

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 上位計画における位置づけ

第6次瀬戸市総合計画 基本構想

① 計画の構成と期間

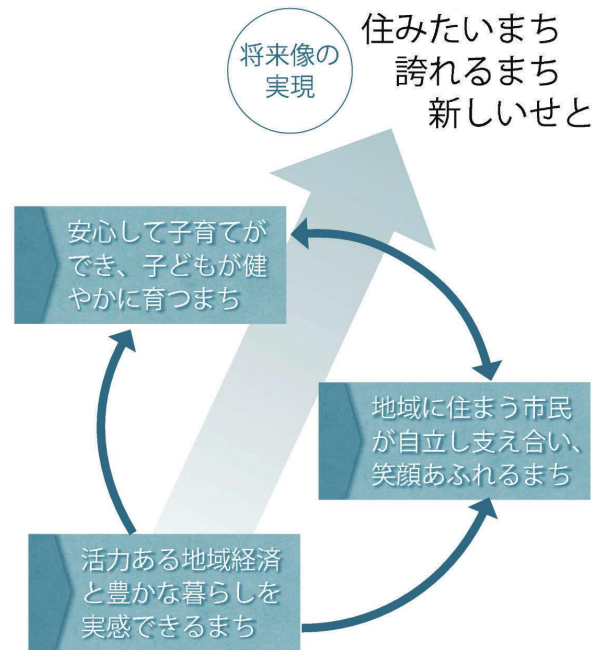
第6次瀬戸市総合計画は、基本構想、基本計画、中期事業計画によって構成され、基本構想、基本計画ともに平成29年度から平成38年度を計画期間としています。

② 将来像と都市像の位置付け

市民にとって暮らしたい、企業にとって活動したいと思われるまちとして、これから先も人や企業の営みによって支えられ、様々な世代の人たちが地域の中で支え合い、健康で、心豊かに暮らしていくことができるまちとなっていくことを目指しています。

また、歴史や伝統文化、豊かな自然環境などに代表される瀬戸市の持つ魅力を「まちの誇り」として、多くの市民と共有しながら世界に発信するまちづくりを進める。

こうしたまちへの未来に向けて新しく変わっていくことを目指し、瀬戸市民が共有する10年先のビジョンとして、将来像「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を掲げています。



将来像を実現するための具体的な都市の姿（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

- ・地域産業の振興と人材育成、新産業の創出
- ・都市機能の誘導や都市基盤の整備による利便性向上
- ・市民の“挑戦”に対する応援と働く環境の整備

■安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち

- ・安心して結婚・子育てができる都市環境の整備
- ・魅力ある“せとの教育”の実現

■地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち

- ・健康増進と地域力・市民力を活かした福祉の充実
- ・安全で安心して暮らせるまちづくりと誇りの持てる郷土づくり

③ 基本計画（土地利用の方針）

瀬戸市は、愛知高原国定公園を含む豊かな森林が市域のおよそ6割を占めており、このような自然環境と共生しながら「やきもの」のまちとしての歴史と文化を育んできました。

そして、市域の中央を流れる瀬戸川に沿って市街地が形成され、明治38年における鉄道の敷設もあり、尾張地方の中心的な都市の一つとして発展してきました。現在では、鉄道2路線のほか、日本の物流の大動脈でもある東名・新東名高速道路や中央自動車道などにつながる東海環状自動車道の2つのインターチェンジを有し、市民生活や企業活動にとって利便性の高いまちとなっています。

第6次瀬戸市総合計画では将来像の実現に向けて、自然環境や歴史、文化、交通の利便性を活かし、「瀬戸市民が住み続けたいと思える都市」として、また、「市外に住む人が新たに暮らしを始めようと思える都市」として、そして、「企業などが活動の拠点を構えられる都市」として、より多くの人や企業に選択されるまちとなるよう、居住機能や産業機能の充実を図りながら、自然環境と調和する土地の利用を推進していきます。

また、計画期間を通して持続的な都市の発展を見込むことができるよう、地域性や歴史性を考慮し、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していきます。

拠点形成と交通体系の方針

市内の各地域にすべての都市機能を備えるのではなく、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の補完を図ります。

また、既存の都市機能は市域内だけには留まらないことから、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ていきます。

【中心拠点】

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺

生活利便機能の集積した地域であり、交通結節点でもあることから、公共交通と連携した都市機能の誘導を進めるうえで、重要な拠点となります。

将来像の実現に向けて、暮らしの質を高める都市機能の配置や交通結節点の機能強化を進めていきます。

尾張瀬戸駅周辺

商業施設や文化施設などが多く立地し、利便性が高く、居住地としての優位性が高い地域です。住まいやアトリエ、ギャラリー、飲食店等として既存建物の利活用を進めるなど、観光の玄関口及び新しい魅力を創造する拠点として、都市機能の充実を図ります。

また、既存施設のリノベーションなどにより、まちに新たな魅力を創出します。

【地域拠点】

中水野駅周辺

鉄道駅を中心とした将来性の高い拠点として、名古屋市や春日井市、豊田市方面への就業者や、穴田企業団地、暁・暁西部工業団地の就業者などに対する居住機能や子育て支援機能、商業機能などの新たな都市機能の誘導を図ります。

水野駅・瀬戸口駅・山口駅・菱野団地周辺

水野駅、瀬戸口駅、山口駅の周辺は、鉄道による他地域へのアクセスが良く、都市機能も比較的整備されている地域です。主に周辺住民の利便性の維持・向上を図るため、交通結節機能を強化するとともに、利用者のニーズに合った都市機能の誘導を図ります。

昭和40年代に開発された菱野団地周辺は、団地中心部にコンパクトに機能が集積していた地域ですが、現在は高齢化の進行とともに商業機能等の空洞化が進んでいます。居住の好循環をもたらす施策や、公共交通をはじめとする生活利便性の向上を図ります。

しなのバスセンター、せと赤津インターチェンジ周辺

しなのバスセンター周辺は、バス交通体系を中心とした交通結節点として生活環境の維持・向上、都市機能の強化を図ります。そして、せと赤津インターチェンジ周辺は、居住地としての現状の用途を活かした土地利用を行い、不足する都市機能の誘導を進めます。

また、両地域にはやきもの関連施設が多くみられることから、既存の窯業の文化・伝統の維持・継承を図るとともに、東海環状自動車道及び外環状線への良好なアクセスを活かし新たな産業拠点としての活用を進めます。

市域における各ゾーンの方針

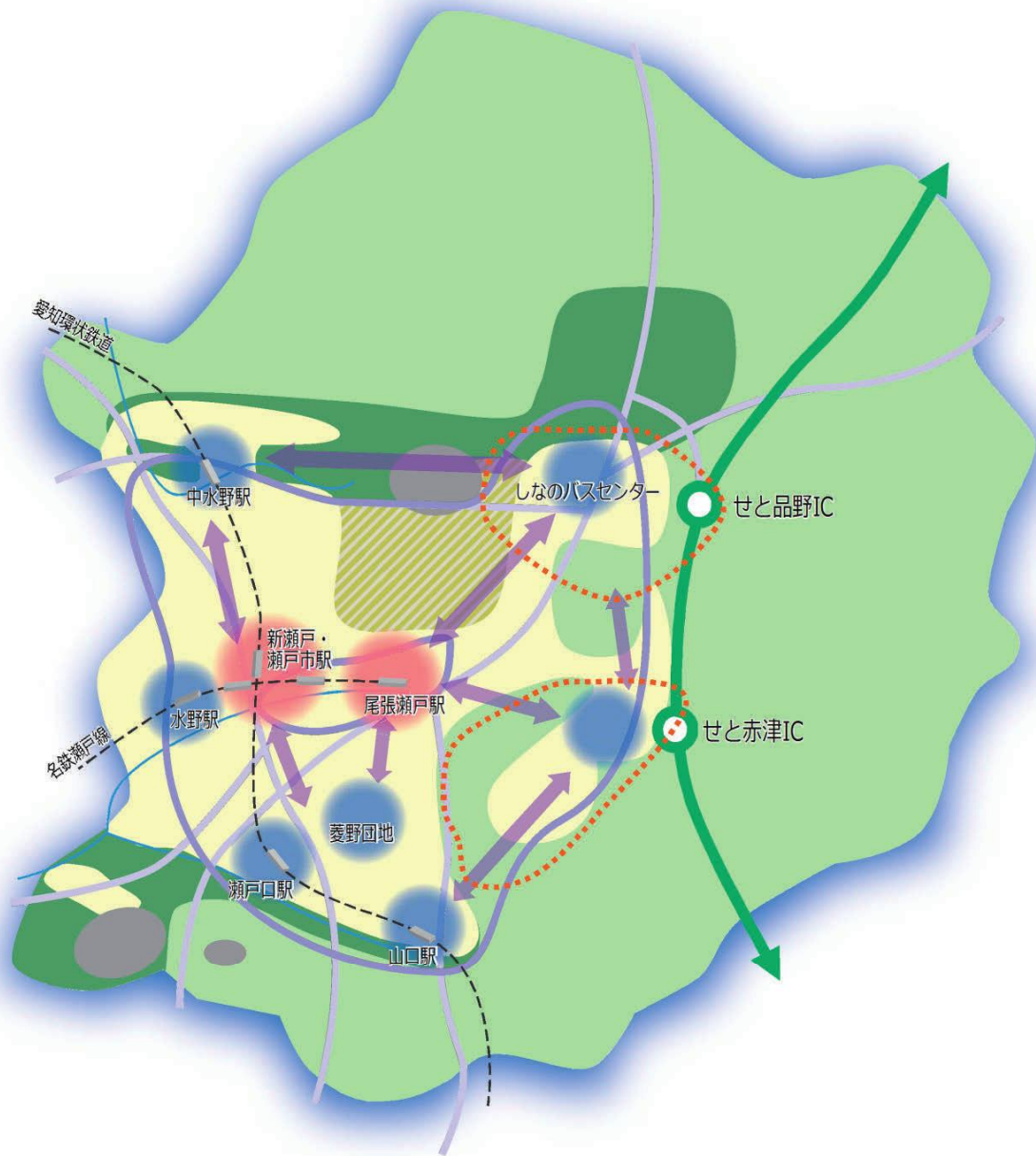
市街地 ゾーン	<p>市街地ゾーンは、瀬戸川沿いの中心市街地とそれを取り囲む新しい住宅地により形づくられています。</p> <p>鉄道駅周辺等における居住地や都市機能の計画的な誘導を図るとともに、中心市街地における空き家等の活用を図っていきます。</p> <p>また、大型団地や人口減少の続く地域においては、住宅の維持・更新が進むような施策展開を図るとともに、駅周辺やバスセンター等の交通結節点周辺においては、コンパクトなまちづくりにつながる都市機能の集約を図っていきます。</p>
森林環境 ゾーン	<p>森林環境ゾーンは、大都市の近郊にあって、気軽に自然に親しむことができる岩屋堂や定光寺といった観光名所や、平成17年(2005年)の愛・地球博の開催理念である「自然の叡智」を継承する里山、希少な動植物が生息する豊かな森林などで構成されており、瀬戸市の財産ともいえます。</p> <p>このような自然環境は、環境教育や観光振興の場としての機能や水源かん養、防災など、まちを守る様々な機能を有していることから、今後もこれらの機能の保護・保全を図っていきます。</p>

<p>農業共生ゾーン</p>	<p>農業共生ゾーンは、矢田川や水野川に沿って広がる農業振興地域を中心に、市街地と丘陵地の間にある良好な田園景観として、都市の生活に潤いをもたらす空間となっています。</p> <p>都市型農業の展開の場としての活用などが期待できることから、農地の有効利用や田園景観の保全を図っていきます。</p>
<p>産業技術ゾーン</p>	<p>産業技術ゾーンは、既存の工業団地における生産環境の維持・向上を図るとともに、道路網や立地環境の充実につながる各種の施策を展開し、新たな企業誘致や既存の地域産業の振興を図っていきます。</p>
<p>産業資源採掘ゾーン (将来利用検討ゾーン)</p>	<p>産業資源採掘ゾーン（将来利用検討ゾーン）は、窯業原料採掘後の活用として、将来像実現のための3つの都市像の達成につながる活用を検討する地域と位置づけます。</p> <p>このゾーンは、災害時にも利用ができるような多目的利用や、農業振興への活用、中心市街地に近接するという利便性を活かした活用、産業と住宅の複合市街地としての活用、瀬戸市ならではの景観を有する産業観光への活用など、将来利用の検討を進めます。</p> <p>また、現在の採掘地のほかにも新たな窯業原料採掘の候補地選定も進めます。</p>

インターチェンジ周辺活用エリアの方針

<p>インターチェンジ周辺活用エリア</p>	<p>東名・新東名高速道路や中央自動車道へのアクセスが良く、企業の立地需要や豊田市方面への就業者の居住ニーズの高い地域であるとともに、陶磁器製造業などの立地の多い地域でもあることから、インターチェンジの広域的な利便性を活用して、企業などの活力の増進と観光などの交流の促進を図る地域と位置付けます。</p>
-------------------------------	--

将来都市構造



- | | | |
|--------------------------|-----------|-----------------|
| 市街地ゾーン | 鉄道 | 中心拠点 |
| 森林環境ゾーン | 主要道路 | 地域拠点 |
| 農業共生ゾーン | 外環状線・内環状線 | インターチェンジ周辺活用エリア |
| 産業技術ゾーン | 東海環状自動車道 | |
| 産業資源採掘ゾーン
(将来利用検討ゾーン) | 河川 | |
| | 交通ネットワーク | |

第2章
都市づくりの現状と課題

2-2 都市の広域的位置づけ

名古屋都市計画区域マスタープラン

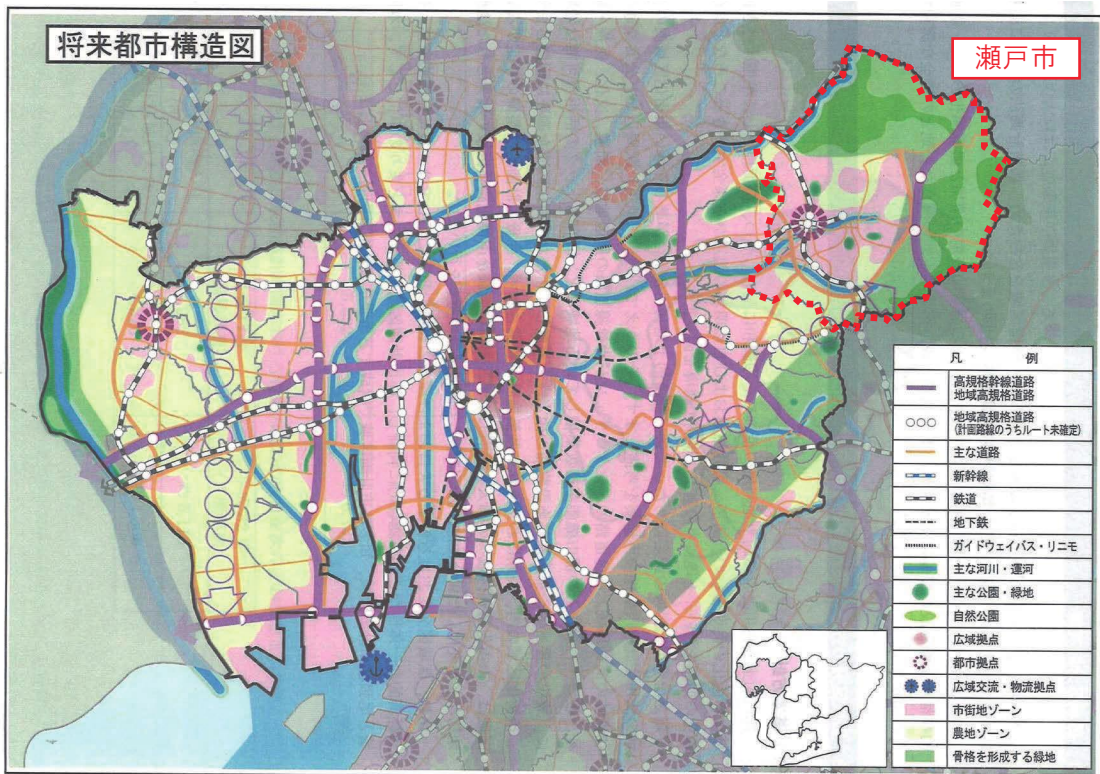
名古屋都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2の規定に基づき、広域的な見地から、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けた大きな道筋を明らかにするものです。

① 計画期間

基準年次を平成22年として、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで、10年後の平成32年を目標年次として定めます。

② 都市づくりの基本理念

高次都市機能と学術・文化・研究開発機能を擁した、世界と交流する環伊勢湾地域の中核都市づくり



③ 都市づくりの目標（関連箇所を抜粋）

- ・主要な鉄道（軌道）駅周辺では、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい居住空間の形成をめざします。
- ・自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築し、安心して快適に暮らし続けられる住宅地の形成をめざします。
- ・津島駅および新瀬戸駅の周辺を、都市活動を支える都市拠点に位置づけ、地域住民が利用できる都市機能の集積をめざします。
- ・国際的な人・モノ・情報の交流を促進し、さらなる地域活力の向上を図るため、広域交通体系や、それらを補完する幹線道路網の構築をめざします。
- ・風の通り道に配慮しながら、河川、公園、緑地、道路などを活用した自然的環境インフラネットワークを形成して、緑豊かで快適な都市をめざします。
- ・パークアンドライドの取り組みの促進などにより、公共交通の利用を高め、環境負荷の低減が図られた都市をめざします。
- ・地震、水害、土砂災害などに強い都市をめざします。

