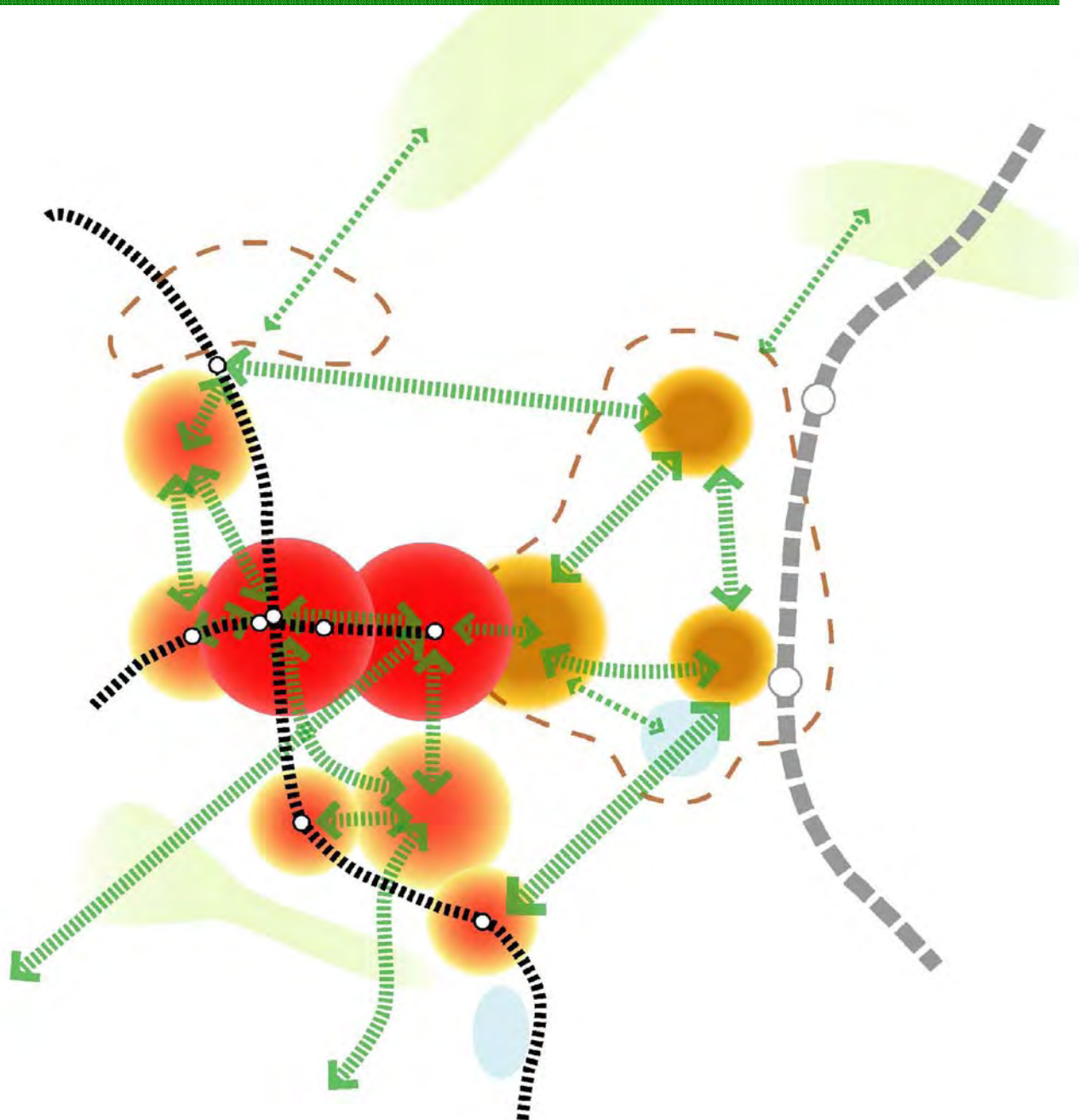


瀬戸市まちなか交通戦略

～ 移動しやすく住みやすいまち ～



平成21年6月
瀬戸市

はじめに

本市では、平成18年3月に第5次瀬戸市総合計画を策定し、本市の将来像を「自立し、助けあって、市民が力を発揮している社会」としました。また平成19年3月には、本市のまちづくりや都市基盤の整備の方向性を明らかにするため、「瀬戸市都市計画マスタープラン」を策定しました。

現在、これらの計画に基づき、市民の皆さま一人ひとりが生き生きと、安全に安心して暮らしていけるよう、長期的視点に立った望ましい地域社会づくりを目指し、様々な取り組みを進めているところでありますが、昨今では、少子高齢化の進行や環境問題、急速な経済状況の変化など様々な問題に直面し、それらへの適切な対応が求められております。

瀬戸市におきましては、高齢化率の上昇や中心市街地の空洞化、過度に車に依存した生活、路線バスの撤退など、まちづくりに関する課題も多く、特に高齢世代が急激に増加する今後10年間の取り組み方については、非常に重要であると考えています。

今回策定した、「瀬戸市まちなか交通戦略」は、まちづくりや都市交通の観点における問題や課題を把握し、全ての人が安心して移動できる交通環境の確保や、都市全体の賑わいの向上、まちなか居住の魅力形成のための総合的な取り組みを具体的に示した計画であります。

今後はこの戦略に基づき、移動しやすく住みやすいまちを目指して、市民の皆さまと一緒に取り組みを進めていきたいと考えています。またこれらの取り組みを通じて、瀬戸を訪れる人々と市民の皆さまが生き生きと交流できる舞台「せと・まるっとミュージアム」の更なる発展を目指し、皆さまの積極的な参画をお願い申し上げます。

最後にこの戦略の策定にあたり、ご尽力いただきました協議会委員の皆さま、アンケート調査や市民意見募集にご協力いただきました市民の皆さま、また交通戦略策定にご協力いただきました関係者の皆さまに対し、厚く御礼申し上げます。

平成21年6月

瀬戸市長 増岡錦也

目 次

第1章 瀬戸市における現況と課題	1
1-1 瀬戸市の概要	1
1-2 市民の生活様式の変化に対する課題	3
1-3 まちの賑わい・交流の現状と課題	6
1-4 市街地整備の現況と課題	11
1-5 都市交通の現状と課題	15
1-6 瀬戸市が取り組むべき課題	36
第2章 瀬戸市が目指す「まちと都市交通の将来像」	40
2-1 上位・関連計画における将来のまちの姿	40
2-2 瀬戸市のまちづくりの理念	43
2-3 瀬戸市が目指す都市構造	45
2-4 集約・連携型の都市構造を形成する狙い	47
2-5 各拠点のまちづくり将来像からみた都市交通のあり方	51
第3章 目標と基本方針の設定	53
3-1 瀬戸市まちなか交通戦略の基本的考え方	53
3-2 瀬戸市まちなか交通戦略の基本方針	57
3-3 瀬戸市まちなか交通戦略を支える関連戦略（外環状道路の整備）	64
第4章 瀬戸市まちなか交通戦略の基本計画	65
4-1 目標実現のための施策パッケージ	65
4-2 アクションプラン	109
4-3 検証項目	113
4-4 進行管理と推進体制	120
参考資料（附録）	
1. 瀬戸市まちなか交通戦略の策定までの経緯	
2. 瀬戸市まちなか交通戦略協議会 設置要綱と委員名簿	
3. パブリックコメントの実施概要	

第1章 瀬戸市における現況と課題

1-1 瀬戸市の概要

【位置】 名古屋市の北東約 20km に位置

【人口】 132,290 人 (H19.4.1 現在)

【面積】 111.61km²

【沿革】

瀬戸市には、やきものの原料となる良質の陶土等を豊富に含んだ地層があり、1300 年と言われる歴史を持つ陶磁器産業で発展してきました。昭和初期の瀬戸市のまちは、現在の名古屋鉄道尾張瀬戸駅(以下、尾張瀬戸駅)周辺地域に官公庁施設が集積し、深川神社周辺には飲食店や娯楽施設が並んでおり、やきものの生産に携わる多くの職人が暮らす華やかなまちとして賑わいをみせ、「尾張の小江戸」と呼ばれていました。尾張瀬戸駅周辺地域は、現在も当時の街なみ、区画割りが残されています。

高度経済成長期以降は、新たな人口の流入に対応するための大型住宅団地を造成し、陶磁器産業中心から先端技術産業を含む多角的産業都市としての発展を目指し、豊かな自然と歴史、伝統、文化を生かしながら、時代の流れと融合する新しいまちづくりに努めてきました。

平成 17 年には国際博覧会(愛・地球博)が開催され、瀬戸市では、「せとやきもの世界大交流イベント」が繰り広げられました。現在は、これらの成果を引継ぎ、市民・地域産業・行政が一体となったまちづくりに取り組んでいます。



■位置図



○深川神社参道



○市役所(現在の瀬戸蔵付近)



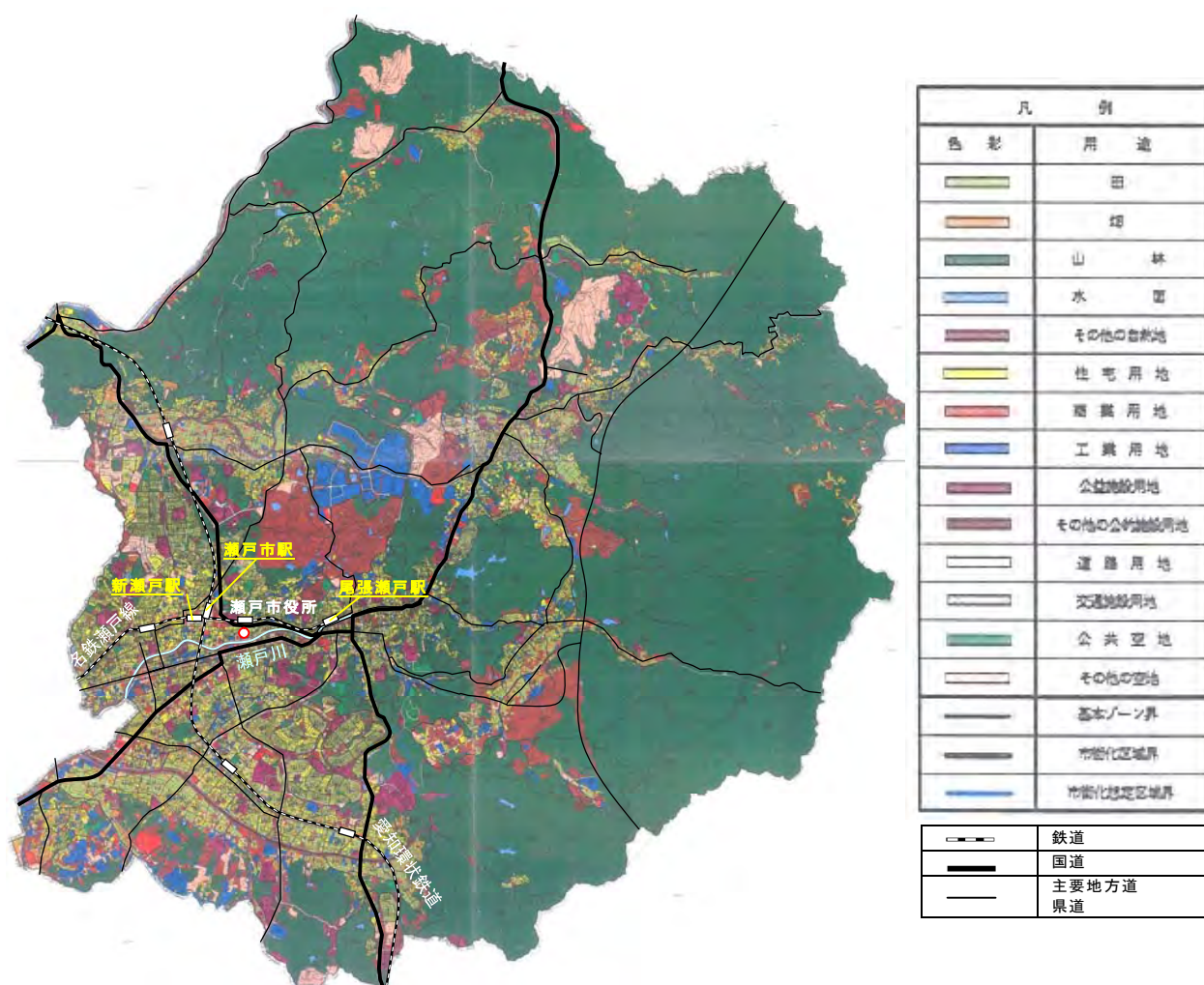
■昭和初期(8年)の瀬戸市中心部

【地形・土地利用】

瀬戸市の市街地は、山間部に分布するやきもの産業により栄えてきた伝統的な市街地と、東西に伸びる名鉄瀬戸線、南北に伸びる愛知環状鉄道の2路線の鉄道沿線の宅地開発により拡大してきた一般市街地の2つの市街地により構成されています。

一般市街地の特徴としては、豊かな山林に囲まれているために丘陵地が多いことや、住宅用地の他、瀬戸市の産業を支える商業用地や工業用地などの多様な都市的土地利用が広がっていることが挙げられます。

また、瀬戸市の中心部は、名鉄瀬戸線の終点となる尾張瀬戸駅が位置し、名古屋鉄道新瀬戸駅(以下、新瀬戸駅)と愛知環状鉄道瀬戸市駅(以下、瀬戸市駅)間において、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道の鉄道2路線の乗り換えが可能となっているなど、広域的な移動における主要な拠点となっています。新瀬戸駅、瀬戸市駅の徒歩圏内に瀬戸市役所が立地している他、市民の主要な親水空間である瀬戸川が東西に流れ、多くの市民の生活に関わりの深い地区となっています。



資料:平成13年度、平成15年度都市計画基礎調査

■ 地形・土地利用図

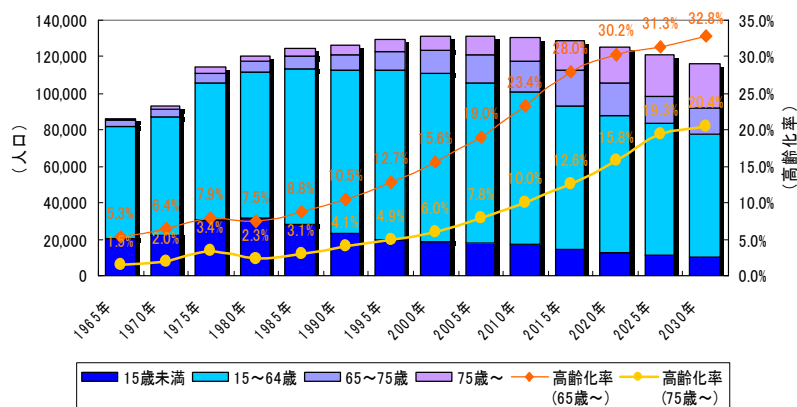
1-2 市民の生活様式の変化に対する課題

(1) 人口減少と高齢化の進展

① 瀬戸市の動向

瀬戸市の人口は、現在、増加から減少へ転換する局面を迎えており、今後は、減少傾向が続くことが予測されています。

また、65歳以上の高齢化率は、現状の約20%から伸び続け、2030年には現状の1.5倍となる約30%まで上昇する(75歳以上の高齢化率では、現状の約10%から約20%まで上昇)ことが予測されています。



資料：国勢調査(1965年～2005年)

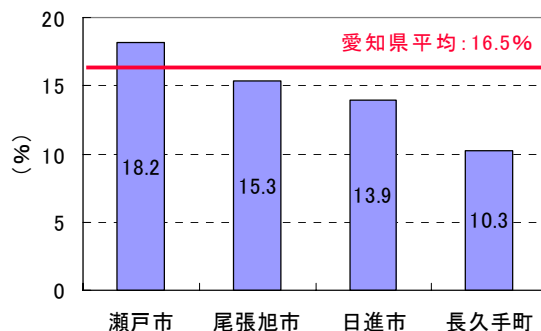
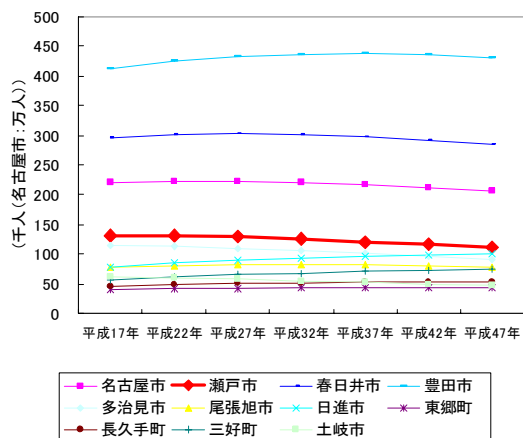
国立社会保障人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)(2010年～)

■ 瀬戸市の人口の変化

② 人口減少と高齢化の進展(周辺市町との比較)

瀬戸市の人口は、今後、減少していくことが予測されている一方で、日進市や三好町等、人口増加が予測されている市町もみられます。

また、高齢化率については、瀬戸市は周辺市町と比較すると高い状況にあります。



資料：第5次瀬戸市総合計画

平成17年度刊 愛知県統計年鑑(H16現在)

資料：国立社会保障人口問題研究所日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)

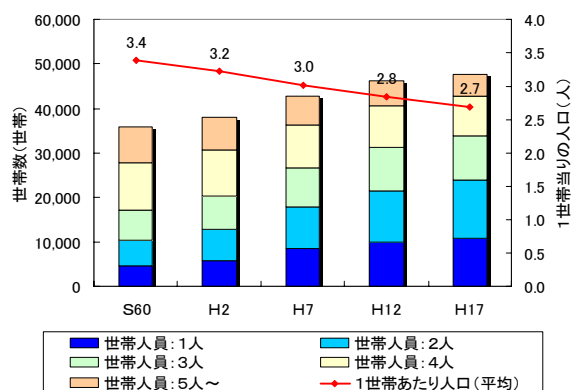
■ 周辺市町との人口推移の比較(将来動向)

■ 周辺市町との高齢化率の比較

(2) 世帯構成の変化

世帯構成は、世帯人員が1人または2人の世帯といった少人数の世帯が増加傾向にあり、現在はこれらの少人数の世帯が、総世帯数の約半数を占めています。

また、1世帯あたり人員は減少傾向を示しています。



資料: 瀬戸市統計書(平成19年刊)

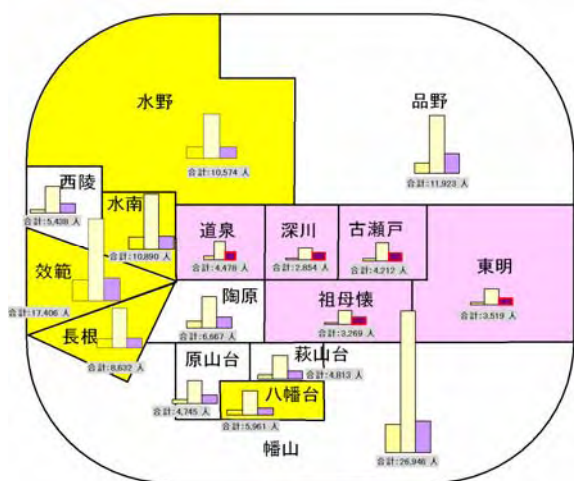
■ 瀬戸市の世帯数の変化

(3) 地域別人口構成(高齢者割合)

西部や北西部では、年少人口(0~15歳)の割合が高くなっている一方で、中心部から東部では高齢人口(65歳以上)の割合が高くなっています。

また、各地域の45歳~65歳の人口比率をみると、西部の西陵地区の他、中心部の深川地区や古瀬戸地区、東明地区、南部の原山台等(菱野団地)で多くなっており、これらの地区で今後、高齢化が著しく進行していくことが想定されます。

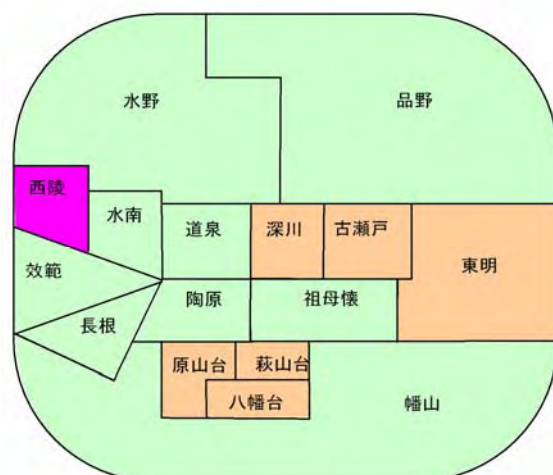
少子高齢化の状況は、地域間で差が大きく、これまで瀬戸市の生活や、賑わいの中心であった地域(深川地区周辺)での高齢化傾向が特に進んでいる傾向にあります。



	年齢別人口 (グラフ)	各年齢区分割合の 大きい上位5地区
0~14歳	0 15 65	■
15~64歳	5 5 5	—
65歳~	14 64 歳	■

資料: 住民基本台帳(平成19年10月1日現在)

■ 地域(連区)別の年齢別人口



凡例	
■	35%~
■	30~35%
■	25~30%

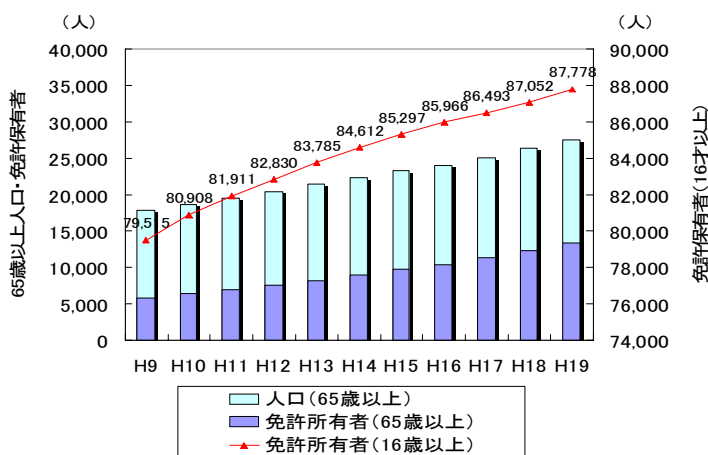
資料: 瀬戸市統計書(平成19年刊)

■ 地域(連区)別の45~65歳の人口 (平成17年10月現在)

(4) 自動車運転免許保有者数の推移

自動車運転免許の保有者数は増加傾向にあり、今後も自動車の利用機会が多くなることが考えられます。

一方、高齢者の約半数は、運転免許を保有していないため、自動車の利用機会の増大への対応のみでなく、自ら運転できない高齢者の足の確保に関する取り組みも重要です。



資料: 瀬戸警察署、瀬戸市統計書(平成19年刊)

■ 瀬戸市の運転免許保有者数と高齢者人口の推移

(5) 市民の生活様式の変化に対する課題

市民の生活様式の変化に対する課題(まとめ)

- ・ 地域福祉環境の構築や地域コミュニティの維持
- ・ 変化していく生活様式、様々な行政サービス・移動手段を意識した移動体系やインフラのあり方の検討

高齢化や核家族化の進行は、今後も継続していくと考えられ、1人暮らしといった生活様式の変化への対応や地域コミュニティの維持が必要となるなど、地域福祉環境の構築やまちなか居住による多世代の交流づくりが重要となります。

今後、様々な福祉サービスの充実が検討され、進められていくことが想定されますが、これらは戸口性の高い、きめ細かさが求められるため、様々な人や車両等の移動空間となる道路の重要性がより一層増していくものと思われます。

他方、自ら車を運転できない高齢者等が増えていくことも想定され、日常生活やサービスを享受するための移動環境を構築していくことが必要と考えられます。

1-3 まちの賑わい・交流の現状と課題

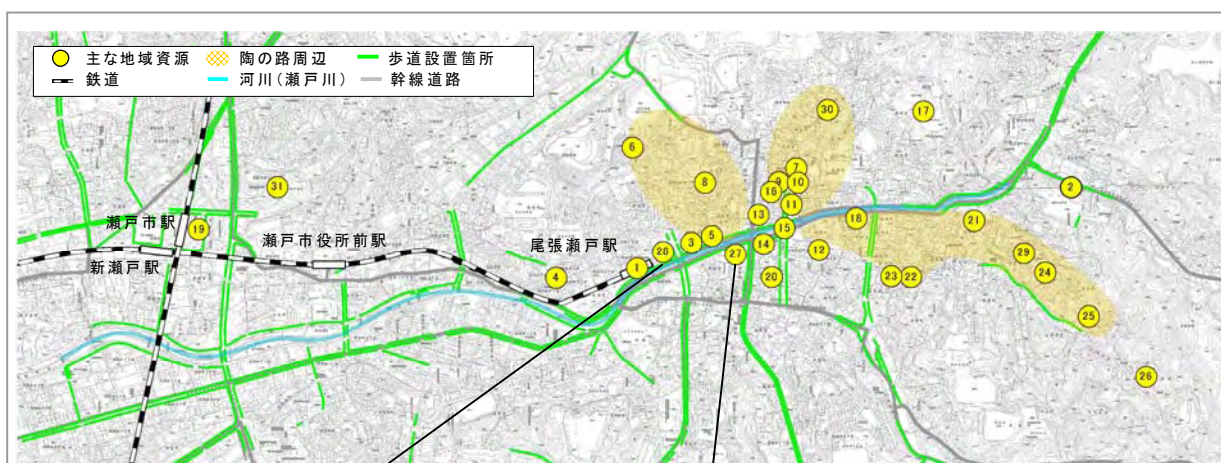
(1) 瀬戸市の観光動向と観光政策

① 瀬戸市中心部に集積する地域資源

尾張瀬戸駅の東側の地域においては、商店街や陶の路、国際博覧会を契機に整備されたパルティセとや瀬戸蔵など、瀬戸市の地域資源の中でも特に重要な文化施設等が集積しています。昭和初期の当地域は、官公庁施設が集積するとともに、「尾張の小江戸」と呼ばれ、やきものの生産に携わる多くの職人が暮らす華やかなまちとして賑わいを見せていました。こうした背景の下、現在も瀬戸市民の生活を支えてきた商店街が立地しているとともに、周辺には瀬戸市の歴史、文化を代表する地域資源が集積している状況です。

