令和8年度　第3回瀬戸市地域公共交通会議　次第 【書面開催】

1 議 事

⑴ 瀬戸市の地域公共交通における課題の整理　【協議事項】 資料１

⑵ 令和8年度瀬戸市地域公共交通会議 補正予算(案)　【認定事項】 資料2

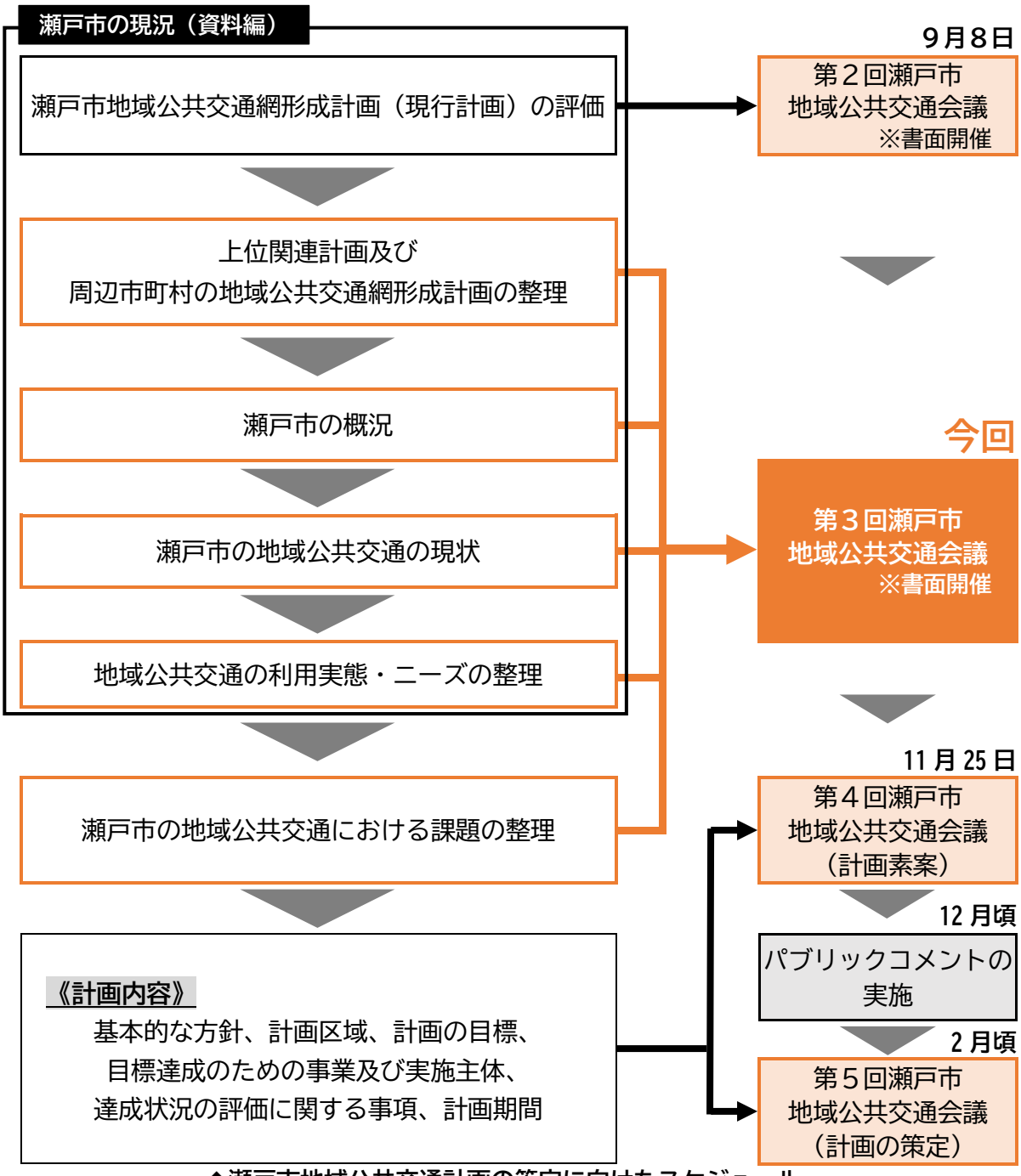
資料1

瀬戸市の地域公共交通における課題の整理

瀬戸市地域公共交通計画策定に向けたスケジュール

令和元年度に策定した瀬戸市地域公共交通網形成計画は、令和８年度が最終年度であるため、新たに瀬戸市地域公共交通計画の策定に取り組んでいます。瀬戸市の現況から課題を整理し、基本的方針や目標を達成のための事業などを計画に定めます。

今回の書面会議では瀬戸市の現況から、瀬戸市の地域公共交通における課題を整理した内容について協議します。



◆瀬戸市地域公共交通計画の策定に向けたスケジュール

都市の現状把握と課題の整理

1.瀬戸市地域公共交通網形成計画の評価（※第２回書面会議にて共有）

（1）数値目標の達成状況

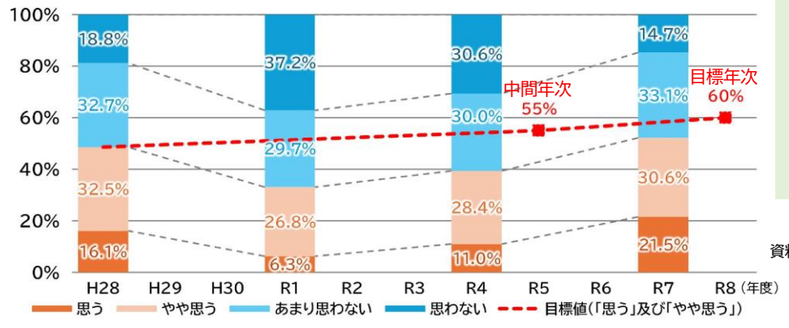
・瀬戸市地域公共交通網形成計画では、３つの基本方針のもと、公共交通の満足度や利用者数、人口カバー率、収支率等に関する５つの数値指標を設定しています。
・目標年次における達成状況をみると、市内基幹バス及びコミュニティバスの利用者数は目標値を上回った一方、公共交通の満足度、鉄道の利用者数、公共交通 300m 圏人口カバー率、市内基幹バス及びコミュニティバスの収支率は目標値に達していません。

基本方針	数値指標		目標年次（R8） 目標値	実績値	達成状況
１都市構造を支える公共交通の確保	指標①　公共交通の満足度		60%	52.1%	×（未達成）
	指標②　鉄道の利用者数		8,141,000 人	7,555,151 人	×（未達成）
２生活を支える公共交通の確保	指標③　公共交通 300m圏人口カバー率		90%	88%	×（未達成）
３持続可能な公共交通の確保	指標④　市内基幹バスの収支率・利用者数	収支率	54%	39.7%	×（未達成）
		利用者数	708,500 人	736,916 人	○（達成）
	指標⑤　コミュニティバスの収支率・利用者数	収支率	15%	13.3%	×（未達成）
		利用者数	93,500 人	99,960 人	○（達成）

（2）各指標の状況

指標①　公共交通の満足度【×（未達成）】

［設問］瀬戸市内の鉄道やバスなどの公共交通は、日常生活を送るうえで満足できる交通手段だと思いますか



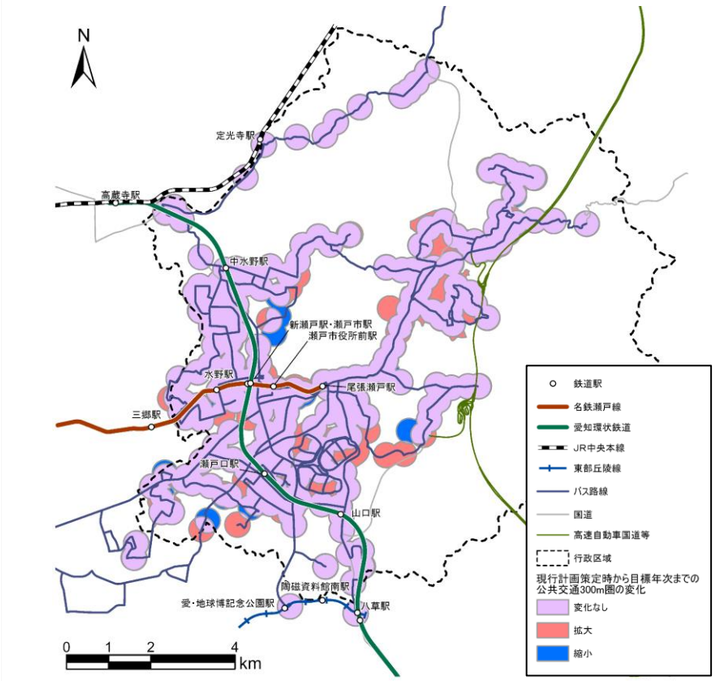
資料：瀬戸市公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年, 令和７年）
第６次瀬戸市総合計画市民アンケート調査結果報告書（令和元年、令和４年）

・目標年次の達成状況は「未達成」となりました。
・計画策定時の満足度は48.6%でしたが、目標年次では 52.1%と向上しています。

指標②　鉄道の利用者数【×（未達成）】

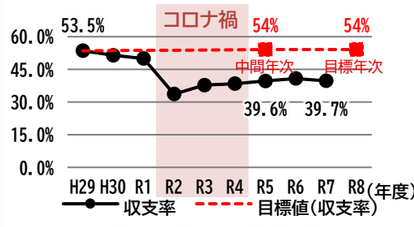
・目標年次の達成状況は「未達成」となりました。
・コロナ禍の影響を受けた令和２年度は、利用者数が大きく減少し、それ以降利用者数は順調に回復しているものの、コロナ禍前と同水準には回復していません。

指標③　公共交通 300m圏人口カバー率【×（未達成）】

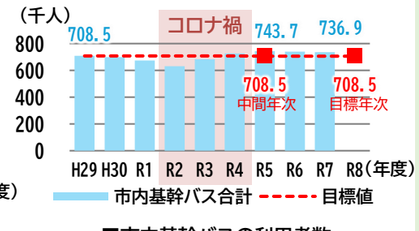


・目標年次の達成状況は「未達成」となりました。拡大したエリアとしては、品野、菱野団地、塩草が丘です。その主な要因としては、品野おでかけバスの運行開始、住民バスの運行開始、瀬戸塩草土地区画整理事業地区内に赤津線が乗り入れたためです。一方縮小したエリアの主な要因としては、バス停の移設やルートの変更があったためです。

