



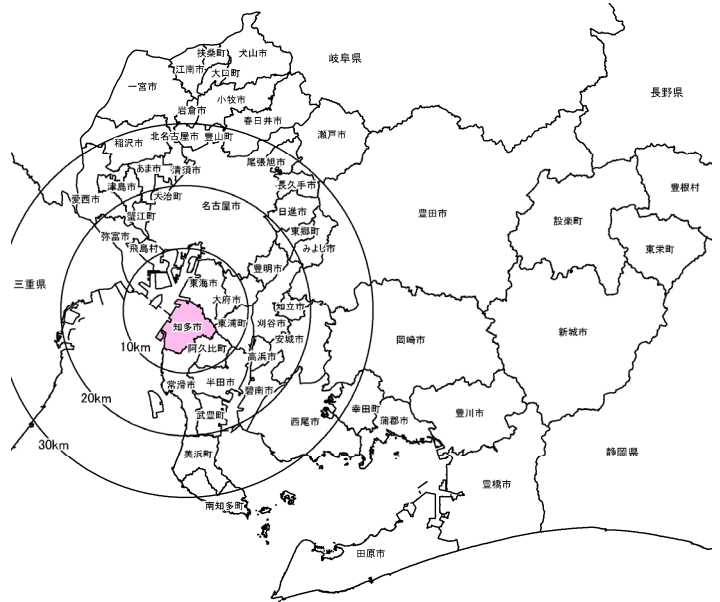
第2章 知多市の現況特性

1 知多市の概況

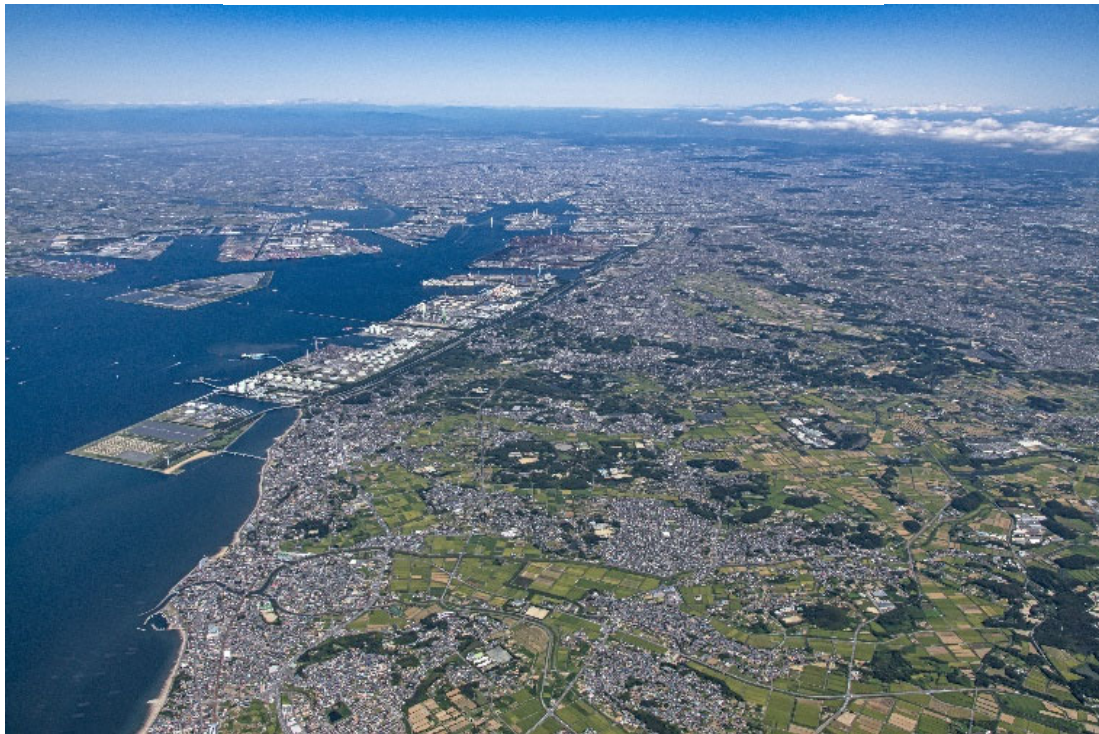
(1) 知多市の位置

- 本市は、知多半島北西部に位置し、中部圏の中核都市である名古屋市の20kmから30km圏に位置しています。また、名古屋駅と中部国際空港のほぼ中間点に位置し、いずれも30分以内にアクセスすることが可能となっています。
- 西は伊勢湾に面し約15kmの海岸線を有し、北は東海市、東は東浦町及び阿久比町、南は常滑市に接しています。
- 地形は平均してなだらかな平坦地ですが、本市の中部から東部にかけて、海拔30mから65mまでの丘陵地となっています。

知多市の位置



知多市の全景(令和元(2019)年撮影)

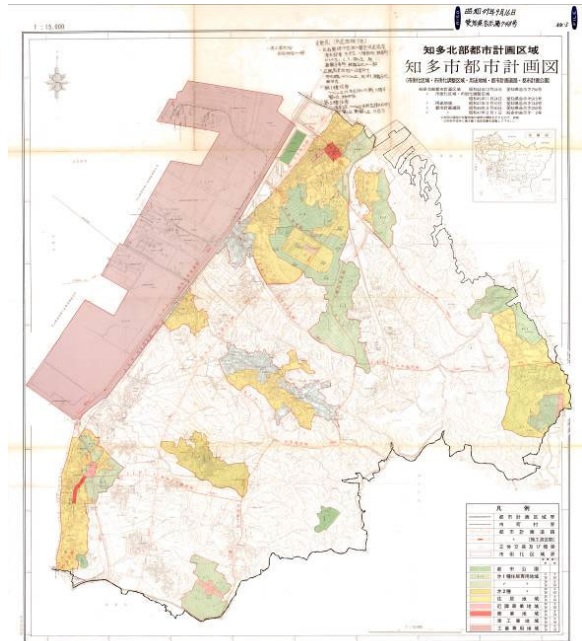


(2) 知多市の変遷

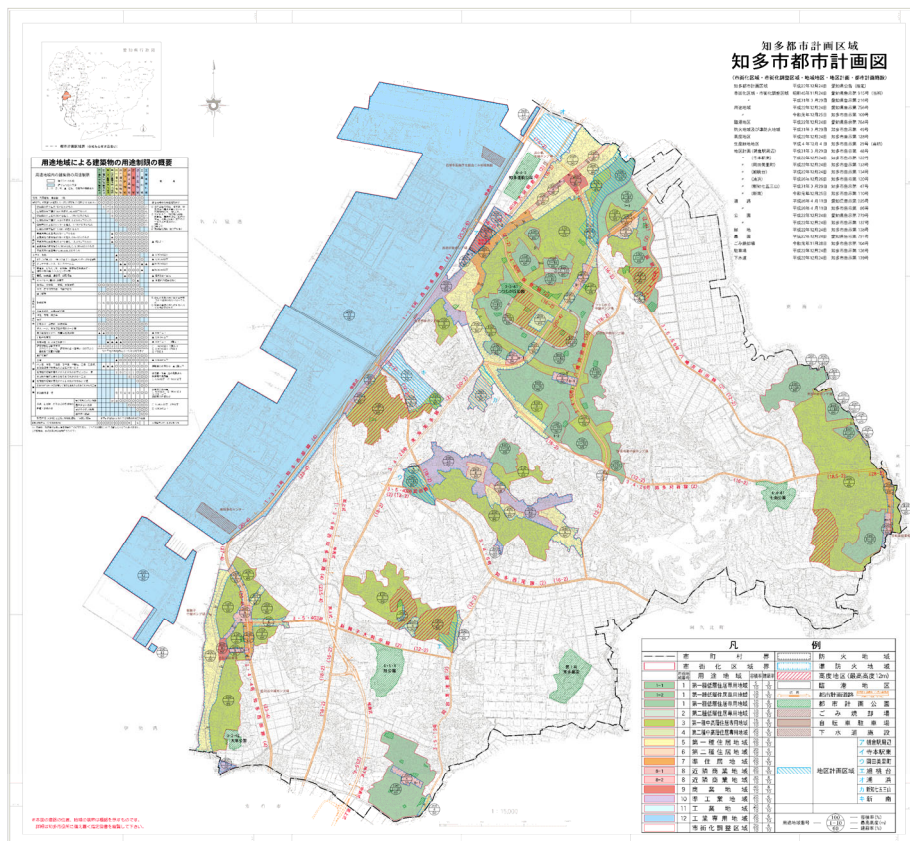
■昭和30（1955）年の3町合併が基となり、鉄道駅等を中心とした複数の市街地を形成してきました。

- 昭和30（1955）年に八幡町、岡田町、旭町の3町が合併して知多町となりました。その後、名鉄常滑線の朝倉駅等を中心とした土地区画整理事業や名鉄河和線の巽ヶ丘駅等を中心とした民間開発等により市街地形成が進みました。
- 昭和36（1961）年に当時の知多町全域が知多都市計画区域に指定され、昭和42（1967）年には最初の用途地域として寺本駅、新舞子駅、巽ヶ丘駅の周辺部に商業地域、住居地域が定められました。
- 指定された用途地域を中心として昭和45（1970）年に最初の区域区分が定められ、それ以降、増加する人口にあわせて市街化区域は徐々に拡大してきました。
- 現在も、当初定めた鉄道駅等を中心とする区域区分を基本とした市街地を形成しています。

最初の市街化区域（昭和45（1970）年）



現在の市街化区域（令和元（2019）年）



2 都市の特性

(1) 人口及び世帯数

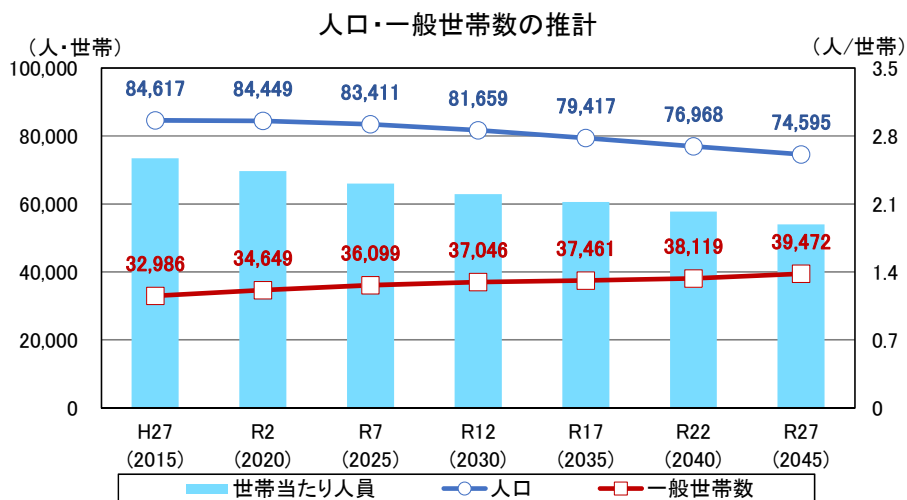
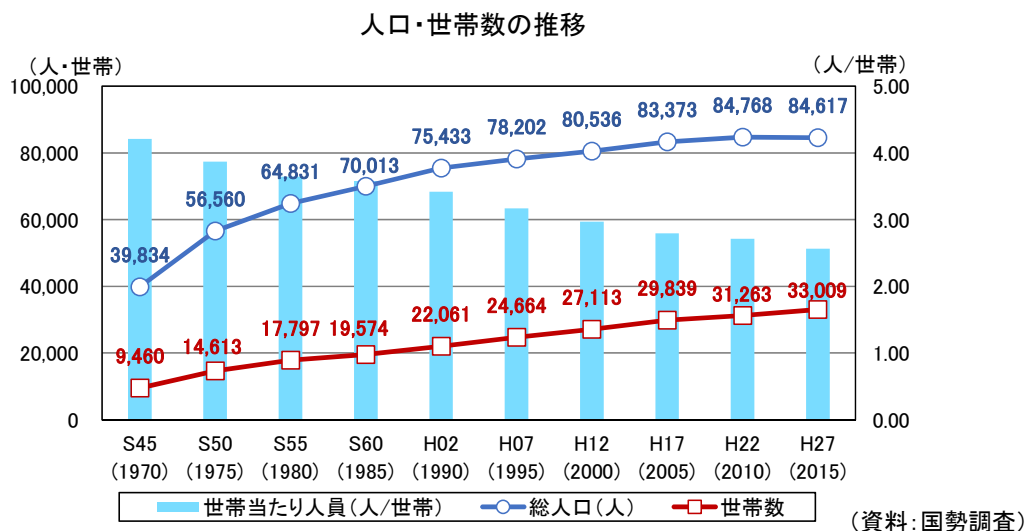
ア 人口・世帯数の推移

■これまで増加を続けてきた人口が平成22(2010)年をピークに減少へと転じている一方、核家族化の進行とともに世帯数は増加傾向で推移しています。

○昭和45(1970)年以降の本市の人口動向をみると、昭和45(1970)年から昭和50(1975)年にかけて急増した後も増加傾向を続けてきましたが、平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけては減少に転じています。

○一方、世帯数は、平成22(2010)年以降も依然として増加傾向にあります。世帯当たり人員は、昭和45(1970)年以降減少しており、核家族化が進行しています。

○国立社会保障・人口問題研究所の推計に準じた将来の人口及び一般世帯数の推計値をみると、人口は平成27(2015)年以降減少する一方、世帯数は増加する見込みです。



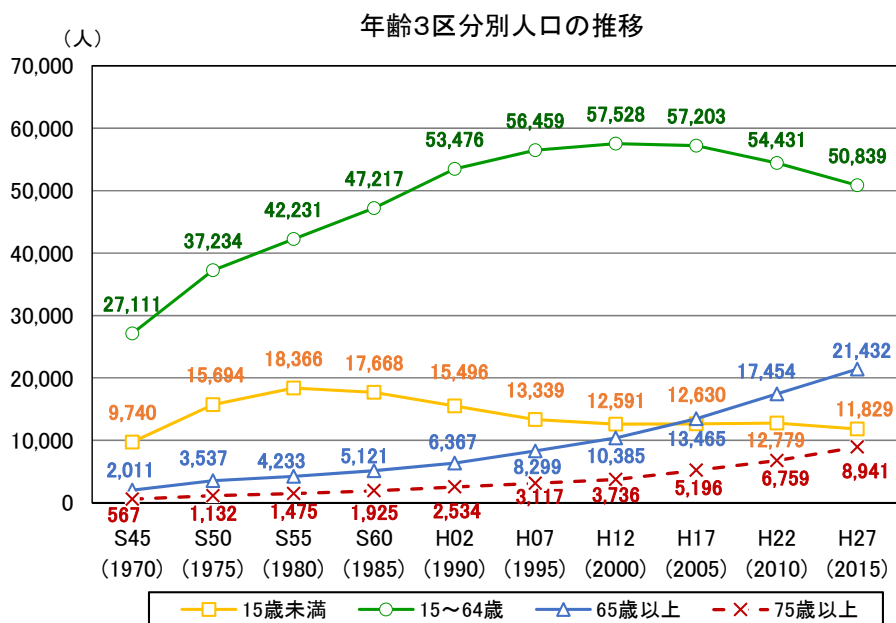
※一般世帯は、総世帯数から施設等の世帯(学生寮、老人ホーム等の居住者の集まり)を差し引いた世帯

