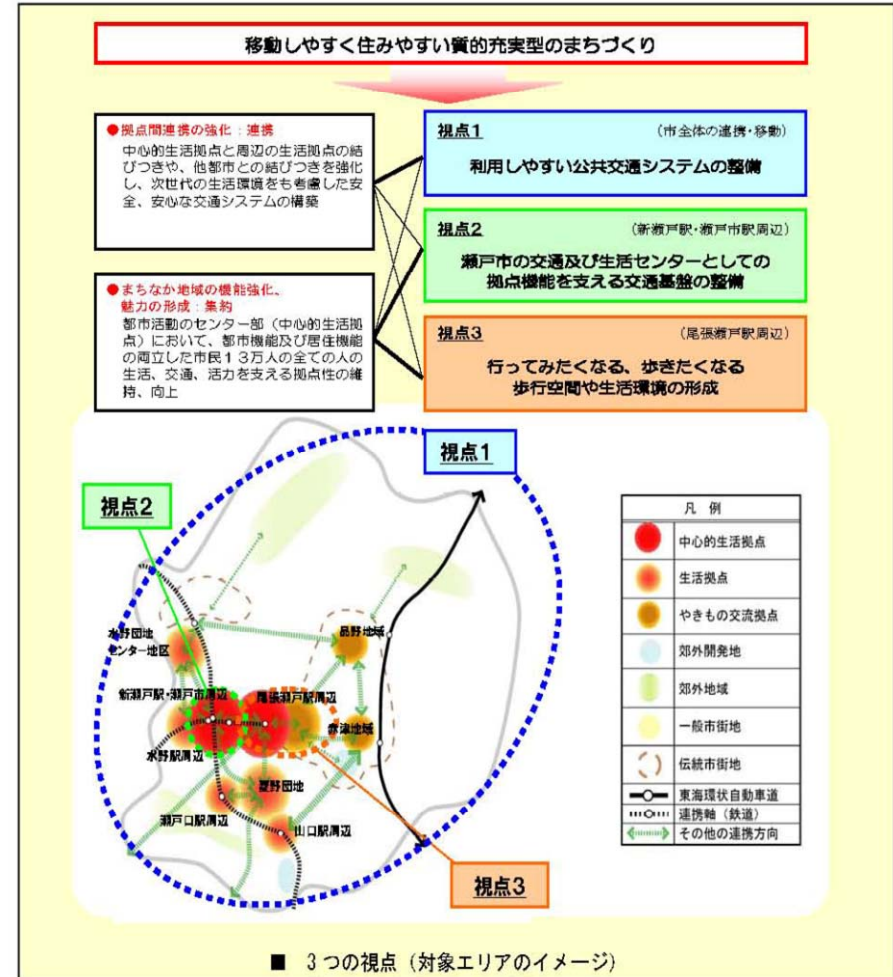


瀬戸市まちなか交通戦略

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本方針) 瀬戸市まちなか交通戦略の3つの視点
	<ul style="list-style-type: none"> ・(視点1) 利用しやすい公共交通システムの整備 ・(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
目標 年次	(前期) 平成25年 (後期) 平成30年

位置 づけ	将来都市像「移動しやすく住みやすいまち」の実現に向け必要となる施策を、効果的・効率的に進めていくための短中期的計画として策定。		
	総合交通体系(PT調査)	○	H13
	総合計画(第5次)	○	H17
	都市計画マスタープラン	○	H18
戦略 策定 範囲	都市圏		
	市域		
	特定エリアのみ	○	まちなか 地域



瀬戸市まちなか交通戦略

2. 目標と指標(1)

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能圏域人口(拠点等)	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量		
その他指標		都市交通に対する満足度 市民の定住意向 駅や病院への移動時間 バリアフリー化率	○

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）

2. 目標と指標(2)

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

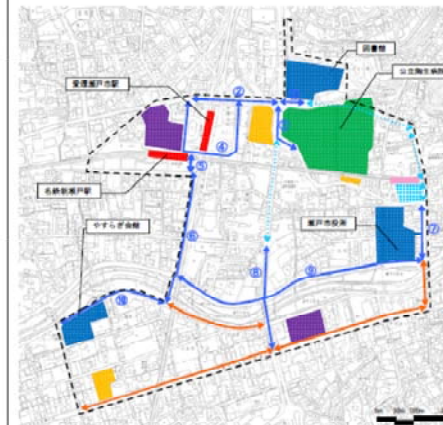
【項目の選定理由】

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	市道吉田橋連陶線	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



