

# 第1章 計画の目的と位置づけ

## 1-1 計画策定の目的

瀬戸市では、第6次瀬戸市総合計画（2017年3月）や瀬戸市都市計画マスタープラン（2017年7月）、瀬戸市都市交通マスタープラン（2018年9月）、瀬戸市地域公共交通網形成計画（2019年6月）において、「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像とし、駅やバスセンターなどの拠点周辺への都市機能や居住等の集約・再配置を行うとともに、それらを有機的に連携する交通ネットワークを形成する「多極ネットワーク型コンパクト構造」を目指すこととしています。

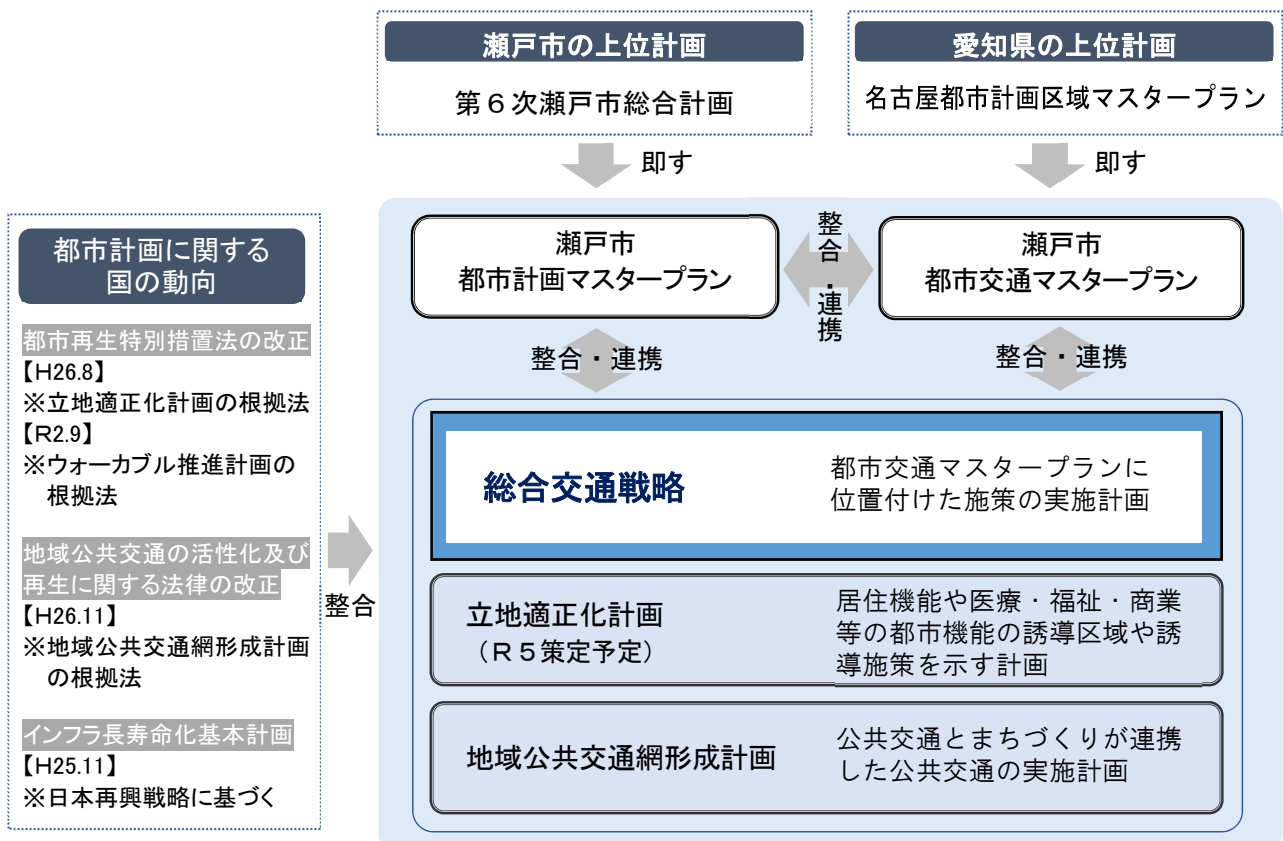
これまでの瀬戸市まちなか交通戦略や社会情勢の変化等を踏まえ、都市交通マスタープランの施策を戦略の視点から短期間で、より効果的に実施し、瀬戸市の将来像の実現を図ります。

## 1-2 対象区域と計画年次

本計画は、瀬戸市全域を対象とし、都市交通マスタープランとの整合を図り、令和8年（2026年）を目標年次とします。

## 1-3 計画の位置づけ

瀬戸市総合交通戦略は、第6次瀬戸市総合計画や瀬戸市都市計画マスタープランに示す「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」の実現に向けて、瀬戸市都市交通マスタープランに位置づけた交通政策の実実施計画として定めます。



## 第2章 上位計画の整理

### 2-1 第6次瀬戸市総合計画

<策定年月> 2017年3月

<目標年次> 2017～2026年度

<将来像>

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

<都市像>

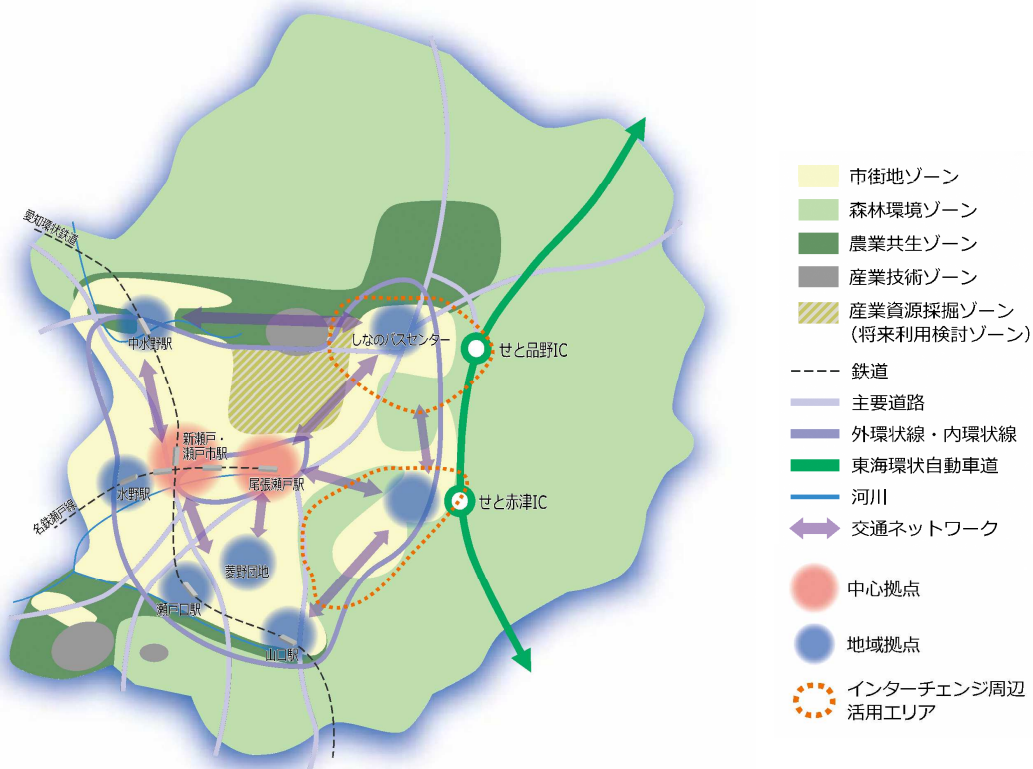
- ①活力ある地域経済と豊かな暮らしを実感できるまち
- ②安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち
- ③地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち

<土地利用の方針>

交通結節点をはじめとする地域拠点の観点からのまちづくりや、都市機能の集積・再配置によるコンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進

拠点形成と交通体系の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の機能や他地域の機能を活かしながら交通網で結ぶことによって、それぞれの地域の機能を補完</li> <li>・近隣の市にある各種施設も広域的な都市機能としてとらえ、交通網で結ぶことによって、利便性の高いまちづくりを進める</li> </ul>
各ゾーンの方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地ゾーン：駅周辺やバスセンター等の交通結節点周辺においては、コンパクトなまちづくりにつながる都市機能の集約を図っていく</li> </ul>

■将来都市構造



## 2-2 瀬戸市都市計画マスタープラン

<策定年月> 2017年7月

<目標年次> 2017～2026年度

<将来都市構造>

### 多極ネットワーク型コンパクト構造

- ・一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが住まい等の身近に存在する構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」を目指す。
- ・「多極ネットワーク型コンパクト構造」を実現するために、次の5つの視点から、中央地域、水野地域、品野地域、赤津地域、幡山地域の5つの地域をまちづくりの“まとまり”として、都市構造の再構築を行う。

#### ■将来都市構造

##### 多極ネットワーク型コンパクト構造の視点

- ❖長年育んできた文化、歴史、自然等の継承
- ❖地域コミュニティの維持・向上
- ❖ストック効果の最大限の発揮
- ❖災害リスクの低減
- ❖持続可能な都市経営



