

1 調査名称：瀬戸市総合都市交通体系調査（瀬戸市交通現況調査業務）

2 調査主体：瀬戸市

3 調査圏域：中京都市圏

4 調査期間：平成 25 年度

5 調査費：2,000 千円（当年度までの合計：2,000 千円）  
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

社会経済情勢の変化として、人口減少と高齢化による都市の生活を支える医療、福祉、子育て支援などの社会機能の低下、中心市街地等における人口流出と都市機能の拡散によるまちの衰退、環境への負荷の高まりなどの諸変化に対応するため、都市機能の維持・再生、集約型まちづくりの実現、環境対策など多面的な視点からのまちづくりが求められている。

瀬戸市が目指すべきまちづくりの実践に向けて、上位計画である瀬戸市総合計画、都市計画マスタープランに基づいた、道路や公共交通などの施設整備、交通需要マネジメントなどのハード、ソフト施策等の骨格交通体系について、中長期的な交通施策のあり方を定め、実行していくことが必要不可欠である。

そこで、土地利用と交通を一体的にとらえた将来の都市交通像を描くとともに、それを実現するための土地利用構想、骨格交通体系等を定めるため、都市交通マスタープランを策定する。また、このプランを具現化するため、H21 年度に策定した瀬戸市まちなか交通戦略の評価を行い、都市計画道路網の検証、交通結節点の整備推進、中心市街地等の拠点を結ぶ公共交通網の形成と利便性の向上など、総合的な交通施策を盛り込んだ都市交通戦略の見直しを行う。

## I 調査概要

1 調査名：瀬戸市総合都市交通体系調査  
(瀬戸市交通現況調査業務)

### 2 報告書目次

#### ■調査の目的と概要

調査の目的

調査フロー

調査の概要

#### ■都市の現状把握

人口特性

土地利用特性

建築物の状況

その他の施設

交通施設の配置状況

個別特性の把握

地域別の特性整理

#### ■市内交通に係る意向調査

調査の概要

調査結果

#### ■交通の現況

道路網の整備状況

公共交通の整備状況・サービスの状況

交通実態の現状と動向

移動実態の現状と動向（平日）

#### ■現況交通に対する問題点の抽出

3 調査体制  
なし

4 委員会名簿等：  
なし

## II 調査成果

### 1 調査目的

社会経済情勢の変化として、人口減少と高齢化による都市の生活を支える医療、福祉、子育て支援などの社会機能の低下、中心市街地等における人口流出と都市機能の拡散によるまちの衰退、環境への負荷の高まりなどの諸変化に大胆かつ柔軟に対応するため、都市機能の維持・再生、集約型まちづくりの実現、環境対策など多面的な視点からのまちづくりが求められている。

瀬戸市が目指すべきまちづくりの実践に向けて、上位計画である瀬戸市総合計画、都市計画マスタープランに基づいた、道路や公共交通などの施設整備、交通需要マネジメントなどのハード、ソフト施策等の骨格交通体系について、中長期的な交通施策のあり方を定め、実行していくことが必要不可欠である。

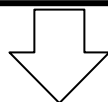
そこで、土地利用と交通を一体的にとらえた将来の都市交通像を描くとともに、それを実現するための土地利用構想、骨格交通体系等を定めるため、都市交通マスタープランを策定する。本調査においては、都市構造および交通の現状分析を行い、現況把握から各交通問題などを明らかにし、次年度以降の都市交通マスタープラン策定、都市交通戦略の見直しを目指す。