※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。

3. 展開施策(1)

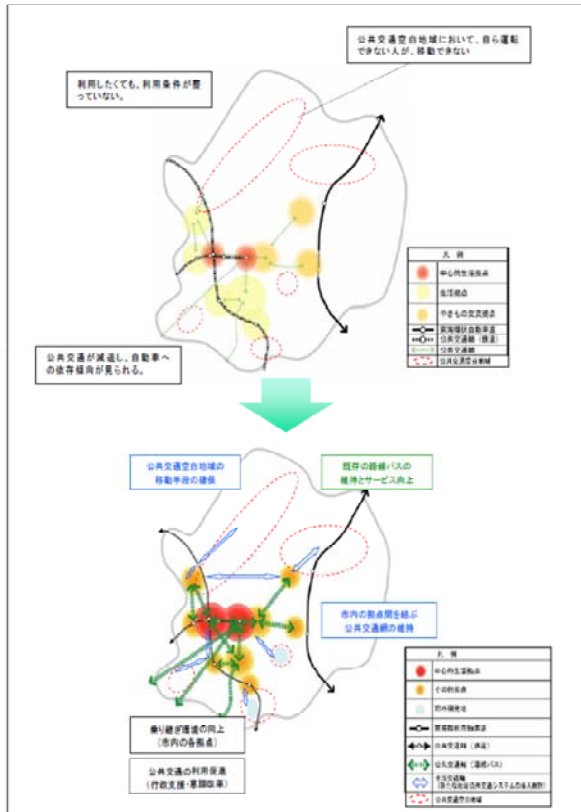
視点1：利用しやすい公共交通システムの整備（市全体の連携・移動）

【基本方針】

自動車に過度に依存しないで広く利用していく交通環境を構築するため、地域需要に応じた地域公共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。

【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・調整が不可欠です。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、拡充させていただきます。



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）

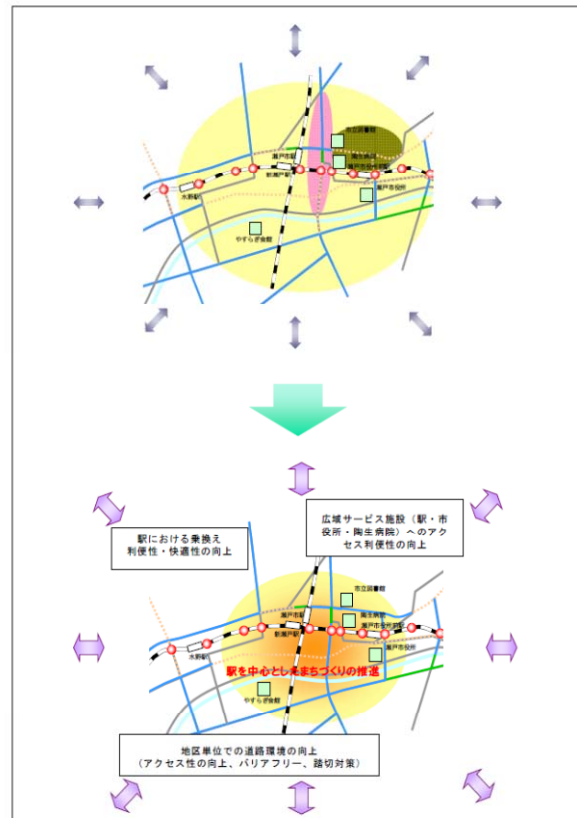
【基本方針】

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。

【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もあるため、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。