指標④　市内基幹バスの収支率　【×（未達成）】 市内基幹バスの利用者数【○（達成）】



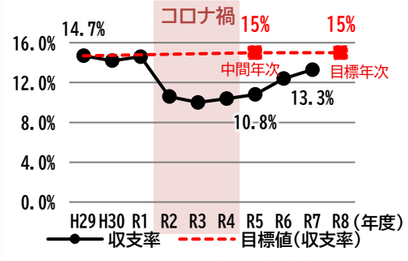
■市内基幹バスの収支率



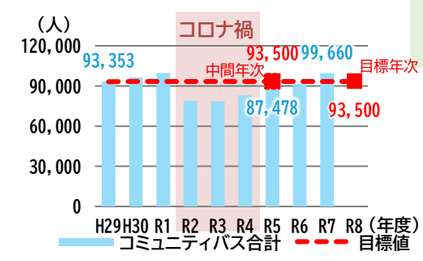
■市内基幹バスの利用者数

・利用者を確保するため、市民・交通事業者・行政の協働による取組を継続した結果、市内基幹バス及びコミュニティバスの利用者数は目標値を上回り、公共交通の利用者数増加に成果がみられました。一方、燃料費や人件費等の高騰を背景として、収支率は目標値には至っていません。

指標⑤　コミュニティバスの収支率　【×（未達成）】 コミュニティバスの利用者数【○（達成）】



■コミュニティバスの収支率



■コミュニティバスの利用者数

2．上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通計画

（1）瀬戸市都市計画マスタープラン（公共交通に関する項目を抜粋）　※今年度、同時策定中

・現在策定中の瀬戸市都市計画マスタープランでは、目指す都市づくりの方針の一つとして「都市機能の集約と連携で支え合う活気あるまち」を掲げ、公共交通ネットワークの維持・連携を図ることとしています。
・将来都市構造では、鉄道、広域連携軸、地域連携軸、交通拠点からなる交通ネットワークの構築を示しています。

1．目指す都市づくりの方針

方針1　都市機能の集約と連携で支え合う活気あるまち

主要駅における交通結節機能の強化

鉄道駅やバスターミナルは、乗換え利便性の向上や利用者に配慮した環境整備を推進することにより、交通結節機能の強化を図ります。

公共交通ネットワークの維持・連携

デジタル基盤を構築し、高齢者にも子育て世代にもわかりやすく、移動しやすい生活を支える公共交通ネットワークの維持・連携を図ります。

経済活動や観光交流の促進のため、名鉄瀬戸線や愛知環状鉄道など既存の良好なネットワークの活用や、これらに加え、基幹バスを軸とした交通手段の連携については、地域のニーズ、特性に応じ柔軟に対応していきます。

2．将来都市構造（交通ネットワークの構築）

：鉄道　名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道

名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道は栄、名古屋駅へ直結しており、広域移動の軸として重要な役割を担っています。

：広域連携軸　広域基幹バス路線、道路

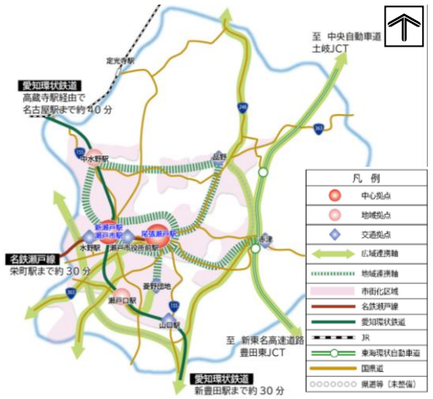
広域的な都市間移動を支える東海環状自動車道や広域基幹バス路線、国道・県道等を広域連携軸として活用し、都市の活力向上と交流人口の増加を図る役割を担っています。

：地域連携軸　市内基幹バス路線、道路

中心拠点や広域連携軸へのアクセスの強化を図るための幹線道路や市内基幹バス路線を地域連携軸として活用し、各拠点へ相互に連携を図る役割を担っています。

：交通拠点

鉄道駅や基幹バスの主要な停留所については、地域間を結ぶ公共交通ネットワークを形成するための交通拠点として位置づけます。



■本市の交通ネットワーク

3．都市整備の方針（都市施設の方針）

公共交通ネットワーク	広域基幹交通	・鉄道や高速道路については、広域的な交通ネットワークを維持するとともに、リニア中央新幹線の開業を見据えた名古屋駅への乗り入れ強化を促進し、アクセス利便性の向上を図ります。
	基幹交通	・基幹バスについては、中心拠点・地域拠点・交通拠点間や隣接市との交通ネットワークを確保し、通勤・通学や業務等における利便性の向上を図ります。
	生活交通	・コミュニティバスについては、居住地から拠点へのアクセスを確保するとともに、デマンド交通や地域住民が主体となったバスなど、地域特性に応じた運行形態、効率的な運行のあり方を柔軟に検討します。
交通結節点整備		・新瀬戸駅・瀬戸市駅については、名鉄瀬戸線と愛知環状鉄道及びバス等の重要な交通結節点として、駅前広場の再整備を推進します。 ・子育て世代や高齢者、障害者等の移動の円滑化を促進するため、中水野駅や瀬戸口駅などのバリアフリー化などによる交通結節点の利便性の向上を図るとともに、駅周辺への都市機能の集約を促進するため、駅前広場の再整備を推進します。

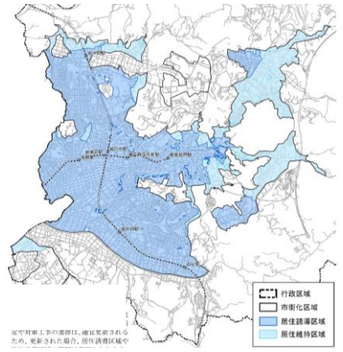
（2）瀬戸市立地適正化計画

・人口減少・少子高齢化が進行する中でも、コンパクトな都市構造を活かした住みやすいまちを今後も維持し、適切な人口誘導とともに、生活サービスの提供を効率的に行うことができるようなまちを目指し、令和５年に立地適正化計画を策定しました。
・本計画では、将来にわたり一定の人口密度を維持する「居住誘導区域」と、既存市街地や地域コミュニティ等の居住環境を維持する「居住維持区域」を設定しています。

■居住誘導区域、居住維持区域の設定方法

居住誘導区域
都市全体の人口減少が進行する中でも、都市機能やコミュニティが持続されるよう、日常生活に必要なサービス機能や一体の公共交通の利便性を優先的に確保し、現況の人口と今後の人口推移を踏まえ、将来にわたり一定の人口密度を維持する区域です。

居住維持区域
居住誘導区域とはならないものの、災害関連区域において安全対策が実施されている区域等について、既存市街地や地域コミュニティ等の居住環境を維持する区域です。



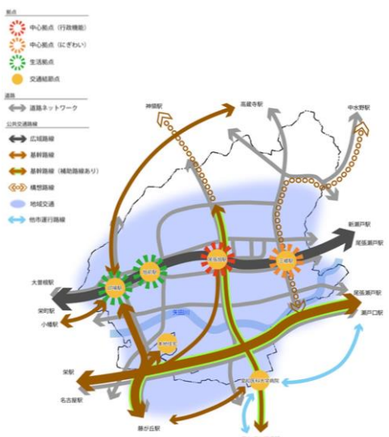
■居住誘導区域及び居住維持区域の設定

（3）周辺市の地域公共交通計画（尾張旭市交通基本計画より）

・周辺市の地域公共交通計画では、名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道、路線バス等が市境を越えた広域・基幹的な交通として位置付けられています。

■尾張旭市の都市交通の機能・役割（瀬戸市内に乗り入れている路線を抜粋）

位置づけ	対象路線	路線の役割	確保・維持策
広域路線	名鉄瀬戸線	都市間を結ぶ広域的な移動を担う	・交通事業者が主体となって、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と関係市、本市が連携して利用促進を図る
基幹路線	名鉄バス 基幹本地ヶ原線	市内外の広域的な移動を担う	・交通事業者が主体となって、需要応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る
	名鉄バス 本地ヶ原線		・交通事業者が主体となって、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し、需要に応じた運行水準を確保する ・交通事業者と市が連携して利用促進を図る
他市運行路線	瀬戸市コミュニティバス	基幹路線・地域交通と接続し、周辺市の移動を担う	・周辺市と市が連携して利用促進を図る



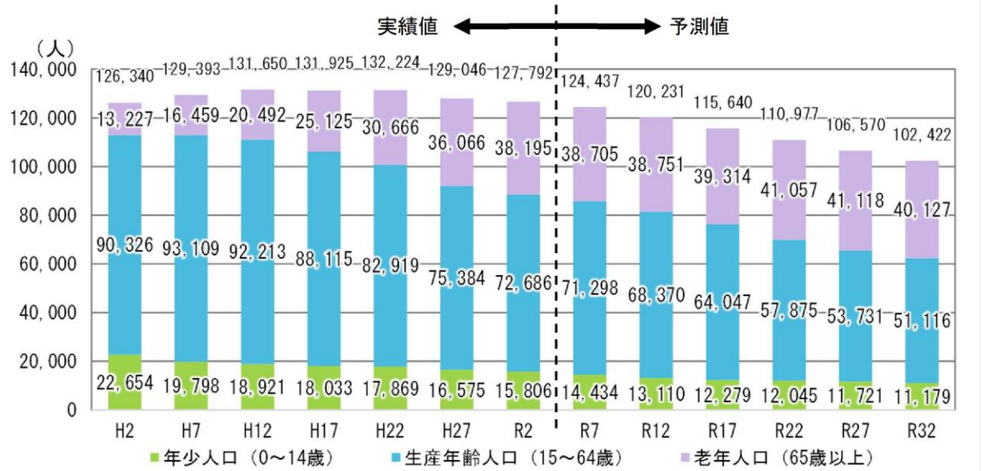
資料：尾張旭市交通基本計画（R6.3策定）

■都市交通体系の将来像

３.瀬戸市の概況

人口の推移

・本市の人口は平成 22 年ごろをピークとし、それ以降は減少しています。
・年齢区分別にみると、年少・生産年齢人口が減少を続ける一方で、老年人口は増加しており、令和２年の老年人口割合は約 30%となっています。
・人口推計の結果から、令和２年から令和 32 年にかけて、　年少人口は約 4,600 人減少、老年人口は約 1,900 人増加となっており、少子高齢化のさらなる進展が予想されます。



年齢３区分別人口以外にも集計上、年齢不詳分があるため、人口合計値はそれを加えた値を示しています。

資料：国勢調査（平成２年～令和２年）、国立社会保障・人口問題研究所

■年齢３区分別の人口推移

通勤・通学流動の状況

・通勤・通学流動は、流出超過となっています。流出先としては、名古屋市（13,007 人）が最も多く、次いで隣接する豊田市、尾張旭市、長久手市が多い状況です。流入元としては、名古屋市（5,951 人）が最も多く、次いで隣接する尾張旭市、春日井市、長久手市が多い状況です。

