

1 調査名称：瀬戸市まちなか交通戦略策定調査

2 調査主体：瀬戸市

3 調査圏域：瀬戸都市圏

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：

瀬戸市では、これまでやきもの産業を中心として成長してきたが近年では人口推移が増加傾向から減少傾向へ移行する局面を迎えている。また、周辺市町と比較して高い高齢化率や、市街地への人口集中の沈静化、公共投資余力の減退などの問題を背景に、高齢者を始めとした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が喫緊の課題となっている。

瀬戸市まちなか交通戦略では、平成19年度に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、その課題解決に資するための目標や施策方針を取りまとめ、平成20年度には、具体的な交通施策を検討し、当面のうちに実施すべき施策とそれら優先順位を明確化したアクションプランを取りまとめ、2ヶ年で交通戦略の策定を行った。

<調査成果>

1 調査目的

瀬戸市では、これまでやきもの産業を中心として成長してきたが近年では人口推移が増加傾向から減少傾向へ移行する局面を迎えている。また、周辺市町と比較して高い高齢化率や、市街地への人口集中の沈静化、公共投資余力の減退などの問題を背景に、高齢者を始めとした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が喫緊の課題となっている。

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、その課題解決に資するための目標や施策方針及び交通施策を明確にし、当面のうちに実施すべき施策とそれら優先順位を明確化することを目的とし調査を実施した。

