

## 第1回策定委員会での指摘と対応について

資料1

### 現況特性の把握と課題の整理について

| No | 指摘                                                                              | 対応                                                                                                            | 該当ページ                  |
|----|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| 1  | 武豊北ICができることで、市南部の土地利用をどうすべきかを課題としてとりあげるべきではないか。                                 | 土地利用フレームの検討、ポテンシャル評価結果をもとに将来都市構造図の案を作成しましたので、今回の委員会でご議論いただきたく考えます。                                            | 資料2                    |
| 2  | 土地利用の理念として、都市と農地の共存は大原則。西知多道路の建設において新たな土地利用を図る際も農地をどうするか議論すべき。                  |                                                                                                               |                        |
| 3  | 西知多道路や新設されるインターチェンジの周辺について、乱雑な開発にならないよう、用途地域の見直し等土地利用をどうすべきかを課題としてとりあげるべきではないか。 |                                                                                                               |                        |
| 4  | 狭隘な生活道路が多く、空家を含めた防災上の問題や、自動車の通抜けといった通過交通問題を道路網全体で考えるべきである。                      | 現況特性として、狭隘道路の道路率図、交通量及び混雑度図（センサス）、空き家分布状況を追加しました。                                                             | 資料1<br>P1～2            |
| 5  | 高齢者が安心してゆっくりと歩ける歩道の整備が必要である。                                                    | 交通体系（道路）の方針として基本的な方向性を分野別方針に記載する予定です。                                                                         | —                      |
| 6  | 中部国際空港との関係性や、国際観光都市であるゲートウェイとしての課題が示されていない。                                     | 課題整理の視点に上位計画の位置づけ（緊急整備地域、市役所移転計画等）を追加しました。<br>また、課題を踏まえた都市づくりの目標に常滑らしさを盛り込んだ目標を設定しましたので、今回の委員会でご議論いただきたく考えます。 | 資料1<br>P3～6<br><br>資料2 |
| 7  | 市の歳入を増やすための企業誘致が進められるよう、市の東部の未利用地などに企業誘致できる土地利用を検討できればよい。                       | 土地利用フレームの検討、ポテンシャル評価結果をもとに将来都市構造図の案を作成しましたので、今回の委員会でご議論いただきたく考えます。                                            | 資料2                    |
| 8  | 高齢者に配慮した今後の公共交通の在り方の検討や、防災について新たな情報を盛り込んで検討できればよい。                              | 公共交通の方針及び防災の方針として基本的な方向性を分野別方針に記載する予定です。                                                                      | —                      |
| 9  | 定住人口の維持や観光交流人口の確保について検討していかなければならない。                                            | 土地利用フレームの検討、ポテンシャル評価結果をもとに将来都市構造図の案を作成しましたので、今回の委員会でご議論いただきたく考えます。                                            | 資料2                    |