(資料:第6次知多市総合計画の推計値(国立社会保障・人口問題研究所に準拠)を参照して作成)

イ 年齢3区分別人口割合の推移

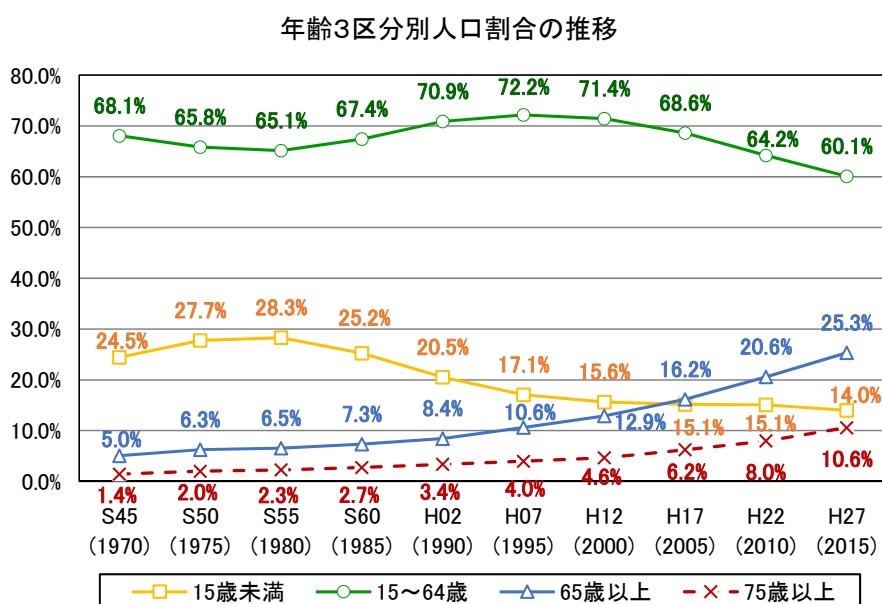
■年少人口及び生産年齢人口が減少している一方、65歳以上の高齢者が増加しており、高齢化が進行しています。

○昭和45(1970)年以降の本市の年齢3区分別人口の動向をみると、生産年齢人口(15～64歳)は平成12(2000)年をピークに減少に転じています。また、年少人口(15歳未満)は昭和55(1980)年以降減少傾向にある一方、老年人口(65歳以上)は増加しています。さらに、75歳以上の後期高齢者人口も増加しています。



(資料: 国勢調査)

■高齢化率(65歳以上人口が占める割合)は上昇しています。また、年少人口割合は低下傾向が続き、少子高齢化が進行しています。

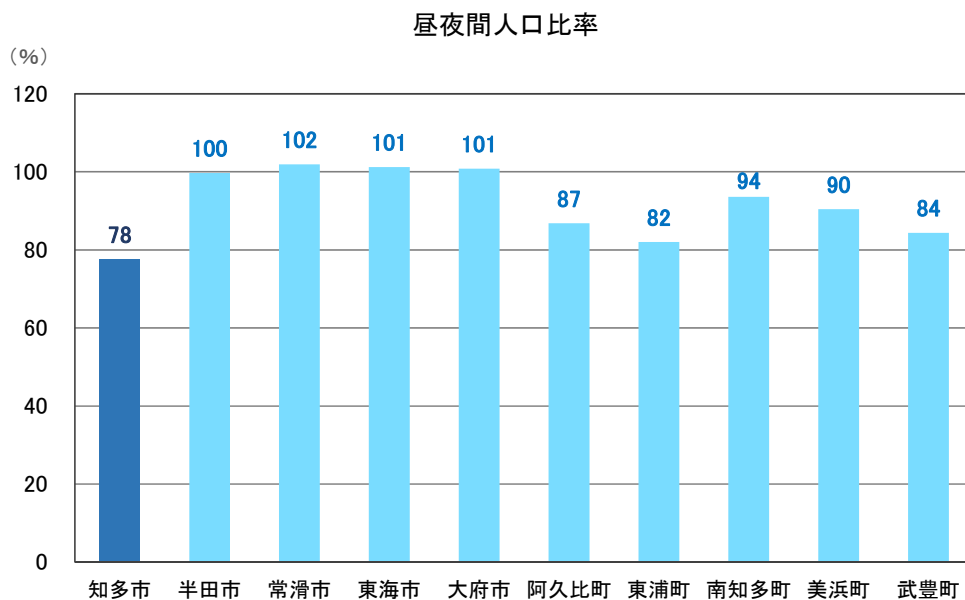


(資料: 国勢調査)

ウ 昼夜間人口比率

■本市の人口は通勤通学等により流出超過となっています。

○本市の昼夜間人口比率は周辺市町と比較すると最も低くなっています。



※昼夜間人口比率とは、常住人口100人当たりの昼間人口の割合であり、100を超えているときは通勤・通学人口の流入超過、100を下回っているときは流出超過を示しています。

(資料:平成27(2015)年国勢調査)

昼間人口及び昼夜間人口比率

	夜間人口 (人) ①	流出人口 (人) ②	流入人口 (人) ③	流入超過数 (人) ④=③-②	昼間人口 (人) ⑤=①+④	昼夜間比率 (%) ⑤÷①×100
知多市	84,617	28,782	9,848	-18,934	65,683	78
半田市	116,908	28,548	28,159	-389	116,519	100
常滑市	56,547	13,707	14,786	1,079	57,626	102
東海市	111,944	29,929	31,275	1,346	113,290	101
大府市	89,157	27,892	28,563	671	89,828	101
阿久比町	27,747	10,428	6,752	-3,676	24,071	87
東浦町	49,230	17,809	8,947	-8,862	40,368	82
南知多町	18,707	3,361	2,168	-1,193	17,514	94
美浜町	23,575	7,210	4,950	-2,260	21,315	90
武豊町	42,473	13,646	7,040	-6,606	35,867	84
愛知県	7,483,128	96,788	199,954	103,166	7,586,294	101

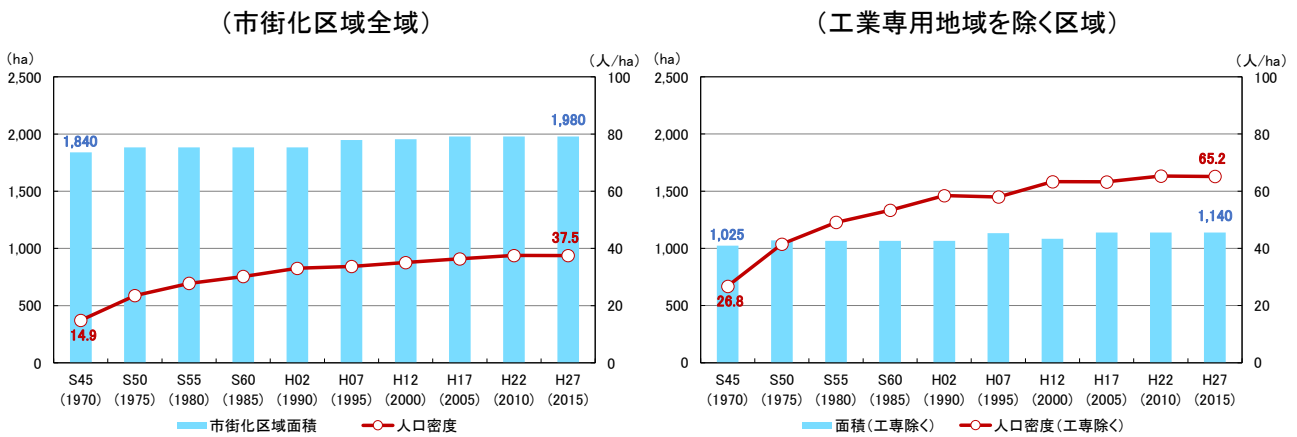
(資料:平成27(2015)年国勢調査)

エ 市街化区域の人口及び人口密度の推移

■市街化区域への人口集積が進んでいます。

- 本市の市街化区域は、昭和45(1970)年の当初線引き時点から拡大しており、平成27(2015)年の市街化区域面積1,980haは行政区域面積の約43%を占めています。
- 市街化区域内の人口密度は昭和45(1970)年以降増加傾向で推移し、市街化区域への人口集積が進んでおり、平成27(2015)年の人口密度は65.2人/haとなっています。

市街化区域面積・人口密度の推移



(資料:都市計画基礎調査・都市計画年報)

第2章

知多市の現況特性

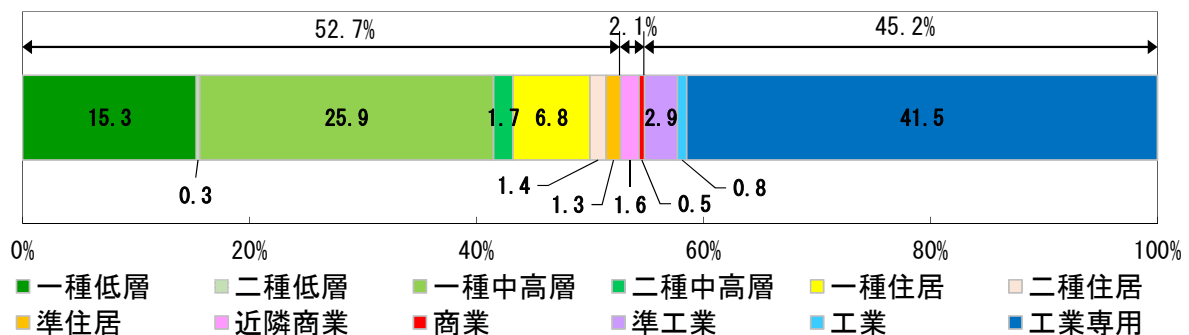
(2) 土地利用

ア 法指定状況 (用途地域)

■臨海部の工業専用地域が市街化区域の半分近くを占め、また住居系用途地域の中では大半が第一種低層及び第一種中高層住居専用地域となっています。

- 市街化区域内に指定されている用途地域のうち、住居系用途地域が52.7%と過半を占めており、その大部分が第一種低層住居専用地域及び第一種中高層住居専用地域となっています。
- また、工業系用途地域が45.2%と半分近くを占めているのが本市の特徴であり、その大部分は臨海部の工業専用地域です。

用途地域の指定状況(令和元年度)



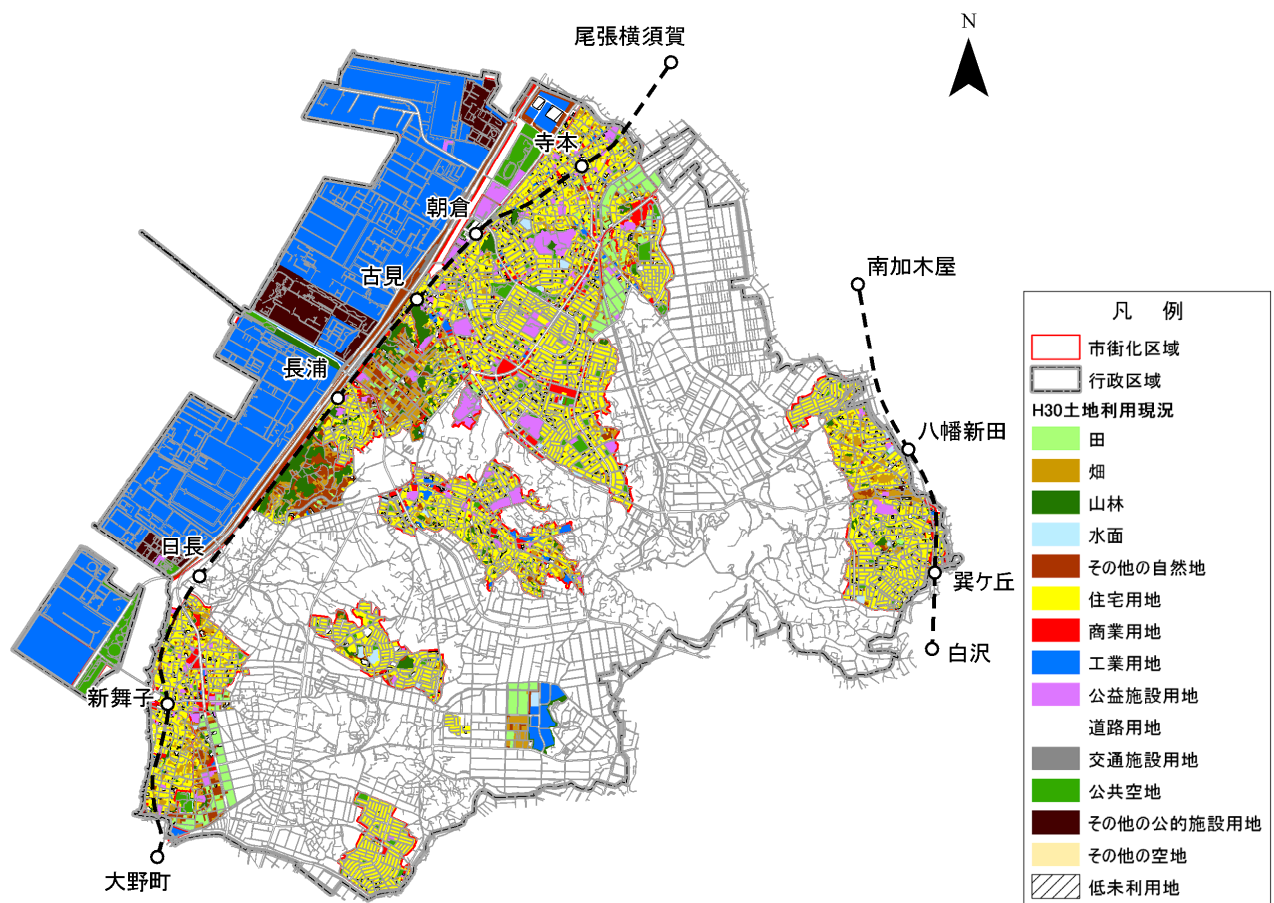
(資料:知多市都市計画課)

