

社会潮流及び広域地域分析（広域から見た知多市のポジション）

【要旨】

＜社会潮流＞

- 知多市は今後人口が大きく減少する見通しにあり、老年人口の増加以上に、生産年齢人口の減少が大きく、産業や地域自治など様々な場面で大きな影響を与えると予想される。
- 一方、2027年のリニア中央新幹線開業により、名古屋都市圏では地域ポテンシャルが飛躍的に向上するとともに、訪日外国人旅行者数の増加やビッグプロジェクトの開催などが予定されており、当地域では、こうしたインパクトを最大限に生かしていくことが期待される。

＜広域地域分析＞

- 知多市の人口は、名古屋駅鉄道アクセス20分圏及び知多半島地域の中では中位的なポジションで推移しており、当面人口が増加する見通しにある製造業が集積する都市との乖離は拡大していく。これは人口が社会減の傾向にあることが大きく影響している。
- 名古屋市で働く人が多く、昼間人口が非常に少なくなるため、典型的なベッドタウンとなっている。一方、世帯構成では、子どもが世帯分離した夫婦のみ世帯が多いという特徴があり、住宅着工が少なく、社会減となり30歳までの若い世代が少ないことから、ベッドタウンとしての発展は一段落しつつあり、まちの成熟が進んでいると推察される。
- 名古屋駅鉄道アクセス20分圏の都市の中で市町村内総生産は小さく、暮らすことに特化した都市となっている。
- 40代より下の年齢階級の女性は、50代以上と比較して就業率が相対的に高く、家庭を守る専業主婦の多いまちから、共働きの多いまちへと変化しつつある。一方、市内の雇用規模が少なく、大規模な従業員を抱える大企業も少ない。

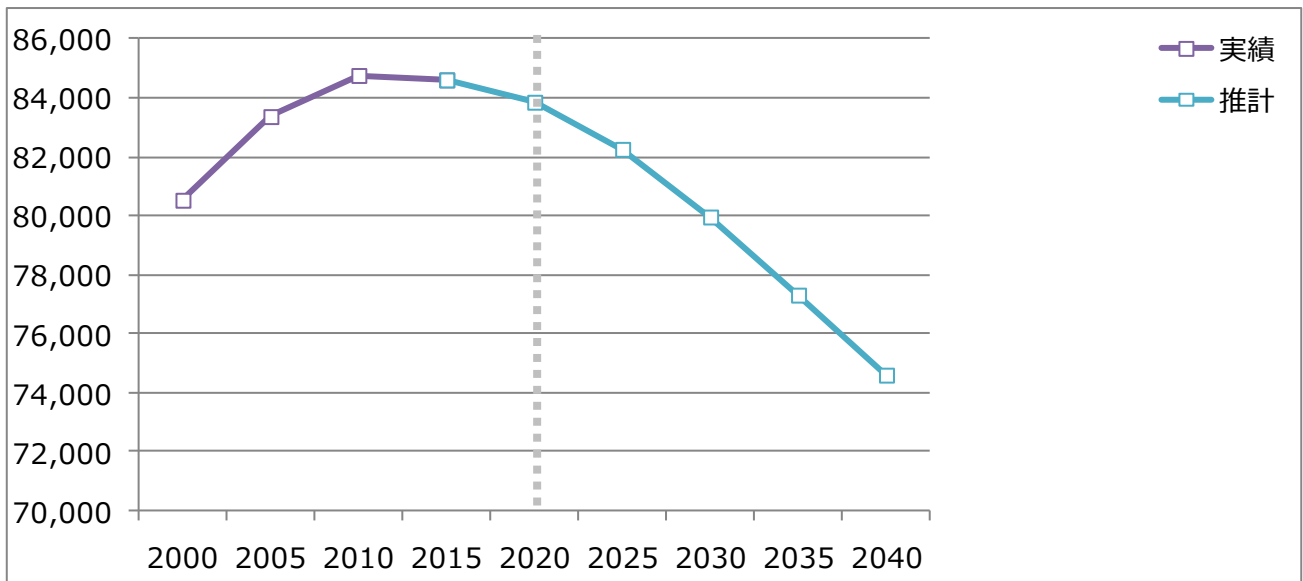
＜社会潮流＞

1. 20年後に知多市とその周辺で変わることを

(1) 知多市の人口と将来見通し

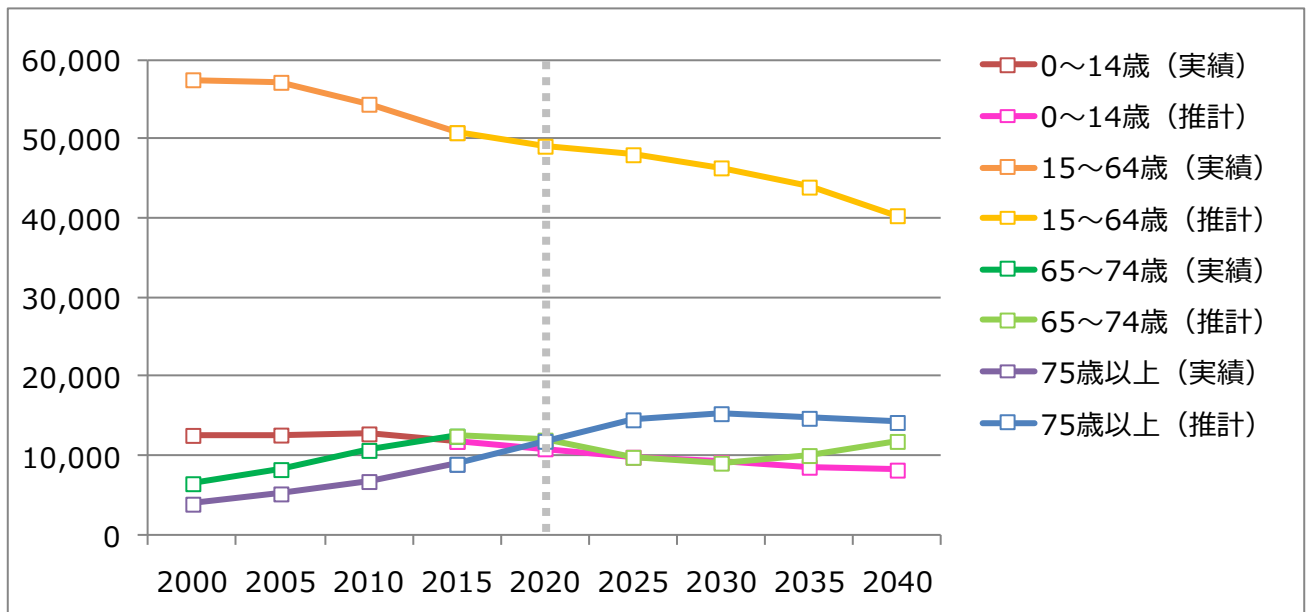
20年前よりも、20年後の方が人口が少なくなる。また、生産年齢人口と言われる15～64歳人口は20年前から減り続けている。

図表 1 知多市の人口と将来見通し



出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」

図表 2 知多市の人口と将来見通し（年齢区分別）

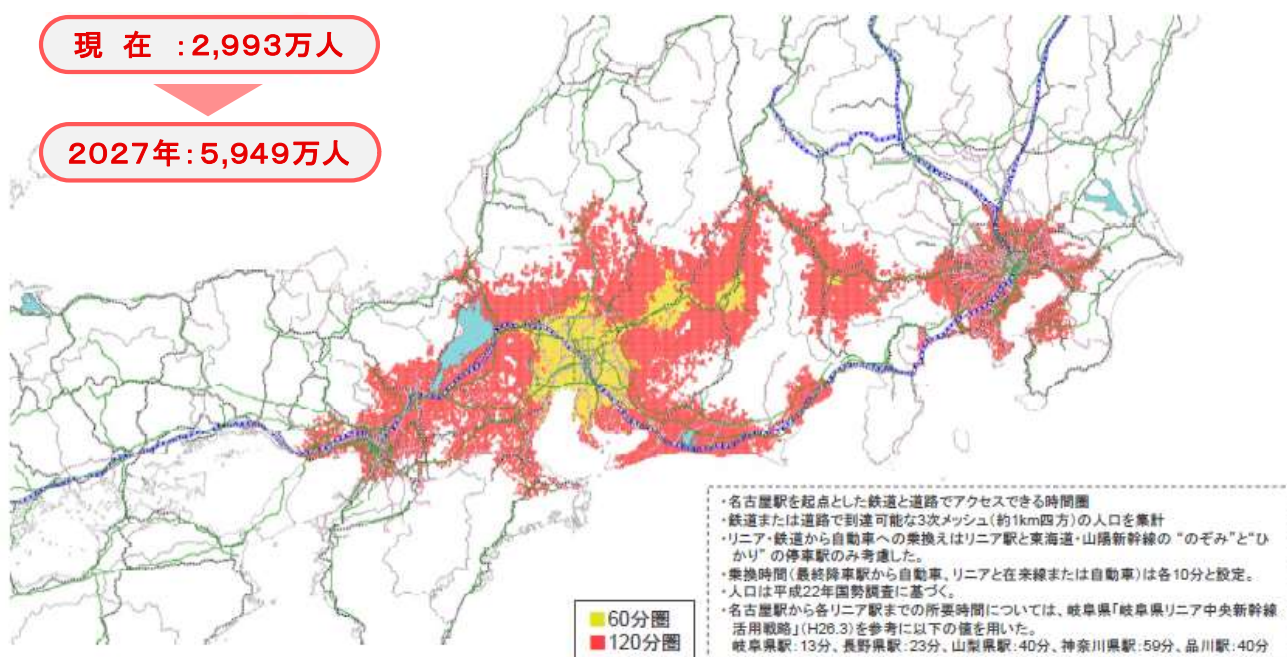


出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」

(2) リニア中央新幹線の開業（2027 年）

名古屋駅を起点とした 120 分アクセス圏人口は、名古屋―品川間のリニア中央新幹線開業で約 6 千万人に倍増する。大阪延伸は 2045 年の予定。

図表 3 リニア中央新幹線開業による名古屋駅 120 分アクセス圏



出典：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング

(3) 第 28 回アジア競技大会（2026 年）

選手をはじめとする大会関係者約 15,000 人が愛知・名古屋を訪れることが見通されている。

図表 4 競技会場一覧（2016 年時点での想定）



出典：愛知県・名古屋市「第 20 回アジア競技大会開催構想」2016 年 9 月 25 日

(4) 訪日外国人旅行者数 6,000 万人（2030 年目標）

2017 年は 2,869 万人。今後はリピーターが増加する見込み。

2019 年にはセントレアに LCC 専用ターミナル（450 万人利用可能）が供用開始するため、訪日外国人の更なる増加が見込まれる。

図表 5 訪日外国人旅行者数の目標

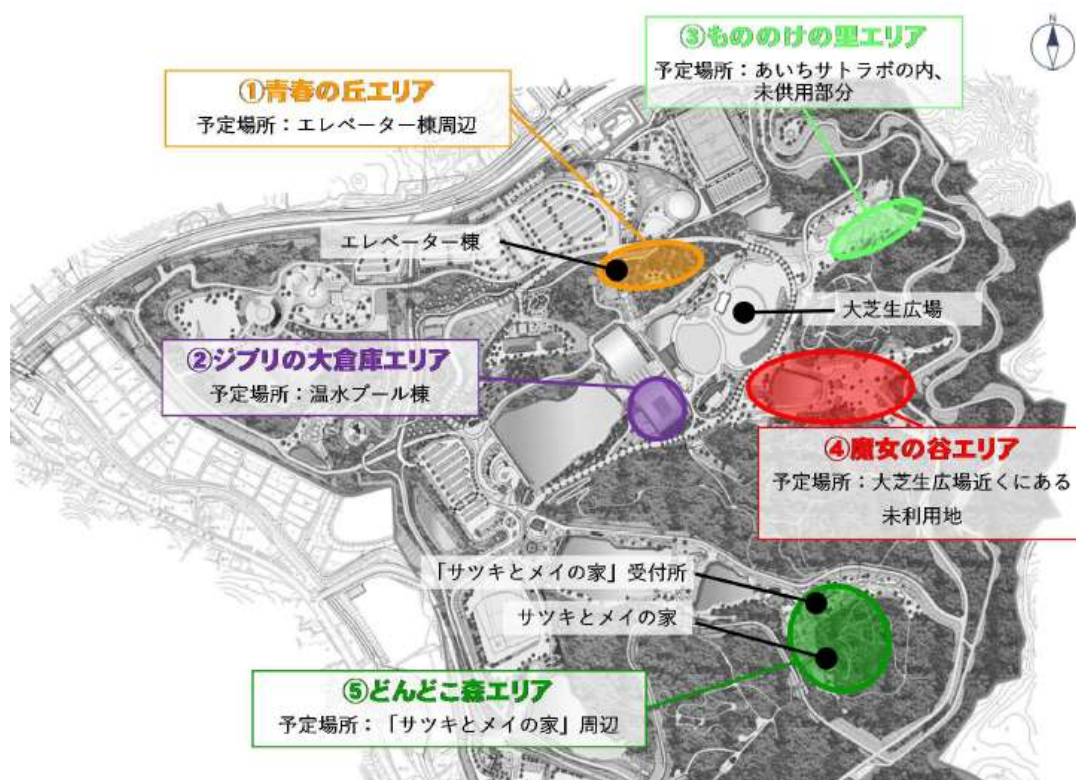
	2017年: 2,869万人	
訪日外国人旅行者数	2020年: 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年: 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年: 8兆円 (2015年の2倍超)	2030年: 15兆円 (2015年の4倍超)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年: 7,000万人泊 (2015年の3倍弱)	2030年: 1億3,000万人泊 (2015年の5倍超)
外国人リピーター数	2020年: 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年: 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年: 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)	2030年: 22兆円 3 (最近5年間の平均から約10%増)

出典：観光庁「明日の日本を支える観光ビジョン」平成 28 年 3 月 30 日策定

(5) ジブリパーク（2022 年度開業目標）

ジブリパークが建設予定であるほか、名古屋城木造復元（2022 年）、レゴランド拡張（時期未公表）など、世界的に注目を集める施設が愛知県に続々誕生する見通し。

図表 6 ジブリパーク



出典：愛知県「ジブリパーク基本デザインの概要」2018 年 4 月

2. 広域から見た知多市の分析について

2027 年の開業が予定されている名古屋―品川間のリニア中央新幹線や知多市周辺のビッグプロジェクト、インバウンドの増加等により、名古屋都市圏の交流人口が大きく拡大することが見込まれる。そのため、知多市でも今後の地域づくりにその影響を取り込んでいくことが期待される。

ここでは、名古屋駅から鉄道アクセス 20 分圏に立地する都市や知多半島地域の市町との比較から、当該圏域における知多市の特性などを整理する。

図表 7 名古屋駅からの鉄道アクセス 20 分圏立地自治体

都市	路線	駅	名古屋駅から の所要時間
刈谷市	JR 東海道線	刈谷	21 分
安城市		安城	26 分
春日井市	JR 中央線	高蔵寺	25 分
岡崎市	名鉄名古屋本線	東岡崎	29 分
岐阜市		名鉄岐阜	29 分
犬山市	名鉄犬山線	犬山	25 分
四日市市	近鉄本線	近鉄四日市	27 分
知多市	名鉄常滑線	朝倉	20 分

