

常滑市都市計画マスタープラン

社会情勢の変化の整理及び現況特性の把握

目次

第1章 社会情勢の変化の整理	1
第2章 現況特性の把握	
(1)人口及び世帯数	4
(2)市街地形成過程	16
(3)土地利用	22
(4)都市機能	39
(5)産業構造	45
(6)都市施設	56
(7)市街地整備	64
(8)交通・市民流動	72
(9)防災	80
(10)財政	89

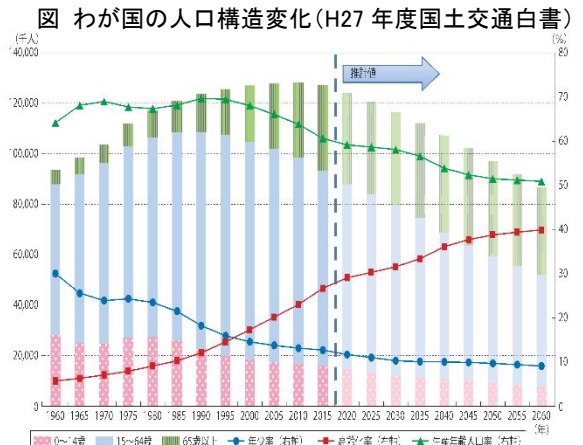
第1章 社会情勢の変化の整理

本章では、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視点ごとに社会情勢の変化について整理をします。

1. 集約型都市構造への転換 -機能集積の高い都市づくり-

- ・わが国では、平成 20 年をピークに初めて人口が減少に転じ、今後も人口減少が進行
- ・人口減少に伴う市街地人口密度の低下により、一定の人口集積に支えられて成立する都市機能の確保・維持が困難になる懸念

○市街地人口密度の維持とあわせ適正な都市機能の配置を図るとともに、自動車に過度に依存せず誰もが公共交通をはじめ多様な交通手段を選択できる便利な生活を将来にわたって維持できる都市構造への転換を図ることが重要です。



2. 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-

- ・わが国では、急速に高齢化が進行（最近 10 年間(H27-H17 年)で高齢者人口割合は約 6 ポイント近く上昇）しており、現時点で約 4 人に 1 人が高齢者
- ・高齢化・人口減少が進む市街地においても、健康で快適に暮らせる生活環境の確保が課題

○コンパクトシティ（歩いて暮らせるまちづくり）の実現に向け、立地適正化計画の策定等により、民間投資を誘導しながら都市機能の集約化を強力に推進していくことが重要です。

○これからの超高齢社会では、医療福祉施策の充実だけでなく、市民誰もが社会参加（外出）できる場を持つことで、生活習慣病予防及び寝たきり予防を可能とするまちづくりを進めていくことが重要です。

3. 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-

- ・わが国では、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて集中的に整備されたインフラ施設の老朽化が進行しており、今後、多額の修繕・更新費用が必要になる見込み
- ・今後の人口減少・超高齢社会においては、労働力の不足に伴い経済成長が鈍化し、都市活力の低下を招く懸念があり、既存の社会資本ストックの長寿命化など持続可能な都市経営の確保が課題

○都市計画道路、下水道、都市公園等の既存ストックの適切な維持管理、最大限の活用を図りながら、健全な都市経営の観点を踏まえつつ、都市運営コストの削減に寄与する都市構造を形成していくことが重要です。

○社会資本ストックを効率的に維持管理し、そのストックがもたらす便益を民間収益に還元することで、当該社会資本を公民連携で持続させることが重要です。

4. 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-

- ・アジア諸国の成長による製造業の海外移転等の進展等を背景に、わが国の産業競争力の低下が指摘されており、これが地方の活力を削ぐ要因となっている

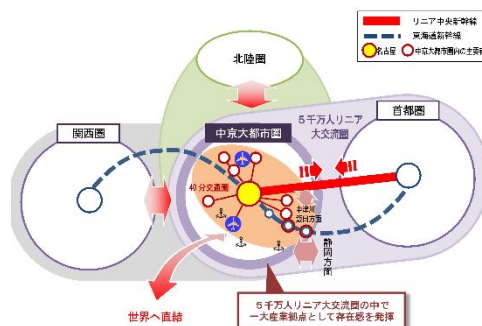
○都市活力を維持していくためには工業、商業、農業といった産業振興、特に市の財政力強化、雇用の場確保に直結する工業機能の強化・充実が重要です。

○各産業分野における民間の施設立地・投資環境を向上させるため、高速交通ネットワークの整備や大街区型物流団地の整備等により、物流の効率化及び機能強化・生産性向上を進め、地域の産業競争力の強化を図ることが重要です。

5. 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-

- ・訪日外国人旅行者数は、2016年に2,000万人を突破、近い将来、外国人旅行者やビジネスマンが日常的に全国各地を訪れ、交流し、滞在する社会が到来
- ・2027年度に予定されているリニア中央新幹線の東京 - 名古屋間の開業により、首都圏から中京圏に及ぶ範囲で、人口5千万人規模の大交流圏が誕生
- ・今後の定住人口の減少に対応して、内外の観光客を積極的に呼び込み、「交流人口」の増加によって地域経済を活性化していくことが課題

図 中京大都市圏のイメージ(あいちビジョン 2020)



○伝統的な祭りや民俗芸能、歴史的建造物や街並み、モノづくりの原点となる伝統工芸や産業遺構など、それぞれの地域が独自の個性や魅力を磨き、多様性を深化させることが重要です。

○また、多彩な交流を支える公共交通による交流ネットワークの構築や飲食、宿泊等の都市機能の立地誘導を図ることが重要です。

6. 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-

- ・災害時だけでなく、平時においても市民の安全・安心を確保することは自治体共通の使命であり、東日本大震災等過去の大災害で得られた教訓を活かしつつ、安全で安心な暮らしを確保することが課題

- ・これまで以上に高齢化の進行が見込まれる地域等では、地域コミュニティの維持が困難になり、コミュニティにより支えられる地域活動や地域防災力の低下等が生じるとともに、空き家の増加によるまちの空洞化も懸念される

○狭あい道路の改善をはじめ災害に強い都市構造の形成を図るとともに、今後増加が懸念され、災害時の被害を助長することにもなり兼ねない空き家等への対策を地域住民とともに考えていくことが重要です。

○高齢化の進む地域では、高齢者の居住環境の充実とともに、若年層の定住促進など世代間バランスのとれた定住を進め、コミュニティの維持・活性化を図っていくことが重要です。

7. 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-

- ・経済的な豊かさや自由時間の増加を背景として、物の豊かさよりも心の豊かさを、物質的な生活の利便性よりも自然とのふれあいや地域固有の歴史・文化を大切にする方向で価値観が変化
- ・これまでの都市は、経済の高度成長と都市への人口集中に対応することに追われ、個性が喪失

○地域独自の歴史・文化等に根差した個性的な景観や潤いと安らぎを与える自然等の幅広い地域資源を最大限活用し、住民が誇りと愛着を感じられる景観づくりが重要です。

○人口減少により発生する空き地等を公園や緑地として積極的に活用していくとともに、無電柱化など美しい道路景観づくりの推進など景観の改善を進めることが重要です。

8. 地球温暖化対策への貢献 -環境負荷の小さい都市づくり-

- ・深刻さを増す地球温暖化問題
- ・わが国における二酸化炭素排出量のうち、家庭部門、業務部門及び運輸部門における排出量は約5割を占め、これら部門の主たる活動の場である都市部の低炭素化が課題

○まとまりある森林や農地等において無秩序な開発を抑制するとともに、市街地では、防災空間やオープンスペースの確保、都市農業の多様な機能の発揮等により、良好な都市環境の形成を図ることが重要です。

○自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化や緑地の保全・緑化の推進などを総合的に進めることが重要です。

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

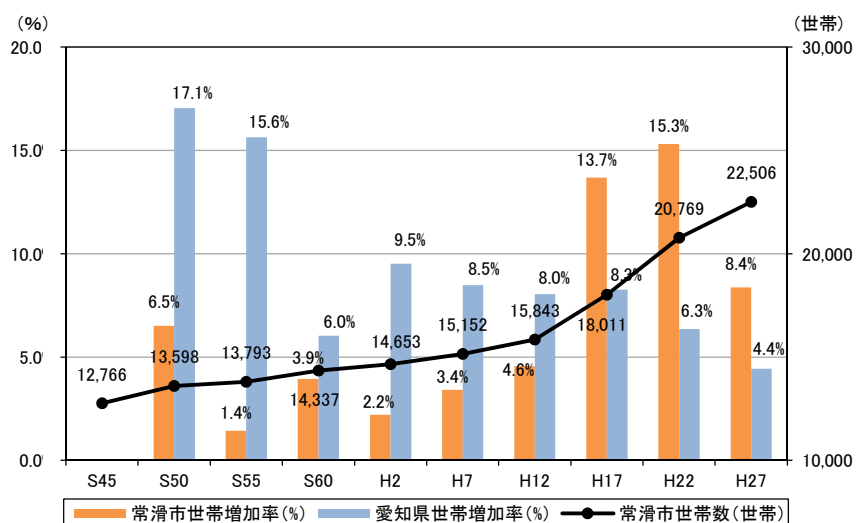
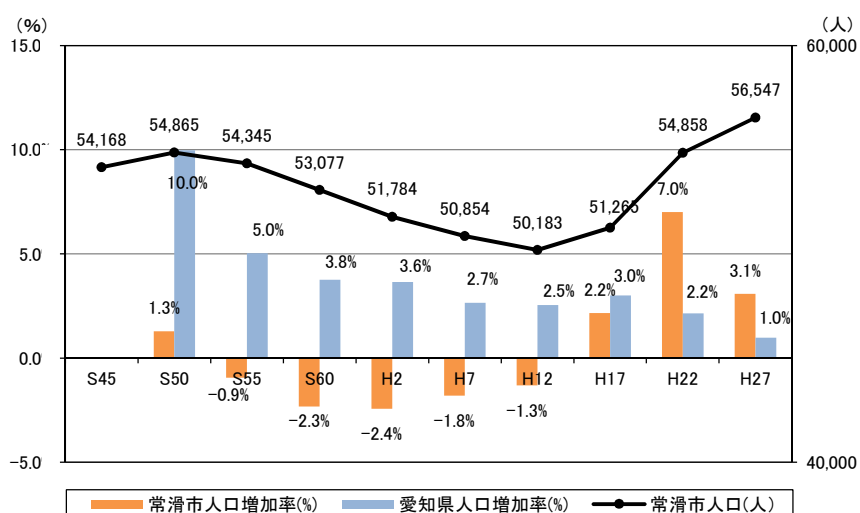
①人口・世帯数の推移

- 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。

図表 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になるとともに、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。

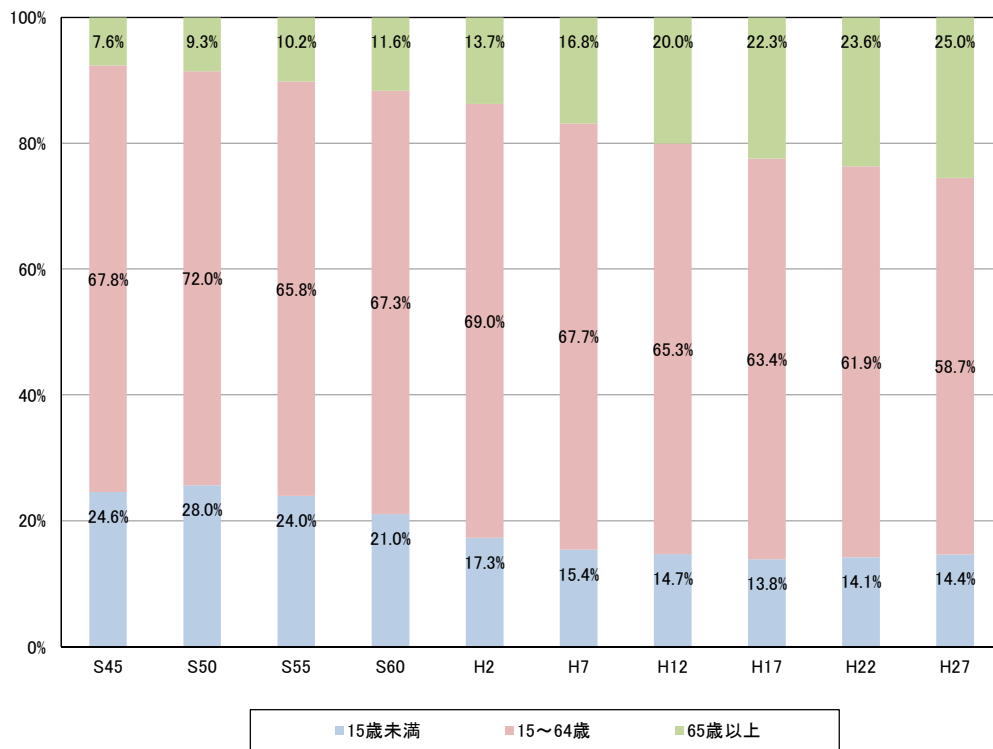
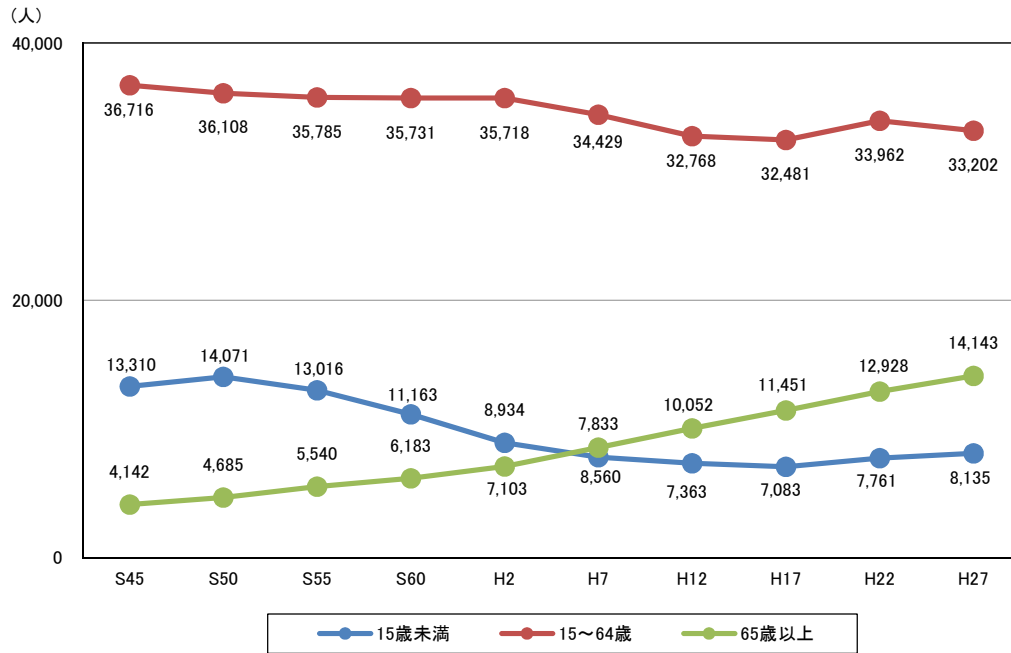
（高齢化率の地域分布）

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年の比較で見ると、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。

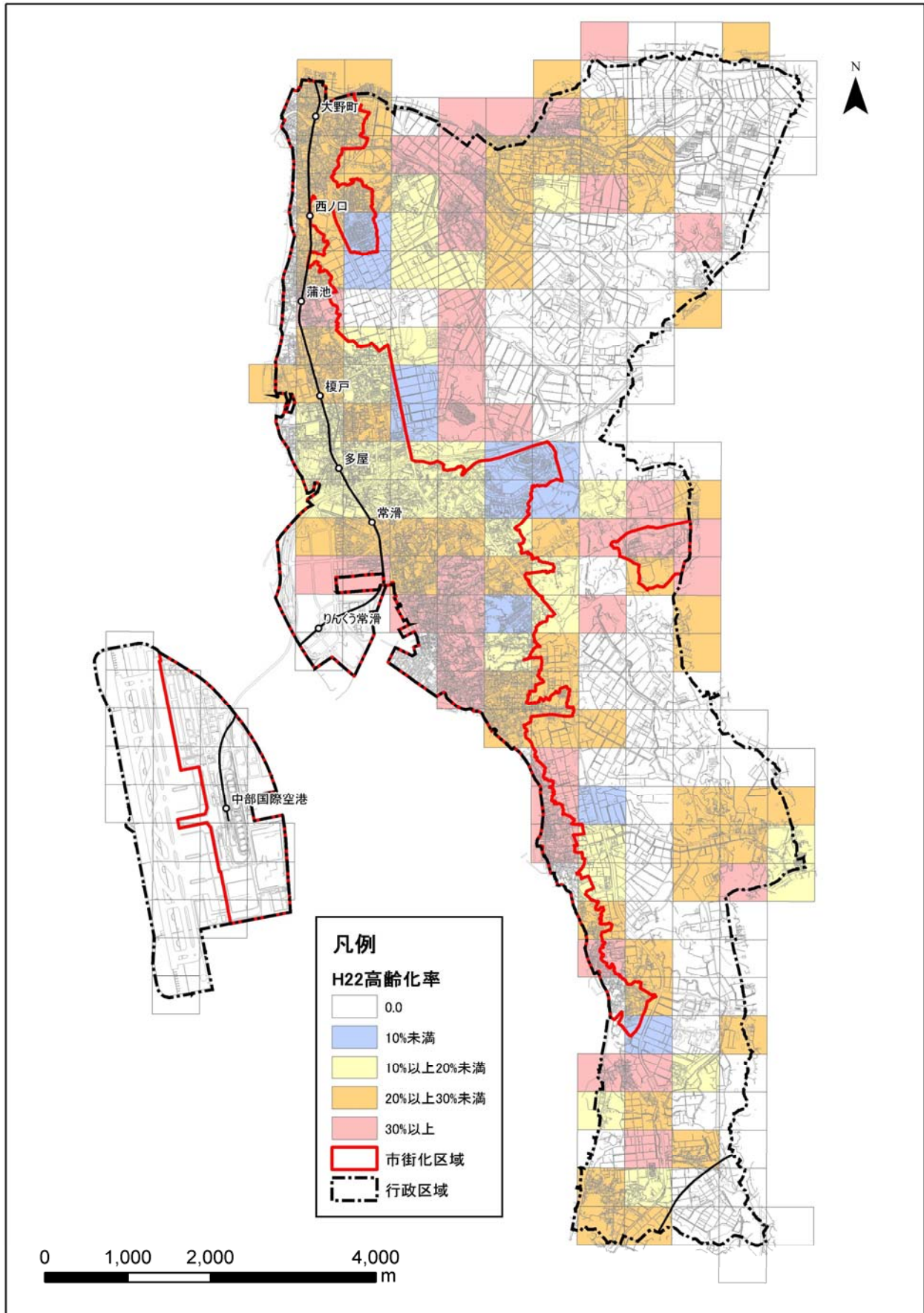
平成22年から27年の高齢者の増加数をみると、全体的に増加している地区が多い状況で、特に旧市街地や市街化調整区域内の集落等で増加が大きい状況です。

図表 年齢3区分別人口の推移(年齢不詳を除く)



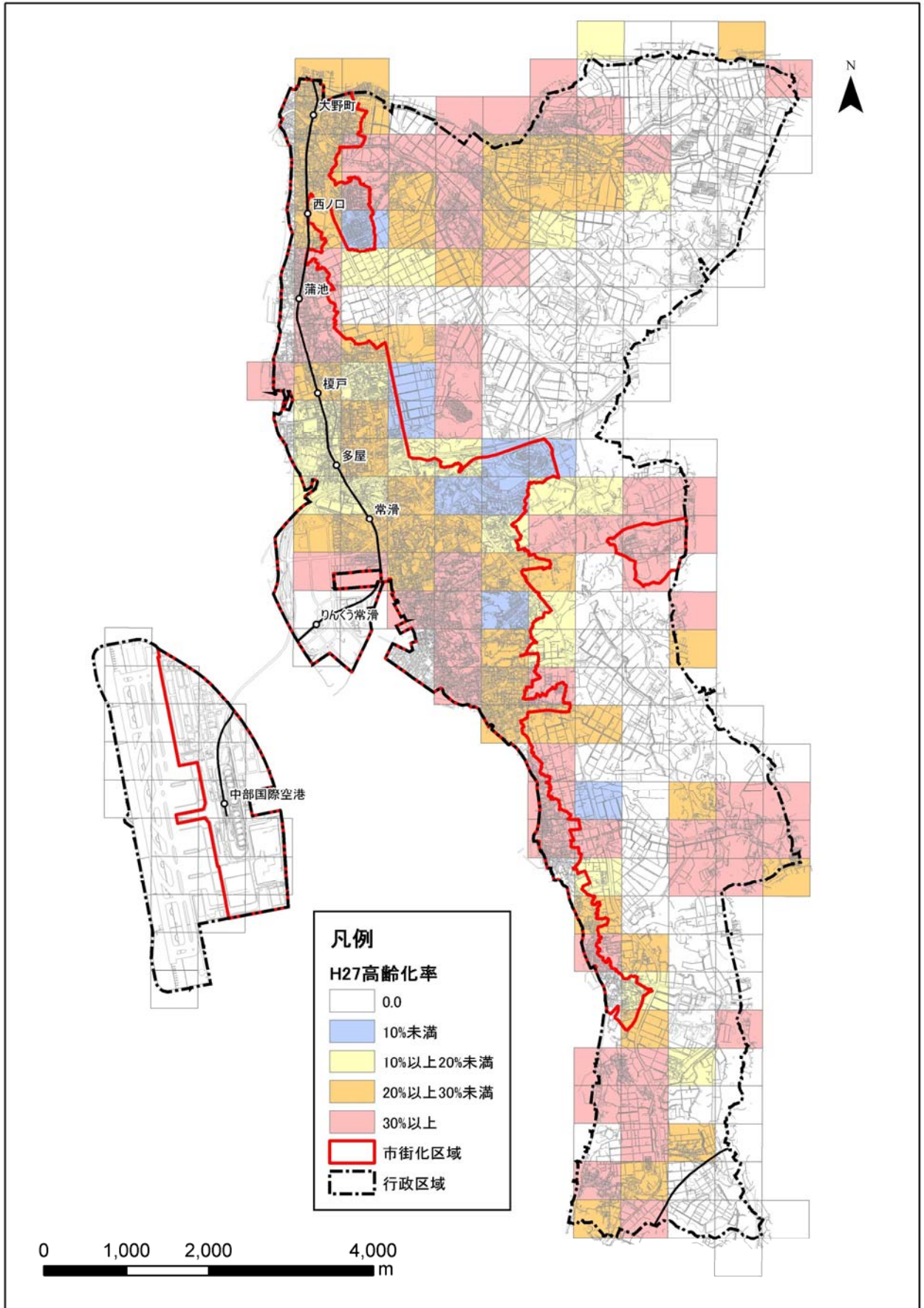
(出典: 国勢調査)

図表 高齢化率の分布状況(H22)



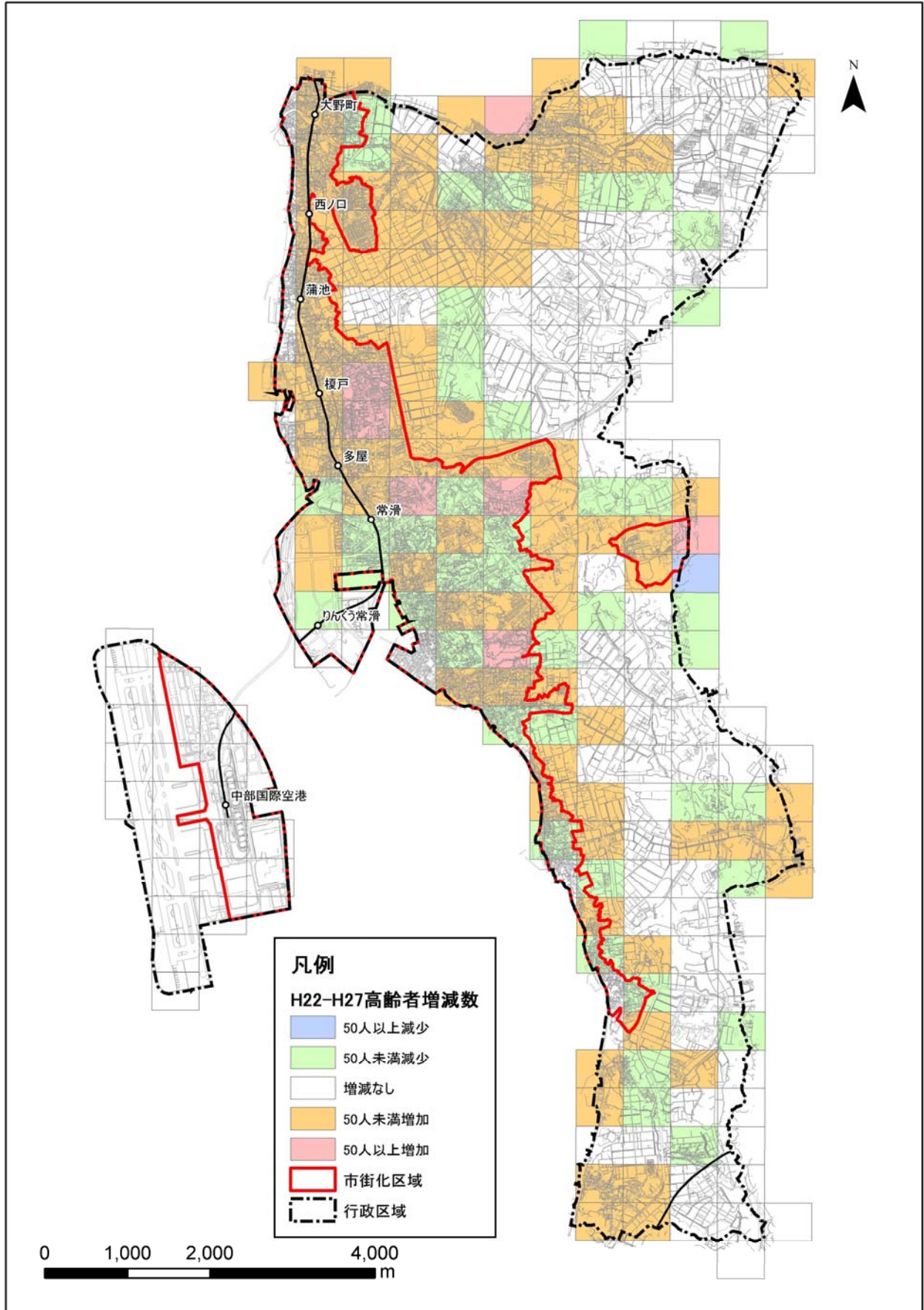
(出典:国勢調査)

図表 高齢化率(H27)



(出典:国勢調査)

図表 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。

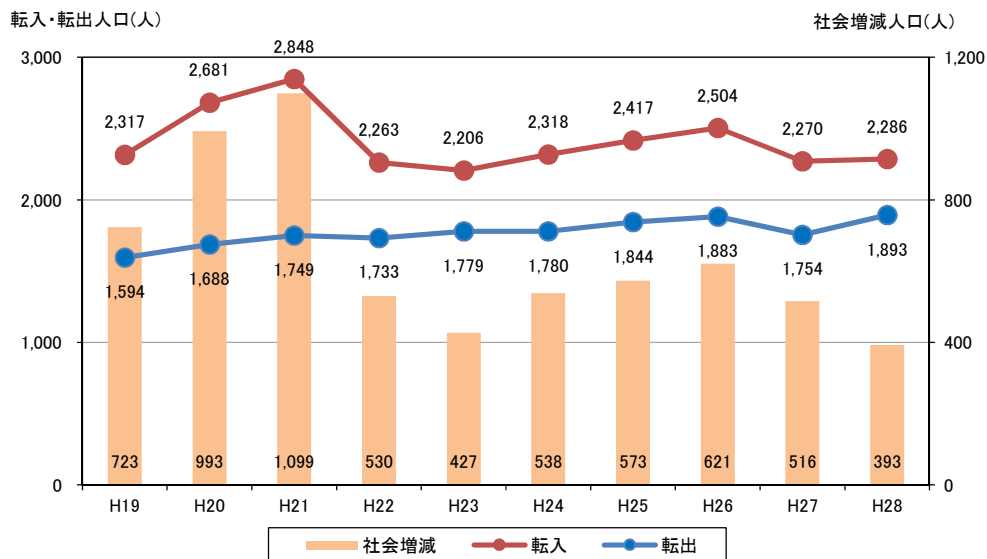
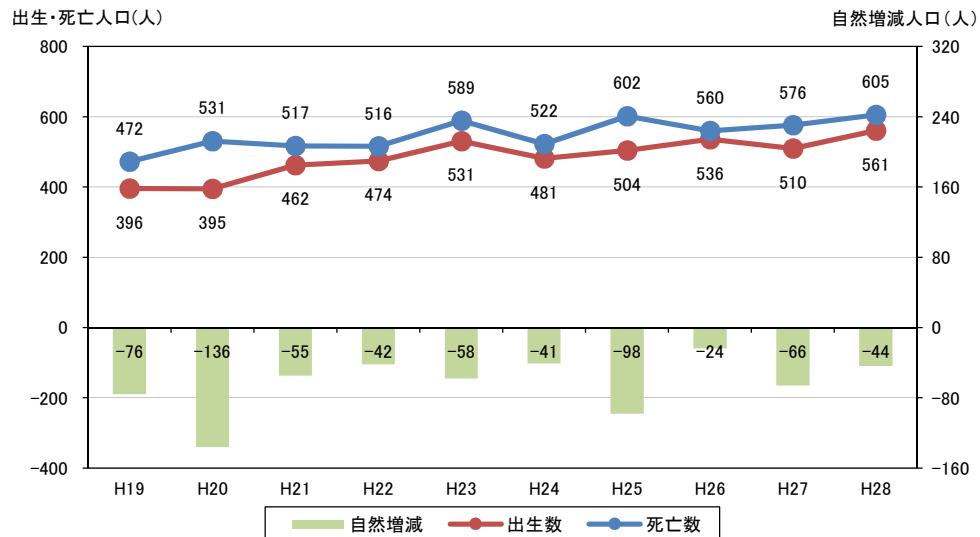
(自然動態)

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、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。

図表 人口と世帯数の推移



(出典: 愛知県統計年鑑)

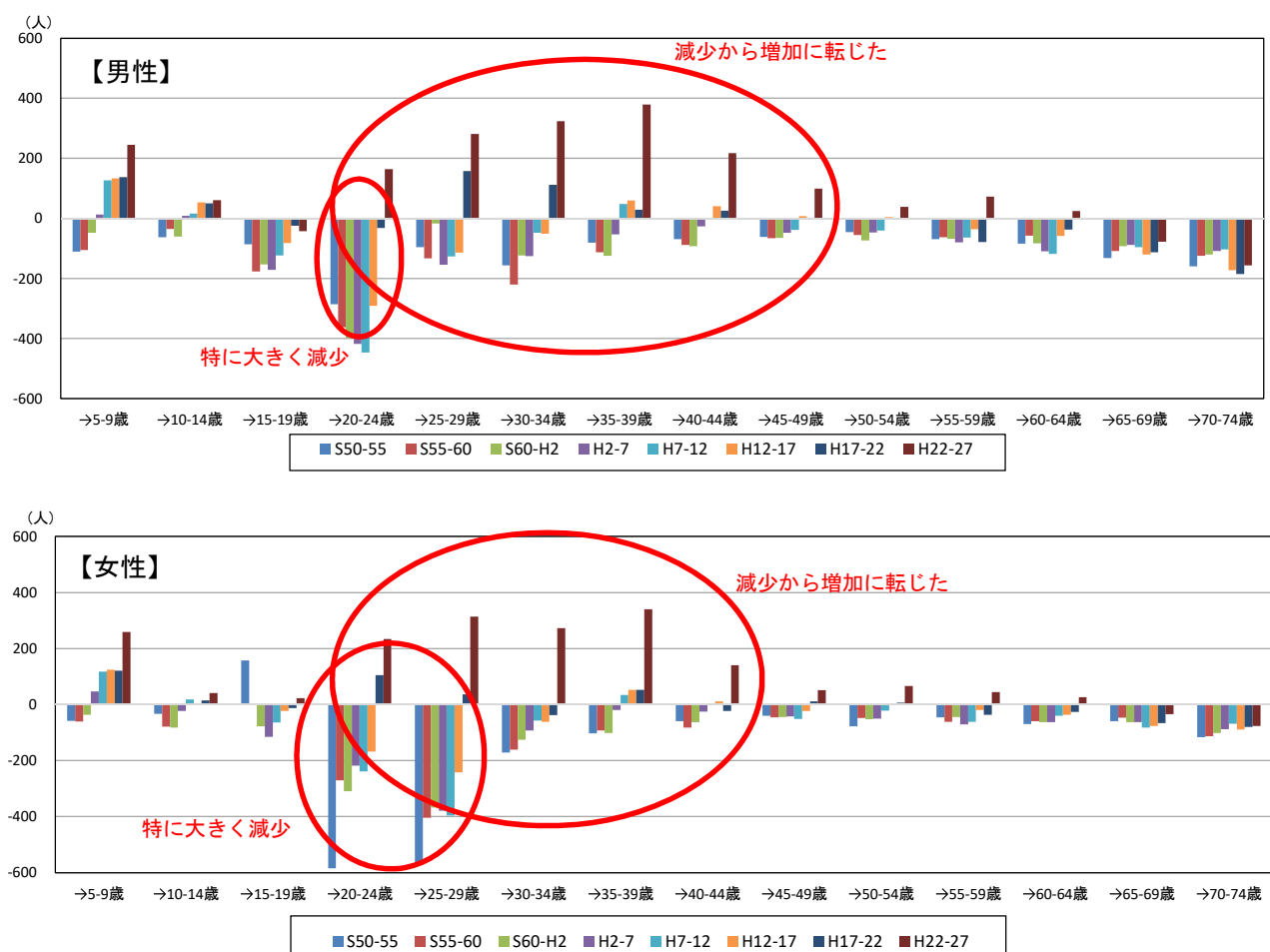
- 平成 17 年以降、男女とも特に 20 歳代から 40 歳代前半が大きく増加しており、これら年齢階層の転入が顕著となっています。
- 男性の 20～24 歳、女性の 20～29 歳の年齢区分では、平成 17 年以前の大幅な減少から増加に転じています。