イ 土地利用現況

■ 都市的土地利用の中では住宅地が増加しており、低未利用地は減少しています。

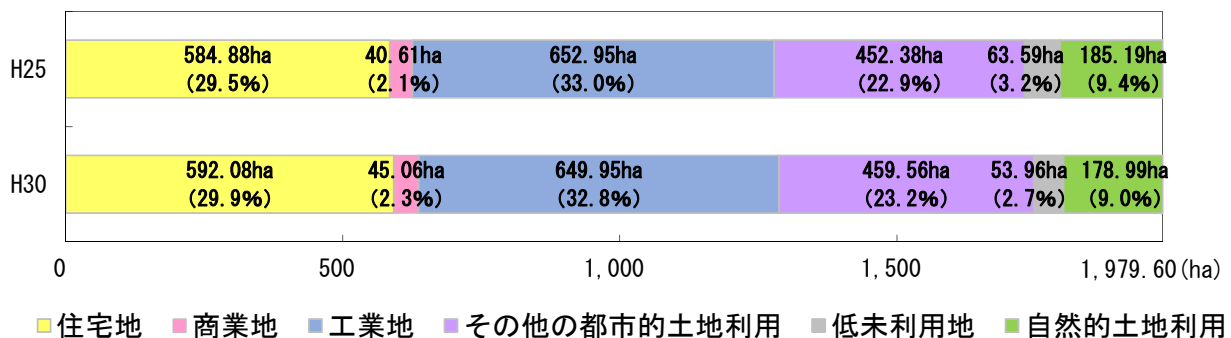
- 平成30(2018)年における本市の土地利用は、臨海部を始めとする工業用地と内陸部の住宅用地が主な土地利用になっています。商業用地は、幹線道路沿道を中心にみられます。
- 土地利用の変化を平成25(2013)年と平成30(2018)年で比較すると、都市的土地利用が増加しており、特に住宅地の面積が増加しています。一方、低未利用地は減少しています。

土地利用現況(平成 30(2018)年)



(資料:平成 30(2018)年都市計画基礎調査)

土地利用区分別面積の内訳(市街化区域内)



(資料:都市計画基礎調査)

(3) 都市機能分布

- 各種施設の徒歩圏（800m）にカバーされている人口は、医療施設、高齢者福祉施設、障がい者福祉施設、子育て支援施設は約7～9割となっています。
- 商業施設は約5割と他施設と比較して低い状況にあります。

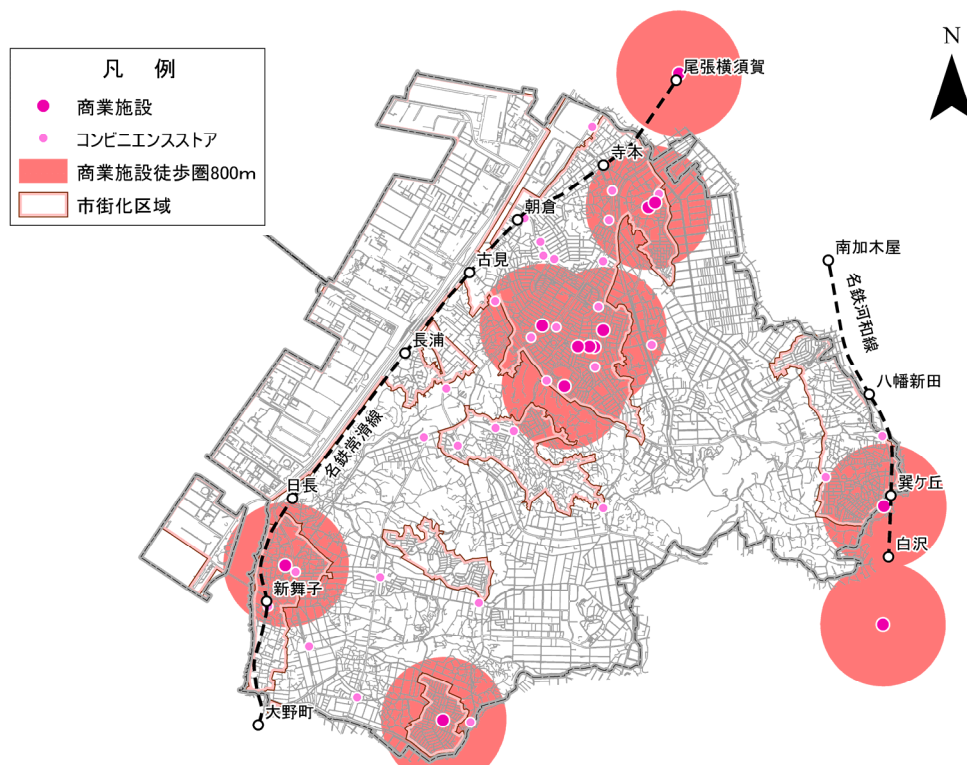
○市民の日常生活を支える各種の都市機能を担う施設の分布状況と、その施設から徒歩圏内（半径800m 圏内）に居住する国勢調査人口の分布をみると、医療施設（95%）、高齢者福祉施設（87%）、障がい者福祉施設（72%）、子育て支援施設（87%）と、これらの施設が概ね人口の7～9割をカバーしているのに対し、商業施設は48%と低い水準に止まっており、商業機能の利便性が低いことがわかります。

各種施設徒歩圏人口カバー率（平成 27 年）

徒歩圏	人口 (H27)	徒歩圏人口(H27)	
		カバー人口	カバー率
医療施設800m圏域	84,617	80,710	95%
高齢者福祉施設800m圏域		73,370	87%
障がい者福祉施設800m圏域		61,114	72%
子育て支援施設800m圏域		73,801	87%
商業施設800m圏域		40,903	48%

※各種施設からの徒歩圏域は、国土交通省の「都市構造評価に関するハンドブック」（平成26年8月）を参照し、一般的な徒歩圏である800mを採用
 ※各種施設の徒歩圏における平成27年の500m国勢調査メッシュを集計。なお、メッシュが徒歩圏内外にまたがる場合は、面積按分により算出

商業施設の分布状況（令和元年）



※商業施設は、生鮮食品等を取扱う大型商業施設やNTTタウンページデータにおけるスーパーを抽出
 ※コンビニエンスストアについては、商業施設を補完するものとして参考に表記

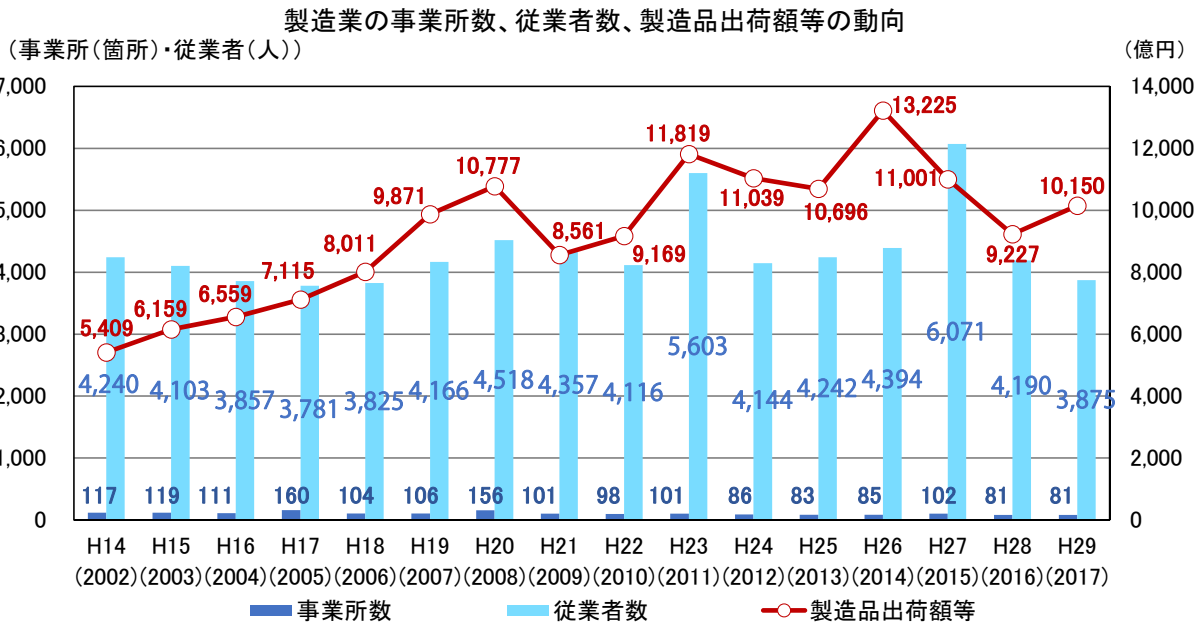
（資料：2020全国大型小売店総覧[東洋経済]、知多市ゼンリン住宅地図(2019)）

(4) 産業

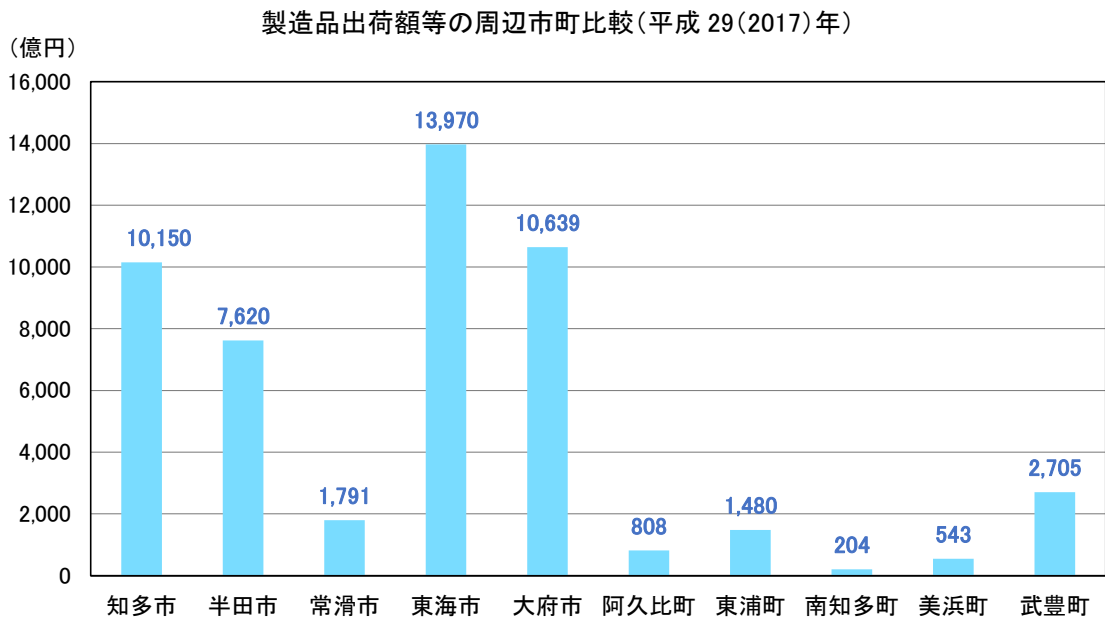
ア 工業（製造業）の動向

■ 周辺地域の中で大きな生産規模や生産性を有する工業が集積しています。

- 平成14(2002)年以降製造品出荷額等は増加傾向で推移し、平成26(2014)年から平成28(2016)年にかけては大きく減少していましたが、その後回復傾向にあります。
- 事業所数及び従業者数は、平成14(2002)年以降ともに増減を繰り返しています。
- 周辺市町と比較すると、東海市、大府市に次いで、高い製造品出荷額等となっています。



(資料: 工業統計調査(平成24(2012)年、平成28(2016)年は経済センサス))



(資料: 平成30(2018)年工業統計調査)

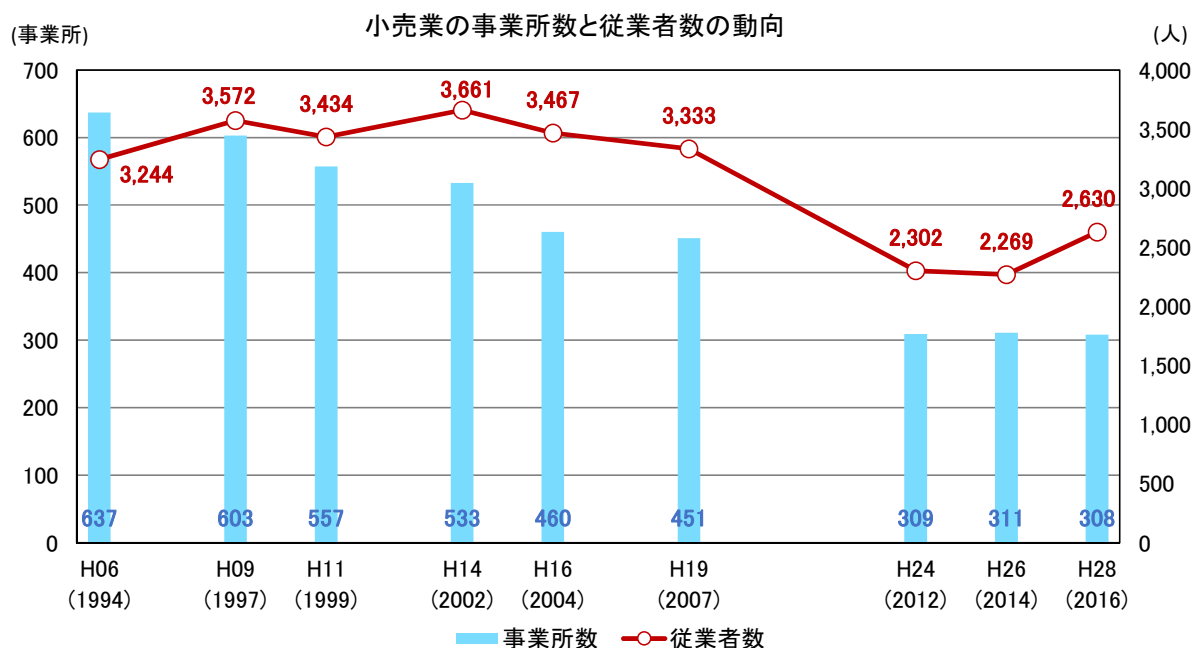
イ 商業（小売業）の動向

■小売業の事業所数は横ばい、従業者数は減少傾向にあります。

■小売吸引力は周辺市町と比較すると低い状況にあります。

○小売業の事業所数と従業者数の動向をみると、平成26(2014)年以降、事業所数は横ばいで推移し、従業者数は回復の兆しがみられますが、平成19(2007)年以前と比較すると事業所数及び従業者数はともに減少しています。

