
瀬戸市総合交通戦略

令和3年（2021年）7月

瀬 戸 市

空白ページ

瀬戸市総合交通戦略 目次

第1章 計画の目的と位置づけ

- 1-1 計画策定の目的…………… 1
- 1-2 対象区域と計画年次…………… 1
- 1-3 計画の位置づけ…………… 1

第2章 上位計画の整理

- 2-1 第6次瀬戸市総合計画…………… 2
- 2-2 瀬戸市都市計画マスタープラン…………… 3
- 2-3 瀬戸市都市交通マスタープラン…………… 5

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…………… 6
- 3-2 社会情勢の変化…………… 23

第4章 方針及び施策

- 4-1 基本的な考え方（3つの視点）…………… 26
- 4-2 視点別の交通施策の方針…………… 28
- 4-3 視点別の施策…………… 31

第5章 進行管理

- 5-1 評価指標の考え方…………… 81
- 5-2 指標の設定…………… 81
- 5-3 上位計画と連携した進捗管理…………… 82

参考資料

- 1 「瀬戸市まちなか交通戦略」の中間評価及び「新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想」の進捗状況…………… 83
- 2 瀬戸市総合交通戦略策定協議会設置要綱及び委員名簿…………… 114
- 3 上位計画と連携した進捗管理…………… 117

空白ページ

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。

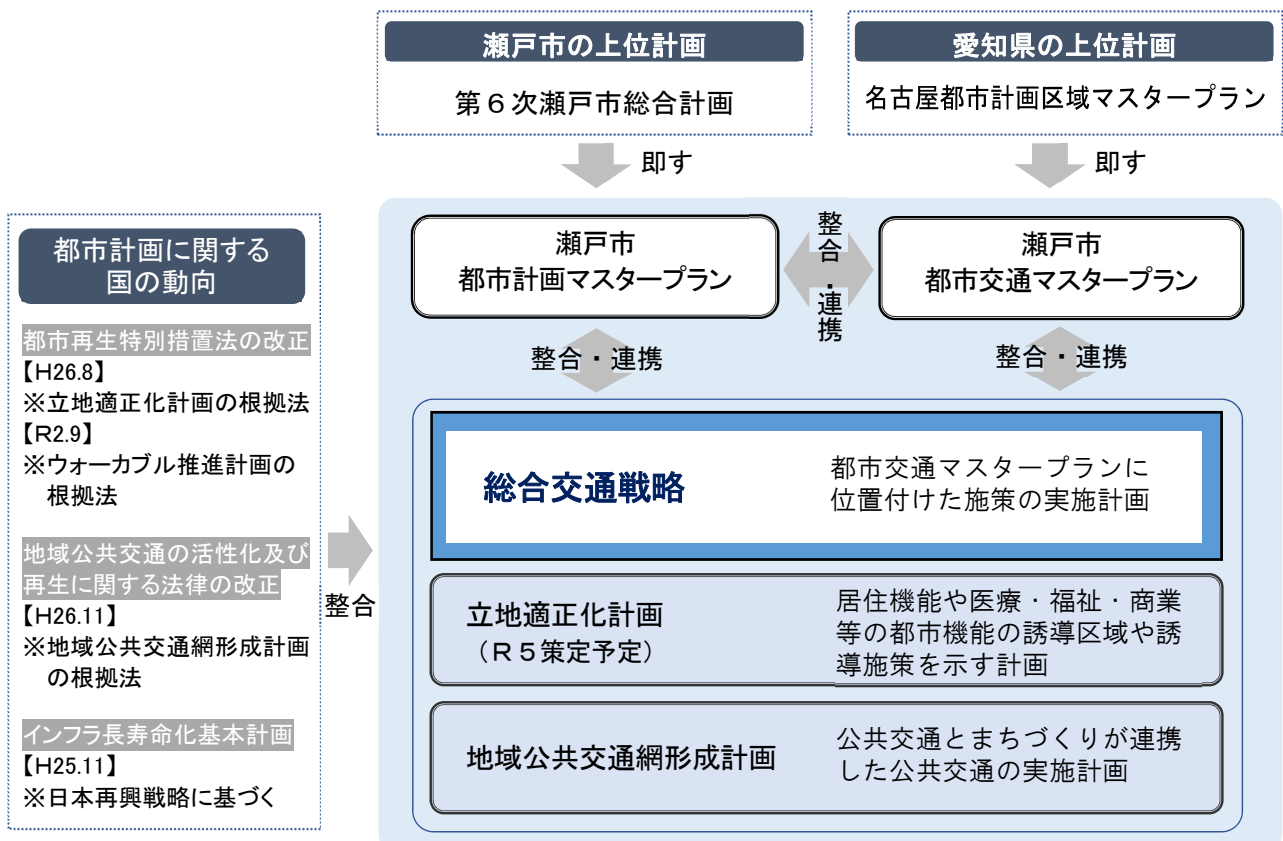
これまでの瀬戸市まちなか交通戦略や社会情勢の変化等を踏まえ、都市交通マスタープランの施策を戦略の視点から短期間で、より効果的に実施し、瀬戸市の将来像の実現を図ります。

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>

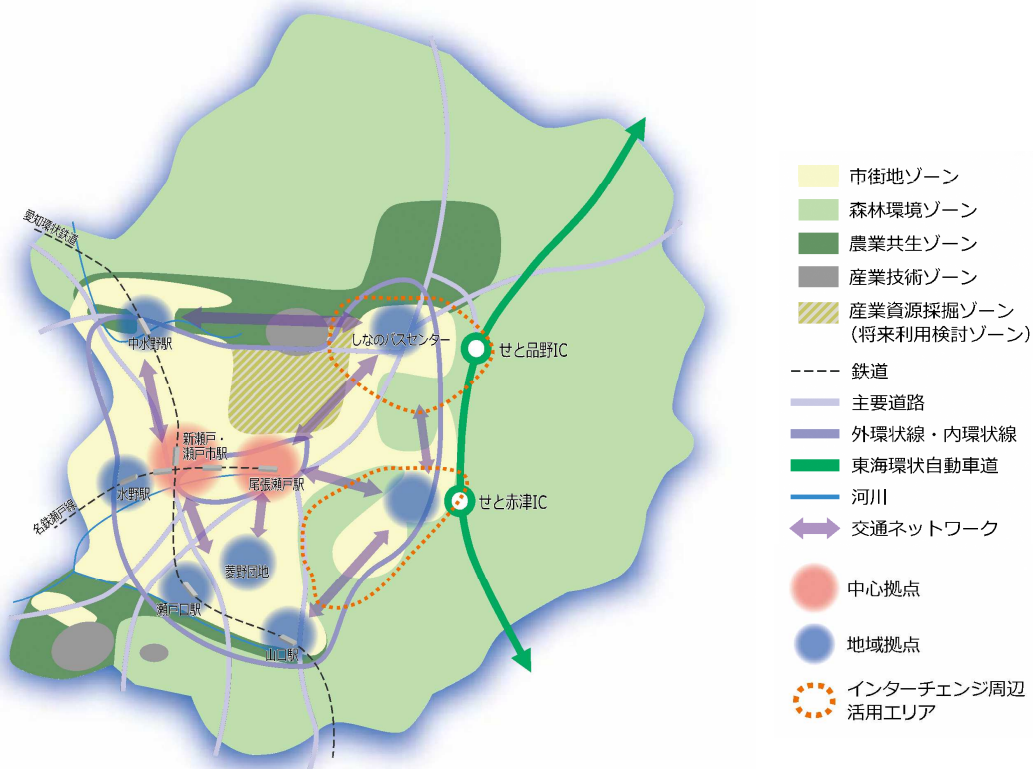
- ①活力ある地域経済と豊かな暮らしを実感できるまち
- ②安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち
- ③地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち

<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"> ・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 ・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
各ゾーンの方針	<ul style="list-style-type: none"> ・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

■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。

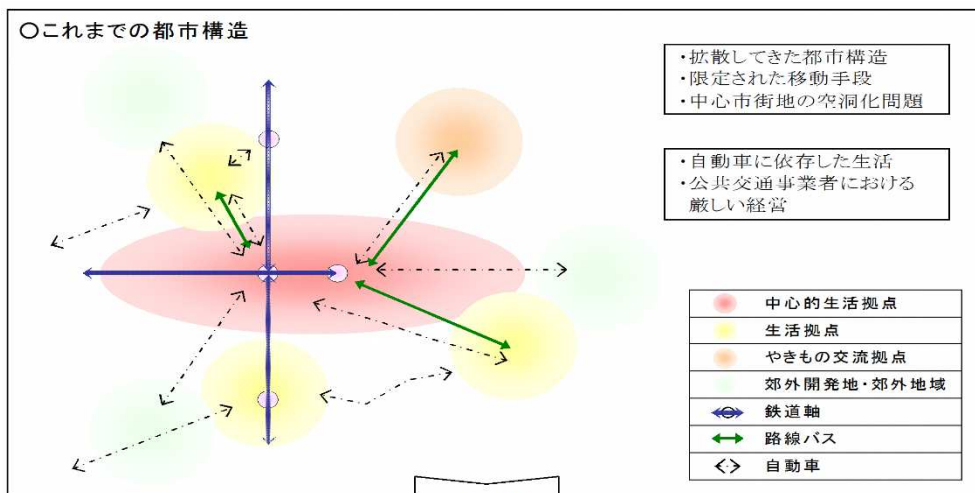
(1) 瀬戸市まちなか交通戦略の概要

<瀬戸市のまちづくりの理念>

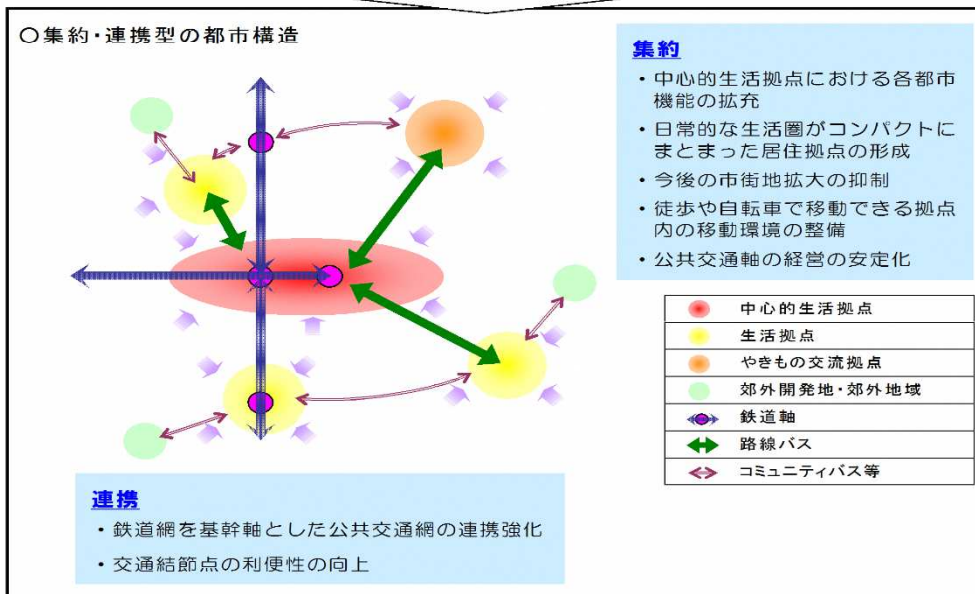
- 市街地構造 : 各拠点のもつ都市機能、居住環境の向上に努め、都市全体を魅力的にする。
- 都市交通 : 拠点間の移動をスムーズにする。
- 取り組み体制 : 市民ひとりひとりが自発的に、行政と協働して行動する。

<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



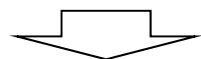
<瀬戸市まちなか交通戦略の基本的考え方>

■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）

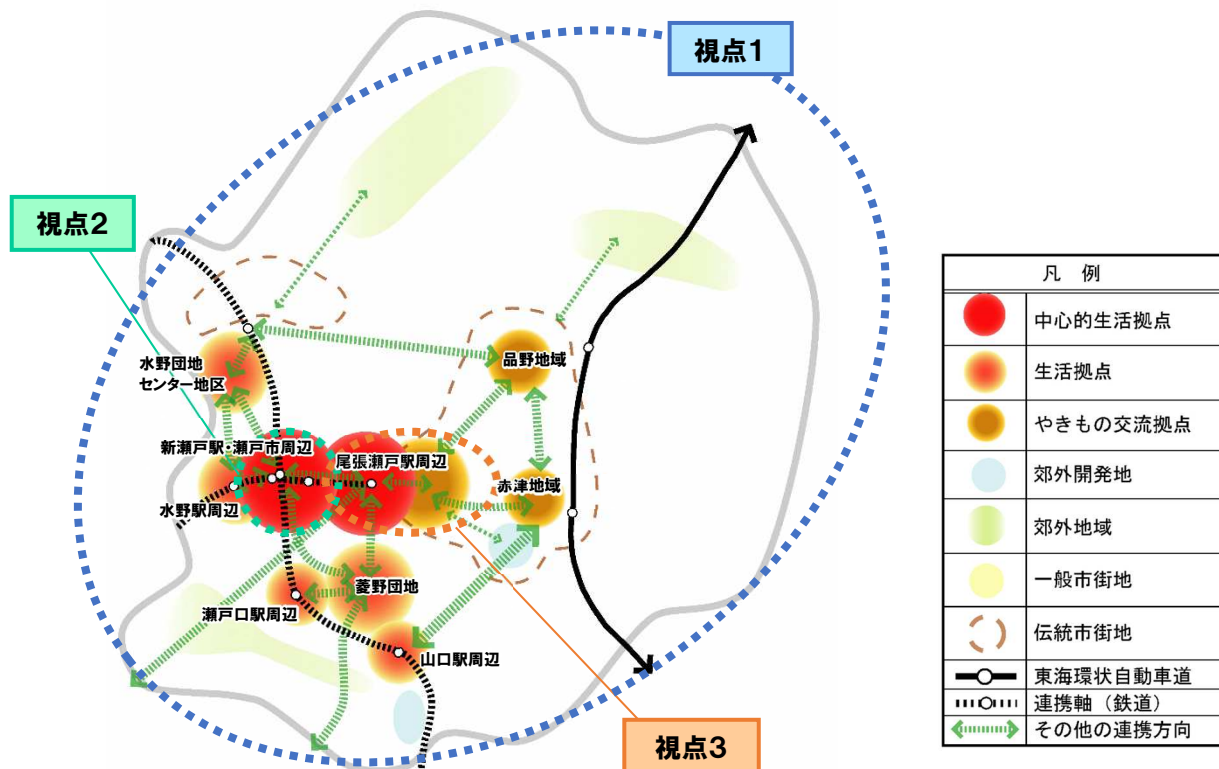
利用しやすい公共交通システムの整備

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）

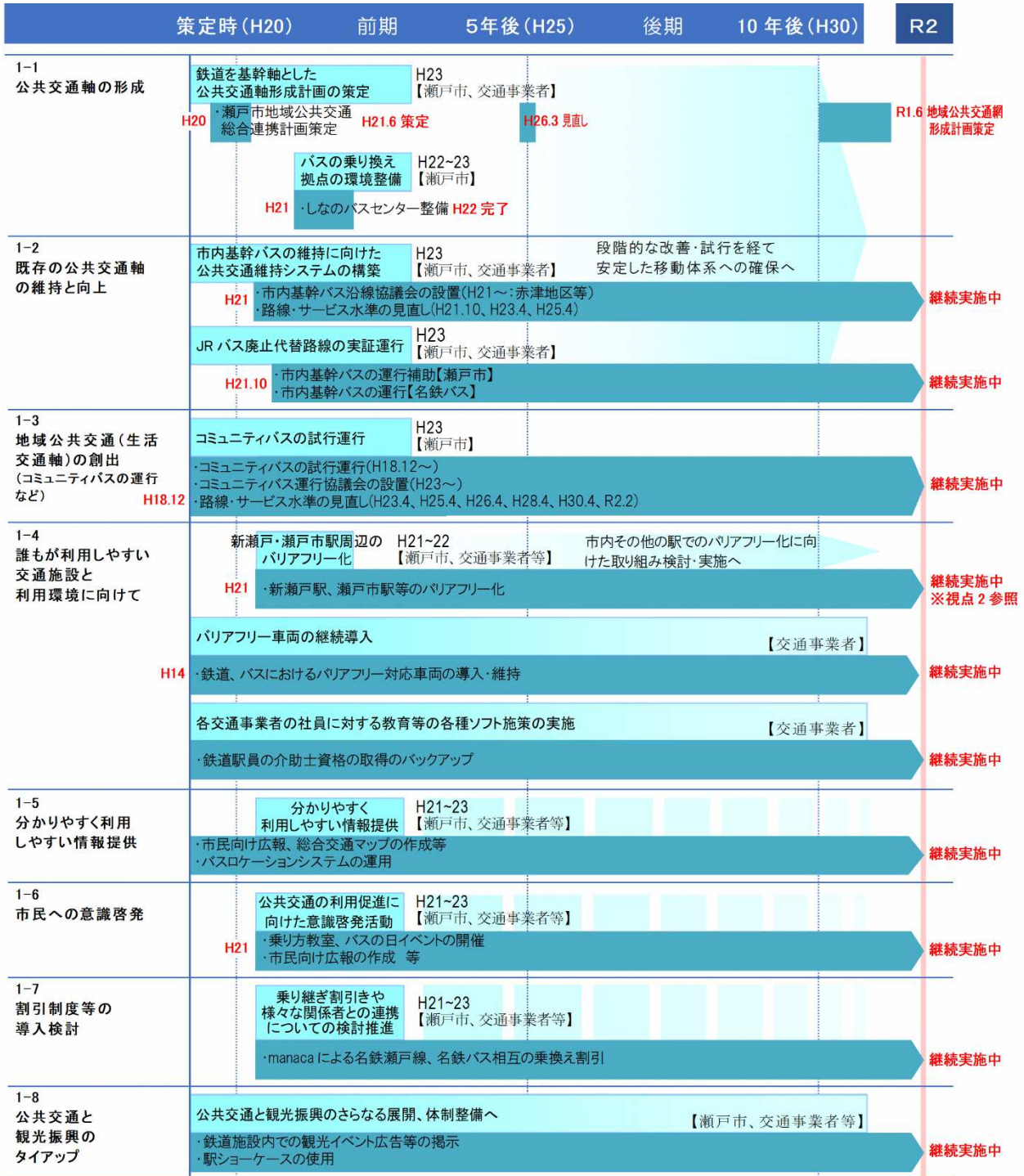
行ってみたくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成



(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

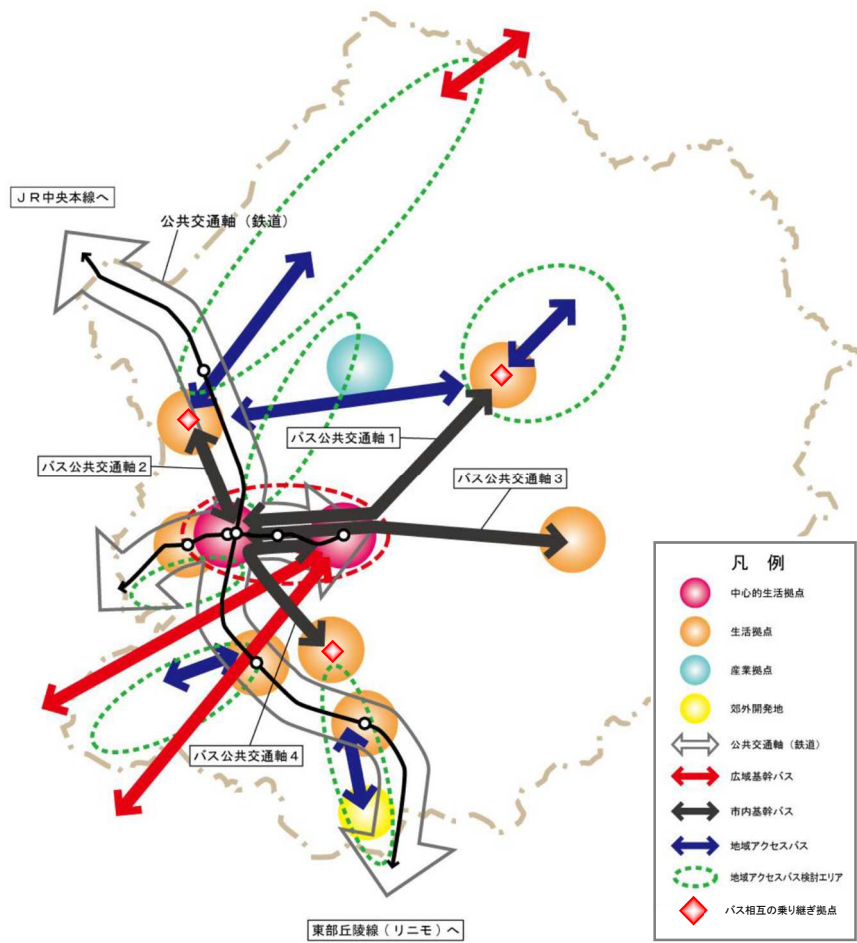


※ 上段：瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画
下段：現時点までの実績

■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



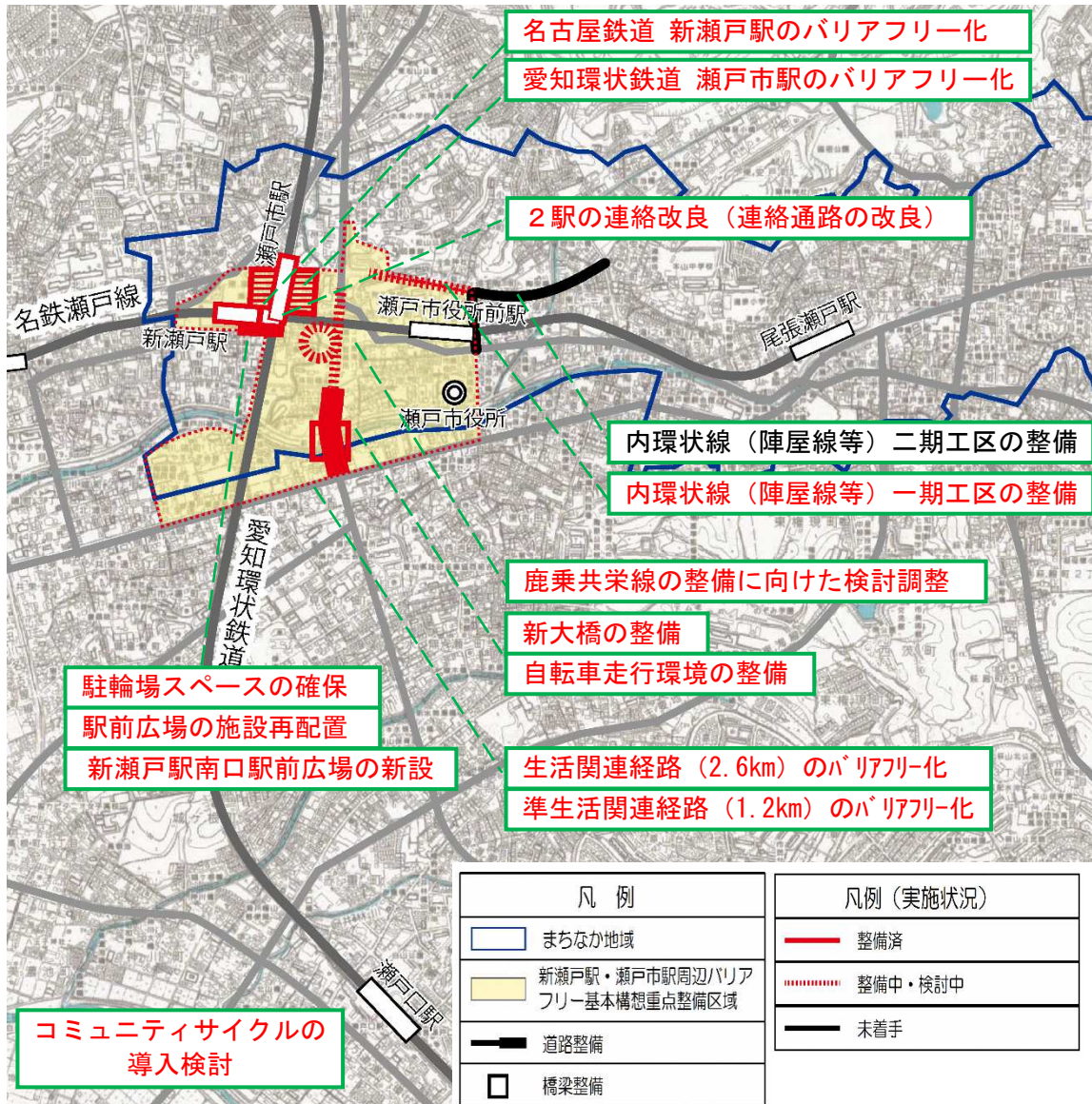
視点2：瀬戸市の交通及び生活センターとしての拠点機能を支える交通基盤の整備
(新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)

■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)	H21	名古屋鉄道新瀬戸駅 のバリアフリー化 ・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			
	H21	愛知環状鉄道瀬戸市駅 のバリアフリー化 ・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			
	H21	2駅の連絡改良 (連絡通路の改良)	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	
		新瀬戸駅南北連絡通路 の整備			・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	
		駐輪場スペースの 確保	H22 目標 【瀬戸市】 H24	・新瀬戸駅 南側 駅前広場整備 H25完了 ・新瀬戸駅 北側 基本計画の策定 H25策定	・鉄道を基幹軸とした公共交通軸の形成へ	
		駅前広場の 施設再配置	H22 目標 【瀬戸市】 H24	・新瀬戸駅 南側 駅前広場整備 H25完了 ・新瀬戸駅 北側 基本計画の策定 H25策定		
		新瀬戸駅南口 駅前広場の新設	H22 目標 【瀬戸市】 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	H21	生活関連経路(2.6km) のバリアフリー化	H22 目標 【愛知県、瀬戸市】 -L=1.8 km完了	整備中		
	H21				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			【瀬戸市】	
		(都)鹿乗共栄線の自転車歩行者道の整備(L=約0.3km)	H21完了			
		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)

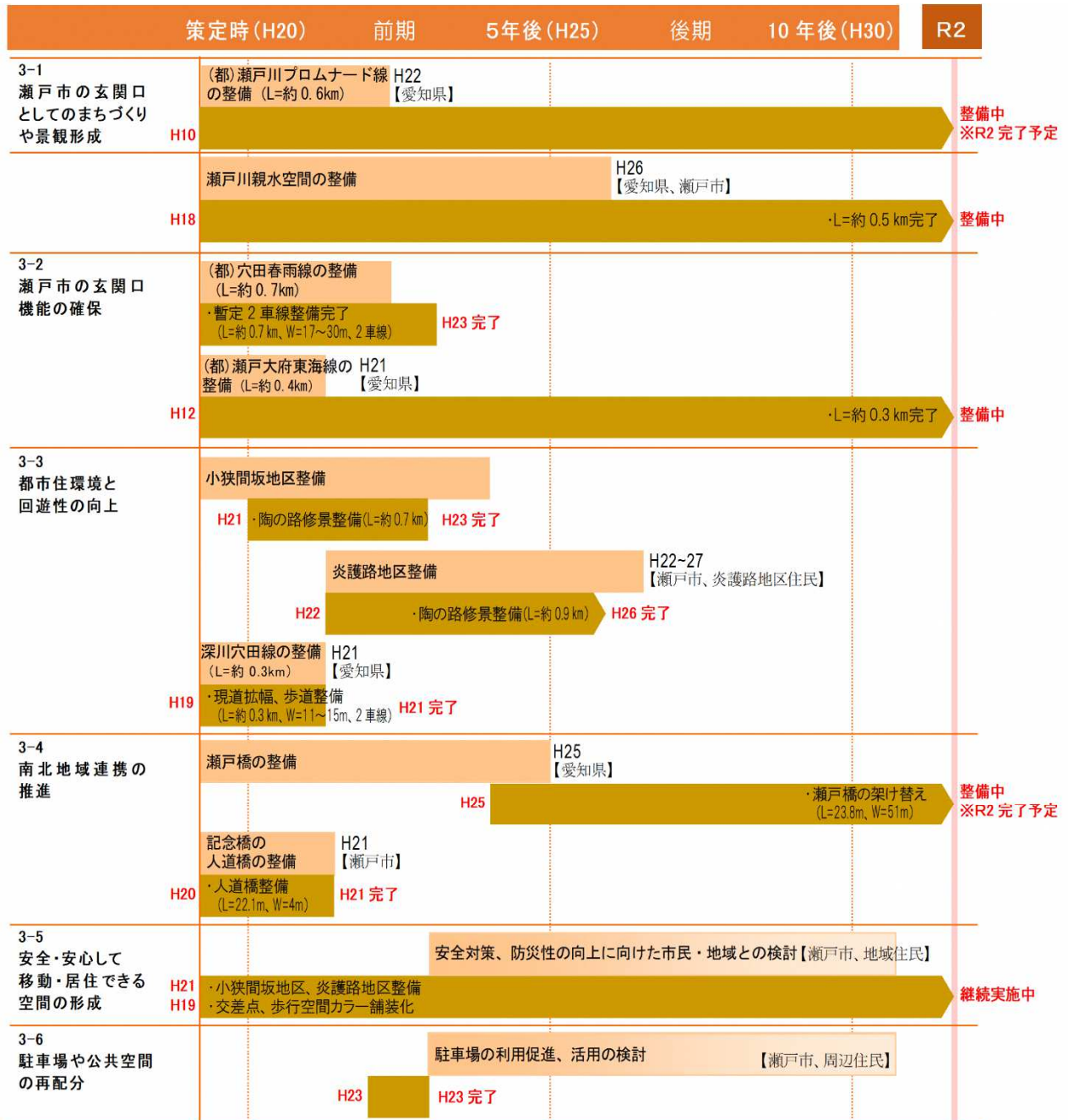


歩道のバリアフリー化 (国道 155 号)



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



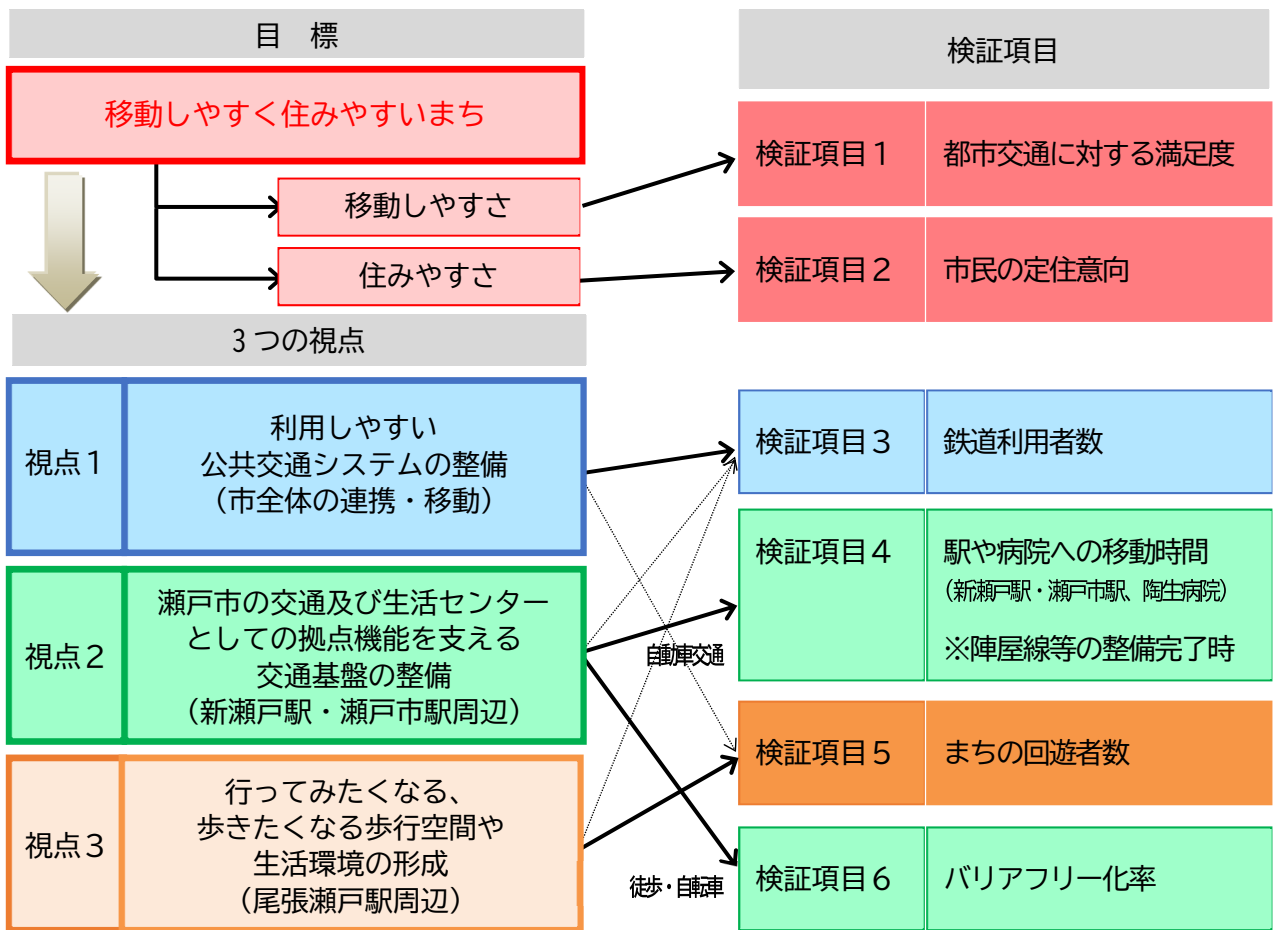
視点 3-4 南北地域連携の推進

瀬戸橋の整備



(3) 検証項目の設定

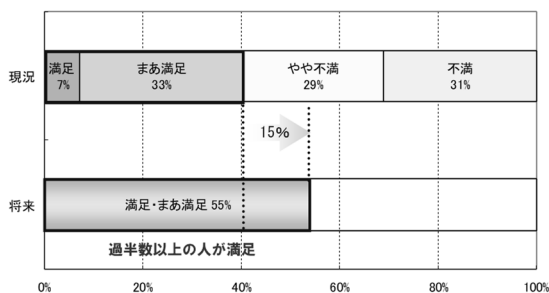
①目標及び施策の骨子と検証項目の関係性



■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)

