

## 瀬戸市地域公共交通網形成計画（案）パブリックコメント手続 実施結果

- 1 意見募集期間 平成31年3月1日（金）から平成31年3月27日（水）まで
- 2 意見提出人数 31人
- 3 意見件数 88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 0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 66件
  - C 今後の事業実施の参考とするもの 20件
  - D その他（意見として受理するもの） 2件

## 5 意見の内訳

内容	件数				
	対応A	対応B	対応C	対応D	
将来像・将来都市構造に関するもの	7	-	5	2	-
基本方針(1) 都市構造を支える公共交通の確保に関するもの	11	-	6	5	-
基本方針(2) 生活を支える公共交通の確保に関するもの	14	-	11	3	-
基本方針(3) 持続可能な公共交通の確保に関するもの	2	-	2	-	-
目標① 快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成に関するもの	6	-	4	2	-
目標② 拠点間の交通ネットワークの確保・維持に関するもの	7	-	5	2	-
目標③ 生活交通の確保・維持に関するもの	11	-	9	2	-
目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進に関するもの	15	-	12	3	-
目標⑤ 公共交通利用意識の醸成に関するもの	3	-	3	-	-
目標⑥ 利用しやすい交通環境の構築に関するもの	5	-	5	-	-
目標⑦ 運行内容見直し基準の作成に関するもの	1	-	1	-	-
計画の達成状況の評価に関するもの	2	-	2	-	-
瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価に関するもの	2	-	1	1	-
その他	2	-	-	-	2
合計	88	-	66	20	2

6 意見及び市の考え方について

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
1	将来像・ 将来都市 構造	もっと住みやすいまち、魅力的な まちになることを期待しています。	<p>「第1章 1.計画策定の目的」において、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)で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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。</p> <p>もっと住みやすいまち、魅力的なまちとなるように、瀬戸市地域公共交通網形成計画に基づき取り組んでいきます。</p>	B
2	将来像・ 将来都市 構造	<p>計画基本方針に記されている「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」と将来像がありますが、それはいつそうなるのですか。絵にかいたもちではなく、住民がそう感じ思うことが必要です。</p> <p>すでに長久手市は市民からそう思われているそうです。</p> <p>私たち市民が小さなことでも「よくなったネ」「こんなことでもやってもらえてよかったネ」と実感できることが大切だと思います。他市のマネではなく市民、地域住民と一緒に考えつくり上げていく事で市民は将来像でなく今実感していけると思います。</p> <p>「瀬戸は貧乏」と思いこませるような市政ではなく、よりよい予算の使い方の中で「瀬戸」に誇りを持ち、高齢者でも生きがいを持って生活していけると思いますのでもっともっと市民に対して心を開いて情報発信して行って頂きたいです。</p>	<p>「第1章 1.計画策定の目的」において、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)で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し、運行内容へ反映していきます。</p>	B
3	将来像・ 将来都市 構造	<p>高齢者の進展に伴う交通事故の増加により運転免許証を返納する人が増え、交通弱者に対する多様な快適で便利な魅力ある交通手段の確保が現在望まれています。</p> <p>莫大な資金を要する交通体系の整備には自ずと限界があり既存の公共交通機関を生かし如何に上手く有効活用するのか、様々な視点から皆が日常生活を見直し一人でも多く通</p>	<p>「第1章 1.計画策定の目的」において、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)で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>勤、買い物でのマイカーを自粛し、公共交通を優先して利用する習慣を身につけ持続可能な社会システムの構築の必要性を痛感しています。</p> <p>市民の足であるコミュニティバスの更なる充実を望んでいます。</p> <p>市民が安全、安心に気楽に日々を暮らせて希望の持てる住みよい新たなまちづくりが着々と前進することを切に願っています。</p>	<p>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。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	
4	将来像・将来都市構造	<p>公共交通システムを瀬戸市役所と瀬戸市の事業所が協力しあって全国に誇れる交通システムを作る。これが瀬戸市の魅力となり、住みたいまち魅力ある瀬戸市となる。</p>	<p>「第1章 1.計画策定の目的」において、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）で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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。</p> <p>市内に立地する企業、学校、福祉施設等の送迎バスへの混乗や空き車両の活用などを進めていきます。</p>	B
5	将来像・将来都市構造	<p>高齢化が進展する社会状況で市民の皆さんが、日常生活での移動を公共交通で瀬戸市全体を考慮し買い物、通院、街の散策、通勤、通学に、利用できる魅力ある交通システムを企画して頂きたい。</p> <p>基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 各連区の自治会館、公民館に乗り入れ停留所を置く。</li> <li>2 瀬戸市の公共建物、市役所、瀬戸蔵、体育館、図書館等に乗り入れ停留所を置く。</li> <li>3 名鉄電車、愛知環状鉄道、リニモ各駅に乗り入れ停留所を置く。</li> <li>4 スーパーマーケット、イオン、アピタ、バロー等の乗り入れ停留所を置く</li> <li>5 陶生病院、各病院、商店、事業者が瀬戸市に申し入れた所は乗り入れ停留所を置く。</li> </ol> <p>瀬戸市内循環バス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本方針1から5を基に1路線30分で巡回する路線を作る。</li> <li>・瀬戸市内循環バス各路線の乗り継</li> </ul>	<p>「第1章 1.計画策定の目的」において、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）で「住みたいまち 誇れるまち 新しいまちせと」を将来像に掲げ、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。</p> <p>いただいたご意見を参考に、市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し、運行内容へ反映していきます。</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応																																																																								
		<p>ぎを考慮する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1時間に1本を目標に設定する。利用者がある路線は15分毎でもよく、少ないところは2時間ごとにしても良い。</li> </ul> <p>連区内循環マイクロバス</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬戸市には町内会、または連区の自治会館、公民館、集会所があります。自治会館、公民館、集会所に乗り入れ停留所を置く。連区専用の巡回交通を作る。</li> <li>・連区内循環バスは名鉄電車、愛知環状鉄道、リニモの駅または市内循環バスの停留所を入れる。接続をよくする。</li> </ul> <p>例</p> <p>例えば水南連区循環マイクロバス</p> <table border="0" data-bbox="406 828 798 907"> <tr> <td>瀬戸市駅</td><td>----</td><td>陶生病院</td><td>----</td><td>小金集会所</td><td>----</td></tr> <tr> <td>水南自治会館公民館</td><td>----</td><td></td><td>----</td><td>東松山町集会所</td><td>----</td></tr> <tr> <td>上松山集会所</td><td>----</td><td>水南分団</td><td>----</td><td>北松山集会所</td><td>----</td></tr> <tr> <td>瀬戸市消防本部</td><td>----</td><td></td><td>----</td><td>瀬戸市駅</td><td>----</td></tr> </table> <p>連区循環マイクロバスの主要駅</p> <table border="0" data-bbox="406 918 798 1243"> <tr> <td>道泉・深川</td><td>----</td><td>尾張瀬戸駅</td></tr> <tr> <td>古瀬戸・東明</td><td>----</td><td>瀬戸蔵</td></tr> <tr> <td>祖母橋</td><td>----</td><td>瀬戸蔵</td></tr> <tr> <td>陶原</td><td>----</td><td>尾張瀬戸駅</td></tr> <tr> <td>長根</td><td>----</td><td>瀬戸市役所</td></tr> <tr> <td>效範</td><td>----</td><td>水野駅</td></tr> <tr> <td>東山</td><td>----</td><td>水野駅</td></tr> <tr> <td>水南</td><td>----</td><td>瀬戸市駅</td></tr> <tr> <td>水野</td><td>----</td><td>中水野駅</td></tr> <tr> <td>品野台</td><td>----</td><td>瀬戸道の駅</td></tr> <tr> <td>下品野</td><td>----</td><td>品野バスセンター</td></tr> <tr> <td>掛川</td><td>----</td><td>中水野駅</td></tr> <tr> <td>幡山東</td><td>----</td><td>山口駅</td></tr> <tr> <td>幡山西</td><td>----</td><td>瀬戸口駅</td></tr> <tr> <td>西陵</td><td>----</td><td>中水野駅</td></tr> <tr> <td>萩山・原山・八幡</td><td>----</td><td>瀬戸口駅</td></tr> </table> <p>連区循環マイクロバスの主要駅は市内循環バスの停留所を設け市内各地へ乗り継ぎを可能にする。</p>	瀬戸市駅	----	陶生病院	----	小金集会所	----	水南自治会館公民館	----		----	東松山町集会所	----	上松山集会所	----	水南分団	----	北松山集会所	----	瀬戸市消防本部	----		----	瀬戸市駅	----	道泉・深川	----	尾張瀬戸駅	古瀬戸・東明	----	瀬戸蔵	祖母橋	----	瀬戸蔵	陶原	----	尾張瀬戸駅	長根	----	瀬戸市役所	效範	----	水野駅	東山	----	水野駅	水南	----	瀬戸市駅	水野	----	中水野駅	品野台	----	瀬戸道の駅	下品野	----	品野バスセンター	掛川	----	中水野駅	幡山東	----	山口駅	幡山西	----	瀬戸口駅	西陵	----	中水野駅	萩山・原山・八幡	----	瀬戸口駅		