## 2 調査フロー

今回調査

### I 都市構造・交通の現状分析

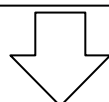
- 1 都市の現況把握
- 2 交通の現況把握
- 3 交通課題の抽出



H26 年度予定

### II 交通将来像と都市交通像の基本方針

- 1 将来フレーム予測と政策フレームの検討
- 2 都市づくりの基本的課題の整理
- 3 各交通施策の検討
- 4 まちなか交通戦略の評価

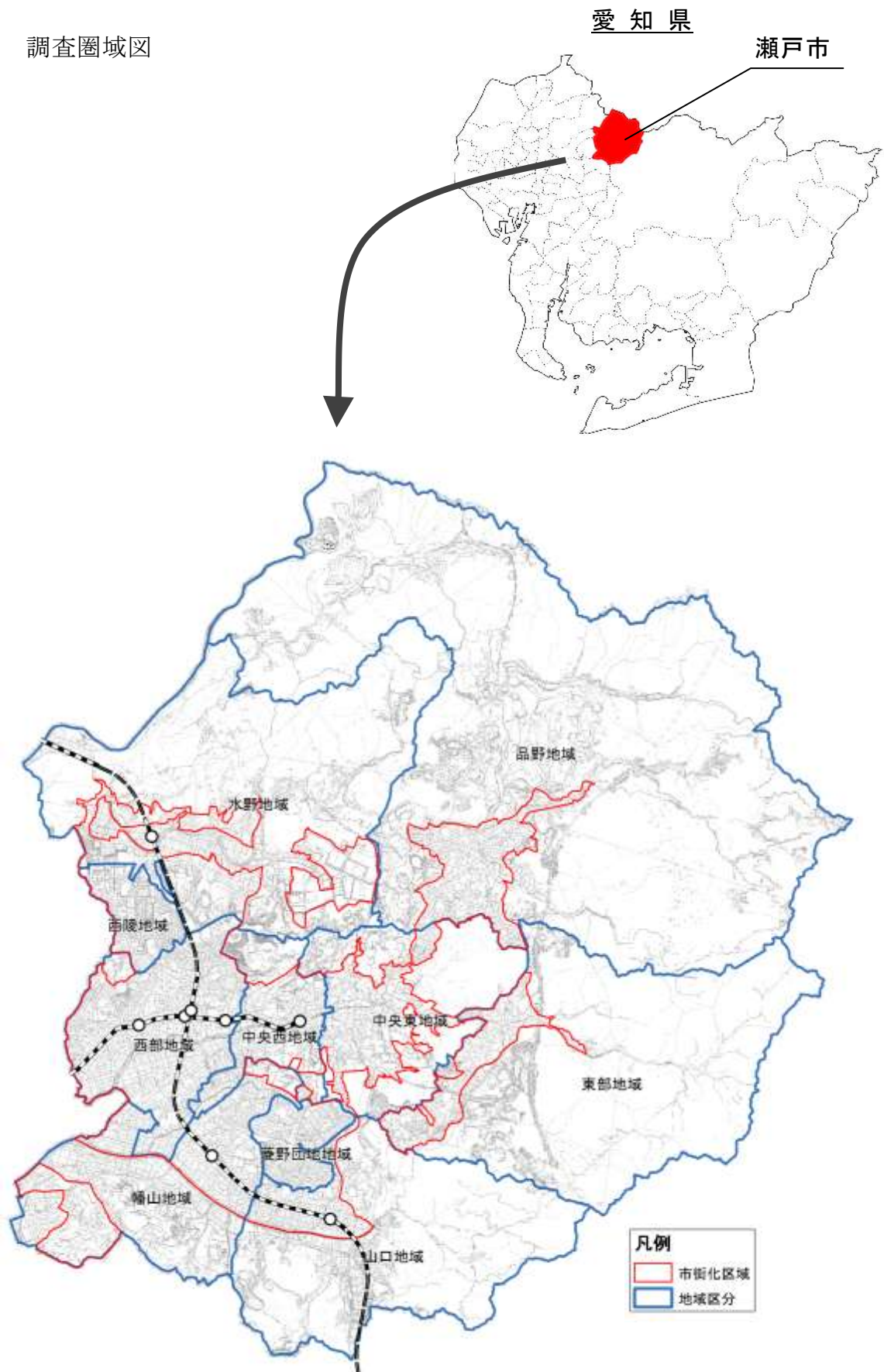


H27 年度予定

### III 都市交通マスタープランの策定及び施策具現化のための戦略策定

- 1 都市交通マスタープランの策定
  - (1) 都市の将来像
  - (2) 将来交通計画
- 2 都市・地域総合交通戦略の策定（見直し）（まちなか交通戦略を包含）
  - (1) 都市交通施策
  - (2) 都市機能集約施策

### 3 調査圏域図



## 4 調査成果

## ■ 調査の目的と概要

瀬戸市は、交通渋滞が著しい市域中心部を対象に、「まちなか交通戦略」を策定し交通課題に対応してきた。近年、市域の中でも人口の偏りが顕著となっており、今後、加速する高齢化など社会情勢の変化を的確に反映し、また、財政状況の変化にも柔軟に対応していくためには、瀬戸市全域を対象とした広域的な将来像や交通体系に基づく交通施策の検討とその推進を着実に進めていく必要がある。

本調査は、第5回中京都市圏総合都市交通体系調査（以下、「第5回PT調査」という）の結果を踏まえつつ、本市の都市計画道路の見直しの方向性をはじめ、その他都市交通施設の現状や計画等の位置づけを整理した。

## 平成25年度における調査の内容と調査項目

調査の内容	調査項目
(1) 資料収集・整理	・各種既往調査資料等の収集・整理
(2) 都市の現状把握	・人口と世帯 ・土地利用 ・交通施設の配置状況 ・建築物 ・その他の施設
(3) 交通の現況	・交通施設の現状と動向の整理 ・道路網の整備状況 ・公共交通の整備状況・サービスの状況 ・交通実態の現状と動向 ・瀬戸市関連の交通実態 ・地域別の交通実態 ・公共交通施設（鉄道・バス）の利用動向 ・自動車交通の状況
(4) 市内交通に係る意向把握	・既往資料の意向整理 ・アンケート調査の企画・集計・分析
(5) 現況交通に対する問題点の抽出	・地域別、手段別、地域間別の問題点の整理

## ■ 都市の現状把握（地域別特性）

### （１）人口特性

- ・年齢区分別人口構成は、老年人口割合が増加。
- ・地域別では、市西部の人口が増加し、市東部の人口が減少。

### （２）土地利用特性

- ・市街化区域内の未利用地は 296.5ha 残存。そのうちの 7 割が山林。
- ・田や畑については、東部地域、品野地域の第一低層住居専用地域（暫定用途地域）に多く残存。

### （３）建物特性

- ・容積率は、名鉄瀬戸線沿線は法定容積率に誘導できている。
- ・比較的施行年度が新しい開発地が、鉄道駅の駅勢圏から離れた箇所で開催。
- ・建物密度は、水野駅の北側、尾張瀬戸駅の南側、菱野団地の共同住宅立地地域において高い。
- ・建物老朽度（昭和 56 年以前の建築物割合）は、菱野団地地域が最も高い。
- ・中央東と中央西地域は、昭和 45 年以前の建物割合が 3 割を超えている。