また、「伝統を感じ夢を語る出会いの散歩道・せと」というキャッチフレーズを持つ4つの散策路である「陶の路」を整備し、市民にとって歩きやすい安全で快適な道づくりを進めるとともに、市外から訪れる人々に瀬戸の歴史や文化を分かりやすく示しながら、やきものに触れ、楽しく買い物できる回遊環境の構築が進められています。

これらの地域資源が集積する瀬戸市中心部においては、瀬戸川や国道155号が東西に横断しており、南北地域の快適な連携方法について今後も検討が必要です。



パルティセと(図中28)



瀬戸蔵(図中27)



1 尾張瀬戸駅	9 深川神社	17 陶祖公園	25 本業窯(洞本業窯)
2 瀬戸川	10 陶彦神社	18 永泉教会	26 平等庵
3 国府商店	11 宮前地下街	19 瀬戸市駅界限	27 瀬戸蔵
4 瀬戸の古い街並み	12 末広町商店街	20 新世紀工芸館	28 パルティセと
5 瀬戸川沿いのせともの店	13 銀座通り商店街	21 宝泉寺	29 窯垣の小径資料館
6 窯神社	14 旧蔵所交番(せと案内処)	22 マルチメディア伝承工芸館	30 パルティセと子ども創造館
7 窯神町民家の窯垣	15 瀬戸記念橋	23 染付の門柱	31 瀬戸市図書館
8 無風庵	16 法雲寺	24 窯垣の小径	

■瀬戸市中心部における主要な文化施設等

② せと・まるっとミュージアム

瀬戸市は、1,300年の歴史をもつ全国的に知られたやきもののみちであり、その歴史と伝統は、様々な施設やその街なみ、背景となる豊かな自然環境を含めて貴重な資源となっています。

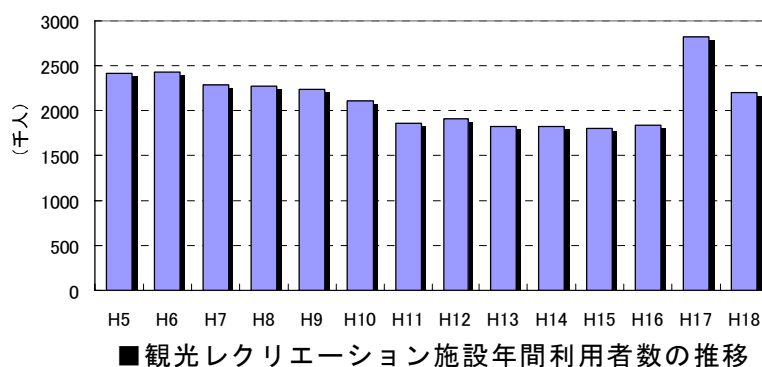
瀬戸市では、こうした地域資源を活用し、「見せる、魅せられる産業観光都市瀬戸」を市民とともに創る「せと・まるっとミュージアム」に平成12年度から取り組んでいます。

現在は、約400人の「おもてなしボランティア」が、観光インフォメーション活動や季刊誌発行といった瀬戸市の魅力の発信活動を継続的に進めているとともに、窯元やギャラリーなどの協力も得ながら様々なイベントが開催されるなど、市民が主体となった瀬戸らしい取り組みが進められています。また、瀬戸市では、おもてなしの心が満ちあふれた市民とともに、「やきもの」「豊かな自然」をテーマに、七大まつりを始めとした様々な催し物が1年を通して開催されています。

こうした観光事業を通じて、それまで減少傾向を示していた観光レクリエーション施設の利用者数は、減少傾向から横ばい傾向へと改善されています。また、歴史と伝統ある「やきもののみち」に住む市民が、自らのまちに誇りと愛着を持ち、市民一人ひとりがおもてなしの心で、互いに交流し、学ぶことにより、躍動感に満ちた瀬戸市らしいまちづくりの更なる展開や発展が期待されています。



■ 七大まつり



③ 活性化への取り組み

瀬戸市中心部の商店街では、地域の特徴を活かした事業展開により、中小企業庁選「がんばる商店街 77 選」に 1 商店街が、愛知県選「ブランド商店街」(商店街ブランド化推進事業)に2つの商店街が認定されるなど、活性化に向けた取り組みが進められています。

【活性化への取り組み】

がんばる商店街 77 選：中小企業庁(平成 18 年度)

- ・銀座通り商店街 :
一店逸品運動と大学連携によるまちづくり

ブランド商店街(商店街ブランド化推進事業)：愛知県(平成 18 年度)

- ・銀座通り商店街振興組合 :
学生やNPOとの連携
- ・末広町商店街振興組合 :
お笑いと文化の拠点施設を設置

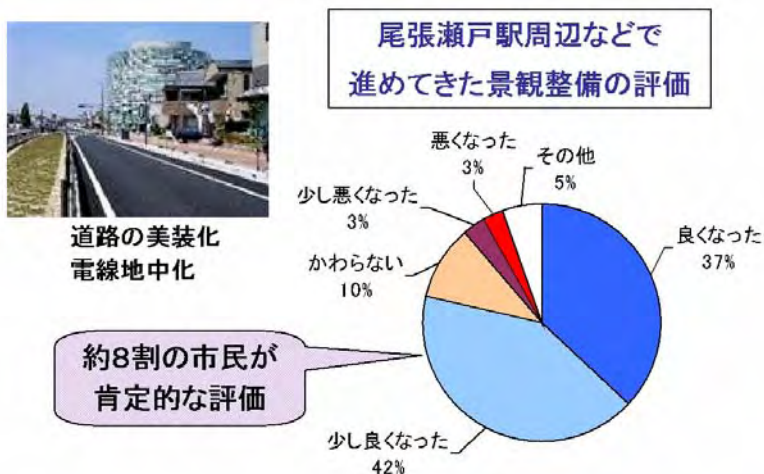
ふるさとイベント大賞(優秀賞)：(財)地域活性化センター(平成 20 年)

- ・第 12 回来る福招き猫まつりin瀬戸



④ まちづくり(景観)に対する市民の評価

これまでに進めてきた尾張瀬戸駅周辺のまちづくりや景観形成の取り組みは、市民に高く評価されています。

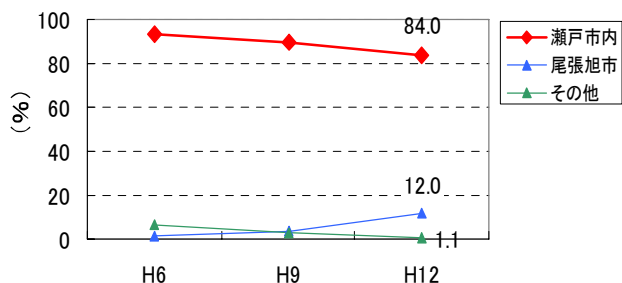


資料：瀬戸市景観まちづくり市民アンケート調査より(平成19年度実施)

■まちづくり(景観)に対する市民の評価

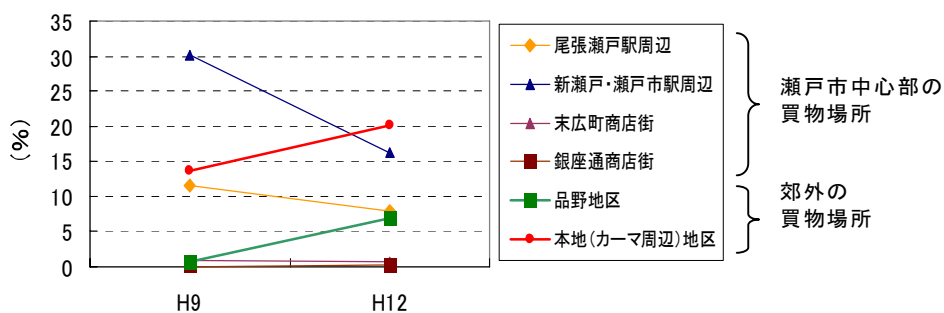
(2) 瀬戸市民の買い物の動向

モータリゼーションの進展や、郊外の幹線道路沿いの大型店舗の立地に伴い、買物客の市外、郊外への流出傾向が見受けられます。



資料：消費者購買動向調査報告書（平成13年3月）

■瀬戸市民の日常品の買物場所（瀬戸市内、尾張旭市、その他の動き）



資料：消費者購買動向調査報告書（平成13年3月）

■瀬戸市民の日常品の買物場所（瀬戸市内の買物場所の動き）

(3) まちの賑わい・交流の課題

まちの賑わい・交流の課題（まとめ）

- ・面的な連携によるまち全体を自由に散策できる施策へ
- ・まちづくりと連動したハード整備の推進と、人を呼び込み、住みたくなる仕掛けの創出

尾張瀬戸駅周辺は、活性化に向けた活動や歴史・文化に係る相当数の活動が進められ、施設単位・地区単位での充実が図られています。今後は、地域資源の魅力を十分引き出し、賑わいを向上していくために、地区単位の線的なルート設定から、施設や施策との面的な連携を深め、まち全体を自由に散策できる施策へのさらなる充実が必要です。

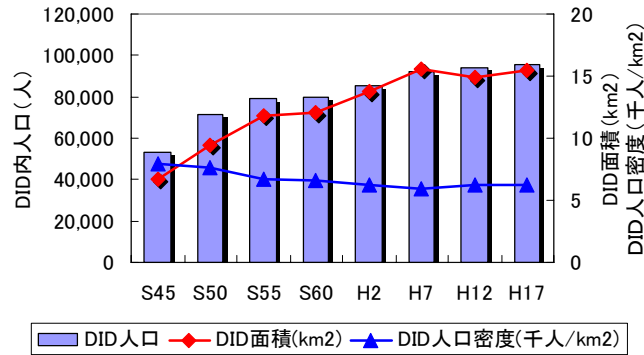
そのために、商店街、都市景観形成重点地区(洞地区)や街なみ環境整備地区で進められている商店主や住民による地域振興やまちづくりを支援するハード整備を進めるとともに、人を呼び込み、住みたくなる仕掛けを創出していくことが必要となります。

1-4 市街地整備の現況と課題

(1) 市街地整備の現況

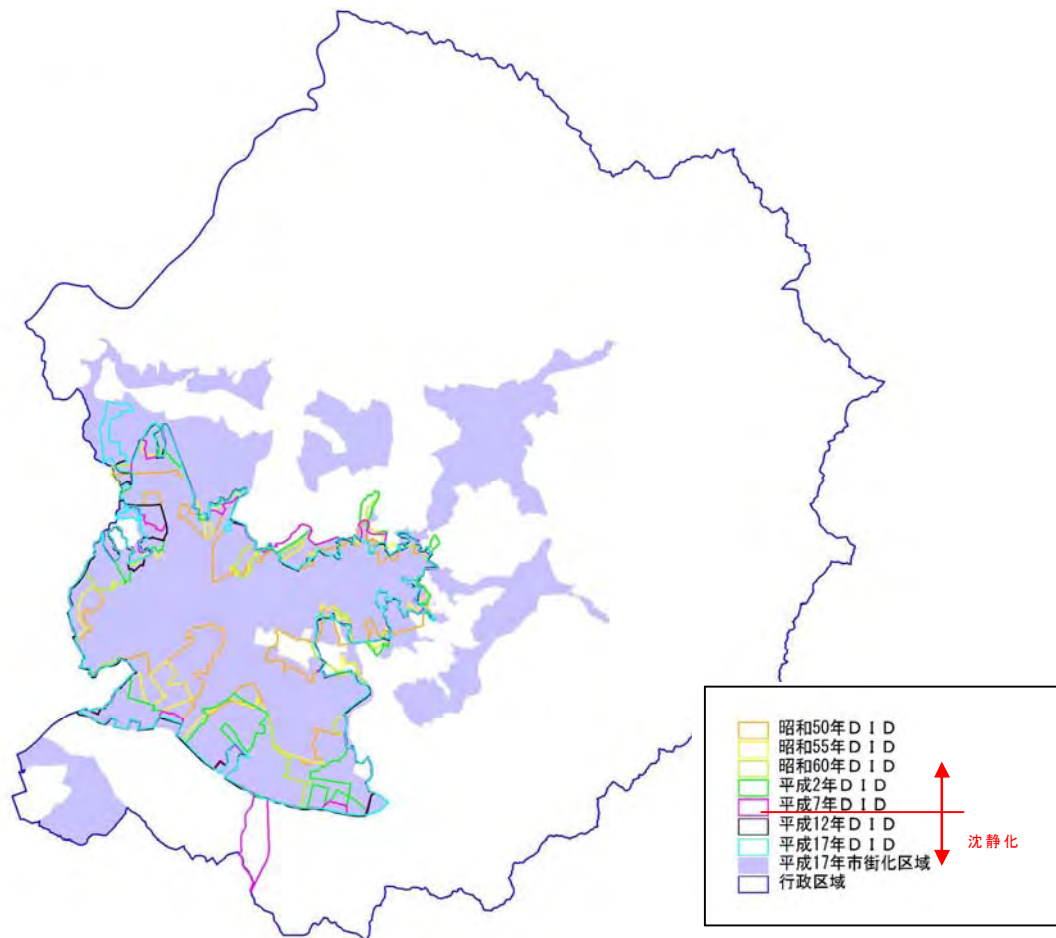
① 市街地の拡散と人口の集積状況

瀬戸市の市街地は、高度成長期以降の平成7年にかけて、人口密度の低下を伴いつつ拡大してきましたが、近年ではその拡大は、沈静化してきています。



資料:国勢調査 他

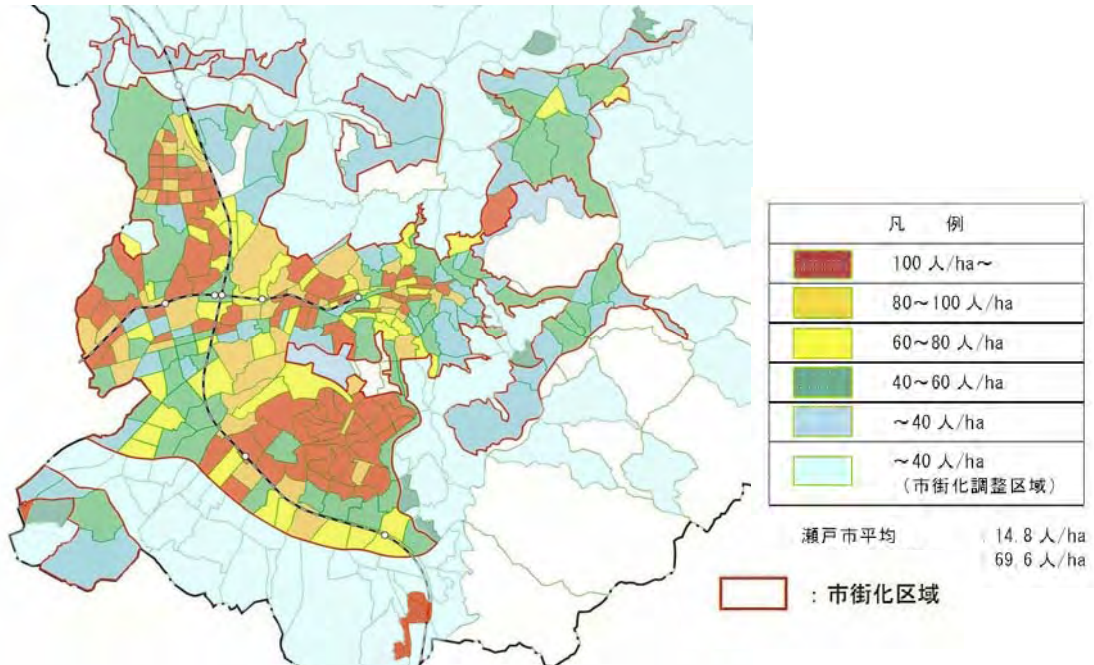
■ D I D 地区の面積と人口密度の推移



■ これまでの市街地形成の状況 (D I D 地区の変遷)

② 人口密度の状況

尾張瀬戸駅周辺の旧市街地や、愛知環状鉄道沿線の菱野団地等の新市街地周辺において人口集積がみられます。その一方で、瀬戸市駅東側等、中心部でありながら人口集積が低い地域がみられます。

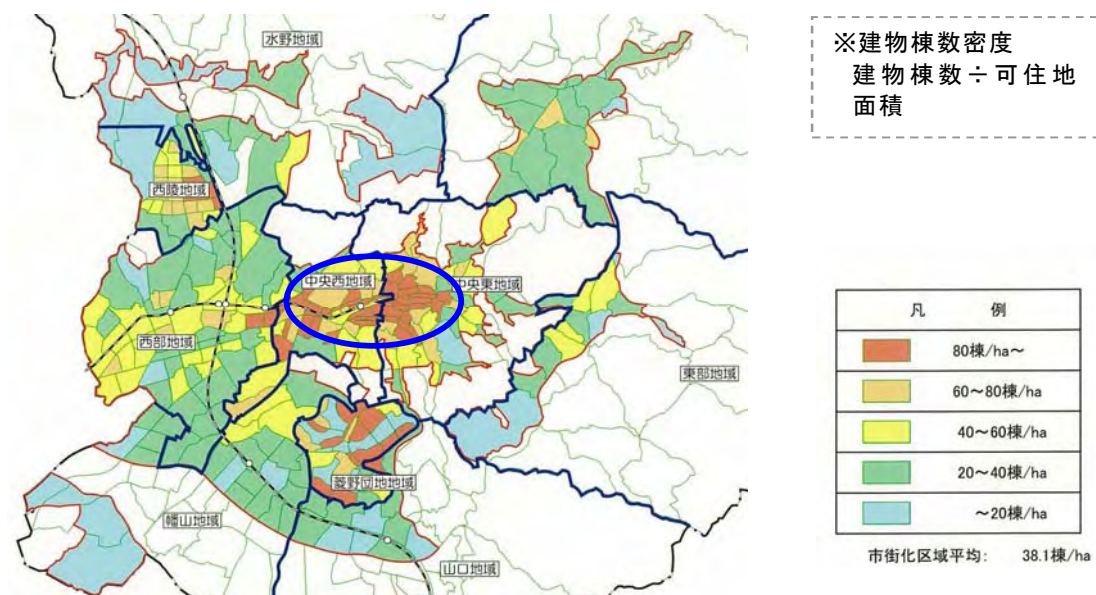


資料:平成 13 年、平成 15 年度都市計画基礎調査

■人口密度の状況

③ 建物棟数密度の状況

尾張瀬戸駅周辺の旧市街地において、小規模な住宅による建物棟数密度が高い地域が広がっています。こうした地域においては、施設整備のための新たな用地確保が困難な状況にあります。

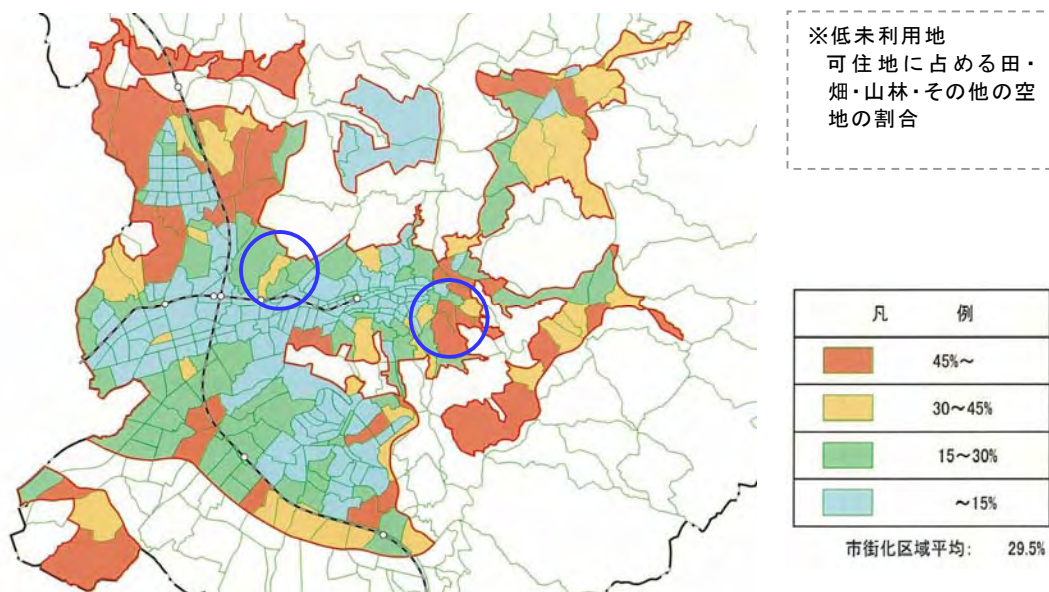


資料:平成 13 年、平成 15 年度都市計画基礎調査

■市街化区域の建物棟数密度

④ 低未利用地の状況

瀬戸市駅東側や尾張瀬戸駅東側の旧市街地では、中心部でありながら低未利用地が分布している状況にあります。



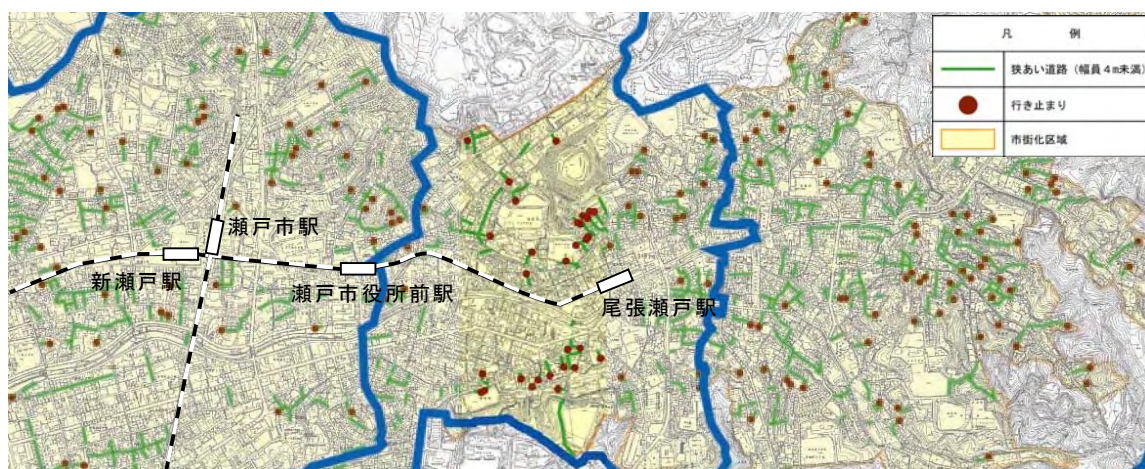
資料:平成13年、平成15年度都市計画基礎調査

■市街化区域の低未利用地の分布状況

⑤ まちなか地域における狭隘道路や行き止り

建物棟数密度が高い尾張瀬戸駅の北側や東側の地域において、狭隘道路(4m未満)や行き止り箇所が多く分布しており、緊急車両等の円滑な走行の阻害要素となっています。

建築基準法における接道条件の不適合により、建物更新が阻害されている場合もあると考えられます。



資料:瀬戸市都市計画マスタープラン

■まちなか地域の狭隘道路及び行き止まりの分布状況

(2) 市街地整備の課題

市街地整備の課題（まとめ）

- ・ 市街地整備のコントロール
- ・ 各拠点の特性に応じた魅力のある市街地整備
- ・ まちなか地域における移動利便性の高さを活かした居住環境の向上
- ・ 活発な土地利用と定住人口増の実現

瀬戸市の市街地は、その中央部を 2 路線の鉄道が走り、鉄道駅を中心とした生活拠点が配置された概ねコンパクトなまとまり感のある構造となっています。しかし、中心市街地での未利用地や人口集積が低い土地の存在など、まちなか居住を始めとしたまちづくりの課題を有しており、これらへの取り組みや土地活用のコントロールにおいて、都市交通に関する取り組みと連動した施策の進め方が有効であると考えられます。

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺は、2 路線の鉄道が交差するなど非常に利便性が高いものの、人口の集積は比較的低い状況となっているため、この交通の利便性等を活かした高容積な土地利用の実現を目指していく必要があります。

尾張瀬戸駅周辺等に分布する地区内の狭幅員道路は、都市防災の観点やきめ細かい行政サービスの実施にあたり、その整備のあり方や移動方法についての課題を有しています。

具体的には、課題への対応策として道路拡幅を進めると、街なみや歴史的景観が損なわれてしまう地区もあるため、地区ごとに市街地整備、道路整備のあり方などについて、住民参加で議論していく必要があります。

また、速効的な対策は難しいため、地形的条件や移動ニーズを踏まえた適材適所の交通機関分担や、これらの状況に合わせた行政サービスの進め方についても検討していく必要があります。