<拠点の形成>

地域名	拠点
中央地域	新瀬戸駅・瀬戸市駅、尾張瀬戸駅、水野駅周辺
水野地域	中水野駅周辺
品野地域	しなのバスセンター周辺
赤津地域	せと赤津 IC 周辺
幡山地域	瀬戸口駅、山口駅、菱野団地センター地区周辺

凡 例	
	中心拠点
	地域拠点
	森林
	市街化区域
	鉄道
	東海環状自動車道
	国道



<交通ネットワークの構築>

凡 例	
	中心拠点
	地域拠点
	広域・地域連携軸
	地域連携軸
	市街化区域
	鉄道
	東海環状自動車道
	国道等
	県道等 (未整備)



## 2-3 瀬戸市都市交通マスタープラン

<策定年月> 2018年9月

<目標年次> 2018～2026年度

<都市構造に関する課題>

- ・人口減少（社会減）、超高齢化への対応
- ・中心市街地や菱野団地の高齢化対策、年齢構成の偏りへの対応
- ・利便性が高い地域への居住の誘導
- ・工業用地の確保
- ・必要な公共サービスの維持及び施設料の適正化
- ・都市機能の維持・向上
- ・就業者のための居住地の形成
- ・長寿命化による更新需要の軽減

<都市交通に関する課題>

- ・外出しやすい交通環境の確保
- ・自動車と公共交通等をかしこく使い分ける交通行動への転換
- ・市街地への通過交通の分散化
- ・歩行者・自転車等の安全性の確保
- ・鉄道・基幹バスの維持・活性化
- ・地域特性に応じた生活交通の確保
- ・交流人口の誘発
- ・市街地における渋滞対策
- ・地域拠点を結ぶネットワークの再構築
- ・周辺都市との交通利便性の向上

<都市交通の方針>

**誰もが 出かけたくなるまち せと**

瀬戸市民の移動の利便性、快適性、効率性を確保し、多くの来訪者を迎え入れる

<交通政策と交通施策>

交通政策	交通施策
交通結節機能の強化	(1) バリアフリー化の推進 (2) 乗り換え利便性の向上 (3) 交通拠点の形成 (4) 都市機能の維持・拡充
道路ネットワークの形成	(1) 外環状道路の形成 (2) 内環状道路の形成 (3) 幹線道路の整備推進 (4) 幹線道路の混雑緩和 (5) 都市計画道路網の見直し
公共交通ネットワークの形成	(1) 陶生病院ロータリーのハブ化推進 (2) 広域基幹バス・市内基幹バスの維持・再編 (3) 公共交通の利便性向上 (4) 公共交通の利用促進 (5) 公共交通ネットワークの維持・拡充
生活交通の確保	(1) 地域特性に応じた持続可能な生活交通の確保 (2) 最先端技術の活用
安心安全の確保	(1) 交通事故対策の推進 (2) 歩行者・自転車優先の道づくり (3) 交通安全意識の啓発
交流促進	(1) 地域資源を活かした回遊性の向上 (2) 市民との協働による沿道景観の形成 (3) 鉄道、バス等の交通事業者との連携

# 第3章 交通政策を実施する上での課題

## 3-1 これまでの交通施策の検証からの課題

平成 21 年 6 月に策定した「瀬戸市まちなか交通戦略」について、中間評価及び事後評価を実施し、評価結果から今後の交通政策を実施する上での課題を整理しました。

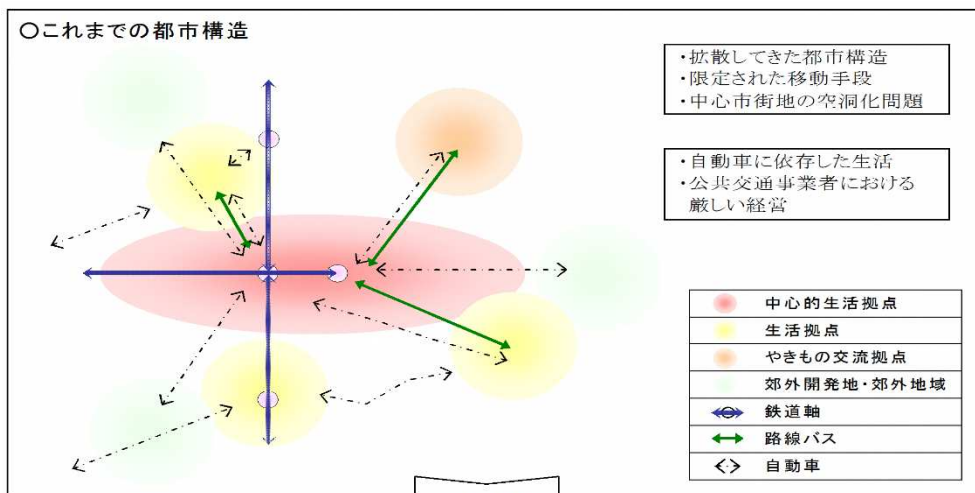
### (1) 瀬戸市まちなか交通戦略の概要

#### <瀬戸市のまちづくりの理念>

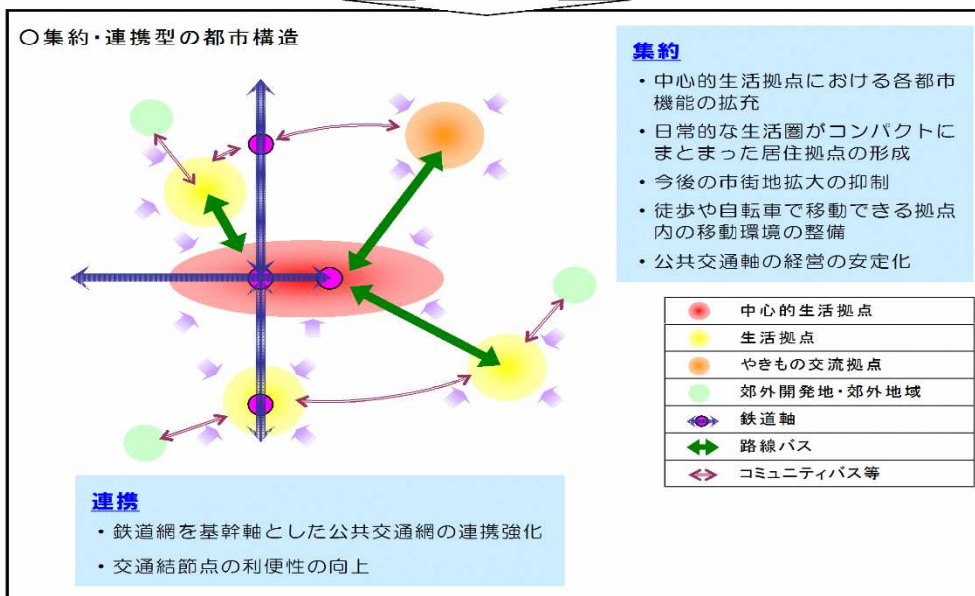
- 市街地構造 : 各拠点のもつ都市機能、居住環境の向上に努め、都市全体を魅力的にする。
- 都市交通 : 拠点間の移動をスムーズにする。
- 取り組み体制 : 市民ひとりひとりが自発的に、行政と協働して行動する。

