

意見聴取

瀬戸市立地適正化計画の策定について

(資料 : 6-1 、 6-2)

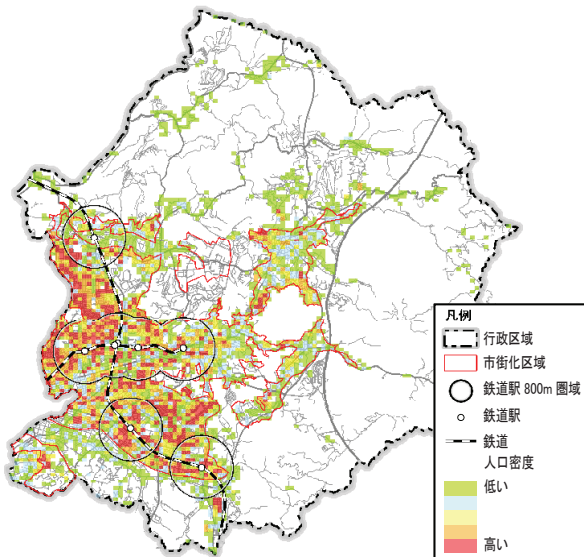
瀬戸市立地適正化計画（案） 概 要 版

瀬 戸 市

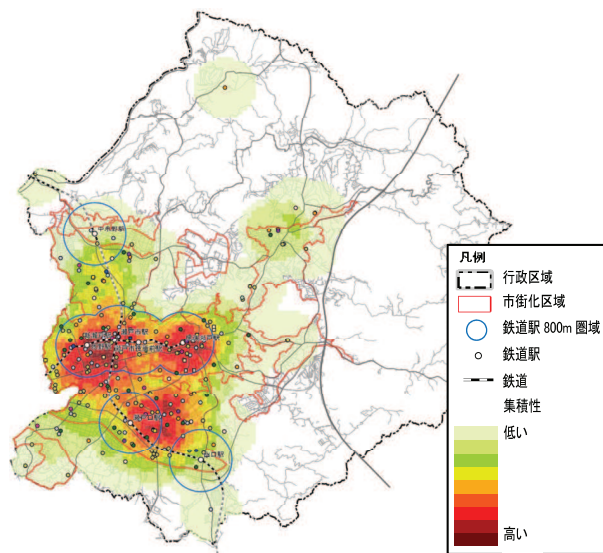
瀬戸市立地適正化計画の策定の背景

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(平成 27 年国勢調査)

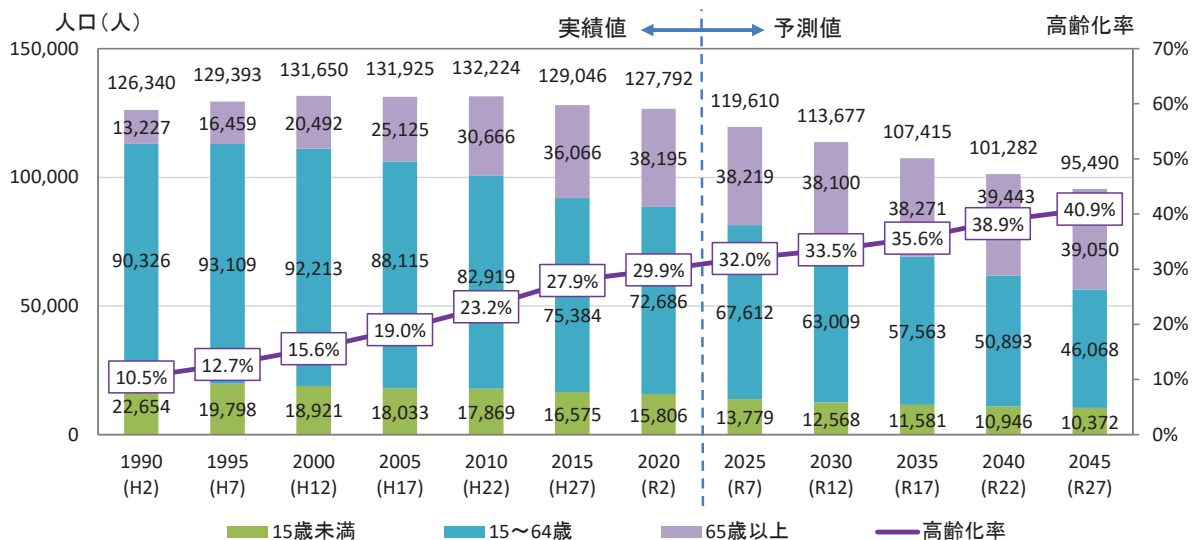


■都市施設等の集積状況



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)



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

・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。

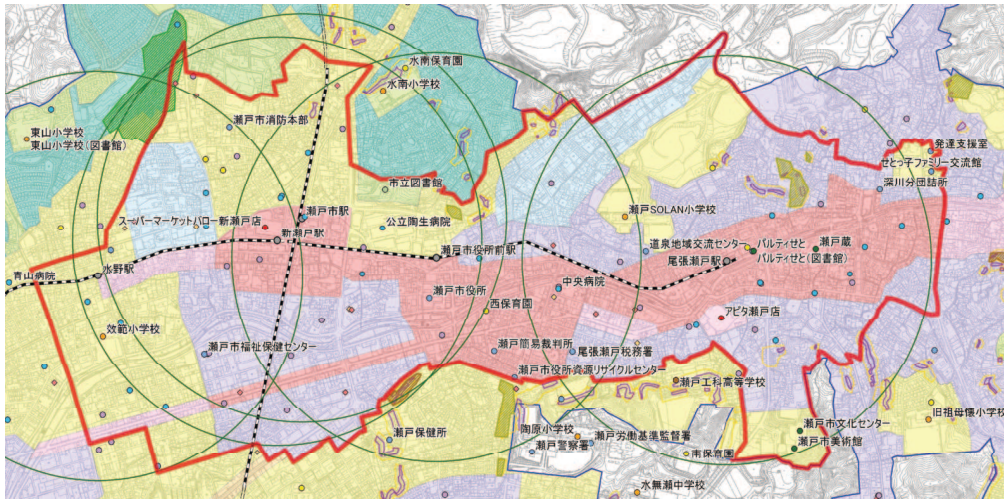
地域拠点：中水野駅周辺

・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

居住誘導区域は、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。

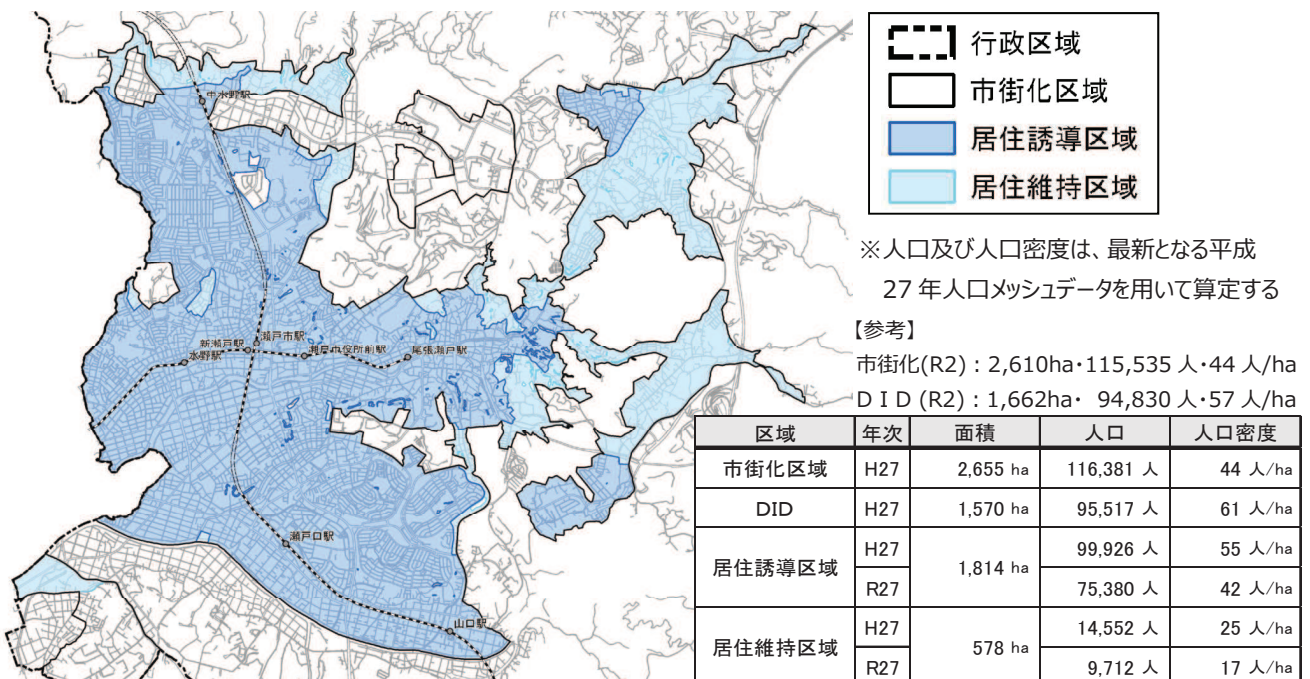
■居住維持区域を設定する範囲

●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

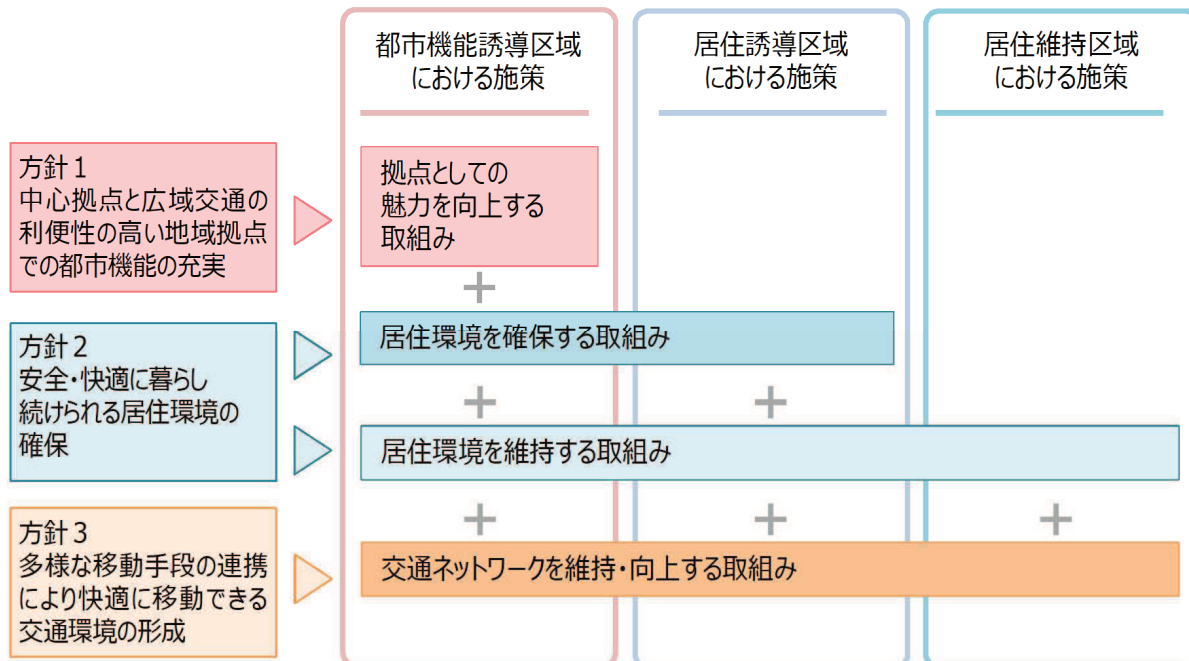
居住誘導区域及び居住維持区域の設定

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

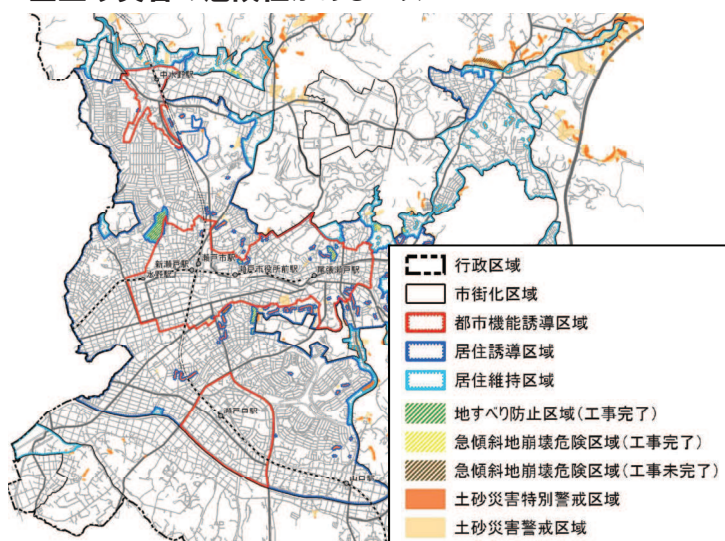
防災指針とは

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。

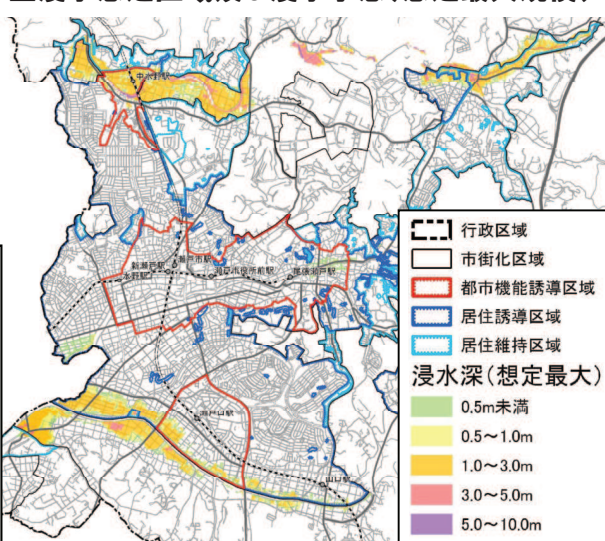
瀬戸市の災害リスクの特徴

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

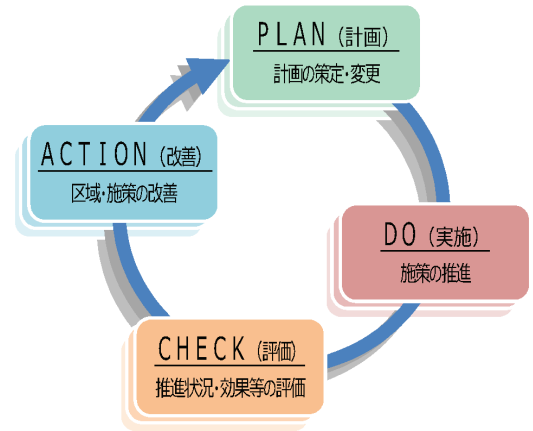
●推進方法 1：PDCAサイクルによる進行管理

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><th colspan="2">目標値（推計値^{※1}）</th></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需要があるか評価します。</p> <table border="1"> <tr><th colspan="2">目標値（推計値）</th></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。

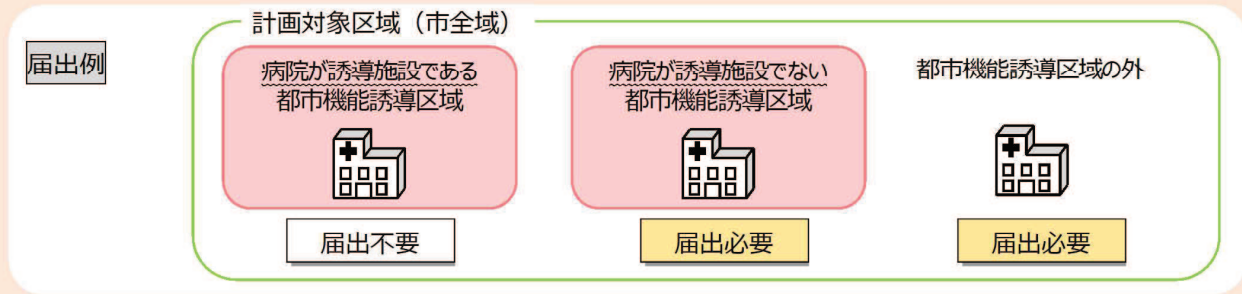
■都市機能誘導区域における届出

開発行為

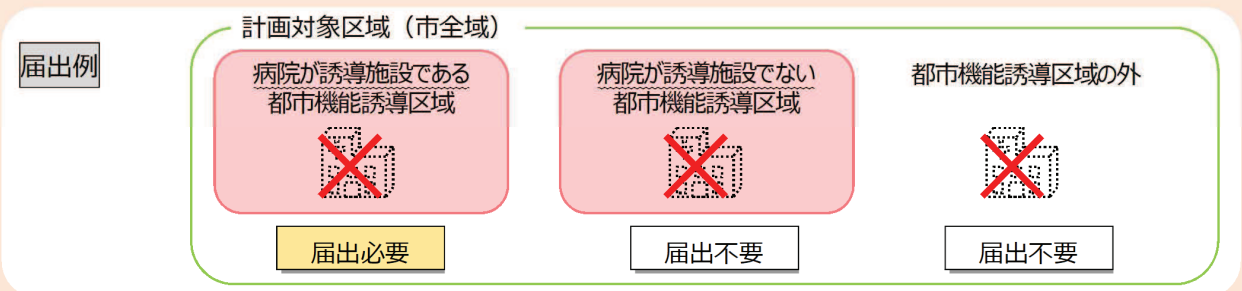
- 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

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



- 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



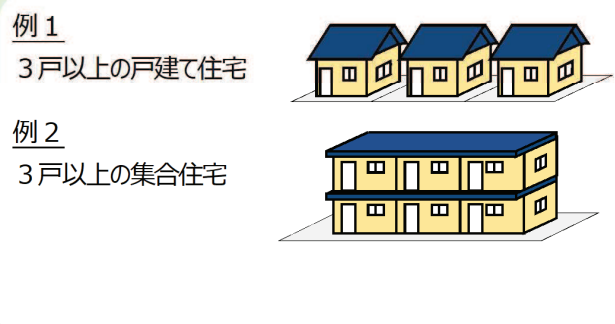
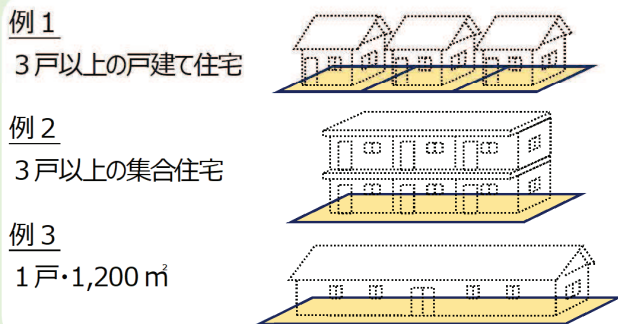
■居住誘導区域「外」における届出

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)

建築等行為

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 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



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/>

瀬戸市立地適正化計画（案）

瀬 戸 市

目 次

第 1 章 立地適正化計画について	1-1
1-1 立地適正化計画とは	1-1
1-2 計画の位置づけ	1-1
1-3 対象区域	1-4
1-4 計画期間	1-4
第 2 章 都市の特性の把握	2-1
2-1 人口・世帯数	2-1
2-2 経済活動	2-8
2-3 市街地の動向	2-10
2-4 都市機能の立地状況	2-18
2-5 都市構造の評価	2-27
2-6 歴史・文化、観光施設の分布状況	2-30
2-7 都市交通	2-31
2-8 災害リスク	2-36
2-9 財政の動向	2-38
第 3 章 将来の見通し	3-1
3-1 人口の見通し	3-1
3-2 瀬戸市のまちづくりを取り巻く環境の変化	3-5
第 4 章 都市づくりの課題	4-1
第 5 章 都市づくりの方針	5-1
5-1 基本理念及び目指す都市像	5-1
5-2 将来都市構造	5-2
5-3 将来土地利用構想	5-5
5-4 都市づくりの方針	5-7
第 6 章 都市機能誘導区域の設定	6-1
6-1 都市機能誘導区域の設定の考え方	6-1
6-2 都市機能誘導区域の設定	6-1
6-3 誘導施設の設定	6-5
第 7 章 居住誘導区域等の設定	7-1
7-1 居住誘導区域等の設定の考え方	7-1
7-2 居住誘導区域等の設定	7-5
第 8 章 誘導施策	8-1
8-1 誘導施策の考え方	8-1
8-2 誘導施策	8-1
第 9 章 防災指針	9-1
9-1 防災指針とは	9-1
9-2 災害リスクの分析	9-1
9-3 防災まちづくりの推進	9-15
第 10 章 計画の推進方法と目標値	10-1
10-1 計画の推進方法	10-1
10-2 目標値の設定	10-2

第1章 立地適正化計画について

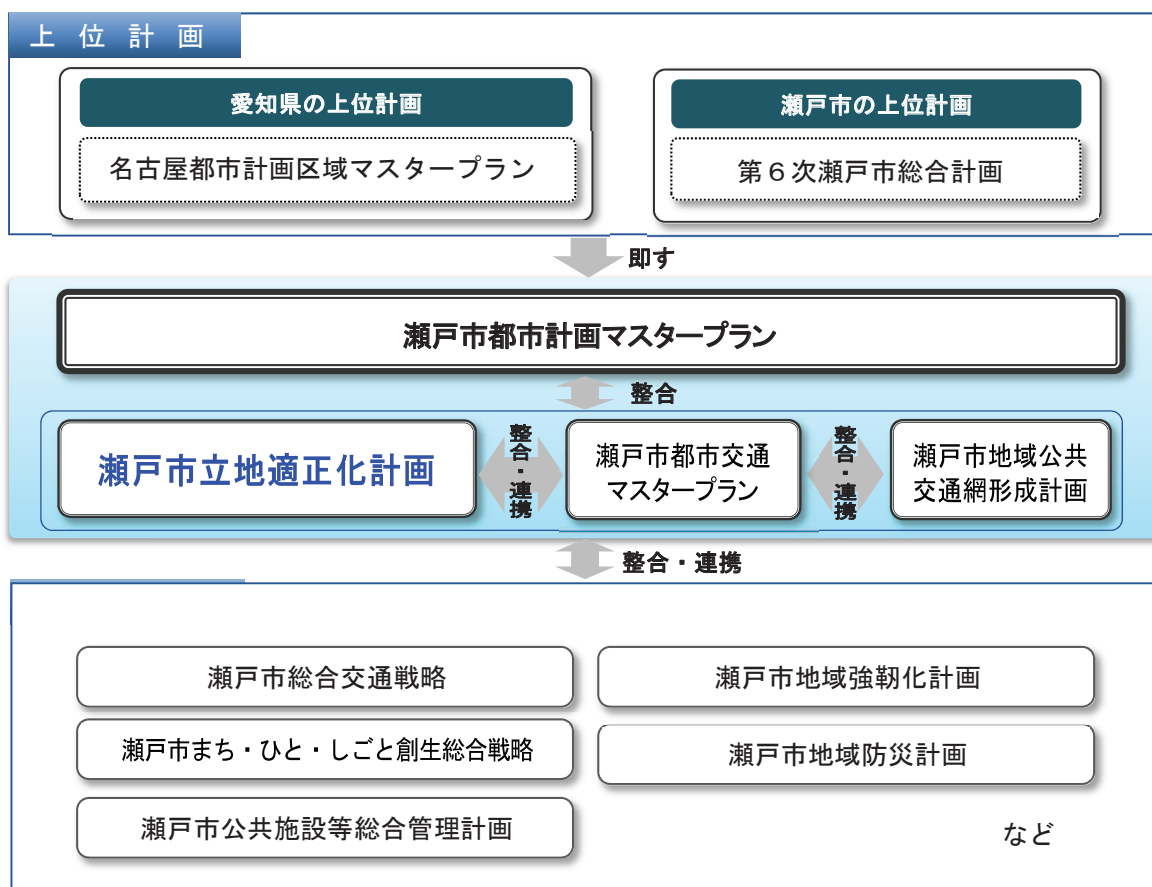
1-1. 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条に基づく、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画であり、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、市町村が都市全体の観点から作成する居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。

立地適正化計画は、居住機能や都市機能を誘導する具体的な区域を定めるとともに、届出制度の運用や誘導施策の展開により、時間をかけながら緩やかにその誘導を図ります。

1-2. 計画の位置づけ

瀬戸市立地適正化計画は、上位計画である「名古屋都市計画区域マスタープラン」及び「第6次瀬戸市総合計画」に即して定められた「瀬戸市都市計画マスタープラン」と整合を図るとともに、「瀬戸市都市交通マスタープラン」及び「瀬戸市公共交通網形成計画」をはじめ、医療・福祉・商業等の施策分野に関わる関連計画との整合・連携を図るものとしします。



■計画の位置づけ

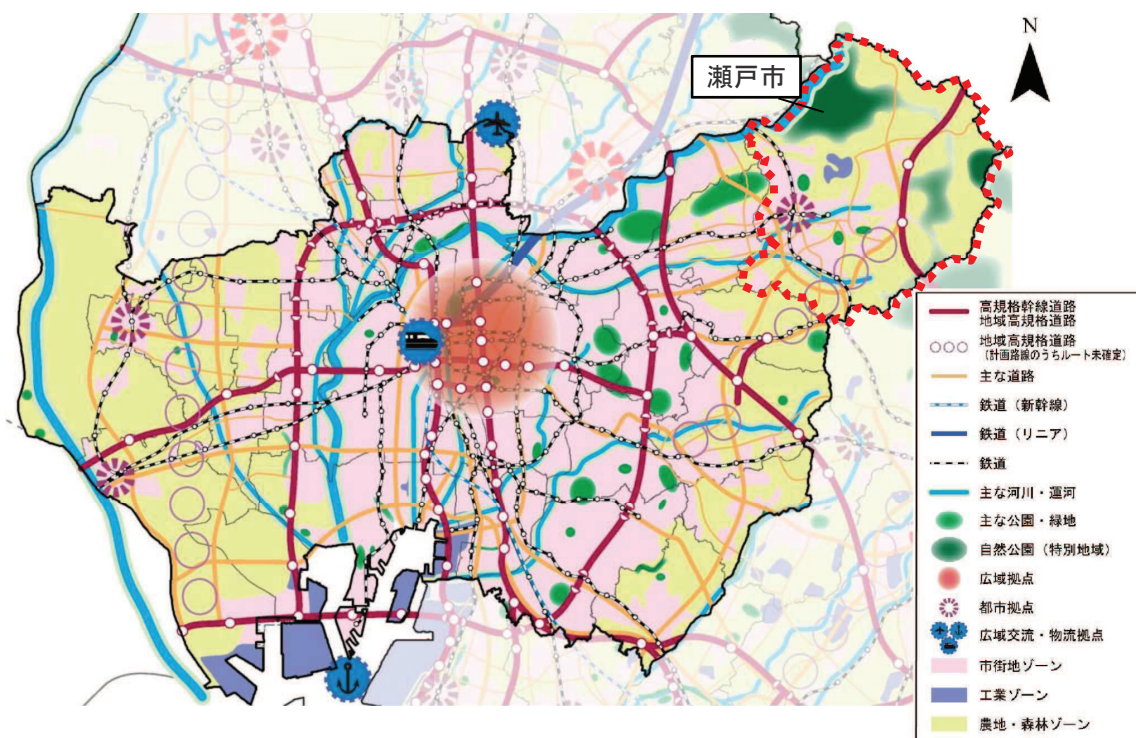
■上位計画の方針

①名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針では、「リニア開業によるインパクトを活かし、多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり」を基本理念に掲げています。

都市づくりの目標としては、暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けて、主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を図るとしています。

また、都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指すとしています。本市においては、新瀬戸駅周辺が都市拠点として位置づけられています。

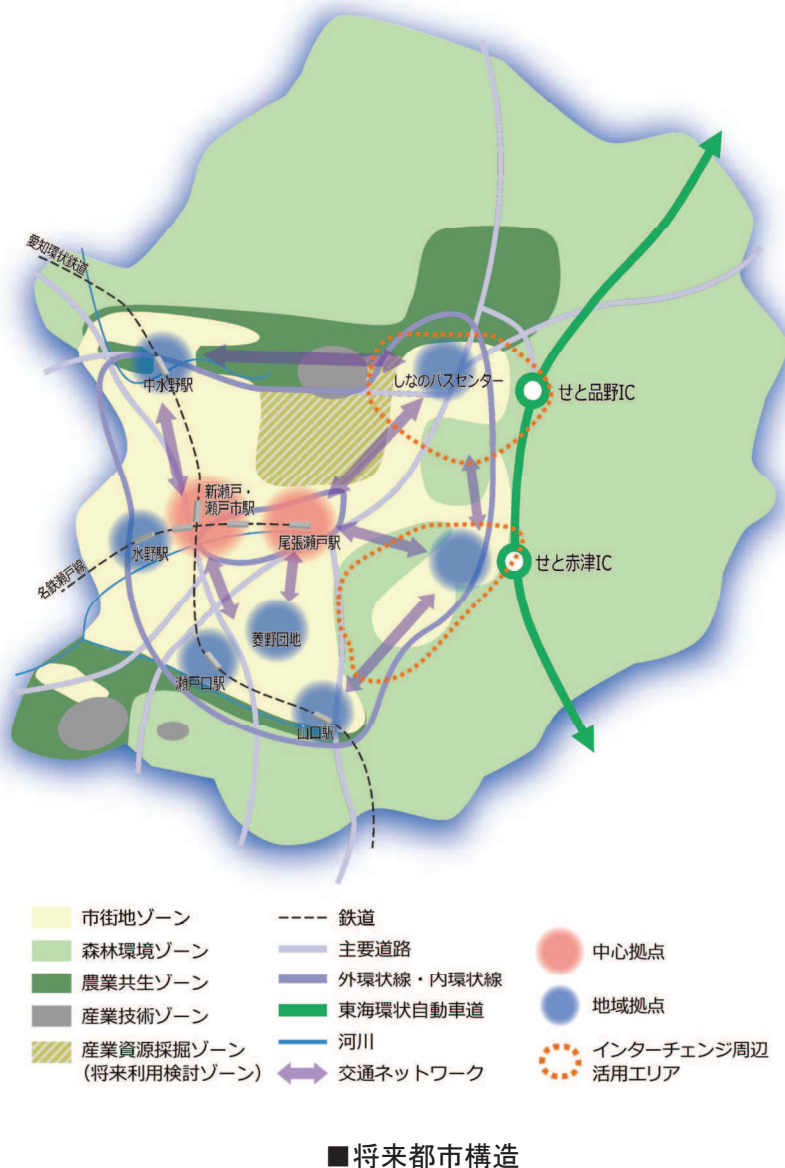


■将来都市構造図

②第6次瀬戸市総合計画

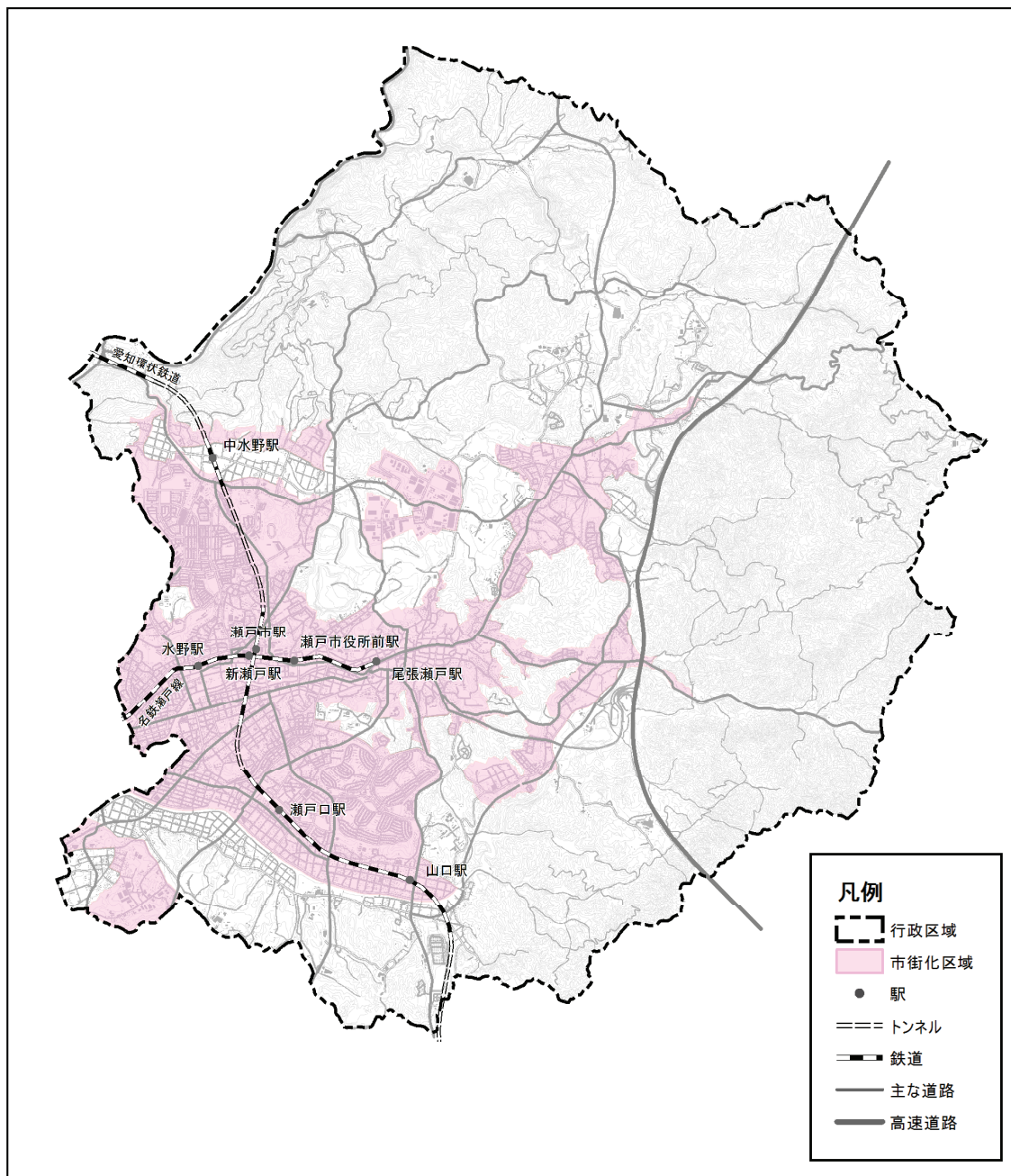
第6次瀬戸市総合計画では、『住みたいまち 誇れるまち 新しいせと』を将来像とし、その実現に向けて、本市が有する自然環境や歴史、文化、交通の利便性を活かし、「瀬戸市民が住み続けたいと思える都市」、「市外に住む人が新たに暮らしを始めようと思える都市」、「企業などが活動の拠点と構えられる都市」として、より多くの人や企業に選択されるまちとなるように居住機能や産業機能の充実を図りながら、自然環境と調和する土地の利用を推進していくとしています。

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くとしています。



1-3. 対象区域

立地適正化計画の対象区域は、都市全体を見渡す観点から都市計画区域全体とすることが基本となります。本計画では、瀬戸市全域を対象区域とします。



■ 対象区域

1-4. 計画期間

立地適正化計画の計画期間は、計画策定から概ね20年後の都市の姿を展望することとされています。本計画では、計画期間を20年後の2042年度（令和24年度）までとします。

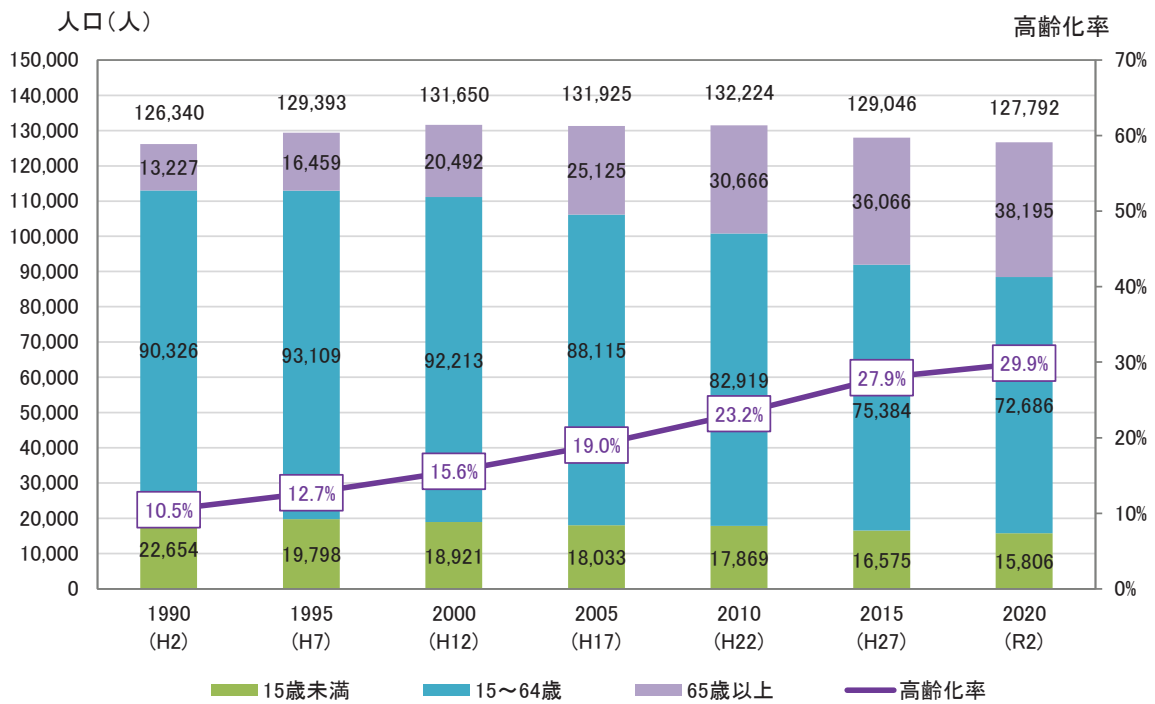
第2章 都市の特性の把握

2-1 人口・世帯数

(1) 年齢別人口の推移

本市の総人口は平成22年の132,224人をピークに減少しています。

高齢化が急速に進行しつつあり、平成2年から令和2年までの30年間で、65歳以上の人口、高齢化率ともに約3倍に増加しています。



資料：国勢調査

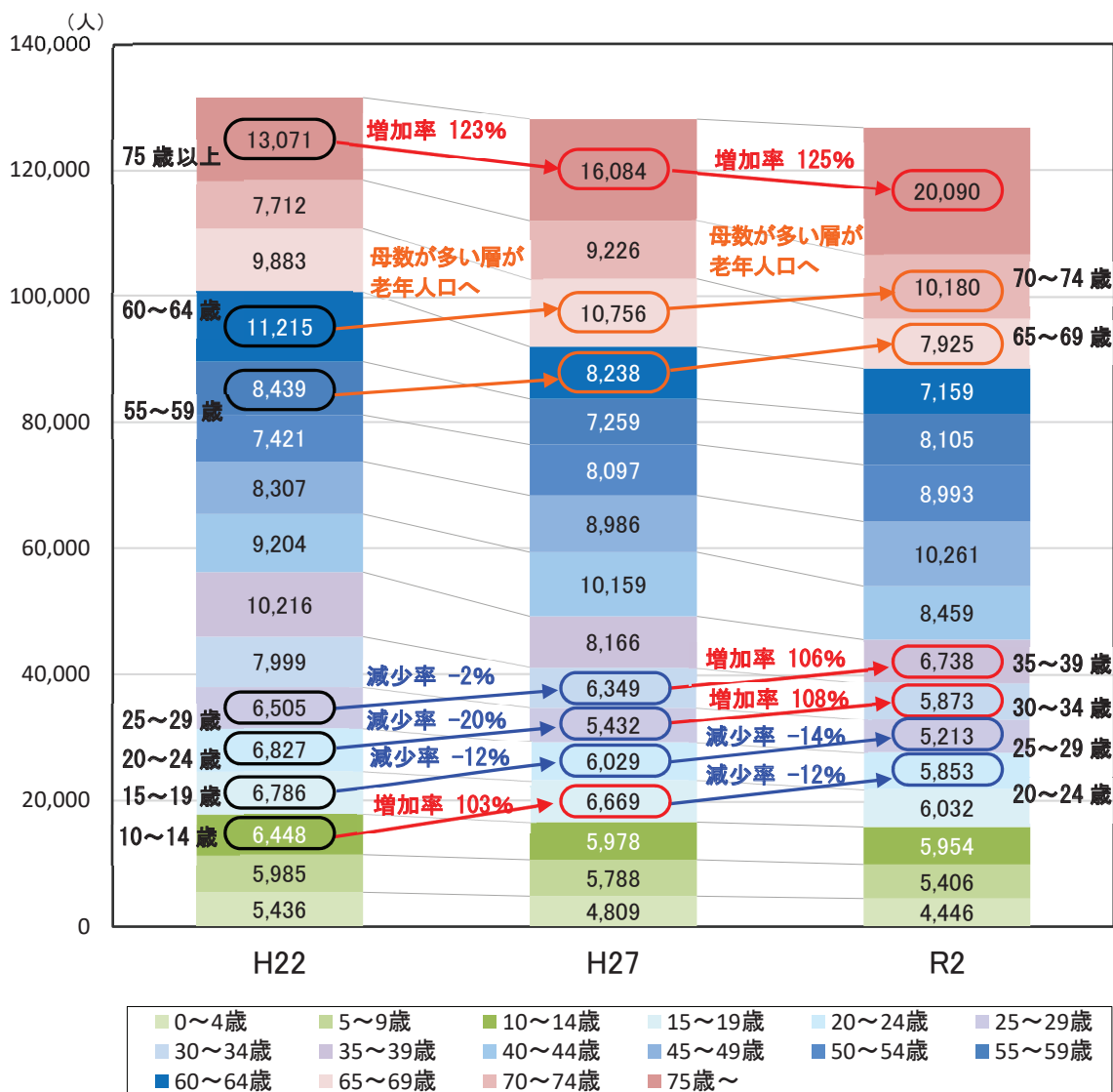
■ 年齢（3区分）別人口の動向

(2) 年齢別人口の動向

(3)

総人口は減少していますが、高齢者の層は増加しています。

30代は近年増加していますが、20歳代の若い世代の人口が減少しており、特に20～24歳が25～29歳へ移行する際に大きく減少しています。



資料：国勢調査

■年齢5歳階級別人口の推移

(4) 連区別人口・高齢化率の動向

尾張瀬戸駅東部の中心市街地や菱野団地では人口が大きく減少しています。

人口が減少している連区では、高齢化率が4割前後となる連区があり、こうした地域では高齢化率が特に増加しています。

■連区別人口・高齢化率の動向

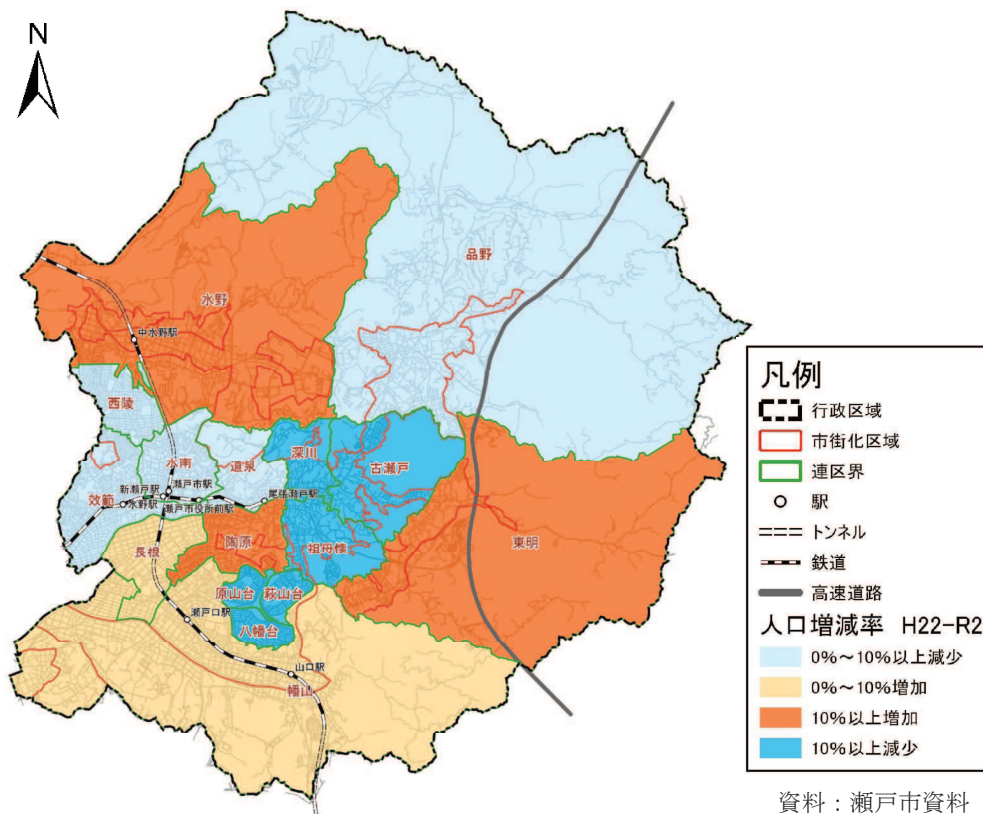
連区	人口の推移						高齢化率の推移			
	H22	H27	R2	R2-H22	R2/H22	H22	H27	R2	R2-H22	
				差分	増減率					
①	道 泉	4,404	4,178 ▼	4,108 ▼	-296	-6.7%	25.0%	27.0%	30.9%	5.9%
②	深 川	2,628	2,368 ▼	2,292 ▼	-336	-12.8%	33.8%	38.4%	42.1%	8.2%
③	古瀬戸	3,939	3,592 ▼	3,310 ▼	-629	-16.0%	24.3%	30.4%	41.1%	16.8%
④	東 明	3,338	3,301 ▼	3,866 ▲	528	15.8%	23.9%	29.6%	30.2%	6.3%
⑤	祖母懐	3,070	2,871 ▼	2,669 ▼	-401	-13.1%	30.6%	34.4%	38.4%	7.8%
⑥	陶 原	6,704	7,675 ▲	7,410 ▼	706	10.5%	21.4%	24.3%	31.1%	9.7%
⑦	長 根	8,953	9,197 ▲	9,260 ▲	307	3.4%	16.0%	19.4%	24.3%	8.3%
⑧	效 範	18,891	18,625 ▼	18,401 ▼	-490	-2.6%	17.6%	19.1%	25.1%	7.5%
⑨	水 南	11,116	10,931 ▼	10,601 ▼	-515	-4.6%	15.9%	19.5%	28.1%	12.2%
⑩	水 野	8,464	9,414 ▲	9,508 ▲	1,044	12.3%	16.8%	22.0%	26.0%	9.1%
⑪	品 野	11,733	11,099 ▼	10,785 ▼	-948	-8.1%	21.9%	26.4%	33.3%	11.4%
⑫	幡 山	27,325	26,196 ▼	27,456 ▲	131	0.5%	14.8%	18.8%	25.6%	10.9%
⑬	西 陵	8,305	8,323 ▲	8,010 ▼	-295	-3.6%	22.6%	22.4%	31.0%	8.4%
⑭	原山台	4,469	4,341 ▼	3,738 ▼	-731	-16.4%	20.6%	29.3%	39.9%	19.3%
⑮	萩山台	4,472	3,757 ▼	3,236 ▼	-1,236	-27.6%	19.0%	28.8%	44.7%	25.7%
⑯	八幡台	5,639	5,015 ▼	4,481 ▼	-1,158	-20.5%	16.7%	26.2%	43.5%	26.9%
市全体		133,450	130,883	129,131	-4,319	-3.2%	18.9%	22.9%	29.7%	10.8%

※▲: 前回調査より増加 ▼: 前回調査より減少

※高齢化率の推移における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

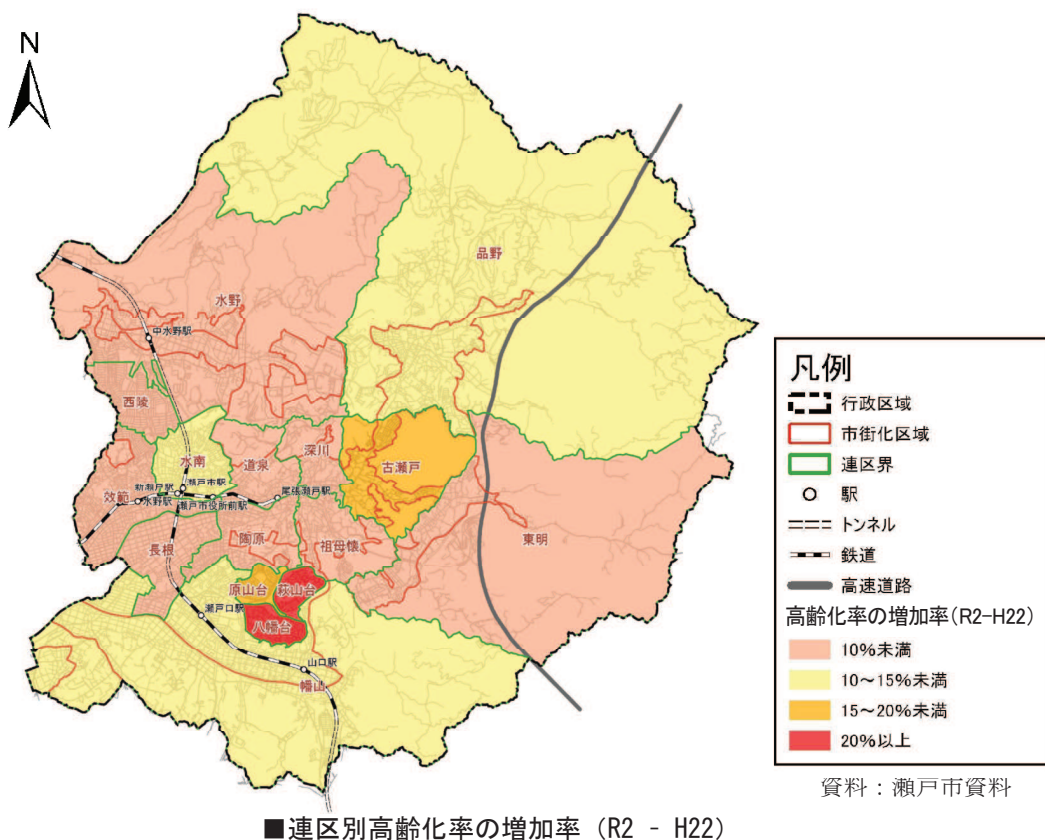
※高齢化率の推移における[R2 - H22]の数値は10.0%以上を赤字表記している

