

第2章 都市づくりの目標

1 将来都市像

本計画の上位計画である第5次豊明市総合計画では、「みんなでつなぐ しあわせのまち とよあけ」をまちの未来像として掲げ、その実現に向け7つの理念を定めています。また、愛知県が策定した名古屋都市計画区域マスタープランでは「高次都市機能と学術・文化・研究開発機能を擁した、世界と交流する環伊勢湾地域の中核都市づくり」を当該区域の都市づくりの基本理念として定めており、本市においては、公共交通や生活の利便性が高く誰もが暮らしやすい居住空間の形成と広域交通体系による利便性を生かした物流・工業機能の維持・強化等が求められています。

さらに、少子高齢化の進展による人口減少が現実のものとなり、環境問題や財政の緊縮化等への対応が求められるなど都市を取り巻く社会情勢が大きく変化することを踏まえ、持続的な発展を可能とする都市づくりが強く求められています。

そこで、本市では、コンパクトにまとまった生活圏や高い都市機能集積、豊富な自然資源・歴史文化資源といった都市構造上の特徴や魅力をもとに、**暮らしやすさを維持・向上させるとともに、経済的にも自立した都市づくりを進めることを基本理念に、『市民のしあわせを支え続け、未来に向かって活気と活力を生み出す都市』をめざします。**

【第5次豊明市総合計画】

(1) まちの未来像

「みんなでつなぐ しあわせのまち とよあけ」

(2) まちづくりの理念



安 心：心配や不安がなく、明るく暮らせるまち

快 適：きれいで、心地よく、誰もが住みやすいまち

健 や か：子どもからお年寄りまで、のびのびと心身ともに健康に暮らせるまち

つ な が り：地域の中でお互いが支え合い、助け合えるまち

誠 実：健全で透明性が高い行政運営で、市民に開かれたまち

元 気：誰もがいきいきと明るく、活気にあふれているまち

挑 戦：誰もが生きがいを持ち、夢や目標に向かって踏み出せるまち

【名古屋都市計画区域マスタープラン】

「高次都市機能と学術・文化・研究開発機能を擁した、
世界と交流する環伊勢湾地域の中核都市づくり」

将来都市像

市民のしあわせを支え続け、未来に向かって活気と活力を生み出す都市

～暮らしやすさを維持・向上させるとともに、経済的にも自立した都市づくり～

2 都市づくりの目標

本市のこれからの都市づくりにおいては、将来都市像の実現に向け、基本理念に基づきながら、本市の現況特性とそこから見出される都市づくり上の課題への対応及びこれからの都市づくりにおいて配慮すべき時代潮流・社会動向を勘案し、以下に示す4つの都市づくりの目標を定めます。

【課題】

- ②市民の健康・生きがいづくり、高齢者の社会参加を促す交流まちづくり
- ⑤都市機能の集約化と公共交通網の維持・強化の両立



目標① 生涯にわたり、市民の健康を育み、生きがいづくりを支える

歩いて暮らせる範囲への福祉施設をはじめとする日常的な生活サービス施設の立地誘導や歩行空間の充実・改善、豊明団地等郊外部の住宅地における総合的な健康まちづくりのモデル的展開（地域包括支援センターや地域医療連携センターの整備、住民が気持ちよく歩けるようなまちの景観づくり、生活交通サービスの充実、夜でも歩ける治安の維持・強化等）や市街地内に点在する公園、緑地、公共施設や拠点間等をつなぐ歩行者・自転車ネットワークの形成などにより、生涯にわたり市民の健康で豊かな暮らしを育み、誰でも社会参加ができることにより生きがいづくりを支える都市づくりを進めます。

【課題】

- ①市外流出人口の抑制と市内に住み続けることができる受け皿の確保
- ③適切な人口密度や都市機能の誘導
- ⑤都市機能の集約化と公共交通網の維持・強化の両立
- ⑦前後駅周辺や地域の生活中心地での商業・サービス産業の機能強化・充実



目標② 拠点の利便性を高め、多様な移動手段を確保する

公共交通結節機能を有する前後駅をはじめとする鉄道駅や市役所等の周辺において、商業・医療・福祉施設など日常的な生活利便施設等が立地する拠点の形成を図るとともに、居住機能の集積を高めます。また、若年・子育て世代の市外転出を抑制するとともに、市外からの転入促進にも応えることができるよう、多様な居住ニーズに対応した質の高い住宅地とそこでの人口定着を支える生活利便施設を備えた新たな市街地の形成を計画的に進めます。

そして、これらの地区を公共交通や徒歩・自転車などで移動しやすくすることにより、利便性が高く、多様な交通手段で移動できる都市づくりを進めます。

【課題】

- ①市外流出人口の抑制と市内に住み続けることができる受け皿の確保
- ④災害に強い都市構造の形成と空家等の対策、減災への取組の促進
- ⑧効果的で効率的な都市運営



目標③ 安全・安心でゆとりある暮らしができ、まちの質を高める

南海トラフ巨大地震等に対する防災・減災対策や都市基盤施設が十分整備されていない既成市街地における老朽建物、狭あい道路等の改善を図るとともに、市街地を取り巻く豊かな自然環境を守り、浸水などの自然災害による被害を極力抑制することにより、安全で安心して暮らせる都市づくりを進めます。

土地区画整理事業等により都市基盤施設が整備された住宅地等では、多様な世代の人口定着につながるような住み替えの促進や多様な住宅（戸建、集合、多世帯、高齢者向け等）の供給促進、身近な花づくり運動や農ある暮らしの推進、生活利便性の向上を図ることにより、質の高い居住環境を有する都市づくりを進めます。

【課題】

- ⑥財政力強化及び新規雇用につながる新たな産業用地の機動的確保
- ⑦前後駅周辺や地域の生活中心地での商業・サービス産業の機能強化・充実
- ⑨豊明の個性と魅力づくり



目標④ にぎわいと都市の活力をひき出す

公共交通結節機能を有する前後駅周辺においては、商業機能や居住機能をはじめ様々な都市機能の集積・複合化を進めるなど、本市の顔となるにぎわい・交流拠点の形成を図ります。あわせて、桶狭間古戦場伝説地に代表される歴史文化資源や、貴重な自然資源等、本市ならではの魅力を高め、市外からも多くの人が訪れる場づくりを進めるなど、多様な交流によるにぎわいを創出します。

また、広域交通体系の利便性を活かせる（都）伊勢湾岸道路や主要幹線道路の周辺に、新たな産業系市街地を整備することにより働く場づくりを進め、都市の活力を創出して持続的な発展を支える都市づくりを進めます。