#### <瀬戸市が目指す都市構造>

「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う。



これを目指す



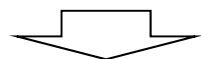
<瀬戸市まちなか交通戦略の基本的考え方>

■目標年次：平成 21 年～平成 30 年

■戦略的な取り組みの考え方と3つの視点

目標（集約・連携型の都市構造の狙い）

移動しやすく住みやすいまち



戦略的な考え方

●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

●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

3つの視点

視点1（市全体の連携・移動）

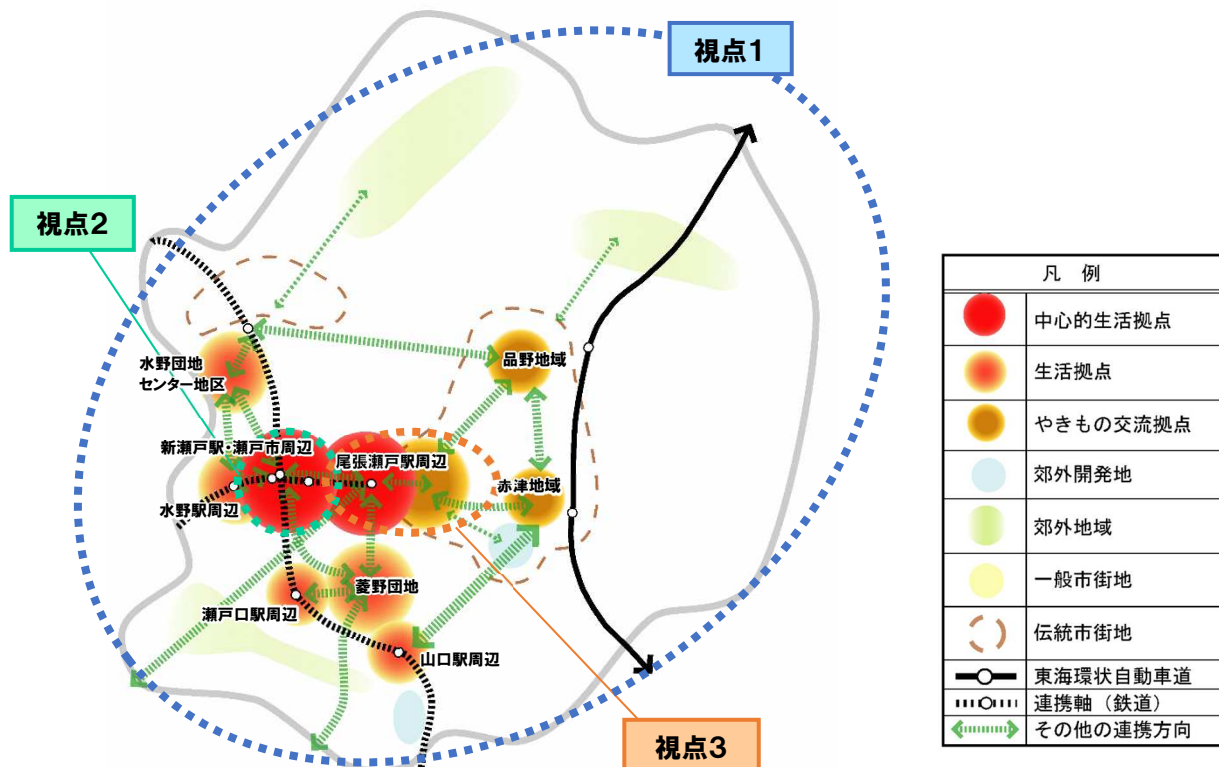
利用しやすい公共交通システムの整備

視点2（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

視点3（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



## (2) 施策の実施状況

### 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）

#### ■施策の実施状況

	策定時(H20)	前期	5年後(H25)	後期	10年後(H30)	R2
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 H20 瀬戸市地域公共交通総合連携計画策定	H21 しののバスセンター整備 H22 完了 バスの乗り換え拠点の環境整備 H22~23 【瀬戸市】	H23 【瀬戸市、交通事業者】 H21.6 策定 H26.3 見直し			R1.6 地域公共交通網形成計画策定
1-2 既存の公共交通軸の維持と向上		H21 市内基幹バス沿線協議会の設置(H21~:赤津地区等) ・路線・サービス水準の見直し(H21.10、H23.4、H25.4)	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			継続実施中
		H21.10 市内基幹バスの運行補助【瀬戸市】 ・市内基幹バスの運行【名鉄バス】	H23 【瀬戸市、交通事業者】 JRバス廃止代替路線の実証運行			継続実施中
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)	H18.12	コミュニティバスの試行運行 ・コミュニティバスの試行運行(H18.12~) ・コミュニティバス運行協議会の設置(H23~) ・路線・サービス水準の見直し(H23.4、H25.4、H26.4、H28.4、H30.4、R2.2)	H23 【瀬戸市】			継続実施中
1-4 誰もが利用しやすい交通施設と利用環境に向けて		H21 新瀬戸・瀬戸市駅周辺のバリアフリー化 ・新瀬戸駅、瀬戸市駅等のバリアフリー化	H21~22 【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			継続実施中 ※視点2参照
	H14	バリアフリー車両の継続導入 ・鉄道、バスにおけるバリアフリー対応車両の導入・維持		【交通事業者】		継続実施中
		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 ・鉄道駅員の介助士資格の取得のバックアップ		【交通事業者】		継続実施中
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 ・市民向け広報、総合交通マップの作成等 ・バスロケーションシステムの運用	H21~23 【瀬戸市、交通事業者等】			継続実施中
1-6 市民への意識啓発	H21	公共交通の利用促進に向けた意識啓発活動 ・乗り方教室、バスのイベントの開催 ・市民向け広報の作成 等	H21~23 【瀬戸市、交通事業者等】			継続実施中
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 ・manacaによる名鉄瀬戸線、名鉄バス相互の乗換え割引	H21~23 【瀬戸市、交通事業者等】			継続実施中
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 ・鉄道施設内での観光イベント広告等の掲示 ・駅ショーケースの使用		【瀬戸市、交通事業者等】		継続実施中

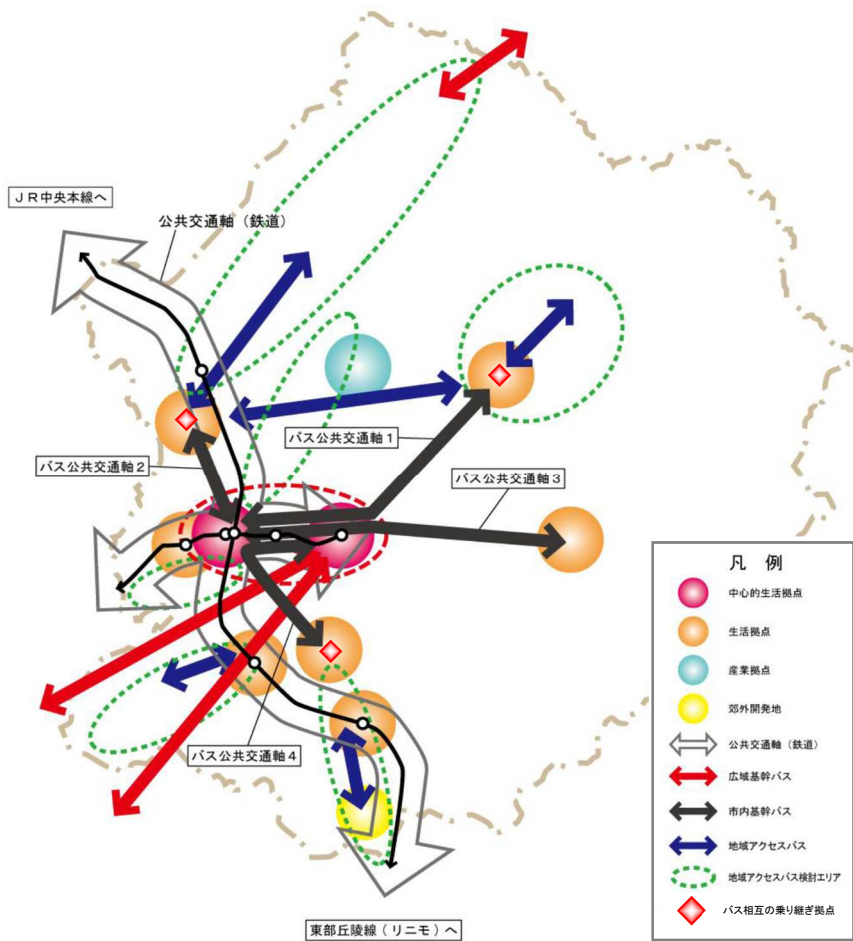
※ 上段：瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画  
下段：現時点までの実績