※所要時間は特急・快速の乗車時間

＜広域地域分析＞

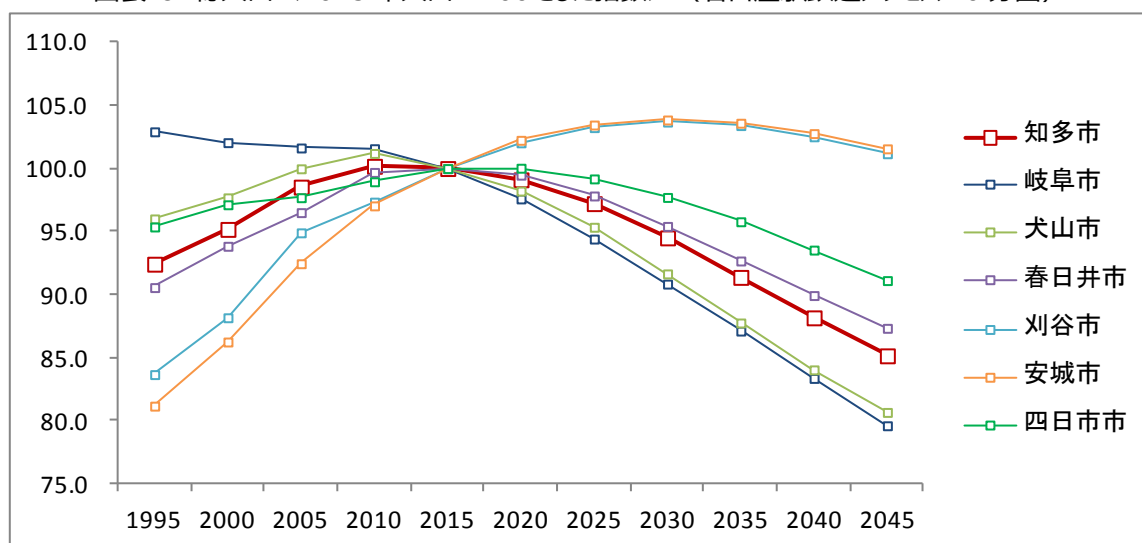
3. 人口・世帯

(1) 総人口（2015 年人口 = 100 とした指数）

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市は 2010 年をピークに減少しており、春日井市や犬山市と同様な動態となっている。一方、刈谷市や安城市は今後も大きく増加していく見通しにある。

図表 8 総人口＜2015 年人口 = 100 とした指数＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

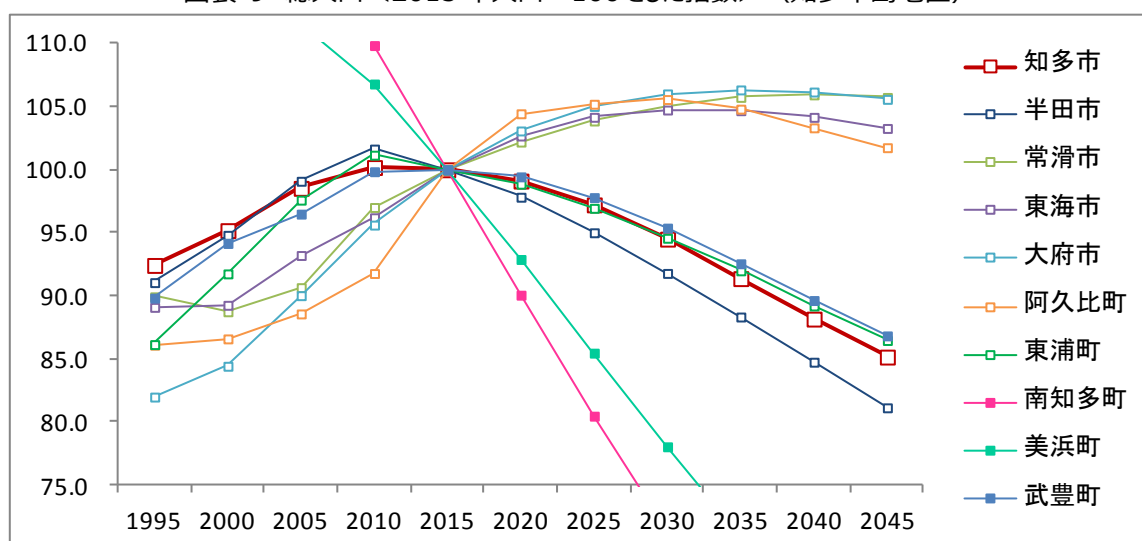


出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018 年推計）」

②知多半島地区

知多市は、半田市や東浦町、武豊町と同様に、今後緩やかに減少していく見通しにある。一方、常滑市、東海市、大府市、阿久比町は、2030 年頃までは増加していく見通しにある。

図表 9 総人口＜2015 年人口 = 100 とした指数＞（知多半島地区）



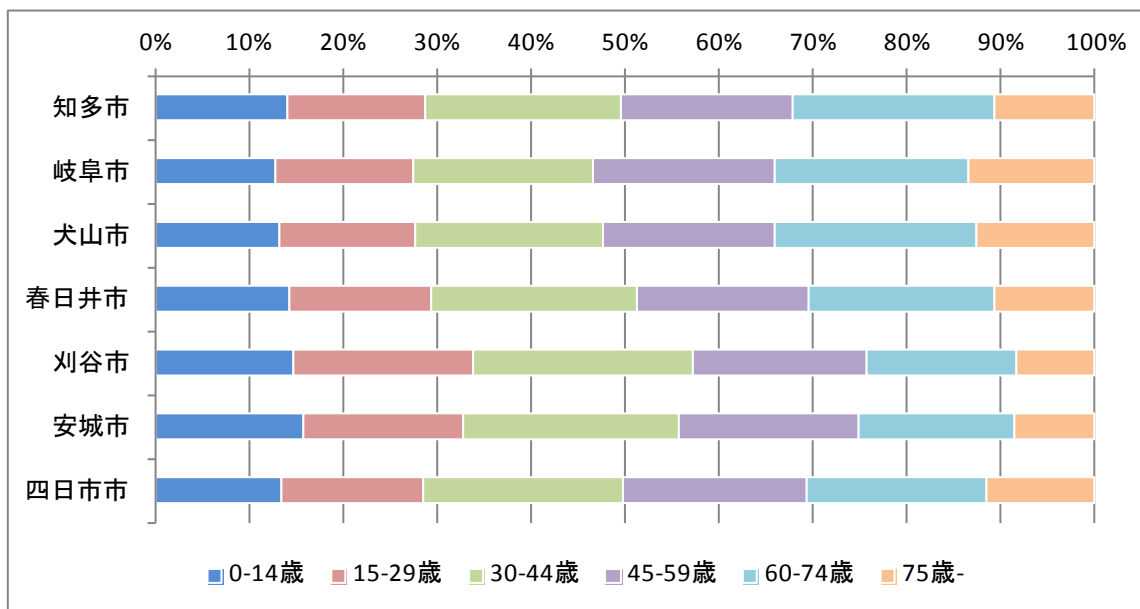
出典：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018 年推計）」

(2) 年齢階級別人口

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

圏域内の都市で知多市は 60～74 歳の割合が最も高い。これは、知多市の社会増がバブル景気まで（概ね平成 3 年頃）で収束していることが影響しているものと推測される。また、刈谷市や安城市に比べて 29 歳以下の年齢階級の割合が低いものの、岐阜市や犬山市よりは若干高い。

図表 10 年齢階級別人口構成比（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

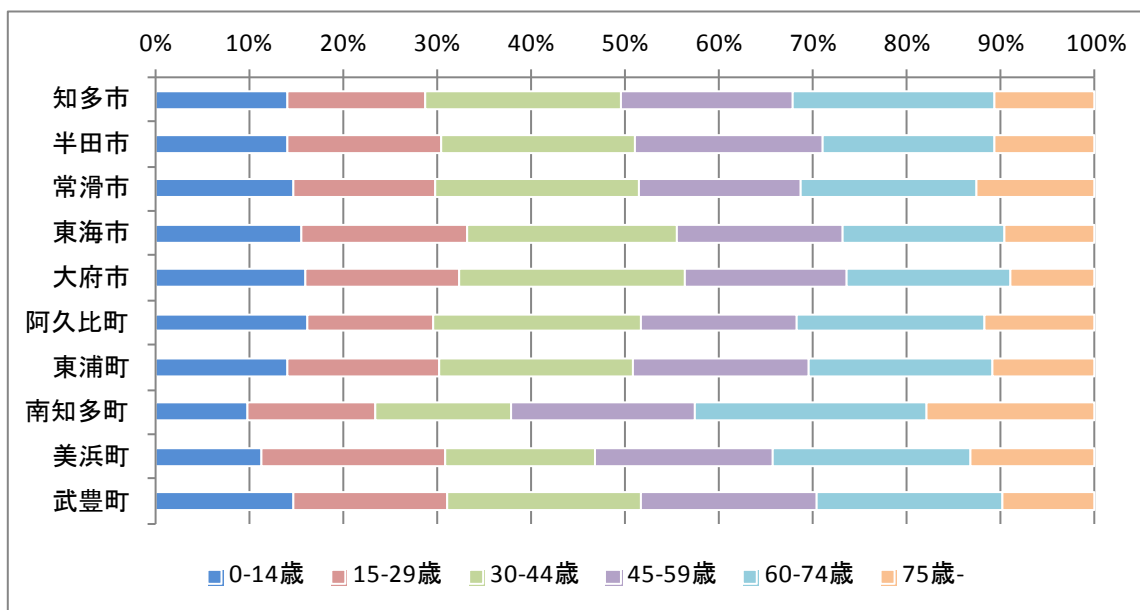


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多市は 60～74 歳の割合が南知多町に次いで高い。29 歳以下の割合が最も高いのは東海市や大府市で、知多市は南知多町に次いで割合の低い都市となっている。

図表 11 年齢階級別人口構成比（知多半島地区）



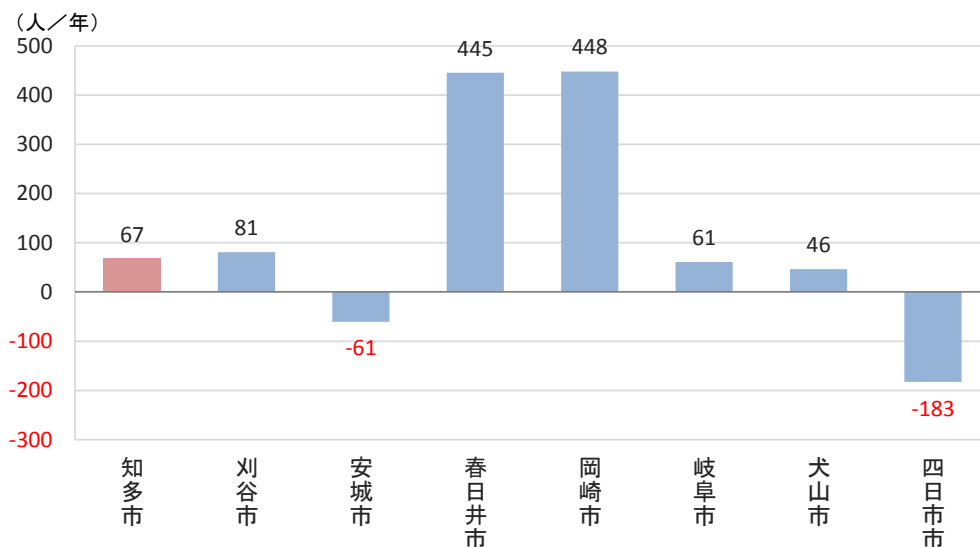
出典：総務省「国勢調査」

(3) 人口の自然増減（出生－死亡：10年平均）

①名古屋駅鉄道アクセス20分圏

2007年から2016年の10年間における自然増減の年平均について、春日井市、岡崎市の増加数が突出している。四日市市や安城市では自然減となっているが、知多市は刈谷市、岐阜市、犬山市とともに自然増を保っている。

図表 12 自然増減＜10年平均＞（名古屋駅鉄道アクセス20分圏）

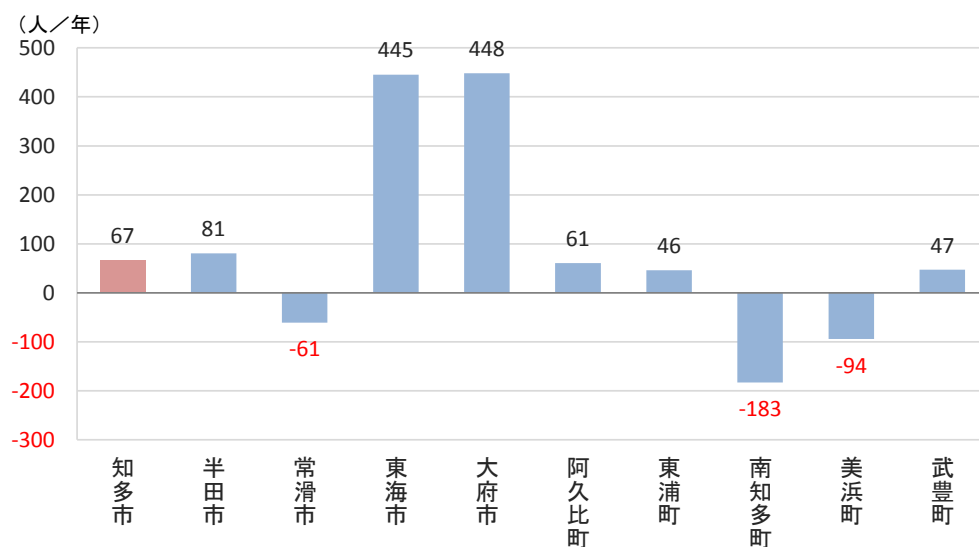


出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

②知多半島地区

2007年から2016年の10年間における自然増減の年平均について、東海市、大府市の増加数が突出している。常滑市は少子高齢化の影響で、既にマイナスになっているが、知多市は半田市とともにプラスを保っている。

図表 13 自然増減＜10年平均＞（知多半島地区）



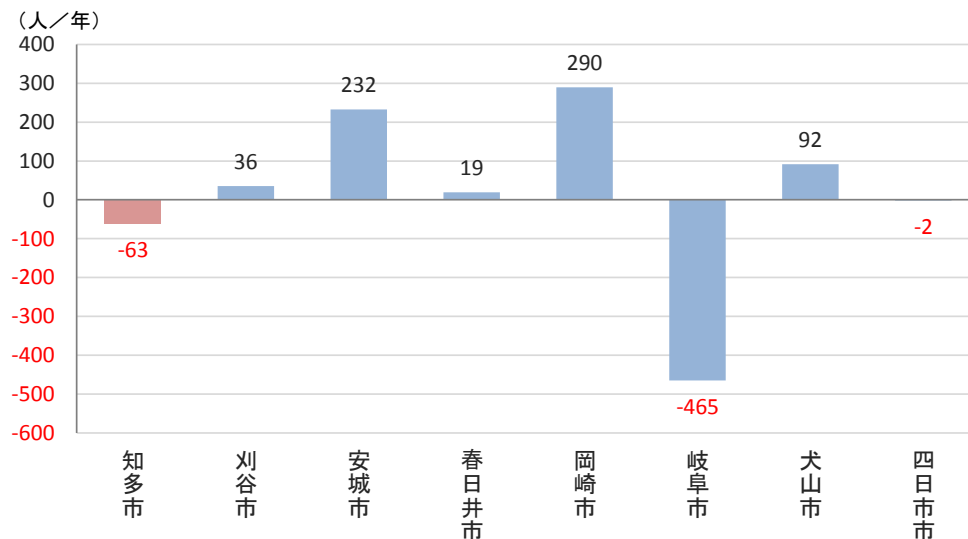
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