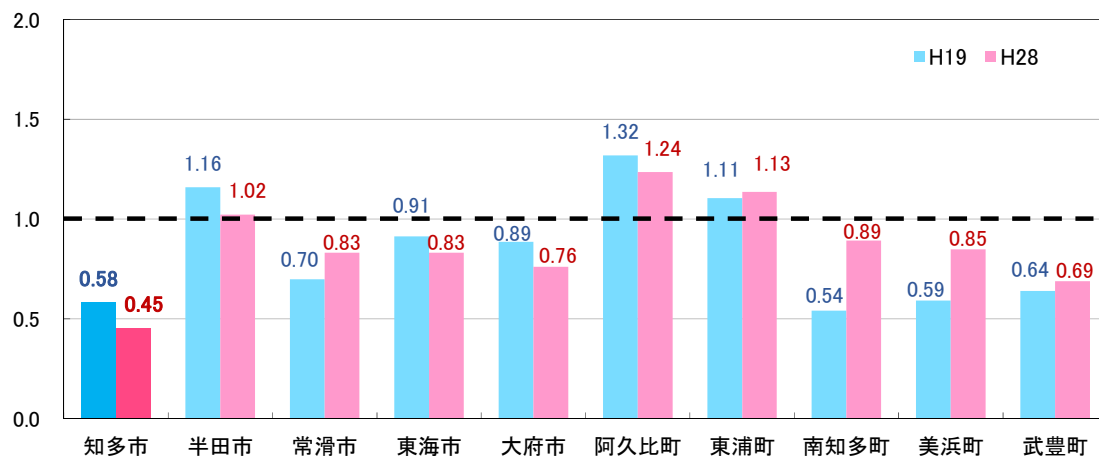
○小売吸引力をみると、周辺市町の中では最も低い水準にあり、かつ平成19(2007)年と平成28(2016)年を比較すると低下しており、本市の購買力が市外に流出している状況がうかがえます。



(資料:平成19(2007)年までは商業統計調査、平成24(2012)年以降は経済センサス)

小売吸引力の周辺市町との比較

(県平均:1.0)



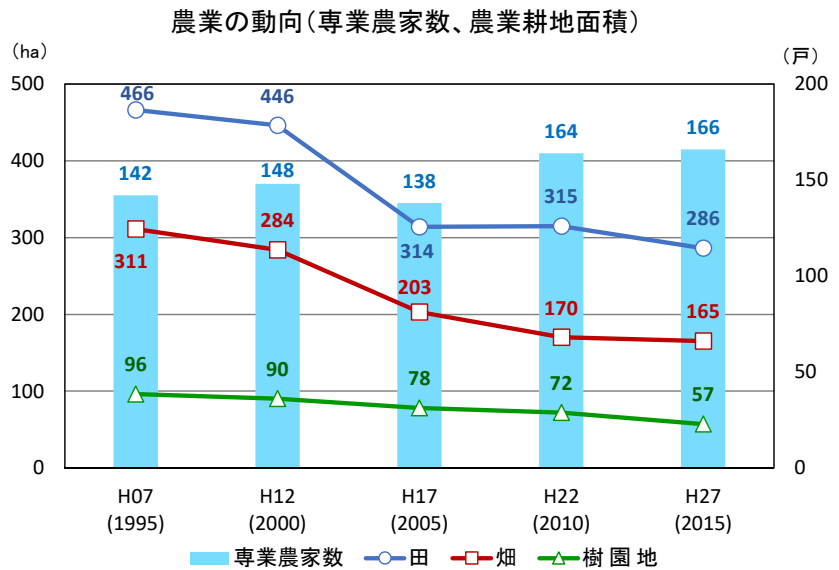
※小売吸引力とは、愛知県の人口当たり小売販売額に対する各都市の人口当たり小売り販売額の比率をいい、これが1.0を超えると「他の市町村に買物に行く人」より「他の市町村から買物に来る人」が多い状況(流入超過)となり、1.0を下回ると逆(流出超過)の状況にあることを示します。

(資料:商業統計調査、愛知の人口)

ウ 農業の動向

■ 経営耕地面積は減少傾向にあるものの、専業農家数は増加しています。

- 平成7(1995)年から平成27(2015)年にかけての農業の動向をみると、経営耕地面積は減少傾向にあります。水田、畑、樹園地はいずれも面積が減少しています。
- 一方、専業農家数は平成7(1995)年から平成27(2015)年にかけて増加しています。



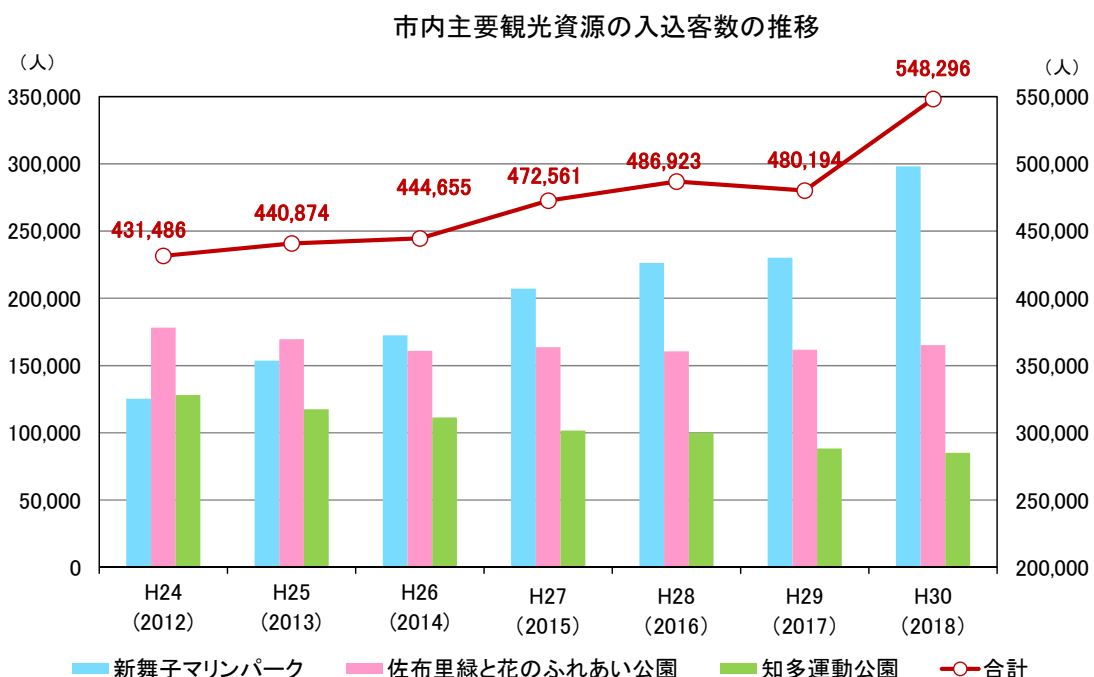
(資料: 農林業センサス、作物統計)

エ 観光の動向

■ 海、里山、都市公園等多様な観光資源を有しています。

■ 新舞子マリパーク、佐布里緑と花のふれあい公園、知多運動公園に多くの観光客が訪れています。

- 多くの人が訪れる主要な観光資源として、新舞子マリパーク、佐布里緑と花のふれあい公園、知多運動公園等があげられます。平成24(2012)年から平成30(2018)年にかけて、これら観光資源への入込客数の推移をみると、平成24(2012)年以降、増加傾向で推移しています。



※観光入込客数は平成22(2010)年から継続して利用者数が調査されている主要観光資源を対象に調査
(資料: 観光レクリエーション利用者統計)

(5) 市街地整備

■市街化区域面積の約2割に当たる24地区432ha において土地区画整理事業が実施されています。

- 本市では、市街地開発事業として、公共施設の整備・改善を実施するとともに、宅地利用の増進、健全な市街地の造成に寄与するとともに、公共の福祉の増進に努めることを目的に、昭和39(1964)年より土地区画整理事業を進めています。
- 昭和39(1964)年から平成25(2013)年までに、個人施行、公団施行、組合施行をあわせ、24地区で約432ha の土地区画整理事業が施行され、これは市街化区域面積の約21%に当たります。

土地区画整理事業一覧

施行区分	事業主体	地区名称	施行面積 (平方メートル)	事業年度
施行済	個人	大同日長	103,284	昭和39年～昭和46年
施行済	公団	朝倉	755,830	昭和44年～昭和50年
施行済	組合	知多八幡	172,643	昭和45年～昭和50年
施行済	組合	知多西谷	390,551	昭和48年～昭和51年
施行済	組合	知多朝倉北部	156,293	昭和49年～昭和56年
施行済	組合	知多佐布里	280,178	昭和50年～昭和56年
施行済	組合	知多新舞子	72,050	昭和51年～昭和56年
施行済	組合	知多八幡第二	255,331	昭和52年～昭和63年
施行済	個人	知多大同旭桃台	125,307	昭和50年～昭和53年
施行済	公団	寺本特定	269,618	昭和54年～昭和59年
施行済	組合	知多亥新田	159,503	昭和54年～昭和60年
施行済	組合	知多新舞子第二	118,066	昭和56年～昭和62年
施行済	組合	知多西谷第二	161,989	昭和56年～昭和60年
施行済	組合	知多八釜	153,435	昭和59年～昭和62年
施行済	組合	知多新知美濃川	24,052	昭和57年～昭和59年
施行済	組合	知多翼が丘	26,300	平成4年～平成8年
施行済	組合	知多岡田特定	98,786	平成4年～平成13年
施行済	組合	知多曾山	31,286	平成5年～平成13年
施行済	組合	知多鍋山	5,588	平成9年～平成13年
施行済	組合	知多新知	464,121	昭和61年～平成14年
施行済	組合	知多寺本駅東	133,462	平成4年～平成14年
施行済	組合	知多岡田	22,519	平成13年～平成21年
施行済	組合	知多岡田北部	90,800	平成14年～平成20年
施行済	組合	知多新知東部	244,900	平成15年～平成25年
施行中	組合	知多信濃川東部	117,558	平成30年～令和6年(予定)
施行中	組合	知多新南	201,800	平成31年～令和7年(予定)

(6) 都市施設

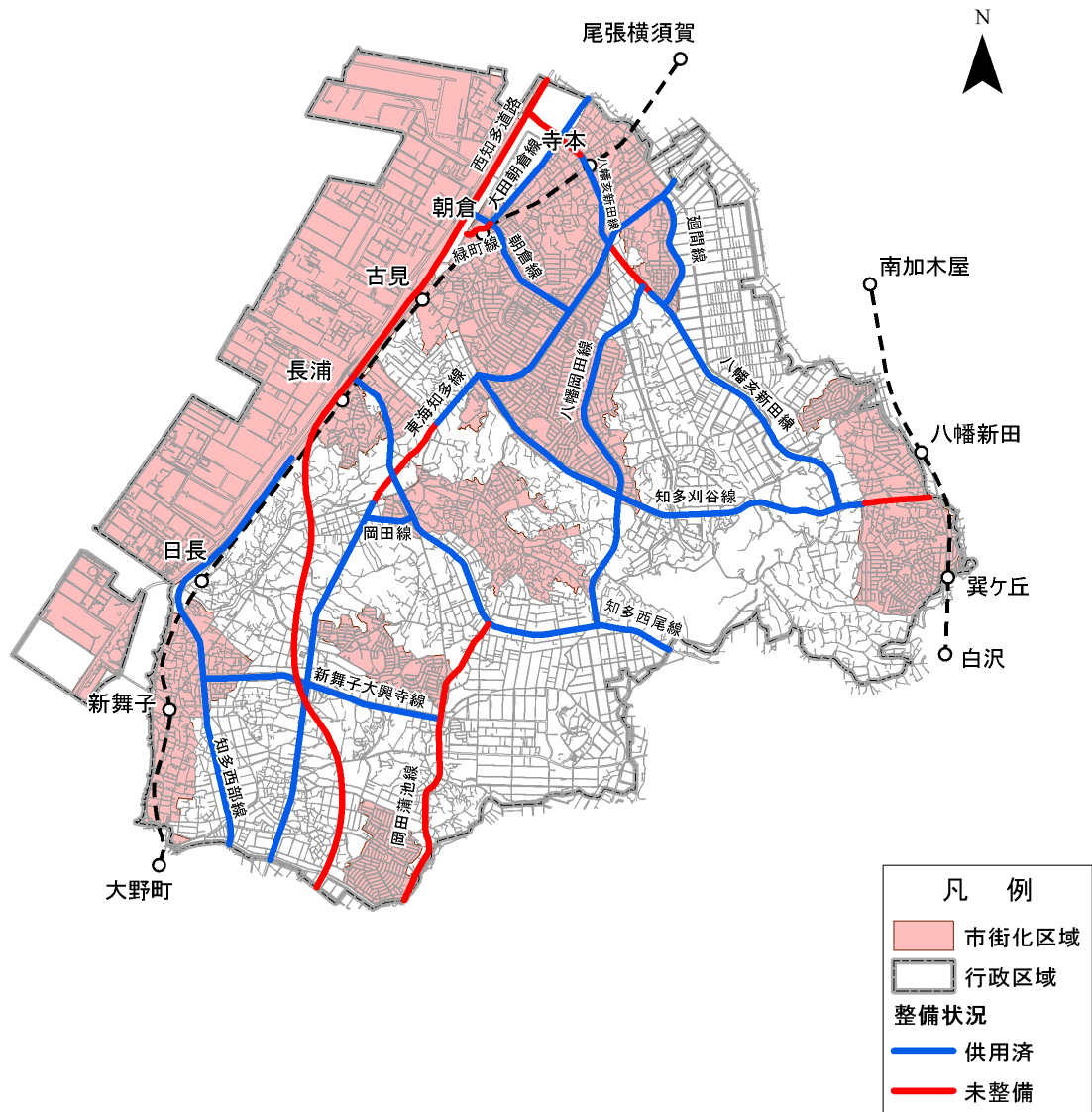
ア 都市計画道路整備状況

- 都市計画道路の整備率は78%となっています。
- (都)西知多道路のほか5路線が未整備となっています。

○令和2(2020)年4月1日現在の都市計画道路の整備率は78%となっています。

○未整備区間として、(都)西知多道路を始め、(都)緑町線、(都)岡田蒲池線の全区間、また(都)知多刈谷線、(都)東海知多線、(都)八幡亥新田線の一部区間があげられます。