流出（令和２年度）

通勤・通学先		2020(R2) 人口	割合
市内		39,963	52.8%
市外		32,708	43.2%
上位10都市	名古屋市	13,007	17.2%
	豊田市	4,405	5.8%
	尾張旭市	4,134	5.5%
	長久手市	2,524	3.3%
	春日井市	2,477	3.3%
	日進市	861	1.1%
	小牧市	535	0.7%
	みよし市	510	0.7%
	多治見市	435	0.6%
	土岐市	332	0.4%
合計		75,641	100%

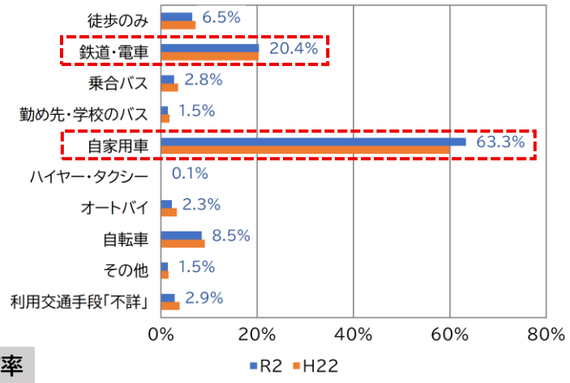
流入（令和２年度）

居住地		2020(R2) 人口	割合
市内		39,963	62.6%
市外		20,285	31.8%
上位10都市	名古屋市	5,951	9.3%
	尾張旭市	5,203	8.1%
	春日井市	2,486	3.9%
	長久手市	1,252	2.0%
	多治見市	1,103	1.7%
	豊田市	993	1.6%
	日進市	542	0.8%
	土岐市	282	0.4%
	小牧市	260	0.4%
	みよし市	227	0.4%
合計		63,877	100%

資料：国勢調査

通勤・通学における利用交通手段の構成割合

・通勤・通学に関して、利用交通手段の構成割合を見ると、自家用車が 63.3%と最も多くなっており、次いで鉄道・電車が 20.4%となっています。



資料：国勢調査

高齢者の運転免許保有率

・高齢者の運転免許保有率は、全国及び愛知県を上回っており、75 歳以上でも 48.2%が運転免許を保有しています。

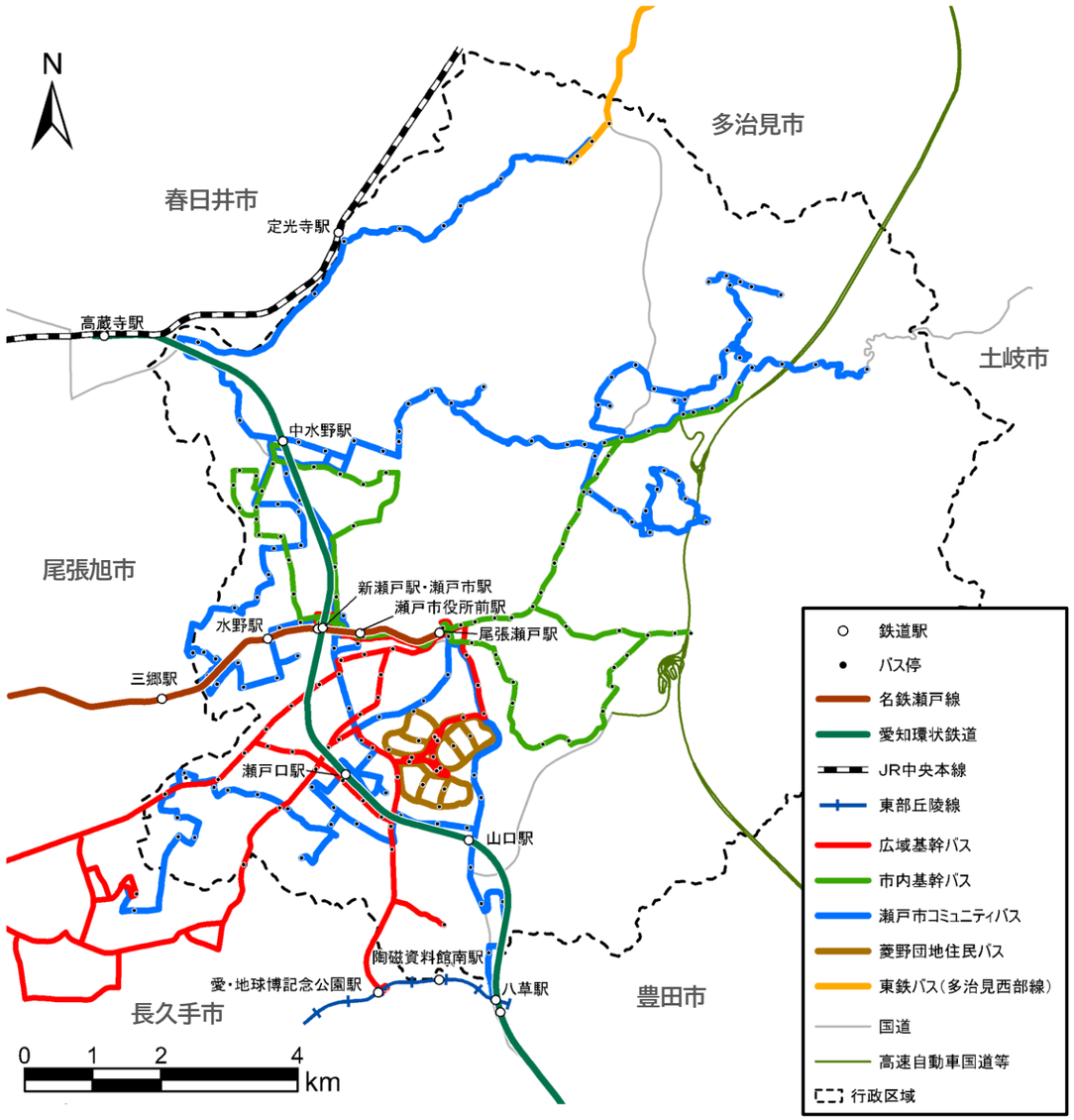
		65 歳以上	70 歳以上	75 歳以上
瀬戸市	総人口	38,169 人	31,092 人	23,791 人
	運転免許保有人口	24,194 人	17,697 人	11,456 人
	運転免許保有率	63.4%	56.9%	48.2%
参考	運転免許保有率(全国)※1	56.1%	48.6%	39.3%
	運転免許保有率(愛知県)※2	60.1%	52.9%	44.3%

資料：令和８年版交通安全白書、愛知県人口動向調査結果、愛知県警統計

4.地域公共交通の現状

公共交通網

・鉄道は、名古屋市や春日井市、尾張旭市など周辺市町村との広域的な移動を支えています。
・バスは、広域基幹バスが市内と周辺市を結ぶ広域的な都市間移動を担っており、市内基幹バスが市内拠点間の都市内移動を担っています。また、広域基幹バスや市内基幹バスが通らない地域では、瀬戸市コミュニティバスが日常生活の移動を支えています。



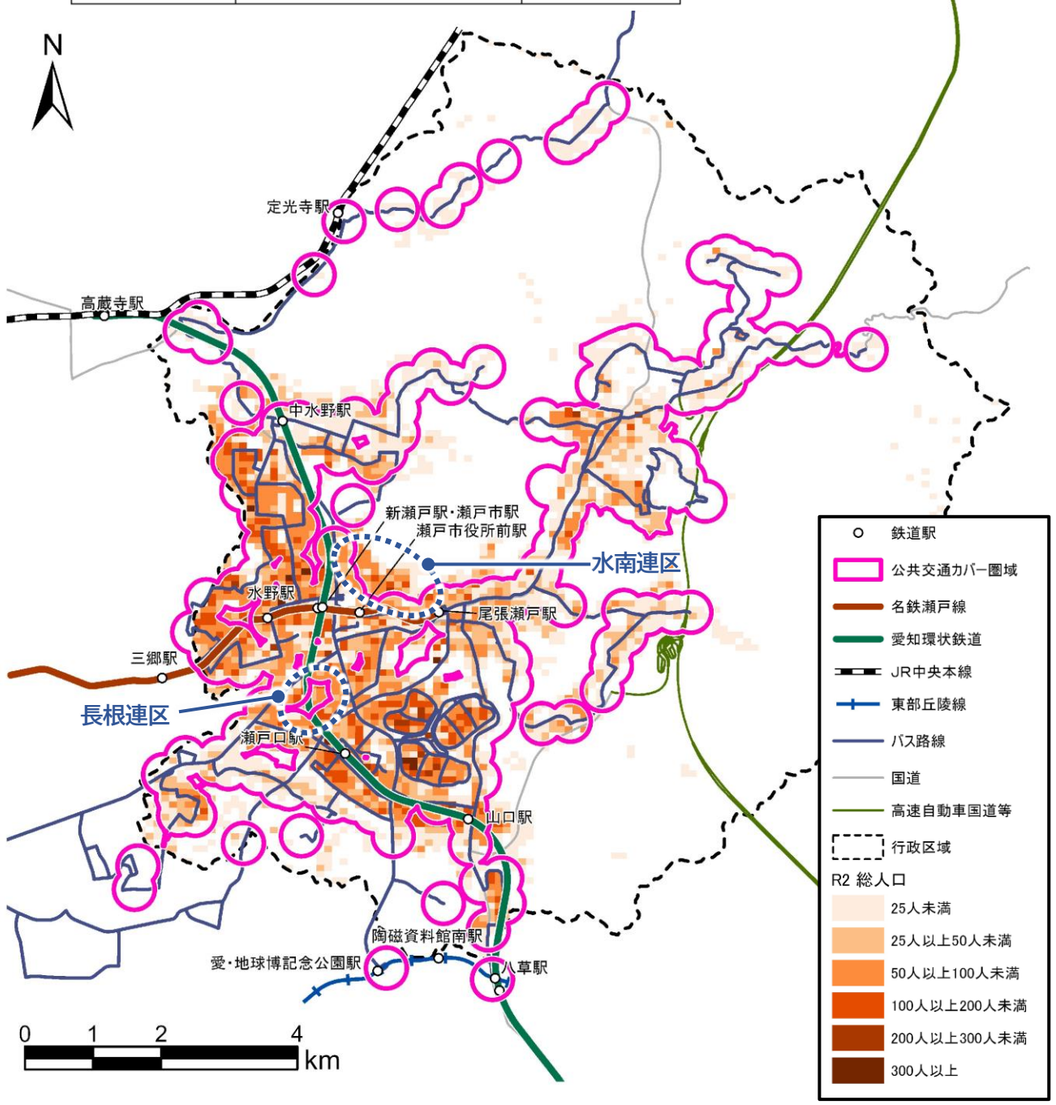
■公共交通網

公共交通 300m圏

・鉄道やバス等による公共交通 300m 圏での人口カバー率は 88%となっています。
・長根連区や水南連区の一部など、人口が集中する市街地においても、公共交通空白地が残っています。