(4) 社会増減の動態（転入－転出：10年平均）

①名古屋駅鉄道アクセス20分圏

2007年から2016年の10年間における社会増減の年平均について、岡崎市や安城市では大きくプラスとなっているが、岐阜市が大きくマイナスとなっている。知多市はマイナス63人／年と名古屋駅から20分圏の都市としては低い水準となっている。転出は持ち家を持たない若い年代に多いと予想されるが、29歳以下の人口の割合が低い要因の一つになっていると考えられる。

図表 14 社会増減<10年平均>（名古屋駅鉄道アクセス20分圏）



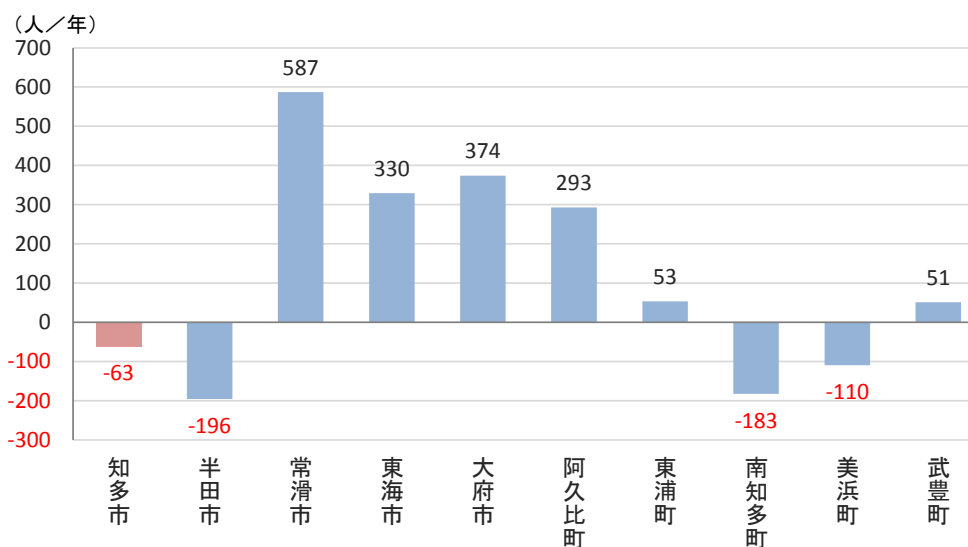
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

②知多半島地区

2007年から2016年の10年間における社会増減の年平均について、自然減であった常滑市が最も多い。これはセントレア及び周辺開発に伴い雇用が誘発された影響と考えられる。また、自然増が大きな大府市や東海市も多い。

一方、知多市は社会減であり、知多半島地区でも低い水準となっている。

図表 15 社会増減<10年平均>（知多半島地区）



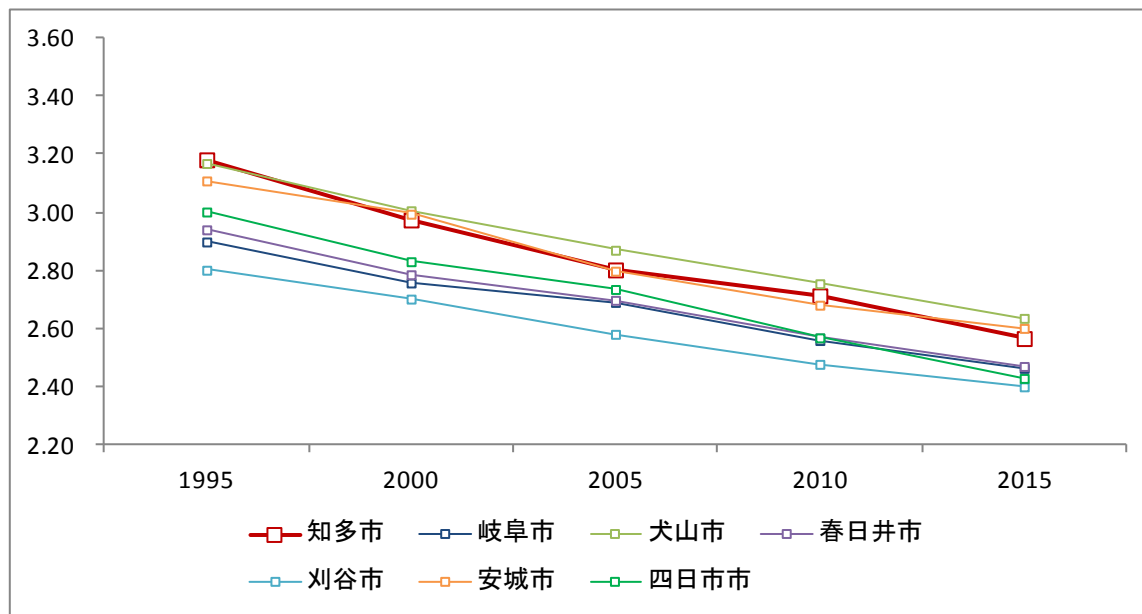
出典：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

(5) 世帯あたり人員

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市の世帯あたり人員は、犬山市や安城市とともに高い。一方、1995 年からの減少が最も大きく、単身世帯や夫婦のみ世帯等が急増していることが推察される。

図表 16 世帯あたり人員（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

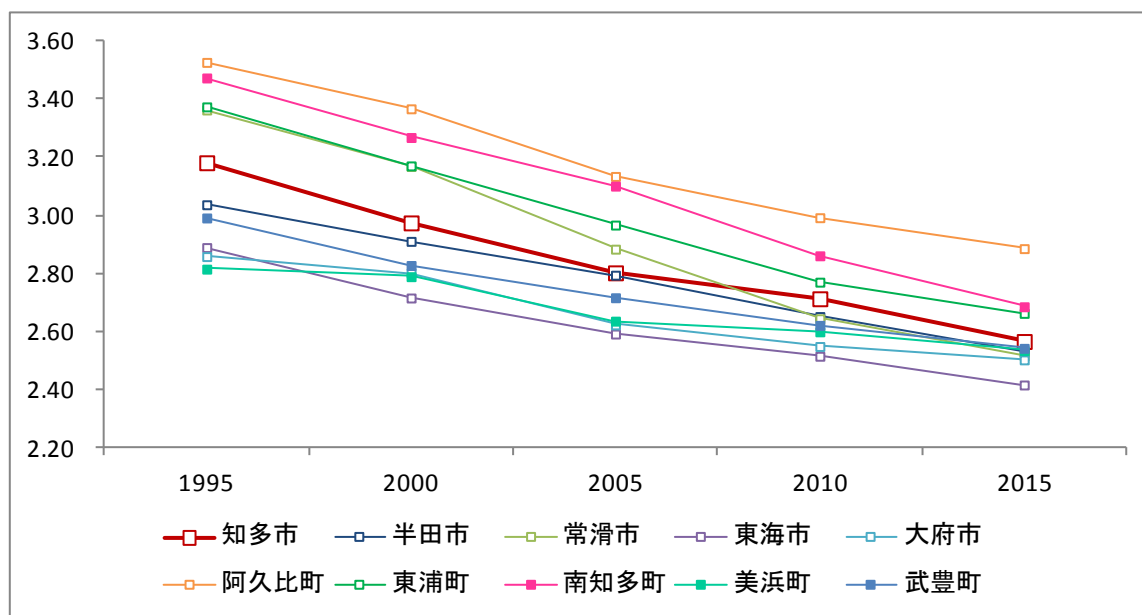


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多市は世帯あたり人員の規模及び減少率ともに、知多半島地区で中位にある。

図表 17 世帯あたり人員（知多半島地区）



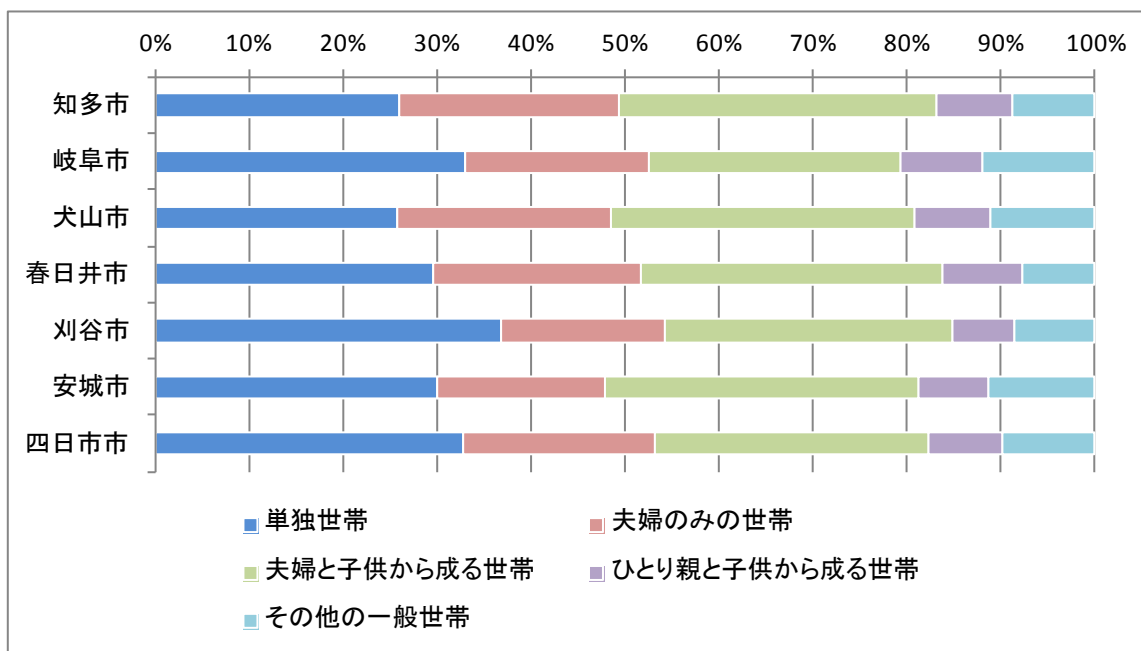
出典：総務省「国勢調査」

(6) 世帯構造

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市は他市と比べて、夫婦のみ世帯の割合が最も高く、単身世帯の割合が最も低い。

図表 18 世帯構造（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

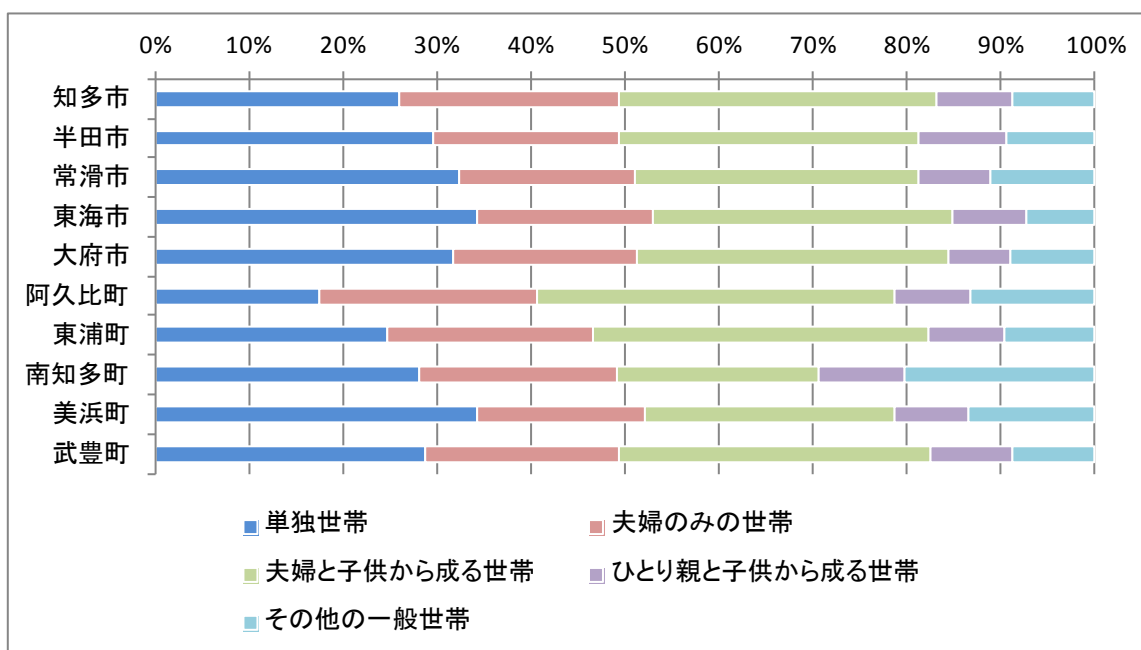


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多市は他市と比べて、夫婦のみ世帯及び夫婦と子供から成る世帯の割合が最も高い。60～74 歳人口の割合が高いことを考慮すると、夫婦のみ世帯は子どもが独立した世代が多いと推察される。つまり、ファミリー層が長く居住するとともに若い世帯の転入が少ない成熟した都市になっていると考えられる。

図表 19 世帯構造（知多半島地区）



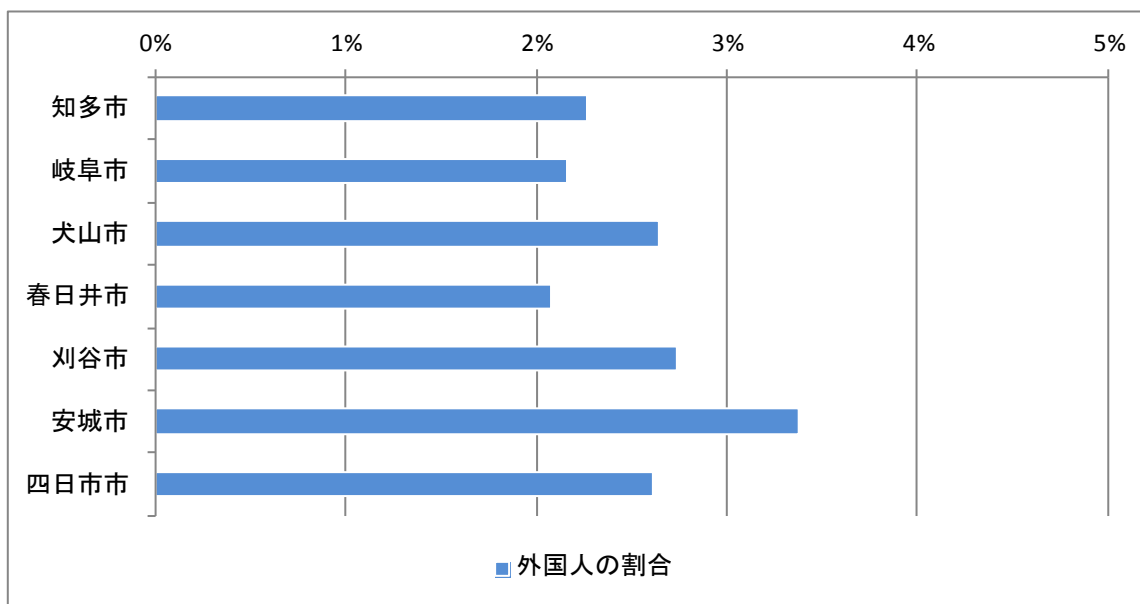
出典：総務省「国勢調査」

(7) 外国人人口

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市の総人口に占める外国人人口の割合は 2.3%で、他と比較してやや低位の都市になる。

