

第 3 章
都市の将来像

第3章 都市の将来像

3-1 基本理念と都市像

(1) 基本理念

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

(2) 都市像

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

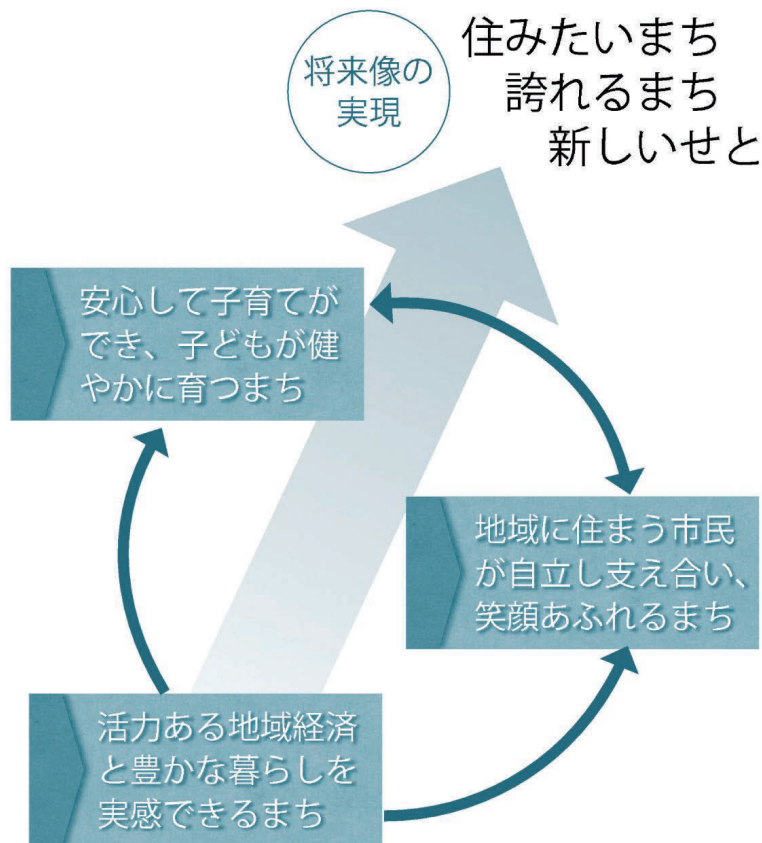
- ・産業基盤の形成
- ・交通ネットワークの整備
- ・魅力ある中心市街地の再生
- ・都市景観の形成

都市像2：安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち

- ・良好な居住環境の提供
- ・将来を見据えた教育環境の実現
- ・持続可能な都市経営
- ・水や緑とのふれあいの場の創出

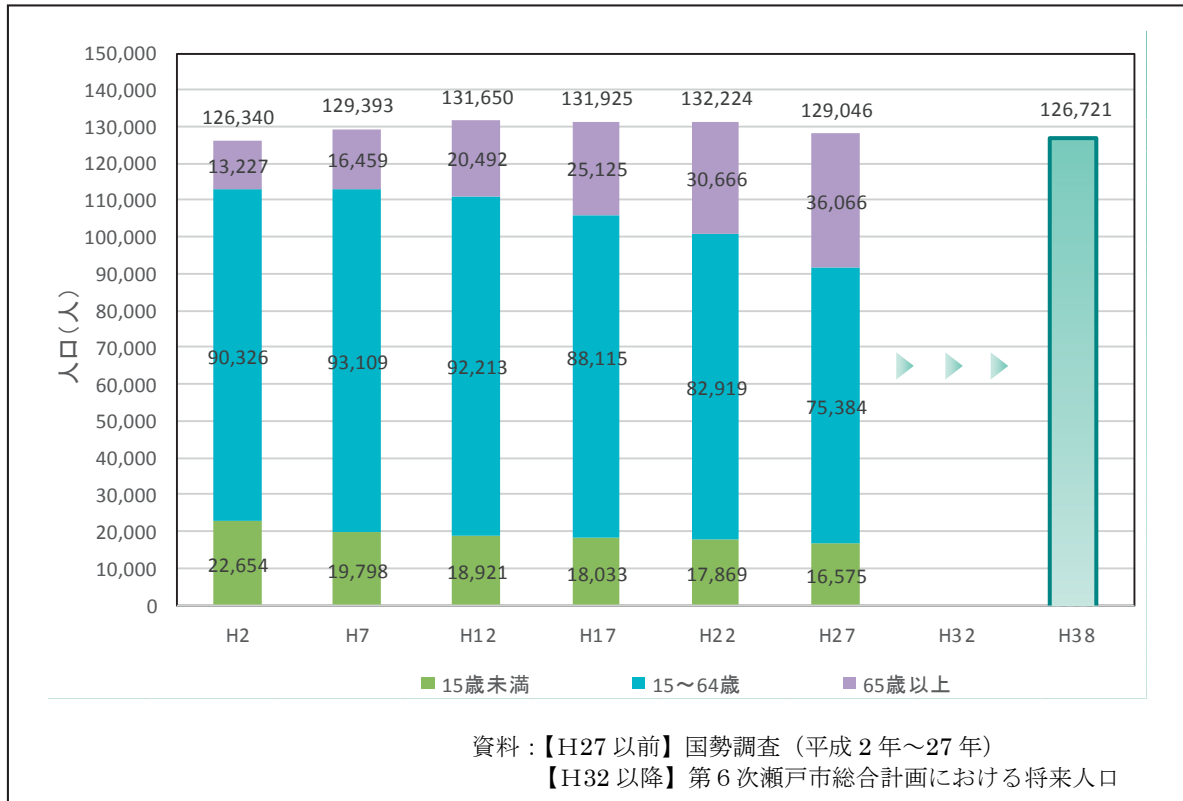
都市像3：地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち

- ・地域コミュニティの維持、向上
- ・地域防災力の向上
- ・災害に強い都市づくり



3-2 将来人口フレーム

将来人口フレームについては、平成28年2月に公表した「瀬戸市人口ビジョン」に基づく、人口減少・高齢化が進行する社会においても人口が最大限に維持される将来人口シミュレーションの方針を踏まえた、第6次瀬戸市総合計画における将来目標人口とし、平成38年の目標人口を126,700人と設定します。



※将来人口フレーム：フレームとは枠のことで、将来人口フレームとは将来の人口のおおむねの推計値の枠組みのこと。

3-3 将来都市構造

(1) 多極ネットワーク型コンパクト構造の基本的考え方

全国的に人口の急激な減少と高齢化が進行する中で、高齢者にとっても子育て世代にとっても安心できる健康で快適な生活環境を実現し、災害から人命を守り、財政面や経済面において持続可能な都市経営を行っていくためには、拡大してきた都市構造を見直し、コンパクトな都市構造へと転換していくことが重要です。

