



1 立地適正化の方針

本計画は、知多市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの目標と同一の方向をめざしていくものです。

そこで本計画では、この都市づくりの目標を継承していくとともに、都市構造上の課題への対応を踏まえ、本計画の策定によって実現をめざす都市づくりの基本的な方向性を立地適正化の方針として定めます。

【将来像】

あたらしく、知多らしく。 梅香る わたしたちの緑園都市

立地適正化の方針

若年世代から高齢者まで安心して暮らし続けることができるまちとして選ばれる都市づくり

世帯分離や市外からの転入により増加が見込まれる単身・核家族世帯(若年・子育て世代)が安心して暮らし続けることができるよう、多様なライフスタイル(駅前居住や郊外居住等)に見合った安全で安心な居住地を形成します。

また、今後特に増加が見込まれる高齢者(単身・夫婦のみ)世帯の暮らしを支えていくため、居住地の選択肢の1つとして、都市機能や公共交通ネットワークが整い便利な生活ができる居住地を形成します。

様々な都市機能が使いやすく配置された都市づくり

自動車を運転できない高齢者をはじめ市民の便利な日常生活を維持するとともに、広域からの集客を高めていくため、市内外からアクセスしやすい、朝倉駅周辺において広域機能の集積を図ります。

また、一定の利用圏人口で成立する地域機能や日常的な利用が見込まれる生活機能については、公共交通や徒歩で容易に利用できるように住まいの身近に配置し、歩いて暮らしやすい生活圏を形成します。

都市機能に容易にアクセスできる都市づくり

市内外や拠点間を結ぶ等、本市の都市構造の一体性を確保するための幹線道路ネットワークの形成を図ります。

鉄道や各拠点へのアクセスの確保、多様な交通需要に対応した適切な移動サービスの提供をはじめ、自家用車に過度に依存しなくても移動しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。また、今後の人口減少に伴い、公共交通の利用者が減少し、その運営が厳しくなることが懸念されることから、沿線への居住や都市機能の集積により、効率化を図ります。

