

1 調査名称：平成19年度 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6月8日～平成20年3月21日

5 調査概要：

本市では、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急の課題となっている

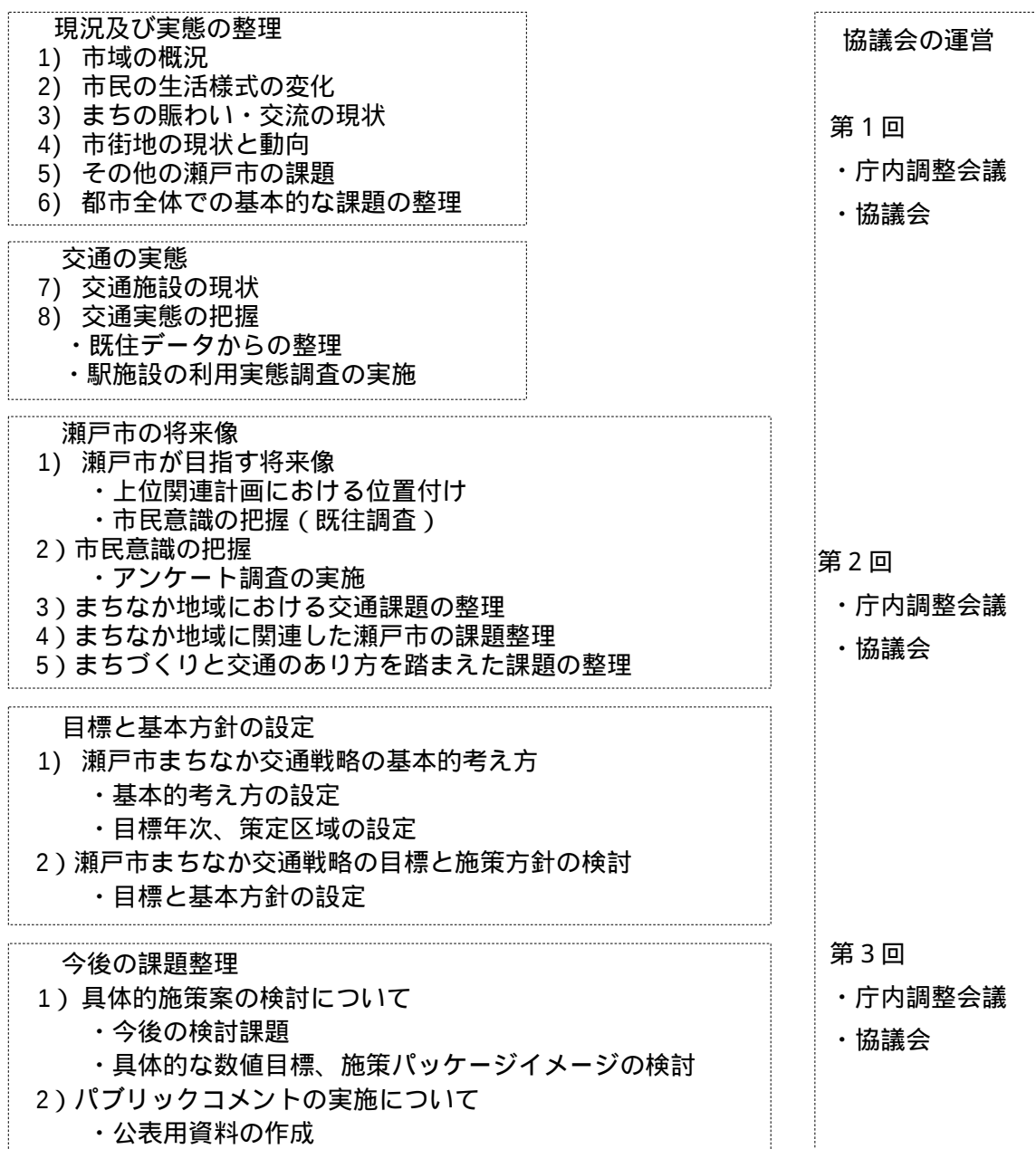
そこで、本市におきましては、まちづくりや都市交通の観点における問題や課題を把握し、その課題解決に資するための目標や施策方針及び交通施策を明確にし、当面のうちに実施すべき施策とそれら優先順位を明確化することを目的とし、2ヶ年で交通戦略の策定を行う。

< 調査成果 >

1 調査目的

瀬戸市においては、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急の課題となっているため、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する。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4. 調査成果

