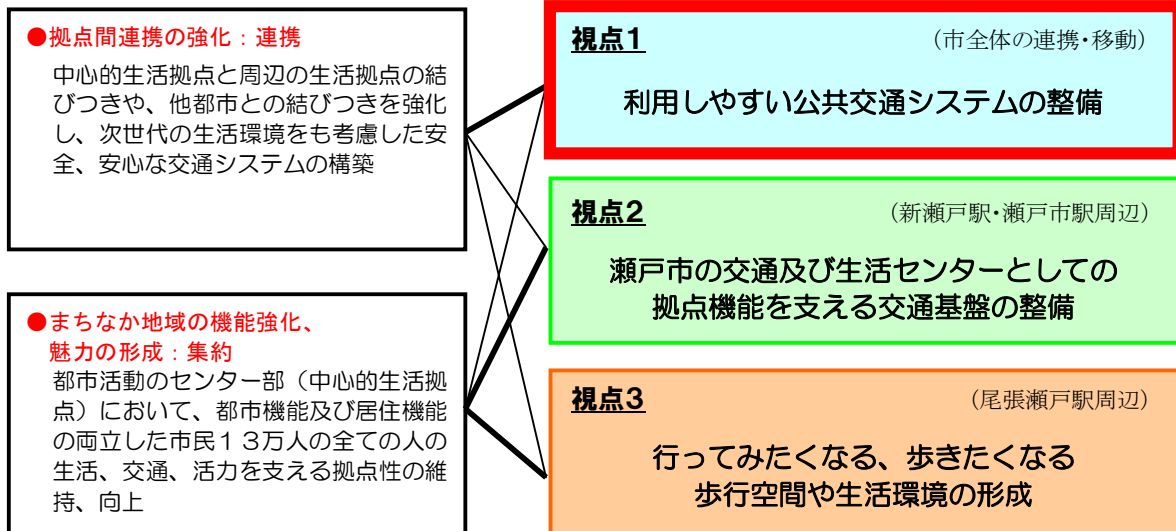


第4章 瀬戸市まちなか交通戦略の基本計画

4-1 目標実現のための施策パッケージ

(1) 視点1に対する施策パッケージ



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】

自動車に過度に依存しないでかきこ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 1-1：公共交通軸の形成

【施策の考え方】

集約・連携型都市構造の形成、移動しやすく住みやすいまちを目指す上で、まちなか地域と周辺生活拠点などを連携する移動軸(鉄道、バス、自動車)の機能強化を、その主軸を公共交通と位置づけて、その今後のあり方を見つめなおす必要があります。今後の高齢化の進展等を踏まえると、自動車を利用することができない市民が増えることは確実で、「公共交通が確保されていること」が都市構造、都市の魅力、都市間競争において必要不可欠です。

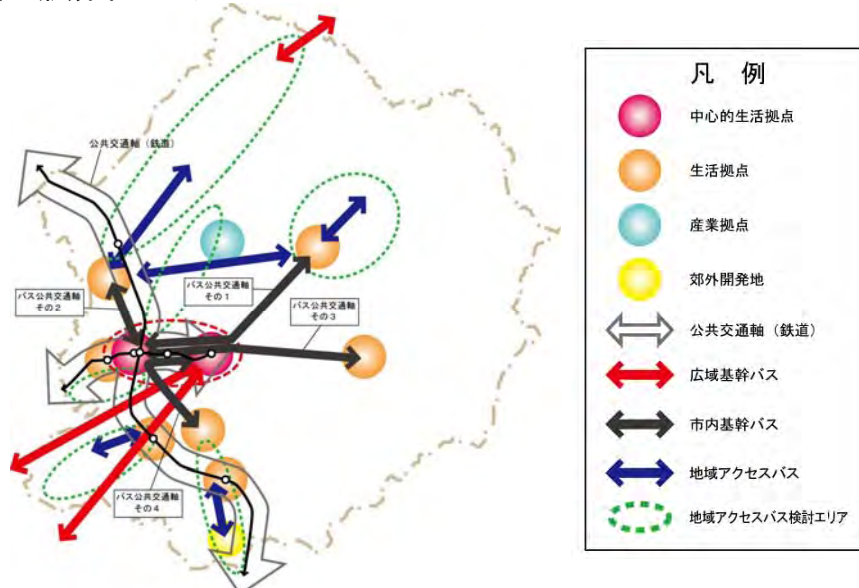
【取り組み案】

(地域公共交通連携計画の策定・実施)

瀬戸市内の鉄道、路線バス、コミュニティバス等が果たすべき役割とともに、その役割分担に応じたサービス水準のあり方を実現していく必要があります。多量の移動を支える基幹軸(鉄道、広域基幹バス、市内基幹バス)と日常生活を支える生活交通軸(地域アクセスバス)などに分類し、その経路、後背地、まちづくり像と整合した目標サービス水準に応じた運行や経路設定について整理していく必要があります。加えて、中心市街地と生活拠点、さらに外側の郊外地という目指す都市構造を誘導する段階的なサービス水準設定や基幹軸から枝状に伸びる生活交通軸の設定などが必要です。そして、その整理に際しては、路線や運賃の試行を伴う実証運行や利用促進施策の実施も必要となります。

特に、路線バスにおいては、近年利用者数、運行本数ともに減少傾向にあり、相次ぐ路線バスの撤退問題の発生など危機的な状況であることを受け、廃止表明のあった特定の路線バスへの対応に限定することなく、長期的な視点で持続可能な公共交通システムを構築する瀬戸市のバスネットワーク運営方針について、本戦略と合わせて計画策定を進めており、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく地域公共交通総合連携計画等の作成と実施により、取り組みを進めていく予定です。

○公共交通軸の形成イメージ



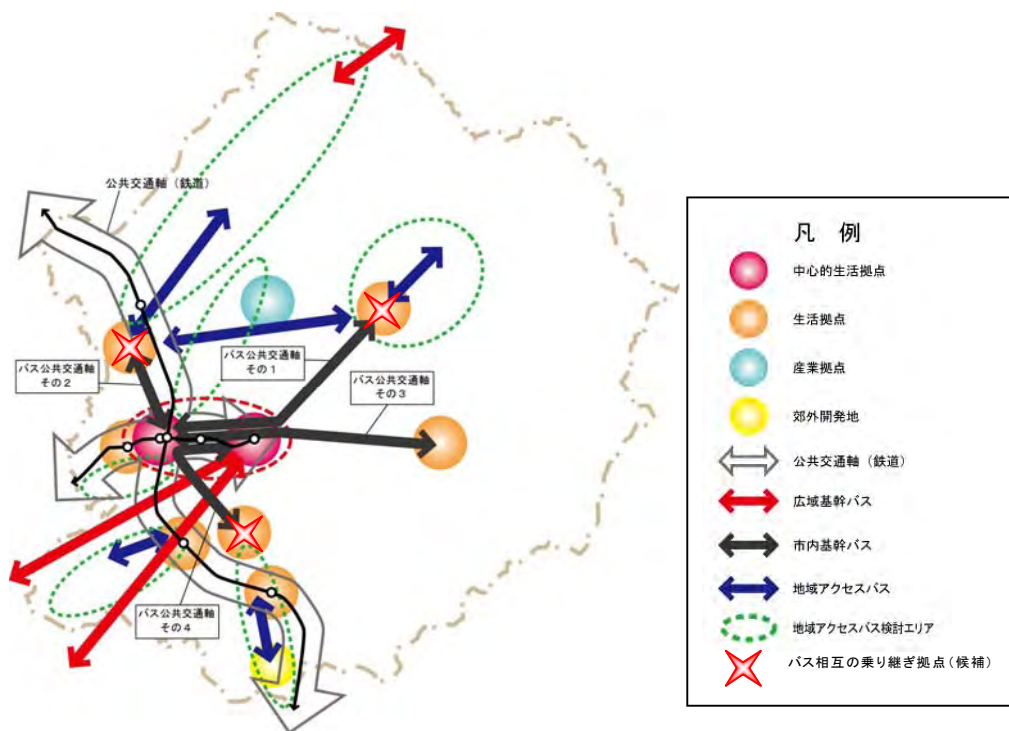
資料：瀬戸市におけるバスネットワーク策定調査

【取り組み案】

(乗り換え環境の向上)

公共交通の利用促進、活性化を目指し、公共交通の基幹軸の形成とともに、路線バス相互の乗り換えやコミュニティバスへの乗り換えが必要となる各拠点での中心的なバス停においては、その乗り継ぎ環境の向上やバス利用環境の向上を進めます。

○バス相互の乗り継ぎ拠点の整備箇所（候補箇所）



資料：瀬戸市におけるバスネットワーク策定調査

○バスの乗り継ぎ拠点の整備事例（愛知県豊田市）

公共交通網を支える中心的なバス停を、公共交通結節点として整備している。

バス停上屋・ベンチの整備イメージ



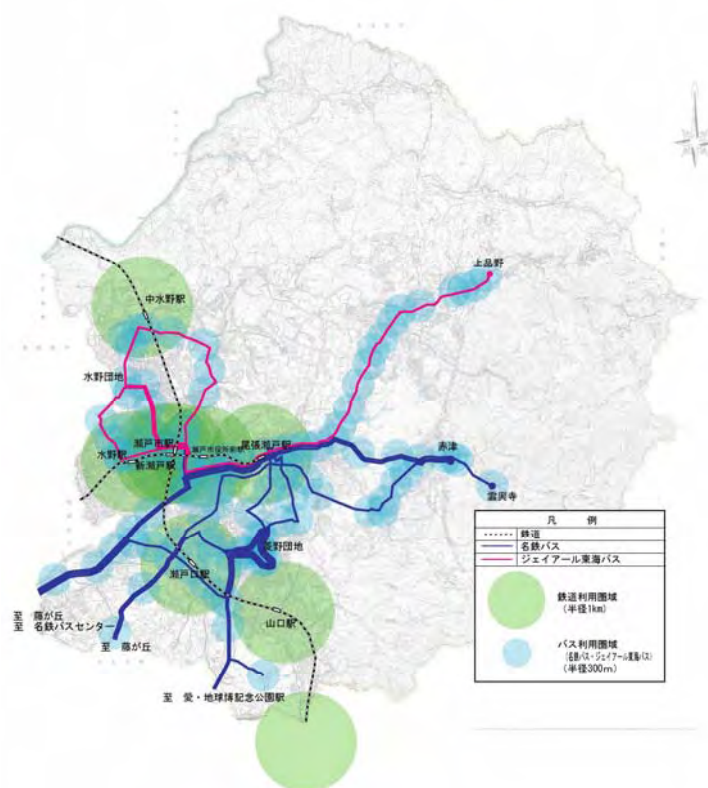
資料：豊田市ホームページ

視点 1-2 : 既存の公共交通軸の維持と向上

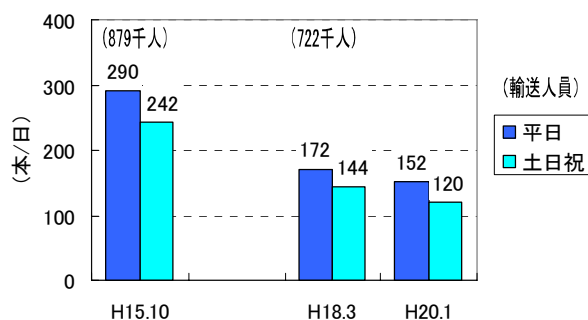
【施策の考え方】

既存の鉄道、バス等の公共交通事業者において、様々な施設環境の向上やサービス向上の取り組みが進められています。しかし、交通事業者の経営努力には限界があることや、現状の自動車へ過度に依存した生活が継続した場合に、利用者の減少に伴うサービス低下が懸念されます。

公共交通を軸とした交通体系の維持は、まちづくりや都市経営の維持において根幹的な課題であるとの認識が必要です。公共交通は「都市の装置」「都市の施設」として取り扱い、様々な支援を市と地域が考えていく必要があります。

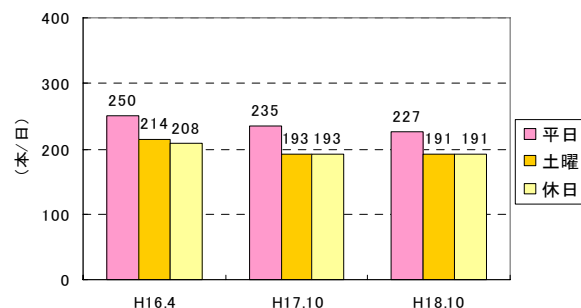


■現在のバス路線網（平成19年4月現在）



資料：瀬戸市統計書（平成17年刊，平成18年刊，平成19年刊）
ジェイアール東海バス輸送実績報告書

■ジェイアール東海バスの輸送人員



資料：瀬戸市統計書（平成17年刊，平成18年刊，平成19年刊）

■名鉄バスの輸送人員

【取り組み案】

(鉄道)

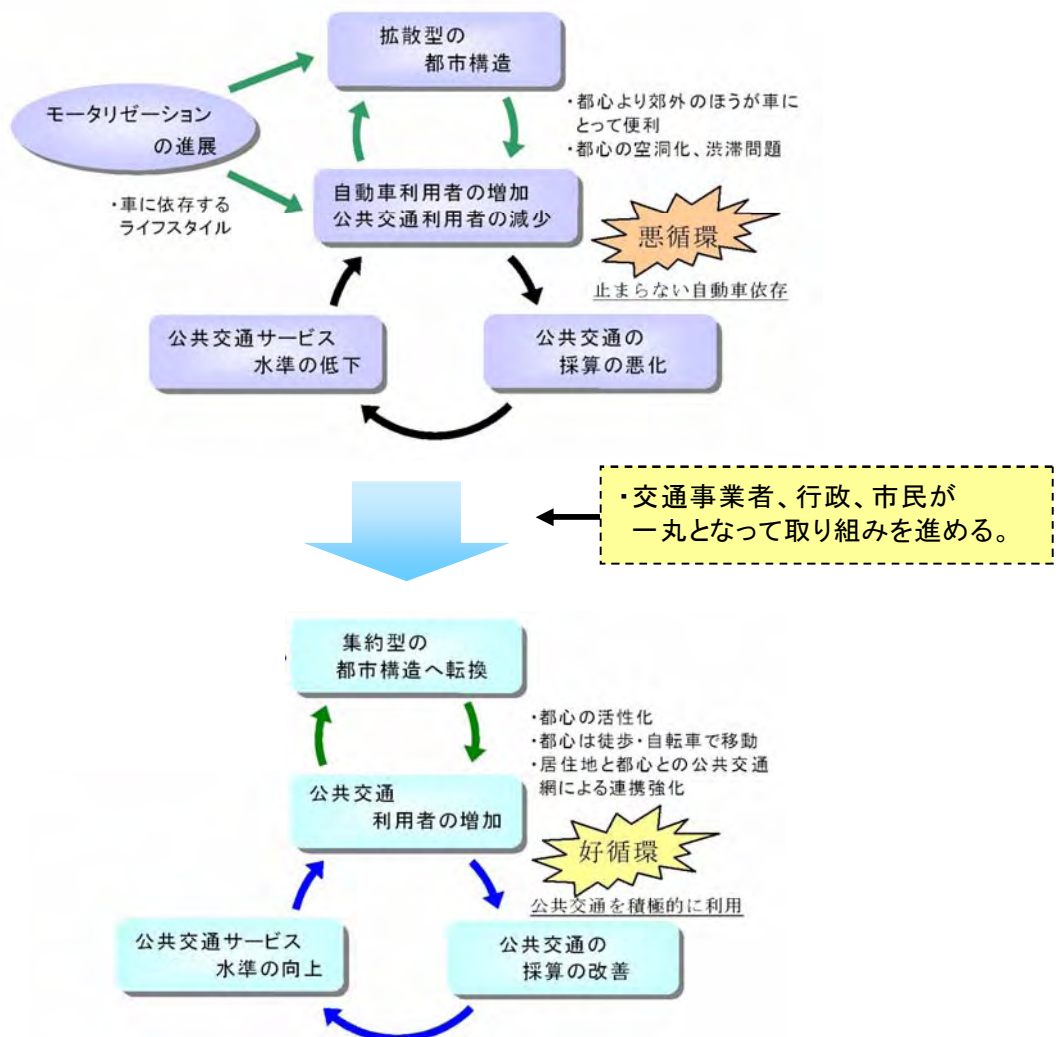
鉄道施設の機能向上(バリアフリー化等)について、まちづくりとの関連性が強く、かつ事業者負担が大きいもの等については、一定のルールに基づく公的な補助を検討します。

(基幹バス)

これまでのような路線単位の赤字補填といった対処療法的な施策ではなく、長期的に維持継続が可能となるよう、新たなパートナーシップに基づく住民、行政、交通事業者がそれぞれの役割を踏まえて検討ができる体制や、まちづくりと一体となった公共交通を維持するシステムの構築を目指していく必要があります。

各路線の機能に応じた目標となるサービス水準を明確にするとともに、利用しやすい公共交通環境の形成に向け、必要に応じた戦略的な公的資金の投入をも視野にいたした支援を実施し、利用実態を踏まえた適切な評価を実施する中で、持続可能な交通体系の確立を推進していきます。

○公共交通の整備と取り組みによる実現シナリオ（イメージ）

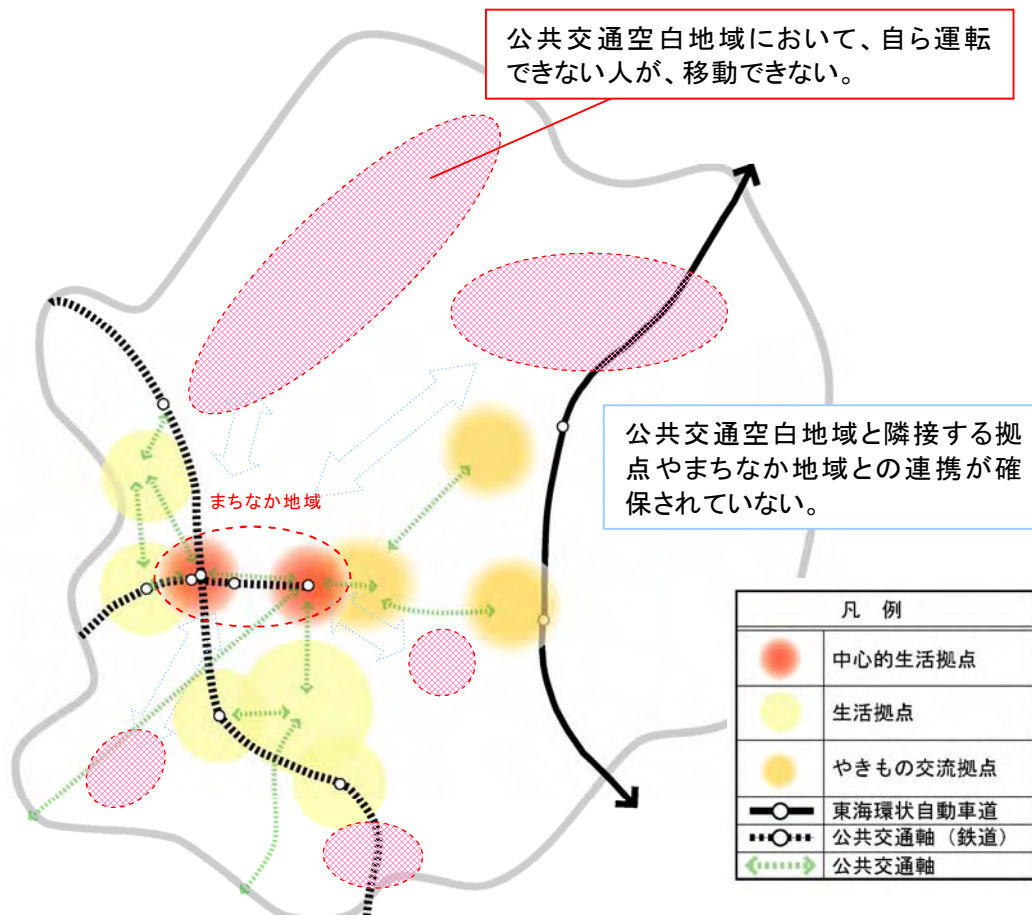


視点 1-3：地域公共交通（生活交通軸）の創出 （コミュニティバスの運行など）

【施策の考え方】

高齢化の進展や世帯の少人数化が着実に進行し、1人暮らしのお年寄りの増加といった生活様式の変化が進行しつつあります。特に郊外においては、今後、この世帯構成の変化が著しく進行していくことが想定されており、人々の様々な居住志向を受け入れるまちを形成していくためにも、これらの郊外地での安全・安心な生活構築と移動手段について検討をしていく必要があります。

これらの移動手段の検討にあたっては、移動の目的を明確にするとともに、公共交通空白地域での個々の実情（人口集積、世代構成等）を見極めながら、地域の関係者や住民が主体となって交通施策のあり方を考えていく仕組みや、地域に相応しい地域公共交通の姿や必要性を検証していくことが重要です。その上で、地域公共交通が果たす社会的意義を適正に評価し、鉄道や路線バスとの乗り継ぎ改善に配慮した持続可能な地域公共交通を創出していく必要があります。



※平成 20 年度における路線バスのない地域を表示しています。現在これらの地区に着目したコミュニティバスの試行運行中です。

■現在の路線バス網に対する公共交通空白地域のイメージ

【取り組み案】

(コミュニティバス)

公共交通空白地域における交通弱者の移動手段の提供、市内の公共交通網の利便性の向上を目的とし、平成 19 年度からコミュニティバスの試行運行を実施しています。今後は、バス交通全体の役割分担を踏まえた上で、コミュニティバスの運行目的の明確化及び共有化を図って、公共交通網全体の利便性及び効率性の向上に向けて、路線網の再編、運行形態、各拠点との接続方法等を改善し、試行していくとともに、公共交通利用への市民の意識啓発を推進してまいります。

また、市民が自ら育てる私的交通との連携も視野に入れ、各地域単位での検討や取り組みが、行政コスト等も踏まえて実施できるよう、行政、交通事業者の運営に関する経営状況の情報開示や協力・支援を行っていきます。

○路線網の再編

- ・目的地の明確化 : 利用者ニーズを踏まえた目的地の設定
- ・路線の見直し : 路線バスとの連携と空白地域の解消

○効率性の向上

- ・運行形態 : 目的地へ出かける頻度・時間の考慮
- ・車両 : 利用状況に見合った車両の導入
- ・ダイヤ改正 : 鉄道・バスへの乗り継ぎ

○コミュニティバスの運行状況（平成20年度）

・路線図

※バス車両はルート毎に色分けされた小型車両を使用



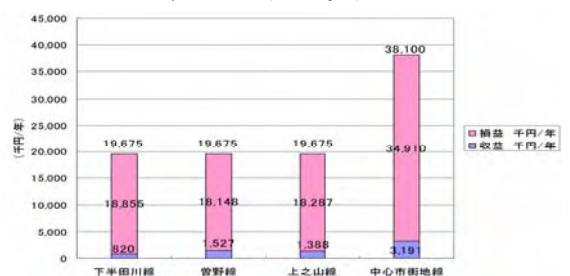
・利用状況（平成20年6月分）

路線名	利用状況(人)
下半田川線	273
曾野線	493
上半田川線	287
片草線	268
岩屋堂線	62
本地線	243
上之山線	2,509
中心市街地線	1,956

