
瀬戸市地域公共交通網形成計画

令和元年（2019年）6月

瀬戸市

瀬戸市地域公共交通会議

空白ページ

瀬戸市地域公共交通網形成計画

目 次

第1章 はじめに.....	1
1. 計画策定の目的	1
2. 計画区域	1
3. 計画期間	2
4. 計画の位置付け	2
第2章 上位計画の整理	3
1. 第6次瀬戸市総合計画（2017年3月策定）	3
2. 瀬戸市都市計画マスタープラン（2017年7月策定）	4
3. 瀬戸市都市交通マスタープラン（2018年9月策定）	6
第3章 地域及び公共交通の現状	7
1. 市の概況と人口	7
2. 瀬戸市における人の動き	12
3. 公共交通の現状	16
4. その他の生活交通の現状	26
5. コミュニティ交通社会実験	28
6. 公共交通に対する市民の意識	30
第4章 瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価	43
1. 地域公共交通総合連携計画	43
2. 実施状況と評価	44
第5章 課題の設定	53
第6章 計画の基本方針及び目標	55
1. 基本方針	57
2. 目標	59
第7章 計画の事業・実施主体及びスケジュール	62
第8章 計画の達成状況の評価	89
1. 数値指標	89
2. 数値指標の考え方	90
3. 計画の達成状況の評価	94
参考資料	97
1. 地域公共交通会議要綱	97
2. 地域公共交通会議委員名簿	101

第1章 はじめに

1. 計画策定の目的

人口減少や高齢化が進展する社会状況の中、瀬戸市では第6次瀬戸市総合計画（2017年3月）や瀬戸市都市計画マスタープラン（2017年7月）、瀬戸市都市交通マスタープラン（2018年9月）において、「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。

将来像の実現に向けて、通勤・通学、買い物・通院など日常生活の移動を確保し、持続可能な公共交通を形成するために、公共交通とまちづくりが連携した公共交通の実施計画として地域公共交通網形成計画を策定します。

2. 計画区域

本計画の計画区域は、瀬戸市全域を対象とします。ただし、鉄道や路線バスの一部は、隣接する自治体ともネットワークを形成していることから、区域外についても当該自治体等と連携して事業を行うものとします。

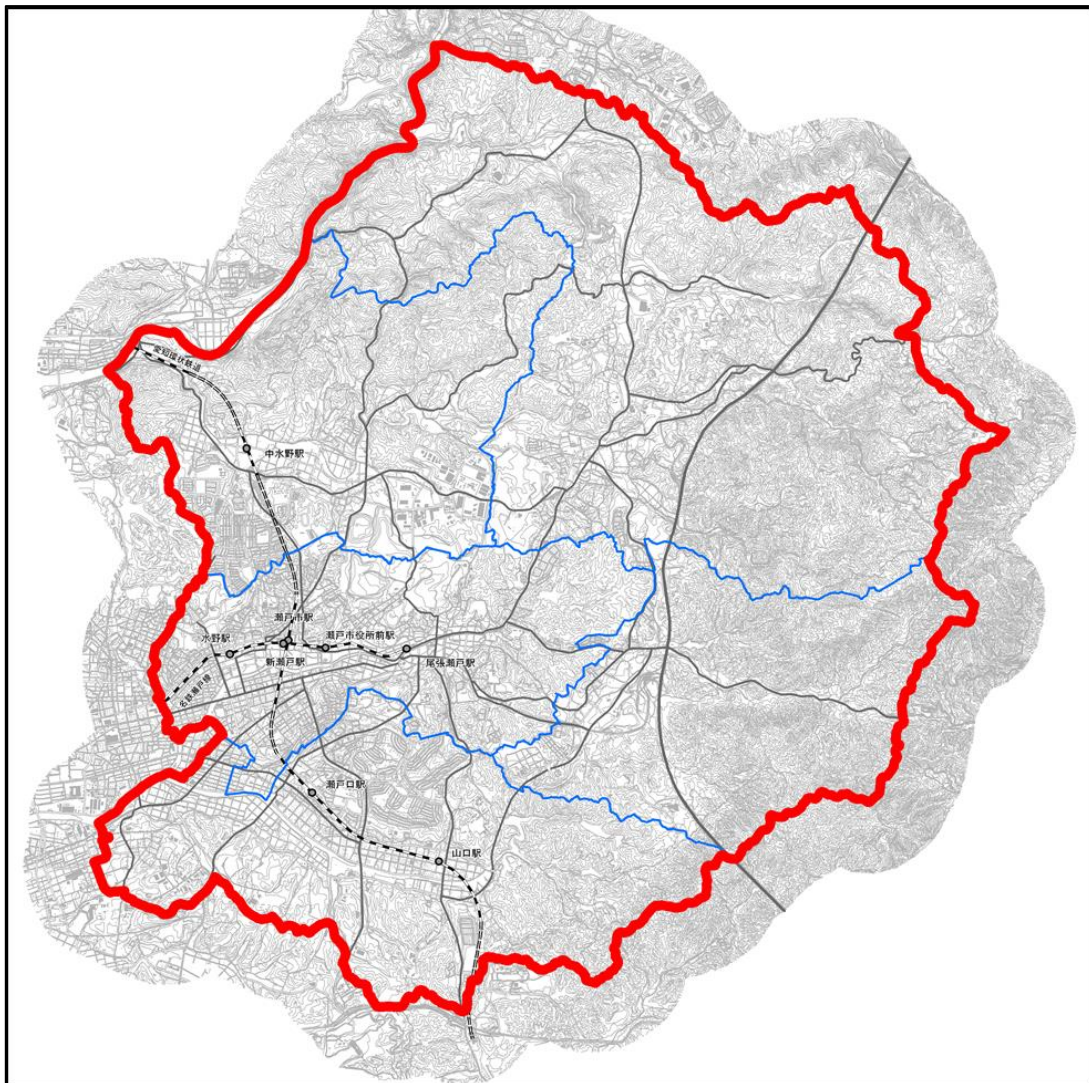


図 計画区域

3. 計画期間

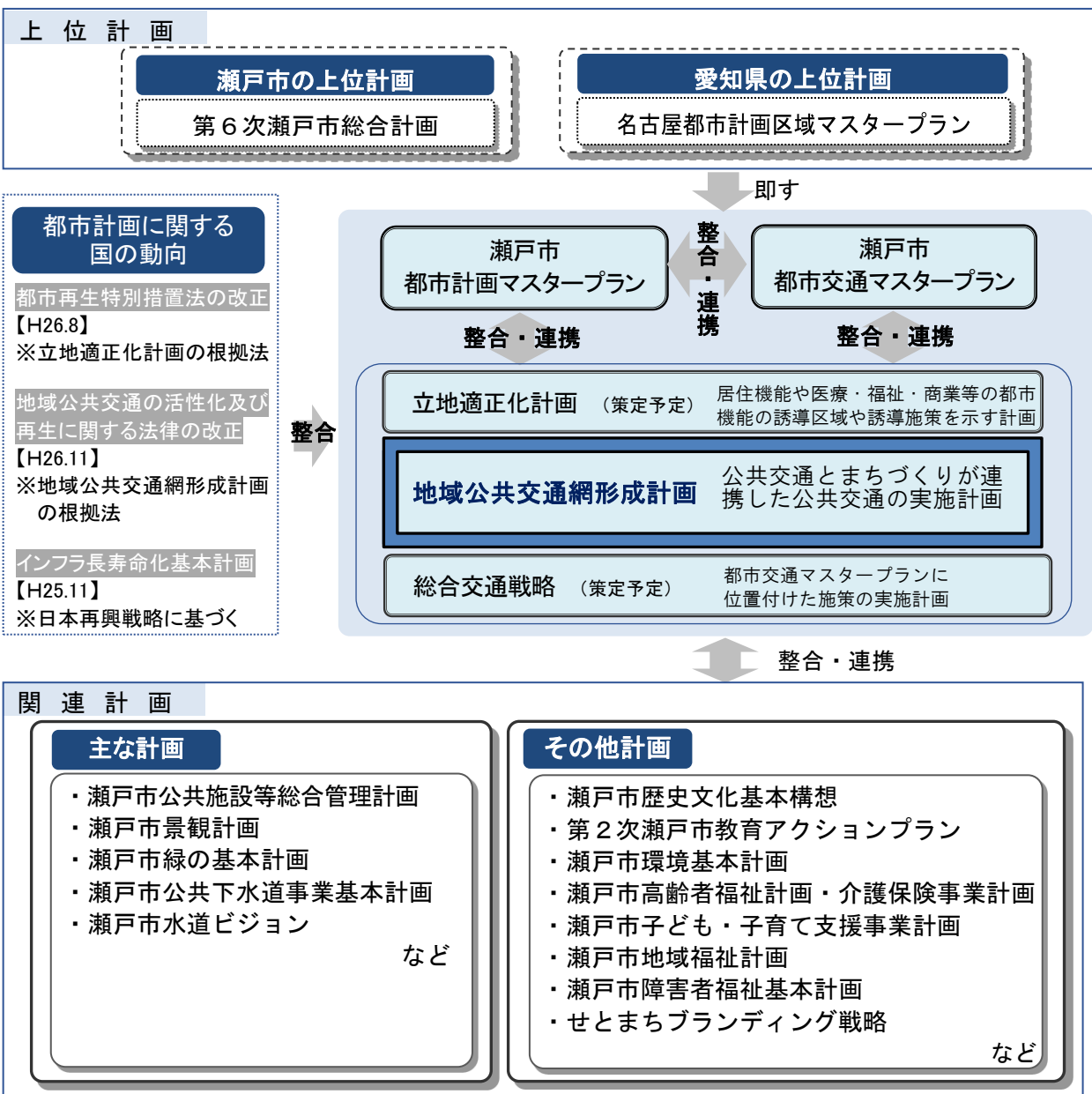
計画期間：2019～2026年度

本計画の計画期間は、第6次瀬戸市総合計画（2017～2026年度）や瀬戸市都市計画マスタープラン（2017～2026年度）、瀬戸市都市交通マスタープラン（2018～2026年度）を考慮し、5年後の2023年度までの短期計画と、2026年度までの中長期計画を策定します。

4. 計画の位置付け

本計画は、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の改正に基づき、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ものとしします。

■瀬戸市地域公共交通網形成計画の位置付け



第2章 上位計画の整理

ここでは、上位計画である第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で位置付けられた本市の将来像や方針など、地域公共交通網形成計画において考慮すべき事項を整理します。

1. 第6次瀬戸市総合計画（2017年3月策定）

<目標年次>

2017～2026年度

<将来像>

住みたいまち 誇れるまち 新しいせと

<都市像>

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

<土地利用の方針>

- ・交通結節点をはじめとする地域拠点の観点からのまちづくりや、都市機能の集積・再配置によるコンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進

拠点形成と交通体系の方針

- ・既存の機能や他地域の機能を活かしながら交通網で結ぶことによって、それぞれの地域の機能を補完
- ・近隣の市にある各種施設も広域的な都市機能としてとらえ、交通網で結ぶことによって、利便性の高いまちづくりを進める

市域における各ゾーンの方針

- ・市街地ゾーン：駅周辺やバスセンター等の交通結節点周辺においては、コンパクトなまちづくりにつながる都市機能の集約を図っていく

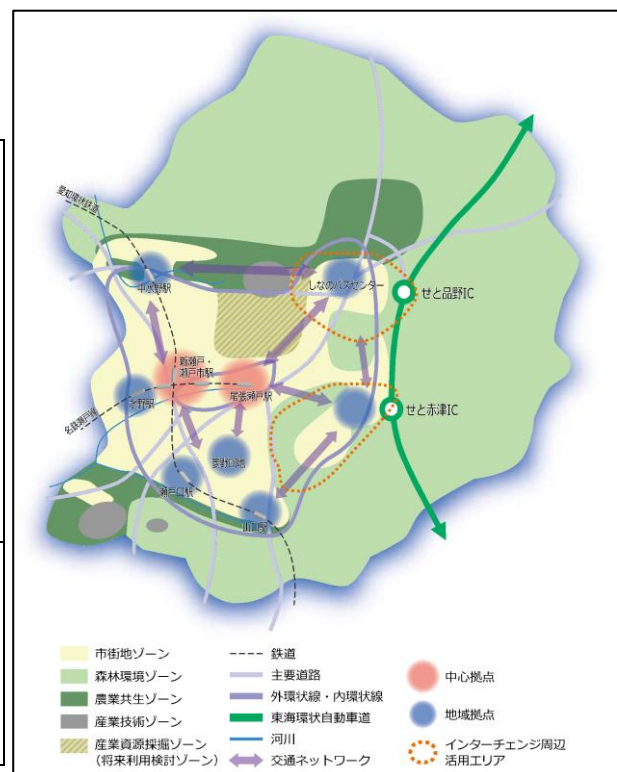


図 将来都市構造

2. 瀬戸市都市計画マスタープラン（2017年7月策定）

＜目標年次＞

2017～2026年度

＜将来都市構造＞

多極ネットワーク型コンパクト構造

- ・一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスが住まい等の身近に存在する構造「多極ネットワーク型コンパクト構造」を目指す。
- ・「多極ネットワーク型コンパクト構造」を実現するために、次の5つの視点から、中央地域、水野地域、品野地域、赤津地域、幡山地域の5つの地域をまちづくりの“まとまり”として、都市構造の再構築を行う。

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



図 将来都市構造

＜拠点の形成＞

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

凡 例	
●	中心拠点
●	地域拠点
 	森林
 	市街化区域
 	鉄道
 	東海環状自動車道
 	国道



図 拠点の形成

＜交通ネットワークの構築＞

凡 例	
●	中心拠点
●	地域拠点
→	広域・地域連携軸
→	地域連携軸
 	市街化区域
 	鉄道
 	東海環状自動車道
 	国道
 	県道等
 	県道等（未整備）

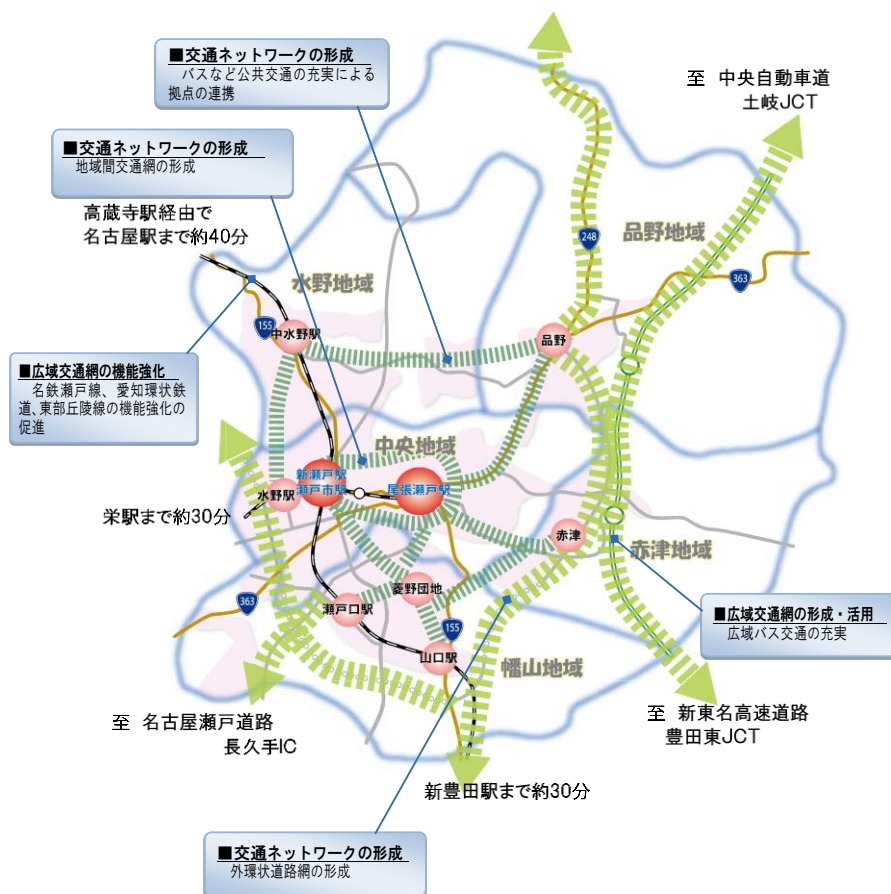


図 交通ネットワークの構築

3. 瀬戸市都市交通マスタープラン（2018年9月策定）

<目標年次>

2018～2026年度

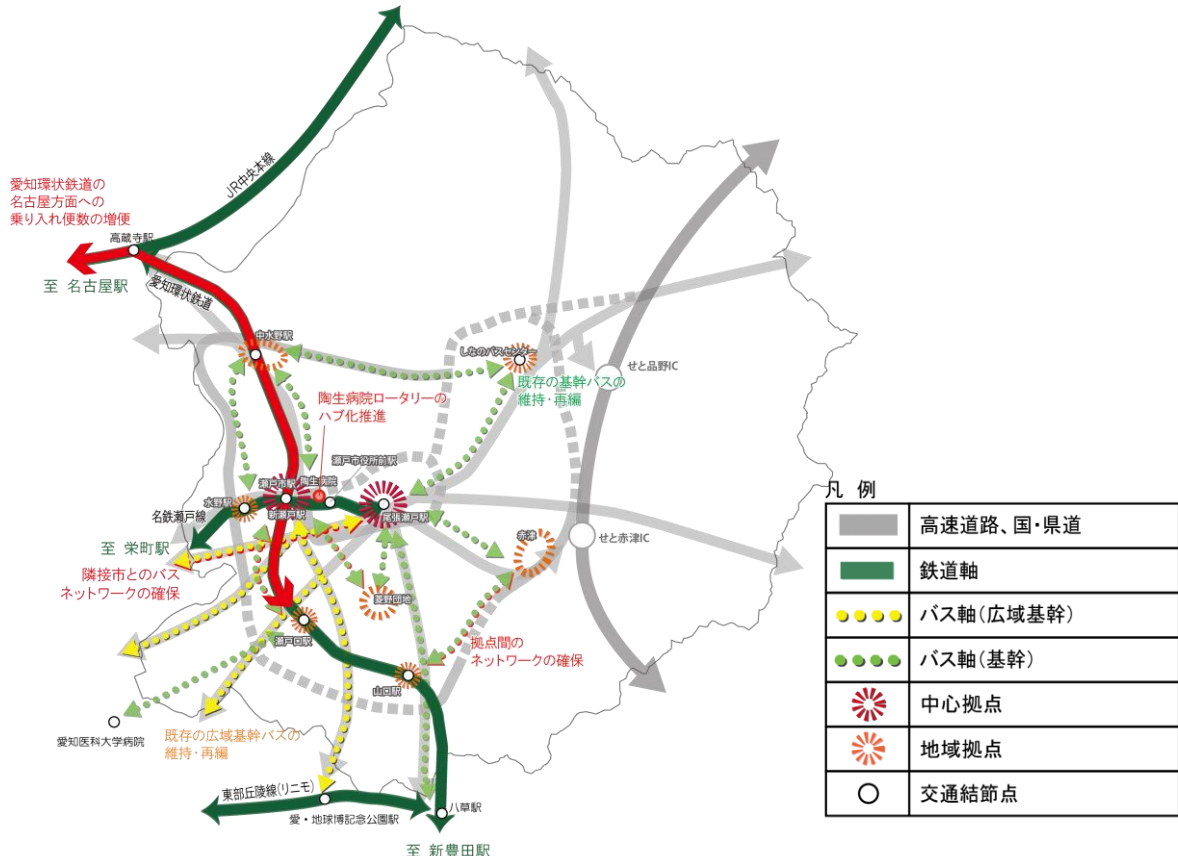
<都市交通の方針>

誰もが 出かけたくなるまち せと

<交通政策と交通施策>

交通政策	交通施策	
交通結節機能の強化	(1) バリアフリー化の推進 (3) 交通拠点の形成	(2) 乗り換え利便性の向上 (4) 都市機能の維持・拡充
道路ネットワークの形成	(1) 外環状道路の形成 (3) 幹線道路の整備推進 (5) 都市計画道路網の見直し	(2) 内環状道路の形成 (4) 幹線道路の混雑緩和
公共交通ネットワークの形成	(1) 陶生病院ロータリーのハブ化推進 (2) 広域基幹バス・市内基幹バスの維持・再編 (4) 公共交通の利用促進	(3) 公共交通の利便性向上 (5) 公共交通ネットワークの維持・拡充
生活交通の確保	(1) 地域特性に応じた持続可能な生活交通の確保	(2) 最先端技術の活用
安心安全の確保	(1) 交通事故対策の推進 (3) 交通安全意識の啓発	(2) 歩行者・自転車優先の道づくり
交流促進	(1) 地域資源を活かした回遊性の向上 (2) 市民との協働による沿道景観の形成 (3) 鉄道、バス等の交通事業者との連携	

<公共交通ネットワークの形成に係る主な施策>



第3章 地域及び公共交通の現状

1. 市の概況と人口

(1) 市の位置及び広域交通網

- 瀬戸市は、中部経済圏の中心地である名古屋市の北東約 20km に位置している。
- 名鉄瀬戸線が名古屋市中心部の栄町駅と連絡している。
- 愛知環状鉄道が J R 高蔵寺駅を經由して名古屋駅と連絡している。また、豊田市内を經由して J R 東海道本線岡崎駅とも連絡している。

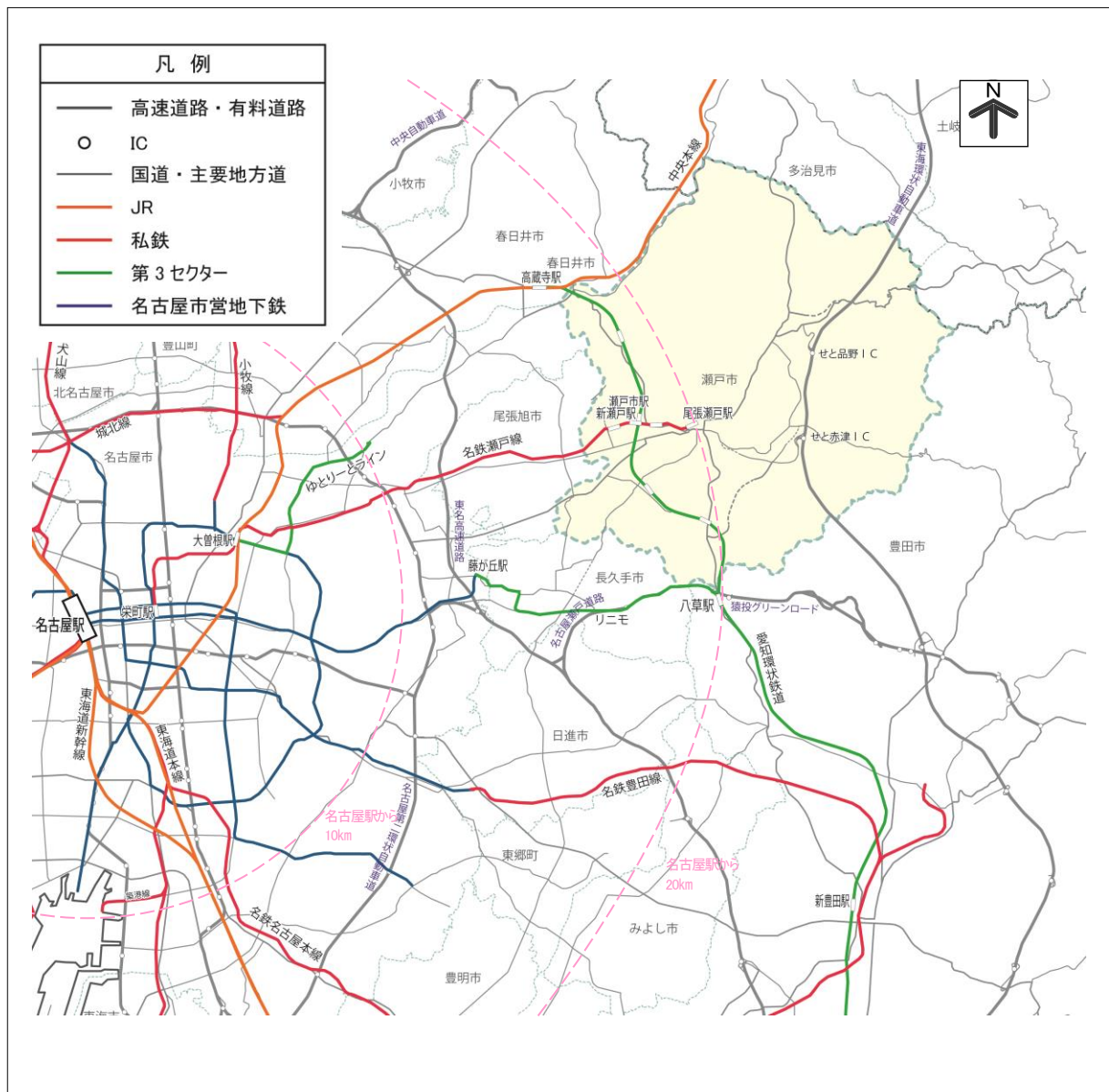


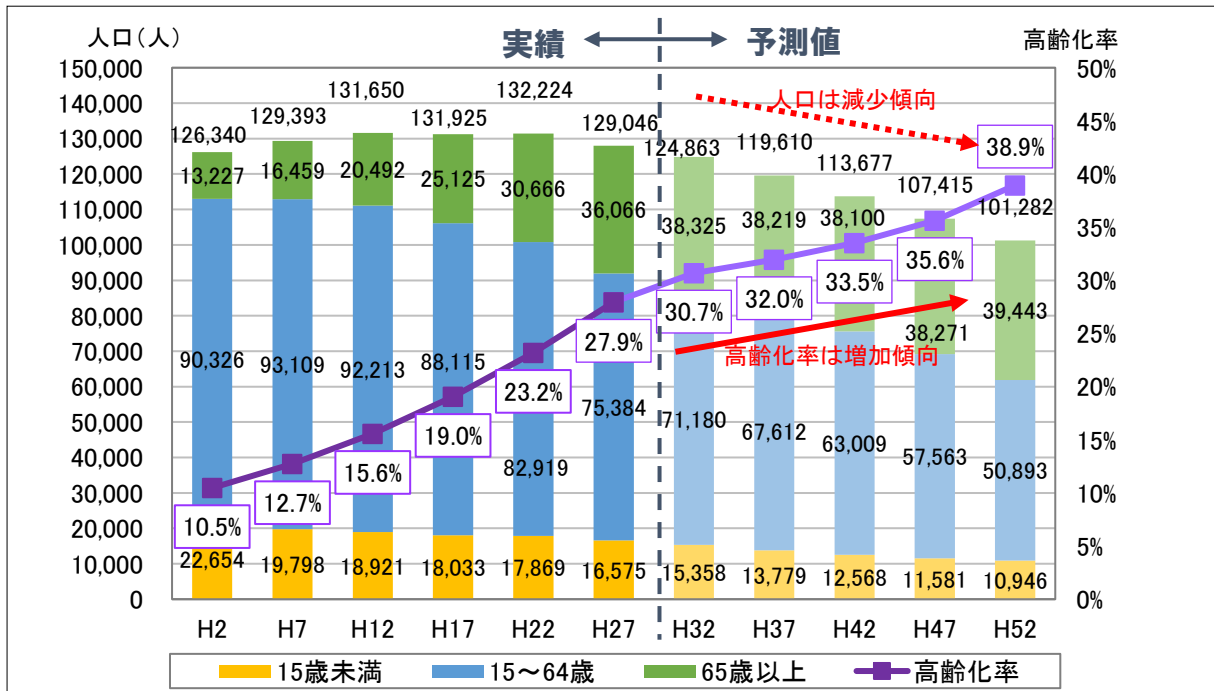
図 市の位置及び広域交通網図

出典：都市交通マスタープラン

(2) 人口減少と超高齢化の進展

- 瀬戸市の総人口は平成22年をピークに減少している。
- 市内の高齢化率は増加傾向であり、市域の東側で高齢化率が高い。
- 中心市街地や菱野団地では高齢化率の増加が著しく、4割を超える連区が存在する。

■ 人口の推移



出典：【H27以前】国勢調査

【H32以降】国立社会保障・人口問題研究所（H30.3公表値）

■ 連区別人口・高齢化の動向

連区	人口の推移					高齢化の推移			
	H17	H22	H27	H27-H17 差分	H27/H17 増減率	H17	H22	H27	H27-H17 差分
① 道 泉	4,539	4,404 ▼	4,178 ▼	-361	-8.0%	25.0%	27.0%	29.5%	4.5%
② 深 川	2,907	2,628 ▼	2,368 ▼	-539	-18.5%	33.8%	38.4%	43.2%	9.4%
③ 古瀬戸	4,258	3,939 ▼	3,592 ▼	-666	-15.6%	24.3%	30.4%	37.1%	12.8%
④ 東 明	3,559	3,338 ▼	3,301 ▼	-258	-7.2%	23.9%	29.6%	34.8%	11.0%
⑤ 祖母懐	3,280	3,070 ▼	2,871 ▼	-409	-12.5%	30.6%	34.4%	37.8%	7.2%
⑥ 陶 原	6,712	6,704 ▼	7,675 ▲	963	14.3%	21.4%	24.3%	29.2%	7.8%
⑦ 長 根	8,506	8,953 ▲	9,197 ▲	691	8.1%	16.0%	19.4%	23.0%	7.0%
⑧ 效 範	17,079	18,891 ▲	18,625 ▼	1,546	9.1%	17.6%	19.1%	22.9%	5.3%
⑨ 水 南	10,864	11,116 ▲	10,931 ▼	67	0.6%	15.9%	19.5%	24.9%	9.0%
⑩ 水 野	10,228	8,464 ▼	9,414 ▲	-814	-8.0%	16.8%	22.0%	23.9%	7.1%
⑪ 品 野	11,983	11,733 ▼	11,099 ▼	-884	-7.4%	21.9%	26.4%	31.5%	9.6%
⑫ 幡 山	27,060	27,325 ▲	26,196 ▼	-864	-3.2%	14.8%	18.8%	23.8%	9.0%
⑬ 西 陵	5,517	8,305 ▲	8,323 ▲	2,806	50.9%	22.6%	22.4%	27.8%	5.2%
⑭ 原山台	5,096	4,469 ▼	4,341 ▼	-755	-14.8%	20.6%	29.3%	35.0%	14.4%
⑮ 萩山台	4,874	4,472 ▼	3,757 ▼	-1,117	-22.9%	19.0%	28.8%	39.0%	20.1%
⑯ 八幡台	6,055	5,639 ▼	5,015 ▼	-1,040	-17.2%	16.7%	26.2%	37.1%	20.4%
市全体	132,517	133,450	130,883	-1,634	-1.2%	18.9%	22.9%	27.7%	8.8%