2 調査フロー

本調査の全体フローと、「瀬戸市まちなか交通戦略協議会」の全体スケジュールを次ページに示す。瀬戸市まちなか交通戦略は2ヵ年で策定する。

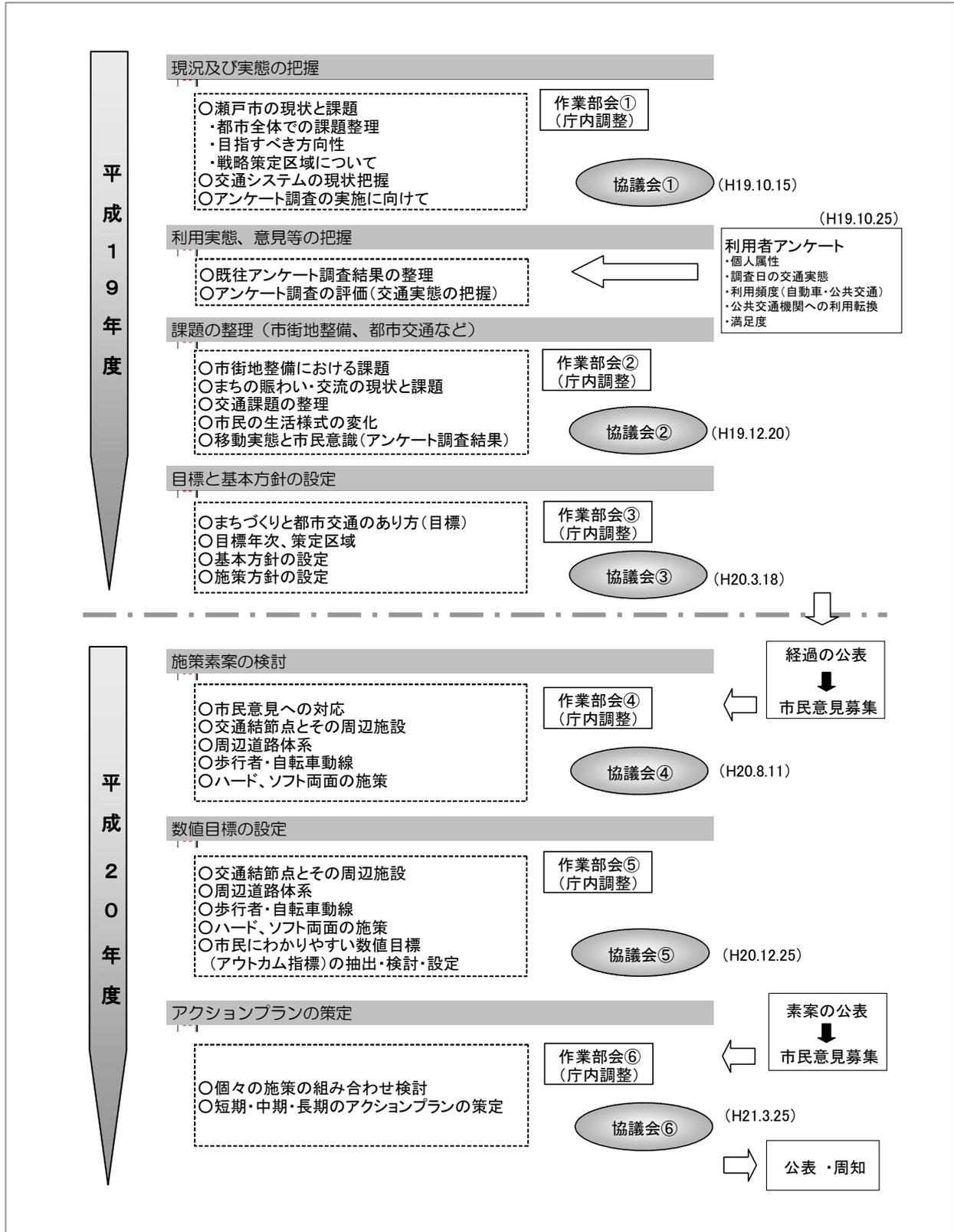


図 調査の全体スケジュール

3 調査圏域図

まちなか交通戦略の検討範囲は、施設が集積状況や上位計画である瀬戸市都市計画マスタープランに拠点として位置づけられている、まちなか地域とした。

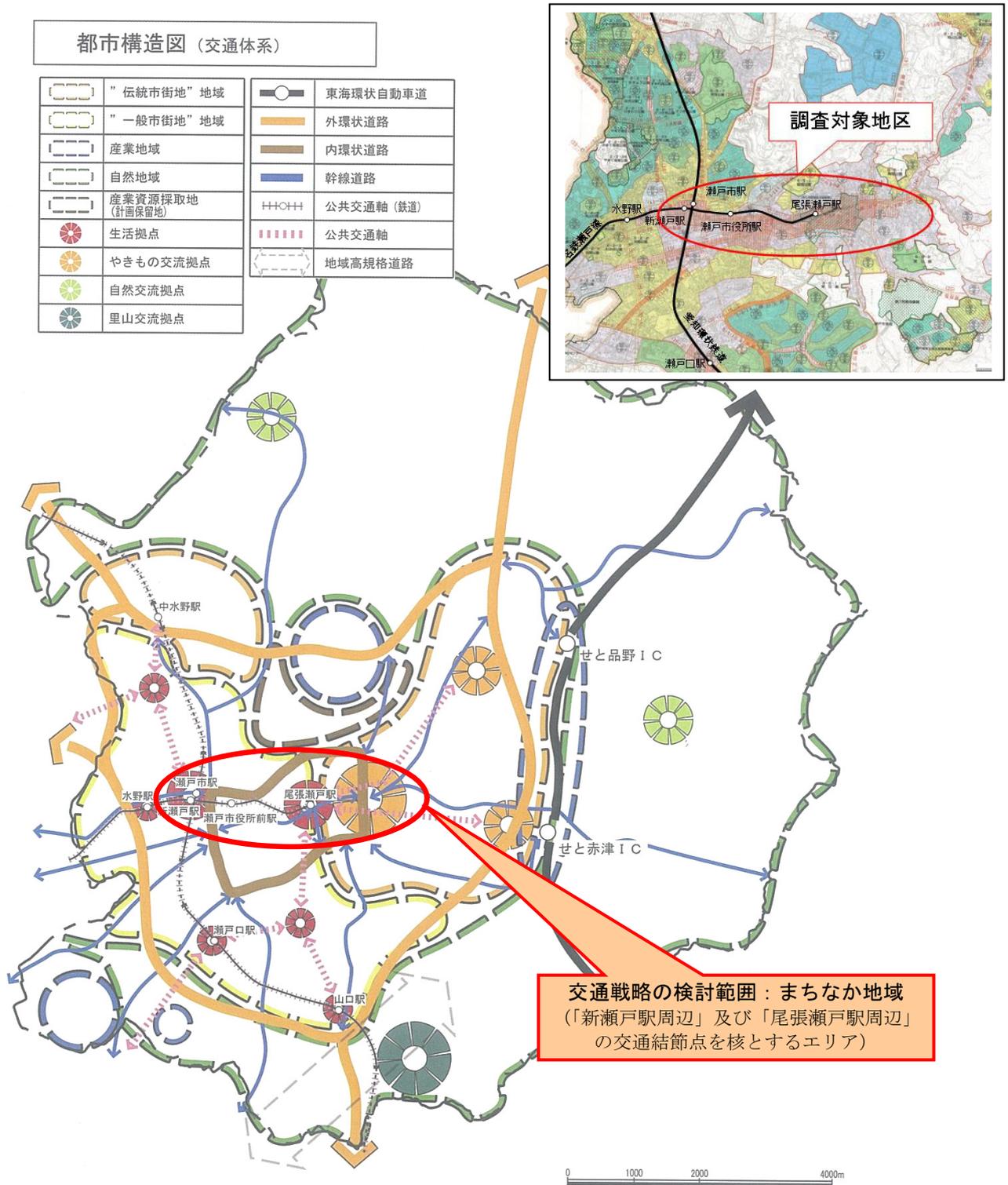


図 瀬戸市まちなか交通戦略の検討範囲

4 調査成果

1. 瀬戸市が取り組むべき課題

(1) まちなか地域に関連した、瀬戸市の課題整理