図表 20 総人口に占める外国人人口の割合（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

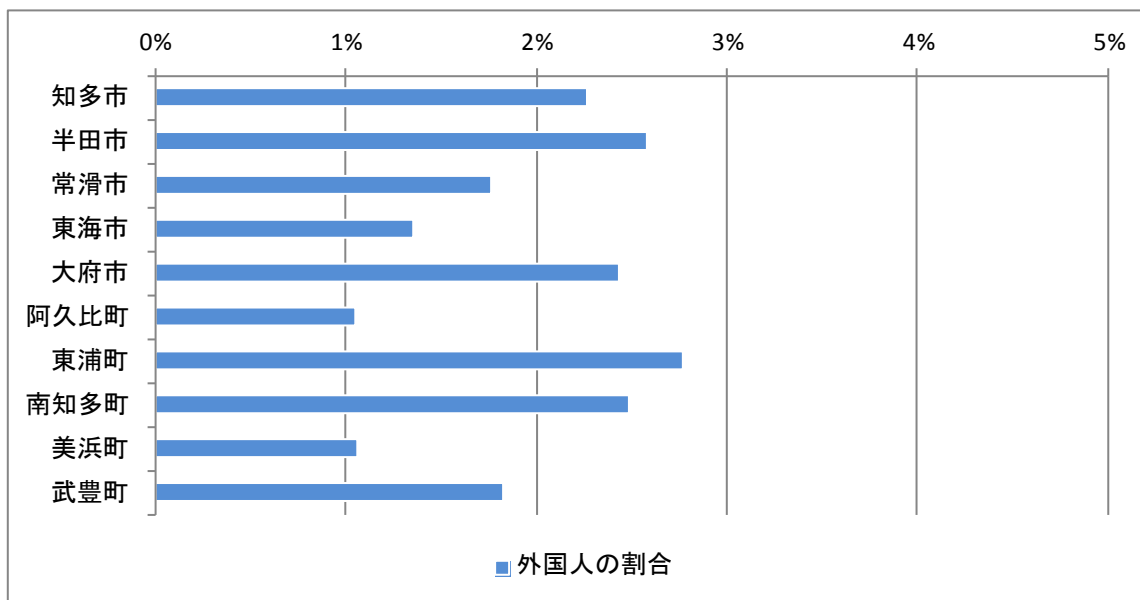


出典：総務省「住民基本台帳」

②知多半島地区

外国人の割合が高いのは、東浦町や半田市であるが、知多市とそれほど変わらない。

図表 21 総人口に占める外国人人口の割合（知多半島地区）



出典：総務省「住民基本台帳」

4. 通勤通学・就業構造

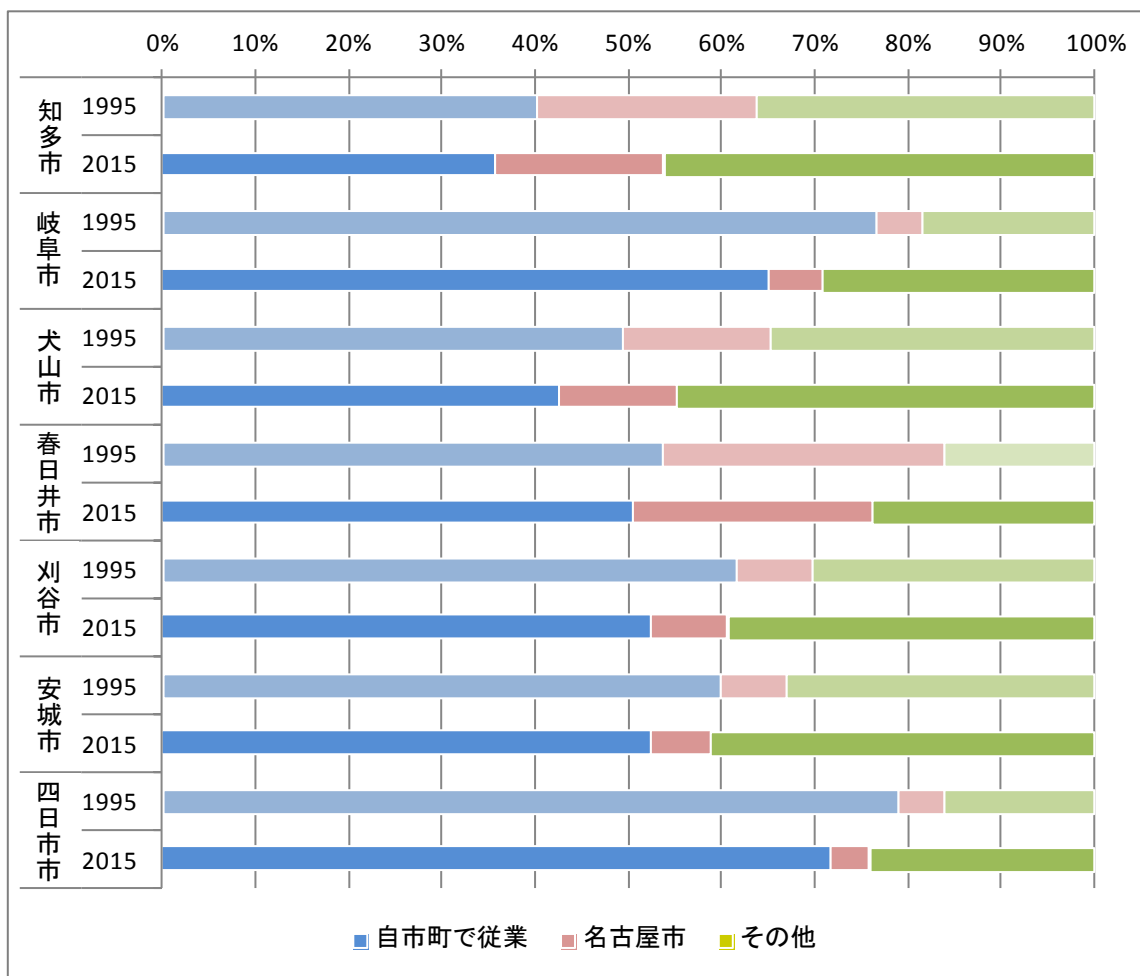
(1) 通勤先

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市では名古屋市に通勤する人が 2 割近くあり、春日井市に次いで多い。一方、自市町で通勤する割合は最も低い。

1995 年からの 20 年間で、名古屋市に通勤する割合が減少し、自市町で通勤する割合も減少している。この傾向は他都市でも概ね一致する。

図表 22 通勤者数の通勤先＜1995 年、2015 年＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



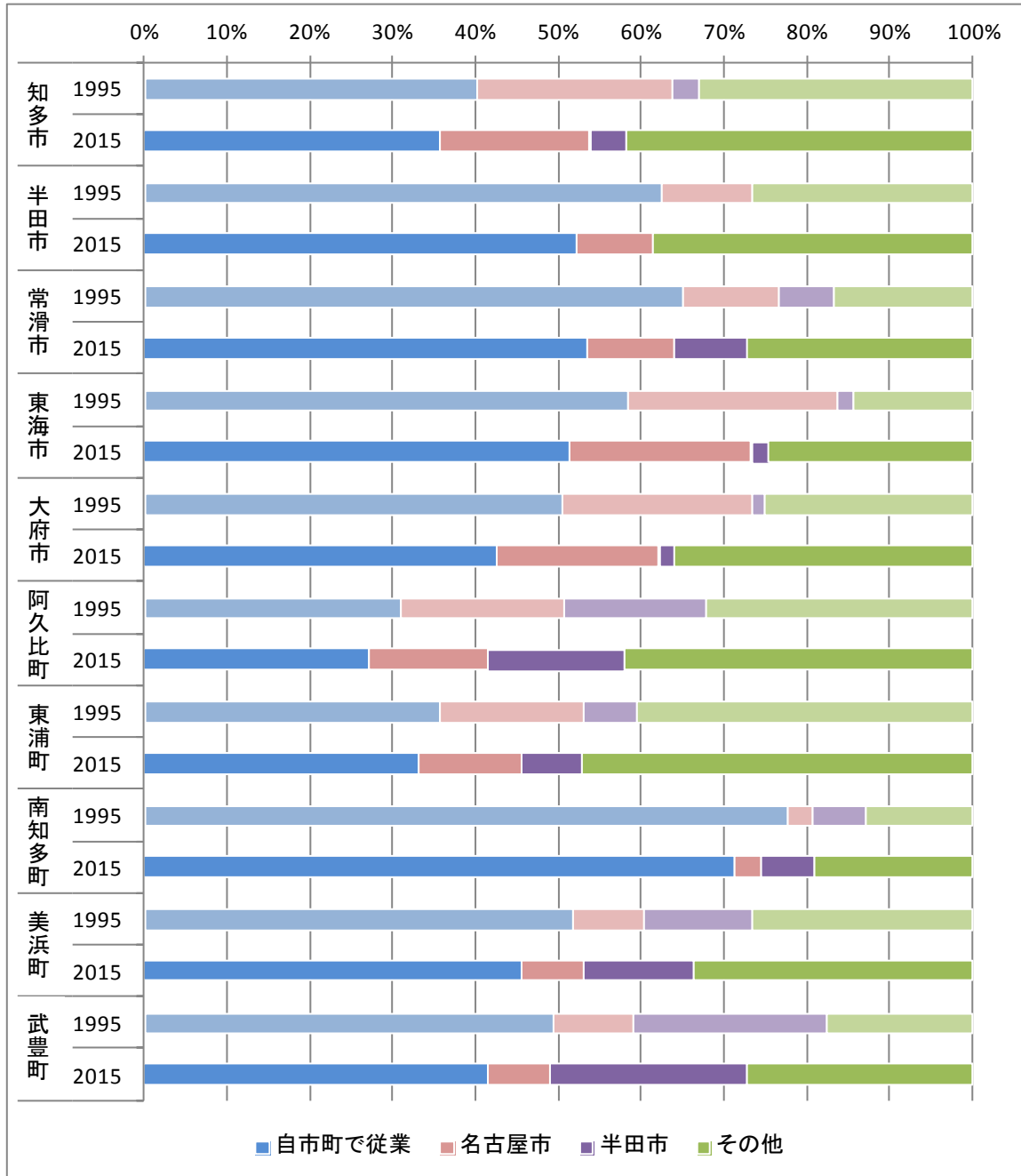
出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多市は名古屋市に通勤する割合が、東海市、大府市に次いで高い。一方、自市町で通勤する割合は市で最も低く、知多半島地区で3番目に低い。

1995年からの20年間に於いて、全ての市町で、名古屋市に通勤する割合が減少し、自市町で通勤する割合も減少している。

図表 23 通勤者数の通勤先＜1995年、2015年＞（知多半島地区）



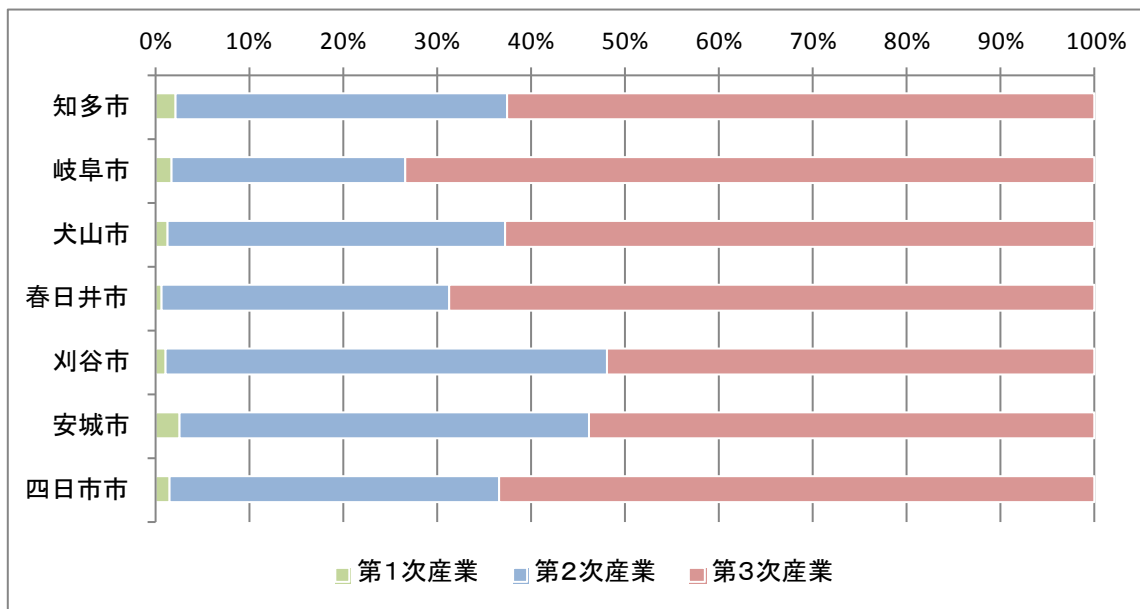
出典：総務省「国勢調査」

(2) 就業構造

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

刈谷市や安城市では第 2 次産業の割合が高く、岐阜市や春日井市、四日市市は第 3 次産業の割合が高い。知多市は第 2 次産業、第 3 次産業ともに全体の間中間程度になる。

