

**瀬戸市立地適正化計画
概 要 版**

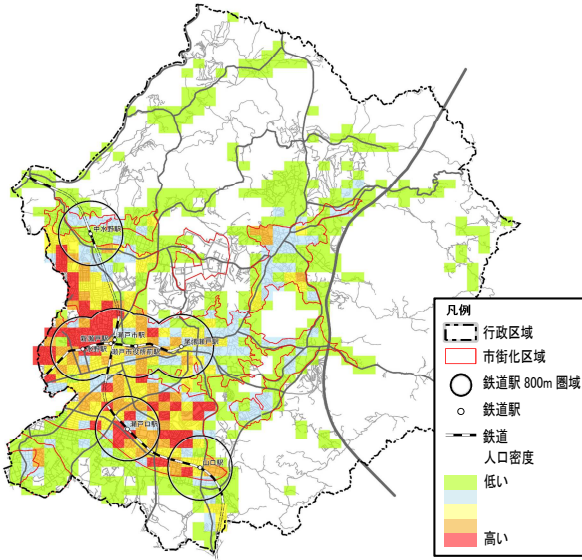
令和5年4月

瀬 戸 市

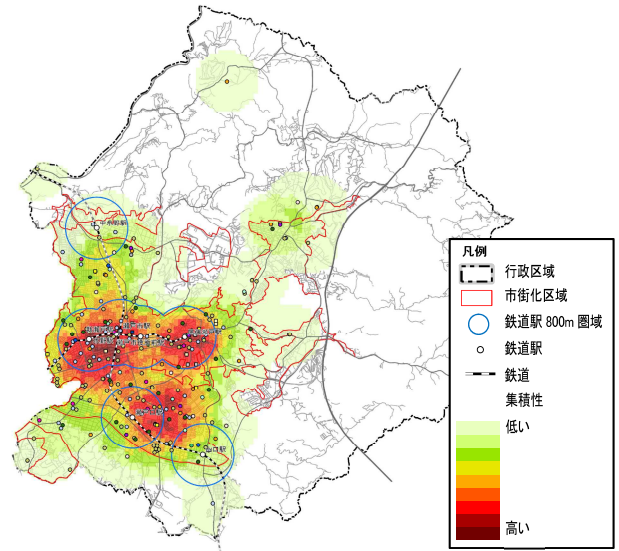
瀬戸市立地適正化計画の策定の背景

瀬戸市は、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道沿線を中心として、人口や日常生活で利用する施設が集積し、比較的コンパクトな都市構造が形成されています。また、鉄道沿線以外の居住地においても、路線バス等により市の中心部と繋がっています。

■人口密度の分布状況(令和2年国勢調査)