・一便あたりの乗車人数（平成20年4～7月）



・コミュニティバスの収支状況（平成19年度）



・利用料金：一律100円（平成20年度から）

【取り組み案】

(自主運行バス、乗合タクシー)

地域公共交通の運営や路線選定には、採算性等からの限界があるため、地域独自の私的交通(自主運行バス等)や自家用車の乗り合い等、地域公共交通体系の創出に向けた各地域単位での検討や取り組みが進むような行政支援も行っていきます。

○自主運行バスの事例

地域住民自らによる運行を決断した自主運行バス(京都府舞鶴市)

➤ 概要

- ・ 概ね、2~4 便/日の運行
- ・ 学校生徒の通学時間帯や、通院者の便利な時間帯に合わせた運行
- ・ 一部地域では完全予約制
- ・ 運賃は対距離制を採用
- ・ 一部、市及び県から欠損補助を受けている

名称	車両	購入年
岡田上バス	あけぼの号 29人乗	平成18年更新
池内バス	かじか号 26人乗 電動車用リフト付きバイオディーゼル使用	平成12年更新
岡田中バス	あかいわ号 29人乗	平成16年更新
西大浦バス	中型 47人乗	平成16年新規
青井校区バス	ししょのうら号 28人乗 電動車用リフト付き	平成16年新規
杉山・登尾バス	スマイル号 10人乗 ワゴン車	平成17年新規
多門院バス	小型 29人乗	平成17年新規

➤ 効果

- ・ 利用者は増加傾向



資料: 国土交通省ホームページ

○乗合タクシーの事例

地域住民の経費一部負担による乗合タクシーの導入(宮城県石巻市)

➤ 概要

- ・ 事業主体: 運行協議会
- ・ 運行車両: 9人乗り2台を使用
- ・ 運行時間: 7時半~18時(日祝日は運休、定時運行制)
- ・ 運行路線: 城内2ルート各8便
- ・ 運賃: 地区内または地区外のみ: 300円
小学生は、全区間1回一律200円(未就学児は無料)
地区を跨る場合は、対距離制

➤ 効果

- ・ 利用者の増加
- ・ 運行経費の縮小(半分以下)、市の負担額も減少(約7分の1)
- ・ 1世帯あたりの地元負担額は、世帯当たり546円(平成18年度)



資料: 国土交通省ホームページ

視点 1-4：誰もが利用しやすい交通施設と利用環境に向けて

【施策の考え方】

移動しやすく住みやすいまちの実現において、誰もが安全に安心して移動できる交通施設と利用環境を確保していく必要があります。

高齢者や障害者の方等の特性を踏まえたバリアフリー化の推進を公共交通網の基幹軸である鉄道駅を中心としたエリアで一体的に進めることで、今後の都市活動、市民生活を支える拠点整備と利用しやすい公共交通システムの整備を推進していく必要があります。

【取り組み案】

新瀬戸駅・瀬戸市駅バリアフリー基本構想に定められたハード・ソフトの両面に対する施策を着実に展開していきます。各交通事業者においては、適切な情報提供や、社員に対する教育、訓練の充実を継続して進めています。

また、その他の市内の駅についても、バリアフリー化への取り組みを進めていきます。

○新瀬戸駅・瀬戸市駅バリアフリー基本構想における施策

鉄道施設に対する施策

- ・昇降設備(エレベーター)の設置
- ・手すりの整備・改善
- ・視覚障害者誘導用施設(誘導ブロック、点字、音声・音響案内等)の整備・改善
- ・文字などによる列車接近案内装置等の視覚情報(サイン、電光案内等)の整備・改善
- ・身体障害者対応トイレ(多目的トイレ)の新設

車両に対する施策

- ・バリアフリー対応車両の導入

ソフト施策

- ・バリアフリーに対する意識の向上や、高齢者や障害者等の特性などに対する理解を深めるための啓発等の推進
- ・不法駐輪、駐車対策、路上看板等の障害物のはみ出し防止に関する指導及び啓発等(市民に対するPR等、駐輪等禁止条例等の適用)
- ・ボランティアの育成
- ・各交通事業者の社員に対する教育、訓練の充実
- ・よりよいサービス提供をするための情報提供の充実

エレベーターの設置事例 ～愛知環状鉄道 新豊田駅～



資料：瀬戸市都市整備部都市計画課 撮影

バリアフリー対応車両の導入例 ～名鉄バス～



資料：名鉄バス (株) 撮影

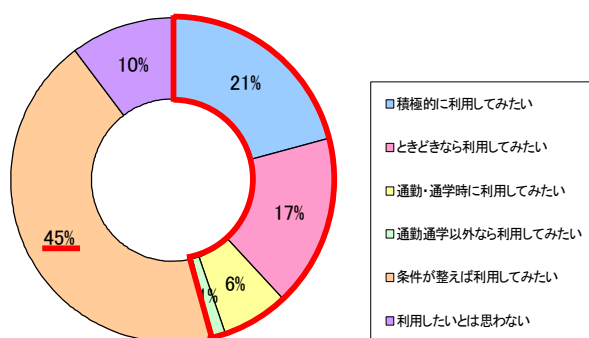
視点 1-6 : 市民への意識啓発

【施策の考え方】

公共交通の維持・活性化は、基本的に市民自らが利用しない限り不可能なことを踏まえ、市民自らの積極的な利用も促していくことは、非常に有効なことであると考えられます。

また、高齢化の進展、環境意識への高まりなどにより、市民の公共交通への関心は高まりを増してきており、自動車利用者には、「公共交通を利用してみたい」とする意向が4割強あり、「条件が整えば利用してみたい」とする意向も4割強を占めています。

これら公共交通への利用転換への意向が高いことを踏まえ、集約・連携型の都市構造の本質的な実現を目指し、市民や関係者への意識啓発を始めとした、公共交通の利用促進に向けた取り組みが不可欠と考えます。



■ 公共交通への転換可能性

【取り組み案】

市民への意識啓発を推進することにより、自動車利用の抑制や交通流の適正化を図るとともに、公共交通の利用促進を目指します。

○勉強会の開催

- ・行政側・交通事業者の情報提供
- ・地元検討の支援・補助

○選択行動の意識啓発に向けた取り組み事例

学校教育における モビリティマネジメントの例

- 内容** 交通と環境に関する課題発見・実践学習の教材をもとに、子どもたちに応じたカリキュラムを構成して学習を進めます。また、出前講座も連携しています。
- 効果** 実践学習教材を使った結果、CO₂排出量の削減効果も確認でき、現場の教師からは、「実際にやってみることで『自分で考えて行動する力』がついた」、「実験や体験は子どもたちにとって身近な問題として実感できた」などの声があがっています。

▲「環境にやさしい暮らしを実践しよう」ワークシート

資料：国土交通省近畿運輸局
モビリティマネジメントパンフレット

おでかけマップを作成する ワークショップの例

- ・自分たちの普段の交通行動を確認し、どのような情報提供が必要となるか議論しました。



資料：国土交通省近畿運輸局
モビリティマネジメントパンフレット

視点 1-7：割引制度等の導入検討

【施策の考え方】

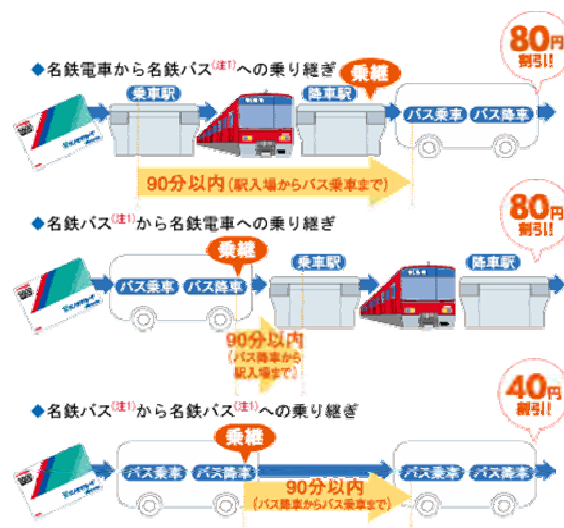
公共交通の利用促進を図るためには、利用料金や乗り継ぎの煩わしさに対する利用者のニーズを適切に把握し、地域の関係者が一体となって、より利用しやすい地域公共交通を創出していくことが不可欠です。

【取り組み案】

公共交通利用に関する付加価値を高めるための取り組みとして、乗り継ぎ割引や、交通事業者と商店街、地元の大学、企業等との連携による、利用料金の割引等の導入についての検討を推進していきます。

○乗継割引の導入事例(名古屋鉄道株)

- ・SFパノラマカードを利用して 90 分以内に名鉄電車と名鉄バス、または名鉄バスと名鉄バスを乗り継ぐ場合は、割引があります。
- ・身体障害者・知的障害者、学生に対しても割引制度があります。



資料:名古屋鉄道株ホームページ

○商店街との連携(割引券)の導入事例

商店街主導で駅と商店街を結ぶ100円バス(香川県高松市)

- ・市内の主要な公共施設、商業施設を結ぶ路線が開設されました。
- ・三越や商店街での買物客へ無料バス券が配られています。中央商店街が発行する4つの大型駐車場の共通サービス券でも乗車可能としました。



NPO運営によるまちづくり活性化バス(茨城県土浦市)

- ・協賛店で1000円以上の買い物をすると、当日乗車証明書と引き換えに100円分の地域通貨(100円相当の無料乗車券)がもらえます。



資料:国土交通省ホームページ

視点 1-8：公共交通と観光振興のタイアップ

【施策の考え方】

来訪者の主要な移動手段である公共交通は、瀬戸市における全国的な知名度や来訪者数を活かした、観光振興と併せた取り組みの実施により、一層の利用活性化に繋がるものと考えられます。

【取り組み案】

観光イベントの開催におけるメインターゲットは市外の居住者となっており、広域的なサービスクラウドを有する鉄道会社との連携によるイベントへの集客効果は大きいため、今後の公共交通の利用促進や観光振興に向けて、これまでの取り組みを継続するとともにさらなる展開を進めます。

イベント時の移動手段が、公共交通利用を基本としたものとなるような体制づくりや誘導等を行っていきます。そして、観光地区への移動手段としての役割・機能にも着目した、幅広い関係者との協働による活性化支援、活用策の検討を進めます。

○名古屋鉄道(株)と観光のタイアップの実績

PR 等の実績

《トランパスカード》



※栄町乗り入れ30周年記念



《列車内広告》



《名鉄瀬戸線栄町駅ショーケース（無償貸与）》

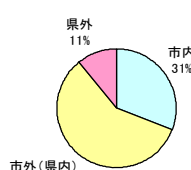


効果（実績）

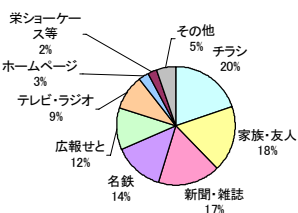
- ・開催月の瀬戸蔵の来客数は、月平均(3,600人)に比べ1,000~2,000人増加
- ・名古屋鉄道(株)の全面協力による、これらタイアップによる効果は大きい

「お雛めぐりスタンプを探せ」への参加者を対象としたアンケート調査結果

《居住地》



《イベント開催の情報収集源》



- ・来訪者の約7割が瀬戸市外からの方が占める。
- ・情報伝達媒体としては、チラシ、新聞・雑誌のほか、名鉄の列車内広告が多い。

○愛知環状鉄道(株)と観光のタイアップの実績

タイアップの実績

- ・瀬戸市駅構内におけるやきもの展示の常設コーナー（スペースの無償貸与）
- ・イベント時における駅構内の飾りつけ（ポスター等）

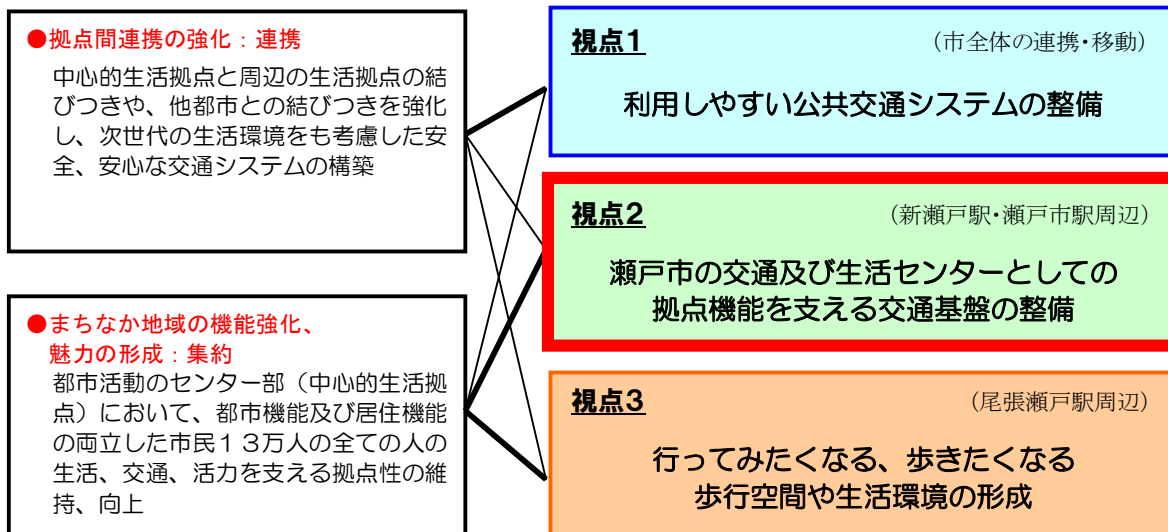
効果

- ・玄関口（駅）における情報発信とイメージアップにおいて効果的



やきものコーナー

(2) 視点2に対する施策パッケージ



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）

【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 2-1：踏切分断、渋滞の解消（（都）鹿乗共栄線の整備促進）

【施策の考え方】

「移動しやすく住みやすいまち」を目標とした市域全体の都市構造における新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺での都市交通のあり方は、

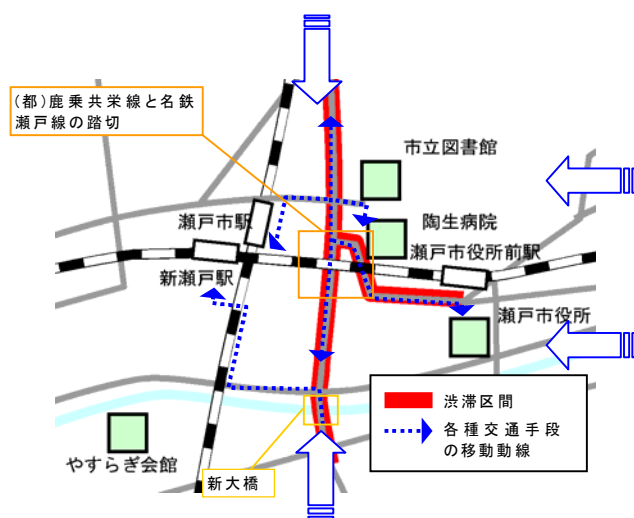
- ・ 徒歩・自転車・自家用車・タクシー・バス・鉄道の全ての交通手段の主要な交通結節点であり、円滑な乗換えなどの快適性とアクセス利便性の確保
- ・ 歩行環境及び自転車の走行環境と駐輪環境の向上
- ・ 駅に流入するバス、タクシー、自家用送迎車の円滑な処理

が挙げられます。

これらの交通環境整備を目指す中で、駅に向かう様々な移動交通が集中する当該地区において、（都）鹿乗共栄線の踏切横断部の渋滞が、バスの定時制の確保や歩行空間の快適性の確保を始めとした、全ての移動手段のサービス水準を低下させる大きな要因となっています。

また、瀬戸市は放射状に幹線道路が配置されており、市内外から当該地区へ自動車交通が集中しやすい状況にあります。そのため、市外からの流入を分散させるために外環状道路の整備推進が求められる一方で、新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺と拠点間移動の円滑性を確保するとともに、まちなか地域内の安全で快適な移動環境を構築するためには、当該踏切部に対する局所的な対応は必要不可欠となります。

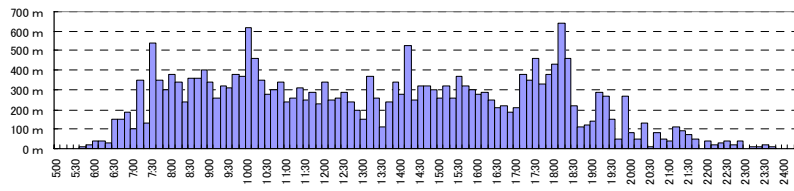
当該部は、瀬戸市全体の都市構造の骨格となる内環状道路としての整備はもちろんのこと、総合的な交通環境を向上させていくために、抜本的な対策を進めていく必要があります。



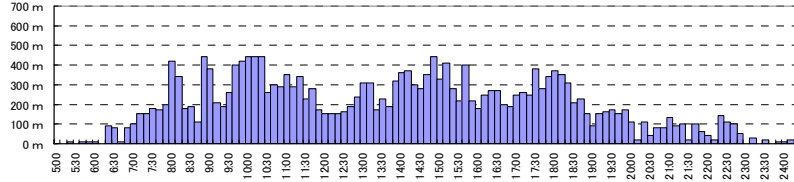
- ・ 駅や病院への移動定時性の確保が困難
- ・ 緊急車両の走行性の低下
- ・ 公共交通の利便性、魅力の低下
- ・ 歩行空間の快適性の低下

■踏切部の渋滞による周辺の交通環境への影響

・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



■慢性的な渋滞の発生 ((都) 鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線の踏切部)



周辺幹線道路の整備が進まないと...

・周辺の施設、道路網の現状から、今後も当該地区周辺への交通集中傾向は維持することが予測される。

・中心的生活拠点としての魅力や様々な都市機能の低下
 ・周辺の住宅地や生活拠点からのアクセス利便性の低下

・都市全体の交通機能の低下
 ・中心部が曖昧な都市
 ・中心市街地の空洞化

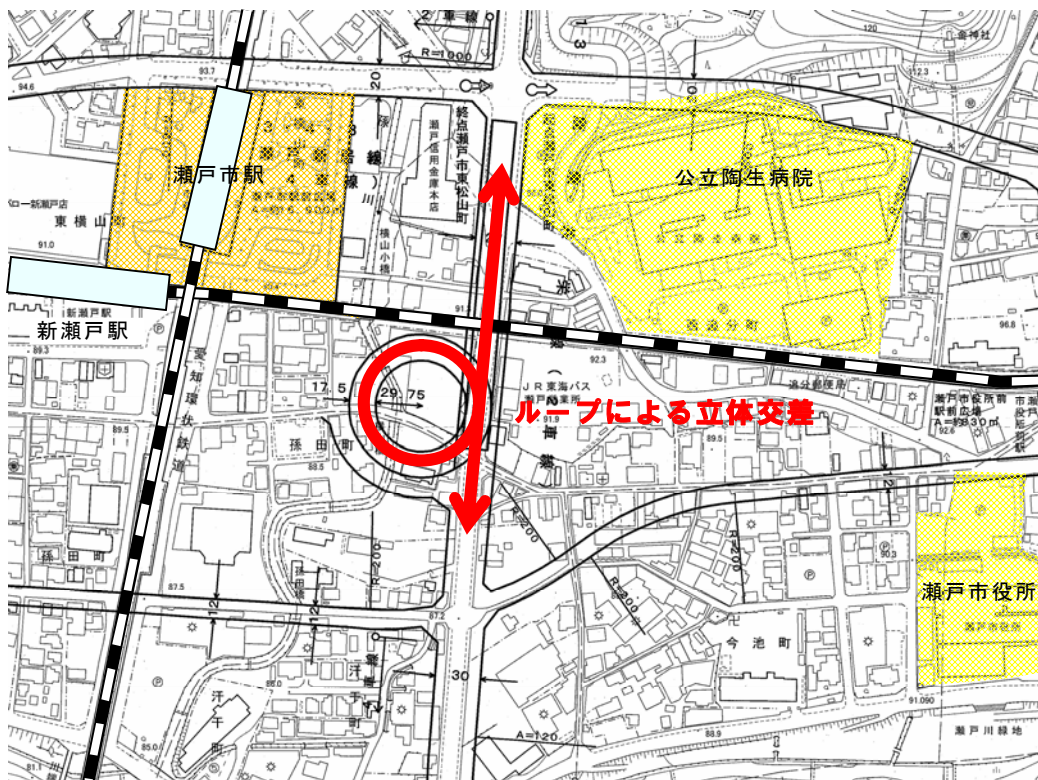
■内環状道路の機能の確保の必要性

【取り組み案】

現在の計画は、昭和41年に決定されており、名鉄瀬戸線を道路がループ交差で跨線する構造で計画決定されていますが、周辺地域への工事影響や完成後の景観に与える影響が大きくなってしまふことが想定されています。

構造形式の決定に当たっては、今後の周辺地域の土地活用構想や開発等と整合のとれた最適案を慎重に検討していく必要があります。そのため、まちづくり検討も含めた構造検討を関係機関等と進め、早期着手・完成に向けて事業を推進していきます。

○（都）鹿乗共栄線の現計画（立体交差）



- ・現行都市計画決定(昭和41年決定)
- ・名鉄瀬戸線を道路がループ交差で跨線する構造で計画決定
- ・駅直近となるため、工事への影響や景観に与える影響が非常に大きくなることが想定される構造形式
- ・代替構造として、鉄道高架案、道路アンダー案がある
- ・高架案、アンダー案ともに、鉄道仮線設置等により周辺地域に与える影響が大きい

○構造検討、事業化検討のスピードアップに向けた取り組み

項目	ポイント
構造形式・工事実施に関する 技術的検討	<ul style="list-style-type: none"> ・名古屋鉄道㈱の協力による詳細な検討の実施 ・様々な視点からの安全性、利便性の確認
周辺道路網（国道 155 号など） の整理	<ul style="list-style-type: none"> ・関係する道路管理者との検討 ・迂回道路（陣屋線）の整備の先行実施 ・まちづくり構想との整合
周辺に与える工事影響	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内大規模工事による渋滞や周辺環境への影響検討 ・病院等のアクセス等にかかる影響検討 ・構造形式による工事期間への影響検討
周辺の土地利用に与える影響	<ul style="list-style-type: none"> ・景観への影響検討 ・土地利用、まちづくり像との整合
まち全体での視点での評価	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の活性化 ・波及効果 ・まちづくり気運の高まり ・日照、電波障害への影響検討
事業化における課題整理	<ul style="list-style-type: none"> ・必要用地取得の手法 (区画整理事業の立ち上げ等)

これらのポイントでの検討や協議を、名古屋鉄道㈱を始めとした関係者の協力の下、市が積極的に進めることが必須となります。

そして、計画の検討段階から、その整備効果や期待されるまちづくり効果などを分かりやすく市民や関係者に説明するよう努め、民間開発の誘発やまちづくりに関する市民意識、問題意識の向上を促し、事業協力の気運を高めていくことが必要です。