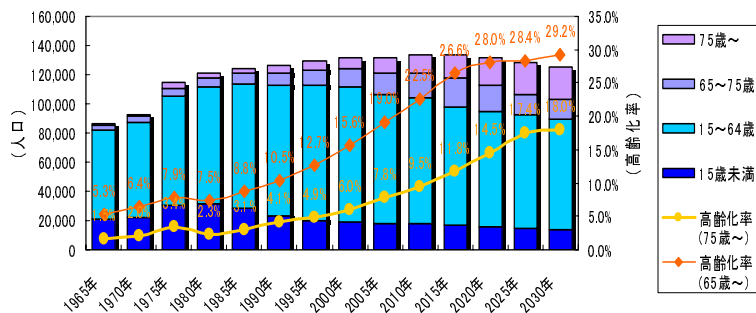
(1) 瀬戸市の現状と課題

- ・瀬戸市では、市街地の拡大に伴う中心市街地の賑わいの低下や、自動車利用への依存などの様々な課題が関連しあいながら進行しつつあります。加えて今後の人口減少や少子高齢化等の社会情勢の変化を考慮した住まい環境や交通のあり方を見つめ直す必要があります。

【瀬戸市の現状と課題】

■社会情勢の変化

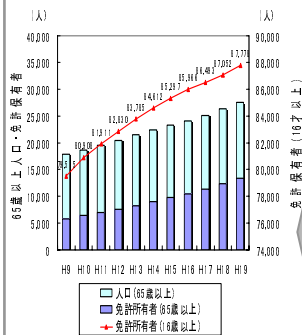
- ・瀬戸市ではこれまで人口増加
- ・今後は人口減少及び少子高齢化が進む
- ・周辺市町よりも高い高齢化率



資料：国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

■市民の生活様式の変化

- ・市東部や、南部の住宅団地で今後の高齢化が著しい(想定)
- ・今後の高齢化の進展に対応したバリアフリー対応の遅れ
- ・高齢者のうち約半数が運転免許を持たない

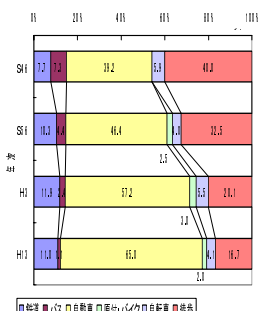


資料：瀬戸警察署

運転免許保有者数の推移

■都市交通の現状

- ・放射状の幹線道路網による交通集中
- ・踏切による渋滞(陶生病院へのアクセス利便性が低い)
- ・高い自動車分担率(強い自動車依存、徒歩の減少)
- ・バス利用の落ち込み

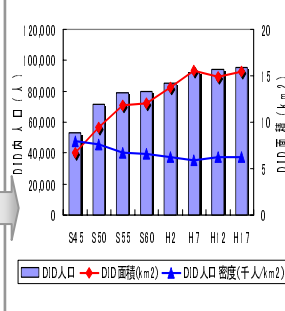


資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

瀬戸市の代表交通手段分担率

■市街地整備の現状

- ・坂道が多い地形条件
- ・都心への住み替え需要(高層建物立地)の高まり
- ・市街地への人口集中の沈静化

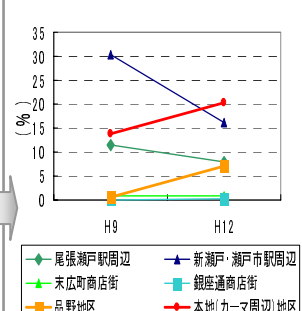


資料：国勢調査

DID地区の面積とDID地区の人口

■まちの賑わい・交流の現状

- ・国際博覧会を契機とした施設整備
- ・がんばる商店等の活性化への取組み
- ・せと・まるっとミュージアム事業の推進
- ・地域資源を回遊する歩行者ネットワークが不十分
- ・最寄品の買物客の郊外流出



資料：消費者購買動向調査報告書(平成13年3月)

瀬戸市民の買物場所の推移(瀬戸市)

■市民の生活様式の変化に対する課題

- 高齢者や移動制約者のための移動環境の創出
- 戸口性の高い福祉サービスの充実や地域コミュニティの維持

■都市交通の課題

- まちなか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

■市街地整備の課題

- 中心市街地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・就業人口増の実現

■まちの賑わい・交流の課題

- 面的な連携によるまち全体を散策できる施策へ
- 人を呼び込み住みたくなる仕掛けの創出

(2) 目指す都市構造

- 「移動しやすく住みやすいまち」への質的充実を目指して、まちづくりや交通環境の整備を進めていく必要があります。

【集約・連携型都市
構 造の狙い】

① 住みやすい・住みたくなる都市

- 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

② 移動しやすい都市

- 公共交通の利用促進と経営安定
- 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

③ 住んでいるからにぎわう都市

- 住民や商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

④ 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

移
動
し
や
す
く
住
み
や
す
い
ま
ち

(3) 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)基本的考え方

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る。加えて、広域交通の結節機能を有する中心市街地と、周辺各拠点の連携を強化することで、市全体で交通環境の向上を図っていく必要がある。