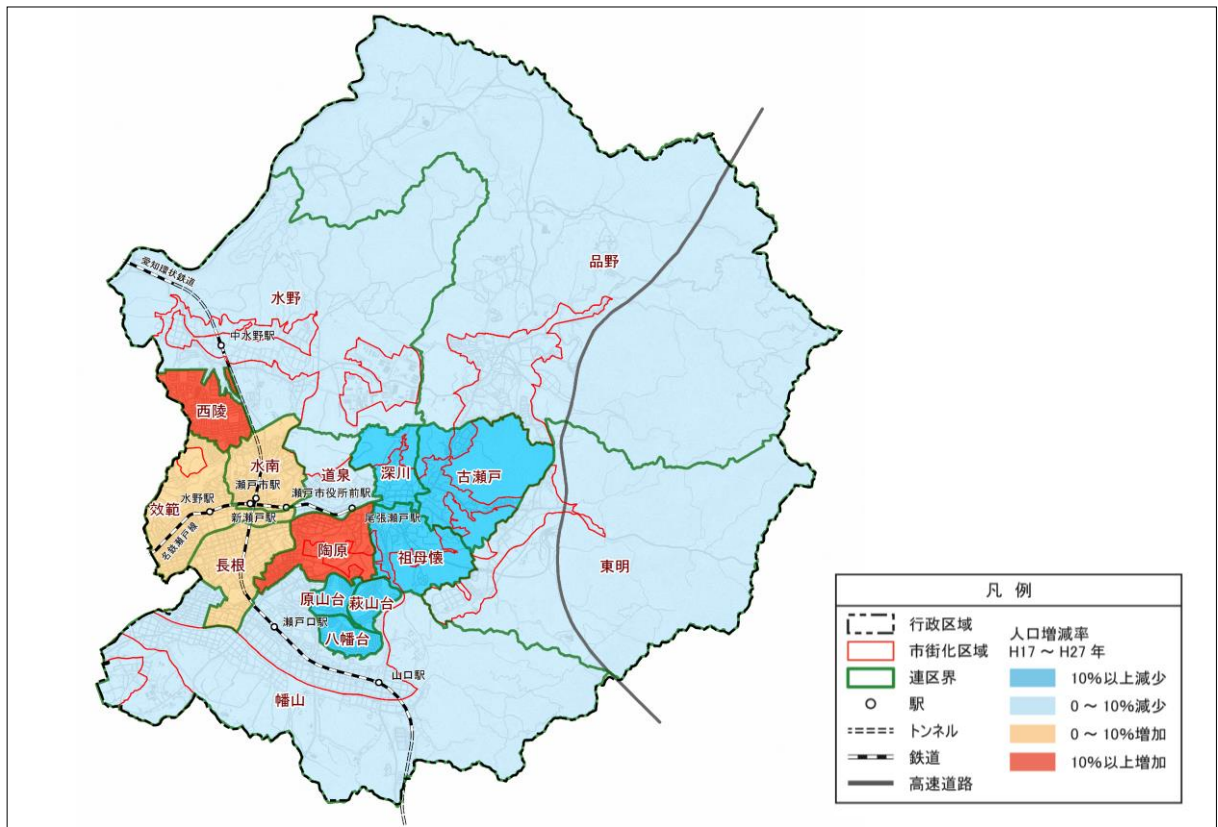
※ ▲：前回調査より増加 ▼：前回調査より減少

※ 高齢化の推移におけるH27の数値は33.3%以上（3人に1人が高齢者）を赤字表記している

※ 高齢化の推移における【H27 - H17】の数値は10.0%以上を赤字表記している

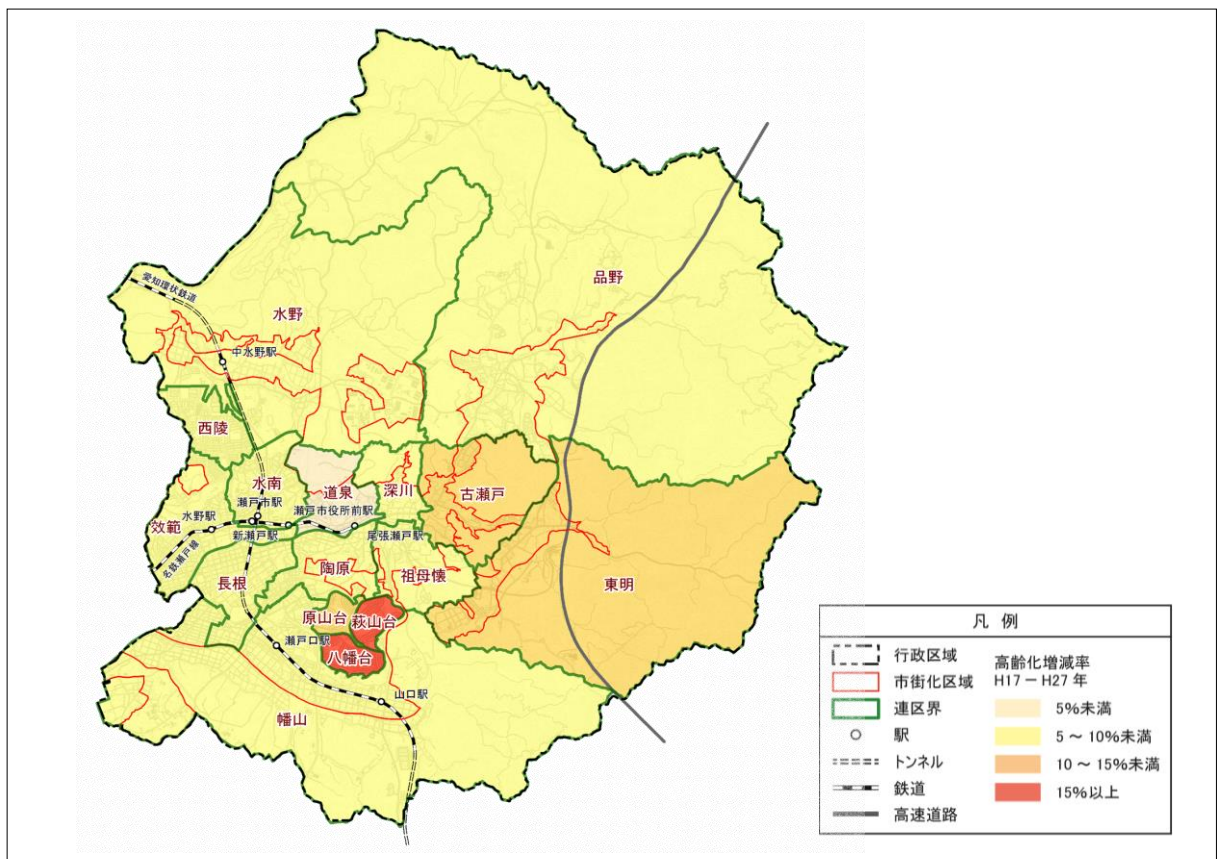
出典：瀬戸市統計書

■ 連区別人口の増減率（H17→H27）



出典：瀬戸市統計

■ 連区別高齢化率の増加状況（H17→H27）

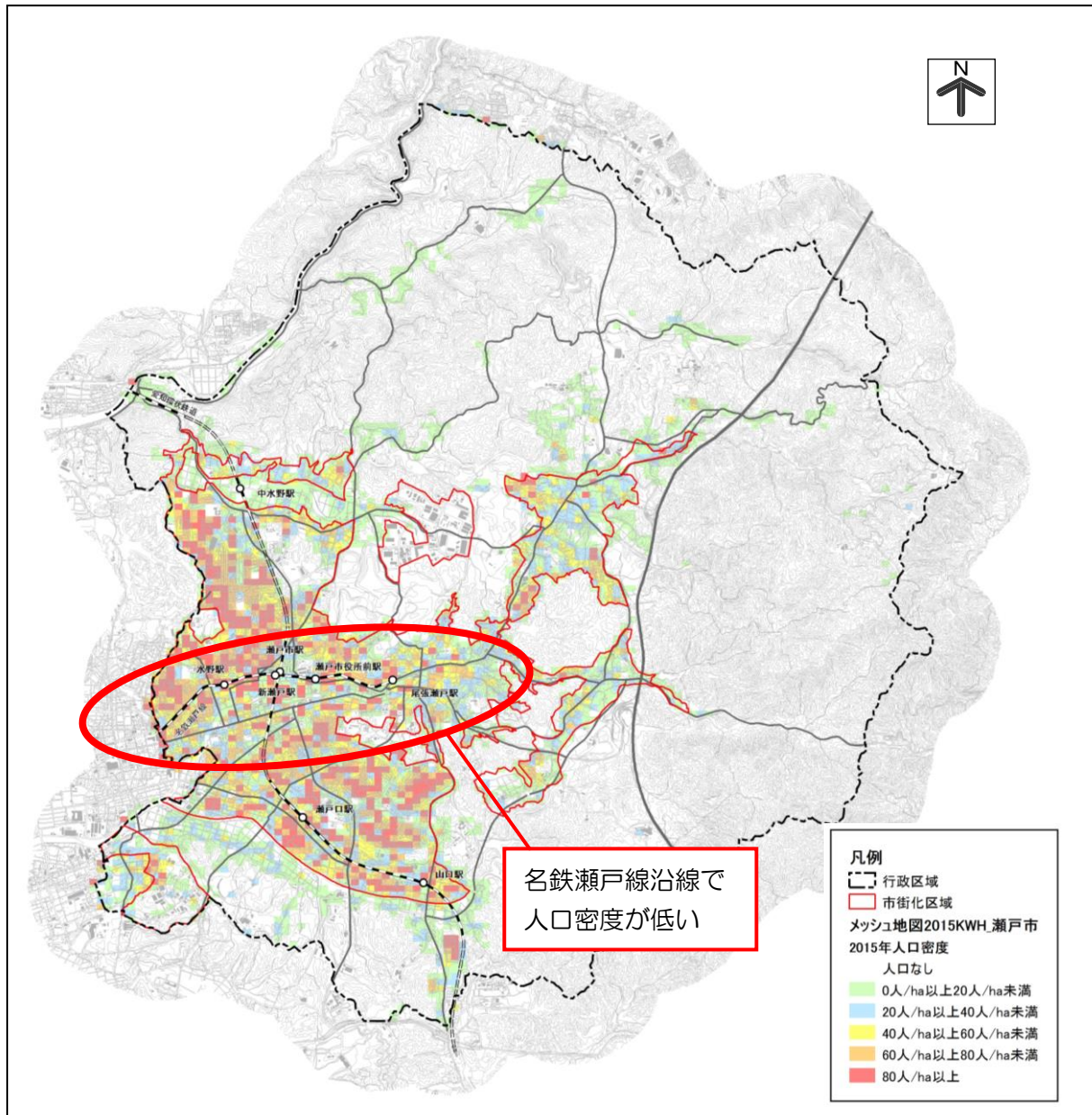


出典：瀬戸市統計

(3) 将来推計による人口密度の変化

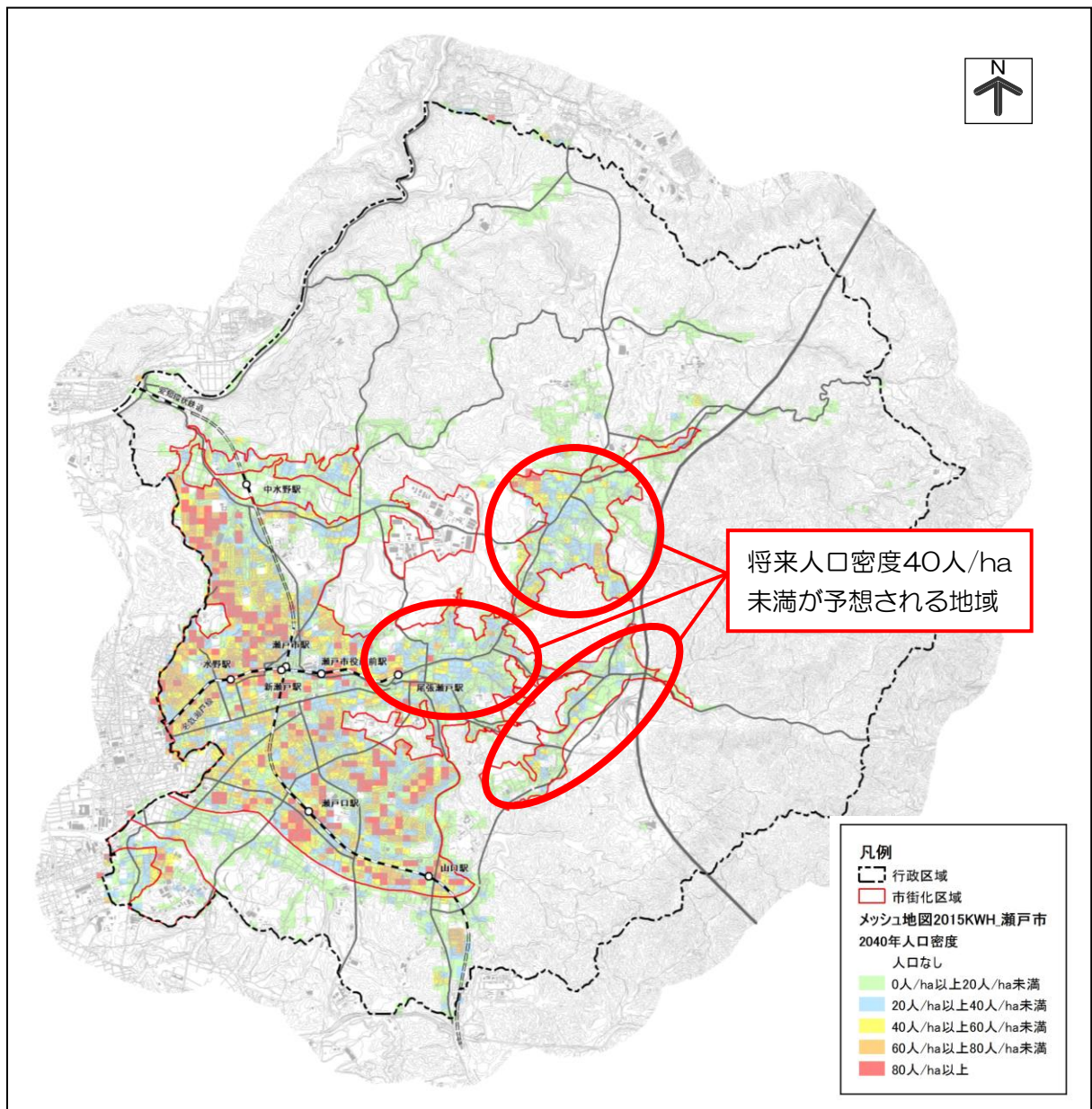
- 名鉄瀬戸線沿線の市中心部において人口密度が低くなっている。
- 2040年には尾張瀬戸駅よりも東側の市域のほとんどが人口密度40人/ha未満となる。

■ 現在の人口密度（2015年）



出典：平成27年国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）

■ 将来の人口密度（2040年）



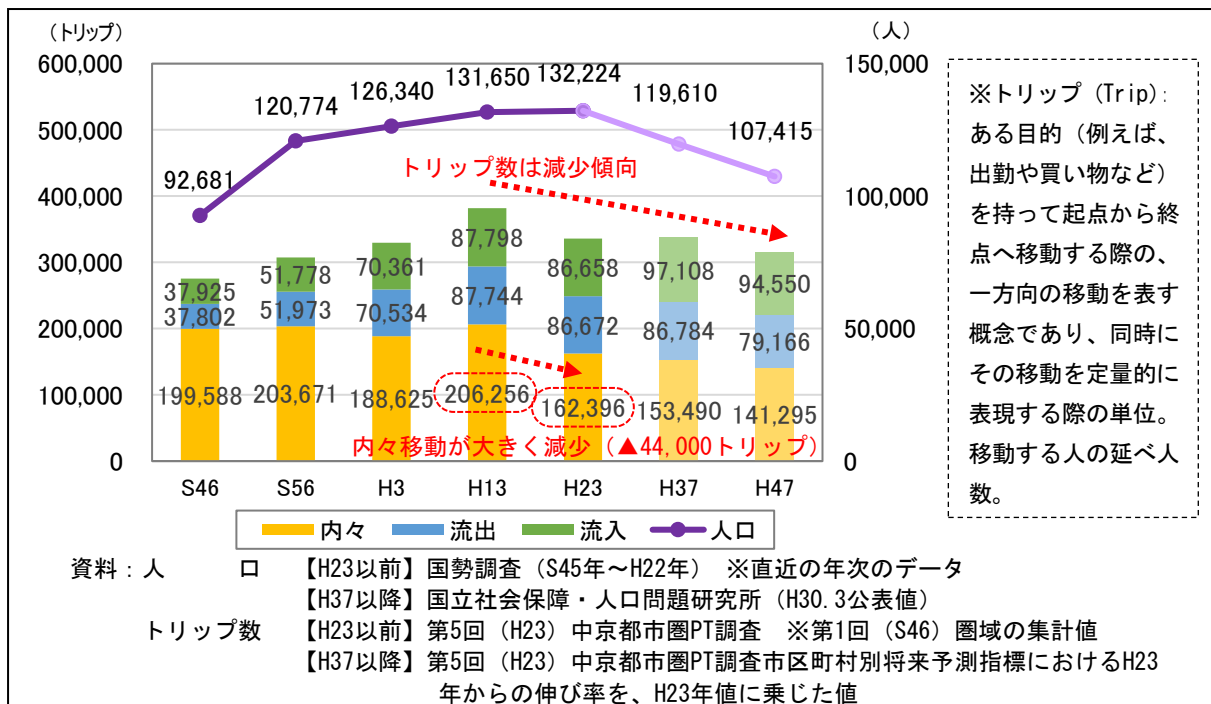
出典：平成27年国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）を基に作成

2. 瀬戸市における人の動き

(1) トリップ数の推移

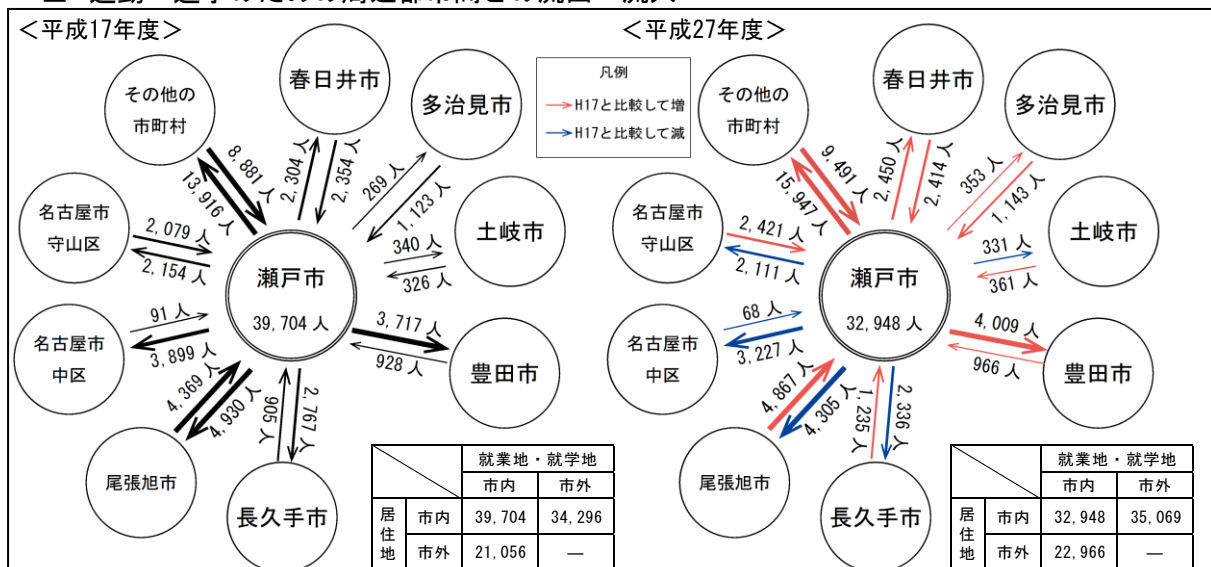
- 瀬戸市のトリップ数は、人口が横ばい傾向であった平成13年から平成23年の10年間で減少に転じている。市内のみを移動する「内々」のトリップ数は近年大きく減少し、都市間（流出、流入の合計）のトリップ数より少なくなっている。
- 通勤・通学のための周辺都市間との流出・流入は尾張旭市への流出、流入と、豊田市への流出が多いが、通勤・通学の数自体が減少傾向にある。

■ 瀬戸市のトリップ数の推移



出典：都市交通マスタープラン

■ 通勤・通学のための周辺都市間との流出・流入

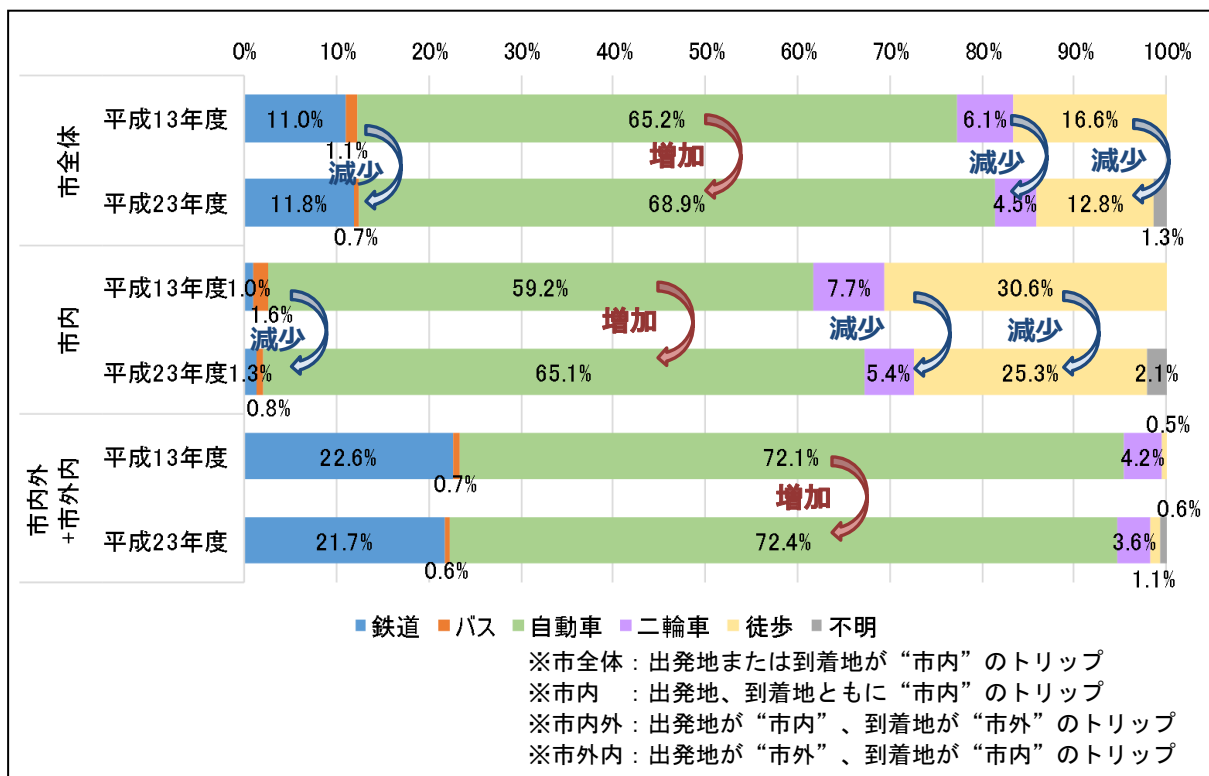


出典：国勢調査

(2) 交通手段の推移

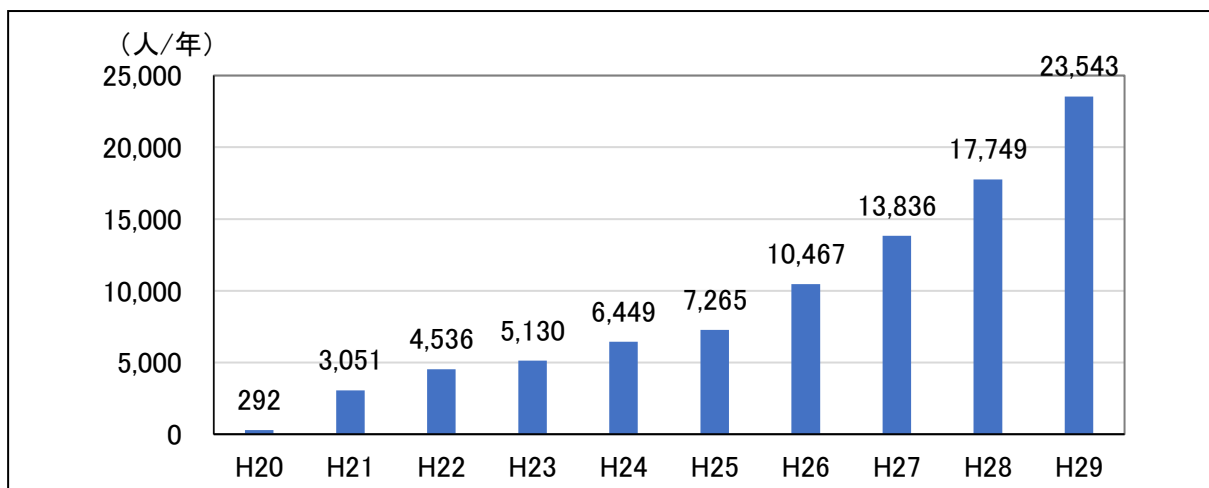
- 瀬戸市の平成23年の代表交通手段分担率は、自動車が最も高く68.9%を占める。
- 市全体の代表交通手段分担率は、自動車は増加、鉄道は微増しているが、バスや二輪車、徒歩は減少している。
- 市内の移動について、自動車利用の増加が著しい一方でバス利用は半減している。
- 運転免許返納件数は、年々増加している。

■ 代表交通手段分担率の推移



出典：第4次、第5次中京都市圏パーソントリップ調査

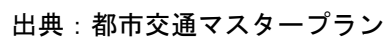
■ 申請による運転免許の取消（自主返納）件数の推移（愛知県）



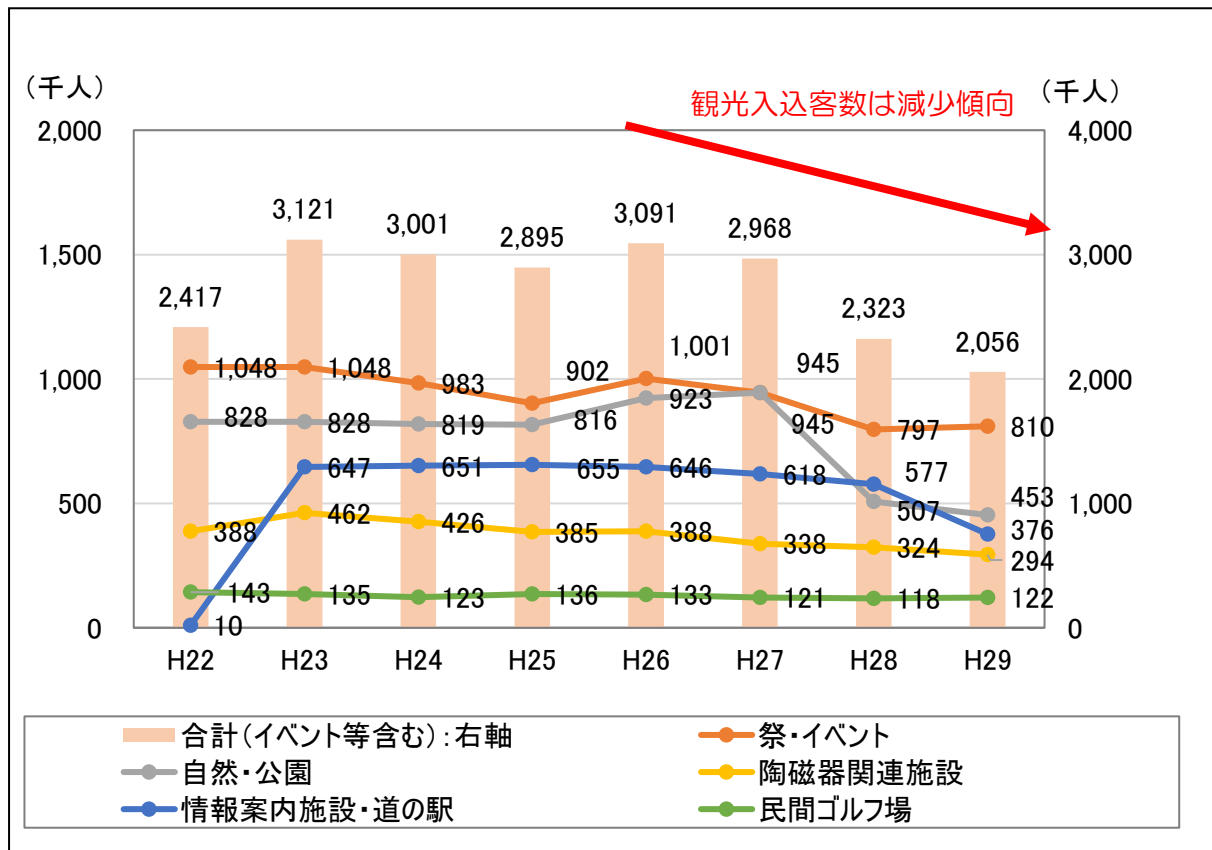
出典：警察庁交通局運転免許課 運転免許統計

- 公共交通でのアクセスが不便な観光施設が存在する。
- 愛知県の観光入込客数が増加している一方、瀬戸市の観光入込客数は減少している。

■ 主要な観光施設

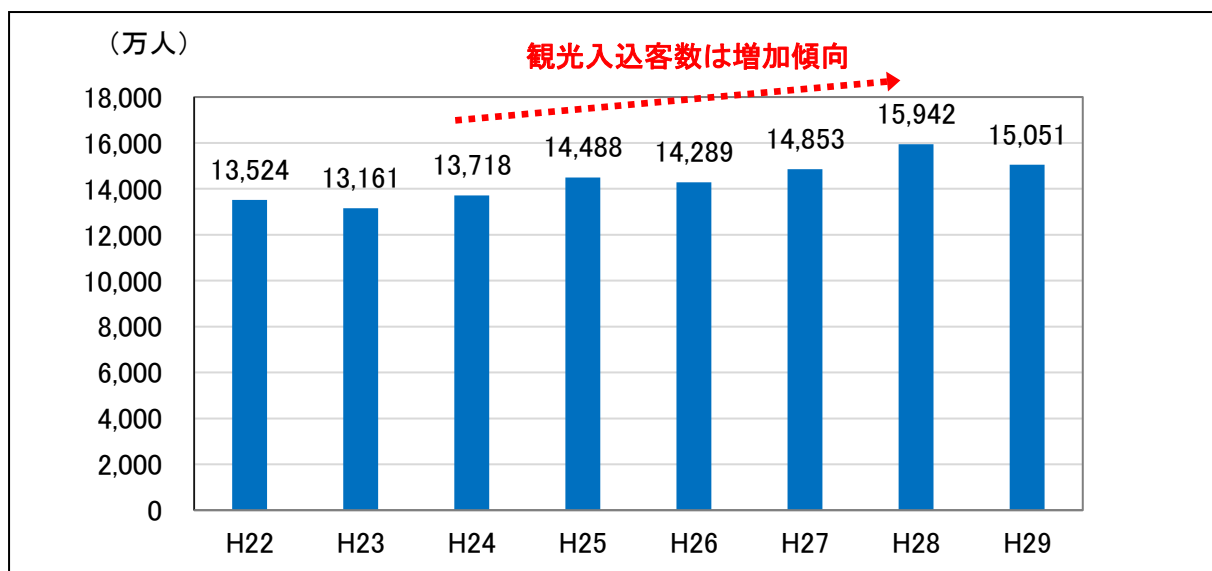


■ 瀬戸市観光入込客数の推移



出典：瀬戸市統計

【参考】愛知県の観光施設の観光入込客数



出典：愛知県観光レクリエーション利用者統計

3. 公共交通の現状

(1) 公共交通網の現状

- 瀬戸市の公共交通網は、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る。

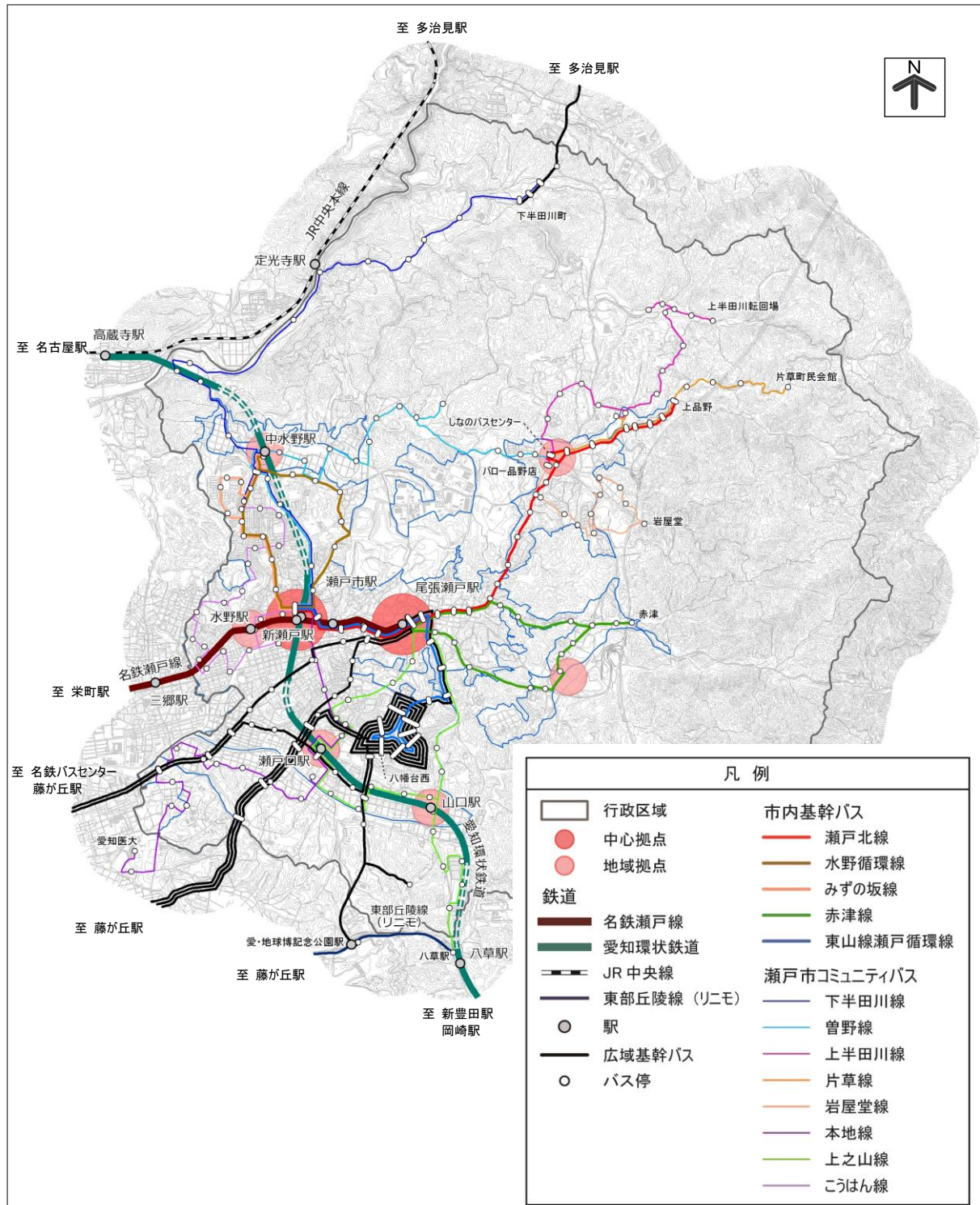


図 公共交通網の現状

出典：瀬戸市資料

(2) 鉄道の状況

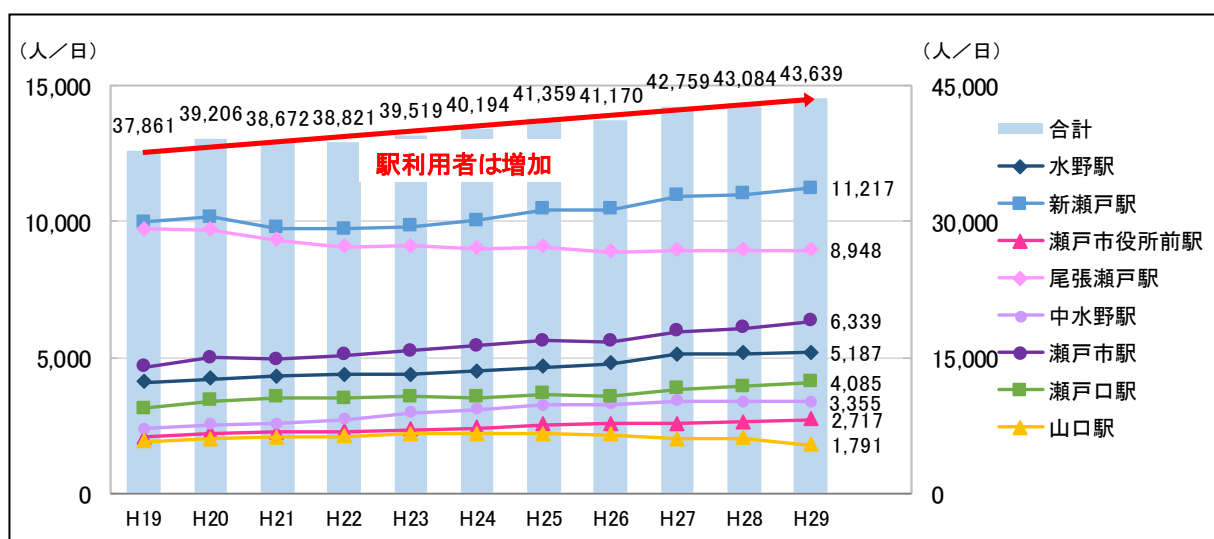
- 名鉄瀬戸線は、1時間平均で上下とも6便運行している。ピーク時は、上り9便、下り8便運行している。
- 愛知環状鉄道は、1時間平均で上下とも4便運行している。朝のピーク時には下りが6便運行しており、うち2便が乗り換えなしでJ R名古屋駅へ直通運行している。
- 市内の駅利用者は増加傾向にある。

■ 市内鉄道路線の運行状況

路線名	名鉄瀬戸線	愛知環状鉄道	備考
運行便数(平日)	新瀬戸駅	瀬戸市駅	
1日	上り 114便(栄町方面) 下り 118便(尾張瀬戸方面)	上り 69便(岡崎方面) 下り 67便(高蔵寺方面)	※愛知環状鉄道によるJ R名古屋駅への直通運行は、上り4本、下り2本
1時間平均	上り 6便 下り 6便	上り 4便 下り 4便	
ピーク時	上り 9便(7時台) 下り 8便(8時台)	上り 4便(7時台) 下り 6便(7時台)	※愛知環状鉄道下りには、J R名古屋駅への直通運行2便(瀬戸口発)を含む
運行時間帯(平日)	上り 5:26~23:13 下り 6:00~24:19	上り 6:06~24:10 下り 5:37~23:51	
ICカード	・10社の交通系ICカードの利用が可能	・ICカード導入予定(平成31年3月)	

出典：名古屋鉄道HP（平成28年9月17日改正）
愛知環状鉄道HP（平成30年3月17日改正）

■ 鉄道駅の1日あたりの平均的な利用者数の推移



出典：鉄道各社データ

(3) 広域基幹バス・市内基幹バスの状況

- 広域基幹バスは、瀬戸駅前（尾張瀬戸駅）や菱野団地を起終点とし、名古屋市内の名鉄バスセンターや藤が丘駅を連絡する名鉄バスの本地ヶ原線と東山線が運行している。また、下半田川と多治見駅を連絡する、東鉄バスの下半田川線が運行している。東山線と下半田川線は、1時間あたり1便以上運行している。
- 市内基幹バスは、新瀬戸駅や尾張瀬戸駅を起点とし、しなのバスセンターや赤津、水野団地や菱野団地とを連絡しており、1時間あたり1便以上運行している。
- 市内基幹バスの利用者数は、水野循環線を除き減少傾向となっている。
- 平成29年度の市内基幹バスの運行経費は約1億8,500万円であり、収支率は53.5%である。運行経費から運送収入等を除いた約8,600万円を市が負担している（市民一人あたり約660円の負担）（瀬戸北線、水野循環線・みずの坂線、赤津線が対象）。

■ 広域基幹バス・基幹バスの運行状況

(単位：便/片道平均)

路線名等			区間	運行便数			
				平日		土休日	
				上り	下り	上り	下り
広域基幹バス	本地ヶ原線	名鉄バスセンター	名鉄バスセンター ～ 菱野団地	10	8	8	7
			名鉄バスセンター ～ 瀬戸駅前	12	12	9	10
	東山線	藤が丘	藤が丘 ～ 瀬戸駅前	9	9	9	9
		藤が丘	藤が丘 ～ 瀬戸駅前	21	22	16	17
			藤が丘 ～ 菱野団地	27	26	24	22
		愛・地球博記念公園	瀬戸駅前 ～ 愛・地球博記念公園駅	0	0	5	5
	下半田川線		下半田川 ～ 多治見駅前	15	15	11	13
市内基幹バス	瀬戸北線		新瀬戸駅 ～ 上品野	9	8	9	7
			新瀬戸駅 ～ しなのバスセンター	17	19	15	17
			瀬戸駅前 ～ 上品野	1	2	0	3
			瀬戸駅前 ～ しなのバスセンター	6	4	2	0
	水野循環線		新瀬戸駅 ～ 中水野駅 ～ 新瀬戸駅	9	12	8	12
	みずの坂線		新瀬戸駅 ～ 中水野駅	15	15	14	14
	赤津線		瀬戸駅前 ～ 古瀬戸 ～ 赤津	5	5	5	5
			瀬戸駅前 ～ 一里塚 ～ 赤津	15	15	12	12
	東山線	瀬戸循環	菱野団地 ～ 新瀬戸駅	8	8	7	7
			菱野団地 ～ 瀬戸駅前	41	48	30	32

※瀬戸駅前は、尾張瀬戸駅駅前広場内のバス停名

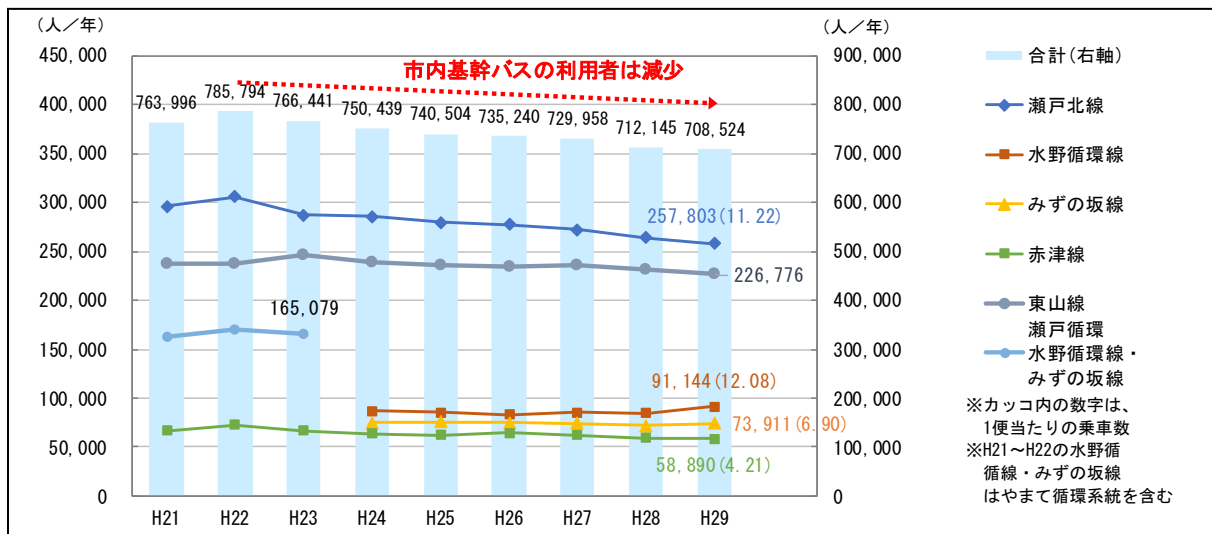
※運行便数は、上下別の便数の平均値（枠内の水色のグラフの長さは便数の多さを示す）