各分野の課題や瀬戸市の将来像を踏まえた、今後の基本的な方向性を整理すると、市民・行政・交通事業者・関係団体が一体となり、各関係者の主体的な参画により、統合性のとれた施策を展開していく必要がある。

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

(2) まちづくりと都市交通の連動した取り組み

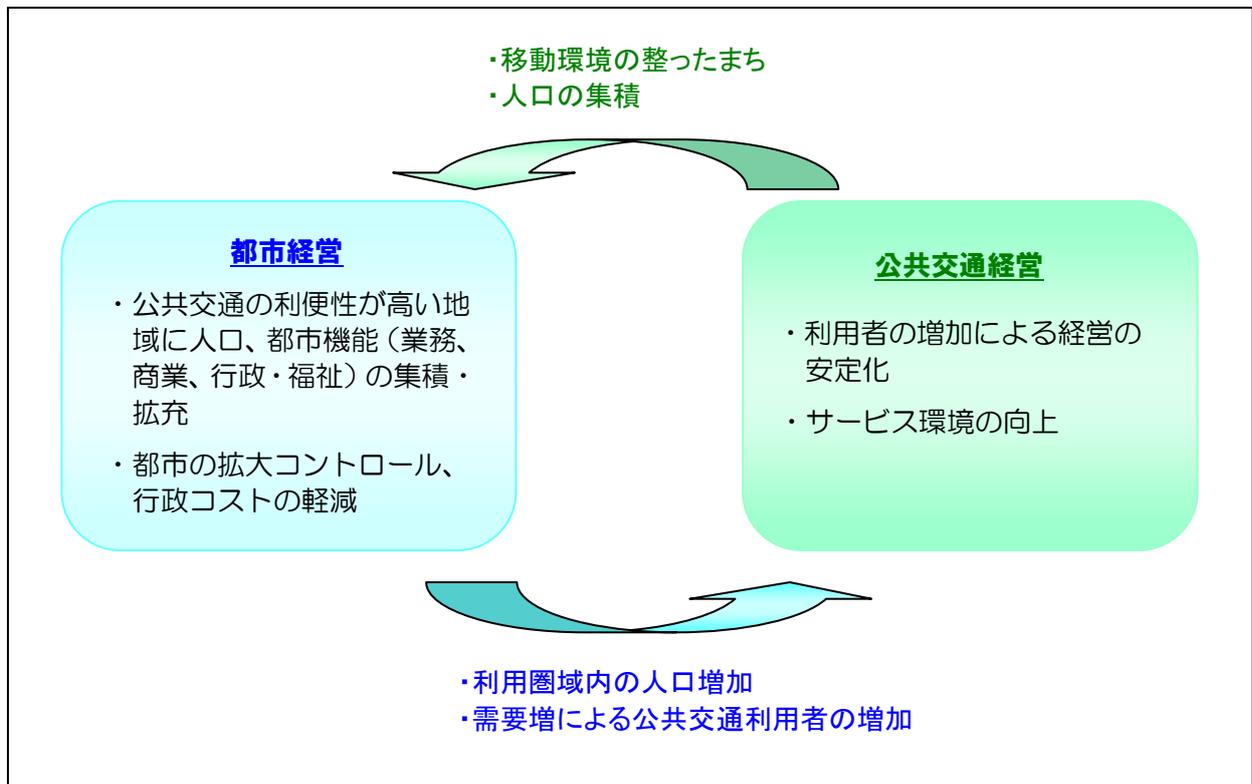
全ての市民の生活において基本となる「移動」環境の改善は、拠点での生活しやすさや、拠点間の連携の向上を図る上で特に重要であり、この「移動」においては、これからの高齢化の進展を踏まえ、公共交通を中心に移動軸を形成していく必要がある。