資料: 瀬戸市資料



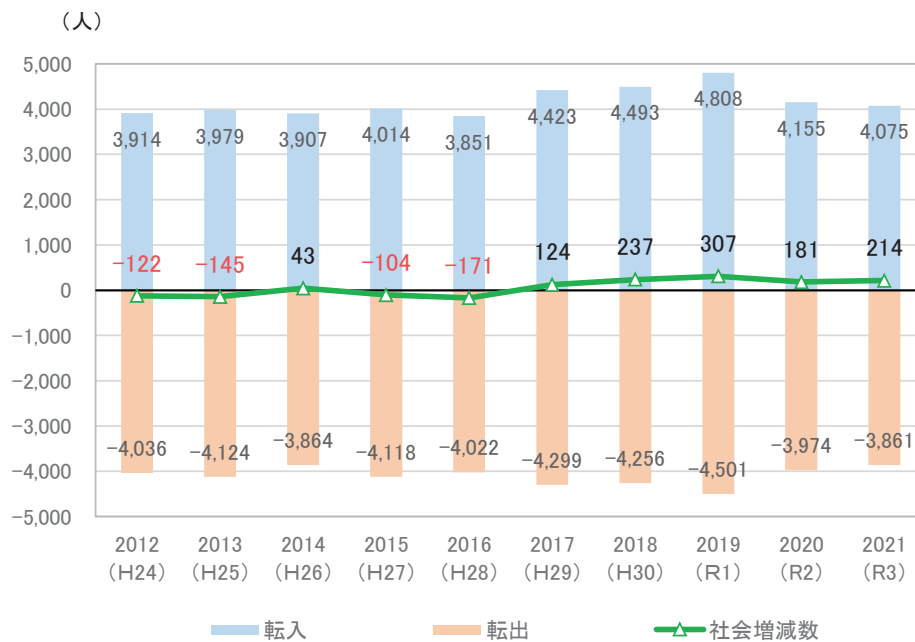
資料: 瀬戸市資料

■連区別人口の増減率 (R2 / H22)



(5) 社会増減数の推移

近年は、転入者数が転出者数を上回る社会増の傾向にあります。

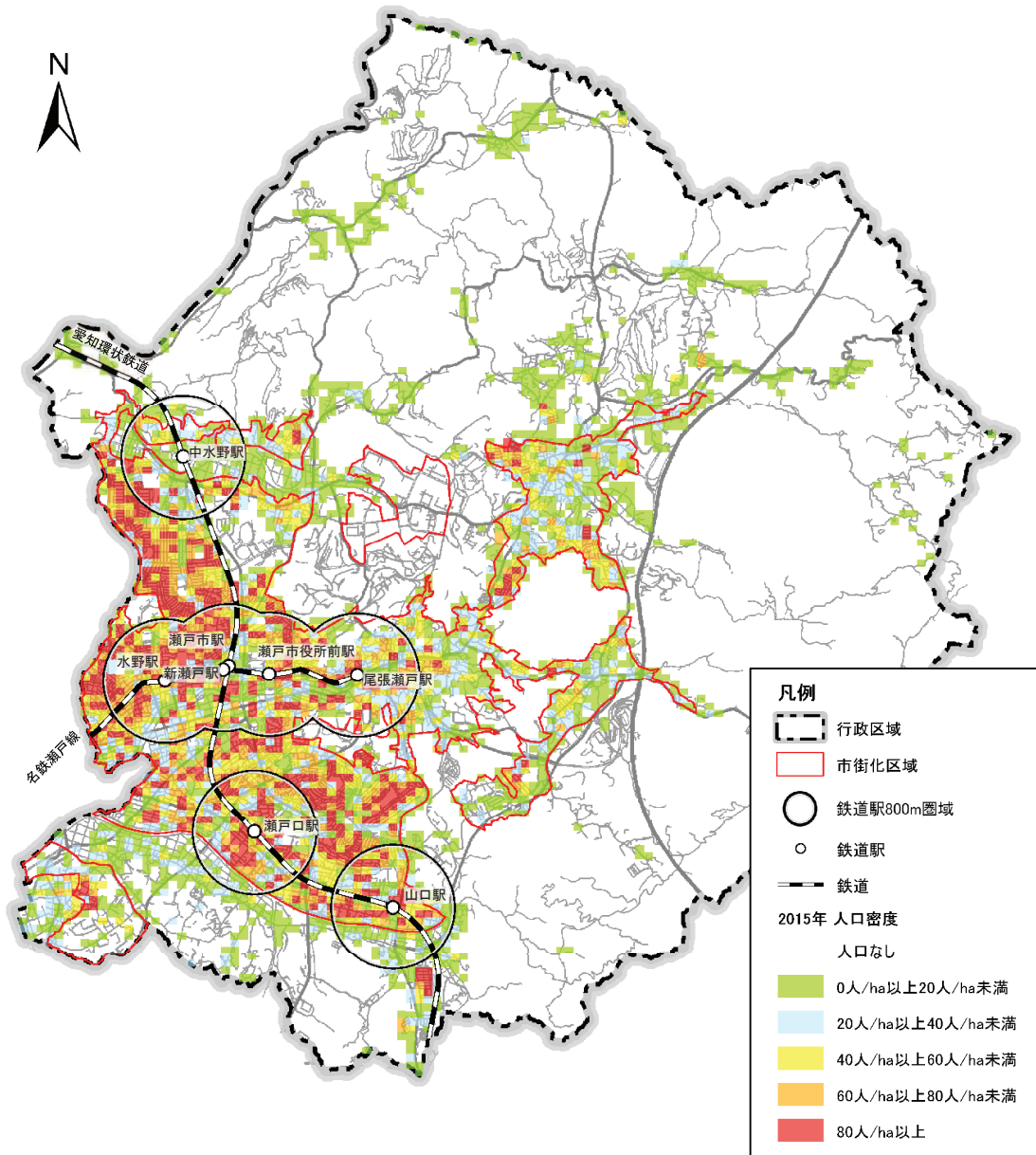


■社会増減数の推移

(6) 人口密度の分布

水野団地や菱野団地周辺で人口密度が高くなっています。

尾張瀬戸駅以東の市街化区域や市南西部の市街化区域では、人口密度が低いエリアが分布しています。



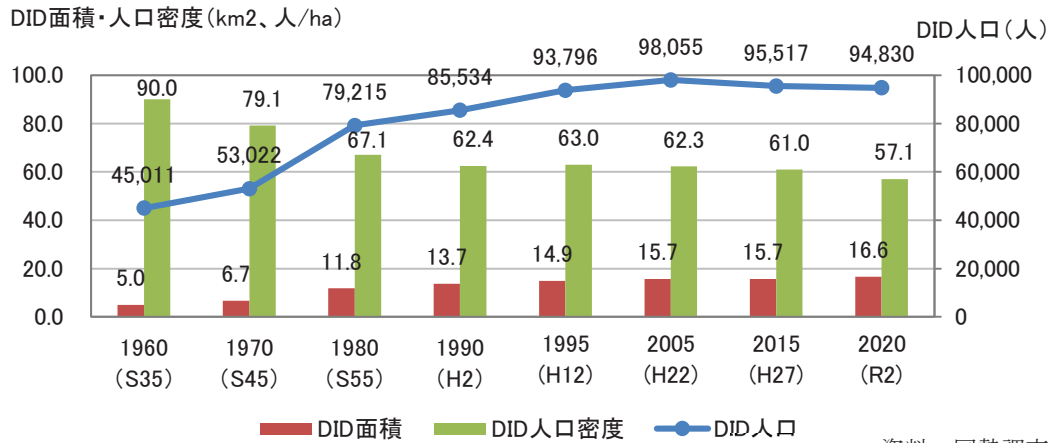
資料：国勢調査（H27）

■人口密度（2015年現在）

(7) 人口集中地区(DID)の推移

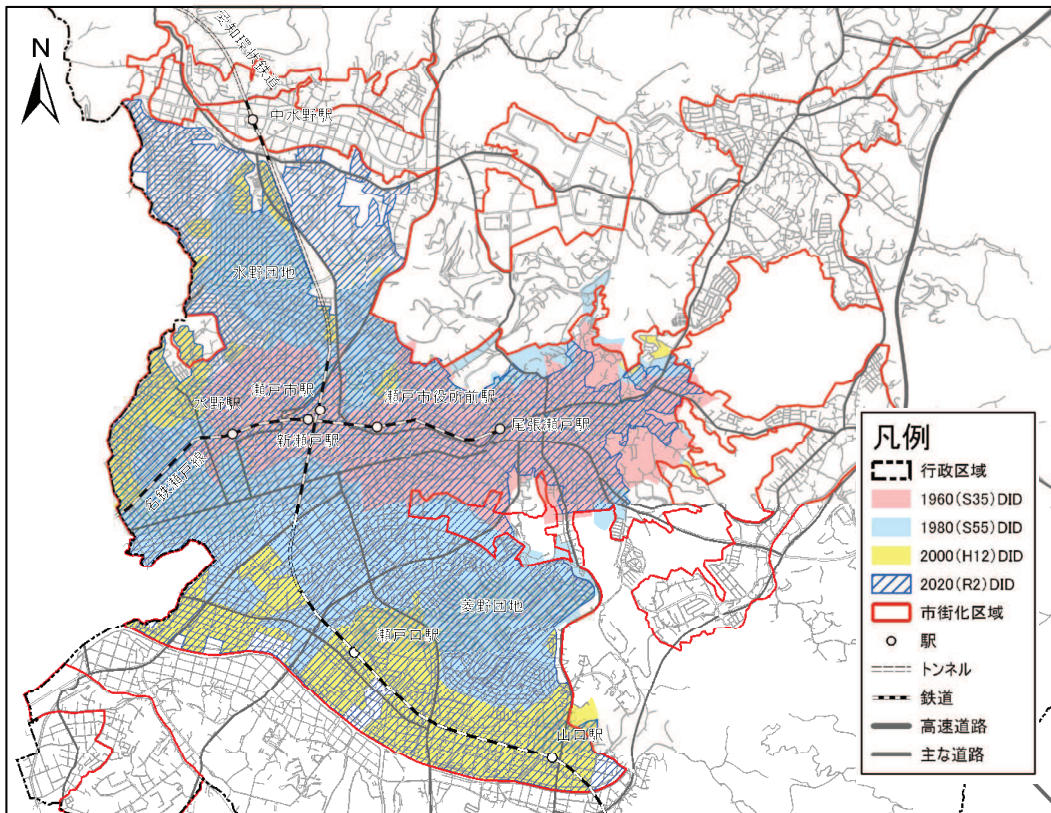
人口集中地区（DID）の推移をみると、菱野団地や水野団地などの開発にともなって、昭和35年から昭和55年にかけて大きく拡大していますが、近年では拡大範囲は小さくなっています。

DIDの面積は増加傾向ですが、人口は近年減少傾向であり、人口密度は一貫して低下しています。



資料：国勢調査

■ DID人口・面積の推移



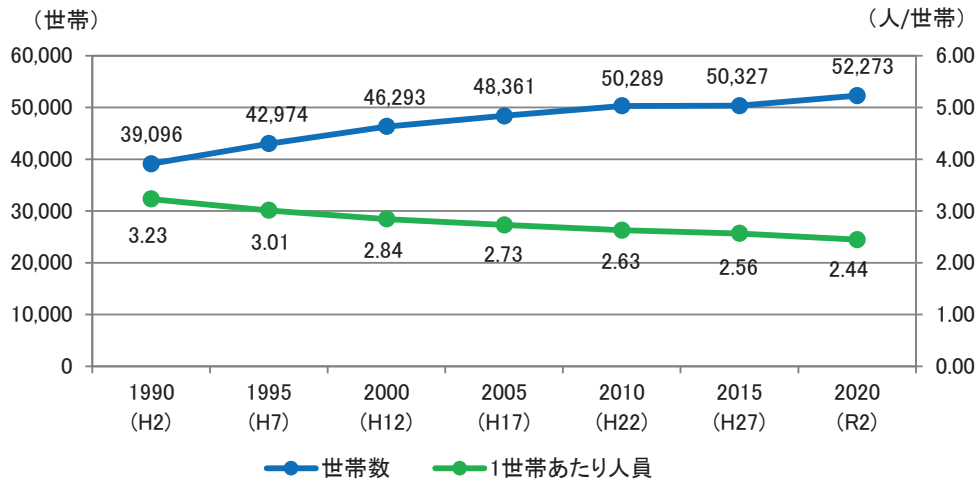
資料：国勢調査

■ DIDの推移

(8) 世帯数・家族構成の推移

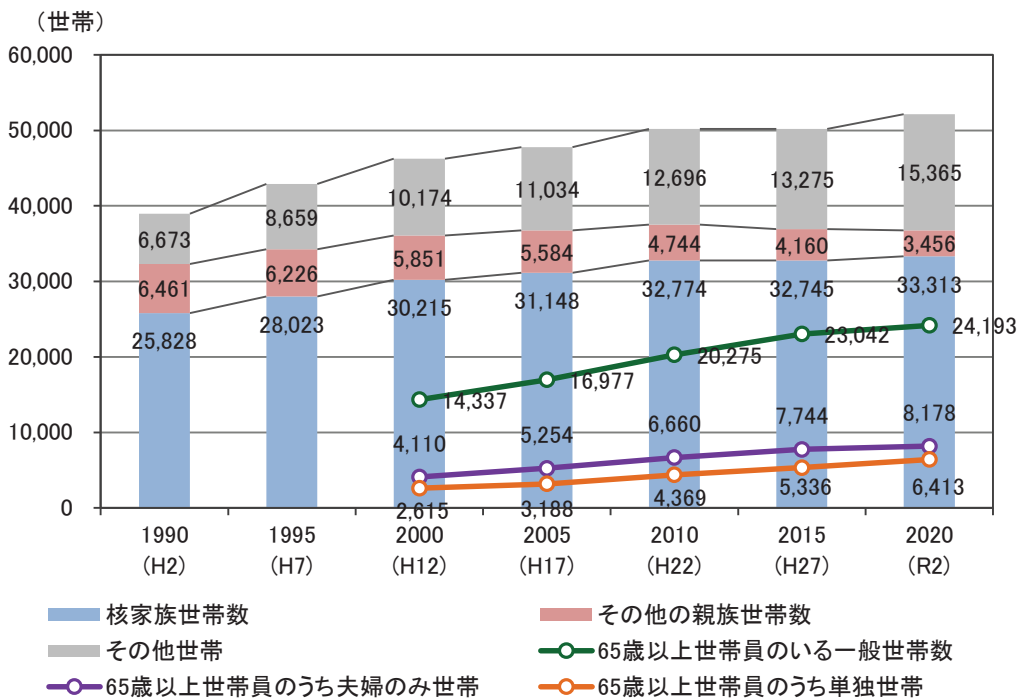
平成2年以降の世帯数の推移をみると、世帯数は増加し、1世帯あたり人員は減少していますが、近年ではその傾向は緩やかになりつつあります。

家族類型別世帯数の推移をみると、核家族世帯は平成22年まで大きく増加しており、近年は緩やかな増加となっています。一人暮らし高齢者（65歳以上世帯員のうち単独世帯）や高齢者を含む夫婦のみの世帯（65歳以上世帯員のうち夫婦のみ世帯）は、平成12年から令和2年の20年間で約2倍に増加しています。



資料：国勢調査

■世帯数の推移



資料：国勢調査

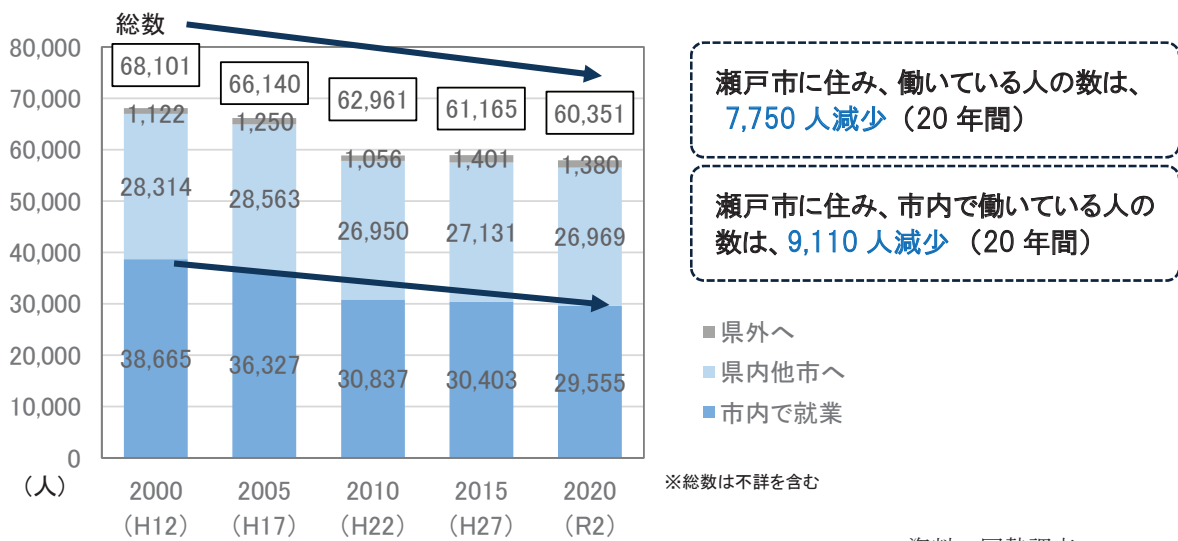
■家族類型別世帯数（一般世帯）の推移

2-2 経済活動

(1) 就業者の動向

本市を常住地とする就業者数は、平成12年から令和2年までの20年間で約8千人減少しています。市内に住み市内で働く人は約9千人減少しているのに対して、市外で働く人に大きな変化はみられない状況です。

本市を従業地とする就業者数は、20年間で約4千人減少しています。市内に住み市内で働く人が大きく減少している一方で、県内他市に住み市内で働く人は約3千人増加しています。市内居住者が市外で働く一方で、市外居住者が市内で働く傾向が強まっています。



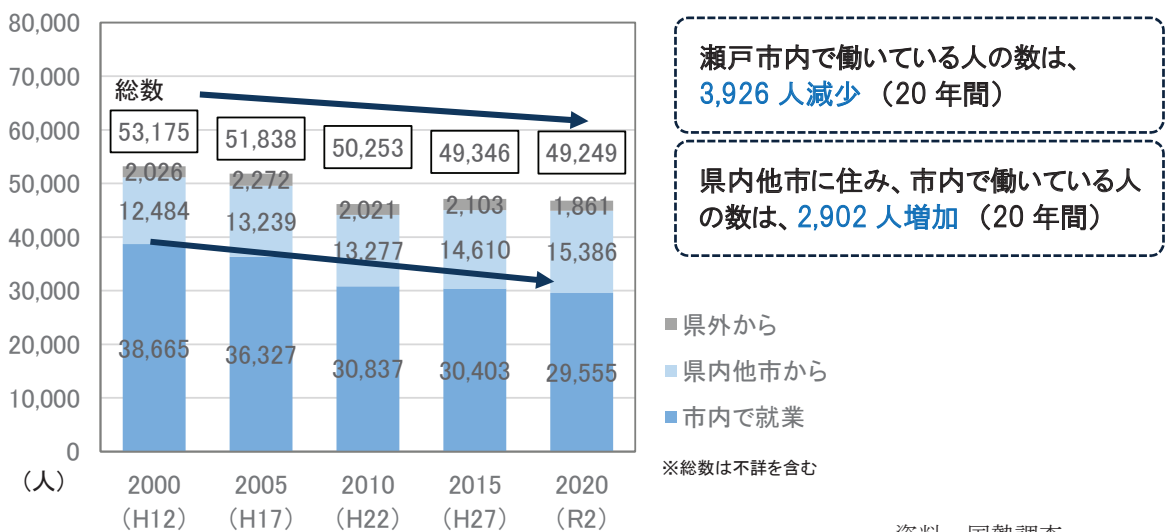
瀬戸市に住み、働いている人の数は、**7,750人減少**（20年間）

瀬戸市に住み、市内で働いている人の数は、**9,110人減少**（20年間）

- 県外へ
- 県内他市へ
- 市内で就業

資料：国勢調査

■ 瀬戸市を常住地とする就業者数



瀬戸市内で働いている人の数は、**3,926人減少**（20年間）

県内他市に住み、市内で働いている人の数は、**2,902人増加**（20年間）

- 県外から
- 県内他市から
- 市内で就業

資料：国勢調査

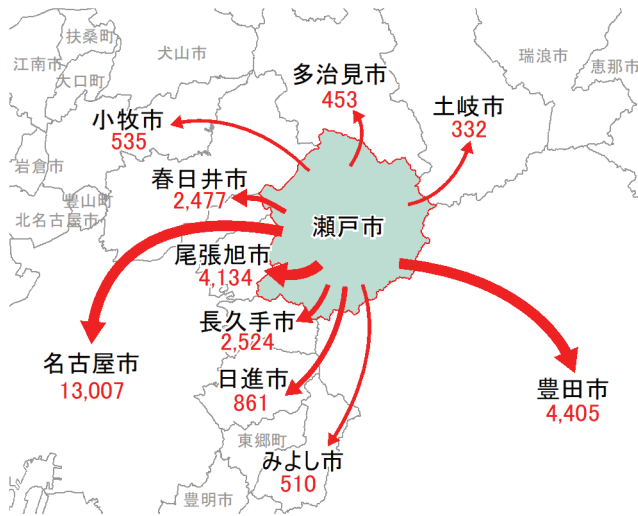
■ 瀬戸市を従業地とする就業者数

(2) 通勤・通学流動の状況

通勤・通学流動は、本市からの流出人口が流入人口を上回る市が多く、流出超過となっております。市外へ流出する傾向にあります。

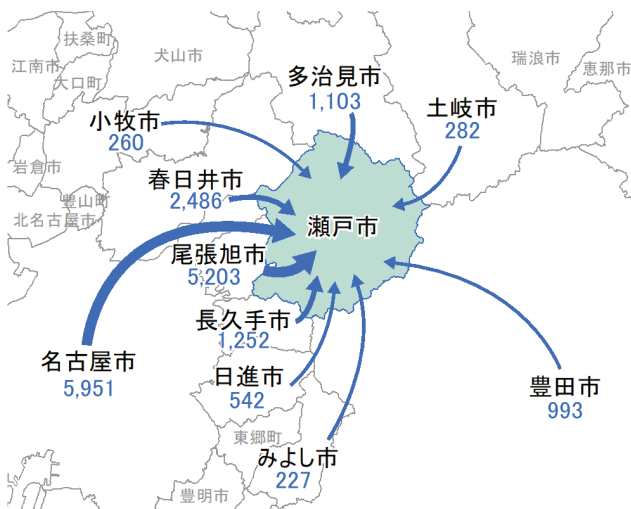
令和2年の通勤・通学流動の本市からの流出先は、名古屋市（13,007人）が最も多く、次いで隣接する豊田市、尾張旭市、長久手市が多い状況です。本市への流入元は、名古屋市（5,951人）が最も多く、次いで隣接する尾張旭市、春日井市、長久手市が多い状況です。

流出（2020年）



通勤・通学	2020(R2)		2015(H27)		
	人口	割合	人口	割合	
市内	39,963	52.8%	32,948	48.4%	
市外	32,708	43.2%	32,997	48.5%	
上位10都市	名古屋市	13,007	17.2%	13,953	20.5%
	豊田市	4,405	5.8%	4,009	5.9%
	尾張旭市	4,134	5.5%	4,305	6.3%
	長久手市	2,524	3.3%	2,336	3.4%
	春日井市	2,477	3.3%	2,450	3.6%
	日進市	861	1.1%	1,004	1.5%
	小牧市	535	0.7%	604	0.9%
	みよし市	510	0.7%	405	0.6%
	多治見市	435	0.6%	353	0.5%
	土岐市	332	0.4%	331	0.5%
合計	75,641	100%	68,017	100%	

流入（2020年）



通勤・通学	2020(R2)		2015(H27)		
	人口	割合	人口	割合	
市内	39,963	62.6%	32,948	58.9%	
市外	20,285	31.8%	20,528	36.7%	
上位10都市	名古屋市	5,951	9.3%	6,015	10.8%
	尾張旭市	5,203	8.1%	4,867	8.7%
	春日井市	2,486	3.9%	2,414	4.3%
	長久手市	1,252	2.0%	1,235	2.2%
	多治見市	1,103	1.7%	1,143	2.0%
	豊田市	993	1.6%	966	1.7%
	日進市	542	0.8%	489	0.9%
	土岐市	282	0.4%	361	0.6%
	小牧市	260	0.4%	272	0.5%
	みよし市	227	0.4%	196	0.4%
合計	63,877	100%	55,914	100%	

資料：国勢調査

■通勤・通学流動の状況

2-3 市街地の動向

(1) 都市計画区域の状況

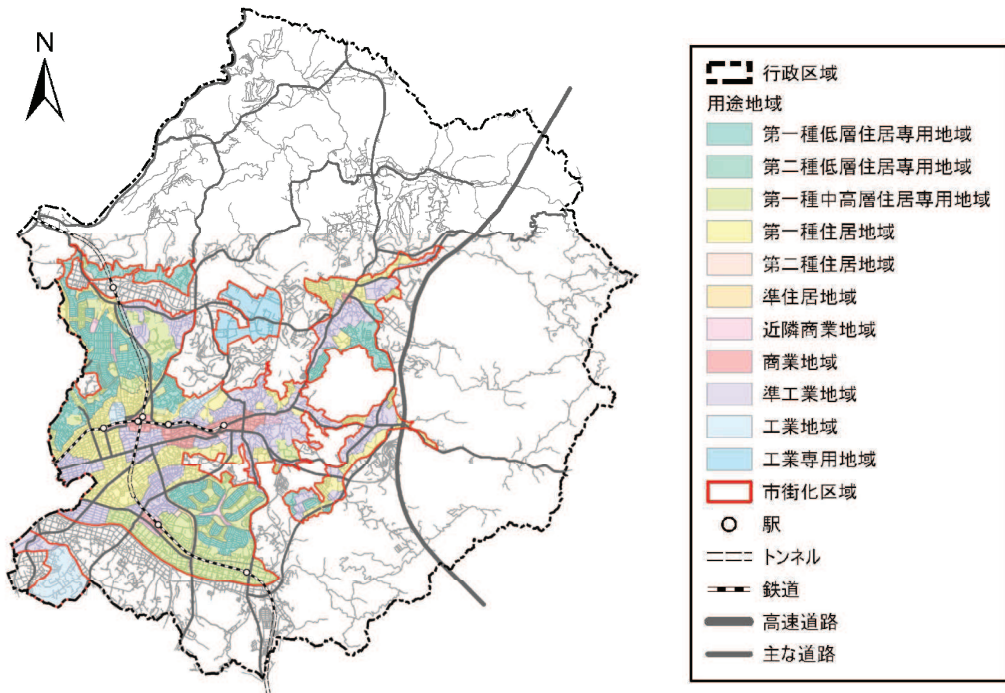
本市は、全域が名古屋都市計画区域に指定され、そのうち市街化区域が23.4%、市街化調整区域が76.6%となっています。

用途地域の指定状況を見ると、住居系が59.7%で最も多く、次いで工業系の34.4%となっている。住居系の中では第一種低層住居専用地域と第一種住居地域、工業系の中では準工業地域が多くを占めています。

■用途地域の構成比（2020(R2)年4月1日現在）

種類		面積(ha)	構成比 (対市街化区域)	構成比 (対行政区域)	
行政区域 (都市計画区域)	住居系	第一種低層住居専用地域	508	19.5%	-
		第二種低層住居専用地域	7	0.3%	-
		第一種中高層住居専用地域	433	16.6%	-
		第二種中高層住居専用地域	0	0.0%	-
		第一種住居地域	574	22.0%	-
		第二種住居地域	4	0.2%	-
		準住居地域	30	1.1%	-
		1,557	59.7%	-	
	商業系	近隣商業地域	47	1.8%	-
		商業地域	107	4.1%	-
		154	5.9%	-	
	工業系	準工業地域	656	25.1%	-
		工業地域	129	4.9%	-
		工業専用地域	114	4.4%	-
	899	34.4%	-		
	2,610	100.0%	23.4%		
市街化調整区域		8,530	-	76.6%	
		11,140	-	100.0%	

資料：瀬戸市統計書



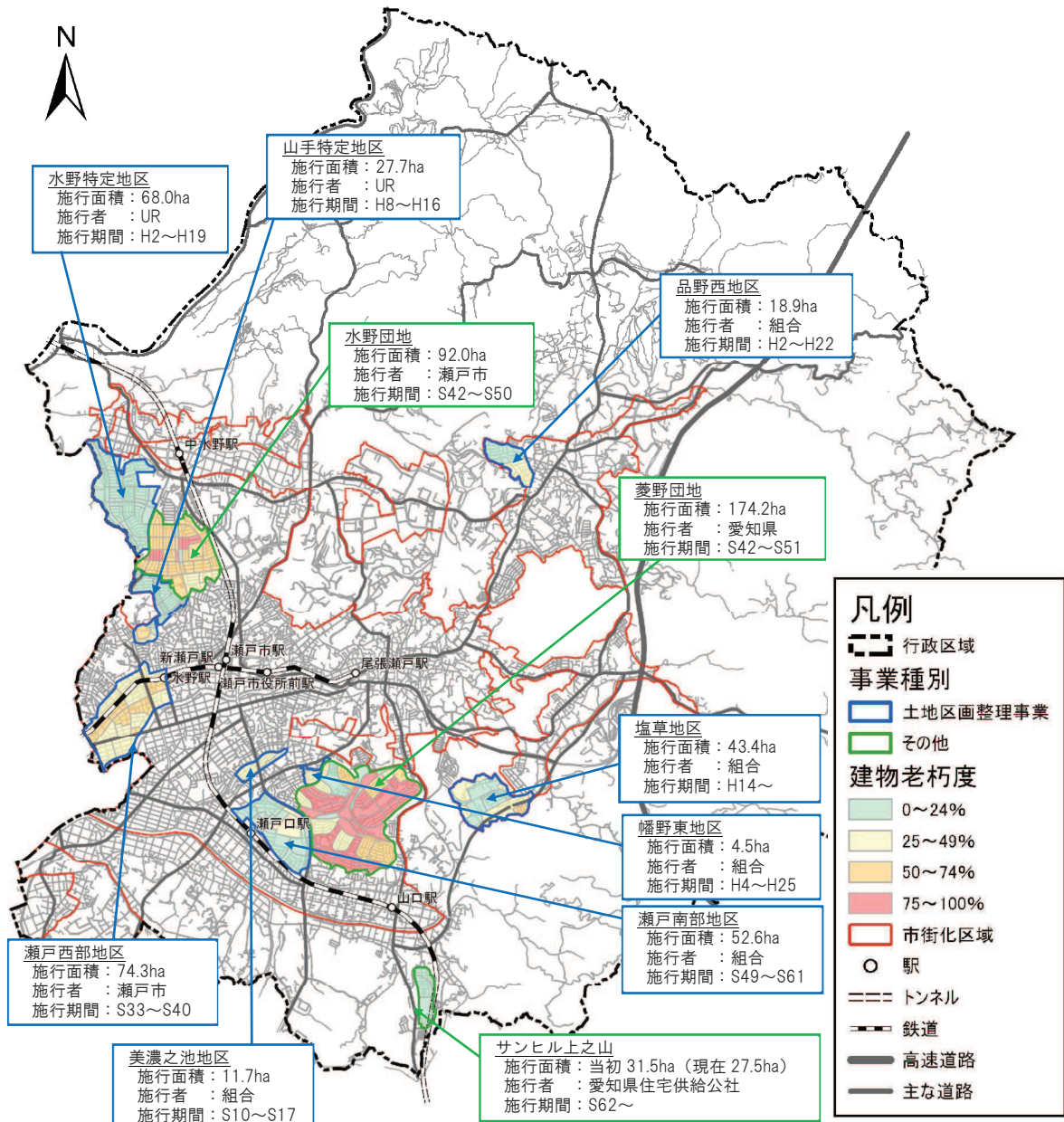
資料：瀬戸市資料

■用途地域の指定状況

(2) 開発地と建物老朽度の状況

「水野特定地区」や「山手特定地区」、「塩草地区」など、過去20年以内に土地区画整理事業が完了している地域では、建物老朽度は低い状況です。

「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、大部分で建物老朽度が50%以上となっています。特に「菱野団地」では、75%以上の地区が多く、高層住宅の老朽化が進行しています。



資料：都市計画基礎調査

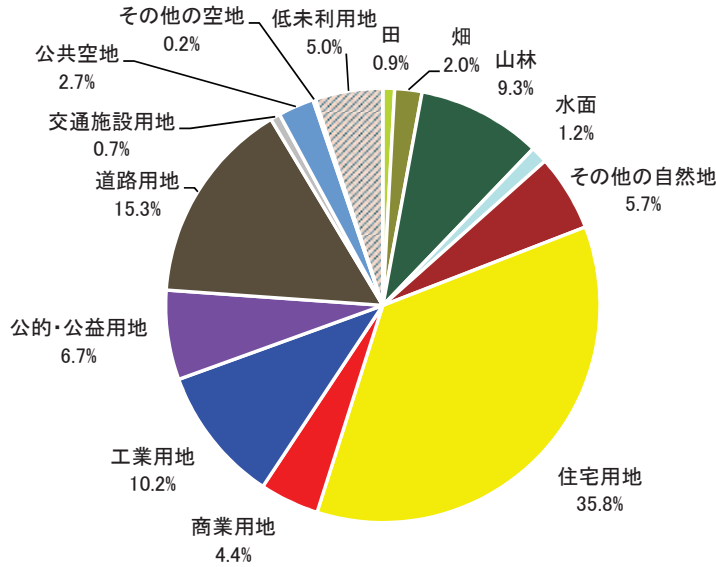
※建物老朽度：昭和56年以前の建築物の割合

■ 開発地の建物老朽度の状況

(3) 土地利用の状況

市街化区域内の土地利用の状況をみると、住宅用地が35.8%で最も多く、次いで道路用地が15.3%、工業用地が10.2%となっている。田畑や山林、低未利用地も一定割合存在し、市街化区域の約2割を占めています。

平成25年と比較すると、住宅用地が微増していますが、大きな変化はみられません。



資料：都市計画基礎調査(H30)

■市街化区域内の土地利用の状況 (H30)

■土地利用の動向

土地利用種別	2018(H30)		2013(H25)	
	面積(ha)	割合	面積(ha)	割合
自然的土地利用	508	19.1%	525	19.8%
田	23	0.9%	33	1.2%
畑	54	2.0%	54	2.0%
山林	246	9.3%	221	8.3%
水面	33	1.2%	38	1.4%
その他の自然地	151	5.7%	179	6.7%
都市的土地利用	2,148	80.9%	2,130	80.2%
住宅用地	950	35.8%	921	34.7%
商業用地	117	4.4%	120	4.5%
工業用地	270	10.2%	276	10.4%
公的・公益用地	177	6.7%	167	6.3%
道路用地	405	15.3%	396	14.9%
交通施設用地	19	0.7%	15	0.6%
公共空地	71	2.7%	67	2.5%
その他の空地	5	0.2%	27	1.0%
低未利用地	134	5.0%	141	5.3%
市街化区域	2,655	-	2,655	-
市街化調整区域	8,485	-	8,506	-
合計	11,140	-	11,161	-

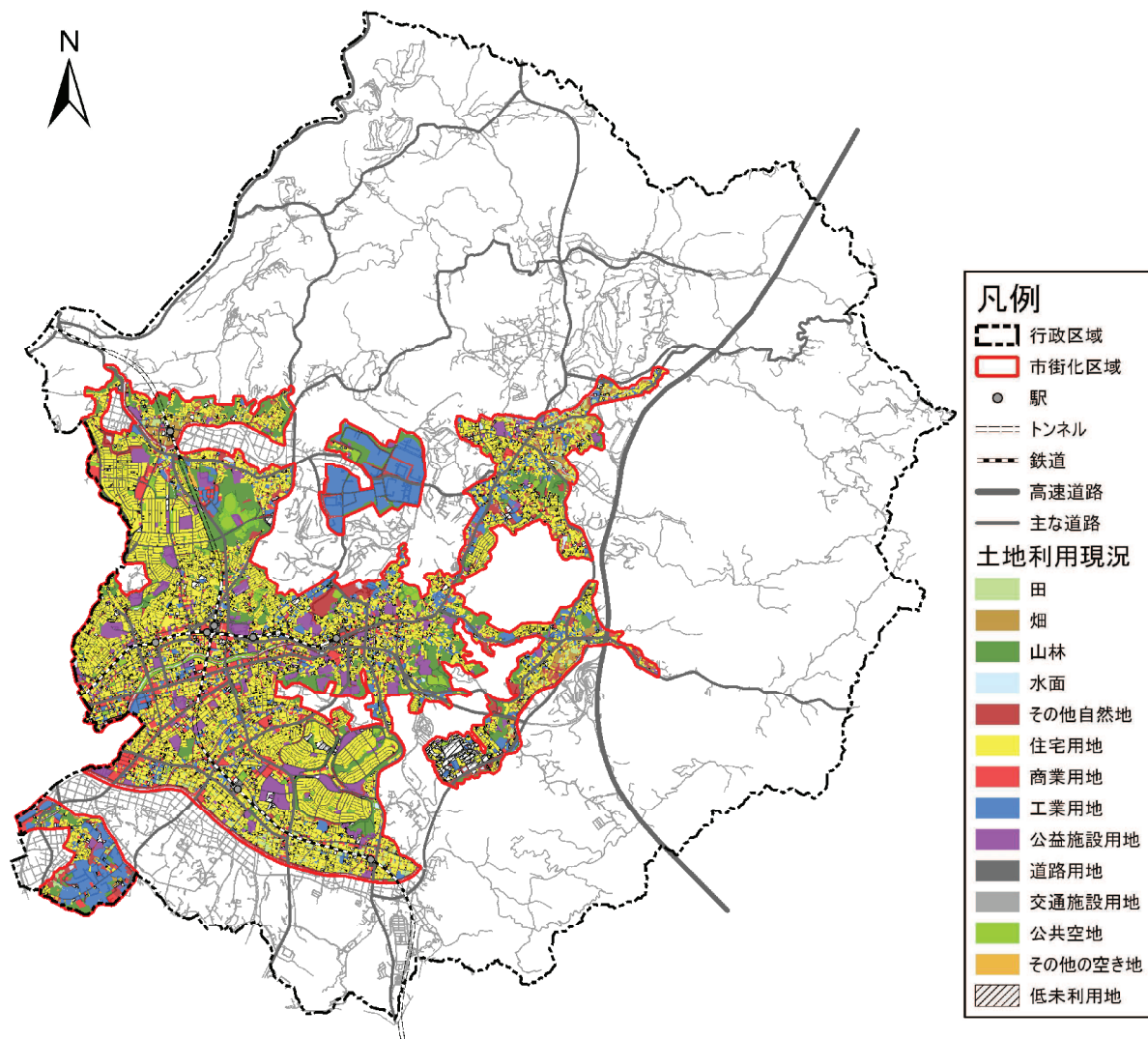
資料：都市計画基礎調査(H30)

土地区画整理事業などの開発地では、主に住宅用地となっています。

国道 363 号や主要地方道名古屋瀬戸線等の幹線道路沿いや新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺など名鉄瀬戸線周辺で商業系の土地利用が分布しています。

また、穴田企業団地・暁工業団地、山の田特別工業地区には一段の工業用地が分布しています。

鉄道駅周辺では、駐車場等の低未利用地が分布しているほか、品野地域や赤津地域、洞地区等では、田畑や山林、水面等の自然的な土地利用が残っています。

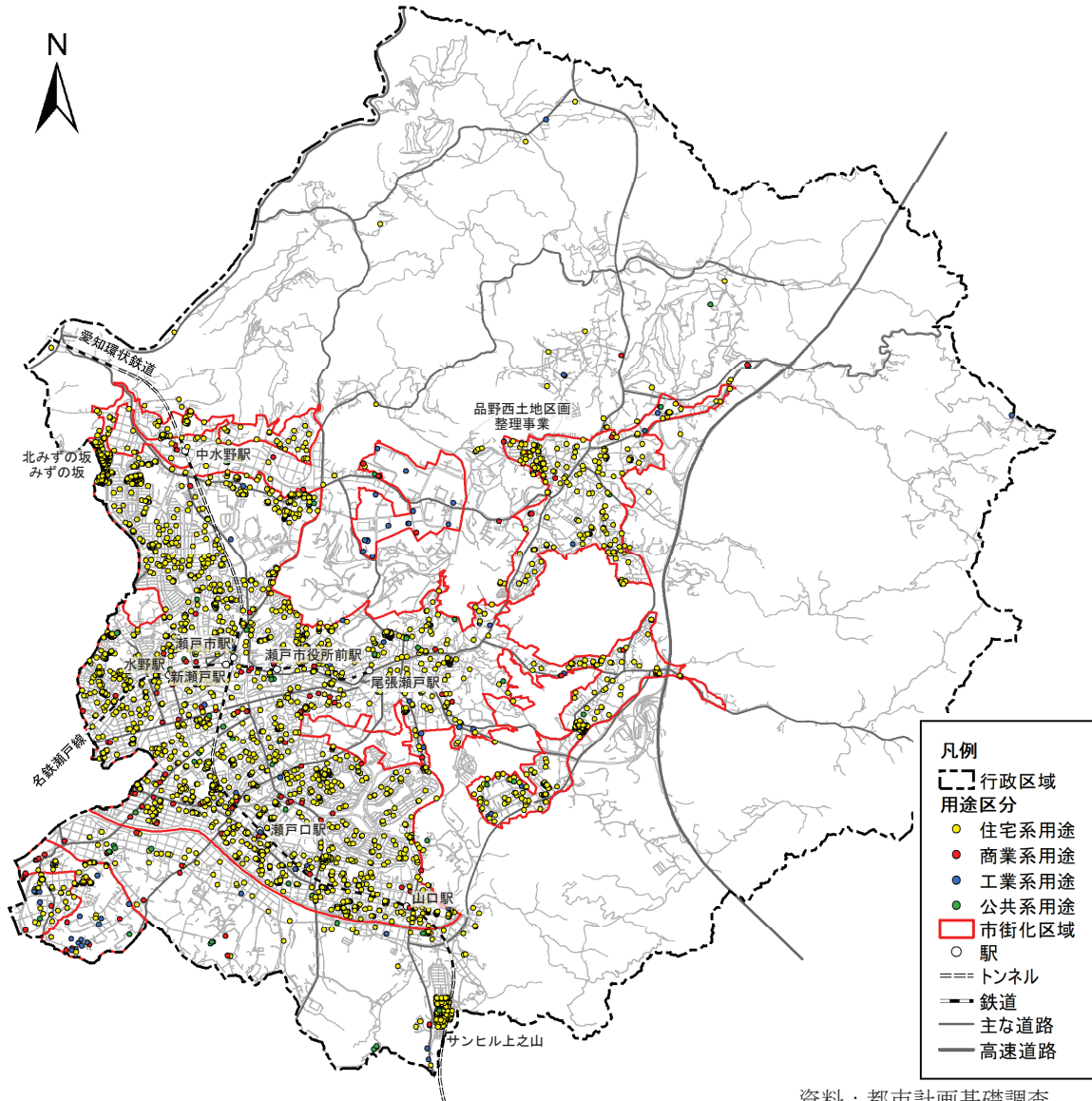


■土地利用の現況

資料：都市計画基礎調査

(4) 新築件数の状況

平成 24～28 年の新築状況をみると、中水野駅西側の住宅団地（北みずの坂・みずの坂）や山口駅南部の住宅団地（サンヒル上之山）、品野西地区周辺など、近年住宅地開発が行われた地区に多数の新築が集中しています。また、中水野駅周辺や市南部では、市街化調整区域であっても新築が集中しているエリアもあります。



資料：都市計画基礎調査

■新築状況 (H24～H28)

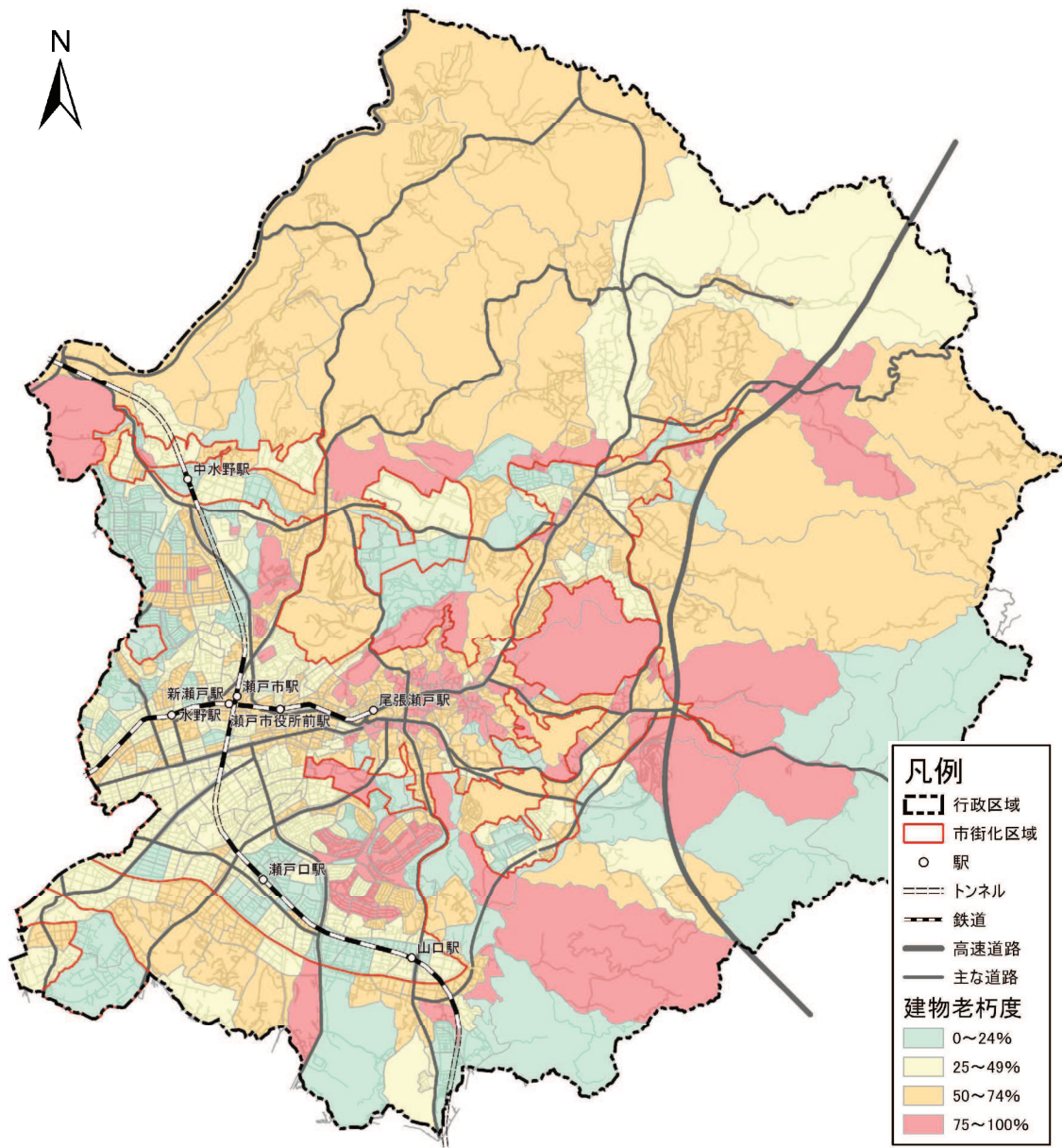
■市街化区域内外新築件数 (H24～H28)

種別	市街化区域		市街化調整区域		合計	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
住宅系用途	2,551	90.4%	271	9.6%	2,822	100.0%
商業系用途	102	80.3%	25	19.7%	127	100.0%
工業系用途	57	81.4%	13	18.6%	70	100.0%
公共系用途	39	62.9%	23	37.1%	62	100.0%
合計	2,749	89.2%	332	10.8%	3,081	100.0%