具体的には、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「多極ネットワーク型コンパクト構造」を目指すことが重要です。

本市において、「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っていきます。

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

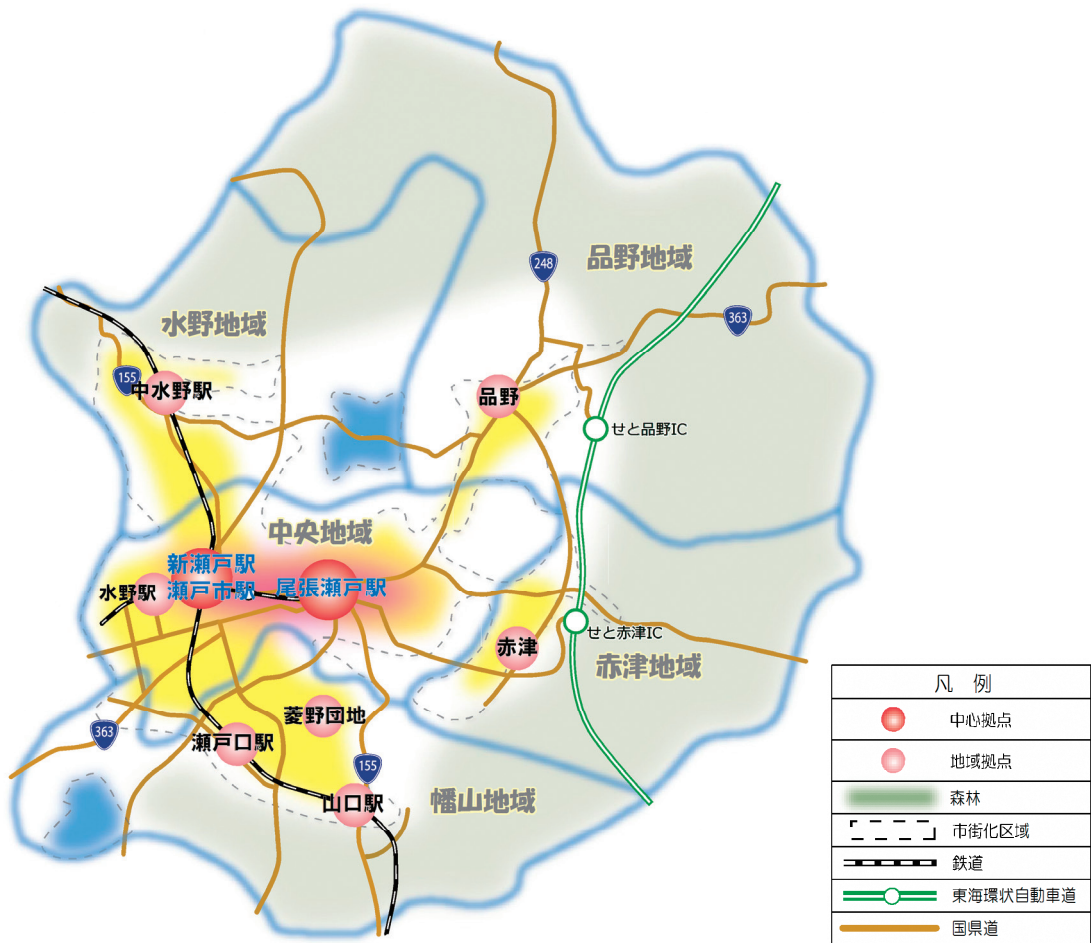


※ストック効果：社会資本（道路、鉄道、公園等の施設）の整備効果のことで、ストック効果とは整備された社会資本が機能することで、整備後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果のこと。

(2) 拠点の形成

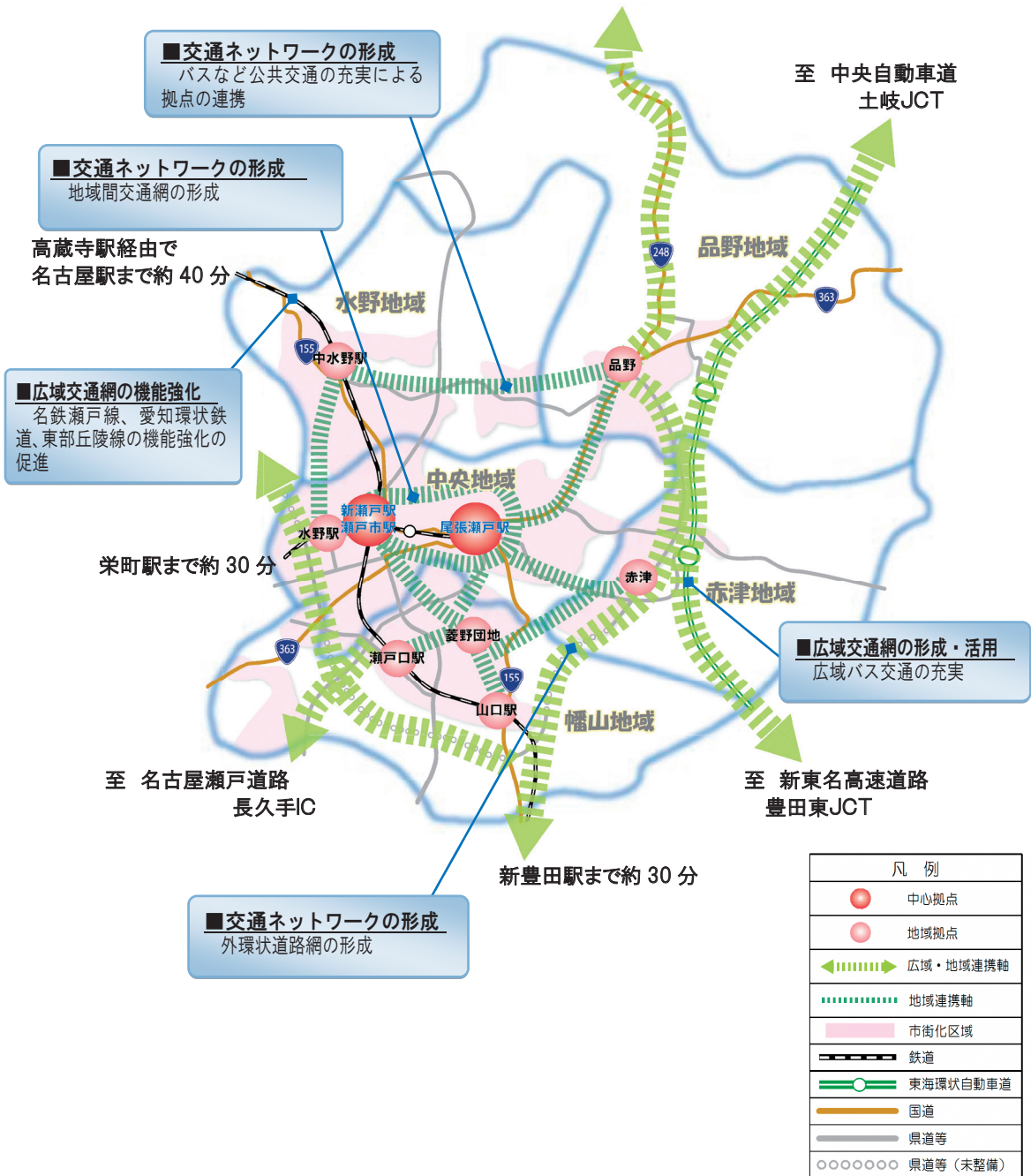
それぞれの地域には、地域の中心として医療・福祉、子育て、商業などの生活サービス機能を集約した拠点の形成を図ります。名鉄瀬戸線や愛知環状鉄道、基幹バスなど交通の結節点である新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺については、暮らしの質を高める都市機能を提供する中心拠点として、文化・観光施設や商業施設が立地する尾張瀬戸駅周辺については、新しい魅力を創造する中心拠点としての役割を担います。また、各地域の拠点は、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、生活サービスや業務・商業などの都市機能が集積する区域に設定します。赤津地域については、東海環状自動車道せと赤津 IC にアクセスする幹線道路沿いを地域拠点と位置づけます。