そのため、瀬戸市では、「移動しやすく住みやすいまち」を目標とし、集約・連携型都市構造への質的充実に向けて、以下の２つの視点で、市全体、すべての市民の快適な暮らしを支える施策を提案する。

移動しやすく住みやすいまちを形成するための視点

拠点間連携の強化

まちなか地域の機能強化、魅力の形成

なお、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ある。

他方、施策実施効果を早期に発現させることも重要であり、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である。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が期待される。

まちの賑わいの向上等に資する効果は、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、真に発揮されるものと考えられる。

(2)瀬戸市まちなか交通戦略の策定区域

交通戦略の策定区域の考え方

市全域を対象に、拠点間の連携、拠点と郊外地との連携などに着目し、生活環境や交通環境の向上に資する施策やその展開方針などの検討を進めていく。

加えて、市域全体の交通環境、賑わいの向上等を考えた場合、生活移動の目的地、経由地となっている主要駅を中心としたまちなか地域は、代替不可能な非常に重要な地域としての取り組みが求められていることから、この地域に着目した検討も進めていく。

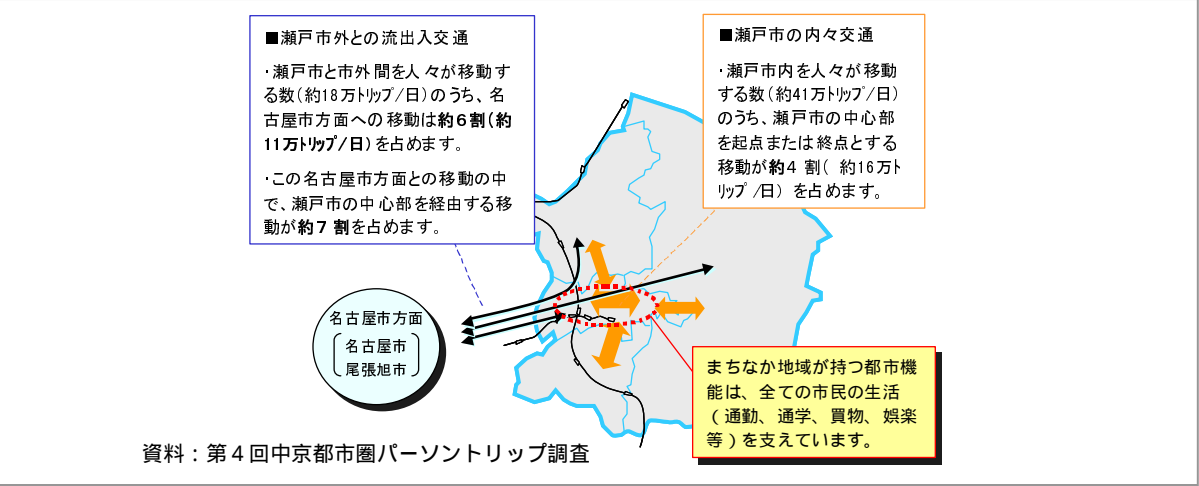


図 3-1-1 瀬戸市中心部に関連する人の動き

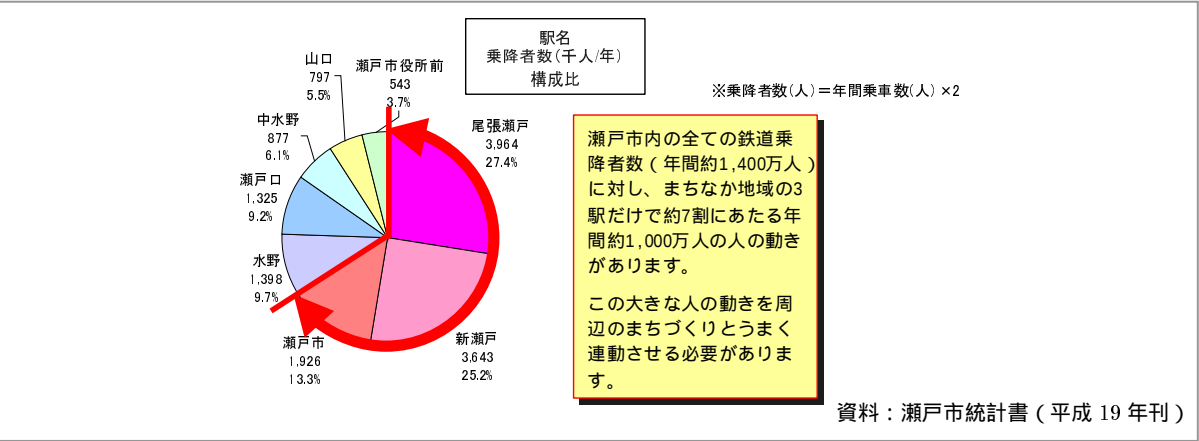


図 3-1-2 瀬戸市内の駅別乗降者数の割合(H17年度)