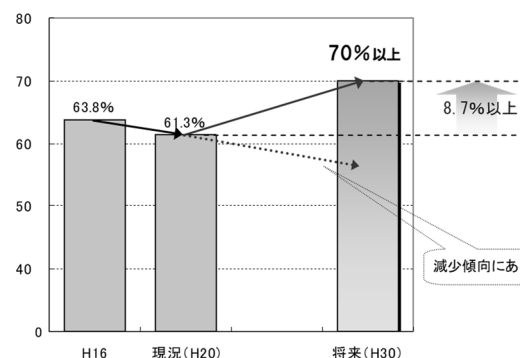
※上表の満足度は、以下の交通施設別の満足度の平均値 (乗換え、鉄道、バス、道路網、歩行空間、自転車空間、案内情報)

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

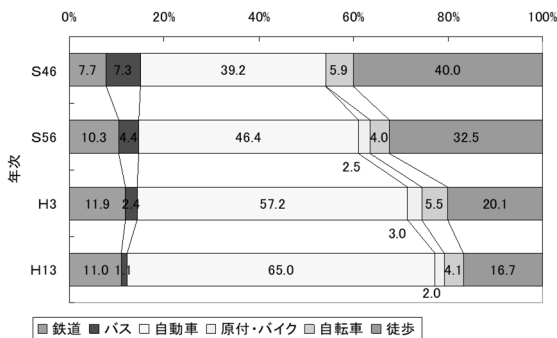
- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想の特定事業に位置づけられた生活関連経路 (約2.6km) の整備率

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

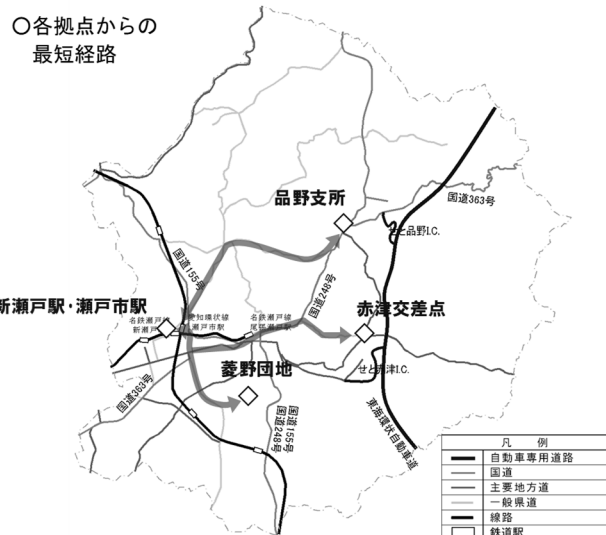
- ・現在の市内8駅の鉄道利用者数 : 1,370 万人/年
- ・平成3年と13年の鉄道分担率の比 : 11.9/11.0=1.08
- ・身体障害者の方の利用の増加 : $4,600 \times 0.35 \times 365 = 588,000$
 ※瀬戸市の身体障害者手帳者: 約4,600人
 駅の段差等を特に問題視している障害者: 約35%
- ・以上より $13,700,000 \times 1.08 + 588,000 = 15,400,000$



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



(4) 検証項目の達成状況

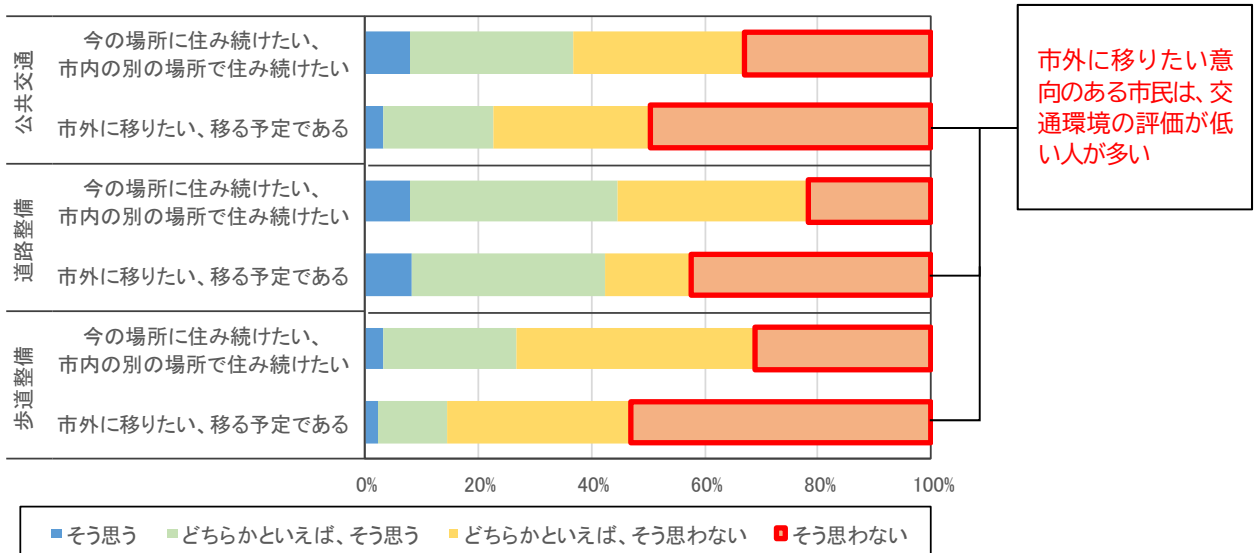
検証項目1：都市交通に関する満足度

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

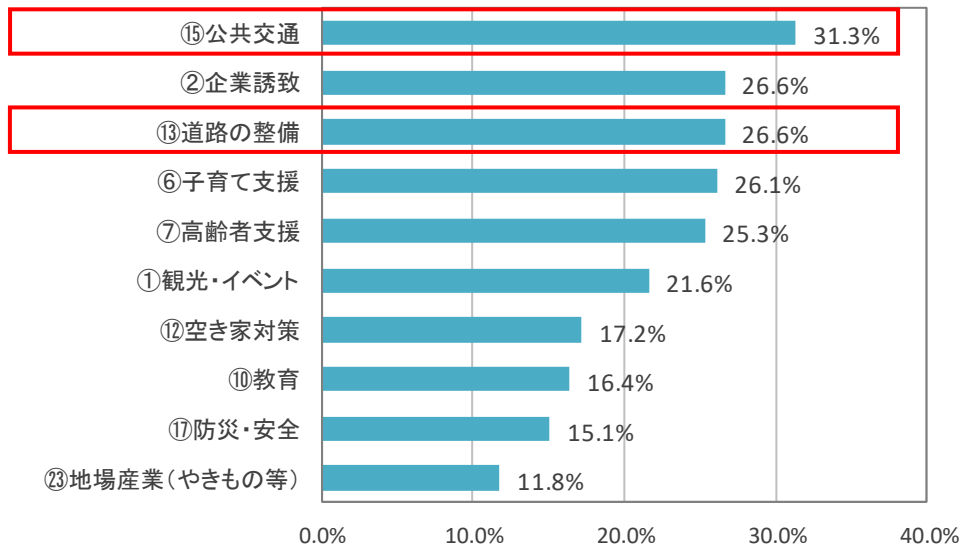
検証項目2：市民の定住意向

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）



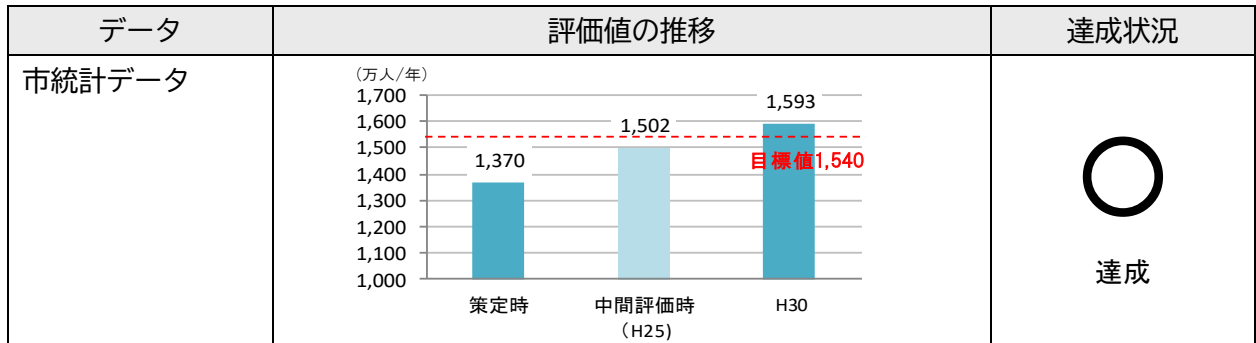
資料：総合計画市民アンケート調査（R1.12）

■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%

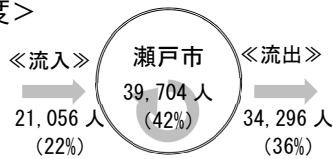
評価結果	<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通に関する満足度は低下しており、定住意向も横ばいである。 ・交通環境に対する満足度の低さは、市外への転出意向を相関がある。 ・公共交通や道路整備は、各年代の市民から今後重点的に対応していくべき分野として評価されている。
今後の課題	定住促進に向けて、効果的な交通施策の推進が必要である。

検証項目3：鉄道利用者数

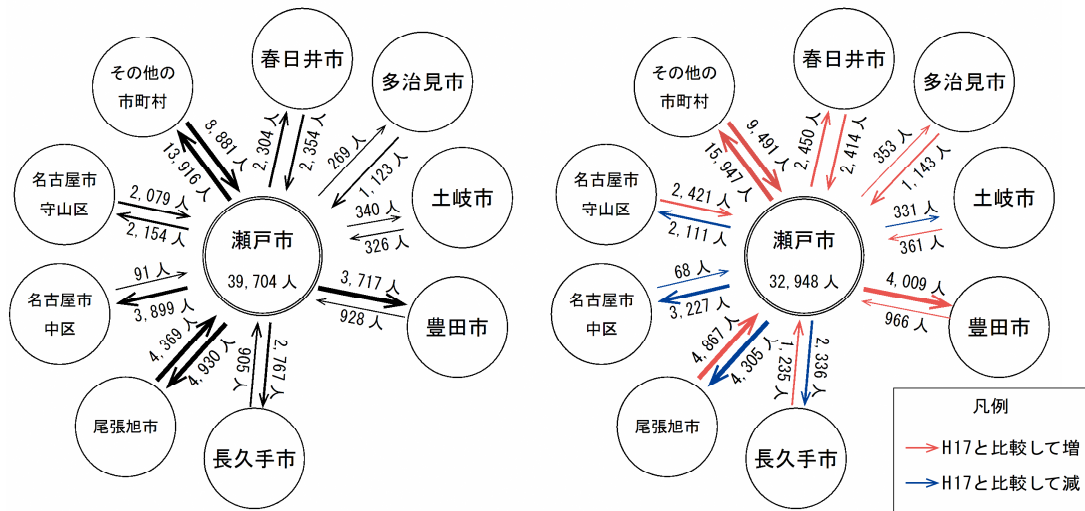
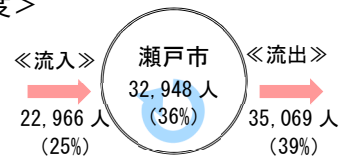


■通勤・通学流動

<平成17年度>

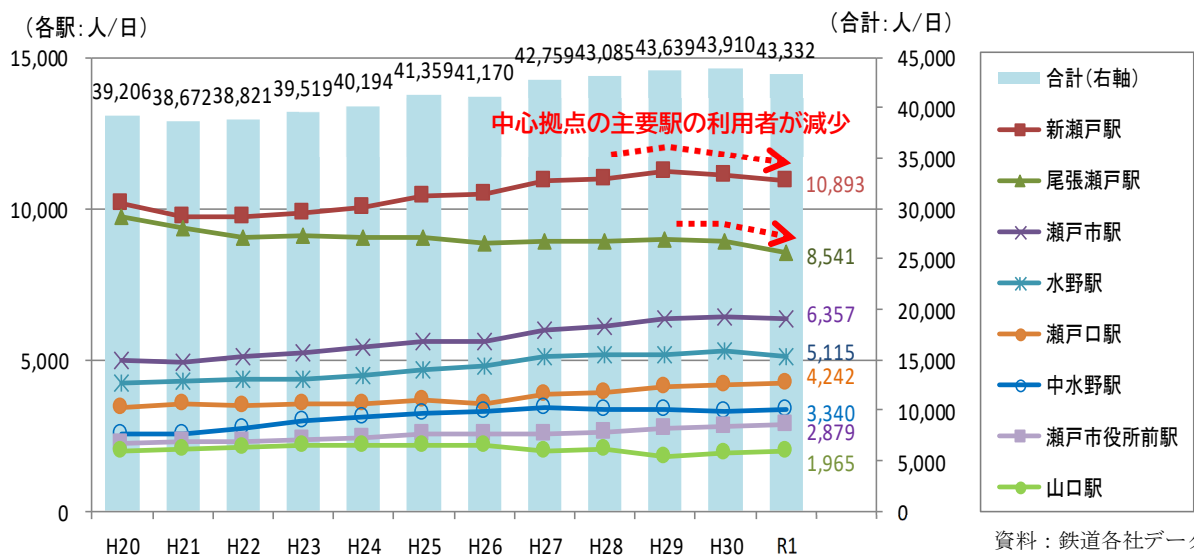


<平成27年度>

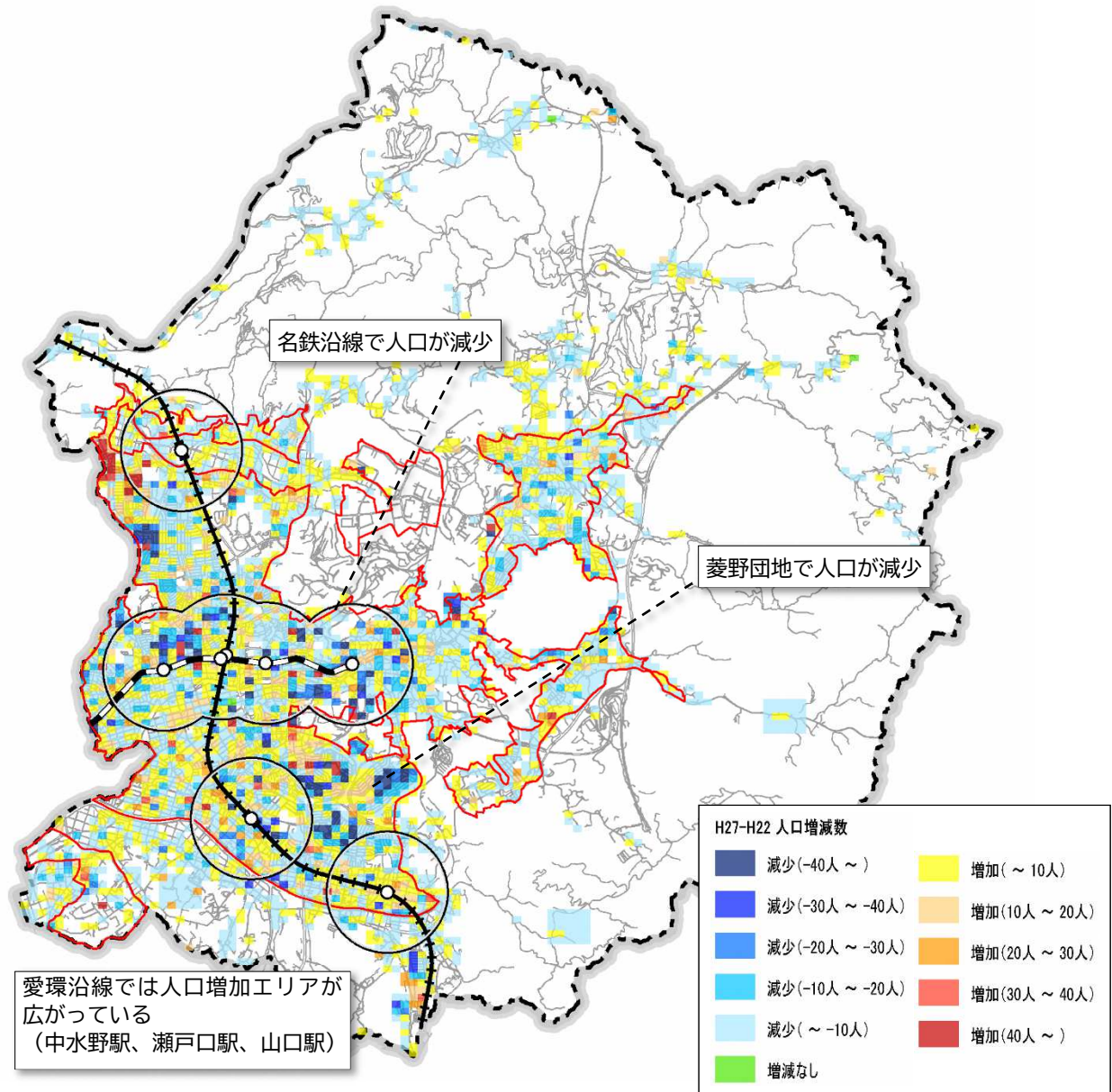


資料：国勢調査

■駅別の利用者数の推移



■ 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"> ・ 鉄道の利用者数は目標値を達成している。 ・ 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。 ・ 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。
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

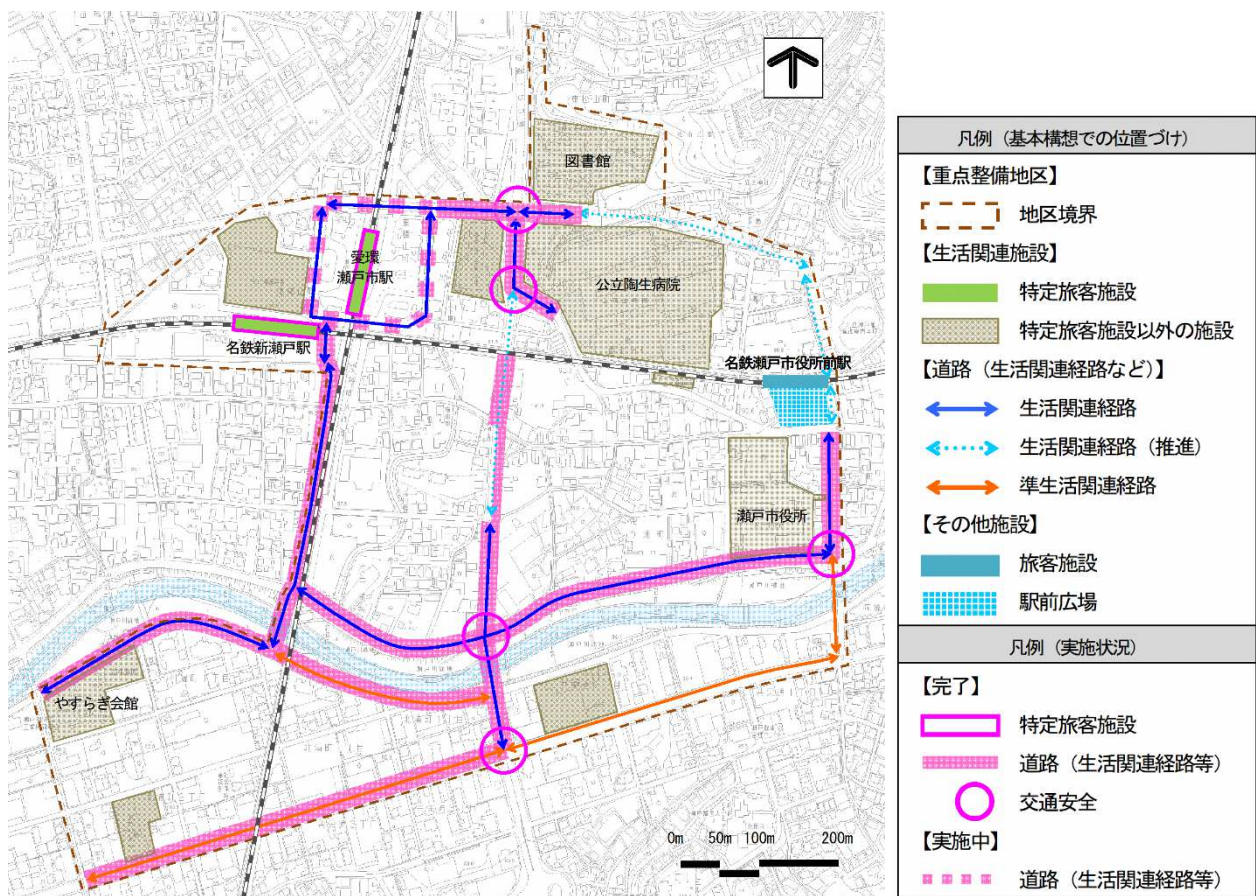
データ	評価値の推移	達成状況								
お雛めぐり開催日 における商店街での 歩行者交通量調査 ※H30 は末広町、中央 通、銀座通りの各商店 街振興会商店街歩行 者交通量調査の伸び 率から推定	<p>(人/日)</p> <table border="1"> <caption>歩行者交通量調査 (人/日)</caption> <thead> <tr> <th>時期</th> <th>歩行者交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策定時</td> <td>3,700</td> </tr> <tr> <td>中間評価時 (H26)</td> <td>3,000</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"> ・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。 ・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。
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：Ma a S（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。

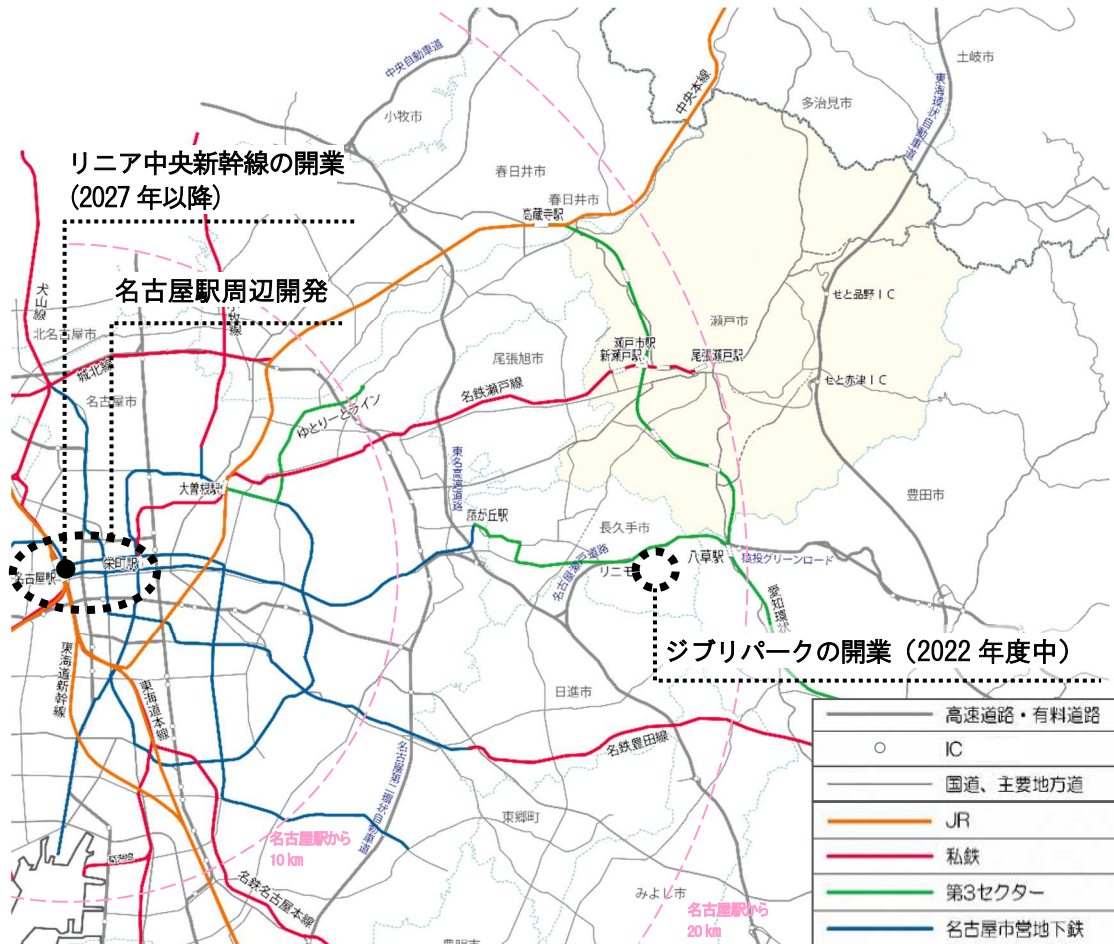


資料：国土交通省ホームページ（日本版 MaaS の推進）

(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



第4章 方針及び施策

4-1 基本的な考え方（3つの視点）

これまでの交通施策の検証を踏まえた課題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で、短期間で効果的に実施するため、総合交通戦略の方向性を3つの視点で整理し、瀬戸市の将来像の「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」の実現を図ります。

総合計画・都市計画マスタープラン

基本理念	住みたいまち 誇れるまち 新しいせと
都市像	<ul style="list-style-type: none"> 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
将来都市構造	多極ネットワーク型コンパクト構造

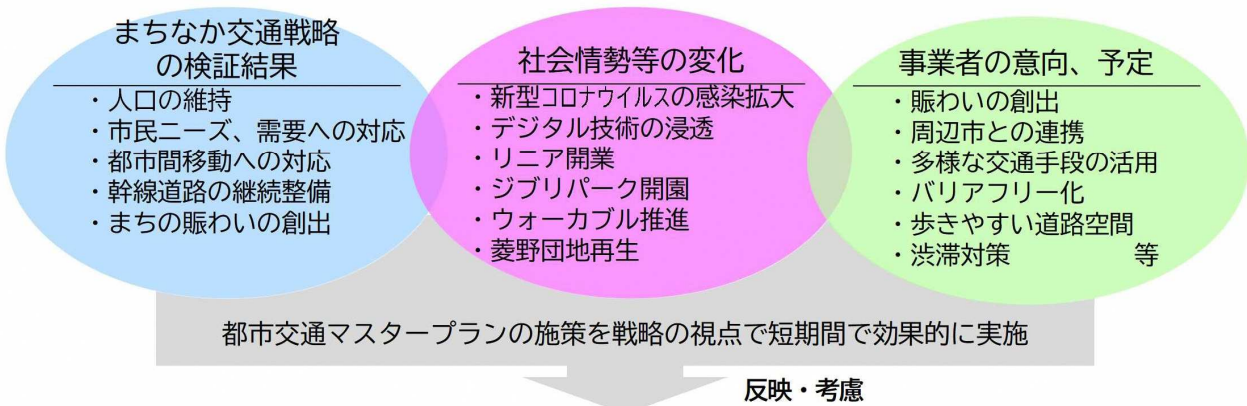
↓ 整合・連携

都市交通マスタープラン

都市交通の方針		視点の整理 
誰もが 出かけたくなるまち せと		
交通政策	交通施策	
交通結節機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> (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	<ul style="list-style-type: none"> (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	<ul style="list-style-type: none"> (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	<ul style="list-style-type: none"> (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 	
安全安心の確保	<ul style="list-style-type: none"> (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	<ul style="list-style-type: none"> (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 	

↑ 都市交通マスタープラン「都市交通の方針」の実現

戦略として取り組む理由・背景



総合交通戦略の方向性（3つの視点）

視点1 拠点地域※での快適な生活を支える交通環境の形成

生活や移動の利便性が高い中心拠点や地域拠点において、定住と拠点機能の確保を促進するための交通環境の整備を推進します。

- (方針)
1. 拠点間や拠点への公共交通を維持・確保します
 2. 中心拠点周辺の安全で利便性の高い道路空間の整備を推進します。
 3. 便利な地域での暮らしの満足度の向上を図ります。

視点1の方針に基づく施策

視点2 都市間移動の利便性の向上

広域・地域連携軸による名古屋市や豊田市等の隣接市への移動利便性を向上します。

- (方針)
1. 外環状道路網の形成と円滑化を図ります。
 2. 周辺都市との移動を活発化し、拠点機能の充実を図ります。
 3. 拠点地域における市外への鉄道を利用した移動の利便性を確保します。

視点2の方針に基づく施策

視点3 ウォーカブルな“せとまち”の形成

市民や来訪者が、生活や観光で、歩きたくなるような心地良いまちなか空間を形成します。

- (方針)
1. やきもの文化を感じられる面的な回遊空間を充実します。
 2. 市民と来訪者が楽しく交流できる機会や道路空間を創出します。

視点3の方針に基づく施策

※拠点地域：都市計画マスタープランの将来都市構造における中心拠点と地域拠点

4-2 視点別の交通施策の方針

視点1 拠点地域での快適な生活を支える交通環境の形成

生活や移動の利便性が高い中心拠点や地域拠点において、定住と拠点機能の確保を促進するための交通環境の整備を推進します。

(方針)

1. 拠点間や拠点への公共交通を維持・確保します。

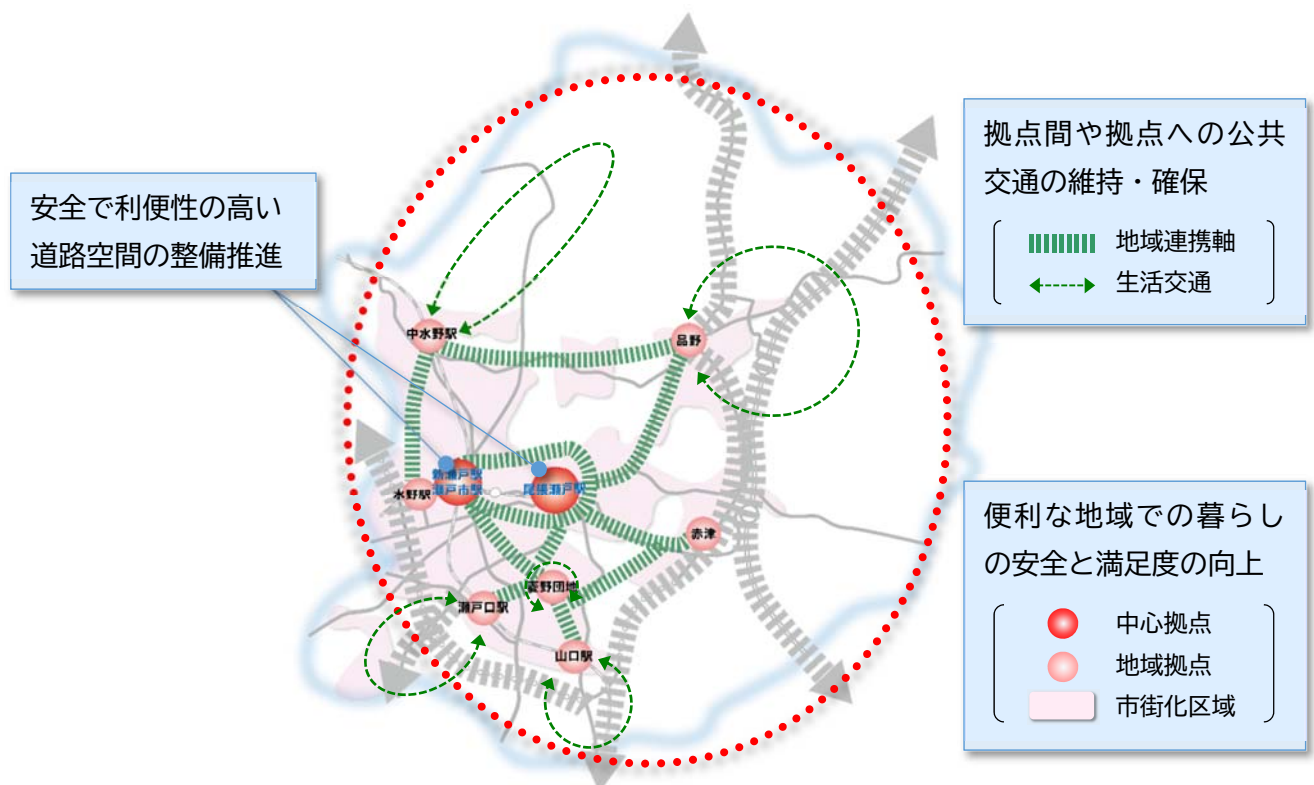
多極ネットワーク型コンパクト構造の将来都市構造を実現し、拠点の機能と周辺居住地での生活利便性を維持・向上するため、それぞれの中心拠点や地域拠点が有する都市機能や居住機能を有機的に連携できる公共交通ネットワークを形成します。また、地域拠点周辺の居住地や都市施設において、効率性に配慮しながら身近な地域拠点への移動手段を確保します。

2. 中心拠点周辺の安全で利便性の高い道路空間の整備を推進します。

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺や尾張瀬戸駅周辺では、中心拠点として連携を強化するとともに、慢性的に発生している渋滞緩和を図り、安全で利便性の高い骨格道路網を形成します。また、拠点内を歩行者・自転車が安全に移動できる連続的な道路空間の整備を推進します。

3. 便利な地域での暮らしの安全と満足度の向上を図ります。

拠点地域において、利便性の高い公共交通環境を活かしながら、各拠点の特性に応じた都市機能の維持・拡充を図るとともに、市街地周辺において安全に移動できる交通環境を確保し、定住や市外からの転入を促進します。



視点2 都市間移動の利便性の向上

広域・地域連携軸による名古屋市や豊田市等の隣接市との移動の利便性を向上します。

(方針)

