令和8年度　第2回瀬戸市地域公共交通会議　次第【書面開催】

1 議 事

⑴ 瀬戸市地域公共交通網形成計画の評価　【協議事項】　資料１

⑵ 瀬戸市コミュニティバス「瀬戸市立図書館」の再開　【協議事項】　資料2

⑶ 瀬戸市コミュニティバス車両の更新　【協議事項】　資料3

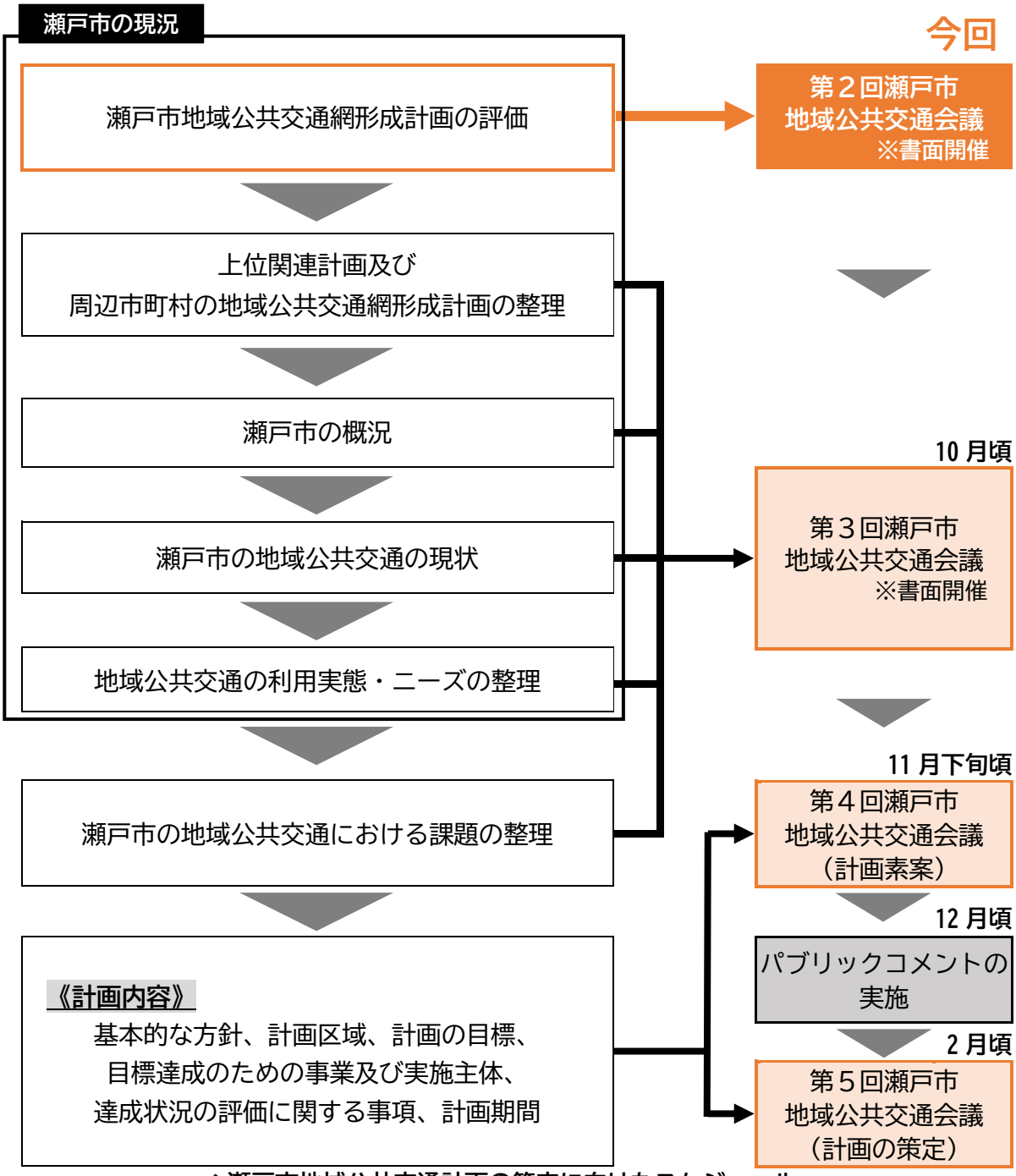
資料1

瀬戸市地域公共交通網形成計画の評価について

1　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８年度が最終年度である瀬戸市地域公共交通網形成計画の達成状況を評価の上、その取り組みを継承する瀬戸市地域公共交通計画を策定します。

今回の書面会議では、瀬戸市地域公共交通網形成計画の評価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

2　計画の評価方法

瀬戸市地域公共交通網形成計画では、３つの基本方針に基づく７つの目標と、目標を実現するための各事業を定めています。また、計画の進捗を把握するため、基本方針に５つの数値指標を設定しています。

数値指標については、計画策定時の現状値に基づき、目標値を設定しており、整理可能な最新年度の実績値と比較することで、達成状況や推移を整理します。各事業については、実施状況を「実施済」「実施中」「未実施」の３区分で示します。

数値指標と各事業の評価を踏まえ、３つの基本方針ごとに結果を整理します。

基本方針		目標	事業	数値指標
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。	①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	ⓐ陶生病院バスロータリーのハブ化推進 ⓑ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 ⓒバリアフリー化の推進 ⓓ待合環境の改善	指標①　公共交通の満足度 指標②　鉄道の利用者数
		②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	ⓔ広域基幹バスの運行維持・見直し ⓕ市内基幹バスの運行維持・見直し ⓖまちづくりと連携した新たな交通ネットワークの形成	
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生活交通の確保・維持	ⓗコミュニティバスの運行維持・見直し ⓘ菱野団地住民バスの運行維持・見直し ⓙ大学スクールバスとの連携 ⓚ新たなモビリティ・移動支援システムの導入	指標③　公共交通300m圏人口カバー率
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。	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 ⓜバスの乗り方教室の開催 ⓝバス広報の作成、配布	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
		⑤公共交通利用意識の醸成	ⓞ市民向けエコモビの日（毎月第１水曜）の実施 ⓟまちづくり、観光情報の発信	
		⑥利用しやすい交通環境の構築	ⓠ料金体系の見直し ⓡ交通系ＩＣカードの導入 ⓢバスロケーションシステムの導入 ⓣ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）	
		⑦運行内容見直し基準の作成	ⓤ運行内容見直し基準の作成	

各事業の評価　　各数値指標の評価

３つの基本方針ごとに
評価結果を踏まえた考察

◆計画における施策体系と評価方法

3　数値指標の達成状況と考察

（1） 数値指標の結果一覧

数値指標の達成状況は下表のとおりです。詳細は、次ページ以降に整理します。

目標年次である令和８年度の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の実績値を用います。

◆数値指標の達成状況

基本方針	数値指標		目標年次（R8）		
			目標値	実績値※1	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）

※１　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の実績値を記載

（2）基本方針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

指標①は、公共交通に関する市民アンケート調査において、瀬戸市内の公共交通が日常生活を送るうえで満足できる手段だと「思う」及び「やや思う」の割合を指標としています。

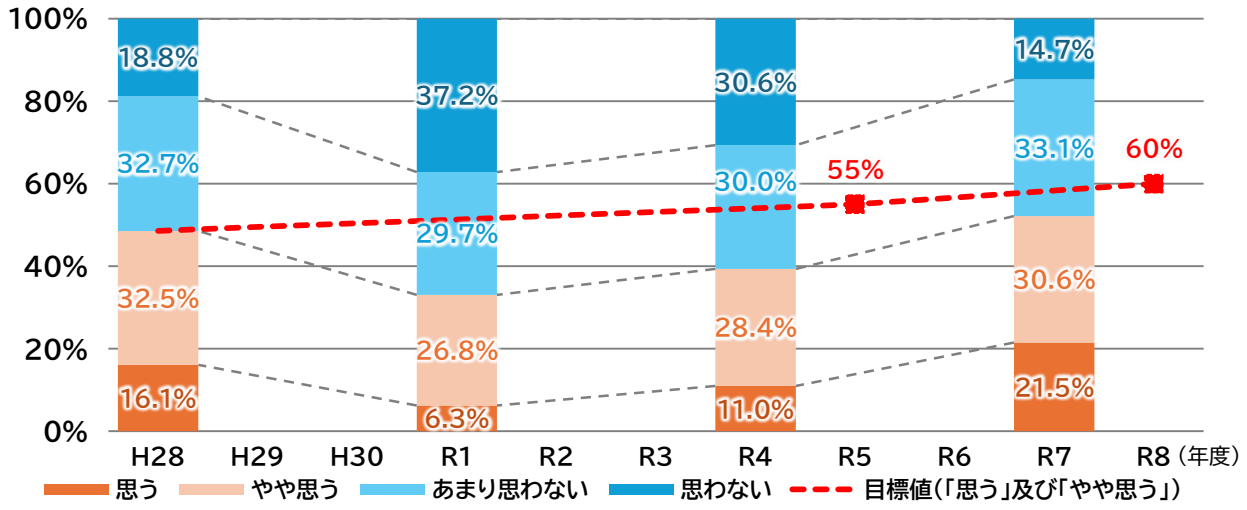
目標年次の達成状況は「未達成」となりました。しかし、計画策定時の満足度は 48.6%でしたが、目標年次では 52.1%と向上しています。

