

第 2 章

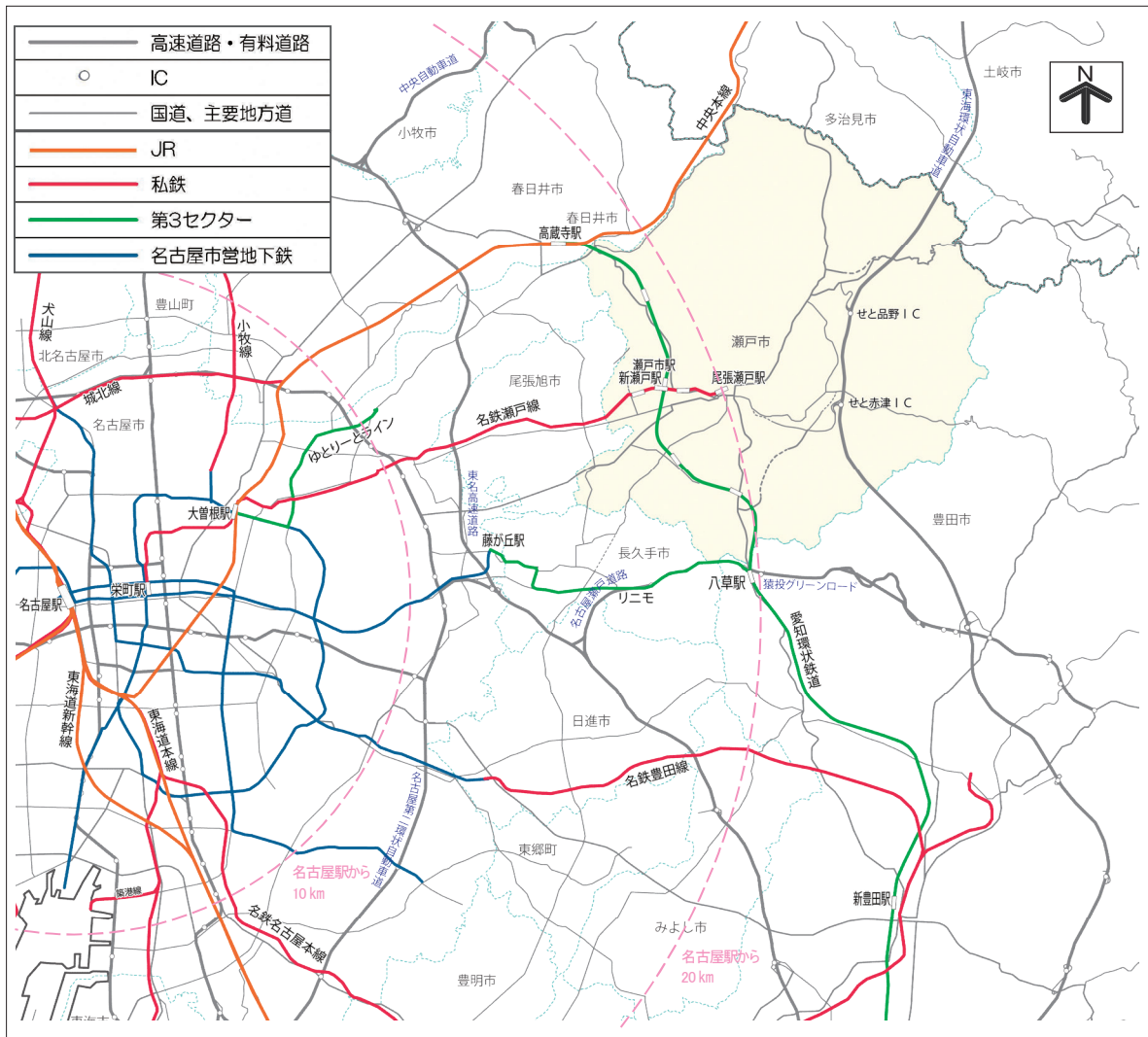
都市づくりの 現状と課題

第2章 都市づくりの現状と課題

2-1 瀬戸市の位置及び広域交通網

- 瀬戸市は、濃尾平野の東、尾張丘陵の一角にあって、中部経済圏の中心地である名古屋市の北東約20 kmに位置している。
- 名鉄瀬戸線が名古屋市内と結び、愛知環状鉄道がJR高蔵寺駅と、豊田市内を經由しJR東海道本線岡崎駅と結んでいる。また、東海環状自動車道の2つのインターチェンジを有し、日本の物流や移動の大動脈である東名・新東名高速道路や中央自動車道などにつながっている。

■瀬戸市周辺位置図、広域交通網図

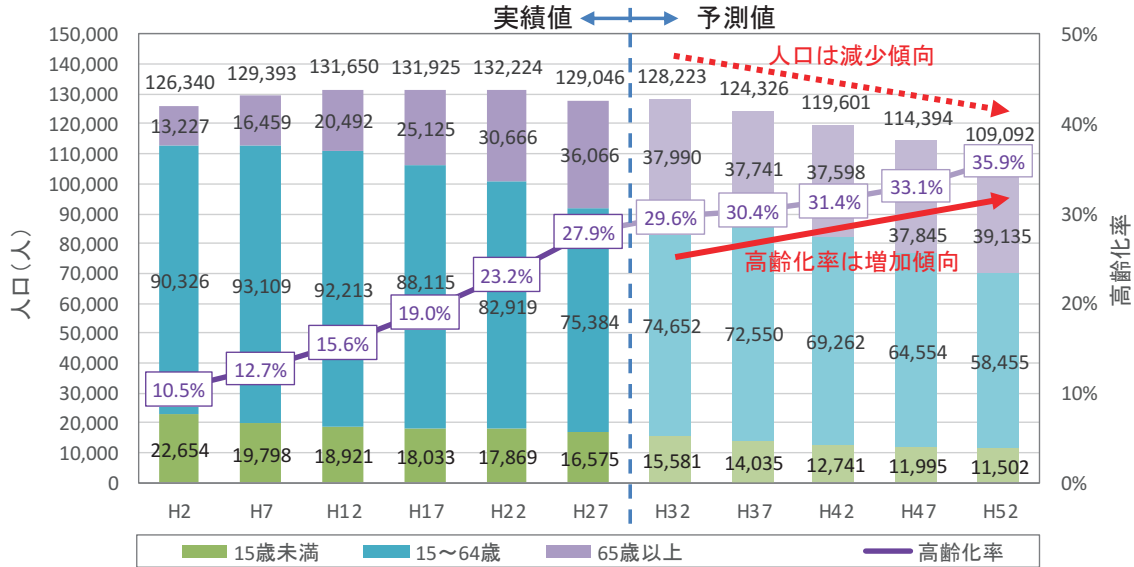


2-2 人口及び世帯の動向

(1) 人口減少と超高齢化の進展

- 瀬戸市の総人口は平成22年をピークに減少している。
- 市内の高齢化率は増加傾向であり、市域の東側で高齢化率が高い。
- 中心市街地や菱野団地では高齢化率の増加が著しく、4割を超える連区が存在する。
- 市内の人口減少要因として、社会減（転出者数が転入者数を上回る）が挙げられる。

■年齢（3区分）別人口の動向



資料：【H27 以前】国勢調査（H2年～H27年）

【H32 以降】国立社会保障・人口問題研究所（H25.3公表値）

■連区別人口・高齢化の動向

連区	人口の推移					高齢化の推移			
	H17	H22	H27	H27-H17 差分	H27/H17 増減率	H17	H22	H27	H27-H17 差分
① 道泉	4,539	4,404 ▼	4,178 ▼	-361	-8.0%	25.0%	27.0%	29.5%	4.5%
② 深川	2,907	2,628 ▼	2,368 ▼	-539	-18.5%	33.8%	38.4%	43.2%	9.4%
③ 古瀬戸	4,258	3,939 ▼	3,592 ▼	-666	-15.6%	24.3%	30.4%	37.1%	12.8%
④ 東明	3,559	3,338 ▼	3,301 ▼	-258	-7.2%	23.9%	29.6%	34.8%	11.0%
⑤ 祖母懐	3,280	3,070 ▼	2,871 ▼	-409	-12.5%	30.6%	34.4%	37.8%	7.2%
⑥ 陶原	6,712	6,704 ▼	7,675 ▲	963	14.3%	21.4%	24.3%	29.2%	7.8%
⑦ 長根	8,506	8,953 ▲	9,197 ▲	691	8.1%	16.0%	19.4%	23.0%	7.0%
⑧ 效範	17,079	18,891 ▲	18,625 ▼	1,546	9.1%	17.6%	19.1%	22.9%	5.3%
⑨ 水南	10,864	11,116 ▲	10,931 ▼	67	0.6%	15.9%	19.5%	24.9%	9.0%
⑩ 水野	10,228	8,464 ▼	9,414 ▲	-814	-8.0%	16.8%	22.0%	23.9%	7.1%
⑪ 品野	11,983	11,733 ▼	11,099 ▼	-884	-7.4%	21.9%	26.4%	31.5%	9.6%
⑫ 幡山	27,060	27,325 ▲	26,196 ▼	-864	-3.2%	14.8%	18.8%	23.8%	9.0%
⑬ 西陵	5,517	8,305 ▲	8,323 ▲	2,806	50.9%	22.6%	22.4%	27.8%	5.2%
⑭ 原山台	5,096	4,469 ▼	4,341 ▼	-755	-14.8%	20.6%	29.3%	35.0%	14.4%
⑮ 萩山台	4,874	4,472 ▼	3,757 ▼	-1,117	-22.9%	19.0%	28.8%	39.0%	20.1%
⑯ 八幡台	6,055	5,639 ▼	5,015 ▼	-1,040	-17.2%	16.7%	26.2%	37.1%	20.4%
市全体	132,517	133,450	130,883	-1,634	-1.2%	18.9%	22.9%	27.7%	8.8%

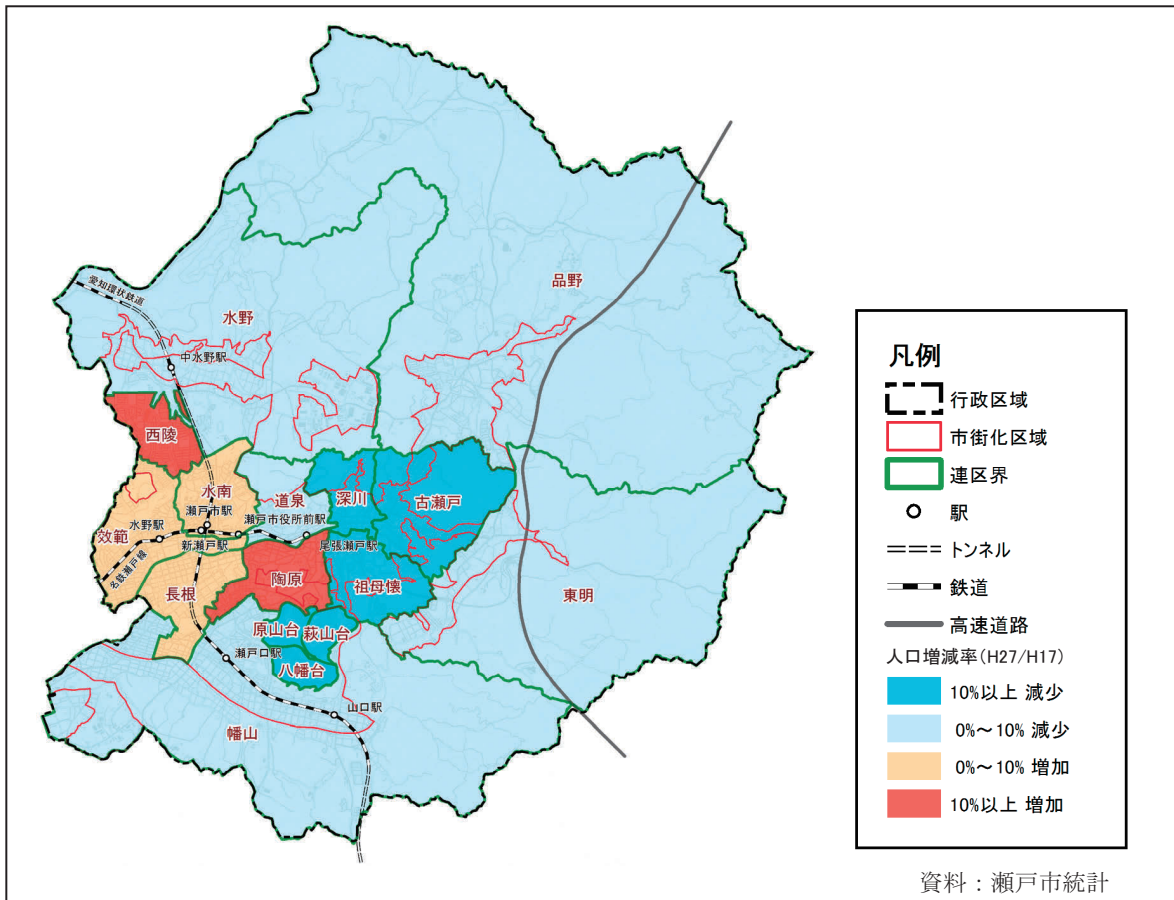
※▲：前回調査より増加 ▼：前回調査より減少

※高齢化の推移におけるH27の数値は33.3%以上(3人に1人が高齢者)を赤字表記している

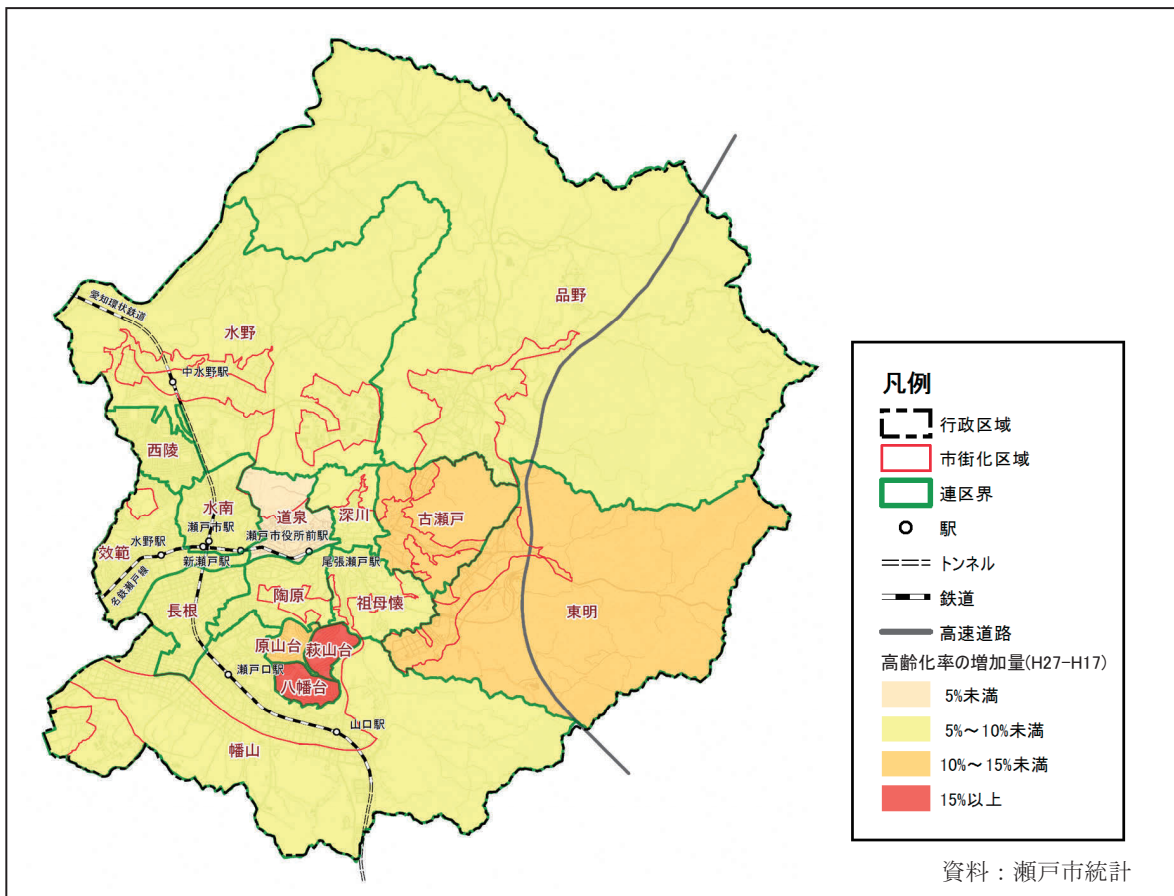
※高齢化の推移における【H27 - H17】の数値は10.0%以上を赤字表記している

資料：瀬戸市統計

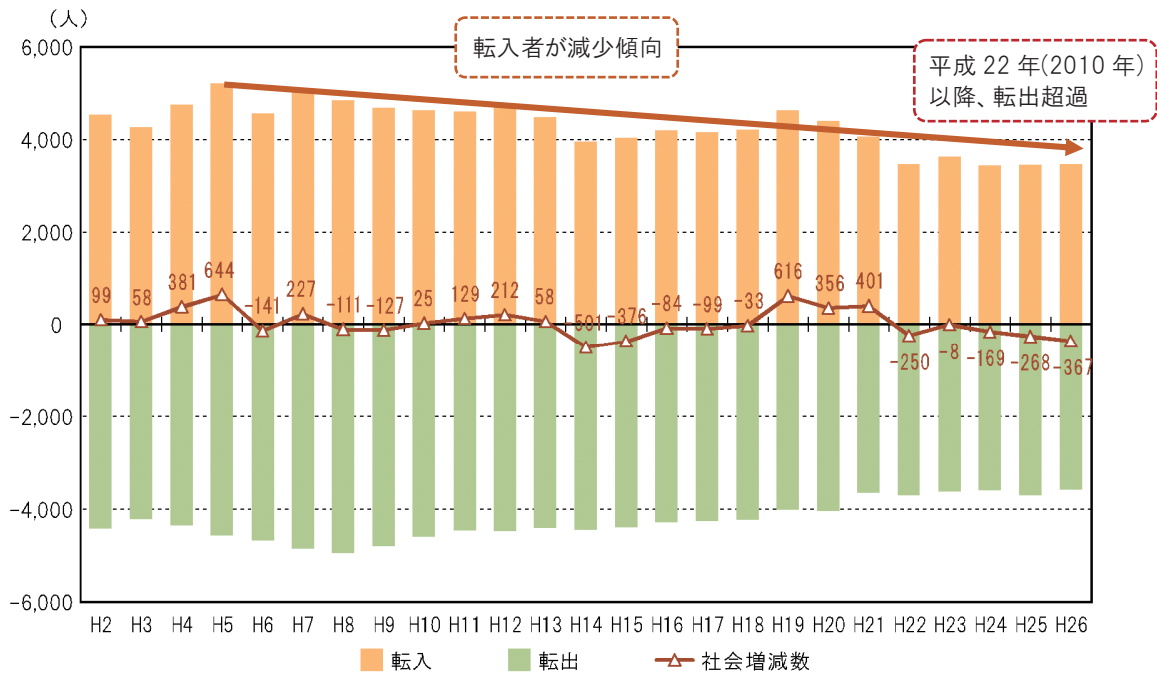
■連区別人口の増減率 (H27 / H17)