2-3 都市づくりの現状と課題

① 人口減少と超高齢化の進展

現状①：人口減少と高齢化の状況

- 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。

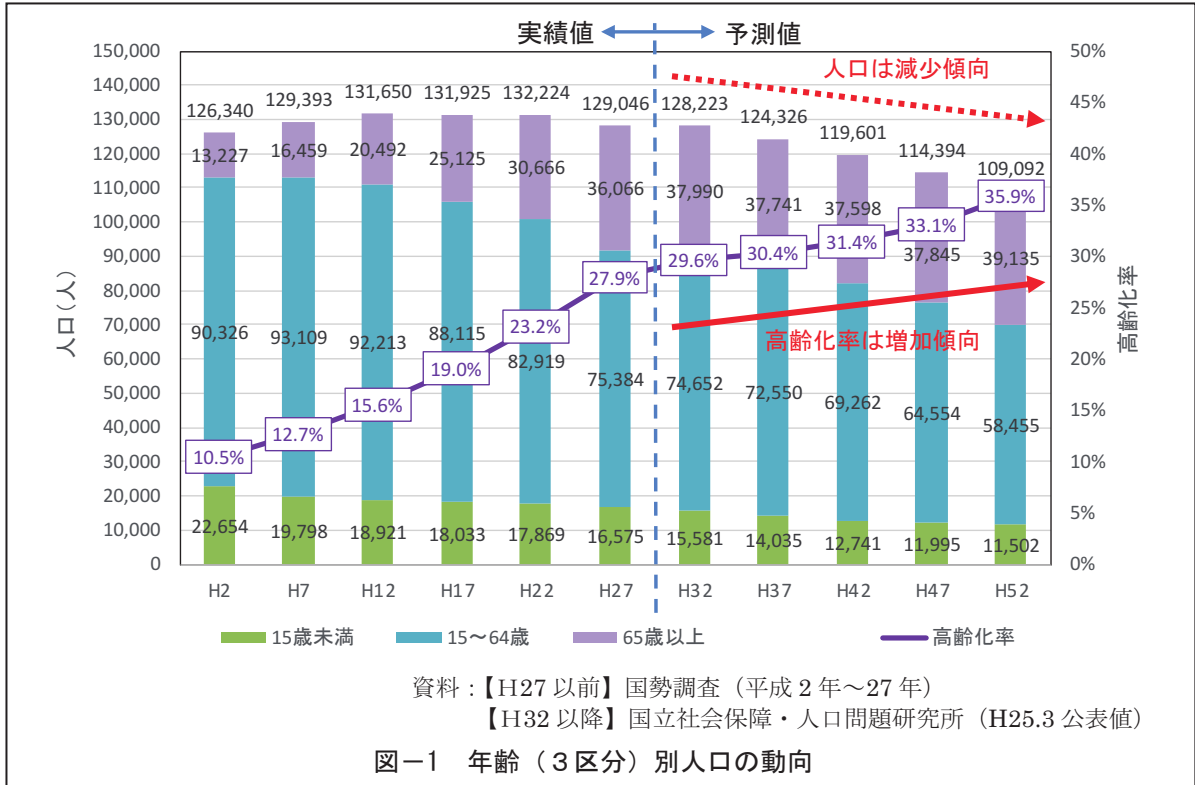


表-1 連区別人口・高齢化の動向

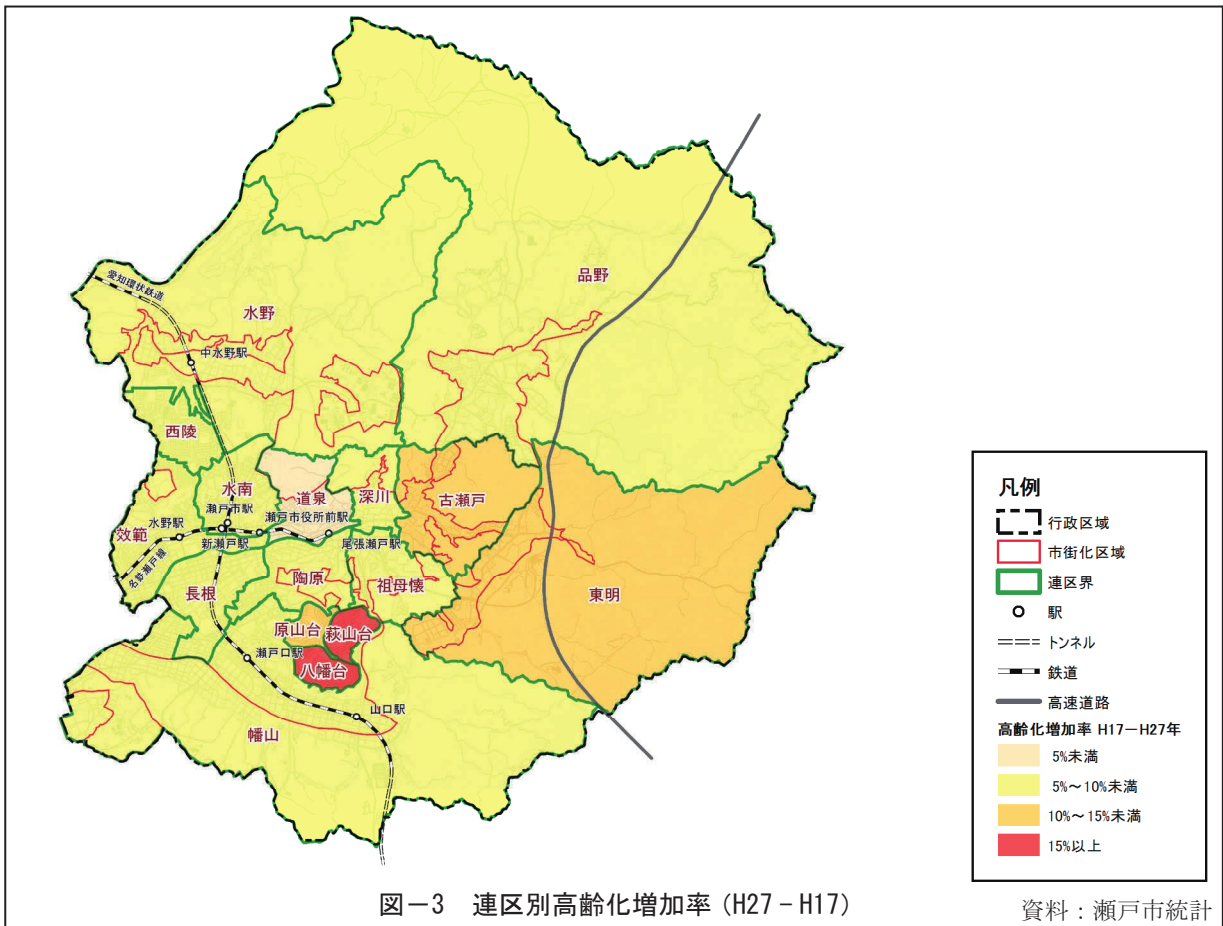
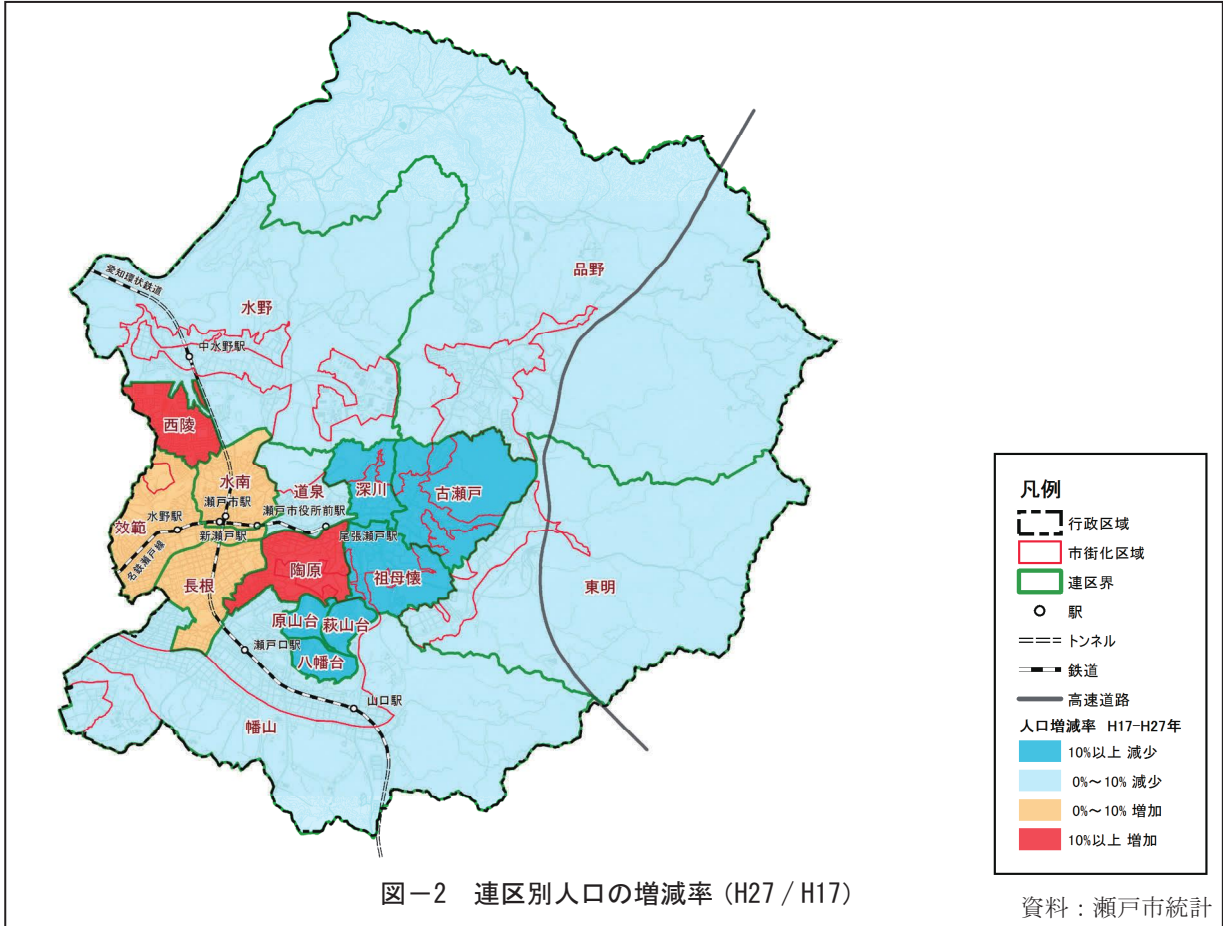
連区	人口の推移					高齢化の推移			
	H17	H22	H27	H27 - H17 差分	H27 / H17 増減率	H17	H22	H27	H27 - H17 差分
① 道泉	4,539	4,404 ▼	4,178 ▼	-361	-8.0%	25.0%	27.0%	29.5%	4.5%
② 深川	2,907	2,628 ▼	2,368 ▼	-539	-18.5%	33.8%	38.4%	43.2%	9.4%
③ 古瀬戸	4,258	3,939 ▼	3,592 ▼	-666	-15.6%	24.3%	30.4%	37.1%	12.8%
④ 東明	3,559	3,338 ▼	3,301 ▼	-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%

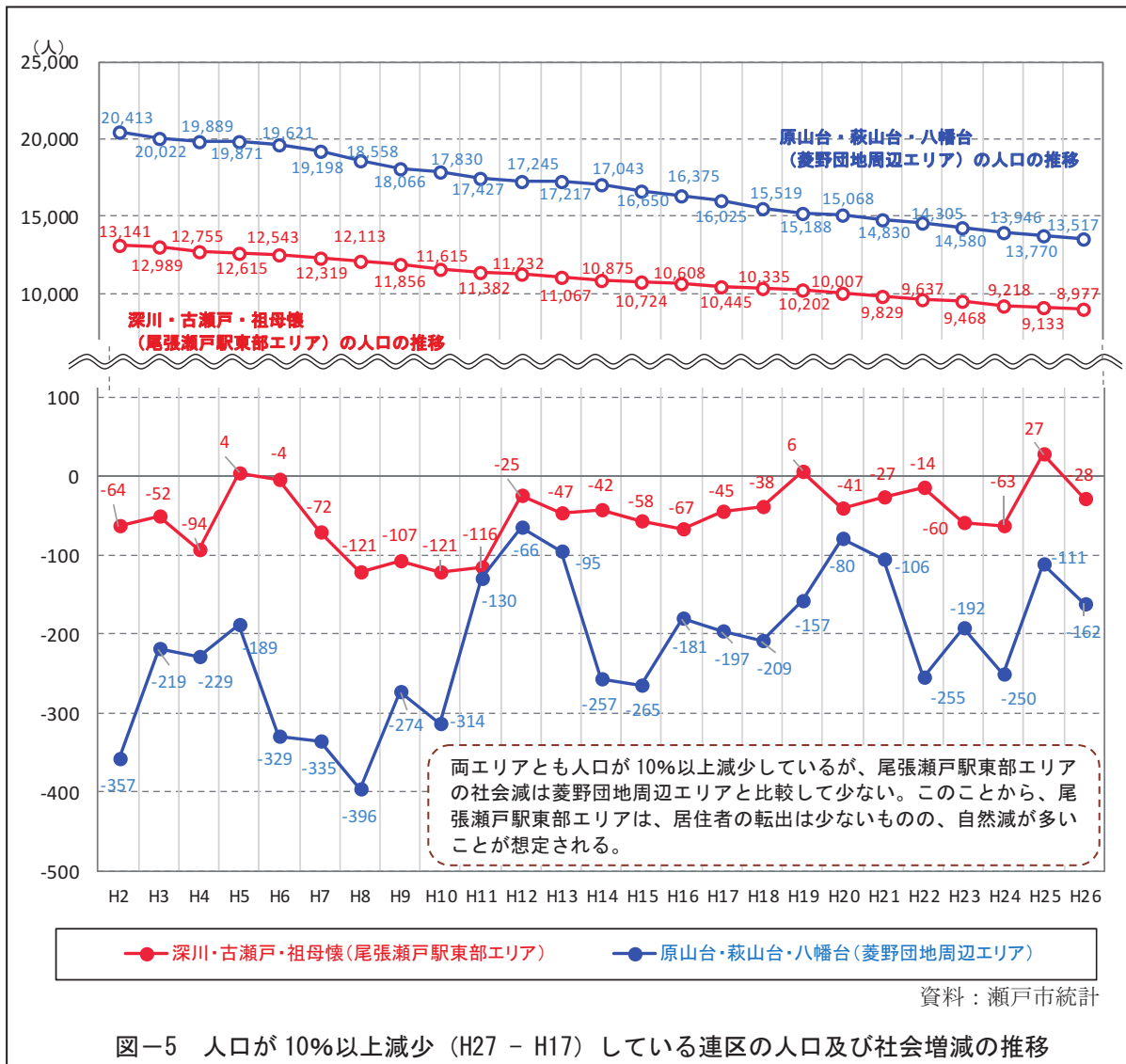
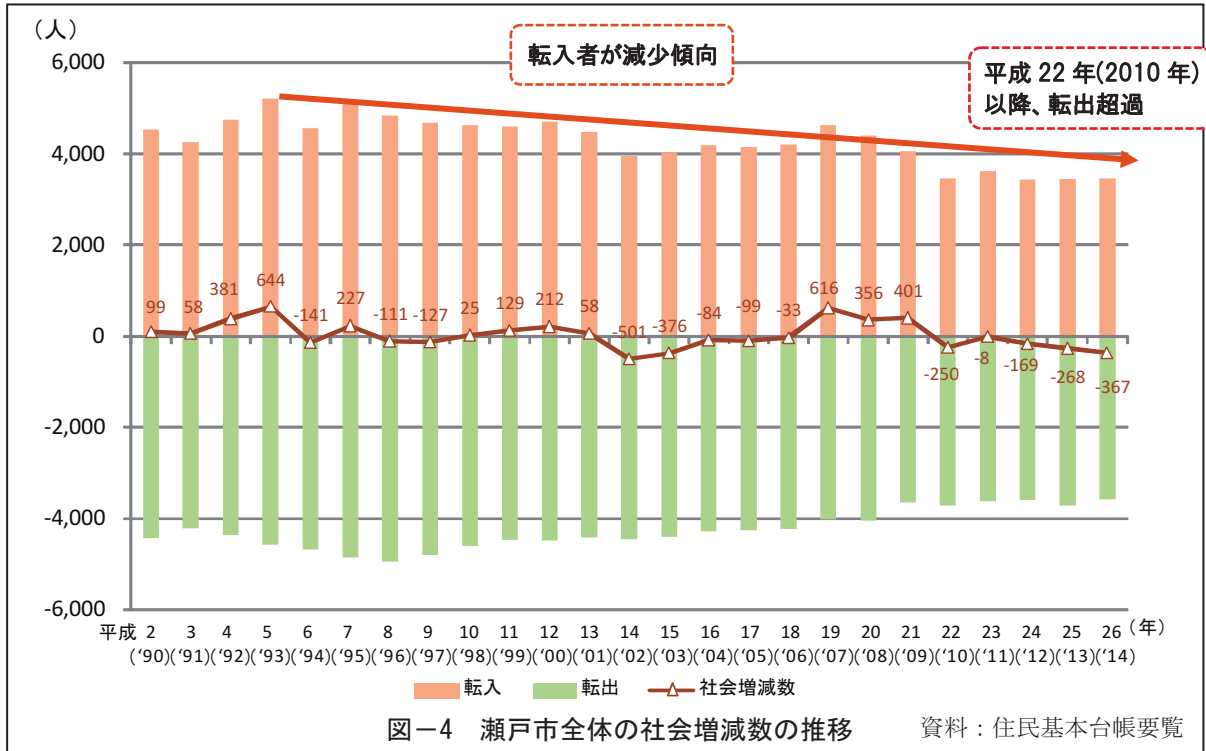
※▲：前回調査より増加 ▼：前回調査より減少