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ある。

その公共交通は交通事業者の経営に基づいて運営されているが、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る。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する。

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く。



■都市経営と公共交通経営の連動イメージ

2. 瀬戸市が目指す「まちと都市交通の将来像」

(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」の理念を定めた。

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する。

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る。

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幹とした、公共交通網全体の機能強化による利便性の向上を図る。

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る。

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っこい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

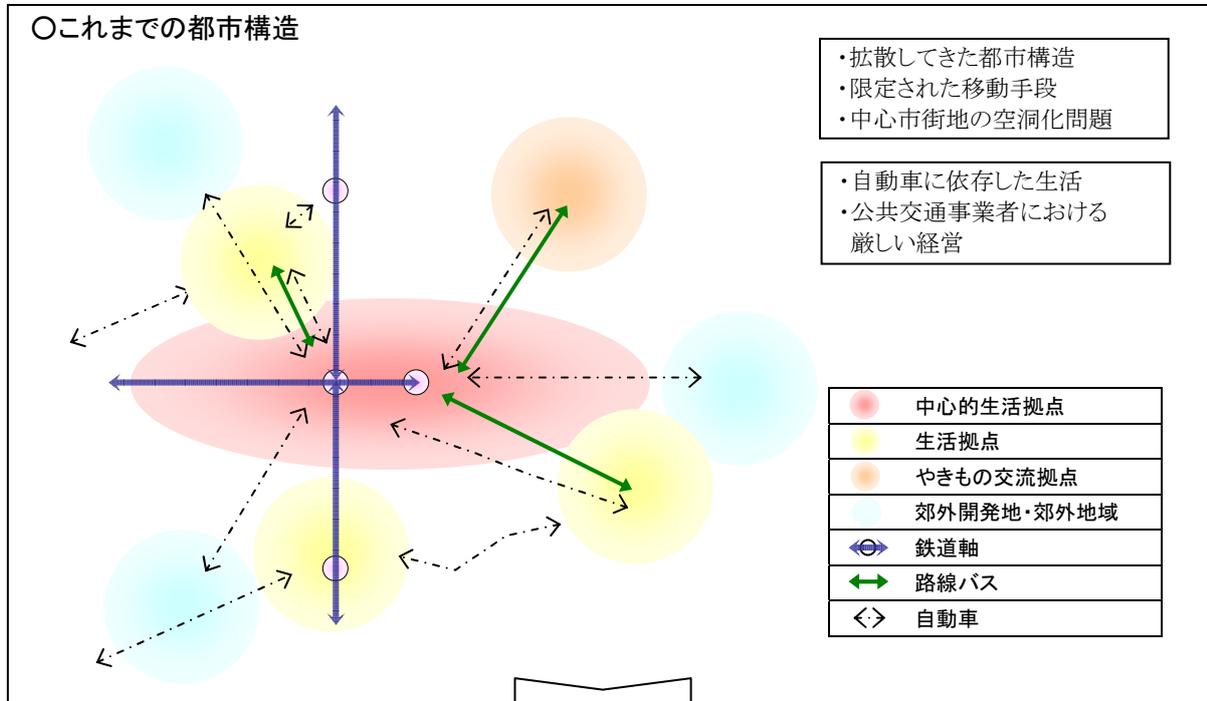
公共交通のサービス水準を維持・向上していくとともに、自動車に過度に依存しないかっこいい車の使い方を実践していくために、交通事業者の積極的な事業推進と併せ、市民の自発的な行動が重要となる。