■公共交通 300m圏人口と人口カバー率（R8.4 時点）

瀬戸市の人口	公共交通 300m圏の人口	人口カバー率
127,267 人	111,443 人	88%

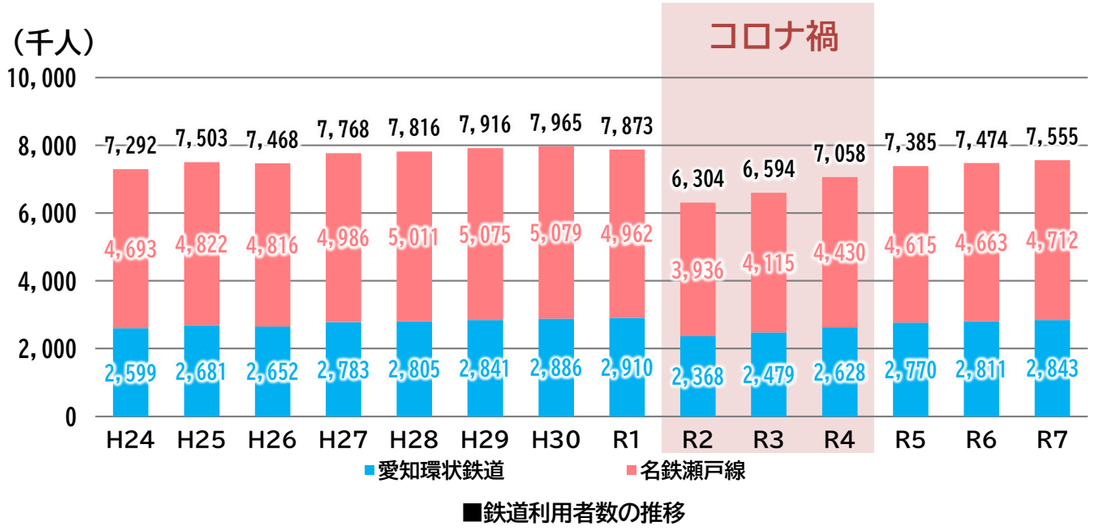


資料：令和２年国勢調査 100mメッシュ推計データ

■公共交通 300m 圏

鉄道

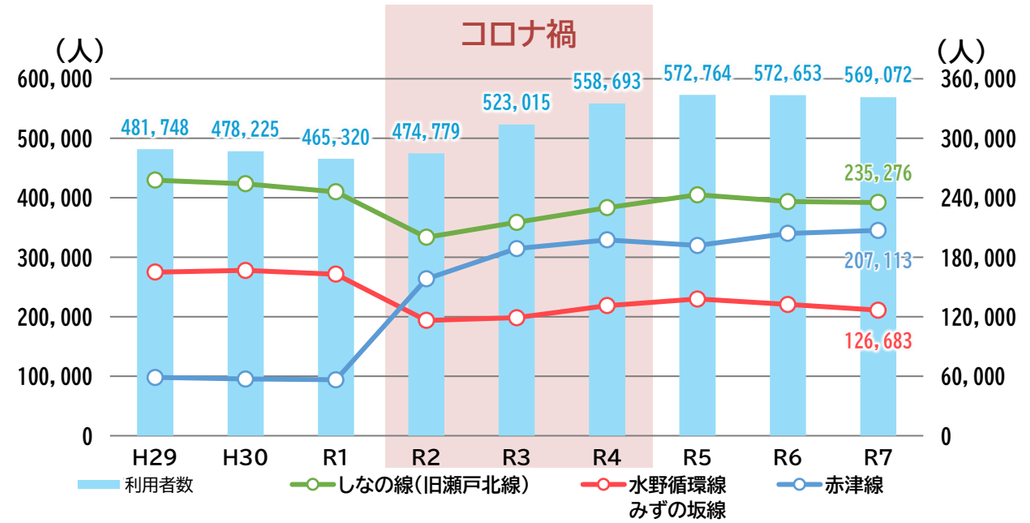
・鉄道は、名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道の２路線が運行しています。
・利用者数は、コロナ禍の影響を受けた令和２年度は利用者数が大きく減少し、それ以降利用者数は回復しているものの、コロナ禍前と同水準には回復していません。



■鉄道利用者数の推移

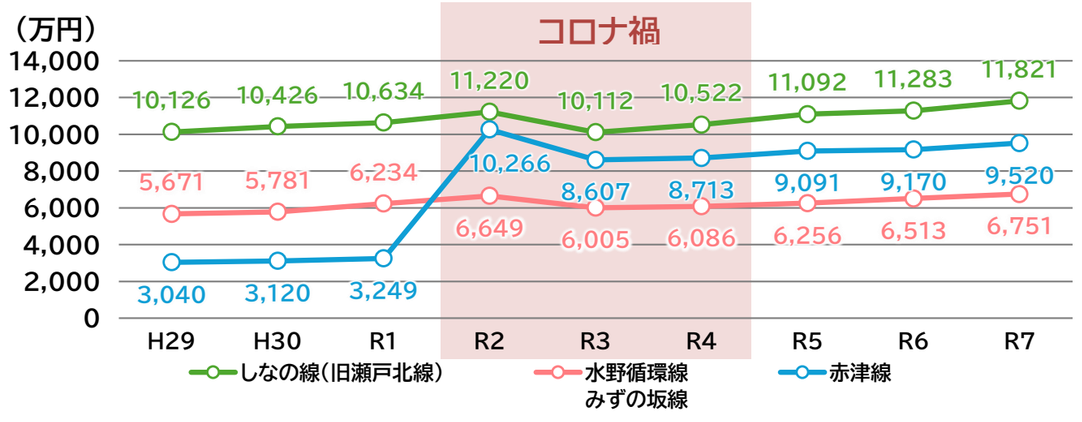
市内基幹バス

・市内基幹バスは、しなの線、水野循環線・みずの坂線、赤津線の３路線が運行しています。
・利用者数は、赤津線以外の路線でコロナ禍以前より減少しています。一方で、赤津線は令和２年度に約３倍に増加しており、その後も増加傾向にあります。その主な要因としては、令和２年度ににじの丘学園の児童・生徒の通学利用が始まったことや、令和６年度に瀬戸塩草土地区画整理事業が完了し、居住者が増加したためです。



■市内基幹バスの利用者数の推移

・運行経費は、燃料費や人件費等の高騰によりすべての路線で緩やかな増加傾向にあります。特に赤津線は令和２年度に約３倍に増加していますが、その主な要因としては、にじの丘学園の児童・生徒の通学利用のため、運行車両を増加させたためです。



■市内基幹バスの運行経費の推移

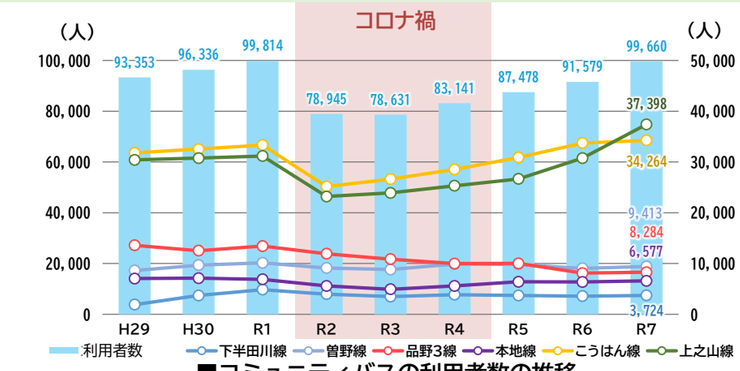
瀬戸市コミュニティバス

・瀬戸市コミュニティバスは、市内の各地域において全８路線運行しています。
・品野３線の運行地域では「品野おでかけバス」、本地線の運行地域では「本地おでかけバス」の社会実験が行われており、利用状況等を踏まえながらデマンド型交通による運行形態の検証が進められています。

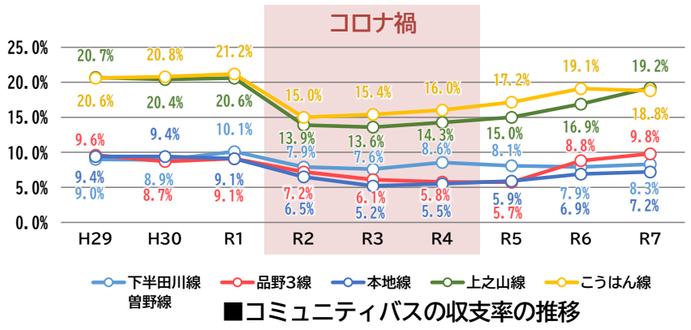
■瀬戸市コミュニティバスの運行概要

路線名	運行本数	運行曜日	備考
下半田川線	12 本/日	火･木･土	下半田川線･曽野線で車両を共有
曽野線	14 本/日	月･水･金･日	
上半田川線	10 本/日	月～金	品野おでかけバスの社会実験を実施中（令和6年4月1日～令和9年3月31日）
片草線	10 本/日	月～金	
岩屋堂線	10 本/日	月～金	
本地線	12 本/日	火～金	本地おでかけバスの社会実験を実施中（令和6年７月1日～令和9年3月31日）
こうはん線	12 本/日	毎日	
上之山線	18 本/日	毎日	

・利用者数はコロナ禍により令和２年度に減少しましたが、その後は回復傾向にあります。一方、路線ごとの利用状況には差がみられます。
・収支率は、コロナ禍により令和２年度に大きく低下した後、回復傾向にありますが、燃料費や人件費の高騰等により運行経費が増加する中、多くの路線でコロナ禍前の水準まで回復していません。



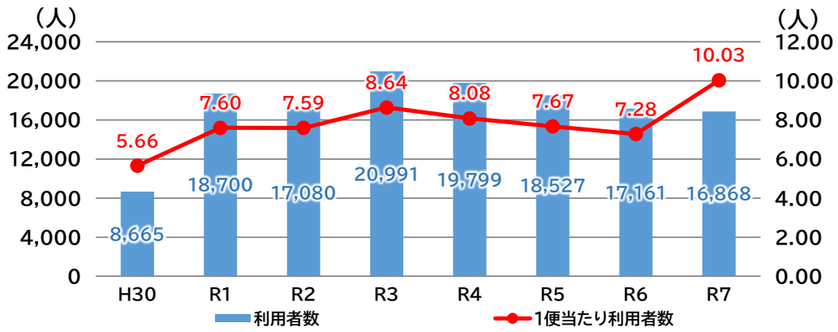
■コミュニティバスの利用者数の推移



■コミュニティバスの収支率の推移

菱野団地住民バス

・菱野団地では、地域住民が運転手を担う菱野団地住民バスが平成 30 年度から運行されており、既存の公共交通を補完する地域主体の移動手段が確保されています。
・利用者数は令和３年度をピークに減少傾向にあります。令和７年度から平日の運行本数の減便と土曜日運行の社会実験を実施しており、１便当たりの利用者数は増加しています。