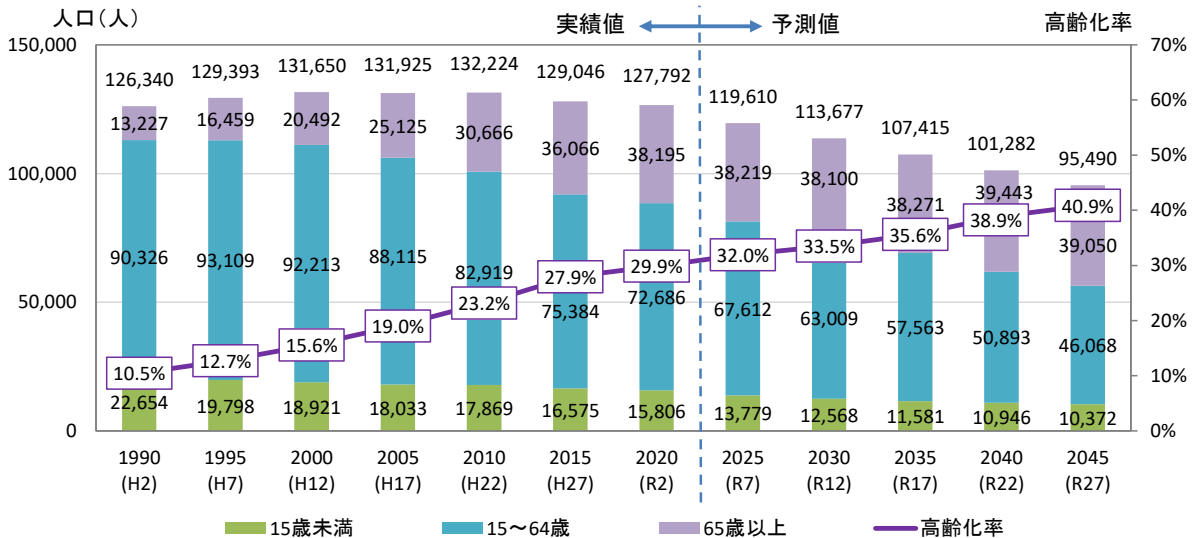


■都市施設等の集積状況



瀬戸市の人口は、2010年をピークに減少に転じ、2020年現在の人口は127,792人となっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計による2045年の将来人口は、95,490人（2020年比74.7%）です。高齢化率は増加傾向にあり、2045年時点では40.9%まで高まると予測されています。

■人口の推移(R2以前:国勢調査、R7以降:国立社会保障・人口問題研究所)



※実績値には年齢（3区分）別人口以外にも集計上、年齢不詳分があるため、人口合計値はそれを加えた値を示しています

このような状況の中では、これまで一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスの維持が困難になることが懸念されます。また、まちの魅力が低下し、快適に生活することができなくなることが懸念されます。

そのため、コンパクトな都市構造を活かした住みやすいまちを今後も維持し、適切な人口誘導とともに、生活サービス提供を効率的に行うことができるようなまちを目指し、立地適正化計画を策定します。

都市づくりの方針

都市づくりの理念

鉄道により周辺都市とつながる強みを最大限に活かした都市づくり
子育て世代が便利に安心して暮らせる都市づくり

誘導方針

方針1 中心拠点と広域交通の利便性が高い地域拠点での都市機能の充実

- ・ 市民の生活利便性の維持・向上を図るため、市内の各居住地から公共交通でつながり、基幹的な都市機能等が集積した中心拠点において、子育て世代等の若い世代から高齢者までの生活を支える都市機能の維持・充実に努めます。
- ・ 名古屋市・春日井市方面や豊田市方面への交通利便性や、生活の利便性が高い地域拠点において、地域住民の利便性の向上を図る都市機能を維持・充実させます。
- ・ やきものの文化を発信し、瀬戸市の歴史を後世に伝えながら、都市の賑わいを創出します。

方針2 安全・快適に暮らし続けられる居住環境の確保

- ・ 駅周辺の利便性が高い地域や都市基盤が整った生活利便性の高い住宅地から、豊かな自然に囲まれた居住地まで、既存ストックを活用しながら多様な住環境を確保します。
- ・ 自然災害から市民の命や財産を守り、市民が安全に安心して生活できる居住地での定住・転入を促進します。

方針3 多様な移動手段の連携により快適に移動できる交通環境の形成

- ・ 市外へ通勤・通学の利便性を確保するため、鉄道の利便性を維持します。
- ・ 効率性に配慮しながら、市内の各居住地から、中心拠点や地域拠点の都市機能を利用でき、有機的な公共交通及び道路ネットワークを維持・形成します。

区域設定の考え方

都市間交通の利便性が高く、将来性の高い中水野駅周辺において、都市機能誘導区域を設定し、周辺住民や工業団地就業者の生活利便性を確保します。

基幹的な都市機能を確保する都市機能誘導区域を設定し、市民の生活利便性を確保します。

都市間交通の利便性が高く、周辺に多様な都市機能が立地する瀬戸口駅周辺に都市機能誘導区域を設定し、周辺住民の生活利便性を確保します。

鉄道沿線の人口密度が一定程度確保された既成市街地や、良好な都市基盤が整備された地域、新たな居住が見込まれる区域を中心として居住誘導区域を設定します。



※居住誘導区域外で災害に対する安全対策が実施されている居住地等は居住維持区域とし、居住環境を維持・保全します。

都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定方法

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の多様な都市機能を誘導し、集積することにより、各種サービスの持続的・効率的な提供を図る区域です。本市では基幹的な機能が集約する中心拠点に加え、他自治体への広域交通網が整った生活利便性の高い拠点や新たなまちづくりにより都市機能の誘導を図られる拠点を都市機能誘導区域に設定します。