(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。

図表 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。

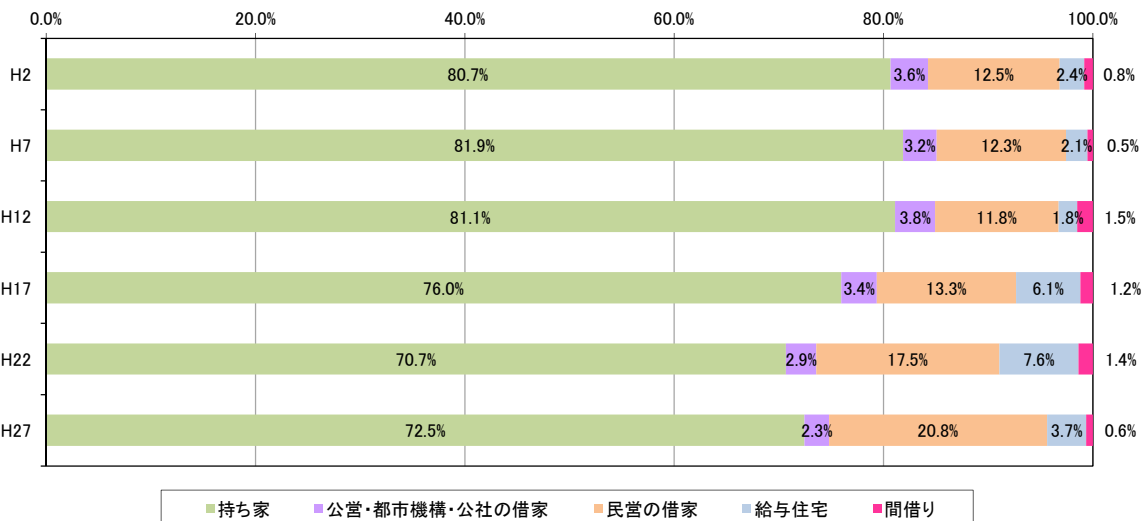
共同住宅の内訳では、平成 17 年以降「1・2 階建」と「6～10 階建」の割合が増加しており、この期間に低層共同住宅と、高層共同住宅の供給が多く行われたことがわかります。

図表 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)

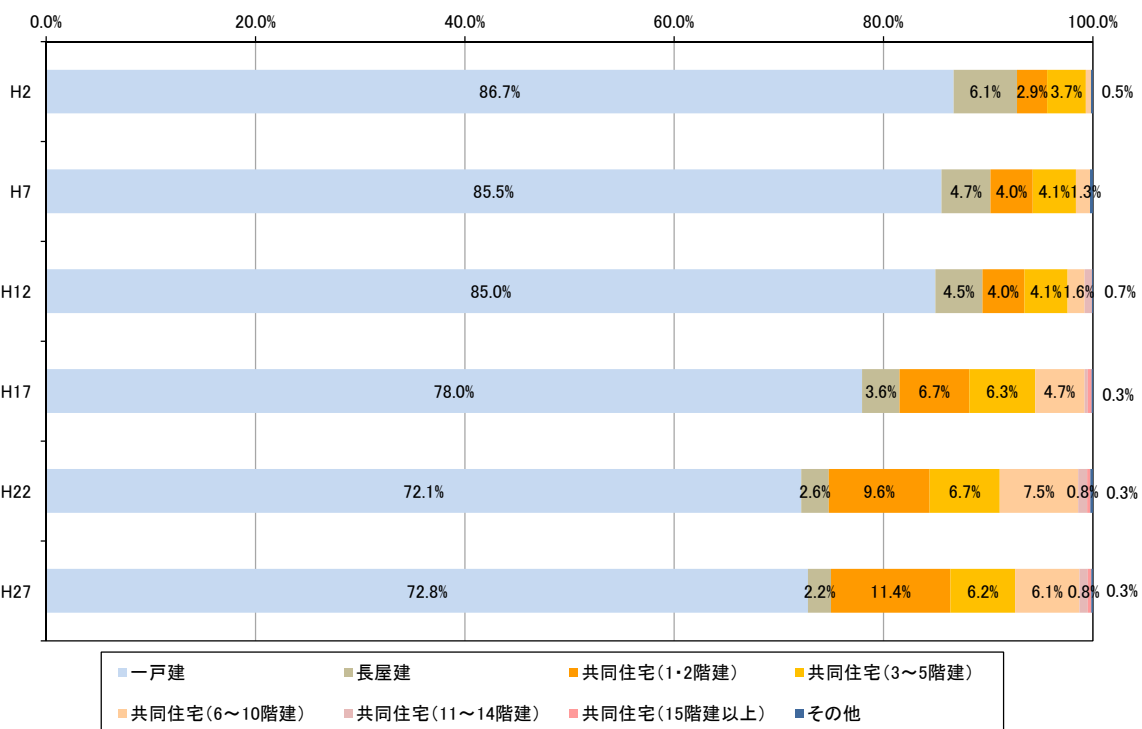
図表 住宅の所有形態別世帯数の推移(続き)



(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)

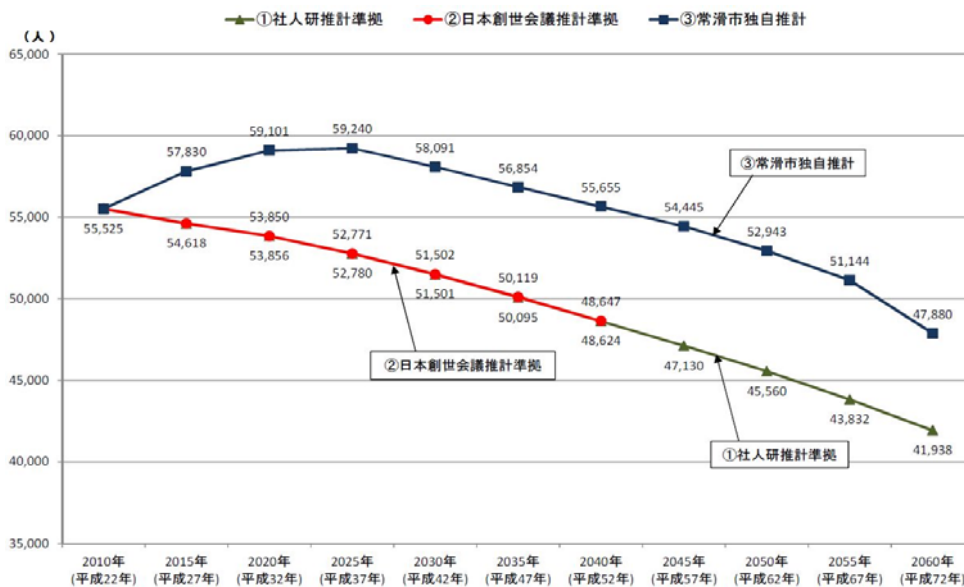
「日本創成会議推計」「国立社会保障・人口問題研究所推計」の推計によると、本市の人口は今後減少に転じ、2040年には50,000人を割り込むものと予測されています。

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)

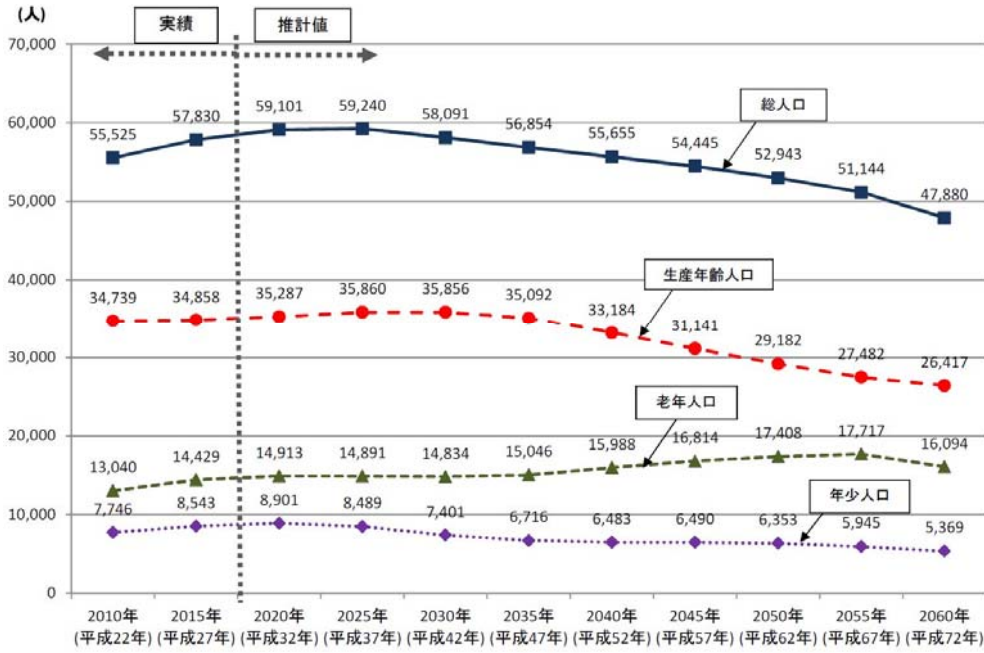
常滑市独自推計の年齢別人口では、高齢者人口は増加すると予測されますが急激な増加ではなく、また年少人口及び生産年齢人口は減少が見込まれるものの比較的緩やかであるため、高齢化が緩やかに進行するものと予測されています。

図表 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)

図表 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)

図表 国の推計による将来人口の見通し



(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 1,620ha 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 1,620ha 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。

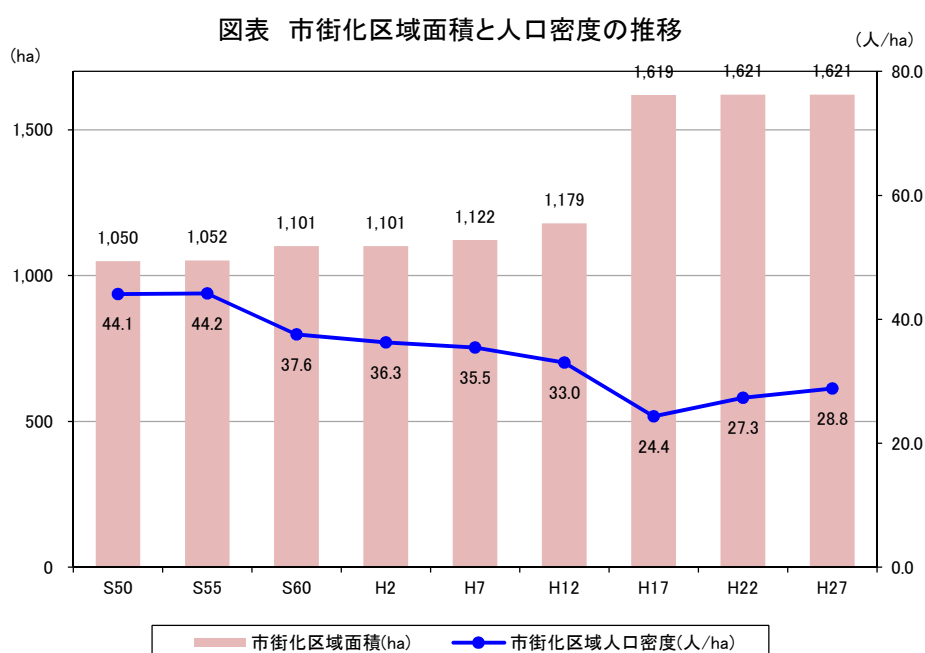
市街化区域人口密度は、平成 27 年で 28.8 人/ha であり、愛知県内でも最も市街化区域人口密度が低い市となっています。また、空港島を除いた人口密度は 33.9 人/ha となっています。

(人口分布)

人口密度及び人口増減数を 500mメッシュで見ると、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。

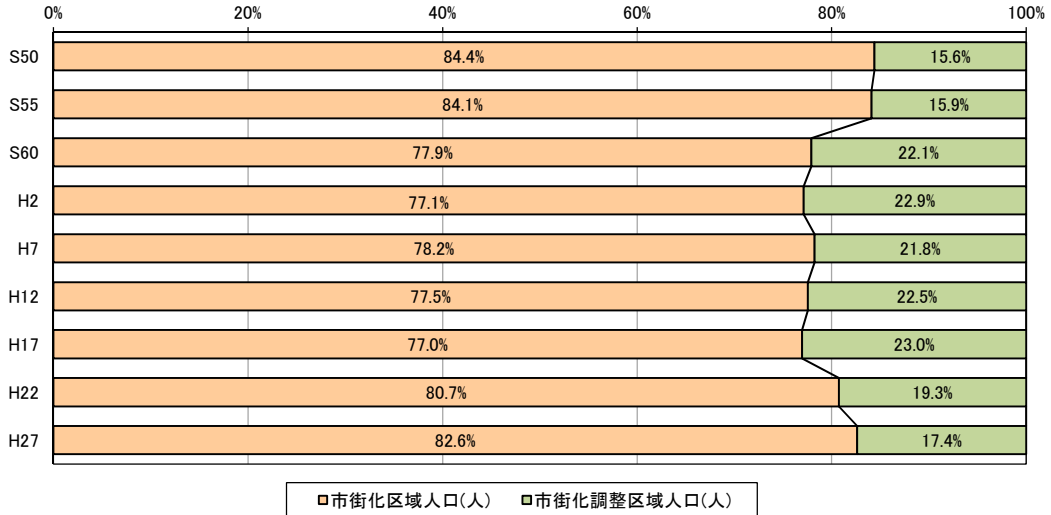
人口増減は西ノ口駅、榎戸駅、多屋駅周辺及び知多横断道路沿線の新たに住宅等が整備された地区で「100 人以上増加」と大きく増加しているほか、市街化区域、市街化調整区域問わずに「50 人未満増加」の地区が分散的にみられますが、その他は広い範囲で人口減少となっています。

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。



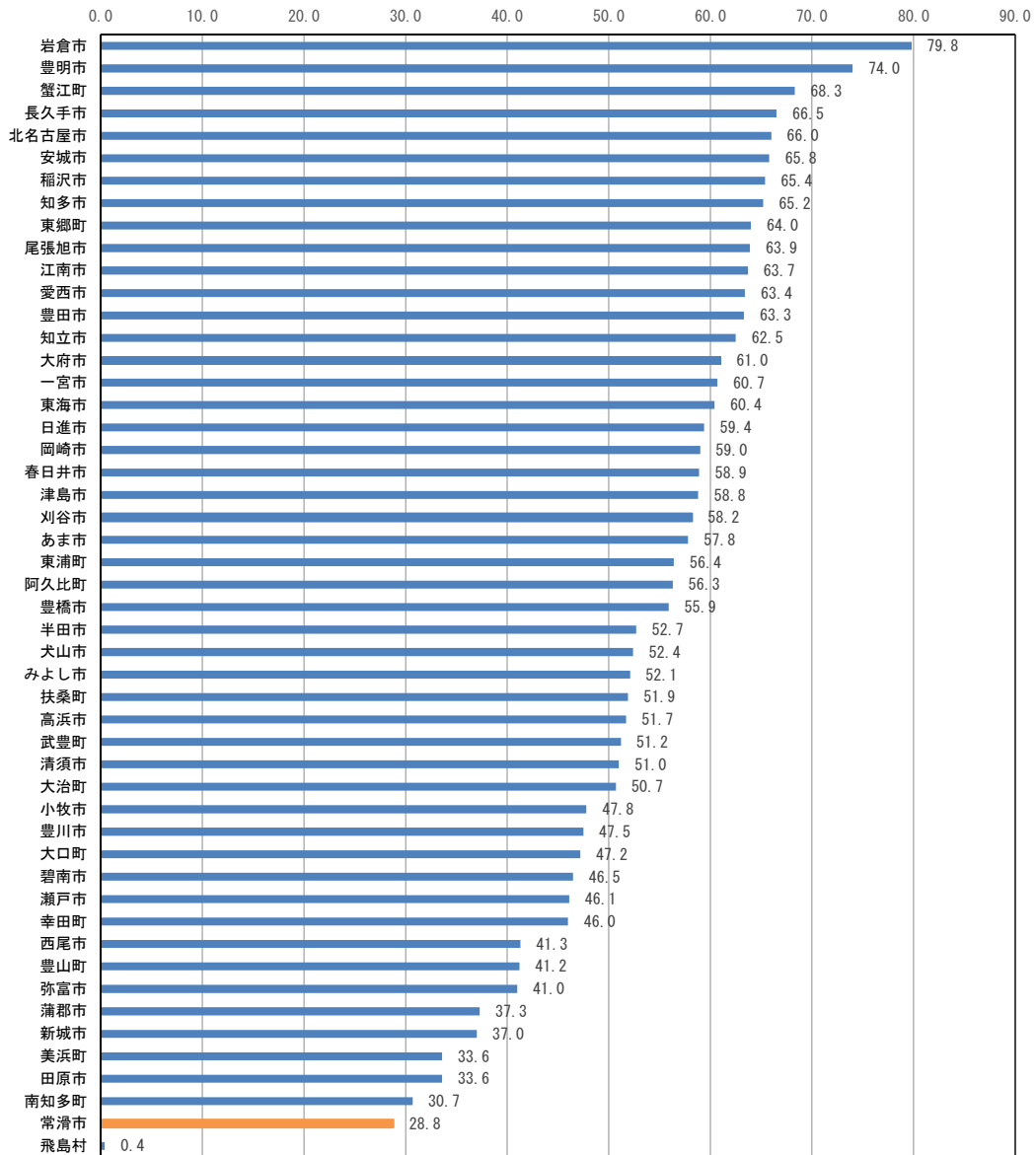
(出典:愛知県都市計画基礎調査)

図表 市街化区域と市街化調整区域の人口内訳の推移



(出典:愛知県都市計画基礎調査)

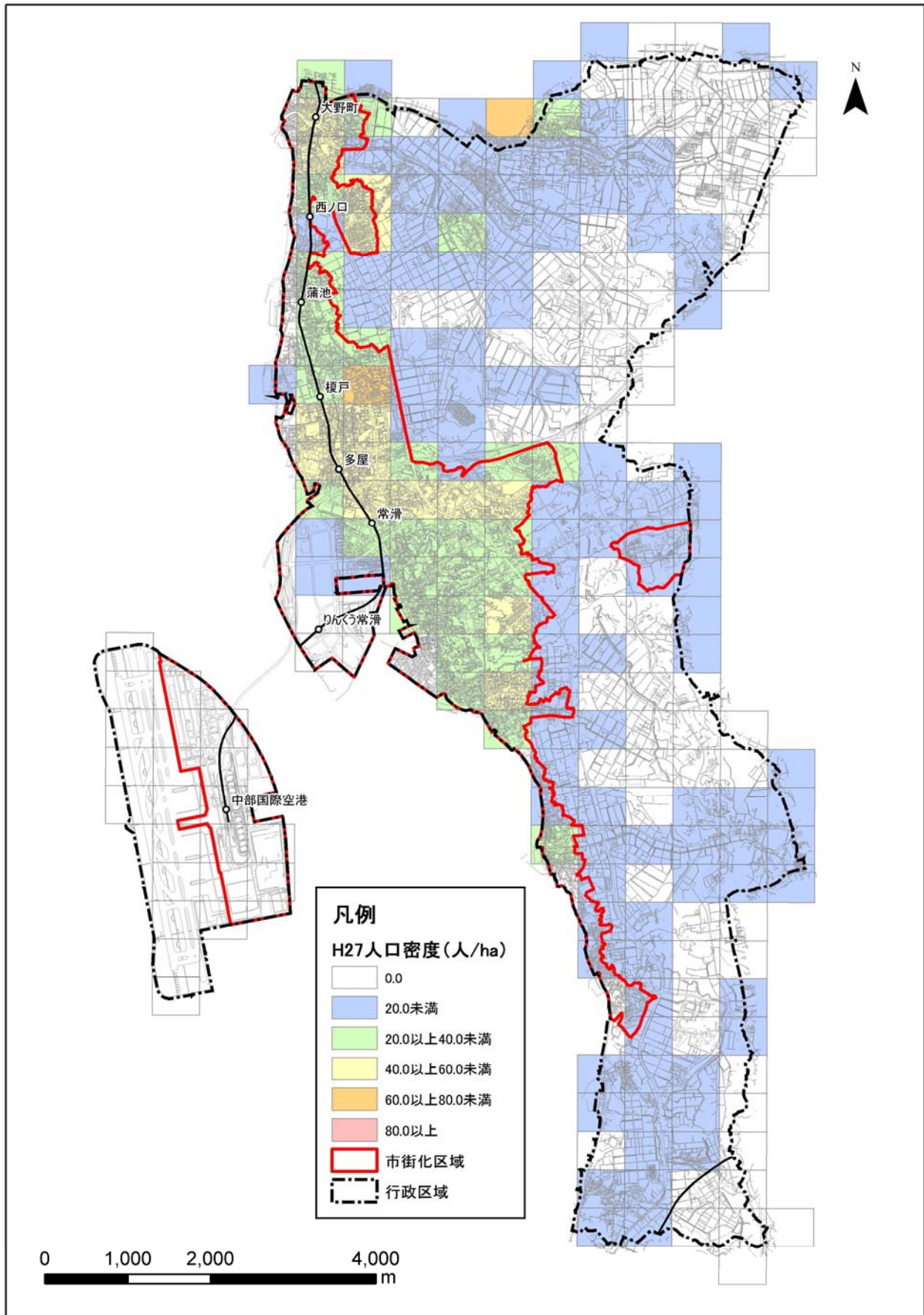
図表 市街化区域人口密度(工業専用地域除く)



※名古屋市を除く

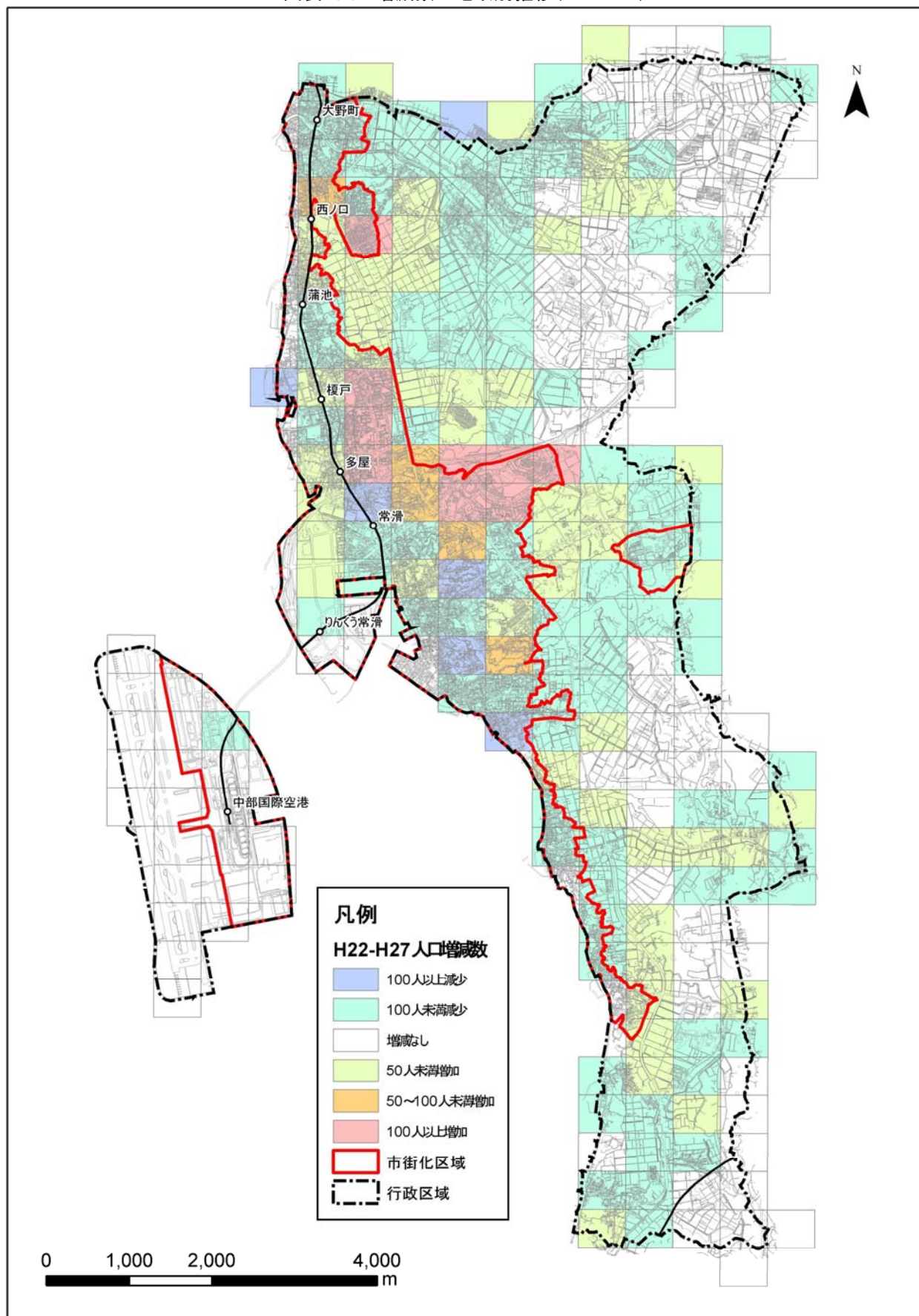
(出典:H27 愛知県都市計画基礎調査)

図表 人口密度の分布状況(H27)



(出典:国勢調査)

図表 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。

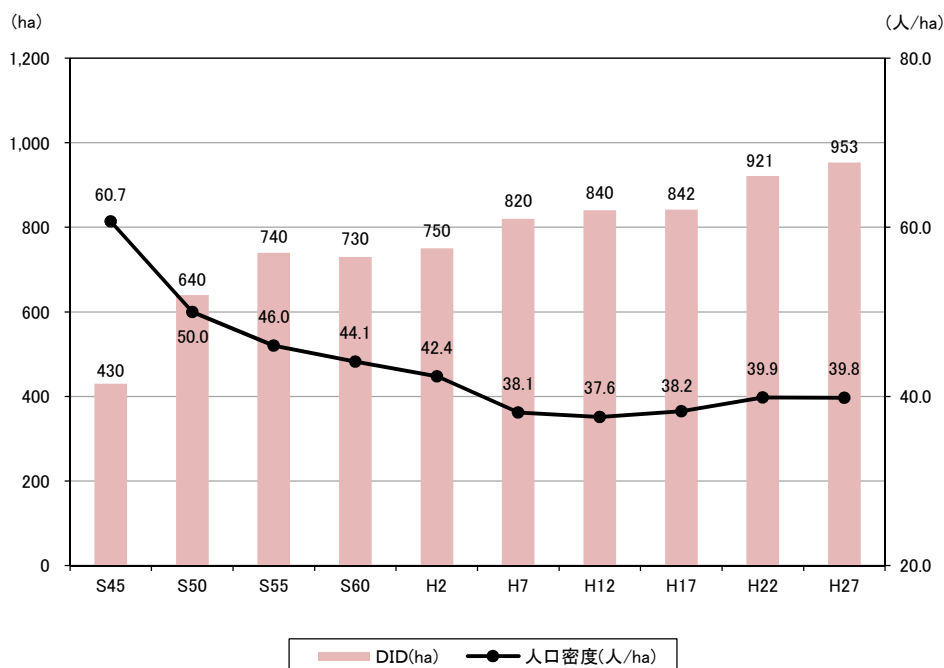
DID 面積の増加に比べると人口の増加は低く、DID 人口密度は一貫して減少を続け、平成 27 年には 39.8ha となっています。

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

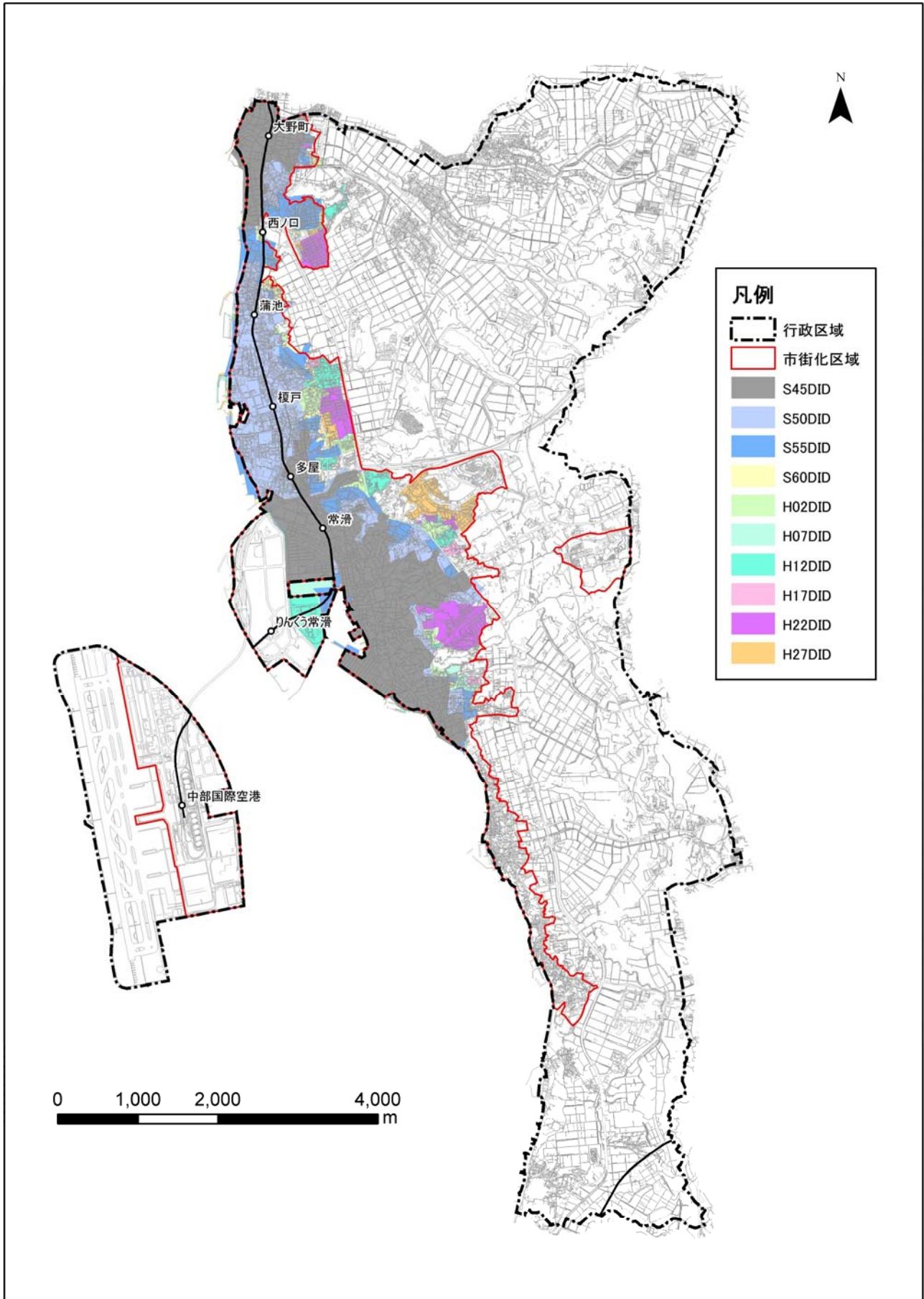
	人口	DID(ha)	人口密度(人/ha)
S45	26,100	430	60.7
S50	31,979	640	50.0
S55	34,048	740	46.0
S60	32,219	730	44.1
H2	31,771	750	42.4
H7	31,231	820	38.1
H12	31,553	840	37.6
H17	32,198	842	38.2
H22	36,716	921	39.9
H27	37,975	953	39.8

(出典:国勢調査)



(出典:国勢調査)

図表 人口集中区域の変遷



(出典: 国土数値情報)

