常滑市都市計画マスタープラン

令和２年６月

目次

第１章　計画の策定にあたって

（１）常滑市都市計画マスタープランの概要 1-1

（２）上位・関連計画の整理 1-3

第２章　現況特性の把握

（１）人口及び世帯数 2-1

（２）市街地形成過程 2-13

（３）土地利用 2-19

（４）都市機能 2-36

（５）産業構造 2-42

（６）都市施設 2-53

（７）市街地整備 2-61

（８）交通・市民流動 2-69

（９）防災 2-78

（10）財政 2-88

第３章　課題の整理

（１）都市構造の視点 3-1

（２）都市活力の視点 3-2

（３）都市生活の視点 3-3

（４）都市環境の視点 3-4

（５）都市運営の視点 3-5

第４章　都市づくりの目標

（１）将来都市像 4-1

（２）都市づくりの目標 4-2

（３）将来フレーム 4-3

（４）将来都市構造 4-6

第５章　都市づくりの方針

（１）土地利用の方針 5-1
（２）都市施設整備の方針 5-4
（３）市街地整備の方針 5-11
（４）都市防災の方針 5-12
（５）景観形成の方針 5-13

第６章　地域別構想

（１）青海地域 6-2
（２）鬼崎地域 6-6
（３）常滑地域 6-10
（４）南陵地域 6-15

第７章　計画の実現に向けて

（１）都市づくりの取り組み方針 7-1
（２）本計画の管理と見直し方針 7-2

参考資料

１．都市計画の変遷 参考資料-1
２．計画の策定体制 参考資料-6
３．計画の策定経過 参考資料-7
４．策定委員会及び作業部会 参考資料-8
５．地域別ワークショップの概要 参考資料-12
６．パブリックコメント 参考資料-13
７．用語解説 参考資料-15

第１章　計画の策定にあたって

（１）常滑市都市計画マスタープランの概要

①目的と役割

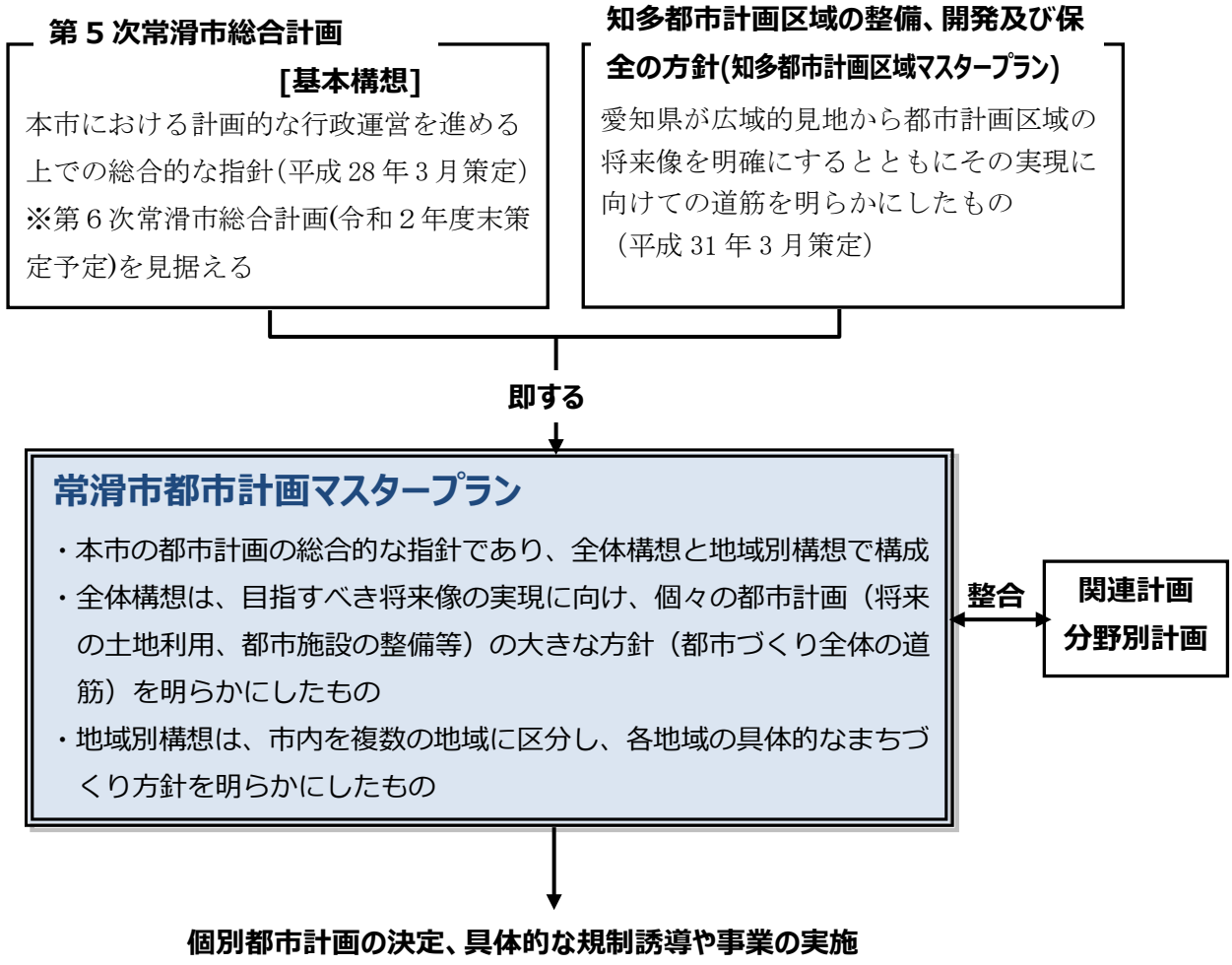
市町村マスタープランは、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるものです。

常滑市都市計画マスタープラン（以下「本計画」とします。）は、常滑市（以下「本市」とします。）の都市構造の将来ビジョンやその実現に向けた土地利用をはじめとする都市づくりの方針を明らかにし、本市の都市計画に関する総合的な指針としての役割を果たすものです。

②根拠法令

都市計画法第１８条の２　「市町村の都市計画に関する基本的な方針」

③計画の位置づけ



④目標年次

本計画は、概ね 20 年後の都市の姿（将来都市像及び都市づくりの目標）を展望しつつ、10 年後の令和 12 年（2030 年）を目標年次として、将来フレーム（将来人口及び必要と見込まれる土地利用の規模）を定めるとともに、土地利用や都市施設整備等に関わる都市づくりの方針を定めます。

⑤策定の背景・視点

本計画は、上位計画である第５次常滑市総合計画及び平成 31 年３月に愛知県で策定された知多都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（知多都市計画区域マスタープラン）に即するとともに、前計画策定（平成 21 年２月）以降の法制度の改正等に伴う時代潮流や本市を取り巻く社会情勢の変化に対応すべく、新たに策定を行ったものです。

ⅰ)策定に重要と考えられる都市づくりの時代潮流

（国土のグランドデザイン 2050、愛知の都市づくりビジョン等より）

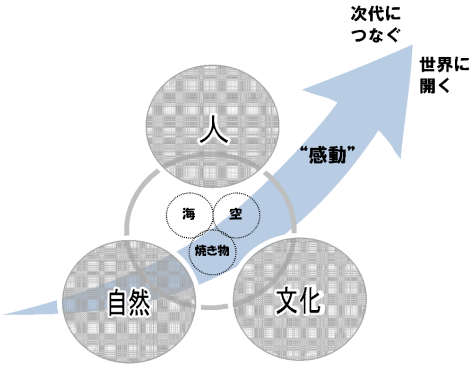
- ●集約型都市構造への転換　-機能集積の高い都市づくり-
- ●超高齢社会に対応した都市構造及び健康寿命の延伸
  -身近な生活圏の構築と歩いて暮らせるまちづくり-
- ●既存社会資本ストックの最大活用と適正管理　-都市運営コスト削減の都市づくり-
- ●産業競争力の強化、産業立地等民間投資の誘発　-力強く発展を続ける都市づくり-
- ●地域資源を活かした交流の促進・拡大　-観光交流・市民交流を促す都市づくり-
- ●自然災害等に備えた安全安心の確保　-安全・安心の都市づくり-
- ●魅力ある都市景観の形成　-都市の個性を発揮する景観まちづくり-
- ●地球温暖化対策への貢献　-環境負荷の小さい都市づくり-

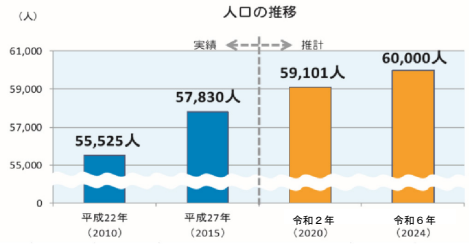
ⅱ)本市を取り巻く社会情勢の変化

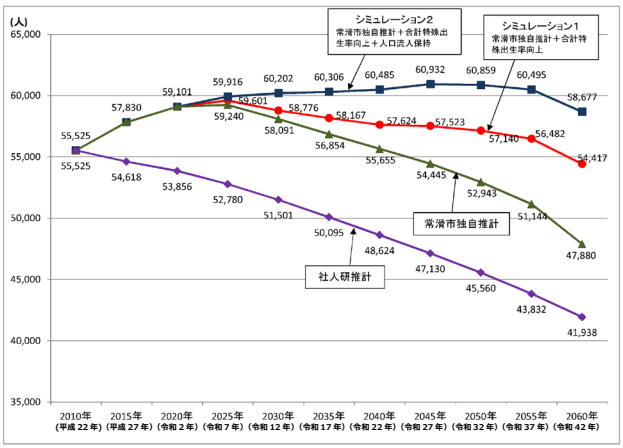
- ●人口の増加から減少への転換
- ●広域交通体系の充実（西知多道路、武豊北 IC(仮)　等の整備）
- ●中部国際空港及び空港対岸部のりんくう地区の機能強化及び商業施設の集積（都市再生緊急整備地域の指定、愛知県国際展示場の開業、LCC 向け第２ターミナル・二本目滑走路の整備　等）
- ●市役所の移転（市民に親しまれる庁舎の新設）
- ●厳しさを増す財政状況、公共施設等の老朽化の進行　　等

（2）上位・関連計画の整理

①第５次常滑市総合計画

<table>
<tr><td>策定年次</td><td>平成 28 年 3 月（2016 年 3 月）</td></tr>
<tr><td>目標年次</td><td>令和 6 年度(2024 年度)</td></tr>
<tr><td>将来の都市像</td><td>感動を 次代につなぎ 世界に開くまち とこなめ
～焼き物・海・空を生かして～
［基本理念］
■“元気”あふれるまちづくり
■ともに“創る”まちづくり
■将来に“つなぐ”まちづくり
 

人
【懐かしさ】温かい人柄、地域におけるつながりの強さ、元気な高齢者、名誉市民、陶祖、人間国宝
【新しさ】空港関連従業員等の転入者（若者やその家族）、全国・世界からの来訪者（観光客、ビジネス客）
文化
【懐かしさ】常滑焼、やきもの散歩道、招き猫、醸造業（日本酒）、大野の街並み、春の祭礼、山車まつり、鈴渓義塾、押し寿司
【新しさ】中部国際空港セントレア、中部臨空都市（大規模商業施設、ホテル、結婚式場、マリーナ等）
自然
【懐かしさ】伊勢湾の景観と夕日、海苔、海水浴、潮干狩り、海釣り、マリンスポーツ、豊富な農水産物、温暖な気候
【新しさ】りんくうビーチ、里山整備、アイアンマンレース</td></tr>
<tr><td>将来人口</td><td>令和 6 年度(2024 年度)
⇒目標　6 万人
 

人口ビジョン
（常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略：平成 28 年 12 月改訂）
令和 7 年度（2025 年）⇒6 万人程度
 
</td></tr>
</table>

土地利用構想

1 ゾーン別の土地利用

（1）市街化区域（一部、市街化調整区域を含む。）

○住居系ゾーン

既成市街地では、地区の特性に応じた土地利用を進めながら、良好な居住環境の形成、日常的な生活利便施設の立地誘導を図ります。また、土地区画整理事業により整備された新市街地については、土地の利用促進を図ります。

○商業系ゾーン

常滑駅周辺では、商業・業務、ホテル等の多様な都市機能の立地誘導を図ります。また、セントレアラインの側道及び(都)北条向山線の沿道において商業施設等の立地誘導を図ります。

○地場産業、工業・物流エリア

やきもの散歩道周辺の地場産業エリアでは、陶磁器産業を活用した観光・交流の活性化と良好な居住環境の形成を図り、暮らしやすく働きやすい住工混合型の土地利用の維持に努めます。また、内陸部の工業・物流エリアについては、工場や物流施設等を主体とした土地利用を維持します。

○空港・中部臨空都市

中部国際空港では、二本目滑走路の整備について関係機関と実現に向けた取り組みを推進するとともに、隣接した中部臨空都市において、物流等の企業誘致を推進します。また、空港対岸部の中部臨空都市では、集客力の高い商業施設等の企業を誘致するとともに、魅力的なレクリエーション機能等の形成に努めます。

（2）市街化調整区域

○集落地ゾーン

市街化調整区域に点在する集落地については、快適に暮らせるように維持・保全に努めます。

○農業系ゾーン

農地については、その維持・保全及び活用を図ることにより、農業振興や良好な自然環境の形成を推進します。

2 土地利用検討地区

○旧市民病院の跡地及び常滑駅西の工業地域

常滑駅及び中部臨空都市に近接した地区であり、今後の土地利用動向を踏まえて、具体的な土地利用の方向について検討します。

○多屋地区の国道 155 号東側沿道の農地

位置的に沿道型商業施設の立地優位性が高い地区であり、農地保全を基本としつつ沿道サービス施設の立地需要を踏まえ、土地利用及び規制・誘導に向けた方策を検討します。

○市街化調整区域の農地

内陸部における新たな工業系開発用地について、農地保全を基本としつつ工場等の用地需要を踏まえ、土地利用及び規制・誘導に向けた方策を検討します。

3 都市拠点地区

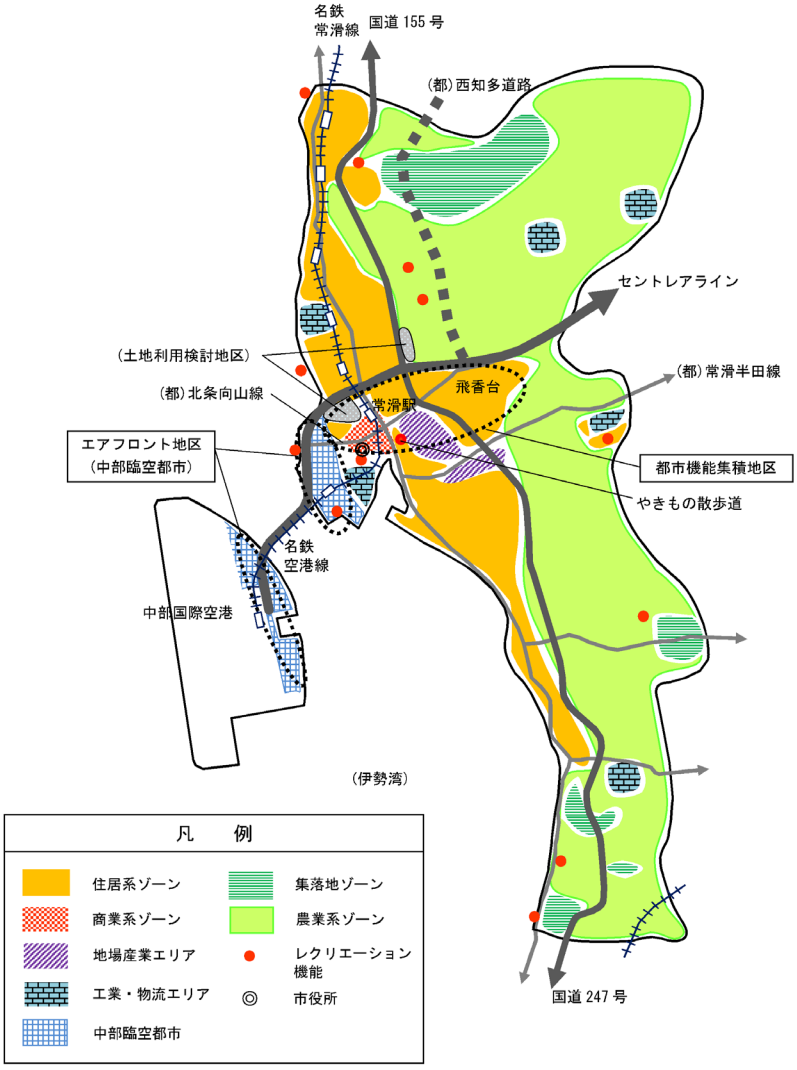
○都市機能集積地区

常滑駅周辺には、市役所や警察署、金融機関、ホテル等が立地し、また、やきもの散歩道や住宅地も広がっています。その東の飛香台地区には新しい住宅地の中に消防本部や市民病院等が立地しています。こうした常滑駅周辺から飛香台地区まで東西に厚みがあり都市機能が集積した市街地を「都市機能集積地区」と位置付け、機能を充実するとともに、南北の市街地及び空港・中部臨空都市との連携を強化し、各地区と交流促進を図ります。

○エアフロント地区（中部臨空都市）

中部国際空港に隣接した主に物流用途を中心にした「空港島地域開発用地」と、市街地と地続きで主に商業用途を中心にした「空港対岸部地域開発用地」からなっている地区を「エアフロント地区」と位置付け、次世代の産業技術やライフスタイルが創造・発信される拠点として県等関係機関と連携して機能の充実を図ります。

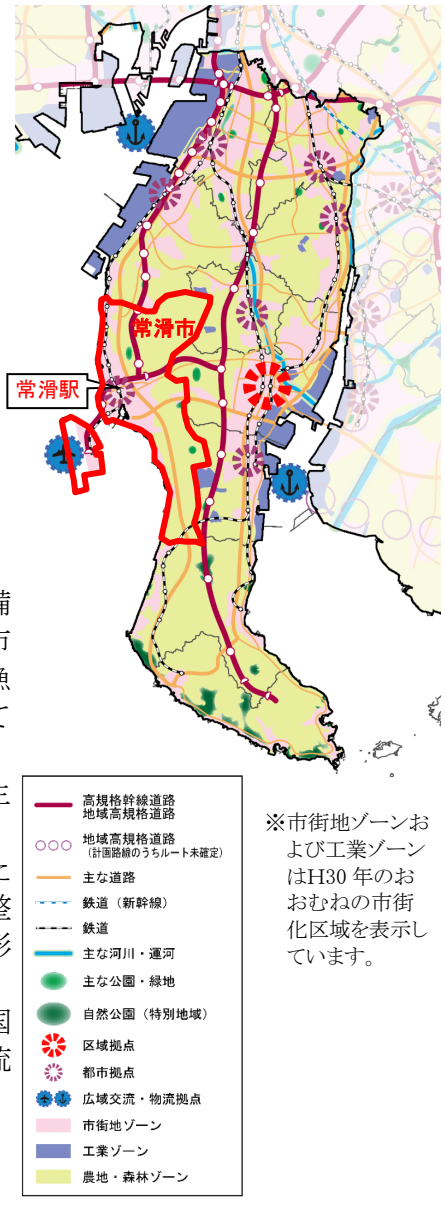
土地利用構想図



②常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年次	令和２年３月改訂
計画期間	平成 27(2015)年度から令和２(2020)年度までの６年間
重要な視点	**【視点１】地域資源を磨き上げ、情報発信し、全国・世界から「ひと」を呼び込む（交流人口増加策）** 地域資源である“焼き物と海と空”を生かし、魅力あるものを磨き上げ、住みたい・訪れたくなる情報を発信して、全国・世界から「ひと」を呼び込みます。 **【視点２】産業の活性化により「しごと」をつくる（定住人口増加策）** 地域産業の振興や企業誘致に取り組み、市民にとって雇用機会が増加する「働く場＝しごと」をつくります。 **【視点３】結婚・出産・子育てを支援する（定住人口増加策）** 若い世代が出会い結婚し、安心して出産、子育てができる環境をつくります。 **【視点４】健康長寿で住みやすい「まち」を目指す（定住人口増加策）** 市民が健康長寿で、明るく元気に安心して暮らすことができる、住みやすい「まち」を目指します。 【常滑市版 地方創生のイメージ】

③知多都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

策定年次	平成 31 年 3 月
目標年次	令和 12 年（2030 年）
都市計画の目標	＜基本理念＞ 広域交流拠点や地域特性を活かした特色ある産業が充実し、魅力ある暮らしを支える都市づくり ＜都市づくりの目標＞　※一部抜粋　　＜将来都市構造＞ ○無秩序な市街地の拡大を抑制し、主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。 ○今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。 ○地域資源や中部国際空港を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の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・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史・文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、農漁業や窯業、醸造業などの地場産業が培ってきた地域の魅力を向上させ、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。 ○窯業や醸造業といった地場産業を活かした産業観光の促進を図るため、幹線道路の整備や歩きたくなる歩行空間・まちなみの形成を目指します。 ○都市の活力を向上させていくため、中部国際空港周辺やその周辺において工業・物流機能のさらなる集積を目指します。 ○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、市街地の災害の防止または軽減を目指します。 ○北部から中央部の農地、南部の樹林地などの緑地では、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、豊かな自然環境を保全します。  ※市街地ゾーンおよび工業ゾーンはH30 年のおおむねの市街化区域を表示しています。

④都市再生緊急整備地域（中部国際空港東・常滑りんくう地域）

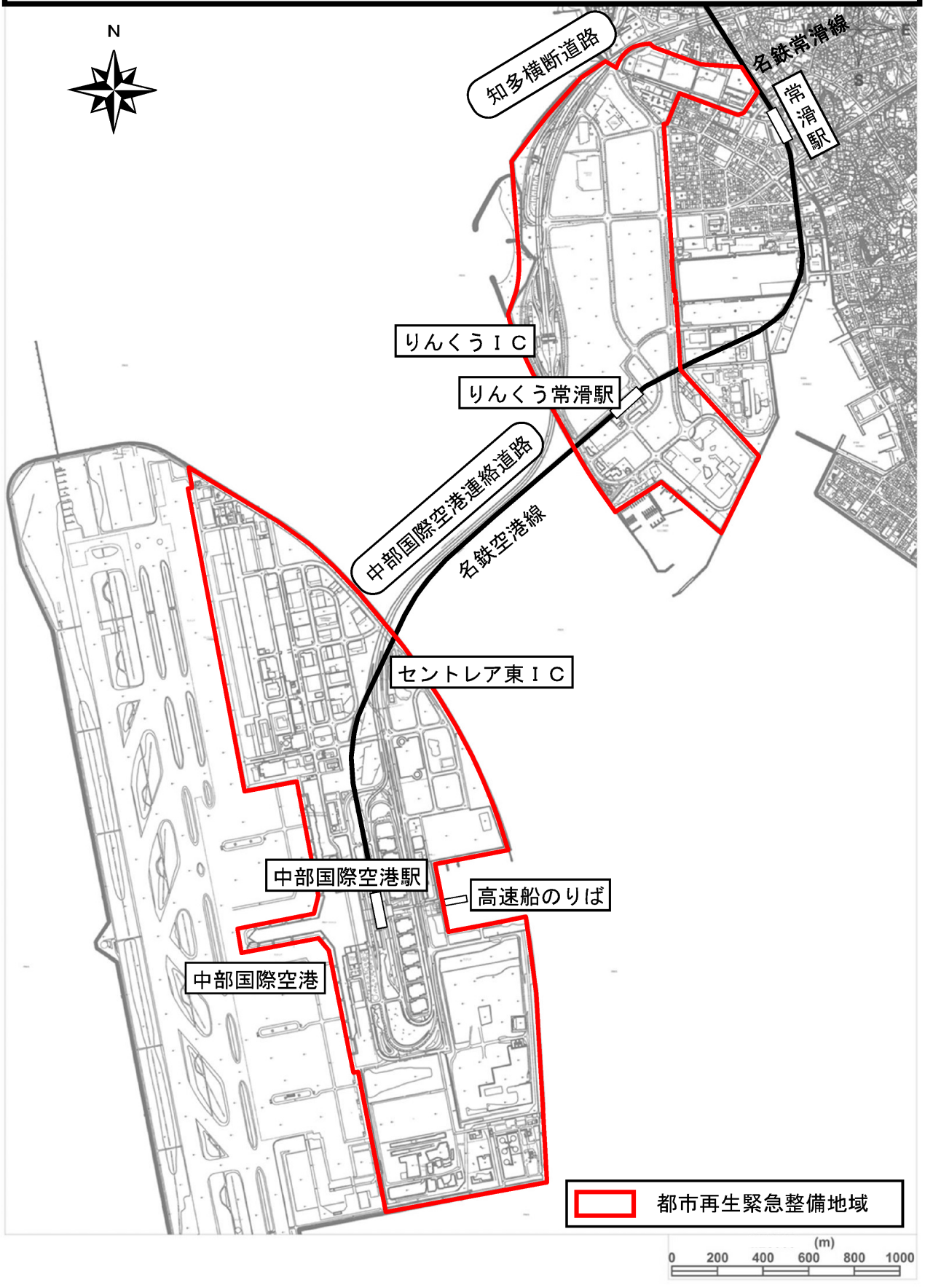
措定年月日	平成 29 年 8 月 2 日
指定面積	378ha

地域整備方針

（常滑市）

地域名称	整備の目標	都市開発事業を通じて増進すべき都市機能に関する事項	公共施設その他の公益的施設の整備に関する基本的事項	緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に関し必要な事項
中部国際空港東・常滑りんくう地域	〔都市再生緊急整備地域〕 国際拠点空港である中部国際空港が立地する空港島及び空港対岸部のりんくう地域において、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック、2026 年のアジア競技大会、2027 年度のリニア開業を見据え、空港の立地特性を生かし、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込む国際交流拠点を形成	（空港東地域） ○ 増加するインバウンド等に対応する国際ゲートウェイ機能の強化 ○ 国内外との優れたアクセス環境や愛知・中部の圧倒的なモノづくりの集積を生かし、国内外の多様な技能・技術を有する企業・人材等の交流により、新産業の創出、既存産業の高度化へと繋げるＭＩＣＥ機能の強化 ○ 国際交流拠点として、都市の魅力の向上と賑わいの空間を創出する商業・業務、文化・レクリエーション、滞在・宿泊、情報発信など、多様な都市機能の強化 ○ 日本の空港で唯一の総合保税地域や超大型貨物輸送に対応可能な港湾機能を生かした、我が国のものづくりを支える国際物流機能の強化 ○ 大規模災害時等に対応できる都市防災機能の強化	（空港東地域） ○ 空港・鉄道駅・各交流拠点施設との回遊性を高めるとともに、災害時の避難経路としても活用できる安全・快適な歩行者ネットワークの形成 ○ 公共交通の結節点としての乗換利便性の向上 ○ 空港島への交通アクセスの向上及び空港島と空港対岸部の一体性を高める交通ネットワークの強化	（空港東地域） ○ 国内外との優れたアクセス環境や愛知・中部の圧倒的なモノづくりの集積を生かし、さらなる人・モノ・カネ・情報の活発な交流に資する都市開発事業を促進 ○ 都市開発事業において、災害時における避難誘導路や退避施設、備蓄倉庫などの整備による滞留者・帰宅困難者対策を促進 ○ 太陽光発電等の再生可能エネルギーや水素エネルギーの利活用等による低炭素なまちづくりを促進 ○ 来訪者の利便性を高め、交流拠点性を強化するため、無料公衆無線 LAN（フリーWi-Fi）の整備等によるインターネット接続環境の強化・充実 ○ 官民連携のエリアマネジメントによるまちづくりの推進
		（りんくう地域） ○ 中部臨空都市において、既存の大規模商業施設を核として、商業・業務、文化・レクリエーション、滞在・宿泊等の機能の充実を図り、周辺の水辺環境とも調和した潤いある魅力的な賑わい空間を創出 ○ 既存市街地において、適切な土地利用転換により新たな都市機能を導入し、中部臨空都市と共生する複合市街地を形成 ○ 大規模災害時等に対応できる都市防災機能の強化	（りんくう地域） ○ 親水空間や公園・緑地等の整備による潤いある快適な町並み景観の形成 ○ 空港島からの交通アクセスの向上及び空港島と空港対岸部の一体性を高める交通ネットワークの強化	（りんくう地域） ○ 遊休地等の土地利用転換を推進し、国際交流拠点にふさわしい都市機能を導入 ○ 国内外との優れたアクセス環境や愛知・中部の圧倒的なモノづくりの集積を生かし、さらなる人・モノ・カネ・情報の活発な交流に資する都市開発事業を促進 ○ 都市開発事業において、災害時における防災行政無線等による避難誘導や退避施設の確保などによる滞留者・帰宅困難者対策を促進 ○ 官民連携のエリアマネジメントによるまちづくりの推進

中部国際空港東・常滑りんくう地域〈378ha〉（区域図）



⑤常滑市新庁舎基本構想

策定年次	平成 30 年 5 月

庁舎の今後のあり方に関する基本方針

や　やっぱり安全が第一!!　安心・安全な庁舎

台風や地震・津波などが発生した場合でも、復旧や復興の拠点となるよう、高い安全性・耐久性と災害対策設備を備えた、市民の安全・安心を支える庁舎を目指します。

POINT
災害拠点の整備、災害時のライフライン確保
災害対策設備の充実など

き　気軽に利用でき、愛着をもてる庁舎

地域の活性化やコミュニティ活動のさらなる発展のため、面積と事業費を考慮しつつ、市民が気軽に足を運び、親しみをもてる庁舎となるよう市民とともに検討していきます。

POINT
ラウンジ、市民が自由に利用できるギャラリー
市民活動スペースなど

も　もっと質の高い市民サービスを提供できる庁舎

迷わず、困らず、ストレスなく手続を済ませることができるとともに、将来的に変化し、高まっていくであろう市民のニーズに応えていくことができる庁舎を目指します。

POINT
窓口機能の充実、プライバシーの確保、快適な待ち時間の確保など

の　後々のことも考えた長く使い続けられる庁舎

長期耐久性を確保した構造や設備としつつ、設備等の大規模な改修や行政需要の質的・量的変化に柔軟に対応できる、空間可変性と余裕性を有した庁舎を目指します。

POINT
耐久性に優れた構造、長寿命で高効率な設備、更新や増設を考慮したスペースなど

う　上ばかり見ず身の丈にあった庁舎

庁舎の建設計画にあたっては、将来の財政負担を意識しつつも、市民の安全・安心を守るために必要な機能を導入するなど、限られた財源を有効に使用します。

POINT
ライフサイクルコスト（建設費、維持管理費、更新費・解体費）の縮減を意識した計画など

み　みんなで意見を出し合って作る庁舎

庁舎にくる市民も、庁舎で働く職員も、みんなが使う庁舎です。だからこそ、直接意見を出し合って、みんなで新しい庁舎を作っていきます。

POINT
市民会議、市民参加の設計ワークショップ、職員ワーキンググループなど

そ　その後の運用を考えた機能的な庁舎

心に余裕がないと良い市民サービスは提供できません。職員が働きやすい庁舎であるとともに、維持・管理・運営がしやすく、将来の変更を視野に入れた庁舎を目指します。

POINT
働きやすい職場、将来的な組織や職員数の変更、高度情報化への対応など

ら　来庁者目線でみんなに優しい庁舎

年齢や性別を問わず、利用頻度や利用目的によらず、利用する全ての人にとって快適で使いやすく、みんなに優しい市庁舎を目指します。

POINT
利用者の負担軽減、わかりやすいサイン表示、ユニバーサルデザインなど

導入機能の整備方針（一部抜粋）

市民会議などでの意見をもとに、市民に親しまれる庁舎とするために必要な機能を整備します。

来庁者の利便施設

①来庁者の利便性や快適性を向上するため、ＡＴＭ売店、食堂などの募集を行います。
②市民の憩いの場・交流の場としての休憩や談話ができるスペースを設置します。

多目的利用の検討

①ミニコンサートや作品展示など多目的利用ができるエントランスホールを検討します。
②会議室や議会機能の一部を一般解放し、市民団体の活動を支援するスペースを確保します。
③散策路や芝生広場などを整備するとともに、市民が集う屋外イベントなど多目的な利用ができる場を整備します。また災害時には一時的な避難所や活動拠点としても活用できるよう計画します。
④廊下などの壁面を利用して、市の収蔵美術品や常滑焼の展示を行えるスペースを検討します。

情報発信の場

①市民に開かれた市政や議会を推進するため情報公開や各種ＰＲ活動ができる情報コーナーを整備します。
②市民が自分たちの活動をＰＲできるような情報発信スペースを整備します。

図27　導入機能の事例

【情報発信コーナー】

【市民活動室】

【ミニコンサート】

【屋外広場】

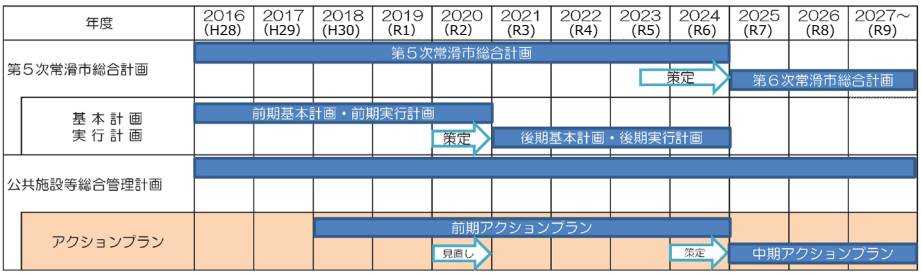
⑥常滑市公共施設アクションプラン

策定年次	平成 30 年 3 月
計画期間	

前期	中期	後期
～第５次常滑市総合計画期間	～20年	～40年
2018～2024年度	2025～2034年度 （令和 7～16 年度）	2035～2054年度 （令和 17～36 年度）
実行性の高い計画	将来構想としての計画	

計画期間の区分

- 今後40年間において、多くの施設が耐用年限に到達することから、計画期間は40年間とする。
- 長期間の人口動向、財政状況、施設に対するニーズ等の将来予測が難しいことから、前期・中期・後期に区分する。
- 前期のアクションプランは、第５次常滑市総合計画までの計画期間７年間とする。



目的と位置付け	

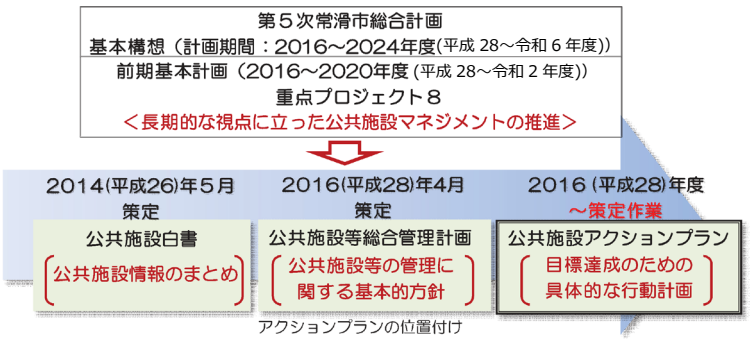
１．目的

財政が厳しい中で、人口減少や施設ニーズの変化、施設の老朽化に対応するため、効率的・効果的に維持管理・修繕・更新等を行う必要がある。

そのため、本市の建物等施設の実態について正確に把握し、個別施設ごとの具体的な取組内容を検討の上、計画的な公共施設マネジメントを実施し、公共施設等を効率的・効果的に管理運営し、経費の抑制と財政負担の軽減を図り、適正な行財政運営を目指す。

２．位置付け

- 本公共施設アクションプランは、「第５次常滑市総合計画」を最上位計画とし、「常滑市公共施設等総合管理計画」の内容に沿った行動計画として位置付ける。



アクションプランの位置付け

第２章　現況特性の把握

本章では、常滑市の都市づくりの課題を把握していく上での前提となる都市の現状や動向を整理し、都市の現況特性を把握します。

（１）人口及び世帯数

①人口・世帯数の推移

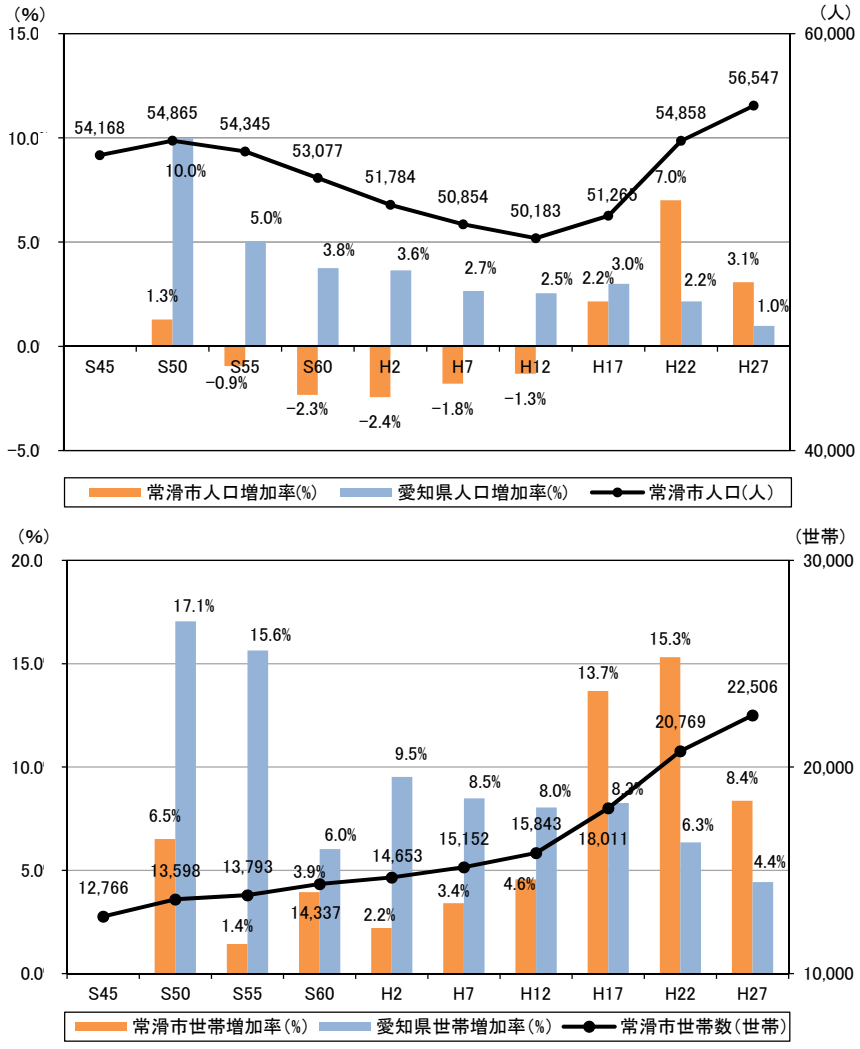
●平成 12 年まで人口は減少しましたが、その後は大幅な増加が続いています。

●世帯数は昭和 45 年以降増加を続けており、特に平成 12 年以降大幅な増加をみせています。

平成 27 年の国勢調査による本市の人口は 56,547 人、世帯数は 22,506 世帯です。人口は 54,865 人だった昭和 50 年から平成 12 年までの 25 年間で 4,000 人以上減少しましたが、平成 12 年に増加に転じ、平成 22 年からは愛知県の人口増加率を大きく上回る割合で増加を続けています。

世帯数は昭和 45 年以降、増加を続けており、特に平成 17 年以降は愛知県の世帯増加率を大きく上回る増加を続けています。

図　人口と世帯数の推移



（出典：国勢調査）

②年齢３区分別人口・割合の推移

- ●高齢者人口は大幅に増加しており、平成 12 年に全体の 2 割を超え、平成 27 年には超高齢社会（4 人に一人が高齢者）となっています。
- ●平成 17 年以降、生産年齢人口は減少から横ばいになり、年少人口は増加に転じています。
- ●古くからの市街地や集落地で高齢化率 30%を超える地域が多く、新しく整備された住宅地では高齢化率が 10%未満となっています。

（年齢３区分別人口の動向）

平成 17 年までは、人口減少の影響もあり、高齢者人口（65 歳以上）が増加し、生産年齢人口（15～64 歳）と年少人口（14 歳以下）が減少する、少子高齢化の人口構造をしていましたが、平成 17 年以降は、高齢者人口の増加状況は大きく変わらないものの、生産年齢人口がほぼ横ばいとなるとともに、年少人口が増加に転じています。

ただし、高齢者人口割合は平成 12 年には 20%を超え、平成 27 年には 25%以上となり、4 人に一人が高齢者という超高齢社会を迎えています。

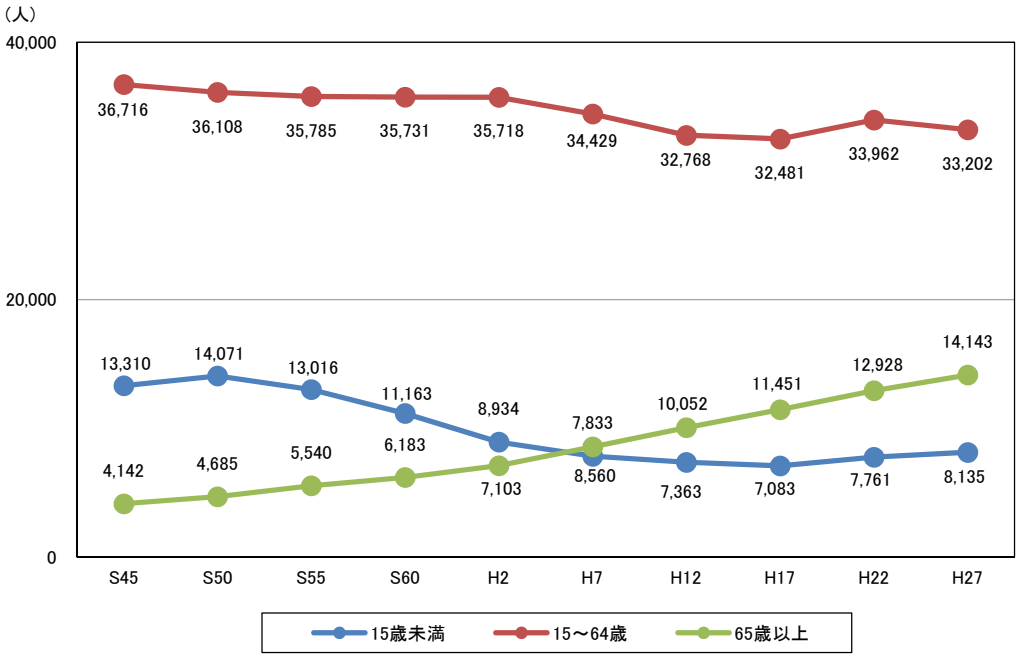
（高齢化率の地域分布）

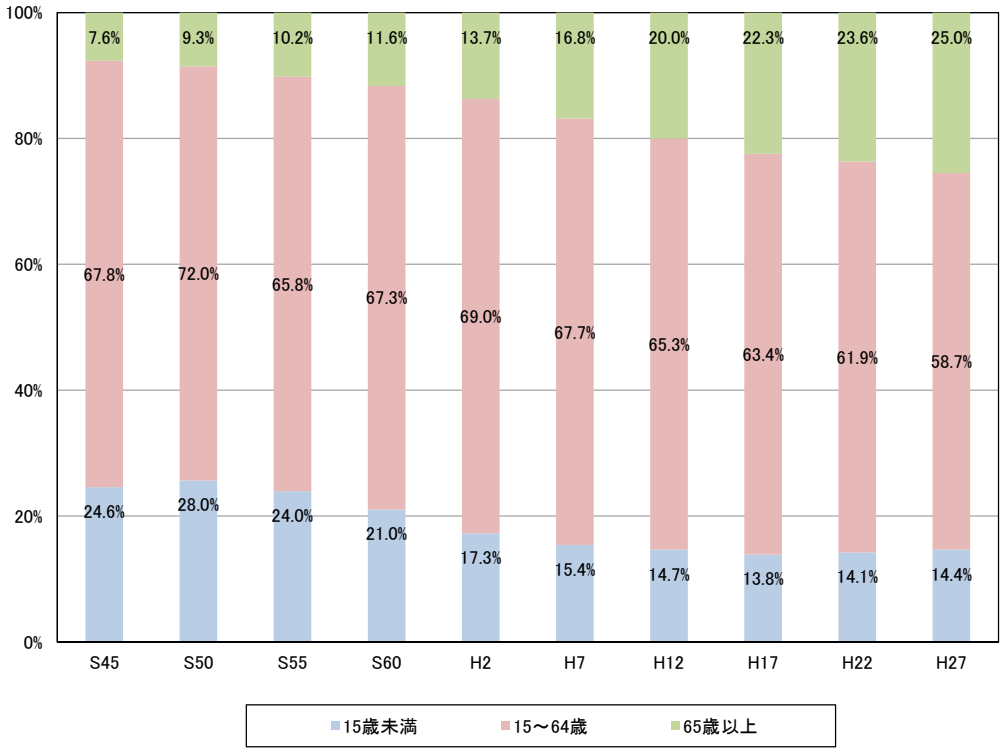
古くからある市街地、集落地で高齢化率が高く、中部国際空港の開港に合わせ整備された住宅地で高齢化率が低いという特徴があります。

平成 22 年と 27 年の比較でみると、平成 22 年でもかなり広範囲に広がっていた高齢化率が 30%を超える地区はさらに増加し、広範囲に高齢化が進みつつあることが分かります。

平成 22 年から 27 年の高齢者の増加数をみると、全体的に増加している地区が多い状況で、特に旧市街地や市街化調整区域内の集落等で増加が大きい状況です。

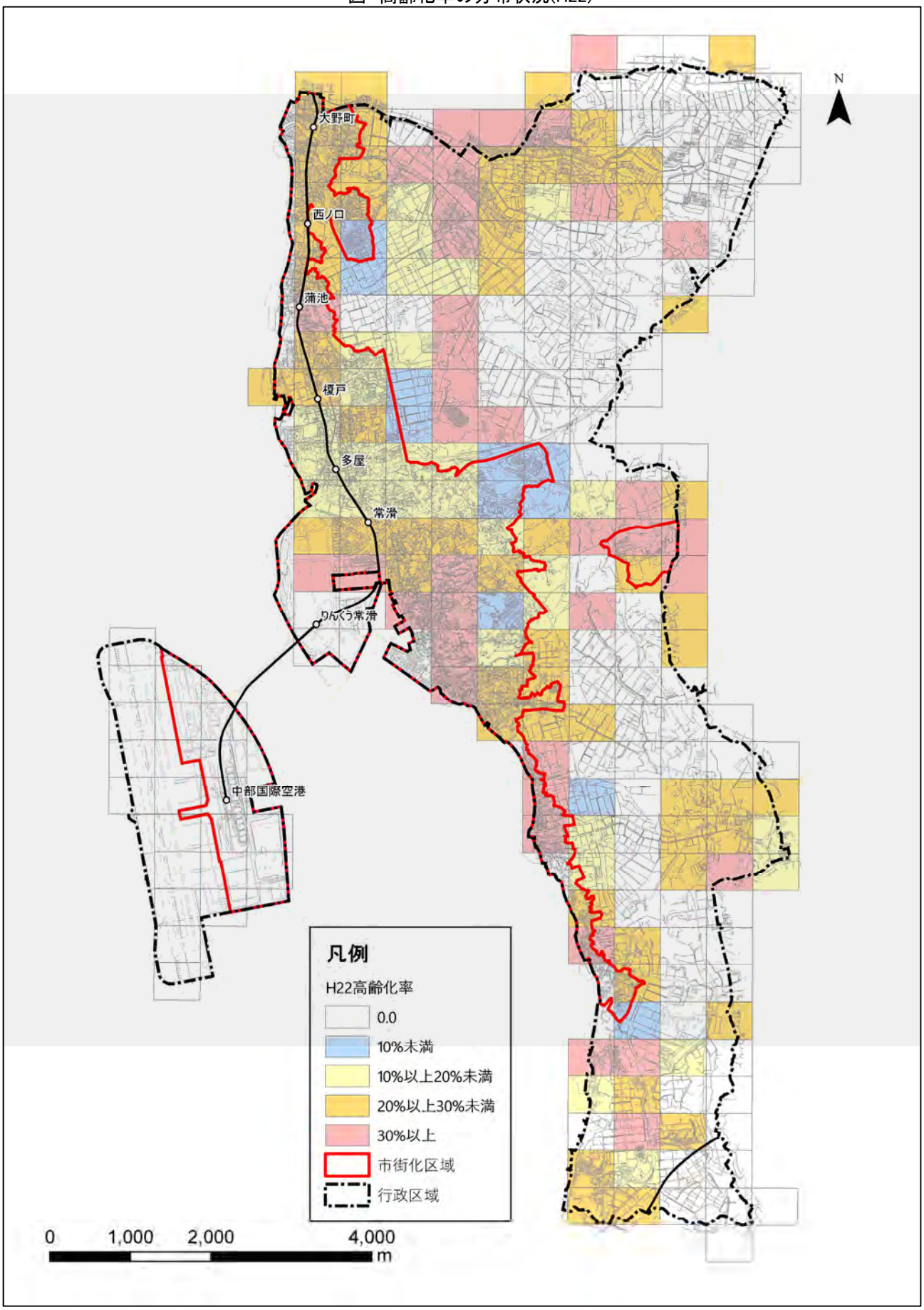
図　年齢3区分別人口の推移（年齢不詳を除く）





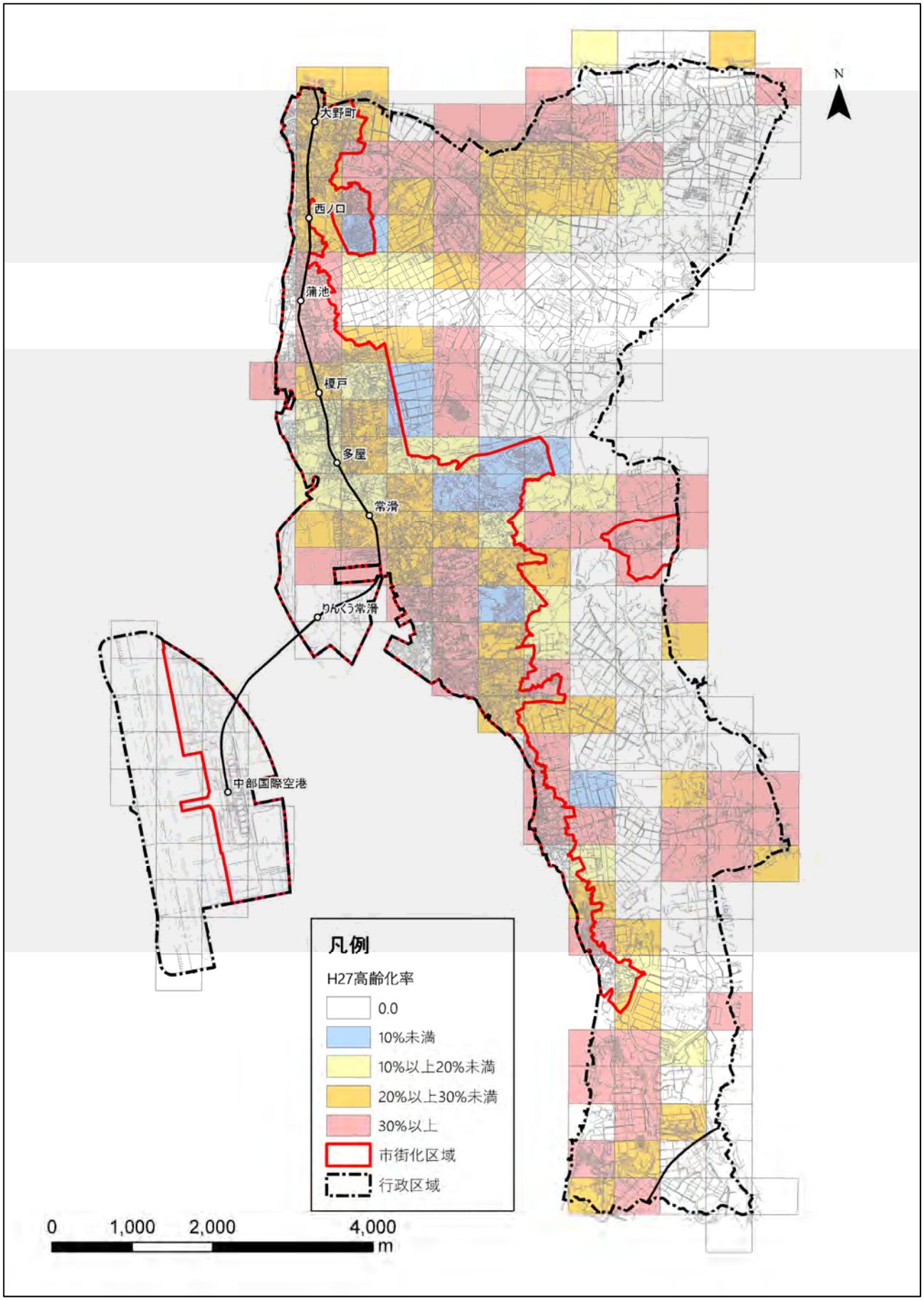
（出典：国勢調査）

図　高齢化率の分布状況(H22)



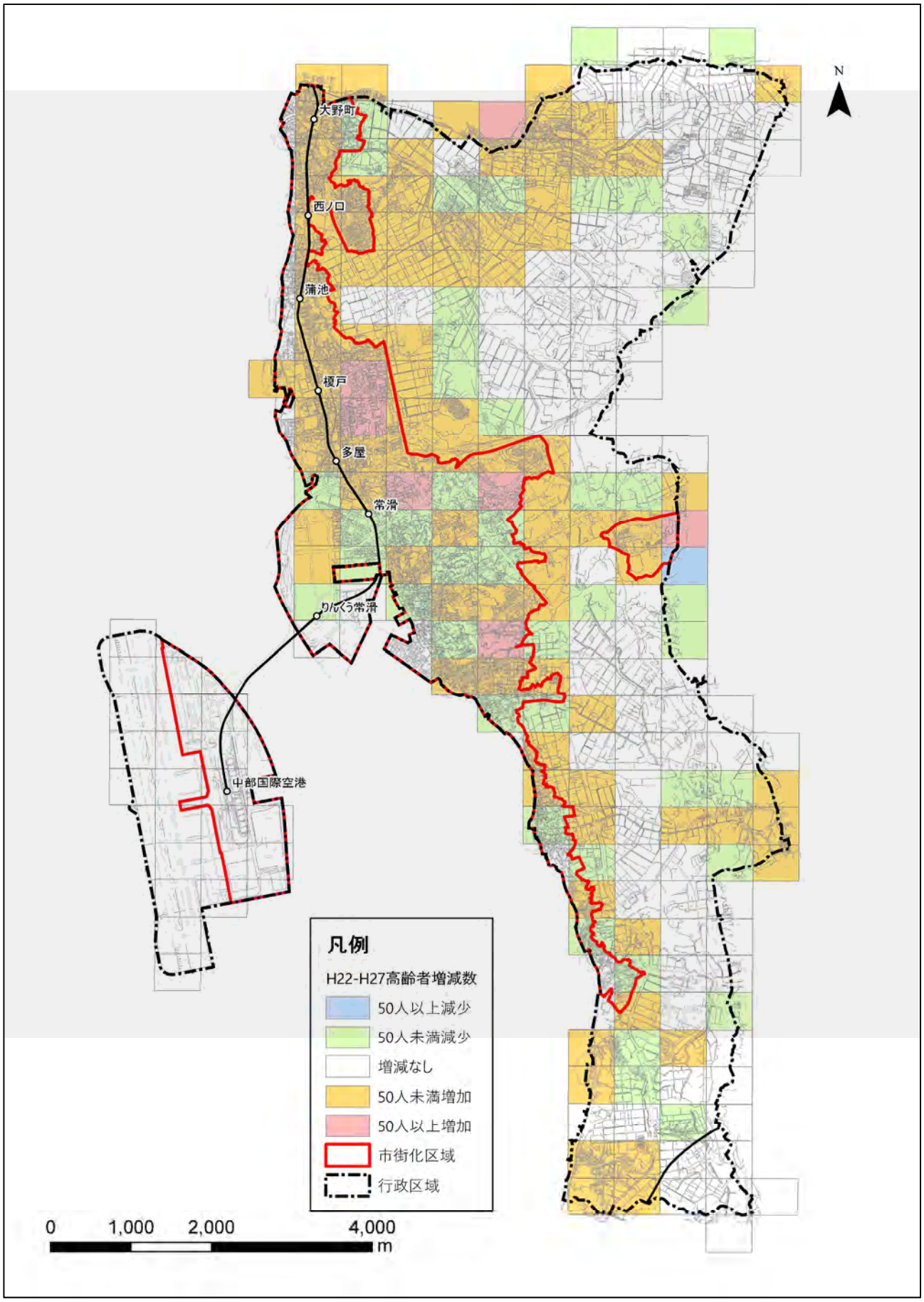
（出典：国勢調査）

図　高齢化率(H27)



（出典：国勢調査）

図　高齢者増減数(H27)



（出典：国勢調査）

③人口動態

●過去 10 年間、年平均約 54 人のペースで自然減が続いています。
●過去 10 年間、年平均約 640 人のペースで社会増が続いており、特に平成 19～21 年には年間 700 人を超える大きな増加となっています。

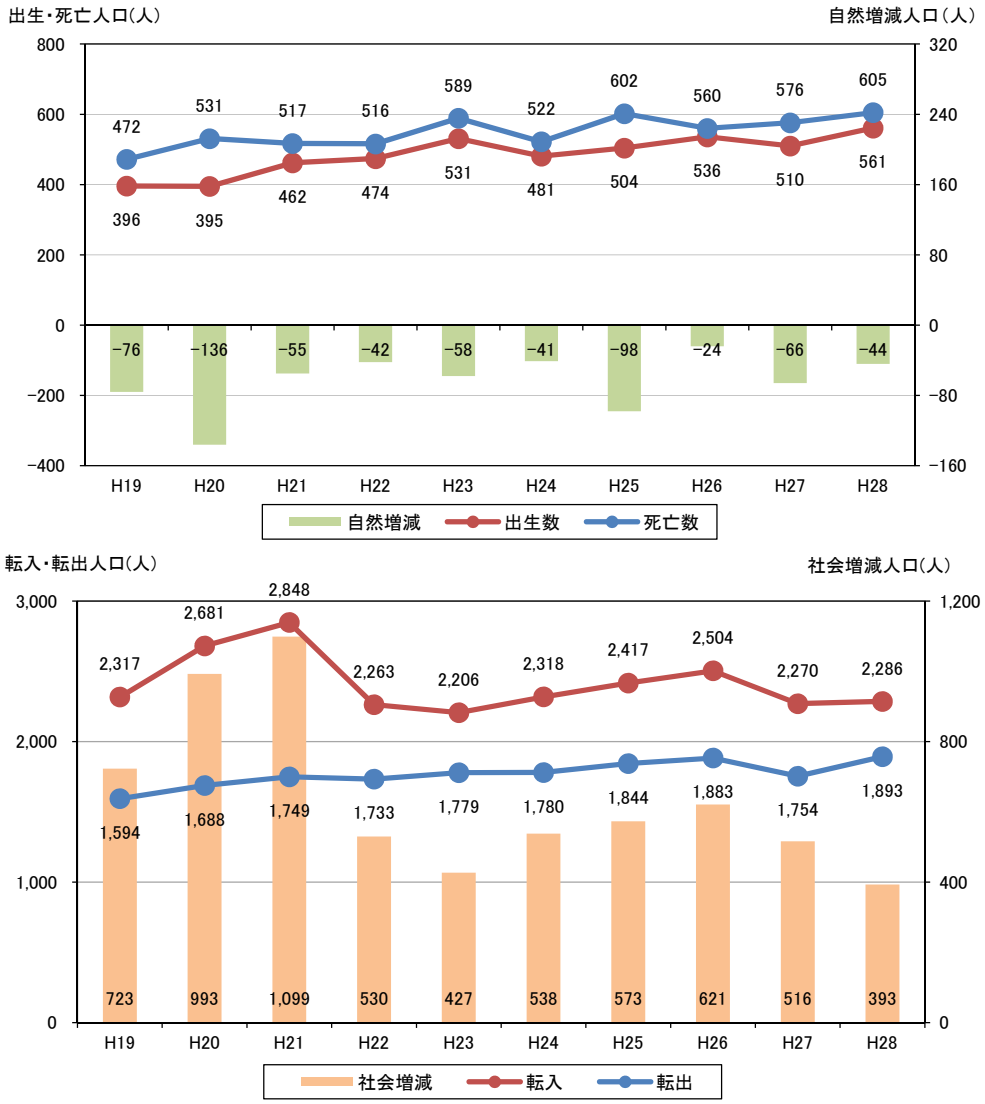
（自然動態）

平成 19 年以降の 10 年間は、年平均約 54 人のペースで自然減が続いており、出生数、死亡数ともに僅かに増加傾向にあります。年により増加数にやや違いはありますが、大きな違いとはなっていません。

（社会動態）

平成 19 年以降の 10 年間は、年平均約 640 人のペースで社会増が続いています。社会増は平成 19 年から 21 年にかけて 700 人を超える大きな社会増となっていましたが、平成 22 年以降は 400～600 人程度の増加と、増加数はやや鈍くなっています。

図　人口と世帯数の推移



（出典：愛知県統計年鑑）

●平成 17 年以降、男女とも特に 20 歳代から 40 歳代前半が大きく増加しており、これら年齢階層の転入が顕著となっています。

●男性の 20～24 歳、女性の 20～29 歳の年齢区分では、平成 17 年以前の大幅な減少から増加に転じています。

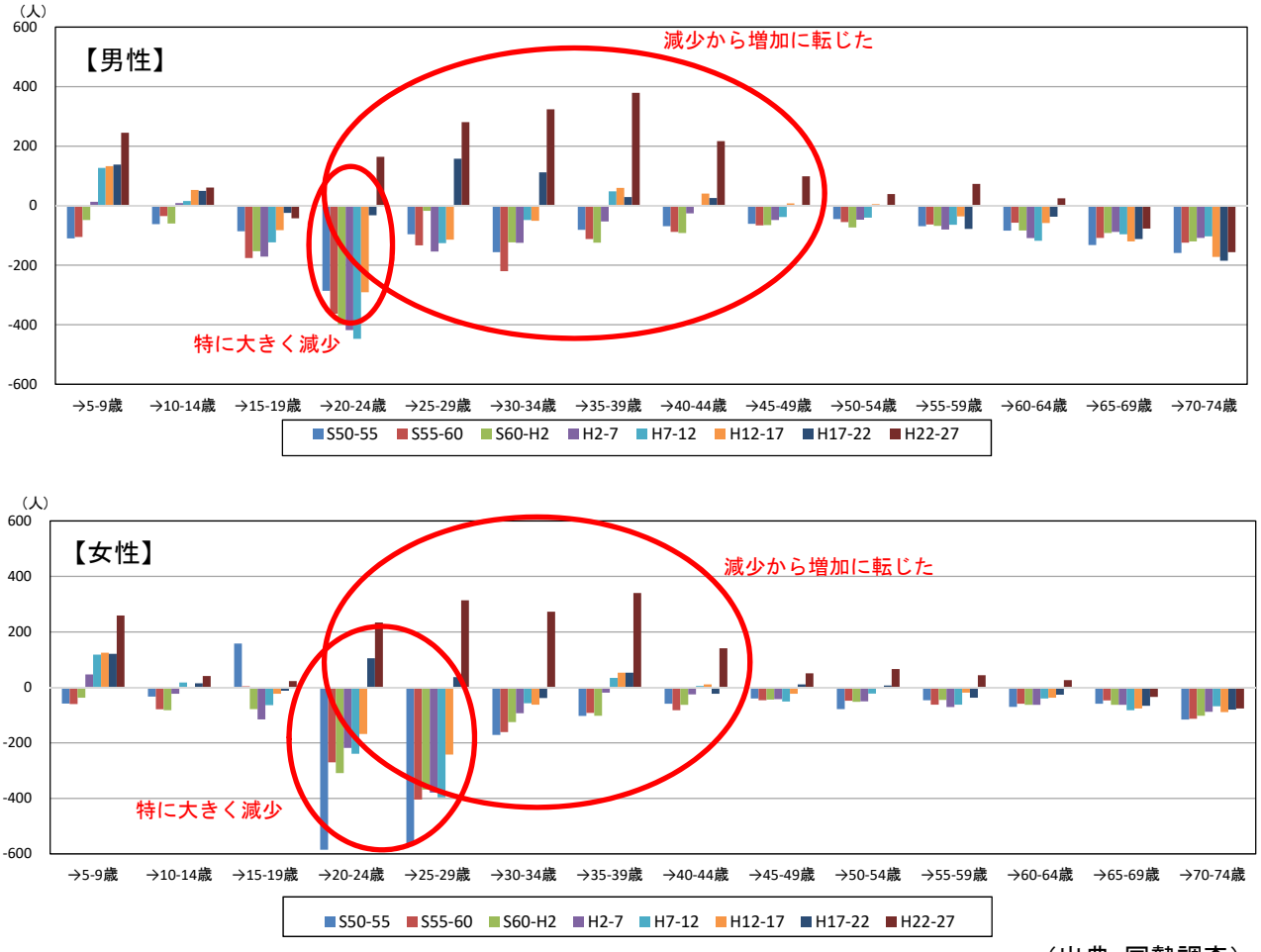
（年齢 5 歳階級別・男女別動態）

昭和 50 年から平成 27 年までの国勢調査から、年齢 5 歳階級別に各 5 年間の人口増減をみると次のような特徴がみられます。

・男性では 20 歳から 49 歳まで、女性では 20 歳から 44 歳までの年齢区分で、過去に減少していたものが、平成 17 年を境に増加に転じ、平成 22～27 年で特に大幅な増加となっています。

