

第3章 豊明市が抱える課題の整理

1 都市計画上の課題のとりまとめ

(1)人口・世帯等の状況、市街化動向に関する課題

①豊明市の現状(●:強み ●:弱み)

- 高い人口密度でコンパクトな市街地が形成されている
- 生活に必要な施設が市街地を中心に立地し、徒歩圏人口カバー率も高い
- 人口減少、少子高齢化の進展が予測される
- 子育て世代は転出超過となっている
- 市街地内に空き地などの低未利用地がみられる

②市民ニーズ (●:魅力・良い点 ●:欠点・悪い点の認識(総合計画 市民意識調査結果より))

- 上下水道やごみの収集など生活環境が整っている(24.4%)
- 住みやすい住宅地が広がっている(12.0%)
- 医療施設が整っている(33.0%)
- ● 買い物に便利(不便)である(27.6%)(24.7%)
- 子育てしやすい環境が整っていない(10.9%)
- 公園や遊び場が整備されていない(16.3%)
- 道路の整備が遅れている(16.0%)
- 空き家が多い(7.4%)

強みを伸ばす

コンパクトな市街地形成がなされたベッドタウンとして、今後も住みたい、住み続けたい都市であり続けるためには、さらなる生活利便施設の立地誘導などにより、本市の強みである**コンパクトなまちづくりを深化させ、質の高い市街地を確立していく**ことが必要です。

弱みを克服する

今後も続く人口減少社会においても、持続可能な都市として発展していくためには、市街地内にみられる低未利用地や空き家の活用、住宅地の確保を進めるなどにより、**子育て世代等の定住促進を図る**ことが必要です。

(2)都市活力(産業・にぎわい)に関する課題

①豊明市の現状(●:強み ●:弱み)

- 製造品出荷額等の増加が続いている
- 自市内従業率が減少している
- 工業系用途地域内に、まとまった低未利用地がほとんど残されていない
- 財政力指数は、減少傾向で1.0を下回る

②市民ニーズ (●:魅力・良い点 ●:欠点・悪い点の認識(総合計画 市民意識調査結果より))

- まちににぎわいが無い(36.3%)
- 市内及び周辺に働ける場所が少ない(14.0%)



強みを伸ばす

本市では、これまでも計画的に工業用地を確保してきており、製造品出荷額等も順調に増加していることから、今後も都市の活力を持続していくためには、引き続き、**新たな産業用地を機動的に確保していくことが必要です。**

弱みを克服する

本市では、自市内従業率が年々減少しており、市民の働く場所が少なくなっている状況が見受けられることから、都市活力の維持や市民の働く場所、にぎわいの創出のためには、産業用地の確保と合わせて、**市民のニーズが高い前後駅・豊明駅周辺や、市役所・豊明団地周辺において、商業機能をはじめとする多様な都市機能の集積を強化していくとともに、地域の生活中心地での商業・生活関連サービス産業の機能強化・充実を図っていくことが必要です。**

(3)都市基盤に関する課題

①豊明市の現状(●:強み ●:弱み)

- 公共交通利用者数が増加している
- 市街化区域の一部と市街化調整区域で都市計画道路の未整備区間がみられる
- 自動車への依存度が高い
- 身近な公園が不足している地域がみられ、老朽化している公園が多い
- インフラの維持費が今後も上昇する見込みとなっている

②市民ニーズ (●:魅力・良い点 ●:欠点・悪い点の認識(総合計画 市民意識調査結果より))

- 名古屋市や周辺のまちへの交通の便がよい(52.9%)
- 市内の移動が不便である(31.3%)
- 公園や遊び場が整備されていない(16.3%)
- 道路の整備が遅れている(16.0%)
- 名古屋市や周辺のまちへの交通の便が良くない(15.6%)
- スポーツを楽しむやすい環境が整っていない(14.8%)