都市計画道路の整備状況(令和2(2020)年4月1日現在)

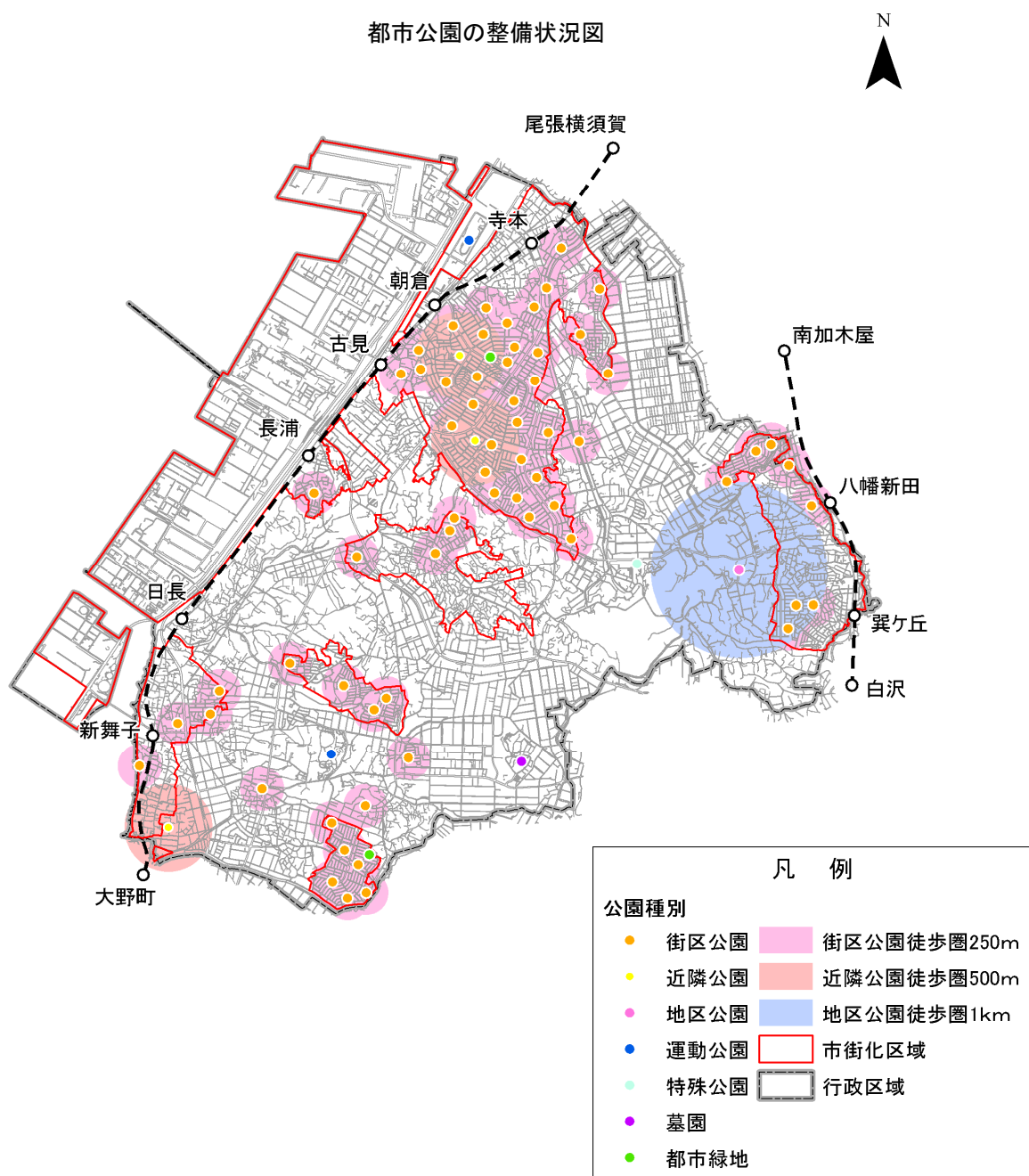


(資料: 知多市都市計画課)

イ 都市公園

■知多運動公園、佐布里緑と花のふれあい公園等特色ある公園が整備されています。

- 都市公園は、知多運動公園、旭公園(運動公園)、七曲公園(地区公園)を始め、多くの公園が整備されています。
- 市街化区域の一部では、日常生活において身近な公園として利用される公園(街区公園、近隣公園、地区公園)が徒歩圏内にない地域もあります。
- 市街化調整区域では、佐布里池に接して佐布里緑と花のふれあい公園があり、佐布里池周辺の緑地や景観を生かした余暇活動や、体験の場を提供する参加体験型施設として整備されています。



(資料: 知多市緑と花の推進課)

(7) 交通

ア 公共交通

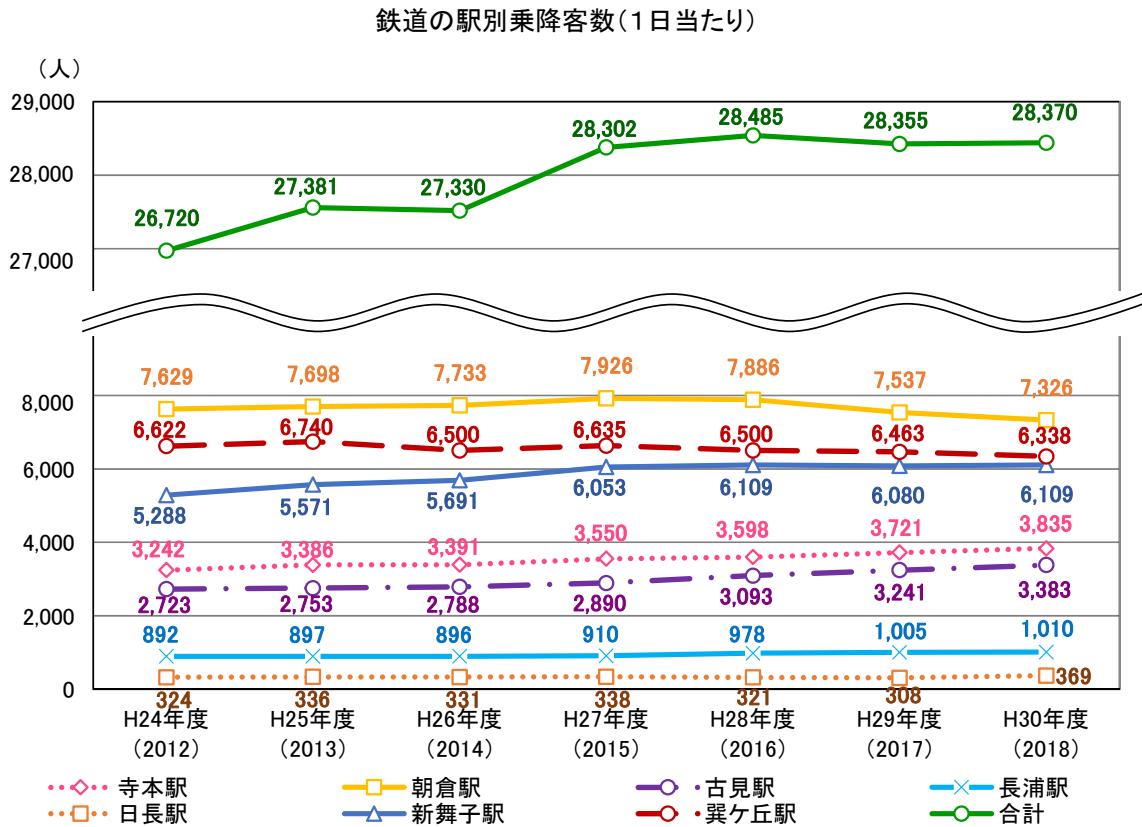
(ア) 鉄道

- 朝倉、巽ヶ丘、新舞子駅を主要な駅とする鉄道2路線7駅を有しています。
- 新舞子駅のほか古見、寺本駅において乗降客数の増加がみられ、総乗降客数も増加傾向となっています。

○ 本市西部に名鉄常滑線、東部に名鉄河和線があり、常滑線6駅、河和線1駅の計7駅が設置されています。

○ 乗降客数が増加している駅として、古見駅、寺本駅、新舞子駅があげられます。

○ 朝倉駅と巽ヶ丘駅における乗降客数はわずかながら減少傾向がみられます。



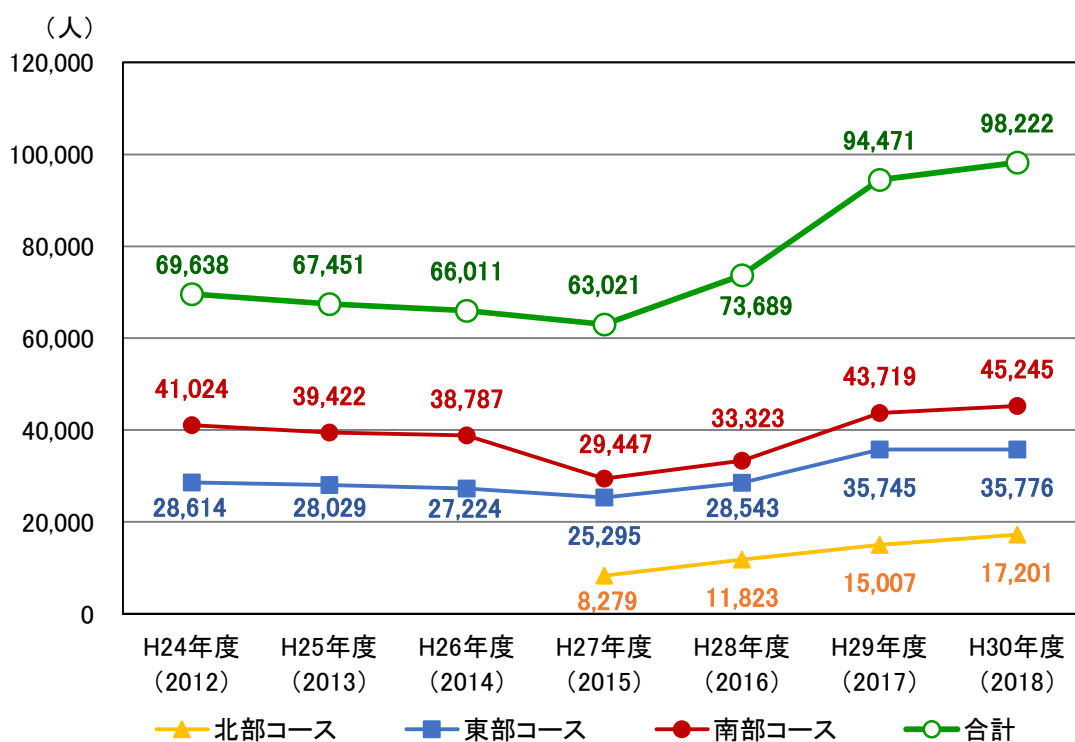
(資料: 令和元(2019)年版知多の統計)

(イ) バス

■ 路線バス 4 路線、コミュニティ交通 3 路線が運行され、コミュニティ交通の利用者数は近年増加傾向がみられます。

- 路線バスは、朝倉駅を起点とする朝倉団地線、佐布里線、岡田線の3路線、新舞子駅を起点とする日長団地線の計4路線が知多乗合株式会社により運行されています。
- 公共交通の空白地域の解消のため市が運行するコミュニティ交通(あいあいバス)は、東部コース、南部コースに加え、平成27(2015)年度には北部コースが運行を開始し、利用者数は、料金見直しの影響もあり、平成28(2016)年度以降増加しています。なお、令和2(2020)年度より、北部コースと東部コースを統合した、北部循環コースに路線を再編しています。

コミュニティ交通乗客数(1年度当たり)

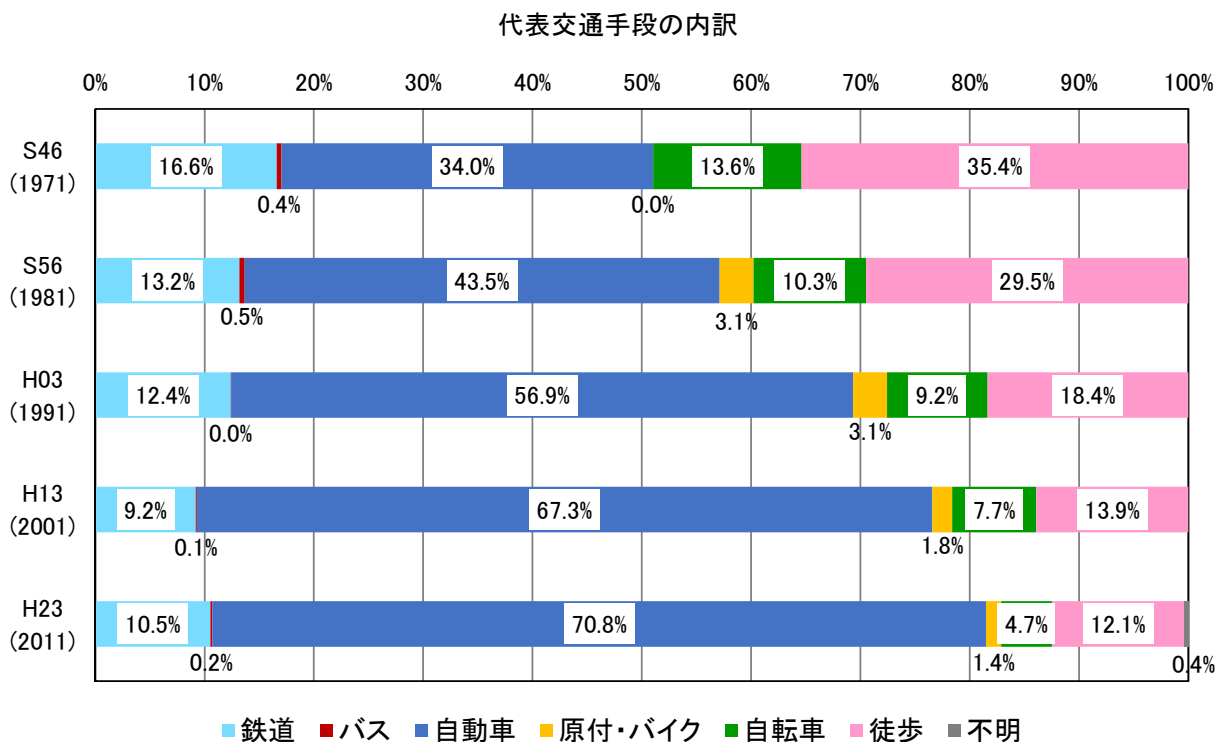


(資料: 令和元(2019)年版知多の統計)