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



(3) 交通ネットワークの構築

それぞれの地域拠点が有する都市機能や居住機能を有機的に連携できる交通ネットワークを構築します。また、地域産業の振興を図るとともに、広域的な連携・交流を実現する広域交通網を形成します。



3-4 将来土地利用構想

① 低層住宅ゾーン

- ・低層住宅を主体とした良好な土地利用を維持します。

② 一般住宅ゾーン

- ・良好な居住空間の創出を図り、健全な住宅市街地を形成します。

③ 住商複合ゾーン

- ・中心市街地においては、都市機能の誘導や飲食店、店舗などの賑わいをもたらす場の創出につながる高度利用を、幹線道路沿線においては、商業施設を主体とした土地利用を促進します。

④ 住工複合ゾーン

- ・やきものの歴史や伝統などが残る地域では、ツクリテが活躍する場としての土地利用を推進します。

⑤ 産業技術ゾーン

- ・暁工業団地、暁西部工業団地、穴田企業団地、山の田町、坊金町の工業用地では、周辺環境との調和に十分配慮しながら、工業生産の維持、向上のため、現在の土地利用を維持します。

⑥ 土地利用誘導ゾーン

- ・インターチェンジ周辺では、良好なアクセスや既存工業団地を最大限に活かした、新たな産業基盤の創出を図ります。
- ・中水野駅周辺では、鉄道駅を中心としたコンパクトな都市構造への転換を促進し、定住人口の維持を図るため、水野地域の拠点形成を形成する住居系土地利用を促進します。
- ・せと赤津インターチェンジ周辺では、赤津地域の拠点形成と観光、交流人口の増加などを目指した都市機能の誘導を進めるため、産業系土地利用を促進します。
- ・デジタルリサーチパークセンター周辺においては、先端産業等の産業用地として活用を図ります。

⑦ 土地利用検討ゾーン

- ・赤津南地区及び品野中部地区においては、暫定用途地域を解消し、建築物の建て替えによる耐震化や道路の拡幅、民間開発を促進します。
- ・窯業資源採掘後の活用が可能な区域から、災害時における利用や複合市街地、産業振興、農業振興など土地利用の検討を進めます。

⑧ 森林環境ゾーン

- ・定光寺公園や岩屋堂公園などを含む愛知高原国定公園（自然公園地域）や海上の森、里山や河川などを含めた緑地は、豊かな森林資源として保全を図ります。
- ・新たな開発行為はできる限り抑制することに努め、やむを得ず開発等が生じた場合には、周辺に広がる森林への影響を最小限に抑えるような一定水準以上の緑地確保等の働きかけに努めます。

