

(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

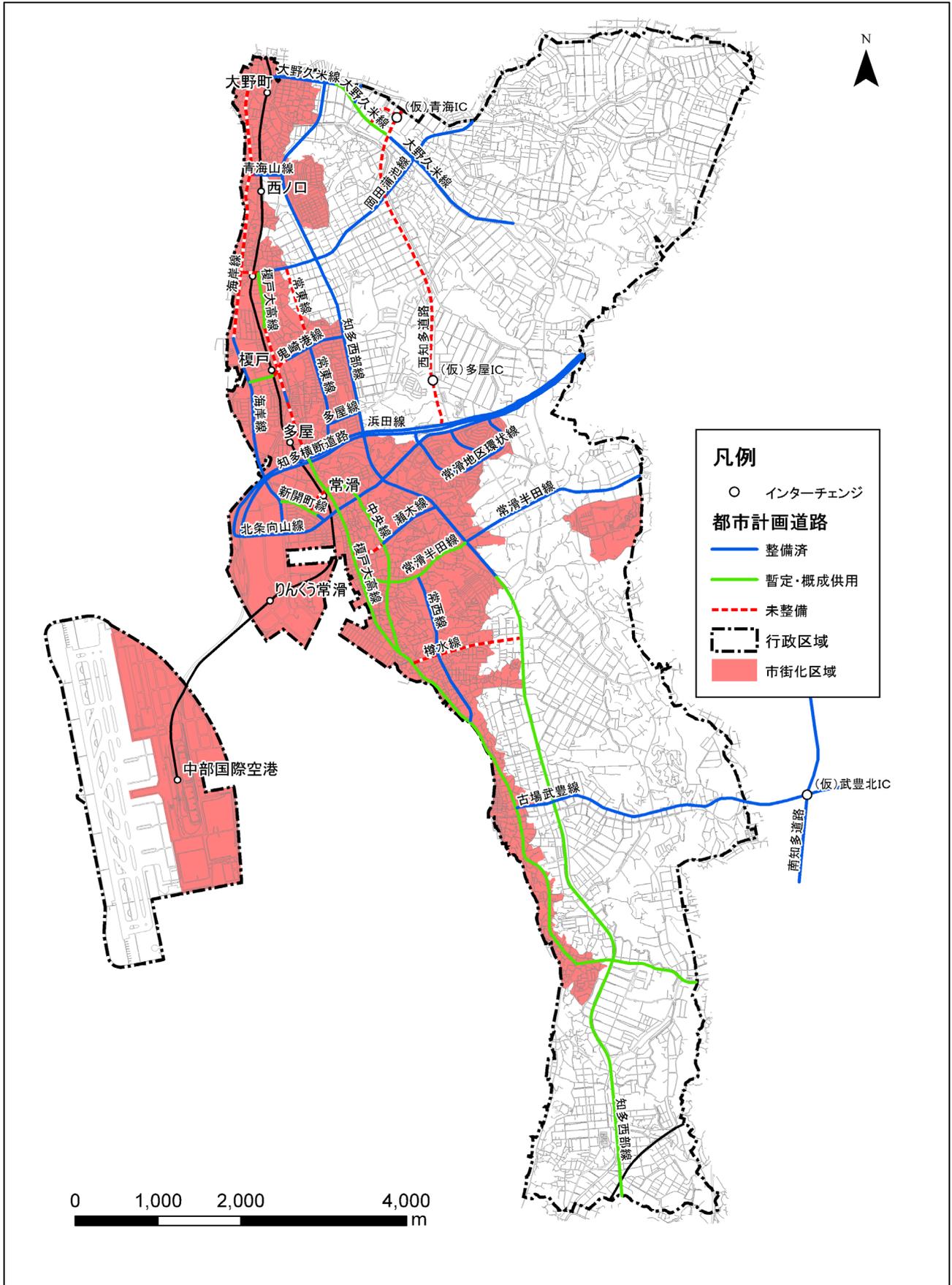
番号	路線名	延長 (m)	車線数	幅員 (m)	施行状況 (H30.4.1現在)
3・5・251	海岸線	5,700	2	12	2,436m改良済
3・5・252	青海山線	370	2	12	307m改良済
3・5・253	常東線	2,290	2	12	1,254m改良済
3・4・254	鬼崎港線	1,300	2	16	740m改良済 260m暫定・概成供用
3・4・255	新開町線	570	2	18	90m改良済 400m暫定・概成供用
3・5・256	瀬木線	1,170	2	12	790m改良済
3・4・257	多屋線	380	2	20	全線改良済
3・4・258	常滑地区中央線	540	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）

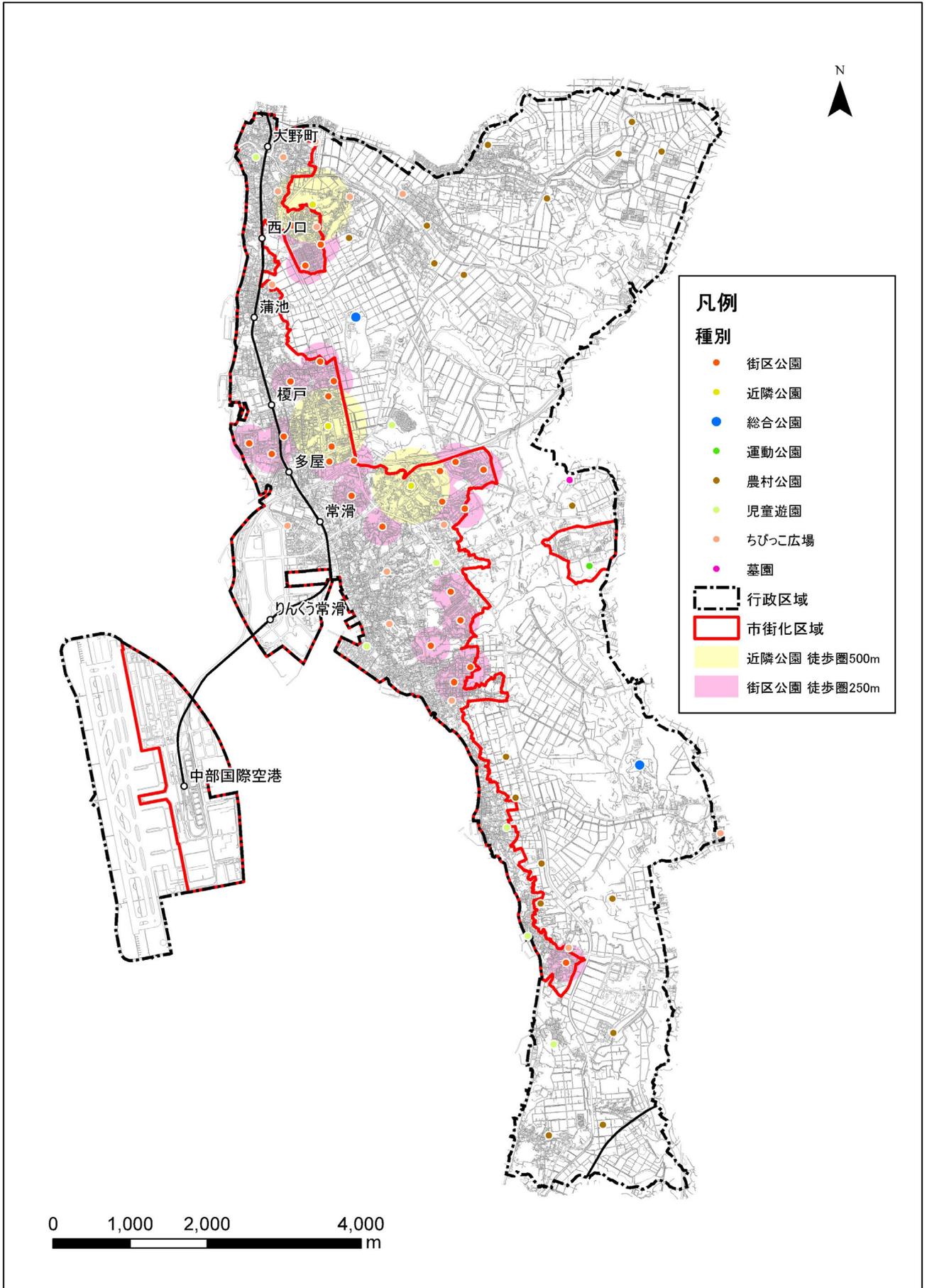
公園名	面積	供用面積	都市計画決定日
みたけ公園	0.71	0.71	昭和48年4月7日
本郷公園	0.25	0.25	平成5年12月1日
榎戸公園	0.21	0.21	平成5年12月1日
板橋公園	0.16	0.16	平成5年12月1日
新浜東公園	0.19	0.19	平成5年12月1日
新浜中央公園	0.39	0.39	平成5年12月1日
新浜西公園	0.15	0.15	平成5年12月1日
原松公園	0.14	0.14	平成5年12月1日
井戸田公園	0.2	0.2	平成5年12月1日
西御堂公園	0.1	0.1	平成5年12月1日
大鳥公園	0.2	0.2	平成16年11月25日
大和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

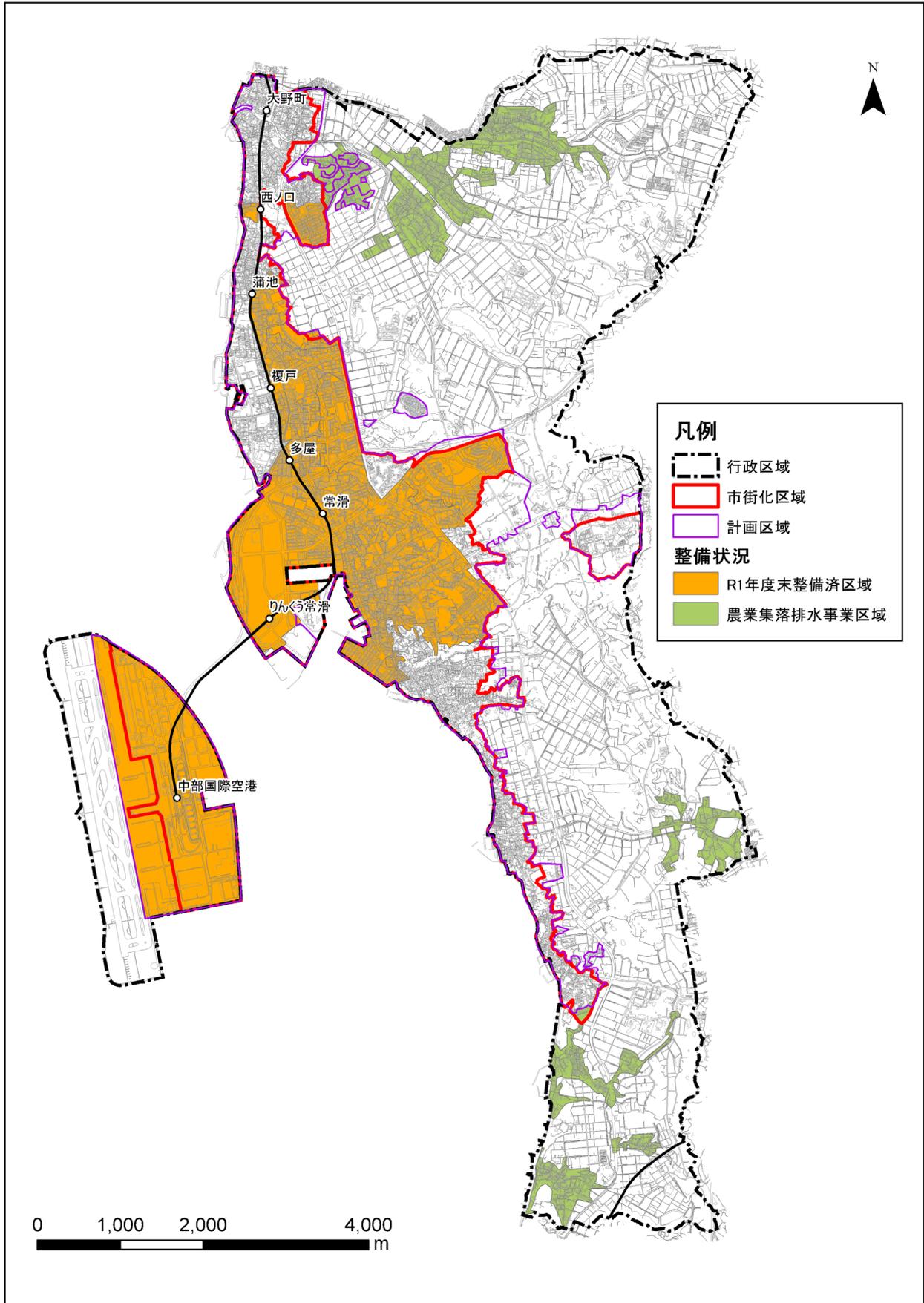
- 市街化区域及び周辺を計画区域としている公共下水道は、本市中央部では整備が完了していますが、南部、北部では未整備です。
 - 北部及び南部の市街化調整区域内の集落地等では、農業集落排水事業が整備されています。
-