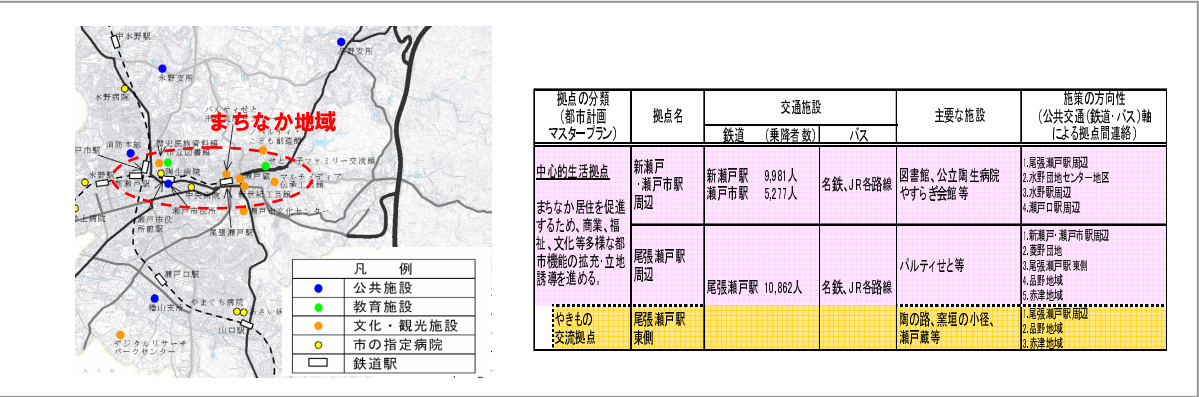


図 3-1-3 まちなか地域の位置づけ

交通戦略の策定区域の設定方針

交通戦略を策定する区域(戦略策定区域)は、以下の方針に基づき具体的な区域を設定する。

戦略策定区域の設定方針

- ・ 鉄道の利用者が多く、バス路線の多くが経由する尾張瀬戸駅、新瀬戸駅・瀬戸市駅を中心とした区域（概ね徒歩圏）を本戦略の検討範囲とする。
- ・ 多様性（歴史、住工商混在）を有する資産が数多くあり、地区の再評価等の可能性を大きく有する。
- ・ 市の玄関口として、主要な公共施設や病院が集中する本区域での戦略的な取り組みは、都市全体の賑わいの向上に大きく資する。

戦略策定区域

戦略策定区域の設定方針に基づき設定した戦略策定区域を図 3-1-4 に示す。

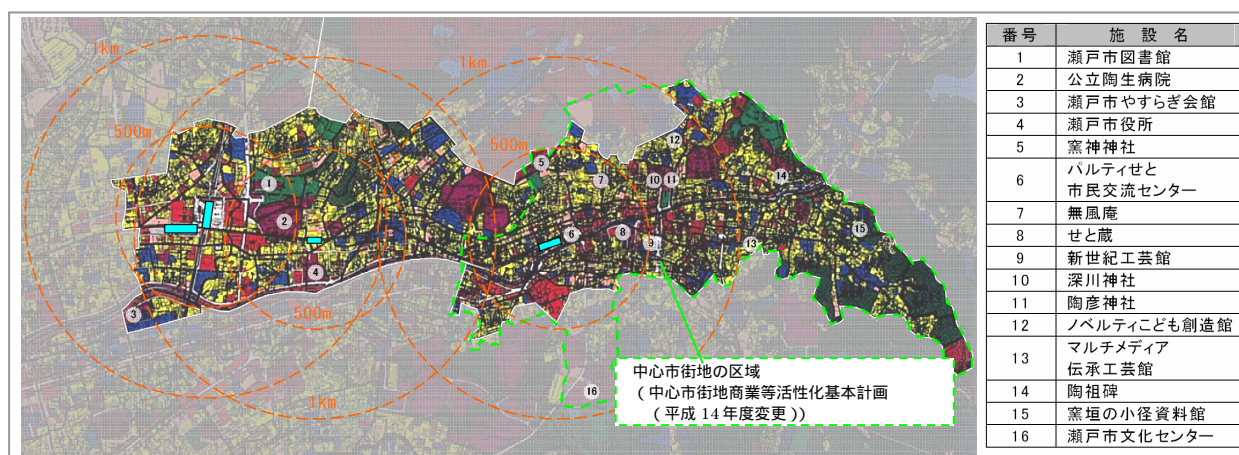


図 3-1-4 戦略策定区域

(3)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る。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る。