図表 24 産業 3 分類別就業構造（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

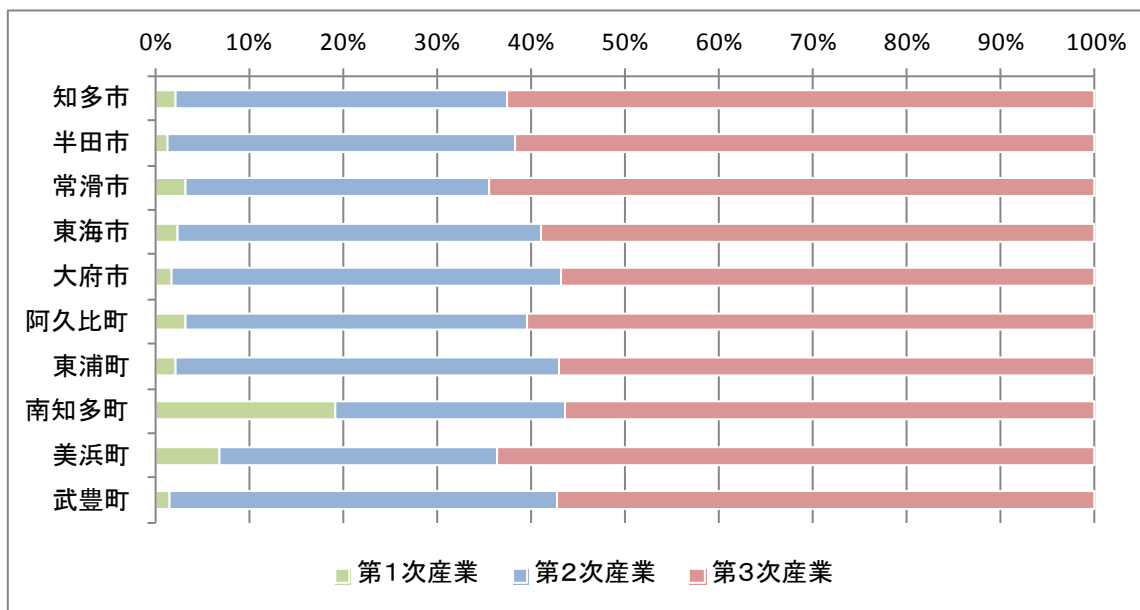


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

南知多町や美浜町で第 1 次産業の割合が高いものの、第 3 次産業の割合に市町による差は小さく、就業構造に大きな違いは見られない。

図表 25 産業 3 分類別就業構造（知多半島地区）



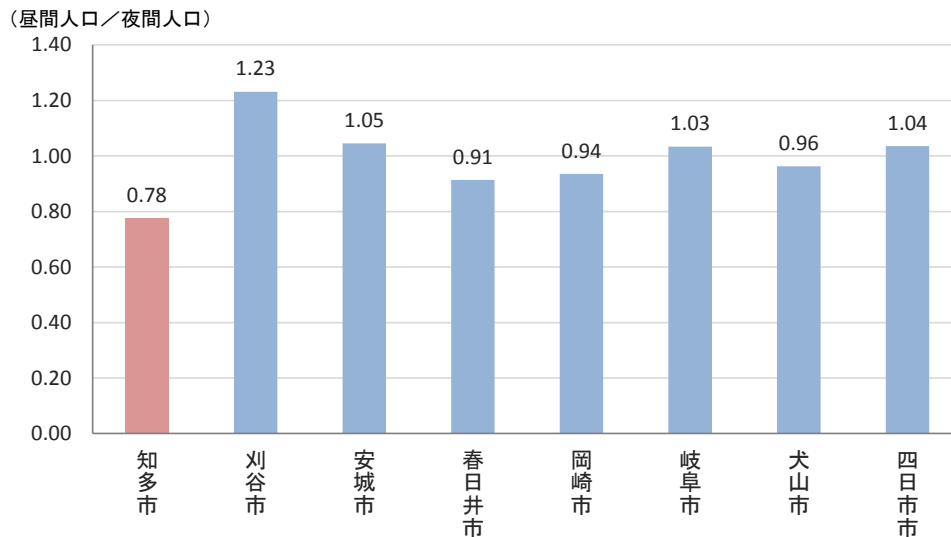
出典：総務省「国勢調査」

(3) 昼夜間人口比

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市の昼夜間人口比は 0.78 と他の市よりも突出して低い水準であり、勤務先や通学先が知多市外にあるため昼間に知多市から人が流出していることが示唆される。

図表 26 昼夜間人口比（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

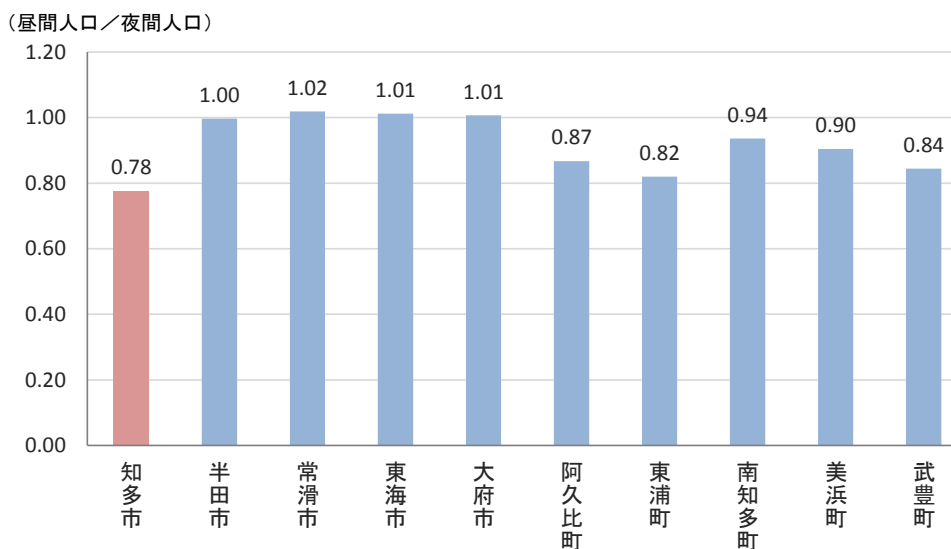


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多半島地区においても知多市は昼夜間人口比が最も低い水準である。知多市がベッドタウンとして発展してきたとともに、雇用創出力のある産業集積が進んでいないためと考えられる。

図表 27 昼夜間人口比（知多半島地区）



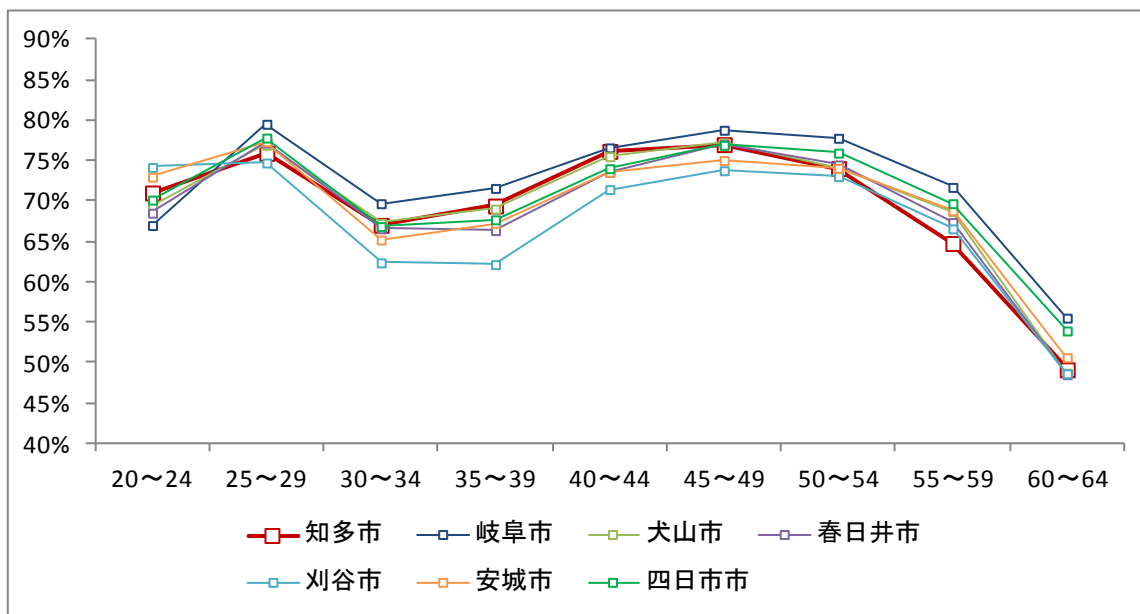
出典：総務省「国勢調査」

(4) 女性の就業率

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市は他の市に比べ 30 代女性の就業率がやや高い。一方、50 代後半～70 代の就業率は一番低い水準である。他市と比較して、女性の働く環境整備の対象年齢又は女性の就業観が 50 代を境に変わっていることが伺える。

図表 28 年齢 5 歳階級別女性の就業率（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

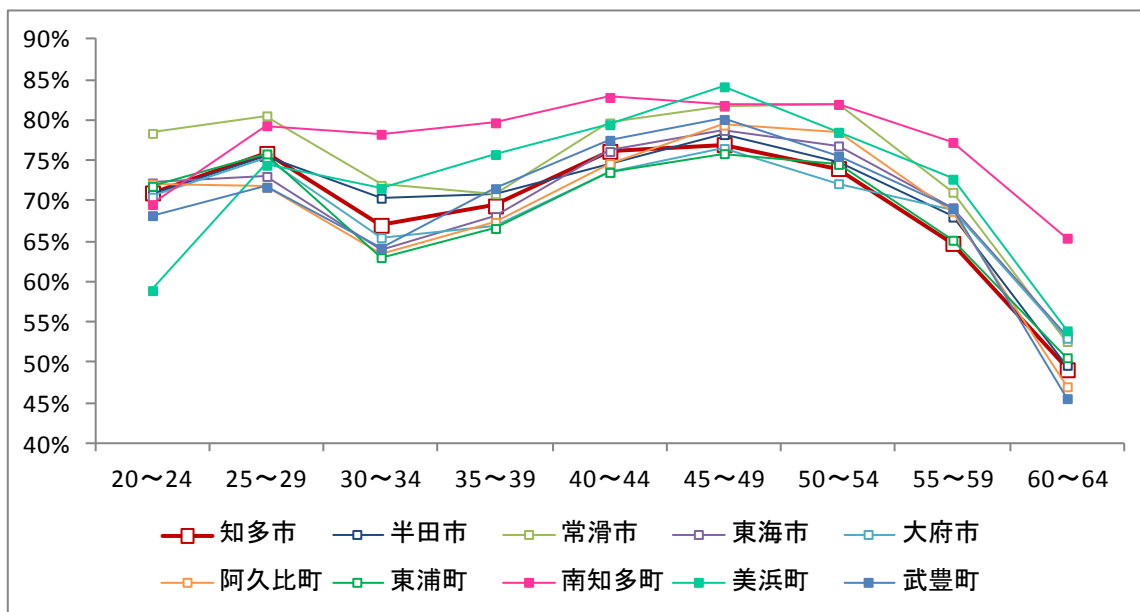


出典：総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多半島地区で比較すると、知多市は低い水準である。美浜町や南知多町の水準が高いのは産業構造が 1 次産業によっているためであると考えられ、1 次産業の要素が低い市町の女性の就業率の低い傾向がみられた。

図表 29 年齢 5 歳階級別女性の就業率（知多半島地区）



出典：総務省「国勢調査」

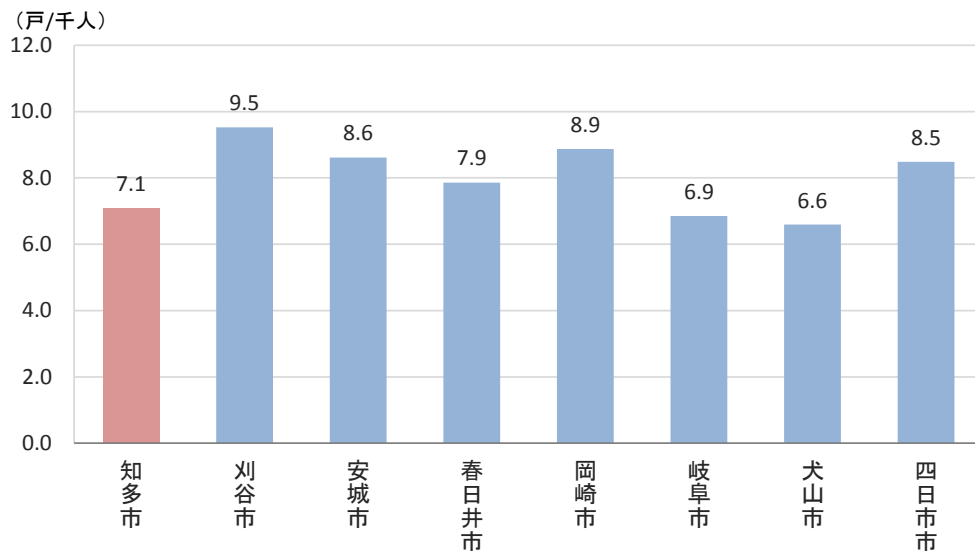
5. 住まい・土地利用

(1) 人口 1,000 人あたり新設住宅着工戸数

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市の最近 10 年間の人口 1,000 人あたり新設住宅着工戸数は、名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏内としては低い水準であるが、岐阜市、犬山市よりは高い。

図表 30 人口 1,000 人あたり着工新設住宅数（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）
（2006 年～2015 年の 10 年間平均）

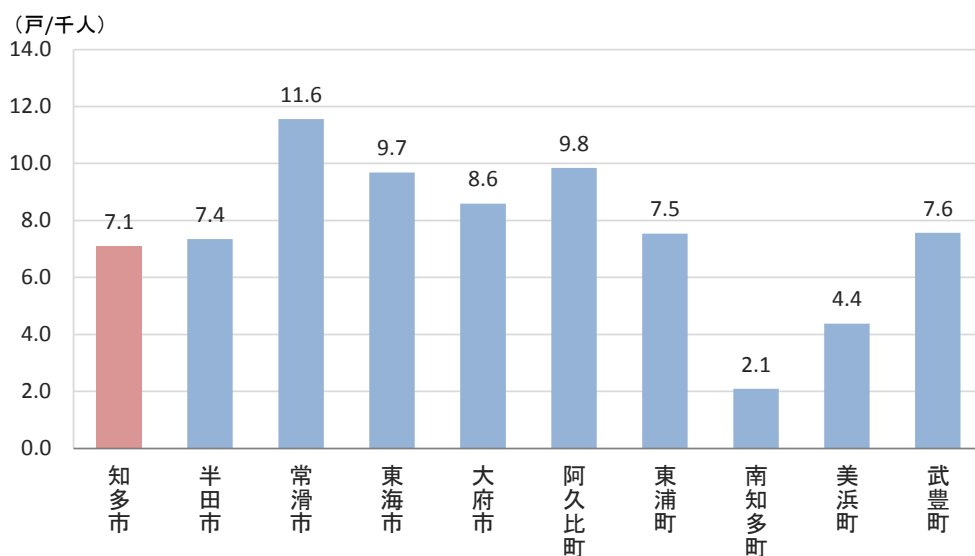


出典：愛知県「愛知県統計年鑑」、総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多市の最近 10 年間の人口 1,000 人あたり新設住宅着工戸数は市部で最も低く、また全体でも 8 番目の水準である。

図表 31 人口 1,000 人あたり着工新設住宅数（知多半島地区）
（2006 年～2015 年の 10 年間平均）



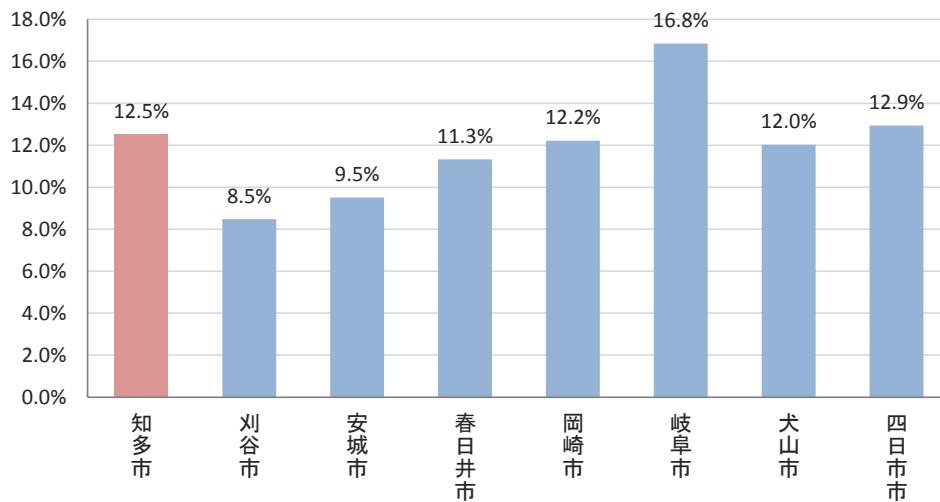
出典：愛知県「愛知県統計年鑑」、総務省「国勢調査」

(2) 空き家率

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

2013 年の知多市の空き家率は、名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏においては、平均的な値に近い。

