

立地適正化計画の概要と 常滑市の都市の現況と課題

構成・目次

1. 立地適正化計画制度創設の背景 ······ P2
2. 立地適正化計画とは ······ ······ P6
3. 常滑市の都市の現況と課題 ······ ······ P10

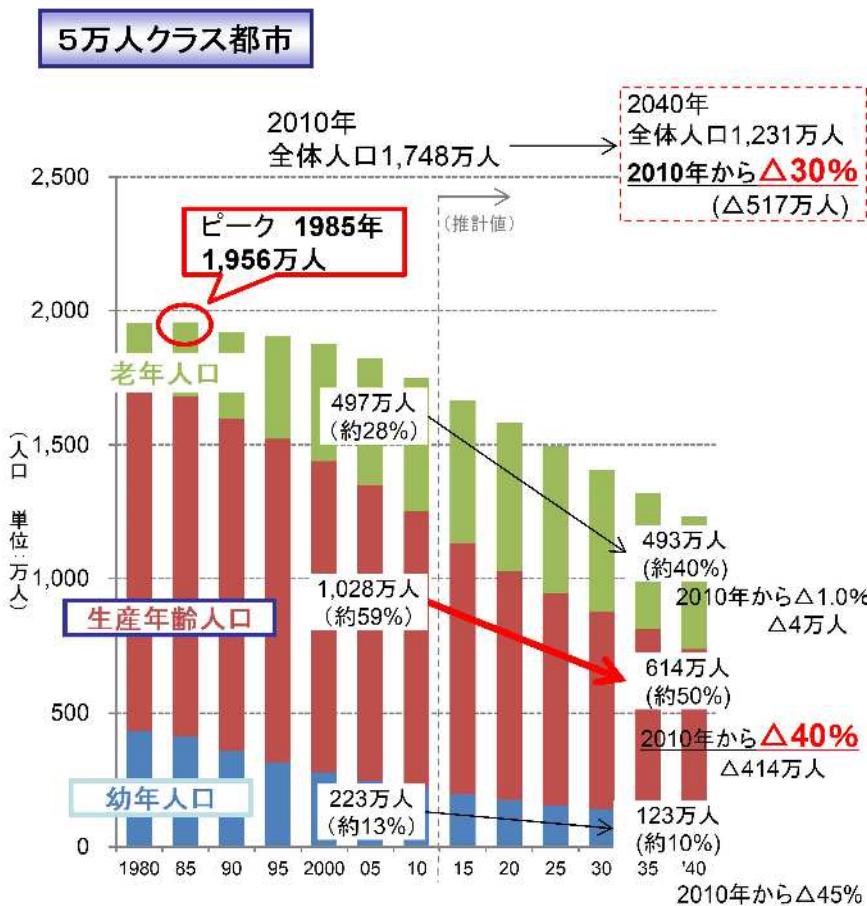
1. 立地適正化計画制度

創設の背景

都市を取り巻く状況

1. 人口減少と高齢者の増加

- 地方都市では、2040年に高齢化率が4割へ



2. 市街地の拡散・低密度化

自動車利用者の増加



郊外への住宅地や商業施設の立地増加



公共交通の収益悪化・水準の低下



生活の自動車依存の深刻化



さらに市街地が拡散・人口密度の低下

3. 頻発・激甚化する自然災害

- 特に線状降水帯や台風による豪雨災害が頻発・激甚化

都市を取り巻く状況

1. 人口減少と高齢者の増加
2. 市街地の拡散・低密度化
3. 頻発・激甚化する自然災害



多くの地方都市が抱える課題

1. 都市の生活を支える機能の低下
 - ・医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
 - ・公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下
2. 地域経済の衰退
 - ・中心市街地の衰退
 - ・空き家や空き地の増加
3. 厳しい財政状況
 - ・社会保障の増加
 - ・インフラの老朽化への対応
4. 都市部での甚大な災害発生
 - ・被害額の増加、都市機能の喪失

多くの地方都市が抱える課題

- 1. 都市の生活を支える機能の低下
- 2. 地域経済の衰退
- 3. 厳しい財政状況
- 4. 都市部での甚大な災害発生



政策手段：コンパクトシティ＋ネットワーク

生活サービス機能と
居住を集約・誘導し人口を集める

まちづくりと連携した
公共交通ネットワークの再構築

期待される効果

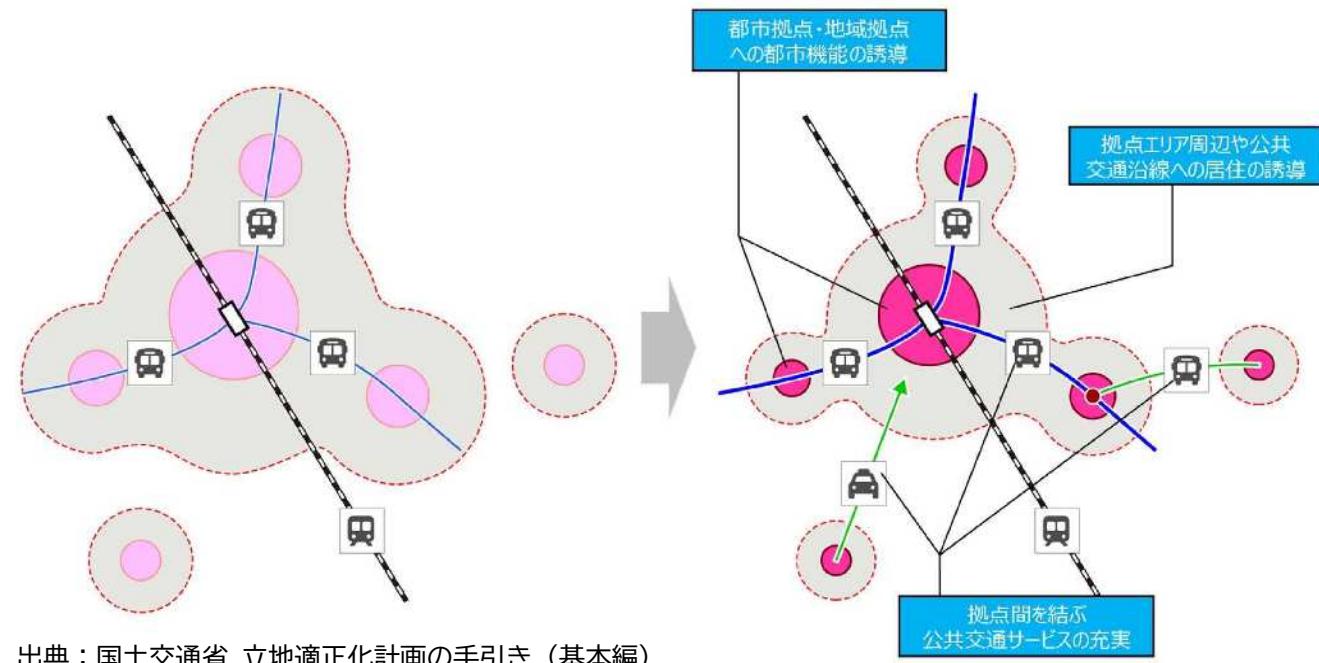
- 1. 生活利便性の維持・向上
 - ・商業や医療などの生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
- 2. 地域経済の活性化
- 3. 行政コストの削減
 - ・インフラの維持管理の効率化
 - ・地価の維持
- 4. 地球環境への負荷の低減
 - ・二酸化炭素排出量の削減
- 5. 居住地の安全性の強化
 - ・災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実現

具体的な施策を推進するため、
2014（平成26）年に
立地適正化計画制度が創設
(2020(令和2)年に防災指針が位置づけ)

2. 立地適正化計画とは

立地適正化計画とは

- 都市全域を見渡し、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導や公共交通との連携に関する包括的なマスタープラン
- コンパクトシティ+ネットワークを実現するため、災害リスクや公共交通ネットワークを考慮しながら、居住や商業・医療などの生活サービス施設を誘導する区域を設定



- 常滑市立地適正化計画
対象区域：常滑市全域（知多都市計画区域）
計画期間：2027（令和9）年度から2040（令和22）年度（13年間）
(次期常滑市総合計画や常滑市都市計画マスタープランの改定を考慮し、必要に応じて改定)

コンパクトシティをめぐる誤解

一極集中

郊外を切り捨て、市町村内の最も主要な拠点（大きなターミナル駅周辺等）1カ所に、全てを集約させる

全ての人口の集約

全ての居住者（住宅）を一定のエリアに集約させることを目指す

強制的な集約

居住者や住宅を強制的に短期間で移転させる

地価水準の格差を生む

居住等を集約する区域の内外で地価水準が大きく分かれ、格差が生じる

多極型の都市構造

中心的な拠点だけではなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す

全ての人口の集約を図るものではない

例えば農業従事者が農村部に居住することは当然（集約で一定エリアの人口密度を維持）

誘導による集約

インセンティブを講じながら、時間をかけながら居住の集約化を推進

急激な地価変動は生じない

- ・誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれない
- ・まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果を期待