■連区別高齢化率の増加状況 (H27 - H17)

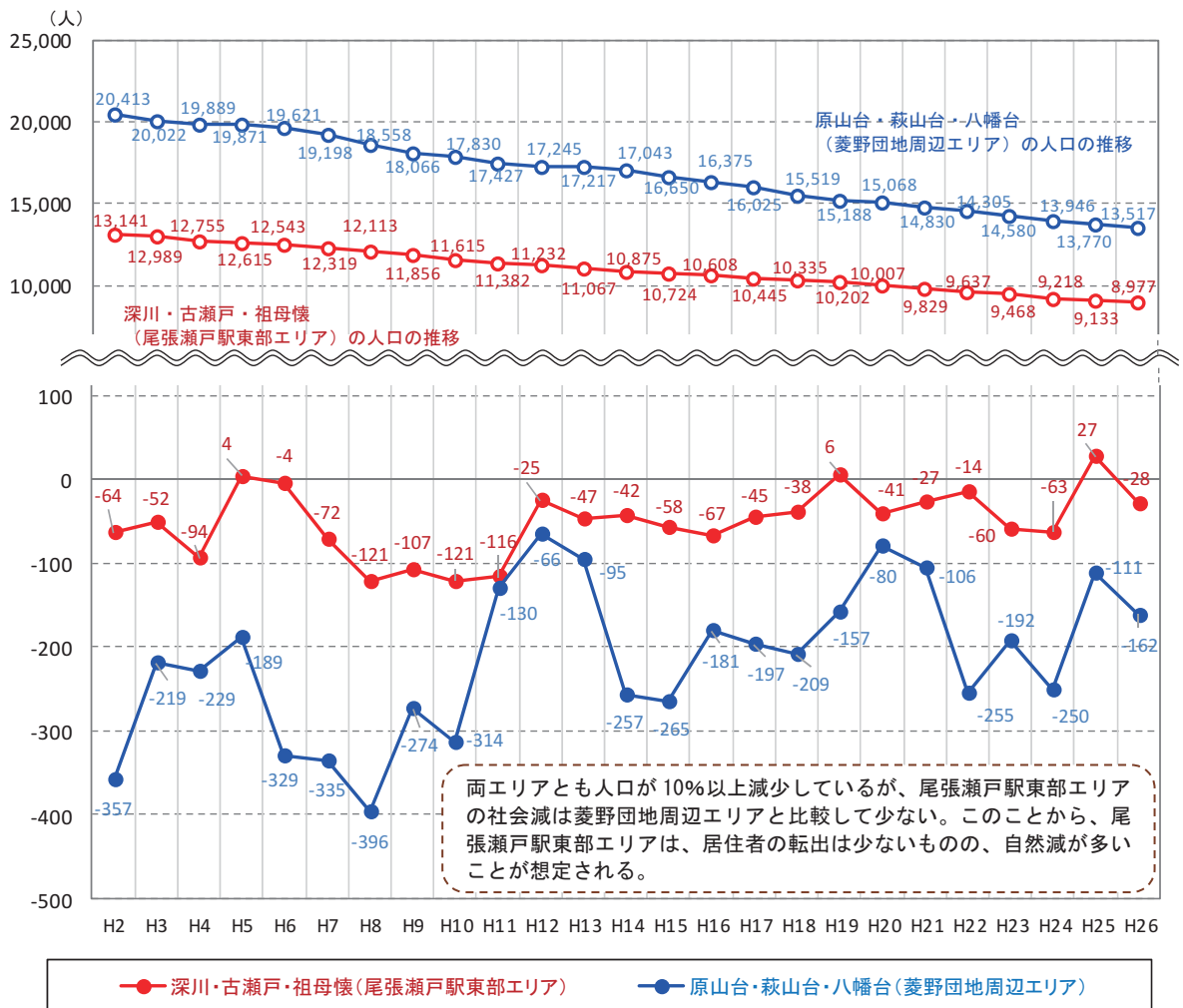


■瀬戸市全体の社会増減数の推移



資料：住民基本台帳要覧

■人口が10%以上減少（H27 - H17）している連区の人口及び社会増減の推移

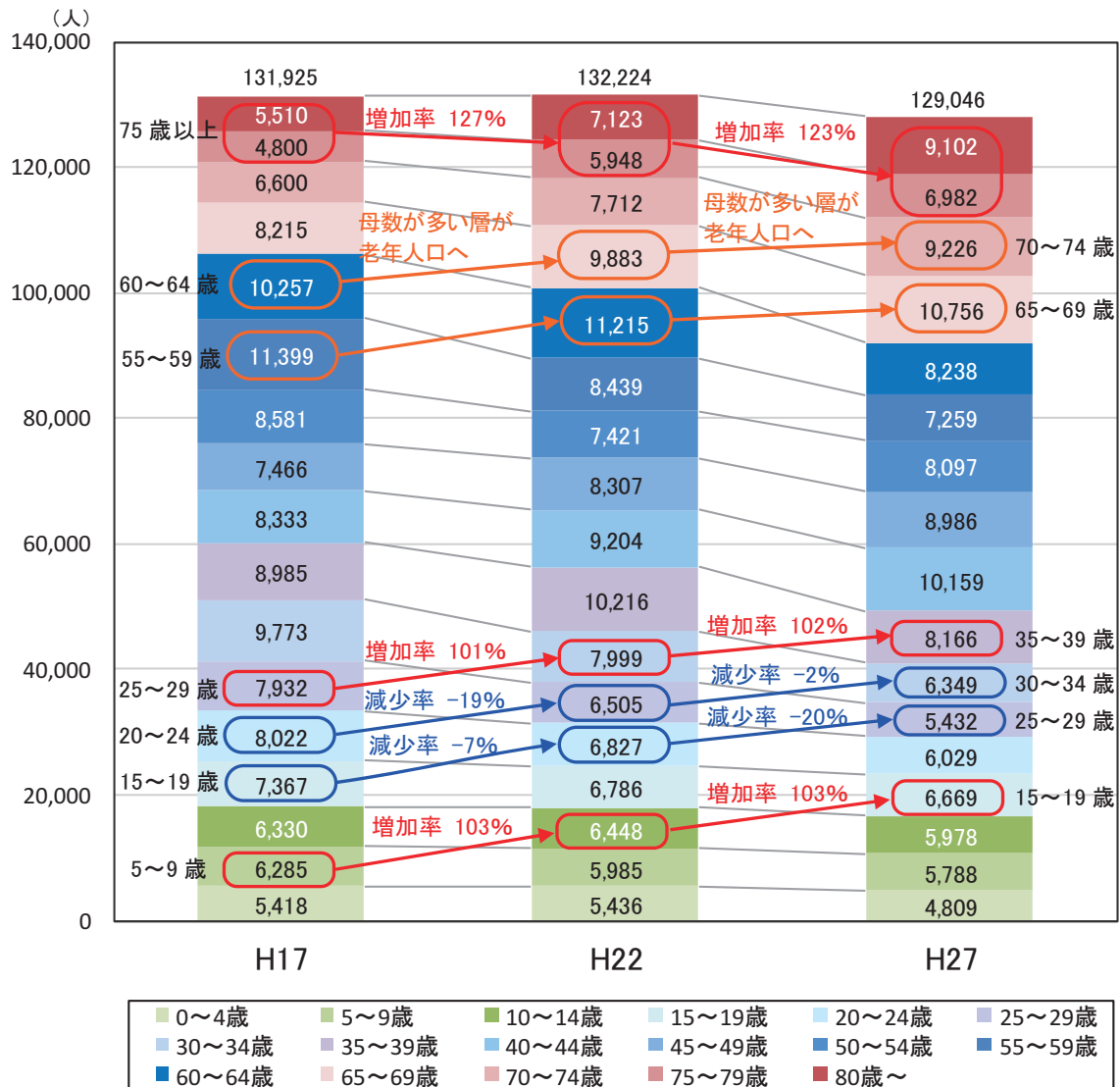


資料：瀬戸市統計

(2) 年齢別人口の動向

- 総人口は減少しているが、高齢者の層は増加している。
- 20歳代の若い世代の人口が減少している。
- 20～24歳が25～29歳へ移行する際に大きく減少している。

■年齢5歳階級別人口の動向

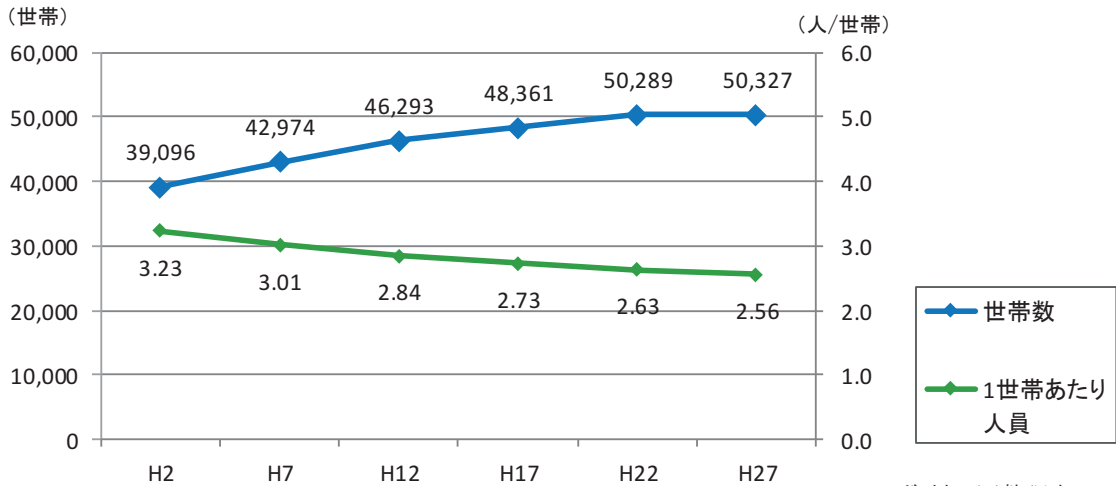


資料：国勢調査（H17、H22、H27）

(3) 世帯数と家族構成の状況

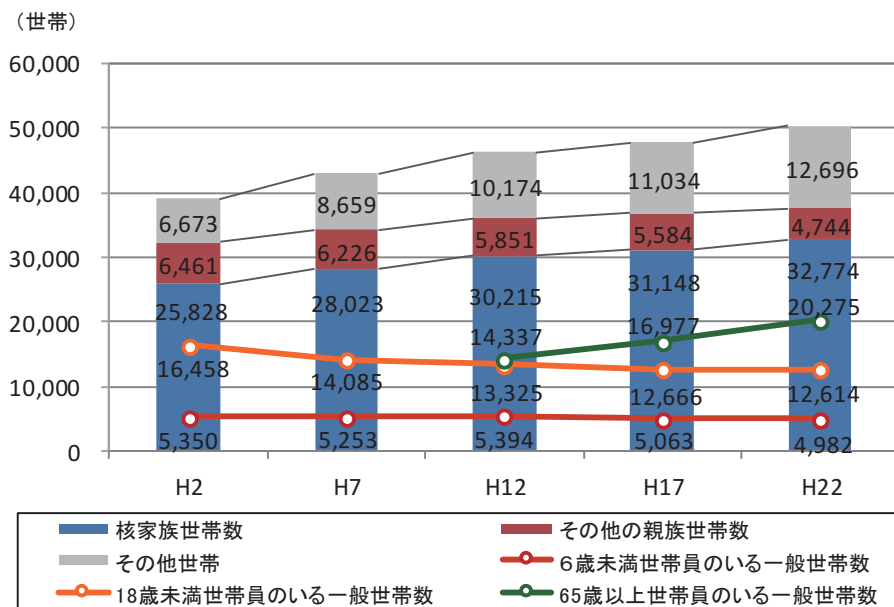
- 世帯数が増加し、1世帯あたり人員が減少している。
- 核家族の増加と共に、高齢者のみの世帯も増加している。

■世帯数の推移



資料：国勢調査

■家族類型別世帯数（一般世帯）の推移



資料：各年次国勢調査

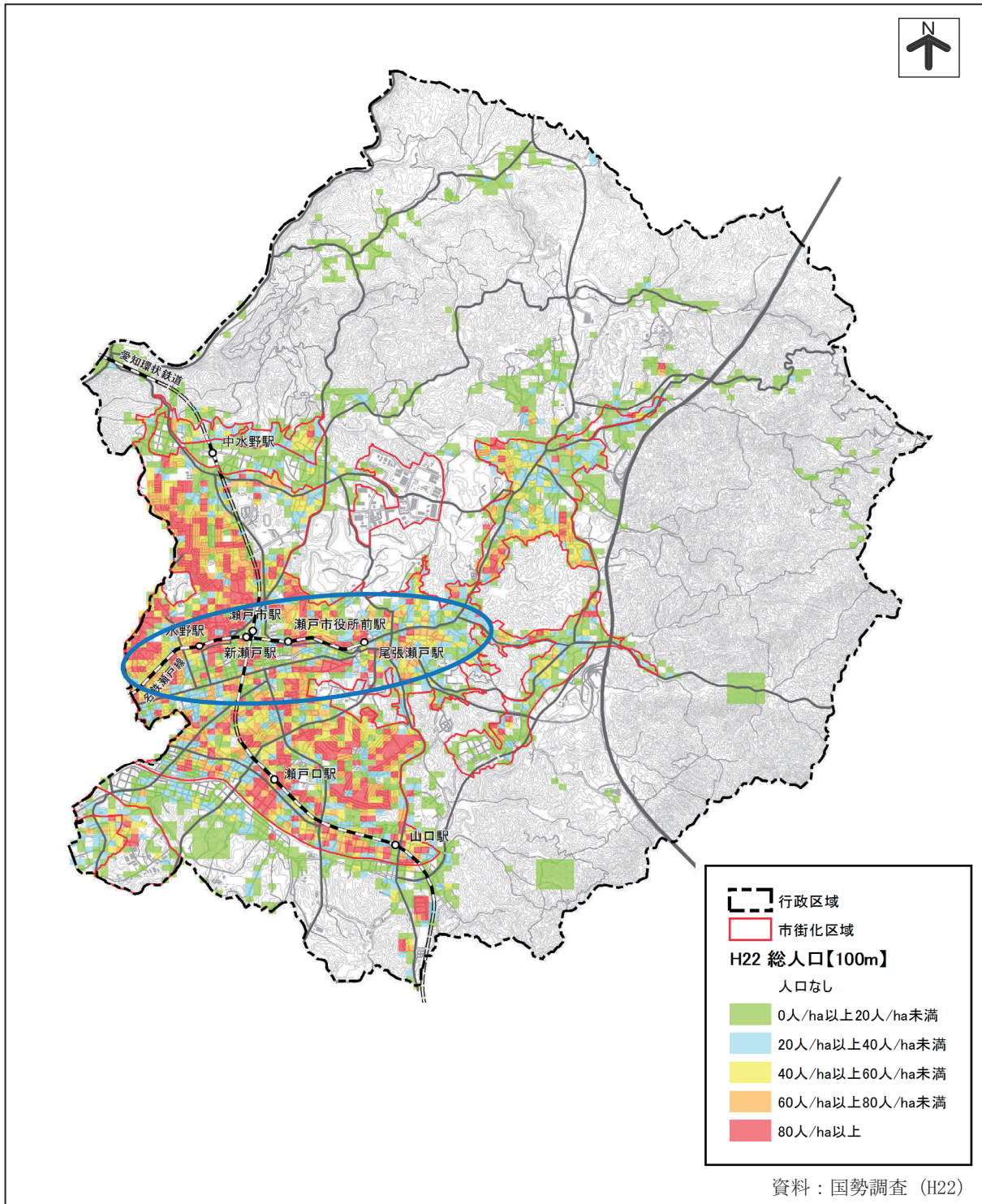
都市構造に関する課題

- ❖ 1-1：人口減少（社会減）・超高齢化への対応
- ❖ 1-2：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