また、周辺の道路整備（陣屋線等）は前段工事として位置づけ、関係者が一体となってその計画的な整備推進に取り組むことがとりわけ重要です。

【(都) 鹿乗共栄線の鉄道立体交差整備による効果 (試算)】

○踏切遮断時間の解消

・鉄道の運行時間帯のうち約 3 割(朝 7 時台は、24 分間(約 4 割))の踏切遮断が解消される。

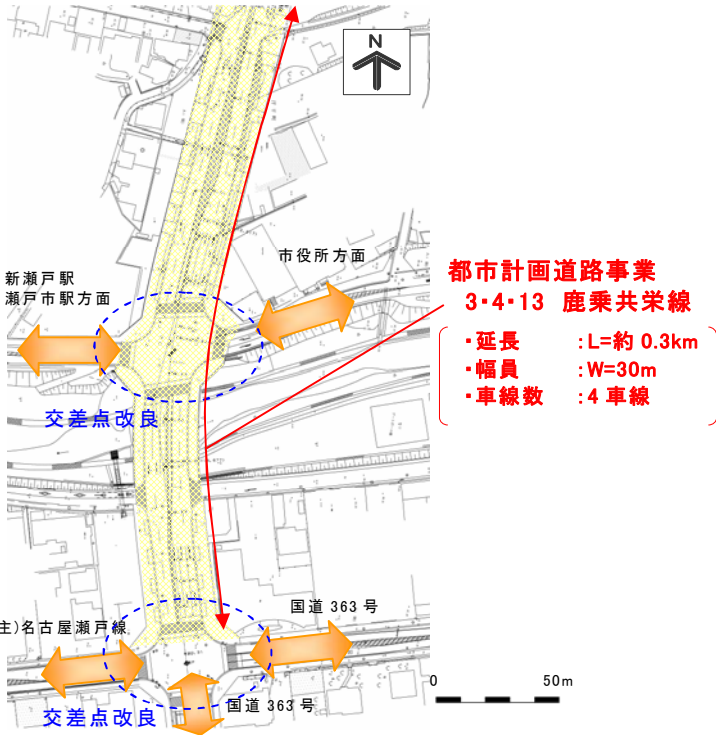
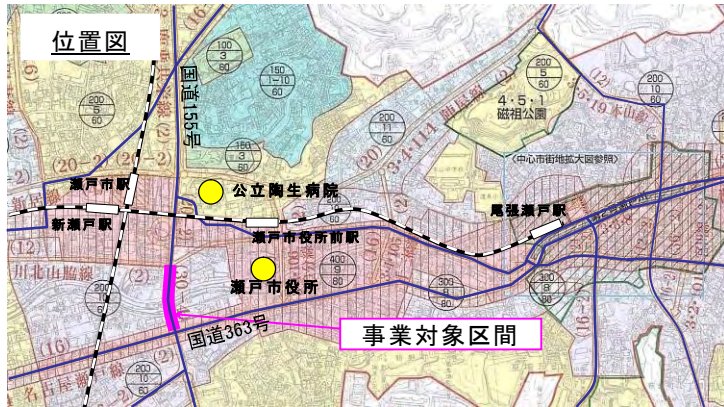
○立体交差区間の旅行速度の改善

・整備なしの場合:21km/h ⇒ 整備された場合:30km/h ※約 10km/h改善

○立体交差区間の渋滞の軽減 (年間渋滞損失時間の減少)

・整備なしの場合:3.91 万人時間/年 ⇒ 整備された場合:1.87 万人時間/年※約 48%減少

○ (都) 鹿乗共栄線 新大橋橋梁改築 (街路事業) の推進



(都)鹿乗共栄線は、瀬戸市の道路網の骨格となる内環状線の一角であるとともに、まちなか地域の快適な居住環境、移動環境を創出するために重要な路線となっています。

平成 16 年 3 月開通したせと菱野トンネルを含む(都)菱野線の 4 車線供用により、市南部や豊田市方面からまちなか地域へのアクセス利便性が向上しました。それに伴い、ますます当該地区への交通集中に対する対策が重要となっており、平成 18 年より幅員 30mの道路拡幅事業に着手しています。

新大橋の改築及び新大橋南北の交差点改良は、交通量が集中する改良区間の交通処理能力を向上し、市南部と市役所、新瀬戸駅・瀬戸市駅等への主要施設までのアクセス利便性を向上させるとともに、まちなか地域と周辺市町を連絡する国道 363 号、県道名古屋瀬戸線など放射道路との連携を強化させます。

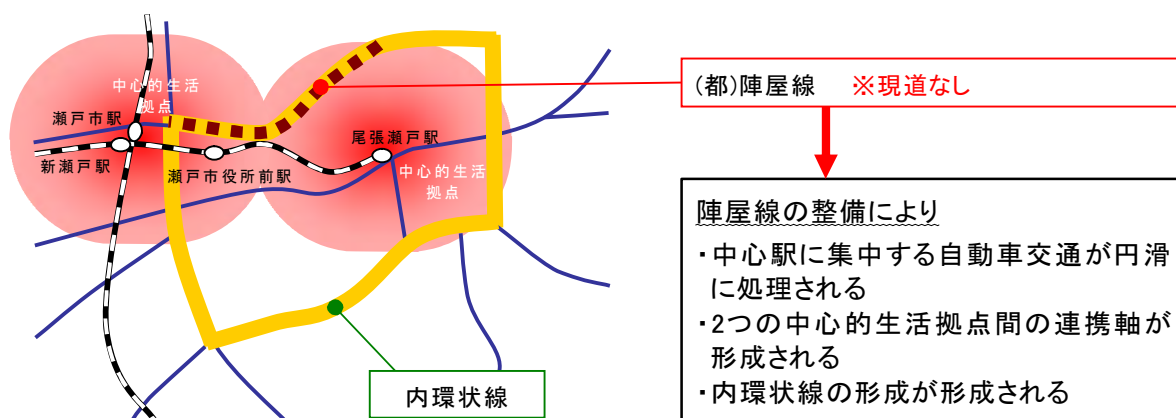
視点 2-2：都市内幹線道路（陣屋線等）の整備

【施策の考え方】

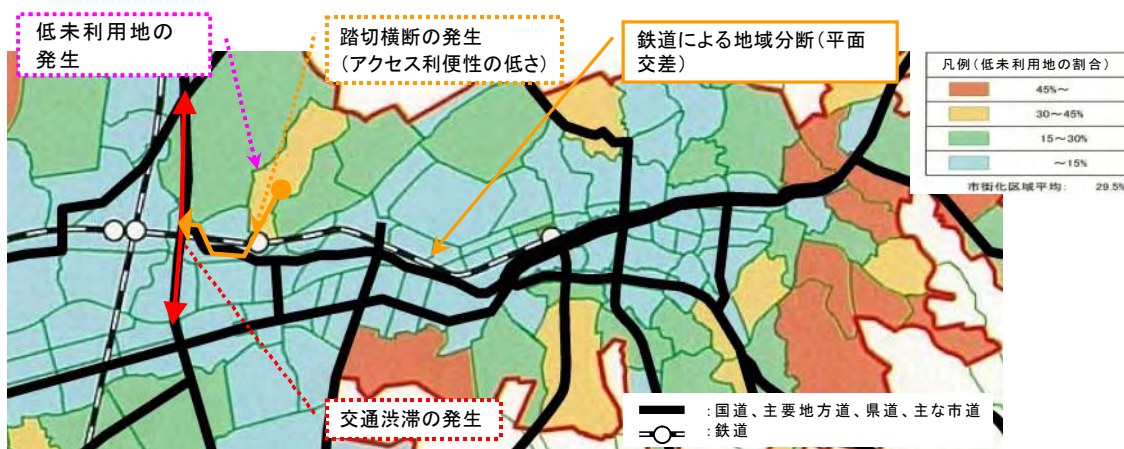
新瀬戸駅・瀬戸市駅と尾張瀬戸駅の2つの中心的生活拠点は、施設分布や開発に関する歴史により、その特性、機能が異なるものの、距離は1.5Km程度と非常に近く、名鉄瀬戸線と幹線道路により連結されて、互いの機能を補完し合っています。

しかし、幹線道路は、国道155号や国道363号等、そのほとんどが名鉄瀬戸線より南側に配置されており、幹線道路が配置されていない名鉄瀬戸線北側からの東西移動は、一旦踏切を横断し、南側の幹線道路を利用して移動せざるを得ない状態にあり、十分な円滑性が確保されていません。前述の踏切横断の負荷軽減が期待されるなど、中心駅に至る交通集中を緩和し、当該地区の道路交通環境の改善を図ります。

中心的生活拠点での質の高いまちなか居住を目指した、新瀬戸・瀬戸市駅周辺の交通混雑の緩和のため、この2つの拠点間を円滑に機能補完し合う内環状道路網における東西軸の形成が必要不可欠です。



■東西軸及び内環状道路の形成



■瀬戸市中心部の名鉄瀬戸線北側における東西軸の必要性

【取り組み案】

中心的生活拠点の東西軸として、内環状道路の一部である(都)陣屋線の整備を進めます。
この東西軸の形成により、拠点北側の生活交通や業務交通の東西移動が、鉄道を横断しないで行き来できる道路網の拡充を目指します。

事業推進にあたっての留意事項

※当該路線の事業実施は、今後の(都)鹿乗共栄線の立体交差化事業において発生すると想定される渋滞の発生を緩和するために、(都)鹿乗共栄線の整備に対して先行する必要があります。

※当該路線の整備は、公立陶生病院や市立図書館、瀬戸市役所前駅周辺の交通環境を改善することが期待され、瀬戸市全体の交通環境の改善のために緊急性が高い事業と位置づけられます。そのため、延長が長くその整備に相当の時間が必要になると考えられるものの、効果発現が早期に期待できるような段階的な工区設定やスケジュール管理体制を構築して整備を進めます。

○都内幹線道路（陣屋線等）の整備によるまちなか地域の移動動線の変化

現状

踏切を経由しないと病院や新瀬戸駅・瀬戸市駅を行き来できない后背居住地



都内幹線道路（陣屋線等）の整備後

- ・踏切を経由せず駅や病院へのスムーズな移動が可能に
- ・2つの中心的生活拠点（新瀬戸・瀬戸市駅⇄尾張瀬戸駅）間のスムーズな移動が可能



【整備効果】

- 移動方向によっては、踏切横断なしで、移動が可能になる。
- 軸線が陣屋線へ移行するとともに、明確化される。
 - ・名鉄瀬戸線以南から陣屋線へ軸線が移行する（瀬戸川沿道の路線等の負荷軽減）
 - ・名鉄瀬戸線以南の既存住宅地の生活環境の改善
 - ・名鉄瀬戸線以北の低未利用地の有効活用の促進
- 国道 155 号（瀬戸市役所前）の走行性が改善される。: 20km/h ⇒ 30km/h
- 名鉄瀬戸線と国道 155 号, (都) 鹿乗共栄線の踏切負荷が軽減される。
 - : 29 千台 ⇒ 18 千台 (約 4 割減少)
 - ・特定の踏切への負荷を分散化する
 - ・今後の鉄道交差部((都)鹿乗共栄線)の立体化に先立ち、代替経路として踏切負荷を軽減する

視点 2-3：交通結節点の機能向上（乗り継ぎ利便性等）

【施策の考え方】

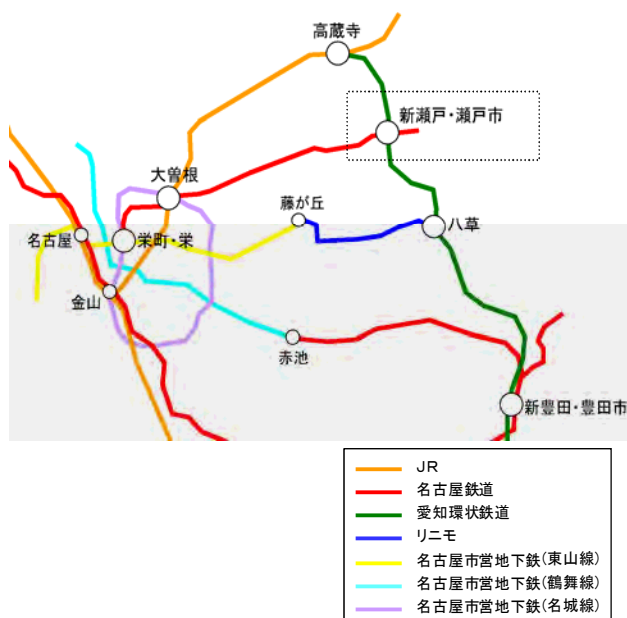
瀬戸市の市街地は、瀬戸市の公共交通体系の基軸を形成する名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道の2つの鉄道路線沿いに発展してきました。

また、この2路線の交差する新瀬戸駅・瀬戸市駅は、尾張東部地域での広域的な鉄道網での位置づけにおいて、名古屋市、春日井市、豊田市などの市内外交通の主要な乗換え拠点です。この2駅のスムーズな乗換え環境形成を進め、市内のその他駅の利用促進や、パークアンドライドといった自動車と鉄道との協調策の進展を見据え、この恵まれた鉄道環境の真の機能発揮と公共交通網体系の構築を目指していく必要があります。

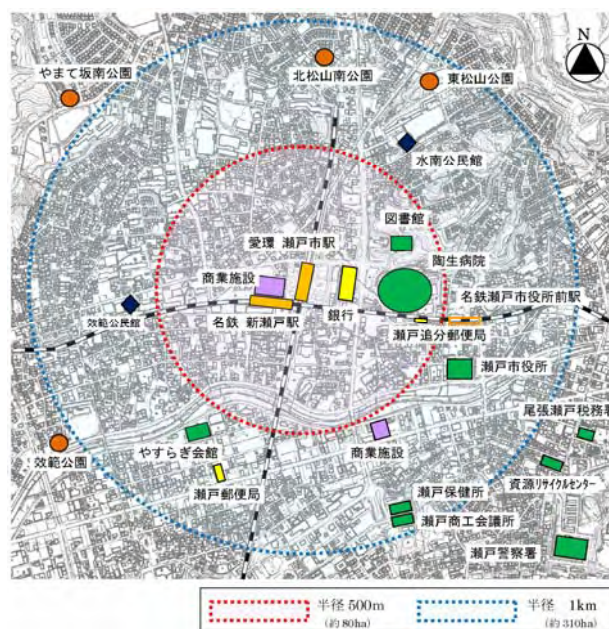
両駅は、橋上駅、高架駅という構造で、水平移動問題、垂直移動問題を有しており、2駅間の乗換え環境向上のための施設整備を考えていかなければなりません。

また、バリアフリー化は当然のこと、路線バス、コミュニティバス、自転車、徒歩との接続環境の向上を目指していく必要もあります。

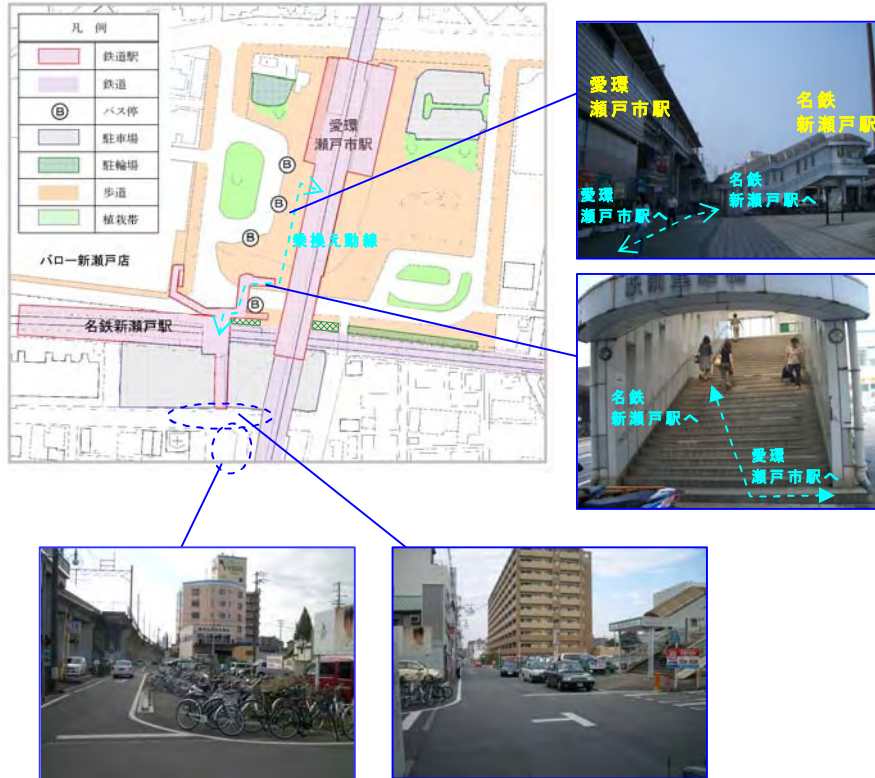
名鉄新瀬戸駅南口周辺では、その開発経緯等から交通結節空間の不足が明らかであり、放置自転車の問題等の発生が生じています。そのため、交通広場の整備を進めていく必要があります。



■新瀬戸駅・瀬戸市駅と周辺市町の主要駅との接続状況

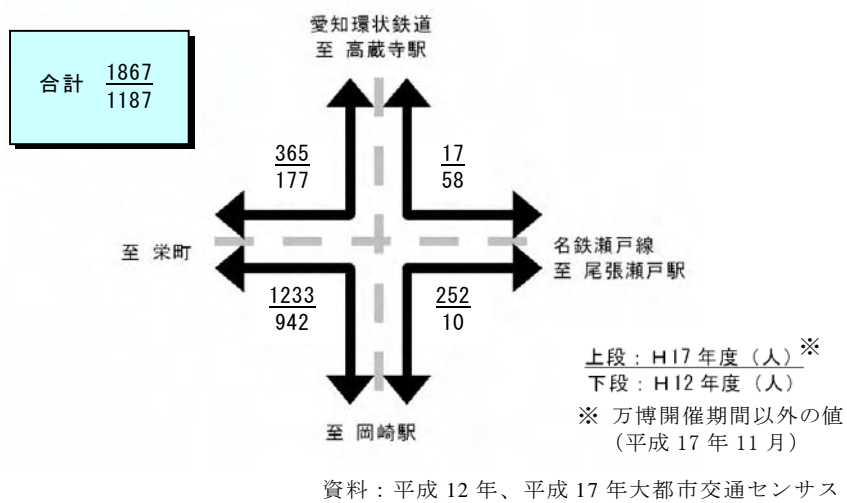


■新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺の施設立地状況



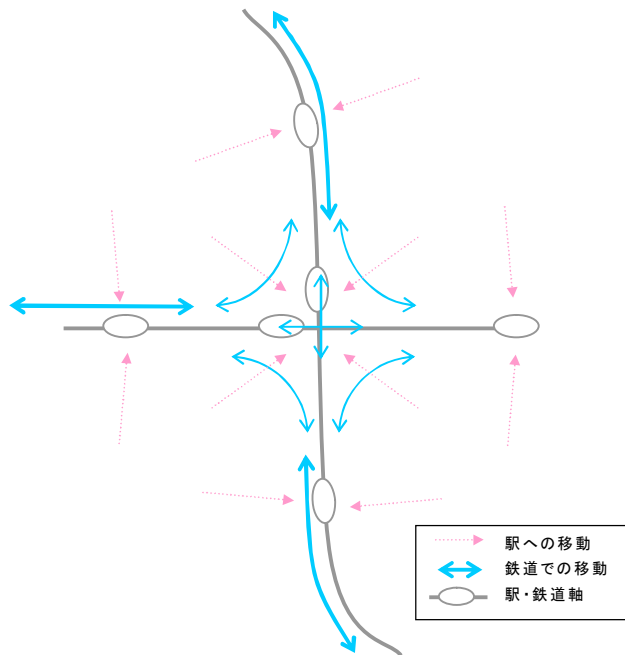
- 2 駅間は、連絡通路(階段)と瀬戸市駅前広場を經由しての乗換えとなる。
(乗換え距離: 約 120m)
- 駅南側において、タクシー及び送迎のための停車スペースや駐輪場が不足している。

■ 乗り換え動線及び駅施設の状況

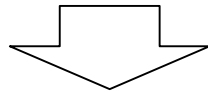


■ 乗換者数の推移

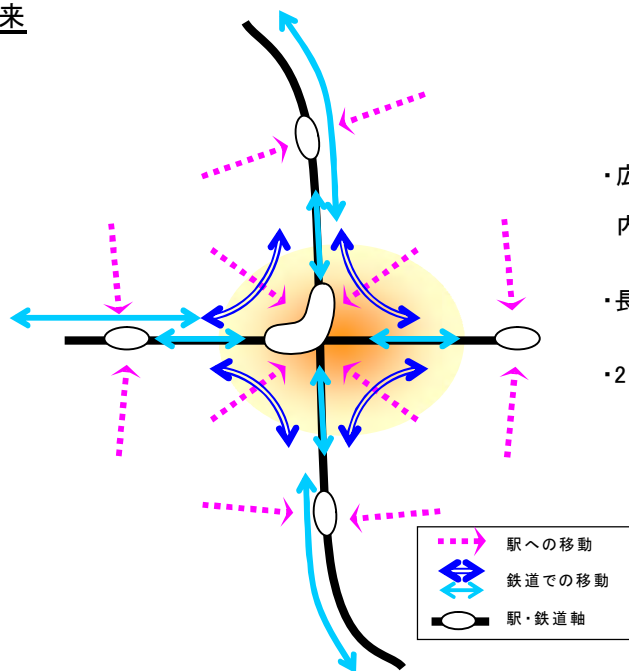
現況



- ・広域利用や特定の目的利用に限られた路線単体利用(名古屋市、豊田市方面)
- ・長距離トリップを中心(豊田市方面)とした少ない2路線乗継



将来



- ・広域利用や生活移動のあらゆる市内、市内外移動の交通手段
- ・長短トリップに対応した多くの2路線乗継
- ・2路線ともに利用客数アップ

■ 広域的な交通体系から必要となる交通結節点の要件

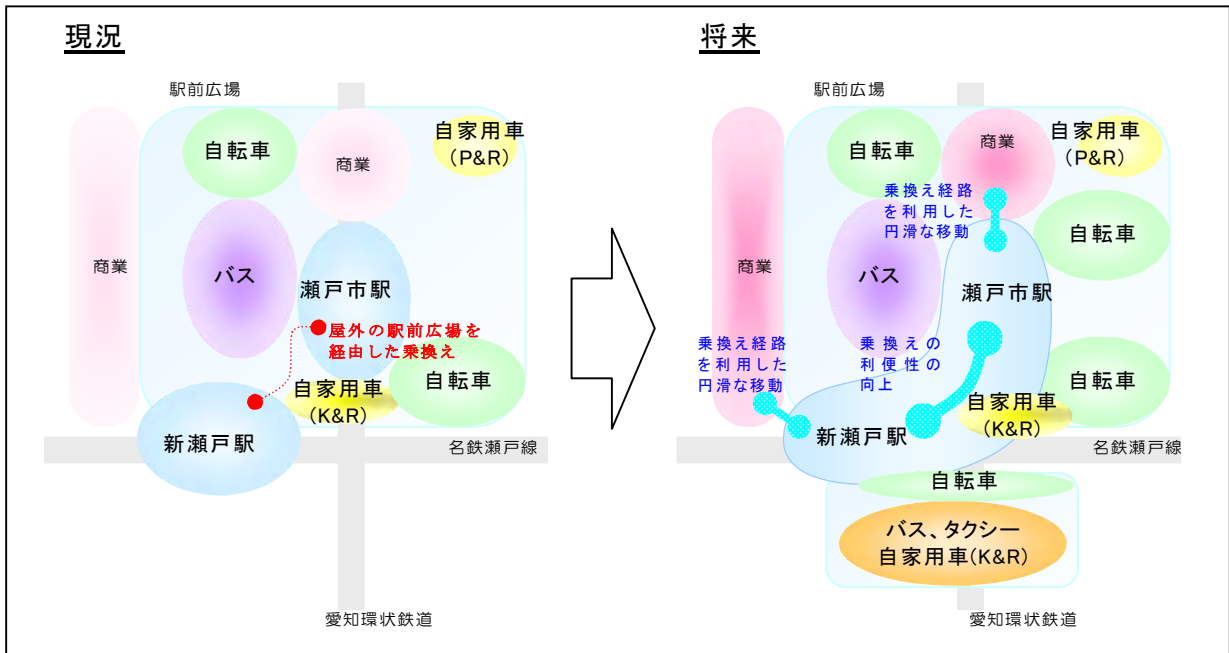
【取り組み案】

既存の駅前広場の機能向上（バリアフリー化、バス等との連結強化、施設配置改善等）を進めていきます。そして南側の交通広場の整備を推進していきます。

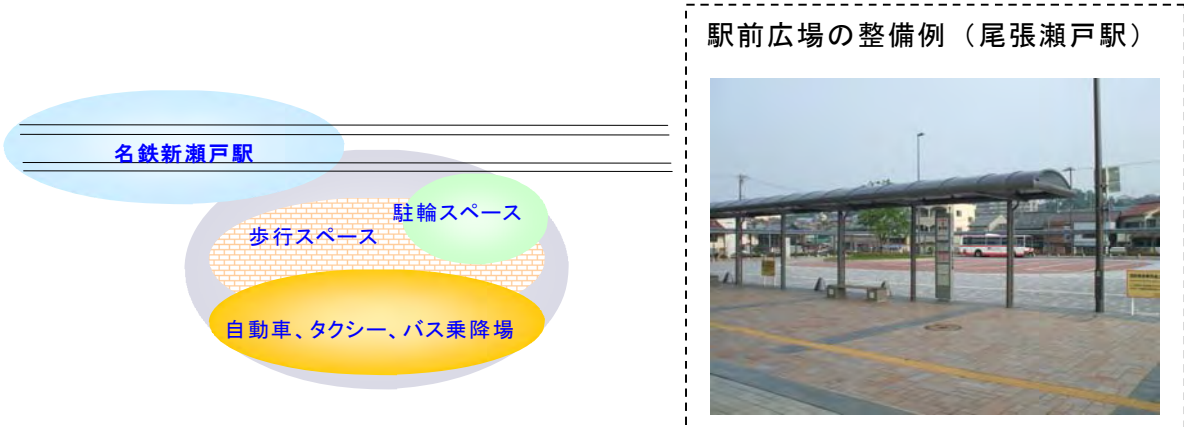
2つの駅、駅前広場やバス乗り場を結ぶこととなる南北自由連絡通路の現況は、途中に階段があるなどの問題が多いことから、バリアフリー化と合わせた抜本的な改修整備を検討します。