3 将来都市構造

先に掲げた4つの都市づくりの目標を達成するため、本市がめざすべき概ね20年後の都市の姿（将来都市構造）を明らかにするとともに、その誘導方針を以下に示します。

(1) 将来都市構造形成の基本的な考え方

将来都市構造を構成する拠点、土地利用、軸について、それぞれの機能の向上を図ると同時に、公共交通と連携した計画的な土地利用の誘導と公共交通利用の促進を一体的に進めるなど、相互の連携を強化することで暮らしやすさや都市の魅力を高め、持続的な発展を図ります。また、拠点、土地利用、軸の形成を一体的に進めることにより、地球温暖化をはじめとする環境負荷の低減に配慮した低炭素型の都市構造への転換を図ります。

拠点については、本市の中心的な鉄道駅である前後駅及び行政・サービス機能が集積する市役所の周辺において、市民生活の利便性を高める多様な都市機能の集積により拠点性を向上させます。また、その他の拠点では、それぞれの地域特性や求められる役割に応じた機能の集積を図り、個性ある拠点づくりを進めます。

土地利用については、防災・減災や防犯の取り組みを通して安全・安心な居住環境を整えるとともに、日常生活サービスの確保や既存の都市基盤施設の活用を通して、市民の健康増進にも寄与するような、歩いて暮らせる便利で快適なまちづくりを進めます。また、新たな活力を生み出す働く場づくりや多面的な機能を有する農地・緑地とのバランスのとれた土地利用を進め、自然豊かな職住近接の暮らしを創出します。

軸については、既に整備されている広域交通及び主要幹線道路を活用するとともに、名鉄名古屋本線や名鉄バス、ひまわりバスといった公共交通を活かし、市内外の結びつきや拠点間の連携を強化することで、新たな産業や都市のにぎわい・活力の創出を図ります。

(2) 拠点の形成

① 都市拠点

公共交通の利便性が高く、様々な世代の人たちが利用しやすい前後駅周辺及び市役所や中央公民館、保健センター等をはじめ市民が広く利用する行政・サービス機能が集積する豊明市役所周辺を都市拠点として位置づけます。

前後駅周辺では、公共交通結節点としての機能強化を図るとともに、消費ニーズや立地特性を踏まえた商業・業務等の都市機能の集積を促し、本市の玄関口にふさわしい活気と魅力ある拠点形成を図ります。また、居住ニーズに対応した多様な住宅の供給を促進し、街なか居住を推進します。

行政・サービス機能が集積する豊明市役所周辺では、既存施設の有効活用を進め、市民の利便性を向上させるとともに、商業、医療、福祉等の多様な都市機能の集積を高め、交流によるにぎわいの創出を図ります。

②花と食の交流拠点

市域南部に位置し、周辺には人口集積が高い既成市街地が広がり、南側には愛知豊明花き地方卸売市場（花き市場）が立地する豊明駅周辺を花と食の交流拠点として位置づけます。

当該拠点は、地域拠点として日常的な生活サービス施設等の立地を誘導するとともに、高齢者をはじめ誰もが快適に移動しやすい交通環境を充実することで、地域住民の暮らしを支える拠点の形成を図ります。

また、花き市場や農協と協力し、花や市内で作られた農産物等をテーマにしたイベントの開催や直売所の設置などを通して、花のある暮らしと新鮮で安全な地場産食材を提供する憩いの場の確保を検討し、市内からはもとより広域からも多くの人が訪れ、多様な交流が育まれる拠点の形成を図ります。

③歴史と文化の交流拠点

市域西部に位置し、周辺には人口集積が高い既成市街地が広がり、桶狭間古戦場伝説地をはじめとした歴史文化資源が残る中京競馬場前駅周辺を歴史と文化の交流拠点として位置づけます。

当該拠点は、地域拠点として日常的な生活サービス施設等の立地を誘導し、地域住民の暮らしを支える拠点の形成を図るとともに、本市の歴史・文化を広く発信し広域からも多くの人が訪れ、多様な交流が育まれる拠点の形成を図ります。

④健康医療福祉拠点

周辺都市からも多くの人が訪れる高次医療・教育機能に加え、公共交通（バス路線）の結節点としての機能も有する藤田保健衛生大学病院周辺を健康医療福祉拠点として位置づけます。

当該拠点は、地域拠点として日常的な生活サービス施設等の立地を誘導し、地域住民の暮らしを支える拠点の形成を図るとともに、産学官連携による先端技術を活かした福祉・介護機能や健康増進機能等の導入を検討し、次世代型の健康まちづくりを先導的に実践する拠点の形成を図ります。

また、大学病院にアクセスする各バス路線の乗り換え利便性の向上等を図ることで、利用を促進して各路線の機能維持・強化を図るとともに、病院の利用者のみならず医師や技術者、大学の学生や研究者など様々な目的を持った人たちが広く利用することで、異業種交流や学術交流、病院や大学の利用者同士の交流をはじめ多様な交流が育まれる拠点の形成を図ります。

(3)土地利用の構成(ゾーニング)

①居住ゾーン

(都) 国道1号東線と(都)瀬戸大府東海線が交差する周辺の工場が立地する地区を除く市街化区域及び市街化調整区域の勅使台団地等を居住ゾーンとして位置づけ、住宅地を中心とした現在の土地利用を基本としながら、各々の地域特性を踏まえつつ道路、公園等の都市基盤施設の整備・改善や低未利用地の宅地化の促進により、良好な居住環境の創出を図ります。

また、都市拠点及び地域拠点の形成を図るとともに、地域生活の中心となっている地区では、身近な生活利便施設の立地誘導を図り、当該地区及び周辺での人口集積や徒歩、自転車、公共交通等での交通利便性を高めることで、自家用車に過度に頼らず暮らしやすい生活圏の形成を図ります。

現在の市街化区域に隣接し、鉄道駅や市役所等の周辺で拠点の利便性が享受できる住宅地形成が可能な地区についても、居住ゾーンとして位置づけ、今後の土地利活用熟度が高まった段階で、目標年度における住宅地の規模の範囲内で計画的な市街地の形成を図ります。

以上により、市内の新たな産業用地における従業者が移り住む住宅地や市外転出を抑制する質の高い魅力的な住宅地、子育て世代のニーズに応える住宅地など、多様な住宅地の形成を図ります。

②田園居住ゾーン

市街化調整区域に広がる既存集落地等を田園居住ゾーンとして位置づけ、現在の土地利用を基本としながら、周辺の自然環境と調和したゆとりある居住環境の維持を図ります。

③産業ゾーン

(都) 国道1号東線と(都)瀬戸大府東海線が交差する周辺の工場が立地する地区や市街化調整区域において既に工場等が立地する栄町新左山地区、沓掛町豊山地区、さらには広域的な交通利便性に優れる豊明 IC 周辺や(都)名古屋岡崎線、(都)瀬戸大府東海線沿道を産業ゾーンとして位置づけます。