資料：都市計画基礎調査

(5) 建物老朽度の状況

市街化区域では、人口が減少し、高齢化増加率の高い尾張瀬戸駅東側や菱野団地等において、昭和56年以前に建築された建物の割合が高くなっています。



資料：都市計画基礎調査（H29）

■建物老朽度の状況（昭和56年以前の建築物の割合）

(6) 空き家の状況

住宅・土地統計調査によると、本市の住宅総数は58,000戸であり、このうち空き家は7,090戸、空き家率は12.2%となっています。

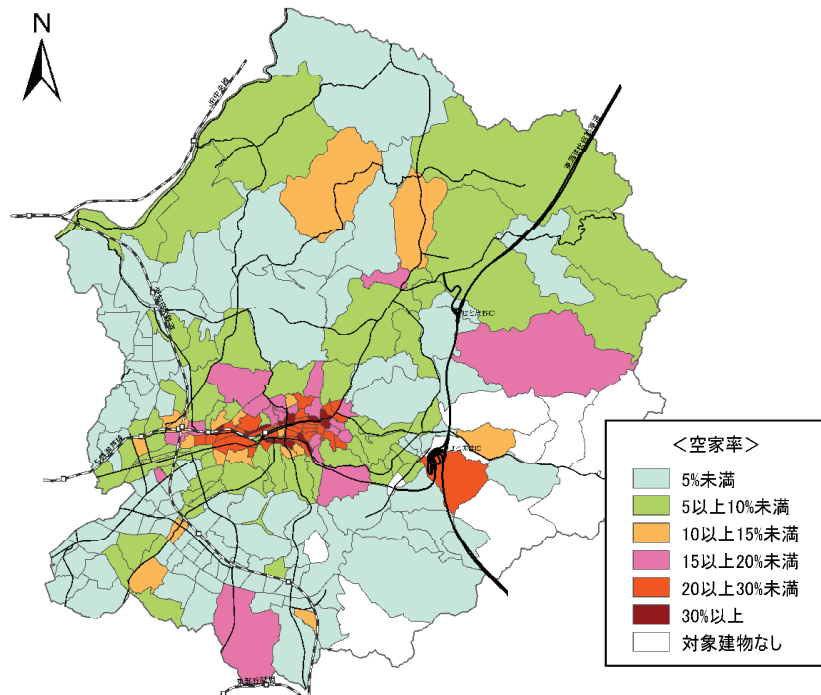
本市の空き家率は愛知県平均を上回っており、隣接市である春日井市、豊田市、尾張旭市、長久手市よりも高くなっています。また、本市は、空き家のうち、その他の住宅（現時点で次の利用を明確に考えていない住宅）の割合が隣接市と比べて高くなっています。

新瀬戸駅から尾張瀬戸駅までの名鉄瀬戸線沿線において、空き家率が高くなっている。

■空き家数と空き家率の比較

	人口(人) (平成30年)	総世帯数 (平成30年)	住宅総数				
			戸数 (戸)	空き家		その他の住宅	
				戸数 (戸)	空き家率 (%)	戸数 (戸)	割合 (%)
瀬戸市	127,819	51,896	58,000	7,090	12.2	3,590	6.2
愛知県	7,539,185	3,193,816	3,481,800	393,800	11.3	142,600	4.1
名古屋市	2,320,361	1,102,535	1,234,600	156,900	12.7	42,600	3.5
春日井市	307,180	128,522	141,500	16,450	11.6	6,590	4.7
豊田市	425,848	177,853	175,140	15,730	9.0	4,680	2.7
尾張旭市	81,674	33,093	35,770	3,400	9.5	1,610	4.5
長久手市	60,447	26,485	28,950	2,640	9.1	480	1.7

(資料) 愛知県人口動向調査結果 あいちの人口(推計)年報 平成30年、平成30年住宅・土地統計調査

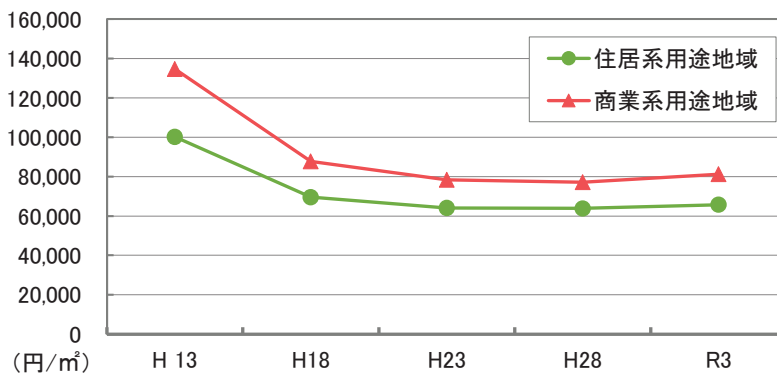


■対象建物に対する空き家と思われる建物の割合

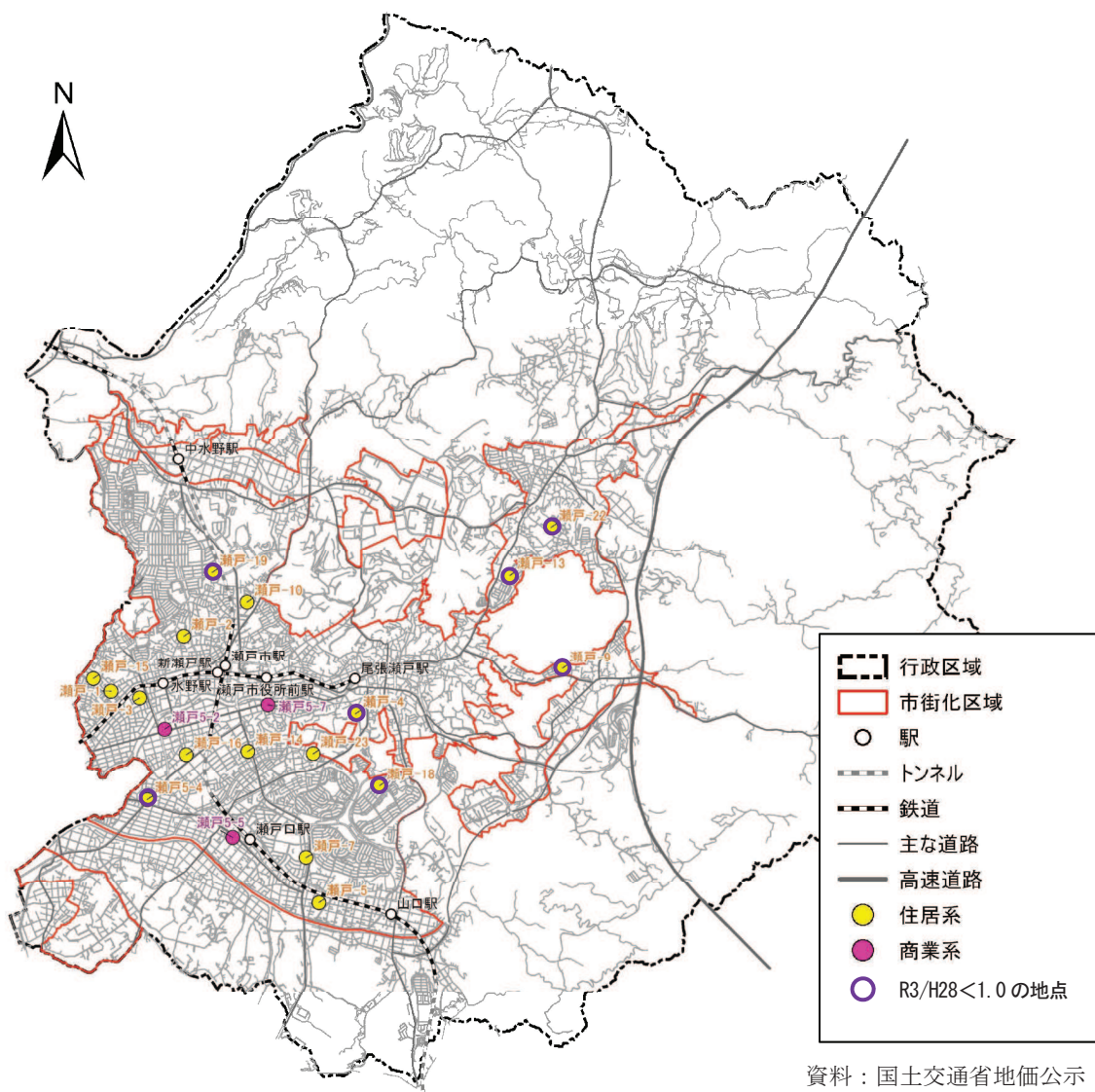
(7) 地価の状況

地価公示の過去20年間の動向をみると、住居系及び商業系の用途地域とも、近年は概ね横ばいから若干の回復傾向となっています。

そうした中、品野や赤津地域等では、平成28年から令和2年にかけて減少しています。



■地価公示の推移 (H13以降調査地点が同一の地点の合計値)



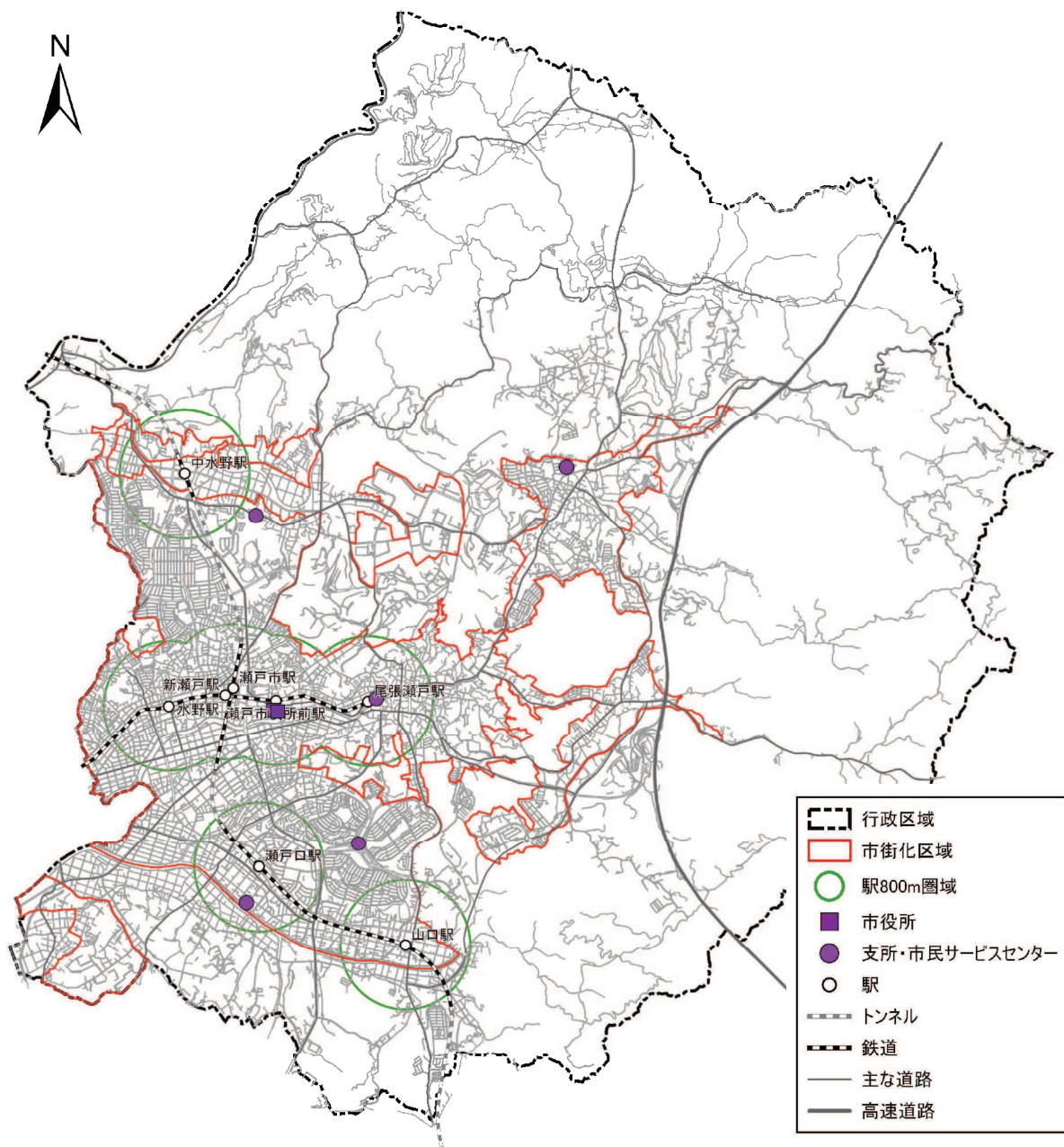
資料：国土交通省地価公示

■地価公示の調査地点 (H13以降調査地点が同一の地点)

2-4 都市機能の立地状況

(1) 行政施設(市役所、支所、市民サービスセンター)の分布状況

市内には、市役所、支所、市民サービスセンターが6か所に立地しています。



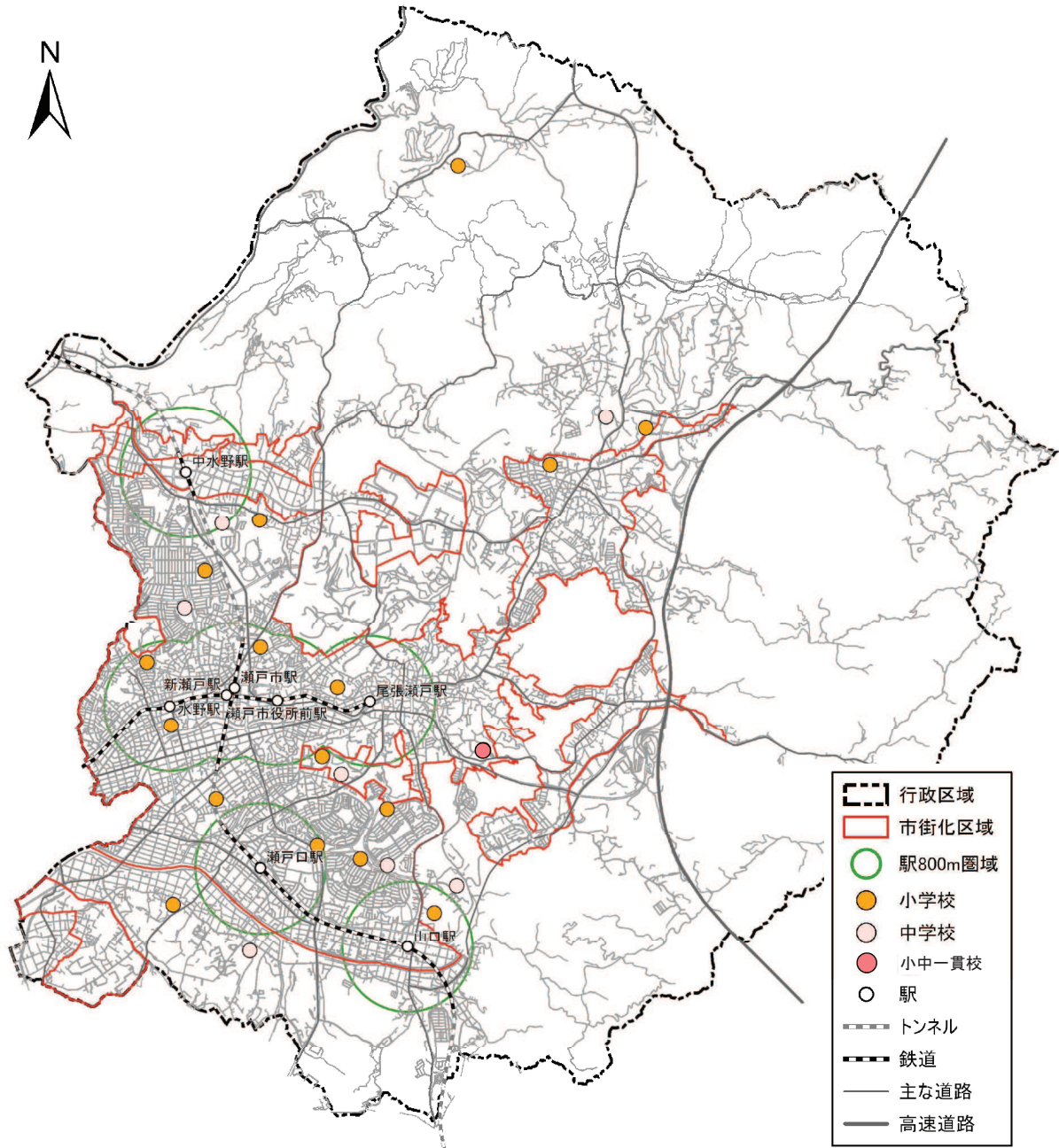
■行政施設（市役所、支所、市民サービスセンター）の分布状況

資料：瀬戸市HP

(2) 学校施設(小中学校)の分布状況

市内には、小学校が17校、中学校は7校が立地しています。

2020年度には7つの小中学校が統廃合し、小中一貫校「にじの丘学園」が開校しています。また、本山中学校跡地では、私立学校「瀬戸 SOLAN 小学校」が開校しています。



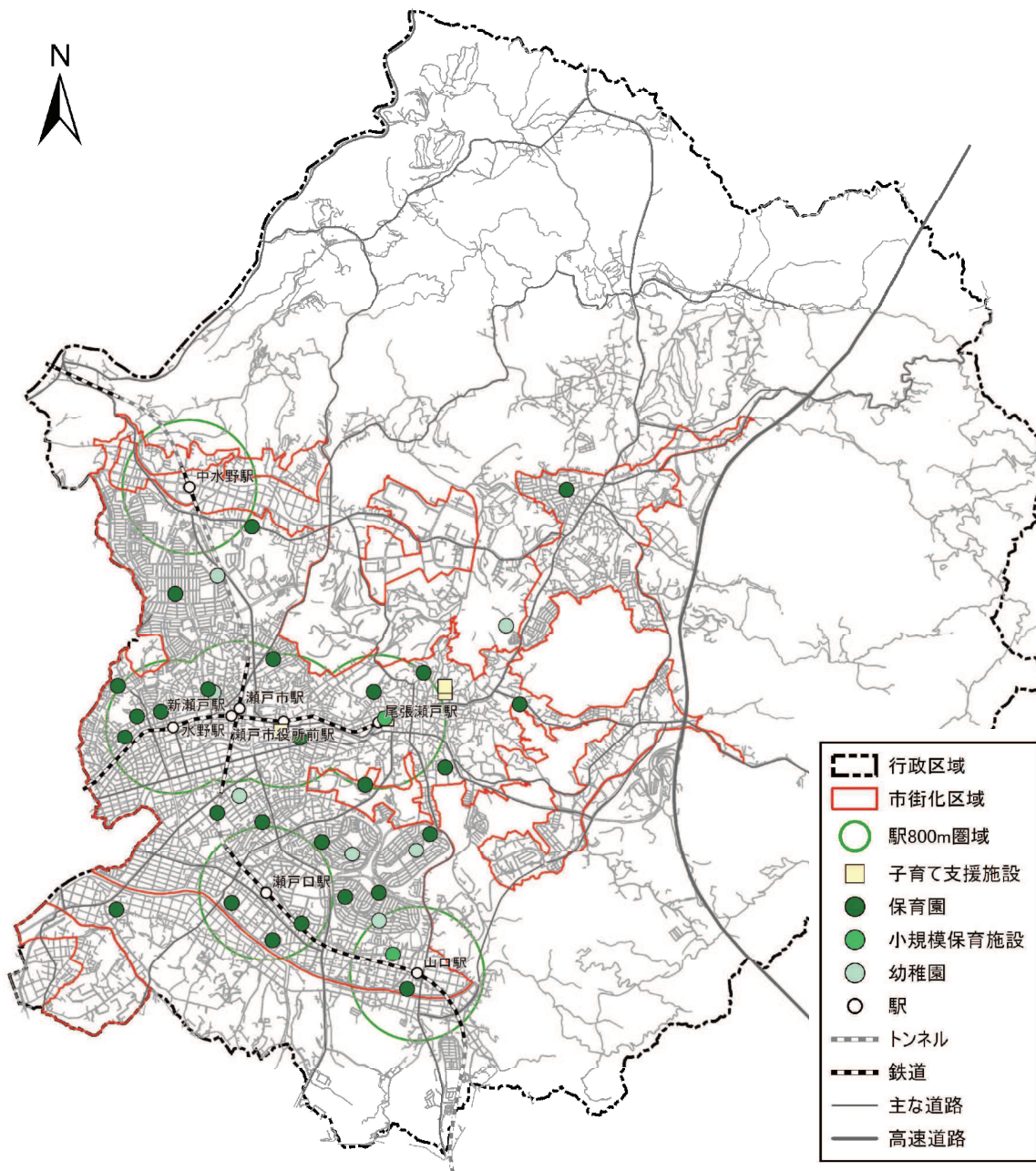
■学校施設の分布状況

資料：瀬戸市 HP

(3) 子育て関連施設の分布状況

市内には、子育て支援施設が5か所、保育園が26か所、小規模保育施設が2か所、幼稚園は7か所が立地しています。

概ね市街化区域内に広く分布しており、特に名鉄瀬戸線周辺や瀬戸口駅周辺に多くの施設が立地しています。



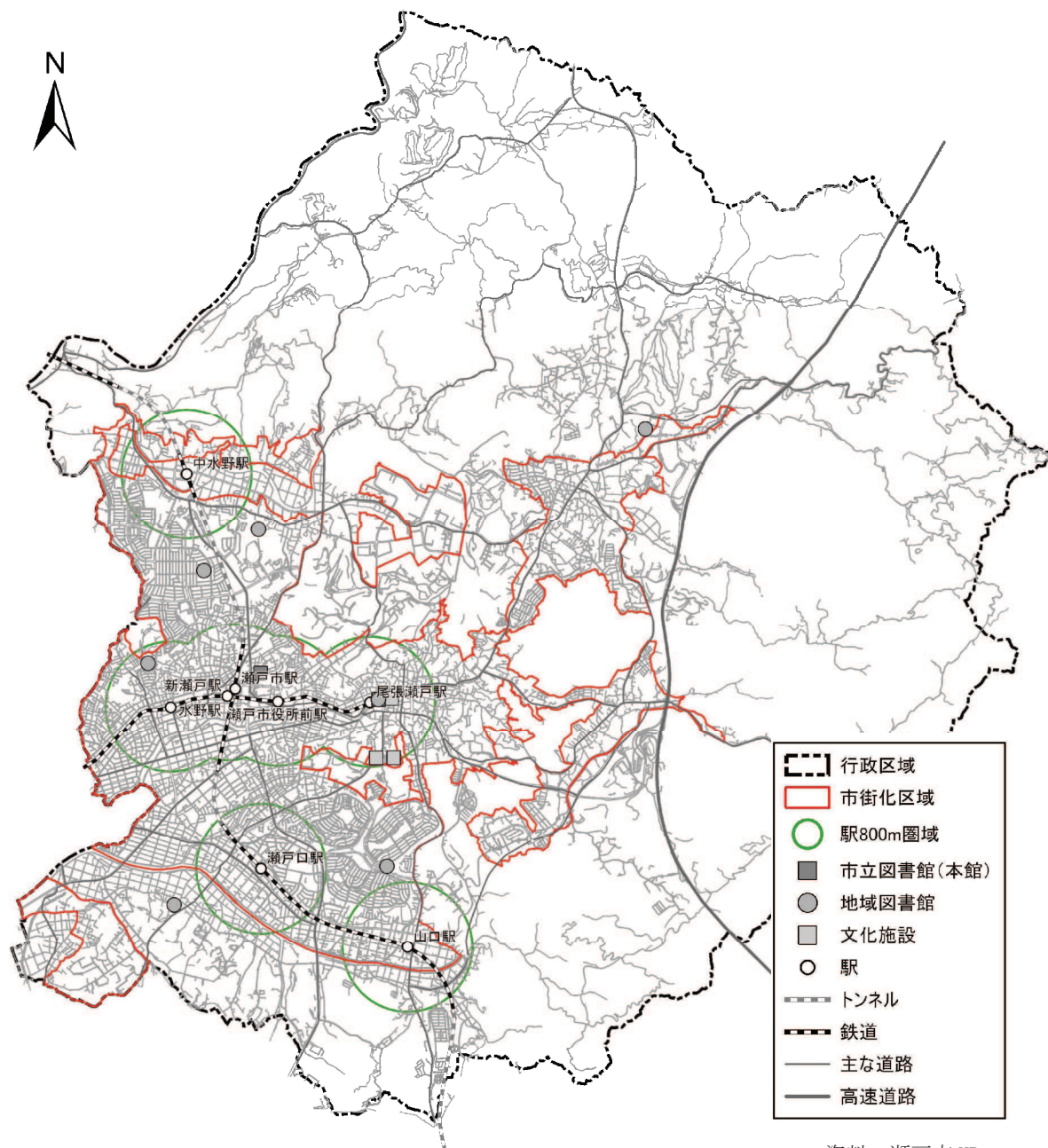
資料：令和4年度 子どもガイド

■子育て関連施設の分布状況

(4) 文教施設の分布状況

市内には、図書館が8か所立地しており、瀬戸市立図書館（本館）のほか、土・日・祝日のみ一般利用可能な学校図書館（地域図書館）が7箇所立地しています。

また、文化施設は4か所立地しており、尾張瀬戸駅周辺には、瀬戸蔵等の文化施設が集積しています。



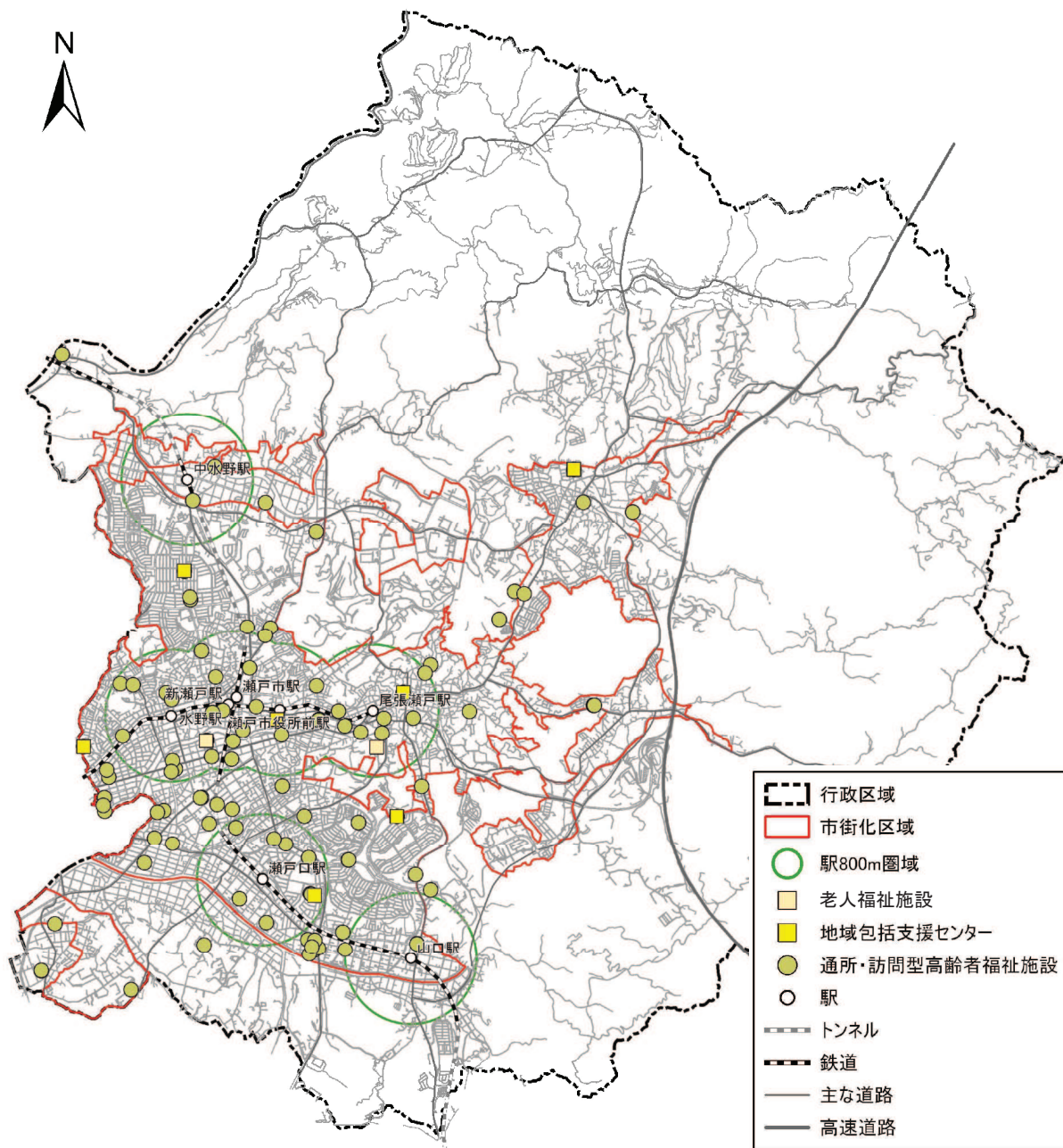
資料：瀬戸市 HP

■ 文教施設の分布状況

(5) 福祉施設の分布状況

市内には、老人福祉施設が2か所、地域包括支援センターが8か所、通所・訪問型高齢者福祉施設は123か所が立地しています。

通所・訪問型施設が市街化区域内外に広く分布しています。

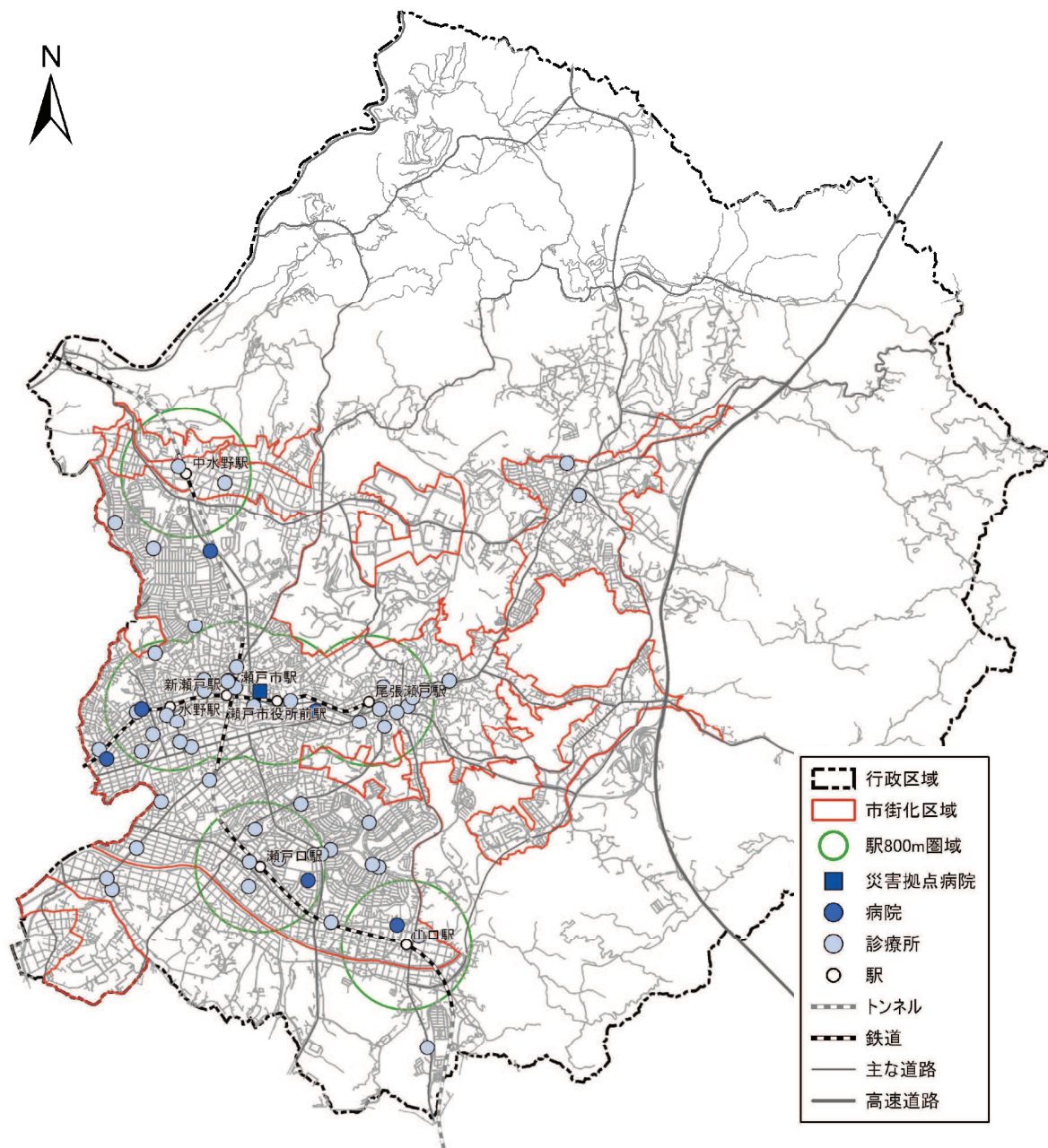


資料：瀬戸市 HP、厚生労働省 介護サービス情報公表システム
 ■福祉施設の分布状況

(6) 医療施設の分布状況

市内には、災害拠点病院となる公立陶生病院のほか、病院が6か所、診療所は53か所が立地しています。

駅周辺のほか、人口の多い住宅団地周辺や幹線道路周辺に分布しています。



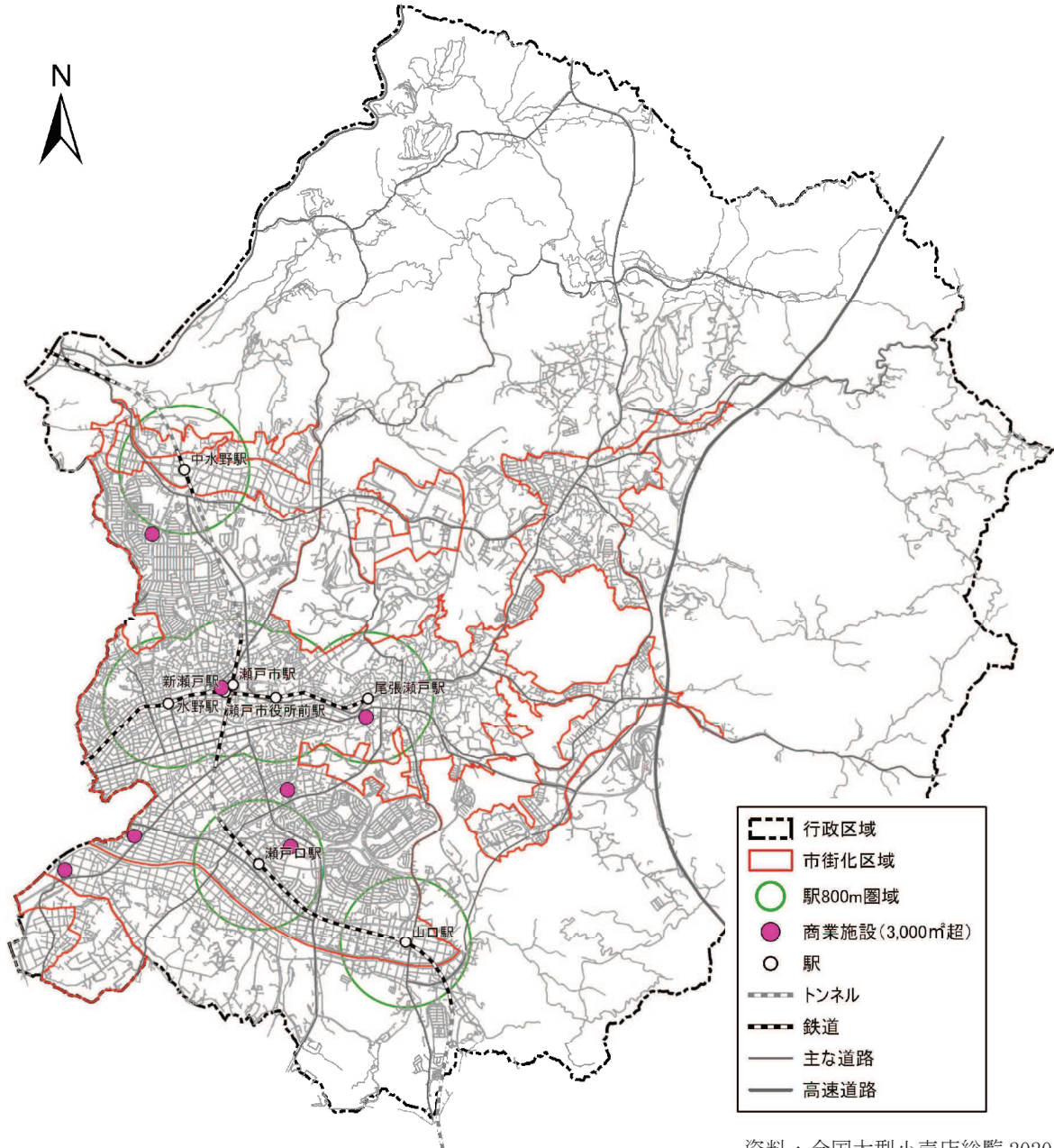
資料：瀬戸旭医師会 HP、瀬戸市 HP

■医療施設の分布状況

(7) 大規模商業施設等の分布状況

市内には、3,000 m²以上の商業施設が7か所立地しています。

大部分は鉄道駅周辺や国道363号沿線等のロードサイドに立地しています。

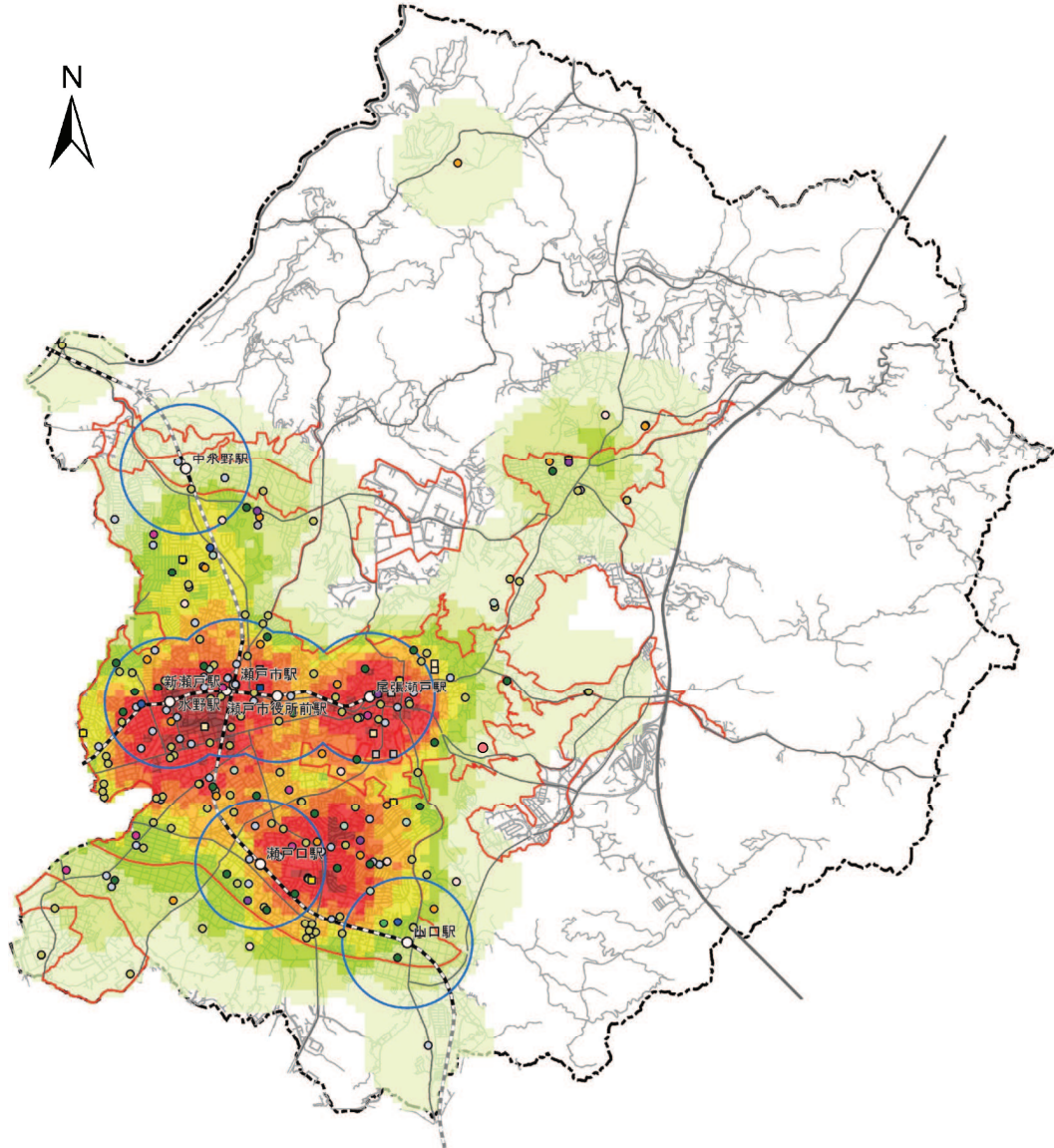


資料：全国大型小売店総覧 2020

■大規模商業施設等の分布状況

(8) 都市施設等の集積状況

名鉄瀬戸線の各鉄道駅周辺は多くの都市機能が立地しており、特に新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺、尾張瀬戸駅周辺が、市内で生活利便性の高いエリアとなっています。また、瀬戸口駅から菱野団地周辺にかけて利便性が高い状況です。



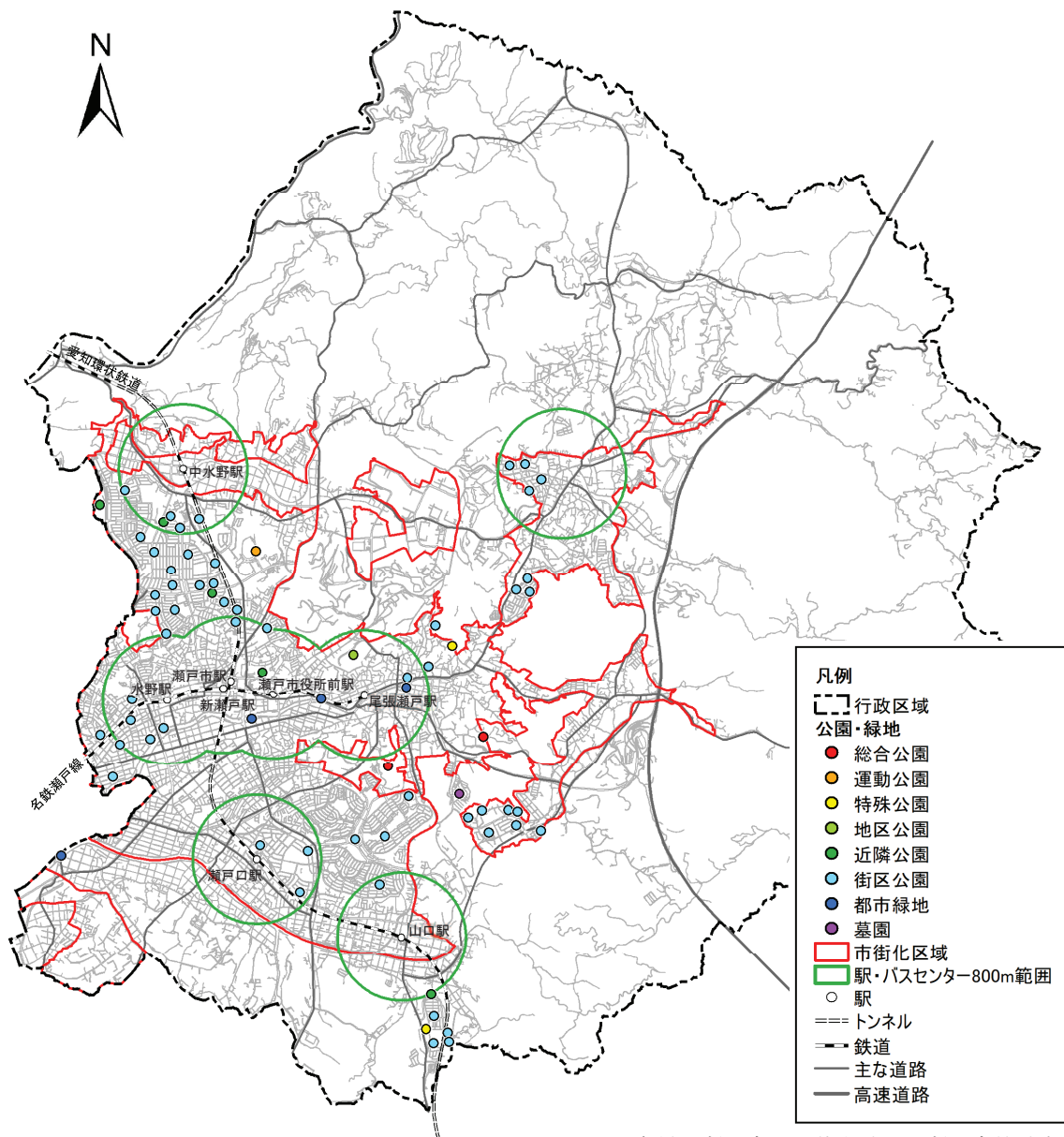
■施設立地による土地利用評価



(9) 公園・緑地の分布状況

市内には、総合公園2か所、運動公園1か所、特殊公園2か所、地区公園1か所、近隣公園5か所、街区公園55か所、都市緑地4か所、墓園1か所が立地しています。

大部分が市街化区域内に分散して立地しており、特に土地区画整理事業や住宅団地などの開発地に集中して立地しています。一方で新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺から瀬戸口駅周辺の既成市街地は、公園・緑地が比較的少ない状況です。



資料：瀬戸市緑の基本計画、瀬戸市統計書

■公園・緑地の分布状況

2-5 都市構造の評価

(1) 評価方法

① 評価指標について

ここでは、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省 平成26年8月）」を踏まえ、本市の都市構造について、類似都市との比較評価を行います。

データの整備状況等を踏まえ、①生活利便性の評価で使用する本市のデータは、平成27年国勢調査の人口メッシュに基づき算定し、その他の指標は国土交通省の都市モニタリングシートのデータを利用します。

■他都市と比較評価を行う指標一覧

都市構造評価指標名		データ名	単位	瀬戸市の数値	
① 生活 利便性	◎居住機能の適切な誘導	日常生活サービスの 徒歩圏充足率	日常生活サービス徒歩圏	%	44.0
		生活サービス施設の 徒歩圏人口カバー率	医療施設徒歩圏(800m)	%	87.4
			福祉施設徒歩圏(800m)	%	92.5
			商業施設徒歩圏(800m)	%	45.2
	基幹的公共交通路線の 徒歩圏人口カバー率	駅またはバス停留所徒歩圏 (800m、300m)	%	73.1	
	◎都市機能の適正配置	生活サービス施設の 利用圏平均人口密度	医療施設徒歩圏(800m)	人/ha	41.6
			福祉施設徒歩圏(800m)	人/ha	32.9
商業施設徒歩圏(800m)			人/ha	57.4	
◎公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の人口密度	駅およびバス停徒歩圏 (800m、300m)	人/ha	34.3	
② 健康・ 福祉	◎都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に 医療機関がある住宅の割合	高齢者徒歩圏(500m)に 医療機関がある住宅の割合	%	63.9
		福祉施設の 高齢人口カバー率	福祉施設(1km) 65歳以上人口カバー率	%	89.7
		保育所の徒歩圏 0～4歳人口カバー率	保育所徒歩圏(800m) 0～4歳人口カバー率	%	88.5
	◎歩きやすい環境の形成	歩道設置率	歩道設置率	%	60.2
		高齢者徒歩圏に 公園がある住宅の割合	高齢者徒歩圏(500m)に 公園がある住宅の割合	%	29.0
③ 安全・安心	◎市街地の安全性の確保	交通事故死亡者数	市民一人あたりの 交通事故死亡者数	人	0.00
		最寄り緊急避難場所までの 平均距離	最寄り緊急避難場所までの 平均距離	m	530
	◎市街地荒廃化の抑制	空き家率	空き家率	%	6.2
④ 地域経済	◎サービス産業の活性化	従業者一人当たり 第三次産業売上高	売上高/従業員数	百万円/人	14
⑤ 行政運営	◎都市経営の効率化	人口当たりの公共施設等の 維持・管理・更新費	人口当たりの公共施設等の 維持・管理・更新費	千円	287
	◎安定的な税収の確保	市民一人当たり税収額 (市町村民税+固定資産税)	市民一人当たり平均税収額	千円	124
⑥ エネルギー/ 低炭素	◎運輸部門の省エネ・低炭素化	市民一人当たりの 自動車CO2排出量	市民一人当たりの 自動車CO2排出量	t-CO2/年	0.62

②利用圏域人口について

日常生活サービス徒歩圏、医療施設、福祉施設、商業施設、保育所の徒歩圏のカバー圏域や人口は、本市の施設立地に基づき、メッシュ中心が施設の徒歩圏域に含まれるメッシュの人口の合計により、各施設のカバー人口を算定します。なお、実態に即した評価値を算定するため、メッシュの大きさは100m四方のメッシュを採用します。