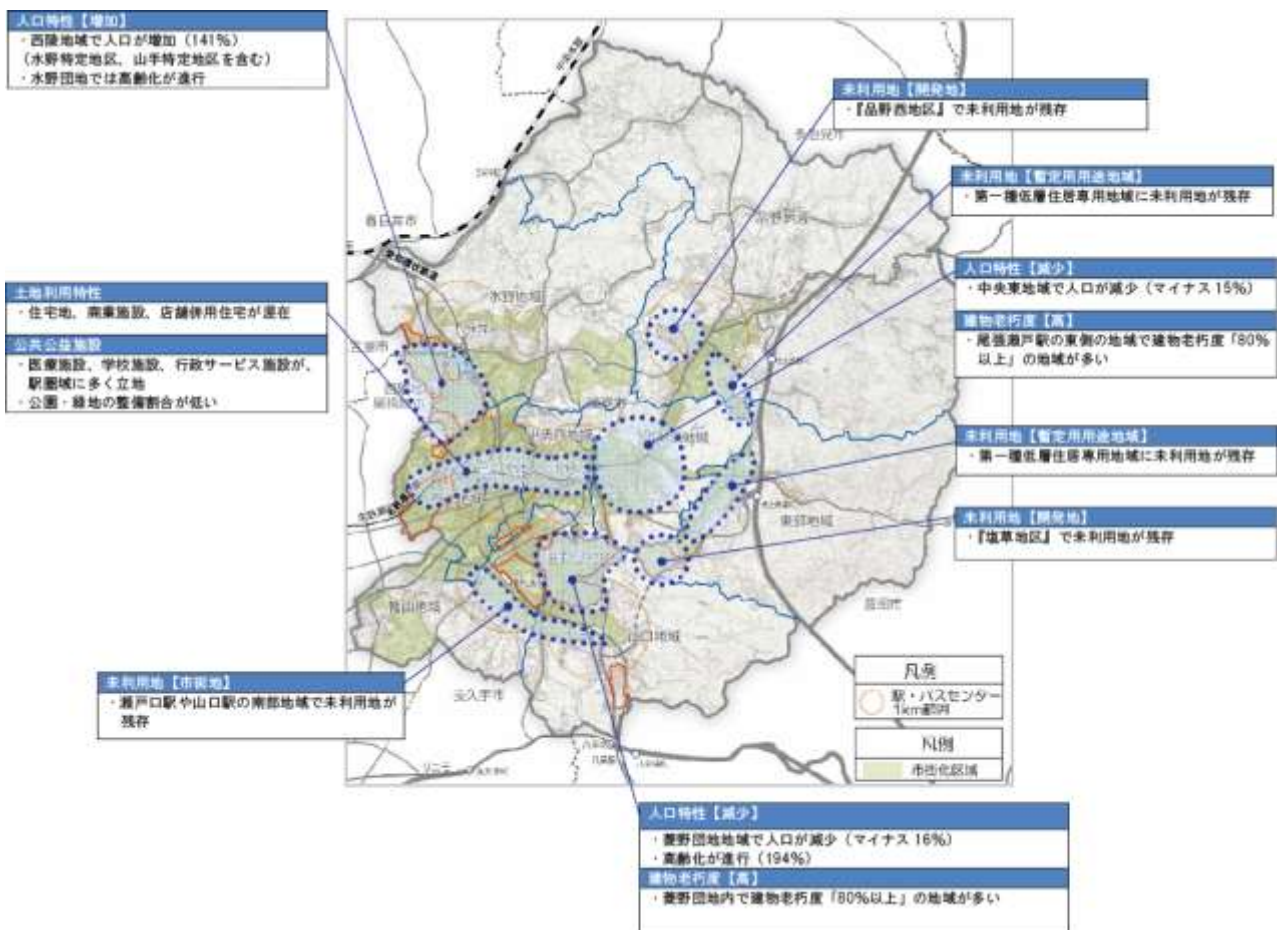


図 瀬戸市地域別特性



## ■市内交通に係る意向把握

既往アンケート調査結果の活用により市民ニーズを把握するとともに、行政担当者等への意向調査を実施することにより、渋滞箇所や問題箇所などの現況交通に対する問題点を把握した。