1-5 都市交通の現状と課題

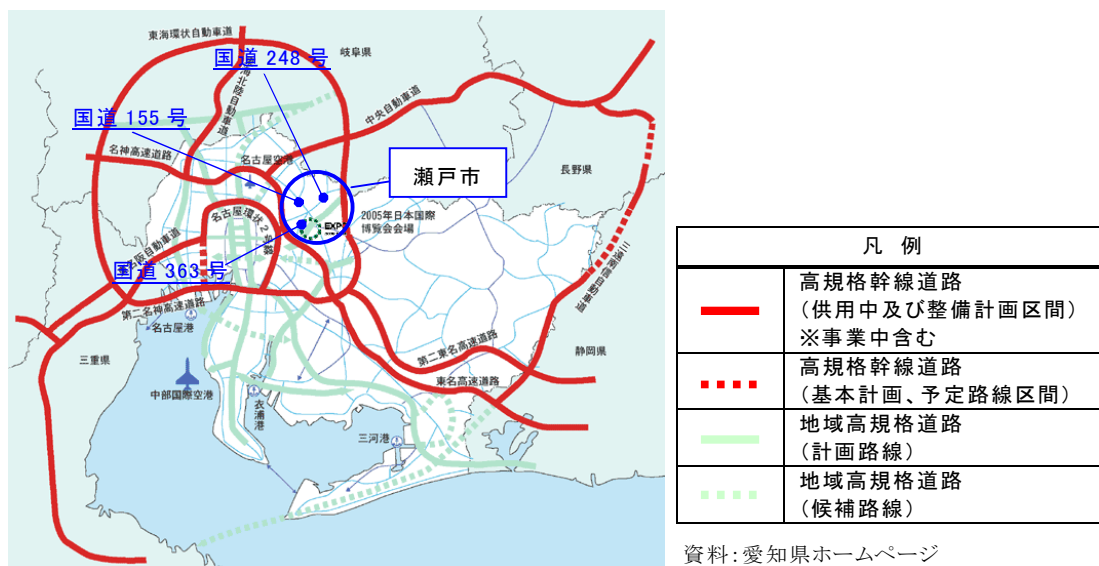
(1) 交通施設の現状

① 広域的な交通ネットワーク

1) 広域道路網図

瀬戸市内には、東海環状自動車道のインターチェンジが2箇所で設置されています。

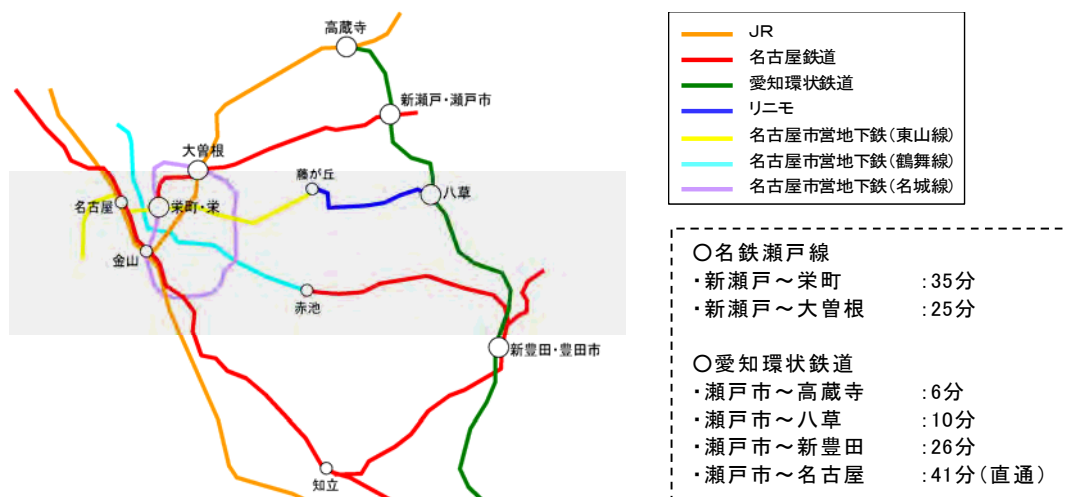
また、国道155号、国道248号、国道363号の3路線を主体とした広域ネットワークが形成されており、アクセス利便性は高い状況にあります。



■ 広域道路網

2) 広域鉄道網

名鉄瀬戸線は、名古屋市を中心部と直接連絡し、大曾根駅や栄町まで30分程度の所要時間となっています。また、愛知環状鉄道は、豊田市(新豊田駅)や春日井市(高蔵寺駅)と連絡し、高蔵寺駅までは6分、新豊田駅まで30分程度の所要時間となっています。このうち、高蔵寺方面へは、JR中央線を経由して1日あたり7便が名古屋駅へ直接連絡した運行を行っており、鉄道によるアクセス利便性は高いといえます。

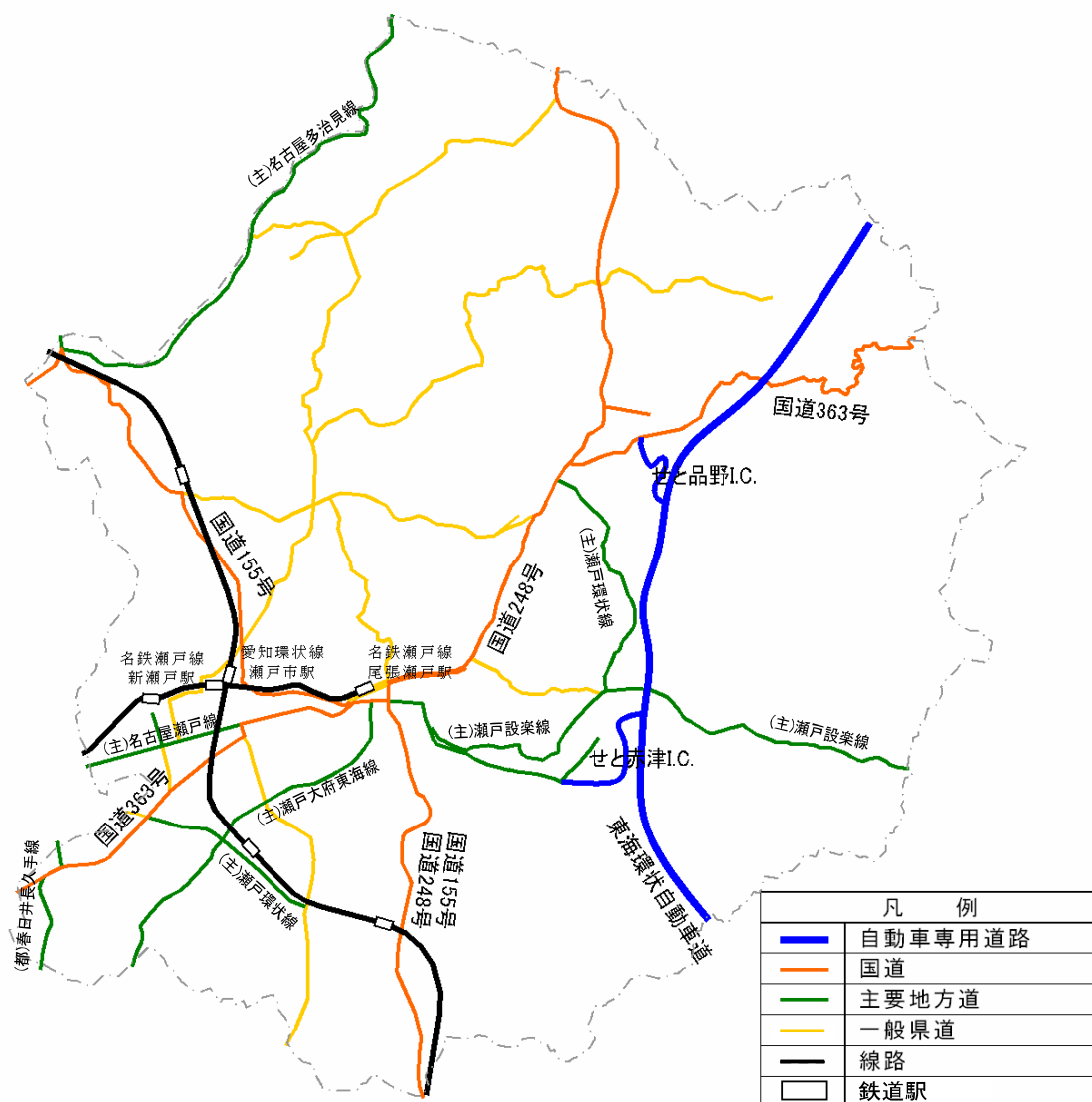


■ 瀬戸市に関連する広域公共交通網

② 現況道路網

市内の幹線道路網の配置については、古くから栄えてきたまちであることから、多くの幹線道路が中心部を經由する放射状のネットワークが形成されており、市内から発生する交通や、通過交通が瀬戸市の中心部に集中しやすい形状となっています。

市外への連絡状況については、特に市の南西部において国道 363 号を始めとした複数の幹線軸が整備されているため、名古屋市方面へのアクセスの利便性が高くなっています。

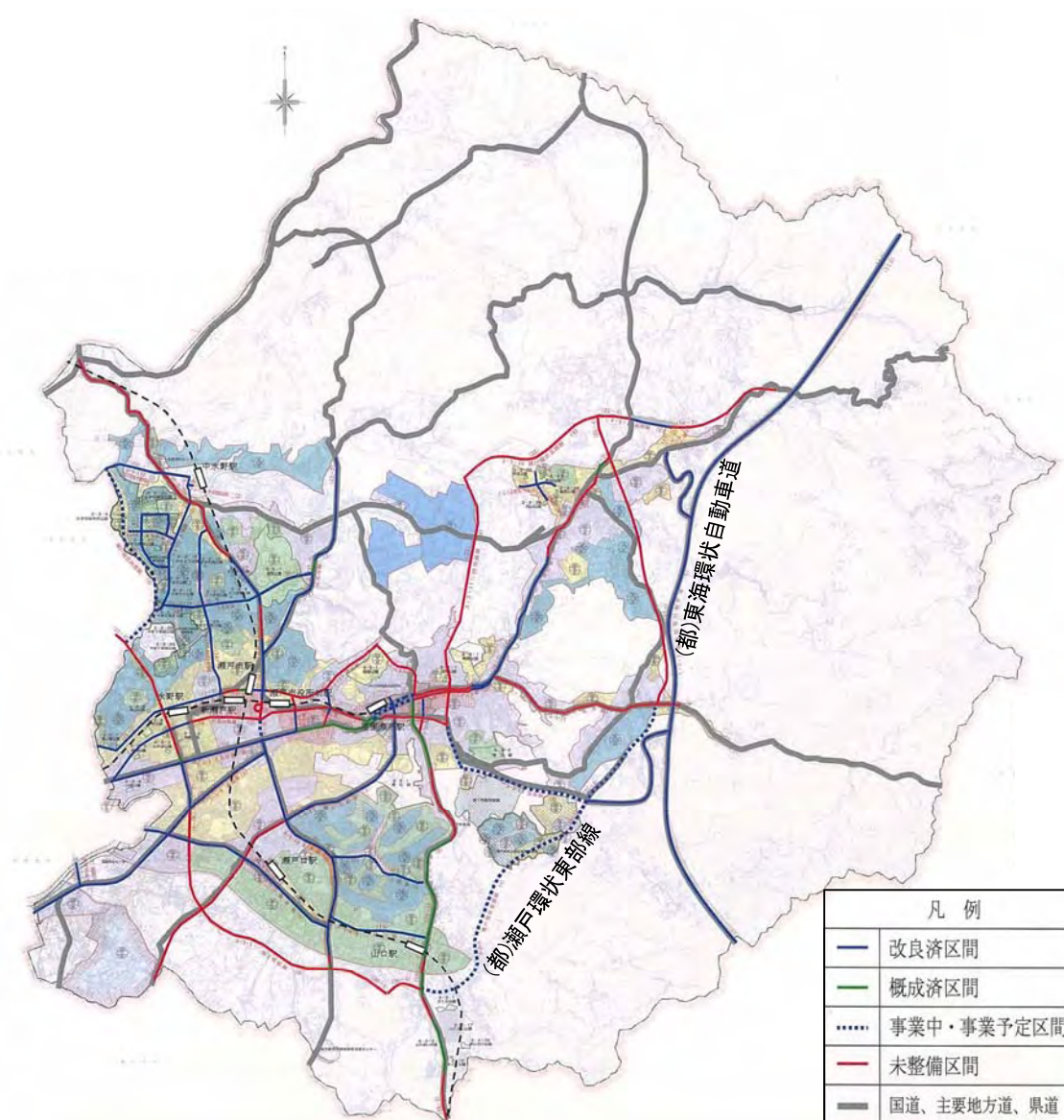


■瀬戸市の交通環境

③ 都市計画道路網と整備状況

国際博覧会の開催を契機として、東海環状自動車道の開通による広域交通網の整備が進んでおり、現在は、瀬戸市の外郭環状道路を形成する(都)瀬戸環状東部線の整備が進められています。

また、平成19年3月現在における都市計画道路の整備率は49.6%となっており、市西部や南部の住宅地で整備が進む一方、中心部においては未整備の都市計画道路が多く、自動車、歩行者ネットワークが十分に確保されていない状況にあります。



■ 都市計画道路の整備状況（平成19年3月現在）

④ 公共交通網

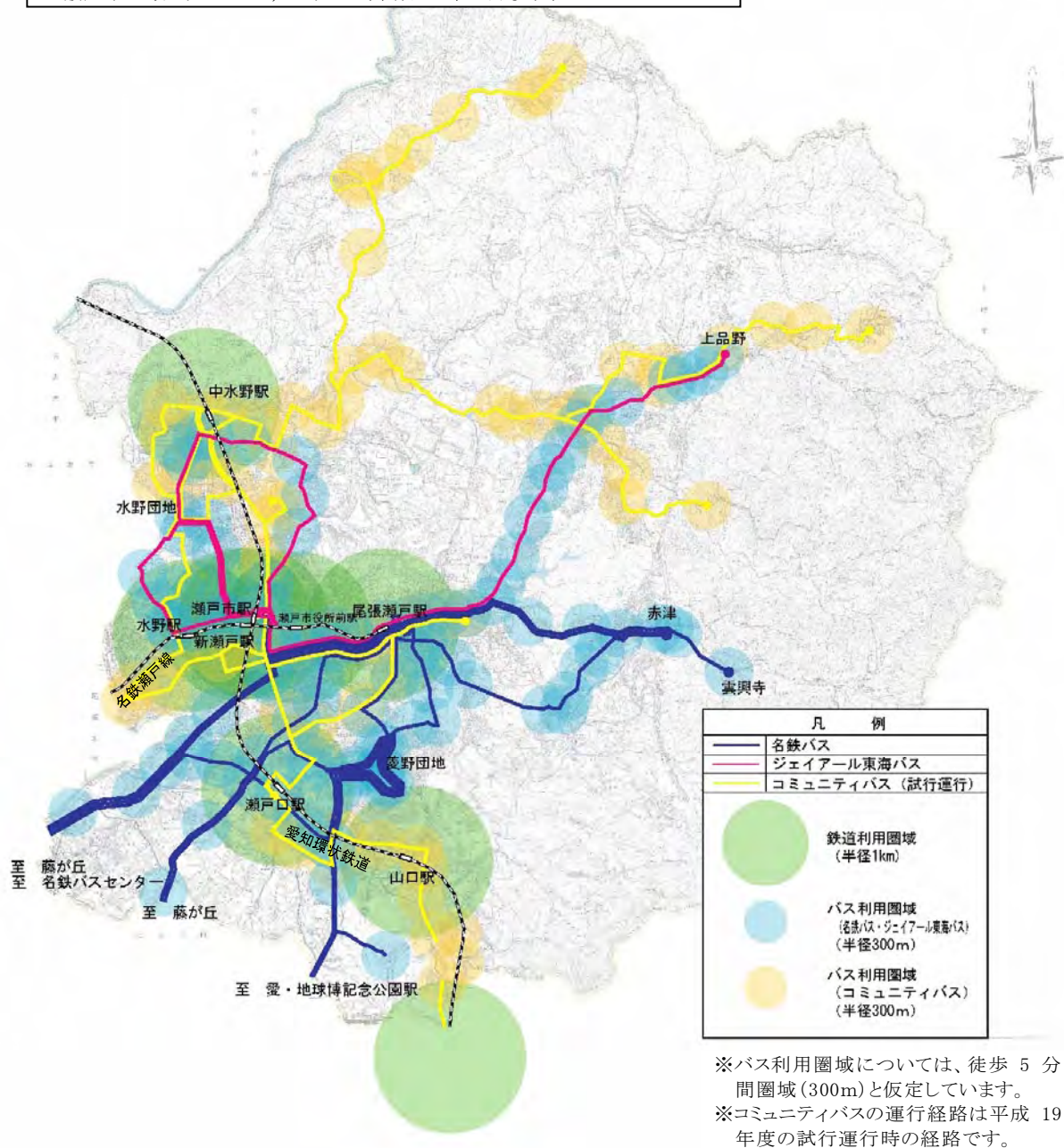
瀬戸市の公共交通網は、名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道の 2 路線の鉄道網と、名鉄バス、ジェイアール東海バスの 2 社の路線バスにより形成されています。ジェイアール東海バスが概ね瀬戸川以北の住宅地内をカバーし、名鉄バスが瀬戸川以南の住宅地をカバーするとともに、名古屋市方面と連絡し、市街地のほとんどが鉄道やバスの利用圏内となっています。

なお、市北部や東部地域に公共交通空白地域がみられますが、一部区間で平成 19 年度より山間部の集落と市街地を結ぶコミュニティバスの試行運行が実施されています。

鉄道及び路線バスによる人口カバー率：87,522 人/132,290 人＝66.2%

※利用圏域人口：87,522 人（平成 19 年 4 月現在）

※瀬戸市全域の人口：132,290 人（平成 19 年 4 月現在）



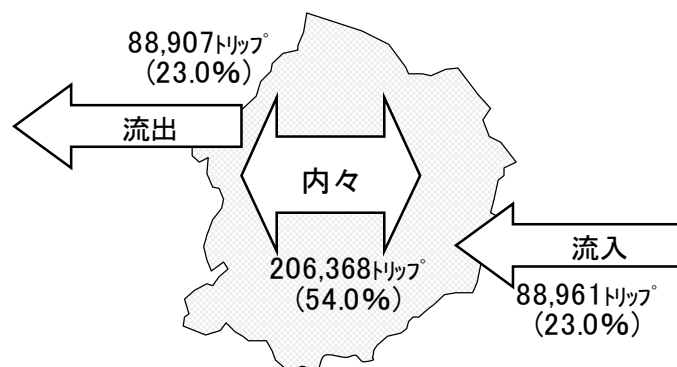
■瀬戸市の公共交通網

(2) 交通実態の把握

① 人の動きの概況

1) 瀬戸市関連の人の動き

流動別のトリップ数をみると、内々トリップが全体の約半数を占めており、自市内での移動が多くなっています。



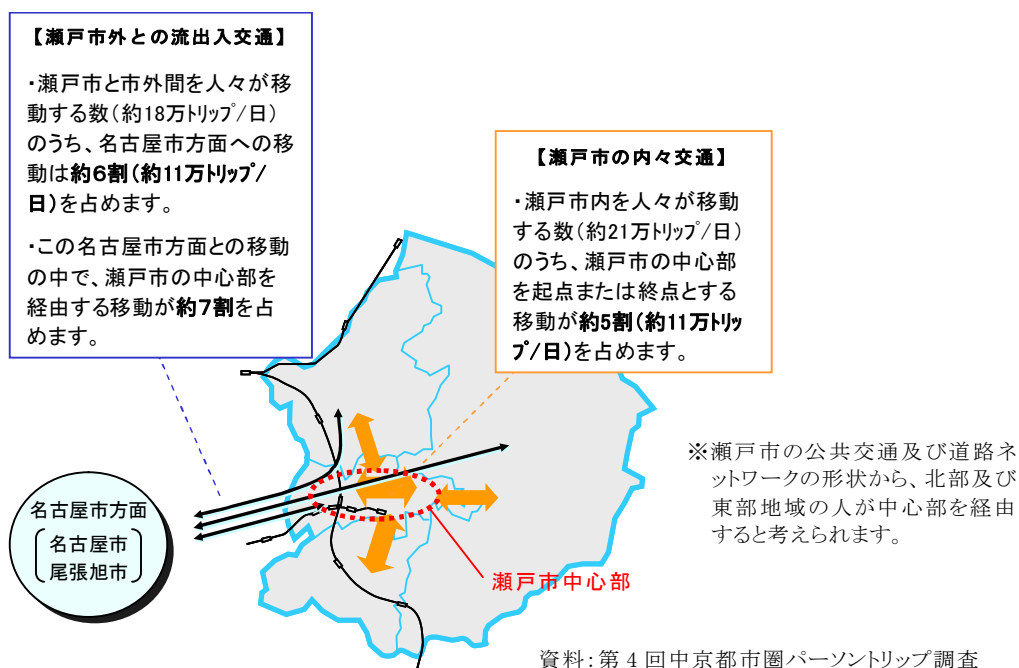
資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

■瀬戸市の流動形態別トリップ数

2) 瀬戸市中心部に関連する人の動き

瀬戸市内の内々交通については、主要な鉄道駅がある中心部に関連する移動が約4割を占めています。

瀬戸市外との流出入交通については、全ての流出入の移動に対し、名古屋市方面への移動が約6割を占めています。この名古屋市方面との移動のうち、瀬戸市中心部に関連する移動は、瀬戸市全体の約7割を占めています。



資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

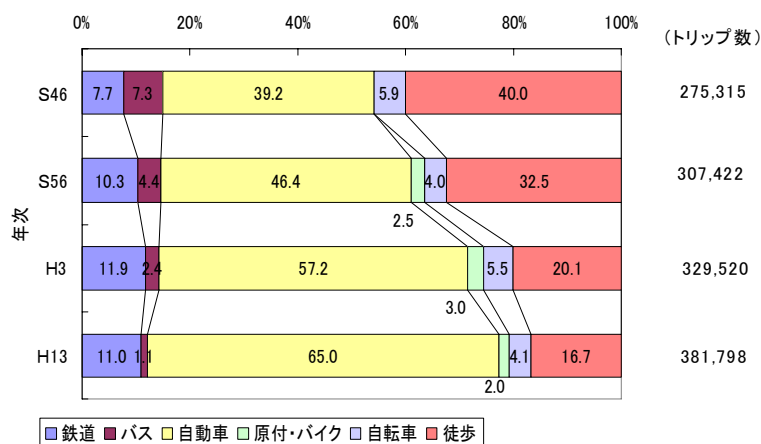
■瀬戸市中心部に関連する移動イメージ

② 交通手段からみた交通特性

自動車の分担率は増加傾向を示しており、今後も緩やかに進展していくことが予測されています。モータリゼーションの進展により、バス・鉄道・徒歩の分担率が減少傾向を示しています。

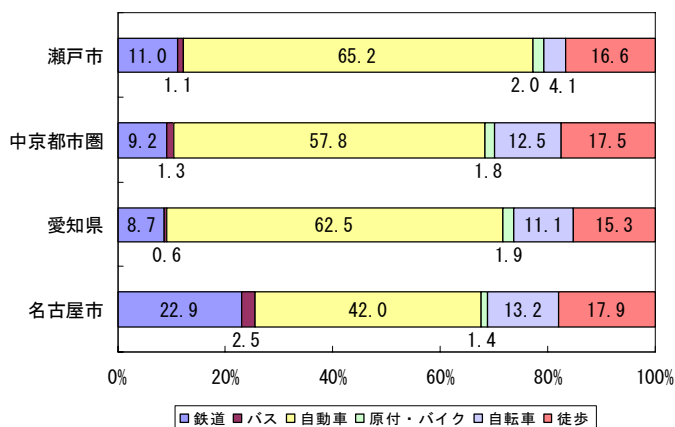
中京都市圏や愛知県、または名古屋市と比較しても、瀬戸市は自動車への依存が強くなっている傾向にあります。

また、自転車の利用が少ない傾向があります。



資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

■ 代表交通手段別の分担率の推移



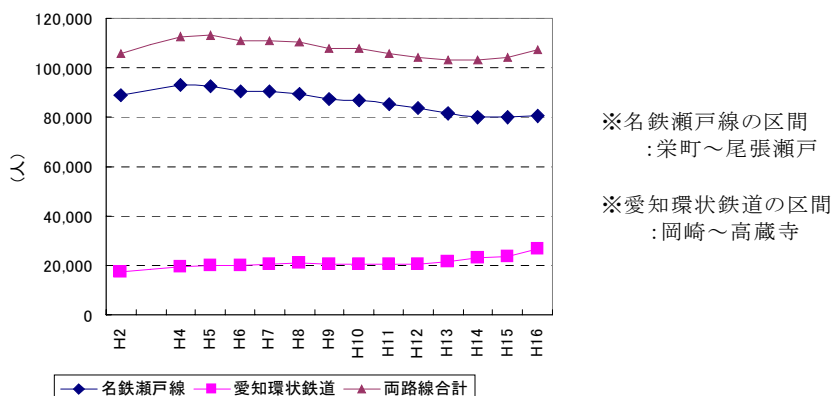
資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

■ 瀬戸市と他地域の代表交通手段別分担率の比較

③ 公共交通の利用実態

1) 鉄道の利用実態

名鉄瀬戸線の利用者数はこれまで減少傾向にありましたが、近年は横ばい傾向が見受けられます。一方、愛知環状鉄道の利用者数は、近年、増加傾向にあり、両路線合計の利用者数も増加傾向を示しています。



資料：愛知県地域振興部交通対策課 統計資料
平成 18 年度版 都市交通年報

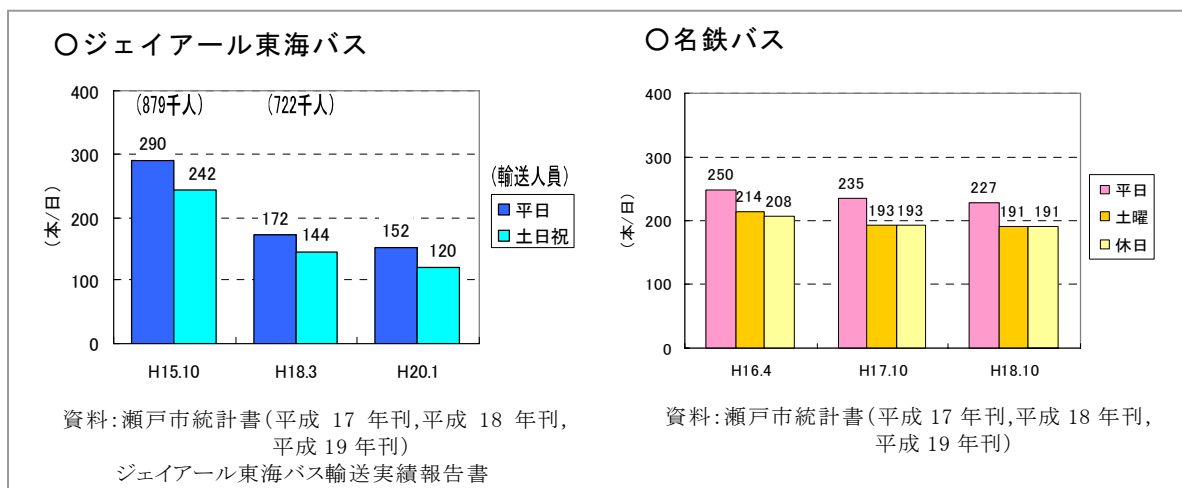
■ 1日あたりの鉄道利用者数の推移

2) バスの運行状況

瀬戸市内におけるバス路線の運行本数及び輸送人員は減少傾向が見受けられます。

なお、瀬戸市内において現在2系統が運行されているジェイアール東海バスは、経営不振が続いており、企業努力による経営改善も限界と判断し、平成 21 年 10 月にバス事業を全面撤退する意向を発表しました。