③比較対象都市について

本市人口と同程度の市街化区域の人口と面積を有する、県内の以下の都市と比較します。

■比較対象都市一覧

	R2人口	R2市街化 区域内人口	市街化 区域面積
瀬戸市	129,527	119,600	2,610ha
東海市	115,058	106,200	3,056ha
半田市	120,078	110,000	2,768ha
刈谷市	152,665	137,700	2,347ha
小牧市	153,026	130,800	2,849ha
西尾市	172,350	117,600	2,834ha
安城市	190,228	131,900	2,158ha

④評価方法について

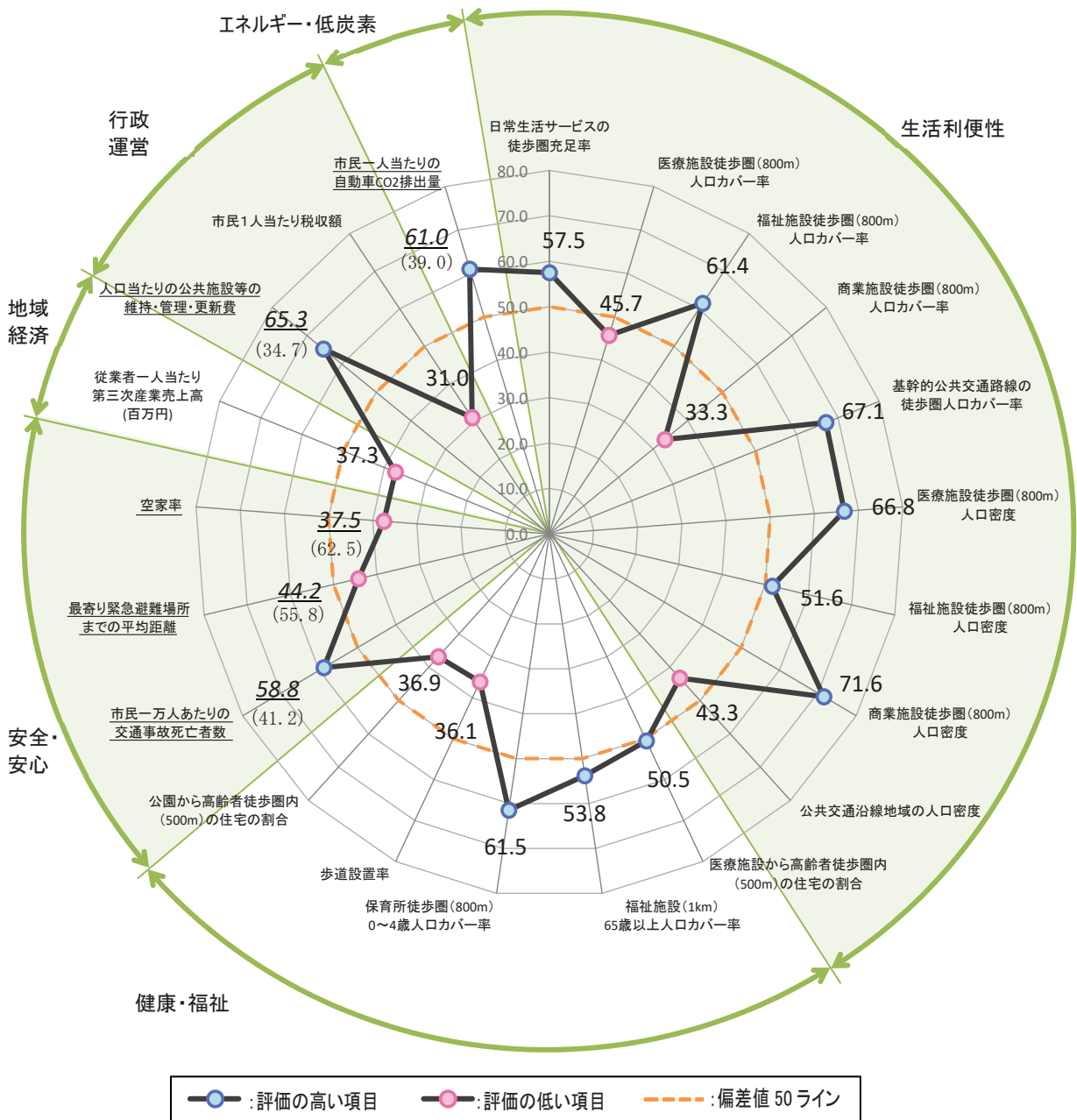
評価項目別に、本市と比較対象都市の各評価指標の平均を偏差値50とし、本市の評価指標値と比較することで、本市の都市構造の現状を客観的に評価します。

(2) 評価結果

類似都市と比較すると、祉施設は人口カバー率、人口密度ともに高い状況です。一方で、医療施設や商業施設の人口カバー率が低い状況です。また、公共交通が市内の概ねの居住地をカバーしていることから、沿線地域の人口密度が低い状況です。

保育所の徒歩圏人口カバー率は高い状況ですが、歩道の設置率や公園徒歩圏内の世帯割合は低い状況です。

従業員一人当たりの第三次産業売上高や市民一人当たりの税収額は少ない状況であり、地域経済の活性化が求められる状況です。

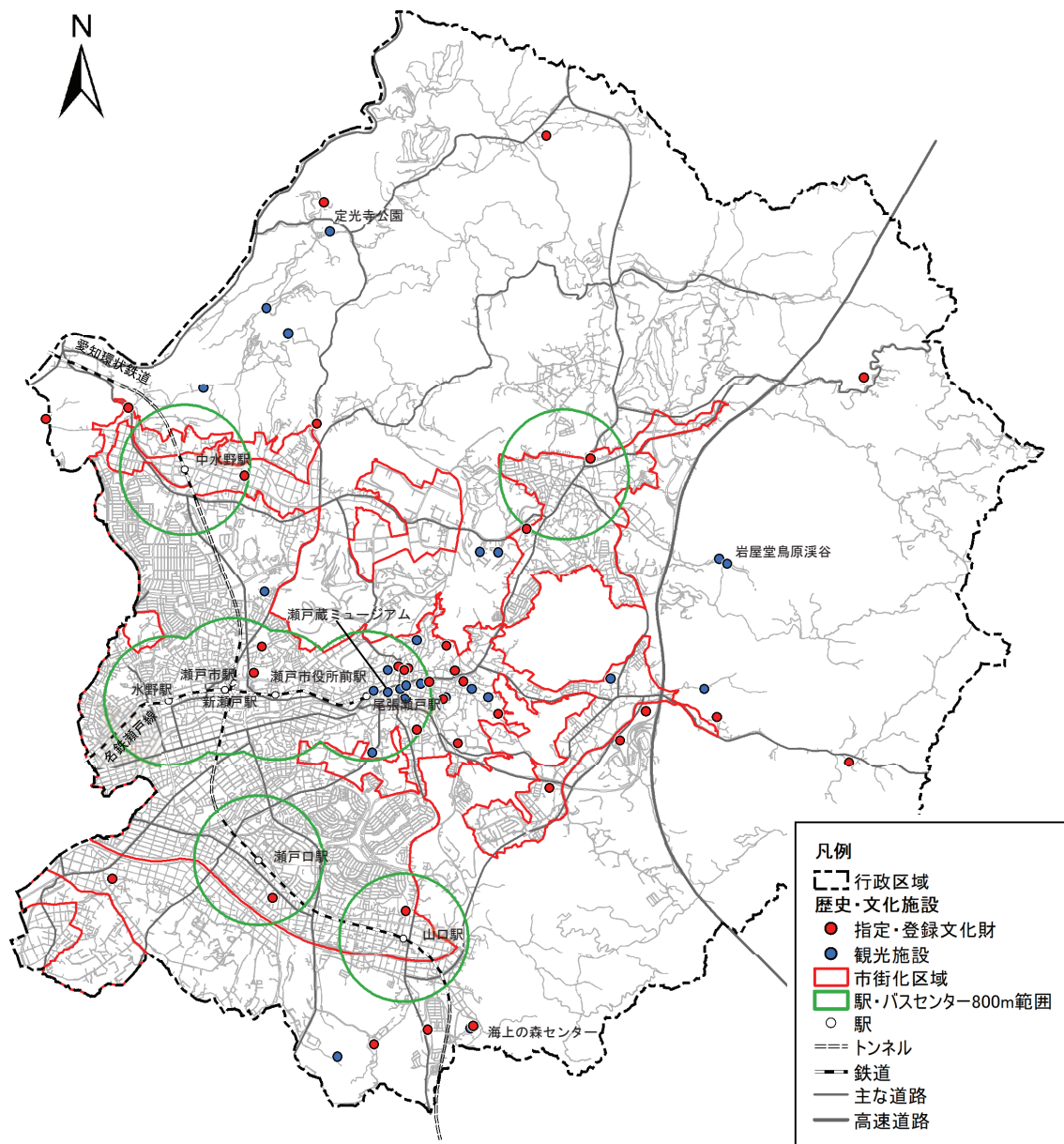


※下線のある指標は、計測値が大きいかほど評価が低いことを踏まえ、実際の偏差値に対して偏差値50を基準として大小を逆転させた数値を示している。これにより、評価の高い項目が偏差値50ラインより外側にあるようにした。なお、カッコ内の数値が計測値の実際の偏差値を示している。

■ 都市構造の評価結果

2-6 歴史・文化、観光施設の分布状況

市内には、指定・登録文化財 33 か所、観光施設 26 か所が立地しています。
尾張瀬戸駅東側には、瀬戸蔵ミュージアムをはじめ、やきもの文化に関する観光資源が集積しています。



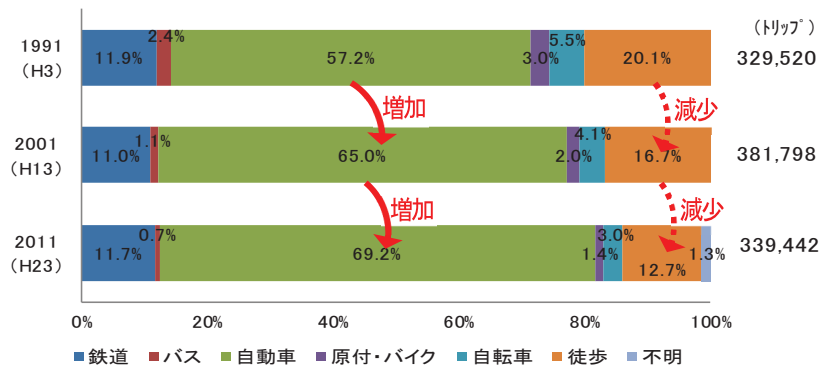
資料 文化財：瀬戸市 HP、観光施設：瀬戸市統計書
※指定・登録文化財は文化財を所有する施設をプロット（住所非公表の文化財は含まない）

■歴史・文化施設の分布状況

2-7 都市交通

(1) 代表交通手段別分担率の状況

市内における自動車利用の割合は増加傾向にある一方で、徒歩のみによる移動は減少傾向です。本市の自動車利用の割合は、隣接市と比較すると高くなっています。

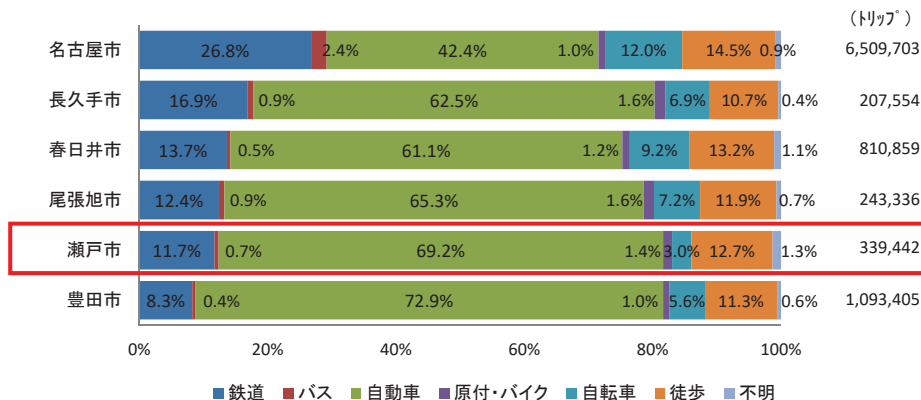


※鉄道分担率の高い順に表示

※トリップ数は、第3回 (H3) 圏域の集計値

資料：第5回 (H23) 中京都市圏 PT 調査

■ 瀬戸市関連の代表交通手段別分担率の推移



※鉄道分担率の高い順に表示

※トリップ数は、第3回 (H3) 圏域の集計値

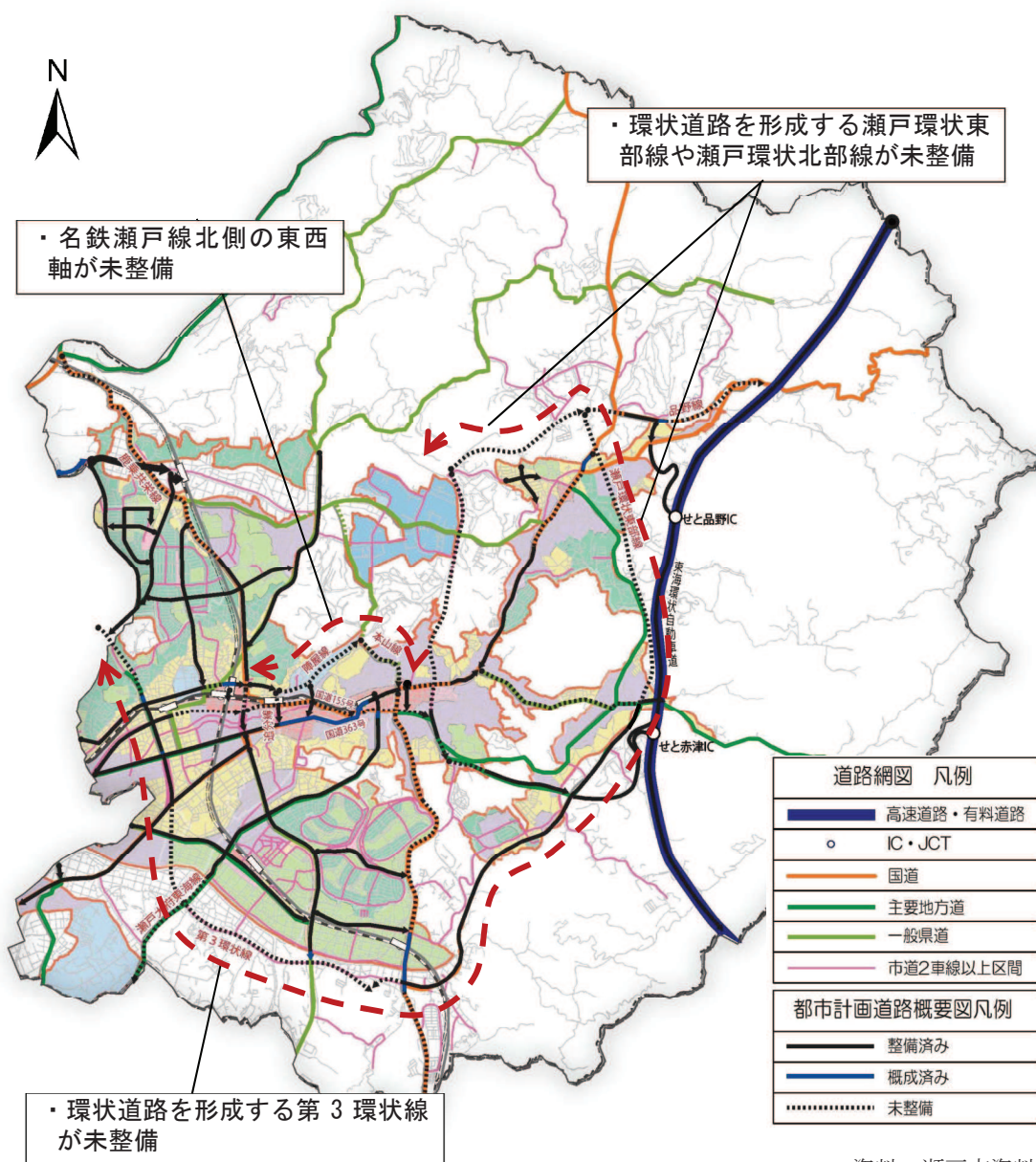
資料：第5回 (H23) 中京都市圏 PT 調査

■ 瀬戸市と隣接市との代表交通手段別分担率の比較

(2) 都市計画道路の整備状況

本市の市街化区域の東側に東海環状自動車道が整備され、インターチェンジが2か所設置されています。また、新瀬戸駅・瀬戸市駅を中心とした放射状の幹線道路網が形成されており、都市間の自動車交通の利便性が高いです。

都市計画道路の整備状況は、計画延長約100kmに対し、整備済み延長は令和3年末現在約60km、整備率は約60%です。特に、市内の環状道路である第3環状線や瀬戸環状東部線、瀬戸環状北部線については未整備区間が長い状況です。また、名鉄瀬戸線北側の東西軸についても、未整備となっている区間が長くあることから、(都)陣屋線の整備を推進しています。

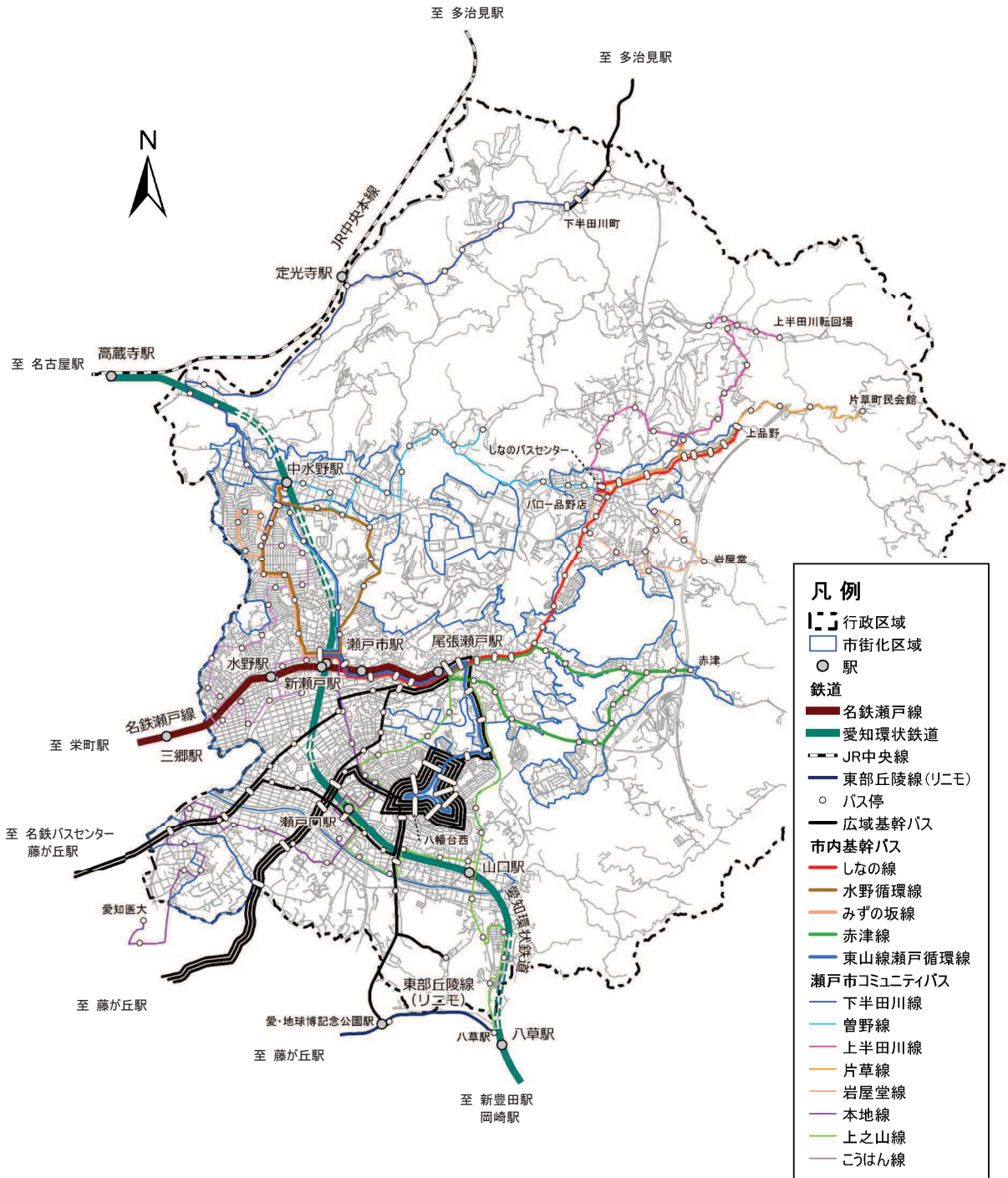


■都市計画道路の整備状況

(3) 公共交通の状況

① 公共交通網

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



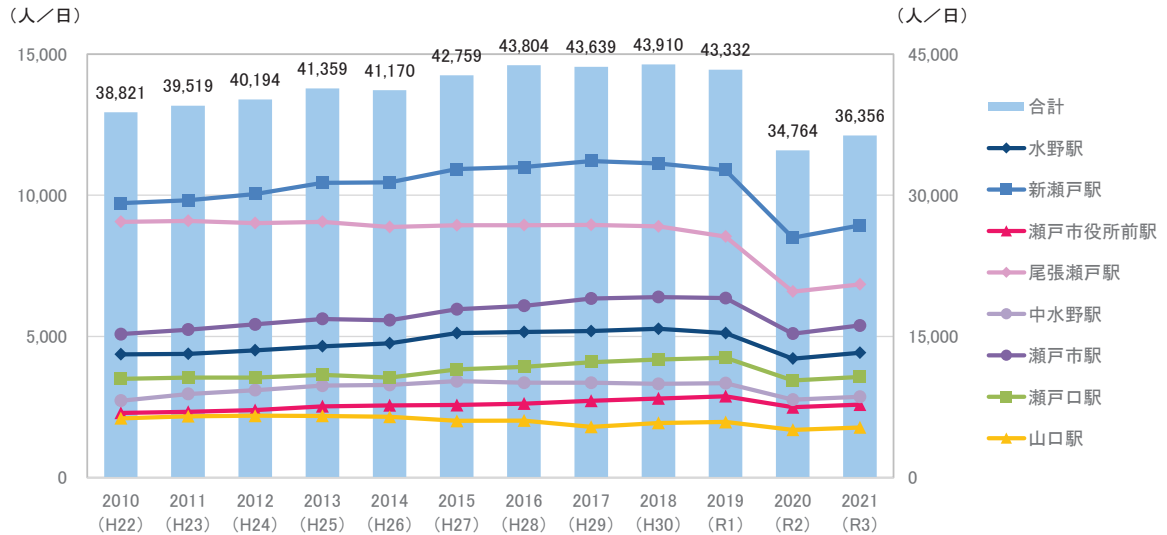
出典：瀬戸市地域公共交通網形成計画

■ 鉄道・バス路線網の状況

② 鉄道駅の利用状況

鉄道駅乗降客数は、令和元年まで増加傾向でしたが、新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年に減少しています。なお、令和3年は回復に至っております。

駅別にみると、尾張瀬戸駅と山口駅は、令和元年度まで減少傾向でしたが、その他の駅は増加傾向でした。

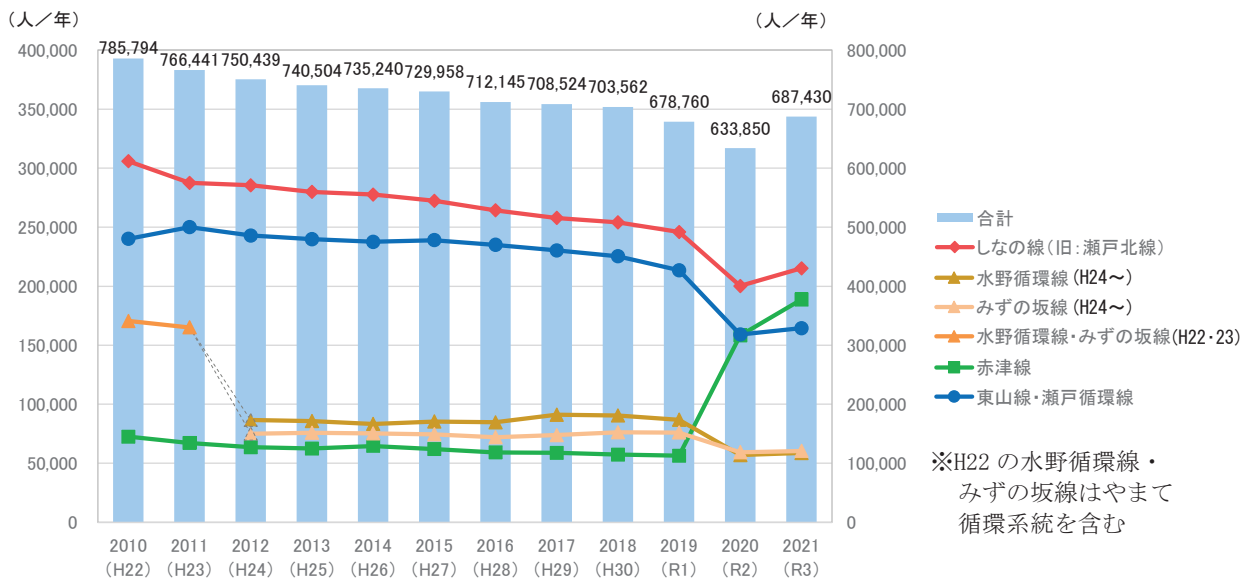


出典：瀬戸市資料

■ 鉄道駅の乗降客数の推移

③ 市内基幹バスの利用状況

市内基幹バスの利用者数は、全体的に減少傾向であり、新型コロナウイルス感染症の拡大により赤津線以外は令和2年に大きく減少しました。赤津線については、令和2年のにじの丘学園の開校により利用者が増加し、その他の路線についても令和3年は令和2年より若干回復しています。



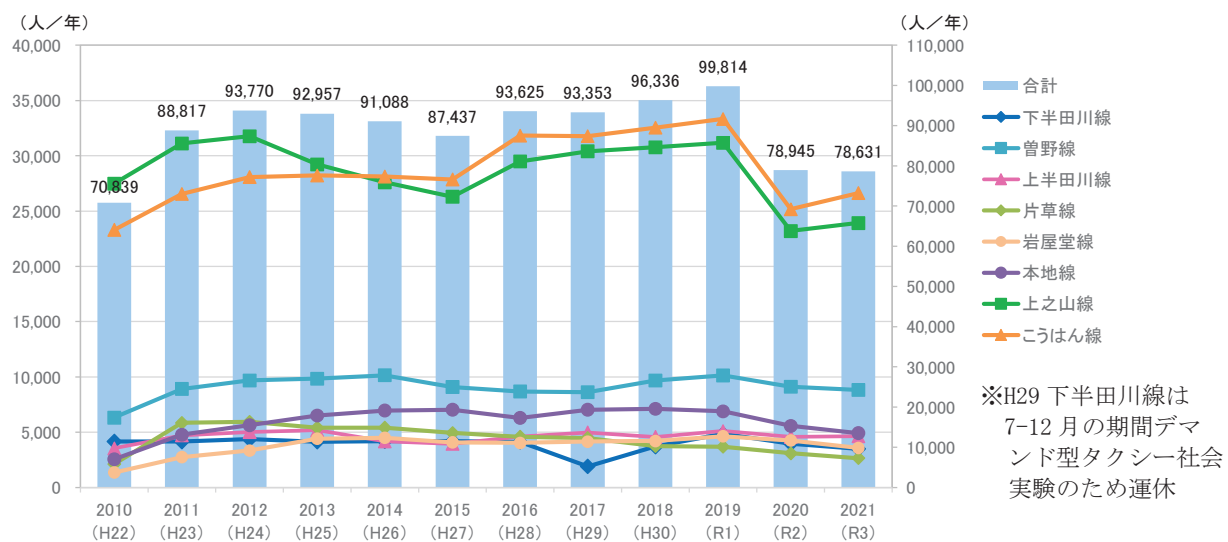
出典：瀬戸市資料

■ 市内基幹バスの利用者数の推移

④コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は、平成24年から平成27年にかけて減少傾向にあったものの、平成27年から令和元年までは増加傾向でした。新型コロナウイルス感染症の拡大により令和2年に減少し、令和3年も回復に至っていません。

路線別にみると、こうはん線と上之山線については、特に大きく減少しましたが令和3年は回復しています。

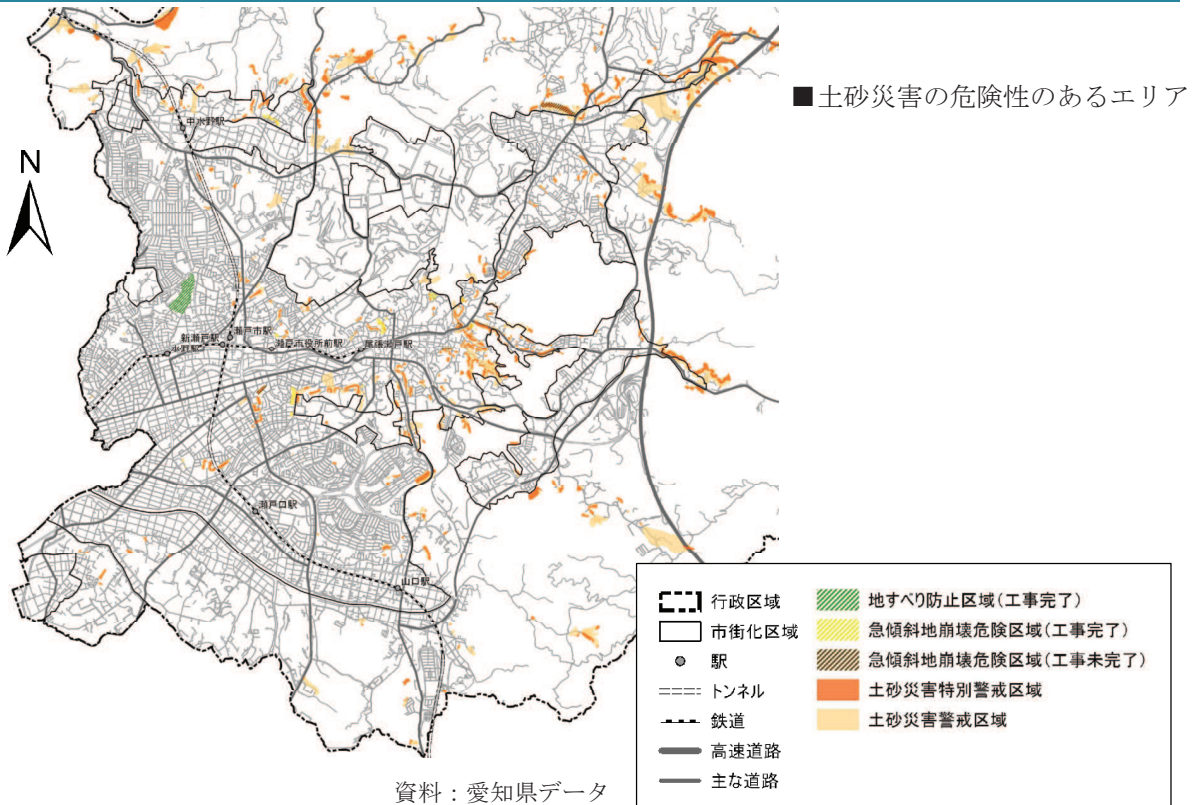


出典：瀬戸市資料

■コミュニティバスの利用者数の推移

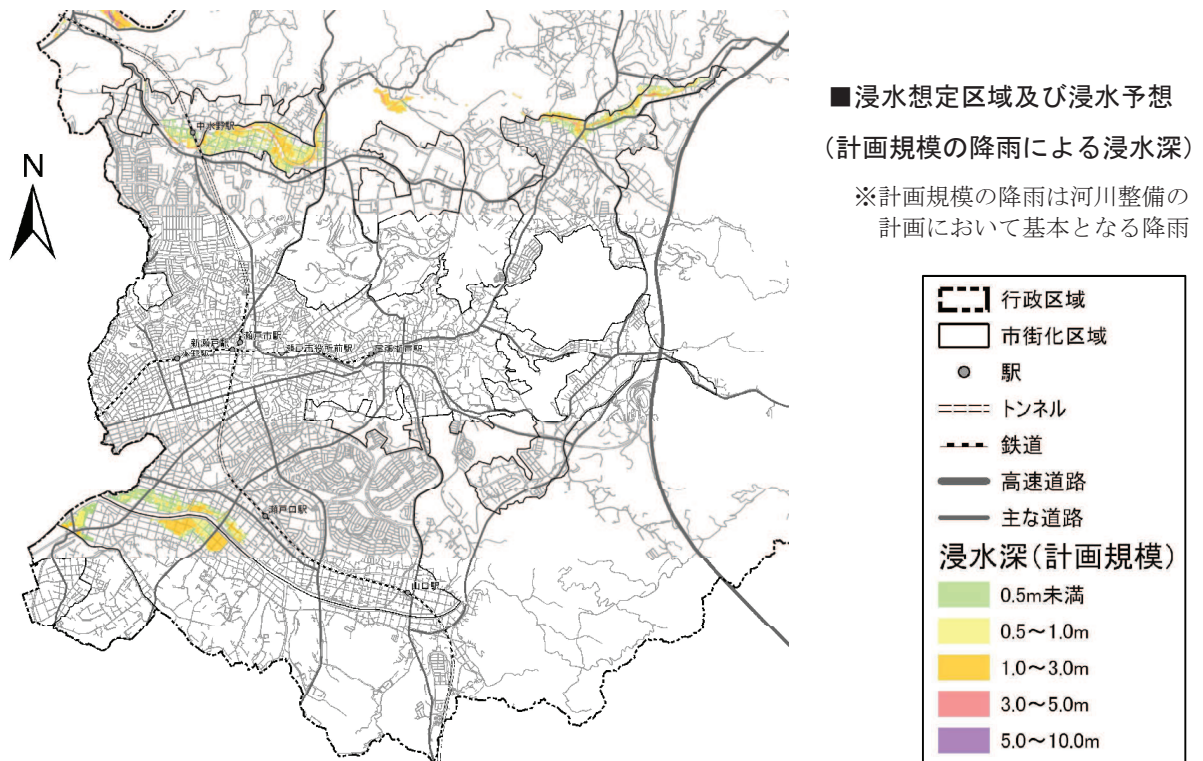
2-8 災害リスク

(1) 土砂災害の危険性のあるエリア



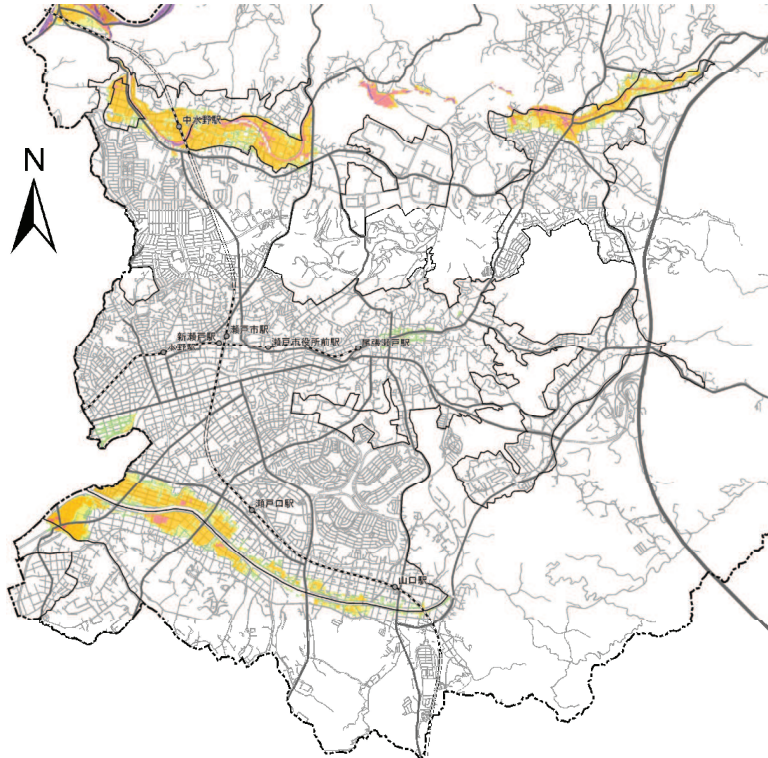
(2) 河川の洪水

① 計画規模の洪水



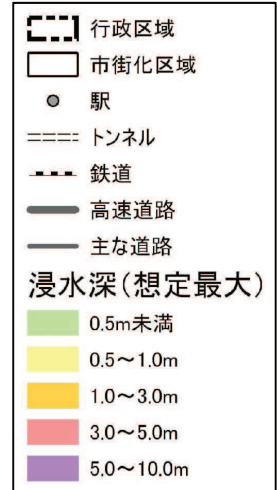
資料：庄内川浸水想定区域図 [R2.3 修正版] (国土交通省中部地方整備局省庄内川河川事務所)
一級河川庄内川水系 矢田川・香流川流域浸水予想図 (愛知県建設局河川課)

② 想定最大規模の洪水



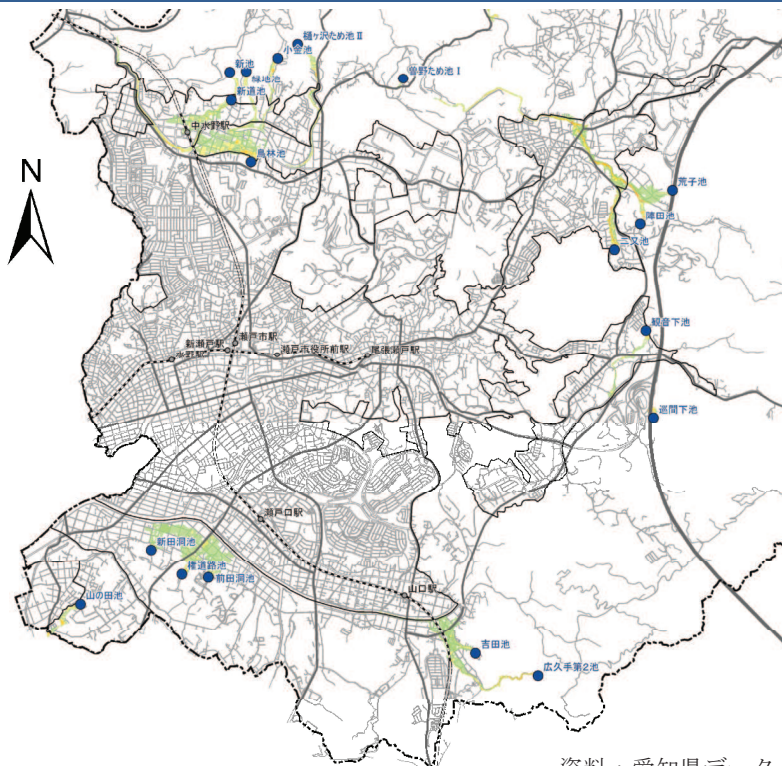
■ 浸水想定区域及び浸水予想
(想定最大規模の降雨による浸水深)

※想定最大規模の降雨は現時点において想定し得る最大規模の降雨

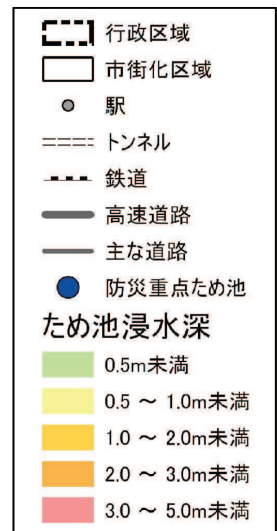


資料：庄内川浸水想定区域図 [R2.3 修正版] (国土交通省中部地方整備局省庄内川河川事務所)
一級河川庄内川水系 矢田川・香流川流域浸水予想図 (愛知県建設局河川課)

(3) ため池崩壊



■ ため池崩壊による浸水想定



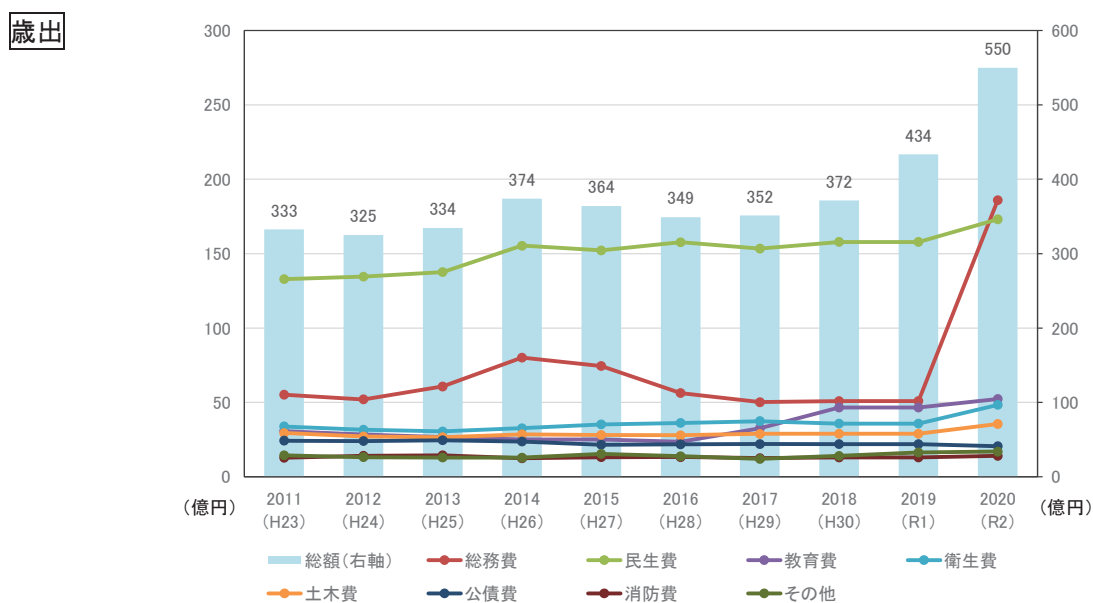
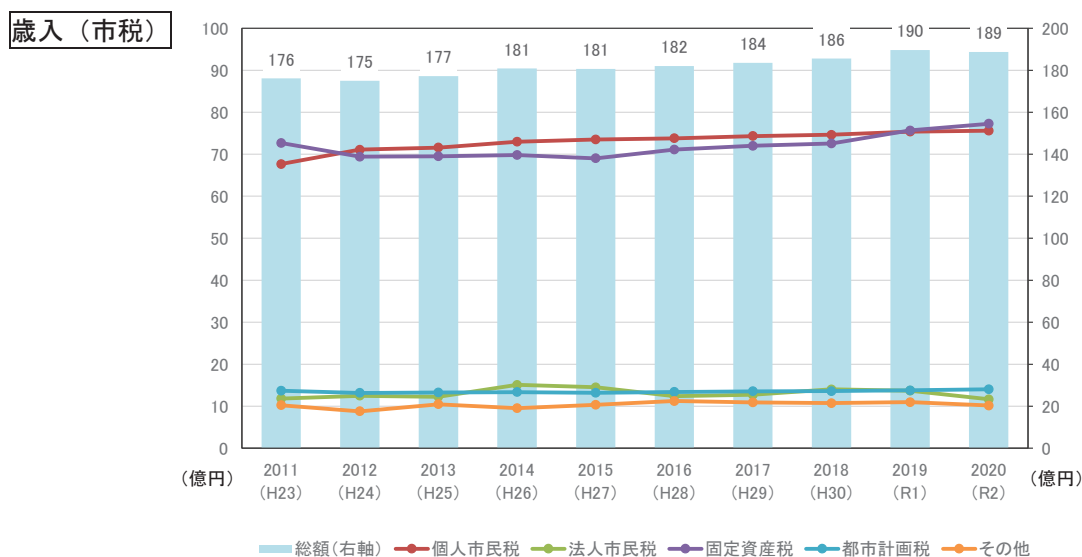
資料：愛知県データ

2-9 財政の動向

(1) 歳入・歳出の状況

歳入のうち市税の推移をみると、全体として増加傾向にあります。主な税目は、個人市民税と固定資産税であり、いずれも増加傾向です。

目的別の歳出の推移をみると、全体として増加傾向です。高齢者福祉等に関連する民生費が多く、増加傾向です。新型コロナウイルス感染症対策により、令和2年度に総務費が増加しています。都市づくりに関連する土木費は、令和2年に増加していますが、それ以前は概ね横ばいで推移しています。



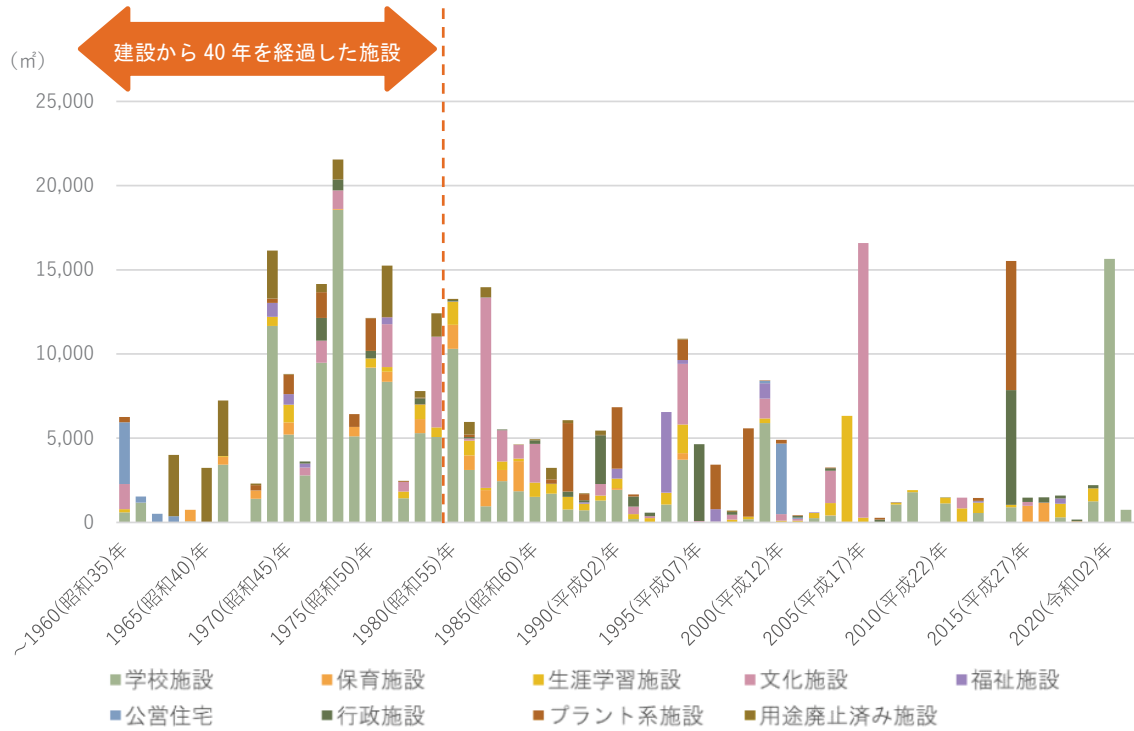
資料：瀬戸市統計書

■ 歳入・歳出の推移

(2) 公共施設等の状況

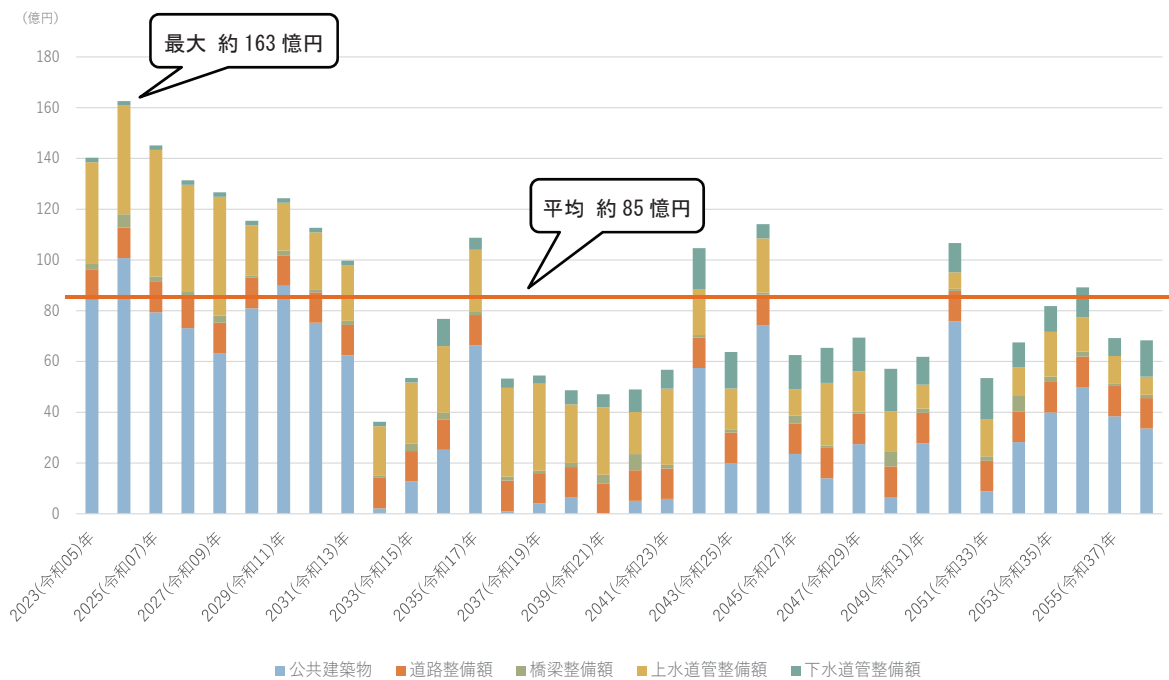
現存する公共施設の多くは高度経済成長期に整備されています。

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34年間で総額約2,878億円となっています。



資料：瀬戸市公共施設等総合管理計画

■ 公共建築物延床面積の変遷



資料：瀬戸市公共施設等総合管理計画

■ 公共建築物及びインフラ資産の修繕・更新費用の推計

第3章 将来の見通し

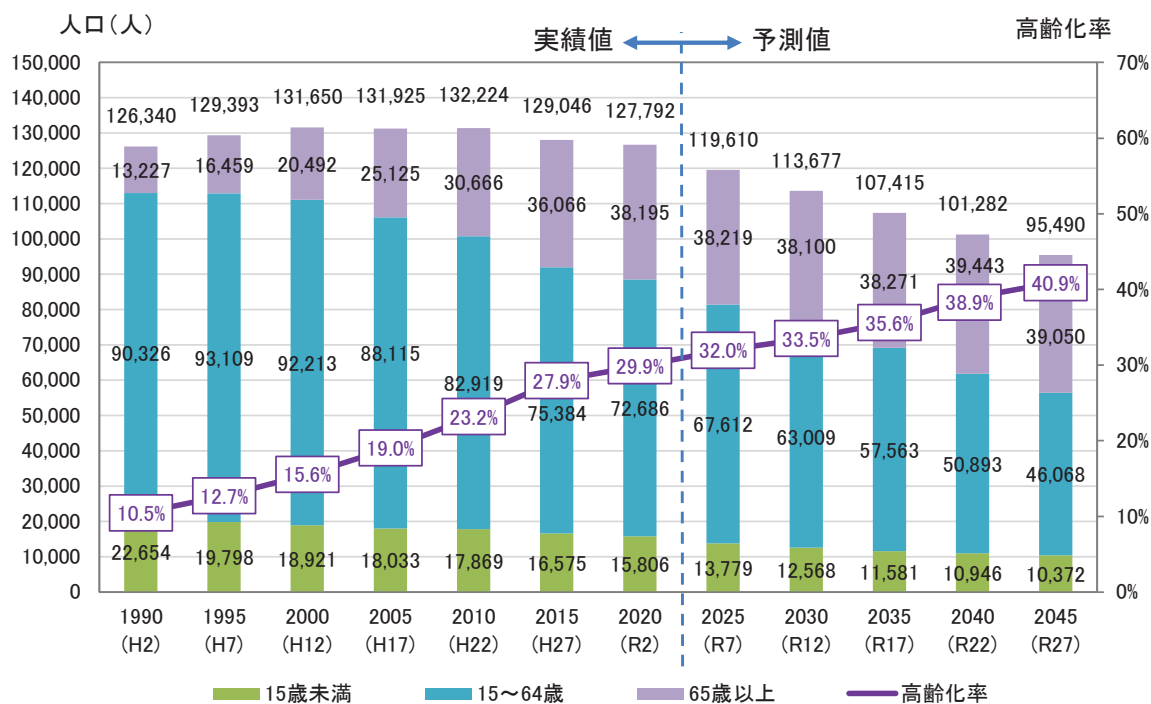
3-1 人口の見通し

(1) 将来人口の推移

本市の人口は、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%）となっており、10万人を下回ると予測されています。