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非常に重要である。

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）と設定する。

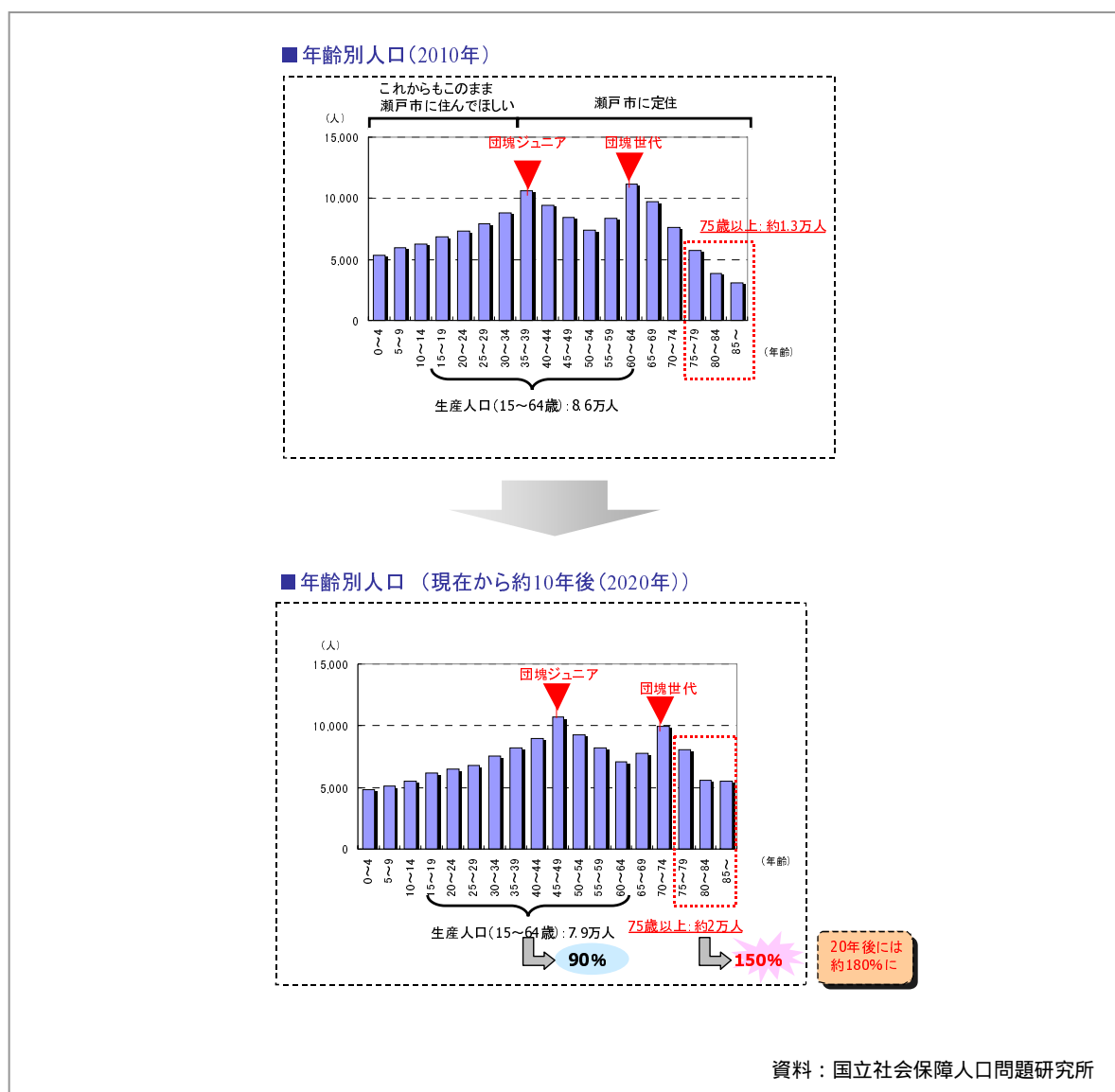


図 3-1-5 人口構成の推移

3-2 瀬戸市まちなか交通戦略の基本方針

(1) 交通戦略の基本方針の設定

基本方針は、交通戦略の基本的考え方に示した、移動しやすく住みやすいまちを形成するための2つの視点(「拠点間連携の強化」と「まちなか地域の機能強化、魅力の形成」)別に設定する。