・男性で 20～24 歳、女性で 20～29 歳の年齢区分は、過去大きく減少していたものが増加に転じており、特に大きな変化となっています。

図　5 歳階級別の人口動態



（出典：国勢調査）

注）5 歳階級別人口移動の算出方法
H22～H27 における 5～9 歳の人口移動を算出する場合、H22 時点で 0～4 歳だった人口からH27 時点における 5～9 歳の人口を差し引くことで算出します。これにより、H22 時点で 0～4 歳だった人口が、5 年後にどれだけ増減したかを確認できます。また、若い世代の場合は死亡する確率が極めて低いことから人口の増減は社会移動によるものと考えられ、若い世代における 5 歳階級ごとの社会移動の傾向を把握できます。

④住宅所有形態別・建て方別世帯数の推移

- ●平成 27 年の持ち家率は 72.5%であり、平成 17 年以降は持ち家率の低下と借家率の増加がみられます。
- ●平成 27 年の戸建率は 72.8%で、平成 17 年以降は「1・2 階建共同住宅」と「6～10 階建共同住宅」の供給が増加しています。

（所有形態別）

平成 27 年の国勢調査による所有関係別住宅率は、「持ち家」が 72.5%、「民営の借家」が 20.8%となっています。

「持ち家」は平成 2 年の 11,516 件から平成 27 年には 15,702 件へと一貫して増加していますが、平成 17 年以降の「民営の借家」と「給与住宅」の戸数の伸びが大きかったため、占有率は平成 2 年の 80.7%から 8%以上減少しています。

「民営の借家」は、平成 17 年以降年平均 200 戸以上の大幅な増加となっています。

（建て方別）

平成 27 年の国勢調査による、建て方別住宅数は「一戸建」が 72.8%、「共同住宅」が 26.9%であり、平成 17 年以降「共同住宅」の割合が大きく上昇しています。

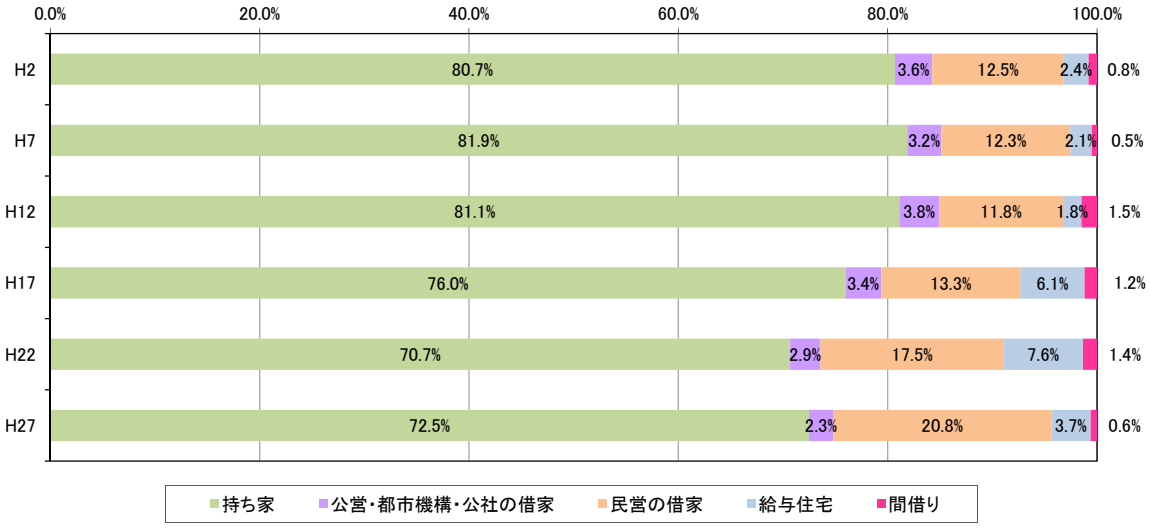
共同住宅の内訳では、平成 17 年以降「1・2 階建」と「6～10 階建」の割合が増加しており、この期間に低層共同住宅と、高層共同住宅の供給が多く行われたことがわかります。

表 住宅の所有形態別世帯数の推移

年度	持ち家	公営・都市機構・公社の借家	民営の借家	給与住宅	間借り	合計
H2	11,516	511	1,791	338	116	14,272
H7	12,206	482	1,840	307	75	14,910
H12	12,707	596	1,851	278	233	15,665
H17	13,330	598	2,334	1,075	209	17,546
H22	14,566	597	3,609	1,558	279	20,609
H27	15,702	504	4,516	810	134	21,666

（出典：国勢調査）

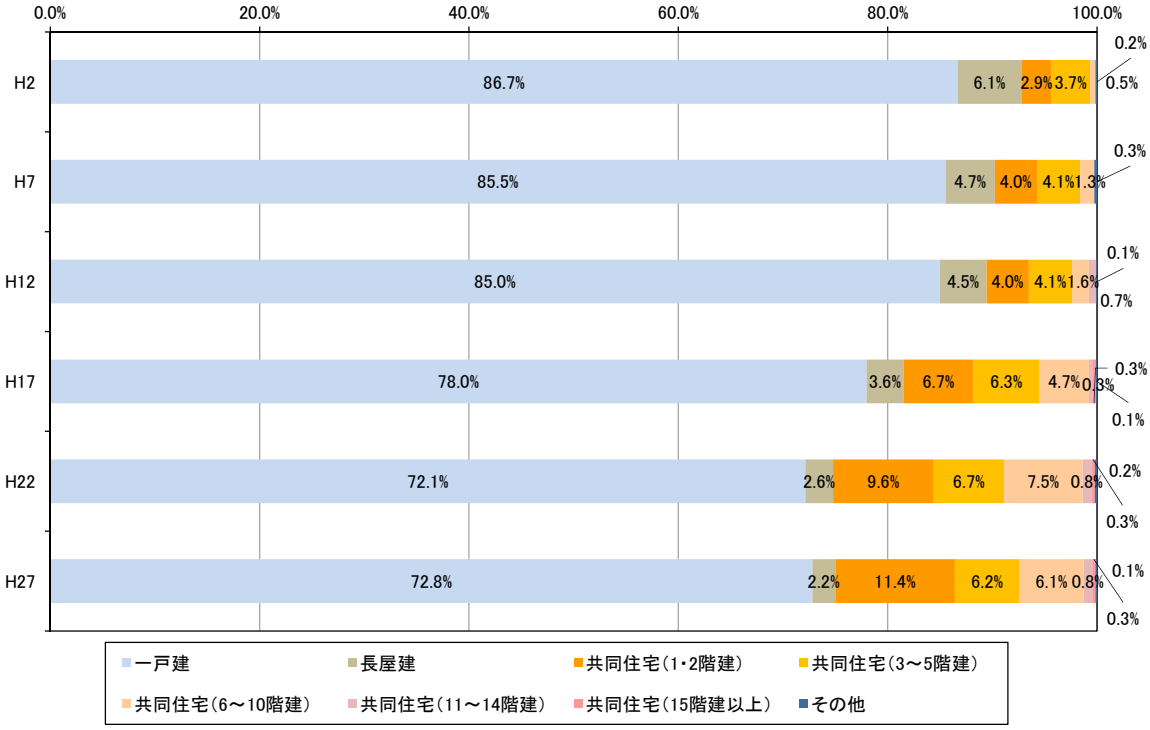
図　住宅の所有形態別世帯数の推移（続き）



（出典：国勢調査）

図表　住宅の建て方別世帯数の推移

年度	総数（住居の種類・住宅の建て方）	一戸建	長屋建	共同住宅						その他
				共同住宅（総数）	共同住宅（1・2 階建）	共同住宅（3～5 階建）	共同住宅（6～10 階建）	共同住宅（11～14 階建）	共同住宅（15 階建以上）	
H2	14,272	12,374	866	1,009	412	524	73			23
H7	14,910	12,753	702	1,416	600	616	200			39
H12	15,665	13,311	701	1,641	632	646	252	111		12
H17	17,546	13,681	627	3,218	1,167	1,107	827	56	61	20
H22	20,609	14,868	544	5,152	1,983	1,383	1,547	173	66	45
H27	21,666	15,774	474	5,386	2,474	1,339	1,331	173	69	32



注）共同住宅（6～10 階建）　H2・H7 については 6 階以上
　　共同住宅（11～14 階建）　H12 については 11 階以上

（出典：国勢調査）

⑤将来人口見通し

●総人口は 2025 年～2040 年頃まで緩やかに増加した後、減少に転じる見込みです。
●高齢者人口は増加する見込みですが、年少人口、生産年齢人口の減少が緩やかであることから、比較的緩やかに高齢化が進むものと予測されています。

（総人口は減少へと向かっていく）

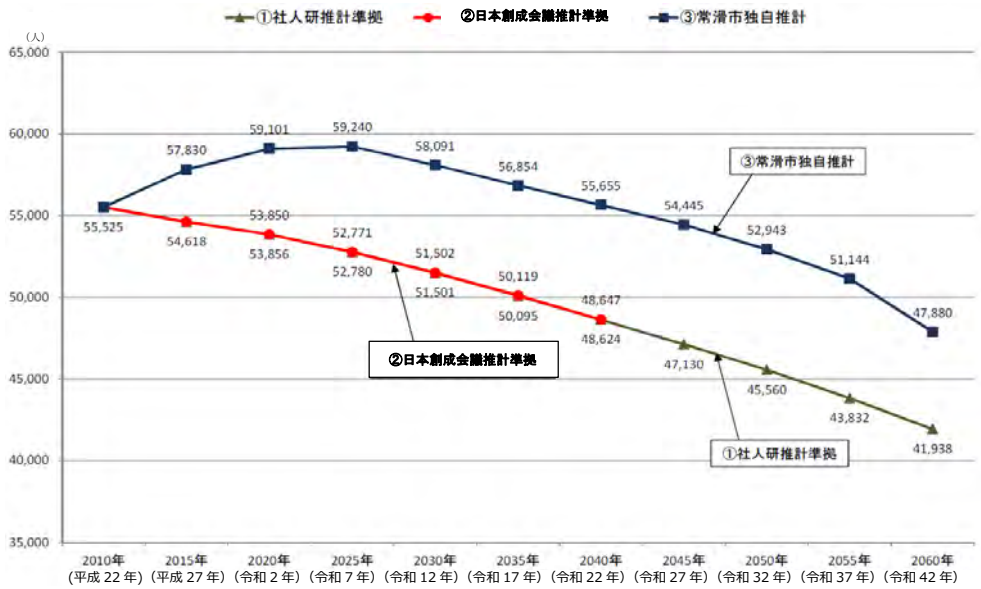
「日本創成会議推計」「国立社会保障・人口問題研究所推計」の推計によると、本市の人口は今後減少に転じ、2040 年には 50,000 人を割り込むものと予測されています。

一方、常滑市の推計では、2025 年までは人口が増加し、約 59,000 人でピークとなったのち減少するものと見込まれています。

（高齢化は進むが年少人口はほぼ横ばい）

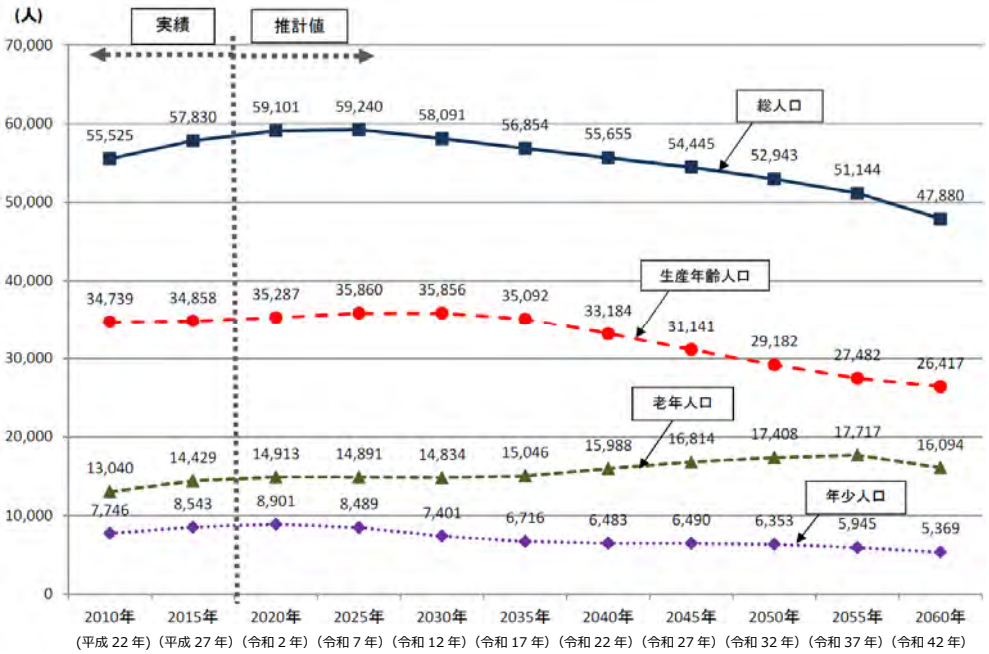
常滑市独自推計の年齢別人口では、高齢者人口は増加すると予測されますが急激な増加ではなく、また年少人口及び生産年齢人口は減少が見込まれるものの比較的緩やかであるため、高齢化が緩やかに進行するものと予測されています。

図　常滑市の将来人口の見通し



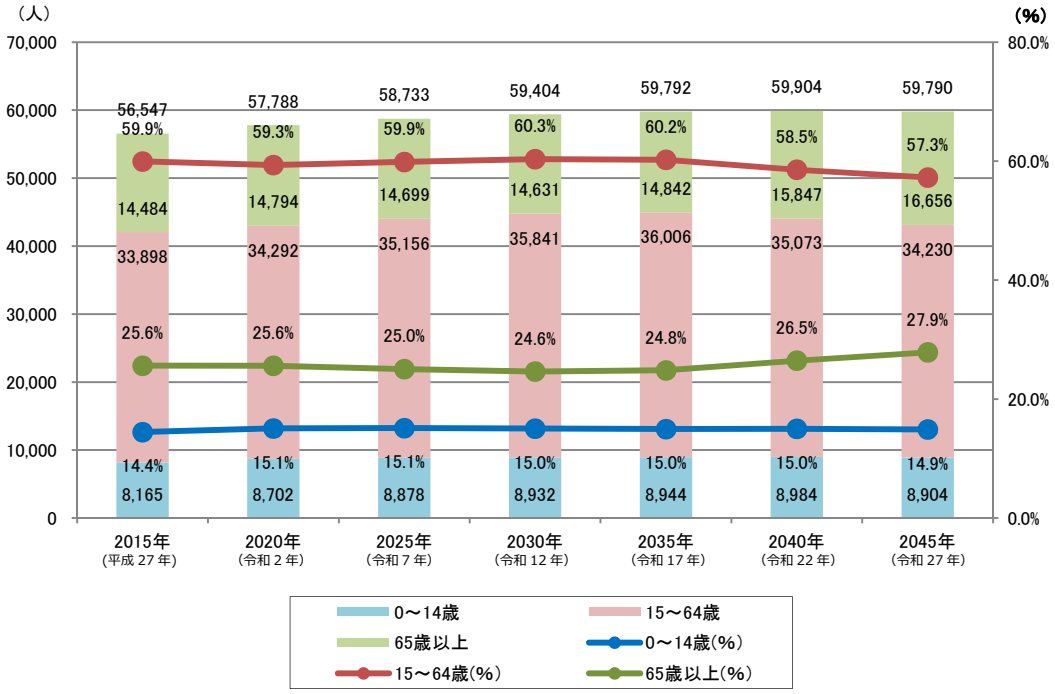
（出典：常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

図　常滑市独自推計における総人口及び年齢３区分人口



（出典：常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

図　国の推計による将来人口の見通し



（出典：国立社会保障・人口問題研究所）

（２）市街地形成過程

①市街化区域・市街化調整区域の面積・人口・人口密度の推移

- ●市街化区域面積は 1,621ha で、中部国際空港が開港した時に大幅に面積が増加しました。
- ●総人口に占める市街化区域人口率は 82.6%であり、平成 17 年以降増加しています。
- ●市街化区域人口密度は 28.8 人/ha（空港等を除くと 33.9 人/ha）で、愛知県の市で最も低い密度となっています。
- ●市街化区域全般に人口密度は低く、鉄道沿線、幹線道路沿線で人口増加が大きい地区がみられます。

本市の市街化区域面積は、平成 12 年までは微増の状況でしたが、中部国際空港の開港に伴い、空港関連施設等が市街化区域となり、大幅に面積が増加しました。平成 17 年以降は大きな変化はなく、平成 27 年の市街化区域面積は 1,621ha となっています。

平成 27 年の市街化区域人口率は 82.6%であり、平成 17 年以降は市街化区域人口率が上昇してきています。

市街化区域人口密度は、平成 27 年で 28.8 人/ha であり、愛知県内でも最も市街化区域人口密度が低い市となっています。また、空港島を除いた人口密度は 33.9 人/ha となっています。

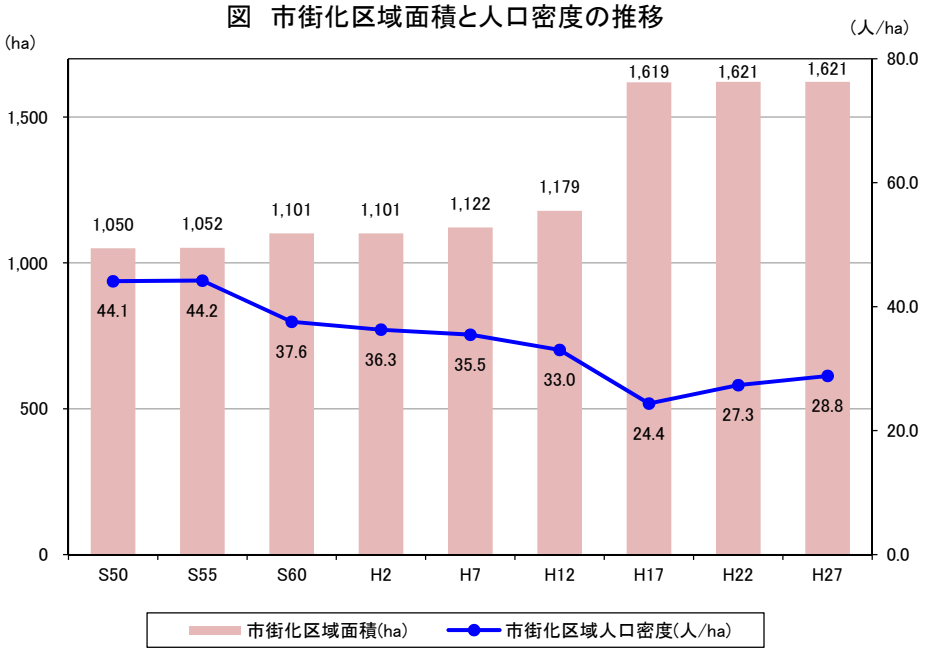
（人口分布）

人口密度及び人口増減数を 500ｍメッシュでみると、人口密度が 60 人/ha 以上の地区はほとんどなく、40～60 人/ha の地区が鉄道沿線と知多横断道路沿線にまとまってみられる以外は、市街化区域では概ねが 20～40 人/ha、市街化調整区域では概ねが 20 人/ha 未満の人口密度となっています。

人口増減は西ノ口駅、榎戸駅、多屋駅周辺及び知多横断道路沿線の新たに住宅等が整備された地区で「100 人以上増加」と大きく増加しているほか、市街化区域、市街化調整区域問わずに「50 人未満増加」の地区が分散的にみられますが、その他は広い範囲で人口減少となっています。

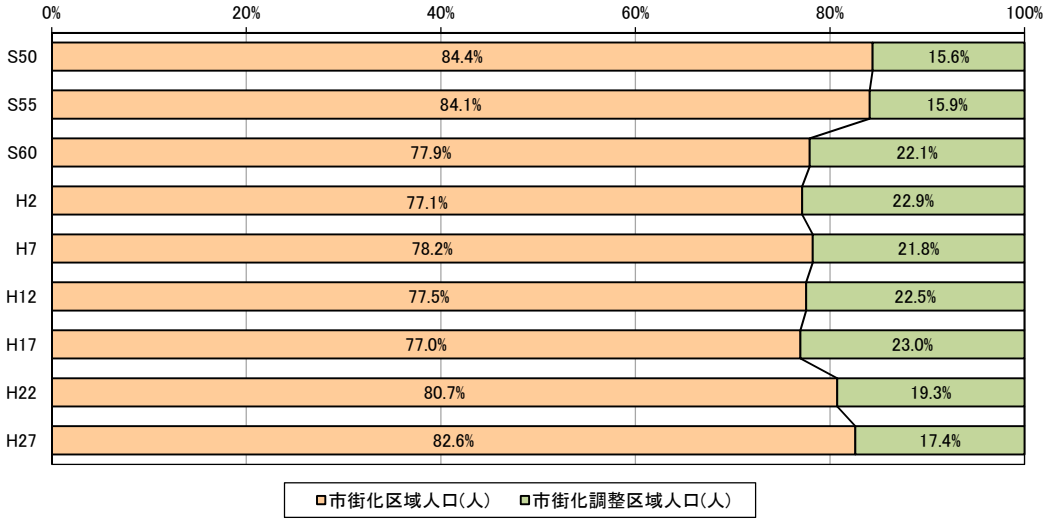
また、「100 人以上減少」と大きな減少となっている地区が市街化区域内に数か所みられます。

図　市街化区域面積と人口密度の推移



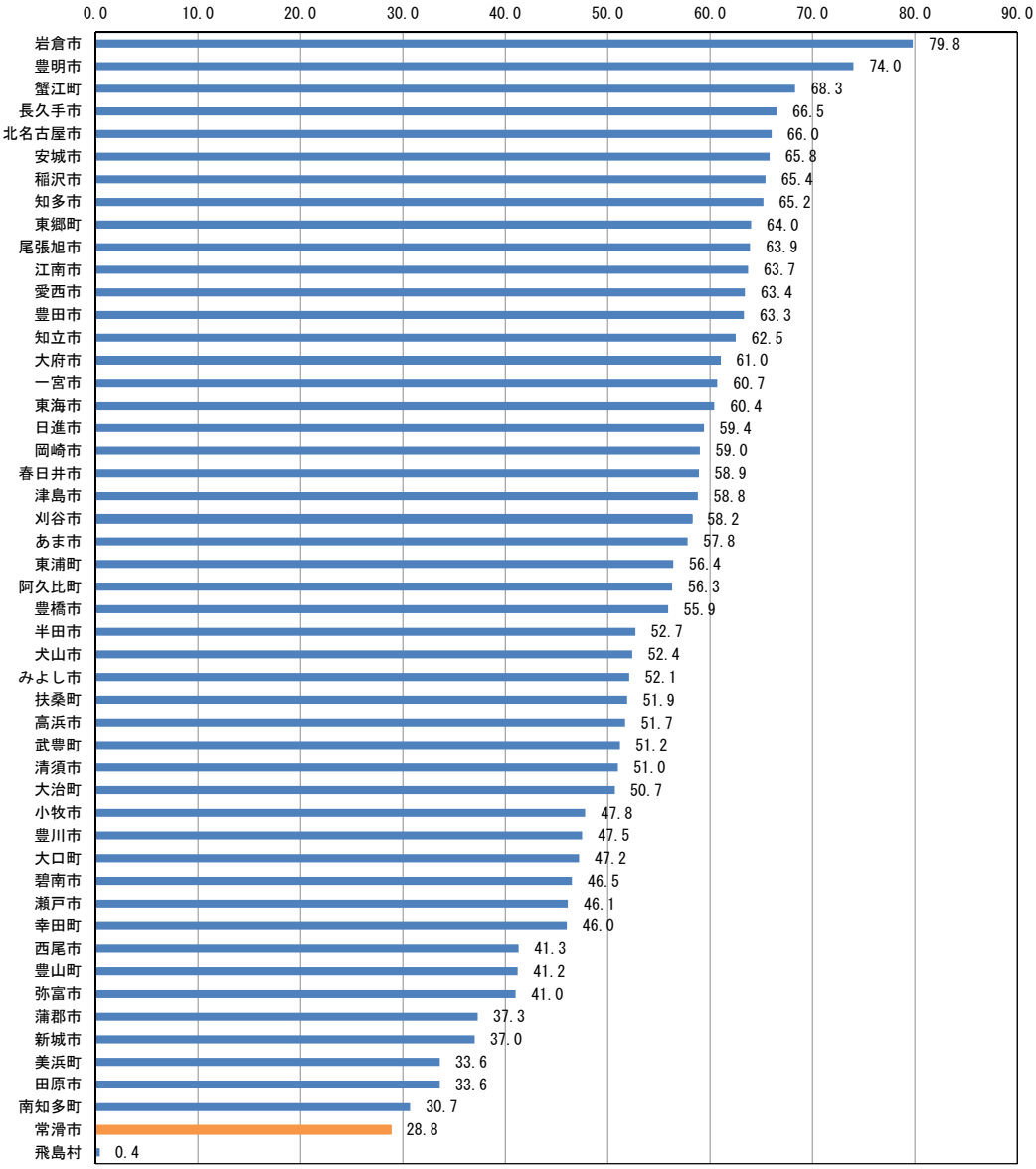
（出典：都市計画基礎調査）

図　市街化区域と市街化調整区域の人口内訳の推移



（出典：都市計画基礎調査）

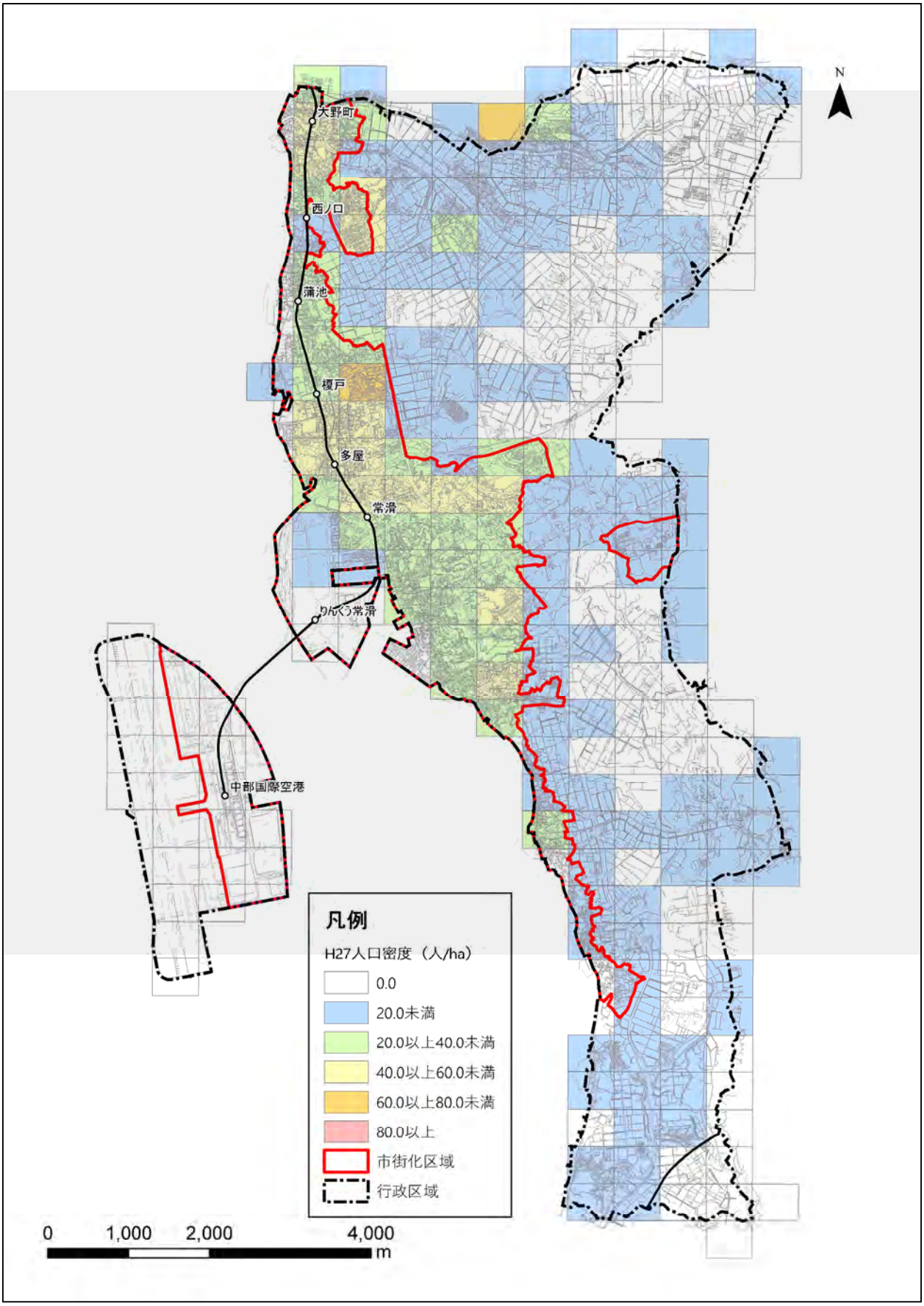
図　市街化区域人口密度（工業専用地域除く）（H27）



※名古屋市を除く

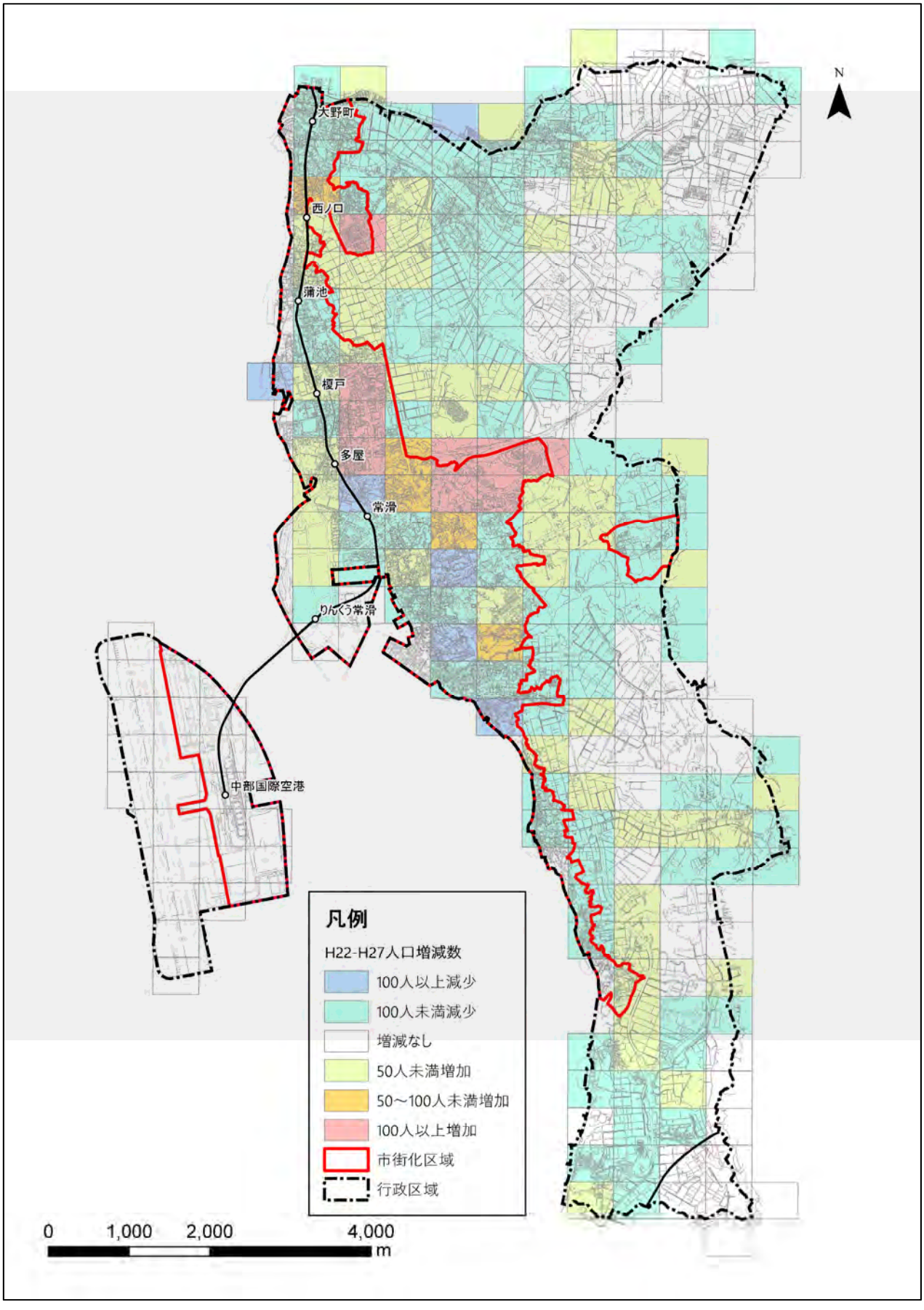
（出典：都市計画基礎調査）

図　人口密度の分布状況（H27）



（出典：国勢調査）

図　人口増減数の地域別推移(H22-H27)



(出典:国勢調査)

②DID（人口集中地区）面積・人口・人口密度の推移

●DID は面積、人口ともに増加していますが、DID 人口密度は低下しています。
●当初、旧市街地及び主な鉄道駅周辺に存在した DID は、鉄道沿線を中心に広がり、中部国際空港開港以降は市街化区域縁辺の新興住宅地が DID となっています。

本市の DID は、昭和 45 年時点では 430ha、26,100 人、DID 人口密度は 60.7 人/ha でしたが、その後人口、面積ともに増加を続け、平成 27 年には 953ha、37,975 人となっています。

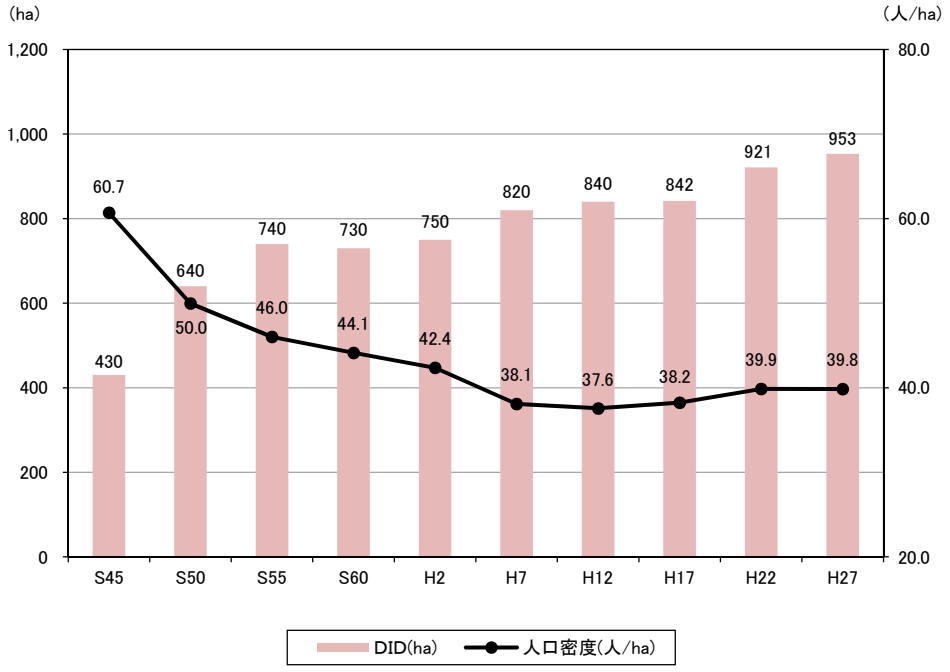
DID 面積の増加に比べると人口の増加は低く、DID 人口密度は一貫して減少を続け、平成 27 年には 39.8 人/ha となっています。

DID の分布は、当初は常滑駅及び旧市街、大野町駅、西ノ口駅周辺を中心に存在していましたが、その後鉄道沿線を中心に拡大し、中部国際空港の開港以降は、市街化区域縁辺の新興住宅地が DID となっています。

図表　人口集中区域面積と人口密度の推移

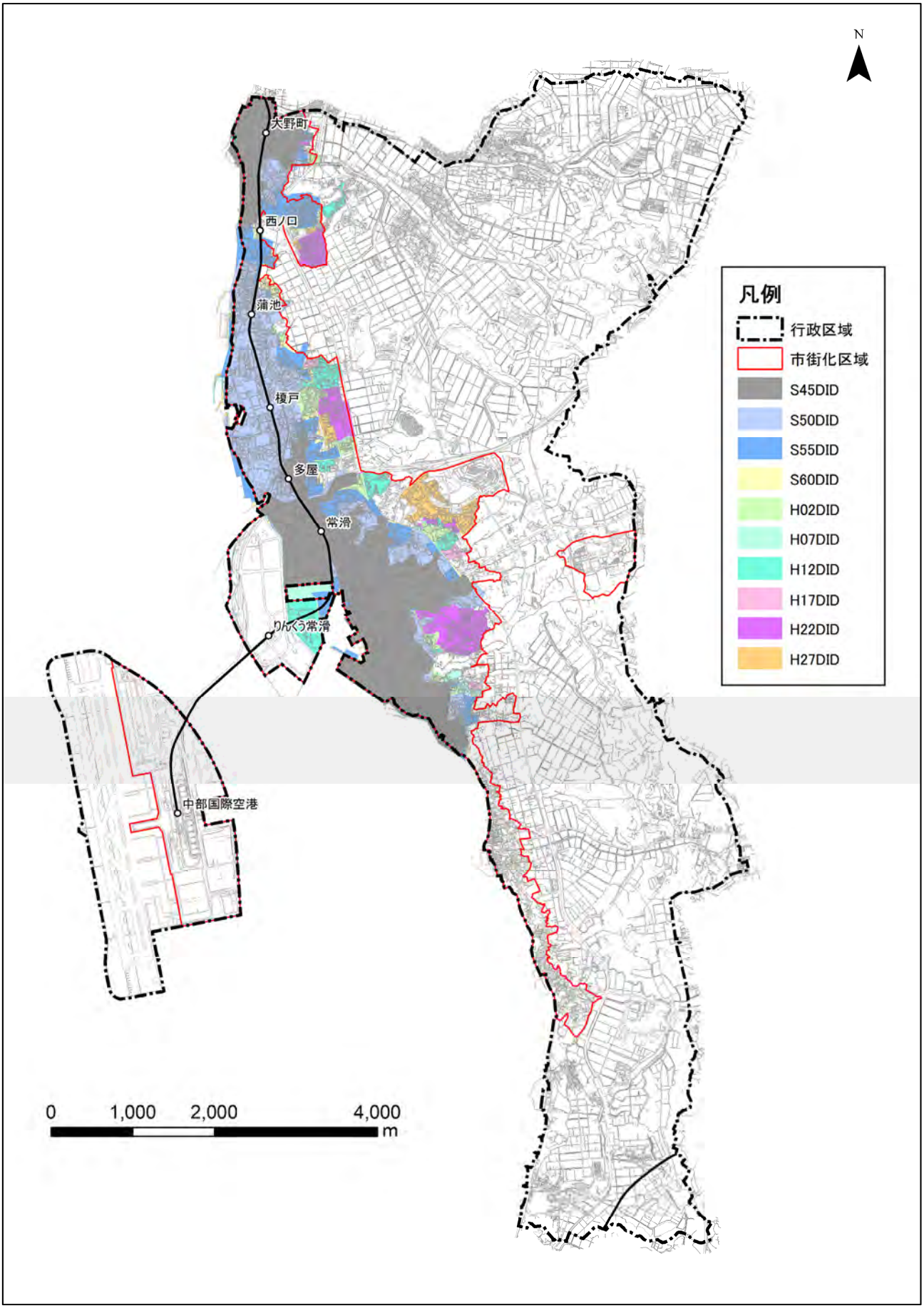
	人口	DID(ha)	人口密度（人/ha）
S45	26,100	430	60.7
S50	31,979	640	50.0
S55	34,048	740	46.0
S60	32,219	730	44.1
H2	31,771	750	42.4
H7	31,231	820	38.1
H12	31,553	840	37.6
H17	32,198	842	38.2
H22	36,716	921	39.9
H27	37,975	953	39.8

（出典：国勢調査）



（出典：国勢調査）

図　人口集中区域の変遷



（出典：国土数値情報）

（3）土地利用

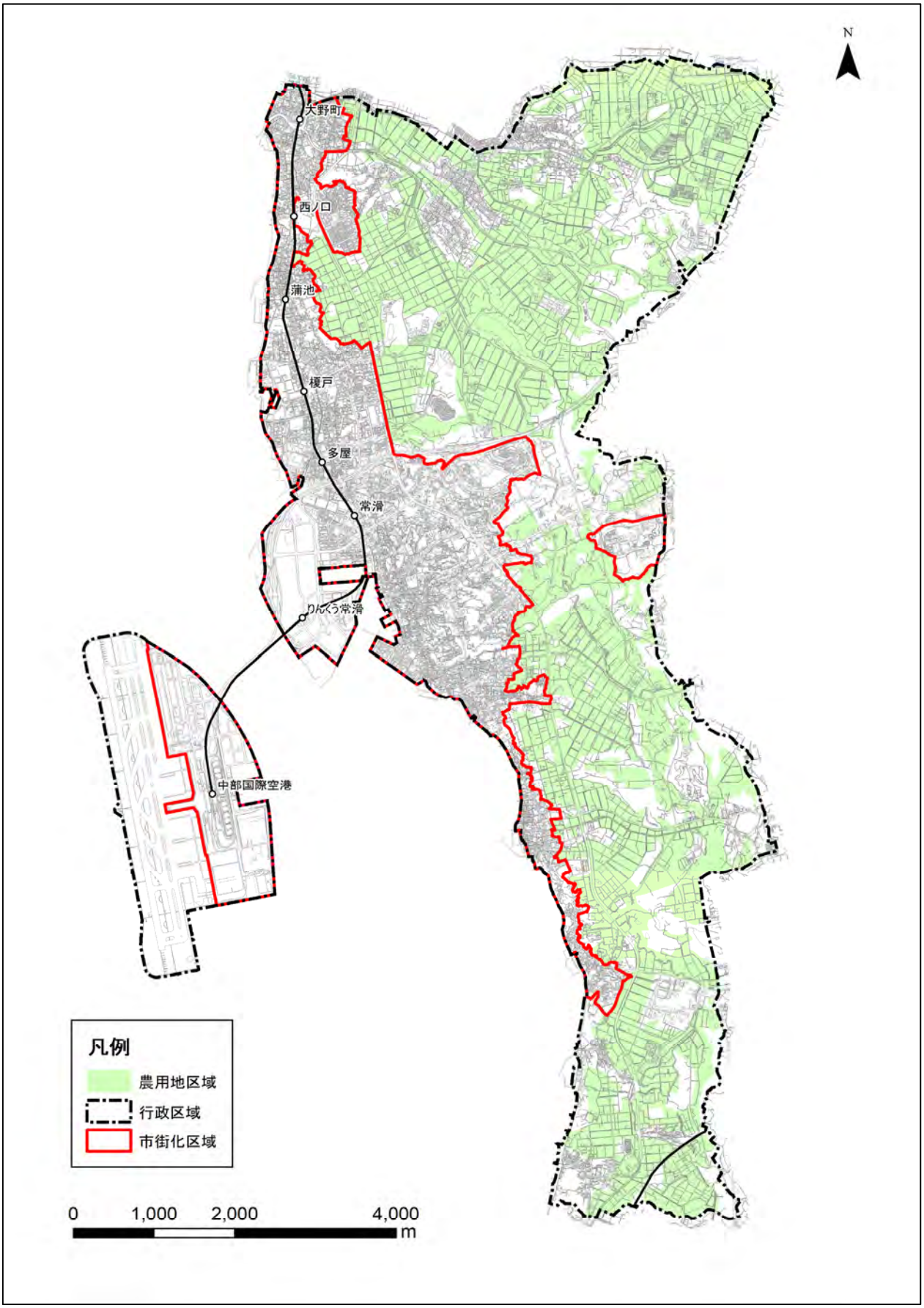
①法指定の状況（都計法・農振法）

●鉄道沿線、沿岸部、古くからの窯業地、空港島が市街化区域に、市街化区域の東側一帯が市街化調整区域に指定されており、市街化調整区域の多くは農業振興地域内農用地区域です。

本市の市街化区域は、鉄道沿線及び古くからの窯産地、沿岸部の集落地に指定されているとともに、空港島の一部も市街化区域に指定されています。

市街化調整区域は、市街化区域の東側一帯に広がっており、その多くが農業振興地域内農用地区域に指定され、市街化が抑制されるとともに農業生産地として活用されています。

図　農用地区域



（出典：H27 国土数値情報）

②土地利用の状況

- ●市街化区域の土地利用は、空港島、空港対岸部のりんくう町で、大規模な低未利用地となっているほかは、住宅を中心とした土地利用に商業地、工業地が混在する利用形態をしています。また、りんくう町の低未利用地は、現在では、商業、流通系の土地利用が進められています。
- ●常滑駅東側を中心に住工が混在する土地利用がみられます。
- ●土地利用構成では、商業用地が大幅に増加するとともに、住宅地が増加している中、工業地が減少しています。

市街化区域の土地利用は、空港島、空港対岸部のりんくう町で空港及び大規模な商業・流通系の利用がなされているほかは、住宅を中心とした土地利用に、商業、工業等が混在する土地利用形態を持っています。また、常滑駅東側を中心に住工が混在する土地利用がみられます。

平成 25 年から 30 年の土地利用面積の推移をみると、自然的土地利用の面積は減少しています。都市的土地利用の面積においては、中部国際空港関連整備の関係から商業用地が大幅に増加しているとともに住宅用地、工業用地の面積も増加しています。その一方で、その他の空地・低未利用地の面積は減少しています。

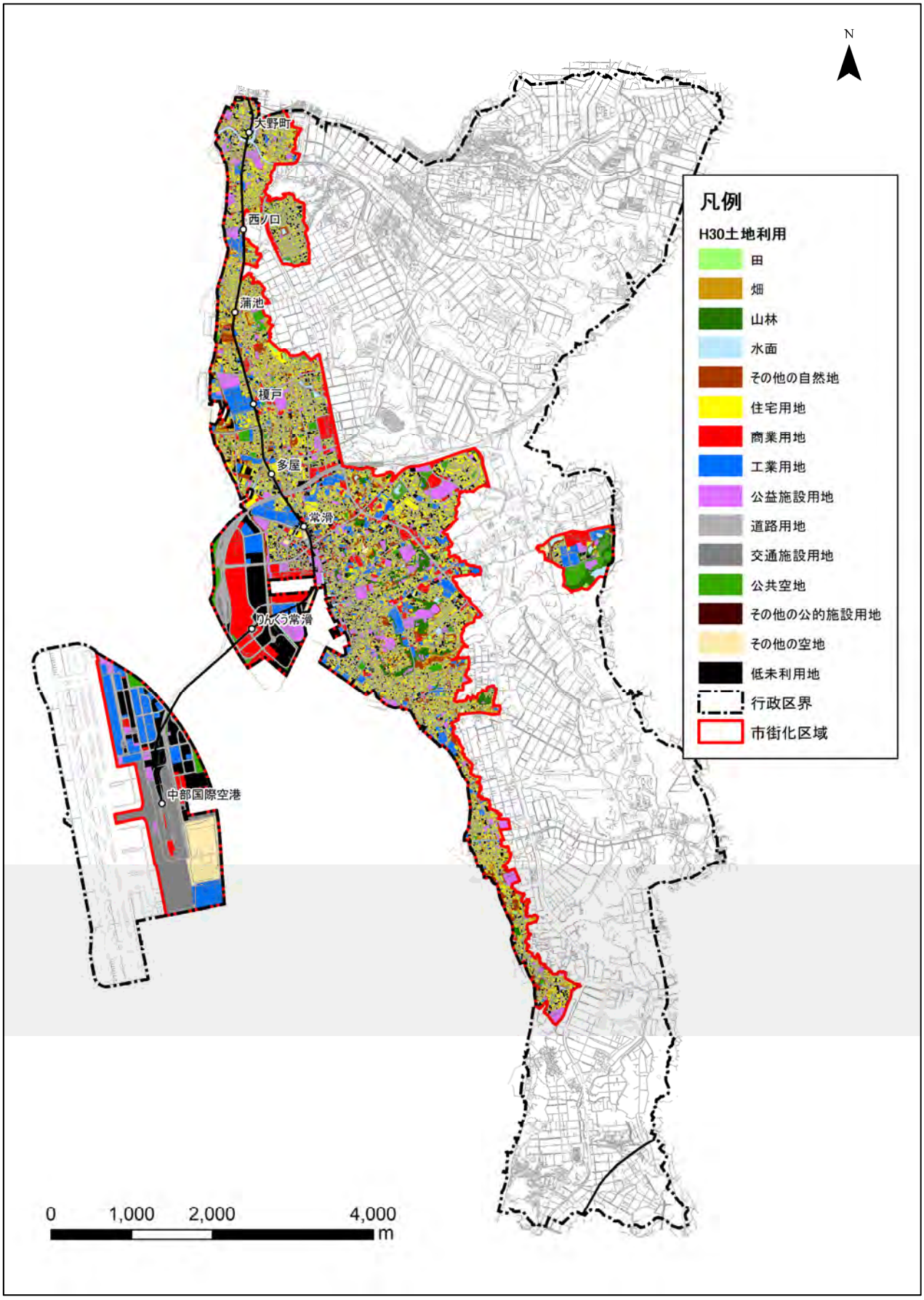
表　市街化区域内の土地利用の区分別面積の推移

年度	自然的土地利用(ha)					自然的土地利用合計
	農地		山林	水面	その他の自然地	
	田	畑				
H25	5.00	40.57	37.73	19.06	70.24	172.60
H30	4.15	41.54	35.90	20.47	66.15	168.21
増加率	−17.0%	2.4%	−4.9%	7.4%	−5.8%	−17.9%

年度	都市的土地利用(ha)										都市的土地利用合計
	住宅用地	商業用地		工業用地		公的・公益用地	道路用地	交通施設用地	公共空地	その他の空地・低未利用地	
			1ha以上の商業施設用地		工業専用地域面積						
H25	448.66	71.51	25.97	101.34	19.35	87.98	221.19	260.13	24.59	232.70	1,448.10
H30	485.80	119.29	67.85	152.61	0.00	98.19	274.03	85.72	46.90	35.24	1,297.78
増加率	8.3%	66.8%	161.3%	50.6%	−	11.6%	23.9%	−67.0%	90.7%	−84.9%	−

（出典：愛知県都市計画基礎調査）

図　土地利用現況（H30）



（出典：都市計画基礎調査）

③都市的低未利用地の状況

- りんくう町では、順次土地利用が進むものの、商業系用途地域を中心にまとまった未利用地が残っています。
- その他の低未利用地は小規模なものが市街化区域内に散在しています。
- 田、畑、山林は減少傾向にあります。

市街化区域内の都市的低未利用地の推移を平成 9 年から平成 25 年の間でみると、中部国際空港関連の市街化区域編入があったため、平成 19 年に大きくその他の空地及び低未利用地が増加するとともに、畑、山林等がわずかに増加する状況がありましたが、この影響を除けば、田、畑、山林は減少傾向にあります。また、その他の空地及び低未利用地の多くは、りんくう町の用地の活用が遅れていたものですが、その後次第に活用が進められています。

空港関連以外のその他の空地及び低未利用地は、市街化区域中央東部の住宅団地整備の用地であり、こちらも次第に活用が進められています。

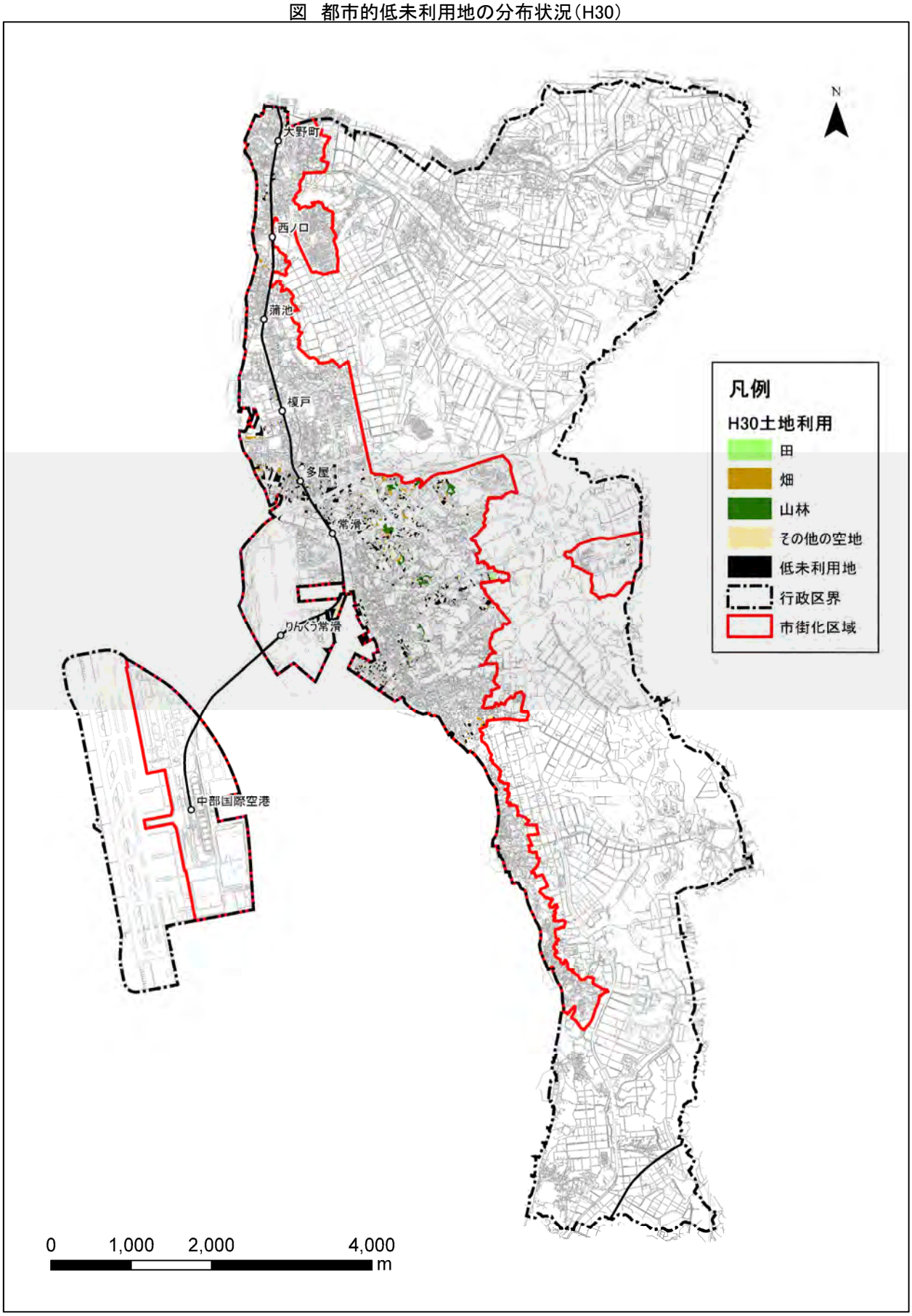
これ以外にはまとまった面積の低未利用地はみられず、小規模なものが散在しています。

表　都市的低未利用地の区分別面積

年度	面積(ha)					市街化区域面積に対する割合(%)			
	田	畑	山林	その他の空地及び低未利用地	計	田	畑	山林	その他の空地及び低未利用地
H9	14.80	85.65	56.73	47.57	204.75	1.3%	7.6%	5.1%	4.2%
H15	19.48	62.05	43.24	97.40	222.17	1.6%	5.0%	3.5%	7.8%
H19	6.20	67.04	44.76	280.50	398.50	0.4%	4.1%	2.8%	17.3%
H25	5.00	40.57	37.73	232.70	316.00	0.3%	2.5%	2.3%	14.4%
H30	4.15	41.54	35.90	189.95	271.54	0.3%	2.6%	2.2%	11.7%

（出典:愛知県都市計画基礎調査）

図　都市的低未利用地の分布状況（H30）



（出典：都市計画基礎調査）

④用途地域別の土地利用特性

- ●住居専用系用途地域はほとんどが住居を主体とした土地利用となっていますが、住居地域、準住居地域には住商混在、住工混在地域がみられます。
- ●商業系地域は、常滑駅やりんくう常滑駅周辺では商業に特化した土地利用となっていますが、その他の多くは住居系土地利用主体の住商混在地域となっています。
- ●準工業地域は、多くが住居系中心の住工混在地域または住商工混在地域となっています。

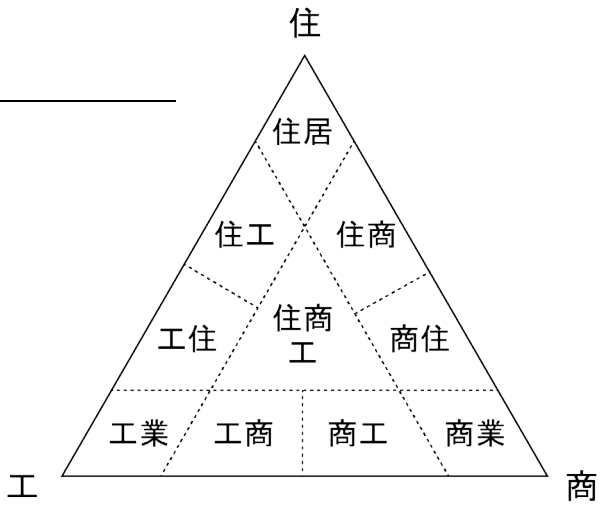
現行市街化区域内の土地利用現況から、住居系、商業系、工業系土地利用それぞれが占める割合をみると以下の通りとなります。

- ・住居専用地域(第１種低層住居専用地域、第２種低層住居専用地域、第１種中高層住居専用地域)は、１地区を除きほとんどが住居系土地利用で占められています。
- ・第１種住居地域では、概ね住居系利用が 80%以上となっていますが、榎戸駅、常滑駅近郊では、住工、住商混在の土地利用となっている地区がみられます。
- ・第２種住居地域はわずかに存在するだけですが、すべて商工系中心の土地利用となっています。
- ・準住居地域の多くは住商が混在する土地利用をしています。
- ・近隣商業地域は商業系を主体としたものがいくつかみられるものの、多くは住居系主体の住商混在土地利用となっています。
- ・商業地域は、常滑駅、りんくう常滑駅周辺では商業に特化しており、その他の地域では住居系が主体の住商混在土地利用となっています。
- ・準工業地域は、常滑駅周辺では住居系を中心とした住工混在または住商工混在の土地利用をしており、りんくう町では大半が低未利用地である中に小規模な商業施設が立地する土地利用となっています。
- ・工業地域は、多屋駅付近に住居系を主体とした地区がありますが、その他はほぼ工業主体の土地利用となっています。

【次頁以降の三角グラフについて】

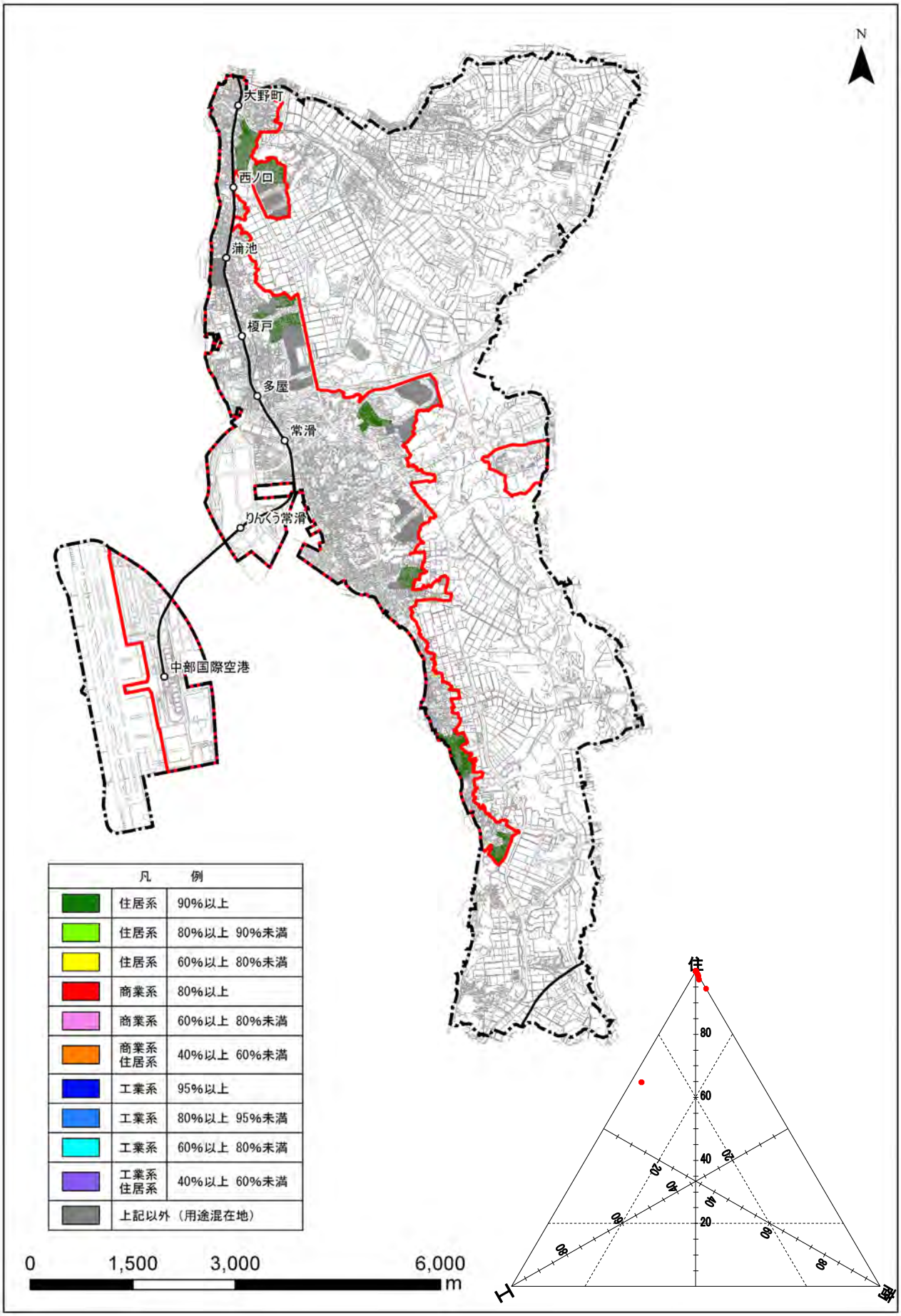
注）三角グラフ

三角グラフは、都市計画基礎調査区（小ゾーン）の宅地面積（住宅地、商業地、工業地の合計面積）内におけるそれぞれの土地利用割合を算出して三角グラフ上にプロットし、その用途構成の特徴を把握するものです。