■住民バスの利用者数の推移

※　平成 30 年度は、平成 30 年８月６日～平成 31 年３月 31 日において運行
※　令和２年度は、令和２年５月１日～令和２年５月 31 日において運休

■菱野団地住民バスの運行概要（R8.4 時点）

運行台数	１台
運行日	週６日（月～土）
運行本数	平日：６本/日 土曜：４本/日
運賃	無料

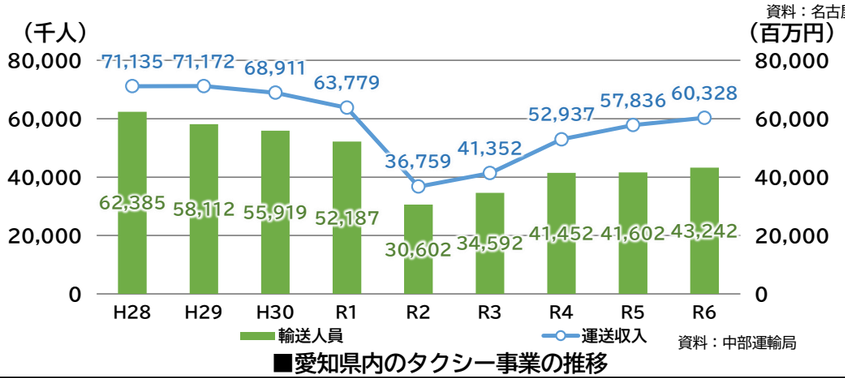
タクシー

・瀬戸市内に本社または営業所が所在しているタクシー事業者は３事業者です。
・愛知県内のタクシー事業について、令和２年度にコロナ禍の影響によって輸送人員、運送収入が共に大きく低下しました。どちらも回復傾向にあるものの、令和６年度においてもコロナ前と同水準には回復していません。

■市内のタクシー事業者

会社名	所管営業所	所在地	車両数	
			普通車	特定大型車
株式会社栄交通	本社	瀬戸市八幡台１丁目４番地	25 台	１台
瀬戸自動車運送株式会社 マルセタクシー	本社	瀬戸市山脇町 18 番	28 台	３台
名鉄西部交通株式会社	瀬戸営業所	瀬戸市小坂町 243	40 台	０台

資料：名古屋タクシー協会



資料：中部運輸局

■愛知県内のタクシー事業の推移

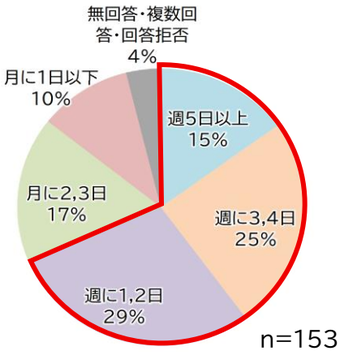
5．瀬戸市コミュニティバス利用者アンケート調査

調査概要

調査目的	瀬戸市コミュニティバスの利用状況、今後の公共交通のあり方に対する意向等の把握
調査対象	瀬戸市コミュニティバスの利用者
調査方法	利用者の多い午前中の便を中心に、調査員がバス車内に乗り込み、バスの利用者に調査票（ビンゴカード形式）を配布し、回答を回収する。また、乗降車場所の聞き取りを行い、OD 情報を取得する。 ただし、２回目以降の乗降者はアンケート回答不要とし、OD 情報のみ取得する。 また乗りこぼしが発生した場合は、OD 情報を取得できない場合がある。
調査日時、路線	令和８年８月４日　下半田川線（7:56～12:15）本地線　（7:13～11:23） 令和８年８月５日　曽野線　（8:00～12:15）上之山線　（7:58～12:17） 令和８年８月６日　品野３線　（7:58～12:17）こうはん線（8:00～12:15）
回収数	191 人（アンケート調査対象者 153 人、OD のみ 38 人）

利用頻度

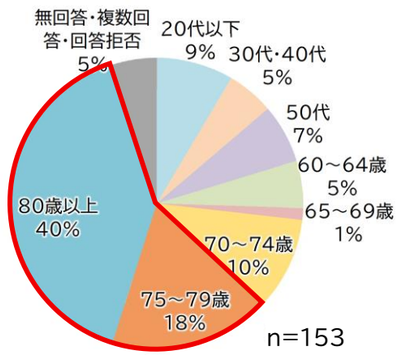
・利用頻度について、「週に１，２日」の割合が29%と最も高く、次いで「週に３，４日」となっています。また、「週に１日」以上の割合は 69%となっています。



n=153

利用者の年齢

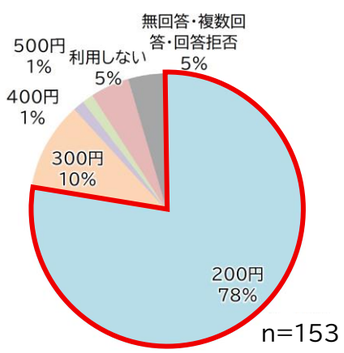
・利用者の 58%が 75 歳以上であり、後期高齢者の利用が過半数を超えています。



n=153

負担可能な運賃上限額

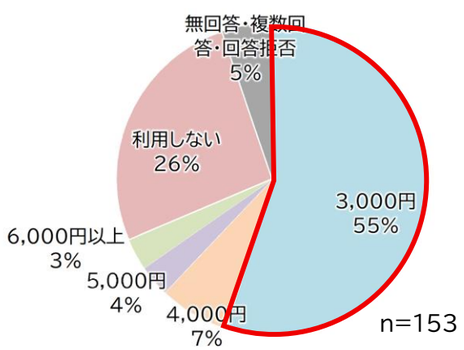
・運賃の値上げをした場合に負担してもよい上限額は、「200 円」の割合が 78%と最も多くなっています。



n=153

負担可能な定額制運賃額

・定額制（月乗り放題）とした場合の負担可能な運賃額について、「3,000 円」の割合が55%と最も高くなっています。



n=153

利用目的（路線別）

・路線別では、下半田川線、曽野線、こうはん線、品野３線では買い物、本地線では通院、上之山線では通勤・通学の割合が高く、路線によって主な利用目的に違いがみられます。

項　目	本地線	下半田川線	曽野線	こうはん線	上之山線	品野3線	計
買い物	7%	45%	52%	58%	26%	50%	40%
通院	50%	18%	30%	19%	10%	30%	23%
通勤通学	36%	9%	4%	10%	31%	20%	19%
その他	7%	27%	13%	13%	33%		19%
合　計	14	11	23	31	39	6	128

6．企業アンケート調査

調査概要

調査目的	新しい計画づくりに役立てるため、企業送迎バス等の運行実態、利用状況、運行上の課題及び今後の見通し等の把握
調査対象	暁工業団地及び穴田企業団地に所在する事業所のうち、従業員向け企業送迎バス等を運行している事業所
調査方法	＜暁工業団地＞　６事業所 電話にて従業員向け企業送迎バス等運行状況を確認し、協力が得られた企業に対して、案内を送付。回答は、Word 調査票に記入いただき回収、又は専用回答フォームにて回答。 ＜穴田企業団地＞　21 事業所 穴田企業団地連絡協議会の会員企業に対して、案内を送付。回答は、Word 調査票に記入いただき回収、又は専用回答フォームにて回答。
調査期間	令和８年８月 17 日～31 日
調査内容	①就業状況について ②企業送迎バスについて
回答事業所数	６事業所

住民混乗バス運行への協力意向

・住民混乗バス運行への協力意向について、「現時点では判断できないが、意見交換であれば協力できる」の件数が５件と最も多くなっています。

項目	回答数（件）
積極的に協力を検討したい	0
乗客が保険に加入する、又は市が保険の加入金を負担するのであれば協力できる	0
現時点では判断できないが、意見交換であれば協力できる	5
協力は難しい	1
その他	0
合計	6

その他意見まとめ（一部抜粋）

A社	○現在朝、夕（早退者対応で昼）の運行を行っている。 ○運行本数を増やす事、遅刻者の対応ができるが現在は対応不可。 ○運転手の高齢化もあるが、運転手自体が不足している。
B社	○住民混乗バス運行への協力は難しいと考えています。なぜなら、周遊箇所が増えると通勤時間に影響が出る恐れがあるためです。
C社	○社有の乗用車を送迎用車両として併用している。（利用者は 5 人ほど） ○駐車場も手狭なので従業員に公共交通機関で通勤してもらえると助かるし、最近の若年層は車を持っていない事が多いので採用時の求職者不安を消せるとよい。

7．市民アンケート調査

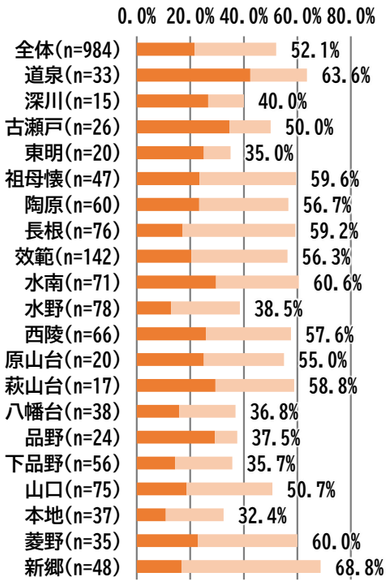
調査概要

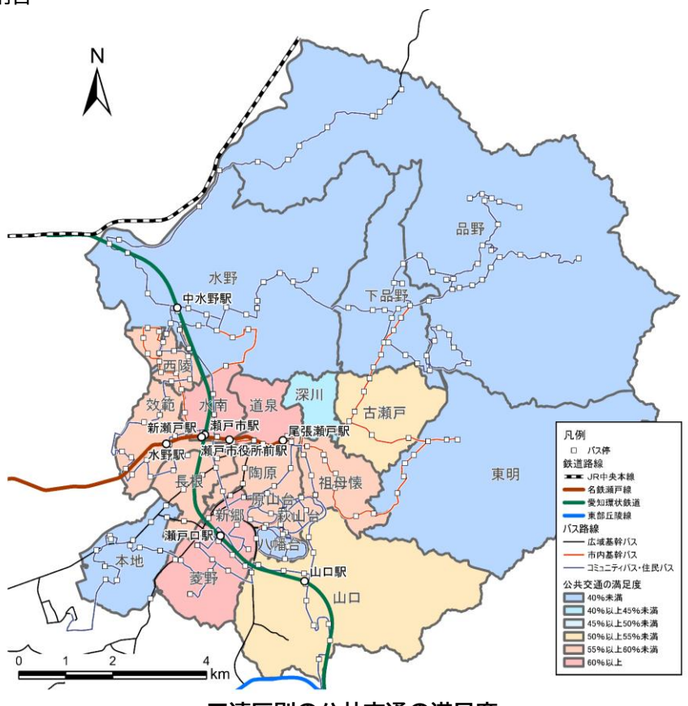
調査目的	現状の移動状況や公共交通の利用状況、今後の公共交通のあり方に対する意向等の把握
調査対象	市内在住の 15 歳以上の方から 2,000 人の方を無作為に抽出
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査期間	令和７年 10 月 9 日～24 日
調査内容	①回答者の属性 ②市内の路線バス・コミュニティバスの認知 ③公共交通に対する満足度 ④普段の外出 ⑤鉄道の利用と利用駅までの移動 ⑥路線バスの利用 ⑦コミュニティバスの利用 ⑧バスで行きたい施設 ⑨公共交通に関する情報 ⑩新しい交通サービス ⑪公共交通の費用負担と維持のあり方 ⑫公共交通に対する考えやアイデア
回収数	1,002 人（回収率 50.1%）