「拠点間連携の強化」については、拠点間、郊外地と拠点間の連絡の強化に対応した「連携・移動(市全体)」に対する方針を設定する。

「まちなか地域の機能強化、魅力の形成」に対しては、まちなか区域西側の「新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺」と、東側の「尾張瀬戸駅周辺」の2つの地域に分け、地域特性を踏まえた方針を設定する。

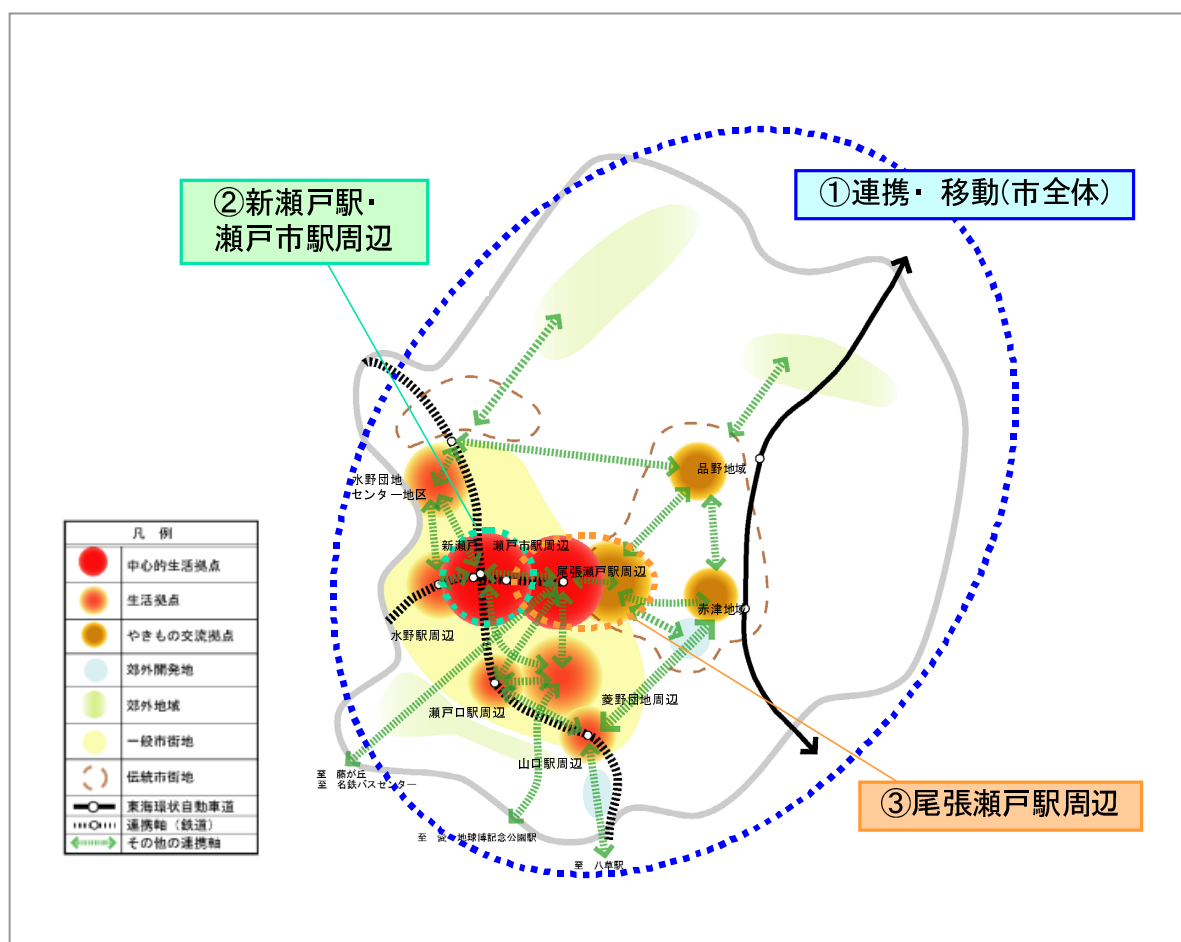


図 3-2-1 基本方針の設定対象

(2)移動・連携（市全体）

市域の特徴

市域の特徴は以下のとおり。

- ・ 市街地西側には鉄道による南北の分断
- ・ 放射状の幹線道路網が中心部を經由
- ・ 複雑な道路線形（幹線道路と瀬戸川が併走）
- ・ 丘陵地や谷あい到新市街地

移動・連携（市全体）に関する課題

移動・連携に関連する課題は以下のとおり。

■ 市民の生活様式の変化に対する課題

- ・ 高齢者等の移動弱者の増加への対応（約半数が免許を持たない高齢者）
- ・ 様々な福祉サービスを支える道路に対するニーズへの対応

■ 交通課題

- ・ 放射状の道路網による中心部での自動車交通混雑
- ・ 徐々に強くなる自動車依存
- ・ バスの運行本数・輸送人員が減少傾向
- ・ 利用者の減少によるバス路線の廃止