#### ■上記以外の主な取組み

- ・陶生病院バスロータリーの整備
- ・瀬戸市役所前駅から陶生病院方面への通路の整備
- ・山口駅エレベーター設置
- ・水野駅北口改札の設置・バリアフリー化



■鉄道を基幹軸とした公共交通軸の形成イメージ



陶生病院バスロータリーの整備



山口駅エレベーター設置



水野駅北口改札の設置・バリアフリー化



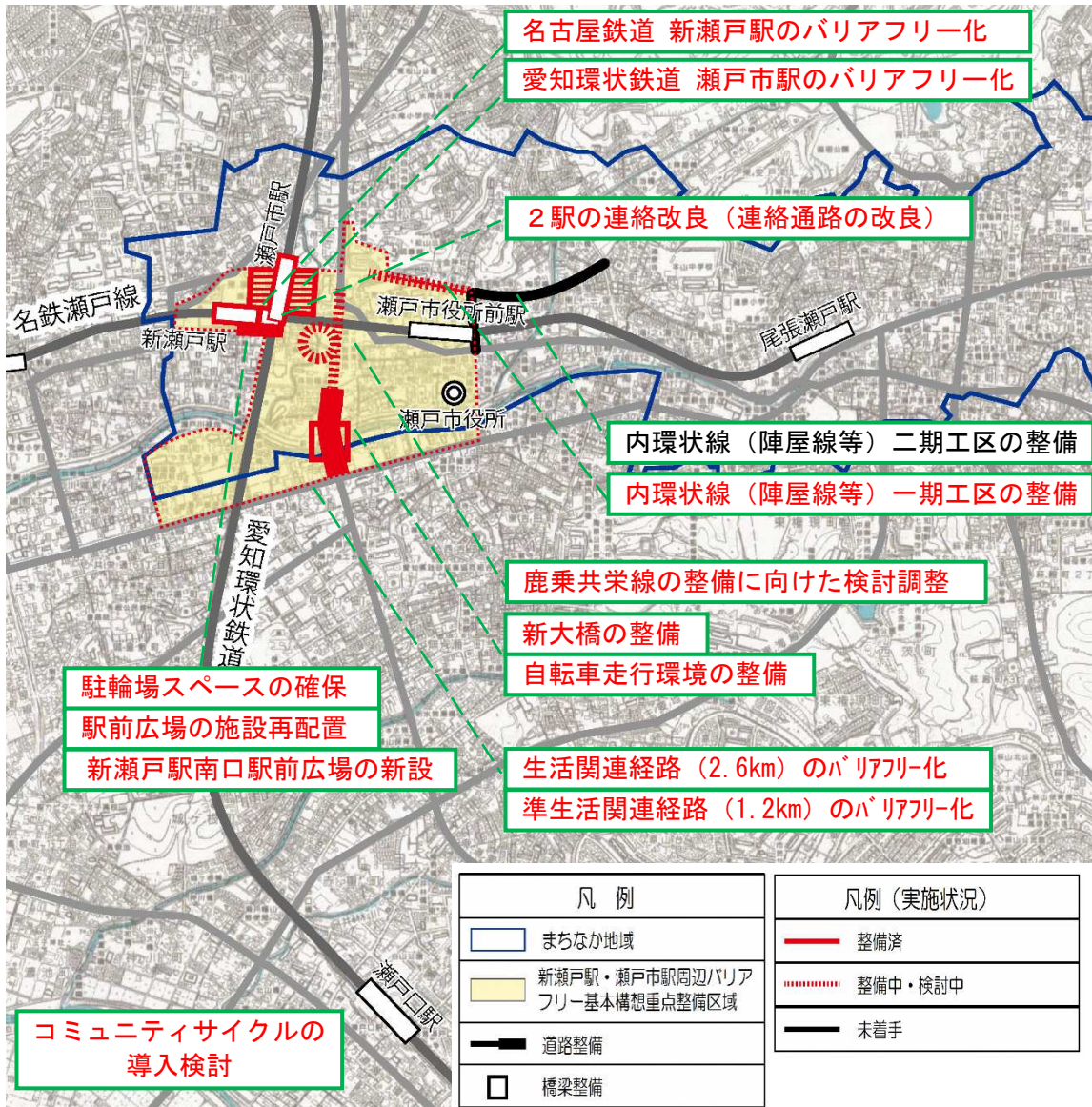
視点2：瀬戸市の交通及び生活センターとしての拠点機能を支える交通基盤の整備  
(新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)

■施策の実施状況

	策定時 (H20)	前期	5年後 (H25)	後期	10年後 (H30)	R2
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 ・継続検討			【瀬戸市】	
	H17	新大橋の整備 H21 【瀬戸市】	(都)鹿乗共栄線の整備 H21完了 (L=約0.3km, W=30m, 4車線)			
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 (都)陣屋線 一期工区の整備 (L=約0.4km, W=20m, 2車線)	H22-27 予定 【瀬戸市】		
				H26完了 ※ただし未共用	内環状線(陣屋線等) 二期工区の整備 【瀬戸市】	※次年度着工予定
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 H21 ・エレベーター、多機能トイレ等の整備 H22 目標 【名古屋鉄道(株)】 H22完了	愛知環状鉄道瀬戸市駅 のバリアフリー化 H21 ・エレベーター、多機能トイレ等の整備 H22 目標 【愛知環状鉄道(株)】 H22完了	2駅の連絡改良 (連絡通路の改良) H21 ・新瀬戸駅南北連絡通路の整備 H22 目標 【瀬戸市】 H23完了	市内其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	
		駐輪場スペースの確保 H21 H24 ・新瀬戸駅 南側 ・新瀬戸駅 北側	駅前広場の施設再配置 H22 目標 【瀬戸市】 H24 ・新瀬戸駅 南側 ・新瀬戸駅 北側	新瀬戸駅南口駅前広場の新設 H21 H24 ・駐輪場、一般車乗降場、障害者優先乗降場、タクシー乗り場等を確保 H25完了		
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 H21 -L=1.8km完了	整備中		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	H17 H21	自転車走行環境の整備等 H21完了	(都)鹿乗共栄線の自転車歩行者道の整備(L=約0.3km) 生活関連経路、準生活関連経路の段差解消等 整備中		コミュニティサイクルの導入検討 【瀬戸市】	
				H22 電動アシスト自転車 レンタサイクル実証実験(H22.7, H22.11) 継続実施中		

※ 上段：瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画  
下段：現時点までの実績

■施策位置図



視点 2-4 駅と周辺施設間の移動経路の円滑化

生活関連経路、準生活関連経路のバリアフリー化

交差点の段差解消 (市道共栄追分線)

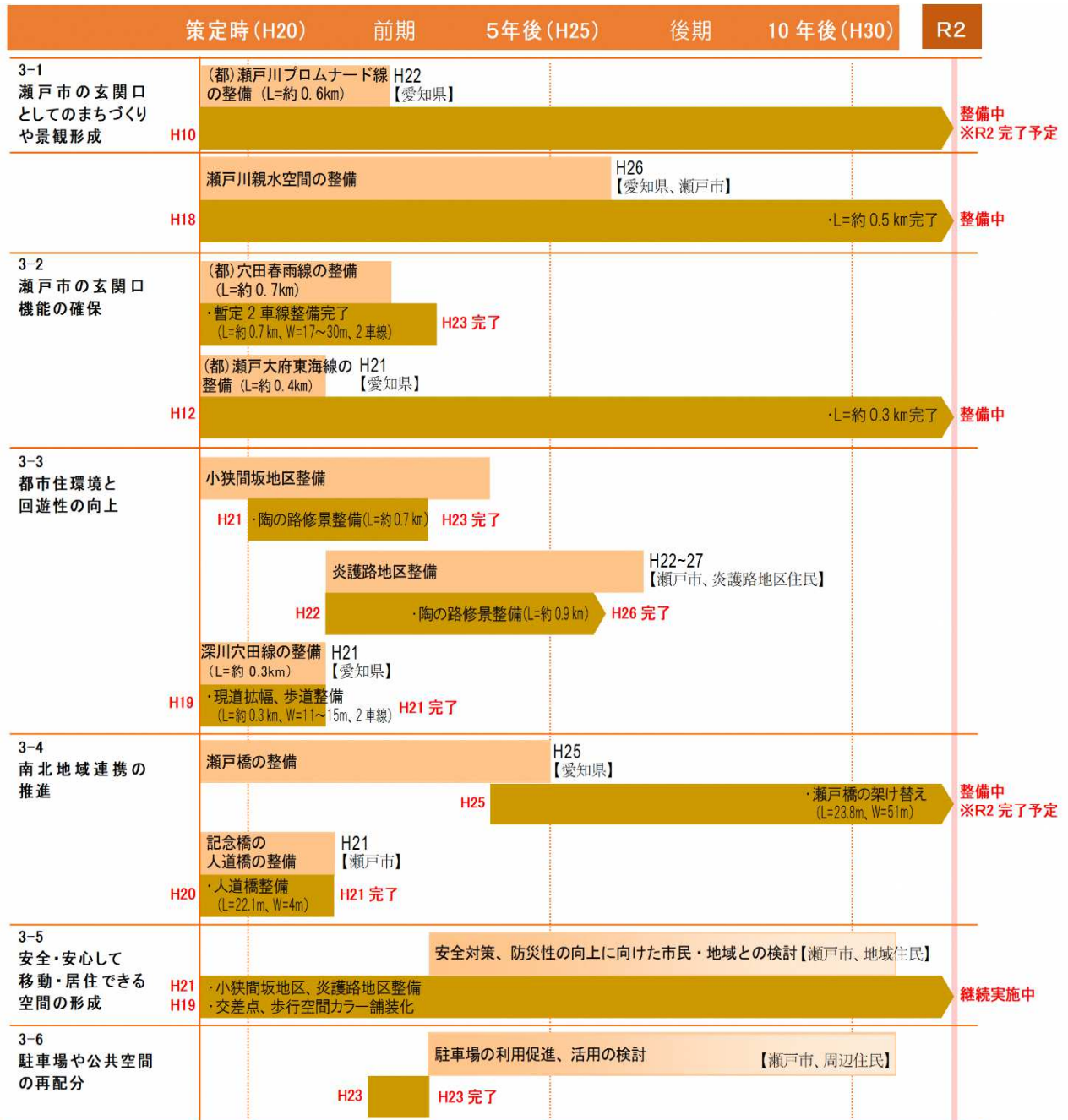


歩道のバリアフリー化 (国道 155 号)