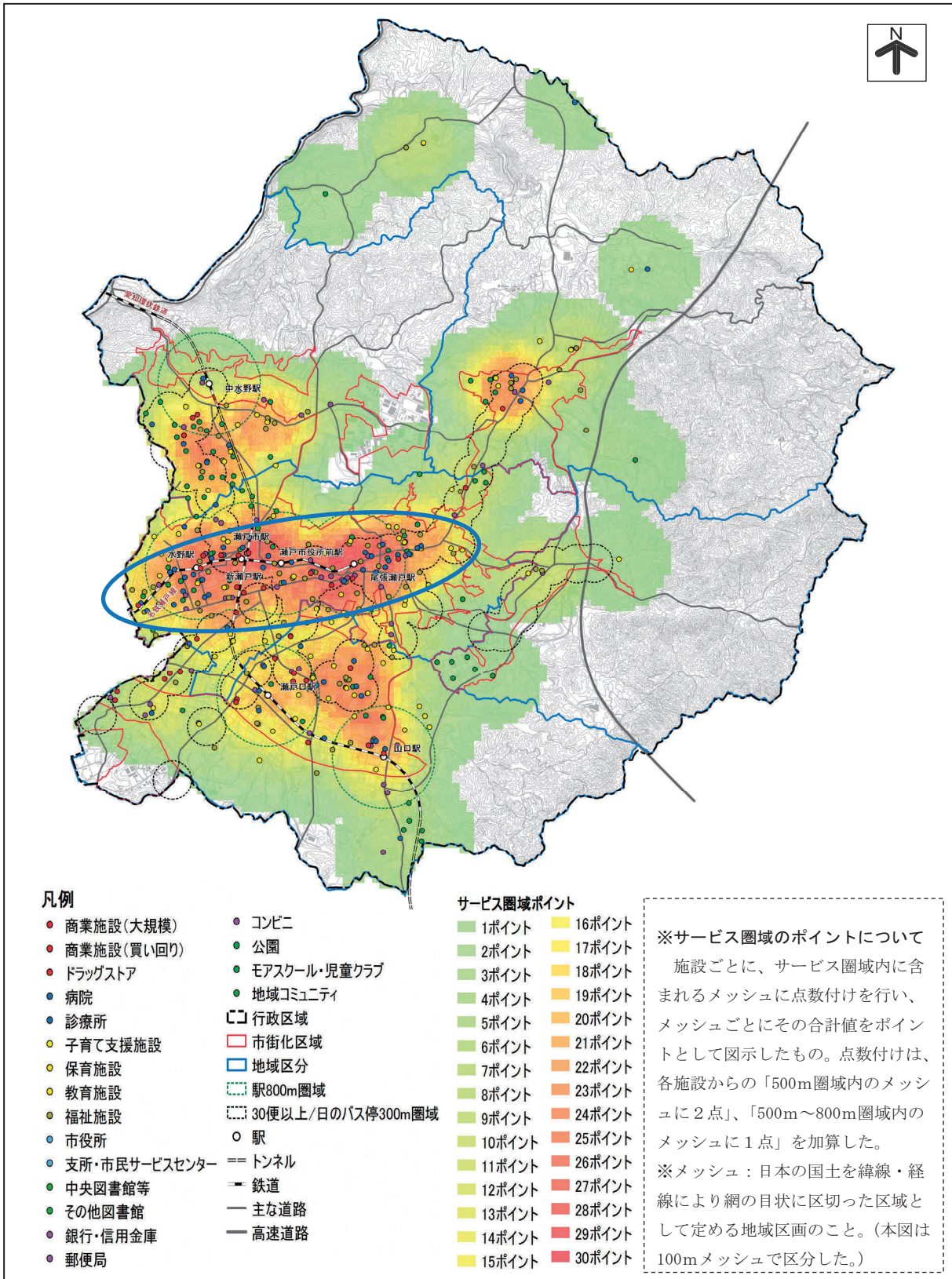
2-3 人口密度と中心部の空洞化

- 名鉄瀬戸線沿線の市中心部において人口密度が低くなっている。
- 商業、医療、福祉サービス施設や行政サービス施設は、名鉄瀬戸線沿線に分布している。

■人口密度



■施設立地による土地利用評価



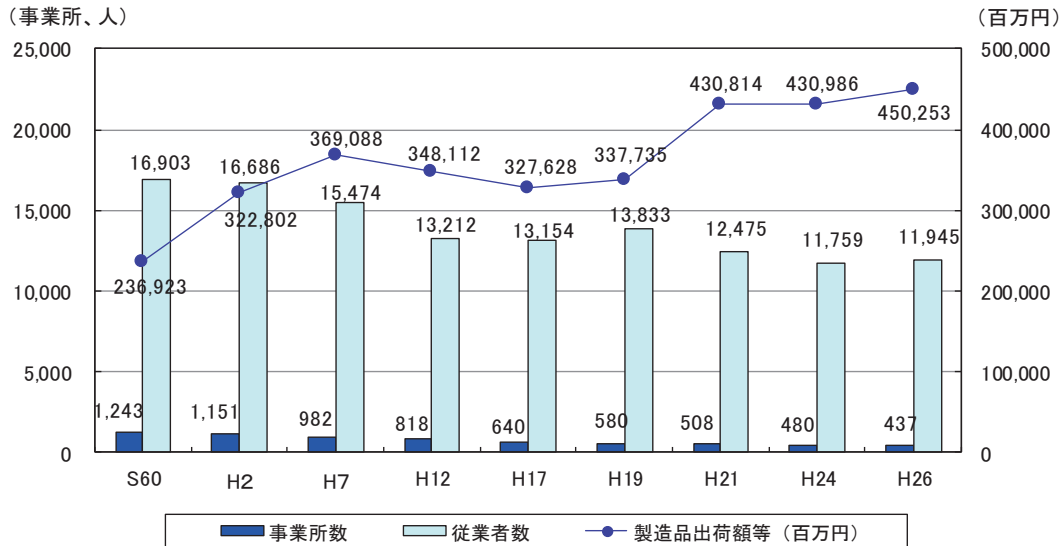
都市構造に関する課題

- ❖ 2-1：利便性が高い地域への居住の誘導
- ❖ 2-2：都市機能の維持・向上

2-4 工業用地の不足と雇用の減少

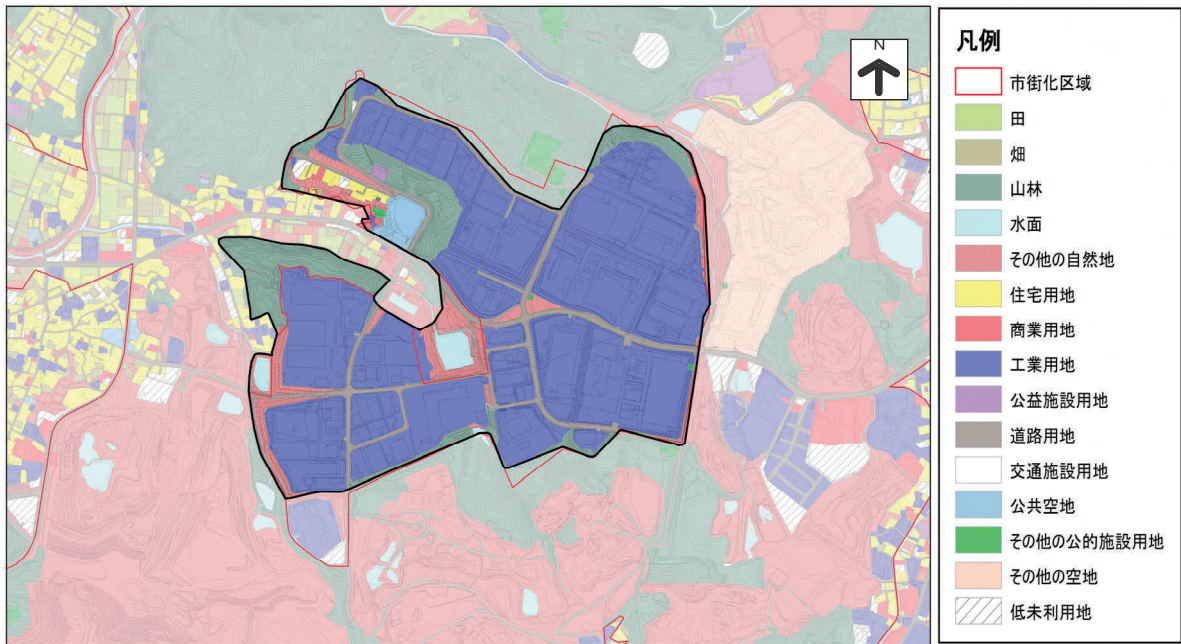
- 製造品出荷額等が増えており、地域経済が拡大してきている。
- 更なる企業の規模拡大や企業の誘致に対する用地が不足している。
- 市内で働く人口が減少しているだけでなく、市内の雇用の場も減少している。

■製造品出荷額等の推移



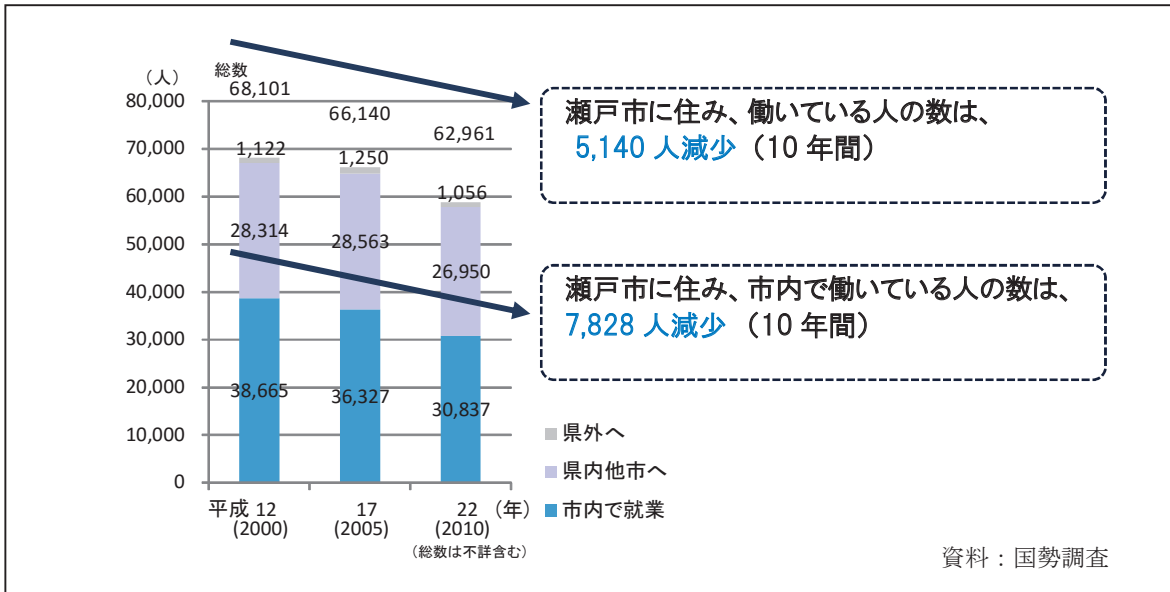
資料：瀬戸市統計書
(従業者4人以上の事業所)

■工業団地内の土地利用現況（暁工業団地、暁西部工業団地、穴田企業団地）

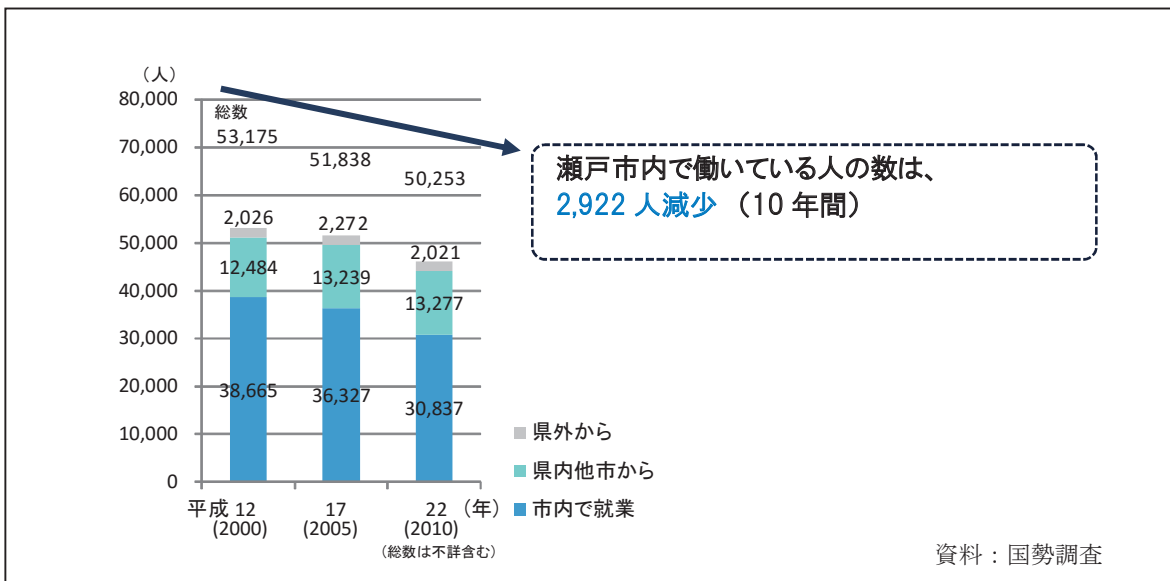


資料：都市計画基礎調査 (H25)

■ 瀬戸市を常住地とする就業者数



■ 瀬戸市を従業地とする就業者数



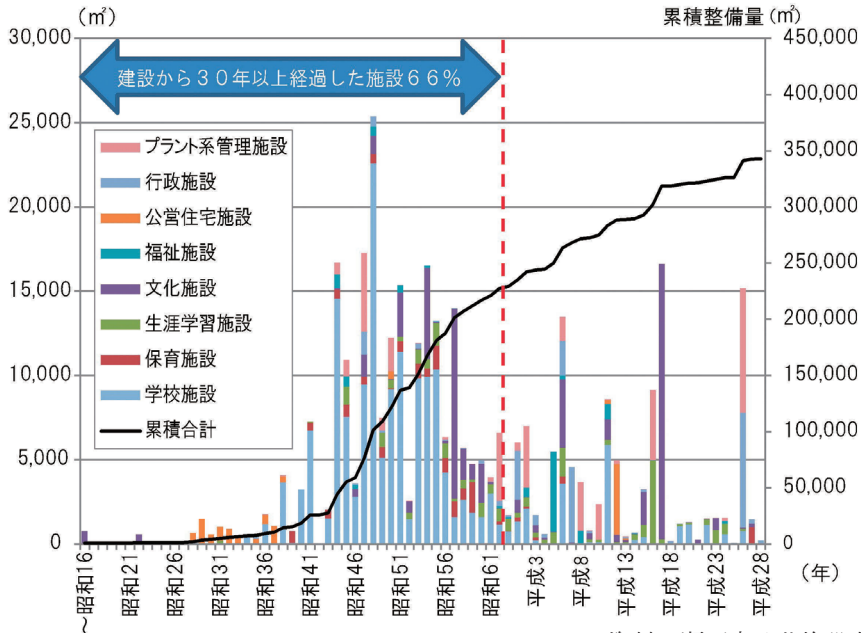
都市構造に関する課題

- ❖ 3-1：工業用地の確保
- ❖ 3-2：就業者のための居住地の形成

2-5 公共施設等（公共建築物、インフラ資産）の老朽化

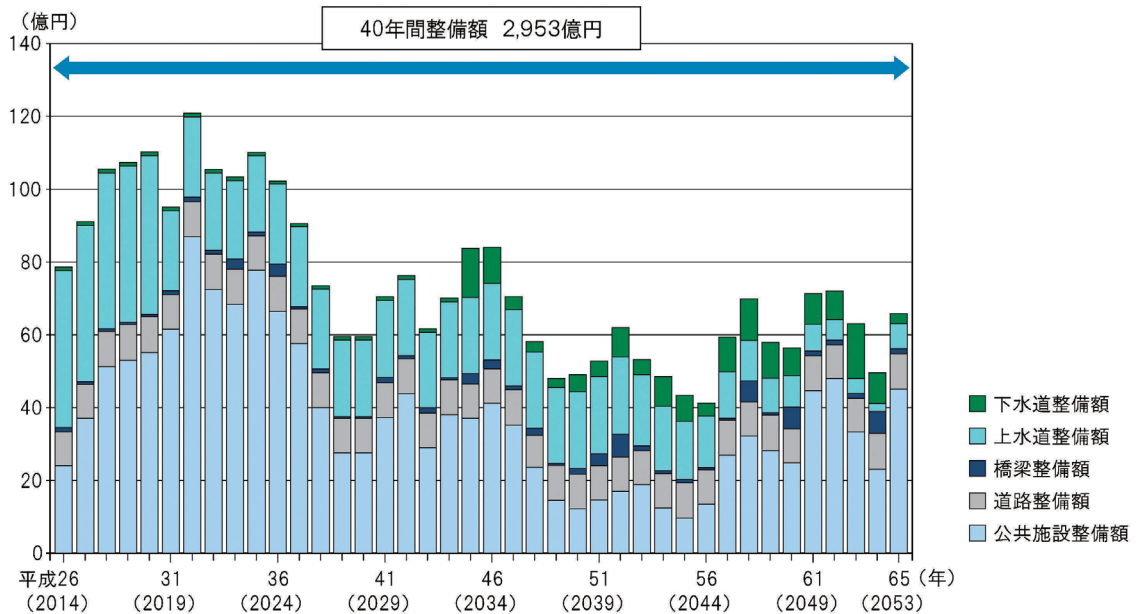
- 現存する公共施設の多くは高度経済成長期に整備されている。
- 公共建築物とインフラ資産の修繕・更新に係る費用は今後40年間で総額2,953億円。

■ 公共建築物延床面積の変遷



資料：瀬戸市公共施設白書

■ 公共建築物及びインフラ資産の修繕・更新費用の推計



資料：瀬戸市公共施設白書

都市構造に関する課題

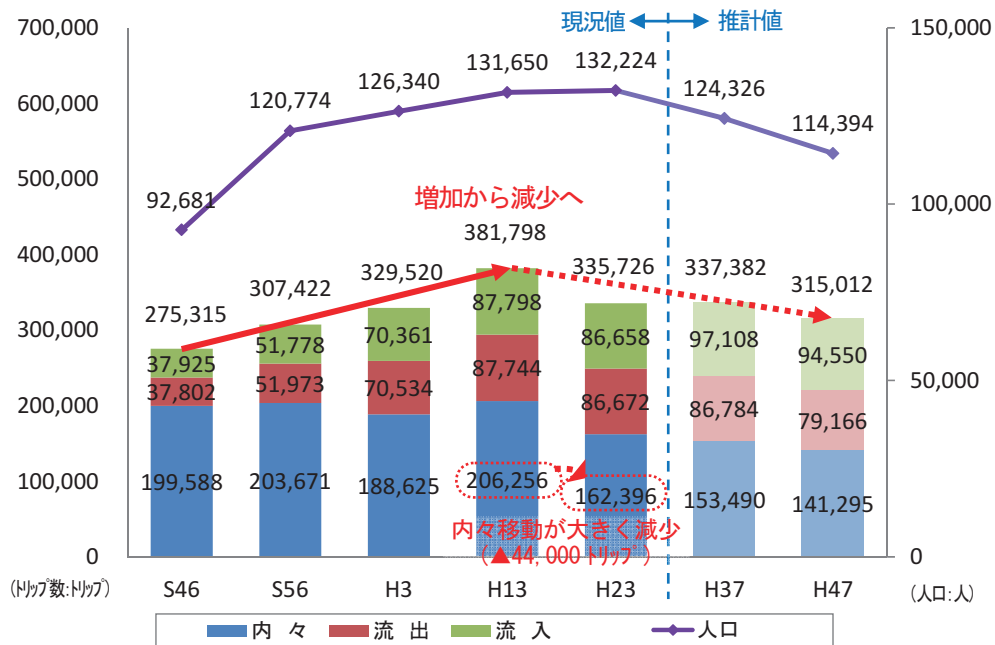
- ◆ 4-1：必要な公共サービスの維持及び施設量の適正化
- ◆ 4-2：長寿命化による更新需要の軽減