■ アンケート調査における利用者ニーズ

- ・ 公共交通を利用したい意向が多い
- ・ バスに対する満足度が低い

■ まちづくりに対する市民ニーズ

- ・ 円滑な移動に対する市民のニーズが非常に高い

施策の骨子と基本方針

高齢者等の自ら運転できない人の移動手段の確保や、中心部の混雑緩和、公共交通に対するニーズ等に対応していくため、以下の施策の骨子及び基本方針を設定した。

施策の骨子：利用しやすい公共交通システムの整備

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。

(3)新瀬戸・瀬戸市駅周辺

新瀬戸・瀬戸市駅周辺地域の特徴

新瀬戸・瀬戸市駅周辺地域の特徴は以下のとおり。

- ・ 人口、世帯数ともわずかながら増加傾向
- ・ 鉄道の利便性が高い（2 駅で瀬戸市内の駅乗降者の 4 割を占める）
- ・ 瀬戸市役所、公立陶生病院等の公共公益施設が集積
- ・ 平日はＪＲバスが 52 便乗り入れる
- ・ 鉄道間の乗換え者数が増加傾向にある

新瀬戸・瀬戸市駅周辺地域に関する課題

新瀬戸・瀬戸市駅とその周辺地域における課題は以下のとおり。

■交通課題

- ・ 交通結節点の機能の向上
（路上駐輪への対応、鉄道駅の高低差への対応、アクセス利便性の向上、新瀬戸駅南側の送迎空間の確保）
- ・ 踏切による交通渋滞
- ・ 踏切横断によるアクセス利便性の低さ
- ・ 交通結節点や日常生活利便施設への歩行空間の連続性の確保

■市街地整備の課題

- ・ 低未利用地の有効活用（住宅系の用途地域）

■アンケート調査による傾向

- ・ 主要な日常生活利便施設への移動における過度な自動車依存

（瀬戸市役所、市立図書館への移動手段：約 7 割が自動車）

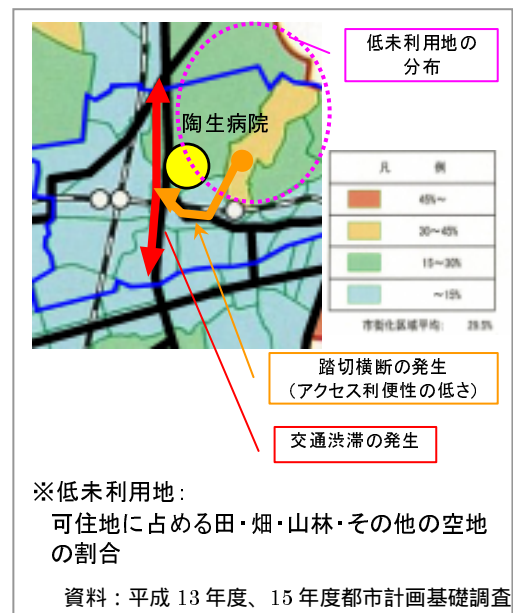


図 3-2-2 幹線道路と低未利用地の状況

施策の骨子と基本方針

瀬戸市の交通及び都市機能の中心としてのポテンシャルを活用したまちづくりを展開するために、以下の施策の骨子及び基本方針を設定した。

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。

(4)尾張瀬戸駅周辺

尾張瀬戸駅周辺地域の特徴

尾張瀬戸駅周辺地域の特徴は以下のとおり。

- ・ 人口、世帯数とも減少傾向
- ・ 公共交通の利便性が高い
(バスターミナル等)
- ・ やきもの関連の歴史的資産が多数集積
- ・ まちなみ全体が趣ある空間として重要な資産

尾張瀬戸駅周辺地域に関する課題

尾張瀬戸駅周辺地域における課題は以下のとおり。

■交通課題

- ・ まち全体を自由に回遊するための連続的な歩行空間の形成
- ・ 休憩施設やたまり空間の創出

■市街地整備の課題

- ・ 小規模な建物が密集
- ・ 狭隘道路や行止りが多く分布
- ・ 高低差が大きい地形条件

■生活様式の変化に対する課題

- ・ 他地区と比較し高い高齢化率

施策の骨子と基本方針

地域資源を活用して、瀬戸に来たくなる人を増やすことで、賑わいを向上させるとともに、人口減少や高齢化が著しい当地域において、快適な住環境を形成していく必要があるため、以下の施策の骨子及び基本方針を設定した。