### 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)

#### ■施策の実施状況



※ 上段：瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画  
下段：現時点までの実績

■ 施策位置図



視点 3-2 瀬戸市の玄関口機能の確保

(都) 瀬戸大府東海線の整備



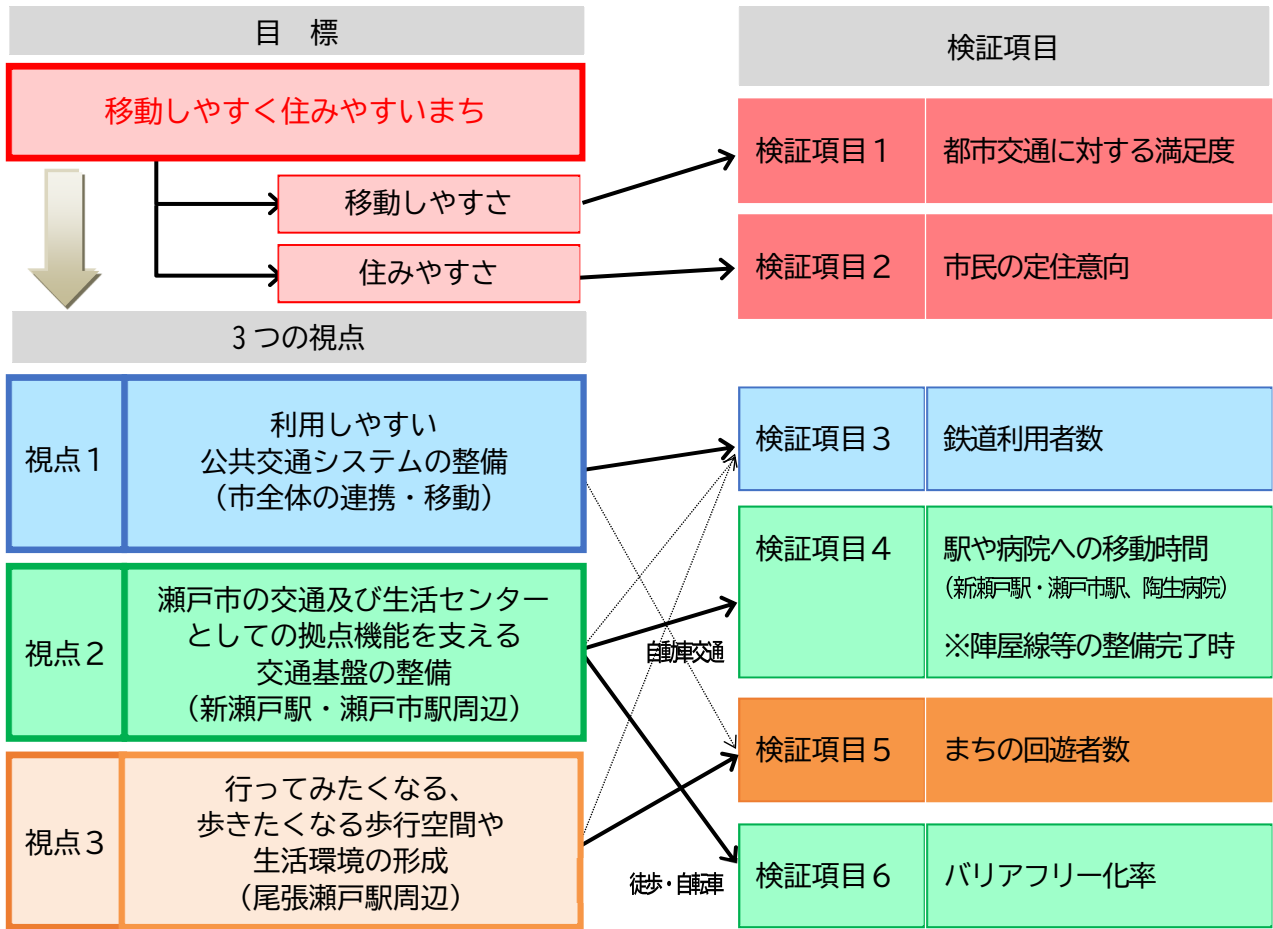
視点 3-4 南北地域連携の推進

瀬戸橋の整備



### (3) 検証項目の設定

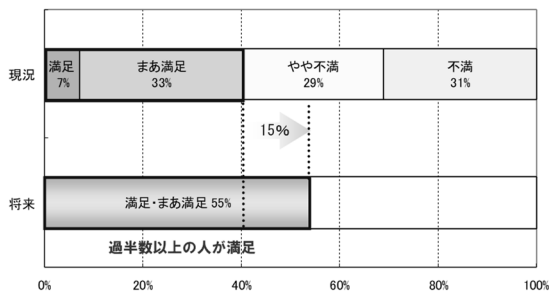
#### ①目標及び施策の骨子と検証項目の関係性



#### ■検証値の設定の考え方

##### 検証項目1

- ・各項目の満足、まあ満足と感じる人の割合の平均値を検証値とする。
- ・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。



資料：瀬戸市の交通環境に関するアンケート調査 (H19)

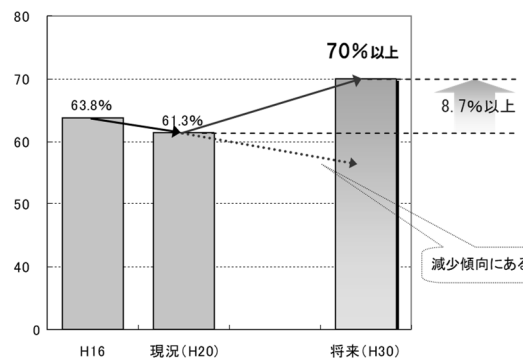
※上表の満足度は、以下の交通施設別の満足度の平均値 (乗換え、鉄道、バス、道路網、歩行空間、自転車空間、案内情報)

##### 検証項目5

- ・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、中央通商店街の9断面)
- ・検証値は、現況の回遊者数に第5次総合計画の観光入込客数の目標伸び率を乗じたもの (H20: 250万人、H27: 300万人、H20~H27 伸び率: 20%)

##### 検証項目2

- 検証値設定のイメージ (「今の場所に住み続けたい、市内の別の場所で住み続けたい」と回答した人の割合)



資料：第5次瀬戸市総合計画市民アンケート調査

##### 検証項目6

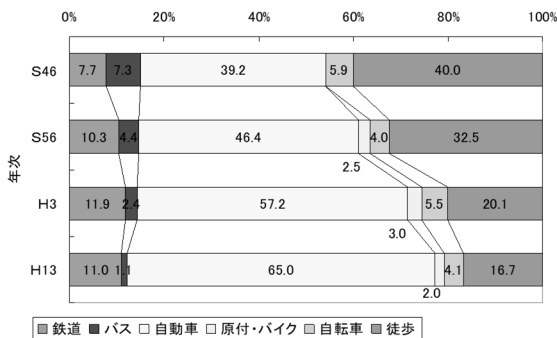
- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想の特定事業に位置づけられた生活関連経路 (約2.6km) の整備率

検証指標	検証値	
	H21.6 策定時	将来 (H30)
瀬戸市の交通環境に関するアンケート調査の交通手段別満足度の設問において、手段別に「満足」「まあ満足」と感じる人の割合の平均値	40%	55%
総合計画アンケート調査の定住意向の設問において「今の場所に住み続けたい、市内の別の場所で住み続けたい」と回答した人の割合	61.3%	70%

市内鉄道駅8駅の年間利用者数の合計	1,370 万人/年	1,540 万人/年
品野（品野支所）からの所要時間	20 分	18 分
赤津（赤津交差点）からの所要時間	17 分	12 分
菱野（菱野団地）からの所要時間	10 分	8 分
お雛めぐり開催日(平日)の歩行者数（商店街内の9断面）	3,700 人/日	4,400 人/日
生活関連経路全延長（約 2.6km）の整備率	0%	100%

### 検証項目3

- ・現在の市内8駅の鉄道利用者数 : 1,370 万人/年
- ・平成3年と13年の鉄道分担率の比 : 11.9/11.0=1.08
- ・身体障害者の方の利用の増加 :  $4,600 \times 0.35 \times 365 = 588,000$   
 ※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  $13,700,000 \times 1.08 + 588,000 = 15,400,000$