計画策定時 実績値(H29)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
48.6%	目標値	55%	60%
	実績値	39.4%※1	52.1%※2
	達成状況	×（未達成）	×（未達成）

※１　中間年次(Ｒ５)の実績値は、令和４年９,10 月に実施した第６次瀬戸市総合計画市民アンケート調査に基づくが、設問内容が異なるため参考値を記載

※２　目標年次(Ｒ８)の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の実績値を記載

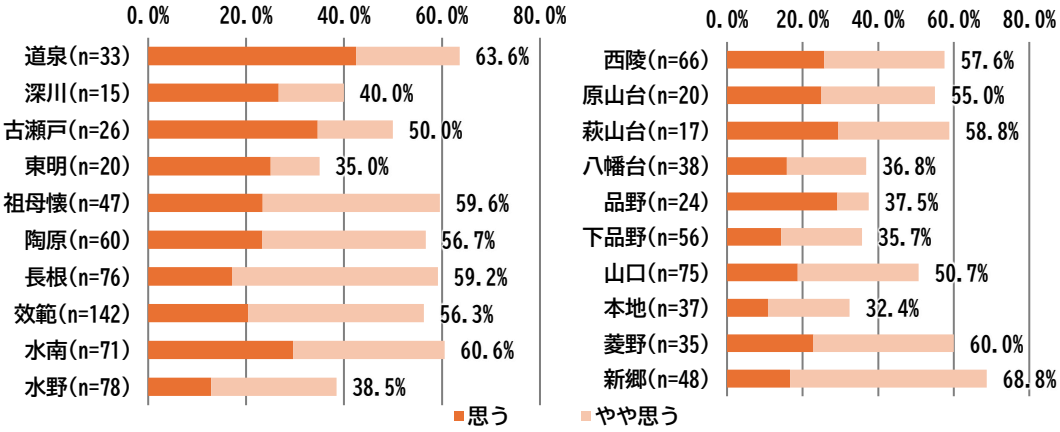
[設問]瀬戸市内の鉄道やバスなどの公共交通は、日常生活を送るうえで満足できる交通手段だと思いますか

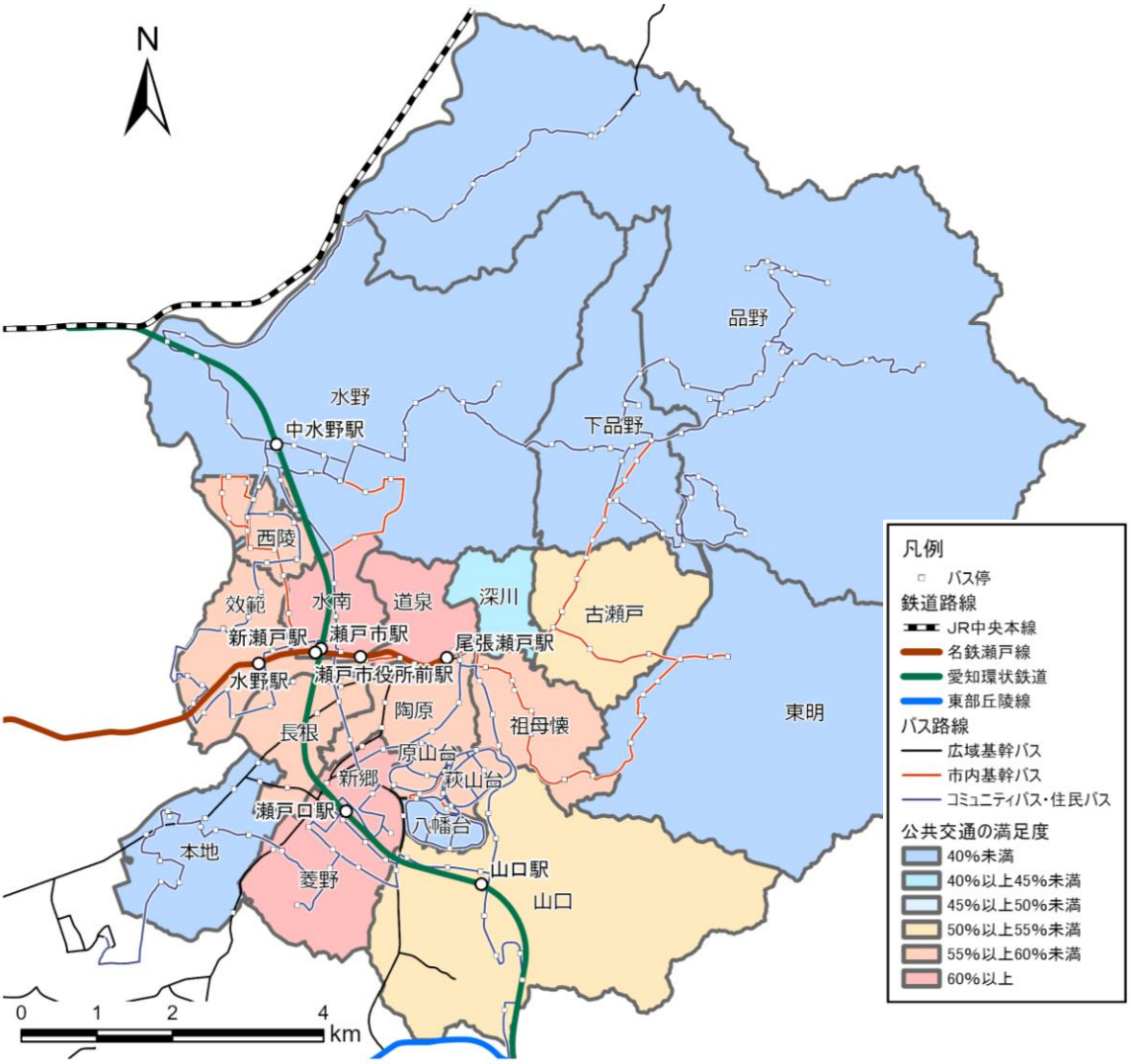


資料：瀬戸市公共交通に関する市民アンケート調査（平成 28 年, 令和７年）
第６次瀬戸市総合計画市民アンケート調査結果報告書（令和元年、令和４年）

◆公共交通の満足度の推移

連区別で公共交通の満足度を確認すると、道泉、水南、菱野、新郷連区において満足度が60%以上となっている一方、東明、水野、八幡台、品野、下品野、本地連区において満足度は目標値を大きく下回っています。市の中心部や鉄道駅の拠点周辺で満足度が高い傾向が見られる一方で、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。





