要があります。市民病院については、東三河北部地域の基幹病院や中核的医療機関、災害拠点病院としての役割も担うものであるため、市街化調整区域ではあるものの新城市消防署も位置し、第1次緊急輸送道路である国道151号沿いを含めた適地での施設立地を検討します。

※インフラマネジメント：高度経済成長期などに整備された道路や上下水道施設などのインフラが今後一斉に老朽化を迎えるにあたり、計画的に維持管理・更新等を行うため、中長期的な視点のもと、維持管理・更新、規模の適正化など、適切にマネジメントしていくことです。

基本的な方針

＜第3章 まちづくりの将来像＞を実現するためには土地利用や都市施設整備だけではなく、多種多様な取り組みが必要です。その中でも、近年の社会情勢や気候変動などを踏まえると、都市防災への取り組みや環境への取り組みが重要となります。また、人口減少が進む中で、まちの賑わいや活気をつくるためには観光・交流への取り組みや自然環境・歴史文化・景観への取り組みも重要となります。

まちづくりの将来像の実現に資する各種の取り組みを図ります。

(1) 都市防災の方針

- 南海トラフ地震などの大規模地震への備えとして、公共施設や住宅などの耐震化が重要です。しかし、住宅の耐震化は個人の財産権に深く関わり、最終的には個人の自己決定となることもあり、市内には未だ耐震化されていない住宅に居住されている市民が多くいます。耐震化の重要性はもちろんですが、例えば耐震シェルターなどを活用した減災化についても啓発を進めます。
- 市街地では、狭い道路に建物が建て詰まっていたり、公園などの防災空地が不足している地域があり災害時の備えが求められます。安全な住環境の整備や、地域における避難態勢の構築などを進めます。
- 災害時には多くの不測の事態が生じるため、可能な限りの備えが重要となります。避難路、避難場所、応急仮設住宅設置場所など、災害時を想定した計画づくりを進めます。
- 甚大化する自然災害は避けることができないものとなっていることから、災害自体に対する備えだけでなく、災害後の復興に対する備えも重要です。復興まちづくりへの取り組みを検討します。

(2) 環境の方針

- SDGsをはじめ、持続型社会の構築を進めるにあたっては環境への配慮が不可欠です。過度に自動車に依存しない生活への転換を目指し、公共交通の利便性向上や市民意識の変革等に向けた取り組みなどを検討します。
- 自動車に依存した生活からの完全な脱却は難しいため、環境に配慮した自動車による生活の視点が必要です。電気自動車や燃料電池自動車などの環境配慮型自動車の普及を図るため、ステーションの設置を検討します。
- 近年、急増した太陽光発電設備は地域に大きな不安をもたらしています。太陽光発電設備は環境に配慮した自然エネルギーを生むものであり、その設置自体が問題ではなく、周囲の住環境や自然環境への配慮などが問題となります。地域の不安を少しでも減らすことのできるよう、太陽光発電設備の設置について情報把握、適正な指導を検討します。
- 太陽光発電設備は人が常駐しないため、設置後の維持・管理を適正に行うことが求められます。特に、固定価格買い取り制度（FIT 制度）期間を終了した太陽光発電設備については収益が減少することから、管理不全などについて地域に大きな不安を生みます。太陽光発電設備の適正な維持・管理、撤去を促すことのできる取り組みを検討します。
- まちづくりにおいては、自然環境との調和・共生が必要です。豊かな自然環境の保全、優れた自然風景及び田園風景の維持、都市環境の保全、水源のかん養、土砂の流出の防備などのために保全すべき区域は、原則として市街化を抑制します。
- 市域の約 8 割を占める森林は、温室効果ガスの吸収源となるなど地球環境にとって重要な役割を果たします。森林が十分に機能を発揮できるよう、間伐等による森林管理や林道等の整備に努めるとともに、林地残材を搬出する仕組みや施設整備などを検討します。

■SDGs の 17 のゴール



※SDGs（Sustainable Development Goals：エス・ディー・ジーズ）：2015 年 9 月の国連サミットで全会一致で採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030 年を年限とする 17 の国際目標。