公共交通の満足度

・市全体の公共交通の満足度は 52.1%となっています。連区別で公共交通の満足度を確認すると、道泉、水南、菱野、新郷連区といった市の中心部や鉄道駅の拠点周辺においては満足度が高い傾向が見られる一方で、東明、水野、八幡台、品野、下品野、本地連区といった鉄道駅から離れている郊外部では、満足度が低い傾向が見られます。

［設問］瀬戸市内の鉄道やバスなどの公共交通は、日常生活を送るうえで満足できる交通手段だと思いますかのうち、「思う」及び「やや思う」の割合



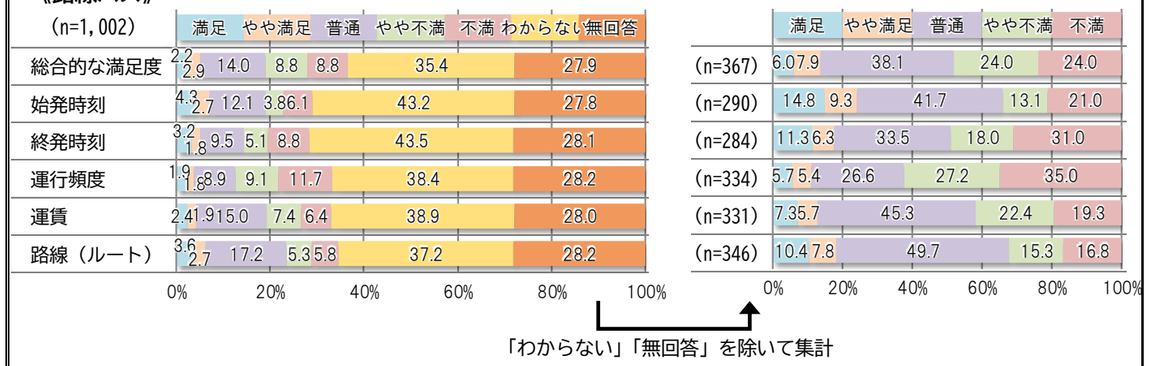


■連区別の公共交通の満足度

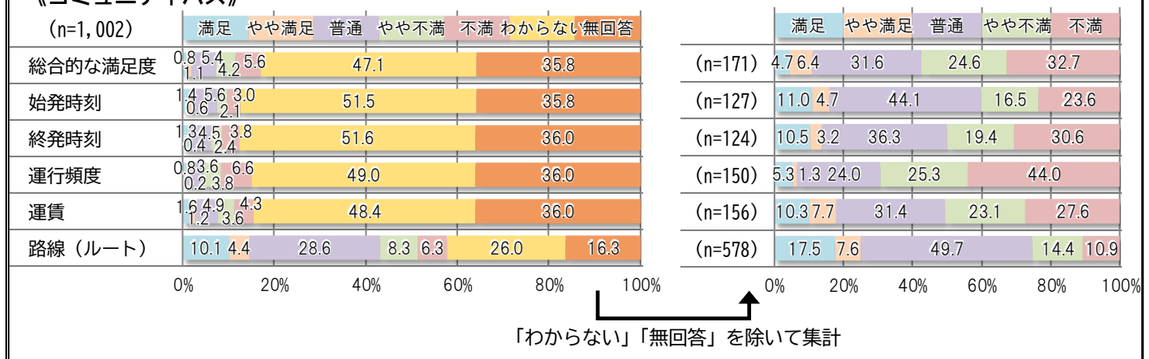
バスに関する満足度

・路線バス、コミュニティバスでは、特に運行頻度に対する「やや不満」「不満」の割合が高くなっています。

《路線バス》

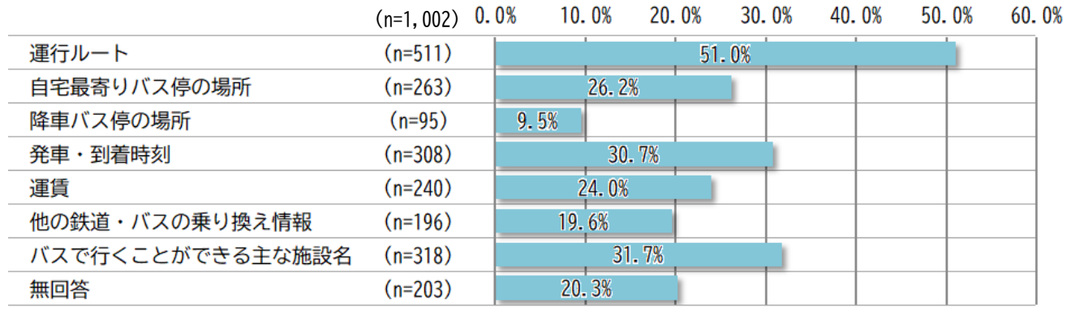


《コミュニティバス》



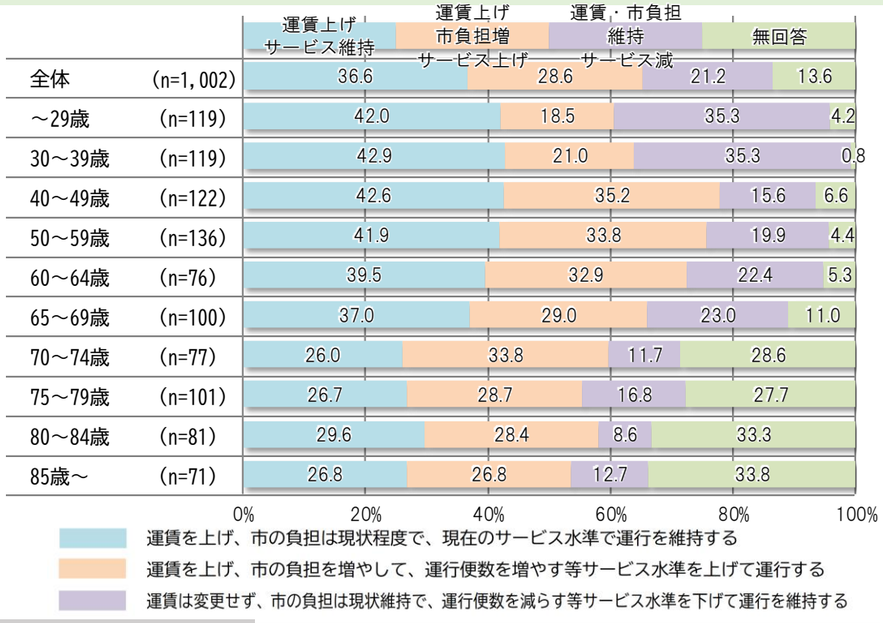
コミュニティバスについて知りたい情報

・路線バス、コミュニティバスについて知りたい情報は、「運行ルート」が 51.0%と最も多く、次いで「バスで行くことができる主な施設名」、「発車・到着時刻」となっており、ルートや行き先、時刻等の基本的な利用情報へのニーズが高くなっています。



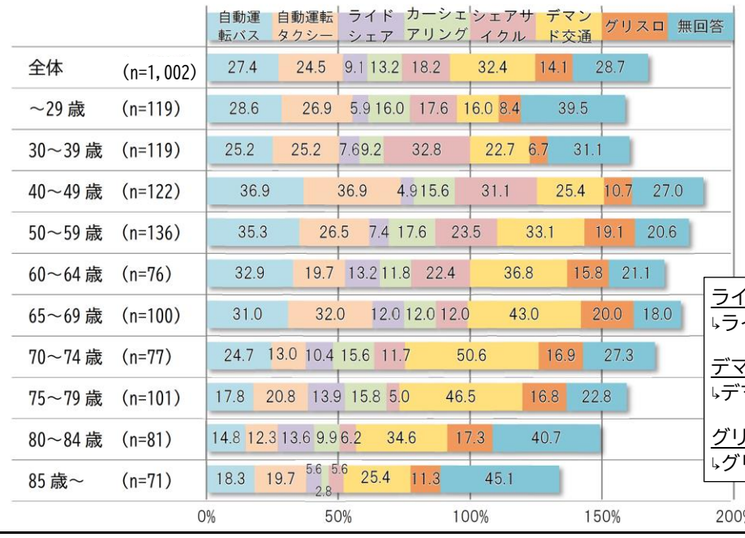
公共交通の費用負担と維持のあり方

・公共交通の費用負担と維持のあり方については、36.6%が「運賃を上げて現在のサービス水準を維持」、28.6%が「運賃・市負担を増やしてサービス水準を向上」と回答しており、65.2%が一定の負担を伴っても現在のサービス水準の維持または向上を選択しています。