それら施設検討においては、市内で一番人が行き来する場所としてのポテンシャルを活かした周辺商業の活性化や魅力向上を図るため、歩行者動線計画とこれら商業施設との連携も踏まえた、駅を中心としたまちづくりを目指します。

○新瀬戸駅、瀬戸市駅の整備（イメージ）



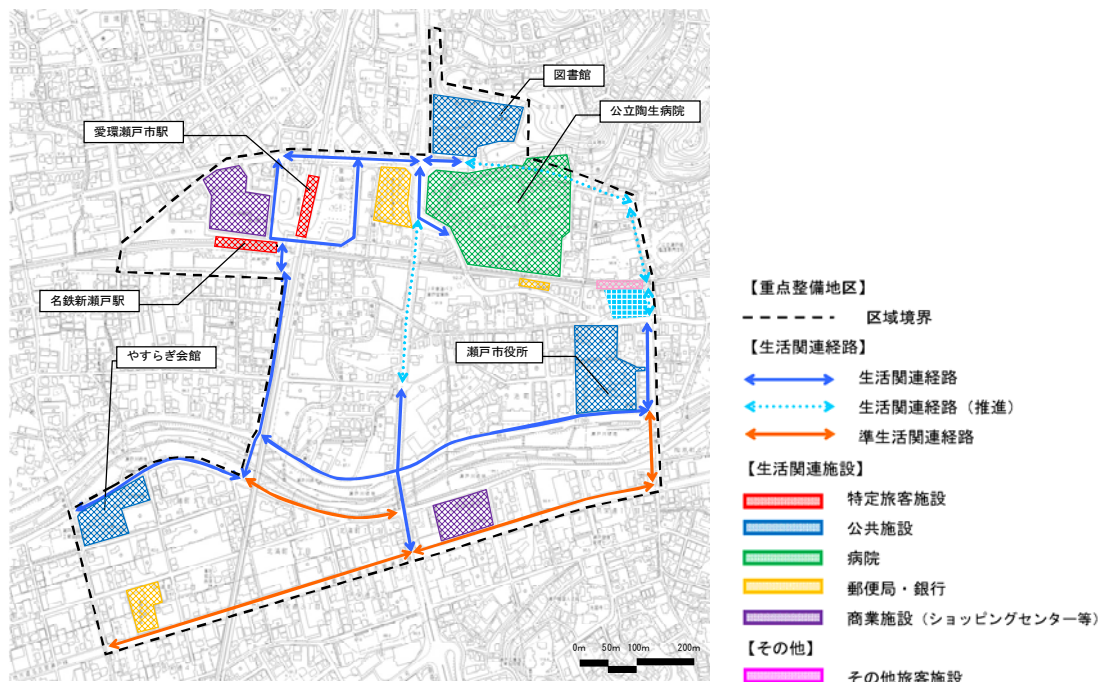
○駅南側駅前広場の整備（イメージ）



【取り組み案】

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想に基づいた、駅施設、鉄道車両、バス車両、生活関連経路のバリアフリー化により、面的な 3.8km のネットワーク形成を図るとともに、情報のバリアフリー、心のバリアフリーを推進していきます。

○重点整備地区と生活関連経路等の整備推進



経路の種類	位置付け
生活関連経路 <10 路線>	<ul style="list-style-type: none"> ・駅から公共施設等への主要なアクセス道路として位置付けられる経路 ・道路移動等円滑化基準に適合するよう最優先にバリアフリー化を図る経路 ・バリアフリー化をすることで、誰もが安心・安全に移動できる歩行空間が連続的に確保できる経路
生活関連経路 (推進) <3 路線>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路で、現在は未整備であるが、今後道路整備をすることにより、重点整備地区内の連続した生活関連経路ネットワークの形成を図る経路 ・整備に合わせて生活関連経路に格上げすべき経路
準生活関連経路 <4 路線>	<ul style="list-style-type: none"> ・生活関連経路以外の道路で、生活関連経路と接続し重点整備地区内の連続した歩行空間ネットワークを形成する経路 ・沿道の状況や地形、整備時期等を踏まえ、順次バリアフリー化を図る経路

○事業（施策）の内容

鉄道駅に対する施策

- ・エレベーターの設置
- ・多目的トイレの設置
- ・情報提供の拡充

生活関連経路等に対する施策

- ・歩道の凸凹の解消
- ・側溝蓋の整備
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整理

ソフト施策（情報のバリアフリー、心のバリアフリー）

- ・バリアフリーに対する意識の向上
- ・高齢者や障害者等の特性などに対する理解を深めるための啓発
- ・各交通事業者の社員に対する教育、訓練の充実
- ・情報提供の充実

等

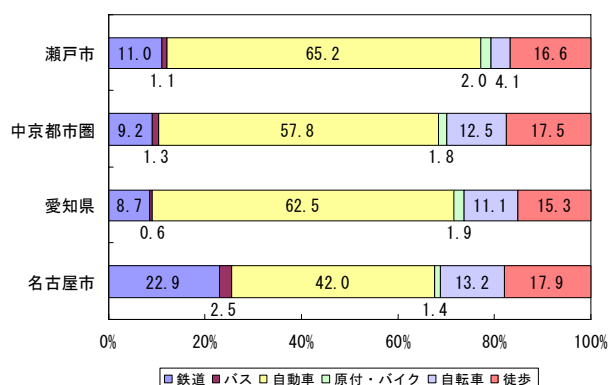
視点 2-5：自転車通行環境の改善

【施策の考え方】

瀬戸市の自転車の利用率は、市域の住宅地のほとんどが丘陵地に位置していることもあり、愛知県の平均に比べて7.0%低いことが特徴として挙げられます。

高齢化の進展や地球的な環境問題、健康志向などの高まりとともに、近年の自転車の機能向上や価格低下による電動自転車の普及を踏まえると、今後、このまちなか地域においても自転車の利用が進むことが想定されます。

これらのことから、今後のまちなか地域における主要な交通手段としていくためにも、自転車を使いやすい交通環境の創出が必要です。



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

【取り組み案】

(ネットワークの整備・段差の解消)

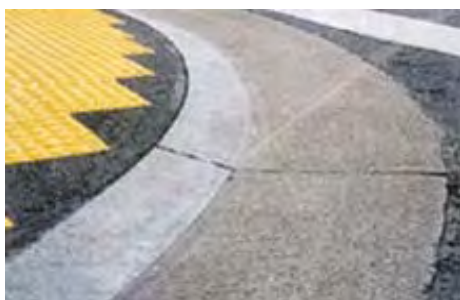
住宅地から駅等への目的地までの自転車経路の確保のため、道路ネットワークに着目した道路整備計画の検討を進めます。

なお、整備方針として、既存の道路に対しては、乗り入れ部や支道交差部での切り下げ部の段差処理をすることで、自転車の通行に配慮した歩道整備を進めます。

新設道路に対しては、段差処理をすることに加え、歩道部と自転車道部の分離等について検討することとします。

○既存道路に対する段差の解消例

- ・歩車道境界ブロックの段差



資料：国土交通省中部地方整備局ホームページ

○新設道路に対する整備例

- ・自転車レーンの設置



資料：自転車利用環境整備ガイドブック

【取り組み案】

(コミュニティサイクル)

まちなか地域内の移動において、自動車からの転換を促進するとともに、より移動しやすい環境を形成し、まちなか地域の魅力を高めるための手段として、公共交通システムと連携したコミュニティサイクルの導入の効果や可能性について検討を進めます。

○コミュニティサイクルの導入事例

安城市 レンタサイクル事業

環境首都を目指すための取り組みとして、安城市環境基本計画の重点推進項目及びエコサイクルシティ計画に位置づけられた事業

- ・利用時間 : 9:00～19:00(サイクルポートにより異なる)
- ・利用料 : 無料(貸出簿に必要事項記入)
- ・利用方法 : 各サイクルポートにて受付
- ・貸し出し場所 : 市内 7 箇所のサイクルポート
(JR 安城駅、デンパーク、桜井公民館、安城市役所、中部公民館、レクリエーションプラザ、堀内公園)



資料：安城市ホームページ

ベリブ：Velib（フランス パリ市）

慢性的な交通渋滞による大気汚染・騒音等の軽減策としてフランス・パリ市が、民間のノウハウを活用し 2007 年 7 月から始めた貸し自転車制度。「市民の足」としてだけではなく、来訪者にとっての貴重な移動ツールとしても期待されている。

※ ベリブ(Velib)は「Velo」(ベロー：自転車)と「Liberte」(リベルテ：自由)の合成による名称。

- ・運営主体 : 大手広告代理店 Decaux 社
- ・利用時間 : 24 時間ノンストップ
- ・利用料 : 利用パスが必要

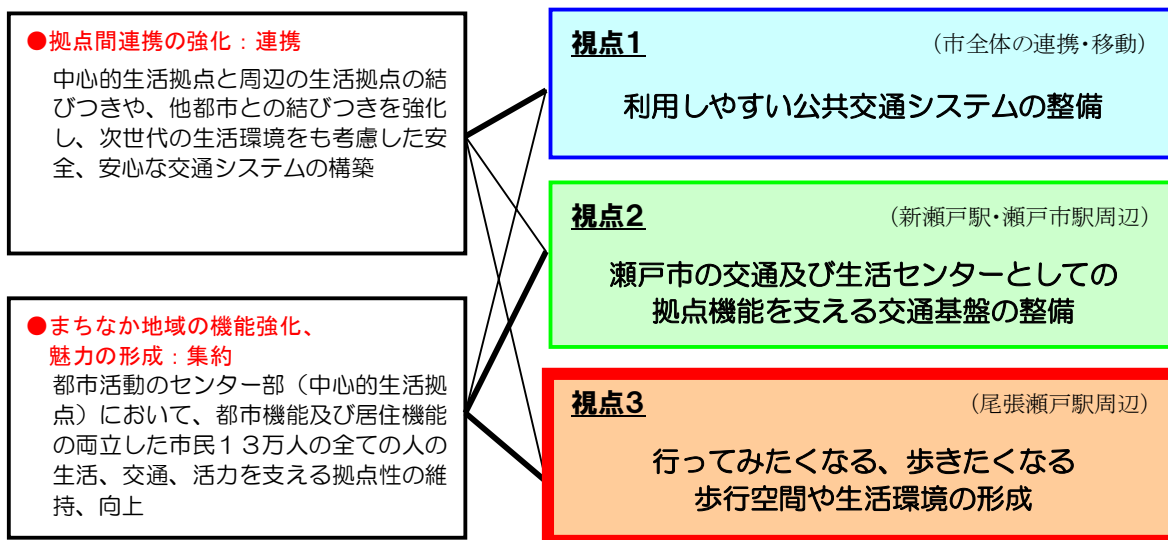
時間 (30分毎)	最初の30分間	最初の1時間 (31分後から60分後まで)	最初の1時間後から30分 (61分～90分)	最初の1時間30分後から、 次の30分毎
料金	無料	1ユーロ (160円)	3ユーロ (480円)	4ユーロ (640円)



- ・専用スタンド : 1,230 ヶ所、16,000 台設置 (2008 年 9 月)
- ・利用実績 : 最高 9,700 台 (2008 年 7 月 4 日 (2008 年 9 月現在))

資料：大阪市ホームページ

(3) 視点3に対する施策パッケージ



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）

【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 3-1：瀬戸市の玄関口としてのまちづくりや景観形成

【施策の考え方】

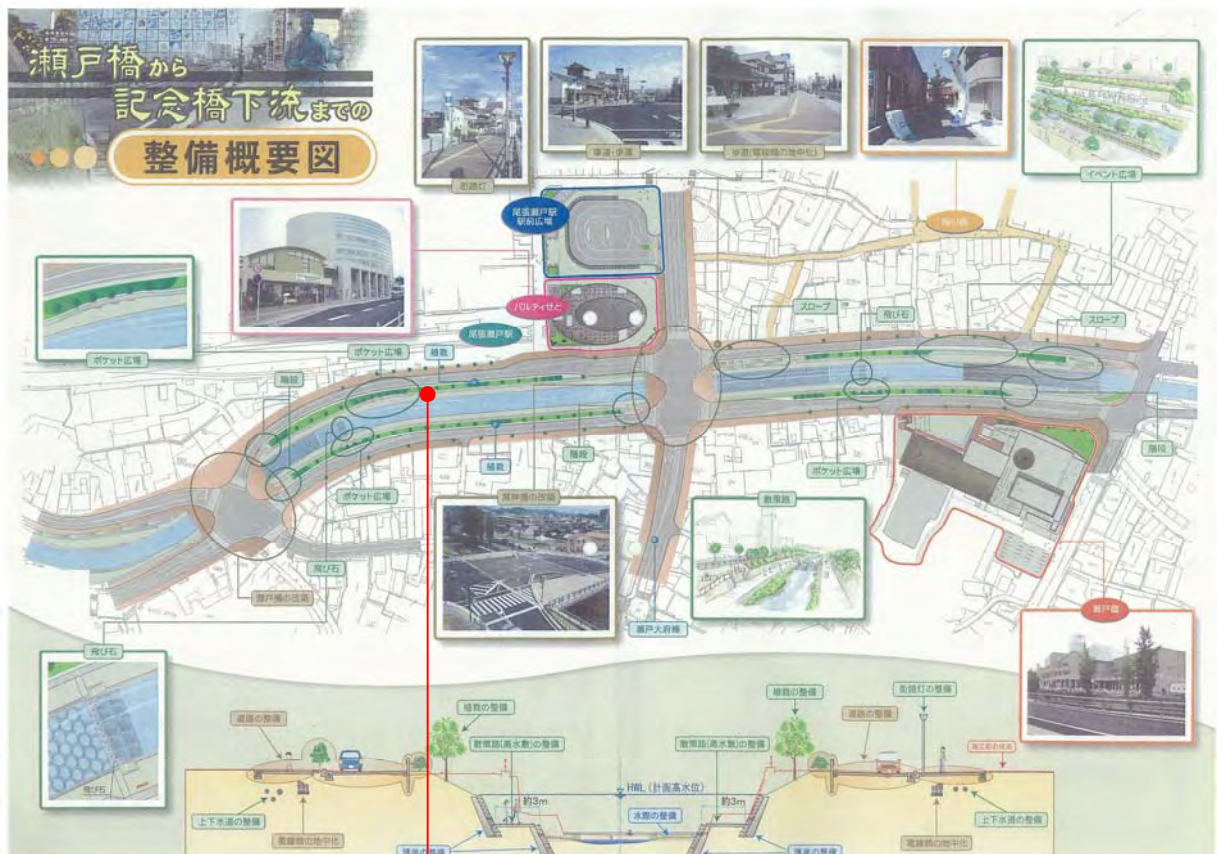
瀬戸川プロムナード線の整備を中心とした尾張瀬戸駅周辺のまちづくりや景観形成への取り組みは、市内外から高く評価されています。

尾張瀬戸駅周辺において、市内外から多くの人を呼び込むとともに、瀬戸市の玄関口としての機能である歩行者の安全確保、円滑な交通処理、安全・安心な移動空間を確保することが、特に必要となります。

【取り組み案】

瀬戸市が策定した「瀬戸川プロムナード線関連景観整備基本計画」に基づき、環境と文化に配慮した瀬戸の玄関づくりを実現するため、瀬戸川プロムナード線の整備を推進します。

○瀬戸川プロムナード線の整備（瀬戸橋、景観・植栽、ポケット広場、散策路）



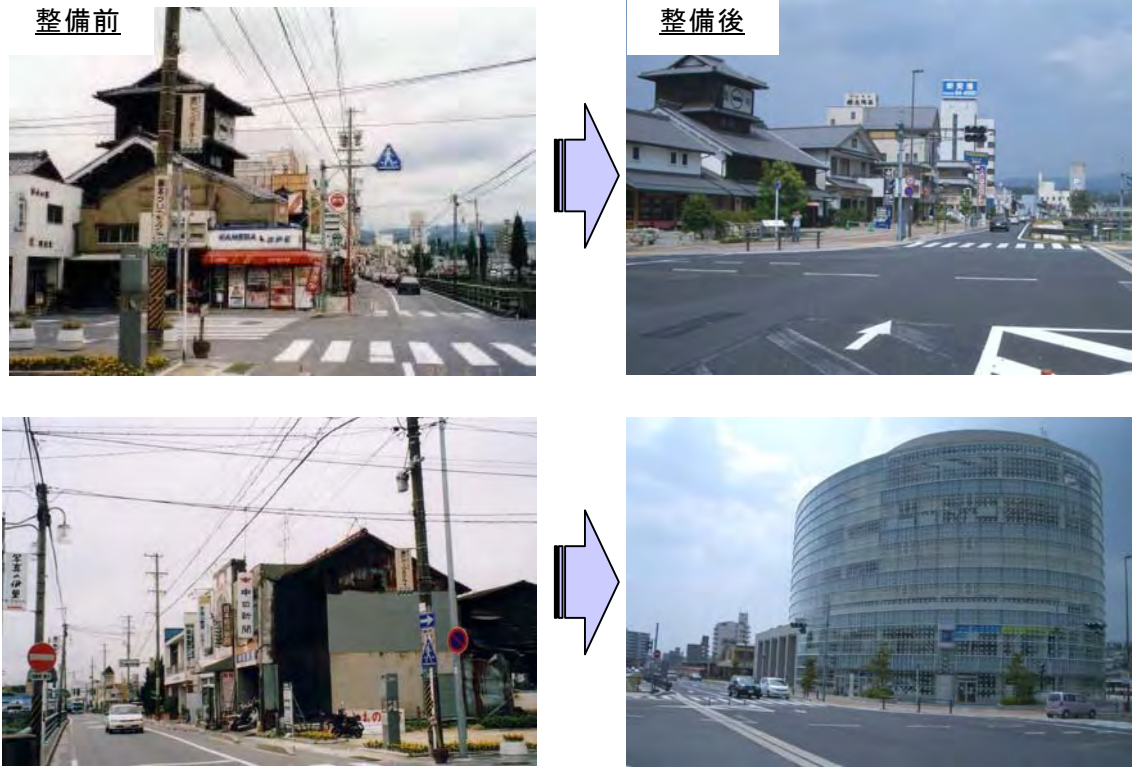
都市計画道路事業

3・3・8 瀬戸川プロムナード線

- ・延長 L = 約 0.6 km
- ・幅員 W = 24 ~ 26 m
- ・車線数 2車線

○歩道・車道整備

瀬戸川プロムナード線は、これまでに歩行空間の確保、電線類の地中化、建物の修景などが一体的に進められており、道路整備による交通処理だけでなく、市の玄関口としての景観形成、空間形成に大きく寄与しています。



(尾張瀬戸駅地区第二種市街地再開発事業)

○瀬戸川沿いの散策路の整備

今後は街路事業の進捗に合わせ、瀬戸川河川内に散策路を整備するなど、市街地におけるゆとりと潤いのある空間を創出し、住民の生活環境や、来訪者による市街地の賑わい向上を目指します。

瀬戸川河川内の散策路の整備イメージ



視点 3-2 : 瀬戸市の玄関口機能の確保

【施策の考え方】

国際博覧会の開催を契機として整備が進められた東海環状自動車のインターチェンジが、瀬戸市内に2箇所(せと赤津 IC、せと品野 IC)整備されており、賑わいの創出のためには、この広域交通ネットワークと瀬戸市の市街地との結びつきの強化を図っていく必要があります。

また、当該地域を中心とした放射状の道路形態が形成されており、隣接市町や市内の周辺生活拠点からこのまちなか地域へ至るバス路線の多くが、この放射軸に沿って運行されています。