出典）外務省ウェブサイト

※固定価格買い取り制度（FIT 制度）：再生可能エネルギー源（太陽光、風力、水力、地熱、バイオマス）を用いて発電された電気を、国が定める価格で一定期間、電力会社が買い取ることを義務付ける制度です。

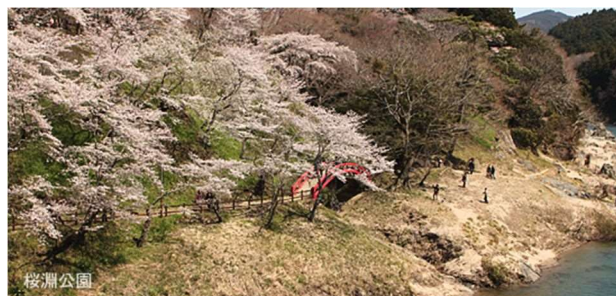
(3) 観光・交流の方針

- 豊富な自然・民俗・歴史等の地域観光資源を有効に活用することが重要です。農林業体験やスポーツツーリズム、地域が自ら地域の魅力を発信し企画する着地型観光を推進することにより、「つながる市民（ひと）」の増加を図り、地域の賑わいや活力を増進させ、来訪者の滞在性や周遊性を高める観光戦略を推進するとともに、地域が稼ぐ仕組みの構築を検討します。
- 地域観光資源を集客・交流・発着の拠点として有効に活用するためには来訪者の利便性の向上が求められます。施設等の充実と適正な維持管理に努めます。
- 新東名高速道路などの広域交通を最大限活用し、大都市圏のヒト・モノの流れを引き寄せ、地域経済の活性化を図ることが重要です。名古屋都市圏からの交流人口の増加を図るため、高速乗合バス「山の湊号」の運行の継続などを検討します。
- 本市の有する豊かな自然環境は市の大きな特徴であり、財産のひとつです。保全を図るのはもちろん、観光などにおける活用を検討します。
- 市街地に隣接する桜淵公園は、江戸時代から続く美しい桜と清流豊川の水辺景観が生み出す自然豊かな環境に恵まれていることから、賑わいづくりとしてのさらなる活用が求められます。さらに多くの人が訪れる魅力ある公園となるよう再整備を進めます。

■高速乗合バス「山の湊号」



■桜淵公園



出典) 新城市ウェブサイト

(4) 歴史文化、景観の方針

- 戦国史に残る「長篠の戦い（長篠・設楽原の戦い）」の舞台である長篠城跡は、その歴史的価値を市民の共有財産として後世に継承していくのはもちろん、歴史遺産として積極的な活用を図ることが求められます。史跡の価値を損ねることのないよう保存を図ります。
- 市街地には、曲尺手^{かねんて}や多くの寺社など、歴史的価値のある資源が多く散在しています。インバウンド需要の掘り起こしのためにもこれらの資源の活用を検討します。
- 景観は、自然や歴史文化の価値を高める重要な要素です。自然や歴史文化を地域の資産として育てるためにも、地域住民とともに景観保全・形成を検討します。

※着地型観光：旅行者を受け入れる側の地域（着地）側が、その地域でおすすめの観光資源を基にした旅行商品や体験プログラムを企画・運営する観光形態です。独自性が高く、その地域ならではのさまざまな体験や地域の魅力を味わうことができます。

※曲尺手（かねんて）：城下町の防備のため、街道をクランク状に折り曲げ敵の侵入に備えた道路のことです。

第5章 重点施策

5-1 重点施策の設定	・ ・ 77
5-2 重点施策のイメージ	・ ・ 81



Shinshiro City

第5章 重点施策

5-1 重点施策の設定

今後、第4章に掲げた方針により、長期的な視野に立ち、まちづくりの将来像や目標の実現を図っていきます。

一方で、人口減少は進み、少子・高齢社会による担い手不足の影響は一層顕在化してくるものと思われます。また、高齢化等による社会保障費の増加や生産年齢人口の減少による税収不足などの慢性的な財政制約の中、投資的経費をマネジメントしながら効率的な都市経営を行っていく必要があります。しかしながら、限られた財源で広く薄く投資をしていけば効果の発現に多大な時間を費やすこととなってしまいます。