■都市機能誘導区域を設定する3つの拠点

中心拠点：新瀬戸駅・瀬戸市駅～尾張瀬戸駅周辺

・基幹的な都市機能等が集積し、市外や市内各地域と公共交通による繋がりを活かし、市民の生活利便性を確保します。

地域拠点：瀬戸口駅周辺

・名古屋駅への直結便の終着駅であり、都市間交通の利便性が高く、周辺に多様な都市機能が立地していることから、本市の南の拠点として地域住民の生活利便性を維持・確保します。

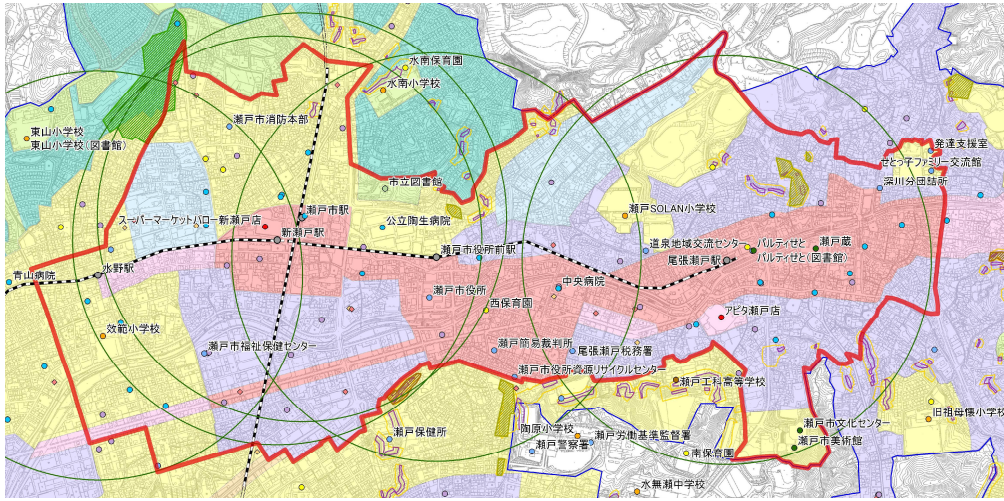
地域拠点：中水野駅周辺

・名古屋駅への直結便により都市間の交通利便性が高く、土地区画整理事業による新市街地整備が予定されていることから、本市の北の拠点として新たな都市機能の誘導を図ります。

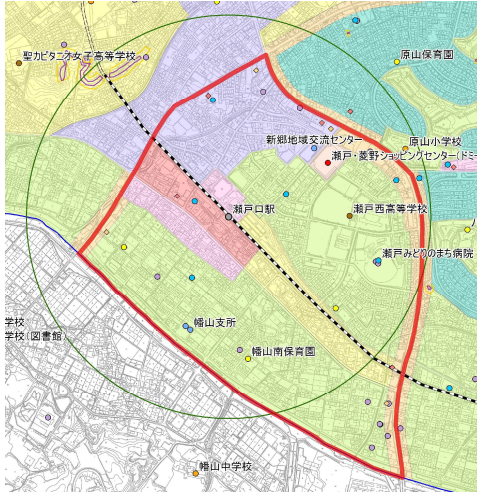
都市機能誘導区域の設定

都市機能誘導区域の設定方法に基づき、以下の範囲に都市機能誘導区域を設定します。

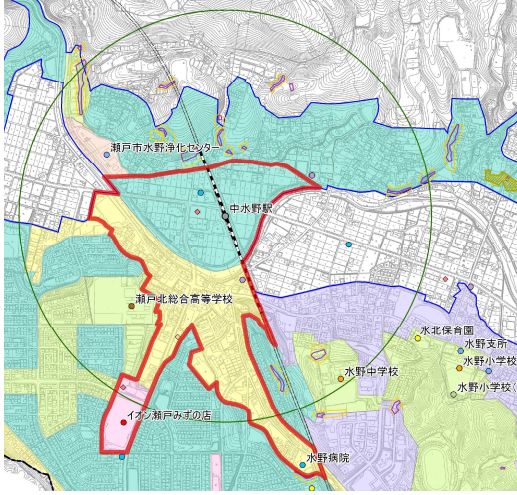
■中心拠点(365ha)



■地域拠点:瀬戸口駅周辺(134ha)