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である。

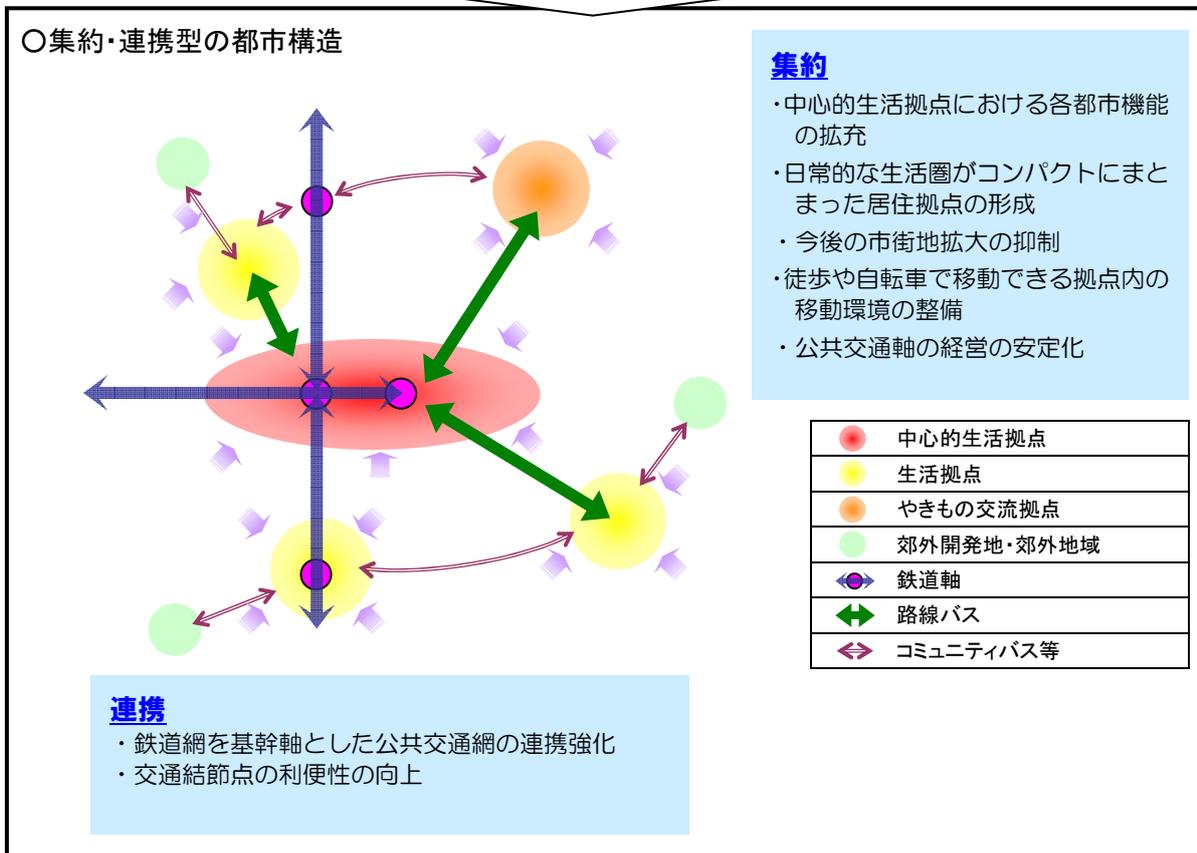
特に、中心的生活拠点では、多様な交通手段の創出だけでなく、おもてなしの心や気配りに配慮した生活する人や来訪者を受け入れる体制の確立や、まちづくりへの取り組みに対して、市民一人ひとりが自発的に実践・行動し、魅力あるまちなかを創出していくことが重要である。