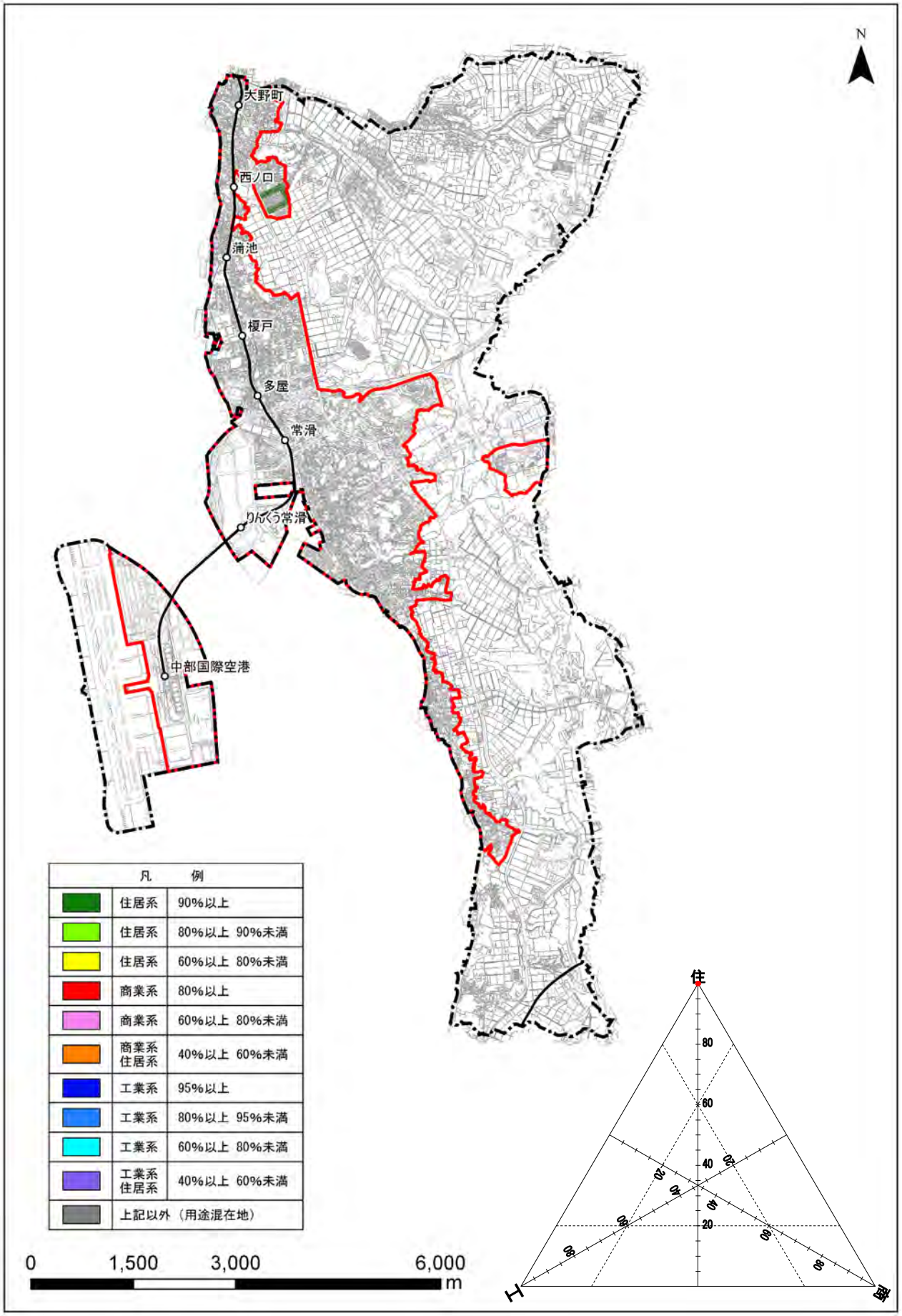
住宅地率（%）＝住宅地面積/宅地面積（住宅地、商業地、工業地の合計面積×100）
商業地率（%）＝商業地面積/宅地面積（住宅地、商業地、工業地の合計面積×100）
工業地率（%）＝工業地面積/宅地面積（住宅地、商業地、工業地の合計面積×100）

図　第1種低層住居専用地域内の土地利用構成 （H30）



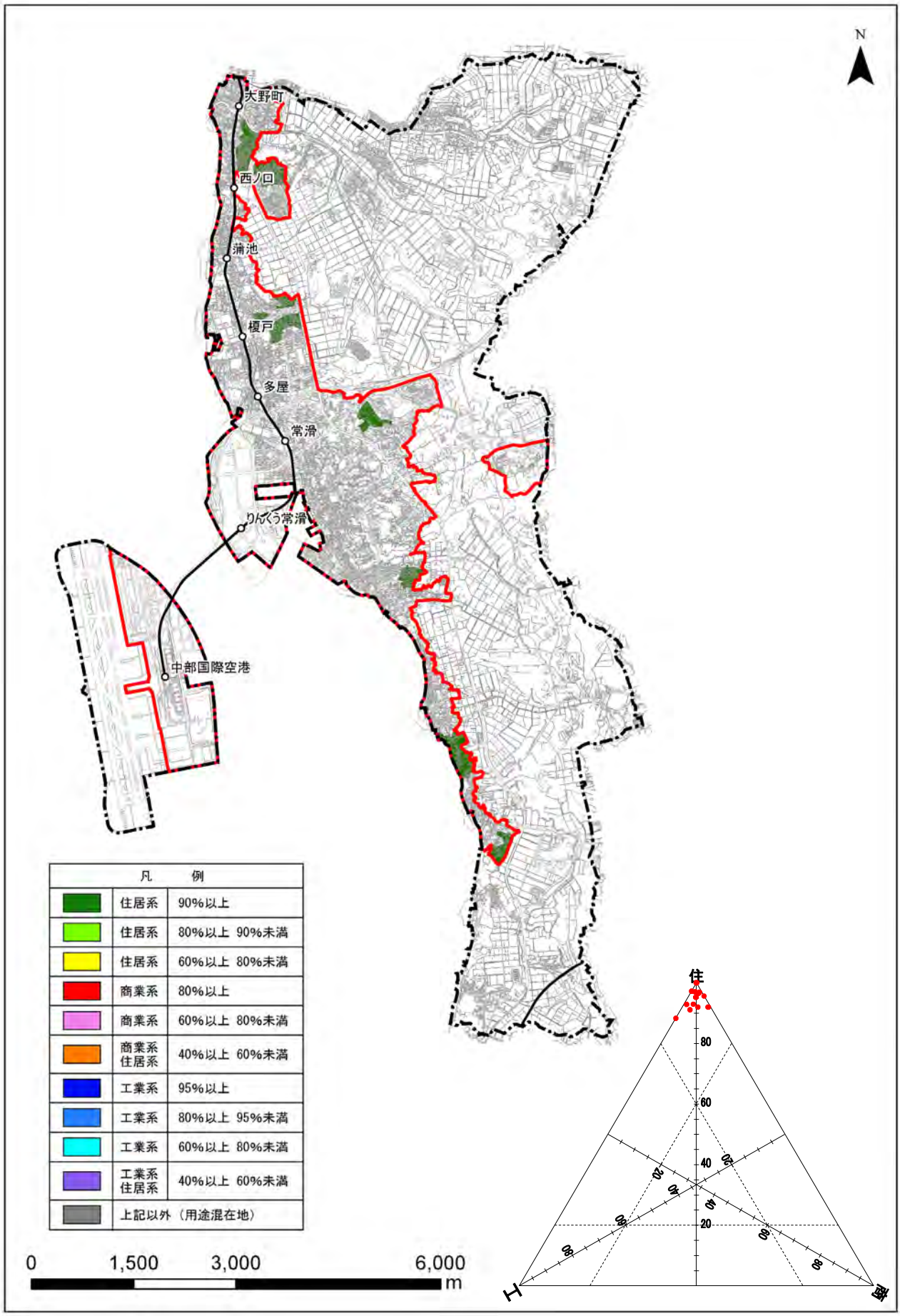
（出典：都市計画基礎調査）

図　第2種低層住居専用地域内の土地利用構成（H30）



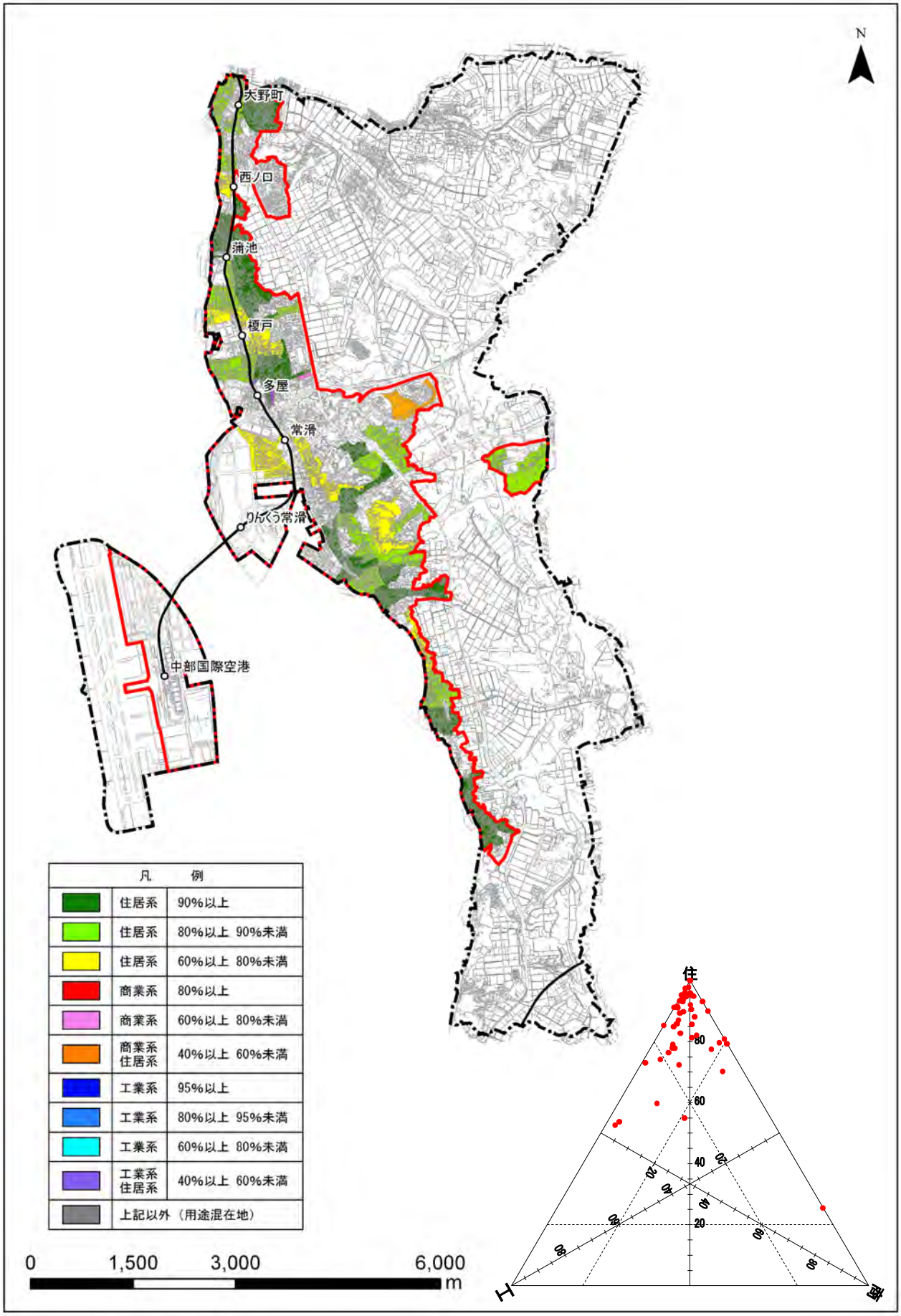
（出典：都市計画基礎調査）

図　第1種中高層住居専用地域内の土地利用構成（H30）



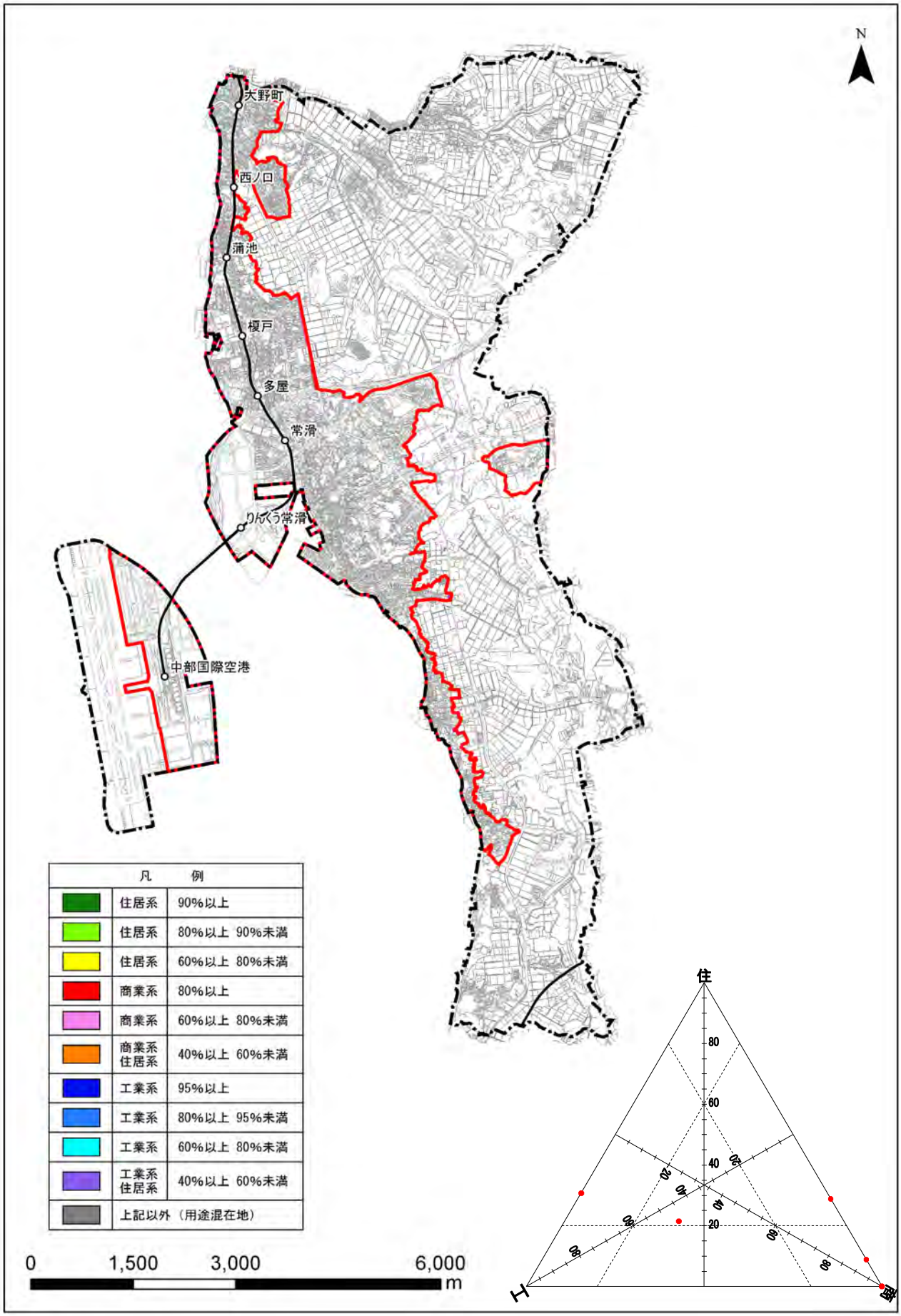
（出典：都市計画基礎調査）

図　第1種住居地域内の土地利用構成（H30）



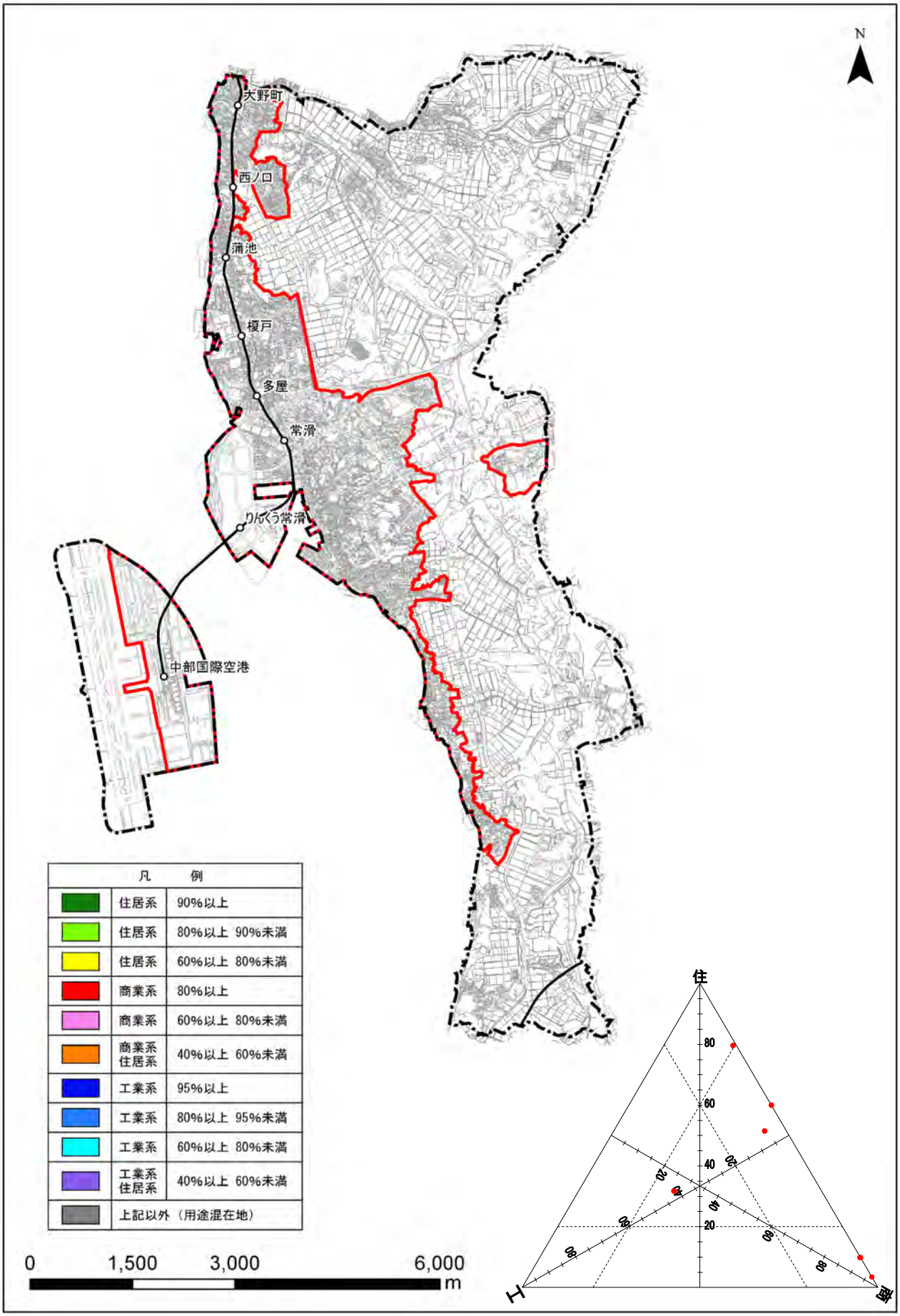
（出典：都市計画基礎調査）

図　第2種住居地域内の土地利用構成（H30）



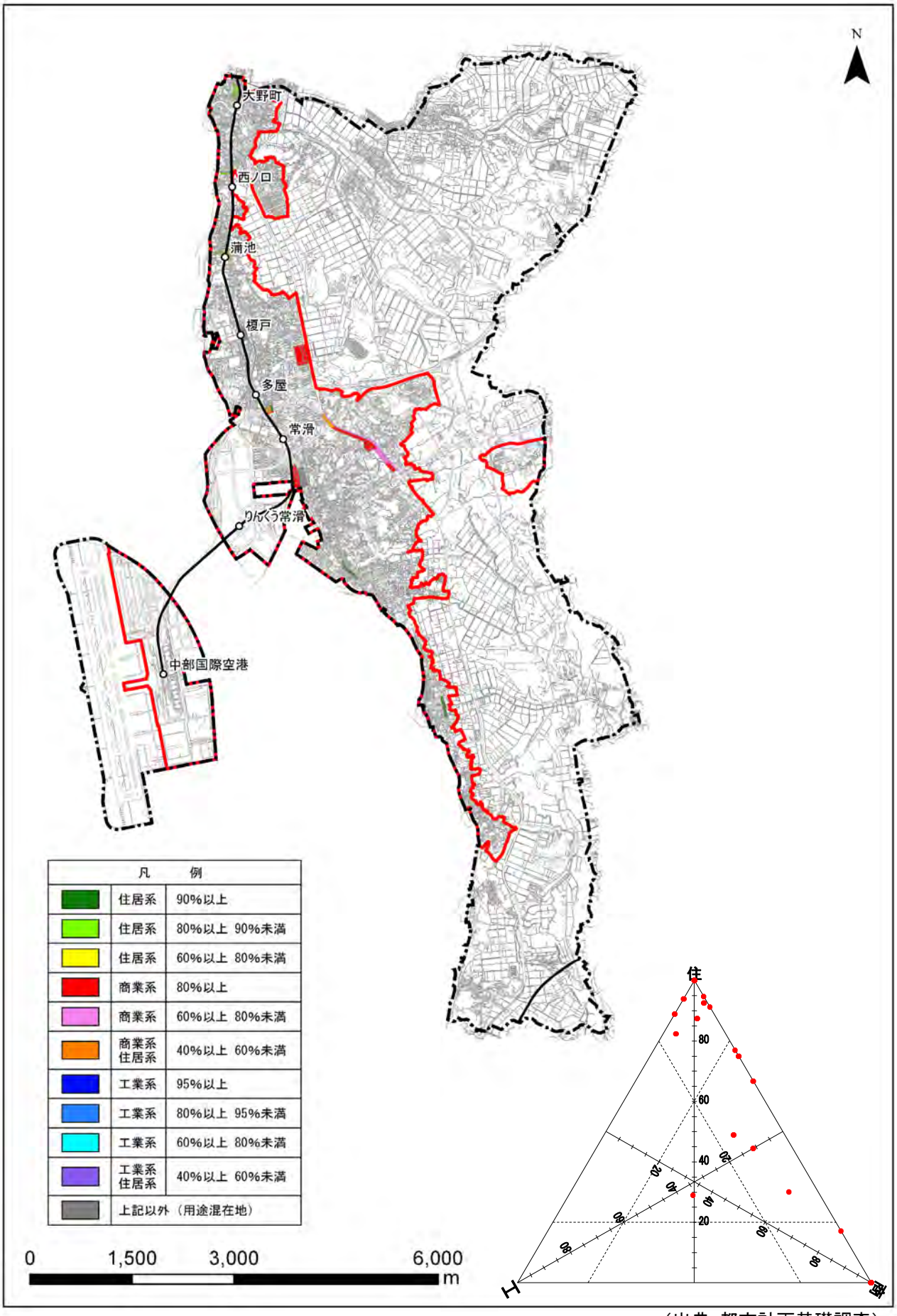
（出典：都市計画基礎調査）

図　準住居地域内の土地利用構成（H30）



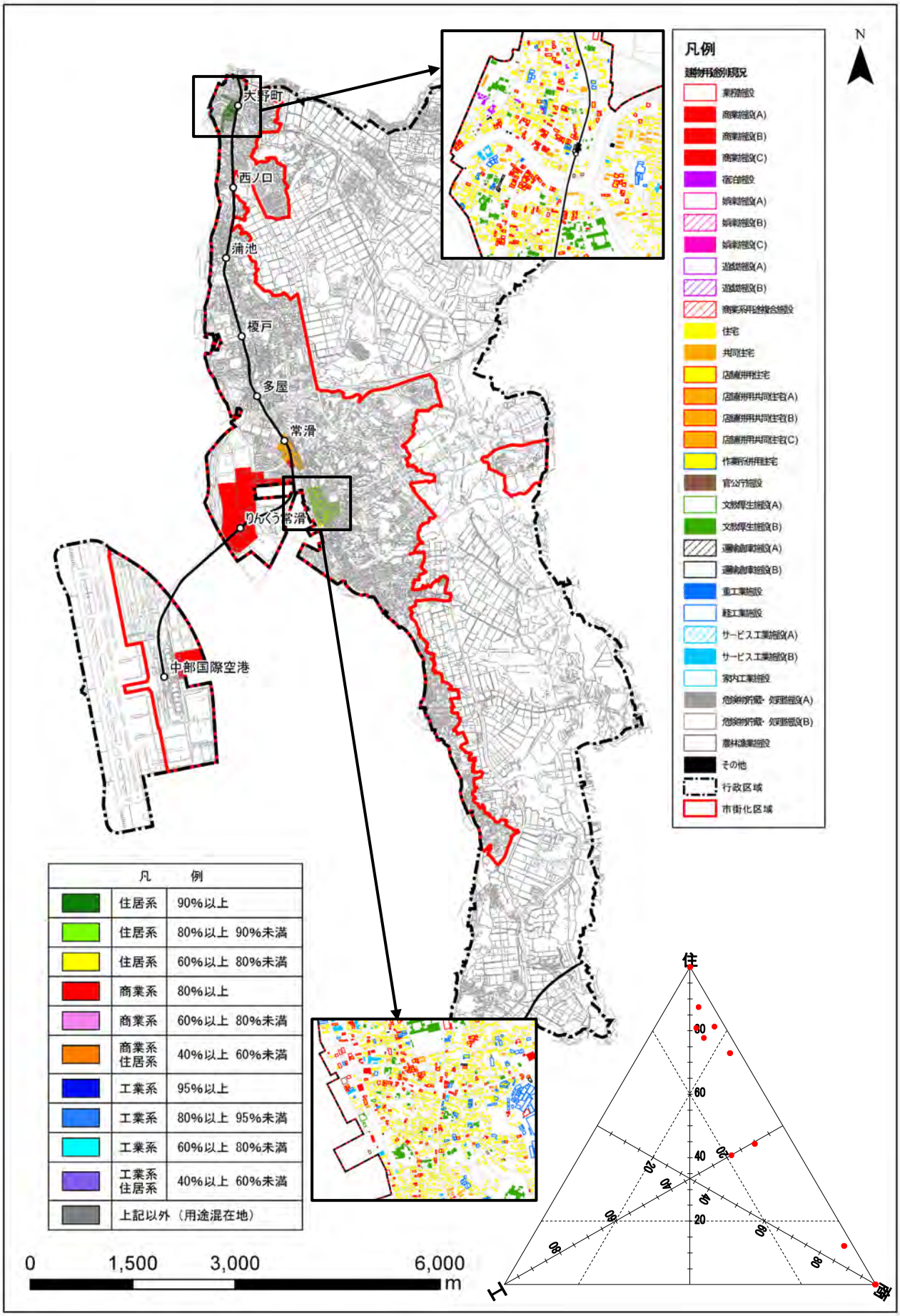
（出典：都市計画基礎調査）

図　近隣商業地域内の土地利用構成（H30）



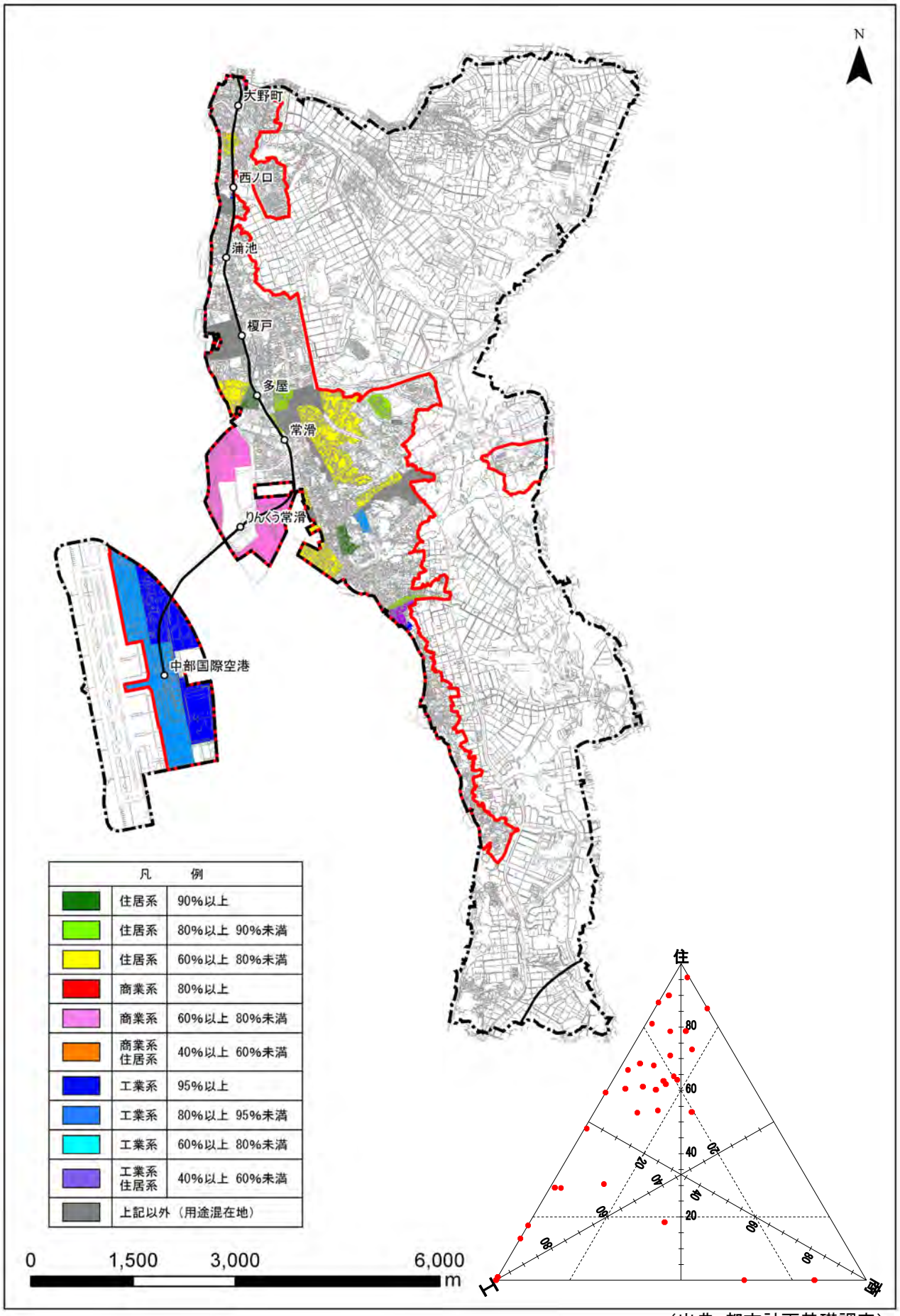
（出典：都市計画基礎調査）

図　商業地域内の土地利用構成（H30）



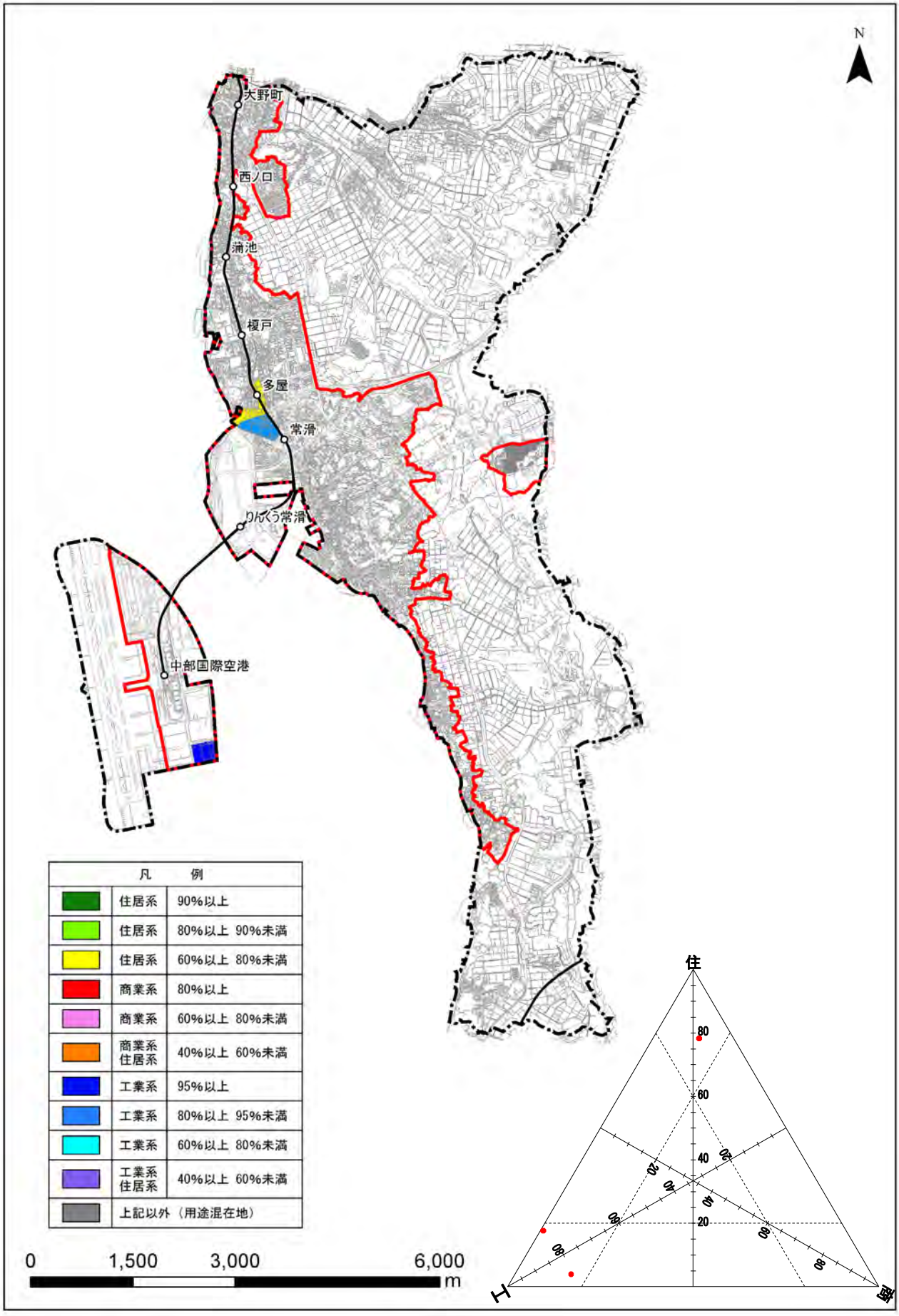
（出典：都市計画基礎調査）

図　準工業地域内の土地利用構成（H30）



（出典：都市計画基礎調査）

図　工業専用地域内の土地利用構成（H30）



（出典：都市計画基礎調査）

（４）都市機能

①都市機能の分布

●市街化区域の義務教育施設、福祉施設、子育て支援施設は、概ね徒歩圏でカバーできる程度に配置されています。

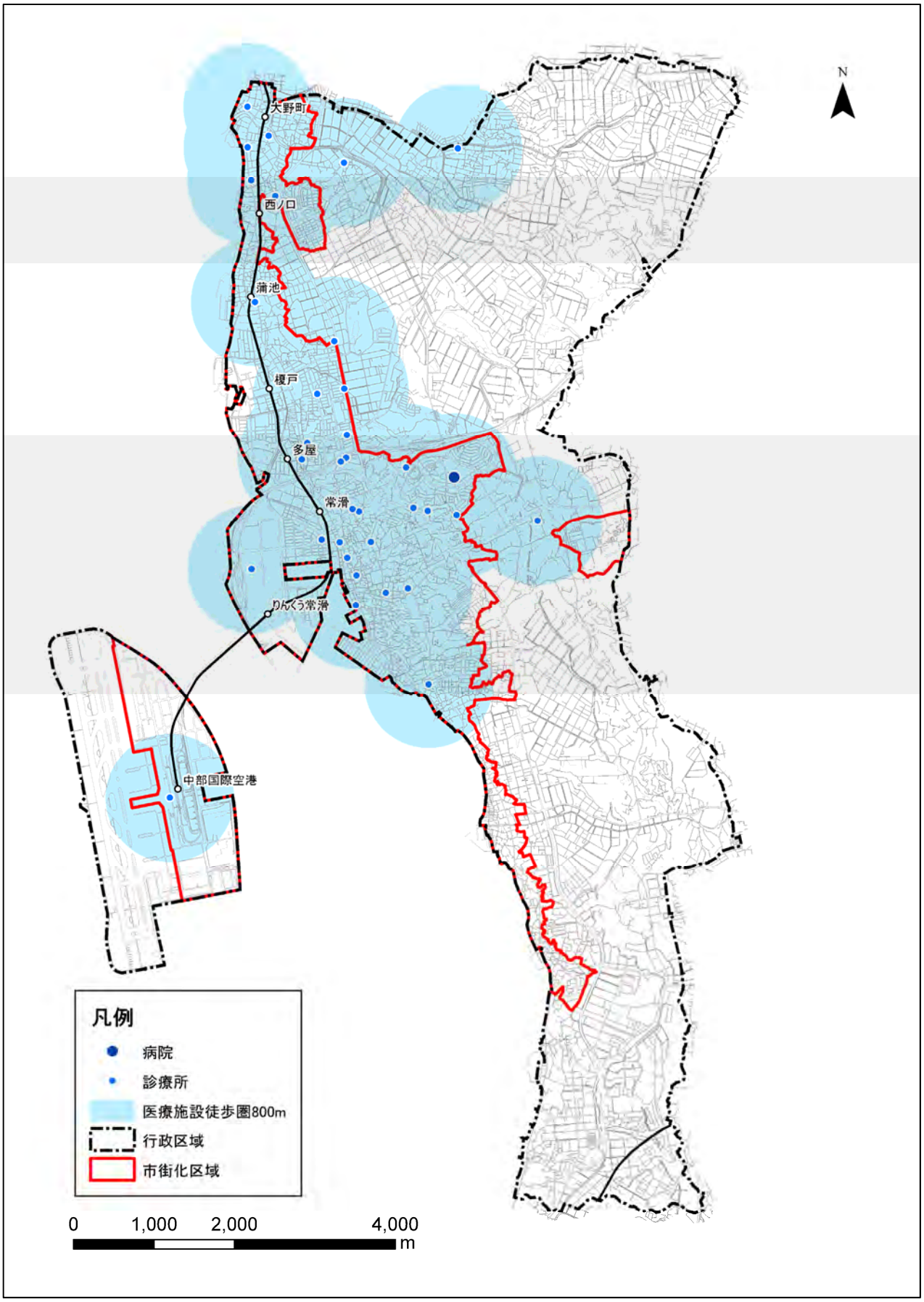
●商業施設は中央部に集中し、医療施設は中央部および北部に集中しており、南部において医療施設、商業施設が不足しています。

医療、学校、商業、福祉、子育ての日常生活に密接に関連する施設の分布状況を、半径 800ｍを徒歩圏としてみると、以下のような状況にあります。

・医療施設は、北部から中部の市街化区域では概ね徒歩圏内にありますが、南部では徒歩圏内に医療施設がありません。病院は市のほぼ中央に常滑市民病院があるのみです。
・学校施設は、小学校が概ね市街化区域に等間隔に配置されており、市街化区域では概ね徒歩圏にあり、市街化調整区域では北部に三和小学校が立地しています。中学校はほぼ等間隔に 4 校があり、高等学校は北部に 1 校(愛知県立常滑高等学校)があります。
・商業施設は、市の中心部、およびりんくう町に集中的に立地しているほか、西ノ口駅近郊に立地しており、南部にはスーパーストアが 1 店立地しているのみとなっています。
・福祉施設は、市街化区域を概ね徒歩圏でカバーできるよう配置されているとともに、久米、大曾に施設が立地しています。
・子育て支援施設は、市街化区域を徒歩圏でカバーできるよう配置されているとともに、南端に 1 施設が立地しています。
・医療、教育、商業、福祉、子育てといった日常生活に密接に関連する都市機能は、一部立地に偏りがみられるものの、市街地内に広く分布しています。

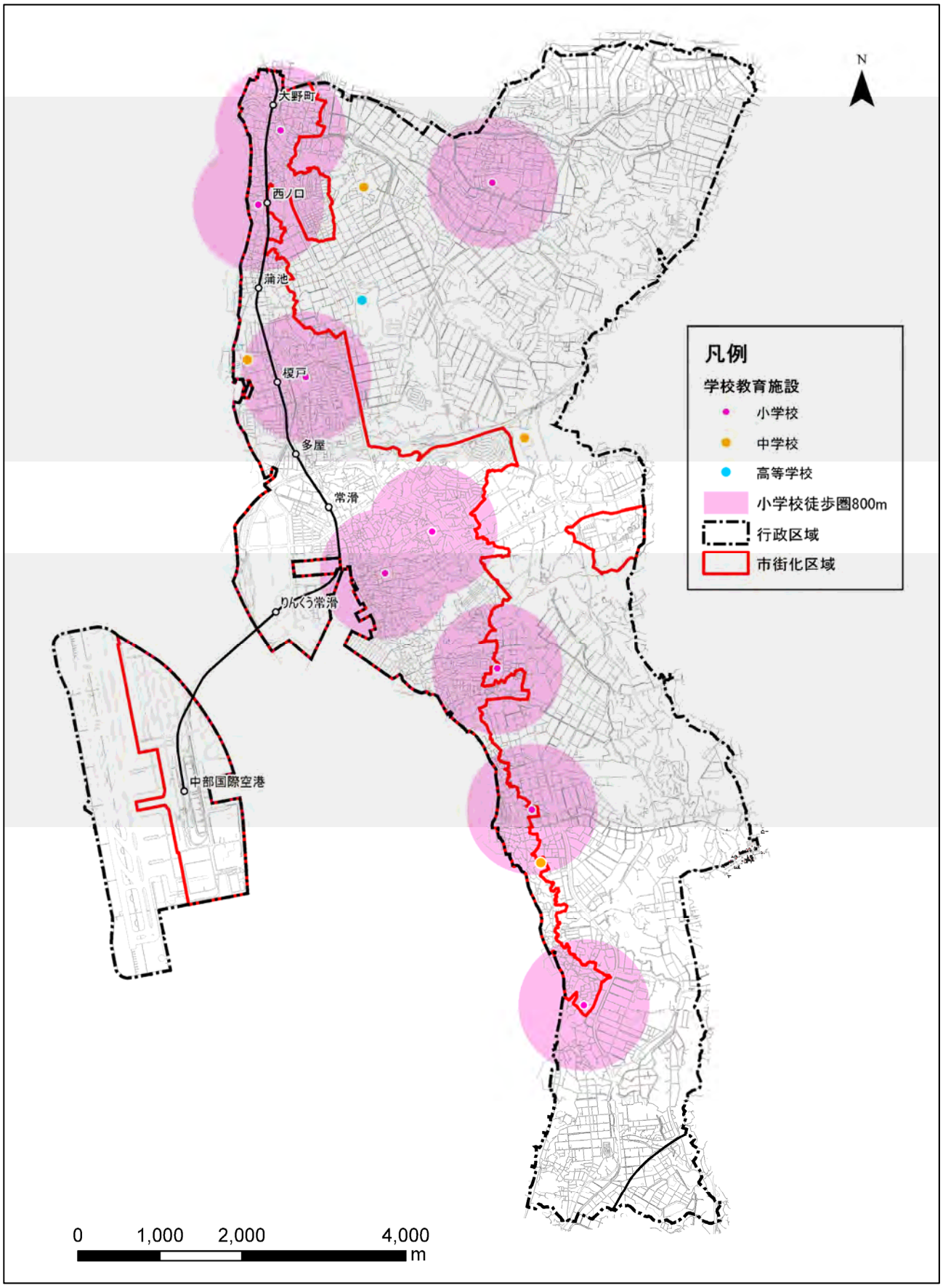
注）図示した施設は、それぞれ以下のものを指します。
・医療施設：病院（病床数 20 床以上）及び診療所（歯科を除く）
・学校施設：小学校、中学校、高等学校
・商業施設：大規模小売店（店舗面積 1,000 ㎡以上）、スーパーストア、ドラッグストア
・福祉施設：通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
・子育て支援施設：保育園、幼稚園

図　医療施設の分布状況



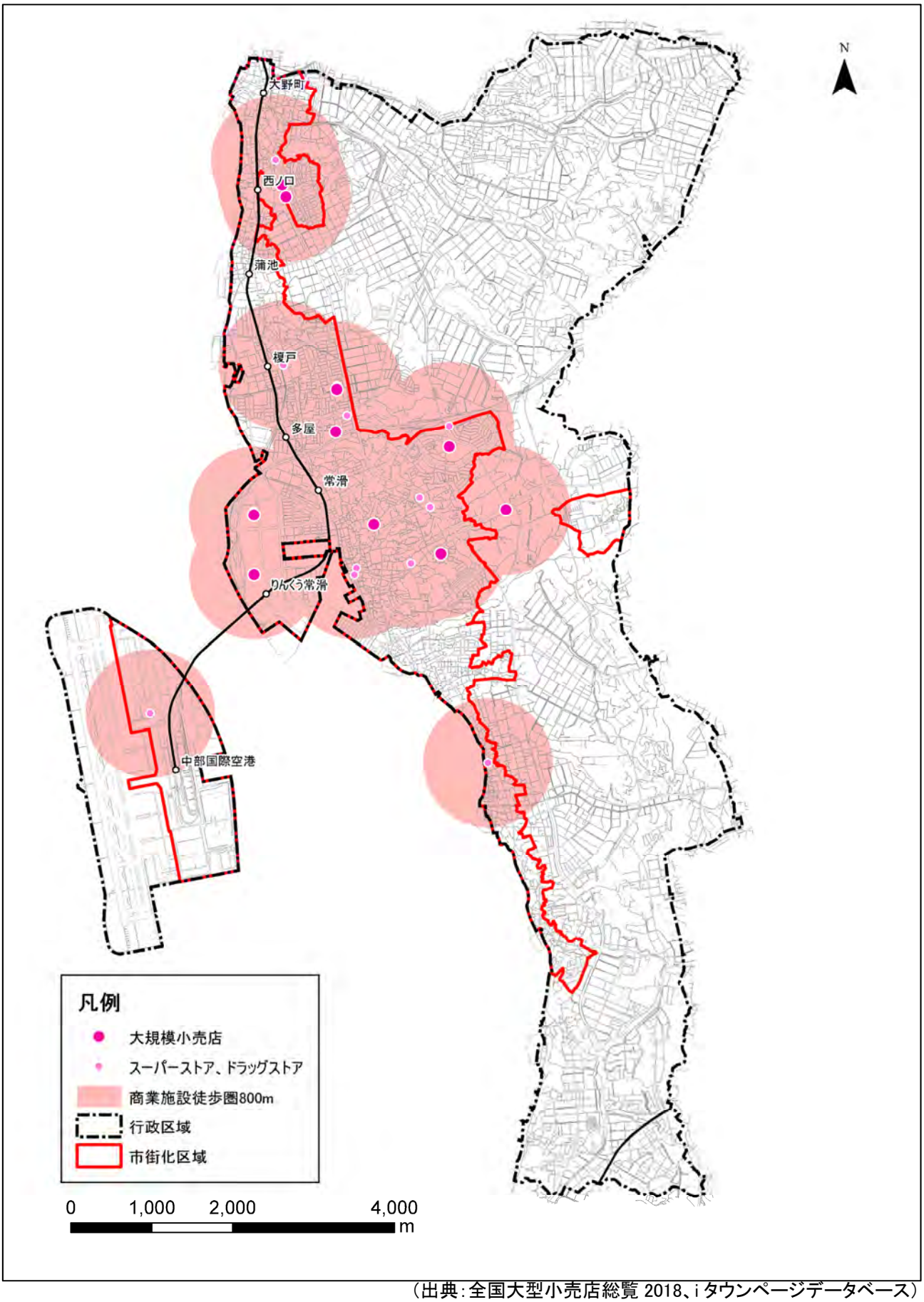
（出典：愛知県医療機関名簿）

図　学校施設の分布状況



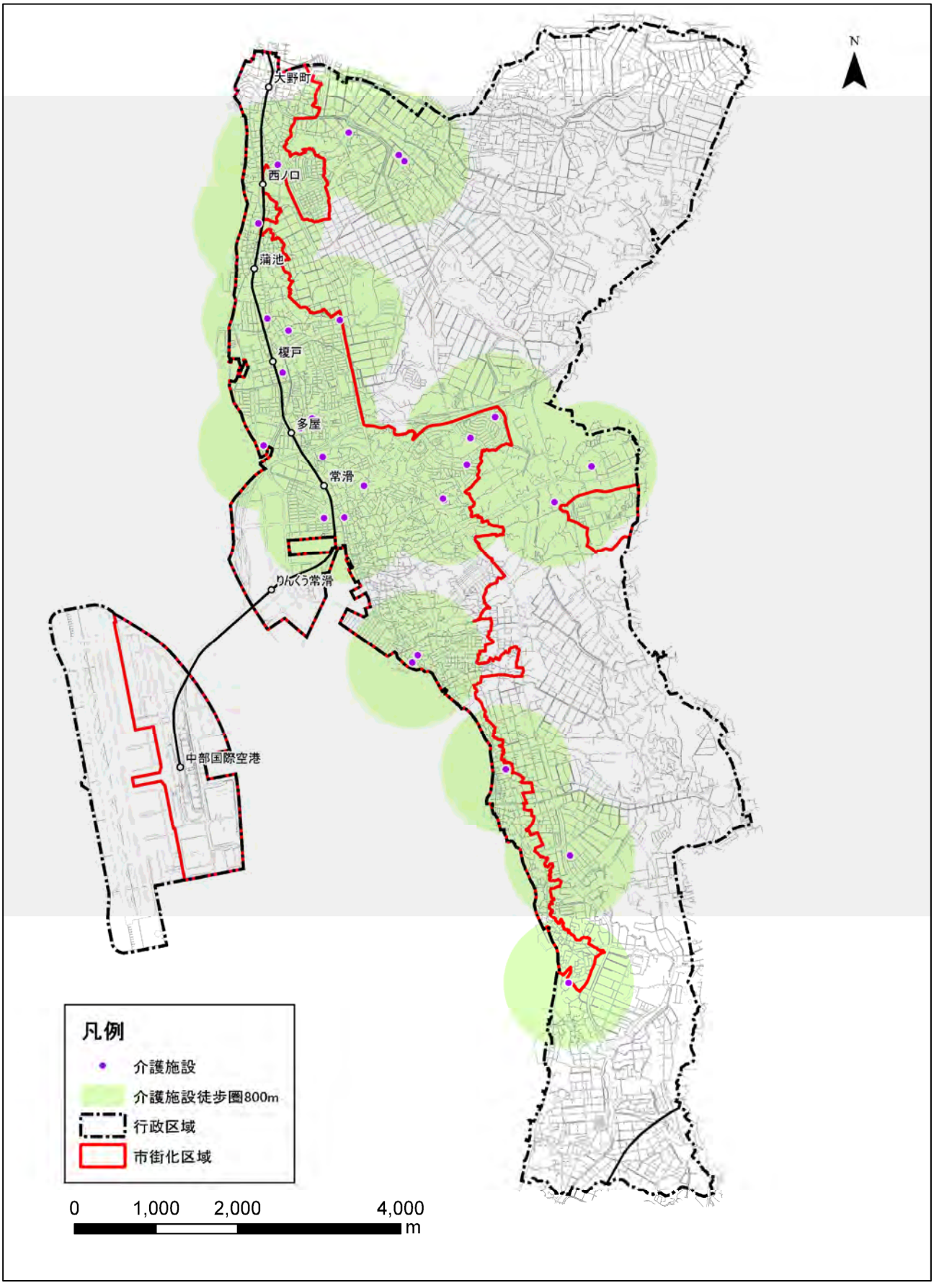
（出典：H25 国土数値情報）

図　商業施設の分布状況



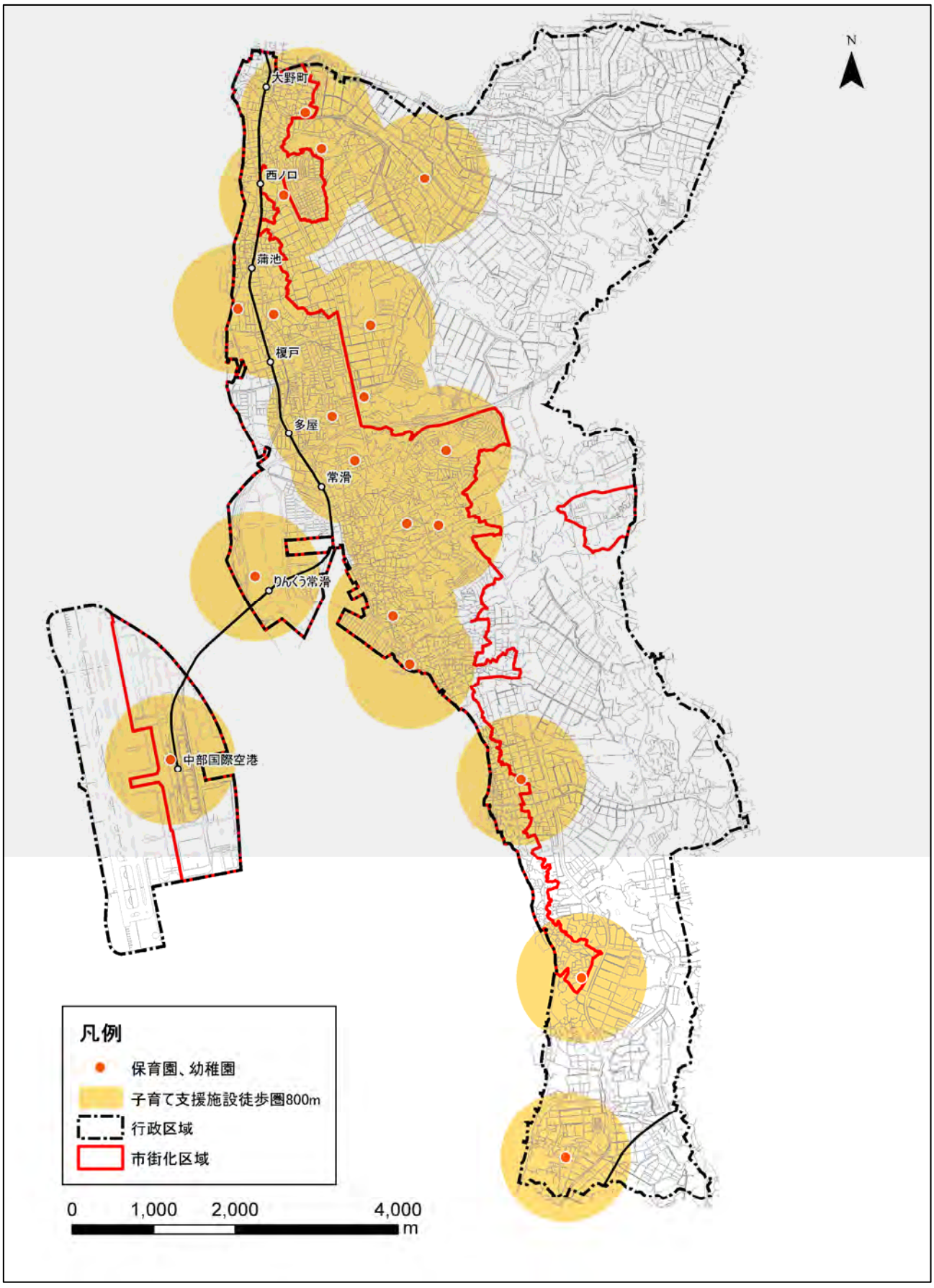
（出典：全国大型小売店総覧 2018、i タウンページデータベース）

図　福祉施設の分布状況



（出典：厚生労働省介護サービス情報公開システム）

図　子育て施設の分布状況



（出典：H27 国土数値情報）

（５）産業構造

①就業・従業構造

●従業者、就業者としては製造業が多いですが、特化係数でみると運輸業・郵便業の数値が高い状況です。

●男性で製造業の従事者が女性に比べ多く、女性で医療・福祉の従事者が男性に比べ多いという特徴があります。

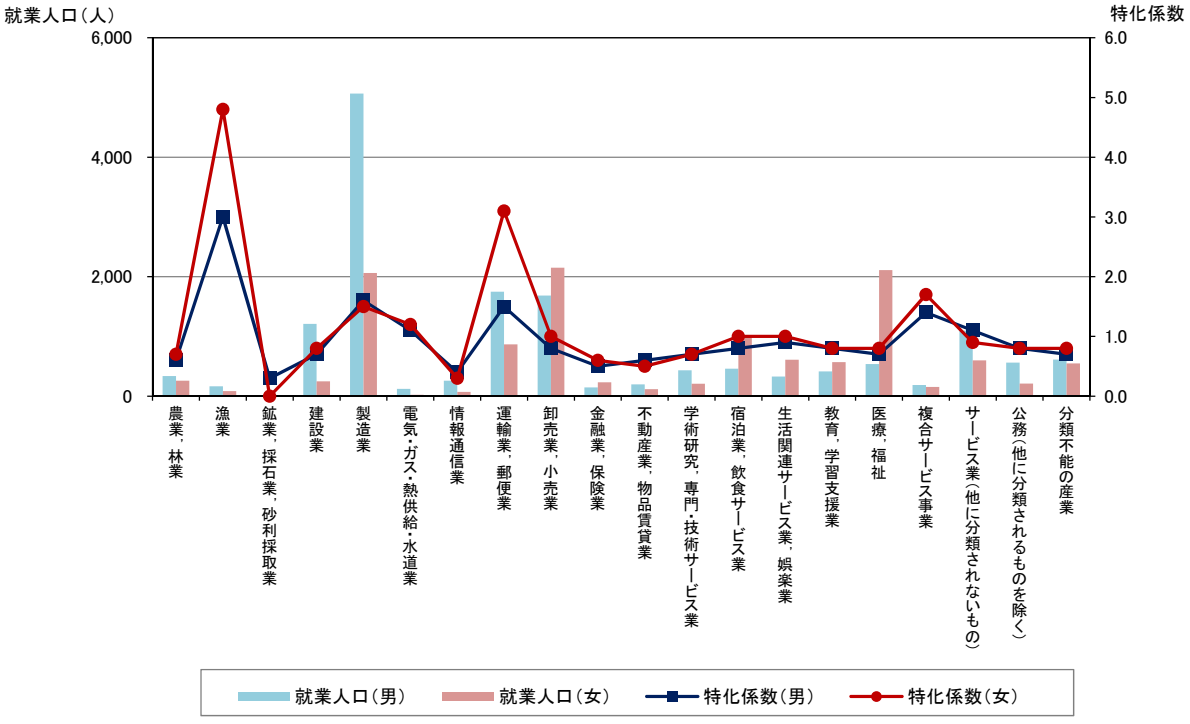
平成 27 年の国勢調査により本市の産業構造をみると、男性では製造業従事者が非常に多く、次いで運輸業・郵便業、卸売・小売業の従事者が多い状況で、女性では、卸売・小売業、製造業、医療・福祉の従事者が多い状況となっています。

この傾向は、就業人口、従業人口ともに同様です。

特化係数でみると、漁業と、運輸業・郵便業の特化係数が特に高い状況です。

注）特化係数:本市における各産業大分類別構成比の全国比で、特価係数が 1 以上であれば、その産業の就業人口又は従業人口構成比が全国平均より高いことを示します。

図　就業人口と特化係数

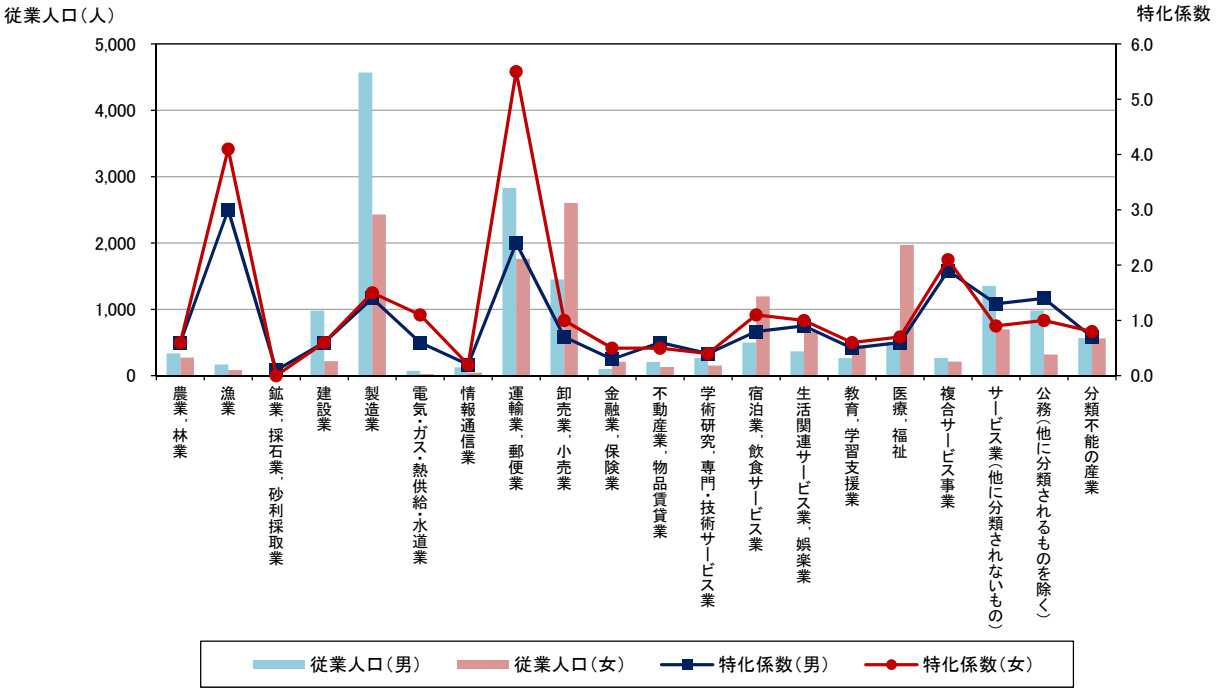


注）就業人口：市内に常住する就業者数

注）X 産業の特化係数＝本市の X 産業の就業人口比率／全国の X 産業の就業人口比率

（出典:H27 国勢調査）

図　従業人口と特化係数(H27)