(3) 土地利用

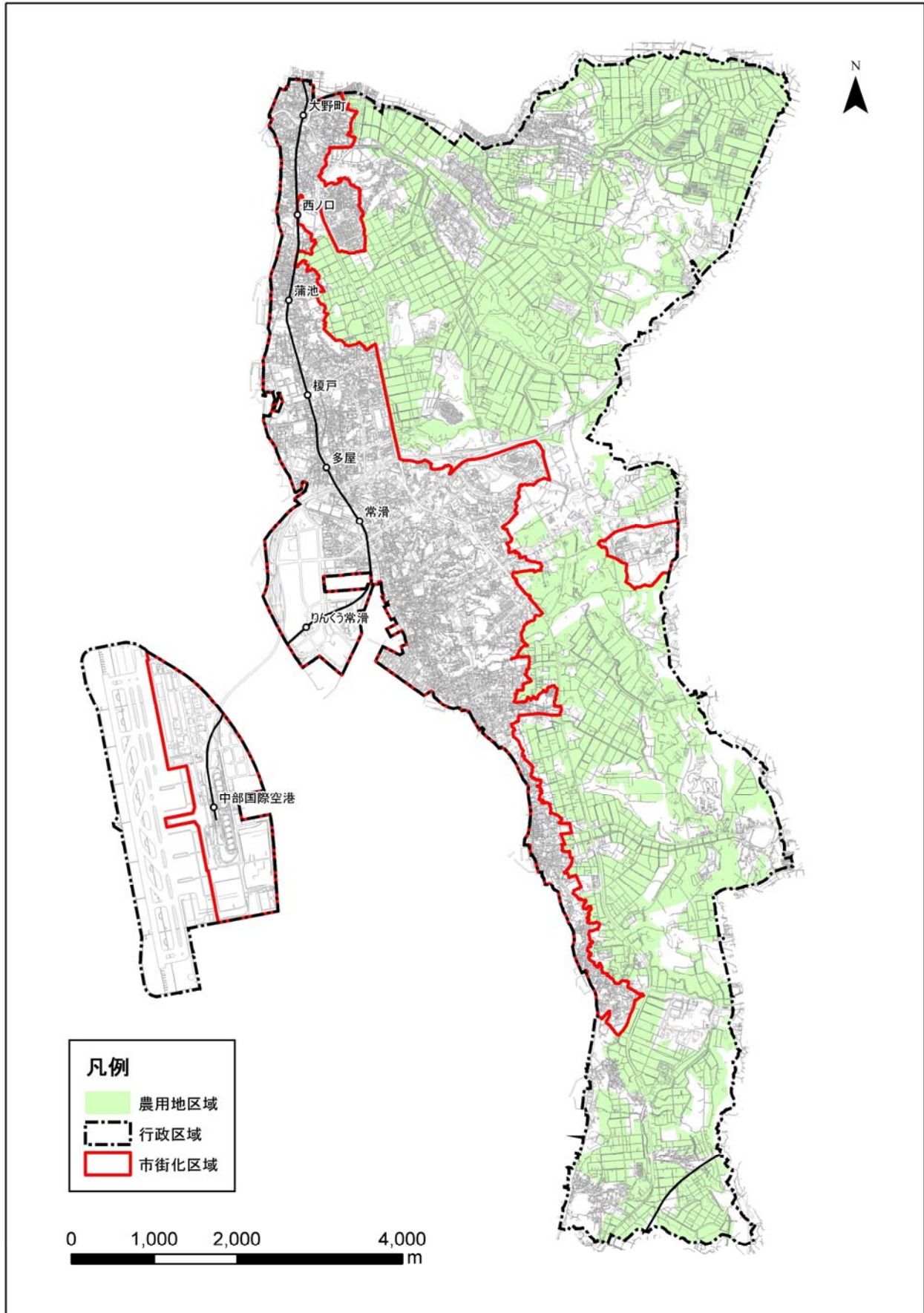
①法指定の状況（都計法・農振法）

- 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。

図表 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、工業など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19年から25年の土地利用面積の推移をみると、自然的土地利用は大きく減少し、都市的土地利用が増加しています。

都市的土地利用の中では、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が増加している一方で、工業用地面積はかなり減少しています。

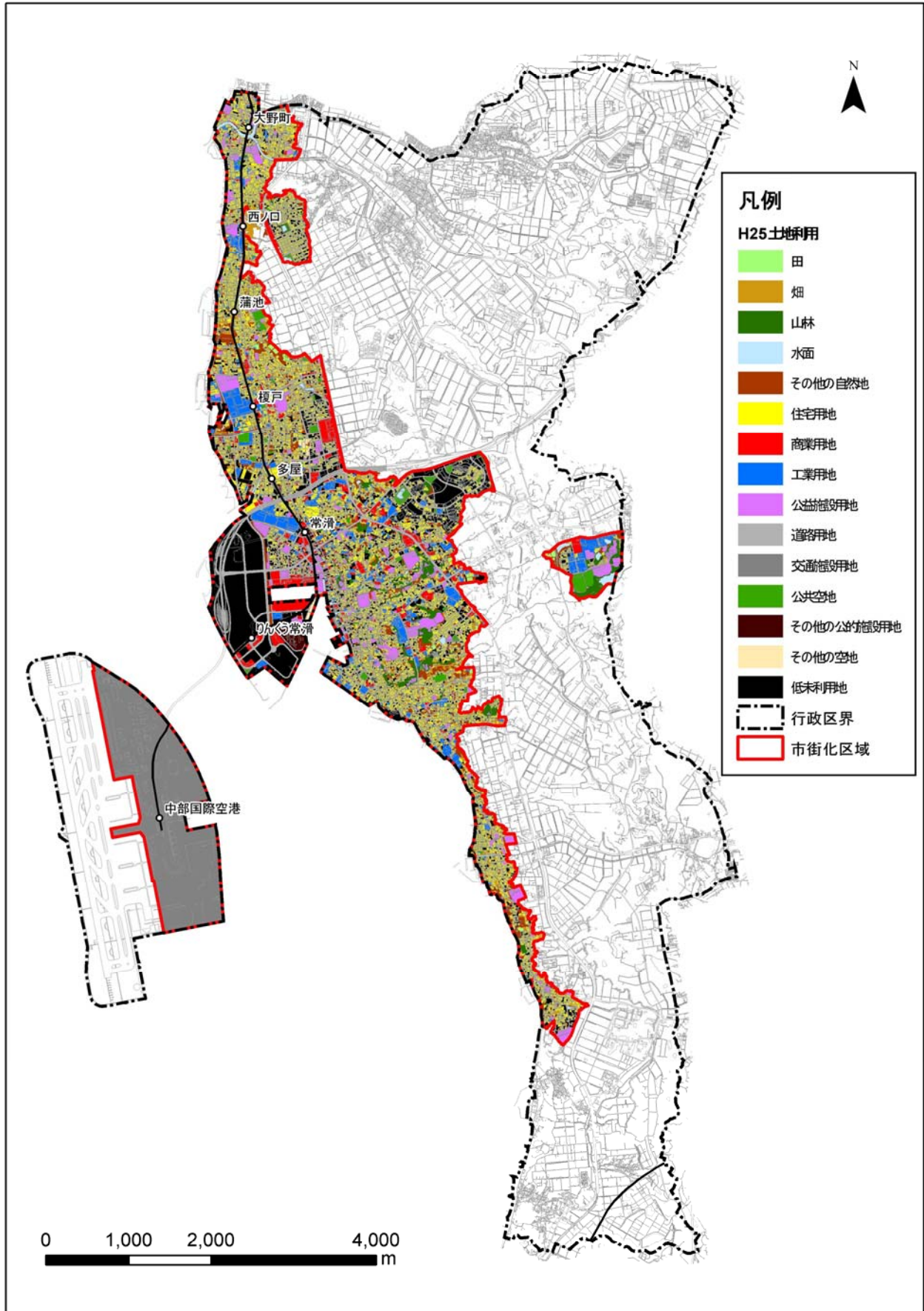
図表 市街化区域内の土地利用の区分別面積の推移

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				
H19	6.20	67.04	44.76	23.63	51.78	193.41
H25	5.00	40.57	37.73	19.06	70.24	172.60
増加率	-19.4%	-39.5%	-15.7%	-19.3%	35.7%	-58.2%

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								
H19	421.07	49.76	10.16	114.08	0.00	83.02	202.96	256.26	18.14	280.50	1,425.79
H25	448.66	71.51	25.97	101.34	19.35	87.98	221.19	260.13	24.59	232.70	1,448.10
増加率	6.6%	43.7%	155.6%	-11.2%	-	6.0%	9.0%	1.5%	35.6%	-17.0%	-

(出典:愛知県都市計画基礎調査)

図表 土地利用現況



(出典: H25 愛知県都市計画基礎調査)

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。

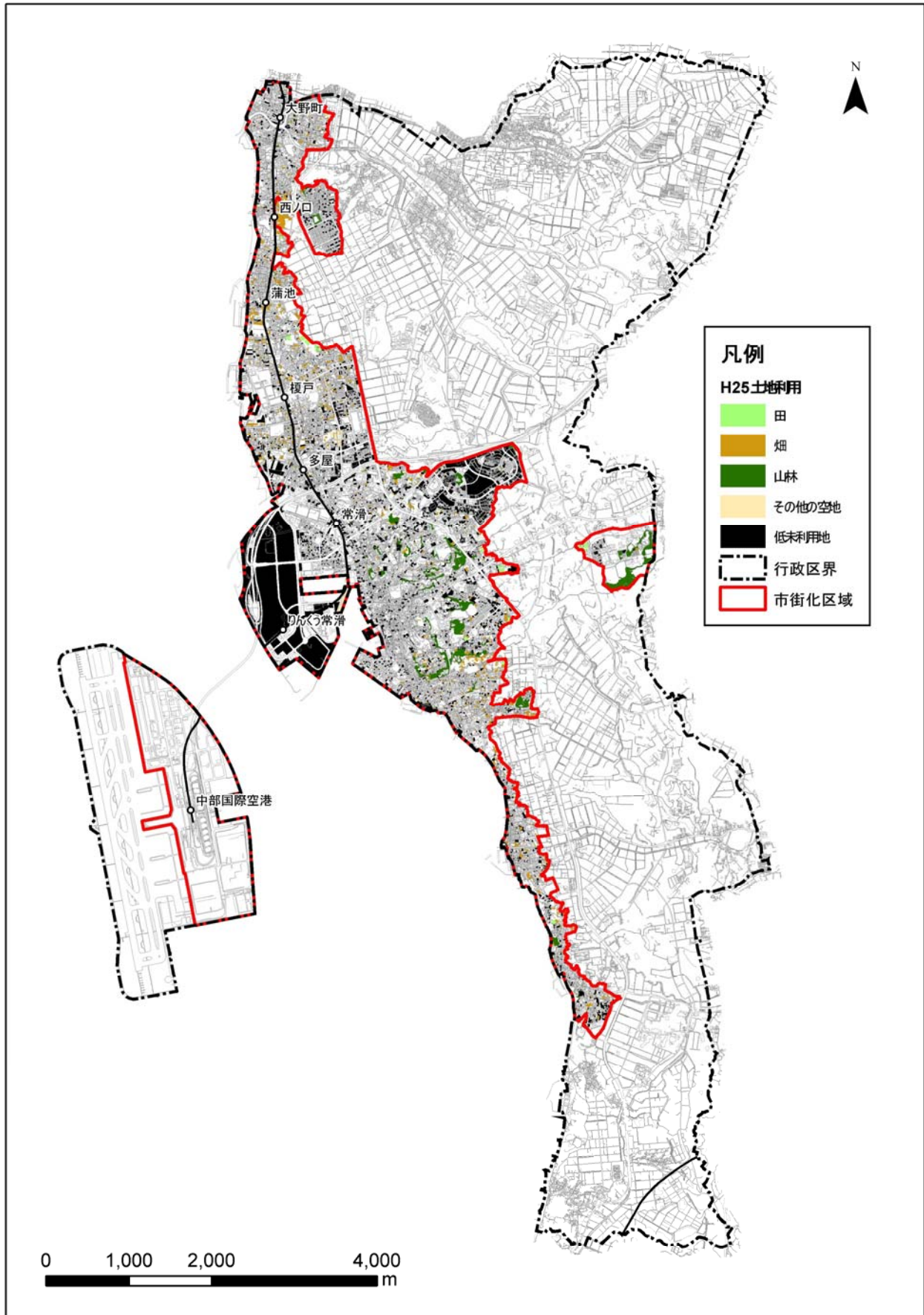
これ以外にはまとまった面積の低未利用地はみられず、小規模なものが散在しています。

図表 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%

(出典:愛知県都市計画基礎調査)

図表 都市的低未利用地の分布状況



(出典: H25 愛知県都市計画基礎調査)

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。

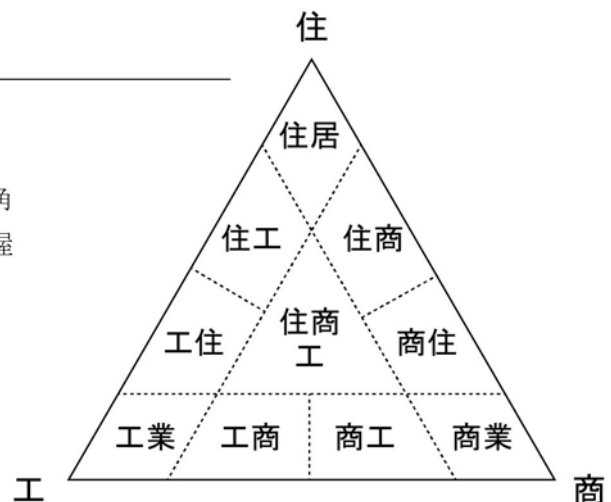
現行市街化区域内の土地利用現況から、住居系、商業系、工業系土地利用それぞれが占める割合をみると以下の通りとなります。

- ・ 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、ほとんどが住居系利用が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。

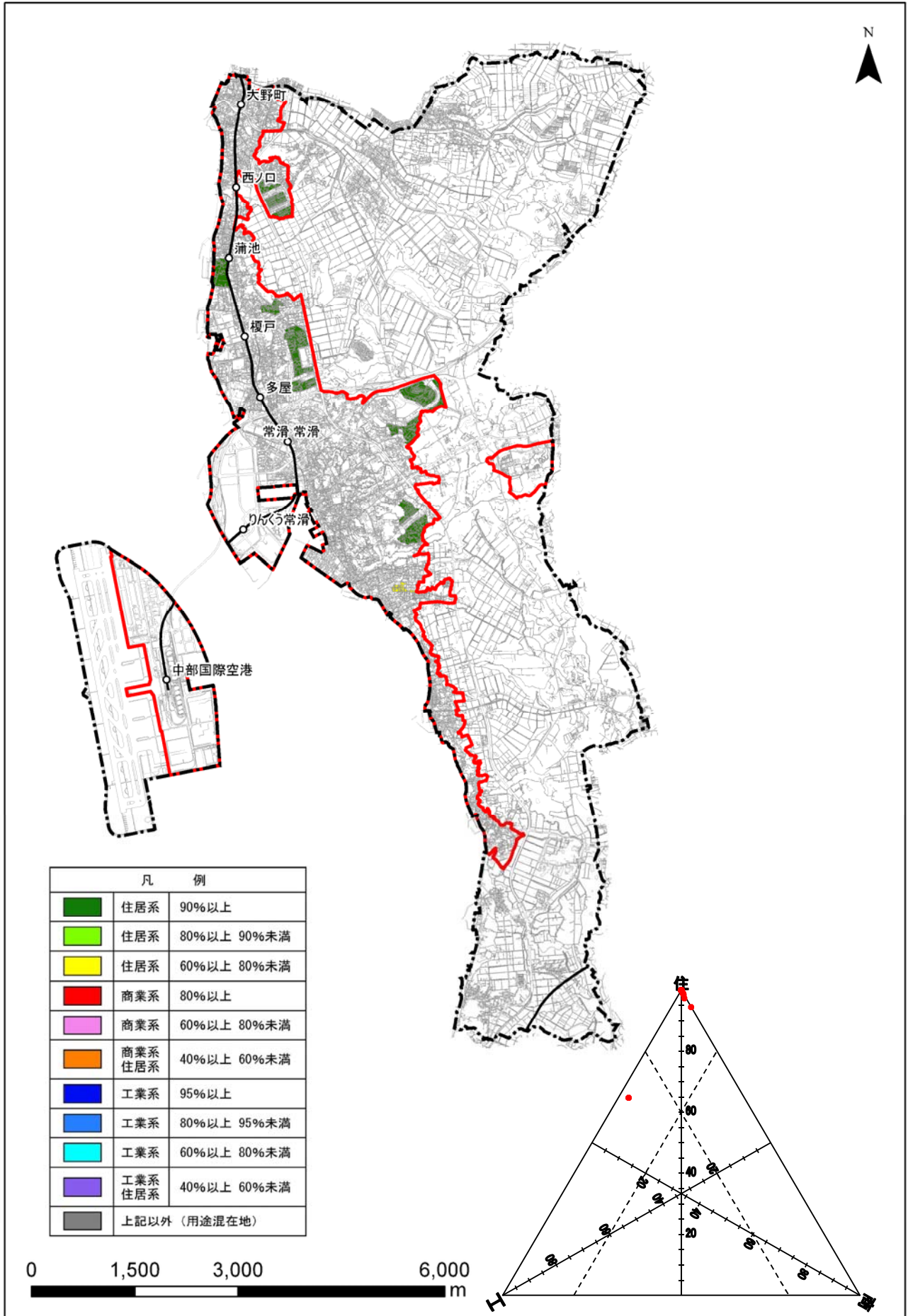


住宅地率(%) = 住宅地面積 / 宅地面積 (住宅地、商業地、工業地の合計面積 × 100)

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)

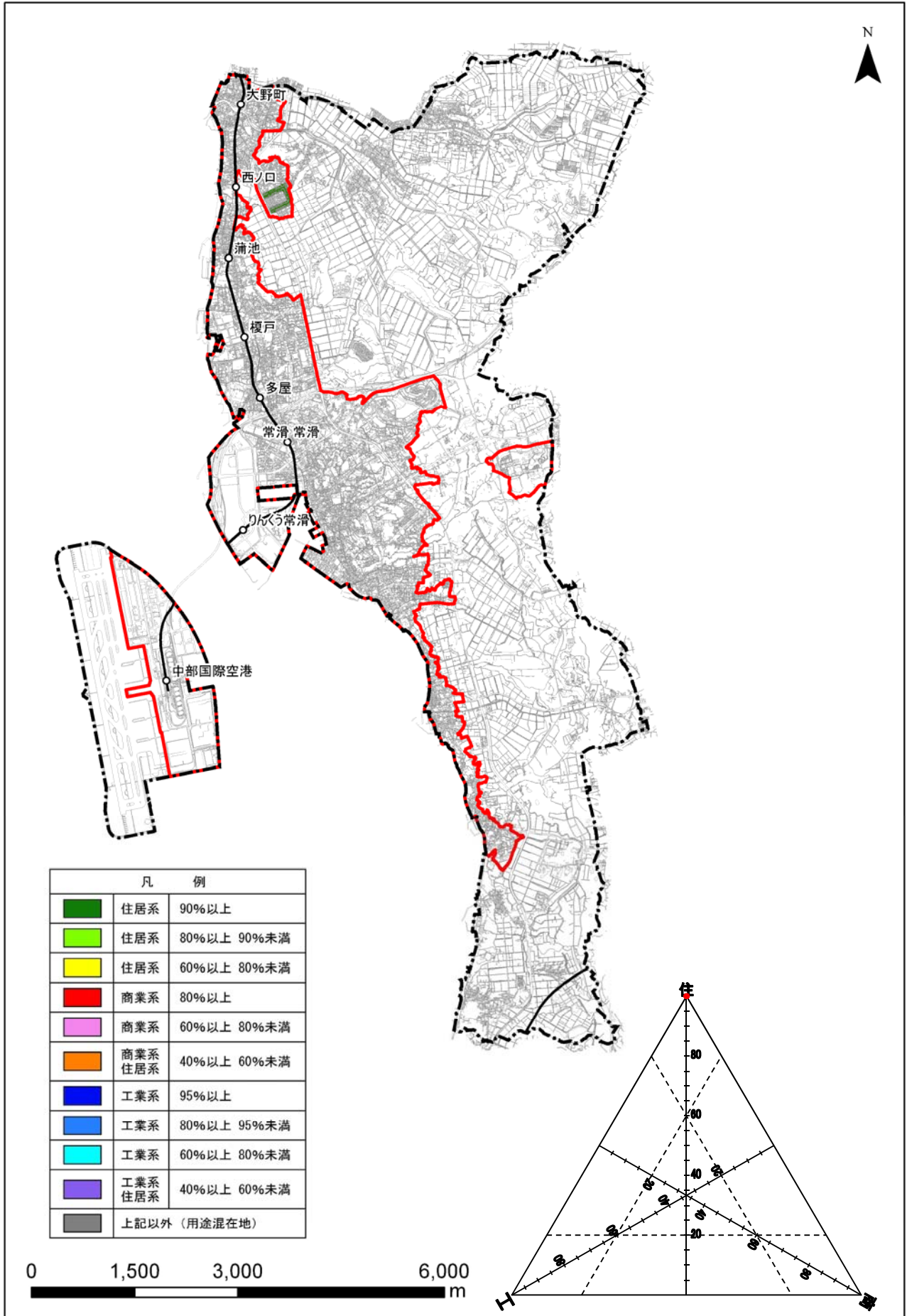
工業地率(%) = 工業地面積 / 宅地面積 (住宅地、商業地、工業地の合計面積 × 100)

図表 第1種低層住居専用地域内の土地利用構成



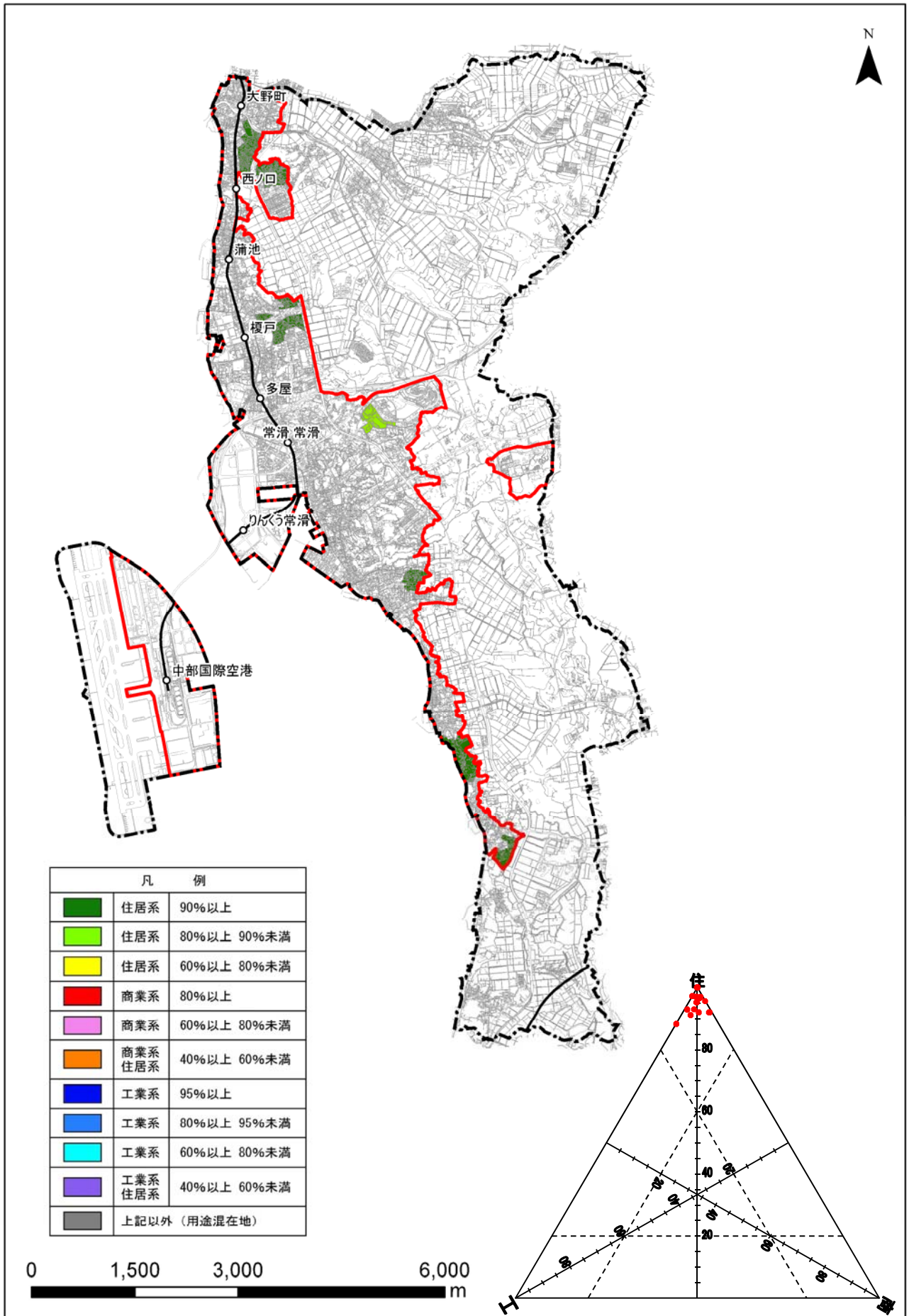
(出典:都市計画基礎調査)

図表 第2種低層住居専用地域内の土地利用構成



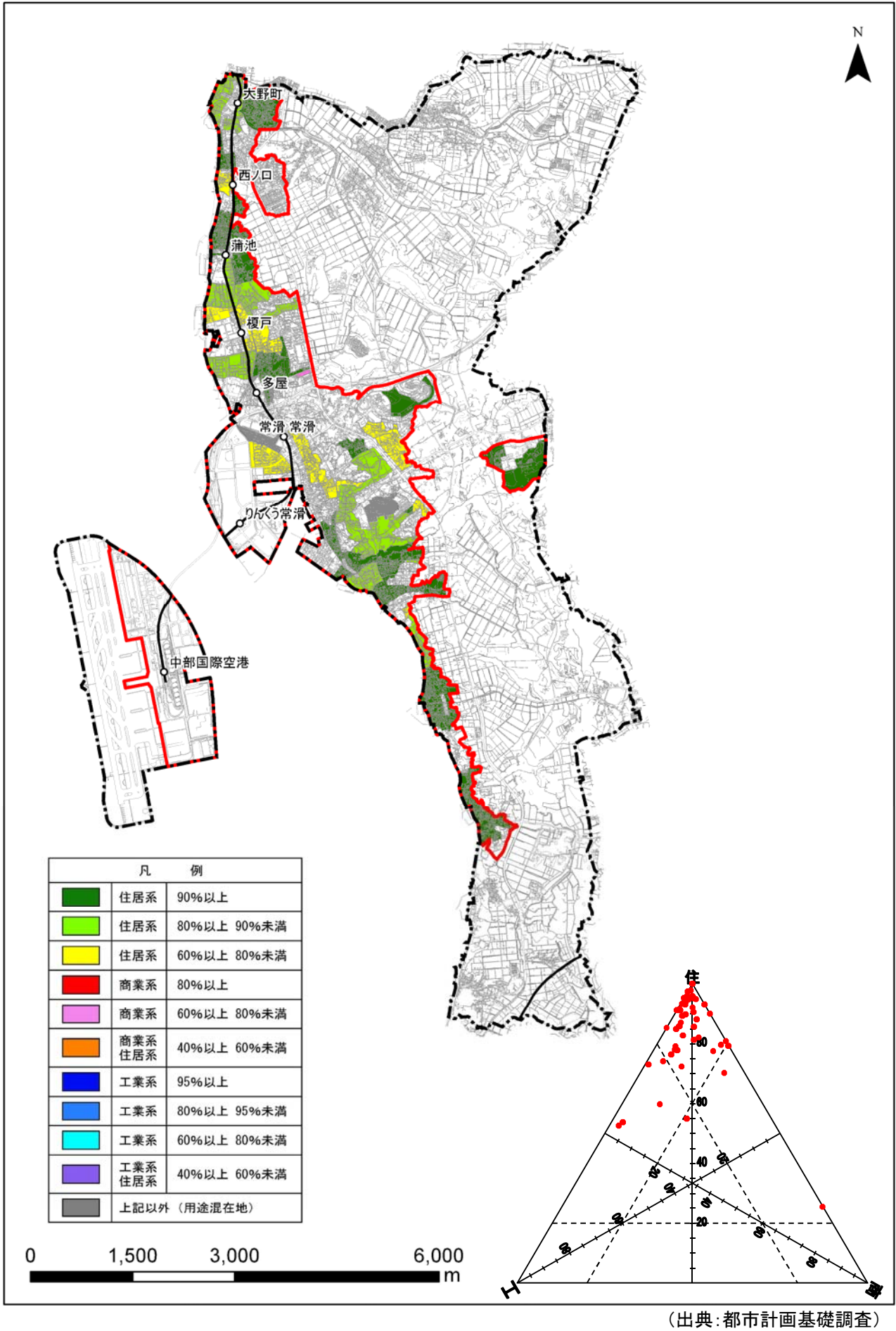
(出典:都市計画基礎調査)

図表 第1種中高層住居専用地域内の土地利用構成



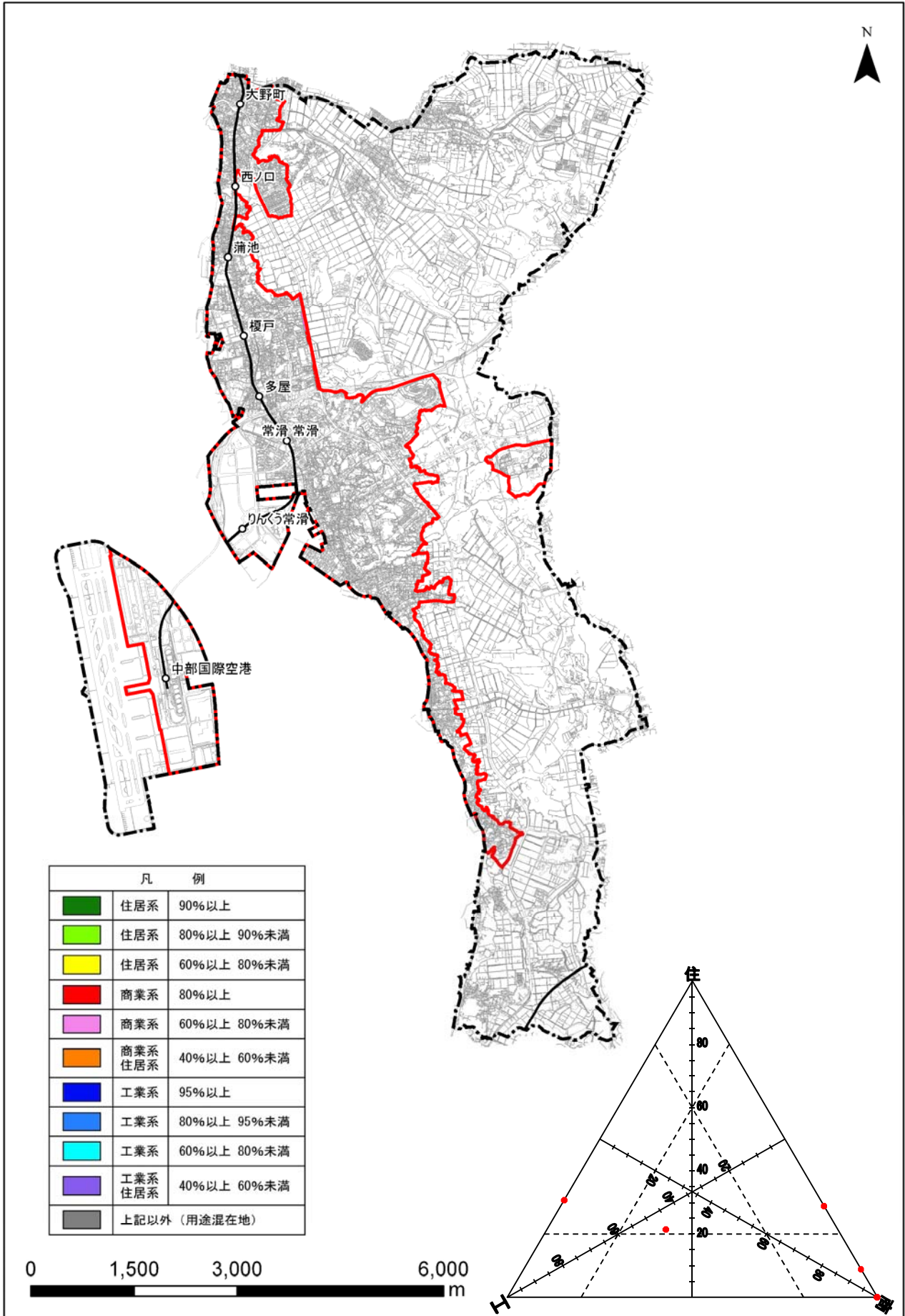
(出典:都市計画基礎調査)