1. 外環状道路網の形成と円滑化を図ります。

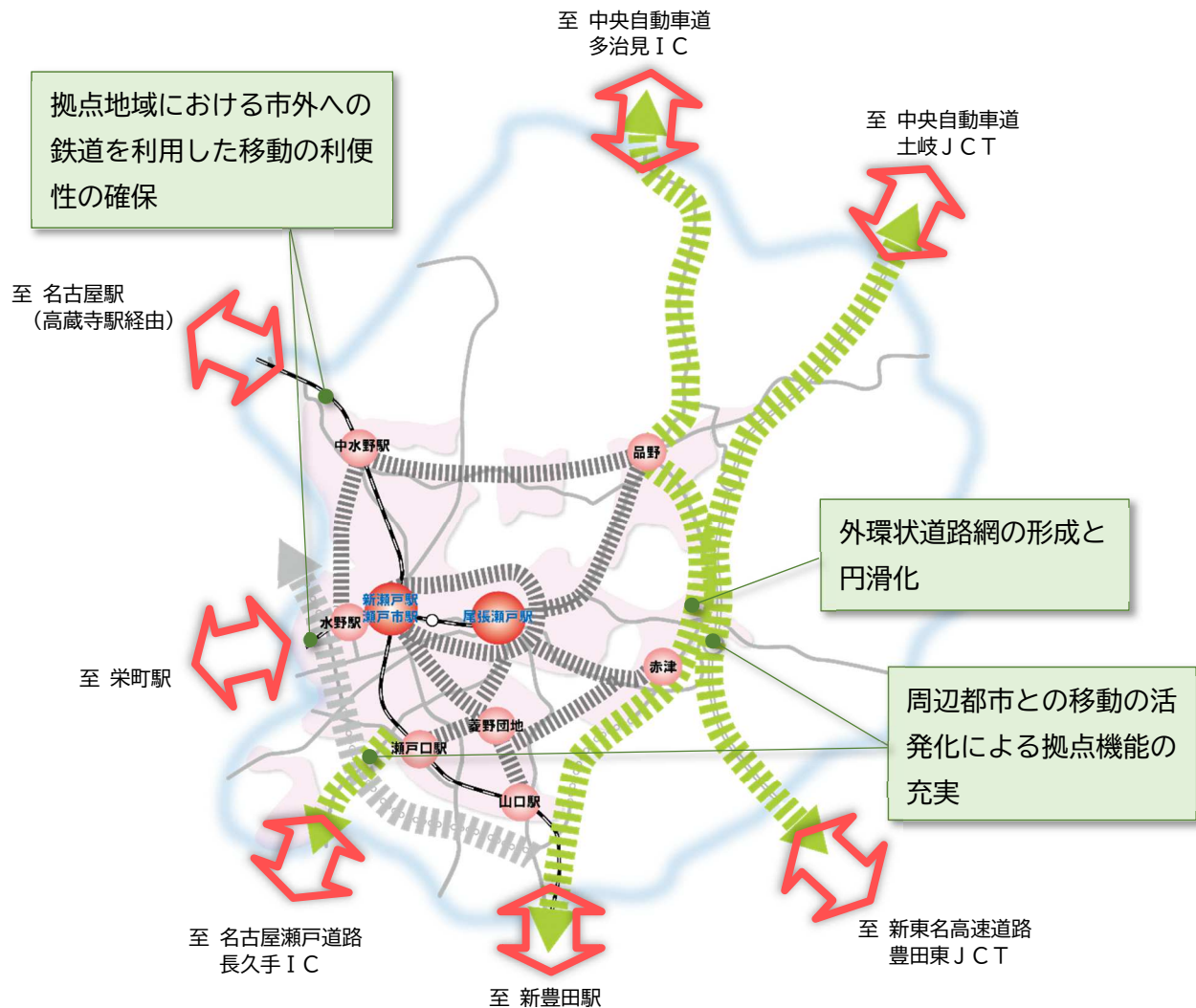
中心拠点への通過交通を抑制し、安全で快適な道路空間を確保するとともに、都市間をまたぐ物流等の産業・業務交通の円滑化を図るために、円滑に自動車交通を処理する外環状道路網を形成します。

2. 周辺都市との移動を活発化し、拠点機能の充実を図ります。

各拠点の広域交通ネットワークを活用し、市民生活の安全確保に配慮しながら市外からの人・物の行き来を活性化し、各拠点の特性に応じた機能の維持・拡充を図ります。

3. 拠点地域における市外への鉄道を利用した移動の利便性を確保します。

市外へ通勤・通学している人の定住促進や拠点地域での生活利便性を確保するため、利便性の高い鉄道網を活かした移動の利便性を確保します。



視点3 ウォーカブルな“せとまち”の形成

市民や来訪者が、生活や観光で、歩きたくなるような心地良いまちなか空間を形成します。

(方針)

1. やきもの文化を感じられる面的な回遊空間を充実します。

尾張瀬戸駅周辺において、やきものの文化を感じられる交流の場、地域住民の生活の場の質の向上を図るため、誰もが安全・快適に回遊できるよう、面的で連続性のある景観形成や歩行空間の整備を推進します。

2. 市民と来訪者が楽しく交流できる機会や道路空間を創出します。

多くの人をまちなかに呼び込み、更なる賑わいを創出するため、市民や沿道の店舗事業者等と一体となって、道路空間や沿道の公共空間を活用し、より多くの人が行きかい、滞在できる場の創出を目指します。



4-3 視点別の施策

視点1：拠点地域での快適な生活を支える交通環境の形成に向けた施策

■施策体系図

施策	概要	実施主体	目標スケジュール			
			R3	R4	R5	R8
方針1 拠点間や拠点への公共交通を維持・確保						
1-1 バスの運行維持・見直し	陶生病院バスロータリーのハブ化の推進	バス事業者、関係団体、市			継続実施	
	市内基幹バスの運行維持・見直し	市民、バス事業者、市			継続実施	
	コミュニティバスの運行維持・見直し	市民、バス事業者、市			継続実施	
	菱野団地住民バスの運行	市民、交通事業者、市			継続実施	
	バスの待合環境の整備	バス事業者、警察、市			検証・実施	
1-2 多様な交通手段の確保・検討		市民、交通事業者、関係団体、市			準備・調査	
1-3 多様な主体・ツールによる公共交通の利用促進	割引き料金制度の維持・導入	交通事業者、市			継続実施、コミュニティバスの新規制度等の導入	
	コミュニティバスへのキャッシュレス決済の導入検討	交通事業者、市			準備・調査	
	自動車運転免許自主返納者への支援策の導入	交通事業者、関係団体、市			準備・調査	
	利用意識の向上	市民、交通事業者、関係団体、市			継続実施	
方針2 中心拠点周辺の安全で利便性の高い道路空間の整備						
2-1 幹線道路の整備	陣屋線の整備	市			整備	
	西本町交差点、東本町交差点の改良	県			整備	
2-2 都市計画道路の見直し		市			検討	
方針3 便利な地域での暮らしの満足度の向上						
3-1 立地適正化計画の策定		市			策定	
3-2 道路交通の安全対策	歩行者、自転車、自動車 が適切に分離された安全な道路空間の整備	市民、関係団体、警察、 県、市			検討	
	安全運転支援装置設置に 対する補助	市			実施	
	I T S技術の活用検討	関係団体、警察、県、市			準備・調査	
	交通安全運動の実施	市民、関係団体、警察、 市			継続実施	

方針1 拠点間や拠点への公共交通を維持・確保します。

1-1 バスの運行維持・見直し

考え方

多極ネットワーク型コンパクト構造の将来都市構造を実現するため、2路線の鉄道を基軸に、都市内外の各拠点を連携する広域基幹バス・市内基幹バスと、拠点周辺や郊外部とのアクセスを確保するコミュニティバス等が一体となった公共交通ネットワークの形成が必要です。

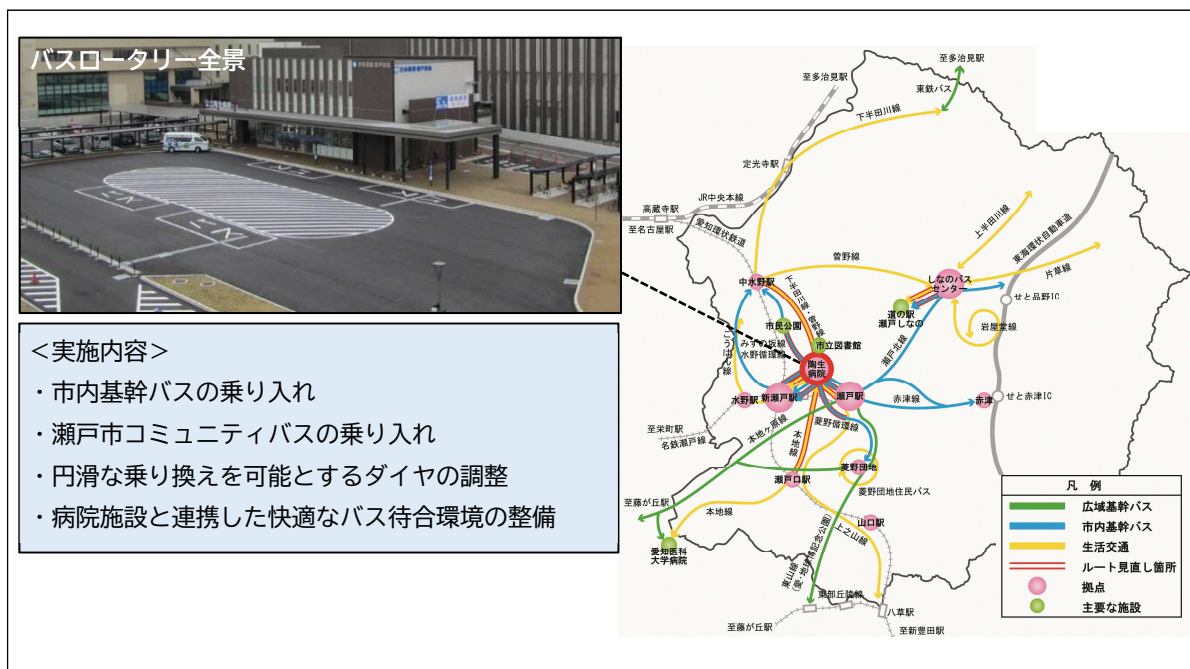
また、拠点周辺や郊外部の各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、生活利便施設の立地状況や地勢、地域ニーズ等の地域の実情に加え、運行経費や運送収入による収支率を踏まえた効率的・効果的な運行のあり方を検討し、生活交通として市民の移動を確保する必要があります。

取組み

●陶生病院バスロータリーのハブ化の推進

基幹バスやコミュニティバスについて、陶生病院バスロータリーに乗り入れる路線や便数の増加を図るとともに、バス相互の円滑な乗継が可能となるダイヤ調整や案内環境の整備を行うなど、快適で円滑な乗り換え環境を確保しハブ化を推進します。

《陶生病院バスロータリーのハブ化と公共交通網の再編イメージ》

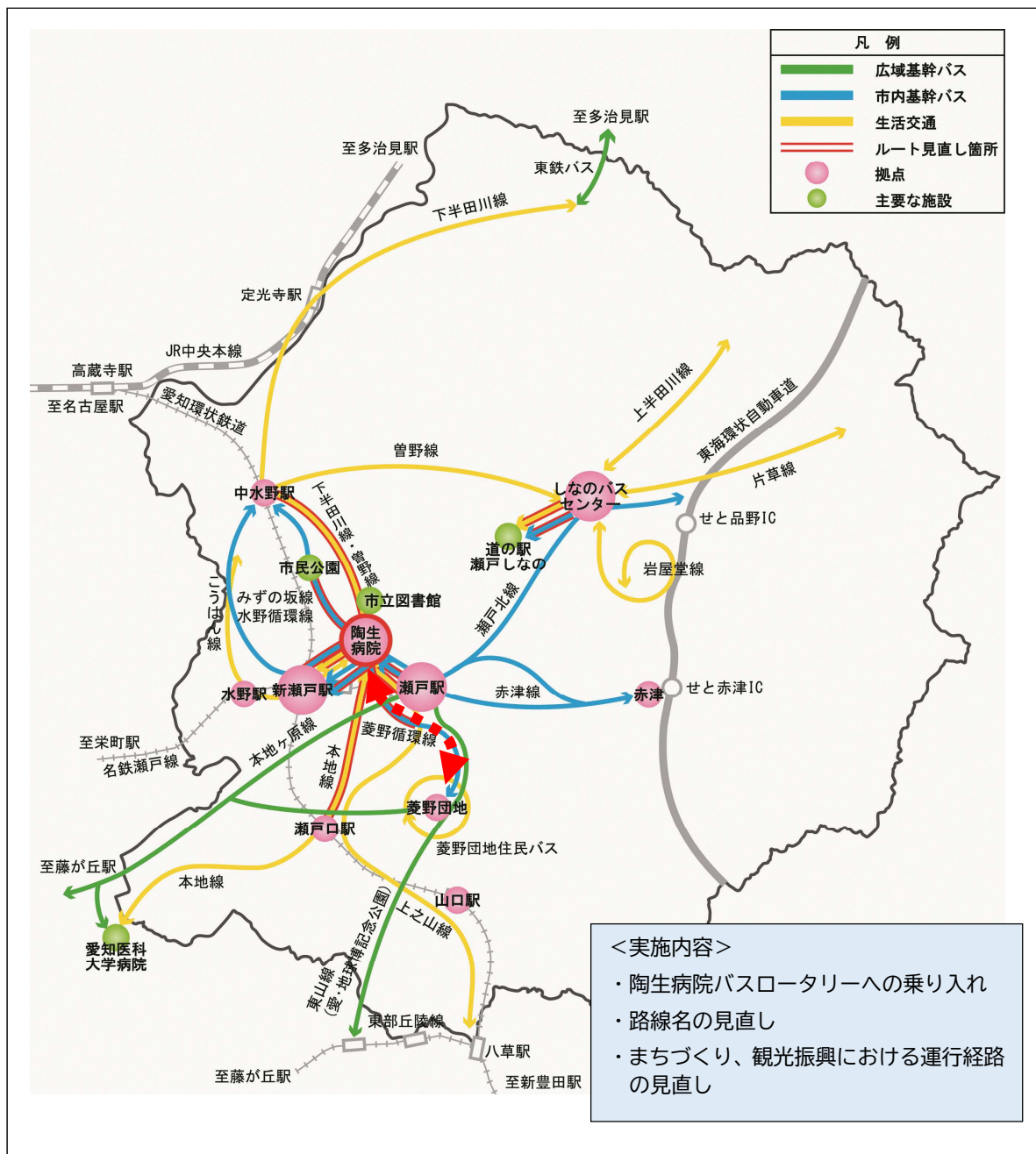


●市内基幹バスの運行維持・見直し

広域基幹バスと連携して通勤・通学や観光などの利便性の維持・向上を図るため、市内拠点間や主要な施設へのネットワークを形成する路線の維持・見直しを行います。

見直しにあたっては、利用実態や人口・土地利用動向、生活利便施設の立地動向、市内基幹バス沿線協議会の意向などに応じた運行経路やバス停間隔・名称の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とするダイヤ調整等を行い、利便性の向上を図ります。また、市は、戦略的な公的資金の投入や新たな市内基幹バス沿線協議会の設立も含め、必要に応じて適切に支援します。

《市内基幹バスの運行見直しイメージ》



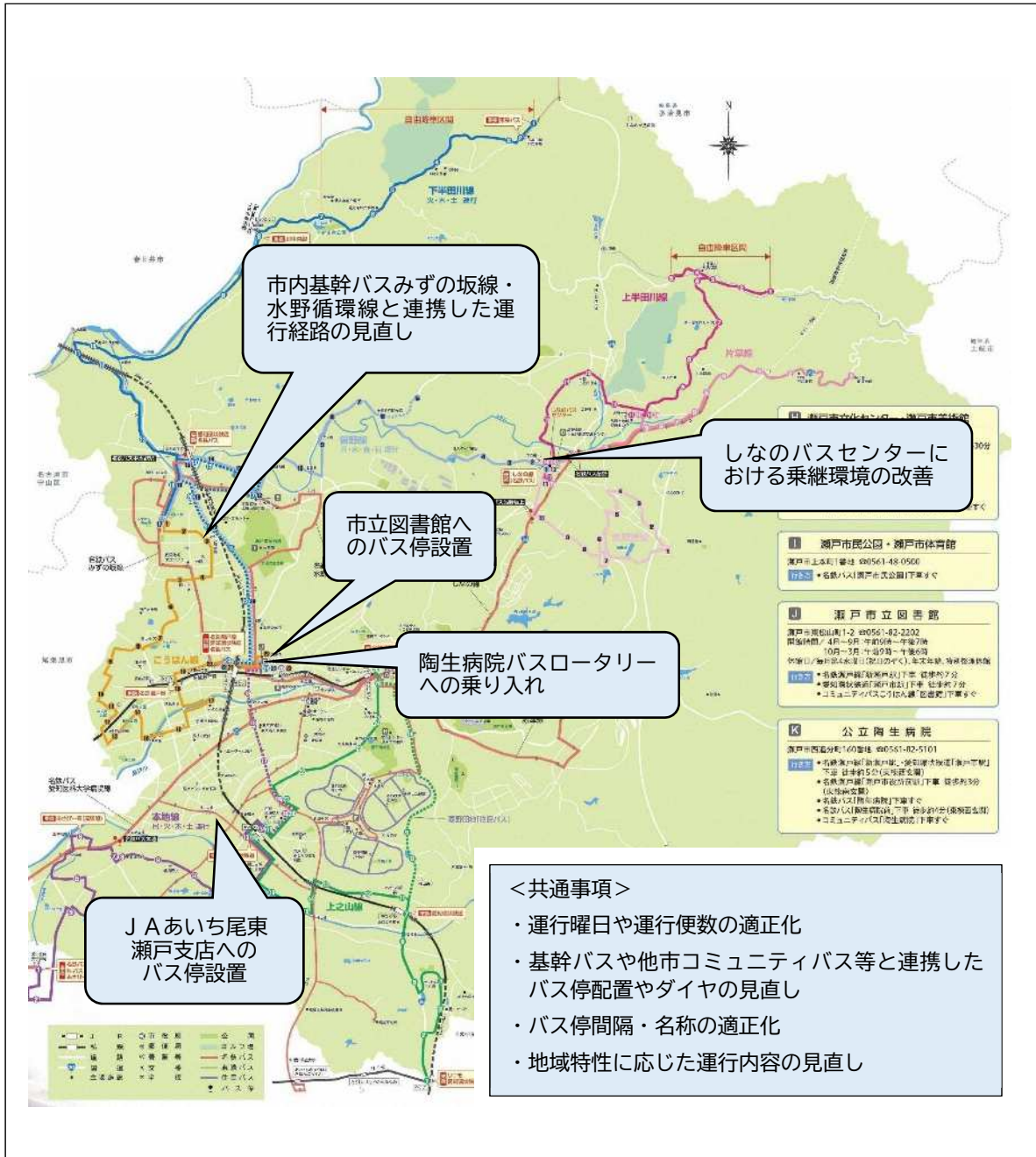
※瀬戸市地域公共交通網形成計画から引用

●コミュニティバスの運行維持・見直し

鉄道や市内基幹バスに接続し、市街地や集落の居住地から、中心拠点や地域拠点に立地する生活利便施設へのアクセスを確保するため、コミュニティバスの維持・見直しを行います。

見直しにあたっては、地域特性やコミュニティバス運行協議会の意向に応じた運行経路やバス停間隔・名称の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とするダイヤ調整等の運行内容の見直しを行い、利便性の向上を図ります。また、新たなコミュニティバス運行協議会の設立など、地域の意向を把握する体制について検討します。

《コミュニティバスの運行内容見直しイメージ》



※瀬戸市地域公共交通網形成計画から引用

●菱野団地住民バスの運行

地域のボランティアを中心として無料で運行している住民バスの持続可能な運行に向けて、自家用有償旅客運送への移行を含め、運行主体の機能強化や収益を得る仕組みづくりなどを検討します。

菱野団地での新たなまちづくりの取組みと連携して、センター地区への更なるアクセス強化や新たなコミュニティの場の提供、地域活性化等の菱野団地の再生へつなげます。

《住民バスの概要》

- 運賃 : 無料
- 運行日 : 月～金曜日
※祝日、お盆、年末年始は運休
- 運行便数 : 10便/日
- 運行車両 : 10人乗りのワンボックス2台
- 運転手 : 地域のボランティア



●バスの待合環境の整備

交通結節点となる鉄道駅やバスセンター等において、風雨や日差しなどを防ぐシェルターや座って待つことができるベンチ等の整備、バスロケーションシステムの導入などの運行情報の提供、分かりやすい乗換案内やのりば案内等の案内表示等の整備を行い、待合環境の改善を行います。

《実施例》

■シェルターの設置例



資料：福岡市ホームページ

■風よけパネルの設置例



写真：陶生病院バスロータリー

■バスロケーションシステムの導入

デジタルサイネージの設置



資料：適切なバス停車施設のあり方に関する調査報告書 (国土交通省中部運輸局)

バス停でのQRコードの設置



1-2 多様な交通手段の確保・検討

考え方

人口減少・少子高齢化が進行し、公共交通を支える運転手の不足等が懸念される中で、市内基幹バスやコミュニティバスが整備されていない地域を含め、効率性に配慮しながら市民の生活利便性を持続的に確保していくため、交通事業者や地元企業・学校、市民、行政等の多様な主体が連携・協働して、移動手段を確保する必要があります。

取組み

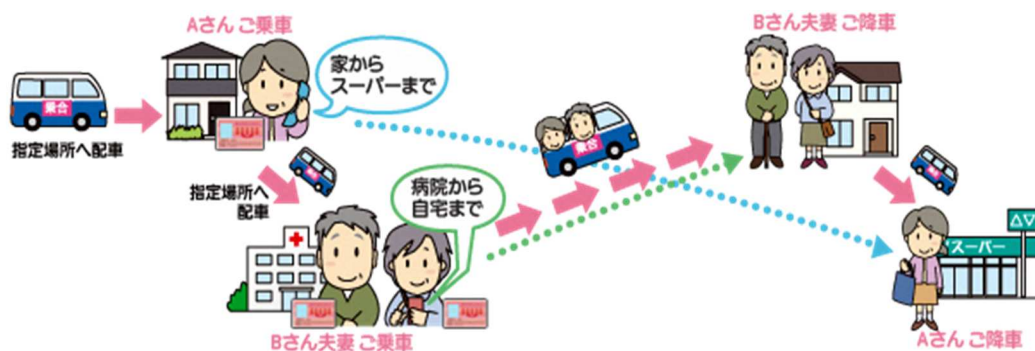
各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、生活利便施設の立地状況や地勢、地域ニーズなどの地域特性に応じ、生活交通として市民の移動手段を確保するため、菱野団地住民バスをモデルとした地域との協働事業やタクシー車両等を活用したデマンド交通、市内に立地する企業や学校、福祉施設等の送迎バスへの混乗や空き車両の活用、アクティブシニア層等が活躍する新たな移動支援システムについて、研究、導入を推進します。

また、愛知県が取り組んでいる「あいち自動運転推進コンソーシアム」を活用し、新たなモビリティ社会の実現へ挑戦する次世代産業・研究機関との連携等により、自動運転やMaaS (Mobility as a service) 等の最先端技術の研究、活用を推進します。

《実施例》

■長久手定額乗合タクシー試験運行（デマンド交通）

2018年9月17日（火）～11月15日（金）の平日にバス停や駅への移動が困難な高齢者の方等の新しい移動手段として、定額乗合タクシーの試験運行が行われました。



対象者：下のいずれかに該当する市民（※あったかあどが必要です）

- ・運転免許証自主返納者
- ・満75歳以上の方（期間中に75歳になる方も可）
- ・満12歳以上で障がいがある方
- ・要介護・要支援認定を受けている方または類する方
- ・満65歳以上で運転免許証を取得したことがない方

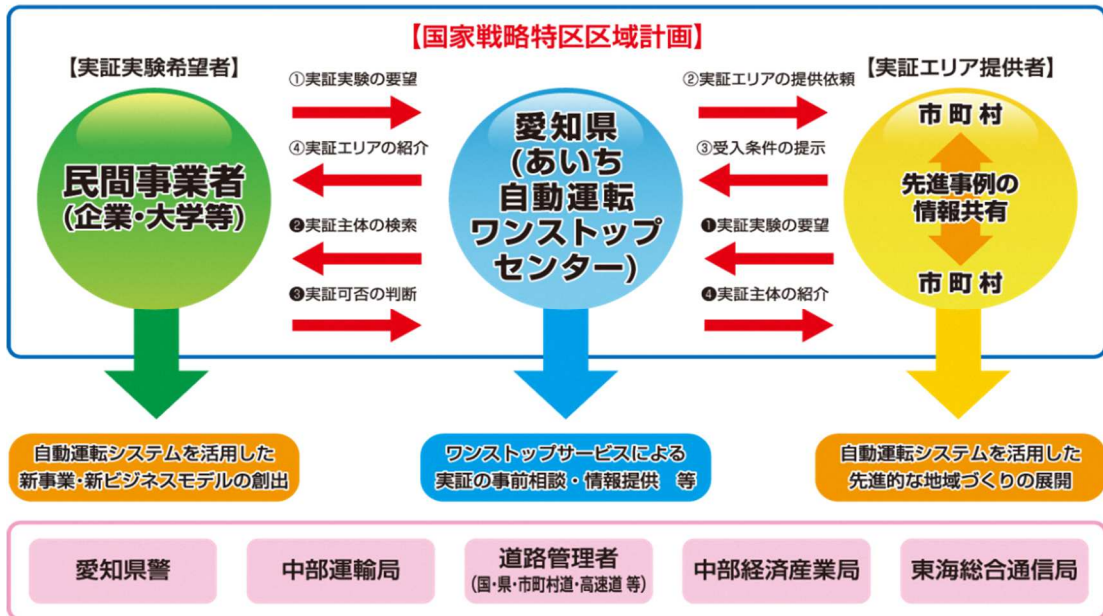
資料：つばめタクシーグループホームページ

■自動運転の研究、活用

あいち自動運転推進コンソーシアム

愛知県では、平成 29 年 7 月に「あいち自動運転推進コンソーシアム」を設置し、瀬戸市も加盟している。本コンソーシアムは、企業・大学等と市町村とのマッチング等により、県内各所における自動運転の実証実験を推進し、将来的には、自動運転に係るイノベーションの誘発により、新たな事業を創出し、オールあいちによる自動運転の社会実装を目指すことを目的に活動している。

あいち自動運転推進コンソーシアムの枠組み



自動運転実証実験：春日井市高蔵寺ニュータウン

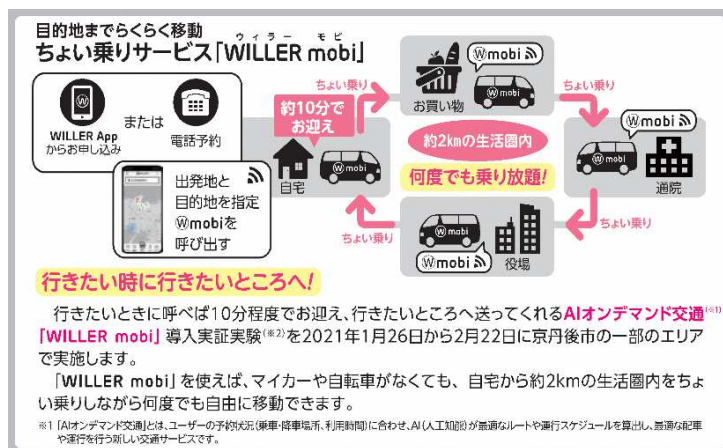
高蔵寺ニュータウンでは、人口減少及び高齢化の進行や、坂道が多いという地形上の特性から、子育て世代の流出や高齢者等の外出機会の減少などが懸念されており、新たな移動手段の確保に向けて、自動運転車両による高齢者の外出支援の実証実験を実施している。



■MaaSの研究、活用

京丹後地域における実証実験：2021年2月～3月

京丹後市では、少子高齢化が進行する中で、高齢者の外出促進や家族送迎の負担軽減など、生活水準の向上と地域経済の活性化を目指し、AIを活用したオンデマンド交通の実証実験を実施している。



資料：WILLER TRAINS 株式会社ホームページ

大津市内および比叡山における実証実験（観光型）：2019年11月～12月

大津市では、地域内移動の利便性向上や、誘客・周遊の促進に向け、地域事業者や交通事業者の協力を得ながら、観光、飲食など地域内の様々なサービスと交通サービスを包括的に提供する実証実験を実施している。

- ・地域内移観光 MaaS アプリ「ことことなび」の配信
- ・アプリで市内および比叡山の観光地にアクセス可能な1日乗車券の販売
- ・観光案内やルート検索機能
- ・エリア内の観光施設などで利用できるクーポンの提供
- ・アプリを活用したスタンプラリーの実施



資料：大津市ホームページ

1-3 多様な主体・ツールによる公共交通の利用促進

考え方

利用者が減少している公共交通のサービスの維持・向上を図るため、多様な関係主体が連携しながら、公共交通による外出を支援するサービスの導入とともに、市民の公共交通を利用する意識の向上を図り、公共交通の利用を促進することが必要です。

取組み

●割引料金制度の維持・導入

公共交通を利用した外出を促進するため、アクティブシニア等を対象としたフリーパスなど新たな料金体系の導入を検討します。

《実施例》

■名鉄バス：高齢者の方を対象としたフリーパスの発売



種類	シルバーパス 65	ゴールドパス 70
対象者	満 65 歳以上 70 歳未満	満 70 歳以上
料金	1 ヶ月	6,000 円
	2 ヶ月	12,000 円
	3 ヶ月	18,000 円

資料：名鉄バスホームページ

■瀬戸市コミュニティバスの回数券の販売

- ・販売開始 令和2年4月1日（水）から
- ・販売金額 1冊（100円券11枚つづり）1,000円（税込）
- ・販売場所 瀬戸自動車運送株式会社 本社
コミュニティバス車内
瀬戸市役所都市計画課 窓口
- ・有効路線 市内すべてのコミュニティバス路線にて有効
- ・有効期限 有効期限は定めません。



●コミュニティバスへのキャッシュレス決済の導入検討

個人消費でのキャッシュレス決済の浸透を見据え、非接触のICカード決済やスマートフォンによるQRコード決済の導入について検討します。

《実施例》

■快速いなぐでのQRコード決済（豊田市）



(1) スマートフォンでQRコードを読み取り、運賃を決済する。 (2) 乗務員に支払完了画面を提示し、下車する。

資料：豊田市ホームページ

●自動車運転免許自主返納者への支援策の導入

高齢化の進行を踏まえ、自動車運転免許の自主返納者が、運転免許を返納した後の外出を支援するため、交通事業者と連携して新たな支援制度を検討します

《実施例》

○名古屋市

対象者：平成30年4月1日以降に運転免許を自主返納した方・平成24年4月1日以前に生まれた方・支援物品申請時に名古屋市内在住の方

支援内容：対象者のいずれにも該当する方にマナカチャージ券（5,000円分）を交付

○春日井市

対象者：市内在住で75歳未満の方を対象

支援内容：かすがいシティバス運賃が半額になるカードを発行

○尾張旭市

対象者：70歳以上の市民

支援内容：市営バス回数券（11枚綴り1冊）、交通安全グッズ、あさひ苑優待券（1,000円分）のいずれかを交付

資料：愛知県ホームページ（令和2年4月現在）

●利用意識の向上

日頃から公共交通を利用する意識やバスへの愛着の醸成、心のバリアフリーの浸透を図るため、学校の授業や地域行事、イベント等と連携してバスの乗り方教室等を開催します。

また、バスを利用して行くことが出来る施設やバス運行情報を周知するバスマップや、バスを利用するメリットや地域の取組み等を示した地域住民によるバス広報を作成、配布します。

情報提供の内容については、地域のイベントや健康増進などの生活情報と組み合わせるなど、多くの人に活用してもらえるような内容とするなど、市民や利用者などの要望を踏まえて継続的に改善します。

《実施例》


■バスの乗り方教室の様子



■バス広報（下品野バス広報第20号：下品野地域力向上協議会）

下品野バス広報 第20号

品野西保育園でバスの乗り方教室を開催しました！




令和2年11月9日（月）に品野西保育園年少・年中・年長クラス（計82名）を対象とした「バスの乗り方教室」を開催しました。

この教室は、名鉄バス（しなの線：旧瀬戸北線）の利用促進事業として、子どもたちにバスへの関心や愛着を高めてもらい、一人でも安全にバスを利用できるように、平成25年から令和元年度まで、下品野小学校と名鉄バスの協力を受けて4年生を対象に実施していました。

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、下品野小学校で開催することができなかったため、感染症対策をしっかりと行ったうえで、品野西保育園で開催しました。

教室では、バス車内でのマナーの説明、バスの乗降方法・安全確認の説明、ICカードマナカの利用体験などを行いました。

子どもたちは、バスに乗ることができて大喜びでした。「来年もバスに乗りたい！」と多くの子どもたちが話していました。



下品野地域力向上協議会（公共交通グループ）
—令和3年2月—

下品野バス広報 第20号

コミュニティバス品野3線（上半田川線・片草線・岩屋堂線）が道の駅瀬戸しなのへの乗り入れ等を実現します


今年度の夏から秋ごろに実施した、コミュニティバス品野3線の見直しに関するアンケートでいただいたご意見をもとに、令和3年4月から、下記のとおり運行内容を見直すこととなりました。

アンケートでは、特に、以前からご要望の強かった道の駅瀬戸しなのへの乗り入れについては、喜びの声が多く届きました。

【見直しの内容】

- バス停「道の駅瀬戸しなの」の新設：上半田川線・片草線・岩屋堂線
- しなのバスセンターでの名鉄バスとの乗り継ぎ時間の見直し：上半田川線・片草線・岩屋堂線
- バス停「北丘団地」の新設：上半田川線
- バス停「中町」「城前」「中洞」「中品野」の通過の見直し：片草線
- 上記4つの見直しに伴い、運行時間が延びることによる減便（1日5便運行→4便運行）：上半田川線・片草線・岩屋堂線

コミュニティバスの車両が新しくなりました！



瀬戸市コミュニティバスの「下半田川線・富野線」、「上半田川線・片草線・岩屋堂線」、「本郷線」、「上之山線」の計7路線（4台分）の車両を更新し、外観デザインをリニューアルしました。新車両は令和2年10月下旬から運行を開始しています。


◆新デザインのコンセプトについて

瀬戸市の魅力を伝える「瀬戸市ロゴマーク」を基調としており、それぞれの車両のベースカラーに、瀬戸の特徴を示す色を用いています。

また、さらさらとした丸い水玉模様は瀬戸のやさしきもの文化の源である「土」をイメージしており、大小様々な「土」が瀬戸の多様性を表しています。

たくさんのお水玉模様の中に、瀬戸が1つ属されていますので、ぜひ探してみてください。

品野地域を運行するのは、「格レッド」色のバスです！



4号線：染付ブルー	上半田川線・片草線・岩屋堂線：格レッド	下半田川線・富野線：清流ライムブルー	上之山線：富山グリーン
-----------	---------------------	--------------------	-------------