強みを伸ばす

市民の生活利便性の向上のためには、これまで整備してきた**都市公園や都市計画道路等の既存ストックの有効活用・適切な維持管理に努める**とともに、都市拠点周辺や基幹的公共交通の沿線に居住や都市機能を誘導するコンパクトなまちづくりを進めるなどにより、**前後駅を交通結節点とした公共交通網を維持していく**ことが必要です。

弱みを克服する

持続可能な都市経営のためには、**未整備となっている都市インフラについては都市計画決定の見直しも含め、効果的で効率的な整備を進める**ことが必要です。

あわせて、利用者のニーズや地域特性に応じて、**自動車やデマンド交通を含めた多様な交通手段により適切に役割分担し、必要なサービス水準を確保**することで、**誰もが移動しやすい交通体系を確立していく**ことが必要です。

また、**市民緑地や民間の力を活用した取組により公園の役割を補完する緑を創出**するとともに、**現状の緑を転換し、質の高い緑を確保していく**ことが必要です。

(4) 都市環境に関する課題

① 豊明市の現状(●:強み ●:弱み)

- 市指定天然記念物「大狭間湿地」や県指定天然記念物「豊明のナガバノイシモチソウ」など保全に力を入れる貴重な自然資源が立地している
- 国指定史跡「桶狭間古戦場伝説地」や市指定史跡「沓掛城址」など歴史文化資源が数多く立地している
- 市街化調整区域に自然的土地利用が残されているものの、都市的土地利用への転換が一部でみられる

② 市民ニーズ (●:魅力・良い点 ●:欠点・悪い点の認識(総合計画 市民意識調査結果より))

- 緑が多く、自然に恵まれている(33.6%)
- 大気汚染や水質汚濁などの公害が少ない(25.3%)
- 歴史が豊かである(11.0%)

強みを伸ばす

本市ならではの貴重な自然資源である大狭間湿地やナガバノイシモチソウ、歴史文化資源等の保全・活用や、本市の玄関口である前後駅周辺における良好な景観づくりなどにより、市民自らが誇りや愛着を感じ、市外からの来訪者が何度も訪問したくなるような魅力ある都市づくりを進めていくことが必要です。

(5) 安全・安心(防災)に関する課題

① 豊明市の現状(●:強み ●:弱み)

- 洪水による浸水が境川流域地域を中心にみられる。大部分は市街化調整区域の農地だが、市街化区域の南東部や市街化調整区域の住宅地でも浸水が想定される
- 老朽建物や狭あい道路が密集している既成市街地がある
- 空き家が増加している

② 市民ニーズ (●:魅力・良い点 ●:欠点・悪い点の認識(総合計画 市民意識調査結果より))

- 災害の心配が少ない(23.9%)
- 空き家が多い(7.4%)

弱みを克服する

本市では津波の浸水想定がなく、市民意識調査においても災害の心配が少ないとの回答がある一方で、洪水による浸水や南海トラフ地震による強い揺れが想定される災害リスクが高い地域がみられます。