視点3：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（尾張瀬戸駅周辺）

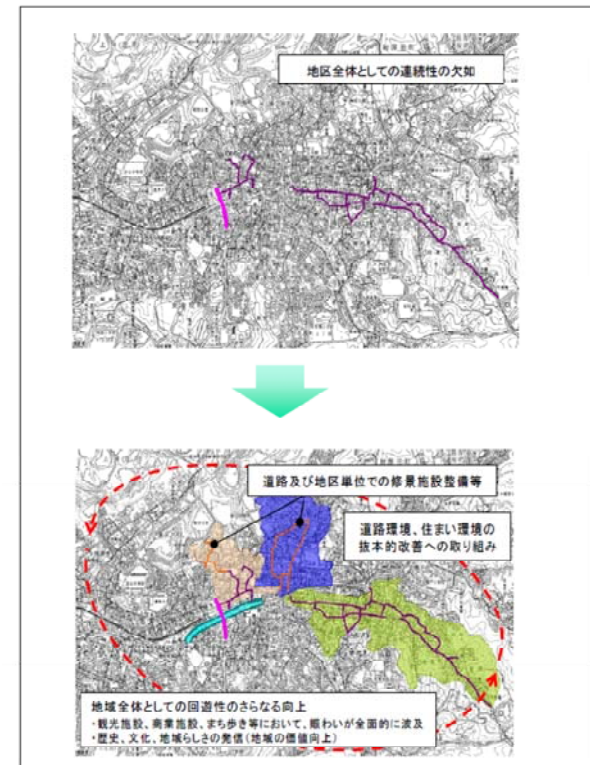
【基本方針】

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。

【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。



瀬戸市まちなか交通戦略

3. 展開施策(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 公共交通の形成		鉄道を基幹軸とした公共交通形成計画の策定	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)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 踏切分析、渋滞の解消(〈都〉商業共栄線の整備促進)		商業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(乗り継ぎ駅併設等)		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】		
		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】		
		2駅の連絡改良(連絡道路の改良)	H22 目標 【瀬戸市】	市内その他の駅でのバリアフリー化の検討・実施へ	
		駐輪場スペースの確保	H22 目標 【瀬戸市】	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	
		駅前広場の施設再配置	H22 目標 【瀬戸市】	鉄道を基幹軸とした公共交通の形成へ	
		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内蔵化		生活関連経路(2.9km)のバリアフリー化	H22 目標	準生活関連経路(1.3km)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 行ってみたくなる、歩きた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0.8km)	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)六田春高線の整備 (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		小浜開板地区整備	H24 【瀬戸市、小浜開板地区住民】	尖連路地区整備	H22~27 【瀬戸市、尖連路地区住民】
		深川六田線の整備 (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、活用を検討	【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

3. 展開施策(4)

施策分類	主要施策
歩行者施策	<ul style="list-style-type: none"> ・散策路の整備 ・歩行者優先道路の検討
自転車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道路整備の検討 ・コミュニティサイクルの導入検討
公共交通施策	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通連携計画の策定・実施 ・バス乗り継ぎ拠点の整備検討 ・コミュニティバスの運行
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・既存駅前広場の機能向上(施設の配置改善等) ・駅前広場の整備 ・自由通路の整備 ・駅周辺施設のバリアフリー化
自動車施策	<ul style="list-style-type: none"> ・都市内幹線道路の整備 ・都市計画道路と鉄道の交差構造の検討及び事業の促進 ・橋梁の整備
駐車場施策	<ul style="list-style-type: none"> ・利用促進策及び都市内の公共空間としての活用策の検討
MM施策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の路線マップ等の作成 ・乗継割引制度の導入検討 ・公共交通と観光振興のタイアップ(イベントPR用トランパスカード)
その他	