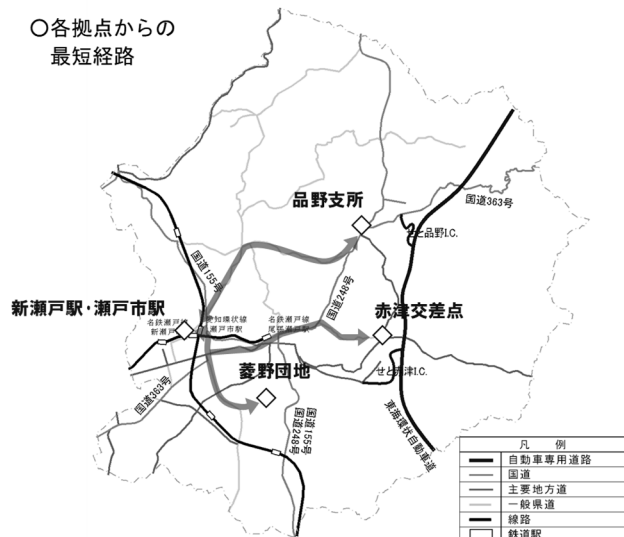


資料: 第4回中京都市圏パーソントリップ調査

### 検証項目4

- ・現況の所要時間: 実走による所要時間
- ・将来の所要時間: 将来交通量配分結果による所要時間に、現況の所要時間と現況の交通量配分結果の比を乗じたもの

○各拠点からの最短経路



#### (4) 検証項目の達成状況

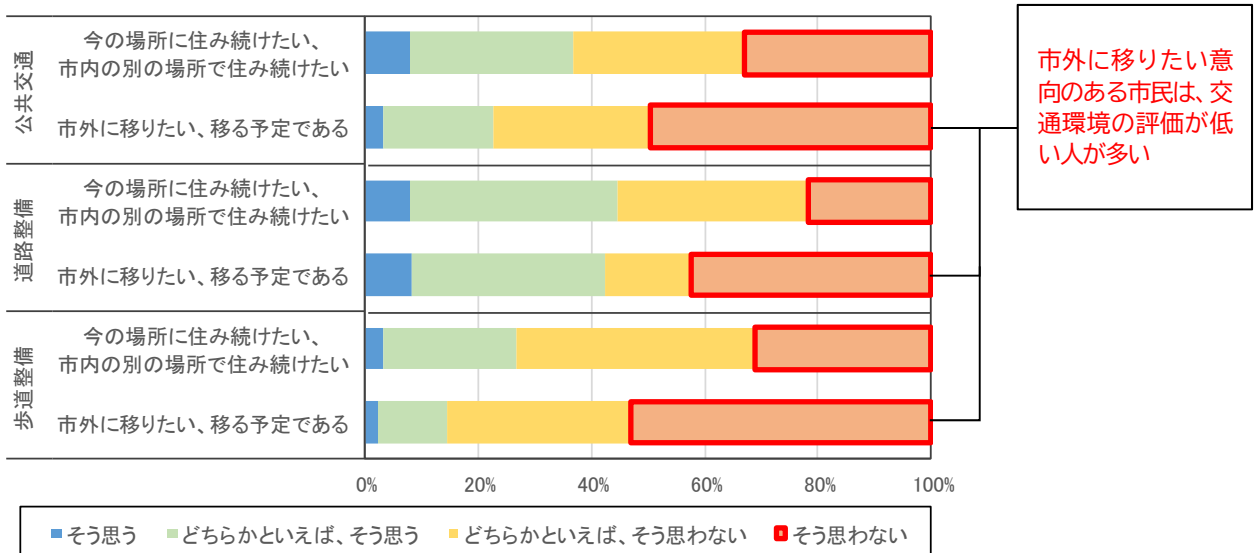
##### 検証項目1：都市交通に関する満足度

データ	評価値の推移	達成状況
交通環境に関するアンケート調査 ※H30 は類似指標の伸び率から推定		 未達成
類似指標による検証 (総合計画市民アンケート調査)		 未達成

##### 検証項目2：市民の定住意向

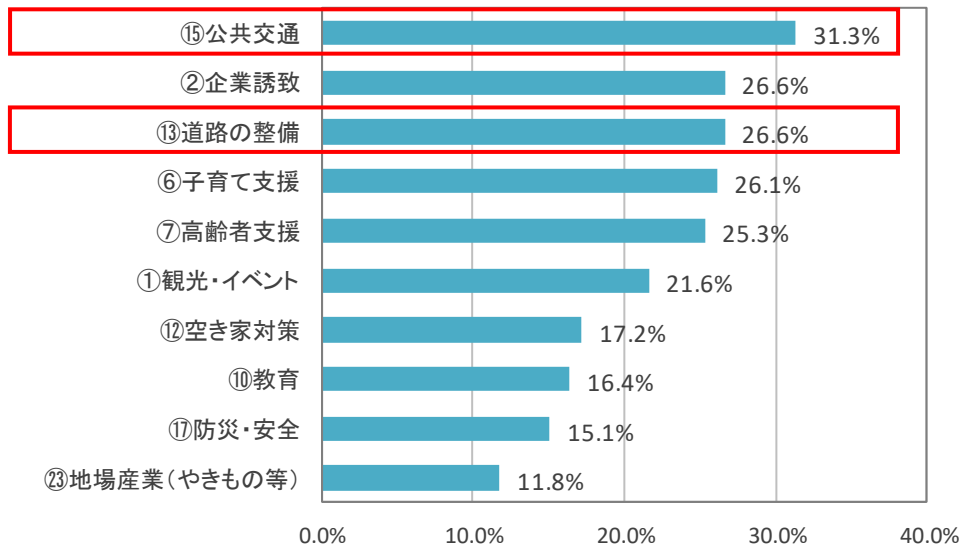
データ	評価値の推移	達成状況
総合計画市民アンケート調査		 未達成

#### 交通環境別の満足度と定住意向の関係





■今後力を入れていくべき分野（上位10項目）



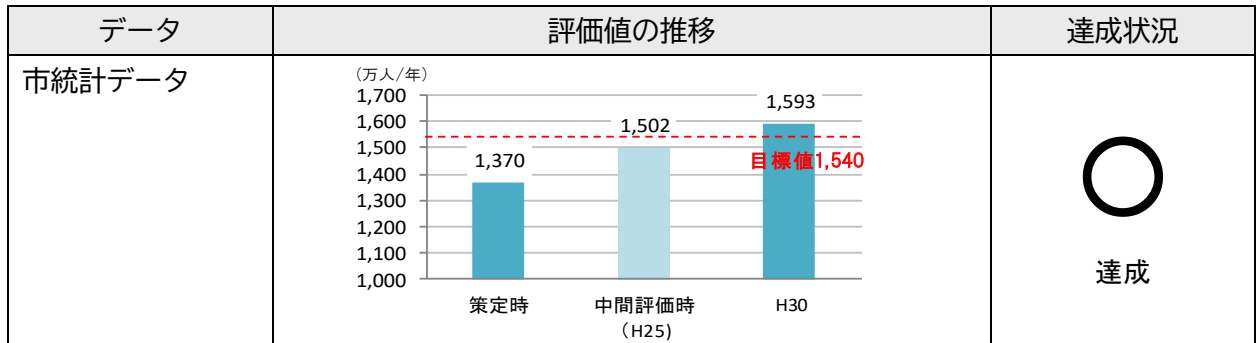
資料：総合計画市民アンケート調査（R1.12）

■今後力を入れていくべき分野（年齢別上位5項目）

	1位	2位	3位	4位	5位
全体	⑮公共交通 31.3%	②企業誘致 26.6%	⑬道路の整備 26.6%	⑥子育て支援 26.1%	⑦高齢者支援 25.3%
10・20歳代	⑥子育て支援 41.1%	①観光・イベント 26.2%	⑮公共交通 24.3%	⑩教育 22.4%	⑬道路の整備 21.5%
30歳代	⑥子育て支援 44.4%	⑬道路の整備 32.7%	⑩教育 27.5%	②企業誘致 26.1%	⑮公共交通 22.2%
40歳代	⑮公共交通 32.7%	②企業誘致 31.7%	⑥子育て支援 26.4%	⑬道路の整備 25.5%	①観光・イベント 25.0%
50歳代	⑮公共交通 36.5%	⑬道路の整備 32.1%	⑦高齢者支援 29.9%	②企業誘致 27.0%	①観光・イベント 21.9%
60歳代	⑦高齢者支援 40.9%	⑮公共交通 34.6%	②企業誘致 23.6%	⑫空き家対策 23.6%	⑬道路の整備 23.6%
70歳代	⑦高齢者支援 37.8%	⑮公共交通 35.9%	②企業誘致 27.6%	⑬道路の整備 23.1%	⑫空き家対策 22.4%

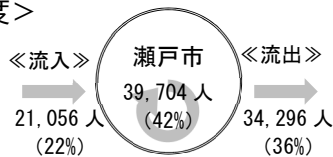
評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市交通に関する満足度は低下しており、定住意向も横ばいである。</li> <li>・交通環境に対する満足度の低さは、市外への転出意向を相関がある。</li> <li>・公共交通や道路整備は、各年代の市民から今後重点的に対応していくべき分野として評価されている。</li> </ul>
今後の課題	定住促進に向けて、効果的な交通施策の推進が必要である。