図表 32 空き家率＜2013 年＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

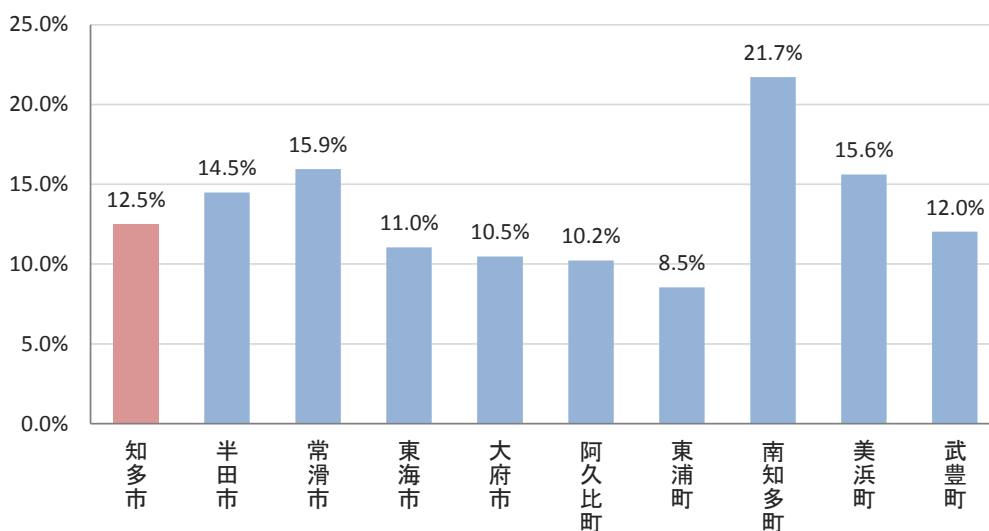


出典：総務省「住宅・土地統計調査」

②知多半島地区

2013 年の知多市の空き家率は、全体の中位にある。東海市、大府市など、人口が増加傾向にある市町は空き家率が低い。

図表 33 空き家率＜2013 年＞（知多半島地区）



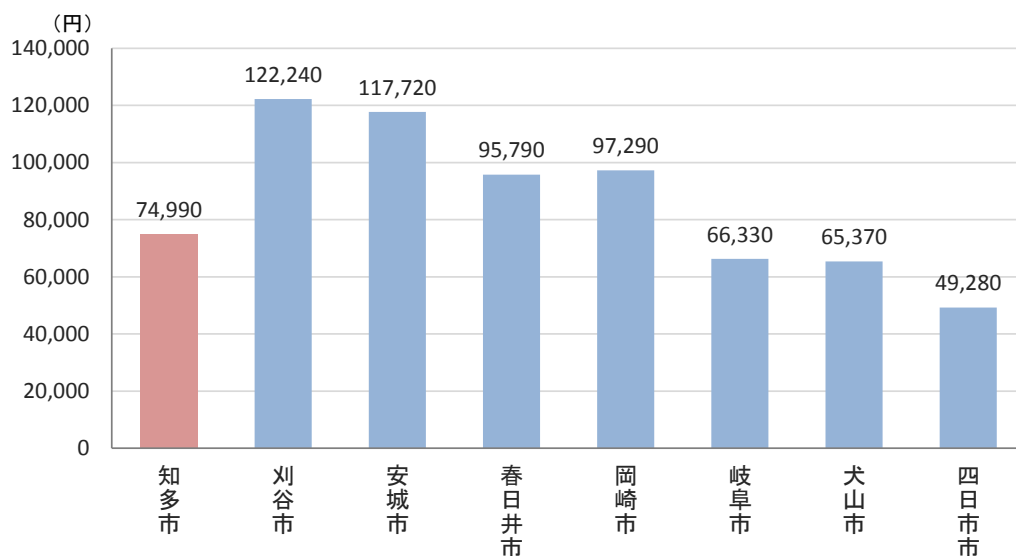
出典：総務省「住宅・土地統計調査」

(3) 住宅地平均地価

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

最近 10 年間の知多市の住宅地平均地価は、岐阜市、犬山市、四日市市を上回る水準であるが、春日井市等の上位グループに比べると 2 割ほど安く、コスト面において土地の取得が行いやすいことを示している。

図表 34 住宅地平均地価＜2009 年～2018 年の 10 年間平均＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

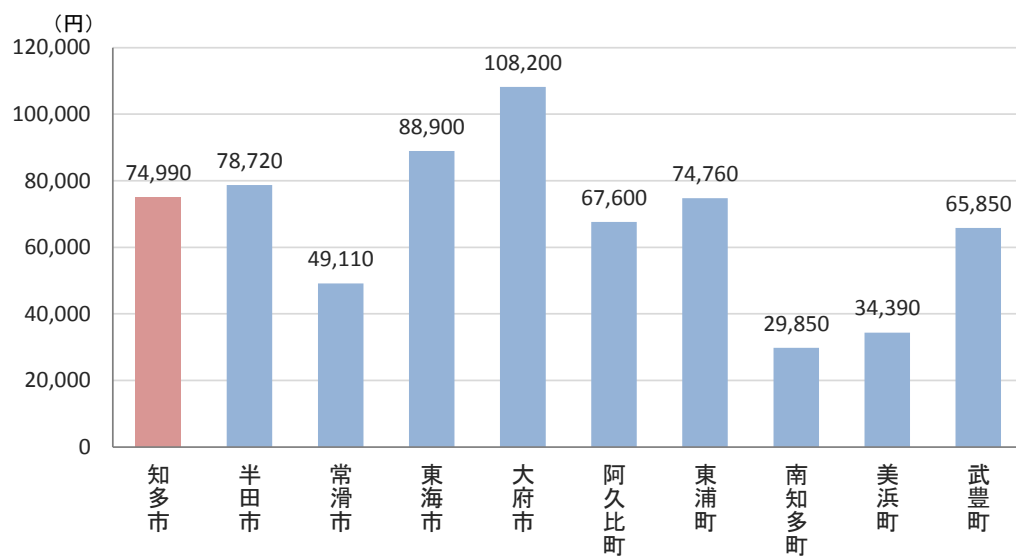


出典：国土交通省「地価公示」

②知多半島地区

最近 10 年間の住宅地平均地価をみると、大府市が最も高い。知多市は全体で 4 番目となっている。常滑市は市部で最も地価が低く、このことが近年の人口増に少なからず影響していると推察される。

図表 35 住宅地平均地価＜2009 年～2018 年の 10 年間平均＞（知多半島地区）



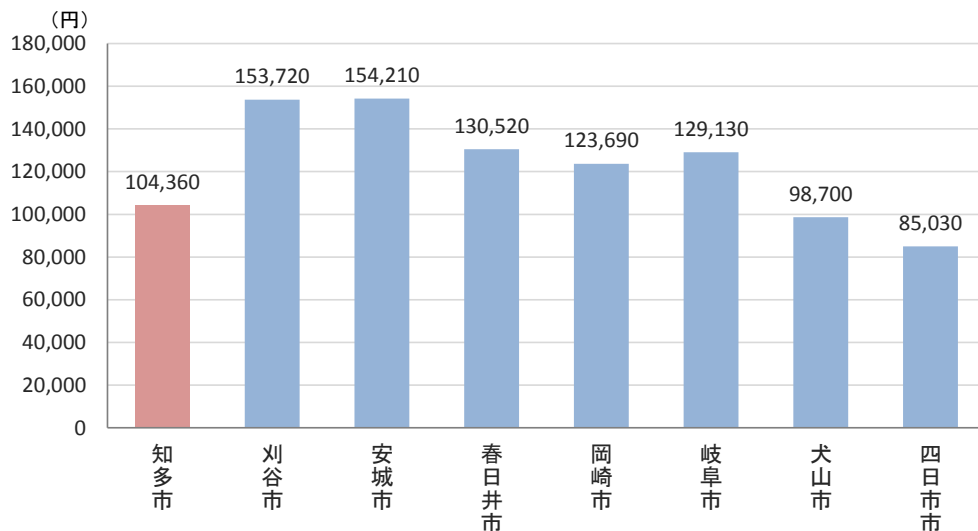
出典：国土交通省「地価公示」

(4) 商業地平均地価

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

最近 10 年間の商業地平均地価をみると、知多市は犬山市、四日市市を上回る水準であるが、その他の市よりも低い水準であり、安城市と比較すると 7 割程度の水準である。

図表 36 商業地平均地価＜2009 年～2018 年の 10 年間平均＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

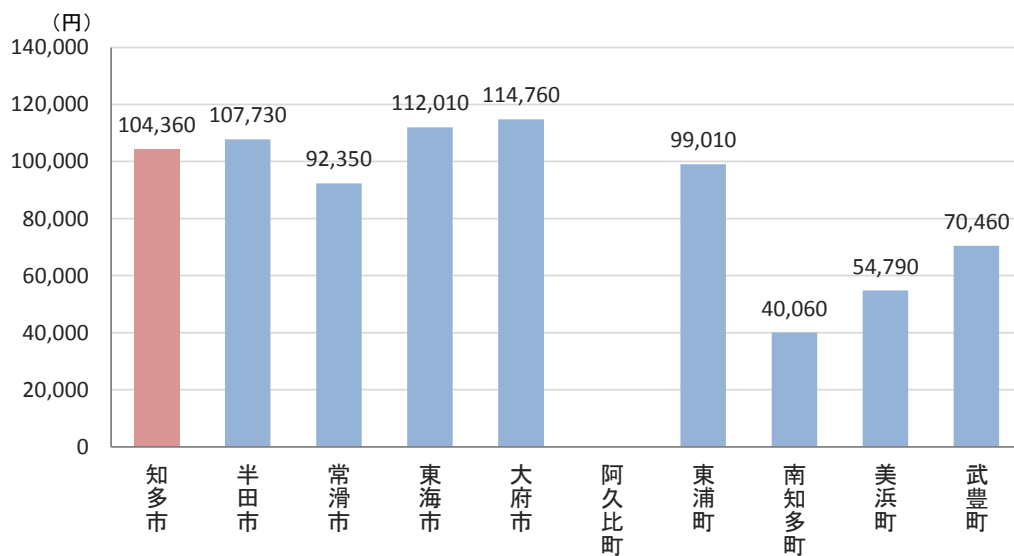


出典：国土交通省「地価公示」

②知多半島地区

最近 10 年間の商業地平均地価をみると、大府市が最も高く、次いで東海市となる。知多市は住宅地平均地価同様、全体で 4 番目となっている。

図表 37 商業地平均地価＜2009 年～2018 年の 10 年間平均＞（知多半島地区）



※阿久比町は商業地の標準値がないためデータなし

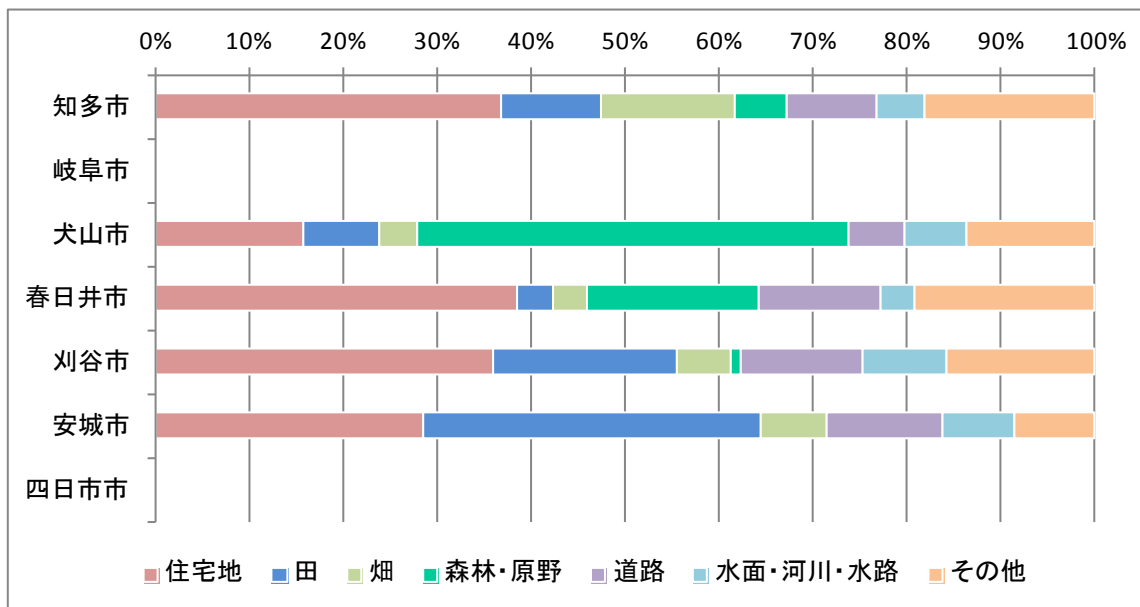
出典：国土交通省「地価公示」

(5) 土地利用

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市は、住宅地の割合が最も高い都市の一つである。知多市の土地利用構造は、刈谷市や安城市に近いものの、農地のうち畑の割合が高いことが、両市との最大の相違点となっている。