工場等が既に立地する地区については、周辺の自然環境や隣接する住宅地の居住環境との調和に配慮しながら、現土地利用・現有機能の維持・強化を図ります。

豊明 IC 周辺や(都)名古屋岡崎線、(都)瀬戸大府東海線沿道については、今後土地利活用熟度が高まった段階で、目標年度における産業用地の規模の範囲内で計画的な市街地の形成を図り、幹線道路への交通利便性を活かしながら、本市の産業振興や雇用の場の創出に資する工場、物流施設、研究開発施設等の立地を誘導します。また、地域資源や交通利便性等を活かしながら、周辺の自然環境に配慮しつつ計画的な市街地の形成を図り、農産物等の直売所をはじめとする交流施設の立地を検討します。

④農地・緑地ゾーン

市域北部や南部に広がる一団の優良農地や豊富な自然を有する二村山緑地周辺等を農地・緑地ゾーンとして位置づけます。これら地区は、地域の農業振興や自然環境・生態系の維持・保全、良好な都市景観形成の観点に加え、防災上も重要な役割を果たしているため、無秩序な市街化を抑制し、その保全・活用を図ります。

(4)軸の形成

①交流連携軸

広域的な都市間移動を支える(都)国道1号東線、名鉄名古屋本線と都市拠点をはじめ各拠点間と隣接都市を相互に連絡する公共交通(バス)網を交流連携軸として位置づけます。

そして、公共交通の各路線機能の維持・強化を図ることで、拠点間や市外から拠点への交通便利性を高めるとともに活発な人の流れを生み出し、市内外の連携・交流を促進します。これにより、これまで以上に交流人口の拡大を図り、都市のにぎわいや活力をひき出します。

②産業連携軸

自動車専用道である(都)伊勢湾岸道路及び本市の道路網の骨格を形成する主要幹線道路であり、西三河地域の産業集積地や名古屋港臨海部などと連絡する(都)名四国道、(都)名豊線、(都)名古屋岡崎線及び(都)瀬戸大府東海線を産業連携軸として位置づけます。

そして、円滑な人の移動や物流を確保し、産業活動を支える軸として機能の維持・強化を図ります。

また、豊明 IC 周辺などで、物流や製造業等の土地利用を誘導し、広域的な交通便利性を活かした都市構造の形成を図ります。

さらに、他の幹線道路網と一体となって、災害時には、広域的な避難路や緊急輸送路としての機能を担います。

図 将来都市構造図



- ## 凡 例

- | | | | | | |
|---|------------|---|----------|---|-------|
|  | 都市拠点 |  | 居住ゾーン |  | 交流連携軸 |
|  | 花と食の交流拠点 |  | 田園居住ゾーン |  | 産業連携軸 |
|  | 歴史と文化の交流拠点 |  | 産業ゾーン | | |
|  | 健康医療福祉拠点 |  | 農地・緑地ゾーン | | |

4 将来計画フレーム

(1) 目標年度

本計画においては、概ね 20 年後をめざした都市づくりの目標と都市の姿（将来都市構造）を展望しつつ、10 年後の平成 38 年度を目標年度として、将来人口、市街地として必要と見込まれる面積（フレーム）及び都市づくりの方針等を定めるものとします。

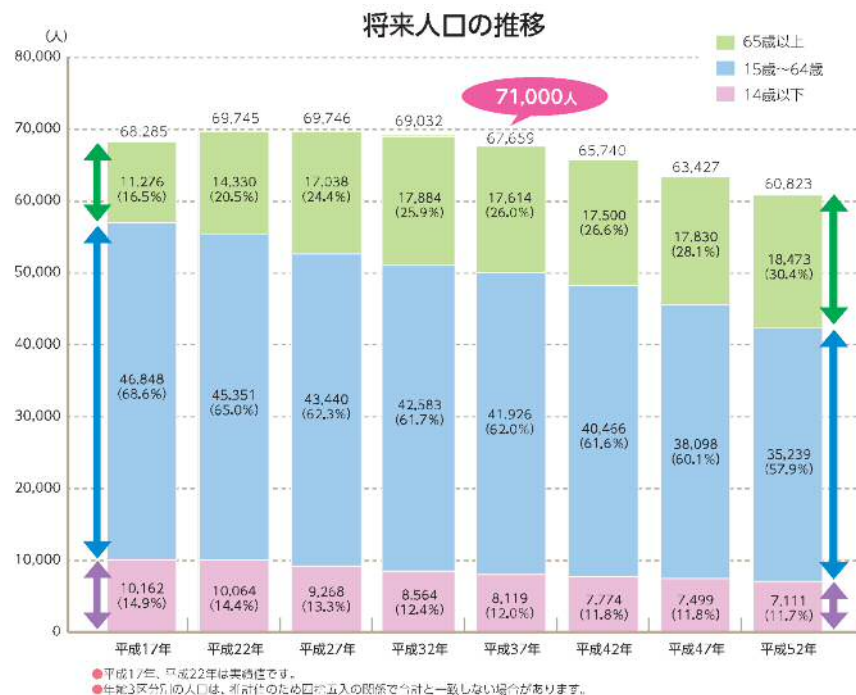
(2) 将来人口

本計画においては、上位計画である総合計画との整合性を図り、目標年度（平成 38 年度）における将来人口を 71,000 人と設定します。

将来人口の推計に当たっては、平成 22 年までの国勢調査の人口データをもとに、平成 16 年から平成 26 年までの住民基本台帳の人口データから求めた変化率を用いて、コーホート法による人口推計を行いました。

推計結果によると、本市の人口は平成 27 年頃をピークに減少に転じるものと予想されます。また、14 歳以下の年少人口及び 15 歳から 64 歳までの生産年齢人口は年々減少し、平成 52 年には平成 27 年と比べて約 9,000 人減少すると予想されます。逆に、総人口に占める 65 歳以上の人口の比率（高齢化率）は年々増加し、平成 52 年には 30.4% に達し、超高齢社会となることが予想されます。