■地域拠点:中水野駅周辺(48ha)



誘導施設の設定

誘導施設は、都市機能誘導区域に立地を誘導すべき都市機能増進施設であり、市民等の生活利便性を確保するため都市の機能を増進させる施設です。都市機能誘導区域ごとに以下のとおり設定します。

区分	都市機能増進施設	中心拠点	地域拠点	
			瀬戸口駅周辺	中水野駅周辺
高齢者をはじめ市民の暮らしの安心を支える施設	災害拠点病院(公立陶生病院)	●		
	地域包括支援センター(基幹型:市役所内)	●		
	老人福祉施設(老人福祉センター、高齢者生きがい活動施設)	●		
子育て世代のための施設	子育て支援施設(子育て総合支援センター、子ども若者センター、せとっ子ファミリー交流館、発達支援室)	●		
	病児保育施設(公立陶生病院敷地内薬局棟内)	●		
まちの賑わいを生み出す施設	市立図書館(本館)	●		
	文化施設(瀬戸市美術館、文化センター、瀬戸蔵、バルティセと市民交流センター)	●		
	商業店舗(店舗面積3,000㎡超)	●	●	●
行政施設	市役所	●		

●:維持・拡充

居住誘導区域等の設定

居住誘導区域の設定方法

居住誘導区域は、都市全体の人口減少が進行する中でも、都市機能やコミュニティが持続されるよう、日常生活に必要なサービス機能や一体の公共交通の利便性を優先的に確保し、現況の人口と今後の人口推移を踏まえ、将来にわたり一定の人口密度を維持する区域です。

■居住誘導区域の設定する範囲

●居住誘導区域を設定する基本的な範囲

- ・ 鉄道駅の周辺
- ・ 鉄道や市内基幹バスにより拠点エリアと連絡する土地区画整理事業施行区域、市街地整備事業の区域（菱野団地、水野団地）及び地区計画区域、またこれと一体となった区域
- ・ 鉄道沿線や市街地整備事業等が実施されたエリア周辺に広がる人口集中地区（D I D：令和2年度）

●区域には含めない範囲

- ・ 地すべり防止区域
- ・ 急傾斜地崩壊危険区域
- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 浸水想定区域及び浸水予想図の浸水深が3.0m以上の宅地（想定最大規模）
- ・ 工業専用地域及び特別工業地区
- ・ 工業専用地域と一体となった工業地域

居住維持区域の設定方法

居住維持区域は、居住誘導区域とはならないものの、災害関連区域において安全対策が実施されている区域等について、既存市街地や地域コミュニティ等の居住環境を維持する区域として設定します。