瀬戸市駅	----	陶生病院	----	小金集会所	----																																																																							
水南自治会館公民館	----		----	東松山町集会所	----																																																																							
上松山集会所	----	水南分団	----	北松山集会所	----																																																																							
瀬戸市消防本部	----		----	瀬戸市駅	----																																																																							
道泉・深川	----	尾張瀬戸駅																																																																										
古瀬戸・東明	----	瀬戸蔵																																																																										
祖母橋	----	瀬戸蔵																																																																										
陶原	----	尾張瀬戸駅																																																																										
長根	----	瀬戸市役所																																																																										
效範	----	水野駅																																																																										
東山	----	水野駅																																																																										
水南	----	瀬戸市駅																																																																										
水野	----	中水野駅																																																																										
品野台	----	瀬戸道の駅																																																																										
下品野	----	品野バスセンター																																																																										
掛川	----	中水野駅																																																																										
幡山東	----	山口駅																																																																										
幡山西	----	瀬戸口駅																																																																										
西陵	----	中水野駅																																																																										
萩山・原山・八幡	----	瀬戸口駅																																																																										
6	将来像・将来都市構造	<p>瀬戸市全体を人間の体に例えると、血管は市内の道路網となります。現在瀬戸市の道路網を見ると、工事途中で寸断・渋滞・狭い等、血管では心筋梗塞・心不全の様相を呈しています。公共交通網の整備も必要ですが、基本となる道路整備も併せて行う必要があると思います。</p> <p>具体的には</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・慢性的な陶生病院前の名鉄電車踏切付近の朝夕の大渋滞</li> <li>・瀬戸川左右道路の渋滞、瀬戸蔵のイベントで蔵に駐車し出るのに更に渋滞に拍車がかかる、文化センターの同様</li> <li>・三菱UFJ銀行瀬戸支店前の橋、新設工事の長期化</li> <li>・京町を通る国道155号は歩道がなく、歩行者と車が近接し危険、その先の踏切は同様に大渋滞</li> <li>・瀬戸市品野町二丁目、国道248号</li> </ul>	<p>「第1章 1. 計画策定の目的」において、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）で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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。</p> <p>公共交通と連動する道路は市民生活を支える重要な要素となりますので、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。</p>	C																																																																								

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>から県道 210 号への分岐点の渋滞他</p> <p>現在、瀬戸市内は空き家対策や老朽化した建屋の撤去工事等が進んでおり市内の各所で空き地が増えており淋しいまち・魅力のないまちを具現化していますし、その空き地には近代的な新築住宅が建ち、古都瀬戸のイメージがどんどん無くなって来ています。道路工事は地主さんの協力が無ければ実現できなく、新しい家ができると、道路拡張に協力して頂けなくなりますので早急に対応する必要があります。</p> <p>そこで、先に指摘した課題点の解消が必要です。多治見市から名古屋市内へ流れる車を、瀬戸市街を迂回するバイパス道路の整備をし、スムーズに流れるルート整備が必要と思います。陶生病院前名鉄踏切地点に南北に通る高架道路の新設、三菱UFJ銀行瀬戸支店前橋の早期完成、京町を通る国道 155 号を瀬戸市役所前道路側へ移動、京町 1 丁目付近は立退きの問題が出るので、道路を瀬戸川上に設けるのも一案かと思えます。</p> <p>道路が整備され市外から市内へ流入する車の流れがスムーズになり、市民が活用する公共的車もスムーズに運行ができると思います。</p>		
7	将来像・将来都市構造	<p>誰もが住みたくなるまちづくりというが、今回小中一貫校の建設で言えば通学ルートや通学方法など行き当たりばったりとしか思えず、5つの小学校がなくなったことで、かえって住み良さは悪くなるのではないか。交通網の整備など先に取り組むべき。</p>	<p>「第1章 1. 計画策定の目的」において、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)で「住みたいまち 誇れるまち 新しいせと」を将来像に掲げ、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。</p>	B
8	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>鉄道及び民間私鉄バスは、他の市町への交通便(基幹交通便とする)の基本に考える。日常の市民生活の維持及び基幹交通便利用の利便の提供を組み合わせた交通・道路政策の実施と基幹産業衰退の下で、大きな</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>基幹産業を有する地域（例えば名古屋・豊田・春日井等）の労働力供給都市化の傾向をはらんで、重要な基幹産業育成がはかどらない状況も視野にいれ、職住近接まちづくり（産業育成政策）を行う。市内消費の増加と商業施設（特に商店街の活性化）につながる地域交通網整備を図ると言う複雑で高度な生活を瀬戸市独自の産業育成政策と地域経済活性化策の潤滑油となれる地域交通網整備を期待したい。</p>	<p>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を目指すこととしています。</p> <p>公共交通ネットワークの形成の中で、商業施設等の生活利便施設につながる交通網の整備に取り組んでいきます。</p>	
9	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>交通は住民の医療、福祉、教育、商工業をつなぐまちづくりの土台となるものです。住民の社会参加を増大させると同時に、住民の健康維持につながり瀬戸市にとって財政面で豊かさを生み出し一人ひとりの人生も豊かにします。それが「交通の担う役割」だと考えます。交通事業は赤字だからお金をかけない、黒字だからどうと、考えるのは間違っていると思います。「住みたくなるまち、瀬戸市！」</p>	<p>「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を目指すこととしています。</p> <p>今後も持続可能な公共交通としていくため、収支率や利用者数を考慮しながら公共交通の維持・見直しを行っていきます。</p>	B
10	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>高齢者は増えていきます。公共交通に予算がつくように頑張ってください。</p>	<p>「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を目指すこととしています。</p> <p>公共交通は市民生活を支える重要な要素となりますので、今後も持続可能な公共交通としていくため、収支率や利用者数を考慮しながら公共交通の維持・見直しを行っていきます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C
11	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>公共交通は、市民にとっては、大切なものです。人間の身体に例えれば血管の役割だと言われています。もっとお金を出すように頑張ってください。</p>	<p>「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、2路線の鉄道を基軸に、都市内外の</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
			<p>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を目指すこととしています。</p> <p>公共交通は市民生活を支える重要な要素となりますので、今後も持続可能な公共交通としていくため、収支率や利用者数を考慮しながら公共交通の維持・見直しを行っていきます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	
12	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>私の住んでいる長根連区は、市のコミュニティバスが通っていません。近所のお年寄りに聞いても「近くにないから1度も乗ったことはない。」と言われます。今後ますます高齢化が進み、車の免許を返納される方も増えてくると、住民の足が変わるコミュニティバスがもっと網の目のように各地に通って欲しいと思います。便利でなければ、利用する人が減るのは当たり前で、便利ならば利用者も増えるはずで。例として、新瀬戸から瀬港線を通して愛知医大まで行く路線を作ってください。</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を目指すこととしています。</p> <p>長根連区は、広域基幹バスである名鉄バス本地ヶ原線が運行していますが、バス停から300m以上離れた公共交通空白地域が存在しています。バス停間隔の適正化等を実施するとともに、引き続きバスの利便性向上を図っていきます。</p>	B