検証項目3：鉄道利用者数

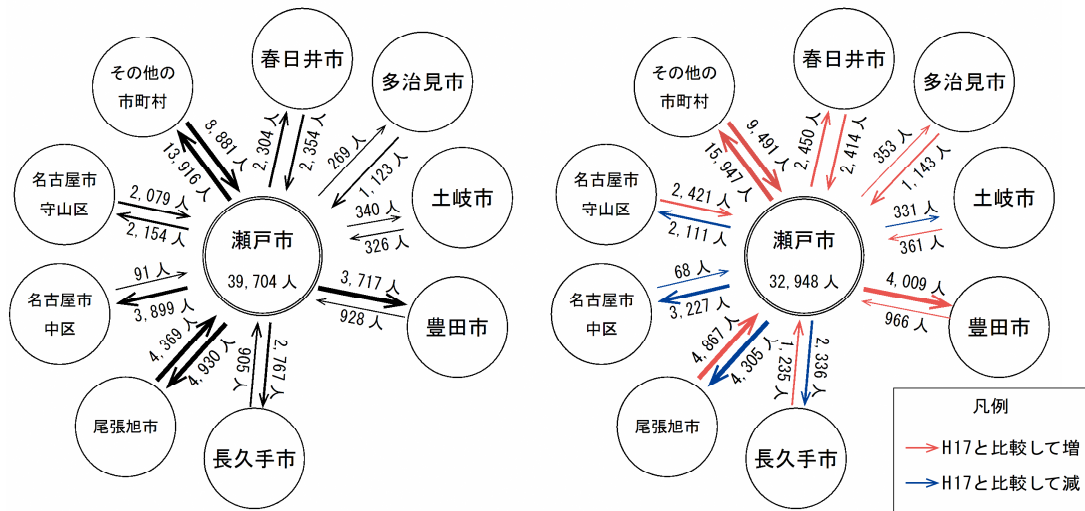
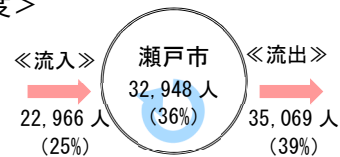


■通勤・通学流動

<平成17年度>

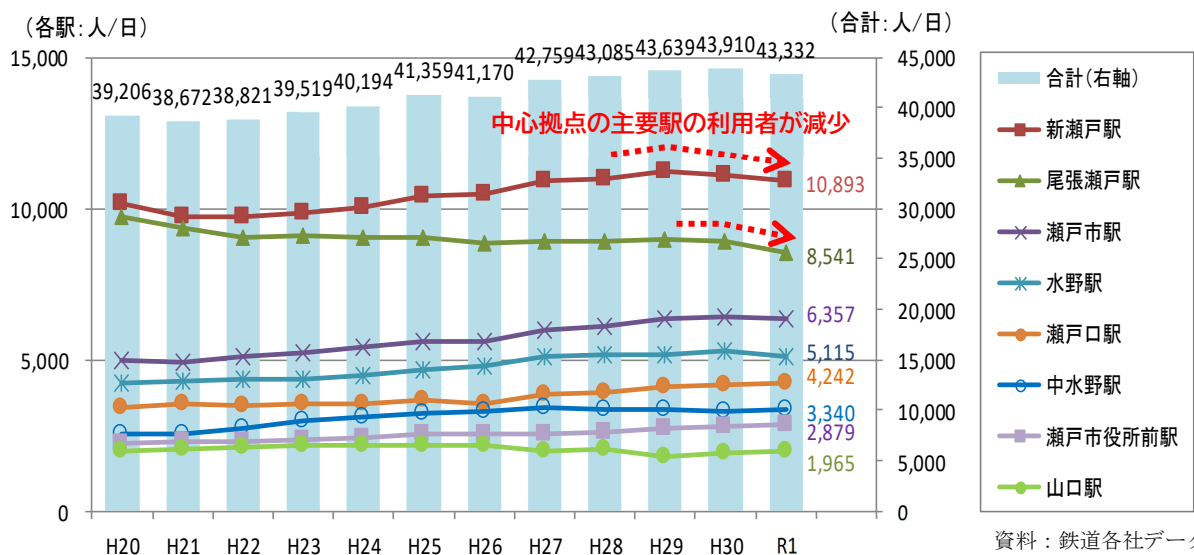


<平成27年度>



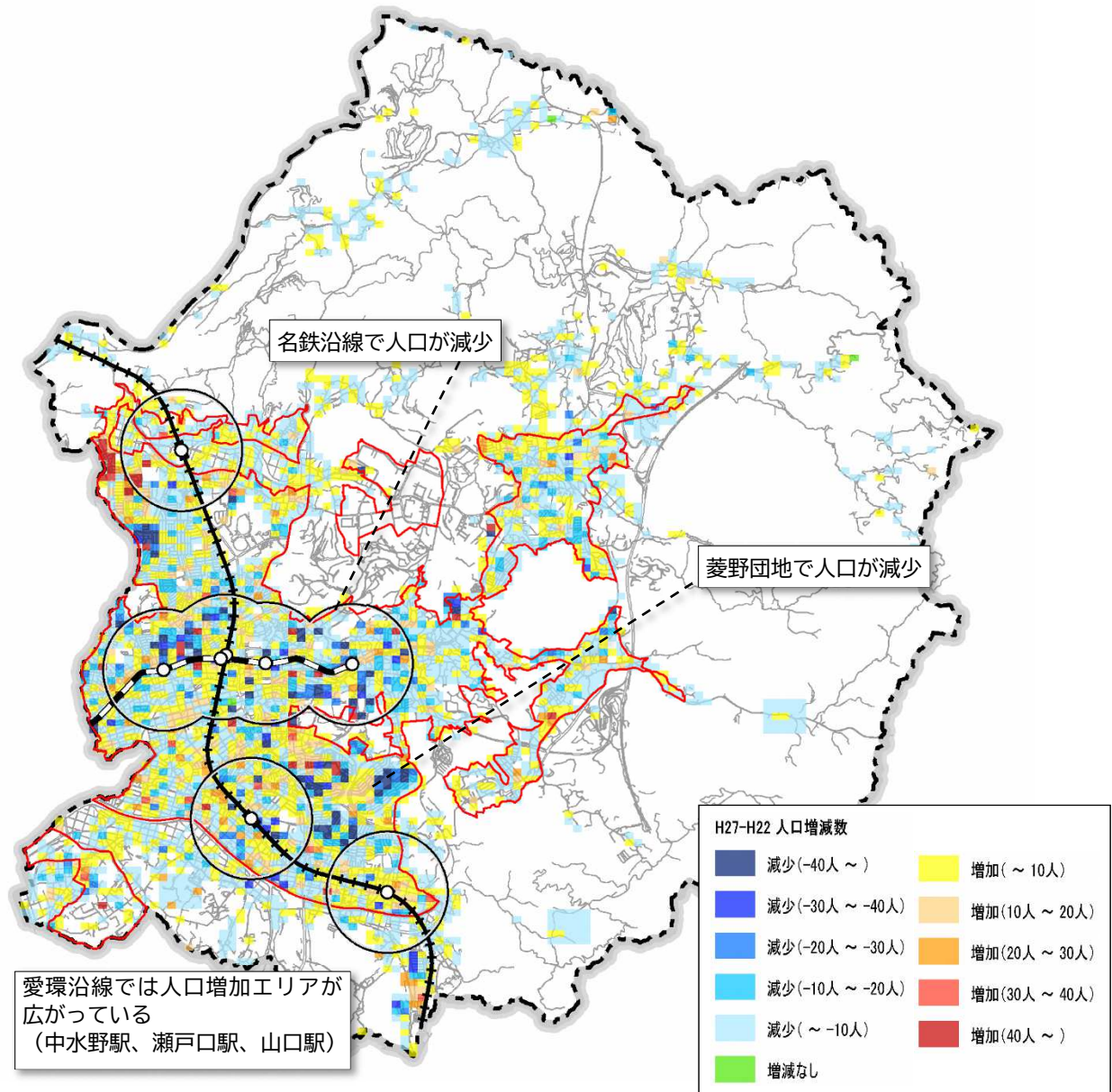
資料：国勢調査

■駅別の利用者数の推移



資料：鉄道各社データ

■ 駅周辺の人口の動向 (H27-H17)



資料：国勢調査 100mメッシュ

評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道の利用者数は目標値を達成している。</li> <li>・ 豊田市などの都市間移動の増加などを背景にしたものと考えられる。</li> <li>・ 利用者が多い名鉄新瀬戸駅や尾張瀬戸駅で、周辺の人口減少等により利用者が減少している。</li> </ul>
今後の課題	都市間移動を意識した公共交通環境の改善、駅周辺での定住促進が必要である。