2-6 瀬戸市における人の動き

(1) トリップ数の推移

- 瀬戸市のトリップ数は、人口が横ばい傾向であった平成13年から23年の10年間で減少に転じている。市内のみを移動する「内々」のトリップ数は近年大きく減少し、都市間（流出、流入の合計）のトリップ数より少なくなっている。
- 年齢階層別の推移をみると、60歳未満のトリップ数は減少し、60歳以上は増加している。特に20歳代の若い世代のトリップ数が大きく減少している。また、トリップ数と人口の増加率を比較すると、60歳以上は人口の増加率よりトリップ数の増加率が高い。
- 地域別の特徴をみると、人口が多い名鉄瀬戸線沿線や瀬戸口駅及び菱野団地周辺等を含むゾーンでトリップ数が減少している。一方で、暁地区工業団地や穴田企業団地、山の田工業地区周辺、せと赤津IC周辺などを含むゾーンでトリップ数が増加している。

■瀬戸市のトリップ数の推移



資料：人口【H23以前】国勢調査（S45年～H22年） ※直近の年次のデータ

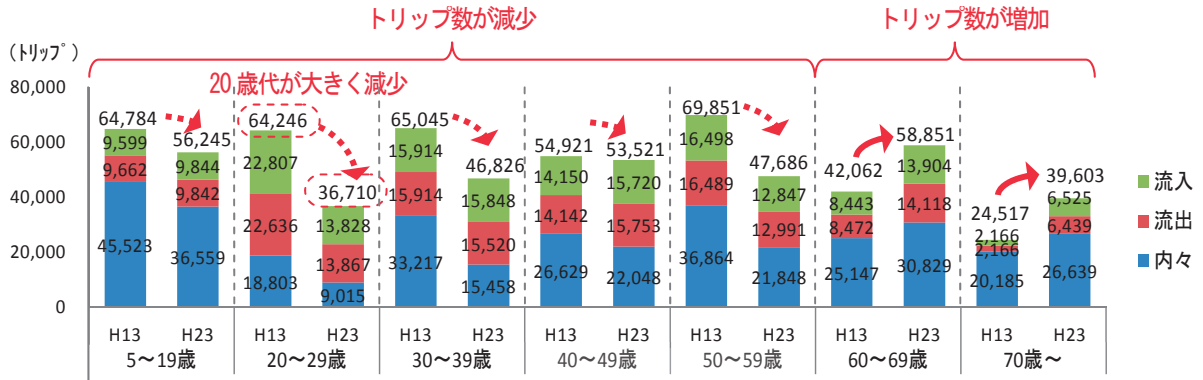
【H37以降】国立社会保障・人口問題研究所（H25.3公表値）

トリップ数【H23以前】第5回（H23）中京都市圏PT調査 ※第1回（S46）圏域の集計値

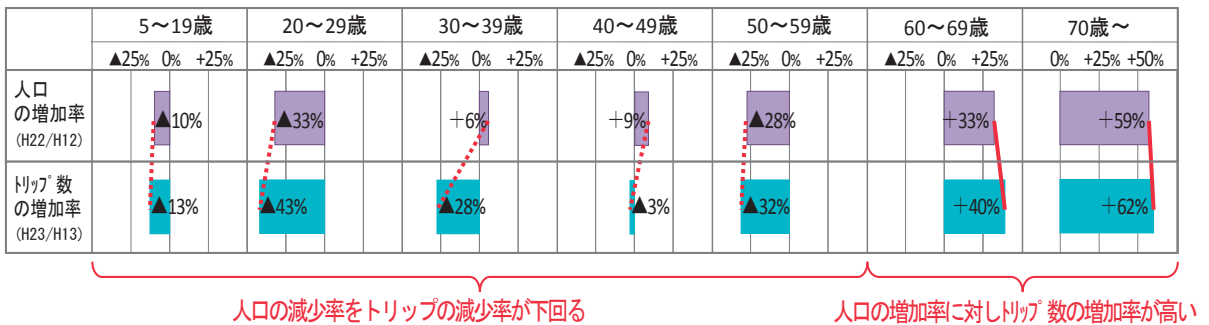
【H37以降】第5回（H23）中京都市圏PT調査市区町村別将来予測指標におけるH23年からの伸び率を、H23年値に乗じた値

※トリップ (Trip) : ある目的 (例えば、出勤や買物など) を持って起点から終点へ移動する際の、一方方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。移動する人の延べ人数。

■年齢階層別トリップ数の推移

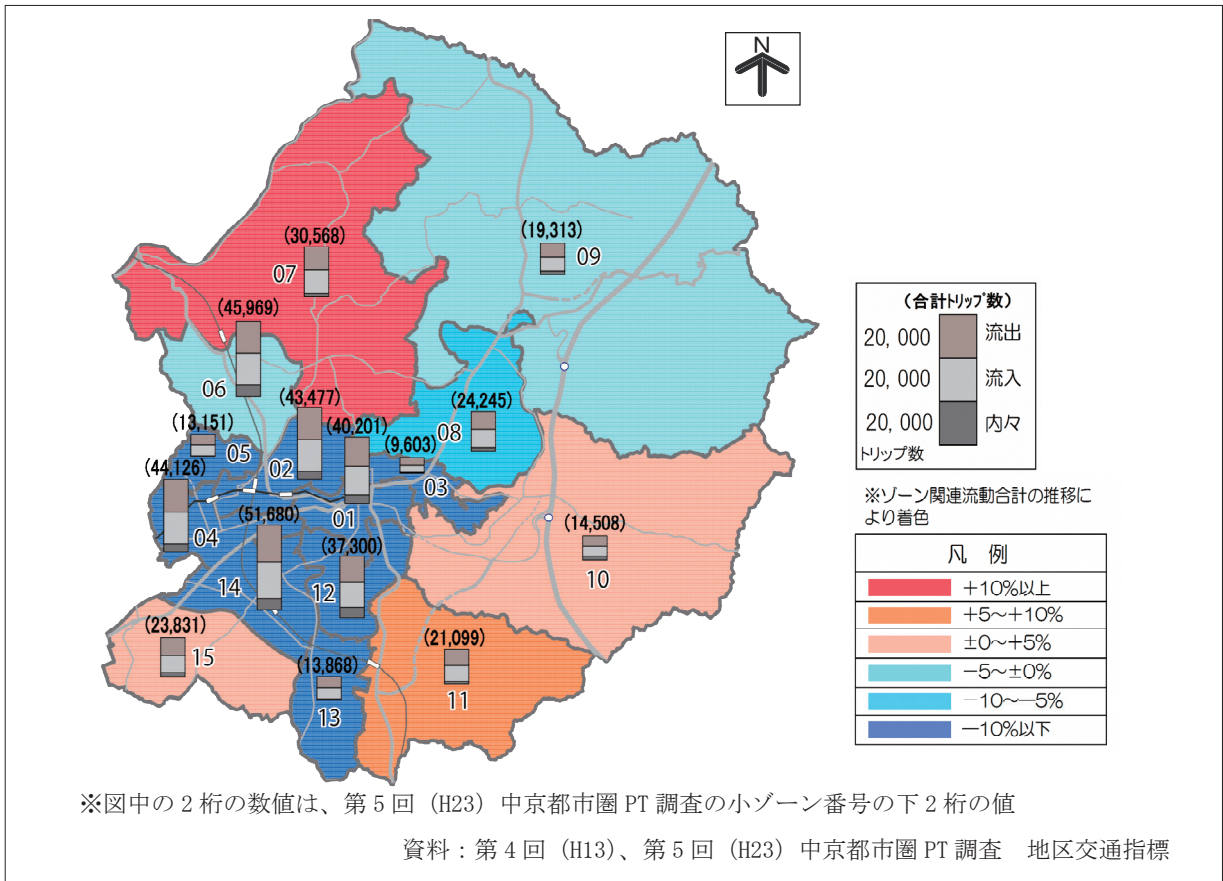


■年齢階層別のトリップ数と人口の増加率の比較



資料：【人口】国勢調査（H12、H22） 【トリップ数】第4回（H13）、第5回（H23）中京都市圏PT調査

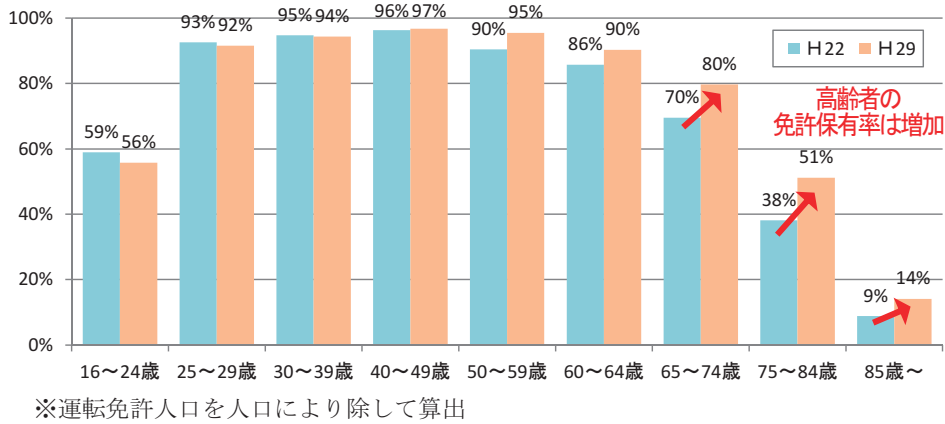
■各ゾーンのトリップ数の推移



(2) 運転免許等の保有状況

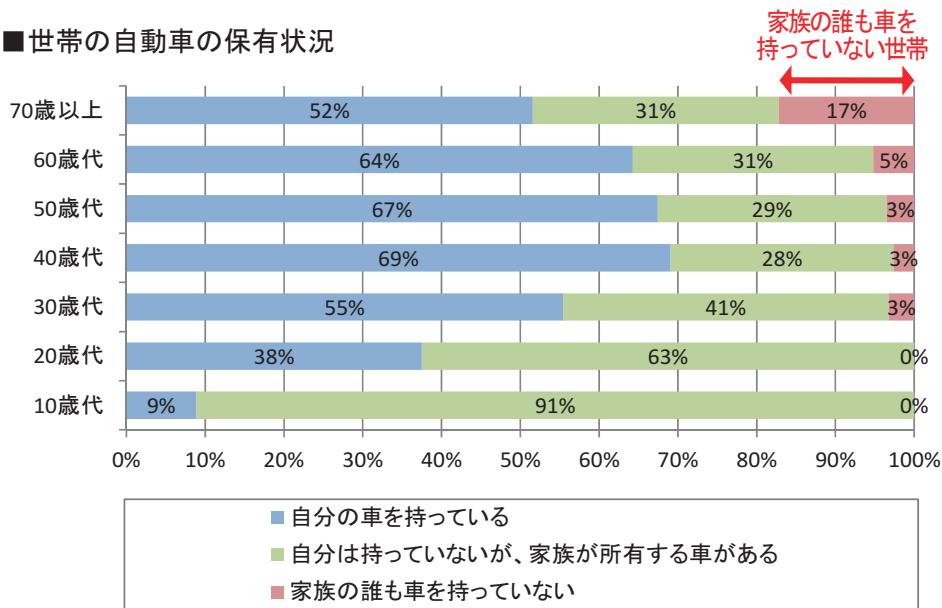
○ 高齢者の運転免許保有率は増加しているが、運転免許を持っている75歳以上の高齢者は少ない。また、70歳以上の世帯では、家族の誰も自動車を持っていない割合が17%となっている。

■ 年齢別運転免許保有率の動向



資料：【人口】瀬戸市連区別・年齢別・男女別人口（H22.10、H29.10）
 【運転免許人口】愛知県警察統計（H22、H29）

■ 世帯の自動車の保有状況

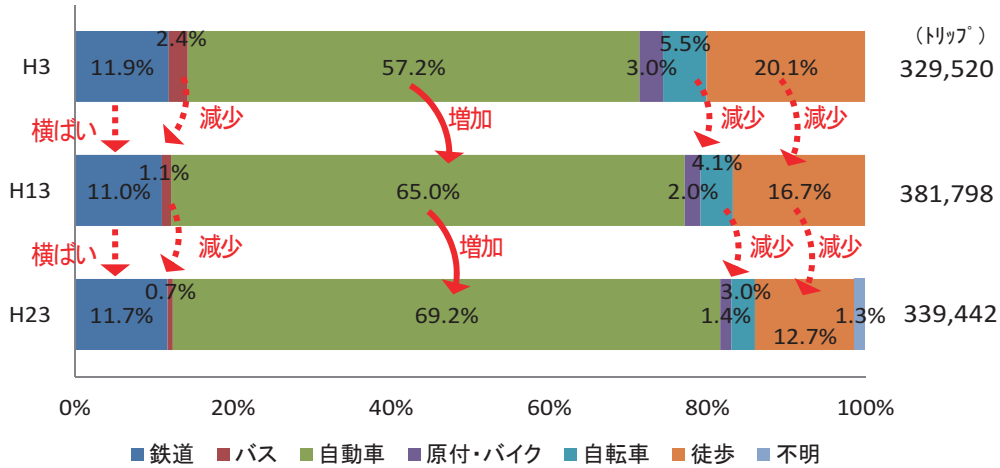


資料：瀬戸市の交通環境に対するアンケート調査（H26）

(3) 代表交通手段別分担率の推移

- 瀬戸市の平成23年の代表交通手段別分担率は、自動車が最も高く69.2%を占める。
- これまでの20年間の推移をみると、自動車は増加し、鉄道は概ね横ばいで推移しているが、バスや原付・バイク、自転車、徒歩は減少している。
- 隣接市と比較すると、自動車の分担率が高く、鉄道や自転車が低い。

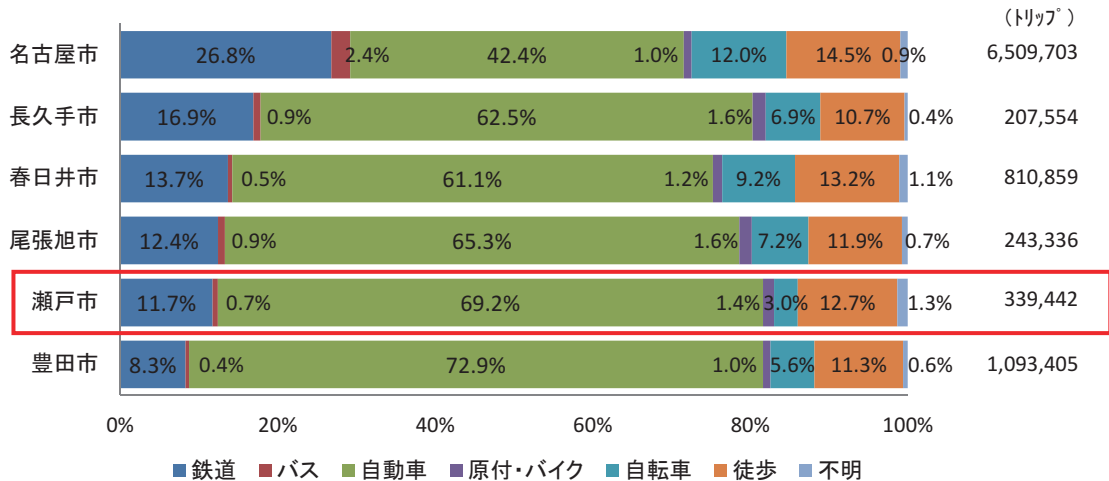
■瀬戸市の代表交通手段別分担率の推移



※トリップ数は、第3回（H3）圏域の集計値

資料：第5回（H23）中京都市圏PT調査

■隣接市との代表交通手段別分担率の比較



※鉄道分担率の高い順に表示

※トリップ数は、第3回（H3）圏域の集計値

資料：第5回（H23）中京都市圏PT調査

都市交通に関する課題

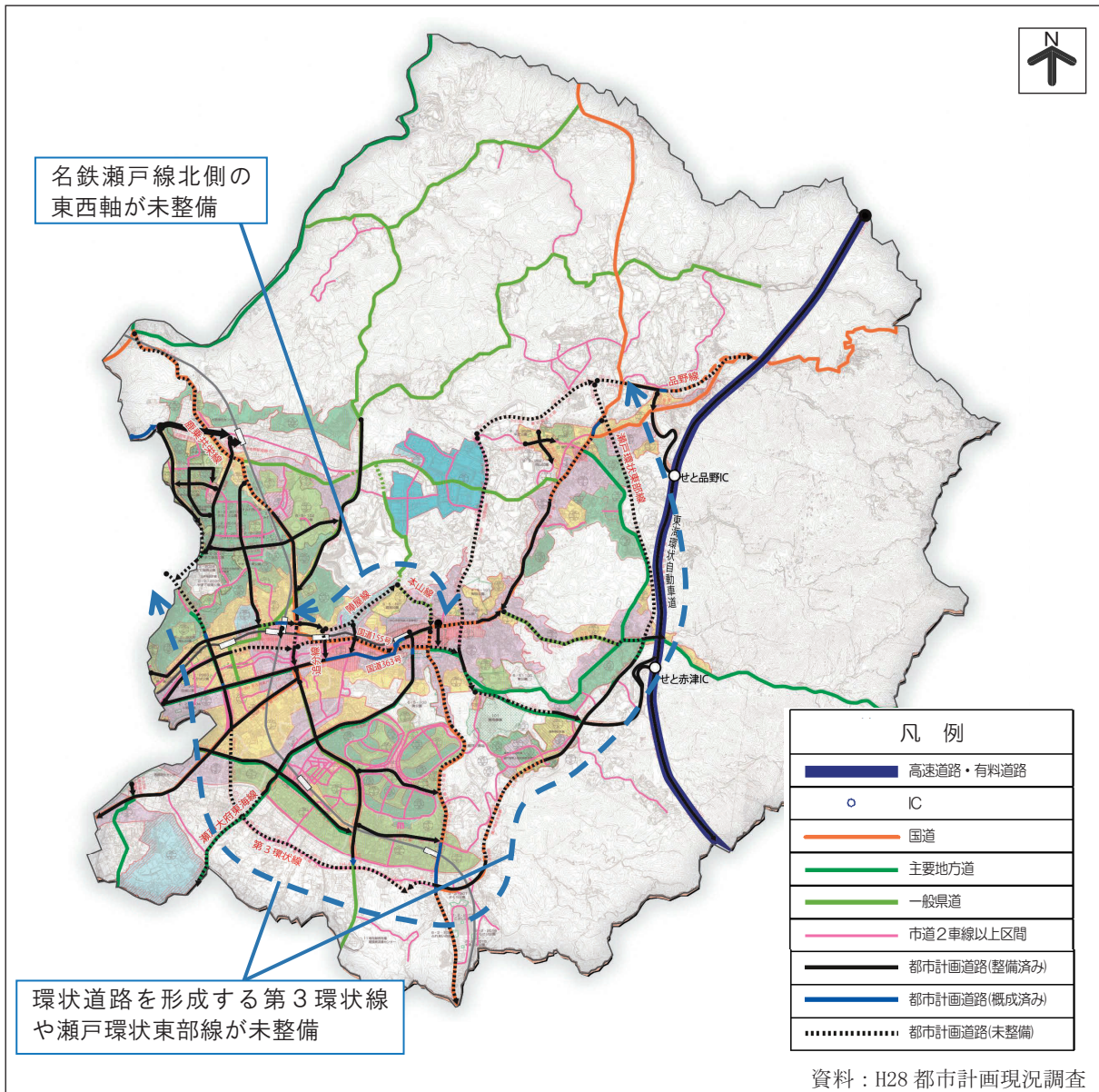
- ◆5-1：外出しやすい交通環境の確保
- ◆5-2：自動車と公共交通等を「かしこく」使い分ける交通行動への転換