※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

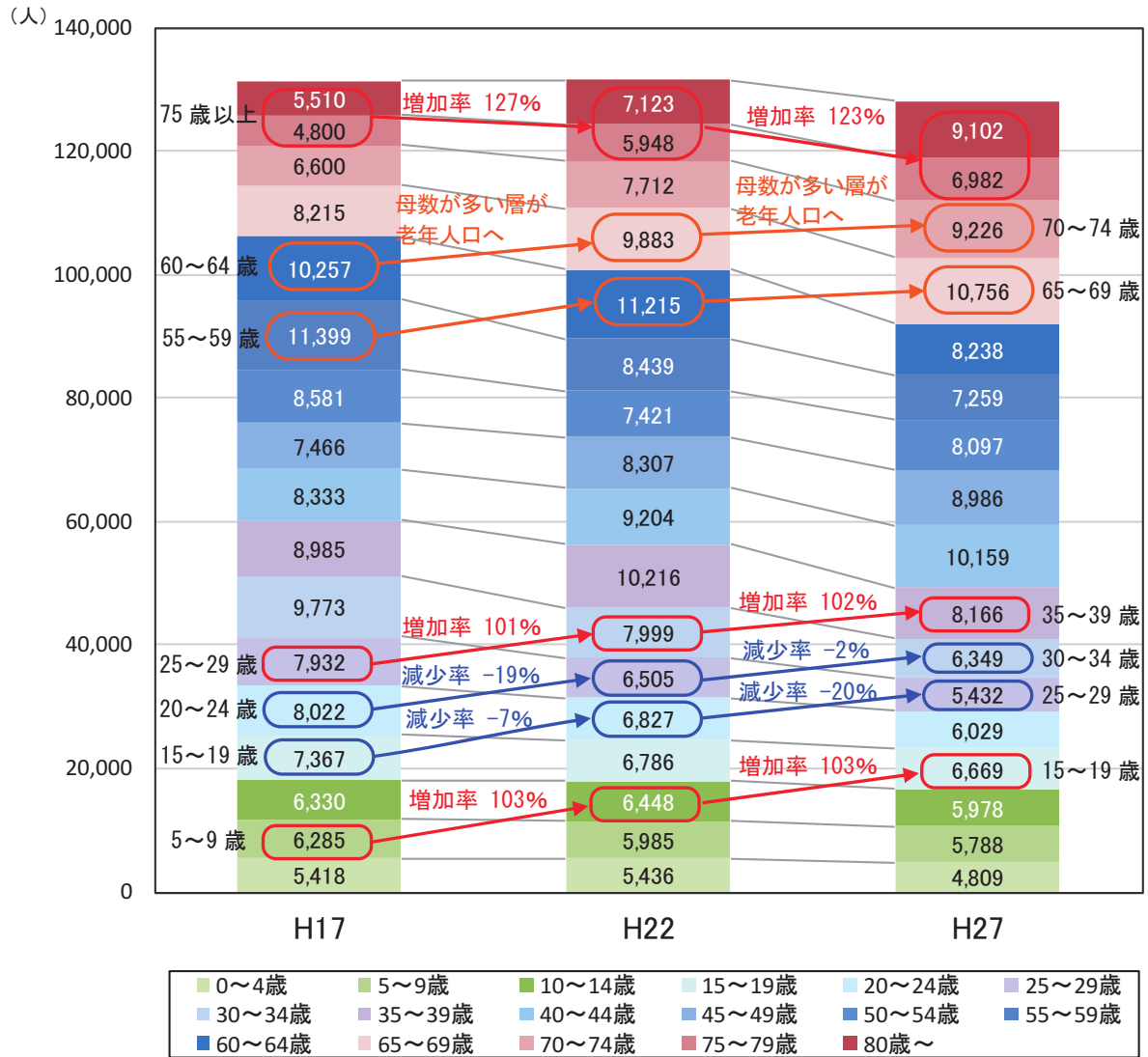
資料：瀬戸市統計





現状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。

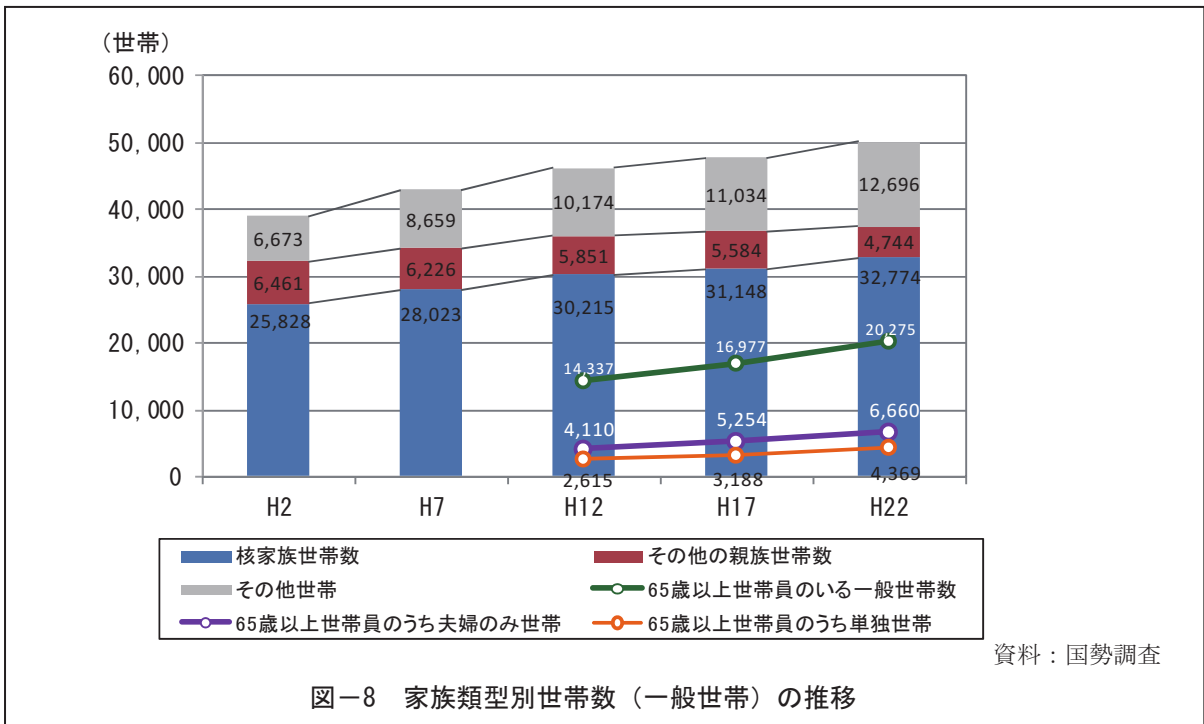
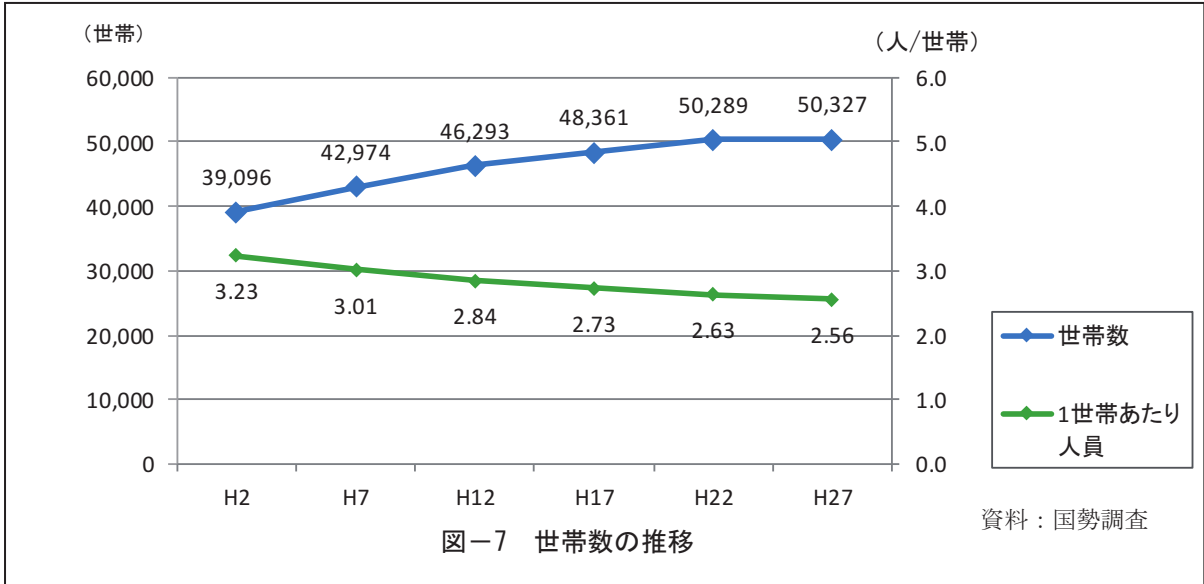


資料：国勢調査（H17、H22、H27）

図－6 年齢5歳階級別人口の推移

現状③：世帯数と家族構成の状況

- 世帯数が増加し、1世帯当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。



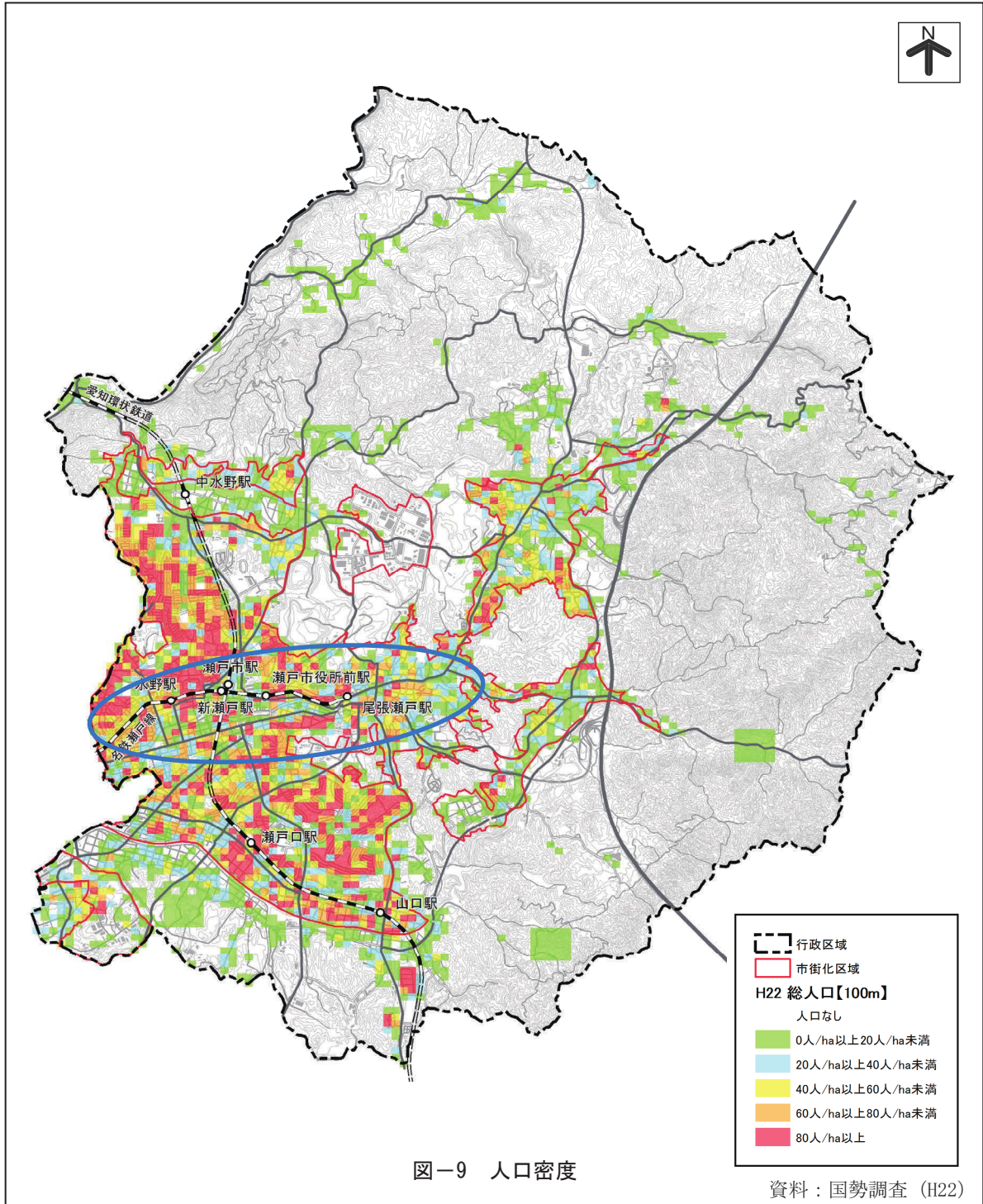
課題 1

- ❖ 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 人口密度と中心部の空洞化

現状

- 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。



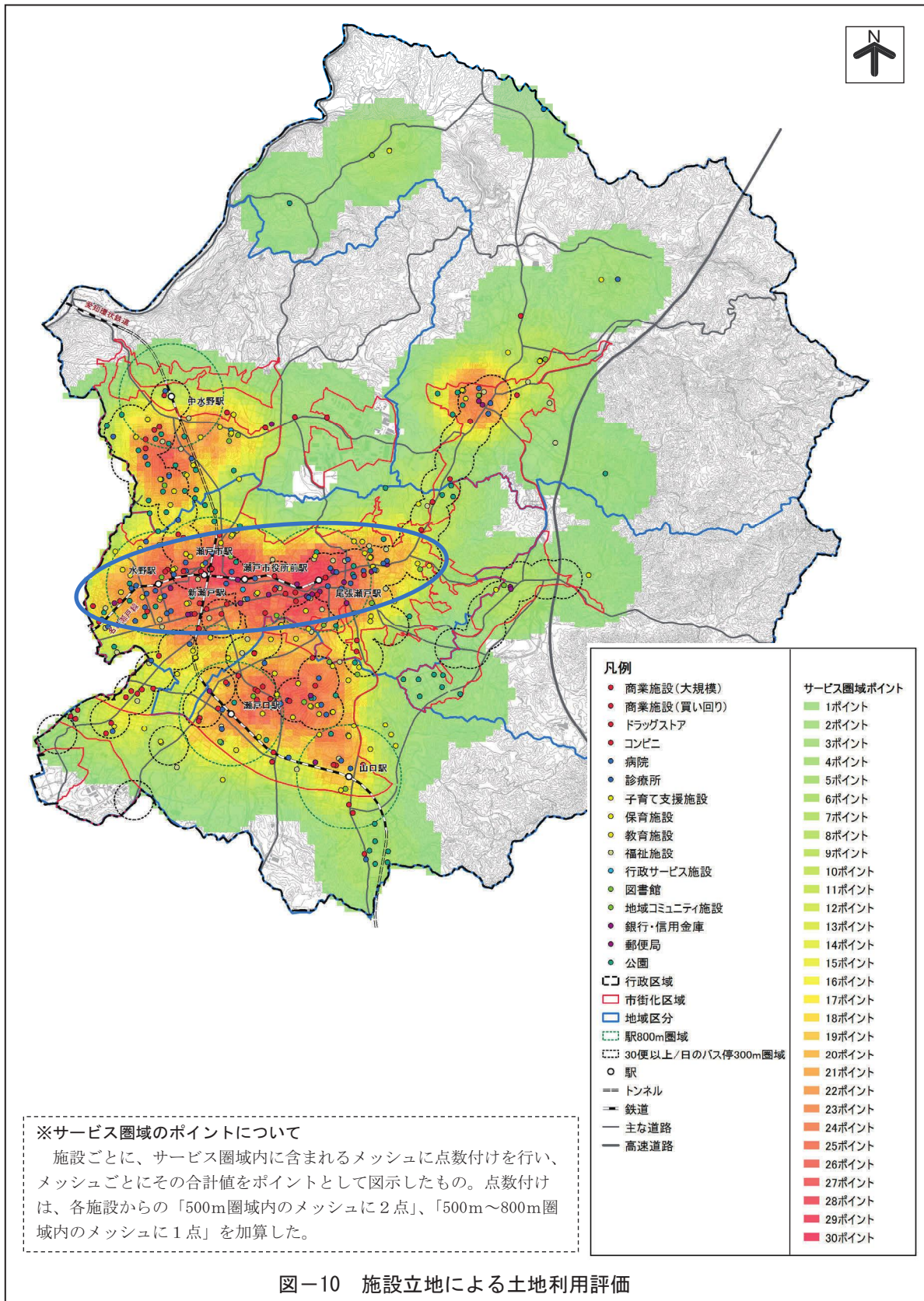


図-10 施設立地による土地利用評価

課題 2

- ❖ 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

現状補足①：大規模商業施設等の分布状況

- 概ね駅やバスセンター800m 圏内に立地している。
- そのなかでも、名鉄瀬戸線沿線、市西部の国道 363 号沿線、瀬戸口駅と菱野団地の間に多く立地している。
- 市西部に多く立地しているが、市東部には少ない。

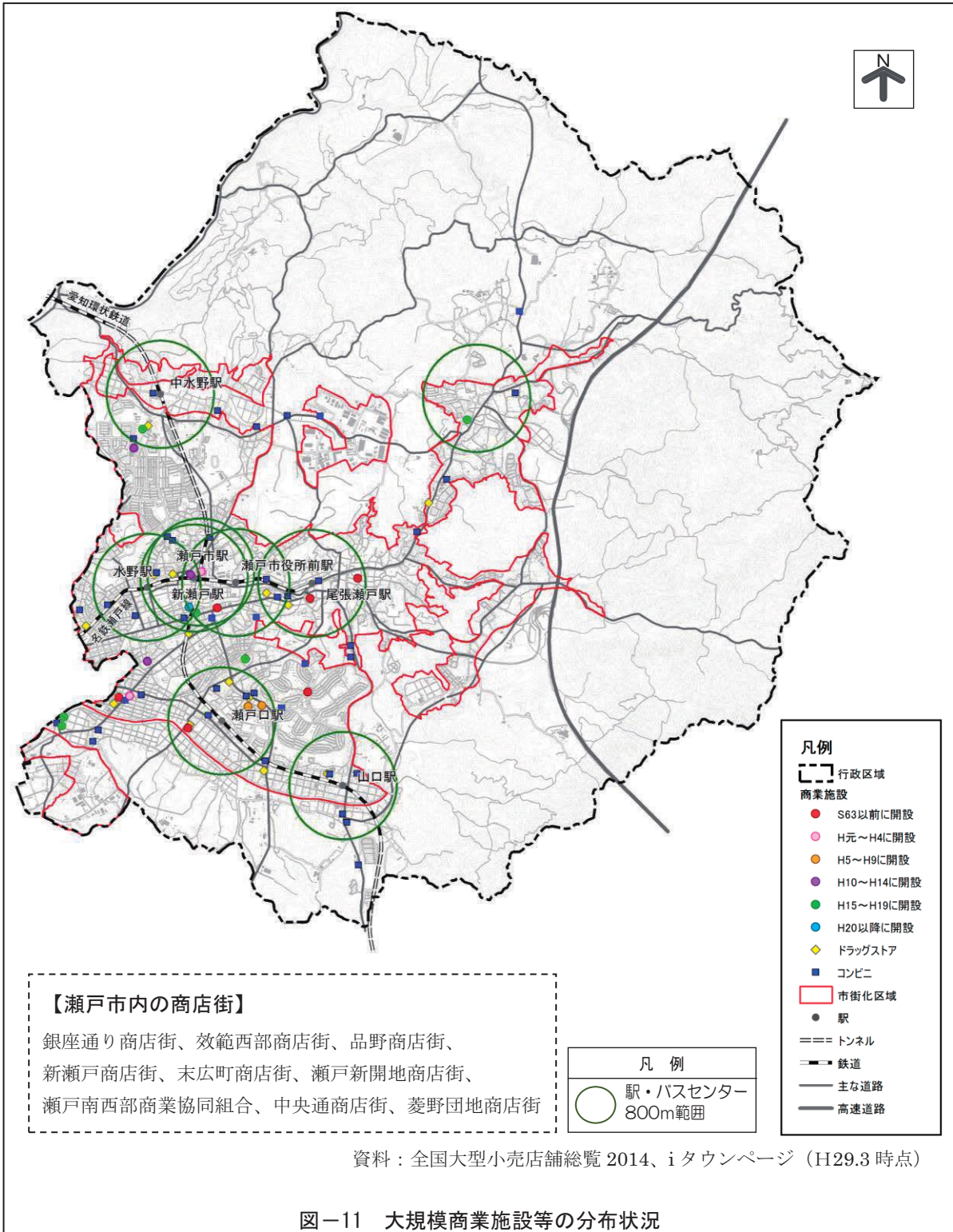
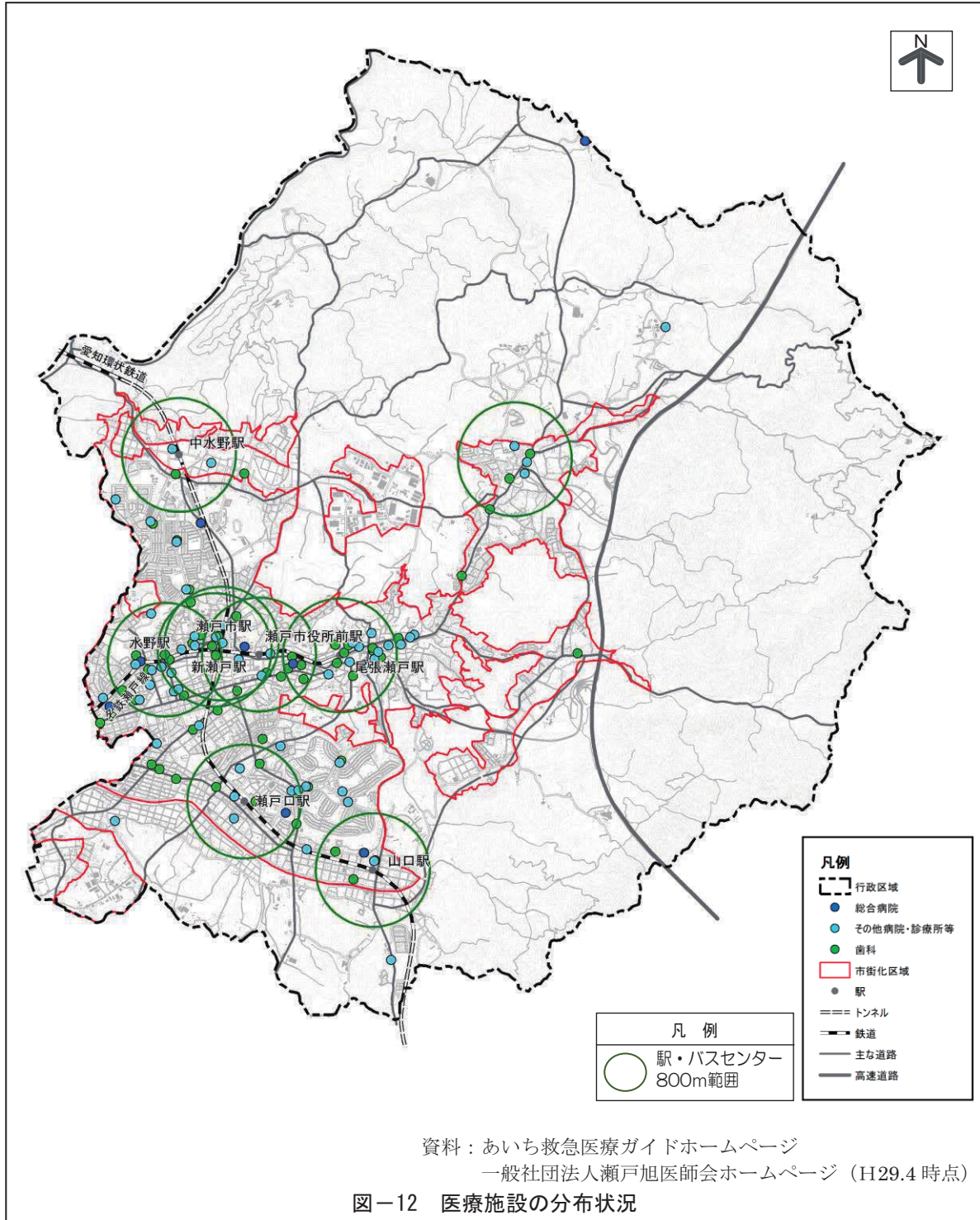