資料：瀬戸市公共交通に関する市民アンケート調査（令和７年）

◆連区別の公共交通の満足度

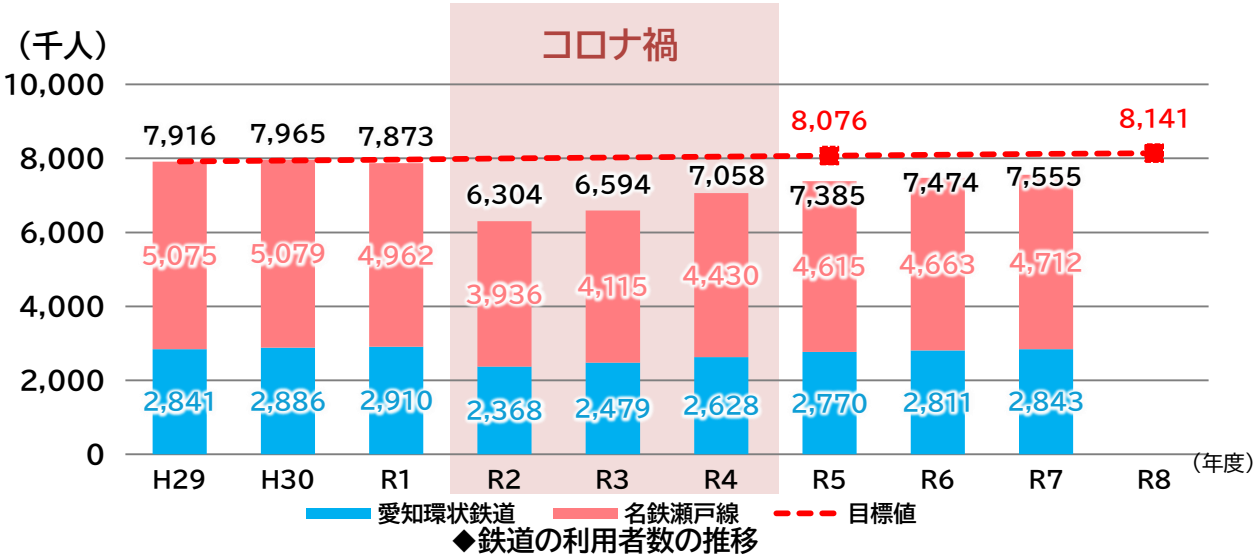
指標②　鉄道の利用者数

指標②は、瀬戸市に位置する８つの鉄道駅の総利用者数を指標としています。

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。

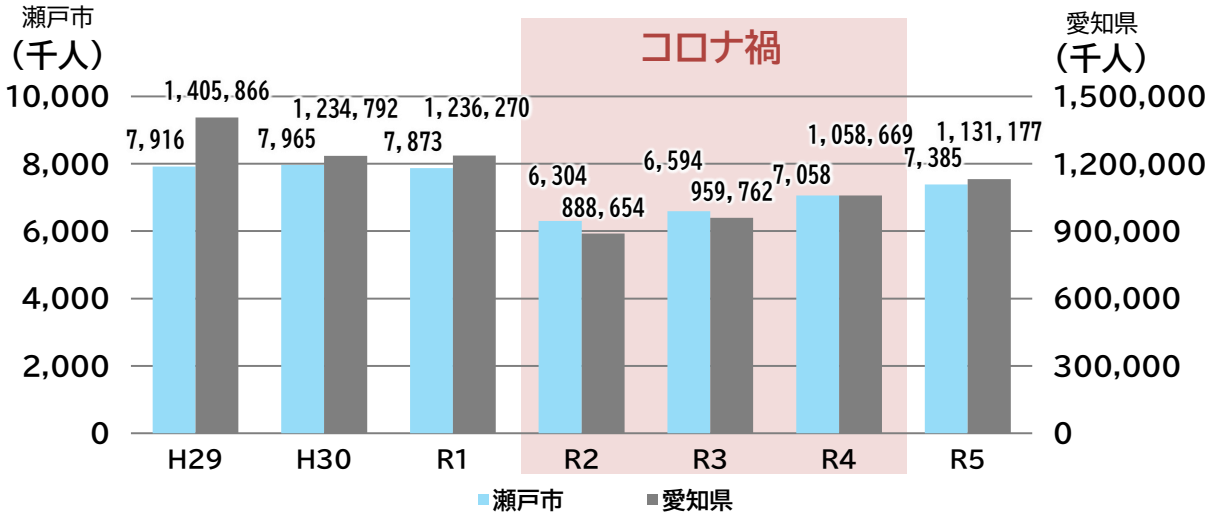
計画策定時 実績値(H29)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
7,921,576 人	目標値	8,076,000 人	8,141,000 人
	実績値	7,385,421 人	7,555,151 人※1
	達成状況	×（未達成）	×（未達成）

※１　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載
※２　鉄道駅の利用者数は、鉄道駅の乗降客数を２で除した値である



◆鉄道の利用者数の推移

◆参考（瀬戸市と愛知県の鉄道の利用者数の推移）



※　愛知県の鉄道の利用者数は、愛知県の鉄道の「輸送人員」の値を参照

資料：愛知県統計年鑑
　　数字で見る中部の運輸

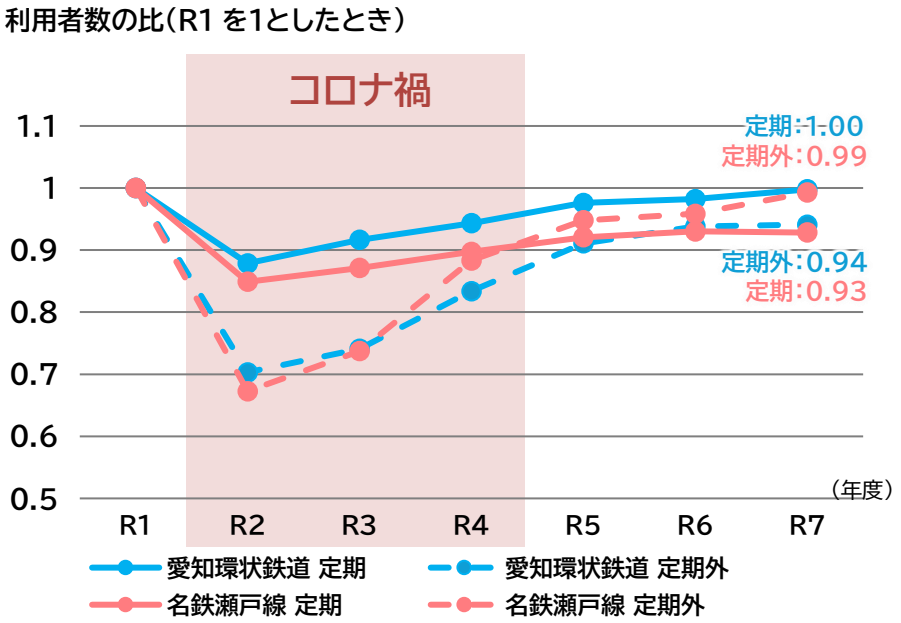
駅別に整理すると、「瀬戸市役所前駅」や「山口駅」において利用者数が増加しています。その他の駅では利用者数は減少しており、特に「新瀬戸駅」では、減少した割合が最も大きくなっています。

また、鉄道の利用者数を定期・定期外別にみると、コロナ禍の影響を受けた令和２年度は、両路線とも定期利用より定期外利用の減少幅が大きくなっています。その後はいずれも回復傾向にあります。路線別に見ると、令和７年度には、愛知環状鉄道では定期利用がコロナ禍以前の水準まで回復している一方、定期外利用は約９割にとどまっています。これに対し、名鉄瀬戸線では定期外利用がコロナ禍以前の水準まで回復した一方、定期利用は約９割にとどまっています。

◆市内の鉄道駅別の利用者数

路線	駅名	計画策定時（H29）	目標年次（R8※）	増減率（R8/H29-1）
名鉄	水野駅	937,759 人	905,874 人	-3.4%
	新瀬戸駅	2,027,518 人	1,802,027 人	-11.1%
	瀬戸市役所前駅	491,036 人	538,307 人	9.6%
	尾張瀬戸駅	1,618,222 人	1,466,097 人	-9.4%
愛環	中水野駅	612,209 人	583,696 人	-4.7%
	瀬戸市駅	1,156,850 人	1,155,723 人	-0.1%
	瀬戸口駅	745,510 人	727,525 人	-2.4%
	山口駅	326,912 人	375,904 人	15.0%