注）従業人口：市内で従業する就業者数

注）X 産業の特化係数＝本市の X 産業の就業人口比率／全国の X 産業の就業人口比率

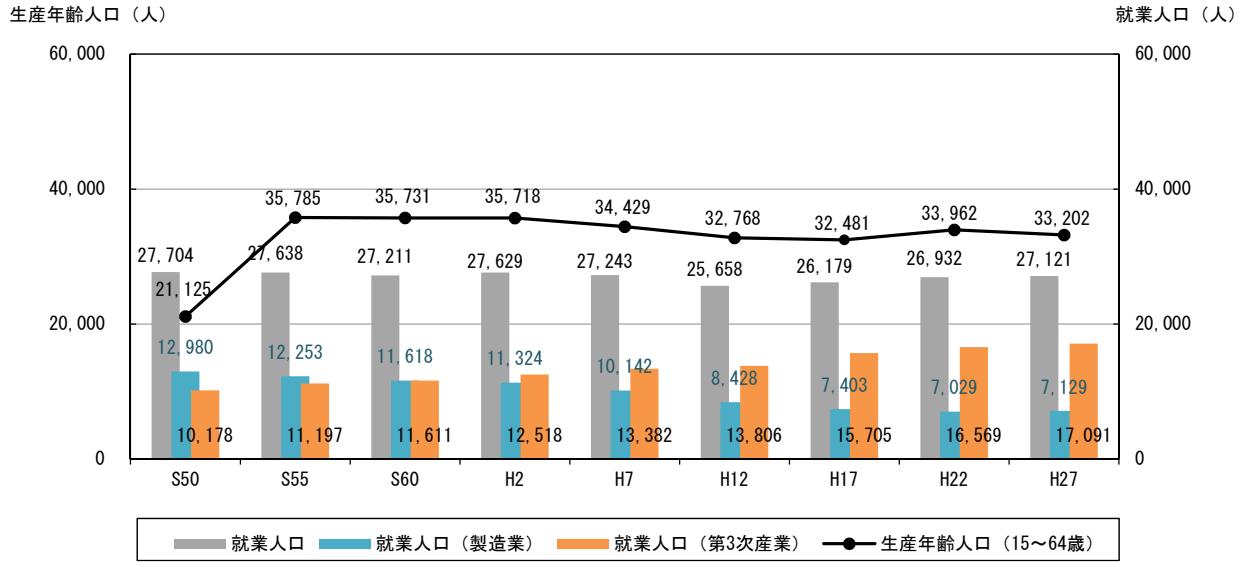
（出典：国勢調査）

●就業人口はほぼ横ばいで、従業人口は中部国際空港の開業により大幅に増加した後、横ばいで推移しています。
●製造業の従業人口は減少傾向にあり、第３次産業の従業人口は増加傾向にあります。

国勢調査により、生産年齢人口と就業人口の推移をみると、昭和 55 年以降生産年齢人口は緩やかな減少傾向にあり、就業人口はほぼ横ばいの状況となっています。就業人口の内訳では、製造業が昭和 50 年以降減少傾向にあるのに対して、第３次産業人口は一貫して増加しています。

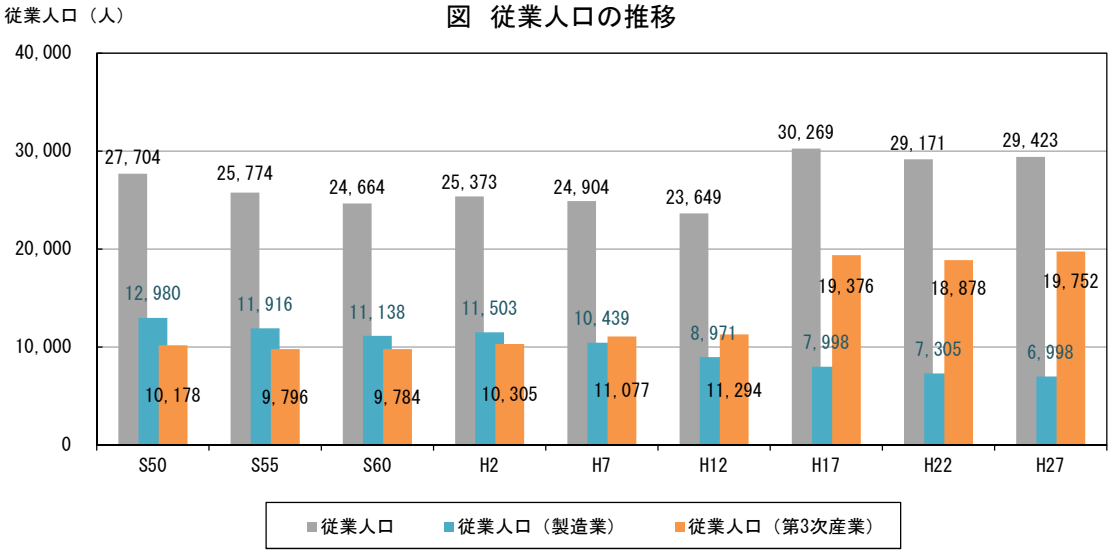
従業人口では平成 12 年までは減少していましたが、中部国際空港の開港に合わせて主に第３次産業の雇用が増加したため、平成 17 年にかけて急激に増加しましたが、その後はほぼ横ばいの状況です。また、製造業は従業人口も減少傾向となっています。

図　就業人口と生産年齢人口の推移



（出典：国勢調査）

図　従業人口の推移



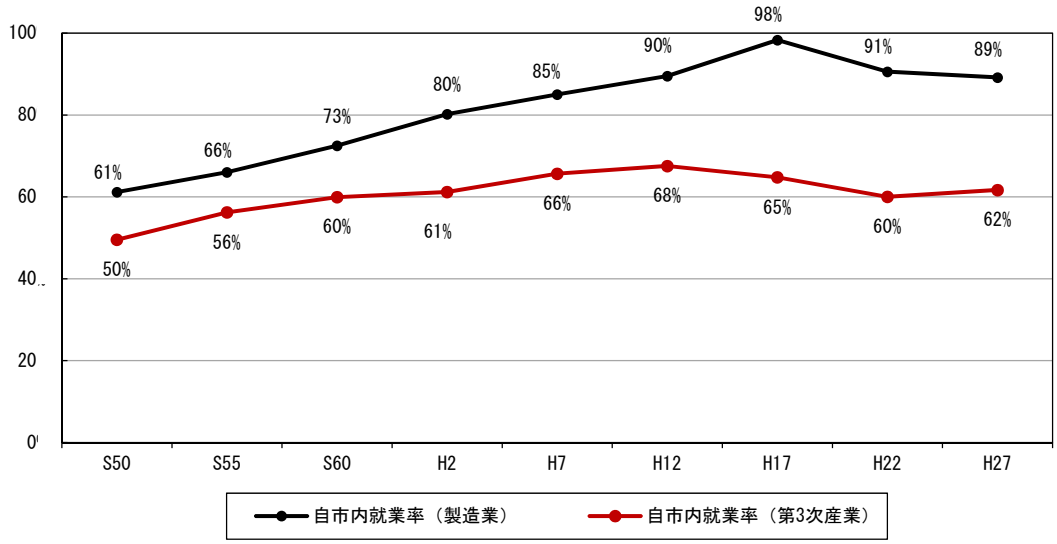
（出典：国勢調査）

●自市内就業率は平成 17 年までは上昇しましたが、その後は低下傾向にあります。

国勢調査による自市内就業率は、製造業では平成 17 年にかけて上昇し、100%近くに上昇した後低下しており、平成 27 年には 89%となっています。

第 3 次産業の自市内就業率は、平成 12 年にかけて上昇した後に低下に転じ、平成 27 年には 62%となっています。

図　自市内就業率の推移



（出典:国勢調査）

②農業の動向

●経営耕地面積は、畑、樹園地は減少傾向にあり、田は平成 17 年にかけて減少した後、平成 22 年にかけて増加し、その後再び減少に転じています。

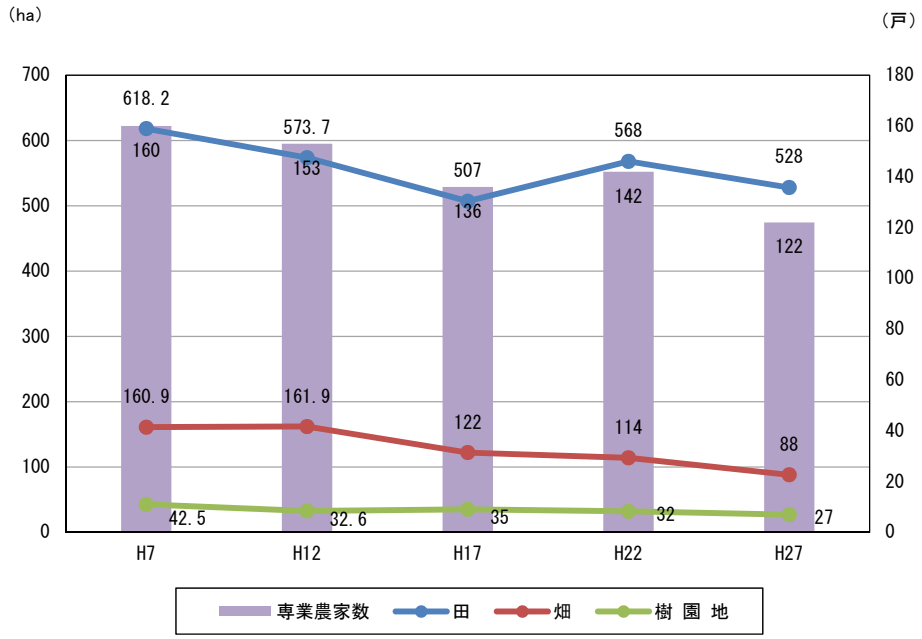
●専業農家数は減少傾向が続いています。

田の経営耕地面積は、平成 17 年にかけて減少した後、平成 22 年にかけて増加し、その後再び減少に転じています。

畑、樹園地の経営耕地面積は、ともに減少傾向にあります。

専業農家数は、減少傾向が続いています。

図　経営耕地面積、専業農家数の動向



(出典:とこなめの統計)

③工業（製造業）の動向

- ●製造品出荷額は平成 18 年以降に減少に転じ、以降横ばいの状況にあります。
- ●事業所数は減少傾向にあり、従業者数は平成 21 年以降横ばいの状況にあります。
- ●製造品出荷額が多い産業分類は「輸送用機械器具」「窯業・土石製品」「印刷・同関連業」の順となっており、「窯業・土石製品」の割合が高いのが本市の特徴です。

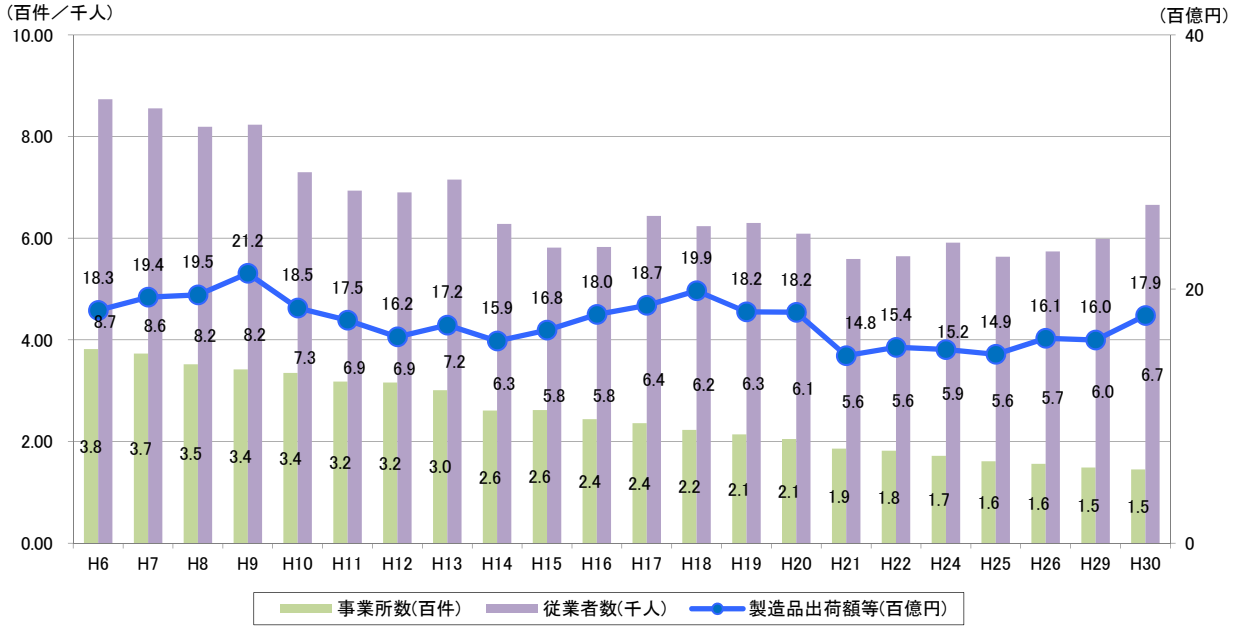
平成 6 年以降の製造品出荷額は、平成 9 年をピークとしてその後減少しましたが、平成 14 年から平成 18 年まで回復に転じました。しかし、平成 19 年以降再び減少に転じ、平成 21 年以降は横ばいの状況となっています。

事業所数は平成 6 年以降減少しており、平成 30 年には平成 6 年の半分以下にまで減少しています。

従業者数は、平成 21 年以降は横ばいの状況にありますが、平成 6 年から平成 30 年にかけて約 2,000 人減少しています。

業種別に本市の製造品出荷額をみると、「輸送用機械器具」「窯業・土石製品」「印刷・同関連業」が占める割合が高くなっています。

図　事業所数、従業者数、製造品出荷額の推移（従業者 4 人以上）

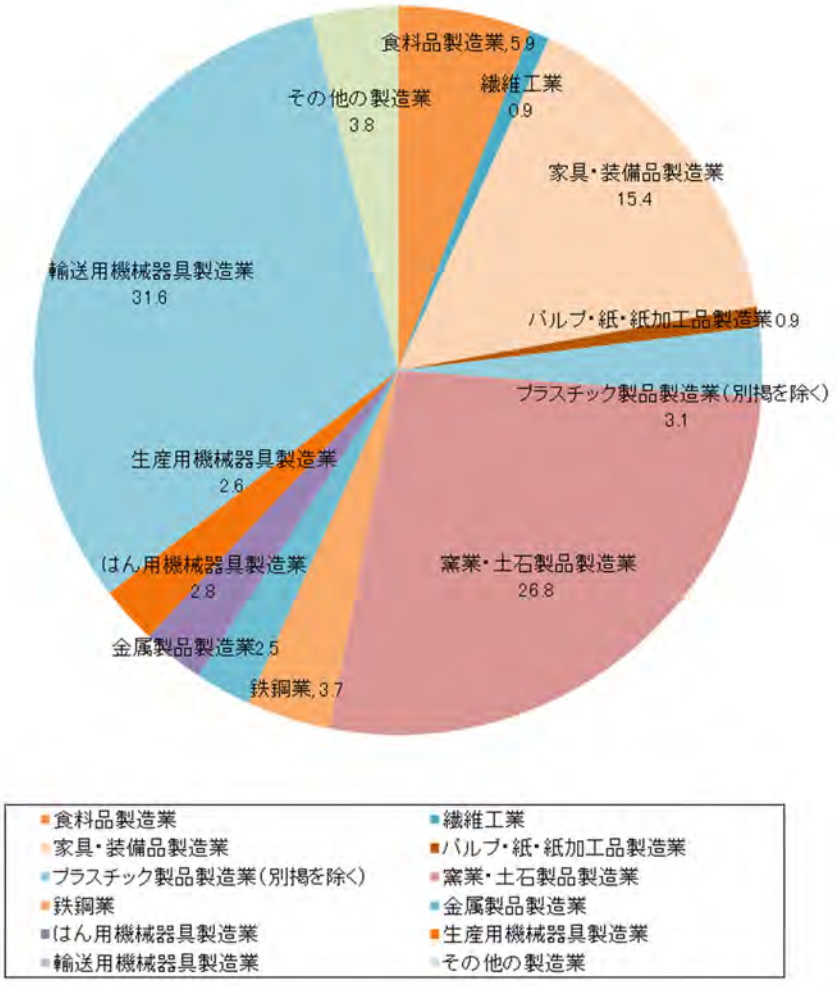


（出典：平成 30 年工業統計調査）

図表　業種別出荷額

産業中分類	製造品出荷額(百万円)
食料品製造業	10,602
繊維工業	1,589
家具・装備品製造業	27,557
パルプ・紙・紙加工品製造業	1,620
プラスチック製品製造業（別掲を除く）	5,526
窯業・土石製品製造業	48,076
鉄鋼業	6,694
金属製品製造業	4,449
はん用機械器具製造業	4,953
生産用機械器具製造業	4,582
輸送用機械器具製造業	56,652
その他の製造業	6,837
合計	179,137

（出典：平成 30 年工業統計調査）



（出典：平成 30 年工業統計調査）

④商業（卸・小売業）の動向

●卸売業、小売業ともに、商品販売額は平成 24 年以降増加傾向にあります。
●卸売業、小売業ともに、商店数、従業者数は減少または横ばい傾向にあります。

卸売業の年間商品販売額は、平成 6 年から 16 年までは横ばいでしたが、平成 24 年にかけて一旦低下した後、大きな上昇を示しています。

商店数と従業者数は、緩やかな減少傾向でしたが、平成 24 年以降は横ばいで推移しています。

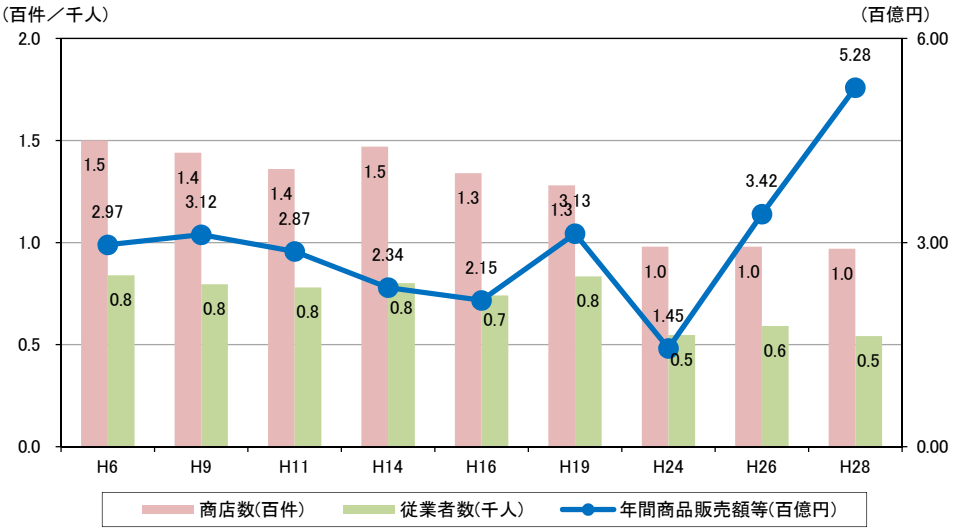
小売業の年間商品販売額は、平成 16 年までは緩やかに減少していましたが、平成 19 年以降は増加に転じ、平成 24 年以降は大きな伸びを示しています。

商店数は減少傾向、従業者数は横ばい傾向でしたが、平成 28 年にかけてはいずれも増加しています。

小売吸引力を周辺都市と比較すると、名古屋市、半田市より低く、東海市とほぼ同じで、大府市、知多市より高い値となっています。

図　商業（卸・小売業）の動向（従業者 4 人以上）

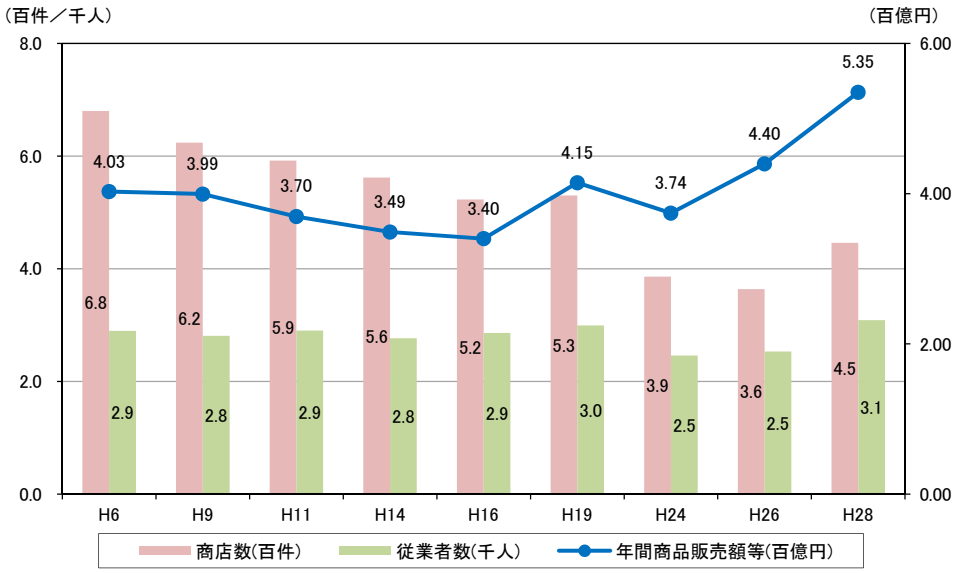
【卸売業】



注）平成 19 年調査と 26 年調査では産業分類、調査方法の大幅な変更があった。また平成 24 年データは経済センサスによるもので、他の年度の商業統計調査と集計対象範囲が異なっている。これらのことから、平成 19、24、26 年の数値の比較はできない。

（出典：商業統計調査（H24 は経済センサス））

【小売業】



（出典：商業統計調査（H24 は経済センサス））

表　小売吸引力の周辺都市比較

	小売年間商品販売額（百万円）	人口	1 人あたり販売額（万円/人）	小売吸引力指数
常滑市	53, 497	56, 547	946, 063	0. 835
名古屋市	3, 475, 606	2, 295, 638	1, 514, 004	1. 337
大府市	77, 711	89, 157	871, 620	0. 770
東海市	105, 677	111, 944	944, 017	0. 834
知多市	43, 461	84, 617	513, 620	0. 454
半田市	135, 016	116, 908	1, 154, 891	1. 020
愛知県	8, 474, 380	7, 483, 128	1, 132, 465	1. 000

（出典：小売年間商品販売額は H28 経済センサス、人口は H27 国勢調査）

注）小売吸引力指数：各市の人口 1 人あたりの小売販売額を県の 1 人あたりの小売販売額で除したもの。地域が買物客を引き付ける力を表す指標。 指数が 1.00 以上の場合は、買物客を外部から引き付け、1.00 未満の場合は、外部に流出しているとみることができる。

⑤観光の動向

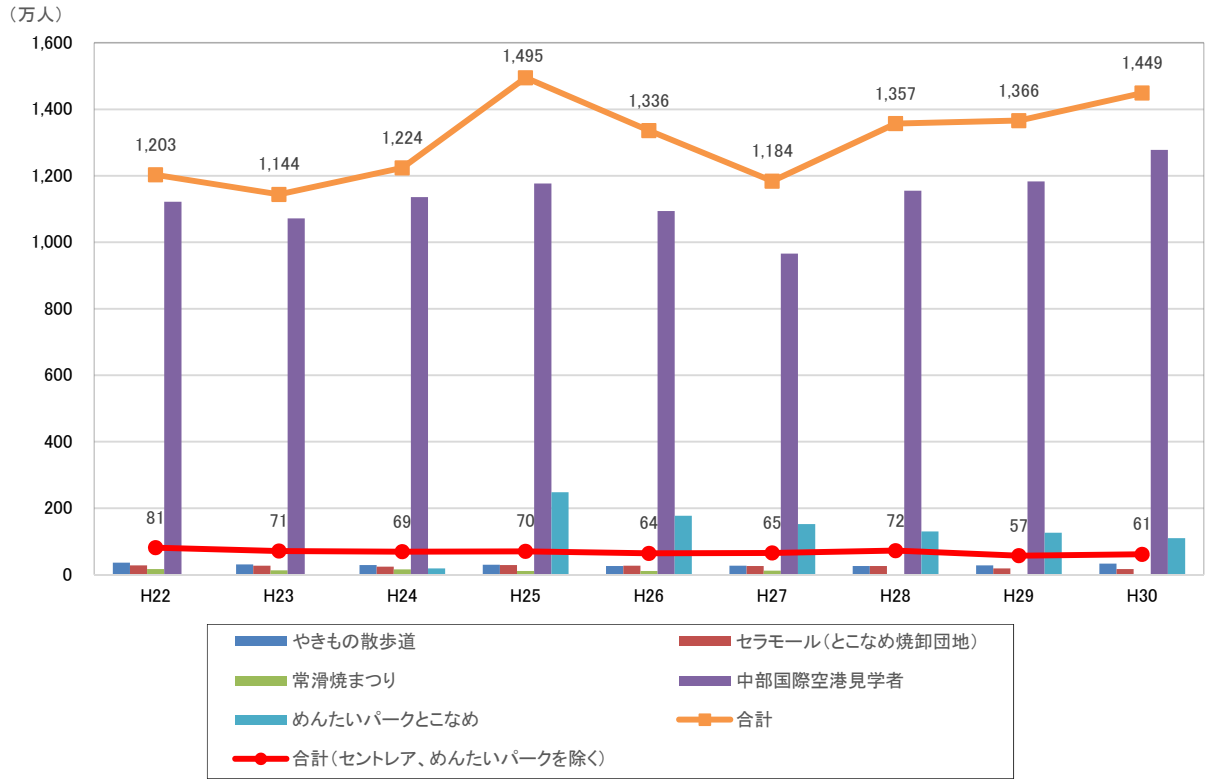
- ●観光入込客数の多くは「中部国際空港」であり、近年は「めんたいパークとこなめ」の観光客数が多い状況です。
- ●本市の特徴的な観光資源であるやきもの関連の観光客数は減少傾向にありましたが、近年「やきもの散歩道」では増加傾向に転じています。

平成 22 年以降の観光入込客数は、平成 25 年以降は減少傾向でしたが、平成 27 年以降は増加傾向に転じ、平成 30 年では約 1,449 万人となっています。そのうち、約 1,278 万人は中部国際空港、約 110 万人は平成 24 年にオープンした「めんたいパークとこなめ」への来訪者であり、大半を占めています。

旧来からの、やきもの散歩道、セラモール、常滑焼まつりについては、平成 22 年以降いずれも観光客数は減少傾向にありましたが、やきもの散歩道は平成 28 年以降、増加傾向に転じています。

図表　観光入込客数の動向

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
やきもの散歩道	357,969	311,127	292,660	297,498	263,380	274,318	260,712	280,836	332,188
セラモール（とこなめ焼卸団地）	277,900	267,100	240,800	291,993	274,048	258,879	256,472	194,821	167,844
常滑焼まつり	168,000	134,000	158,000	112,000	108,000	116,000	200,000	100,000	110,000
中部国際空港見学者	11,224,000	10,724,000	11,361,000	11,766,000	10,941,000	9,664,400	11,552,000	11,830,000	12,784,000
めんたいパークとこなめ	–	–	189,346	2,483,620	1,773,094	1,524,761	1,298,363	1,257,854	1,098,735
合計	12,027,869	11,436,227	12,241,806	14,951,111	13,359,522	11,838,358	13,567,547	13,663,511	14,492,767



注）平成 22～24 年 11 月までは「めんたいパークとこなめ」は含まれていない。

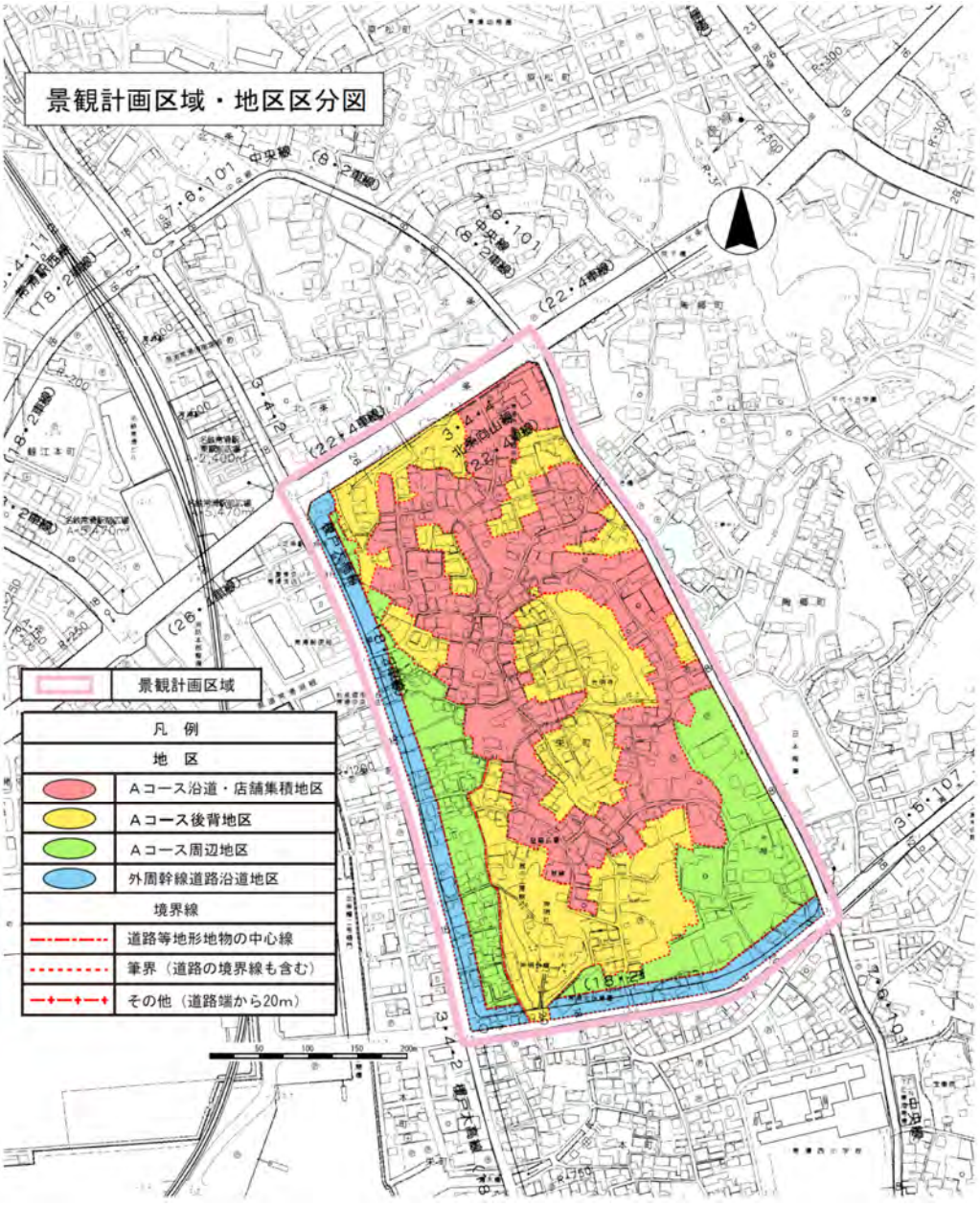
（出典：愛知県観光レクリエーション利用者統計）

「やきもの散歩道」については、平成 22 年に景観法に基づき「常滑市やきもの散歩道地区景観計画」が策定されており、「焼き物・ものづくりが息づくまちの継承を図る」「焼き物の町としての景観保全を図る」「迅速な緊急活動ができる町への改善を図る」「景観保全との調和に配慮しつつ居住環境の改善を図る」を基本方針として、景観保全に向けた取り組みが進められています。

レンガ造りの煙突・窯

窯屋を活用した店舗

やきものを使った道、擁壁



（６）都市施設

①都市計画道路の整備状況

●知多横断道路等の中部国際空港関連の道路整備は進んでいますが、市北部を中心に未整備区間が残っています。

●市北部では西知多道路の整備が予定され、市内に(仮)青海 IC、(仮)多屋 IC の整備が予定されています。

本市の都市計画道路は、24 路線、総延長 144,290ｍが指定されています。都市計画道路の整備状況は、中央部の中部国際空港付近では整備が進んでいますが、特に市北部の都市計画道路では未整備区間が残る状況です。

また、市北部では西知多道路の整備が予定され、市内に(仮)青海 IC、(仮)多屋 IC の整備が予定されています。

表　都市計画道路一覧表

(ア)県決定分　11路線

番号	路線名	延長（m）	車線数	幅員（m）	施行状況（H30.4.1現在）
1・3・5	知多横断道路	5,070	4	25	全線改良済
1・3・6	西知多道路	3,670	4	23.5	―
3・4・4	知多西部線	15,180	4	21	8,108m改良済　6,500m暫定・概成供用
3・4・8	常滑半田線	3,760	2	20	2,300m改良済　1,460m暫定・概成供用
3・4・15	榎戸大高線	11,100	2	16	141m改良済　8,985m暫定・概成供用
3・5・16	大野久米線	3,980	2	12	2,830m改良済　1,000m暫定・概成供用
3・5・19	岡田蒲池線	3,550	2	12	3,340m改良済
3・4・22	北条向山線	4,830	2	16	全線改良済
3・4・23	古場武豊線	2,880	2	16	全線改良済
3・4・28	東海知多線	210	2	16	全線改良済
3・1・30	浜田線	2,890	4	55	全線改良済

（イ）市決定分　13路線

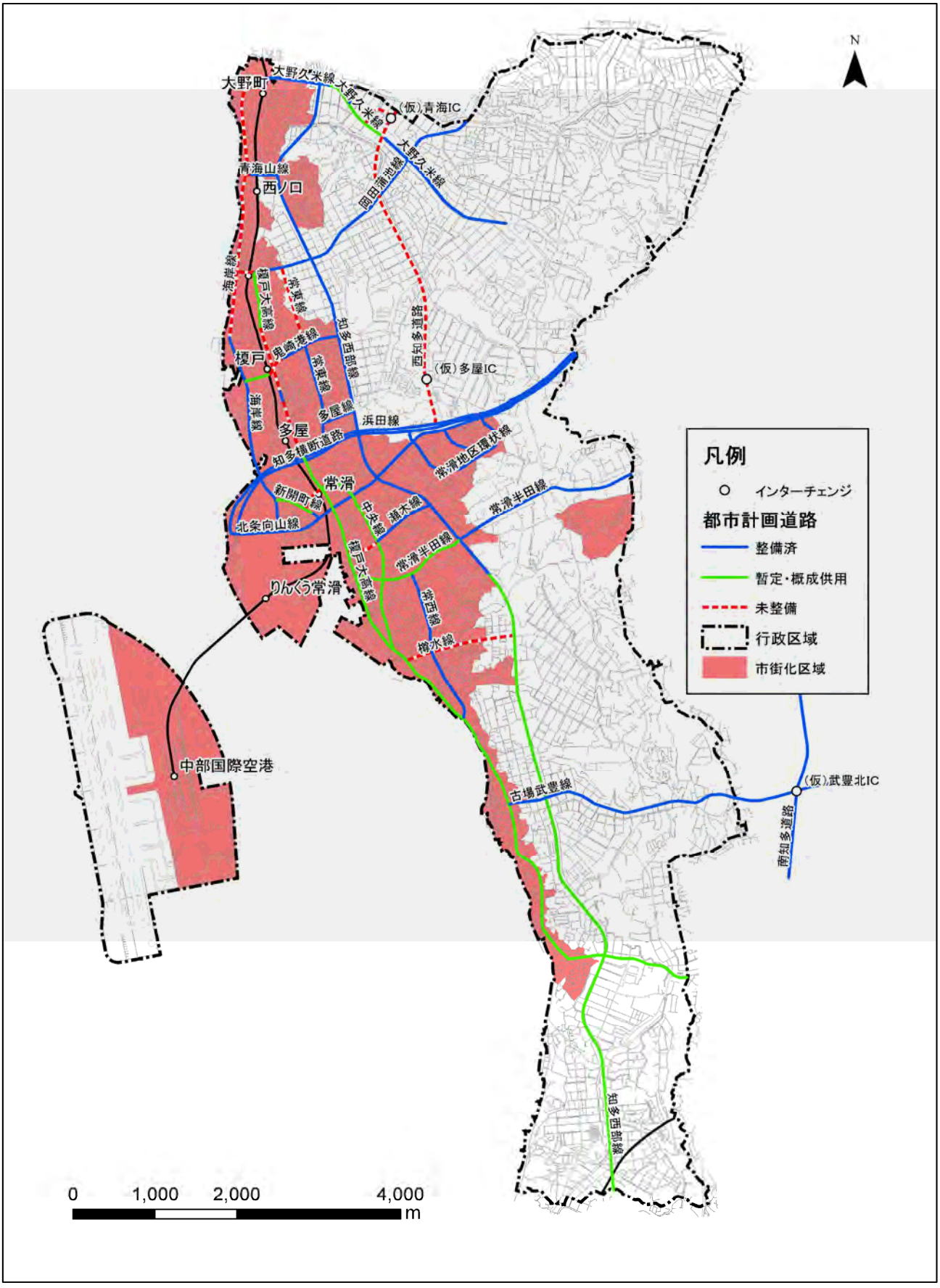
番号	路線名	延長（m）	車線数	幅員（m）	施行状況（H30.4.1現在）
3・5・251	海岸線	5,700	2	12	2,436m改良済
3・5・252	青海山線	370	2	12	307m改良済
3・5・253	常東線	2,290	2	12	1,254m改良済
3・4・254	鬼崎港線	1,300	2	16	740m改良済　260m暫定・概成供用
3・4・255	新開町線	570	2	18	90m改良済　400m暫定・概成供用
3・5・256	瀬木線	1,170	2	12	790m改良済
3・4・257	多屋線	380	2	20	全線改良済
3・4・258	常滑地区中央線	540	2	20	全線改良済
3・4・259	常滑地区環状線	1,660	2	20	全線改良済
3・4・260	常滑駅西線	300	2	18	244m改良済　56m暫定・概成供用
3・5・261	常西線	1,930	2	12	全線改良済
3・5・262	樽水線	1,360	2	12	―
7・6・251	中央線	2,540	2	8	―　2,540m暫定・概成供用

注）暫定供用：道路用地が計画幅員のとおり確保されているが、計画のとおり完成せず、一般の通行の用に供している都市計画道路（車線数が計画に満たないもの、立体交差計画のものを平面交差で供用したもの）

概成供用：完成供用及び暫定供用以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2/3 以上又は 4 車線以上の幅員を有する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路

（出典:平成 31 年度市政概要）

図　都市計画道路の整備状況



（出典：都市計画基礎調査）

②都市公園等の整備状況

- ●33 箇所、52.72ha の都市計画公園等がありますが、その内、街区公園等の身近な公園が徒歩圏にない地域がみられます。
- ●常滑地域等の古くからの市街地や市北部・南部の市街地の一部では、街区公園等が不足しているものの、農村公園や児童遊園等の身近な公園により補完されています。

本市の都市公園は、運動公園 1 か所、総合公園 2 か所、近隣公園 3 か所、街区公園 26 箇所及び都市計画墓園 1 箇所の計 33 箇所、52.72ha が供用されており、未供用の公園は常滑公園(総合公園)のみとなっています。

総合公園は市の南北に 1 か所ずつ、運動公園は市の中央東に 1 か所あり、配置バランスが取れていますが、近隣公園、街区公園は市の中心部付近に集中的に配置されており、南部には存在しません。また、公園の誘致距離でみると、公園の利用圏となっていない地域が残されています。

ただし、本市では、都市公園の他に、主に公園の利便性が低い市街地で、児童遊園やちびっこ広場、市街化調整区域で農村公園を整備しており、都市公園を補完する公園整備を進めてきました。

表 都市公園の整備状況

都市公園（運動公園）

公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
大曽公園	17.4	17.4	昭和45年12月16日

都市公園（総合公園）

公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
桧原公園	15.7	15.7	昭和47年11月24日
常滑公園	14.8	3.5	平成元年08月11日

都市公園（近隣公園）

公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
城山公園	2.1	2.1	昭和47年11月24日
北条公園	2.7	2.7	平成15年12月8日
多屋公園	1.0	1.0	平成16年11月25日

都市公園（街区公園）

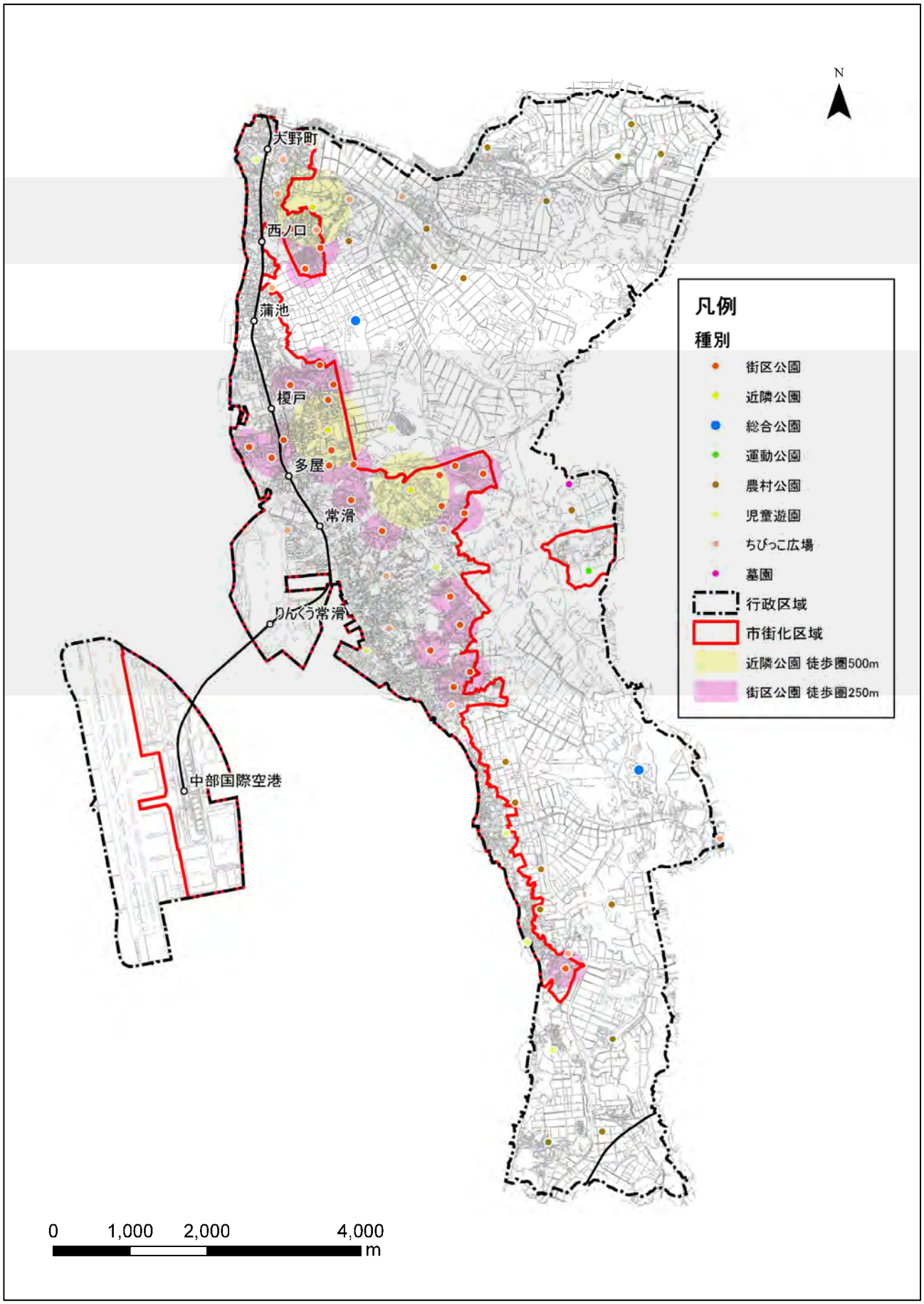
公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
みたけ公園	0.71	0.71	昭和48年4月7日
本郷公園	0.25	0.25	平成5年12月1日
榎戸公園	0.21	0.21	平成5年12月1日
板橋公園	0.16	0.16	平成5年12月1日
新浜東公園	0.19	0.19	平成5年12月1日
新浜中央公園	0.39	0.39	平成5年12月1日
新浜西公園	0.15	0.15	平成5年12月1日
原松公園	0.14	0.14	平成5年12月1日
井戸田公園	0.2	0.2	平成5年12月1日
西御堂公園	0.1	0.1	平成5年12月1日
大鳥公園	0.2	0.2	平成16年11月25日
大和公園	0.1	0.1	平成16年11月25日
森西公園	0.17	0.17	平成16年11月25日
錦公園	0.18	0.18	平成16年11月25日
かじまのおおきい公園	0.46	0.46	平成28年3月31日
かじまのちいさい公園	0.18	0.18	平成28年3月31日
やまもも公園	0.25	0.25	平成28年3月31日
どんぐり公園	0.66	0.66	平成28年3月31日
ねむのき公園	0.84	0.84	平成28年3月31日
きざくら公園	0.18	0.18	平成28年3月31日
しだれ公園	0.41	0.41	平成28年3月31日
千代ケ丘公園	0.11	0.11	平成28年3月31日
見晴らし公園	0.35	0.35	平成28年3月31日
かもとり坂公園	0.17	0.17	平成28年3月31日
ふかま公園	0.6	0.6	平成28年3月31日
朝陽ケ丘公園	0.26	0.26	平成28年3月31日

墓園

名称	面積	施行状況	都市計画決定日
第2号高坂墓園	5.6	（一部供用）2.7	昭和48年6月1日

（出典：常滑市）

図　都市公園の分布状況



（出典：都市計画基礎調査）

③下水道の整備状況

●市街化区域及び周辺を計画区域としている公共下水道は、本市中央部では整備が完了していますが、南部、北部では未整備です。

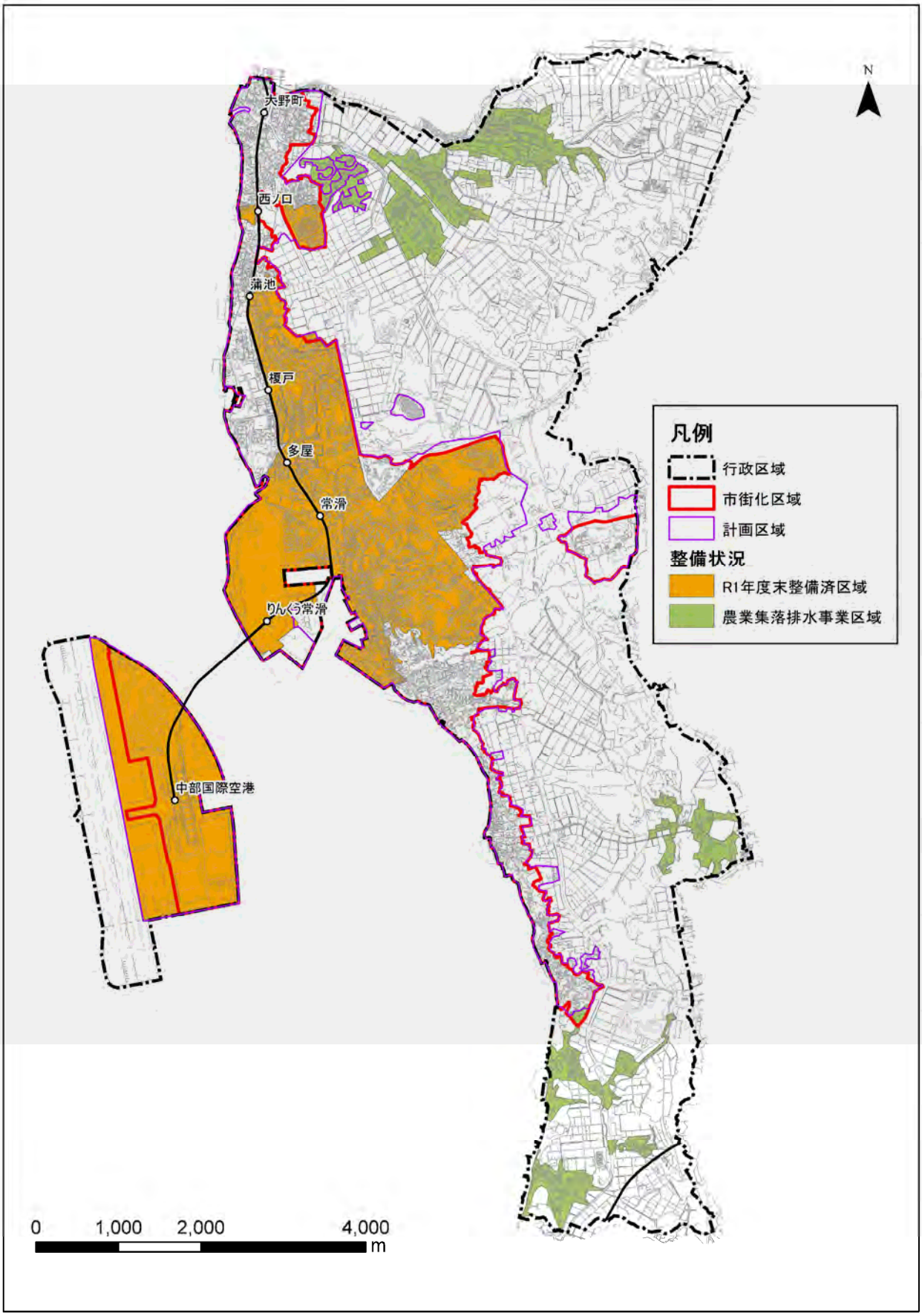
●北部及び南部の市街化調整区域内の集落地等では、農業集落排水事業が整備されています。

公共下水道は、市街化区域全体及び隣接する市街化調整区域の集落等を計画区域として整備が進められています。

現在、本市中央部の常滑駅を中心とした旧市街地及び新しく整備された住宅団地、中部国際空港において整備が完了しており、中心部から順次整備が進められていますが、南部、北部の市街化区域では未整備です。

また、北部及び南部の市街化調整区域内の集落地等では、農業集落排水事業が整備されており、今後は各施設の機械設備等の更新化が実施されます。

図　公共下水道の整備状況（汚水）



（出典：常滑市）

（７）市街地整備

①土地区画整理事業の施行状況

- ●17 地区、262.19ha（市街化区域面積の 16.2%）の土地区画整理事業が実施されています。
- ●土地区画整理事業施行地区は、ほとんどが市の中央部及び主要幹線道路近辺に立地しています。
- ●土地区画整理事業により都市基盤が整備された地区が増加している一方、都市基盤が未整備で、狭あい道路が多く、災害時の危険が高い市街地や集落地も多く残されています。

本市では、17 地区、262.19ha の土地区画整理事業が実施または実施中であり、これは市街化区域面積の 16.2%を占めており、現在施行中の土地区画整理事業は 2 地区 53.4ha です。

土地区画整理事業施行地区の分布は、常滑駅周辺及び知多横断道路沿道に多く、その他も多くが国道 155 号及び国道 247 号等の主要幹線道路近辺に立地しています。

土地区画整理の施行者は、組合が 11 地区、常滑市が 3 地区、UR(都市再生機構)が 1 地区、個人が 1 地区となっています。

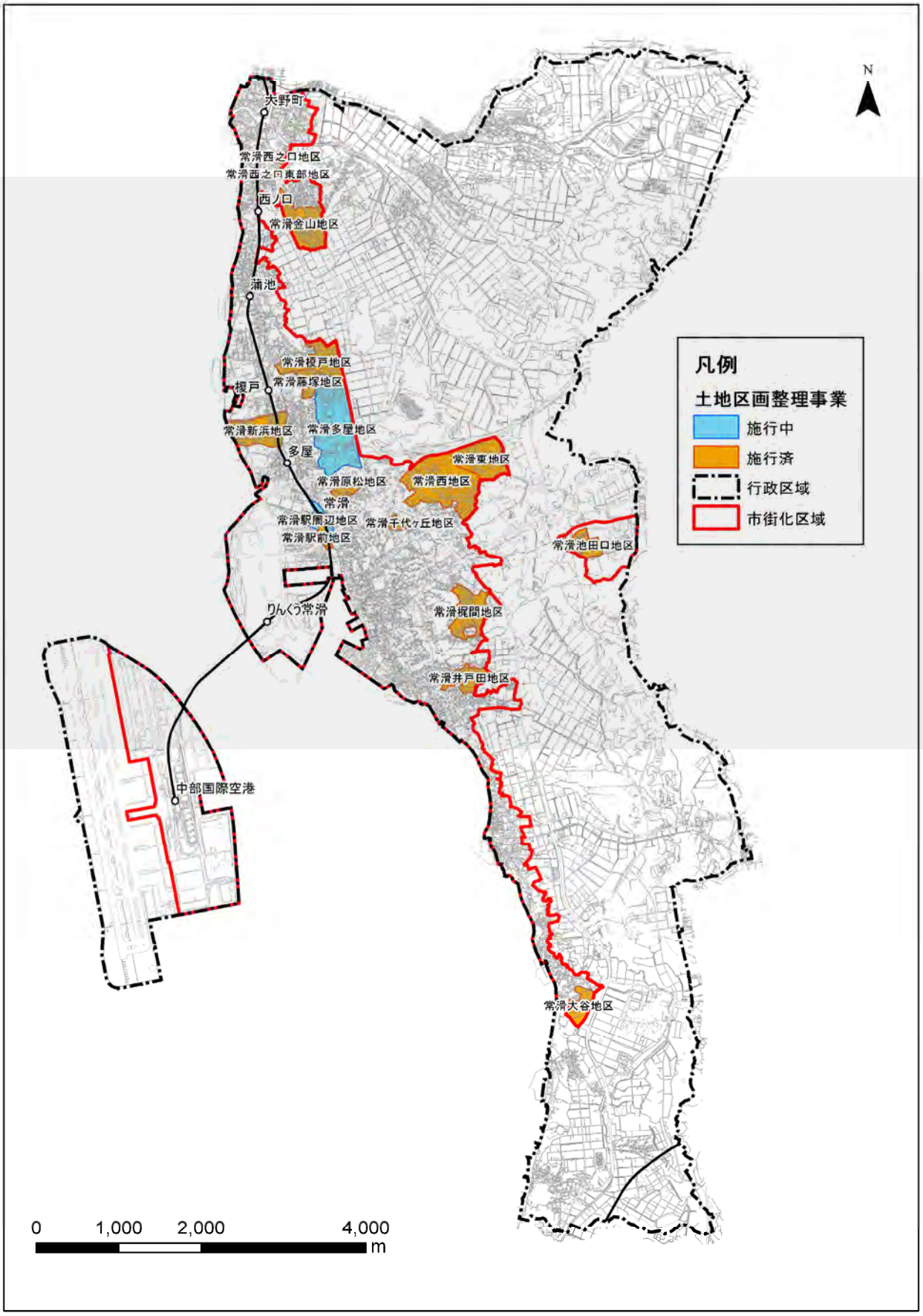
上記のように、土地区画整理事業等の都市基盤整備事業により、順次道路等の都市基盤が整った市街地が形成されている一方、都市基盤整備事業等が未整備な市街地や集落地では、幅員４ｍ未満の狭あい道路が多くかつ木造建築物等が密集した、災害時の危険性が高い地域が多く残っています。

表　土地区画整理事業実施状況（青色は施行中）

名称	施行者	施行面積（ha）	施行期間（年度）	総事業費（百万円）
常滑西之口地区	組合	1.9	S54～S56	162
常滑西之口東部地区	組合	0.8	H11～H14	217
常滑金山地区	組合	23.4	H12～H24	6,721
常滑榎戸地区	組合	20.6	S60～H5	2,478
常滑多屋地区	組合	48.0	H13～R2	14,150
常滑藤塚地区	組合	7.7	S48～S53	396
常滑新浜地区	組合	22.3	S55～S60	1,803
常滑西地区	UR	49.0	H15～H23	12,009
常滑東地区	常滑市	22.3	H15～H28	4,263
常滑原松地区	組合	4.6	S57～H2	765
常滑駅周辺地区	常滑市	5.4	H15～R6	4,330
常滑駅前地区	常滑市	4.2	S57～H 元	804
常滑千代ヶ丘地区	組合	3.6	H5～H23	915
常滑池田口地区	個人	9.3	S42～S43	10
常滑梶間地区	組合	20.9	H10～H18	3,616
常滑井戸田地区	組合	9.6	S56～H3	1,087
常滑大谷地区	組合	8.6	H9～H30	1,186

（出典：常滑市）

図　土地区画整理事業の施行状況



（出典：常滑市）

②地区計画の指定状況

●中部国際空港関連の地区および関連して整備された住宅団地の 3 地区で地区計画が指定されています。

市街化区域内のりんくう地区、常滑駅周辺地区、常滑地区の３か所で地区計画が指定されています。

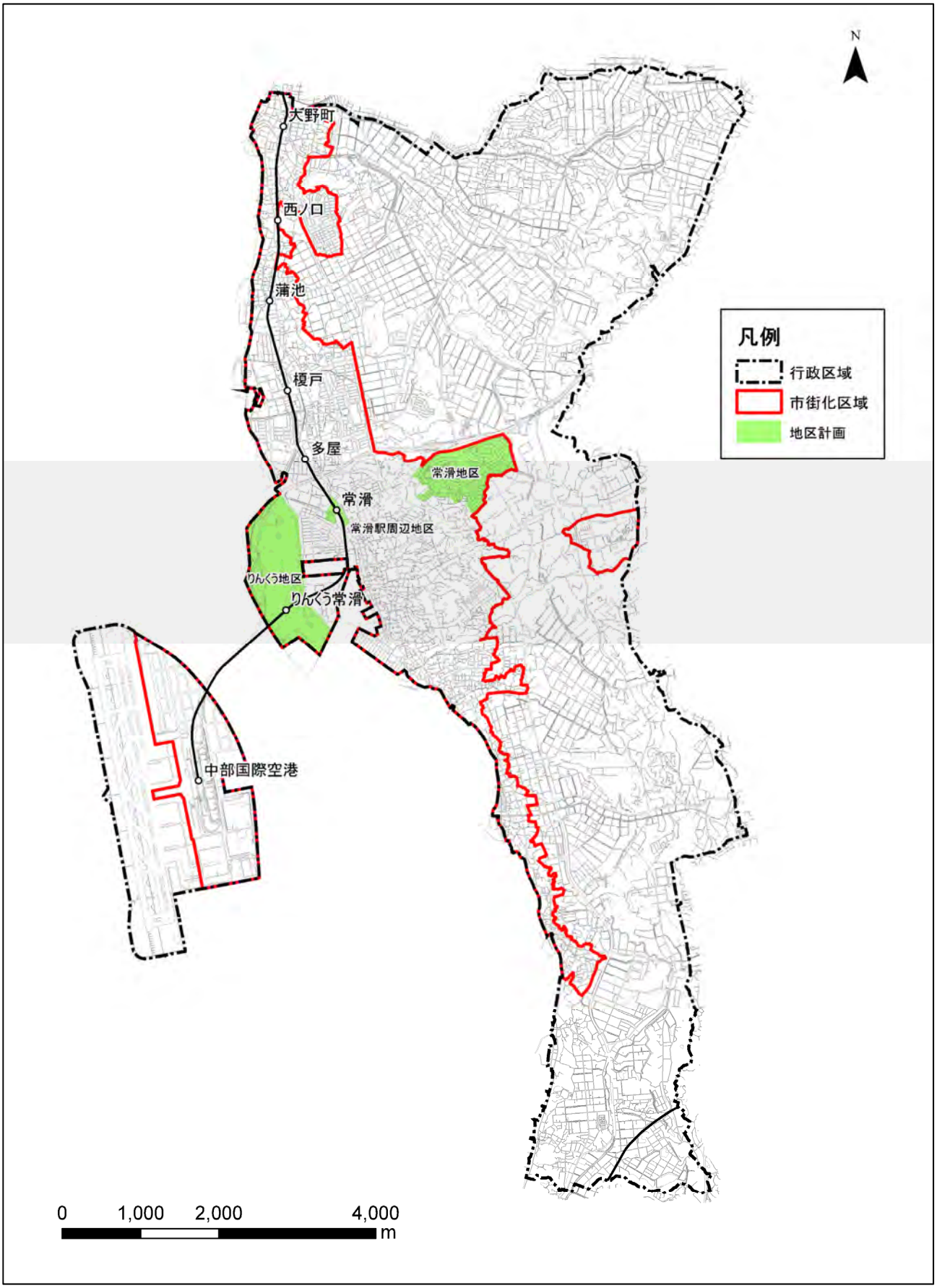
りんくう地区、常滑駅周辺地区については、本市の玄関口としてふさわしい地区を維持するための地区計画が定められており、常滑地区は、中部国際空港に合わせて整備された住宅団地について、常滑市の地場産業であるやきもの関連施設と住機能が調和した「住・陶の複合した街並み」の形成を図りながら、周辺の緑地や農地との調和を図り、緑豊かなゆとりある住宅市街地への誘導を図ることを目的とした内容が定められています。

表 地区計画の決定状況

名称	常滑地区計画	常滑駅周辺地区計画	りんくう地区計画
決定年次	平成29年	平成29年	平成29年
面積	約71.3ha	約5.4ha	約123.2ha
地区計画の目標	本地区は、市中央部の豊かな自然に囲まれるとともに、やきもの関連施設の集積がみられる丘陵地に位置し、中部国際空港の開港に伴い必要となる住機能等を支援するため、土地区画整理事業を実施した地区である。 また、知多横断道路（セントレアライン）のインターチェンジや県道碧南半田常滑線に隣接し、沿道サービス施設の立地に優れている地区でもある。 このため、地区計画を定めることにより、常滑市の地場産業であるやきもの関連施設と住機能が調和した「住・陶の複合した街並み」の形成を図りながら、周辺の緑地や農地との調和を図り、緑豊かなゆとりある住宅市街地への誘導を図ることを目標とする。	常滑駅周辺地区は、都市拠点機能の向上を目指して常滑駅周辺土地区画整理事業を実施中であり、地区計画により常滑市の中心市街地としてふさわしい賑わいと活力のある安全で快適なまちの形成を目標とする。	りんくう地区は空港と常滑市街地をつなぐ地区として、人や物の流れが活発となるまちの形成を目標とする。
土地利用の方針	本地区を細分化してそれぞれ次の方針により土地利用を誘導する。 1 住宅地区（A） 低層の戸建住宅を主体としたゆとりある落ち着いた居住環境の形成を目指した土地利用と、知多横断道路や県道碧南半田常滑線の沿道といった地域特性を活かしつつ、沿道サービス施設の立地を誘導する市街地環境の形成を目指した土地利用を図る。 2 公共公益施設地区（B） 公共公益施設地区は医療施設等公共公益施設の立地を図る地区としてゆとりある落ち着いた環境の形成を目指した土地利用を図る。 3 準工業連担地区（C） 隣接した既成市街地の土地利用との融合を図る。 4 住・陶複合地区（D） 居住環境と地場産業であるやきもの関連施設との調和を図り、住・陶の複合した街並みの形成を目指す。	健全で合理的な土地利用を促進し、駅周辺地区にふさわしい商業・業務機能を適切に立地誘導する。	当該地区を、「空港対岸部 A 地区」及び「空港対岸部 B 地区」に区分し、りんくう町にふさわしい都市機能を適切に立地誘導する。