本市では、少子化対策や本市の魅力を高め、人口流出を防ぐとともに転入人口を増やすための施策を講じ、平成 37 年において人口 71,000 人をめざします。



出典：第5次豊明市総合計画

(3)市街地として必要と見込まれる面積（フレーム）

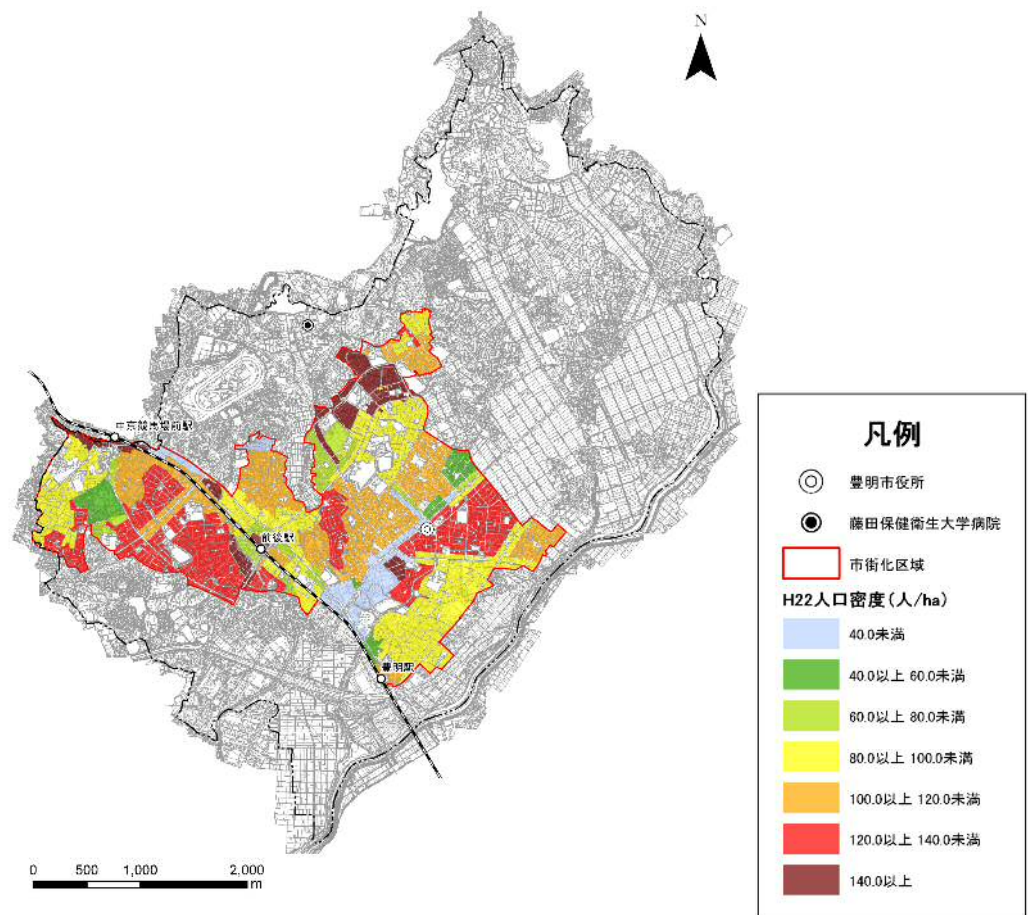
市街化区域は、将来の人口・産業を適切に収容し得る規模で設定すべきであるため、概ね10年後の人口及び産業の見通しに基づき、必要となる住宅地及び産業用地の面積の算出を行います。また、商業地について、誘導すべき場所等を示します。

①住宅地

現状の人口動態のまま推移した場合、本市で行った人口推計によると、平成27年頃をピークに減少し、平成37年では約2,000人減少する見通しとなっています。

平成22年国勢調査の本市の可住地人口密度は、市街化区域で約109人/haとなっていますが、今後、先に示したように本市の人口が推移した場合、可住地人口密度は横ばいで推移し、平成37年でも市街化区域で約106人/haとなることを見込まれます。

図 H22 小ゾーン別可住地人口分布



資料：平成23年度都市計画基礎調査

表 市街化区域人口密度の推移

	人口	市街化区域 面積(ha)	人口密度 (人/ha)	市街化区域 可住地面積(ha)	可住地 人口密度(人/ha)
H22	52,128	701.8	74	479.4	109
H37	51,014		73		106
H52	46,151		66		96