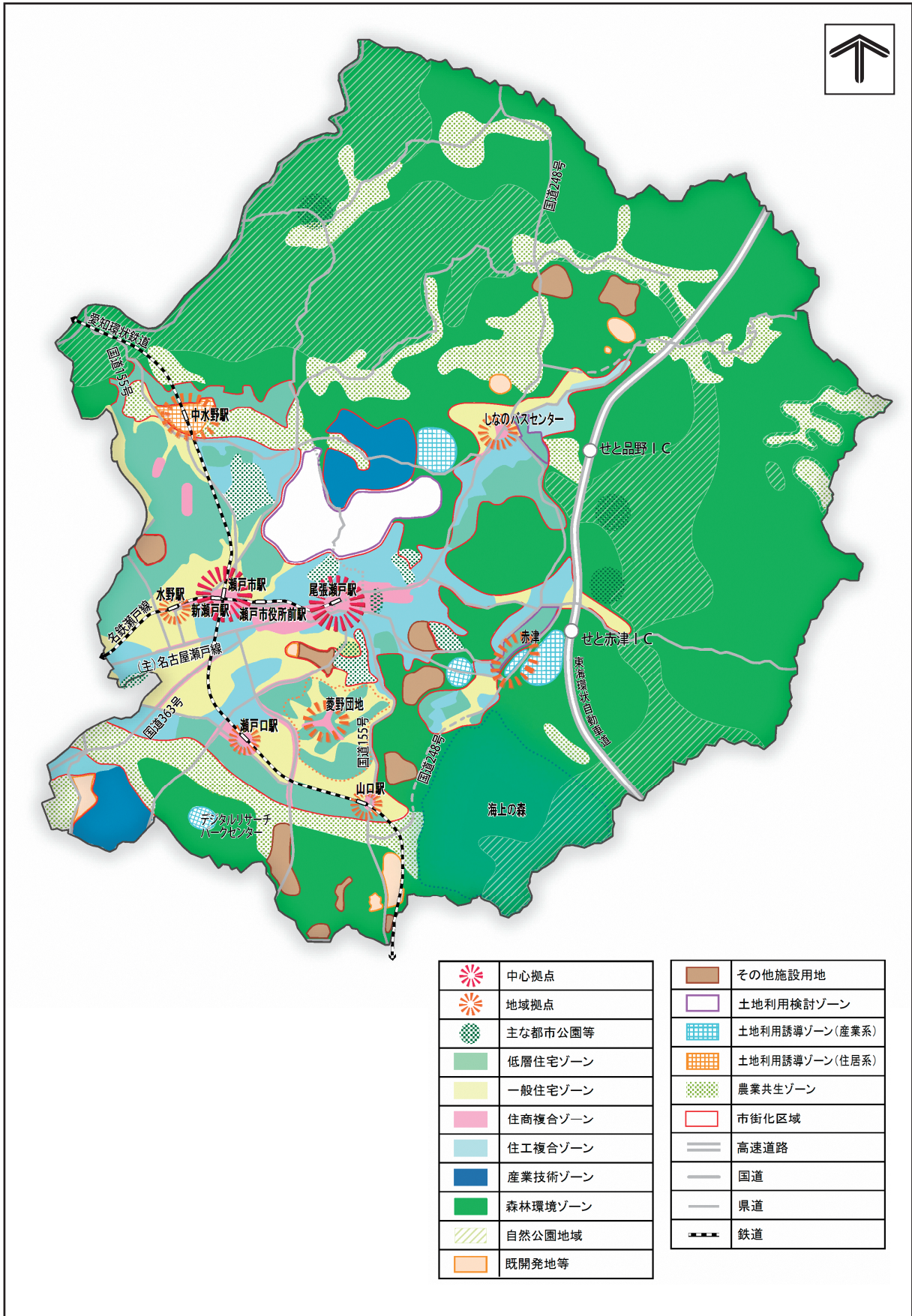
⑨ 農業共生ゾーン

- ・農作物の生産や水源かん養など農地が持つ多面的な機能を保全するとともに、景観資源として都市と緑・農業の共生を図ります。
- ・農用地区域以外の農地については、無秩序な開発を抑制します。開発が生じるような場合には、周辺農地への影響を最小限に抑える取り組みを進めます。

⑩ 既開発地、その他施設用地

- ・現在の土地利用及び居住環境を維持します。

■土地利用構想図



3-5 将来交通計画

(1) 都市交通の方針

都市計画マスタープランにおいて、基本理念を「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」とし、人口減少、超高齢化の進行に伴う様々な社会的課題の解消による持続可能な都市を形成するとともに、豊かな暮らしを実感できる都市環境の質の向上を目指し、3つの都市像「活力ある地域経済と豊かな暮らしを実感できるまち」「安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち」「地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち」を掲げました。

これを踏まえ、高齢者にとっても子育て世代にとっても安心できる健康で快適な生活環境を実現し、災害から人命を守り、財政面や経済面において持続可能な都市経営を行っていくために、拡大してきた都市構造を見直し、「多極ネットワーク型コンパクト構造」へと転換していくこととしています。

極となる地域の拠点には、それぞれの特性に応じて居住や医療・福祉、観光、商業など都市機能の集積を図り、道路や公共交通等のネットワークを構築し連携を図ります。また、多くの人が集まる鉄道駅等の周辺においては、高齢者や障害者、妊産婦、子連れの人等の自立した日常生活や社会生活を確保するため、利用環境の改善を行います。

また、市内各所にはやきものの歴史や文化を中心とした数多くの地域資源があり、来訪者がこれらを体感できるよう回遊性を高めるなど、やきものの魅力を感じられるまちづくりを進めます。

こうしたことから本市では、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ことができる「誰もが 出かけたくなるまち せと」を都市交通の方針とします。

基本理念

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

都市像

活力ある地域経済と
豊かな暮らしを
実感できるまち

安心して子育てが
でき、子どもが健やか
に育つまち

地域に住まう市民が
自立し支え合い、笑顔
あふれるまち

将来都市構造

多極ネットワーク型コンパクト構造



都市交通の方針

誰もが 出かけたくなるまち せと

(2) 都市交通マスタープランの体系

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【1-1】
- ❖ 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【1-2】
- ❖ 利便性が高い地域への居住の誘導【2-1】
- ❖ 都市機能の維持・向上【2-2】
- ❖ 工業用地の確保【3-1】
- ❖ 就業者のための居住地の形成【3-2】
- ❖ 必要な公共サービスの維持及び施設量の適正化【4-1】
- ❖ 長寿命化による更新需要の軽減【4-2】

基本理念

都市像

将来都市構造

都市交通に関する課題

- ❖ 外出しやすい交通環境の確保【5-1】
- ❖ 自動車と公共交通等をかきこく使い分ける交通行動への転換【5-2】
- ❖ 市街地への通過交通の分散化【6-1】
- ❖ 市街地における渋滞対策【6-2】
- ❖ 歩行者・自転車等の安全の確保【7-1】
- ❖ 鉄道・基幹バスの維持・活性化【8-1】
- ❖ 地域拠点を結ぶネットワークの再構築【8-2】
- ❖ 地域特性に応じた生活交通の確保【9-1】
- ❖ 交流人口の誘発【10-1】
- ❖ 周辺都市との交通利便性の向上【10-2】

将来交通計画

都市交通の方

誰もが

交通政策

交通結節

道路ネッ

公共交通

生活交通

安全安心

交流促進

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

- 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

多極ネットワーク型コンパクト構造

針

出かけたくなるまち せと

交通施策

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

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

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

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

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

- (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

(3) 都市交通政策と施策**交通結節機能の強化****(1) バリアフリー化の推進**

交通の結節点となる鉄道駅等やその周辺については、誰もが安全に安心して利用できるようバリアフリー化を推進します。

エレベーター等の自動昇降施設や多機能トイレの設置、誘導ブロックの整備や段差の解消等に取り組みます。

施設面・設備面における取り組みに加えて、利用者や交通事業者等が高齢者や障害者、妊産婦、子連れなどの困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」対策を推進します。

また、外国人旅行者など来訪者の移動を容易にするため、交通施設や公共交通機関における多言語対応の改善・強化等の「言葉のバリアフリー」対策を推進します。

(2) 乗り換え利便性の向上

市内各交通結節点においては、自動車や鉄道、バスなどの公共交通をはじめ多様な交通手段の乗り換え利便性の向上を図るため、バスやタクシーなどの乗降場やキス・アンド・ライド乗降場、パーク・アンド・ライド駐車場や駐輪場等を整備します。

また、新瀬戸駅・瀬戸市駅においては、中心拠点として既存の乗降場や駐車場の再配置を行い、人とまちをつなぐ賑わいと滞留空間を兼ね備えた駅前広場空間を整備します。

(3) 交通拠点の形成

広域的な道路ネットワークとの交通拠点となる東海環状自動車道せと赤津インターチェンジ周辺においては、赤津地域のコミュニティの維持及び生活利便性の向上を図るとともに、産業基盤の創出や観光・交流を促進する地域拠点を形成します。