2-7 道路の状況

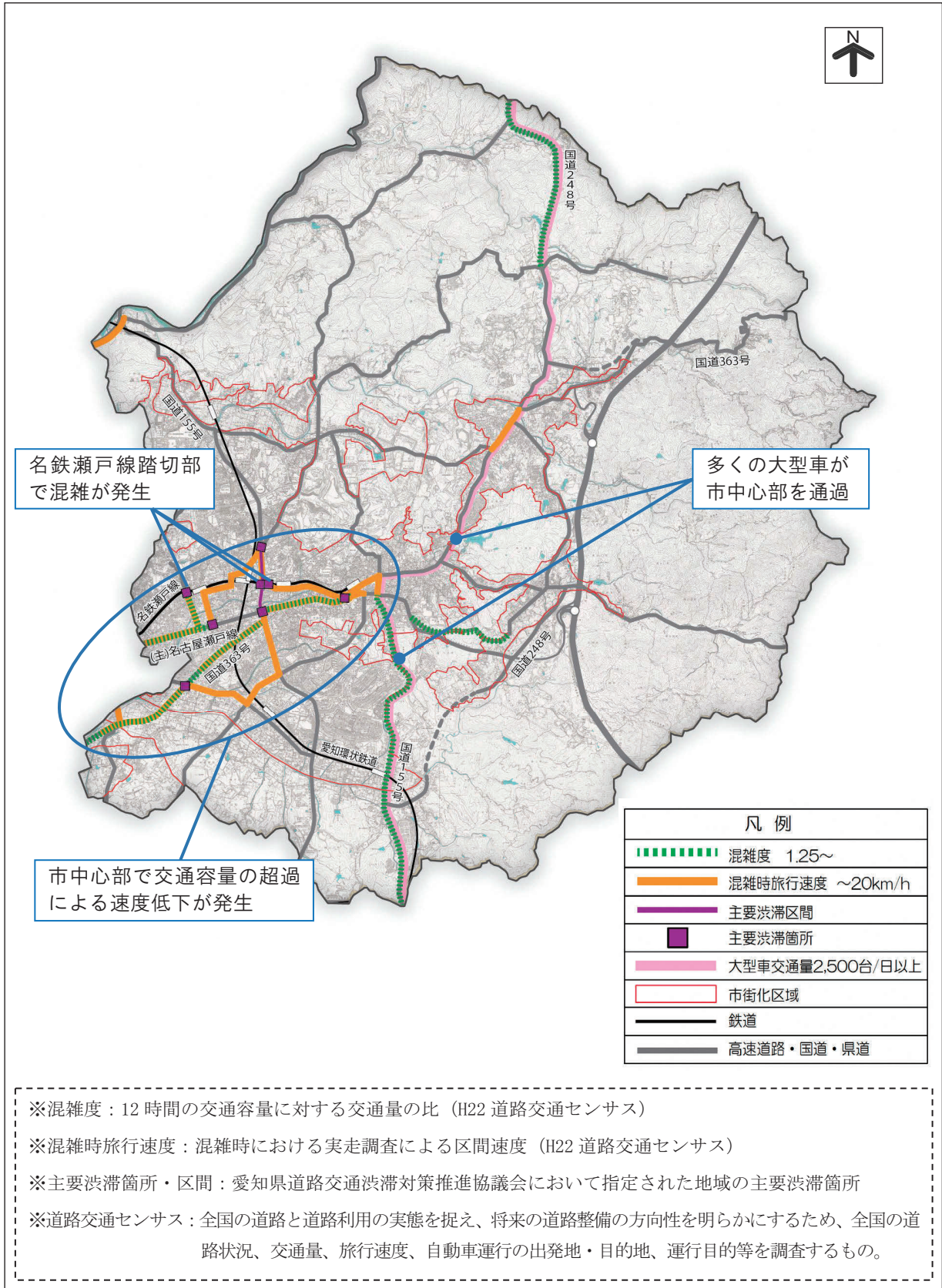
(1) 道路網の現状

- 東海環状自動車道の2つのインターチェンジが整備されており、広域交通の利便性が確保されている。
- 都市計画道路の全延長は約100kmで、約58kmが整備済みである。長期未着手の都市計画道路が存在している。 ※整備率：58%（国・県事業：43%、市事業：83%）
- 環状道路を形成する都市計画道路（第3環状線、瀬戸環状東部線、陣屋線等）が未整備である。
- 市中心部や国道363号、主要地方道名古屋瀬戸線において、ピーク時の交通容量の超過による混雑が発生している。また、名鉄瀬戸線の踏切部で混雑が発生している。
- 国道155号や国道248号では、大型車の交通量が多く、市中心部を通過している。
- 市中心部の混雑は、出勤目的の通過交通（中心部を跨ぐ移動）が要因の1つと考えられる。
- 自動車交通量は、今後20年間は同水準で推移する見込みである。

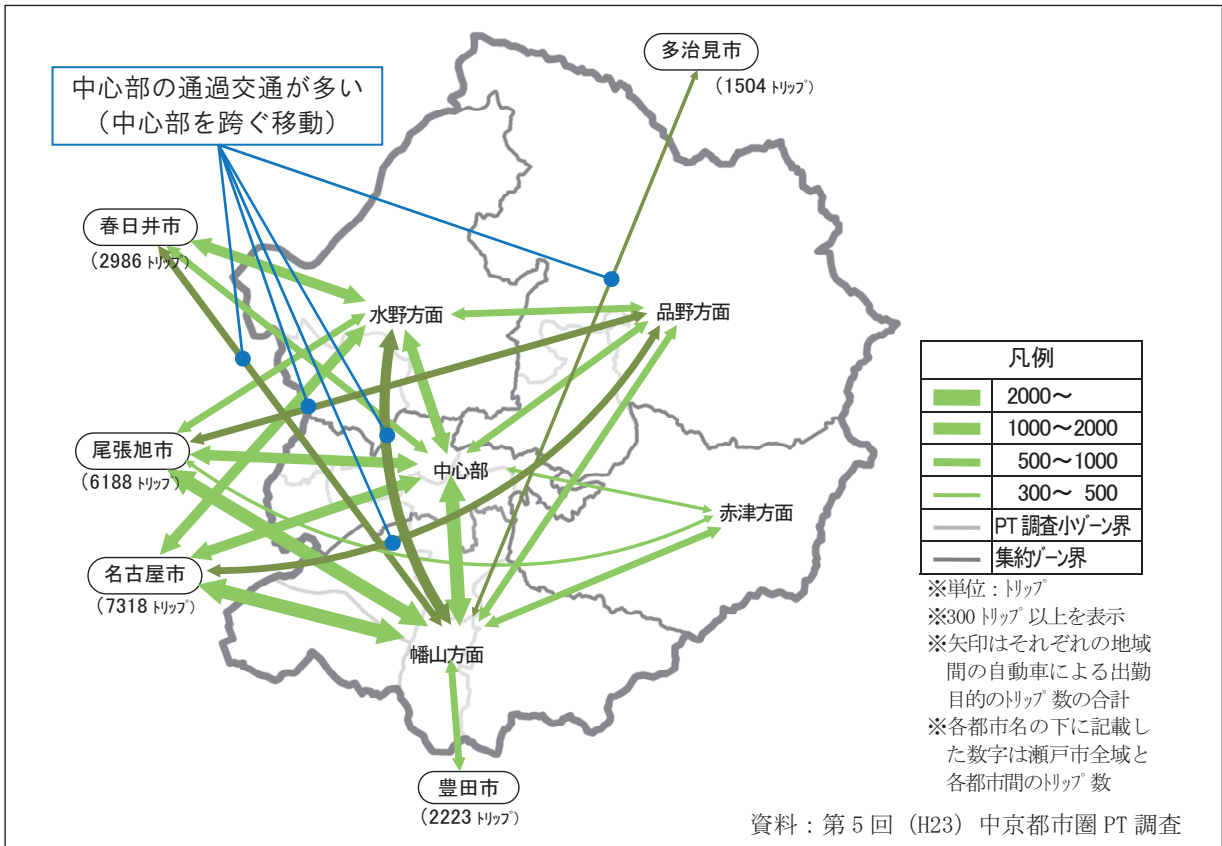
■都市計画道路の整備状況



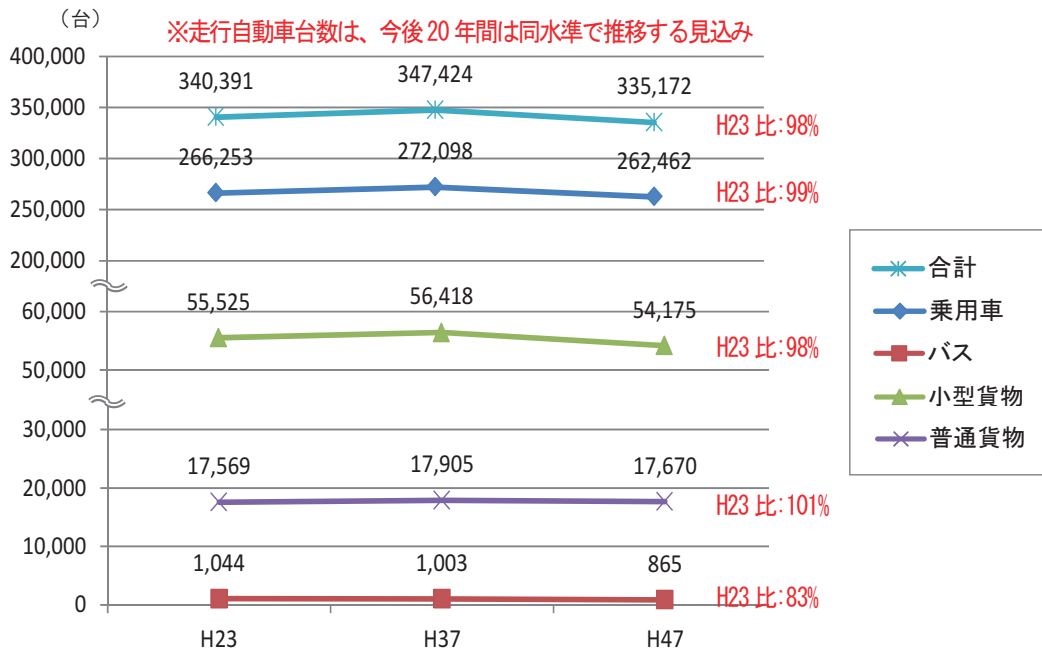
■混雑の発生と大型車交通量の状況



■ 出勤目的の自動車流動



■ 瀬戸市関連自動車発生集中交通量の将来予測



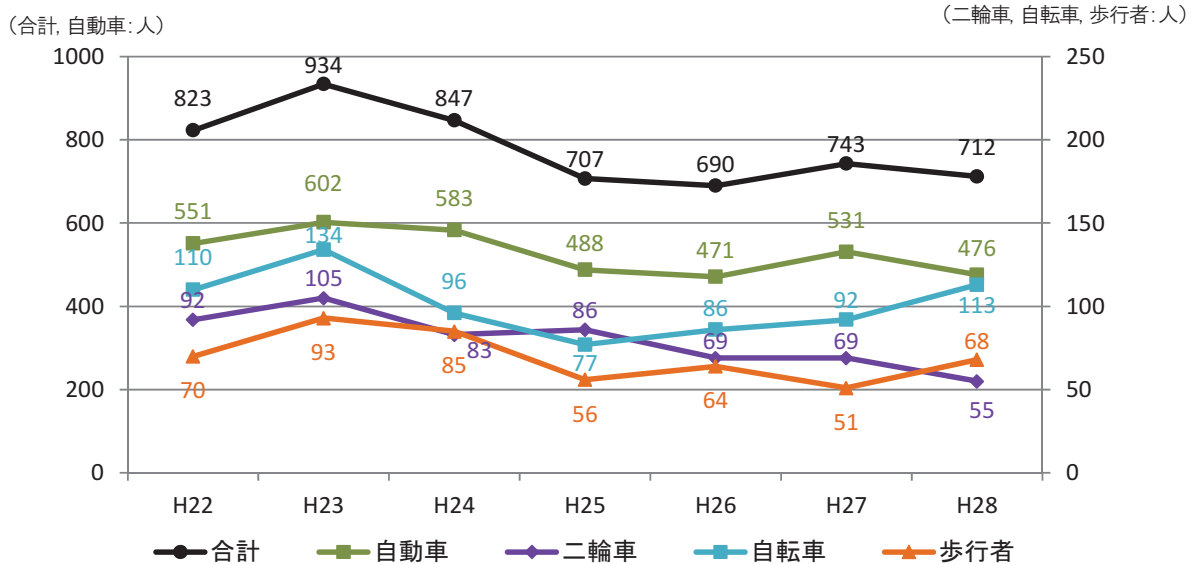
都市交通に関する課題

- ◆ 6-1 : 市街地への通過交通の分散化
- ◆ 6-2 : 市街地における渋滞対策

(2) 交通事故の現状

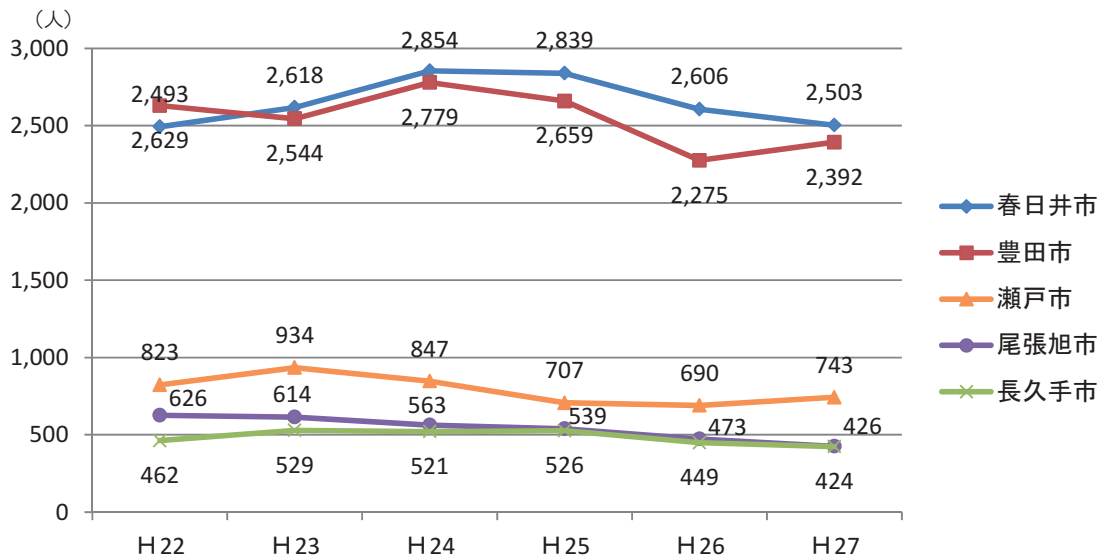
- 交通事故の死傷者数は年間約700人である。交通手段別にみると、自動車に次いで自転車が
多く、自転車と歩行者の死傷者数は、近年増加傾向である。
- 市中心部等において、歩道の連続性が確保されていない状況である。