### 調査資料及び調査項目

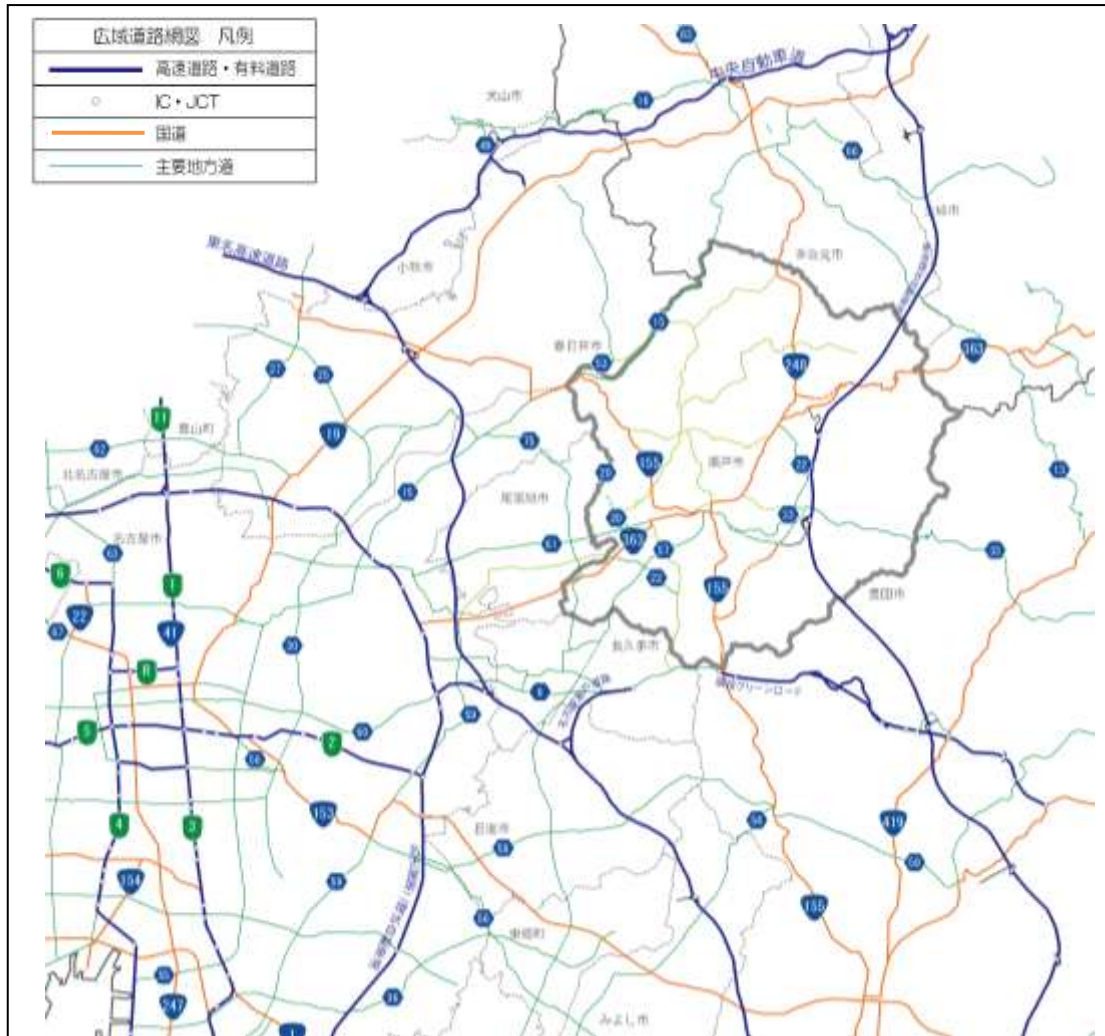
	調査資料・調査内容	調査項目
1	第5次瀬戸市総合計画 市民アンケート調査結果 報告書（平成23年11月） 【市民2,000票配布・ 1,029票回収（51.45%）】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住みやすさと定住意向</li> <li>・目標値の達成状況</li> <li>・自由意見</li> <li>※現況交通に対する問題点</li> </ul>
2	通学路の緊急合同点検結果 （平成24年度） 【市内20校区、186箇所の対策箇所】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・問題箇所（対策箇所）</li> </ul>
3	瀬戸市地域公共交通会議による アンケート調査結果 ・公共交通に関する沿線住民アンケート調査結果（平成23年8月） 【住民3,728票配布・ 1,359票回収（36.4%）】 ・名鉄バス東山線利用者アンケート調査結果（平成23年10月） 【利用者707票配布・ 247票回収（34.9%）】 ・瀬戸市コミュニティバス利用者アンケート調査結果（平成23年10月） 【利用者ヒアリング・177票回収】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用実態</li> <li>・施策内容の認知度</li> <li>・サービスに対する満足度</li> </ul>
4	行政担当者へのアンケート調査 ※今回調査にて実施 【職員全員に周知・279件回収】 →調査概要は次頁参照	<ul style="list-style-type: none"> <li>・混雑箇所</li> <li>・混雑方向</li> <li>・混雑する曜日・時間帯</li> <li>・混雑する要因</li> <li>・その他の交通課題</li> </ul>

## ■交通の現況

### 1 道路網の整備状況

#### (1) 広域道路網について

◆瀬戸市中心部から尾張旭市中心部へは、自動車で概ね15分で移動が可能である。瀬戸市中心部から他の周辺都市の中心部へは、概ね30～40分で移動が可能な状況である。



周辺自治体からの所要時間（瀬戸市役所）

区間	路線	所要時間
名古屋市役所	名古屋第二環状自動車道 ～県道上半田川名古屋線（208号）	37分
豊田市役所	国道155号	40分
春日井市役所	(主)春日井長久手線（75号）	32分
多治見市役所	国道248号	35分
尾張旭市役所	(主)名古屋瀬戸線（61号）	15分