検証項目4：駅や病院への移動時間 ※陣屋線等の整備完了時

データ	評価値の推移	達成状況
実走時間	—	— 未達成

評価結果	※陣屋線等の整備が完了しておらず評価できない。
今後の課題	実現可能な方法での計画的な事業推進が必要である。

検証項目5：まちの回遊者数

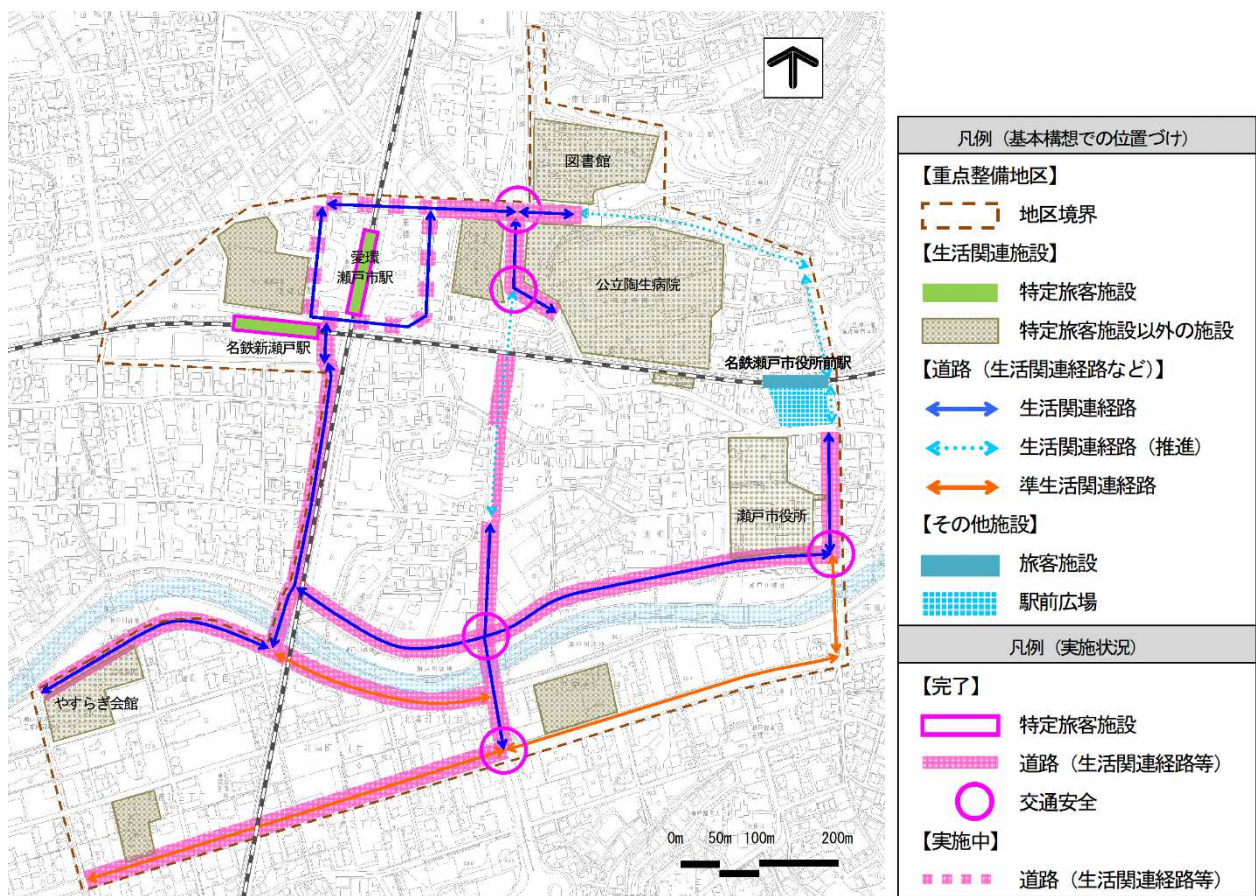
データ	評価値の推移	達成状況								
お雛めぐり開催日 における商店街での 歩行者交通量調査  ※H30 は末広町、中央 通、銀座通りの各商店 街振興会商店街歩行 者交通量調査の伸び 率から推定	<p>(人/日)</p> <table border="1"> <caption>歩行者交通量調査 (人/日)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>歩行者交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>3,700</td> </tr> <tr> <td>中間評価時 (H26)</td> <td>3,000</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>3,620</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">目標値4,400</p>	時期	歩行者交通量	策定時	3,700	中間評価時 (H26)	3,000	H30	3,620	△ 未達成
時期	歩行者交通量									
策定時	3,700									
中間評価時 (H26)	3,000									
H30	3,620									
類似指標による 検証 (お雛めぐり来場者)	<p>(人/年)</p> <table border="1"> <caption>お雛めぐり来場者 (人/年)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>来場者数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時 (H20)</td> <td>58,000</td> </tr> <tr> <td>中間評価時 (H26)</td> <td>112,000</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>96,000</td> </tr> </tbody> </table>	時期	来場者数	策定時 (H20)	58,000	中間評価時 (H26)	112,000	H30	96,000	—
時期	来場者数									
策定時 (H20)	58,000									
中間評価時 (H26)	112,000									
H30	96,000									

評価結果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店街の歩行者数は、中間時から増加しているが計画策定時より少ない。</li> <li>・中間時・最終評価時のお雛めぐり来場者は、策定時より伸びている。</li> </ul>
今後の課題	既存の施設と連携し、来訪者をまちなかへ誘導するための取組みが必要である。

## 検証項目6：バリアフリー化率

データ	評価値の推移	達成状況
生活関連経路の整備延長の割合	<p>目標値100%</p> <p>100% 80% 60% 40% 20% 0%</p> <p>0% 70% 80%</p> <p>策定時 中間評価時 (H25) H30</p>	<p>△</p> <p>未達成</p>

参考図6：生活関連経路等の整備状況



評価結果	・生活関連経路は、瀬戸市駅前広場を除き完了済みである。
今後の課題	駅前広場整備など、関連事業に合わせた効率的な整備が必要である。

## (5) 検証のまとめと今後の展開

### ■検証のまとめ

#### ●施策の実施状況

視点	達成状況
視点1: 利用しやすい公共交通システムの整備	・公共交通施策は継続的に実施中。 ・公立陶生病院のバスターミナルなど新たな施設整備を実施している。
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	・幹線道路の整備やバリアフリー化などが未完了である。
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	・概ね実施している。

#### ●検証項目の評価

検証項目	達成状況
1: 都市交通に関する満足度	△ 未達成
2: 市民の定住意向	△ 未達成
3: 鉄道利用者数	○ 達成
4: 駅や病院への移動時間	－ 未達成
5: まちの回遊者数	△ 未達成
6: バリアフリー化率	△ 未達成



### ■今後の展開

- ・人口減少が進行する中で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を実現するため、都市交通分野においても、人口を最大限維持するための取組が必要である。
- ・市内での定住意向を高めるため、各種定住施策と連携を図りながら、市民等のニーズや交通需要に対して効果的な取組みが必要である。
- ・名古屋市や豊田市などの都市間の移動も意識した、更なる公共交通環境の改善が必要である。
- ・幹線道路の整備を継続的に実施する必要がある。
- ・まちなかの賑わいの創出に向けて周辺の観光施設と連携して、来訪者をまちなかへ誘導する取組みが必要である。

## 3-2 社会情勢の変化

今後の交通政策の実施にあたっては、以下のような社会情勢の変化を考慮する必要があります。

### (1) 新型コロナ危機の動向

#### ①コンパクトシティ推進の継続

新型コロナウイルス感染拡大防止として、「三つの密（密閉・密集・密接）」の回避や外出の自粛等により、人の移動に関し制限が生じ、公共交通の利用についても輸送人員・運送収入ともに急激に減少する等、公共交通の運営に大きく影響を及ぼしました。

また、新型コロナウイルス感染症の影響下における生活様式として、テレワーク利用が拡大し、ニューノーマルに対応した機能（住宅、サテライトオフィス等）の提供が求められ、今後のまちづくりにおいては職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が進みながら地域拠点が形成されていくものと推測されます。

#### ②ウォークラブルなまちづくりの推進

コンパクトシティの推進により、中心拠点や地域拠点へ都市機能や居住の誘導が図られることにより、拠点での生活においてはこれまで以上に、利便性や居心地の良さ、ゆとりのある空間等、良質な生活環境が求められます。

### (2) デジタルトランスフォーメーションの進展の活用・寄与

デジタルトランスフォーメーション（DX）とは、「ITの浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる」という概念です。

交通の分野では、経路検索・改札通過等の移動履歴や支払い情報などの大量のパーソナルデータの活用、ドライバー不足を補うための自動運転やコンパクト・モビリティ、電気自動車（EV）などのクルマのイノベーション、乗り合いタクシーのような新規の移動手段を含めた、効率的な移動手段を分析、提案、改善するためのAIの活用など、急激に発展しつつある各種のデジタル技術が融合しながら、住民の生活だけでなく、製品やサービスをはじめビジネスモデルにも変革を起こす取り組みです。

少子高齢化とそれに伴う地方の過疎化、経済成長の維持などさまざまな社会課題を抱える日本において、デジタルトランスフォーメーションの進展をこれらの解決にどのように活用していくのか、更なる研究等が望まれています。

■交通分野での主なDX：MaaS（Mobility as a service）のイメージ

住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

また、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものとして、全国各地で実装実験が実施されています。



資料：国土交通省ホームページ（日本版 MaaS の推進）



### (3) 瀬戸市周辺の主要プロジェクトの動向

2027年の開業を目指すリニア中央新幹線の整備や名古屋駅周辺の開発、愛・地球博記念公園でのジブリパークの整備など、本市の周辺地域において都市圏をまたぐ集客性の高い施設や拠点整備が行われています。

■瀬戸市周辺の主要プロジェクト