図 H37 小ゾーン別可住地人口分布見通し

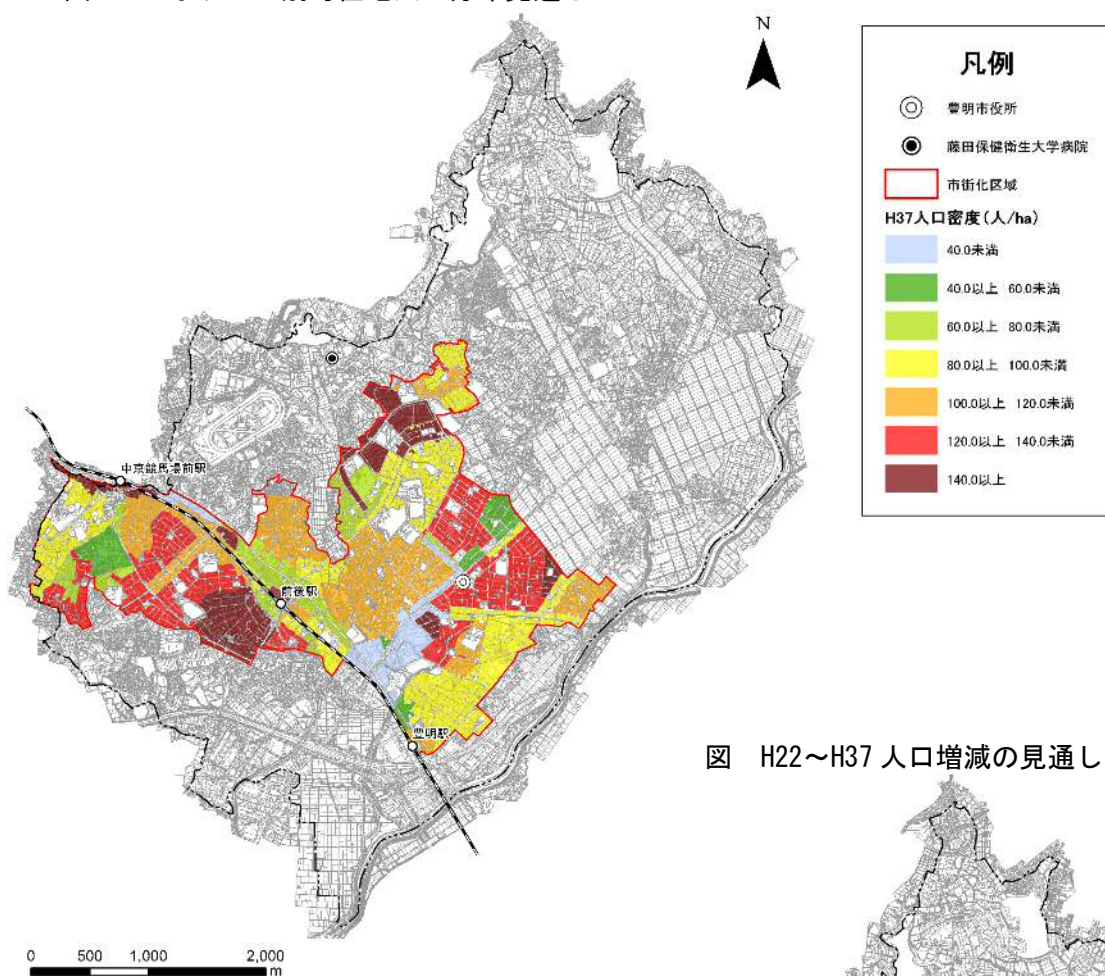
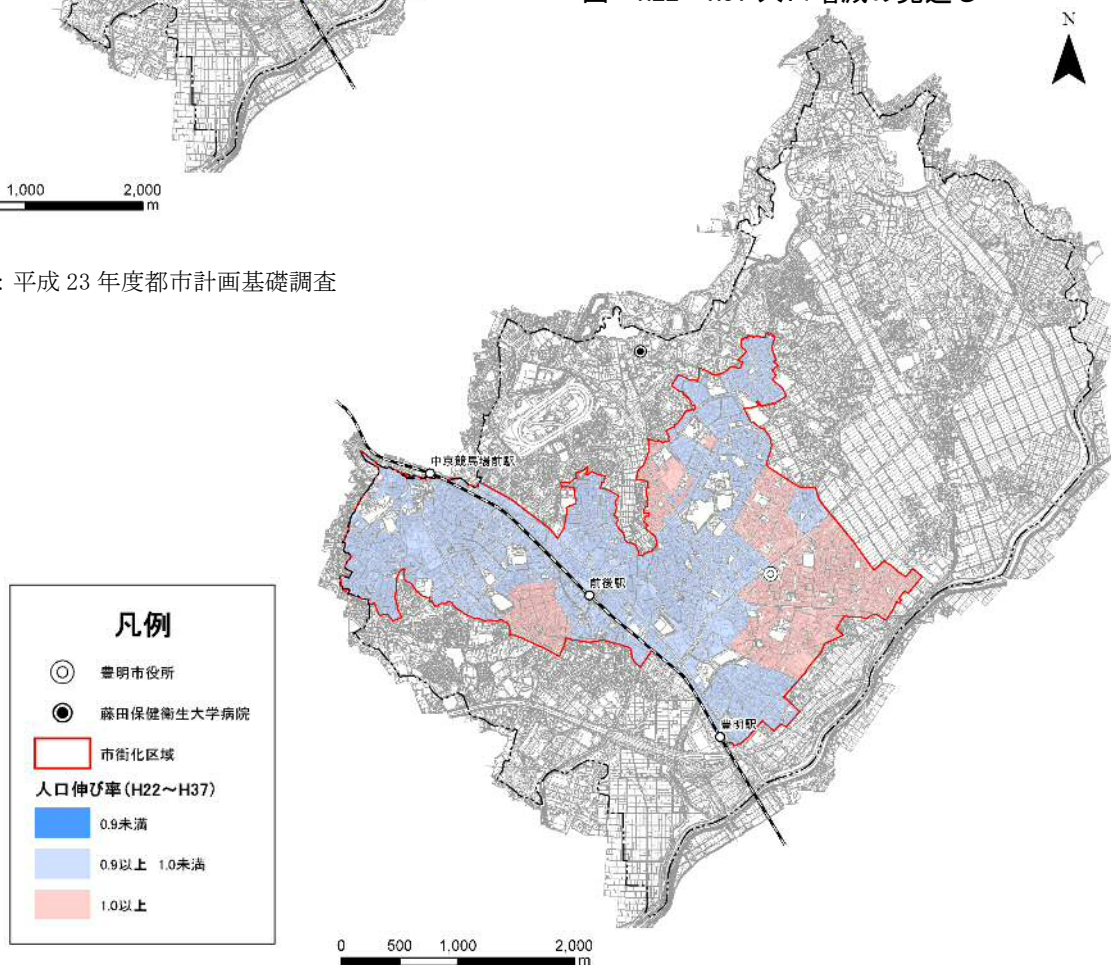


図 H22～H37 人口増減の見通し

資料：平成 23 年度都市計画基礎調査



※地区別の人口推計は、国勢調査をもとにした都市計画基礎調査小ゾーン別人口を用いた。小ゾーン別人口に年齢別人口のデータ取得が可能な H22 国勢調査小地域を活用して人口推計（コーホート要因法（封鎖）による）を行って算出した人口伸び率を、該当する小ゾーン別人口に乗じて、将来の小ゾーン別将来人口を推計する。

さらに、長期的にみると、平成 52 年には可住地人口密度は、市街化区域で約 96 人/ha まで低下することが見込まれます。

将来的には、都市全体で人口が減少し、特に市街地において人口密度の低下が続いた場合、一定の人口集積に支えられ立地する都市機能の維持が困難となり、市民の生活利便性の低下が懸念されます。