方針2 中心拠点周辺の安全で利便性の高い道路空間の整備を推進します。

2-1 幹線道路の整備

考え方

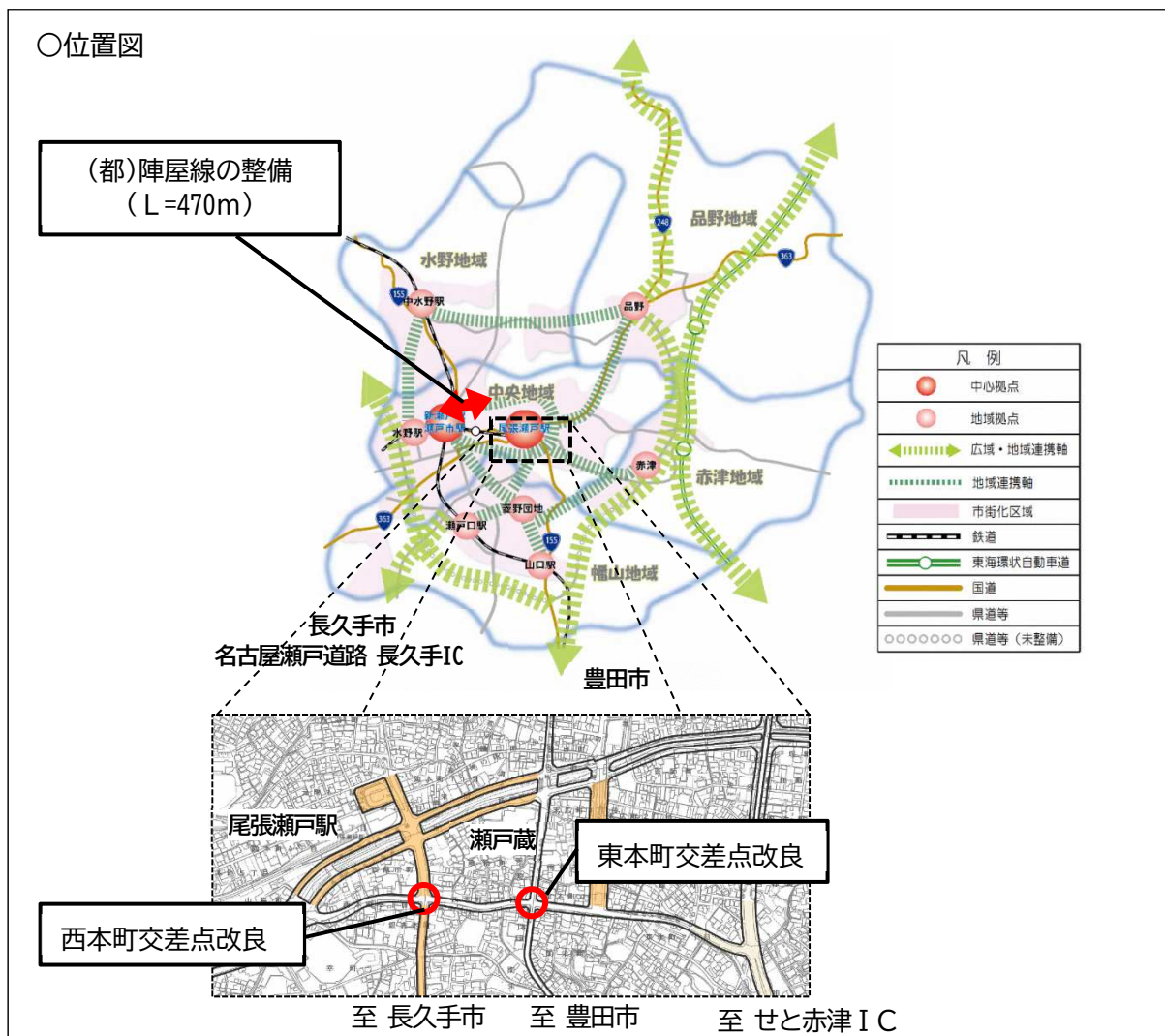
名鉄瀬戸線等により連結され、機能を補完し合っている新瀬戸駅・瀬戸市駅と尾張瀬戸駅の2つの中心拠点において、拠点間の連携強化や質の高いまちなか居住環境を確保するため、慢性的に発生している交通混雑の緩和が必要です。

取組み

踏切部に集中する交通負荷の軽減や、名鉄瀬戸線の北側地域の交通が、鉄道を横断しないで行き来できる中心拠点の東西軸を形成するため、内環状道路の一部である(都)陣屋線の整備を推進します。

広域連携軸から尾張瀬戸駅周辺に円滑にアクセスでき、駅周辺の安全な歩行空間を確保するため、西本町交差点及び東本町交差点の交差点改良を促進します。

《整備概要》

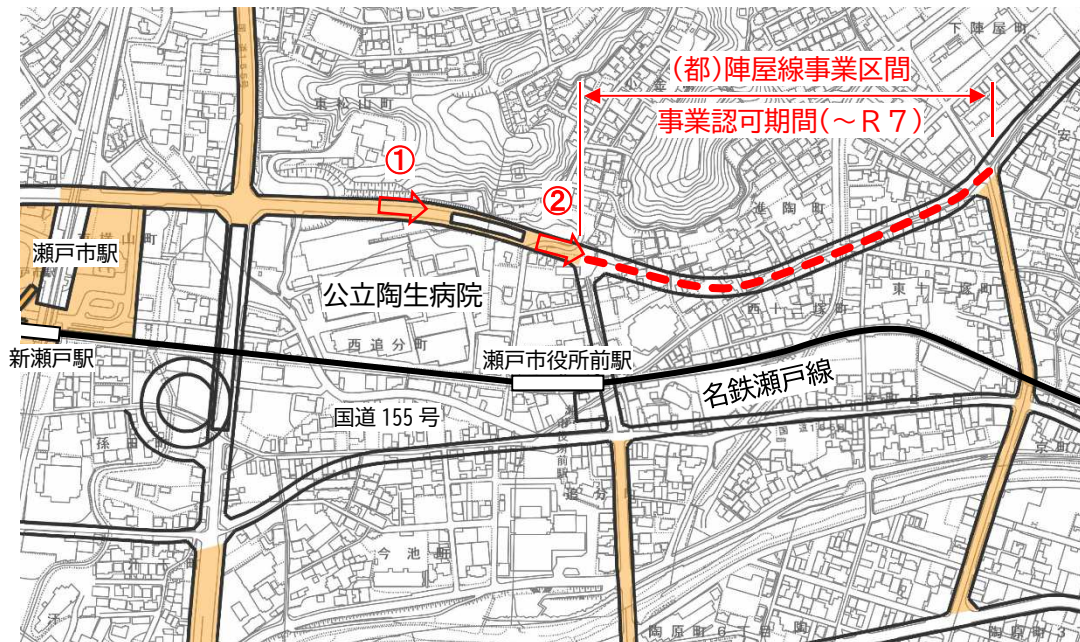


●（都）陣屋線の整備

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺と尾張瀬戸駅周辺の中心拠点は、機能を補完し合っていますが、2つの拠点を結ぶ幹線道路は、名鉄瀬戸線より南側に配置されており、鉄道より北側の地域では、東西方向の移動の際に踏切を横断する必要がある状況です。こうした幹線道路の配置から、慢性的に渋滞が発生し、拠点間の円滑性が十分に確保されていないほか、移動の利便性が低く、未利用地や建て替えが進まない老朽住宅が多数ある状況です。

当該区間の整備を推進することにより、東西方向の移動の円滑化や交通分散による周辺幹線道路の渋滞緩和、利便性の向上による土地活用の促進、災害に強い拠点形成を図るネットワークを形成します。

○事業区間



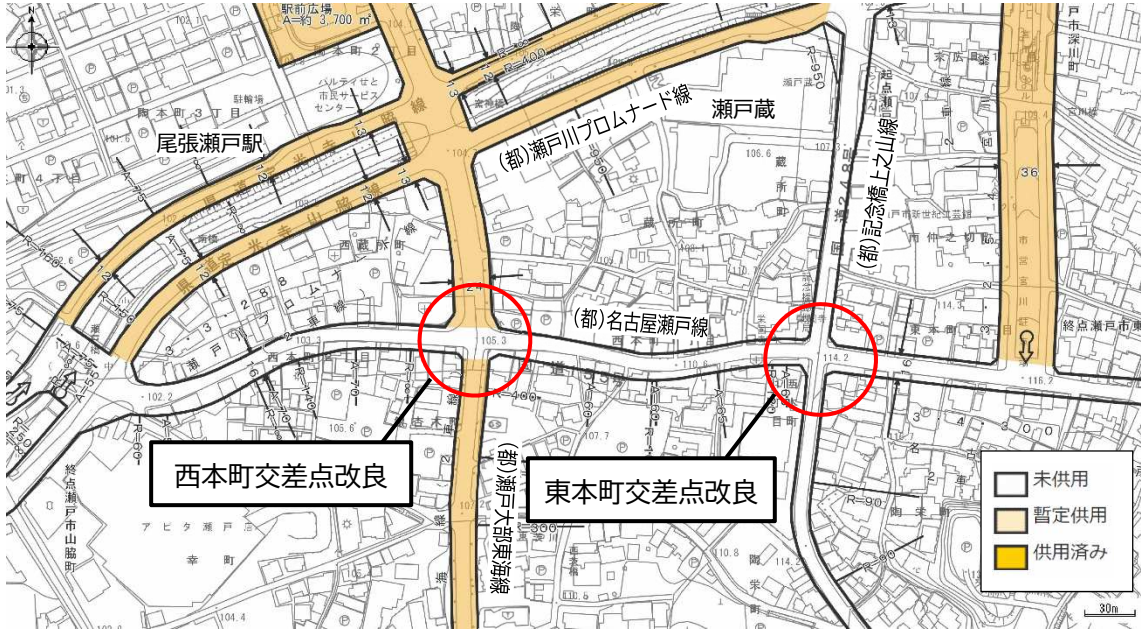
○周辺状況



●西本町・東本町の交差点改良

交差点部の右折帯の設置により、自動車交通の円滑化を図ります。

○事業区間



○周辺状況

西本町交差点



東本町交差点



2-2 都市計画道路網の見直し

考え方

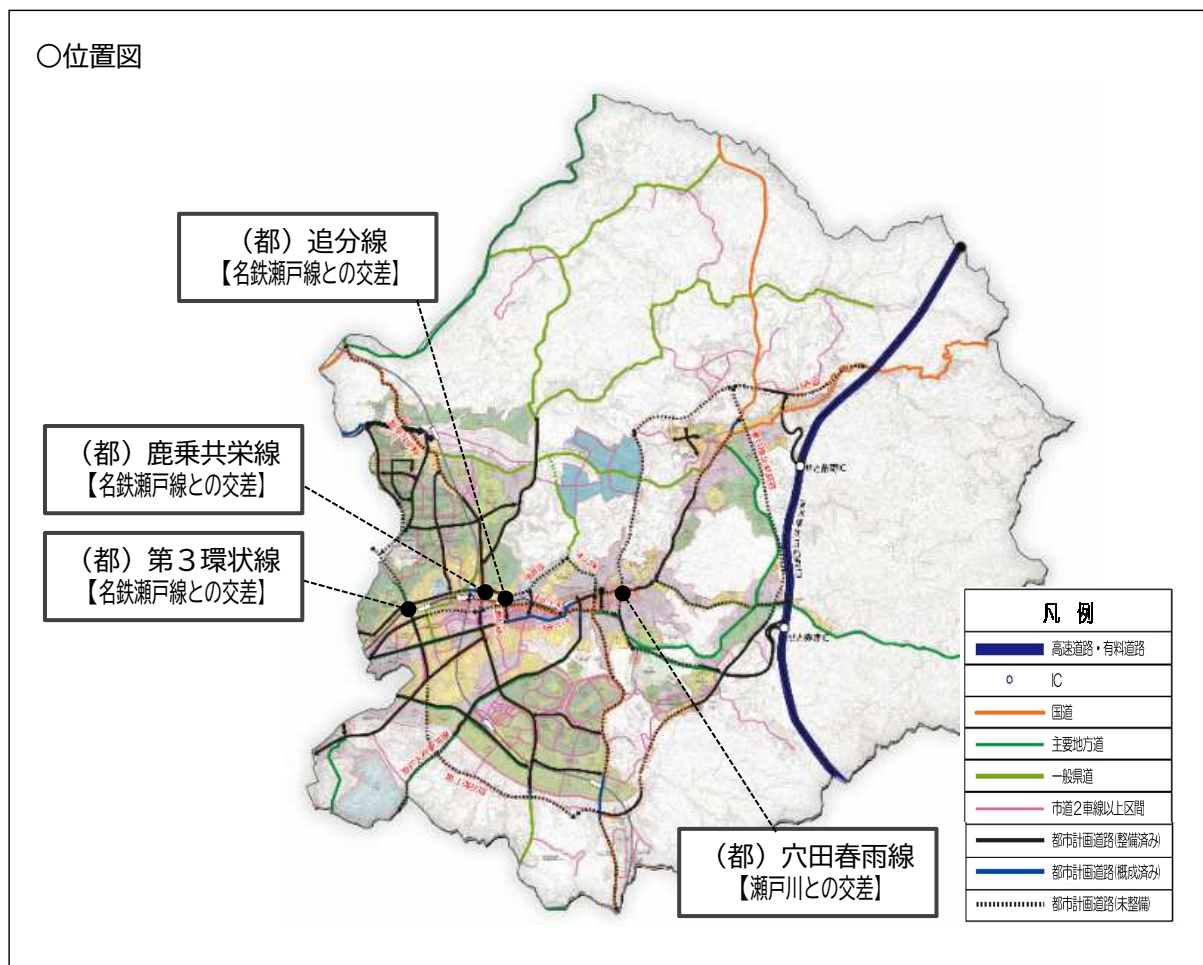
本格的な人口減少の進行や財政の適正化など、道路整備を取り巻く社会情勢の変化を見据え、平成30年8月に愛知県において、未着手の都市計画道路を対象として、必要性などの再検証や都市計画決定の変更・廃止に関する基本的な考え方を示した「愛知県都市計画道路の見直し方針」が定められました。瀬戸市においても、地形や既存市街地の形成等の制約条件から整備が進まない未着手の都市計画道路が残っており、必要性の再検証等が必要です。

取組み

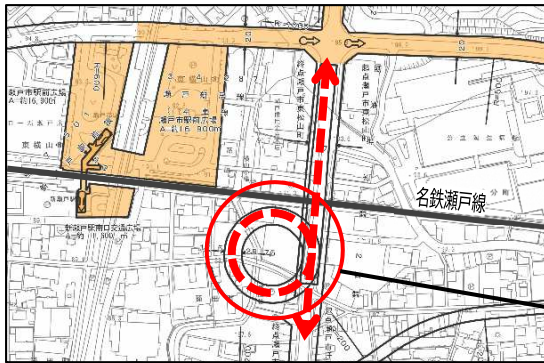
未着手の都市計画道路について、県方針に基づき計画の必要性や事業の実現性等を再検証し、都市計画道路網の見直しを推進します。

特に、名鉄瀬戸線と交差する（都）鹿乗共栄線、（都）追分線及び（都）第3環状線、中心拠点における潤いある東西軸を形成する瀬戸川と交差する（都）穴田春雨線は、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。

《主な見直し検討箇所（交差見直し箇所）》

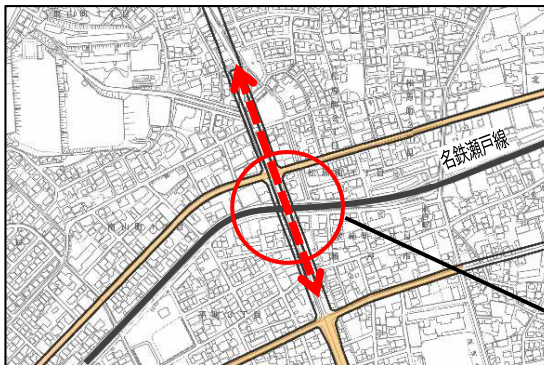


○ (都) 鹿乗共栄線：名鉄瀬戸線との交差



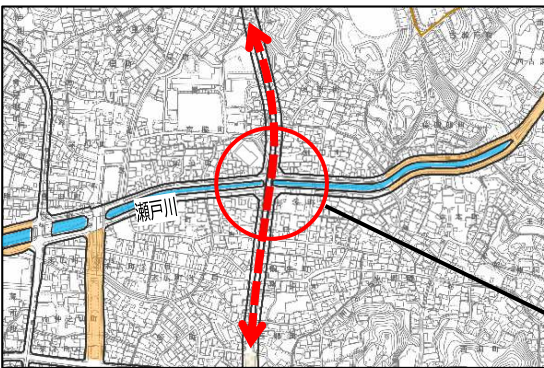
現在の法令に適合しない線形の
ループ状道路構造を見直し

○ (都) 第3環状線：名鉄瀬戸線との交差



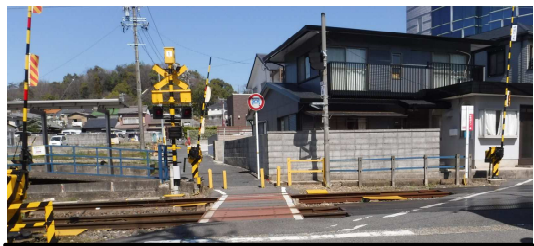
鉄道との交差構造を見直し

○ (都) 穴田春雨線：瀬戸川との交差



河川との交差構造を見直し

○ (都) 追分線：名鉄瀬戸線との交差



鉄道との交差構造を見直し

方針3 便利な地域での暮らしの満足度の向上を図ります。

3-1 立地適正化計画の策定

考え方

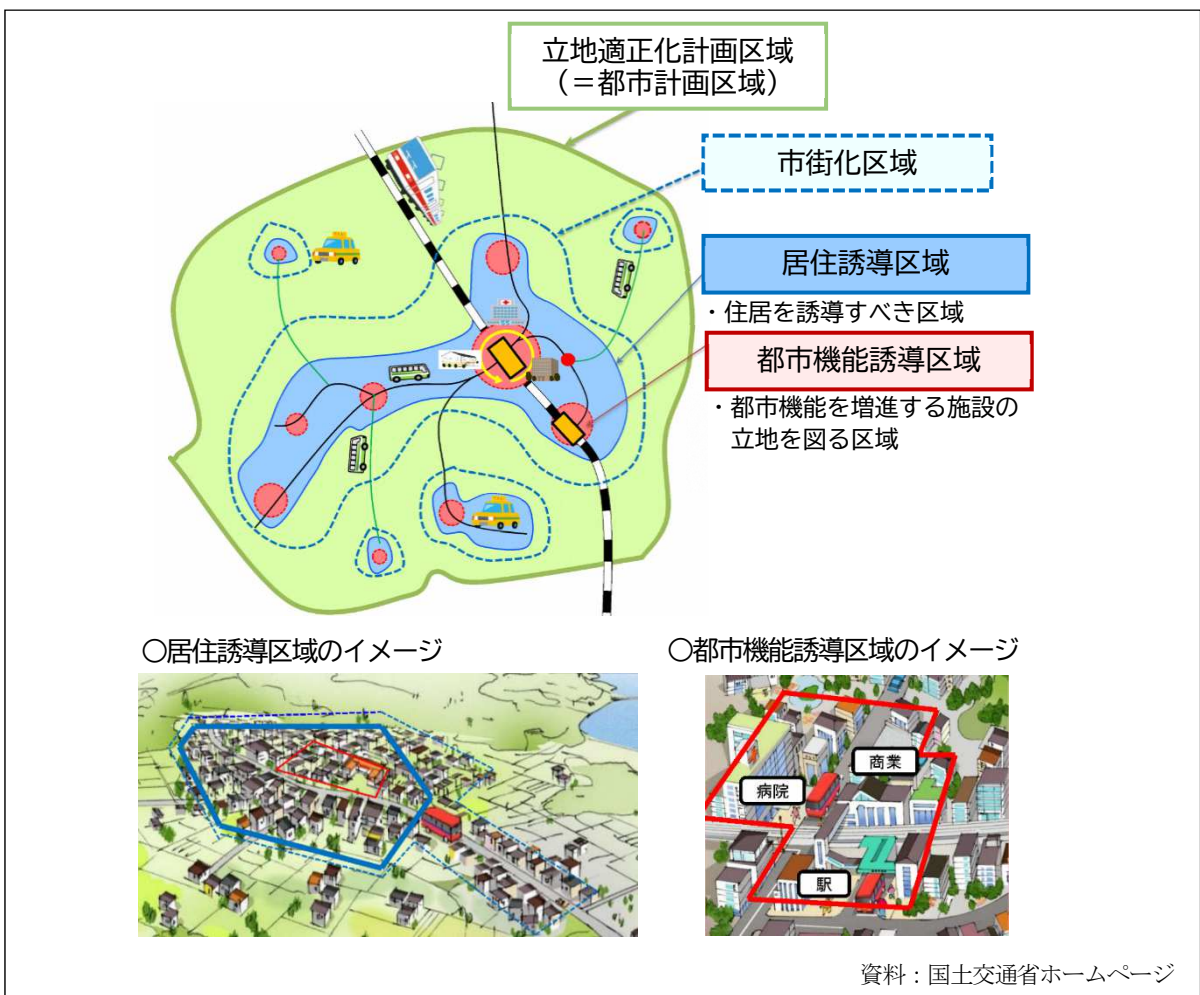
全国的に人口減少が進行する中で、持続可能で安全・安心して暮らせるコンパクトシティを着実に推進するため、国において、これまで都市計画の中で明確には位置付けられてこなかった各種の都市機能に着目し、居住を含めた都市の活動を「誘導」するための仕組みとして、平成26年に立地適正化計画制度が創設されました。

人口減少が進行する瀬戸市においても、都市計画マスタープランに示された「多極ネットワーク型コンパクト構造」の都市の形成に向けて、具体的な方針を検討することが必要です。

取組み

都市間・拠点間、主要な都市施設間の公共交通を維持・確保する施策と合わせ、都市全体を見渡しながら各拠点の特性に応じた都市機能の維持・拡充や良好な居住環境の確保を図るため、居住や医療・福祉・商業・公共交通等のさまざまな生活利便施設の立地・誘導の方針等を示した、立地適正化計画を策定します。

《立地適正化計画での区域設定のイメージ》



3-2 道路交通の安全対策

考え方

公共交通の利用促進の必要性や環境保全や健康増進の意識の高まり等を踏まえ、徒歩や自転車等で安全に移動できる交通環境の形成が必要です。

また、拠点地域の利便性を高めるため、長距離移動や身近な地域での移動、目的地への移動手段や移動そのものが目的とない交通など、多様な目的に応じて、市民が適切な移動手段を選択し・組み合わせながら、便利で安全に移動することができる交通環境を確保する必要があります。

取組み

●歩行者、自転車、自動車が適切に分離された安全な道路空間

拠点地域や拠点周辺の居住地において、道路空間の再配分等による歩道の整備やカラー舗装化や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。

また、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、安全で連続的な自転車通行空間の整備、自転車利用者向けの交通安全に関する意識啓発等により、安全な自転車利用を促進します。

《歩行者、自転車、自動車の分離イメージ》

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在 (自転車と自動車を混在通行とする道路)
縁石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間。	交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯。自転車と自動車を視覚的に分離。	自転車と自動車が車道で混在。自転車の通行位置を明示し、自動車に注意喚起するため必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置。
 <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>自転車道</p>	 <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用通行帯</p> <p>車道</p>	 <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>車道</p> <p>路側帯</p> <p>車道</p> <p>車道外側線</p>
		

資料：国土交通省ホームページ

●安全運転支援装置設置に対する補助

高齢ドライバーのペダル踏み間違いによる交通事故の防止や事故時の被害軽減を図るため、自家用車に対する安全運転支援装置（後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置）の設置費補助を実施します。

《高齢者安全運転支援装置設置費補助金の概要》

- ・対象者　　：市内に居住する 65 歳以上の方で、運転免許証を保有する方
- ・対象の車両：ご自身が所有する自家用車
（車検証の「使用者の氏名又は名称」欄が申請者であること）
- ・補助金の額：（本体費用+設置費用）の 5 分の 4 相当で下記上限額を限度とする。
（障害物検知機能付き：32,000 円　障害物検知機能なし：16,000 円）

※令和 3 年度にて補助制度終了予定

●ITS（Intelligent Transport Systems）技術の活用検討

見通しの悪い交差点等において交通事故を防止するため、車両や歩行者をセンサー等で検知し、ドライバーに注意喚起するシステムなど、ITS 技術の導入について研究します。

《導入イメージ》



資料：愛知県ITS推進協議会ホームページ

●交通安全運動の実施

各期において交通安全運動期間を設け、交通安全啓発キャンペーンや、市内一斉の街頭監視活動などを実施します。（2021 年度春の全国交通安全運動：4/6～4/15、夏の交通安全県民運動：7/11～1/20、秋の全国交通安全運動：9/21～9/30、年末の交通安全県民運動：12/1～12/10）

毎月 10 日 20 日 30 日を「交通事故死ゼロの日」として、地域の交通委員とともに街頭監視活動を実施します。

《実施状況》



視点2：都市間移動の利便性の向上に向けた施策

■施策体系図

施策	概要	実施主体	目標スケジュール			
			R 3		R 8	
方針1 外環状道路網の形成と円滑化						
1-1 外環状道路の整備	瀬戸環状東部線の整備	県		検討		
	国道248号品野町6丁目交差点改良	県、市	整備			
方針2 周辺都市との移動を活性化による拠点機能の充実						
2-1 近隣市との連携を強化する道路整備	瀬戸大府東海線の整備	県	整備	次期整備検討		
	塩塚線の整備	県		整備		
2-2 企業団地通勤車両の渋滞緩和対策の検討		県、市		検討		
方針3 拠点地域における市外への鉄道を利用した移動の利便性を確保						
3-1 鉄道のサービス水準の維持・向上		鉄道事業者、市		継続実施		
3-2 鉄道駅のバリアフリー化・利便性の向上	中水野区画整理事業に併せたバリアフリー化	鉄道事業者、市		検討		
	水野駅の利便性向上のための駅前広場整備	市		検討		
	ソフト面からのバリアフリー化対策	市民、関係団体、交通事業者、県、市		継続実施		
3-3 パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐輪場等の活用		市		検討		
3-4 鉄道運賃の割引制度の検討		交通事業者、市		継続実施		
3-5 鉄道等の乗り継ぎ情報等の提供	わかりやすい情報の提供	交通事業者、市		継続実施		
	G T F S化	バス事業者、市		継続実施		

方針1 外環状道路網の形成と円滑化を図ります。

1-1 外環状道路の整備

考え方

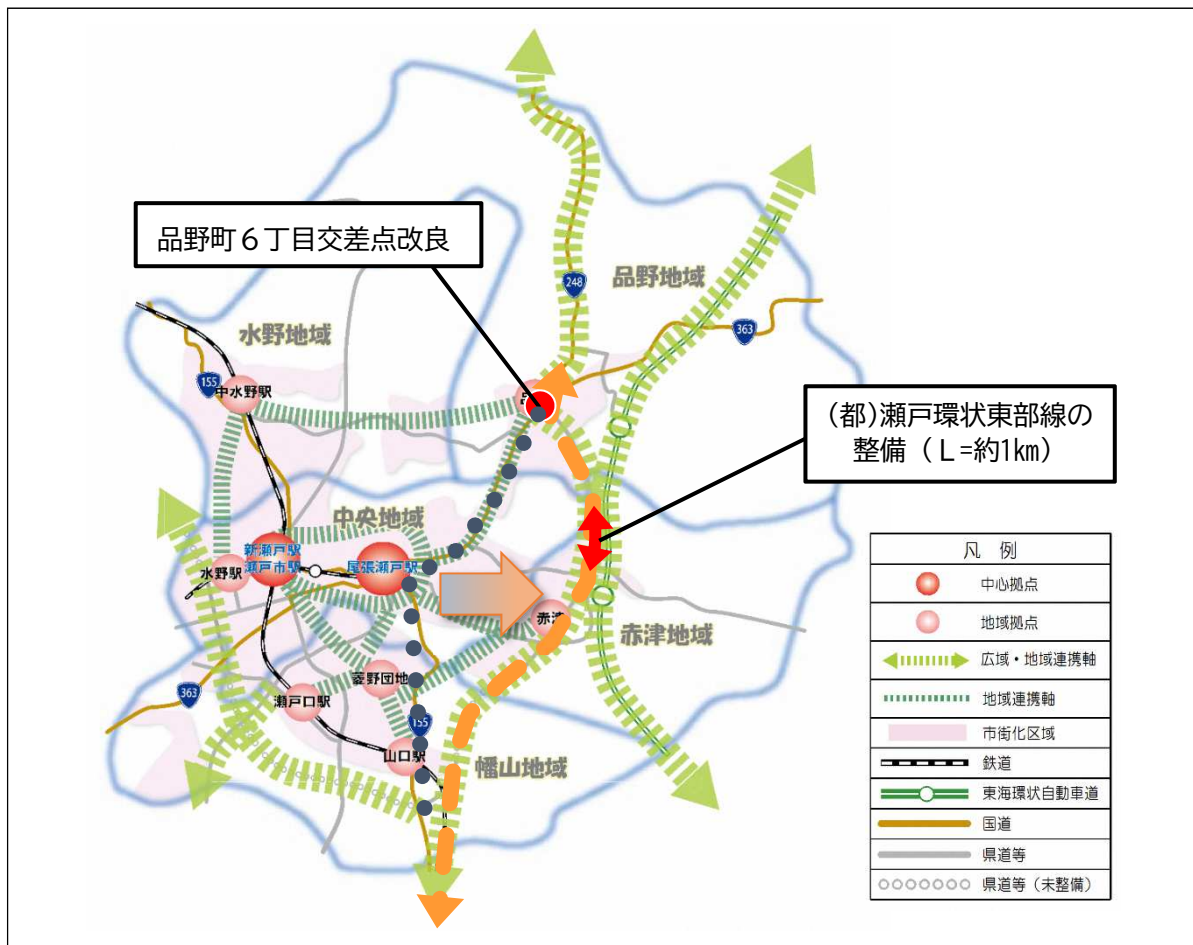
市域を縦断する国道 155 号や国道 248 号により、多くの大型車等が中心拠点を通過しています。大型車等の通過交通を適切に処理し、中心拠点の活性化や生活利便性の向上に資する道路ネットワークを形成する必要があります。また、産業等の活性化に向けて、東海環状自動車道を活かし、広域的な利便性を向上させる必要があります。

取組み

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、本市を通過する大型車等が中心拠点を經由することなく円滑に移動できるよう、外環状機能を有する（都）瀬戸環状東部線の整備を推進します。

（都）瀬戸環状東部線を利用する大型車等が円滑に通行できるよう、国道 248 号品野町 6 丁目交差点の交差点改良を進めます。

《整備概要》



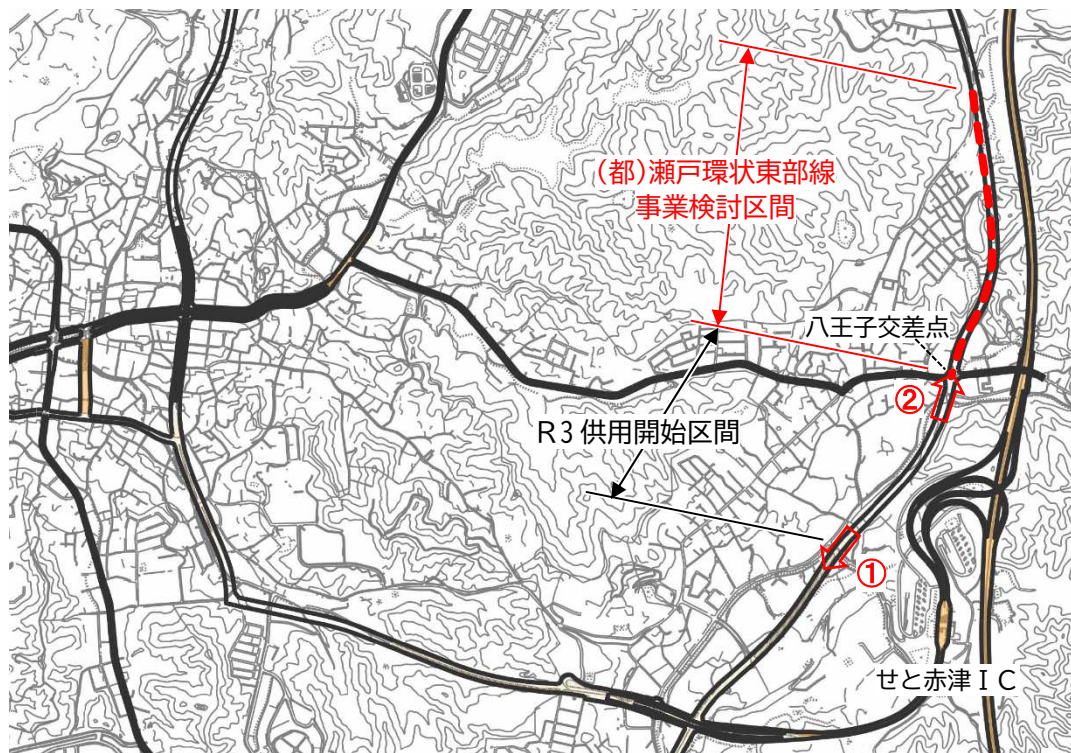
●(都) 瀬戸環状東部線の整備

豊田市方面（南部）と岐阜県多治見市方面（北部）を一般道利用して通過する車両の多くが既存の国道 248 号（国道 155 号一部重複）を利用していますが、本市の中心拠点を通過することから朝夕を含め渋滞の一因となっています。

本路線は、中心拠点への通過交通を分散し、交通混雑を低減させる外環状の役割を担う道路として、これまでに国道 155 号大坪町交差点から整備がなされてきました。

令和 3 年に主要地方道瀬戸設楽線八王子交差点まで開通しますが、更なる整備を推進することにより、中心拠点の渋滞緩和と共に、隣接市を円滑に移動できる道路ネットワークの形成を図ります。