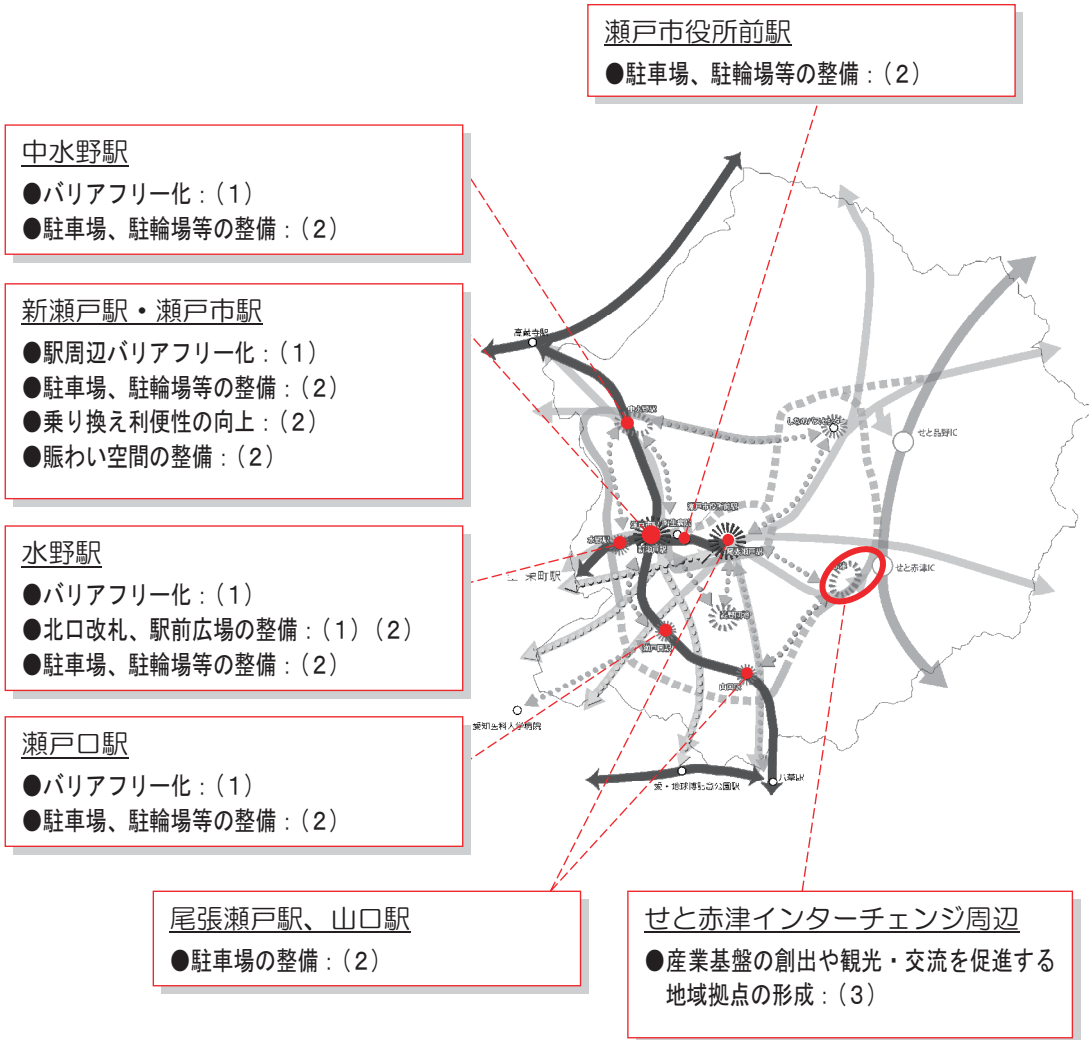
(4) 都市機能の維持・拡充

居住や医療・福祉・商業・公共交通等のさまざまな都市機能について、都市全体を見渡しながらかその誘導を図るため、立地適正化計画を策定し、鉄道駅や拠点周辺の都市施設間の円滑な交通環境の形成と合わせ、各拠点の特性に応じた都市機能の維持・拡充を図ります。

※キス・アンド・ライド：自宅から公共交通機関の乗降場（駅やバス停等）まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらい、そこから公共交通機関を利用する交通手段のこと。

※パーク・アンド・ライド：自宅から公共交通機関の乗降場（駅やバス停等）まで自動車で行って駐車し、そこから公共交通機関を利用する交通手段のこと。

■交通結節機能の強化に係る主な施策



※図中のカッコ内の数字は、施策の番号を示す

道路ネットワークの形成

(1) 外環状道路の形成

広域的な道路ネットワークである東海環状自動車道へのアクセス利便性の向上を図るとともに、市街地内を経由することなく本市を通過する交通を処理するため、瀬戸環状東部線をはじめとした外環状道路の形成を推進します。

(2) 内環状道路の形成

中心市街地への通過交通を分散し、交通混雑を低減するとともに、中心市街地へのアクセス利便性の向上を図るため、陣屋線をはじめとした内環状道路の形成を推進します。

(3) 幹線道路の整備推進

市内の各拠点や隣接市を結び円滑に移動できる道路ネットワークの形成を図るため、広域的な道路ネットワークを構成する東海環状自動車道へのアクセス利便性の強化を図る塩塚線や、長久手市とを結ぶ瀬戸大府東海線をはじめとした幹線道路の整備を推進します。