※ピンクの網掛けの路線・区間は、1日の片道あたり平均1便/時間以上（運行時間12時間以上）のもの

※名鉄バスは平成30年10月1日改正、東鉄バスは平成30年4月1日改正ダイヤを基に作成

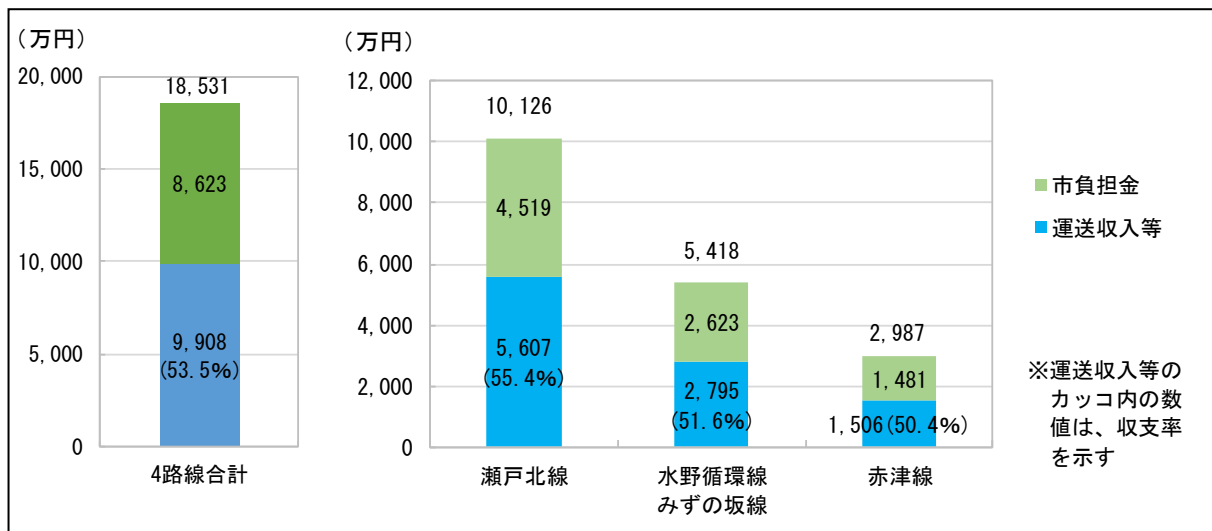
出典：名鉄バスHP、東鉄バスHP

■ 市内基幹バスの利用者数の推移（路線別年間利用者数）



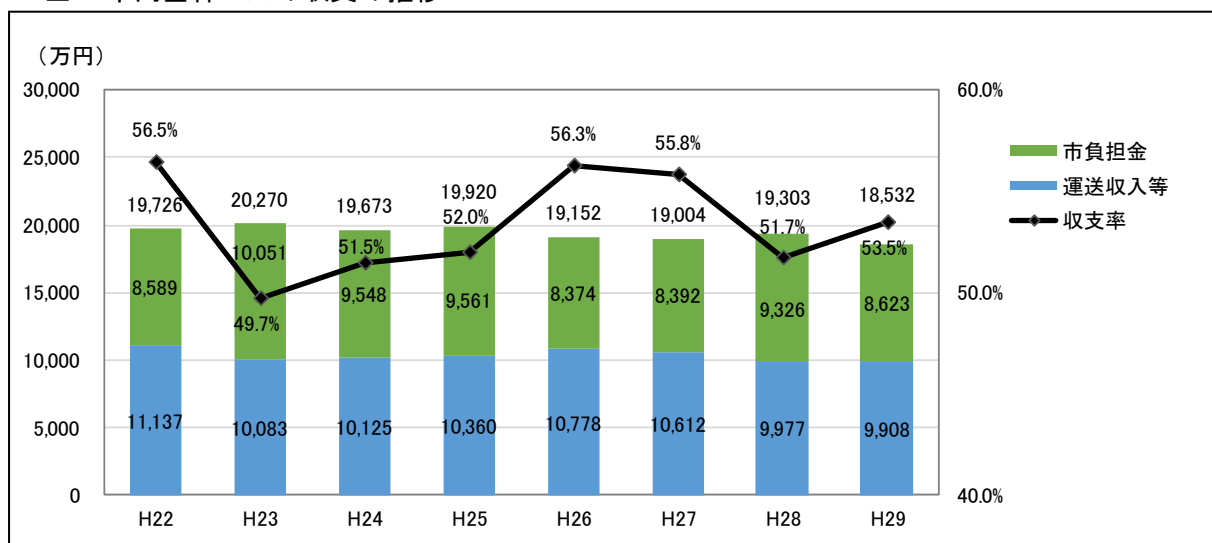
出典：瀬戸市資料

■ 市内基幹バスの収支の状況（平成29年度の路線別運行経費の内訳）



出典：瀬戸市資料

■ 市内基幹バスの収支の推移



出典：瀬戸市資料

(4) コミュニティバスの状況

- コミュニティバスは、8路線を5台で運行している。運行日や運行便数は路線により異なり、1日あたり5便～8便運行している。運賃は1乗車100円である。
- コミュニティバスの利用者数は、近年の路線の再編等によって増加傾向となっている。
- 平成29年度のコミュニティバス運行経費は約5,900万円であり、収支率は14.7%である。運行経費から運送収入等を除く約5,000万円を市が負担している（市民一人あたり約385円の負担）。
- 収支率を路線別にみると主に市街化調整区域を運行する路線が低い。
- 公共交通に係る市の負担は、基幹バスと合わせると約1億3,600万円であり、市民一人あたり約1,050円となる。

■ コミュニティバスの運行状況

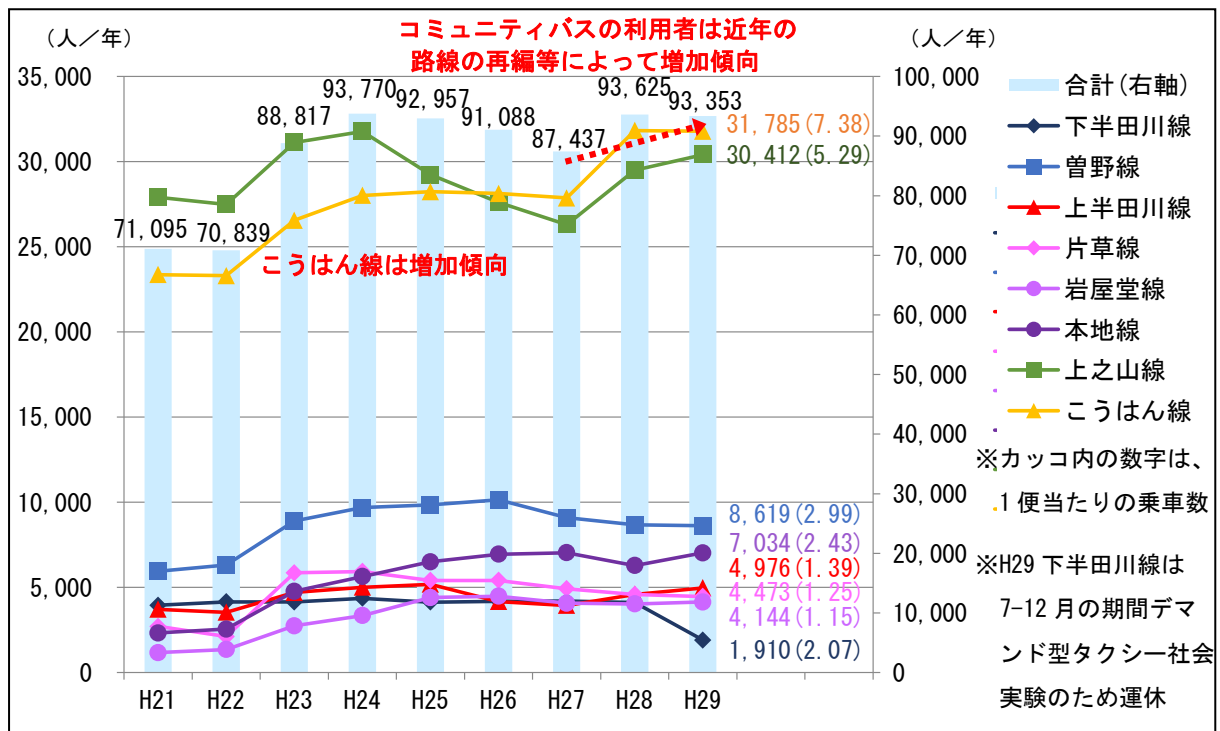
路線名	運行系統			系統 キロ程 (km)	運行日 (12月29日から 1月3日を除く)	運行回数		運行時間帯			
	起点	経由	終点			上り	下り	上り		下り	
								始発	終発	始発	終発
下半田川線	妻之神	中水野駅	新瀬戸駅	13.9	火・木・土曜日	1便	1便	7:40	15:35	8:14	16:07
	妻之神	中水野駅	水野支所	15.3		1便	1便				
	妻之神	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	12.1		4便	3便				
	妻之神	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	16.2		0便	1便				
曾野線	しなのバスセンター	中水野駅	新瀬戸駅	10.5	月・水・金・日曜日	0便	1便	7:40	16:04	8:14	16:33
	しなのバスセンター	中水野駅	イオン瀬戸みずの店	8.7		6便	5便				
	しなのバスセンター	曾野農業倉庫	新瀬戸駅	12.2		1便	0便				
	しなのバスセンター	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	14.4		0便	1便				
上半田川線	上半田川転回場	しなのバスセンター	パロー品野店	7.8	毎日	5便	5便	8:05	16:56	7:46	16:36
片草線	片草町民会館	しなのバスセンター	パロー品野店	6.2	毎日	2便	2便	7:30	16:18	9:18	17:52
	片草町民会館	城前	パロー品野店	6.2		3便	3便				
岩屋堂線	しなのバスセンター	【循環】	しなのバスセンター	9.0	毎日	5便		8:33	17:15	—	—
本地線	愛知医大	瀬戸口駅	陶生病院	13.0	月・火・木・土曜日	1便	0便	7:55	16:22	8:42	17:00
	愛知医大	瀬戸口駅	瀬戸口駅北口	9.6		6便	5便				
	愛知医大	保健所前	陶生病院	13.0		0便	2便				
上之山線	八草駅	瀬戸口駅	瀬戸駅前	11.9	毎日	6便	6便	8:02	17:54	8:55	18:29
	八草駅	宝ヶ丘町	瀬戸駅前	7.4		2便	2便				
こうはん線	イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	陶生病院	10.5	毎日	6便	6便	8:00	16:02	8:52	16:54

出典：瀬戸市資料

●運賃：1乗車100円

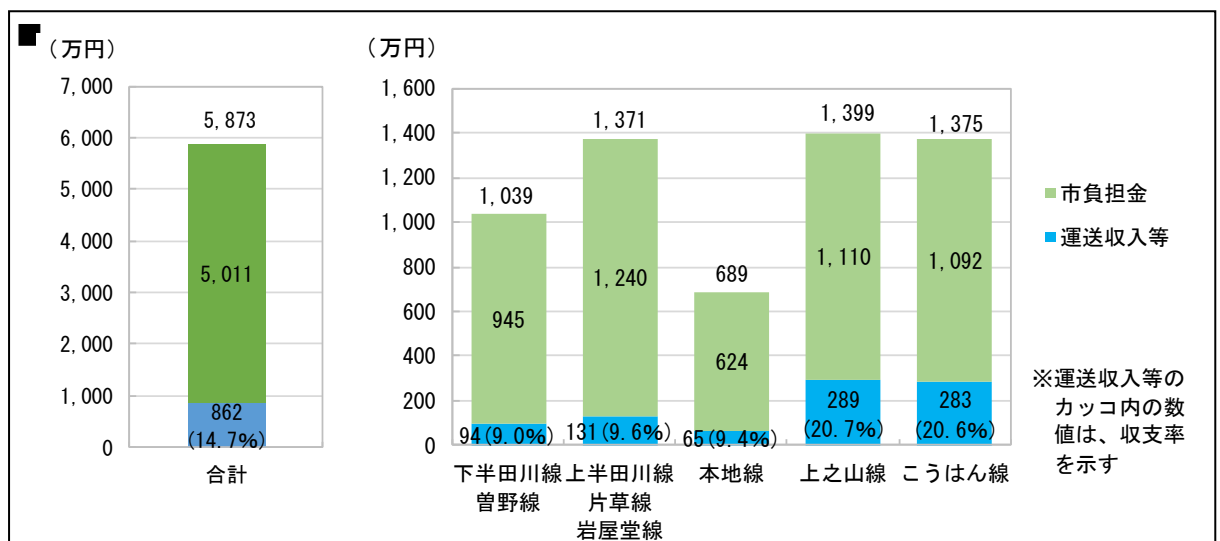
- ・ 幼児（1歳以上6歳未満の方）で、6歳以上の方に同伴される場合は、無料（幼児は2人まで）
- ・ 乳児（1歳未満の方）は無料
- ・ 障害者の方及び一定要件を満たす障害者の付き添いの方は普通旅客運賃の半額

■ コミュニティバスの利用者数の推移



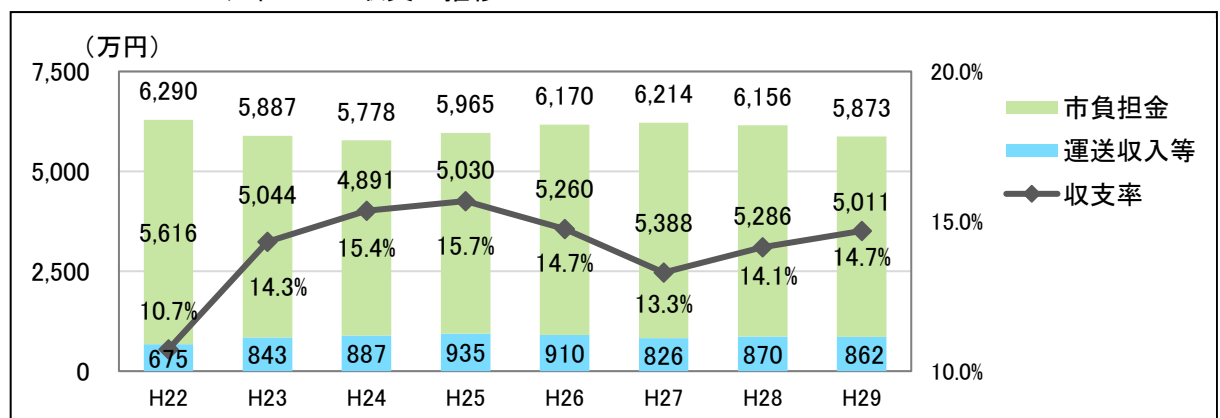
出典：瀬戸市資料

■ コミュニティバスの収支の状況（平成29年度の路線別運行経費の内訳）



出典：瀬戸市資料

■ コミュニティバスの収支の推移

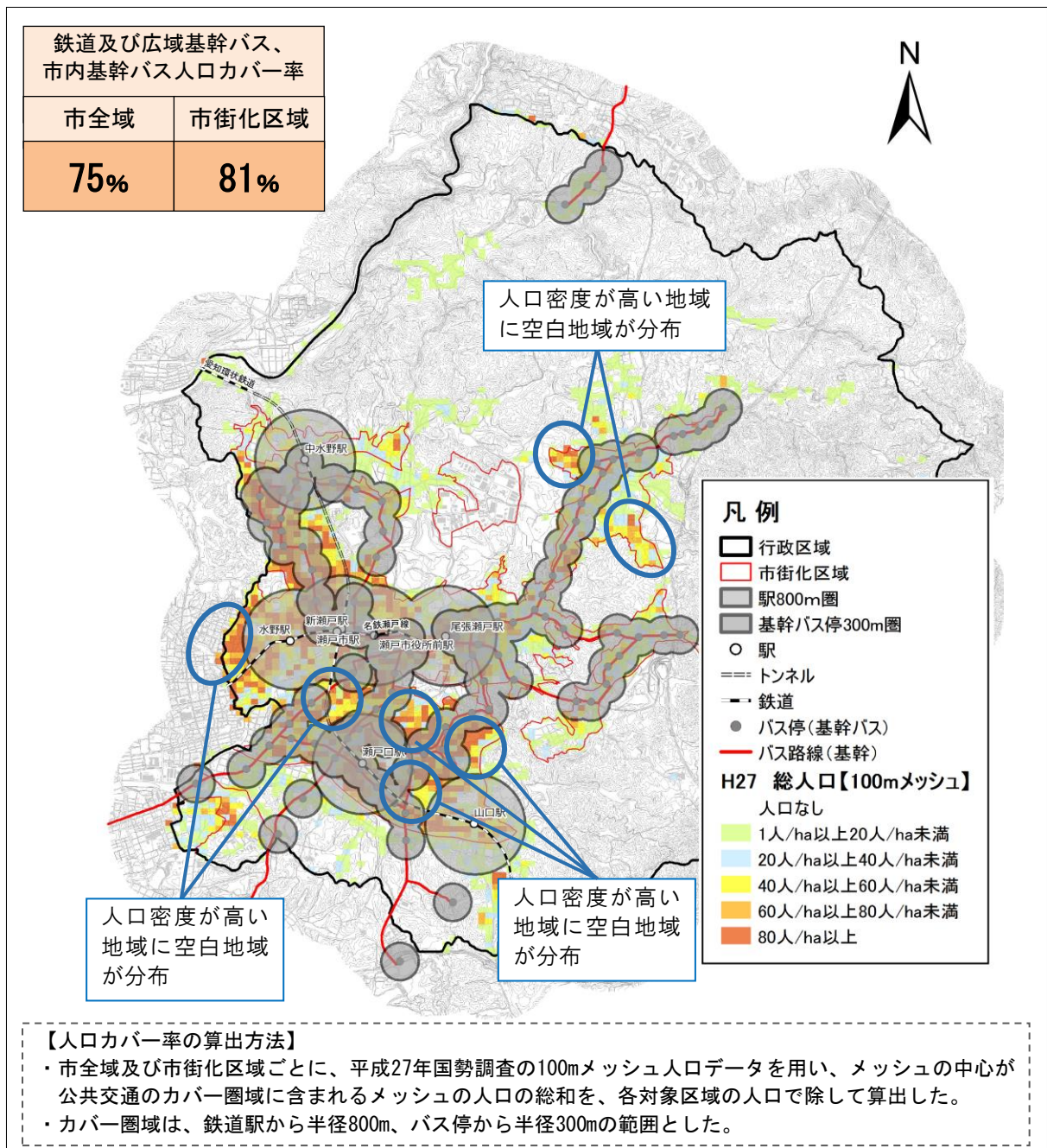


出典：瀬戸市資料

(5) 公共交通カバー率（公共交通空白地域）

- 鉄道及び広域基幹バス、市内基幹バスによる人口カバー率は、市全域が 75%、市街化区域が 81%となっている。
- コミュニティバス、菱野団地「住民バス」を含めた公共交通の人口カバー率は、市全域が 92%、市街化区域が 95%となっている。
- 公共交通は概ねの居住地をカバーできている。

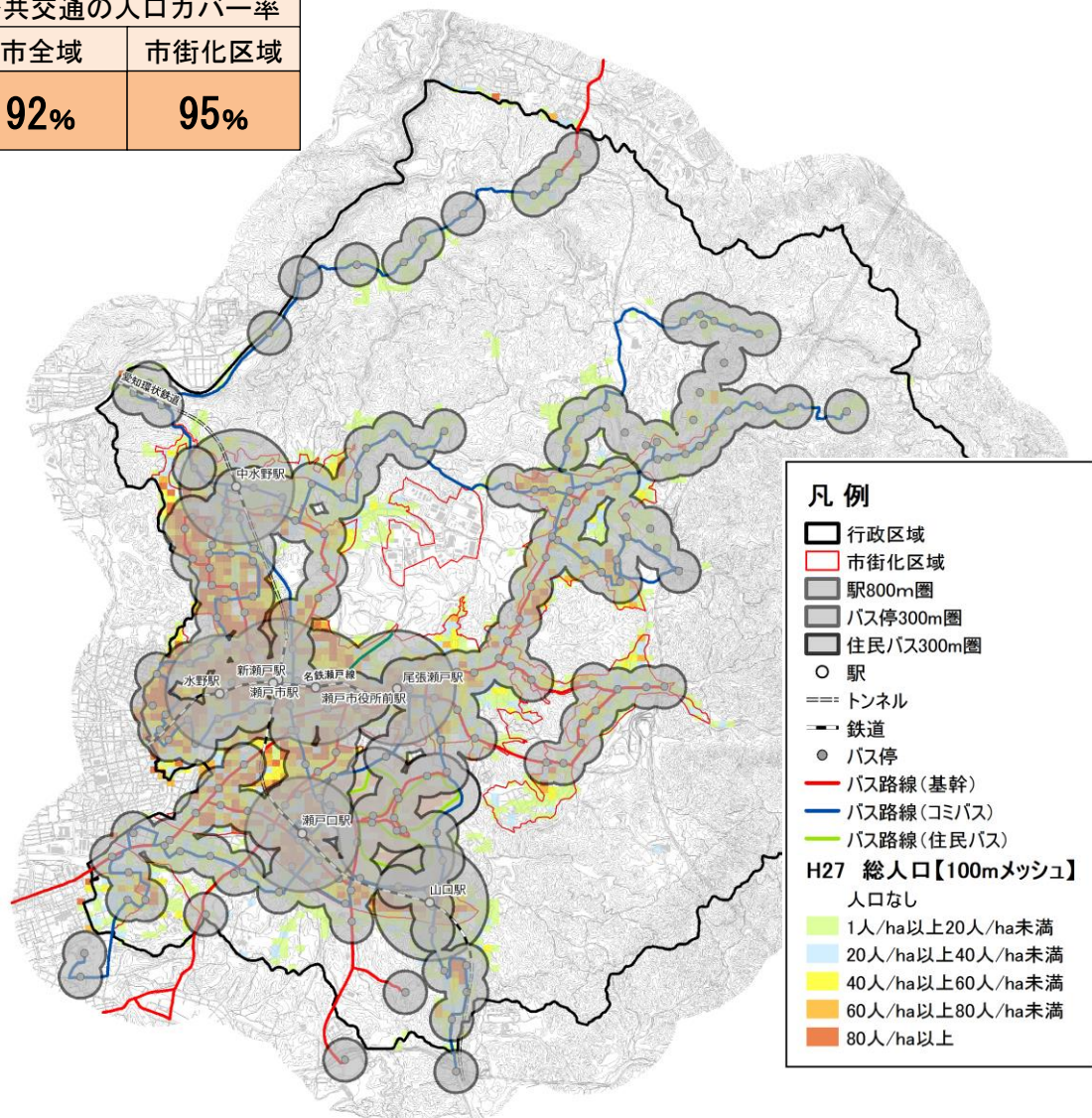
■ 鉄道及び広域基幹バス、市内基幹バスのカバー圏域及び人口カバー率



出典：平成27年国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）

■ コミュニティバス・住民バスを含む公共交通のカバー圏域及び人口カバー率

公共交通の人口カバー率	
市全域	市街化区域
92%	95%



【人口カバー率の算出方法】

- 市全域及び市街化区域ごとに、平成27年国勢調査の100mメッシュ人口データを用い、メッシュの中心が公共交通のカバー圏域に含まれるメッシュの人口の総和を集計し、各対象区域の人口で除して算出した。
- カバー圏域は、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの範囲とした。

出典：平成27年国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）

(6) 高齢者等の移動を考慮した公共交通のカバー率

- 瀬戸市役所前駅の北側などで、人口密度が高いにもかかわらず、駅またはバス停から300m以遠の区域が存在する。

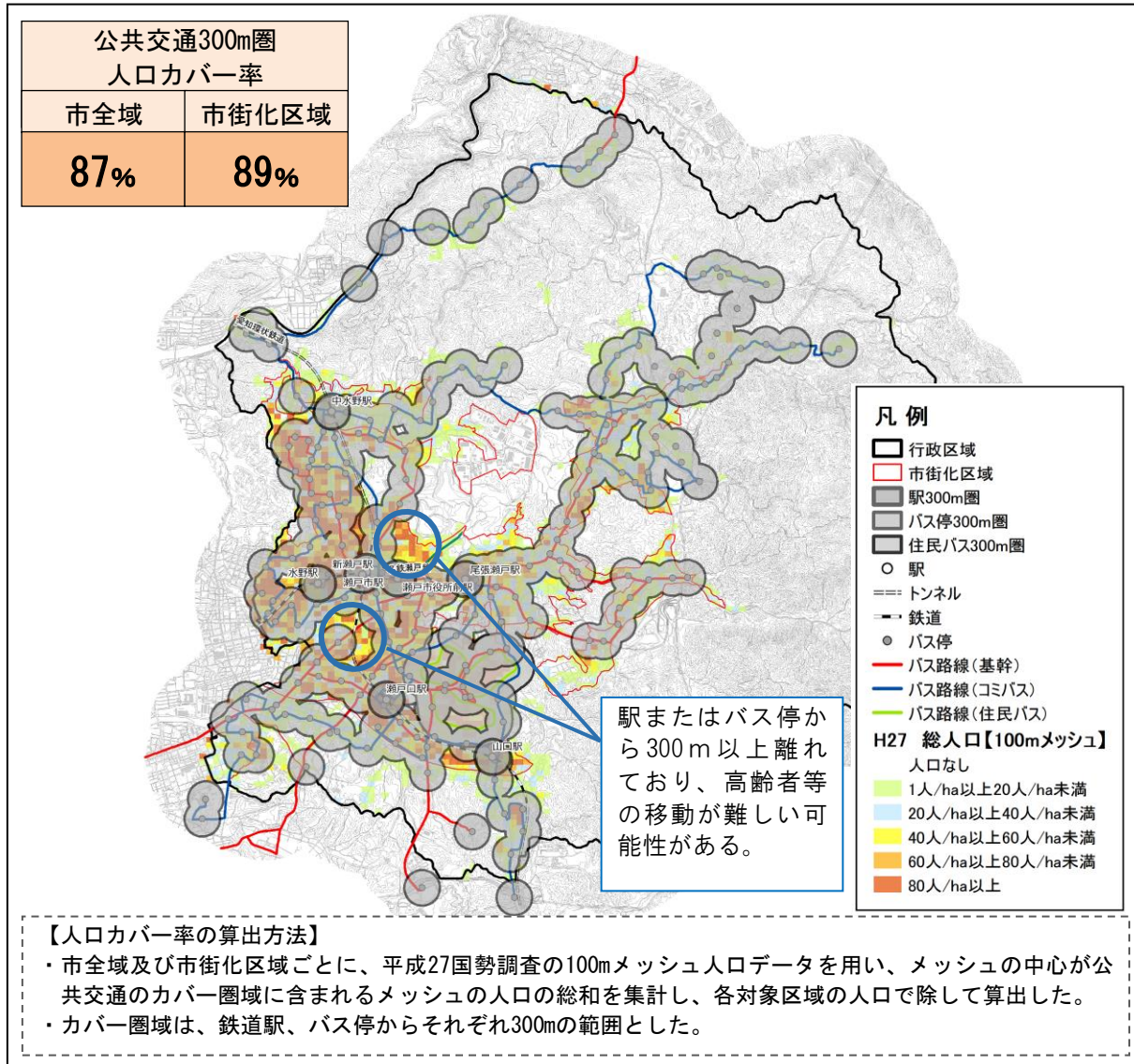
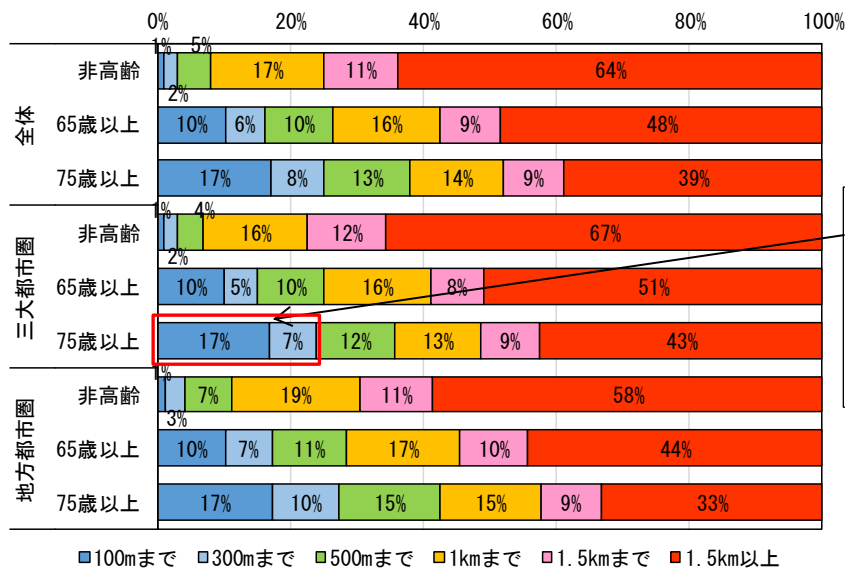


図 公共交通300mカバー圏域

出典：平成27年国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）

＜高齢者等が歩ける距離＞

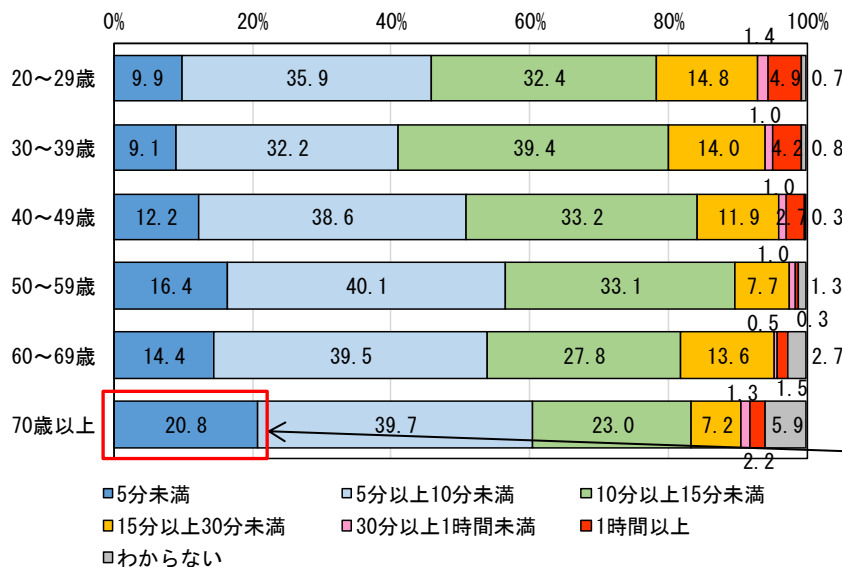
■高齢非高齢別にみた無理なく休まずに歩ける距離



75歳以上では約2割が300m以上は無理なく休まずに歩くことが出来ない

資料：国土交通省「全国都市交通特性調査（平成27年）」

■年齢階層別にみた自宅から駅やバス停までの許容距離

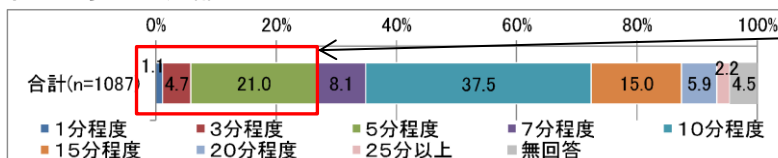


70歳以上では約2割が「駅やバス停までの許容距離」が「5分未満」（分速60mとして300m未満に相当）

資料：内閣府「世論調査報告書（平成28年）」

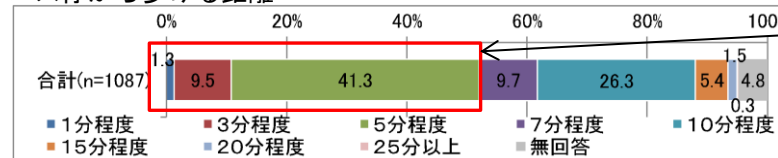
■瀬戸市民の駅やバス停までの許容距離

駅から歩ける距離



市民の約3割が「駅から歩ける距離」が「5分未満」（分速60mとして300m未満に相当）

バス停から歩ける距離



市民の約5割が「バス停から歩ける距離」が「5分未満」（分速60mとして300m未満に相当）

資料：瀬戸市市民アンケート調査（平成28年）

4. その他の生活交通の現状

(1) 老人福祉センター送迎バス

- 社会福祉協議会が、やすらぎ会館老人福祉センターまで送迎バス（無料）を運行している。
- 送迎バスの空き時間を活用し、買い物支援バス（無料）の試行運行を実施している。

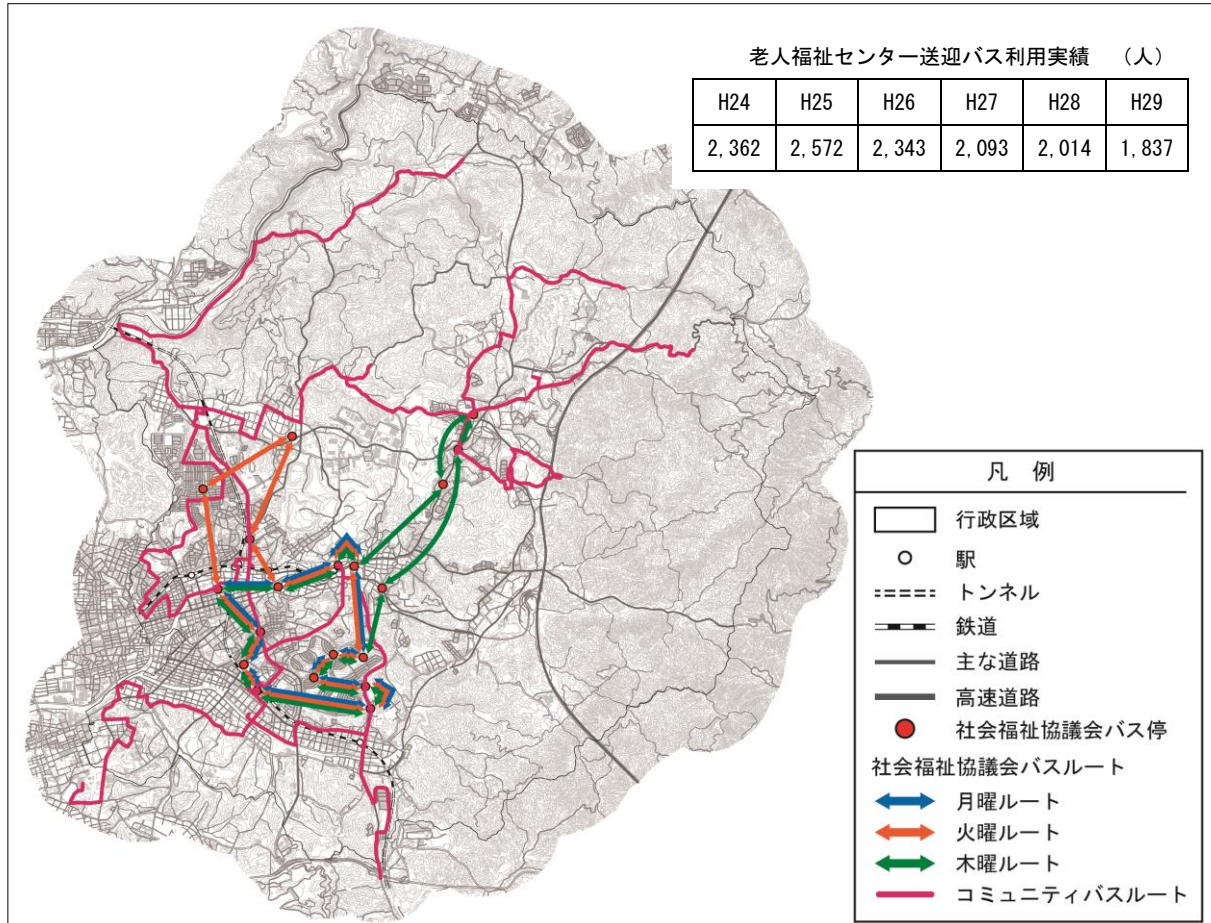


図 老人福祉センター送迎バスルート

出典：瀬戸市資料

買い物に行こう！

やすらぎ会館のバスに乗ってお盆の買い物に行きませんか？
食事や買い物をして楽しく過ごしましょう。

開催日	7月11日(水)		
行 程	乗車場所	迎え	送り
	赤津口バス停	10:35	13:25
	八王子児童遊園	10:45	13:15
	東明南バス停	10:50	13:10
	万徳寺前バス停	10:55	13:05
	アピタ瀬戸店	11:00	13:00
	定 員	20名(先着順)	

※ 金庫代・買い物費用は自己負担です。

※ 雨天による中止は、ありませんので、ご了承ください。

※ 参加申込方法：氏名・住所・電話番号・年齢・乗車場所を下記の申し込み先までお知らせください。

買い物に行こう！について

地域での暮らしの中で、買い物や移動に困っているという声をたくさんいただきました。

そこで、やすらぎ会館のバスの空き時間を活用し、買い物へ出かける企画を試験的にします。
買い物や移動ができないという問題は、生活していく上で大きな問題です。多くの方にご参加いただき、今後の参考にさせていただきます。

申し込み先

瀬戸市社会福祉協議会

電話

04-2011

FAX

85-2275

地区

東明

古瀬戸

品野

開催日

7月

12月

7月

12月

7月

12月

(平成30年)

11日

13日

12日

10日

13日

12日

参加者数

22人

11人

3人

2人

8人

18人

行先

アピタ瀬戸店

イオン

アピタ

イオン

瀬戸み

瀬戸店

瀬戸みずの店

ずの店

留意点

・バス降車時に、集合時間と集合場所を配布。

・参加者に社会福祉協議会のバッジを渡し、

店員にも分かるようにした。

・セール日を避けて実施した。

図 買い物支援バス社会実験概要

出典：瀬戸市資料

(2) 大学スクールバスの住民利用

- 名古屋学院大学の送迎バスは、地域貢献の一環として地域住民も利用できるように、大学と市が連携している。利用は、周辺の一部自治会に限られ、事前登録と保険への加入を条件に無料で乗車でき、毎年約 70 人の方が利用登録している。

路線	名古屋学院大学前～瀬戸市駅間（尾張瀬戸駅等を経由）				
対象者	上半田川自治会及び上品野自治会北山団地町内会町民				
利用証有効期間	1年間				
利用証発行状況		H27	H28	H29	H30
	上品野自治会北山団地町内会	47	48	54	50
	上半田川自治会	28	31	25	18

2018年度
名古屋学院大学
NGUバス時刻表
2018年4月1日～2019年3月31日

NGUバスの利用にあたって

◎利用される方は、早めにバス乗降場に来て待機してください。

◎途中乗降場での利用は、しっかりと手をあげて合図してください。

◎途中乗降場は、瀬戸路線・高蔵寺路線ともに、通常運行ダイヤの下欄に記載しています。高蔵寺路線では「中水野」から乗車可能です。

◎電車（中央線・瀬戸線）との連絡により、ダイヤを変更することがあります。

◎安全運行のため、一旦発車したバスは追いかけても停車しません。

◎バスの中に忘れ物をしたら、総合事務部に連絡してください。

(瀬戸路線) (月～金) 4月2日～8月1日・9月14日～12月21日・2019年1月7日～1月24日
(ただし、4月30日・7月16日・9月17日・9月24日・10月8日・11月23日は臨時開講日のため通常運行)

瀬戸市発	尾張瀬戸	宮前	中橋	古瀬戸	大学着
8:30	8:37	8:38	8:39	8:41	9:00
8:41	8:48	8:49	8:50	8:52	9:11
8:47	8:54	8:55	8:56	8:58	9:17
8:53	9:00	9:01	9:02	9:04	9:23
9:40	9:47	9:48	9:49	9:51	10:10
10:28	10:35	10:36	10:37	10:39	10:58
11:45	11:52	11:53	11:54	11:56	12:15
12:55	13:02	13:03	13:04	13:06	13:25
13:30	13:37	13:38	13:39	13:41	14:00
14:30	14:37	14:38	14:39	14:41	15:00
15:50	15:57	15:58	15:59	16:01	16:20
16:05	16:12	16:13	16:14	16:16	16:35
17:30	17:37	17:38	17:39	17:41	18:00
17:40	17:47	17:48	17:49	17:51	18:10
18:05	18:12	18:13	18:14	18:16	18:35
19:10	19:17	19:18	19:19	19:21	19:40
20:00	20:07	20:08	20:09	20:11	20:30
21:00	21:07	21:08	21:09	21:11	21:30

▲印: 水曜日運休
途中乗降場(瀬戸路線)尾張瀬戸・宮前・中橋・古瀬戸・品野・中品野・品野台小学校前・北山団地

(瀬戸・高蔵寺路線) (土曜日・日曜日・祝日・大学の臨時休業日)
大学臨時休業日: 8月10日・8月13日～8月15日・9月3日
(ただし、4月30日・7月16日・9月17日・9月24日・10月8日・11月23日は臨時開講日のため通常運行)