※　整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載



※　乗車数に占める定期・定期外割合

資料：愛知県統計年鑑

◆コロナ禍以降の定期・定期外別の利用者数の推移

（3）基本方針２「生活を支える公共交通の確保」

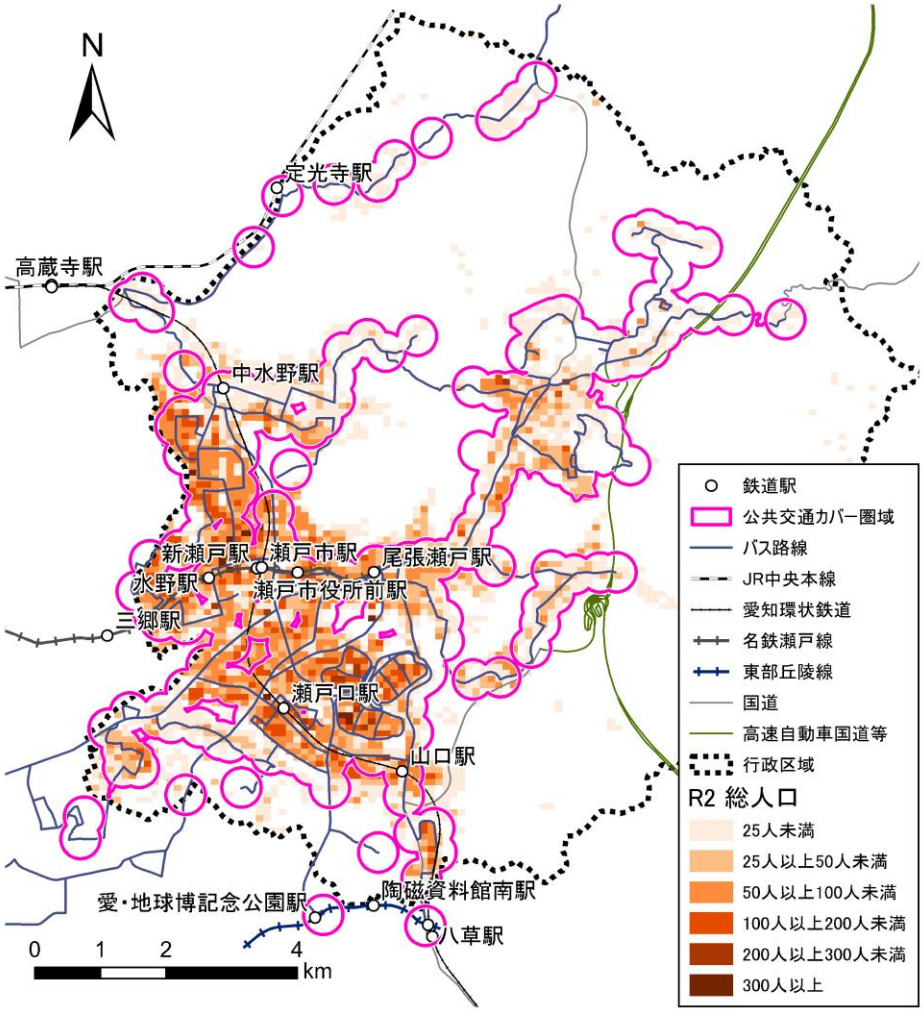
指標③　公共交通 300m圏人口カバー率

指標③は、鉄道駅及びバス停の 300m圏における人口カバー率を指標としています。
目標年次の達成状況は「未達成」となりました。

計画策定時 実績値(H30)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
87%※1 (81%)	目標値	90%	90%
	実績値	87%※1	88%※1※2
	達成状況	×（未達成）	×（未達成）

※１　計画策定時(H30)、中間年次(R５)の人口カバー率は平成 27 年国勢調査の人口を基に算出、目標年次(R８)は令和２年国勢調査を基に算出
※２　目標年次(R８)の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載

計画策定時(H30)の算出方法を、中間年次（R５）・目標年次（R８）に再現することは不可能であるため、令和５、８年度と同様の算出方法を平成３０年度に当てはめたところ、８１%となり、同一算出方法ではカバー率が７%増加しました。

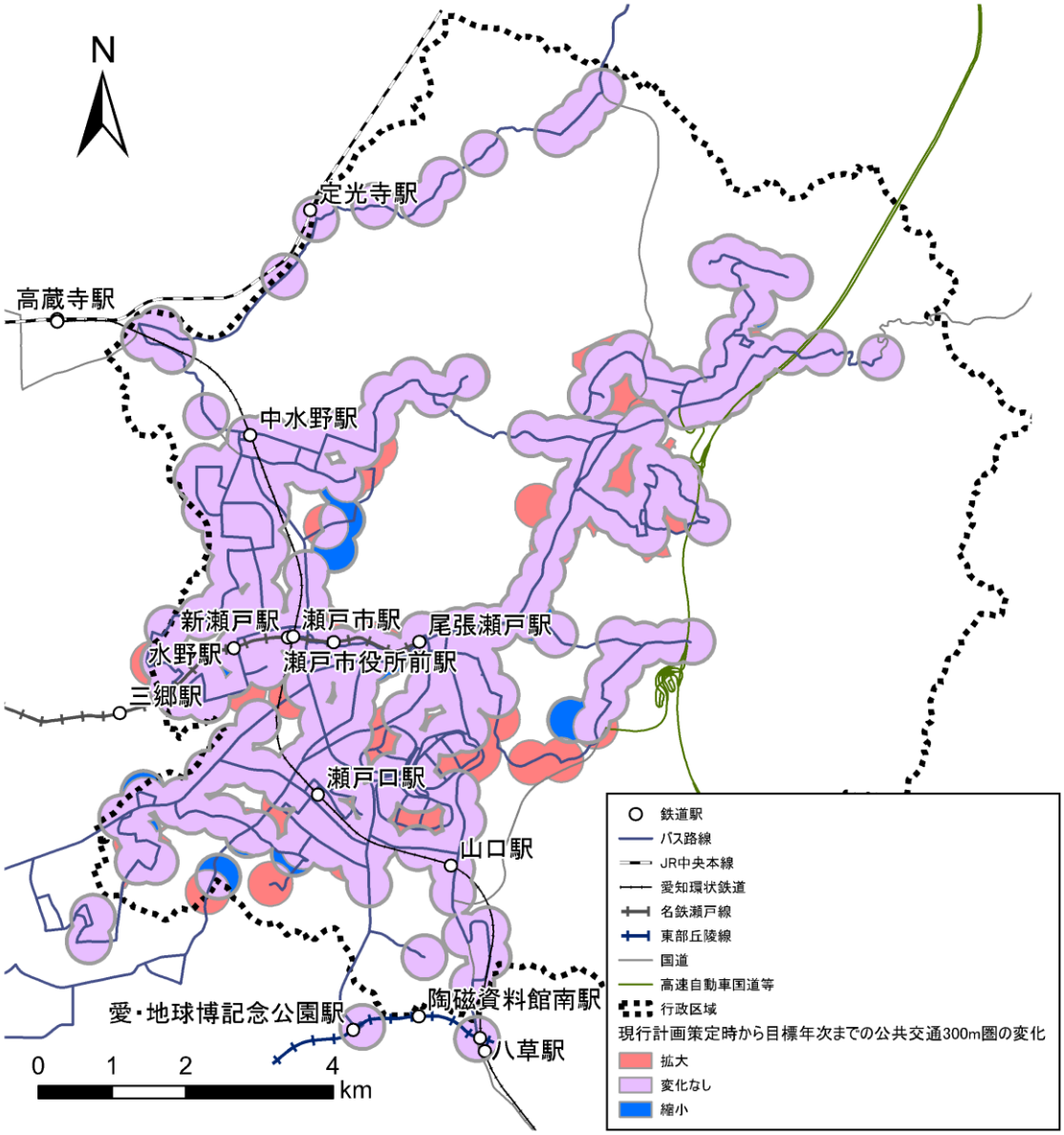


資料：令和２年国勢調査 100m メッシュ推計データ

◆公共交通 300m圏

計画策定時から目標年次にかけての公共交通 300m圏の変化は下図のとおりです。ただし、品野地域を運行する品野おでかけバス、本地地域を運行する本地おでかけバスについては、バス停から 300m 圏ではなく、下車可能エリアを 300m 圏として整理しています。

増加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。一方減少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。