(2) 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

(3) 集約・連携型の都市構造を形成する狙い

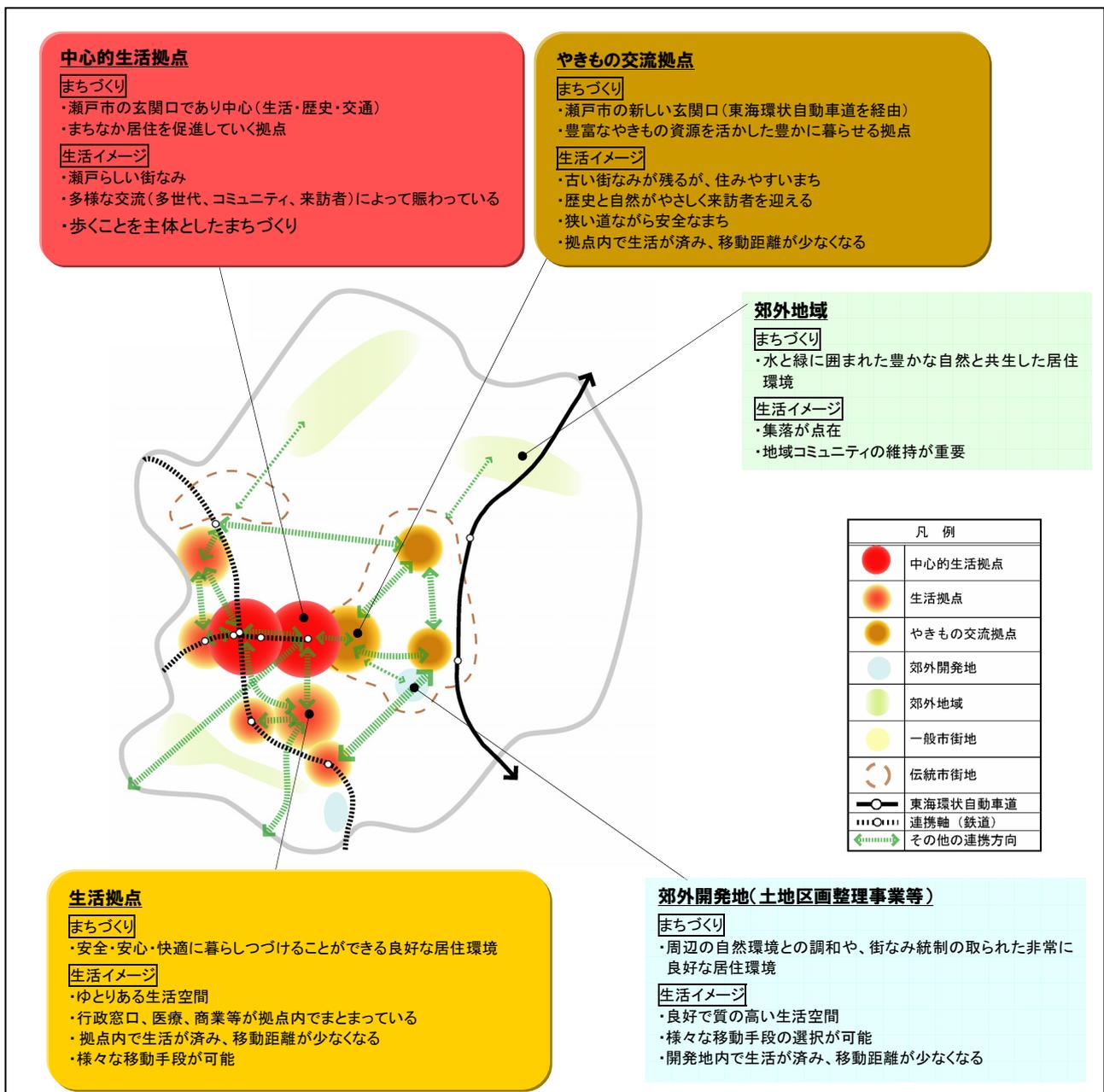
瀬戸市では、集約・連携型の都市構造により、都市全体を魅力的にし、「移動しやすく住みやすいまち」が形成されることを狙っていきます。