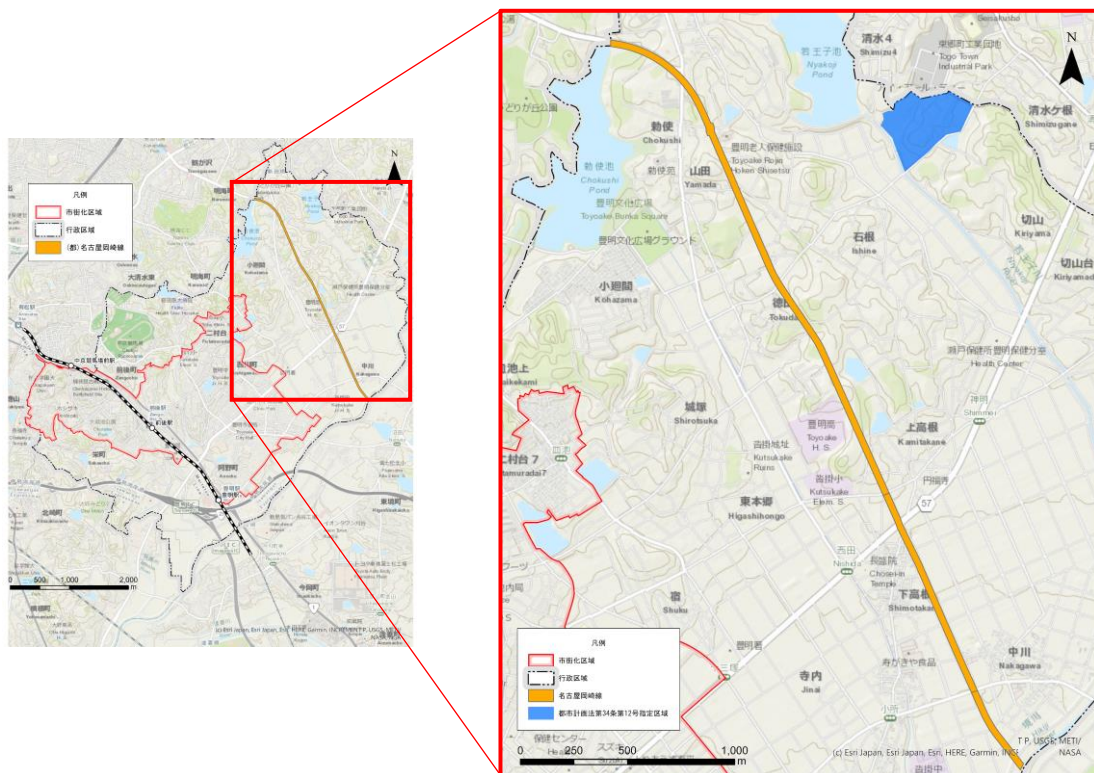
市民が安全で安心して暮らし続けることができるようにするためには、浸水対策や脆弱な市街地の改善などにより、**災害に強くしなやかな都市構造を確立する**ことが必要です。あわせて、大規模災害を完全に防ぐことは難しいとの認識のもと、これまで実施してきた防災意識啓発をさらに推進するなどにより、**避難対策を中心とした減災の取組を強化していく**ことも必要です。

2 (都)名古屋岡崎線沿線整備の必要性評価と課題の整理

(1)(都)名古屋岡崎線の整備概況

①位置図

今後整備が予定されている(都)名古屋岡崎線の位置及び周辺状況は下図のとおりです。



②路線及び周辺の整備概況

- ・路線規格：延長 3,980m、幅員 30m-4 車線
- ・北側工業用地の開発概況：都市計画法第 34 条第 12 号に定められた都道府県の条例（以下、愛知県開発許可条例とする）に基づく開発行為

(2)(都)名古屋岡崎線沿線整備の必要性の検討

①豊明市が抱える都市計画上の課題への対応

先に整理した本市が関わる都市計画上の課題のうち、都市活力に関する課題（新たな産業用地の確保）に対応していくためには、以下に示す 3 つの取組みに注力していくことが考えられます。

対応策-① 行財政力の強化に直結する工業施設の立地誘導

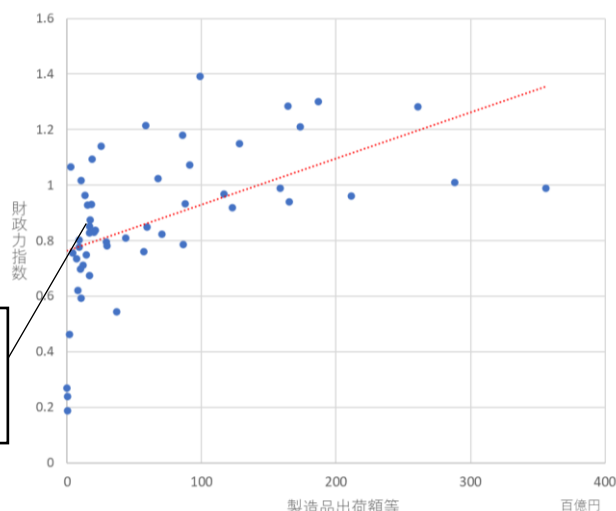
県内の各自治体における製造品出荷額等と財政力指数の関係をみると（右図参照）、財政力指数の高い市町村は製造品出荷額等も高い傾向にあります。