図表 第1種住居地域内の土地利用構成



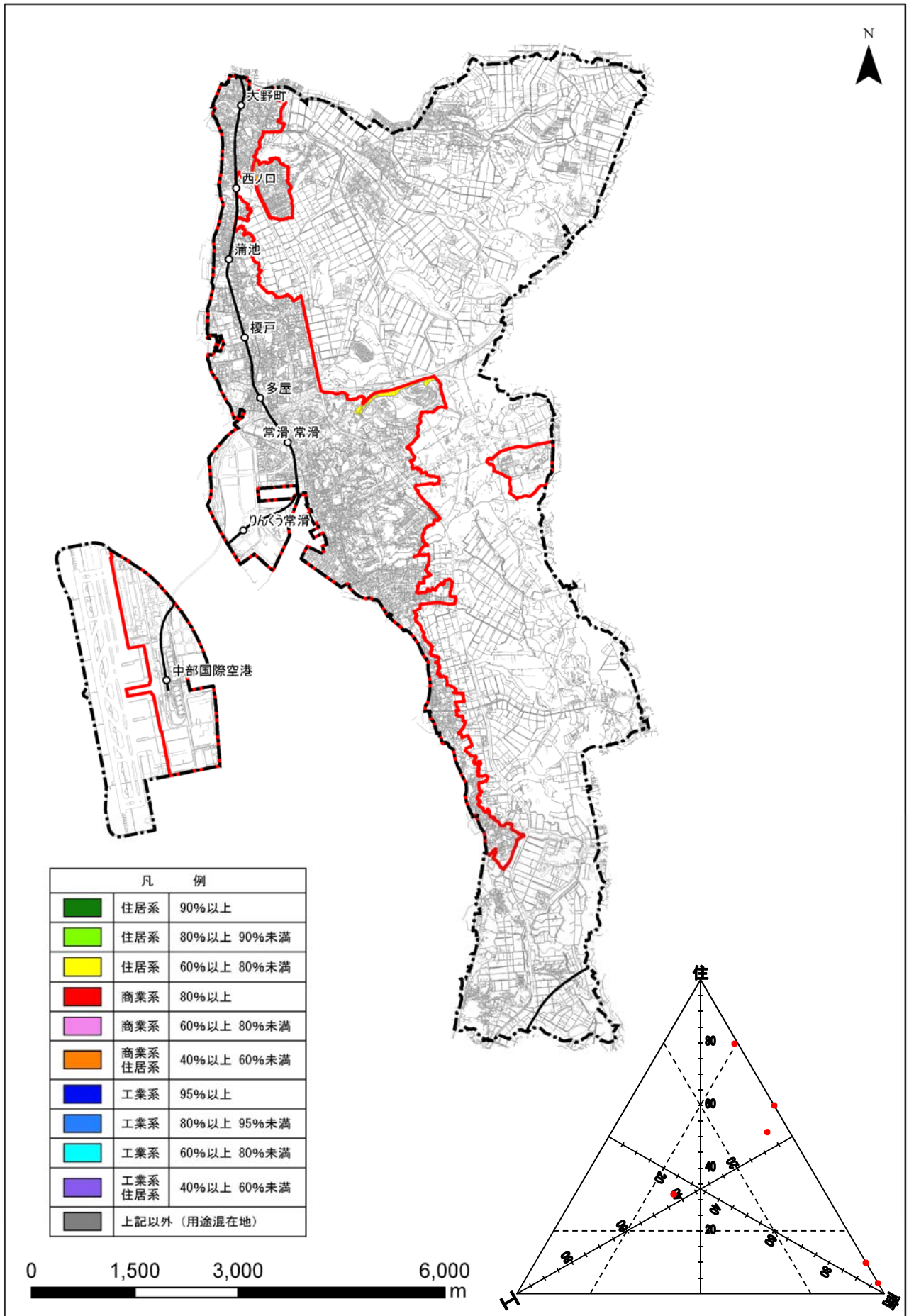
(出典:都市計画基礎調査)

図表 第2種住居地域内の土地利用構成



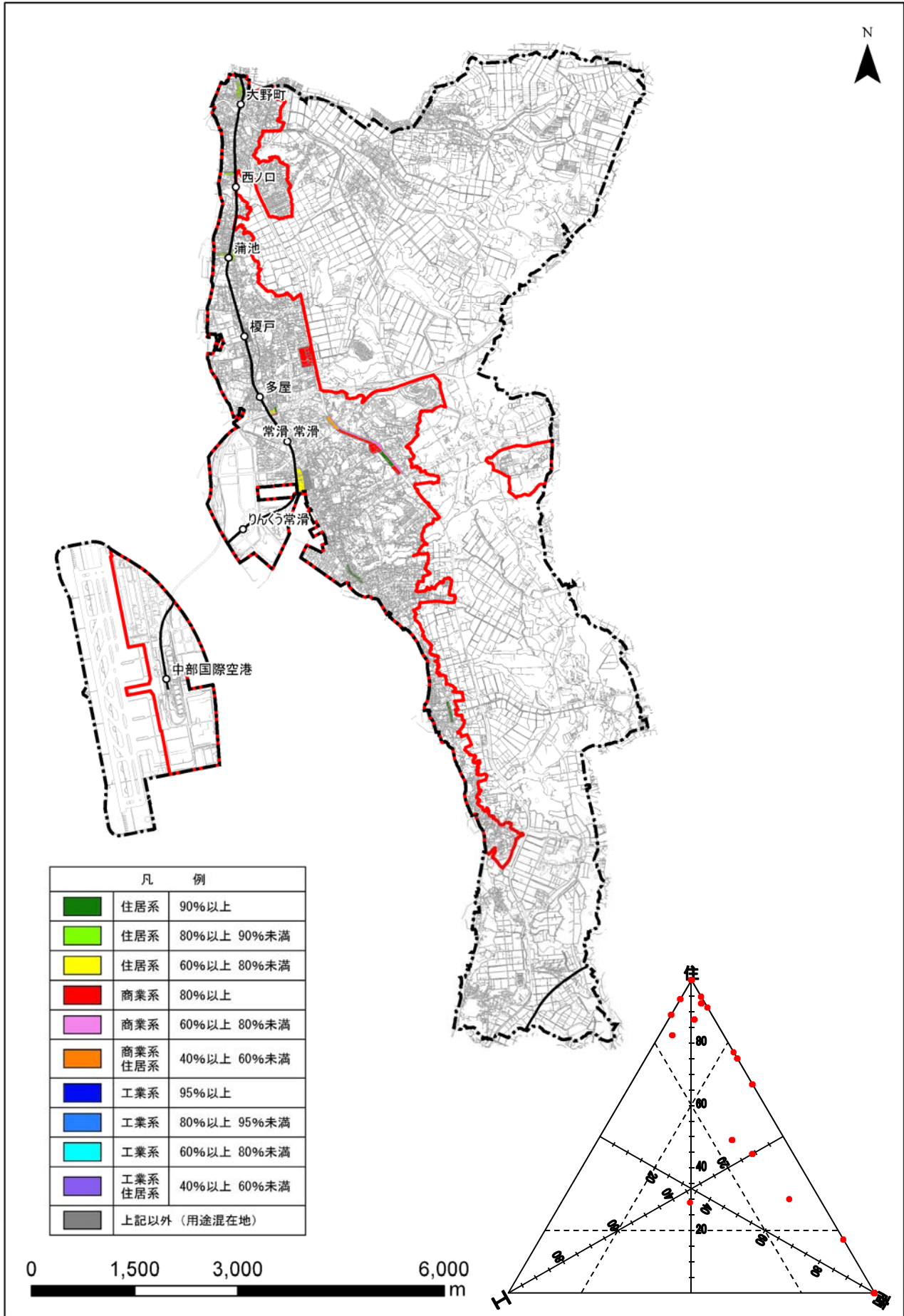
(出典:都市計画基礎調査)

図表 準住居地域内の土地利用構成



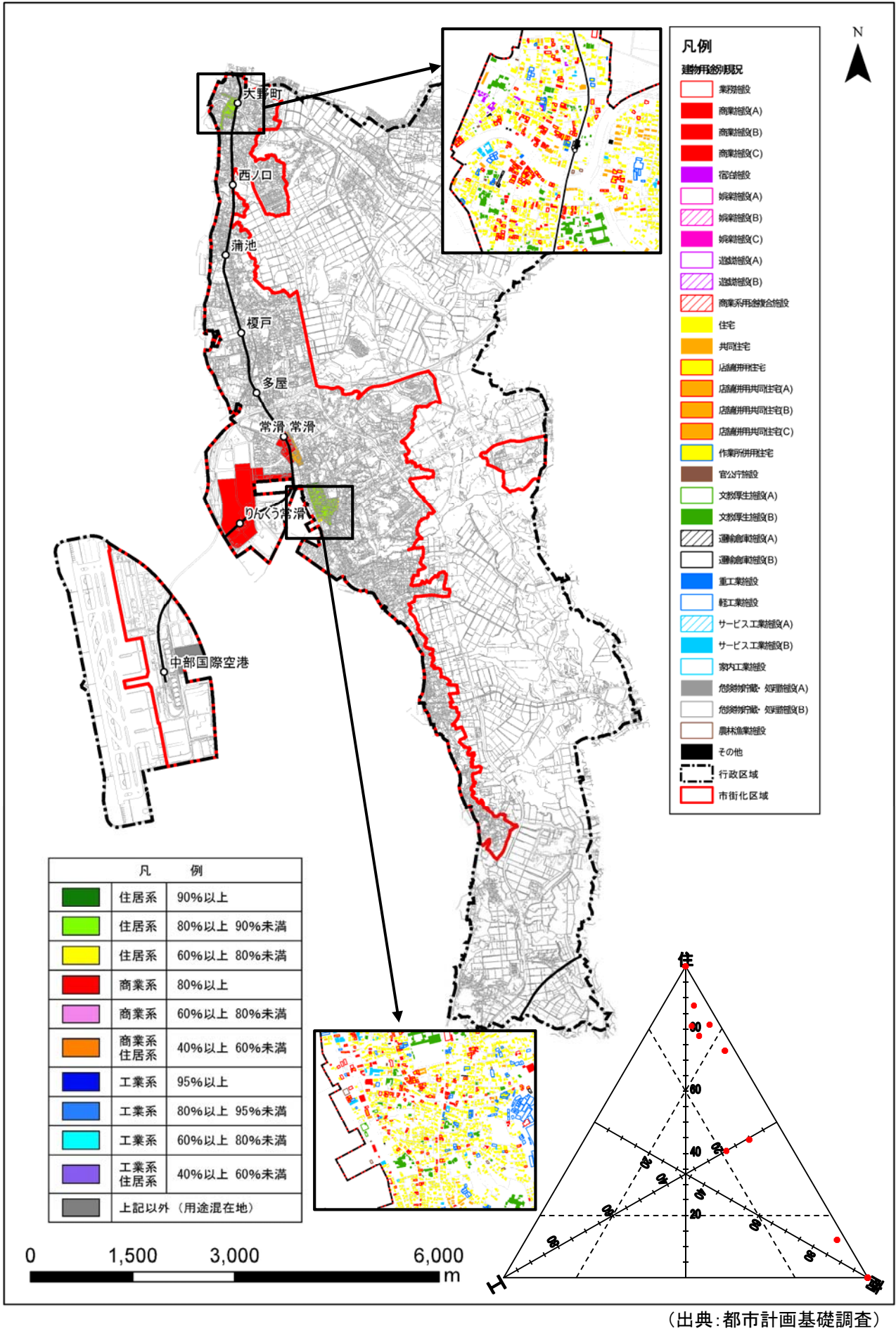
(出典:都市計画基礎調査)

図表 近隣商業地域内の土地利用構成



(出典: 都市計画基礎調査)

図表 商業地域内の土地利用構成

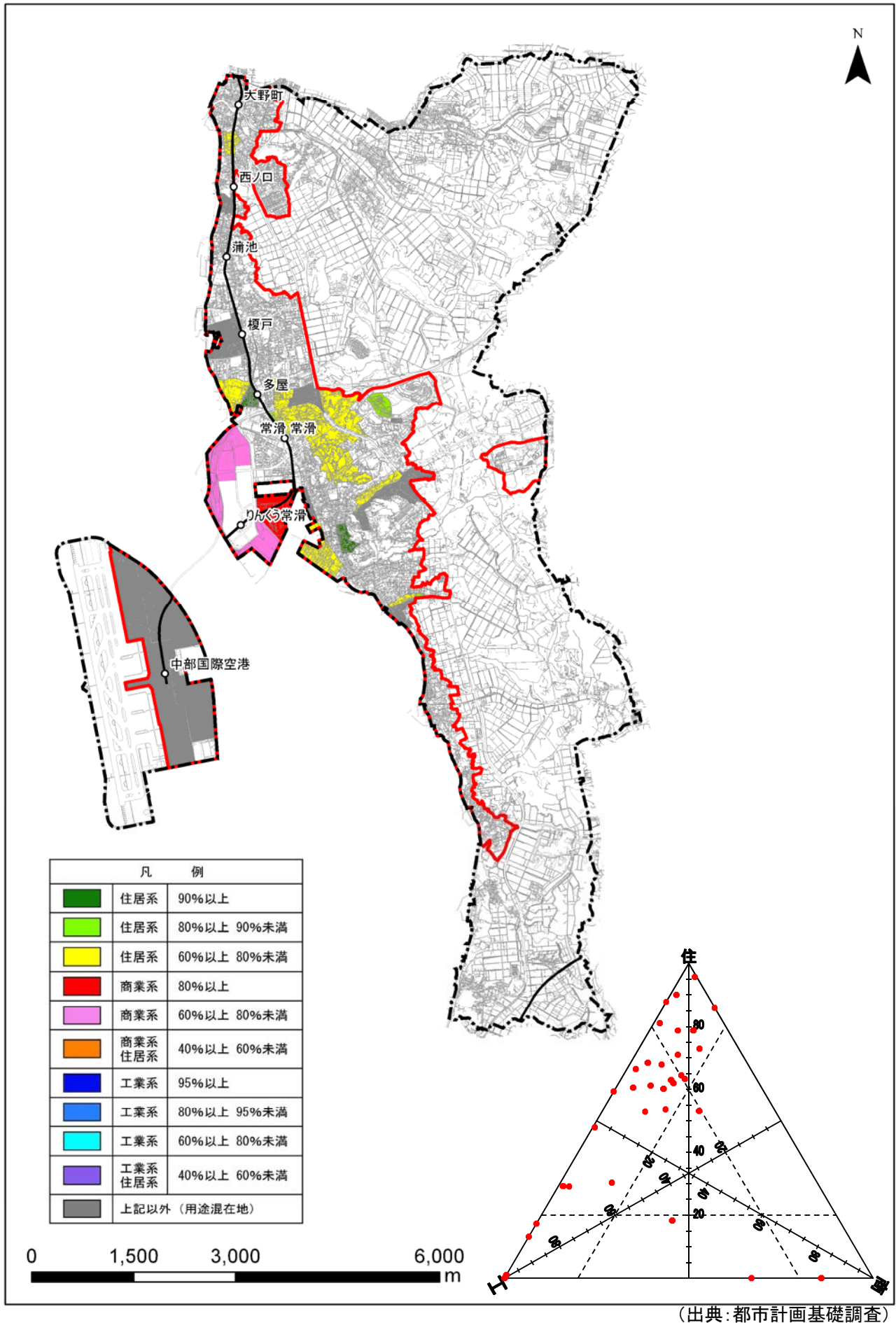


凡 例		
	住居系	90%以上
	住居系	80%以上 90%未満
	住居系	60%以上 80%未満
	商業系	80%以上
	商業系	60%以上 80%未満
	商業系 住居系	40%以上 60%未満
	工業系	95%以上
	工業系	80%以上 95%未満
	工業系	60%以上 80%未満
	工業系 住居系	40%以上 60%未満
	上記以外 (用途混在地)	

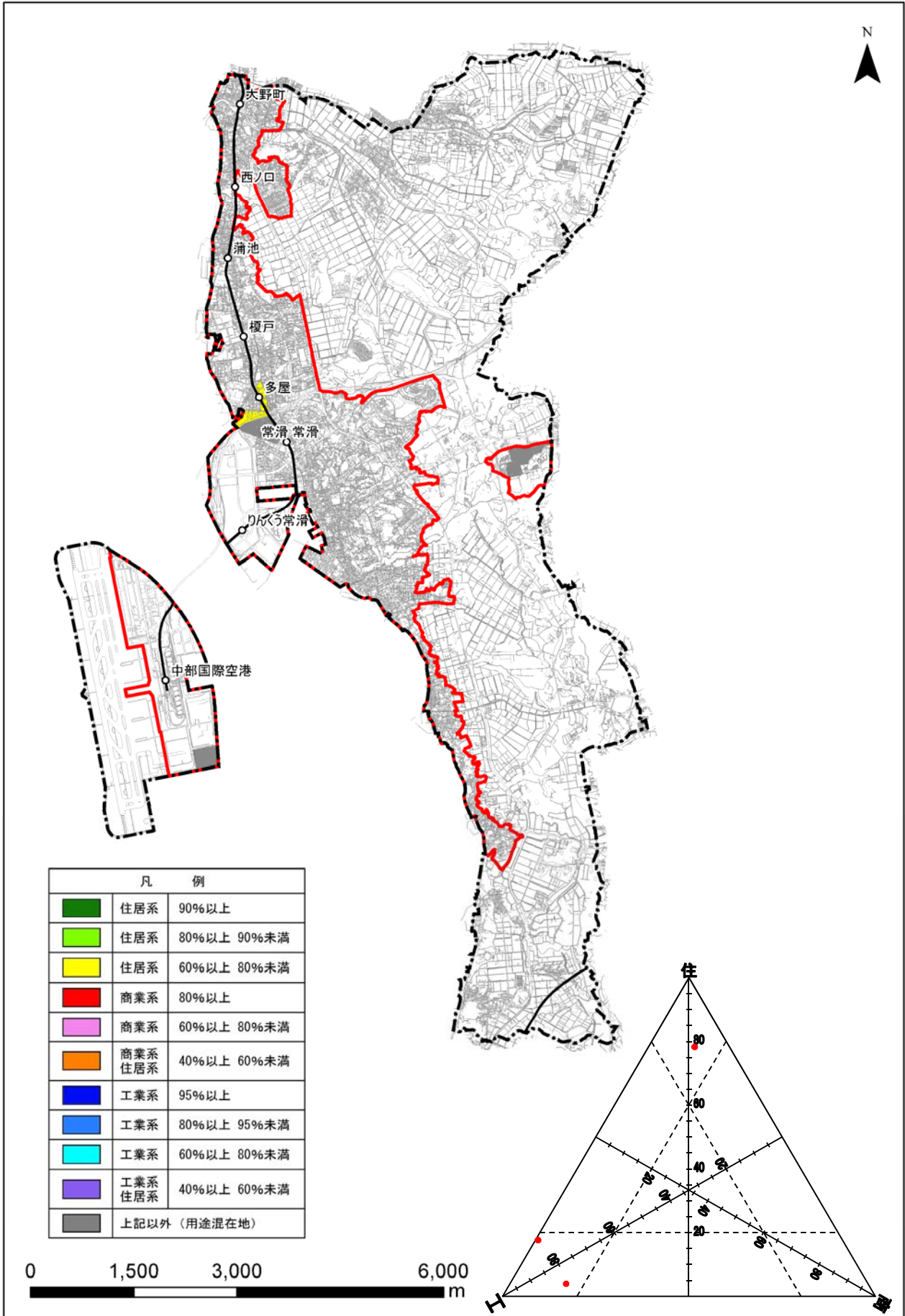
- 凡例
- 建物用途別概況
- 業務施設
 - 商業施設(A)
 - 商業施設(B)
 - 商業施設(C)
 - 宿泊施設
 - 娯楽施設(A)
 - 娯楽施設(B)
 - 娯楽施設(C)
 - 遊戯施設(A)
 - 遊戯施設(B)
 - 商業系用遊戯施設
 - 住宅
 - 共同住宅
 - 店舗併用住宅
 - 店舗併用共同住宅(A)
 - 店舗併用共同住宅(B)
 - 店舗併用共同住宅(C)
 - 作業所併用住宅
 - 官公庁施設
 - 文教厚生施設(A)
 - 文教厚生施設(B)
 - 運輸船舶施設(A)
 - 運輸船舶施設(B)
 - 重工業施設
 - 軽工業施設
 - サービス工業施設(A)
 - サービス工業施設(B)
 - 家内工業施設
 - 危険物貯蔵・処分施設(A)
 - 危険物貯蔵・処分施設(B)
 - 農林漁業施設
 - その他
 - 行政区域
 - 市街化区域

(出典: 都市計画基礎調査)

図表 準工業地域内の土地利用構成



図表 工業専用地域内の土地利用構成



(出典:都市計画基礎調査)

(4) 都市機能

① 都市機能の分布

- 義務教育施設、福祉施設、子育て支援施設は、概ね市街化区域を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。
-

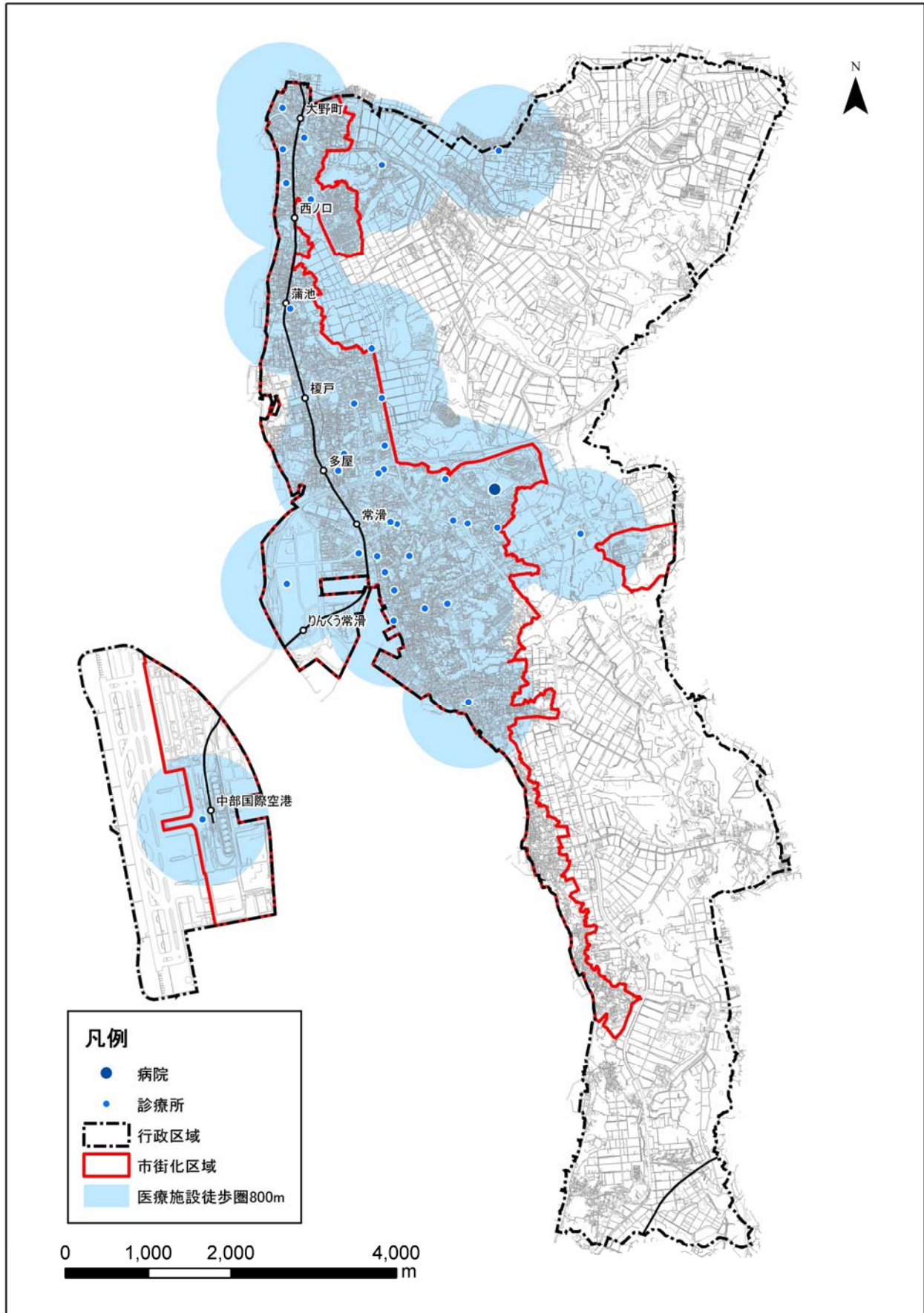
医療、学校、商業、福祉、子育ての日常生活に密接に関連する施設の分布状況を、半径 800m を徒歩圏としてみると、以下のような状況にあります。

- ・ 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内にあり、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。

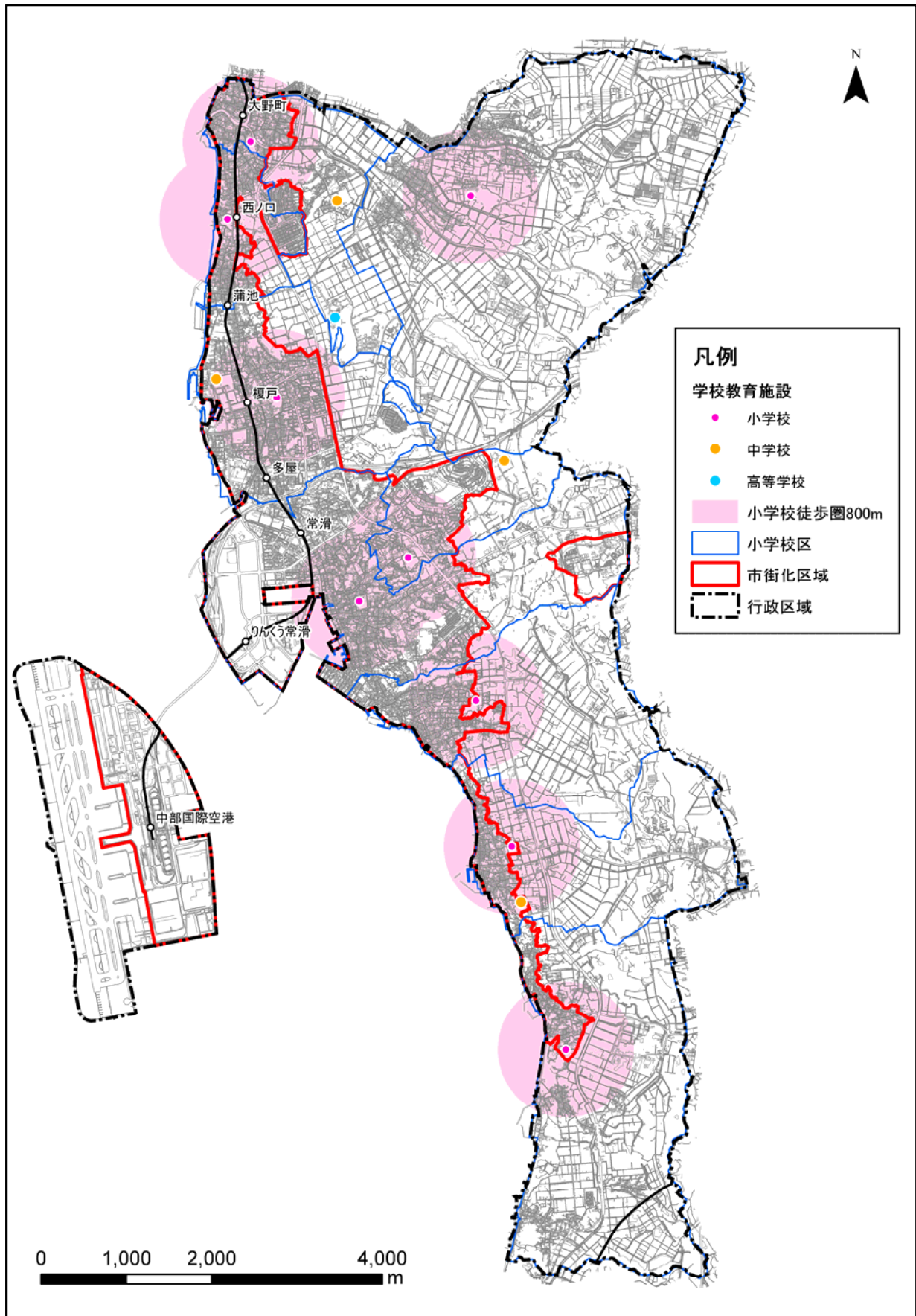
- ・ 医療施設：病院（病床数 20 床以上）及び診療所（歯科を除く）
- ・ 学校施設：小学校、中学校、高等学校
- ・ 商業施設：大規模小売店（店舗面積 1,000 m²以上）、スーパーストア、ドラッグストア
- ・ 福祉施設：通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
- ・ 子育て支援施設：保育園、幼稚園

図表 医療施設の分布状況



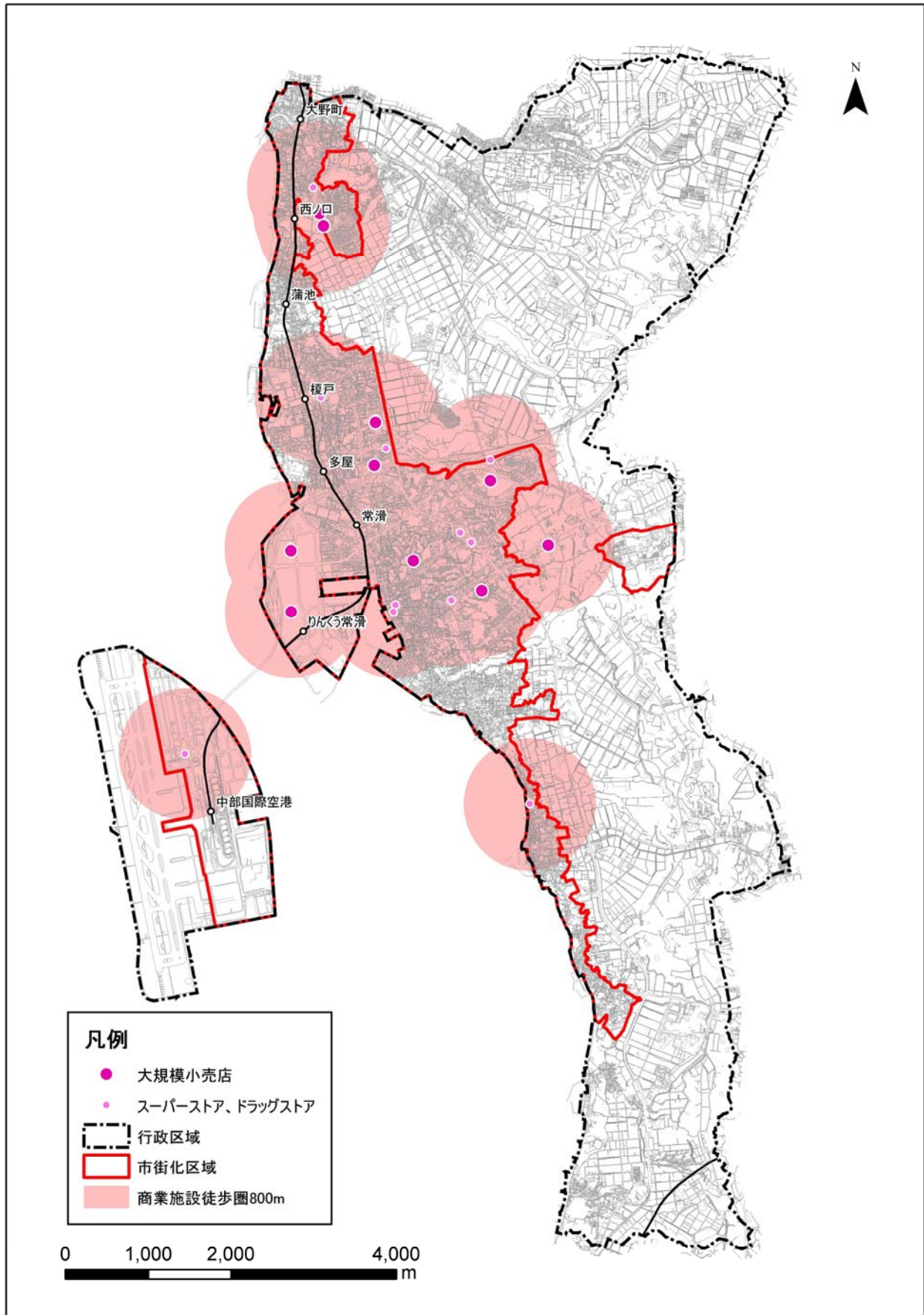
(出典: 愛知県医療機関名簿)