立地適正化計画の検討の流れ

1. 都市の課題の整理 (今回)



2. 立地の適正化に関する基本的な方針の検討



3. 防災指針の検討



4. 誘導区域の検討



5. 誘導施策の検討



6. 目標値等の検討



3. 常滑市の都市の現況と課題

検討の流れ

1. 都市の課題の整理 の説明

将来都市構造

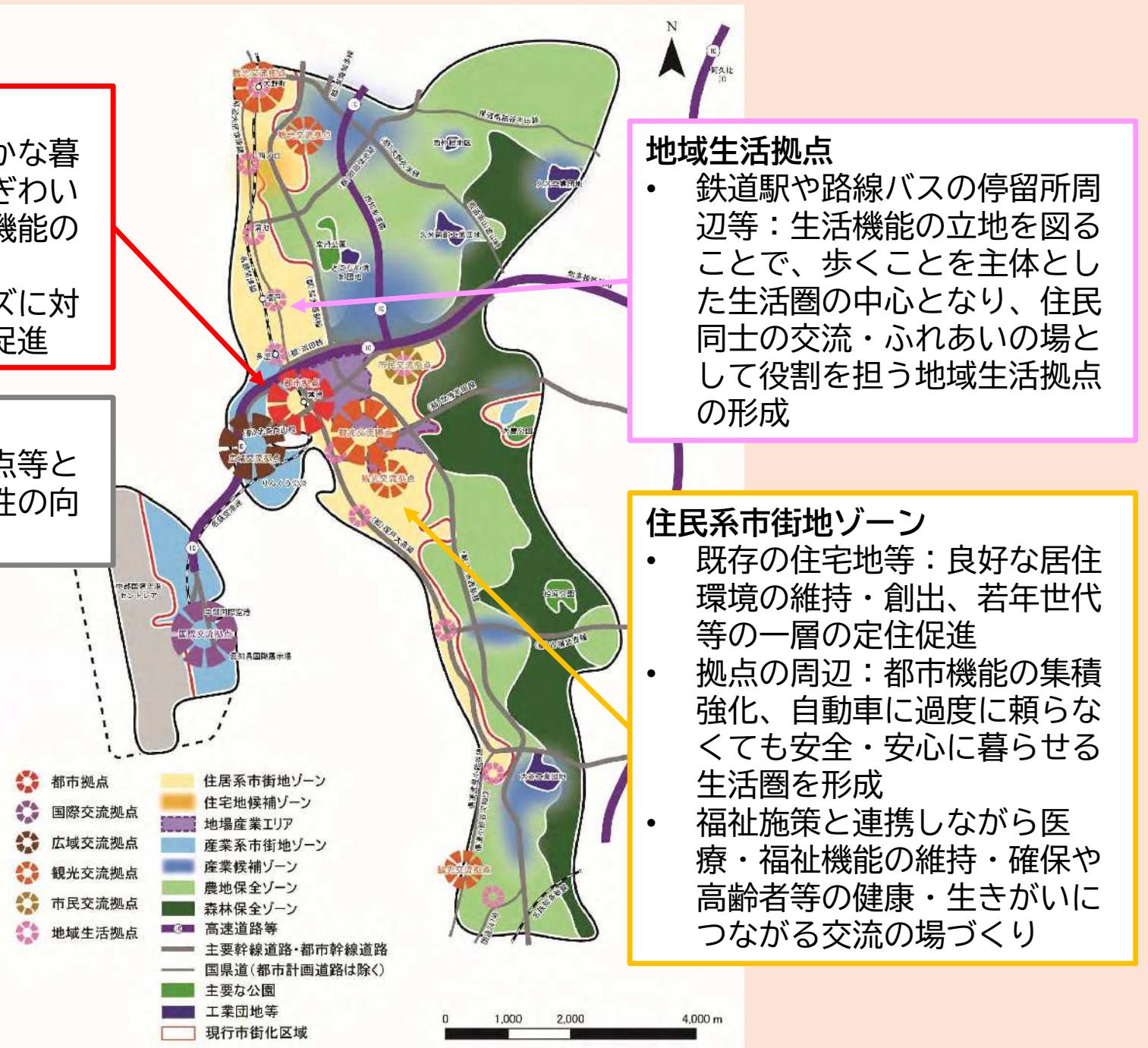
都市拠点

- 常滑駅周辺：市民の豊かな暮らしを支え、まちのにぎわい創出にも寄与する広域機能の集積・充実
- 様々な世代の居住ニーズに対応したまちなか居住の促進

公共交通

- 都市拠点と地域生活拠点等との連携強化やアクセス性の向上

将来都市構造の
実現に向けて
立地適正化計画
を策定



- ・ 都市構造に関する課題の整理のため、以下の項目について、本市の現況と将来の見通しを分析
- ・ 今回は、都市構造に関する課題と特に関連が強い項目を抽出して説明