(4) 幹線道路の混雑緩和

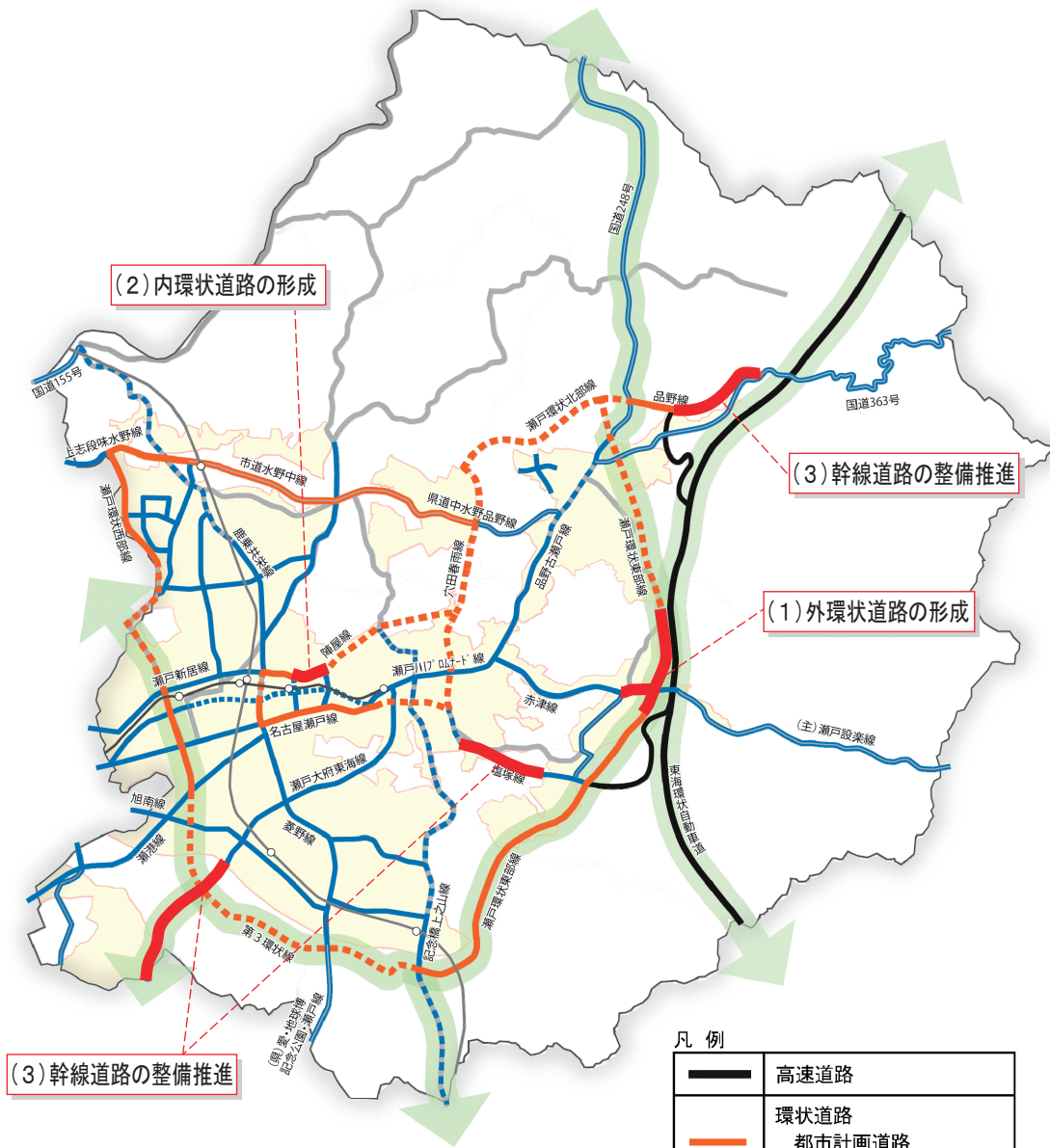
通勤等による市内中心部や拠点周辺等の混雑発生箇所について、混雑緩和に向けた交差点改良等の交通処理対策を推進します。

(5) 都市計画道路網の見直し

長期未着手の都市計画道路について、計画の必要性や事業の実現性等を再検証し、都市計画道路網の見直しを推進します。

また、踏切部で混雑が発生している鹿乗共栄線や第3環状線について、鉄道事業者や関係機関と実現可能な構造形式等について調整を図り見直しを推進します。

■道路ネットワークの形成に係る主な施策



凡例

	高速道路
	環状道路
	都市計画道路(未整備)
	その他道路
	幹線道路
	都市計画道路(未整備)
	その他道路
	広域・地域連携軸
	優先的に実施する整備区間

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

公共交通ネットワークの強化を図るため、新たに整備される公立陶生病院のバスロータリーへの市内基幹バスやコミュニティバスの乗り入れを促進します。また、隣接市に立地する生活利便施設等との相互連携・交流を図るため、隣接市の公共交通の乗り入れを促進します。

(2) 広域基幹バス・市内基幹バスの維持・再編

通勤・通学や観光・交流などにおける利便性の向上を図るため、広域基幹バスについては、名古屋駅や隣接市の都市拠点との広域的な交通ネットワークを確保し、市内基幹バスについては、市内の拠点間の交通ネットワークを確保します。

(3) 公共交通の利便性向上

2027年のリニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋駅へのアクセス利便性の向上を図るため、愛知環状鉄道のJR中央本線名古屋方面への乗り入れ便数の増便を推進します。また、JR中央本線や名鉄瀬戸線、東部丘陵線（リニモ）、基幹バスなどとの乗り換え利便性の向上を図るため、愛知環状鉄道への交通系ICカード乗車券の導入を推進します。