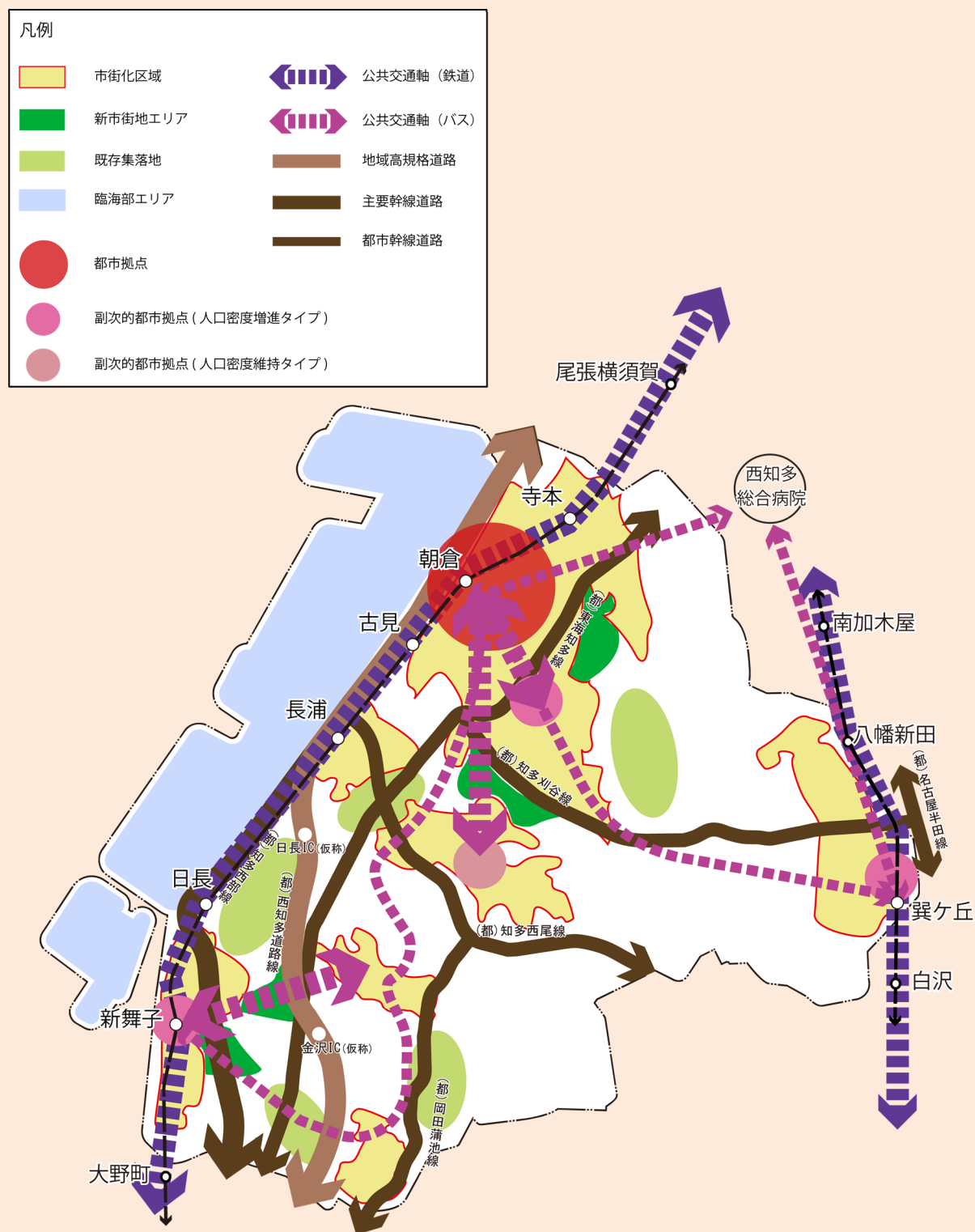
【検討資料】「立地適正化の方針」の検討について



2 めざすべき都市の骨格構造

地区別の将来人口見通しや都市機能の分布状況、公共交通や都市基盤の整備状況等を踏まえ、市民が将来にわたって暮らし続けることができる持続可能な都市の実現に向けて、「居住地」、「拠点」及び「交通軸」の配置の基本的な方向性を都市の骨格構造として定めます。

めざすべき都市の骨格構造図



第3章

立地適正化に
関する基本
的な方針

<居住地>

■市街化区域（工業地域及び工業専用地域は除く。）

本市の市街化区域(工業地域及び工業専用地域は除く。)では、今後、人口が減少を続ける見通しであるものの、**当面(～10年後)**は、人口密度の大きな低下は見込まれにくく、一部の地区を除き、人口密度はDIDの基準密度(40人/ha)以上に維持される見通しであることから、**居住の維持・促進**を図ります。

なお、岡田地区については、現状において人口密度が40～60人/ha地区が大半を占め、当面の間に人口密度が大きく低下することが懸念されます。しかしながら当地区では、歴史的な街並み景観等を活かした観光・交流を促進するためには、飲食店をはじめとする商業機能や公共交通(路線バス)の維持・確保が必要であることから、これら機能を下支えしていくため、一定の人口集積を維持していくこととします。

■新市街地エリア

知多市都市計画マスタープランにおける10年後を目標年次とする将来フレームで定めた土地利用フレームの規模の範囲内で、土地地区画整理事業や民間開発による市街地形成を図る区域であり、当面の世帯数の増加や文化・スポーツ交流施設の立地に対応します。

■既存集落地

市街化調整区域の既存の集落地であり、本計画の関連計画における各種施策を展開し、地域のコミュニティが維持できるように努めます。

<拠点>

■都市拠点

市内外から多くの人が訪れる拠点として行政機能、商業機能、文化・スポーツ交流機能といった多様な高次サービスを提供する広域機能やまちなか居住を促進する住宅が集積する拠点であり、市全域で都市拠点を1箇所とし、市役所等の公共施設やスポーツ施設等の市内外からの多くの利用者を想定する施設が集積する**朝倉駅周辺地区**を設定します。