そこで、本市の行財政力を強化するためには、製造業事業所（工業施設等）の立地誘導を図ることが効果的であると考えられます。

豊明市

製造品出荷額等 : 2100 (億円)
財政力指数 : 0.83

図 県内市町村の製造品出荷額等×財政力指数
（ただし豊田市、飛島村は除く）



（資料：製造品出荷額は 2023 年経済構造実態調査
財政力指数は 2022-2024 年平均、愛知県HP）

対応策-② 税収アップや新規雇用につながる物流施設の立地誘導

過去に高速道路の開通によるストック効果を分析した資料（平成 28 年国土交通省関東地方整備局・東日本高速道路㈱記者発表資料）によると、高速道路（圏央道）の開通に伴い、沿線市町では大型物流施設の立地等が進み、雇用や税収（住民税、固定資産税）が大幅に増加した事例が示されています。（下図参照）

図 圏央道のストック効果分析資料

圏央道（東名～東北道）沿線市町では 大型物流施設等の立地や生産性の向上が進み、雇用や税収が増加

- 沿線自治体※1の大型物流施設等は、**5年間で約80件増加※2、※3**
- 沿線の大型物流施設等からは、配送時間の短縮に伴う**生産性向上**の声
- 沿線自治体※1の大型物流施設等の従業者数は、**5年間で約8,000人増加※2、※3**
- 法人住民税※4が**約140億円増加**、固定資産税（家屋）※5が**約50億円増加**



（資料：国土交通省・東日本高速道路株式会社 記者発表資料）

また、こうした雇用や税収増効果を見込んだものと思われる大型の物流施設の立地が、近年は県内でも顕著にみられ、広域交通体系へのアクセス性に優れる地域を中心とした当該施設用地の確保は熾烈な都市間競争にあると言えます。（右図参照）



そこで、**税収アップによる行財政力の強化や定住・就業人口増による都市活力の向上を図るためには、広域からのアクセス利便性を活かして大規模な物流施設の立地誘導を図ることが効果的であると考えられます。**

対応策-③ 広域からの集客力強化に資する広域交流施設の立地誘導

本市には自然資源や観光資源が複数立地するものの、愛知県観光レクリエーション利用者統計の調査対象となるような非日常利用の観光入込客数の多い施設は少なく、それにより観光レクリエーション利用者数も近隣の刈谷市や長久手市と比べ非常に少ない状況です。

観光入込客を含む交流人口の増加は、経済面での効果が期待できることに加え、人と人との交流・ふれあいが増えることにより、地域コミュニティの活発化や高齢者等地域住民の生きがいの創出といった効果も期待されます。

そこで、**経済面のみならず個性豊かな地域の発展効果が期待される交流人口の増加に向け、広域からの集客力を高めていくためには、広域的な交流施設の立地誘導を図ることが効果的であると考えられます。**

②必要規模(将来フレーム)の試算

上記①～③の施設の立地誘導を目指すにあたっては、「工場及び流通業務等の施設用地」と「観光交流施設用地」を対象とする愛知県第6回区域区分見直し時の産業フレーム（将来の市内総生産額[製造業、卸・小売業、運輸業、サービス業等]及びその確保に必要な産業用地規模）の算定方法に準拠し、本市において必要となる用地規模を試算します。

ア) 将来（令和 22(2040)年）の市内総生産額※の目標額の設定：

約 206,300 百万円 (2,063 億円)