これらの状況から、廃止路線の代替運行の方針や持続可能なバス交通システムの構築を検討するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいた、バス交通に関する連携計画の策定が予定されています。



■ 1日あたりのバスの運行本数と利用者数の推移

(3) 中心部の鉄道駅の利用実態

① 施設の現況

1) 尾張瀬戸駅

名鉄瀬戸線の東端に位置する尾張瀬戸駅は、複数のバス路線が集中するなど、瀬戸市における主要な交通結節点となっています。駅の形態は地上駅であり、バス停や駐輪場、周辺の歩道から昇降なしに鉄道に乗降が可能となっています。

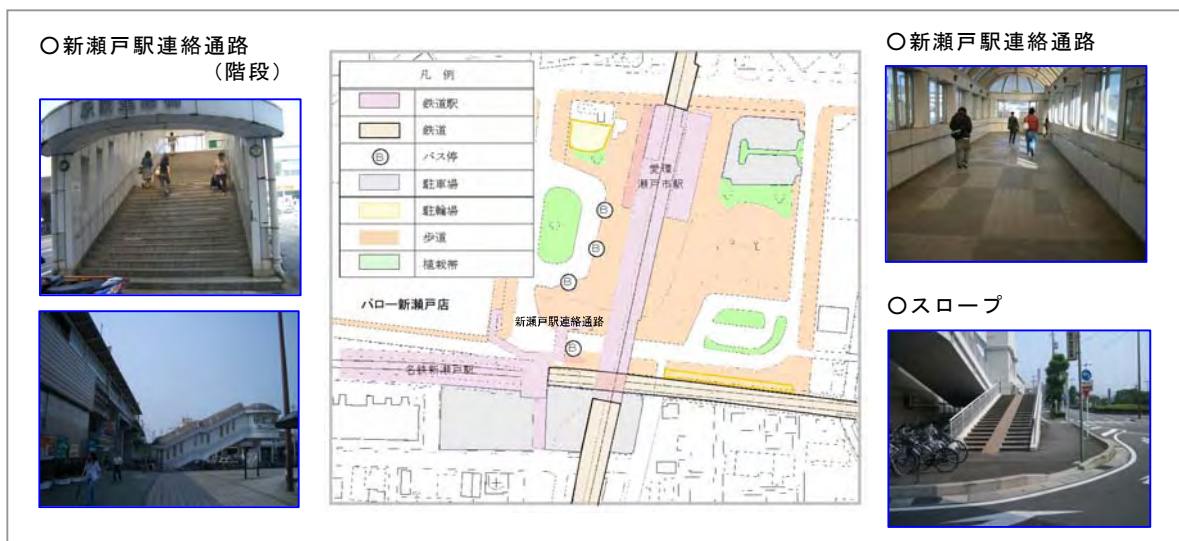


■ 尾張瀬戸駅の状況

2) 新瀬戸駅・瀬戸市駅

新瀬戸駅と瀬戸市駅は、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道の2路線が乗換え可能となっています。駅の形態は、新瀬戸駅は橋上駅、瀬戸市駅は高架駅となっています。しかし、両駅ともエレベーター等が未設置の状況であり、垂直移動は階段によるものとなっています。

また、両駅間の乗換えについては、駅相互を結ぶ連絡通路等が設置されていないため、屋外の瀬戸市駅前広場を介して、両駅間を移動する必要があります(改札間距離:約120m、乗換え時間:約2分)。



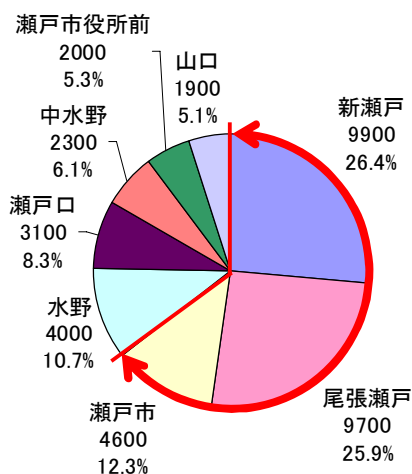
■ 新瀬戸駅・瀬戸市駅の状況

② 鉄道駅の利用実態

1) 市内駅の駅別の利用者数

新瀬戸駅の利用者が最も多く、1日当たり約1万人が利用しています。次いで、尾張瀬戸駅、瀬戸市駅が多くなっています。

また、これら3駅で瀬戸市全体の鉄道利用者数の約6割を占めています。



※一日平均乗降客数(百人単位)

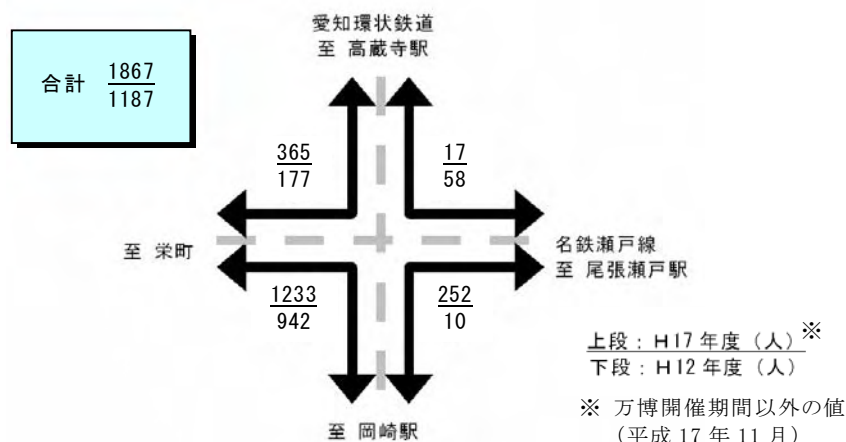
資料:名古屋鉄道、愛知環状鉄道データ

■ 市内駅別乗降客数 (H17年度)

2) 鉄道間の乗換え状況

新瀬戸駅と瀬戸市駅の2駅間の乗換え者数は、平成17年度において2,000人程度となっており、平成12年からの5年間で約1.6倍と大きく伸びています。

今後想定される愛知環状鉄道の利用者の増加に伴い、鉄道間の乗換え者数も増加するものと想定されるため、新瀬戸駅と瀬戸市駅の2駅間の乗り換え利便性の向上が求められます。



資料:平成12年、平成17年大都市交通センサス

■ 新瀬戸・瀬戸市駅間の乗換え者数の推移

③ 送迎実態・駐輪実態の整理

瀬戸市の主要な鉄道駅である尾張瀬戸駅、新瀬戸駅、瀬戸市駅の3駅を対象として、送迎の状況や駐輪状況を把握するための実態調査を実施しました(平成19年10月25日(7:00~13:00))。

以下に、送迎実態調査及び駐輪実態調査の結果を整理します。

1) 送迎実態の整理

【尾張瀬戸駅周辺】

送迎スペースの無いパルティセと東側の道路上で、ピーク時間帯に(7:00~8:00)において約80台の送迎車両がみられました。また、駅南側のバス停付近において、送迎による自動車からの乗降が行われており、路線バスと自動車との動線の交錯が懸念されます。

【新瀬戸・瀬戸市駅周辺】

送迎スペースの無い新瀬戸駅南側の道路上において、ピーク時間帯(7:00~8:00)に60台の送迎車両がみられました。その他、利用客を待っているタクシーが、道路上に継続的に停車しています。

2) 駐輪実態の整理

【尾張瀬戸駅周辺】

約700台の駐輪がみられました。しかし、自転車は駐輪場内に駐輪されており、道路上へはみ出ている自転車は、ほとんどみられません。

【新瀬戸・瀬戸市駅周辺】

約1,300台の駐輪があり、そのうちの約400台が既存の駐輪場内には駐輪されており、約900台が路上駐輪等となっています。駐輪場が不足しており、駅前広場や周辺の路上における路上駐輪が、歩行者の動線上の阻害要因となっています。



■ 新瀬戸・瀬戸市駅周辺における駐輪状況及び送迎状況

(4) 渋滞箇所の整理

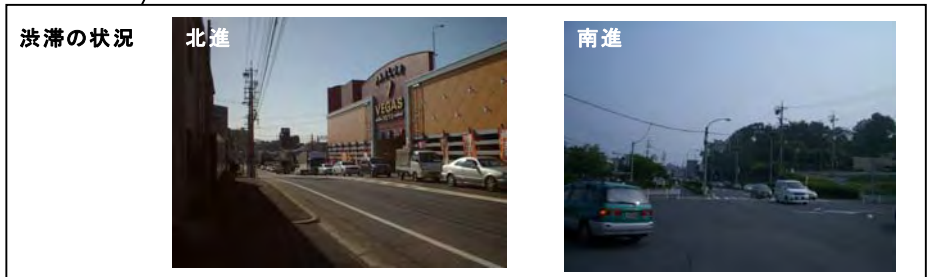
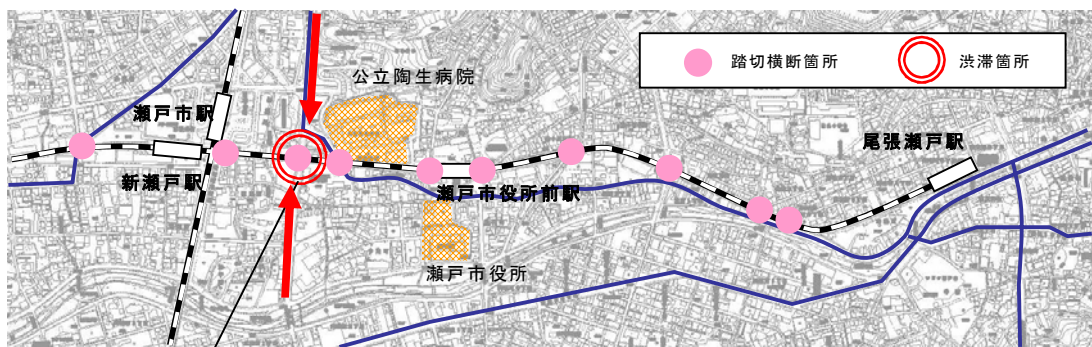
新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺で慢性的に渋滞が発生している(都)鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線の踏切部の状況について、既往調査結果(道路交通量調査業務委託報告書(平成18年2月))をもとに整理します。

この調査結果をみると、渋滞の発生により、新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺における地区内の移動や陶生病院へのアクセスといった移動に関する利便性・快適性が低下しています。

【調査日時】 平成17年10月19日(水)

【渋滞箇所】

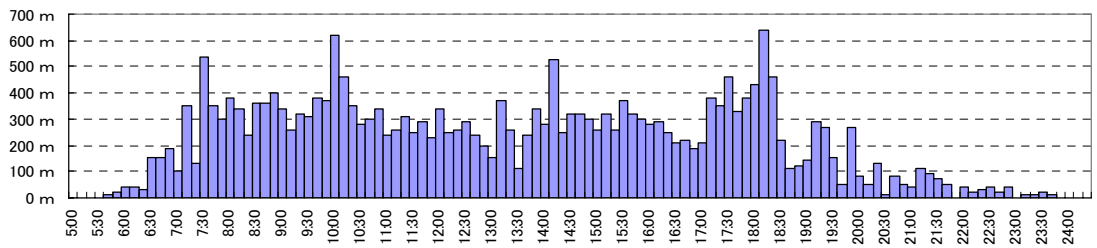
(都)鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線の踏切交差周辺が渋滞箇所となっています。



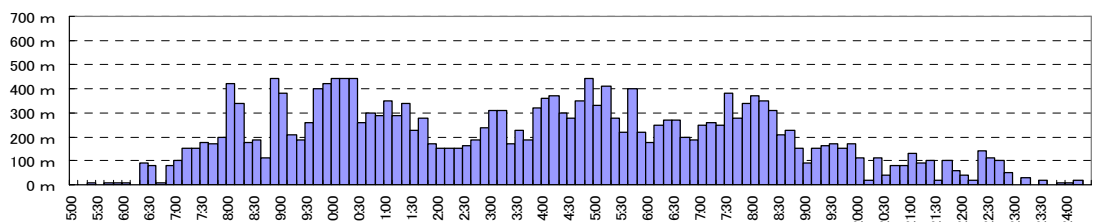
【渋滞状況】

昼間は南北方向とも慢性的に滞留長が長い状態となっており、平均で約300m程度の滞留が観測されています。

○南進方向の渋滞長 : 平均渋滞長(7~19時) 308m



○北進方向の渋滞長 : 平均渋滞長(7~19時) 272m



(5) 駐車場の利用状況

① 尾張瀬戸駅周辺

パーティセと駐車場は、公共公益施設や生活支援施設など、多様な機能を集積した施設の駐車場であるとともに駅直近であるため、利用台数や回転率が高くなっています。

瀬戸蔵駐車場や宮川駐車場は、瀬戸蔵等の観光施設や周辺の商店街訪問者が主に利用していますが、パーティセと駐車場に比較し回転率が低くなっています。

② 新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺

瀬戸市駅前駐車場は、主に瀬戸市駅内の商業施設の買物客に利用されているため、利用者数が多く回転率が高くなっています。東横山駐車場については、駅からやや離れていることもあり、利用率が低くなっています。



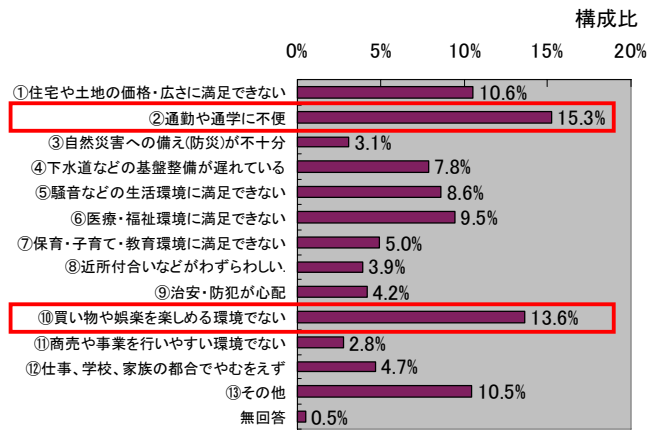
■まちなか地域の駐車場の利用状況

(7) 市民意識の把握（既往調査）

① 第5次瀬戸市総合計画策定に係る市民意向調査（平成16年3月）

1) 「市外に移りたい、または移る予定である」と回答している理由

市内における定住意識に対して、「市外に移りたい、または移る予定である」と回答している人の多くは、「通勤や通学に不便」や「買物や娯楽を楽しめる環境でない」といった理由を挙げており、移動環境や、まちの賑わいに対する不満が多くなっています。



■ 市外に移りたい、または移る予定である理由

2) 対策必要度

現状評価が不十分で、今後の重要度が高いものを示した「対策重要度」においては、「道路・移動手段」への対策の必要性が最も大きく、「道路が整備され、移動手段が整っており、利便性が高い」交通環境の整備が望まれています。

■ 対策必要度

順位	設問項目	対策必要度
1	(15)道路が整備され、移動手段が整っており、利便性が高い【道路・移動手段】	11.12
2	(19)将来にわたって、市民の負担(税金や保険料等)が過度に増えることなく公共サービスが受けられる【市民負担とサービス】	11.01
3	(1)働く場があり、経済的に自立して暮らすことができる【自立(働く場)】	10.92
4	(4)病気や障害、離別、子育て中、介護中、高齢であっても暮らしが成り立つ【安心(もしもの時の支え)】	10.85
5	(2)能力・希望や生活の都合にあった柔軟な仕事の仕方ができる。【自立(柔軟な仕事)】	10.50
6	(9)子ども達が自らの将来の目標を持ち、その実現に必要な知識や経験を得られる機会がある【教育】	10.36
7	(22)行政情報や地域情報が市民に分かりやすく提供されおり、市民の意向が行政に反映されている【行政の役割(意向反映)】	10.24
8	(25)行政は、市民に理解しやすい明確な目標を立て、より高い効率で、より良いサービスを提供している【行政の役割(効率)】	10.20
9	(23)自立した生活や地域・家族内で助け合う生活を基本に、そこでは対応しきれない課題について行政が役割を果たす社会である【自助・共助中心の社会】	9.91
10	(24)市民・NPO・企業等ができることは任せ、行政でなければ対応できない課題について、行政が本来の役割を適正に果たしている【行政の役割(小さな市役所)】	9.77
11	(8)市民が自立して経済生活を送る上で必要な技術や知識を身につける機会がある【自立(技術・知識)】	9.77
12	(16)次の世代に引き継ぐことができる自然環境が保護・維持されている【自然の保護・維持】	9.56
13	(6)犯罪・災害・火災・事故などに巻き込まれる心配の少ない環境である【安心(犯罪・災害)】	9.47
14	(21)地域を良くするために、市民や企業など、それぞれが貢献している【共助(市民貢献)】	9.46
15	(14)下水道整備や適切なごみ処理などにより生活環境が衛生的で快適である【衛生】	9.42
16	(5)安心して子どもを生み、健やかに育てることができる【子ども】	9.16
17	(12)瀬戸の自然や文化などを体感するために多くの人が訪れている【観光】	8.93
18	(17)市民の日常生活や産業面における国際交流が進んでいる【国際交流】	8.86
19	(26)行政は、火災予防や健康増進など、事前予防の取り組みに力を入れている【行政の役割(予防)】	8.79
20	(13)高度な情報化社会にふさわしい便利な生活を送っている【情報化】	8.73
21	(20)家族や地域とのつながりが深く、お互いが助け合って生活できる【共助(家族・地域)】	8.46
22	(10)適正な負担で生涯学習・スポーツ・余暇を楽しむことができる【生涯学習】	8.42
23	(11)瀬戸の歴史・文化・伝統が保持され、後世に伝えられている【歴史・文化・伝統】	7.92
24	(3)健康に暮らすことができる【健康】	7.90
25	(18)地域でお互いを支え合い、暮らし続けるために必要となる人口規模であり、適正な人口構成となっている【適切な人口】	7.45
26	(7)安全な水や食料が手に入り、安心して食生活を営むことができる【安心(食生活)】	7.11

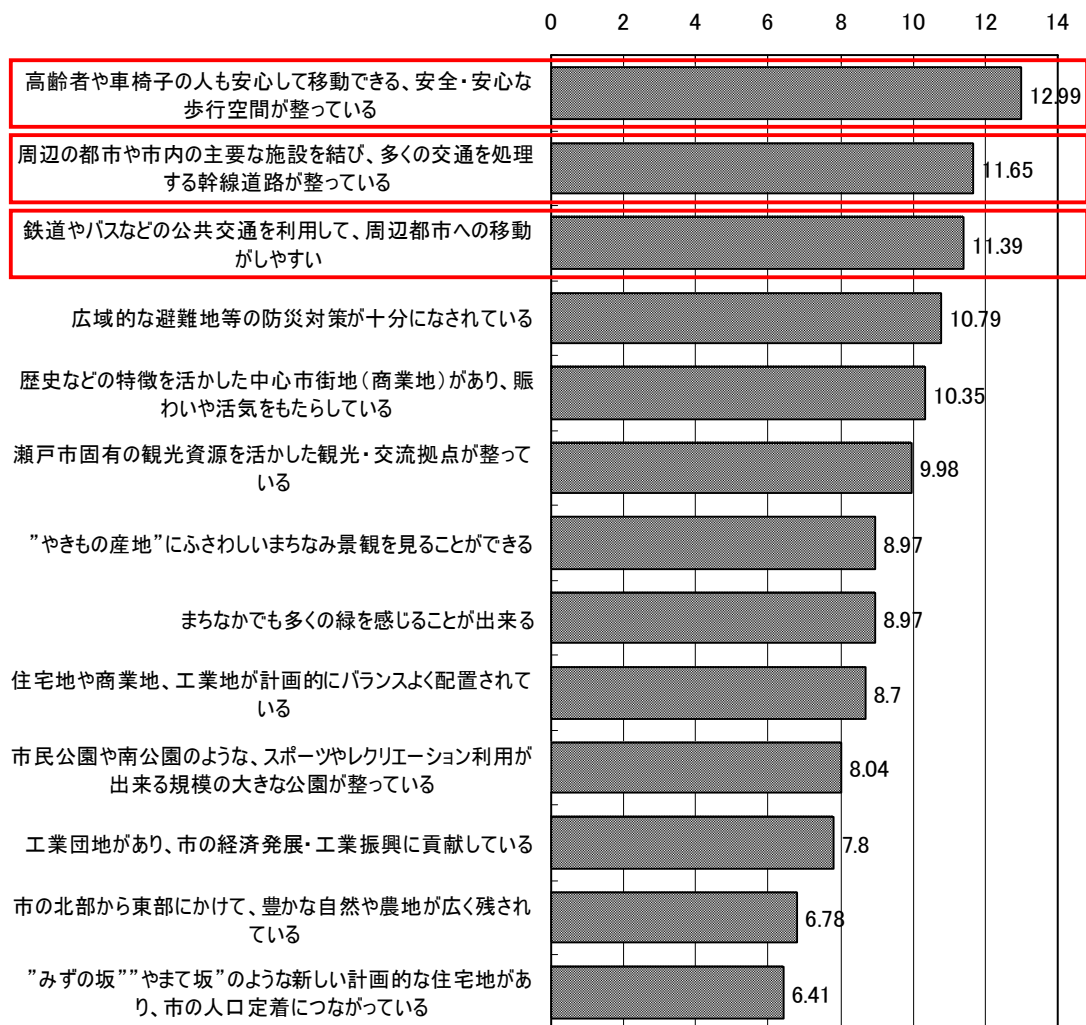
※〔 〕内は、以後の分析で用いる短縮した表現

② 瀬戸市都市計画マスタープラン市民アンケート調査（平成19年3月）

1) まちづくりに対する評価（ニーズ得点）

「安全・安心な歩行空間が整っている」に対するニーズが最も多く、次いで、「多くの交通を処理する幹線道路が整っている」、「公共交通を利用して、周辺都市への移動がしやすい」の順となっており、交通環境の改善に対するニーズが高くなっています。

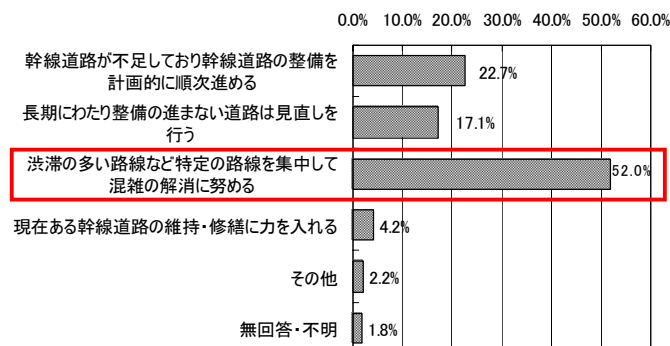
その他、地域資源を活用した賑わいの向上や、そのための観光拠点や交流拠点の形成に対するニーズが高くなっています。



■まちづくりに対する評価（ニーズ得点）

2) 都市施設等（幹線道路）

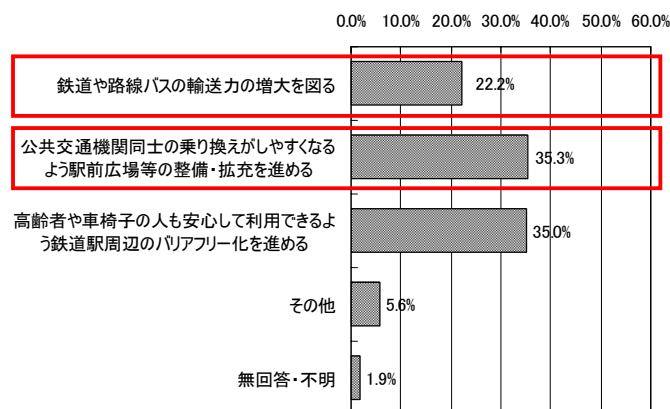
「渋滞の多い路線など特定の路線を集中して混雑の解消に努める」が最も多く、道路整備等による渋滞解消に効果的な対策を講じることに對するニーズが多くなっています。



■ 幹線道路に対する行政の今後の取り組み

3) 都市施設等（公共交通）

「駅前広場等の整備・拡充を進める」、「鉄道駅周辺のバリアフリー化を進める」と回答した人がほぼ同数で最も多く、交通結節点での乗換えし便性の向上や、周辺の安全な歩行空間の確保に對するニーズが多くなっています。



■ 公共交通に対する行政の今後の取り組み

(8) 市民意識及び交通実態の把握（アンケート調査）

① アンケート調査の概要

市内の主要駅と主要施設において、まちなか地域における交通実態や、各交通手段に対する利用者の意向、満足度を把握することを目的としたアンケート調査を実施しました。

【調査実施日】 平成 19 年 10 月 25 日(木)

【調査方法】 主要駅や主要施設におけるアンケート調査表の配布

【調査実施場所】 下記主要駅と施設

○主要駅：3 駅

- ・尾張瀬戸駅
- ・新瀬戸駅
- ・瀬戸市駅

○施設：6 施設

- ・瀬戸市役所
- ・市立図書館
- ・パーティセと
- ・公立陶生病院
- ・やすらぎ会館
- ・瀬戸蔵

② アンケートの回収率

配付数 4,917 票に対し、1,157 票を郵送回収しました(回収率:24%)。

I あなたご自身について

A あなたの年齢は

1. ~19歳	2. 20~29歳	3. 30~39歳	4. 40~49歳
5. 50~59歳	6. 60~69歳	7. 70歳~	

B あなたの住まいは

1. 瀬戸市（町名も併せてご記入ください）

2. 名古屋市	3. 尾張旭市	4. 多治見市	5. 春日井市
6. 豊田市	7. 長久手町	8. その他	

II 本日の移動実態について

問1 目的地はどこですか（どこでしたか）？該当する番号をお答え下さい。

1. 瀬戸市外	2. 瀬戸市役所	3. 瀬戸市図書館
4. 公立陶生病院	5. パルティセと市民交流センター	6. やすらぎ会館
7. 瀬戸蔵	8. 瀬戸市内のその他施設、勤務地等	