休日運行

※休日運行の「大学」バス停は、瀬戸路線のバス停です。

大学発	古瀬戸	中橋	尾張瀬戸	瀬戸市着
7:45	7:56	7:57	8:01	8:15
9:53	10:04	10:05	10:09	10:23
11:10	11:21	11:22	11:26	11:40
12:20	12:31	12:32	12:36	12:50
12:55	13:06	13:07	13:11	13:25
13:55	14:06	14:07	14:11	14:25
15:15	15:26	15:27	15:31	15:45
16:55	17:06	17:07	17:11	17:25
17:30	17:41	17:42	17:46	18:00
18:35	18:46	18:47	18:51	19:05
19:25	19:36	19:37	19:41	19:55
20:25	20:36	20:37	20:41	20:55

▲印: 水曜日運休
※「宮前」は瀬戸から大学へ向かう便のみ乗降できます。

(瀬戸・高蔵寺路線) (土曜日・日曜日・祝日・大学の臨時休業日)
大学臨時休業日: 8月10日・8月13日～8月15日・9月3日
(ただし、4月30日・7月16日・9月17日・9月24日・10月8日・11月23日は臨時開講日のため通常運行)

休日運行

※休日運行の「大学」バス停は、瀬戸路線のバス停です。

大学発	古瀬戸	中橋	尾張瀬戸	瀬戸市着
7:45	7:56	7:57	8:01	8:15
9:53	10:04	10:05	10:09	10:23
11:10	11:21	11:22	11:26	11:40
12:20	12:31	12:32	12:36	12:50
12:55	13:06	13:07	13:11	13:25
13:55	14:06	14:07	14:11	14:25
15:15	15:26	15:27	15:31	15:45
16:55	17:06	17:07	17:11	17:25
17:30	17:41	17:42	17:46	18:00
18:35	18:46	18:47	18:51	19:05
19:25	19:36	19:37	19:41	19:55
20:25	20:36	20:37	20:41	20:55

▲印: 水曜日運休
※「宮前」は瀬戸から大学へ向かう便のみ乗降できます。

図 名古屋学院大学送迎バス概要

出典：名古屋学院大学・瀬戸市資料

(2) 菱野団地内における地域主導型交通「住民バス」

- 社会実験では、地域がひとつにまとまり住民主体の運行が適切に行われ、団地内移動の確保が図られるとともに住民の交流促進の視点でも効果がみられた。
- 利用者数は日を追うごとに増え、延べ利用者数は 4,966 人であった。(1日あたり 40.4 人)
- 実験終了後のアンケートでは、住民バスの必要性を感じる方が多く、平成 30 年 8 月から運行を再開している。一方で、住民バスの運行を持続可能なものとするため、運行協議会(任意団体)による無償運行から NPO 等による自家用有償旅客運送へ移行し、収益の確保を検討している。

実施日時	平成29年7月10日から12月26日
運行本数	9月30日まで：週6日運行(日・祝日運休) 10月2日から：週5日運行(水・日・祝日運休)
運行主体	菱野団地コミュニティ交通運行協議会(自治会、地域力向上協議会、交通事業者、瀬戸市)
運行エリア	
運賃	無料
車両	低速電動バス(eCOM-8)及び普通乗用車(ワゴンタイプ)20km/h未満で走行
利用者数	運転手(有償ボランティア)登録者数：15人 利用登録者数：585人 のべ利用者数：4,966人(1日あたり40.4人)

【実施の背景】

団地内では著しい高齢化の進展とともに、高低差の多い丘陵の土地に加え公共交通空白地域(駅800m、バス停300m圏外の区域)が存在することで、十分な輸送サービスが確保されておらず、住民の外出機会創出のため、生活交通の確保が求められていた。

そこで、菱野団地の外周・主要道路を通り、商店街・病院・NPO施設や名鉄バス停留所、タクシーのりばなどへの団地内の移動の確保を目的に住民自らが運行を行う地域主導型交通の社会実験を平成29年に行い、必要性が確認されたため、運行を再開している。

6. 公共交通に対する市民の意識

(1) 市民アンケート結果

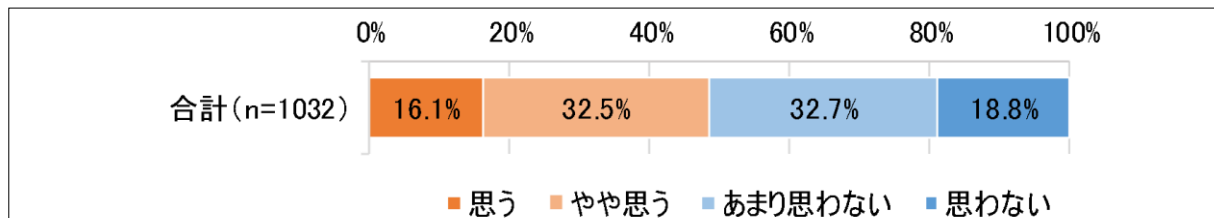
- 約 49%の人が公共交通に満足（満足だと思う＋やや思う）している。
- 路線バス、コミュニティバスの不満利用者は、「運行本数が少ない」とする人が7割以上と多く、非利用者は「バスのダイヤやルートなどの情報が分からない」とする人が多い。
- バスの意義は、「子供や高齢者にとっての移動手段」「自分のもしものときのため」「家族や知人のもしものときのため」の意義を認める人が多い。
- バスの費用負担の在り方は、「現在の運行を維持・市の負担は現状」が約5割と多い。
- バスで行きたい施設は、市内施設では陶生病院、商業施設、図書館等が挙げられている。
- 駅から無理なく歩ける距離は、10分程度が最も多く、バス停から無理なく歩ける距離は、5分程度が最も多い。

■ 調査概要

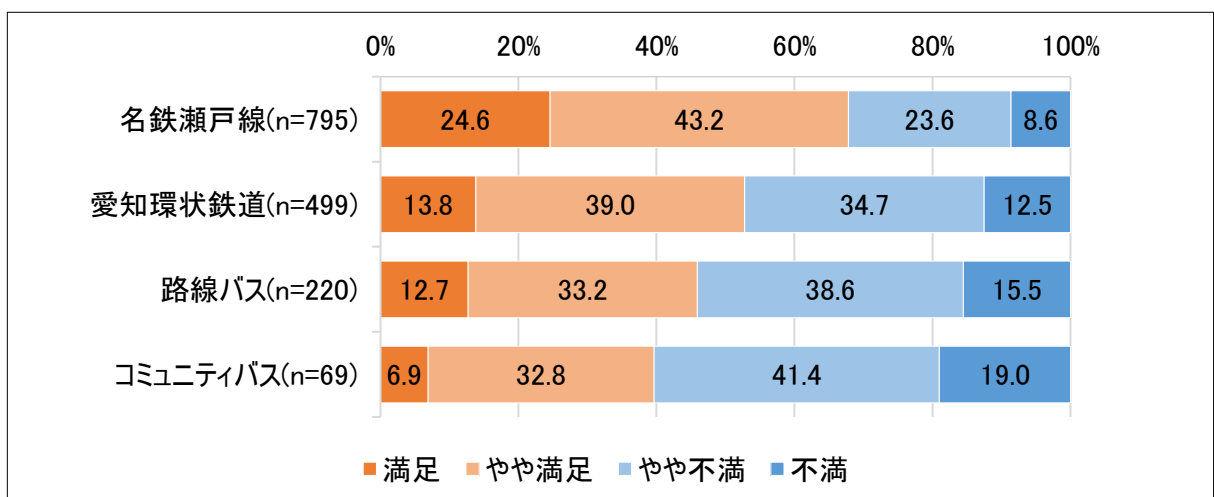
調査日時	平成28年7月27日、8月10日（郵送配布、郵送回収）
調査対象	15歳以上の市民
配布票数	3,000票
回収票数	1,087票（回収率約36.2%）

■ 調査結果

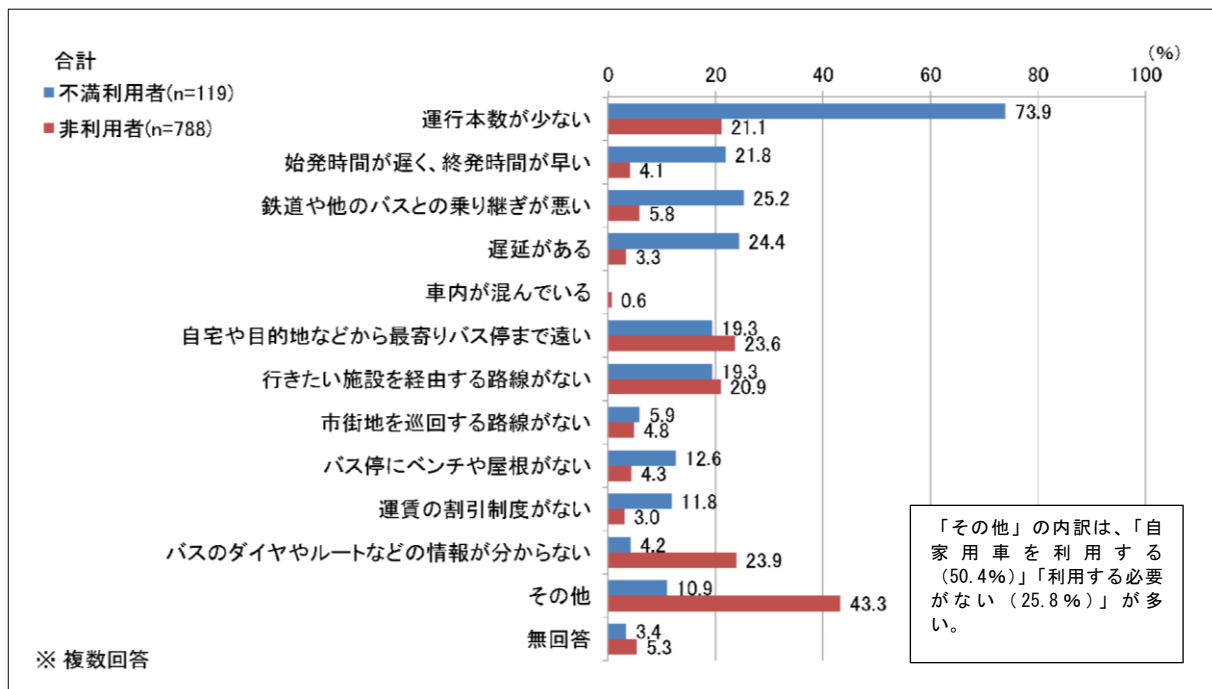
<公共交通に対する満足度>



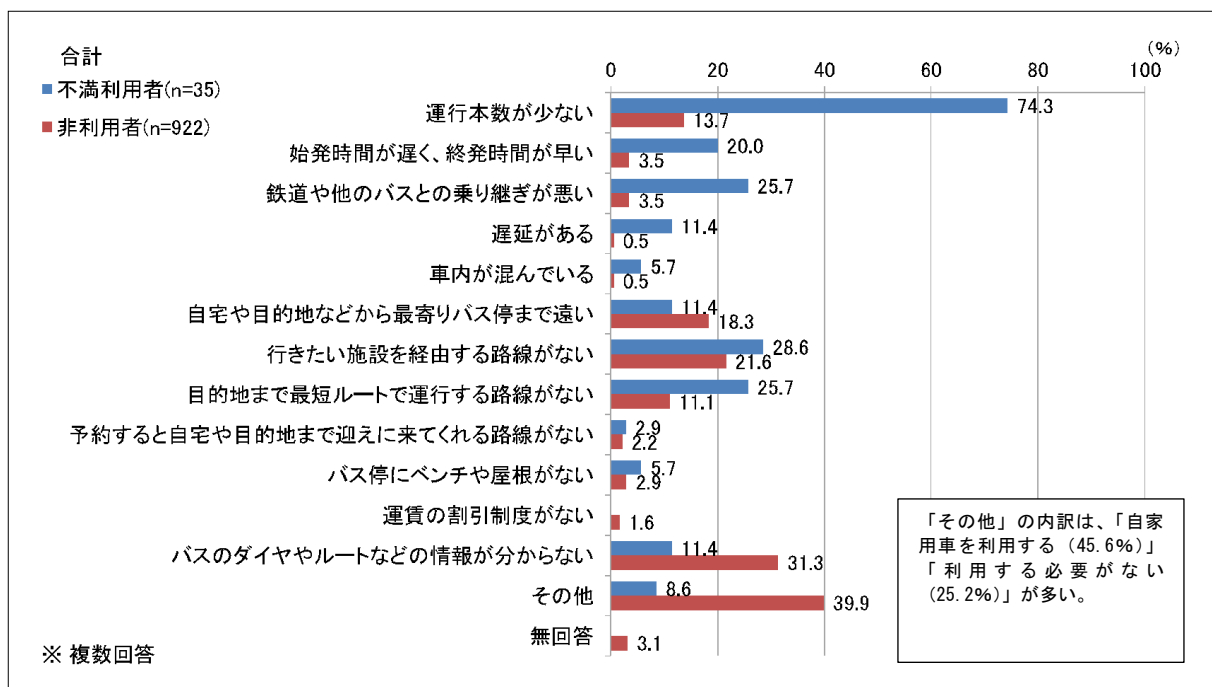
<名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道、路線バス、コミュニティバスの利用しやすさ>



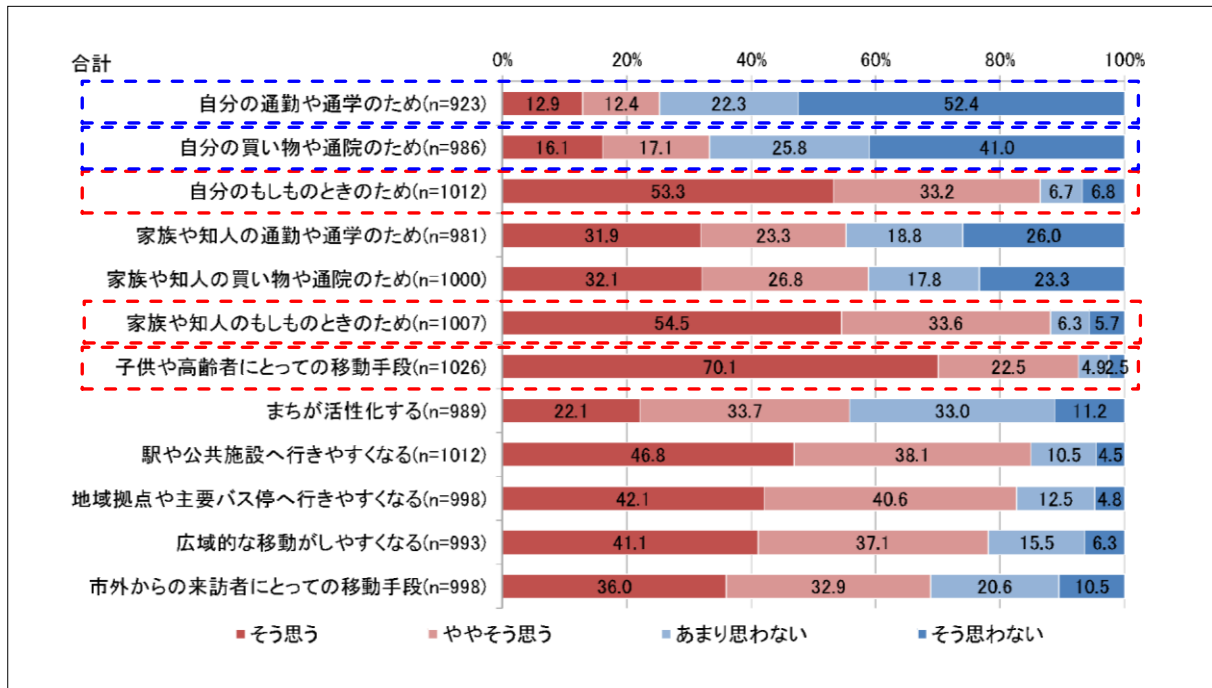
＜路線バスの不満な理由、利用しない理由＞



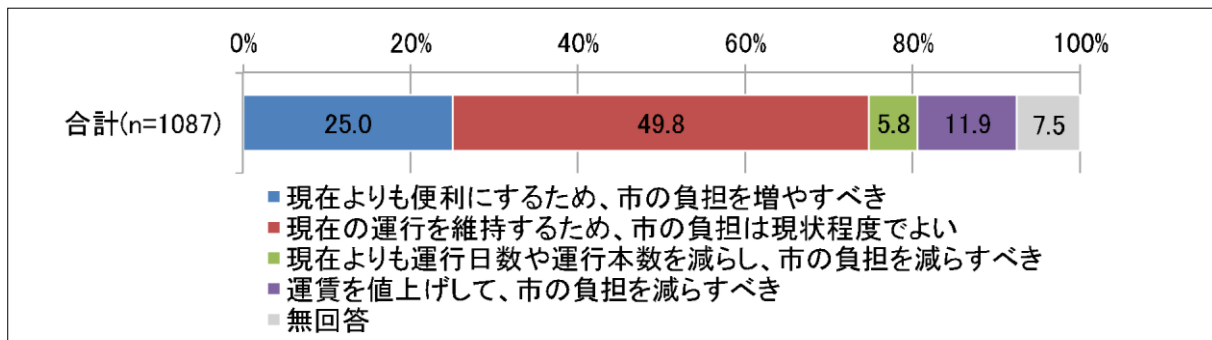
＜コミュニティバスの不満な理由、利用しない理由＞



＜バスの意義＞



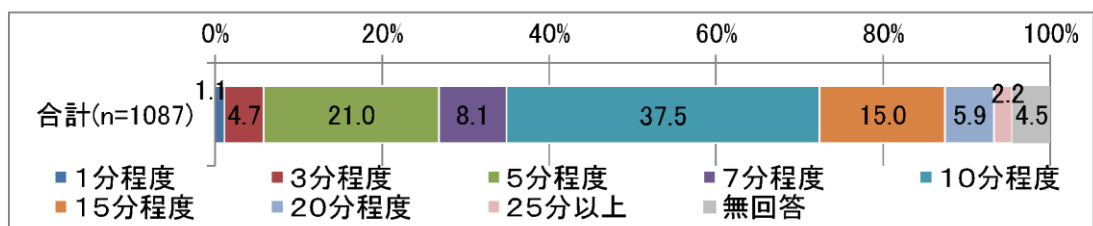
＜バスの費用負担の在り方＞



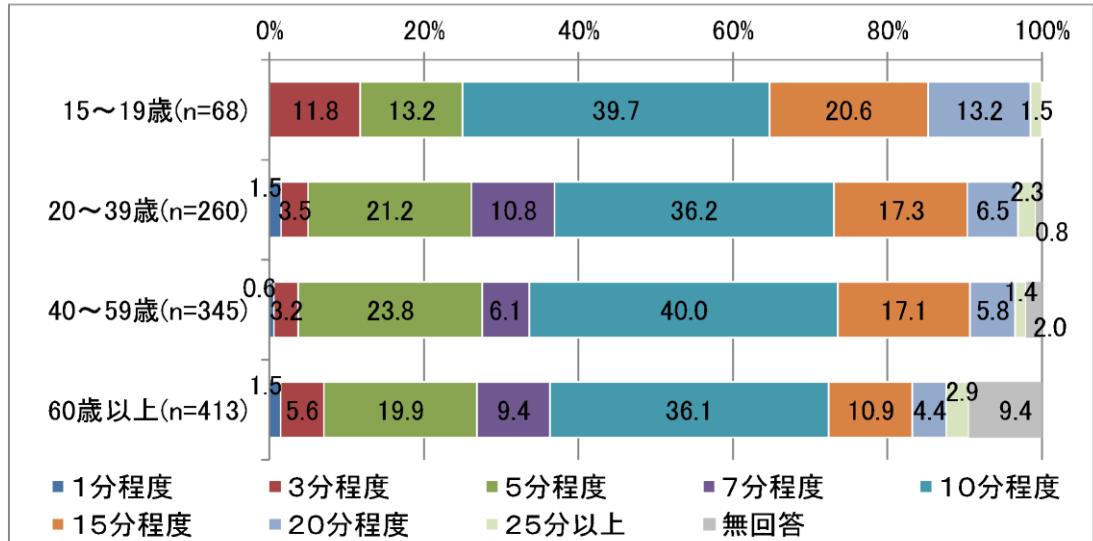
＜バスで行きたい、または行ってほしい施設＞

市内		市外	
施設名	票数	施設名	票数
陶生病院	97	モリコロパーク	97
アピタ瀬戸店	72	愛知医大	55
イオン瀬戸みずの店	65	森林公園	53
市立図書館	61	アピタ長久手店	48
市役所	49	イトーヨーカドー尾張旭店	48
市民公園	42	イオン長久手店	45
道の駅瀬戸しなの	25	藤が丘駅	43
岩屋堂公園	24	高蔵寺駅	34
文化センター	22	ござらっせ	30
新瀬戸駅	19	三郷駅	21

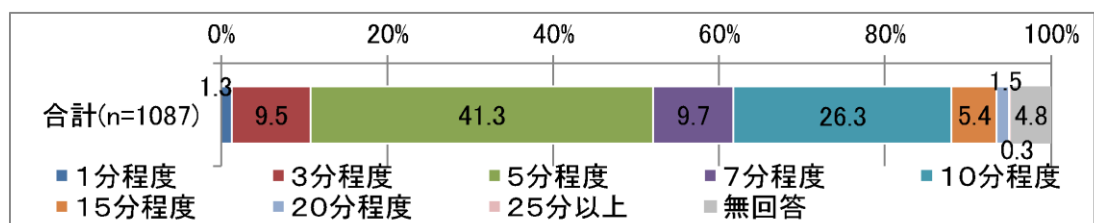
< 駅から歩ける距離 >



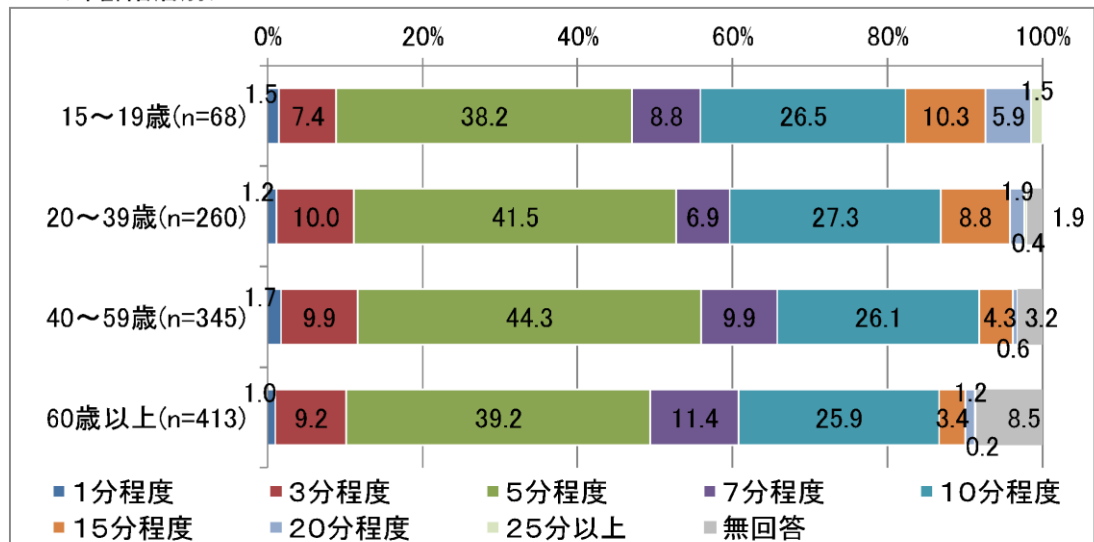
< 年齢階層別 >



< バス停から歩ける距離 >



< 年齢階層別 >



(2) 市内基幹バス（瀬戸北線）利用者アンケート結果

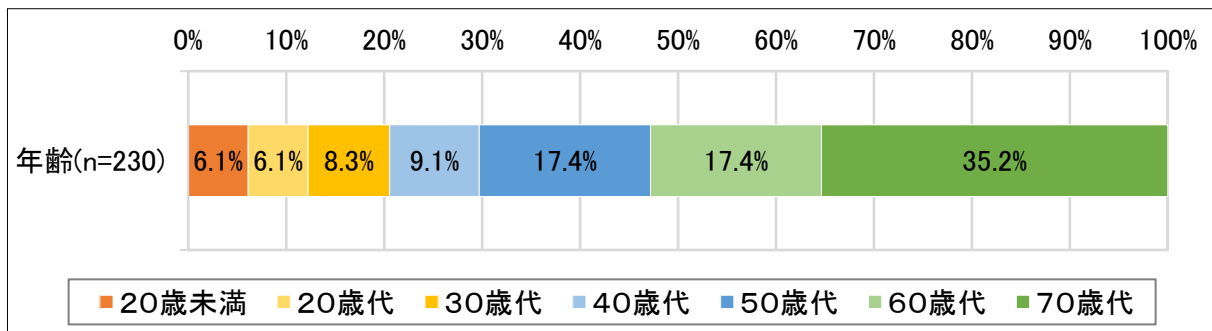
- 瀬戸北線は、通勤・通学や、買い物・通院・飲食等に使われている。平成 21 年度調査結果と比較すると、通勤・通院目的での利用が減少している。年齢層は 60 歳代以上が過半を占めるが、50 歳代以下の層も一定の利用がある。
- 市内基幹バス（瀬戸北線）の費用負担の在り方は、「現在の運行を維持・市の負担は現状」が約 5 割と多い。
- 市内基幹バス（瀬戸北線）の満足度は、運行本数、バス停の待合環境、運行時間帯に関する不満があるものの、バス自体の乗り心地や乗車環境、乗務員の対応などの不満は少ない。

■ 調査概要

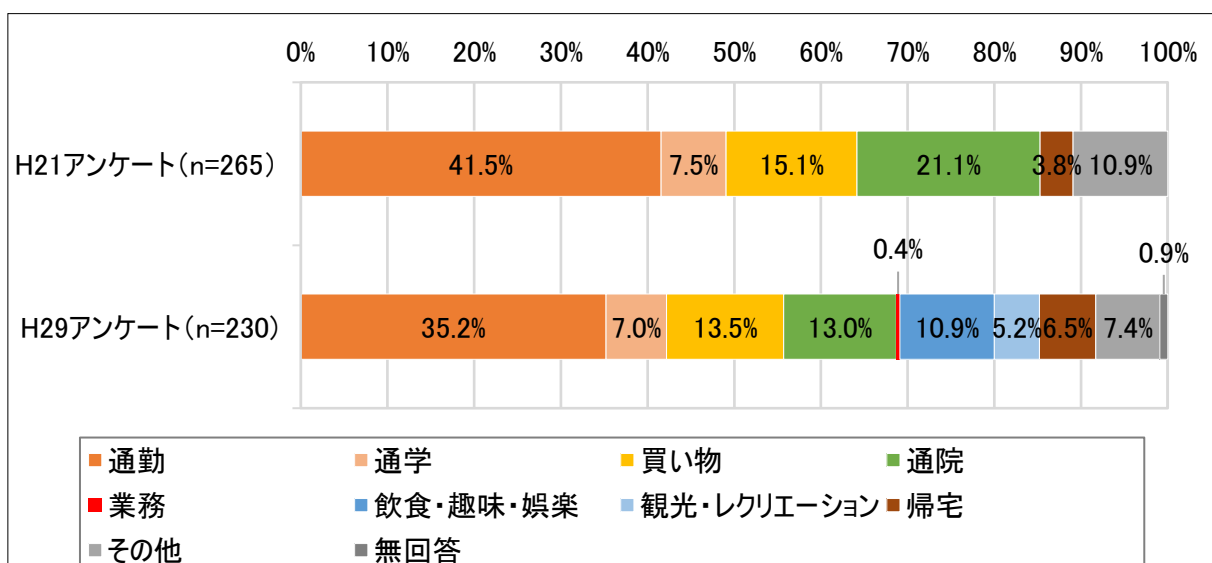
調査日時	平成29年11月16日、11月18日（バス内での直接配布、郵送回収）
調査対象	市内基幹バス（瀬戸北線）利用者
配布票数	545票
回収票数	230票（回収率約42%）

■ 調査結果

<市内基幹バスの利用者層>

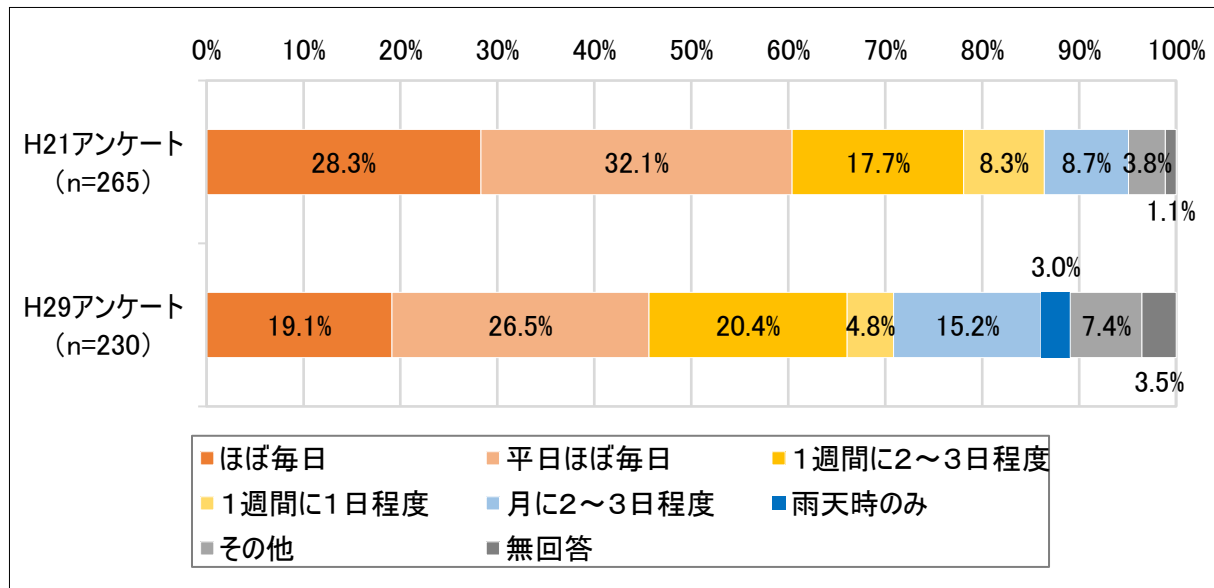


<市内基幹バスの利用目的>

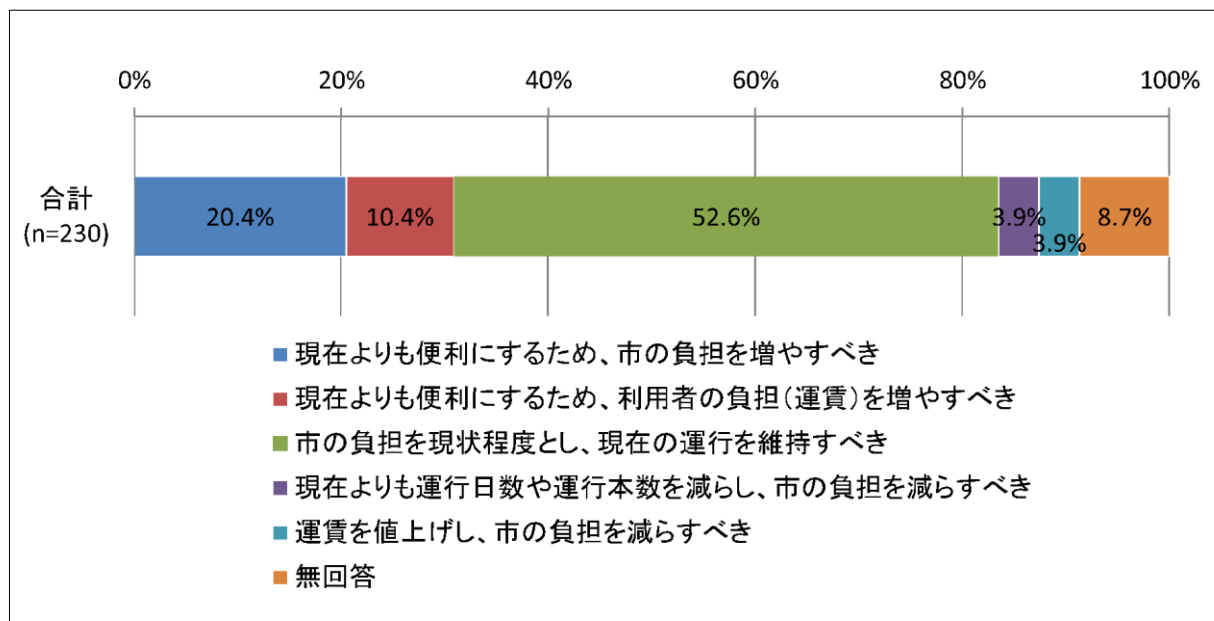


注) 「H21 アンケート」では「業務」、「飲食・趣味・娯楽」、「観光・レクリエーション」等は選択肢にないため、「通勤」「買い物」に含まれていると思われる。

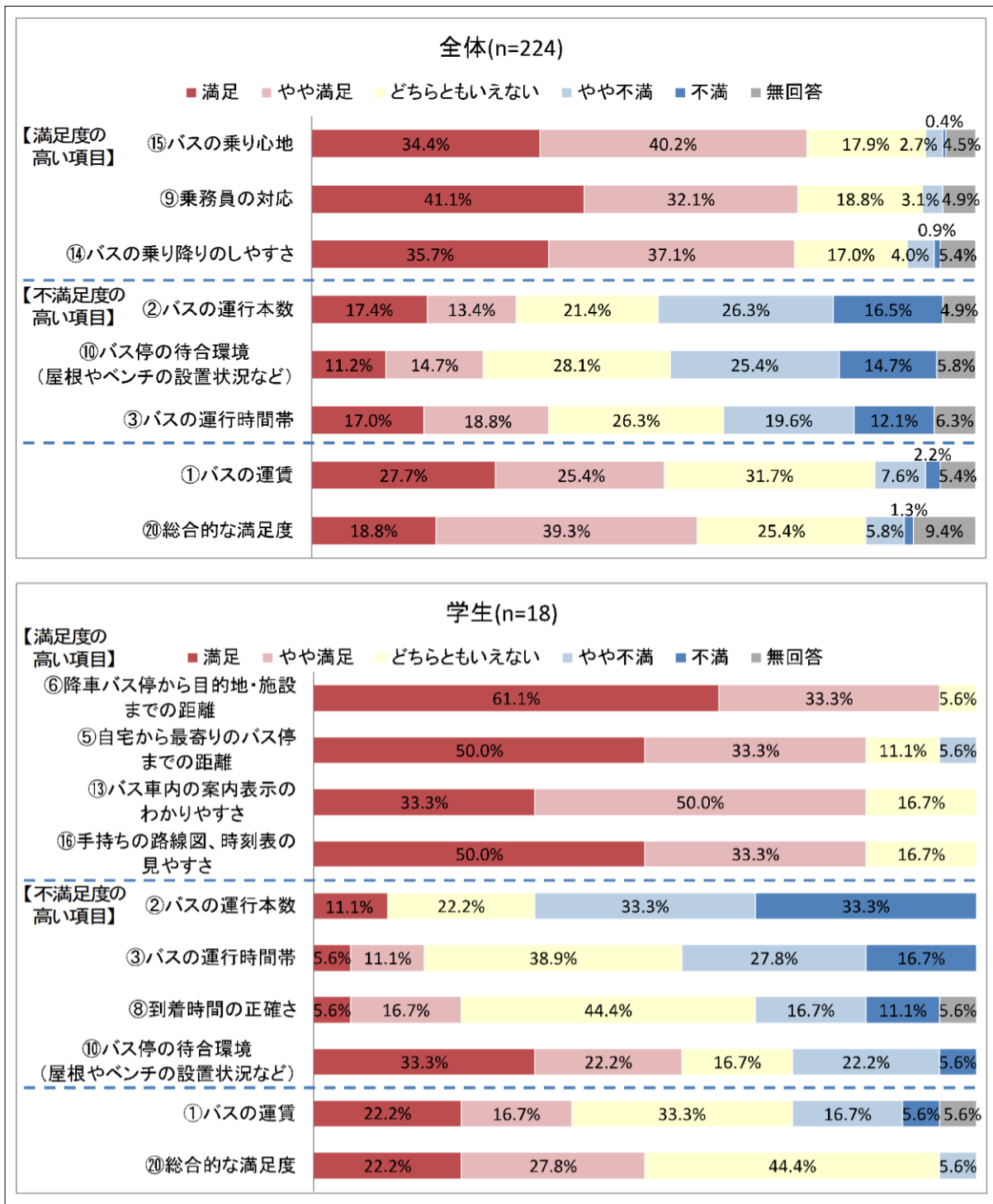
<市内基幹バスの利用頻度>



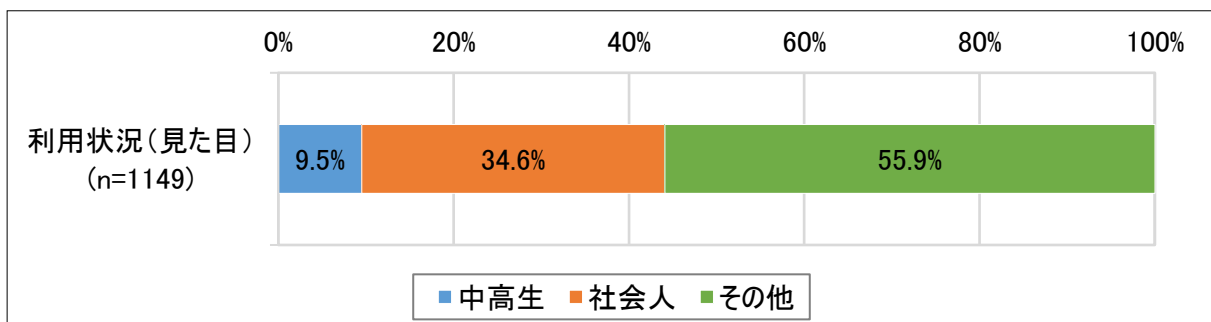
<バスの費用負担の在り方について>



<瀬戸北線の満足度について>



<利用状況（見た目）>



(3) コミュニティバス利用者アンケート結果

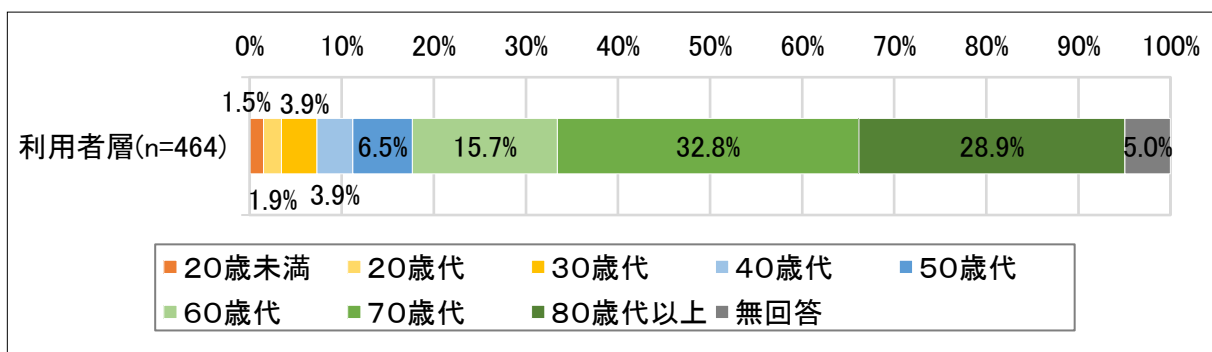
- コミュニティバス利用者の属性は、年齢層は60代～80代以上が4分の3以上を占めており、利用目的は買い物・通院が多い。
- コミュニティバスの満足度、重要性は、運賃が満足度、重要性ともに高い。次いで、運行本数の重要性が高いものの満足度が低い。
- バスで行きたい施設は、陶生病院、市役所、商業施設等が挙げられている。