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。

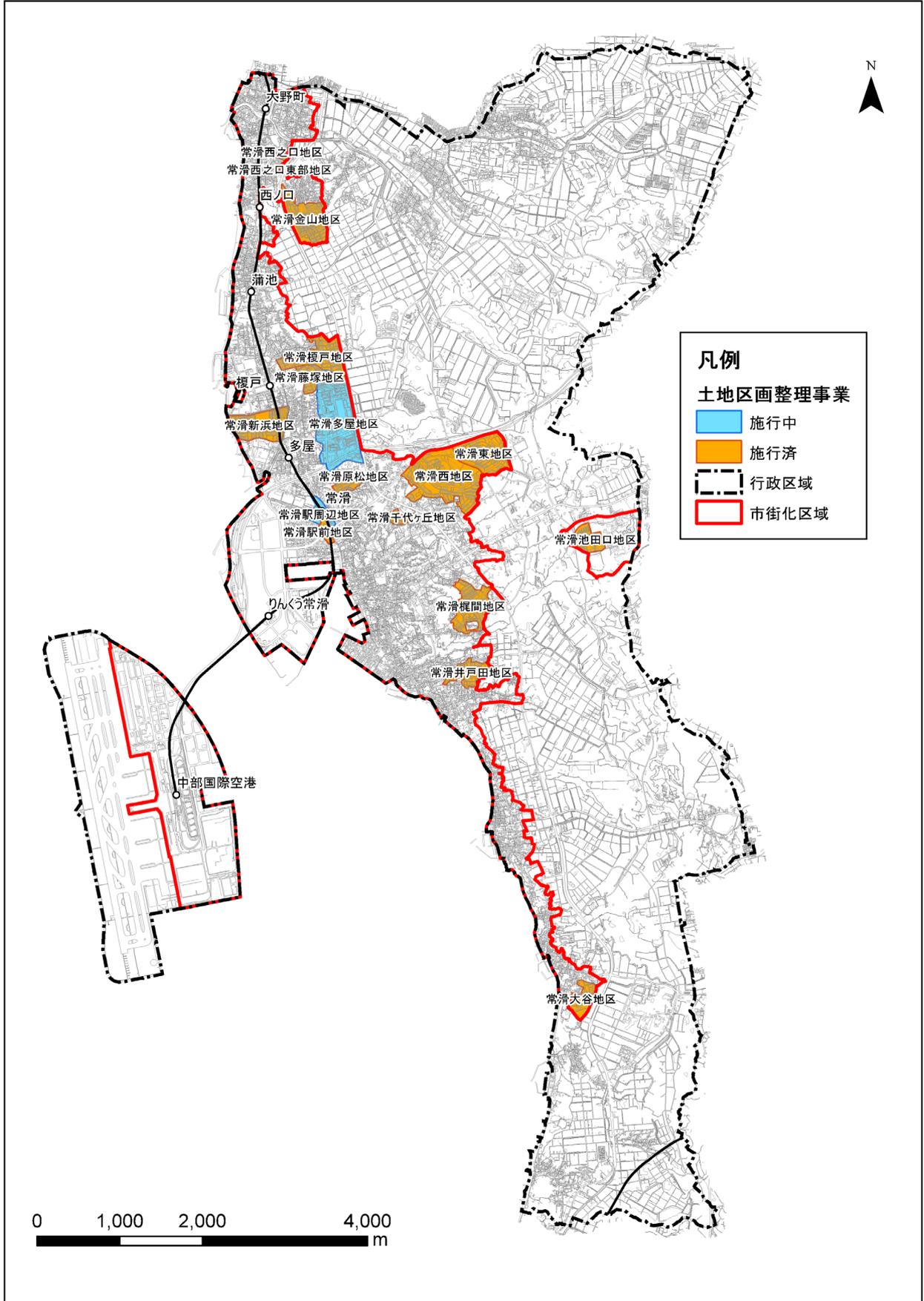
上記のように、土地区画整理事業等の都市基盤整備事業により、順次道路等の都市基盤が整った市街地が形成されている一方、都市基盤整備事業等が未整備な市街地や集落地では、幅員 4 m 未満の狭あい道路が多くかつ木造建築物等が密集した、災害時の危険性が高い地域が多く残っています。

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。

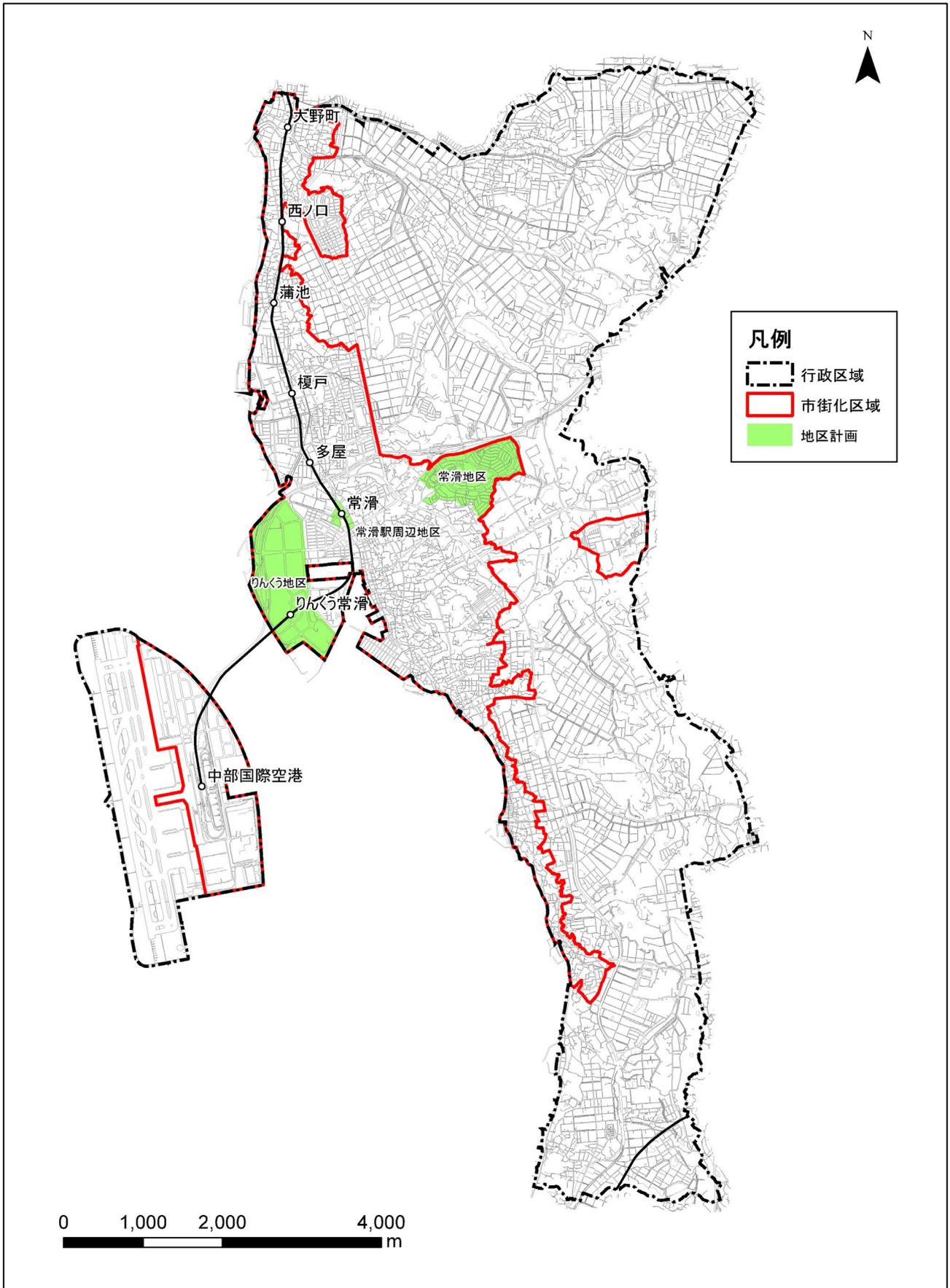
りんくう地区、常滑駅周辺地区については、本市の玄関口としてふさわしい地区を維持するための地区計画が定められており、常滑地区は、中部国際空港に合わせて整備された住宅団地について、常滑市の地場産業であるやきもの関連施設と住機能が調和した「住・陶の複合した街並み」の形成を図りながら、周辺の緑地や農地との調和を図り、緑豊かなゆとりある住宅市街地への誘導を図ることを目的とした内容が定められています。

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	<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 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。

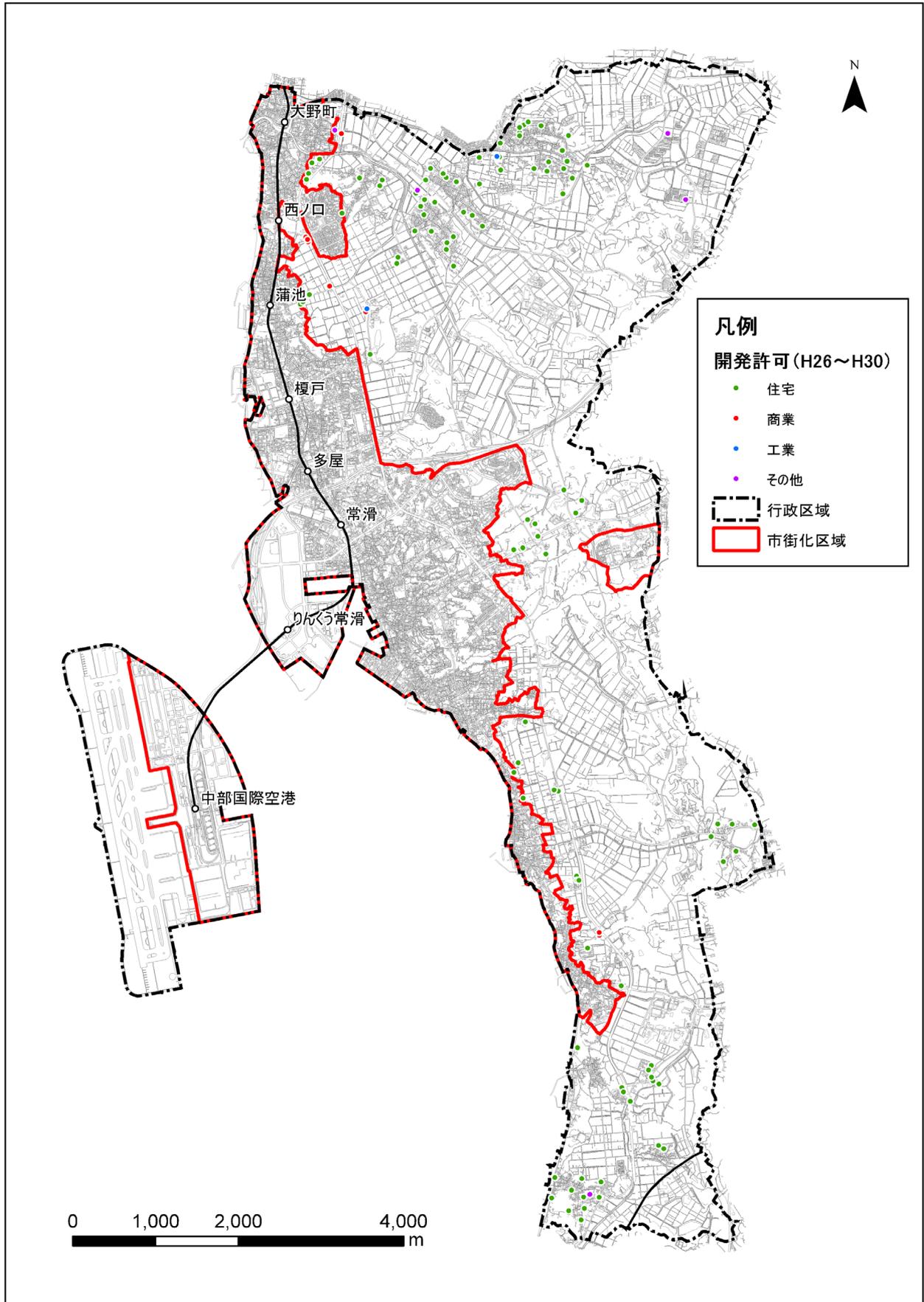
開発許可の大半である 36 件は住宅であり、商業が 5 件、工業が 1 件となっています。分布をみると、住宅の開発許可は北部の集落地周辺にまとまってみられるほか、中部から南部の一角に分散してみられます。商業の開発許可は、中部から南部に分散してみられ、1 件当たりの平均規模は 1,000 m²程度となっています。