図 H52 小ゾーン別可住地人口分布見通し

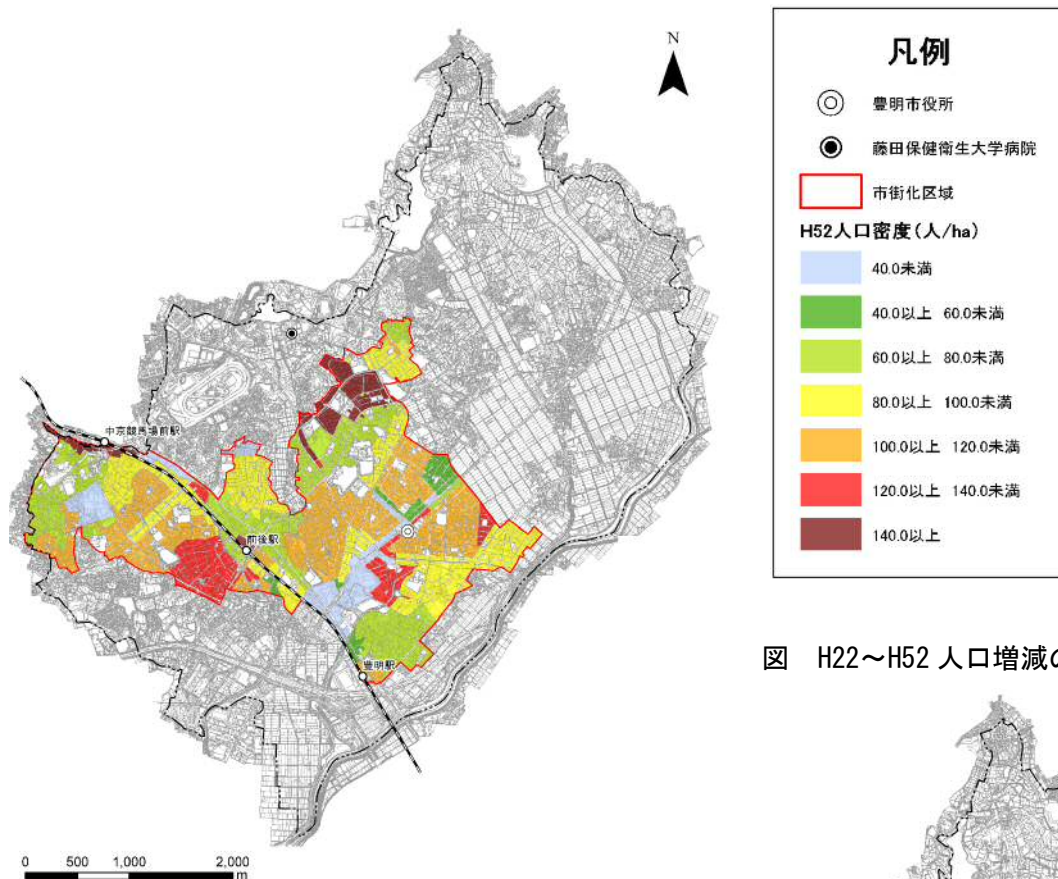
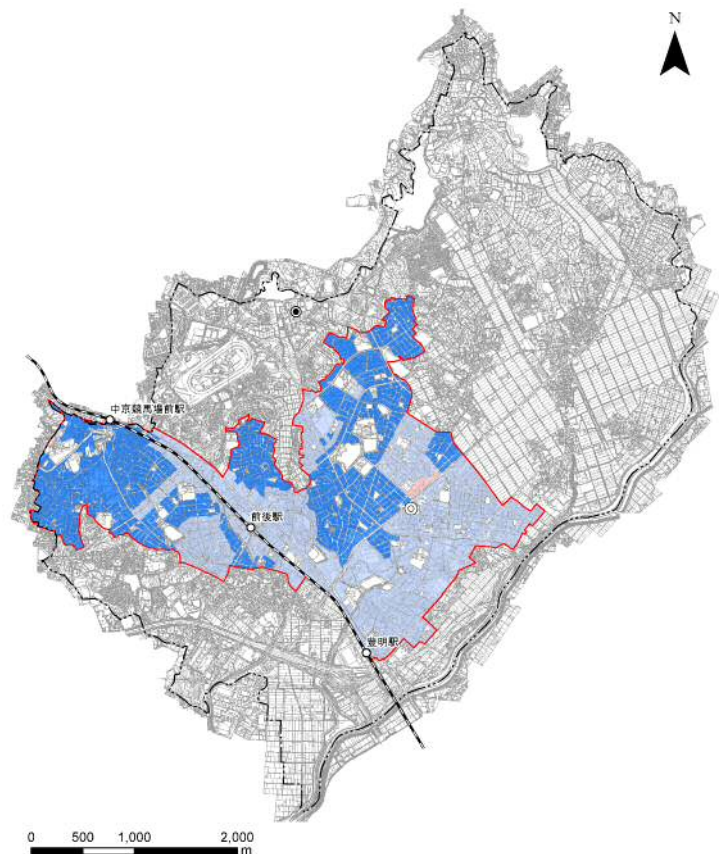


図 H22～H52 人口増減の見通し

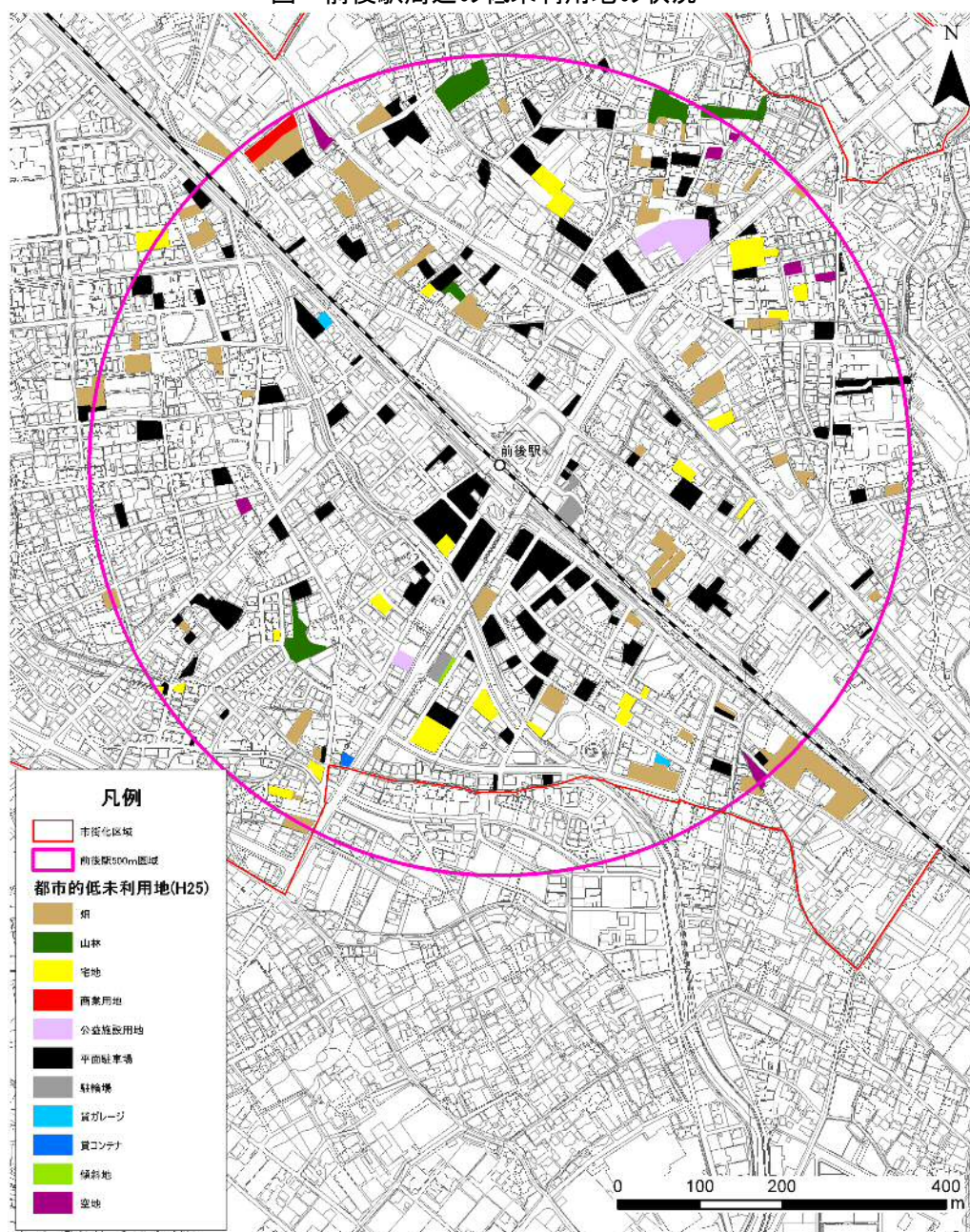


資料：平成 23 年度都市計画基礎調査

目標年度に向けては、将来人口である 71,000 人の達成をめざすとともに、将来的な人口減少に備え、市民生活において交通便利性に優れる前後駅、豊明駅、中京競馬場前駅周辺と行政機能及び商業機能が集積されており生活利便性が高い市役所周辺を中心に、人口や都市機能の集積を高めていくことをめざすものとします。