都市拠点のイメージ



■副次的都市拠点（人口密度増進タイプ）

都市拠点を補完し、市民の生活を支える上で必要となる商業、文化、医療・福祉機能等の地域機能が集積する拠点であり、1～3万人程度の人口規模をもつ北部、東部、南部地域に都市拠点を補完する副次的都市拠点を位置付けることとし、**北部は商業施設が集積するつつじが丘・七五三山地区**、**東部地域は巽ヶ丘駅周辺地区**、**南部地域は新舞子駅周辺地区**を設定します。

■副次的都市拠点（人口密度維持タイプ）

都市拠点を補完し、地域機能の中でも特に観光や文化に関わる機能が集積する拠点であり、中部地域は、人口規模が1万人未満であるものの、歴史的な街並み景観が残る岡田中央地区があり、観光や交流の観点から、**当該地区を副次的都市拠点(人口密度維持タイプ)**として設定します。

＜交通軸＞

■公共交通軸（鉄道）

本市西側及び東側を南北に整備された名鉄常滑線、名鉄河和線を、本市と名古屋都心部、中部国際空港等とを結ぶと同時に、市内における市街地を連携する公共交通軸に位置付けます。

■公共交通軸（バス）

都市拠点及び副次的都市拠点、市外の西知多総合病院を相互に結ぶ路線バス、コミュニティ交通（あいあいバス）を市街地及び拠点間を連携する公共交通軸に位置付けます。

あいあいバス



【公共交通軸の形成方針】

主に広域的な移動ニーズに対応する鉄道については、事業者と協力して、利用促進を図ります。また、主に市内の移動ニーズに対応するバス路線については、既存路線沿線への居住の誘導等により、既存路線やサービス水準の維持を図るとともに、鉄道駅と市街地や都市拠点・副次的都市拠点間の連携を図ります。

さらに、こうした鉄道やバス路線網の果たす機能・役割を補完し、公共交通不便地域を解消する交通手段の確保を検討します。これにより、地域の実情に合った総合的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

■広域交通軸・市街地連携交通軸

高い走行性を備え、都市間の広域交通を処理するとともに、空港アクセス機能等を担う地域高規格道路及び主要幹線道路を広域交通軸に位置付けるとともに、複数の市街地を相互に結びつつ、各市街地と都市拠点、副次的都市拠点等を結ぶ都市の骨格を形成する幹線道路を、市街地連携交通軸に位置付けます。