このような中、国道151号の交通量の増加と国道151号が持つ潜在的な開発需要、新東名高速道路新城ICや三遠南信自動車道鳳来峡ICの開設を契機とした新たな広域観光需要、道の駅の隆盛、スポーツツーリズムの振興、商業施設の新規出店など、ポテンシャルが高いまちとして今まさにその萌芽が垣間見えています。

次世代へと繋げるためにやるべきことは山積しています。そこには優先順位をもって事業を推進していく必要があり、限られた資源を有効に使い、集中的な投資によってより限定された範囲でより密度の濃い取り組みを行い、効果を早期に発現させていくことが重要となります。それによって本市の魅力の向上や市民満足度の向上を図り、定住の促進、交流人口の増加、財源の増加がさらなる投資を生み、次の重点施策へと移行していくという、好循環へと繋げていきます。

そのため、今後の重点施策を以下のように定め、その効果を市全域へと発揮させていくことを目標とします。

重点
施策

賑わいと活気のある市の中心核と暮らしを結ぶ交通ネットワーク

- ① 民間需要に応え、さらに掘り起こす国道151号沿道の商業利用の促進
- ② まちづくりを先導する付加価値の高い、自由度や周遊性のある公共交通の検討
- ③ 地域と市の中心核を結ぶ公共交通の検討
- ④ まちなかの賑わいづくりの種としての軽トラ市のさらなる発展
- ⑤ 生活しやすい、訪れやすい市街地として駅前広場等の整備
- ⑥ 世代問わず、交流の場となるオープンスペースづくり

※投資的経費：道路・橋梁、公園、学校、公営住宅の建設等社会資本の整備に要する経費であり、普通建設事業費、災害復旧事業費及び失業対策事業費からなります。

⑤ 民間需要に応え、さらに掘り起こす国道151号沿道の商業利用の促進

国道 151 号は、新東名高速道路新城 IC と東名高速道路豊川 IC を結ぶ広域幹線道路であり、本市の中では交通量が一番多く、まちの主軸としての機能を果たしています。沿道の土地利用としては、現在、コンビニエンスストアや診療所などが多く立ち並んでいます。

しかし、立地している業種は類似したものが多く、特に診療所等の医療関係が目立ちます。コンビニエンスストアや診療所など、類似した業種のみが多く立地してしまう原因は、国道 151 号が主に市街化調整区域に位置しているからです。そのため、他業種による土地利用を図ることができず、立地可能な業種・規模に偏り、類似の業種が乱立しています。

一方で、国道 151 号沿道への立地に係る相談は広く寄せられ、スーパーマーケットやホームセンターをはじめ、ホテルや娯楽施設など幅広いニーズがあります。本来であれば、こういった業種は市街化区域での立地が望まれますが、民間のニーズは、市街化区域・市街化調整区域との分けではなく、あくまで国道 151 号沿道という条件に集まっています。

1 つ目の重点施策は、このニーズと土地利用規制のギャップを埋めるため、国道 151 号沿道の幅広い商業活用を進めるものです。国道 151 号は主に市街化調整区域に位置していますが、市街化区域に隣接し、また本市の主要な駅である新城駅・東新町駅からも徒歩圏に位置していることから、国道 151 号沿道のニーズを活用することで市街化区域の賑わい・活気づくりに生かすことができます。民間ニーズに適応することで民間活力を生かしながらも無秩序な開発をコントロールし、古くからの既成市街地の魅力を高めるためにも、地区計画制度を活用し、商業施設による土地利用を推進します。

⑥ まちづくりを先導する付加価値の高い、自由度や周遊性のある公共交通の検討

本市は市街化区域が極端に狭いことから、コンパクトな市街地が形成されています。コンパクトな市街地であることは、働く世代はもちろん、子どもや高齢者のような移動弱者であっても生活しやすい環境があるということです。しかし、本市の場合には、商業施設などが少ないため生活利便性が高いとは感じられず、また、公共交通も脆弱であるためコンパクトな市街地にもかかわらず魅力や求心力は決して高いとはいえません。