イ 代表交通手段

- モータリゼーションの進展により自動車利用が増加しています。
- 公共交通機関の利用も減少傾向にありましたが近年では増加に転じています。

- 昭和46(1971)年から平成23(2011)年までの、全目的の代表交通手段の内訳の推移をみると、自動車が約34%から71%へと増加しており、モータリゼーションが進展してきたことがわかります。
- 公共交通機関は、鉄道が昭和46(1971)年の約17%から平成13(2001)年の9%と減少傾向にありましたが、平成23(2011)年には増加に転じています。



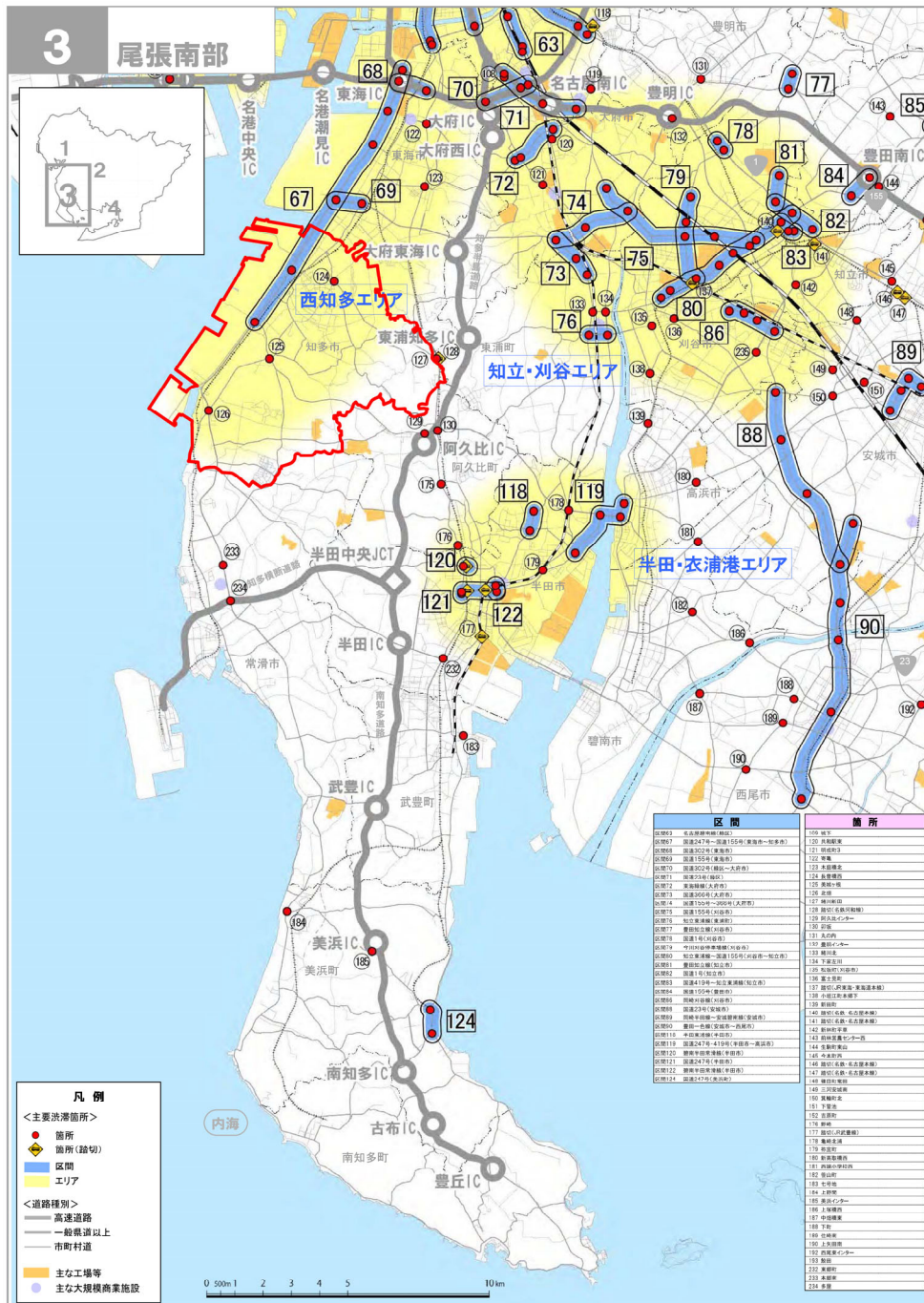
(資料: 第5回中京都市圏パーソントリップ調査)

ウ 交通渋滞箇所

■西知多産業道路をはじめ、市内の多くで交通渋滞がみられます。

○交通実態データと利用者のパブリックコメントの情報により、愛知県がまとめた交通渋滞箇所をみると、本市内では、西知多産業道路が渋滞区間として挙げられています。

渋滞区間・エリア図



第2章
知多市の現況特性

(資料:国土交通省名古屋国道事務所)

(8) 防災

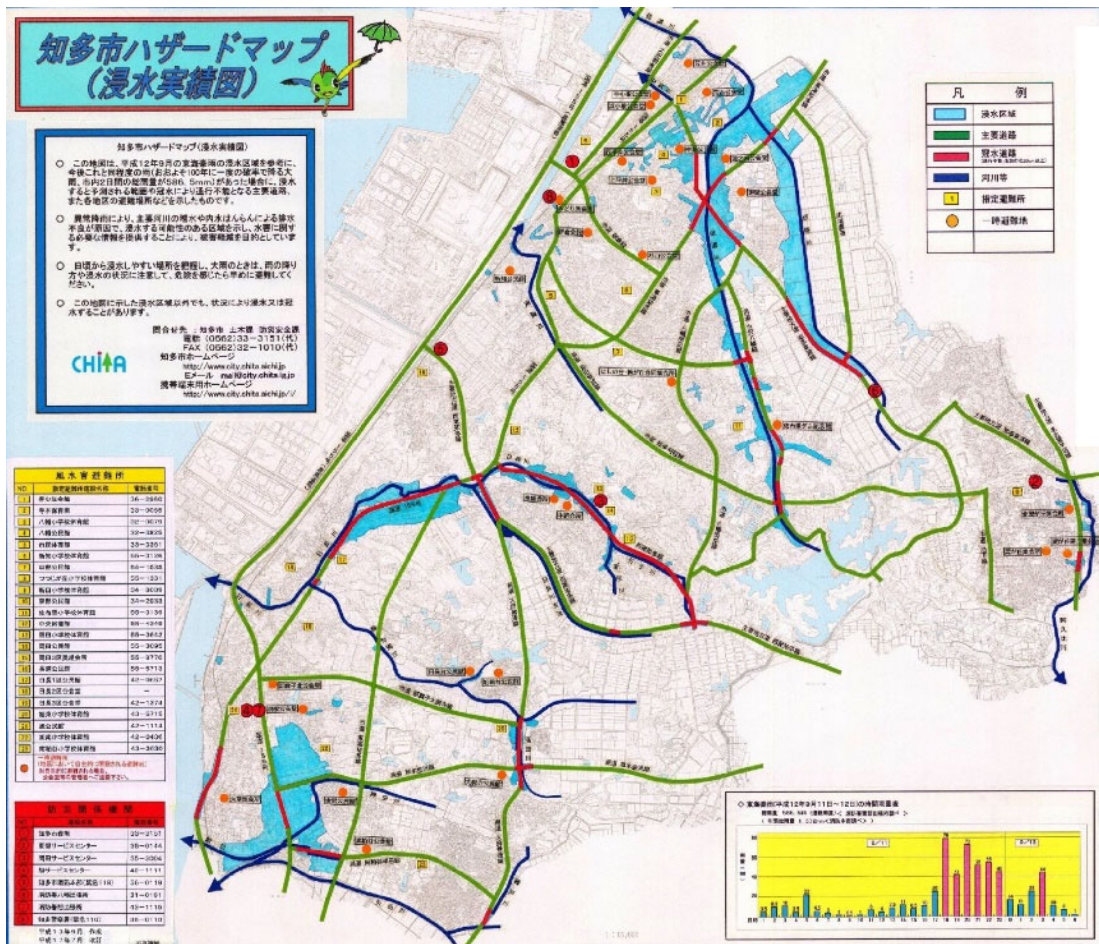
ア 大規模災害予測

- 臨海部や主要な河川沿いの地域では、河川浸水や高潮浸水のリスクが想定されています。
- 市街化区域の一部で土砂災害のリスクが高い区域が分布しています。

(ア) 浸水害

○平成12(2000)年9月の東海豪雨時の浸水区域を参考として、今後これと同程度の降雨時に想定される浸水区域が、信濃川、野崎川、日長川流域を中心に予想されています。

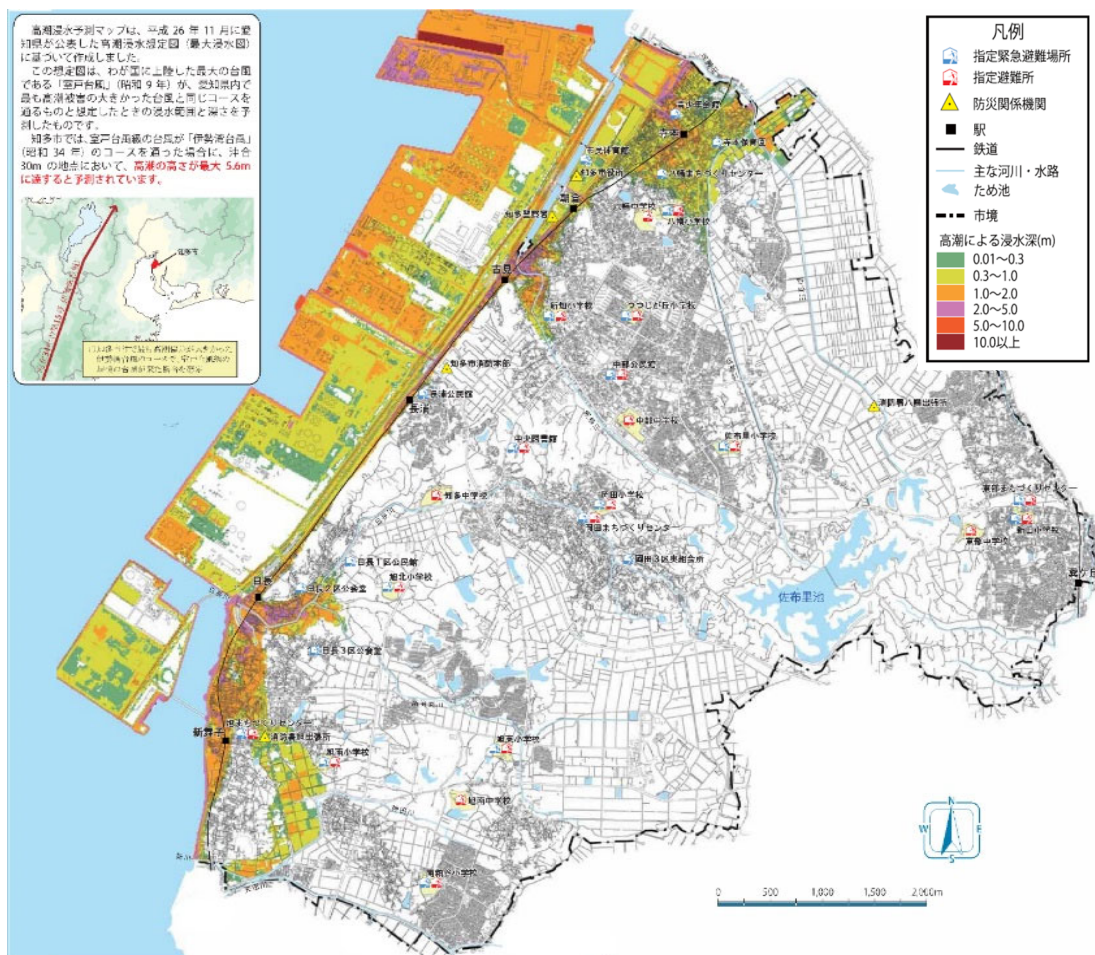
浸水実績



(資料:知多市ハザードマップ)

○わが国に上陸した観測史上最大の台風である室戸台風(昭和9(1934)年)と同規模の台風が、愛知県内で最も高潮被害の大きかった伊勢湾台風(昭和34(1959)年)と同じコースを辿るといふ想定において、海岸部の工業地のほか、寺本、古見、新舞子地区等の既成市街地においても、浸水が予想されています。