13	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>乗継でなく、目的地へ直行できるルート作りを！ (狭い瀬戸で何回乗り換えるのか。)</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を目指すこととしています。</p>	B
14	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>以前から長根連区は公共交通の空白地帯ですが、現在パブコメ中の地域公共交通網形成計画においても空白が解消したとは言い難い状況です。</p> <p>広域基幹バスの見直し (P68) を行おうとしていますが、これで空白が解消し地域住民の利便性が上がると</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>は思えません。</p> <p>最近では人口が増加傾向にあるものの、今後も高齢化が進展する長根連区において、コミュニティバスのルートを通すことが必要ではないかと思えます。</p> <p>市立図書館、JA あいち尾東瀬戸支店へのバス停設置を掲げるなど運行内容の見直しを検討しているのは評価できると思えますが、他の路線のように居住地や公共施設の周辺を通過するようにすれば、利便性も向上し、利用者も増加すると考えます。</p> <p>具体的には市立図書館⇄共栄通⇄ヤマナカ⇄やすらぎ会館⇄西友周辺⇄長根公民館、慶昌院⇄長根小学校⇄榑木町（水無瀬川北）⇄県道⇄JA方面というルート。</p> <p>このような名鉄バス路線では拾えない居住地・生活重視の南北ルートが必須だと思います。</p> <p>ぜひ、当連区の交通ネットワークの確保・維持、生活交通の確保・維持に関し、計画の見直し、改善を宜しく願いいたします。</p>	<p>バス等が一体となった公共交通ネットワークの形成を目指すこととしています。</p> <p>長根連区は、広域基幹バスである名鉄バス本地ヶ原線が運行していますが、バス停から300m以上離れた公共交通空白地域が存在しています。バス停間隔の適正化等を実施するとともに、引き続きバスの利便性向上を図っていきます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p> <p>また、生活交通については、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等、新たなモビリティ・移動支援システムの研究と合わせて検討を進めていきます。</p>	
15	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>高齢者や運転免許証をもっていない主婦は、路線が迂回しても到着時間がかかってもかまいません。乗り換えなしか、一回の乗り換えで目的地に行けることを望むのは無理なお願いでしょうか。地域の事情を考えたバス停の増設をして下さい。</p>	<p>「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を目指すこととしています。</p> <p>陶生病院バスロータリーのハブ化を推進することで、快適で円滑な乗り換え環境の整備を行います。</p> <p>また、市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し、運行内容へ反映していきます。</p>	B
16	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	<p>2020年4月より、子どもを掛川小学校へ通わせたいと考えています。</p> <p>登校時(8:15頃)下校時(16:00頃)に掛川小学校前を通るバスを走らせていただきたい。乗換えてでもよいので、新瀬戸駅か陶生病院まで着けるようにしていただきたい。</p>	<p>掛川小学校は、2020年度より市内全域から選択できる小規模特認校となります。</p> <p>いただいたご意見は、関係部署と共有し、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C



意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		す。 せっかくの特認校なので我が家の子をはじめ、市内の色々な地域からもアクセスしやすい環境を強く要望します。		
17	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	市は循環バス（名鉄）を上水野に回そうとしているが人口の少ない所はコミバスを走らせれば良い。毎日運行でないと利用できない。こうはん線のように13人乗りに。体育館、水野中学校も下半田川線か曾野線が通るように！！ 市の乗継ぎ方式は利用不便になる。	「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を形成することとしています。 コミュニティバス下半田川線・曾野線は、名鉄バスみずの坂線・水野循環線と連携し、運行経路の見直しを行っていきます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
18	基本方針(1)都市構造を支える公共交通の確保	市営バスは通勤通学も使える時間にする。 (スクールタクシー・コミバス・名鉄バスを1本化)	「第6章 1.基本方針 (1)都市構造を支える公共交通の確保」において、将来都市構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」の実現のため、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を形成することとしています。 基幹バスとコミュニティバスの運行を連携させることで、バスの利便性向上を図っていきます。	B
19	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	基本方針1の中で「市内基幹バスの運行維持見直し…」についてです。 その中で「利用実態や人口、生活利便施設の立地状況などに応じた運行経路の見直し」とありますが、実際人口は年々減ってきていますし、生活利便施設もなく、住民は高齢化してきています。 こういう地域の住民が交通難民となることのないような見直しにして頂きたいです。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、運行経費や運送収入による収支率も踏まえた効率的・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こととしています。 鉄道や路線バスに接続し、市街地や集落の居住地から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運行の維持・見直しを行っていきます。	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
20	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	<p>税で運用される行政のほかに、会費で運用される自治会活動があります。</p> <p>瀬戸市には 110 ヶ所を超える交流センター、集会所、公民館など地域密着施設があります。地域の自主財源を使用して、例えば歩道を走行できる「電動車いす」をこれら施設に常備すれば、最も近い施設から目的地（市役所など公的施設や病院、郵便局やスーパーなど）への交通手段として利用できます。これで、地域生活弱者の交通利便性の問題は概ね解消すると考えます。</p> <p>ヤマハ HP によれば、8 時間充電で最大 40Km 走行、登坂能力 9 度の 40-100 万円/台の電動車いすがあります。夜間電力で充電すれば 11 円/Kwh で済みます。H30 年度にはバス補助金に約 2 億円を使用しています。計算上、100 万円/台として初年度で 200 台購入できます。税からの補助金や助成金があれば、早期、大量の足が確保できます。</p>	<p>「第 6 章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、運行経費や運送収入による収支率も踏まえた効率的・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こととしています。</p> <p>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。</p>	B
21	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	<p>老人の交通事故が増え、車をやめたいのですが、瀬戸市は車がないと意外と不便です。</p> <p>そこで、コミュニティバスの充実を真剣に考え実施してほしいです。（2、3 回乗ってみました、毎日同じ時刻にないなどおそまつです）</p>	<p>「第 6 章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	B
22	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	<p>水野地域で生活しています。坂の多い地域でこれからの生活が不安です。コミバスの要望です。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・毎日運行をぜひお願いします。</li> <li>・停留所として市役所、郵便局、支所がほしい。</li> <li>・運行ルートは一部役員で決めずに地域の人たちの声を聞いて決めてほしい。</li> <li>・瀬戸市と地域の人たちとコミバス</li> </ul>	<p>「第 6 章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>水野地域では、コミュニティバス</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>の事で話し合いができる様にしてほしい。</p> <p>・各家庭に時刻表を配布してほしい。 予定が組めますので。</p>	<p>下半田川線・曾野線は、名鉄バスみずの坂線・水野循環線と連携し、運行経路の見直しを行っていきます。 いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	
23	基本方針(2) 生活を支える公共交通の確保	<p>瀬戸市も高齢化が進み、自家用車の運転が困難になる人の増加は不可避です。</p> <p>したがって、全ての市民の交通権を保証するためには、コミュニティバスを充実させることは重要です。</p> <p>しかし、瀬戸市での現状は極めて不十分だと言わねばなりません。</p> <p>まず何よりも、コミュニティバスを毎日運行してください。</p> <p>公共交通であるなら、毎日運行は当然だと考えます。</p> <p>近郊の市町村で毎日運行でない自治体があるのでしょうか。</p> <p>誰もが自由に外出できるよう、毎日運行を行ってください。</p> <p>次に、本数も少なすぎます。</p> <p>出かけた先で、何時間も待たされる現状をどのように考えてみえるのでしょうか。</p> <p>そして、結局は帰りにタクシーを利用せざるを得ない現実を聞いています。</p> <p>運行本数の増加を要請します。</p> <p>さらに、路線も少な過ぎます。路線を増やし、とりわけ高所に住んで見える地域も視野に、路線の拡充を要請します。</p> <p>また、乗車定員の不足も問題です。誰もが気軽に利用できるよう乗車定員も増やしてください。</p> <p>こうしたことを、実現するためには多くの費用が必要だと考えますが、必要な予算は率先して支出してほしいと思います。</p> <p>だれもが齢を重ね、交通弱者となるのは避けられません。</p> <p>総ての人が生き生きとした生活が保障されるよう、交通権確立のために頑張りましょう。</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	B