No	項目
1	地勢・地形
2	人口
3	土地利用
4	都市機能
5	都市基盤
6	公共交通
7	災害
8	地価・財政
9	市民意向

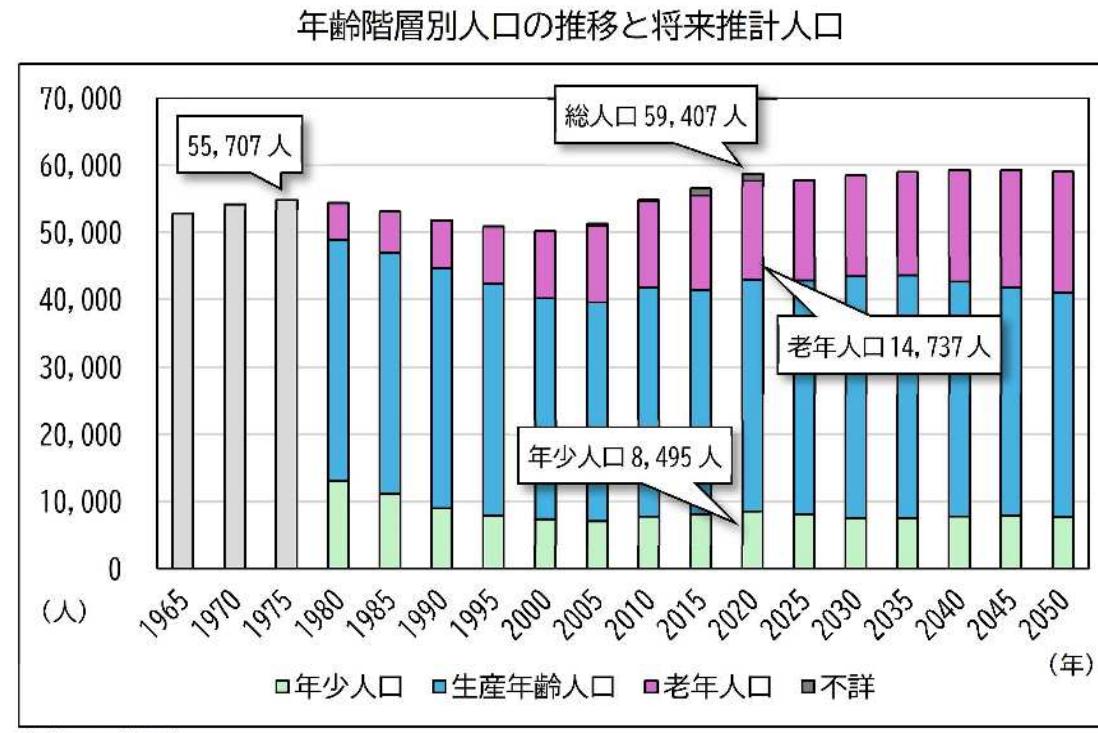


本資料で扱う項目

- ・ No. 2 人口
- ・ No. 4 都市機能
- ・ No. 6 公共交通
- ・ No. 7 災害
- ・ No. 9 市民意向

No. 2 人口：人口推移と将来推計

- （現況）2020年に総人口も老年人口も過去最多
- （将来の見通し）2040年頃までは緩やかに増加したあと、人口減少へ



出典：国勢調査

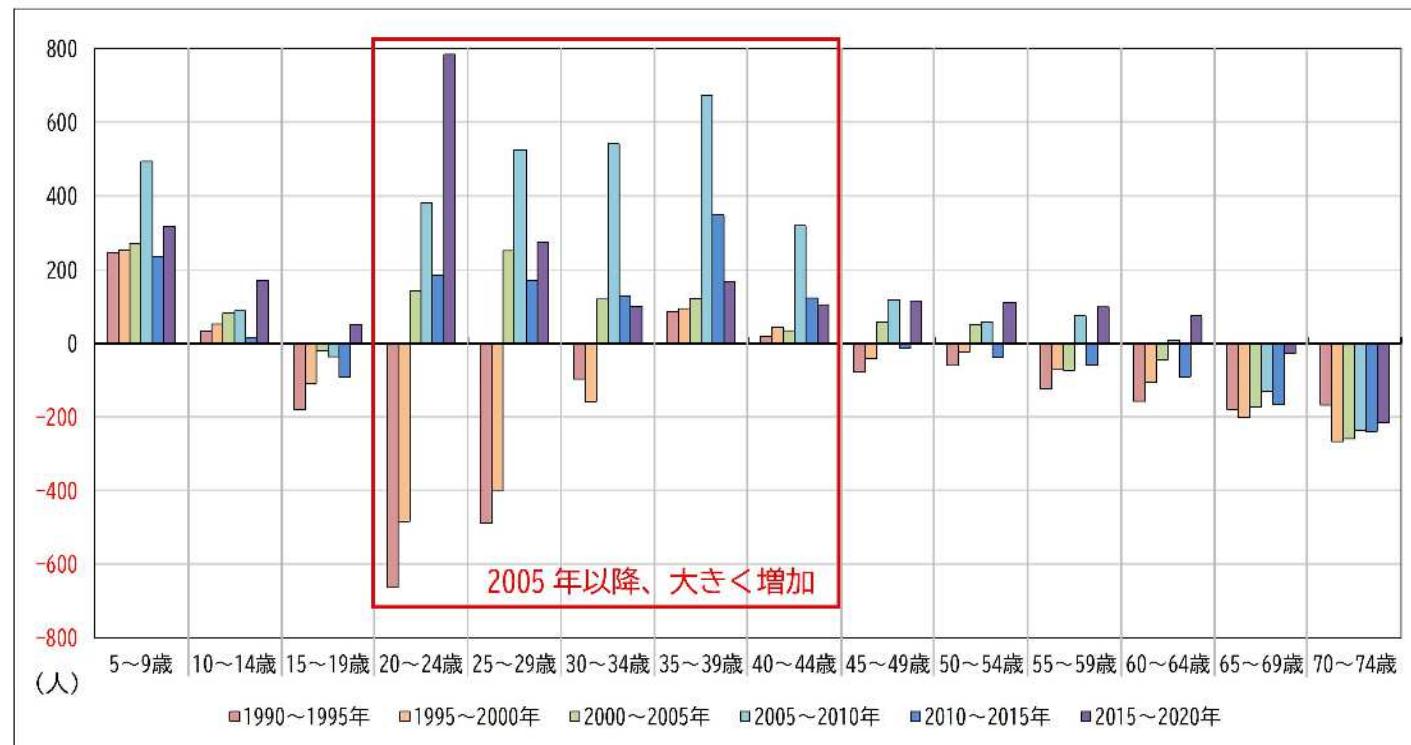
想定される問題

-
- 当面の人口増加による無秩序な市街地の拡大のおそれ
 - 将来的な人口減少の進行による市街地の低密度化のおそれ

No.2 人口：人口動態

- 若年世代（20～44歳）の人口が、中部国際空港の開港以降、増加

年齢5歳階級別の人口動態



出典：国勢調査

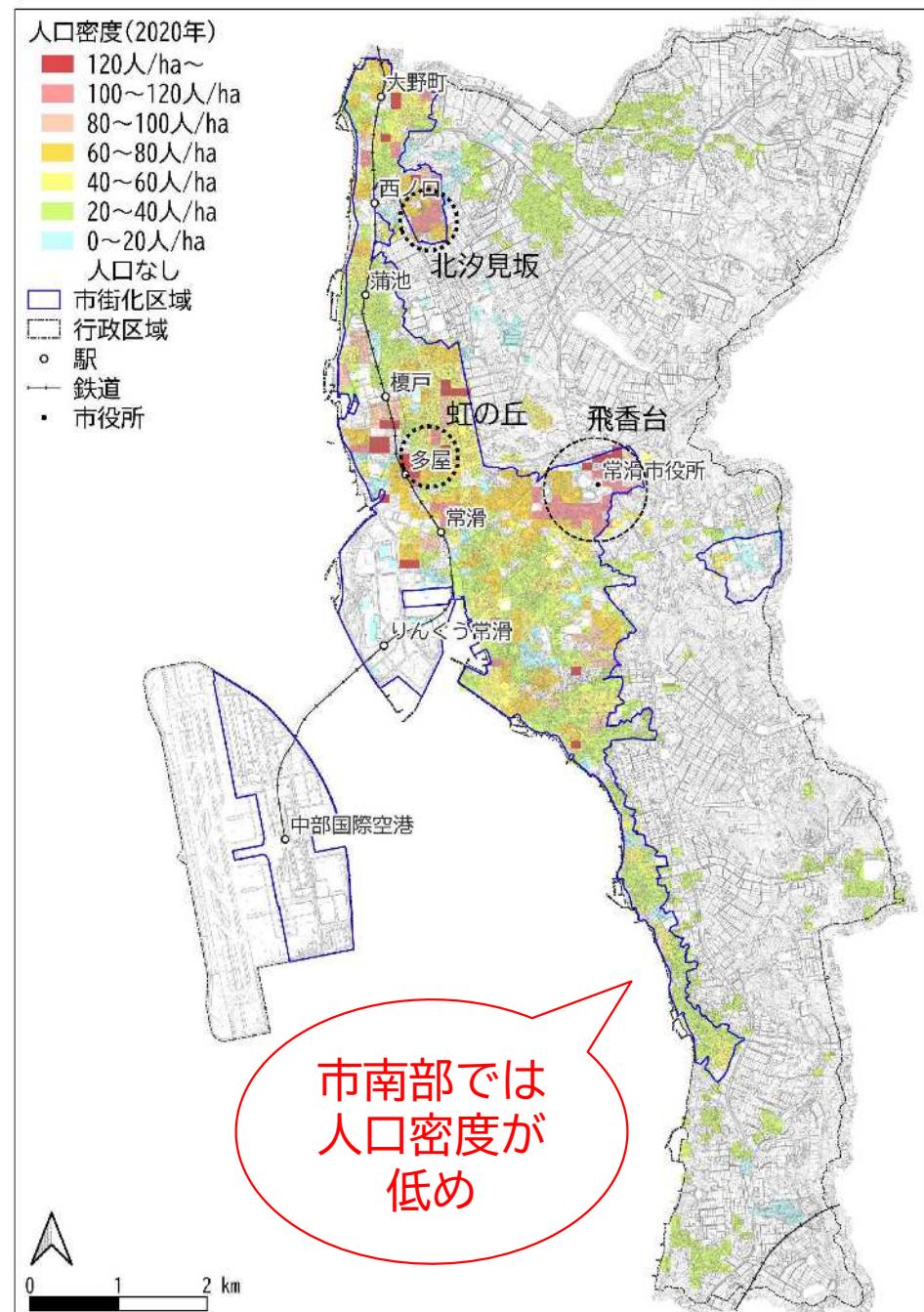
想定される問題

-
- 若年世代の住宅ニーズに対応した居住の受け皿が不足し、近隣市町へ人口流出するおそれ

No.2 人口：人口分布（2020年）

- 鉄道沿線や、常滑駅から常滑市役所の間の地域などでは、人口密度が40人/ha以上の地域がみられ、比較的人口が集中
- 特に、土地区画整理事業により計画的な整備が行われた北汐見坂、虹の丘、飛香台などでは100人/ha以上と集中
- 一方、市南部では40人/ha以下の地域がみられ、人口密度が低い