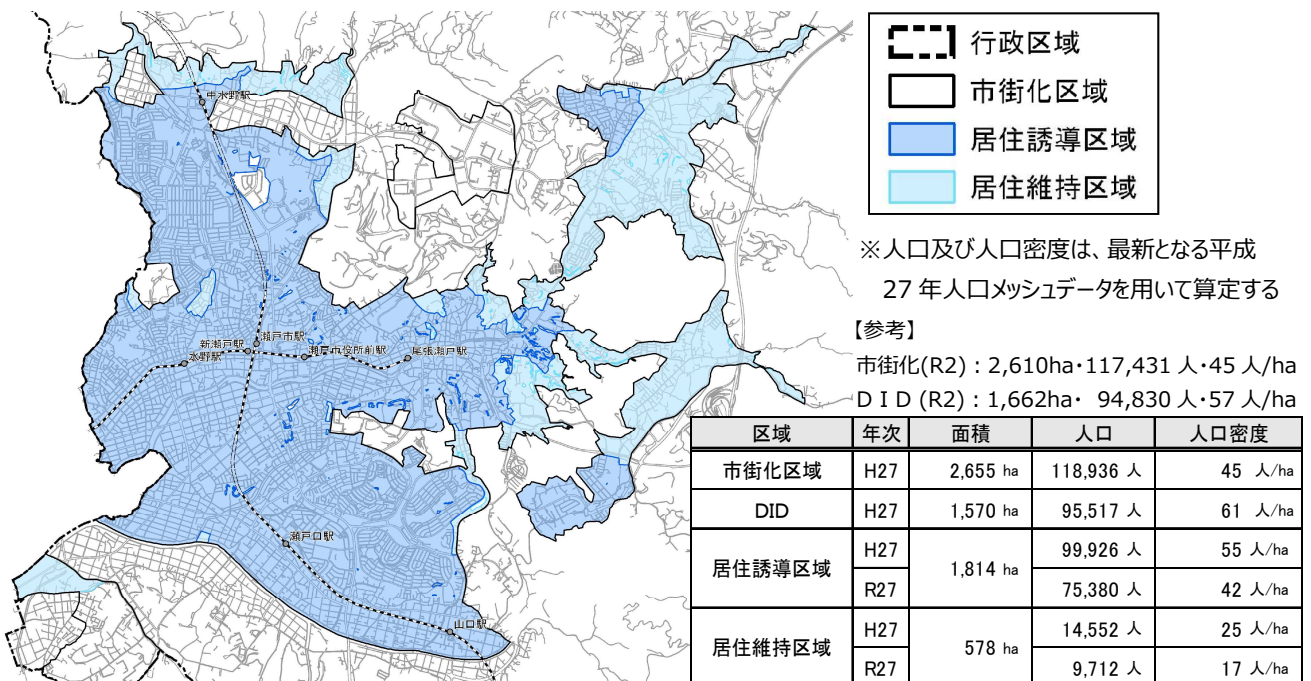
■居住維持区域を設定する範囲

●居住誘導区域に含まれなかった市街化区域から、以下の区域を除いた範囲

- ・ 急傾斜地崩壊危険区域で、急傾斜地の崩壊を防止するための措置が講じられていない区域
- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 工業専用地域及び特別工業地区
- ・ 工業専用地域と一体となった工業地域