また、高齢者数は増加傾向にあり、2020年現在の38,195人に対し、2045年時点では総人口の40.9%を占める39,050人まで増加することが予測されています。

その一方で、生産年齢人口は減少傾向にあり、2020年現在の72,686人に対し、2045年時点では46,068人まで減少することが予測されています。



資料：【2020(R2)年以前】国勢調査、
 【2025(R7)年以降】国立社会保障・人口問題研究所（H30推計）

■年齢（3区分）別人口の動向

(2) 将来人口の分布

① 人口増減数の推移

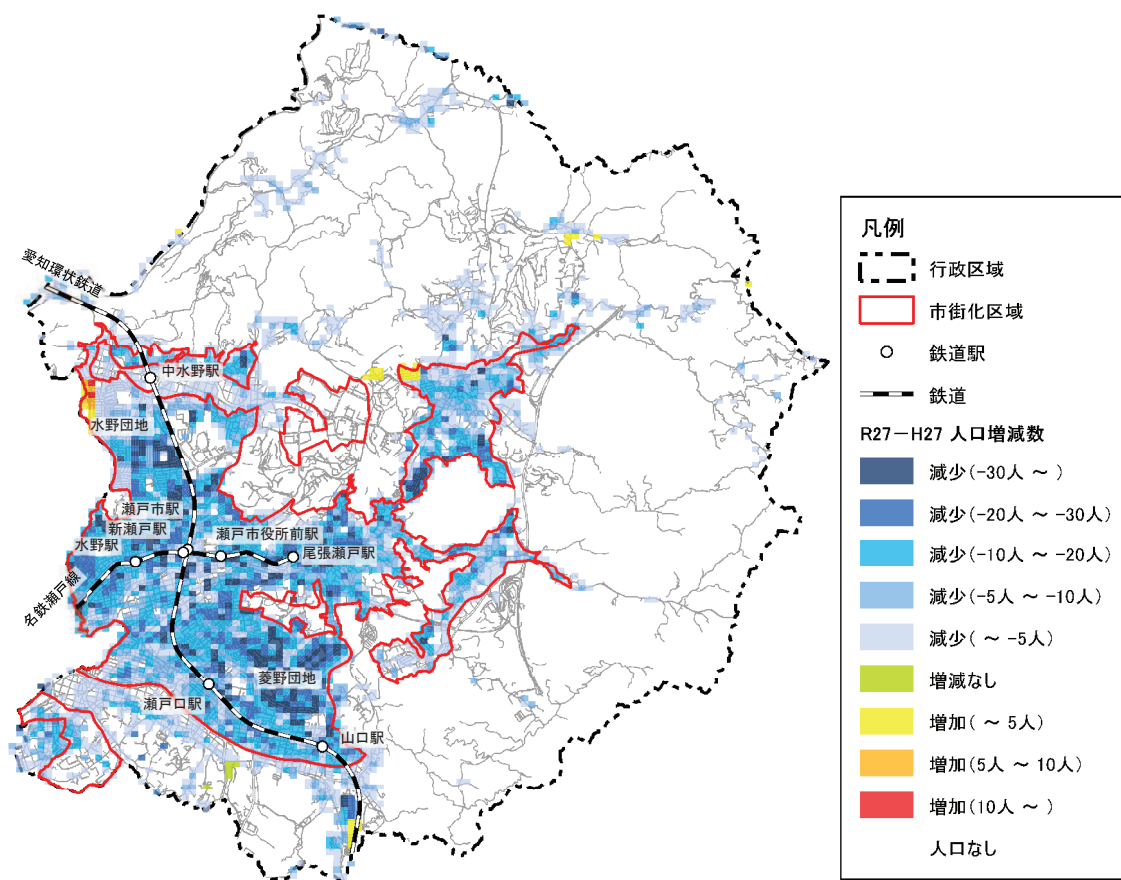
平成27年から令和27年までの30年間の人口増減をみると、市域全体にわたって人口が減少する見通しとなっています。特に、菱野団地や水野団地周辺は、人口が大きく減少することが予測されます。

② 人口密度の推移

人口密度の推移をみると、市中心部の人口密度は、平成27年現在よりも更に低くなる見通しとなっています。人口が大きく減少することが予測される菱野団地や水野団地周辺においても、人口密度の低下が予測されます。

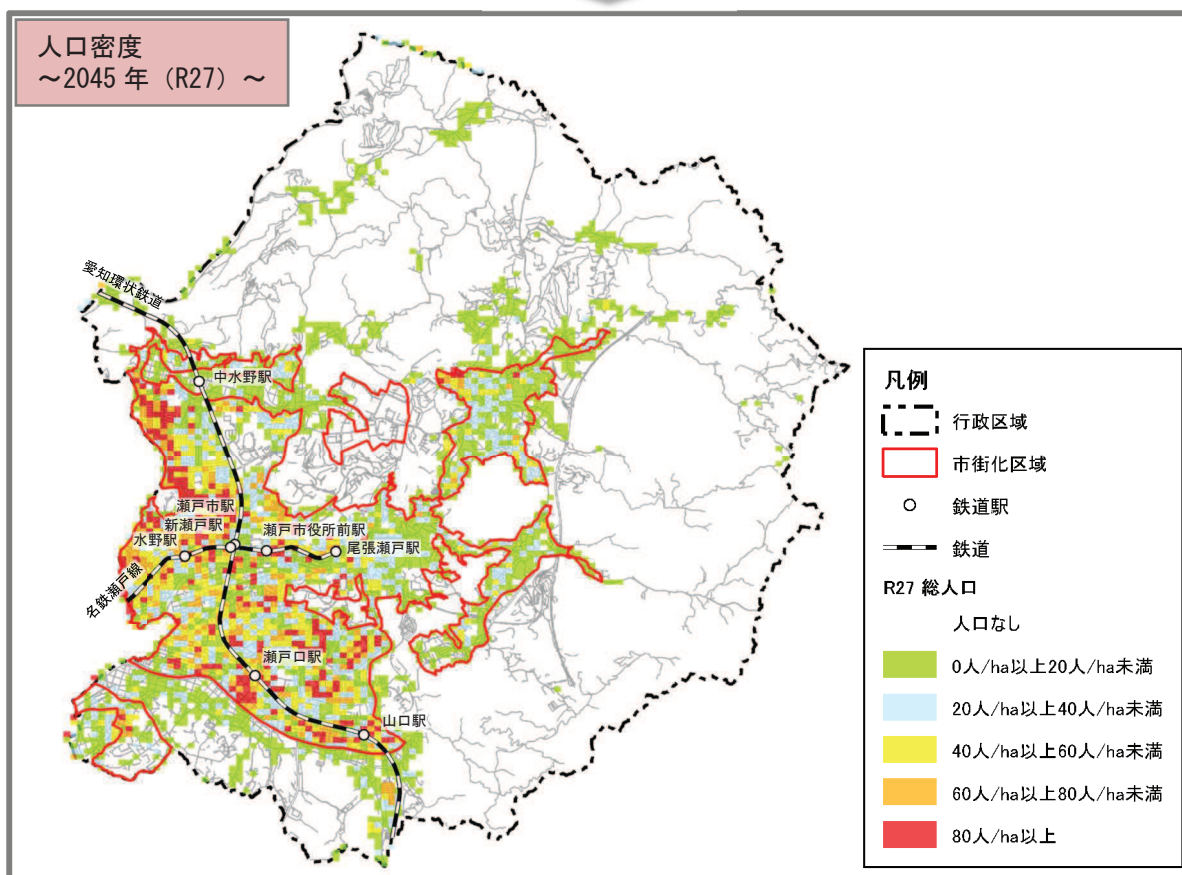
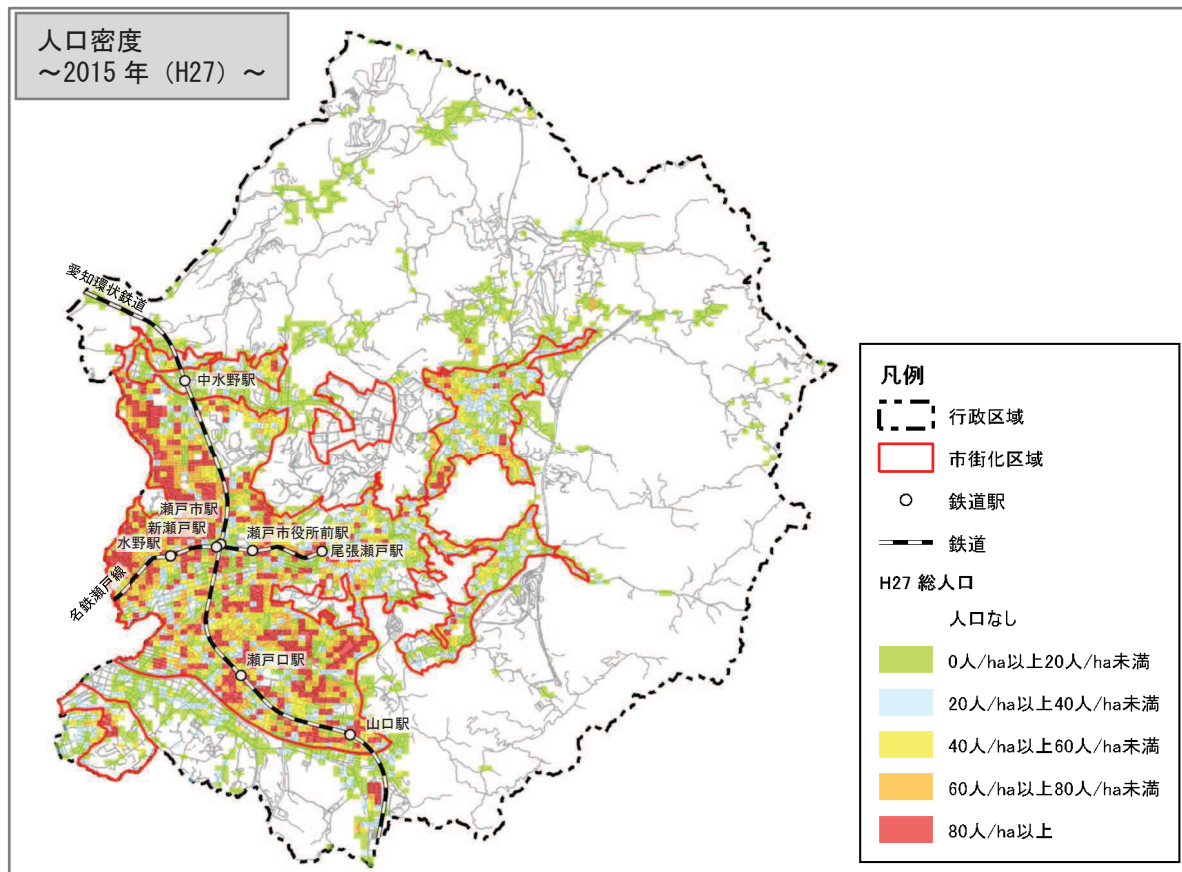
③ 高齢化率の推移

高齢化率の推移をみると、平成27年現在は10～30%が広く分布しているのに対し、令和27年時点では大部分が30～50%となる見通しです。



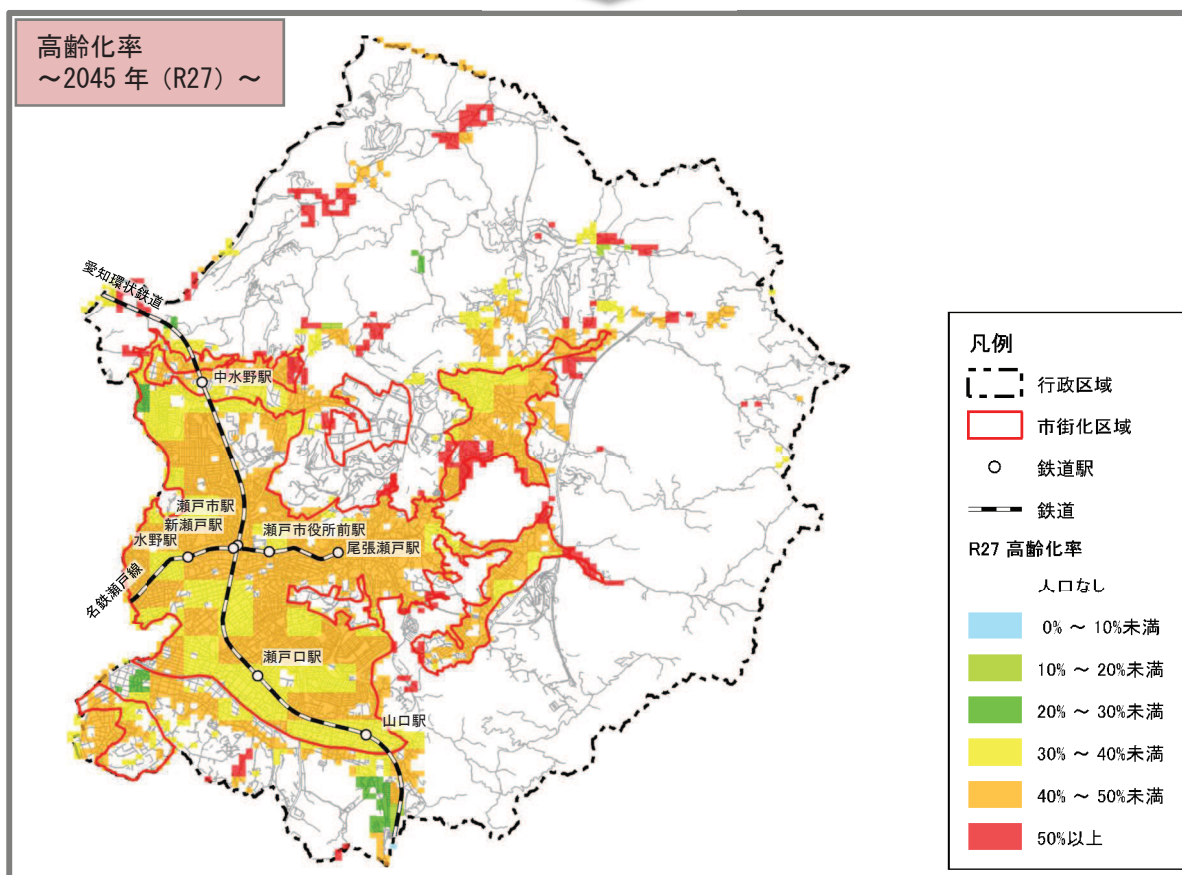
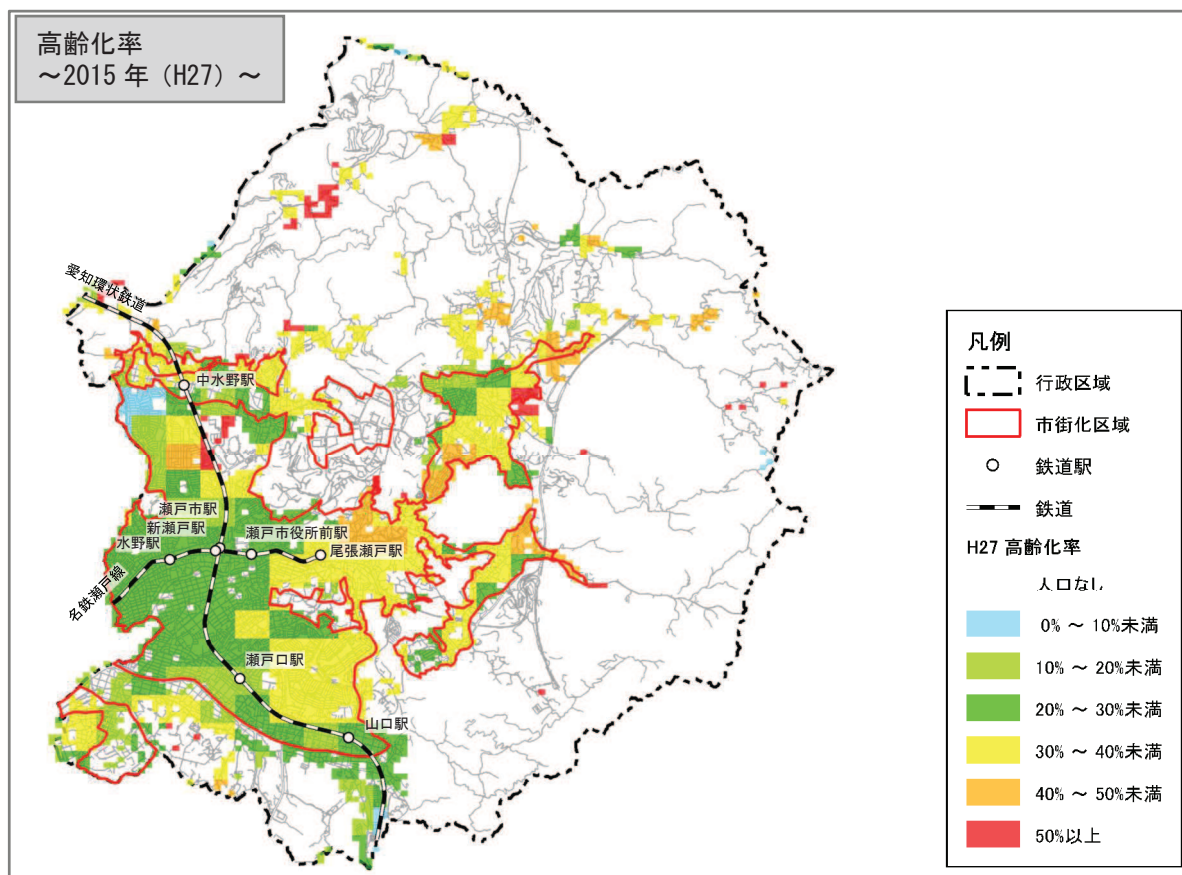
資料：国勢調査

■人口増減数 (2015年→2045年)



■人口密度の推移 (2015年→2045年)

資料：国勢調査



■ 高齢化率の推移 (2015年→2045年)

資料：国勢調査

3-2 瀬戸市のまちづくりを取り巻く環境の変化

(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。

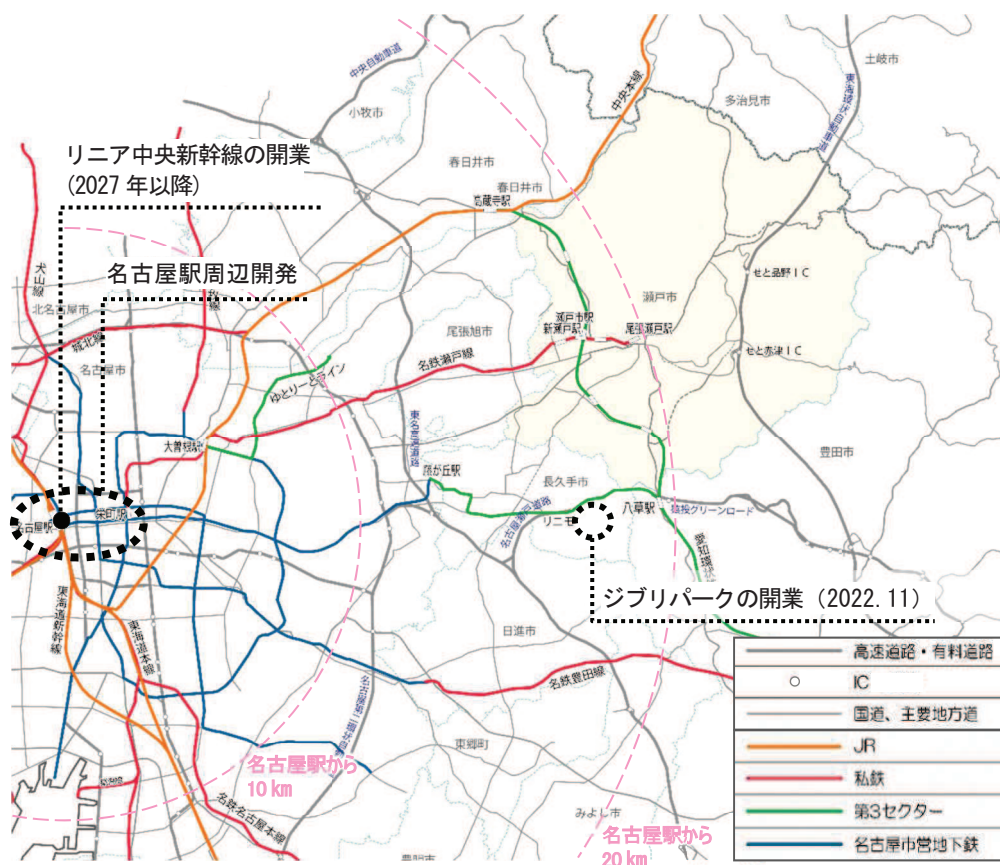
また、新型コロナウイルス感染症の影響下における生活様式として、テレワーク利用が拡大し、ニューノーマルに対応した機能（住宅、サテライトオフィス等）の提供が求められ、今後のまちづくりにおいては職住近接のニーズが高まり、働く場と居住の場の融合が進みながら地域拠点が形成されていくものと推測されます。

(2)ウォークラブルなまちづくりの推進

現在、人口減少や少子高齢化が進み、商店街のシャッター街化などによる地域の活力の低下が懸念される中、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生により、都市の魅力を向上させ、にぎわいを創出することが求められています。

(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。



第4章 都市づくりの課題

人口の将来見通しを踏まえると、今後、人口減少・少子高齢化が大きく進行し、都市を支える生産年齢人口の減少や市街地の低密度化により、都市の魅力や市民生活を支える都市機能が低下することが懸念されます。また、高齢者福祉に係る財源が増大することが想定される中で、公共建築物とインフラ資産の修繕・更新に係る費用が必要となり、効率的な公共投資が求められます。

こうした状況下において、持続可能な都市を形成するためには、以下の課題に対応する必要があります。

都市づくり上の基本的な課題

捉えるべき特性

人口の動向

- 人口減少・少子高齢化が市全域で進行することが想定
 - ・ 2020年人口：127,792人 → 2045年：95,490人
 - ・ 2020年高齢化率：29.9% → 2045年：40.9%

財政の動向

- 公共建築物とインフラ資産の修繕・更新への対応



課題

- ① 若い世代の転入・定住を促進する必要がある。
- ② 効率的な公共投資が可能な都市構造を形成する必要がある。

都市機能の誘導に関する課題

捉えるべき特性

都市機能の立地

- 新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺、尾張瀬戸駅周辺が、市内で特に生活利便性が高い
- 瀬戸口駅周辺等も医療、福祉、商業、行政等の多様な施設が集積し、利便性が高い
- 医療、福祉、商業施設徒歩圏の人口密度は類似都市と比較して高い

歴史・文化、観光施設の分布

- 尾張瀬戸駅東側にはやきもの文化に関する観光資源が集積
- ウォークラブルなまちづくりの推進



課題

- ① 概ね市街化区域全体で人口減少が進む中でも、鉄道駅周辺等において、市民の生活利便性を支え、都市の魅力創出する都市機能を維持・確保する必要がある。
- ② 駅周辺をはじめとし、まちの賑わいを創出する必要がある。

居住の誘導に関する課題

捉えるべき特性

経済活動

- 通勤・通学は市外への流出超過
- 市内従業者は市外で居住する傾向

土地利用

- 商業用地が分布する駅周辺から、土地区画整理事業等の良好な住宅地、自然的な土地利用等が残る住宅地まで多様な土地利用による市街地
- 宅地開発地等での住宅の立地、駅周辺での地価の増加
- 利便性の高い名鉄瀬戸線沿線において老朽建物や空き家が集積

災害リスク

- 土砂災害や水害リスクのあるエリアが市街化区域を含む市内各所に分布



課題

- ① 市外への通勤・通学者を含め、生活利便性が高い駅周辺等で、良好な居住環境を確保する必要がある。
- ② 多様な居住環境の活用が必要である。
- ③ 災害からの安全確保が必要である。

移動の利便性に関する課題

捉えるべき特性

経済活動

- 通勤・通学の流出先は、名古屋市や隣接都市へが多い
- リニア開業に向けた名古屋駅周辺での開発等の推進

都市交通

- 利便性の高い都市間交通網
 - ・ 東海環状自動車道や放射状の幹線道路網等による道路網
 - ・ 名鉄瀬戸線・愛知環状鉄道の鉄道2路線を基軸とした公共交通網
- 鉄道・市内基幹バス・コミュニティバスによる体系的な市内公共交通網
- 新型コロナウイルス感染症による、公共交通利用者の減少



課題

- ① 利便性の高い交通網を有効活用する必要がある。
- ② 効率的で使われる公共交通ネットワークを維持・確保する必要がある。

第5章 都市づくりの方針

5-1 基本理念及び目指す都市像

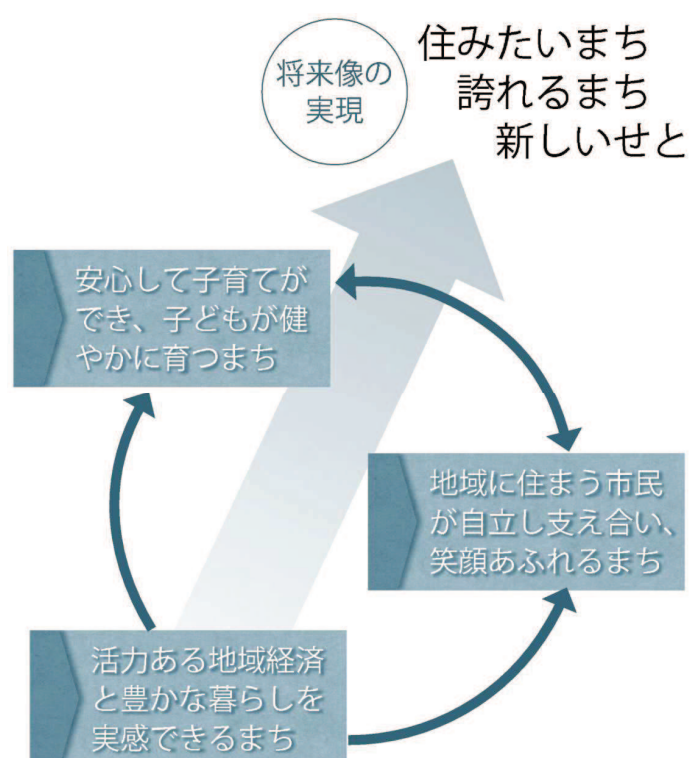
第6次瀬戸市総合計画及び都市計画マスタープランの基本理念や都市像を、立地適正化計画の基本理念及び都市像とし、その実現に向けた都市づくりを進めていきます。

(1) 基本理念

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

(2) 都市像

都市像1	活力ある地域経済と豊かな暮らしを実感できるまち
<ul style="list-style-type: none"> ■ 産業基盤の形成 ■ 魅力ある中心市街地の再生 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交通ネットワークの整備 ■ 都市景観の形成
都市像2	安心して子育てができ、子どもが健やかに育つまち
<ul style="list-style-type: none"> ■ 良好な居住環境の提供 ■ 持続可能な都市経営 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 将来を見据えた教育環境の実現 ■ 水や緑とのふれあいの場の創出
都市像3	地域に住まう市民が自立し支え合い、笑顔あふれるまち
<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域コミュニティの維持、向上 ■ 災害に強い都市づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域防災力の向上



5-2 将来都市構造

(1) 多極ネットワーク型コンパクト構造の基本的考え方

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

具体的には、一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが住まい等の身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクト構造」を目指すことが重要です。

瀬戸市において、「多極ネットワーク型コンパクト構造」を実現するために、次の5つの視点から、中央地域、水野地域、品野地域、赤津地域、幡山地域の5つの地域をまちづくりの“まとまり”として、都市構造の再構築を行っていきます。

多極ネットワーク型コンパクト構造の視点

- ❖ 長年育んできた文化、歴史、自然等の継承
- ❖ 地域コミュニティの維持・向上
- ❖ ストック効果の最大限の発揮
- ❖ 災害リスクの低減
- ❖ 持続可能な都市経営



(2) 拠点の形成

それぞれの地域には、地域の中心として医療・福祉、子育て、商業などの生活サービス機能を集約した拠点の形成を図ります。

名鉄瀬戸線や愛知環状鉄道、基幹バスなど交通の結節点である新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺については、暮らしの質を高める都市機能を提供する中心拠点として、文化・観光施設や商業施設が立地する尾張瀬戸駅周辺については、新しい魅力を創造する中心拠点としての役割を担います。

また、各地域の拠点は、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高く、生活サービスや業務・商業などの都市機能が集積する区域に設定します。赤津地域については、東海環状自動車道せと赤津 IC にアクセスする幹線道路沿いを地域拠点と位置づけます。

地域名	拠点
中央地域	新瀬戸駅・瀬戸市駅、尾張瀬戸駅、水野駅周辺
水野地域	中水野駅周辺
品野地域	しなのバスセンター周辺
赤津地域	せと赤津 IC 周辺
幡山地域	瀬戸口駅、山口駅、菱野団地センター地区周辺



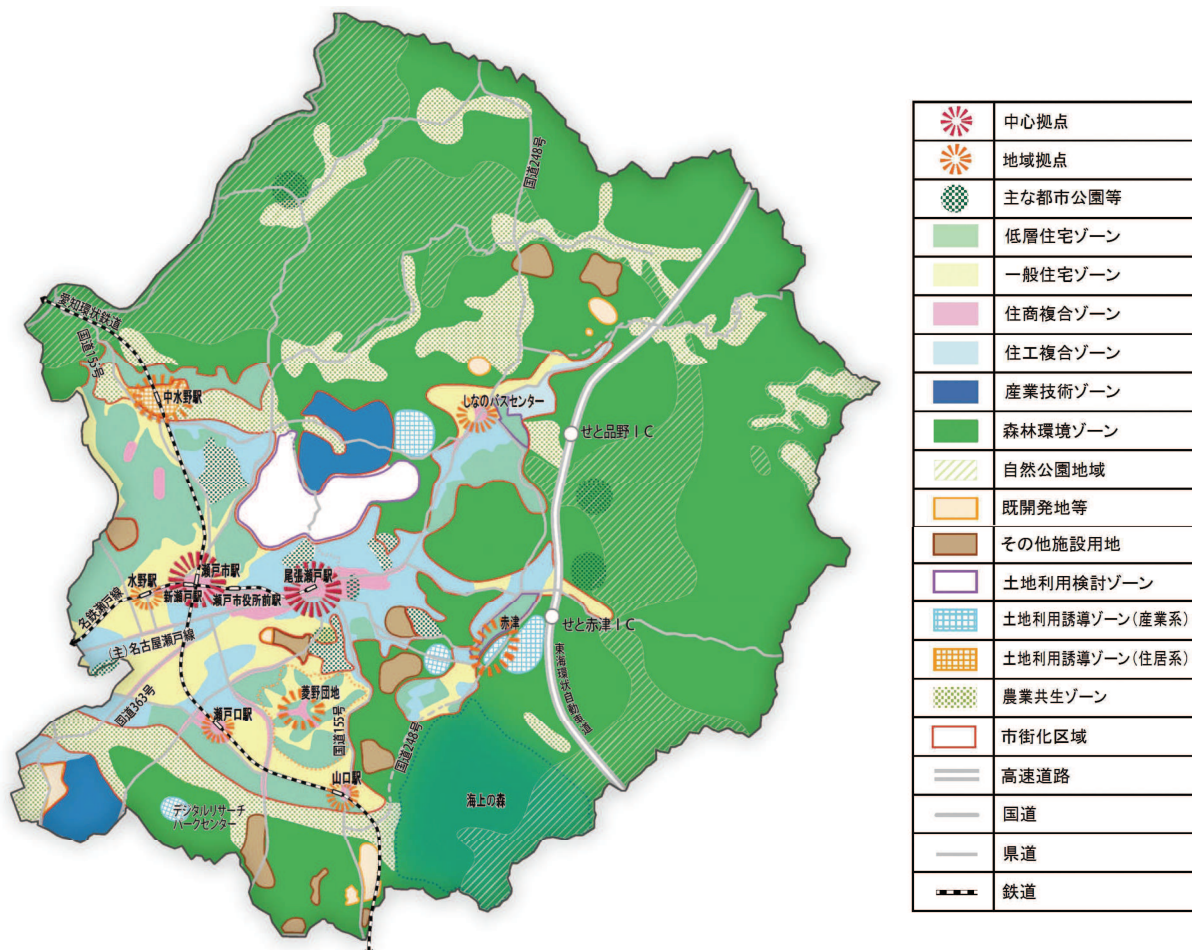
(3) 交通ネットワークの構築

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



5-3 将来土地利用構想

豊かな緑を守りながら、これまでに形成されてきた市街地や利便性の高い広域交通網を活用し、以下の方針に基づいて計画的な土地利用を展開します。



○低層住宅ゾーン

- ・低層住宅を主体とした良好な土地利用を維持します。

○一般住宅ゾーン

- ・良好な居住空間の創出を図り、健全な住宅市街地を形成します。

○住商複合ゾーン

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

○住工複合ゾーン

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

○産業技術ゾーン

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

○土地利用誘導ゾーン

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

○土地利用検討ゾーン

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

○森林環境ゾーン

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

○農業共生ゾーン

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

○既開発地、その他施設用地

- ・ 現在の土地利用及び居住環境を維持します。

5-4 都市づくりの方針

(1) 都市づくりの理念

瀬戸市には、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道の鉄道2路線が整備されており、名古屋市や豊田市などへのアクセス利便性が高く、これらの鉄道駅周辺には、市民生活にとって必要不可欠な都市機能が立地しています。

こうした鉄道の利便性の高さを最大限に活かして、都市機能や交通ネットワークの維持・充実によって、瀬戸市に住む人の利便性を高め、居住地としての魅力の向上を図るとともに、瀬戸市に働きに来る人にとっても魅力を高め、企業活動の活性化につなげていく必要があります。

都市の骨格となる拠点や居住地、公共交通ネットワークの形成の観点から、以下に示す方針に基づき、都市づくりを推進します。

また、人口減少・少子高齢化が進行する中でも、生活利便性の高い持続可能な都市を形成するため、都市づくりの理念を以下のとおり定め、瀬戸市の将来を担う子どもや若い世代が魅力的に感じ、年齢を重ねても安心して生活できるような、生涯にわたり、暮らし続けたいと思う都市づくりを推進します。

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

(2) 誘導方針

都市づくりの理念を踏まえ、都市の骨格となる拠点や居住地、公共交通ネットワークの形成の観点から、以下に示す方針に基づき、都市づくりを推進します。

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。

(3) 区域設定の考え方

① 都市機能誘導区域の設定

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。

都市計画運用指針では、「都市全体を見渡し、鉄道に近い地域、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。」と示されています。

瀬戸市では、誘導方針を踏まえて、上位計画である第6次瀬戸市総合計画及び瀬戸市都市計画マスタープランで示した9つの拠点のうち、市の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が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拠点

中心拠点：新瀬戸駅・瀬戸市駅～尾張瀬戸駅

- ・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で繋がる中心拠点には、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。

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、豊田市方面への通勤の利便性が高いなど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都市機能誘導区域を設定し、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が利用できる名古屋市や春日井市の最寄り駅であり、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都市機能誘導区域を設定し、新たな都市機能の誘導を図ります。

② 居住誘導区域の設定

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。

都市計画運用指針では、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、「都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域」「都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域」に定めることが考えられると示されています。

瀬戸市では、鉄道2路線が整備された交通の利便性を活かし、鉄道駅の周辺や鉄道・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・市街地整備事業等の区域、また、鉄道沿線等に広がる人口集中地区(D I D)を基本的な範囲とします。ただし、地すべり防止区域・

急傾斜地崩壊危険区域等の土砂災害の危険性が高い区域や、浸水被害の大きい想定最大規模の降雨による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、また、工業系の土地利用をすべき工業専用地域・特別工業地区等については、居住誘導区域から除外します。

③居住維持区域の設定

居住誘導区域外の市街化区域内には、既存市街地や地域コミュニティ等の居住環境をはじめ、やきもの文化や豊かな自然環境に囲まれた居住地など、多様な居住環境が形成されています。

これを踏まえ、居住誘導区域とはならないものの、土砂災害特別警戒区域等に指定されていない区域や災害関連区域であっても地すべり防止区域等の安全対策が実施されている区域、産業系の土地利用を想定していないエリアについては、多様な居留意向を受け入れる受け皿として居住環境を維持します。なお、浸水想定区域及び浸水予想図において、想定最大規模の浸水深が3.0m以上の宅地は、浸水リスクが高い居住地として居住誘導区域から除外しているが、市民の避難行動を促す防災対策に関する取組みにより、居住維持区域に含めることとします。

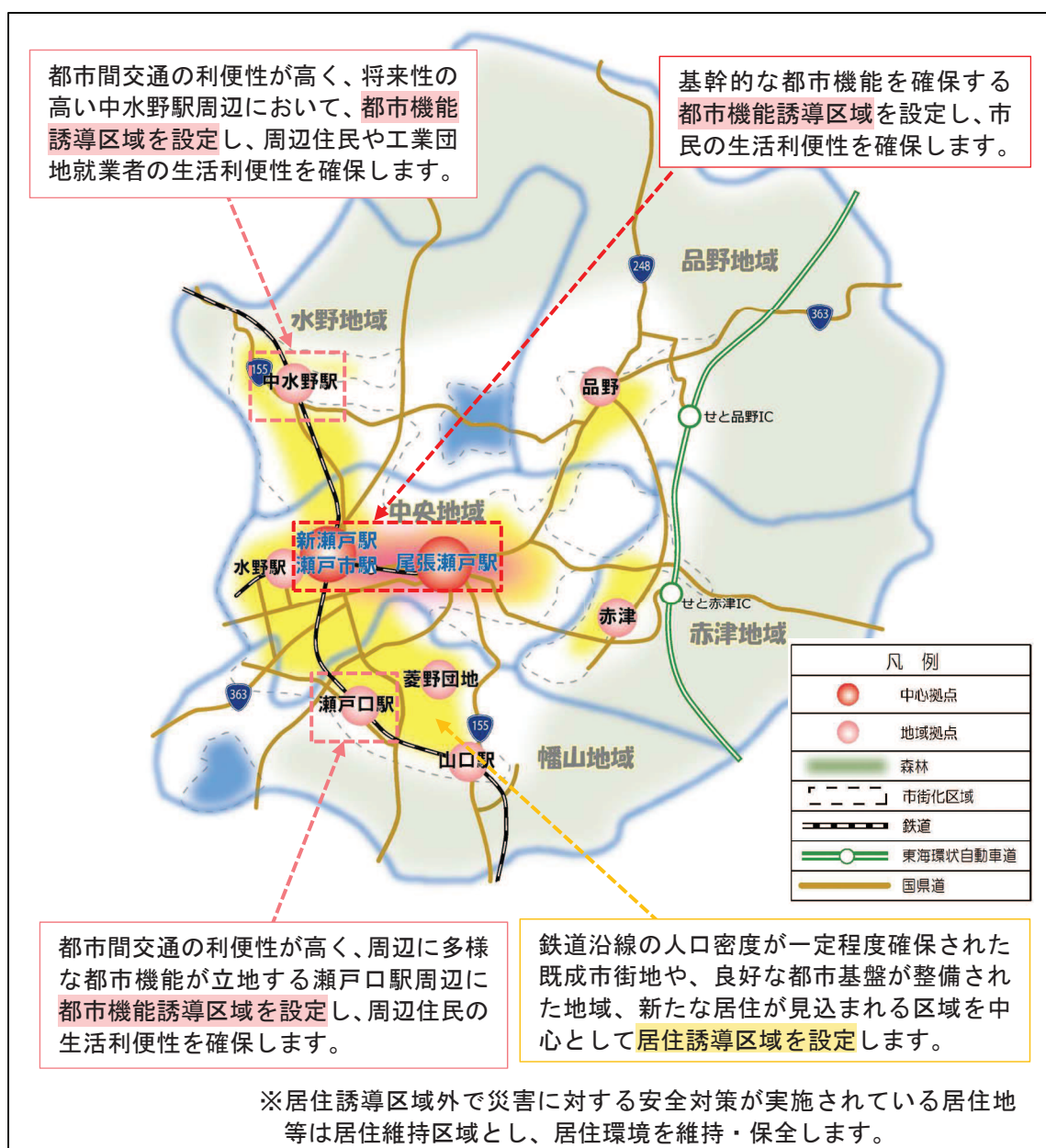


図 区域の設定概要

■ 区域設定の考え方

定める区域の概要		区域の位置づけ	取組みの方向性
都市機能誘導区域	都市再生特別措置法に基づく区域	多様な都市機能を誘導・集積し、各種サービスの持続的・効率的な提供を図る区域	市民の生活利便性や都市の拠点としての魅力、市の災害対応能力を向上する取組みを実施
居住誘導区域	都市再生特別措置法に基づく区域	日常生活に必要なサービス機能や一定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	災害に対する安全確保と、居住環境に関する取組みを優先的に実施
居住維持区域	市独自の区域	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 都市基盤整備の動向によっては、将来的な居住誘導区域への編入を検討	災害に対する安全確保と、既存ストックを活用した居住環境を維持する取組みを実施 浸水リスクが特に高い居住地では、市民の避難行動を促す防災対策に関する取組みを実施

■ 上記区域に含まない関連区域の考え方

区域概要		区域の位置づけ
市街化区域	土砂災害の危険のある区域	法的に建築等に制限のある区域
	工業専用地域・特別工業地区等	地域地区や現在の土地利用により、工業系の土地利用をすべき区域
市街化調整区域		市街化を抑制すべき区域であり、都市機能誘導区域、居住誘導区域及び居住維持区域の対象外

第6章 都市機能誘導区域の設定

6-1 都市機能誘導区域の設定の考え方

都市機能誘導区域の規模は、都市計画運用指針では、「一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。」と記載されています。

本市では基幹的施設が立地し、市民全体の生活の拠点となる中心拠点と、地域の生活の中心となる地域拠点との特性の違いを踏まえ、以下のとおり都市機能誘導区域を設定します。

■都市機能誘導区域の設定方法

●中心拠点

- ・全ての市民が新瀬戸駅・瀬戸市駅や尾張瀬戸駅の基幹的な施設等を利用する際の利便性を踏まえ、各駅からの徒歩圏（800mの範囲）を基本とし、中心拠点として一体的な都市づくりを見据えて、各駅をつなぐ区域に設定します。

●地域拠点

- ・将来都市構造との整合を図るとともにコンパクトな拠点形成に向けて、駅を含む徒歩圏（直径800mの範囲）を基本とし、新たなまちづくりも見据え、駅周辺の人口集積エリアから駅への移動経路、都市機能施設等の立地を踏まえて設定します。

6-2 都市機能誘導区域の設定

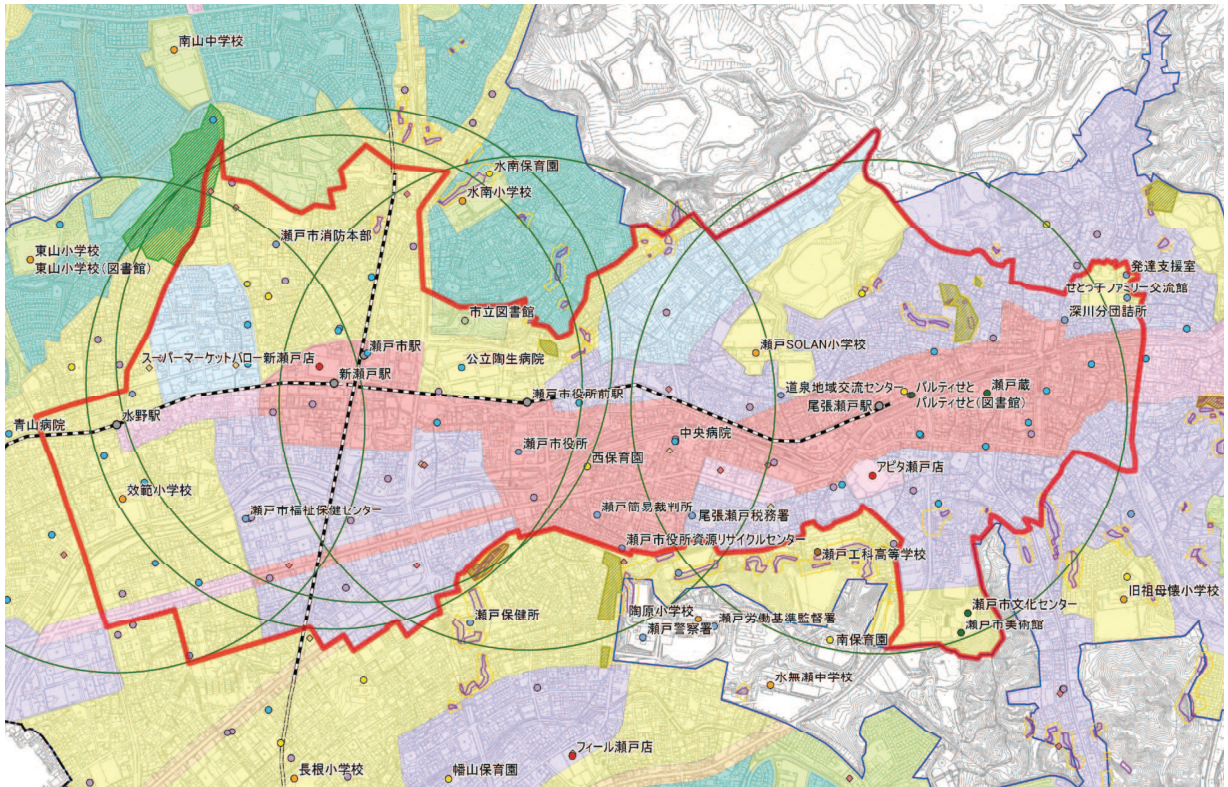
都市機能誘導区域の設定方法に基づき、以下の範囲に都市機能誘導区域を設定します。

■都市機能誘導区域の市街化区域に占める面積

区域		面積	
都市機能誘導区域	中心拠点	365ha	
	地域拠点	瀬戸口駅周辺	134ha
		中水野駅周辺	48ha
	合計【A】	547ha	
市街化区域【B】		2,633ha	
都市機能誘導区域の割合【C=A/B】		21%	