問2 移動目的は何ですか（何でしたか）？該当する番号をお答え下さい。

1. 通勤	2. 通学	3. 業務	4. 買い物
5. 娯楽・訪問	6. 通院	7. その他	

問3 下記の1~5の中で、本日利用する(利用した)鉄道駅はありますか？該当する番号を全てお答え下さい。

1. 名鉄 尾張瀬戸駅	2. 名鉄 新瀬戸駅	
3. 名鉄 瀬戸市役所前駅	4. 愛環 瀬戸市駅	

5. 1~4は利用していない ⇒ 問3-1)にお答え下さい。

問3-1) A, Bの中から該当するもの全てにお答え下さい。(裏面の記入欄を参照して下さい)

A: 問3)の1~4のいずれかの駅に初乗り駅がある方 ⇒ 「出発地から初乗り駅まで」を対象に、利用した全ての交通手段と、所要時間をお答え下さい。

B: 問3)の1~4のいずれかの駅に最終降車駅がある方 ⇒ 「最終降車駅から目的地まで」を対象に、利用した全ての交通手段と、所要時間をお答え下さい。

問3-2) 「出発地から目的地まで」を対象に、利用した全ての交通手段と、所要時間をお答え下さい。

【交通手段】

1. 名鉄瀬戸線	2. 愛知環状鉄道	3. 名鉄バス
4. JRバス	5. 瀬戸市コミュニティバス	6. タクシー
7. 自転車	8. 徒歩	9. バイク
10. 自転車	11. 徒歩	12. その他

III 普段における公共交通や自家用自動車の利用状況について

問4 あなたは普段、どの程度出られますか？該当する番号をお答え下さい。

1. ほぼ毎日	2. 1週間に3~4回	3. 1週間に1~2回
4. 1ヶ月に1~3回	5. ほとんど外出しない	

問5 あなたは普段、公共交通機関(鉄道、バス)をどの程度利用しますか？該当する番号をお答え下さい。

1. ほぼ毎日	2. 1週間に3~4回	3. 1週間に1~2回
4. 1ヶ月に1~3回	5. ほとんど利用しない	

問6 あなたは普段、自家用自動車をどの程度利用しますか？該当する番号をお答え下さい。

1. ほぼ毎日	2. 1週間に3~4回
3. 1週間に1~2回	4. 1ヶ月に1~3回
5. ほとんど利用しない ⇒ 問9)にお答え下さい。	

IV 公共交通機関への利用転換について

問7 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問8 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問9 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問10 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問11 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問12 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問13 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問14 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問15 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問16 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問17 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問18 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問19 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問20 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問21 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問22 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問23 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問24 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問25 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問26 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問27 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問28 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問29 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問30 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問31 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問32 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問33 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問34 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問35 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問36 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問37 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問38 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問39 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問40 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問41 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問42 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問43 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問44 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問45 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問46 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問47 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問48 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問49 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問50 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問51 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問52 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問53 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問54 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問55 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問56 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問57 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問58 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問59 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問60 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問61 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問62 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問63 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問64 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問65 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問66 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問67 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問68 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問69 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問70 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問71 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問72 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問73 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問74 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問75 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問76 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問77 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問78 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問79 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問80 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問81 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問82 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問83 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問84 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問85 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問86 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問87 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問88 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問89 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問90 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問91 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問92 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問93 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問94 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問95 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問96 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問97 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問98 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問99 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

問100 問6)で1~4を選択した方のみお答え下さい。

回答用紙

I あなたご自身について

A B (町名:)

II 本日の移動実態について

問1 問2

問3

問3-1A (交通手段)

(所要時間) 分

問3-1B (交通手段)

(所要時間) 分

問3-2 (交通手段)

(所要時間) 分

III 普段における公共交通や自家用自動車の利用状況について

問4 問5 問6

IV 公共交通機関への利用転換について

問7 問8

問9 (その他の意見を具体的に記入下さい。)

V 瀬戸市の交通施設等に対する満足度等について

問10 瀬戸市における交通施設(鉄道、道路、橋)等の現在のサービス状況及び整備状況に対する満足度についてお伺いします【評価項目】の全てに項目に対し、回答用紙の該当する番号(1~5)に○印をつけて下さい。

【評価項目】

- ① 鉄道駅での乗換えやすさ
- ② 鉄道での移動の便しさ
- ③ バスでの移動の便しさ
- ④ 道路網の整備
- ⑤ 歩行空間の快適性、安全性
- ⑥ 自転車空間の快適性、安全性
- ⑦ 周辺の主要な施設(観光、公共施設、駐車場等)への案内の分かりやすさ
- ⑧ 交通施設(鉄道、道路)を始めとしたまちづくり全般

評価項目	満足度				
	満足	まあ満足	やや満足	不満	分からない
① 鉄道駅での乗換えやすさ	1	2	3	4	5
② 鉄道での移動の便しさ	1	2	3	4	5
③ バスでの移動の便しさ	1	2	3	4	5
④ 道路網の整備	1	2	3	4	5
⑤ 歩行空間の快適性、安全性	1	2	3	4	5
⑥ 自転車空間の快適性、安全性	1	2	3	4	5
⑦ 周辺の主要な施設(観光、公共施設、駐車場等)への案内の分かりやすさ	1	2	3	4	5
⑧ 交通施設(鉄道、道路)を始めとしたまちづくり全般	1	2	3	4	5

■ アンケート調査票

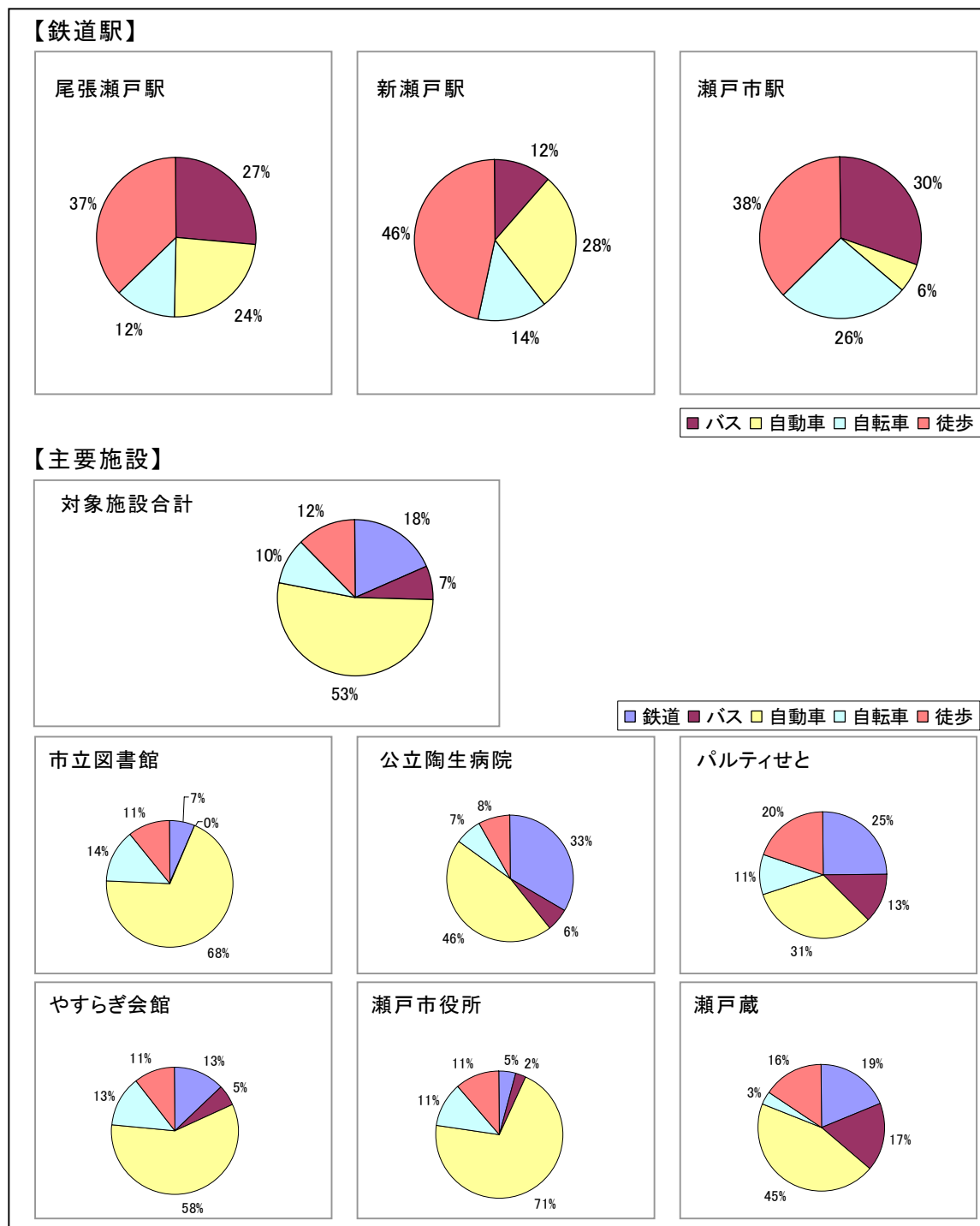
31

③ アンケートの実施結果

1) 主要駅、施設までの交通手段

いずれの鉄道駅も、徒歩による移動が多い傾向があります。また、尾張瀬戸駅や新瀬戸駅では自動車によるアクセスが概ね4分の1を占めています。

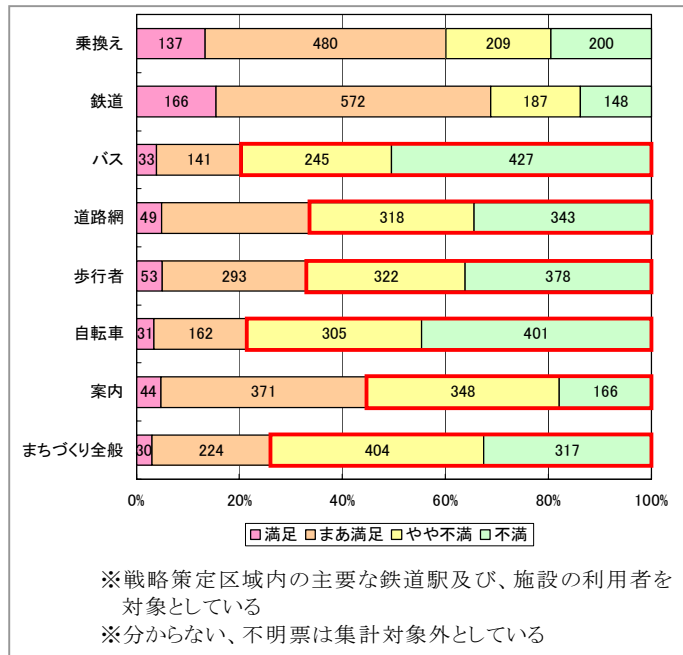
市内の主要施設へのアクセスについては、対象施設合計では約半数が自動車となっており、特に市立図書館や瀬戸市役所、やすらぎ会館といった新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺の施設へは自動車の利用が特に多い状況にあります。



■ 主要駅及び主要施設までの交通手段

2) 交通手段等に対する移動ニーズ（満足度）

各交通手段等に対する利用者の満足度としては、バス、自転車、まちづくり全般、歩行者、道路網、案内に対して、不満・やや不満と感じている人が多く、半数を超えています。鉄道や乗換えに対する満足度としては、全体からみて不満と感じている人は少なくなっています。



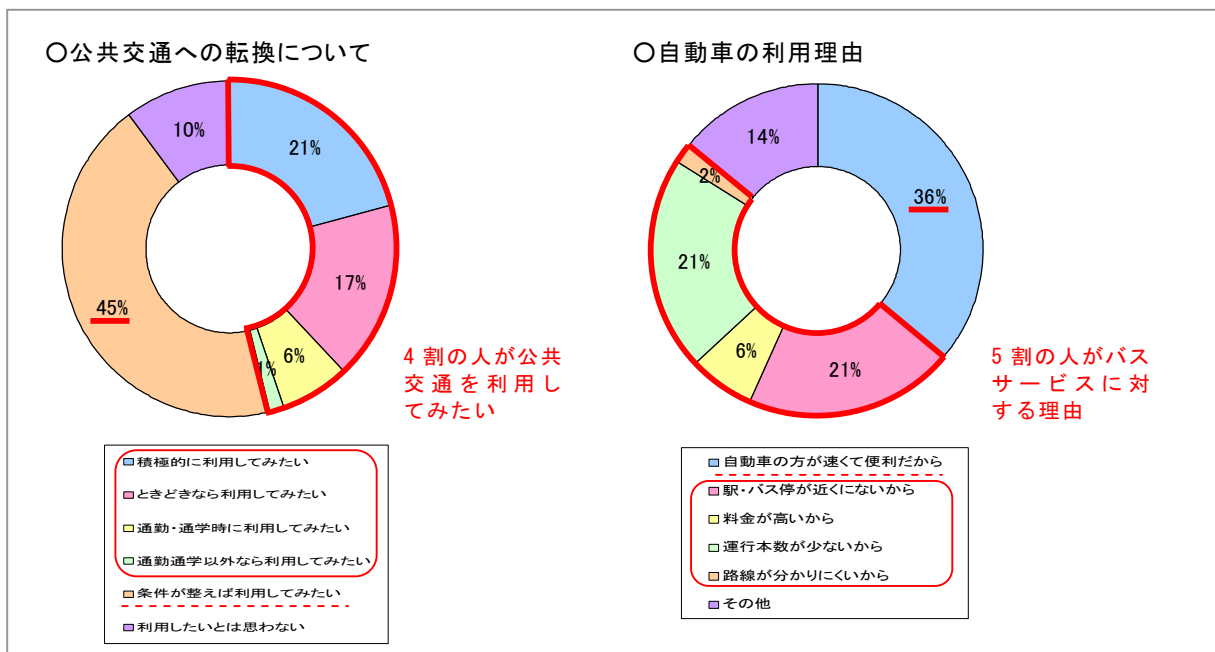
■ 交通手段別の満足度

3) 公共交通への転換可能性

現在自動車を利用している人のうち、「公共交通を利用してみたい」とする意向と、「条件が整えば利用してみたい」とする意向のある人がそれぞれ4割強を占めています。

現在自動車を利用している人の利用理由をみると、自動車の利便性の高さを理由としている人が約4割、バスサービスの現状に対する理由が約5割となっています。特に、「駅、バス停が近くにないから」「運行本数がすくないから」を挙げた人が多くなっています。

意識啓発とともに、バスのサービス水準の改善・向上による公共交通の利用促進が求められます。



■ 公共交通への転換への意向と自動車の利用理由

(9) 都市交通の課題

① 交通手段別の課題

1) 徒歩

- ・主要な交通結節点や、交通結節点と主要施設間の経路において、誰もが安全に移動できる歩行空間の確保が必要です。
- ・多くの地域資源を活用した賑わいの向上のために、まち全体を自由に回遊・散策するための歩行空間ネットワークの形成を推進する必要があります。

2) 自転車

- ・他都市と比べ、自転車の利用が少ない傾向があります。安全で快適な自転車の走行環境の整備を進める必要があります。
- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺に見られる放置自転車対策として、駐輪スペースを確保していく必要があります。

3) 鉄道

- ・瀬戸市の公共交通ネットワークにおける基幹軸として、さらなる利用者の増加を目指し、誰もが利用しやすい環境整備を進めていく必要があります。
- ・いろいろな端末交通と接続する鉄道駅及び駅前広場の機能向上を図り、駅利用圏域の拡大を図る必要があります。

4) バス

- ・市民にとって一番身近な公共交通機関であり、瀬戸市の公共交通ネットワークにおける基幹軸や生活軸として、鉄道軸とともに活発に利用される環境づくりが必要です。
- ・輸送人員や運行本数ともに減少傾向であり、安定した路線維持や経営に向けた関係者が一丸となった取り組みが必要です。

5) 自動車

- ・中心部の主要施設や鉄道駅へのアクセス利便性を向上することにより、周辺の住環境や瀬戸市の交通環境の改善を図る必要があります。
- ・都市内環状道路、外環状道路の整備を図り、中心市街地の交通整序を図る必要があります。

② 都市交通の課題

都市交通の課題（まとめ）

- ・都市交通システム、ネットワーク（公共交通、道路）の維持
- ・市中心部への移動しやすい交通体系・環境の確保
- ・適材適所の交通機関分担とその連携性の向上

（公共交通、自動車、自転車、徒歩のより良い交通環境の創出、交通結節点の機能向上）

広域的な移動拠点である新瀬戸駅・瀬戸市駅及び尾張瀬戸駅が立地する中心部は、瀬戸市の交通体系を確立する上で最も重要な地域です。多くの人が様々な交通手段を利用してこの地域に集約してきます。そのため、この地域での都市内幹線道路の整備や、駅の機能向上などの重点的な施策展開はとりわけ重要となります。

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺においては、各移動手段の交通結節点として、様々な移動に関する利便性の向上が求められるため、拠点駅としての乗り継ぎ利便性の向上や、駅周辺のバリアフリー環境の向上が求められます。また、歩行動線上の路上駐輪をなくすとともに、通勤・通学時の自転車利用者にとっても利用しやすい環境を確保していく必要があります。

（都）鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線の踏切における渋滞は、駅周辺に低未利用地が発生している1つの要因となっている他、尾張東部地区の主要な総合病院である陶生病院へのアクセス利便性を低下させる要因でもあります。このため、地区内の骨格を形成し、歩行空間の確保にも資する幹線道路の整備を重点的に推進していくとともに、整備完了までの短期・中期的な代替案のあり方についても検討していくことが必要となります。

1-6 瀬戸市が取り組むべき課題

これまで整理してきた各分野における課題は、市街地の拡大に起因するものが多くある一方で、近年では市街地の拡大傾向は沈静化してきており、人口の減少傾向や高齢化等を踏まえると、この傾向は今後も続くと想定されます。

これまでのまちづくりや交通環境の整備の取り組み方法は、工期調整を行いつつ個別事業それぞれに事業を推進する単発的な取り組みにより進められてきました。これまでの取り組みによる成果は、市民や来訪者にも高く評価されていますが、今後は、これまでの功績をさらに伸ばしていくような取り組みを進めていく必要があります。

例えば、今後のまちづくりや交通環境の整備にあたっては、各分野に関連する多様な主体が目標を共有し、協働・協力しながら取り組む体制の強化を図る必要があります。また、これまでの整備が進められてきた既存ストックを有効に活用した取り組みを進める必要があります。

こうした、多様な都市機能を質的に充実させることに着目した「質的充実型のまちづくり」を展開することにより、瀬戸市の賑わいや活力を向上させるとともに、市民の生活環境の向上を効率的に推進していく必要があります。

そのため、全ての市民の生活において基本となり、市街地構造(土地利用)との連動性が強い、「移動」手段に対する取り組みを進め、拠点での生活しやすさや、拠点間の連携の向上を図ることは特に重要となります。この「移動」においては、これからの高齢化の進展を踏まえ、公共交通を中心に移動軸を形成していくことが重要です。

【市街地構造の課題】

- ・市街地が鉄道沿線に位置しており、交通利便性が高い。駅間隔も最大で2km程度である。しかしながら自動車利用の依存傾向は高い。
- ・尾張瀬戸駅、新瀬戸駅の2駅周辺は、交通・業務・文化の核となっており、人、都市の活力の向上のためには特に重要な拠点となっている。しかし、都市の拡大に伴い中心市街地の空洞化（人口減少、高齢化、活力低下）が引き起こされている。
- ・生活拠点の多くが高低差のある丘陵地であることから、移動負担の軽減に着目した生活環境の向上を目指すことが特に重要である。
- ・日常の移動負担を軽減するために、生活拠点内で生活が完結し、移動距離が少なくなるようなまちづくりが必要である。

質的充実型のまちづくりの推進

- 1.関係主体の連携・協力体制の強化と計画プロセス重視の取り組み
- 2.まちづくりと都市交通の連動した取り組み

■市街地構造の課題と今後の取り組みの方向性

1. 関係主体の連携・協力体制の強化と計画プロセス重視の取り組み

○連動した取り組みの進め方

各分野の課題に連動した、統合性のある施策の立案と施策目標を定め、この目標を共有した多様な事業実施主体や、利用者である市民の協力により、強力に都市づくりを推進していきます。



■連動した取り組みの進め方

○関係主体の連携・協力体制の強化と計画プロセス重視の取り組み

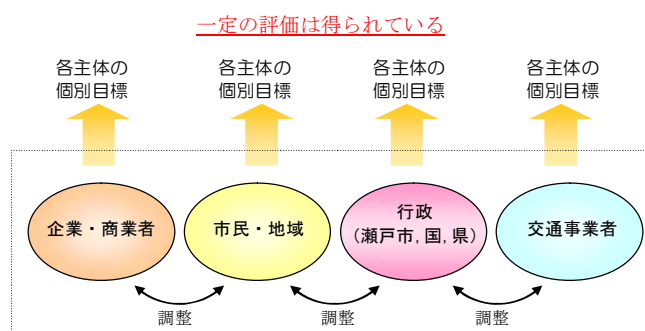
近年の厳しい財政的な制約がある状況下においては、目指すべき目標の実現に向けて、軸がぶれないコア事業を見極め、関連する波及効果や誘発効果による底上げにより、大きな効果が得られる取り組みを選択・集中実施していく必要があります。

取り組みの推進にあたっては、多様な主体の連携・協働と、市民自らの行動や意識改善も不可欠となります。

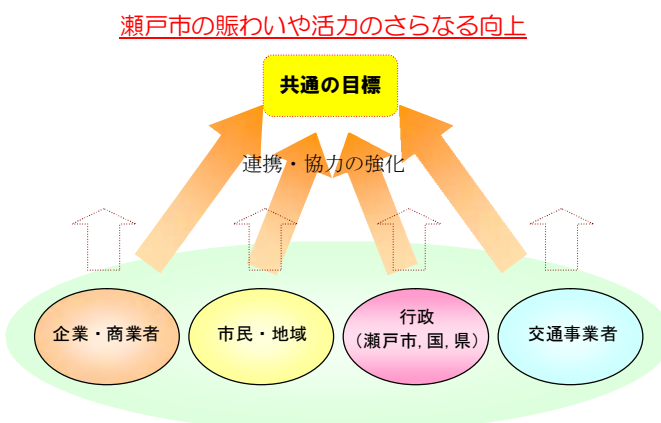
また、多様な主体が関連する中で事業を確実にかつ戦略的に推進していくためには、計画から実施・評価・見直しまでの一連のプロセスを重視した PDCA サイクルに基づく取り組みの推進が必要となります。

- ・ 瀬戸市の賑わいや活力を向上するためには、これまでのような各分野で個別に事業を推進する体制から、各主体が協働・協力しながら取り組む体制の強化を図る必要があります。
- ・ そのために、瀬戸市の課題や、達成目標（まちづくりや生活イメージ）、事業の進捗を確認するための検証項目の共通認識が必要となります。

これまでの取り組み



今後の取り組み



- ・ 事業を確実に推進していくために、計画段階から実施・評価・見直しまでの一連の計画プロセスを重視した PDCA サイクルに基づく取り組みを推進していく必要があります。

■ PDCA サイクルに基づく取り組みの推進

2. まちづくりと都市交通の連動した取り組み

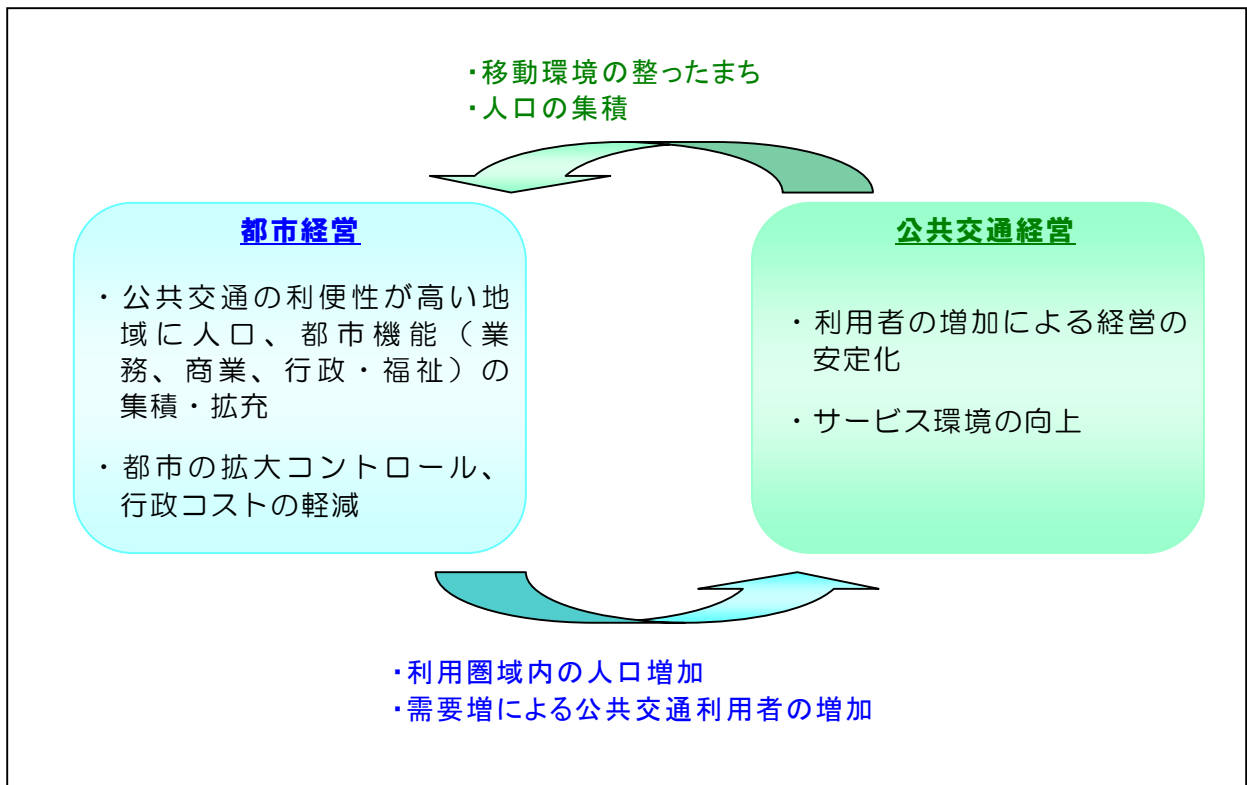
全ての市民の生活において基本となる「移動」環境の改善は、拠点での生活しやすさや、拠点間の連携の向上を図る上で特に重要です。この「移動」においては、これからの高齢化の進展を踏まえ、公共交通を中心に移動軸を形成していくことが重要です。