- ・名古屋都市計画区域マスタープランにおける令和 12(2030)年の愛知県の産業規模（約 44.1 兆円）と現在（令和 3 年時点）の市内総生産額の県内シェアから、目標値を設定（2030 年から 2040 年にかけての産業規模は横ばいで推移と想定）

※市町村内総生産は、1 年間に市町村内の経済活動によって新たに生み出された付加価値の総額で、経済規模等が把握可能。

イ) 将来の敷地（商業用地＋工業用地）当りの市内総生産額の設定：

約 898 百万円(9.0 億円)/ha

・ 近年（平成 19、25、30 年）の敷地当り市内総生産額の推移から、対数近似により算出。

ウ) 市内総生産額の目標額を達成するために必要な敷地面積の算定（ア÷イ）：約 230ha

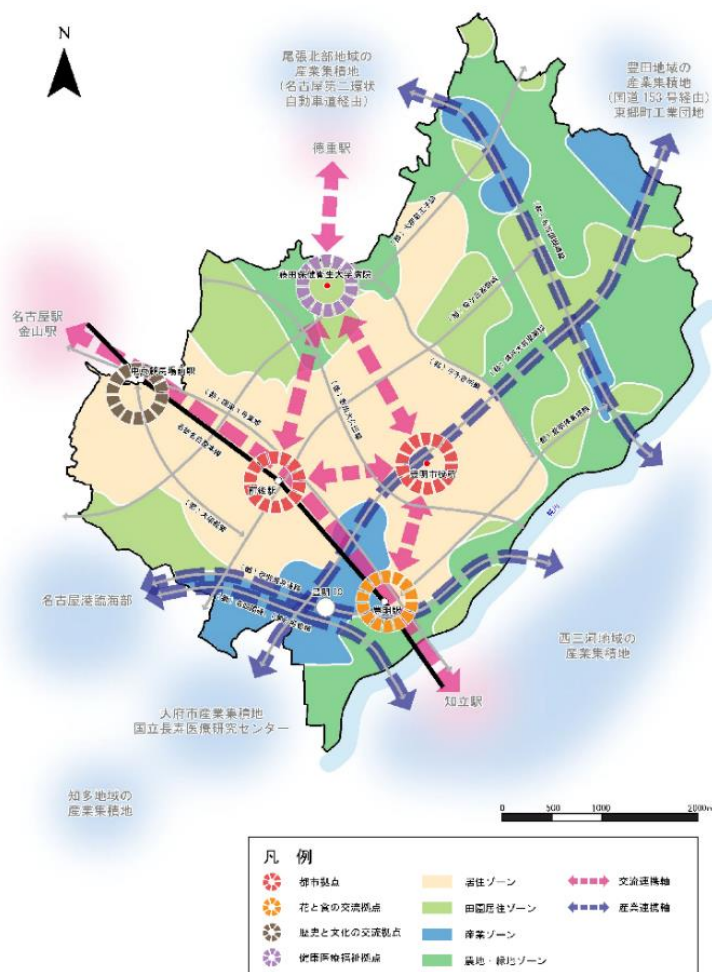
以上より、令和 5(2023)年時点の市内の商業・工業用地面積は約 150ha（都市計画基礎調査より）であることを踏まえると、**今後本市において必要となる商業・工業用地面積は約 80ha 程度**と見込まれます。

※令和 5(2023)年時点の市内の商業・工業用地面積は愛知県開発許可条例に基づく開発行為による整備済の工業用地を含んでおり、柿ノ木工業団地地区計画の区域内の工業用地は未整備のため含まれていない。