2 つ目の重点施策は、自家用車に頼らずとも生活しやすい環境を整え、さらには国道 151 号沿道にある商業施設・医療施設を活用し、コンパクトな市街地に欠けている生活利便性を補完することのできる公共交通を検討するものです。これまで以上にまちづくりにとって重要となる公共交通を、単なる移動手段としてではなく、そこに住まう、商う、訪れることの動機付けとなるような付加価値の高いものとするすることで、市街地の魅力・求心力を高め、さらには国道 151 号のさらなるニーズへと繋げることで、市街地を行き来し、自由度や周遊性の高い公共交通の実現に向け、検討を進めます。

⑤ 地域と市の中心核を結ぶ公共交通の検討

本市はコンパクトな市街地を形成していますが、一方で市域は広大で、この広大な市域に多くの地域が存在しています。地域自治区制度を生かしながら、地域の魅力づくりや地域ごとのまちづくりを進めており、また、価値観の多様化した現代社会においては、この地域ごとの違った魅力に惹かれる人も多くいます。しかし、地域によっては既に生活に必要な買い物さえも不便になっている状況があり、人口減少下の社会情勢では今後もこのような地域が増加することが予測されます。

3つ目の重点施策は、そのような地域と市の中心核を結ぶことで、生活利便性を確保し、いつまでも住み続けられるような、また、地域の魅力に惹かれた人たちがその地域を選択しやすくすることのできる公共交通を検討するものです。他の重点施策により魅力や利便性の向上を図っていく市の中心核と地域の交通ネットワークを確保し、地域に不足する生活利便性などを補完することのできる公共交通の実現に向け、検討を進めます。

⑥ まちなかの賑わいづくりの種としての軽トラ市のさらなる発展

市街地の商業施設は少なく、さらには古くからの店舗では後継者不足が顕著なため今後も減少傾向にあると予測されます。また、多くの店舗は住居と併用された建物であり、店舗の閉鎖後は専用住宅となるため新たな店舗は立地されず、まちなかの賑わいを創出しにくい状況にあります。一方で、日本三大軽トラ市のひとつであるしんしろ軽トラ市は、毎月第4日曜日に開催され、多くの出店、訪客で賑わっています。

4つ目の重点施策は、この軽トラ市を生かしたまちなかの賑わい形成を進めるものです。社会情勢の変化、都市構造の変化、技術革新などまちづくりの基礎となるものは大きく変わってきていることから、軽トラ市のような可動性のあるまちづくりによる賑わいづくりは大きな可能性を秘めています。この軽トラ市を賑わいの場で終わらせることなく、観光施策との連携や若者の起業などビジネスチャンスの場として発展を図ります。

⑤ 生活しやすい、訪れやすい市街地として駅前広場等の整備

本市の市街地はコンパクトではありますが、生活やビジネス、観光の面での市街地整備が遅れています。本市の中心的な駅である新城駅前が未整備であり利用が不便であることや、市街地内の交通量の多い道路に歩道が設置されておらず通行に危険が伴うことなど、決して良好な市街地とはいえない状況があります。

5つ目の重点施策は、市街地の整備を促進し、コンパクトな市街地にふさわしい環境づくり、さらには来訪者が訪れやすい環境づくりを進めるものです。生活の場、経済活動の場、観光の場などとして市の中心核を形成するにあたって特に重要な、新城駅前広場、都市計画道路栄町線、都市計画道路町並線、中町交差点から新城警察署南交差点を結ぶ区間の県道能登瀬新城線、新城駅周辺の公共交通結節点となるバスステーションの整備を進めます。

⑥ 世代問わず、交流の場となるオープンスペースづくり

市街地の賑わいや活気をつくっていくにあたって足りないものが人々が滞留できる空間です。本市の市街地には、公園や公共空間のベンチスペースなど、人がそこに留まり、交流することのできる空間がほとんどありません。そこに住まう人たちはもちろんですが、例えば、軽トラ市へ訪れる多くの人たちも座って会話を楽しんだり、休んだりする場所がありません。