バスネットワークの走行環境の向上に資する街路整備を進め、まちなか地域に集中する交通の玄関口の環境整備を進める必要があります。

【取り組み案】

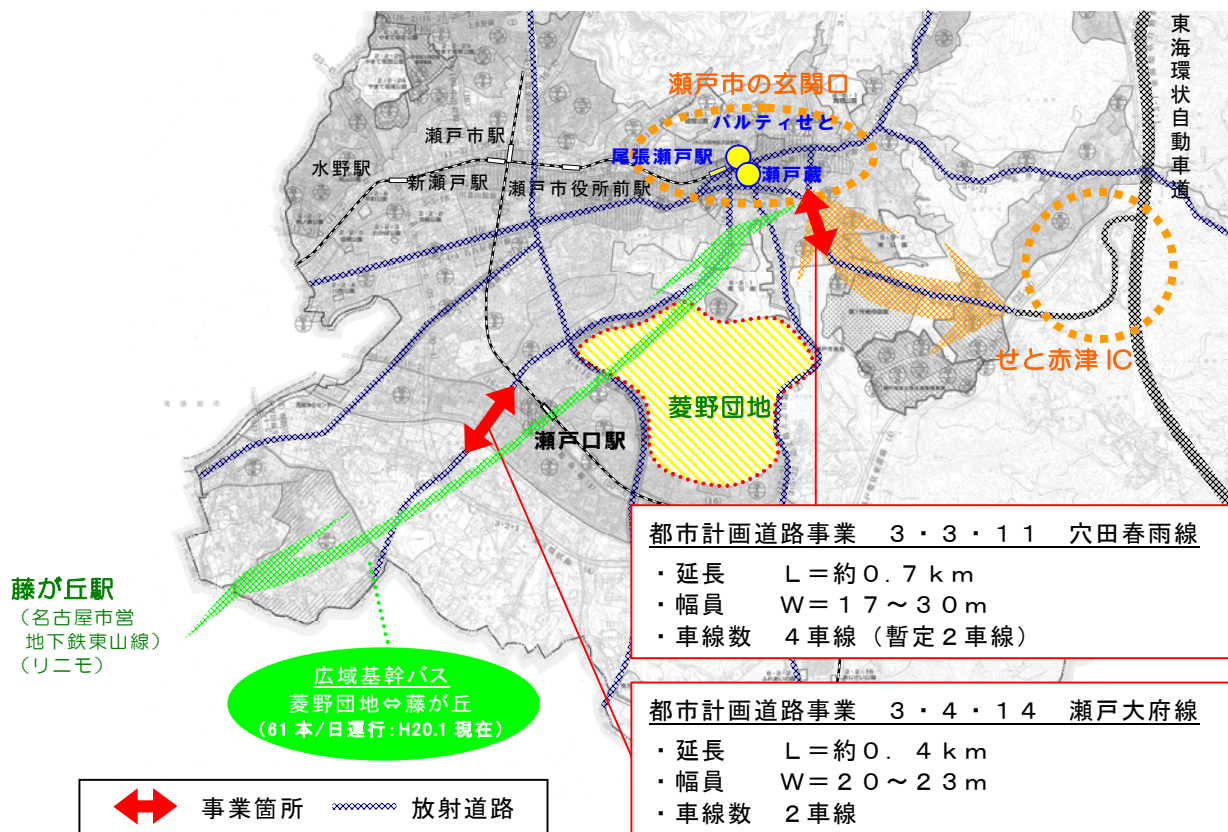
((都) 穴田春雨線の整備)

広域ネットワークから新たな玄関口への円滑なアクセス経路の確保とともに、やきもの交流拠点である赤津地域へ至る路線バスの運行環境改善を図るため、(都)穴田春雨線の整備を促進します。

((都) 瀬戸大府線の整備)

(都)瀬戸大府線の整備を促進し、まちなか地域を起点とした尾張東部地域を縦貫する広域幹線道路の形成と、まちなか地域と南部生活拠点(瀬戸口駅、菱野団地)、隣接市町を結ぶ広域幹線バスの運行環境改善を図ります。

○ (都) 穴田春雨線、(都) 瀬戸大府線の整備



視点 3-3 : 都市住環境と回遊性の向上

【施策の考え方】

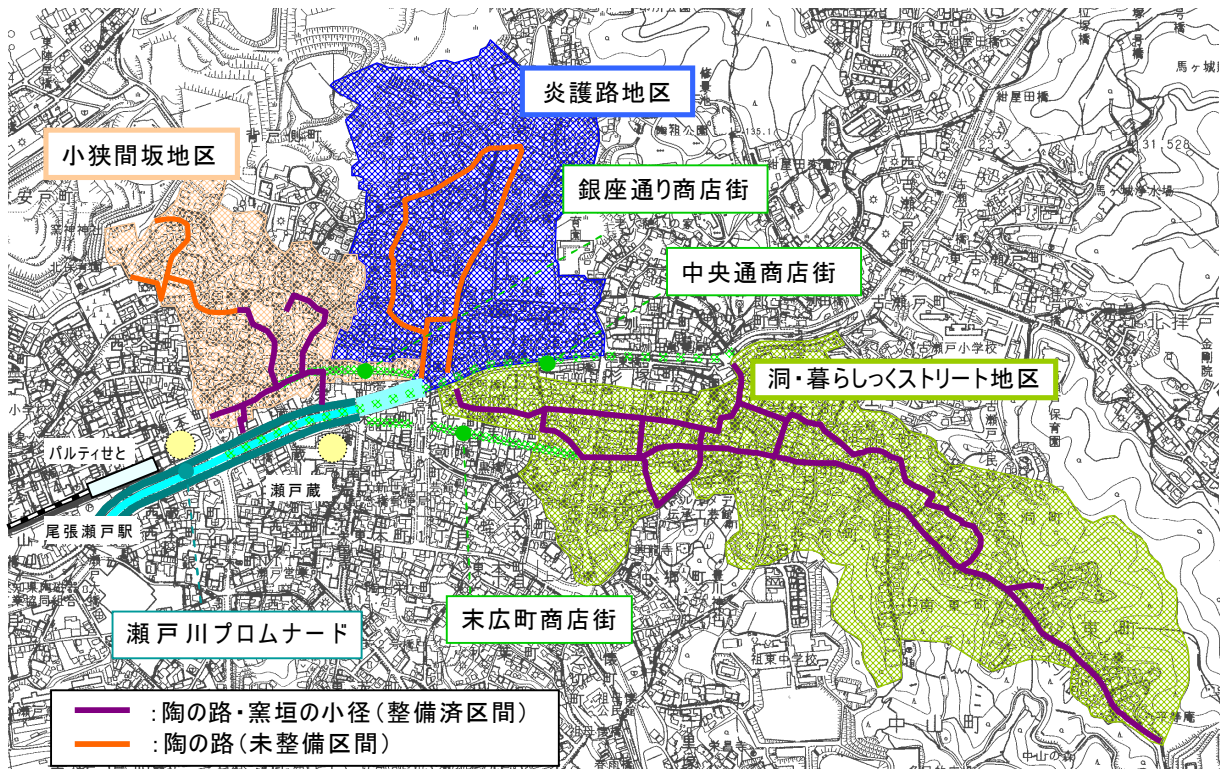
尾張瀬戸駅周辺は、「尾張の小江戸」と呼ばれた古くからの賑わいの中心地であり、今後も、市内外から高い評価を得ている瀬戸のやきものの伝統・文化・芸術を継承し、市内外の来訪者がやきもののまちの雰囲気を感じられる、落ち着いたある街なみを形成していくことが重要です。

また、景観形成への取り組みも高く評価されており、地区住民の発意と創意を尊重したゆとりとるおいのある住宅市街地や住環境の向上が求められています。

【取り組み案】

尾張瀬戸駅周辺は、広く市内外に情報発信していく拠点形成を目指し、せと・まるっとミュージアムによる地域ブランドの構築と併せて、瀬戸川プロムナード線を中心に、炎護路地区、小狭間坂地区、洞・暮らしっくストリート地区を結ぶ回遊性の高い散策路の整備や、景観に対する取り組みの推進、住宅や生活道路等の地区施設の整備改善を市民の協力の下に進めていきます。

○尾張瀬戸駅周辺における陶の路の整備



○炎護路地区の街なみづくり

基本方針

せとの歴史や伝統を訪ね、やきもの技術に親しむ街なみづくり

・深川神社や陶彦神社、製陶工場やギャラリー、ノベルティ・こども創造館などが立地する本地区では、せとのやきものの歴史・伝統や技術を感じられる街なみ形成を目指し、歩行者が安全に通行できる生活道路の整備や憩いの場の整備の他、地区の防災性の向上を進めます。

整備方針図



整備前



生活道路の整備方針

地区住民のほか、子どもや来訪者など、だれもが安心して楽しく歩ける道路とするため、側溝蓋の設置や舗装のデザインを工夫することによって、歩行空間を確保し、歩車共存の道路として整備を進めます。

整備イメージ



地区防災の整備方針

火災などに対する地区の防災性を高めるため、地区の北部に防災施設(防火水槽等)の整備を進めます。

○小狭間坂地区の街なみづくり

基本方針

眺望を楽しみ芸術を味わう街なみづくり

中心市街地を見渡す御亭山の眺望を楽しみ、やきものに限らず茶道、工芸、絵画など多様なジャンルの芸術を味わうことのできる質の高い生活環境を構築するとともに、商店街との連携によるまちの賑わいを活かした街なみづくりを目指します。

整備方針



整備イメージ



整備後



道路の整備方針

市民が歩きやすい、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、やきものに触れたり、楽しく買い物できる散策路の整備を進めます。

地域コミュニティの整備方針

窯神社、尾張瀬戸駅、銀座通り商店街などの拠点相互を連絡し、地域コミュニティの形成や地域の歴史・文化の継承を図ります。

○洞街道・暮らしっくストリーの街なみづくり

基本方針

(洞街道)

やきものづくりの伝統と文化が薫る街なみづくり

昔ながらのやきものまちなみの面影を今に残しており、瀬戸のやきもの伝統と文化が色濃く残る地区として、やきもの文化を広く市内外に発信していく拠点を目指します。

(暮らしっくストリート)

庶民的ぬくもりと暮らしを感じる街なみづくり

やきもの小売店や問屋が点在し、やきものまちなみを支えた庶民的でぬくもりの下町情緒が感じられます。庶民的でぬくもりのある暮らし、縁日的な賑わいをアンティークな雰囲気ミックスした街なみづくりを目指します。

整備方針図



整備イメージ



道路の整備方針

市民が歩きやすい、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、やきものに触れたり、楽しく買い物できる散策路の整備を進めます。

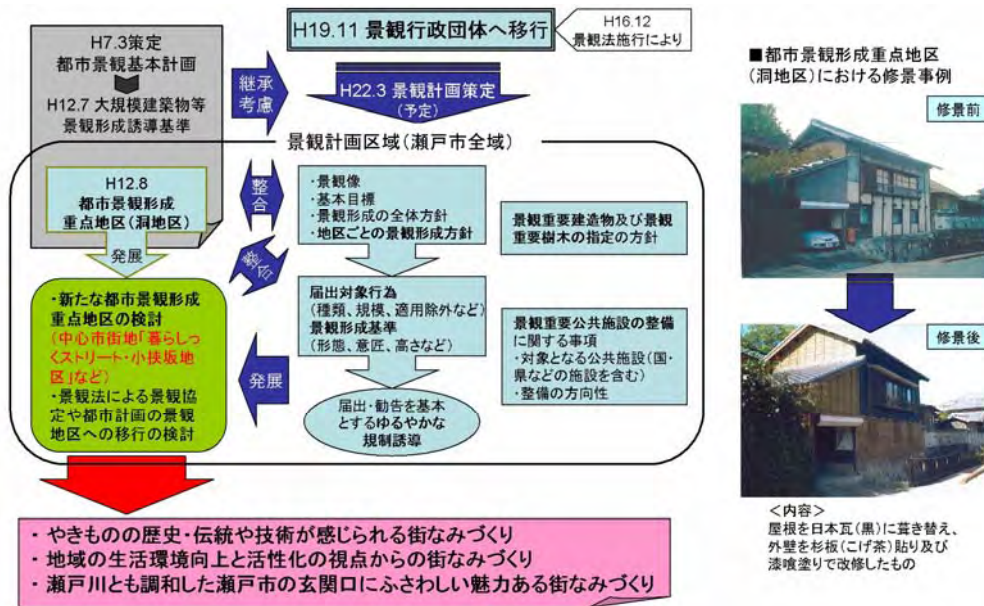
地域コミュニティの整備方針

地域住民のコミュニティ形成や来訪者との交流の場となる生活環境施設として、集会施設(地域コミュニティ施設等)の整備を進めます。

○景観に対する取り組み

瀬戸川や瀬戸川プロムナード線を中心とした炎護路地区、小狭間坂、洞・暮らしっくストリートなどの中心市街地において、河川や道路、家屋の修景などの景観整備が重点的に行なわれています。

景観整備のより一層の促進と保全を目的として、洞地区のほかに新たな都市景観形成重点地区の指定を視野に入れ、地域との対話や勉強を始めとした取り組みを推進していきます。



街なみ整備補助事業の考え方

補助の対象について

補助の対象は、建物前面と門、垣、塀などの道路や公園等の公共空間から直接見える範囲です。
(下図では準公共空間としています。)



補助交付金の流れ



補助金について

景観整備基準や街なみ協定に沿った修景の経費 2/3 の補助を受けることができます。

ただし、補助金の最高限度額は 100 万円とします。

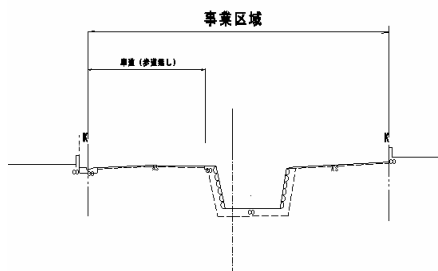
○深川穴田線の整備

主要な観光施設であるノベルティ・子ども創造館（平成 15 年 8 月供用開始）への来訪者の主要動線となる市道深川穴田線は、現在は歩車分離ができていないため、歩行者が安全に通ることのできる歩行空間を確保する必要があります。

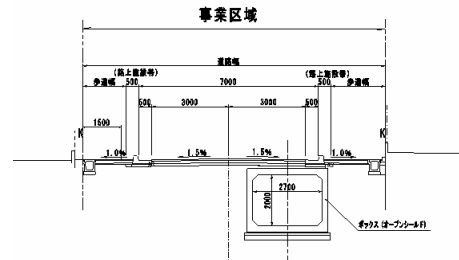
また、当該区間は、炎護路地区内に位置しているため、歴史・伝統や技術を感じられる空間形成を推進し、河川断面を利用した安全で、来訪者が楽しめる散策路の整備を進めていきます。



整備前



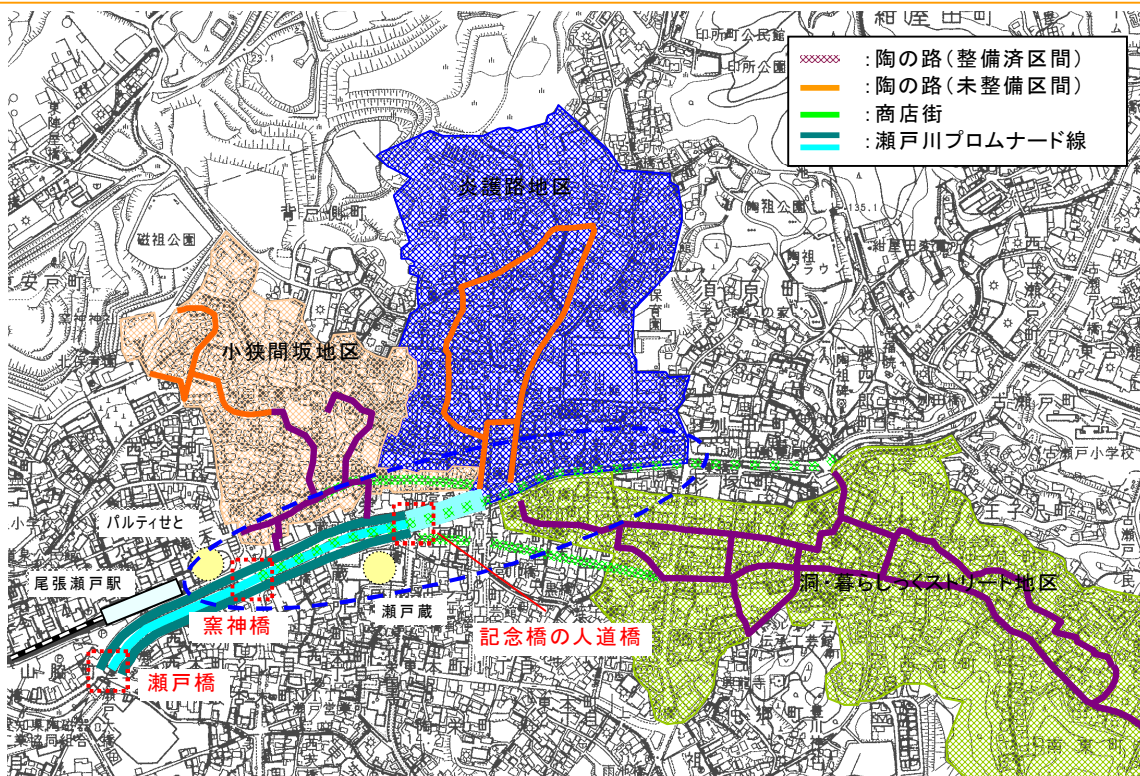
整備後



視点 3-4 : 南北地域連携の推進

【施策の考え方】

瀬戸川の南北で進展する陶の路や瀬戸川プロムナードとともに、地元商店街を含めた周辺地域一帯を回遊性や賑わいのあるまちへと転換していくためには、移動空間の連続性を確保し、南北地域の連携を強化することが必要不可欠となります。



■尾張瀬戸駅周辺の散策路等の位置図

【取り組み案】

瀬戸川橋梁部の整備を計画的に推進し、良好な自動車交通処理とまちづくり支援を図っていきます。

○瀬戸橋の架け替え



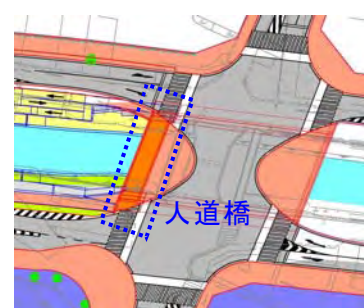
- ・橋長 L=23.8m
- ・幅員 W=51.0m

○窯神橋の整備（整備済）



- ・橋長 L=22.5m
- ・幅員 W=41.8m

○記念橋の人道橋



- ・橋長 L=22.1m
- ・幅員 W=4.0m

視点 3-5 : 安全・安心して移動・居住できる空間の形成

【施策の考え方】

尾張瀬戸駅周辺は、古くから歴史・文化を伴った市の玄関口として多くの来訪者が訪れる地域であるとともに、瀬戸市の市街地の拡大拠点として古くから住宅地が分布する生活空間となっています。

そのため、当地域においては、地元住民と来訪者の双方が安全・安心して活動できる地域コミュニティや、歩行者優先の道路(路地)の形成について考えていく必要があります。

【取り組み案】

(安全対策)

住民と来訪者の安全・安心な歩行空間を確保するため、自動車通行をコントロールする対策を検討します。具体的な事業については、市民との協議、調整を行いながら検討を進めます。

○安全対策の事例（狭さく・ハンプ）

地区内のハンプ

地区内には歩車共存道路化した路線を中心に高さ約 10cm のハンプが7箇所設置されている。すりつけ部はなだらかにすりつけられており、騒音・振動対策が施されている。また、ハンプ設置部には独自の標識(看板)が設置されている。



地区出入口の処理

地区への出入口部では、イメージ狭さく、イメージハンプ等の設置により、ゾーン境界が明確に示されている。また、ゾーンのシンボルマークが設置されている。



横断歩道併設のハンプ

横断歩道部におけるイメージハンプの設置により、歩行者にとって安全性の高い横断帯となっている。



地区内のコミュニティ道路

地区内の比較的広幅員の街路はコミュニティ道路としての整備が行われている。歩道と車道の間はバリアフリーを意識した構造となっている。また、歩車道境界にあるボラードは取り外し可能となっている。



資料:コミュニティ・ゾーンの評価と今後の地区交通安全

【取り組み案】

(防災性の向上)

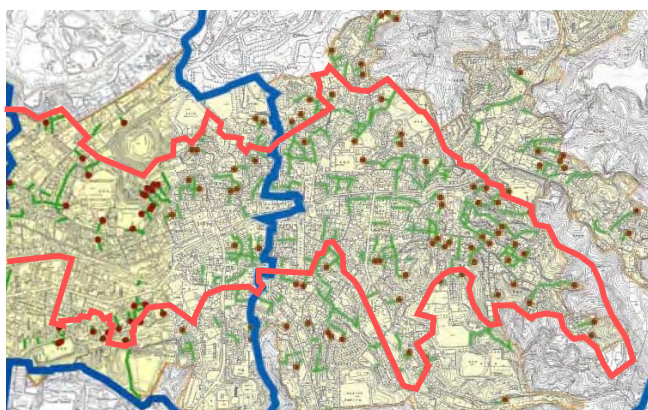
狭あい道路や行き止まり箇所が多く分布する当地域においては、安全・安心なまちを目指すために、当地域の延焼防止策や安全な避難経路の確保や、区画整備について、当該地区の街なみ保存等の歴史・文化との共存や、高齢者が多く建て替えが進みにくいという特性を踏まえて検討していきます。

段階的な整備手法としては、下記のような局部対策を進めることも考えられます。

なお、共同建て替え等のまちづくりに関する取り組みについては、市民・地域との協議・調整を行う機会をつくり、共通認識を図りながら検討を進めていきます。

○防災性の向上の事例（行き止まり箇所の解消）

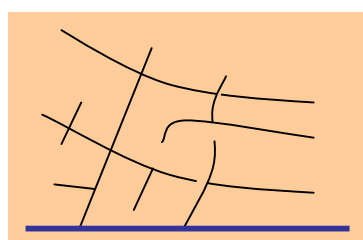
行き止まり箇所の分布状況



凡 例	
	狭あい道路（幅員4m未満）
	行き止まり
	市街化区域
	まちなか地域

段階的な整備手法のイメージ

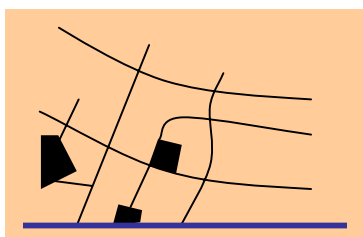
現況：行き止まり箇所が分布



・狭い道路でも消防活動等、救急車の進入が可能となるように、地区計画等により、敷地の道路面を生垣としたり、隅切部のルールを決めるなどといった工夫も必要



施策実施後：空き家を活用した行き止まり箇所の解消



・行き止まり箇所は、地権者等の理解と協力のもとに、空き家等をまるごと買上げて、通り抜け化、すれ違い箇所、コミュニティスペース等の公共空地の確保へつなげ、できる限り他の道路への連続性を確保し、区画道路網のネットワークの促進に努めていくことも必要

視点 3-6 : 駐車場や公共空間の再配分

【施策の考え方】

尾張瀬戸駅周辺は、やきもの関連施設の集積や商店街等が立地しているなど好条件にあるものの、駐車場の利用状況にばらつきがあります。駐車場利用の活性化や都市内の限られた公共空間としてのまちづくり活用など、様々な視点でその活用を考えていく必要があります。