図-11 大規模商業施設等の分布状況

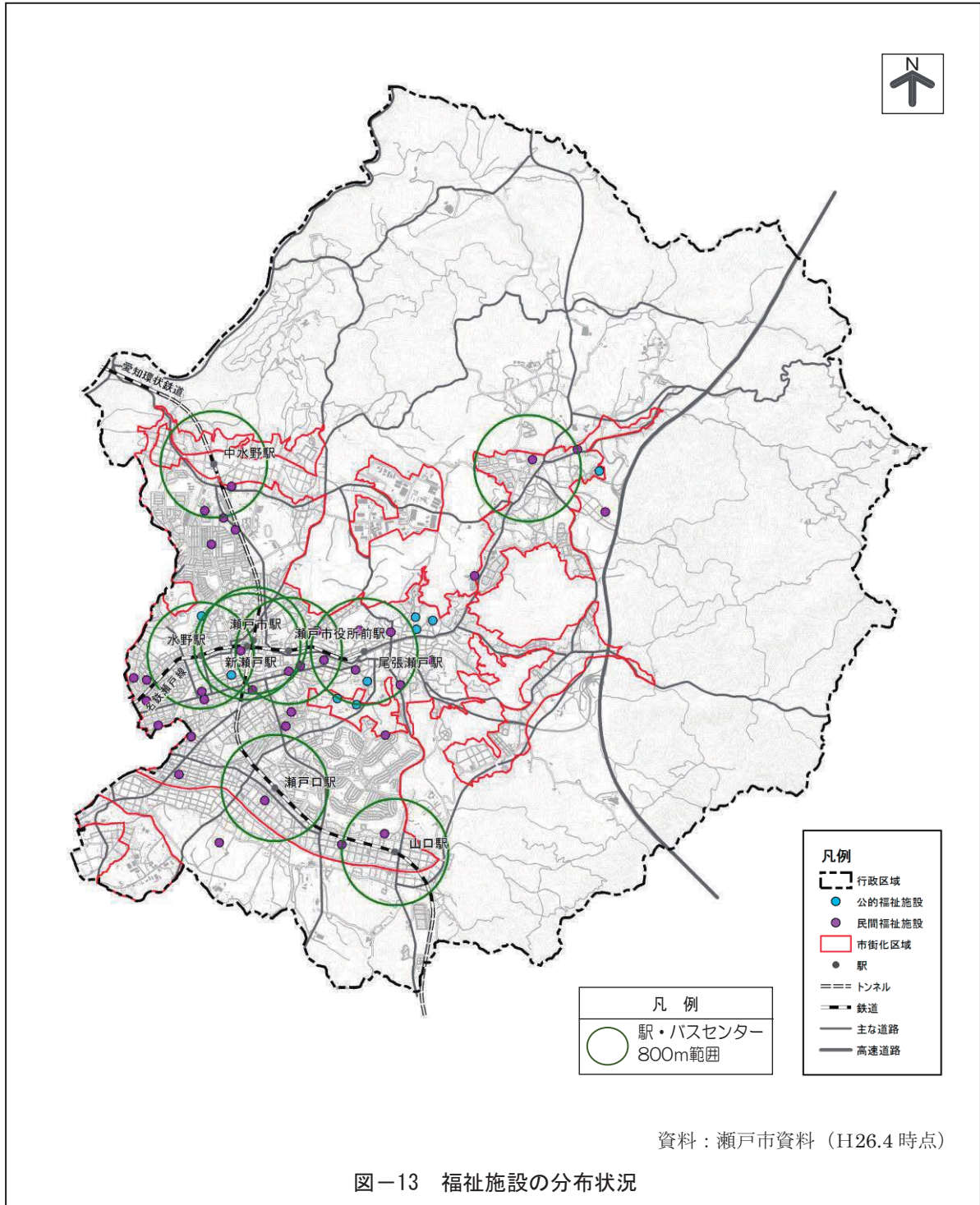
現状補足②：医療施設の分布状況

- 概ね駅やバスセンター800m圏内に立地している。
- 各連区に点在しているものの、東明連区には歯科のみの立地となっている。
- 公立陶生病院をはじめとした総合病院は名鉄瀬戸線沿線に多く立地している。



現状補足③：福祉施設の分布状況

- 概ね駅やバスセンター800m圏内に立地している。
- 市中心部を中心に多く立地し、各連区に点在しているものの、東明連区には立地していない。



現状補足④：教育・保育施設の分布状況

- 公立保育園は駅周辺には立地していない。
- 東明連区には現在開園している保育施設がない。
- 民間保育園は、市中心部に多く立地しており、品野連区や東明連区には立地していない。

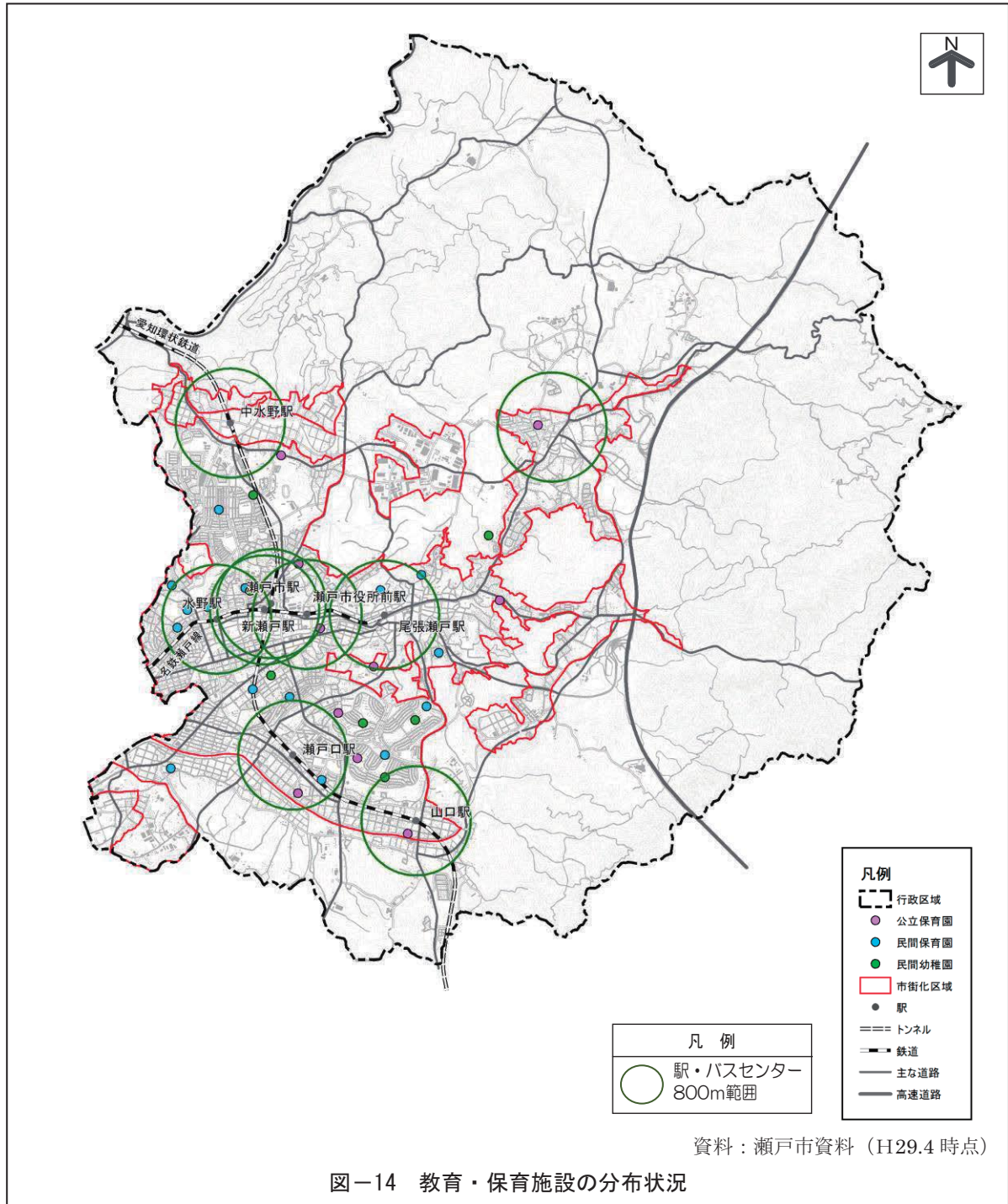


図-14 教育・保育施設の分布状況

現状補足⑤：学校施設の分布状況

- 小学校は、全ての連区にあり、概ね市街化区域内に立地している。
- 中学校は、概ね2～3小学校区ごとに立地している。
- 高等学校は、市中心部や西部地域に立地している。
- 大学は名古屋学院大学のみであり、郊外部に立地している。

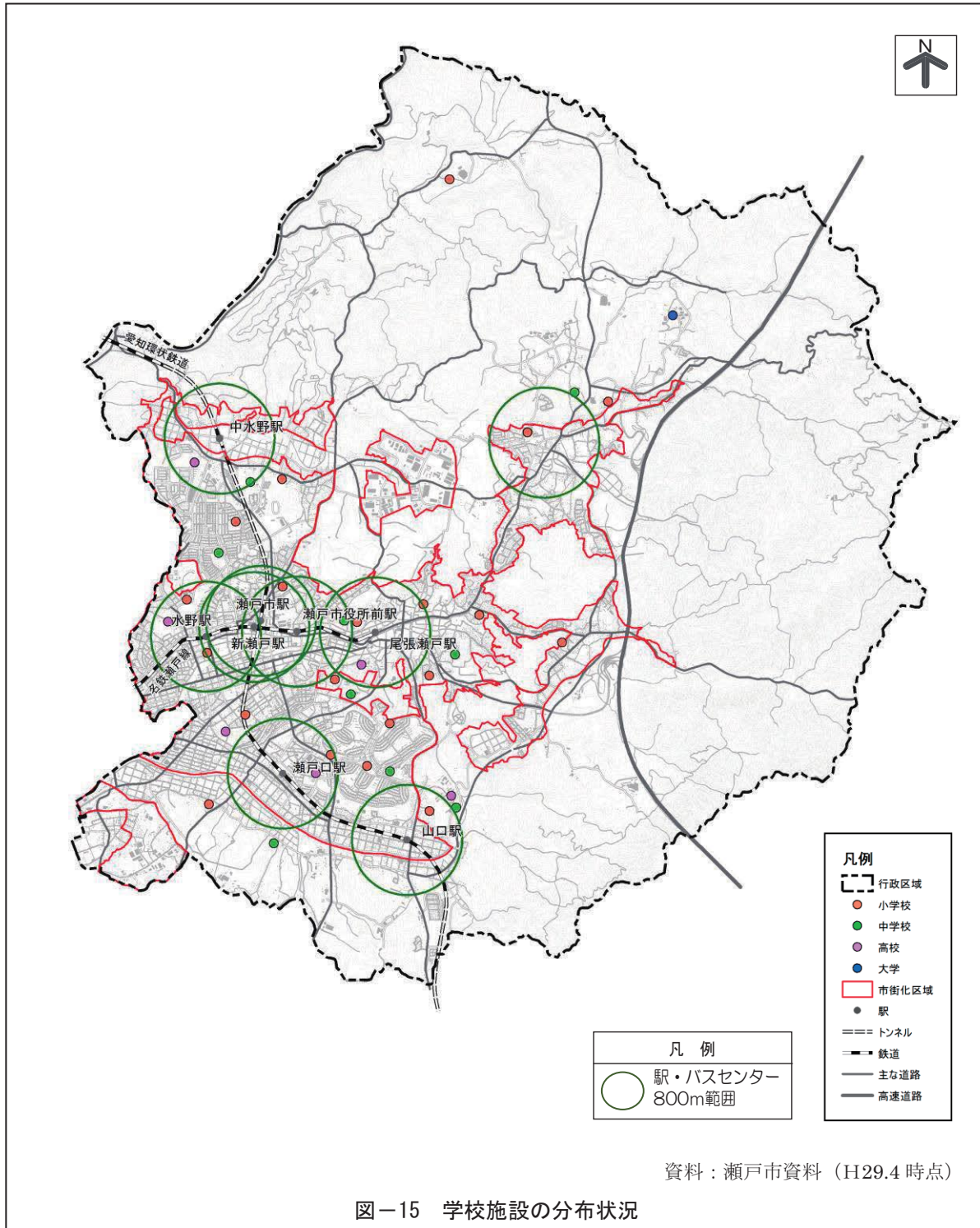


図-15 学校施設の分布状況

現状補足⑥：公共・公益サービス施設の分布状況

- 概ね駅やバスセンター800m 圏内に立地しているが、中水野駅周辺には立地していない。
- 基幹バス、コミュニティバスの運行ルート上に位置しており、アクセス性は確保されている。

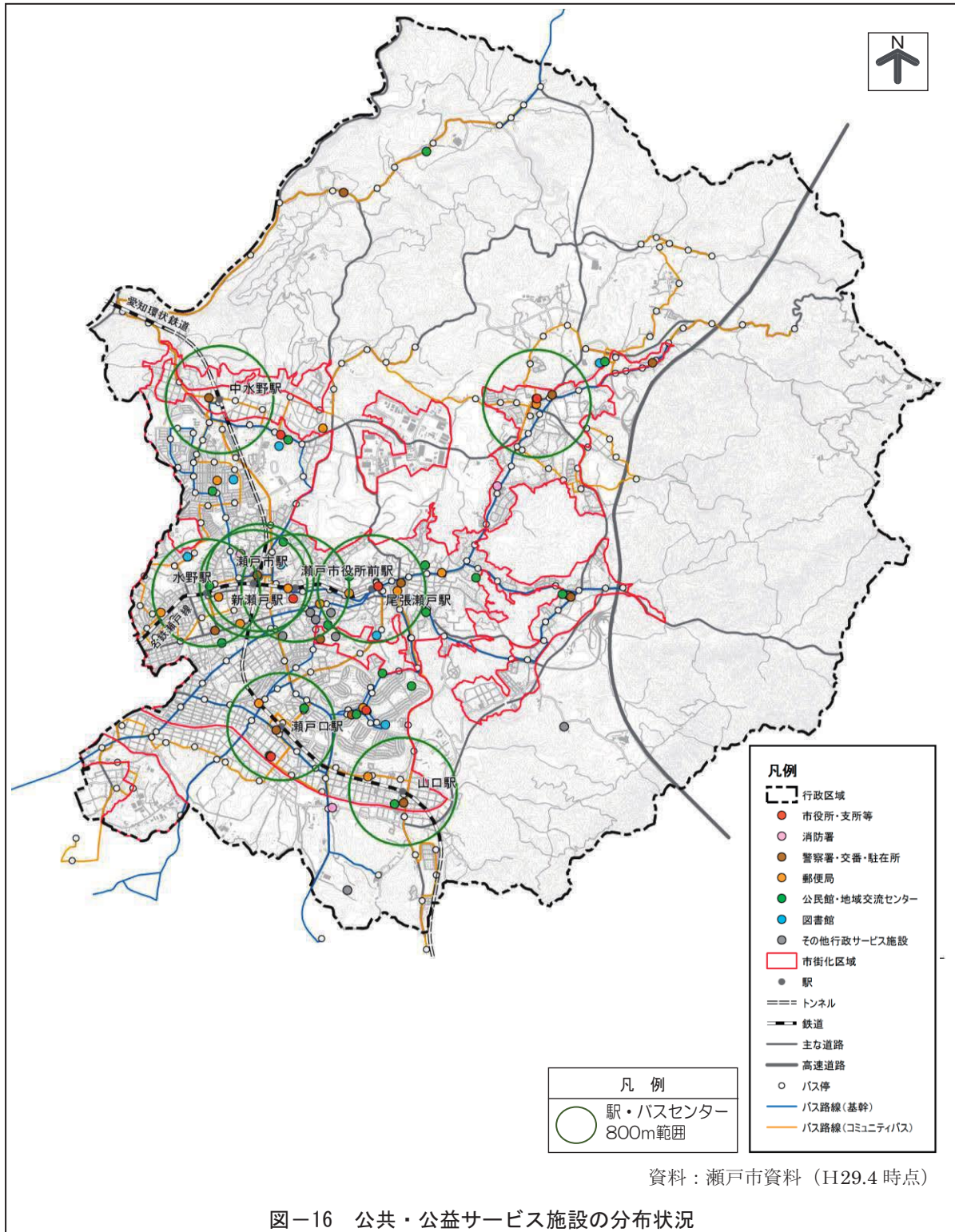


図-16 公共・公益サービス施設の分布状況

③ 建物老朽度

現状①：木造老朽度の状況

- 人口が減少し、高齢化増加率の高い尾張瀬戸駅東側の地域において、昭和55年以前の老朽木造棟数の割合が高い。
- 品野連区や東明連区の市街化区域内においても、一部老朽木造棟数の割合が高い。