一方、人口集積を高めるべき前後駅周辺においては低未利用地がみられるものの、その多くが平面駐車場として利用されており、人口集積を図るためのまとまった土地は限られています。

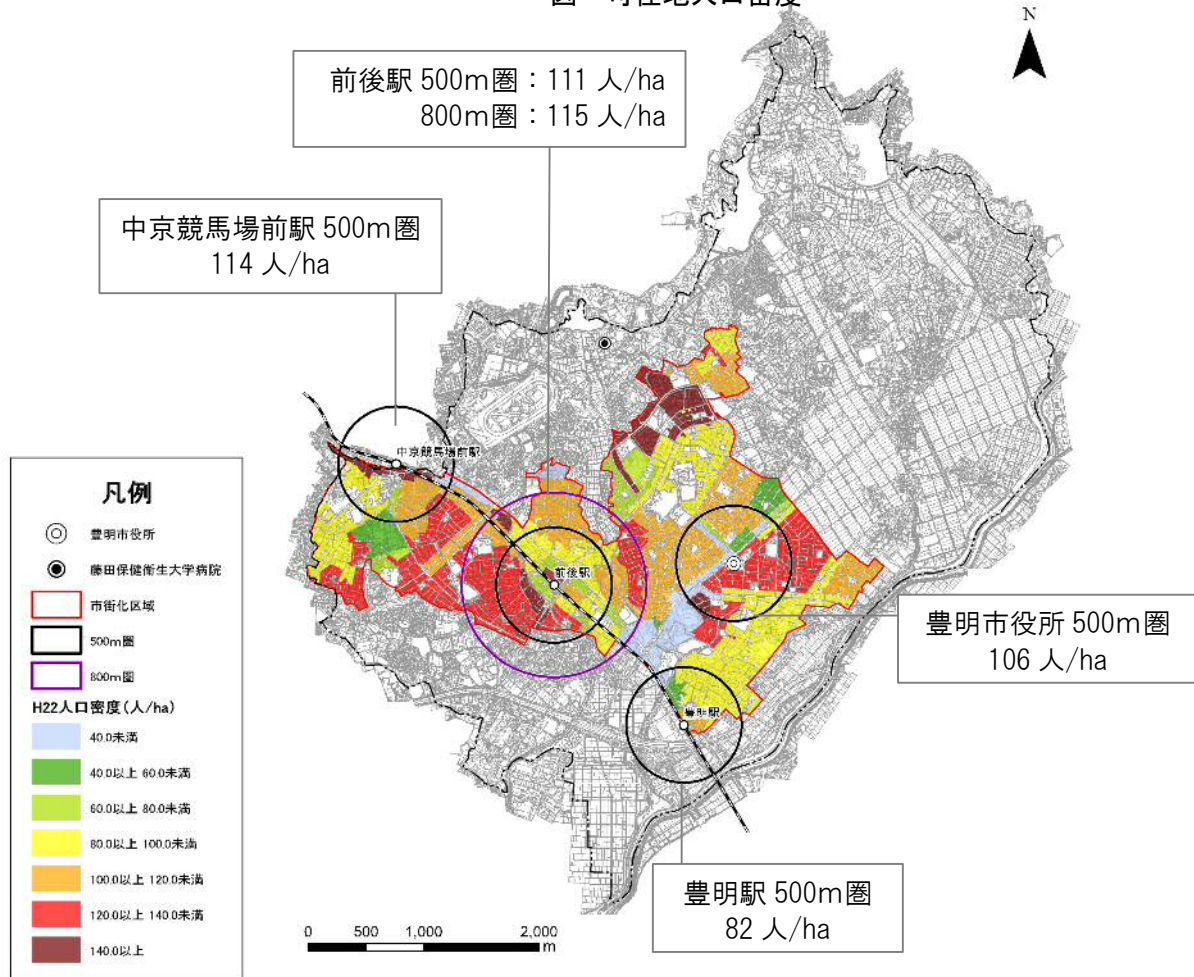
図 前後駅周辺の低未利用地の状況



※平成 25 年度都市計画基礎調査の土地利用現況による低未利用地（田、畑、山林、その他の空地含む）を、平成 26 年時点の航空写真をもとに情報を更新して作成。そのため、凡例の種別は平成 25 年時点の低未利用地の平成 26 年時点の土地利用現況を表している。

さらに、前後駅、中京競馬場前駅や豊明市役所周辺では、平成 22 年時点で可住地人口密度が 100 人/ha を上回っており、既に高密度な市街地が形成されています。

図 可住地人口密度



資料：平成 23 年度都市計画基礎調査

これらのことから、目標年度における将来人口の達成に向け、本市の住宅地については、以下の方針に基づき、適正な配置を進めるものとします。

- 公共交通利便性に優れる前後駅、中京競馬場前駅、豊明駅周辺及び行政・サービス機能が集積する生活利便性の高い市役所周辺のうち、特に公共交通利便性に優れる前後駅周辺では、より一層人口集積を高め、人口が高密度に集積する市街地の形成を図ります。また、それ以外の地区では、既に人口密度が高い市街地が形成されており、低未利用地も少ないことから、平成 22 年時点での人口密度を維持できるよう市街地の形成を図ります。
- その他の市街地では、良好な居住環境を有する住宅地の形成を図ります。
- 市街化調整区域のうち、市街化区域に隣接し、駅や市役所等の拠点の利便性が享受できる地区において、新たな住宅地の形成を図ります。

このような方針に沿って駅周辺に高密度な市街地を形成・維持した場合、平成 37 年時点で現行の市街化区域での収容人口は約 51,300 人となる一方、市街化調整区域内では約 16,700 人が居住すると推計されることから、市全体での収容人口は約 68,000 人となります。