（出典：常滑市）

図　地区計画の指定状況



（出典：常滑市都市計画図）

③市街化調整区域の開発動向（開発許可及び建築許可）

●開発許可は年平均 6 件程度で、そのほとんどは住宅用途です。
●開発許可は、集落地以外でも、毎年一定程度の開発が進む状況がみられます。
●商業の開発許可は市の中部から南部にかけて分散してみられます。

平成 19 年度から 25 年度の間の市街化調整区域の開発許可件数は 42 件であり、年間 6 件程度の開発許可が行われています。

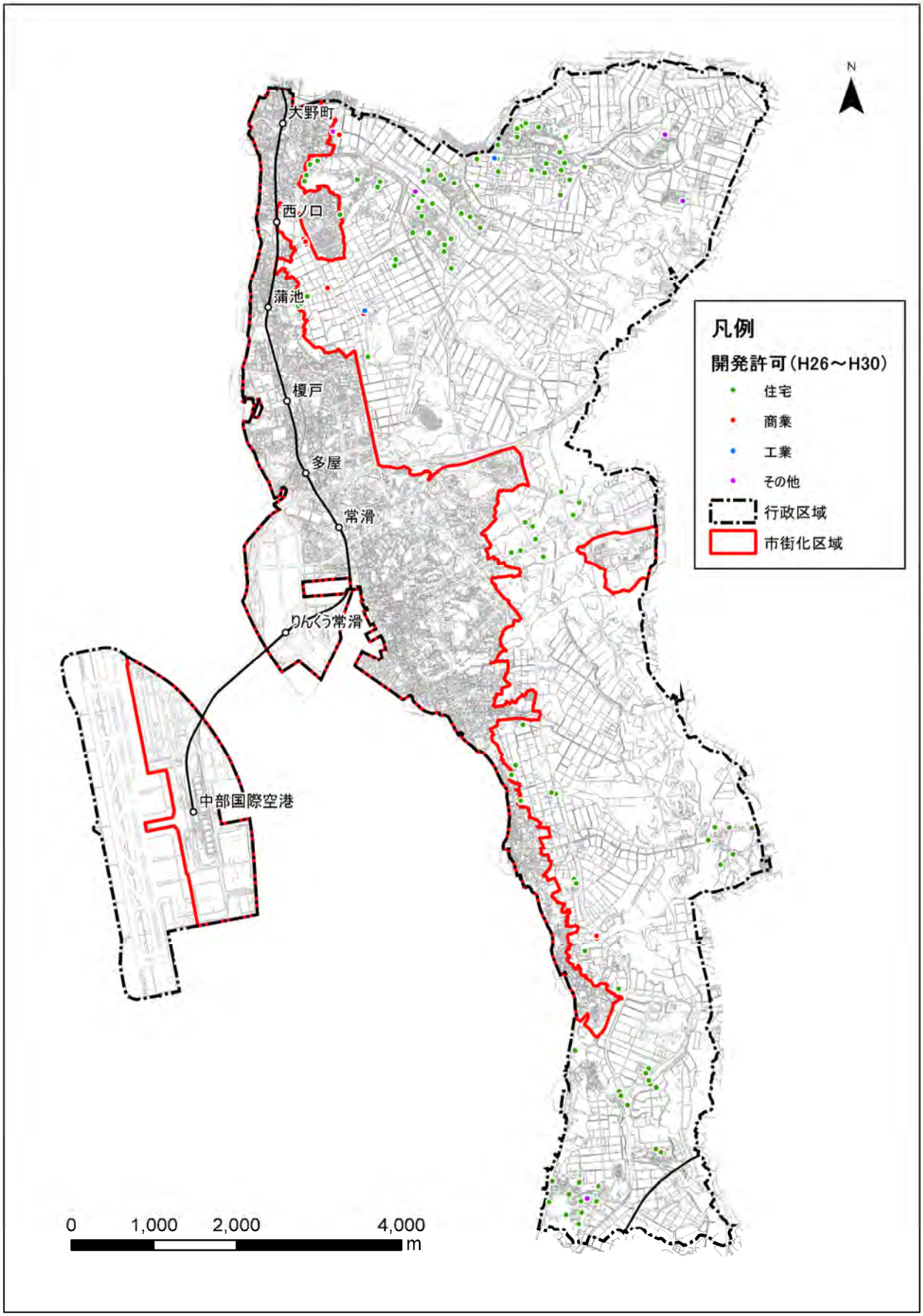
開発許可の大半である 36 件は住宅であり、商業が 5 件、工業が 1 件となっています。分布をみると、住宅の開発許可は北部の集落地周辺にまとまってみられるほか、中部から南部の一帯に分散してみられます。商業の開発許可は、中部から南部に分散してみられ、1 件当たりの平均規模は 1,000 ㎡程度となっています。

表　市街化調整区域の開発許可件数

区分	年度	住宅		商業		工業		観光レクリエーション施設		その他		総数	
		件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）
開発許可	2007（H19）	4	1,477	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1,477
	2008（H20）	6	1,752	2	1,209	0	0	0	0	0	0	8	2,961
	2009（H21）	5	1,300	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1,300
	2010（H22）	6	2,426	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2,426
	2011（H23）	2	538	1	500	0	0	0	0	0	0	3	1,038
	2012（H24）	5	1,628	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1,628
	2013（H25）	8	2,904	2	3,010	1	999	0	0	0	0	11	6,913
	合計	36	12,025	5	4,719	1	999	0	0	0	0	42	17,743

（出典：都市計画基礎調査）

図　市街化調整区域の開発動向（開発許可及び建築許可）



（出典：都市計画基礎調査）

④住宅等の新築動向

●建物の新築件数は 2,305 件で、この 9 割以上は住宅系用途です。
●住宅系用途の建物は市街化区域に広く分散して新築されており、商業系用途はりんくう町をはじめとする市域中央部に多くみられます。

平成 24 年から平成 28 年の新築建築物の件数は 2,305 件であり、このうちの 2,115 件、約 91.8%は住宅系用途です。また、住宅系用途の新築は、1,919 件、約 90.7%が市街化区域内での新築です。

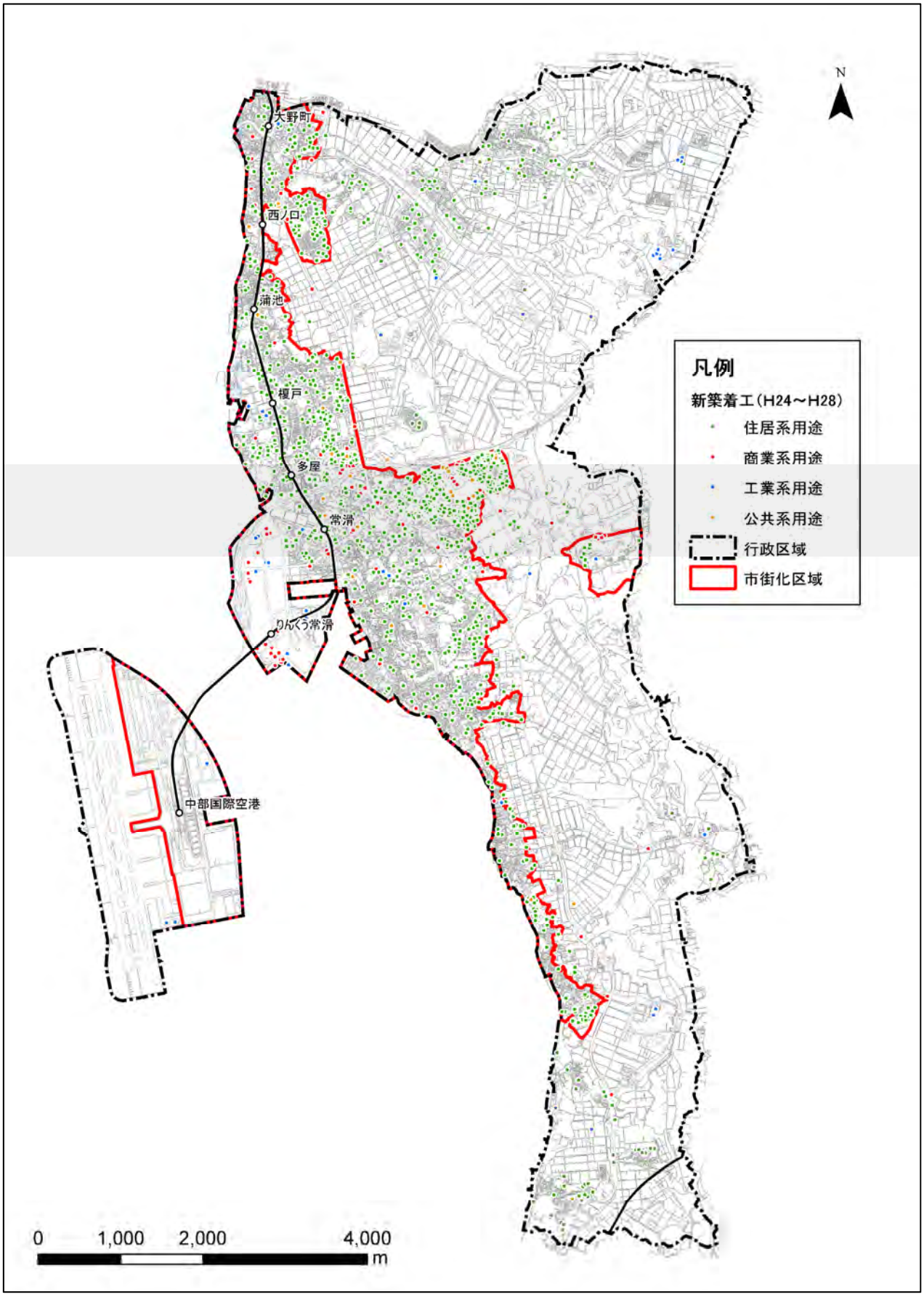
用途別に分布をみると、住宅系用途はりんくう町近郊を除き、市街化区域内に広く分散しています。商業系用途はりんくう町をはじめとする市域中央部に多くみられます。

表 新築建築物件数(H24-H28)

区分	住宅系用途	商業系用途	工業系用途	公共系用途	合計
市街化区域	1,919	102	22	31	2,074
市街化調整区域	196	9	23	3	231
合計	2,115	111	45	34	2,305

(出典:都市計画基礎調査)

図　新築建築物の分布(H24-28)



(出典:都市計画基礎調査)

（８）交通・市民流動

①鉄道・バスの利用状況

●鉄道は、中部国際空港駅、りんくう常滑駅で利用者数が増加傾向にあります。
●市北部をはじめ、バスが運行されていない地域があります。
●バス利用者数は、ここ数年は増加傾向にあります。

（鉄道）

名古屋鉄道常滑線・空港線が名古屋駅から中部国際空港駅を結んでおり、中部国際空港駅の乗車人員は空港開港時に 500 万人を超えた後、平成 22 年には 400 万人を割りましたが、その後は増加しています。また、りんくう常滑駅も、周辺の大型ショッピングセンター開店等により平成 27 年以降増加しています。

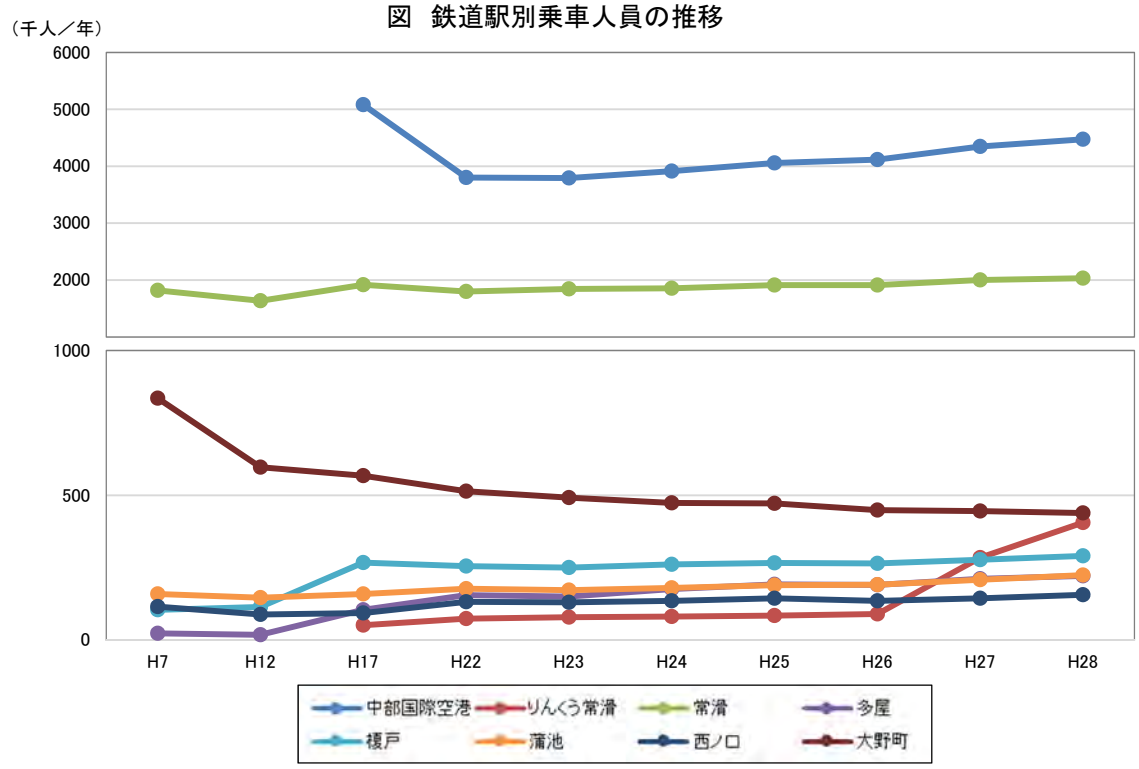
一方で、常滑駅が乗車人員約 200 万人でほぼ横ばい傾向であることをはじめ、市内の多くの駅の乗車人員は横ばいか減少の傾向にあります。

（バス）

常滑駅及び空港東方面と常滑市南部の海岸沿い、飛香台の住宅団地、やきもの散歩道、窯業センターをそれぞれ結ぶ路線として、知多バスが運行しています。平成 25 年までは利用者が減少していましたが、それ以降は利用者数が増加する傾向にあります。

北部は、北部バス（市営）が運行されていますが、非常に限られた地域のみの運行であり、バスが運行されていない市街地や集落地が面的に残されています。利用者数は、平成 28 年と平成 29 年の比較のみですが、増加しています。

図　鉄道駅別乗車人員の推移

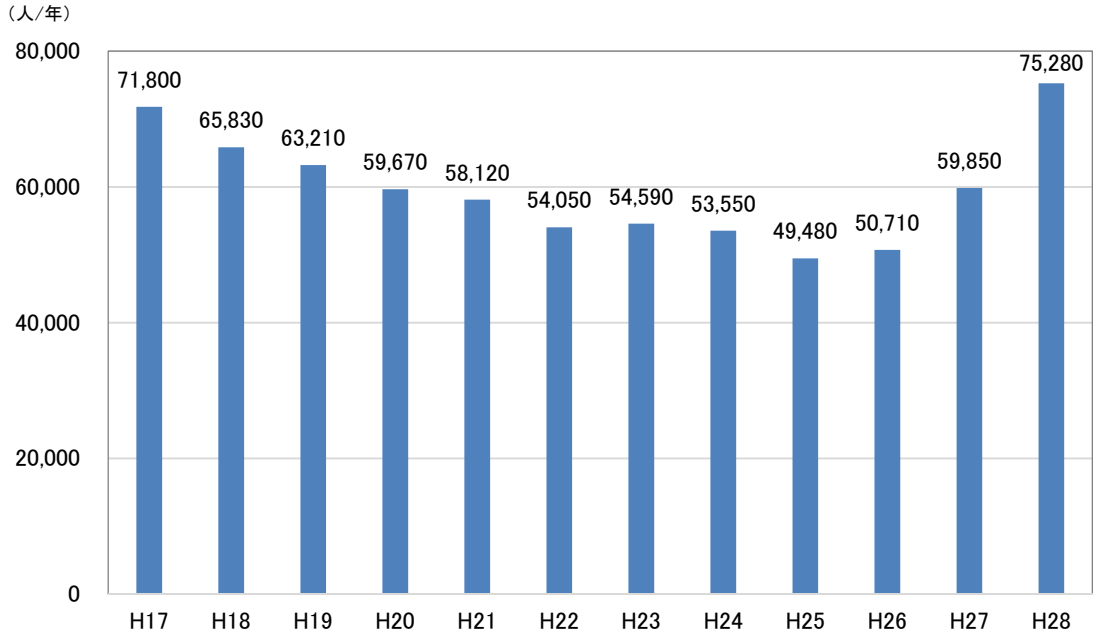


※H17.1.29 から常滑～中部国際空港間開通

※H7～17 は５年間隔、H21 以降は毎年

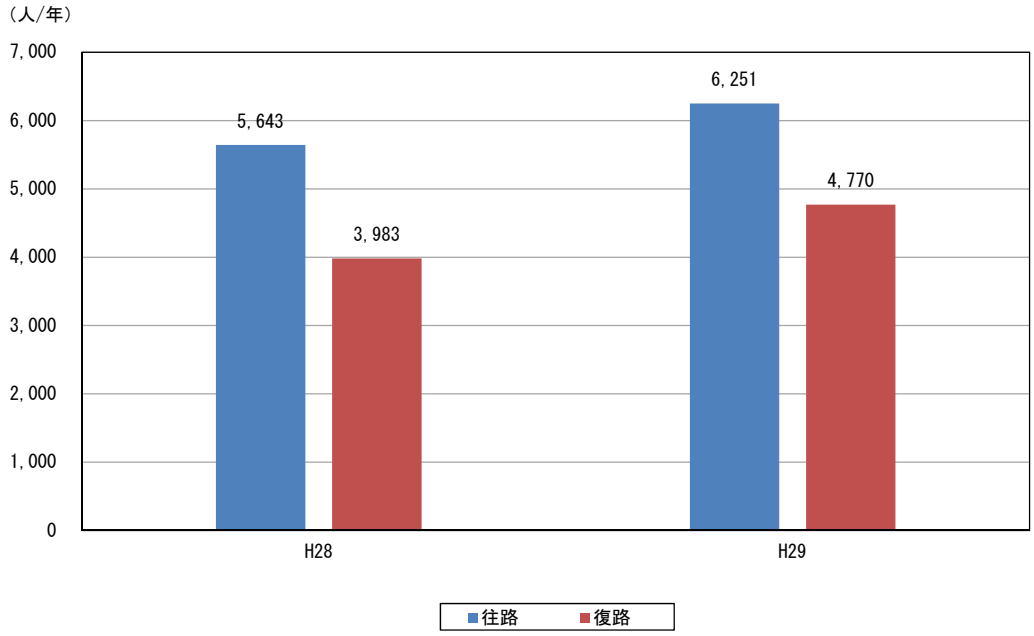
（出典:とこなめの統計・H25 愛知県都市計画基礎調査）

図　常滑駅の知多バス乗車人員



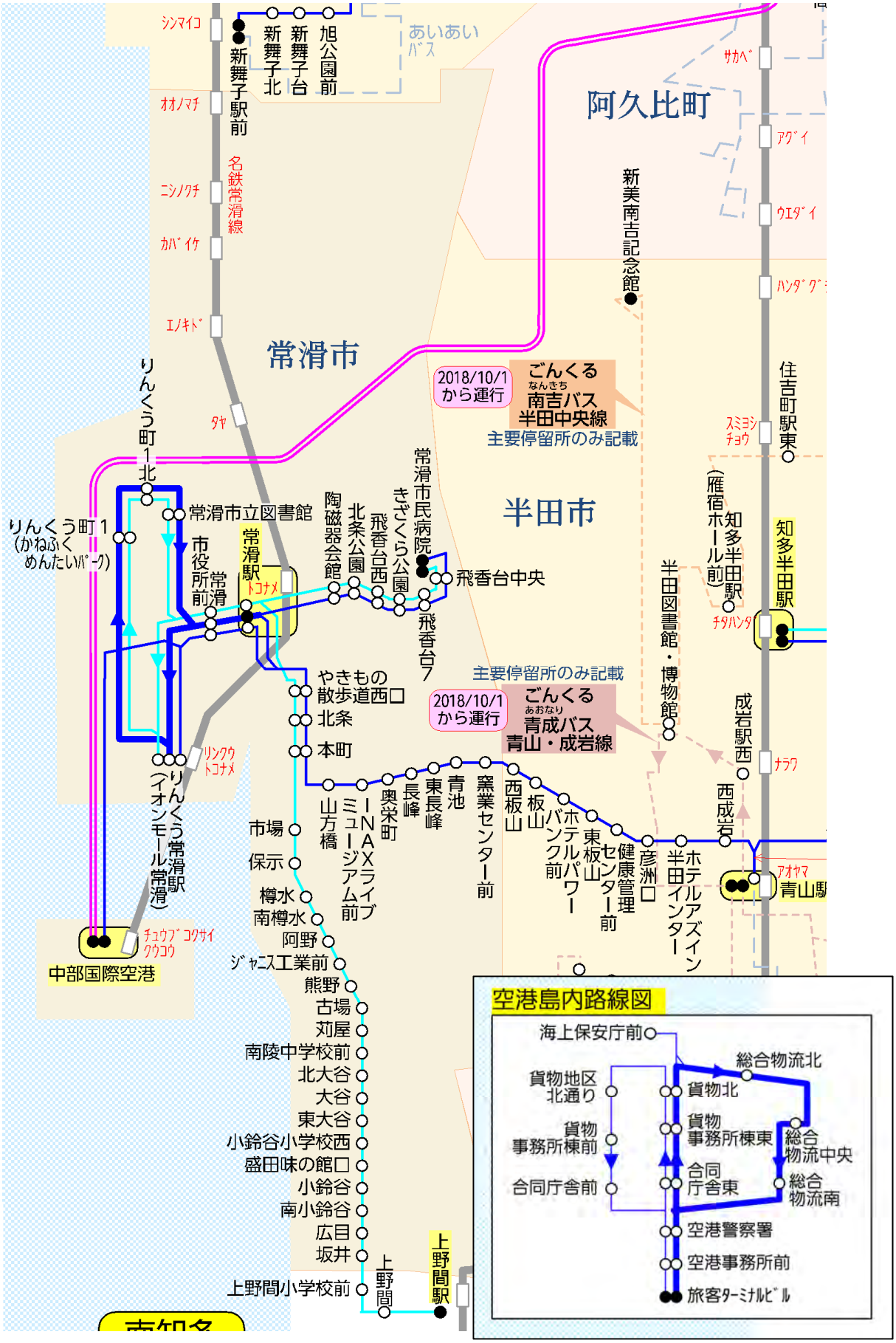
（出典：とこなめの統計）

図　常滑市「北部バス」の乗車人員



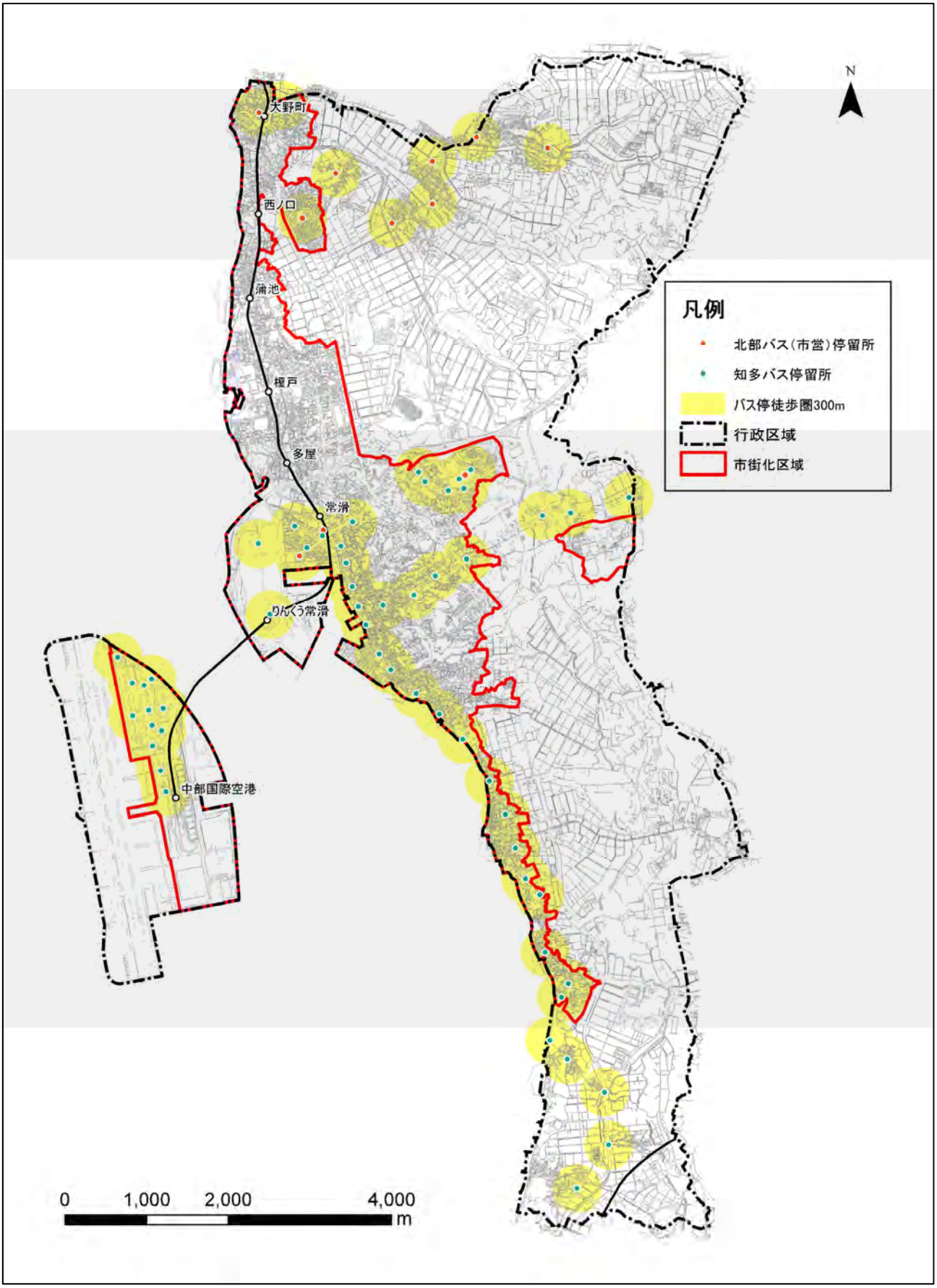
（出典：とこなめの統計）

図　バス路線図（知多バス）



（出典：路線図ドットコム HP）

図　常滑市バス停位置図



（出典：常滑市）

②駅端末交通手段の状況

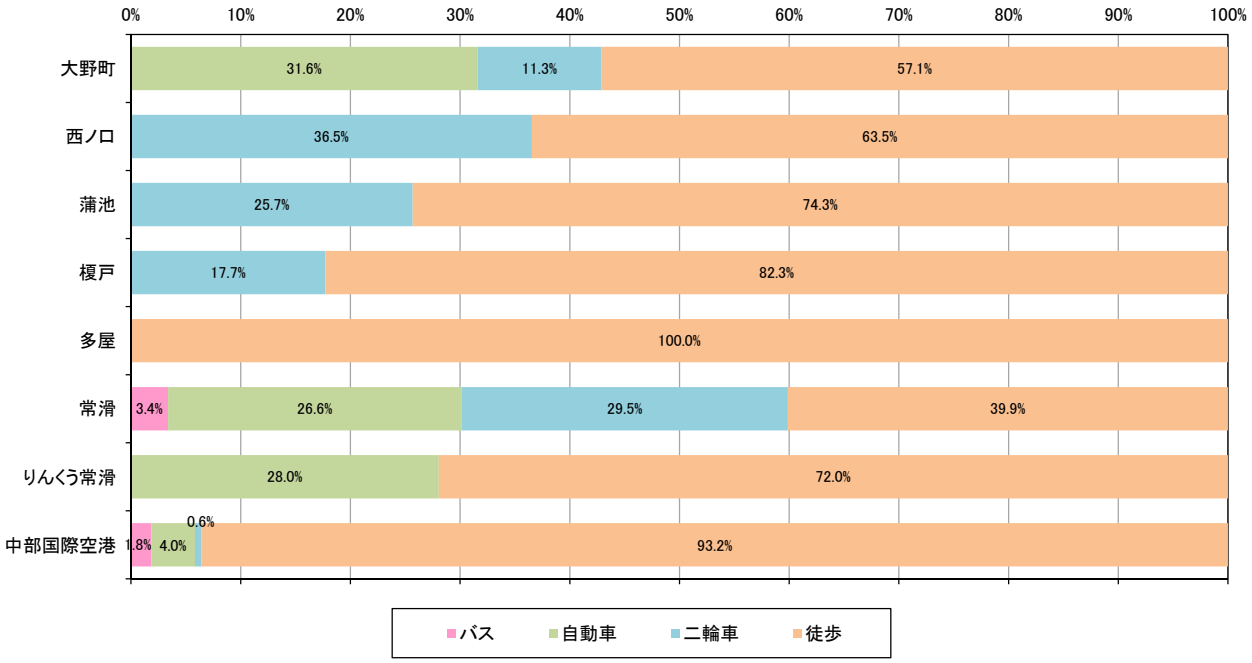
●西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅の端末交通は、徒歩と二輪車が多く、バス利用はほとんどみられません。

●大野町駅、常滑駅の端末交通は徒歩が多く、これに二輪車、自動車が混在する構成となっています。

平成 25 年のパーソントリップ調査による、名古屋鉄道の各駅における端末交通をみると、西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅では徒歩を中心に二輪車が混在しており、大野町駅、常滑駅では徒歩、二輪車、自動車が混在し、りんくう常滑駅では徒歩、自動車が混在する利用状況となっています。また、中部国際空港駅はほとんどが徒歩となっています。

すべての駅において、バスを端末交通手段としているものはわずかしかみられません。

図　駅端末交通手段の内訳



（出典：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 25 年 6 月））

③目的・手段別移動状況

●昭和 46 年から平成 23 年の間では、自動車の割合が昭和 46 年の 35.3%から 73.2%へと倍以上に増加し、徒歩、自転車、原付・バイクの割合が低下しています。
●鉄道は、中部国際空港開港後、増加に転じています。
●バスも中部国際空港開港後、やや増加に転じていますが、構成割合は非常に低い状況です。
●愛知県平均と比べると、自動車の割合が高く、鉄道、自転車の割合が低い状況にあります。

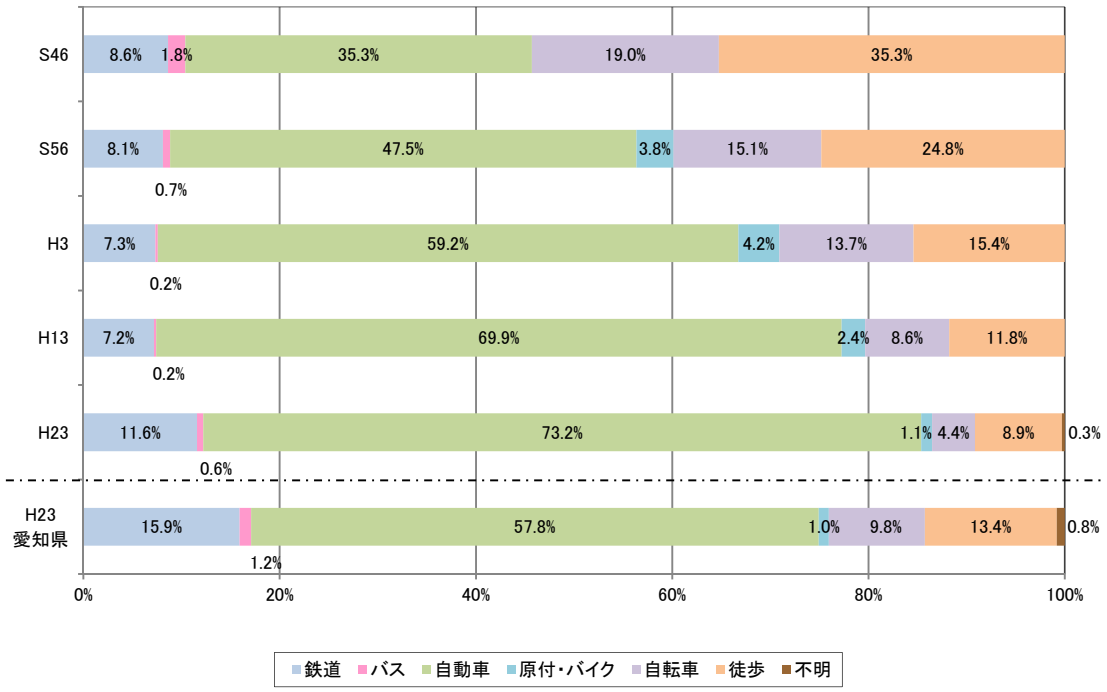
平成 25 年のパーソントリップ調査による移動の手段別移動の内訳をみると、昭和 46 年から平成 23 年の間では、自動車利用が昭和 46 年の 35.3%から 73.2%に倍以上に増加しており、徒歩、自転車、原付・バイクが減少しています。

鉄道は、昭和 46 年から平成 13 年にかけて減少しましたが、中部国際空港の開港後は増加に転じています。

バスは昭和 46 年時点から利用は少ない状況でしたが、平成 13 年にかけてさらに減少しました。しかし、中部国際空港の開港後はわずかに増加しています。

愛知県平均と比べると、自動車の割合が高く、鉄道、自転車の割合が低い状況にあります。

図　手段別移動の内訳



注）S46 は「原付・バイク」と「自転車」の区分ができないため、「二輪車」の数値を「自転車」の欄に記載している。

（出典：第 5 回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 25 年 6 月））

④自動車交通量・混雑状況

●本市南北軸として機能する(都)知多西部線（国道 155 号・247 号）が最も交通量が多く、24 時間交通量が２万台を超えています。

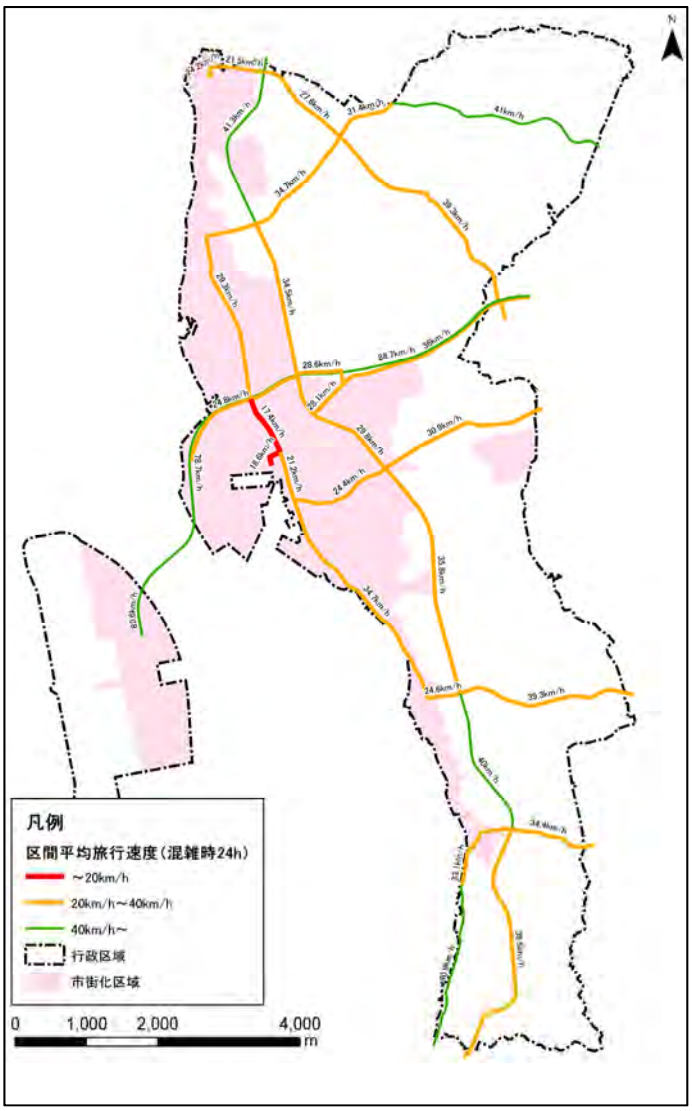
●一方、市内の国県道の大半では、交通混雑はみられない状況にあります。

平成 27 年道路交通センサスによれば、本市内の国県道では、本市の南北軸として機能する(都)知多西部線（国道 155 号・247 号）の(都)常滑半田線（主要地方道半田常滑線）以北の区間が、特に自動車交通量の多い路線となっており、24 時間交通量が２万台を超えています。

一方、当該路線を含め市内の国県道の大半は、平均旅行速度（自動車走行速度）が時速 20km を超えており、市街地中心部の一部路線や、りんくう地区における大型商業施設周辺を除いて、交通混雑はみられない状況にあります。

図　交通量の現況(平日 24 時間)

図　道路混雑状況



(出典:平成 27 年道路交通センサス)

⑤通勤・通学の状況

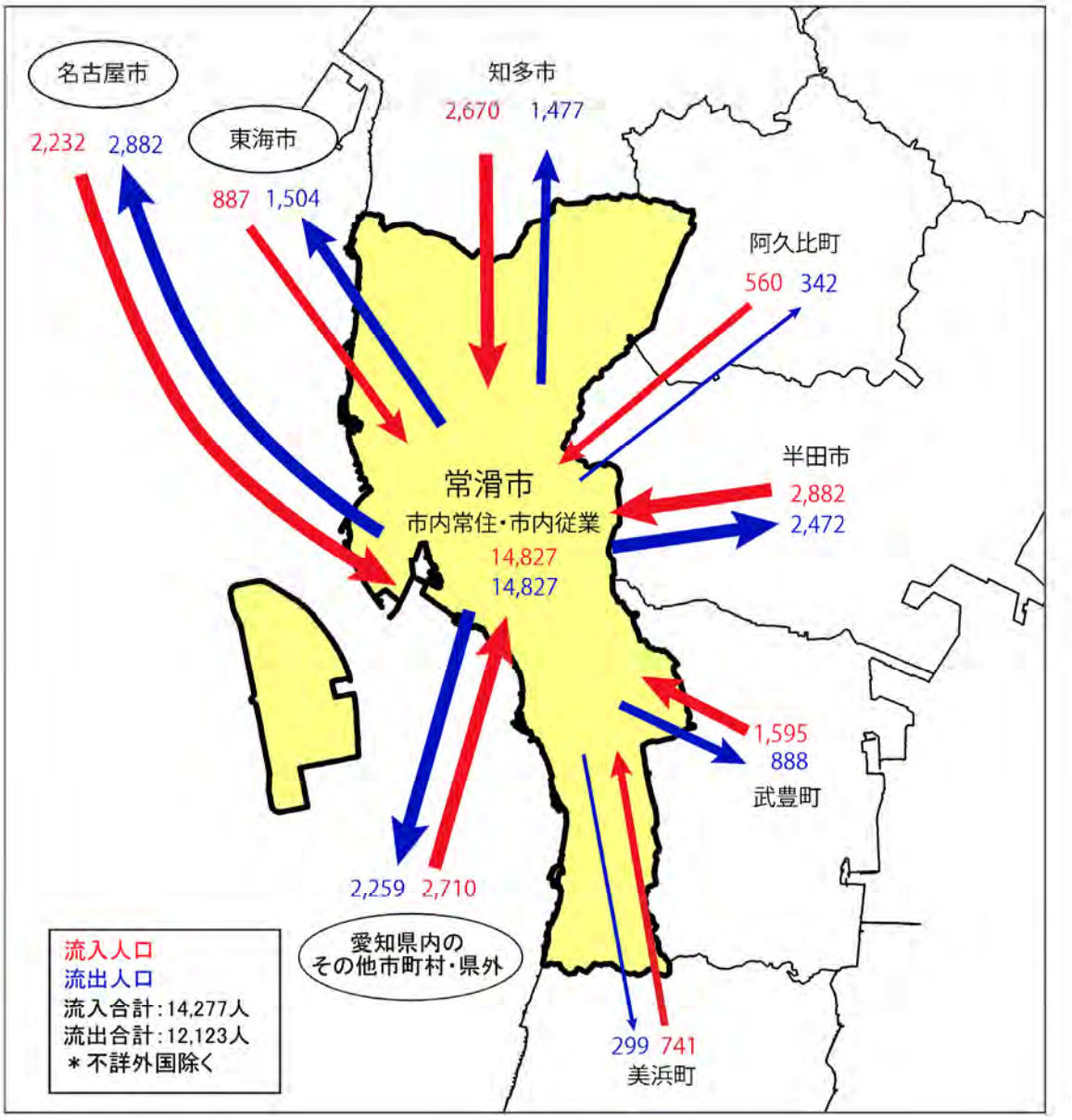
●通勤流動は流入超過、通学流動は流出超過の状況にあります。
●流出超過先は名古屋市、東海市、流入超過元は知多市、半田市、武豊町、美浜町、阿久比町です。

平成 27 年の国勢調査による、通勤通学者の流動状況は以下のような特徴があります。

(通勤流動)

・本市に居住し本市で従業する自市内従業者は 14,827 人です。
・他市から流入してくる通勤者数は 14,277 人、本市から他市へ流出する通勤者数は 12,123 人であり、差し引き 2,154 人の流入超過となっています。
・流出超過となっている市町は名古屋市と東海市で、流入超過となっている市町は知多市、半田市、武豊町、美浜町、阿久比町です。

図 通勤流動



(出典:平成 27 年国勢調査)

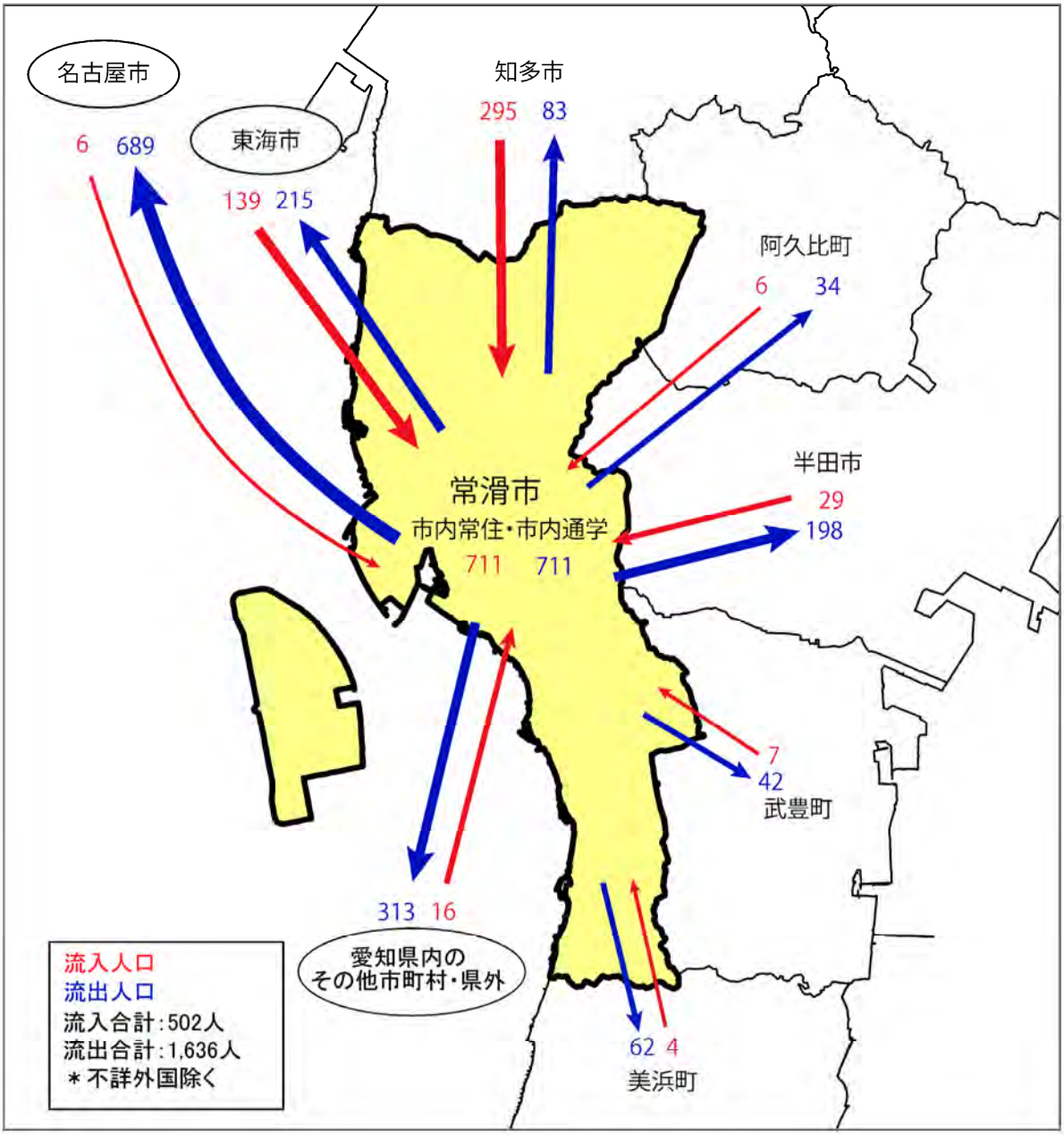
（通学）

・市内に居住し市内に通学している自市内通学者は 711 人です。

・他市から流入してくる通学者数は 502 人、本市から他市へ流出する通学者は 1,636 人であり、差し引き 1,134 人の流出超過となっています。

・流出超過となっている市町は、名古屋市、知多市、半田市、武豊町、美浜町、阿久比町であり、流入超過となっている市町は、知多市です。

図　通学流動



（出典：平成 27 年国勢調査）

（9）防災

①災害危険箇所

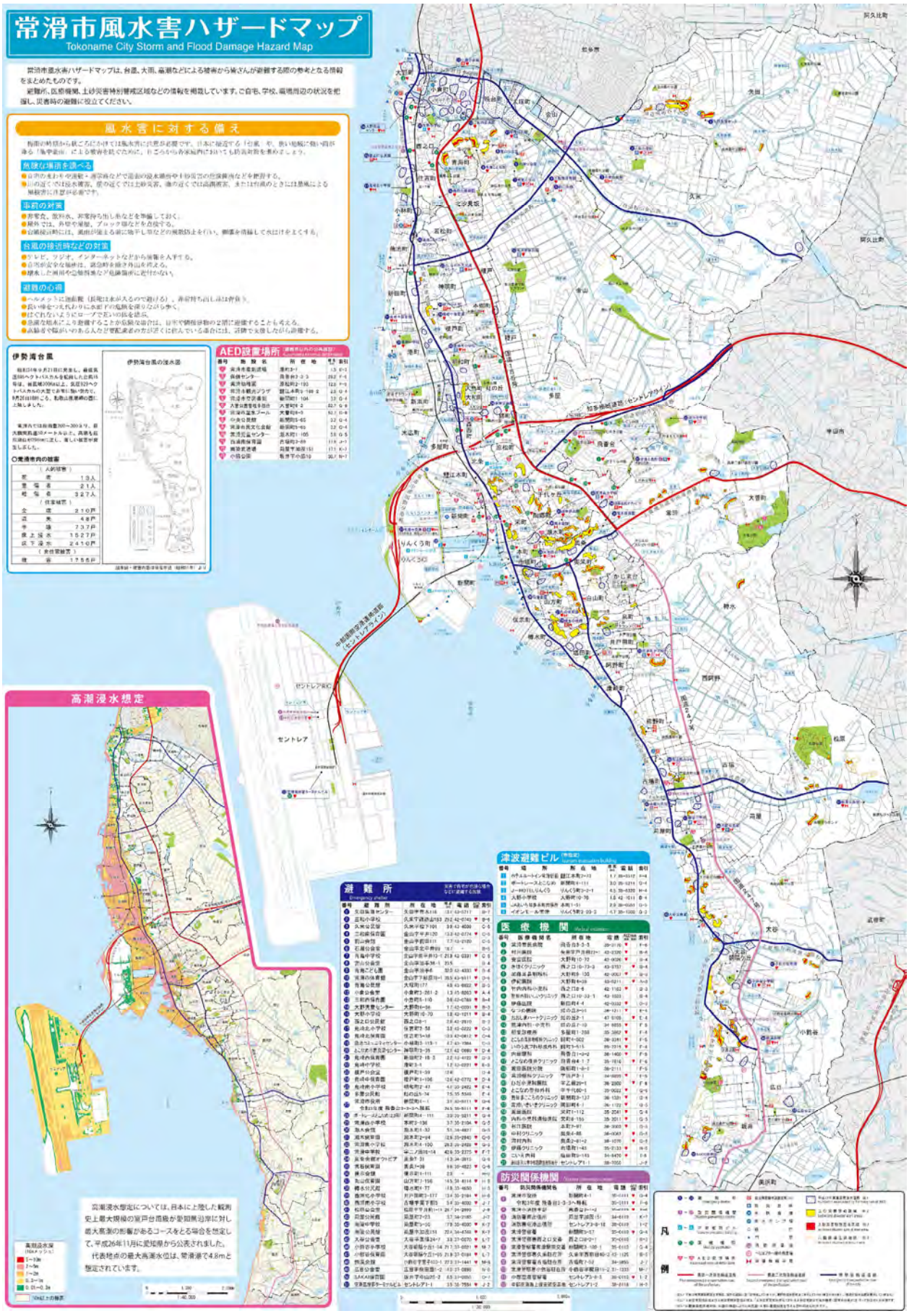
●過去には、河川沿岸の広い範囲で浸水被害を受けています。
●高潮被害、土砂災害被害を受ける可能性が高い区域が、非常に多く存在しています。

河川沿岸に広く浸水被害を受けた区域があり、とくに北部では広い範囲が浸水被害を受けています。

災害危険個所としては、沿岸部の市街地が、蒲池駅から常滑港周辺までの広い範囲で高潮被害を受ける可能性があるとともに、市街化区域の中部、市街化調整区域南部を中心に非常に多くの個所で急傾斜地崩壊危険区域を主体とした土砂災害の危険がある区域が数多く存在しています。

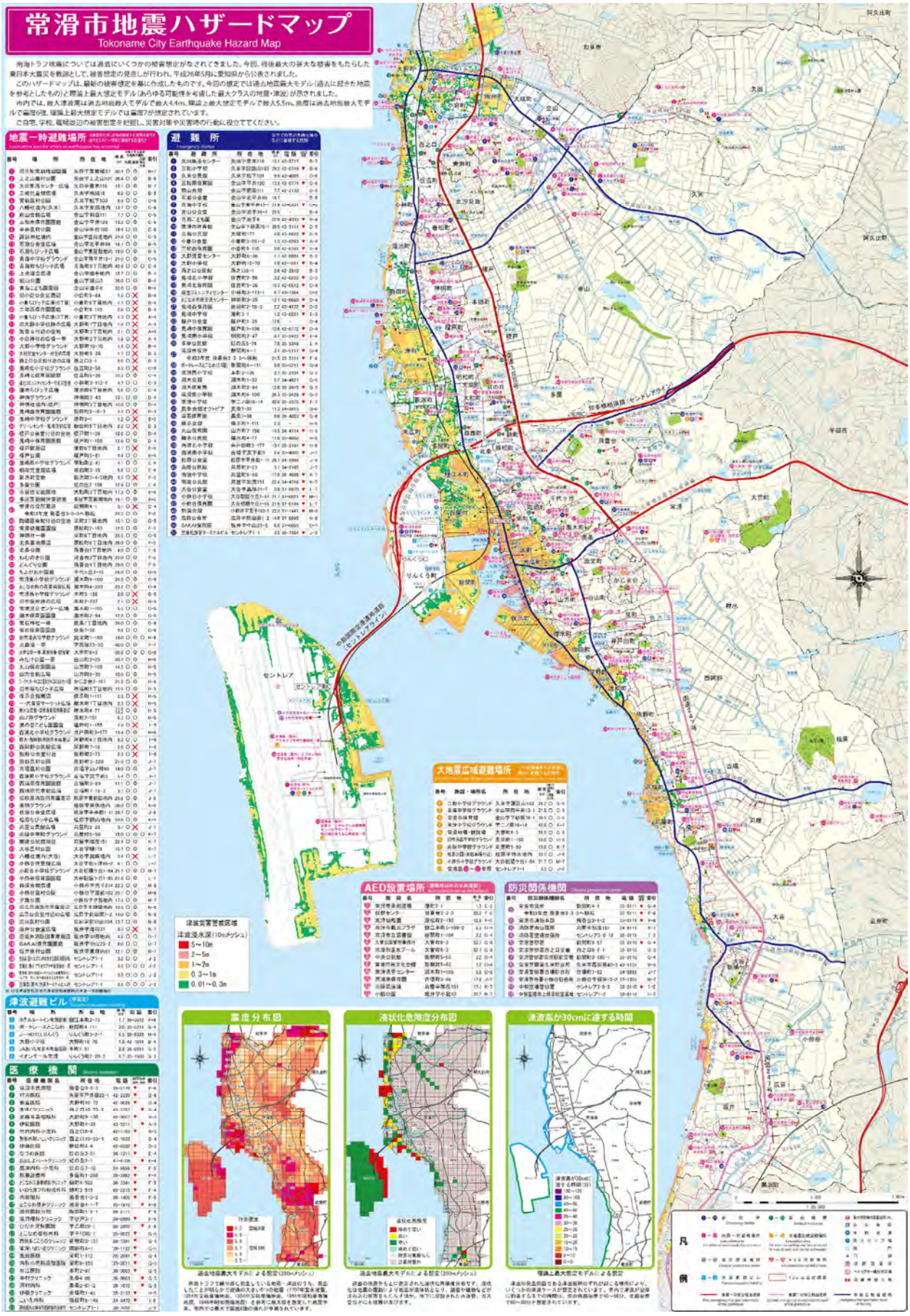
また、海岸部では大地震時に津波被害を受ける可能性が高い地区が非常に多い状況です。

図　常滑市風水害ハザードマップ



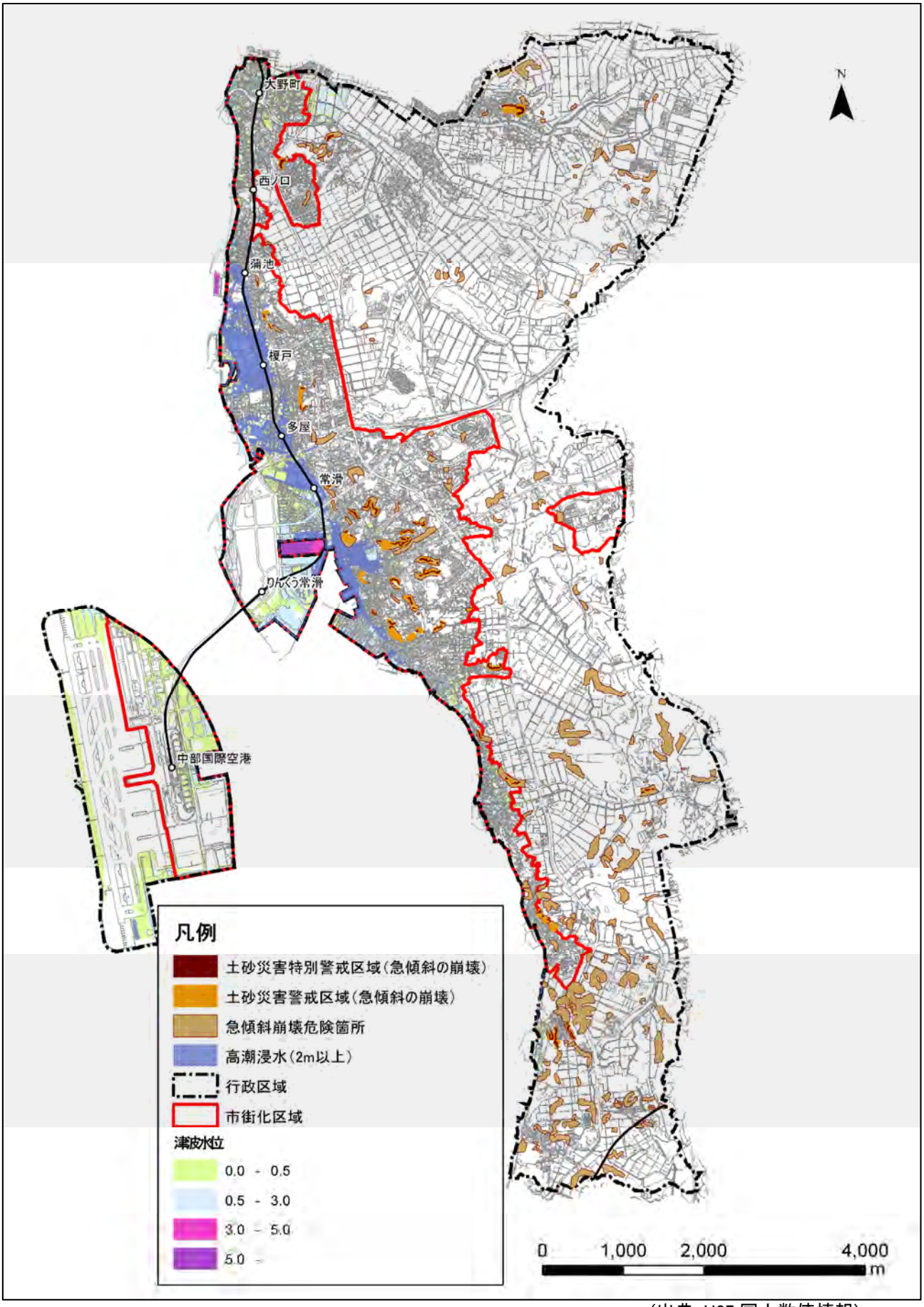
（出典：常滑市　令和元年 11 月）

図　常滑市地震ハザードマップ



（出典：常滑市　令和元年 11 月）

図　災害危険箇所



（出典：H27 国土数値情報）

②緊急輸送道路等の指定状況

●本市の主要な幹線線道路は、緊急輸送道路に位置付けられています。

高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路や、防災拠点を相互に連絡する道路等、大規模災害の発生直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき幹線道路は、「緊急輸送道路」として愛知県及び各市町村の地域防災計画に定められています。本市においては、次ページに示す道路が指定されています。

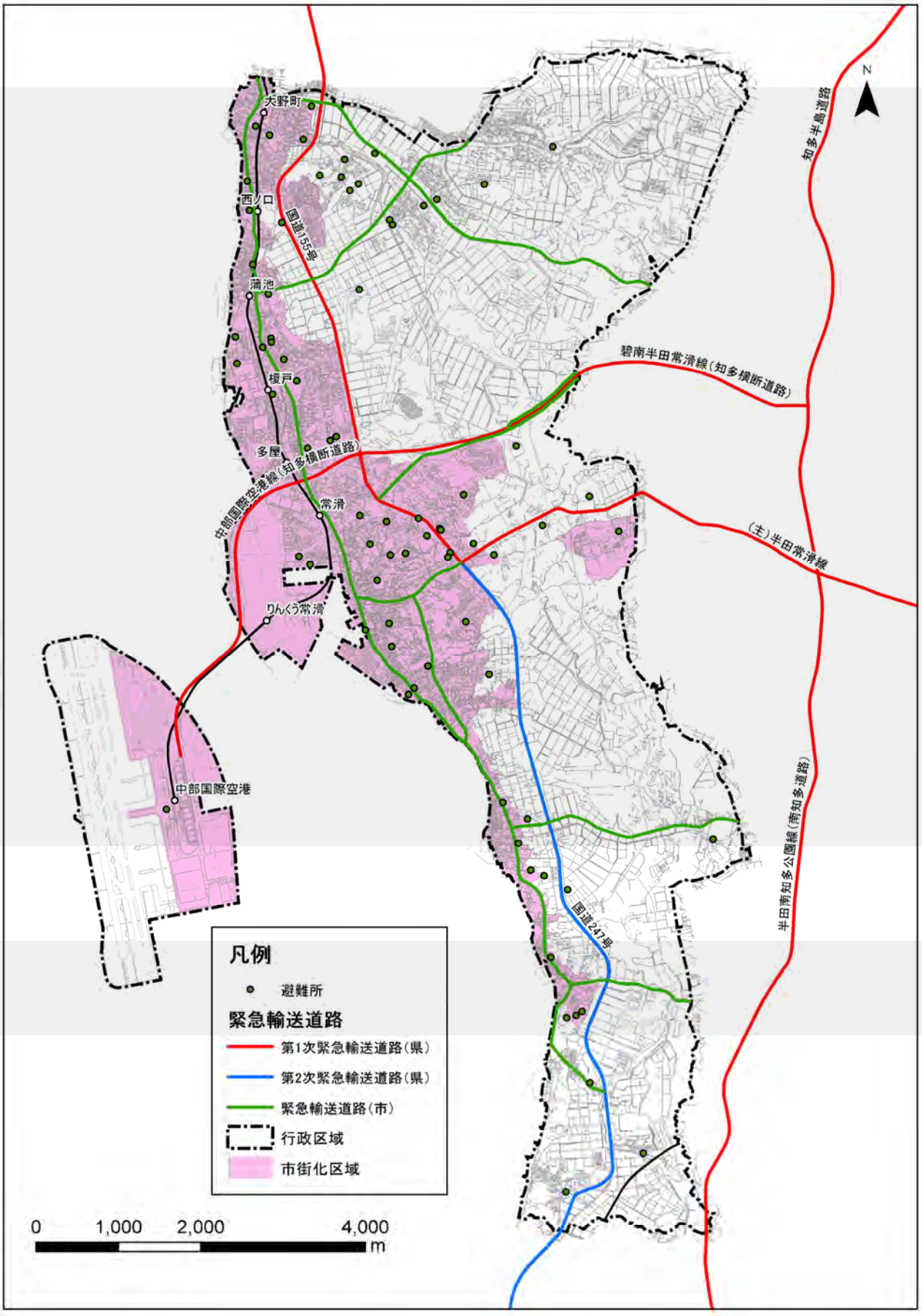
注）愛知県における緊急輸送道路の定義

・第１次緊急輸送道路：県庁、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連結する道路

・第２次緊急輸送道路：第１次緊急輸送道路と市区町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

また、小中学校、体育館等の公共施設、福祉施設が避難所に指定されており、市街地、集落地の安全な避難を支えています。

図　緊急輸送道路等の指定状況



（出典：常滑市資料）

③老朽建物の分布状況

●昭和 56 年以前に建てられた家屋が 15,592 件、全家屋の 49.7%存在しており、これらの家屋は耐震性に乏しい可能性があります。

昭和 56 年に建築基準法が改正され新耐震基準が設定されたため、法改正以前(概ね昭和 55 年以前)に建築された家屋は、新法に基づくと十分な耐震性を持っていないものが多くあります。

本市の建物棟数は 31,379 棟あり、このうち昭和 56 年以前に建築されたものは 15,592 棟、49.7%であり、鉄道沿線及び旧市街地、幹線道路沿道を中心に広く分布しています。