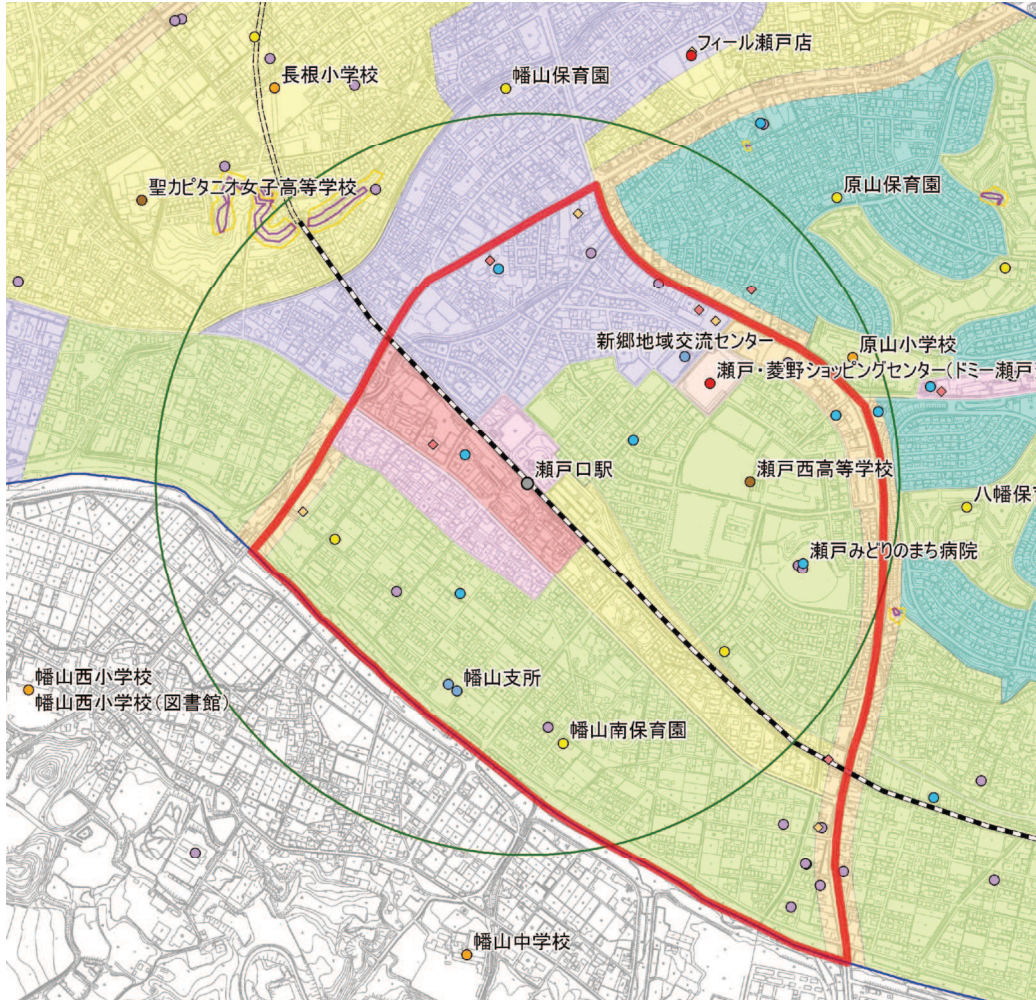
※市街化区域面積には、令和5年3月末に市街化区域編入を予定している中水野駅周辺の暫定用途地域面積を含む

■中心拠点 (365ha)



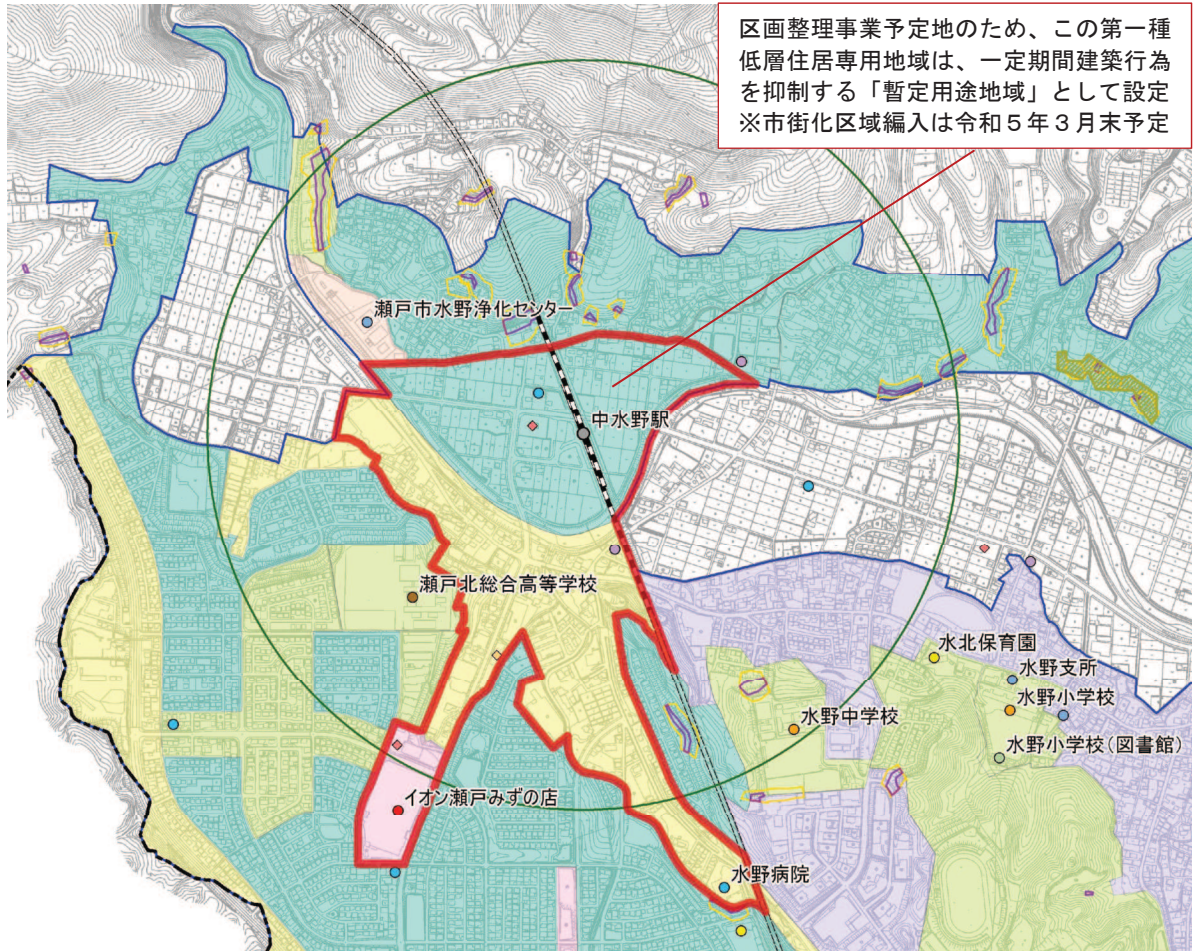
行政区域	駅	駅800m圏
都市機能誘導区域	トンネル	地すべり防止区域(工事完了)
市街化区域	鉄道	急傾斜地崩壊危険区域(工事完了)
用途地域	医療施設	急傾斜地崩壊危険区域(工事未完了)
第一種低層住居専用地域	福祉施設	土砂災害特別警戒区域
第二種低層住居専用地域	保育施設	土砂災害警戒区域
第一種中高層住居専用地域	小中学校	
第一種住居地域	高校	
第二種住居地域	商業施設(3,000㎡超)	
準住居地域	ドラッグストア	
近隣商業地域	コンビニ	
商業地域	文化交流施設	
準工業地域	図書館	
工業地域	行政サービス	
工業専用地域		

■地域拠点：瀬戸口駅周辺（134ha）



行政区域	駅	駅800m圏
都市機能誘導区域	トンネル	地すべり防止区域(工事完了)
市街化区域	鉄道	急傾斜地崩壊危険区域(工事完了)
用途地域		
第一種低層住居専用地域	医療施設	急傾斜地崩壊危険区域(工事未完了)
第二種低層住居専用地域	福祉施設	土砂災害特別警戒区域
第一種中高層住居専用地域	保育施設	土砂災害警戒区域
第一種住居地域	小中学校	
第二種住居地域	高校	
準住居地域	商業施設(3,000㎡超)	
近隣商業地域	ドラッグストア	
商業地域	コンビニ	
準工業地域	文化交流施設	
工業地域	図書館	
工業専用地域	行政サービス	

■地域拠点：中水野駅周辺（48ha）



行政区域	駅	駅800m圏
都市機能誘導区域	トンネル	地すべり防止区域(工事完了)
市街化区域	鉄道	急傾斜地崩壊危険区域(工事完了)
用途地域	医療施設	急傾斜地崩壊危険区域(工事未完了)
第一種低層住居専用地域	福祉施設	土砂災害特別警戒区域
第二種低層住居専用地域	保育施設	土砂災害警戒区域
第一種中高層住居専用地域	小中学校	
第一種住居地域	高校	
第二種住居地域	商業施設(3,000㎡超)	
準住居地域	ドラッグストア	
近隣商業地域	コンビニ	
商業地域	文化交流施設	
準工業地域	図書館	
工業地域	行政サービス	
工業専用地域		

6-3 誘導施設の設定

(1) 誘導施設のかえ方

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。

都市計画運用指針では、誘導施設として考えられる施設として、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るという観点から、以下のとおり示されています。

なお、誘導施設は、施設の立地状況等を勘案し、新たに誘導する施設だけでなく、都市機能誘導区域内で今後も維持する既存の施設についても定めます。

■ 誘導施設として考えられる施設（都市計画運用指針より）

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るという観点から、

- ・ 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センター、その他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・ 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・ 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・ 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられる。

(2) 誘導施設の候補となる施設(都市機能増進施設)

瀬戸市では誘導施設の候補となる施設(都市機能増進施設)は、既存施設の立地状況から、以下の施設が考えられます。

■本市での誘導施設の候補となる施設(都市機能増進施設)

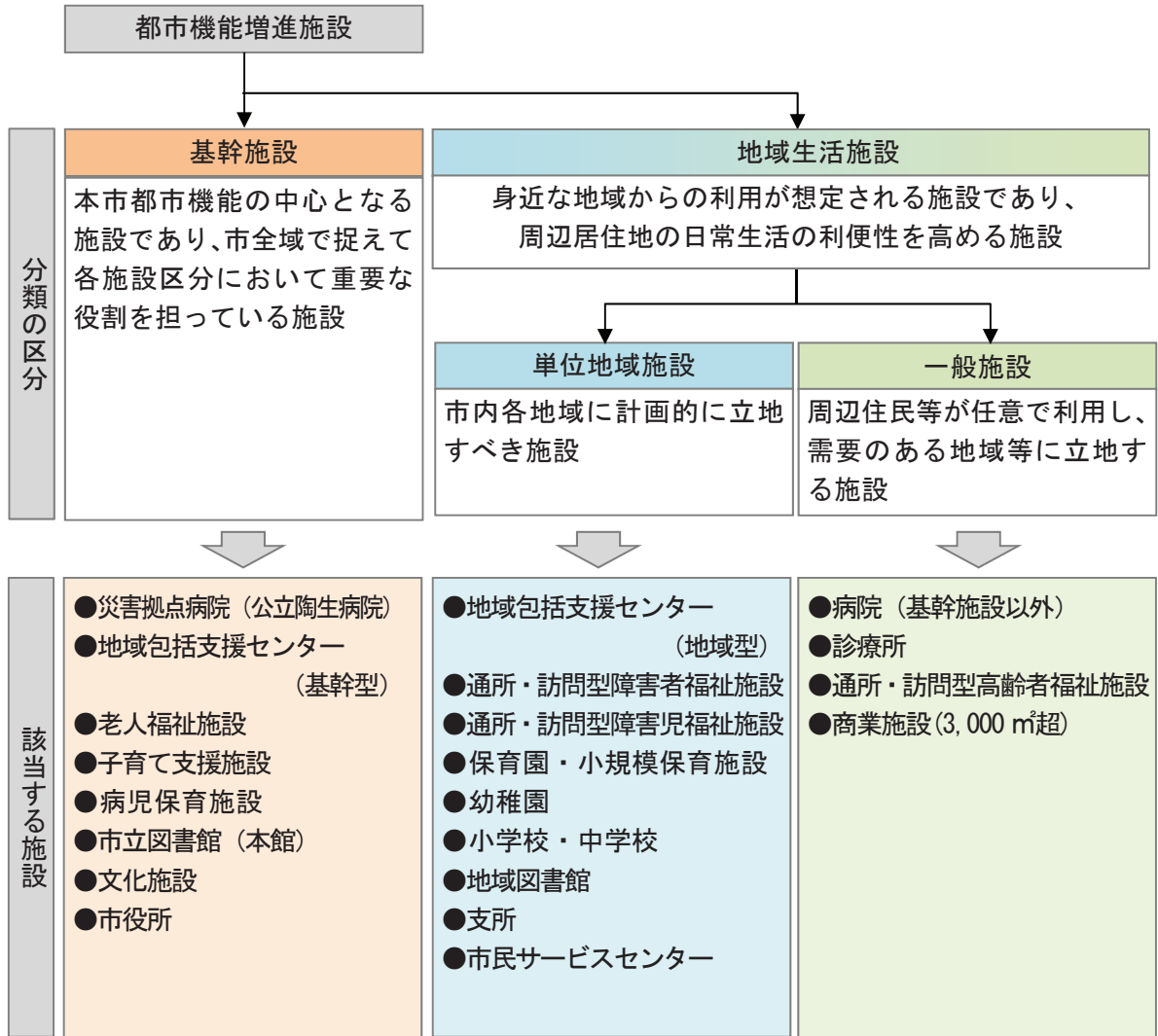
区分	都市機能増進施設	施設数	備考
高齢者をはじめ市民の暮らしの安心を支える施設	災害拠点病院	1	公立陶生病院
	病院(上記以外)	6	
	診療所	53	
	地域包括支援センター	基幹型:1 地域型:7	基幹型:市役所内 地域型:市内7地域に各1施設配置
	老人福祉施設	2	老人福祉センター(やすらぎ会館内)、 高齢者生きがい活動施設
	通所・訪問型高齢者福祉施設	123	通所介護、通所リハビリ、訪問入浴介護、訪問介護、訪問看護、訪問リハビリ、通所介護(地域密着型)、認知症対応型通所介護、小規模多機能型居宅介護、看護小規模多機能型居宅介護
	通所・訪問型障害者福祉施設	23	生活介護、自立訓練、就労移行支援、就労定着支援、就労継続支援、共同生活援助、地域活動支援センター、日中一時支援
子育て世代のための施設	子育て支援施設	5	子育て総合支援センター(市役所内)、 子ども・若者センター(パルティセと内)、 せとっ子ファミリー交流館、 発達支援室・のぞみ学園
	病児保育施設	1	公立陶生病院敷地内薬局棟内
	保育園・小規模保育施設	28	
	幼稚園	7	
	小学校	17	
	中学校	8	
	通所・訪問型障害児福祉施設	28	児童発達支援、放課後等デイサービス、保育所等訪問支援、障害児相談支援
まちの賑わいを生み出す施設	図書館	市立図書館(本館):1 地域図書館:7	地域図書館:学校図書館を活用して、土・日・祝日に地域に開放する図書館
	文化施設	4	大規模な多目的ホール・展示スペースを有する施設(瀬戸市美術館、文化センター、瀬戸蔵、パルティセと市民交流センター)
	商業店舗(店舗面積3,000㎡超)	7	大規模小売店舗立地法の対象施設(店舗面積1,000㎡超)のうち規模が大きい店舗
行政施設	市役所	1	
	支所	3	水野支所、幡山支所、品野支所
	市民サービスセンター	2	パルティセと内、菱野団地センター地区内

※上記施設数は都市計画基礎調査及び市HP等より集計

(3) 都市機能増進施設の機能分類

施設の規模や提供するサービス等により配置の考え方が異なるため、以下のような分類を想定し、誘導施設を検討します。

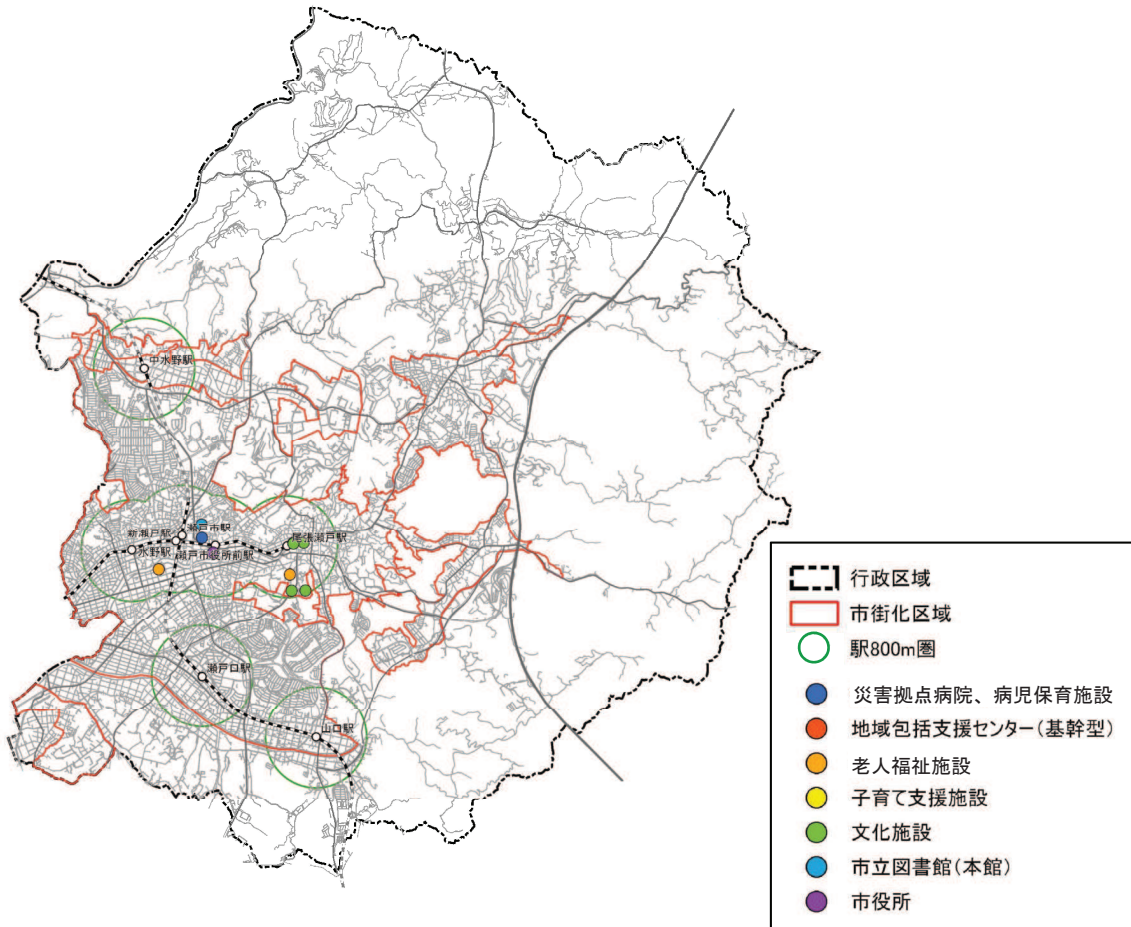
■ 都市機能増進施設の機能分類



参考：各拠点における都市機能増進施設の立地特性

基幹施設の分布状況

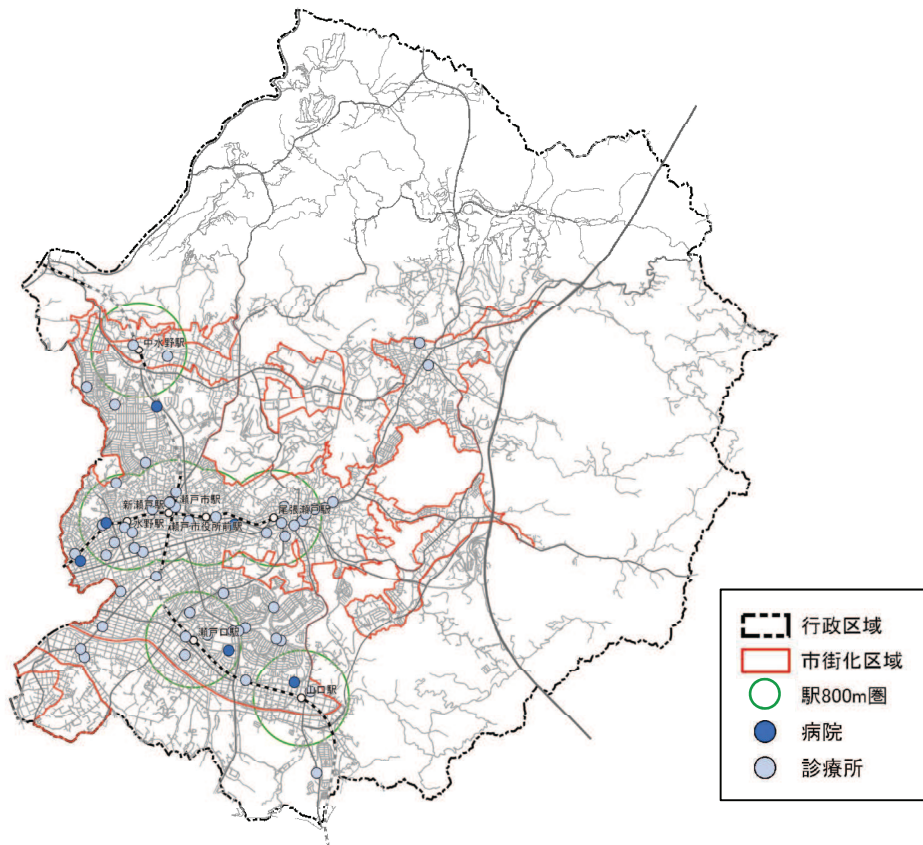
・基幹施設は、新瀬戸駅・瀬戸市駅から尾張瀬戸駅周辺に立地しています。



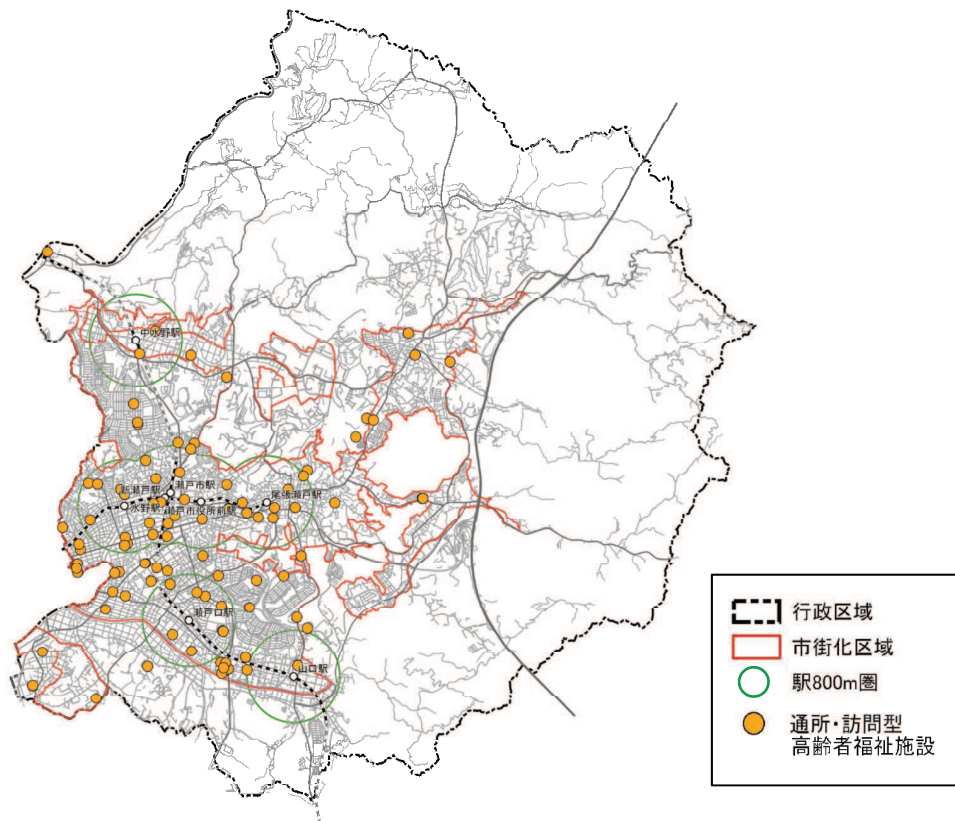
単位地域施設の分布状況

- ・病院・診療所は、駅周辺のほか、人口の多い住宅団地周辺や幹線道路周辺に分布しています。
- ・通所・訪問型の高齢者福祉施設、障害者福祉施設及び障害児福祉施設は、市街化区域内外に広く分布しています。
- ・保育園、小規模保育施設、幼稚園は、概ね市街化区域内に広く分布しています。
- ・商業施設は、都市機能誘導区域周辺のほか、幹線道路沿線に分布しています。
- ・上記以外の単位地域施設は、市街化区域内外に広く分布しています。

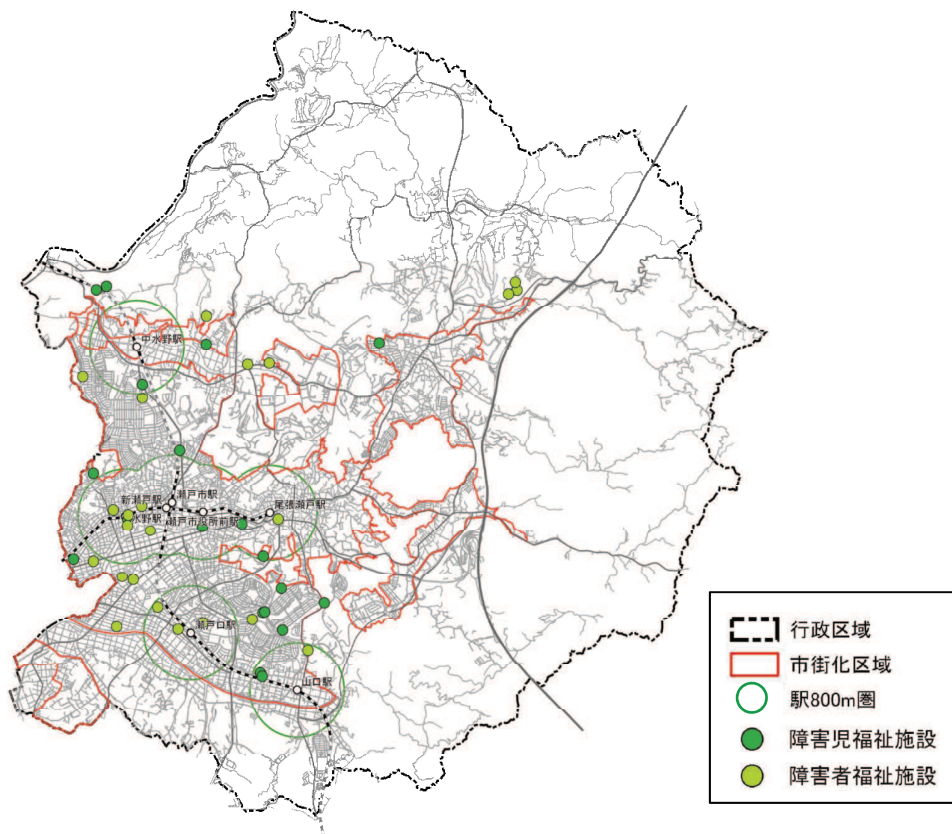
●病院・診療所（陶生病院以外）の分布状況



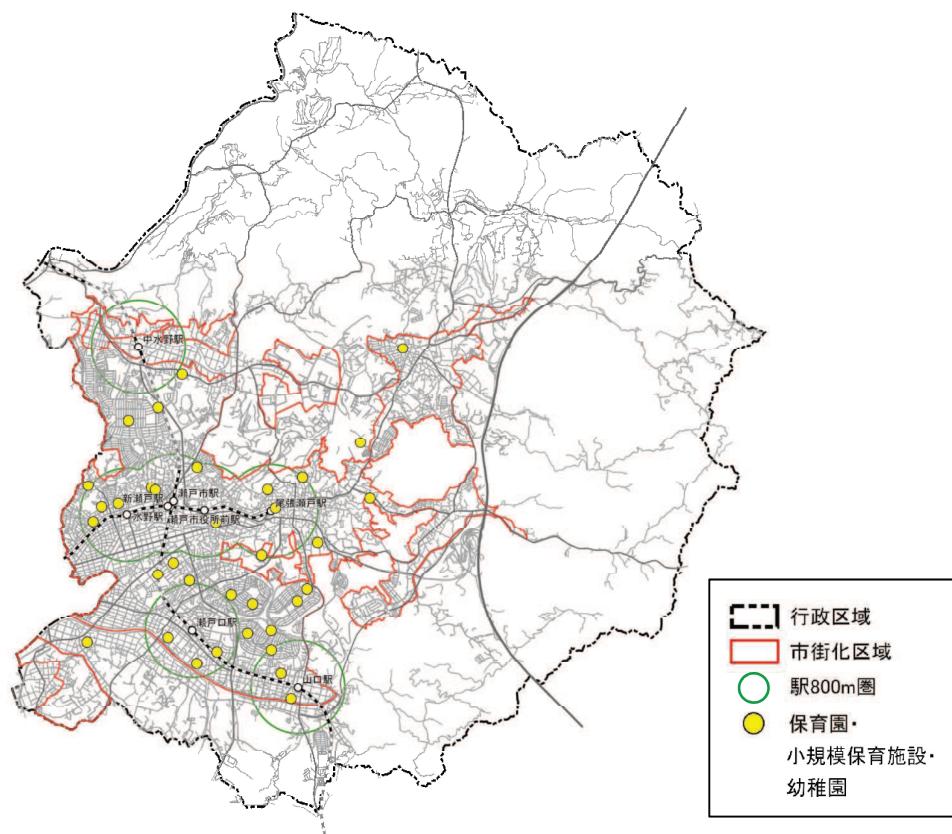
●通所・訪問型高齢者福祉施設の分布状況



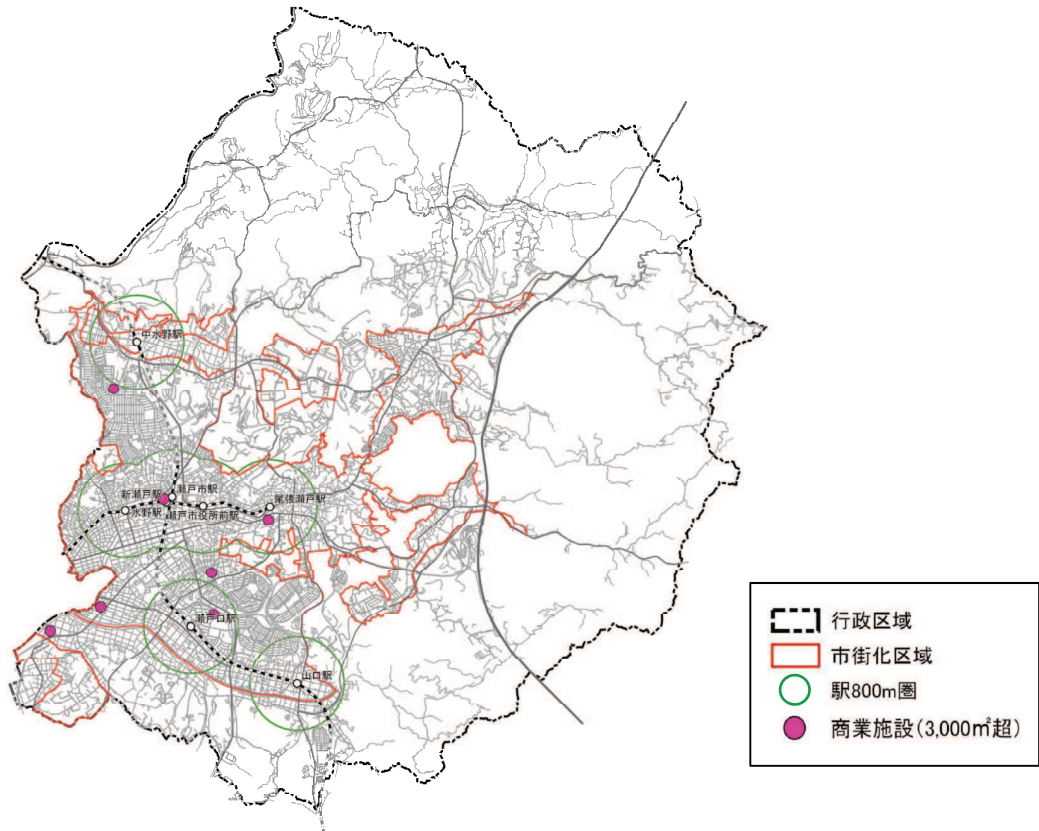
●通所・訪問型障害者福祉施設・障害児福祉施設の分布状況



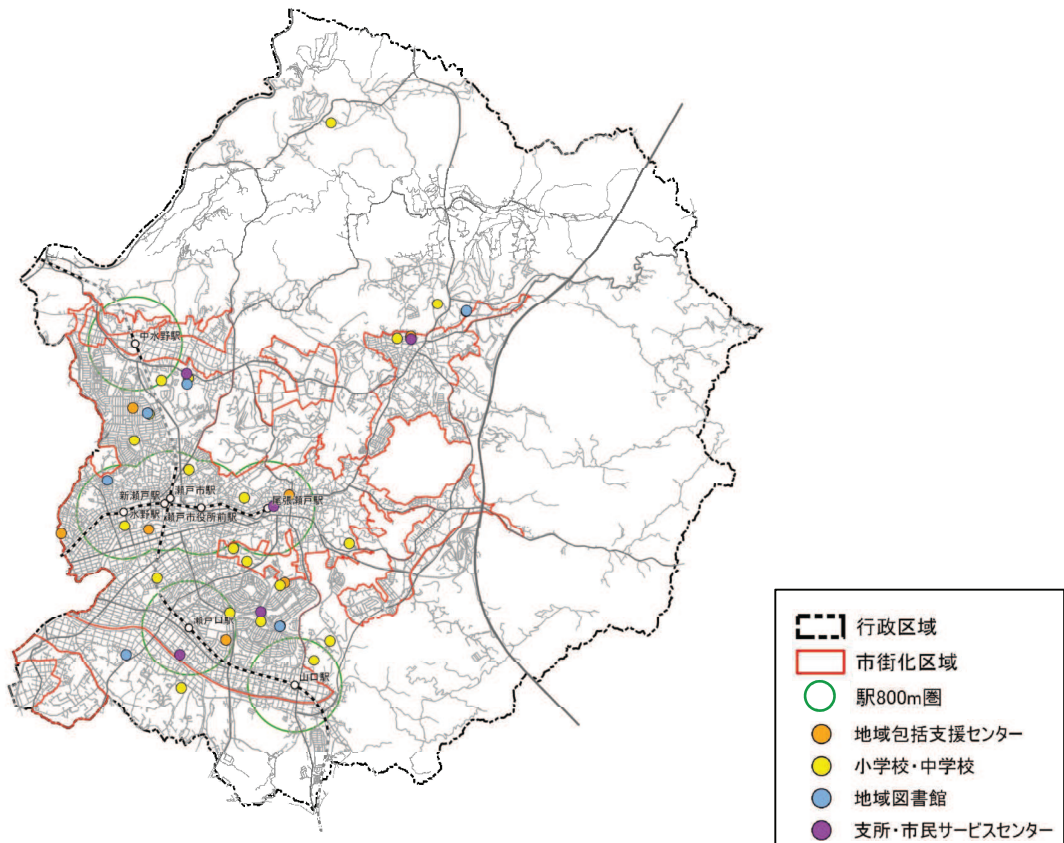
●保育園、小規模保育施設、幼稚園の分布状況



●商業施設(3,000㎡超)の分布状況



●上記以外の施設の分布状況



(4) 誘導施設の設定

① 基幹施設について

基幹施設は、市全域で捉えて各施設区分において重要な役割を担い、瀬戸市の都市機能の中心となる主要施設として中心拠点における誘導施設へ設定します。

② 地域生活施設について

地域生活施設は、市内各居住地において偏りのないきめ細かな生活サービスや教育が受けられるようにするための必要な施設として、各居住地での立地が必要な施設であるため、基本的には誘導施設に位置づけられないものとします。

一方で、周辺居住地の日常生活の利便性を高める一定規模以上の商業施設(3,000㎡超)については、子育て世代をはじめとした全ての世代の便利な日常生活を支える施設であり、鉄道を利用した中・広域的なアクセスを可能とし、拠点の賑わいを創出するため、誘導施設に設定します。

③ 誘導施設の設定

誘導施設の候補となる都市機能増進施設から、都市機能誘導区域ごとに以下の施設を誘導施設に設定します。

■ 誘導施設

区分	都市機能増進施設	基幹施設	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、パー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

第7章 居住誘導区域等の設定

7-1 居住誘導区域等の設定の考え方

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。

瀬戸市では、鉄道2路線が整備された交通の利便性を活かし、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、良好な都市基盤により新たな居住が見込まれる市街地を中心とし、災害関連区域に指定されていない災害リスクに対して安全なエリ3アとして、以下の区域に居住誘導区域を設定します。

■居住誘導区域を設定する範囲

(居住誘導区域を設定する基本的な範囲)

以下の範囲を基本として、用途地域境界や道路・水路等の地形地物を基準に区域を設定します。

- ・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)

災害の危険性が高い区域や、地域地区や土地利用により工業系の土地利用をすべき一団の工業用地は、居住誘導区域から除外します。

なお、土砂災害特別警戒区域等の災害関連区域は、指定状況が適宜更新されるため、解除や指定に伴い居住誘導区域への編入や除外をします。

- ・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）

※想定最大規模の降雨は、現時点において想定し得る最大規模の降雨であり、降雨確率は低いものの浸水時の被害が大きく、特に浸水深が3.0mを超えると家屋等の2階部分が浸水し垂直避難が困難となる可能性が高まることから、居住誘導区域には含まないこととします。

- ・工業専用地域及び特別工業地区（山の田、小田妻、日の出）
- ・工業専用地域と一体となった工業地域（穴田町地区）

居住誘導区域とはならない範囲には、小中一貫校にじの丘学園の開校により住宅開発の余地がある地域や、産業系土地利用の誘導を図るインターチェンジ周辺、隣接する尾張旭市市街地との連続性のある地域など、転入・定住のポテンシャルのある地域があります。また、居住誘導区域外の市街化区域内には、災害関連区域に指定されていない区域や災害関連区域であっても安全対策が実施されている区域、豊かな自然環境に囲まれた居住地など、多様な居住地があります。

このようなことから、区域設定の基本的な考え方を踏まえ、既存ストックを活用し、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とともに、都市基盤整備の動向によっては将来的な居住誘導区域への編入を判断する検討エリアとして、以下の区域に居住維持区域を設定します。

■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、災害の危険性がある居住地や一団の工業用地を除いた以下の区域に、居住維持区域を設定します。

なお、浸水想定区域及び浸水予想図において、想定最大規模の浸水深が3.0m以上の宅地は居住誘導区域から除外しているが、災害に対する安全確保を前提として居住維持区域に含めることとします。

(区域には含めない範囲)

- ・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（山の田、小田妻、日の出）
- ・工業専用地域と一体となった工業地域(穴田町地区)

参考：都市計画運用指針の考え方

都市計画運用指針では、居住誘導区域を定めることが考えられる区域や、居住誘導区域に含まないこととされている区域等が記載されています。

■都市計画運用指針の位置づけ

居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

居住誘導区域に含まないこととされている区域

都市計画運用指針の検討項目（区域）	区域の有無
ア 市街化調整区域	有
イ 建築基準法第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	なし
ウ 農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域又は農地法第5条第2項第1号に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	市街化区域 になし
エ 自然公園法に規定する特別地域、森林法の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区又は森林法の規定により告示された保安林予定森林の区域、保安施設地区若しくは保安施設地区に予定された地区	市街化区域 になし
オ 地すべり等防止法規定する地すべり防止区域 (地すべり防止工事の施行その他の地すべりを防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。)	有
カ 急傾斜地崩壊危険区域 (急傾斜地崩壊防止工事の施行その他の急傾斜地の崩壊を防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。)	有
キ 土砂災害特別警戒区域	有
ク 特定都市河川浸水被害対策法に規定する浸水被害防止区域	なし

「原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域」に対する検討

都市計画運用指針の検討項目（区域）	区域の有無
ア 津波災害特別警戒区域	なし
イ 災害危険区域（1）イの区域を除く。）	なし

「居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域」に対する検討

都市計画運用指針の検討項目（区域）	区域の有無
ア 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する土砂災害警戒区域	有
イ 津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害警戒区域	なし
ウ 水防法に規定する浸水想定区域	なし
エ 特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	なし
オ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波浸水想定における浸水の区域、特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市浸水想定における都市浸水が想定される区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	有 浸水想定区域、浸水予想図 ため池浸水想定

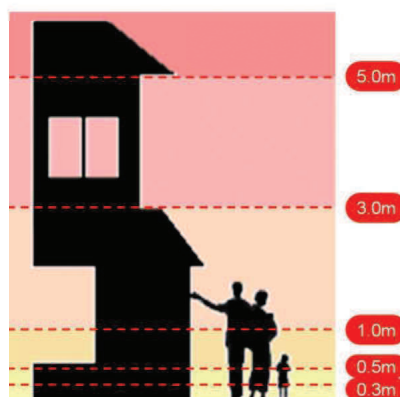
慎重に判断を行うことが望ましい区域

都市計画運用指針の検討項目（区域）	区域の有無
ア 用途地域のうち工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	有 工業専用地域
イ 特別用途地区、地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	有 特別工業地区 (山の田、小田妻、日の出)
ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	人口密度等で 検討
エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	なし

参考：洪水浸水深について

「住民目線にたった水害ハザードマップのあり方について（平成28年4月 水害ハザードマップ検討委員会）」では、浸水深3.0mを超える区域においては、2階建てでも浸水し、屋内安全確保（垂直避難）では命を守り切れないおそれがあるため、原則として立退避難が望ましいとされています。

■ 浸水深と家屋等への被害の関係



資料：洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第4版）
国土交通省 2017.10.6

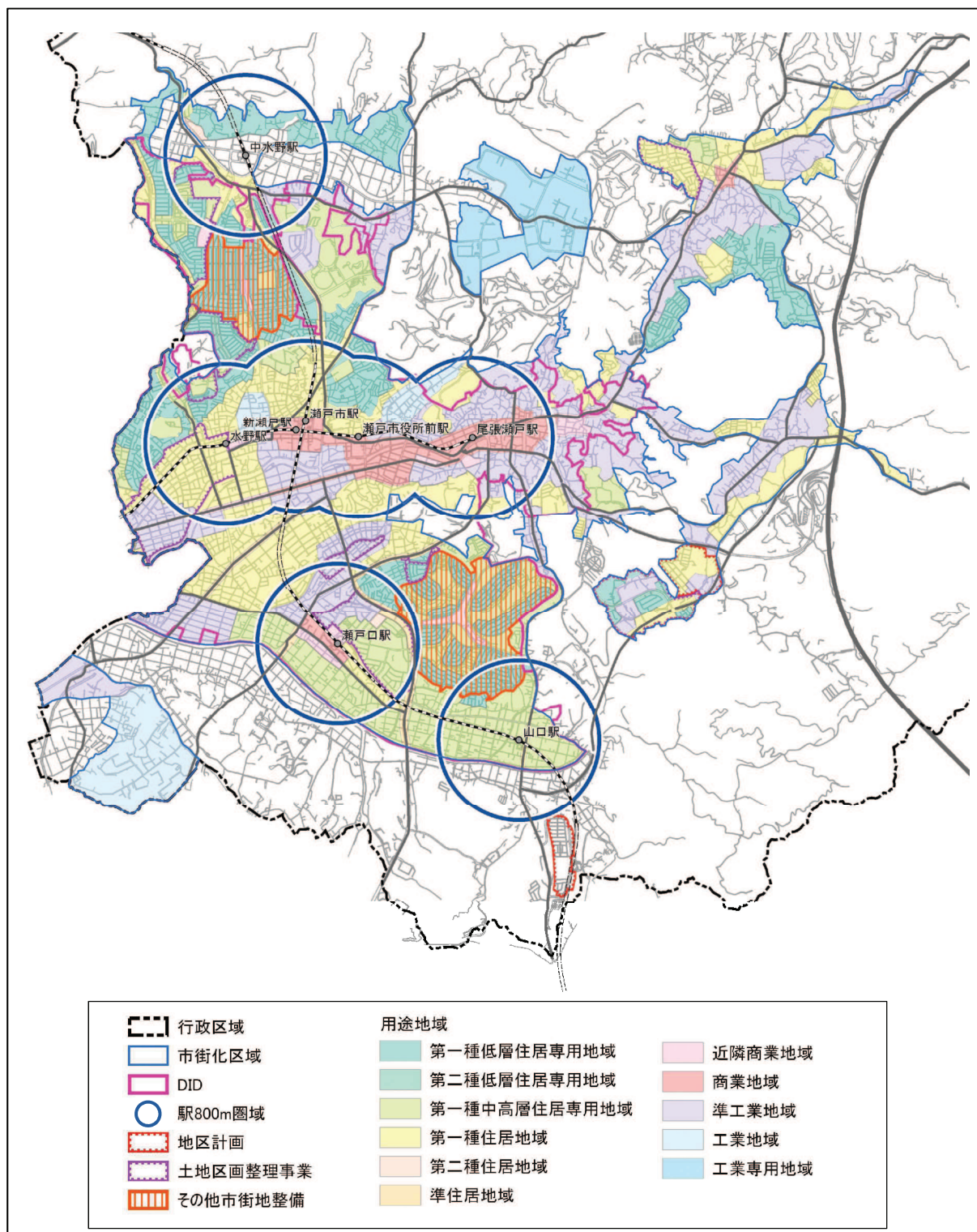
7-2 居住誘導区域等の設定

(1) 居住誘導区域の検討

居住誘導区域の設定方法に基づき、居住誘導区域の範囲を検討します。

① 居住誘導区域を設定する基本的な範囲

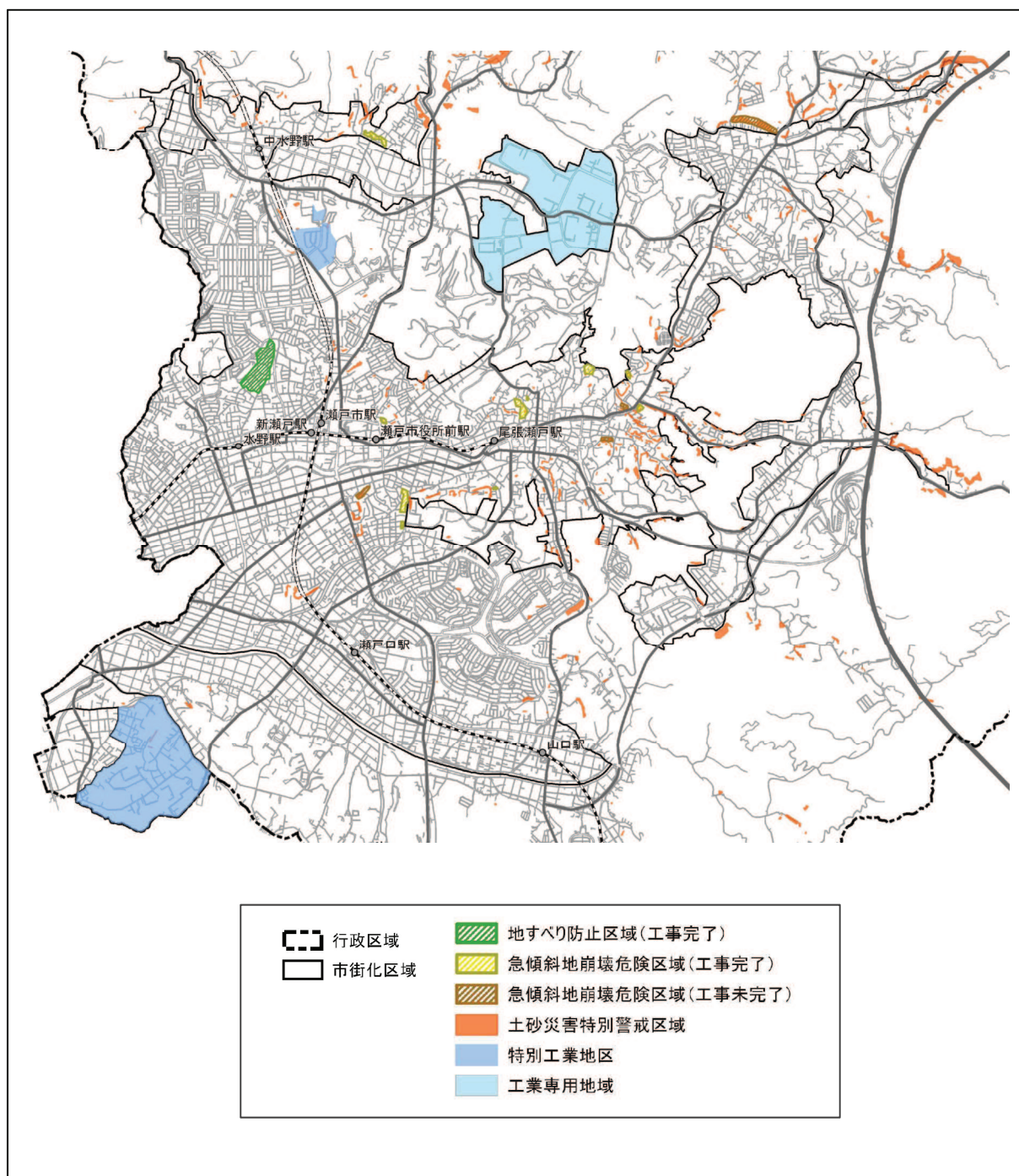
以下に示す、鉄道駅周辺や土地区画整理事業施行区域、市街地整備事業の区域、地区計画区域、及び人口集中地区（DID）の範囲を基本として、居住誘導区域を設定します。