○事業区間



○周辺状況



●品野町6丁目交差点改良（一般国道248号、県道瀬戸環状線、市道品野曾野線）

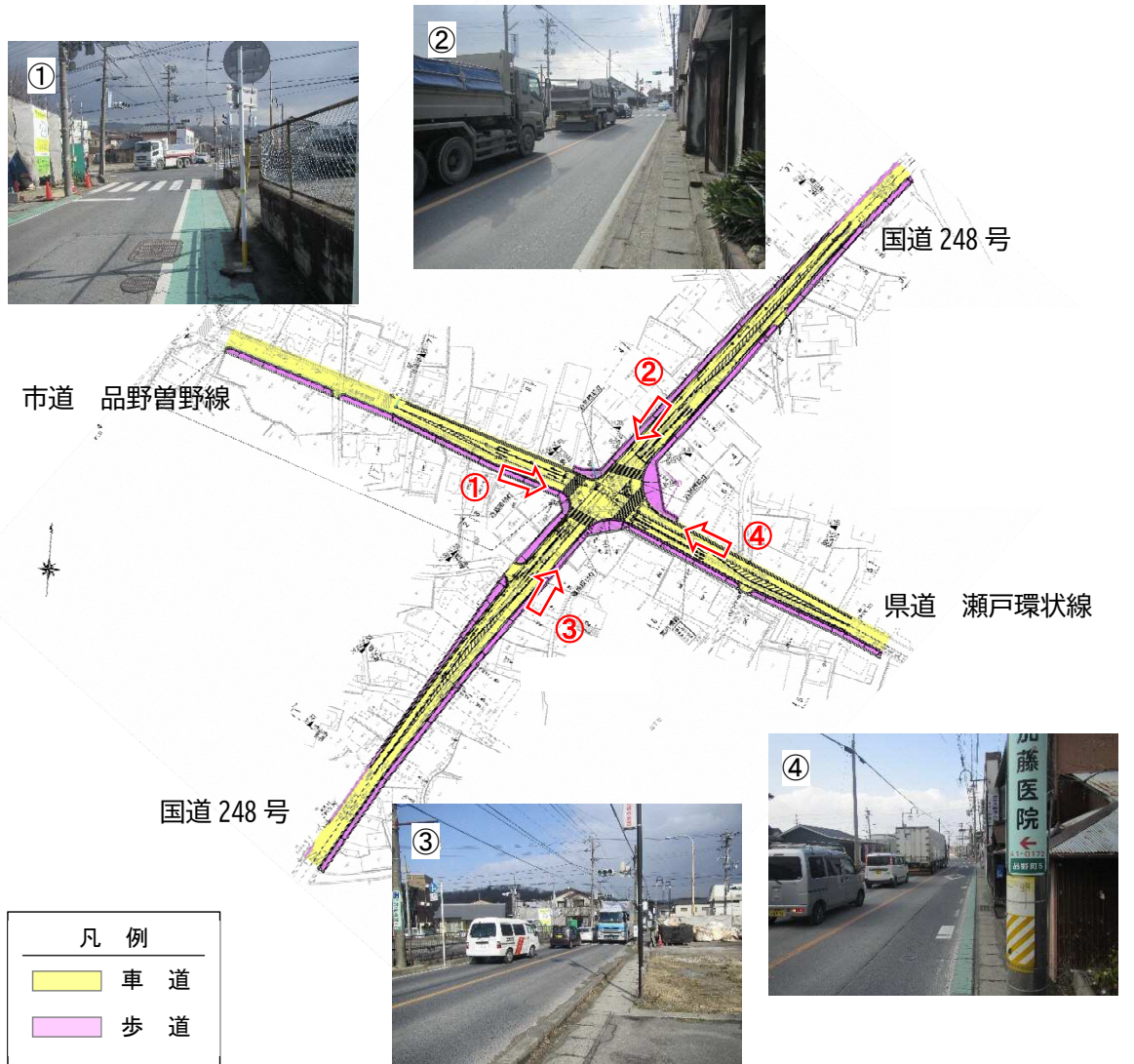
本交差点は、市の中心拠点から岐阜県多治見市に抜ける一般国道248号と赤津地区から多治見市に抜ける県道瀬戸環状線とが交差する交差点です。

本交差点は交通量も多く、また時間帯によっては大型車両の通行も非常に多いにも関わらず、交差点には、国道、県道及び市道のいずれにも右折レーンが無く、慢性的に渋滞が発生しています。

また、(都) 瀬戸環状東部線が八王子交差点まで令和3年に開通することから、本交差点へ更なる通行車両の増加が見込まれるため、(都) 瀬戸環状東部線の整備と合わせて改良を実施します。

併せて、市道品野曾野線では、下品野小学校の通学路における安全確保のため、歩道の整備を実施します。

○交差点改良計画と周辺状況



方針2 周辺都市との移動を活発化し、拠点機能の充実を図ります。

2-1 近隣市との連携を強化する道路整備

考え方

本市の幹線道路網は、放射状の配置により中心拠点と周辺都市とを連絡しています。中心拠点の拠点機能の拡充に向け、公共交通とのバランスに配慮しながら、自動車でも円滑に中心拠点に移動できる道路網の整備が必要です。

取組み

中心拠点と周辺市を連絡する広域・地域連携軸の（都）瀬戸大府東海線と、中心拠点とせと赤津インターチェンジや赤津地域の地域拠点を連絡する（都）塩塚線の整備を推進します。

《整備概要》

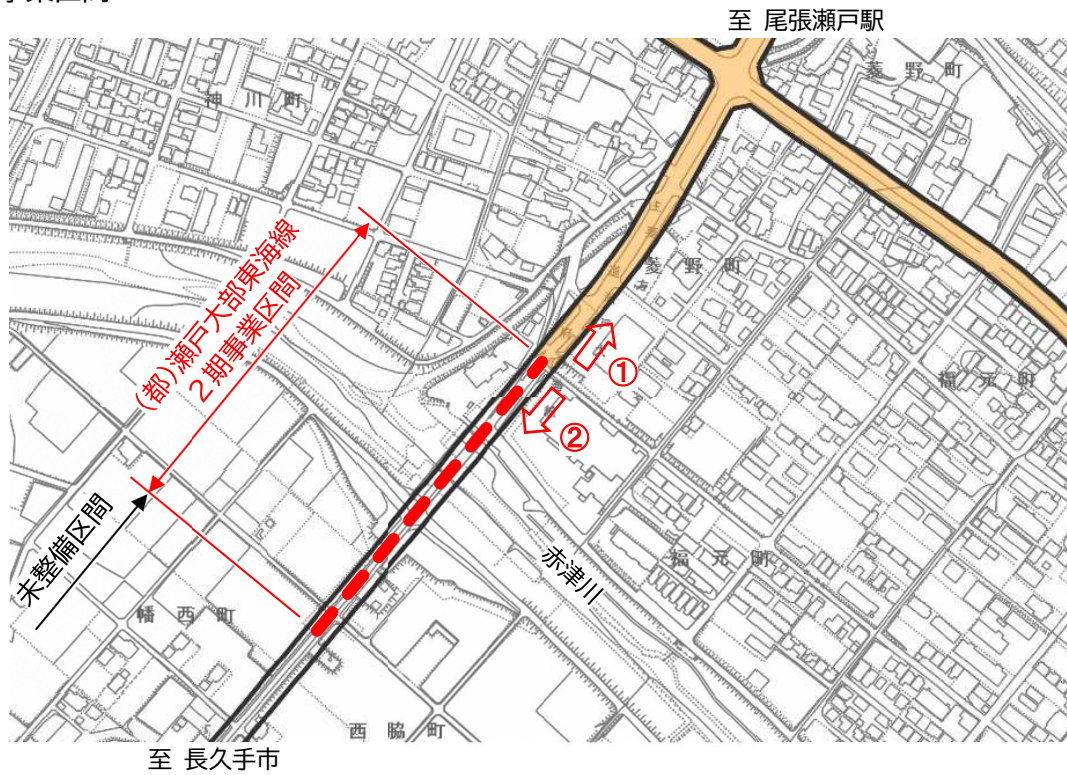


●(都)瀬戸大府東海線の整備

本路線は瀬戸市街地を起点として、長久手市、日進市、東郷町、豊明市を経て東海市に至る主要幹線道路であり、市内では現在、道路管理者である愛知県が菱野橋の架け替え工事を施工中です。

近年の増大する交通量に対処するとともに、歩行者の安全を確保するために、今後も整備を進めます。

○事業区間



○周辺状況

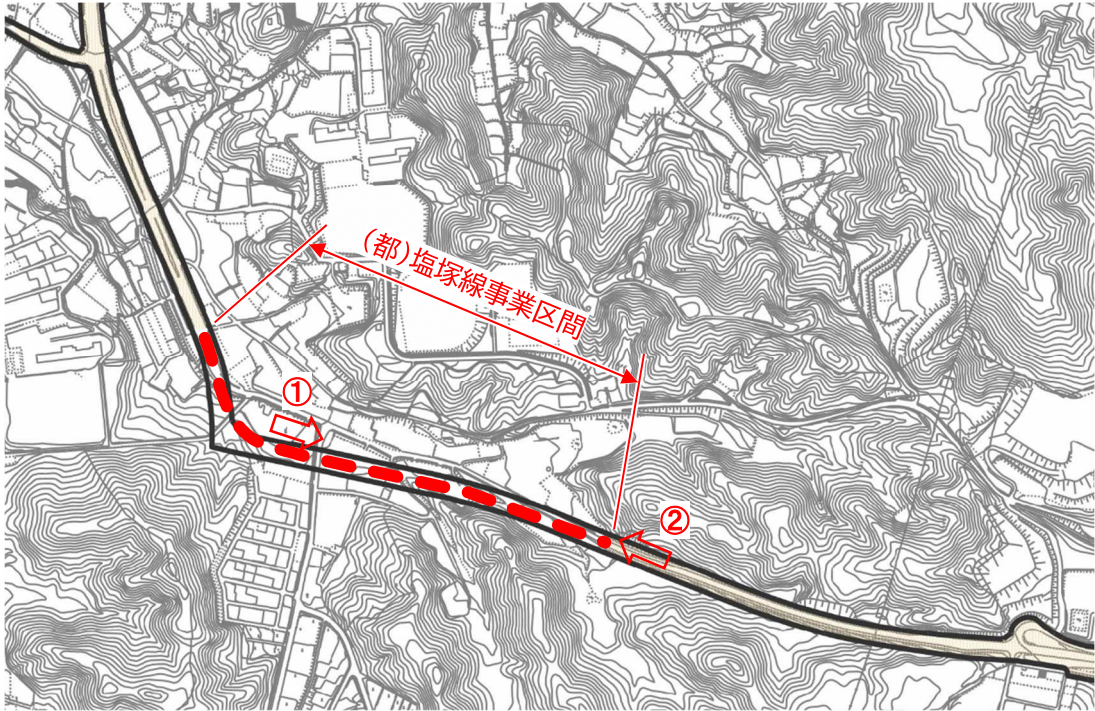


●(都)塩塚線の整備

本路線は、中心拠点と東海環状自動車道せと赤津 I C を結ぶ路線で、道路管理者である愛知県が事業を進めています。

令和 2 年 4 月に開校した小中一貫校（にじの丘学園）に通学する児童生徒や地域住民の安心・安全な歩行空間を確保するとともに、近年の増大する交通量に対処し、インターチェンジへのアクセス機能を向上させるため整備を進めます。

○事業区間



○周辺状況



道路用地は確保されているため、道路工事着工が望まれる。



暫定整備により一部整備済み区間があるが、急激な幅員減少や歩道未整備区間があるため、早期全線整備が望まれる。

2-2 企業団地通勤車両の渋滞緩和対策の検討

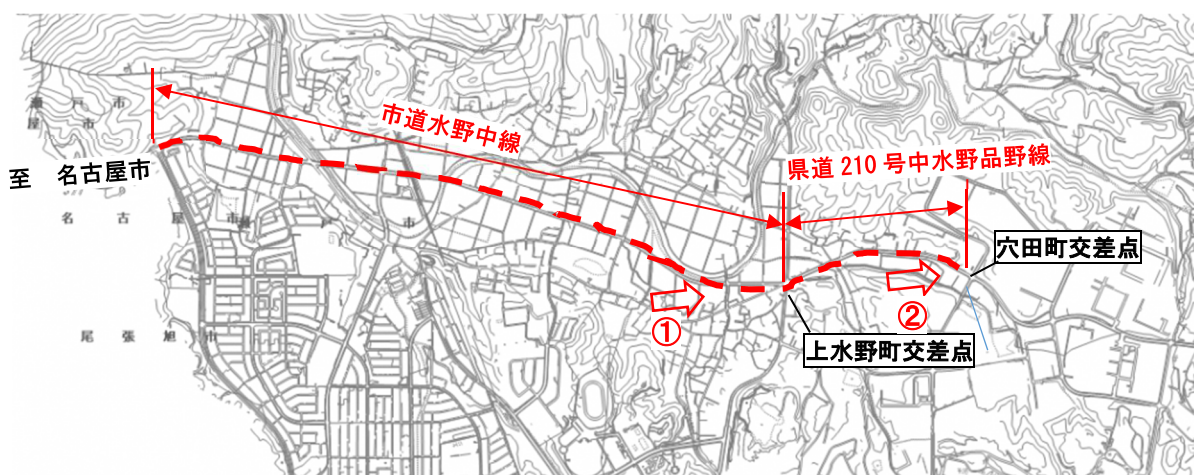
考え方

朝の通勤ピーク時において、市内外から穴田企業団地方面に通勤する車両の渋滞が問題となっており、ピーク時の対応が必要です。

取組み

県道 210 号中水野品野線及び市道水野中線においては、東行きの車道で渋滞が発生しており、ピーク時に対処するための緩和対策を検討します。

○主な渋滞区間



○周辺状況



方針3 拠点地域における市外への鉄道を利用した移動の利便性を確保します。

3-1 鉄道のサービス水準の維持・向上

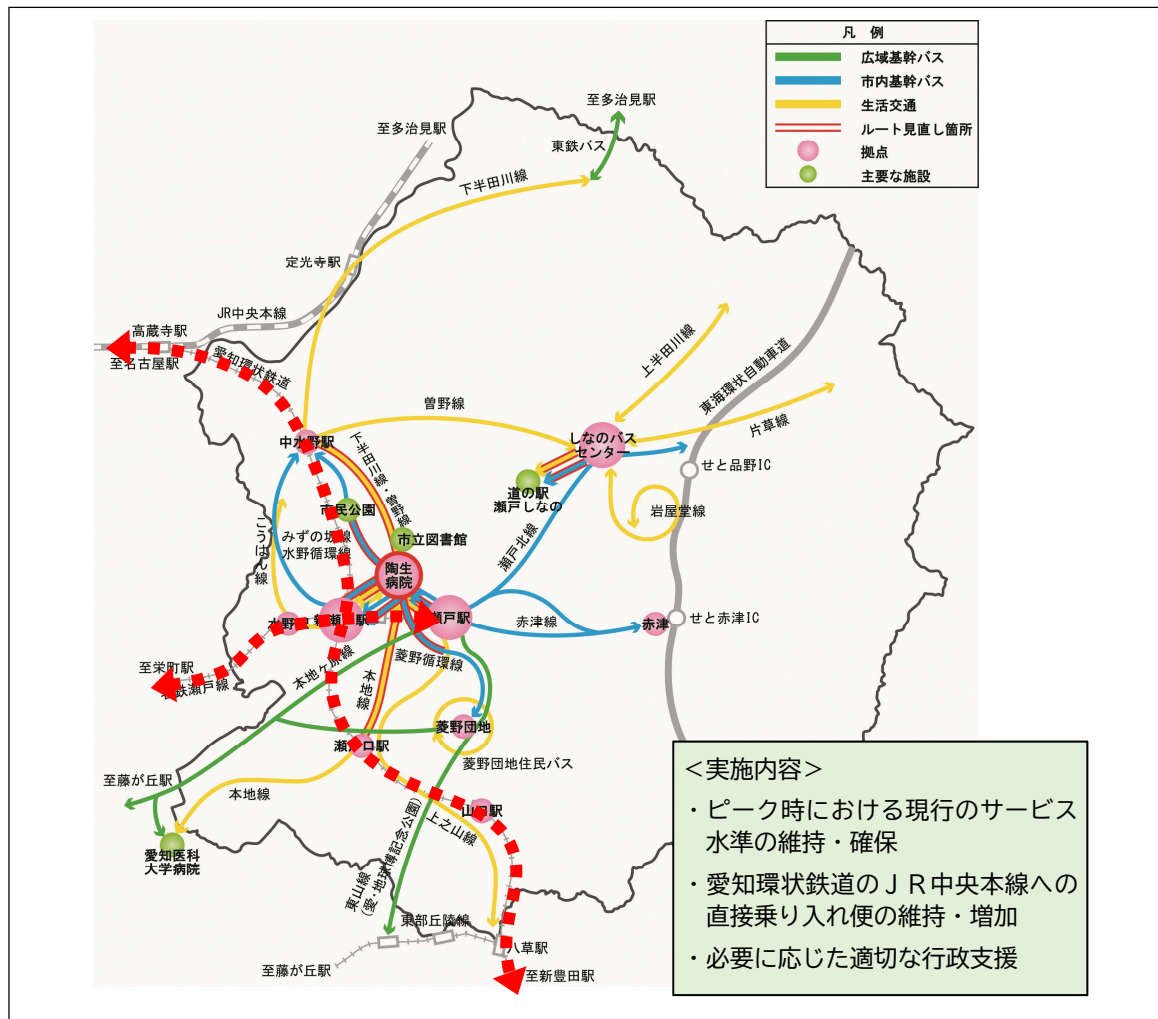
考え方

名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道は、広域・地域連携軸を形成する公共交通軸として機能している一方で、駅周辺の人口減少や新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により利用者が減少しています。リニア開業に伴う名古屋周辺のオフィス等の立地や広域的な交通需要の増加を見据え、市外からの転入を促進するとともに、市内へ交流人口を引き込むための重要な公共交通軸として、利便性を維持・確保していく必要があります。

取組み

鉄道事業者と連携して、ピーク時における現行のサービス水準の維持・確保や、利用促進を行うなど、必要な輸送サービスレベルの確保に向けた検討を進めます。その中で、リニア駅が開業予定の名古屋駅への利便性を確保するため、愛知環状鉄道のJR中央本線へ直接乗り入れる便の維持・増加について検討を進めます。

《実施概要》



3-2 鉄道駅のバリアフリー化・利便性の向上

考え方

市内には8つの鉄道駅があり、順次バリアフリー化を進めてきました。引き続きバリアフリー化等に取り組み、鉄道駅周辺の利便性を高め、拠点地域での快適な生活を支えることが必要です。

取組み

●中水野区画整理事業に併せたバリアフリー化

愛知環状鉄道中水野駅では、駅周辺での土地区画整理事業の実施に併せ、駅前広場の整備や駅のバリアフリー化について検討を進めます。

《(仮称)中水野駅周辺土地区画整理事業の施行区域》



《実施例：駅のバリアフリー化》

■新瀬戸駅南北連絡通路の整備



■山口駅のエレベーター設置



●水野駅の利便性向上のための駅前広場の整備

令和2年4月に改札が新設された名鉄瀬戸線水野駅の北口において、送迎スペースの確保など交通結節機能の向上に向けた駅前広場の整備等を検討します。

《駅前広場の整備検討箇所》



(水野駅北口改札の設置状況)



●ソフト面からのバリアフリー対策

物理的な施設整備に加え、必要な情報や案内の適切な提供による情報のバリアフリー化、市民や交通事業者、行政が連携した意識啓発の推進等による心のバリアフリー化をはじめ、ソフト面からの取組みも行います。

3-3 パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐輪場等の活用

考え方

多様な居住環境での定住意向がある中で、生活利便性を確保するとともに、公共交通の利用促進や中心拠点での交通渋滞の緩和等の交通課題に対応するためには、様々な交通手段を活用し、賢く組み合わせながら、便利に移動することができる交通基盤の整備が必要です。

取組み

鉄道駅やバスセンターの乗り換え拠点では、自家用車、自転車をはじめとする多様な交通手段の乗換利便性の向上を図るため、需給バランスや使いやすさ、駅周辺での土地利用の方向性等を踏まえ、既存ストックの活用や見直しを含めた、利便性の高いパーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場の研究を進めます。

整備にあたっては、バスやキス&ライド、徒歩などの多様な交通手段での乗り換えの利便性や安全性に十分配慮します。また、商業施設の駐車場や空き地等の利活用による、官民連携による交通結節機能の確保についても研究します。

≪実施例（パーク&ライド駐車場、ロータリー等の整備）≫

関市では、パークアンドライドの拠点や、鉄道やバスの乗り継ぎ拠点として、関駅西口駅前広場に 171 台の有料駐車場を備えた「関シティターミナル」を整備している。

整備内容

- ・バス待合所、バス案内所（観光案内所）
- ・バス乗降場、一般車乗降場、タクシー乗降場
- ・有料駐車場（171 台）、駐輪場
- ・関駅との連絡通路、防災備蓄倉庫等



3-4 鉄道運賃の割引制度の検討

考え方

名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道は、広域・地域連携軸を形成する公共交通軸として機能している一方で、駅周辺の人口減少の影響等により利用者が減少しています。

広域・地域連携軸として機能を確保していくために、市内外からの利用を促進する交通サービスの継続・検討が必要です。

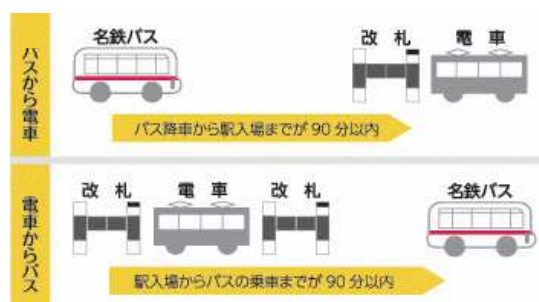
取組み

交通事業者と連携し、現在の運賃割引制度の継続を図るとともに、適用可能な移動手段の拡充などについて検討します。

≪実施例≫

■名鉄瀬戸線と名鉄バスの乗継割引の概要

- ・1枚のmanacaを利用し、名鉄瀬戸線と市内基幹バス等の名鉄バスを90分以内に乗り継いだ場合に運賃が割引されます（バス相互も適用されます）。



資料：名鉄バスホームページ

■愛知環状鉄道：土日に乗ろう愛環 1day パスの発売

- 設定期間 : 2020年10月31日(土)～12月20日(日)までの土・日曜日
- 発売額 : 大人 1,000円 小児 500円
- 乗車日及び効力 : 指定された土曜日・日曜日の乗車日一日が乗り放題

資料：愛知環状鉄道ホームページ

■愛知環状鉄道：年末年始に乗ろう愛環 1day パスの発売

- 設定期間 : 2020年12月26日(土)～2021年1月3日
- 発売額 : 大人 1,000円 小児 500円
- 乗車日及び効力 : 設定期間内の任意の1日が乗り放題

資料：愛知環状鉄道ホームページ

3-5 鉄道等の乗り継ぎ情報等の提供

考え方

公共交通の利用促進のため、市外居住者を含め、より多くの人に対して使いやすく、わかりやすい情報を提供する必要があります。

取組み

公共交通を利用して、出発地から目的地まで安心して移動できるよう、市内の鉄道、市内基幹バス、コミュニティバスの運行ルートやダイヤ、のりば案内等の情報提供など、誰にとっても使いやすく、わかりやすい情報の提供を推進します。

また、乗換案内に関するインターネット検索等において、コミュニティバスを含めた公共交通の乗換情報をより多くの人に提供できるよう、路線情報等に関するオープンデータのGTF S化（標準的なバス情報フォーマットの提供）を推進します。

《実施例》

環境バス のりかえマップ ③ 瀬戸版 2020年4月現在

沿線施設

1 定光寺公園	瀬戸市コミュニティバス 定光寺公園
2 岩屋堂公園	瀬戸市コミュニティバス 岩屋堂
3 瀬戸市庁舎	瀬戸市コミュニティバス 市庁舎
4 瀬戸市立図書館	瀬戸市コミュニティバス 市立図書館
5 瀬戸市立市民センター	瀬戸市コミュニティバス 市民センター
6 瀬戸市立体育館	瀬戸市コミュニティバス 体育館
7 瀬戸市立市民会館	瀬戸市コミュニティバス 市民会館
8 瀬戸市立市民ホール	瀬戸市コミュニティバス 市民ホール
9 瀬戸市立市民センター	瀬戸市コミュニティバス 市民センター
10 瀬戸市立市民センター	瀬戸市コミュニティバス 市民センター

最寄のバス停と乗換駅等の情報提供

A 定光寺公園 最寄：瀬戸市コミュニティバス 定光寺公園 中水町駅より 16分100円

B 岩屋堂公園 最寄：瀬戸市コミュニティバス 岩屋堂 市庁舎(新瀬戸駅)より 10分100円
瀬戸市(新瀬戸駅)より 29分31分340円

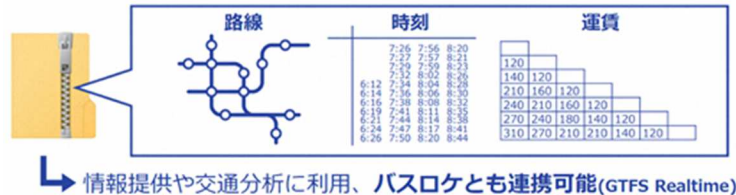
■インターネットによるバス経路検索事例「NAVITIME」 - (株)ナビタイムジャパン-

パソコンやスマートフォンから、今いる場所から最終目的地までの『地点』から『地点』までを電車やバス、飛行機、フェリーなど複数の交通機関から最適な交通機関を使った経路検索サービスを提供している。
(瀬戸市コミュニティバス反映済み)

■標準的なバス情報フォーマットの活用

○フォーマットの概要

標準的なバス情報フォーマットとは、バス事業者と、経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットです。



○活用例

標準的なバス情報フォーマットを多様に活用する「ワンソース・マルチユース」として、次のような活用方法が実施・提案されています。

- ・ My 時刻表 : その人の発着地に合わせた時刻表を出力
- ・ デジタルサイネージ : 複数バス事業者を横断的に情報提供
- ・ マップ : 路線図、バスロケマップ
- ・ 交通分析 : 運行本数や遅れの状況を可視化

岡山都市圏におけるバスデータの多目的利用

*1 トラフィックブレイン「公共交通オープンデータ活用事例と発展への期待」より

*2 Sujija Systems「その看板」

資料：国土交通省ホームページ

視点3 ウォーカブルな“せとまち”の形成に向けた施策

■施策体系図

施策	概要	実施主体	目標スケジュール			
			R3	R8		
方針1 やきもの文化を感じられる面的な回遊空間の充実						
1-1 瀬戸川の南北地域の連携強化		県、市	瀬戸橋の整備	検討		
1-2 市民との共同による沿道景観の形成		市民、市		継続実施		
1-3 わかりやすい道案内の推進		市民、市		検討		
1-4 安全な歩行空間の形成		警察、市		検討		
1-5 まちなか周辺の回遊を促進する交通サービスの検討	観光タクシーツアー	タクシー事業者、関係団体、市		継続実施		
	グリーンスローモビリティや超小型モビリティ等の導入	交通事業者、関係団体、市		準備・調査		
	自転車による回遊促進	関係団体、市		検討		
1-6 まちづくり、観光情報の発信		市民、交通事業者、関係団体、県、市		継続実施		
1-7 ジブリパークとの連携		交通事業者、関係団体、県、市		準備・調査		
方針2 市民と来訪者が楽しく交流できる機会や道路空間の創出						
2-1 ウォーカブル推進都市の取組み		市民、関係団体、市		準備・調査		
2-2 ウォーカブルな空間整備	滞在環境整備に関する社会実験	市民、警察、関係団体、市		検討		
	官民連携による道路空間整備	市民、警察、関係団体、市		検討		
	無電柱化の推進	市		準備・調査		
2-3 まちなかへの来訪機会の継続確保		市民、関係団体、市		継続実施		

方針1 やきもの文化を感じられる面的な回遊空間を充実します。

1-1 瀬戸川の南北地域の連携強化

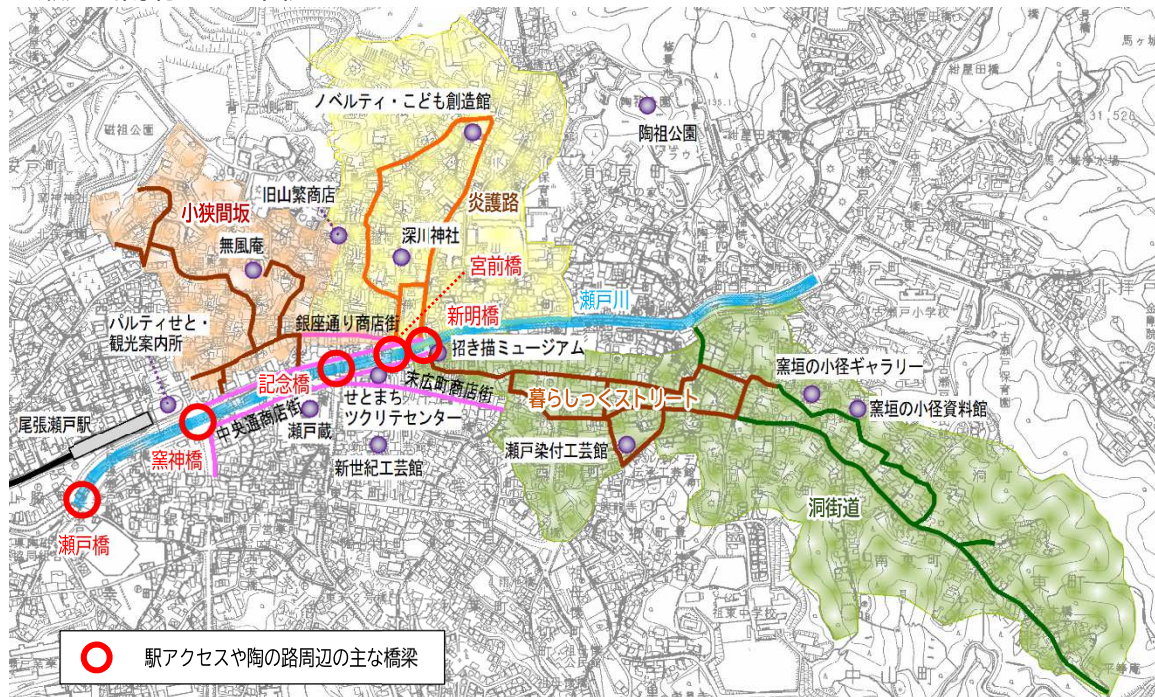
考え方

瀬戸川の南北で進展する陶の路や瀬戸川プロムナードとともに、地元商店街を含めた周辺地域一帯を回遊性や賑わいのあるまちとして発展させていくためには、快適で連続的な移動空間を確保し、南北地域の連携を強化することが必要です。また、新明橋は歩行者の滞留スペースがなく横断歩道を設置できていないため、安全が確保されていないことや、宮前橋では歩道橋が整備されていますが、バリアフリーの観点から課題があります。

取組み

瀬戸川の南北を連絡する橋梁部周辺において、円滑な自動車交通の処理や、周辺地域のまちづくりや拠点形成を支える安全・快適な歩行空間の確保について検討・整備を進めます。

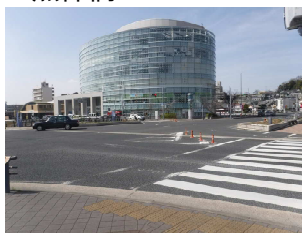
《瀬戸川南北の主な回遊ルート》



■瀬戸橋



■窯神橋



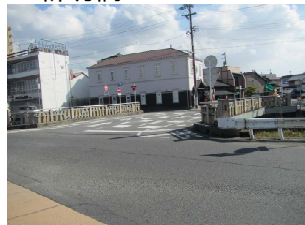
■記念橋人道橋



■宮前橋



■新明橋



1-2 市民との共同による沿道景観の形成

考え方

瀬戸川の南北に広がる陶の路や商店街周辺地域は、「尾張の小江戸」と呼ばれた古くからの賑わいの中心地であり、市民や地元事業者、行政が連携し、河川や道路、家屋の修景などの総合的な景観整備が重点的に行なわれ、瀬戸の文化を感じられる街並みが形成されています。今後も地区住民の発意と創意を尊重しながら、市内外の来訪者がやきものまのの雰囲気を感られる、ゆとりとうるおいのある住環境を維持・向上することが必要です。

取組み

新築、増築、修繕等に対する補助制度の適切に運用するとともに、地域と対話を行いながら「瀬戸らしい」魅力的な景観づくりを進めます。

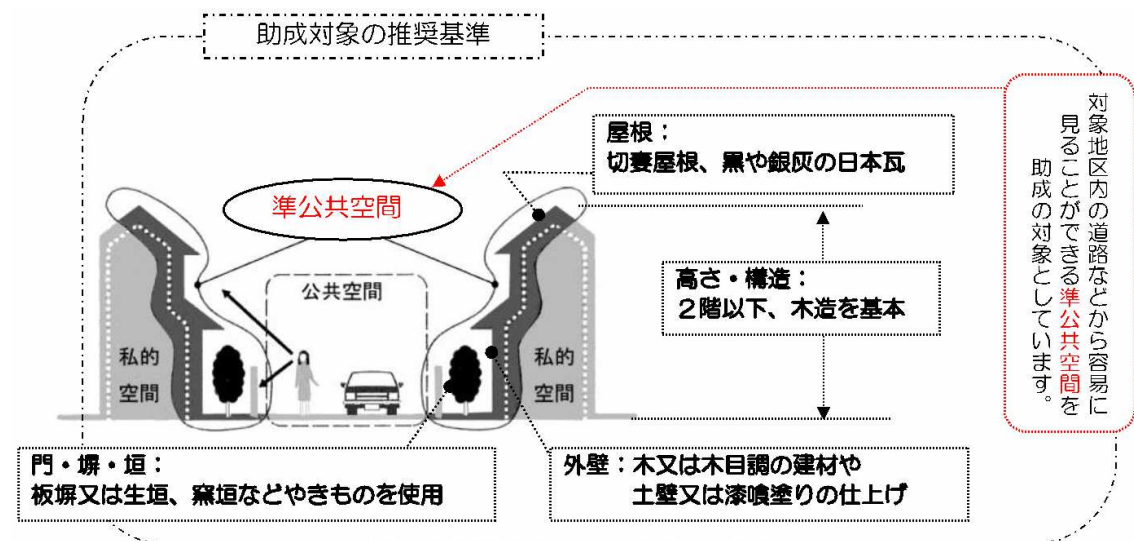
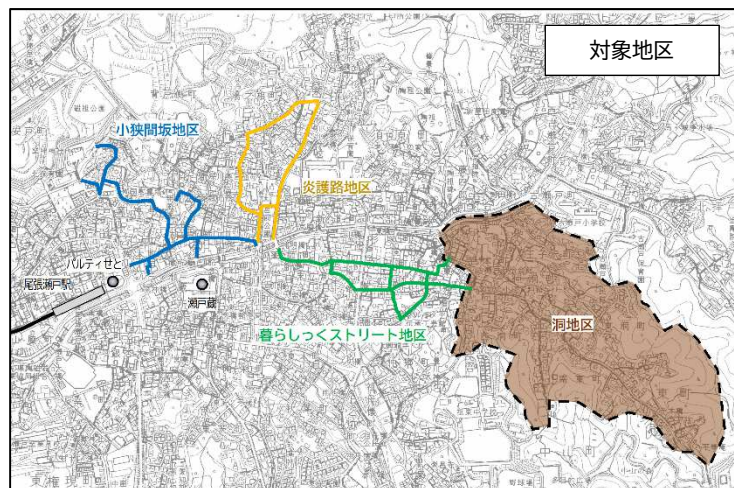
≪景観形成に対する補助制度≫

■景観助成金（洞地区）

- ・瀬戸市景観計画により景観重点地区に指定されている地区。

■中心市街地活性化事業費補助金（陶の路沿線地区）

- ・「小狭間坂地区」、「炎護路地区」、「暮らしっくストリート地区」の3つの地区の陶の路沿線地区。



1-3 わかりやすい道案内の推進

考え方

市外からの来訪者に市街地を楽しく回遊してもらえよう、瀬戸市の歴史・文化を伝えながら、来訪者にとってわかりやすい適切な案内誘導が必要です。

取組み

陶の路全体のつながりや周辺施設への歩行者動線を踏まえ、地域全体で統一感があり、わかりやすさやデザイン性に配慮した案内看板を検討・設置します。また、外国人旅行者にも道案内ができるよう、ユニバーサルサインに配慮します。

《実施例》

■大山案内サイン統一化プロジェクト（神奈川県伊勢原市）

- ・国際観光地を目指す中で、外国からの来訪者などにも分かりやすく、正確な誘導ができるようサイン・案内板を伊勢原駅から大山山頂に至る 22 カ所に設置
- ・大山の豊かな自然を表す緑をメインカラー、石の持つ品格や静寂を表すグレーをサブカラーとし、風景に調和するようにグレーの面積を山頂に向かって徐々に増やし、景観に合った色彩の変化が楽しめることが特徴
- ・日本語ならではの縦書き表記を用いた新しいサインのスタイルを創出



大山の案内サイン1



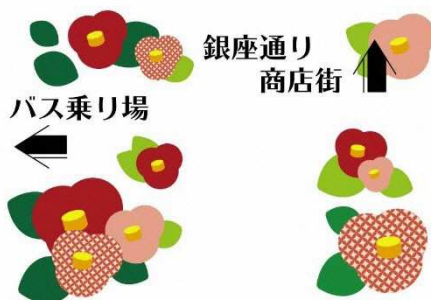
大山の案内サイン2

資料：伊勢原市ホームページ

■南山大学の学生による路面ステッカーの提案

- ・バスの利用促進や商店街への誘客、周辺の地域の付加価値向上に貢献することを目的とした、全ての世代にとってわかりやすく、瀬戸市固有のデザイン性の高い路面ステッカーによる案内誘導

○提案されたステッカー案1



○提案されたステッカー案2



1-4 安全な歩行空間の形成

考え方

市内外の来訪者がやきものまのまちの雰囲気を感じながらゆっくりと回遊でき、居住者が安全に生活できるよう、歩行者中心の安全な歩行空間を確保する必要があります。

取組み

陶の路の美装化と合わせ、安全な回遊空間や滞留空間を確保するため、歩車分離の措置、ゾーン30の設定やICTを活用した注意喚起など面的に連続性のある歩行空間を検討します。

《実施例》

進入口を入りにくくする



スムーズ歩道 ライジングボラード

走行速度を抑制する



凸部(ハンプ) 狭さく
シケイン ブロック系舗装

歩行者の空間を確保する



防護柵 路肩のカラー舗装

歩行者・自転車の空間を優先して確保する



カラー舗装 自転車通行空間
(イメージ)

進入口を入りにくくする



バス路線 バス路線

● 進入抑制対策
● 速度抑制対策
● 歩行者・自転車の空間を優先確保する対策

ゾーン30
(都道府県公安委員会)



○ 公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りと連携

車速センサーを活用した速度超過対策



約80m手前で速度を検知 速度に合わせて表示を変更 or OK

速度オーバー マイクロ波

資料：国土交通省ホームページ、愛知県ITS推進協議会ホームページ

1-5 まちなか周辺の回遊を促進する交通サービスの検討

考え方

より多くの来訪者にまちなかに来てもらえるよう、長時間歩くことが困難な高齢者への移動支援や、市内のやきもの関連施設や自然豊かな観光地と連携した新たな交通サービスの検討が必要です。

取組み

タクシー事業者と連携し、ものづくり体験と昼食を組み合わせた「瀬戸おもてなし観光タクシーツアー」を継続するとともに、陶の路周辺をきめ細かく回遊できるグリーンスローモビリティや超小型モビリティ、坂道の多い地形条件を踏まえた電動アシスト付きのシェアサイクル、やきもの関連施設や自然豊かな観光施設に関する情報発信やサイクルツーリズム等の導入等について検討します。

《実施例》

■瀬戸おもてなし観光タクシーツアー

- ・おもてなし観光タクシーでは、尾張瀬戸駅を出発点として全4コースあり、ツアーでしか体験できない特別メニューなども盛り込まれている。

瀬戸おもてなし観光タクシーツアー

名占屋から45分 まら全体がミュージアム 五感で楽しむ瀬戸の魅力

“せとものまち”愛知県瀬戸市

瀬戸おもてなし観光タクシーツアー

1. 老舗料亭で昼飯石 & 大人かわいい体験コース 3時間55分 7,400円

2. 陶芸体験&せとめしランチコース 3時間00分 7,400円

3. 瀬戸焼千年の歴史を体感！日本遺産のまちめぐりコース 5時間55分 8,700円

4. 招き猫のまちで福に会おうコース 3時間40分 6,300円

MAP

瀬戸焼とは...