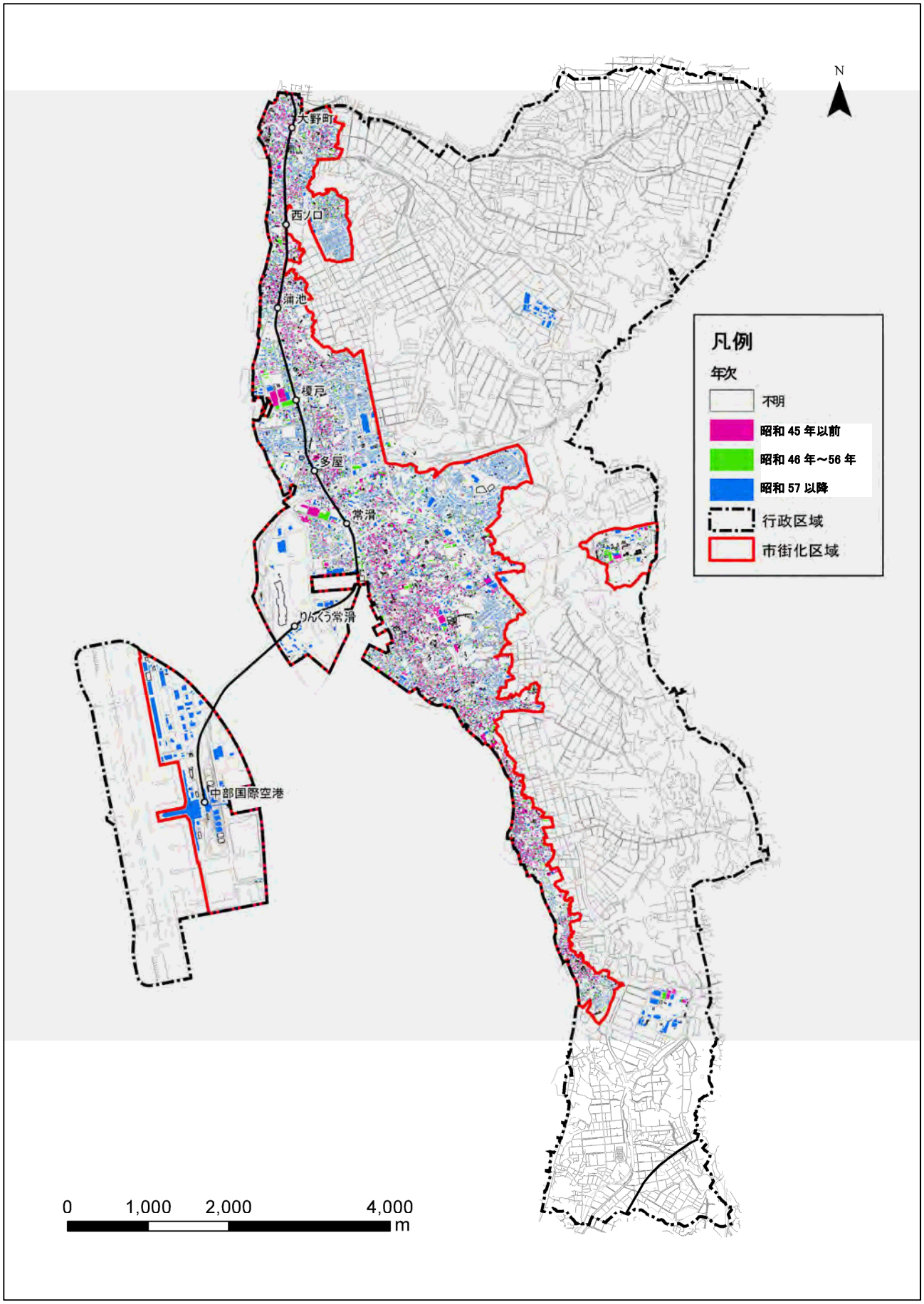
これらの家屋については、耐震性が十分でないものが多くあると考えられるため、耐震診断、耐震改修を進めることが必要です。

表　市街化区域における建築年代別の内訳

昭和45年以前			昭和46年～昭和56年			昭和57年以降			不明			合計		
棟数	建築面積（㎡）	延床面積（㎡）	棟数	建築面積（㎡）	延床面積（㎡）	棟数	建築面積（㎡）	延床面積（㎡）	棟数	建築面積（㎡）	延床面積（㎡）	棟数	建築面積（㎡）	延床面積（㎡）
10,452	772,496	991,209	5,140	405,523	644,011	12,940	1,363,970	2,646,353	2,847	232,714	471,117	31,379	2,774,704	4,752,690
33.3%	27.8%	20.9%	16.4%	14.6%	13.6%	41.2%	49.2%	55.7%	9.1%	8.4%	9.9%	100.0%	100.0%	100.0%

（出典：H29 愛知県都市計画基礎調査）

図　建築年代別の建築物分布状況



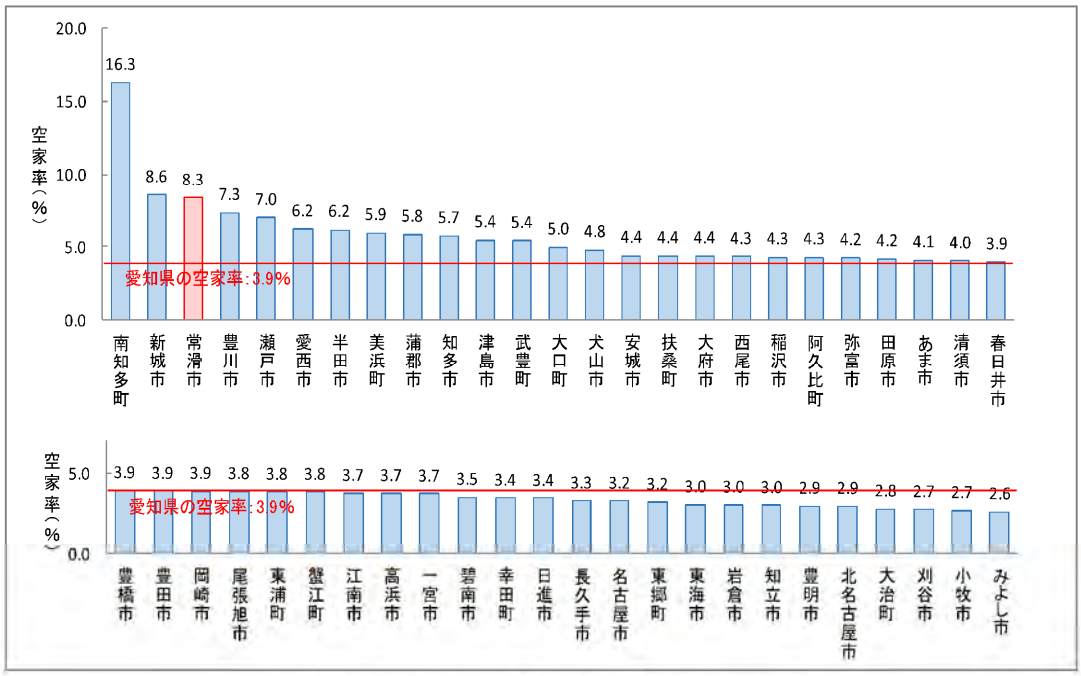
（出典：H29 愛知県都市計画基礎調査）

⑤空家の割合

●本市の空家率は、愛知県下の市の中ではかなり高い割合となっています。

空家等となった場合に管理不全となる可能性が高い「空家」のうちの「その他の住宅」の割合は8.3%であり、愛知県に比べ、4.4ポイント高い割合を示しています。

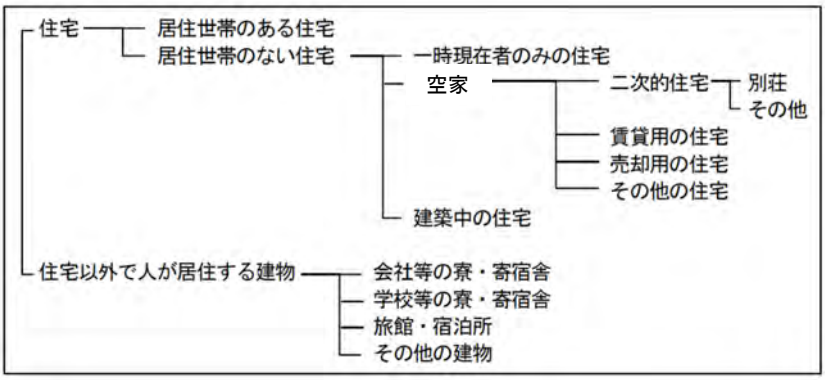
図　市町村別空家率(H25)



愛知県内市町村の「その他の住宅」の空家率

（出典：常滑市空家等対策計画）

注）「その他の住宅」とは、「空家」の中で、別荘等の二次的利用、あるいは賃貸や売却のために一時的に空家になっているものを除く、居住世帯が長期に渡って不在な住宅等を指し、利用目的が明確にないことから適切に管理されないものが多くみられます。



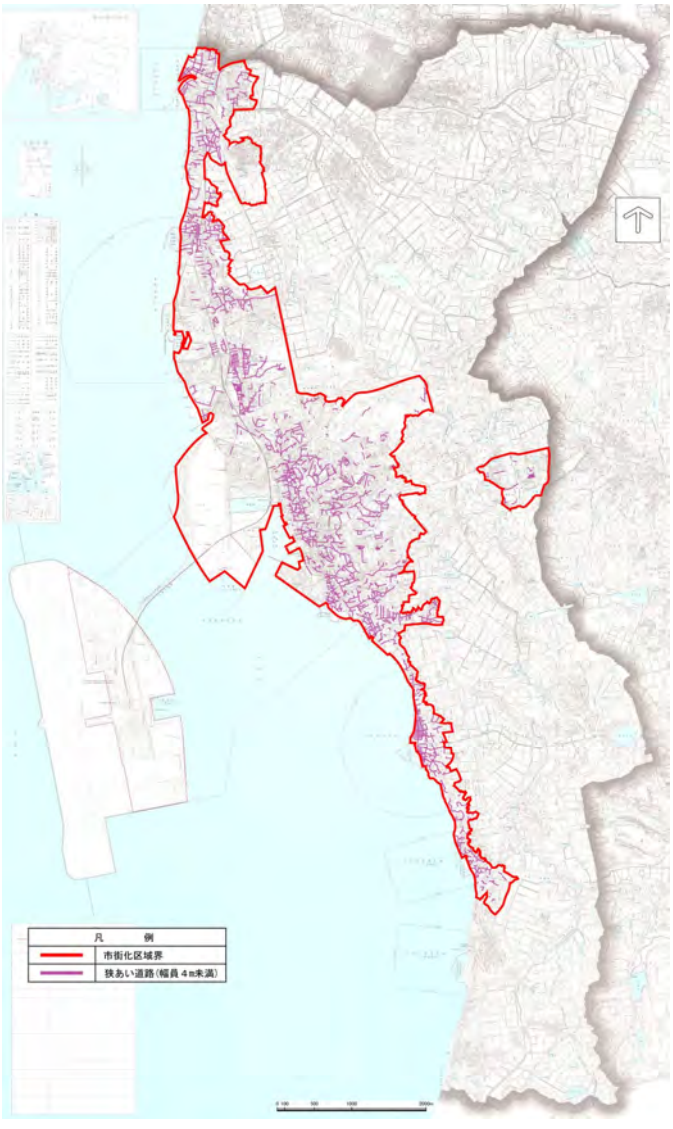
●市中央部の旧市街地で空家が多く、これら地区では狭あい道路の割合も高くなっています。

町丁目単位の推定空家率をみると、市北部では大野町、小林町で 10% を超えています。また、市中央部では常滑西小学校区の旧市街地で、10%を超えており、特に、本町及び山方町では 15%を超え、市場町では 20% を超えています。また、これら空家率の高い地区では、幅員 4.0m未満の狭あい道路が多い状況がみられます。

図 地区別推定空家率

（出典:常滑市空家等対策計画）

図 狭あい道路の状況



（出典:常滑市都市計画マスタープラン H21.2）

（10）財政

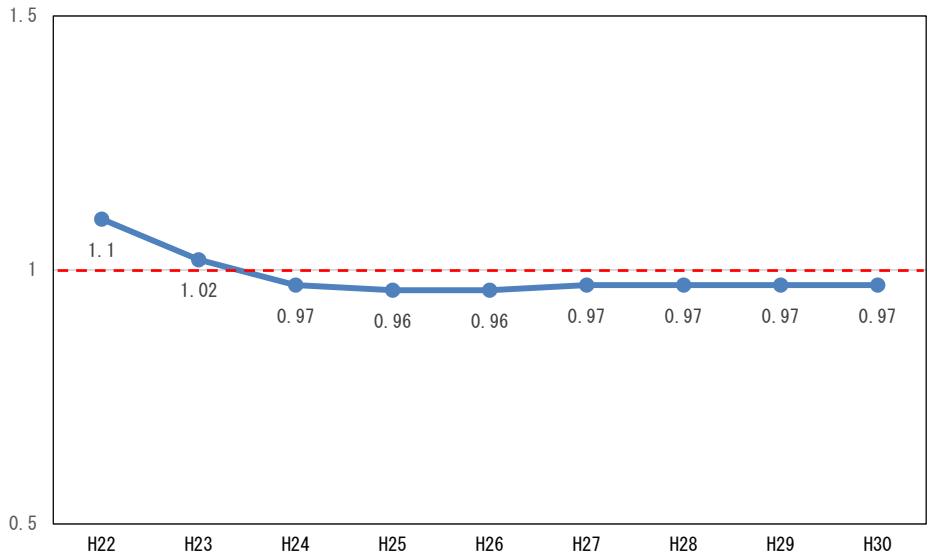
①財政力指数

●財政力指数は平成24年に１を割り込みましたが、その後は横ばいの状況を維持しています。

本市の財政力指数は、平成 22 年には 1.10 でしたが、平成 24 年に 1 を割り込み 0.97 となりました。その後は概ね横ばいの状況を維持しています。

注）財政力指数：地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去 3 年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえます。

図　財政力指数



（出典：総務省　地方公共団体の主要財政力指標一覧）

②歳入・歳出の状況

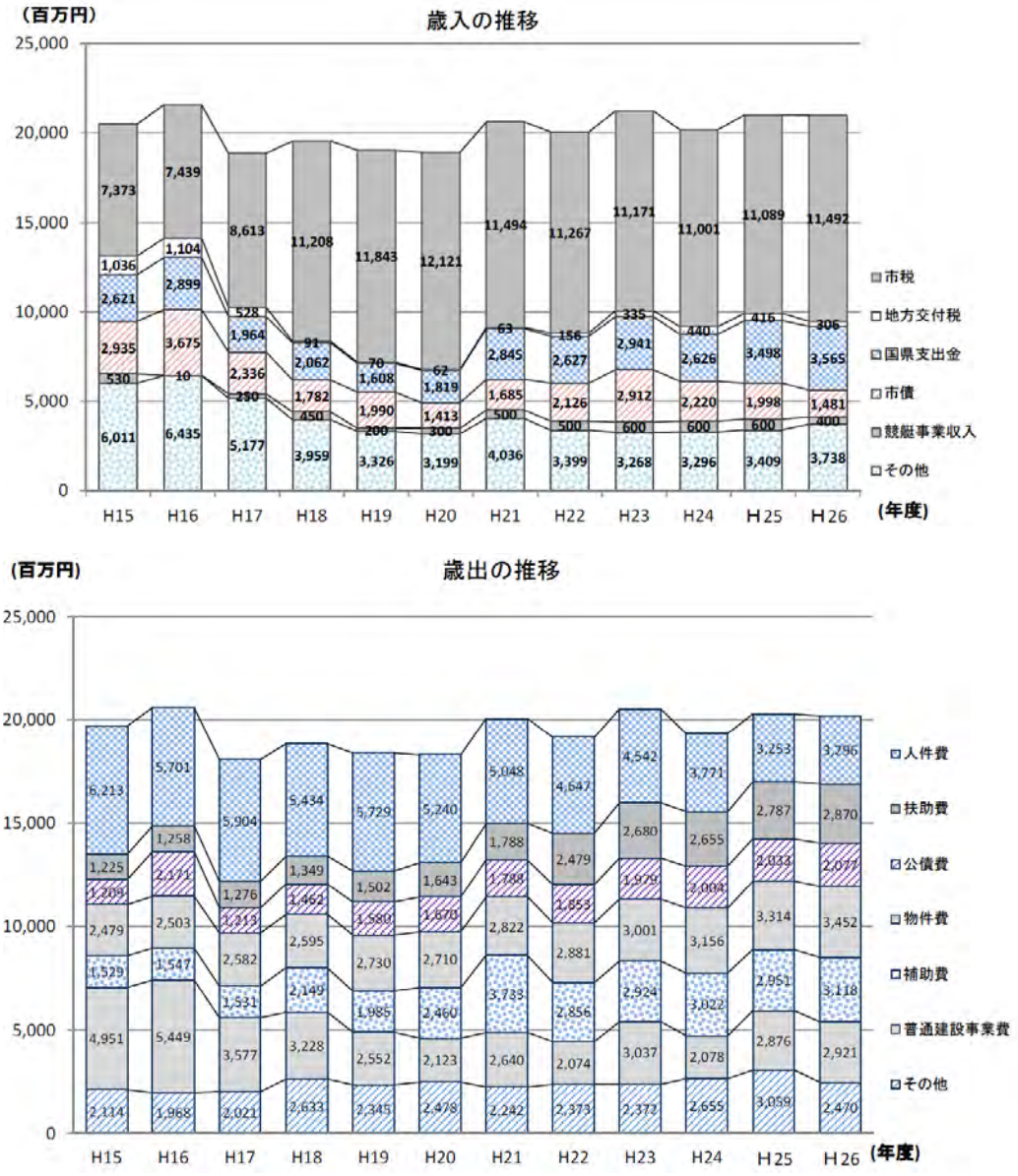
●本市の財政規模は、年間、概ね 200 億円規模で推移しています。
●歳入の内訳では、市税は平成 21 年度以降横ばいで、近年、国県支出金が増加し、市債が減少しています。歳出の内訳では、扶助費が増加し、人件費が低下しています。
●扶助費は過去 10 年間で約 2.3 倍に増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加することがみ込まれます。

本市の財政規模は、年間、概ね 200 億円規模で推移しています。

歳入の内訳では、市税は平成 21 年度以降概ね 110 億円の横ばいで、近年では国県支出金が増加し、市債が減少しています。

歳出の内訳では、扶助費が増加し、人件費が減少しており、扶助費は過去 10 年間で約 2.3 倍に増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加することが見込まれます。

図　歳入･歳出状況



(出典:常滑市公共施設等総合管理計画)

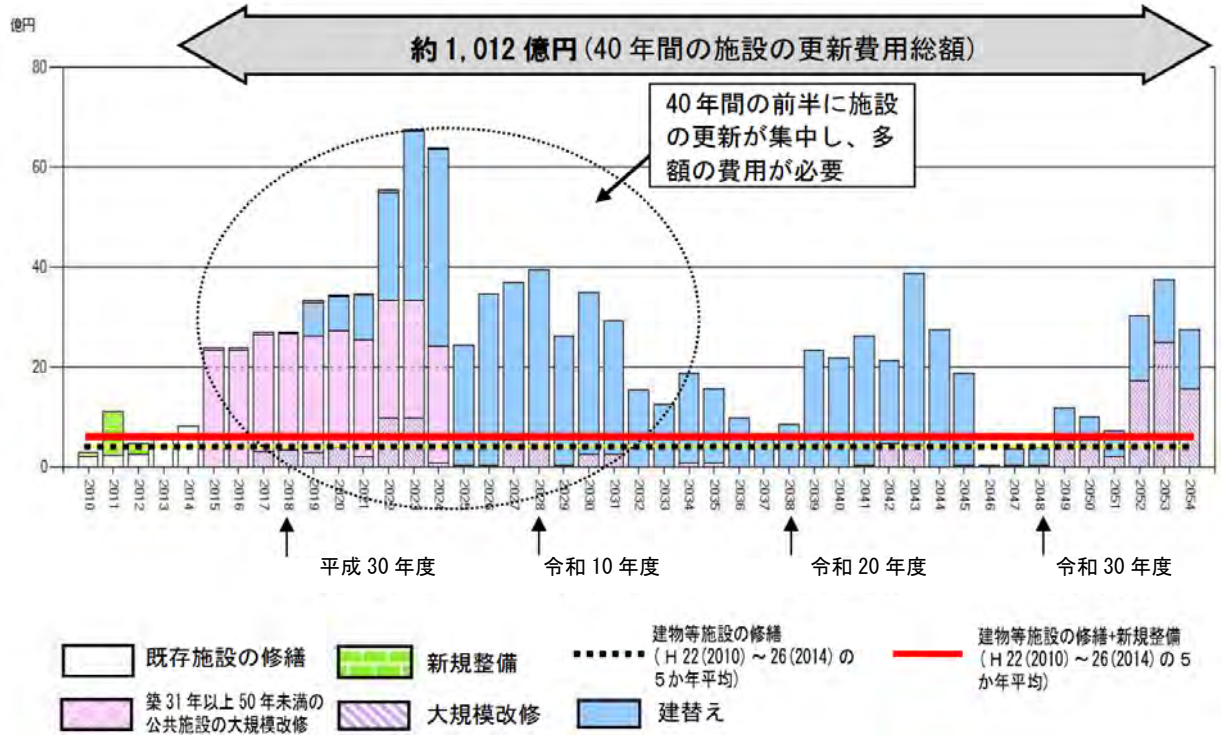
③公共施設維持更新費

●今後 10 年程度の間に公共施設の改修、更新のために多額の費用が必要となるため、計画的に維持管理を図ることが必要です。

本市では、一時期に集中して建設された公共施設が今後 10 年間に集中して更新期を迎えることから、多額の費用が必要となります。

これを踏まえ、施設の長寿命化や改修コスト、維持管理コストの低減を図る等、計画的な維持管理を行っていくことが必要とされます。

図　公共施設等維持更新費の将来予測



（出典：常滑市公共施設等総合管理計画）

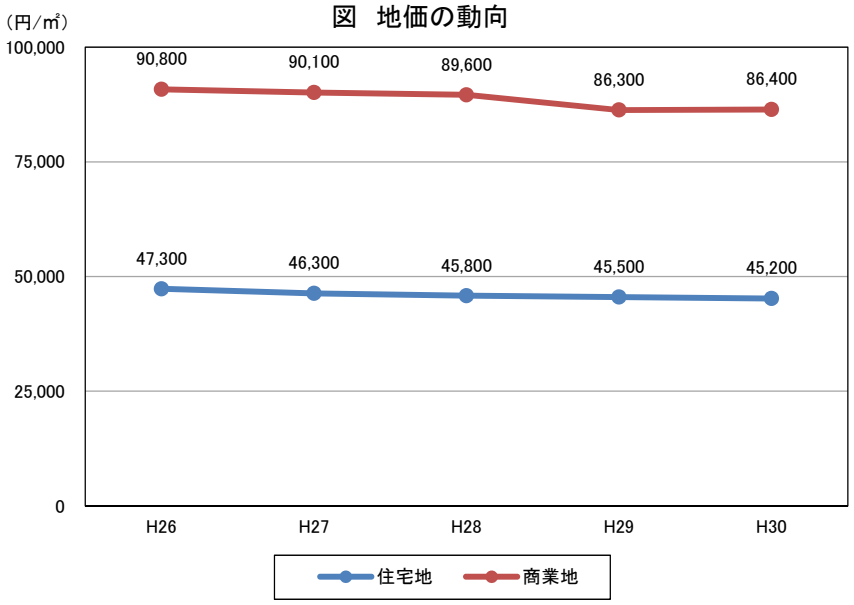
④地価の動向

●地価は、住宅地、商業地ともに、やや低下の傾向にあります。
●住宅地の地価は愛知県内では非常に低い状況にあります。

本市の地価は、平成 26 年以降、住宅地、商業地ともに、やや低下が続く傾向にあります。

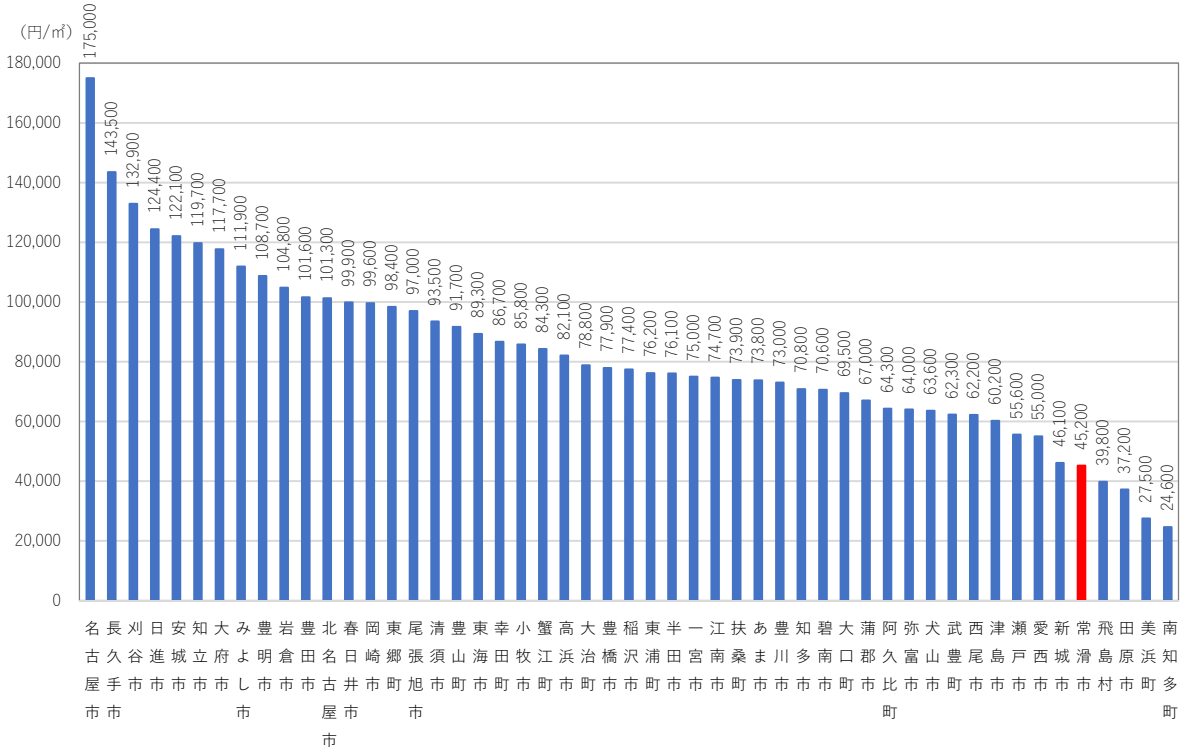
平成 30 年の住宅地の平均地価は 45,200 円/㎡であり、愛知県の中では非常に低い状況にあります。

図　地価の動向



（出典：H30 年地価公示）

図　愛知県内都市の住宅地地価の比較



第３章　課題の整理

国土のグランドデザイン 2050（平成 26 年 7 月国土交通省）や愛知の都市づくりビジョン（平成 29 年 3 月愛知県）等を参考に、これらからの都市づくりにおいて重要と考えられる５つの視点「(1)都市構造」、「(2)都市活力」、「(3)都市生活」、「(4)都市環境」、「(5)都市運営」を課題整理の視点として設定し、この視点ごとに本市の現況特性を踏まえ、今後の本市における都市づくり上の課題を抽出・整理します。

（１）都市構造の視点　－コンパクト＋ネットワーク－

【現況特性】

・平成 12 年まで本市の人口は減少しましたが、その後は大幅な増加が続いています。今後は 2025 年～2040 年頃までは緩やかに増加した後、減少に転じる見込みです。

・市街化区域の人口密度は 28.8 人/ha（空港島を除いた場合：33.9 人/ha）で、愛知県の市の中では、最も低い密度となっています。

・市街化区域内においては、小規模な低未利用地が散在しています。

・本市の空家率は 8.3%(平成 25 住宅・土地統計調査より(市独自推計値は 7.0%))で、愛知県下の市の中では、高い割合となっています。

・駅周辺に指定された近隣商業地域は、多くは住居系土地利用が主体となっています。商業地域も、常滑駅、りんくう常滑駅周辺で商業系土地利用に特化していることを除けば、住居系土地利用が主体となっています。

・市街化調整区域の開発許可は年平均 6 件程度で推移しており、集落地以外でも、毎年一定程度の開発が進む状況がみられます。

・バス利用者数は、ここ数年は増加傾向にあるものの、市街化調整区域の集落地を中心に公共交通（鉄道、バス）の利用が不便な地域がみられます。

【上位・関連計画の位置づけ】

・既成市街地では、地区の特性に応じた土地利用を進めながら、良好な居住環境の形成、日常的な生活利便施設の立地誘導を図ります。また、土地区画整理事業により整備された新市街地については、土地の利用促進を図ります。[第５次常滑市総合計画]

・常滑駅周辺では、商業・業務、ホテル等の多様な都市機能の立地誘導を図ります。また、セントレアラインの側道及び(都)北条向山線の沿道において商業施設等の立地誘導を図ります。[第５次常滑市総合計画]

・市街化調整区域に点在する集落地については、快適に暮らせるように維持・保全に努めます。[第５次常滑市総合計画]

・農地については、その維持・保全及び活用を図ることにより、農業振興や良好な自然環境の形成を推進します。[第５次常滑市総合計画]

・常滑駅周辺から飛香台地区まで東西に厚みがあり都市機能が集積した市街地を「都市機能集積地区」と位置付け、機能を充実するとともに、南北の市街地及び空港・中部臨空都市の連携を強化し、各地区と交流促進を図ります。[第５次常滑市総合計画]

・若い世代が出合い結婚し、安心して出産、子育てができる環境をつくります。［常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略]

【課題】

- ●当面増加する見込みの人口に対応した居住の受け皿確保
- ●将来の人口減少を見据えた居住の適切な誘導
- ●現行市街化区域内の低未利用地や空家等を活用した人口定着の促進
- ●常滑駅周辺への広域的な都市機能の誘導や大野町駅周辺等の公共交通によりアクセスしやすい地区等への日常生活を支える都市機能の誘導
- ●市街化調整区域における無秩序な開発の抑制、農地・森林等の自然的土地利用の保全
- ●車を運転できない高齢者等の移動のしやすさを確保するための公共交通網の維持・改善

（２）都市活力の視点　－産業振興・交流拡大－

【現況特性】

・年齢階層別の人口動態をみると、平成 17 年以降、男女とも特に 20 歳代から 40 歳代前半が大きく増加しており、これら年齢階層の転入が顕著となっています。

・りんくう町では順次土地利用が進むものの、商業系用途地域を中心にまとまった低未利用地が残っています。

・やきもの散歩道周辺等の準工業地域では、住居系土地利用を主体としながら、小規模なやきもの産業関連の工場や作業所が集積しています。

・平成 18 年に減少に転じた本市の製造品出荷額等は、その後ほぼ横ばいの状況が続いています。また、製造業事業所数は年々減少を続けており、従業者数も横ばいの状況が続いています。

・中部国際空港見学者数は年間約 1 千万人程度を誇っていますが、旧来からの観光資源（やきもの散歩道、セラモール、常滑焼まつり）の入込客数は年々減少しています。

・市南部を中心に南北方向をつなぐ幹線道路が未整備となっています。一方、市北部では地域高規格道路である(都)西知多道路の整備が予定され、市内では(仮)青海 IC、(仮)多屋 IC の設置が予定されています。

【上位・関連計画の位置づけ】

・2020 年の東京オリンピック・パラリンピック、2026 年のアジア競技大会、2027 年度のリニア開業を見据え、空港の立地特性を活かし、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込む国際交流拠点を形成[都市再生緊急整備地域　地域整備方針]

・中部国際空港では、二本目滑走路の整備について関係機関と実現に向けた取り組みを推進するとともに、隣接した中部臨空都市において、物流等の企業誘致を推進します。また、空港対岸部の中部臨空都市では、集客力の高い商業施設等の企業を誘致するとともに、魅力的なレクレーション機能等の形成に努めます。[第５次常滑市総合計画]

・空港と伊勢湾岸自動車道が直結する(都)西知多道路については、早期整備に向け関係機関と取り組みます。[第５次常滑市総合計画]

・地域資源を磨き上げ、情報発信し、全国・世界から「ひと」を呼び込む[常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略]

・産業の活性化により「しごと」をつくる[常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略]

・地域の活性化やコミュニティ活動のさらなる発展のため、市民が気軽に利用でき、愛着を持てる庁舎[常滑市新庁舎基本構想(案)]

【課題】

- ●顕著にみられる若年世代（就業者）の転入傾向を今後とも維持していくための居住の受け皿確保
- ●空港の立地特性を活かし、都市再生緊急整備地域における商業系用途地域内の低未利用地等を活用した国際交流拠点の形成
- ●やきもの散歩道周辺等における居住環境に配慮したやきもの産業の活性化、観光交流の促進
- ●知多半島道路、知多横断道路や南知多道路、(都)西知多道路等の広域交通体系による優れた利便性や既存の観光資源を活かした新たな産業（工業、物流、広域・観光交流等）機能の確保・企業誘致
- ●活発な産業活動や広域・観光交流を支える幹線道路網の充実
- ●地域の活性化、市民の多様な交流・ふれあいの創出に向けた市民活動や地域のまちづくり活動等の促進

（３）都市生活の視点　－コミュニティ活性化・安全安心－

【現況特性】

・古くからの市街地や市北部・南部の市街化調整区域の集落地等では高齢化率が 30%を超えるとともに高齢者人口が大きく増加する地区がみられます。

・医療、教育、商業、福祉、子育てといった日常生活に密接に関連する都市機能は、一部立地に偏りがみられるものの、市街地内に広く分布しています。

・沿岸部を中心に高潮や津波災害が懸念される地区がみられるとともに、市南部では土砂災害の危険性が高い地区が多くみられます。

・昭和 56 年（新耐震基準）以前に建てられた建物が全家屋の約 5 割を占めています。また、本市の空家率は8.3%と県平均を大きく上回り、県内の他の市町村と比較しても上位に位置しています。

・市中央部の旧市街地では特に空家が多く、これら地区では狭い道路の割合も高くなっています。

【上位・関連計画の位置づけ】

・健康長寿で住みやすい「まち」をめざす[常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略]

【課題】

- ●青海地域や南陵地域における人口減少・高齢化の進む集落地等での地域コミュニティの活性化
- ●市街地内に広く分布する日常生活を支える都市機能の維持・充実
- ●健康増進にも寄与する歩道・緑道等の整備推進や身近な公園・広場等の環境整備・維持
- ●市域南部に多くみられる急傾斜崩壊危険箇所等の災害危険性の高い区域における防災・減災対策の実施
- ●老朽住宅の耐震化促進、増加する空家の適切な維持管理、狭あい道路の解消等による防災性・防犯性の強化

（４）都市環境の視点　－環境負荷低減･自然保全－

【現況特性】

・代表交通手段としての自動車利用は年々増加しており、自動車の占める構成比は昭和 46 年から平成 23 年までの 40 年間で 2 倍以上となっています。

・市街化調整区域の開発許可は年平均 6 件程度で推移しており、集落地以外でも、毎年一定程度の開発が進む状況がみられます。[再掲]

・常滑地域等の古くからの市街地や市北部・南部の市街地の一部では、街区公園等が不足しているものの、農村公園や児童遊園等の身近な公園により補完されています。

・やきもの散歩道の観光入込客数は年々減少する傾向にありますが、やきもの産業関連施設と周辺が一体となって本市の固有の景観を形成しています。また、平成 22 年には景観法に基づきやきもの散歩道地区景観計画を定め、景観保全に向けた取り組みを進めています。

【上位・関連計画の位置づけ】

・やきもの散歩道地区等貴重な財産である歴史的な景観の整備・保全に努めるとともに、地域において、修景による良好な景観の創出を図ります。［第 5 次常滑市総合計画］

【課題】

●CO2 排出量の抑制といった環境負荷低減の観点からの公共交通網の維持・改善

●市街化調整区域における無秩序な開発の抑制、農地・森林等の自然的土地利用の保全[再掲]

●やきもの散歩道周辺をはじめ本市ならではの産業資源や歴史文化的資源等と調和した都市景観の誘導

（５）都市運営の視点　－ストック活用・担い手づくり－

【現況特性】

・本市の財政力指数は平成 24 年に 1.0 を下回ったものの、その後は横ばいの状況が続いています。

・社会保障費等の扶助費が過去 10 年間で約 2.3 倍と増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加することが見込まれます。

・今後 10 年間程度で公共施設の改修・更新のために多額の費用が必要となることが見込まれます。

【上位・関連計画の位置づけ】

・建物等施設の実態について正確に把握し、個別施設ごと具体的な取り組み内容を検討の上、計画的な公共施設マネジメントを実施し、公共施設等を効率的・効果的に管理運営し、経費の抑制と財政負担の軽減を図り、適正な行財政運営を目指す。［常滑市公共施設アクションプラン］

【課題】

●将来にわたって安定的な財政収入の確保に向けたさらなる産業立地の促進

●将来の厳しい行財政状況を見据え、効率的で効果的な都市づくりの推進及びインフラ施設・公共建築物の維持管理等に対する住民や民間事業者等の協働化の促進

●老朽化するインフラ施設・公共建築物に対する効率的な修繕・更新の実施、長寿命化による更新コストの削減

第４章　都市づくりの目標

（１）将来都市像

本計画は、これからの常滑市が目指す都市像を都市計画・都市づくりの分野から実現するための施策の大きな方向性を示すものです。

そこで、本計画における将来都市像は、第 5 次常滑市総合計画（2016～2024 年度）の将来都市像を踏襲しつつ、次期総合計画を見据えた方向を目指すものとします。

感動を 次代につなぎ 世界に開くまち

■目標年次

本計画は、概ね 20 年後の都市の姿（将来都市像及び都市づくりの目標）を展望しつつ、10 年後の令和 12 年（2030 年）を目標年次として、将来フレーム（将来人口及び必要と見込まれる土地利用の規模）を定めるとともに、土地利用や都市施設整備等に関わる都市づくりの方針を定めます。

■将来人口

本計画においては、上位計画である第 5 次常滑市総合計画及び常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略（人口ビジョン）（2015～2020 年度）との整合を図り、目標年次における将来人口を 60,000 人と設定します。

（２）都市づくりの目標

本市が目指す将来都市像の実現に向け、今後の都市づくり上の課題を踏まえ、概ね 20 年後を目指した都市づくりの目標を定めます。

都市づくり上の課題

【都市構造の視点】

- ●当面増加する見込みの人口に対応した居住の受け皿確保
- ●将来の人口減少を見据えた居住の適切な誘導
- ●現行市街化区域内の低未利用地や空家等を活用した人口定着の促進
- ●常滑駅周辺への広域的な利用が見込まれる都市機能（広域機能）の誘導や大野町駅周辺等の公共交通によりアクセスしやすい地区等への日常的な利用が見込まれる都市機能（生活機能）の誘導
- ●市街化調整区域における無秩序な開発の抑制、農地・森林等の自然的土地利用の保全
- ●自動車を運転できない高齢者等の移動のしやすさを確保するための公共交通網の維持・改善

【都市活力の視点】

- ●顕著にみられる若年世代（就業者）の転入傾向を今後とも維持していくための居住の受け皿確保
- ●空港の立地特性を活かし、都市再生緊急整備地域における低未利用地や愛知県国際展示場等を活用した国際交流拠点の形成
- ●やきもの散歩道周辺等における居住環境に配慮したやきもの産業の活性化、観光交流の促進
- ●知多半島・知多横断道路や南知多道路、(都)西知多道路等の広域交通体系による優れた利便性や既存の観光資源を活かした新たな産業（工業、物流、広域・観光交流等）機能の確保・企業誘致
- ●産業活動や広域・観光交流を支える幹線道路網の充実
- ●地域の活性化、市民の多様な交流・ふれあいの創出に向けた市民活動や地域のまちづくり活動等の促進

【都市生活の視点】

- ●青海地域や南陵地域における人口減少・高齢化の進む集落地等での地域コミュニティの維持・活性化
- ●市街地内に広く分布する生活機能の維持・充実
- ●健康増進にも寄与する歩道・緑道等の整備推進や身近な公園・広場等の環境整備・維持
- ●市域南部に多くみられる急傾斜崩壊危険箇所等の災害危険性の高い区域における防災・減災対策の実施
- ●老朽住宅の耐震化促進、増加する空家の適切な維持管理、狭あい道路の解消等による防災性・防犯性の強化

【都市環境の視点】

- ●CO2 排出量の抑制といった環境負荷低減の観点からの公共交通網の維持・改善
- ●市街化調整区域における無秩序な開発の抑制、農地・森林等の自然的土地利用の保全[再掲]
- ●やきもの散歩道周辺をはじめ本市ならではの産業資源や歴史文化的資源等と調和した都市景観の誘導

【都市運営の視点】

- ●将来にわたって安定的な財政収入の確保に向けたさらなる産業立地の促進
- ●将来の厳しい行財政状況を見据え、効率的で効果的な都市づくりの推進及びインフラ施設・公共建築物の維持管理等に対する住民や民間事業者等の協働化の促進
- ●老朽化するインフラ施設・公共建築物に対する効率的な修繕・更新の実施、統廃合、複合化、長寿命化等による更新コストの削減

将来都市像

感動を 次代につなぎ 世界に開くまち

- 地域経済の活性化（企業立地や人口増加）
- 「感動」を全国・世界に発信
- 「人・文化・自然」を守り育て、まちへの愛着や誇りを育む
- 次代につなぐ

都市づくりの目標

世界に開かれた交流と成長を支え、感動を生む都市

- ・常滑駅周辺におけるにぎわいと活気に満ちた都市拠点の形成
- ・空港島及び空港対岸部のりんくう地区における国際・広域交流拠点の形成
- ・(都)西知多道路等の広域交通体系による優れた利便性を活かした産業用地の形成
- ・産業活動や広域・観光交流を支える道路網の形成
- ・やきもの散歩道周辺地区での魅力ある景観づくり
- ・観光交流や市民交流をはじめとした多様な交流の促進

等により、「世界に開かれた交流と成長を支え、感動を生む都市」を目指します。

人・文化・自然を守り育み、心地よさを感じられる都市

- ・都市基盤施設の整備・改善等による良好な居住環境の創出
- ・市街地内の低未利用地・空家の有効活用に向けた取り組み等による定住促進
- ・将来の人口減少を見据え、居住や都市機能が集積した拠点の形成及び公共交通等による拠点間や拠点へのアクセス性の確保
- ・障がいのある人や高齢者等を念頭に、日常生活に必要な機能が身近に確保された生活圏の構築、健康・生きがいや快適な生活を支える場の形成・都市基盤施設の整備
- ・既存集落地におけるコミュニティの維持・活性化
- ・市街地をとりまく農地、森林の保全・活用
- ・災害に強い都市の形成・地域防災力の強化

等により、「人と文化と自然を守り・育み、心地よさを感じられる都市」を目指します。

ともに創り・使い、未来につなぐ都市

- ・多様な産業立地による安定した財政収入の確保
- ・インフラ施設等の計画的で効率的な修繕・更新
- ・市民と協働したインフラ施設等の維持管理や民間活力の導入による有効活用
- ・地域住民との連携・協働による身近なまちづくりの促進

等により、都市運営にかかるコストや新たな費用負担をできる限り抑制し、将来に渡り、健全な都市運営ができる「ともに創り・使い、未来につなぐ都市」を目指します。

（3）将来フレーム

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を展望しつつ、概ね 10 年後の目標年次（2030 年）における将来人口及び必要と見込まれる土地利用の規模（フレーム）を定めるものとします。

①将来人口

本計画においては、上位計画である第 5 次常滑市総合計画及び常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略（人口ビジョン）（2015～2020 年度）との整合を図り、目標年次における将来人口を 60,000 人と設定します。

【人口の見通し】

平成 27 年 3 月 31 日現在、本市の人口は 57,830 人です。中部国際空港の開港以降、集合住宅や土地区画整理事業地区等への空港関連従業員等の流入により増加を続けてきました。しかしながら、いずれは空港関連従業員等の社会増が収束し、また、高齢化の進行に伴う自然減、親となる世代の減少に伴う出生数減等により、人口は減少の局面を迎えることが予測されます。(下図の「ケース１」)

人口減少は全国的な流れであり、今後、長期にわたって減少が続くものと予測されており、国においては、その流れに歯止めをかけるための対策に取り組むこととしています。市としても、平成 28 年２月に「常滑市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定の上、本計画と整合を図りながら各種施策・事業を推進し、少子化に歯止めをかけるとともに人口の緩やかな増加を図ることとしています。(下図の「ケース２」：平成 37(2025)年には６万人程度)

【人口推計結果（市全体の人口推移）】

（出典：第 5 次常滑市総合計画）

②必要と見込まれる土地利用の規模（フレーム）

ｉ)住宅地

本市の平成 30 年の人口は、59,037 人（住民基本台帳 12 月末現在）であり、市街化区域の可住地人口密度は 53.5 人/ha（空港島は可住地 0）となっています。

目標年次に向けた住宅地の増加率※1 及び世帯人員の変化率※2 を考慮すると、目標年次における市街化区域の可住地人口密度は 51.2 人/ha となることが見込まれます。

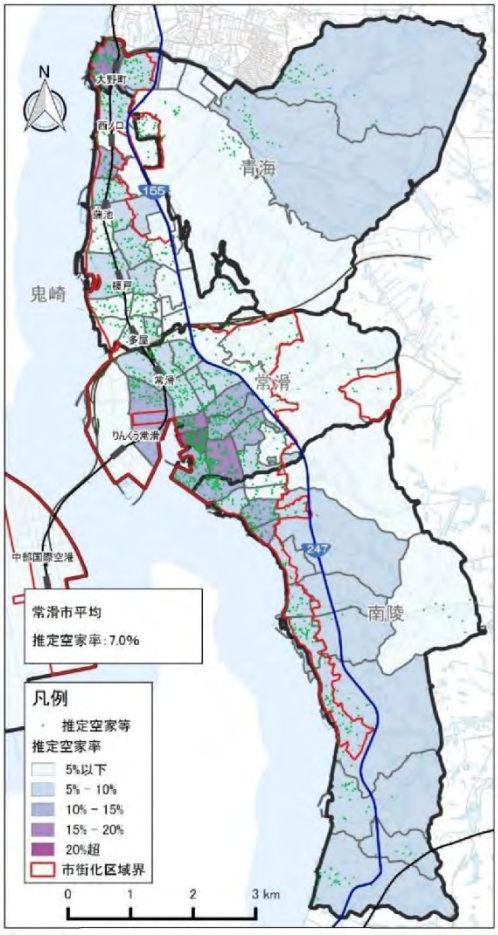
※1 平成 19 年及び平成 30 年の土地利用区分別面積（都市計画基礎調査）から、市街化区域内における農地・山林が住宅地に転換した実績値を基に、住宅地の増加率を想定

※2 世帯人員変化率は、平成 17 年から平成 27 年の国勢調査による世帯当たり人員の実績値から、近似式により将来の世帯当たり人員を推計

これにより、目標年次において現行市街化区域に収容できる人口は、約 47,000 人となります。さらに、常滑駅周辺での高度利用の促進や新田地区（暫定用途地域）における低未利用地の宅地化促進、空家率の高い大野町・本町・市場町・山方町等における空家対策等による人口定着や土地区画整理事業施行地区における人口定着を見込むと、現行市街化区域に収容できる人口は、約 50,000 人～約 51,000 人となることが見込まれます。

一方、目標年次における将来人口 60,000 人を目指した場合、目指すべき市街化区域人口は約 51,000 人となり、土地区画整理事業施行地区での人口定着の状況によっては、最大で約 1,000 人（人口密度 80 人/ha と想定した場合、住宅地面積で約 15ha※公共用地含む）が現行市街化区域に収容できないことが想定されます。

図　地区別推定空家率



（出典：常滑市空家等対策計画）

以上より、目標年次における将来人口の達成に向けては、常滑駅周辺での人口集積の強化、現行市街化区域における低未利用地や空家の有効活用に向けた取り組み、土地区画整理事業施行地区での人口定着を進めることとし、現行市街化調整区域での新たな住宅地の形成は図らないこととします。

しかしながら、今後の住宅宅地の需給状況等によっては鉄道駅周辺等の既存ストックの活用が可能な地域等において、新たな住宅地の形成を検討することとします。

ⅱ)産業用地（工場及び流通業務等の施設用地、観光交流施設用地）

本市の平成 30 年の工業・商業用地面積は約 330ha、そのうち産業用地（1ha 以上の商業用地及び工業・卸売団地）面積は約 125ha（ともに平成 30 年都市計画基礎調査等）となっています。

一方、目標年次における市内総生産額について、愛知県における平成 9 年～26 年の年平均成長率と同水準の成長率（1.4%/年）より求めた約 3,043 億円※1 を目指した場合、目標年次の敷地生産性※2 より、必要となる工業・商業用地面積は約 405ha、そのうち産業用地面積は約 167ha になることが想定されます。このことから、目標年次における市内総生産額の達成に向けては、約 80ha の工業・商業用地、そのうち約 40ha の産業用地を新たに確保することが必要となります。

※1 平成 30 年の工業・商業用地面積約 330ha と敷地生産性（推計値）より求めた平成 30 年の市内総生産額に年平均成長率 1.4%を乗じて算出

※2 目標年次の敷地当たり市内総生産は、平成 15 年、平成 19 年、平成 25 年の 3 時点の値を基に対数回帰式による推計値を採用

以上より、目標年次における市内総生産額の達成に向けては、空港島をはじめ市街化区域内の低未利用地等の有効活用により必要となる工業・商業用地を確保するとともに、産業用地については、りんくう地区の都市再生緊急整備地域内における低未利用地（商業地域内の都市開発事業予定地約 20ha）の有効活用を図ることとし、その上で不足する約 20ha（公共用地を含め約 30ha）を現行市街化調整区域において確保することとします。

（４）将来都市構造

将来都市像及び都市づくりの目標の実現に向けて、目標年次における将来フレームを勘案した上で、本市が目指すべき概ね 10 年後の都市の姿を将来都市構造として明らかにします。

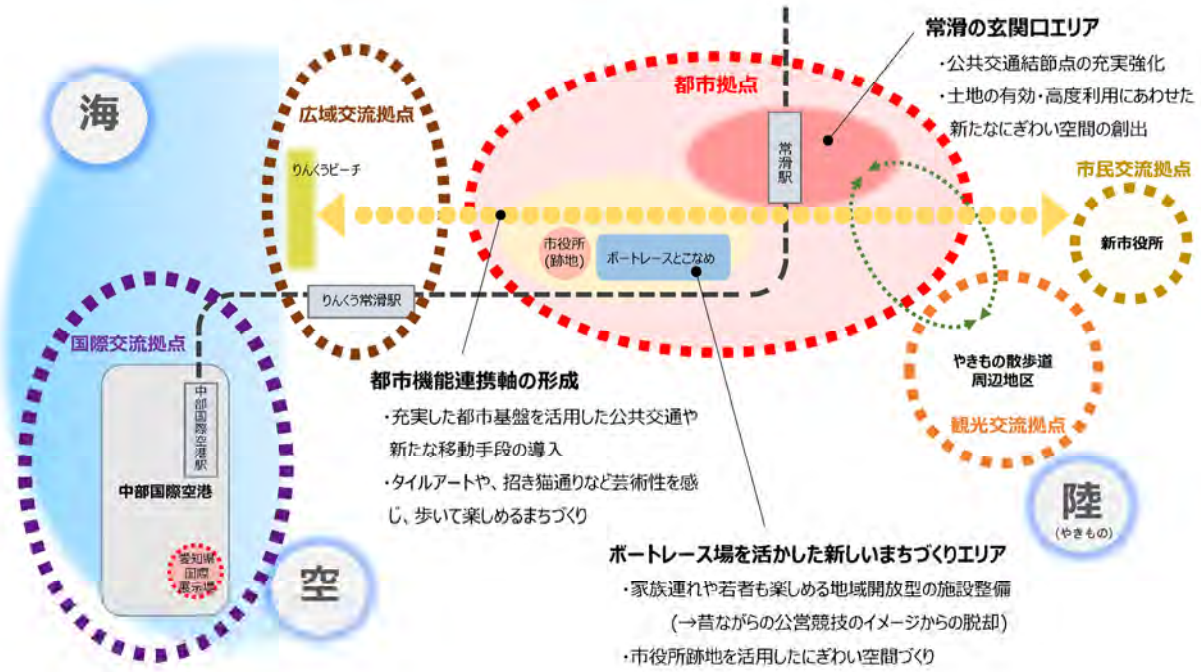
①拠点の形成

■都市拠点

常滑駅周辺においては、市民の豊かな暮らしを支えるとともに、空港ややきもの散歩道等への来訪者をはじめ幅広い利用者層が見込まれ、まちのにぎわい創出にも寄与する広域機能の集積・充実を図ります。

また、様々な世代の居住ニーズに対応した住宅の供給や土地の有効・高度利用を進める等、まちなか居住の促進を図るとともに歩いて楽しめるまちづくりを進めることで、にぎわいと活気にあふれ、本市の玄関口にふさわしい都市拠点の形成を図ります。

図　都市拠点の形成イメージ



常滑駅周辺では、土地区画整理事業を進めることにより公共交通結節点の充実強化、土地の有効・高度利用にあわせた新たなにぎわい空間の創出を図り、本市の玄関口として相応しいエリアの形成を目指します。

常滑駅からりんくう地区においては、充実した都市基盤を活用し、公共交通や新たな移動手段の導入、沿道での良好な景観づくりを検討し、歩いて楽しめるまちづくりを見据えた都市機能連携軸の形成を目指します。

市役所周辺では、ボートレース場にイベントホール等の家族連れや若者も楽しめる地域開放型の施設を整備します。

また、市役所移転後の跡地を有効活用したにぎわい空間づくりを進める等、ボートレース場を活かした新しいまちづくり形成を目指します。

■交流拠点

(国際交流拠点)

空港島においては、二本目滑走路の整備について関係機関と実現に向けた取り組みを推進していくとともに、陸・海・空における総合交通ネットワークの強化及び利便性向上を図り、交通結節点としての魅力の向上を図ります。また、空港島の愛知県国際展示場周辺においては、広域からの集客力の高い商業機能をはじめ、文化・レクリエーション、宿泊、MICE 機能※等の多様な都市機能の集積を高めるとともに、来訪者の利便性、快適性を高める環境整備を進め、国内外からヒト・モノ・カネ・情報を呼び込む国際交流拠点の形成を図ります。

※企業等の会議(Meeting)、企業等の行う報奨・研修旅行(インセンティブ旅行)(Incentive Travel)、国際機関・団体、学会等が行う国際会議(Convention)、展示会・見本市、イベント(Exhibition/Event)の頭文字のことで、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。MICE誘致により、ビジネス・イノベーションの機会の創造、地域への経済効果、国・都市の競争力向上等が期待されている。

(広域交流拠点)

空港対岸部のりんくう地区においては、広域からの集客力の高い商業機能をはじめ、文化・レクリエーション、宿泊等の多様な都市機能の集積を高めるとともに、りんくう常滑駅周辺のオープンスペースやりんくうビーチ等を活用して、潤いある魅力的なにぎわい空間の創出を図ることで国内外から人を呼び込む広域交流拠点の形成を図ります。

(観光交流拠点)

やきもの散歩道周辺地区等においては、伝統や文化にふれることができる観光機能や商業機能の集積を高め、地区特有の景観の保全を図るとともに、大野海水浴場から大野城址(城山公園)等周辺、小脇公園から坂井海水浴場等周辺においては、古くからのまちなみ景観や既存の観光資源の活用を図ります。あわせて、外国人観光客に対して分かりやすい情報提供等を行うことで、空港や国際展示場の利用客をはじめとする国内外からの観光客を引き付ける魅力ある観光交流拠点の形成を図ります。

(市民交流拠点)

飛香台の新市役所・市民病院周辺においては、新市役所の建設を契機に様々な市民活動や市民の健康づくりを促進することで、市民同士の多様な世代間の交流・ふれあいが育まれる市民交流拠点の形成を図ります。

■地域生活拠点

自動車を利用しなくても地域住民がアクセスしやすい鉄道駅や路線バスの停留所周辺等を中心に、低未利用地や空家の有効活用に向けた取り組み、既存ストックを活用した地域のまちづくり活動の促進等により、生活機能の立地を図ることで、歩くことを主体とした生活圏の中心となり、住民同士の交流・ふれあいの場としての役割も担う地域生活拠点の形成を図ります。

②土地利用の構成（ゾーニング）

■住居系市街地ゾーン

現行の市街化区域における既存の住宅地等では、都市基盤施設の整備・改善等により良好な居住環境の維持・創出を図るとともに、低未利用地の宅地化促進や空家の有効活用に向けた取り組み等により、若年世代等の一層の定住促進を図ります。また、拠点を中心とした都市機能の集積強化、市街地内に広く分布する生活機能の維持・充実等を図ることで、自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏を形成するとともに、福祉施策と連携しながら医療・福祉機能の維持・確保や高齢者等の健康・生きがいにつながる交流の場づくりを進めます。

[地場産業エリア]

やきもの散歩道周辺等のやきもの物産業関連施設と住宅等が共存する地区においては、やきもの産業の活性化と良好な居住環境の創出を図り、暮らしやすく働きやすい職住近接エリアの維持を図ります。

■産業系市街地ゾーン

現行の市街化区域における既存の産業用地等では、住宅地との混在防止や周辺の住宅地等における居住環境との調和に配慮しながら、ゾーン内のまとまった低未利用地を有効に活用し、工業・物流機能や広域からの集客力の高い商業機能、文化・レクリエーション、宿泊、MICE 機能等の立地・集積強化を図ります。

■産業候補ゾーン

(都)西知多道路 IC 周辺や既存工業団地の周辺をはじめ工場等の立地ポテンシャルが高い地区においては、今後、土地利活用の熟度が高まった場合、目標年次までに必要と見込まれる規模の範囲内で、工場や流通業務、研究開発等に関わる施設用地、観光交流施設用地の受け皿となる新たな産業用地の形成を図ります。

■農地保全ゾーン

現行の市街化調整区域に広がる農地等については、無秩序な市街化を抑制し、一団のまとまりある優良農地の保全を図るとともに、点在する既存の集落地については、地域コミュニティの維持や活性化、生活環境の改善を図ります。

■森林保全ゾーン

市域東部の南北に連なる丘陵地に広がる森林については、まとまりある緑地として、また市街地の背景となる景観資源として、その保全を図るとともに、良好な自然とのふれあい・交流、憩いの場としての活用を図ります。

③軸（公共交通軸）の形成

■広域交通軸

広域的な都市間移動を支える知多横断道路の交通処理機能の活用、(都)西知多道路の整備促進や中部国際空港の機能強化等により、市内外の交流を促進します。

■市民生活軸

市内南北方向の移動を支える名鉄常滑線及び路線バス（半田・常滑線、常滑南部線）、市域北部の市街地や集落地の住民の生活の足としての役割を担う北部バスについては、各路線機能・サービス水準の維持・改善を図ることで、都市拠点と地域生活拠点等との連携強化やアクセス性を高めるとともに、都市間移動需要への対応を図ります。

■観光交流軸

各拠点間をつなぐ観光ルートの設定、回遊性を高めるような移動手段等の検討、海辺と山辺の回遊軸の形成等により、空港や国際展示場及びりんくう地区の商業施設等の利用者を都市拠点や、やきもの散歩道周辺、市の北部や南部の観光交流拠点に誘導する等、国内外、市内外の交流を促進し、これまで以上の交流人口の拡大と、都市のにぎわいや活力の創出を図ります。

図　観光交流軸の展開イメージ

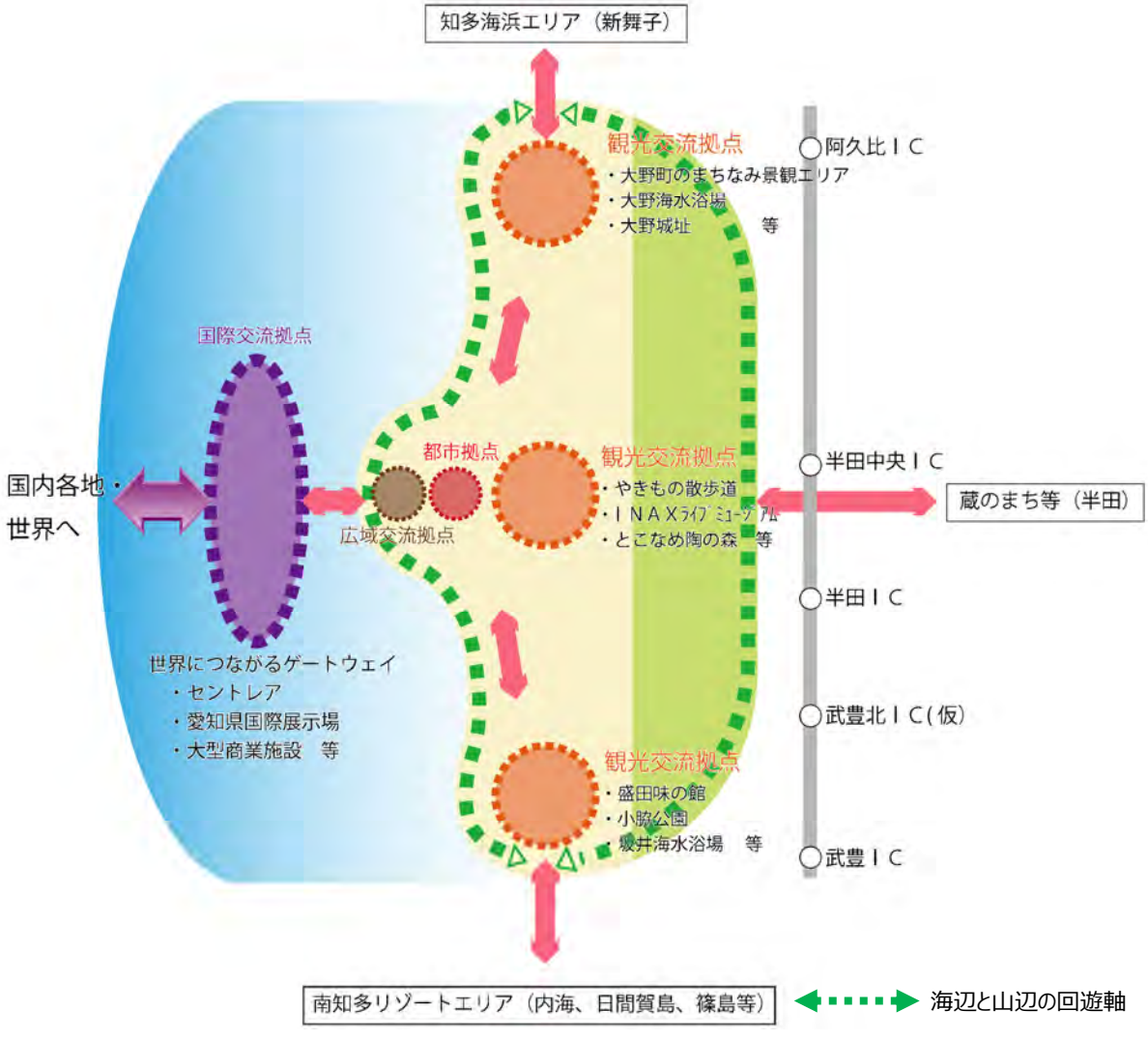
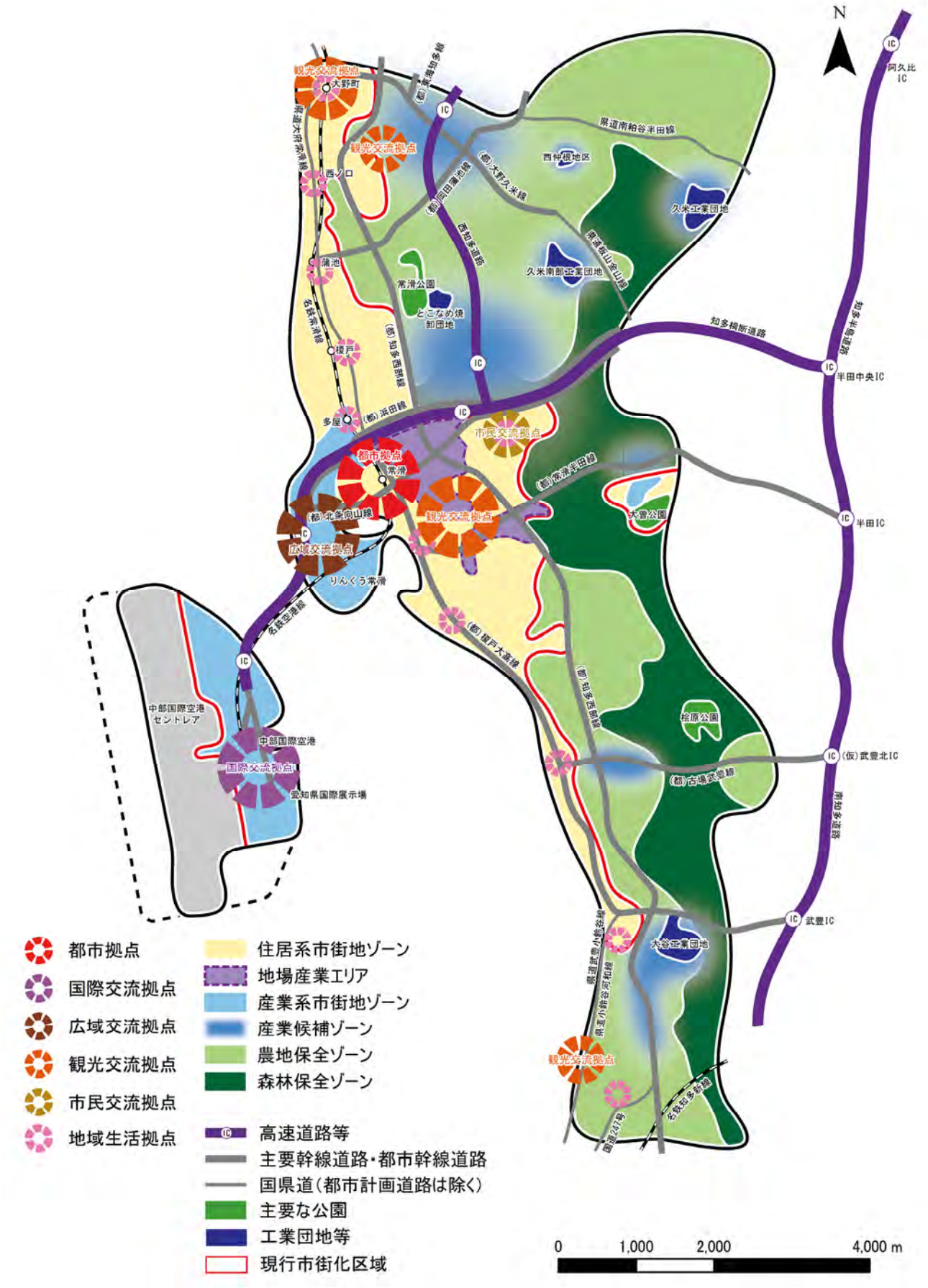