4. 総合交通戦略の推進及び評価

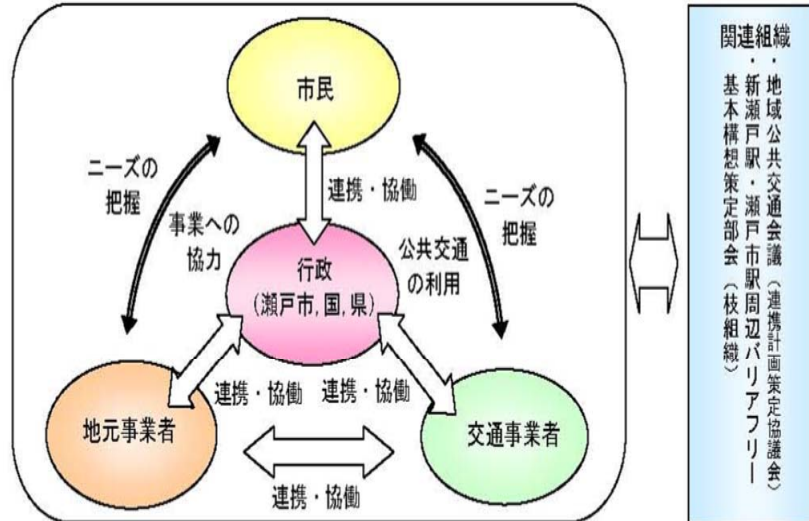
【進行管理のポイント】

- 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。

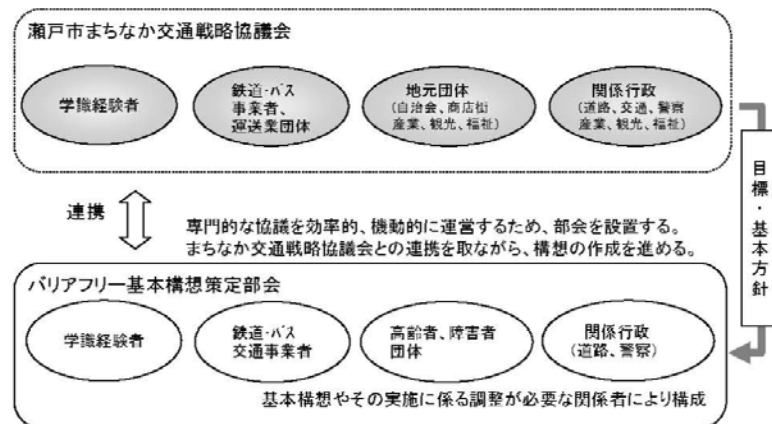
③ 5年毎の定期的な点検

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。

<組織構成>

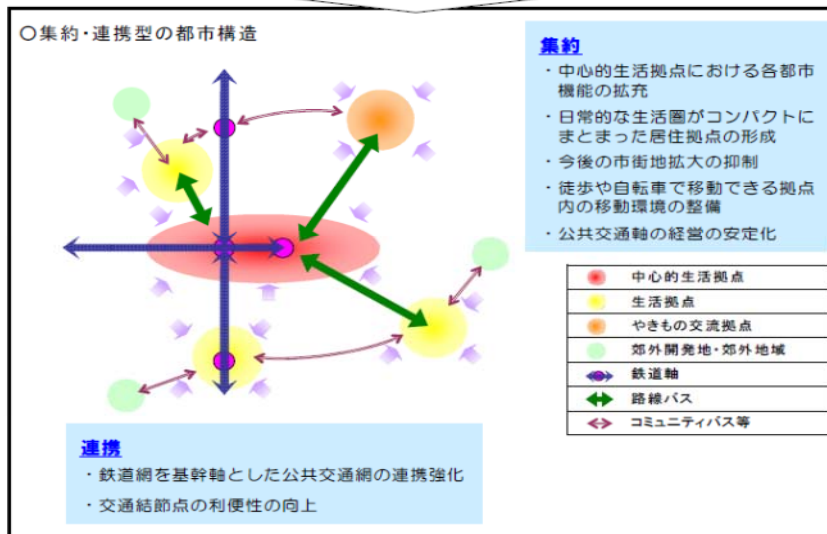
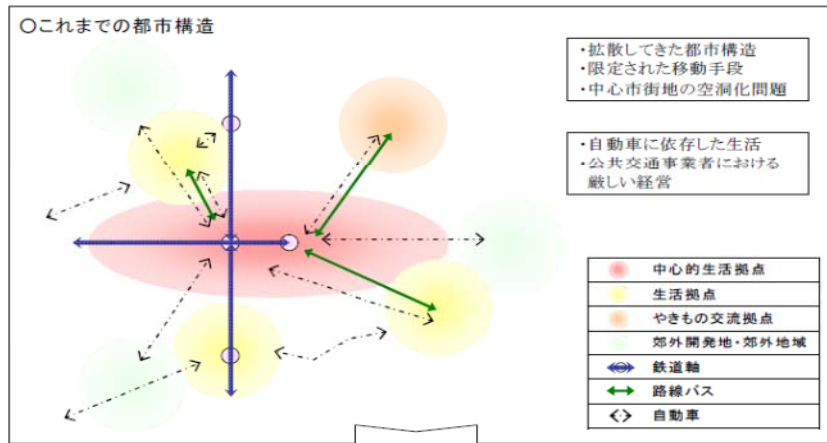


5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

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目指します。

移動しやすく住みやすいまちの形成により、来なくなる人や住みな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。



■瀬戸市が目指す集約・連携型の都市構造

■現状進行の場合の生活イメージ



■移動しやすく住みやすいまちの生活イメージ