1,000年以上の歴史と伝統を持つ瀬戸焼は日本六古窯の一つです。瀬戸焼は全国各地に流通し、「せともの」と呼ばれるようになり、今では振興協会の代名詞にもなっています。瀬戸で焼ける粘土は、良質で真っ白に焼くことができるため、様々な釉薬を施して絶妙な色合いを表現できることが特徴です。

参加者プレゼント!

- 中心市街地を巡るツアー券
- 瀬戸焼ミュージアム入館券
- せとめしランチ券

TEL052-253-6324 (TEL)

TEL0561-85-2730 (TEL)

資料：瀬戸市まるっとミュージアム・観光協会ホームページ

■ グリーンスローモビリティの活用イメージ

(グリーンスローモビリティ：電動で、時速 20km 未満で公道を走る、4 人乗り以上のモビリティ)

- 1) ガイドによる観光案内
- 2) プチ定期観光バス
- 3) パークアンドライド
- 4) イベントでの活用



資料：国土交通省ホームページ

■ 超小型モビリティの活用イメージ

(超小型モビリティ：自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両)

歴史と調和した観光地での回遊性向上



トヨタ車体 コムス



NTN超小型モビリティ(同社より無償貸与)



資料：国土交通省ホームページ

■ パーソナルモビリティの活用イメージ

(パーソナルモビリティ：歩行を補完する個人向けの移動手段)



資料：大同大学 樋口研究室

■電動アシスト付レンタサイクル（LaLaチャリ（愛知県田原市））

田原市では、田原市街地を気軽に散策できるよう、電動アシスト付自転車のレンタルを行っています。田原市と株式会社あつまるタウン田原とが協力し実施するもので、三河田原駅前のLaLaGran（ララグラン）内店舗にて貸出受付を実施しています。



資料：田原市ホームページ

■ゆるゆる遠州ロングライド&ガイドライド（静岡遠州観光ネットワーク）

掛川市、磐田市、袋井市、森町、菊川市、御前崎市の各観光協会が組織された「静岡遠州観光ネットワーク」が主催する、地域資源を活用した「観光」と「交流」をテーマにした自転車の旅（サイクルツーリズム）です。

少人数制で、静岡県西部「遠州地方」の様々な見所やまちの魅力を楽しみながら巡るガイド付のサイクリングツアーで、地元サイクリストのガイド付きツアーならではのコース設定により、地域の隠れた魅力スポット、美味しい食べ物、自転車ならではの視点でみつけた「オモシロい！」道や風景を散りばめ、毎回様々なテーマで開催されています。



資料：掛川市ホームページ

1-6 まちづくり・観光情報の発信

考え方

より多くの来訪者や市民に対して、公共交通を使うきっかけや、まちなかに出かけ、せとの歴史・文化を体感してもらうきっかけとなるような情報発信が必要です。

取組み

交通事業者と連携し、鉄道施設内での観光イベントの広告等の掲示や駅ショーケースの使用、コミュニティバス車両内でのイベントチラシの掲示や配布等を実施します。

また、観光施設や地域のイベント等と連携し、各施設のホームページやパンフレット等にバス等の公共交通を利用したアクセス情報を掲載するほか、観光モデルルートの作成やSNSでのまちづくり情報のPR等、多様な主体と一体となって、まちなかに出かけたくなるような情報を発信します。

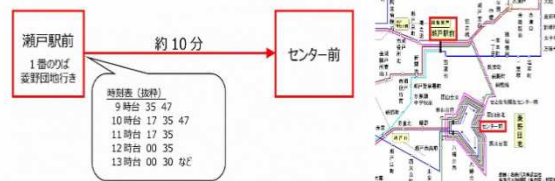
≪実施例≫

■地域のイベントと連携した公共交通の利用案内（瀬戸市菱野団地）



会場までのアクセス

公共交通機関でお越しの方
(名鉄バス)



車でお越しの方

菱野団地商店街の駐車場をご利用ください。

※ご来場の際は、公共交通機関をご利用いただきますようよろしくお願いいたします。

また、当日は住民バス特別運行も行いますのでぜひご利用ください。

住民バスについてはこちらをご覧ください。 <http://www.city.seto.aichi.jp/docs/2018051500125/>

資料：瀬戸市ホームページ

■鉄道駅内ショーケースでの観光PR



資料：瀬戸市ホームページ

■観光モデルルートのガイドマップ（のんびりじっくりせとマップ）

- ・中心市街地4コースに加え、瀬戸市域の赤津・水野・品野・山口の各地区を4種類のテーマで巡るマップを刊行している。中心市街地4コースは、多言語対応のマップの作成されている。（英語・中国語（簡体・繁体）・韓国語）



■瀬戸市スマートフォン用アプリ「せとまちナビ」

- ・地域課題の解決や市民生活の向上を図るため、市民と一緒に作った市民参加型のアプリ。

1-7 ジブリパークとの連携

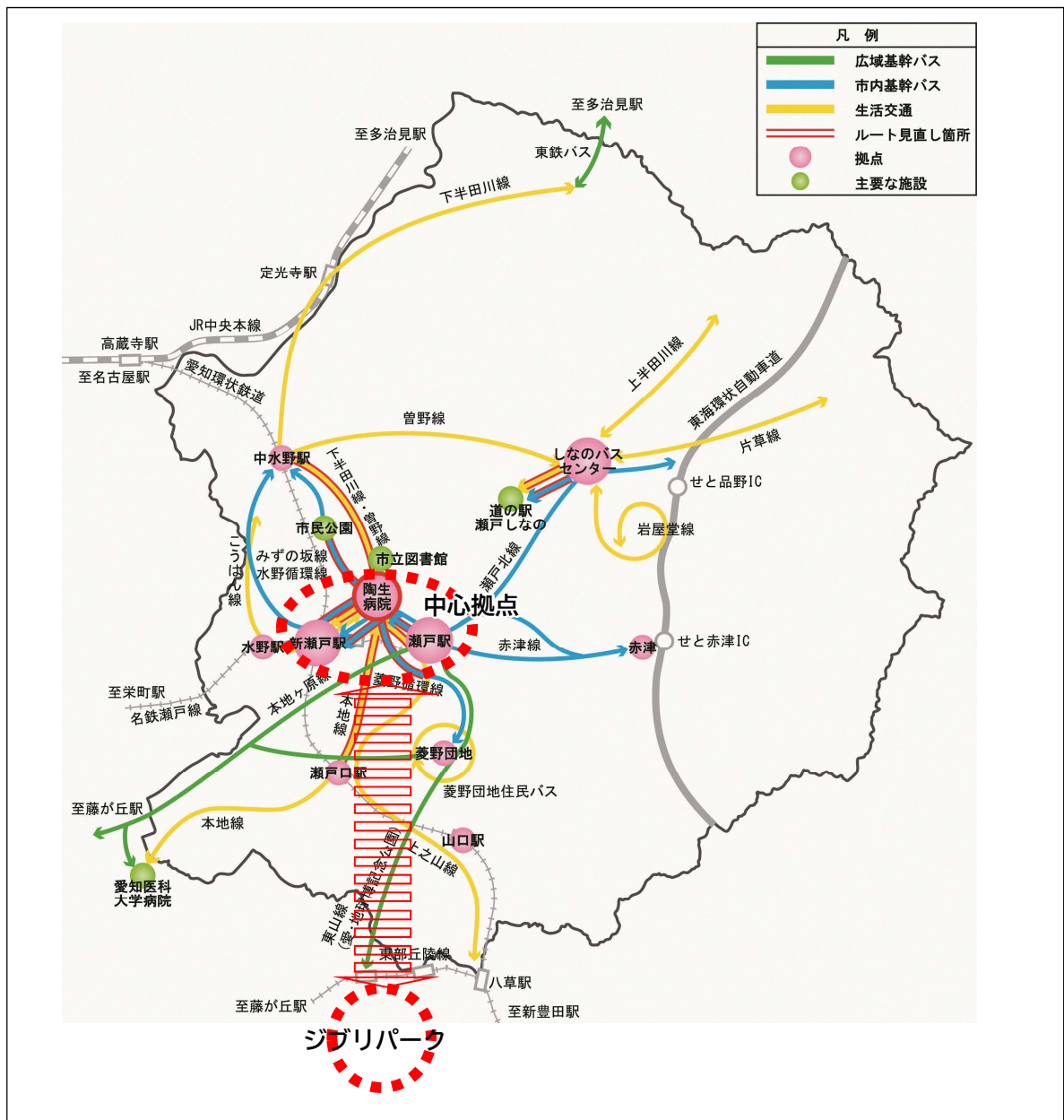
考え方

隣接する長久手市において、都市圏をまたぐ集客性の高い施設であるジブリパークの整備が進んでおり、本市の中心拠点等の活性化に向けて、交流人口を誘導する仕組みを検討する必要があります。

取組み

ジブリパークと中心拠点を直接連絡する移動手段について、関係機関と連携し運行を検討します。

《実施イメージ（連絡区間）》



方針2 市民と来訪者が楽しく交流できる機会や道路空間を創出します。

2-1 ウォーカブル推進都市の取組み

考え方

国において、人中心の道路空間への再構築による「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりの推進に賛同する「ウォーカブル推進都市」の募集が令和元年に行われ、令和2年には、これを推進するため「まちなかウォーカブル推進事業」等の新たな制度が創設されました。

瀬戸市は、令和元年にウォーカブル推進都市に登録しており、ウォーカブル推進都市として国と地方とのプラットフォームに参加しながら、まちなかの賑わいを創出するため、地域の関係者と連携しながら地域の活性化に向けた取組みを進めることが必要です。

取組み

新しい魅力を創造する中心拠点であり、文化・観光施設や商業施設が立地する尾張瀬戸駅周辺において、これまでに整備されてきた都市空間を、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと発展させるため、都市空間の活用や再編等を検討します。また、関係者間で今後の取組みの進め方について共通理解を図るとともに、継続的な空間活用につなげるため、具体的な将来像や施策を示したビジョンの作成や、地域主導の体制づくりについて検討します。

≪「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の概要≫

居心地が良く歩きたくなるまちなか		
Walkable	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。
Eye level	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで見えたと、人は歩いて楽しくなる。
Diversity	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
Open	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

資料：「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ、ストリートデザインガイドライン

《都市空間に創出する多様な活動のイメージ》



2-2 ウォーカブルな空間整備

考え方

将来にわたり多くの市民や来訪者が行き来し、交流できるまちなか空間の形成に向けて、官民連携により、様々な人にとって使いやすい人中心の都市空間を整備する必要があります。

取組み

●滞在環境整備に関する社会実験

既存の道路空間や沿道空間、空き店舗等を活用し、市民や地元事業者が主体となって、まちなかに人を呼び込むために必要な取組や活用時の課題を検証するための社会実験を検討・実施します。

社会実験により、都市空間の活用に関わる主体を増やしていきながら連携強化を図り、地域主導の運営体制の在り方について検討します。また、既存の道路空間や沿道空間の問題点や周辺道路網への影響等について検証します。

《実施例》

■静岡県静岡市

空間の利活用に向けたプレイスメイキング～青葉シンボルロードをみんなのリビングに～

- ・将来的な整備や恒常的な利用を見据えて実際の空間を活用した試行的な取組み
- ・将来エリアマネジメント組織となることが期待される団体による企画運営



資料：官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集

■愛知県岡崎市

まちの主要回遊動線「QURUWA」実現に向けた道路再構築に係る公民連携プロジェクト

- ・道路空間を含めたまちの公共空間を一体で活用する社会実験（MeguruQuruwa）
- ・道路空間での公民連携事業によるまちの回遊性の検証



資料：ストリートデザインガイドライン

●官民連携による道路空間整備

社会実験を通じて得た知見や課題を踏まえ、継続的な空間活用による賑わいの創出を図りながら、誰もが心地よく滞在し、回遊するために必要な都市空間の整備や、沿道の民有地の刷新や活用について検討します。

≪実施例≫

ウォークアブルな空間整備 ○街路の広場化、バリアフリー環境の創出			○公共空間の芝生化・高質化		
					
アイレベルの刷新 ○沿道施設の1階部分の開放			○市民に開かれた公共空間の提供		
					
景観の向上 ○外観修景		○照明施設の整備		○道路の美装化	
					

資料：令和2年度都市局関係予算決定概要

●無電柱化の推進

国による無電柱化推進計画や愛知県無電柱化推進計画を踏まえ、本市においても、災害の防止、安全・円滑な交通環境・回遊環境の確保及び良好な景観の形成等を図るため、緊急輸送道路や拠点地域の骨格を形成する幹線道路、陶の路等の回遊空間等において無電柱化を検討します。

2-3 まちなかへの来訪機会の継続確保

考え方

地域主導による継続的な都市空間の活用を進めていくためには、これまでに行われてきた市民や事業者等が主体となった取組みを活かしながら、機運を高めていく必要があります。

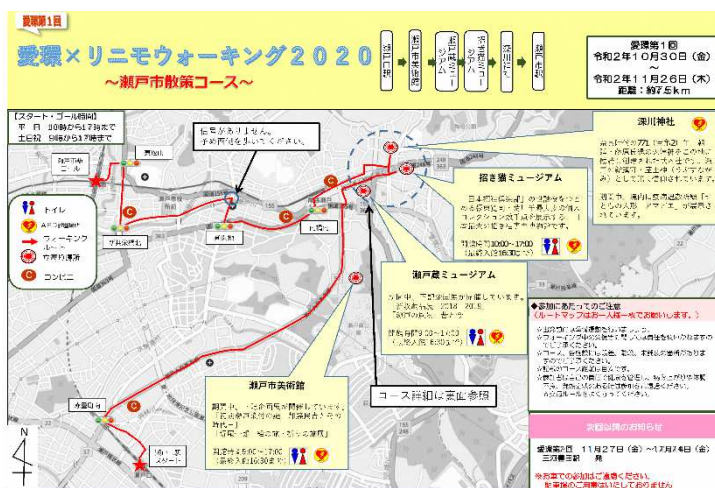
取組み

道路や公共空間、地域資源を活用して、官民連携または民間が主体となって実施している既存のイベントやまちづくり活動等を継続・拡大し、まちなかへの来訪機会を確保するとともに、まちづくりに関わる意識を醸成します。

《実施例》

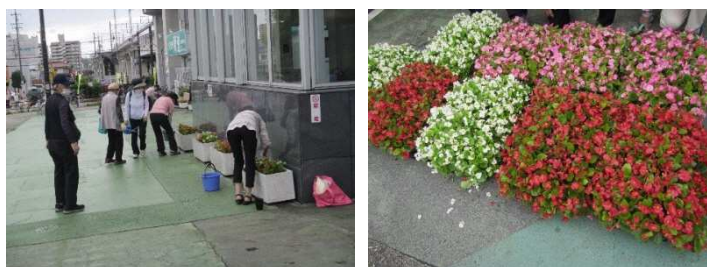
■愛環×リニモウォーキング

- 愛知環状鉄道連絡協議会と東部丘陵線連絡協議会により、愛知環状鉄道及びリニモ沿線の名所や、文化・観光施設等を巡って沿線の魅力に触れるウォーキングイベントを実施



■愛知環状鉄道花いっぱい運動

- 愛知環状鉄道瀬戸市駅前広場において、地元団体の協力により花いっぱい運動を実施（令和2年度7月期運動協力者：水南あけぼの会）



■瀬戸の若手作家市

- 都市計画道路の暫定利用広場「青の広場」において、瀬戸焼振興協会「第58回せと陶祖まつり」にあわせて、「瀬戸の若手作家市2019」を開催し、瀬戸にゆかりのある若手陶芸・ガラス作家13組が出店。



資料：六古窯ホームページ

第5章 進行管理

5-1 評価指標の考え方

本計画に基づく施策の実施状況や目標の達成状況等の評価指標については、第6次瀬戸市総合計画の評価指標を採用することとし、上位計画と連携を図りつつ施策の進捗管理を行います。

具体的には、総合計画で示した将来像・都市像を達成できたかどうかを計測する評価指標（将来像・都市像の評価指標）と、都市像を達成するために過程を実行できているかどうかを計測する指標（活動指標）から本計画に関わる指標を抽出し、上位計画と整合を図りながら進行管理を行います。

5-2 指標の設定

総合計画における都市像の状況を示す指標より、交通分野に関わる指標を抽出します。

都市像1 活力ある地域経済と豊かな暮らしを実現できるまち						
	指標名	データ	単位	市数値	基準値	指標の出所等
評価指標	鉄道の利用	年間の駅利用者数	人	7,921,576 (H29)	7,477,020 (市H26)	市調査
	まちの賑わい	休日の昼間人口と人口の比	倍	1.52 (H27)	1.86 (県平均)	RESAS
	公共交通の満足度	日常生活を送るうえで満足できる交通手段だと思いませんか。	%	32.8 (R元)	60.0 (目標値)	市アンケート
活動指標	<ul style="list-style-type: none"> 陣屋線整備率 (%) コミュニティバスの利用者数 (人) 					
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						
	指標名	データ	単位	市数値	基準値	指標の出所等
評価指標	交通安全	人口千人あたり交通事故発生件数	件/千人	4.18 (H30)	4.67 (県平均)	愛知県警調査
	家族の暮らしやすさ 実感度	住宅環境や地域のつながりが良く、家族と共に暮らしやすい環境があると思いませんか。	%	52.9 (R元)	80.0 (目標)	市アンケート
	若い世代の居住 満足度	瀬戸市が住みやすいと回答した20～39歳までの市民の割合	%	75.2 (R元)	85.0 (目標)	市アンケート
活動指標	<ul style="list-style-type: none"> 保育所の待機児童数 (人) 集約等に伴い減らした公共施設の総面積 (㎡) 					
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						
	指標名	データ	単位	市数値	基準値	指標の出所等
評価指標	交通安全	人口千人あたり交通事故発生件数	件/千人	4.18 (H30)	4.67 (県平均)	愛知県警調査
	高齢者の活躍	65歳以上の就業率	%	22.66 (H27)	24.09 (県平均)	国勢調査
	自立した暮らし 実感度	働く場があり、経済的に自立して暮らすことができていると思いませんか。	%	72.9 (R元)	80.0 (目標)	市アンケート
活動指標	<ul style="list-style-type: none"> 自立高齢者の割合 (%) 各地域力組織が行う活動事業数 (事業) 					

※活動指標は、年度ごとの実績値により管理する。

5-3 上位計画と連携した進捗管理

第6次瀬戸市総合計画では、市民ニーズや社会的課題が複雑化する現状に対応するためには、PDCAサイクルという部門最適の視点に加えて、都市の現状分析を起点としたPDSサイクルによる全体最適の視点から、様々な分野の施策の連鎖・連携を図ることが必要としており、本計画の戦略的な3つの視点に基づく取り組みは、交通分野に限らず、様々な施策の連鎖・連携を生じさせるきっかけになると考え、総合計画の進捗と併せ、本計画の進捗管理を行ってまいります。

- **[Plan]** (戦略構築) …… 現状分析に基づく戦略構築
- **[Do]** (実行) …… 実施体制 (ヒト・カネ・モノ) の確保と実行
- **[See]** (検証) …… 施策効果の検証



参考資料

1 「瀬戸市まちなか交通戦略」の中間評価及び「新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想」の進捗状況

第1回 瀬戸市総合交通戦略策定協議会（平成27年（2015年）2月）より

瀬戸市まちなか交通戦略の中間評価

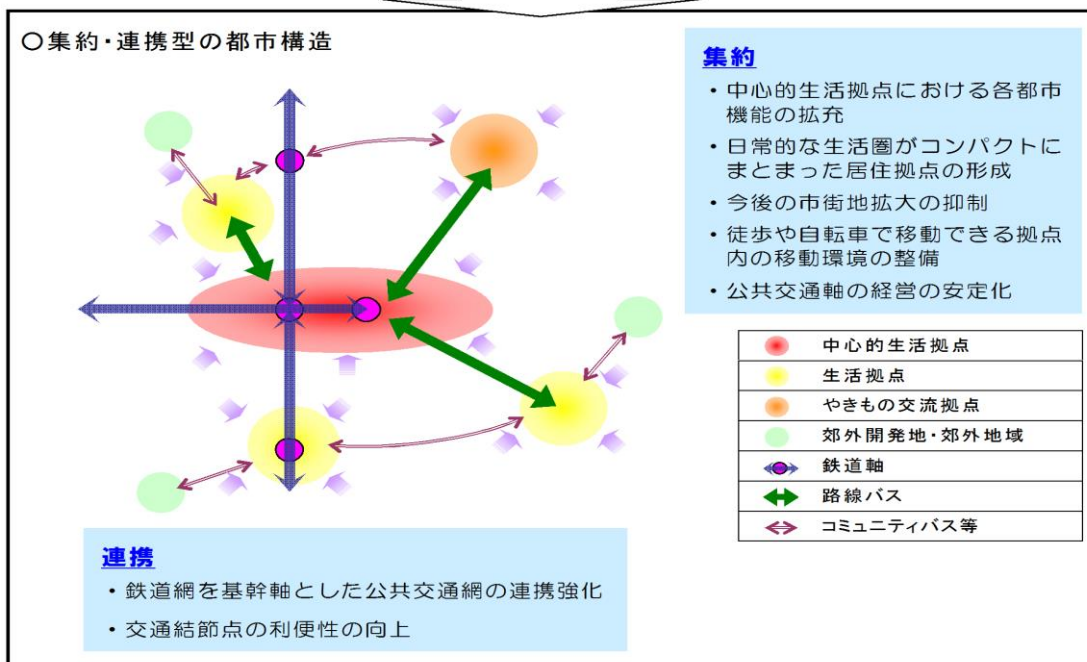
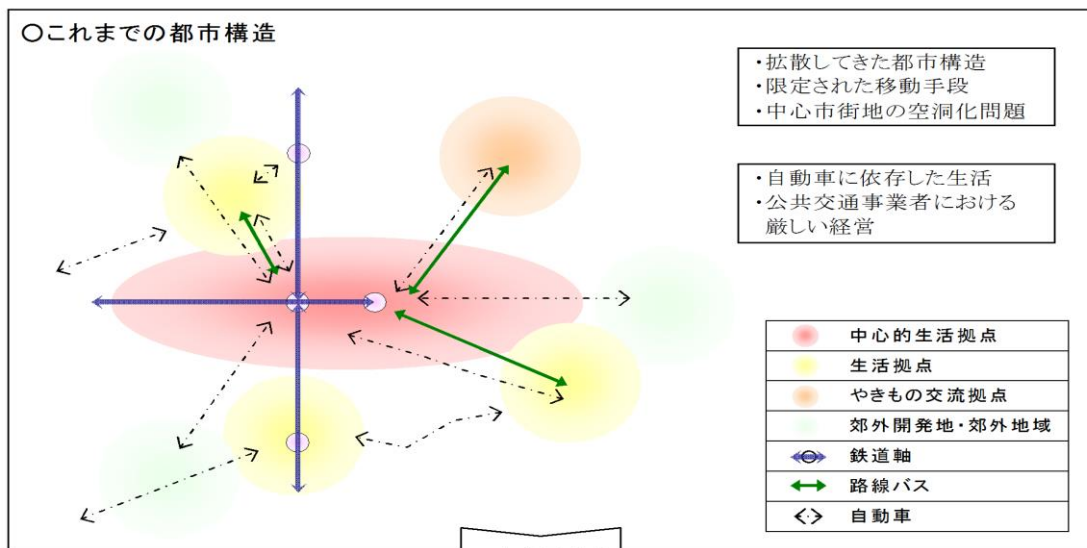
1. 瀬戸市まちなか交通戦略の概要

(1) 瀬戸市のまちづくりの理念

- 市街地構造に対する理念
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。
- 都市交通に対する理念
拠点間の移動をスムーズにする。
- 取り組み体制に対する理念
市民ひとりひとりが自発的に、行政と協働して行動する。

(2) 瀬戸市が目指す都市構造

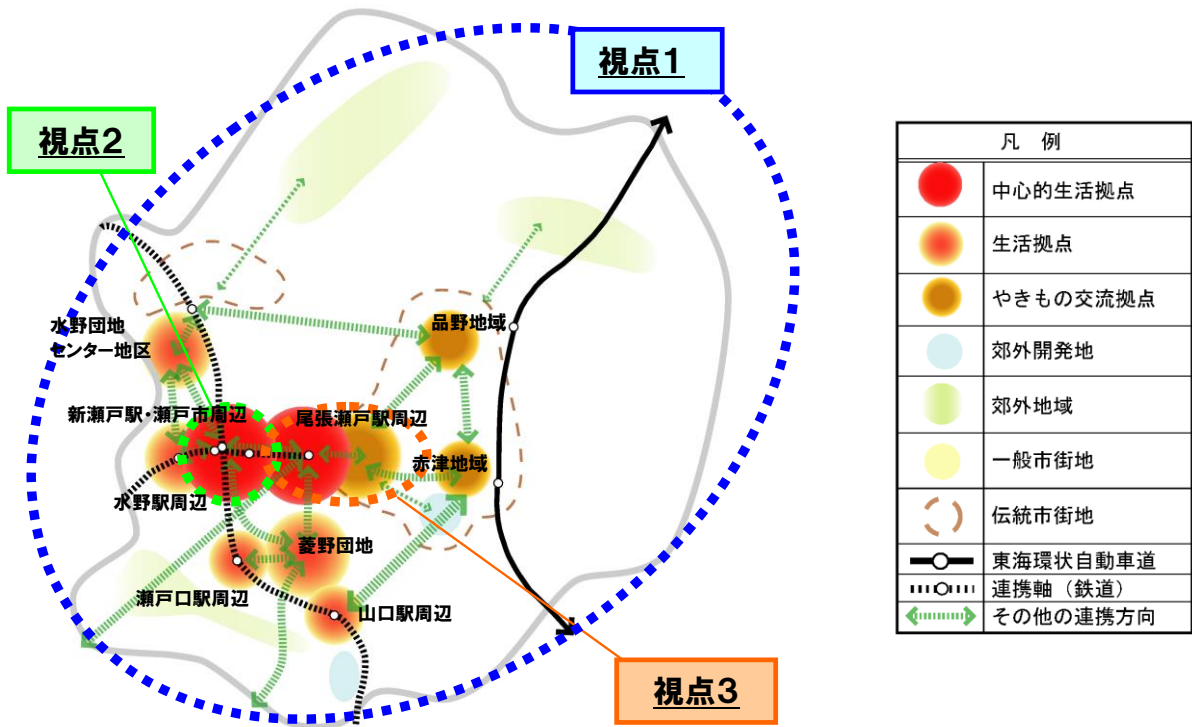
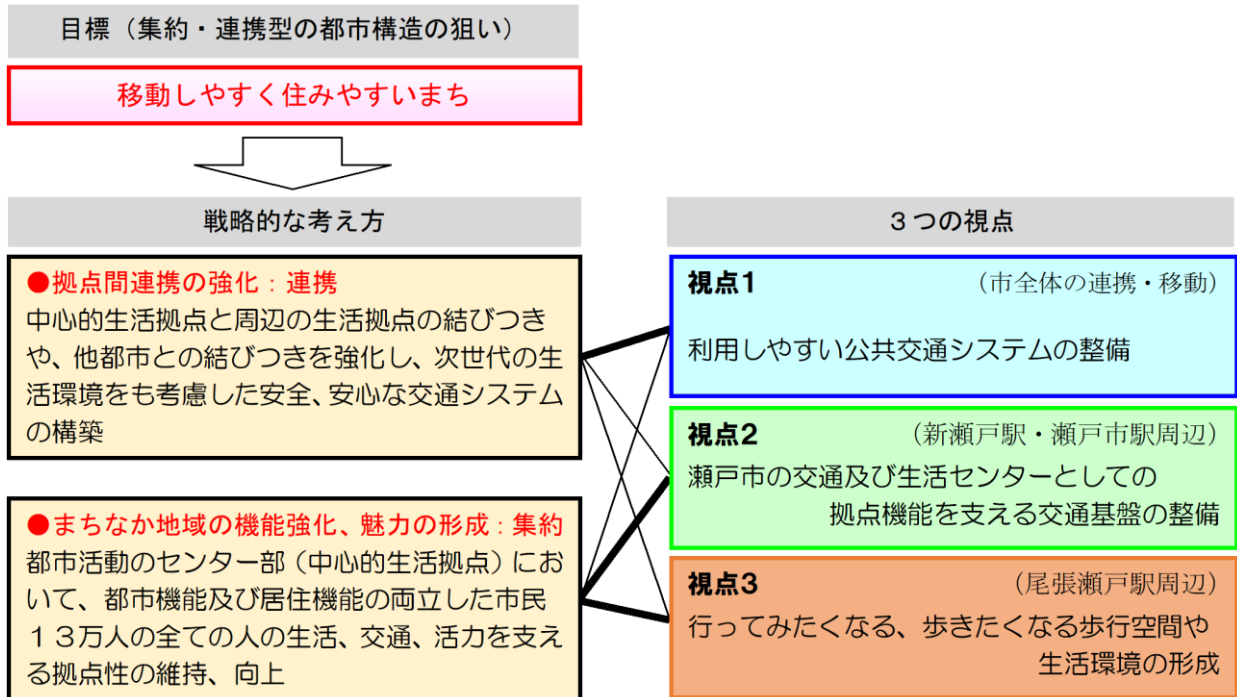
「集約・連携型の都市構造」により、都市全体を魅力的にし、
「移動しやすく住みやすいまち」が形成されることを狙う。