2020（令和2）年の人口メッシュ分布



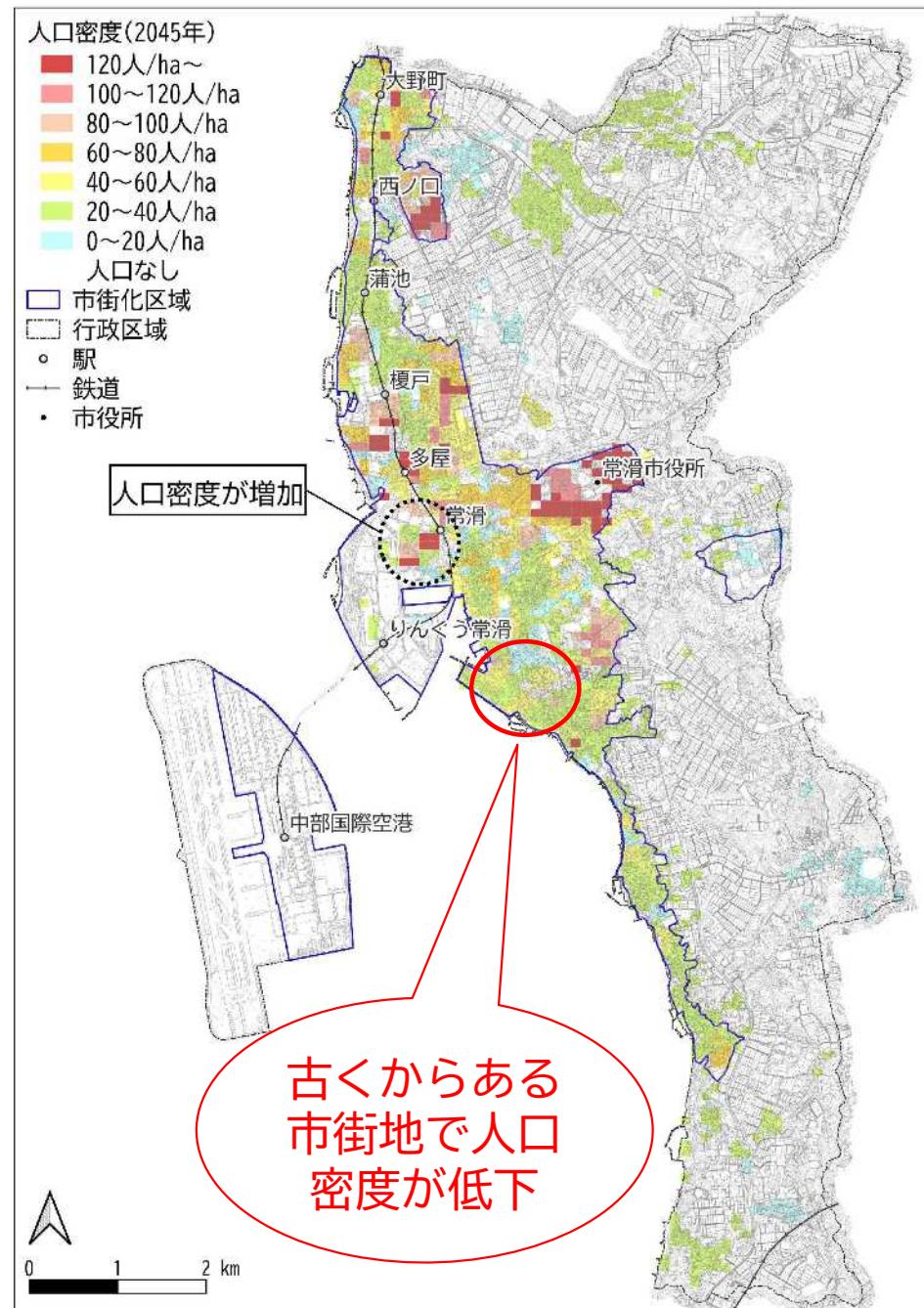
No.2 人口：人口分布（2045年）

- 将来推計による人口分布をみると、常滑駅の西部で人口密度が増加
- 一方、古くからある市街地では人口密度が低下する地域あり

想定される問題

-
- 将来的な人口密度の低下による公共交通のサービス水準の低下や、生活サービス施設の喪失のおそれ

2045（令和27）年の将来推計人口メッシュ分布



No. 4 都市機能：都市機能の分布

- 様々なニーズに対応し総合的なサービスを提供する、市全域の住民を対象とするような施設

商業機能：ショッピングモール

子育て機能：子育て総合支援センター・保健センター

教育・文化機能：市民文化会館など

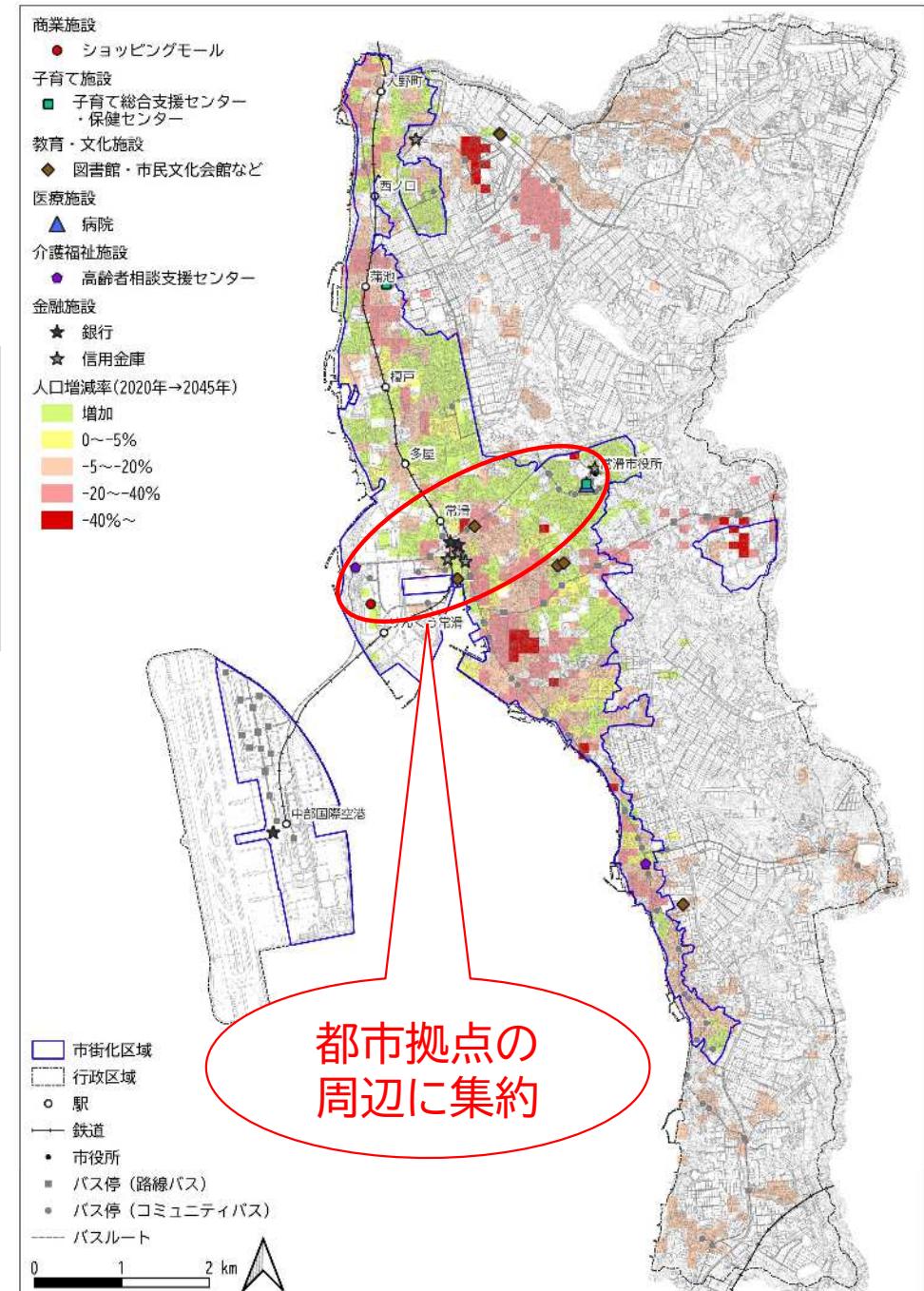
医療機能：病院（知多半島りんくう病院）

福祉機能：高齢者相談支援センター

金融機能：銀行・信用金庫

→都市拠点（常滑駅）、市役所周辺に集約

総合的なサービスを提供する施設の分布