※自動車の所要時間は、Google、MapFanの所要時間検索の結果（非混雑時）

図 瀬戸市周辺の広域道路網

(2) 市内将来道路網の状況

市中心部の名鉄瀬戸線の北側の地域では、東西の移動を処理する路線（陣屋線や本山線）が未整備であるため、国道155号や363号へ交通が集中しやすくなっている。

第3環状線や瀬戸環状東部線が未整備であるため、瀬戸市を通過する交通が市街地内へ流入し、混雑悪化の要因となっていることが考えられる。

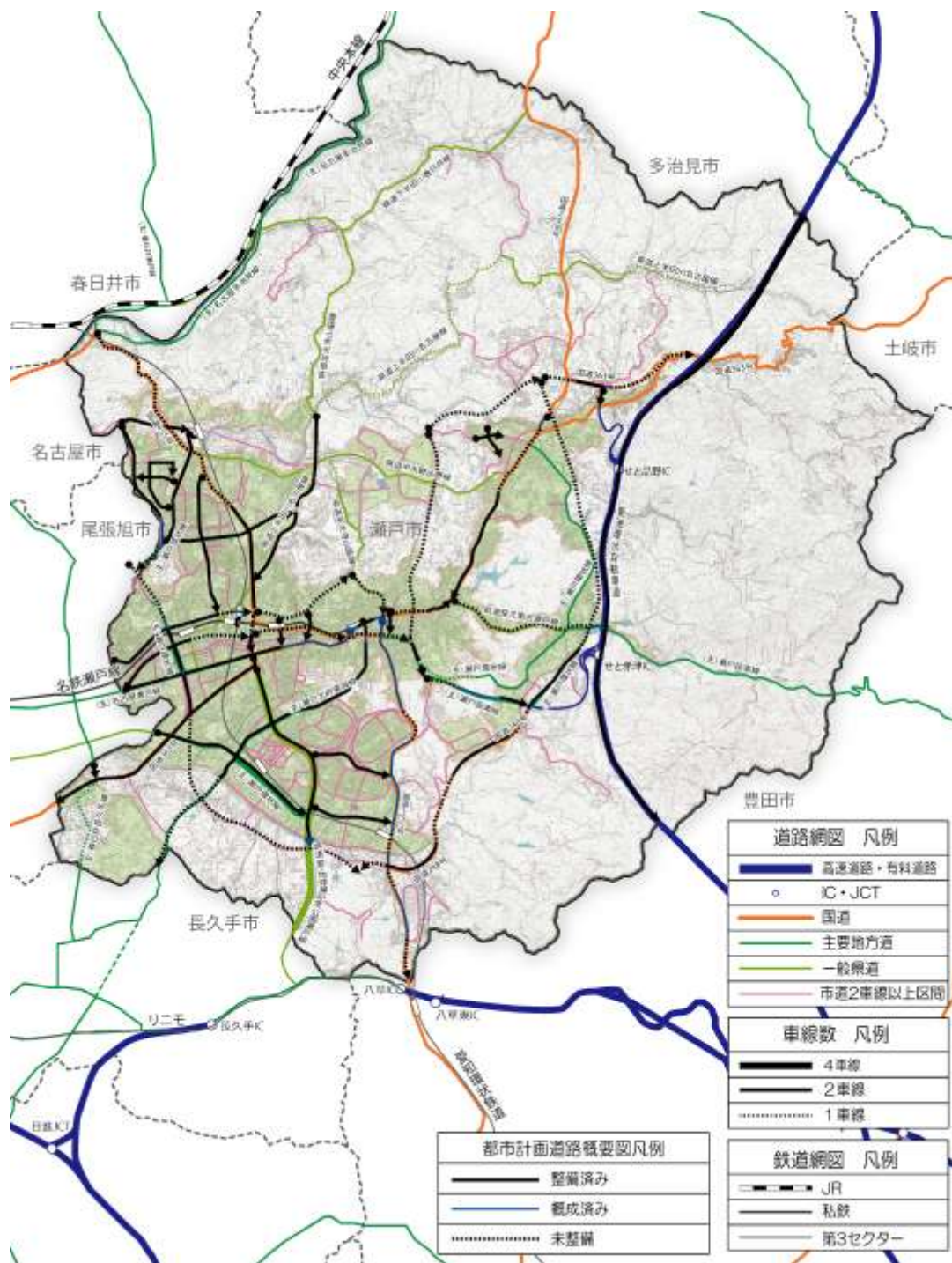


図 将来道路網図

## 2 公共交通の整備状況・サービスの状況

### (1) 鉄道の整備状況、運行状況（広域ネットワーク）

- ・名古屋市栄周辺や、豊田市中心部へは乗り換えなしで、概ね 30 分で移動可能である。
- ・名鉄瀬戸線は名古屋市の中心部と連絡し、ピーク時の所要時間は、大曾根駅まで 24 分、栄町まで 30 分となっている。
- ・愛知環状鉄道は、豊田市や春日井市と連絡し、ピーク時の所要時間は、新豊田駅まで 27 分、高蔵寺駅までは 7 分となっている。なお、ピーク時に 2 便が J R 中央線を經由して名古屋駅まで乗り入れており、名古屋駅までは 42 分、千種駅までは 27 分となっている。

瀬戸市周辺の鉄道網



主な駅までの所要時間・運行本数

区間		所要時間 (平日始発~9時)	運行本数 (ピーク時本数)			
			運行時間帯：往路			
			平日	休日		
名鉄	新瀬戸駅~栄町駅	31分	114 (9) 5~23時台	102 (7)	5~23時台	
	新瀬戸駅~大曾根駅	24分	114 (9) 5~23時台	102 (7)	5~23時台	
愛環	瀬戸市駅~高蔵寺駅	7分	60 (6) 5~23時台	58 (4)	5~23時台	
	瀬戸市駅~新豊田駅	27分	63 (4) 5~24時台	59 (4)	5~24時台	
	瀬戸市駅~名古屋駅 (高蔵寺経由直通)	42分	7 (2) 5~23時台			
	瀬戸市駅~千種駅 (高蔵寺経由直通)	27分				
	瀬戸市駅~大曾根駅 (高蔵寺経由直通)	23分				

※平成26年1月末現在

図 瀬戸市周辺の鉄道網の整備状況

(2) 市内鉄道路線の整備状況・運行状況.

- ・名鉄瀬戸線は、鉄道駅が密に整備され、ピーク時に 8～9 本/h、昼間時には 6 本/h 運行されている。
- ・愛知環状鉄道は、ピーク時は 4～6 本/h、昼間時は 3 本/h 運行されている。