(3) 瀬戸市まちなか交通戦略の基本的考え方

①目標年次：平成 21 年～平成 30 年

②戦略的な取り組みの考え方と 3 つの視点



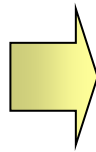
2. 施策の実施状況

(1) 主な施策の実施状況

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）

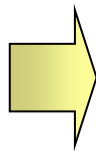
視点1-1 公共交通軸の形成

しなのバスセンター整備



視点1-2 既存の公共交通軸の維持と向上

市内基幹バスの運行（JR 東海バス撤退（H21.9）後の基幹バスの維持・改善）



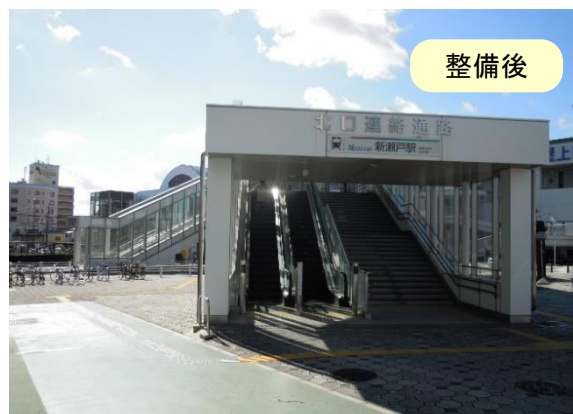
視点1-3 地域公共交通（生活交通軸）の創出（コミュニティバスの運行など）

コミュニティバスの試行運行



視点 1-4 誰もが利用しやすい交通施設と利用環境に向けて

新瀬戸駅南北連絡通路の整備



瀬戸市駅前広場の段差や急勾配の解消



名古屋鉄道 新瀬戸駅のバリアフリー化



多機能トイレの整備



手すりの改善、点字の設置



愛知環状鉄道 瀬戸市駅のバリアフリー化

エレベーターの整備



多機能トイレの整備



手すりの改善、点字の設置



鉄道、バスにおけるバリアフリー車両の導入・維持

名鉄瀬戸線 4000系



導入車両

愛知環状鉄道 2000系



導入車両

名鉄バス エコハイブリッドバス



導入車両



導入車両

視点1-6 市民への意識啓発

乗り方教室、バスの日イベントの開催



実施状況



実施状況

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

視点 2-1 踏切分断、渋滞の解消（（都）鹿乗共栄線の整備促進）

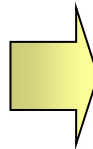
視点 2-5 自転車走行環境の改善

（都）鹿乗共栄線整備（4車線化・自転車走行空間整備）



視点 2-2 都市内幹線道路（陣屋線等）の整備

（都）陣屋線の整備（一期工区）



視点 2-3 交通結節点の機能向上（乗り継ぎ利便性等）

新瀬戸駅南口駅前広場の新設



(新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺)

新瀬戸駅南口駅前広場の新設(駐輪スペースの確保)



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

歩道の凸凹の改善



歩道の横断勾配の改善



側溝蓋の整備



視覚障害者誘導用ブロックの整備



視点 2-5 自転車走行環境の改善

電動アシスト自転車レンタルサイクル実証実験



視点3：行ってみたいくなる、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）

視点3-1 瀬戸市の玄関口としてのまちづくりや景観形成

(都)瀬戸川プロムナード線の整備、瀬戸川親水空間の整備



視点3-2 瀬戸市の玄関口機能の確保

(都)穴田春雨線の整備（L=約0.7km）

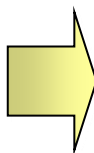


(都)瀬戸大府東海線の整備（L=約0.4km）

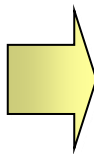


視点 3-3 都市住環境と回遊性の向上

小狭間坂地区の修景整備 (L=約 0.7 km)



炎護路地区の修景整備 (L=約 0.9 km)



視点 3-4 南北地域連携の推進

記念橋の人道橋の整備 (L=22.1m、W=4m)



2) 施策の実施時期及び内容

視点1：利用しやすい公共交通システムの整備

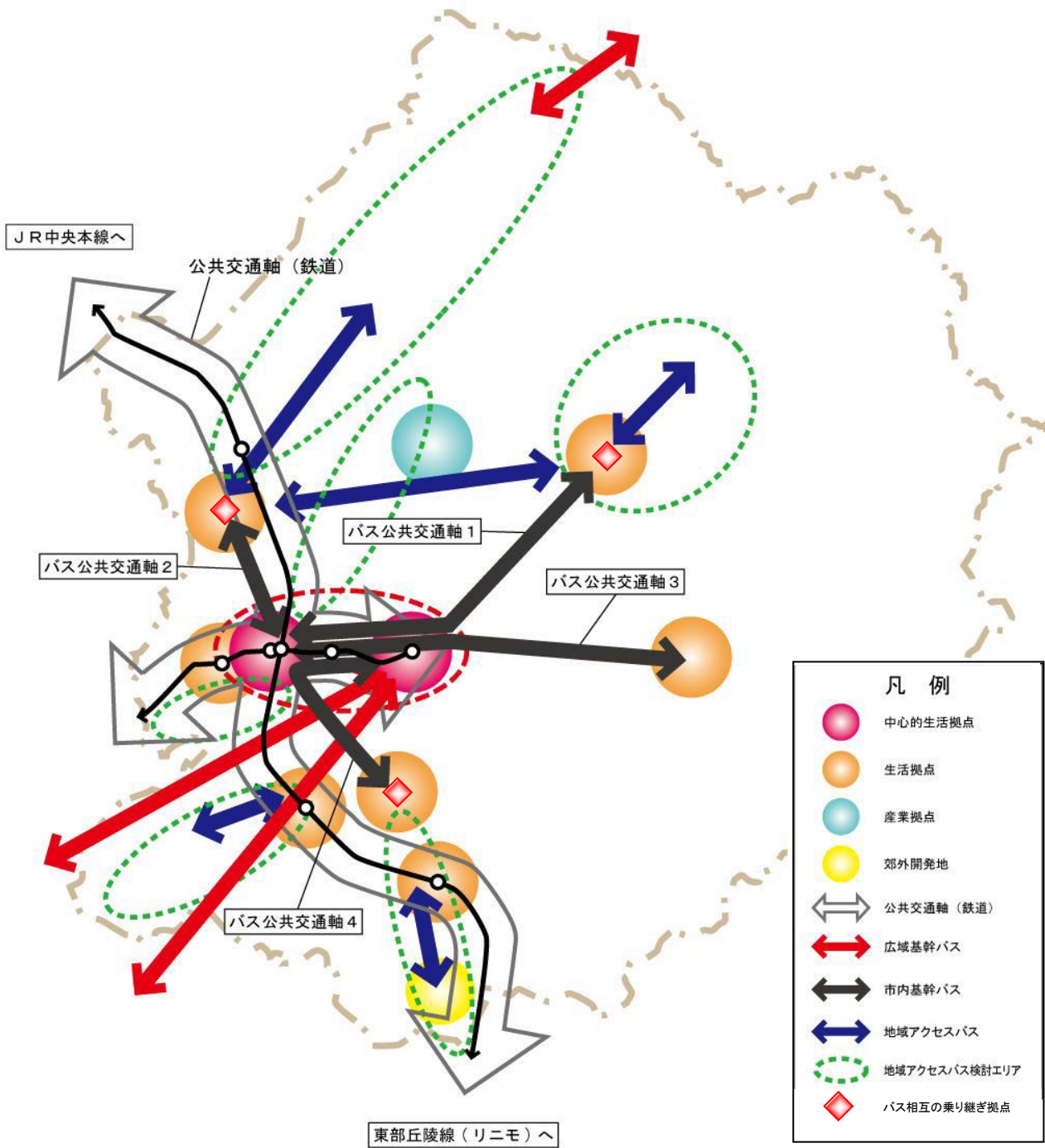
■ 施策の実施状況

	策定時(H20)	前期	5年後(H25)	後期	10年後(H30)
1-1 公共交通軸の形成	<p>鉄道を基幹軸とした公共交通軸形成計画の策定 【瀬戸市、交通事業者】</p> <p>H20 瀬戸市地域公共交通総合連携計画策定</p>	<p>H21 瀬戸市 バスの乗り換え拠点の環境整備 しなのバスセンター整備</p>	<p>H22-23 【瀬戸市】</p> <p>H22 完了</p>	<p>H23 【瀬戸市、交通事業者】</p> <p>H26.3 見直し</p>	
1-2 既存の公共交通軸の維持と向上		<p>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)</p>	<p>H23 【瀬戸市、交通事業者】</p> <p>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】</p>	<p>段階的な改善・試行を経て安定した移動体系への確保へ</p> <p>継続実施中</p> <p>継続実施中</p>	
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		<p>H23 【瀬戸市】</p> <p>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)</p>	<p>継続実施中</p>	
1-4 誰もが利用しやすい交通施設と利用環境に向けて		<p>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</p>	<p>H21-22 【瀬戸市、交通事業者等】</p>	<p>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</p> <p>継続実施中 ※視点2参照</p>	
	H14			<p>バリアフリー車両の継続導入 【交通事業者】</p> <p>鉄道、バスにおけるバリアフリー対応車両の導入・維持 継続実施中</p> <p>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 【交通事業者】</p> <p>鉄道駅員の介助士資格の取得のバックアップ 継続実施中</p>	
1-5 分かりやすく利用しやすい情報提供		<p>H21 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</p>	<p>H21-23 【瀬戸市、交通事業者等】</p>	<p>継続実施中</p>	
1-6 市民への意識啓発	H21	<p>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、バスの日イベントの開催 市民向け広報の作成 等</p>	<p>H21-23 【瀬戸市、交通事業者等】</p>	<p>継続実施中</p>	
1-7 割引制度等の導入検討		<p>H21 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</p>	<p>H21-23 【瀬戸市、交通事業者等】</p>	<p>継続実施中</p>	
1-8 公共交通と観光振興のタイアップ			<p>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</p>	<p>【瀬戸市、交通事業者等】</p> <p>継続実施中</p>	

中間評価

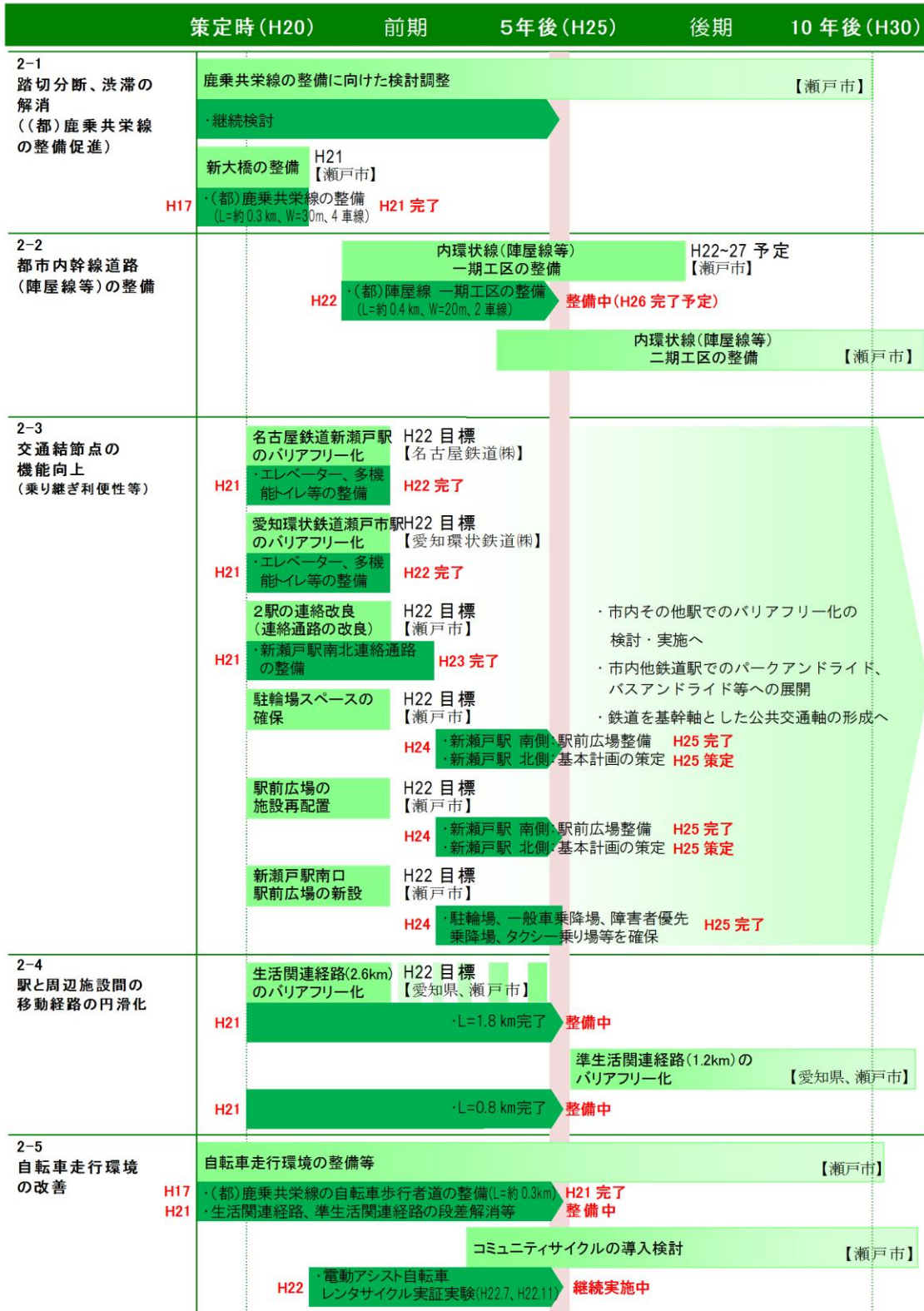
- ※ 上段 : 瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画
下段 : 中間評価時点までの実績

■鉄道を基幹軸とした公共交通軸の形成イメージ



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

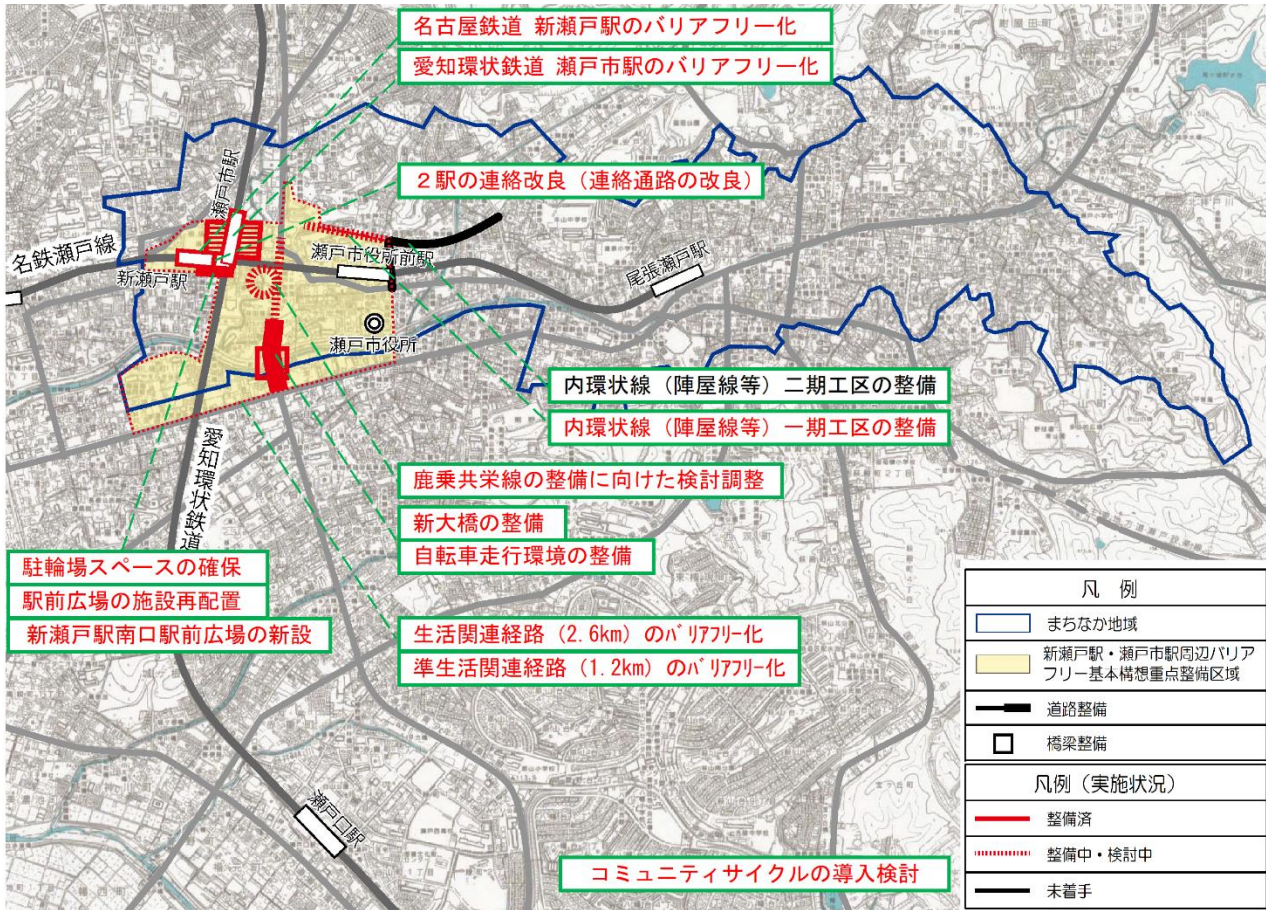
■施策の実施状況



中間評価

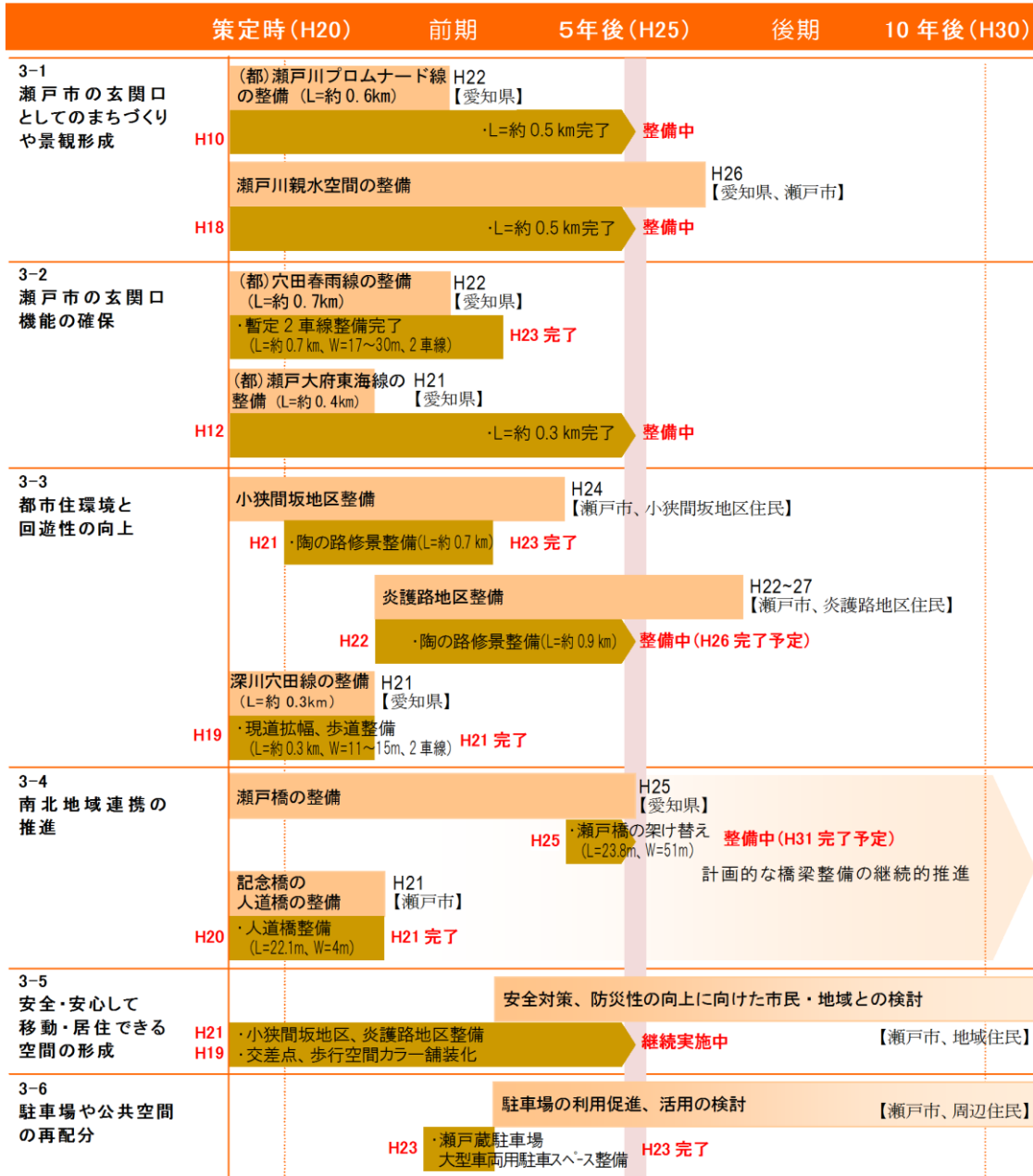
※ 上段 : 瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画
下段 : 中間評価時点までの実績

■ 施策位置図



視点3：行ってみたいくなる、歩きたくなる歩行空間や生活環境の形成

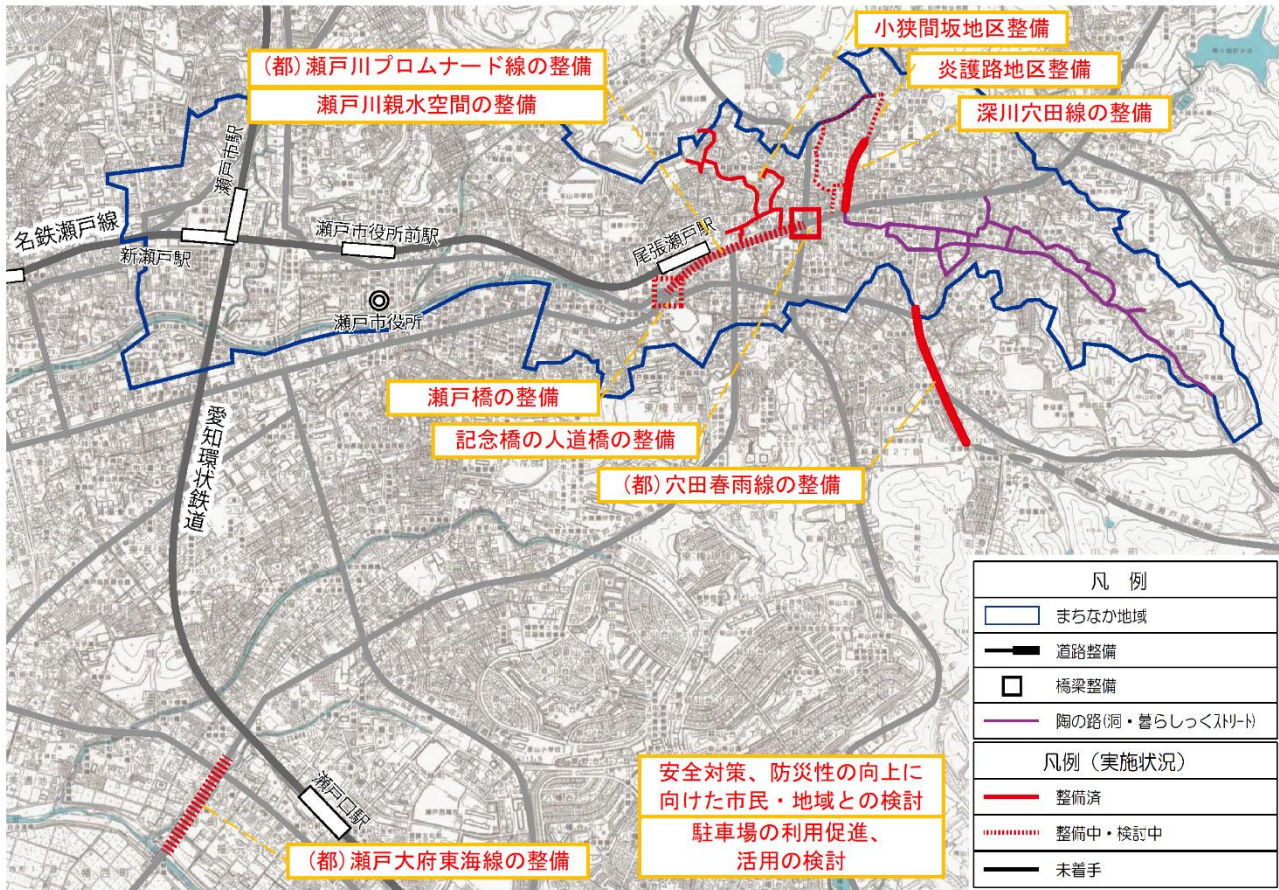
■施策の実施状況



中間評価

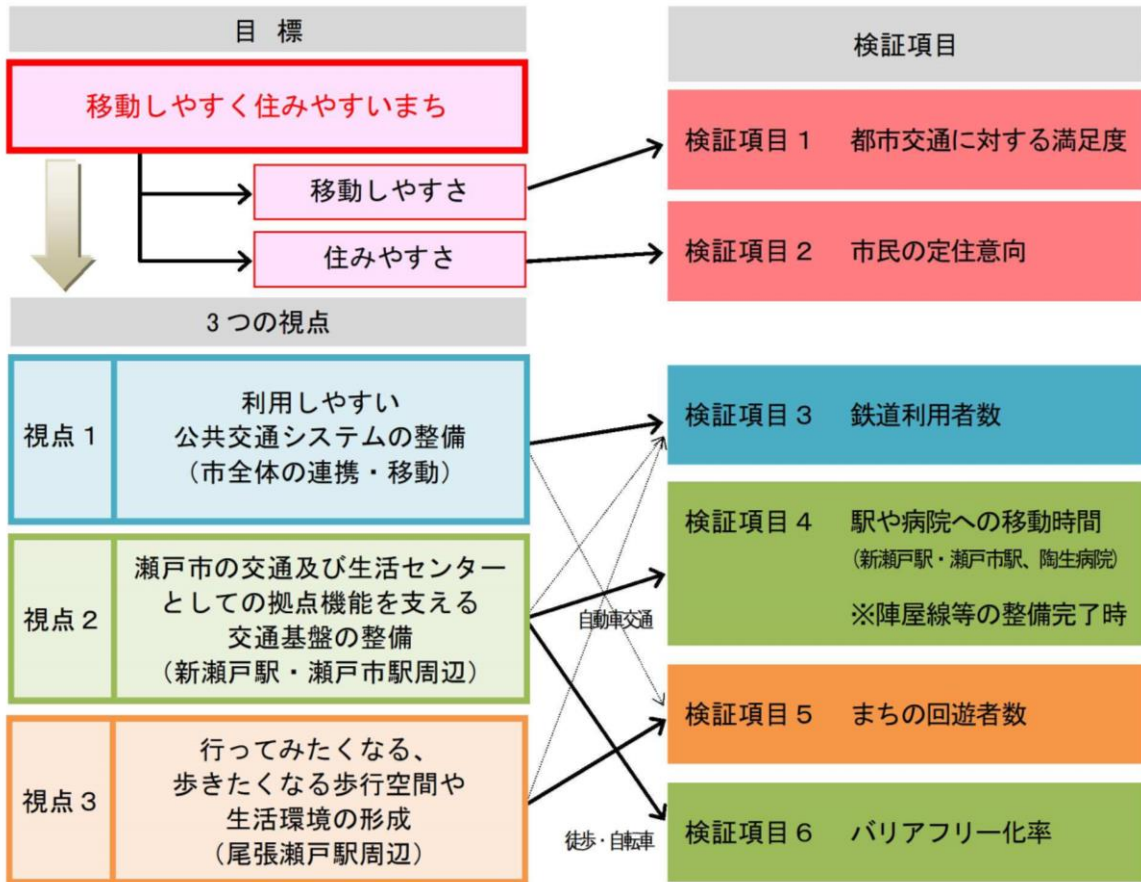
※ 上段：瀬戸市まちなか交通戦略の実施計画
下段：中間評価時点までの実績

■ 施策位置図



3. 検証値による評価

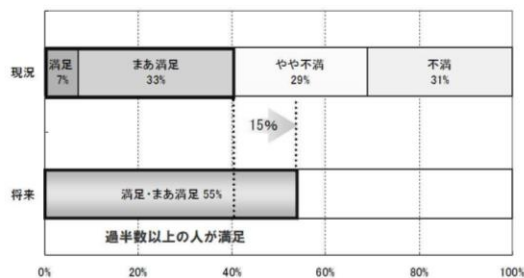
(1) 目標及び施策の骨子と検証項目の関係性



■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)

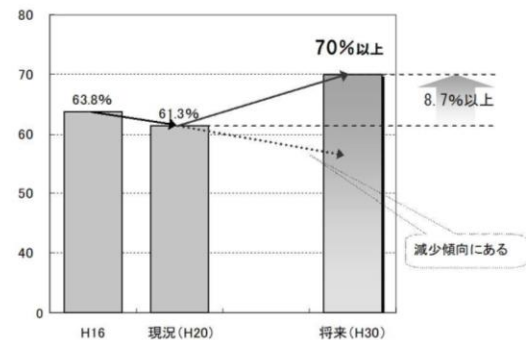
検証項目 5

- ・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、現状の回遊者数に第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

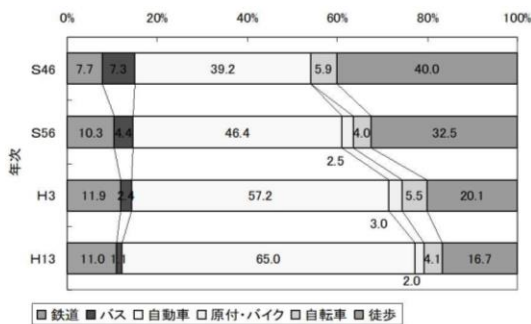
- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想の特定事業に位置づけられた生活関連経路(約2.6km)の整備率

検証指標	検証値		備考
	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	※陣屋線等の整備完了時の検証値であるため、今回は評価しない
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	※計測値はお雛めぐり来訪者の伸び率から想定
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 : $4,600 \times 0.35 = 588,000$
 ※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 $13,700,000 \times 1.08 + 588,000 \approx 15,400,000$



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



(2) 検証値の達成状況の確認

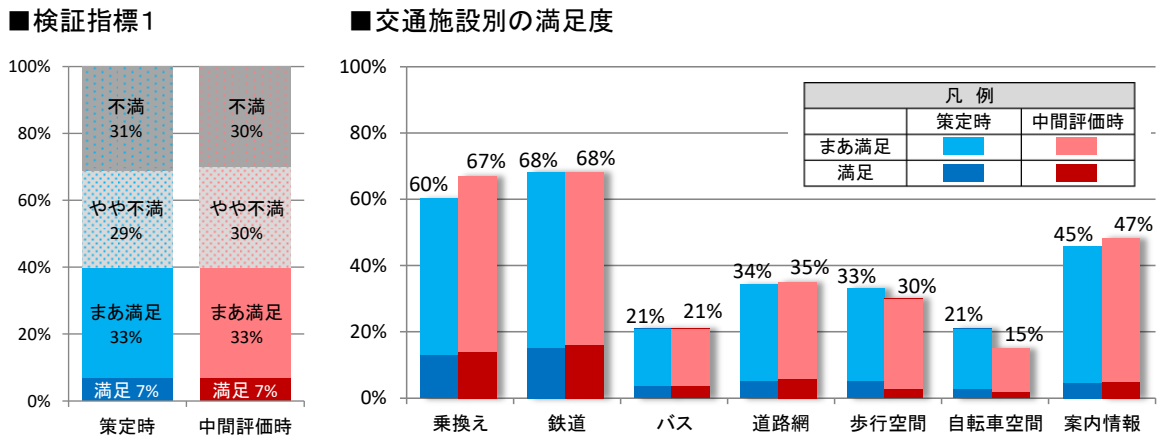
■ 検証値の達成状況

検証項目	計測値	検証値の達成状況	
検証項目1 都市交通に対する満足度	40%	<p>60% 50% 40% 30%</p> <p>40% 40% 55%</p> <p>策定時 中間評価時 (H26) H30</p>	<p>横ばい</p>
検証項目2 市民の定住意向	62.1%	<p>75.0% 70.0% 65.0% 60.0% 55.0%</p> <p>61.3% 62.1% 70%</p> <p>策定時 中間評価時 (H26) H30</p>	<p>やや増加</p>
検証項目3 鉄道利用者数	1,502 万人/年	<p>(万人/年) 1,600 1,500 1,400 1,300 1,200</p> <p>1,370 1,502 1,540</p> <p>策定時 中間評価時 (H25) H30</p>	<p>増加</p>
検証項目5 まちの回遊者数	※1 5,920 人/日	<p>(人/日) 6,000 4,000 2,000 0</p> <p>3,700 5,920 4,400</p> <p>策定時 中間評価時 (H25) H30</p>	<p>増加</p>
検証項目6 バリアフリー化率	70%	<p>100% 80% 60% 40% 20% 0%</p> <p>0% 70% 100%</p> <p>策定時 中間評価時 (H25) H30</p>	<p>増加</p>

■ : 検証値 ■ : 計測値

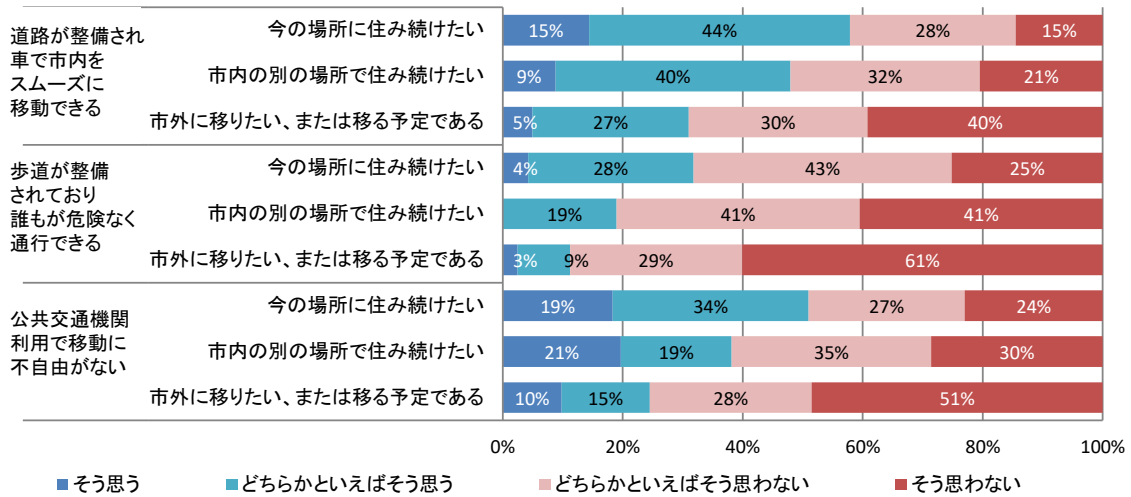
※1：検証項目5の計測値は、お雛めぐり来訪者の伸び率（H25 / H20 ≒ 1.6倍：瀬戸市統計書）から想定