【広域交通軸・市街地連携交通軸の形成方針】

地域高規格道路、主要幹線道路及び都市幹線道路について、未整備区間の整備を促進し、幹線道路ネットワークの形成を図ります。

○地域高規格道路

（都）西知多道路（23.5～25.75m-4～6車線・整備を促進）

○主要幹線道路

（都）知多西部線（幅員 23m-4車線・整備済）

○都市幹線道路

（都）東海知多線（幅員16～20m-2～4車線・未整備区間の整備を促進）

（都）知多刈谷線（幅員12～28m-2車線・未整備区間の整備を促進）

（都）知多西尾線（幅員16～19m-2車線・整備済）

（都）岡田蒲池線（幅員12m-2車線・未整備区間の計画見直しの検討）

第3章

な
方
針
関
立
地
適
正
化
に
関
する
基
本
的

※当検討資料は、令和3年3月策
定時の検討内容です。

【検討資料】「居住地及び拠点」の検討について

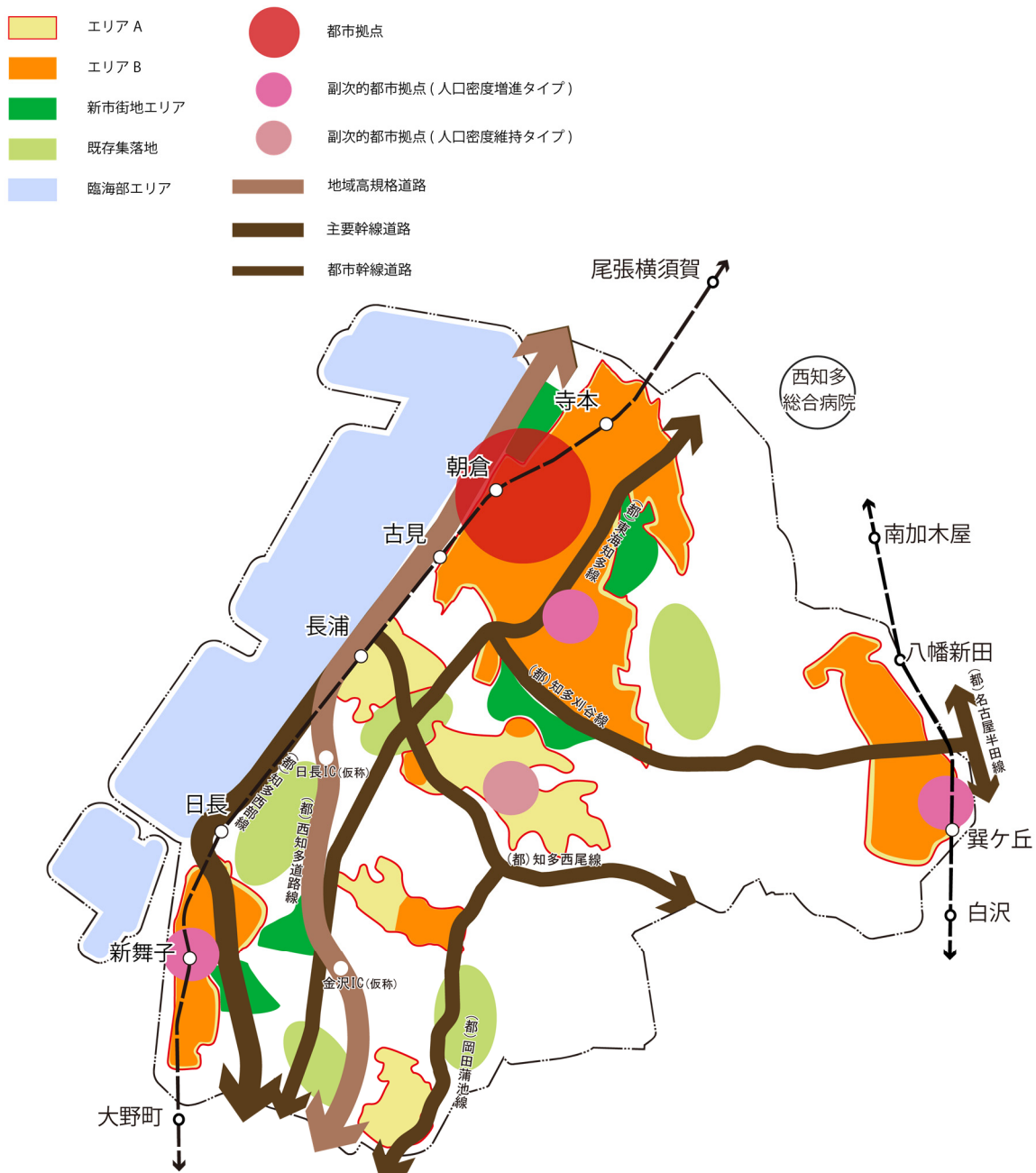
＜居住地＞

本市の市街化区域では、今後、人口が減少を続ける見通しであるものの、当面（～10年後）は、人口密度の大きな低下は見込まれにくく、一部の地区を除き、人口密度はDIDの基準密度（40人/ha）以上に維持される見通しです。

しかしながら、将来的（概ね20年後）には、さらに人口が減少を続け、現在の市街化区域のうち、南粕谷や日長台、長浦の既成市街地等において人口密度が大きく低下する懸念があります。

こうした将来の人口動向を踏まえ、以下のように2つのエリアに区分することができる現在の市街化区域（工業地域及び工業専用地域は除く。）を、今後本市において居住を促進していく区域とします。

凡例



■エリアA

当面(～10年後)は、人口密度の大きな低下が見込まれにくく、都市機能が広く分布する現在の市街化区域(工業地域及び工業専用地域は除く。)