図　将来都市構造図


N
都市拠点
国際交流拠点
広域交流拠点
観光交流拠点
市民交流拠点
地域生活拠点
住居系市街地ゾーン
地場産業エリア
産業系市街地ゾーン
産業候補ゾーン
農地保全ゾーン
森林保全ゾーン
高速道路等
主要幹線道路・都市幹線道路
国県道（都市計画道路は除く）
主要な公園
工業団地等
現行市街化区域
0
1,000
2,000
4,000 m

第５章　都市づくりの方針

（１）土地利用の方針

中部国際空港の立地や窯業等の地場産業、これらを活かした先端産業をはじめ、豊かな観光資源や地域資源を最大限活用し、土地利用の促進を図ることで、持続可能な都市の発展を目指します。

市街化区域では、現在の用途地域を基本としつつ、必要に応じ見直し等を行うことで、土地利用の適正な規制・誘導を図り、自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏の形成や多様な交流の場づくりを進めます。

市街化調整区域では、農地や森林等の豊かな自然環境の維持・保全を図るとともに、自然環境と都市的土地利用との健全な調和が図られた秩序ある土地利用を進めます。

①市街化区域の土地利用方針

○住宅地

・現在の土地利用を維持し、良好な居住環境を保全するとともに、生活利便施設等が立地する暮らしやすい住宅地の形成を図ります。

・土地区画整理事業の施行地区内では、現在の良好な居住環境の保全及び低層住宅を主体とした土地利用を維持します。

・歩くことを主体に暮らせるコンパクトにまとまった生活圏の構築に向け、公益施設をはじめ日常的な生活利便施設等の立地・充実を図ります。

・低未利用地が多く残る新田地区では、暫定用途地域の解消により、良好な居住環境を有する住宅地の形成を図ります。

○沿道住宅地

・多車線道路である(都)知多西部線、(都)浜田線及び(都)北条向山線の沿道では、沿道にふさわしい商業業務施設等の立地により利便性の高い住宅地の形成を図ります。

○商業業務地

・都市拠点の形成を目指す常滑駅周辺地区では、市民のみならず来訪者も利便性を享受できるような商業･業務、福祉、宿泊施設等の多様な都市機能が複合的に立地する土地利用の誘導を図ります。

○住商複合地

・大野町駅の西側地区や本町･市場町、(都)知多西部線の沿道等では、暮らしやすい日常生活圏を形成するため、商業施設等生活利便施設を主体とした土地利用の維持･誘導を図ります。

○住工複合地

・やきもの散歩道周辺地区では、やきもの産業の活性化と良好な居住環境の形成を図る等、暮らしやすく働きやすい住工複合型の土地利用を維持します。

・その他の住工混合地では住工複合型の土地利用の維持及び今後の土地利用動向を見ながら長期的な視点で適切な土地利用の誘導を図ります。

○工業･物流用地

・工場等の立地が大半を占める地区では、現在の操業環境の保全に向け、工場や物流施設等を主体とした土地利用を維持します。

・低未利用地が多く残る地区では工場・物流施設等の立地を促進します。

○国際・広域交流拠点形成地区

・国際拠点空港である中部国際空港が立地する空港島及び空港対岸部のりんくう地区は、空港の立地特性を活かし、国内外から人・モノ・カネ・情報を呼び込む拠点を形成するため、平成 29 年 8 月に都市再生緊急整備地域に指定されています。

・当該地域では、集客力の高い商業機能をはじめ、文化・レクリエーション、宿泊、MICE 機能等の多様な都市機能が立地する土地利用の誘導を図ります。

・国際展示場の立地している空港島については、道路等の公共施設の整備状況等、交通・安全・防火・衛生上の観点も考慮し、必要に応じて建蔽率や容積率の緩和等を図ることで、土地利用の誘導を促進します。

②市街化調整区域の土地利用方針

○集落地

・市街化調整区域に点在する古くからの集落地では、現在の土地利用を維持しつつ、豊かなコミュニティ及び快適な生活環境の創出を図ります。

○農地

・面的にまとまった優良な農地の維持・保全を図ります。

・その他の農地についても、農業振興や防災面で重要な役割を担うものについては、無秩序な開発の抑制を図るとともに、遊休農地や耕作放棄地の解消につとめます。

・国家戦略特別区域の制度を活用した農家レストランの設置等、６次産業化推進の取り組みを支援し、地域全体の活性化を図ります。

○森林

・本市東部の丘陵地等に広がる森林については、自然環境の保全及び特色のある景観資源の保全、自然とのふれあいや憩いの場としての活用を図ります。

○工業・物流用地

・市街化調整区域の既存工業団地については、当該機能の維持･増進、現在の土地利用の維持を図ります。

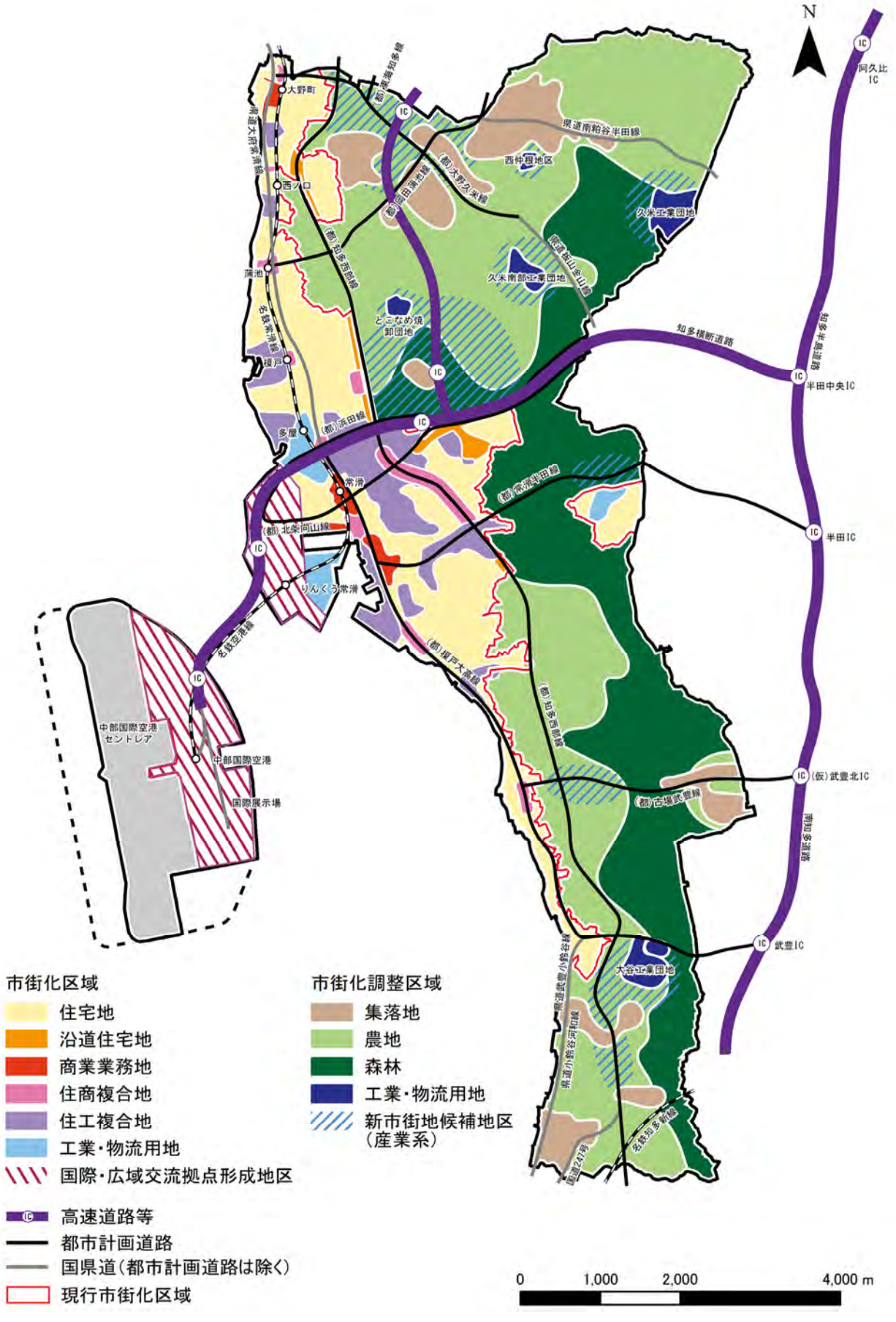
○新市街地候補地区（産業系）

・西知多道路 IC 周辺や久米、久米南部、大谷工業団地の既存の工業団地周辺等をはじめ工場等の立地ポテンシャルが高い地区においては、地権者の土地活用意向や工場等の立地動向を踏まえながら農地保全面との調整を行い、熟度が高まった場合には目標年次までに必要と見込まれる産業用地の規模の範囲内で、新たな産業用地（工場及び流通業務等の施設用地、観光交流施設用地）の形成を図ります。これらの産業用地は、市街化区域への編入を基本としつつ、位置や面積等によっては市街化調整区域のまま地区計画を定める等により無秩序な都市的土地利用が進行しないように配慮します。

○新市街地候補地区（住宅系）

・今後の住宅宅地の需給状況等によっては、鉄道駅周辺等の既存ストックの活用が可能な地域等において、新たな住宅地の形成を検討することとします。

図　土地利用方針図


N
阿久比IC
大野町
西ノ口
蒲池
榎戸
多屋
常滑
りんくう常滑
中部国際空港セントレア
中部国際空港
国際展示場
県道南粕谷半田線
西仲根地区
久米工業団地
久米南部工業団地
どこなめ焼卸団地
知多横断道路
半田中央IC
半田IC
(仮)武豊北IC
武豊IC
大谷工業団地
名鉄知多新線
市街化区域
住宅地
沿道住宅地
商業業務地
住商複合地
住工複合地
工業・物流用地
国際・広域交流拠点形成地区
高速道路等
都市計画道路
国県道(都市計画道路は除く)
現行市街化区域
市街化調整区域
集落地
農地
森林
工業・物流用地
新市街地候補地区(産業系)
0
1,000
2,000
4,000 m

（２）都市施設整備の方針

世界に開かれた交流を育む交通結節点としての機能強化を図るとともに、市民だけでなく国内外からの来訪者の利便性向上を高めるため、中部国際空港、りんくう常滑駅周辺及び常滑駅を中心として都市拠点や交流拠点等の多様な拠点の連携・役割分担を支える自動車専用道路等の道路網、公共交通ネットワークの充実を図ります。

中部国際空港については、新規就航・航路拡充に向けた取り組みを推進するとともに、リニア中央新幹線の開業時期を見据え、二本目滑走路をはじめとする機能強化の早期実現に向けた取り組みを推進します。

公園・緑地や下水道等のその他の都市施設については、必要に応じ効率的で効果的な整備を進めるとともに、既存ストックの適切な維持管理、有効活用に努めます。

①都市交通施設（交通体系）

＜道路整備の方針＞

○自動車専用道路

・地域高規格道路である(都)西知多道路については、早期供用開始に向けた働きかけを行います。

・セントレアライン（知多横断道路・中部国際空港連絡道路）については、円滑な交通処理に向け、関係機関への協議・協力を行います。

○主要幹線道路

・(都)知多西部線及び(都)常滑半田線について、暫定・概成供用区間又は整備中区間の整備促進に向けた関係機関への協議・協力を行います。

○都市幹線道路

・都市の骨格を形成し、隣接都市や主要幹線道路へアクセスする交通の円滑な処理を図るため、(都)榎戸大高線（知多横断道路以南）をはじめ暫定・概成供用区間の整備促進、未整備区間の整備・改善に向けた関係機関への協議・協力を行います。

・(都)大野久米線と(都)西知多道路の交差部について、関係機関に対して円滑な交通処理を図るための整備に向けた働きかけを行います。

○地区幹線道路

・主要幹線道路等を補完するとともに、地区内で発生集中する交通需要に対応し、交通の円滑化を図るため、(都)榎戸大高線（知多横断道路以北）をはじめ暫定・概成供用区間の整備促進、未整備区間の整備・改善に向けた関係機関への協議・協力を行います。

○補助幹線道路

・幹線道路を補完し、主要な道路や施設へアクセス機能を担うとともに、地域住民の交通利便性や産業活動の効率性の向上を図るため、暫定・概成供用区間及び未整備区間の整備を促進します。

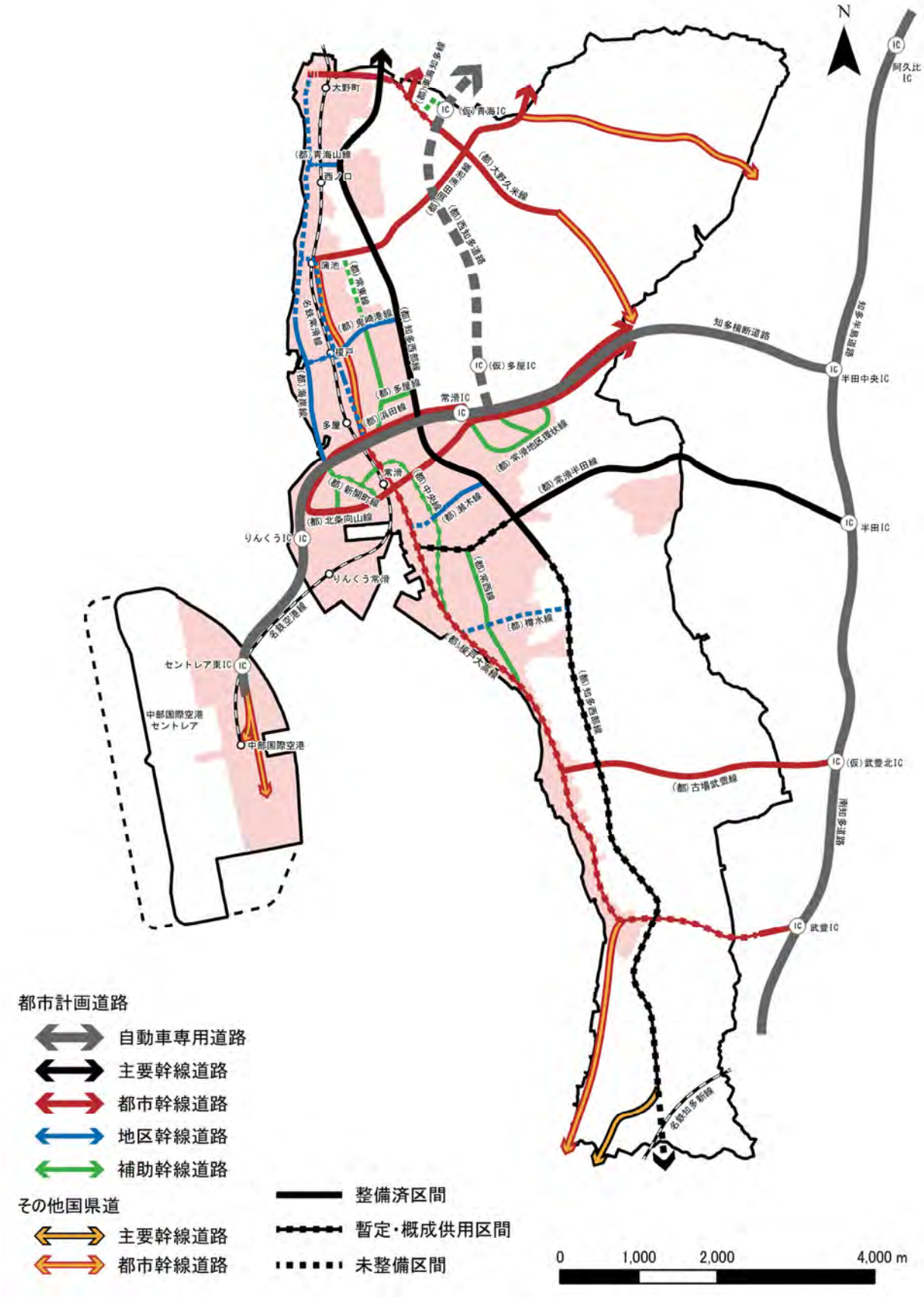
○生活道路

・既成市街地内で多くみられる幅員４m未満の生活道路については、地域との連携を図りながら、沿道建築物の建て替え等に合わせて「常滑市狭あい道路の後退用地の確保に関する要綱」に基づき拡幅整備を実施します。

○都市計画道路の見直し

・未整備区間のうち、今後、社会状況等の変化から都市計画の見直しが想定される路線・区間については、既存ストックである現道等を活用したネットワーク形成を視野に入れながら、交通処理機能、防災機能、まちづくりの連携等の視点から都市計画道路の妥当性を確認し、必要に応じて見直しを行います。

図　道路の整備方針図


N
阿久比IC
大野町
(仮)青海IC
(都)青海山線
西ノ口
(都)大野久米線
(都)西知多道路
蒲池
(都)常東線
(都)鬼崎港線
(都)知多西部線
名鉄常滑線
榎戸
(仮)多屋IC
知多横断道路
知多半島道路
半田中央IC
(都)多屋線
常滑IC
多屋
(都)浜田線
(都)常滑地区環状線
(都)常滑半田線
常滑
(都)新開町線
(都)中央線
(都)瀬木線
(都)北条向山線
りんくうIC
半田IC
りんくう常滑
(都)常西線
(都)樽水線
名鉄空港線
セントレア東IC
(都)榎戸大高線
中部国際空港
セントレア
中部国際空港
(仮)武豊北IC
(都)古場武豊線
南知多道路
武豊IC
名鉄知多新線
都市計画道路
自動車専用道路
主要幹線道路
都市幹線道路
地区幹線道路
補助幹線道路
その他国県道
主要幹線道路
都市幹線道路
整備済区間
暫定・概成供用区間
未整備区間
0
1,000
2,000
4,000 m

＜公共交通等の方針＞

○鉄道・バス

・名鉄常滑線等については、鉄道事業者と協力して、利用促進を検討します。

・バス路線については、市役所移転をはじめとする公共施設の再配置や利用者ニーズ、観光交流拠点等の回遊性を踏まえた上で、関係事業者と協力して検討を進めるとともに、空港関連のシャトルバスや周辺都市と連携した広域的な交通手段、デマンド交通等の交通手段の導入について、その実現可能性を検討します。

・常滑市民病院と半田市立半田病院との診療統合及び経営統合の実現にむけて、両病院に係る必要なアクセスについて検討します。

○公共交通結節点

・鉄道・バス、タクシーの利用促進を図るため、常滑駅東駅前広場の整備完了をめざすとともに、常滑駅南の駅前広場との適切な機能分担を図ります。また、鉄道事業者と連携しながら他の鉄道駅前での交通広場や駐車場・駐輪場の利便性向上について検討します。

○歩行者・自転車ネットワーク

・多様な交流の拡大に向け、自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏を形成するため、障がいのある人や高齢者、子ども、自転車等が安全で快適に移動できる歩道や自転車通行帯等の確保を進めます。

②公園・緑地等

○公園・緑地等

・都市基幹公園（桧原公園、常滑公園及び大曽公園）については、現在機能の維持･更新及び利用増進を図るとともに、常滑公園の未整備箇所の整備を検討します。

・住区基幹公園については、地域住民のニーズを踏まえながら質の向上を図るとともに、適切な維持管理や遊具等の更新を図ります。

・市街地内における既存の都市計画公園、緑地、児童遊園、ちびっ子広場及び多目的グラウンド等の配置状況や都市公園の標準的な誘致距離等を踏まえ、公園・緑地が不足している市街地を中心に、公園・緑地の確保を検討します。

・大野海水浴場、坂井海水浴場及びりんくう海浜緑地については、気軽に海と親しむことができるような憩いとにぎわいの場としての機能維持・利用増進を図ります。

・市街地内における生産緑地は、緑地空間として保全を図るとともに、営農者の意向に応じた活用の方法を検討します。

○緑化

・市街地内の住宅地や市街化調整区域に点在する集落地等では、ゆとりと潤いある良好な居住環境の創出に向け、都市緑化推進事業等による敷地内緑化を促進します。

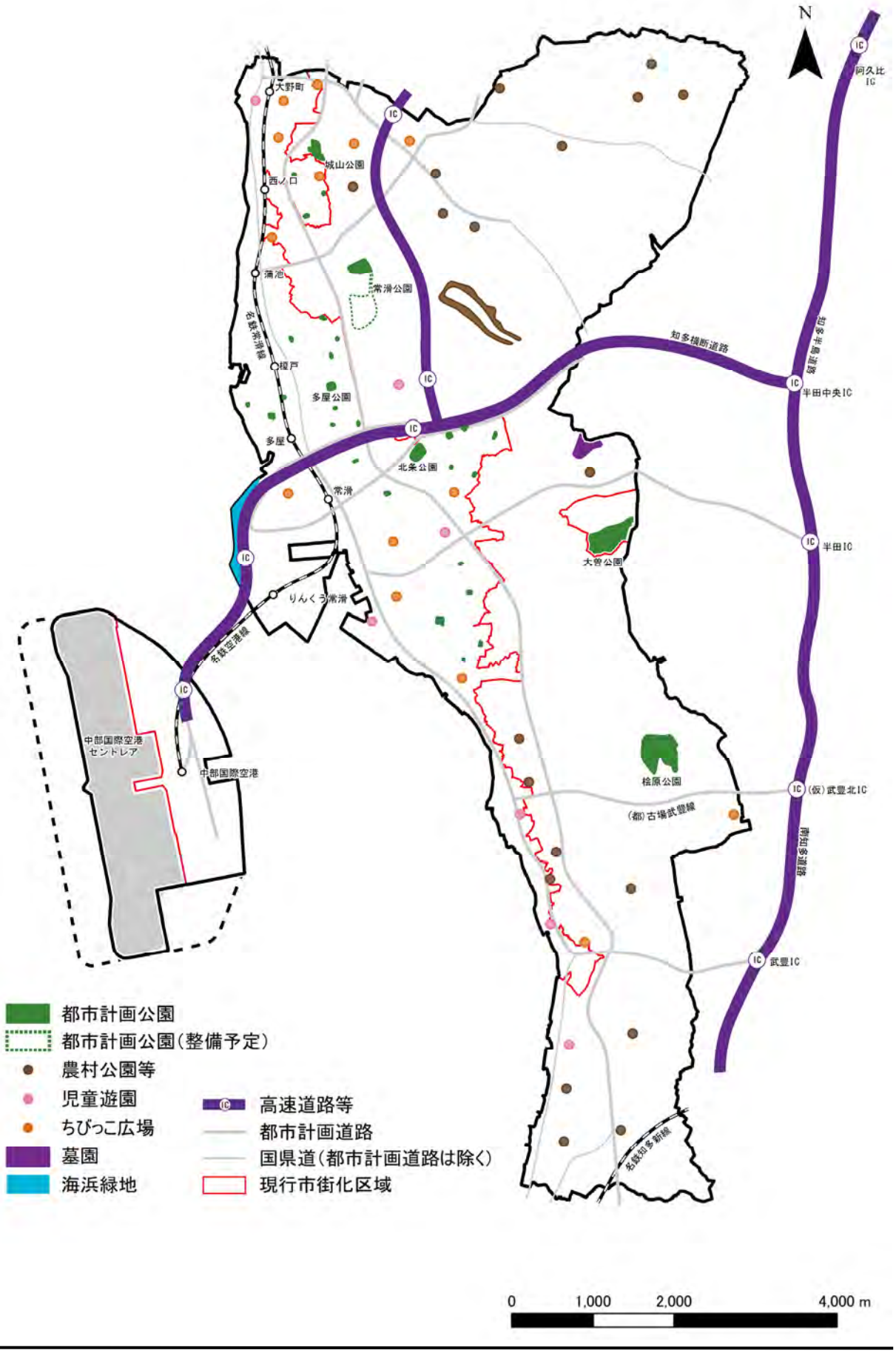
・幹線道路等における街路樹の植栽により、緑豊かな道路空間の形成を図ります。

○緑の保全

・市街地内における社寺林等の身近な緑地空間や市街化調整区域における里山空間等の保全を図ります。

・本市東部の丘陵地に広がる森林の保全を図ります。

図　公園・緑地の整備方針図



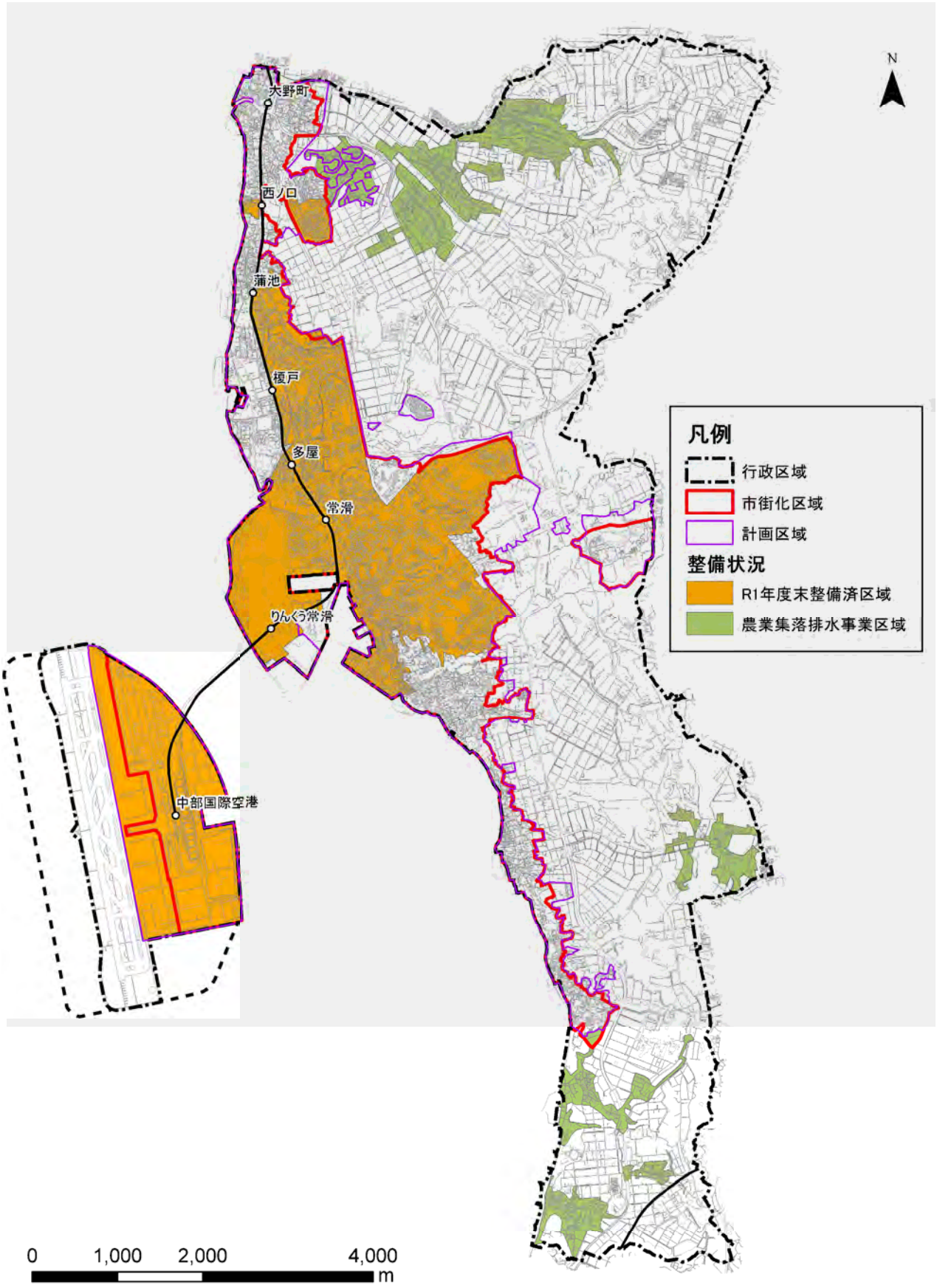
③下水道等

・公共下水道全体計画及び事業計画に基づき、汚水管・雨水管等の整備を推進します。
・事業計画区域（認可区域）外の雨水施設については、必要に応じ老朽化等に伴う施設の維持補修を図ります。
・常滑北部、多屋南部雨水ポンプ場については適正な維持管理を図ります。榎戸雨水ポンプ場については、ストックマネジメント計画策定後に耐震化等の更新化事業を実施します。
・農業集落排水施設の適正な維持管理を図ります。
・農業集落排水処理場については、最適整備処理構想に基づき順次更新を進めています。

④供給処理施設

・２市３町（常滑市・半田市・南知多町・美浜町・武豊町）の新ごみ処理施設である知多南部広域環境センター整備事業が進捗中であり、2022 年度での供用開始を目指します。

図　公共下水道整備方針図(汚水)



（３）市街地整備の方針

都市の魅力を高めるとともに、安全性・快適性を確保できるよう、既存ストックや民間活力を活用し、計画的に良好な市街地の形成を図ります。

○既成市街地ゾーン

・市街化区域における古くからの市街地については、居住環境の向上を図るため、地区内に多く見られる狭あい道路を沿道建築物の建替え等に合わせて、改善を進めていきます。

・やきもの散歩道周辺等については、地域住民の理解と協力の下、景観を保全しつつ、計画的な市街地整備を進めていきます。

・鯉江本町内の大規模工場の敷地が大半を占める地区については、今後の土地利用動向等を見ながら具体的な市街地の整備方策を検討していきます。

○計画的市街地ゾーン

・土地区画整理事業等により計画的な整備が行われた地区については、現在の市街地形態を維持しながら一層良好な居住環境の創出を図るため、民有地緑化を進める等により緑豊かな市街地空間の形成を促進します。

・施行中の常滑多屋及び常滑駅周辺の土地区画整理事業地区については、円滑に事業を促進し、早期の完了に努めます。

○低未利用地の整備

・低未利用地の多く見られる新田地区については、良好な市街地の形成に向け暫定用途地域の解消を図ります。

（４）都市防災の方針

大規模地震や風水害・土砂災害への対応を念頭に、防災・減災に資する施設整備や適正な土地利用の規制誘導等に加え、防災意識の向上等により、災害に強い都市づくりを進めます。

・周辺都市を含めた防災機能の向上に資する幹線道路網体系の構築に向け、緊急時に必要な救援・復旧活動機能を担う輸送道路の整備を促進するため、関係機関への協議・協力を行います。
・既成市街地内では、道路が狭いため消防活動が困難な地区も見られ、避難路・避難場所となる街路・公園の不足もあって、災害時に被害が拡大することが懸念されることから、沿道建築物の建替え等に合わせて狭あい道路の改善を進めながら、地区内の低未利用地を有効活用することにより、防災機能を有する生活道路や公園等を整備します。
・多くの人が集まり、中高層建物を主体とした土地利用が想定される常滑駅周辺や、やきもの産業関連施設と住宅が混在する地区等については、住宅の耐震性の確保や空家の除却等も含めて火災の危険を防除する建物への建替えを促進します。
・津波・高潮被害が懸念される沿岸部の市街地では、警戒避難体制の充実を図るとともに、土砂災害等が想定される地区では、土地利用の適正な規制と誘導を図ります。
・水害防止のため、保水機能を有する山林やため池及び開発等に伴い設置された調整池の保全を図ります。また、河川については、普通河川の老朽護岸改修を進めるとともに、矢田川、前山川の河底浚渫（しゅんせつ）・改修について関係機関への協議・協力を行います。
・海岸については、樋(ひ)門、陸閘(こう)の点検調査を行い必要に応じて改修を進めるとともに、鬼崎漁港海岸、西之口海岸、坂井海岸等の老朽護岸の改修整備を促進します。

（５）景観形成の方針

国際・広域交流や観光交流、市民交流をはじめ、多様な交流・ふれあいを育むとともに、市民生活において心地よさを感じることができるよう、緑、やきもの、地形等の地域特性を活かした景観の形成により、都市や地域の魅力を高めます。

＜各土地利用に応じた市街地景観の保全･形成の方針＞

○緑豊かな住宅地景観づくり

・市街化区域における古くからの市街地については、狭あい道路の改善に合わせた沿道緑化の促進や低未利用地の活用等により、緑豊かな住宅地景観の形成を図ります。

○常滑らしさを感じられる商業地景観づくり

・都市拠点を目指す常滑駅周辺の商業業務地については、公共施設整備等にやきもの等の素材を取り入れるとともに、周辺環境に配慮した分かりやすい案内看板等により、本市の玄関口にふさわしい市街地景観の形成を図ります。

・大野町駅周辺については、古くからのまちなみ景観を保全･活用することにより、魅力ある景観づくりを進めます。

○周辺環境に配慮した工業地景観づくり

・既存の工業団地等については、必要な敷地内緑化を確保し、新たな工業団地等については敷地内緑化や緑地の確保のほか、建物の形態意匠に関する規制･誘導策を検討する等、周辺の環境に配慮した工業地景観の形成を図ります。

○空港島及び空港対岸部のりんくう地区での豊かな都市景観づくり

・空港島及び空港対岸部のりんくう地区については、様々な自然環境や人工景観を活かした土地利用や施設整備を促進するとともに、企業立地に当たっては、「中部臨空都市まちづくりガイドライン(平成 29 年１月改訂、愛知県企業庁)」を適正に運用することにより、引き続き、豊かな都市景観の形成を図ります。

＜やきもののまちにふさわしい景観の保全･再生の方針＞

・やきもの産業関連施設と周辺地区が一体となり特色のある歴史･産業景観を有しているやきもの散歩道周辺地区については、引き続き、やきもの散歩道地区景観条例により、やきもののまちにふさわしい良好な景観の保全･再生に向けた取り組みを進めます。

＜歴史文化資源と一体となった景観の保全･形成の方針＞

・市内に残る社寺や古窯等の歴史文化資源や景観資源、その保全を図るとともに、これら資源と一体となって、歴史や文化を広く伝えることができる良好な景観形成を図ります。

＜海や緑を眺めることができる眺望景観等の保全・形成の方針＞

○海を眺め身近に感じられる海辺景観の保全

・伊勢湾の眺望に優れるりんくう町や末広町･新浜町周辺の沿岸部、また、市街地内の丘陵地や高台において海を眺めることができる眺望点の保全に努めるとともに、小脇公園等では眺望を楽しむことができるような施設整備について検討します。

・大野海水浴場、坂井海水浴場及び海浜緑地(りんくう町)については、民間活力を導入しながら、市民や来訪者が海に親しめる憩いとにぎわいの場として、海を眺め、また、身近に感じることができる海辺景観の保全に努めます。

○緑豊かな丘を眺めることができる景観の保全

・市街地から眺めることができる本市東部丘陵地の森林については、斜面緑地の保全とともに緑のスカイラインとして保全を図ります。また、空港へのアクセス道路の沿道については、景観を阻害するような屋外広告物の設置を規制するため、愛知県屋外広告物条例等による適正な運用を図ります。

○水と緑に身近に親しむことができ、心地よさを感じられる景観の形成

・市内に点在する大小様々なため池と一体となった樹林地等については、市民が気軽に自然に親しむことのできる身近な緑地空間として保全に努めるとともに、ため池につながる河川については、親水機能の充実や河川沿いでの緑化・緑地確保等の検討により、誰もが心地よさを感じられる良好な景観形成を図ります。

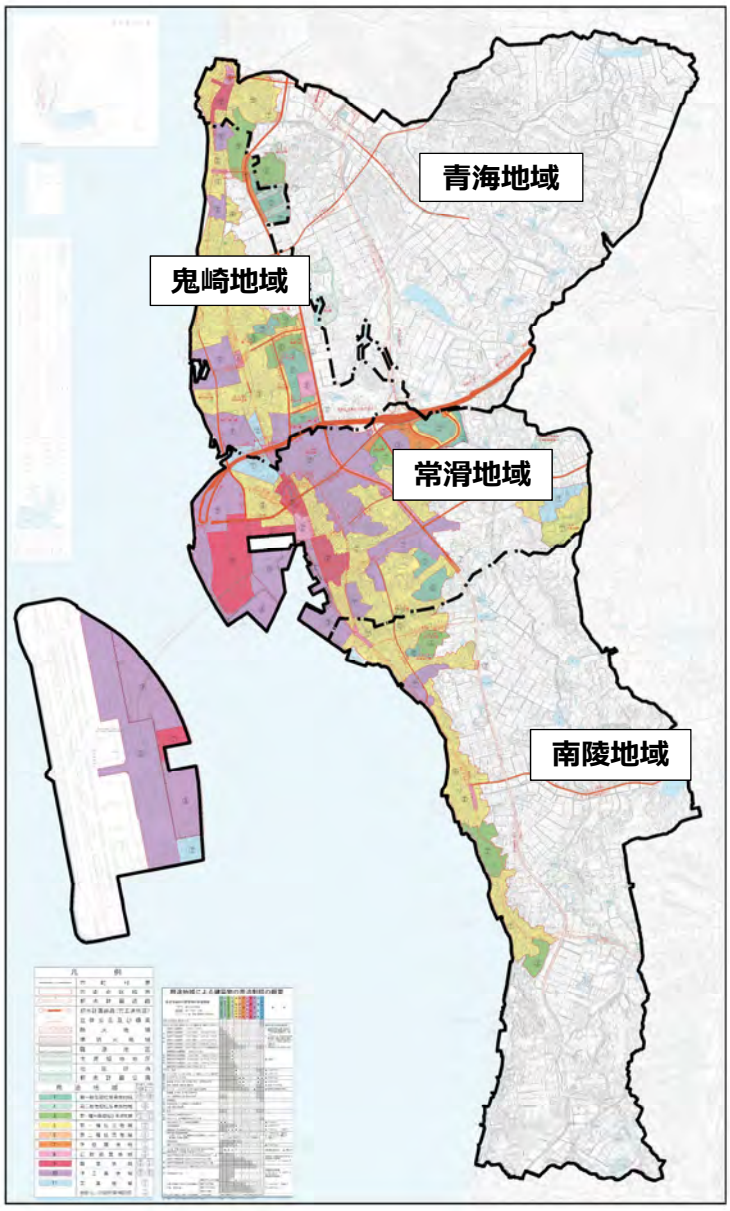
第６章　地域別構想

地域別構想は、全体構想に示された整備の方針等を受け、地域の特性や課題に応じ、地域内における土地利用の規制・誘導や整備すべき諸施設等の方針を明らかにするものです。

本市では、本計画における地域別構想を地域住民による身近なまちづくりを下支えする計画と位置づけ、地域住民によって構成される地域別ワークショップで出された意見等を参考に作成を進めました。

地域別構想における地域区分は、本市における一般的な地域区分である４つの中学校区としました。

図　地域区分図



（１）青海地域

① 地域の概況

■データ等からみた地域の現状

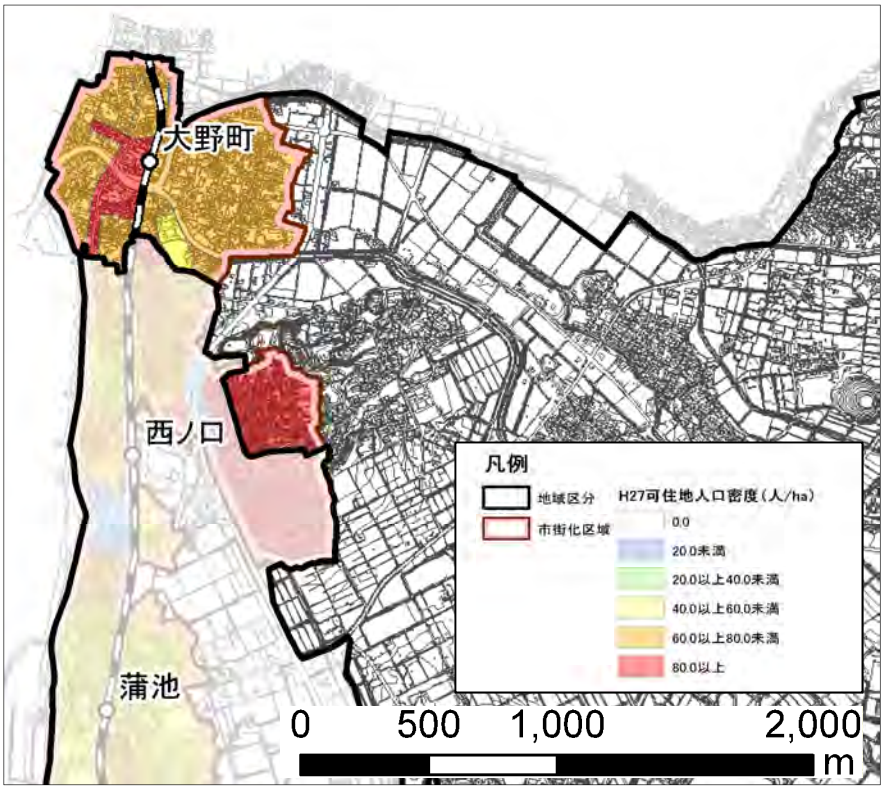
４地域の中で市街化区域の占める割合が最も小さい地域であり、地域全体での人口集積は低い状況にありますが、市街化区域の人口密度は約 48 人/ha と４地域の中で最も高く、特に青海町の既存住宅団地、大野町駅西側での人口集積が顕著に見られます。しかし、近年人口密度が低下する傾向にあります。

表　青海地域の概況

	市街化区域			地域全体		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
面積（ha）	78.8	78.8	78.8	1724.6	1724.6	1724.6
人口（人）	4,179	4,026	3,816	9,664	9,278	8,726
人口密度（人/ha）	53.0	51.1	48.4	5.6	5.4	5.1

（資料：都市計画基礎調査）

図　青海地域の可住地人口密度



（資料：都市計画基礎調査）

■地域の強みと弱み　（地域別ワークショップでの主な意見**）**

【強み（魅力・資源）】

・地域西部は鉄道や幹線道路が整っており、交通の利便性に優れる。
・自然が豊かである。（海、山、田）
・神社やお寺等の資源をうまくつかっている。
・古くからの地域のつながりが強く結束している。
・閑静で落ち着いた暮らしができる。　等

【弱み（問題・課題）】

・旧市街地では狭い道路が多く、通行に支障がある箇所が多い。
・地域の東側は本数の少ないコミュニティバスしかなく、自動車がないと生活できない。
・災害時の避難所、避難路が十分に確保されていない。
・空家や荒廃した農地は増えてきている。
・高齢化が進み、若い世代が地域に住まなくなっている。
・市街化調整区域が広く、開発できるような土地が少ない。　等

② 地域の課題

〇本地域には、大野町周辺に歴史的・文化的な観光資源が多く存在しており、こうした地域固有の資源を活かすとともに、(都)西知多道路の建設等の広域交通体系による優れたアクセス利便性を活かした、新たな産業機能の確保や交流拡大の促進により地域活力の向上を図っていくことが必要です。

〇本地域の玄関口である大野町駅周辺では、道路が狭く、駐車場も少ないことから利便性に欠けています。このような生活環境を改善しながら、地域の日常的な生活を支える機能の誘導をし、生活利便性、駅へのアクセス利便性の向上を図ることが必要です。

〇本地域東部には、豊かな自然が残り、農地や森林が広がるとともに、集落地の周辺にはまとまりある優良農地も残ることから、これら自然的土地利用の維持・保全を図ることが必要です。また、これらの既存集落地では、人口減少や高齢化が進行しており、若年世代を取り込んだ地域コミュニティの維持・活性化を図ることが必要です。

③ まちづくりの目標

歴史や自然を感じ、元気と魅力があふれるまちづくり

・(都)西知多道路等を活かした活力あふれるまちづくりを目指します。
・歴史的・文化的資源を感じながら、便利な生活のできるまちづくりを目指します。
・豊かな自然を守りながら、心地よさを感じられるまちづくりを目指します。

④ まちづくりの方針

(1) (都)西知多道路の整備を契機とした地域活力の創出

・(都)西知多道路 IC 周辺や久米、久米南部工業団地周辺等をはじめ工場等の立地ポテンシャルが高い地区においては、土地利活用の熟度が高まった場合には新たな産業用地（工場及び流通業務等の施設用地等）の形成を図ります。

・(都)大野久米線と(都)西知多道路の交差部について、関係機関に対して円滑な交通処理を図るための整備に向けた働きかけを行います。

(2) 地域の魅力を高める拠点の形成と利便性の高い生活環境の創出

・大野町駅周辺や大野城址（城山公園）周辺では、古くからのまちなみ景観を保全･活用することにより、魅力ある観光交流拠点の形成を図ります。

・大野町駅周辺については、生活利便施設等の立地を図り、住民同士の交流・ふれあいの場としての役割も担う地域生活拠点の形成を図ります。

・市役所移転をはじめとする公共施設の再配置や利用者ニーズを踏まえた上で、大野町駅を拠点とした利便性向上に向けた検討を進めるとともに、デマンド交通等の新たな移動手段の導入について実現可能性を検討します。

・地域西部の既成市街地や地域東部の市街化調整区域に点在する集落地では狭あい道路の改善等を進め、快適で安全な生活環境の創出を図るとともに、空家の有効活用に向けた取り組み等により、若年世代の定住促進を図ります。

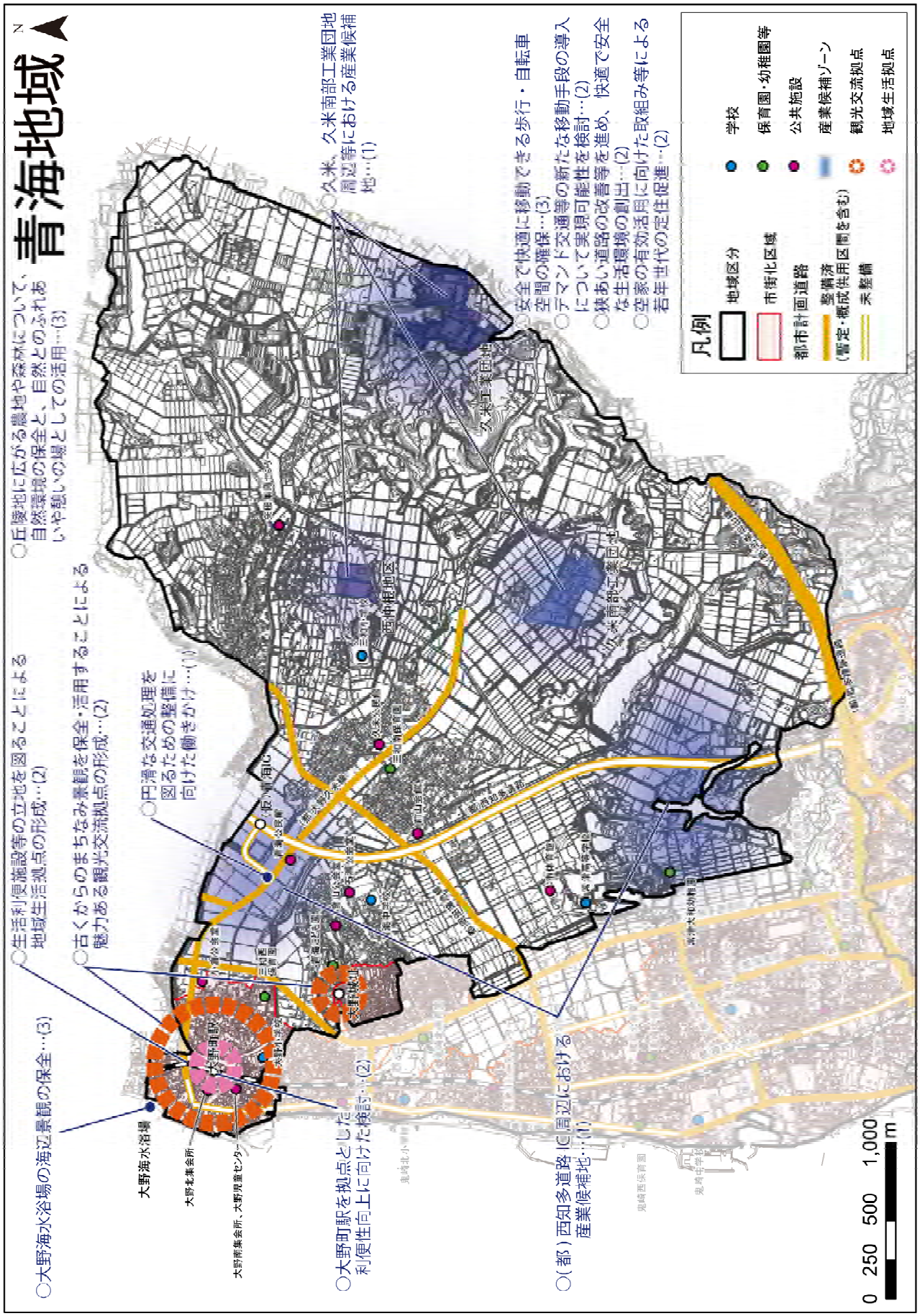
(3) 地域に残る豊かな資源の保全・活用

・地域東部の丘陵地に広がる農地や森林については、自然環境の保全を図り、自然とのふれあいや憩いの場としての活用を図ります。

・観光資源や自然資源をはじめ地域固有の資源を結ぶ自転車等が安全で快適に移動できる歩行・自転車空間の確保を進めます。

・大野海水浴場については、市民や来訪者が海に親しめる憩いとにぎわいの場として、海を眺め、また、身近に感じることができる海辺景観の保全に努めます。

図　青海地域のまちづくり方針図



（２）鬼崎地域

① 地域の概況

■データ等からみた地域の現状

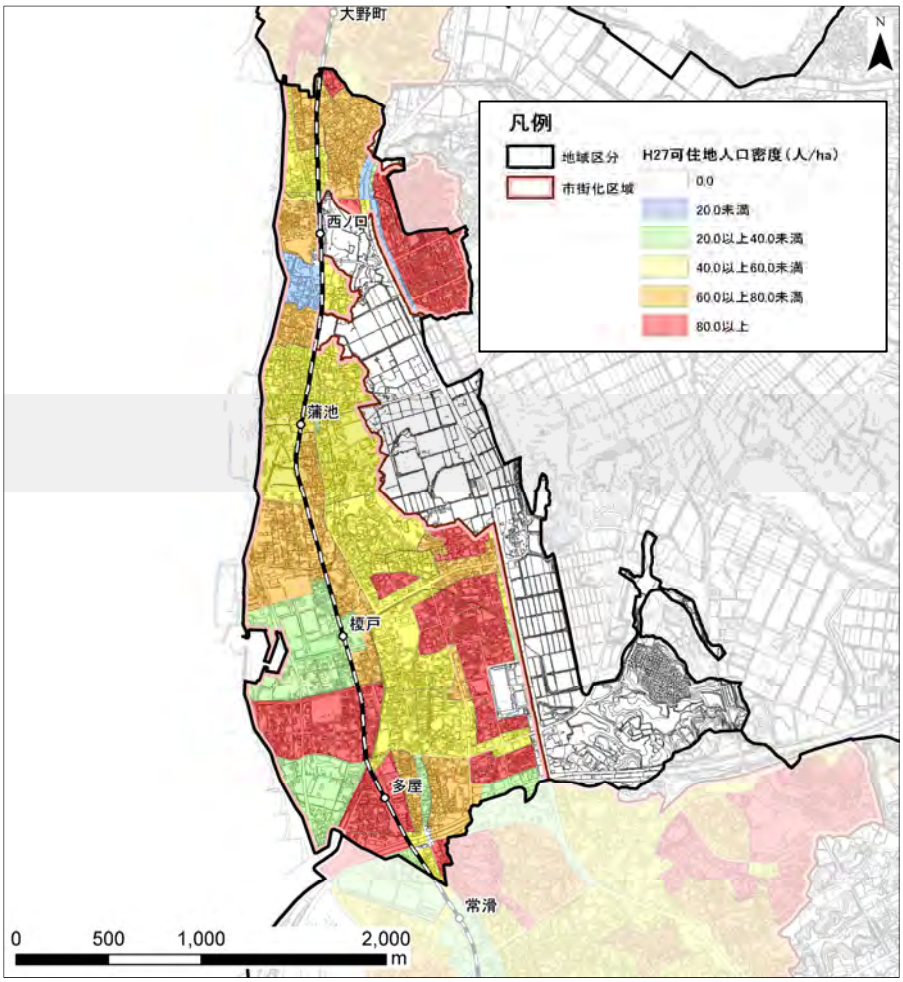
地域の過半を市街化区域が占めており、地域全体の人口密度は４地域の中で最も高い状況にあります。市街化区域の人口密度は約 43 人/ha であり、金山、多屋の土地区画整理事業地区においても人口定着が着実に進んでいる状況にあります。しかし、人口密度が低い地区も多く、市街化の状況に差がある地域です。

表　鬼崎地域の概況

	市街化区域			地域全体		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
面積（ha）	381.9	381.9	381.9	561.5	561.5	561.5
人口（人）	13,025	16,013	16,423	14,002	16,738	17,103
人口密度（人/ha）	34.1	41.9	43.0	24.9	29.8	30.5

（資料：都市計画基礎調査）

図　鬼崎地域の可住地人口密度



（資料：都市計画基礎調査）

■地域の強みと弱み　（地域別ワークショップでの主な意見）

【強み（魅力・資源）】

・名鉄常滑線が通り、地域内に４駅があり利便性は高い。
・海岸の自然、砂浜、松並木、漁港等の特徴的な環境がある。
・丘陵の住宅地等からの海岸の眺望景観が素晴らしい。
・幹線道路等の整備が進められており、新たな都市機能の立地が実施または計画されている。
・地域西側は昔からの集落地であり、良好なコミュニティがある。　等

【弱み（問題・課題）】

・生活道路等の都市基盤施設(インフラ)が整っていない。
・鉄道は急行が止まらない。
・沿岸は、避難所も十分でない等の災害面の危険性が懸念される。
・大規模店の立地や幹線道路網の未整備等の影響で、交通渋滞が発生している。
・旧市街地では、子どもの数が減っており、少子高齢化が顕著である。
・鉄道駅周辺等、歩いて行ける範囲に店舗等が少なく、自動車に乗れないと生活が不便。　等

② 地域の課題

〇本地域には、西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅、多屋駅の４駅があり、駅を中心として住宅を主とした市街地が広がっていますが、駅周辺に店舗等の生活利便施設が整っていません。また、駅周辺の市街地は、狭あい道路も多くあり、さらに、住工商の用途混在による問題も懸念されます。そこで、駅を中心とした生活利便性の向上と道路網等のインフラ整備、土地利用の整序等により、子どもから高齢者までが住みやすい環境づくりを行っていくことが必要です。

〇本地域の西側は、砂浜の残る海岸や漁港等の特徴ある環境も残っており、地元住民が参画した松並木の整備が進められています。地域東側の丘陵地の住宅地等からの美しい海岸沿いの環境は、住民から高く評価されています。この豊かな環境を活かして、住民が憩える魅力ある海岸の環境をつくることが必要です。

〇既存の大規模商業施設や空港の利用者増等により交通渋滞が発生している状況にあるため、新たな機能立地においてはさらなる混雑が懸念されます。これら機能の導入に際しては、道路や公共交通等の交通体系をはじめ、地域の生活環境に十分に配慮しつつ、新たな地域の魅力をつくっていくことが必要です。

③ まちづくりの目標

海と緑の美しい環境の中で快適な暮らしができるまちづくり

・子どもから高齢者までが、便利で快適に暮らせるまちづくりを目指します。
・海岸と砂浜、松並木、漁港がある沿岸を活かした、憩いのあるまちづくりを目指します。
・充実した都市基盤施設を活かした、魅力あるまちづくりを目指します。

④ まちづくりの方針

(1) 鉄道駅を中心とした生活利便性が高い市街地の形成

・歩くことを主体に暮らせるコンパクトにまとまった生活圏の構築に向け、名鉄常滑線西ノ口駅、蒲池駅、榎戸駅、多屋駅の４駅を中心とした日常的な生活利便施設等の立地・充実を図ります。

・住工混合地では住工複合型の土地利用の維持及び今後の土地利用動向を見ながら長期的な視点で適切な土地利用の誘導を図ります。

・(都)海岸線をはじめ、本地域と周辺地域を結ぶ幹線道路の整備を進めるとともに、地区内で発生集中する交通需要に対応し、交通の円滑化を図るため、計画的に道路の整備・改善を進めます。

・既成市街地内では、狭あい道路の改善等を進め、快適で安全な生活環境の創出を図るとともに、低未利用地の宅地化促進や空家対策の取り組み等により、若年世代の定住促進を図ります。

・低未利用地が多く残る新田地区では、暫定用途地域の解消により、良好な居住環境を有する住宅地の形成を図ります。

(2) 海と緑を活かした住民が憩える美しい環境の形成

・沿岸の道路については松並木を中心とした街路樹等により、緑豊かな沿岸部の環境を維持するとともに、サイクリングや散策を楽しむことができる歩行・自転車空間の確保を進めます。

・市民や来訪者が海に親しめる憩いとにぎわいの場として、身近に感じることができる海辺景観の保全に努めます。

・海岸については、樋(ひ)門、陸閘(こう)の点検調査を行い必要に応じて改修を進めるとともに、鬼崎漁港海岸、西之口海岸の老朽護岸の改修整備を促進します。

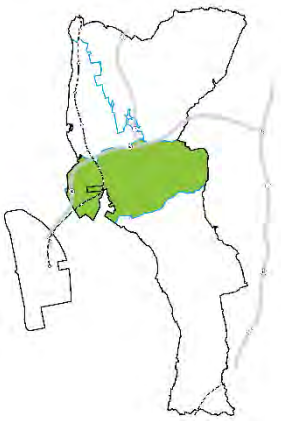
(3) 充実した都市基盤施設や新たな産業用地の整備を活かした地域の魅力づくり

・(都)西知多道路(仮)多屋 IC 周辺等の立地ポテンシャルの高い地区では、土地利活用の熟度が高まった場合には、新たな産業用地（工場及び流通業務等の施設用地等）の形成を図ります。

・(都)知多西部線、(都)浜田線の沿道では、沿道にふさわしい商業業務施設等の立地により利便性の高い住宅地の形成を図ります。

図　鬼崎地域のまちづくり方針図

（3）常滑地域



常滑地域の範囲については、空港島を除くこととし、空港島における土地利用や諸施設等の整備方針については全体構想において明らかにすることとします。

① 地域の概況

■データ等からみた地域の現状

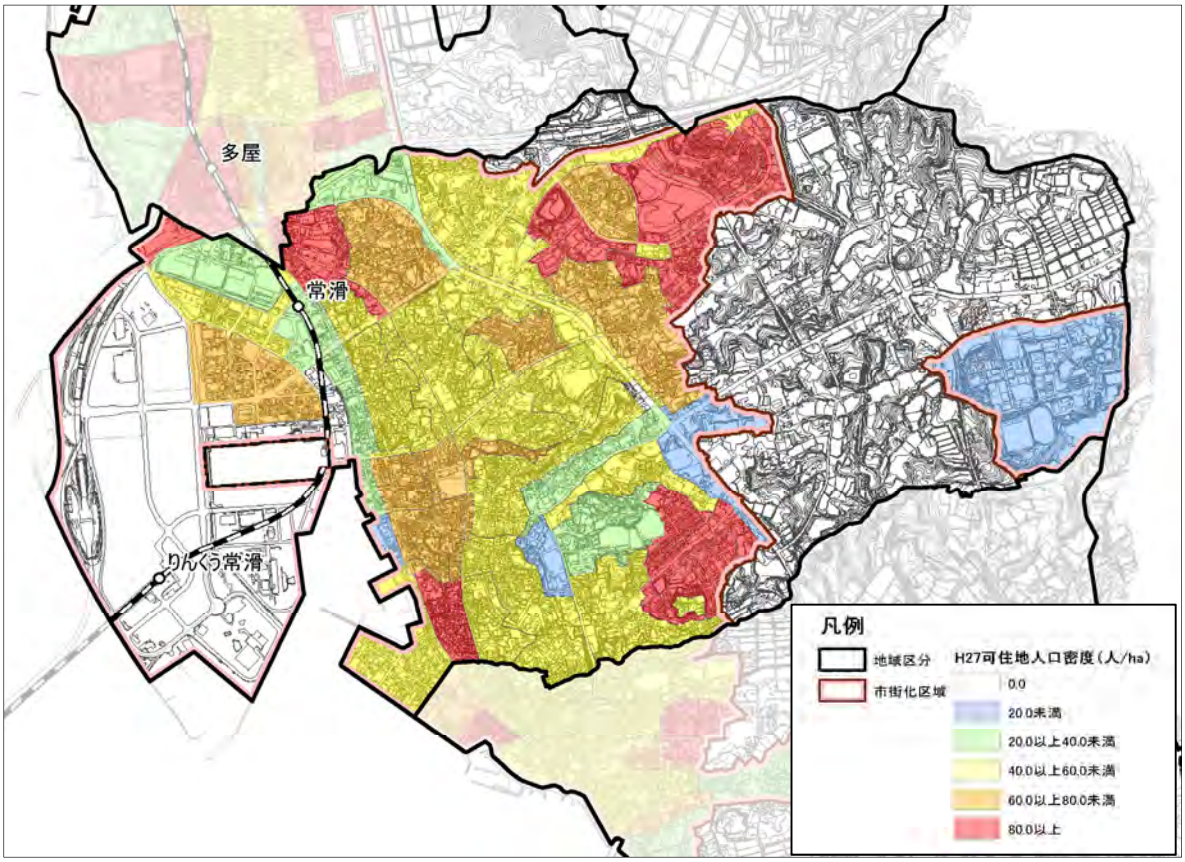
地域全体の人口密度は上昇していますが、やきもの散歩道周辺を始め古くからの既成市街地では人口集積が低い状況にあり、市街化区域の人口密度は27.8人/ha（りんくう町の面積を除いた場合33.7人/ha）で既成市街地の基準である40人/haを下回る状況にあります。