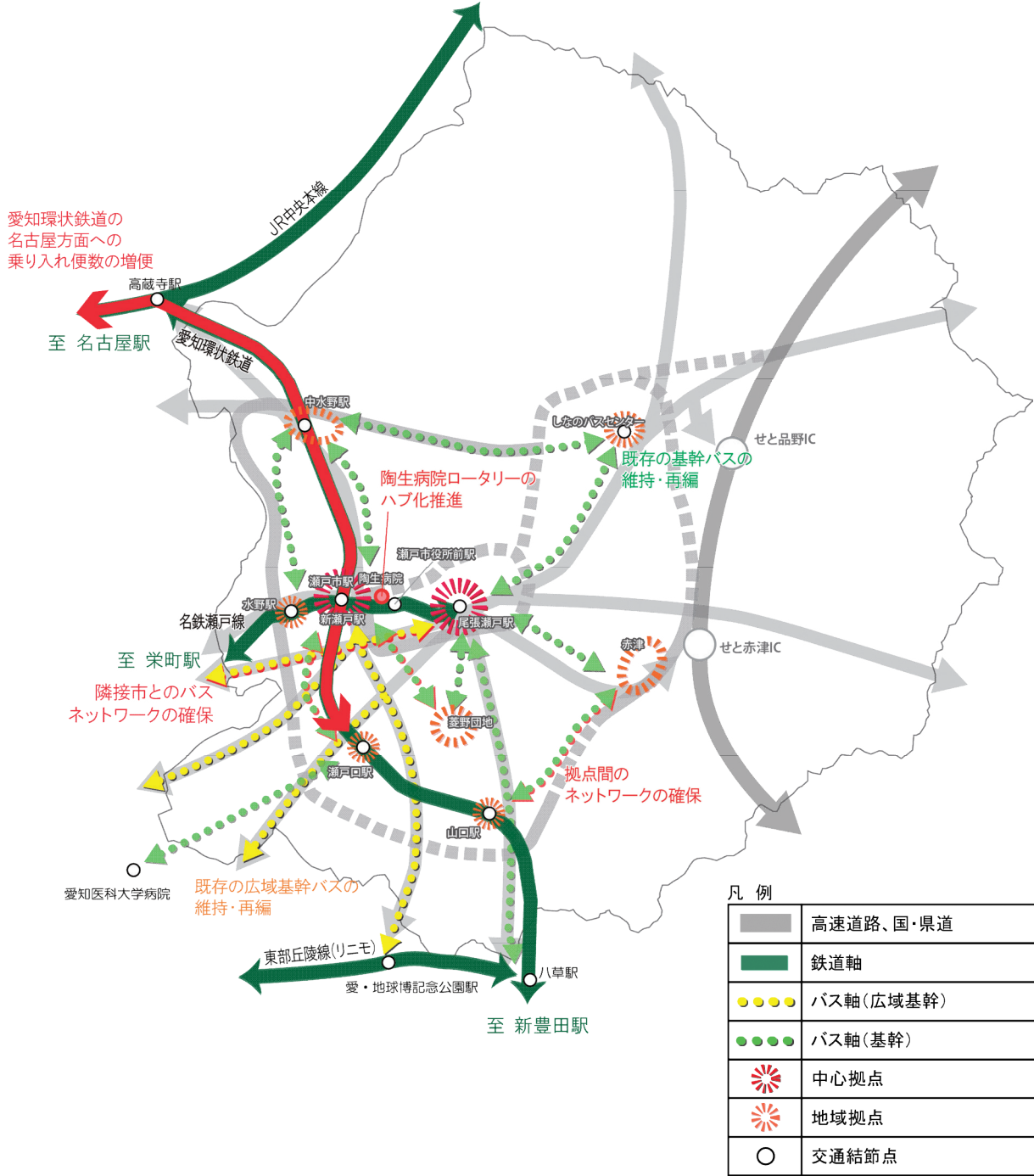
(4) 公共交通の利用促進

利用者にとってわかりやすい情報提供や、商業施設、観光交流施設等との連携による新たなサービスの提供、車両デザインや愛称の募集といった公共交通への愛着を深める取組みなどにより、利用したくなる公共交通環境の整備を市民、交通事業者、行政の三位一体による協働で実施します。

(5) 公共交通ネットワークの維持・拡充

行政と交通事業者、関係団体等が一体となった、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築に向けて、地域公共交通網形成計画を策定し、公共交通ネットワークの維持・拡充を図ります。

■公共交通ネットワークの形成に係る主な施策



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

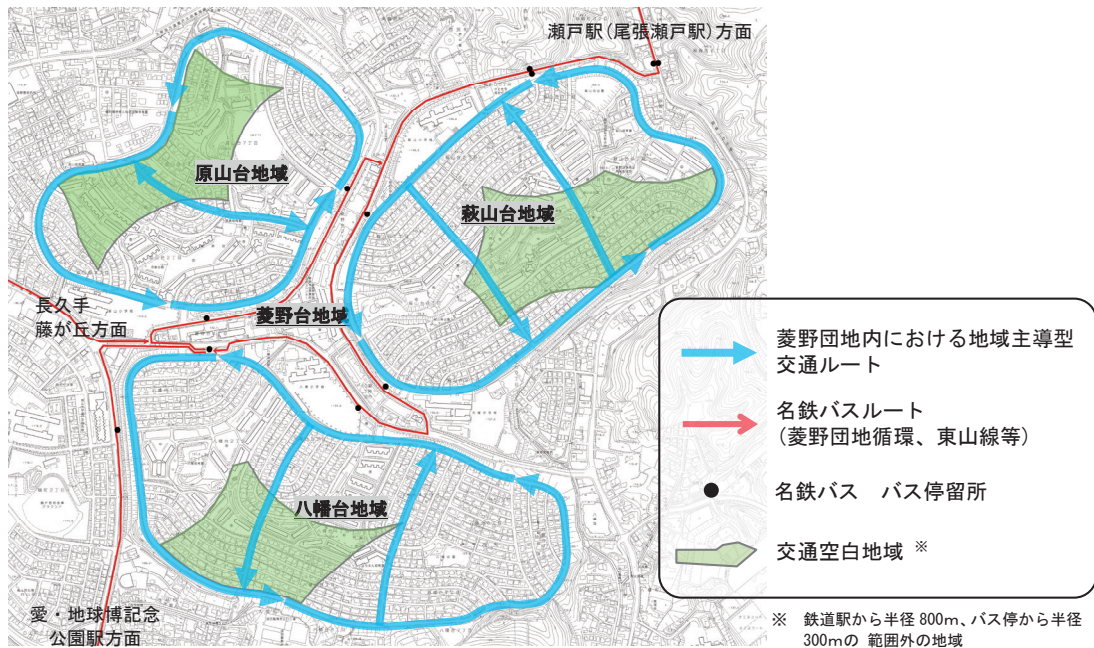
これまでに実施した住民バスやデマンド型乗合タクシーなど、生活交通の社会実験の効果や課題を分析・評価し、各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、生活利便施設の立地状況や地形等の地域特性に応じて、効率的・効果的な運行のあり方を検討し、持続可能な生活交通の確保を図ります。