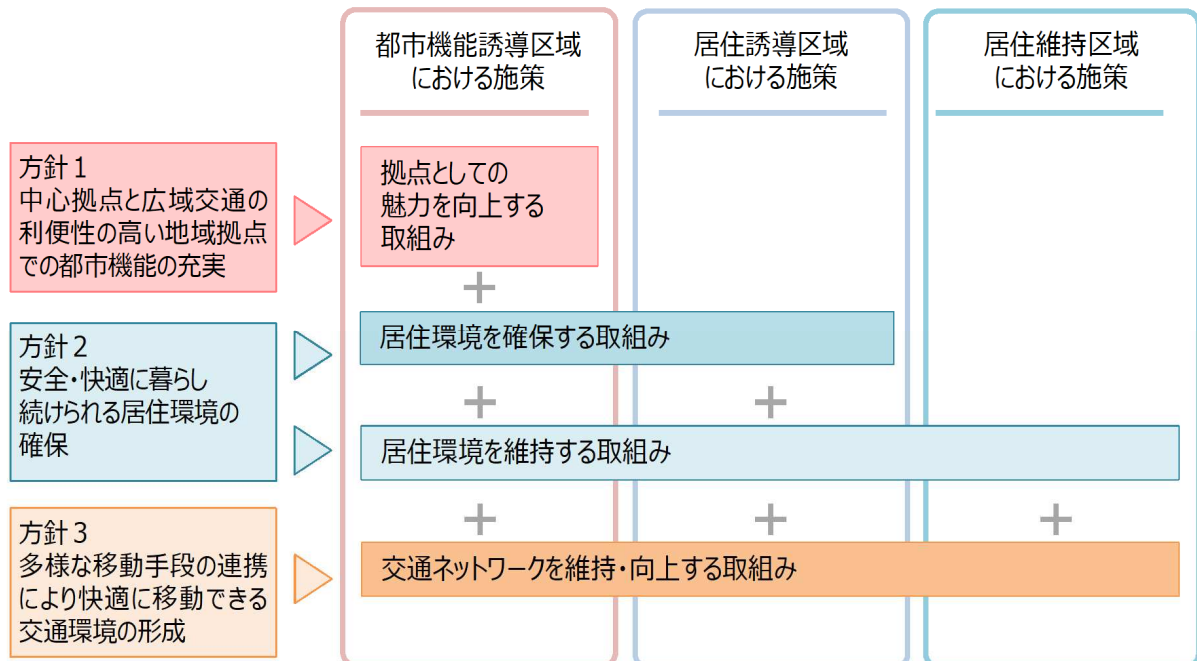
居住誘導区域及び居住維持区域の設定

居住誘導区域等の設定方法に基づき、以下の範囲に居住誘導区域と居住維持区域を設定します。



誘導施策

関連計画と連携を図りながら以下の施策を実施し、都市再生特別措置法に基づく届出制度を適切に運用します。



拠点としての魅力を向上する取組み

- 中心拠点
 - 中心市街地の活性化
 - 子育て支援施設の機能拡充
 - 駅前拠点機能向上
 - 災害対策機能の強化
- 瀬戸口駅周辺
 - 交通結節機能及び拠点機能の強化
- 中水野駅周辺
 - 駅周辺における土地区画整理事業の推進
 - 中水野駅の交通結節機能の強化

居住環境を確保する取組み

- 安全な交通環境の確保
- 都市公園等の再構築
- 効率的なインフラ資産のマネジメント
- 空き家の利活用と老朽空き家の解体支援
- 住宅団地の再生に向けた取組み
- 市街地の防災性の向上

居住環境を維持する取組み

- やきもの文化と自然環境が調和した居住環境の形成
- 公共施設・用地の活用
- 立地適正化計画における届出制度の適切な運用
- 地域住民との協働による防災力の向上

交通ネットワークの維持・向上する取組み

- ① 公共交通ネットワーク
 - 鉄道の利便性の維持・確保
 - 交通ネットワークの構築
 - 生活交通の維持・確保
- ② 幹線道路ネットワーク
 - 幹線道路網の整備推進及び適切な見直し
 - 主要交差点における円滑性向上

防災指針

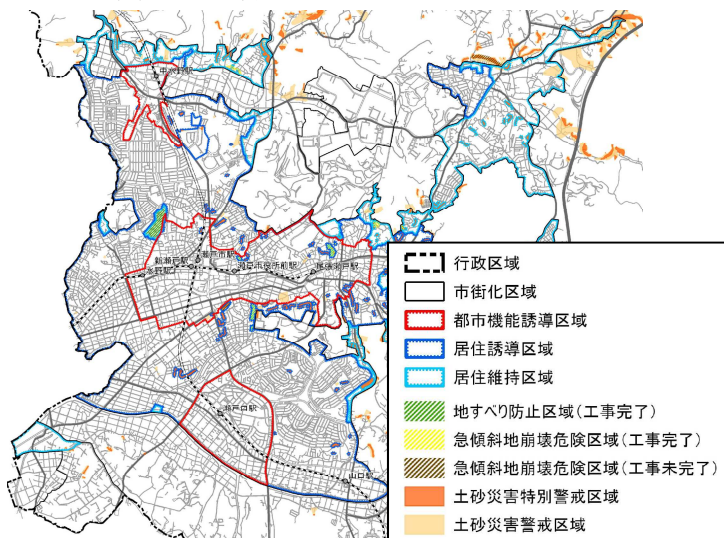
防災指針とは

防災指針では、個別の災害リスクを分析した上で、ハード・ソフト対策や土地利用の誘導など、本市で生活・活動する人にとって安全な都市づくりを推進するための分野横断的な取り組みや目標を明示します。

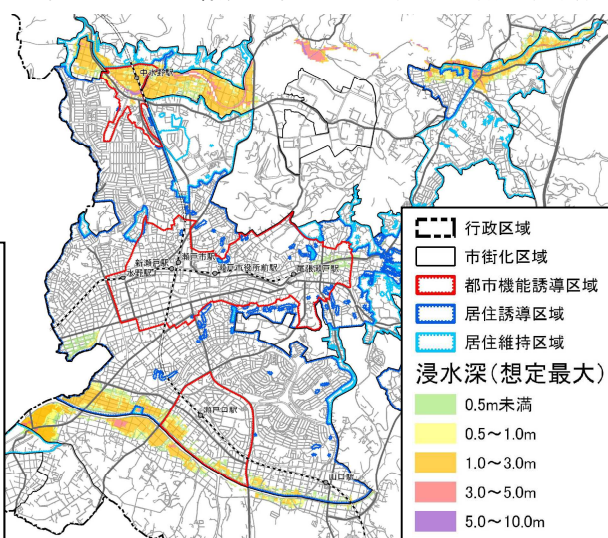
瀬戸市の災害リスクの特徴

瀬戸市は尾張丘陵の一角にあり、周囲を小高い山々に囲まれる地形条件から、土砂災害の危険性のある区域が尾張瀬戸駅東部の地域等市内各所に点在しています。また、河川沿いの概ね平坦なエリアの市街地では、浸水リスクの高い市街地も広がっており、地域により様々な災害リスクが懸念されます。