◆計画策定時から目標年次までの公共交通 300m圏の変化

（4）基本方針３「持続可能な公共交通の確保」

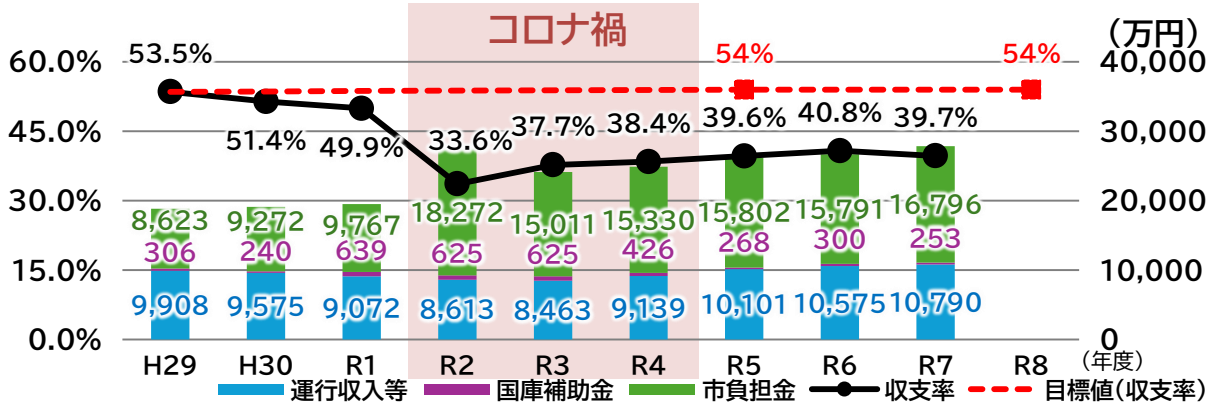
指標④　市内基幹バスの収支率・利用者数

指標④は、市内基幹バスの収支率と利用者数を指標としています。

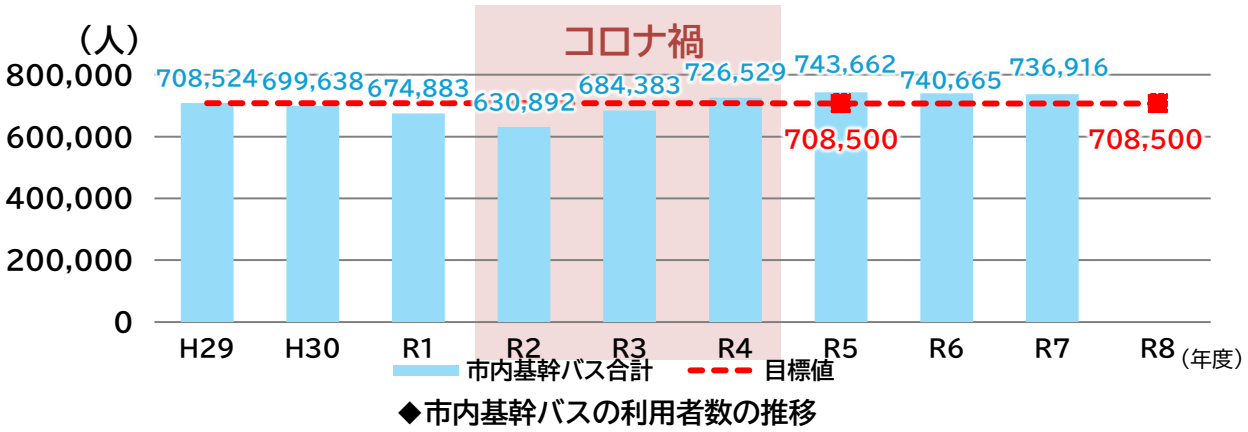
目標年次の収支率の達成状況は「未達成」となりました。一方で、目標年次の利用者数の達成状況は「達成」となりました。

	計画策定時 実績値(H29)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
収支率※1・2	48.6%	目標値	54%	54%
		実績値	39.6%	39.7%※4
		達成状況	×（未達成）	×（未達成）
利用者数※3	708,524 人	目標値	708,500 人	708,500 人
		実績値	743,662人	736,916人※4
		達成状況	○（達成）	○（達成）

※１　収支率は「運行収入÷運行経費」によって算出する
※２　収支率における対象路線はしなの線（旧瀬戸北線）、水野循環線・みずの坂線、赤津線である
※３　利用者数における対象路線はしなの線（旧瀬戸北線）、水野循環線・みずの坂線、赤津線、東山線瀬戸循環である
※４　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載

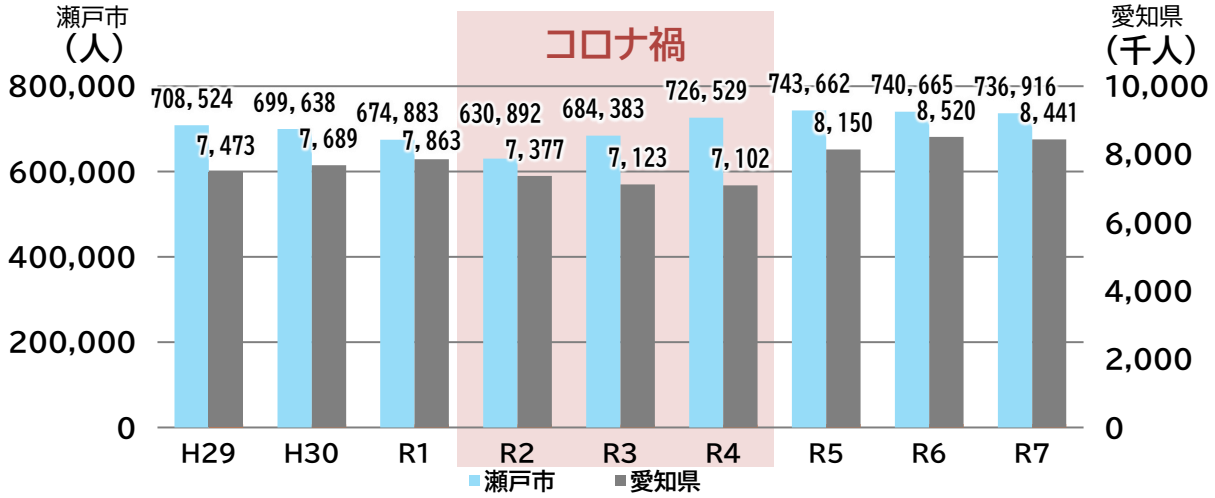


◆市内基幹バスの収支率の推移



◆市内基幹バスの利用者数の推移

◆参考（瀬戸市の市内基幹バスと愛知県の乗合バスの利用者数の推移）

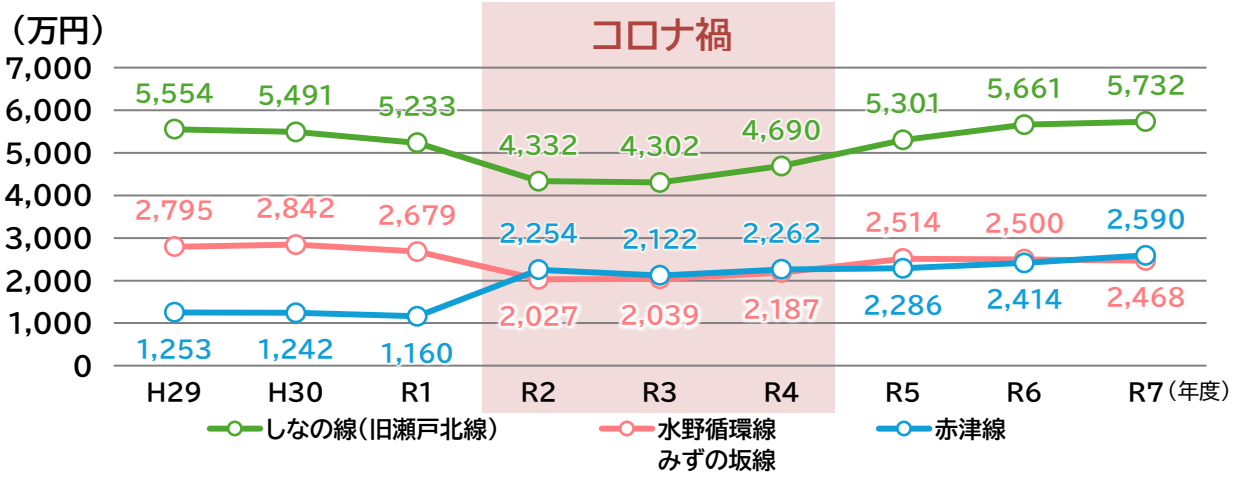


※　愛知県の乗合バスとは、乗合バス事業者の営業路線に対して市町村が補助しているものを指す

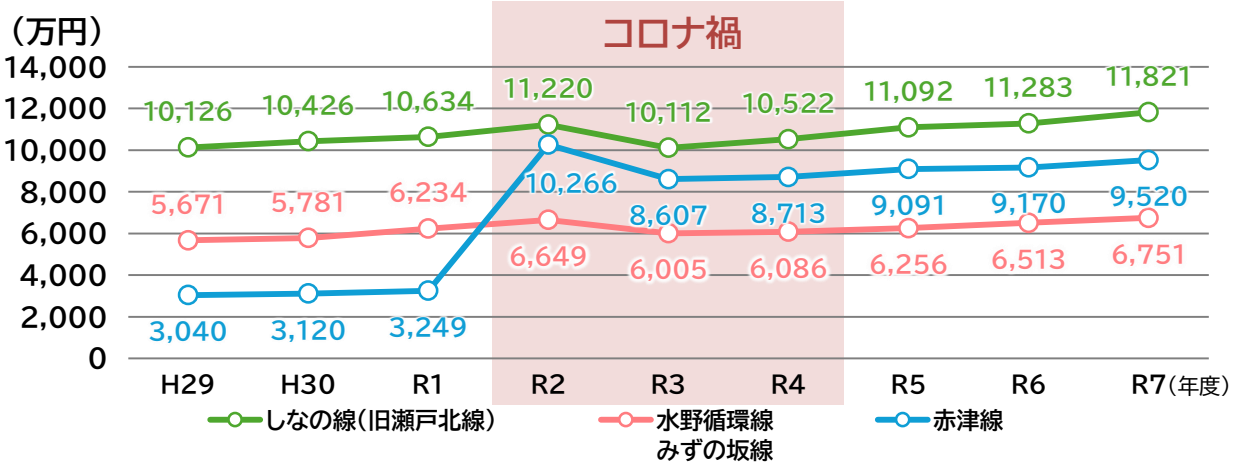
資料：愛知県「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」