表　常滑地域の概況

	市街化区域			地域全体		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
面積（ha）	703.9	703.9	703.9	1005.4	1005.4	1005.4
人口（人）	15,035	16,843	19,604	16,076	17,584	20,340
人口密度（人/ha）	21.4	23.9	27.8	16.0	17.5	20.2

（資料：都市計画基礎調査）

図　常滑地域の可住地人口密度



（資料：都市計画基礎調査）

■地域の強みと弱み　（地域別ワークショップでの主な意見）

【強み（魅力・資源）】

・鉄道、広域道路により名古屋市とのアクセスが良好。
・海と丘陵地をともに有し、魅力的な自然環境・景観を有する。
・伝統的な地場産業である常滑焼や、やきもの散歩道に沿った趣があり特色のある古いまちなみの景観。
・お祭り（山車）を大事にする住民のつながり。　　等

【弱み（問題・課題）】

・狭あい道路と通過交通の流入。
・中心市街地における駐車場の不足。
・駅周辺以外の地域における公共交通の利便性不足と、高齢者等にとっての移動の困難。
・空家、空き店舗の増加。
・商店街の空洞化。旧市街地における少子高齢化の進行。
・旧市街地における身近な公園の不足や、住民同士の交流場所の不足。　等

② 地域の課題

○常滑駅周辺において、商業・業務機能はじめ、拠点にふさわしい機能が十分に集積されていない状況にあります。また、駅周辺の都市計画道路が一部未整備であること、中心市街地において駐車場が不足する等、道路交通基盤の整備が必要です。

○地域の特徴的な歴史・産業・文化資源である窯業が集積し、やきもの散歩道として観光資源化が進む一方、来訪者の滞在時間延長やリピート化等につなげるため、地域資源の魅力のさらなる活用が必要です。

○古くからの住宅地等では狭あい道路が多く、通過交通の流入もみられることから、地区交通環境の整序や防災性確保が課題です。また、これらの市街地における身近な公園の不足への対応や、土地区画整理事業等により新たに定住した居住者との交流の場の確保等が必要です。

③ まちづくりの目標

広域から人を集める魅力と、市民の暮らしやすさが共存するまちづくり

・本市の玄関口にふさわしい利便性の高い都市拠点の形成を目指します。
・地場産業の窯業や水辺空間等、地域資源を最大限活かした交流拠点の形成を目指します。
・交通利便性を活かした暮らしやすい住宅地環境の形成を目指します。

④ まちづくりの方針

(1)常滑市の玄関口にふさわしい都市拠点の形成

・都市拠点の形成を目指す常滑駅周辺では、市民のみならず来訪者も利便性を享受できるような商業･業務、福祉、宿泊施設等の多様な都市機能が複合的に立地する土地利用の誘導を図ります。

・鉄道・バス、タクシーの利用促進を図るため、常滑駅東駅前広場の整備完了をめざすとともに、常滑駅南の駅前広場との適切な機能分担を図ります。

・多様な交流の拡大に向け、車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏を形成するため、障がいのある人や高齢者、子ども、自転車等が安全で快適に移動できる歩行・自転車空間の確保を進めます。

・(都)榎戸大高線をはじめ、暫定・概成供用区間の整備促進、未整備区間の整備・改善に向けた関係機関への協議・協力を行います。

・常滑港(常滑地区)における円滑な管理運営のため、必要に応じて臨港地区の指定を図ります。

(2)常滑市の特色を活かした交流拠点の形成

・やきもの散歩道周辺地区では、やきもの産業の活性化と良好な居住環境の形成を図る等、暮らしやすく働きやすい住工複合型の土地利用を維持します。また、特色ある景観を形成しており、地域住民の理解と協力の下、景観を保全しつつ、計画的な市街地整備を進めていきます。

・飛香台の新市役所・市民病院周辺においては、新市役所の建設を契機に様々な市民活動や市民の健康づくりを促進することで、市民同士や多様な世代間の交流・ふれあいが育まれる市民交流拠点の形成を図ります。

・多くの人が集まり、中高層建物を主体とした土地利用が想定される常滑駅周辺ややきもの産業関連施設と住宅が混在する地区等(やきもの散歩道周辺を除く)については、住宅の耐震性の確保や空家の除却等も含めて火災の危険を防除する建物への建替えを促進します。

・空港対岸部のりんくう地区においては、広域からの集客力の高い商業機能をはじめ、文化・レクリエーション、宿泊等の多様な都市機能の集積を高めるとともに、りんくう常滑駅周辺のオープンスペース等を活用して、魅力的なにぎわい空間の創出を図ることで市内外から人を呼び込む広域交流拠点の形成を図ります。

・(都)常滑半田線沿道の立地ポテンシャルが高い地区においては、土地利活用の熟度が高まった場合には新たな産業用地（工場及び流通業務等の施設用地等）の形成を図ります。

(3)誰もが暮らしやすい住宅地の環境形成

・主要なバス停の周辺等において、低未利用地や空家の有効活用に向けた取り組み等により、日常的な生活利便施設等の立地を図り、住民同士の交流・ふれあいの場としての役割も担う地域生活拠点の形成を図ります。

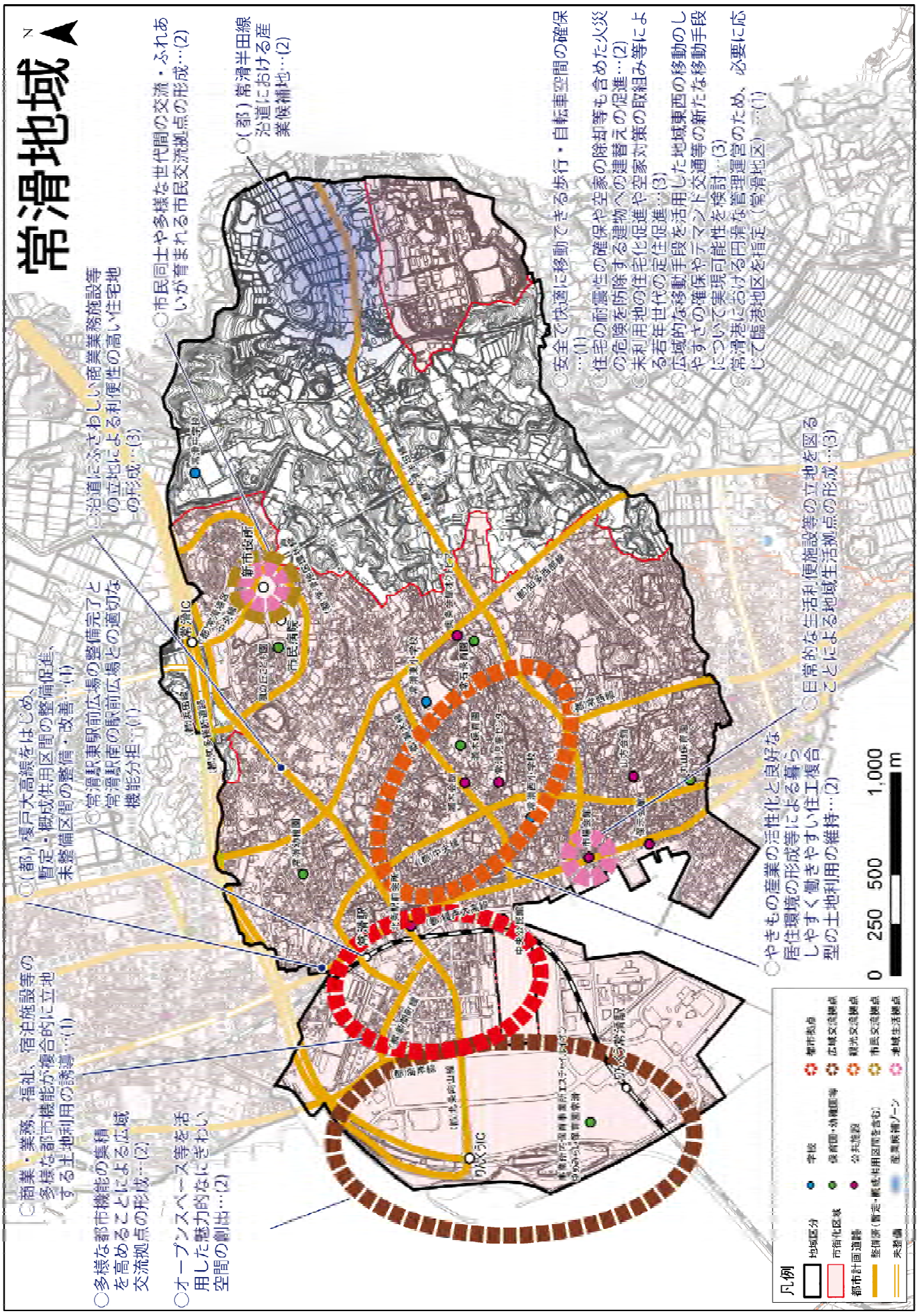
・地域中央部の既成市街地では狭あい道路の改善等を進め、快適で安全な生活環境の創出を図るとともに、低未利用地の宅地化促進や空家対策の取り組み等により、若年世代の定住促進を図ります。

・地域東西の移動のしやすさを確保するための広域的な移動手段を活用した地域東西の移動

のしやすさの確保やデマンド交通等の新たな移動手段の導入について実現可能性を検討します。

・多車線道路である（都)北条向山線の沿道では、沿道にふさわしい商業業務施設等の立地により利便性の高い住宅地の形成を図ります。

図　常滑地域のまちづくり方針図



（4）南陵地域

① 地域の概況

■データ等からみた地域の現状

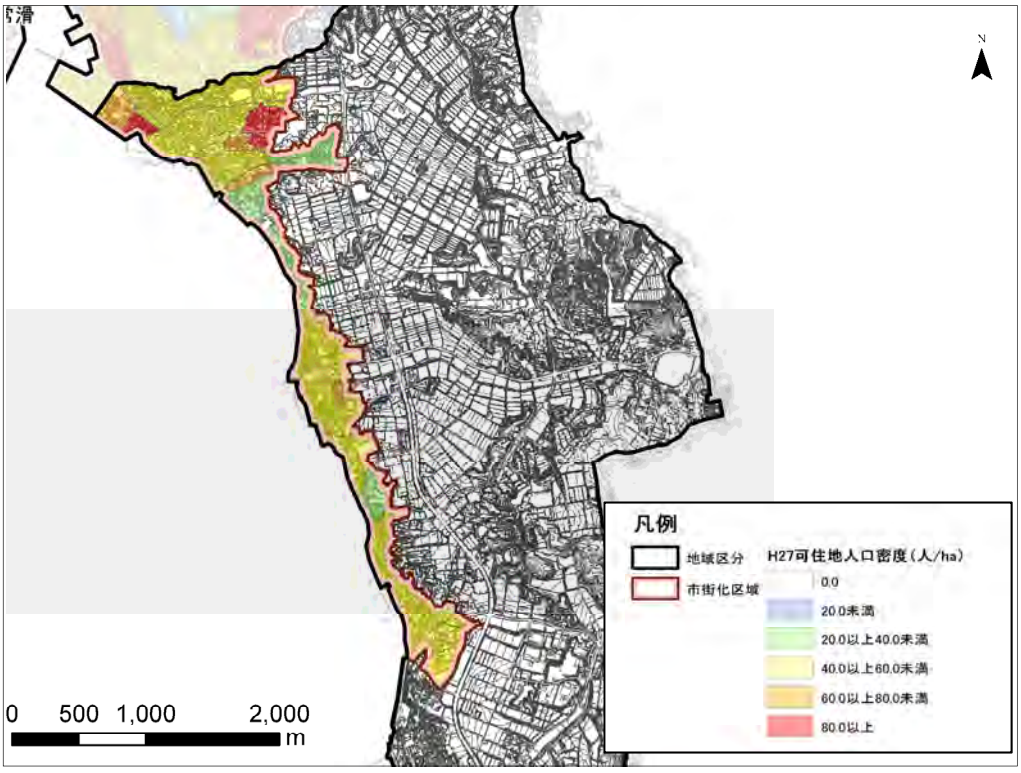
市街化区域の占める割合が小さく、地域全体での人口集積は低い状況にあり、近年は人口密度が低下しています。また、市街化区域の人口密度も既成市街地の基準である 40 人/ha を下回る状況にあり、平成 22 年にかけて人口は増加したものの、平成 27 年にかけては減少に転じています。

表　南陵地域の概況

	市街化区域			地域全体		
	H17	H22	H27	H17	H22	H27
面積（ha）	208.5	208.5	208.5	1718.5	1718.5	1718.5
人口（人）	7,209	7,413	6,871	11,520	11,257	10,379
人口密度（人/ha）	34.6	35.6	33.0	6.7	6.6	6.0

（資料：都市計画基礎調査）

図　南陵地域の可住地人口密度



（資料：都市計画基礎調査）

■地域の強みと弱み　（地域別ワークショップでの主な意見）

【強み（魅力・資源）】

・幹線道路の整備が進んでおり、自動車交通の利便性に優れる。
・自然が豊かである。（海、山、農地）
・眺望に優れる公園（高砂山公園）がある。
・伝統ある酒蔵があり、多くの人が訪れる。
・祭り、社寺等の地域固有の資源が多く残っている。
・静かで暮らしやすい。　等

【弱み（問題・課題）】

・公共下水道や生活道路等の都市基盤施設(インフラ)が整っていない。
・鉄道駅がなく、路線バスの本数も少なく、公共交通が不便である。
・海抜が低く、災害面の危険性が懸念される。
・潮干狩客や海水浴客が減っており、昔のような活気がない。
・子どもの数が減っており、少子高齢化が顕著である。
・歩いて行ける範囲に店舗や病院が少なく、生活が不便である。
・農業従事者が減っており、農地が荒廃してきている。　等

② 地域の課題

〇本地域には小脇公園や潮干狩り・海水浴等が楽しめる坂井海水浴場のほか、盛田味の館や伝統ある酒蔵、多賀神社等の観光資源が多数点在しており、こうした地域固有の様々な資源を活かすとともに、広域からのアクセス利便性に優れる(都)知多西部線や(都)古場武豊線の活用により、産業活動や交流拡大の促進による地域活力の向上を図っていくことが必要です。

〇本地域西部の古くからの既成市街地や市街化調整区域に点在する集落地等では、少子高齢化が進行しています。また、地区内には老朽建物や狭あい道路が多く残ることから、生活環境の改善を図ることが必要です。さらに、本地域には鉄道がないことから、日常的な移動手段の維持・確保が必要です。

〇本地域東部の丘陵地には豊かな自然が残る森林が広がるとともに、市街地や集落地の周辺にはまとまりある優良農地も残ることから、これら自然的土地利用の維持・保全を図ることが必要です。また、東部の丘陵地には眺望に優れる本宮山や高砂山公園、桧原公園等もみられることから、周辺の森林等と一体となって保全・活用を図ることが必要です。

③ まちづくりの目標

豊かな自然に包まれ、活力と活気あふれるまちづくり

・地域の活力・活気を育むまちづくりを目指します。
・増加する高齢者を念頭に誰もが暮らしやすいまちづくりを目指します。
・豊かな自然環境の活かしたまちづくりを目指します。

④ まちづくりの方針

(1)地域活力を高める観光交流拠点及び産業用地の形成

・小脇公園から坂井海水浴場等周辺においては、既存の観光資源を活かしながら、より多くの観光客を引き付ける魅力ある観光交流拠点の形成を図ります。

・大谷工業団地周辺や(都)知多西部線、(都)古場武豊線沿道では、土地利活用の熟度が高まった場合には、農地保全面との調整を図りながら、地域活力の創出につながる新たな産業用地（工場及び流通業務等の施設用地、観光交流施設用地）の形成を図ります。

・面的にまとまった優良な農地の維持・保全を図るとともに、６次産業化推進の取り組みを支援し、地域全体の活性化を図ります。

・常滑港(樽水地区)における円滑な管理運営のため、必要に応じて臨港地区の指定を図ります。

(2)誰もが暮らしやすく、安全・安心な住宅地の形成

・主要なバス停の周辺等において、低未利用地や空家の有効活用に向けた取り組み等により、日常的な生活利便施設等の立地を図り、住民同士の交流・ふれあいの場としての役割も担う地域生活拠点の形成を図ります。

・地域西部の既成市街地や市街化調整区域に点在する集落地では狭あい道路の改善等を進め、快適で安全な生活環境の創出を図るとともに、低未利用地の宅地化促進や空家の有効活用に向けた取り組み等により、若年世代の定住促進を図ります。

・沿岸部の市街地等では、避難警戒体制の充実を図るとともに、東部の丘陵地等において土砂災害等が想定される地区では、土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

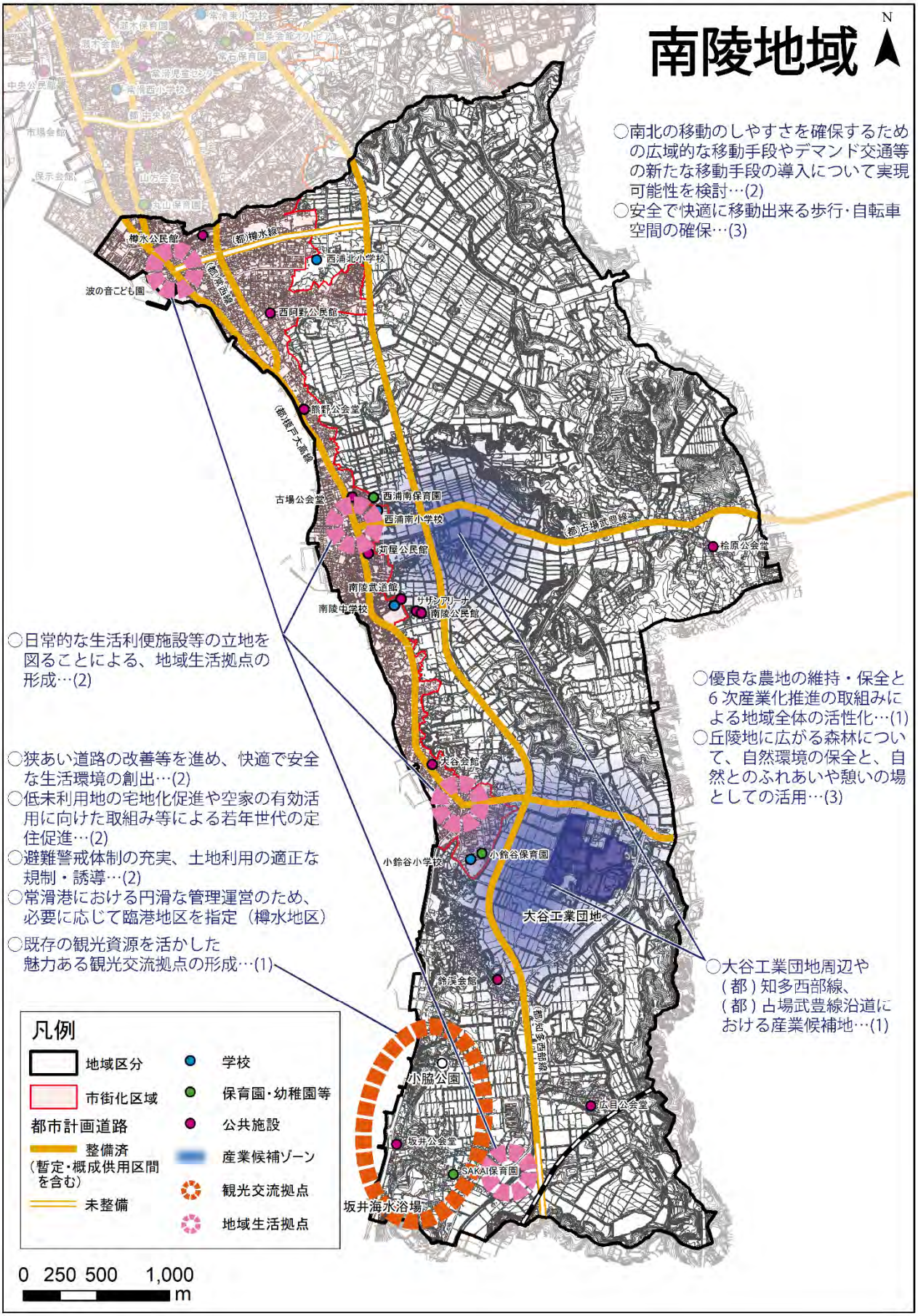
・地域南北の移動のしやすさを確保するための広域的な移動手段やデマンド交通等の新たな移動手段の導入について実現可能性を検討します。

(3)地域東部に残る豊かな自然環境の保全・活用

・地域東部の丘陵地に広がる森林については、自然環境の保全を図るとともに、自然とのふれあいや憩いの場としての活用を図ります。

・観光資源や自然資源をはじめ地域固有の資源を結ぶ自転車等が安全で快適に移動できる歩行・自転車空間の確保を進めます。

図　南陵地域のまちづくり方針図



第７章　計画の実現に向けて

（１）都市づくりの取り組み方針

①本計画に沿った都市の骨格づくり

本計画は、本市の都市づくりに関する基本的な方針を定めたものです。そこで今後は、上位計画である常滑市総合計画や愛知県が定めた知多都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（知多都市計画区域マスタープラン）に即しながら、関連計画との連携、調整を図りつつ、本計画に沿って秩序ある土地利用に向けた規制・誘導を図るとともに、本市の骨格を形成する都市施設の整備を効果的かつ効率的に進めていきます。

●土地利用に関する制度の適正な運用

本計画における土地利用の方針を実現するため、現在の区域区分を基本としながら、用途地域をはじめ適正な土地利用規制により、秩序ある土地利用の誘導を図ります。市街化調整区域においては、都市計画法、農業振興地域の整備に関する法律等、土地利用関係法や開発許可制度の適正な運用により、土地利用の調整を図り、無秩序な市街地の拡大を抑制します。

●都市の骨格を形成する都市施設整備の推進

都市計画道路、都市計画公園等の未整備となっている都市施設については、各施設整備の優先性を検討しつつ、国、県、市が適切な役割分担のもと、効果的かつ効率的な整備を進めていきます。ただし、社会情勢や都市構造の変化に伴い、当初の整備方針等を見直すことが必要な場合には、都市計画の見直しを検討します。

●国、県、周辺自治体との連携、協力の強化

国、県等が進める上位計画や関連計画との連携を図りつつ、相互に協力しあいながら、都市づくりを進めていきます。特に、広域的な都市機能の集積強化や空港島をはじめとする広域的な交通体系の整備等の広範な影響が見込まれるような場合には、国や県への働きかけや補助事業の活用、周辺自治体との協議、調整等を図りながら、１つの市町の区域を越えた広域的な視点での都市づくりを進めていきます。

また、本市には中部国際空港や愛知県国際展示場といった国内外から人・モノ・情報等が大量に行き交う重要な国・県等の施設があります。こうした重要な拠点の施設を支えるインフラ等の整備や維持管理において、国や県、民間事業者等の協力を求めていくこととします。

②協働による都市づくりの推進

今後の都市づくりにあたっては、市民や関係団体、民間企業等と行政が、互いに力を合わせ、都市や地域の抱える問題等を効果的に解決していくことが求められます。そのためには、市民等をはじめ多様な主体との協力、連携を深めていくとともに、市民等の自発的な活動を促進していく必要があります。そこで今後は、都市づくりの目標に掲げた「ともに創り・使い、未来につなぐ都市」の実現を目指し、市民等と行政がお互いの役割をしっかり認識した上で、協働して都市づくりを推進していくとともに、そのための体制の充実を図るものとします。

●市民協働による都市づくりの推進

市民と行政が連携、協力しながら、都市や地域の抱える問題等を効果的に解決していく都市づくりを実践するため、広報誌やホームページ等を活用し、都市づくりに関する情報を広く、分かりやすく市民に提供し、各種計画づくりや都市づくりの実践の場への参加機会の拡充を図ります。

また、本計画における地域別構想を地域住民に広く周知・PR するとともに、自身の地域のまちづくりの必要性等について知識、理解を深めることができる機会やきっかけを提供することで、土地利用や景観のルールづくり、生活道路や公園等の維持管理、緑化や美化活動等、身近なまちづくりに対する参加意識の啓発を図り、自発的な取り組みを促進します。

●民間活力を活かした都市づくりの推進

道路や公園、河川等の公共空間については、多くの市民に利用されていますが、今後は公共空間を地域資源の一つと捉え、市民アイディア等を活かした活用や維持・管理により、まちのにぎわいの創出や交流を促進することが重要です。

このため、公共空間の活用や維持・管理にあたっては、民間主体の活動や取り組みの促進、民間の資金やノウハウの活用についても検討していきます。

（2）本計画の管理と見直し方針

本計画は、長期的な視点から将来の本市の姿を展望しつつ、都市づくりに関する基本的な方針を定めたもので、全体構想では、概ね 10 年以内に優先的に取り組むべき施策の方針を定めています。ただし、その内容は固定的なものとすべきではなく、本市を取り巻く情勢の変化等に応じ、適切に見直されるべきものです。そこで、本計画に基づく施策、事業の進捗状況を管理し、その実施や改善を図ることができる仕組みを検討するとともに、その状況を踏まえながら、施策の方針を見直していく等、柔軟で機動的な対応を図るものとします。

●施策、事業の見直し、改善策の検討

本計画に掲げた目標や方針に基づく施策、事業の進捗状況や取り組み実績を全庁的に確認するとともに、各部署が計画の達成状況について情報共有し、施策、事業の見直しや改善策の検討につなげていきます。

●本計画の見直し

上位計画に大きな変更が生じた場合、また、今後の社会経済情勢の変化等に伴い新たな課題や市民ニーズへの対応が必要となった場合には、必要に応じ、本計画の見直しを行います。また、それ以外でも、施策、事業の進捗状況を踏まえ、必要に応じた見直しを行うものとします。

参考資料

１．都市計画の変遷

（１）都市計画区域の指定の経緯

昭和 28 年 3 月 13 日　：2,419ｈａ指定
昭和 32 年 9 月 19 日　：市内全域指定

（２）用途地域当初指定

昭和 33 年 3 月 14 日

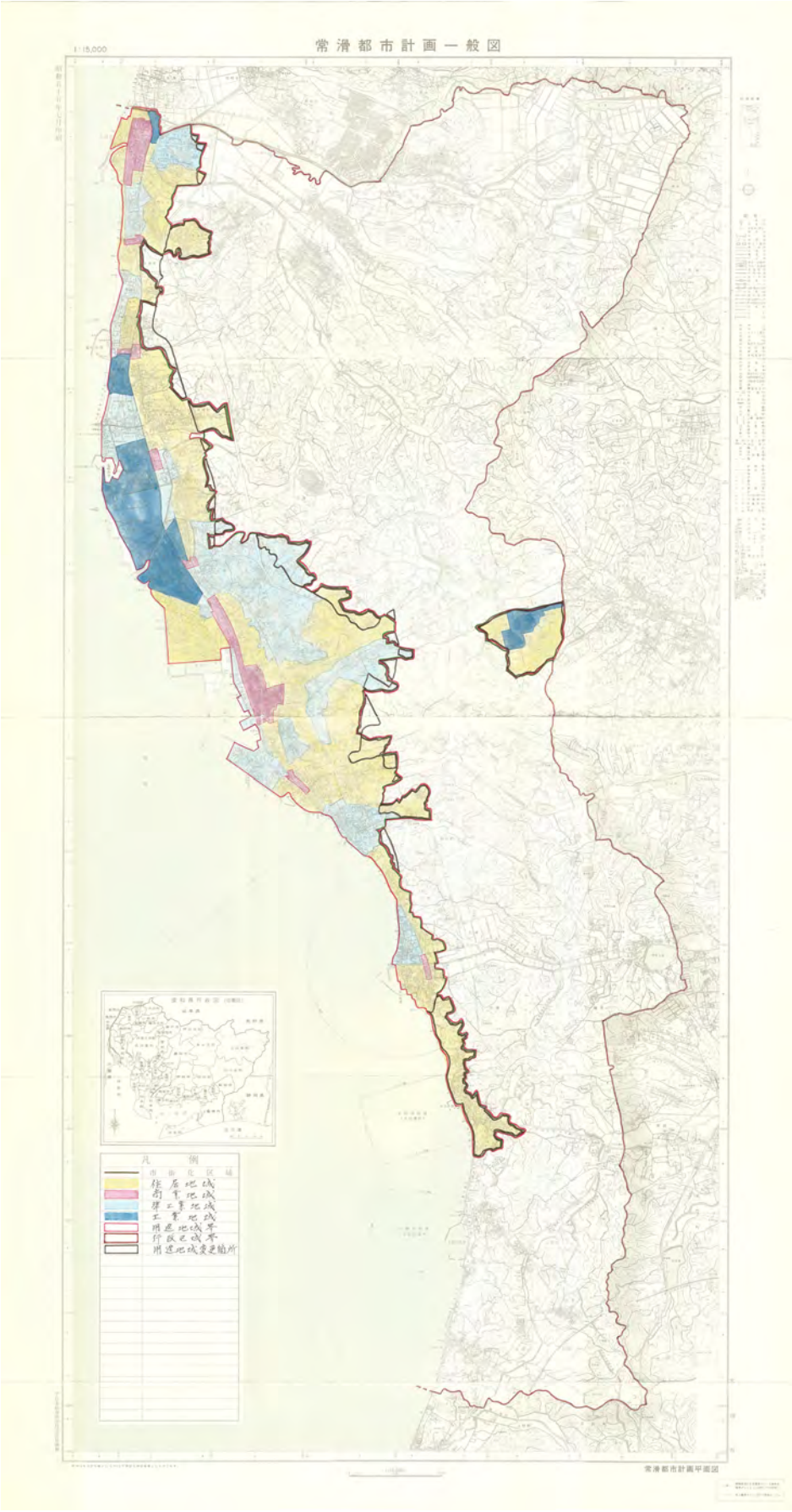
（３）市街化区域の決定(変更)経緯

決定(変更) 年月日	告示番号	市街化区域 (ha)	地　区	決定(変更)理由
S45.11.24	愛知県告示 第 917 号	1,050		当初線引き
S53.09.01	愛知県告示 第 956 号	1,052	多屋藤塚地内　0.7 榎戸板橋地内　1.2	第１回見直し
S59.02.22	愛知県告示 第 149 号	1,101	金山地区　19.2 蒲池地区　3.9 榎戸地区　4.3 乙田古社地区　3.7 梶間地区　19.5 白山町　0.2 西阿野地区　0.6 社辺地区　△3.0	第２回見直し
H03.09.04	愛知県告示 第 817 号	1,113	蒲池地区　4.3 新開町地区　7.0 椎田口地区　0.5	第３回見直し
H06.05.25	愛知県告示 第 508 号	1,122	大谷地区　8.6	一般保留解除
H13.05.17	愛知県告示 第 421 号	1,179	多屋地区　36.6 新開町１地区　20.7 市場地区　0.2 萱苅口地区　0.02 菖蒲池地区　0.02 新開町２地区　△0.7	第４回見直し
H14.03.08	愛知県告示 第 167 号	1,252	常滑地区　73.0	一般保留解除

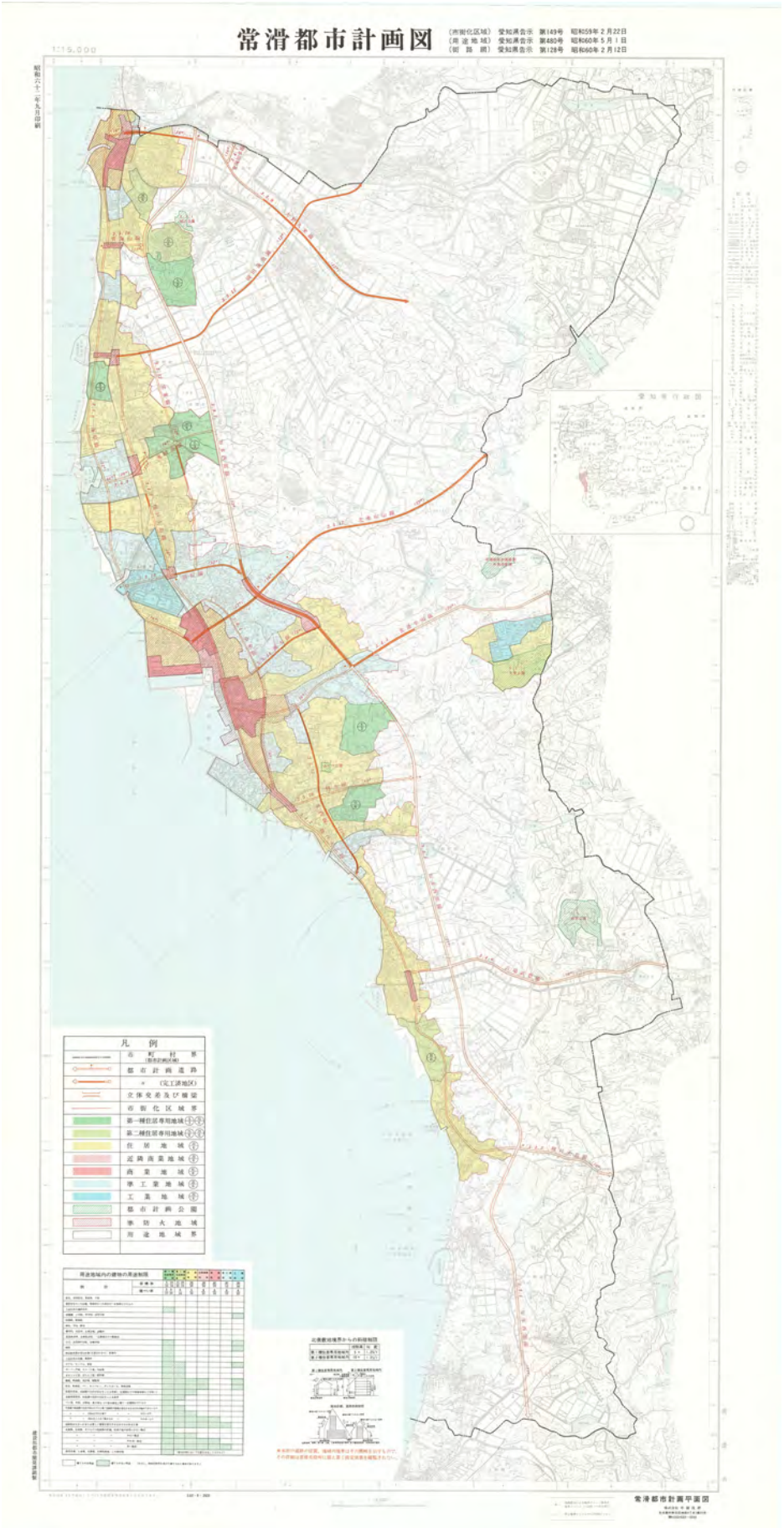
決定(変更) 年月日	告示番号	市街化区域 (ha)	地　区	決定(変更)理由
H15.05.09	愛知県告示 第 417 号	1,482	対岸部地区　123.2 空港島地区　106.8	一般保留解除
H17.02.08	愛知県告示 第 99 号	1,620	空港地区　138.0 鯉江本町地区　0.1	一般保留解除
H22.12.24	愛知県告示 第 750 号	1,621	大野地区　0.8	第 5 回見直し

（４）都市計画図の変遷

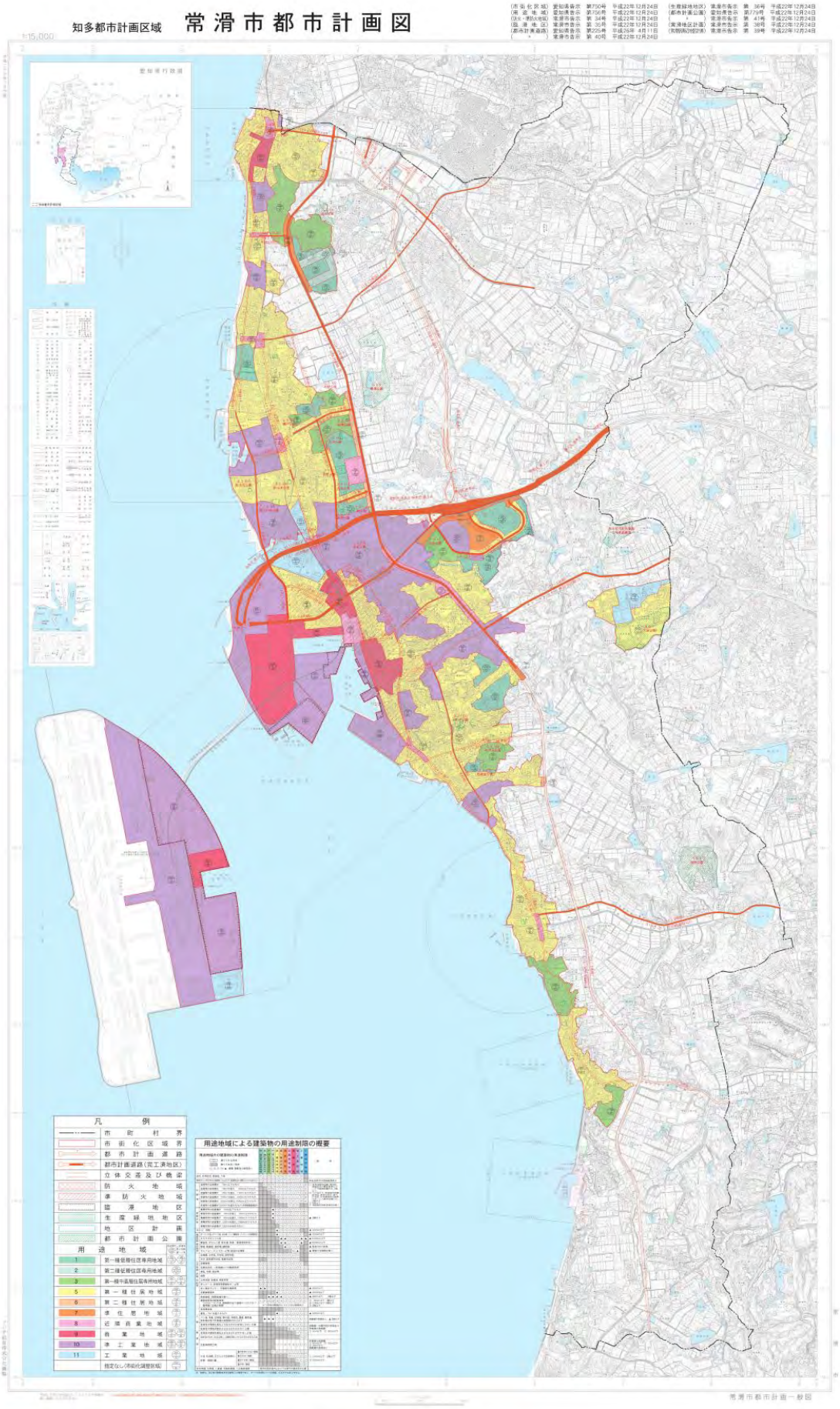
図：昭和 46 年 2 月　都市計画図（当初線引き後）



図：昭和 62 年 2 月　都市計画図（第 2 回線引き見直し後）



図：平成 31 年 2 月　都市計画図（現行　令和 2 年 3 月末）

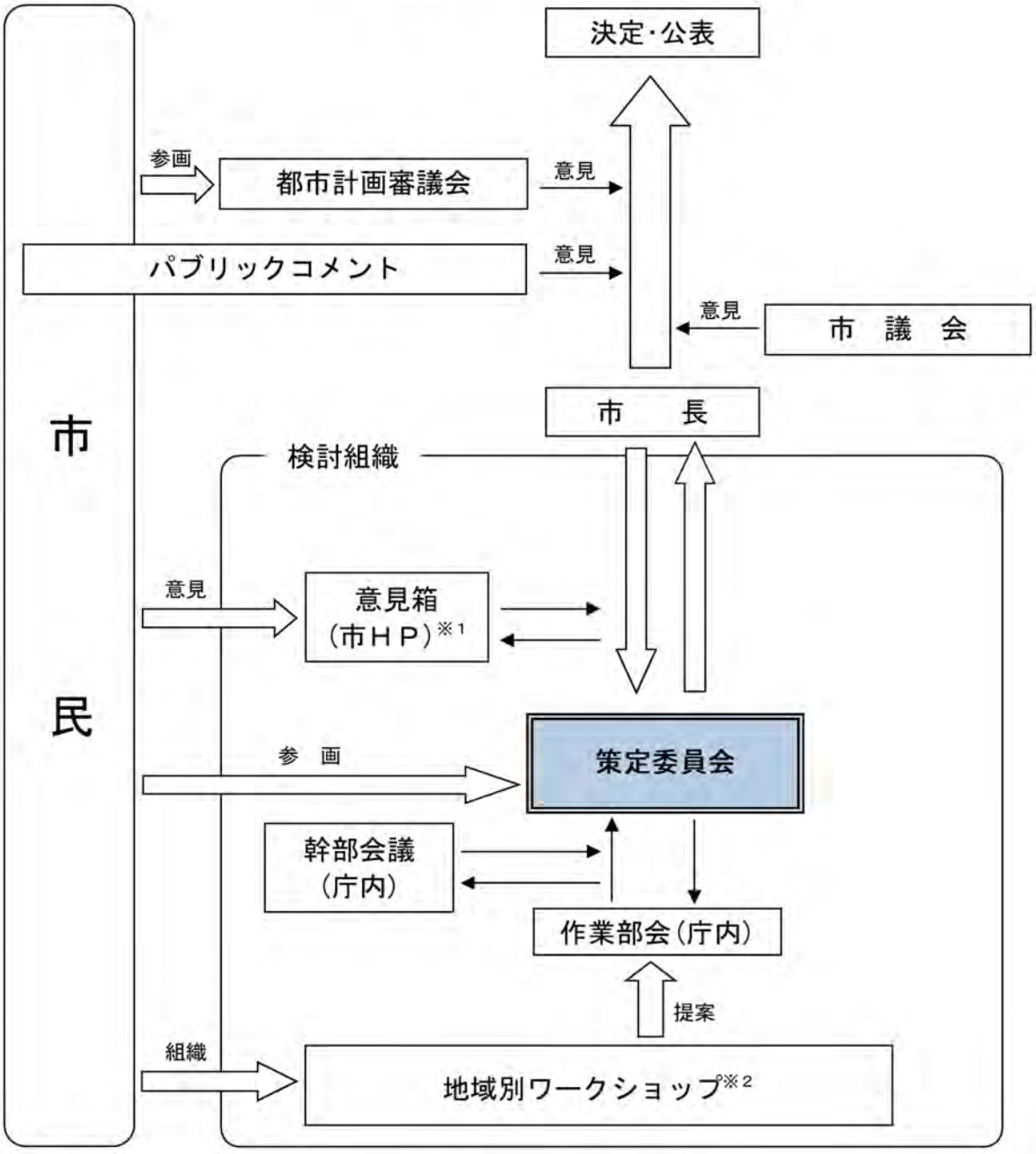


２．計画の策定体制

本計画は、市の職員により構成する「作業部会」が原案を検討し、都市計画に関する学識経験者、市民、各種団体代表により構成する「策定委員会」の意見、助言を踏まえて策定します。

また、パブリックコメントや地域別ワークショップの実施等により、市民意見の反映に努めていきます。

■本計画の策定体制



※１　策定委員会開催毎に、市 HP に資料、議事録をアップロードし、意見箱として地域、世代等を問わず広く市民より意見を募る。

※２　各区（１名又は２名程度）から選出された委員で構成する。

3. 計画の策定経過

年	月	策定委員会	作業部会	その他
平成30年（2018年）	4月			
	5月			
	6月			
	7月			
	8月			
	9月			
	10月		23日 第１回	
	11月	7日 第１回		
	12月			
平成31年（2019年）	1月			
	2月		6日 第２回	
	3月	29日 第２回		
	4月		25日 第３回	
令和元年（2019年）	5月	23日 第３回		
	6月			地域別ワークショップ 26日　第１回
	7月			地域別ワークショップ 23日　第２回
	8月			地域別ワークショップ 21日　第３回
	9月			
	10月		23日 第４回	
	11月	20日 第４回		
	12月			パブリックコメント 12月24日～1月22日
令和2年（2020年）	1月		29日 第５回	
	2月	10日 第５回		
	3月			

4．策定委員会及び作業部会

（1）常滑市都市計画マスタープラン策定委員会設置要領

（設置）
第１条　市の都市計画に関する基本的な方針を定める常滑市都市計画マスタープランの策定に伴い、必要な事項を調査及び審議するため、常滑市都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。
（組織）
第２条　委員会は、別表第１に定める委員で組織し、委員は市長が任命する。
２　委員長が必要と認める事項について調査検討するため、委員会に作業部会を設置し、別表第２に定める部会員で組織する。
（委員長）
第３条　委員会に委員長を置き、委員の互選により定める。
２　委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
３　委員長に事故あるとき又は欠けたときは、あらかじめ委員長が指名する委員がその職務を代理する。
（委員の任期）
第４条　員の任期は、常滑市都市計画マスタープランの策定が完了するまでとする。
（会議）
第５条　委員会の会議は、必要に応じて委員長が招集し、委員長が議長となる。
２　委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議へ出席させることができる。
（作業部会）
第６条　作業部会に部会長を置き、部会員の互選により定める。
２　作業部会の会議は、必要に応じて部会長が招集し、部会長が議長となる。
（事務局）
第７条　委員会の事務を処理するため、事務局を建設部都市計画課に置く。
（雑則）
第８条　この要領に定めるもののほか、委員会に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附　則
この要領は、平成１９年６月１３日から施行する。
附　則
この要領は、平成２０年４月２４日から施行する。
附　則
この要領は、平成３０年１１月７日から施行する。
附　則
この要領は、平成３１年４月２５日から施行する。

（２）委員名簿

①策定委員会

	区分	氏　名	役職名
1	委員長	瀬口　哲夫	名古屋市立大学　名誉教授
2	委員	嶋田　喜昭	大同大学工学部　建築学科土木･環境専攻教授
3		可知　美砂子	市民（教育）
4		角野　濱照	市民（建築）
5		冨田　博夫	市民（商工）
6		永田　益也	市民（不動産）
7		西村　広美	市民（福祉）
8		二宮　祐子	市民（文化）
9		山本　友弥	市民（農業）
10		片山　貴視	愛知県建設部都市計画課長
11		横山　甲太郎	愛知県知多建設事務所長
12	オブザーバー	安藤　哲成 （庄子　健）	市総務部総務課長
13		竹内　裕人 （安藤　哲成）	市総務部安全協働課長
14		近藤　修司	市企画部企画課長

②作業部会

	課室名	職　名	氏　名
1	総務課	主任主査 （主査）	片山　貴統 （小泉　巧）
2	安全協働課	課長補佐 （主任）	鯉江　剛資 （鯉江　徹）
3	企画課	主事	森　要平
4	福祉課	主査	森田　千奈美
5	商工観光課	主任	間瀬　啓太
6	農業水産課	課長補佐	山本　浩史
7	企業立地推進室	主任主査	澤田　知宏
8	土木課	課長補佐	都筑　徹
9	下水道課	主査	竹内　義徳
10	学校教育課	主査	竹内　裕紀
11	生涯学習スポーツ課	主事 （課長補佐）	永井　秀俊 （赤井　成寿）

※（　）は前任者･前職

③事務局

	課室名	職　名	氏　名
1	建設部	部長	谷川　治
2	建設部	部付課長	堀　芳彦 （日野原　稔紀）
3	建設部　都市計画課	課長	山本　雅和
4	建設部　都市計画課	課長補佐	澤田　拓
5	建設部　都市計画課	主任	野崎　伸知
6	建設部　都市計画課	主任	横井　美絵子

（３）経過

①策定委員会

日時	名称	議題
平成 30 年 11 月 7 日	第１回策定委員会	■策定方針について ■現行計画の進捗状況及び評価について ■社会情勢の変化の整理及び現況特性の把握について ■課題の整理
平成 31 年 3 月 29 日	第 2 回策定委員会	■第１回策定委員会での指摘と対応について ■将来都市像及び都市づくりの目標について ■将来フレーム及び将来都市構造について
令和元年 5 月 23 日	第 3 回策定委員会	■第 2 回策定委員会での指摘と対応について ■「第５章都市づくりの方針」について
令和元年 11 月 20 日	第 4 回策定委員会	■第 3 回策定委員会以降の指摘と対応について ■「第６章　地域別構想」及び「第７章_計画の実現に向けて」について
令和 2 年 2 月 10 日	第 5 回策定委員会	■第４回策定委員会以降の指摘と対応について ■パブリックコメントの結果について ■都市計画マスタープランの進行管理について

②作業部会

日時	名称	議題
平成 30 年 10 月 23 日	第 1 回作業部会	■策定方針について ■策定業務について（社会情勢の変化の整理・現況特性の把握） ■課題の整理
平成 31 年 2 月 6 日	第２回作業部会	■「第４章　都市づくりの目標」について
平成 31 年 4 月 25 日	第３回作業部会	■第 2 回策定委員会での指摘と対応について ■「第５章都市づくりの方針」について
令和元年 10 月 23 日	第４回作業部会	■第 3 回策定委員会以降の指摘と対応について ■「第６章　地域別構想」「第７章　計画の実現に向けて」について
令和 2 年 1 月 29 日	第５回作業部会	■第４回策定委員会以降の指摘と対応について ■パブリックコメントの結果について ■都市計画マスタープランの進行管理について

5. 地域別ワークショップの概要

（１）開催概要

回数	日　時	場　　所
第１回	令和元年6月26日（水）　19：00～21：00	常滑市役所　２階大会議室
第２回	令和元年7月23日（火）　19：00～21：00	常滑市役所　２階大会議室
第３回	令和元年8月21日（水）　19：00～21：00	常滑市役所　２階大会議室

（２）各回ワークショップの内容

＜第１回ワークショップ＞

【テーマ】 **まちの良いところ･悪いところを探そう！**

【内容】

○都市計画について勉強しよう！

○各地域の魅力や問題点を探そう！

○各地域の議論の内容を共有しよう！

＜第２回ワークショップ＞

【テーマ】 **各地域のまちづくりを考えよう！**

【内容】

○各地域のまちづくりの方針を確認しよう！

○各地域の魅力や問題点の最終確認をしよう！

○魅力を伸ばし、問題を解決するための取組アイディアを考えよう！

○各地域の議論の内容を聞いてみよう！

＜第３回ワークショップ＞

【テーマ】 **各地域のまちづくりアイディアをまとめよう！**

【内容】

○各地域のまちづくりアイディアを確認しよう！

○各地域のまちづくり構想図を完成させよう！

○各地域のまちの将来像を考えよう！

○各地域の将来像及びまちづくり構想図の発表会！

6. パブリックコメント

項　目	内　容
実施期間	令和元年 12 月 24 日（火）～令和 2 年 1 月 22 日（水）
周知方法	市ホームページ、広報とこなめ１月号に掲載
閲覧方法	市ホームページ、市役所都市計画課
提出方法	郵送、ファックス、電子メール又は持参
意見提出数	2 名
意見総数	15 件

No	意見の概要	市の考え方
1	安心、安全な住みよいまちにするためには、市民と行政の連携・協力が必要である。市長、市議会、市職員、市民が協力し合える具体性のあるプランを示してほしい。	「第７章　計画の実現に向けて」で市民等をはじめ多様な主体との協力、連携の必要性は示しており、具体的な計画については、各分野において作成される個別計画で検討してまいります。
2	平成 32 年以降の表記は令和に訂正すべき。	ご意見のとおり修正いたします。
3	経済や交流による区分で、海浜交流拠点（大野、りんくう、坂井）が抜けている。	拠点の形成において、大野海水浴場、坂井海水浴場は観光交流拠点に、りんくうビーチは広域交流拠点に含める表現に訂正します。
4	子育て施設や介護施設の分布表示はあるが、拠点として格上げすべき。	子育て施設や介護施設は生活利便施設として、市域をなるべく広くカバーできるようにするべきであるため、現行のままとします。
5	避難拠点を確立する。	避難所等のあり方は、具体な計画である「常滑市地域防災計画」において示しております。
6	土地利用の構成（ゾーニング）で地場産業エリアに鬼崎漁港が抜けている。	地場産業エリアは、現行の用途地域で準工業地域に指定されているやきもの散歩道周辺を職住近接の土地利用を維持するエリアとして住居系市街地ゾーンの中で特別に位置付けしたものです。鬼崎漁港周辺は第一種住居地域であることから住居系市街地ゾーンとして維持を図るエリアとしているため、現行のままとします。
7	都市づくりの方針が自動車優先の方針のため、歩行・自転車空間の確保を市全体で実施するべき。	公共交通等の方針として、「歩行者・自転車ネットワーク」（P5-7）を掲げ、自動車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏を形成することとしております。

8	CO2 削減、健康増進等を図るための常滑サイクリングロードの形成。	都市計画マスタープランは都市構造の将来ビジョンやその実現に向けた都市づくりの方針を明らかにし、本市の都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものです。 頂いたご意見については、各分野を所管する部署と情報共有し、今後の参考とさせていただきます。
9	バス利用促進のための無料バスルートの形成拡大。	
10	大曽公園以外に、プロチームを誘致できるような運動公園を整備。	
11	鬼崎漁港における新たな観光施設として、鬼崎フィシャーマンズ・ワーフを提案。	
12	セラモール周辺における新たな観光施設として IW-CAT タウンを提案。	
13	過疎地区における新たな観光施設として、日本文化村を提案。	
14	24 時間遠隔診療の実現に向けた先端広域医療チーム体制の提案。	
15	小鈴谷地区における学生や企業誘致を目指した鈴渓義塾大学創設の提案。	

7. 用語解説

か行

街区公園 （がいくこうえん）	もっぱら街区に居住する者の利用に供することを目的とする公園で誘致距離 250m の範囲内で１箇所あたり面積 0.25ha を標準として配置する。
概成供用 （がいせいきょうよう）	完成供用及び暫定供用以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2/3 以上又は４車線以上の幅員を有する道路）を有する区間で、その現道に対応する都市計画道路。
開発許可 （かいはつきょか）	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して、一定の土地の形質の変更を行う開発行為に対して行う許可。
可住地 （かじゅうち）	非可住地（工業地、道路鉄道、公園緑地、河川、大規模集客施設用地等）以外の土地。
既存ストック （きぞんすとっく）	これまでに整備された道路、公園等の都市基盤施設や住宅等の建築物などのこと。
狭あい道路 （きょうあいどうろ）	交通安全や生活環境、防災上支障となる幅員が狭い道路で、主に幅員４ｍ未満の道路を指す。
緊急輸送道路 （きんきゅうゆそうどうろ）	災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線。
近隣公園 （きんりんこうえん）	主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園で近隣住区あたり１箇所を誘致距離 500m の範囲内で１箇所あたり面積２ha を標準として配置する。
広域公園 （こういきこうえん）	一つの市町村の区域を超える広域のレクリエーションの需要を充足することを目的として設置された公園のこと。
交通結節点 （こうつうけっせつてん）	異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設としては、空港、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場、乗船場などがあげられる。
高齢者人口 （こうれいしゃじんこう）	65 歳以上の人口。
国勢調査 （こくせいちょうさ）	総務省統計局が行なう全国一斉の国勢に関する調査をいう。大正９年に第１回国勢調査が行なわれて以来、１０年ごとに行なわれ、その中間年の５年目には簡易な方法による調査が実施されている。調査時期は 10 月１日現在で行なわれ、直近では平成２７年に行われている。
国家戦略特別区域 （こっかせんりゃくとくべつくいき）	産業の国際競争力の強化及び国際的な経済活動の拠点の形成を促進する観点から規制改革を総合的かつ集中的に推進する取組のこと。愛知県では、教育や農業分野での規制改革を断行する「産業の担い手育成のための教育・雇用・農業等の総合改革拠点」として、2015 年に指定。
500ｍメッシュ （ごひゃくめーたーめっしゅ）	地域を 500ｍ四方に区切った区画（メッシュ）単位に、整備したデータのこと。

さ行

暫定供用 （ざんていきょうよう）	都市計画道路のうち、車線数を満たしていない状況や、立体交差計画のものを平面交差で供用している等、計画のとおり完成せずに一般の通行の用に供している状況のこと。
市街化区域 （しがいかくいき）	都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域をいう。
市内総生産 （しないそうせいさん）	市内における企業などの経済活動によって生産された財貨サービスの総額から、原材料などを差し引いた付加価値額。
社会資本ストック （しゃかいしほんすとっく）	国・自治体などの公的機関によって整備された道路・港湾・水道・公園などの社会資本の量のこと。
主要幹線道路 （しゅようかんせんどうろ）	骨格を形成し、通過交通や各都市間交通など比較的長いトリップ（ある地点からある地点への目的を持った人の移動）の交通を分担し、下位道路への不要な交通の侵入を軽減しつつ、多量の自動車交通受容に対応する道路のこと。
人口集中地区 （じんこうしゅうちゅうちく）	Densely Inhabited District の頭文字をとって DID 地区ともいう。国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が 40 人/ha 以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域のこと。
親水空間 （しんすいくうかん）	水や川に触れることで、水や川に対する親しみを深めることができる空間のこと。
自転車通行帯 （じてんしゃつうこうたい）	自転車を安全かつ円滑に通行させる空間を確保するために、車道左端等に設けられる帯状の車両通行帯のこと。
生産年齢人口 （せいさんねんれいじんこう）	15 歳以上 65 歳未満の人口。
生産緑地 （せいさんりょくち）	市街化区域内の農地等のうち、農林漁業との調整を図りつつ良好な都市環境に資するために、公害や災害防止などの良好な生活環境の確保に効果があり、公園・緑地などの公共施設などの敷地に適しているものとして、所有者の申請に基づき、都市計画により定められた地区のこと。
総合公園 （そうごうこうえん）	都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動など総合的な利用に供することを目的とする公園で、都市規模に応じ 1 箇所あたり面積 10～50ha を標準として配置する。
総合保税地域 （そうごうほぜいちいき）	外国貨物の運搬、蔵置、加工・製造、展示などの各機能を総合的に活用できる地域として税関等が許可した場所であり、愛知県では中部国際空港周辺が該当する。

た行

端末交通 （たんまつこうつう）	出発地から鉄道駅やバス停、または鉄道駅やバス停から目的地までの動きのことをいい、その利用交通手段をいう。
地域高規格道路 （ちいきこうきかくどうろ）	高規格道路を補完し、一般国道、主要地方道の中からネットワーク上高い規格で整備すべき道路として、自動車専用道路またはこれと同程度の高いサービスを提供できる道路として整備される道路。

地区幹線道路 （ちくかんせんどうろ）	市町村の骨格を形成し、市街地（住宅地、商業地、工業地）の幹線的機能を果たし、市町村内の主要な交通発生源を相互に結び、都市交通需要に対応するとともに、発生・集中する交通を効果的に都市幹線道路に誘導するための道路で、主に一般県道や市町村道が該当する。
地区計画 （ちくけいかく）	無秩序な開発を防止し、その地区の特性にふさわしい良好な環境の形成・保全を図るため、その地区における建築物の細かい規制や誘導を定めるもの。
デマンド交通 （でまんどこうつう）	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
都市幹線道路 （としかんせんどうろ）	都市計画区域の骨格を形成し、都市計画区域内の主要な交通発生源を相互に結び、都市交通需要に対応するとともに、比較的長いトリップ長の交通を効果的に主要幹線道路に誘導する道路で、主に２車線の国道や主要地方道及び一般県道が該当する。
都市基盤施設 （としきばんしせつ）	道路、鉄道、公園、上下水道、河川など、生活や経済活動の基盤を形成する施設。
都市計画 （としけいかく）	都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために策定された計画で、「土地利用」、「都市施設」、及び「市街地開発事業」に関する計画を総合的・一体的に定めることにより、市民が「安全で、住みやすく、働きやすい都市」を目指して策定するもの。
都市計画基礎調査 （としけいかくきそちょうさ）	都市計画に関する基礎調査のこと。都市計画法では、概ね５年ごとに、都市計画区域における人口規模、市街地の面積、土地利用などについて調査することとされている。
都市計画道路 （としけいかくどうろ）	都市の将来像を見据えて円滑な交通と良好な都市環境を形成するために、概ね 20 年後を目標として長期的な整備水準を検討し、道路の機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊道路の４種別に分類し、都市計画に定めるもの。
都市再生緊急整備地域 （としさいせいきんきゅうせいびちいき）	都市再生特別措置法の政令により定められ、都市開発事業などにより緊急かつ重点的に市街地整備を推進し都市再生の拠点となるべき地域のこと。
都市的低未利用地 （としてきていみりようち）	本来、建築物などが建てられその土地にふさわしい利用がなされるべきと考えられる土地において、そのような利用がなされていない土地のこと。
特価係数 （とっかけいすう）	各産業大分類別構成比の全国比で、特価係数が 1 以上であれば、その産業の就業人口又は従業員人口構成比が全国平均より高いことを示す。

な行

年少人口 （ねんしょうじんこう）	15 歳未満の人口。
農業集落排水 （のうぎょうしゅうらくはいすい）	農村生活環境の整備と農業用排水路の水質保全が目的であり、し尿、生活雑排水などの汚水、汚泥を処理する施設のこと。

農業振興地域内農用地区域 （のうぎょうしんこうちいきないのうようちくいき）	市町村が将来的に農業上の利用を確保すべき土地として指定した区域であり、農地転用は原則禁止されている。

は行

補助幹線道路 （ほじょかんせんどうろ）	道路網のなかで幹線道路を補う道路。幹線道路と区画街路を連絡し、近隣住区内の生活幹線道路の役割を果たすもの。

ま行

MICE 機能 （まいすきのう）	企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことで、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント等の総称。ＭＩＣＥ誘致により、ビジネス・イノベーションの機会の創造、地域への経済効果、国・都市の競争力向上等が期待されている。
民間活力 （みんかんかつりょく）	民間企業の資金力や事業能力。

や行

用途地域 （ようとちいき）	機能的な都市活動と良好な都市環境の保護を目的に、住居・商業・工業などの都市の諸機能を適切に配分するための、土地利用上の区分を行うもの。用途や形態，密度などの規制を通して、目的にあった建築物を誘導することを目的に指定する。

ら行

陸閘 （りっこう）	堤防の高さよりも道路面や線路敷きが低い箇所などにおいて、ゲートなどで締め切り、高潮や洪水などの氾濫を防ぐ施設。
６次産業化 （ろくじさんぎょうか）	1 次産業としての農林漁業と、2 次産業としての製造業、3 次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

わ行

ワークショップ （わーくしょっぷ）	問題解決やトレーニングの手法で、住民参加型 まちづくりにおける合意形成の手法としてよく用いられている。一方通行的な知や技術の伝達でなく、参加者が自ら参加・体験し、グループの相互作用の中で何かを学びあったり創り出したりする、双方向的な学びと創造のスタイル。

令和２年６月
発行　常滑市
事務局：建設部都市計画課
TEL：0569-35-5111
FAX：0569-35-5642
E-mail：toshikei@city.tokoname.lg.jp