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：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。

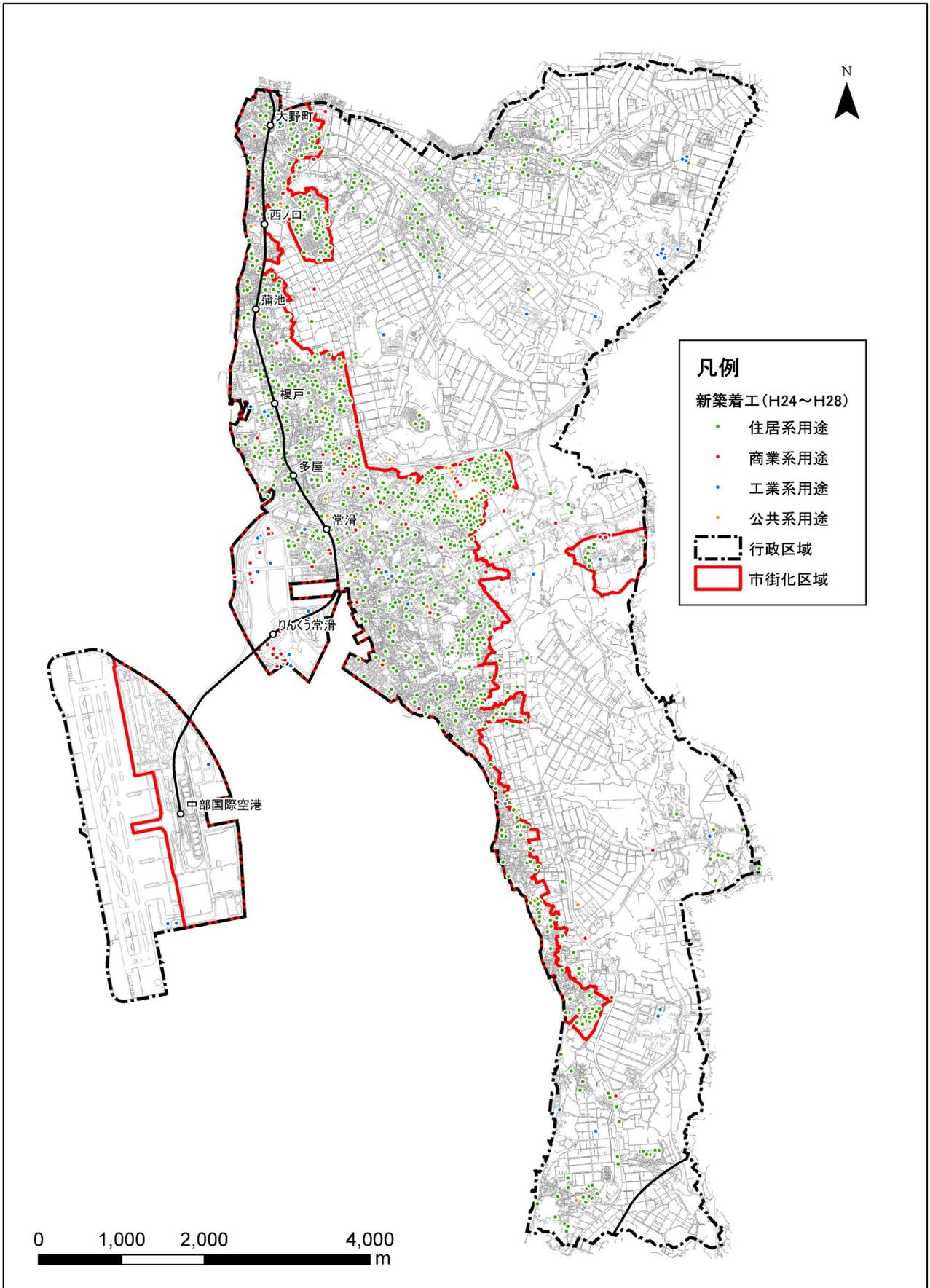
用途別に分布をみると、住宅系用途はりんくう町近郊を除き、市街化区域内に広く分散しています。商業系用途はりんくう町をはじめとする市域中央部に多くみられます。

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)

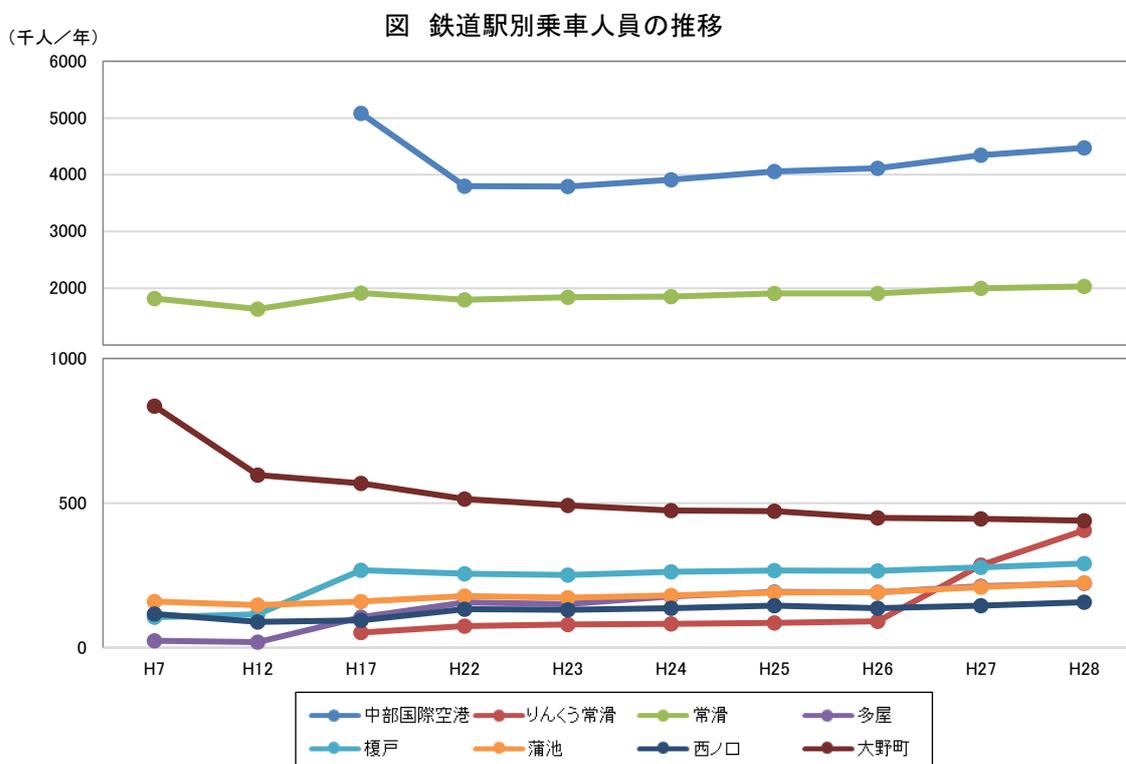
名古屋鉄道常滑線・空港線が名古屋駅から中部国際空港駅を結んでおり、中部国際空港駅の乗車人員は空港開港時に500万人を超えた後、平成22年には400万人を割りましたが、その後は増加しています。また、りんくう常滑駅も、周辺の大型ショッピングセンター開店等により平成27年以降増加しています。

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。

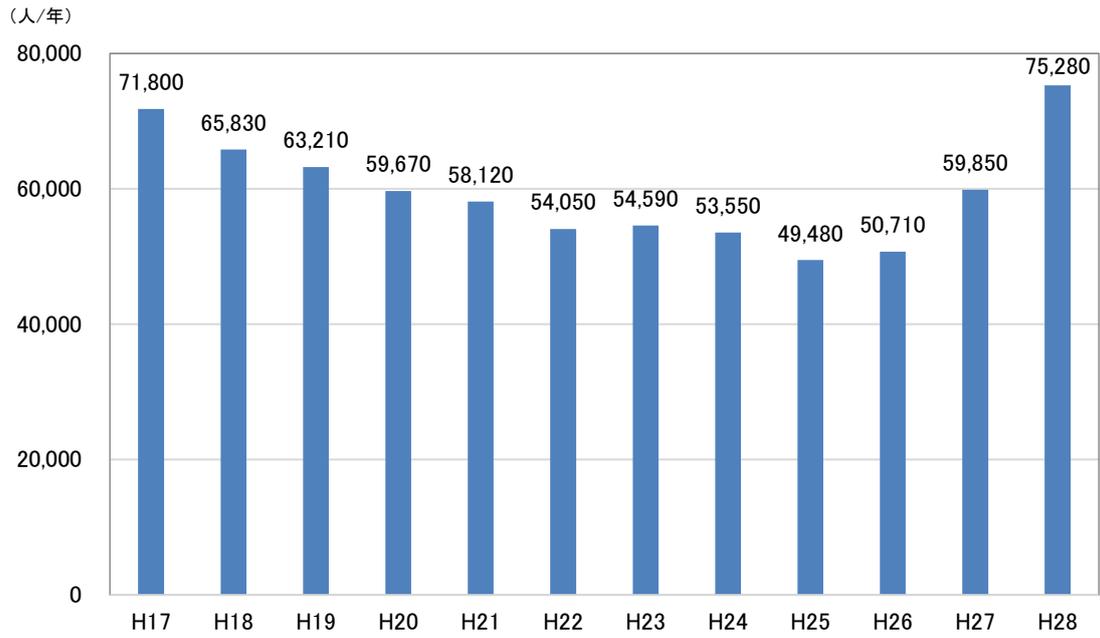


※H17. 1. 29 から常滑～中部国際空港間開通

※H7～17 は5年間隔、H21以降は毎年

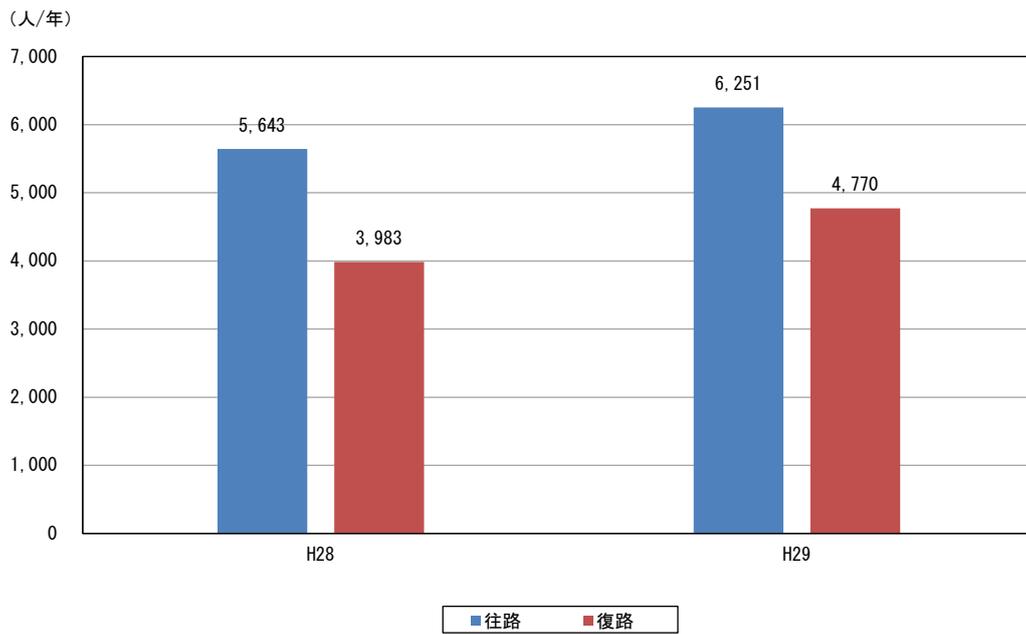
(出典:とこなめの統計・H25 愛知県都市計画基礎調査)