③用地確保の可能性評価

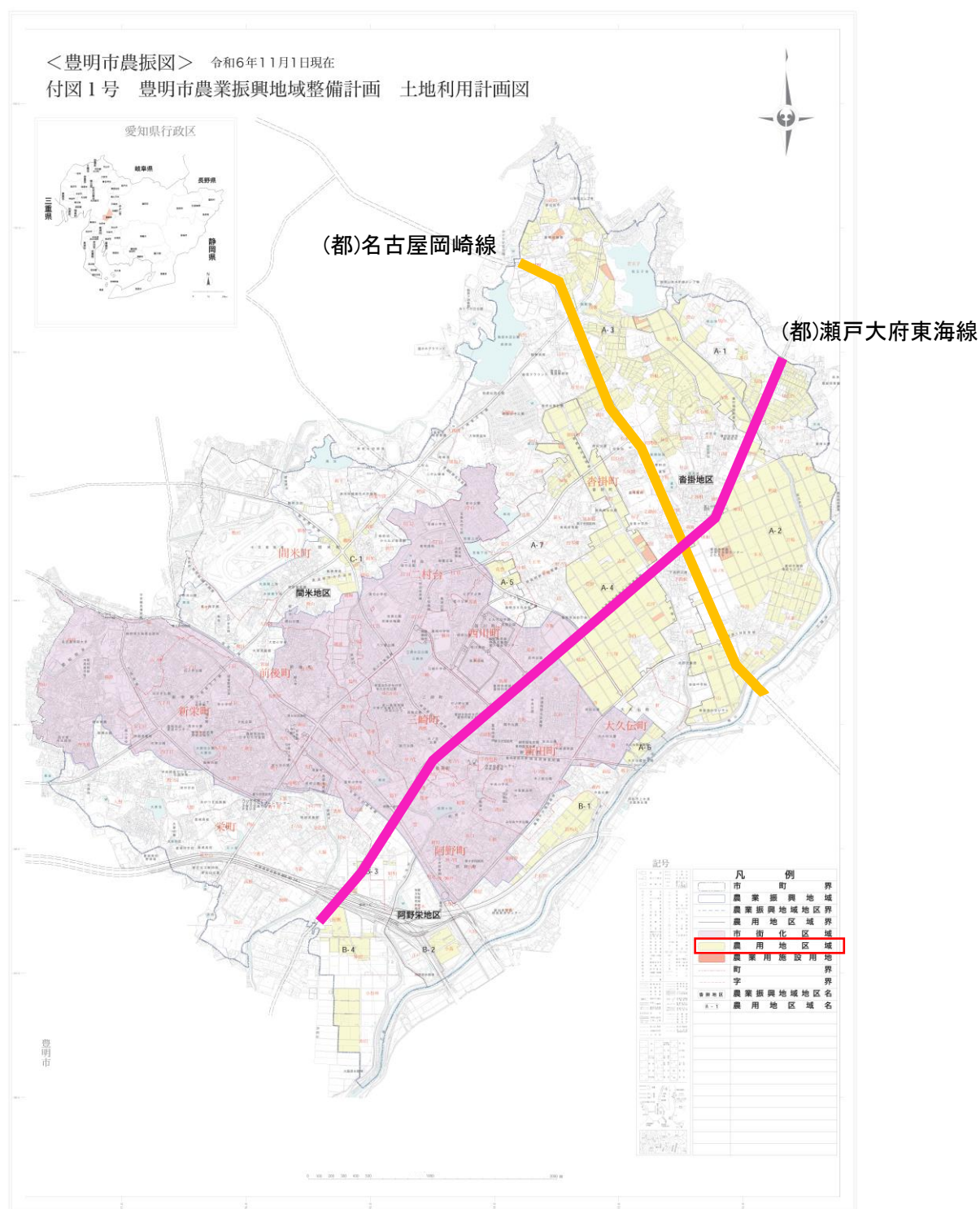
②で算定した規模の産業用地を確保するにあたっては、市内工業系用途地域（準工業地域）内の低未利用地の活用や将来都市構造（右図参照）で産業連携軸と位置付けた伊勢湾岸道路豊明 IC 周辺や(都)名古屋岡崎線、(都)瀬戸大府東海線の沿線が候補地区になると考えられます。