図表 学校施設の分布状況



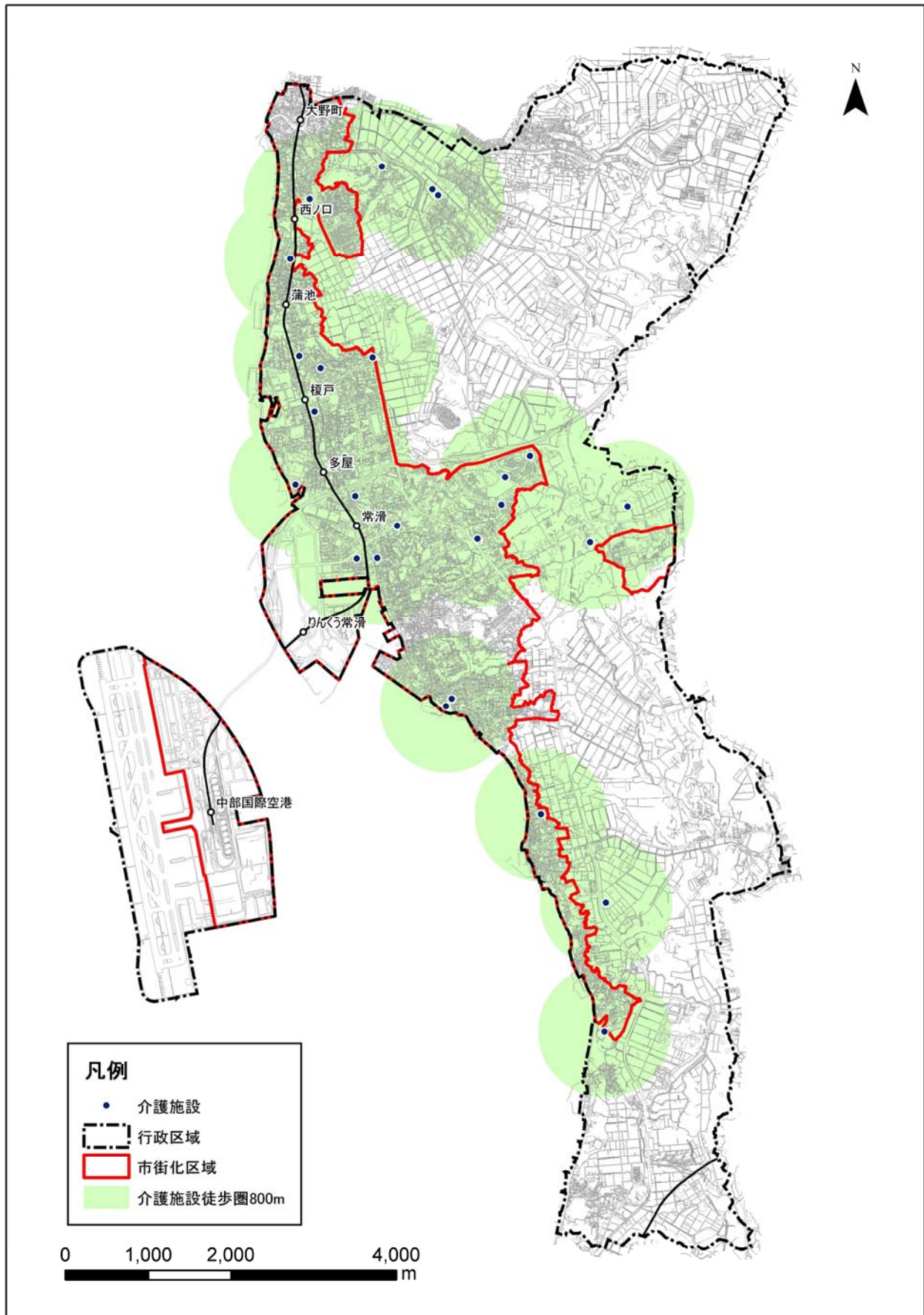
(出典: H25 国土数値情報、時点修正)

図表 商業施設の分布状況



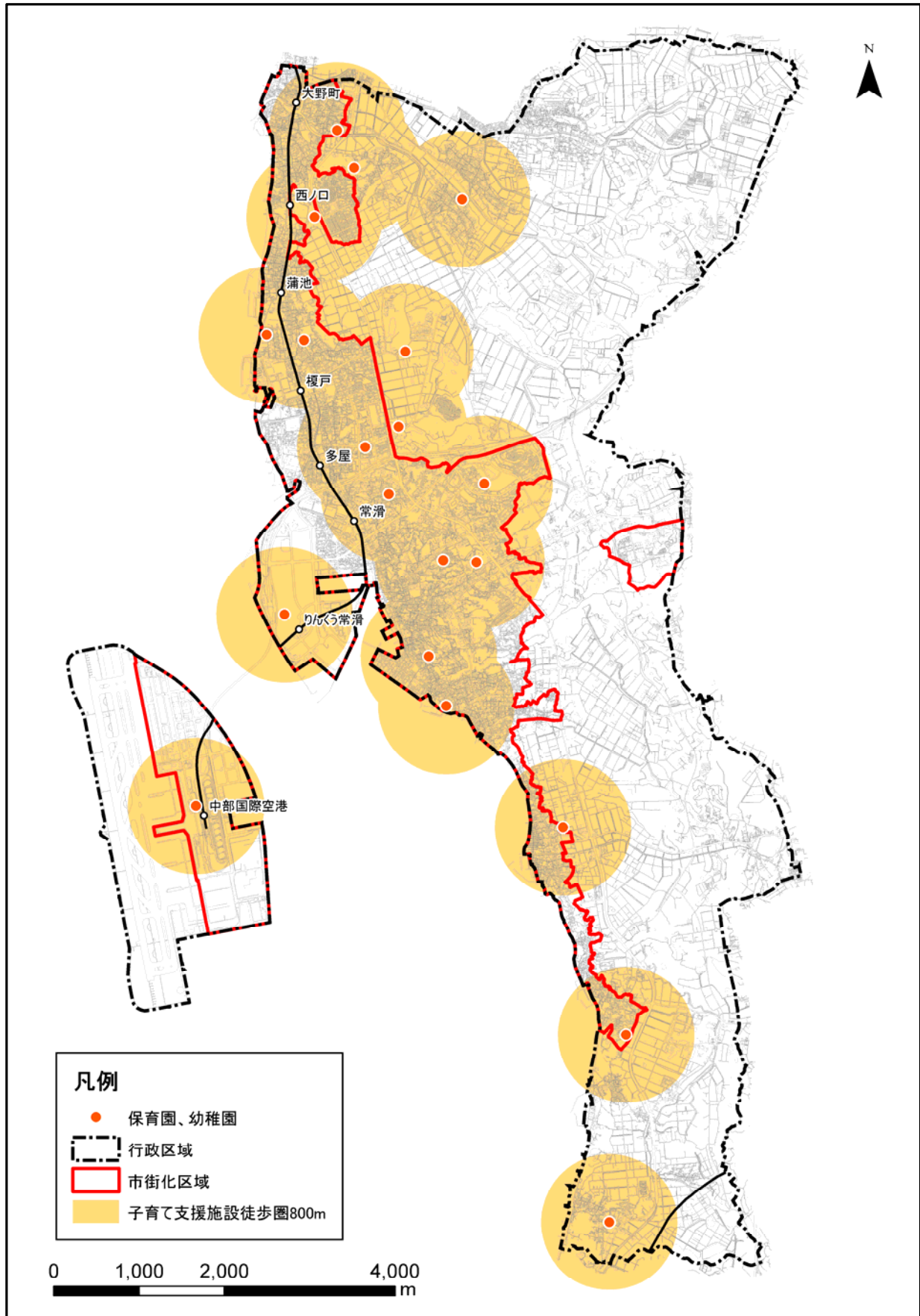
(出典: 全国大型小売店総覧 2018、iタウンページデータベース)

図表 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)

図表 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、特化係数で見ると運輸業・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。

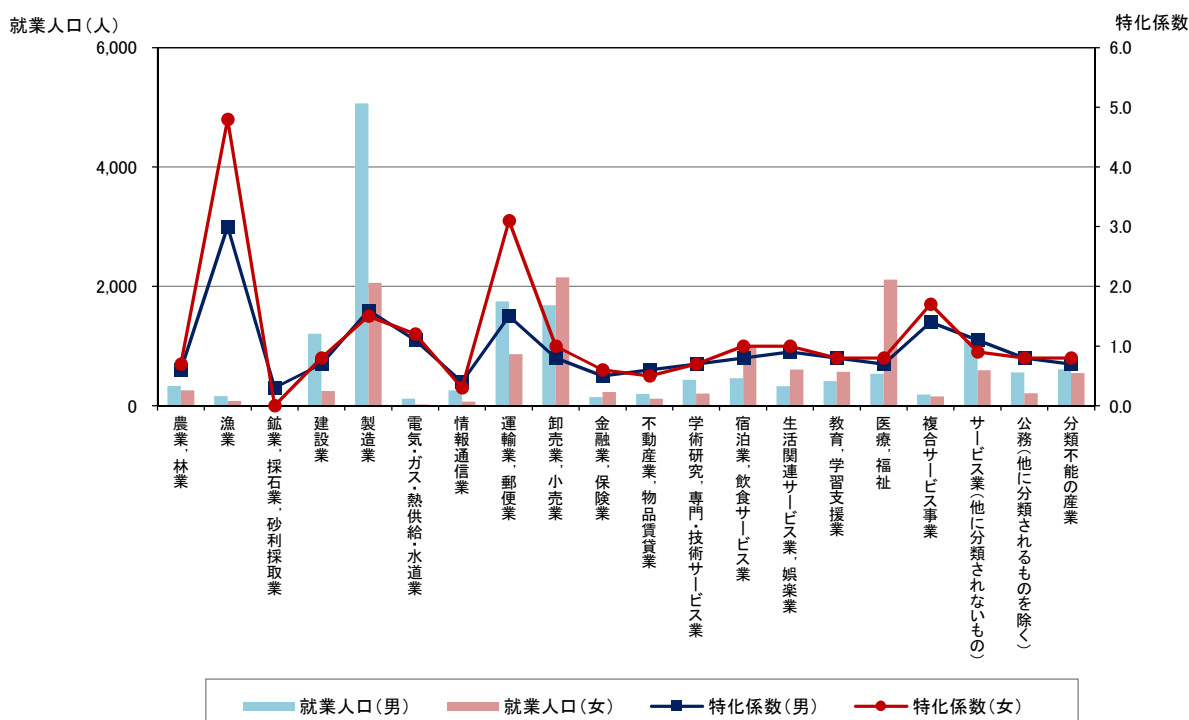
平成27年の国勢調査により本市の産業構造をみると、男性では製造業従事者が非常に多く、次いで運輸業・郵便業、卸売・小売業の従事者が多い状況で、女性では、卸売・小売業、製造業、医療・福祉の従事者が多い状況となっています。

この傾向は、就業人口、従業人口ともに同様です。

特化係数で見ると、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。

図表 就業人口と特化係数

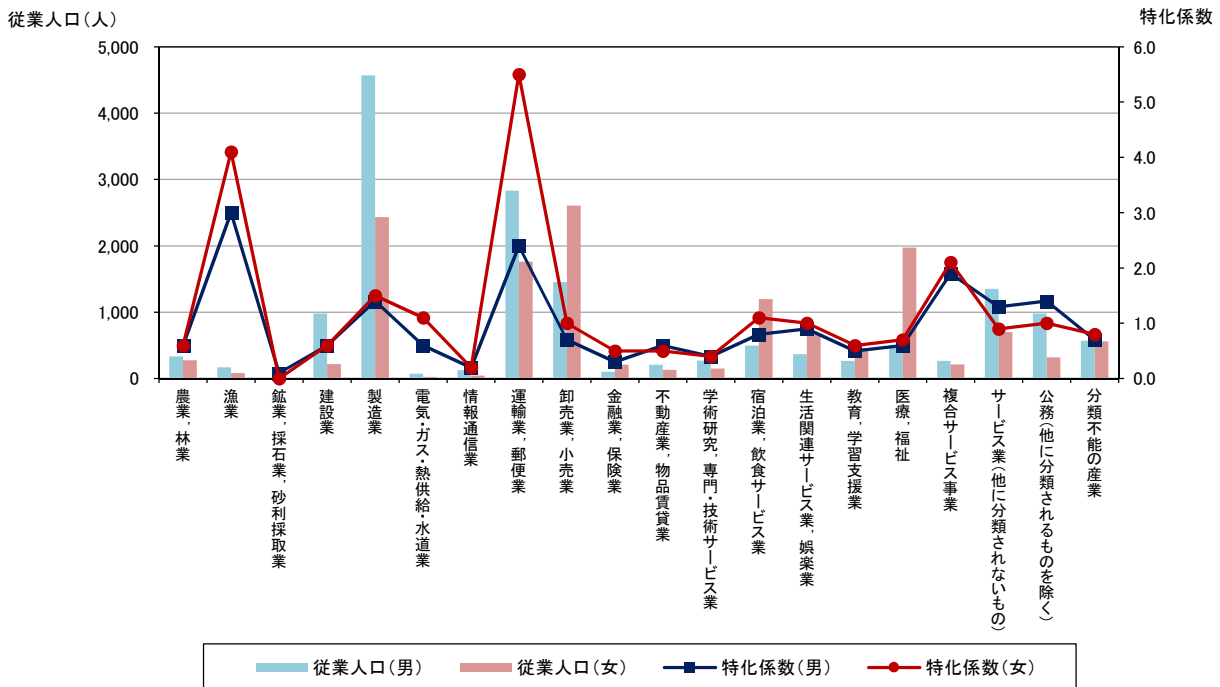


注) 就業人口：市内に常住する就業者数

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)

図表 従業人口と特化係数



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

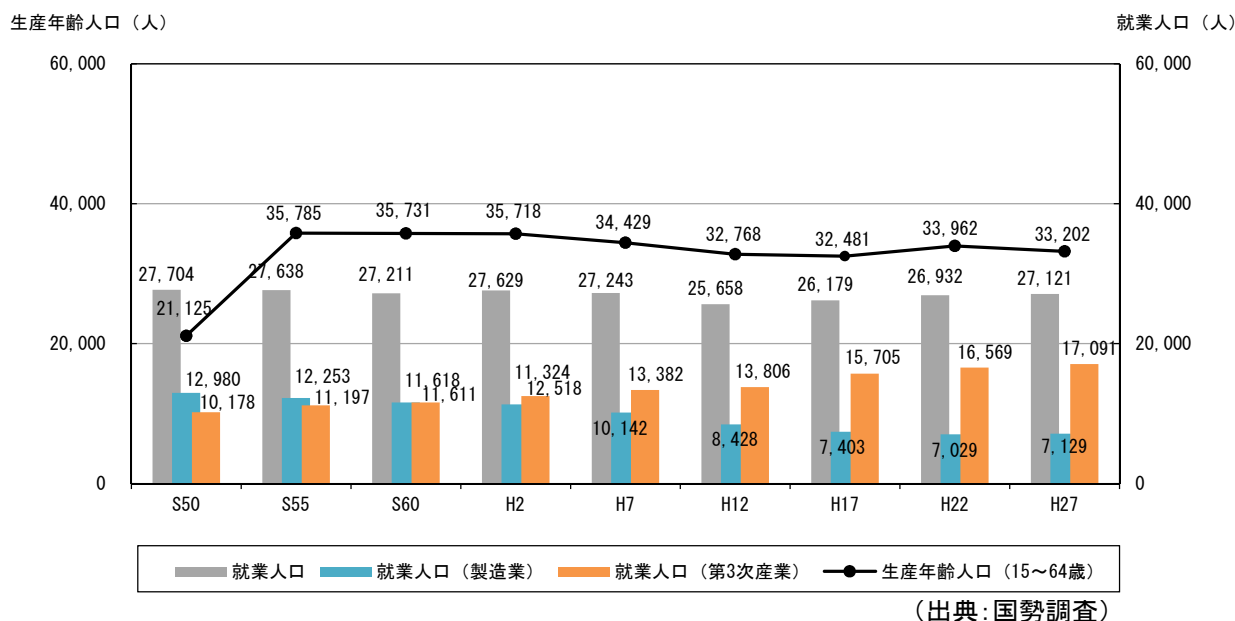
(出典:H27 国勢調査)

- 就業人口はほぼ横ばいで、従業員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。
- 製造業の従業員人口は減少傾向にあり、第3次産業の従業員人口は増加傾向にあります。

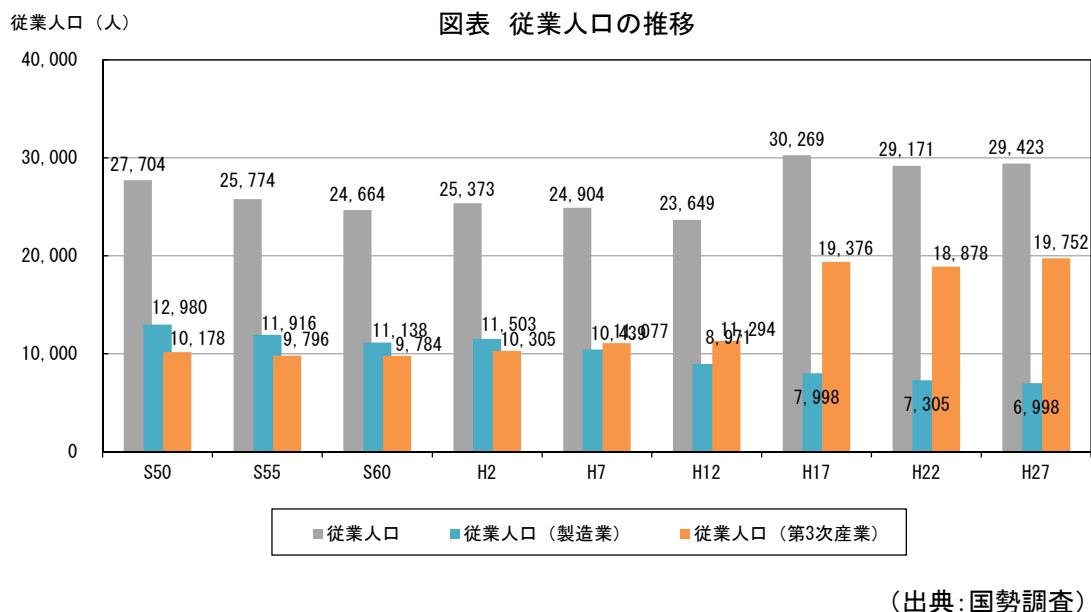
国勢調査により、生産年齢人口と就業人口の推移をみると、昭和55年以降生産年齢人口は緩やかな減少傾向にあり、就業人口はほぼ横ばいの状況となっています。就業人口の内訳では、製造業が昭和50年以降減少傾向にあるのに対して、第3次産業人口は一貫して増加しています。

従業員人口では平成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、製造業は従業員人口も減少傾向となっています。

図表 就業人口と生産年齢人口の推移



図表 従業員人口の推移

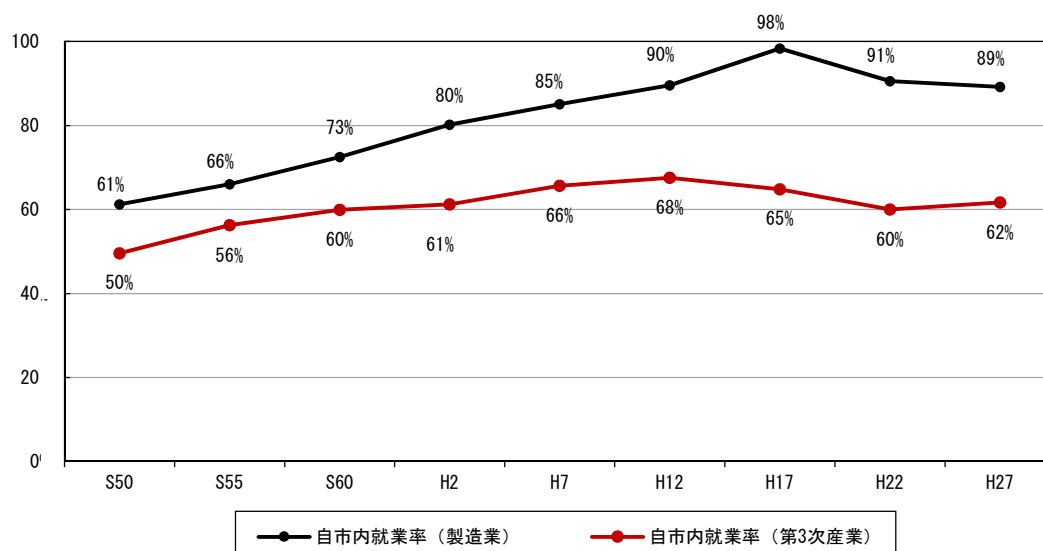


●自市内就業率は平成 17 年までは上昇しましたが、その後は低下傾向にあります。

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。

図表 自市内就業率の推移



(出典:国勢調査)

②農業の動向

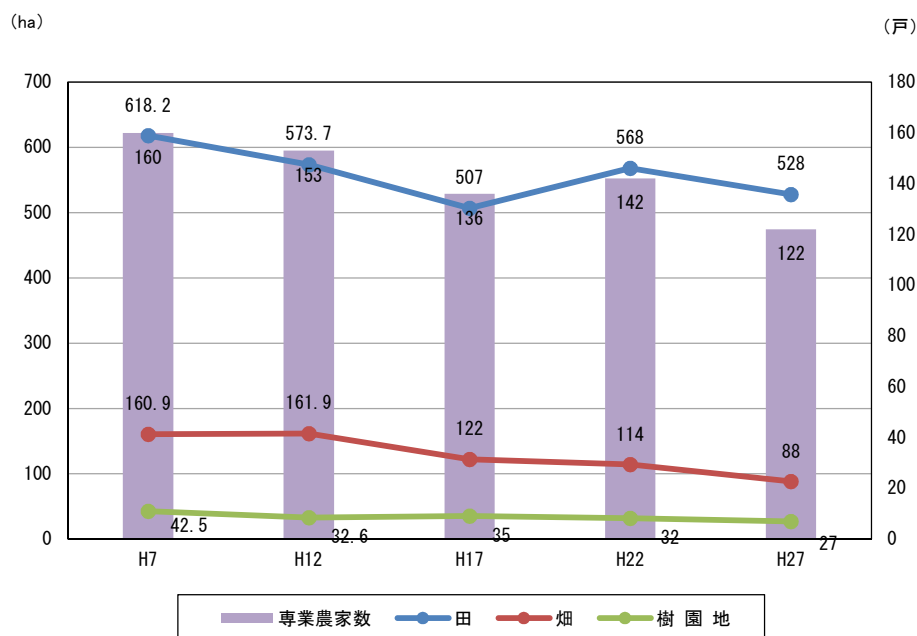
- 経営耕地面積は、畑、樹園地は減少傾向にあり、田は平成17年にかけて減少した後、平成22年にかけて増加し、その後再び減少に転じています。
- 専業農家数は減少傾向が続いています。
- 農業産出額は平成7～17年では横ばいでしたが、平成27年に大きく増加しています。

経営耕地面積は、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。

畑、樹園地は、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。

図表 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。

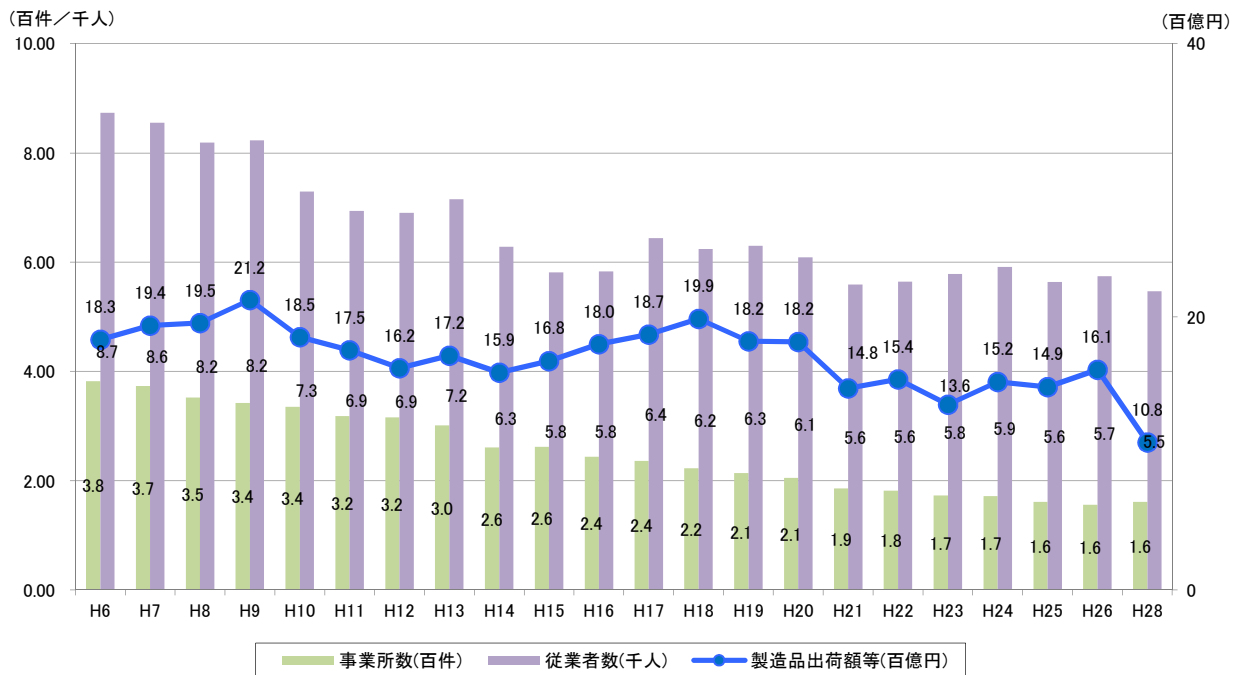
平成 6 年以降の製造品出荷額は、平成 9 年をピークとしてその後減少しましたが、平成 14 年から平成 18 年まで回復に転じました。しかし、平成 19 年以降再び減少に転じ、平成 21 年以降は横ばいの状況となっています。

事業所数は平成 6 年以降減少しており、平成 28 年には平成 6 年の半分以上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、ここ 20 年間では 3,000 人以上減少しています。

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。

図表 事業所数、従業者数、製造品出荷額の推移(従業者 4 人以上)

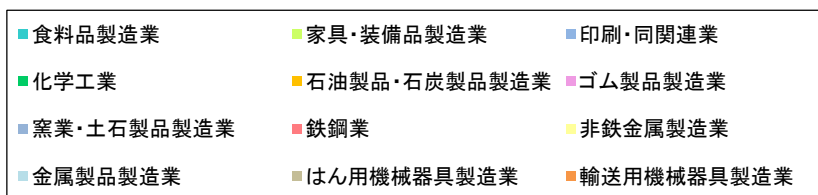
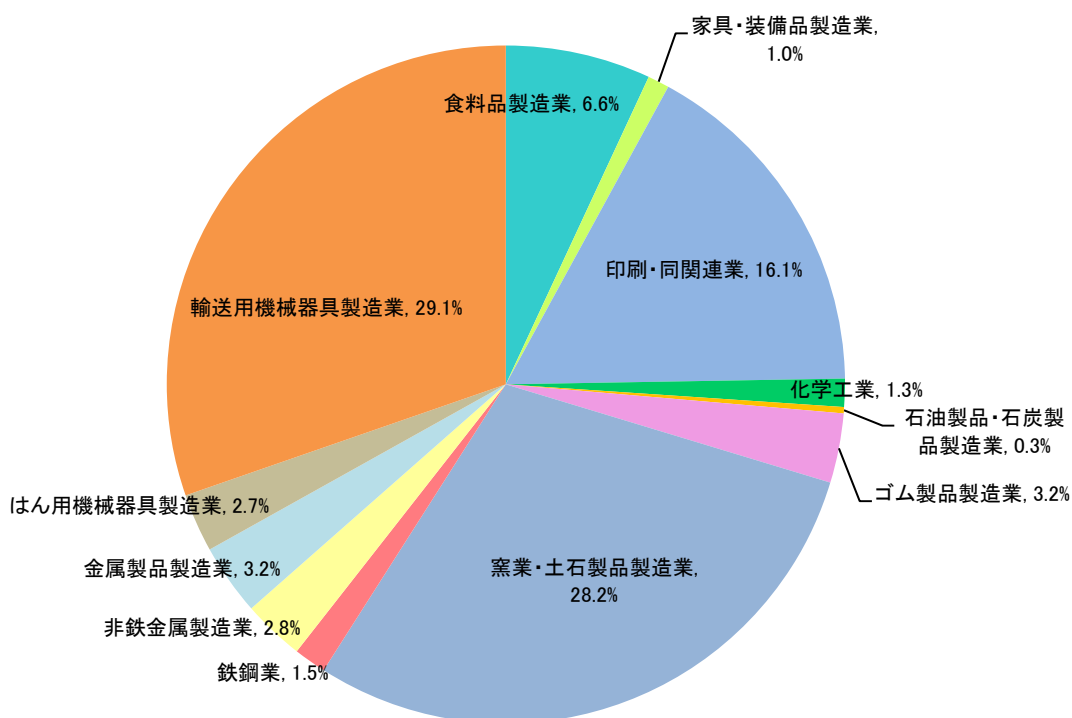


(出典:工業統計調査、ただし H23 は経済センサス)

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	10,621
家具・装備品製造業	1,567
印刷・同関連業	25,751
化学工業	2,039
石油製品・石炭製品製造業	476
ゴム製品製造業	5,063
窯業・土石製品製造業	45,013
鉄鋼業	2,375
非鉄金属製造業	4,503
金属製品製造業	5,188
はん用機械器具製造業	4,273
輸送用機械器具製造業	46,492
合計	153,361

(出典:平成 29 年工業統計調査)



(出典:平成 29 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。

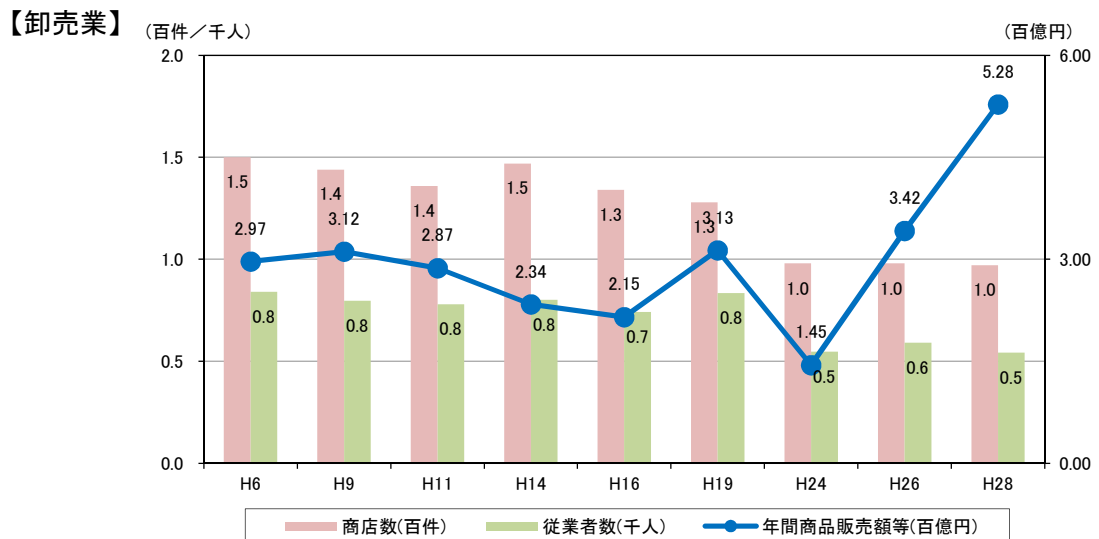
商店数と従業者数は、緩やかな減少傾向でしたが、平成 24 年以降は横ばいで推移しています。