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



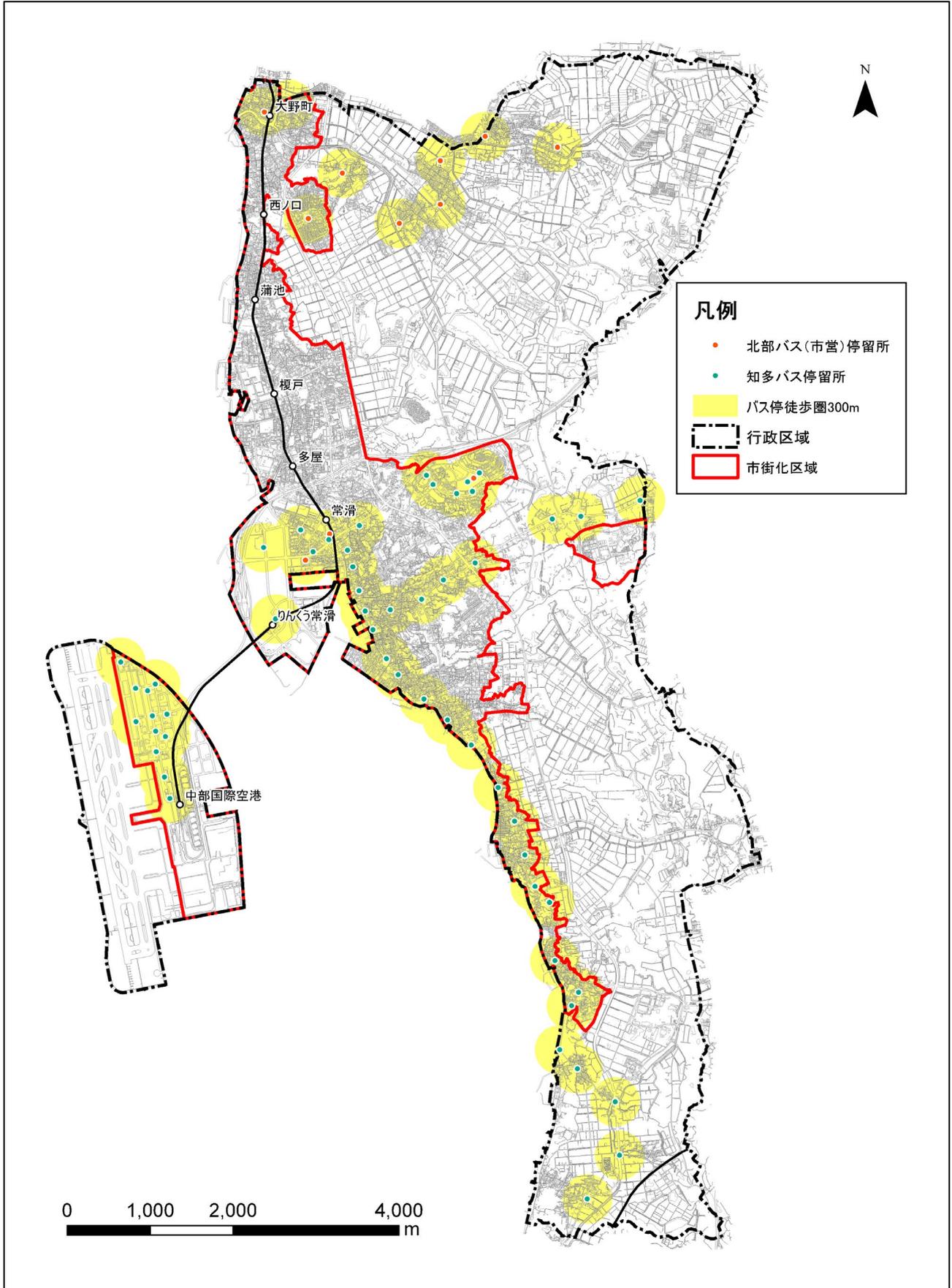
(出典:とこなめの統計)

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)

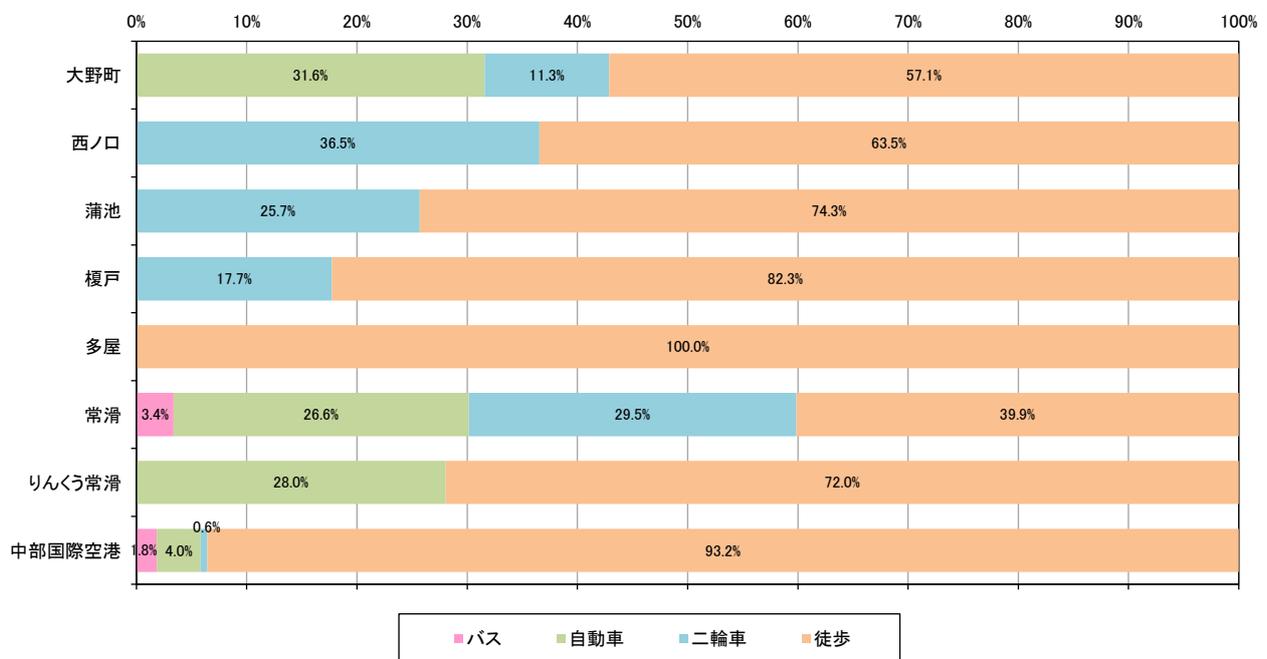
② 駅端末交通手段の状況

- 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。

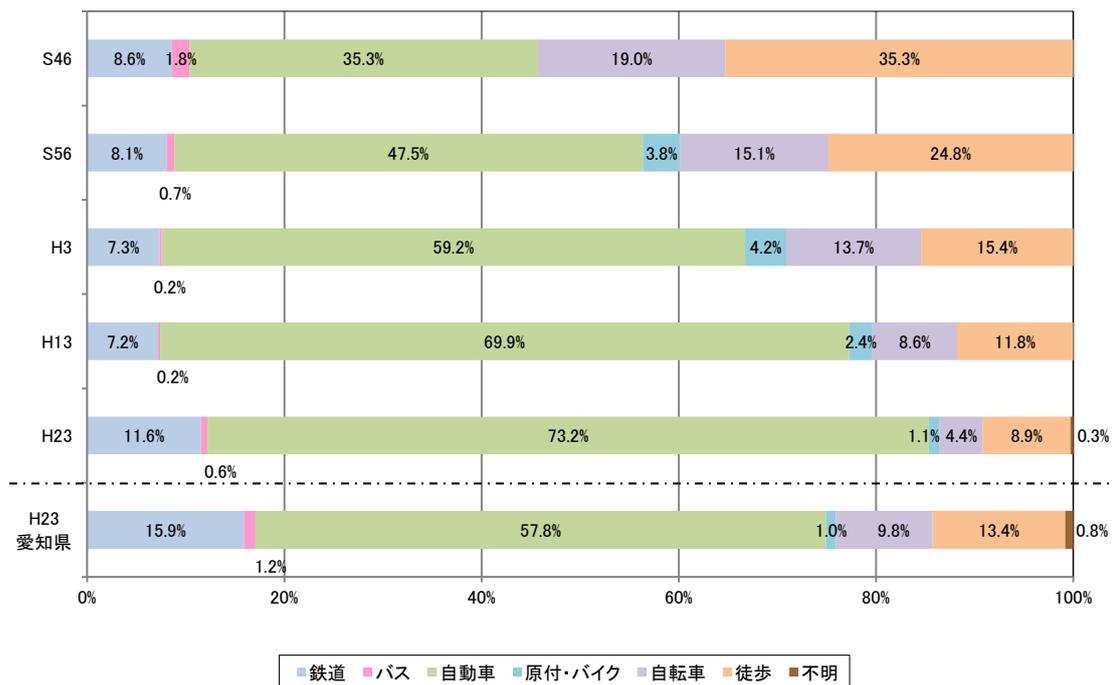
平成 25 年のパーソントリップ調査による移動の手段別移動の内訳をみると、昭和 46 年から平成 23 年の間では、自動車利用が昭和 46 年の 35.3%から 73.2%に倍以上に増加しており、徒歩、自転車、原付・バイクが減少しています。

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)