【木造老朽度の定義】

ゾーン内の昭和55年以前の木造棟数 ÷ ゾーン内の木造棟数

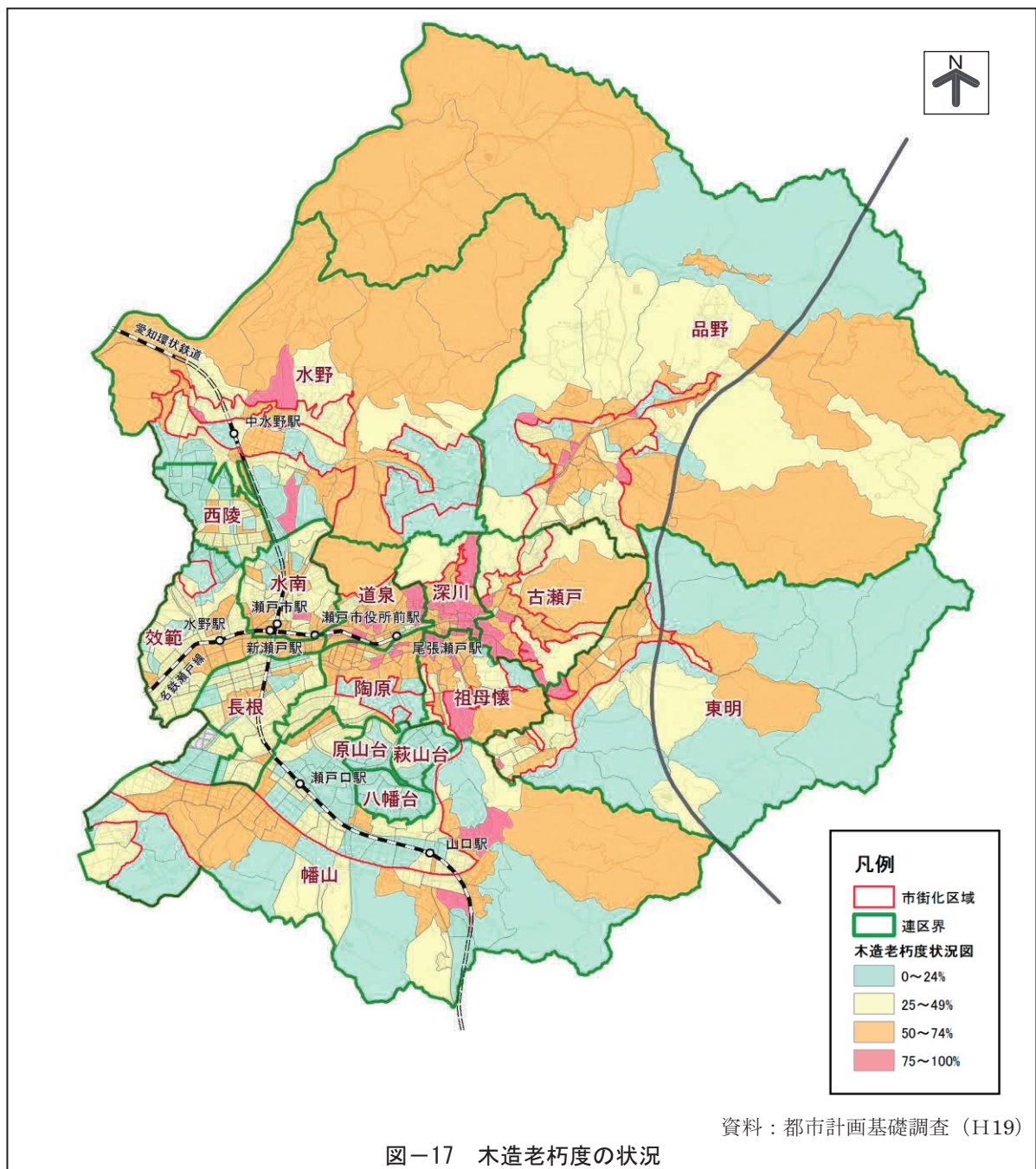


図-17 木造老朽度の状況

現状②：開発地とその周辺の建物老朽度の状況

- 建物老朽度は、「水野特定地区」や「山手特定地区」など、過去10年以内に土地区画整理事業が完了している地域で、「0%以上～20%未満」と低い。
- 「水野団地」をはじめとする昭和後期の住宅団地においては、その多くが「40%以上」となり、特に「菱野団地」においては、「80%以上」の地域が多く、高層住宅の老朽化が進行している。

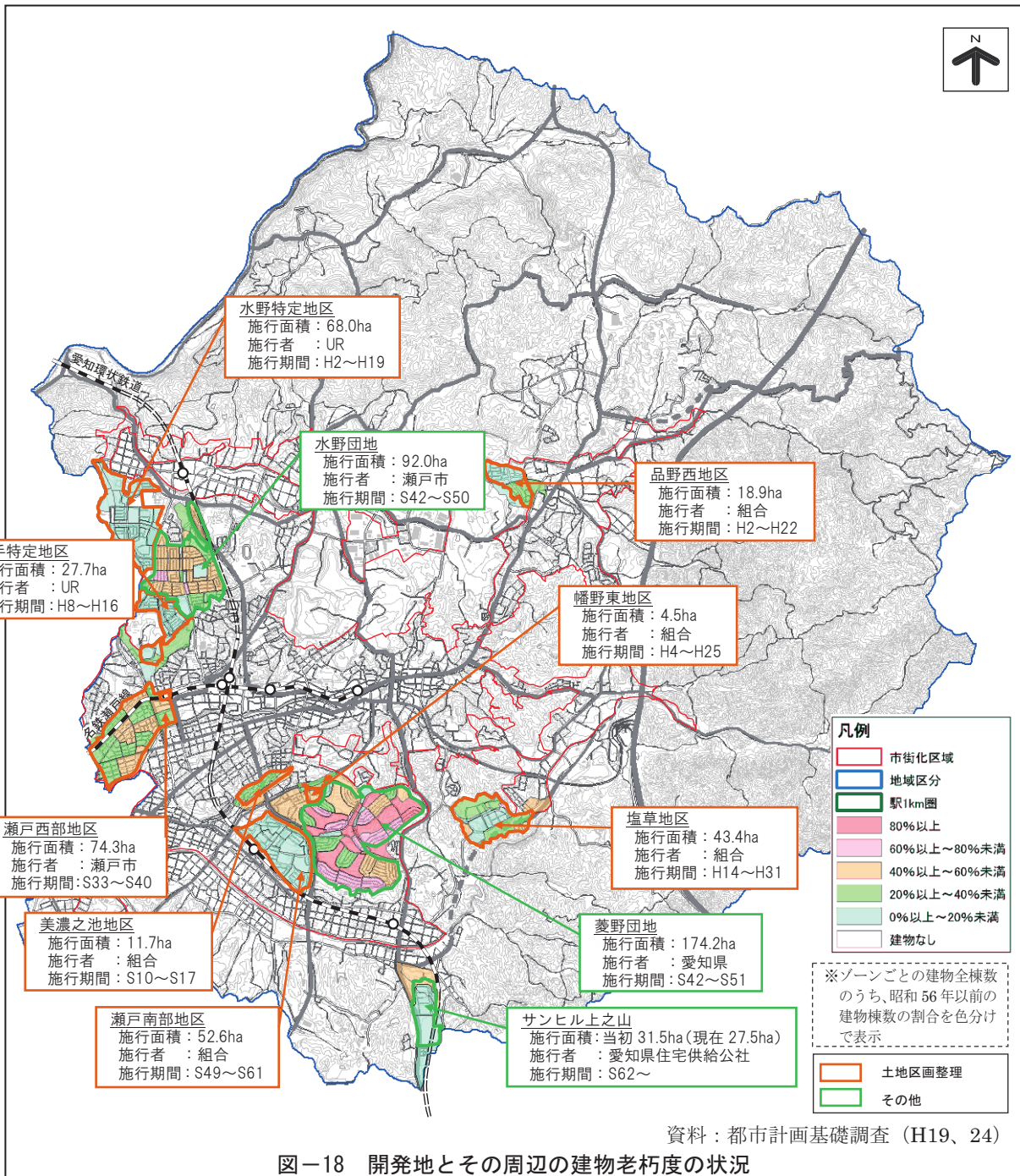


図-18 開発地とその周辺の建物老朽度の状況

課題3

- ❖3-1：防火・耐震対策の向上
- ❖3-2：今後増加が予測される空き地、空き家への対応

④ 工業用地の不足と雇用の減少

現状

- 製造品出荷額等が増えており、地域経済の一端を担っている。
- 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。

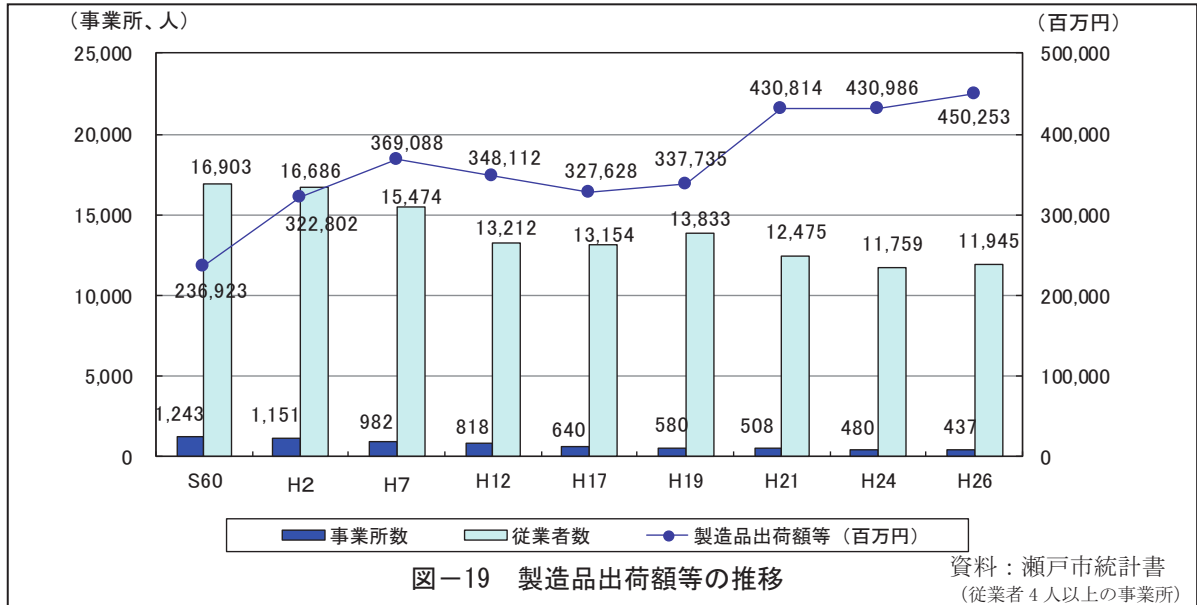


図-19 製造品出荷額等の推移

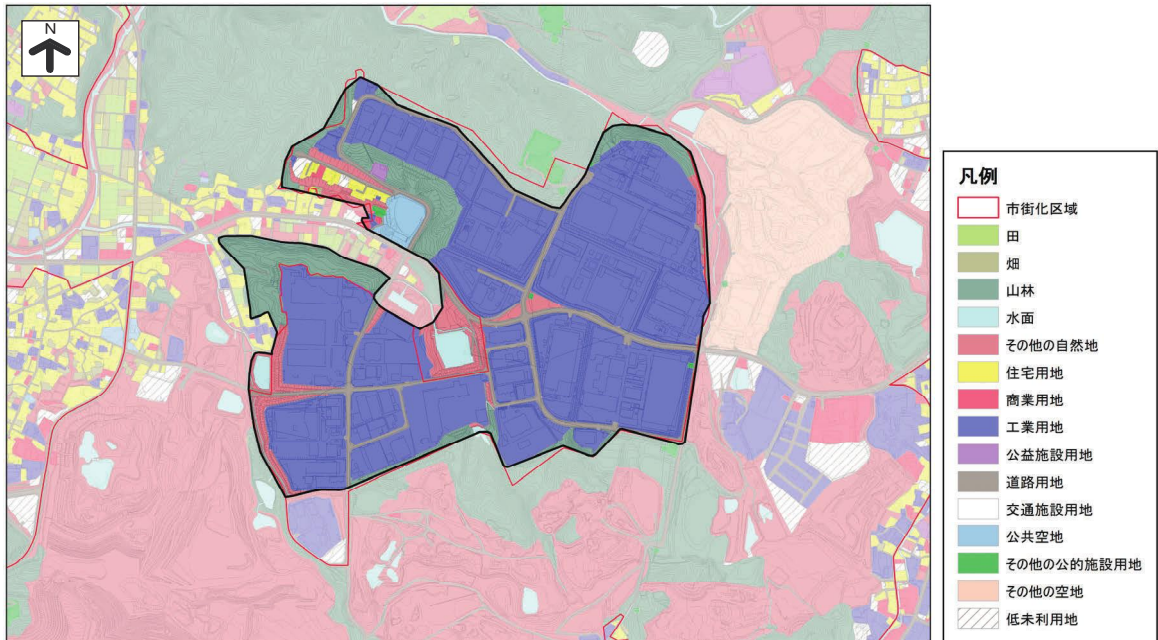
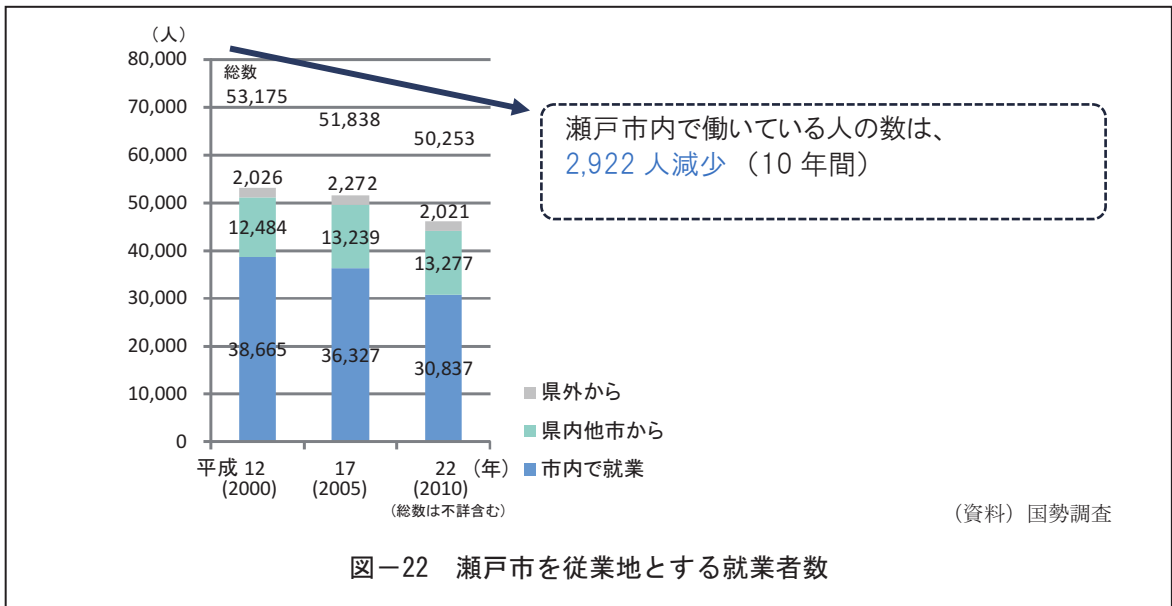
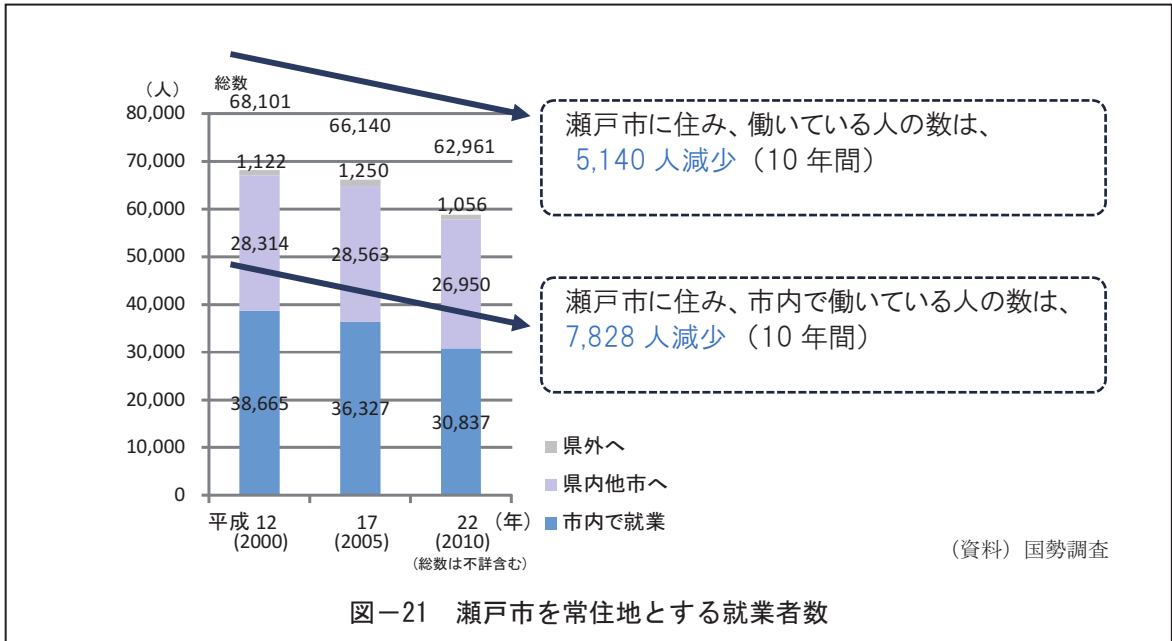


図-20 工業団地内の土地利用現況

資料：都市計画基礎調査 (H25)

(暁工業団地、暁西部工業団地、穴田企業団地)



課題 4

- ❖ 4-1 : 工業用地の確保
- ❖ 4-2 : 就業者のための居住地の形成

⑤ 交通動向

現状

- 市内での自動車利用の割合は増加を続けている。事故件数も増加傾向となっている。
- 鉄道駅利用者の推移は、尾張瀬戸駅を除く全ての駅で増加傾向となっている。
- 市内基幹バスの利用者は、瀬戸北線や東山線・瀬戸循環線が多い。推移は、新瀬戸駅と水野団地を連絡するみずの坂線を除き減少傾向となっている。
- コミュニティバスの利用者は、新瀬戸駅・瀬戸市駅や尾張瀬戸駅といった主要駅を基点とする上之山線とこうはん線が多い。推移は、上之山線や片草線が減少傾向となっている。