■ 調査概要

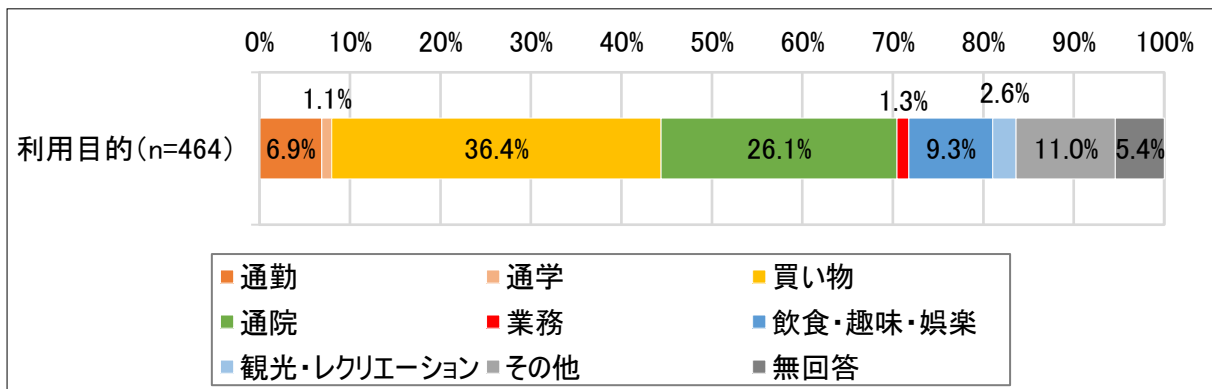
調査日時	平成30年8月18日～9月9日 ※アンケートを車内に設置し、郵送または車内回収箱にて回収。WEB回答フォームも用意。8月18日～21日は車内に調査員が乗り込み対面調査を実施。
調査対象	コミュニティバス（全8路線）利用者
回収票数	464票

■ 調査結果

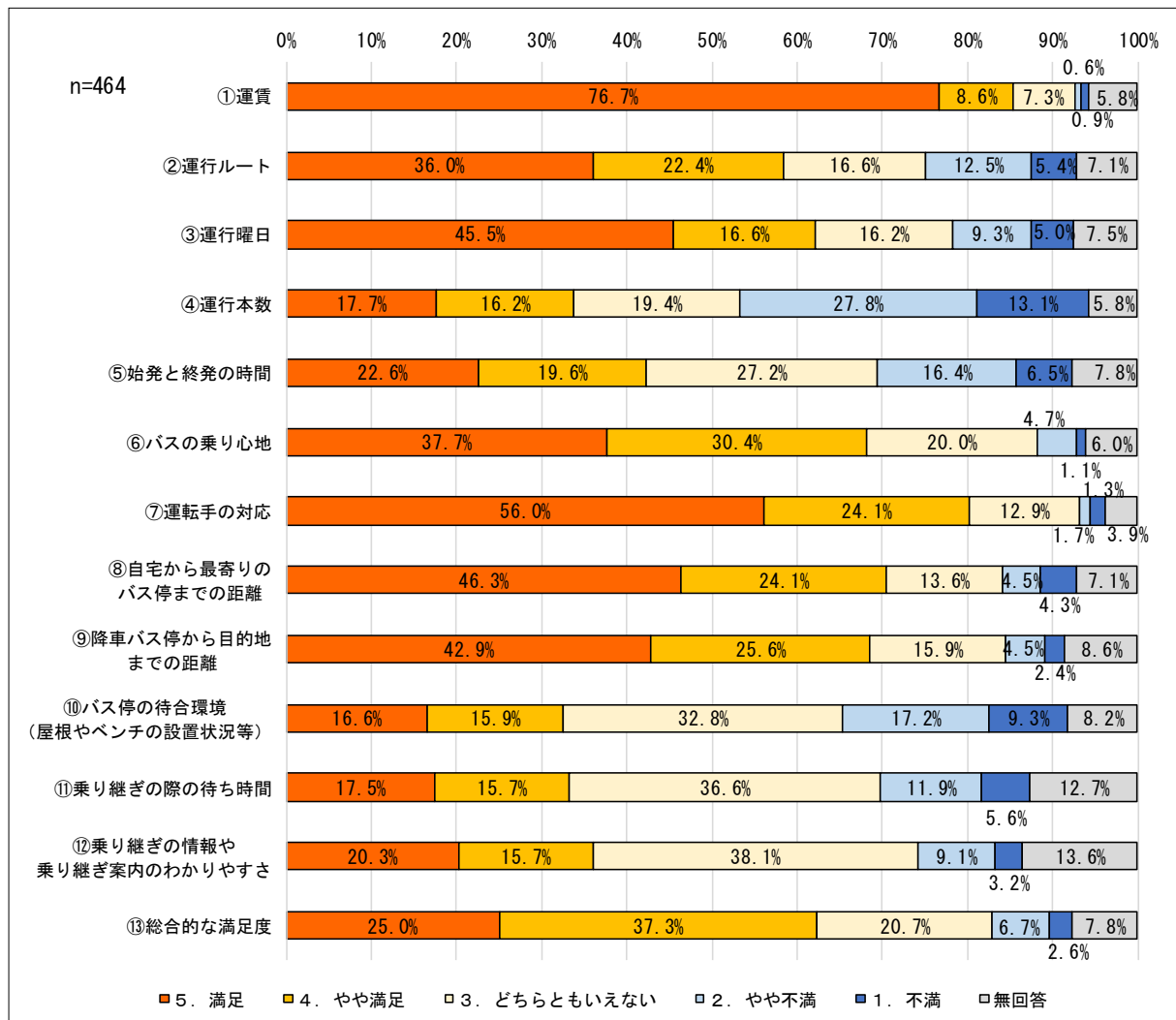
<コミュニティバスの利用者層>



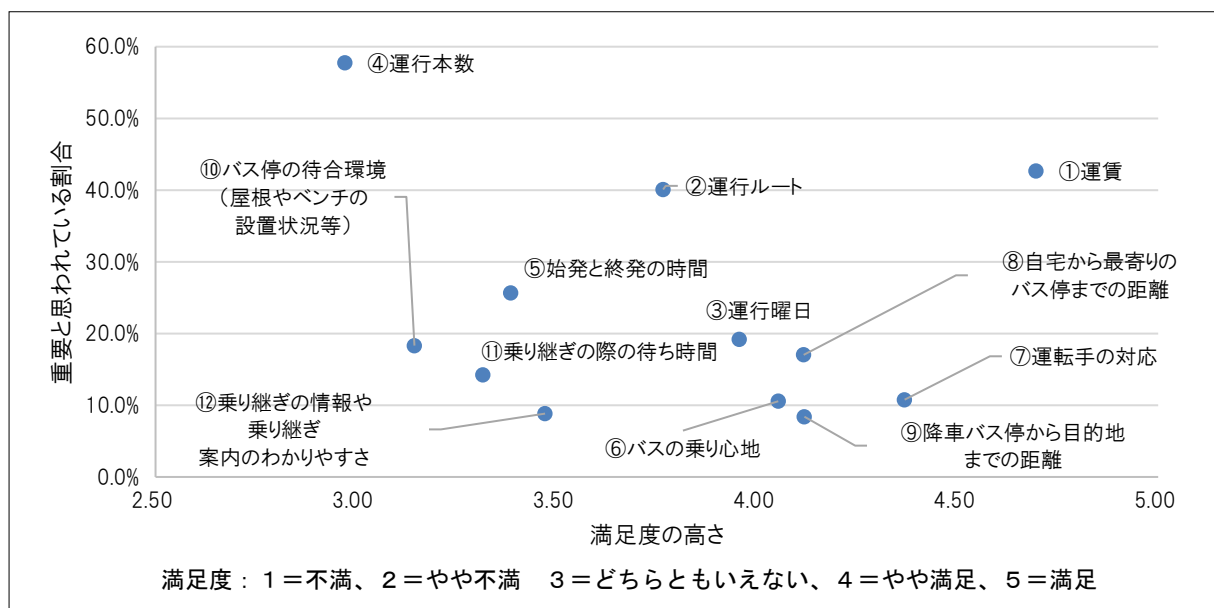
<コミュニティバスの利用目的>



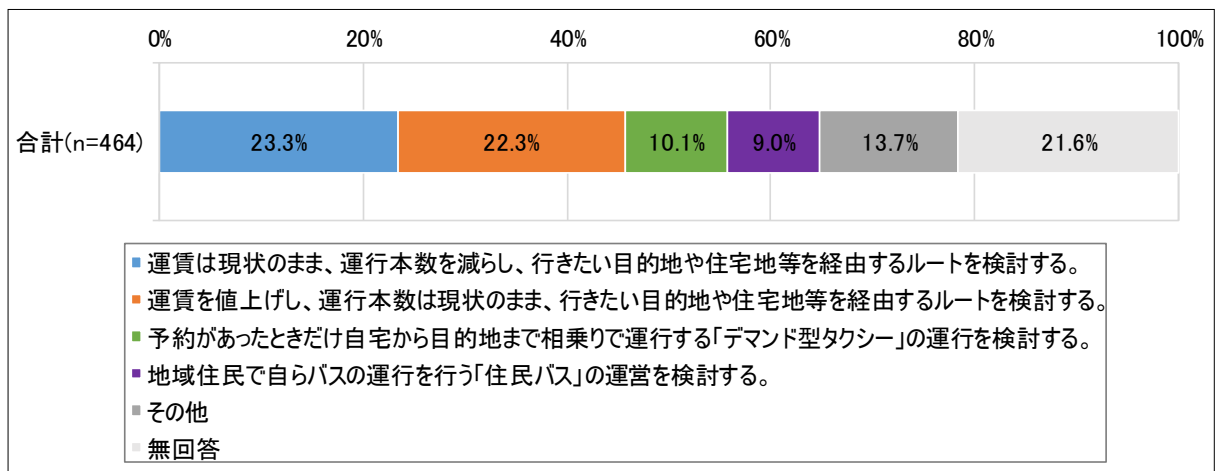
＜満足度＞



＜コミュニティバスの現状の満足度と重要性について＞



＜バスの費用負担の在り方について＞



＜コミュニティバスで行きたい、または行けるようになるとよい施設＞

施設名	票数
陶生病院	44
瀬戸市役所	41
イオン瀬戸みずの店	26
瀬戸駅（新瀬戸駅を含む）	16
瀬戸市立図書館	16
道の駅瀬戸しなの	15
アピタ瀬戸店	13
カーマホームセンター	13
やすらぎ会館	13
バロー新瀬戸店	9

(4) コミュニティ交通市民ワークショップ実施結果

- 瀬戸市の公共交通に対する課題やアイデア等を把握するため、高校生、大学生、主婦、高齢者など幅広い層の方たちにお集まりいただきワークショップを開催した。以下のとおり「PR・情報発信」、「利用者サービス」などの視点で様々なアイデアが挙げられた。

■ ワークショップ概要

開催日時	第1回 平成28年6月12日（日） 参加者20名 第2回 平成28年7月31日（日） 参加者20名 第3回 平成28年8月21日（日） 参加者20名 各午前10時～正午
開催場所	第1回・第2回：瀬戸蔵4階 会議室4・5 第3回：パルティセと4階 マルチメディアルーム
公募者数	委員22名
内容	公共交通の現状（瀬戸市コミュニティバス、基幹バスの現状）や全国の先進事例などについての説明、その後瀬戸市コミュニティ交通に対する意見交換やグループワークを行い、コミュニティ交通へのアイデアを発表した。

■ アイデアまとめ

PR・情報発信

- (1) 路線図・時刻表の工夫・改善（デザイン、観光やグルメ情報の掲載、地域・年代（対象）別に作成、乗り継ぎ情報などの掲載）
- (2) 高校・大学生向けパンフレット作成を学生に依頼
- (3) 広報せと、HPでのPR強化
- (4) バス車両デザインの改善
- (5) バス停のデザインの変更・文字サイズの拡大
- (6) 路線名やバス停名をわかりやすい名称に変更
- (7) コミバス愛称の公募
- (8) キャッチフレーズ、歌、踊りなどコミバスに親しみ・愛着を持てる工夫

運行管理

- (1) 全路線毎日運行
- (2) 地元自治会によるバス利用に対する懇談、ルート設定、バス停管理
- (3) 「バスを考える会」の発足
- (4) 運行事業者との連携強化

利用者サービス

- (1) 定期券、一日乗車券、敬老バスなどの導入
- (2) マイ・ダイヤ窓口（乗り継ぎ、ダイヤ相談窓口）の設定

その他

- (1) 大学の通学バスとの連携
- (2) 市民意識の向上（「みんなで育てる」「まず乗ろう！」）
- (3) 民間資金の活用（地域ファンド、目的別ファンド、個人ファンド）
- (4) バス車両のバリアフリー化（車両サイズは現在で適正）

路線・時刻

- (1) ルート・時刻の改編
- (2) 循環型ルートの設定
- (3) 団地内回遊バスの導入
- (4) 他市拠点への乗り入れ強化、市内拠点整備
- (5) 観光路線の設定（岩屋堂、道の駅など観光拠点周遊）
- (6) デマンドバス、乗合タクシーの導入
- (7) 運行時間の延長（朝・夕便）
- (8) 乗り継ぎ利便性の向上



(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

- 市内基幹バスやコミュニティバスの運行内容や利用促進について、市民、交通事業者、行政の三位一体となって検討する協議会が設置されている。定期的に意見交換が行われているとともに、地域が主体となった利用促進事業が実施されている。

■ 協議会の設置状況と主な取組内容

<市内基幹バス沿線協議会>

設置地区	開催回数	主な取組
品野台地区沿線協議会	年10回程度	・ バスの乗り方教室（ぬくも里まつり参加者対象） ・ バス広報の発行（年3回程度）
下品野地区沿線協議会	年10回程度	・ バスの乗り方教室（下品野小学校4年生対象） ・ バス広報の発行（年3回程度）
西陵地区沿線協議会	年10回程度	・ バス停周りの維持管理および交通大監視 ・ バス広報の発行（年3回程度）
赤津地区沿線協議会	年3回程度	・ 赤津連区だより発行

<コミュニティバス運行協議会>

設置地区	開催回数	主な取組
こうはん線運行協議会	年3回程度	・ 利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
品野3線運行協議会	年3回程度	・ 利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
曽野線運行協議会	年3回程度	・ 利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
菱野団地コミュニティ交通運行協議会	年12回程度	・ 菱野団地「住民バス」運行事業についての検討・分析
下半田川線運行協議会	年3回程度	・ コミュニティ交通社会実験に向けた検討・実施結果の分析



西陵地区沿線協議会 中部運輸局長表彰



下品野地区沿線協議会 バスの乗り方教室

第4章 瀬戸市地域公共交通総合連携計画の評価

1. 地域公共交通総合連携計画

バス利用者の減少を背景に、平成21年9月をもってＪＲ東海バスが全面撤退することとなり、長期的な視点から瀬戸市の目指すべき公共交通の姿を明確にするとともに、公共交通事業を維持していくために、「瀬戸市公共交通総合連携計画（平成21年度～25年度）」を平成21年6月に策定しました。

また、平成26年3月、計画の中間評価を行った上で、基本的な方針及び目標を踏襲しつつ計画期間を延長するとともに、事業の進捗を踏まえ内容を一部改定しました。

<計画区域>

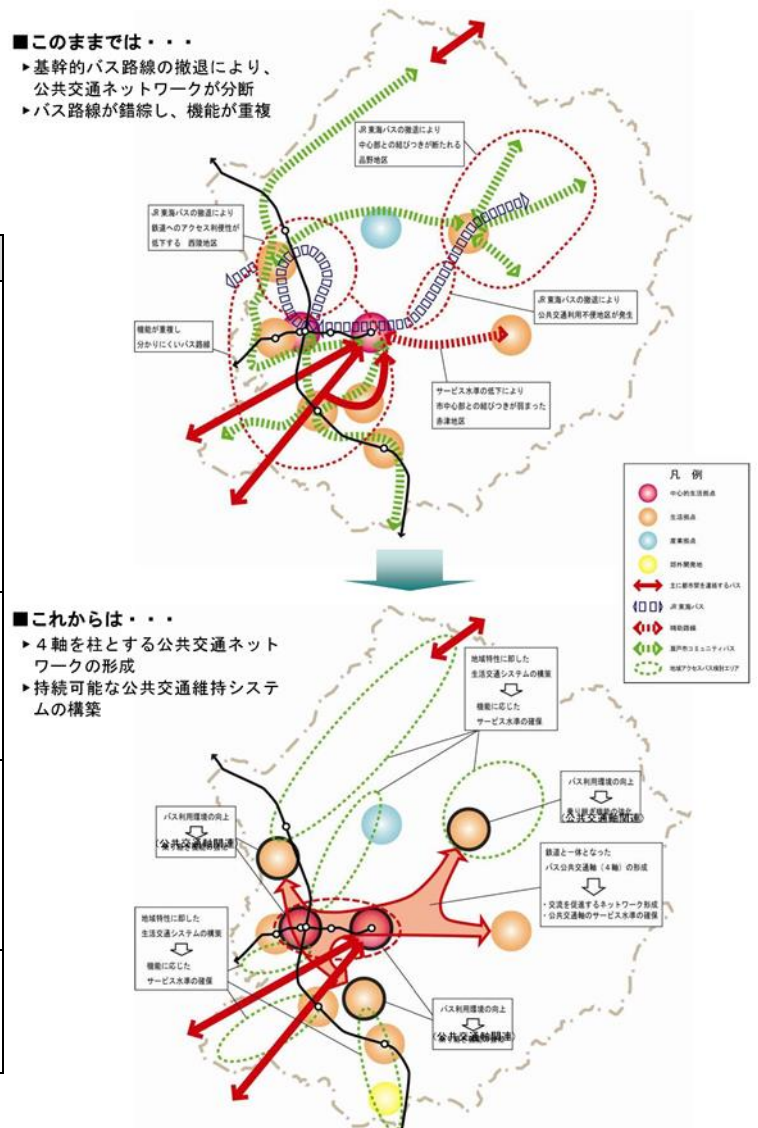
瀬戸市全域

<計画期間>

平成21（2009）年度～平成28（2016）年度

<基本的な方針と目標>

基本的な方針	目標
①利用しやすい公共交通ネットワークの形成	- 公共交通の役割分担の明確化と公共交通軸の形成 - 地域特性に即した生活交通システムの構築 - 機能に応じたサービス水準の設定 - バス利用環境の向上
②持続可能な公共交通維持システムの構築	- 公共交通軸の維持システムの構築 - 生活交通の維持システムの構築
③自助・共助による公共交通の利用促進	- 市民の自発的な交通行動の変容を誘導する効果的施策の展開 - 市民参加による生活交通システムの運営
④バス交通施策の段階的实施	PＤＣＡサイクルによるバス交通施策の段階的实施



2. 実施状況と評価

(1) 利用しやすい公共交通ネットワークの形成

<実施状況>

目標	実施事項
①公共交通の役割分担の明確化と公共交通軸の形成	・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化した。 ・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た。
②地域特性に即した生活交通システムの構築	・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た。 ・乗継拠点であるしなのバスセンターを整備し、地域特性に応じて路線を再編した。
③機能に応じたサービス水準の設定	・市内基幹バスは概ね毎時1本以上の運行、コミュニティバスは通院・買い物等での利用が可能な運行本数・運行ルートとしてサービス水準を確保した。 ・鉄道のダイヤ見直しに合わせて乗継に配慮した時刻設定を行い、サービス水準を確保した。
④バス利用環境の向上	・コミュニティバスへのバリアフリー車両の導入や、しなのバスセンターの整備による待合環境の向上など、バス利用環境を向上させた。

<評価>

コミュニティバス利用者数は増加したものの、市内基幹バス利用者数は減少し、合計のバス利用者数は平成21年度から平成29年度で約4%減少しました。なお、この期間に市の人口は約2.5%減少しており、人口減少よりも多い割合でバス利用者数が減少しています。

	H21年度	H29年度		増減者数	増減割合
市内基幹バス利用者数	763,996人	708,524人		-55,472人	-7.26%
コミュニティバス利用者数	71,095人	93,353人		+22,258人	+31.31%
合計	835,091人	801,877人		-33,214人	-3.98%

コミュニティバス利用者数は、品野地域ではしなのバスセンター供用開始・瀬戸北線と連動した運行見直し及び、商業施設や人口が多い団地への乗り入れ、幡山地域では愛知医大への乗り入れ、水野地域・中央地域では沿線人口の増加や陶生病院への乗り入れにより、増加しているものと考えられます。

一方で、基幹バス利用者数は、沿線人口が減少していることや、一部の便をコミュニティバスに振り替えたことで減少しているものと考えられます。特に、瀬戸北線と東山線において減少幅が大きいですが、当該路線沿線の連区では平成21年度から平成29年度で人口が約15%～20%減少していることや、高齢化の進展により通勤需要が減少していることが影響していると考えられます。

(2) 持続可能な公共交通維持システムの構築

<実施状況>

目標	実施事項
①公共交通軸の維持システムの構築	・市内基幹バス沿線協議会を4地区で設置し、市民、交通事業者、行政が三位一体となり市内基幹バスの維持・活性化に向けた取り組みを行っている。
②生活交通の維持システムの構築	・コミュニティバス運行協議会を3地区で設置し、市民、運行事業者、行政がコミュニティバスの運行状況等を共有し、運行内容の見直し等を行っている。

<評価>

市民、交通事業者、行政が三位一体となり、市内基幹バス・コミュニティバスの維持・活性化に向けた取り組みを実施しています。

また、市内基幹バスの運行にかかる市負担金は概ね9千万円前後、コミュニティバスの運行にかかる市負担金は概ね5千万円で推移しています。連携計画当初の平成22年度と比べると、平成29年度には市負担金は減少しています。

	H22年度	H29年度		増減
市内基幹バスの市負担金	85,890千円	86,230千円		+340千円
コミュニティバスの市負担金	56,160千円	50,110千円		-6,050千円
合計	142,050千円	136,340千円		-5,710千円

	H22年度	H29年度		増減
市内基幹バスの収支率	56.46%	53.47%		-2.99%
コミュニティバスの収支率	10.73%	14.68%		+3.95%

コミュニティバスは、平成23年度以降は運送収入等が800万円～900万円で安定し、平成22年度と比較して市負担金が減少し収支率も向上しています。

市内基幹バスは、利用者の減少に伴い運送収入等は減少し続けているが、平成23年度に市負担金が1億円を超えたことを除き、近年は8千万円～9千万円で安定しています。

市民、交通事業者、行政による沿線協議会の取り組みとして、利用実態の把握や利用促進を目的としたバスの乗り方教室の開催、広報紙の作成、配布などを実施しています。

また、菱野団地では「住民バス」運行に向けた「菱野団地コミュニティ交通運行協議会」が設立され、社会実験を経て本格運行を実施しています。

＜市内基幹バス沿線協議会＞

設置地区	開催回数	主な取組
品野台地区沿線協議会	年10回程度	・バスの乗り方教室（ぬくも里まつり参加者対象） ・バス広報の発行（年3回程度）
下品野地区沿線協議会	年10回程度	・バスの乗り方教室（下品野小学校4年生対象） ・バス広報の発行（年3回程度）
西陵地区沿線協議会	年10回程度	・バス停周りの維持管理および交通大監視 ・バス広報の発行（年3回程度）
赤津地区沿線協議会	年3回程度	・赤津連区だより発行

＜コミュニティバス運行協議会＞

設置地区	開催回数	主な取組
こうはん線運行協議会	年3回程度	・利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
品野3線運行協議会	年3回程度	・利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
曾野線運行協議会	年3回程度	・利用状況の把握及び利用促進に向けた検討
菱野団地コミュニティ交通運行協議会	年12回程度	・菱野団地「住民バス」運行事業についての検討・分析
下半田川線運行協議会	年3回程度	・コミュニティ交通社会実験に向けた検討・実施結果の分析
その他	未定	・本地線における運行協議会設置に向けた検討・説明会の開催
		・上之山線における運行協議会設置に向けた検討

（３）自助・共助による公共交通の利用促進

＜実施状況＞

目標	実施事項
①市民の自発的な交通行動の変容を誘導する効果的施策の展開	・瀬戸北線及び赤津線の沿線住民を対象に交通行動の変容を促進するアンケートを実施した。
②市民参加による生活交通システムの運営	・市内基幹バス沿線協議会、コミュニティバス運行協議会を設置し、住民参加により公共交通の検討を行っている。 ・菱野団地で「住民バス」を運行している。

＜評価＞

公共交通利用に対する市民意識の変化の把握を目的とした沿線住民アンケート調査（平成23年8月）を行ったところ、約7割の回答者が「以前より公共交通の必要性を今感じている」という回答を得ました。市内基幹バスのサービス水準向上施策（運行本数の増加、運行時間帯の拡大等）や公共交通利用促進策（総合交通マップの配布、動機付け資料の配布等）の取り組みによる効果が意識の変化に寄与したと考えられます。

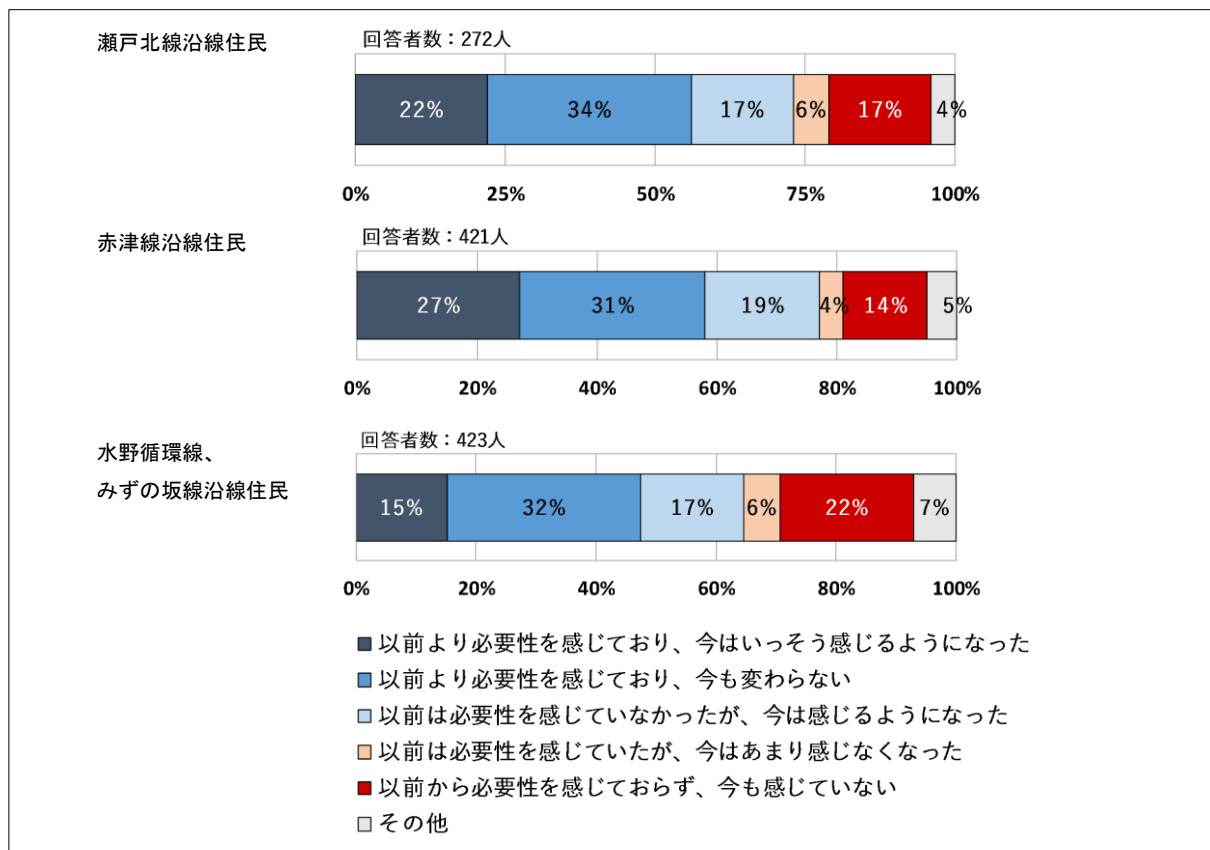


図 公共交通利用に対する意識の変化

瀬戸北線及び赤津線の沿線住民を対象としたアンケート結果（平成23年1月）では、協力意向のあった回答者のうち約7割の人が自動車から公共交通へ転換しており、新たな公共交通の利用が確認されました。

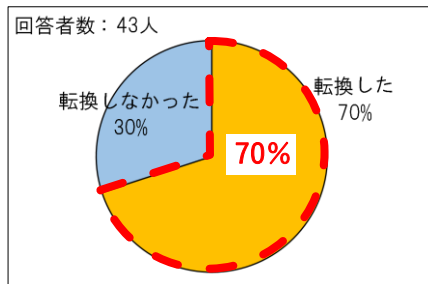


図 自動車から公共交通利用への転換率

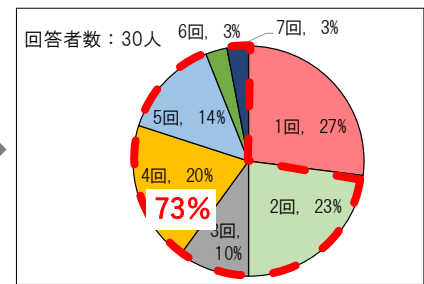


図 「転換した」と回答した人の転換回数

表 転換率の高い属性

回答者の属性	転換率
高齢者（65歳以上）	75%
勤め人及び主婦・無職	68～78%
最寄りの公共交通機関まで徒歩10分未満	73%
自動車を利用できない人	83%

菱野団地内の公共交通空白地域を解消するため、平成29年度に地域主導型交通「住民バス」の社会実験を行いました。結果、運転手（有償ボランティア）、利用者ともに一定数が確保され、菱野団地住民アンケートでは、「必要だと思う」「高齢者が外出しやすくなる」「菱野団地の活性化に役立つ」との回答が多く、本格運行に向けた取り組みを行うことになりました。その後、平成30年8月から「住民バス」の運行を再開しています。

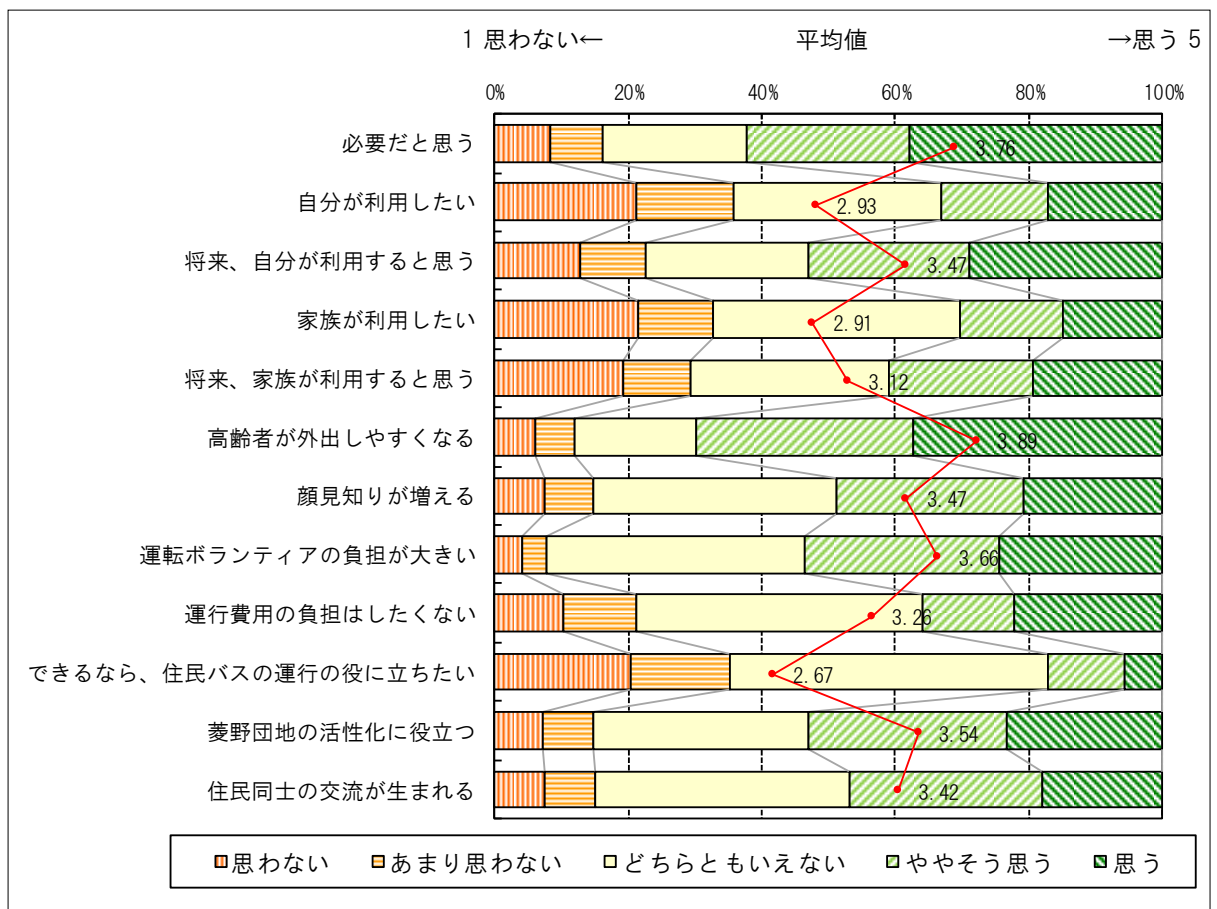


図 住民意向調査結果

出典：「菱野団地にお住まいの方へのアンケート調査結果」

(4) バス交通施策の段階的实施

<実施状況>

目標	実施事項
①PDCAサイクルによる バス交通施策の段階的实施	「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」を策定して以降、年間3回の地域公共交通会議を開催し、取り組み実態及びその効果を確認するとともに、評価結果を踏まえた取り組みを実施してきた。

<評価>

年3回の地域公共交通会議開催により、きめ細かな改善を検討・実施しています。

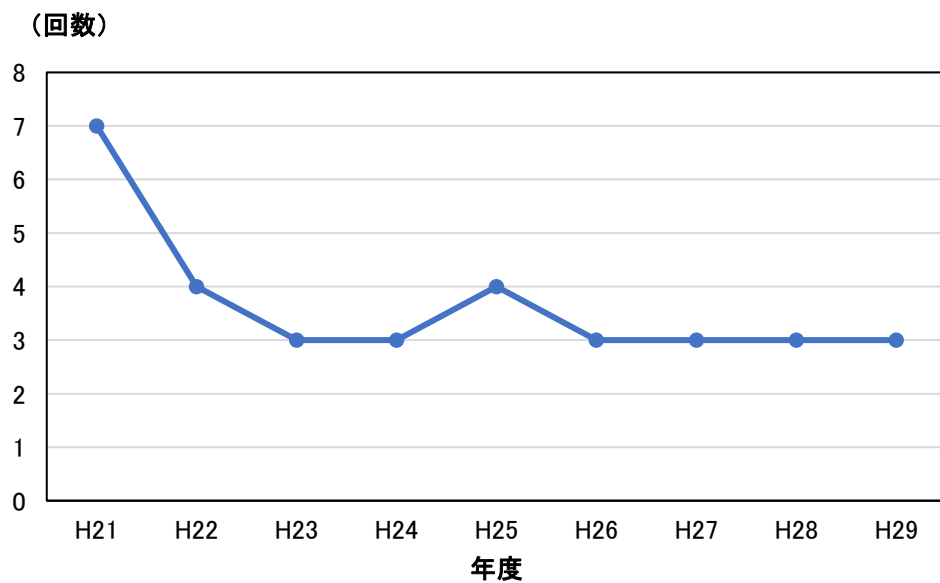
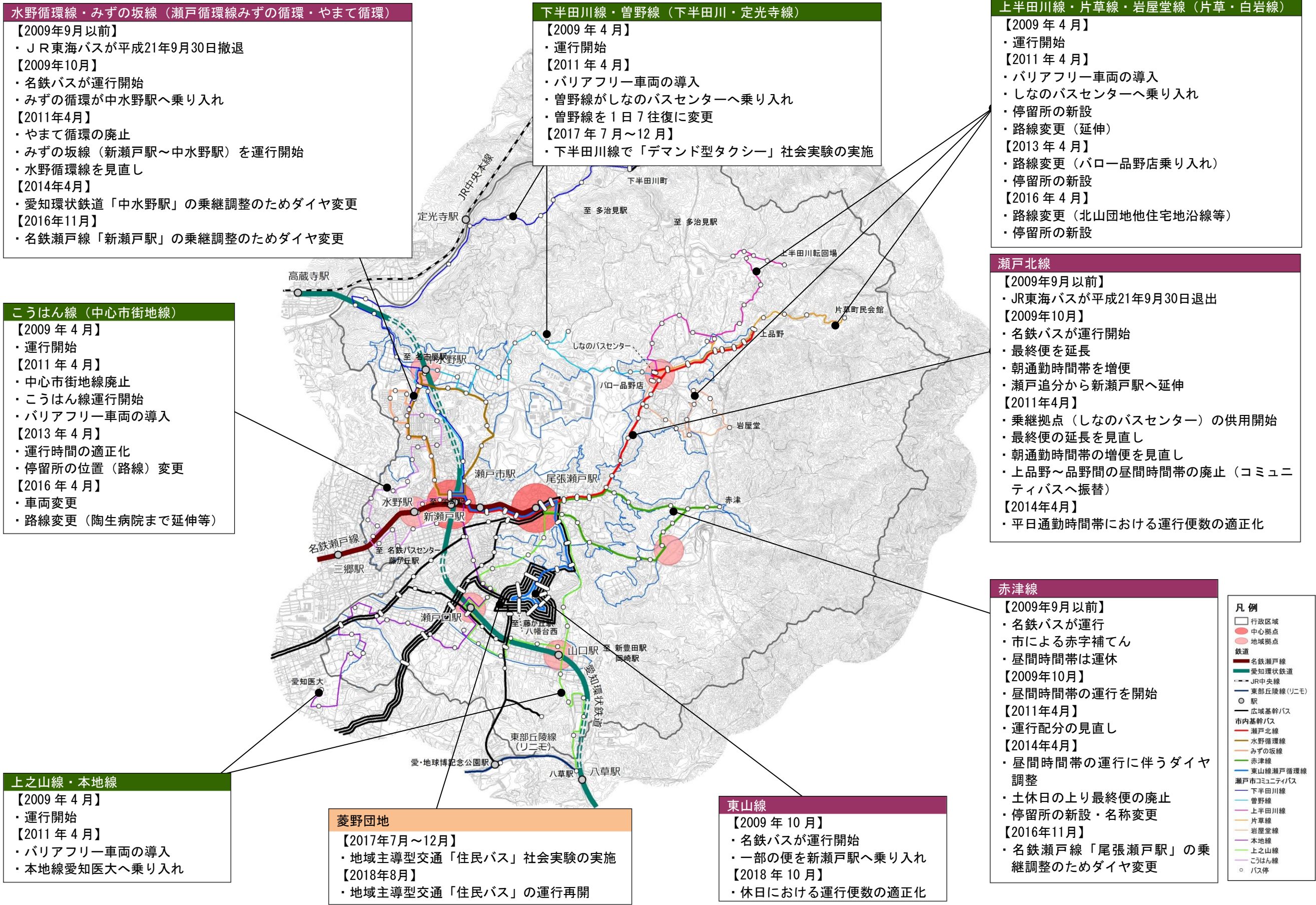