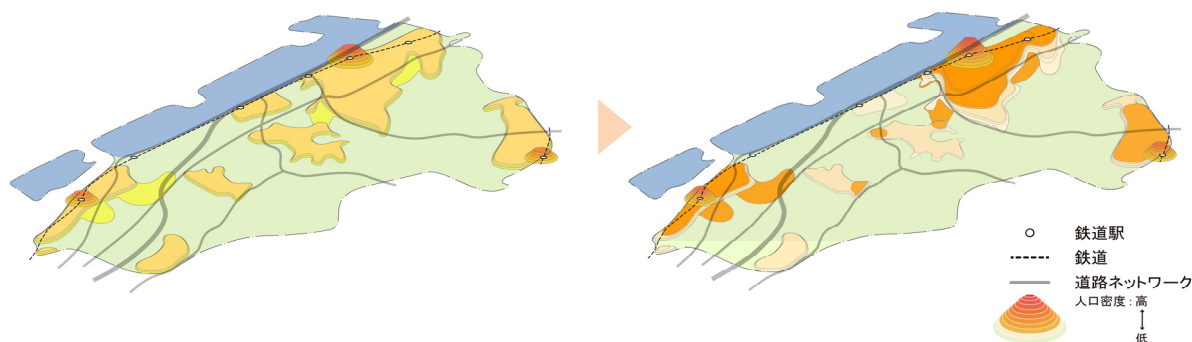
なお、岡田地区については、現状において人口密度が40～60人/ha地区が大半を占め、当面の間に人口密度が大きく低下することが懸念されます。しかしながら当地区では、歴史的な街並み景観等を活かした観光・交流を促進するためには、飲食店をはじめとする商業機能や公共交通(路線バス)の維持・確保が必要であり、これら機能を下支えしていくため、一定の人口集積を維持していくことからエリアAに区分します。

■エリアB

「エリアA」のうち、将来的(概ね20年後)にも人口密度の大きな低下が見込まれにくい上、公共交通や都市基盤が充実しており、若年世代から高齢者までが便利に生活できる市街地

(参考) 10年後の人口密度構成イメージ図

20年後の人口密度構成イメージ図



また、本市の市街化調整区域(居住地以外の緑地・農地は除く。)は、以下のように2つのエリアに区分し、居住の維持・促進に向けた対応を図ることとします。

■新市街地エリア

知多市都市計画マスタープランにおける10年後を目標年次とする将来フレームで定めた土地利用フレームの規模の範囲内で、土地区画整理事業や民間開発による市街地形成を図る区域であり、当面の世帯数の増加や文化・スポーツ交流施設の立地に対応します。