路線別に確認すると、運行収入は、しなの線（旧瀬戸北線）、水野循環線・みずの坂線は概ね横ばいですが、赤津線は令和２年度に約２倍に増加しています。その主な要因としては、令和２年度に開校した、にじの丘学園の児童・生徒の通学利用が始まったためです。

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。特に赤津線では、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。

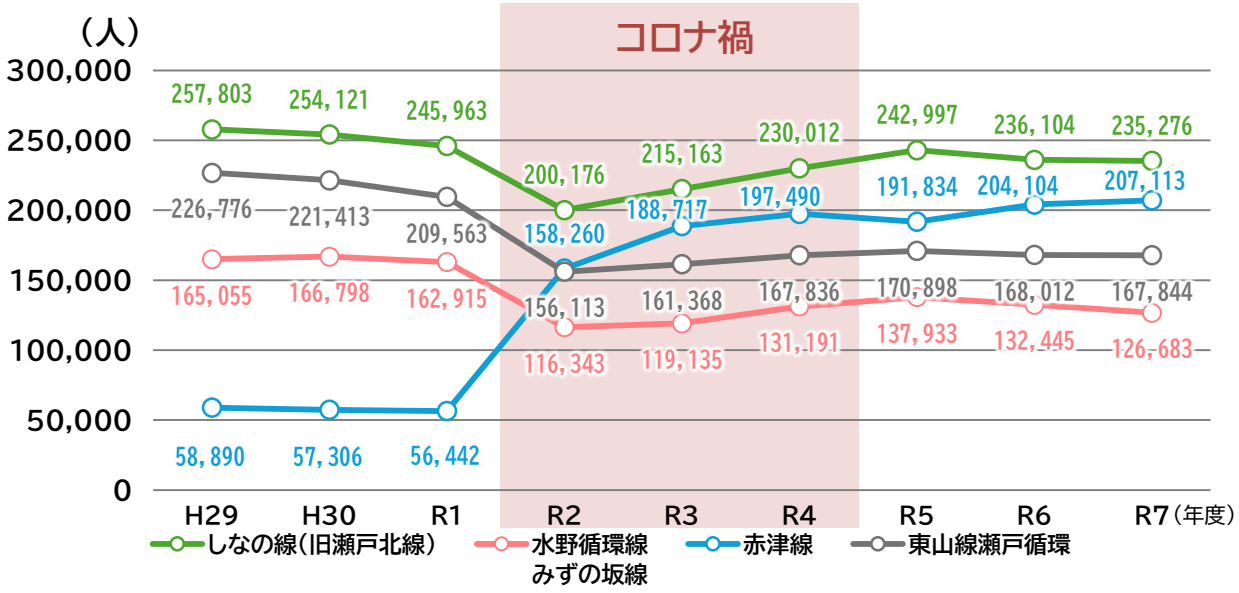


◆市内基幹バスの路線別の運行収入



◆市内基幹バスの路線別の運行経費

令和７年度の利用者数は、赤津線以外の路線で計画策定時より減少しています。一方で、赤津線は令和２年度に利用者数が約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。



◆市内基幹バスの路線別の利用者数の推移

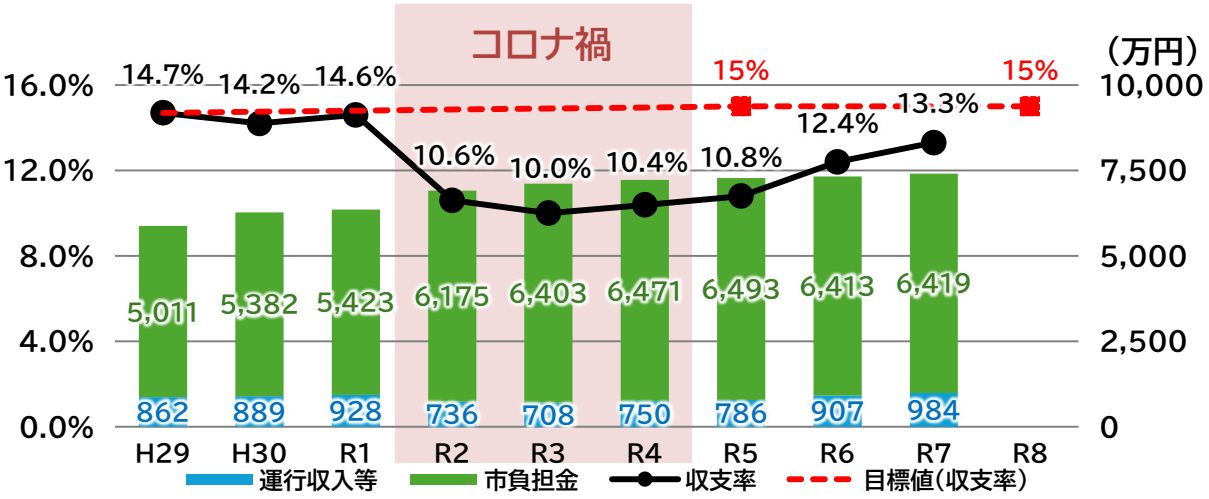
指標⑤　コミュニティバスの収支率・利用者数

指標⑤は、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。収支率については、路線全体、拠点周辺、郊外部ごとで評価します。

目標年次の収支率の達成状況は、路線全体・拠点周辺・郊外部いずれも「未達成」となりました。

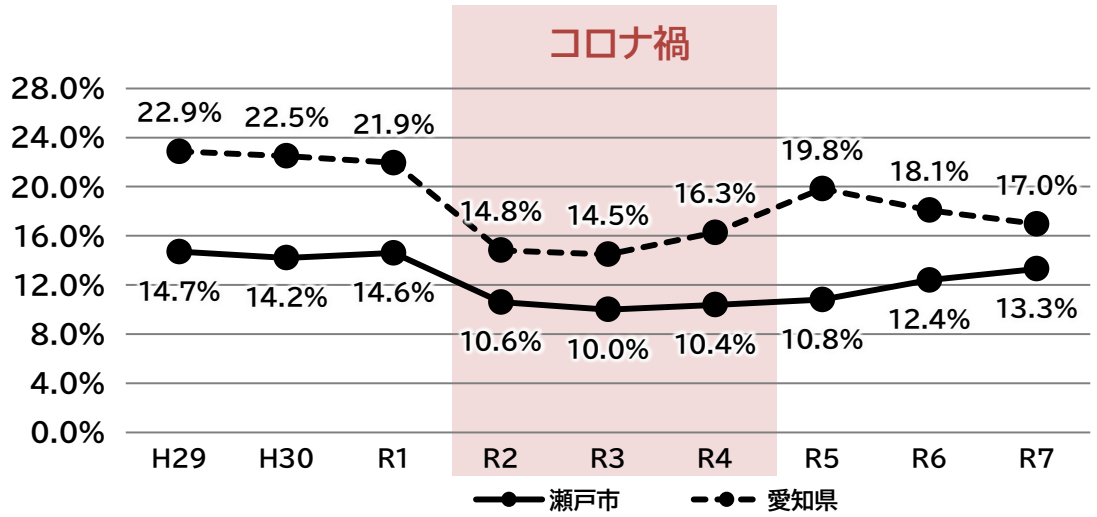
		計画策定時 実績値(H29)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
収支率※1	路線全体	14.7%	目標値	15%	15%
			実績値	10.8%	13.3%※4
			達成状況	×（未達成）	×（未達成）
	拠点周辺※2	20.6%	目標	維持	維持
			実績値	16.1%	19.0%※3※4
			達成状況	×（未達成）	×（未達成）
	郊外部※3	9.4%	目標	向上	維持
			実績値	6.6%	8.6%※3※4
			達成状況	×（未達成）	×（未達成）

※1　収支率は「運行収入÷運行経費」によって算出する
※2　拠点周辺の路線は、上之山線、こうはん線を対象とする
※3　郊外部の路線は、下半田川線、曽野線、上半田川線、片草線、岩屋堂線、本地線を対象とする
※4　目標年次（R８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載