また、スクールバスや企業通勤バス、乗合タクシー等の多様な交通手段を活用した新たな交通手段の導入を図ります。

■平成29年度の社会実験の実施概要

菱野団地 住民バス

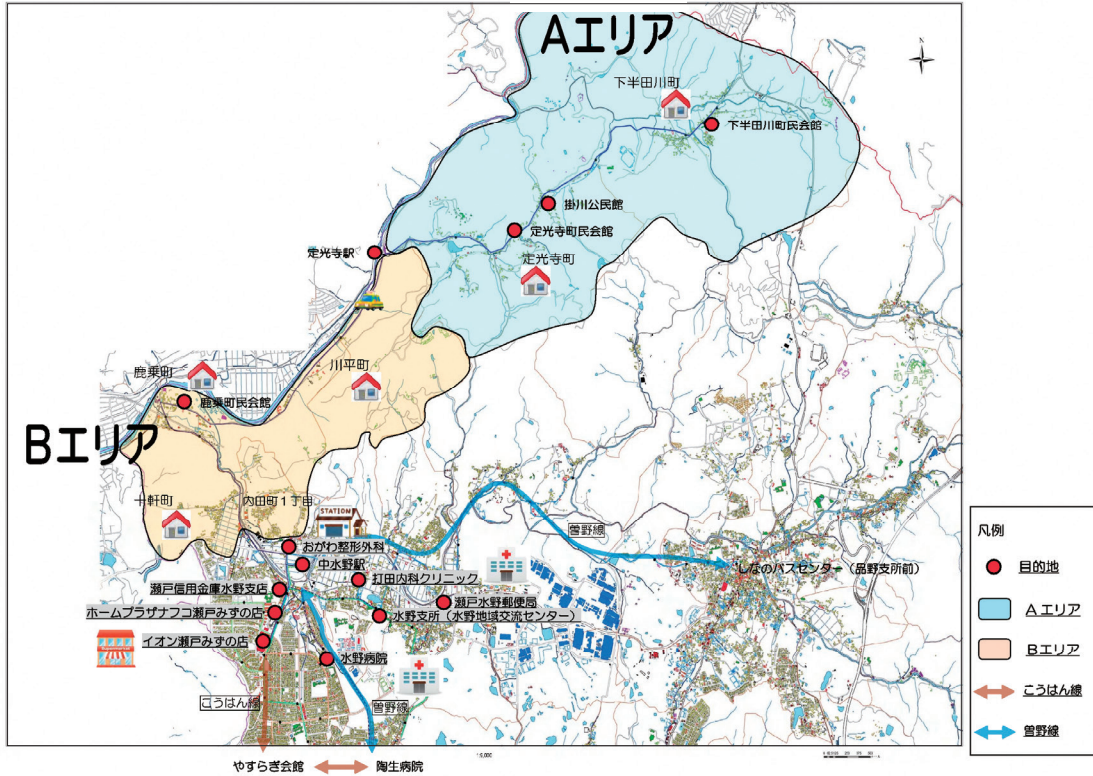
- ・地域の皆さんが協力し合って運行するバス。
- ・運転手は、菱野団地のこれからのを考えるボランティアさん。
- ・菱野団地の外周道路・主要道路の住民バス停留所から、菱野団地センター地区の商店街・病院・NPOや、名鉄バス停留所、タクシー乗り場までといった地域の皆さんの日常における団地内の移動を確保するために運行。



※デマンド型乗合タクシー：予約型の運行形態の輸送サービスの一つで、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の形態のこと。ドアツードアの送迎を行うタクシーに準じた利便性と、不特定の人が乗り合うというバスに準じた特徴を備えている。

下半田川線地域 デマンド型乗合タクシー

- ・下半田川線地域の方々の外出機会を促進し、日常生活を支えるための公共交通として、自宅までのきめ細やかな運行を可能とする予約制のデマンド型乗合タクシー。
- ・デマンド型乗合タクシー社会実験での運行は、「①自宅から目的地まで」、「②目的地から自宅まで」の2系統で、同じ便に複数の利用者がある場合は乗り合いで利用。



■スクールバスの活用による生活交通の確保

名古屋学院大学スクールバス

- ・上半田川町及び上品野町北山団地の方々の日常生活における移動手段として、名古屋学院大学のスクールバスを利用した、居住地と尾張瀬戸駅までの移動を可能とする学官協働の取り組み。

(2) 最先端技術の活用

①自動走行技術の活用

国や愛知県が実証実験等を行う自動走行システムの実用化に向けた取り組みに参画しながら、本市における自動走行技術の導入に向けた研究を行います。

②IoT・AI等の活用

生活交通における安全性や移動の利便性の向上を図るため、安全運転支援システムやタクシーやデマンド交通の配車管理等の運行支援、道路交通情報との連携など、IoTやAI等の情報通信技術の活用を推進します。

※IoT: Internet of Things (モノのインターネット) の略。自動車、家電、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すこと。

※AI: Artificial Intelligence (人工知能) の略。知的な機械、特に知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術のことをさす。

安全安心の確保

(1) 交通事故対策の推進

事故のない安全な交通環境の形成に向けて、交通管理者や道路管理者等が連携し、事故多発箇所などにおいて道路改良やカラー舗装化、交通安全施設の設置、信号機の設置・改良など交通事故対策を推進します。

(2) 歩行者・自転車優先の道づくり

① 通学路の安全確保

将来を担う子ども達が安全に通学できるよう、学校や交通管理者、道路管理者等が連携し、「瀬戸市通学路交通安全プログラム」に基づいて、継続的な通学路の合同点検を実施するとともに、歩道の整備や防護柵設置等による交通安全対策を実施します。

② 安全な歩行空間の形成

拠点内や拠点周辺の居住地では、道路空間の再配分等による歩道の整備やカラー舗装化、ハンプや狭さくの設置、面的な速度規制等を実施するなど、連続性のある安全な歩行空間を形成します。

③ 自転車利用環境の創出

自転車ネットワーク計画の作成や、車道通行を基本とする連続的な自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車を活用した観光振興に係る情報発信等、自転車の活用を推進します。

④ 建替えにあわせた狭あい道路の解消

密集市街地等の防災性や居住環境の向上のため、空き家をはじめとした老朽建築物等の解体を促進し、狭あい道路の拡幅や避難場所として活用できるオープンスペース等の確保を図ります。

(3) 交通安全意識の啓発

交通ルールの順守や安全走行に対する意識向上を図るため、交通管理者等と連携しICTなどの多様なツールを活用した広報活動や街頭啓発活動を継続的に実施します。

※ハンプ：道路を凸型等に舗装し、事前にこれを見たドライバーが自動車等の速度を低下させることをねらうもの。

※狭さく：車道部を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより自動車等の速度を低下させることをねらうもの。

※ICT：Information and Communication Technology（情報通信技術）の略である。

交流促進

(1) 地域資源を活かした回遊性の向上

① やきもの関連施設や店舗をつなぐ交通手段の導入

来訪者の回遊性の向上を図るため、やきもの関連施設や歴史・文化施設などの地域資源をつなぐ観光バスの導入や尾張瀬戸駅等主要施設を起点としたシェアサイクルの導入などを推進します。

② 陶の路・瀬戸川プロムナード線の整備促進

中心市街地における回遊性の向上を図るため、無風庵、旧山繁商店、陶祖公園等を結ぶ陶の路の新たなルートについて、歴史や文化が感じられる歩行者空間の整備を推進します。

また、中心市街地にゆとりと潤いのある良好な景観を形成し、憩い・賑わう空間や安全な歩行空間を創出するため、瀬戸川プロムナード線の道路・河川の整備を推進します。

③ わかりやすい道案内の推進

本市の地理に不案内な外国人旅行者などに対して、目的地へのわかりやすい道案内に取り組みます。

(2) 市民との協働による沿道景観の形成

陶の路沿線地区や景観重点地区に指定されている洞地区では、市民による景観に配慮した建物や外壁などの整備を促進し、やきものまちとしての沿道景観の形成を図ります。

(3) 鉄道、バス等の交通事業者との連携

交流や賑わいの創出を図るため、商工会議所や観光協会が行うイベントと交通事業者等が行うイベントの連携を強化します。

※シェアサイクル：長時間の利用を中心とするレンタルサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返しても良いシステムのこと。

■陶の路の整備実績及び今後の予定