図 地域公共交通会議の開催数

参考資料 地域公共交通総合連携計画に基づく事業の取り組み



空白ページ

第5章 課題の設定

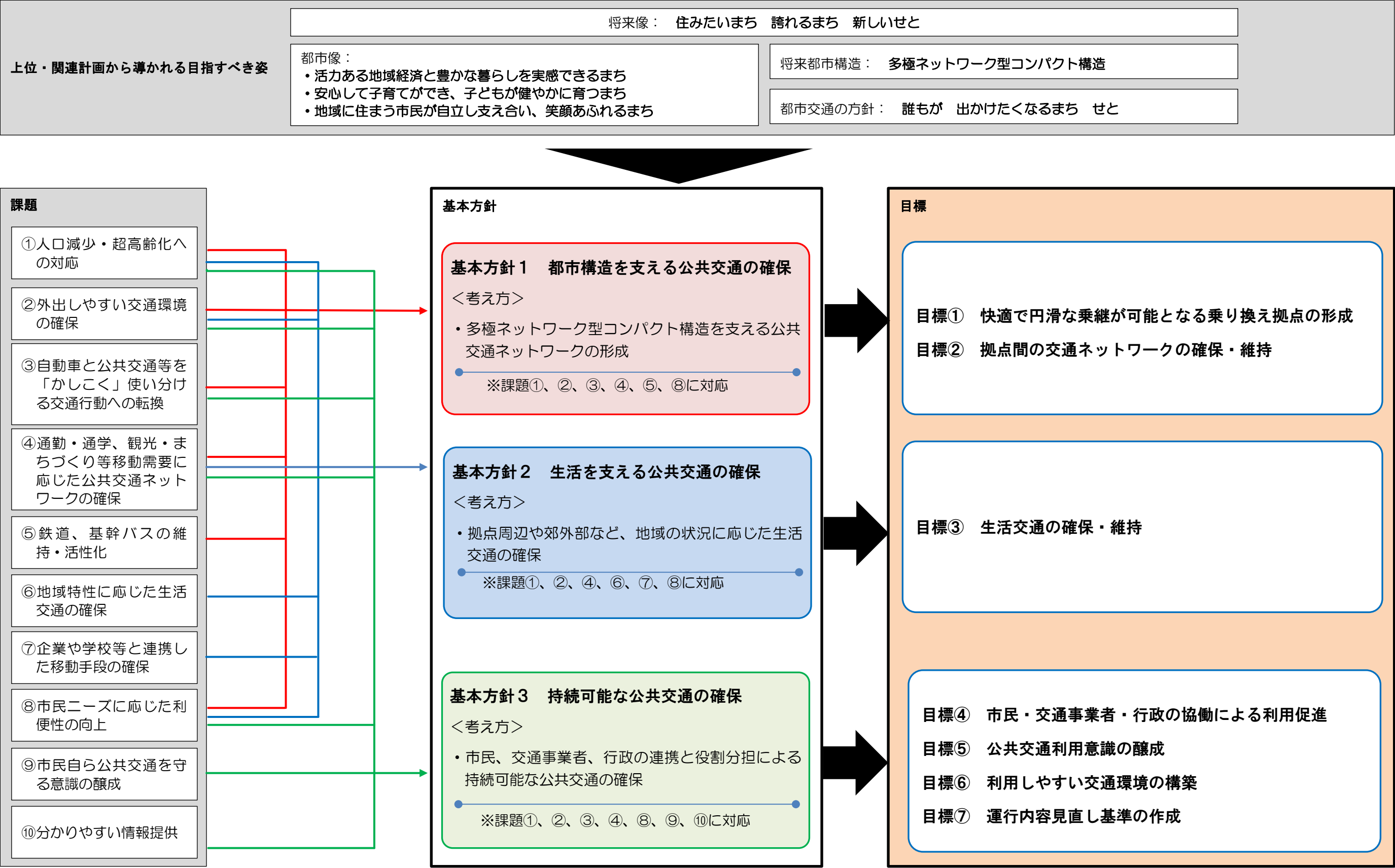
ここまでの地域及び公共交通の現状などを踏まえると、次の課題が整理できます。

現状		課題
人口	総人口は平成 22 年をピークに減少	① 人口減少・超高齢化への対応
	高齢化率は上昇傾向	
	今後も人口減少・高齢化が進展する見込み	
	市域の東側で特に人口密度が低くなる見込み	
人の動き	トリップ数は減少	② 外出しやすい交通環境の確保 ③ 自動車と公共交通等を「かしこく」使い分ける交通行動への転換 ④ 通勤・通学、観光・まちづくり等移動需要に応じた公共交通ネットワークの確保
	交通手段分担率は、自動車が増加し、バス、自転車、徒歩が減少	
	通勤・通学は、尾張旭市や豊田市、名古屋市とのつながりが強い	
	県の観光入込客数が増加する中、瀬戸市は減少	
鉄道	鉄道は各路線とも 1 時間に 4 本以上の高頻度に運行し公共交通軸を形成	⑤ 鉄道、基幹バスの維持・活性化 ⑥ 地域特性に応じた生活交通の確保
	市内の駅利用者は増加傾向	
	エレベーター未設置の駅が存在	
基幹バス	広域基幹バス、市内基幹バスのほとんどが 1 時間に 1 本以上の頻度で運行し公共交通軸を形成	⑦ 企業や学校等と連携した移動手段の確保
	市内基幹バス利用者数は減少傾向	
	市内基幹バスの収支率は約 54%、市負担金は年間約 8,600 万円程度で近年は微減傾向	
コミュニティバス	コミュニティバスは、基幹バスを補完し交通結節点まで運行しており、毎日運行と隔日運行の路線があり、1 日 5～8 便が運行	
	コミュニティバス利用者数は、近年の路線の再編等によって増加傾向	
	収支率は約 15%、市負担金は約 5,000 万円程度で近年は概ね横ばい	
公共交通網	人口密度が高い地域でも、コミュニティバスでカバーしきれない公共交通空白地域が分布	
	駅 800m 圏内でも、人口密度が高いにもかかわらず、駅・バス停から 300m 以遠の区域がある	
その他生活交通	社会福祉協議会が、老人福祉センター送迎バスを運行	
	社会福祉協議会が、送迎バスの空き時間を活用して買い物支援バスを試行運行	
	名古屋学院大学の送迎バスは、地域貢献の一環として事前登録した周辺住民へ開放	
	下半田川線地域で「デマンド型タクシー」の社会実験を実施	
	菱野団地で公共交通空白地域解消のために有償ボランティアによる「住民バス」を運行	

現状		課題
市民意向	市民アンケートからは、現状程度の市負担を認める意見が多い	⑧ 市民ニーズに応じた利便性の向上
	市内基幹バス（瀬戸北線）利用者は、現状程度の市負担で運行を維持すべきとの意見が多い	⑨ 市民自ら公共交通を守る意識の醸成
	コミュニティバス利用者は、運賃の満足度が高く、運行本数の満足度が低い	⑩ 分かりやすい情報提供
	バスで行きたい施設は、陶生病院、商業施設、図書館などがある	
	市内基幹バス（瀬戸北線）利用者は、バスの乗り心地といった乗車環境の満足度が高く、運行本数、バス停の待ち合い環境の満足度が低い	
	市民アンケートからは、バスを利用しない理由としてバスのダイヤやルートなどの情報が分からないとする人が多い	

第6章 計画の基本方針及び目標

上位・関連計画から導かれる目指すべき姿と課題の整理を受けて、瀬戸市地域公共交通網形成計画の基本方針及び目標を設定します。



空白ページ

1. 基本方針

（１）都市構造を支える公共交通の確保

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します。

（２）生活を支える公共交通の確保

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します。

（３）持続可能な公共交通の確保

公共交通を維持していくためには、利用者を確保する必要があります。

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します。

＜目指すべき公共交通ネットワーク＞



図 目指すべき公共交通ネットワーク

拠点周辺に都市機能や居住が集積し、各拠点が連携した多極ネットワーク型コンパクトの都市構造を目指し、拠点間や市外を結ぶ公共交通軸と、市民が拠点にアクセスするための支線からなる公共交通ネットワークの構築を目指す。

2. 目標

（１）都市構造を支える公共交通の確保に関する目標

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

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します。

また、バスやタクシーなどの乗降場、駐車場や駐輪場などの施設整備により、自動車や鉄道、バス等の公共交通をはじめ多様な交通手段の乗り換え利便性の向上を図ります。

目標② 拠点間の交通ネットワークの確保・維持

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します。また、拠点の形成や都市機能の立地等のまちづくりと連携し、新たな交通ネットワークを段階的に形成します。

（２）生活を支える公共交通の確保に関する目標

目標③ 生活交通の確保・維持

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します。

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します。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、利便性を高めます。

アクティブシニア層や住民ボランティアなどの地域住民が主体となる輸送サービスや、企業や学校、福祉施設などとの連携による新たな公共交通を導入します。

愛知県が取り組んでいる「あいち自動運転推進コンソーシアム」への参画をはじめ、新たなモビリティ社会実現へ挑戦する次世代産業・研究機関との連携等により、自動運転やＩｏＴ、ＡＩ等の最先端技術の研究、活用を推進します。

（３）持続可能な公共交通の確保に関する目標

目標④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進

公共交通の維持、利便性の向上のため、市民、交通事業者、行政が連携した三位一体での利用促進活動を行います。

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ます。

目標⑤ 公共交通利用意識の醸成

公共交通を利用するきっかけづくりを進めることで、高齢者や学生だけではなく、自動車を運転できる市民も含めて公共交通を「守り育む」意識の醸成を目指します。

目標⑥ 利用しやすい交通環境の構築

路線や時刻などについてわかりやすい情報提供を行うほか、料金体制の見直しを行うなど、利用しやすい交通環境を構築します。

目標⑦ 運行内容見直し基準の作成

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います。

空白ページ

第7章 計画の事業・実施主体及びスケジュール

目標を達成するために行う事業を、以下に整理します。

基本方針	目標	事業	実施主体	2018 年度		短期					中・長期	
						2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度	2023 年度	2024 年度以降	
1 都市構造を支える公共交通の確保	① 快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	㉑陶生病院バスロータリーのハブ化推進	交、団、行			運行開始						
		㉒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	交、行								関係者と調整が出来次第実施	
		㉓バリアフリー化の推進	交、行								関係者と調整が出来次第実施	
		㉔待合環境の改善	民、交、行									
	② 拠点間の交通ネットワークの確保・維持	㉕広域基幹バスの運行維持・見直し	交、行			本地ヶ原線の見直し						
		㉖市内基幹バスの運行維持・見直し	民、交、行			瀬戸北線、みずの坂・水野循環線、菱野循環線の見直し 赤津線の見直し						
		㉗まちづくりと連携した新たな交通ネットワークの形成	交、行			中水野駅、せと赤津 I.C. 周辺					関係者と調整が出来次第実施	
2 生活を支える公共交通の確保	③ 生活交通の確保・維持	㉘コミュニティバスの運行維持・見直し	民、交、行			8路線の見直し						
		㉙菱野団地住民バスの運行維持・見直し	民、交、行			自家用有償旅客運送へ移行						
		㉚大学スクールバスとの連携	団、行									
		㉛新たなモビリティ・移動支援システムの導入	民、企、交、団、行			タクシー・自動走行技術等の活用、企業・関係団体との連携						
3 持続可能な公共交通の確保	④ 市民・交通事業者・行政の協働による利用促進	㉜地域主体の公共交通検討体制の構築	民、交、行									
		㉝バスの乗り方教室の開催	民、交、行									
		㉞バス広報の作成、配布	民、行									
	⑤ 公共交通利用意識の醸成	㉟市民向けエコモビの日（毎月第1水曜）の実施	民、企、交、団、行			運用開始						
		㊱まちづくり、観光情報の発信	交、行									
	⑥ 利用しやすい交通環境の構築	㊲料金体系の見直し	民、交、行			運賃の見直し コミュニティバス回数券の作成						
		㊳交通系 IC カードの導入	交、行			コミュニティバス 愛知環状鉄道						
		㊴バスロケーションシステムの導入	交、行									
		㊵わかりやすい公共交通情報の提供（公共交通マップの作成等）	企、交、行									
		㊶運行内容見直し基準の作成	民、交、行			運用開始						

凡例

民：市民 企：企業 交：交通事業者 団：関係団体 行：行政

→ 準備・研究
→ 実施・検証

空白ページ

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事業

① 陶生病院バスロータリーのハブ化推進

公立陶生病院建替事業とともに整備される新たな陶生病院バスロータリーへ基幹バスやコミュニティバスの乗り入れを行うことで、乗換え拠点の形成とバス路線のハブ化を推進します。

また、乗り入れする路線や乗り入れ便数の増加を図るとともに、バス相互の円滑な乗継が可能となるダイヤ調整や案内環境の整備を行うなど、快適で円滑な乗り換え環境の整備を行います。

また、隣接市に立地する生活利便施設等との相互連携・交流を図るため、隣接市の公共交通の乗り入れを促進します。

<実施内容>

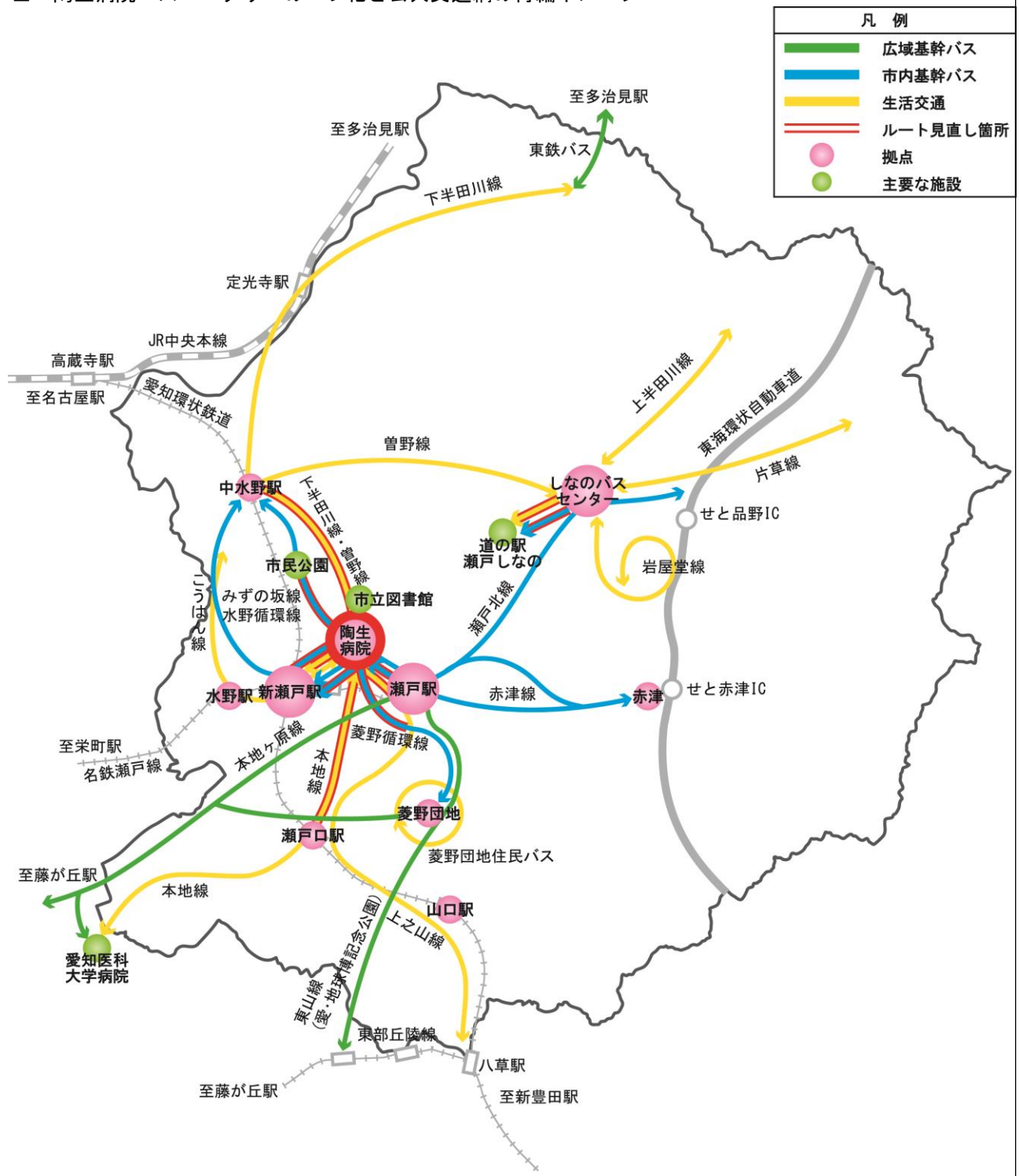
- ・市内基幹バスの陶生病院バスロータリーへの乗り入れ（瀬戸北線、みずの坂線・水野循環線、菱野循環線）
- ・瀬戸市コミュニティバスの陶生病院バスロータリーへの乗り入れ（こうはん線、本地線、下半田川線、曾野線、上之山線）
- ・円滑な乗り換えを可能とするダイヤの調整
- ・病院施設と連携した快適なバス待合環境の整備

■ 公立陶生病院 外構工事完了後イメージ



（公立陶生病院提供）

■ 陶生病院バスロータリーのハブ化と公共交通網の再編イメージ



⑥ 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

鉄道駅やバスセンター等の乗り換え拠点においては、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ます。

鉄道駅の駅前広場にバスターミナルと送迎車ロータリー、コインパーキングの整備等、バス同士の乗り継ぎを含めた公共交通の乗り継ぎ拠点を整備します。また、商業施設の既存駐車場や空き地等の利活用による官民連携の施設整備の取り組みについても研究します。

<実施内容>

- ・パーク&ライド・バスライド駐車場の整備
- ・キス&ライド（バスライド）乗降場の整備
- ・サイクル&ライド（バスライド）駐輪場の整備
- ・民間施設や敷地を活用した施設整備の研究

■ サイクルアンドライド駐輪場（しなのバスセンター）



■ 高架下を活用した駐車場（愛知環状鉄道）



■ パーク&ライド駐車場、ロータリー等の整備事例（関市）



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

整備内容

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

◎ バリアフリー化の推進

交通の結節点となる鉄道駅、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エレベーター等の昇降施設、視覚障害者誘導用施設、多目的トイレ等の施設整備を推進します。また、鉄道やバスなどの車両更新や導入時においても、バリアフリー対応車両を継続して導入します。

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

＜実施内容＞

- ・エレベーター等の昇降施設整備
- ・視覚障害者誘導用ブロックや手すり等の整備
- ・多目的トイレや障害者用駐車、停車場等の施設整備
- ・バリアフリー対応車両の継続導入
- ・文字や音声による適切な情報提供
- ・デジタルサイネージを活用した情報案内
- ・各交通事業者の社員教育や訓練の充実
- ・市民や交通事業者、行政が連携した意識啓発

■ バリアフリー化の取組事例（新瀬戸駅・瀬戸市駅周辺バリアフリー基本構想）

バリアフリー対応車両の導入 ～名鉄瀬戸線 通勤型車両 4000 系～



瀬戸線通勤型車両 4000 系の新造

- ・車内各ドアの上部にカラー液晶画面（15 インチ）の案内表示器
- ・バリアフリー対応も強化し、優先席を一面に付き 10 席分設置

資料：名古屋鉄道 平成 20 年度設備投資計画
瀬戸市都市整備部都市計画課 撮影

バリアフリー対応車両の導入 ～愛知環状鉄道 2000 系電車～

すべての人に安心と安全を。車内のバリアフリー対策は万全です。

優先席をはじめ、車椅子の方も安心してご乗車いただけるよう、専用スペースの設置をしています。トイレにワイドな自動ドアを採用しました。車内表示器と開閉を知らせるドアチャイムにより、視覚案内・聴覚案内も充実。車外の車両連結間には、転落防止ホコを取り付けました。



資料：愛知環状鉄道(株) 2000 系電車パンフレット

バリアフリー対応車両の導入 ～名鉄バス～



資料：名鉄バス (株) 撮影



資料：名鉄バス (株) 撮影

④ 待合環境の改善

交通結節点となる鉄道駅やバスセンター等において、風雨や日差しなどを防ぐシェルターや座って待つことができるベンチ等の整備を行い、待合環境の改善を行います。また、わかりやすい乗換案内やのりば案内等の案内表示を整備します。

また、市民と連携してバス停周辺の草取りや清掃などの管理を行い、待合環境の維持を図ります。

<実施内容>

- ・バス停のシェルター設置
- ・バス停のベンチ設置
- ・案内表示の設置
- ・地域住民によるバス停の清掃

■ シェルターが整備されたバス停（佐賀市）

佐賀市のバス停シェルター設置事例では、上屋に加えて側面を囲うことで風雨をしのぎやすくしている。



■ 公共交通グループによるバス停周辺の清掃 （西陵連区地域力向上協議会）



目標② 拠点間の交通ネットワークの確保・維持に関する事業

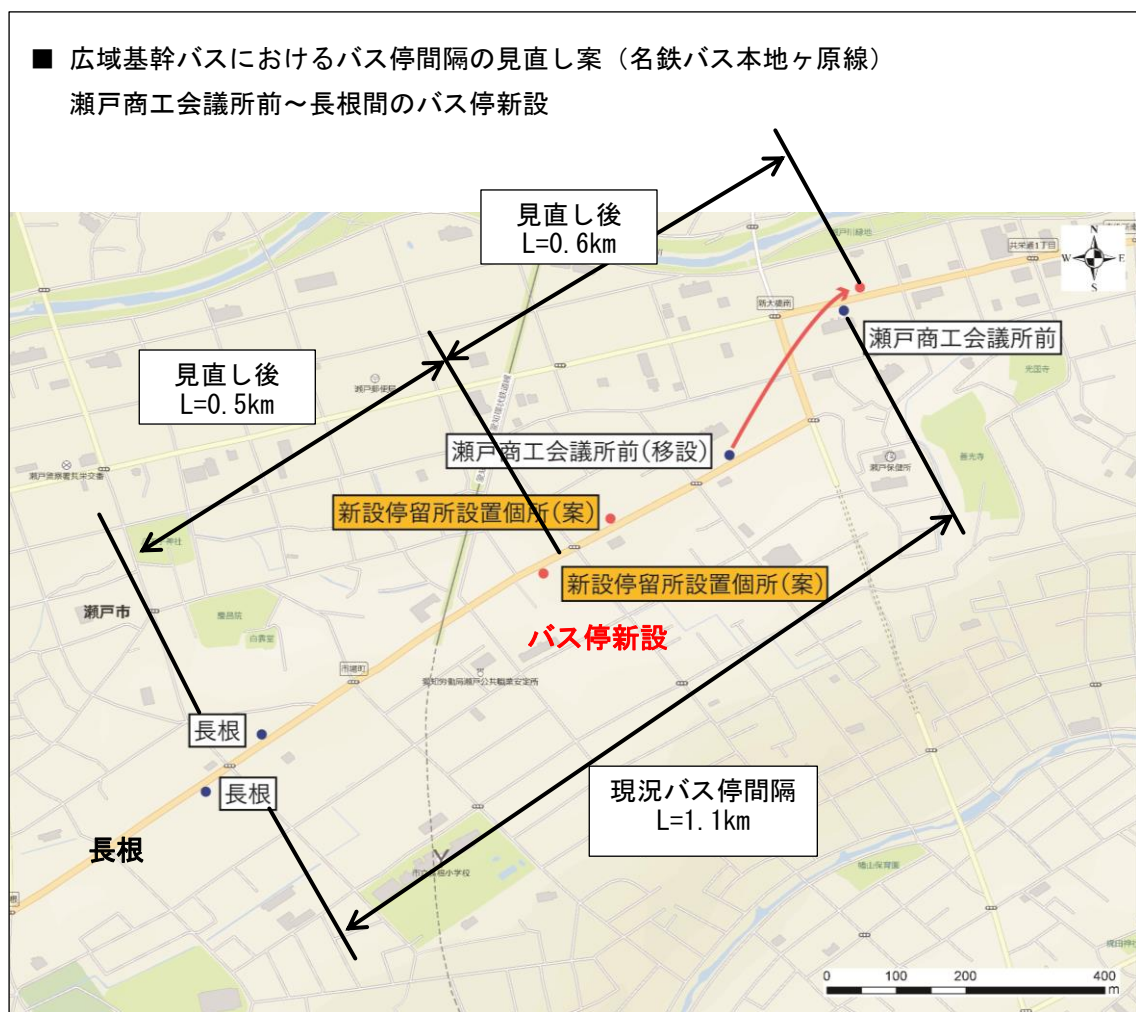
㊦ 広域基幹バスの運行維持・見直し

通勤・通学や観光・まちづくりなどにおける利便性の向上を図るため、名古屋駅や隣接市の都市拠点との広域的な交通ネットワーク形成する広域基幹バスの運行を維持します。

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・名称の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とするダイヤ調整等を行い、利便性の向上を図ります。

<実施内容>

- ・広域基幹バスにおけるバス停間隔の適正化（本地ヶ原線）



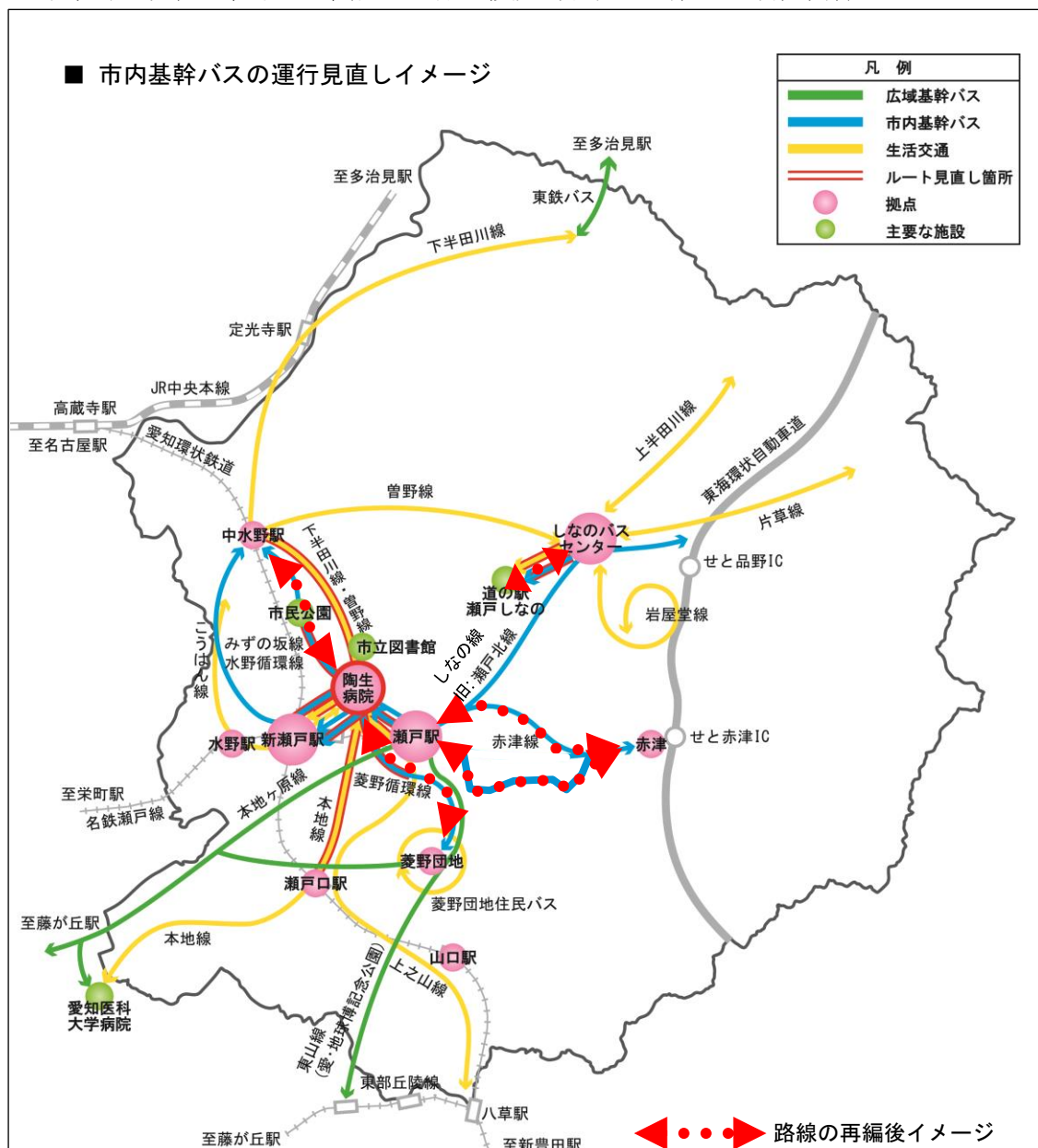
f 市内基幹バスの運行維持・見直し

広域基幹バスと連携して通勤・通学や観光・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します。

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・名称の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とするダイヤ調整等を行い、利便性の向上を図ります。

<実施内容>

- ・路線名の見直し（瀬戸北線をしなの線へ名称変更（本頁以降しなの線（旧瀬戸北線）と表す））
- ・陶生病院バスロータリーへの乗り入れ（しなの線（旧瀬戸北線）、みずの坂線・水野循環線、菱野循環線）
- ・まちづくり、観光振興における運行経路の見直し、道の駅瀬戸しなの乗入検討（しなの線（旧瀬戸北線））
- ・小中一貫校開校における運行の見直し（赤津線）
- ・運行経路の見直し、市民公園前バス停の移設（みずの坂線・水野循環線）



赤津線、しなの線（旧瀬戸北線）は地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用

各路線系統の位置付けと役割（広域基幹バス、市内基幹バス）

位置付け	路線名・系統	実施主体	起点	経由地	終点	役割	確保・維持策
広域基幹バス	本地ヶ原線※ ¹	名鉄バス	名鉄バスセンター		瀬戸駅前	隣接市の都市拠点との広域交通を担う。	①
			名鉄バスセンター		菱野団地		①
			藤が丘	愛知医大病院	瀬戸駅前		②
	東山線	名鉄バス	藤が丘		瀬戸駅前		①
			藤が丘		菱野団地		
			瀬戸駅前		愛・地球博記念公園駅		
	下半田川線	東鉄バス	下半田川		多治見駅前		①
市内基幹バス	しなの線※ ² （旧瀬戸北線）	名鉄バス	上品野	しなのバスセンター	新瀬戸駅	主に尾張瀬戸駅を発着地として、市内拠点間を連絡する。	①
			上品野	しなのバスセンター	瀬戸駅前		②
	赤津線※ ³	名鉄バス	赤津	にじの丘学園	瀬戸駅前		①
			赤津	古瀬戸	瀬戸駅前		②
			赤津	一里塚	瀬戸駅前		
	東山線	名鉄バス	菱野団地		新瀬戸駅		①
	水野循環線	名鉄バス	陶生病院	中水野駅	陶生病院	愛知環状鉄道・名鉄	①
	みずの坂線	名鉄バス	中水野駅	新瀬戸駅	陶生病院	瀬戸線等の市内拠点間を連絡する。	①

上記路線・系統については全て道路運送法第4条（路線定期運行）

確保・維持策の凡例

①交通事業者と連携し、一定以上の需要を確保する

②地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す

※1は地域間幹線系統国庫補助金の対象（対象系統は瀬戸駅～愛知医大病院～藤が丘）

※2は地域内フィーダー系統国庫補助金の対象（対象系統は上品野～しなのバスセンター～瀬戸駅）

※3は地域内フィーダー系統国庫補助金の対象（対象系統は赤津～古瀬戸～瀬戸駅、赤津～一里塚～瀬戸駅）

地域公共交通確保維持改善事業の必要性

市内基幹バスのうち名鉄バスしなの線（旧瀬戸北線）・赤津線については、地域公共交通確保維持改善事業の認定を受けて運行している路線である。しなの線（旧瀬戸北線）は、地域から尾張瀬戸駅や陶生病院、赤津線は、地域から尾張瀬戸駅に通じている路線であり、主に通学・通勤、通院、買い物など生活に必要な移動手段として利用され、地域住民にとって必要不可欠な役割を担っている路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

㊄ まちづくりと連携した新たな交通ネットワークの形成

将来的な中水野駅周辺や、せと赤津ＩＣ周辺のまちづくりと連携し、乗り換え拠点の形成とともに新たな交通ネットワークを検討し、段階的な整備を推進します。

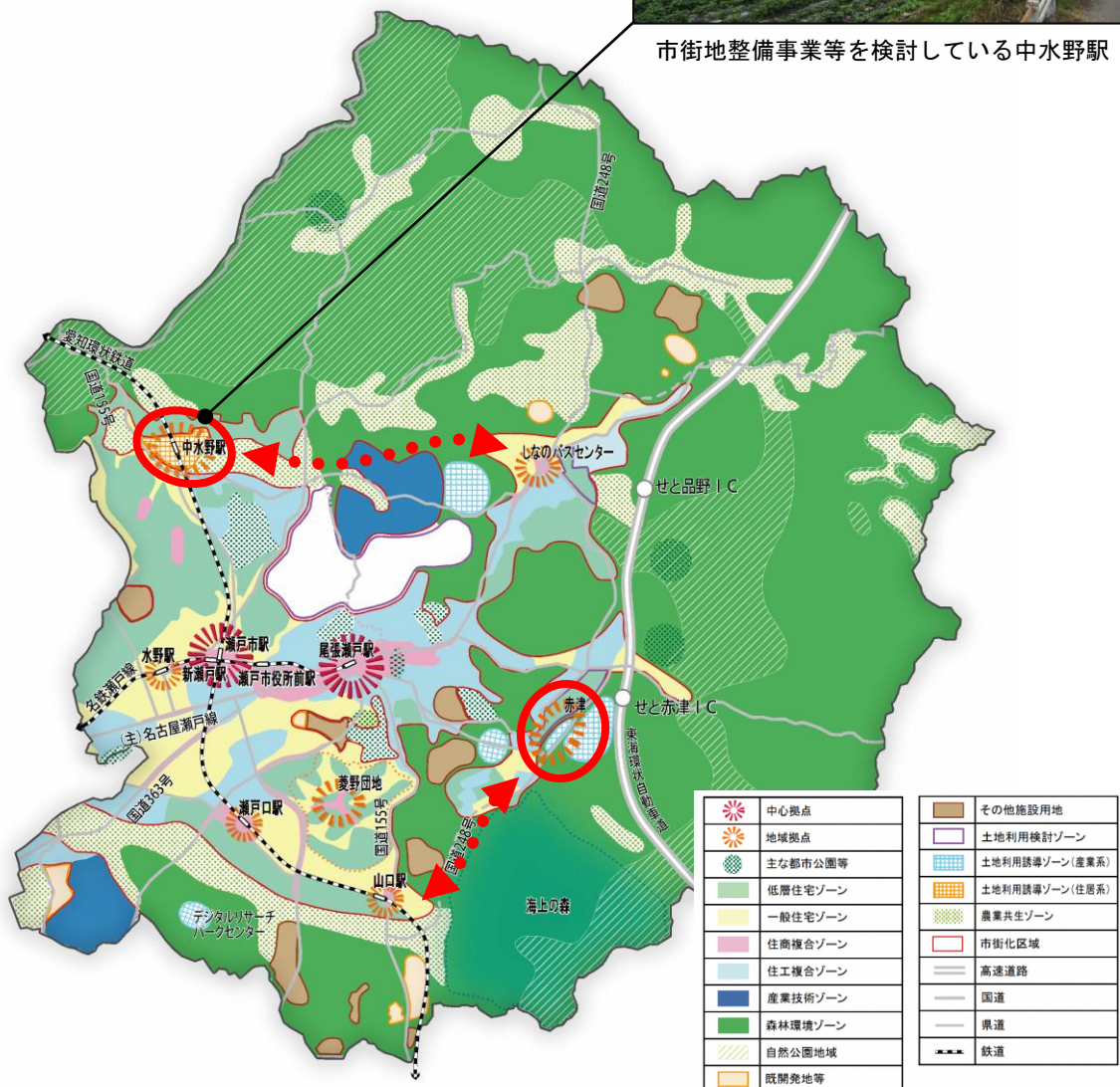
<実施内容>

- ・中水野駅周辺のまちづくりと連携した交通ネットワークの検討
- ・せと赤津ＩＣ周辺のまちづくりと連携した交通ネットワークの検討

■ まちづくりと連携したネットワークの検討 (土地利用構想図)