■土砂災害の危険性があるエリア



■浸水想定区域及び浸水予想(想定最大規模)



防災まちづくりの将来像

災害リスクに対応した、便利かつ安全に生活できるまち

防災・減災のための取り組み

土砂災害に関するレッドゾーン（土砂災害特別警戒区域等）や、洪水の浸水リスクが大きい区域（想定最大規模の洪水による浸水深 3.0m以上の区域）は、居住誘導区域から除外することとします。それ以外の区域については、ハード整備・ソフト対策の両面から水災害を防止・軽減する取り組みを推進します。

■リスクの低減策

ハード整備・ソフト対策の両面から土砂災害・水害等を防止・軽減する取り組みを行います。

- 土砂災害対策の推進
- 河川改修等の促進
- 排水施設の整備促進
- 水防テレメータシステムの活用
- ハザードマップ・防災ガイドマップの周知
- 自主的で適切な避難行動の促進
- 地区防災計画の作成
- 要配慮者利用施設の避難体制の強化
- 大規模盛土造成地の安全確認・確保の促進

土地区画整理事業が予定されている中水野駅周辺では、以下の対策も行います。

- 水野川の河道の維持
- 雨水排水管整備・地区外排水路整備検討
- 宅地の造成
- 避難経路の整備
- 避難誘導施設の設置検討
- 出店事業者との防災協定

計画の推進方法と目標値

計画の推進方法

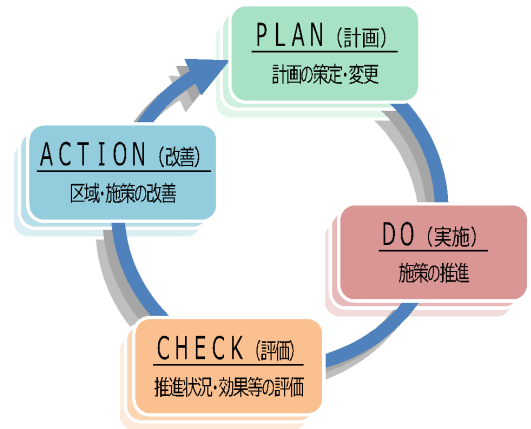
●推進方法 1：PDCAサイクルによる進行管理

概ね5年ごとにPDCAサイクルによる進行管理を行い、施策の実施による効果や課題を評価し、必要に応じて見直ししながら計画を推進します。

●推進方法 2：計画の柔軟な見直し

都市づくりの指針となる上位関連計画の見直しや、各誘導区域の設定の基本となる区域区分や用途地域の変更、土砂災害特別警戒区域等の防災関連の区域指定等に応じて、計画の見直しを行います。