【取り組み案】

駐車場としての回転率が低い瀬戸蔵駐車場や宮川駐車場においては、利用促進策を検討するとともに、周辺地域とともに、交流や賑わい空間としての活用方策についても検討していきます。

○尾張瀬戸駅周辺の駐車場の有効活用と利用促進

駐車場の回転率の低い瀬戸蔵駐車場や宮川駐車場においては、回遊性を高める交流拠点として、駐車場の有効活用を図るとともに、賑わい空間としての活用方策について検討していきます。



○駐車場の活用方策の事例

オープンカフェの事例

(日本大通オープンカフェ)

- ・2006年よりカフェテラスがオープン
- ・西洋風に整備された日本発の街路としての歴史を生かし、国際平和都市横浜の伝統を継承発展し、国内外に広くPRするために設置
- ・現在2店舗が出店



資料:横浜市ホームページ

チャレンジショップの事例

(蒲郡市TMO)

- ・蒲郡駅前にて6店舗が営業。
- ・衣類中心のリサイクル
- ・高濃度濃縮酸素
- ・ちりめん細工教室、手作り製品
- ・整体、耳つぼ
- ・ベビー用品等及びリサイクル品販売



資料:蒲郡市商工会議所ホームページ

4-2 アクションプラン

(1) 施策展開の方針

①施策展開の目標スケジュールについて

目標実現のための施策パッケージは、事業の重要度や実現性の観点から、目標期間内に優先的に実施すべき事業として、10年以内に成果が見えるように事業を推進または検討を行います。

なお、目標期間内に事業の完成が見込めない事業についても、継続的に事業の検討や、事業実施に向けた調整を行い、整備効果の早期発現に向けた施策を展開していくこととします。

②連携・協働による取り組みの推進

それぞれの戦略による狙いを実現するためには、各施策を個別に取り組むだけでなく、関連する施策と併せて取り組むことで施策の効果を相乗的に発揮させることが大切です。また、戦略の対象地域におけるまちづくりと連携していくために、地域と関係者が一丸となって取り組むことや、市民が戦略の狙いや方向性を理解し、目標の達成に向けて自発的に協力することも大切となります。

そのため、各主体の自発的な協力体制が築かれるような取り組みを併せて展開していきます。

(2) 施策展開の目標スケジュール

視点1 利用しやすい公共交通システムの整備

	現在 (H20)	前期	5年後 (H25)	後期	10年後 (H30)
1-1 公共交通軸の形成		鉄道を基幹軸とした公共交通軸形成計画の策定	H23 【瀬戸市、交通事業者】		
		バスの乗り換え拠点の環境整備	H22～23 【瀬戸市】		
1-2 既存の公共交通軸の維持と向上		市内基幹バスの維持に向けた公共交通維持システムの構築	H23 【瀬戸市、交通事業者】	段階的な改善・試行を経て安定した移動体系への確保へ	
		JRバス廃止代替路線の実証運行	H23 【瀬戸市、交通事業者】		
1-3 地域公共交通(生活交通軸)の創出(コミュニティバスの運行など)		コミュニティバスの試行運行	H23 【瀬戸市】		
1-4 誰もが利用しやすい交通施設と利用環境に向けて		新瀬戸・瀬戸市駅周辺のバリアフリー化	H21～22 目標 【瀬戸市、交通事業者等】	市内その他の駅でのバリアフリー化に向けた取り組み検討・実施へ	
		バリアフリー車両の継続導入			【交通事業者】
		各交通事業者の社員に対する教育等の各種ソフト施策の実施			【交通事業者】
1-5 分かりやすく利用しやすい情報提供		分かりやすく利用しやすい情報提供	H21～23 【瀬戸市、交通事業者等】		
1-6 市民への意識啓発		公共交通の利用促進に向けた意識啓発活動	H21～23 【瀬戸市、交通事業者等】		
1-7 割引制度等の導入検討		乗り継ぎ割引や様々な関係者との連携についての検討推進	H21～23 【瀬戸市、交通事業者等】		
1-8 公共交通と観光振興のタイアップ		公共交通と観光振興のさらなる展開、体制整備へ			【瀬戸市、交通事業者等】

他の視点と連携した施策の実施による相乗効果と支援
 視点2、視点3の実施による都市交通環境の抜本的な改善、利便性の向上、
 定住人口や賑わいの向上、交通事業経営基盤の安定化

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

	現在(H20)	前期	5年後(H25)	後期	10年後(H30)
2-1 踏切分断、渋滞の解消 ((都)鹿乗共栄線の整備促進)		鹿乗共栄線の整備に向けた検討調整			【瀬戸市】
	新大橋の整備	H21 【瀬戸市】			
2-2 都市内幹線道路(陣屋線等)の整備		内環状線(陣屋線等) 一期工区の整備		H22~27 予定 【瀬戸市】	
			内環状線(陣屋線等) 二期工区の整備		【瀬戸市】
2-3 交通結節点の機能向上 (乗り継ぎ利便性等)	名古屋鉄道新瀬戸駅のバリアフリー化	H22 目標 【名古屋鉄道(株)】	<ul style="list-style-type: none"> ・市内その他駅でのバリアフリー化の検討・実施へ ・市内他鉄道駅でのパークアンドライド、バスアンドライド等への展開 ・鉄道を基幹軸とした公共交通軸の形成へ 		
	愛知環状鉄道瀬戸市駅のバリアフリー化	H22 目標 【愛知環状鉄道(株)】			
	2駅の連絡改良(連絡通路の改良)	H22 目標 【瀬戸市】			
	駐輪場スペースの確保	H22 目標 【瀬戸市】			
	駅前広場の施設再配置	H22 目標 【瀬戸市】			
	新瀬戸駅南口駅前広場の新設	H22 目標 【瀬戸市】			
2-4 駅と周辺施設間の移動経路の円滑化	生活関連経路(2.6km)のバリアフリー化	H22 目標	準生活関連経路(1.2km)のバリアフリー化 【愛知県、瀬戸市】		
2-5 自転車走行環境の改善	自転車走行環境の整備等				【瀬戸市】
			コミュニティサイクルの導入検討		【瀬戸市】

他の視点と連携した施策の実施による相乗効果と支援
 視点1 実施による公共交通の利便性の向上、利用環境の抜本的な改善、
 定住人口や賑わいの向上、交通事業経営基盤の安定化

視点3 行ってみたいくなる、歩きたいくなる歩行空間や生活環境の形成

	現在 (H20)	前期	5年後 (H25)	後期	10年後 (H30)
3-1 瀬戸市の玄関口としてのまちづくりや景観形成		(都)瀬戸川プロムナード線の整備 (L=約 0.6km)	H22 【愛知県】		
		瀬戸川親水空間の整備		H26 【愛知県、瀬戸市】	
3-2 瀬戸市の玄関口機能の確保		(都)穴田春雨線の整備 (L=約 0.7km)	H22 【愛知県】		
		(都)瀬戸大府線の整備 (L=約 0.4km)	H21 【愛知県】		
3-3 都市住環境と回遊性の向上		小狭間坂地区整備	H24 【瀬戸市、小狭間坂地区住民】		
		炎護路地区整備		H22～27 【瀬戸市、炎護路地区住民】	
		深川穴田線の整備 (L=約 0.3km)	H21 【瀬戸市】		
3-4 南北地域連携の推進		瀬戸橋の整備		H25 【愛知県】	
		記念橋の人道橋の整備	H21 【瀬戸市】		計画的な橋梁整備の継続的推進
3-5 安全・安心して移動・居住できる空間の形成					安全対策、防災性の向上に向けた市民・地域との検討 【瀬戸市、地域住民】
3-6 駐車場や公共空間の再配分					駐車場の利用促進、活用の検討 【瀬戸市、周辺地域】

他の視点と連携した施策の実施による相乗効果と支援
 視点1 や行政支援、事業者等の自助努力、社会福祉、産業振興の活性化などに向けた取り組みが連携してゆくことで、まちの賑わいの向上等に資する効果が真に発揮

4-3 検証項目

各評価時点において、「移動しやすく住みやすい質的充実型のまちづくり」の実現に向けて、これまで提案された施策パッケージが有効に効果を発揮しているか確認していくために、以下のような考え方にに基づき、戦略対象 10 年間の検証項目及び検証値を設定します。

(1) 検証項目の考え方

以下の考え方にに基づき検証項目を設定します。

【検証項目の設定の考え方】

- ・ 地域の特性に着目したまちづくりを実践していくための適切な検証項目を設定する。
- ・ 全ての関係者にとって分かりやすく、比較的容易に検証可能な指標を設定する。
- ・ 市民の視点、感覚にあった指標（分かりやすさを優先し、整備量＜アウトプット＞を用いることも考える）を設定する。

(2) 検証項目

以下に示す6つの検証項目を設定します。

検証項目1：都市交通に対する満足度

【項目の選定理由】

瀬戸市が目指す「移動しやすく住みやすいまち」の形成の達成度を検証する指標として、都市交通の各手段、環境に対する満足度を設定します。

【検証値】

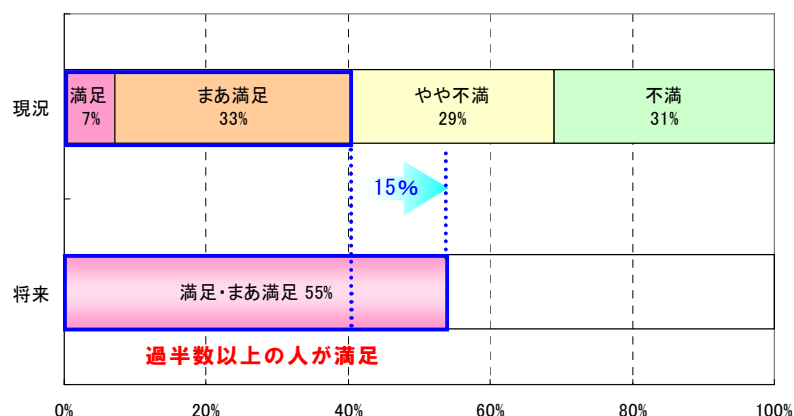
都市交通に対して、より多くの利用者が満足や快適さを感じながら移動できる環境の整備を目指します。

現況：40% ⇒ 将来：55%（15%アップ）

※検証値の設定の考え方

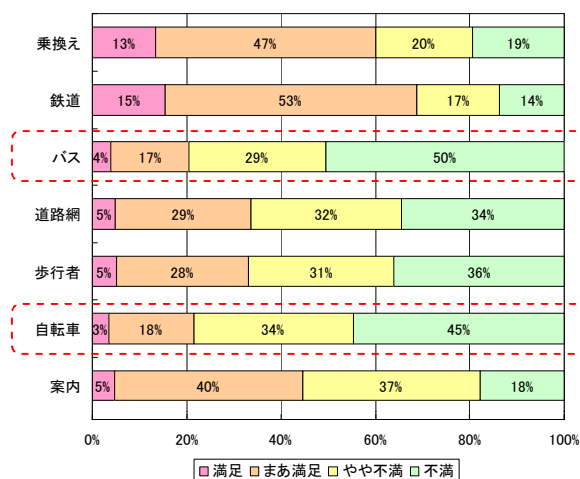
- ・各項目の満足、まあ満足と感じる人の割合の平均値を指標とする。
- ・各項目のやや不満と感じる人の割合の平均値（29%）の約半数（約15%）が、満足・やや満足へ改善されると想定した。

○検証値のイメージ



※現況は、下グラフの7項目の平均値

○現況の都市交通に対する満足度



特に、バス、自転車の満足度の向上に着目して検証を進める必要があります。

資料：平成19年度実施アンケート調査

検証項目 2 : 市民の定住意向

【項目の選定理由】

瀬戸市が目指す「移動しやすく住みやすいまち」の形成に向けて、魅力あるまちづくりや居住環境の向上が進められているか検証する必要があります。

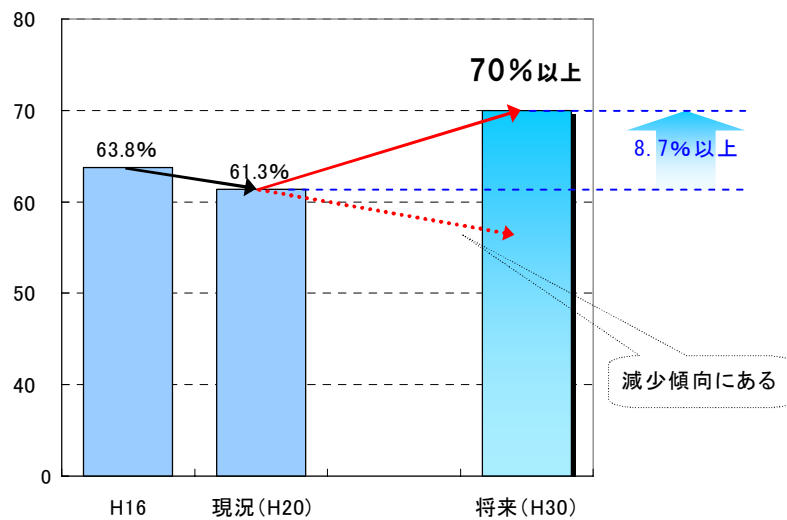
そのため、現在の居住地に対する住みやすさが直接的に表現されている、定住意向を検証項目として設定します。

【検証値】

現在の約 60%程度の「これからも瀬戸市に住み続けたい」という意向を「住みやすさ」の検証値として設定します。

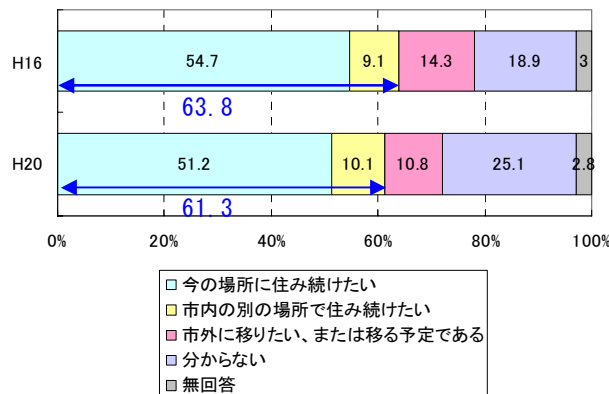
現況：61.3% ⇒ 将来：70%以上（8.7%以上増加）

○検証値のイメージ



資料:第5次瀬戸市総合計画市民アンケート調査結果報告書(平成20年11月)

○定住意向に関するアンケート調査結果



資料:第5次瀬戸市総合計画市民アンケート調査結果報告書(平成20年11月)

検証項目 3 : 鉄道利用者数

【項目の選定理由】

各拠点間の連携を強化するためには各施策により都市交通環境が改善され、瀬戸市の公共交通システムが利用しやすくなっていることが重要です。そのため、瀬戸市の公共交通体系の骨格軸を形成する鉄道に着目し、その利用者数を検証項目として設定します。

【検証値】

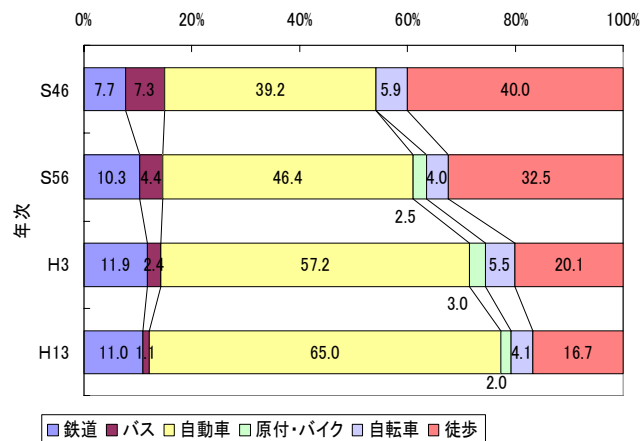
鉄道の分担率を、これまで分担率が最も高かった平成3年の水準まで回復させた値を検証値とします。すべての市民が利用しやすい環境の整った公共交通の主軸を目指します。

現況：1,370万人/年 ⇒ 将来：1,540万人/年（170万人増）

※検証値の設定の考え方

- ・現在の瀬戸市内の鉄道利用者数：1,370万人/年
- ・平成3年と平成13年の鉄道の分担率の比：11.9/11.0=1.08
 ※鉄道の平成3年の分担率：11.9%、鉄道の平成13年の分担率：11.0%
- ・身体障害者の方の利用の増加：4,600×0.35×365=588,000
 ※瀬戸市の身体障害者手帳者：約4,600人
 駅の段差等を特に問題視している障害者：約35%
- ・以上より $13,700,000 \times 1.08 + 588,000 \div 365 = 15,400,000$

○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

検証項目 4 : 駅や病院への移動時間

【項目の選定理由】

名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅は、尾張東部の主要な鉄道 2 路線の交差点となっているターミナル駅であり、周辺の公立陶生病院は、瀬戸市、尾張旭市、長久手町の 2 市 1 町が共同で経営している広域的なサービス圏を有する総合病院です。

しかし、周辺部においては、踏切による交通渋滞等により南北方向からのアクセスの利便性が低い状況にあります。こうした広域的なサービス圏を有する施設の利便性を向上させるためには、アクセス利便性を向上させる必要があり、それに対応した施策の効果を表現する指標が必要となります。そのため駅や病院へのアクセス改善を表現できる「駅や病院への移動時間」を指標として用います。

【検証値】

各拠点から自動車やバスにより、新瀬戸・瀬戸市駅や陶生病院にアクセスする移動時間を短縮することを指標とします。(陣屋線等の整備完了時)

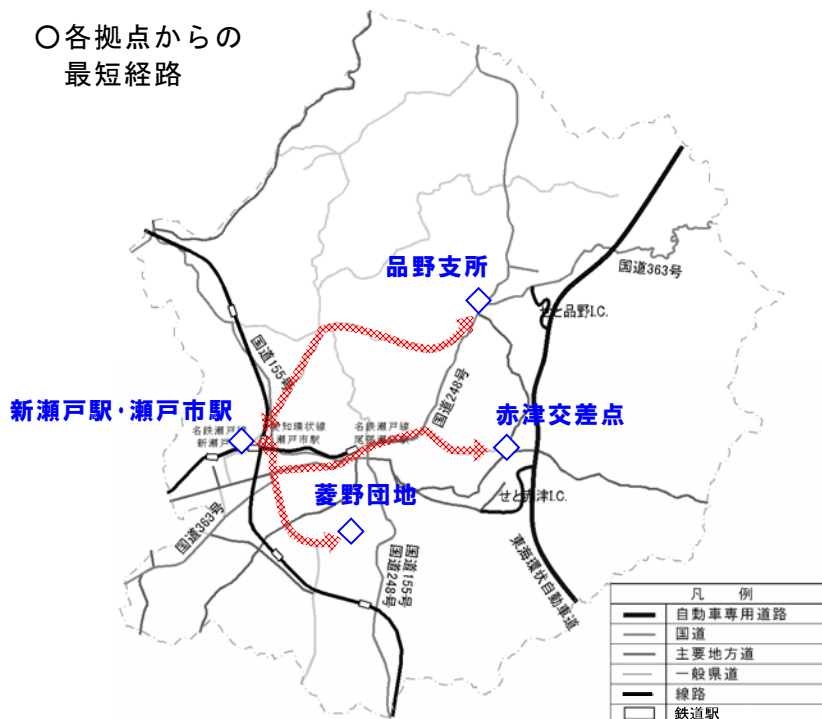
各拠点からの所要時間

拠点名	現況	将来	短縮分
品野(品野支所)	20分	18分	2分
赤津(赤津交差点)	17分	12分	5分
菱野(菱野団地)	10分	8分	2分

※検証値の設定の考え方

- ・ 現況の所要時間は実走による所要時間です。
- ・ 将来の所要時間は、将来交通量配分結果による所要時間に、現況の実走による所要時間と交通量配分結果の比を乗じたものです。
- ・ 各地点の交通量などの補足データによる検証を進めるようにします。

○各拠点からの最短経路



検証項目 5 : まちの回遊者数

【項目の選定理由】

観光によるまち全体の賑わいを高めるためには、来訪者が快適に移動できる空間づくりとともに、地域住民が安心して生活できる環境が必要であり、こうした空間整備を客観的に評価する指標が必要となります。

また、歴史、文化の発信箇所としての魅力を高めるためには、当地区は、市内外の人に高評価を得ている景観整備や、当地域に集積する歴史的な資源を活用した地域振興の効果も合わせて客観的に評価する必要があります。

そのため、安全な歩行環境の形成や、様々な取り組みの効果検証として、まちの回遊者数を設定します。

【検証値】

瀬戸市第5次総合計画の賑わいと活力の向上に関する目標値（観光入込客数）である2割アップの達成を検証値とします。

現況：3,700人/日 ⇒ 将来：4,400人/日以上（2割以上）

※検証値の設定の考え方

- ・現況の回遊者数は、お雛めぐり開催日（平日）における下記調査場所における合計数（調査場所：末広町商店街、銀座通り商店街、中央通商店街）
- ・第5次総合計画の観光入込客数の目標（H20：250万人、H27：300万人、H20~H27伸び率：20%）

検証項目 6 : バリアフリー化率

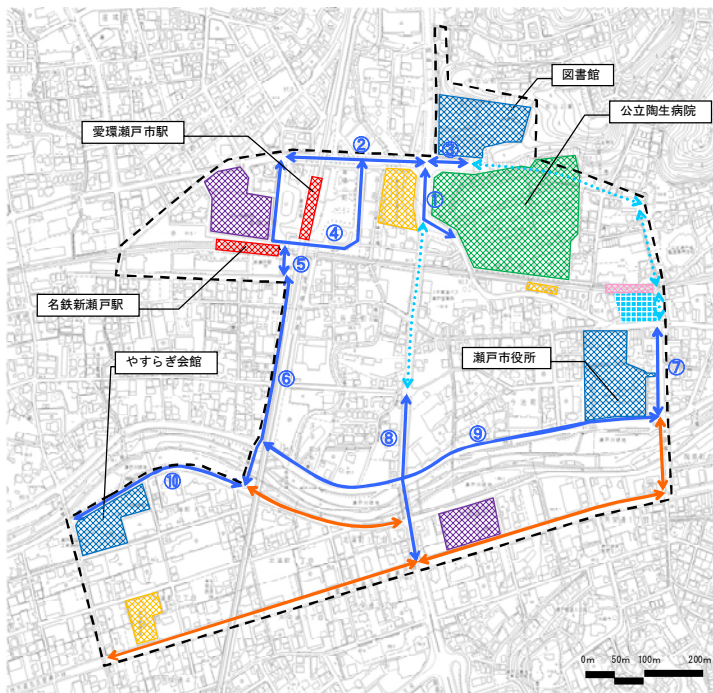
【項目の選定理由】

まちなか地域の生活イメージとして、商業・住居・業務・医療・福祉・行政等の多様な都市機能が集積した便利な土地において、公共交通機関で自由に移動できる環境で生活することを想定しています。このような生活を支えるためには、多様な都市機能の集積を誘導するとともに、今後も増加していく高齢者等の交通弱者を始め、あらゆる人が、徒歩や公共交通機関等により快適に移動できる空間を整備していく必要があります。そのため、安全で快適な歩行空間の整備状況を示す「バリアフリー化率」を指標として設定します。