No. 4 都市機能：都市機能の分布

- 日常生活を営む上で必要となる身近な施設

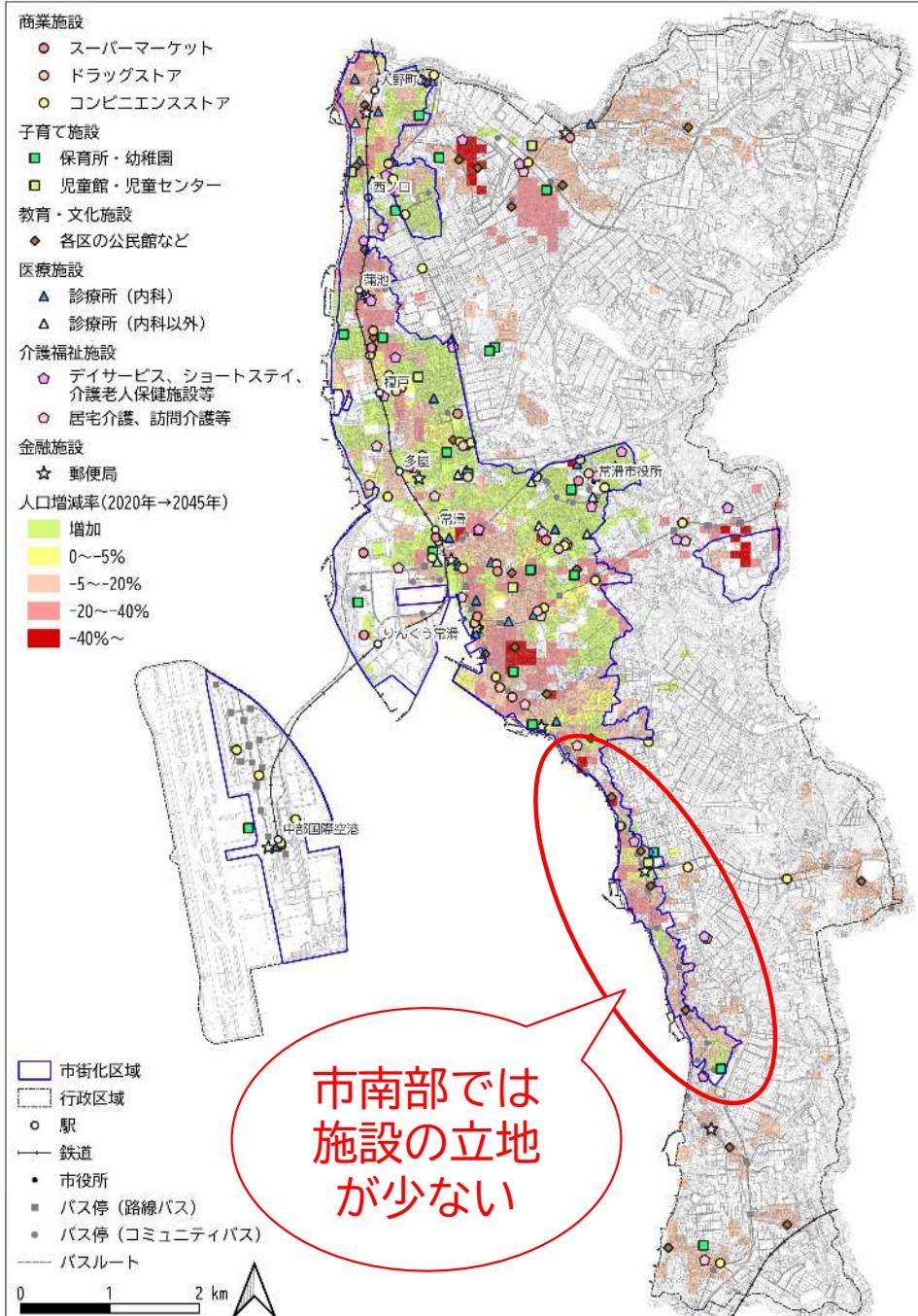
商業機能：スーパーマーケット、ドラッグストアなど
 子育て機能：保育所・幼稚園、児童館など
 教育・文化機能：各区の公民館など
 医療機能：診療所
 福祉機能：デイサービス、ショートステイなど
 金融機能：郵便局

- 都市拠点（常滑駅）や市役所、
 地域生活拠点（その他の駅）の周辺に
 分布
 →市南部には立地がない

想定される問題

-
- 人口減少による施設維持の困難化
 - 自動車による移動ができない市民の生活利便性の低下

日常生活を営む上で必要となる身近な施設の分布



No. 6 公共交通：ネットワークの現状

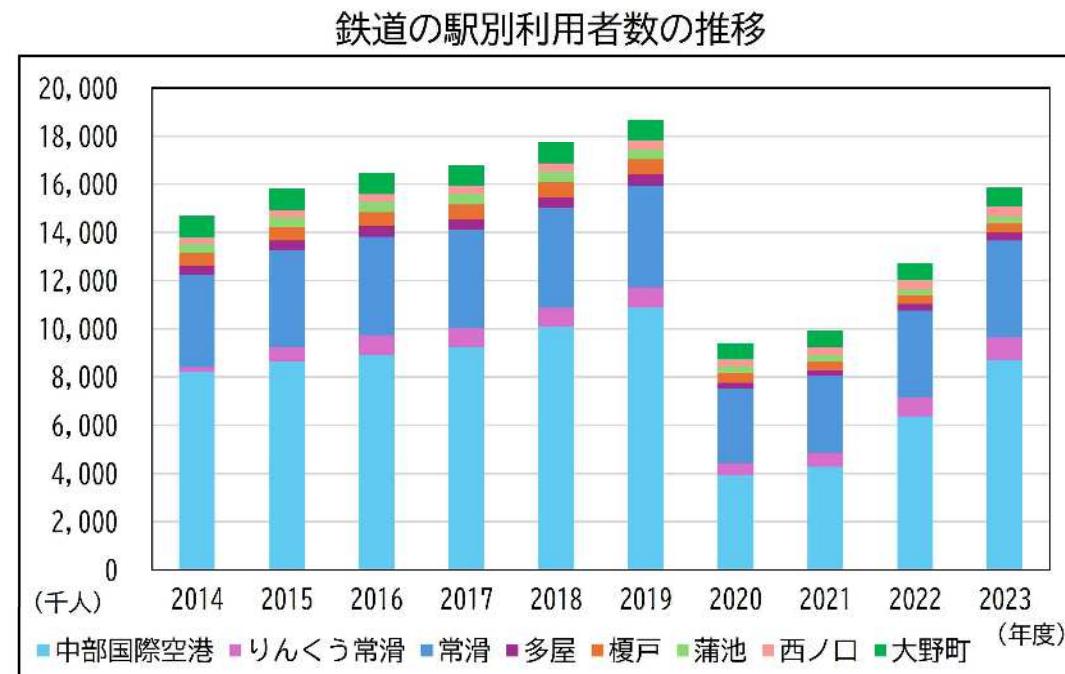
- 鉄道：名鉄常滑線、名鉄空港線
市内に8駅立地
- 路線バス：知多バス
半田・常滑線：中部国際空港～知多半田駅
空港貨物地区循環線
- コミュニティバス：グルーン
常滑中部1系統、北部2系統、南部2系統