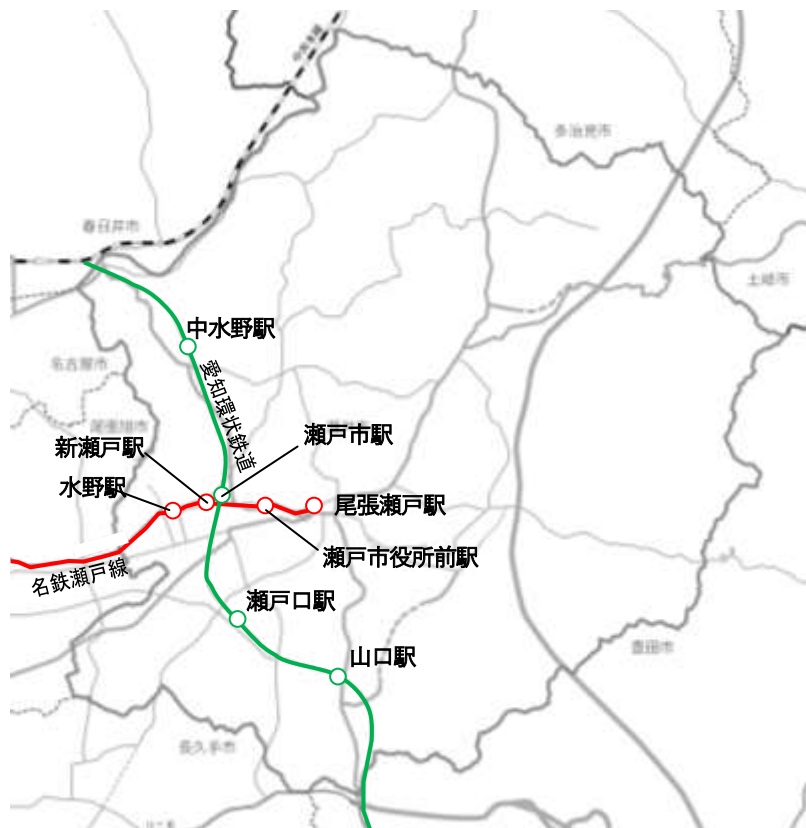


図 市内鉄道網の整備状況

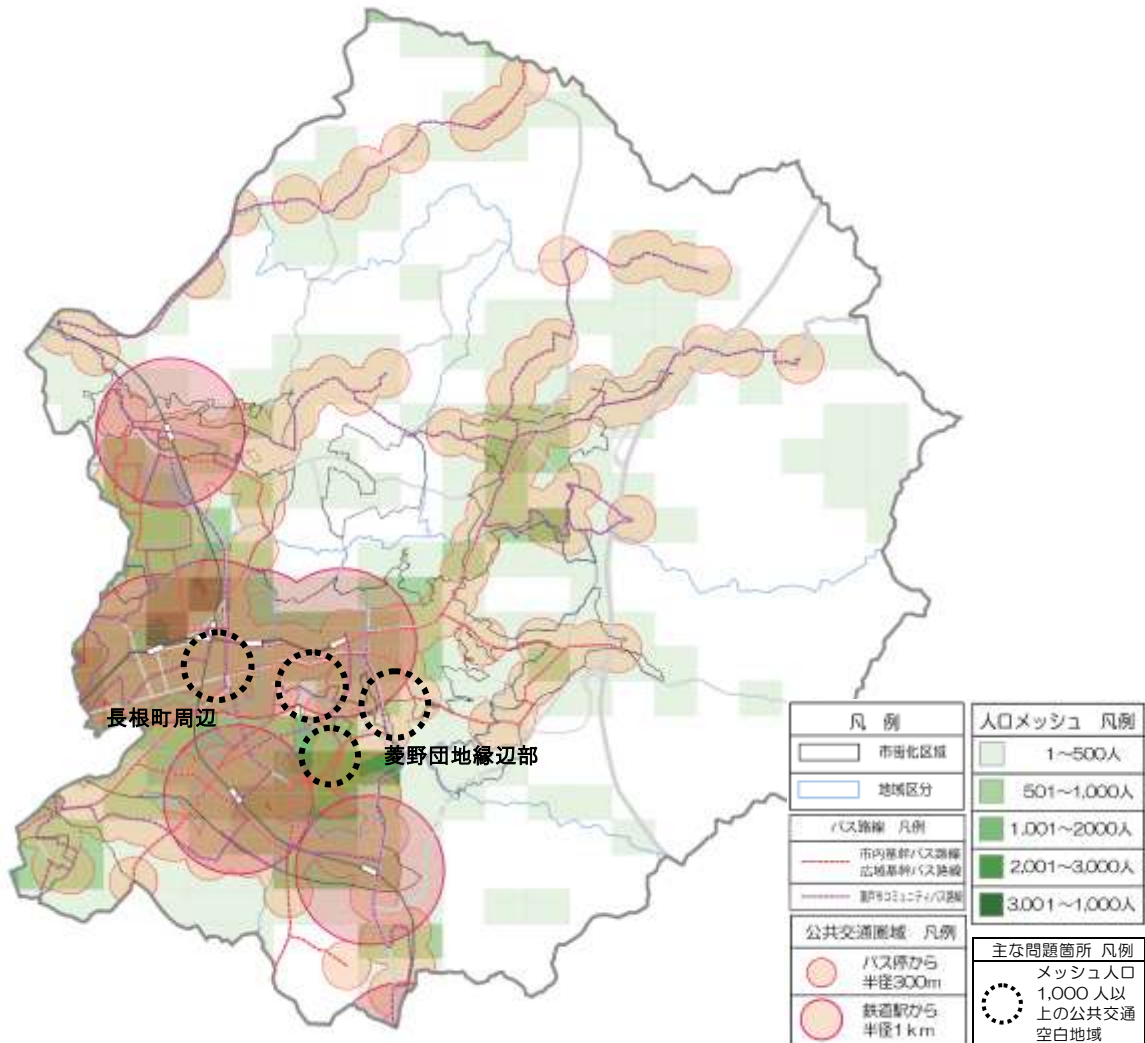
市内鉄道路線の整備状況、運行状況

路線名	名鉄瀬戸線	愛知環状鉄道	備考
駅間距離	(瀬戸市内) 0.7～1.2 km	(瀬戸市内) 2.1～2.8 km	名古屋市営地下鉄 名城線平均 0.94 km
運行本数	(新瀬戸駅)	(瀬戸市駅)	
平日 終日	上り 114 本 下り 118 本	上り 63 本 下り 60 本	平成 26 年 1 月末現在
平日 ピーク時	上り 9 本 (7 時台) 下り 8 本 (8 時台)	上り 4 本 (8 時台) 下り 6 本 (8 時台)	平成 26 年 1 月末現在 愛知環状鉄道下りに名古屋駅行き 2 本含む
平日 昼間	上り 6 本 下り 6 本	上り 3 本 下り 3 本	平成 26 年 1 月末現在
運行時間帯 (平日)	(新瀬戸駅) 上り 5:26～23:13 下り 6:00～24:19	(瀬戸市駅) 上り 6:06～24:06 下り 5:37～23:48	平成 26 年 1 月末現在