この移動軸が中心市街地と周辺の市街地を結ぶ連携軸となり、安定して継続運営されていくことが将来の都市と市民の生活にとって必要不可欠です。

その公共交通は交通事業者の経営に基づいて運営されますが、その存在効果(生活の質の向上、土地資産評価、観光都市としての魅力、環境保全など)から「都市に不可欠な装置」として位置づけ、まちづくりと連動した今後のあり方を見つめ直す必要があります。都市経営と公共交通経営はそれぞれ単体では困難な課題も、連動した取り組みを進めることにより好転するサイクルを生み出せる関係があることに着目した取り組みを進めていきます。

まちづくりと都市交通の連動した取り組みによる好転サイクルを生み出すような都市構造システムの構築は、短期間での達成は難しく、長期間の取り組みを必要とします。

しかし、着実に進行しつつある高齢化などの社会情勢に対応すべく、優先的に進める効果的な施策を見極め集中的に進めていきます。



■都市経営と公共交通経営の連動イメージ

第2章 瀬戸市が目指す「まちと都市交通の将来像」

2-1 上位・関連計画における将来のまちの姿

(1) 第5次瀬戸市総合計画

第5次瀬戸市総合計画においては、瀬戸市の将来像を以下のとおり定めています。

① 瀬戸市の将来目標像（平成27年度）

自立し、助け合って、市民が力を発揮している社会

② まちの姿

○人々が集い、賑わい、躍進するまち<交流>

多彩で活発な交流が、まちに賑わいと躍動感をもたらす「交流のまち」となっています。

○市民が安全に、安心してらせるまち<安全・安心>

市民が生涯にわたって、安全に対する不安を感じることなく、住み慣れた地域や家庭で、やすらぎをもって心豊かに安心して暮らすことができる「安全・安心のまち」となっています。

○市民が生涯を通じて力を育み、生かすまち<学び>

生涯を通じて学ぶ意欲を持ち続け、人として、市民として、社会人としての力を育み、蓄える努力を続けています。

③ 市民と行政が力を入れて取り組む項目

以下の二つの項目を、市民と行政が協力して、特に重点的に取り組むこととします。

○自助の強化

働く場(雇用)があり、経済的に自立して、より豊かに暮らせるための戦略。

○共助の強化

もしものとき、自立するのに少し助けが必要なとき、安全・安心に備えるときに、共に助けあうことができるようにするための戦略。

(2) 瀬戸市都市計画マスタープラン

瀬戸市都市計画マスタープランにおいては、瀬戸市の都市づくりの理念と目指すべき市街地構造を以下のとおり定めています。

① 都市づくりの理念

成熟社会において、豊かな自然と「やきもの」のまちとしての魅力を活かし、市民・企業が活力を維持する協働の都市づくり

② 「成熟社会」における都市づくりの方向性

「成長社会」にみられた量的拡大・成長への対応から「成熟社会」が求める生活環境重視の質的充実へ対応した都市計画・社会資本整備が必要となってきた。

○量的拡大から質的充実への対応

既存の社会資本を活かし、誰もが暮らしやすい生活環境づくりを進めることが求められる。

○多様な情報や人、企業の交流が都市の活力を創出する時代への対応

広域交通体系を活用し、公共交通結節点となる鉄道駅周辺等において、交流人口の増加による多様な交流の創出を図ることが求められる。

○地球環境にやさしい環境負荷の低い都市づくりの実践

過度に自動車交通に依存することのない都市構造への転換や市民意識の変革が求められる。

○地域固有の資源等を活かし地域活力を高める都市づくりの実践

「やきもの」のまちとしての歴史や伝統が生み出す産業やまちなみなどにより個性豊かで魅力的な都市づくりが求められる。

○地方分権社会における公民協働の都市づくりの実践

第5次総合計画で目指されている「自助・共助・公助」の考えの下、市民・企業の協力と主体的参加による公民協働の都市づくりが求められる。

③ 市街地構造と各拠点の位置付け

【基本的考え方】

「伝統市街地」においては、伝統産業であるやきものを活かした交流拠点を形成する。

「一般市街地」においては、交通結節点となる鉄道駅周辺等を中心とした生活拠点を形成する。

【施策の基本方針】

○中心的生活拠点：名鉄尾張瀬戸駅周辺、名鉄新瀬戸駅・愛環瀬戸市駅周辺

まちなか居住を促進するため、商業、福祉、文化等多様な都市機能の充実・立地誘導を進める。

○生活拠点

各地域住民が歩くことを主体に暮らし続けることのできるように、最寄商店等をはじめとする身近な生活サービス機能の充実・立地誘導を進める。

○やきもの交流拠点

市内外からより多くの交流人口を呼び込むことのできる魅力ある拠点づくりを進める。



2-2 瀬戸市のまちづくりの理念

(1) 瀬戸市のまちづくりの理念

上位計画等を踏まえ、質的充実型のまちづくりを目指すための「市街地構造」、「都市交通」、「取り組み体制」の理念を定めます。

①市街地構造に対する理念

各拠点のもつ都市機能、居住環境の向上に努め、都市全体を魅力的にする。

- ・中心的生活拠点における各機能の拡充(交通、業務、商業、行政・福祉機能)
- ・日常的な生活圏がコンパクトにまとまった居住拠点の形成(衣食住のバランスのとれたまち)
- ・徒歩や自転車で移動できる拠点内の移動環境の整備
- ・安全で快適な移動環境の整備による、誰もが安心して移動できる拠点の形成

瀬戸市全体の生活環境を向上させるために、中心的生活拠点において、その移動利便性の高さを活かして各機能の拡充を図るとともに、活発な土地利用を図ることでまちなか居住を推進します。

一方、その他の居住拠点の多くは、高低差のある丘陵地に立地していることから、日常の移動負担を軽減するために、居住拠点内(概ね徒歩圏内)で生活が完結し、移動距離が少なくなるようなまちづくりの推進を図るとともに、拠点内を安全で快適に徒歩や自転車で移動できるための交通環境の整備を進め、誰もが安心して移動できる拠点形成を図ります。

②都市交通に対する理念

拠点間の移動をスムーズにする。

- ・様々な移動手段の選択肢を有した交通体系の構築
- ・恵まれた鉄道網を基幹軸とした路線バス等との良好な連携強化
- ・交通結節点の利便性の向上

過度に自動車に依存しない移動環境を形成していくために、鉄道網を公共交通の基軸とした、公共交通網全体の機能強化による利便性の向上を図ります。

また、市民の安心感を高めるために、多様な移動手段を選択できるような交通体系を拡充するとともに、公共交通利用に対する抵抗感を緩和し、より多くの市民が公共交通により快適に利用できるようにするために、鉄道相互や鉄道と自転車等の各種交通手段をつなぐ利便性の高い交通結節点の整備を進めます。

③ 取り組み体制に対する理念

市民ひとりひとりが自発的に、行政と協働して行動する。

- ・公共交通サービスの維持・利用促進
- ・自動車に過度に依存しないかきこい車の使い方の実践
- ・協働して進める交通まちづくり(市民・行政・交通事業者等)
- ・おもてなしの心が満ちあふれた、魅力あるまちなかの創出

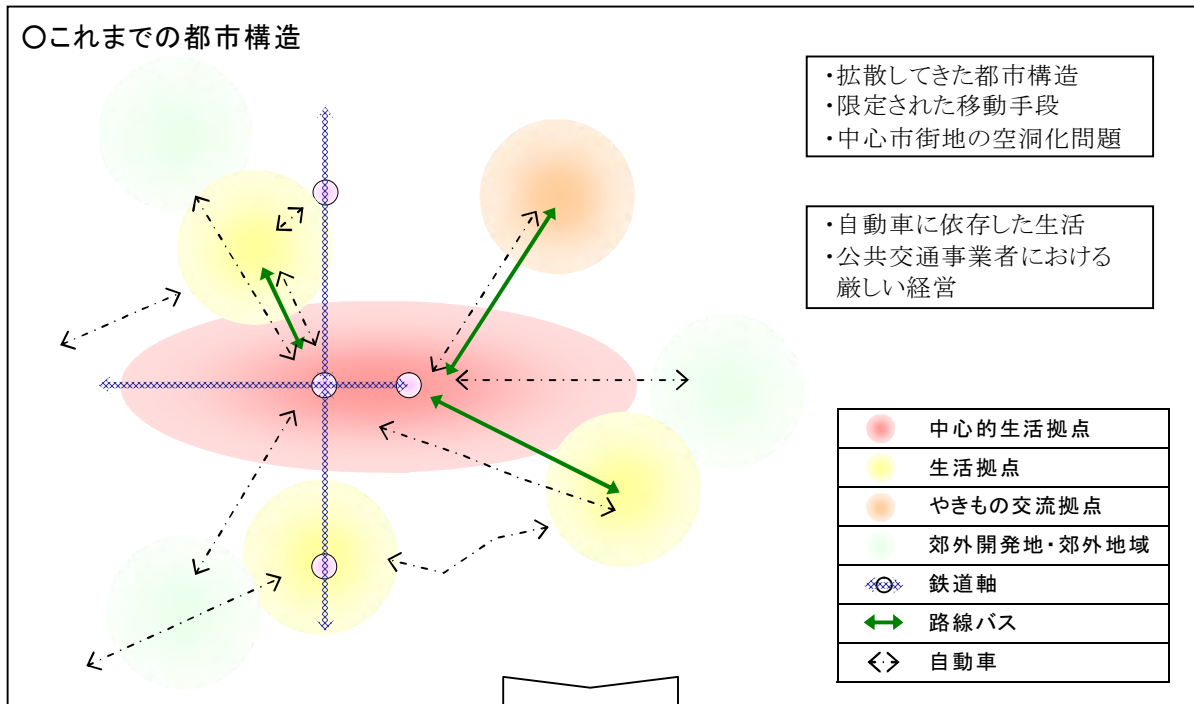
公共交通のサービス水準を維持・向上していくとともに、自動車に過度に依存しないかきこい車の使い方を実践していくために、交通事業者の積極的な事業推進と併せ、市民の自発的な行動が重要となります。

また、まち全体の賑わいの向上のためには、市街地構造や都市交通に関連する市民・行政・交通事業者等の主体間の協働や連携と併せ、商業者や社会福祉、産業振興においても積極的な賛同・協力が得られることが重要となります。

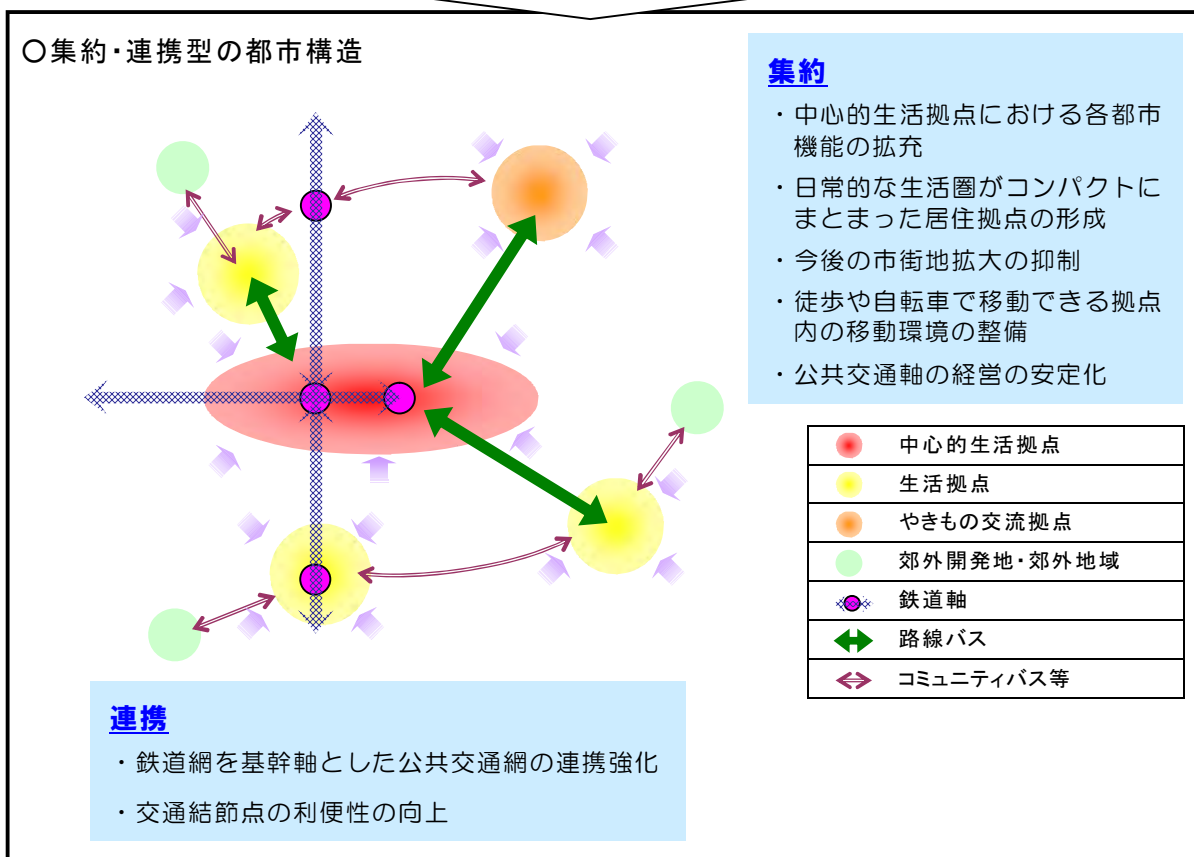
特に、中心的生活拠点では、多様な交通手段の創出だけでなく、おもてなしの心や気配りに配慮した生活する人や来訪者を受け入れる体制の確立や、まちづくりへの取り組みに対して、市民一人ひとりが自発的に実践・行動し、魅力あるまちなかを創出していくことが重要です。

2-3 瀬戸市が目指す都市構造

瀬戸市では、まちづくりの理念に基づき、日常的な生活圏がコンパクトにまとまり、各生活圏をスムーズに連携させる機能を有する「集約・連携型の都市構造」の構築を目指します。



これを目指す



■瀬戸市が目指す集約・連携型の都市構造

集約・連携型の都市構造においては、鉄道を基幹軸として、以下のような各交通手段の特性に応じた階層的な役割分担により、各生活圏のスムーズな連携を効率よく支えています。

また、あらゆる交通手段の乗換え地点となる交通結節点については、高齢者や障害者を始め、全ての市民が利用しやすい移動環境を確保するとともに、地域の核として位置づけます。

■集約・連携型の都市構造における各交通手段のあり方（イメージ）

交通手段	各交通手段のサービス圏域					各交通手段のあり方	利用者像
	周辺市町	中心的 生活拠点	生活拠点	やきもの 交流拠点	郊外開発地 郊外地		
鉄道						<ul style="list-style-type: none"> ・定時制の高く円滑に拠点間、周辺市町間の移動を移動できる。 ・瀬戸市の連携軸の主軸として高いサービス水準が確保されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての市民(高齢者、障害者等)が自主的な移動が可能
基幹バス軸 (路線バス)						<ul style="list-style-type: none"> ・主要な公共交通軸の1つとして、中心的生活拠点とその他の拠点間を快適に移動できる。 ・徒歩との組み合わせにより、中心的生活拠点を円滑に移動できる。 ・基幹バス軸と生活交通軸の圏域重複部分の役割分担を明確にした運用が重要となる。 	
生活交通軸 (コミュニティバス、 地域公共交通等)						<ul style="list-style-type: none"> ・郊外開発地、郊外地と隣接する拠点を連絡する。 ・徒歩との組み合わせにより、中心的生活拠点を円滑に移動できる。 ・基幹バス軸と生活交通軸の圏域重複部分の役割分担を明確にした運用が重要となる。 	
自転車						<ul style="list-style-type: none"> ・各拠点内を快適に移動できる。 ・拠点内移動では、最も移動速度が速い。 	
徒歩						<ul style="list-style-type: none"> ・各拠点内を快適に移動できる。 ・各拠点内で生活移動のほとんどを済ませることができる。 ・地域資源を安心して回遊できる。 	
自動車						<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用が困難な場合、きめ細かなディサービスを利用する場合、緊急時等に公共交通を補う形でかきこく利用する。 	

中心的生活拠点における交通結節点のあり方

- ・全ての市民があらゆる交通手段の乗換えが円滑にできる。
- ・誰もが利用しやすい施設が整備されるとともに、人的支援、情報提供のソフト的な対応も整っている。
- ・地域の核として機能する。
- ・市内の各拠点との中心的な連携箇所として機能する。
- ・市外からの移動に対しては、瀬戸市の玄関口として機能する。
- ・市民の主要な交流の場となる。

凡例	
	主要な交通手段
	利用可能な交通手段

2-4 集約・連携型の都市構造を形成する狙い

(1) 集約・連携型の都市構造を形成する狙い

瀬戸市では、集約・連携型の都市構造により、都市全体を魅力的にし、「移動しやすく住みやすいまち」が形成されることを狙っていきます。

移動しやすく住みやすいまちの形成により、来たくなる人や住みたくなる人を増加させていくことで、賑わいを創出するとともに、都市経営が安定化する効果が得られると考えられます。そして、賑わいの創出や都市経営の安定化により、各拠点の居住環境や交通環境のさらなる改善へと繋げていくような好循環を創出することを目指します。

集約・連携型の都市構造の狙い 移動しやすく住みやすいまち

住みやすい・住みたくなる都市の形成

- 便利、快適性の継続が担保されたまち
- 様々な居住志向を受け入れる、人・住まいの受け皿となるまち

移動しやすい都市の形成

- 公共交通の利用促進と経営安定
- 自動車へ過度に依存することのない都市の形成
- 歩行者・自転車の安全性の確保
- 移動負担の軽減
- だれにとっても移動しやすいまち
- 生活圏で孤立しないまち

住んでいるから賑わう都市

- 住民や事業者による様々な取り組みの活発化と都市施策との連携
- 市の中心部、まちの顔としての求心力の向上
- 地域コミュニティの維持、地域独自の歴史性や文化の継承
- 後背居住人口が支える商業活動
- 交通結節点の周辺へ人々が集積

都市経営が安定した都市

- 多様な世代が就業し、居住するまち
- 交流人口の増加

■集約・連携型の都市構造への取り組みにより期待される効果

(2) 移動しやすく住みやすいまちに向けた取り組み

「移動しやすく住みやすいまち」の実現に向けて、公共交通利用の増加を図り、自動車へ過度に依存しない移動環境を整備していく他、新たな市街地の拡大や都市機能の拡散を抑制していきます。

また、これら取り組みは、行政だけでなく交通事業者、市民などの関係者が一丸となって進めていく必要があります。

① アクセシビリティ(移動性)の高い交通環境の構築

- ・ 中心部に発生集中する自動車交通の良好な処理(骨格道路の整備)
- ・ 公共交通サービスの充実
- ・ 自動車のかしこい利用
- ・ 歩行空間の整備や自転車走行空間の創出

② 公共交通の活性化

- ・ 暮らしの質を確保し、充実させる大きな役割を有した連携を支える重要なシステムとなる行政・市民の協力支援体制の確立
- ・ 既存の交通機関が有効に利用されるような改善促進策の実施
- ・ 市民の意識啓発

③ 拠点形成の推進

- ・ 都市基盤整備の促進
- ・ 良好な居住地環境の形成(地域事情に適したまちづくり)
- ・ まちづくりと都市交通施策が連動した総合的な取り組み

④ 郊外型開発の抑制

- ・ 好調な中京都市圏経済、地価の値頃感、高速道路網等を背景とした事業中の良好な開発(土地区画整理事業等)のスピードアップによる自立した生活拠点の形成
- ・ ただし、さらなる新たな市街地の拡大や都市機能の拡散は抑制へ

⑤ まちなか居住への誘導

- ・ 住みやすさ、快適さが引き金となって瀬戸市に住みたいと思う人の増加を狙う
- ・ 長期的には、鉄道沿線などに移住、定住が進むことを想定

■ 移動しやすく住みやすいまちに向けた取り組み

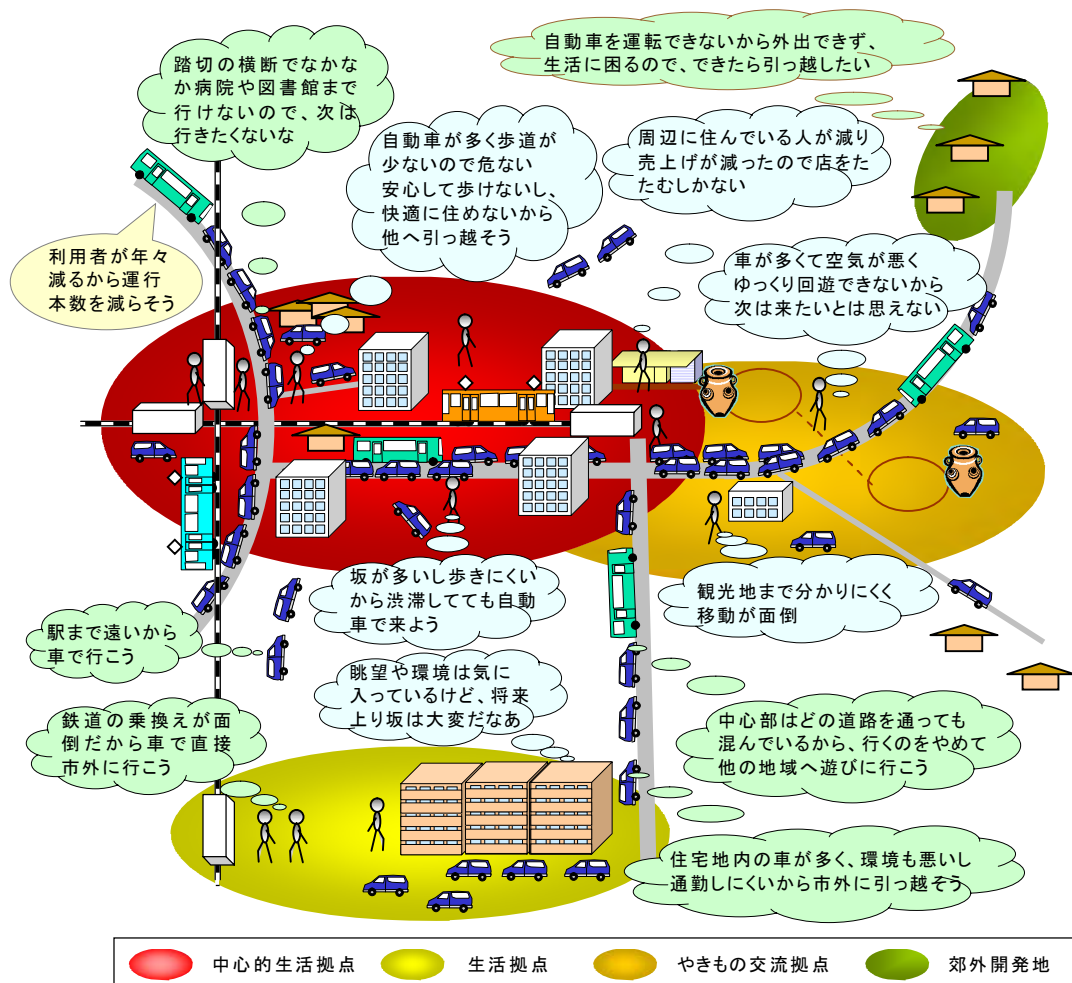
(3) 目指す生活イメージ

① 現状進行の場合

現状進行の場合には、全市において生活環境の悪化や、移動手段が確保できない等の移動環境の問題が悪化することが考えられます。

さらに、これらの問題に対しては、各主体が連携して取り組む体制が整備されていないことから、効果的に対応することが困難な状況にあります。

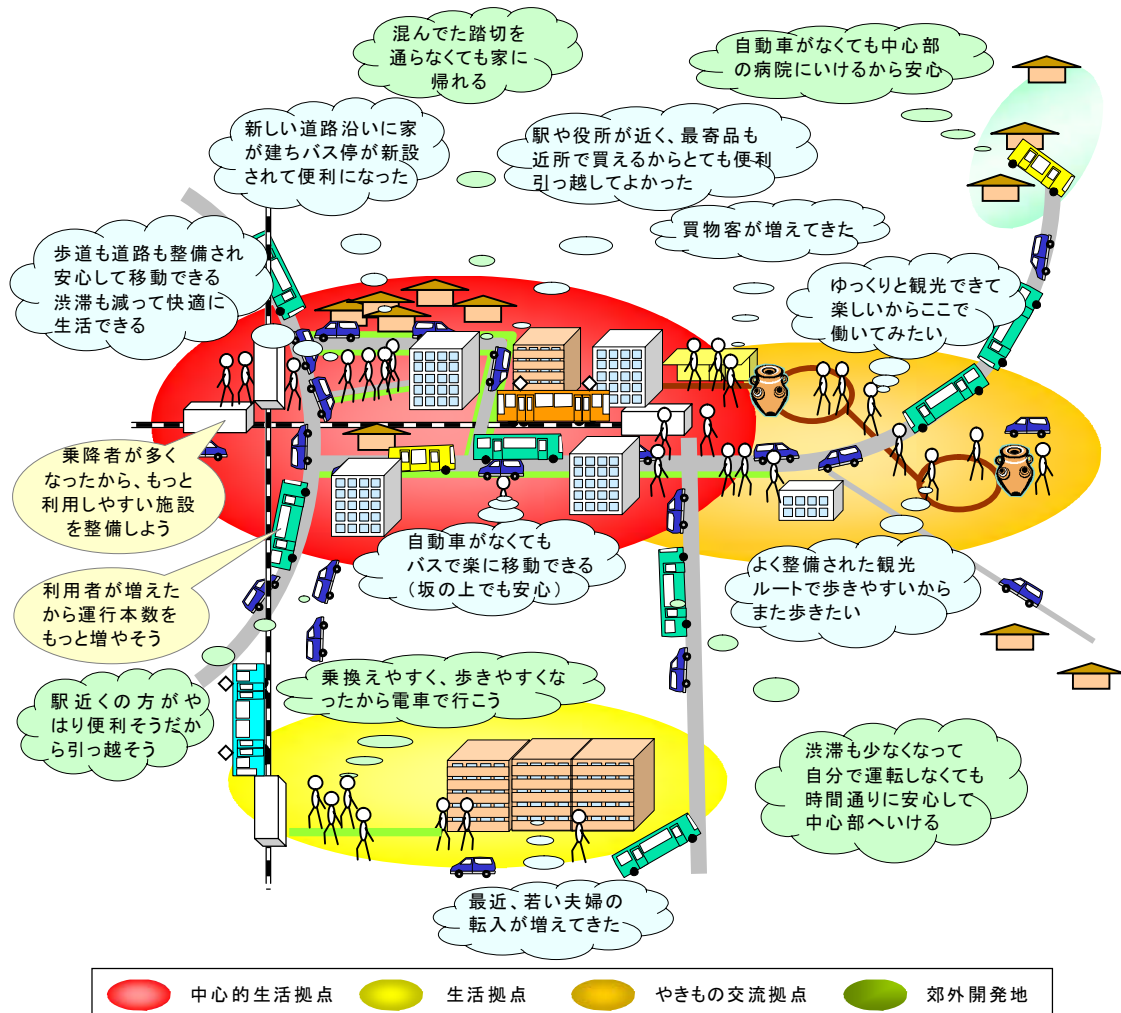
こうした状況が進み、まちの賑わいや魅力が低下し、瀬戸で活動する人が減少していくと、最悪の場合には、都市経営が成り立たなくなることも考えられます。