■ 居住誘導区域を設定する基本的な範囲

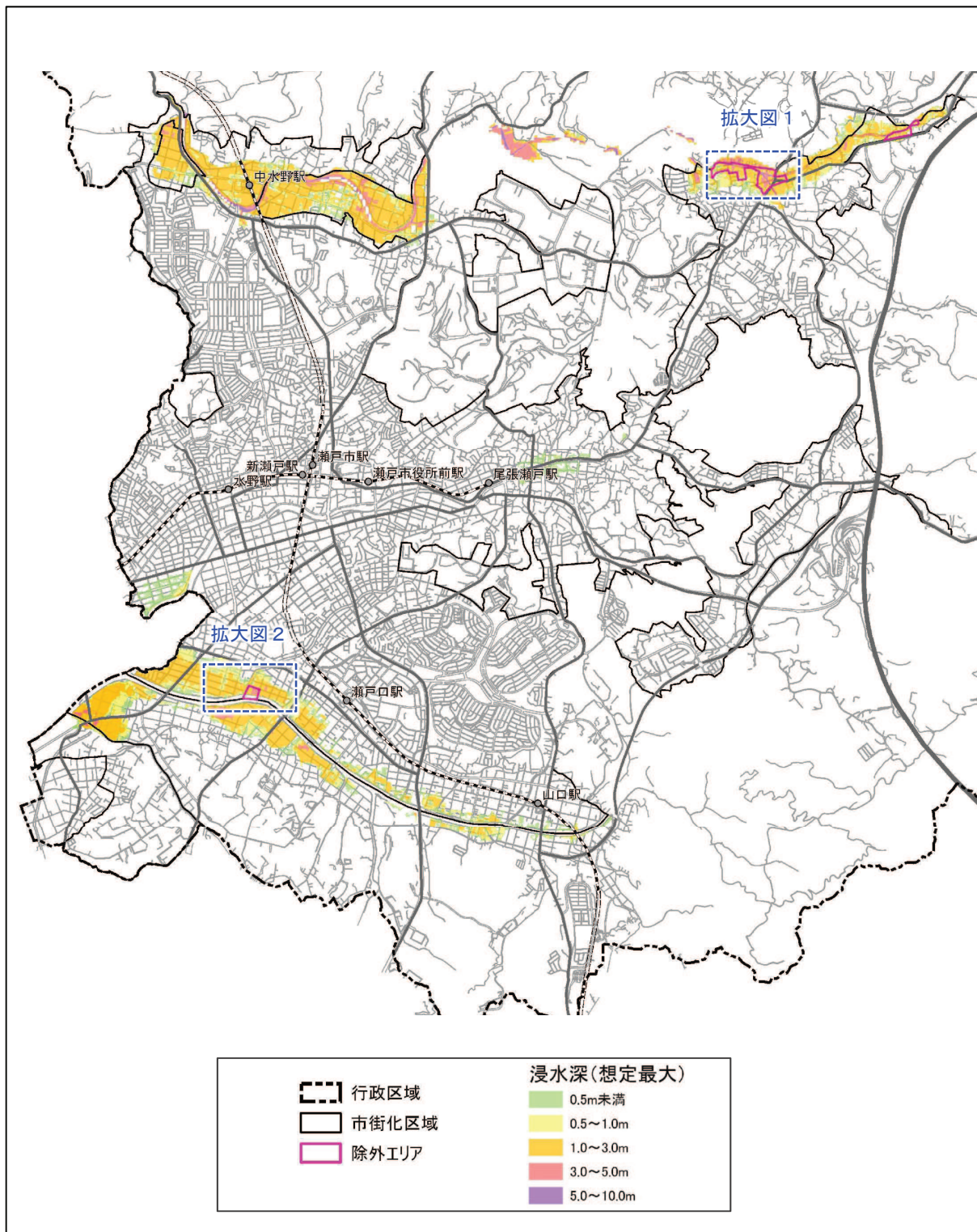
②居住誘導区域には含めない範囲

以下に示す、災害の危険性が高い区域や、地域地区や土地利用により工業系の土地利用をすべき一団の工業用地は、居住誘導区域から除外します。



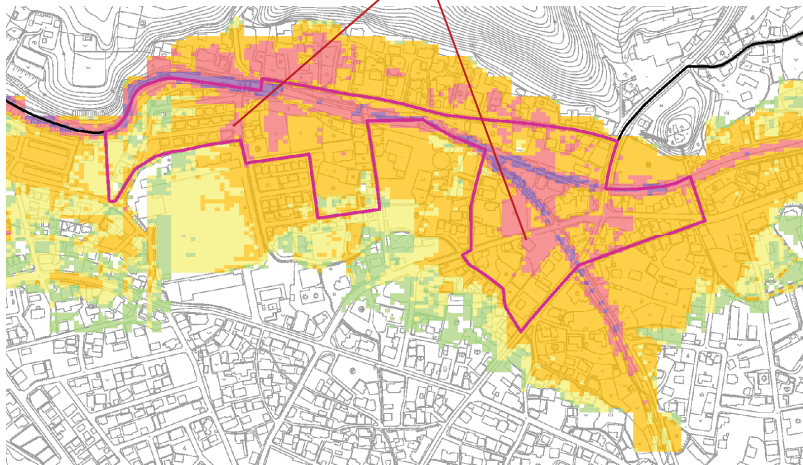
■居住誘導区域には含めない範囲

(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、工業専用地域、特別工業地区)



■居住誘導区域には含めない範囲
 (浸水想定区域及び浸水予想図により浸水深が3.0m以上の宅地のあるエリア(想定最大規模))

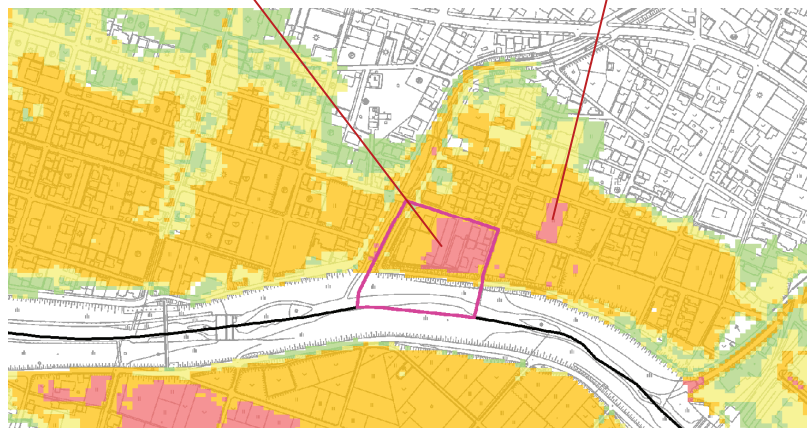
2階以上が浸水する恐れがある
浸水深3.0m以上のエリアに住宅
が立地（道路や水路の地形地物等
で区切り居住誘導区域から除外）



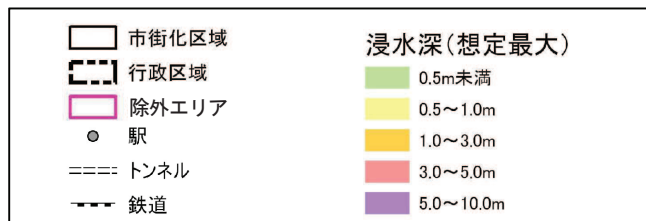
●拡大図1：品野町6丁目周辺

2階以上が浸水する恐れがある
浸水深3.0m以上のエリアに住宅
が立地（道路や水路の地形地物等
で区切り居住誘導区域から除外）

農地であり周辺より地盤が低く、
宅地化の際は盛土による
嵩上げが見込まれるため、居
住誘導区域から除外しない。



●拡大図2：神川町周辺

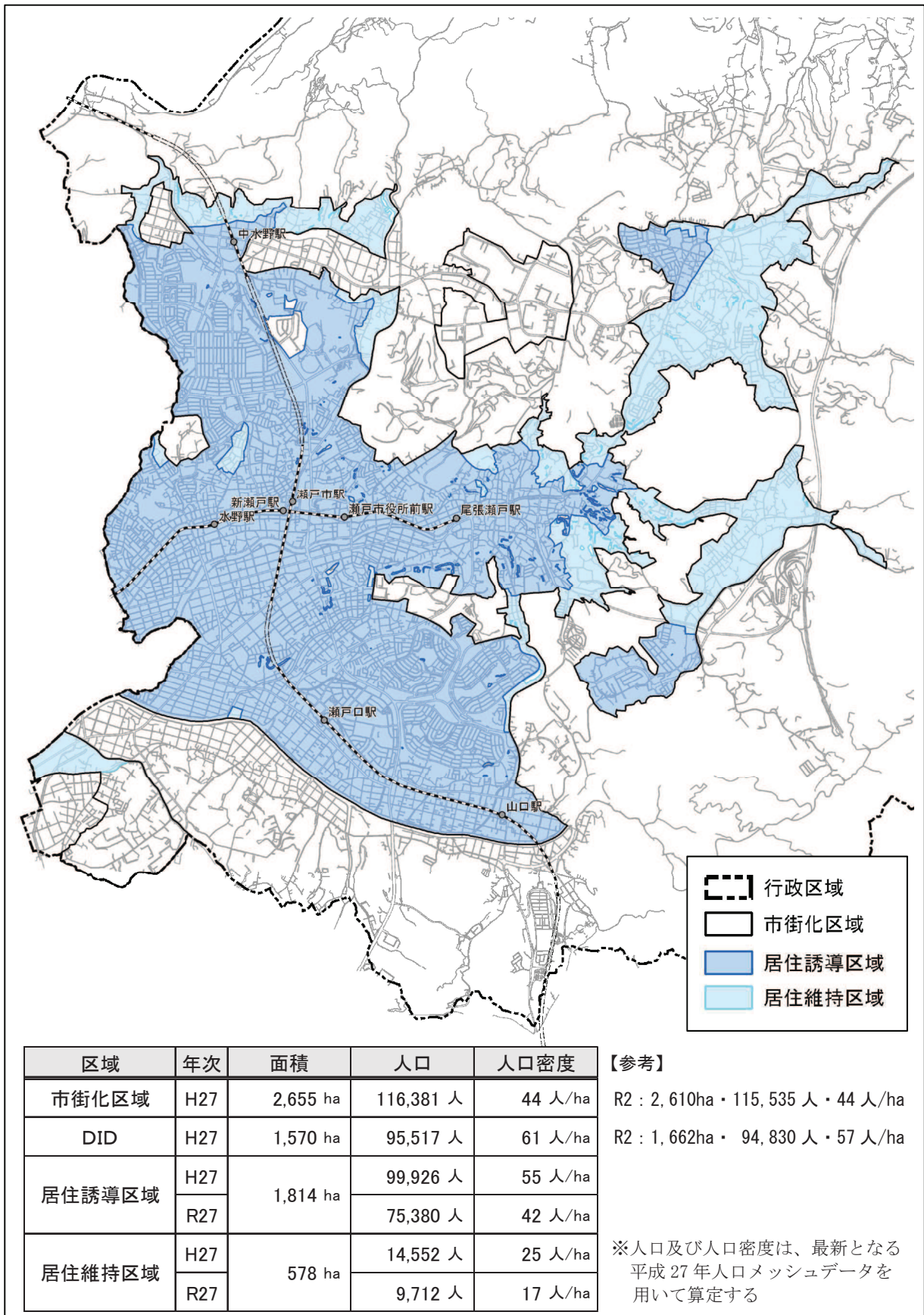


■居住誘導区域には含めない範囲 拡大図

(浸水想定区域及び浸水予想図により浸水深が3.0m以上の宅地のあるエリア(想定最大規模))

(2) 居住誘導区域及び居住維持区域の設定

これまでの検討結果を踏まえ、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。

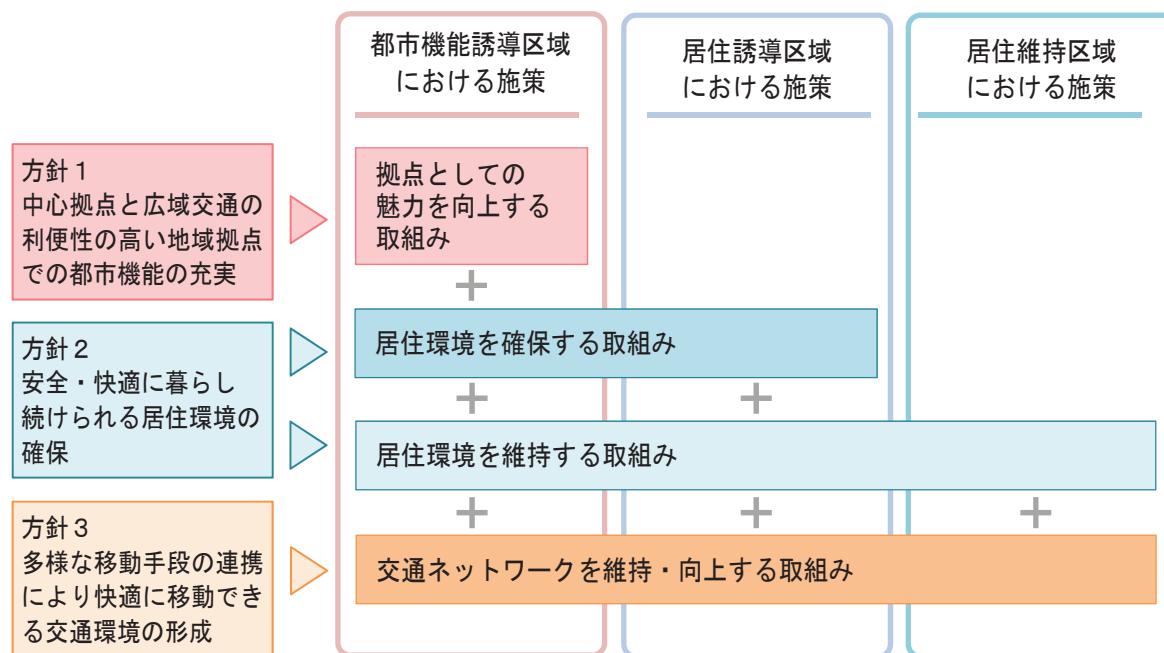


■ 居住誘導区域・居住維持区域

第8章 誘導施策

8-1 誘導施策の考え方

都市づくりの基本方針における誘導方針と区域設定の考え方における取組みの方向性を踏まえ、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。



8-2 誘導施策

(1) 拠点としての魅力を向上する取組み

①中心拠点

○中心市街地の活性化

- ・中心市街地商店街への出店を促し、中心市街地の活性化を図るため、中心市街地商店街の空き店舗に出店する際の家賃、改装費の一部を助成します（中心市街地商店街空き店舗対策事業費補助金）。
- ・やきものの伝統を引き継ぐ若い世代のアトリエ・住まいとしての利活用や、カフェや飲食、ギャラリーとしての空き家の利活用を推進します。
- ・景観整備に関する補助制度等を活用した魅力的な景観づくりや、やきもの文化を感じられる面的な回遊空間、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。
- ・中心拠点の利便性の高さを活かし、今後の成長が期待される新産業の企業を誘致するため、市内外のIT企業やスタートアップ企業の進出を支援します。

○子育て支援施設の機能拡充

- ・安心して子育てができ、子ども・若者がそれぞれの夢又は自立に向かって健やかに育つことができるよう、子ども・若者センターをはじめとし、切れ目のない支援や手続きごとのサポートを行います。
- ・育児サークル等の活動支援や育児について学ぶ機会としての育児講座の実施など、身近な子育て仲間づくり、子育ての悩み相談や情報交換等が行える各種子育て支援サービスを行います。

○駅前の拠点機能向上

- ・新瀬戸駅・瀬戸市駅の駅前広場は、鉄道2路線が交差する本市の中心的な交通結節点として、バス、自家用車、企業送迎バス、二輪車、自転車、歩行者といった多様な交通手段が円滑かつ安全に利用できる交通空間の拡充を図るとともに、効率的な土地利用を検討し、駅前空間の再整備を推進します。
- ・水野駅周辺では、交通結節機能の向上のため、バリアフリーに配慮した送迎スペースの確保や駐輪場の確保などの駅前広場の整備とともに、地域拠点として、居住機能や都市機能の増進に向けた検討を推進します。
- ・瀬戸市役所前駅周辺では、基幹施設である瀬戸市役所や公立陶生病院の最寄り駅として、駅前広場の整備を推進します。

○災害対策機能の強化

- ・消防本部と市役所本庁舎の各部課との連携を強化し、市全体の災害対応能力を向上させるため、市役所本庁舎の西側近傍地への消防庁舎建替移転に向けた計画を推進します。

②瀬戸口駅周辺

○交通結節機能及び拠点機能の強化

- ・幡山地域を中心とした市南部の拠点として、子育て世代や高齢者、障害者等の移動の円滑化を促進するため、効率的な土地利用を検討し、駅前空間の再整備を推進するとともにバリアフリー化などによる交通結節点の機能強化、充実を図ります。

③中水野駅周辺

○駅周辺における土地区画整理事業の推進

- ・愛知環状鉄道の中水野駅周辺では、土地区画整理事業により快適な居住環境を整備します。また、水野地域を中心とした市北部の拠点として新たな都市機能の誘導を図るとともに、緑豊かな環境を生かした遊歩道の整備の検討等により、便利で快適な居住地を形成し、子育て世代をはじめとした転入と定住の促進を図ります。

○中水野駅の交通結節機能の強化

- ・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。

(2) 居住環境を確保する取組み

○安全な交通環境の確保

- ・歩行者、自転車・自動車利用者をはじめ誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間の整備を推進します。生活道路においては通過交通の進入抑制に向けた交通誘導施策、歩道設置やカラー舗装化等により、安全な歩行空間を形成します。
- ・通学路においては、「通学路交通安全プログラム」により、合同点検の実施やその結果に基づく歩道整備及び防護柵設置など、児童・生徒の安全確保に向けた取組みを推進します。

○都市公園等の再構築

- ・新規公園は、将来の人口動態を見据えつつ、公園が不足している地域において優先して整備を行います。公園が不足している地域において、公園に求められる機能が公園を除くその他の緑地で補完できる場合は、その緑地を代替機能として活用します。
- ・既存の公園は、利用状況や隣接する公園の機能などを勘案して公園の機能再編を検討します。再編の際は、子どもたちが安全に遊べる機能の確保を基本とし、多世代が利用できる公園となるように、地域ニーズに応じた新たな機能の創出について検討します。

○効率的なインフラ資産のマネジメント

- ・既存の道路や橋梁等のインフラ資産については、市民生活の安全性・利便性を確保するとともに、更新需要を減らすため、長寿命化や予防保全、機能のコンパクト化などにより効率的に保守・管理、利活用を図ります。

○空き家の利活用と老朽空き家の解体支援

- ・高い空き家率の中心市街地をはじめとした市内の空き家に対し、空き家情報バンクや空き家リフォーム補助制度等による活発な空き家の利活用を図ります。また、老朽空き家等解体費補助事業や所有者への指導を通じて老朽空き家の解体の推進により、土地利用を促し、子育て世代をはじめとした新たな転入の促進を図ります。

○住宅団地の再生に向けた取組み

- ・菱野団地では、県営住宅の更新やセンター地区を活用した交流拠点づくり、小中一貫教育、学校の適正配置などにより、若い世代に住みたいと選ばれ、高齢者もいきいきと暮らせるまちづくりを行います。

○市街地の防災性の向上

- ・木造建物が密集した市街地における狭あい道路の拡幅整備や、耐震性のある建物への建て替えの促進、空き家、老朽建物の所有者による適正管理、一時的な避難場所として公園への防災機能の付加の推進などにより、災害に強い都市づくりを行います。

(3) 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

- ・やきものの伝統とシンボルを活かした賑わいと景観、森林や里山、田園などと調和した緑豊かで美しい景観、河川を軸とした潤い景観など、豊かな自然と歴史あるやきもの文化を活かした景観形成を図ります。
- ・瀬戸市を訪れる人々がやきものに触れ、回遊することができるよう陶の路等の道路空間を維持・利用を行い、交流の促進を図ります。
- ・やきものの歴史や伝統などが残る地域では、ツクリテが活躍する場としての空き工房等の活用を推進します。

○公共施設・用地の活用

- ・瀬戸市公共施設等総合管理計画に基づき、公共施設については、市民へのサービス水準を保ちつつ、機能集約などにより総量を減らすことを目標として管理していきます。また、事業に使用されていない公共施設・用地については、都市機能の集約・再配置や売却・貸付による財源の確保など、有効活用を図っていきます。あわせて整備にあたっては、効率的かつ効果的に整備を進めるとともに、良好なサービスを確保するため、PPP/PFI手法等の導入を検討します。

○立地適正化計画における届出制度の適切な運用

- ・都市再生特別措置法に基づく一定規模以上の建築・開発等に対する届出制度を適切に運用し、低層住宅等を主体とした良好な土地利用を維持します。

○地域住民との協働による防災力の向上

- ・自治会や地域力向上推進組織など、地域コミュニティによるまちづくり活動の実践である防災訓練や安全点検、事前復興まちづくり訓練など日頃からの取組みを支援することにより、地域防災力の向上を図ります。

(4) 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

- ・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、新型コロナウイルス感染拡大による利用減少からの回復に向けた利用促進を図るなど、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。

○交通ネットワークの構築

- ・広域基幹交通、基幹交通、生活交通が一体となり、「多極ネットワーク型コンパクト構造」を支える公共交通ネットワークを構築します。
- ・鉄道や高速道路については、名古屋駅や近隣との広域的な交通ネットワークを維持するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋駅への乗り入れ強化によるアクセス利便性の向上を図ります。
- ・基幹バスについては、都市機能誘導区域から居住誘導区域間や、隣接市との交通ネットワークを確保し、通勤・通学や業務等における交通手段としての利便性向上を図ります。

○生活交通の維持・確保

- ・新型コロナウイルス感染拡大による利用減少からの回復を図るとともに、居住誘導区域をはじめ、拠点周辺や郊外部の地域特性に応じた適切な運行形態・運行頻度等について検討を行い、効率的・効果的に各拠点や都市機能増進施設等へ移動できる市民の生活交通を確保します。

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

- ・広域ネットワークである東海環状自動車道へのアクセス強化や拠点間の移動の利便性向上及び市内中心部への交通集中による混雑緩和のため、(都)瀬戸環状東部線、(都)瀬戸大府東海線、(都)塩塚線等の道路整備を推進します。
- ・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。
- ・長期未着手となっている都市計画道路について、必要性や実現性等に関する検証や交通への影響の検証を行い、今後の整備に向けて方向性を勘案する等の適切な見直しを進めます。

○主要交差点における円滑性向上

- ・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。
- ・(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促進します。

第9章 防災指針

9-1 防災指針とは

近年、全国各地で土砂災害や水害が頻発・激甚化しており、都市計画の目的として自然災害による被害の抑止・軽減を位置づけ、災害リスク評価に基づく都市計画の策定等を進めていくことが求められています。このような中、特に頻発・激甚化の傾向がある土砂災害や水害については避難行動や対策を計画して安全性を確保しながら、人口減少・少子高齢化の進行に対応したコンパクトな都市構造の形成を進めることが必要となっています。

こうした背景を踏まえ、令和2年6月に都市再生特別措置法が改正され、土砂災害や水害に対して、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる防災・減災対策を計画的かつ着実に講じるため、防災指針を立地適正化計画に定めるように位置づけられました。

本防災指針では、個別の災害リスクを分析した上で、河川堤防などの公共が実施するハード対策や、地域の災害リスクに応じた災害ハザード情報の提供・共有化、避難体制の構築などの市民や地元の事業者とともに進めるソフト対策、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組みや目標を明示します。

9-2 災害リスクの分析

(1) 対象とする災害リスク等

検討エリアとして市街化区域全体で分析を行うにあたり、本市で発生のおそれがある、以下の災害のハザード情報を整理します。また、滑動崩落の可能性があり、過去に大規模な盛土造成が行われた区域として、国のガイドラインに基づき抽出した大規模盛土造成地も併せて整理します。

■対象とする災害リスク

災害の種別	ハザード情報・区域
土砂災害	<ul style="list-style-type: none"> ●レッドゾーン : 建築等の行為に規制がある区域 <ul style="list-style-type: none"> ・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
	<ul style="list-style-type: none"> ●イエローゾーン : 警戒避難体制の整備を行う必要のある区域 <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域
洪水	<ul style="list-style-type: none"> ●計画規模 : 庄内川水系矢田川・香流川流域 (降雨確率: 1/100、24h降雨量 387 mm) 庄内川水系水野川流域 (降雨確率: 1/30、24h降雨量 277 mm) <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域及び浸水予想図の浸水深
	<ul style="list-style-type: none"> ●想定最大規模 : 庄内川水系矢田川・香流川流域 (降雨確率: 1/1000、24h降雨量: 735 mm) 庄内川水系水野川流域 (降雨確率: 1/1000、24h降雨量: 823 mm) <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域及び浸水予想図の浸水深 ・浸水想定区域のうち家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸侵食)
ため池崩壊	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域

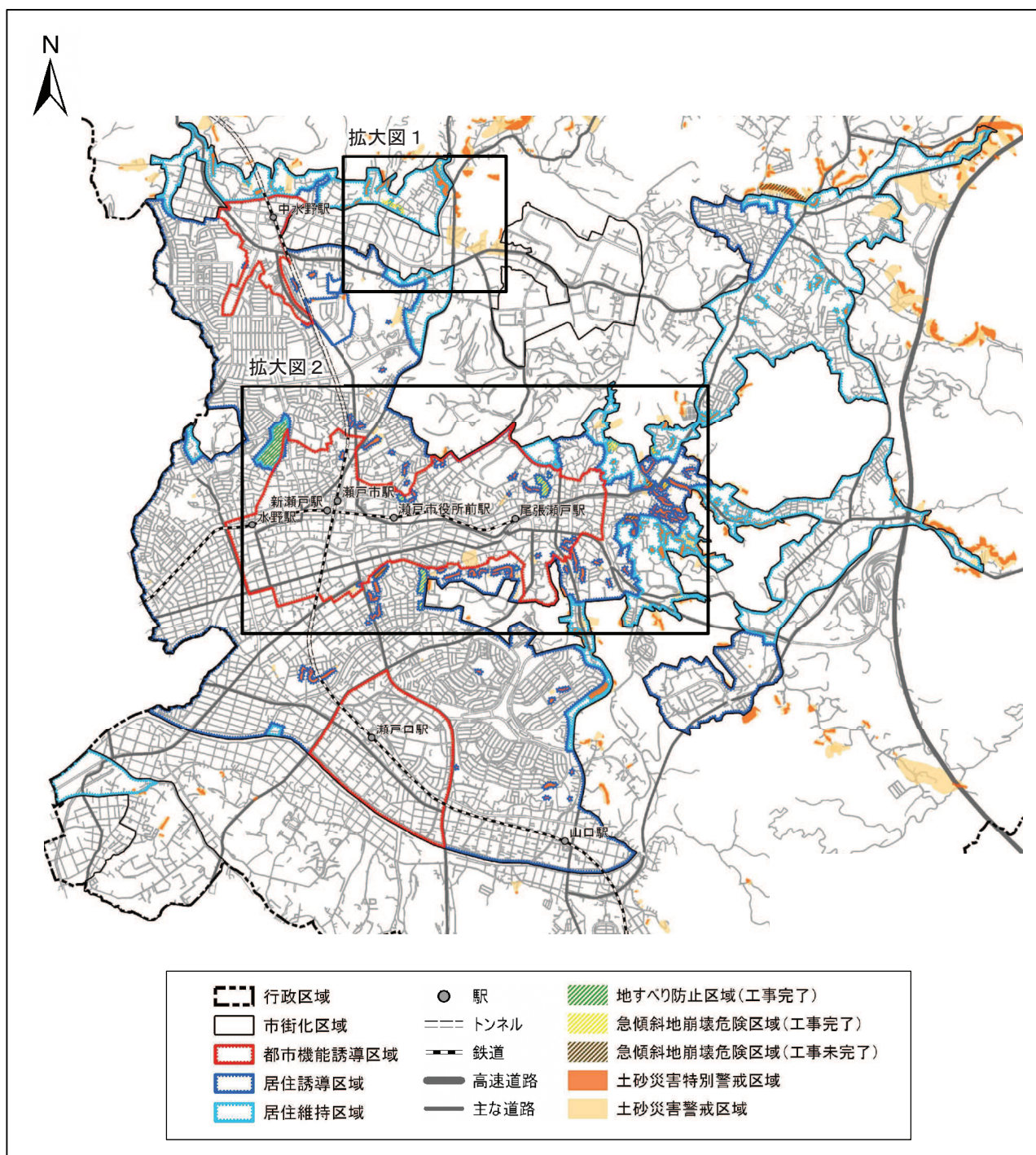
■関連して整理する区域

大規模盛土造成地

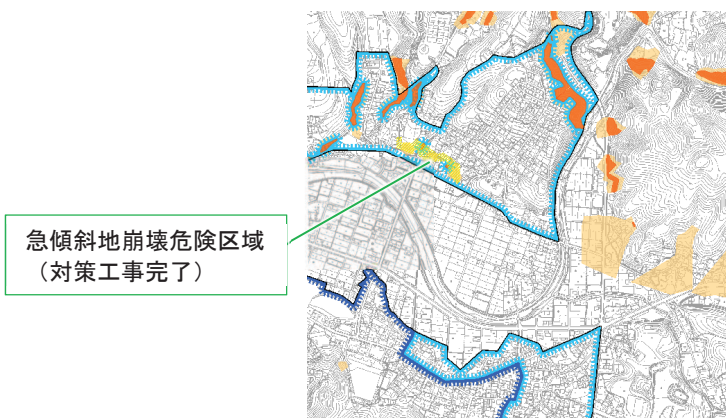
(2) 災害リスク等の分析

①土砂災害のリスク

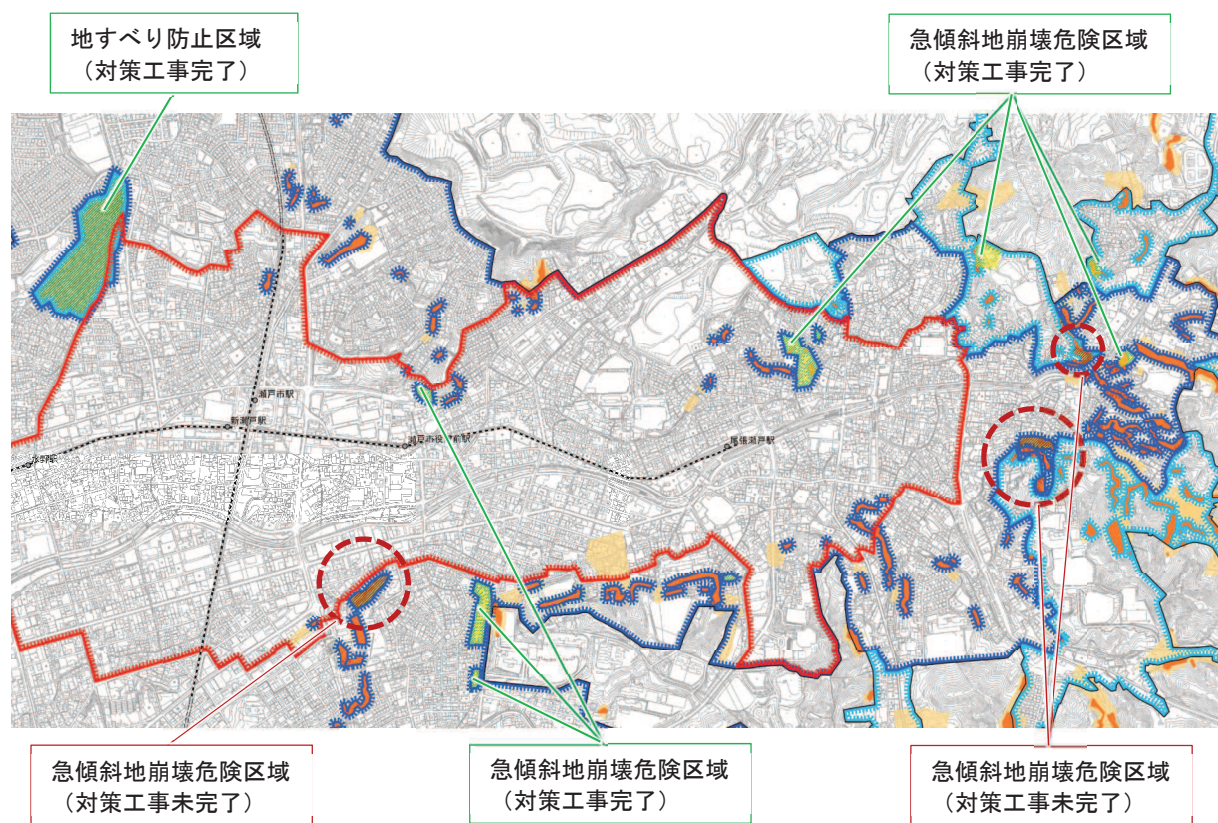
市の北部や東部の丘陵地をはじめ、尾張瀬戸駅東部の洞地区などにレッドゾーンである土砂災害特別警戒区域やイエローゾーンである土砂災害警戒区域が指定されています。また、山手町付近に指定されている市内唯一の地すべり防止区域は、昭和36年に表面排水工による安全対策が実施されており、その後平成29年の点検によってその効果が確認されています。急傾斜地崩壊危険区域では、市街化区域内全13指定箇所のうち3指定箇所が未完了であるものの、そのうち2箇所で急傾斜地崩壊対策事業による安全対策を実施中です。



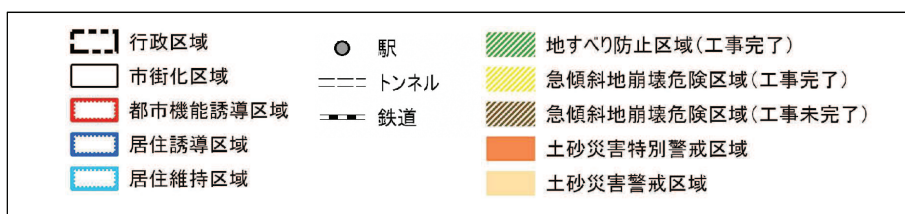
■土砂災害の危険性があるエリア



●拡大図1：水北町周辺



●拡大図2：中心拠点周辺



■地すべり防止区域及び急傾斜地崩壊危険区域の防災対策工事の実施状況（拡大図）

②河川の洪水

1) 計画規模の洪水

計画規模の洪水では、水野川沿いや矢田川沿いにおいて、床上浸水となる0.5m以上や1.0m以上の浸水が予想されていますが、2階まで浸水する恐れがある3.0m以上の浸水深は予想されていない状況です。

災害時要配慮者が利用する医療施設、福祉施設、子育て支援施設の立地状況をみると、居住誘導区域内の浸水予想エリアに立地する施設があります。

なお、計画規模の降雨は洪水防御に関する計画の基本となる降雨（1年間で発生する確率が概ね30～100年に1回程度の降雨確率）であり、河川整備はこの降雨により発生する洪水を安全に流すことを目標に進めています。

2) 想定最大規模の洪水

想定最大規模の洪水により、水野川沿いや矢田川沿いにおいて、床上浸水となる0.5m以上や1.0m以上の浸水が予想されるエリアが広がっています。このうち、品野交番付近などの水野川上流部や矢田川沿いの居住地において、2階以上が浸水する恐れがある3.0～5.0mの浸水深となるエリアがあります。また、中水野駅周辺の都市機能誘導区域においても、床上浸水となる0.5～3.0mの浸水が予想されています。

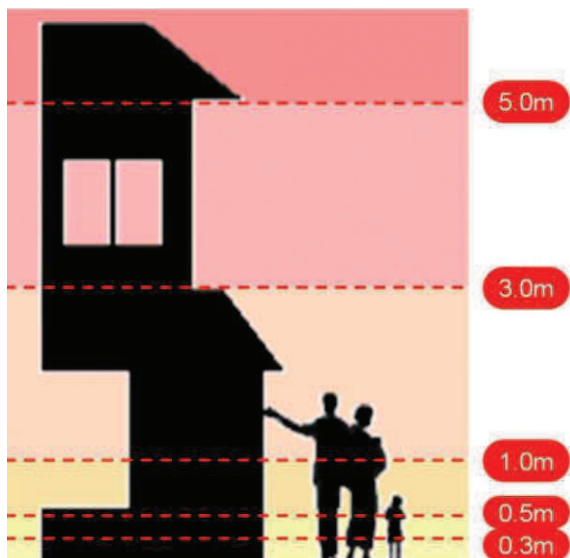
災害時要配慮者が利用する施設の立地状況をみると、居住誘導区域内外の浸水予想エリアに立地する施設があります。なお、2階以上が浸水する恐れがある3.0m以上の浸水深となるエリアには立地していない状況です。

その他、水野川や矢田川、瀬戸川沿いの居住地には、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）が予想されています。

なお、想定最大規模の降雨は現時点において想定し得る最大規模の降雨（1年間で発生する確率が概ね1000年に1回程度の降雨確率）であり、河川整備の基本となる降雨を上回る規模であるため、水害リスクの大きい箇所として考えます。

参考：浸水深と家屋等への被害の関係

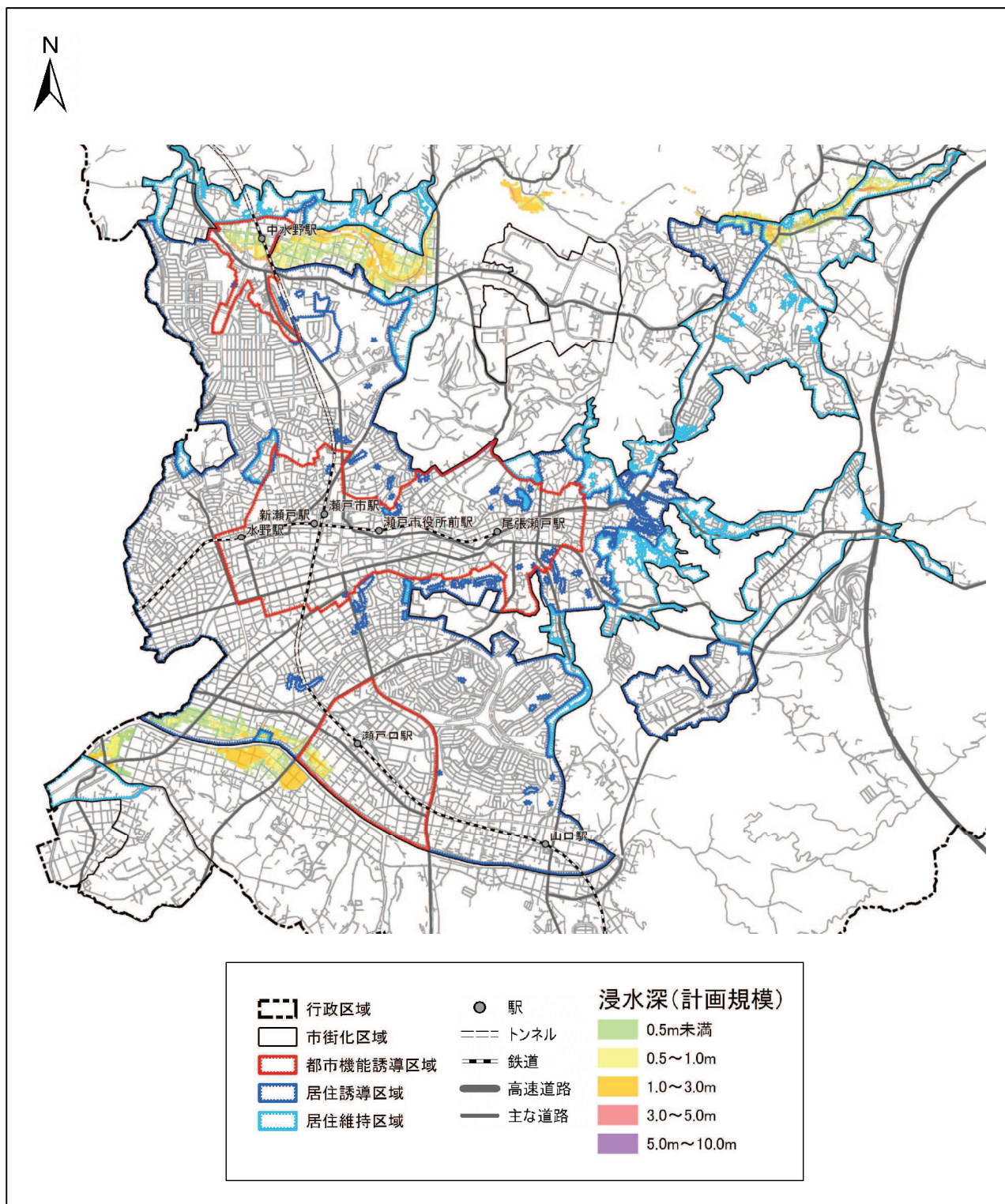
浸水深が3.0mを超えると、2階部分が浸水する可能性が高まります。



出典：洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第4版）国土交通省 2017.10.6

計画規模降雨における浸水想定区域及び浸水予想の浸水深は下図のとおりです。

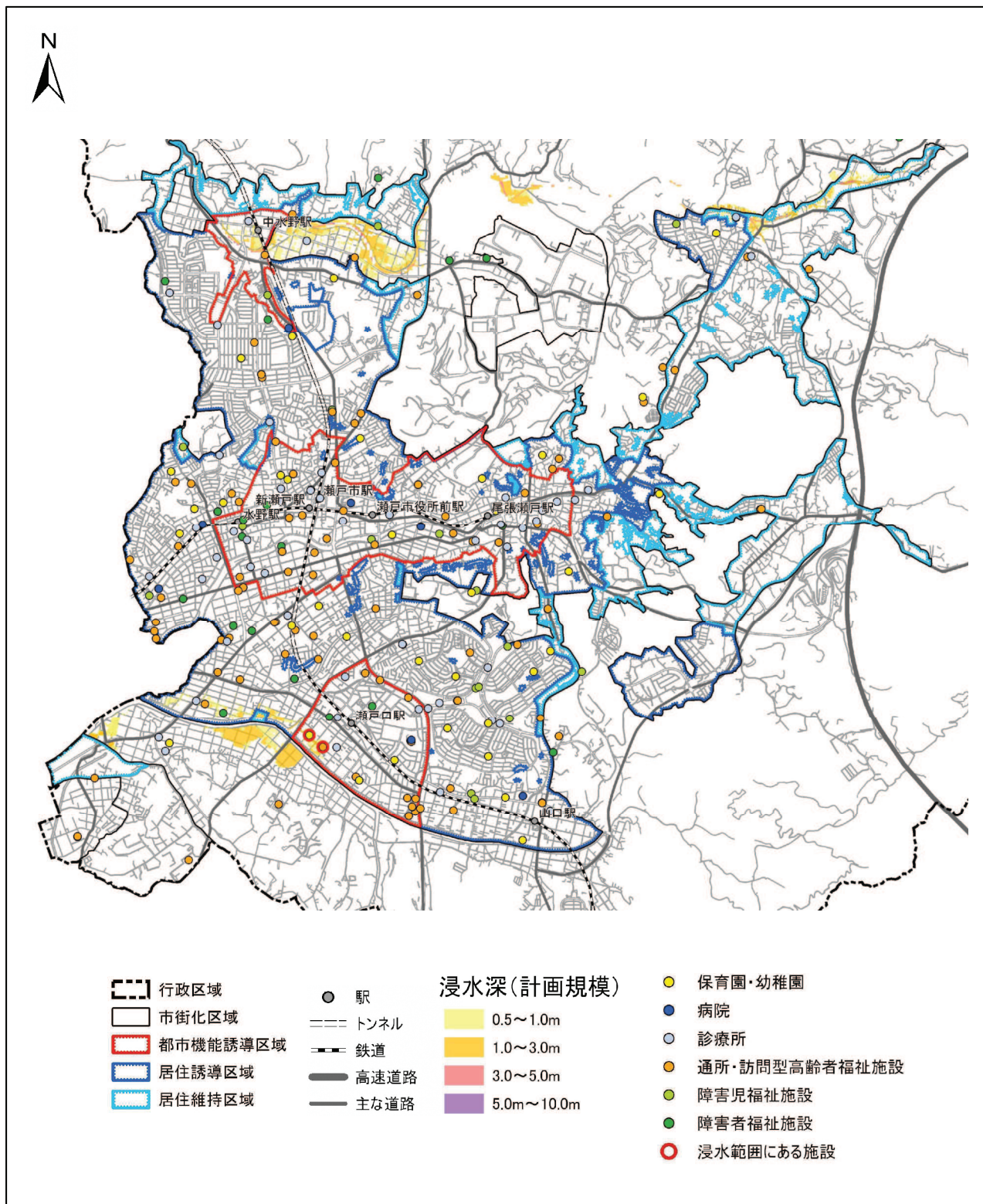
水野川沿い（概ね30年に1度の降雨確率）や矢田川沿い（概ね100年に1度の降雨確率）では、床上浸水となる0.5m以上や1.0m以上の浸水が予想されていますが、それぞれの河川沿いで2階まで浸水する恐れがある3.0m以上の浸水深は予想されていない状況です。



■ 浸水想定区域及び浸水予想（計画規模の降雨による浸水深）

計画規模降雨における浸水想定区域及び浸水予想の浸水範囲に立地している要配慮者が利用する施設は下図のとおりです。

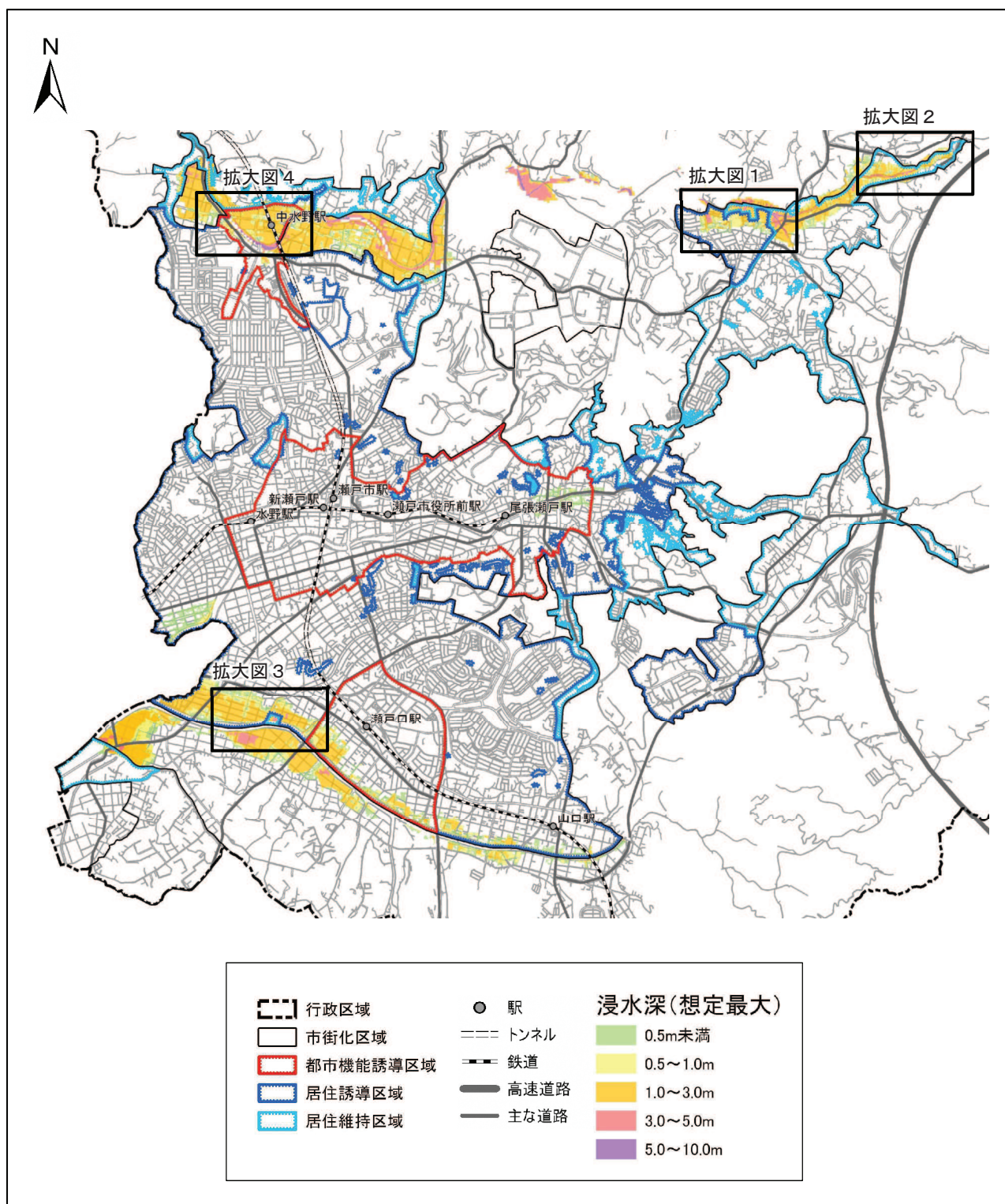
災害時要配慮者が利用する医療施設、福祉施設、子育て支援施設の立地状況をみると、矢田川沿いの居住誘導区域内の浸水予想エリア（概ね100年に1度の降雨確率）に立地する施設があります。