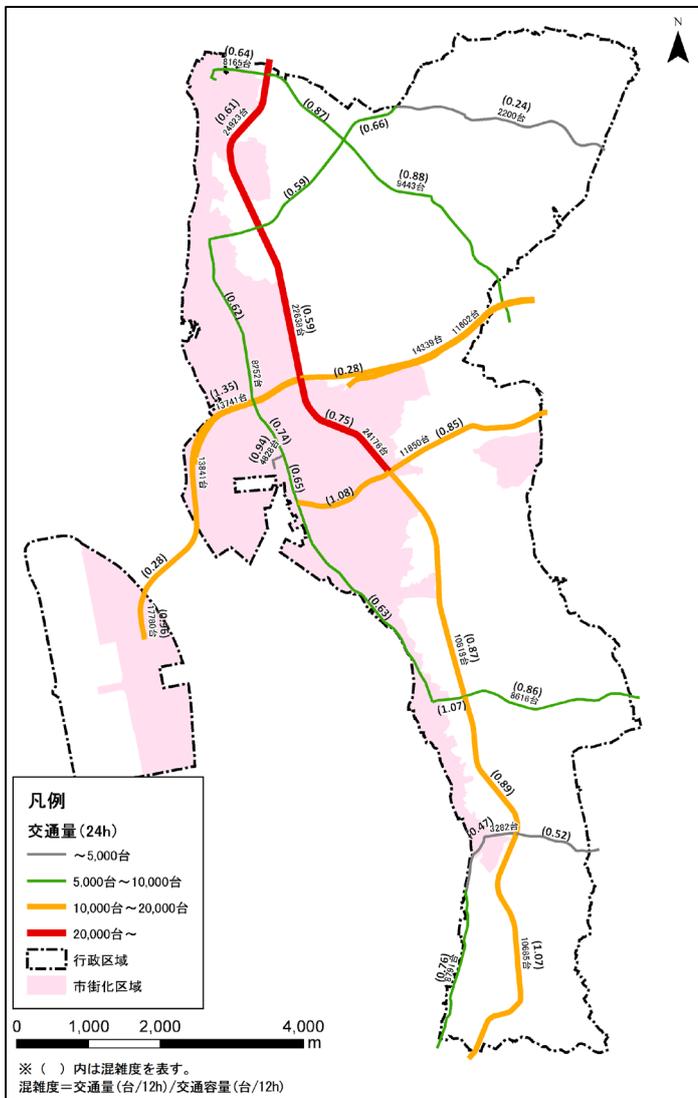
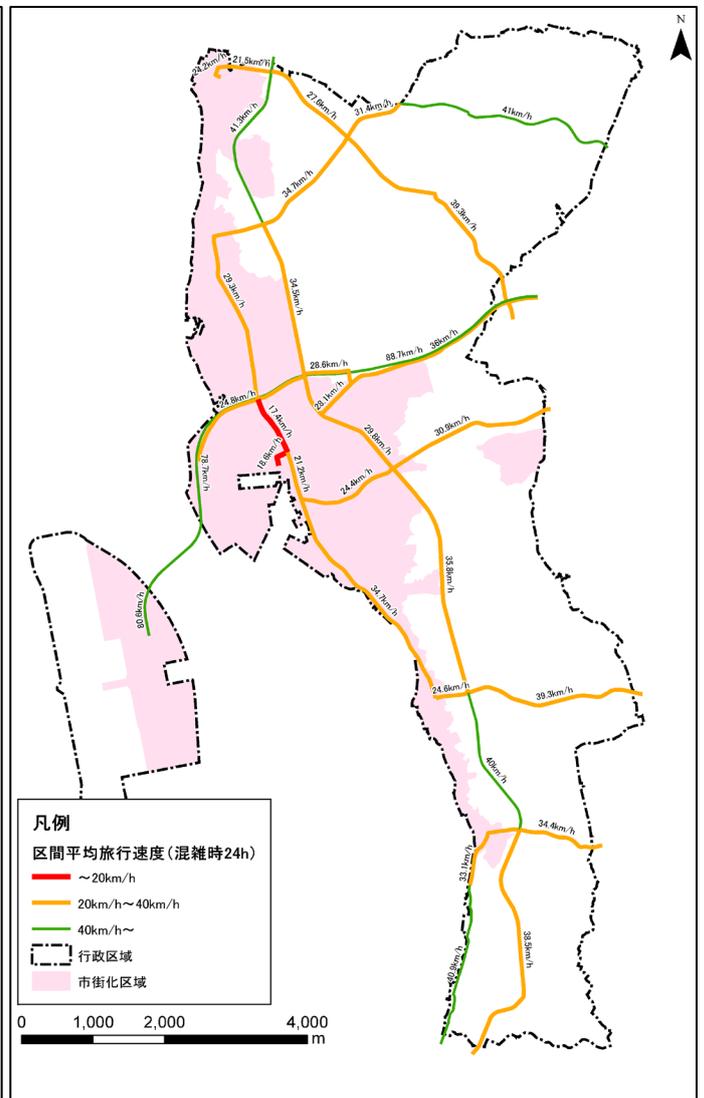


図 道路混雑状況



(出典:平成27年道路交通センサス)

⑤通勤・通学の状況

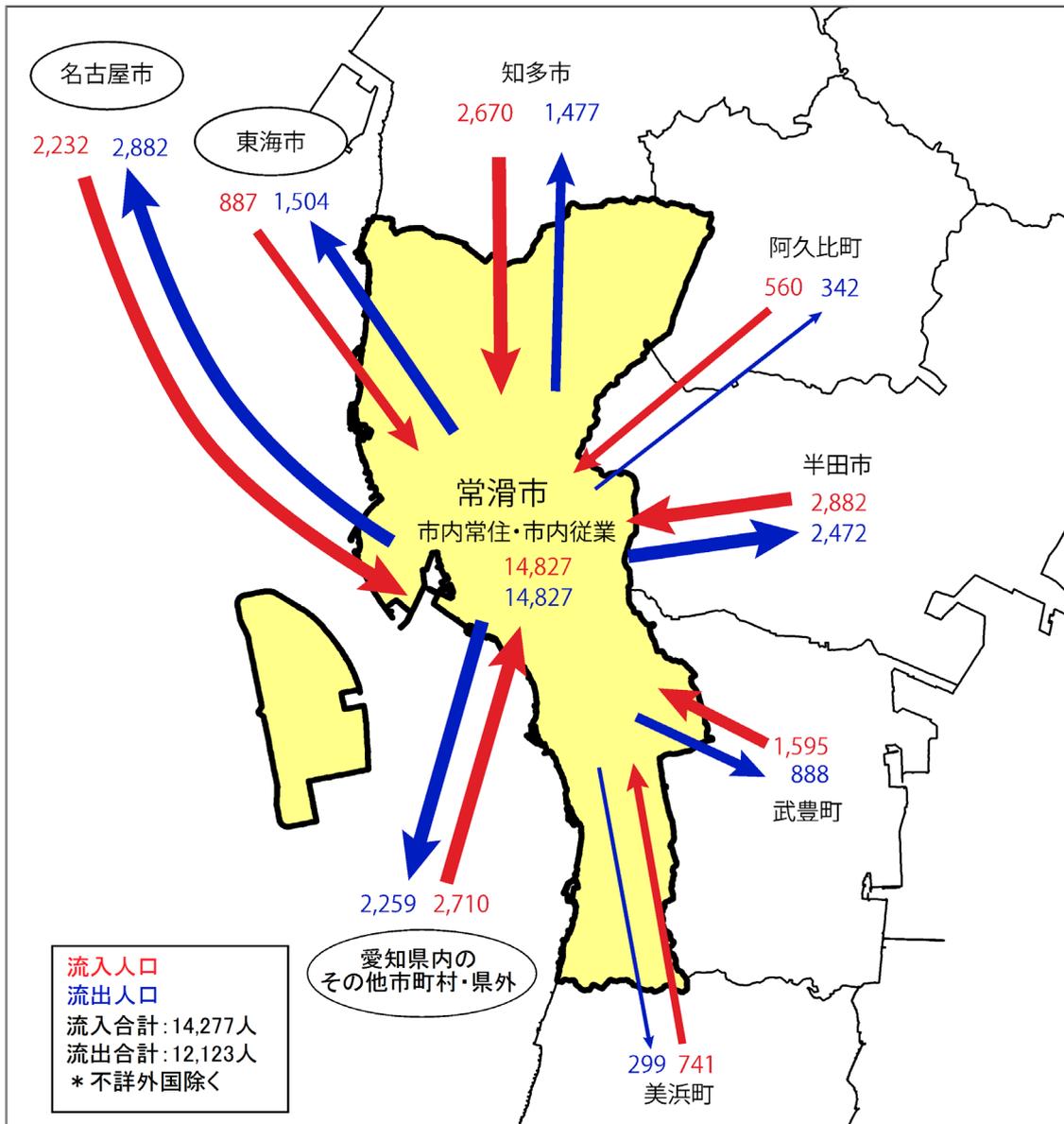
- 通勤流動は流入超過、通学流動は流出超過の状況にあります。
- 流出超過先は名古屋市、東海市、流入超過元は知多市、半田市、武豊町、美浜町、阿久比町です。

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

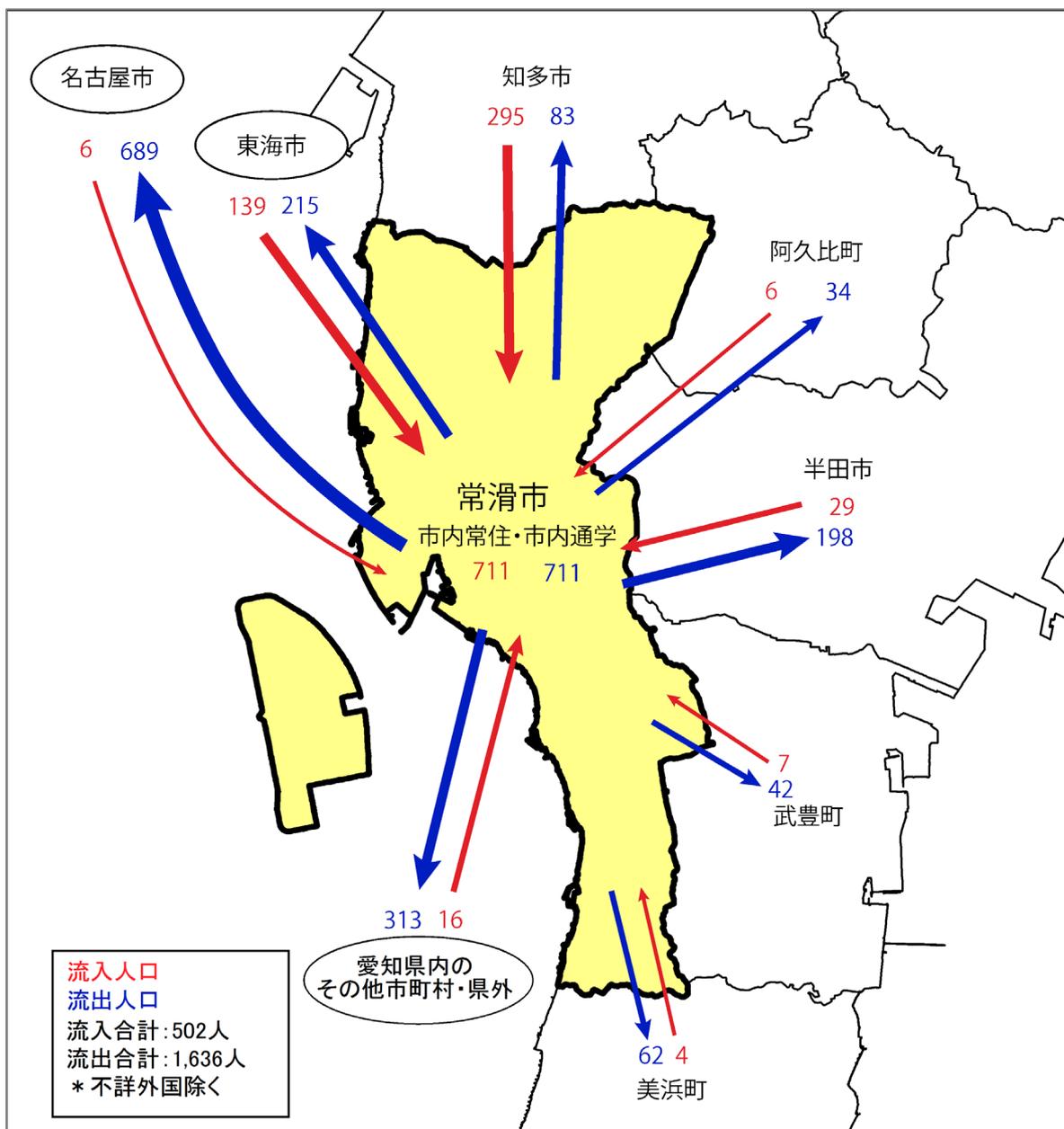


(出典:平成 27 年国勢調査)