図表 38 地目別土地利用面積（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



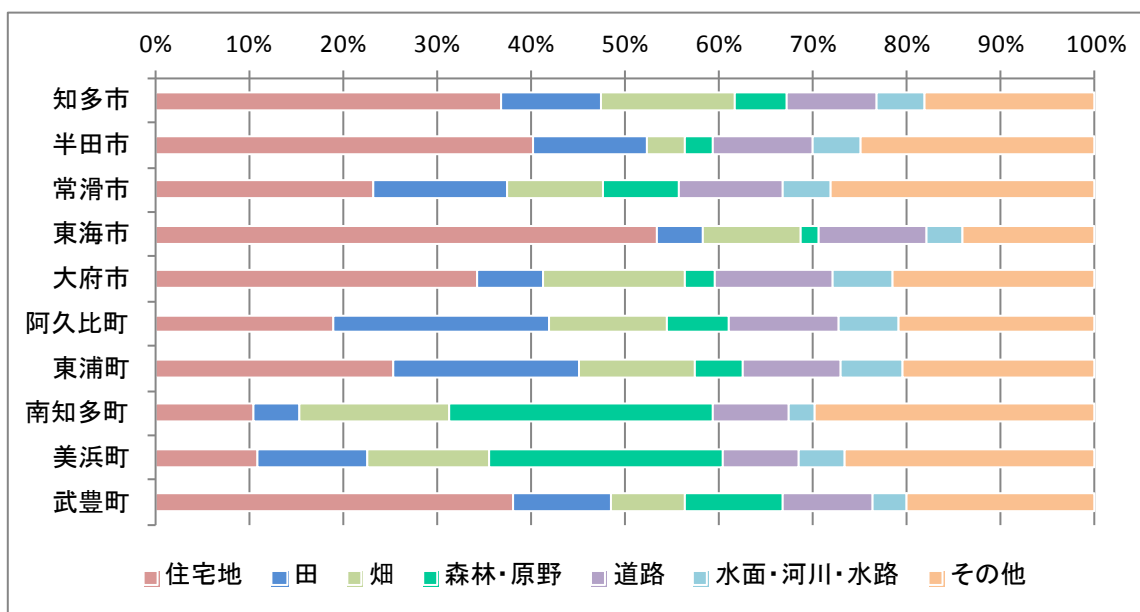
※岐阜県及び三重県はデータ整理方法が異なるため集計していない

出典：愛知県「土地に関する統計年報」

②知多半島地区

知多市の土地利用構造について、半田市や東海市と比較して、田や畑、森林・原野、水面・河川・水路の割合が高いが、その他の市町と比較して高いものではない。

図表 39 地目別土地利用面積（知多半島地区）



出典：愛知県「土地に関する統計年報」

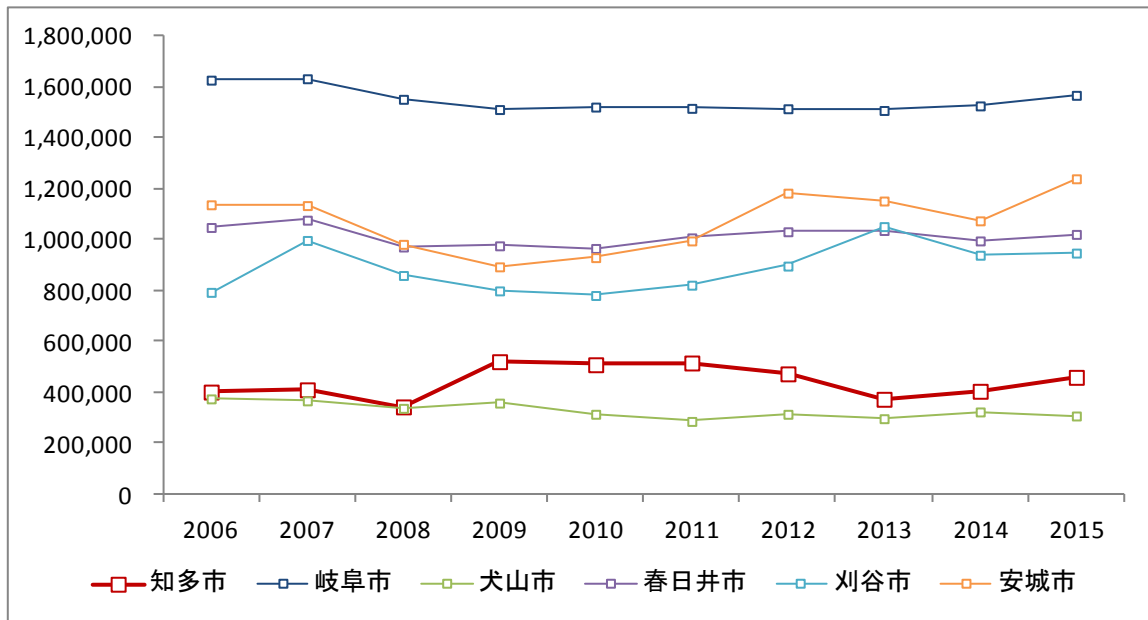
6. 経済・産業

(1) 市町村内総生産

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市は、安城市や刈谷市に比べて 2009 年トヨタショックによる影響は小さかったものの、両市が回復に反転して以降、横ばいから落ち込む傾向にある。これは、2011 年東日本大震災を契機とした省エネ推進が少なからず影響していると予想される。

図表 40 市町村内総生産（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

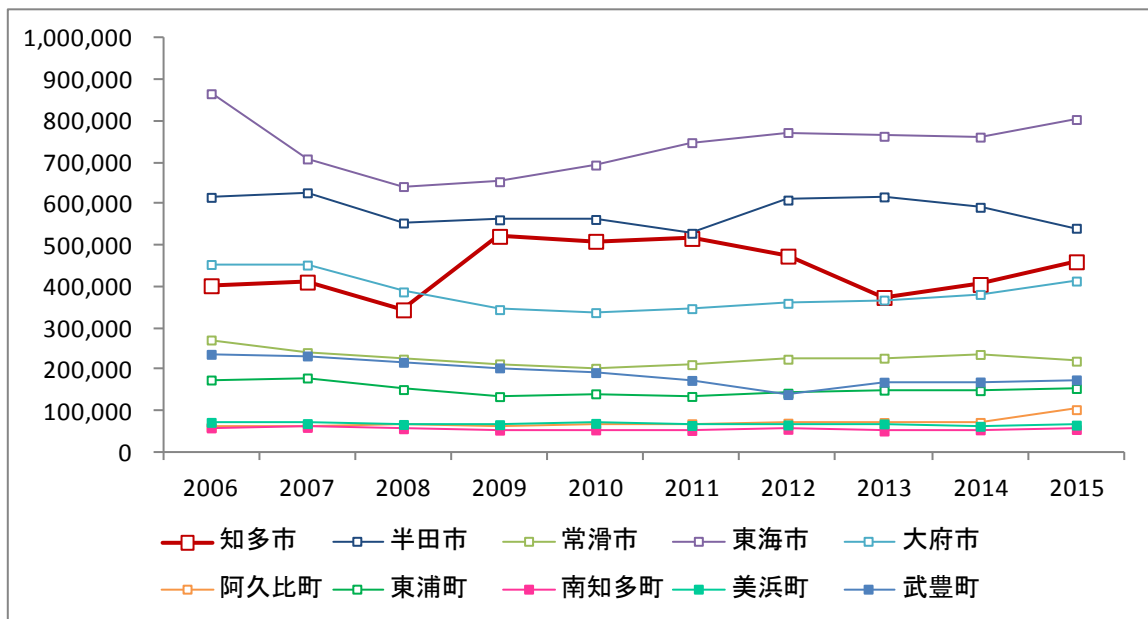


出典：愛知県「あいちの市町村民所得」

②知多半島地区

東海市が、安城市や刈谷市のような動態を示している。知多市は、他市町に比べて変動幅が大きいことが特徴となっている。

図表 41 市町村内総生産（知多半島地区）



出典：愛知県「あいちの市町村民所得」

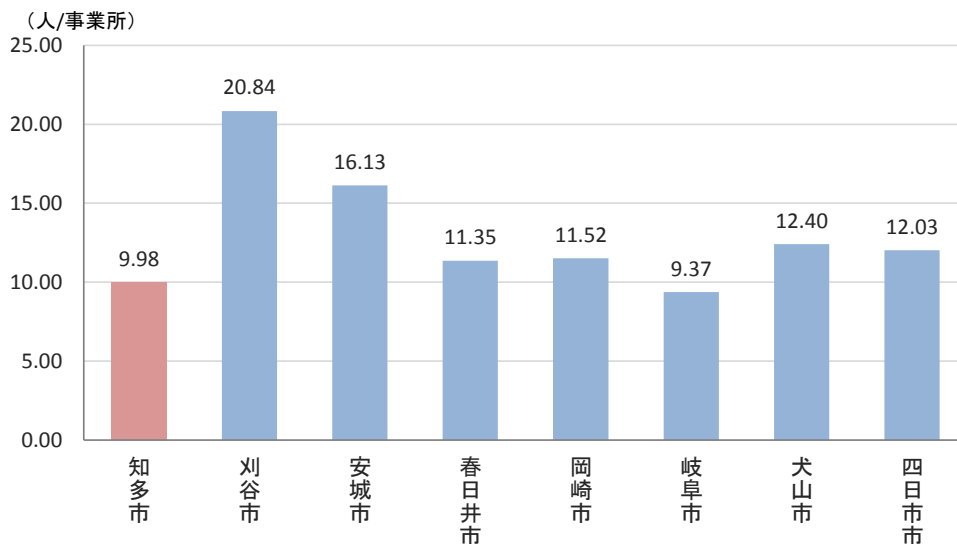
(2) 事業所数

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

事業所あたり従業員数について、知多市は名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏の中で岐阜市に次ぐ低水準である。

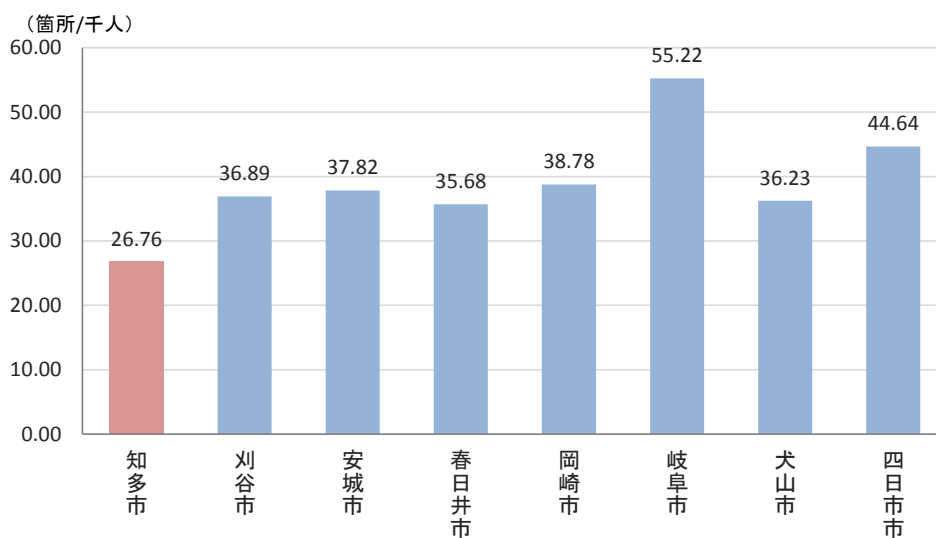
人口あたり事業所数となると突出して低い水準となり、市内に雇用の受け皿がなく市外に就業している実態を反映している。

図表 42 事業所あたり従業員数<2014 年>（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



出典：経済産業省「経済センサス」

図表 43 人口 1,000 人あたり事業所数<2014 年>（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



※人口は 2015 年時点

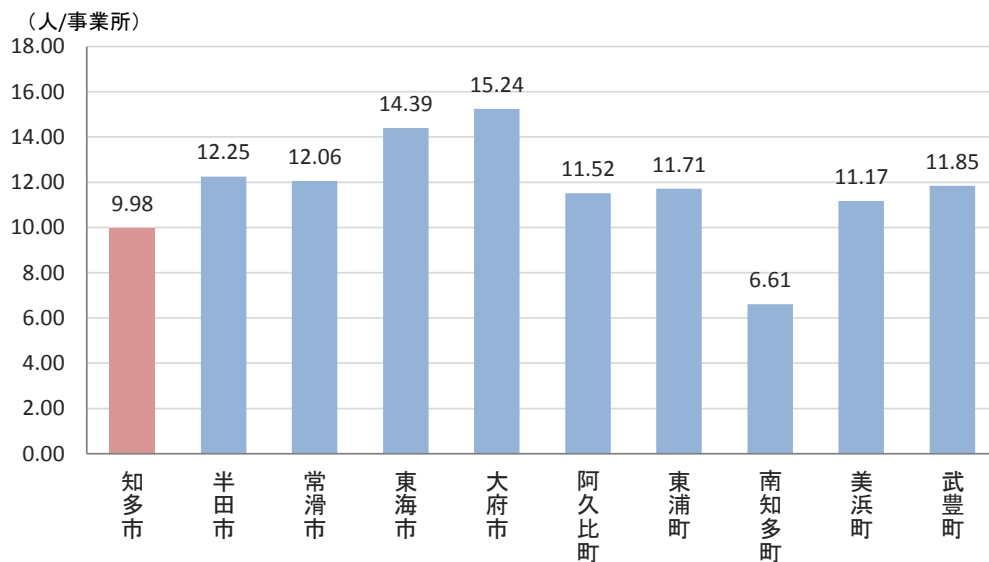
出典：経済産業省「経済センサス」、総務省「国勢調査」

②知多半島地区

事業所あたり従業員数について、知多市は知多半島地区で9番目になり、小規模な事業所が多く立地している（大規模な従業員数を抱える事業所がないと見ることもできる）。

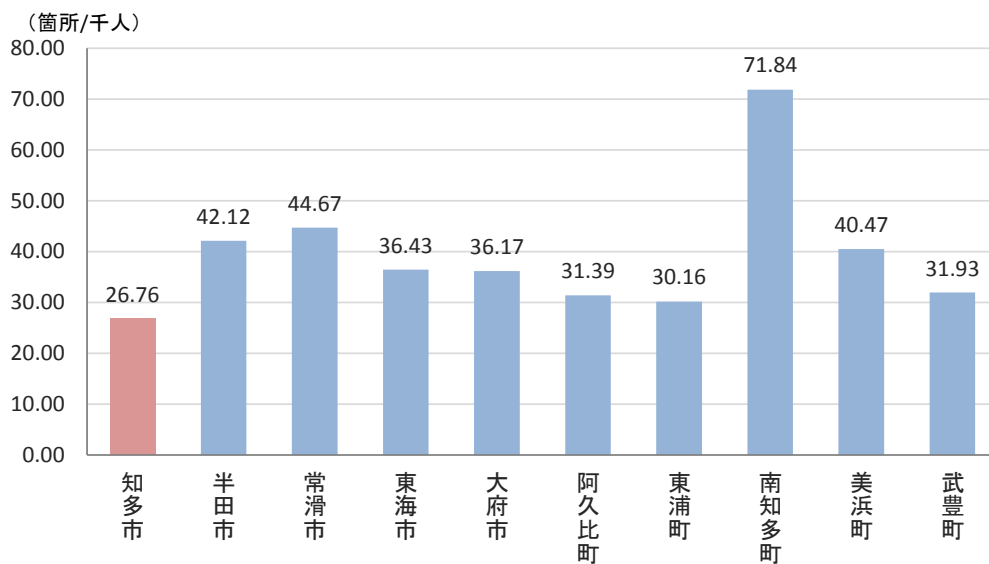
人口1,000人あたりの事業所数をみても、知多市は最も低く、市民の雇用の受け皿が非常に少ない状況にある。

図表 44 事業所あたり従業員数＜2014 年＞（知多半島地区）



出典：経済産業省「経済センサス」

図表 45 人口1,000人あたり事業所数＜2014 年＞（知多半島地区）



※人口は2015年時点

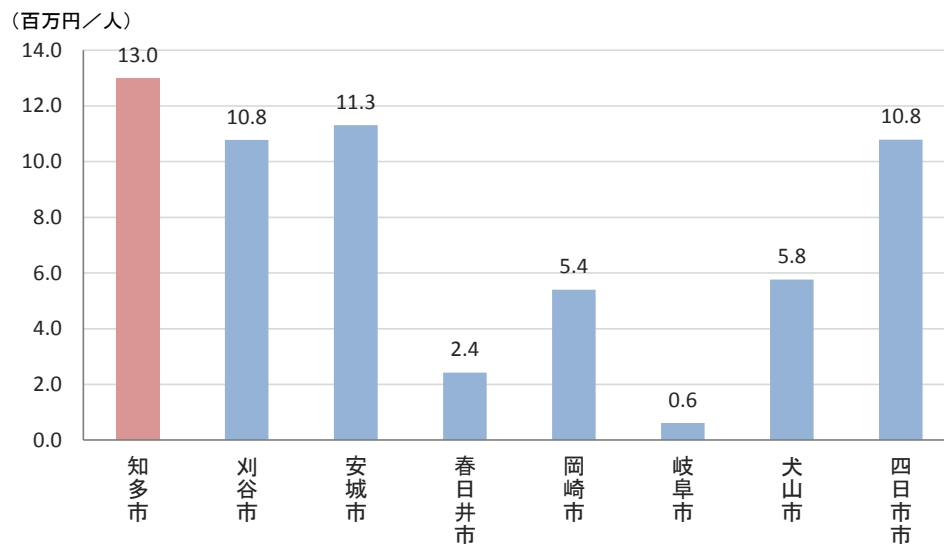
出典：経済産業省「経済センサス」、総務省「国勢調査」

(3) 製造品出荷額等

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

人口あたり製造品出荷額等は名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏において知多市が最も高い水準である。これは、知多市は石油化学系の大型プラントが立地しているため他の市に比べ高い水準となっていることが考えられる。