24	基本方針(2) 生活を支える公共交通の確保	<p>コミバスの運行には福祉の視点をもって。買い物・通院など交通弱者の利用しやすいように。</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
			<p>等、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>鉄道や路線バスに接続し、市街地や集落の居住地から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運行の維持・見直しを行っていきます。</p>	
25	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	<p>基幹バスとコミュニティバスの役割は違うと思われるので、コミバスを今のわかりにくいコースではなく、乗り継ぎ場所を市役所などにする、隔日運行は毎日とするなどの実施をしてほしい。</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>コミュニティバスは、基幹バスと連携して地域の生活交通を確保するために運行しています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C
26	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	<p>現在運行されているコミュニティバスや菱野団地内の住民バスの運行路線は、基幹道路にしかほとんどバス停の設置がない。又、路線を置いていない。瀬戸市の地形の特徴は山坂の上り下りがあることであること。こうした地域の高齢者居住率の高さに鑑み、生活道路を可能な限りまんべんなく路線として設定することが求められる。そのことは、高齢者の行動範囲の増加で人間関係を豊かにできるだけでなく、市街地商店街へ足を延ばし、商店街での買い物をすることで地域振興策へもつながることが可能となる。そのためにはまず、土日を含めての毎日運行を推定利用状況に応じて、一日の複数本をどの路線も運行することを期待する。</p>	<p>「第6章 1. 基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
27	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	コミュニティバス本地線は、平成21年から月・火・木・土曜日の運行で、下り陶生病院発は、2本しかありません。私が聞いた人は、運転もできないので外出するにはたよりにしていますと。担当課に聞きますと利用者が少ないからだと言いました。なぜ、増やすような路線延長やループ（環状）的な検討など、今までにされましたのでしょうか。もし、していなければ市民の足を確保する姿勢に問題があると思います。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。 コミュニティバス本地線は、陶生病院バスロータリーの整備に合わせて、陶生病院への乗り入れ便数の増加を検討していきます。	B
28	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	新瀬戸駅～イオン瀬戸みずの店から所要時間が28分でしたが、陶生病院までに延長して1分延ばし29分です。当初は、運転手さんから「席に早くついてください」と急かされた人もいました。先日、陶生病院発15:26に乗りましたら、かなり速く走れるので心配していましたが、それでもさつき台着で2分遅れになりました。また、やすらぎ会館発(11:57)を乗るために会議を早めに切り上げて、56分にバス停につきましたが、来ていないのでホーとしました。2分遅れてきましたので乗り、さつき台につきましたら4分遅れになりました。停留所で高齢者の夫婦連れが待っておられました。天気の良い時は、辛抱しますが雨や風が強い時もありますので、余裕をもった所要時間にしていただけませんか。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。 コミュニティバスの運行時刻については、実際の所要時間をもとに設定していますが、いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
29	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	毎日運行があたりまえ。 (各町の集会場はバス停にする。) (集落にはバス停を置く。)	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、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こととしています。 市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。	B

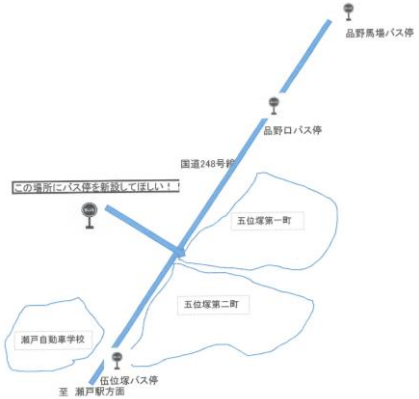
意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
30	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	コミバスの便数が少ない。利用しやすい様に便数を増量していただきたい。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、拠点周辺や郊外部の各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、生活利便施設の立地状況や地勢、地域ニーズ等、地域の実情を踏まえつつ、運行経費や運送収入による収支率を踏まえた効率的・効果的な運行のあり方を検討し、生活交通として市民の移動を確保することとしています。 市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。	B
31	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	私たちは、日頃から「瀬戸は、コミバスの路線が少ない」と皆さんと話し合っていますが、その中で「乗っていないのではないかな」と言われる方もみえます。瀬戸市としては、地域の声をどのように受けとめられているのでしょうか。私は、路線が少ないと乗っても、自分の行くところに行けないことに問題があると思います。瀬戸市のご見解はいかがですか。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、運行経費や運送収入による収支率も踏まえた効率的・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こととしています。 市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。	B
32	基本方針(2)生活を支える公共交通の確保	メイン道路から一步中に入ると、狭小道路ですれ違いができない道路幅、せまく急な坂道等が旧市街地に多くありますし、狭い道路横に川もある箇所もあります。この川を暗渠にし、道路幅を広げて流れをスムーズにする案もありますが、通行量が増え地域住民の不安が増える問題もあります。この様な地点に公共交通がこまめに通るルートを設定することにより、買い物・医療機関に行き易い等年配の方々に喜ばれ利用が増えると思われそうです。	「第6章 1.基本方針 (2)生活を支える公共交通の確保」において、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、地域の実情を踏まえつつ、運行経費や運送収入による収支率も踏まえた効率的・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こととしています。 市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。	B
33	基本方針(3)持続可能な公共交通の確保	自治体の厳しい財政状況を考えると、国への要請も必要と考えます。菱野団地「住民バス」など喜ばれて	「第6章 1.基本方針 (3)持続可能な公共交通の確保」において、市民、交通事業者、行政の連携と適	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
	確保	いますが、地域のボランティアに輸送を任せるのではなく、国としての交通政策の作成が急務です。	切な役割分担のもと、公共交通を守り育むような意識の醸成や利用しやすい交通環境の構築などを計画的かつ継続的に進めることで持続可能な公共交通を確保することとしています。 なお、瀬戸市地域公共交通網形成計画は、交通政策基本法の理念を受けて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、第6次瀬戸市総合計画、瀬戸市都市計画マスタープラン、瀬戸市都市交通マスタープランなどの上位計画を踏まえた位置づけとしています。	
34	基本方針(3) 持続可能な公共交通の確保	道路運送法をもって、地域生活弱者の交通に関する利便事業を作りこむことに無理が発生するのです。が、本件の目的を達成するための具体策、原資、ロードマップは防災事業と同じ、「自助、互助、公助の原理」を適用するのです。都市計画課の案は公助原理オンリ主義です。	「第6章 1. 基本方針 (3)持続可能な公共交通の確保」において、市民、交通事業者、行政の連携と適切な役割分担のもと、公共交通を守り育むような意識の醸成や利用しやすい交通環境の構築などを計画的かつ継続的に進めることで持続可能な公共交通を確保することとしています。 市内に立地する名古屋学院大学と連携し、スクールバスを地域住民が利用できる官学協働の取り組みを継続するほか、菱野団地住民バスをモデルとした地域との協働事業等を進めていきます。	B
35	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	鉄道駅に接続するフィーダー・サービス機能向上のためコミュニティバスの木目細やかなバスネットワークの構築	「第7章 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成 ④陶生病院バスロータリーのハブ化推進」において、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整備することとしています。	B
36	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	コミュニティバス間の乗り継ぎ抵抗軽減し使いやすい身近な交通手段として市民に親しまれるバスとするため乗り換え停留所の整備改善（特に高齢者、天候不順時に配慮した屋根、ベンチ設置）、他系統への乗り換え最適停留所の案内・周知	「第7章 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成 ④待合環境の改善」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を行い、待合環境を改善することとしています。	B
37	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	マストラへの転換を促進するため民業圧迫しない範囲でのP&R方式の導入（愛環中水野駅など）、あいち海上の森センターなどへのアクセスとして愛環山口駅と八草駅間の中間駅新設可否検討	「第7章 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成 ⑤パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐輪場等の施設整備」において、電車やバスなどの公共交通と自家用車、タクシー、自転車をはじめとする多様な交通手段の乗換利便	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
			性の向上を図るため、パーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場の整備を進めることとしています。	