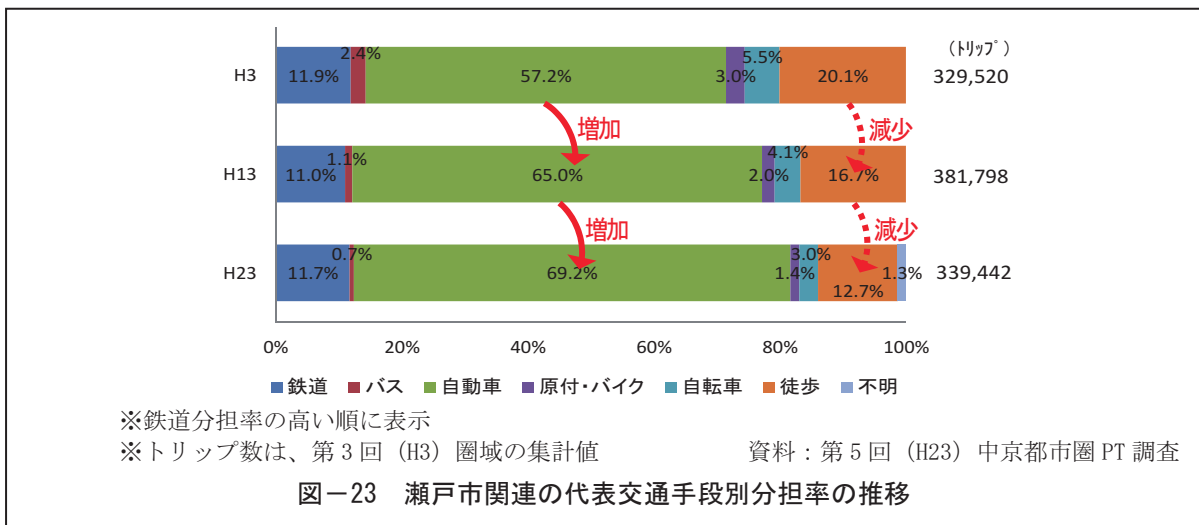


図-23 瀬戸市関連の代表交通手段別分担率の推移

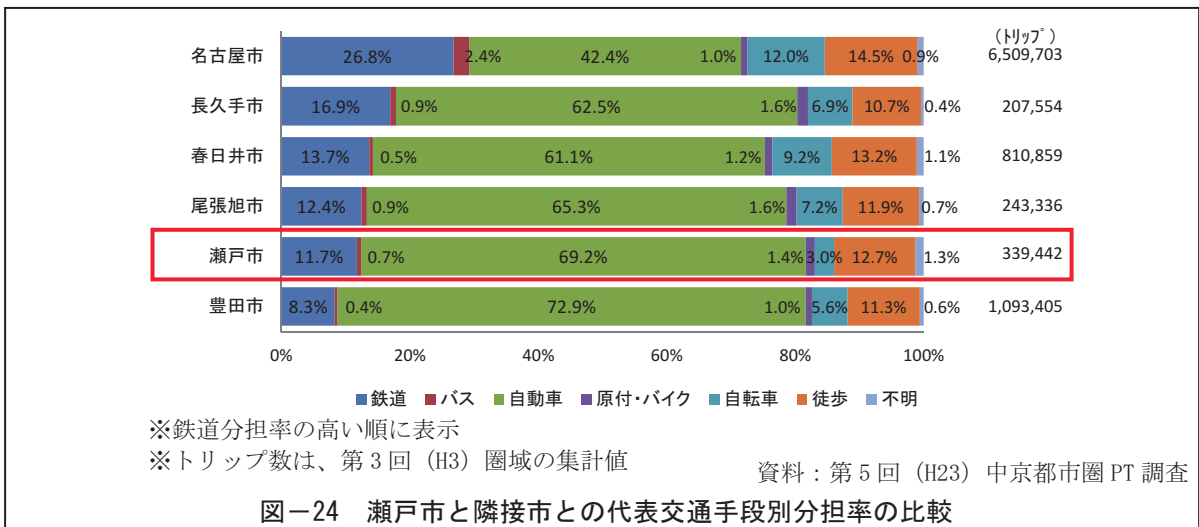


図-24 瀬戸市と隣接市との代表交通手段別分担率の比較

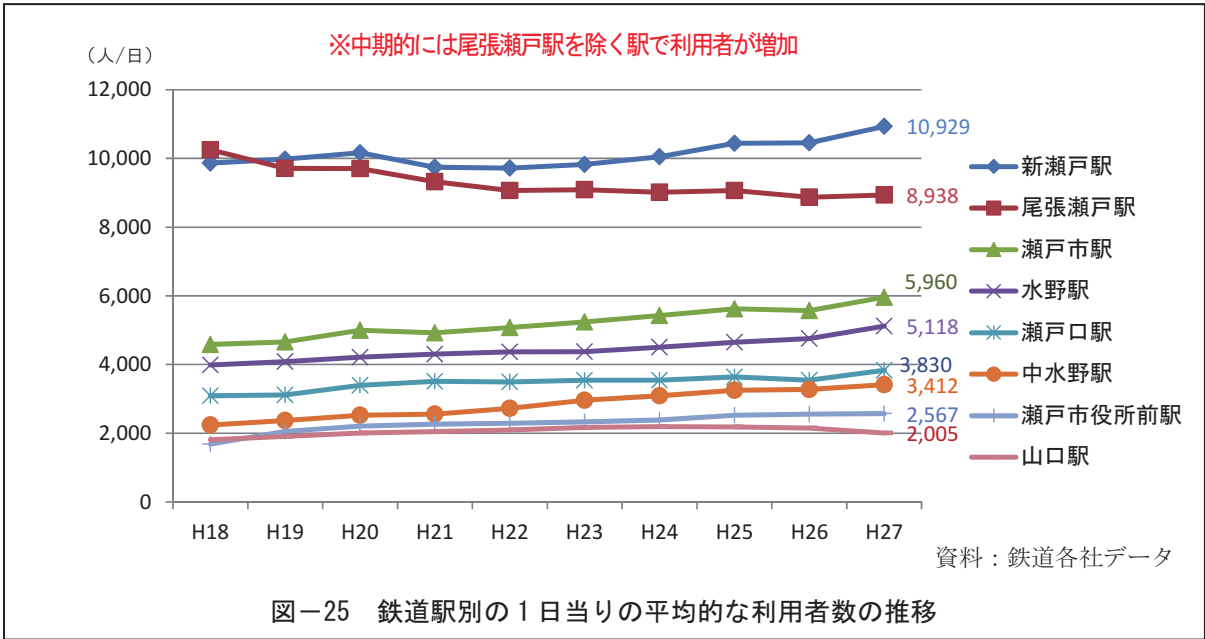


図-25 鉄道駅別の1日当たりの平均的な利用者数の推移

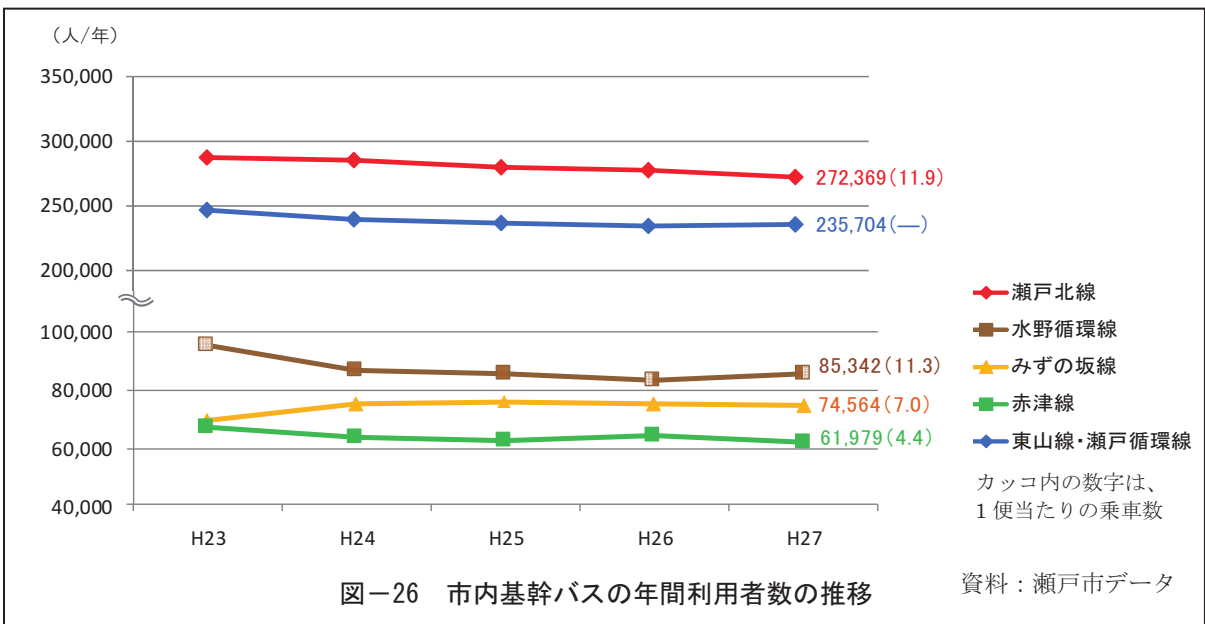


図-26 市内基幹バスの年間利用者数の推移

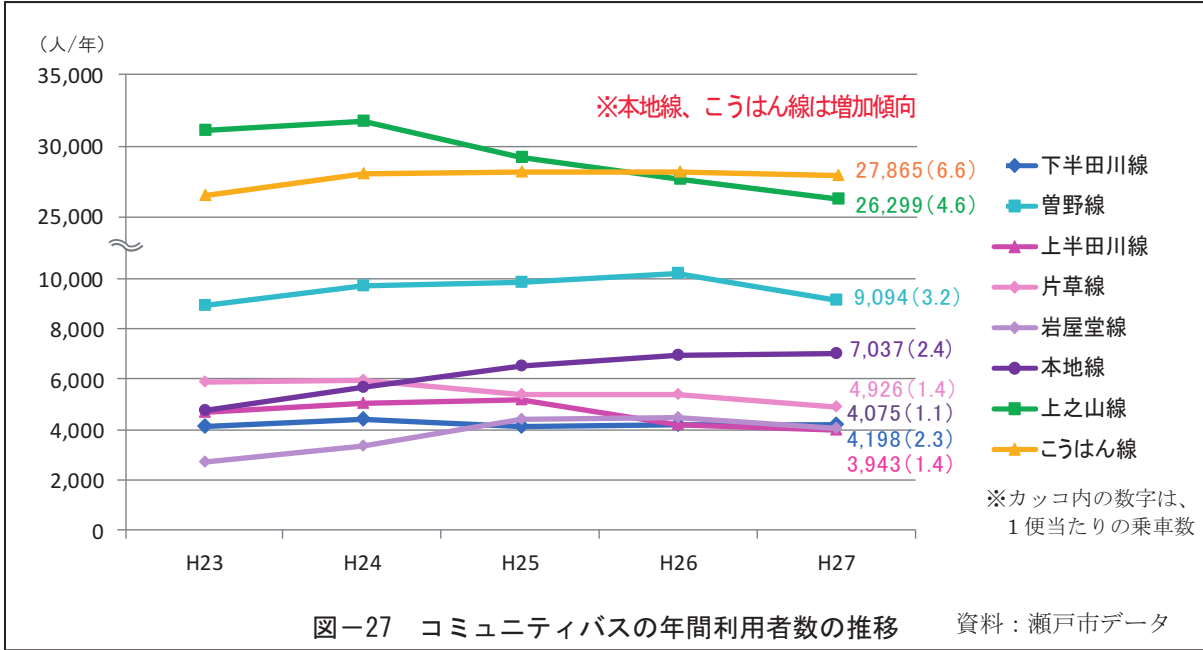


図-27 コミュニティバスの年間利用者数の推移

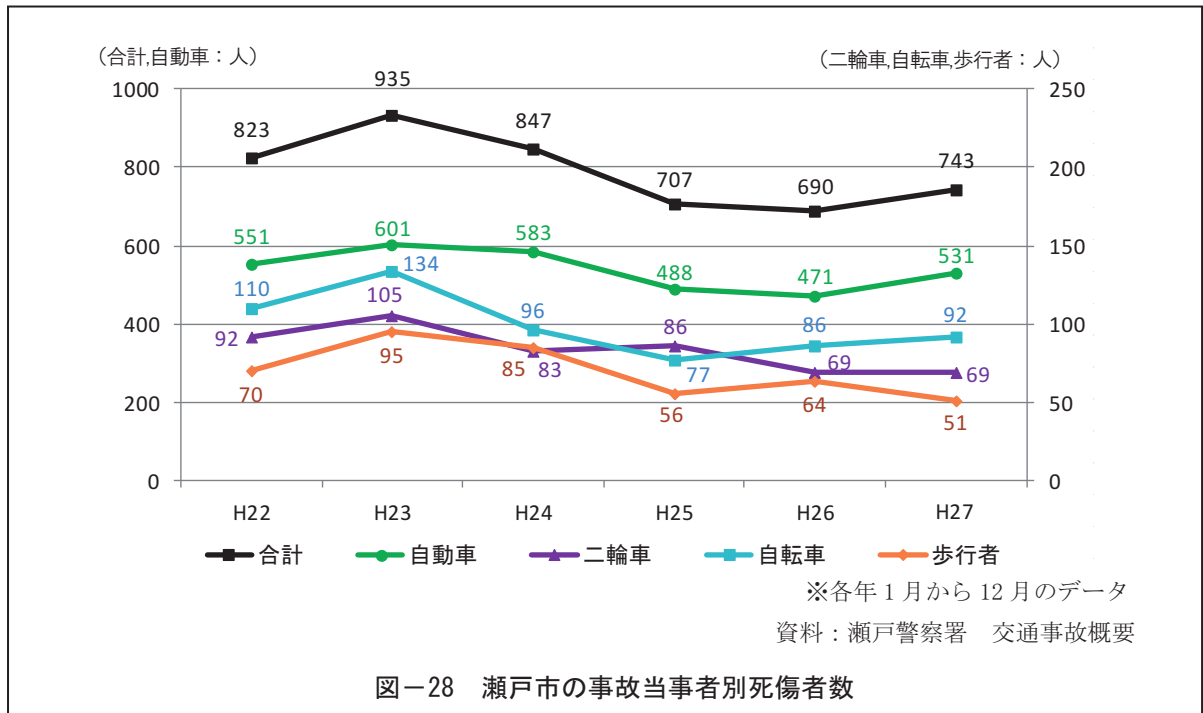


図-28 瀬戸市の事故当事者別死傷者数

課題5

- ❖5-1：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
- ❖5-2：鉄道・バス交通の維持及び利便性向上
- ❖5-3：歩行者、自転車の安全確保

⑥ 交通混雑の発生

現状

- 市中心部や西部の国道 363 号及び主要地方道名古屋瀬戸線において、ピーク時の交通量の超過による速度低下が見られる。
- 名鉄瀬戸線の踏切部で混雑が発生している。
- 国道 155 号や 248 号では大型車の交通量が多く、中心部を通過している。