図1 検証指標1及び交通施設別の満足度の内訳の変化



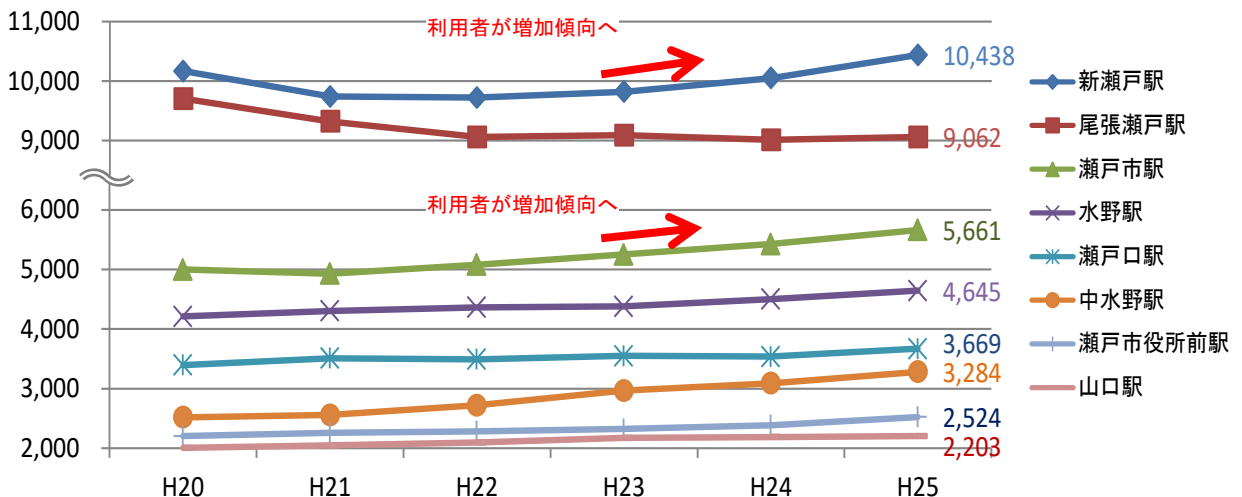
資料：瀬戸市の交通環境に関するアンケート調査（H19、H26）

図2 各交通施設整備への評価と定住意向の関係



資料：総合計画アンケート調査（H26）

図3 鉄道駅別の1日当たりの平均的な利用者数の推移

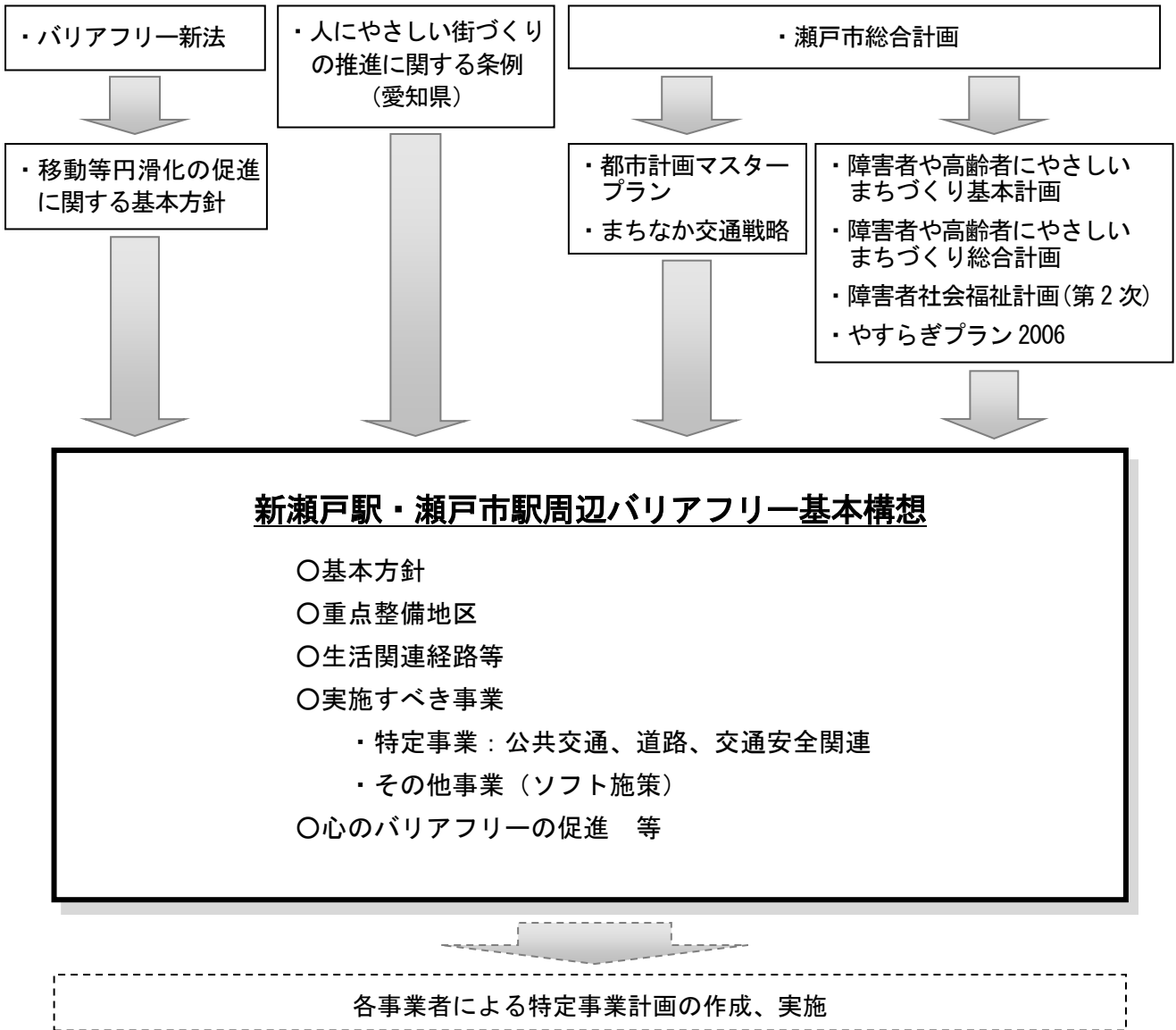


資料：鉄道各社データ

新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想の進捗状況について（報告）

1. 新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想の概要

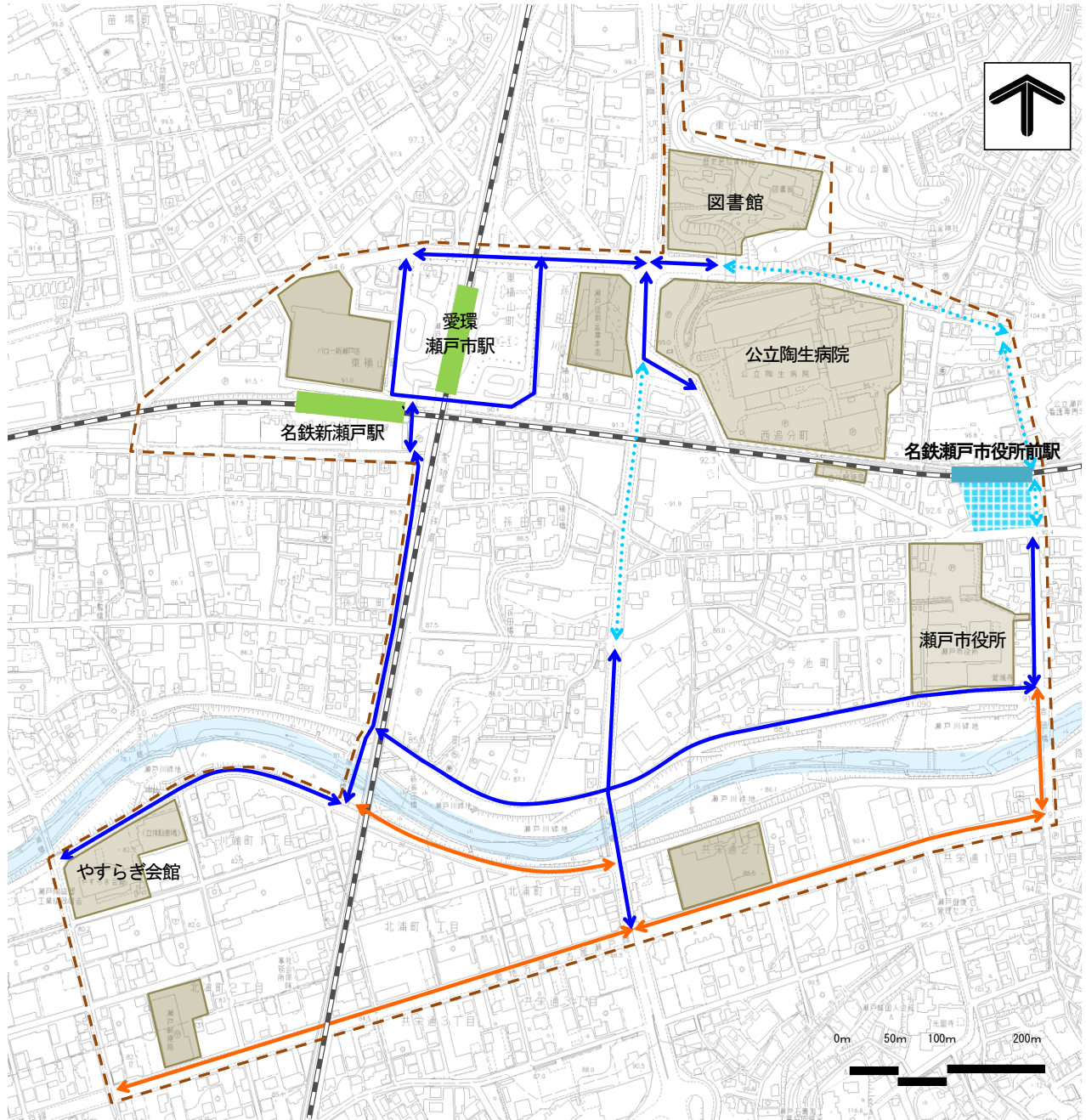
（1）バリアフリー基本構想の位置づけ



（2）移動円滑化の基本方針

- ① だれもが安全に安心して生活できるまちづくりの推進
- ② 高齢者や障害者等の特性を踏まえたバリアフリー化の推進
- ③ 連携と協働によるバリアフリー化事業の推進
- ④ 心のバリアフリーの推進
- ⑤ バリアフリー化の継続的推進

(3) 重点整備地区、生活関連経路等の位置づけ



凡例 (新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想での位置づけ)		
【重点整備地区】	【道路 (生活関連経路など)】	【その他施設】
<ul style="list-style-type: none"> 地区境界 	<ul style="list-style-type: none"> 生活関連経路^{※1} 生活関連経路 (推進)^{※2} 準生活関連経路^{※3} 	<ul style="list-style-type: none"> 旅客施設 駅前広場
【生活関連施設】		
<ul style="list-style-type: none"> 特定旅客施設 特定旅客施設以外の施設 		

※1：駅から公共施設等への主要なアクセス道路として位置付けられる経路であり、道路移動等円滑化基準に適合するよう最優先にバリアフリー化を図る経路。

※2：現在は未整備の都市計画道路であり、整備に合わせて生活関連経路に格上げすべき経路。

※3：生活関連経路と接続し重点整備地区内の連続した歩行空間ネットワークを形成する経路であり、沿道の状況や地形、整備時期等を踏まえ、順次バリアフリー化を図る経路。

2. 施策の実施状況

(特定事業) 公共交通関連・旅客施設

名古屋鉄道 新瀬戸駅のバリアフリー化

エレベーターの整備



スロープの整備 (滑りにくい路面と2段手すり)



多機能トイレの整備



手すりの改善、点字の設置



愛知環状鉄道 瀬戸市駅のバリアフリー化

エレベーターの整備



多機能トイレの整備



手すりの改善、点字の設置



(特定事業) 公共交通関連・車両

バリアフリー対応車両の導入 (名古屋鉄道)



- ・車内各ドアの上部にカラー液晶画面 (15 インチ) の案内表示器を設置
- ・優先席を1両につき10席分設置
- ・扉位置を示す点字を設置
- ・扉付近の床面や優先席付近の吊革及びスタンションポールを黄色表示

バリアフリー対応車両の導入 (愛知環状鉄道)



- ・優先席をはじめ車椅子の方にも安心して乗車してもらえるよう専用スペースを設置
- ・トイレにはワイドな自動ドアを採用
- ・案内表示器と開閉を知らせるドアチャイムによる視覚案内・聴覚案内
- ・車外の施設連絡間に転落防止ホコを設置

バリアフリー対応車両の導入 (名鉄バス)

名鉄バス エコハイブリッドバス



- ・床面段差の少ない本格ノンステップバス車体構造
- ・ステップ地上高は300mm (ニーリング時は230mm)
- ・ワイドシングルタイヤを採用し、広い後部通路及び立席を確保 (車内移動がよりスムーズに)

(特定事業) 道路関連・道路
生活関連経路の整備

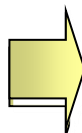
歩道の凸凹の改善



視覚障害者誘導用ブロックの整備、標識の移設

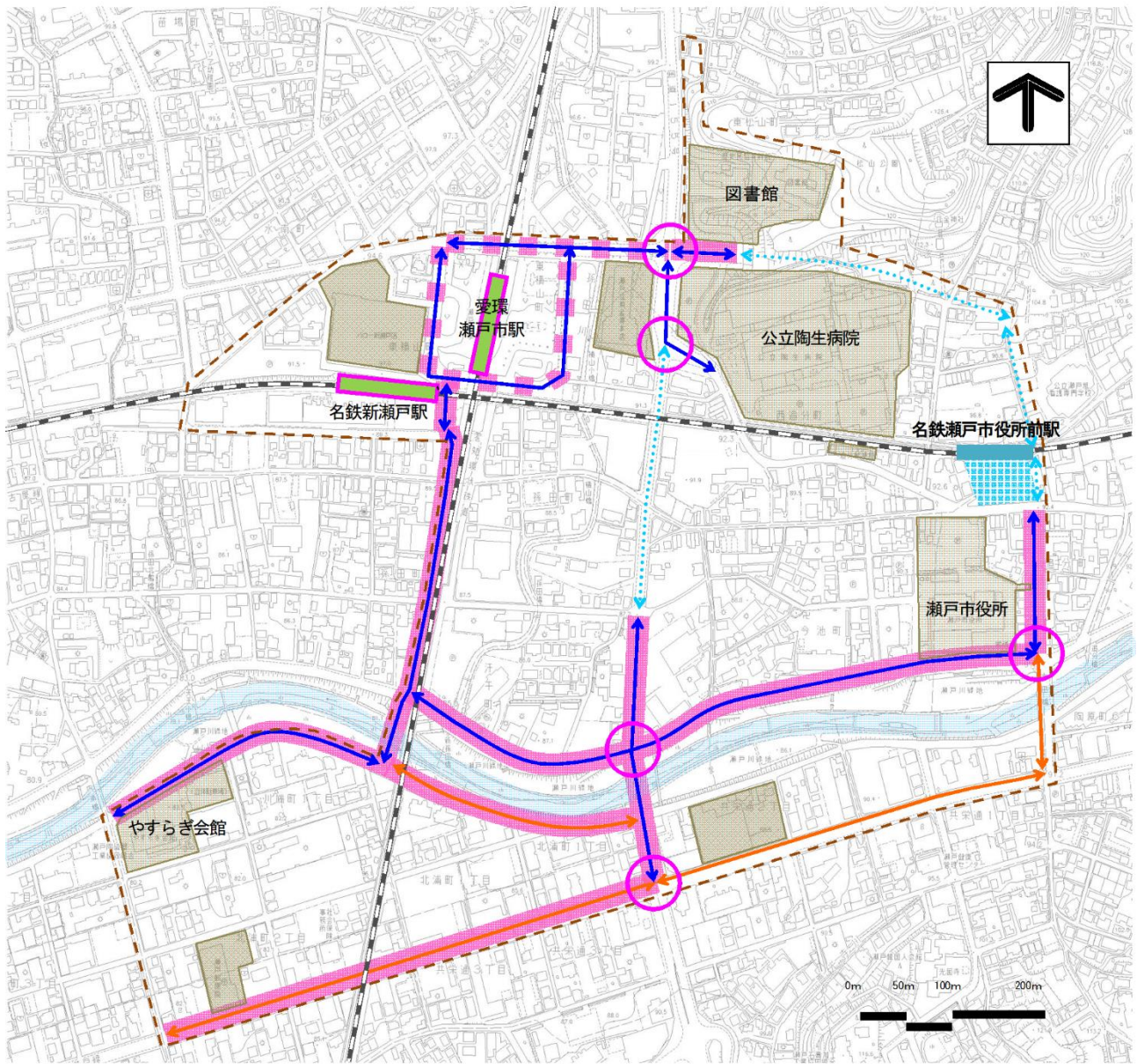


側溝蓋の整備



(特定事業) 道路関連・新瀬戸駅南北連絡通路
エスカレーターの整備





凡例（新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想での位置づけ）			凡例（実施状況）
【重点整備地区】 地区境界	【道路（生活関連経路など）】 生活関連経路 ※1 生活関連経路（推進） ※2 準生活関連経路 ※3	【その他施設】 旅客施設 駅前広場	【完了】 特定旅客施設 道路（生活関連経路等） 交通安全
【生活関連施設】 特定旅客施設 特定旅客施設以外の施設			【実施中】 ※4 道路（生活関連経路等）

※1：駅から公共施設等への主要なアクセス道路として位置付けられる経路であり、道路移動等円滑化基準に適合するよう最優先にバリアフリー化を図る経路。

※2：現在は未整備の都市計画道路であり、整備に合わせて生活関連経路に格上げすべき経路。

※3：生活関連経路と接続し重点整備地区内の連続した歩行空間ネットワークを形成する経路であり、沿道の状況や地形、整備時期等を踏まえ、順次バリアフリー化を図る経路。

※4：維持修繕は継続実施中。駅前広場の整備に併せ段差解消等の抜本的なバリアフリー化を実施。

(特定事業) 道路関連・駅前広場
 瀬戸市駅前広場 (段差や急勾配の解消)



新瀬戸駅南口駅前広場 (新設)

上屋の整備



身障者優先乗降場の整備



エレベーターの整備



エスカレーターの整備



(特定事業) 交通安全関連・信号機等
 バリアフリー対応信号機の導入、エスコートゾーンの整備



■実施状況一覧

事業項目		主な事業内容	実施主体	実施予定時期	実施状況	実施内容	
公共交通関連	旅客施設	名古屋鉄道新瀬戸駅のバリアフリー化	名古屋鉄道(株)	H22	完了 (H21~22)	・エレベーター、多機能トイレ等の整備	
		愛知環状鉄道瀬戸市駅のバリアフリー化	愛知環状鉄道(株)	H22	完了 (H21~22)	・エレベーター、多機能トイレ等の整備	
	車両	バリアフリー対応車両の導入(鉄道)	名古屋鉄道(株) 愛知環状鉄道(株)	継続実施	継続実施中	・現在稼働中の車両は全車対応済み	
		バリアフリー対応車両の導入(バス)	市内バス運行会社	継続実施	継続実施中	・現在稼働中の車両は全車対応済み	
	情報提供・人的対応	よりよい情報提供の充実	交通事業者	継続実施	継続実施中	・パスロケーションシステムの運用(名鉄バス、瀬戸市)	
		社員に対する教育、訓練の充実	交通事業者	継続実施	継続実施中 (H21~)	・社員に対する資格取得のバックアップ(社内制度化)	
	特定事業※1	道路	生活関連経路(L=2.6km)の整備	愛知県瀬戸市	H22	継続実施中 (H21~)	・1.8km整備済み
			生活関連経路(推進)(L=0.4km)の整備	瀬戸市	継続実施	継続実施中 (H22~)	・(都)陣屋線整備中
			準生活関連経路(L=1.2km)の整備	愛知県瀬戸市	継続実施	継続実施中 (H21~)	・0.8km整備済み
		新瀬戸駅南北連絡通路	瀬戸市	H22	完了 (H21~23)	・連絡通路の改良 ・エレベーター、エスカレーターの整備	
駅前広場		瀬戸市駅前広場	瀬戸市	H22	継続実施中 (H25~)	・段差や急勾配の解消 ・基本計画の策定	
		新瀬戸駅南口駅前広場	瀬戸市	H22	完了 (H24~25)	・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	
交通関連安全	信号機等	バリアフリー対応信号機の導入	愛知県公安委員会	H22	継続実施中 (H22~)	・視覚障害者対応信号機の整備(4交差点)	
		エスコートゾーンの整備	愛知県公安委員会	継続実施	継続実施中 (H22~)	・エスコートゾーンの整備(4交差点)	
	違法駐車	違法駐車防止	愛知県公安委員会	継続実施	継続実施中 (H9~)	・違法駐車等防止重点地域の指定(H9指定、H12区域変更)	
その他事業※2	ソフト事業	バリアフリーに対する意識の向上などの啓発等の推進	行政	継続実施	継続実施中	・障害者に対する福祉制度や各種手帳等の周知(瀬戸市) ・広報などによる各種行事への参加促進(瀬戸市) ・障害者啓発週間(体験作文、ポスター作品募集等)(内閣府)	
		不法駐輪、駐車対策、路上看板等に関する指導及び啓発等	行政	継続実施	継続実施中	・違法駐車等防止重点地域の指定(H9指定、H12区域変更) ・委託業務による駐輪の整序化の実施(瀬戸市) ・路上駐輪に係る予防広報(瀬戸市)	
	ボランティアの育成	行政 市民	継続実施	継続実施中	・ボランティアによる視覚障害者の院内の案内・誘導(公立陶生病院)		
	社員に対する教育、訓練の充実(再掲)	交通事業者	継続実施	継続実施中 (H21~)	・社員に対する資格取得のバックアップ(社内制度化)		
	よりよい情報提供の充実(再掲)	交通事業者	継続実施	継続実施中	・パスロケーションシステムの運用(名鉄バス、瀬戸市) ・点字案内板の設置(瀬戸市)		
	特定建築物等を新築、増築等を行う際の建築物円滑化等基準等への対応に関して周知、助言、指導	行政	継続実施	継続実施中	・重点整備区域内のバリアフリー化		

※1：バリアフリー新法及びその基本方針に基づき、特定事業者（各交通事業者や各施設管理者）が実施する事業

※2：物理的なハード整備に加え、バリアフリーの効果を高めるために必要な事業であり、継続的な取組みが必要な事業

3. 利用者の評価及び意見

(1) ヒアリングの概要

①ヒアリングの内容

- ・事業の実施効果を検証するため、交通施設やその他都市施設の利用状況や利用者の意向を確認
- ・今後の施策検討に向け、バリアフリーに関する要望、意見を確認

②実施時期

- ・平成26年12月24日(水)～平成27年1月14日(水)

③ヒアリング対象者

- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想策定部会の委員の地元団体
(瀬戸市身体障害者福祉協会、瀬戸市手をつなぐ親の会、やまぼうしの会(花水木の会)、瀬戸市老人クラブ連合会)
- ・鉄道事業者、都市施設の管理者
(愛知環状鉄道(株)、公立陶生病院、市立図書館、やすらぎ会館、瀬戸市役所)

(2) ヒアリング結果

①バリアフリー化の効果

- ・新瀬戸駅南北連絡通路の整備により、階段を使わずに移動できるようになり利便性が向上した。特に、高齢者や障害者、ベビーカー利用者等にとっては、バリアが排除され移動しやすくなった。
- ・新瀬戸駅南口駅前広場の整備により、乗換え利便性が向上した。また、駅前広場内に身障者優先の自動車乗降場を確保したことにより、身障者が安心して利用できるようになった。
- ・生活関連経路の段差解消等により、歩きやすくなったと感じる部分が多くあった。

②重点整備地区内のバリアフリー化に関する要望

- ・駅前広場における上屋、送迎スペース、休憩スペースの設置
- ・名鉄新瀬戸駅と愛環瀬戸市駅を直結する連絡通路の整備
- ・名鉄瀬戸市役所前駅と公立陶生病院との移動経路上の円滑化
- ・心のバリアフリーの促進
(現状の問題として、点字ブロック上に通行を妨げるものが置かれている(店舗の商品陳列等)、多様にある障害の特徴が十分理解されていないとの指摘があった)

③今後のバリアフリー化に関する意見

- ・重点整備地区内の継続的なバリアフリー化とともに、地区外での取り組みが必要
 - ▶ 歩行空間の安全確保(歩道整備、歩道の段差解消、照明施設の設置等)
 - ▶ 他の鉄道駅の改良(名鉄水野駅等)
 - ▶ バス交通サービスの改善

2 瀬戸市総合交通戦略策定協議会設置要綱及び委員名簿

瀬戸市総合交通戦略策定協議会設置要綱

(目的)

第1条 瀬戸市都市交通マスタープランに基づくまちづくりと交通事業が連携した交通施策を実施するための瀬戸市総合交通戦略の策定にあたり、必要な事項を協議するものとする。

(設置)

第2条 前条の目的を達成するにあたり、瀬戸市総合交通戦略に関する事項を協議するため、「瀬戸市総合交通戦略策定協議会」（以下「協議会」という。）を置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1)瀬戸市総合交通戦略策定に関する事項
- (2)瀬戸市まちなか交通戦略の評価に関する事項
- (3)前号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第4条 協議会の委員は、次に掲げるもののうちから市長が委嘱し、組織する。

- (1)学識経験者
- (2)地元団体関係者
- (3)交通事業者
- (4)関係行政機関の職員

(任期)

第5条 委員の任期は、委嘱の日から瀬戸市総合交通戦略を策定する日までとする。

2 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(報償)

第6条 学識経験者及び地元団体関係者に対し、協議会開催毎に1回7,300円の報償を支払うものとする。

(会長及び副会長)

第7条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は委員の互選により選出し、副会長は委員のうちから会長が指名する。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は会長が招集する。ただし、第1回の会議については市長が招集する。

- 2 会長は、必要に応じて委員以外の者に、会議への出席及び資料の提出等を要請することができる。
- 3 会議の議長は、会長をもって充てる。
- 4 会議は、原則として公開とする。
- 5 議事内容、経過及び資料を公表することとする。

(会議の招集の特例)

第8条の2 会長は、緊急の必要があり会議を招集する暇がない場合その他やむを得ない理由のある場合は、議事の概要を記載した書面を各委員に送付し、その意見を聴き、又は賛否を問い、会議に代えることができる。

(部会)

第9条 協議会は、必要により部会を設けることができる。

- 2 部会に関する必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、都市整備部都市計画課において行う。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が定めるものとする。

附 則

この要綱は、平成26年12月8日から施行する。

附 則

この要綱は、令和2年12月2日から施行する。

瀬戸市総合交通戦略策定協議会 委員名簿

区分	所属団体等	氏名	
学識経験者	中部大学 工学部 都市建設工学科 教授	磯部 友彦	
	大同大学 工学部 建築学科 教授	嶋田 喜昭	
	瀬戸商工会議所 専務理事	高田 佳伸	
	瀬戸市まるっとミュージアム・観光協会 会長	鈴木 政成	
市民団体・市内関係団体	瀬戸市自治連合会 会長	伊藤 勉	
	瀬戸市障害者団体連絡協議会 会長	尾関 亮三	
	瀬戸市老人クラブ連合会 会長	中嶋 弘童	
	鉄道・バス等運送事業者 (団体)	名古屋鉄道株式会社 鉄道事業本部 土木部 建設課 課長	井上 敏男
		愛知環状鉄道株式会社 運輸部 次長	寺澤 秀樹
		名鉄バス株式会社 運行部 運行課長	吉岡 実
		名古屋タクシー協会瀬戸旭タクシー部会 事務局長	横山 貴幸
		関係機関	愛知県 尾張建設事務所 道路整備課 課長
愛知県警察 瀬戸警察署 交通課 課長			辻本 亮二
瀬戸市 都市整備部 部長	大森 雅之		

3 パブリックコメント手続実施結果

瀬戸市総合交通戦略（案）パブリックコメント手続実施結果

- 1 意見募集期間 令和3年4月5日（月）から4月26日（月）まで
- 2 意見提出人数 2人
- 3 意見件数 12件
- 4 意見への対応
 - A 意見を踏まえて、案の修正をするもの 1件
 - B 意見の趣旨や内容を盛り込み済みであり、考え方を説明するもの 3件
 - C 今後の事業検討時の参考とするもの 2件
 - D 要望及び質問に対して回答するもの 6件

5 意見の内訳

内容	件数
高齢者等交通弱者に関するもの	1件
都市及び交通計画の方針等に関するもの	2件
公共交通に関するもの（コミュニティバス）	3件
都市計画道路に関するもの	2件
その他	4件

（参考）計画書の分野別内訳

分野	件数
第2章上位計画の整理	1件
第3章交通政策を実施する上での課題	3件
第4章方針及び施策	4件
その他	4件

6 意見概要及び市の考え

No	分野	項目	意見概要	市の考え方	対応
1	第2章 上位計画 の整理	第6次瀬戸市総合計画	「都市像」が3項目整理されていますが、高齢者、中学生以下の子供に対する記述が少ないと思います。検討時に福祉関係の諸制度も議題になりませんでしたか。	本市では第6次瀬戸市総合計画で掲げた都市像を基に様々な施策を行っており、それを踏まえて本計画も作成しています。 特に高齢者について、P32（1-1 バスの運行維持・見直	B

				し)では、生活交通であるコミュニティバスの運行維持・見直しを行うほか、P37 (1-2 多様な交通手段の確保・検討)では、人口減少・少子高齢化を考慮した多様な交通手段の研究、P40 (1-3 多様な主体・ツールによる公共交通の利用促進)では、アクティブシニア等を対象としたフリーパスなど新たな料金体系の導入検討を行うこととしています。	
2	第3章 交通政策を実施する上での課題	これまでの交通施策の検証からの課題	「1-1 公共交通軸の形成」で平成26年3月に見直したとありますが、2年の延長で何かそれ以外に見直したことはありますか。	平成26年3月に見直しを行った「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」(以下「連携計画」という)は、平成21年度から同25年度を計画期間として策定しましたが、コミュニティバスの路線見直し検討等に当たり、平成28年度までの計画期間延長を行いました。 連携計画の見直しの際には、それまでの事業進捗を踏まえ、市内基幹バス路線の事業実施概要等について一部内容を改訂し、見直し後は計画に沿って市内基幹バス便数などのサービス水準変更や沿線協議会の設立・協議実施等を行いました。	D
3	第3章 交通政策を実施する上での課題	これまでの交通施策の検証からの課題	「割引制度などの導入検討」とありますが、障害者の方のコミュニティバス運賃が運行から15年経っても普通運賃の半額に据え置かれています。 周辺では「65歳以上無料」や「中学生以下無料」の市町もありますし、尾張旭市では付	本市のコミュニティバスは障害者の方からも受益者負担として運賃を頂戴しています。いただいたご意見は、関係部署と共有させていただきます。	D

			き添いの方も無料となっています。		
4	第3章 交通政策 を実施する 上での課題	これまで の交通施策 の検証から の課題	<p>(都)陣屋線の整備は(都)鹿乗共栄線の渋滞緩和を目的に(都)追分線整備とともに内環状機能を果たす役割で始まったと認識しています。</p> <p>(都)陣屋線の事業開始から名古屋鉄道など関係者協議もされたと思いますが、(都)追分線の協議が進まない要因は何かあるのでしょうか。</p>	(都)追分線は、P46 (2-2 都市計画道路網の見直し) 記載のとおり、実現可能な構造形式等の調整が、鉄道事業者や関係機関と必要となっています。鉄道事業者や関係機関とは、P46 (2-2 都市計画道路の見直し) 記載の通り、今後も調整を図り、見直しを推進して参ります。	B
5	第4章 方針及び 施策	視点別の 交通施策 の方針	小学生が交通事故に巻き込まれて悲惨な状況が起きています。こうしたことの視点で検討や方針が少ないように感じます。	通学路の安全確保について、P54 (1-1 外環状道路の整備●品野町 6 丁目交差点改良) や P57 (2-1 近隣市との連携を強化する道路整備●(都)塩塚線の整備) では、歩道を整備することとしていますが、P28,29 (4-2 視点別の交通施策の方針) 視点 1 (方針) と 視点 2 (方針) を安全対策に関する視点も含めた内容に修正させていただきました。	A
6	第4章 方針及び 施策	視点別の 施策	ぜひ鉄道と道路の交差する箇所の線路高架化を進めていただきたい。	名鉄瀬戸線と交差する都市計画道路の 3 路線については、P46 (2-2 都市計画道路の見直し) 記載のとおり、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、見直しを推進して参ります。	B
7	第4章 方針及び 施策	視点別の 施策	「コミュニティバスの運行維持・見直し」で「新たなコミュニティバス運行協議会の設立など、地域の意向を把握する体制について検討します。」とありますが、現行の 8 路線の拡充のことでしょうか。その他地域の把握を想定してい	現在運行しているコミュニティバス路線のうち、本地線と上之山線には運行協議会がありませんので、地域の意向を把握する体制について検討を進めて参ります。	D

			るのなら中学校単位で利用者、地域住民の懇談会を実施してください。		
8	第4章 方針及び 施策	視点別の 施策	自転車専用通行帯を新瀬戸駅・瀬戸市駅から市民公園まで設置の検討をしてください。また、一部の自治体で実施している貸自転車の設置を市民公園から駅までなどをお願いします。	いただいたご意見は、今後の事業検討時の参考とさせていただきます。	C
9	その他	—	周辺市町の多くは、啓発の一部としてコミュニティバス（市営バス）の年間利用状況や利用者要望への取り組み状況を記載した冊子を作成しています。 瀬戸市がこれまで作成しなかった理由を教えてください。また、今後の作成予定はあるのでしょうか。	本市は、市内基幹バスやコミュニティバスの運行内容や運行経費、利用者数などを記載した事業報告書を毎年作成しています。本市のホームページにて公開していますので、お手数おかけしますが、そちらからご確認ください。	D
10	その他	—	車道を自転車で走行したいが道幅が狭い上、ダンプカーが側を走るため怖くて歩道を自転車で走行してしまう。また、所々歩道と車道の繋ぎが悪く段差が大きい。	いただいたご意見は、今後の事業検討時の参考とさせていただきます。	C
11	その他	—	新郷町の交差点等右折信号がなく、右折信号のない交差点には右折信号をつけていただきたい。	いただいたご意見は、交通管理者である愛知県警察及び道路管理者である愛知県に提供して参ります。	D
12	その他	—	国道植樹帯の幅を縮小またはカットすれば、4メートルの専用歩道が確保できると思います。	いただいたご意見は、道路管理者である国道事務所等に提供して参ります。	D

瀬戸市総合交通戦略

発行 : 瀬戸市
編集 : 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
電話 0561-82-7111 (代表)
ホームページ <http://www.city.seto.aichi.jp/>
発行日 : 令和 3 年 (2021 年) 7 月