◆コミュニティバスの収支率の推移

◆参考（瀬戸市と愛知県のコミュニティバスの収支率の推移）



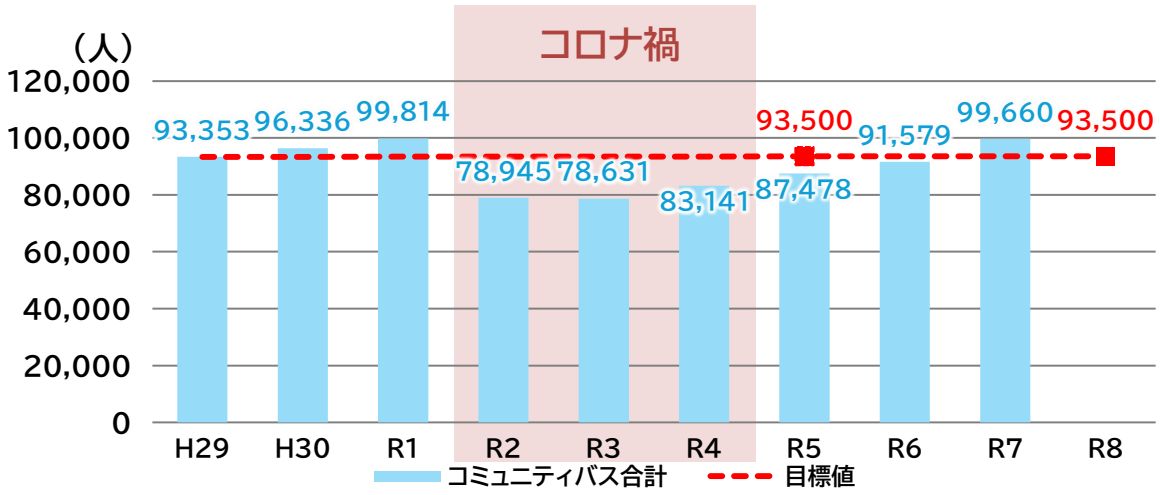
※　収支率は「運行収入÷運行経費」によって算出する
※　愛知県のコミュニティバスとは、市町村が主体となって乗り合い事業者に運行を委託しているもの及び市町村が自ら有償運送を行っているものを指す

資料：愛知県「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」

目標年次の利用者数の達成状況は「達成」となりました。

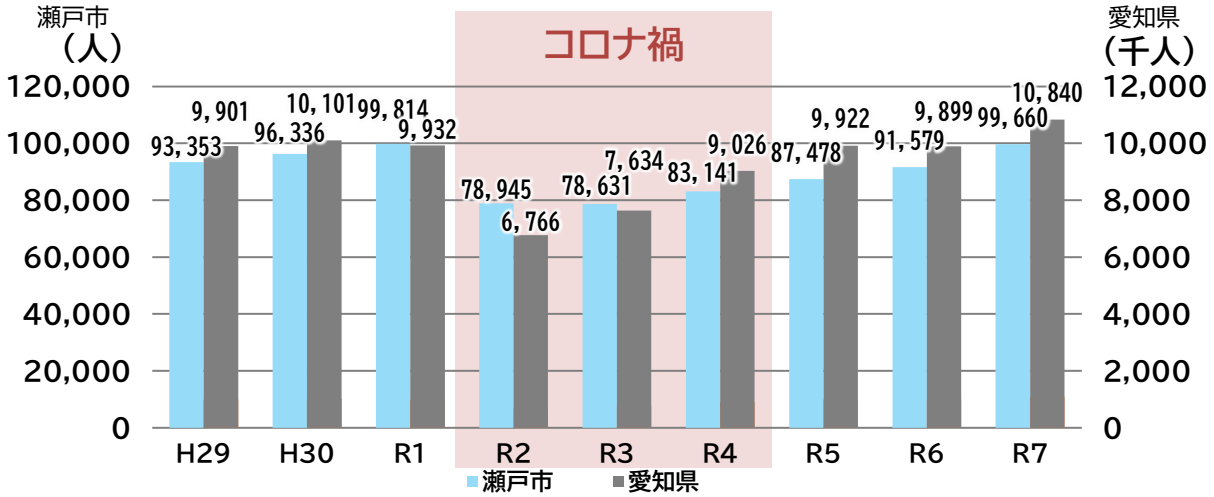
	計画策定時 実績値(H29※1)		中間年次 (R5)	目標年次 (R8)
利用者数	93,353 人	目標値	93,500 人	93,500 人
		実績値	87,478 人	99,660 人※2
		達成状況	×（未達成）	○（達成）

※1　下半田川線は平成 29 年の７月～12 月においてデマンド型タクシー社会実験に伴い、運休
※2　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度であるＲ７年度の実績値を記載



◆コミュニティバスの利用者数の推移

◆参考（瀬戸市と愛知県のコミュニティバスの利用者数の推移）



※　愛知県のコミュニティバスとは、市町村が主体となって乗り合い事業者に運行を委託しているもの及び市町村が自ら有償運送を行っているものを指す

資料：愛知県「愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について」

収支率は、品野３線（上半田川線・片草線・岩屋堂線及びデマンド型運行おかえり号）以外の路線において、計画策定時より低下しています。品野３線の収支率が上昇した要因として、品野おでかけバスの実証実験が開始したことにより、運行日数が減り、運賃が上がったことで効率的な運行が可能になったことが挙げられます。

運行収入は、いずれの路線においても増加しています。また、運行経費も全路線で増加しており、多くの路線で、運行経費の増加率が運行収入の増加率を上回っています。

◆コミュニティバスの路線別の収支率、運行収入、運行経費の増減率

	区分	路線名	計画策定時（H29）	目標年次（R8※1）	増減率（R8/H29-1）
収支率	拠点周辺	上之山線	20.7%	19.2%	-7.2%
		こうはん線	20.6%	18.8%	-8.7%
	郊外部	下半田川線・曽野線	9.0%	8.3%	-7.8%
		品野３線	9.6%	9.8%	2.1%
		本地線	9.4%	7.2%	-23.4%
運行収入	拠点周辺	上之山線	289 万円	340 万円	17.6%
		こうはん線	283 万円	300 万円	6.0%
	郊外部	下半田川線・曽野線	94 万円	126 万円	34.0%
		品野３線	131 万円	149 万円	13.7%
		本地線	65 万円	69 万円	6.2%
運行経費	拠点周辺	上之山線	1,399 万円	1,772 万円	26.7%
		こうはん線	1,375 万円	1,592 万円	15.8%
	郊外部	下半田川線・曽野線	1,039 万円	1,511 万円	45.4%
		品野３線	1,371 万円	1,521 万円	10.9%
		本地線	689 万円	961 万円	39.5%

※１　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載
※２　品野３線とは、上半田川線・片草線・岩屋堂線及びデマンド型運行おかえり号を指す

利用者数は、拠点周辺の路線である上之山線、こうはん線において計画策定時と比較し増加しています。一方で、郊外部の路線である下半田川線・曽野線、品野３線、本地線は計画策定時と比較し減少しています。特に品野３線では利用者数が約４割減少しましたが、その主な要因としては、人口減少や、運行日数、運行便数が減少したためです。一方で、上之山線は利用者数が約２割増加しましたが、その主な要因としては、一部の運行経路の見直しをすることで、夕方の運行便数が増加できたためです。

◆コミュニティバスの路線別の利用者数の増減率

区分	路線名	計画策定時（H29）	目標年次（R8※2）	増減率（R8/H29-1）
拠点周辺	上之山線	30,412 人	37,398 人	23.0%
	こうはん線	31,785 人	34,264 人	7.8%
郊外部	下半田川線・曽野線	13,378 人※2	13,137 人	-1.8%
	品野３線	13,593 人	8,284 人	-39.1%
	本地線	7,034 人	6,577 人	-6.5%

※１　目標年次（Ｒ８）の実績値は、整理可能な最新年度である令和７年度の値を記載
※２　平成 29 年度に下半田川線が一部運休していたため、平成 30 年度の値を記載
※３　品野３線とは、上半田川線・片草線・岩屋堂線及びデマンド型運行おかえり号を指す