高潮による浸水想定

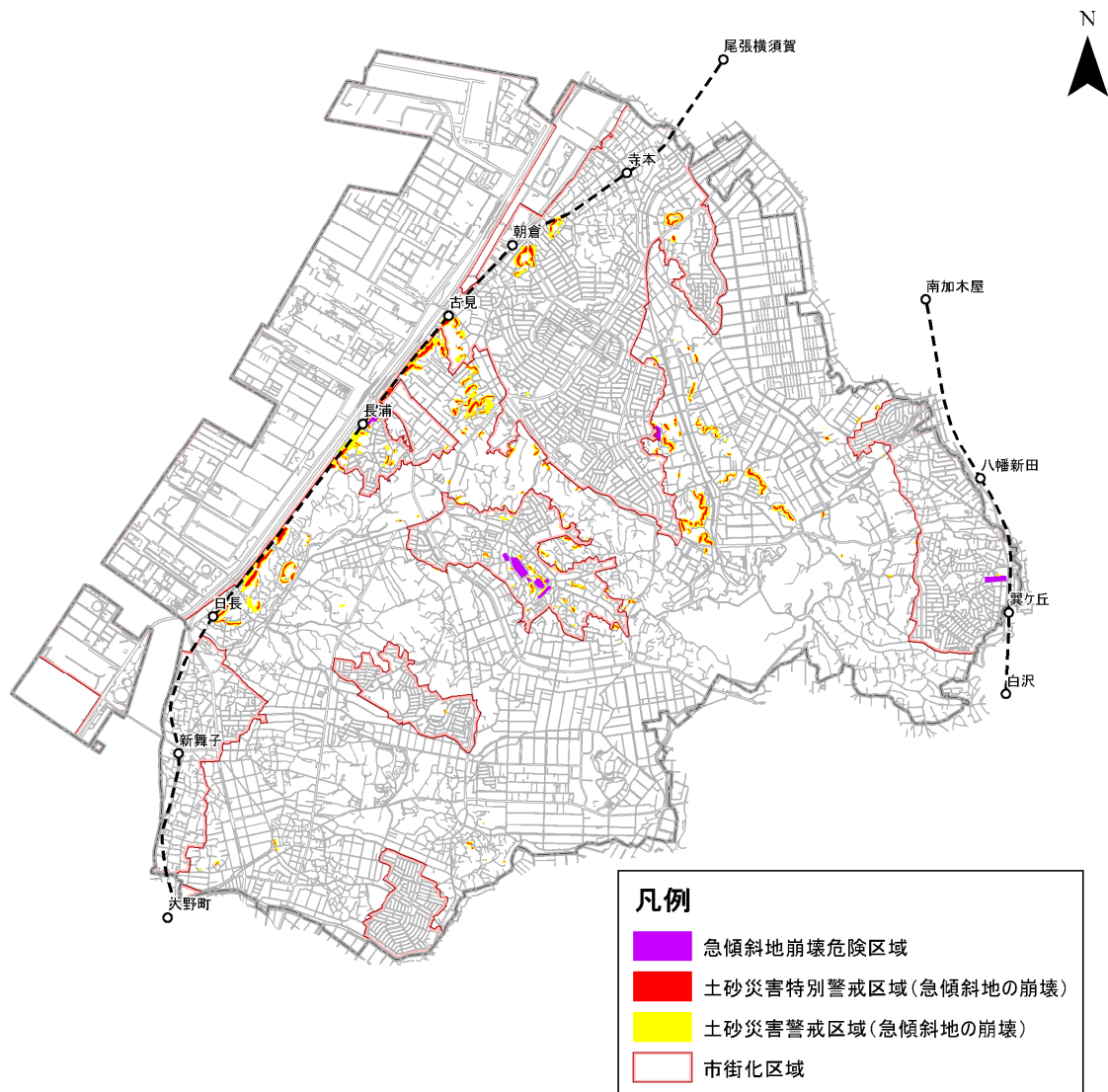


(資料: 知多市高潮浸水予測マップ)

(イ) 土砂災害

○土砂災害の危険性がある区域として、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域等が市全体に分布しています。

土砂災害危険箇所の分布状況

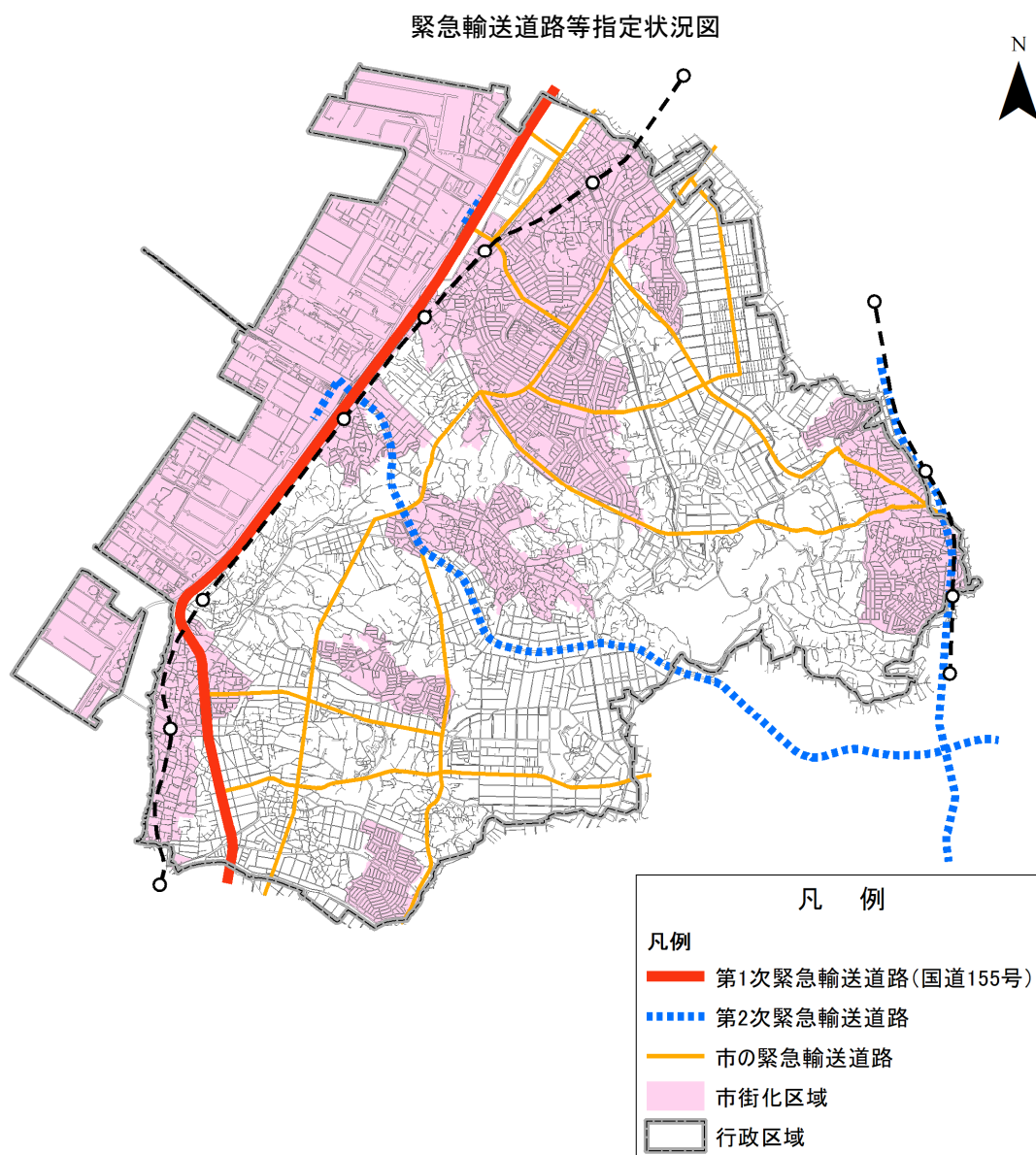


(資料: 令和元(2019)年砂防 GIS データ)

イ 緊急輸送道路

■ 緊急輸送道路として、大規模災害時の避難、救助、物資輸送等に活用される幹線道路として、本市内では国道155号ほか主要道路が指定されています。

○ 緊急輸送道路は、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、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と知事等が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路であり、本市に関連する緊急輸送道路としては、臨海部の国道155号・247号が第1次緊急輸送道路、主要地方道西尾知多線、主要地方道名古屋半田線が第2次緊急輸送道路に指定されているほか、市内の主要道路が本市の緊急輸送道路として指定されています。



※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

（資料：知多市地域防災計画を参照して作成）

(9) 公共施設維持更新費

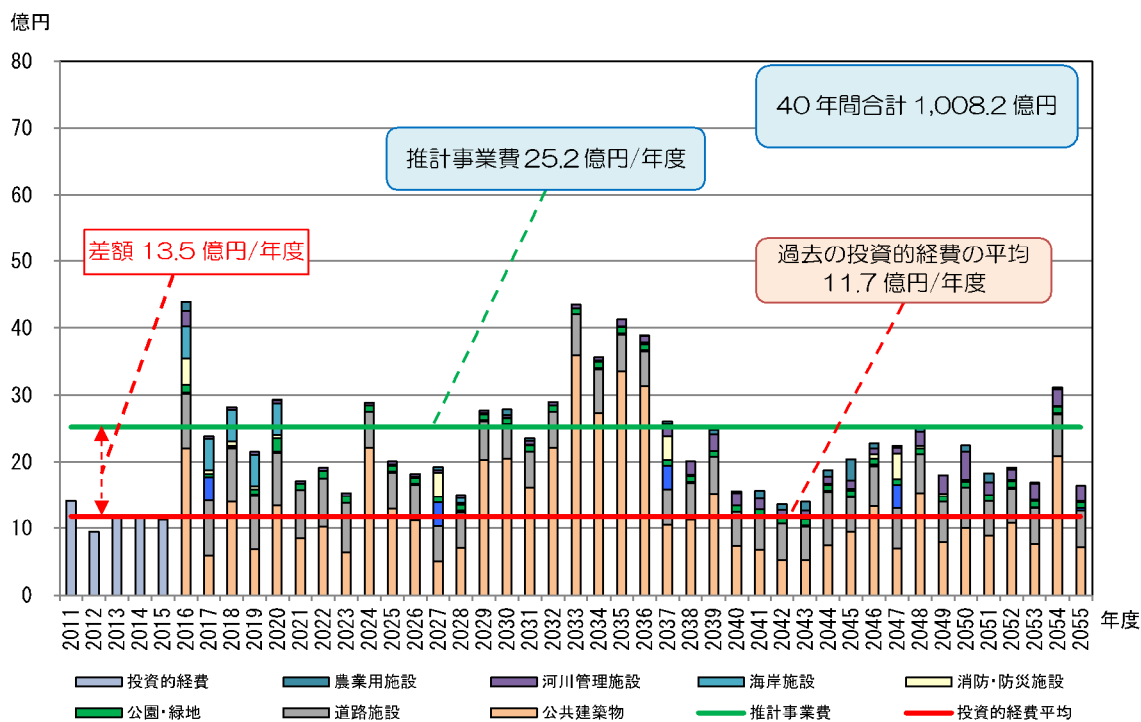
■ 今後約40年間の公共施設の維持更新のための年間費用は、従来の費用より大幅な増大が見込まれます。

○ 公共建築物や道路、河川、海岸、農業施設、消防・防災施設等の普通会計分の公共施設等について予防保全型の管理を実施した場合の更新等にかかる費用の試算結果は、平成28(2016)年度から令和38(2056)年度までの40年間で必要となる推計事業費が1,008.2億円、1年度当たりの推計事業費が25.2億円となります。

○ 平成27(2015)年度までの過去5年間の投資的経費の平均と1年度当たりの推計事業費を比較すると13.5億円の差があり、将来必要となる更新等費用は過年度の投資的経費の2.2倍に相当します。今後の財政見通しを考慮すると、必要な財源を確保することは難しく、コスト縮減対策及び適正保有量への見直しが必要です。

※普通会計は、決算統計(総務省の地方財政状況調査)において、地方公共団体相互間の比較や時系列比較が可能となるように、公営事業会計以外の会計を統合して1つの会計にまとめたもの。本市の普通会計は、一般会計から、在宅ケアセンターで実施している訪問看護事業分を除いたもの。普通会計分の公共施設としては、公共建築物とインフラ施設(道路施設、河川管理施設、海岸施設、公園・緑地、農業用施設、消防・防災施設)が挙げられます。

公共施設等の事業費の将来見込み(予防保全型の管理を実施した場合)



(資料: 知多市公共施設等総合管理計画)

(10) 市民ニーズ

平成30(2018)年5月から6月にかけて実施した『知多市の未来を考える市民アンケート調査(都市計画マスタープラン策定のためのアンケート調査)』の結果を基に市民意向を把握しました。

■調査の概要

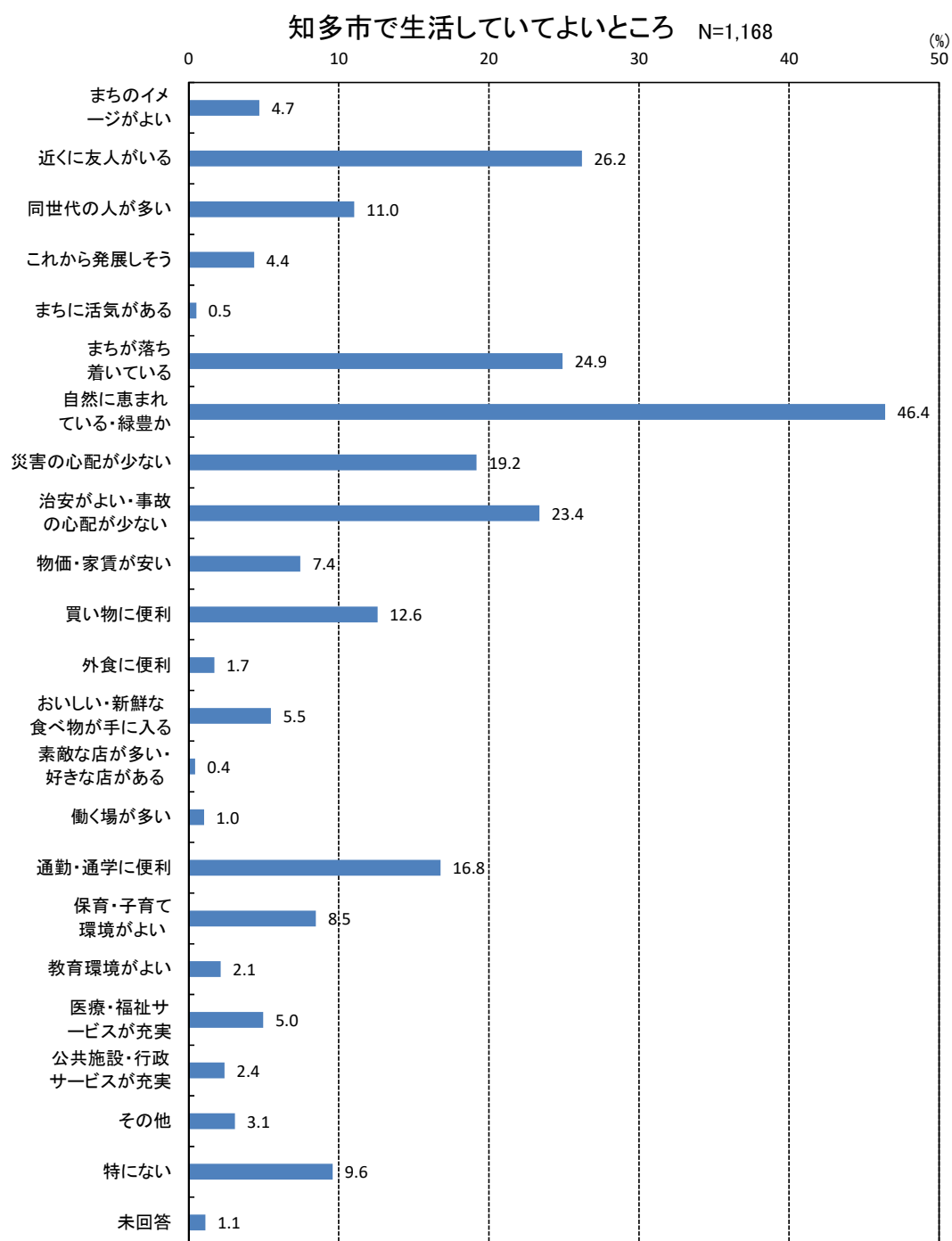
調査対象	知多市在住の16歳以上3,000人
配布数	3,000通(回収数1,168通、回収率38.9%)
調査方法	郵送による調査票の配布・回収