38	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	名鉄新瀬戸駅と愛知環状鉄道瀬戸市駅との乗換が、依然として不便なままである。直線距離は近いのに、お互いにそっぽを向いているようだ。雨にぬれずに円滑に乗換ができるよう、速やかな改善を計画に盛り込んでほしい。	名鉄新瀬戸駅と愛知環状鉄道瀬戸市駅は、多極ネットワーク型コンパクト構造において、市の中心拠点として位置づけています。 「第6章 2.目標 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成」において、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の構築・維持のため、乗り換え拠点における機能強化を行うこととしています。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
39	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	目標に掲げられている「円滑な乗り継ぎ」の件は、一般論としては賛成だが、各論としては品野地域や下半田川、水野、山口、本地等は市街地にある大中の病院（陶生病院とか瀬戸みどりのまち病院・あさい病院）や銀座通り商店街やせと末広町商店街等（生活用品小売店集合地）に行き来するのに、例えば「しなのバスセンター」「瀬戸口駅」「中水野駅」等の乗り換えは高齢社会化する中で階段と傾斜地の多い瀬戸特有の地形から利用者への無言に苦痛を負わせることとなるので、安易に乗り継ぎ駅としての固定化を図らないことを期待する。	「第6章 2.目標 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成」において、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の構築・維持のため、乗り換え拠点における機能強化を行うこととしています。鉄道駅、バスセンター等の拠点やその周辺においては、誰もが安全に安心して利用できるよう、旅客施設や車両等のハード面や、情報案内、乗務員の対応等のソフト面の両面からバリアフリー化を推進することとしています。	B
40	目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	赤津線は現在一貫校への通学バスとしての活用が見込まれておりますが、赤津地区内のバス停は交通量の多い歩道のない県道に面しているため安全に利用することが出来ません。ダイヤも含めバスバースや待合場所など安全に利用できる環境の整備を望みます。	「第7章 目標①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点形成④待合環境の改善」において、交通結節点となる鉄道駅やバスターミナル等において、雨風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を行い、待合環境の改善を推進することとしています。 小中一貫校の開校に合わせて、赤津線の見直しを行いますので、いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
41	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	区画整理中の塩草にバスを通してほしいです。 住人が増えているが、バスが通っていないので駅に行くことができません。子どもも多いので、数年先の通学のことを考えても駅へのアク	「第6章 2.目標 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持」において、通勤・通学、観光・まちづくり等の需要に応じて、基幹バスの運行内容を見直し、利便性の高い拠点間の交通ネットワークを確保す	C



意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>セス方法にバスがあればと思います。</p> <p>高校生になったらこの子どもたちはどうやって通学するのだろうかといまから不安です。</p> <p>駅から区画整理地までが坂ばかりなので、自転車で駅から帰ってくるのも厳しく、通勤通学にも車を使うしかない状況です。</p>	<p>ることとしています。</p> <p>塩草土地区画整理地内は、開発が進み人口の増加が見込まれます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	
42	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	<p>資料 p24、25 に見られますが、新しく整備された塩草住宅地区がカバーされていません。バイパスの開通もあり p57 にも有るように赤津地区から縦のつながりとして山口駅や八草方面への公共交通アクセスによる利便性が瀬戸市東部の発展に繋がっていくと思います。</p> <p>品野線と比較して土日などは 20:30 と最終便も早く、自家用車の利用しか手段が有りません。利用者数の向上の為に全体としてのダイヤの見直しをお願いします。</p> <p>P33 に有るように多くの住民が要望する陶生病院や市役所、図書館へのアクセスとして赤津線利用者は尾張瀬戸駅への乗り換えを強要されています。乗継による 80 円の割引はありますが時間も短く不便です。また、p26 に高齢者は 300m 以上の徒歩での移動が不便と有るように市役所前から陶生病院へは現状徒歩で 400m 以上です。愛環、瀬戸線と 2 つの鉄道路線がある新瀬戸駅周辺を公共移動のターミナルと考えコミュニティバス同様、赤津線の陶生病院への乗り入れを希望します。</p>	<p>「第 6 章 2. 目標 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持」において、通勤・通学、観光・まちづくり等の需要に応じて、基幹バスの運行内容を見直し、利便性の高い拠点間の交通ネットワークを確保することとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、基幹バスの利便性向上を目指していきます。</p>	B
43	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	<p>塩草町内を走るバス路線を作って欲しいです。</p> <p>大きな工場もでき、現在建設中の家もたくさんあり今後人口が増えていく場所ですが、今はバスの運行がありません。最寄りのバス停までは歩いていくとかなり遠いです。今は小さな子を連れて車で移動していますが、今後、妊娠・出産を考えた時に、バスが近くを運行していることで体に負担なく病院まで行くことができるのでとても助かります。前は瀬戸市内の別地区に住んでいて、陶生病院に通っていましたが、次も同じように陶生病院にかかると思</p>	<p>「第 6 章 2. 目標 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持」において、通勤・通学、観光・まちづくり等の需要に応じて、基幹バスの運行内容を見直し、利便性の高い拠点間の交通ネットワークを確保することとしています。</p> <p>塩草土地区画整理地内は、開発が進み人口の増加が見込まれます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		います。		
44	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	<p>【瀬戸北線[名鉄バス]のバス停の新設のお願い】</p> <p>生活を支える公共交通の確保として利用しやすい交通環境の一環の一つに、下図の基幹バス路線の瀬戸北線（名鉄バス）の伍位塚バス停の新設をお願いいたします。</p> <p>お願いの主な理由</p> <p>①高齢者には路線バスの停留所までの距離が遠く利用しにくい。</p> <p>②現在のバス停の設置場所が、地域の都市開発状況に合っていない。</p> <p>③高齢者が運転免許自主返納するにも、公共交通機関が利用しづらい。</p> <p>④伍位塚第一町内の住民等のバス停までの距離が遠い。</p> 	<p>「第7章 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持 ④市内基幹バスの運行維持・見直し」において、広域基幹バスと連携して通勤・通学やまちづくりなどにおける利便性の向上を図るため、市内拠点間の交通ネットワークを形成する基幹バスの運行を維持することとしています。また、利用実態や人口・土地利用動向、生活利便施設の立地状況などに応じた運行経路やバス停間隔の見直し、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、利便性の向上を図ることとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、基幹バスの利便性向上を目指していきます。</p>	B
45	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	<p>名鉄バス、市のコミュニティバス、やすらぎ会館とあります。</p> <p>私は赤津に住んでいる、後期高齢者です。</p> <p>名鉄バスは、瀬戸駅止まり。あとはすべて乗り換え。陶生病院へは、バスから電車で行きます。愛環は、名鉄バスから電車から愛環にのります。(時間も、お金もかかり、まして、1時間に1本あるか、なし)</p> <p>市のコミュニティバスは、通っていません。</p> <p>やすらぎも、広報見ると、赤津に来ません。</p> <p>どこかに行きたいと思っても、あきらめます。夫は80才。医者、買物に必要です。これから先が不安。赤津は自家用の送り迎えが多く利用者が少ないと思いますが今後、老人口が多くなればと…</p>	<p>「第6章 2.目標 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持」において、通勤・通学、観光・まちづくり等の需要に応じて、基幹バスの運行内容を見直し、利便性の高い拠点間の交通ネットワークを確保することとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、基幹バスの利便性向上を目指していきます。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>要望</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・名鉄バスを赤津から新瀬戸駅までにしてほしい。少ない本数で、乗り換えなしで、買物、病院、愛環が利用できます。お願いします。</li> <li>・品野と菱野団地は、赤津のバスの時は瀬戸駅で乗り換えられる様にして下さい。</li> </ul> <p>赤津にインターがあります。(会社)工場が出来れば人口も増え、店も出来ます。</p>		
46	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	瀬戸北線の名称変更 例えば「品野線」	「第7章 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持 ①市内基幹バスの運行維持・見直し」において、瀬戸北線の路線名を見直すこととしています。	B
47	目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	<p>国道 155 号の小田妻町～水野病院・市民公園が、バスが通っていない。</p> <p>中水野駅からそのルートがあるとよいと思う。 (陶生病院・瀬戸市駅への)</p>	<p>小田妻町以南の国道 155 号では、コミュニティバス下半田川線、曾野線が隔日運行しています。また、これらの路線は、中水野駅にもバス停を設置しています。</p> <p>本計画においては、「第7章 目標②拠点間の交通ネットワークの確保・維持 ①市内基幹バスの運行維持・見直し」において、みずの坂線・水野循環線での運行経路の見直し、市民公園前バス停の移設を実施することとしています。</p> <p>また、「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ①コミュニティバスの運行維持・見直し」において、下半田川線、曾野線での市内基幹バスみずの坂線・水野循環線と連携した運行経路の見直しを実施することとしています。</p>	B