■瀬戸市の事故当事者別年間死傷者数



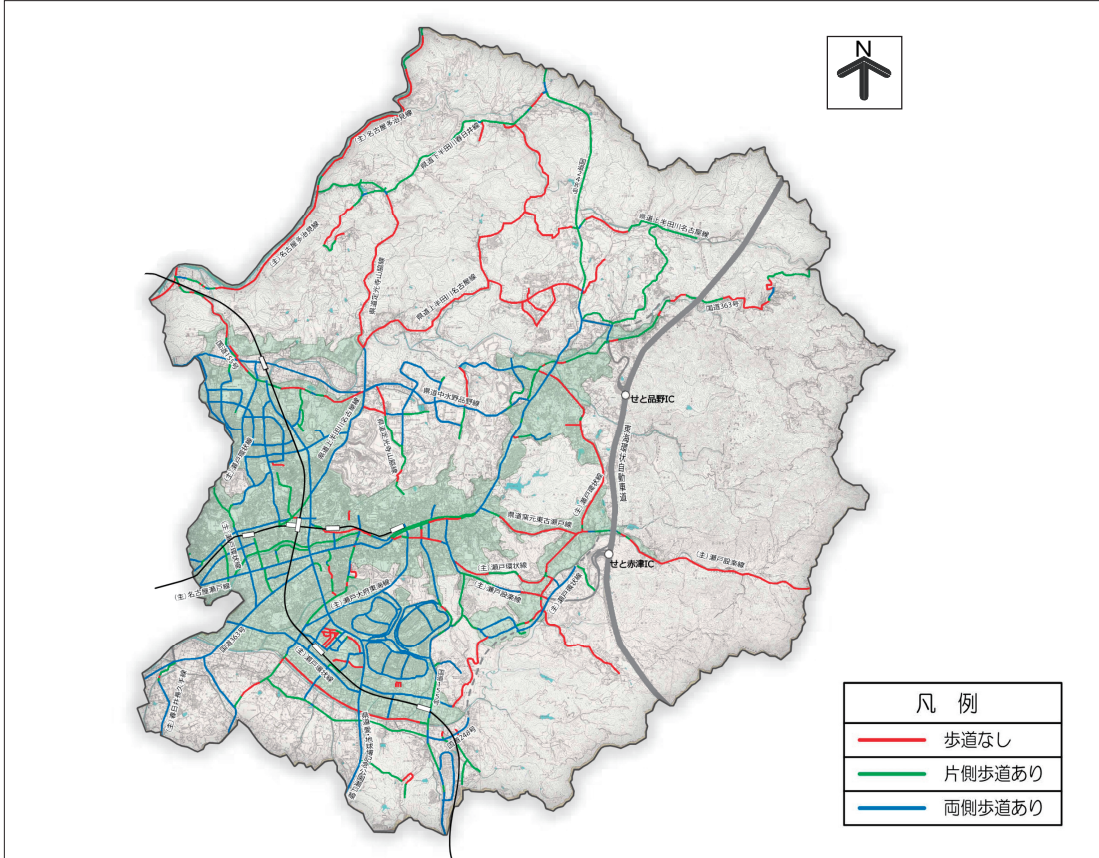
資料：瀬戸市の交通安全

■隣接市との年間死傷者数の比較



資料：愛知県統計年鑑

■歩道の整備状況（国道、県道、2車線以上の市道）

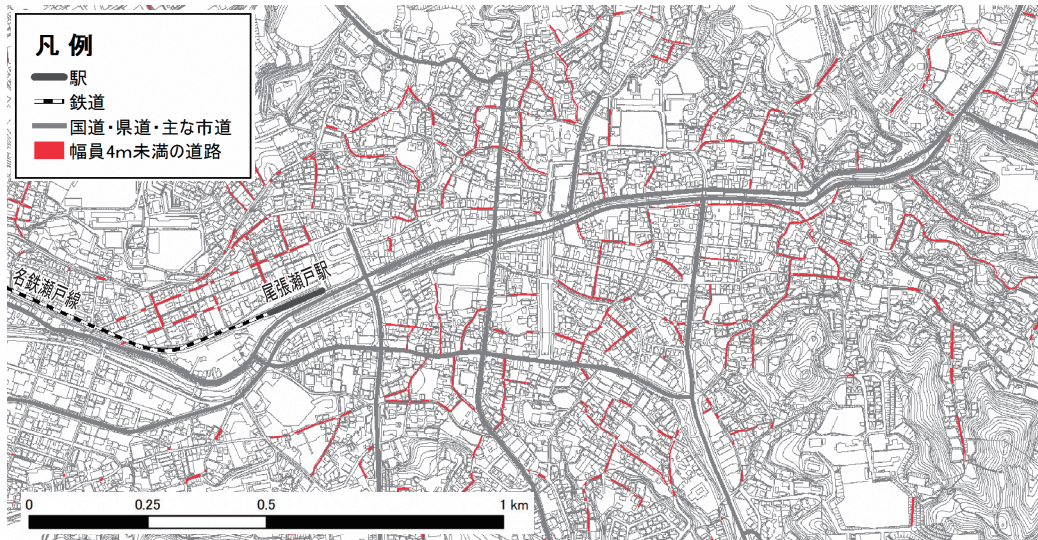


資料：瀬戸市資料

(3) 中心市街地における狭あい道路

- 尾張瀬戸駅東側の地域において、幅員4m未満の狭あい道路が多く分布している。

■狭あい道路（幅員4m未満）の道路分布



資料：瀬戸市資料

都市交通に関する課題

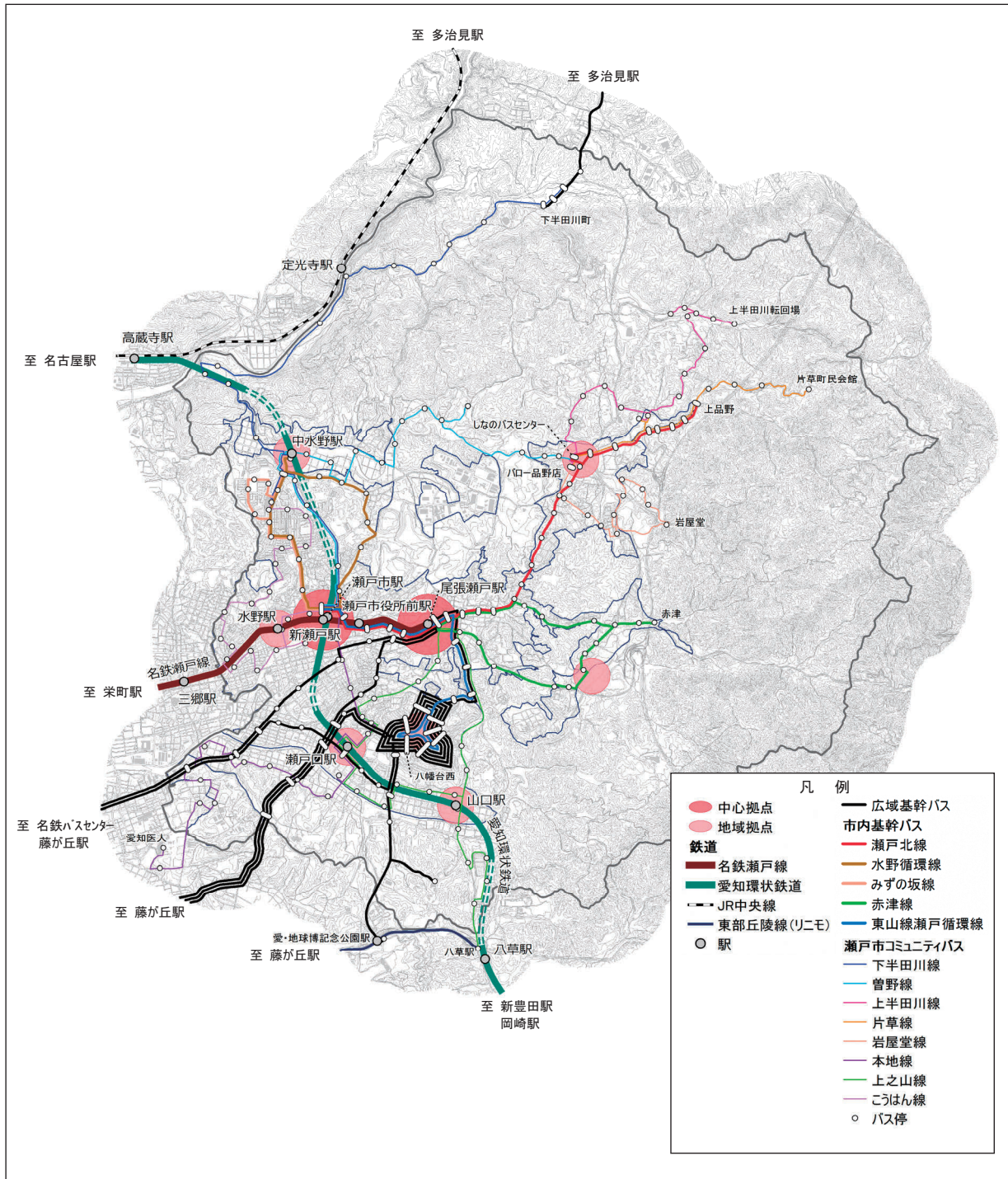
- ◆ 7-1：歩行者・自転車等の安全の確保

2-8 公共交通の状況

(1) 公共交通網の現状

○ 瀬戸市の公共交通網は、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道を基軸とし、周辺都市を連絡する広域基幹バスや、拠点間を結ぶ市内基幹バス、これらに接続し居住地等を網羅的に運行するコミュニティバスにより形成されている。

■瀬戸市の公共交通網



(2) 鉄道の状況

- 名鉄瀬戸線は、平日1日あたり上り114便、下り118便、1時間平均で上下とも6便運行している。ピーク時は、上り9便、下り8便運行している。
- 愛知環状鉄道は、平日1日あたり上り69便、下り66便、1時間平均で上下とも4便運行している。ピーク時には下りが6便運行しており、うち2便が乗り換えなしでJR名古屋駅へ直通運行している。
- 市内各駅の利用者数は増加傾向となっている。

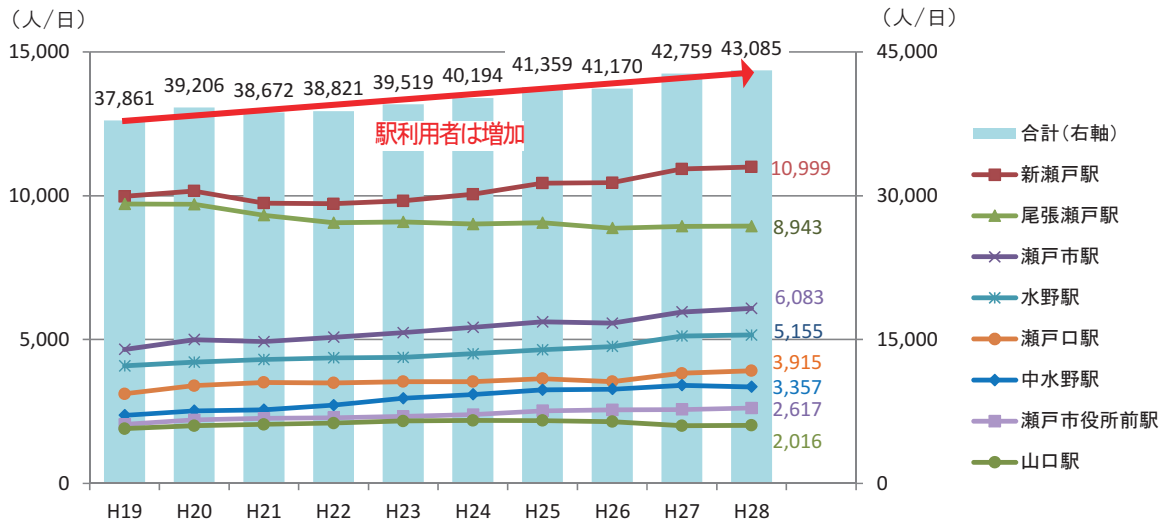
■市内鉄道路線の運行状況

路線名	名鉄瀬戸線	愛知環状鉄道	備考
運行便数(平日)	(新瀬戸駅)	(瀬戸市駅)	
1日	上り 114 便 下り 118 便	上り 69 便 下り 66 便	
1時間平均	上り 6 便 下り 6 便	上り 4 便 下り 4 便	
ピーク時	上り 9 便 (7 時台) 下り 8 便 (8 時台)	上り 4 便 (7 時台) 下り 6 便 (7 時台)	※愛知環状鉄道下りには、JR名古屋駅への直通運行2便(瀬戸口発)を含む
運行時間帯(平日)	上り 5:26~23:13 下り 6:00~24:19	上り 6:06~24:10 下り 5:37~23:51	
ICカード	・10社の交通系ICカードの利用が可能	・ICカード未導入	

※名鉄瀬戸線：(上り)栄町駅方面、(下り)尾張瀬戸駅方面
愛知環状鉄道：(上り)岡崎駅方面、(下り)高蔵寺駅方面

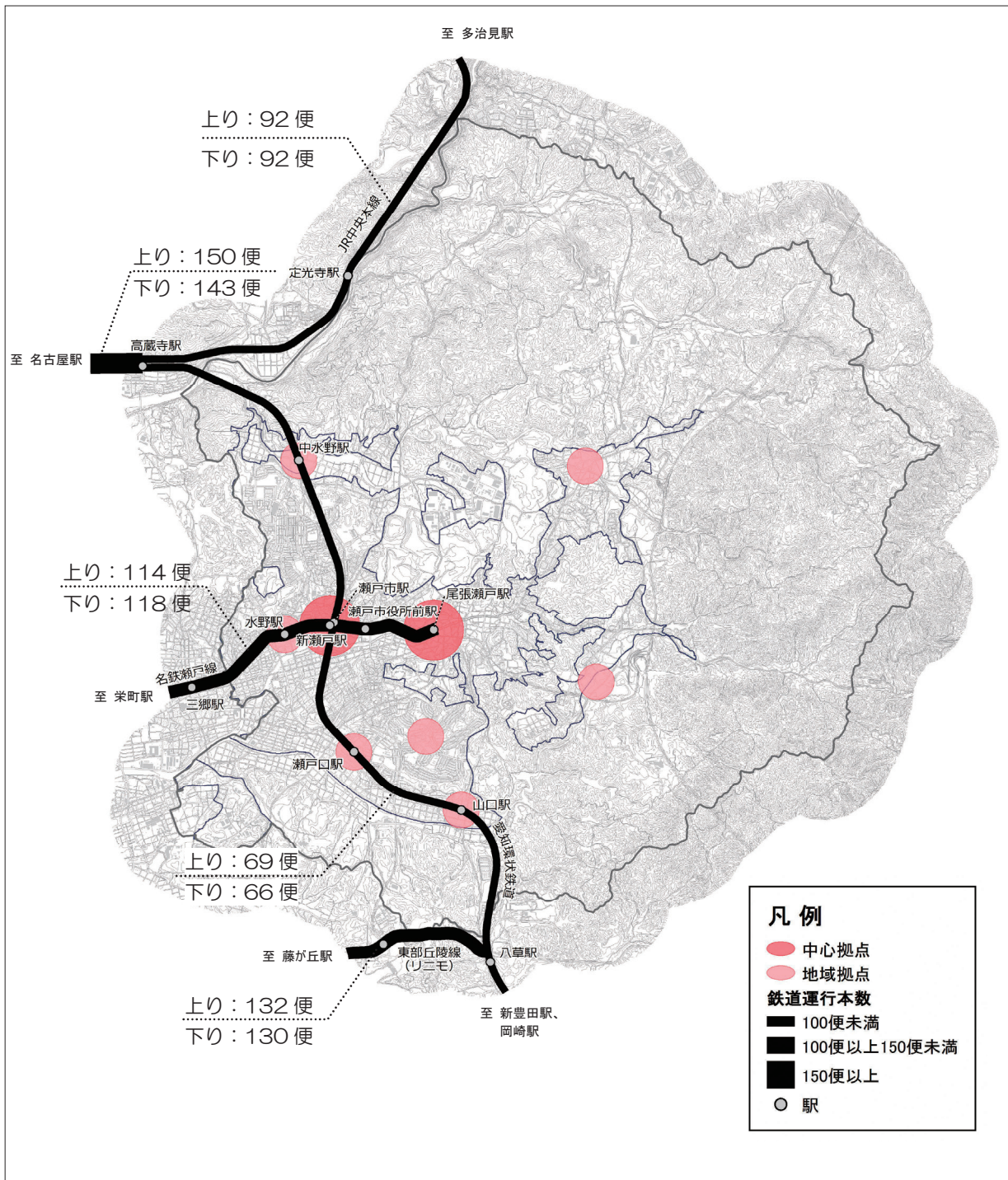
資料：名古屋鉄道ホームページ(平成28年9月17日改正)
愛知環状鉄道ホームページ(平成28年3月26日改正)

■鉄道駅の1日当たりの平均的な利用者数の推移



資料：鉄道各社データ

■鉄道の運行便数



(3) 広域基幹バス・基幹バスの状況

- 広域基幹バスは、瀬戸駅前（尾張瀬戸駅）や菱野団地を起終点とし、名古屋市内の名鉄バスセンターや藤が丘駅を連絡する本地ヶ原線と東山線が運行している。また、下半田川と多治見駅を連絡する下半田川線が運行している。東山線と下半田川線は、1時間あたり1便以上運行している。
- 市内基幹バスは、新瀬戸駅や尾張瀬戸駅を基点とし、しなのバスセンターや赤津、水野団地や菱野団地とを1時間あたり1便以上運行している。
- 市内基幹バスの利用者数は減少傾向となっている。
- 平成28年度の市内基幹バスの運行経費は約1億9,300万円であり、収支率は52%である。運行経費から収入を除いた約9,300万円を市が負担している（人口一人あたり約720円の負担）（瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線、及び赤津線が対象）。

■瀬戸市関連の広域基幹バス・基幹バスの運行状況 (単位：便/片道平均)

路線名等		区間		運行便数		
				平日	休日	
広域 基幹 バス	本地ヶ原線	名鉄バスセンター	名鉄バスセンター	～ 菱野団地	9	8
			名鉄バスセンター	～ 瀬戸駅前	12	10
		藤が丘	藤が丘	～ 瀬戸駅前	9	9
	東山線	藤が丘	藤が丘	～ 瀬戸駅前	22	17
			藤が丘	～ 菱野団地	27	23
下半田川線		下半田川	～ 多治見駅前	17	12	
市内 基幹 バス	瀬戸北線		新瀬戸駅	～ 上品野	9	8
				～ しなのバスセンター	18	20
			瀬戸駅前	～ 上品野	2	2
				～ しなのバスセンター	6	1
	水野循環線		新瀬戸駅～中水野駅～新瀬戸駅		11	10
	みずの坂線		新瀬戸駅	～ 中水野駅	15	14
	赤津線		瀬戸駅前	～古瀬戸～赤津	5	5
				～一里塚～赤津	15	12
	東山線	瀬戸循環	菱野団地	～ 新瀬戸駅	8	8
				～ 瀬戸駅前	42	40
愛・地球博記念公園		瀬戸駅前	～ 愛・地球博記念公園駅	0	5	

※瀬戸駅前とは、尾張瀬戸駅前広場内のバス停名

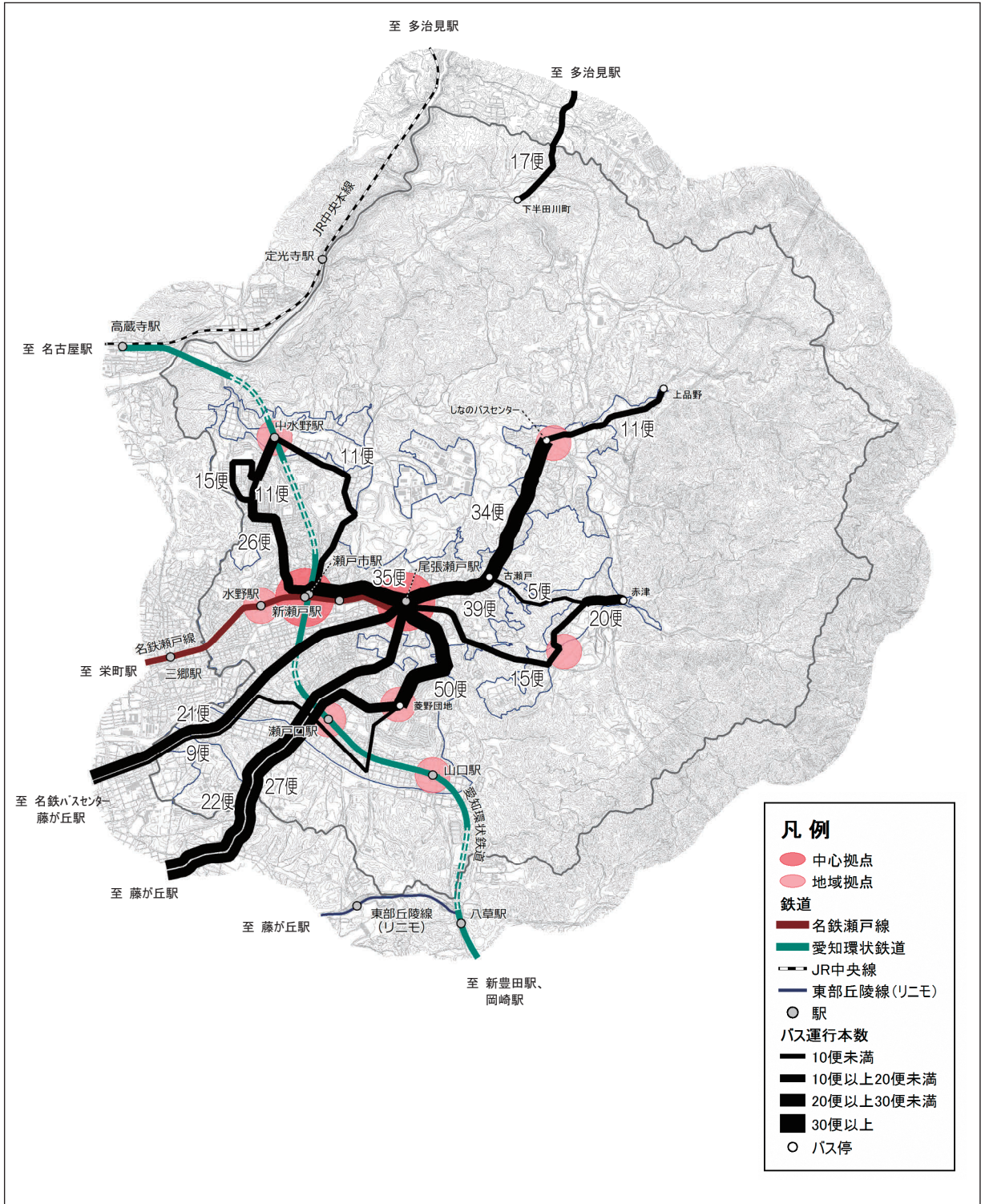
※運行便数は、上下別の便数の平均値（枠内の水色のグラフの長さは便数の多さを示す）