図 将来都市構造図(第3次豊明市都市計画マスタープラン)



市内準工業地内においてはまとまった低未利用地はみられず、また下図に示す候補地区における、法規制状況や災害ハザード情報等を踏まえると、候補地区のうちでは、(都)名古屋岡崎線沿線及び(都)瀬戸大府東海線沿線西側が産業用地の適地と評価できます。

図 農用地区域の分布



(資料：豊明市農業振興地域整備計画)

図 水害・土砂災害ハザードマップ



④想定される導入機能イメージ

当該地区における導入機能としては、本市の課題解決に資する工業施設、物流施設及び広域交流施設が想定されます。このうち広域交流施設については、当地区周辺には現在、農業振興地域内の農用地区域外の農地（農振白地地域※）が広がっており、引き続き、地域の農業振興に資する機能の導入が望まれることや“ものづくり産業”とともに愛知県の産業をけん引する農業に着目し、農業特産物をテーマにした交流施設（道の駅、ファーマーズマーケット等）や農商工連携施設（1次産業×2次産業×3次産業の6次産業化施設）の導入が考えられます。

※今後、相当期間（概ね10年以上）にわたり、総合的に農業振興を図るが、農地の集団性、生産性は低い農地

「農」をテーマにした広域交流施設の例

（長久手市あぐりん村）

愛知県長久手市にある大型直売所。地産地消をテーマに、旬の新鮮な農産物の販売所「市・ござらっせ」や、パン工房、レストラン等様々な施設がある。またイベントも定期的に行われており、地域の人々が参加している。大型バス駐車場も完備されているので、観光客も多く訪れている。



（茨城県常総市アグリサイエンスバレー常総）

圏央道常総インターチェンジ周辺の約45haに生産・加工・流通・販売が一体となった地域産業の核となる産業団地を形成。“常総市の新たな玄関口”として「食と農と健康」をテーマに6次産業化を軸としたまちづくりと地域活性化を目指すプロジェクト。



(3)(都)名古屋岡崎線沿線整備にあたっての課題整理

①導入機能・整備手法の明確化及び関係機関との協議調整

当該地区は現在、市街化調整区域であることから、今後沿線整備を計画的に進める場合は、市街化区域へ編入した上で、「土地区画整理事業により整備する」ケース、または「地区計画を定めた上で開発行為により整備する」ケースが考えられます。

なお、市街化区域への編入にあたっては、愛知県では基盤施設整備の確実性が求められることから、編入と同時に速やかに基盤施設整備に着手することが可能となるよう事業熟度を高めていく必要があります。

一方、市街化区域編入により難く、やむを得ないような場合は、市街化調整区域のまま沿線整備を計画的に進めることとなりますが、その際は、豊明市が定める「市街化調整区域内地区計画ガイドライン」に適合した地区計画を定めた上で、または愛知県開発許可条例に基づく区域指定を行った上で、開発行為により整備することが必要となります。

これら整備手法の選定・実現化に向けては、まずは民間事業者（デベロッパー、ゼネコン等）へのヒアリング等を通じ、当該地区へ導入が見込める機能を明確にしつつ、具体的な計画立案を進めることが望ましいと考えられます。

その上で、地権者の意向把握・合意形成と並行しながら、愛知県はじめ関係機関との協議調整を進めていくことが必要であると考えられます。関係機関との協議にあたり、整備区域に浸水想定区域等の災害イエローゾーンを含む場合は、豊明市地域防災計画と整合を図り、開発地における居住者・就労者等の災害時の安全確保が可能となる対応を検討する必要があります。

②地権者の意向把握

上記①のとおり、今後の当該地区における導入機能及び整備手法の検討・設定にあたっては、地権者意向によるところが非常に大きいことから、まずは地権者の意向把握に努めることが必要であると考えられます。