■ 現状進行の場合の生活イメージ

② 移動しやすく住みやすいまちの生活イメージ（目指す生活イメージ）

関係者が一丸となって、集約・連携型の都市構造へと転換を図り、移動しやすく住みやすいまちを形成することにより、瀬戸に来たくなる人や住みたくなる人が増加し、まちが賑わい、魅力のある都市が形成されると考えられます。



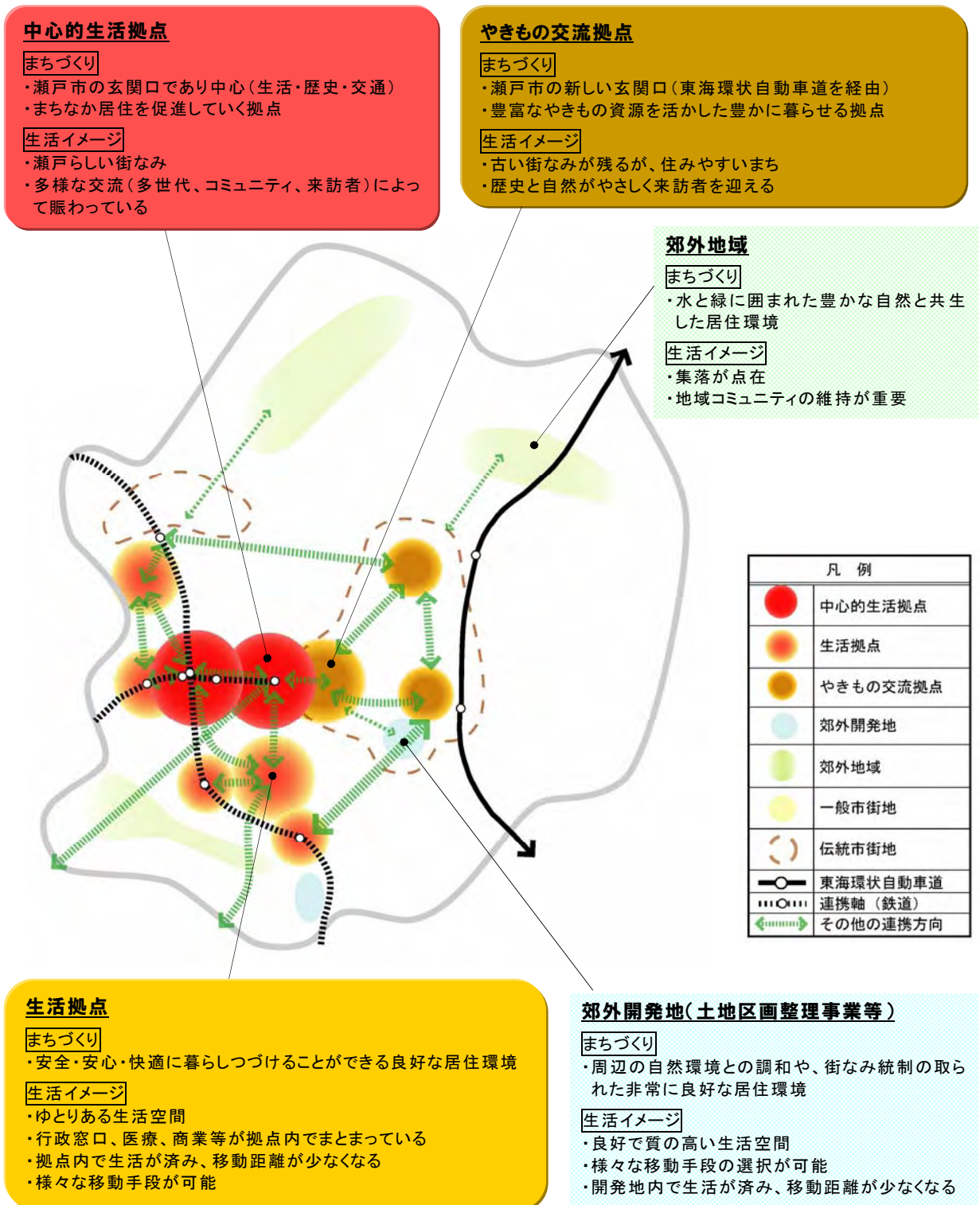
■移動しやすく住みやすいまちの生活イメージ

2-5 各拠点のまちづくり将来像からみた都市交通のあり方

(1) 瀬戸市が目指す都市構造と各拠点のまちづくり

これまでの整理を踏まえ、瀬戸市では、集約・連携型の都市構造の各拠点において、以下のようなまちづくり及び生活イメージを目指します。

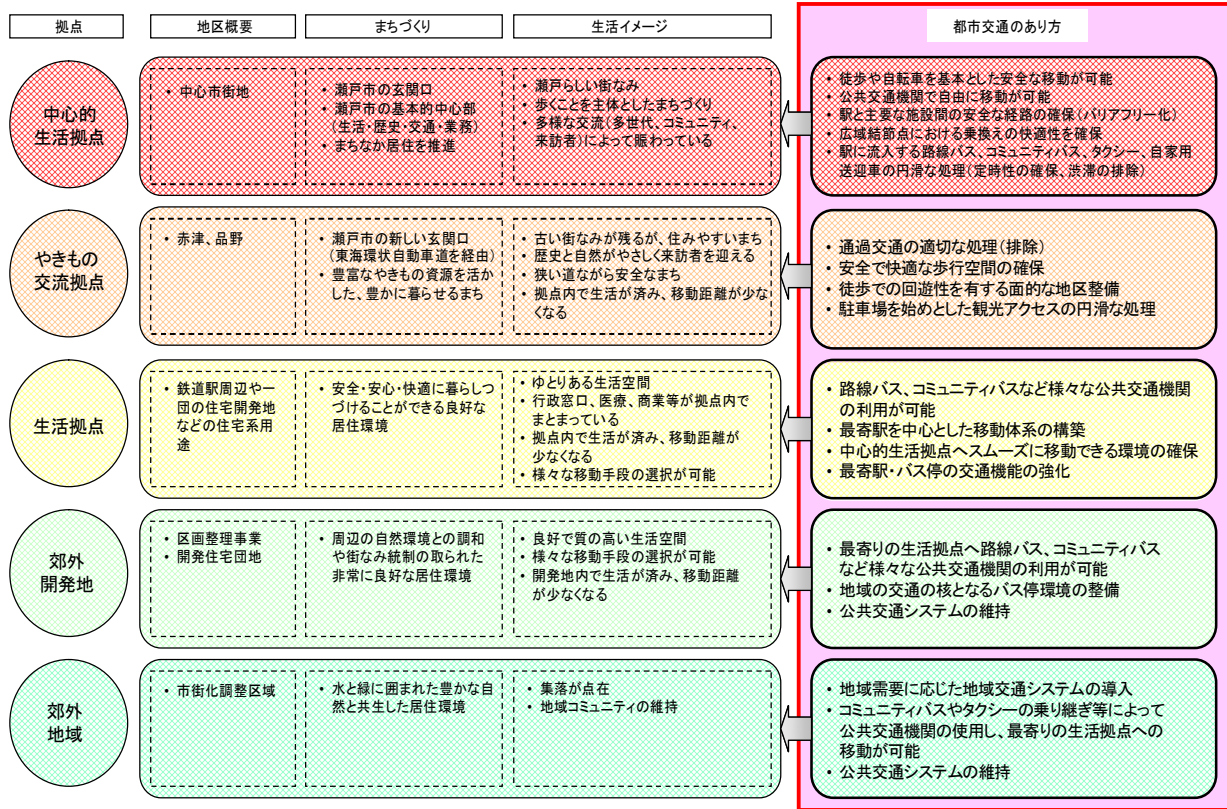
また、各拠点間は、鉄道を中心とした公共交通軸により連絡し、拠点間の連携を図ります。



■瀬戸市の都市構造とまちづくり将来像

(2) まちづくり将来像からみた都市交通のあり方

各拠点・地域が連動して一体となって「移動しやすく住みやすいまち」を形成していくために、各拠点・地域間の連携にも配慮した、以下のような都市交通環境を整備することにより、市民の生活を支えていきます。



■ 各拠点・各地域のまちづくりや生活イメージを支える都市交通のあり方

第3章 目標と基本方針の設定

3-1 瀬戸市まちなか交通戦略の基本的考え方

(1) 交通戦略とは

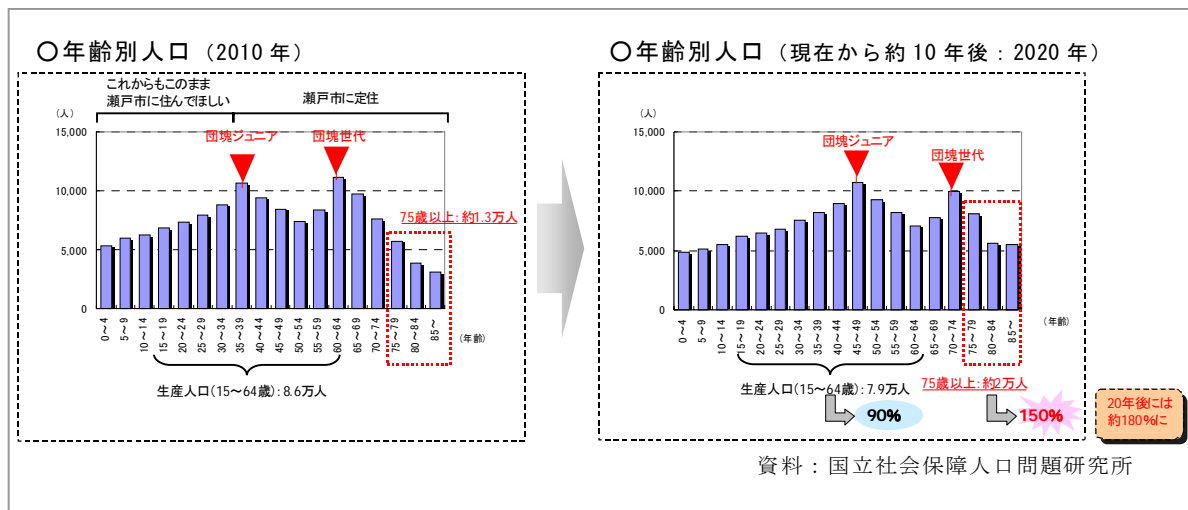
交通戦略とは、現状把握や長期展望を踏まえ、将来の都市像や目標を実現するために、関係者の共通認識の下で総合的に展開していくべき施策の範囲・対象を示すものです。

将来の都市像や目標を効率的、効果的に実現していくために、短中期的に取り組むべき具体的な施策パッケージや基本的な取り組み方針についても示していきます。

(2) 瀬戸市まちなか交通戦略の目標年次

都市活動の中で一番元気に働き、消費をする生産世代は、都市の活力(賑わい、商業、産業)を支える重要な役割を受け持っています。そのため、特に若い世代がこれからも定住し、市外からも移住してくれるような魅力あるまちづくりを進めていくことは、人口構成の変化の流れの中で特に重要であり、機動的な対応をもって取り組む必要があります。また、高齢世代が急激に増加し始める約10年後までに、移動環境を向上させていくことは重要です。

そのため、次世代の瀬戸市民の生活向上や都市の魅力づくりは、これからの10年間の取り組みにかかっていると考え、目標年次は概ね10年後とし、具体的な交通戦略の対象期間を平成21年(2009年)～平成30年(2018年)と設定します。



■人口構成の推移

(3) 移動しやすく住みやすいまちの実現に向けた戦略的な取り組み

都市構造や都市交通の将来像を目指して、快適で魅力ある中心市街地や日常生活圏がコンパクトにまとまった居住拠点の形成を進めるための、ハード、ソフト両面の施策を展開していく必要があります。

加えて、成熟社会においてすべての市民の豊かな暮らしを実現するためには、既存の社会資本を有効活用し、広域交通の結節機能を有する中心市街地と、各拠点や郊外居住地との連携を強化することによって、市全体で交通環境の向上を図っていく必要があります。

瀬戸市では、市全体、すべての市民の快適な暮らしを支える移動しやすく住みやすい質的充実型のまちづくりを実現していくために、以下の 2 つの考え方を基に、取り組むべき施策やそれらの展開方法を提案していきます。

【拠点間連携の強化：連携】

中心的生活拠点と周辺的生活拠点の結びつきや、他都市との結びつきを強化し、次世代の生活環境をも考慮した安全、安心な交通システムの構築

- ・ 各拠点を中心としたアクセシビリティ(公共交通・道路等)の機能強化とその相互連携を図ります。
- ・ 具体的には、中心的生活拠点と周辺拠点との連絡軸を瀬戸市の交通システムの基幹軸として明確化し、効率的で持続可能な交通システムの形成を推進していくとともに、その他の拠点・地域における連携の強化を図ります。

【まちなか地域の機能強化、魅力の形成：集約】

都市活動のセンター部（中心的生活拠点）において、都市機能及び居住機能の両立した市民 13 万人の全ての人の生活、交通、活力を支える拠点性の維持、向上

- ・ 中心的生活拠点において、既存ストックを活用しつつ、まちなか居住を推進するとともに、瀬戸市の中心としての機能の拡充を重点的に進めることにより、他の拠点がそれぞれに有する機能の向上を誘発する。

都市構造の形成は、人の居住指向の変化や建物の建替え等によって長い時間をかけて進行するため、適宜、社会情勢や個人指向に照らし合わせ、方向性を確認しながら施策を進めていくことが重要です。

他方、早期に施策実施効果を発現させることも重要と考え、市民・商店街を始めとした全ての地元事業者・交通事業者及び行政が一丸となった期限付きの取り組みも不可欠と考えます。

この取り組みには、市民の自発的な行動と交通事業者の積極的な事業推進が重要であり、全ての関係者の協働と連携を期待します。

また、市民の協力、商業者等の自助努力や、社会福祉、産業振興の活性化などに向けた取り組みがこの交通戦略と相まってこそ、まちの賑わいの向上等に資する効果が、真に発揮されるものと考えます。

【中心的生活拠点の位置づけ】

○瀬戸市中心部と関わりの強い市民

- ・瀬戸市内の内々交通のうち、瀬戸市の中心部に関連する移動が約4割を占める。
- ・瀬戸市外との流出入交通のうち、名古屋市方面への移動が約6割を占める。

このうち、瀬戸市中心部に関連する移動は約7割以上を占める。

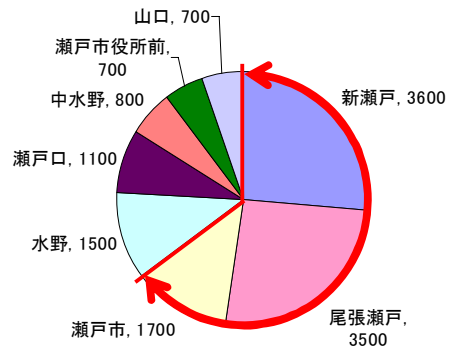
- ・瀬戸市内の全ての鉄道乗降者数(年間約1,400万人)に対し、まちなか地域の3駅だけで約2/3にあたる年間約900万人の人の動きがある。

○都市構造上の位置づけ

- ・鉄道駅の利用実態や、主要施設の分布状況から、瀬戸市の他拠点等において代替不可能な非常に重要な地域として位置づけられる。
- ・公共交通軸により、一般市街地や伝統市街地内の全ての拠点と連絡している。

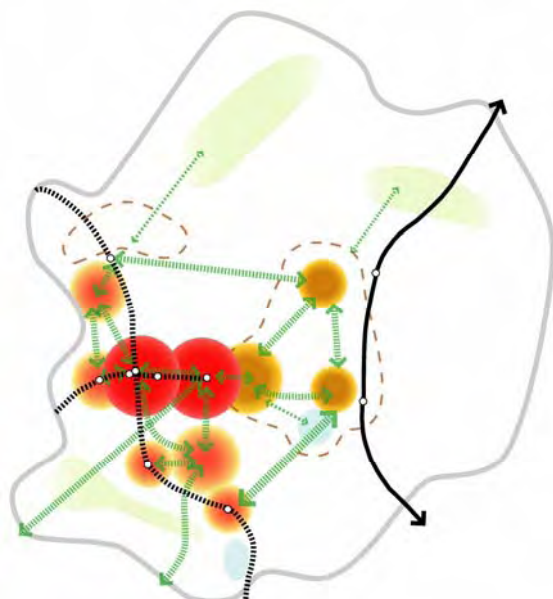


まちなか地域に関連する人の移動



瀬戸市の鉄道駅別年間利用者数(千人/年)

中心的生活拠点（特に交通利便性の高い新瀬戸・瀬戸市駅周辺）は、瀬戸市民全員の移動利便性に関して最も重要な地域である。



凡例	
●	中心的生活拠点
●	生活拠点
●	やきもの交流拠点
●	郊外開発地
●	郊外地域
●	一般市街地
●	伝統市街地
	東海環状自動車道
	連携軸(鉄道)
	その他の連携方向

(4) まちなか地域の設定

拠点機能の向上を図る区域としてのまちなか地域を以下の考え方に基づいて設定します。

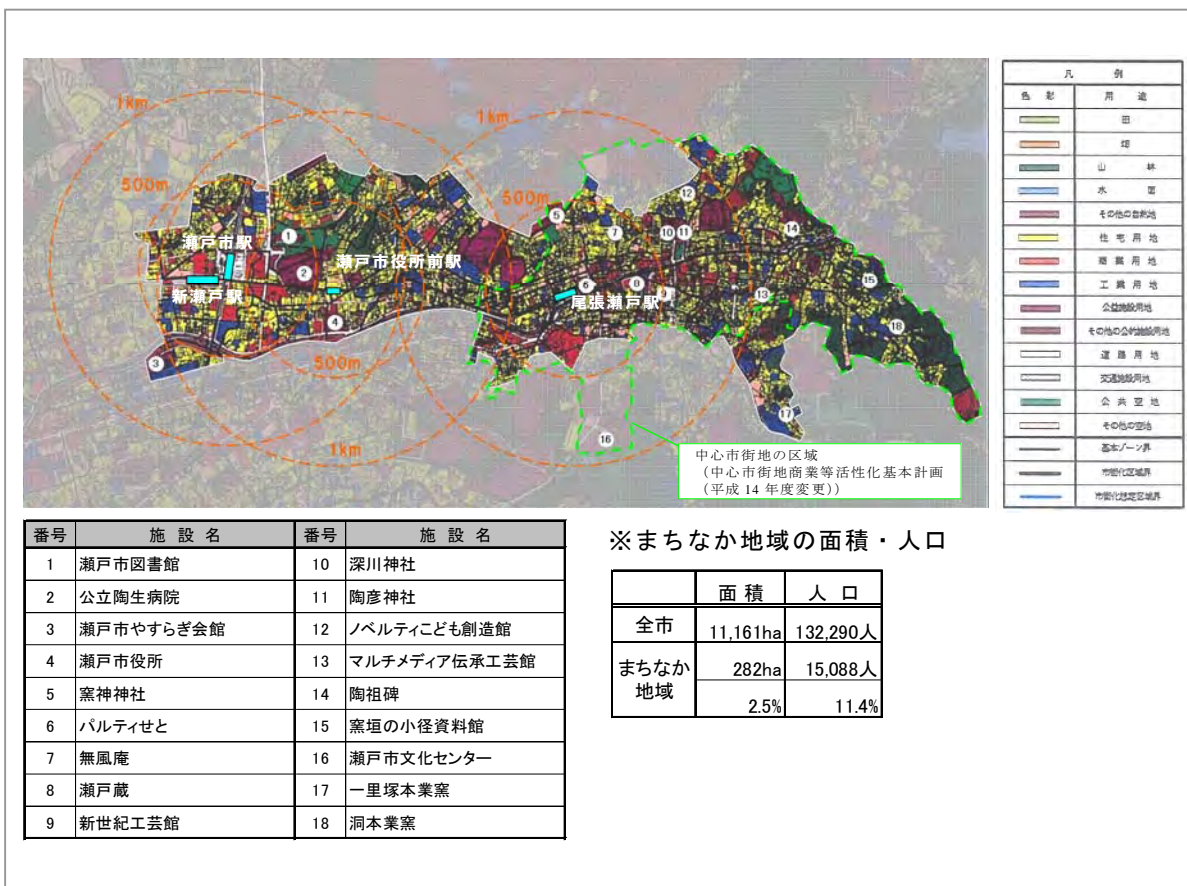
なお、まちなか地域は、徒歩圏に着目した概ねの範囲を示したもので、今後の実施施策の調査検討結果や民間開発の動向等によって、柔軟に見直しを行うものとします。

【まちなか地域の設定方針】

- ・ 瀬戸市民全員の主要な交通拠点である中心的生活拠点に位置する尾張瀬戸駅や新瀬戸駅・瀬戸市駅の概ねの徒歩圏（500m～1.0km）を区域とします。
- ・ 都市全体の賑わいの向上に大きく資する主要な公共施設や病院が集中する区域とします。
- ・ 多様性（歴史、住工商混在）を有する資産が数多くあり、瀬戸市の玄関口としての魅力の向上や、再評価等の可能性を大きく有する尾張瀬戸駅東側のやきもの交流拠点を含む区域とします。
- ・ 境界は、字界、丁目界により設定します。

【まちなか地域の設定】

設定方針に基づき設定したまちなか地域を下図に示します。



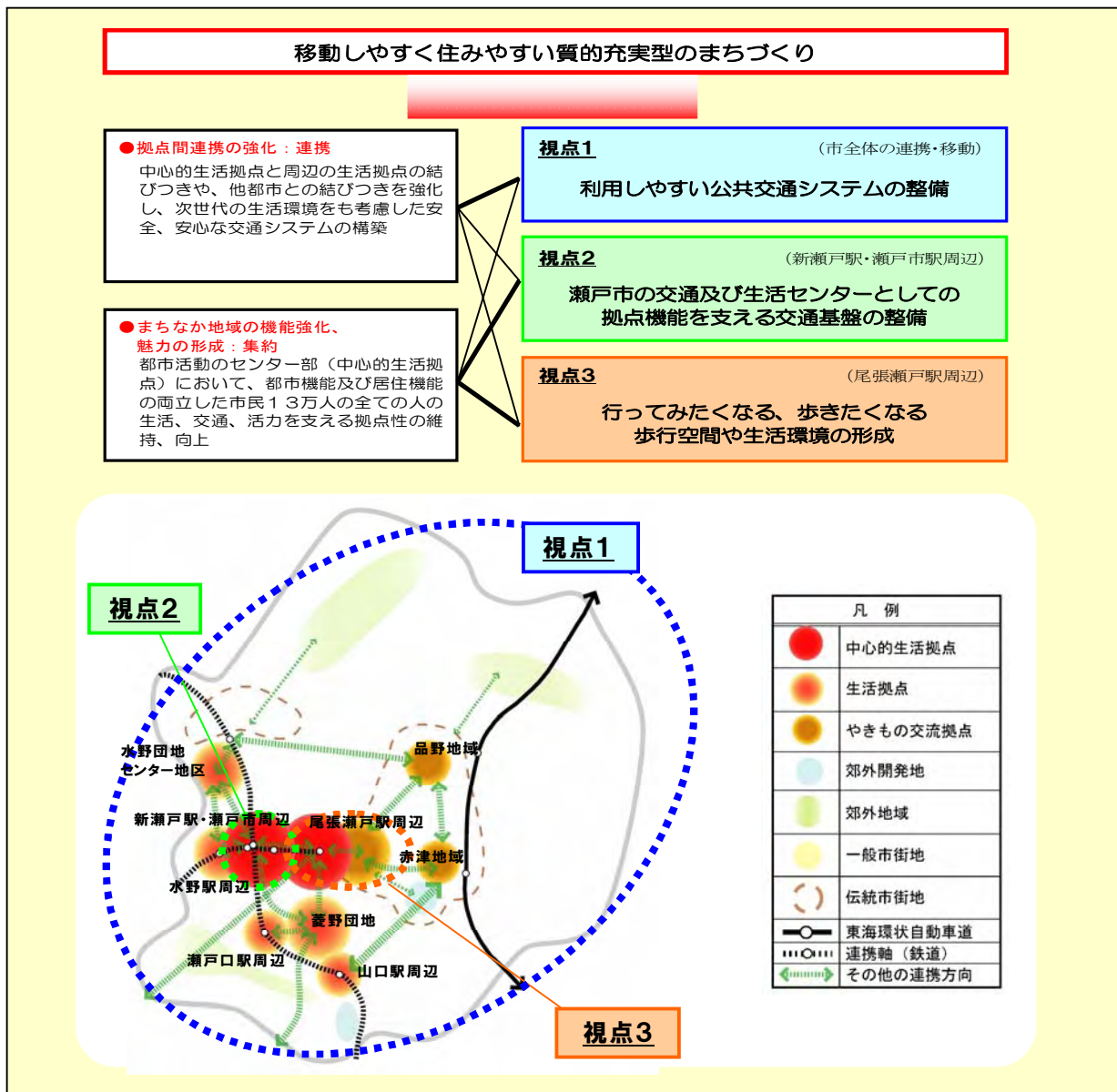
■まちなか地域の設定

3-2 瀬戸市まちなか交通戦略の基本方針

(1) 瀬戸市まちなか交通戦略の3つの視点

移動しやすく住みやすい質的充実型のまちづくりを実現するために、下記の市全体の連携強化を推進する「視点1:利用しやすい公共交通システムの整備」と、中心的生活拠点の機能の向上を推進する「視点2:瀬戸市の交通及び生活センターとしての拠点機能を支える交通基盤の整備」、「視点3:行ってみたくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成」の3つの視点別に施策を提案していきます。