(3) 公共交通カバー圏域の状況

①市街化区域であっても公共交通空白地域が分布している

- ・公共交通の整備箇所に着目した場合には、現在の公共交通体系により概ね全ての(95%)人口がカバーできている(500×500mの人口メッシュベース)。一方で、市街化区域内に公共交通空白地域が分布している。
- ・1時間に1便程度運行している路線によるカバー圏域については、市街化区域内では、菱野団地縁辺部や長根町、窯町や西山町、川西町周辺などがカバー圏域外の地域となる。



資料：平成 22 年国勢調査世界測地系 500mメッシュ

	中央 西地域	中央 東地域	東部 地域	西部 地域	西陵 地域	水野 地域	品野 地域	菱野 団地 地域	幡山 地域	山口 地域	合計
人口 カバー率	98%	81%	71%	100%	100%	80%	84%	95%	97%	99%	94%
空白地域 人口(概数)	200人	1,700人	1,030人	0人	0人	1,580人	1,790人	700人	540人	60人	7,600人

※1辺が500mのメッシュを4分割し、その概ね過半がカバー圏域に含まれる場合に人口カバー率に加算

図 公共交通のカバー圏域図(路線バスとコミュニティバスの整備箇所に着目した場合)

### 3 瀬戸市関連流動のまとめ

#### (1) 瀬戸市全体の特性

##### ◎目的別流動

- ・自由目的、出勤目的の流動が多い。
- ・目的別の流出入の流動量を比較すると、登校を除く全ての目的で流出超過となっている。
- ・瀬戸市では全ての目的で減少している。特に、内々は全目的で減少している。
- ・市外への出勤や自由目的での流出・流入は増加している。

##### ◎年齢別流動

- ・年齢別の流動量では、20歳代の流動量が大きく減少している。

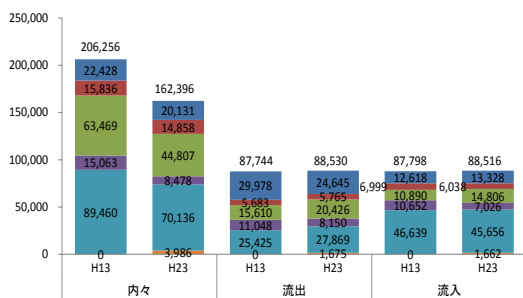
##### ◎手段別流動

- ・公共交通の分担率は約12%で横ばいであるが、自動車の分担率が7割と高く、増加傾向にある。
- ・徒歩の分担率は13%であり、全ての年代で減少傾向にある。

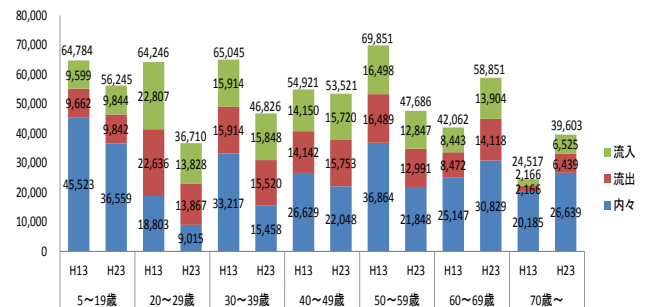
#### (2) 都市間流動

##### ◎都市間流動

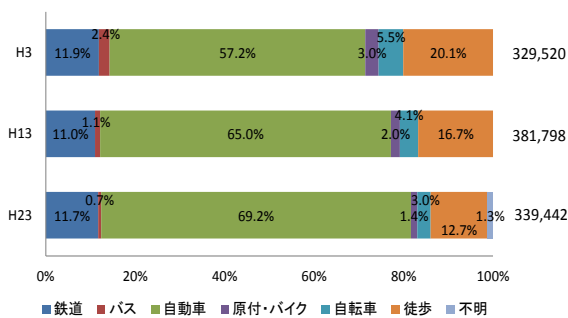
- ・都市間流動では、名古屋市や尾張旭市や春日井市、豊田市との流動が多い。
- ・尾張旭市や春日井市、豊田市とは、増加傾向にある。