■PDCAサイクルによる計画の推進



目標値の設定

本計画に位置づけた各施策等により、目指す都市づくりの理念が実現されているか評価するため、以下の目標値を設定します。

評価指標と目標値	指標 1：居住誘導区域の人口密度	指標 2：公共交通 ^{※2} の日平均乗降客数																
	<p>拠点やその周辺の市街地で定住や子育て世代等の転入が促進されて、都市生活の利便性を維持・増進できる人口が確保されているか評価します。</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">目標値 (推計値^{※1})</td> </tr> <tr> <td>現況 (平成 27 年) (2015 年)</td> <td>55 人/ha</td> </tr> <tr> <td>中間年次 (令和 14 年) (2032 年)</td> <td>52 人/ha (48 人/ha)</td> </tr> <tr> <td>目標年次 (令和 24 年) (2042 年)</td> <td>49 人/ha (43 人/ha)</td> </tr> </table>	目標値 (推計値 ^{※1})		現況 (平成 27 年) (2015 年)	55 人/ha	中間年次 (令和 14 年) (2032 年)	52 人/ha (48 人/ha)	目標年次 (令和 24 年) (2042 年)	49 人/ha (43 人/ha)	<p>都市間・拠点間の外出が促進され、かつ、公共交通が利用されており、利便性を維持・向上し続けるための必要があるか評価します。</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2">目標値 (推計値)</td> </tr> <tr> <td>現況 (令和 3 年) (2021 年)</td> <td>40,600 人/日 【参考】H27: 47,300 人/日</td> </tr> <tr> <td>中間年次 (令和 14 年) (2032 年)</td> <td>43,500 人/日 (41,000 人/日)</td> </tr> <tr> <td>目標年次 (令和 24 年) (2042 年)</td> <td>43,000 人/日 (37,700 人/日)</td> </tr> </table>	目標値 (推計値)		現況 (令和 3 年) (2021 年)	40,600 人/日 【参考】H27: 47,300 人/日	中間年次 (令和 14 年) (2032 年)	43,500 人/日 (41,000 人/日)	目標年次 (令和 24 年) (2042 年)	43,000 人/日 (37,700 人/日)
目標値 (推計値 ^{※1})																		
現況 (平成 27 年) (2015 年)	55 人/ha																	
中間年次 (令和 14 年) (2032 年)	52 人/ha (48 人/ha)																	
目標年次 (令和 24 年) (2042 年)	49 人/ha (43 人/ha)																	
目標値 (推計値)																		
現況 (令和 3 年) (2021 年)	40,600 人/日 【参考】H27: 47,300 人/日																	
中間年次 (令和 14 年) (2032 年)	43,500 人/日 (41,000 人/日)																	
目標年次 (令和 24 年) (2042 年)	43,000 人/日 (37,700 人/日)																	
目標値達成の効果	医療・福祉・商業・子育て支援の各施設の機能が確保され、将来にわたり生活利便性が確保されます。	市内外の移動において、公共交通サービスが維持・向上されます。																

※1：目標年次の推計値は、将来の人口メッシュの推計値より算定した値。
中間年次の推計値は、現況と目標年次の直線補完より算定。

※2：鉄道（名古屋鉄道及び愛知環状鉄道）とバス（市内基幹バス及びコミュニティバス）の乗降客の合計値。
乗降客数は、コロナ禍による大幅な乗降客数の減少前である令和元年までの過去10年間の実測値より、将来の人口1人あたりの乗降客数割合（乗降率）を算定した値に、将来の推移人口を乗じて算定。

届出制度の運用(都市機能誘導区域及び居住誘導区域に関する届出)

計画対象区域(市全域)で着手する一定の建築行為等について、都市再生特別措置法による届出が必要となり、行為を行う場合は、行為に着手する30日前までに市長への届出が義務づけられています。

■都市機能誘導区域における届出

開発行為

- 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

建築等行為

- 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

届出例

病院の場合

計画対象区域(市全域)

病院が誘導施設である
都市機能誘導区域



届出不要

病院が誘導施設ではない
都市機能誘導区域



届出必要

都市機能誘導区域の外



届出必要

- 各都市機能誘導区域において設定した誘導施設を休止または廃止する場合

届出例

病院の場合

計画対象区域(市全域)

病院が誘導施設である
都市機能誘導区域



届出必要

病院が誘導施設ではない
都市機能誘導区域



届出不要

都市機能誘導区域の外



届出不要

■居住誘導区域「外」における届出

開発行為

- 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為(例1、例2)
- 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為かつ、1,000㎡以上の規模のもの(例3)

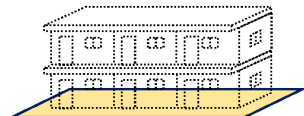
例1

3戸以上の戸建て住宅



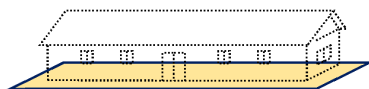
例2

3戸以上の集合住宅



例3

1戸・1,200㎡



建築等行為

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合(例1、例2)
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合(例2)

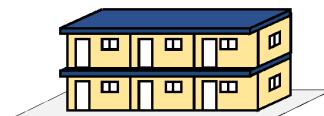
例1

3戸以上の戸建て住宅



例2

3戸以上の集合住宅



問合せ先



瀬戸市 都市整備部 都市計画課
〒489-8701 愛知県瀬戸市追分町 64 番地の 1
TEL 0561-88-2680 (直通)
URL <http://www.city.seto.aichi.jp/>