図表 46 人口あたり製造品出荷額等 <2015 年> (名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏)

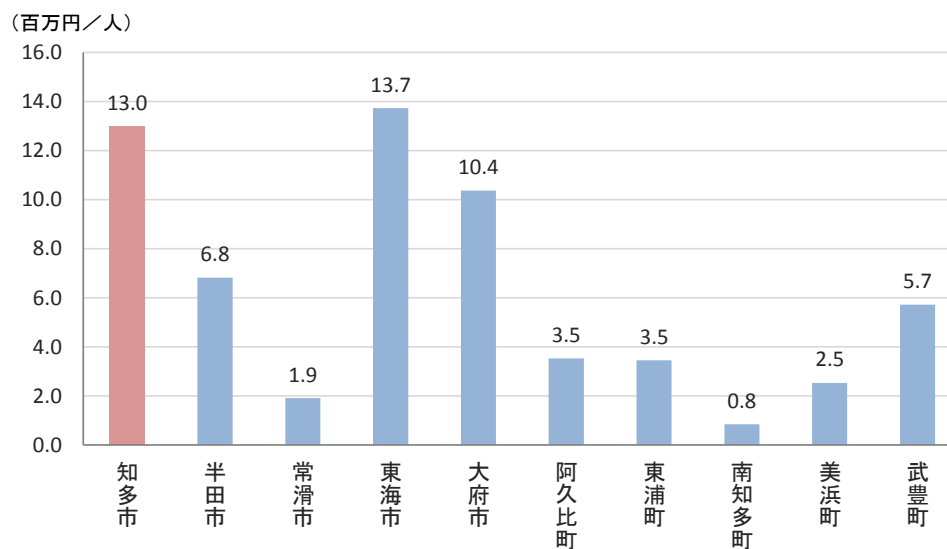


出典：経済産業省「工業統計」、総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多半島地区においては、知多市は東海市に次ぐ水準であり、他の市町と比べても非常に高い。

図表 47 人口あたり製造品出荷額等 <2015 年> (知多半島地区)



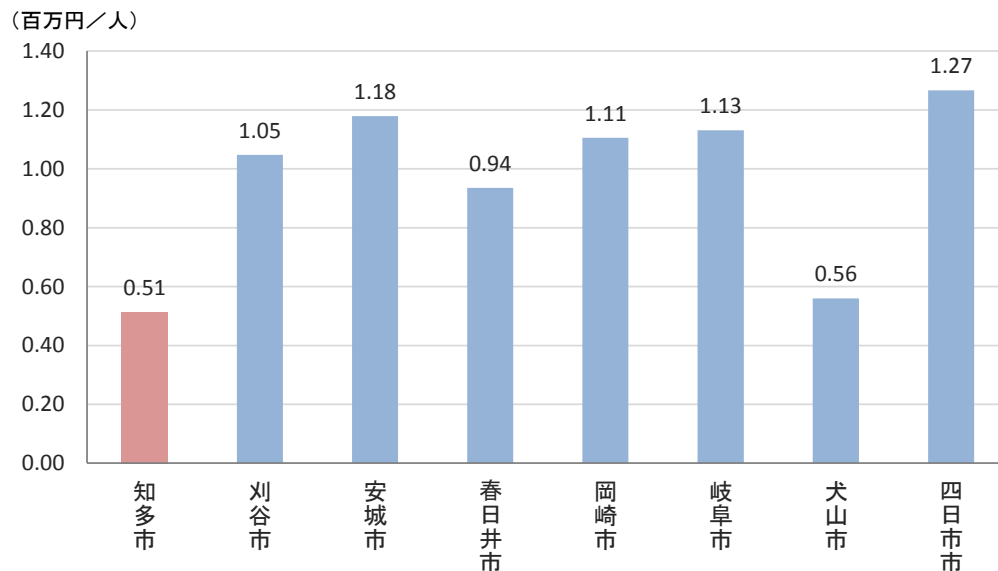
出典：経済産業省「工業統計」、総務省「国勢調査」

(4) 小売業年間商品販売額

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

知多市の人口あたり小売業年間商品販売額は 51 万円／人と名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏では最も低い水準である。これは、市民が知多市外で商品を購入する傾向があることを示唆する。

図表 48 人口あたり小売業年間商品販売額＜2016 年＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



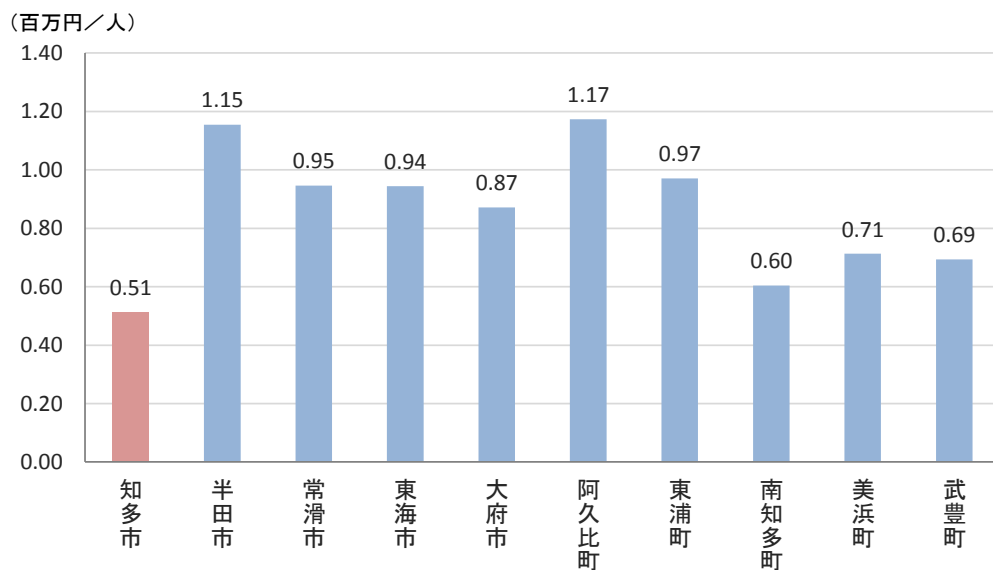
※人口は 2015 年時点

出典：経済産業省「経済センサス」、総務省「国勢調査」

②知多半島地区

知多半島地区においても、最も低い水準である。知多市に隣接している常滑市、東海市、阿久比町、東浦町は知多市の 2 倍程度の水準なので、知多市から市民がそれらの市町に出かけて買い物をしている傾向が読み取れる。

図表 49 人口あたり小売業年間商品販売額＜2016 年＞（知多半島地区）



※人口は 2015 年時点

出典：経済産業省「経済センサス」、総務省「国勢調査」

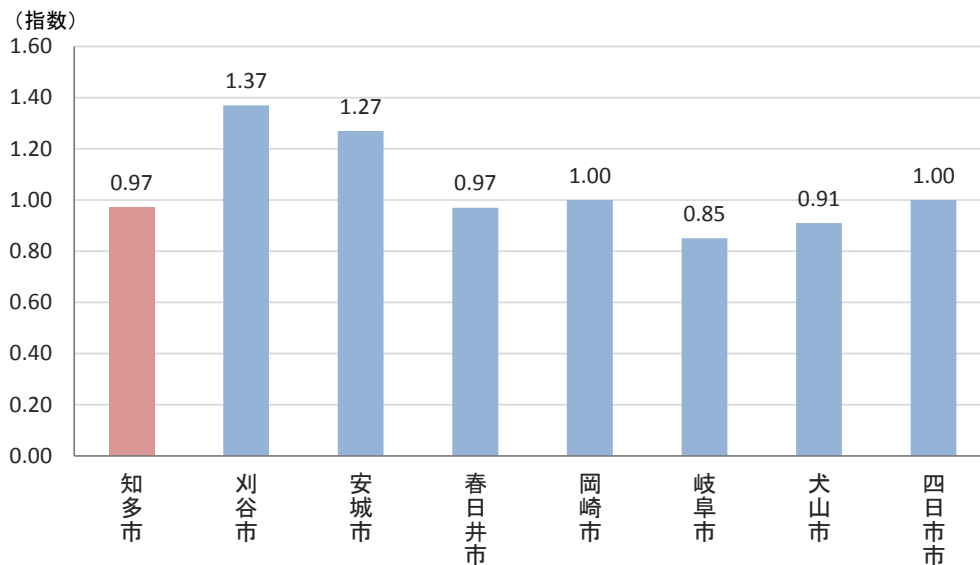
7. 財政

(1) 財政力指数

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

2016 年の知多市の財政力指数は 0.97 であり、春日井市や犬山市と同水準である。

図表 50 財政力指数＜2016 年＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）

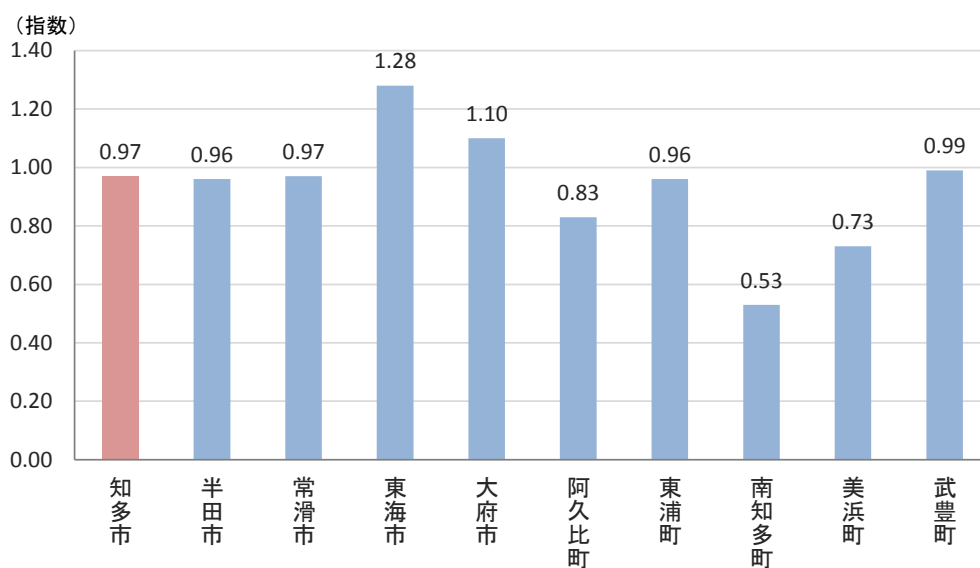


出典：総務省「市町村別決算状況調」

②知多半島地区

2016 年の知多市の財政力指数は 0.97 であり、半田市、常滑市と同水準となっている。知多半島地区では、東海市と大府市が 1.0 以上となっている。

図表 51 財政力指数＜2016 年＞（知多半島地区）



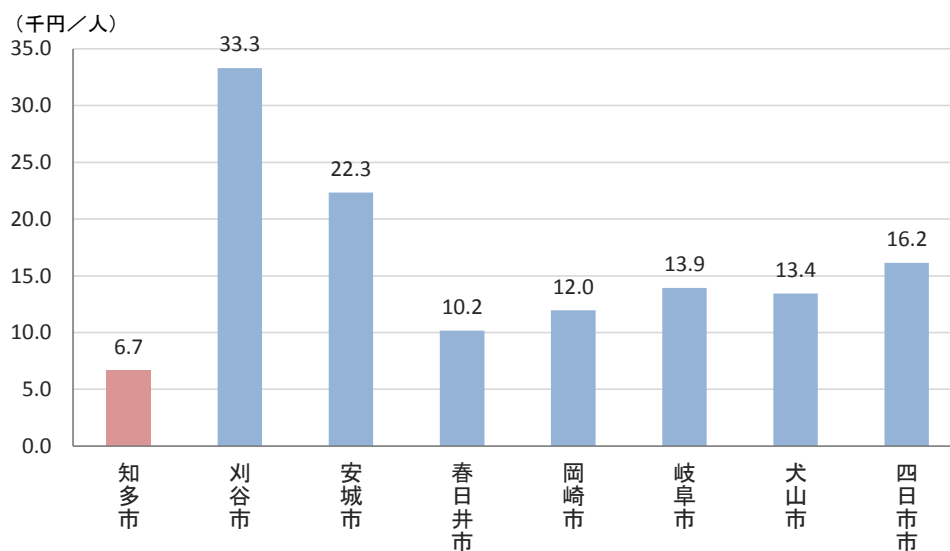
出典：総務省「市町村別決算状況調」

(2) 人口あたり法人市民税収

①名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏

2016 年の知多市の人口あたり法人市民税収は、名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏では突出して低く、知多市の次に低い水準である春日井市と比較しても 7 割程度である。

図表 52 人口あたり法人市民税収＜2016 年＞（名古屋駅鉄道アクセス 20 分圏）



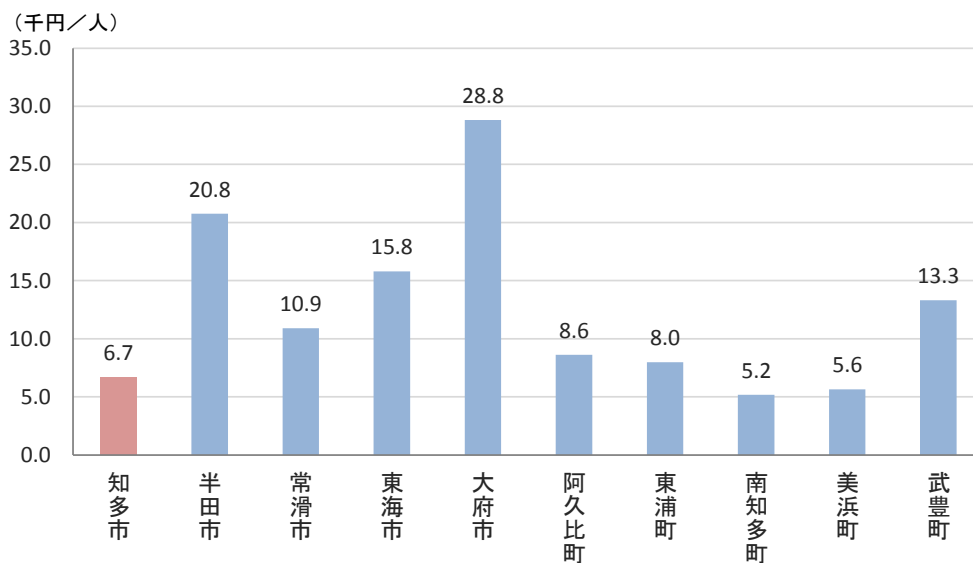
※人口は 2015 年時点

出典：総務省「市町村別決算状況調」、総務省「国勢調査」

②知多半島地区

2016 年の知多市の人口あたり法人市民税収は、知多半島地区の市部で最も低く、最も高い大府市の約 1/4にとどまる。

図表 53 人口あたり法人市民税収＜2016 年＞（知多半島地区）



※人口は 2015 年時点

出典：総務省「市町村別決算状況調」、総務省「国勢調査」