目標年度における将来人口の 71,000 人を達成するためには、約 3,000 人（＝71,000 人－68,000 人）が居住可能な新たな住宅地が必要となります。その規模については、人口密度を 60 人/ha^{*}とした場合、約 50ha と想定されます。

表 人口密度配置

		可住地 面積	H22人口	H22 人口密度	H37人口	H37 人口密度	方針	H37目標 人口密度	H37 収容人口
		(ha)	(人)	(人/ha)	(人)	(人/ha)		(人/ha)	(人)
市街化区域		479.4	52,128	109	51,000	106	－	－	51,300
前後駅	500m圏	53.5	5,921	111	5,957	111	密度UP	115	6,200
	800m圏	54.8	6,323	115	6,272	114	H22の 人口 密度を 維持	115	6,300
	豊明市役所	52.4	5,532	106	5,580	106		106	5,600
	中京競馬場前駅	500m圏	23.9	2,726	114	2,710		114	2,700
	豊明駅	500m圏	19.2	1,567	82	1,564		82	1,600
	その他	－	30,059	－	28,917	－	－	－	28,900
市街化調整区域		－	17,617	－	16,659	－	－	－	16,700
合計		－	69,745	－	67,659	－	－	－	68,000

将来人口（人）	71,000
新たな住宅地を 必要とする人口（人）	3,000
目標人口密度（人/ha）	60
必要な住宅地の規模 （ha）	50

※市街化区域内の人口は、平成 23 年度都市計画基礎調査小ゾーン別人口（H22 国勢調査人口に基づく）を用いて算出

※都市計画運用指針では住宅用地（可住地）における人口密度は、1ha 当たり 80 人/ha 以上を目標とすることが望ましいとされており、これから住宅用地（可住地）に非可住地（道路・公園・水路等）を加えた人口密度は、60 人/ha 程度が目安と考えられる。

②産業用地

<工業地>

今後の本市における財政基盤の維持や新規居住人口の誘導を進めるためには、一定規模の工業用地を確保し、製造品出荷額等の向上を図ることで、都市活力の一層の強化を図ることが必要です。

そこで、本市の工業地については、(都)伊勢湾岸道路、(都)名四国道、(都)名豊線の IC 周辺や主要幹線道路沿道、既存の工業地の周辺等、立地ポテンシャルの高い地区を中心に新たな工業地の形成を図ります。

図 新たに必要と見込まれる工業地面積の算出

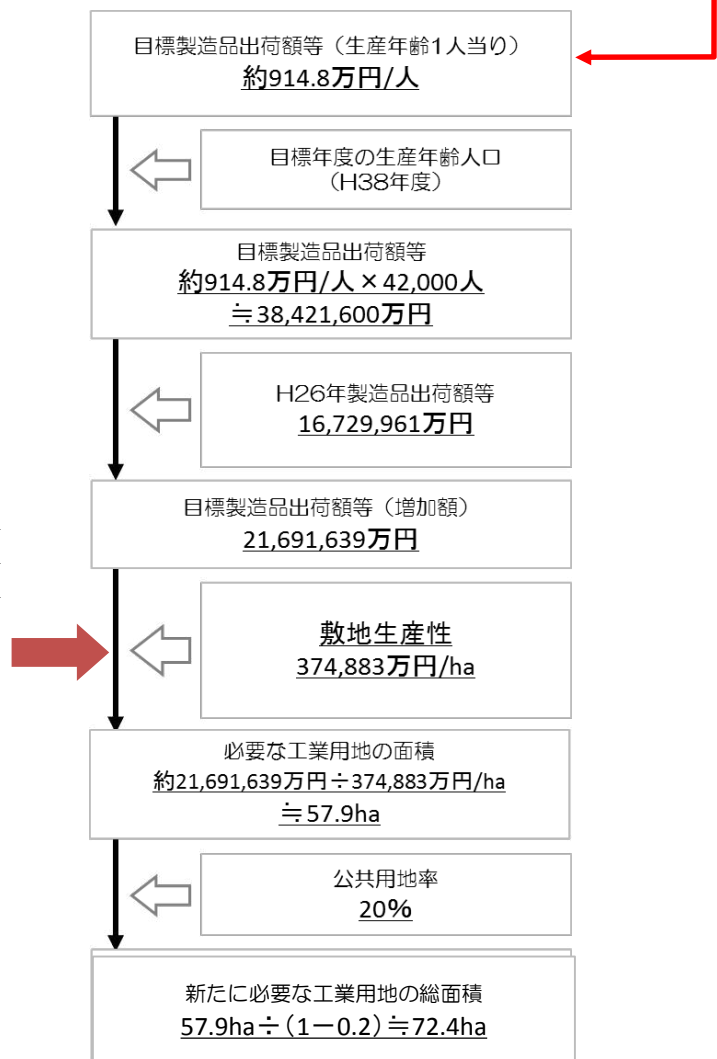
【目標となる製造品出荷額等の設定】

	H26製造品出荷額等 (万円)	H22国調 生産年齢人口	万円/人
愛知県	4,383,132,852	4,791,445	914.8

【愛知県敷地生産性】

	H26
工業敷地(ha)※	11,692
製造品出荷額等(万円)	4,383,132,852
敷地生産性(万円/ha)	374,883

※工業統計より従業員規模30人以上の事業所



＜交流施設用地＞

本市ならではの魅力を高め、多様な交流によるにぎわいを創出するためには、既存の地域資源や優れた広域交通体系の利便性等を活かしながら、市内外から多くの人が集う交流施設の立地を誘導することが必要です。

そこで、本市における交流施設用地については、(都)伊勢湾岸道路、(都)名四国道、(都)名豊線の IC 周辺や主要幹線道路沿道等を中心に、周辺の自然環境に配慮しつつ、地域特性を十分踏まえながら適切な規模の交流施設用地の形成を図ります。

以上のとおり、産業用地については、算出した工業地面積の範囲内で、工業地の形成を図るとともに交流施設用地の形成を検討します。

したがって、目標年度までに必要となる新たな産業用地の規模は、約 72ha と想定されます。

③商業地

本市において、多様な手段で移動ができる利便性の高い都市づくりを進めるためには、多様な世代がアクセスしやすい交通結節点などに生活利便施設の立地を誘導することが求められます。

また、市外への交通利便性が高い立地状況を踏まえ、大型商業施設の立地が進む周辺都市との機能分担や連携を意識した、適切な規模の施設立地を図る必要があります。

そこで、本市における商業地については、公共交通等でアクセスしやすい鉄道駅並びに周辺へのサービス提供が期待できる(都)瀬戸大府東海線沿道や豊明団地センター地区など商業機能を誘導すべき場所において、身近に利用できる商業地の形成を図ります。