図 1-31：本市のバス路線図

No. 6 公共交通：利用者数の推移

- 鉄道：新型コロナウイルス感染症の影響を受け大きく減少、その後、増加傾向



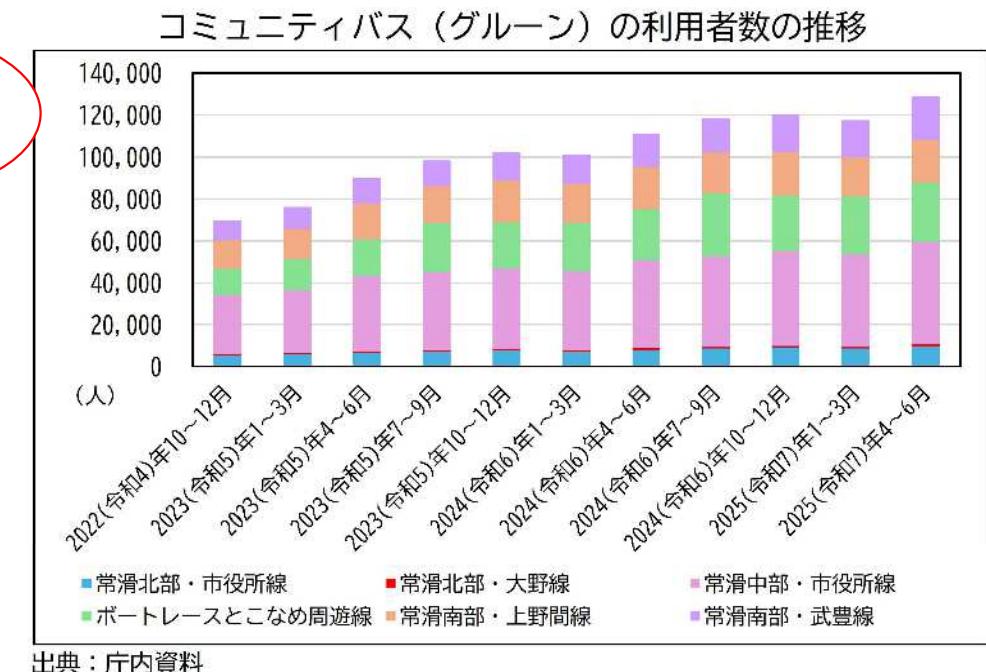
出典：市政概要

No. 6 公共交通：利用者数の推移

- 路線バス：2016年以降減少、2023年には過去10年間では最少
- コミュニティバス：2022（令和4）年10月の運行開始以降、微増傾向



利用者が
減少傾向



想定される問題

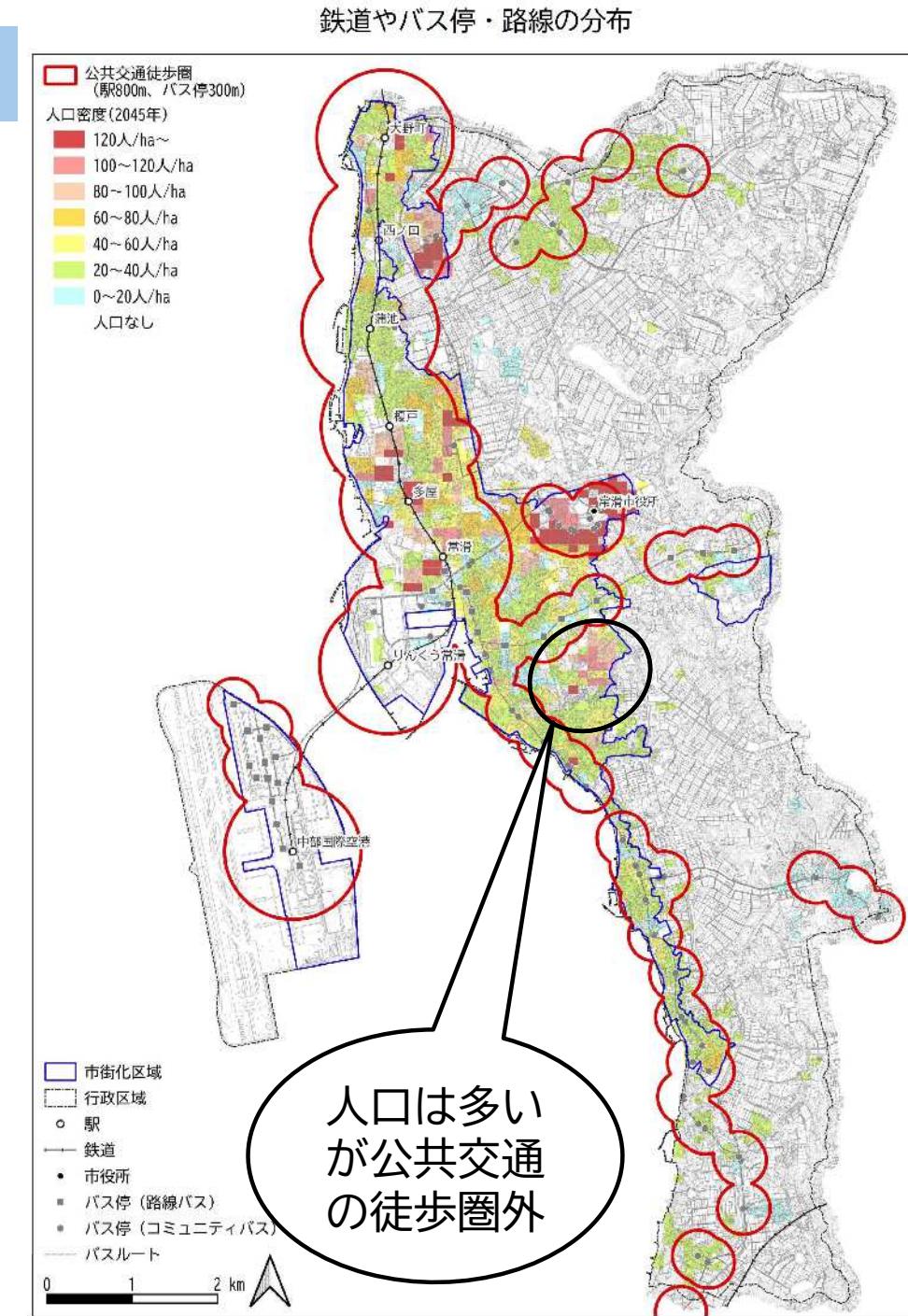
-
- 人口減少による利用者のさらなる減少
→現在の公共交通サービスの維持が困難化
→沿線の住民の生活利便性の低下