6つ目の重点施策は、市街地の賑わいや活気づくりに必要な環境づくりとして、住んでいる人や訪れた人が交流し、滞留できる空間づくりを検討するものです。滞留できる空間としては公園やポケットパークなどがありますが、歩いて暮らせるまちづくりとして、道路空間の活用によって滞留できる空間を生み出すなど、これからのまちづくりに適したオープンスペースづくりの検討を進めます。

5-2 重点施策のイメージ

生活しやすい、訪れやすい
市街地づくりとして駅前広
場等の整備



民間需要に応え、さらに掘
り起こす国道 151 号沿道の
商業利用の促進



世代問わず、交流の場となる
オープンスペースづくり



まちづくりを先導する付加
価値の高い、自由度や周遊
性のある公共交通の検討



地域と市の中心核を結ぶ
公共交通の検討



まちなかの賑わいづくり
の種としての軽トラ市の
さらなる発展



第6章 まちづくりの推進方針

6-1 まちづくりの基本原則	・ ・ 85
6-2 参加と協働によるまちづくりの推進	・ ・ 86
6-3 計画の進行管理	・ ・ 87



Shinshiro City

第6章 まちづくりの推進方針

6-1 まちづくりの基本原則

人口減少、急激な少子・高齢化の進行、社会保障費の増加、大規模災害の切迫性や慢性的な財政制約のなか、価値観が多様化しており、まちづくりの課題も多岐にわたっています。

このような中では、行政が積極的に取り組んでいくことはもちろんですが、本市において元気に住み続けられ、世代のリレーができるまちとなるためには、老若男女みんなが当事者となってまちづくりを進め、市民と行政が一体となってまちづくりに取り組んでいく必要があります。

そのため、新城市自治基本条例では以下のようにまちづくりの基本原則を定めています。

(1) 市民主役の原則

住みよいまちにするためには市民一人ひとりが行動することが必要です。市民一人ひとりが主役となってまちづくりを進めます。

(2) 参加協働の原則

市民が市政について参加できる仕組みを整え、市民、議会、行政または市民同士がお互いの立場を尊重しながら、積極的な参加と協働によりまちづくりを進めます。

(3) 情報共有の原則

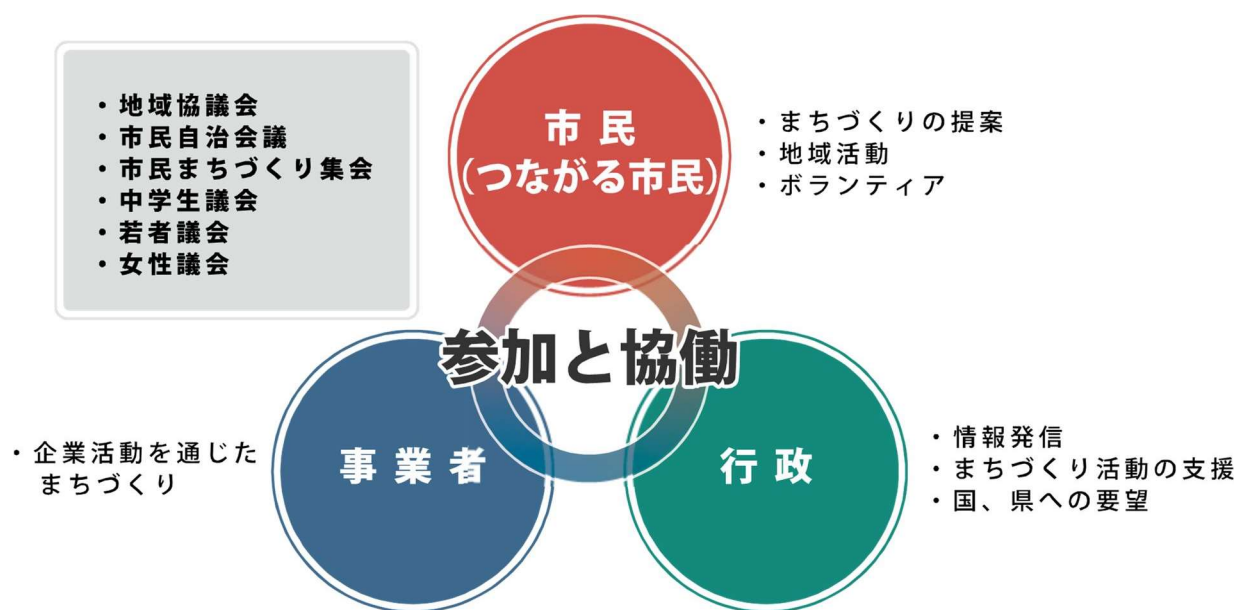
市民がまちづくりに取り組めるように、議会及び行政は情報を積極的に分かりやすく市民に提供し、まちづくりに関する情報と意識の共有を図ります。また、市民も自分たちが持っている地域の情報などを積極的に提供し、さまざまな活動が互いに有効に機能するように努め、互いに情報を共有し、まちづくりを進めます。