新しい交通サービスの利用意向

・新しい交通サービスの利用意向では、「デマンド交通」が 32.4%と最も高く、既存の路線バス・コミュニティバス以外の移動サービスにも一定の関心がみられます。



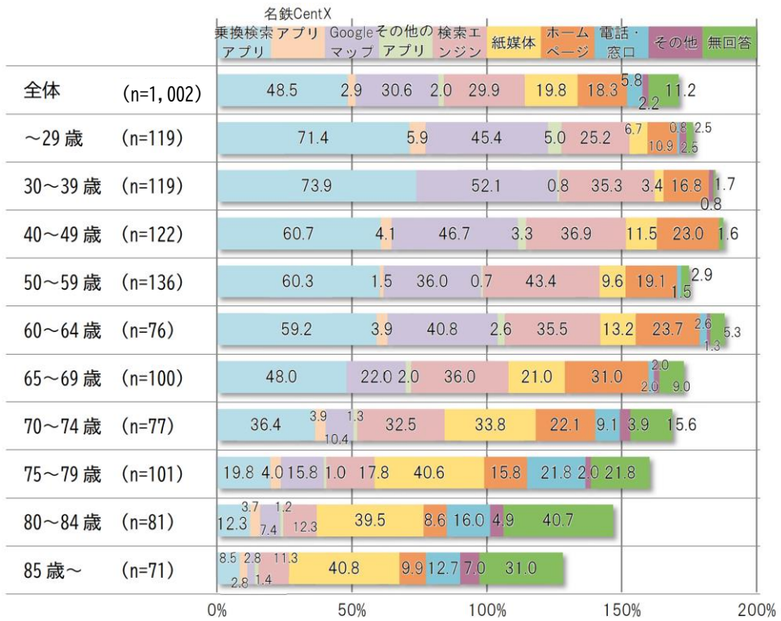
ライドシェア
↳ライドシェア（自家用有償旅客運送）

デマンド交通
↳デマンド型交通（バス・乗合タクシー）

グリスロ
↳グリーンスローモビリティ

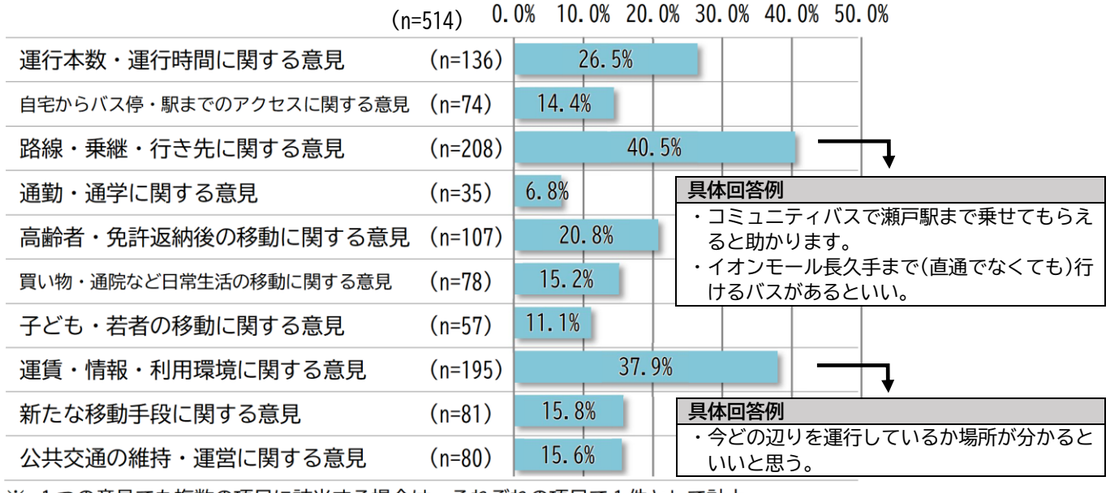
公共交通の運行情報の取得方法

・公共交通の運行情報の取得方法では、乗換検索アプリの割合が 48.5%と最も高くなっています。年齢別にみると、年齢が低いほどアプリを、年齢が高いほど紙媒体を利用する傾向がみられます。



公共交通に対する考えやアイデア（自由回答）

・公共交通に対する考えやアイデアについて、回答内容を集計すると「路線・乗継・行き先に関する意見」や「運賃・情報・利用環境に関する意見」が多く挙げられています。



具体回答例
・コミュニティバスで瀬戸駅まで乗せてもらえると助かります。
・イオンモール長久手まで(直通でなくても)行けるバスがあるといい。

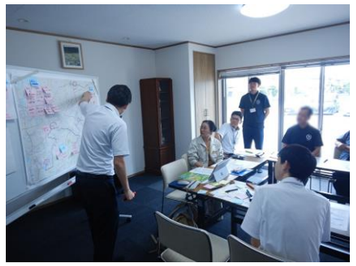
具体回答例
・今どの辺りを運行しているか場所が分かるといいと思う。

※ １つの意見でも複数の項目に該当する場合は、それぞれの項目で１件として計上

8．住民懇談会

住民懇談会の概要

目的	瀬戸市コミュニティバスの沿線住民の公共交通の利用状況、今後の公共交通のあり方に対する意向等の把握
対象	特に改善が必要な路線として、下半田川線、曽野線、本地線の３路線を対象に実施
方法	下半田川線、曽野線、本地線の沿線において、地域の集会所等に住民に参加いただき、意見を収集
日時、場所、参加人数	令和８年６月 19 日　本地線　（10:00～）　本地南部集会所　15 名 令和８年７月６日　下半田川線（10:00～）　定光寺町民会館　11 名 令和８年７月 12 日　下半田川線（19:00～）　下半田川町民会館　16 名 令和８年７月 23 日　本地線　（10:00～）　本地会館　3 名 令和８年７月 27 日　曽野線　（10:00～）　水野地域交流センター　13 名



■住民懇談会の様子

■意見交換の結果

本地線沿線住民懇談会の意見まとめ（一部抜粋）

利用目的	○主な利用目的は、バロー瀬戸西店での買い物。
運行日・ダイヤ	○毎日でなくてもよいが、少なくとも隔日で運行してほしい。 ○金曜日の次の運行日まで３日間空くため、金曜日に３日分の買い物をする必要があり、荷物が多くて大変。 ○上りの１便が７時台の運行であり、通院や買い物利用としては早すぎる。 ○時間に余裕のないダイヤであり、遅延が常態化している。
運行ルート・バス停	○デジタルリサーチパークセンターなどの利用者数の少ないバス停についてはルートの見直し等を検討してほしい。 ○坊金町は人口が多い地域なので、バス停を設置してほしい。（現状１つもない） ○通院や名鉄への乗り継ぎを目的に、三郷駅へ行くことが多い。
デマンド型交通	○おでかけバス、チョイソコは自宅前まで送ってくれるので、便利。 ○チョイソコは使い方を理解している人がよく使っていたが、使い方が難しそう。 ○広報として、１か月間高齢者無料などの施策を行い、初期利用を促してみては。
その他	○周辺商業施設と協力した送迎サービスの提供などが考えられるのでは。 ○運行できない日に、タクシーの割引乗車券などを発行してほしい。 ○4 便の運行後に陶生病院へ回送する車両を、有効活用してほしい。 ○本地連区でも菱野団地で運行しているような住民バスの運行をしてほしい。 ○口コミや民生委員を通した情報の周知をしてみては。

下半田川線沿線（定光寺・鹿乗地域）住民懇談会の意見まとめ（一部抜粋）

利用目的	○主な利用目的は、イオン瀬戸みずの店での買い物や、中水野駅周辺のおがわ整形外科、打田内科クリニックへの通院。 ○火曜日はイオン瀬戸みずの店で特売を実施しているため、イオンでの買い物を目的として火曜日に利用する。
運行日・ダイヤ	○上り 2 便でイオン瀬戸みずの店へ行くと、下り 2 便までの滞在時間が約 15 分と短いため、30～40 分後に来るようにしてほしい。
運行ルート・バス停	○自宅からバス停までが遠く、勾配もあり、重い荷物を持って歩くことが難しいため、帰りの便は自宅前で降車できるようにしてほしい。 ○高蔵寺駅に下半田川線が乗り入れると良いので、中期的な構想として検討してほしい。
乗り継ぎ	○定光寺駅、中水野駅は、以前のダイヤでは各鉄道との乗り継ぎが良かったが、ダイヤ改正後乗り継ぎが悪くなった。 ○定光寺駅バス停から JR 定光寺駅に乗り継ぐ場合は、階段の上り下りが多いので、15 分以上の乗換時間がほしい。
デマンド型交通	○デマンドは自宅近くまで来てくれることがメリットだが、予約に手間がかかり、利用しづらい。
その他	○JR 定光寺駅と中水野駅は、エレベーターもないため、階段の上り下りが大変。

下半田川線沿線（下半田川・掛川地域）住民懇談会の意見まとめ（一部抜粋）

利用目的	○主な利用目的は、買い物や通院。
運行日・ダイヤ	○病院の予約状況により通院が可能な曜日が限られ、運行日と通院を合わせるのが大変。 ○陶生病院へ向かう便がもう一便ほしい。 ○運行本数が少ないため、バスの時刻に合わせて行動しなければいけない。
運行ルート・バス停	○瀬戸市役所への行き方がわかりづらく、瀬戸市役所に行くのが不便。 ○しなのクリニックや JA 品野支店、加藤医院といった品野町の施設に行けるようにしてほしい。
乗り継ぎ	○定光寺駅での鉄道との乗り継ぎを改善してほしい。 ○イオン瀬戸みずの店での乗り継ぎが良くなった。
デマンド型交通	○デマンド型タクシーは予約が負担となるため、バスのほうが利用しやすいと感じる。 ○乗り合いタクシーは荷物が多いと乗降が大変。 ○今後はデマンド型になっていく方がよいと感じる。
その他	○生活圏は主に多治見市だが、瀬戸市の中心部へ行く機会もある。 ○通学手段は東鉄バスや家族の送迎、自転車などさまざま。 ○交通手段として、タクシーチケットを配布してほしい。 ○定期券があるとよい。 ○自家用車を持っているため、今はまだコミュニティバスは利用していないが、今後利用すると思うので運行を続けてほしい。

曽野線沿線住民懇談会の意見まとめ（一部抜粋）

利用目的	○主な利用目的は、イオン瀬戸みずの店での買い物や、打田内科クリニック・おがわ整形外科への通院。 ○イオン瀬戸みずの店バス停は近くに内科や眼科もあるため、通院目的でも利用している。
運行日・ダイヤ	○朝の便で遅延が常態化している。 ○毎日運行をしてほしい。 ○午前中に陶生病院まで行く便数を増やしてほしい。 ○バスの時刻に合わせて、陶生病院への来診時間を予約している。
運行ルート・バス停	○バス停から自宅までが上り坂なため、買い物からの帰りはバスではなく、タクシーを住民間で乗り合って利用している。 ○水北町や三沢町は坂道が多く、足が悪い人にとってはバス停までが遠いので、住宅地に乗り入れてほしい。 ○中水野駅のバス停に、屋内の待合スペースを設けてほしい。 ○坂の上り下りが大変なため、自宅の前までバスを運行するか、タクシーの割引がほしい。
乗り継ぎ	○中水野駅での乗り継ぎの際、駅にエレベーターがなく、階段のみのため不便であり、あまり利用しない。利用する場合も、駅員がいない場合は手伝ってもらえないため、利用が大変。 ○コミュニティバスで中水野駅まで行き、鉄道に乗り継いで瀬戸口駅へ行く。
デマンド型交通	○デマンド型運行は予約が難しいと感じる。
その他	○路線がなくなると困るため、値上がりしても運行は続けてほしい。