No. 6 公共交通：公共交通徒歩圏の分布

- 公共交通の徒歩圏（駅から800m、バス停から300mの範囲）をみると、人口がある程度集中する地域（かじま台など）でも徒歩圏から外れる（交通空白地）地域あり

想定される問題

-
- 交通空白地での都市拠点などへの公共交通によるアクセス性の低下



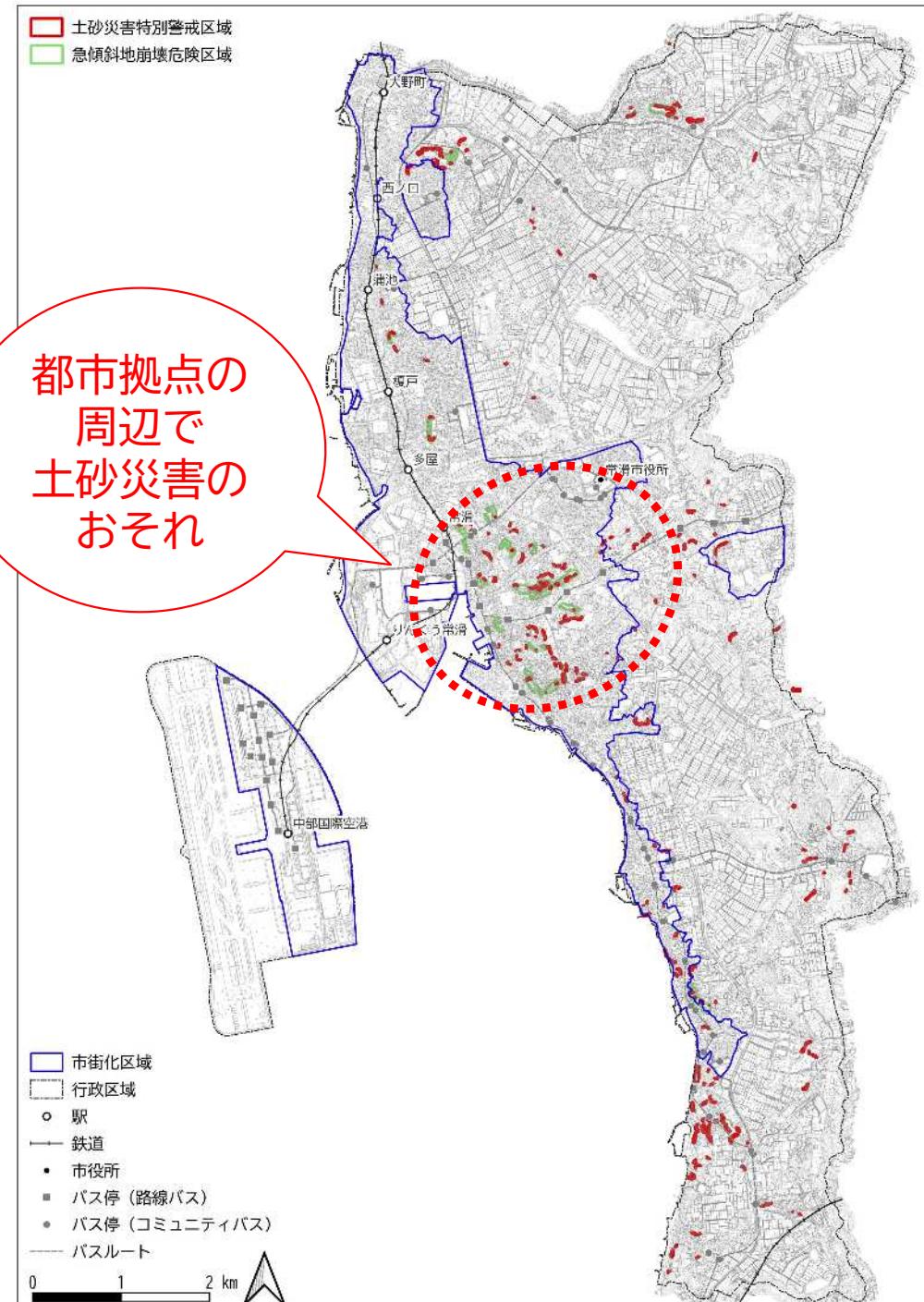
No. 7 災害：災害ハザードの分布

災害レッドゾーン

- 常滑駅の南東部を中心に、がけ崩れの危険がある**土砂災害特別警戒区域**（急傾斜地の崩壊）や**急傾斜地崩壊危険区域**が指定

想定される問題

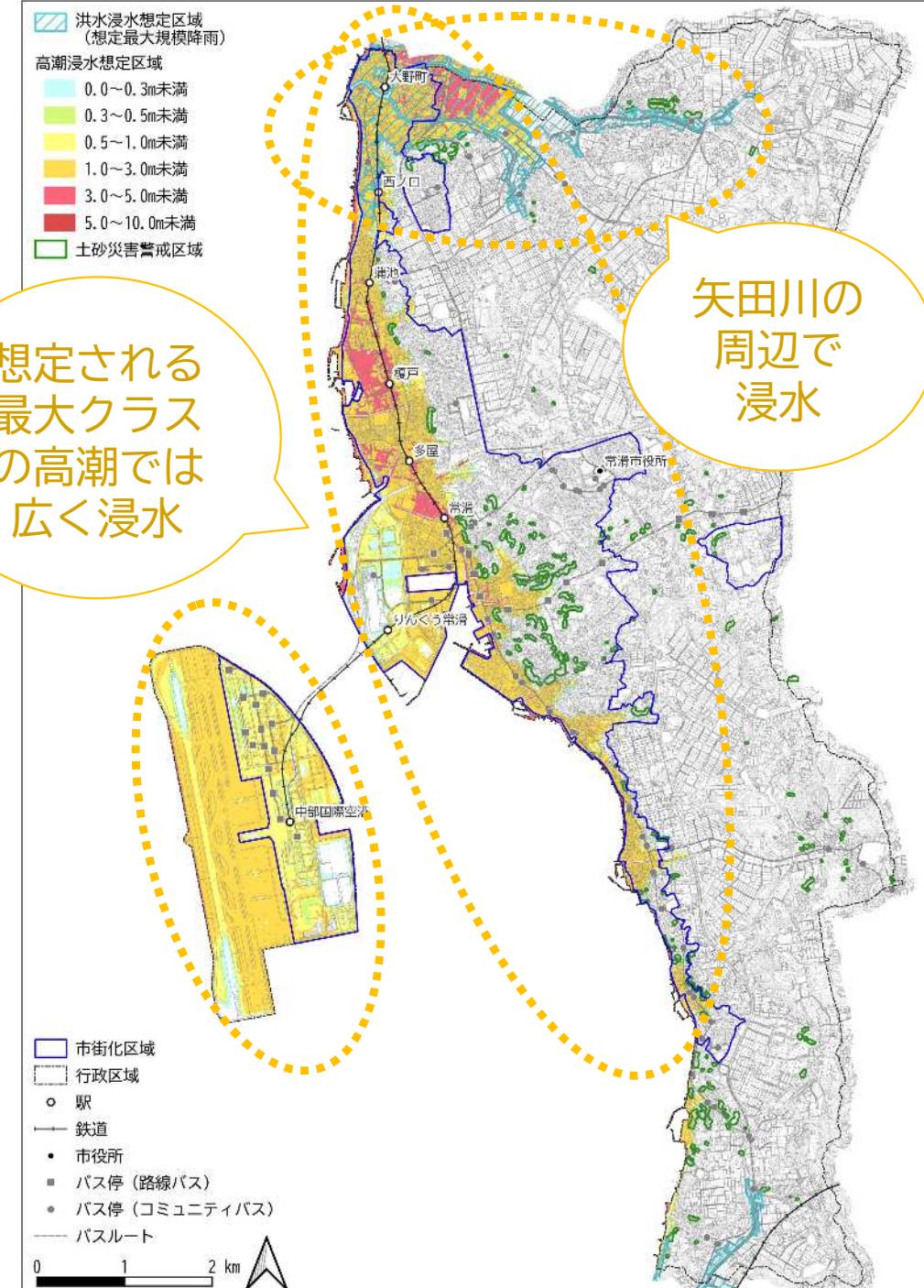
- 人的被害や家屋の倒壊などの発生
- 都市拠点周辺の生活サービス施設や主要な道路の被災による都市機能の停止や喪失