6-2 参加と協働によるまちづくりの推進

まちづくりの主役は市民であり、市民はまちづくりに対して主体的に取り組むことが重要です。また、事業者は企業の活動を通じて地域社会に貢献し、市民と連携してまちづくりの取り組みを進めていくことが求められます。行政においては、積極的な情報発信やまちづくり活動への支援が求められています。

本市で活動するNPO法人やボランティア団体などいわゆるつながる市民も、まちづくりの一員として積極的に連携・協力を行っていくことが重要です。

本市には、地域自治区制度による地域自治を推進する仕組みや、市民自治会議や市民まちづくり集会をはじめ、中学生議会、若者議会、女性議会など、様々な主体が互いに意見を出し合う場が設けられており、これらを活用し一体的にまちづくりを推進していく必要があります。

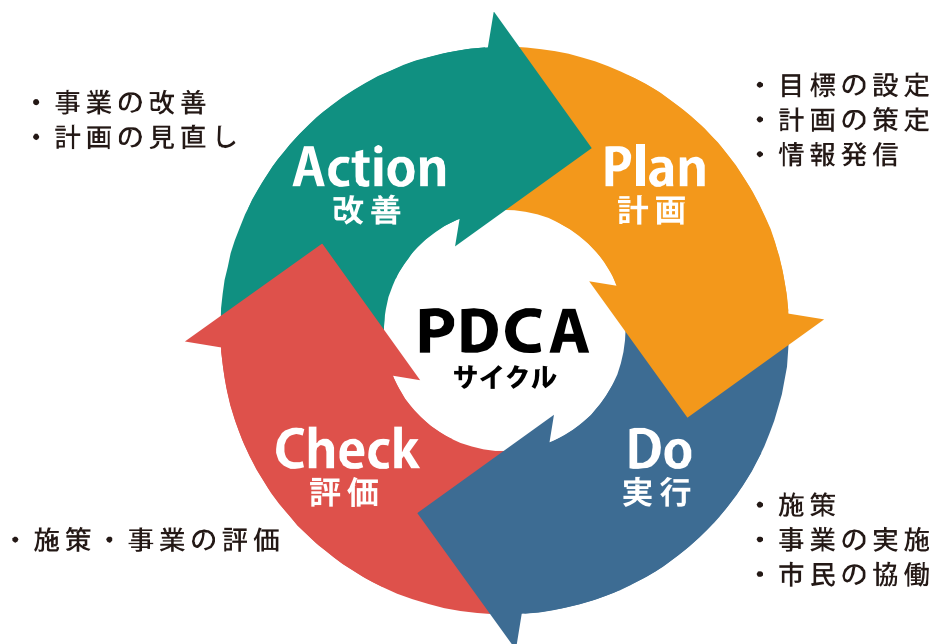


■まちづくりにおける参加と協働

6-3 計画の進行管理

本計画は、長期的な視野に立ち、本市の将来におけるあるべき姿や、まちづくりの方針を示したものであり、これらの実現に向けて、市民、事業者、行政が積極的にまちづくりを推進していく必要があります。