48	目標③生活交通の確保・維持	<p>高齢化がすすむ瀬戸であるのにコミバスの5年後の目標値に検討もなく、車に頼らざるをえない状況を変える施策がない。基本方針との矛盾を感じる。例えば免許返納者にタクシーチケット配布など。</p>	<p>「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ①新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、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、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の研究、導入を推進することとしています。</p> <p>なお、タクシーチケット配布など、高齢化対策として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。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
49	目標③生活交通の確保・維持	<p>瀬戸市内循環バス・連区内循環マイクロバスの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内事業所の通勤のバス・マイクロバスと契約</li> <li>・病院・介護送迎者マイクロバスと契約</li> <li>・幼稚園・学校・塾・送迎バスと契約</li> <li>・タクシー会社と契約</li> <li>・各停留所でバス・マイクロバスに乗れなかった時はタクシーで代行する。タクシー会社と契約する。</li> <li>・これらの運用データを逐次確認し稼働率 50%を目指す。</li> <li>・市民は自家用車を使わずに便利に公共交通が充実すれば有料でも年間バスを利用する。</li> <li>・又関連事業所も車の維持と人件費からも瀬戸市・利用者から補助され利益となる。</li> <li>・瀬戸市公共交通年間無料パスは他の路線が乗れるようにチャージできると使いやすい。</li> </ul> <p>瀬戸市民が瀬戸市公共交通年間無料パスを使用し、マイカーも使わず、通勤、通学、買物、散策することで、交通事故が減少します。</p> <p>また外出する機会が増え、健康となり、介護保険料、健康保険料も安くなり、各事業所も人件費、車の維持費も負担され利益になります。</p>	<p>「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ㊦新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、生活交通として市民の移動手段を確保するため、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の研究・導入を推進することとしています。</p> <p>また、「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ㊧料金体系の見直し」において、コミュニティバスに係る適切な利用者負担を踏まえた運賃の見直しを行うほか、スムーズな乗降やお得な料金設定による利用しやすい交通環境の実現のため、回数券を作成することとしています。</p>	B
50	目標③生活交通の確保・維持	<p>高齢者のコミュニティバス等の利用度が高いことは、更に高齢者の運転免許返上運動によりコミュニティバス等への期待度は増加すると予想される。元職業運転手をされていた方で就労可能だけでなく運転技術もしっかりされている方を見だし、万が一の不幸な事故などの対応責任は全て市行政が持ち、管理責任が行って、ご本人の生きがいと最低賃金の保障で人材確保を図る策の推進を期待する。</p>	<p>「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ㊦新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、各地域で異なる人口密度や高齢化の状況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、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等の研究、導入を推進することとしています。</p>	B
51	目標③生活交通の確保・維持	<p>コミュニティバスの自動運転化等IoT化、AI化等高度機械化は利用者の高齢層化が予想される中で、利用者の健康や移動の不自由等が伴う身体、場合によっては心理・精神状態の困難も予想されるところから、</p>	<p>「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ㊦新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、「あいち自動運転推進コンソーシアム」への参画や次世代産業・研究機関との連携による自動運転やI o</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		有人運転とサービスの提供が確保されることが機械化に疎い高齢者への大きな配慮が必要であると考えます。	T、A I等の最先端技術の研究、活用を推進することとしています。 コミュニティバスの運行に係る高度機械化において、高齢者への配慮が必要と考えます。いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	
52	目標③生活交通の確保・維持	相乗りの推進化 ・スクールバスとの連携 ・従業員送迎バスとの連携 ・地域でのタクシー相乗り	「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ①大学スクールバスとの連携、⑫新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、路線バスやコミュニティバスを補完し住民の移動を確保するため、市内に立地する名古屋学院大学と連携し、スクールバスを地域住民が利用できる官学協働の取り組みを継続することとしています。また、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、タクシー車両等を活用したデマンド交通の研究・導入を推進することとしています。	B
53	目標③生活交通の確保・維持	高齢化社会になり、デマンドタクシーも導入。 (下半田川方式はよくない。)	「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ⑫新たなモビリティ・移動支援システムの導入」において、生活交通として市民の移動手段を確保するため、タクシー車両等を活用したデマンド交通の研究・導入を推進することとしています。	B
54	目標③生活交通の確保・維持	目標③ 生活交通の確保・維持に関する事業、＜実施内容＞の中の運行曜日や運行便数の適正化についてお尋ねします。隔日運行は、JRバスが撤退した地域の代替えとしてスタートしましたが、その路線を確保・維持をはじめ有効な手段などの検討をどのようにされてきたのか、お聞かせください。この地域だけの検討なのか、あわせてお願いします。	平成21年6月に策定した瀬戸市地域公共交通総合連携計画において、広域基幹バス、市内基幹バス、コミュニティバスの役割を明確にし、市の運行補助により瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線、赤津線を運行し、事業者により運行される東山線と合わせて公共交通軸を確保しました。また、地域特性に即した生活交通システムとして、コミュニティバス8路線を運行し、通院・買い物等の移動手段を確保しました。	B
55	目標③生活交通の確保・維持	空白地域の解消とカバー率 90%にこだわり、地域住民の利用しやすいバス停やコースを試すことがない。 (北丘住宅は住宅のある山の上ではなく下の道路を走り、高齢者には不便) もっと地域の実情、声を反映してほしい。基本方針の2にあるようなコミバスの運行維持、見直しに期待する。	「第6章 2.目標 目標③生活交通の確保・維持」において、生活交通については、基幹バスと連携して市民の生活を支える公共交通ネットワークの構築を目指すこととしているほか、拠点周辺や郊外部の地域の実情を踏まえた適切な運行形態(定時定路線・デマンド等)・車両の選択、運行頻度等について検討を行い、効率的・効果的な生活交通を確	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
			<p>保することとしています。また、乗り換え負担の少ないダイヤ調整やニーズに応じた目的地の設定、バス停の設置等により、利便性を高めることとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	
56	目標③生活交通の確保・維持	<p>市民アンケートを見ますと、行きたい場所として市役所が上位になっています。以前から私も、瀬戸市役所にコミュニティバスの停留所がないことに疑問を感じていました。他市では、コミュニティバスの停留所の拠点として重視しているのに、おかしなことをしていると思っていました。そこで、陶生病院から市役所まで延長をしてください。</p>	<p>「第7章 目標③生活交通の確保・維持 ①コミュニティバスの運行維持・見直し」において、鉄道や路線バスに接続し、市街地や集落の居住地から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運行を維持することとしています。また、地域特性に応じた運行経路やバス停間隔の見直し、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、利便性の向上を図ることとしています。</p> <p>コミュニティバスは、基幹バスと連携して地域の生活交通を確保するために運行しています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C
57	目標③生活交通の確保・維持	<p>基本方針1の(2)及び(3)でも触れているが、運行経路を緻密なものに改善をし、運行日を毎日化するだけでなく、利用率が低く見込まれる地域には最低午前・午後1本往復で2本の運行を実現することを期待する。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標③生活交通の確保・維持」において、生活交通については、基幹バスと連携して市民の生活を支える公共交通ネットワークの構築を目指すこととしているほか、拠点周辺や郊外部の地域の実情を踏まえた適切な運行形態（定時定路線・デマンド等）・車両の選択、運行頻度等について検討を行い、効率的・効果的な生活交通を確保することとしています。また、乗り換え負担の少ないダイヤ調整やニーズに応じた目的地の設定やバス停の設置等により、利便性を高めることとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
58	目標③生活 交通の確保・維持	<p>車も自転車も乗れない70代の女性です。</p> <p>20年ほど前は入院中の義母、実母を介護の為瀬戸市内3つの病院を自転車ですり廻りました。</p> <p>私は13年前に右手小指を骨折し、自転車も乗れなくなりました。近くにバスが通っていないので、利用したくても、近くにバス停がありません。</p> <p>歩いて10分以内にバス停があれば利用できます。</p> <p>効率の良いバス路線を是非実現してください。</p> <p>私のような高齢者が増加しています。</p> <p>尾張旭市のバスを利用したことがあります。</p> <p>最寄りの新瀬戸駅まで自宅から徒歩で20～25分かかります。</p> <p>新瀬戸駅から名鉄電車で尾張旭駅へ行き、そこからバスで旭労災病院へお見舞に行きました。</p> <p>乗り継いで行きましたが、ありがたかったです。</p> <p>目先のことにとらわれずに、活気のある瀬戸市の将来を考えて、バス路線に市民の大切な税金を市民の為に役立てていただきますよう、お願い申し上げます。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標③生活交通の確保・維持」において、生活交通については、基幹バスと連携して市民の生活を支える公共交通ネットワークの構築を目指すこととしているほか、拠点周辺や郊外部の地域の実情を踏まえた適切な運行形態（定時定路線・デマンド等）・車両の選択、運行頻度等について検討を行い、効率的・効果的な生活交通を確保することとしています。また、乗り換え負担の少ないダイヤ調整やニーズに応じた目的地の設定やバス停の設置等により、利便性を高めることとしています。</p> <p>市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映することにより、コミュニティバスの利便性向上を目指していきます。</p>	B