意見まとめ

・運行日や運行本数、時間帯、目的地での滞在時間など、日常生活に合わせた運行を求める意見がみられます。
・鉄道やバスとの乗継について、乗換時間の確保や、接続の改善を求める意見がみられます。
・自宅からバス停までの距離や坂道、鉄道駅の階段等による移動の負担に関する意見のほか、住宅地への乗り入れやバス停の新設・移設を求める意見がみられます。
・デマンド型交通については、自宅近くまで利用できることを評価する意見がある一方、予約の手間や利用方法の分かりにくさに関する意見もみられます。

現況及び課題の整理

公共交通の現況を踏まえ、以下のように５つの課題を抽出・整理します。

項目		現況(まとめ)
1. 現行計画の評価		・鉄道を基軸とした拠点間の公共交通ネットワークが維持されました。その結果、公共交通の満足度の向上や鉄道利用者数の回復傾向など、一定の成果がみられたものの、コロナ禍の影響により目標値に至っていません。(→課題①、⑤) ・生活交通としての市民の移動を確保するため、地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた取組が進展しました。しかし、立地適正化計画における居住誘導区域内の人口が集中している地域において公共交通空白地が存在するため、公共交通の人口カバー率は目標値には至っていません。(→課題②、③) ・利用者を確保するため、市民・交通事業者・行政の協働による取組を継続した結果、市内基幹バス及びコミュニティバスの利用者数は目標値を上回り、公共交通の利用者数増加に成果がみられました。一方、燃料費や人件費等の高騰を背景として、収支率は目標値には至っていません。(→課題④)
2. 上位関連計画及び周辺市町村の地域公共交通計画		・策定中の瀬戸市都市計画マスタープランでは、都市機能の集約と連携を支える公共交通ネットワークの維持・連携を図るとともに、鉄道、広域連携軸、地域連携軸、交通拠点からなる交通ネットワークの構築が示されています。(→課題①) ・瀬戸市立地適正化計画では、鉄道により周辺都市とつながる強みを活かし、広域基幹交通・基幹交通・生活交通が一体となった「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が示されています。(→課題①、②) ・周辺市の地域公共交通計画では、名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道、路線バス等が市境を越えた広域・基幹的な交通として位置付けられています。(→課題①)
3. 瀬戸市の概況		・人口は平成 22 年をピークに減少しており、令和 2 年の高齢化率は 29.9%となっています。今後も年少人口・生産年齢人口が減少する一方、老年人口は増加し、少子高齢化がさらに進むことが見込まれています。(→課題②)
4. 地域公共交通の現状		・鉄道やバス等による公共交通 300m 圏人口カバー率は 88%と市内人口の多くをカバーする一方、長根連区や水南連区などの市街地において、公共交通300m 圏外となる地域が残っています。(→課題③) ・コミュニティバスの利用者はコロナ禍から回復傾向にありますが、路線ごとの利用状況には差がみられます。(→課題②、④) ・コミュニティバスの収支率は回復傾向にあるものの、燃料費や人件費等の高騰により運行経費が増加する中、多くの路線でコロナ禍前の水準まで回復していません。(→課題②、④)。 ・菱野団地では、地域住民が運転手を担う住民バスが運行されており、既存の公共交通を補完する地域主体の移動手段が確保されています。(→課題②、④)
地域公共交通の利用実態・ニーズ	5. コミュニティバス利用者アンケート調査	・路線別では、下半田川線、曽野線、こうはん線、品野 3 線では買い物、本地線では通院、上之山線では通勤・通学の割合が高く、路線によって主な利用目的に違いがみられます。(→課題②) ・コミュニティバスの運賃を値上げした場合に負担してもよい上限額は、「200 円」が 78%と最も多くなっています。(→課題④)
	6. 企業アンケート調査	・住民混乗バス運行への協力意向について、6 事業所中 5 事業所が「現時点では判断できないが、意見交換であれば協力できる」と回答しており、企業送迎バス等の地域交通への活用に向けた意見交換の可能性を確認しました。(→課題③)
	7. 市民アンケート調査	・公共交通の満足度は 52.1%と、現行計画策定時の 48.6%から向上しているものの、約半数にとどまっています。また、連区別では満足度に差がみられます。(→課題②、⑤) ・路線バス、コミュニティバスについて知りたい情報は、「運行ルート」が 51.0%と最も多く、次いで「バスで行くことができる主な施設名」が 31.7%、「発車・到着時刻」が 30.7%となっており、ルートや行き先、時刻等の基本的な利用情報へのニーズが高くなっています。(→課題⑤) ・公共交通の維持と費用負担については、36.6%が「運賃を上げて現在のサービス水準を維持」、28.6%が「運賃・市負担を増やしてサービス水準を向上」と回答しており、65.2%が一定の負担を伴っても現在のサービス水準の維持または向上を選択しています。(→課題④) ・新しい交通サービスでは、デマンド型交通の利用意向が 32.4%と最も高く、既存の路線バス・コミュニティバス以外の移動サービスにも一定の関心がみられます。(→課題②、⑤)
	8. 住民懇談会	・運行日や運行本数、時間帯、目的地での滞在時間など、日常生活に合わせた運行を求める意見がみられます。(→課題②) ・自宅からバス停までの距離や坂道、鉄道駅の階段等による移動負担に関する意見や、住宅地への乗り入れ、バス停の新設・移設を求める意見がみられます。(→課題②、⑤) ・デマンド型交通については、自宅近くまで利用できることを評価する意見がある一方、予約の手間や利用方法の分かりにくさに関する意見もみられます。(→課題②、④、⑤)

課題①

広域の公共交通ネットワークの維持・利便性向上

- 都市計画マスタープランでは、鉄道・基幹バスを広域移動や拠点間連携の軸として位置付け、公共交通ネットワークの維持・連携を図る方針が示されています。
- 鉄道利用者数は回復傾向にあるものの、現行計画の目標値には至っていません。

課題②

地域特性を踏まえたくらしの移動手段の確保

- コミュニティバスは路線によって主な利用目的が異なっています。
- 住民懇談会では、運行日・時間帯や停留所までの移動負担など、日常の移動に関する意見がみられます。
- 市民アンケートでは、新しい交通サービスの内、デマンド型交通の利用意向が最も高くなっています。

課題③

居住誘導区域における公共交通空白地域の解消

- 公共交通 300m 圏人口カバー率は 88%となっており、現行計画の目標値には至っていません。
- 長根連区や水南連区など、人口が集中する市街地においても公共交通空白が残っています。

課題④

持続可能な公共交通サービスの確保

- 市内基幹バス・コミュニティバスの利用者数は目標値を上回っていますが、路線によって利用状況に差があります。
- 燃料費や人件費等の高騰により運行経費が増加しています。
- 公共交通の維持と費用負担について、65.2%が一定の負担を伴っても現在のサービス水準の維持または向上を選択しています。

課題⑤

快適に利用できる公共交通環境の提供

- 公共交通の満足度は向上しているものの、約半数にとどまっています。
- 運行ルートや時刻等の基本的な利用情報へのニーズが高くなっています。

資料2－1

令和8年度瀬戸市地域公共交通会議 補正予算(案)

1 歳入　　単位:千円

款項目	当 初	補 正 (R8年10月補正)	合 計 (当初＋補正)	備 考 備考欄の( )内はR8年10月補正前の金額
1 負担金	266,883	3,093	269,976	
1 負担金	266,883	3,093	269,976	
1 負担金	266,883	3,093	269,976	瀬戸市負担金 269,976 (266,883) ※負担金のうち4,000千円は物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金分
2 補助金	4,966	577	5,543	
1 補助金	4,966	577	5,543	
1 補助金	4,966	577	5,543	令和8年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 4,966 令和8年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査事業(地域公共交通アップデート化推進事業(市町村型))) 577 (0)
合 計	271,849	3,670	275,519	

2 歳出　　単位:千円

款項目	当 初	補 正 (R8年10月補正)	合 計 (当初＋補正)	備 考 備考欄の( )内はR8年10月補正前の金額
1 運営費	20	0	20	
1 事務費	20	0	20	
1 事務費	20	0	20	振込手数料
2 事業費	271,829	3,670	275,499	
1 事業費	271,829	3,670	275,499	
1 事業費	271,829	3,670	275,499	市内基幹バス運行関係 178,608 ・しなの線 ・水野循環線・みずの坂線 ・赤津線 にじの丘学園運行関係 10,922 コミュニティバス運行関係 72,100 (68,100) 菱野団地「住民バス」運行関係 2,719 公共交通の利用を促進する施策関係 ・コミュニティバス路線図・時刻表の改正 他 380 ・基幹バス乗継環境改善 他 100 地域公共交通計画策定業務委託 9,680 (11,000) 地域公共交通会議運営支援業務委託 990 (0)
合 計	271,849	3,670	275,519	

資料2－2

瀬戸市コミュニティバス無料化の実施

（物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金）

1 概要

物価高騰対策の一環として公共交通利用者の負担軽減と利用促進のため、瀬戸市コミュニティバスの無料化を実施するもの。

2 対象路線

瀬戸市コミュニティバス 全路線（品野おでかけバス・おかえり号／本地おでかけバスも対象）

3 対象者

瀬戸市コミュニティバスを利用する方 ※市内・市外問わず

4 実施期間

令和8年11月1日 から 令和9年1月31日 まで（3か月間）

5 運賃

1乗車 100 円（品野おでかけバス・おかえり号／本地おでかけバスは300円）が実施期間中は無料

6 補正金額

4,000千円

※これまでの利用実績等から利用の増加等も踏まえ算出

7 周知方法

・市 HP、広報せと11月号に記事を掲載

・コミュニティバス車内に案内チラシを設置

資料2－3

令和8年度瀬戸市地域公共交通会議運営支援業務委託の発注

1 概要

瀬戸市地域公共交通計画(以下「本計画」)の策定業務を円滑に実施するため、「令和8年度瀬戸市地域公共交通会議運営支援業務委託」(以下「本業務」)を発注するもの。

2 目的

本計画の策定業務を進める中で、関係事業者や地域住民等との協議・調整が増加しているため、会議資料の作成および会議運営支援に関する業務を発注することで、円滑かつ適切な会議運営を実施するもの。

3 契約相手

中央コンサルタンツ株式会社

4 業務委託費

990千円

5 随意契約の理由

地方自治法第167条の2第1項第1号に記載されている普通地方公共団体の規則で定める額を超えないため。

6 契約期間

契約締結日 から 令和9年3月19日 まで

7 業務内容

瀬戸市地域公共交通会議の運営支援として、資料作成及び議事録作成を実施する。