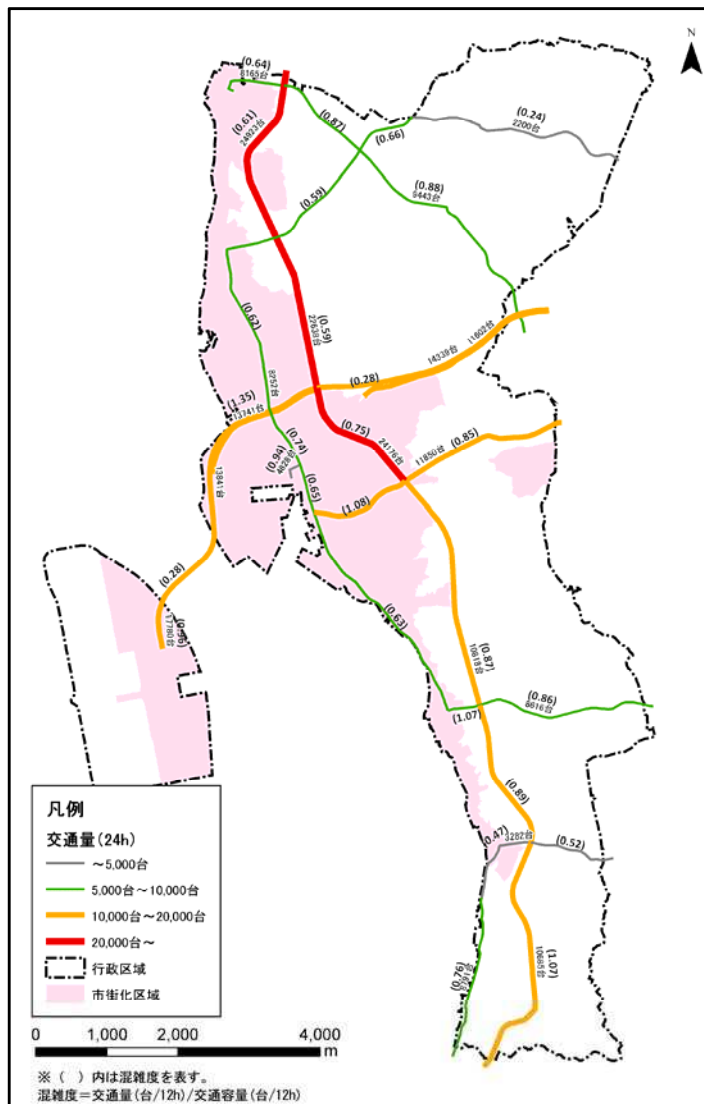
#### ④自動車交通量・混雑状況

- 本市南北軸として機能する(都)知多西部線(国道155・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。

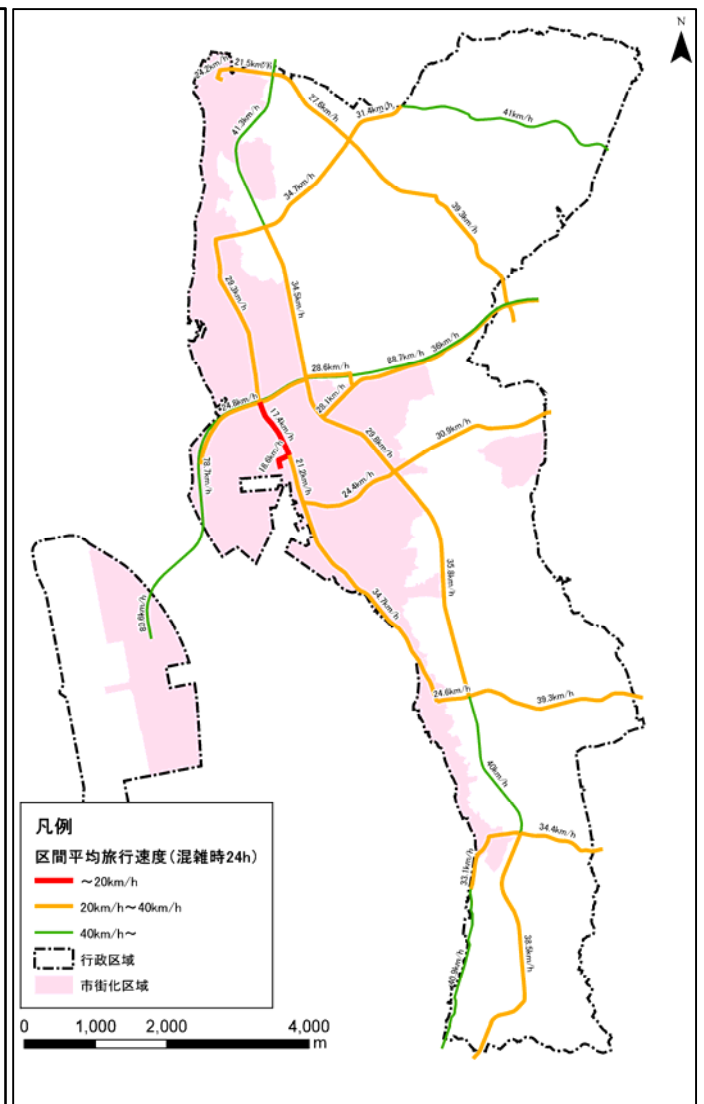
平成27年道路交通センサスによれば、本市内の国県道では、本市の南北軸として機能する(都)知多西部線(国道155号・247号)の(都)常滑半田線(主要地方道半田常滑線)以北の区間が、特に自動車交通量の多い路線となっており、24時間交通量が2万台を超えています。

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。

図表 交通量の現況(平日24時間)