【検証値】

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想における生活関連経路（約 2.6km）のバリアフリー化を実現します。

現況：0% ⇒ 将来：100%



番号	路線名	延長
①	国道 155 号	170m
②	市道瀬戸新居線	245m
③	市道松山安戸線	80m
④	市道駅前東横山線	360m
⑤	駅前東横山 1 号線	50m
⑥	市道東横山川端線	210m
⑦	市道吉田橋進陶線	145m
⑧	市道共栄追分線	260m
⑨	市道平町十三橋線	720m
⑩	市道陶原川端線	310m
合計		2,550m

【重点整備地区】 - - - 区域境界 【生活関連経路】 ←→ 生活関連経路 ←→ 生活関連経路（推進） ←→ 準生活関連経路	【生活関連施設】 特定旅客施設 公共施設 病院 郵便局・銀行 商業施設（ショッピングセンター等） 【その他】 その他旅客施設
--	---

※現在の各路線の移動円滑化整備状況は、全延長が整備済みの路線はないため、現況のバリアフリー化状況を 0% とします。

4-4 進行管理と推進体制

以下のような進行管理体制を構築し、多様な主体の協力の下、目標の実現に向けた取り組みを着実に進めていきます。

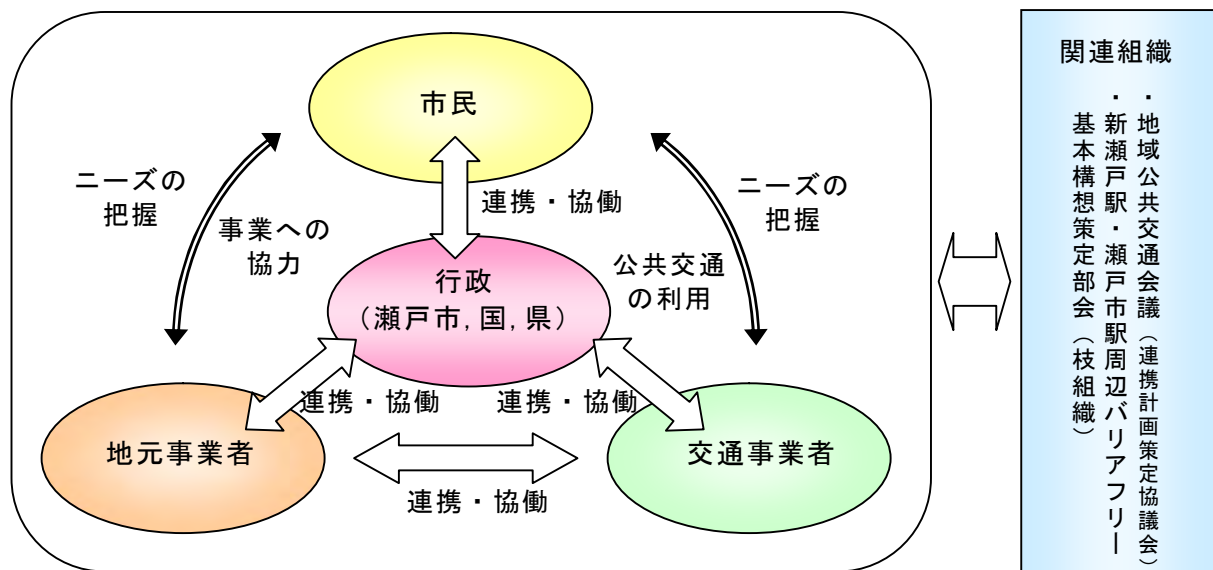
【進行管理のポイント】

- 関係機関、市民との連携
- 継続的なモニタリング
- 5年毎の定期的な点検
- 市民への積極的な情報発信

① 関係機関、市民との連携

移動しやすく住みやすいまちを達成するためには、行政や各交通事業者はもとより、市民や事業者の積極的な参画を得て、協働していくことが必要不可欠となります。そのため、各主体の果たすべき役割を明確にして、十分に理解・認識された上で、一体的に事業に取り組む必要があります。

また、地域公共交通会議や地域公共交通総合連携計画(協議会)等の関連組織とも連携し効果的な事業展開が必要となります。



② 継続的なモニタリング

計画の進行状況の継続的な確認や既存資料の収集、調査の実施により検証値の達成状況を継続的にモニタリングし、必要に応じて計画を見直していきます。

また、今回策定した施策のみならず、市街地整備や民間事業等の他分野の事業に関する情報収集も継続的に行い、それら他分野の展開に併せた柔軟な見直しを行います。

継続的なモニタリングを実施し、必要に応じて見直しを行うことにより、各評価時点で最善と考えられる戦略及び施策を選択し、着実に効果的な事業の推進を図ります。

③ 5年毎の定期的な点検

中間年次の5年目、目標年次の10年目において検証値の達成状況を点検し、その後の展開方針と施策方針等を見直します。なお、達成状況の点検や各方針の検討は、各関係者の共通認識を図るために、「瀬戸市まちなか交通戦略策定協議会」のメンバーを基本として、各関係者の参加の下に確認を進めます。その中では、今回策定した新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想における主要な事業の進捗確認も進めることとします。

④ 市民への積極的な情報発信

計画段階から事業の実施までの透明性や信頼性を高めるために、計画プロセスや計画内容等について、市民に向けた積極的な情報開示を行うとともに、幅広く市民の意見を収集するような双方向のやりとりを行います。

おわりに

この計画は、“移動しやすく住みやすいまち”を目指した瀬戸市のまちづくりとそれに連動した都市交通のあり方をまとめたものです。

まず、市民の生活様式やまちの賑わいと交流、市街地の整備状況といった視点と人の行動や市民ニーズなどから都市交通の現状を分析し、瀬戸市が取り組むべき課題を整理しました。その上で、都市計画マスタープランで示されたまちづくりの方針と整合した「まちと都市交通の将来像」を描き、その実現に向けて今後必要となる交通施策と多様な分野にまたがる総合的施策を立案し、具体的な実施プログラムを策定しています。

この計画のもう一つの特徴は、実施期間を10年としています。施策の進捗と事業の評価のための検証項目を設定し、PDCAサイクルの具体的なモニタリングの実施についても言及していることです。

そして、これらの施策とプログラムをパッケージとして展開することを“まちなか交通戦略”として位置づけ、提案したものです。

この計画が実行に移され、瀬戸市が市民や訪れた人々にとって魅力ある“移動しやすく住みやすいまち”になることを大いに期待したいと思います。

最後に、協議会に参画いただいた委員の皆様、アンケート調査の協力や意見をいただいた多くの市民の皆様を始め関係者の皆様のお陰で、このような価値ある報告書をまとめることができました。ここに厚く御礼申し上げます。

平成21年6月

瀬戸市まちなか交通戦略協議会

会長 名古屋産業大学教授 伊豆原 浩二

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策定協議会 設置要綱と委員名簿
3. パブリックコメントの実施概要

1. 瀬戸市まちなか交通戦略策定までの経緯

平成19年10月10日	●第1回瀬戸市まちなか交通戦略協議会庁内調整部会
平成19年10月15日	●第1回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・瀬戸市の現状と課題 ・交通システムの現状把握 ・アンケート調査の実施に向けて
平成19年10月25日	●瀬戸市の交通環境に関するアンケート調査 ●主要駅を対象とした送迎実態調査、駐輪実態調査
平成19年12月25日	●第2回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・市街地整備における課題 ・交通課題の整理 ・市民の生活様式の変化 ・移動実態と市民意識(アンケート調査結果)
平成20年 3月13日	●第3回瀬戸市まちなか交通戦略協議会庁内調整部会
平成20年 3月18日	●第3回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・まちづくりと交通のあり方 ・まちなか交通戦略の方針設定
平成20年 5月15日 ～平成20年 5月30日	●瀬戸市まちなか交通戦略の基本方針(案)に関する 市民意見の募集 ・意見数 52 件 通数 20 通
平成20年 8月 4日	●第4回瀬戸市まちなか交通戦略協議会庁内調整部会
平成20年 8月11日	●第4回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・市民意見募集の実施結果 ・「瀬戸市まちなか交通戦略」視座 ・目標実現のための施策パッケージ(素案)
平成20年12月15日	●第5回瀬戸市まちなか交通戦略協議会庁内調整部会
平成20年12月25日	●第5回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・施策案のとりまとめ ・市民意見募集の実施について
平成21年 2月16日 ～平成21年 2月27日	●瀬戸市まちなか交通戦略(案)に関する市民意見の 募集 ・意見数 38 件 通数 12 通
平成21年 3月17日	●第6回瀬戸市まちなか交通戦略協議会庁内調整部会
平成21年 3月25日	●第6回瀬戸市まちなか交通戦略協議会 ・瀬戸市まちなか交通戦略のとりまとめ

2. 瀬戸市まちなか交通戦略策定協議会 設置要綱と委員名簿

■ 設置要綱

(目的)

第1条 瀬戸市総合計画や瀬戸市都市計画マスタープラン等の上位計画に基づき、「日常生活圏がコンパクトにまとまった都市」「生活の質を高める快適な都市」等の、瀬戸市が目指すべき将来都市像や、「アクセス性の向上」「交通結節点の機能の強化・充実」等の都市交通の目標実現に資するため、(仮称)瀬戸市まちなか交通戦略を策定、推進するものとする。

(設置)

第2条 前条の目的を達成するにあたり、都市交通やまちづくりなど多様な分野にわたる関係者の認識共有を図り、展開施策の実施主体との連携、調整による総合的・一体的な施策の戦略的な集中実施を推進するため、「(仮称)瀬戸市まちなか交通戦略協議会」(以下「協議会」という。)を置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を検討又は協議する。

- (1) 瀬戸市における総合的な交通(徒歩、自転車、公共交通、自動車)のあり方や、施策の立案及び最適な実施プログラムの策定に関する事項。
- (2) 実施施策の進行管理及び評価、改善に関する事項。
- (3) 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づく、移動等円滑化基本構想の策定に関する事項。

(構成員)

第4条 協議会は、学識経験を有する者、道路管理者、道路事業者、交通事業者、地元団体の代表者及び、関係行政機関の職員等を委員として構成し、市長が委嘱又は任命する。

(任期)

- 第5条 委員の任期は、委嘱又は任命の日から、その日の属する年度の翌年度の末日までとする。
- 2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
 - 3 委員は再任を妨げない。

(報酬)

第6条 委員に対する報酬は無償とする。

(会長及び副会長)

- 第7条 協議会に会長及び副会長を置く。
- 2 会長は委員の互選によって選出し、副会長は委員の内から会長が指名する。
 - 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
 - 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

- 第8条 協議会の会議(以下「会議」という。)は会長が招集する。ただし、第1回協議会については市長が招集する。
- 2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。
 - 3 会長は、必要に応じて委員以外の者に、会議への出席及び資料の提出等を要請することができる。
 - 4 会議の議長は、会長がこれに当たる。
 - 5 会議は、公開とすることができる。
 - 6 議事内容、経過及び資料を公表することとする。

(協議結果の取扱い)

第9条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(部会)

- 第10条 協議会は、必要により部会を設けることができる。
- 2 部会に関する必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

(庶務)

第11条 協議会の庶務は、瀬戸市都市整備部都市計画課において処理する。

(その他)

第12条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定めるものとする。

附 則

この要綱は、平成19年10月15日から施行する

■ 委員名簿

		所 属		役 職	氏 名	備 考	
会 長	学識経験者	名古屋産業大学	環境情報ビジネス学部	教 授	伊豆原 浩二	交通工学 (都市交通計画)	
副会長		名城大学	都市情報学部	教 授	海道 清信	都市計画 (まちづくり)	
		中部大学	工学部都市建設工学科	教 授	磯部 友彦	土木計画学 (地域交通政策)	
委 員	道路事業者・道路管理者	瀬戸市	都市整備部 都市整備課	課 長	横山 彰 (帆刈 誠吾)		
		瀬戸市	都市整備部 道路建設課	課 長	帆刈 誠吾 (名古屋路 重保)		
		瀬戸市	都市整備部 維持管理課	課 長	久保 泰夫		
		愛知県	尾張建設事務所道路整備課 (尾張建設事務所建設第一課)	課 長	富田 茂		
	鉄道・バス事業者	名古屋鉄道㈱	鉄道事業本部建設部建設2課	課 長	安達 宗徳		
		愛知環状鉄道㈱	運輸部管理課	課 長	梶原 雅一郎		
		ジェイアール東海バス㈱	企画部	課 長 (部長)	高木 勉 (松浦 宏行)		
		名鉄バス㈱	管理部管理第3課	課 長	西尾 英文		
	運送業団体	名古屋タクシー協会瀬戸旭タクシー部会		会 長 (副会長)	伊藤 真人		
	公共交通	瀬戸市	市民生活部 生活課	課 長	加藤 守忠		
	交通管理者	愛知県警察	瀬戸警察署 交通課	課 長	大脇 孝		
	産業・観光	瀬戸市	交流活力部 産業課	課 長	加藤 慎也		
		瀬戸市	交流活力部 まるっとミュージアム課	課 長	説田 泰典 (鳥居 幸雄)		
		瀬戸市まるっとミュージアム・観光協会 (せと・まるっとミュージアム推進会議)			会 長 (理事)	鈴木 政成	
	障害者福祉	瀬戸市	健康福祉部 社会福祉課	課 長	加藤 登		
		瀬戸市身体障害者福祉協会			会 長	杉浦 三好	
	高齢者福祉	瀬戸市	健康福祉部 高齢者福祉課	課 長	轟 雅英		
		瀬戸市老人クラブ連合会			幹 事	稲垣 豊樹	
		瀬戸市商店街連合会			会 長	山内 誠	
		瀬戸市自治連合会			副会長	福岡 末義	
オブザーバー	国土交通省中部地方整備局	建設部 都市整備課	課 長	中西 賢也 (田中 成興)			
	愛知県	建設部 都市計画課	課 長	宇納 保夫 (須山 明廣)			
	愛知県	建設部 都市整備課	課 長	赤堀 修一 (武田 好正)			

※各行下段のカッコ内の表記は、平成19年度(1年目)の委員

※事務局：瀬戸市都市計画課

3. パブリックコメントの実施概要

【平成 20 年度実施：基本方針（案）策定時】

■実施期間：平成 20 年 5 月 15 日（木）～平成 20 年 5 月 30 日（金）

■市民意見の募集方法：広報せと平成 20 年 5 月 15 日号及び市ホームページにて掲載

現状進行の場合の暮らしのイメージ

- 自動車運転できない人はとても不便
- 道路混雑のため持ち合わせ時間・場所が増えてしまう
- 空気が悪く、出かけてみたいと思わなくなる
- 住心人・来る人が少なくなり、まちなかの魅力が低下する
- 公共交通の利用が減少し、サービスが低下する

望ましい暮らしのイメージ

- 目的地（駅・病院など）まで様々な方法で移動できる
- 通勤・通学を楽にでき、歩きたくなる
- まちなかの賑わいが向上していく
- 公共交通が充実し、より利用しやすくなる
- 全ての人が安心して移動、生活できる

こうなってしまうように、効果的・戦略的な取り組みが必要です。

移動しやすく住みやすいまちの実現に向けて、みなさんと協働で取り組んでいきましょう。みなさん自らが、地域の交通を見直し参加意識が不可欠です。

2 交通戦略の施策方針

目指すまちの実現に向けて、市域全体とまちなか地域に着目した3つの施策方針を検討しました。今後(平成 20 年度)は、これらの施策方針を基にみなさんご意見、アイデアを参考にしながら、まちづくりや都市交通に対する具体的な施策の抽出、実施に向けての深掘り、推進図案の策定について検討を進めていきます。

- 方針1(連携・移動(市全体))**
自動車に過度に依存しないで、広く利用していく交通環境の構築のため、地域圏にわたる地域交通システムの導入(コミュニティバスなど)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っています。
- 方針2(新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)**
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。
- 方針3(尾張瀬戸駅周辺)**
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運転車の有効活用策(利用促進や空車の有効利用)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進めていきます。

1 目指すまちの姿

「移動しやすく住みやすいまち」の実現を図るためには、次の4点が重要だと考えます。

- ① 地域ごとの特性を活かした生活拠点、都市機能・居住機能の向上を図ること
- ② 歩くことを主体に暮らすような交通環境の充実が、コンパクトにまとまったまちづくりを進めること
- ③ 生活上の様々な目的地(会社、学校、病院、文化施設、買い物場など)にいろいろな手段で容易に到達できるような交通環境の充実を図ること
- ④ 自動車に過度に依存しない、かきこ車を利用すること

これらの取り組みにより市民の生活の向上と、将来への安心を確保すべきと考えます。

■市民意見の提出方法

提出方法：氏名、年齢、性別、町名を記入し、郵便・FAX・Eメール・直接窓口へ提出してください。ご郵送は自由です。

締切：5月30日(金)消印有効

お問い合わせ先
瀬戸市 都市計画課 計画係 〒489-8701 (住所不要)
TEL:08-2690 FAX:08-2724
メールアドレス: tokacityseto@city.seto.jp ホームページ: http://www.city.seto.aichi.jp

提出していただいたご意見は、まちなか交通戦略協議会で報告し、後日ホームページでご公表を予定しています。

将来像や目標、施策方針についてみなさんのご意見、アイデアを募集します

移動しやすく住みやすいまちを目指して、まちづくりや都市交通のあり方(まちなか交通戦略)の計画策定を進めています。

Administrative 市政情報

■意見の提出方法：郵送またはファックス、Eメールによる意見の提出
市役所 6 階 都市計画課計画係まで直接持参

■意見募集結果

○分野別意見数

分野	件数	新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺	尾張瀬戸駅周辺
公共交通	鉄道	7件	6件
	バス	11件	11件
	その他	1件	1件
道路整備	地域内	6件	6件
	地域外	3件	—
その他の交通環境	4件	4件	1件
居住環境	ハード面	5件	4件
	ソフト面	4件	4件
	地域外	1件	—
観光・産業	ハード面	1件	—
	ソフト面	3件	1件
	地域外	2件	1件
交通戦略	4件	—	—
合計	52件	38件	32件

○市民意見の要旨と市の考え

分野	項目	番号	意見(要約)	市の考え
公共交通機関	鉄道	1	鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線が交差する踏切が渋滞するので、立体交差や車線を増やすなどの渋滞対策をすべき。	鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線との交差踏切における渋滞は、周辺道路を含め円滑な交通を阻害する要因となっています。その対策にあたっては、内環状道路網の一角をなす鹿乗共栄線と名鉄瀬戸線の交差箇所における構造検討やまちづくりとの整合、事業方法等に関する検討を進め、早期の事業化に向けて推進していきたいと考えています。
		2	新瀬戸駅と尾張瀬戸駅の区間を地下鉄にする。	
		3	名鉄瀬戸線の名古屋駅乗入れを図る。	ご提案いただいたご意見の実現については、本交通戦略が対象としている10年間という期間内では非常に困難な状況であると考えます。長期的な将来像の検討等の際の参考とさせていただきます。
		4	リニモを名鉄尾張瀬戸駅まで延伸する。	
		5	第三環状線と名鉄瀬戸線を立体交差を図ること。	外環状道路の整備については、本市の都市構造を支える骨格軸として、早期の事業化が必要であると考えております。ご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		6	愛知環状鉄道のJR名古屋駅乗入れを1本/1時間に増やす。休日も同様に。	まちなか交通戦略の基本方針の1つとして、「利用しやすい公共交通システムの整備」を示しており、公共交通環境の改善や利用促進策の実施等、鉄道事業者等と連携しながら、利用しやすい公共交通環境を整備することとしています。ご提案いただいたご意見については、今後の公共交通環境改善への取り組みの参考とさせていただきます。
		7	新瀬戸駅・瀬戸市駅にエレベーターを設置してほしい。	平成20年度に策定予定の、新瀬戸駅・瀬戸市駅を中心としたバリアフリー基本構想では、エレベーター設置を含めた駅周辺の交通円滑化を検討しています。
	バス(コミュニティバス)	8	JRバスが昨年度は増便されたが、今年度は減った。自動車に頼りたくない。	路線バスの運行ルート及び運行本数等は、利用客数等を考慮しバス事業者が計画されていますが、公共交通サービスが向上するよう、必要性を検討した上で、バス事業者に働きかけます。
		9	陶生病院へ、直接バスを乗り入れる。	
		10	近年人口が増えている水野団地と、新瀬戸駅・尾張瀬戸駅を結ぶバスを増やす。	
		11	万博で利用したエコバスを使用する。	ご提案いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		12	コミュニティバスを拡充する。	
		13	コミュニティバスのルートが分かりにくい。	
		14	コミュニティバスをもっと市街地を走らせてほしい。	
		15	コミュニティバスは小型バスで運用すればよい。	
		16	コミュニティバスを必ず新瀬戸・尾張瀬戸市駅を通るようにしてほしい。	コミュニティバスは現在試行運行中であり、運行ルートや運行本数等の改善については、今後も市民のニーズに合わせたバスサービスの向上に取り組んでいきたいと考えています。ご提案いただいたご意見については、交通事業者と共にバスの利用率向上に向けた改善策の検討を行う参考とさせていただきます。
		17	コミュニティバスの停留所は、公共施設や学校、ショッピングセンター前等、大通りの解りやすい場所に設置してほしい。	
	18	コミュニティバスを市内巡回し、小中学校の通学にも利用する。		
	その他	19	スイカ・バスモ(鉄道、バス等の共通乗車券)等を導入し、交通機関の乗り換えやすさの向上、利用者を増やす。	戦略の基本方針の1つである、「利用しやすい公共交通システムの整備」の観点から、ご提案いただいたご意見を今後の取り組みの参考とさせていただきます。検討していきます。
交通環境の整備に関すること	道路整備	20	国道155号(市役所～陶生病院)に歩道を整備する。	歩道整備の実施計画は、今のところありません。整備につきましては、ご地元の要望や地域全体の必要性を考慮しながら、道路管理者である愛知県と調整し検討をしたいと考えています。
		21	鉄道駅周辺の歩道の段差を解消してほしい。	平成20年度において、新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺のバリアフリー基本構想の策定を進めています。その基本構想策定において、段差等の問題も含め検討していきます。
		22	自転車用通路の整備をしてほしい。	今後は自転車の利用が拡大することが予想され、既設道路空間における、車道・歩道・自転車道の空間再配分の方法等も視野に入れ、安全な自転車走行空間の確保も検討していきます。
		23	塩塚線を延伸し、東海環状自動車道へのアクセス向上を早期にする。	内環状道路を形成する塩塚線は、現在も事業中ではありますが、東海環状自動車道のアクセス道路としての機能を向上させるため、早期に事業が完了できるよう、今後も事業推進に努めてまいります。
		24	瀬戸環状東部線の早期開通をし、東海環状自動車道へのアクセスを向上させる。	外環状道路を形成する瀬戸環状東部線は、都市構造を形成し中心市街地の交通渋滞を解消する重要な道路網となるため、事業主体である愛知県と連携しながら、今後も事業推進に努めてまいります。
		25	国道155から小金神社へ向かう市道に、歩道を設置してほしい。	歩道整備の実施計画は、今のところありません。整備につきましては、用地や費用等多くの課題を整理していく必要があり、ご地元の要望や地域全体の必要性等を考慮し、検討を行っていききたいと考えています。
		26	名鉄水野駅周辺の歩道整備をする。	歩道整備の実施計画は、今のところありません。整備につきましては、用地や費用等多くの課題を整理していく必要があり、ご地元の要望や地域全体の必要性等を考慮し、検討を行っていききたいと考えています。
		27	市街地や住宅街から一歩出ると、歩道がないところが多い。	安全な歩行空間を確保できるよう、必要性を含め検討をしてまいります。
28	新瀬戸駅南側に、送迎スペースが必要。	新瀬戸駅南側は、放置自転車や送迎スペースが無い等の問題があり、それらの解消に向けて必要な空間の確保について検討をしていききたいと考えています。		