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。

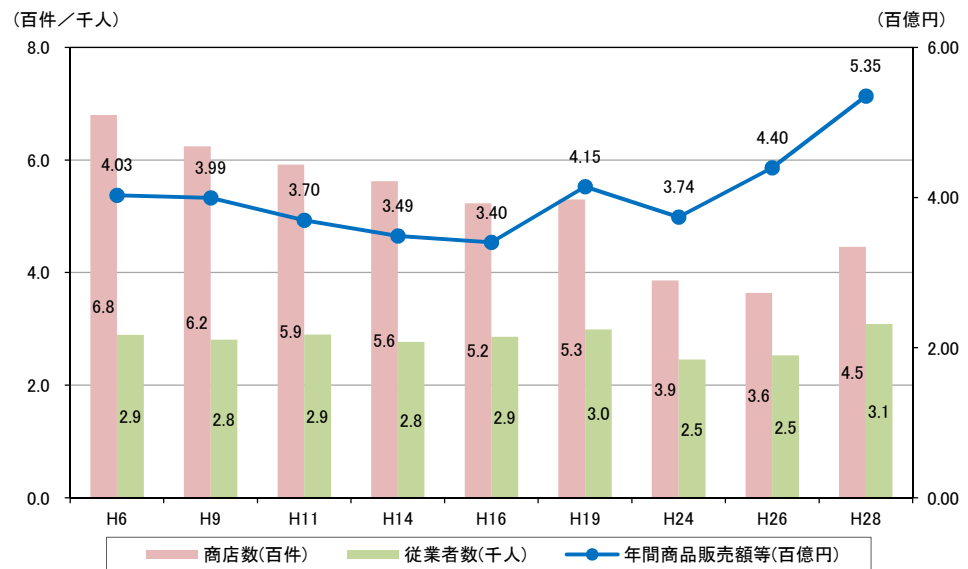
表 商業（卸・小売業）の動向（従業者 4 人以上）



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

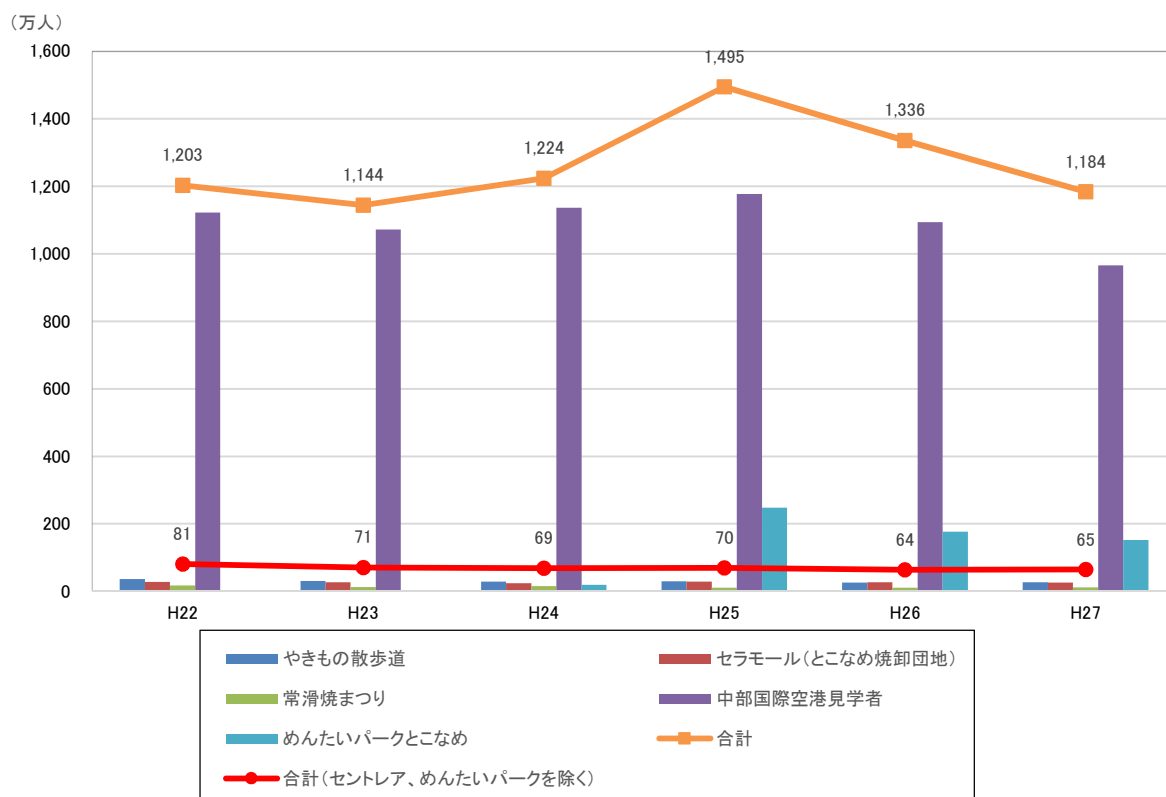
- 観光入込客数の多くは「中部国際空港」であり、近年は「めんたいパークとこなめ」の入込客数が多い状況です。
- 一方、市の特徴的な観光資源である焼き物関連の観光客数は減少傾向にあり、特に「やきもの散歩道」の減少が大きい状況です。

平成 22 年以降の観光入込客数は、平成 27 年には 1183 万人でしたが、この多くである 966 万人は中部国際空港、152 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」への来訪者となっています。

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、いずれも客数が減少傾向にあり、特にやきもの散歩道はこの 5 年間で 8 万人以上の大きな減少となっています。

図表 観光入込客数の動向

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
やきもの散歩道	357,969	311,127	292,660	297,498	263,380	274,318
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
常滑焼まつり	168,000	134,000	158,000	112,000	108,000	116,000
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
めんたいパークとこなめ	-	-	189,346	2,483,620	1,773,094	1,524,761
合計	12,027,869	11,436,227	12,241,806	14,951,111	13,359,522	11,838,358



注) 平成 22, 23, 24 年にはめんたいパーク常滑は含まれていない。

(出典: 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。



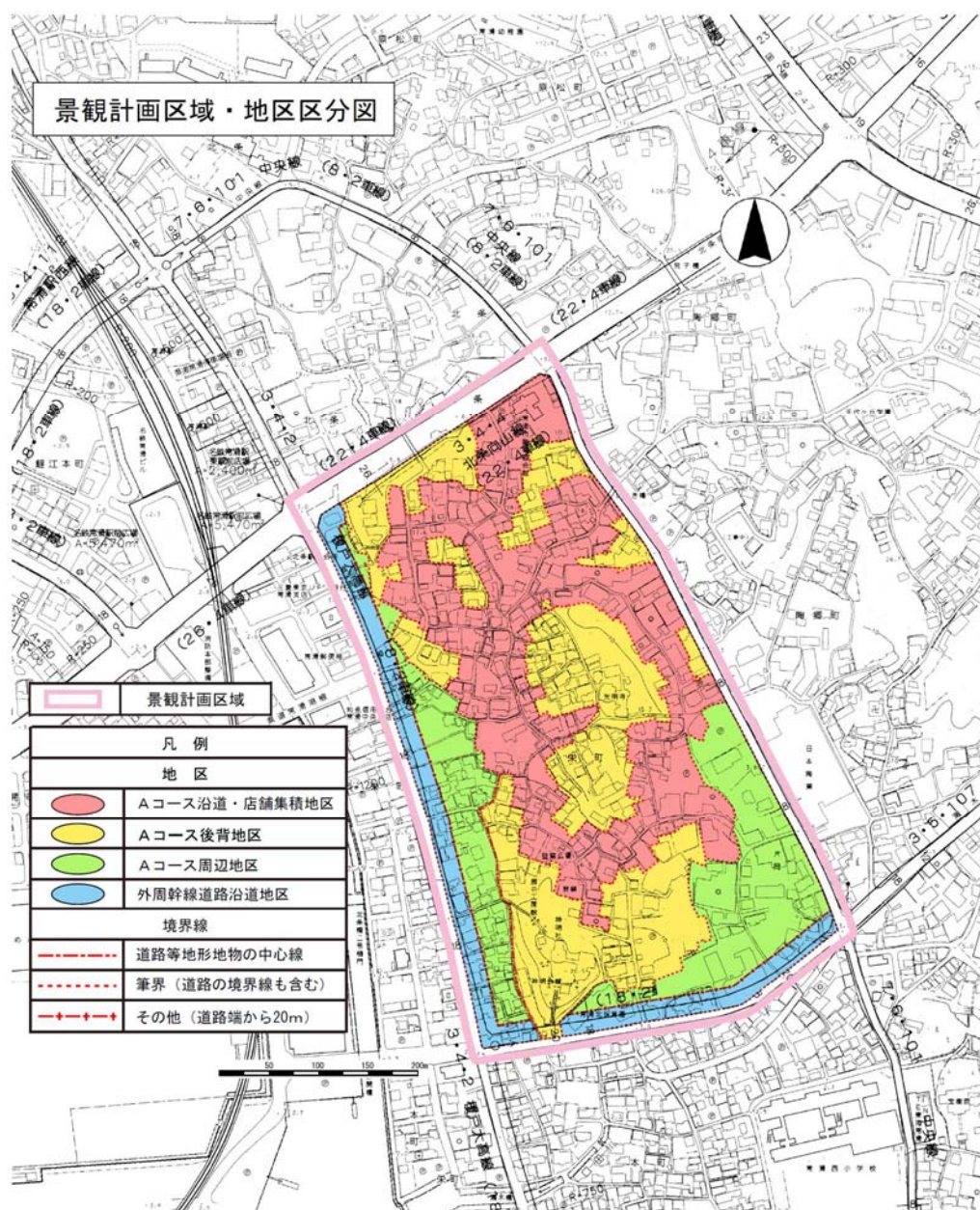
レンガ造りの煙突・窯



窯屋を活用した店舗



焼き物を使った道、擁壁



(6) 都市施設

①都市計画道路の整備状況

- 知多横断道路など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。

図表 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 (H29.4.1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	8,027m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	223m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

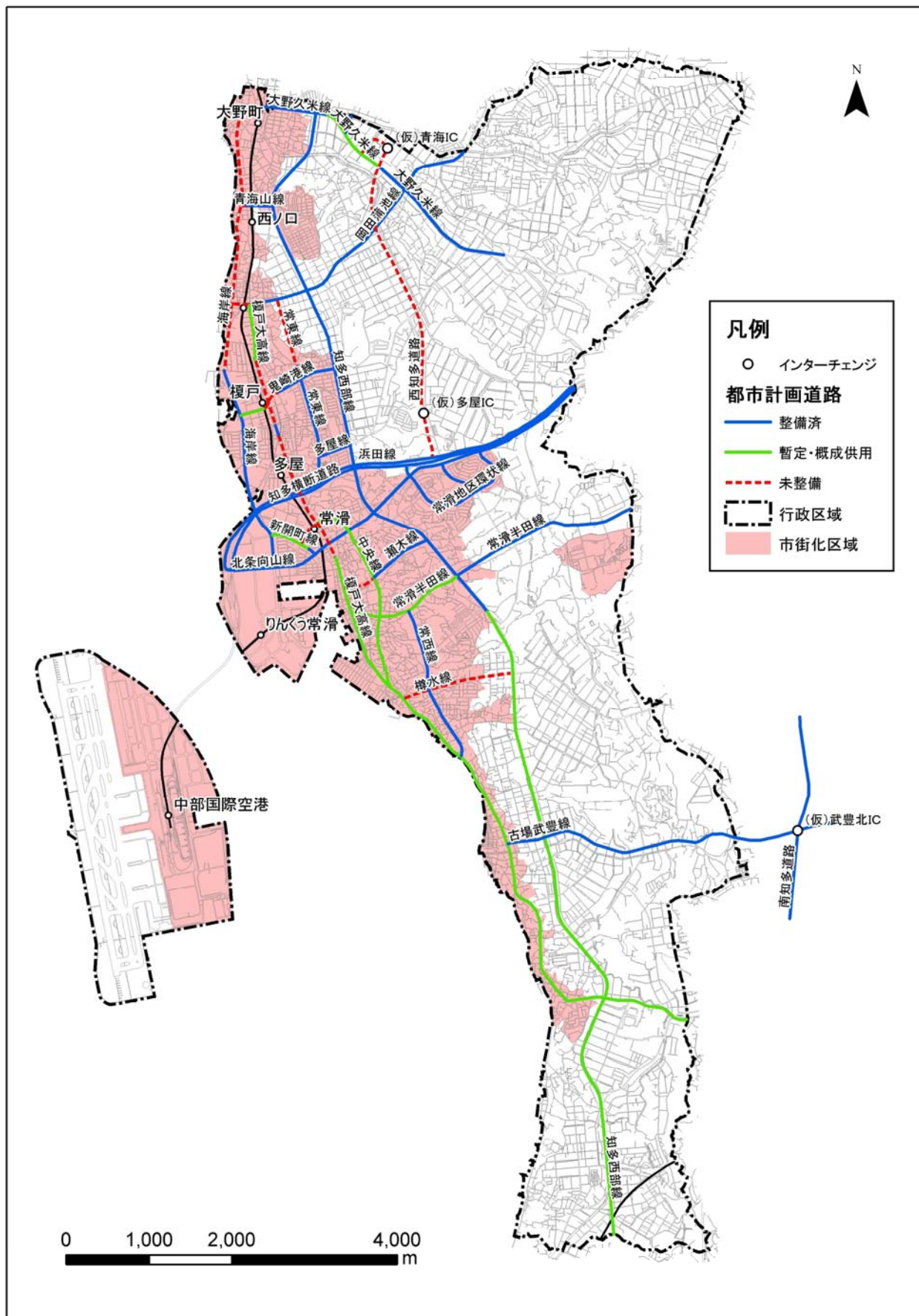
番号	路線名	延長 (m)	車線数	幅員 (m)	施行状況 (H29.4.1現在)
3・5・251	海岸線	5,700	2	12	2,436m改良済
3・5・252	青海山線	370	2	12	307m改良済
3・5・253	常東線	2,290	2	12	1,254m改良済
3・4・254	鬼崎港線	1,300	2	16	740m改良済 260m暫定・概成供用
3・4・255	新開町線	570	2	18	90m改良済 400m暫定・概成供用
3・5・256	瀬木線	1,170	2	12	790m改良済
3・4・257	多屋線	380	2	20	全線改良済
3・4・258	常滑地区中央線	540	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30年度市政概要)

図表 都市計画道路の整備状況



(出典:都市計画基礎調査)

②都市公園の整備状況

- 32箇所、50.02haの都市計画公園がありますが、その内街区公園などの身近な公園が近隣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箇所の計32箇所の公園、50.02ha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、公園の誘致距離で見ると、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います。

図表 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
大曾公園	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）

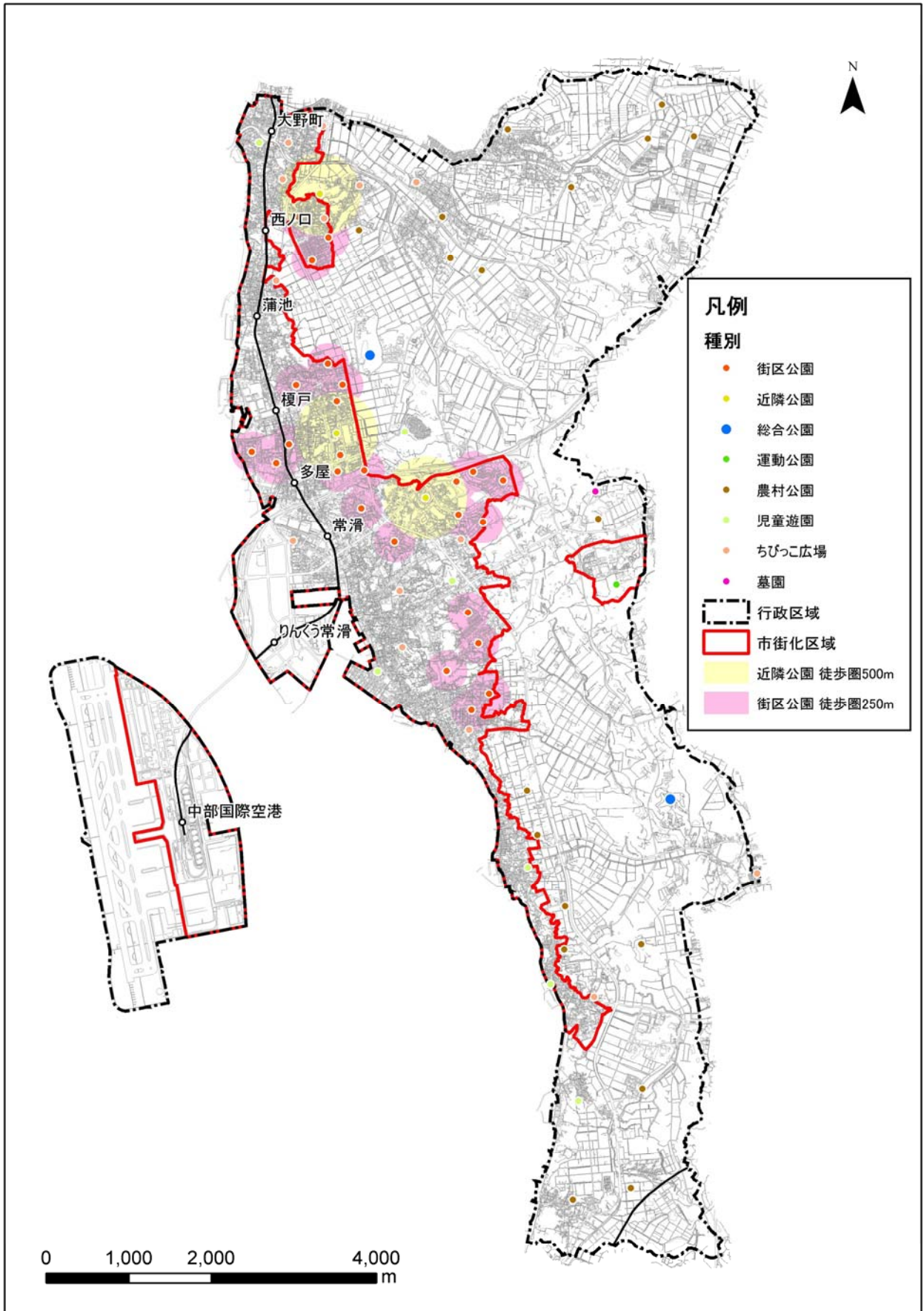
公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
みたけ公園	0.71	0.71	昭和48年4月7日
本郷公園	0.25	0.25	平成5年12月1日
榎戸公園	0.21	0.21	平成5年12月1日
板橋公園	0.16	0.16	平成5年12月1日
新浜東公園	0.19	0.19	平成5年12月1日
新浜中央公園	0.39	0.39	平成5年12月1日
新浜西公園	0.15	0.15	平成5年12月1日
原松公園	0.14	0.14	平成5年12月1日
井戸田公園	0.2	0.2	平成5年12月1日
西御堂公園	0.1	0.1	平成5年12月1日
大鳥公園	0.2	0.2	平成16年11月25日
大和公園	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
千代ヶ丘公園	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
朝陽ヶ丘公園	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)

図表 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

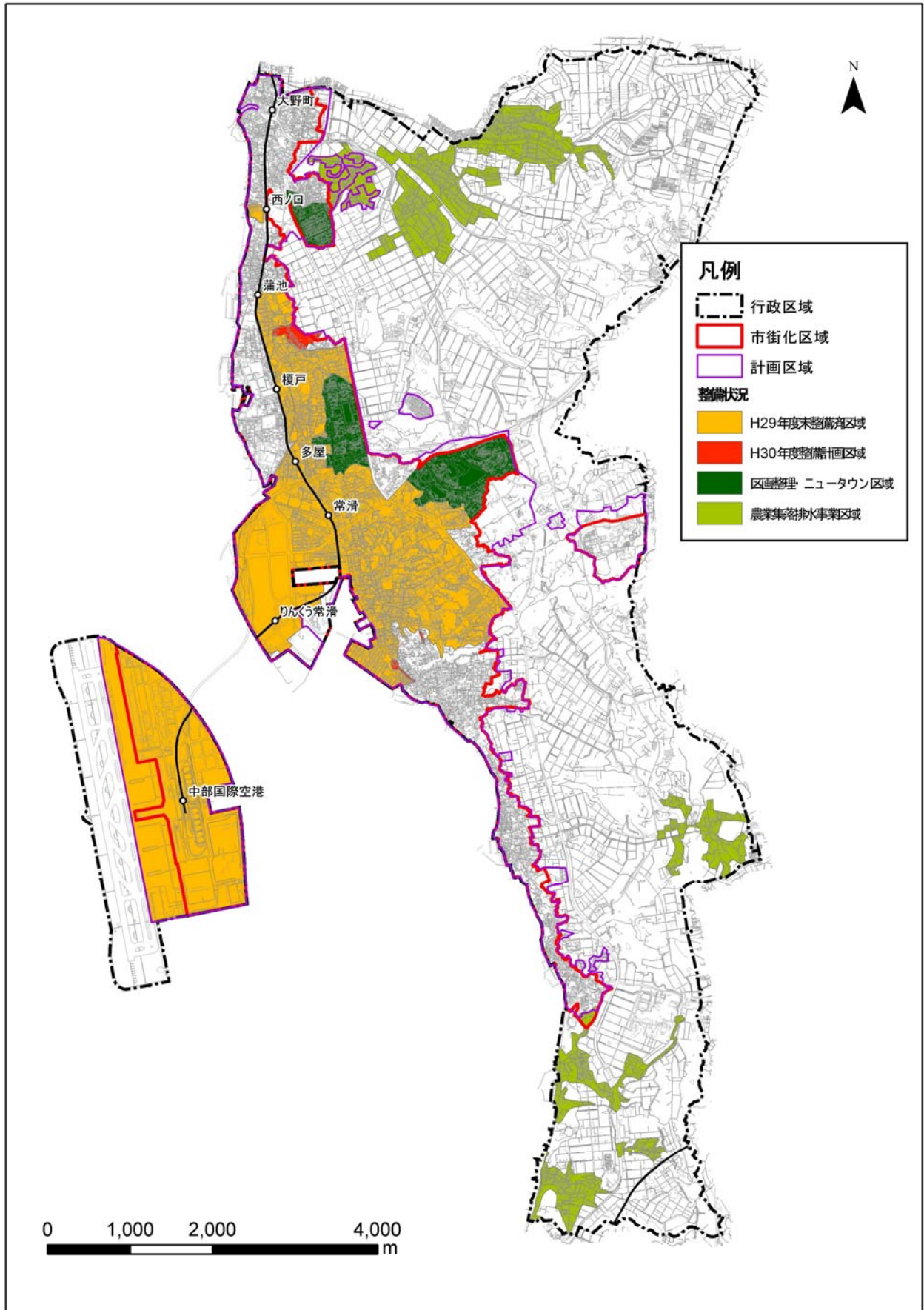
- 市街化区域及び周辺を計画区域としている公共下水道は、本市中央部では整備が完了していますが、南部、北部では未整備です。
 - 北部及び南部の市街化調整区域内の集落地等では、農業集落排水事業が進められています。
-

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、公共下水道の変わりとして農業集落排水事業が進められています。

図表 公共下水道の整備状況(汚水)



(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 3 地区、61.99ha 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 号など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。

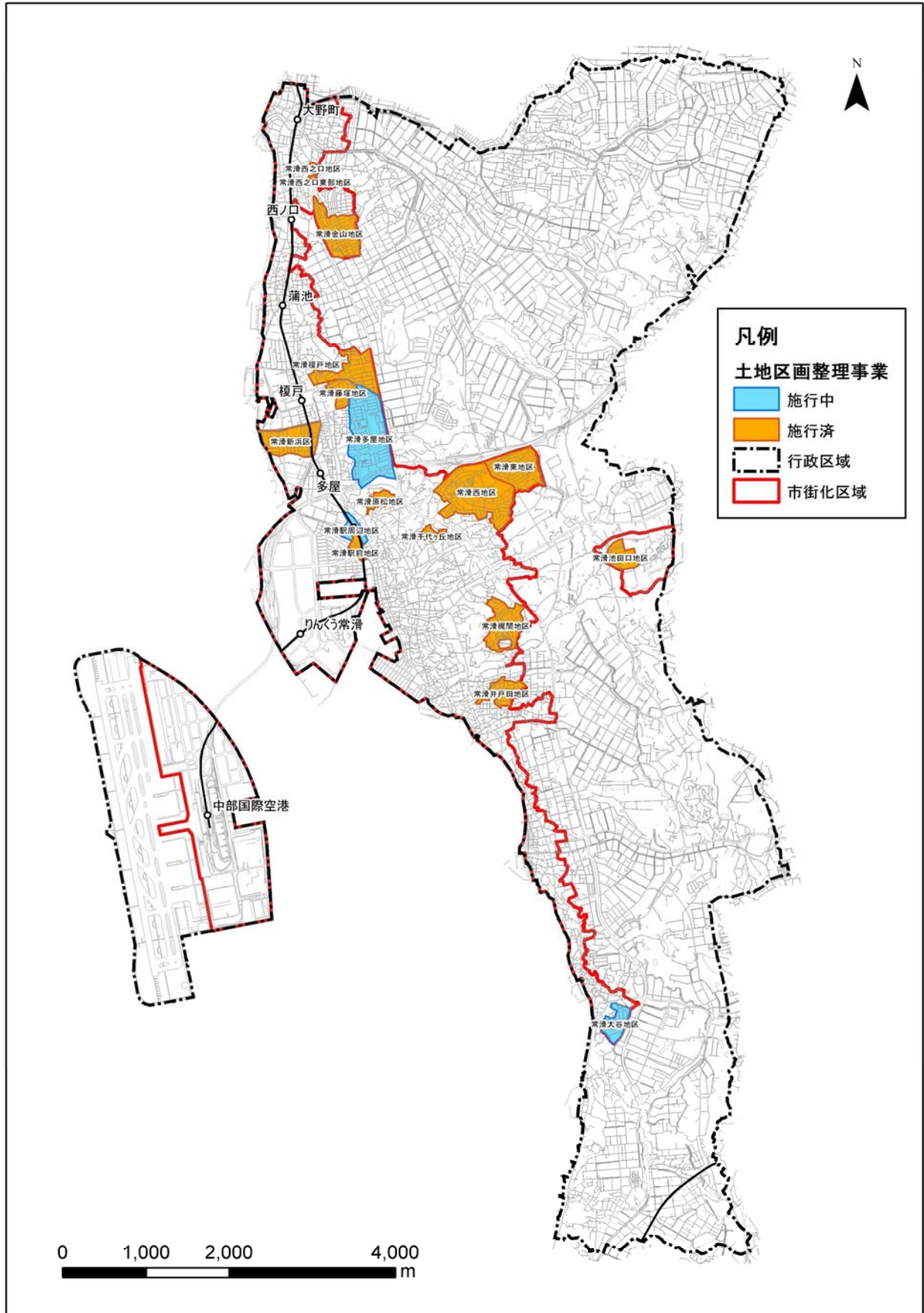
上記のように、土地区画整理事業等の都市基盤整備事業により、順次道路等の都市基盤が整った市街地が形成されている一方、都市基盤整備事業等が未整備な市街地や集落地では、幅員 4 m 未満の狭あい道路が多くかつ木造建築物等が密集した、災害時の危険性が高い地域が多く残っています。

図表 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	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	H13～H24	6,720
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～H32	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～H28	12,009
常滑東地区	常滑市	22.3	H14～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～H33	4,330
常滑駅前地区	常滑市	4.2	S57～H 元	803
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～H31	1,186

（出典：常滑市）

図表 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。

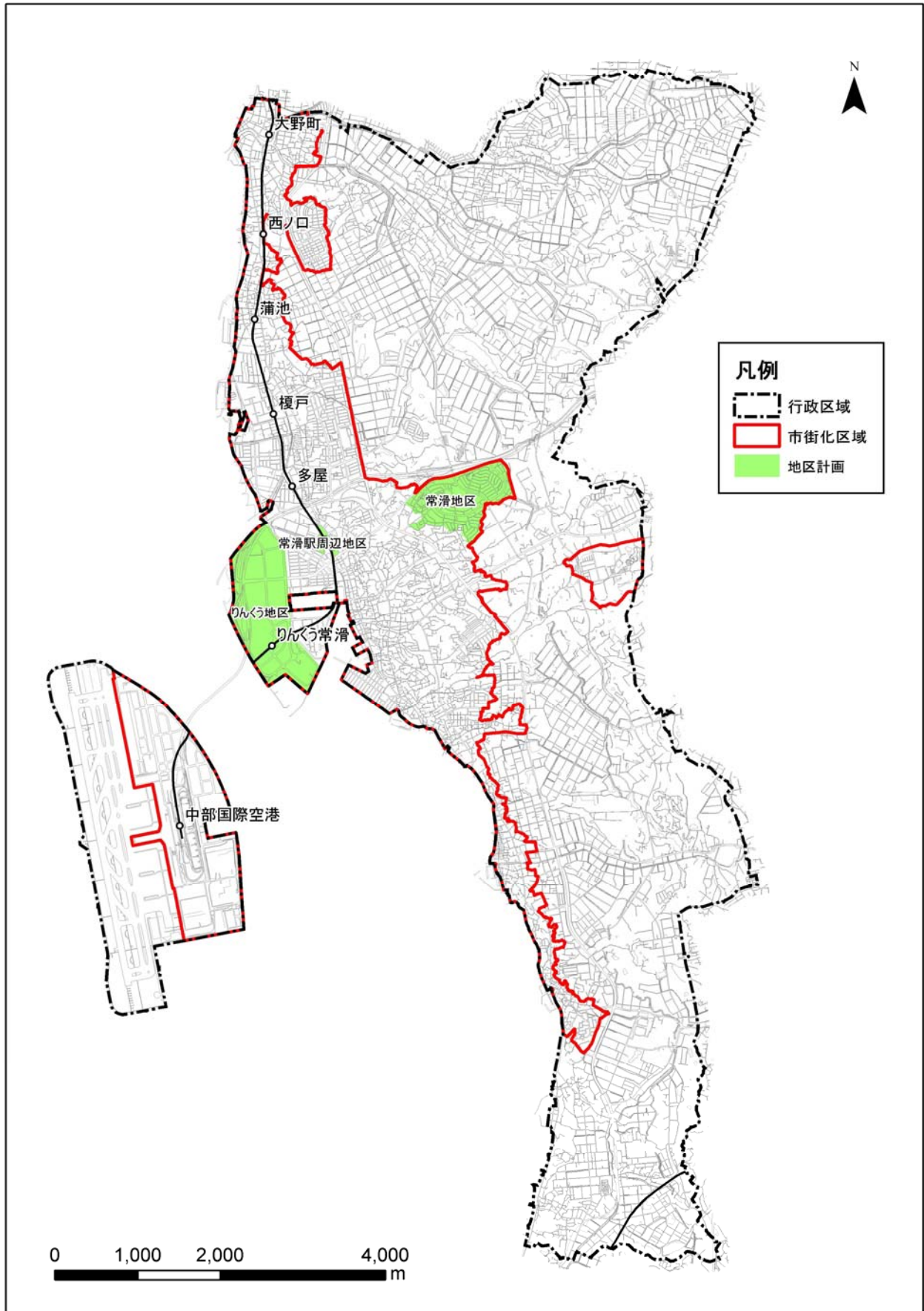
りんくう地区、常滑駅周辺地区については、本市の玄関としてふさわしい地区を維持するための地区計画が定められており、常滑地区は、中部国際空港に合わせて整備された住宅団地について、常滑市の地場産業であるやきもの関連施設と住機能が調和した「住・陶の複合した街並み」の形成を図りながら、周辺の緑地や農地との調和を図り、緑豊かなゆとりある住宅市街地への誘導を図ることを目的とした内容が定められています。

図表 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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>
土地利用の方針	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p>	<p>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。</p>

(出典:常滑市)

図表 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、毎年一定程度が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 年度の間市の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。

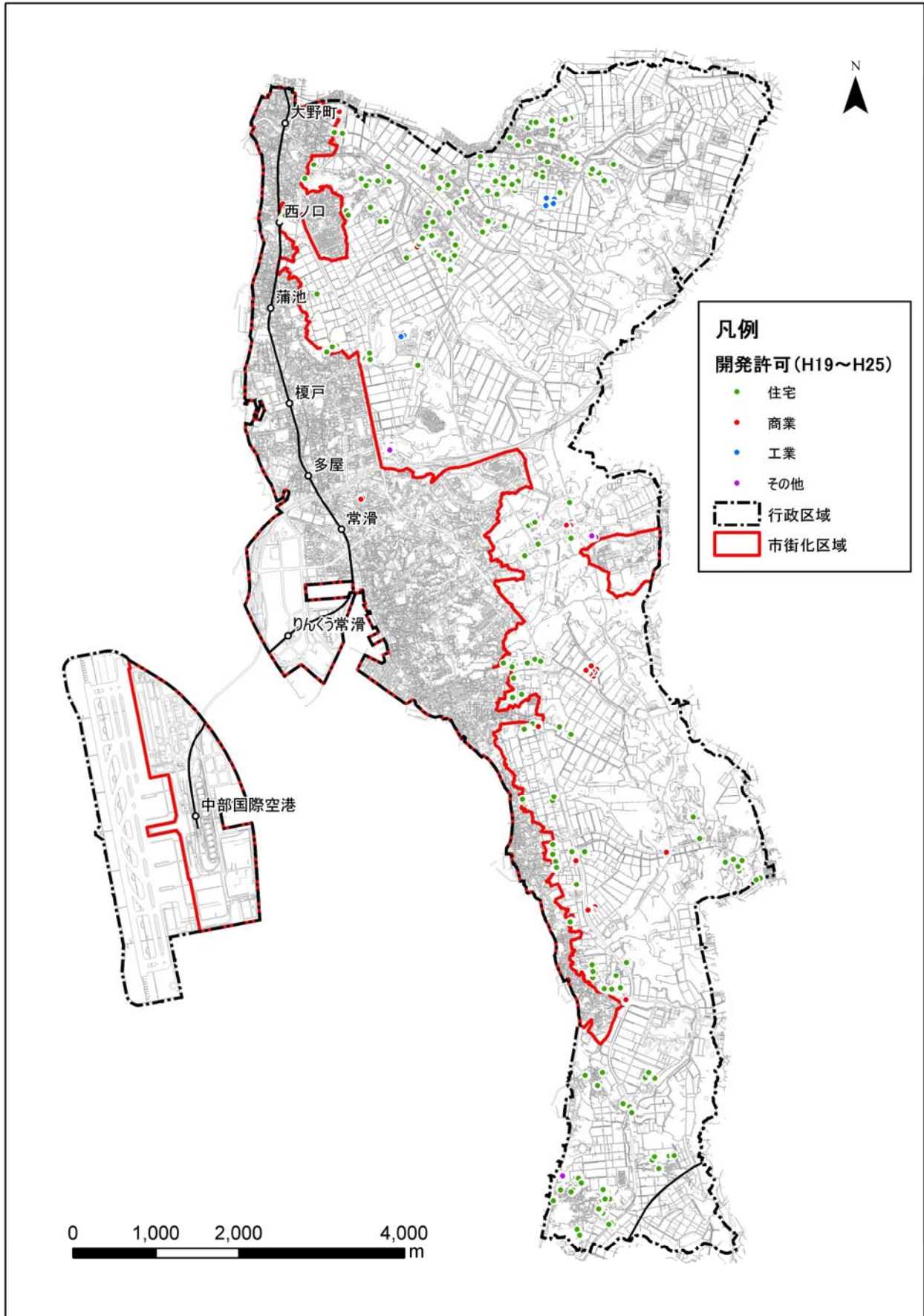
開発許可の大半である 36 件は住宅であり、商業が 5 件、工業が 1 件となっています。分布をみると、住宅の開発許可は北部の集落地周辺にまとまってみられるほか、中部から南部の一角に分散してみられます。商業の開発許可は、中部から南部に分散してみられ、1 件当たりの平均規模は 1,000 m²程度となっています。