■既存集落地

市街化調整区域の既存の集落地であり、本計画の関連計画における各種施策を展開し、地域のコミュニティが維持できるように努めます。

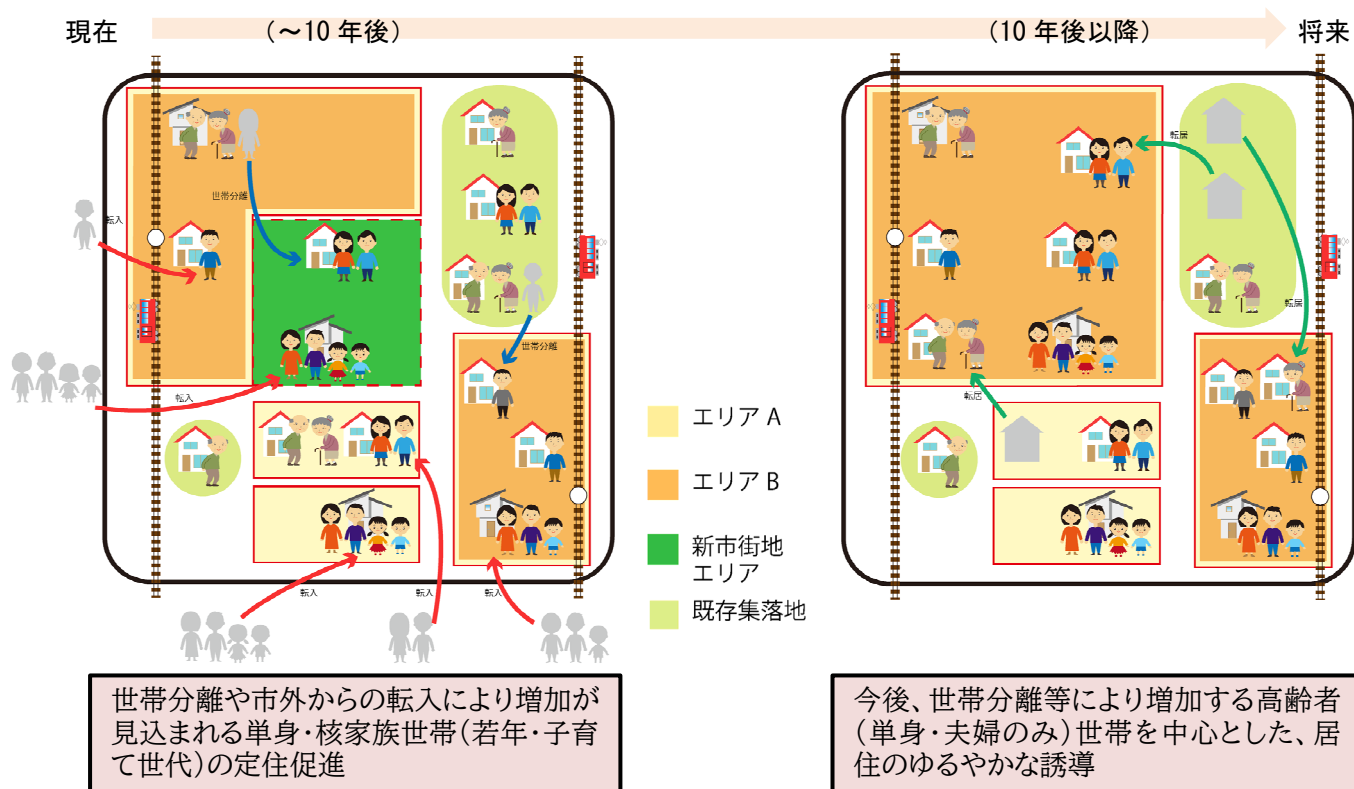
＜居住誘導のイメージ＞

当面（～10年後）は、「エリアA（工業地域、工業専用地域及び災害危険性の高い区域は除く。）」や「新市街地エリア」では、現在の居住を維持しながら、ゆとりある住まいや自家用車を主な移動手段とする暮らし方を求める若年・子育て世代の居住を誘導します。

また、「エリアB」では、現在の居住を維持しながら、生活に必要な機能が身近に揃う便利な暮らしを求める若年世代から高齢者まで幅広い世代の居住を誘導します。特に、主要な鉄道駅（朝倉駅、巽ヶ丘駅、新舞子駅）周辺では、郊外部や集落地に住む高齢者等が居住選択できる場を確保します。

その後は、「エリアB」では、引き続き居住を維持しながら、高齢者（単身・夫婦のみ）世帯を中心としたゆるやかな誘導を図ることとしますが、「エリアA」では、将来の人口動向によっては、居住の積極的な誘導は図らず、居住・コミュニティ維持に努めることとします。

（参考）居住誘導のイメージ図



<拠点>

ア 拠点の定義

利用人口と都市機能の関係を踏まえるとともに、本市の都市を構成する複数の市街地において生活利便性を確保するため、都市拠点、副次的都市拠点を設定します。

■都市拠点

市内外から多くの人々が訪れる拠点として行政機能、商業機能や文化・スポーツ交流機能といった多様な高次サービスを提供する広域機能やまちなか居住を促進する住宅が集積する拠点