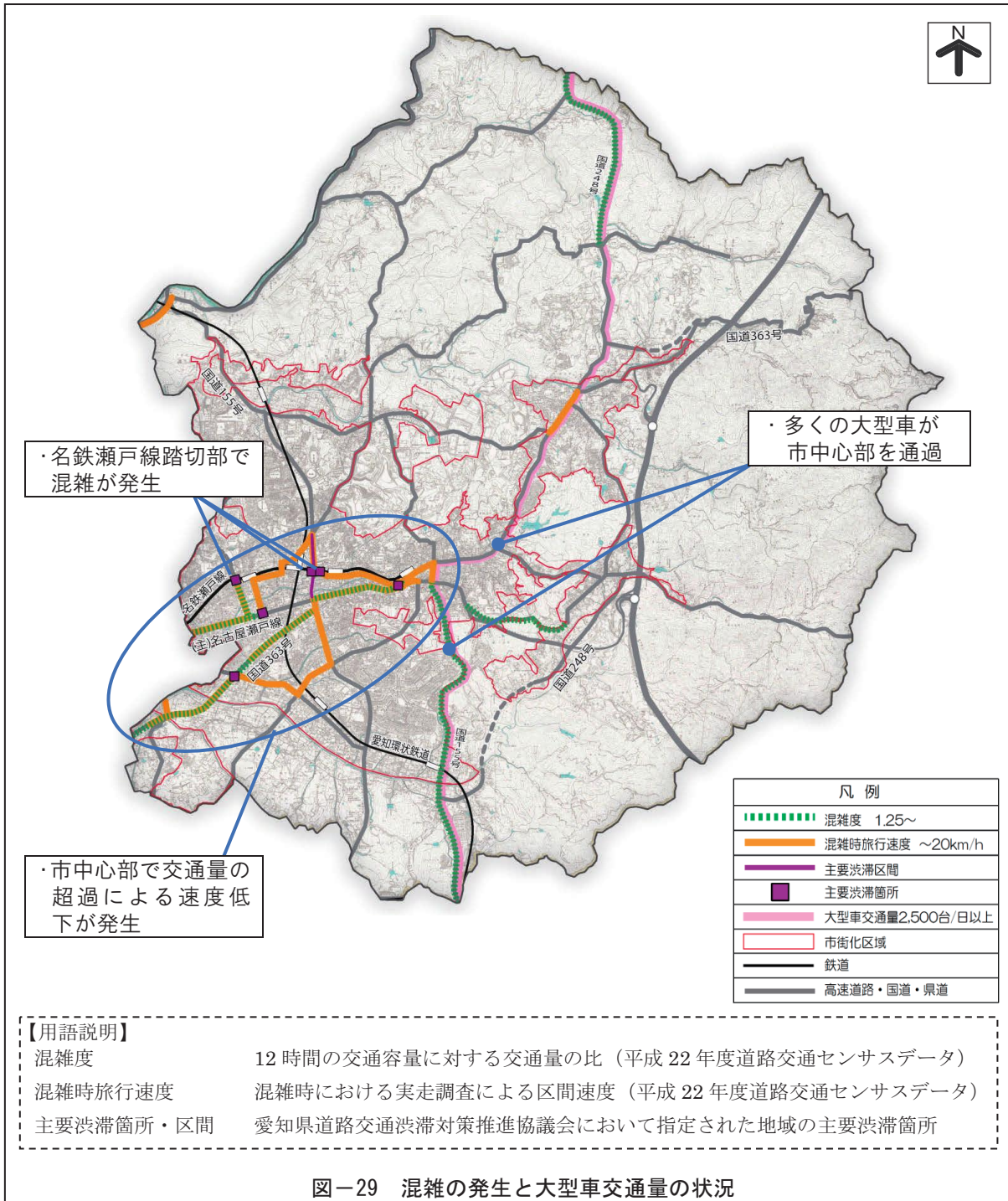


図-29 混雑の発生と大型車交通量の状況

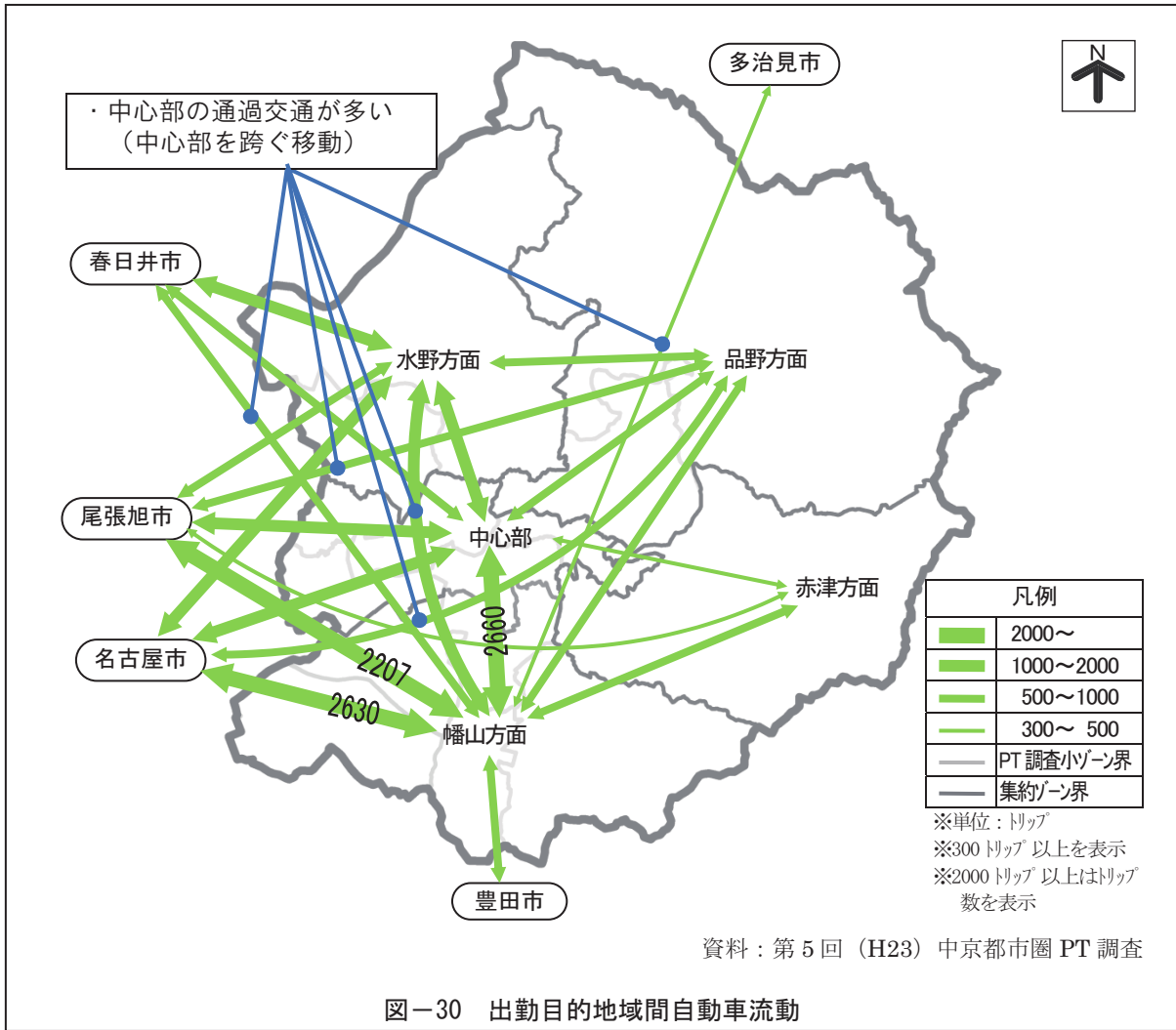


図-30 出勤目的地域間自動車流動

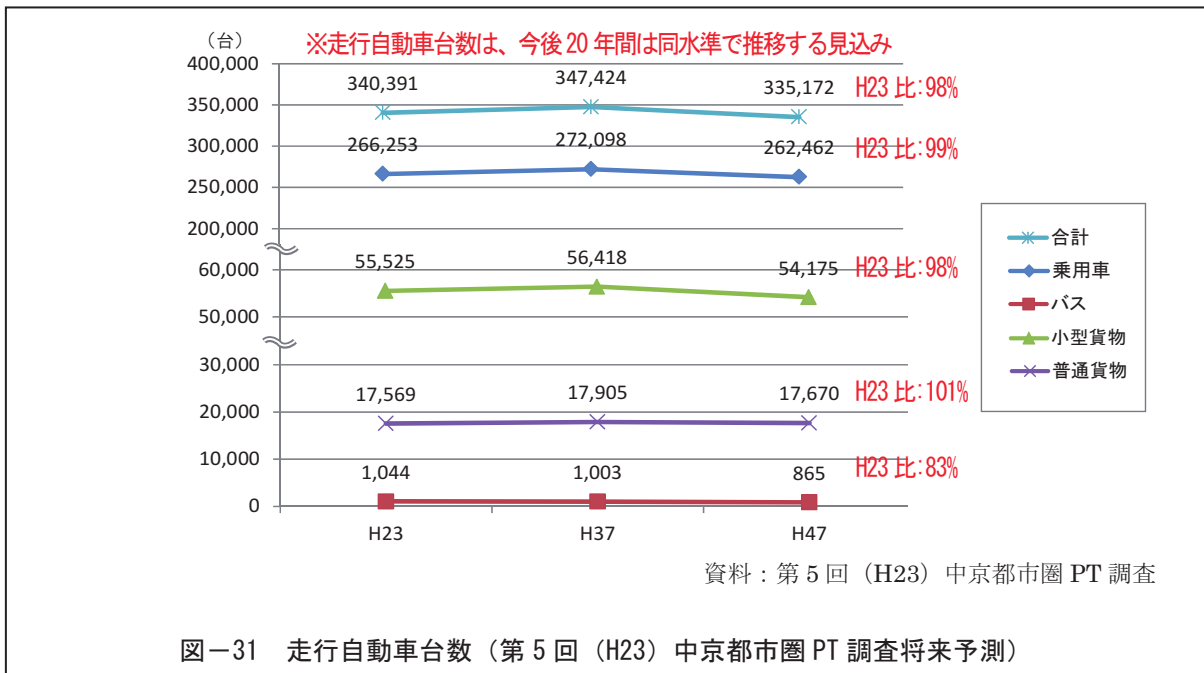


図-31 走行自動車台数（第5回（H23）中京都市圏PT調査将来予測）

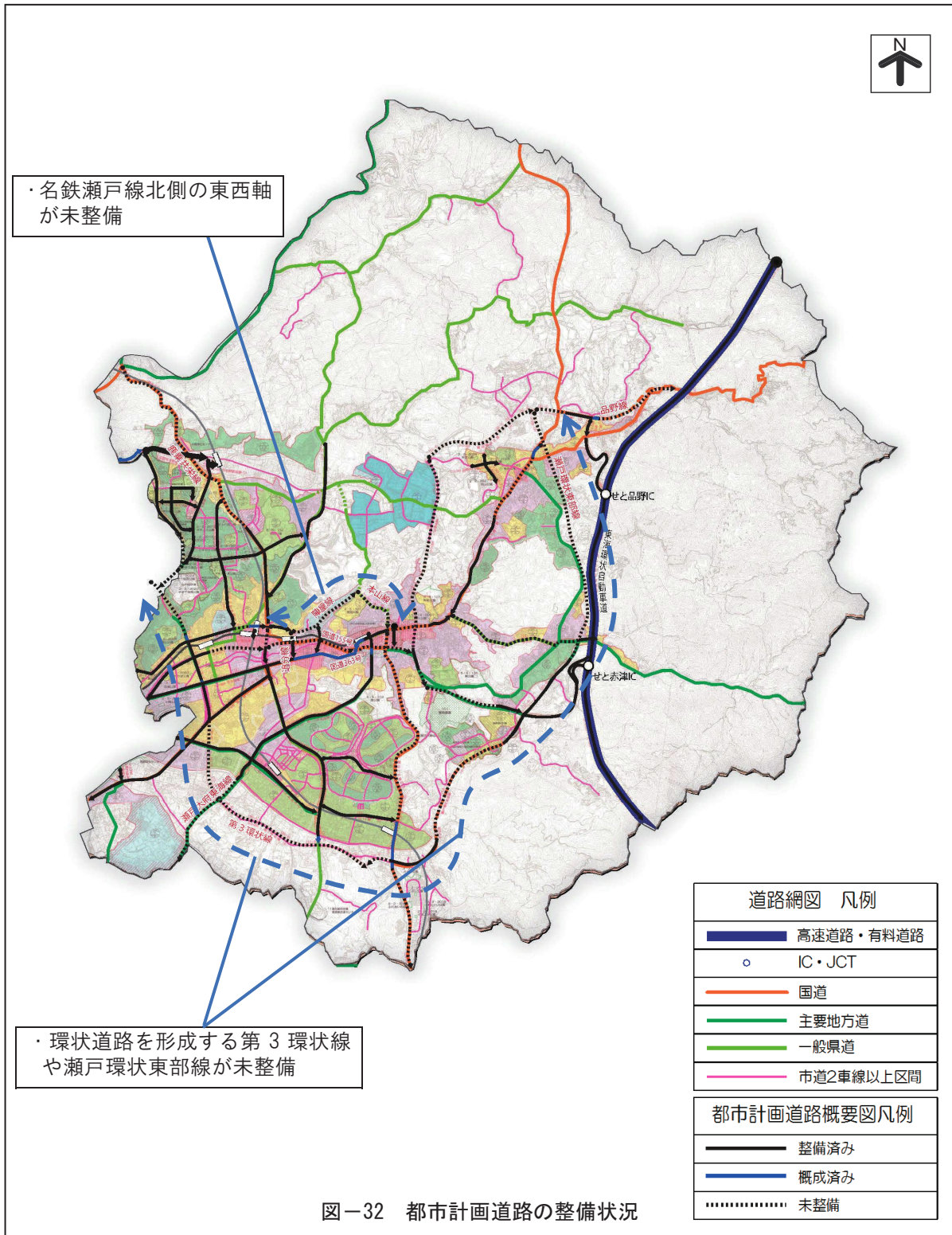


図-32 都市計画道路の整備状況

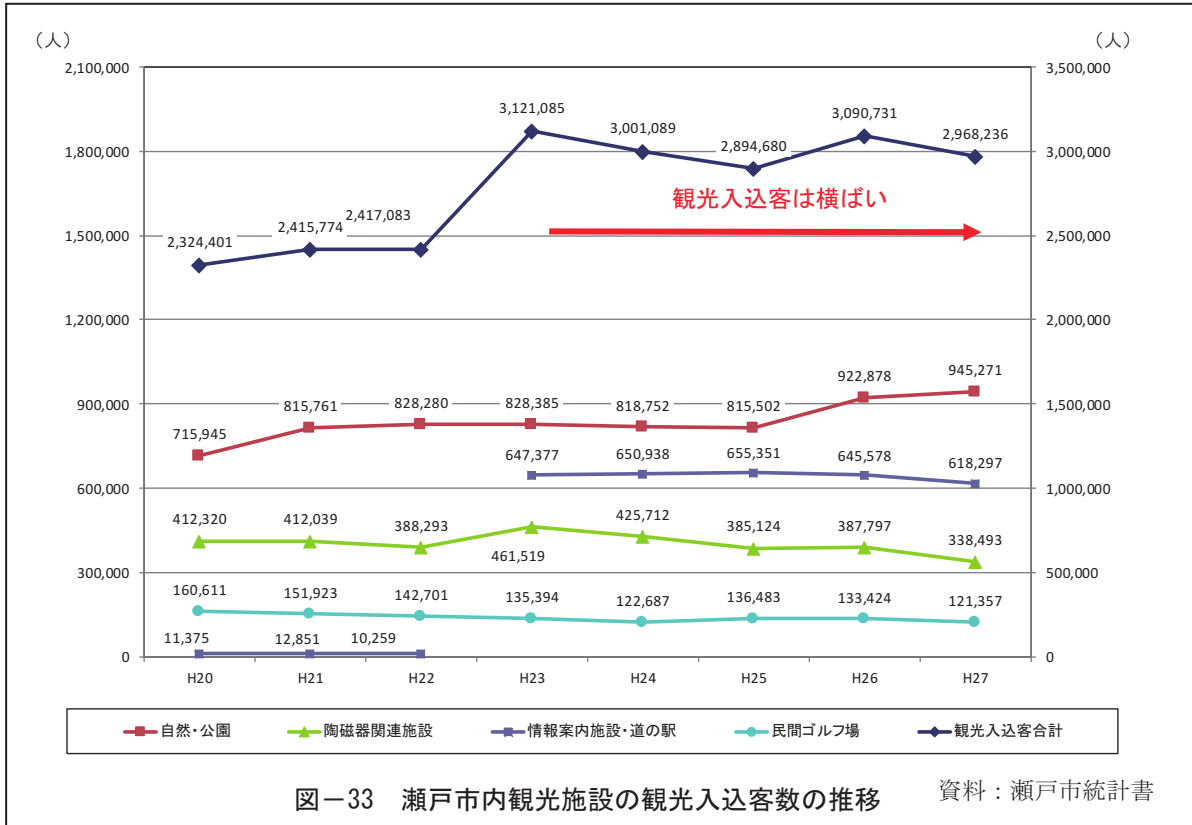
課題 6

- ❖6-1 : 都市計画道路の整備
- ❖6-2 : 市街地への通過交通の分散化

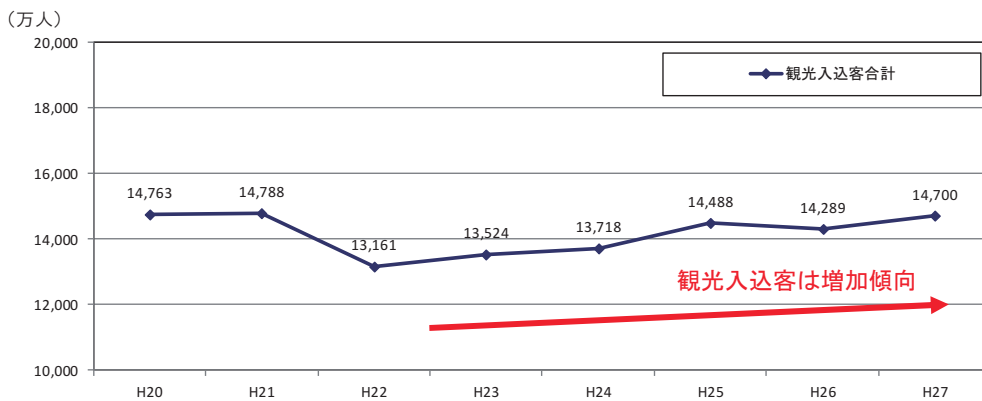
⑦ 交流人口の伸び悩み

現状

- 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。



【参考】愛知県内観光施設の観光入込客数の推移

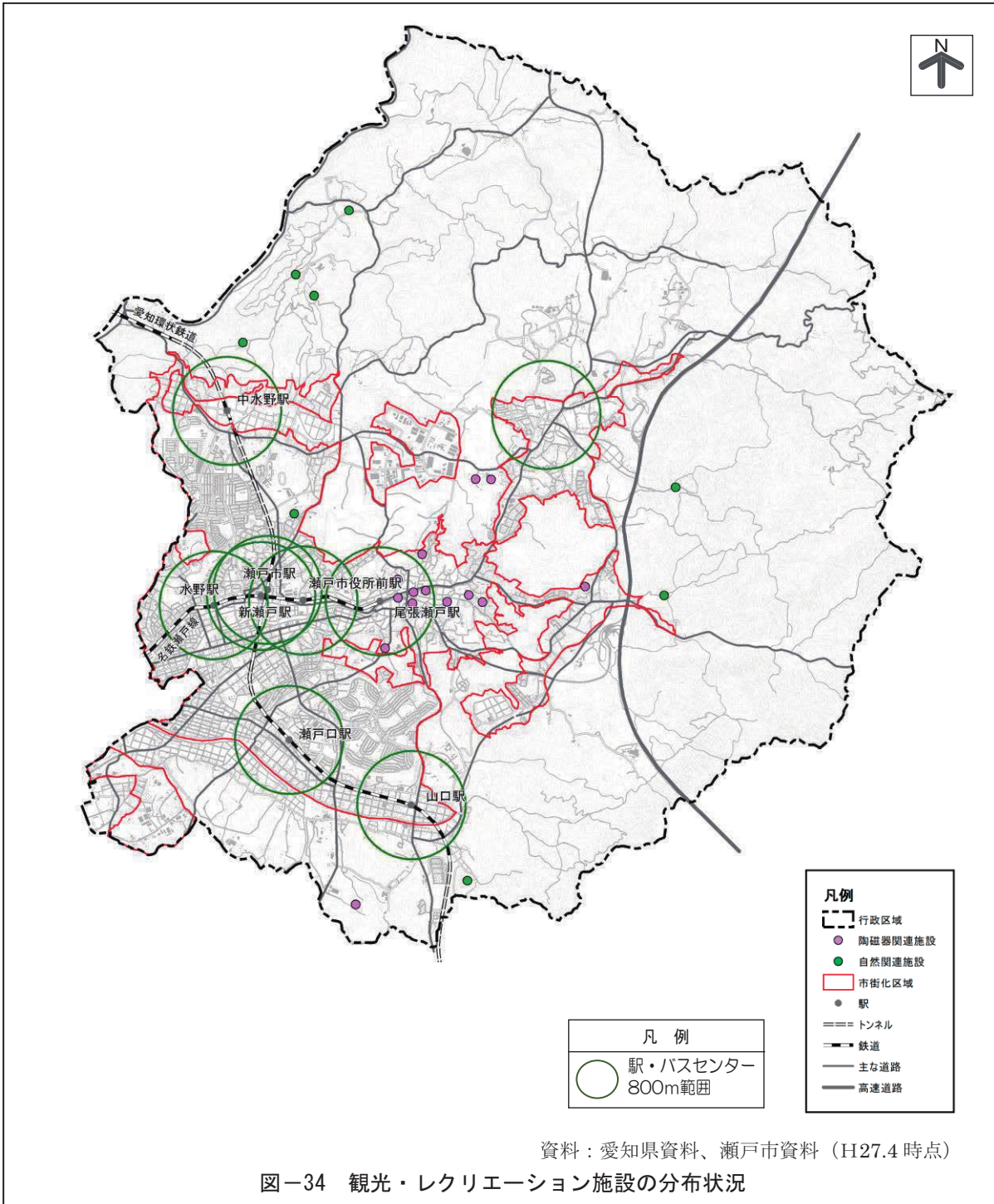


課題7

- ❖7-1：自然、歴史・文化施設などの地域資源の活用
- ❖7-2：継続的なシティプロモーションの展開

現状補足①：観光・レクリエーション施設の分布状況

- 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。



現状補足②：歴史・文化施設（文化財含む）の分布状況

- 歴史・文化施設は、尾張瀬戸駅東側に集積している。
- 歴史のある社寺等が品野連区、東明連区などの郊外に立地している。
- 指定・登録文化財は市中心部に多く分布しており、特に尾張瀬戸駅東側に集積している。