図表 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 (m ²)	件数 (件)	面積 (m ²)	件数 (件)	面積 (m ²)	件数 (件)	面積 (m ²)	件数 (件)	面積 (m ²)	件数 (件)	面積 (m ²)
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：常滑市)

図表 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及び知多横断道路沿道に多くみられます。
-

平成19年から23年の新築件数は2,305件であり、このうちの2,115件、91.8%は住宅系用途です。また、住宅系用途の新築は、1,919件、90.7%が市街化区域内での新築です。

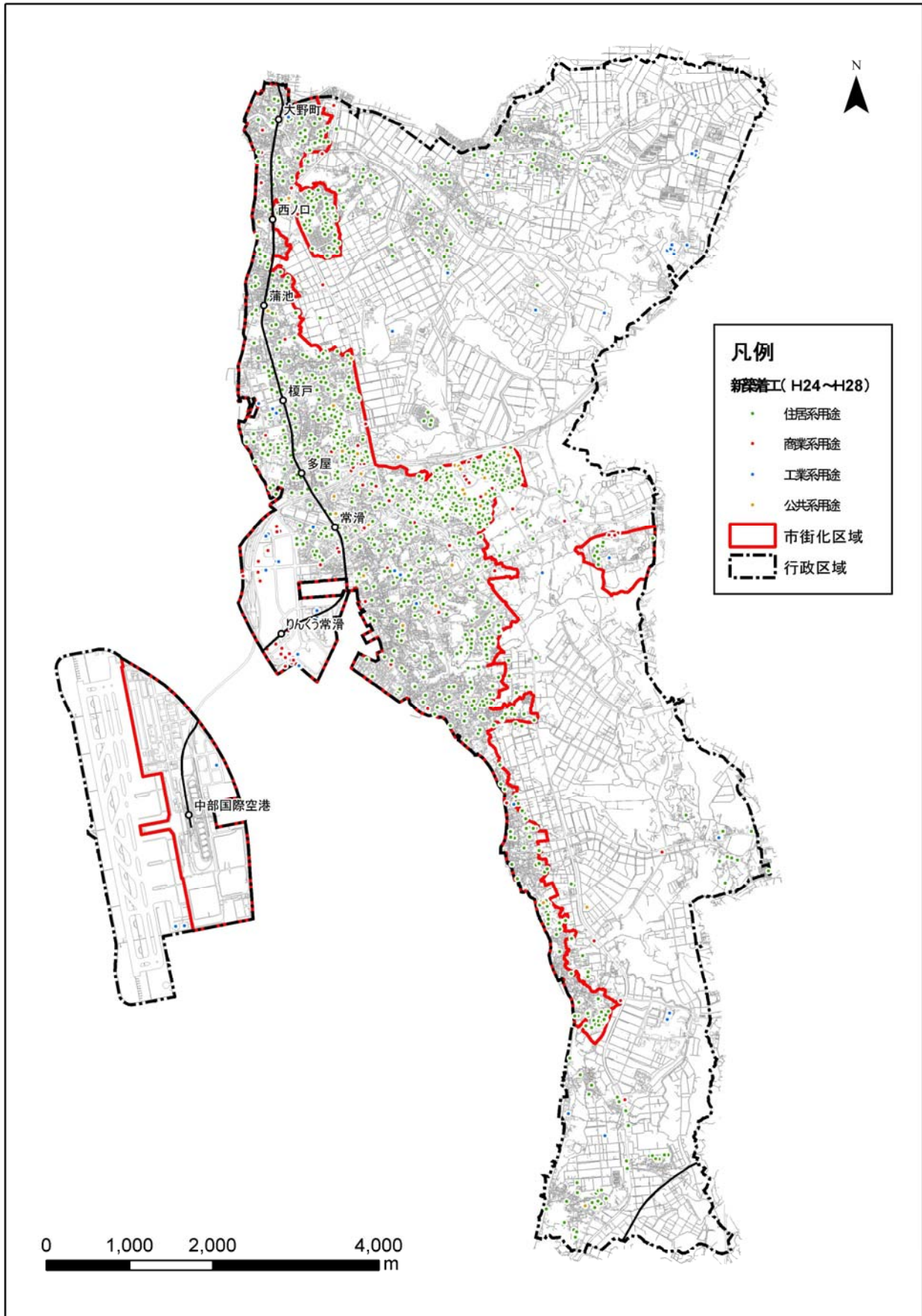
用途別に分布をみると、住宅系用途はりんくう町近郊を除き、市街化区域内に広く分散しています。商業系用途はりんくう町及び知多横断道路沿道に多くみられます。

図表 新築件数

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: H24 愛知県都市計画基礎調査(平成19年～平成23年))

図表 新築着工建築物の分布



(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、常滑駅、りんくう常滑駅で利用者数が増加する傾向にあります。
- 北部を中心にバスが運行されていない地域が多くあります。
- バス利用者数はここ数年は増加傾向にあります。

(鉄道)

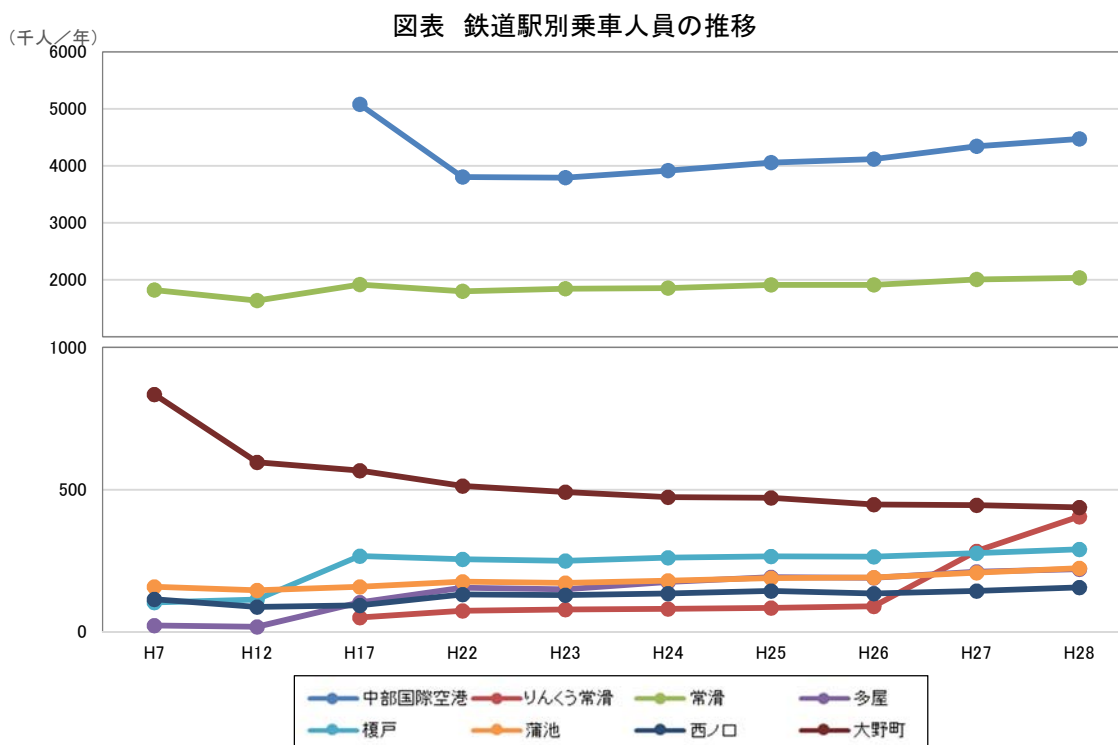
名古屋鉄道常滑線・空港線が名古屋から中部国際空港を結んでおり、中部国際空港の乗車人員は開港時に 500 万人を超えた後、平成 22 年には 400 万人を割りましたが、その後は増加しています。

りんくう常滑駅では乗車人員が増加していますが、常滑駅で乗車人員約 200 万人でほぼ横ばいであるなど、多くの駅の乗車人員は横ばいか減少の状況にあります。

(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。

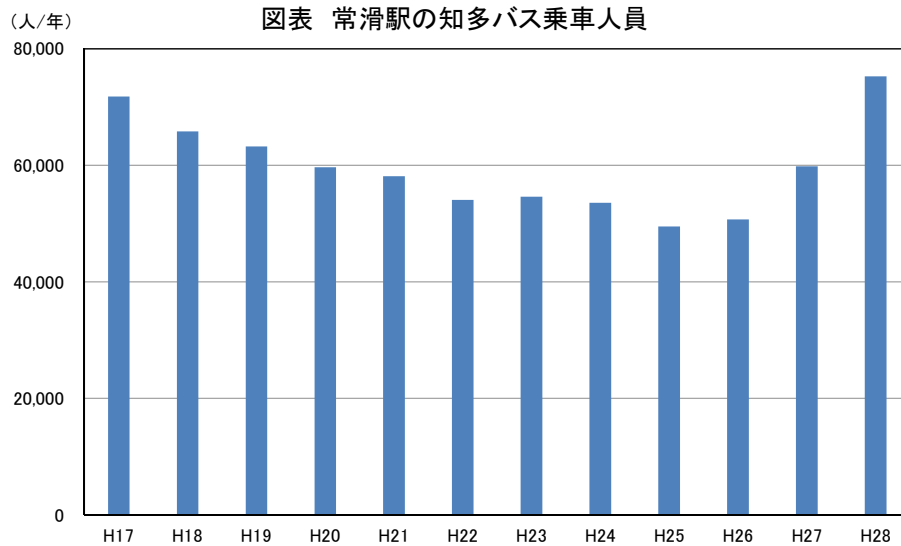
北部は、北部バス（市営）が運行されていますが、非常に限られた地域のみでの運行であり、バスが運行されていない市街地や集落地が面的に残されています。利用者数は、平成 28 年と平成 29 年の比較のみですが、増加しています。



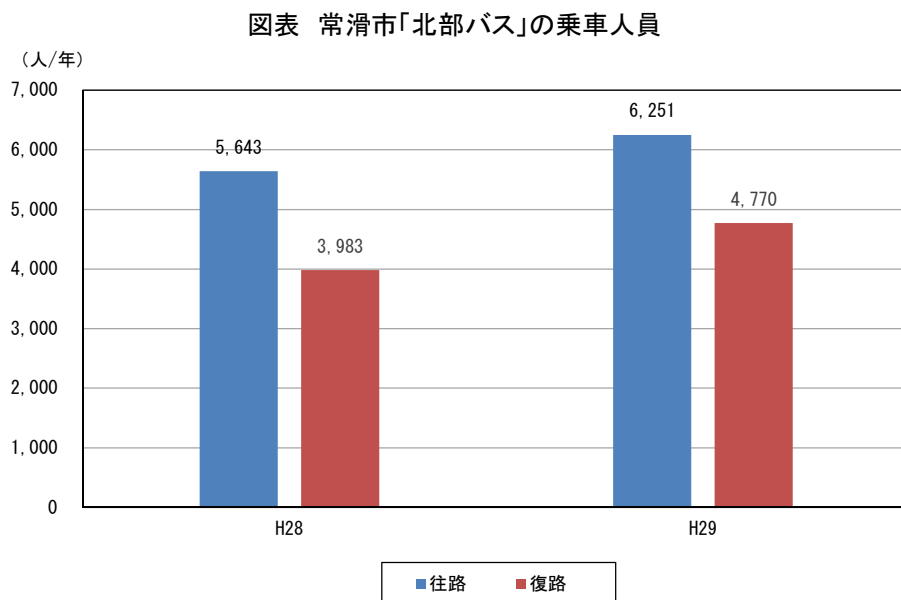
※H17. 1. 29 から常滑～中部国際空港間開通

※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)



(出典:とこなめの統計)



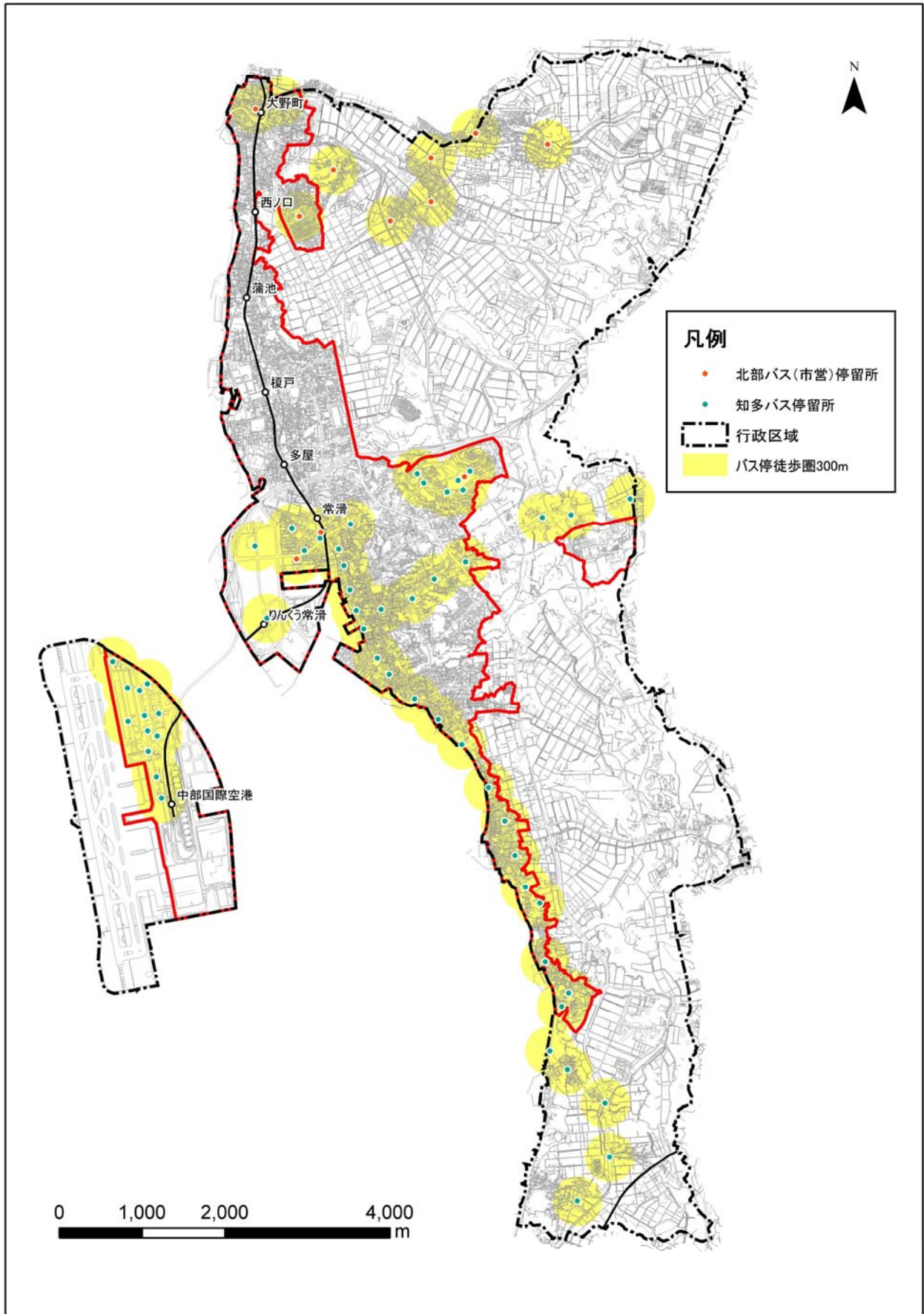
(出典:とこなめの統計)

図表 バス路線図(知多バス)



(出典: 知多バス HP)

図表 常滑市バス停位置図



(出典:常滑市)

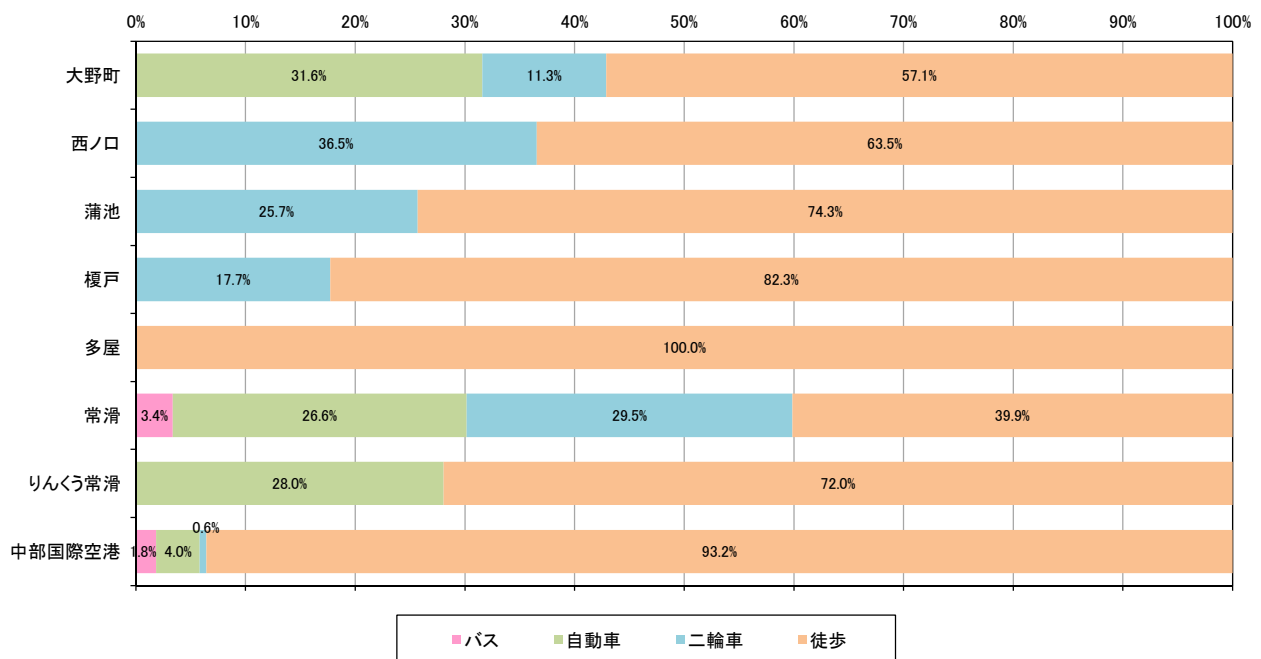
② 駅端末交通手段の状況

- 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、自動車が増え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増え、大野町駅、常滑駅では徒歩、二輪車、自動車が増え、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。

図表 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。

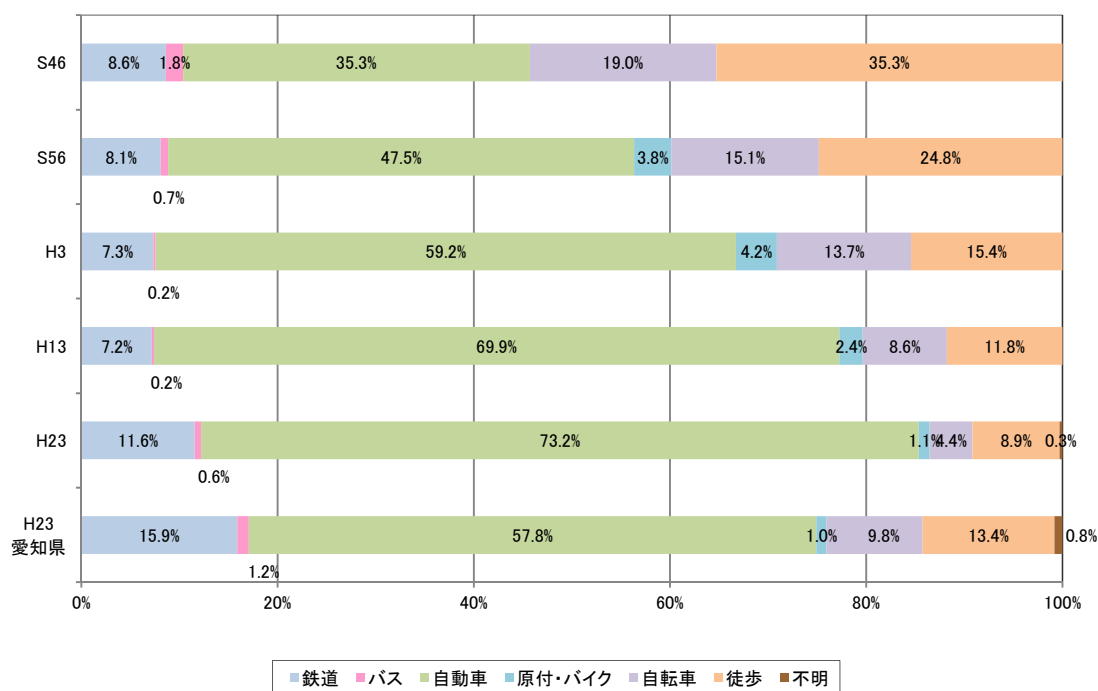
平成25年のパーソントリップ調査による移動の手段別移動の内訳をみると、昭和46年から平成23年の間では、自動車利用が昭和46年の35.3%から73.2%に倍以上に増加しており、徒歩、自転車、原付・バイクが減少しています。

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。

図表 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

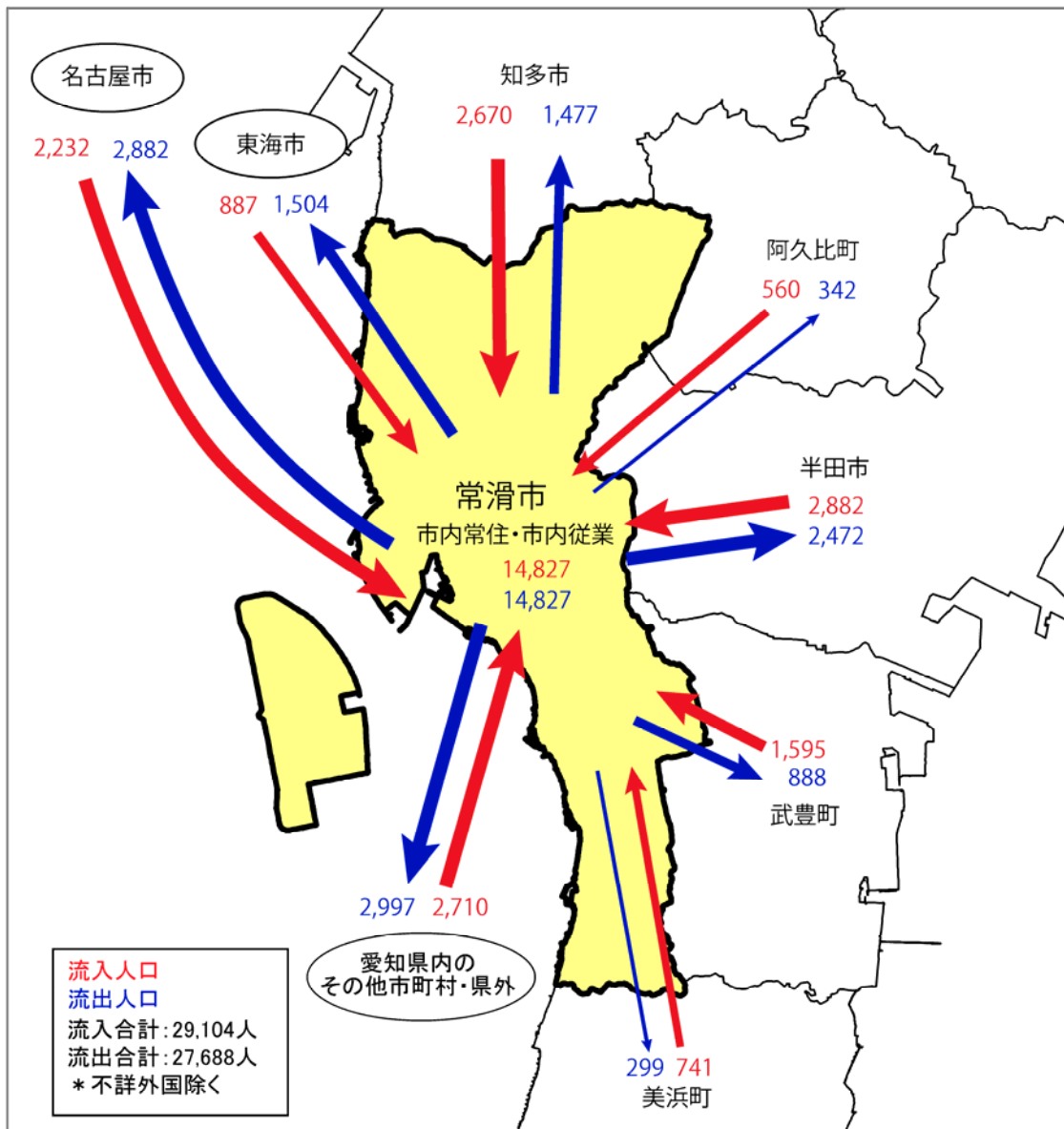
- 通勤流動は流入超過、通学流動は流出超過の状況にあります。
- 流出超過先は名古屋市、東海市、流入超過元は知多市、半田市、武豊町、美浜町、阿久比町です。

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 12,022 人であり、差し引き 2,255 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。

図表 通勤流動

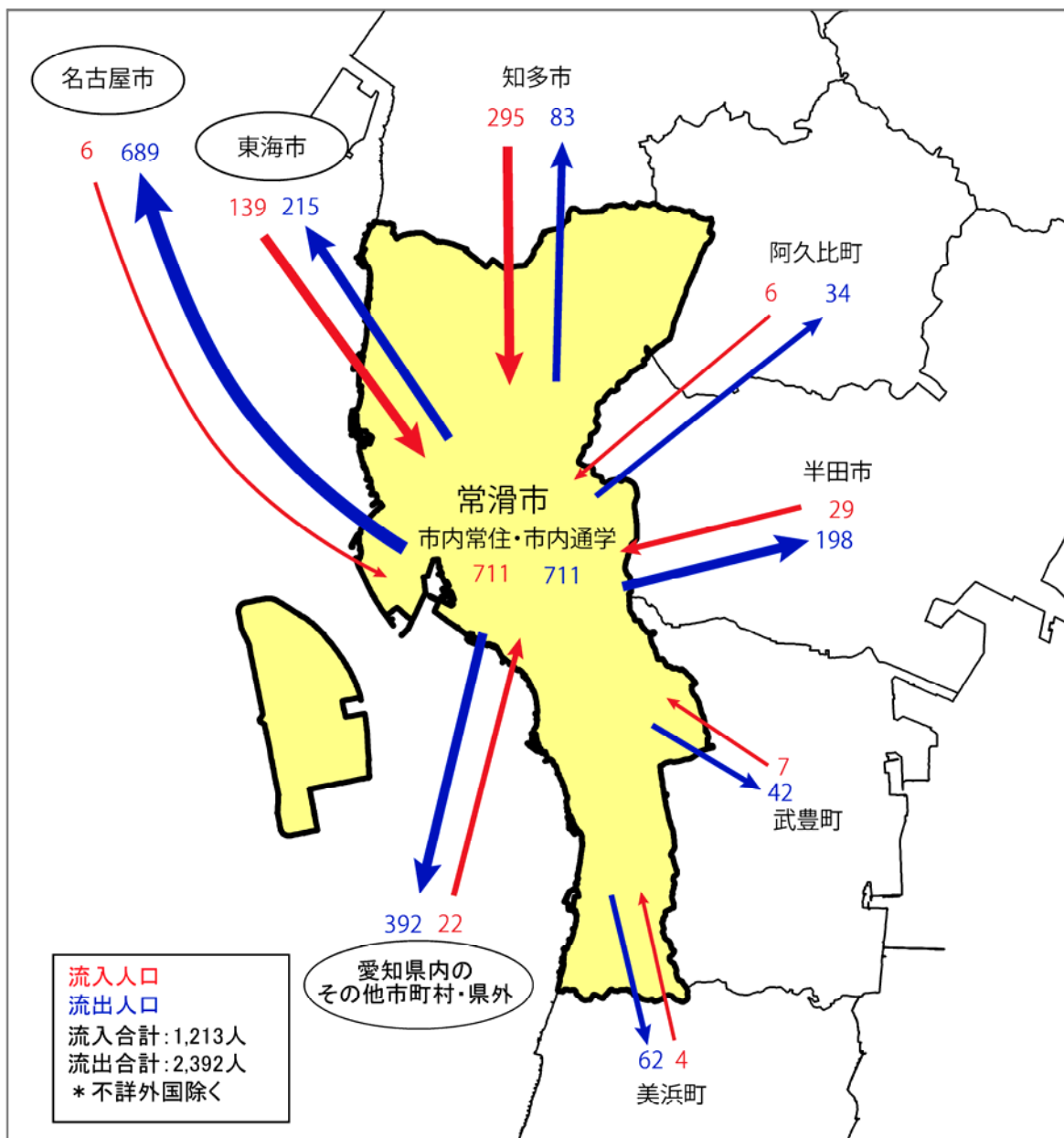


(出典:平成 27 年国勢調査)

(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 1,213 人、本市から他市へ流出する通学者は 2,392 人であり、差し引き 1,179 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。

図表 通学流動



(出典:平成 27 年国勢調査)

(9) 防災

①災害危険箇所

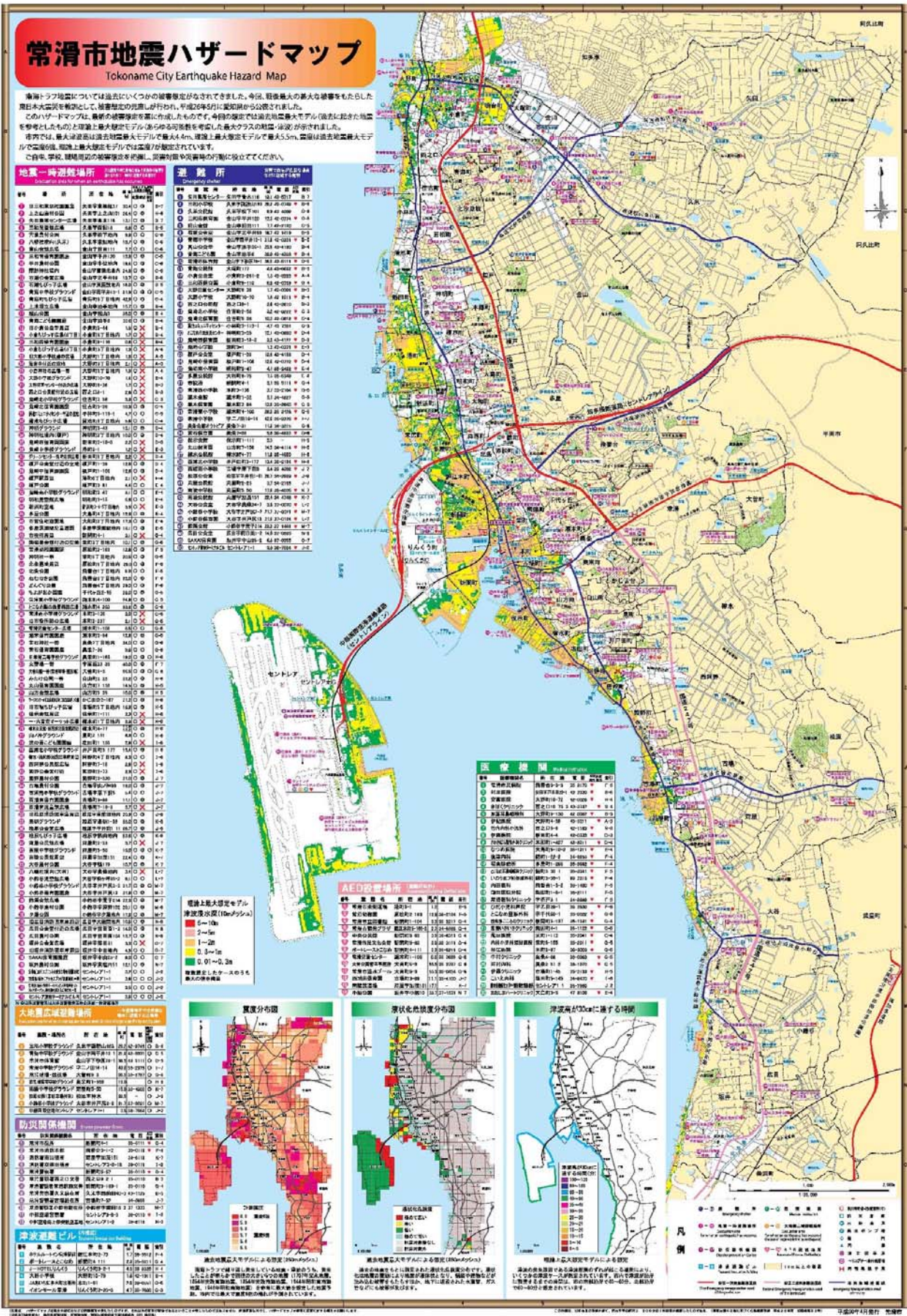
- 過去には、河川沿岸の広い範囲で浸水被害を受けています。
 - 高潮被害、土砂災害被害を受ける可能性が高い区域が、非常に多く存在しています。
-