一方、社会情勢の変化や、ニーズの変化、関係法令の変更などによって目標や実現方策の軌道修正を行う必要がある場合も予想されます。そのため、計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルによって計画の進行管理を行うことが求められており、必要に応じて適切な見直しを行っていくものとします。



■PDCAサイクル

卷末資料

都市計画マスタープランの策定経過

・ ・ 91



Shinshiro City

都市計画マスタープランの策定経過

(1) 都市構造検討会

① 策定経過

- ・ 第1回都市構造検討会 平成31年1月11日（金）
委員委嘱、都市計画マスタープランの改定にあたって
- ・ 第2回都市構造検討会 平成31年2月15日（金）
新都市の概況について
- ・ 第3回都市構造検討会 平成31年3月27日（木）
新都市のまちづくりに関する議論

② 委員名簿

役職	氏名
名城大学 教授	海道清信
愛知大学 教授	戸田敏行
岐阜工業高等専門学校 教授	鶴田佳子
静岡県立大学 准教授	岸 昭雄
名古屋大学 助教	高取千佳
豊橋技術科学大学 助教	松尾幸二郎
総務部長	古田孝志
企画部長	三浦 彰
産業振興部長	川合教正
建設部長	星野隆彦
都市計画課長	原田俊介

(2) 都市計画マスタープラン策定委員会

① 策定経過

<都市計画マスタープラン策定委員会>

- ・第1回策定委員会 令和元年9月19日（木）
委員委嘱、委員長選出・座長任命、
都市計画マスタープランの構成と将来像について
- ・第2回策定委員会 令和元年10月24日（木）
まちづくりにおける課題とその解決に向けて
- ・第3回策定委員会 令和元年12月2日（月）
第1章・第2章の案の確認について、
第3章以降の検討について
- ・第4回策定委員会 令和2年1月8日（水）
第2次新城市都市計画マスタープラン（案）について
- ・第5回策定委員会 令和2年3月3日（火）
パブリックコメントを踏まえた、第2次新城市都市計画
マスタープラン（案）について

<都市計画マスタープラン策定作業部会>

- ・第1回策定作業部会 令和元年6月24日（月）
将来都市構造について
新しい都市計画マスタープランについて
- ・個別ヒアリング 令和元年6月下旬
- ・第2回策定作業部会 令和元年7月9日（火）
中心拠点の魅力・賑わいの創出について
まちづくりの方針について
- ・個別ヒアリング 令和元年12月上旬

② 委員名簿（策定委員会）

区分	役職	氏名
委員長	愛知大学 教授	戸田敏行
座長	岐阜工業高等専門学校 教授	鶴田佳子
委員	新城市議会議員	長田共永 (～R1. 11. 21)
〃	〃	山口洋一 (R1. 11. 29～)
〃	若者議会議員経験者	浅井架那子
〃	東郷・舟着自治振興事務所長	八木憲一郎
〃	新城市地域公共交通会議 座長	加藤久美子
〃	新城市農業委員会 会長	森田尚登
〃	新城市商工会 会長	権田知宏
〃	新城市観光協会 事務局長	小長井直樹
〃	新城市社会福祉協議会 会長	前澤このみ
オブザーバー	愛知県都市整備局都市基盤部都市計画課長	片山貴視
〃	愛知県新城設楽建設事務所長	丹羽康博

③ 委員名簿（策定作業部会）

役職	氏名
総務部行政課公共交通対策室長	川窪正典
総務部防災対策課長	小林義明
企画部まちづくり推進課長	森 玄成
健康福祉部福祉課高齢者支援室参事	鈴木英乃
産業振興部商工政策課長	加藤宏信
産業振興部農業課長	安藤映臣
産業振興部観光課長	杉山典久
建設部土木課長	天野充泰
上下水道部整備課長	安形保孝
建設部都市計画課長	原田俊介

第2次新城市都市計画マスタープラン

.....

発行年月	令和 2 年 3 月（令和 7 年 1 月 改定）
発 行	新城市
編 集	建設部 都市計画課
	〒441-1392 愛知県新城市字東入船115番地
	TEL：0536-23-7640 FAX:0536-23-7047
	URL： www.city.shinshiro.lg.jp