※ピンクの網掛けの路線・区間は、1日の片道あたり平均1便/時間以上（運行時間12時間以上）のもの

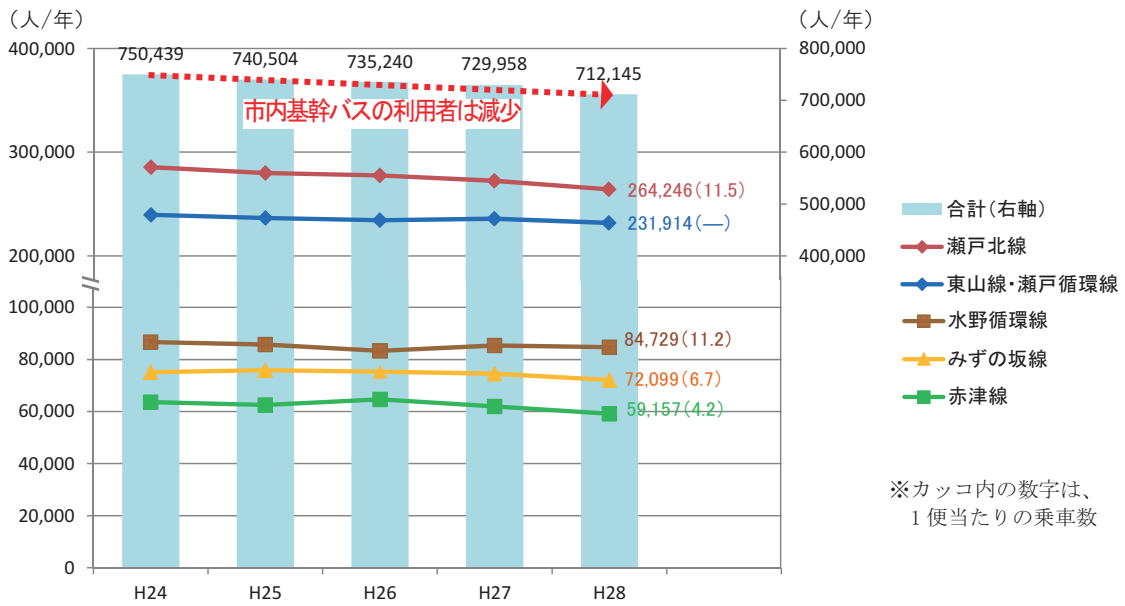
資料：名鉄バスホームページ（平成28年11月14日改正）

東鉄バスホームページ（平成28年10月3日改正）

■ 広域基幹バス及び基幹バスの平日の運行便数

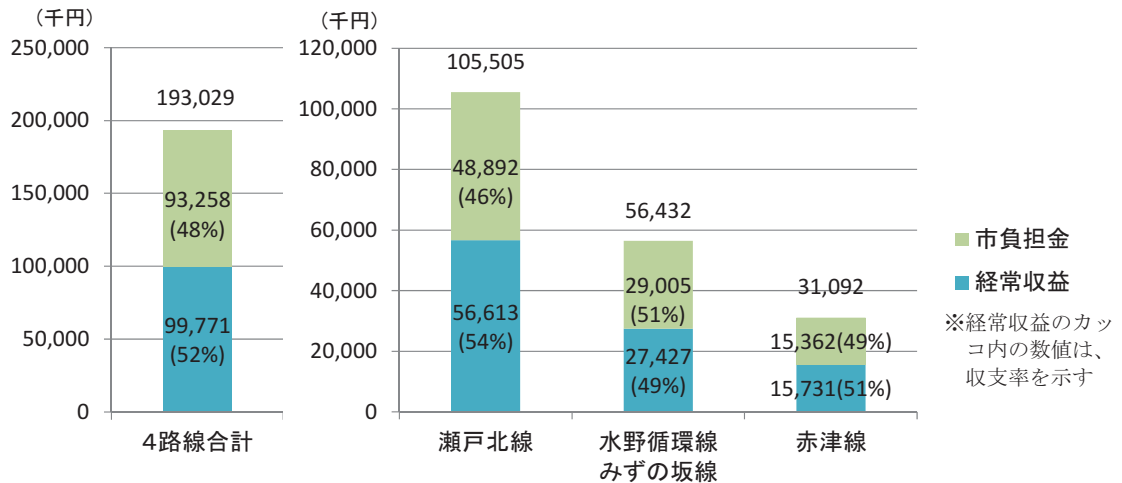


■市内基幹バスの利用者数の推移（路線別年間利用者数）



資料：瀬戸市資料

■市内基幹バスの収支の状況（平成28年度の路線別運行経費の内訳）

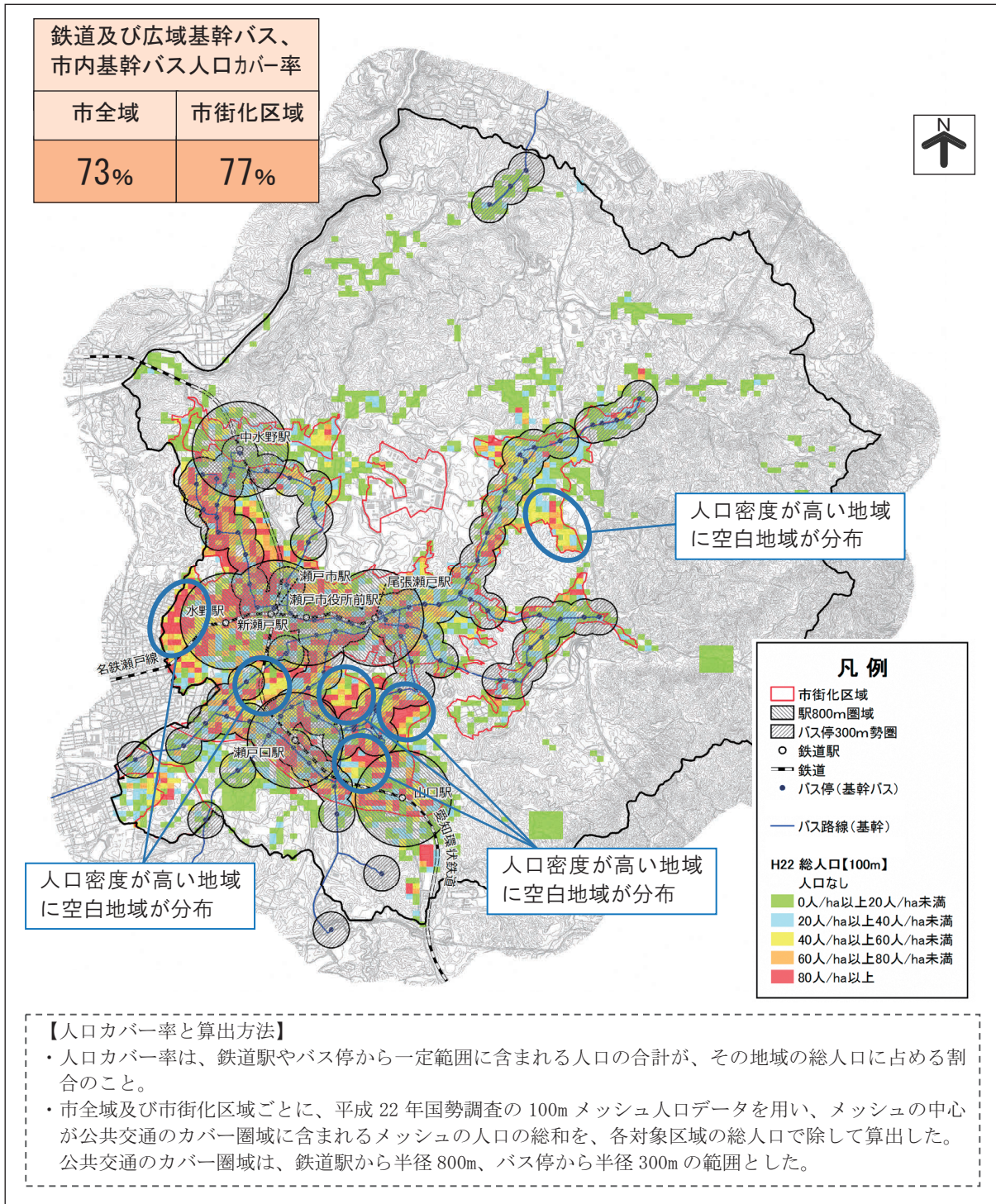


資料：瀬戸市資料

(4) 公共交通のカバー状況

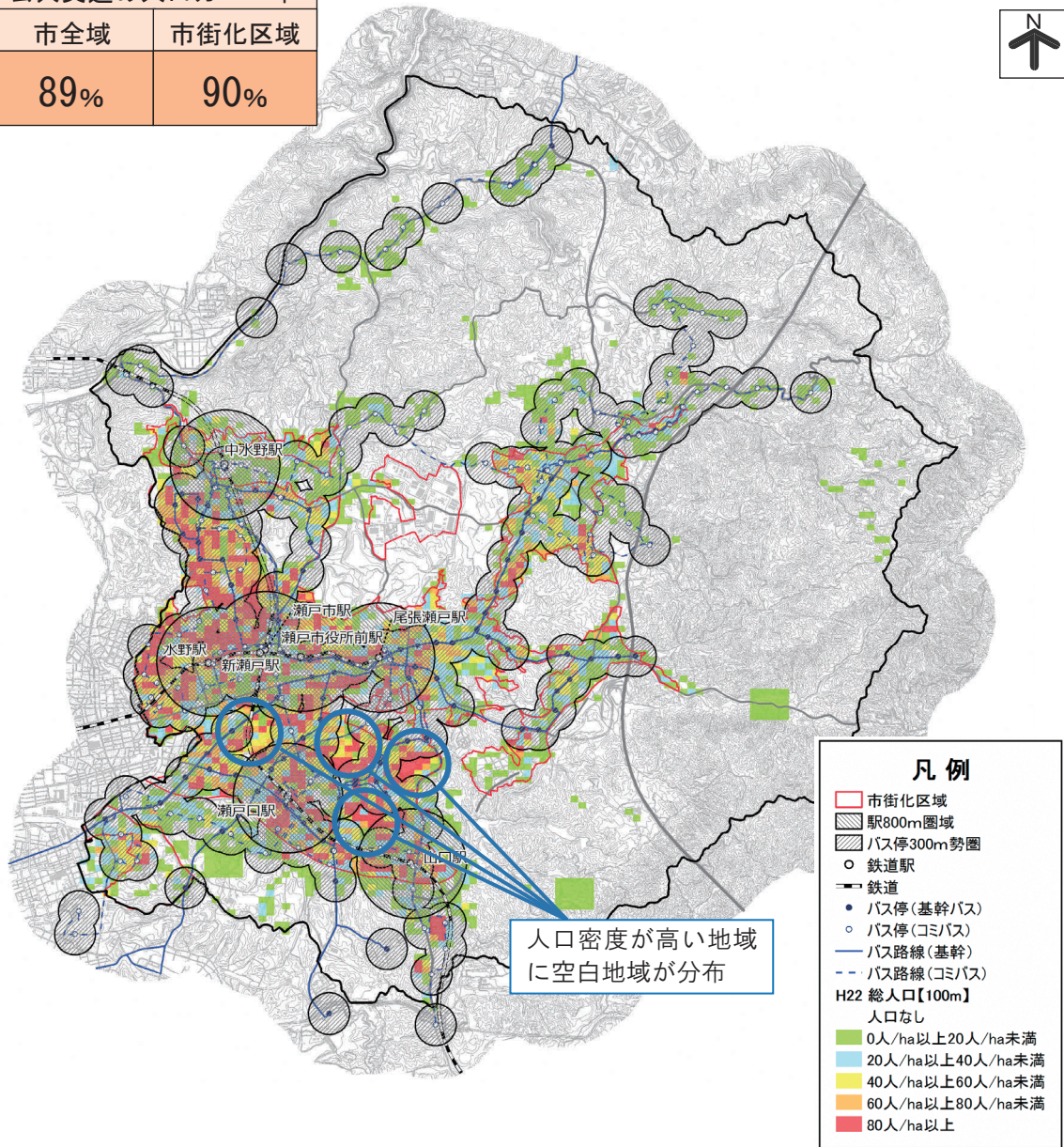
- 鉄道及び広域基幹バス、市内基幹バスによる人口カバー率は、市内人口の73%、市街化区域内人口の77%となっている。
- コミュニティバスを含めた公共交通の人口カバー率は、市内人口の89%、市街化区域内人口の90%となっている。
- 公共交通は概ねの居住地をカバーしているが、菱野団地周辺など人口密度が高い地域において公共交通空白地域がある。

■鉄道及び広域基幹バス、市内基幹バスのカバー圏域及び人口カバー率



■コミュニティバスを含む公共交通のカバー圏域及び人口カバー率

公共交通の人口カバー率	
市全域	市街化区域
89%	90%



【人口カバー率と算出方法】

- 人口カバー率は、鉄道駅やバス停から一定範囲に含まれる人口の合計が、その地域の総人口に占める割合のこと。
- 市全域及び市街化区域ごとに、平成22年国勢調査の100mメッシュ人口データを用い、メッシュの中心が公共交通のカバー圏域に含まれるメッシュの人口の総和を、各対象区域の総人口で除して算出した。公共交通のカバー圏域は、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの範囲とした。

都市交通に関する課題

- ❖ 8-1 : 鉄道・基幹バスの維持・活性化
- ❖ 8-2 : 地域拠点を結ぶネットワークの再構築

(5) コミュニティバスの状況

- コミュニティバスは、8路線を運行している。運行日や運行便数は路線により異なり、1日あたり5～8便運行している。運賃は1乗車100円である。
- コミュニティバスの利用者数は、年度により増減はあるが概ね横ばいとなっている。
- 運行便別の利用者数をみると、水野地域、品野地域を運行する下半田川線、曾野線、上半田川線、片草線、岩屋堂線の午前中の下り便や午後の便、本地線の午後の便が特に利用者が少ない。
- 平成28年のコミュニティバス運行経費は約6,200万円であり、収支率は14%である。運行経費から収入を除く約5,300万円を市が負担している(人口一人あたり約660円の負担)。
- 収支率を路線別にみると、主に市街化調整区域を運行する路線が低い。
- 公共交通に係る市の負担は、市内基幹バスと合せると約1億4,600万円、人口一人あたり約1,380円となる。

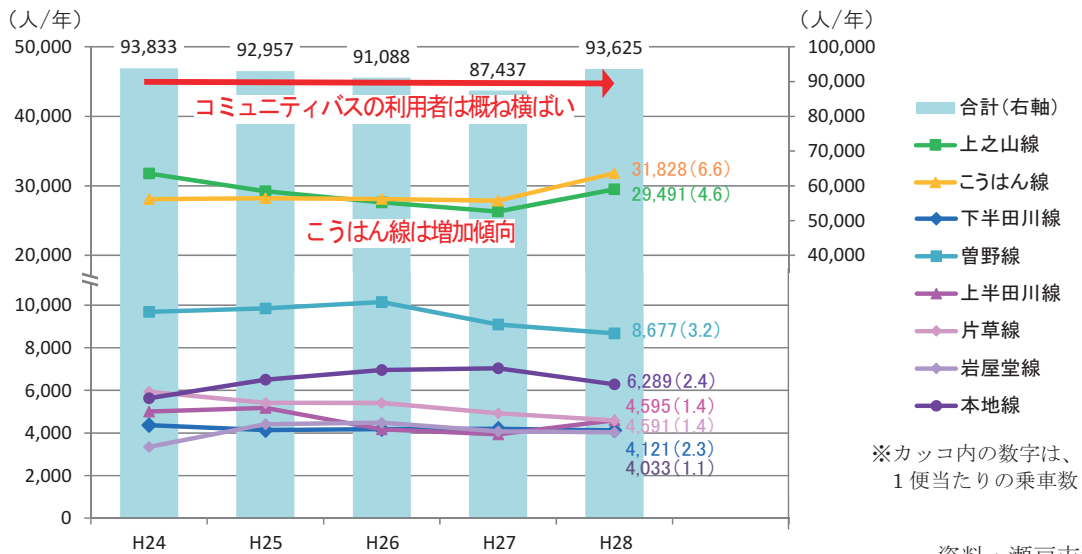
■コミュニティバスの運行状況

路線名	運行系統			系統 キロ程 (km)	運行日 (12月29日から 1月3日を除く)	運行回数		運行時間帯			
	起点	経由	終点			上り	下り	上り		下り	
								始発	終発	始発	終発
下半田川線	妻之神	中水野駅	新瀬戸駅	13.9	火・木・土曜日	1便	1便	7:40	15:35	8:14	16:07
	妻之神	中水野駅	水野支所	15.3		1便	1便				
	妻之神	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	12.1		4便	3便				
	妻之神	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	16.2		0便	1便				
曾野線	しなのバスセンター	中水野駅	新瀬戸駅	10.5	月・水・金・日曜日	0便	1便	7:40	16:04	8:14	16:33
	しなのバスセンター	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	8.7		6便	5便				
	しなのバスセンター	曾野農業倉庫	新瀬戸駅	12.2		1便	0便				
	しなのバスセンター	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	14.4		0便	1便				
上半田川線	上半田川転回場	しなのバスセンター	パロー品野店	7.8	毎日	5便	5便	8:05	16:56	7:46	16:36
片草線	片草町民会館	しなのバスセンター	パロー品野店	6.2	毎日	2便	0便	7:30	16:18	9:18	17:52
	片草町民会館	城前	パロー品野店	6.2		3便	0便				
	パロー品野店	しなのバスセンター	片草町民会館	6.2		0便	2便				
	パロー品野店	城前	片草町民会館	6.2		0便	3便				
岩屋堂線	しなのバスセンター	【循環】	しなのバスセンター	往復9.0	毎日	5便	5便	8:43	17:25	8:33	17:15
本地線	愛知医大	瀬戸口駅	陶生病院	13.0	月・火・木・土曜日	1便	0便	7:55	16:22	8:42	17:00
	愛知医大	瀬戸口駅	瀬戸口駅北口	9.6		6便	5便				
	愛知医大	保健所前	陶生病院	13.0		0便	2便				
上之山線	八草駅	瀬戸口駅	瀬戸駅前	11.9	毎日	6便	6便	8:02	17:54	8:55	18:29
	八草駅	宝ヶ丘町	瀬戸駅前	7.4		2便	2便				
こうはん線	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	陶生病院	10.5	毎日	6便	6便	8:00	16:02	8:52	16:54