59	目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<p>基幹バス（名鉄バス路線）は、児童の乗り方教室や高齢者へのイベントを、今後とも続けてください。</p>	<p>「第7章 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進 ⑩バスの乗り方教室の開催」において、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、路線バスやコミュニティバスの乗り方やバスの死角体験を通じた交通安全学習、バスへの愛着促進を深める取り組みの実施により、利用促進を図ることとしています。</p> <p>バスの乗り方教室等は、引き続き実施していきます。</p>	B
60	目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<p>瀬戸市のコミュニティバスを含む公共交通の利用が増えないことについて、試行運転と言いながら地域住民の要望に沿った施策の展開がない（要望に沿えば愛知医大乗り入れで利用増、陶生病院乗り入れで利用増などの例）。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線ごとに話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
61	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	公共交通は、利用者目線で計画されるべきと考える。今回の計画について、その点が的確に担保されているかの検証を確実に実施願いたい。	「第3章 6.公共交通に対する市民の意識」等を考慮して「第6章 計画の基本方針及び目標」を設定し、「第7章 計画の事業」を設定しています。	B
62	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	バス利用者アンケートに特異な結果が出た場合には、その理由を検証し、良い理由であれば他に使えないか、良くない場合は見直しする等アンケート結果を有効活用願います。	「第3章 6.公共交通に対する市民の意識」のとおり、瀬戸市地域公共交通網形成計画の検討にあたり、市民アンケート調査、市内基幹バス（瀬戸北線）利用者アンケート調査や、コミュニティバス利用者アンケート調査を実施しました。引き続き、アンケート調査の結果を活用していきます。	B
63	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	(案) でまとめられているアンケートは、きわめて一般的なものです。地域ごとに要望や意見が聞けるアンケートを希望します。	「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。 地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。	B
64	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	瀬戸市の目指すべき公共交通の姿を明確にし、これを維持していくことが重要である。(案) で示されている住民アンケートは一般的に過ぎません。地域的に要望や声が聞けるアンケート実施をしてください。	「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。 地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。	B
65	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	「コミュニティバスなどの地域の生活交通について各地域力向上推進組織などを中心に地域ごとに話し合っています」とありますが一部の地域ではコミバス運行協議会が開催され、住民の要望等により「よりよいバスになる」方向で少しずつ改善されてきているそうです。 しかし曾野線運行協議会が開催が未定と今までは記載されていました。	「第7章 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進 ①地域主体の公共交通検討体制の構築」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて利用者や住民ニーズ等の情報共有を図り、運行内容へ反映することとしています。	B



意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>2019年度については年3回開催することが記されていますので、なんとしても実行して頂きたいと思っています。</p> <p>こんなに素晴らしい計画が作られたのですから、昨年度より一歩も二歩も実際によくなっている事が市民として望んでいます。</p>		
66	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<p>意見はどう反映できるのかと前向きに考えてほしい。地域の交通や街作りへ思いを聴く機会を地域ごとに聞いてほしい。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。</p> <p>地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。</p>	B
67	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<p>コミバスについて、徐々に改善されてきてはいます。陶生病院への乗り入れは、当初からの住民の願いでした。しかし、使いづらい点は免れません。その大きな原因は、自治体と交通事業者との間だけで、路線やバス停が設定されていることです。コミバス利用者、地域で活動されている人たちの代表など住民参加が重要視されていません。地域の有識者が中心のメンバーで、生の声を聞く会となっていません。傍聴に出かけていますが、発言されるのは、瀬戸市と交通関係者からの意見がほとんどです。住民の生の声を聞く場とはなっていないと感じます。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。</p> <p>地域の方のご意見等は、公共交通会議のみならず、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議しています。引き続き要望や意見の把握に努めていきます。</p>	B
68	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	<p>パブリックコメントは、一部市民の意見を聞いただけに終わっていません。ぜひ、公聴会や中学校ブロック単位の懇談会など開くことが大切です。瀬戸市は、このことを軽視続けていることを、改めて地域の聞く姿勢を持っていただきたいです。</p>	<p>「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。</p> <p>地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
69	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	各連区にある公民館・地域交流センターに「公共交通への目安箱」を設けて、日頃から地域住民の意見や声を聞くようにしていただけません。瀬戸図書館では、要望や意見を聞く箱が設けてあります。出された要望や意見に返事が一覧表になって、誰でも読めるように掲示されております。市民と図書館が近い関係になってきております。ぜひ、取り組みをお願いします。	瀬戸市では、「市長へのメッセージ」として公共交通に限らず市政に関するご意見をいただく箱を市役所に設置しているほか、インターネット等でもご意見をお寄せいただくことができます。 より幅広くご意見等を把握するため、いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
70	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	地域主体の公共交通検討体制の構築について、＜実施内容＞を読みますと会議の開催の充実と設立されていない運行協議会を立ち上げますという内容でないでしょうか。周辺市町が取り組んできました「懇談会」や多様なメンバーの参加するグループインタビュー、ワークショップなどの活動が提起されていません。そのことについて、どのように考えているのか、聞かせてください。	「第3章 6.公共交通に対する市民の意識 (4)コミュニティ交通市民ワークショップ実施結果及び (5)市内基幹バス沿線協議会・コミュニティバス運行協議会の設置状況」のとおり、平成28年に市民ワークショップを実施しました。また、市民・交通事業者・行政による協議会が設置されており、定期的な意見交換が行われています。 より幅広くご意見等を把握するため、いただいたご意見は、今後の事業実施の参考とさせていただきます。	C
71	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	意見交換には、実際にバス等を利用している人の意見を多く取り入れてください。現状の声を取り入れなければニーズは引き出せないと思います。	「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。 地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。	B
72	目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	パブリックコメントがいろいろな面で実施されることは、「住民の声を大切に」という姿勢はとても大切なことです。ただ意見を「聞き置いただけ」では何の意味もありません。住民の声をどう生かすことができるか、一つでも二つでも…考えてください。	「第6章 2.目標 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進」において、路線毎に話し合いができる場を整理・設立し、意見交換を通じて情報共有を図り、住民ニーズを交通施策へ反映する仕組みづくりを進めることとしています。 地域の特性に応じた住民ニーズ等について、各地域の沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等と協議し、引き続き要望や意見の把握に努めていきます。	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
73	目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	一貫校通学バスとして基幹バスを利用した場合、児童の乗降による遅延やランドセルを背負っての着席の危険性、急停車やカーブでの安全性などの確認を地域の保護者とともに考える機会をお願い致します。	「第7章 目標④市民・交通事業者・行政の協働による利用促進 ㊸バスの乗り方教室の開催」において、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、路線バスやコミュニティバスの乗り方やバスの死角体験を通じた交通安全学習を実施することとしています。 児童の安全確保のため、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。	C
74	目標⑤公共交通利用意識の醸成	通勤者・通学者、そして通勤にマイカーを利用される方への対応が、計画案に具体的に記述してありません。どんな方針をお持ちか、お聞かせ下さい。	「第7章 目標⑤公共交通利用意識の醸成 ㊹市民向けエコモビの日（毎月第1水曜日）の実施」において、自動車と公共交通、自転車、徒歩などをかきこく使い分ける「エコモビリティライフ」の普及・定着を目指し、毎月第1水曜日に設定されている「あいちエコモビリティライフの日」（略して「エコモビの日」）の取り組みを展開するほか、さらなる公共交通に対する意識啓発のために、「瀬戸市公共交通の日」（仮称）を設定し利用促進キャンペーンの実施を検討することとしています。	B
75	目標⑤公共交通利用意識の醸成	公共交通利用者は、まずその地域に居住する住民を第一とすることに異論はないが、市として、観光に力点を置くのであれば、観光等目的として来瀬される方の利用についても、住民の足に付加する形で観光客の利便性も検討することが必要であると思う。例えば、イベント時に走る循環バスを曜日指定する等して定期路線化し観光客、住民の相乗りを実施する。	「第7章 目標⑤公共交通利用意識の醸成 ㊺まちづくり、観光情報の発信」において、観光施設や地域のイベントなどと連携し、バス等の公共交通を利用したアクセス情報を各施設のホームページやパンフレット等に掲載するほか、公共交通を利用した観光モデルルートの作成を行い、情報を発信することとしています。	B