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。

(4) 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

3. 目標と基本方針の設定

(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・対象を示すものとする。

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く。

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。

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

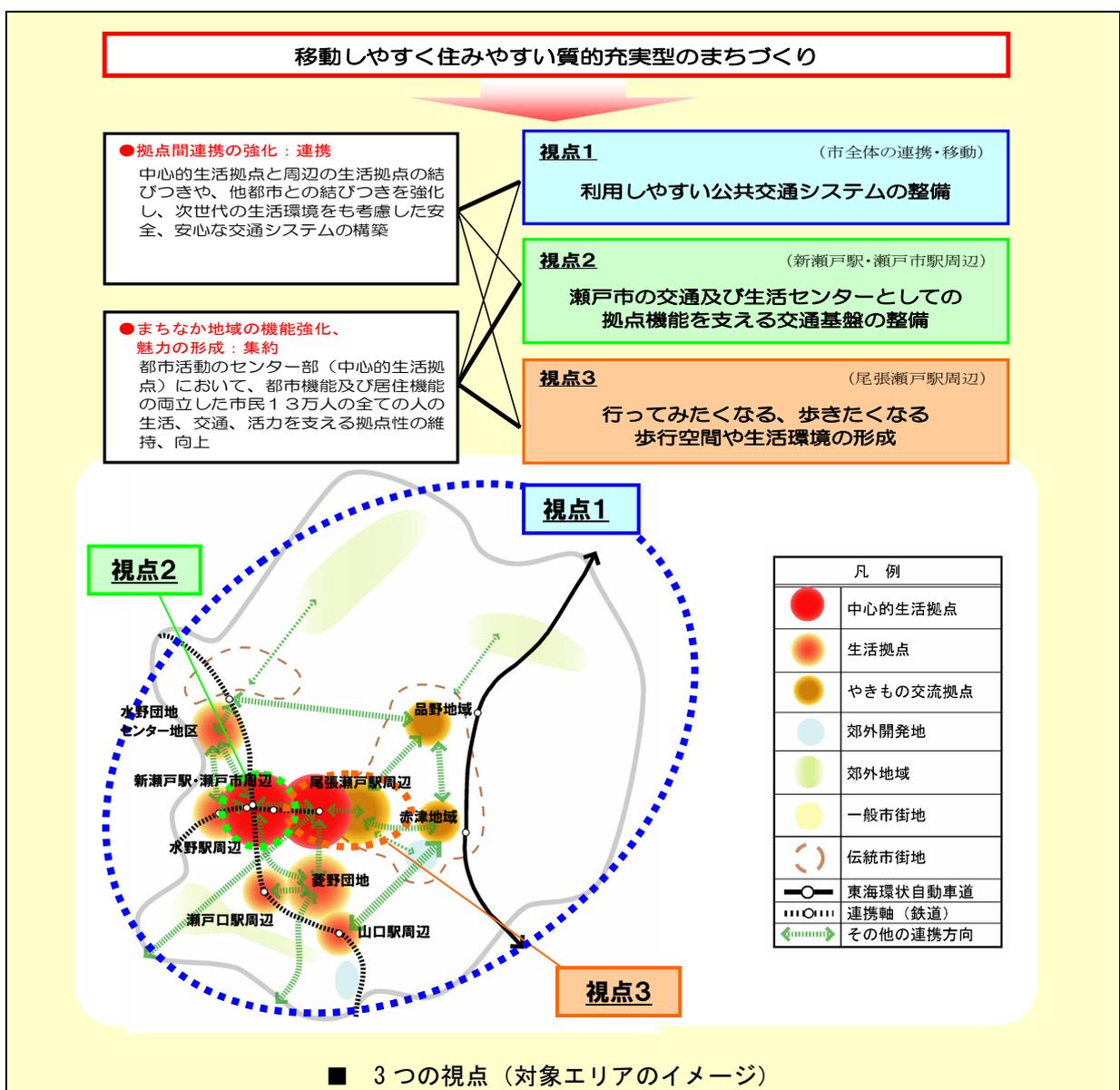
- ・ 中心的生活拠点において、既存ストックを活用しつつ、まちなか居住を推進するとともに、瀬戸市の中心としての機能の拡充を重点的に進めることにより、他の拠点がそれぞれに有する機能の向上を誘発する。