(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

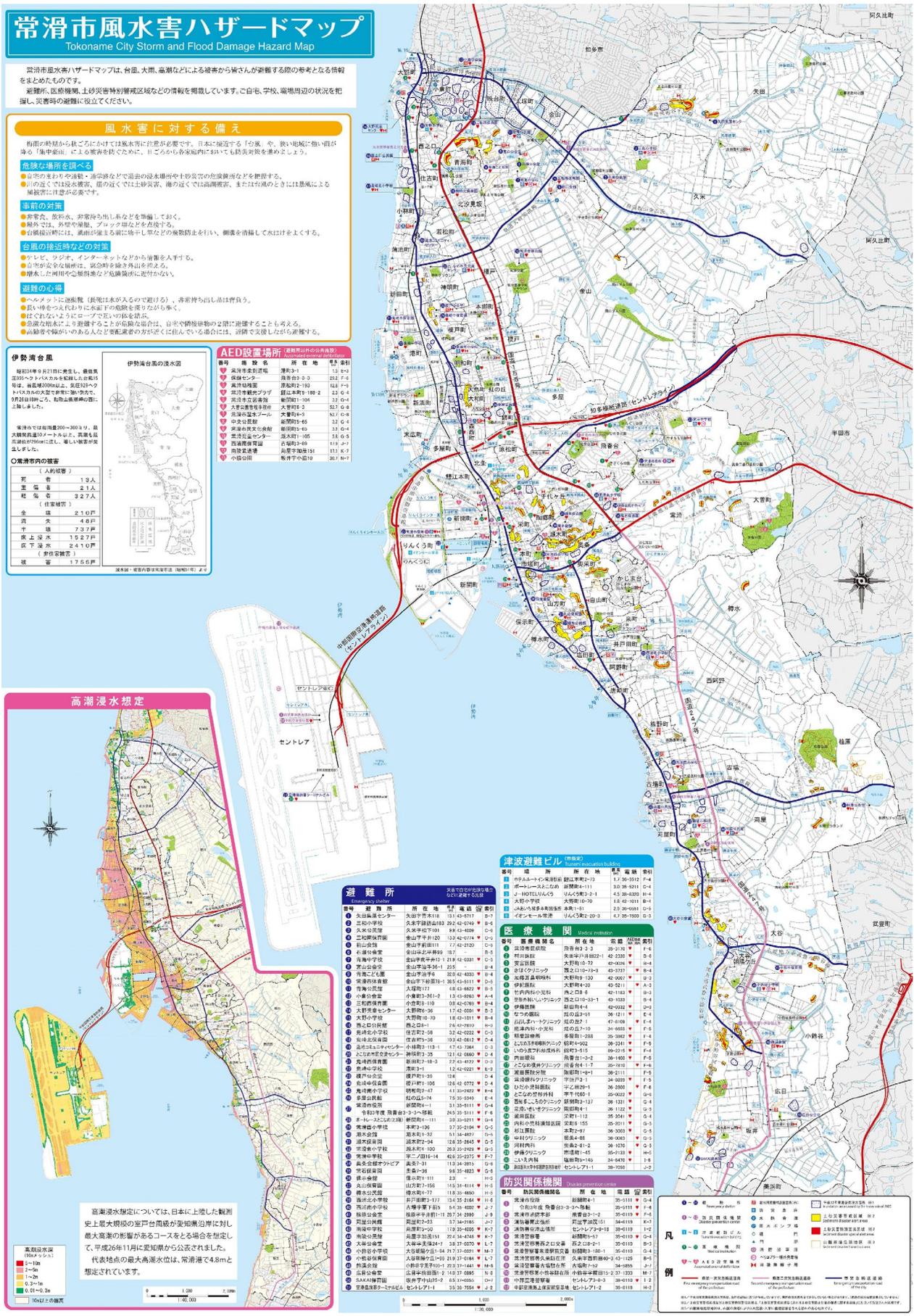
- 過去には、河川沿岸の広い範囲で浸水被害を受けています。
 - 高潮被害、土砂災害被害を受ける可能性が高い区域が、非常に多く存在しています。
-

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。

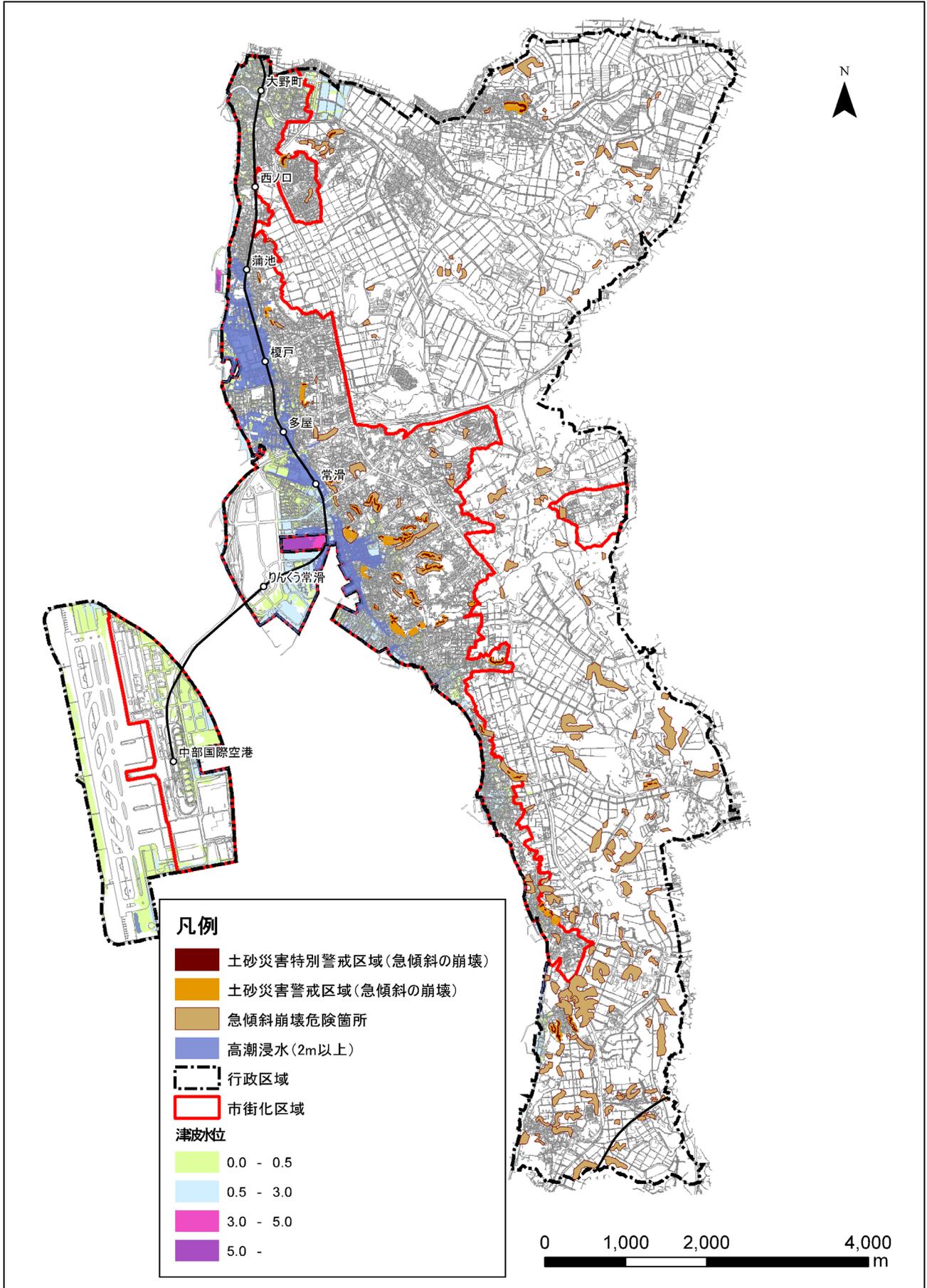
また、海岸部では大地震時に津波被害を受ける可能性が高い地区が非常に多い状況です。

図 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 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。
-

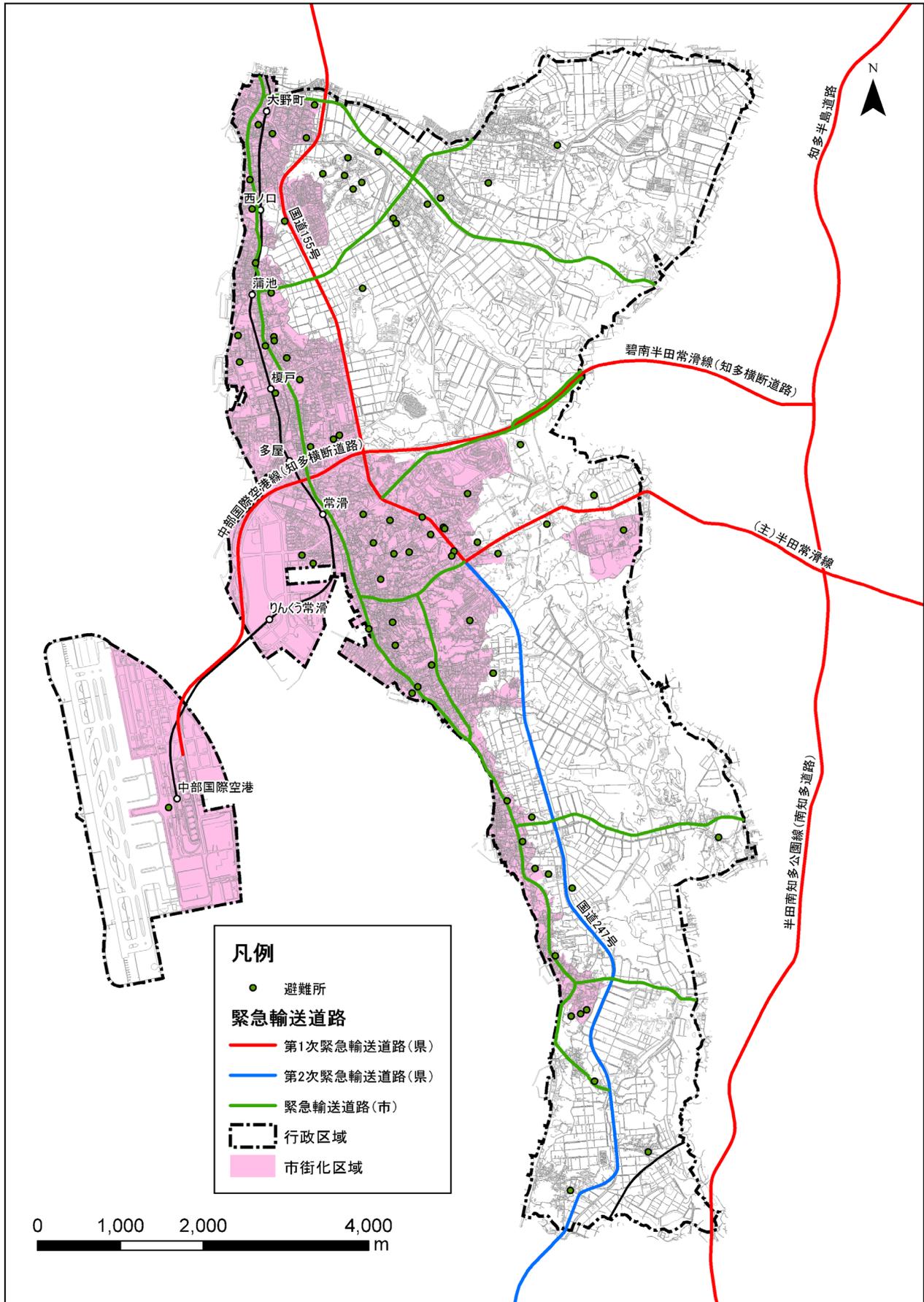
高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路や、防災拠点を相互に連絡する道路等、大規模災害の発生直後から避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき幹線道路は、「緊急輸送道路」として愛知県及び各市町村の地域防災計画に定められています。本市においては、次ページに示す道路が指定されています。