図 3-2-3 尾張瀬戸駅周辺の地域資源

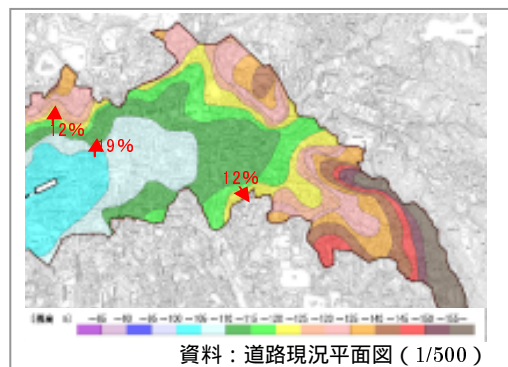


図 3-2-4 高低差の状況

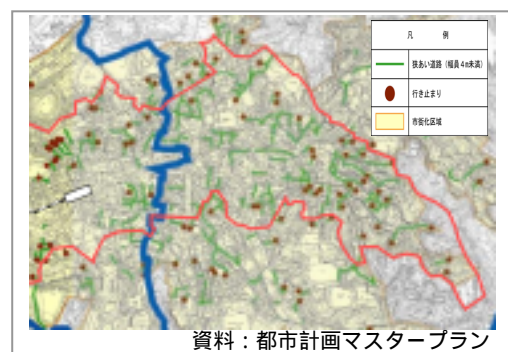


図 3-2-5 狭隘道路の分布状況

施策の骨子：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

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。

3-3 瀬戸市まちなか交通戦略の基本方針のまとめ

移動しやすく住みやすいまちを実現するため、目標及び基本方針を、背景とともにとりまとめると図 3-3-1 のとおりとなる。



図 3-3-1 交通戦略の基本方針のまとめ

平成 20 年度については、各基本方針の達成に向け、施策パッケージやその展開方向を定めていくものとする。

3 - 4 今後の取り組み

2ヶ年目の平成20年度においては、以下の検討を実施し、瀬戸市まちなか交通戦略のアクションプランをとりまとめる。

■ 施策素案の検討（第4回協議会：平成20年8月予定）

- ・ 市民意見への対応
- ・ 交通結節点とその周辺施設
- ・ 周辺道路体系
- ・ 歩行者・自動車動線
- ・ ハード・ソフト両面の施策

- 全体目標や基本方針毎の具体的な数値目標を検討する。
- 目標達成に必要な個別施策の抽出を行う。
バリアフリー基本構想の策定にも配慮した検討
- ハード・ソフト施策の主体別分類を行う。

■ 数値目標の設定（第5回協議会：平成20年11月予定）

- ・ 交通結節点とその周辺施設
- ・ 周辺道路体系
- ・ 歩行者・自転車動線
- ・ ハード・ソフト両面の施策
- ・ 市民にわかりやすい数値目標

- 市民にわかりやすい数値目標を設定する。
- 個別施策毎の抽出に伴う効果検討を行う。
- 施策が必要となる背景と効果を明確にする。

■ アクションプランの策定（第6回協議会：平成21年2月予定）

- ・ 個々の施策の組み合わせ検討
- ・ アクションプランの策定

- 全体目標や基本方針毎の数値目標を達成するために必要な施策（ハード・ソフト）の効果的なパッケージのあり方を実施時期区分毎（主体毎）に整理する。

(4) 交通戦略の目標と施策案

【目標】

【施策の骨子と基本方針】

移動しやすく住みやすいまちづくり

連携移動(市全体): 利用しやすい公共交通システムの整備

【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。

【具体的な施策案】

- 新しい地域交通システムの導入 コミュニティバス等の導入
 - 市民意識の啓発、公共交通の利用促進 モビリティに関する情報提供、バスマップの作成
- (上記の施策を始めとして、具体的な施策や、その実施に向けて検討していきます。)

新瀬戸駅・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

【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。

【具体的な施策案】

- 快適な公共交通利用環境の整備 鉄道駅と周辺施設が一体となったバリアフリー整備
 - 地区内の移動性を高める都市内幹線道路の整備 (都) 鹿乗共栄線、(都) 陣屋線の整備
- (上記の施策を始めとして、具体的な施策や、その実施に向けて検討していきます。)

尾張瀬戸駅周辺 : 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

【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。

【具体的な施策案】

- 地域資源を回遊できる歩行者ネットワークの形成 陶の路の整備推進
 - 歩行者空間の交通安全対策 自動車の通行抑制
 - 生活環境の向上 行止り路の解消、地区に応じた道路環境の確保
- (上記の施策を始めとして、具体的な施策や、その実施に向けて検討していきます。)

市民・企業、交通事業者の協力と、主体的参加による公民協働の都市づくり