■運賃

- | | |
|---------|--|
| 1乗車100円 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 幼児（1歳以上6歳未満の方）で、6歳以上の方に同伴される場合は、無料（幼児は2人まで） ・ 乳児（1歳未満の方）は無料 ・ 障害者の方及び一定要件を満たす障害者の付添いの方は普通旅客運賃の半額 |
|---------|--|

■コミュニティバスの利用者数の推移



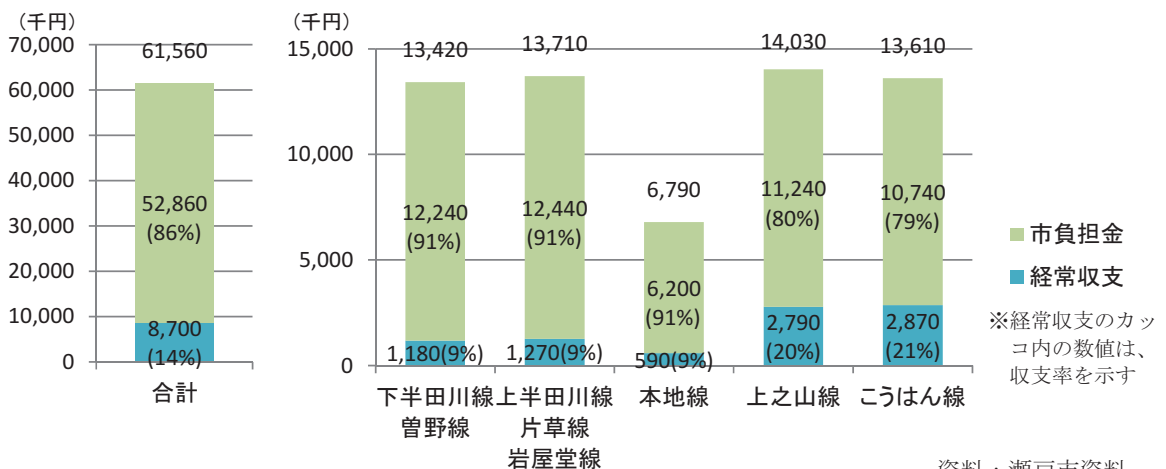
資料：瀬戸市資料

■コミュニティバスの運行便別の利用者数 (平成28年度1日平均) (単位：人)

時刻	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時
下半田川線	上り	3.1		5.1	1.7		1.7		1.3	0.5		
	下り		1.1	1.3		3.2		5.3	0.8		1.5	
曾野線	上り	5.9		5.6	5.5	2.5	1.5		0.9		0.5	
	下り		0.6	1.0	3.6	4.5		6.6		1.9	1.4	
上半田川線	上り		1.7		2.3		0.9		0.4		0.4	
	下り	0.0		1.6		3.3		1.2		1.1		
片草線	上り	0.1		3.5		2.7		0.5		0.1		
	下り			0.3		2.8		1.5		0.8	0.4	
岩屋堂線	循環		3.2		3.6		2.0		1.8		0.6	
上之山線	上り		6.3	5.4	10.8		3.3	4.8		4.1	2.3	2.9
	下り		3.8		6.0	3.9	7.9		6.9	7.3	5.1	1.4
本地線	上り	4.7		2.1	1.9	1.7		2.2		1.8	1.9	
	下り		3.6		2.6	1.9	3.4		1.1	1.0		0.9
こうはん線	上り		5.9	12.0	8.6		8.6		6.7		5.2	
	下り		5.7		7.5	10.4		8.3		6.4	3.4	

資料：瀬戸市資料

■コミュニティバスの収支の状況 (平成28年度の路線別運行経費の内訳)



資料：瀬戸市資料

都市交通に関する課題

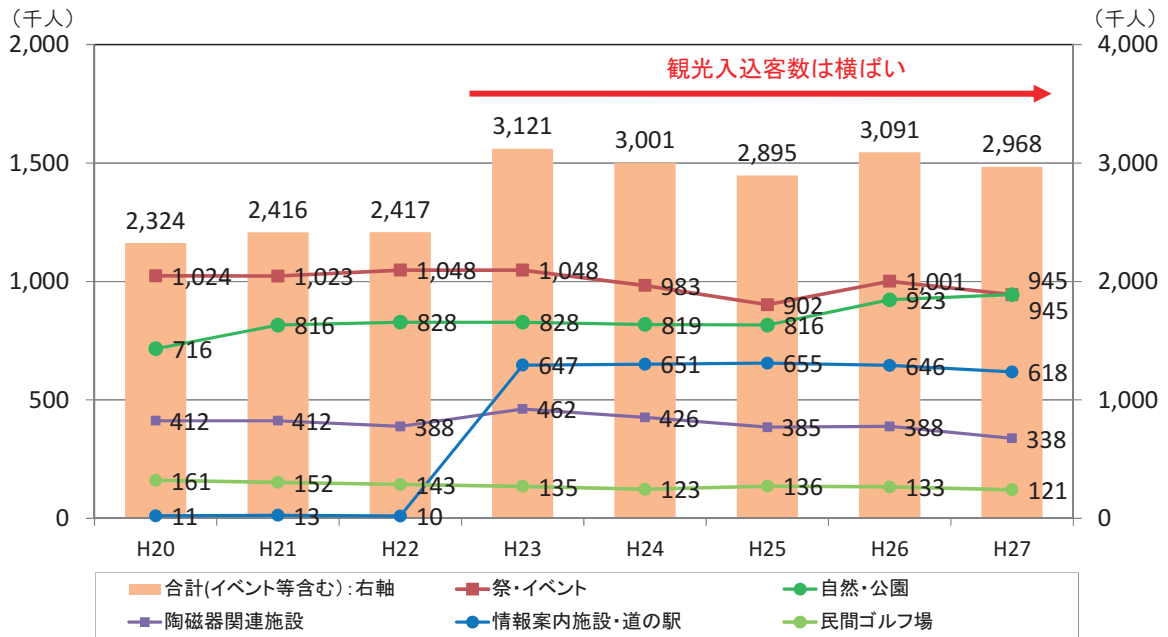
◆9-1：地域特性に応じた生活交通の確保

2-9 交流人口の動向

(1) 交流人口の伸び悩み

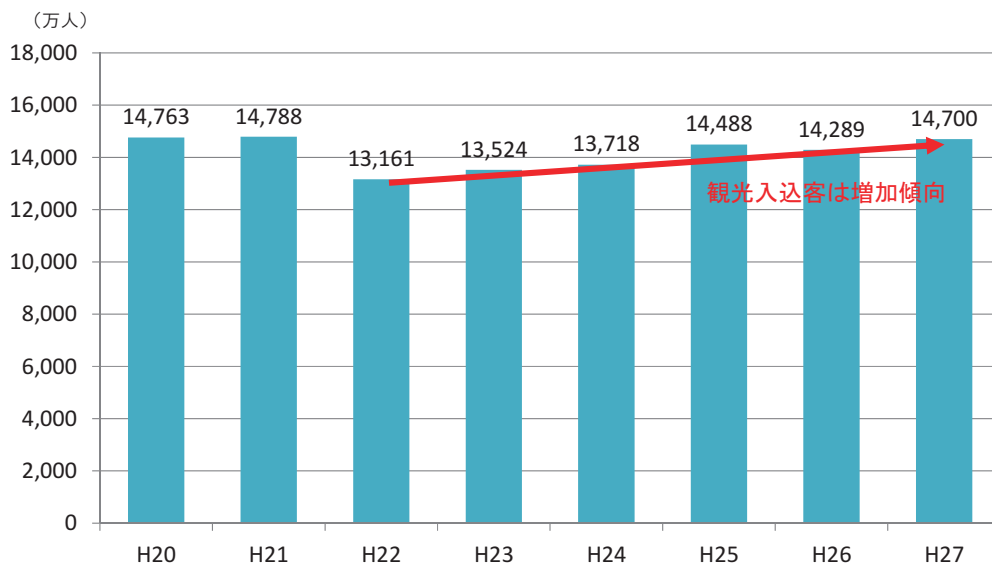
- 平成23年の道の駅オープン以降では、観光入込客数は横ばいとなっている。
- 愛知県内の観光入込客数は増加傾向となっている。
- 瀬戸蔵ミュージアム等の陶磁器関連施設は、尾張瀬戸駅東側に集積している。
- 岩屋堂や定光寺公園等の自然関連施設の多くが市街化調整区域に分散立地している。

■瀬戸市の観光入込客数の推移



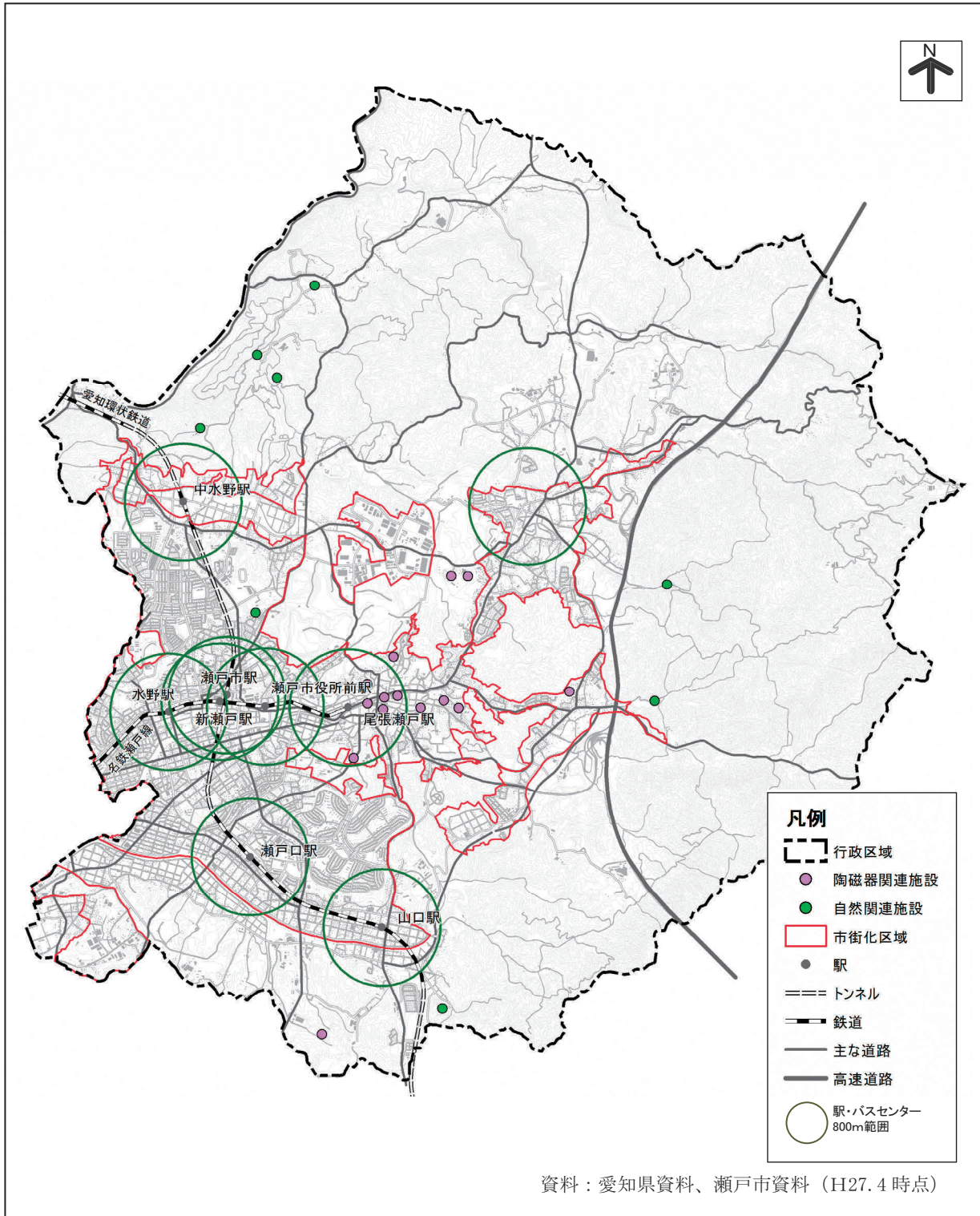
資料：瀬戸市統計書

【参考】愛知県内観光施設の観光入込客数の推移



資料：愛知県観光レクリエーション利用者統計

■観光・レクリエーション施設の分布状況



(2) 瀬戸市周辺の主要プロジェクトの動向

- 名古屋駅周辺開発や、リニア中央新幹線や守山スマート IC などの広域交通網の整備が行われている。

【瀬戸市周辺の主要プロジェクト】

リニア中央新幹線の開業

2027 年度にリニア中央新幹線の開業が予定されている。

名古屋駅周辺開発

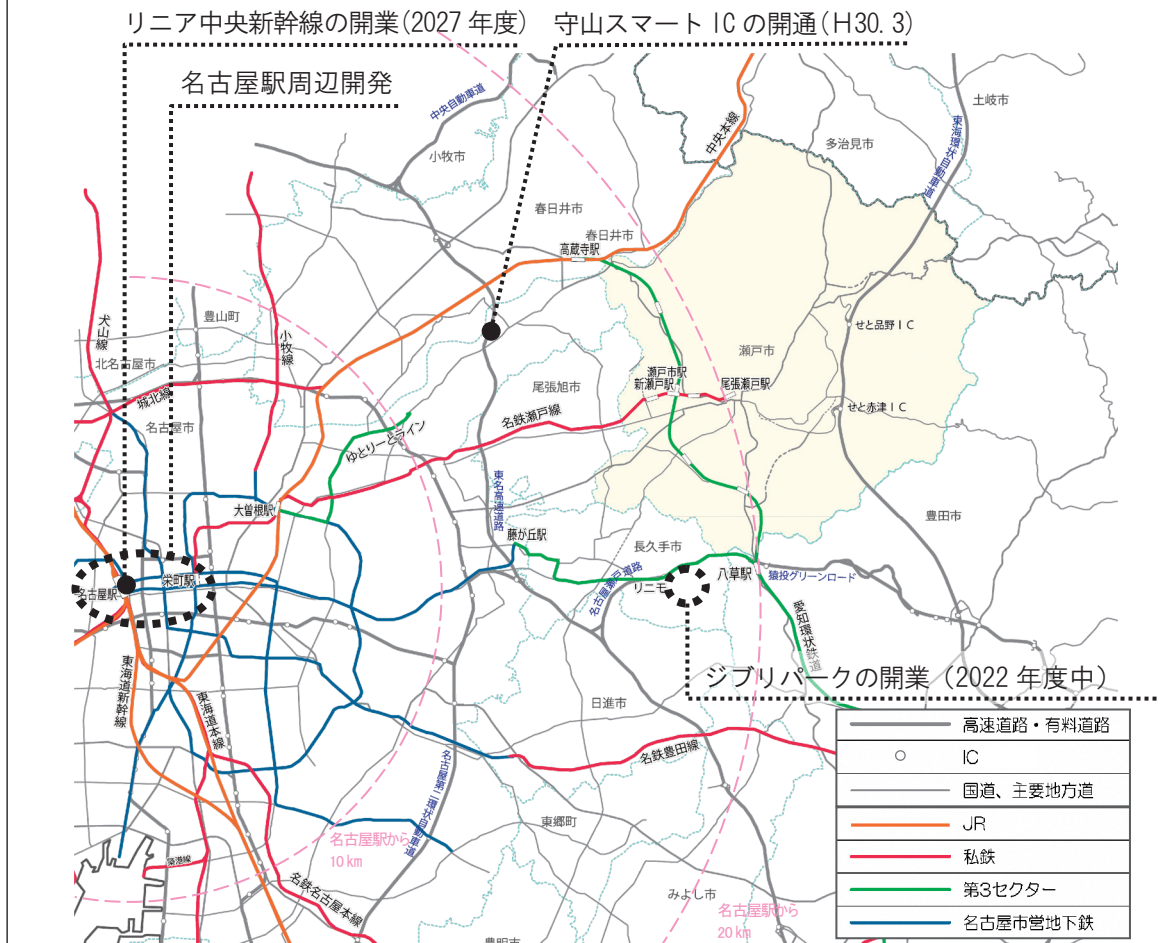
2027 年度にリニア中央新幹線駅が整備される名古屋駅周辺（伏見駅周辺含む）では、合計延べ床面積が約 90 万㎡の民間開発が行われている。

守山スマート IC の開通（名古屋市内）

平成 30 年 3 月に東名高速道路守山パーキングエリアに接続するスマートインターチェンジが開通。

ジブリパークの開業（愛・地球博記念公園内）

2022 年度中に愛・地球博記念公園に「ジブリパーク」の開業が予定されている。



都市交通に関する課題

- ◆10-1：交流人口の誘発
- ◆10-2：周辺都市との交通利便性の向上