■副次的都市拠点（人口密度増進タイプ）

都市拠点を補完し、市民の生活を支える上で必要となる商業、文化、医療・福祉機能等の地域機能が集積する拠点

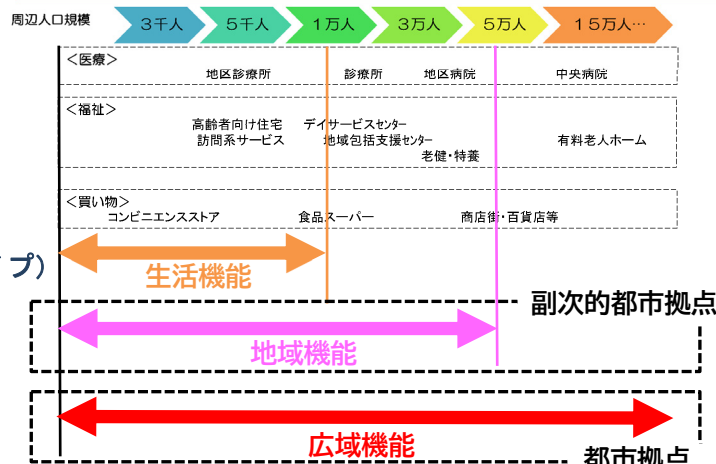
■副次的都市拠点（人口密度維持タイプ）

都市拠点を補完し、地域機能の中でも特に観光や文化に関わる機能が集積する拠点

（参考）利用人口と都市機能

国土交通省

○ 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。



（資料：国土交通省資料に加筆）

第3章

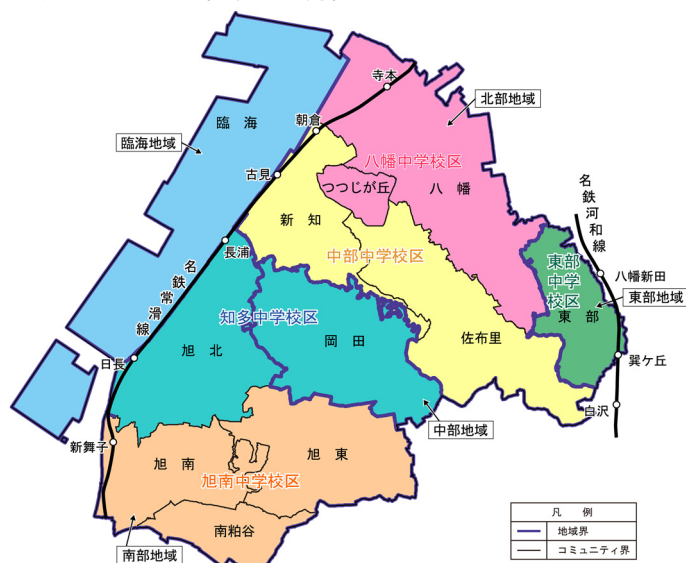
立地適正化に
関する基本
的な方針

イ 拠点の設定

各種圏域における人口規模を踏まえ、都市拠点、副次的都市拠点を設定します。圏域については、コミュニティを基本としつつ、立地特性等が類似した圏域をまとめた地域（北部、東部、中部、南部）、地域包括ケアシステムの日常生活圏域（中学校区）について人口規模を把握し、圏域の人口規模に応じた拠点の位置付けを行います。

各圏域における人口規模（平成30（2018）年4月1日現在）

コミュニティ	人口	日常生活圏 (中学校区)	人口	地域	人口
八幡	13,267	八幡	20,304	北部	38,981
つつじが丘	7,037				
佐布里	8,549	中部	18,677		
新知	10,128				
東部	13,554	東部	13,554	東部	13,554
岡田	8,146	知多	17,116	中部	8,146
旭北	8,970			旭南	15,837
旭東	4,378				
旭南	6,286				
南粕谷	5,173				
合計	85,488				



■都市拠点

市全域で都市拠点を1箇所とし、市役所等の公共施設やスポーツ施設等の市内外からの多くの利用者を想定する施設が集積する**朝倉駅周辺地区**を設定します。

■副次的都市拠点（人口密度増進タイプ）

1～3万人程度の人口規模をもつ北部、東部、南部地域に都市拠点を補完する副次的都市拠点を位置付けることとし、北部は商業施設が集積するつつじが丘・七五三^{し め やま}山地区、東部地域は巽ヶ丘駅周辺地区、南部地域は新舞子駅周辺地区を設定します。

■副次的都市拠点（人口密度維持タイプ）

中部地域は、人口規模が1万人未満であるものの、歴史的な街並み景観が残る岡田中央地区があり、観光や交流の観点から、当該地区を副次的都市拠点(人口密度維持タイプ)として設定します。

(調整用白紙)