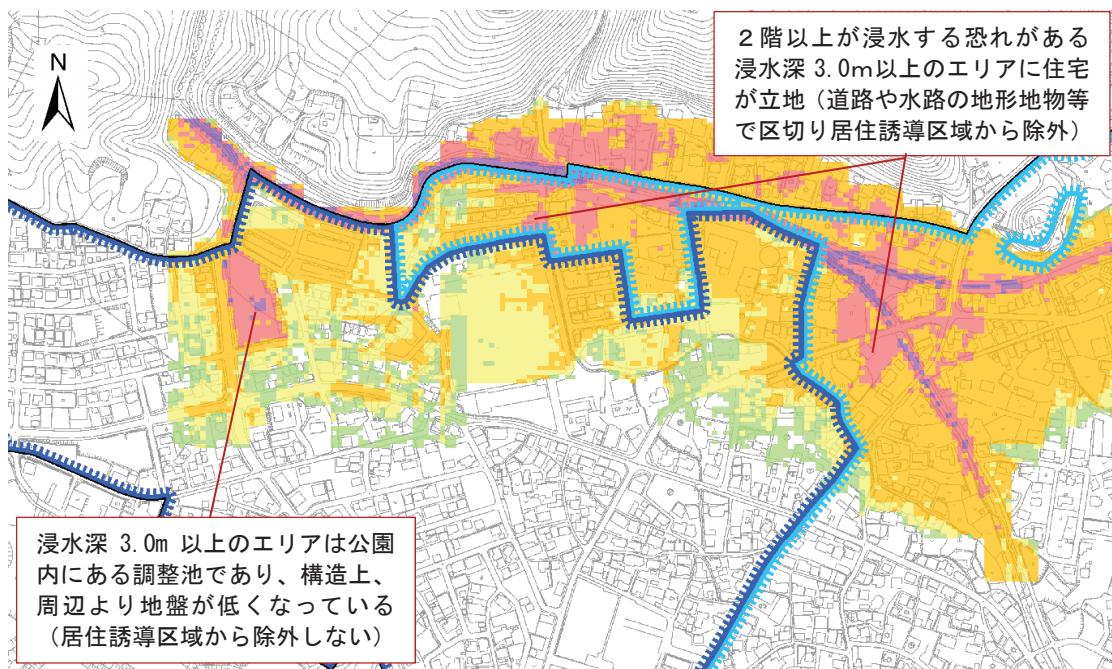
■ 浸水想定区域及び浸水予想（計画規模の降雨による浸水範囲に立地する施設）

想定規模降雨における浸水想定区域及び浸水予想の浸水深は下図のとおりです。

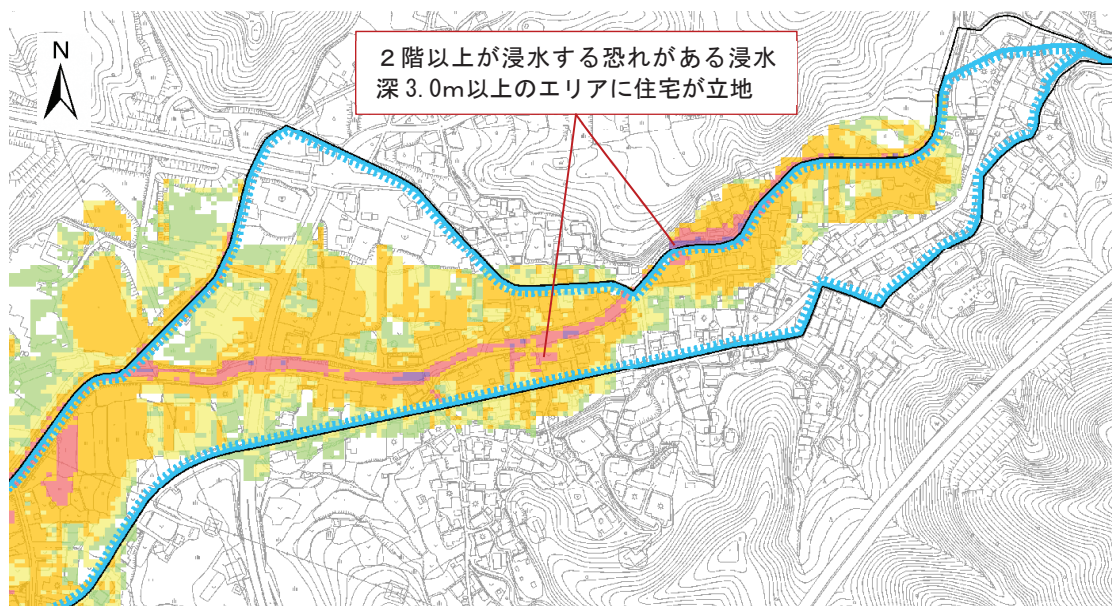
想定最大規模の洪水により、水野川沿いや矢田川沿いにおいて、床上浸水となる0.5m以上や1.0m以上の浸水が予想されるエリア（概ね1000年に1度の降雨確率）が広がっています。このうち、品野交番付近などの水野川上流部や矢田川沿いの居住地において、2階以上が浸水する恐れがある3.0～5.0mの浸水深となるエリアがあります。また、中水野駅周辺の都市機能誘導区域においても、床上浸水となる0.5～3.0mの浸水が予想されています。



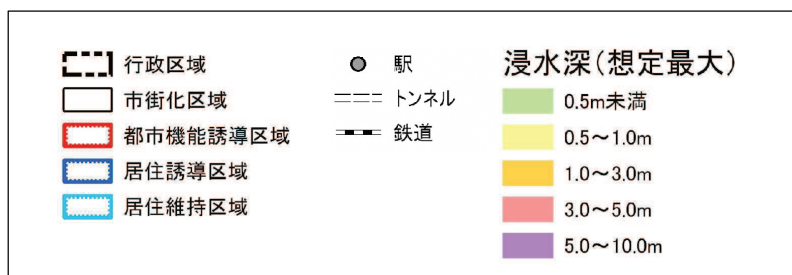
■ 浸水想定区域及び浸水予想（想定最大規模の降雨による浸水深）



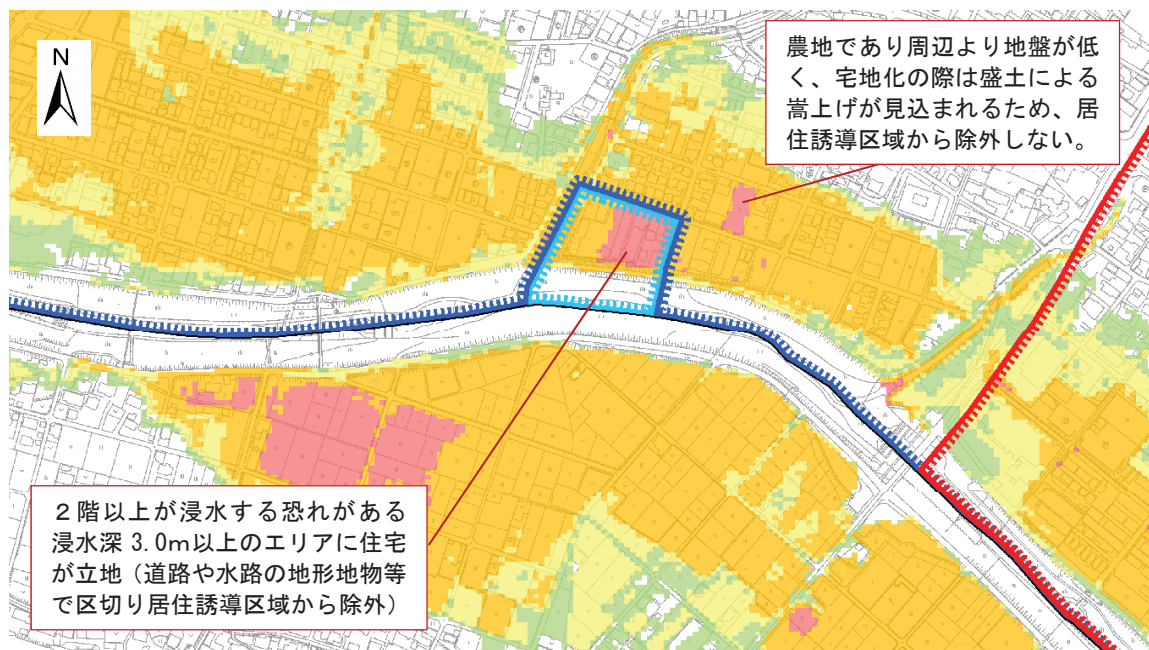
●拡大図1：品野町6丁目周辺



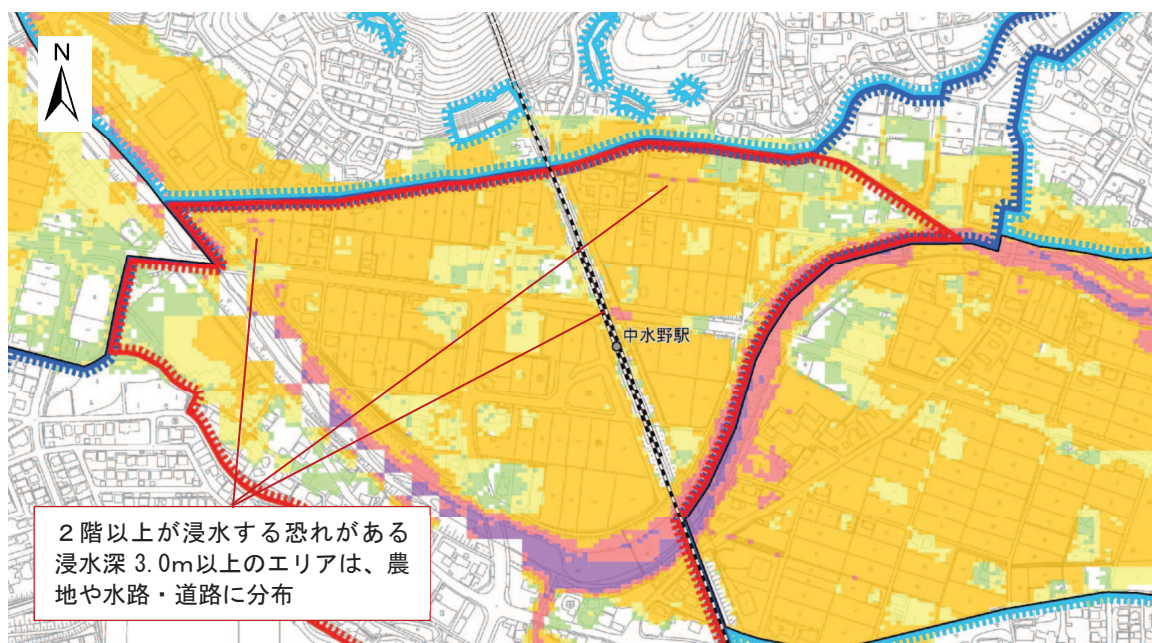
●拡大図2：上品野町周辺



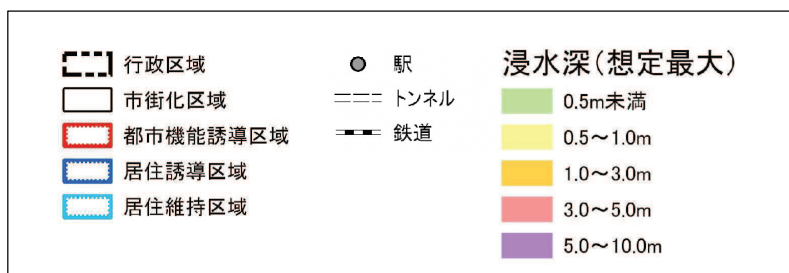
■浸水想定区域及び浸水予想(想定最大規模の降雨による浸水深)拡大図



●拡大図3：神川町周辺



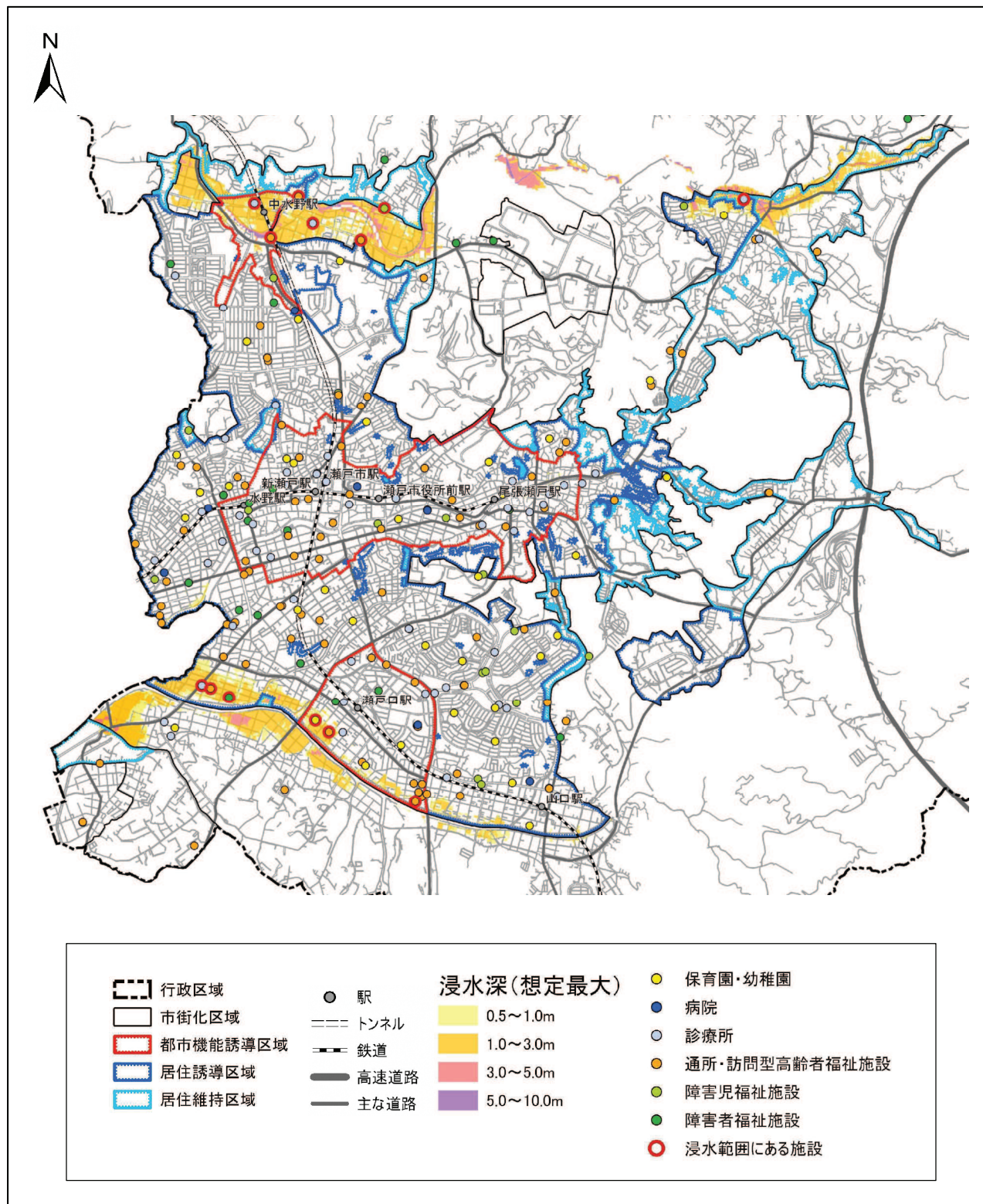
●拡大図4：中水野駅周辺



■浸水想定区域及び浸水予想（想定最大規模の降雨による浸水深）拡大図

想定規模降雨における浸水想定区域及び浸水予想の浸水範囲に立地している要配慮者が利用する施設は下図のとおりです。

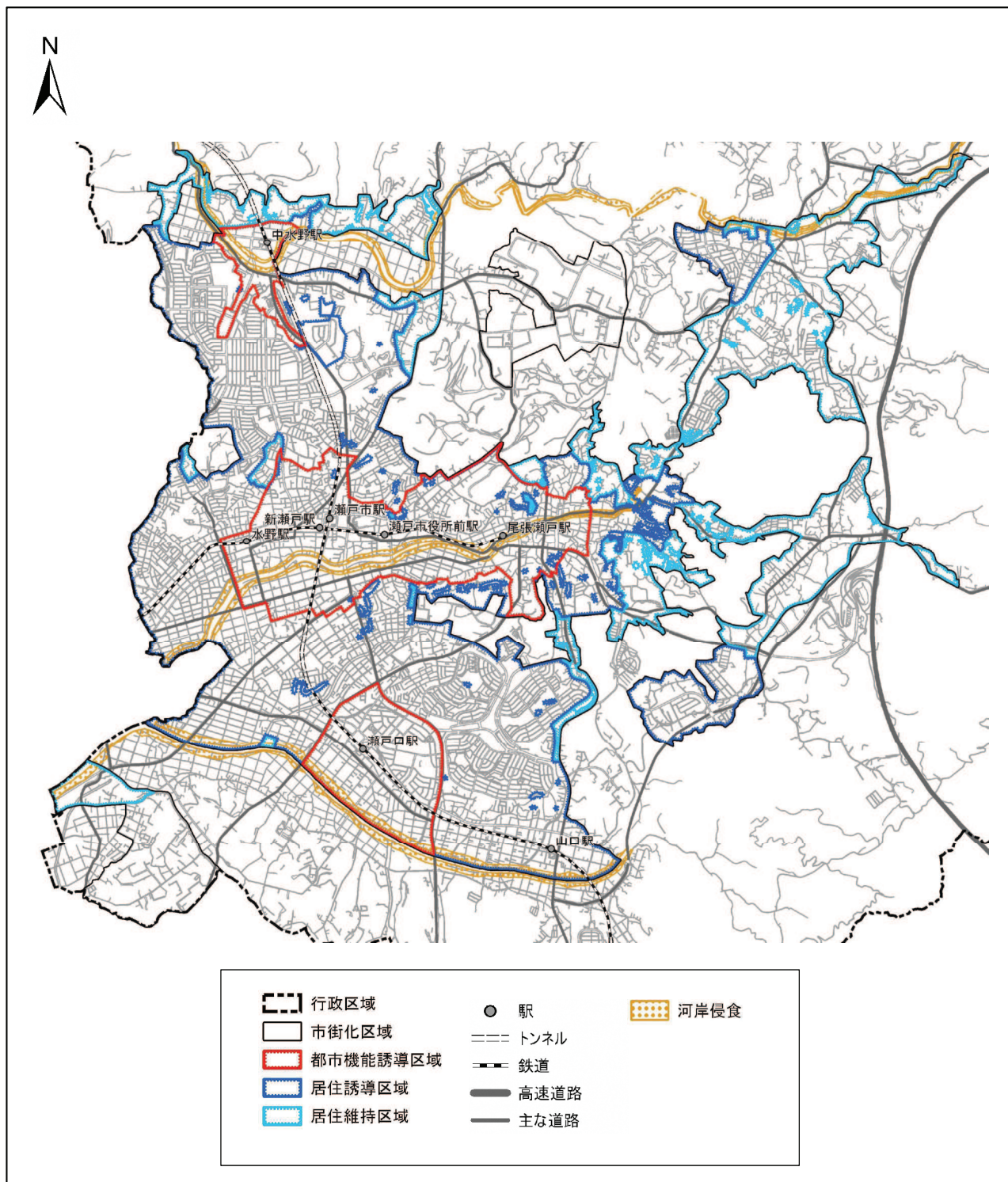
災害時要配慮者が利用する施設の立地状況をみると、居住誘導区域内外の浸水予想エリア（概ね1000年に1度の降雨確率）に立地する施設があります。なお、2階以上が浸水する恐れがある3.0m以上の浸水深となるエリアには立地していない状況です。



■ 浸水想定区域及び浸水予想（想定最大規模の降雨による浸水範囲に立地する施設）

想定規模降雨における浸水想定区域及び浸水予想の家屋倒壊等氾濫想定区域は下図のとおりです。

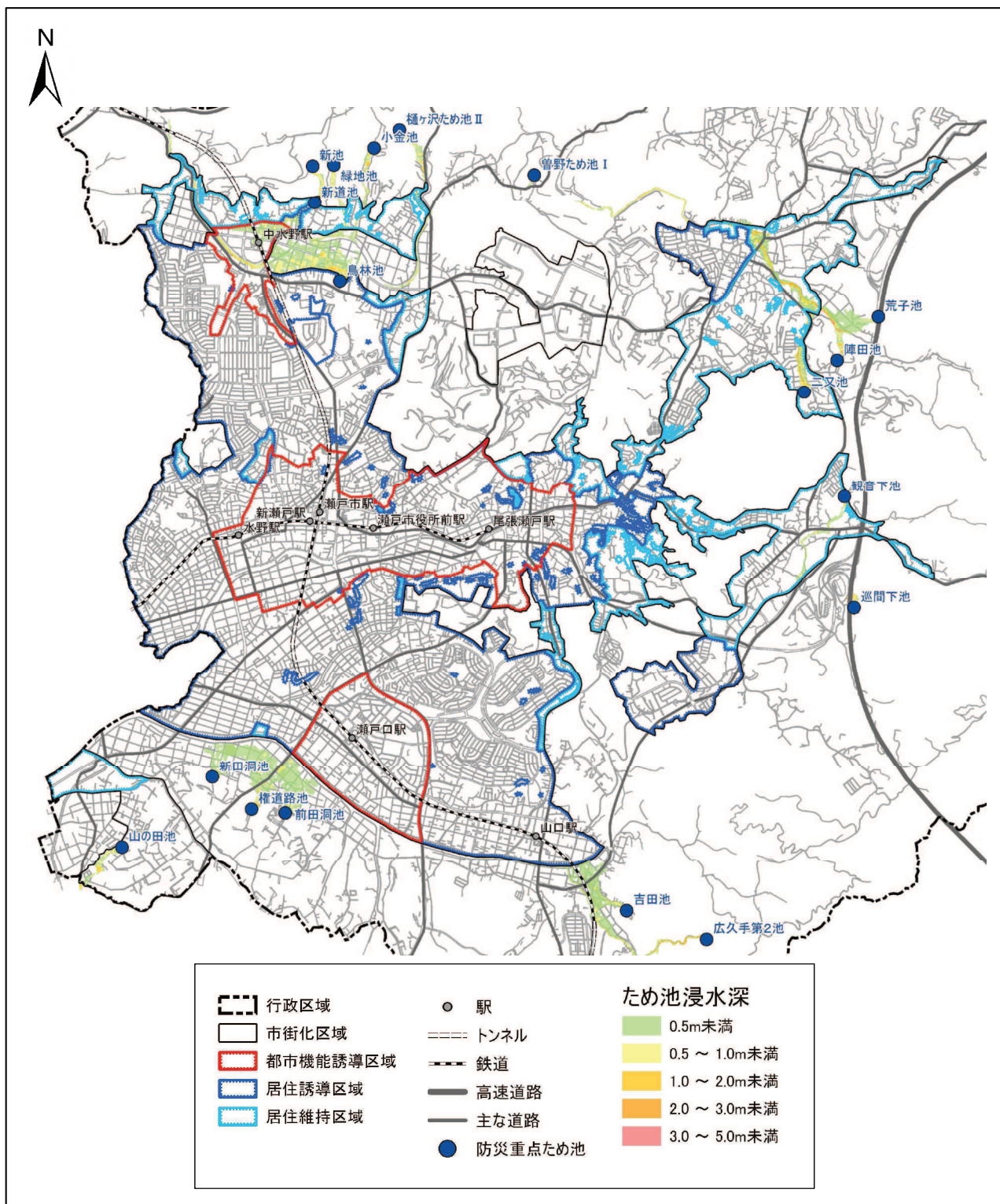
水野川や矢田川、瀬戸川沿いの居住地には、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）が予想されています（概ね1000年に1度の降雨確率）。



■ 浸水想定区域及び浸水予想（想定最大規模の降雨による河岸浸食範囲）

③ため池崩壊

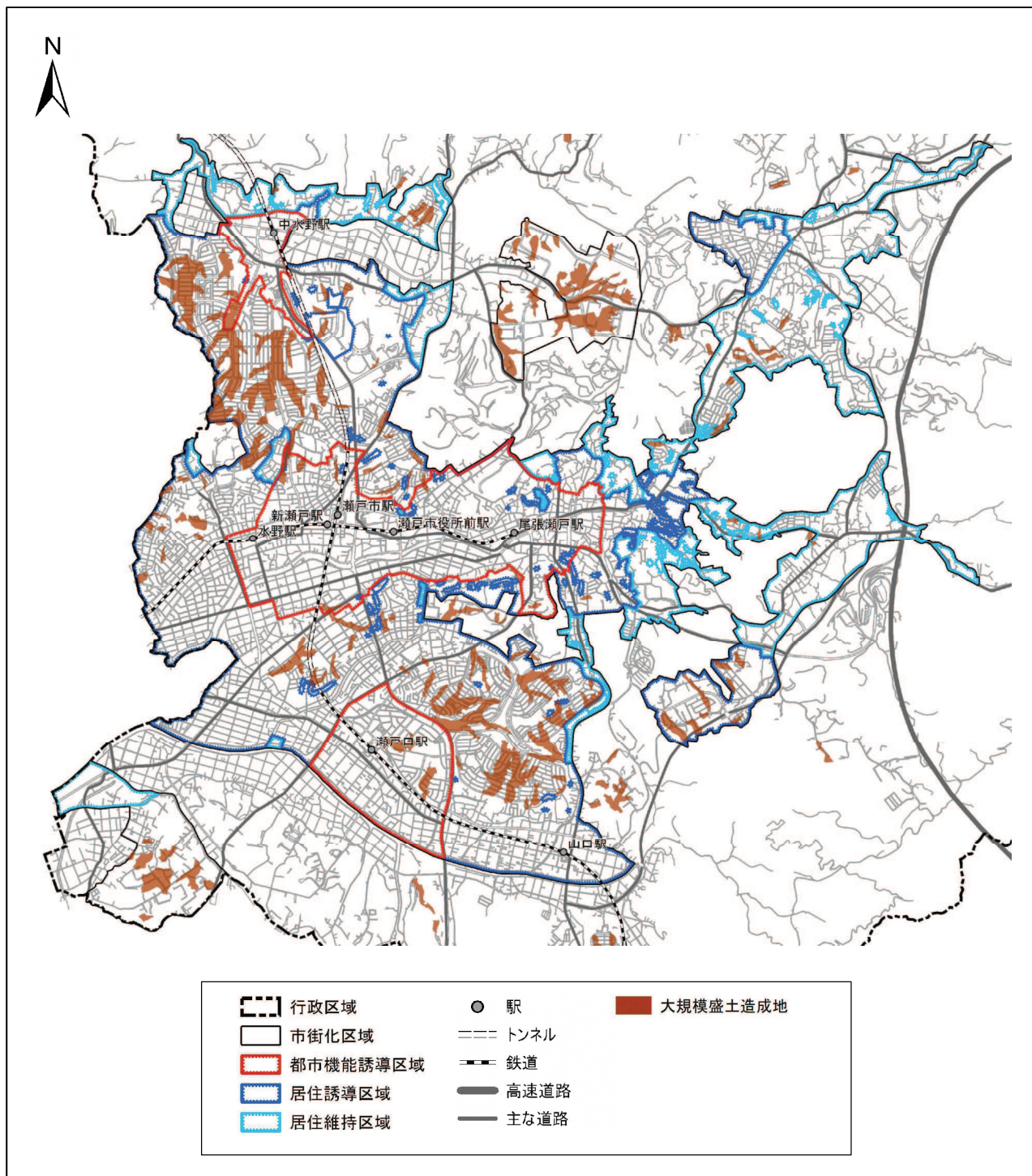
防災重点ため池の崩壊では、市街化区域内において一部床上浸水となる0.5m以上の浸水エリアや、窯町の住宅密集地等に1.0～3.0m程度の浸水深となる宅地が一部あるものの、家屋等の2階部分まで浸水する恐れがある3.0m以上の浸水深は予想されていない状況です。なお、居住誘導区域内の宅地には中水野駅周辺で部分的に0.5～1.0m程度の浸水深が予想されていますが、それ以外の宅地で床上浸水となる0.5m以上の浸水は予想されていない状況です。



■ため池崩壊による浸水想定

④大規模盛土造成地

住民の皆様が大規模盛土造成地が身近に存在することや活動崩落からの宅地防災への関心を高めることを目的として、国のガイドラインに基づいて作成した大規模盛土造成地マップでは、菱野団地や水野団地といった住宅団地周辺に多く大規模盛土造成地が分布しています。



■大規模盛土造成地

(3) 課題の整理

リスク別の分析結果から、本市の市街化区域では、主に以下の課題が挙げられます。

- ・市内の丘陵地をはじめ、尾張瀬戸駅東部の洞地区などの市街地に、土砂災害の危険性のある区域が分布しており、急傾斜地崩壊危険区域では3指定箇所が未完了となっています。
- ・都市構造上の地域拠点である中水野駅周辺や品野支所周辺において、水野川沿いの氾濫による浸水が予想される区域があります。中水野駅周辺は、土地区画整理事業が予定されているため、転入促進に向けてリスクに対する安全確保に考慮した事業実施が必要です。
- ・矢田川沿いの市街地において、河川の氾濫による浸水が予想される区域があります。
- ・浸水が予想されるエリアにおいて、避難に際し配慮が必要な人が利用している医療施設、福祉施設、子育て支援施設が立地しています。
- ・大規模盛土造成地では、滑動崩落に対する安全性の確認・確保が必要です。

9-3 防災まちづくりの推進

(1) 防災まちづくりの将来像

瀬戸市は尾張丘陵の一角にあり、周囲を標高 100～300m の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郊外部にある丘陵地を中心に分布しており、生活利便性が高い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。また、土地区画整理事業が予定されている中水野駅周辺においても浸水リスクが懸念されており、生活利便性の確保と災害からの安全確保の両立が求められます。

こうした特性を踏まえ、本市の防災まちづくりの将来像を以下のように定め、防災対策を推進します。

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

(2) 防災・減災のための具体的な取組み

①基本的な考え方

本市の目指す都市の姿を形成するため、都市再生特別措置法及び同施行令に居住誘導区域を定めない区域とされている土砂災害に関するレッドゾーンや、洪水の浸水リスクが大きい区域は、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・軽減する取組みを推進します。特に、土地区画整理事業が予定されている中水野駅周辺の居住誘導区域は、転入を促進する区域であるため、洪水発生時に安全に避難するための取組み等を行います。

②居住誘導区域からの除外（リスクの回避）について

土砂災害のリスクに対しては、取組みの基本的な考え方のおり、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は、居住誘導区域から除外し、リスクの回避を促進します。

水害リスクの大きい箇所として、垂直避難の可能性を踏まえ、安全確保が困難と考えられる浸水深 3.0m以上の区域（想定最大規模の洪水による）について、居住誘導区域から除外します。

■居住誘導区域には含めない災害関連区域

- ・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）

※想定最大規模の降雨は、現時点において想定し得る最大規模の降雨であり、降雨確率は低いものの浸水時の被害が大きく、特に浸水深が 3.0mを超えると、家屋等の 2階部分が浸水し垂直避難が困難となる可能性が高まることから、居住誘導区域には含まないこととします。

※上記の災害関連区域は、指定状況が適宜更新されるため、解除や指定に伴い居住誘導区域への編入や除外をします。

③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・軽減する取組みを以下のとおり行います。

○土砂災害対策の推進

- ・台風や集中豪雨等による土砂災害に対し、人的被害を防止するため、愛知県と連携して土砂災害警戒区域等の指定を行います。また、愛知県から伝達される土砂災害警戒情報を適切に提供し、ソフト対策に努めます。
- ・愛知県と適切に連携し、安全対策工事が未実施である藤四郎町をはじめ、事業中である東郷町や西吉田町などにおける急傾斜地崩壊対策事業を促進します。

○河川改修等の促進

- ・一級河川の矢田川や水野川、瀬戸川は流下能力の不足等による洪水のリスクに対し、落差工・堤防整備や河道掘削等について、愛知県と適切に連携して推進します。
- ・その他の普通河川においても、洪水時における河川氾濫の防止・抑制対策として、河道掘削を順次計画的に実施します。

○排水施設の整備促進

- ・土地区画整理事業等の面的整備に併せ、水路・調整池等の面的排水施設整備を推進します。
- ・菱野地区（東菱野町や幡山町）をはじめ、内水氾濫対策として現況調査や排水施設の設計及び整備を順次行います。

○水防テレメータシステムの活用

- ・県等と連携して一級河川の河川情報等の提供を行う等、洪水時における河川水位等の情報伝達体制の充実を図ります。

○ハザードマップ・防災ガイドマップの周知

- ・浸水想定区域に関して、洪水予報等の伝達方法、避難場所その他洪水時又は雨水出水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため必要な事項をハザードマップや防災ガイドマップにより市民等へ周知します。
- ・災害に関する情報をまとめた防災ガイドマップを新たに転入する市民へ配布し、居住する地域の災害リスクや住宅の条件等を考慮した上でとるべき行動について周知します。
(安全な場所にいる人まで避難場所に行く必要がないこと、避難先として安全な親戚・知人宅等も選択肢としてあること等)
- ・内水氾濫に対しては、氾濫シミュレーションを実施し、内水ハザードマップの作成及び市民への周知を推進します。

○自主的で適切な避難行動の促進

- ・災害からの人的被害を防ぐため、避難所における備蓄の整備等に努め、避難しやすい環境を支援し、市民等の避難行動を促す防災対策に取り組むことで、自主避難の実施を図ります。

(例) 一般家庭における防災・減災対策の促進、マイ・タイムラインの作成

防災訓練の参加促進、先進的な防災教育の実施

自主防災組織への支援、防災リーダーの育成

避難所における良好な生活環境とプライバシーの確保、バリアフリー対応 等

○地区防災計画の作成

- ・地元自治会や自主防災リーダーと連携し、地域住民が主体となり自主的に避難が行えるよう地区防災計画を作成します。

○要配慮者利用施設の避難体制の強化

- ・要配慮者利用施設利用者の洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、施設管理者の計画に基づいた定期的な訓練の実施を促進します。

○大規模盛土造成地の安全確認・確保の促進

- ・地盤調査や経過観察により、大規模盛土造成地の変状等の安全性を確認するとともに、必要に応じて対策を講じます。

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

- ・一級河川水野川には、経年変化による土砂の堆積がみられましたが、令和2年度、令和3年度に堆積土砂の除去を下流側より愛知県が実施しています。今後も河道を適切に維持するため、治水上の支障となる堆積土砂の除去や竹木伐採等の適切な対策を愛知県に求めてまいります。

○雨水排水管整備・地区外排水路整備検討

- ・土地区画整理事業に合わせて内水氾濫防止のために調整池を含めた雨水排水管整備を行います。
- ・地区外から地区内を通過する地区外排水路の流域及び現況調査・排水路設計を行い、整備を検討します。

○宅地の造成

- ・計画規模の浸水に対して、土地区画整理事業による造成工事を行うことで宅地は嵩上げ（道路高+50 cm程度）され、宅地が浸水するリスクはほぼ解消します。また、想定最大規模の洪水に対しても造成工事による宅地の嵩上により被害を低減します。

○避難経路の整備

- ・地区外避難所への早期避難を徹底するとともに、避難経路確保のために区画道路の整備を土地区画整理事業により行います。

○避難誘導施設の設置検討

- ・避難所へ円滑に移動できるよう、避難看板等の設置を検討します。

○出店事業者との防災協定

- ・洪水時に早期避難ができなかった場合など水野川を超えて避難することが困難となることも踏まえ、商業用の集合保留地を取得予定の企業又は出店する事業者と瀬戸市の間において、災害協定の締結を検討します。被災時の一時避難所及び物資等の提供も視野に協議を行います。

(3) リスク低減策の進め方

様々な主体が一体となって災害に強い安全なまちづくりを計画的に進めるため、以下のとおり各取組みの実施主体と実施期間を定めます。

なお、中水野駅周辺での取組みは、（仮称）瀬戸中水野駅周辺土地区画整理事業の進捗と併せ実施します。

■リスク低減策の進め方

施策		実施主体	短期 (~5年)	中期 (~10年)	長期 (10年超)
リスク低減策	土砂災害対策の推進	県・市	▶		
	河川改修等の促進	県・市	▶		
	排水施設の整備促進	市	▶		
	水防テレメータシステムの活用	県・市	▶		
	ハザードマップ(防災ガイドマップ)の配布	市	▶		
	自主的で適切な避難行動の促進	市・市民・民間等	▶		
	地区防災計画の作成	市民	▶		
	要配慮者利用施設の避難体制の強化	民間	▶		
	大規模盛土造成地の安全確認・確保の促進	市	▶		
中水野駅周辺での対策	水野川の河道の維持	県	▶		
	雨水排水管整備・地区外排水路整備検討	市・区画整理組合	▶		
	宅地の造成	区画整理組合	▶		
	避難経路の整備	市・区画整理組合	▶		
	避難看板の設置検討	市・市民	▶		
	出店事業者との防災協定	市・民間	▶		

※区画整理組合：（仮称）瀬戸中水野駅周辺土地区画整理組合

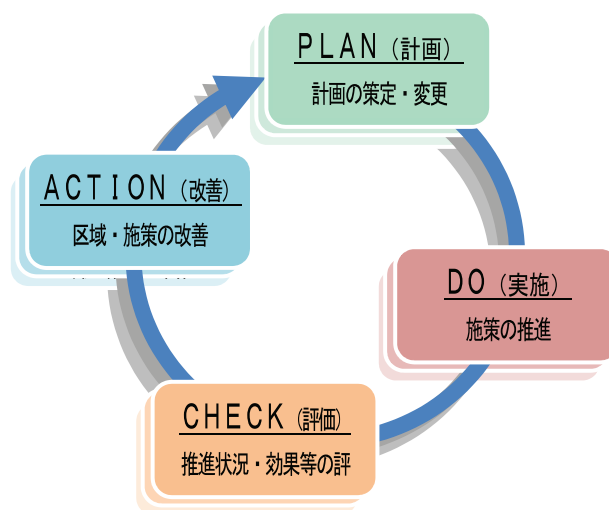
第10章 計画の推進方法と目標値

10-1 計画の推進方法

都市再生特別措置法により、立地適正化計画を策定した場合には、おおむね5年ごとに、施策の実施の状況等についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。本市では、以下の考え方に基づき、都市の将来像の実現に向けた取組みを継続的かつ効果的に推進していきます。

推進方法1:PDCAサイクルによる進行管理

本市では、概ね5年ごとに、PLAN（計画）－DO（実施）－CHECK（評価）－ACTION（改善）の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。



■PDCAサイクルによる計画の推進

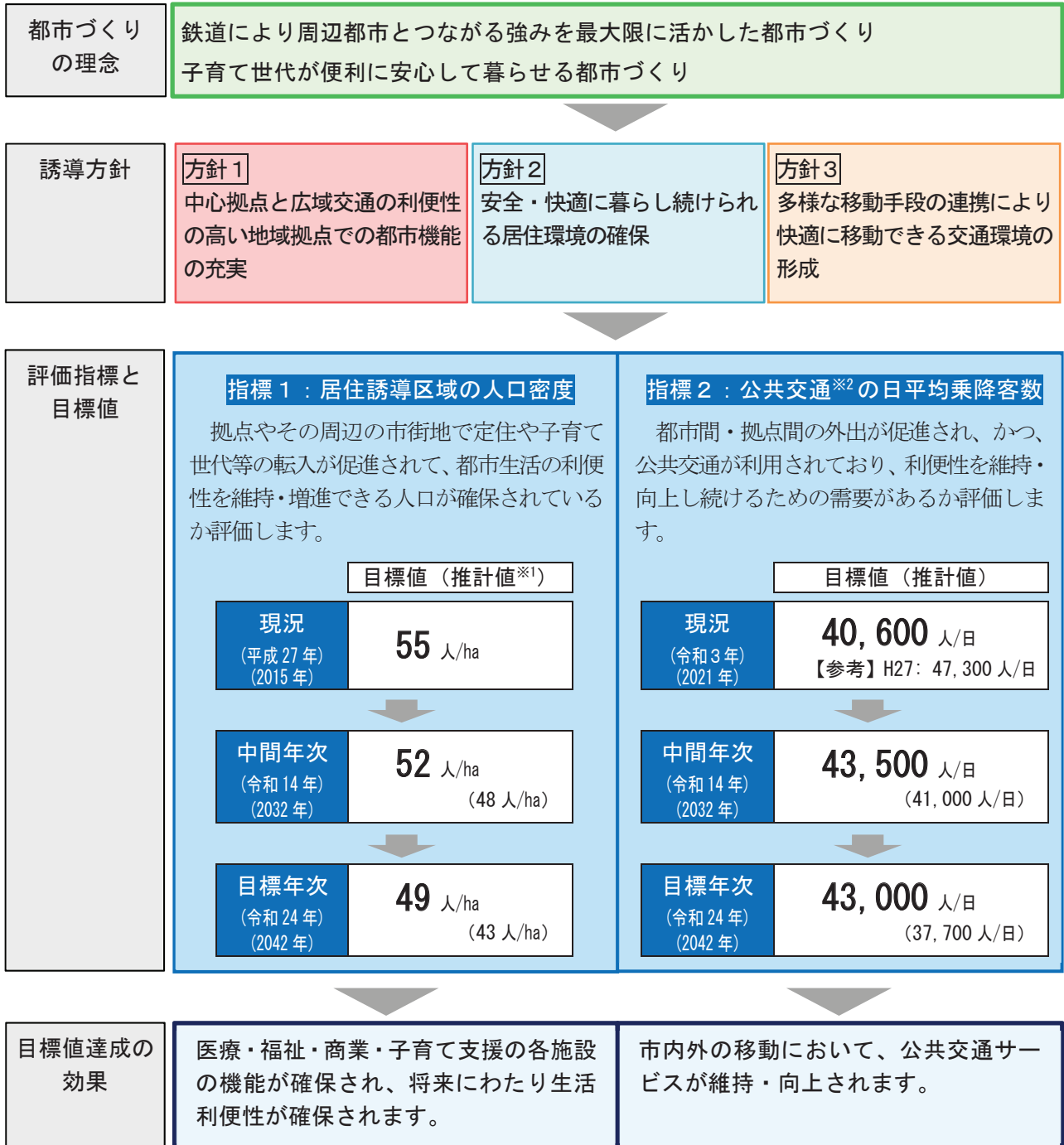
推進方法2:計画の柔軟な見直し

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。

10-2 目標値の設定

本計画では、3つの方針に基づく施策により、多極ネットワーク型コンパクト構造の将来都市構造の実現により「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」の実現を目指すこととしています。

ここでは、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。



※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。

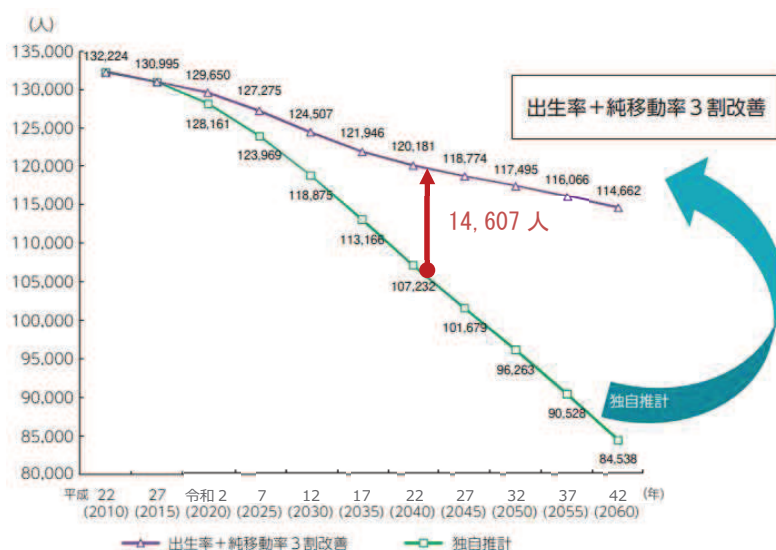
※2：鉄道（名古屋鉄道及び愛知環状鉄道）とバス（市内基幹バス及びコミュニティバス）の乗降客の合計値。乗降客数は、コロナ禍による大幅な乗降客数の減少前である令和元年までの過去 10 年間の実測値より、将来の人口 1 人あたりの乗降客数割合（乗降率）を算定した値に、将来の推移人口を乗じて算定。

【目標設定の考え方】

指標 1 : 居住誘導区域の人口密度

- ・上位計画である総合計画における目標人口を達成するために、本計画による多極ネットワーク型コンパクト構造の都市の実現による生活利便性の向上や、関連計画と連携しながら実施する誘導施策等により改善を目指し、改善目標の人口を算定する（R22 と R27 の直線補完）。

R24 目標値	—	R24 推計値	=	改善目標人口
119,618 人		105,011 人		14,607 人



■第 6 次瀬戸市総合計画将来人口シミュレーション（一部加筆）

- ・令和 27 年時点の将来の人口メッシュ推計による居住誘導区域の人口割合が 79%であることを踏まえ、将来人口の減少傾向を緩やかにするため、改善を目標とする人口が、推計と同等以上の割合で居住誘導区域に居住することを目指し、目標となる人口密度を算定する。

改善目標人口	×	居住誘導区域での居住割合	=	居住誘導区域での改善目標人口
14,607 人		79%		11,540 人
※GIS 推計値				

R24 居住誘導区域の推計人口	+	居住誘導区域での改善目標人口	=	R24 目標人口 (居住誘導区域)
78,182 人		11,540 人		89,722 人
※GIS 推計値				

R24 目標人口 (居住誘導区域)	÷	居住誘導区域面積	=	R24 居住誘導区域人口密度 (目標値)
89,722 人		1,814ha		49 人/ha

- ・中間年次の目標値は、現況と目標値の直線補完により算定する。

指標2：公共交通の日平均乗降客数

- ・公共交通乗降客数は、過去の1日あたりの乗降客数の実測値から将来の人口1人あたりの乗降客数割合(乗降率)を算定し、将来の推移人口に乗じることで算定する。
- ・各年の公共交通の乗降客数は、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)をそれぞれ算定したのちに、その合計により算定する。

ステップ1

- ・将来の人口1人あたりにおける鉄道とバスの乗降率について、過去の乗降率のトレンドより中間年次と目標年次の推計乗降客率を算定する。トレンド推計を行う期間は、コロナ禍前の利用者統計資料より、平成22年から令和元年の10年間とする。

■人口1人あたりにおける鉄道とバスの乗降客数割合(乗降率)

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
鉄道	35.50	36.31	33.46	28.21
バス	3.29	3.26	3.30	3.26

ステップ2

- ・コロナ禍による影響を踏まえるため、令和4年度のトレンド推計による乗降率と7月までの実測から算出した年間乗降率の差を、中間年次と目標年次の推計乗降率から差し引き、コロナ禍による乗降客の減少を加味する。なお、バスについては、コロナ禍の影響から大部分の路線で乗降数が減少しているものの、小中一貫校にじの丘学園の通学利用が開始した赤津線の利用増加からバス全体の乗降数が減少していないため、加味しないものとする。

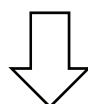
	R4 推計乗降率		R4 実測乗降率		コロナ禍による乗降率 の減少値(推定)
鉄道	34.21	—	30.59	=	3.62

ステップ3

- ・ステップ1の乗降率からステップ2の減少値を差し引き、算定した人口1人あたりの乗降率へ将来人口推移による推計人口と目標人口に乗じることで、将来の乗降客数をそれぞれ算定する。

■将来人口

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
推計人口	116,592人	105,010人	129,496人	128,869人
目標人口	123,483人	119,618人		



コロナ禍の影響を踏まえた乗降率へ乗じて算定

■1日あたりにおける将来乗降客数の目標値と推計値

	中間年次	目標年次	(参考:R1 実測)	(参考:R3 実測)
鉄道	39,400人 (37,200人)	39,100人 (34,300人)	43,300人	36,300人
バス	4,100人 (3,800人)	3,900人 (3,400人)	2,100人	2,100人
合計	43,500人 (41,000人)	43,000人 (37,700人)	45,400人	38,400人

※カッコ内の値は推計人口から算定した値