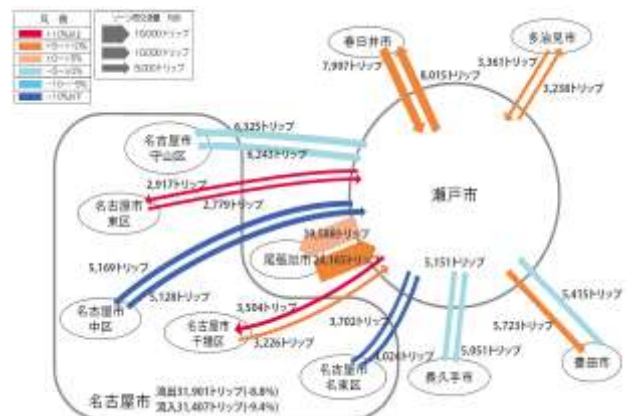
瀬戸市関連流動別目的別流動量の動向



瀬戸市関連流動別年齢別流動量の動向



瀬戸市の代表交通手段別の分担率の動向



※表中のトリップ数はH23年時点のトリップ数

### (3) 瀬戸市地域別（ゾーン別）流動

#### ◎ゾーン間流動

- ・名鉄瀬戸線沿線や瀬戸口駅周辺ゾーンの流動が多い。特に、瀬戸口駅周辺ゾーンは、新瀬戸駅・瀬戸市駅、尾張瀬戸駅と併せて、市民の主な活動場所となっていると考えられる。自動車流動も多く、面的な混雑発生の一つの要因となっている。
- ・水野団地や菱野団地、瀬戸口駅周辺ゾーンで内々流動が多い。特に登校や自由目的の流動が多い。
- ・名鉄瀬戸線沿線ゾーンは隣接するゾーンとの移動も多い。特に自由や業務目的での流動が多い。
- ・工業系の用途が指定されているゾーンは、出勤目的が多い。市外からの流動が多い。

#### ◎施設別流動

- ・ゾーン 02 の医療福祉施設（陶生病院など）、ゾーン 06、11、12 の学校・教育施設（高校、大学など）、ゾーン 14 の大型小売店関連（フィールなど）の流動が多い。

#### ◎代表交通手段別分担率

- ・鉄道利用は、ゾーン 05 や 11 などの通学目的が多い。
- ・自動車の分担率は、市南西部で高く、増加傾向にある。
- ・鉄道駅やバスターミナルが整備されていないゾーン（ゾーン 08、10、13、15）の住宅からの自動車の分担率が高い（約7割以上）。
- ・流動の多い医療施設（陶生病院など）へは、自動車での分担率が高い（約8割）。
- ・自転車の分担率は、比較的地形が平坦な瀬戸口駅周辺やで高い傾向にある。
- ・徒歩の分担率が、市中心部や住宅団地周辺で高い傾向にある。

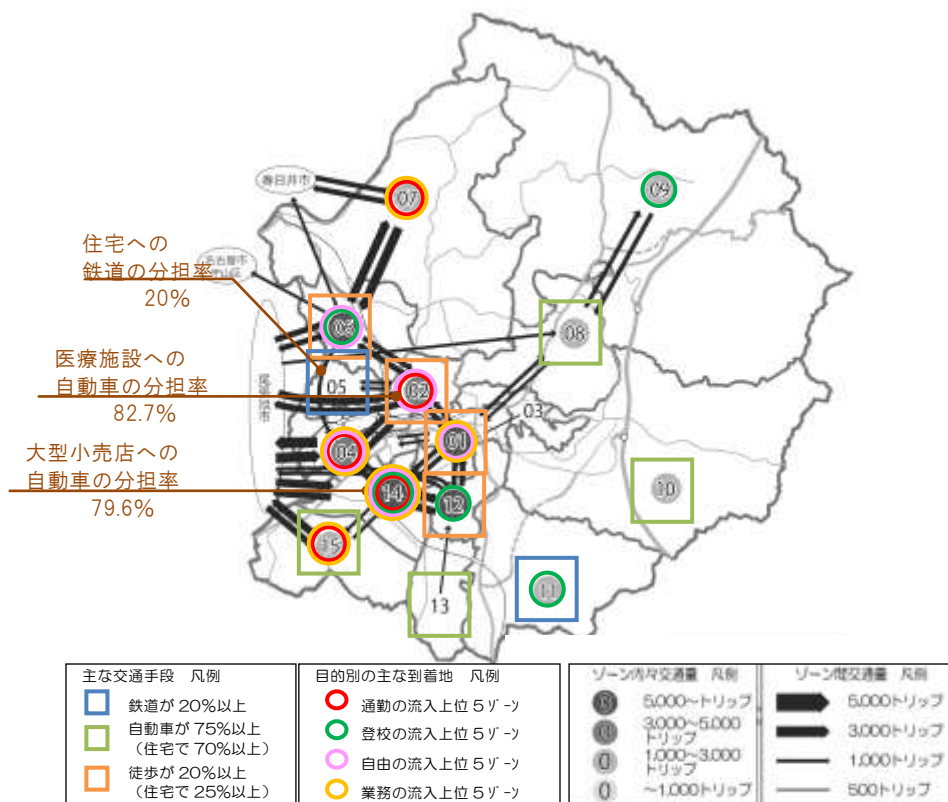


図 地域間流動の状況

資料：第4回、第5回中京都市圏PT調査



## ■【現況交通に対する問題点の抽出】

### ■自動車交通に対する問題点

- ①市中心部から西部において、ピーク時に面的に混雑が発生している

### ■公共交通に対する問題点

#### ●ネットワークに対して

- ①市街化区域であっても公共交通空白地域が分布している
- ②移動実態に即したバス路線が欠如している

#### ●サービス水準に対して

- ①公共交通の乗継ぎ時間に関する利便性が低い（しなのバスセンター）
- ②バス路線の速達性が低下している

#### ●利用促進に対して

- ①市内基幹バスの利用者が減少傾向にある
- ②公共交通施策が市民に十分に認知されていない

### ■歩行者・自転車

- ①通学路の安全性が欠如している
- ②歩行者・自転車空間の連続性が欠如している（まちなか地域：瀬戸市まちなか交通戦略）

### ■交通空間（鉄道駅周辺施設）

- ①バリアフリー対応となっていない
- ②乗換え施設の利便性・安全性が欠如している
- ③駅周辺に路上駐輪・路上駐車がある
- ④駅前広場への歩行空間の安全性が欠如している