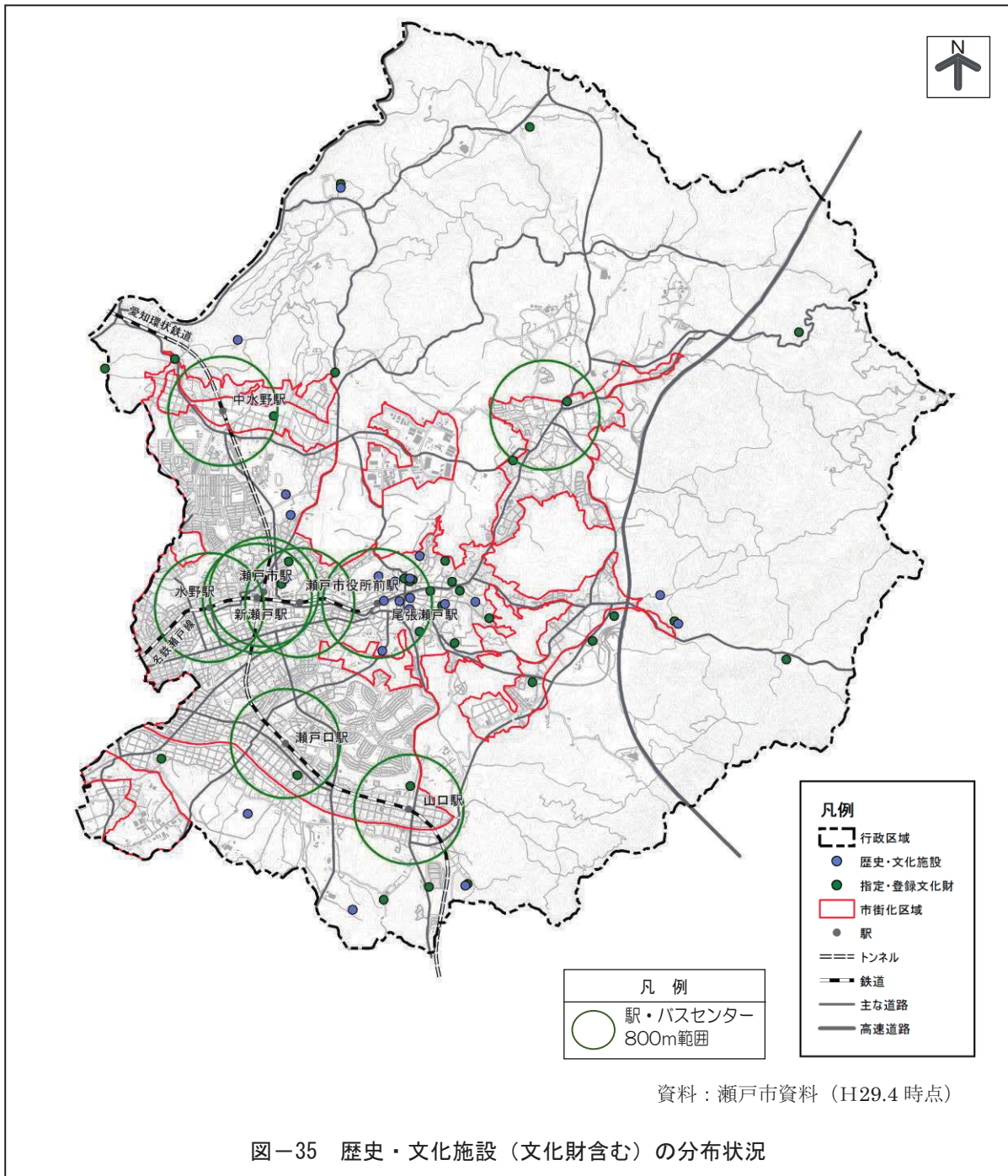
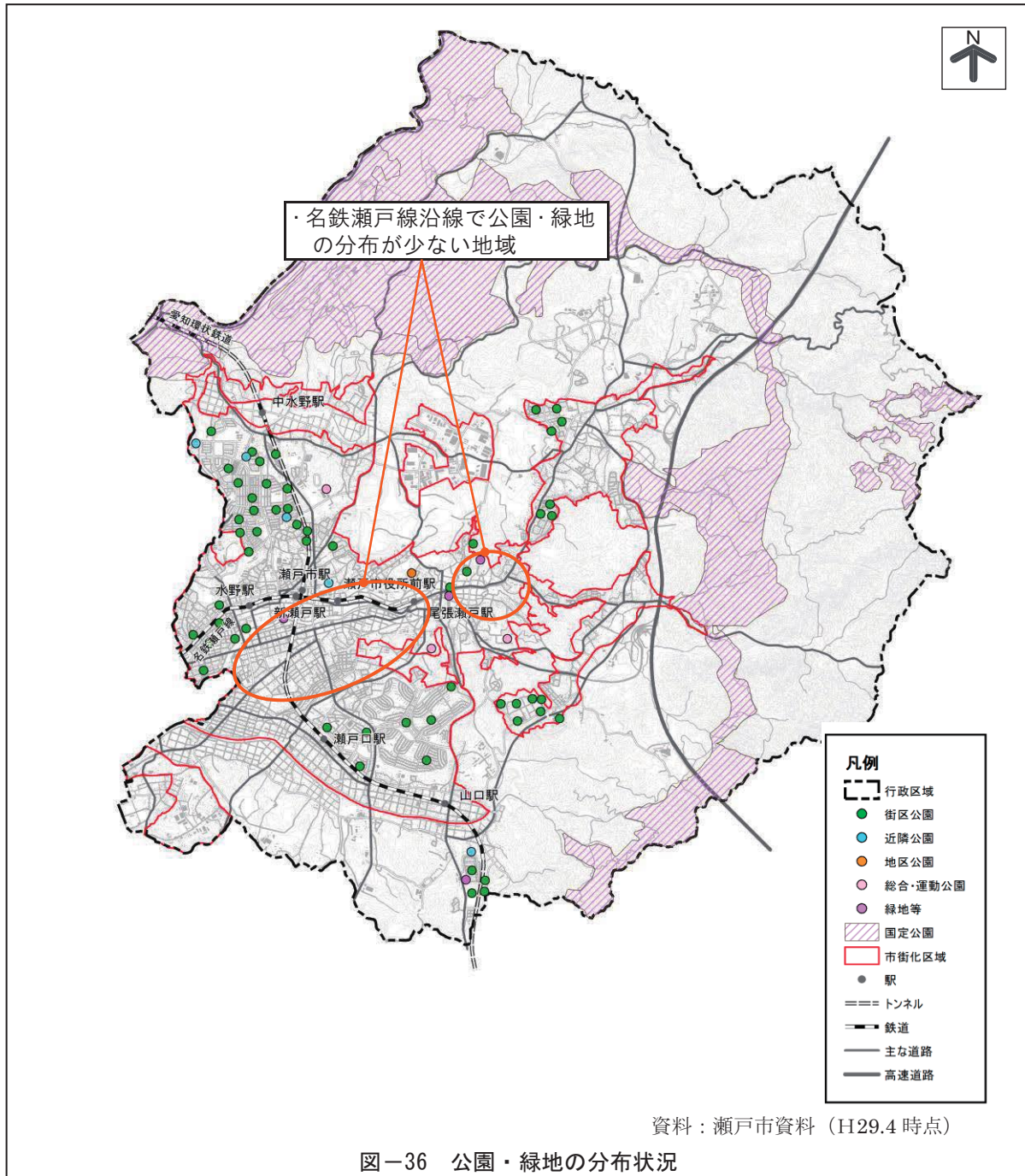


図-35 歴史・文化施設（文化財含む）の分布状況

⑧ 公園・緑地の分布状況

現状

- 市北部から東部にかけて、自然公園の愛知高原国定公園が広がっている。
- 市内に総合公園2か所、運動公園1か所が整備されている。
- 土地区画整理事業や住宅団地開発においては、街区公園が多く整備されているが、名鉄瀬戸線沿線の既成市街地では公園・緑地が少ない。



課題 8

- ❖8-1：自然公園や里山、河川など身近な緑の維持・保全
- ❖8-2：都市公園の適正配置と維持管理

⑨ 公共施設等（公共建築物、インフラ資産）の老朽化

現状

- 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。

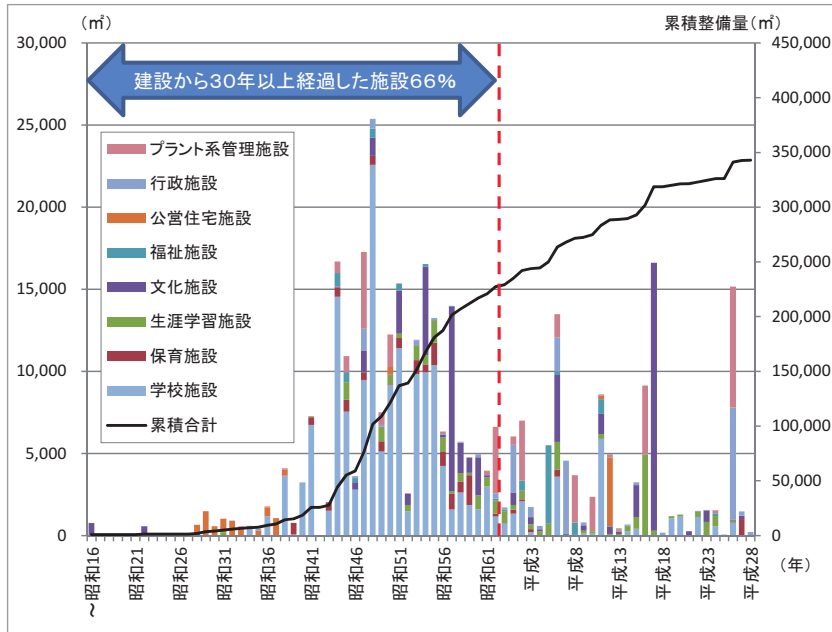


図-37 公共建築物延床面積の変遷

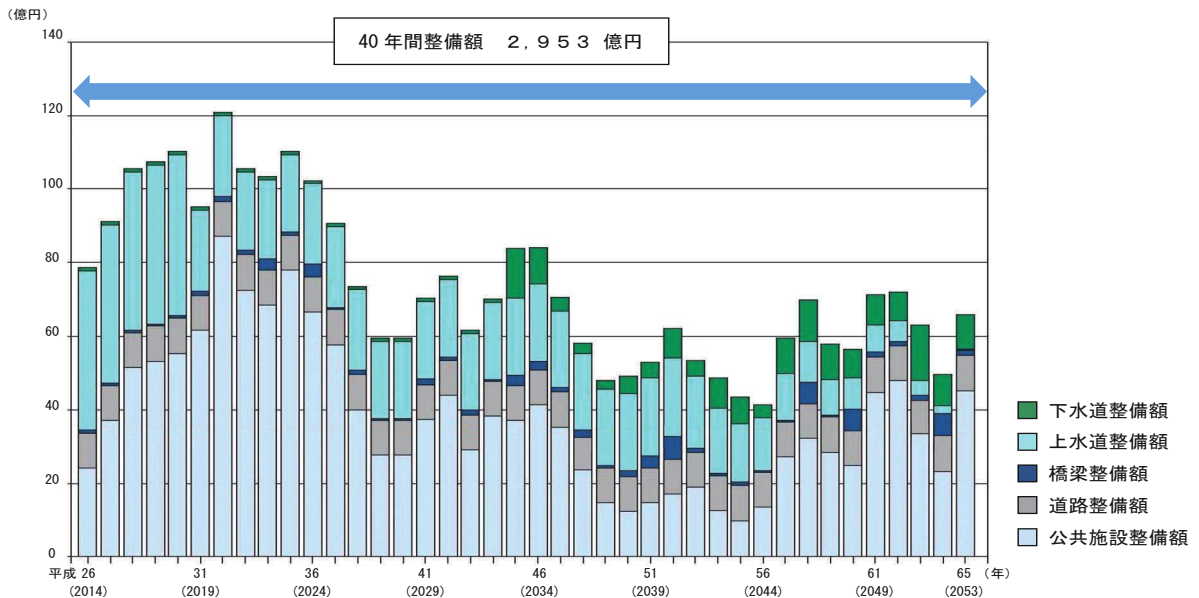


図-38 公共建築物及びインフラ資産の修繕・更新費用の推計

課題9

- ❖9-1：必要な公共サービスの維持及び施設量の適正化
- ❖9-2：長寿化による更新需要の軽減

⑩ 災害に関する特性

現状

- 背後に急傾斜地があることから、市街化区域内においても、土砂災害の危険が高い区域が存在する。特に尾張瀬戸駅の東側や洞地区、品野連区に多い。
- 市街化調整区域内ではあるが、水野連区や幡山連区の一部に浸水想定区域がみられる。

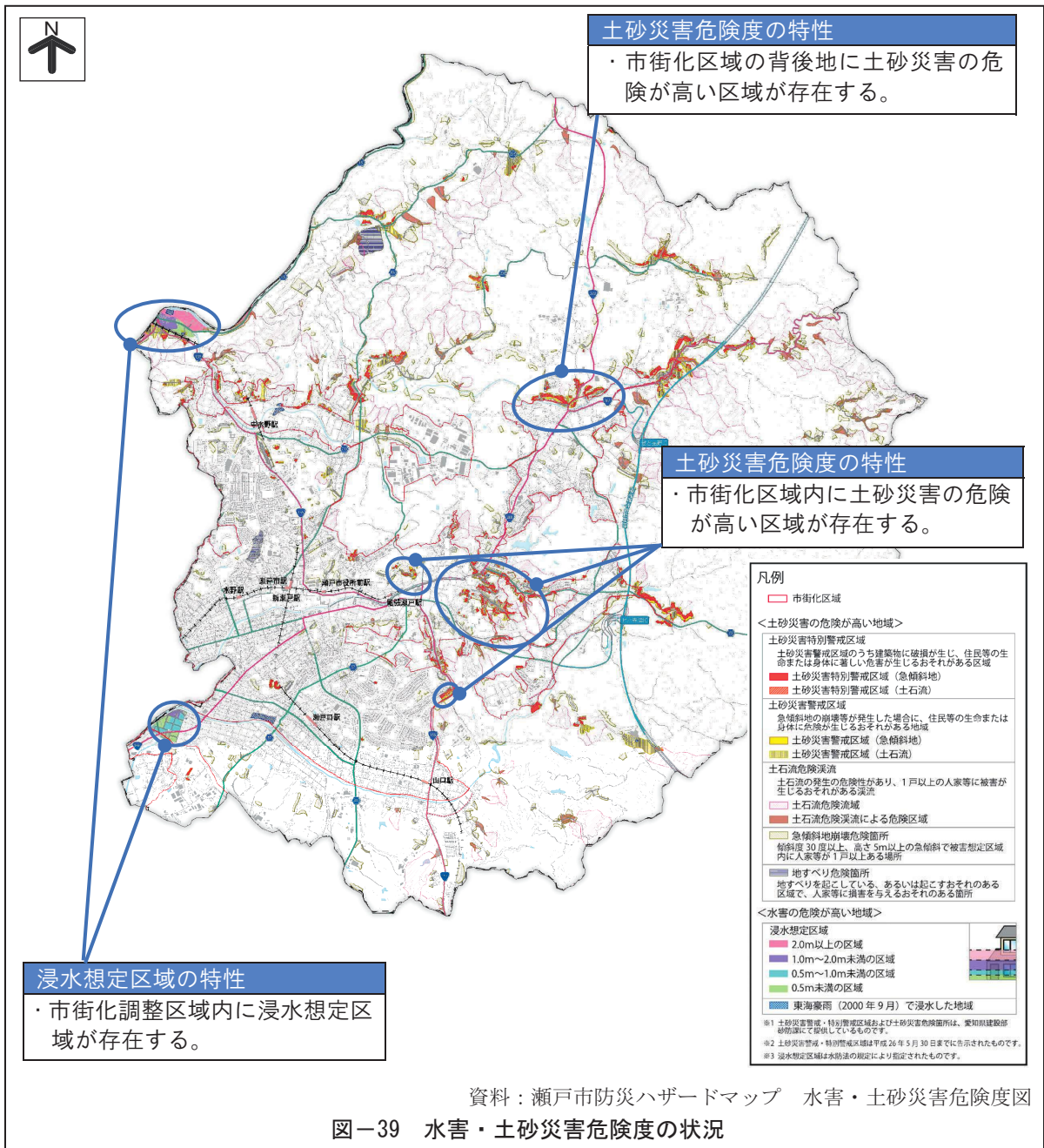


図-39 水害・土砂災害危険度の状況

課題 10

❖10-1：災害に対する安全性の向上

現状補足：液状化危険度の状況

- 液状化の危険度は、市街化区域内では、尾張瀬戸駅の北側の一部や品野連区の一部に「高い」地域が存在する。
- 愛知県では県西部や西三河地域で危険度が高くなっているが、これらの地域と比較し、瀬戸市の危険度は低い。

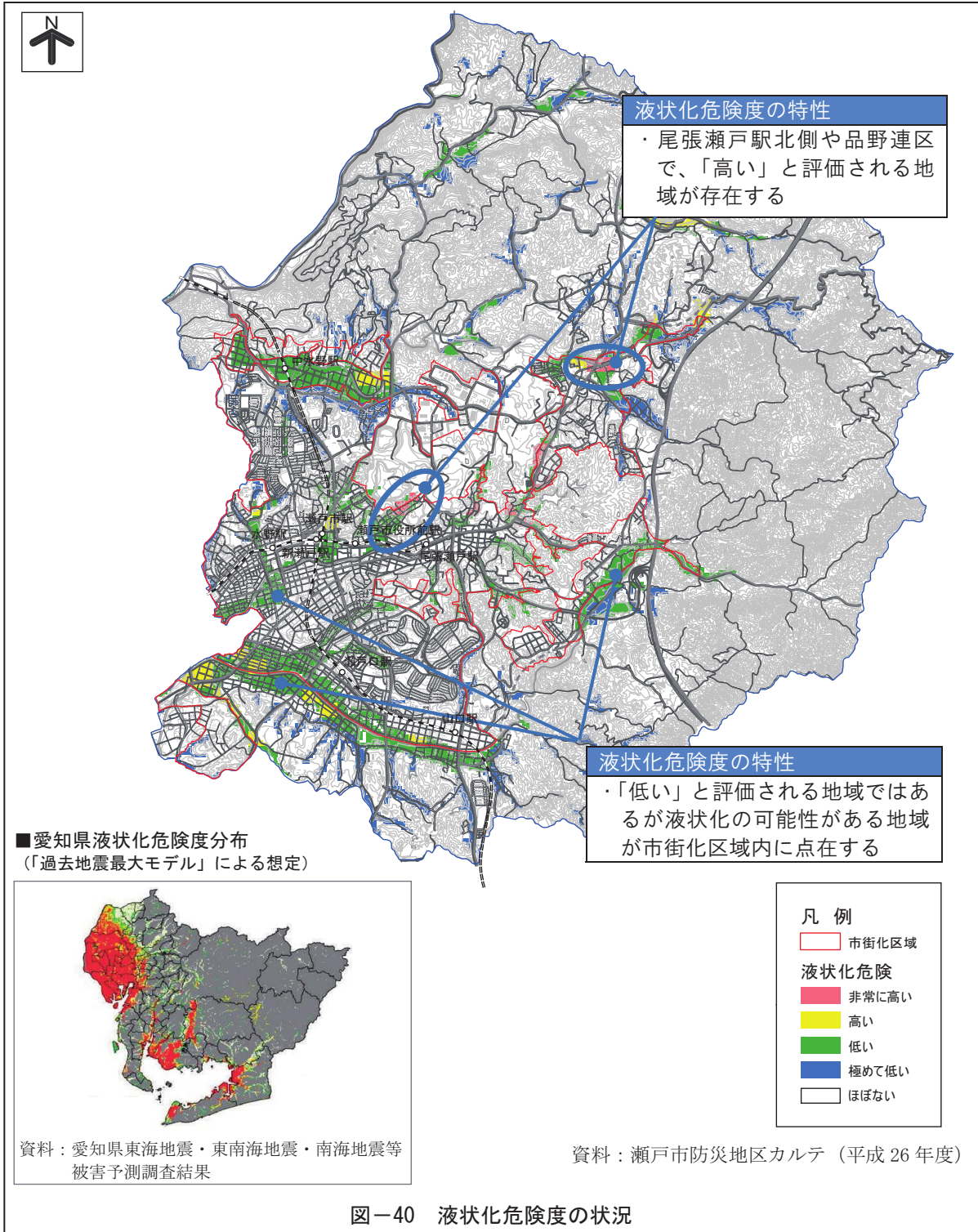


図-40 液状化危険度の状況