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。

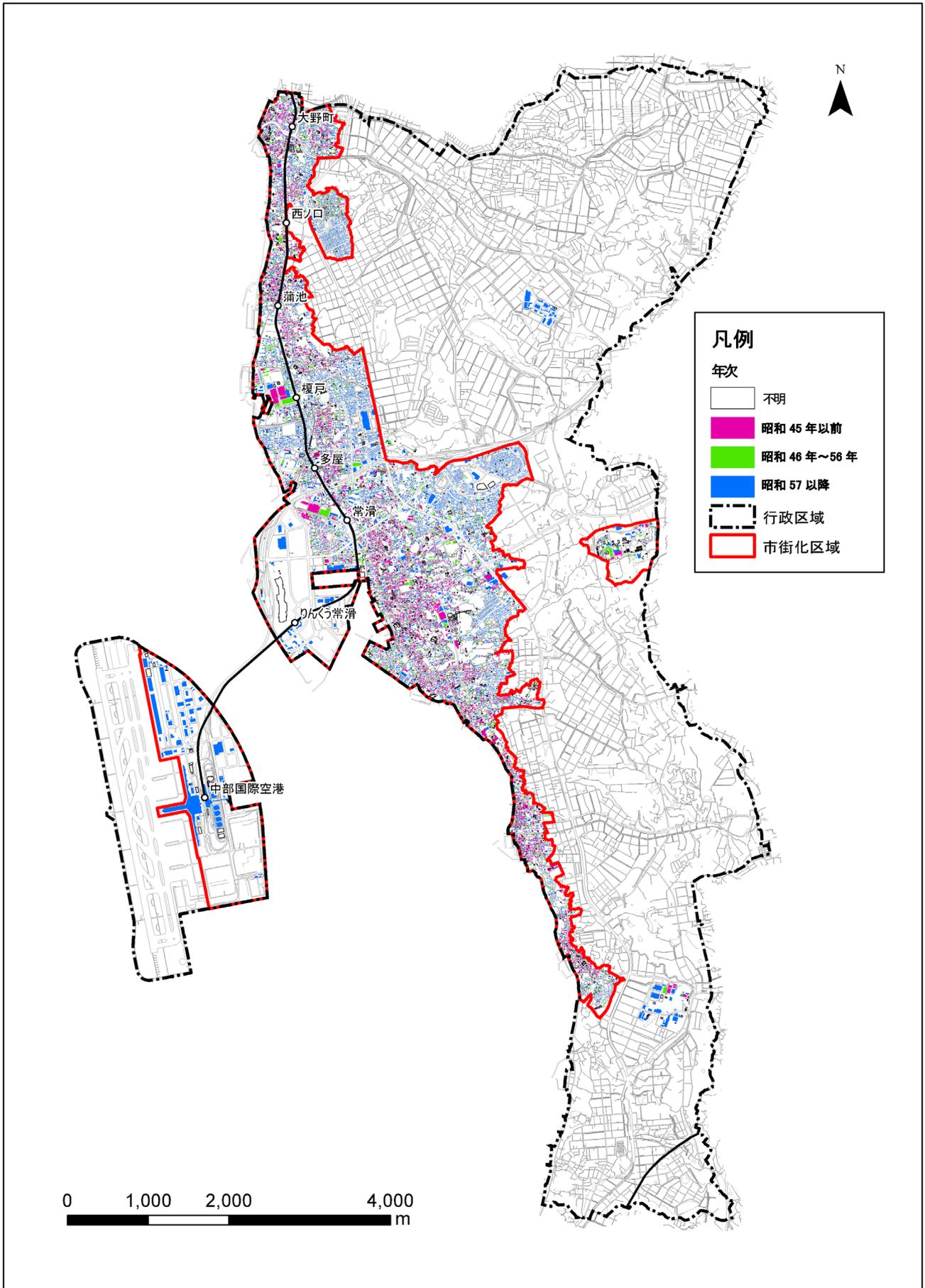
これらの家屋については、耐震性が十分でないものが多くあると考えられるため、耐震診断、耐震改修を進める必要があります。

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



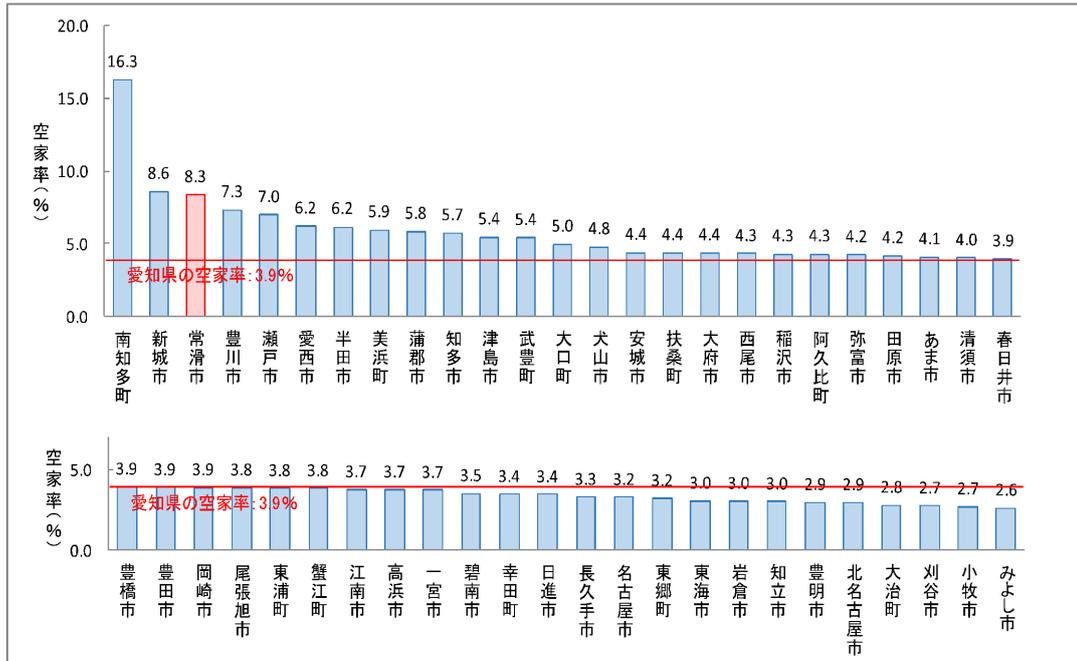
(出典: H29 愛知県都市計画基礎調査)

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。

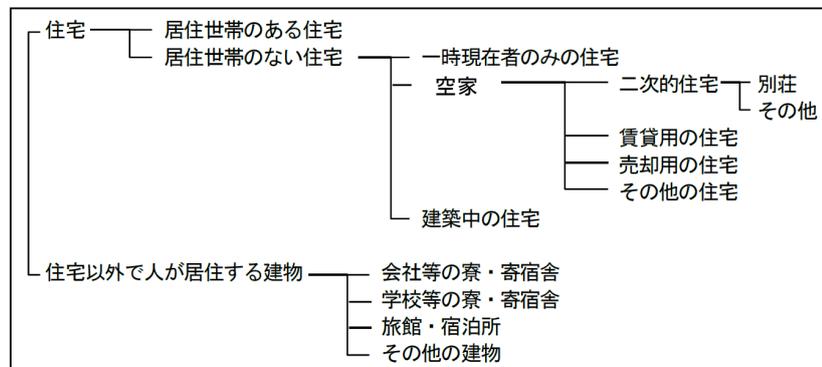
図 市町村別空家率(H25)



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)

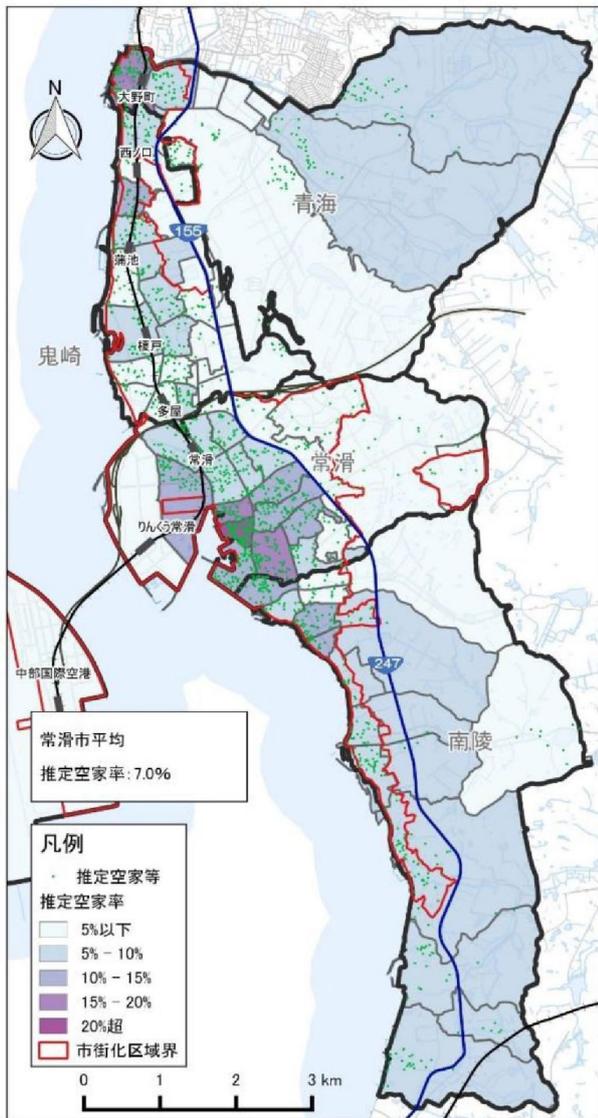
注) 「その他の住宅」とは、「空家」の中で、別荘等の二次的利用、あるいは賃貸や売却のために一時的に空家になっているものを除く、居住世帯が長期に渡って不在な住宅等を指し、利用目的が明確にないことから適切に管理されないものが多くみられます。



●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。

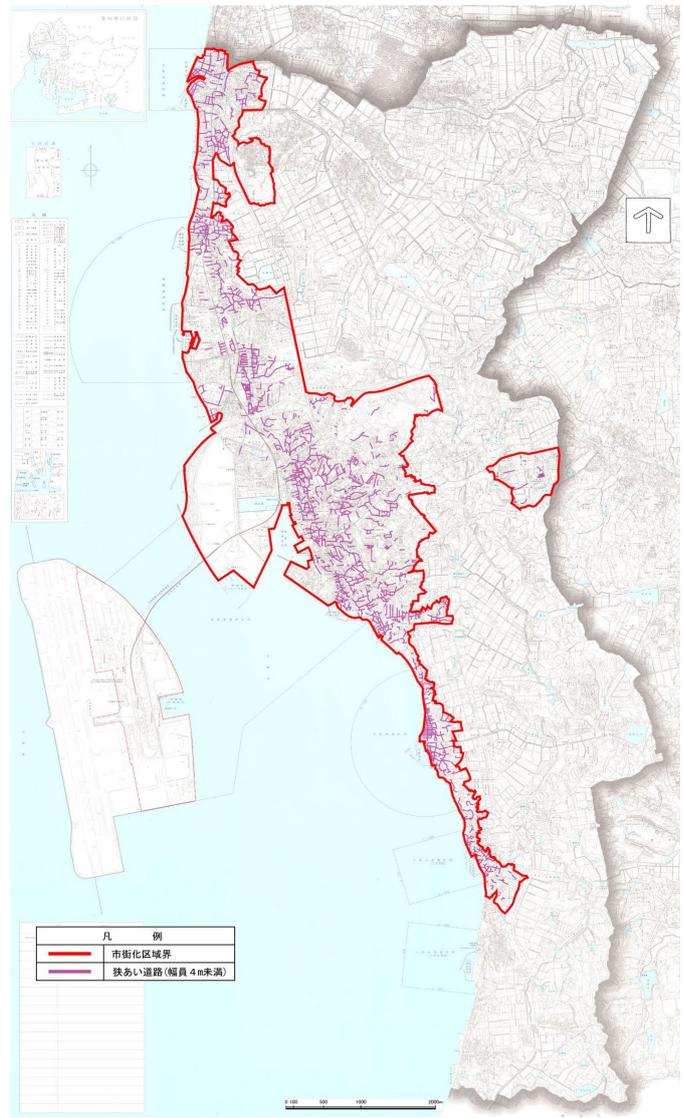
町丁目単位の推定空家率をみると、市北部では大野町、小林町で 10% を超えています。また、市中央部では常滑西小学校区の旧市街地で、10%を超えており、特に、本町及び山方町では 15%を超え、市場町では 20% を超えています。また、これら空家率の高い地区では、幅員 4.0m未滿の狭あい道路が多い状況がみられます。