76	目標⑤公共交通利用意識の醸成	観光に訪れる方の交通手段も車が主流だと思いますので、市内公共交通手段を観光で訪れた方々に利用して頂けるように、市外に大きな駐車場を整備し、市内観光地とのシャトルバス機能を持たせると良いと思います。 どこかの地では採土場跡地を観光で観る事ができる様に園地にされていると聞きました。瀬戸も採土場が覗ける展望台を設けたり、道の駅には展望塔や子供牧場を設け名古屋市内が眺望でき、子供が動物と触れ合える場所となれば、訪れる方も増え	「第7章 目標⑤公共交通利用意識の醸成 ㊻まちづくり、観光情報の発信」において、観光施設や地域のイベントなどと連携し、バス等の公共交通を利用したアクセス情報を各施設のホームページやパンフレット等に掲載するほか、公共交通を利用した観光モデルルートの作成を行い、情報を発信することとしています。	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>てくると思いますし、瀬戸市にあれば1300年の歴史に触れる事の出来る町並み、石垣、窯垣散策ルート、人が集える場所(例：温泉施設、町の中に魚が泳ぐ小川が流れている風景等)がある。5年・10年先のまちづくり、整備が必要と思います。温泉施設には宿泊もできるといいですね、宿泊して「観る、食べる、遊ぶ」で長時間滞在できる場所が必要です。</p> <p>そうすれば、市民も外に出やすくなりぎやかさが少し出てくるし、公共交通の利用促進にもなると思います。</p>		
77	目標⑥利用しやすい交通環境の構築	<p>瀬戸市公共交通年間無料パスを発行</p> <p>瀬戸市内には事業所の通勤バス・大学の通学バス・幼稚園の送迎バス・介護施設の送迎車等が走っています。</p> <p>瀬戸市内には名鉄電車・愛知環状鉄道・名鉄バスと瀬戸の近くにリニモ・JR中央線があります。</p> <p>下記6路線は瀬戸市公共交通年間無料パスで使用可能にする。</p> <p>名鉄電車 瀬戸駅から三郷駅 名鉄バス 瀬戸市内区間 愛知環状鉄道 八草から高蔵寺 リニモ 八草から愛・地球博記念公園</p> <p>瀬戸市内循環バス 連区内循環マイクロバス</p> <p>瀬戸市民が瀬戸市公共交通年間無料パスを使用し、マイカーも使わず、通勤、通学、買物、散策することで、交通事故が減少します。</p> <p>また外出する機会が増え、健康となり、介護保険料、健康保険料も安くなり、各事業所も人件費、車の維持費も負担され利益になります。</p>	<p>「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ④料金体系の見直し」において、コミュニティバスに係る適切な利用者負担を踏まえた運賃の見直しを行うほか、スムーズな乗降やお得な料金設定による利用しやすい交通環境の実現のため、回数券を作成することとしています。</p>	B
78	目標⑥利用しやすい交通環境の構築	<p>基本方針3について、料金体系の単純化＝低額定額制とか回数券化での利用向上策の充実は期待したい。</p>	<p>「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ④料金体系の見直し」において、コミュニティバスに係るスムーズな乗降やお得な料金設定による利用しやすい交通環境の実現のため、回数券を作成することとしています。</p>	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
79	目標⑥利用しやすい交通環境の構築	いわゆる「敬老パス」的な高齢者向けサービスの導入は、まずは年間パスではなく、回数券方式はどうか。名鉄バス用・コミュニティバス用・共通用とバリエーションを検討しつつ、公共交通ではないが、尾張旭市が実施している「福祉タクシー」の導入はコミュニティバス利用者について、小牧市で体験しましたが、初乗車した際、その日もう一度乗車できるチケットの交付を受け、帰り道に使用した経験があります。他の自治体における、公共交通のあり方を収集し、当市にも活用可能なものがあればしておられると思いますが、精査検討願います。	「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ④料金体系の見直し」において、コミュニティバスに係るスムーズな乗降やお得な料金設定による利用しやすい交通環境の実現のため、回数券を作成することとしています。 敬老パスなど高齢者対策として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。	B
80	目標⑥利用しやすい交通環境の構築	瀬戸市は、高齢者や障害者など施策がコミュニティバスを見ても不十分なように思います。尾張旭市の市営バスは、障害者の人が平成29年度の年間利用者が3万4千人もあります。1か月に3千円の定期券を導入しました。また、長久手市は、65歳以上の市民が申請すれば、「あったかあど」をくれますので、それを掲示すれば無料で乗車ができます。同じ自治体であるのに、どうしてこんなに差が出ているのか、聞かせていただけませんか。	「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ④料金体系の見直し」において、コミュニティバスに係るスムーズな乗降やお得な料金設定による利用しやすい交通環境の実現のため、回数券を作成することとしています。 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。	B
81	目標⑥利用しやすい交通環境の構築	宣伝が近隣の市民にくらべて、不足していると思います。パンフ・冊子などで市民にわかりやすい宣伝が必要です。目に見える宣伝（利用者の状況や声を）で「自分たちのバスだ」という意識をいただき利用しよう！と思えるコミバスにしたいです。	「第7章 目標⑥利用しやすい交通環境の構築 ①わかりやすい公共交通情報の提供」において、市内の鉄道、路線バス、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により、利用者にとって使いやすく、誰にとってもわかりやすい情報を提供することとしています。	B
82	目標⑦運行内容見直し基準の作成	持続可能な公共交通としていくためには利用増が一番大切。経費の削減ではなく利用を増やすことこそが負担の軽減と思う。	「第6章 2. 目標 目標⑦運行内容見直し基準の作成」において、市民の移動を確保しつつ、財政負担の維持を図り持続可能な公共交通ネットワークを構築していくために、運行経費や運送収入による収支率などの目標値を設け、地域特性に応じた運行形態の見直しなどを行うこととしています。 市民・交通事業者・行政が連携し三位一体となり、意見交換を通じて地域の特性に応じた住民ニーズ等の情報を共有し運行内容へ反映するこ	B

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
			とにより、公共交通の利便性向上を図っていきます。	
83	計画の達成状況の評価	<p>指標⑤ コミュニティバスの収支率・利用者率の中の利用者数が現状値(2018年度)93,353人、目標値(2023年度)93,500と微増になっています。目標値が沿線地域の人口減少を踏まえると、なっていますが基幹バスではわかりません。コミュニティバスを同列に見ていることについて、全く、アンケートなどからの実情を正確に捉えていないことの表れでないでしょうか。他市町が実施しているところもある、国土交通省の補助金を活用した調査をしていただけませんか。尾張旭市の「平成29年度利用状況報告書」では、まとめの中で利用者アンケートの報告がされています。自ら運転できる手段を「もてない」と答えた方が6割となり、また、利用頻度は「ほとんど毎日」、「週に3～4回程度」と答えた方が多いことから、交通手段を持たない方にとってあさピー号は非常に欠かせないものとなっていると記述されています。また、利用理由については、「他に交通手段がない」、「出発地・目的地が近くだから」、「運賃が安く経済的だから」などの多くの方から意見が寄せられているそうです。</p>	<p>瀬戸市のコミュニティバス利用者アンケートでは、利用頻度は週2～3日との回答が約4割と多く、毎日との回答は約1割と少ない状況となっています。また、利用目的は買い物、通院が多く、商業施設や病院まで週数回行くための交通手段が望まれています。</p> <p>なお、「第8章 3. 計画の達成状況の評価」において、計画の着実な実施には、事業の実施状況、社会情勢や市民ニーズの変化を適宜把握し、事業内容を適切に改善していくことが必要であるとしています。</p>	B
84	計画の達成状況の評価	<p>事業評価について、PDCA管理をされていますが、その結果を見ますと、尾張旭市、長久手市ではバスの利用者がそれぞれ市の人口の2.8、4.0倍であり、小型バス(26～35人乗り)で運行しています。この違いは、PDCA管理の仕方に問題があるようにみえますが、いかがですか。</p>	<p>「第8章 2. 数値指標の考え方 指標④市内基幹バスの収支率・利用者数、指標⑤コミュニティバスの収支率・利用者数」において、年間の利用者数は、沿線地域の人口減少を踏まえ、現状維持(市内基幹バス利用者数708,500人+コミュニティバス利用者数93,500人=802,000人)を目指すこととしています。</p>	B
85	瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価	<p>平成19年5月から10年経過後の、費用対効果の検証(計画の棚卸)もなく、ロードマップも通り一遍で、過去の立案内容のコピペと読める。愛知県各市も「金太郎あめ」様の内容かもしれません。これは法に基づく要綱の欠陥で、これが限界です。</p>	<p>瀬戸市地域公共交通網形成計画の検討にあたっては、「第4章 2. 実施状況と評価」のとおり、瀬戸市地域公共交通総合連携計画の実施状況の確認及び評価を行いました。</p>	B
86	瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価	<p>広報が周辺市町と比べて、非常に遅れているようにみえます。平成18年度から試行運行されたが、その経緯や運行実績が十分記載されていません。周辺市町では、尾張旭市では、</p>	<p>「第4章 瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価」において、実施状況と評価について記載しています。いただいたご意見は、事業実施の参考とさせていただきます。</p>	C

意見 No	分類	意見	市の考え方	対応
		<p>「尾張旭市営利用状況報告書」が毎年作成されています。また、長久手市、日進市などでもパンフや冊子がつくられて、市民には分かりやすい広報がされています。なんで、瀬戸市は、他市のようにできなかったのか聞かせてください。</p>		
87	その他	<p>こうはん線の松が丘住宅北の位置に、停留所を設けてくださいと平成23年ごろから要望していますが、どのような検討がされていますか、お聞かせください。</p> <p>また、こうはん線の「やまて坂」、「東山小学校」の停留所は、運行開始されたときから変わっていません。利用者が多ければ問題ありませんが、1日往復便で12便がありますが利用する人が少ないので、松が丘住宅北の位置に変更を要望していますが、どうなりましたでしょうか。</p>	<p>平成27年12月に開催したこうはん線運行協議会において、当該箇所から、運行ルートとしての安全性の確保などについて課題があると認識しています。</p>	D
88	その他	<p>新開地交差点から南への歩道は狭くて、どぶ板一枚の幅です（特に、税務署付近）。</p> <p>特に雨の日は、車のしぶきを浴びても狭くて逃げ場ありません。雨は天から降りますが、坂道なので車は特にダンプカーなどスピードをおとしません。だから雨は車の下からかけられます。</p> <p>私事ですが、私の主人は足が（膝）悪くて歩行困難で仕方なく私も病身のため90歳で車の免許証を更新しましたが、息子に車を取り上げられました。病院に行くのも歩道が狭くて支えることが出来ません。その上細かい歩道に消火栓が入り組んでいるため、車いすもカートも通ることが出来ません。</p> <p>又、スーパーマーケットができたために付近の食料品店がいくつか無くなりました。新開地あたりはヤマナカ、アピタ、フィールの三角点の真ん中になり、私も皆さんも買い物に困っています。</p>	<p>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。</p>	D