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。

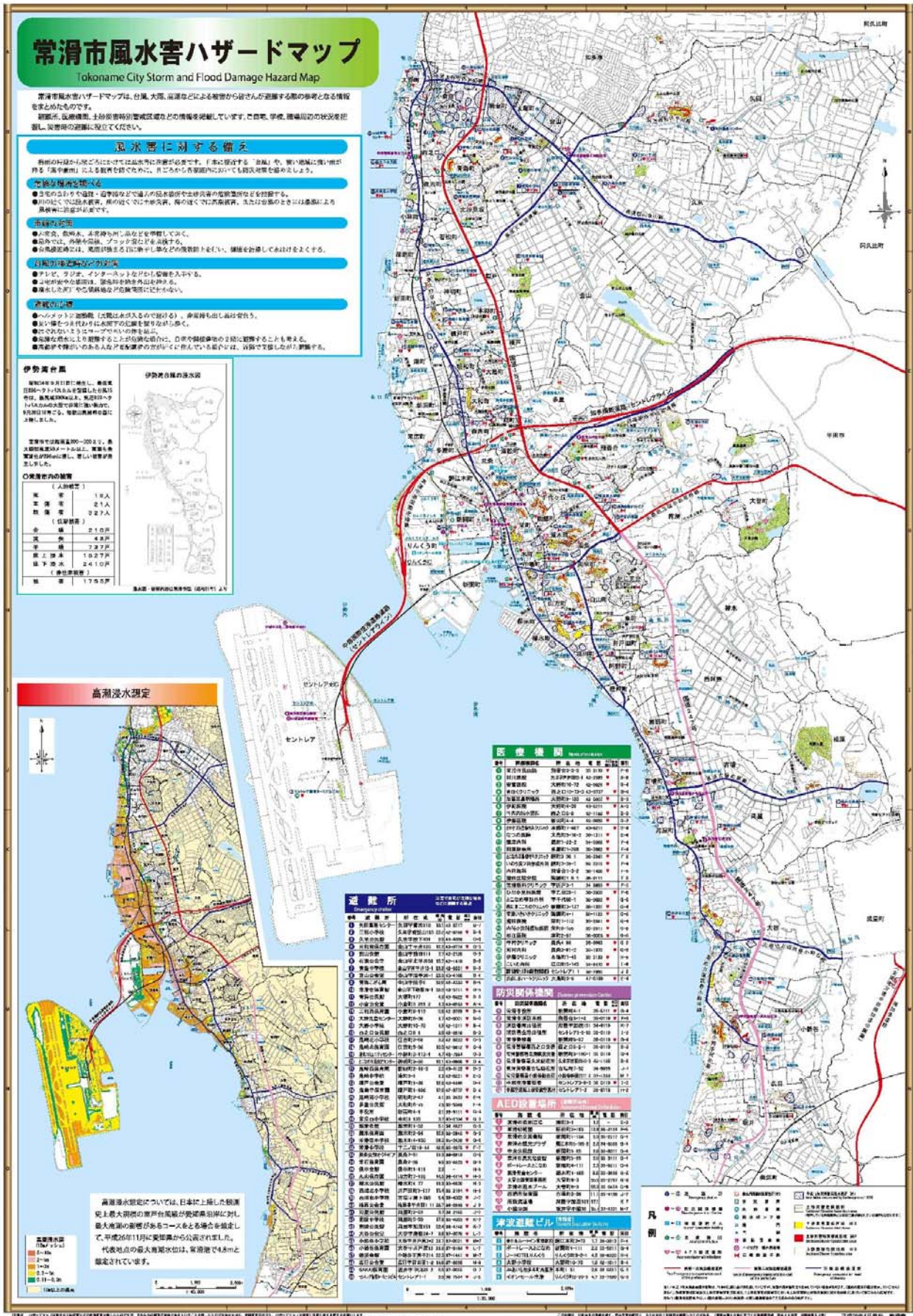
災害危険箇所としては、沿岸部の市街地が、蒲池駅から常滑港周辺までの広い範囲で高潮被害を受ける可能性があるとともに、市街化区域の中部、市街化調整区域南部を中心に非常に多くの個所で急傾斜地崩壊危険区域を主体とした土砂災害の危険がある区域が数多く存在しています。

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。

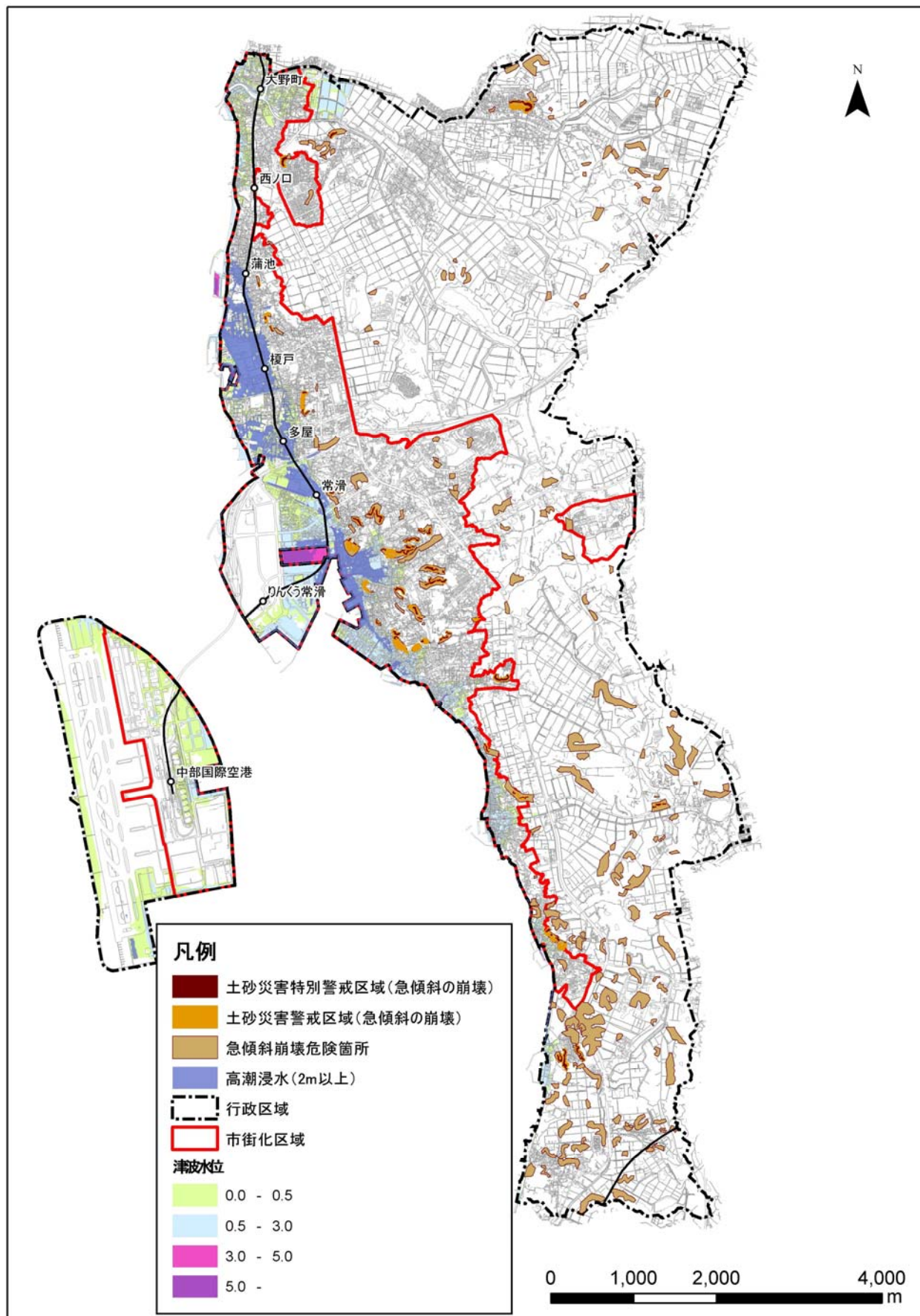
図表 常滑市地震ハザードマップ



図表 常滑市風水害ハザードマップ



図表 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。
-

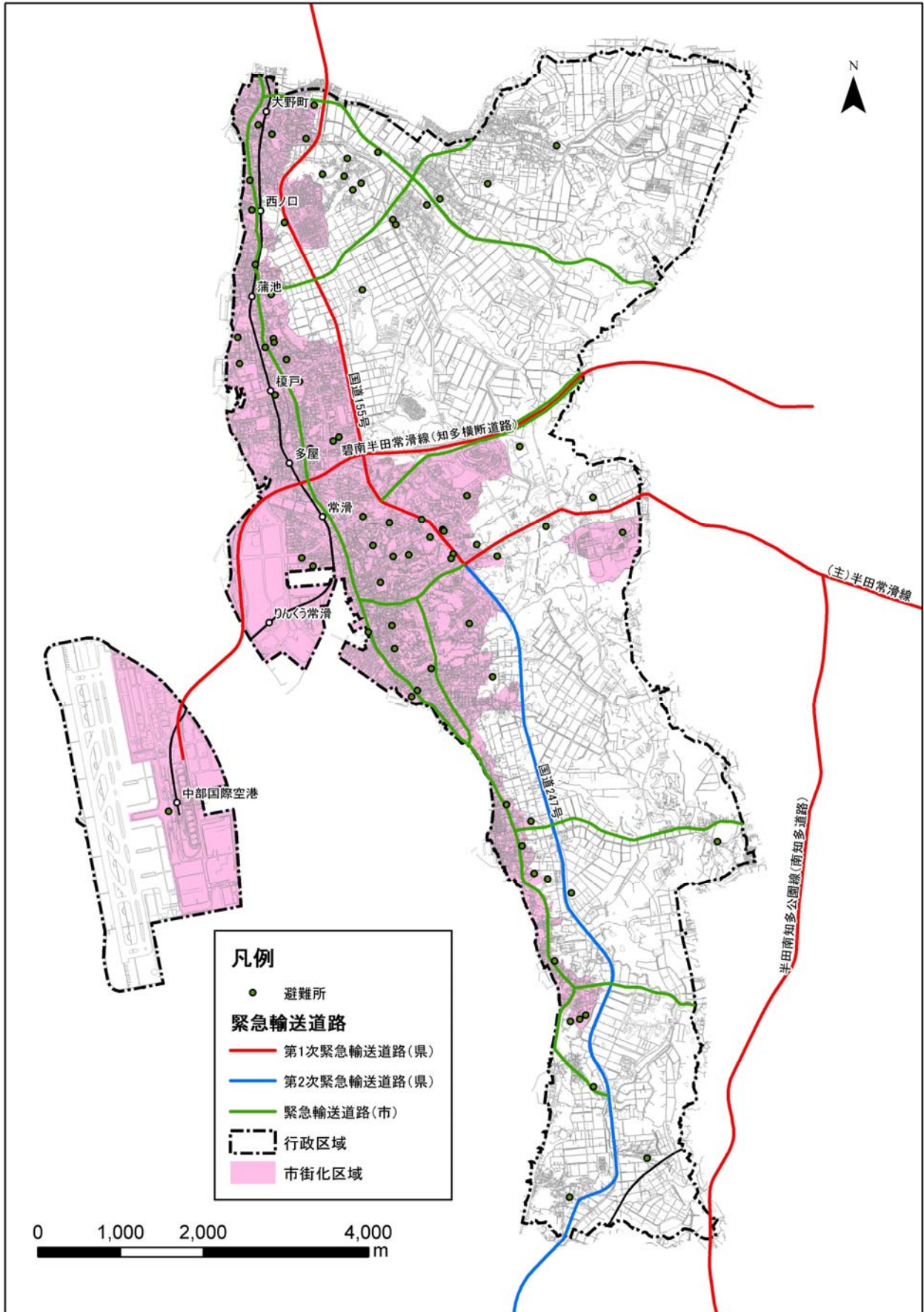
高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路や、防災拠点を相互に連絡する道路など、大規模災害の発生直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき幹線道路は、「緊急輸送道路」として愛知県及び各市町村の地域防災計画に定められています。本市においては、次ページに示す道路が指定されています。

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、体育館などの公共施設、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。

図表 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。

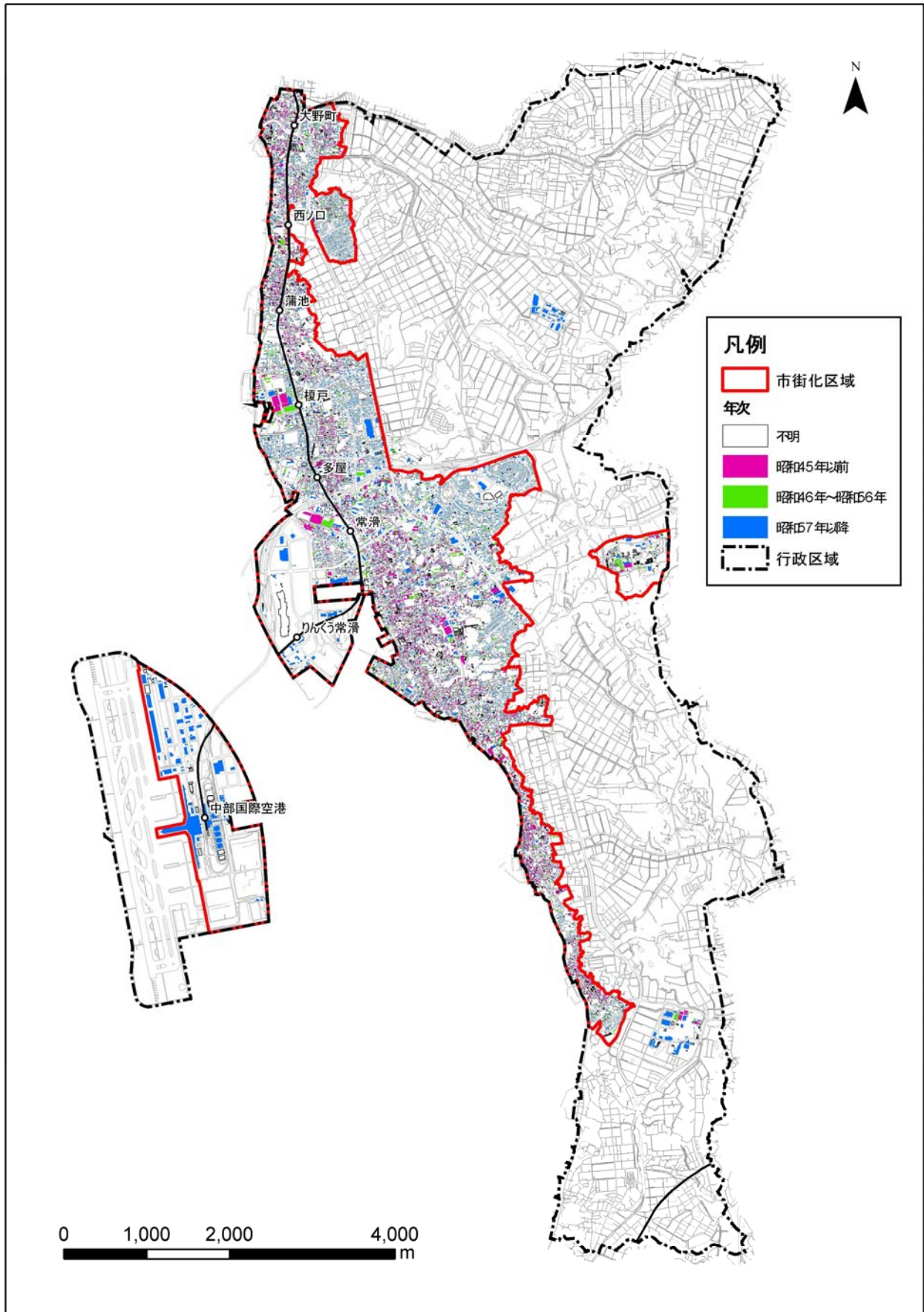
これらの家屋については、耐震性が十分でないものが多くあると考えられるため、耐震診断、耐震改修を進めることが必要です。

図表 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)

図表 建築年代別の建築物分布状況



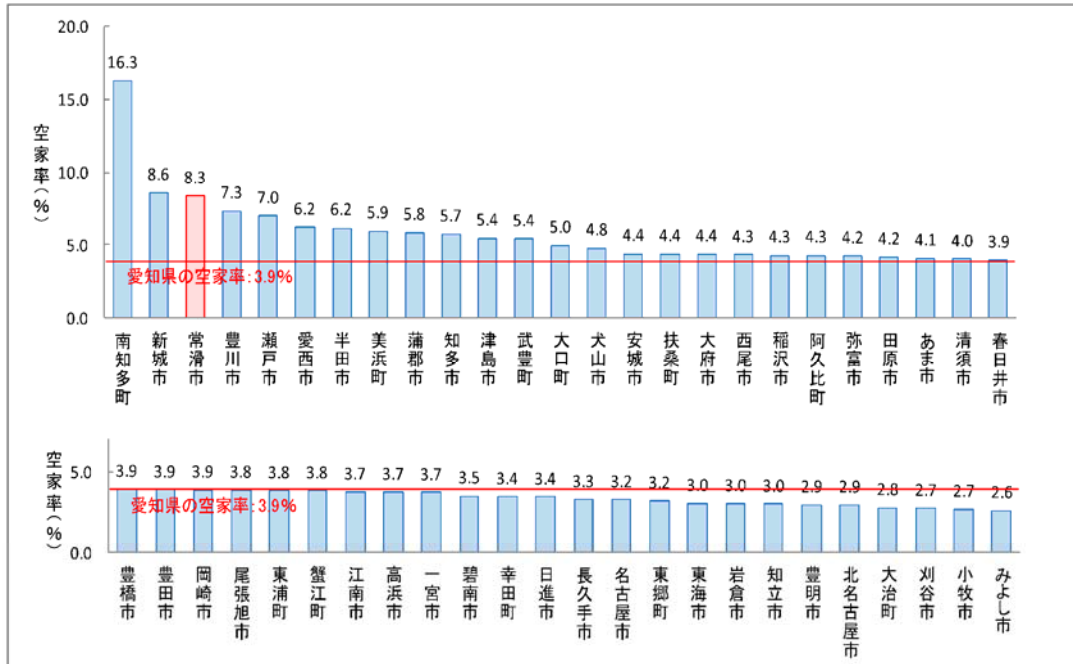
(出典:H29 愛知県都市計画基礎調査)

⑤空き家の割合

●本市の空き家率は、愛知県下の市の中ではかなり高い割合となっています。

- ・空き家等となった場合に管理不全となる可能性が高い「空き家」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。

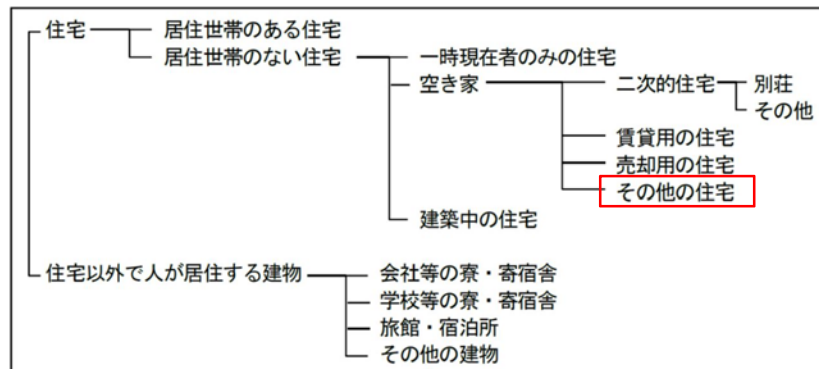
図表 市町村別空き家率(H25)



愛知県内市町村の「その他の住宅」の空き家率

(出典：常滑市空家等対策計画)

注)「その他の住宅」とは、「空き家」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き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。



(10) 財政

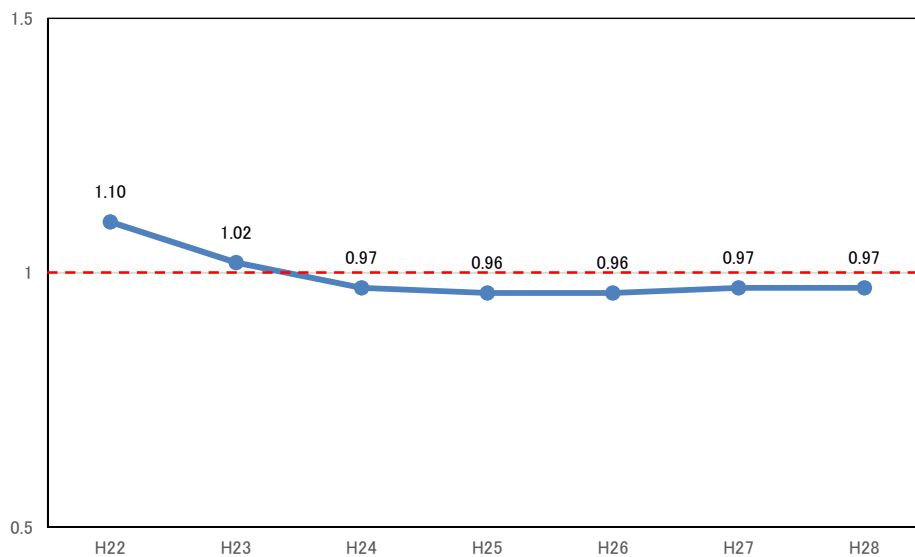
① 財政力指数

● 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。しかし、その後は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。

図表 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

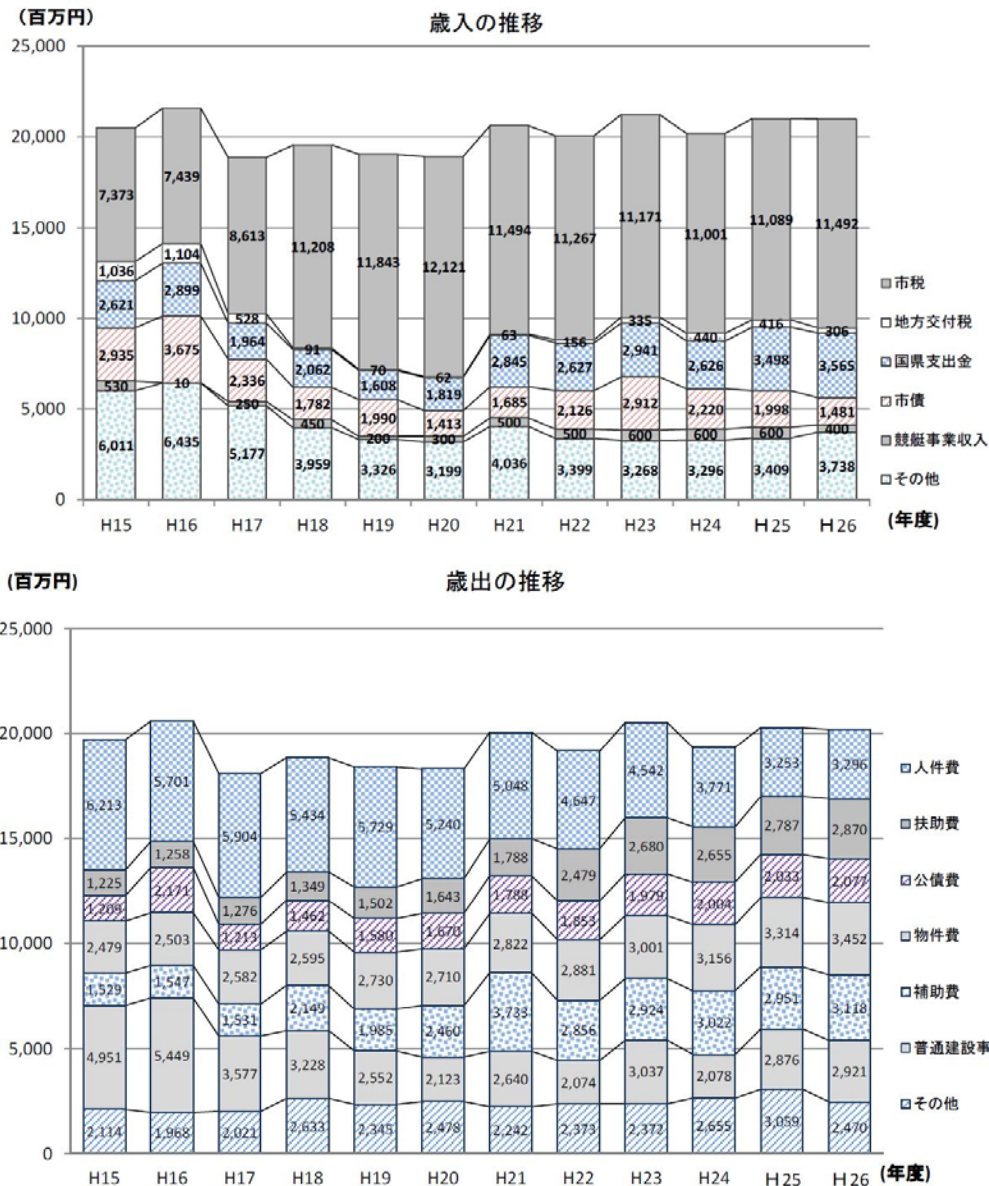
- 本市の財政規模は、年間、概ね 200 億円規模で推移しています。
- 歳入の内訳では、市税は平成 21 年度以降横ばいで、近年、国県支出金が増加し、市債が減少しています。歳出の内訳では、扶助費が増加し、人件費が低下しています。
- 扶助費は過去 10 年間で約 2.3 倍に増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加することがみ込まれます。

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。

図表 歳入・歳出状況



(出典:常滑市公共施設等総合管理計画)

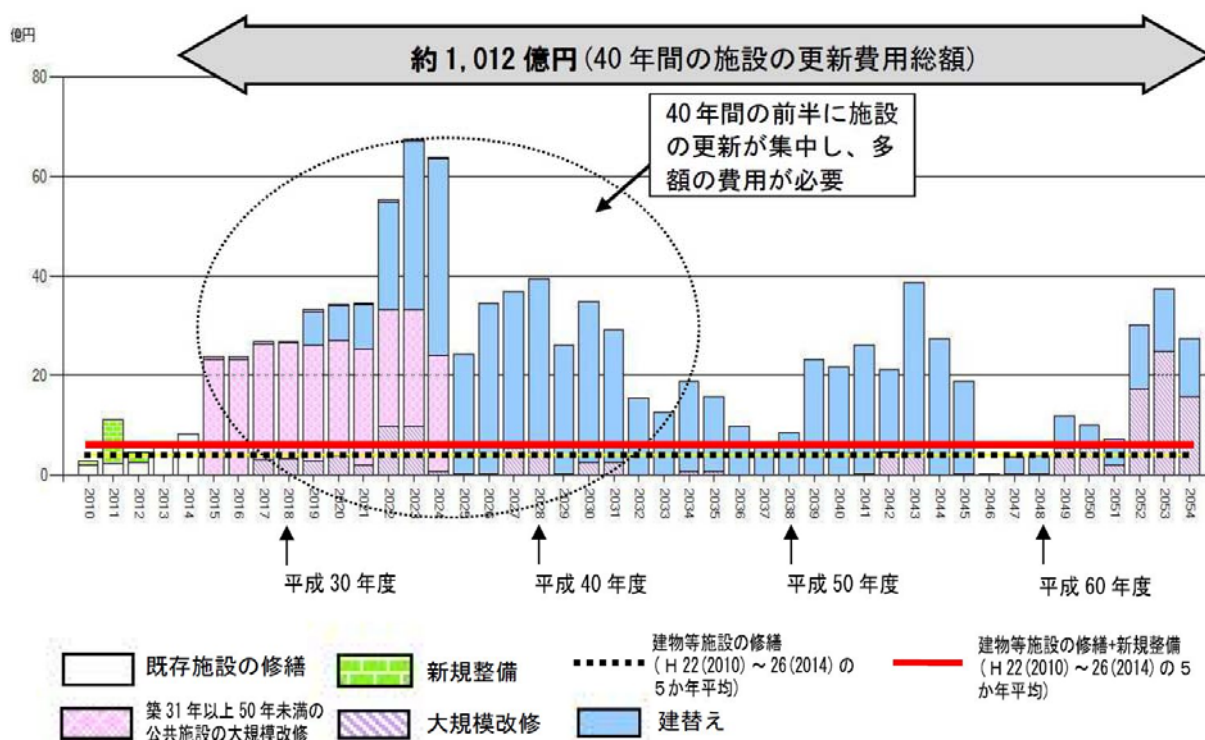
③公共施設維持更新費

●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など、計画的な維持管理を行っていくことが必要とされます。

図表 公共施設等維持更新費の将来予測



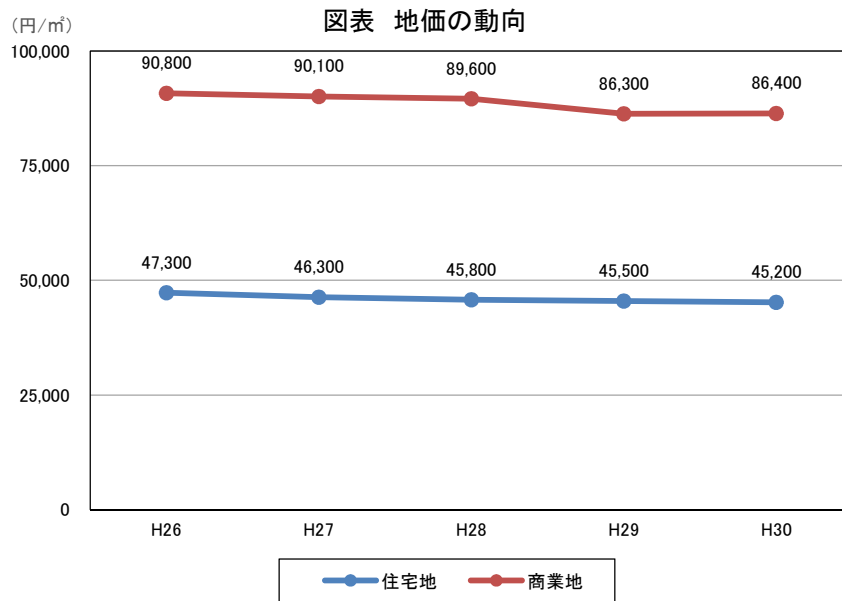
(出典:常滑市公共施設等総合管理計画)

④地価の動向

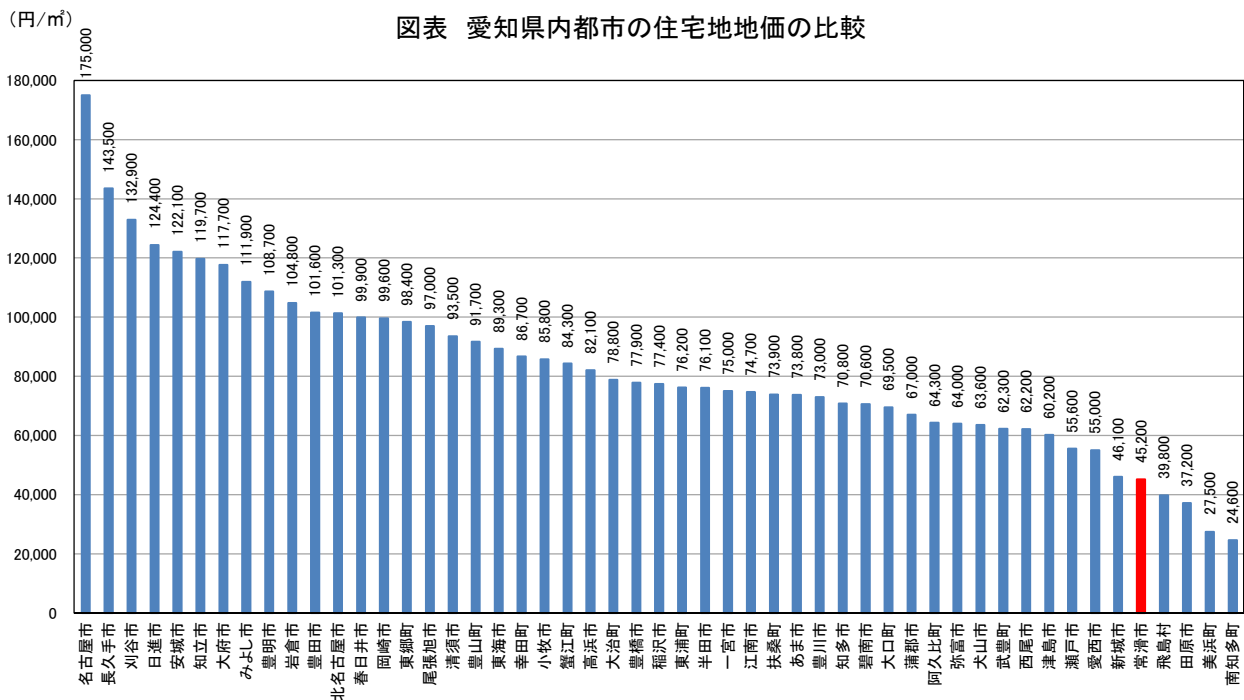
- 地価は、住宅地、商業地ともに、やや低下の傾向にあります。
- 住宅地の地価は愛知県内では非常に低い状況にあります。

本市の地価は、平成 26 年以降は住宅地でほぼ横ばい、商業地でやや低下する傾向があります。

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。



(出典: 地価公示)



(出典: H30 年地価公示)