視点1においては、中心的生活拠点と周辺の拠点の連携を強化するとともに、連携の強化により各拠点の機能向上も図っていきます。視点2においては、新瀬戸駅・瀬戸市駅の乗換え利便性の強化や周辺の交通環境の改善を図ることにより、周辺拠点間の移動の円滑性を向上させ、拠点間連携の強化を視野に入れた取り組みを進めていきます。視点3においては、尾張瀬戸駅周辺の関連の地域資源を活かしたまちの魅力向上を図るとともに、市内外からの来訪者のさらなる増加を図るため、アクセス利便性の向上に資する取り組みを進めていきます。



■ 3つの視点（対象エリアのイメージ）

(2) 視点別の基本方針

視点 1：利用しやすい公共交通システムの整備（市全体の連携・移動）

「移動しやすく住みやすいまち」を実現するためには、各拠点が鉄道とバスを主軸とした公共交通軸により連携しているとともに、まちなかに集約されている生活関連施設や拠点駅に様々な方法で移動できる快適な移動環境の構築が必要不可欠です。

また、快適な移動環境の構築だけでなく、公共交通サービスの向上といった好循環への転換を図るため、市民自らもかしく移動手段を選択し、自動車に依存し過ぎない交通意識の改善を進めていく必要があります。

視点 1 では、公共交通による拠点間や市域全体の連携強化に向けて、視点 2 による都市内骨格道路の整備、交通結節点の機能向上、徒歩・自転車環境の改善などと併せた施策展開を図り、急いでいる場合でも時間通りに目的地に到着できる、今後の高齢社会を見据えて自動車が運転できなくてもいつでも気軽にまちなかや他都市へ出かけることができるような都市（都市構造）を目指します。

なお、この「利用しやすい公共交通システムの整備」を戦略的に推進していくためには、関係者の中でも、特に市民の皆さんが意識改善や公共交通利用を実践し、よりよい公共交通システムを創出していく主体であると考えます。

これらのことを踏まえ、視点 1 における戦略の基本方針とその狙いを以下のように定めます。

視点 1：利用しやすい公共交通システムの整備 （市全体の連携・移動）

【基本方針】

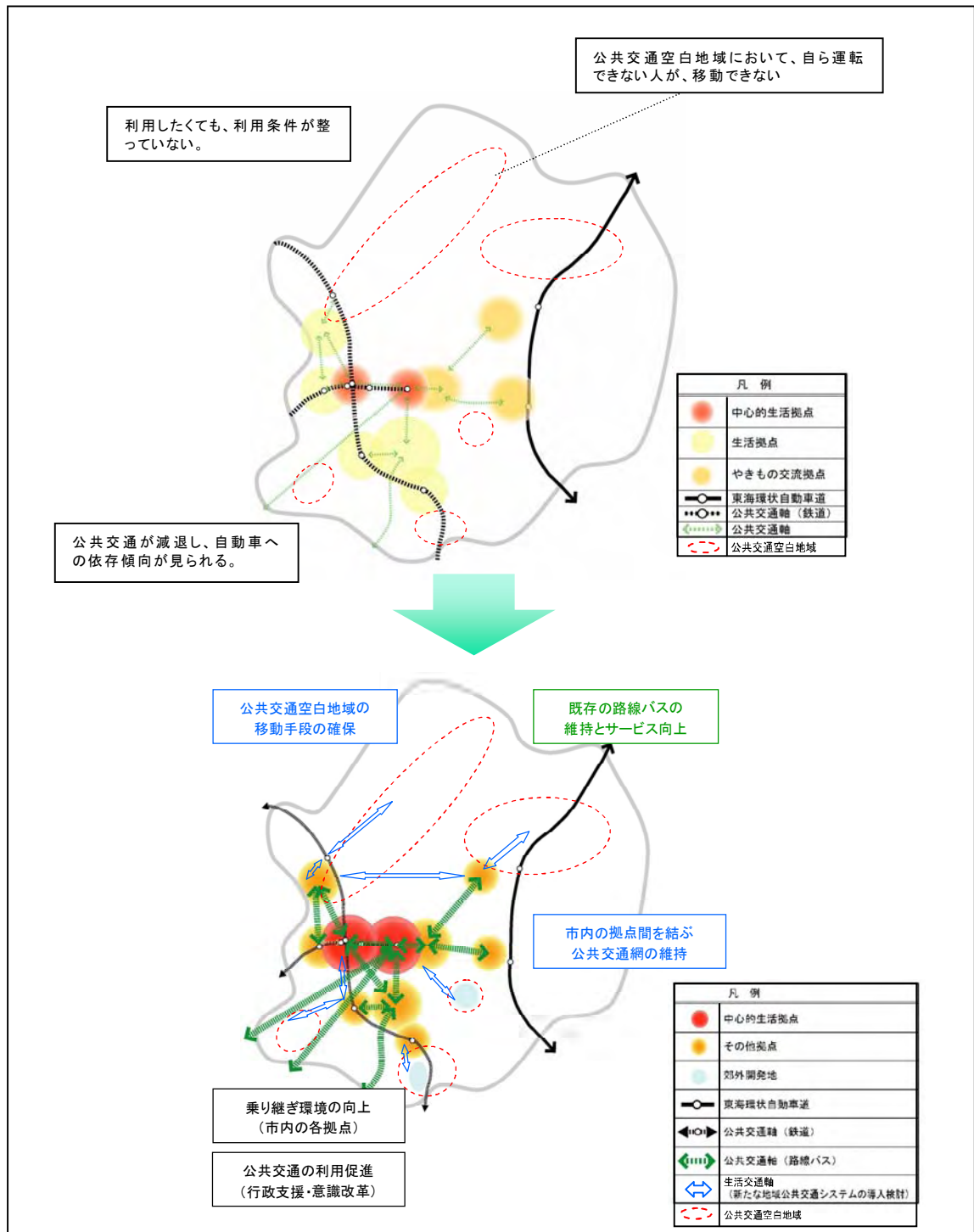
自動車の過度に依存しないでかしく利用していく交通環境の構築のため、地域需要に応じた地域交通システムの導入や、公共交通環境の改善や利用促進策の実施、市民への意識啓発などを行います。

【狙い】

- ・ 公共交通サービスの維持・継続的な発展に向けて、利用者が魅力を感じ、積極的に利用する公共交通システムの基盤をつくる。
- ・ 利用者が増加することにより、公共交通サービスが向上する好循環への転換を図る。
- ・ 公共交通が利用しやすくなり、自動車がなくてもまちなか地域へスムーズに移動することができる交通環境を創出する。
- ・ まちなか地域や郊外開発地・郊外地域との連絡により、各拠点機能も向上する。
- ・ 利用しやすい公共交通システムの整備は、市民の暮らしを支えるとともに、まるっとミュージアム等へ市民が主体的に参加できる移動環境の向上に繋がり、まちの賑わいに資する。

【視点1の進め方】

この視点1は、その多くがソフト事業により進められますが、ハード部分やまちづくりでの取り組みである視点2、視点3との関連施策との連携・協調が不可欠です。特に今後の地域公共交通会議(瀬戸市公共交通ネットワーク検討委員会)での総合連携計画の策定や、その後の各種取り組みに合わせて、臨機にそれを補完するような施設整備などを検討、拡充させていきます。



■ 施策の展開イメージ

視点 2：瀬戸市の交通及び生活センターとしての拠点機能を支える交通基盤の整備 (新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)

「移動しやすく住みやすいまち」を実現するためには、瀬戸市の交通及び生活センター拠点となる新瀬戸駅・瀬戸市駅を中心として、より効率的・効果的な交通基盤の整備やまちづくりを展開していくことが必要不可欠です。特に、新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺における交通基盤の整備は、市全体の移動のしやすさや住みやすさの向上に対して、非常に大きな効果を与えることが想定されるため、瀬戸市の主要な交通結節点として、より一層利用しやすくしていくとともに、周辺道路の安全・円滑な移動を確保し、アクセス利便性の向上を図る必要があります。

また、徒歩や自転車による移動が主な移動手段となるまちなか居住を誘導していくためには、今後の高齢社会を見据えた主要施設や主要施設間の面的なバリアフリー化による歩行空間の改善、自転車利用に対する満足度の向上への取り組みが必要となります。

さらに、駅周辺の未利用地等の有効活用を図ることにより、瀬戸市の中心部としての魅力を向上していく必要もあります。

視点 2 では、センター拠点としてのまちなか地域の機能強化に向けて、まちなか居住を誘導し、市民や来訪者が、賑わいのあるまちなかで快適に活動できる魅力あるまちなかの形成を目指します。

なお、瀬戸市の中心部における安全・快適かつ円滑な移動を確保するための関連戦略としては、外環状道路の整備(64 頁参照)も推進していきます。

これらのことを踏まえ、視点 2 における戦略の基本方針とその狙いを以下のように定めます。

視点 2：瀬戸市の交通及び生活センターとしての拠点機能を支える交通基盤の整備 (新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)

【基本方針】

瀬戸市の中心部にふさわしい交通機能の拡充(乗換え利便性の向上など)、駅周辺におけるバリアフリー化などの快適性の向上、市役所や陶生病院等の広域サービス施設周辺の混雑解消などの骨格道路を始めとした交通基盤の整備により駅を中心としたまちづくりを行います。

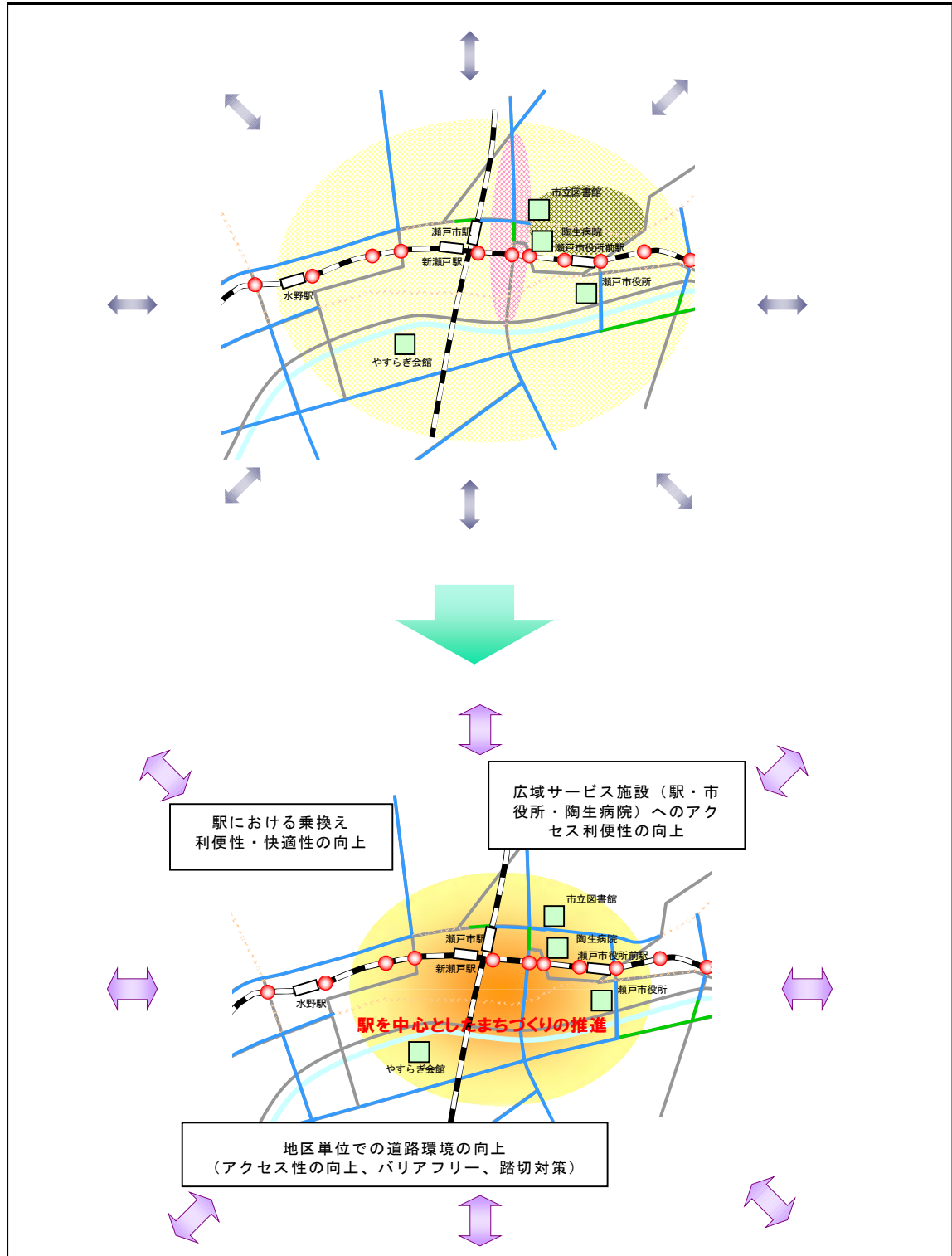
【狙い】

- ・ 瀬戸市の交通拠点として、あらゆる人を受け止め、安全に処理するための交通基盤を整備する。
- ・ 駅周辺における骨格道路の整備を進め、全ての移動手段の円滑化を図る。
- ・ 利便性を向上させることにより、鉄道・バスの利用促進を図る。
- ・ 駅周辺におけるまちなか居住や土地利用の高度利用を誘導する。

【視点2の進め方】

交通基盤の改善を行っていく視点2は、視点1との関わりが非常に強いことから、十分に調整を図りつつ進めます。

また、周辺のまちづくり計画と連動して施策を検討していく必要があるため、周辺地域との調整を十分に進め、質の高い事業を目指していきます。



■ 施策の展開イメージ

視点3：行ってみたくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成

(尾張瀬戸駅周辺)

尾張瀬戸駅周辺には、商店街や陶の路、国際博覧会を契機に整備された瀬戸蔵やパーティセとなど、瀬戸市特有のやきもの文化に関連した地域資源として特に重要な施設が集積し、瀬戸市の観光・歴史・文化の中心拠点となっています。

しかし、これらの地域資源を結ぶ歩行空間の連続性が欠如しているなど、地区全体の地域資源を回遊できる移動空間が確保されていないといった問題があります。

尾張瀬戸駅周辺における景観整備やイベント開催、まちづくり振興等は、市民のみならず、全国的にも高い評価を得ており、都市全体の魅力をより一層高めていくためには、地域資源や取り組みを有効活用し、市内外に対してまちなかの求心力を向上していくことが求められます。

なお、周辺地域の古くからの密集した市街地では、地元住民の生活空間と観光のための空間が重複していることから、まちなか居住を推進していくためには、来訪者だけでなく地域住民にとっても魅力のあるまちである必要があります。

また、尾張瀬戸駅は、市の東部地域や南部の新市街地と路線バスで結ばれており、交通結節点としても大きな機能を有しており、多くの人の流れや賑わいを活かした駅を中心としたまちづくりが重要です。

視点3では、尾張瀬戸駅周辺のやきもの関連の地域資源を活かしたまちなか地域の魅力向上に向けて、市内外の来訪者が、ゆとりと賑わいのある快適な時間を過ごせるような「行ってみたくなる、歩きたくなるまちの形成」やまちづくりの展開を目指します。

これらのことを踏まえ、視点3における戦略の基本方針とその狙いを以下のように定めます。

視点3：行ってみたくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成（尾張瀬戸駅周辺）

【基本方針】

地域資源の集積を活かした観光による賑わいの創出に資する歩行空間の形成や、既存ストックである自動車駐車場の有効活用策（利用促進や空間の有効利用）の検討、住環境を向上するための安全な移動空間の確保を促進していきます。

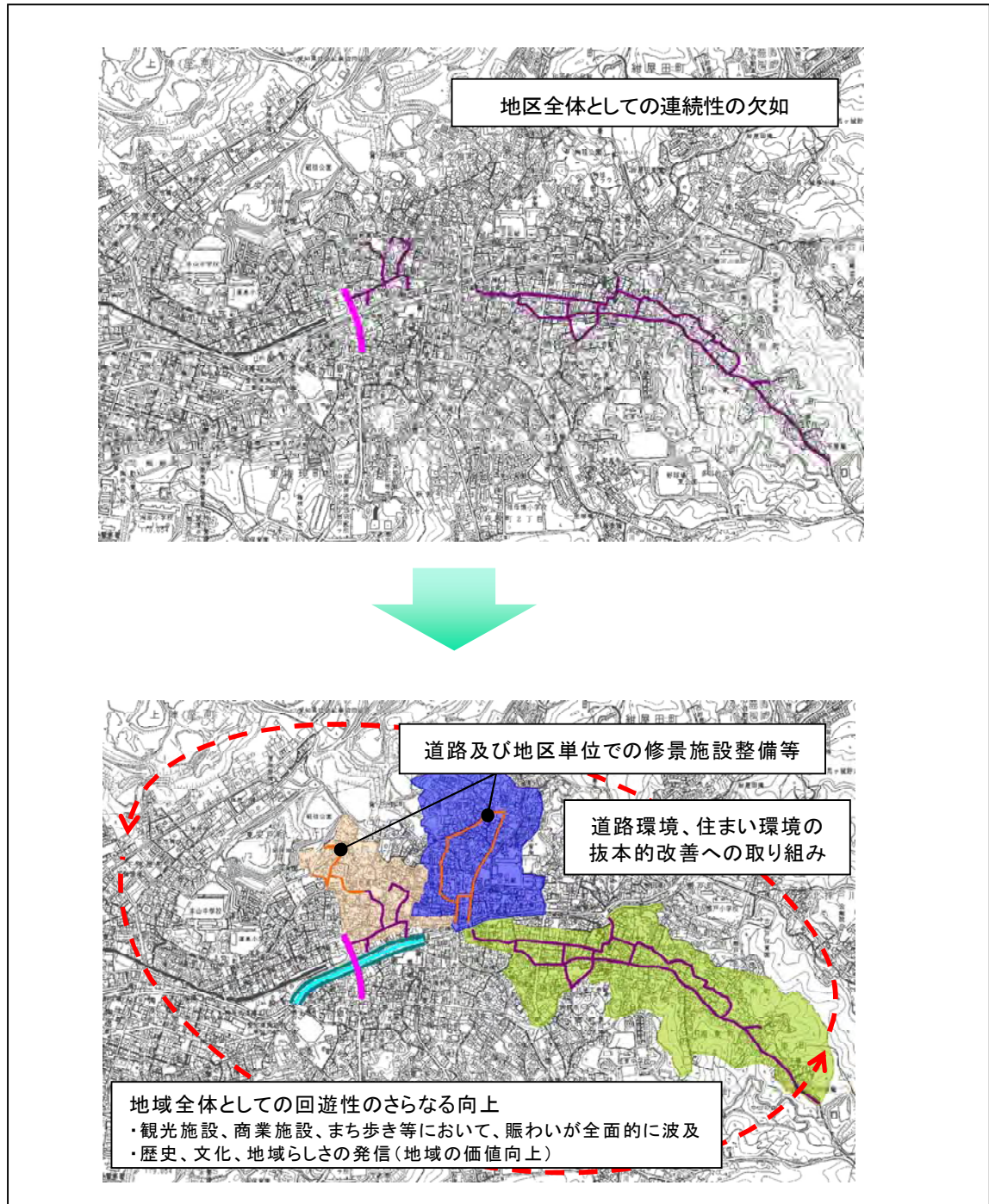
【狙い】

- ・ 市内外から多くの来訪者を引き込む。
- ・ 瀬戸市の歴史・文化を広く情報発信する各種イベントの継続開催により、瀬戸市の魅力をより多くの人に伝える。
- ・ 瀬戸らしい街なみが残る中心市街地での生活に対して満足度を向上する。

【視点3の進め方】

現在事業中の事業の早期完了や回遊性の向上に着目した施策検討等、商業活性化や観光イベントの展開と連携した取り組みを進めます。

また、周辺地域には、古くから密集した市街地が形成されており、地元住民の生活空間と観光のための空間が重複しているため、新規の事業にあたっては、地元住民と意見交換を行う場を設置し、十分な協議・調整を図りつつ事業を推進します。



■ 施策の展開イメージ

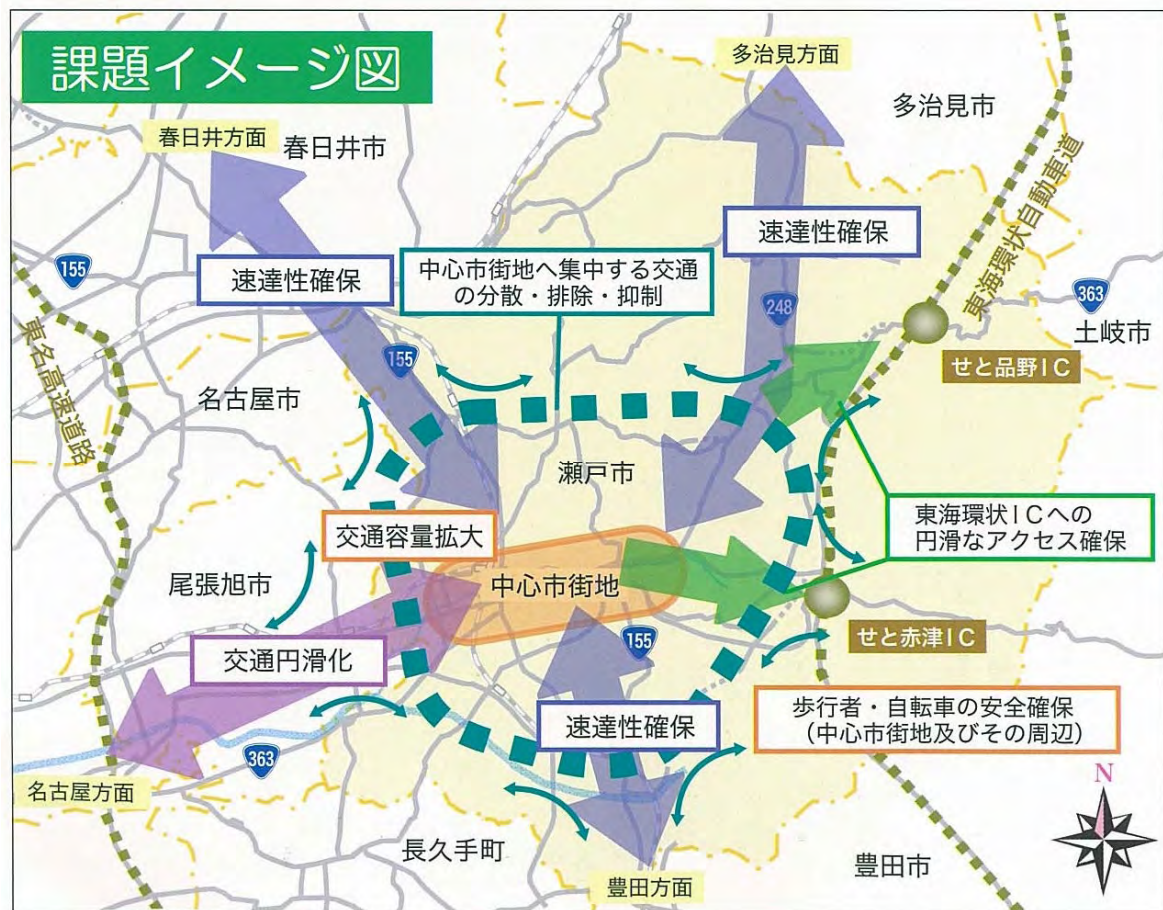
3-3 瀬戸市まちなか交通戦略を支える関連戦略（外環状道路の整備）

中心市街地における交通混雑は、「放射状の幹線道路網配置による特定路線への交通集中」及び「名鉄瀬戸線による南北交通の阻害」が主な要因となっています。

交通の分散・排除・抑制を図り、中心市街地への速達性や円滑性を確保する外環状道路の整備は、市の将来都市像の実現に向けて、必要不可欠な骨格軸を形成しています。

外環状道路の整備は、放射道路とのネットワークが図られることによりその機能を発揮するものであり、その整備完了には長期間が必要で、継続的な取り組みは不可欠です。

一方、中心市街地内の交通混雑は一部の路線で発生していることから、「移動しやすく住みやすいまち」を実現するためには、中心市街地内の骨格軸の形成や交通容量拡大、歩行空間の創出を図ることも重要となり、より効率的・効果的な中心的生活拠点としてのまちづくりへの展開に繋がるものと考えられます。



資料：快適な“みち”を目指して ～かしこく車を利用するための提言～（平成19年3月）
瀬戸の快適な道を考える会

■瀬戸市内における道路整備の課題