○市民意見の要旨と市の考え

No. 2

分野	項目	番号	意見(要約)	市の考え
交通環境の整備に関すること	その他整備	29	ITSを導入する。	ITS(高度道路交通システム)の導入にあたっては、情報を提供する側の環境整備と同時に、それら様々な情報を取得し利用する側の環境整備が併せて進められることが課題となっています。市民ニーズや導入時期、費用対効果等を含め、将来的な導入の可能性についての検討は必要であると考えています。
		30	新瀬戸駅周辺の放置自転車の問題。自転車置き場の整備が必要。	平成20年度において、新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺のバリアフリー基本構想の策定を進めています。その基本構想策定において、放置自転車の問題、駐輪場の整備等も含め検討していきます。
		31	鹿乗共栄線の信号を名鉄瀬戸線の踏切と連動させ、渋滞を緩和する。	信号に関する対応や改善については、公安委員会との調整、検討の参考とさせていただきます。
		32	東横山町138番前(大谷歯科前)に点滅信号をつけてほしい。(裏道を抜ける車が多く危ない)	
居住環境に関すること	居住環境の整備	33	街路灯を増やし、明るく安全な環境づくり。	第5次瀬戸市総合計画に示すとおり、市民と行政が連携しながら防犯活動に取り組み、誰もが安心して暮らせる生活環境づくりを推進します。
		34	住宅地の緑化推進	地域の緑化に努めている市民団体や住宅地において生けがきを設置する市民に補助金を交付する等、都市緑化を推進する取り組みを行っています。
		35	尾張瀬戸駅周辺に大型ショッピングモールを誘致し、駐車場の有効利用を図り、商店街の活性化にもつながる。	既存商業施設の活性化、商業立地展開の基本前提となる後背居住人口の維持とまちの魅力向上に資する移動環境の向上に着目して、交通戦略策定を進めています。自動車駐車場の利用促進や都市空間としての有効利用を図ることも検討が必要であると考えています。ご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		36	スーパーやコンビニが少ない、ショッピングセンターや映画館もあるといい。	第5次瀬戸市総合計画で示す、「水や緑との触れあいの場の創出」として、瀬戸川文化プロムナード計画に基づき、まちなかにおける親水空間の整備や緑化を進めています。
		37	瀬戸川緑地の歩道を整備し、散歩できるように。	ご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		38	瀬戸川周辺の清掃をもっとすべき。	菱野団地では、瀬戸市の中でも高齢化が進んでいる地域となっており、自動車に依存しないで済む安心安全な拠点形成として、安定した公共交通システムの確保が必要であると考え、全市的な取り組み観点で検討を進めています。
		39	菱野団地等の生活拠点での実施施策はどういったものなのか？	環境整備などのハード施策だけでなく、啓発活動等についても検討が必要であると考えております。ご提案いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
	その他	40	自動車運転のマナー向上の啓発が必要である。	住まい環境の向上、まちの魅力向上を目指す上で欠かせない、都市交通機能の向上を目指して、交通戦略策定を進めています。ご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		41	エコデーをタウン誌等に掲載し啓発を行う。	
		42	名古屋市と比較して、瀬戸は魅力がない。引っ越しも考えている。	
観光・産業に関すること	イベント等の実施	43	深川神社～尾張瀬戸駅まで(国道248号)を歩行者天国として開放する日を設ける。	まるとミュージアム課を中心に年間を通じて、様々なイベントを開催しています。市内外から多くの人が集まるような魅力的なイベントを、今後も実施していきます。ご提案いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		44	瀬戸川沿い(国道248号)でイベントを催したり、若者の店を多く出店し活性化する。	
		45	近隣市との共催イベントを開催する。	
	観光地の整備	46	歴史的価値のある遺構を認定し、テレビ等で観光アピールをする。	ご提案いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		47	洞・赤津・岩屋堂を結ぶ散策ルートを整備し、観光に活かす。	
48	東海環状自動車道せと赤津インターをやきもの交流地点の窓口として、もっとアピールをする。	やきもの交流拠点である、尾張瀬戸駅周辺や赤津・品野地域においては、市内外から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推進し、広くPR出きるような取り組みを検討していきます。ご提案いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。		
まちなか交通戦略に関すること	策定について	49	都市マスタープラン等、上位計画のまちづくりの方針と整合性をとること。	ご意見のとおり、まちなか交通戦略は上位計画である第5次瀬戸市総合計画、瀬戸市都市計画マスタープランに基づき策定しており、その他の計画との整合を取りながら策定してまいります。
		50	パブリックコメントは、今回だけではなく、2・3年に1回ぐらいは今後もやってほしい。	
	協議会について	51	協議会メンバーにもっと地元市民が参加すべき。	協議会では、身体障害者福祉協会、老人クラブ連合会、商店街連合会、自治連合会より市民の方にご参画いただいています。加えて、今回実施したパブリックコメント(市民意見)等の募集を通じ、市民の皆さんの意見を反映し策定します。
		52	課題・問題は地域によって異なるから、地域ごとの作業部会を設けて協議してはどうか？	

【平成 21 年度実施：瀬戸市まちなか交通戦略（案）作成時】

■実施期間 : 平成 21 年 2 月 16 日（月）～平成 21 年 2 月 27 日（金）

■市民意見の募集方法 : 広報せと平成 21 年 2 月 15 日号及び市ホームページにて掲載

視点 2 瀬戸駅・瀬戸市駅周辺

◆ 施策の骨子

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

◆ 基本方針

瀬戸市の中心部にあり、市域の公共交通の結核を担う重要な役割を有する駅周辺の交通基盤の整備を優先して、市域全体の交通ネットワークの向上を図ります。

◆ 基本方針

瀬戸市の中心部にあり、市域の公共交通の結核を担う重要な役割を有する駅周辺の交通基盤の整備を優先して、市域全体の交通ネットワークの向上を図ります。

◆ 基本方針

瀬戸市の中心部にあり、市域の公共交通の結核を担う重要な役割を有する駅周辺の交通基盤の整備を優先して、市域全体の交通ネットワークの向上を図ります。

1 瀬戸市まちなか交通戦略の基本的な考え方

瀬戸市では、昨年度から2か年に渡り、学識経験者、道路管理者、交通管理者、交通事業者、関係団体等によって「瀬戸市まちなか交通戦略協議会」を設立し、「移動しやすい住みやすいまち」を目標として「瀬戸市まちなか交通戦略」の策定を進めてまいりました。今回その戦略(案)をとりまとめましたので、ご意見をお寄せください。

「移動しやすい住みやすいまち」の形成に向け、3つの視点ごとに施策や今後の施策の進め方などをまとめました。

◆ 視点別の施策の骨子

- 視点1 市全体（連携・移動） 利用しやすい公共交通システムの整備
- 視点2 瀬戸駅・瀬戸市駅周辺 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 周辺瀬戸駅周辺 行ってみたいくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成

2 視点別（エリア別）の具体的な施策（案）

◆ 視点1 市全体（連携・移動）

◆ 基本方針

利用しやすい公共交通システムの整備

◆ 施策の骨子

公共交通システムの整備

◆ 基本方針

利用しやすい公共交通システムの整備

■意見の提出方法 : 郵送またはファックス、Eメールによる意見の提出
市役所 6 階 都市計画課計画係まで直接持参

瀬戸市まちなか交通戦略(案)に関する市民意見の概要と市の考え

1. 概要

(1)市民意見募集

- ・意見募集期間 平成21年2月16日(月)～平成21年2月27日(金)
- ・意見数 38件 12通(窓口持参3名、郵送1名、FAX2名、電子メール6名)

No.1

●戦略(案)に関すること

分野	項目	番号	意見(要約)	市の考え
交通環境の整備に関すること	道路整備に関すること	1	内環状線(特に陣屋線)の整備は早急に行う必要があると思う。	中心市街地での交通の円滑化を図るうえで、内環状道路網の整備は不可欠と考えています。その中で、内環状道路網の一部となる(都)陣屋線は、名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅、市役所、陶生病院等へ向かう重要な東西軸を形成するため、(都)陣屋線の整備を推進してまいります。
		2	陶生病院西側交差点の東西渋滞を解消するには、現在の陶生病院の駐車場入り口を閉鎖し、もっと交差点付近の渋滞エリアから離れた場所に出入口を新たに作るべき。	(都)陣屋線の整備推進など、陶生病院西側交差点周辺の渋滞解消に向け、取り組んでまいります。ご提案いただいたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		3	陶生病院西側踏切の渋滞解消について、「踏切での一時停止」を「事故・渋滞の原因となるため、踏切では止まらない」に切り替えてみたらどうか?。それがだめなら、踏切用信号機をつけてほしい。実験をしてみたらどうか?	
		4	(都)鹿乗共栄線の渋滞について、踏切前後の信号機は、踏切と連動するようにしてほしい。	(都)鹿乗共栄線を始めた踏切部対策は、総合的な交通環境の向上を目指す当該地区において、最も重要な課題であると考えます。
		5	陶生病院前の渋滞を早くなくしてください。通院の時、とても困っています。	この抜本的な対策である鉄道との立体交差の実施には、周辺地域に大きな影響を及ぼすことなどから、将来の周辺一帯のまちづくりや道路網のあり方検討も踏まえた取り組みが必要であると考え、その検討推進に努めてまいります。
		6	(都)鹿乗共栄線の踏切は列車本数も少なく、地元の住民は各々迂回ルートで渋滞を避けており致命的ではないと思われる。立体交差化するなら他の事に投資した方がよい。	併せて短中期的な施策としては、中心部の幹線道路である(都)陣屋線の整備により、内環状道路網の構築と交通容量を拡大し、中心部の交通混雑の緩和を図ってまいります。
		7	新瀬戸駅東側の踏切は狭く、細い歩道が片側にあるだけの状況で、歩行者がすれ違うのも車に気をつけながらすれ違うといった状況です。ここの踏切は広げた方がよいと思います。	
		8	(都)十三橋線が拡幅されたが、片側1車線は整備前と変わらず渋滞は解消していない。歩道ができただけではないか。	(都)十三橋線は2車線(片側1車線)で都市計画決定されており、歩道を設置し、車道と歩道を分離することで、円滑な自動車走行と安全な歩行環境の確保を目指しています。今後は、当該路線に接続する(都)陣屋線の整備を進める等により、周辺一帯での渋滞緩和に努めてまいります。
	9	水野駅東側の踏切に関して、踏切西側にも歩道を設置してほしい。	当該市道の踏切に関しては、前後の道路状況(東側のみ歩道を整備済)に合わせて、東側のみ歩道を設置しています。ご提案いただきましたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。	
	自転車に関すること	10	瀬戸の地形からいって自転車の利用が困難な地域があったり、自転車に乗れる環境も整っていないため、自転車の利用が少ない。歩道さえない道路に自転車道が出来るとも思えない。自転車は生活道路でこそ安全に乗れなければ使えない。	自転車走行環境の構築において、必要な路線については、既存の道路では乗り入れ部や交差点での切り下げ部の段差処理をすることで、自転車の通行に配慮した自転車歩行者道を目指してまいります。新設道路については、段差解消処理をすることに加え、歩道と自転車道の分離等について、検討を進めてまいります。
		11	自転車は環境にもいい乗り物なので、中心市街地(商店街)などでは観光客と通勤通学の利用を組み合わせレンタサイクルなどを考えるのもいいかもしれない。	本戦略では、まちなか地域での自動車からの転換を推進する移動手段の一つとして、自転車の活用は有効であると考えています。今後は、通勤・通学等のまちなかでの移動手段として、また観光のための移動手段として、ご提案いただいたコミュニティサイクル等の効果や可能性を調査してまいりたいと考えております。
	駅・駅前広場に関すること	12	名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅間は、少なくともエレベータ、可能ならば新瀬戸駅改札のあるフロアからそのまま階段無しで瀬戸市駅に入れるような連絡通路があれば、理想的と思われます。また、新瀬戸駅とバローの間も、階段無しで入れるようにスロープなどを設置した方がよいのではないかと。	名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅のバリアフリー化に合わせ、既存の駅前広場や駅間の連絡通路における、鉄道・バス・自家用車・自転車等からの乗り換え利便性の向上と人の動線に着目した、施設整備を推進してまいります。ご提案いただいたご意見については、施設検討の参考とさせていただきます。
		13	瀬戸市駅前広場周辺は、さびれた感じがあります。人の流れのあるもっと開放的で気持ちの良い玄関にして下さい。	
		14	駅前の放置自転車を何とかして下さい。	
		15	少しでも改札口に近く風雨に当たらない場所として、名鉄新瀬戸駅のホームの上部を駐輪場として活用し、駅との一体化を考えるとどうか。	新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺の路上駐輪は、歩行者の通行に支障となる等、課題となっています。路上駐輪対策として、既存の瀬戸市駅前広場内での駐輪場新設や、新瀬戸駅南側に駐輪場を整備する等の検討を進め、駐輪スペースを確保し問題の解消を図るよう努めてまいります。ご提案いただきましたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。

分野	項目	番号	意見(要約)	市の考え
交通環境の整備に関する事	駅・駅前広場に関する事	16	名鉄水野駅は南側にしか改札口がないため、尾張瀬戸方面行きホームへは、駅の南側から入り、駅構内の連絡橋を昇降しなければならぬなど、高齢者や障害者にとって非常に不便である。また、駅北側からのアクセスにおいても、踏切を通り駅南側から迂回する必要があるため、不便となっている。改札口を北側にも増設してほしい。	現在、瀬戸市では名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅周辺において、平成22年を目標としたバリアフリー基本構想の策定を進めていますが、名鉄水野駅につきましては、日乗降客数が5000人に満たないこともあり、その構想策定の対象とはなっていません。水野駅を含むその他の駅でのバリアフリー化については、今後推進すべき課題であると考えていますが、バリアフリー化の実施には多額の費用が掛かることや、交通事業者を始めとした関係者の協力が必要であることから、今後のバリアフリー化に関する法律や補助金制度の動向を見極めながら、バリアフリー化の推進を図ってまいります。ご提案いただきましたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
	その他	17	長久手方面から(主)瀬戸大府東海線を走ってくると、尾張瀬戸駅方面が「瀬戸市街」として、新大橋を経て、市役所や陶生病院方面が「春日井」として示されていて分かりにくい。交差点での道路案内標識は「瀬戸市役所」や「尾張瀬戸駅」等の表示にした方が分かりやすい。	現在の道路案内標識は、広域的な方面(方向)を示し設置している状況です。今後は、より分かりやすい案内表示を目指して、関係機関との調整などに取り組んでまいりたいと考えています。
公共交通機関に関する事	コミュニティバス等に関する事	18	自動車への過度の依存を止めるためには、公共交通網の整備が不可欠である。特にコミュニティバスの路線の設定には利用者の意見や他市の事例も参考にしてほしい。	コミュニティバスは、現在試行運転中であり、今後も市民ニーズに合わせたバスサービス(運行ルートや運行本数等)の向上に取り組んでいきたいと考えています。また現在、今後の瀬戸市におけるバス交通ネットワークを踏まえた、公共交通総合連携計画の策定調査を進めており、路線バスを始めとした多量の移動を支える基幹軸と、コミュニティバスなどの日常生活を支える生活交通軸のあり方や、住民意見の反映方法についても検討をしております。ご提案いただきましたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		19	瀬戸は、新瀬戸駅・尾張瀬戸駅周辺に主要施設(市役所・陶生病院・保健所・図書館・文化センター・瀬戸蔵など)が集まることから、幡山・山口・品野・水野・赤津等地域から、どちらかの駅につながるよう、コミュニティバスの充実を望む。	
		20	コミュニティバス中心市街地線が鉄道乗り継ぎに関して大変不便なため、出来る限り改善し、中水野駅・瀬戸市駅・尾張瀬戸駅での鉄道乗り継ぎを便利にしてほしい。	
		21	コミュニティバス中心市街地線の、路線変更(バス停の変更等)と、地域高齢者及び通勤通学者が利用しやすいダイヤへの変更をお願いします。また、料金は100円均一で値上げしない方が良く考えます。	
		22	コミュニティバスは公共交通空白地域を走らせているだけで、生活の足としての機能が考えられていないなど、一便あたりの利用人数が増加するよう工夫をしてほしい。	
		23	平成22年度には新瀬戸駅にエレベーターが設置されるのは大変喜ばしい。しかし、バリアフリー化されていない、その他の駅でのバスから鉄道への乗り継ぎは、高齢者・障害者・病人にとって困難である。尾張瀬戸駅、新瀬戸駅へ直接コミュニティバスが乗り入れると利用も伸びる。	
		24	コミュニティバスの運行について、「みずの坂」や水野団地周辺を巡回するバス路線を設定すれば、安定した経営が可能と考えられる。特に、バス停の間隔を短くし、出来るだけ左折を主としたルート設定が有効だと考える。	
		25	コミュニティバスについて、上之山線に平日の14:00ぐらいに乗った事がありますが、好評なようでミニバンが満席だったので、もう少しだけ大きなバスでも良いかと思えます。	
		26	尾張瀬戸駅周辺は活性化が進みつつあるが、地域にちらばる陶磁器資料館、今後整備される愛・パークなどへは、各地域からのコミュニティバスが大いに役立つと思う。	
		27	コミュニティバスの乗車率の向上に向けて、地域住民の意見をもっと聞くべき。	
28	バス交通ネットワークのあり方においては、JRバス廃止後の代替運行というだけでなくとどまらず、どのコースが最も利用されるかを十分に地域住民の意見を聞いた上で、決定してほしい。住民参加型の組織・会議などを聴くべきである。			
29	コミュニティバスのような地域密着型の交通は、定期便にすると、ルートの設定やダイヤなど、非常に悩ましいと思います。そこで提案ですが、料金の一部を市が負担することで、タクシーを低料金で乗れるようにするというのはどうでしょうか。			

分野	項目	番号	意見(要約)	市の考え
観光に関する こと	観光地の魅力向上に関する こと	30	尾張瀬戸駅周辺など、万博をきっかけにすぐキレイに整備されたし、街並みの温かさが伝わってきて、以前と比べて親しみやすい街になったと思いますが、それでも物足りなさを感じます。「車から降りて歩いてみよう」と思えるような何かがない。観光地の楽しみである「食べ歩き」ができるように、もっとオープンな飲食店などを増やしたり、河川敷にくつろぎの場を作るなどではどうでしょうか。	瀬戸川プロムナード線の整備を中心として、尾張瀬戸駅周辺のまちづくりや景観形成への取り組みを推進し、市街地におけるゆとりとるおいのある空間を創出することで、住民の生活環境や来訪者による賑わいの向上を目指しています。また、瀬戸川河川敷では、道路整備と合わせて、散策路の整備を進めていく予定です。 ご提案いただきましたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
		31	3地区(炎護路、小狭間坂、洞・暮らしくストリート)の整備について、どこにでもあるテーマパークのような町並みでは、人は呼べないと思います。今の瀬戸らしい町並みは十分観光資源になるので活かしてほしい。(外1件)	本戦略において、この3地区の整備は古くからのせとものやきもの歴史、伝統や技術を感じられるまちなみなどを結び回遊性の高い散策路の整備を進めていくこととしています。これらの整備や周辺地域の整備をすることで、より多くの人が昔ながらのやきものまちなみの雰囲気を感じられる、「瀬戸らしいまちなみ」を活かした地区整備を進めてまいります。
		32	せともの祭りで、「伝統」となるような行事、瀬戸市民も観光客も参加が出来るような行事ってないでしょうか。	せともの祭は、大せともの祭協賛会主催のせともの廉売市が人気です。加えてステージイベントや絵付け体験といった誰もが参加できる催しも開催しています。 ご提案いただきましたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
まちづくりに 関すること	景観に関する こと	33	尾張瀬戸駅周辺では目立つ看板が設置してある等、景観に配慮しているとは思えない光景もあります。瀬戸の玄関ともいえる場所なので、例えば色を制限するなど、もっとすっきりとならないでしょうか。	現在、市では景観法に基づく景観計画を策定しており、その中で尾張瀬戸駅周辺については、市の玄関口として特に景観に配慮すべきエリアに位置付け、景観形成方針や基準を具体的に定めていく予定です。
	まちづくりに 関すること	34	徒歩圏内で生活できるような、まちづくりを推進するとの事ですが、食料品店や病院等の日常生活に関わる店舗等が継続的に成り立つような、具体的な考えが必要だと思います。	本戦略では「移動しやすく住みやすいまち」の狙いとして、各拠点間の移動環境を向上させることにより、日常的な生活圏がコンパクトにまとまった拠点の形成と維持を目指してまいります。この移動環境の取り組みにより、安心感に裏付けされた住まいの受け皿としてのまちの形成を図ります。そして、これらの安定した居住が、日常生活に関する店舗等の出店や経営に大きく寄与するものと考えます。
		35	近年の瀬戸市の宅地開発はめざましく、瀬戸市に活気があるのは嬉しいのですが、その反面、山がまるごと切り崩されたりと、大変悲しい事も起こっています。可能な限り、今ある木々を残すような、瀬戸らしい街づくりをしていきませんか？	瀬戸市の都市づくりの方針につきましては、「瀬戸市都市計画マスタープラン」で、「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、本市周辺部に広がる森林等の豊かな自然的資源の活用などにより、個性豊かで魅力的な都市づくりを目指すとしています。今後も、この方針に基づき、ご意見にありますような「瀬戸らしい街づくり」を目指してまいります。
		36	まちづくりに関するは、市民が何を望むかが非常に大きなウェイトを占めると思います。意見を募集するだけでなく、戸別訪問して意見を集めるぐらい能動的に市民の意見を聴いてください。	本戦略の策定にあたっては、アンケート調査や、戦略の基本方針策定時と今回の戦略案策定時の2回に渡る市民意見の募集などを実施し、市民の皆さんの意見を反映できるよう努めてまいりました。 ご指摘のとおり、皆さんのご意見を広くお聴きすることが重要と考えており、今後は市民の皆さんの意見をより反映できるような方法を検討し、実施に努めてまいります。

●その他意見

その他	37	障害者や高齢者にとっての移動手段の確保を福祉面から考えて、現在の心身障害者を対象とした、1ヶ月当たり3回分のタクシー基本料金の助成を実情に合わせて使い易く、又、もっと手厚くしてほしい。	ご提案いただきましたご意見につきましては、今後の取り組みの参考とさせていただきます。
-----	----	--	--

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

瀬戸市都市整備部都市計画課

瀬戸市追分町64番地の1

TEL 0561-88-2680 FAX 0561-88-2724

E-mail : tokei@city.seto.lg.jp

ホームページ <http://www.city.seto.aichi.jp/>