図表 道路混雑状況

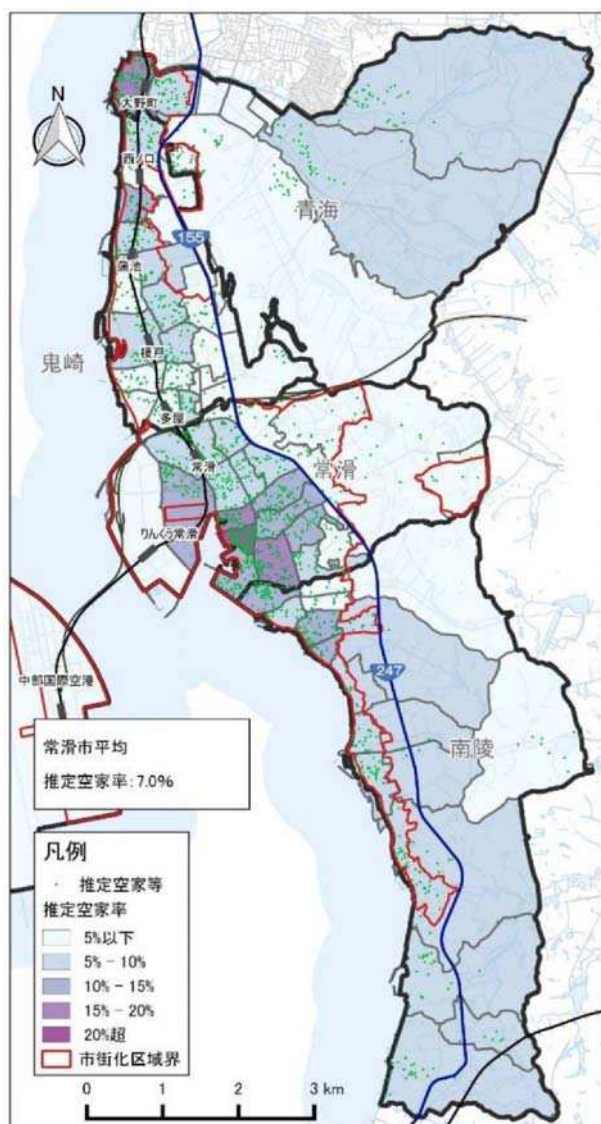


(出典:平成27年道路交通センサス)

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

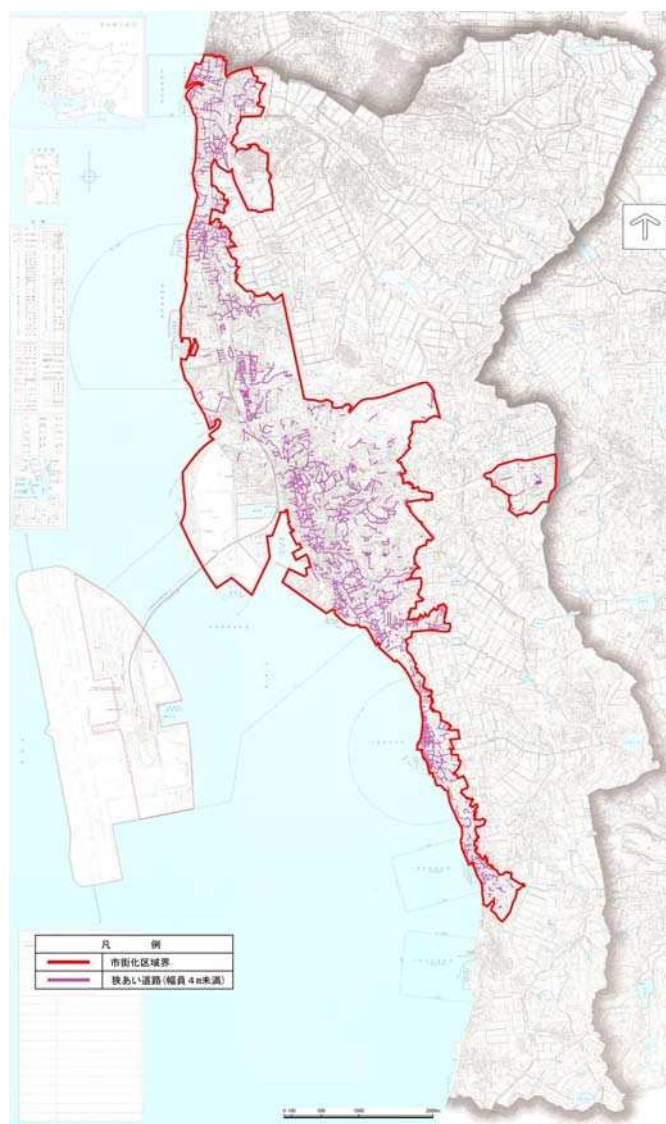
町丁目単位の推定空家率をみると、市北部では大野町、小林町で 10% を超えています。また、市中央部では常滑西小学校区の旧市街地で、10%を超えており、特に、本町及び山方町では 15%を超え、市場町では 20% を超えています。また、これら空家率の高い地区では、幅員 4.0m未満の狭あい道路が多い状況がみられます。

図表 地区別推定空家率



(出典: 常滑市空家等対策計画)

図表 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)

# 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。
- ・本市の空き家率は 8.3%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]
- ・若い世代が出会い結婚し、安心して出産、子育てができる環境をつくれます。[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き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など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、常滑焼祭り）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[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組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。[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焼き物産業の活性化、観光交流の促進
- 知多半島。知多横断道路や南知多道路、西知多道路など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、本市の空き家率は 8.6%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き家が多く、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、増加する空き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など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。[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