市街地整備事業等を検討している中水野駅



目標③ 生活交通の確保・維持に関する事業

④ コミュニティバスの運行維持・見直し

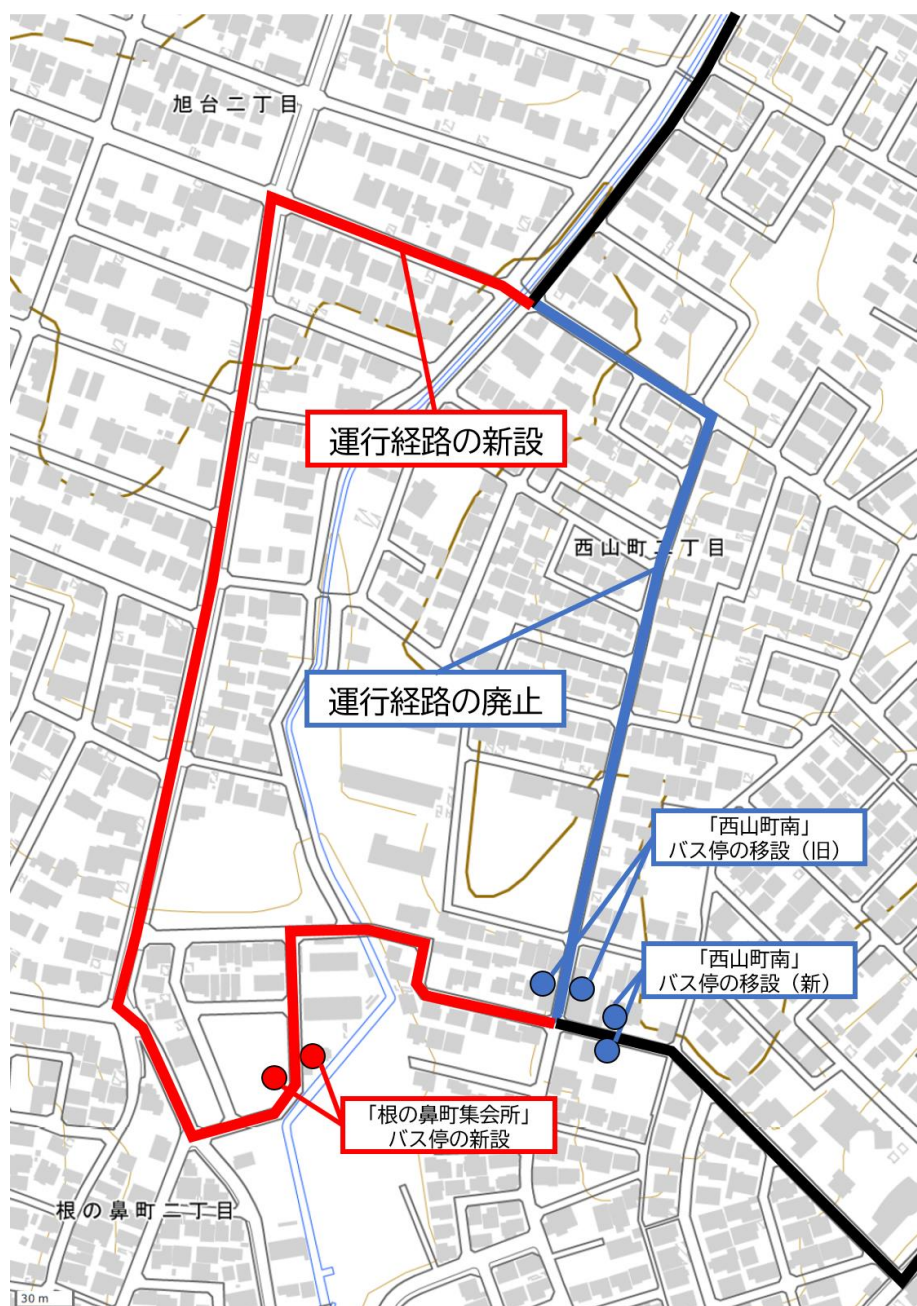
鉄道や路線バスに接続し、市街地や集落の居住地から生活利便施設へのアクセスを確保するため、コミュニティバスの運行を維持します。

また、地域特性に応じた運行経路やバス停間隔・名称の見直し、鉄道や他のバスとの円滑な乗継を可能とするダイヤ調整等の運行内容の見直しを行い、利便性の向上を図ります。

<実施内容>

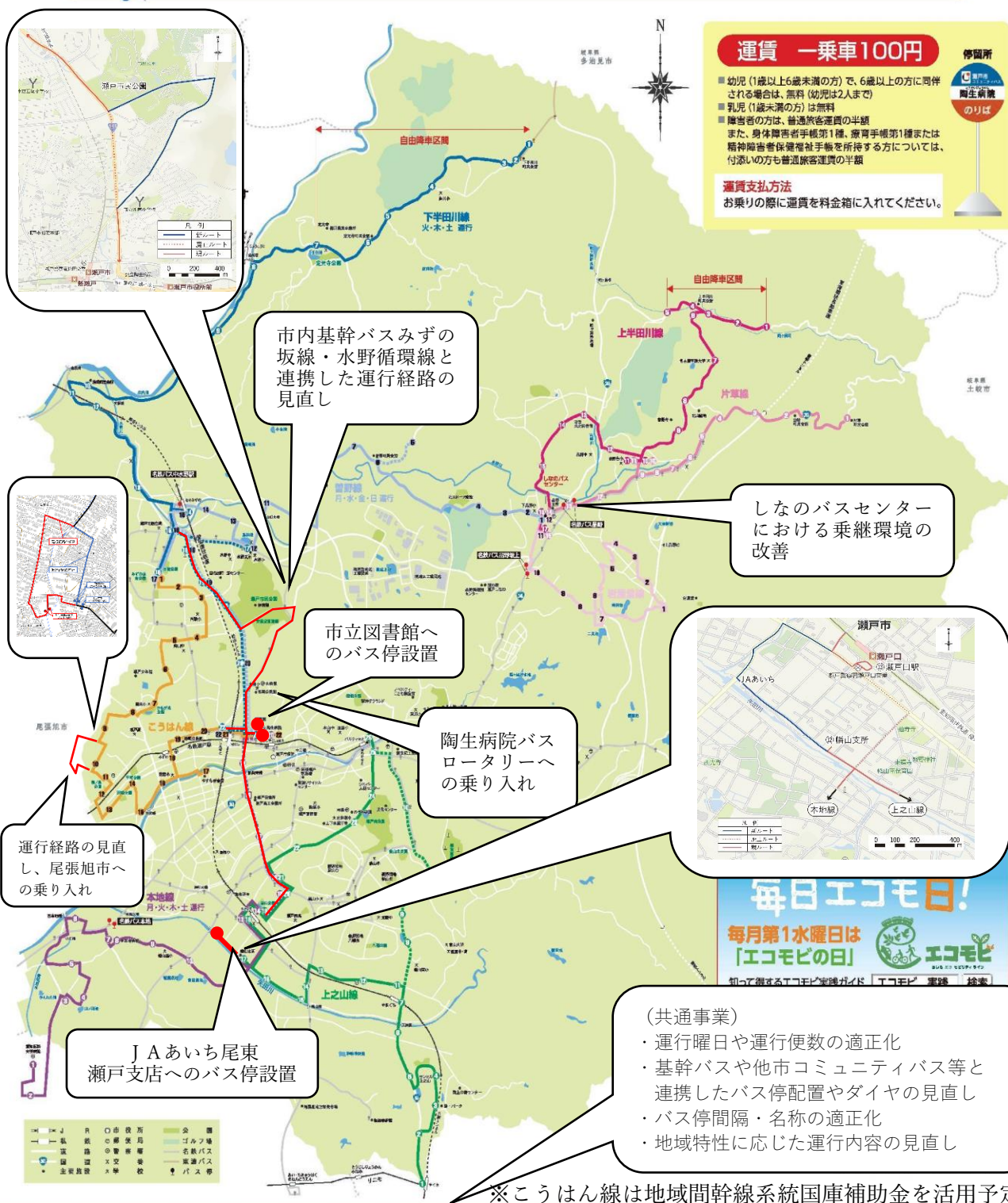
- ・陶生病院バスロータリーへの乗り入れ
(こうはん線、本地線、下半田川線、曾野線、上之山線)
- ・市内基幹バスみずの坂線・水野循環線と連携した運行経路の見直し（下半田川線、曾野線）
- ・しなのバスセンターにおける乗継環境の改善（上半田川線、片草線、岩屋堂線）
- ・運行曜日や運行便数の適正化
- ・基幹バスや他市コミュニティバス等と連携したバス停配置やダイヤの見直し
- ・バス停間隔・名称の適正化
- ・市立図書館、J Aあいち尾東瀬戸支店へのバス停設置
- ・地域特性に応じた運行内容の見直し
- ・運行経路の見直し、尾張旭市への乗り入れ（こうはん線）

■ 運行経路の見直し、尾張旭市への乗り入れ（こうはん線）





瀬戸市コミュニティバス路線図



下半田川線 火・木・土 運行 曾野線 月・水・金・日 運行 上半田川線 片草線 岩屋堂線 本地線 月・火・木・土 運行 上之山線 こうはん線	① 東之陣 ② 下半田川家親会館 ③ 下半田川町 ④ 瀬戸小学校 ⑤ 安光寺町東 ⑥ 安光寺町西 ⑦ 安光寺公園 ⑧ 安光寺駅前 ⑨ 川平町 ⑩ 瀬戸町家親会館 ⑪ 鹿野町 ⑫ 鹿野町東 ⑬ 十軒家 ⑭ 中水町駅 ⑮ 本郷駅 ⑯ イオン瀬戸みずの店 ⑰ 水野支所 ⑱ ゆりの台 ⑲ 小田原 ⑳ 北山山道 ㉑ 陶生病院 ㉒ 瀬戸駅 ① しなのバスセンター ② 下田町小学校 ③ 足利町6丁目 ④ 北グラウンド ⑤ 東岩屋堂家親会館 ⑥ 岩屋堂駅前 ⑦ 岩屋 ⑧ 岩屋町 ⑨ 岩屋町西 ⑩ 岩屋町東 ⑪ 岩屋町南 ⑫ 岩屋町北 ⑬ 岩屋町西 ⑭ 岩屋町東 ⑮ 岩屋町南 ⑯ 岩屋町北 ⑰ 岩屋町西 ⑱ 岩屋町東 ⑲ 岩屋町南 ⑳ 岩屋町北 ㉑ 岩屋町西 ㉒ 岩屋町東 ㉓ 岩屋町南 ㉔ 岩屋町北 ㉕ 岩屋町西 ㉖ 岩屋町東 ㉗ 岩屋町南 ㉘ 岩屋町北 ㉙ 岩屋町西 ㉚ 岩屋町東 ㉛ 岩屋町南 ㉜ 岩屋町北 ㉝ 岩屋町西 ㉞ 岩屋町東 ㉟ 岩屋町南 ㊱ 岩屋町北 ㊲ 岩屋町西 ㊳ 岩屋町東 ㊴ 岩屋町南 ㊵ 岩屋町北 ㊶ 岩屋町西 ㊷ 岩屋町東 ㊸ 岩屋町南 ㊹ 岩屋町北 ㊺ 岩屋町西 ㊻ 岩屋町東 ㊼ 岩屋町南 ㊽ 岩屋町北 ㊾ 岩屋町西 ㊿ 岩屋町東 ① 岩屋堂 ② 尾張町東 ③ 尾張町中 ④ 尾張町西 ⑤ 尾張町南 ⑥ 尾張町北 ⑦ 二ツ又北 ⑧ 岩屋山 ⑨ 岩屋町3丁目東 ⑩ 岩屋町3丁目西 ⑪ パロ一岩屋店 ⑫ しなのバスセンター ① 岩屋町 ② 上之山町 ③ 岩屋町 ④ 岩屋町 ⑤ 岩屋町 ⑥ 岩屋町 ⑦ 岩屋町 ⑧ 岩屋町 ⑨ 岩屋町 ⑩ 岩屋町 ⑪ 岩屋町 ⑫ 岩屋町 ⑬ 岩屋町 ⑭ 岩屋町 ⑮ 岩屋町 ⑯ 岩屋町 ⑰ 岩屋町 ⑱ 岩屋町 ⑲ 岩屋町 ⑳ 岩屋町 ㉑ 岩屋町 ㉒ 岩屋町 ㉓ 岩屋町 ㉔ 岩屋町 ㉕ 岩屋町 ㉖ 岩屋町 ㉗ 岩屋町 ㉘ 岩屋町 ㉙ 岩屋町 ㉚ 岩屋町 ㉛ 岩屋町 ㉜ 岩屋町 ㉝ 岩屋町 ㉞ 岩屋町 ㉟ 岩屋町 ㊱ 岩屋町 ㊲ 岩屋町 ㊳ 岩屋町 ㊴ 岩屋町 ㊵ 岩屋町 ㊶ 岩屋町 ㊷ 岩屋町 ㊸ 岩屋町 ㊹ 岩屋町 ㊺ 岩屋町 ㊻ 岩屋町 ㊼ 岩屋町 ㊽ 岩屋町 ㊾ 岩屋町 ㊿ 岩屋町 ① 岩屋町 ② 上之山町 ③ 岩屋町 ④ 岩屋町 ⑤ 岩屋町 ⑥ 岩屋町 ⑦ 岩屋町 ⑧ 岩屋町 ⑨ 岩屋町 ⑩ 岩屋町 ⑪ 岩屋町 ⑫ 岩屋町 ⑬ 岩屋町 ⑭ 岩屋町 ⑮ 岩屋町 ⑯ 岩屋町 ⑰ 岩屋町 ⑱ 岩屋町 ⑲ 岩屋町 ⑳ 岩屋町 ㉑ 岩屋町 ㉒ 岩屋町 ㉓ 岩屋町 ㉔ 岩屋町 ㉕ 岩屋町 ㉖ 岩屋町 ㉗ 岩屋町 ㉘ 岩屋町 ㉙ 岩屋町 ㉚ 岩屋町 ㉛ 岩屋町 ㉜ 岩屋町 ㉝ 岩屋町 ㉞ 岩屋町 ㉟ 岩屋町 ㊱ 岩屋町 ㊲ 岩屋町 ㊳ 岩屋町 ㊴ 岩屋町 ㊵ 岩屋町 ㊶ 岩屋町 ㊷ 岩屋町 ㊸ 岩屋町 ㊹ 岩屋町 ㊺ 岩屋町 ㊻ 岩屋町 ㊼ 岩屋町 ㊽ 岩屋町 ㊾ 岩屋町 ㊿ 岩屋町
--	---

各路線系統の位置付けと役割（生活交通）

位置付け	路線名・系統	実施主体	起点	経由地	終点	役割	確保・維持策
生活交通	下半田川線	瀬戸市 (運行は 交通事業者へ 委託)	妻之神	中水野駅	陶生病院	市内各地域を運行し、生活利便施設や公共交通結節点に接続する。	①
	曾野線		しなのバスセンター	中水野駅	新瀬戸駅		
	上半田川線		上半田川転回場	しなのバスセンター	道の駅瀬戸しなの		
	片草線		片草町民会館	しなのバスセンター	道の駅瀬戸しなの		
	岩屋堂線		道の駅瀬戸しなの	【循環】	道の駅瀬戸しなの		
	本地線		愛知医大	瀬戸口駅	陶生病院		
	上之山線		八草駅	瀬戸口駅	瀬戸駅前		
	こうはん線		イオン瀬戸みずの店	新瀬戸駅	陶生病院		
	菱野団地住民バス	菱野団地コミュニティ交通運行協議会	八幡台西	【循環】	八幡台西	団地内に限った生活交通を確保し、生活利便施設や既存交通機関に接続する。	②
							①

菱野団地住民バス以外の上記路線・系統については全て道路運送法第4条（路線定期運行）

菱野団地住民バスについては無料運行（道路運送法上、許可または登録を要しない運行形態）

確保・維持策の凡例

①交通事業者と連携し、一定以上の需要を確保する

②地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助金）を活用し持続可能な運行を目指す

→地域間幹線系統国庫補助金の対象（対象系統はイオン瀬戸みずの店～新瀬戸～陶生病院）

地域公共交通確保維持改善事業の必要性

コミュニティバスこうはん線については、地域から陶生病院やイオン瀬戸みずの店に通じている路線であり、主に通学、通勤、通院、買い物など生活に必要な移動手段として利用され、尾張旭市への接続により広域への連携も可能となるなど、地域住民にとって必要不可欠な役割を担っている路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しいため、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

① 菱野団地住民バスの運行維持・見直し

菱野団地内において、八幡台、原山台、萩山台の地域住民がまとまり、団地内に限った生活交通の確保の観点から名鉄バスへの乗り継ぎやセンター付近への通所、買い物など、住民の移動手段として「住民バス」を運行します。

持続可能な運行に向けて、運行主体の機能強化、収益を得る仕組みづくりなどを検討し、自家用有償旅客運送への移行を目指します。

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

<実施内容>

- ・利用者ニーズ、移動実態に応じたバス停や運行ダイヤの見直し
- ・収益を得る仕組みづくりの検討
- ・自家用有償旅客運送への移行
- ・菱野団地再生計画に基づくまちづくりと連携した取り組みの実施

■ 本格運行を開始した住民バスの様子



■ 菱野団地再生計画住民ワークショップ（社会実験）によるまちづくりとの連携



① 大学スクールバスとの連携

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します。

<実施内容>

- ・名古屋学院大学のスクールバス「瀬戸路線」への地域住民の利用の継続

■ 大学スクールバスの様子



㊦ 新たなモビリティ・移動支援システムの導入

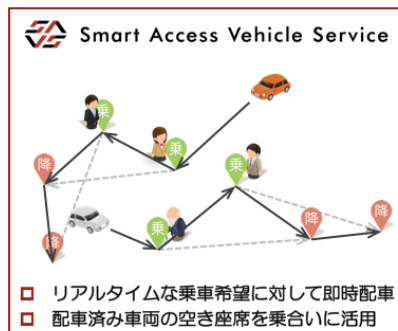
各地域で異なる人口密度や高齢化の状況、生活利便施設の立地状況や地勢、地域ニーズなどの地域特性に応じ、生活交通として市民の移動手段を確保するため、菱野団地住民バスをモデルとした地域との協働事業やタクシー車両等を活用したデマンド交通や市内に立地する企業や学校、福祉施設等の送迎バスへの混乗や空き車両の活用、アクティブシニア層等が活躍する新たな移動支援システムの研究、導入を推進します。

また、愛知県が取り組んでいる「あいち自動運転推進コンソーシアム」への参画をはじめ、新たなモビリティ社会実現へ挑戦する次世代産業・研究機関との連携等により、自動運転や I o T、A I 等の最先端技術の研究、活用を推進します。

<実施内容>

- ・菱野団地住民バスをモデルとした地域との協働事業の研究、導入
- ・タクシー車両等を活用したデマンド交通の研究、導入
- ・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
- ・アクティブシニア層等が活躍する移動支援システムの研究、導入
- ・「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 T、A I 等の最先端技術の研究、活用

■ まちなか乗合タクシーの事例（なごや相乗りタクシー実証実験）



名古屋市のタクシー事業者では、相乗りタクシーの利便性及び効率性の調査を目的とし、走行中の相乗り担当車両の中からリアルタイムに相乗り配車がおこなわれる相乗りタクシーの実証実験を行っている。

つばめタクシーグループホームページ、株式会社未来シェアホームページより

■ あいち自動運転推進コンソーシアム

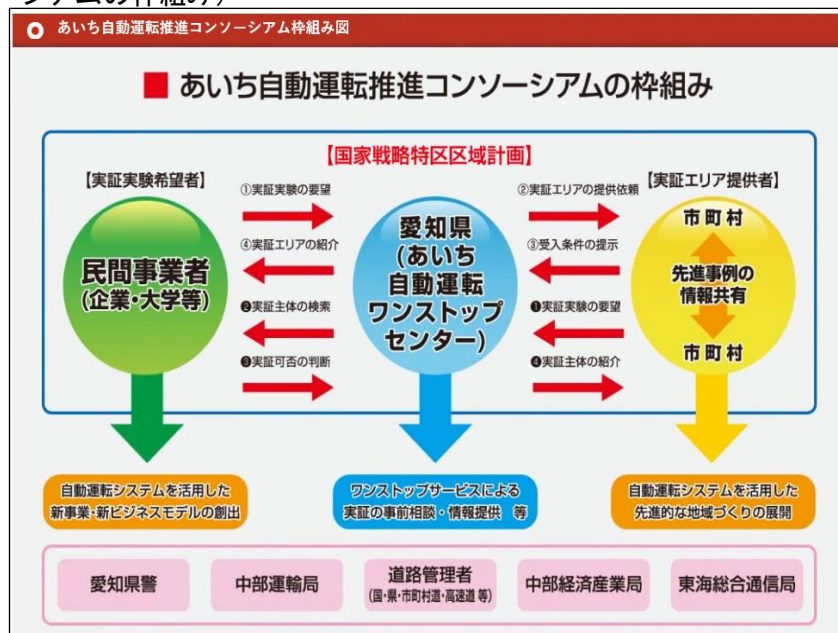
愛知県では、平成29年7月に自動運転システムに関係する企業・大学等や自動運転システムの導入を目指す県内の市町村等が参画する「あいち自動運転推進コンソーシアム」を設置し、瀬戸市も加盟している。

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

(取組内容)

1. 最先端の技術を活用した自動運転の実証実験
2. 自動運転の実証実験を希望する企業・大学等と市町村とのマッチング
3. 自動運転の実証実験に係る手続きのワンストップサービス
4. 自動運転システムを活用した地域の先進事例の情報共有
5. 自動運転に係る新事業、新ビジネスモデル創出に向けた調査、研究等
6. ホームページを活用した情報発信
7. その他コンソーシアムの目的を達成するために必要な事業

(コンソーシアムの枠組み)



■ 自動運転実証実験事例（春日井市高蔵寺ニュータウン）

高蔵寺ニュータウンでは、人口減少及び高齢化の進展や、坂道が多いという地形上の特性から、子育て世代の流出や高齢者等の外出機会の減少などが懸念されている。

そこで、春日井市では新たな移動手段の確保に向けて、自動運転車両による高齢者の外出支援の実証実験を実施している。



■ 先導的モビリティ（歩行支援モビリティサービス）に関する取組（春日井市高蔵寺ニュータウン）

高蔵寺ニュータウンが将来にわたって持続可能なまちであるために、「快適移動ネットワークの構築」、「多様な交通手段の確保」を目指し、春日井市とトヨタ自動車との連携によるパーソナルモビリティのシェアリングサービスの実証実験が実施された。

（パーソナルモビリティのシェアリングサービス実証実験）

- ・一人乗りタイプの歩行支援車両を利用して徒歩圏の移動をサービス
- ・平成29年11月15日～28日
- ・サンマルシェ（アピタ館西側テラス）～UR藤山台管理サービス事務所（約1.2km）
- ・片道200円、往復500円（市内在住・在勤、20歳以上、要身分証）※往復での利用は、最大2時間
- ・無料乗車体験コーナーを併設



■ 乗り合い送迎サービス「チョイソコ」の実証実験（豊明市）

アイシン精機(株)と(株)スギ薬局は豊明市の支援を受けて、高齢者を中心とした地域の皆様の健康維持・増進を目指した移動支援サービスの実証実験が実施された。

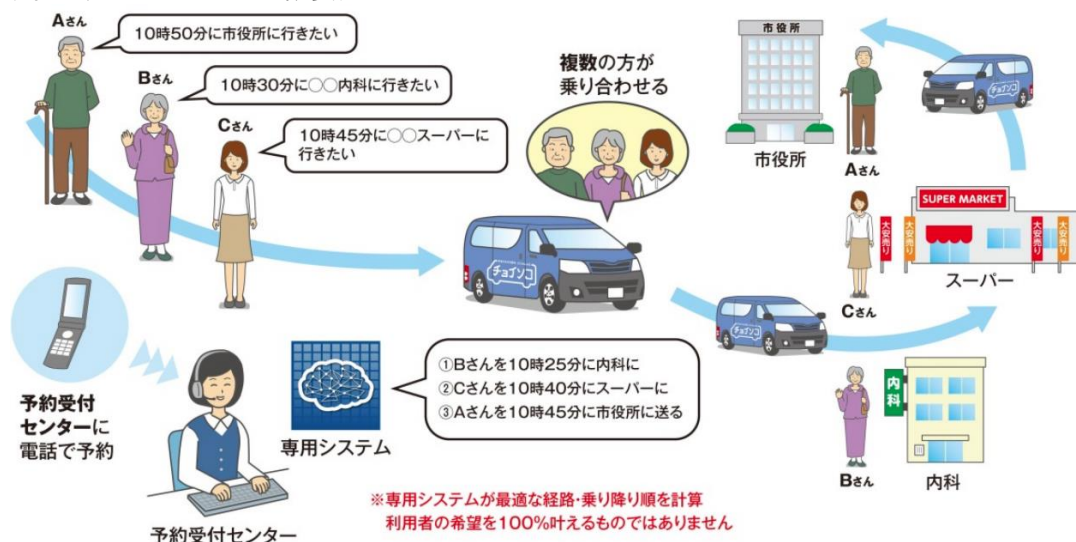
高齢化が進み、“買い物難民”の増加が社会問題化しているなか、自力での通院が困難で、適切な診療・服薬指導を受けることが困難な“医療難民”でもあったと考えられる。

このような問題解決に向け、地域の皆様と医療機関や公共施設、フィットネス・スーパーマーケット等の施設を結ぶ「乗り合い送迎サービス」を提供し、より多くの方々が適切な診療と服薬指導および総合的な健康相談を受けられ、かつ社会活動や買い物等に気軽に出掛けられる環境を創出していく。

（乗り合い送迎サービスの実証実験）

- ・指定地区から豊明市内（事前に会員登録が必要）
- ・平成30年7月24日～12月25日
- ・近郊の医療機関を中心とした指定停留所への乗り合い型の送迎サービス
- ・事前に複数の利用者の希望目的地・希望到着時刻を専用システムで計算し、効率的な送迎サービスを運行

（乗り合い送迎サービスの概要）



アイシン精機プレスリリース

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事業

① 地域主体の公共交通検討体制の構築

市内基幹バスやコミュニティバスの運行内容の検討や利用促進施策を実施する、市民・交通事業者・行政による三位一体の体制の構築を進めます。

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、運行内容へ反映します。

<実施内容>

- ・公共交通会議の開催
- ・市内基幹バス沿線協議会の開催（瀬戸北線、みずの坂・水野循環線、赤津線）
- ・コミュニティバス運行協議会の開催（こうはん線、下半田川・曾野線、品野3路線、菱野団地住民バス）
- ・コミュニティバス運行協議会の設立（上之山線、本地線）
- ・市内基幹バス沿線協議会、コミュニティバス運行協議会等の検討体制の整理

■ 公共交通会議の様子



■ 菱野団地コミュニティ交通運行協議会の様子



㊦ バスの乗り方教室の開催

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、利用促進を図ります。

<実施内容>

- ・ 小学校におけるバスの乗り方教室の開催
- ・ 地域行事、イベント等におけるバスの乗り方教室の開催

■ バスの乗り方教室の様子（下品野小学校）



■ 地域行事でのPRブース（品野台地域力向上協議会）



■ 高齢者対象のバスの乗り方教室の事例（佐賀市）

佐賀市では、高齢者の移動手段としてバスを利用してもらえるように、高齢者を対象に、バスの仕組みや運賃の支払い方、高齢者向け割引料金の説明をおこなう「バスの乗り方教室」を開催している。



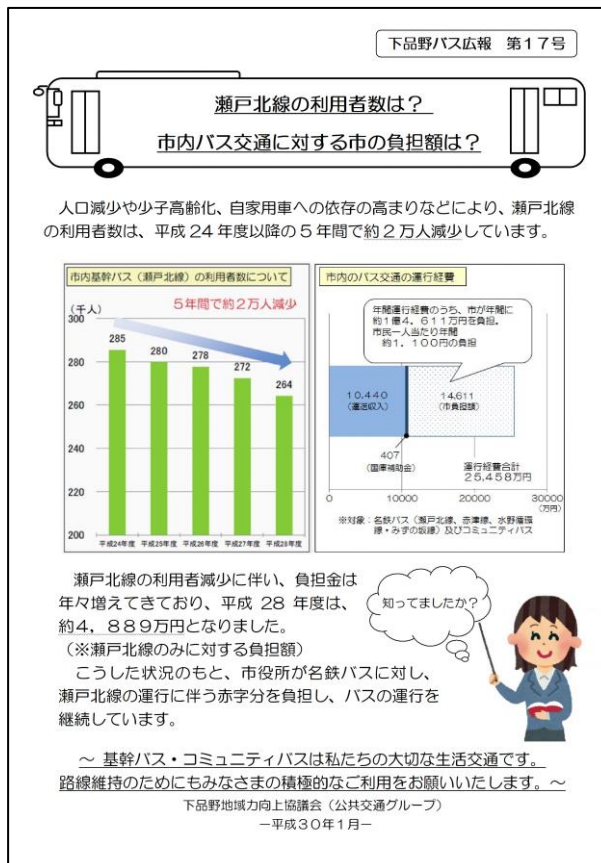
⑨ バス広報の作成、配布

バスの乗り方や、バスを利用するメリット、バスを利用して行くことが出来る施設を市民に広く周知するため、地域住民が主体となって、地域ごとにバス広報を作成、配布します。

<実施内容>

- ・バス広報の作成、配布

■ バス広報（下品野バス広報第17号）



下品野バス広報 第17号

**下品野小学校で
バスの乗り方教室を
開催しました**

平成29年10月27日（金）に下品野小学校4年生（90名）を対象とした「バスの乗り方教室」を開催しました。

この教室は、名鉄バス（瀬戸北線）の利用促進事業として、子どもたちにバスへの関心や愛着を高めてもらい、一人でも安全にバスを利用できるように、4年前から下品野小学校と名鉄バスの協力を受けて4年生を対象に実施しています。

（バス停の見方）

教室では、バスの死角体験やバスの乗り方、運賃表の見方、運賃の払い方、ICカードマナカの利用体験を行い、楽しく勉強できました。バスの乗り方を学んだあと、児童たちは「一人でも乗れるぞ！」と自信に満ちた顔つきでした！

（死角体験）

～参加者の感想～

- ◆バスには色々な工夫がなされていて、バスに興味を持ちました！
- ◆お父さん、お母さんを誘ってバスでお出掛けしたい！
- ◆死角の多さにびっくりしました！自転車でバスの近くを通るときは気をつけます。

…など、たくさんの感想をいただきました。

下品野地域力向上協議会（公共交通グループ）
—平成30年1月—

目標⑤ 公共交通利用意識の醸成に関する事業

◎ 市民向けエコモビの日(毎月第1水曜日)の実施

自動車と公共交通、自転車、徒歩などをかしこく使い分ける「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」）の取り組みを展開します。

また、瀬戸市では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します。

＜実施内容＞

- ・「エコモビの日」のPR
- ・市内企業へのエコモビ実践キャンペーンへの参加呼びかけ
- ・「瀬戸市公共交通の日」（仮称）の設定

■ 公共交通利用促進キャンペーン取組み事例

「公共交通に親しむ日」 - 岡崎市 -

岡崎市では、市内路線バス、まちバス全路線で小学生の運賃を無料にし、公共交通機関を実際に体験してもらうことで、公共交通利用の促進につなげる「公共交通に親しむ日」を設定している。当日はイベント会場を設け、バスの乗り方教室や運転手体験、また車両基地の見学など、公共交通に関する愛着促進、啓発活動を行っている。

電車・バス見学会



東岡崎駅/バックヤードツアー

名古屋鉄道(株)



北野柵塚車両基地見学会

愛知環状鉄道(株)



岡崎営業所見学会

名鉄バス(株)

交通ひろば 他



バスの乗り方教室

名鉄バス(株)



バス運転手体験

名鉄バス(株)



額田の見どころ案内

額田地域生活交通協議会

目標⑥ 利用しやすい交通環境の構築に関する事業

④ 料金体系の見直し

路線バスやコミュニティバスにおいて、利便性向上のため、均一料金や学生割引（補助）などの導入を含め、適切な利用者負担を踏まえた運賃の見直しを行います。

また、コミュニティバスにおいて、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、回数券を作成します。

＜実施内容＞

- ・市内基幹バスの運賃見直し
- ・コミュニティバスの運賃見直し
- ・コミュニティバス回数券の作成

■回数券の事例（尾張旭市）

尾張旭市のコミュニティバスでは、100円券11枚つづり1,000円の回数券を設定している。



出典：尾張旭市 東部市民センター・勤労福祉会館HP

■1日乗り放題の事例（岡崎市）

岡崎市のコミュニティバスでは、降車時に運転手から「乗り継ぎ券」をもらえば、当日に限り2回目以降の乗車は、「乗り継ぎ券」を見せるだけで両ルートとも無料（一日乗り放題）となる。



⑤ 交通系ICカードの導入

交通系ICカードを未導入の愛知環状鉄道、コミュニティバスにおいて、市民や来訪者の移動の円滑化やバリアフリー化による利便性向上のため、交通系ICカードを導入します。

また、商業施設との連携など、ICカードを活用した利用促進について研究します。

＜実施内容＞

- ・愛知環状鉄道への交通系ICカードの導入
- ・コミュニティバスへの交通系ICカードの導入
- ・ICカードを活用した利用促進の研究

■ICカードを活用した利用促進の事例（イオンモール長久手）



長久手市の商業施設では、交通系ICカードを利用しリニモで来店した来客に対して買い物券を発行するなど、交通系ICカードを活用した公共交通の利用促進を行っている。

⑤ バスロケーションシステムの導入

バスの運行状況に関するタイムリーな情報提供による利用の円滑化やバス待ちの心理的負担の軽減など利用者の利便性向上を目的としてバスロケーションシステムを導入します。

＜実施内容＞

- ・コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入

■バスロケーションシステムの例（愛知県ITS推進協議会）

バスロケーションシステム バスの運行状況が分かるシステム

バスロケーションシステムとは、バスの位置情報を収集し、バス停に設置されたサイネージやバス利用者の携帯電話等にバスの運行情報を提供するシステムです。

リアルタイムに運行状況が分かるためたいへん便利なシステムとして、既にさまざまなバス事業者で導入が進められています。QRコードを使って携帯電話に登録するだけで利用できるものもあり、手軽さも魅力です。



左：案内板を活用した例 右上・右下：QRコードと携帯電話を活用した例

■名鉄バスロケーションシステム

**バスは「いつ来る?」「今どこ?」が
すぐわかる!**

バスの現在位置や遅れ時間などの運行状況を、
携帯電話・パソコンから閲覧できるサービスです。

2014 3/1(土)スタート!

名鉄バスロケーションシステム

名鉄バス(名古屋市、長久手市、日進市)
瀬戸市、尾張旭市

N-バス(長久手市巡回バス)

ぐるみバス(日進市市内巡回バス)

QRコードを読みとるだけ!

※ホームページからQRコードをダウンロードできます。

携帯電話やパソコンでチェック!

バスはいつ来るの? 携帯で簡単チェック!

バスは今どこを走っているの?

バス停に貼ってあるステッカーのQRコードを読みとるだけ!