No. 7 災害：災害ハザードの分布

災害イエローゾーン

- 想定される最大クラス※1の高潮が発生すると、市街地が広く浸水するおそれ
- 想定し得る最大規模の降雨※2では、矢田川の周辺などで洪水により浸水するおそれ



※1：昭和9年室戸台風や昭和34年伊勢湾台風級の台風が通過する場合を想定

※2：矢田川流域、稻早川流域では24時間総雨量836mmの降雨

No. 7 災害：災害ハザードの分布

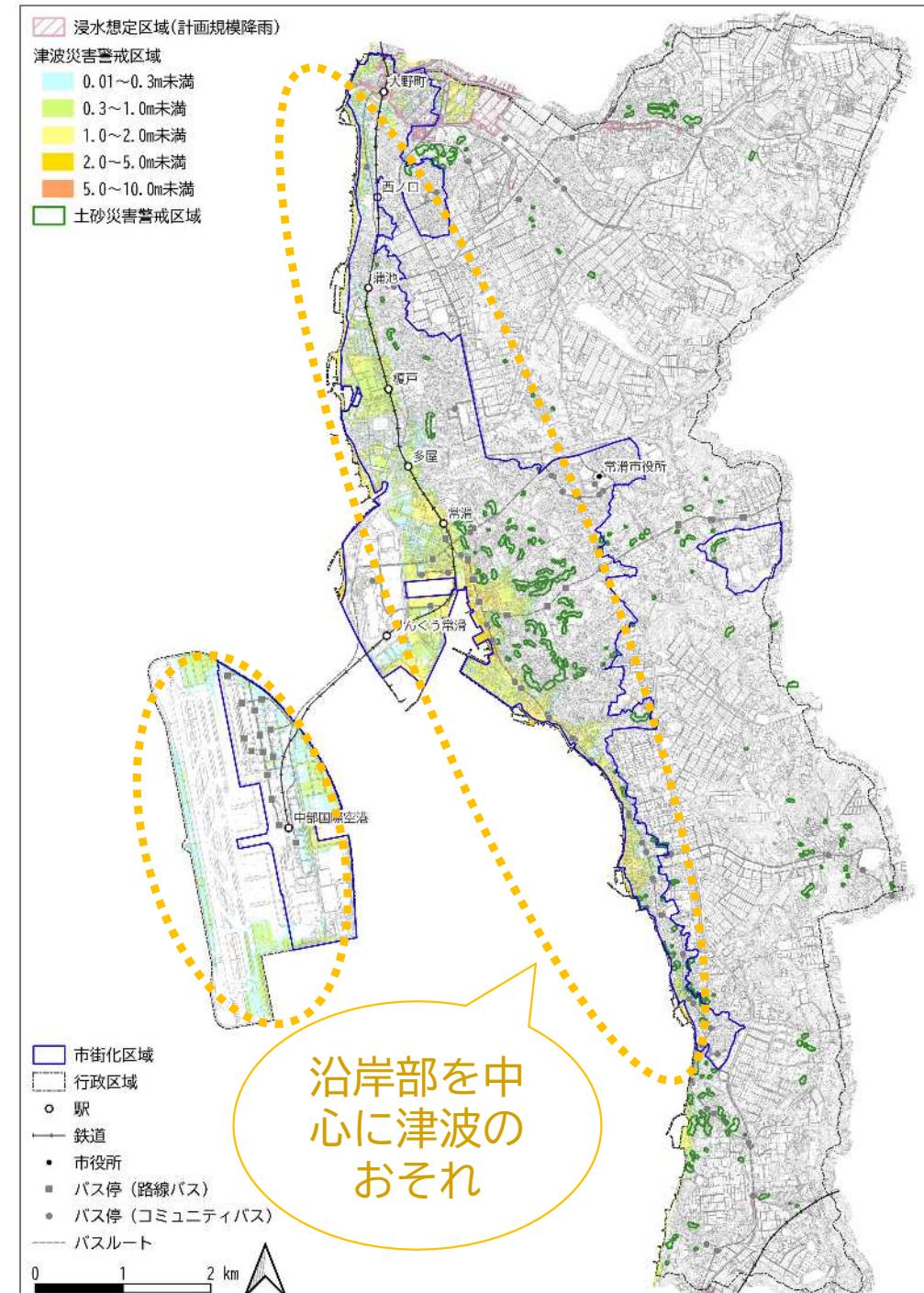
災害イエローゾーン

- 最大クラスの津波^{※1}が発生した場合に住民等の生命又は身体に危害が生ずる恐れがある区域（津波災害警戒区域）は、沿岸部を中心に指定

想定される問題

-
- 市街地での人的被害の発生、生活サービス施設等の被災による都市機能の停止

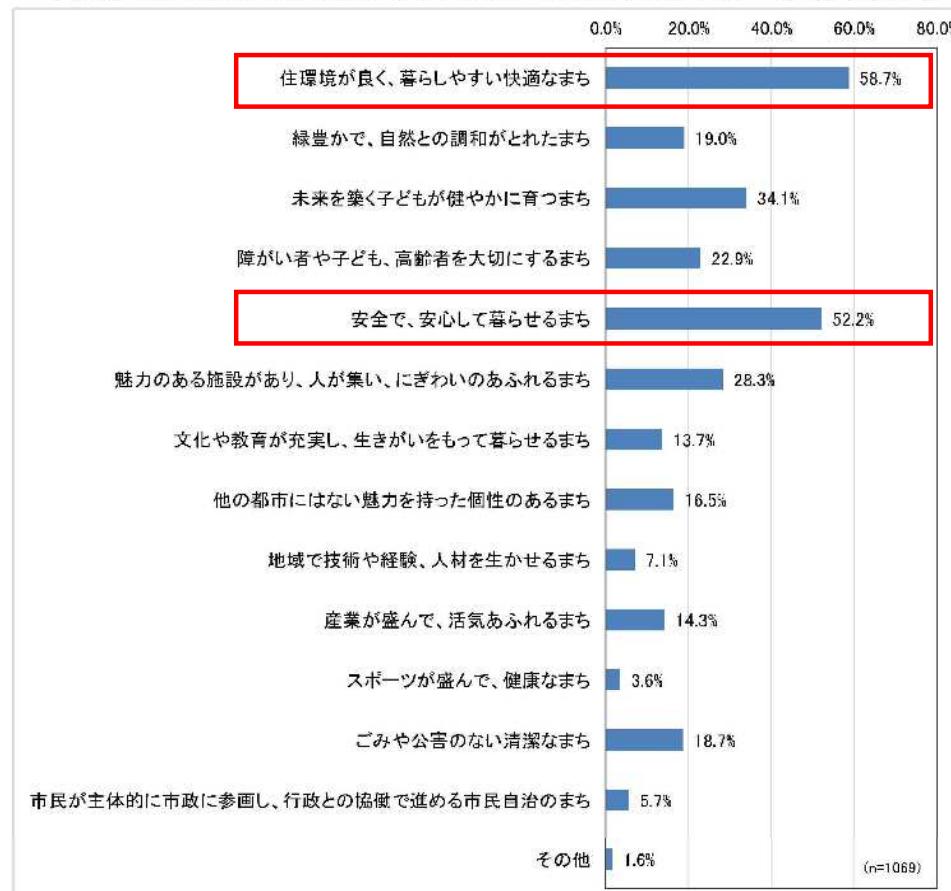
※1：愛知県沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される津波断層モデルのケース（内閣府）から、愛知県域に最も大きな影響を与えると考えられるケースを選定し、ケースごとの最大クラスの津波が悪条件下において発生した場合に想定される浸水のこと。なお、2025年11月現在、愛知県内では津波災害特別警戒区域（オレンジゾーン）は未指定です。



No.9 市民意向：今後のまちのイメージ

- 今後のまちのイメージは、「住環境が良く、暮らしやすい快適なまち」や「安全で、安心して暮らせるまち」が多い

今後、本市がどんなまちになると良いと思うか（回答結果）



想定される問題

- 住環境への市民ニーズに対応した居住の受け皿が不足し、近隣市町へ人口流出するおそれ
- 災害発生への市民不安や防災対策への懸念増大

想定される問題（抽出）

- 当面の人口増加による無秩序な市街地の拡大
- 若年世代などの市民の住宅ニーズに対応した居住の受け皿が不足による近隣市町への人口流出

- 将来的な人口減少による施設維持の困難化

- 人口減少による利用者のさらなる減少が招く現在の公共交通サービスの維持が困難化
- 交通空白地での都市拠点などへの公共交通によるアクセス性の低下

- 洪水や高潮による水害や土砂災害などの発生によって、市街地が被災し、都市機能が停止、喪失するおそれ
- 災害発生への市民不安や防災対策への懸念の増大

都市が抱える課題

（1）今後の人団動態を考慮した効果的な市街地の形成

- 市街地の無秩序な拡大の抑制と人口増加に対応した居住の受け皿の計画的な確保
- 若年世代をターゲットとした魅力的な居住環境の確保

（2）常滑の魅力の向上と生活利便性の維持に向けた都市機能の維持・誘導

- 都市拠点（常滑駅）、りんくう地域、市役所周辺における都市機能の連携強化及び都市の魅力と利便性の向上
- 将来の人口減少を見据え、公共交通と連携した都市機能の誘導

（3）誰もが不便なく生活に必要な移動ができる公共交通の実現

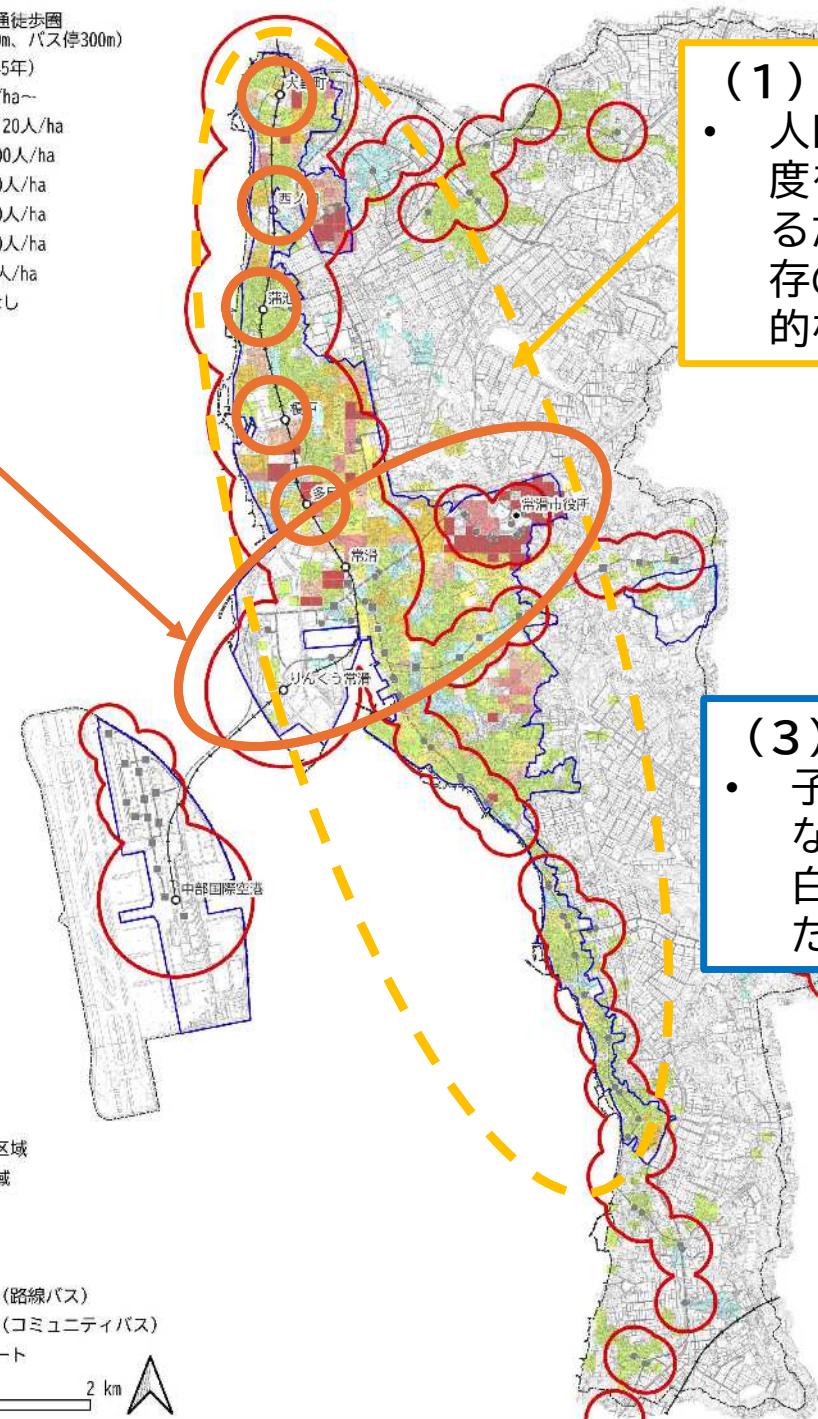
- 子どもや高齢者などの日常的な快適な移動のための交通空白地の解消、ニーズに対応した公共交通サービスの実現
- 将来の人口減少を見据えた持続可能な公共交通の構築に向けた公共交通の利用促進

（4）災害に強い都市の形成と地域防災力の強化

- 災害発生時にも都市機能を維持し、安全・安心な住環境を維持していくためのより安全な地域への都市機能や居住の誘導、適切な防災・減災対策の実施

課題の位置イメージ

	公共交通徒歩圏 (駅800m、バス停300m)
	人口密度(2045年) 120人/ha～
	100～120人/ha
	80～100人/ha
	60～80人/ha
	40～60人/ha
	20～40人/ha
	0～20人/ha
	人口なし



(1) 効果的な市街地の形成

- 人口減少下においても人口密度を保ち生活利便性を維持するための都市機能の集積や既存の都市基盤を考慮した効果的な居住の誘導

(2) 都市機能の維持・誘導

- 都市拠点の周辺における都市機能の連携強化及び都市の魅力と利便性の向上

(4) 災害に強い都市の形成 【急傾斜地の周辺や河川周辺、沿岸部など】

- より安全な地域への都市機能や居住の誘導、適切な防災・減災対策の実施

(3) 公共交通

- 子どもや高齢者などの日常的な快適な移動のための交通空白地の解消、ニーズに対応した公共交通サービスの実現

■ 市街化区域
□ 行政区域
○ 駅
— 鉄道
● 市役所
■ バス停（路線バス）
● バス停（コミュニティバス）
— バスルート

0 1 2 km