(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。



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)

【基本方針】

自動車に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。

4. 瀬戸市まちなか交通戦略の基本計画

(1) 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】

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】
2-2 都市内幹線道路 (陣屋線等)の整備		新大橋の整備	H21 【瀬戸市】	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)】	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】
					・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
2-4 駅と周辺施設間の移動経路の内滑化		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】

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0.6km)	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		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】

(2) 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。

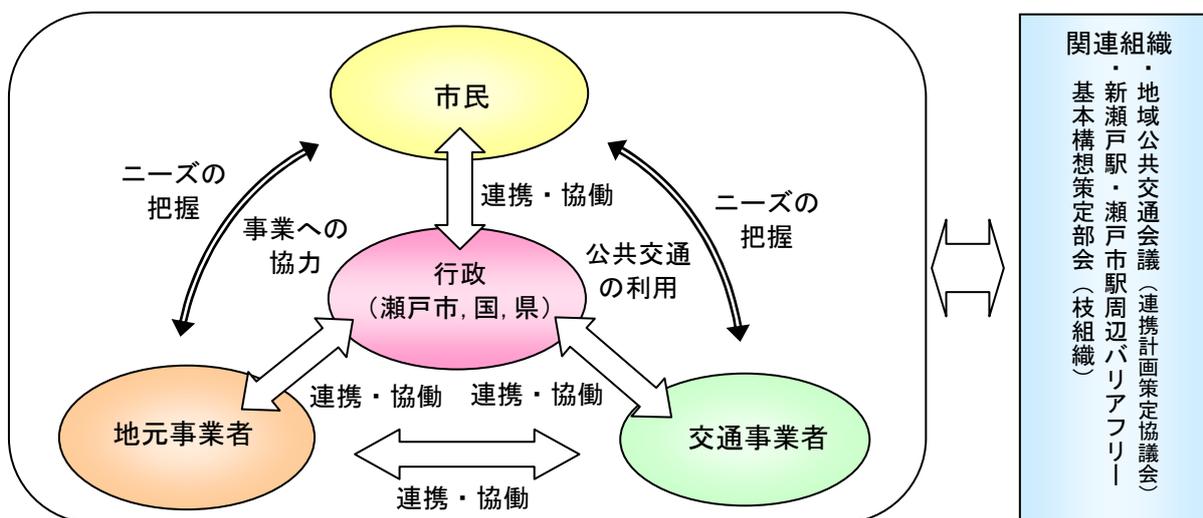
【進行管理のポイント】

- 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。