※詳しくは裏面をご覧ください。

お問い合わせは
名鉄バス 名古屋営業所
TEL 0561-62-7677

名鉄バス

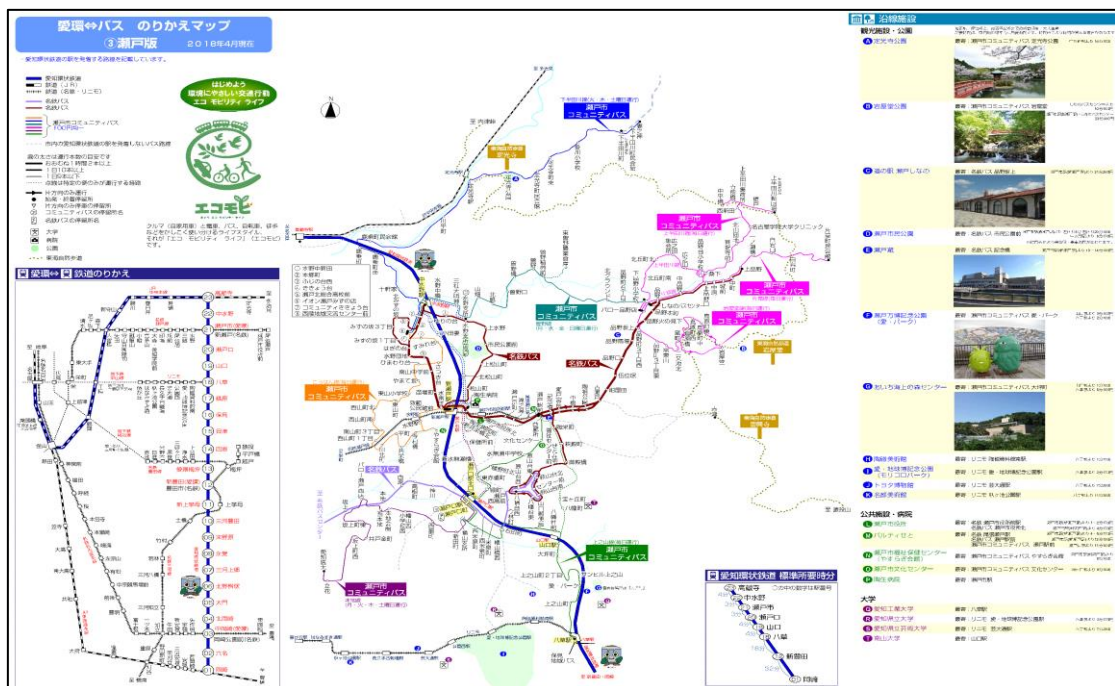
① わかりやすい公共交通情報の提供(公共交通マップの作成等)

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や、路線情報等のG T F S化によるインターネット検索への対応など、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します。

<実施内容>

- ・乗り継ぎに配慮した路線図、時刻表の作成
- ・地域や年齢等ターゲットに応じた路線図、時刻表の作成
- ・路線情報のG T F S化、インターネット検索への対応

■乗り継ぎ情報や沿線情報が整理された路線図（愛知環状鉄道）



■インターネットによるバス経路検索事例



「NAVITIME」 - (株)ナビタイムジャパン-

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

目標⑦ 運行内容見直し基準の作成に関する事業

④ 運行内容見直し基準の作成

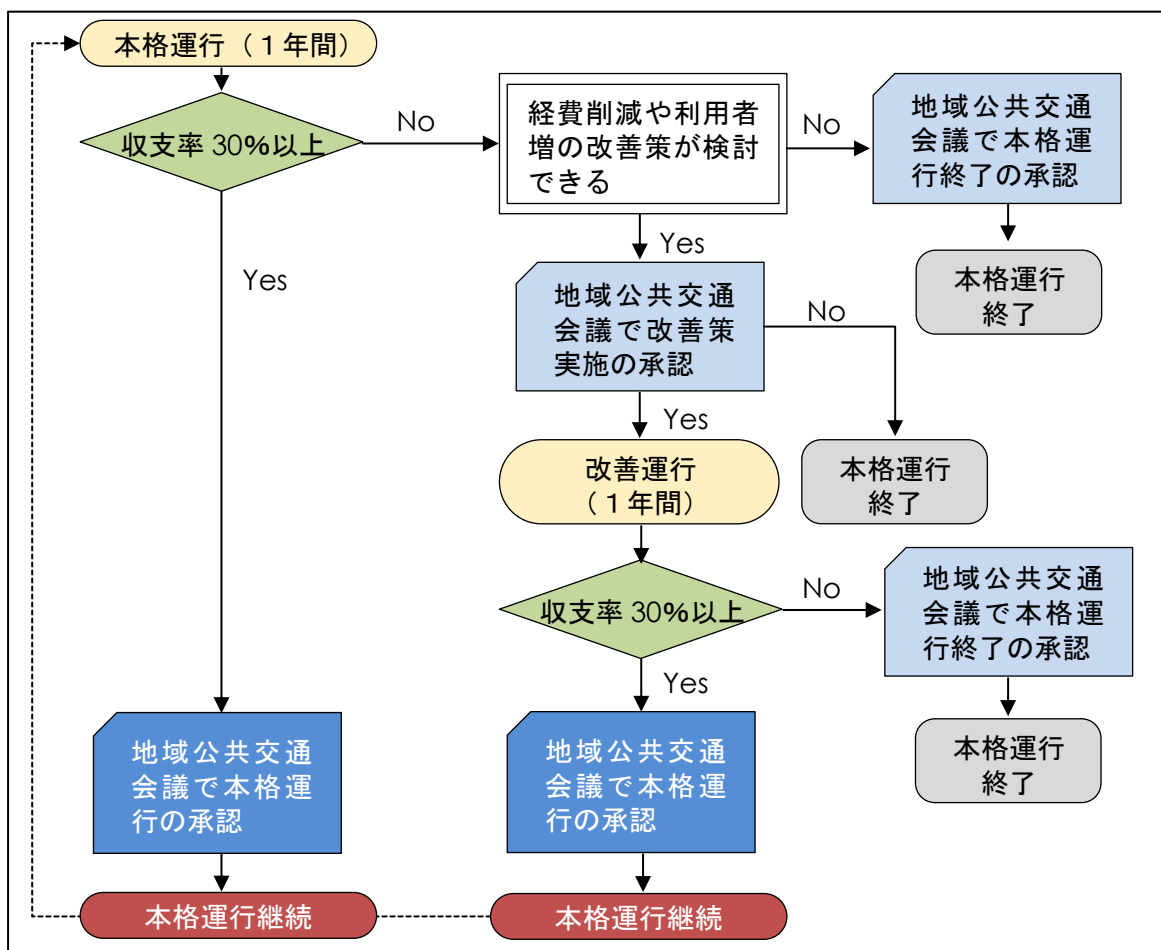
限られた財源の中で市民の移動を確保するために、PDCAサイクルに従って継続的に改善を図っていきます。その際に運行内容見直しの必要性を判断するため、収支率などの見直し基準を作成します。

<実施内容>

- ・コミュニティバスの運行内容見直し基準の作成

■運行見直し判断フローの事例（立川市地域公共交通会議）

立川市では、コミュニティバスの本格運行について、毎年各ルートの「収支率」を継続基準として本格運行路線を継続するかを判断することとしており、改善を図っても最長で2年連続で継続基準に満たないルートは廃止することとしている。

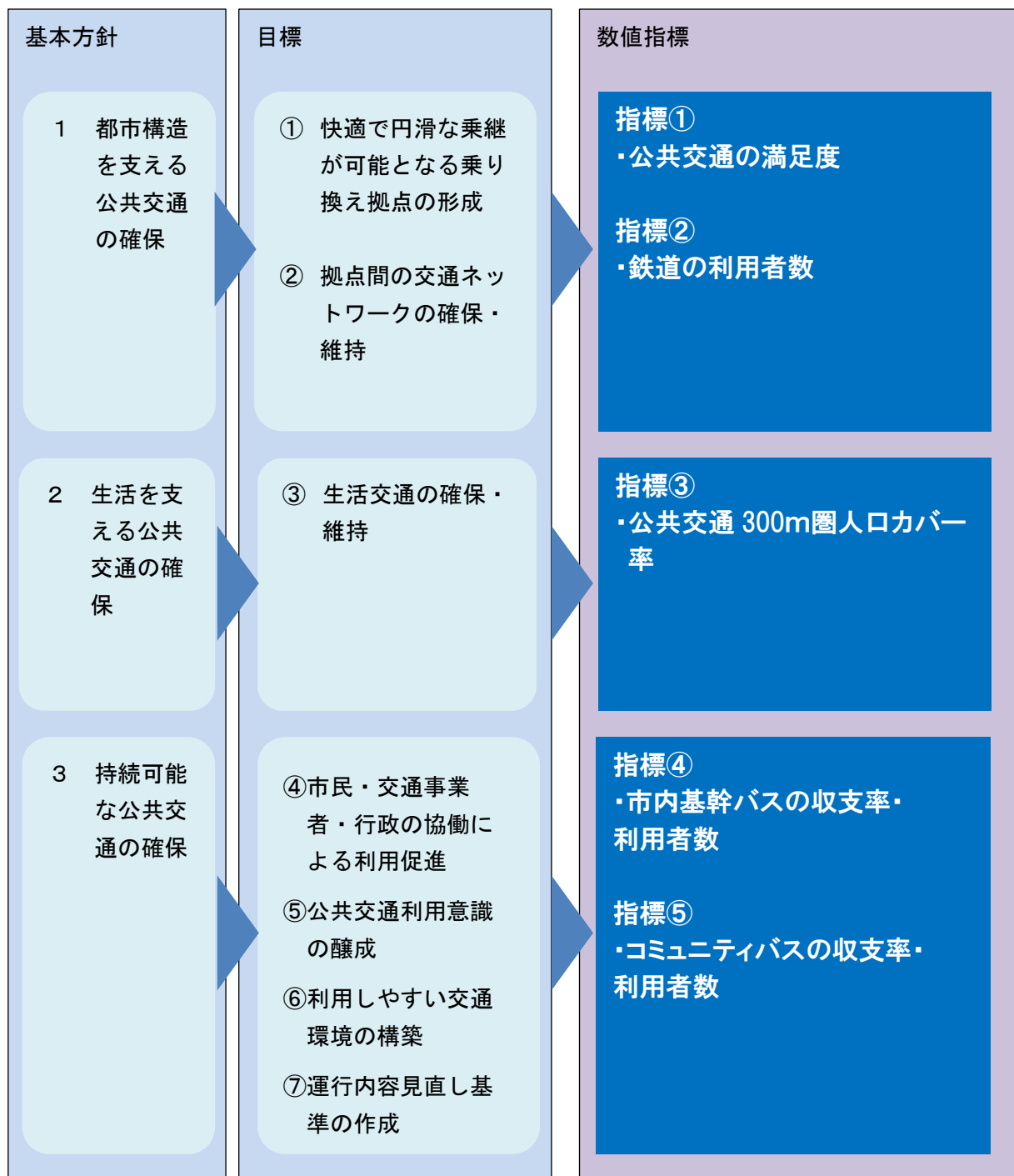


空白ページ

第8章 計画の達成状況の評価

1. 数値指標

計画の達成状況を把握するため、5つの数値指標を設定します。目標値については、2023年度までの短期計画と2026年度までの中長期計画をそれぞれ設定しますが、中長期計画の目標値については、短期計画が終了した後に、計画の達成状況を踏まえたうえで必要に応じて見直しを図ります。



2. 数値指標の考え方

指標① 公共交通の満足度

指標①は、市民アンケートにより公共交通が日常生活を送るうえで満足できる交通手段だと思「思う」及び「やや思う」の割合を表しています。

目標値は、第6次瀬戸市総合計画における指標を参考に、60%を目指すものとします。

指標	現状値 (2016年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
公共交通の満足度	48.6%	55%	60%

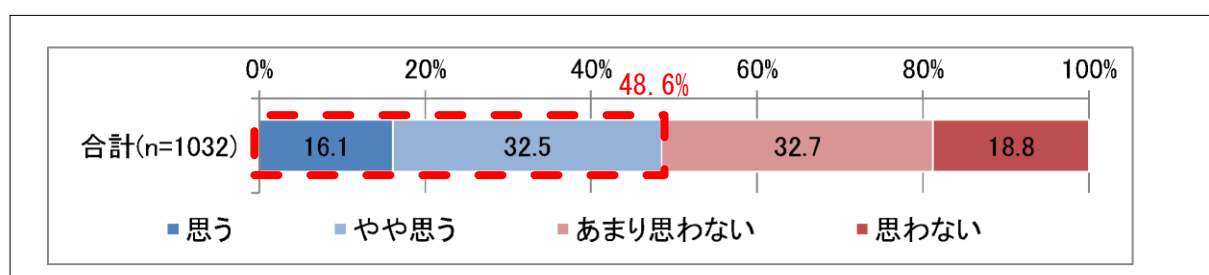


図 公共交通に対する満足度（無回答を除く）

データ取得方法：瀬戸市公共交通に関する市民アンケート

指標② 鉄道の利用者数

指標②は、第6次瀬戸市総合計画における指標である年間の駅利用者数を表しています。

目標値は、第6次瀬戸市総合計画で目標としている将来人口の推移を踏まえたうえで、直近2年間の増加率を参考に年間の駅利用者数を設定します。

指標	現状値 (2017年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
年間の駅利用者数	7,921,576人	8,076,000人	8,141,000人

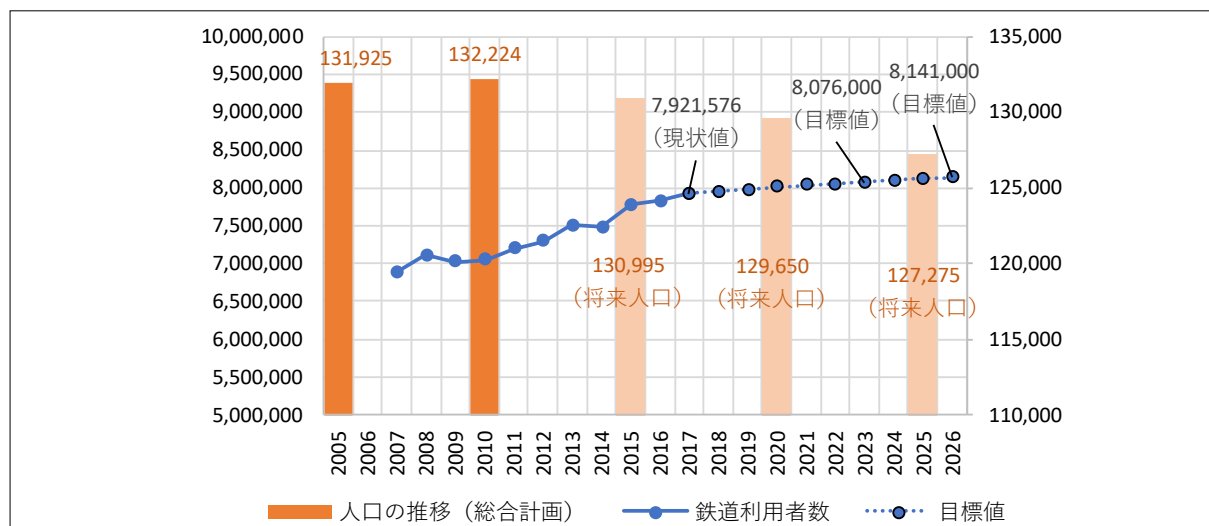


図 年間の駅利用者数

データ取得方法：鉄道事業者の輸送実績

指標③ 公共交通 300m圏人口カバー率

指標③は、人口減少や高齢化が進展する社会状況の中、鉄道駅もバス停とともに300m圏で人口カバー率を算出する新たな指標となります。

目標値は、多極ネットワーク型コンパクト構造を目指し、拠点周辺の公共交通空白地域を解消し、90%を目指すものとします。

指標	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
公共交通300m圏人口カバー率（市全域）	87%	90%	90%

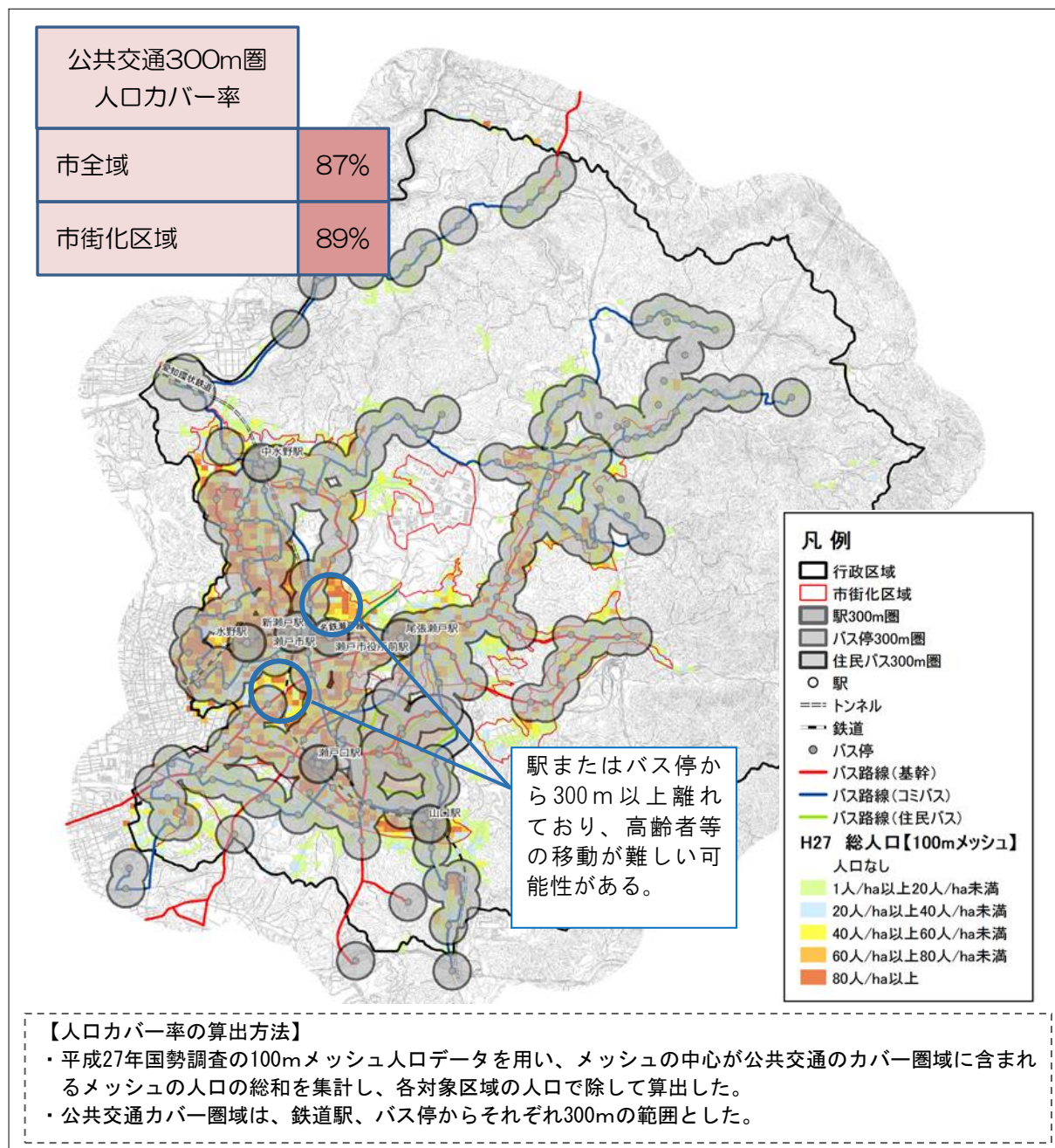


図 公共交通300mカバー圏域

データ取得方法：国勢調査100mメッシュ推計データ（株式会社ゼンリンジオインテリジェンス）

指標④ 市内基幹バスの収支率・利用者数

指標④は、持続可能な公共交通を形成するために、運行経費や運送収入等による市内基幹バスの収支率と利用者数を指標としています。

目標値は、沿線地域の人口減少を踏まえ、現状維持を目指します。

(1) 収支率

指標	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
市内基幹バス収支率	53.5%	54%	54%

※赤字分については、市にて補填

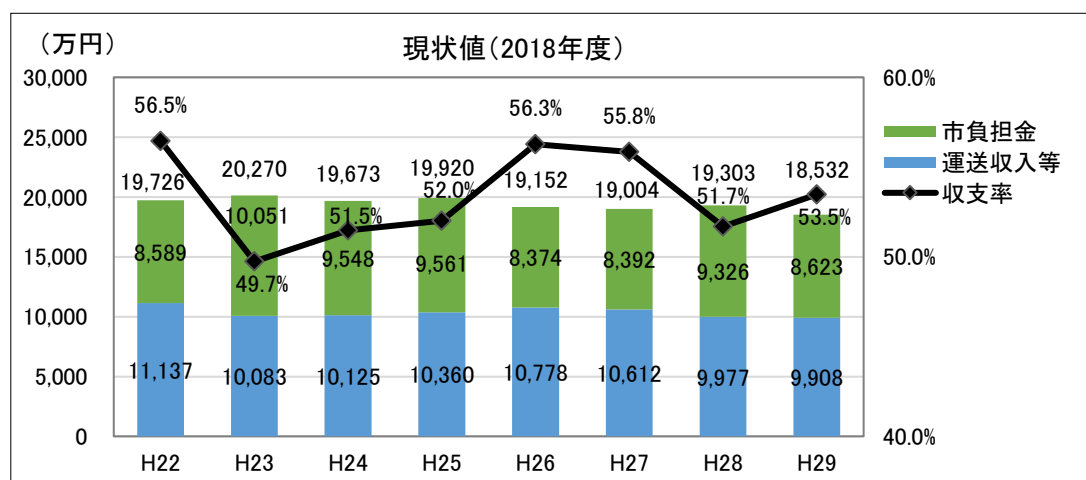


図 市内基幹バスの収支の状況の推移 (再掲) データ取得方法：瀬戸市の財政状況及び交通事業者の輸送実績

※(1) 収支率における市内基幹バスは、しなの線(旧瀬戸北線)、水野循環線・みずの坂線、赤津線を対象とします。

(2) 利用者数

指標	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
市内基幹バス利用者数	708,524人	708,500人	708,500人

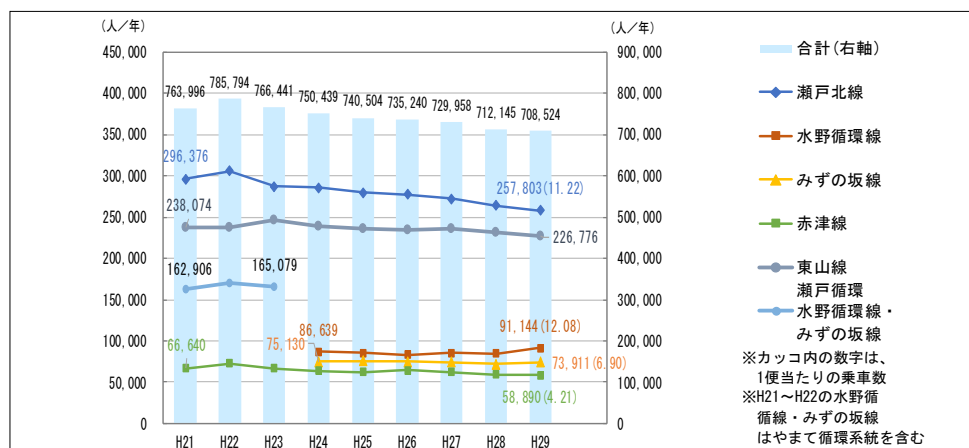


図 市内基幹バスの利用者数の推移 (再掲) データ取得方法：交通事業者の輸送実績

指標⑤ コミュニティバスの収支率・利用者数

指標⑤は、持続可能な公共交通を形成するために、運行経費や運送収入等によるコミュニティバスの収支率と利用者数を指標としています。

目標値は、沿線地域の人口減少を踏まえ、収支率、利用者数ともに現状維持を目指します。ただし収支率については、収支率が比較的低い路線もあるため、拠点周辺、郊外部ごとの目標も設定します。

(1) 収支率

指標	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
コミュニティバス収支率	14.7%	15%	15%
拠点周辺の収支率	維持		維持
郊外部の収支率	向上		維持

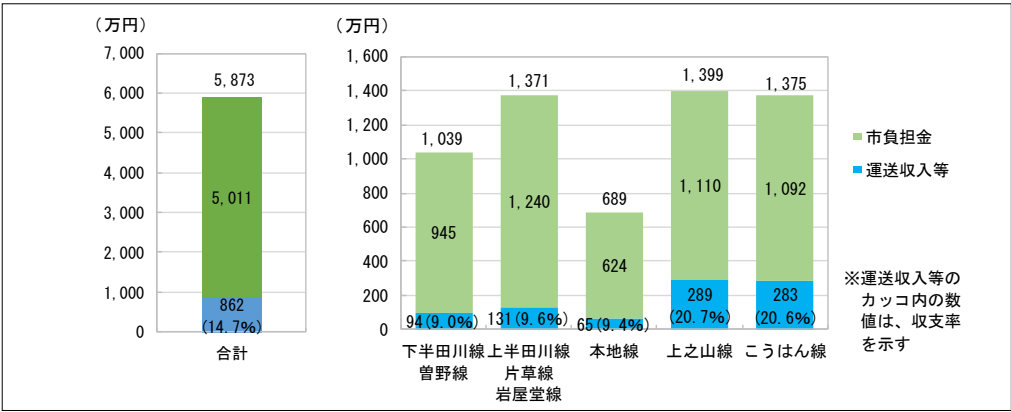


図 コミュニティバスの収支の状況

(平成29年度の路線別運行経費の内訳) (再掲)

データ取得方法：瀬戸市の財政状況及び
交通事業者の輸送実績

※拠点周辺の路線は、上之山線、こうはん線とします。

※郊外部の路線は、下半田川線、曾野線、上半田川線、片草線、岩屋堂線、本地線とします。

(2) 利用者数

指標	現状値 (2018年度)	目標値 (2023年度)	目標値 (2026年度)
コミュニティバス利用者数	93,353人	93,500人	93,500人

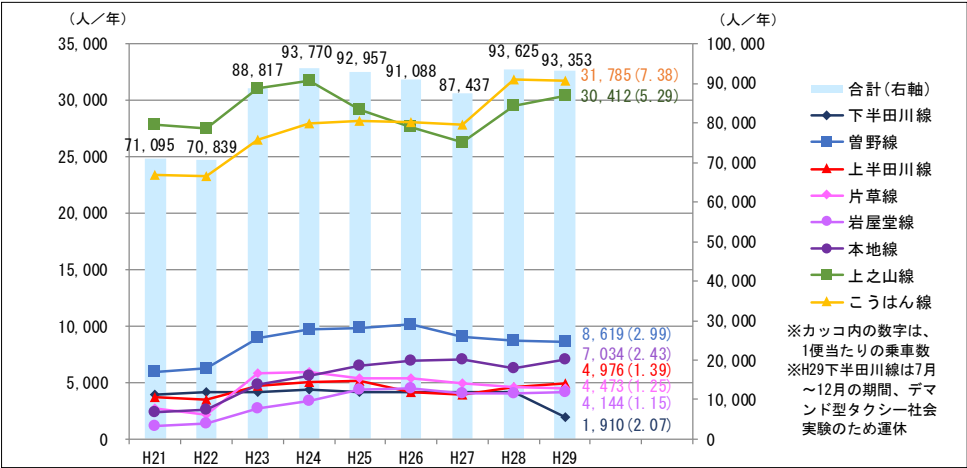


図 コミュニティバスの利用者数の推移 (再掲)

データ取得方法：交通事業者の輸送実績

3. 計画の達成状況の評価

公共交通の維持及び改善には、交通事業者や行政だけでなく、市民や企業、関係団体の積極的な利用や協力が必要です。このため、市民・交通事業者・行政（市、県、国）がそれぞれの役割を果たすとともに、相互に連携し、推進していくことが求められています。そこで、それぞれの役割を明確にし、参画と協働による取り組みを進めることとします。

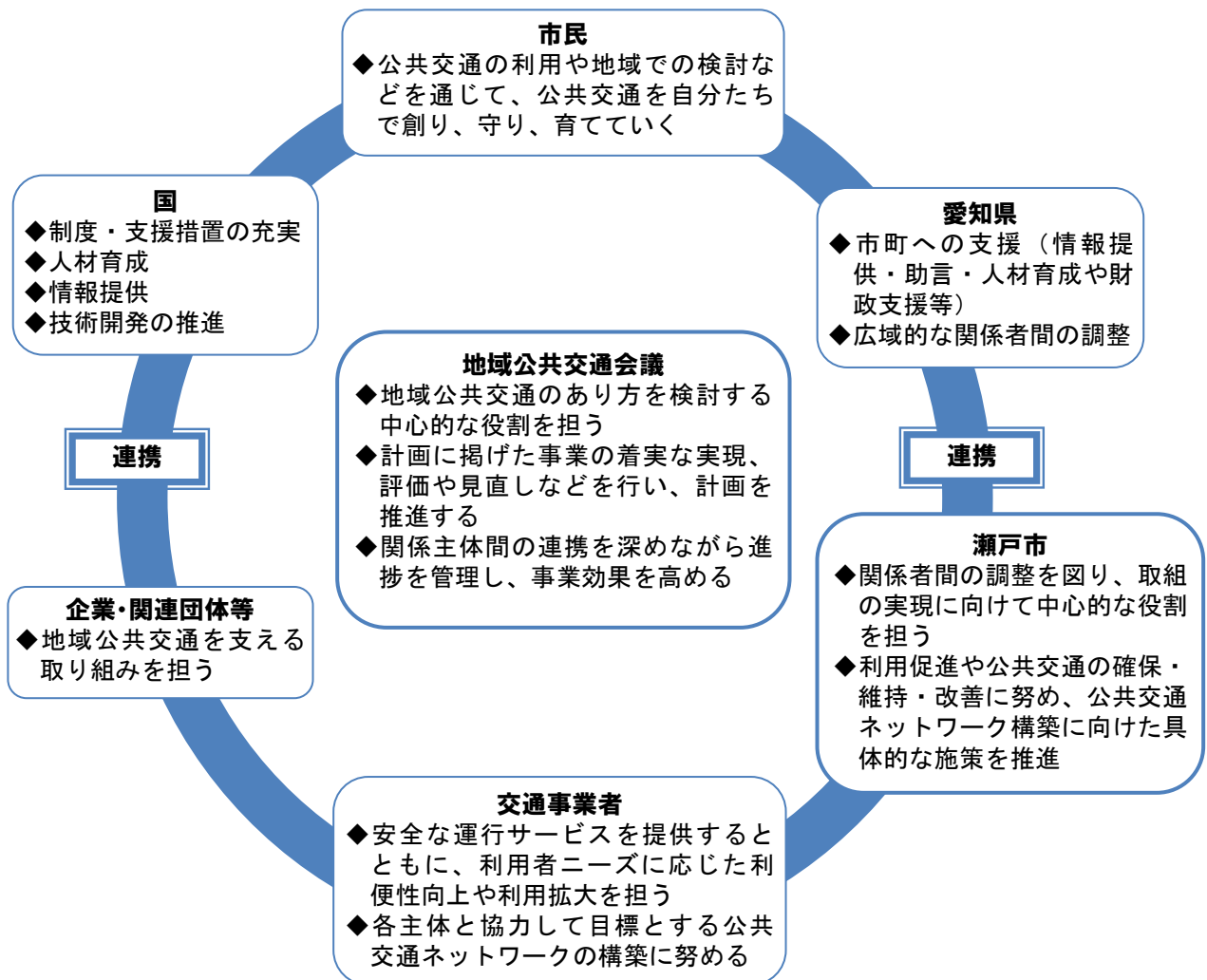


図 各主体の役割

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ことから、市民や交通事業者、行政（市、県、国）等の関係者が協働・連携し、計画の立案（Plan）・実施（Do）・評価（Check）・改善（Action）のPDCAサイクルを繰り返し実施（スパイラルアップ）し、地域公共交通を確保・維持・改善していくものとします。

本計画の評価にあたっては、計画の目標値のみならず、各事業の進捗状況や効果の発現状況进行评估し、必要に応じて事業の改善や計画の見直しを行います。

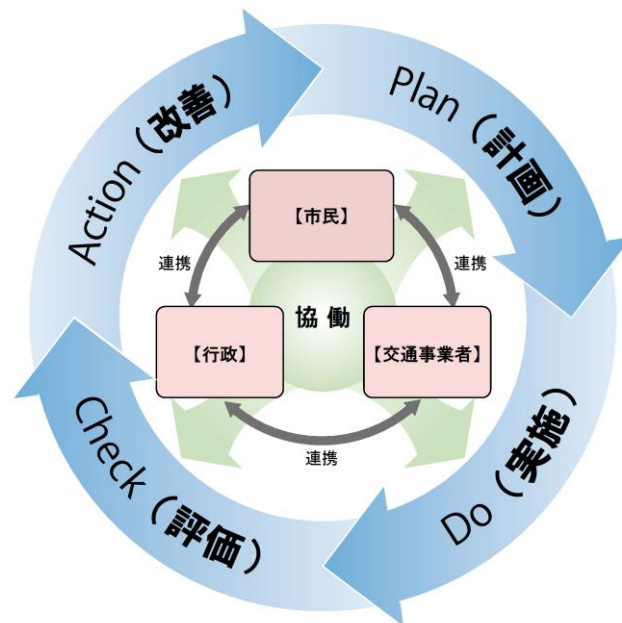


図 市民・交通事業者・行政の協働によるPDCAサイクル

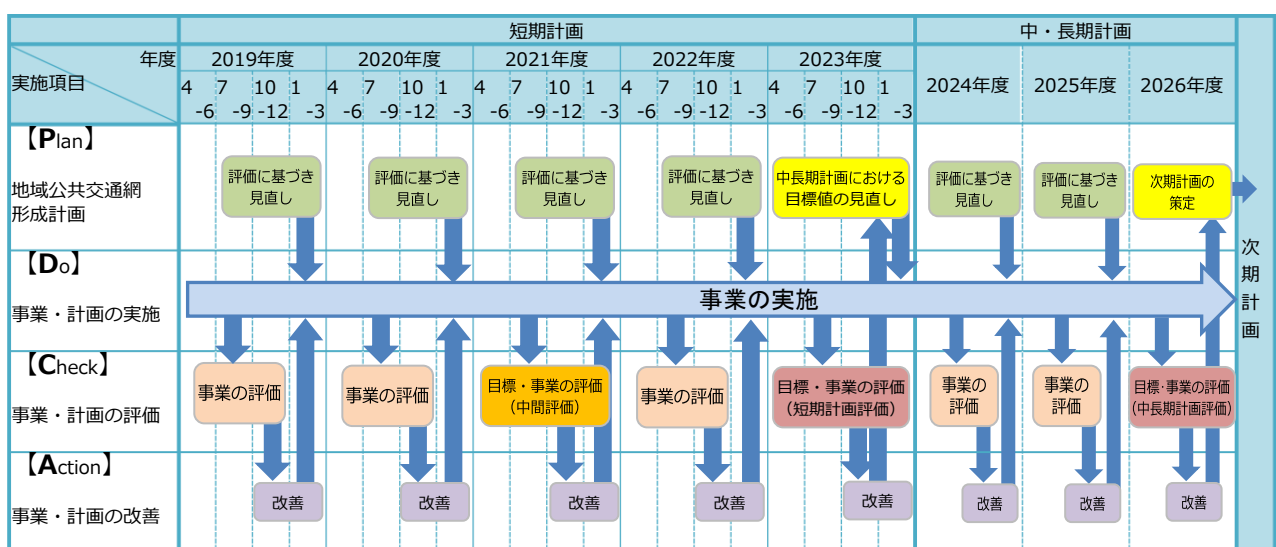


図 評価のスケジュール

空白ページ

参考資料

1. 地域公共交通会議要綱

瀬戸市地域公共交通会議設置要綱

（目的）

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）及び道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）の規定に基づき、瀬戸市における住民の生活に必要な輸送の確保及び公共交通の利便性の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事業を行うため、瀬戸市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を置く。

（事業）

第2条 交通会議は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事業を行うものとする。

- (1) 市における公共交通のあり方に関する協議
- (2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様態及び運賃、料金等に関する協議
- (3) 市が運営する有償運送の必要性及び利用者から収受する対価に関する協議
- (4) 法第5条の規定に基づく地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画の作成並びに変更に関する協議及び当該計画に位置付けられた事業の実施並びに実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（委員）

第3条 交通会議の委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命又は委嘱する。

- (1) 学識経験者
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (4) 市民団体又は市民の代表
- (5) 市の公募に応じた者のうち、市長が必要と認める者
- (6) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (7) 瀬戸警察署長又はその指名する者
- (8) 愛知県振興部交通対策課長又はその指名する者
- (9) 愛知県尾張建設事務所長又はその指名する者
- (10) 市職員
- (11) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、任命又は委嘱の日からその日の属する年度の翌年度の末日までとする。ただし、欠員が生じた場合の補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任を妨げない。

(役員)

第5条 交通会議に以下の役員を置く。

- (1) 会長 1 名
- (2) 議長 1 名
- (3) 副議長 1 名
- (4) 監事 2 名

2 会長は、委員の互選によって選出し、交通会議を代表する。

3 監事は会長が指名する。

4 議長及び副議長は委員の互選により決める。

5 議長は交通会議の議長となり、副議長は、議長を補佐し、議長が欠けるときには、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて会長が招集する。ただし、委員の任命又は委嘱後の最初の会議は、市長が招集する。

2 会議を招集するときは、委員に対し、協議事項、日時、場所等を通知しなければならない。

3 会議は、委員の3分の2以上の出席がなければ、これを開くことができない。ただし、委員から代理者に書面による権限の委任がある場合には、代理者を出席委員とみなす。

4 前項のただし書きの委員は、第3条(2)から(4)及び(6)から(10)に定める区分から任命又は委嘱された委員とする。

5 会長は、必要に応じて委員以外の者に、会議への出席及び資料の提出等を要請することができる。

6 会議は、原則として公開とする。

(議決)

第7条 会議の議決は全会一致を原則とするが、成立しない場合にはおいては、出席委員の4分の3をもって決することとする。

- 2 特別な事情により議決に加わることのできない委員は、あらかじめ通知された協議事項について書面により表決することができる。ただし、前条第3項ただし書の規定により代理者に権限の委任がある場合は、この限りでない。

(協議結果の取扱い)

第8条 会議において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第9条 交通会議は、申請内容その他交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会の委員は、第3条に規定する委員の中から、会長が指名する。
- 3 前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を幹事会の委員とすることができる。
- 4 幹事会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出及び意見等を求めることができる。
- 5 幹事会において審査した事項については、交通会議へ報告するものとする。

(専門部会)

第10条 交通会議は、地域の実情に即した課題や専門的な個別課題について協議するため、専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会の委員は、第3条に規定する委員の中から、会長が指名する。
- 3 前項に掲げる委員のほか、交通会議が必要と認めた者を専門部会の委員とすることができる。
- 4 専門部会は、必要に応じて委員以外の者に対し、資料の提出及び意見等を求めることができる。
- 5 専門部会において協議した事項については、交通会議へ報告するものとする。

(財務に関する事項)

第11条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関して必要な事項は会長が別に定める。

(庶務)

第12条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置くことができる。

- 2 事務局は、瀬戸市都市整備部都市計画課に置く。

- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関して必要な事項は、会長が別に定める。

(その他)

第13条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮り定めるものとする。

附 則

(施行期日)

第1条 この要綱は、平成19年5月9日から施行する。

(瀬戸市コミュニティバス検討委員会設置要綱等の廃止)

第2条 瀬戸市コミュニティバス検討委員会設置要綱及び瀬戸市コミュニティバス検討委員会傍聴要綱は、廃止する。

附 則

この要綱は、平成21年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成21年8月20日から施行する。

附 則

この要綱は、平成26年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成27年4月1日から施行する。

2. 地域公共交通会議委員名簿

平成30年度 瀬戸市地域公共交通会議 委員名簿

区分	所属団体等	氏 名
学識経験者	中部大学	磯部 友彦
	工学部 都市建設工学科 教授	
	南山大学	石川 良文
鉄道事業者	名古屋鉄道株式会社	田中 正則
	大曽根幹事駅長	
	愛知環状鉄道株式会社	西川 雄一郎
自動車運送業者 一般乗合旅客	名鉄バス株式会社	吉岡 実
	運行部 運行課 課長	
	瀬戸自動車運送株式会社	大原 道夫
関係団体	公益社団法人 愛知県バス協会	小林 裕之
	専務理事	
	愛知県交通運輸産業労働組合協議会	佐藤 幸太
市民団体又は 市民の代表	瀬戸市自治連合会	伊藤 勉
	会長	
	瀬戸市小中学校PTA連絡協議会	加藤 綾子
	理事	
	瀬戸市障害者団体連絡協議会	尾関 亮三
	会長	
	瀬戸市老人クラブ連合会	中嶋 弘童
	会長	
関係機関	瀬戸市社会福祉協議会	矢野 迪彦
	副会長	
	瀬戸商店街連合会	柴田 繁
	常任理事	
	公 募 市 民	江尻 真美
		三浦 警子
	国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局	二輪 昭宏
	首席運輸企画専門官	
	愛知県 瀬戸警察署	小藪 靖弘
	交通課 課長	
	愛知県	榊原 仁
	振興部 交通対策課 主幹	
	愛知県	松本 幸次
	尾張建設事務所 維持管理課 課長	
	瀬戸市	伊藤 保徳
	市長	
	瀬戸市	長谷川 利忠
	市民生活部 部長	
	瀬戸市	加藤 孝介
	都市整備部 部長	

瀬戸市地域公共交通網形成計画

発 行：瀬戸市・瀬戸市地域公共交通会議

編 集：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

電話 0561-82-7111（代表）

ホームページ <http://www.city.seto.aichi.jp/>

発行日：令和元年（2019年）6月

改訂日：令和8年（2026年）2月