ア 知多市の印象

■ 知多市で生活していてよいところとして、「自然に恵まれている・緑豊か」が最も高く評価されています。

○本市で生活していてよいところとして、「自然に恵まれている・緑豊か」が最も回答が多くなっています。

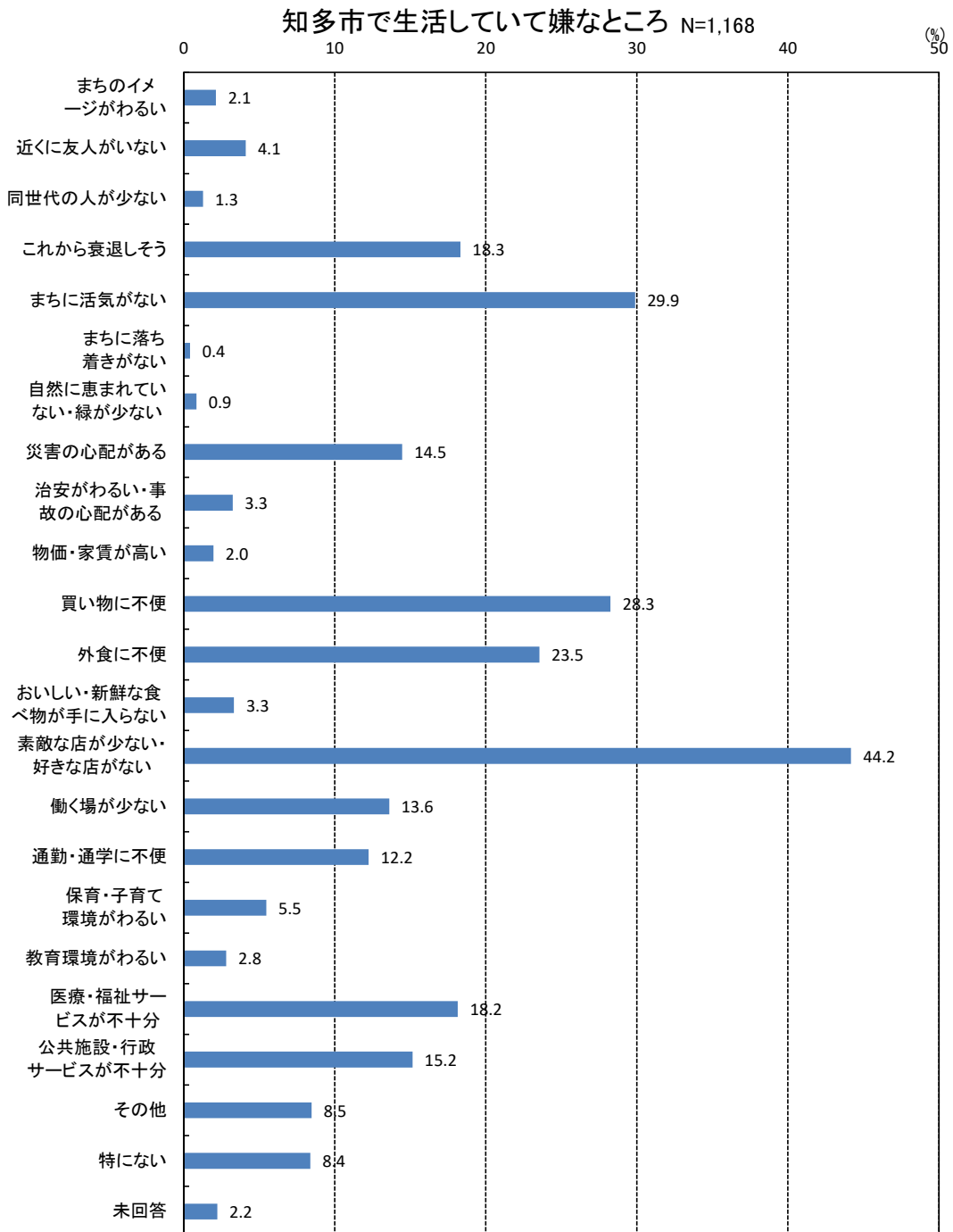
○これに次いで、「近くに友人がいる」、「まちが落ち着いている」、「治安がよい・事故の心配が少ない」といった項目が続いています。



■ 買い物環境の魅力や利便性に関する項目やまちの活気に対する不満が大きい傾向にあります。

○本市で生活していて嫌なところとして、「素敵な店が少ない・好きな店がない」が最も回答が多くなっています。

○これに次いで「まちに活気がない」、「買い物に不便」、「外食に不便」といった項目が続いています。

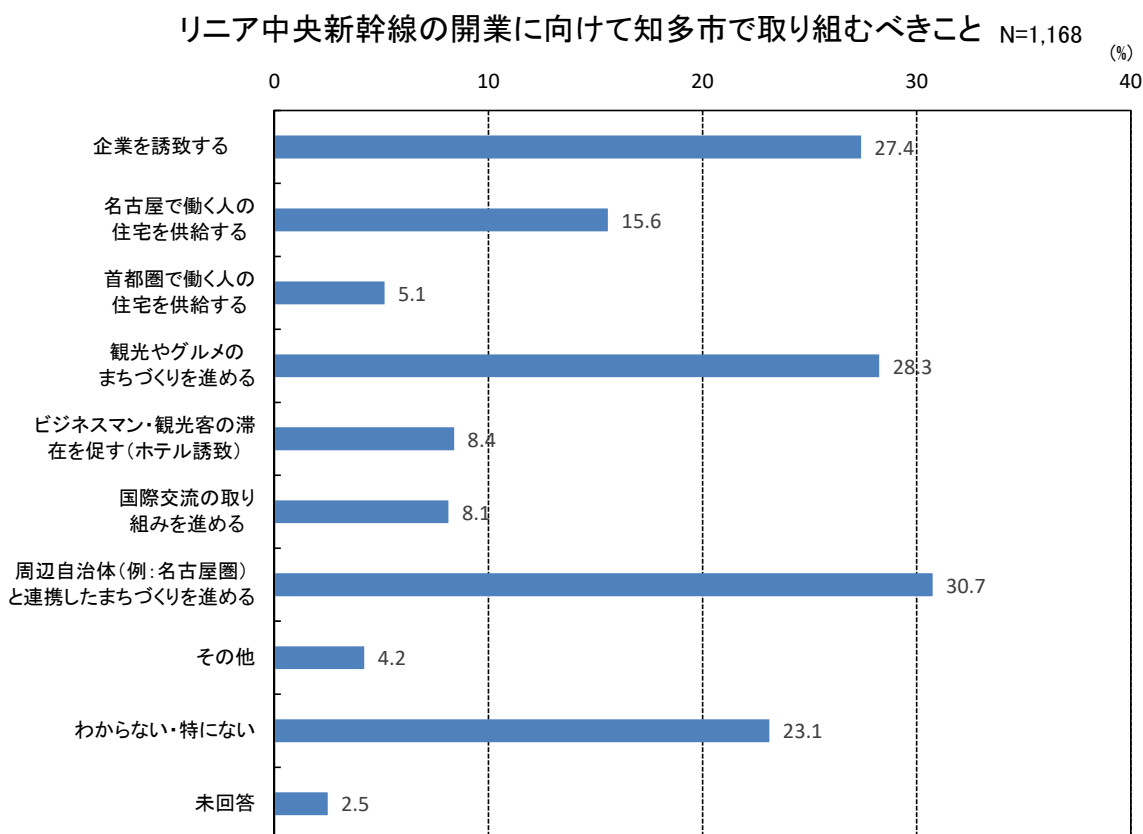


イ リニア中央新幹線の開業

■ リニア中央新幹線への対応として、周辺自治体と連携しつつ観光振興や企業誘致の取組が期待されています。

○リニア中央新幹線の開業へ向けて本市で取り組むべきこととしては、「名古屋圏を始め周辺自治体と連携したまちづくりを進める」が最も多くなっています。

○これに次いで「観光やグルメのまちづくりを進める」、「企業を誘致する」が続いています。

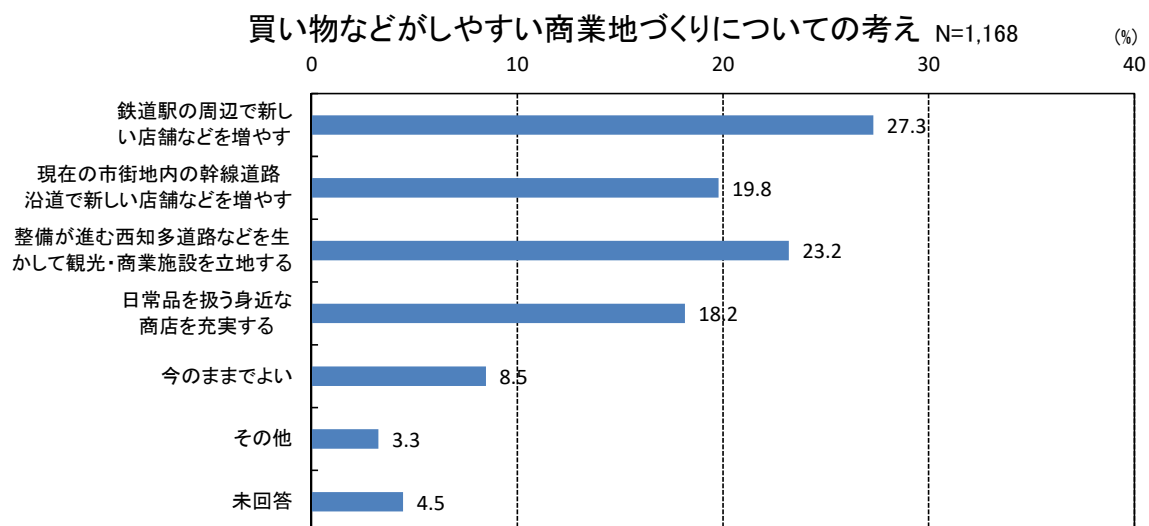


※複数回答(2つまで)各項目の回答数を回答者数で割ることで算出

ウ 買い物などがしやすい商業地づくり

■ 鉄道駅周辺、幹線道路周辺における新しい商業施設の立地とともに、身近な商店の充実も求められています。

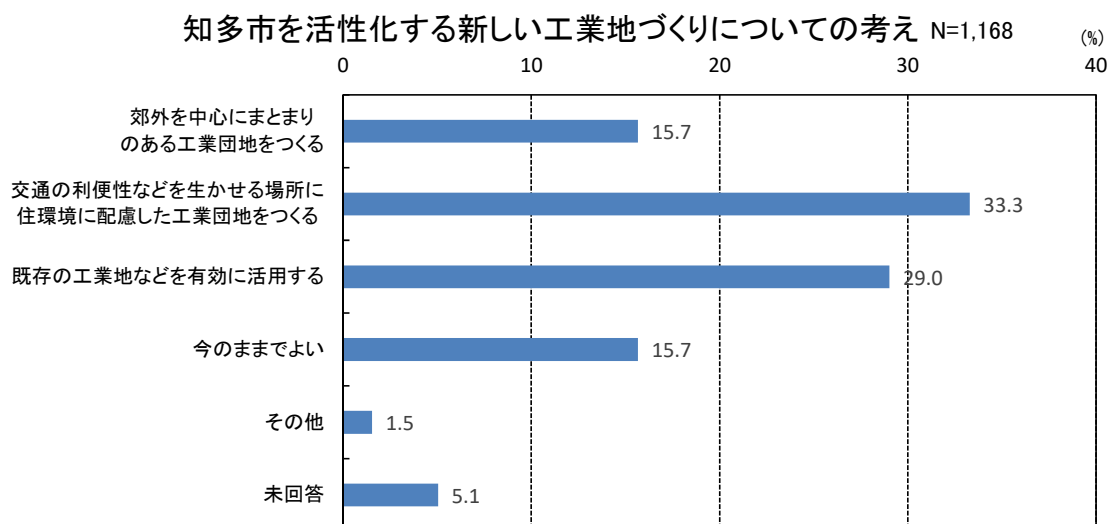
- 買い物などがしやすい商業地づくりについての考えについては、「鉄道駅の周辺で新しい店舗などを増やす」が最も多くなっています。
- これに次いで「整備が進む西知多道路などを生かして観光・商業施設を立地する」、「現在の市街地内の幹線道路沿道で新しい店舗などを増やす」、「日用品を扱う身近な商店を充実する」が続いています。
- 「今のままでよい」とする回答が少ないことから、多くの市民は買い物などがしやすいまちづくりのために何らかの対策が必要と考えていることがうかがわれます。



エ 知多市を活性化する新しい工業地づくり

- 工業団地づくりや既存工業地の活用等による工業振興が求められています。
- 工業団地づくりに当たっては、住環境への配慮も求められています。

- 本市を活性化する新しい工業地づくりについての考えについては、「交通の利便性などを生かせる場所に住環境に配慮した工業団地をつくる」が最も多くなっています。
- これに次いで「既存の工業地などを有効に活用する」、「郊外を中心にまとまりのある工業団地をつくる」が続いています。



オ 幹線道路の整備

- 南北方向の幹線道路整備のニーズは高い一方、新規道路整備よりも既存道路の維持補修に対するニーズも高くなっています。

- 幹線道路の今後の整備についての考えについては、「東海市や常滑市とつながる南北方向の道路の整備に力を入れる」が最も多くなっています。
- これに次いで「新たにつくるのではなく既存の道路の維持補修に力を入れる」、「東浦町や阿久比町とつながる東西方向の道路の整備に力を入れる」が続いています。