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

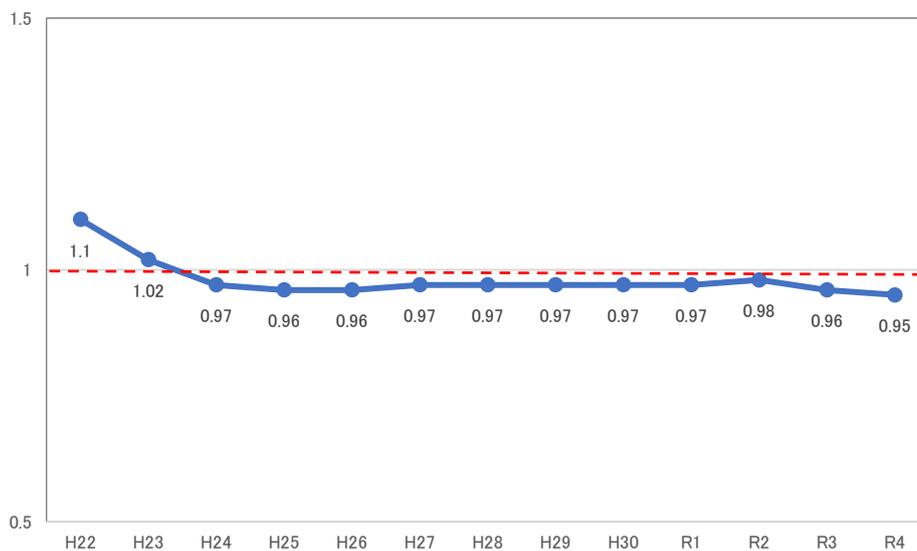
① 財政力指数

- 財政力指数は平成 24 年に 1 を割り込みましたが、その後は概ね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

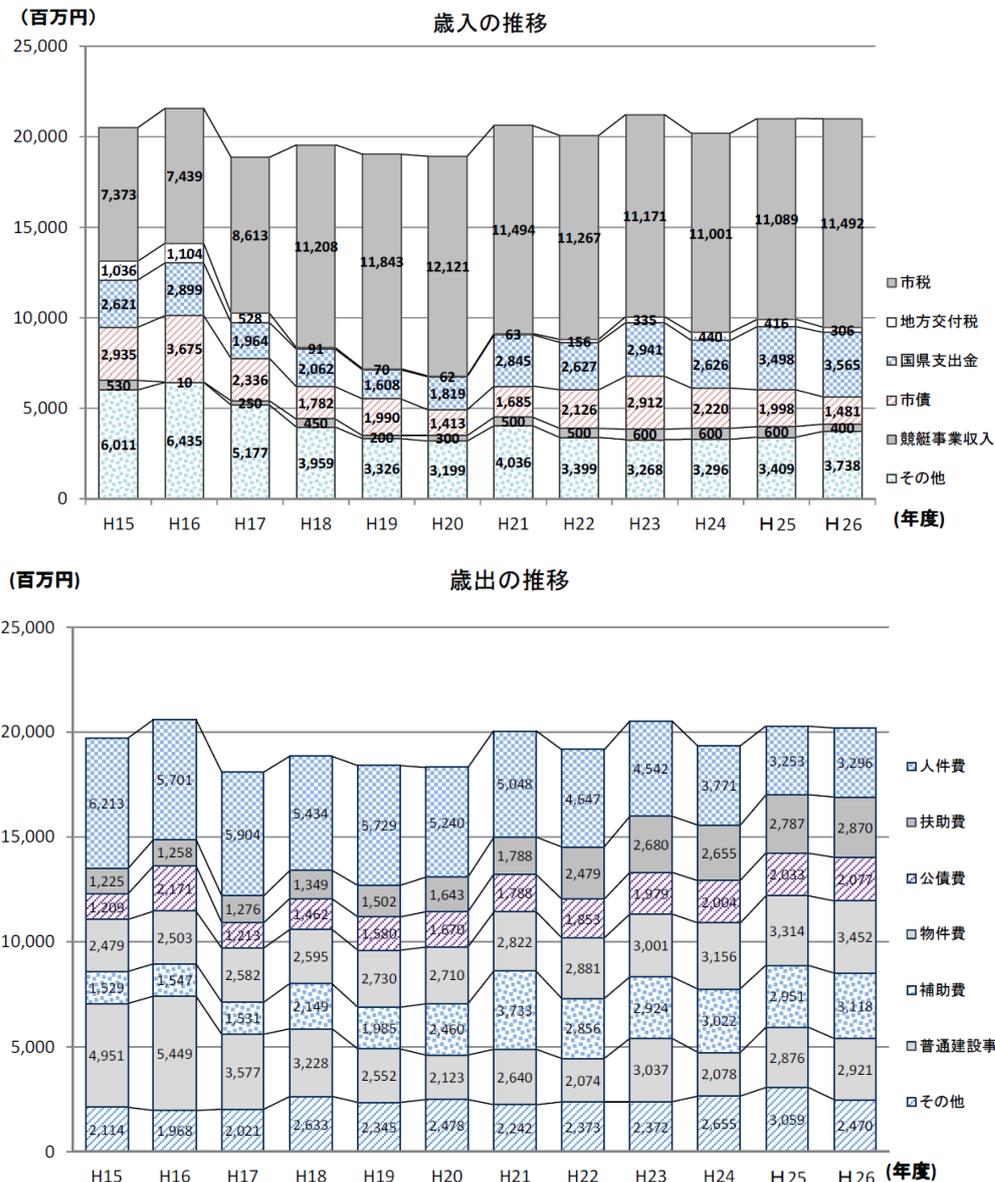
- 本市の財政規模は、年間、概ね 200 億円規模で推移しています。
- 歳入の内訳では、市税は平成 21 年度以降横ばいで、近年、国県支出金が増加し、市債が減少しています。歳出の内訳では、扶助費が増加し、人件費が低下しています。
- 扶助費は過去 10 年間で約 2.3 倍に増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加することがみ込まれます。

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)

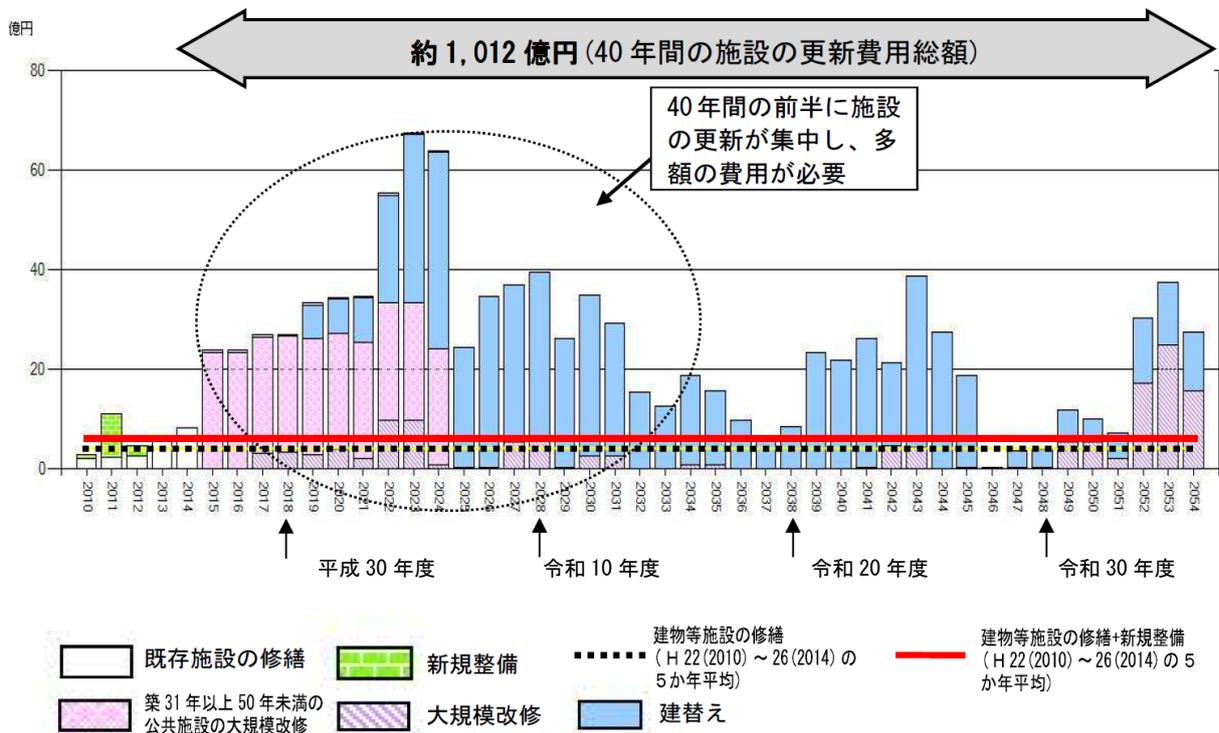
③公共施設維持更新費

●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

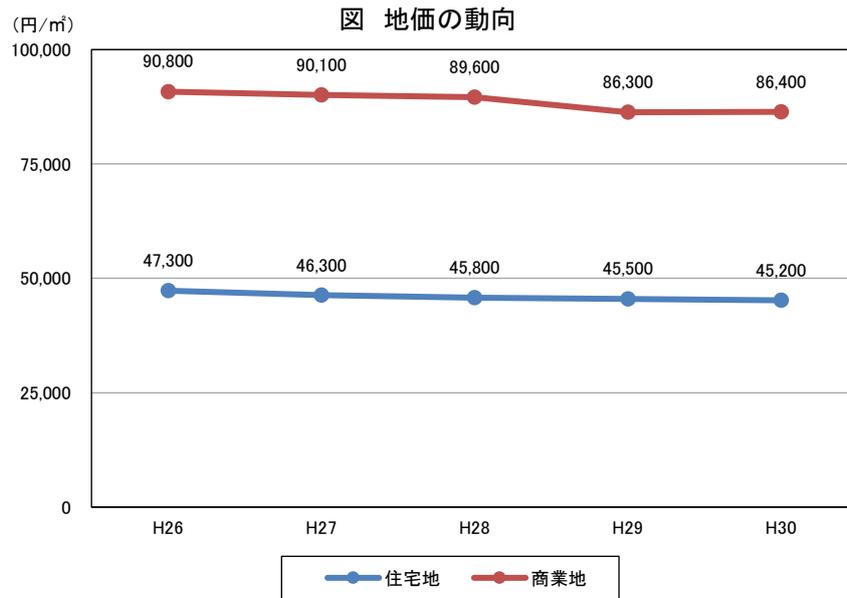


(出典:常滑市公共施設等総合管理計画)

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。



(出典: H30 年地価公示)

図 愛知県内都市の住宅地地価の比較