4　各事業の進捗状況

（1） 基本方針１「都市構造を支える公共交通の確保」

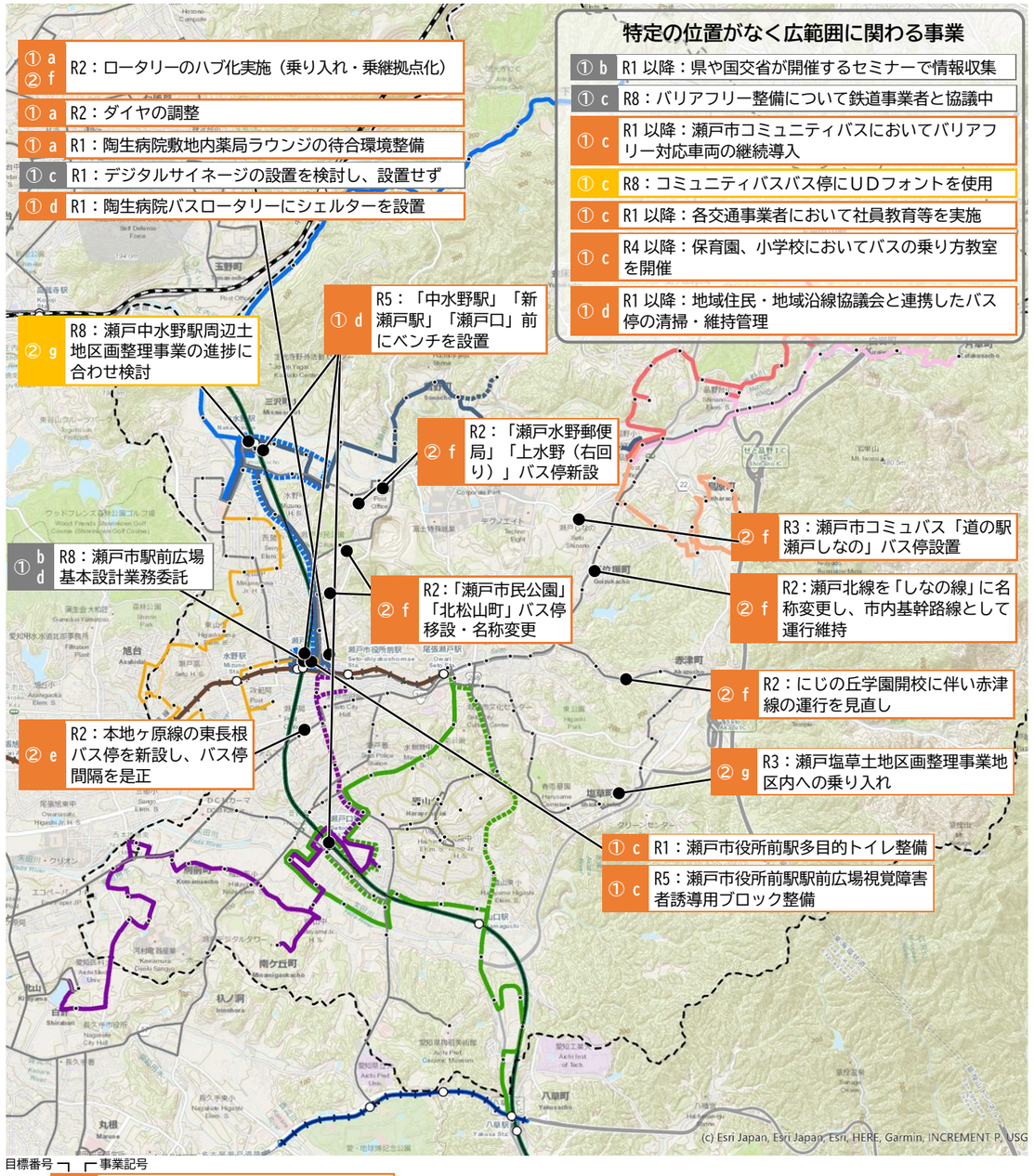
① 事業の実施状況

実施済：すでに完了した取り組み
実施中：実施を検討している、もしくは準備している取り組み
未実施：実施しようと検討したが理由があり実現していない取り組み

方針１の事業について実施状況を整理する。

目標	事業	実施主体	実施内容	実施状況	
①快適で円滑な乗継が可能となる乗り換え拠点の形成	ⓐ陶生病院バスロータリーのハブ化推進	交通事業者 関係団体 行政	・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）	R2（2020）年度：市内基幹バスの陶生病院バスロータリー乗り入れ	実施済
			・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、曽野線、上之山線）	R1（2019）年度：瀬戸市コミュニティバスの陶生病院バスロータリー乗り入れ（こうはん線、本地線、下半田川線、曽野線）	実施済
			・円滑な乗り換えを可能とするダイヤの調整	R2（2020）年度：瀬戸市コミュニティバス、市内基幹バスの陶生病院バスロータリー乗り入れに伴うダイヤ調整	実施済
			・病院施設と連携した快適なバス待合環境の整備	R1（2019）年度：陶生病院敷地内薬局ラウンジの待合環境整備	実施済
	ⓑ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	交通事業者 行政	・パーク＆ライド・バスライド駐車場の整備	R8（2026）年度：瀬戸市駅前広場基本設計を実施中	未実施
			・キス＆ライド（バスライド）乗降場の整備	R8（2026）年度：瀬戸市駅前広場基本設計を実施中	未実施
			・サイクル＆ライド（バスライド）駐輪場の整備	R8（2026）年度：瀬戸市駅前広場基本設計を実施中	未実施
			・民間施設や敷地を活用した施設整備の研究	R1（2019）年度以降：県や国土交通省が開催するセミナー等で情報収集	未実施
	ⓒバリアフリー化の推進	交通事業者 行政	・エレベーター等の昇降施設整備	R8（2026）年度：バリアフリー整備について鉄道事業者と協議中	未実施
			・視覚障害者誘導用ブロックや手すり等の整備	R5（2023）年度：瀬戸市役所前駅前広場視覚障害者誘導用ブロック整備	実施済
			・多目的トイレや障害者用駐車、停車場等の施設整備	R1（2019）年度：瀬戸市役所前駅多目的トイレ整備	実施済
			・バリアフリー対応車両の継続導入	R1（2019）年度以降：瀬戸市コミュニティバスにおいてバリアフリー対応車両の継続導入	実施済
			・文字や音声による適切な情報提供	R8（2026）年度：コミュニティバスバス停にUDフォントを使用	実施中
			・デジタルサイネージを活用した情報案内	R1（2019）年度：陶生病院バスロータリー改修時に、設置に必要な経費等を検討した結果設置せず	未実施
			・各交通事業者の社員教育や訓練の充実	R1（2019）年度以降：各交通事業者において社員教育等を実施	実施済
			・市民や交通事業者、行政が連携した意識啓発	R4（2022）年度以降：保育園、小学校においてバスの乗り方教室を開催	実施済
	ⓓ待合環境の改善	市民 交通事業者 行政	・バス停のシェルター設置	R1（2019）年度：陶生病院バスロータリーにシェルターを設置	実施済
			・バス停のベンチ設置	R5（2023）年度：「中水野駅」「新瀬戸駅」「瀬戸口」前にベンチを設置	実施済
			・案内表示の設置	R1（2019）年度：陶生病院敷地内薬局ラウンジに案内表示を設置	実施済
			・地域住民によるバス停の清掃	R1（2019）年度以降：地域住民・地域沿線協議会と連携したバス停の清掃・維持管理	実施済
②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	ⓔ広域基幹バスの運行維持・見直し	交通事業者 行政	・広域基幹バスにおけるバス停間隔の適正化（本地ヶ原線）	R2（2020）年度：本地ヶ原線の東長根バス停を新設し、バス停間隔を是正	実施済
	ⓕ市内基幹バスの運行維持・見直し	市民 交通事業者 行政	・路線名の見直し（瀬戸北線をしなの線へ名称変更）	R2（2020）年度：瀬戸北線を「しなの線」に名称変更し、市内基幹路線として運行維持	実施済
			・陶生病院バスロータリーへの乗り入れ（しなの線、みずの坂線・水野循環線、菱野循環線）	R2（2020）年度：陶生病院バスロータリーへの乗り入れ（しなの線、みずの坂線・水野循環線、菱野循環線）	実施済
			・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）	R3（2021）年度：検討の結果、瀬戸市コミュバス「道の駅瀬戸しなの」バス停設置	実施済
			・小中一貫校開校における運行の見直し（赤津線）	R2（2020）年度：にじの丘学園開校に伴い赤津線の運行を見直し	実施済
			・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）	R2（2020）年度：「瀬戸市民公園」「北松山町」バス停移設・名称変更、「瀬戸水野郵便局」「上水野（右回り）」バス停新設	実施済
	ⓖまちづくりと連携した新たな交通ネットワークの形成	交通事業者 行政	・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	R8（2026）年度：瀬戸中水野駅周辺土地区画整理事業の進捗に合わせ検討	実施中
			・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	R3（2021）年度：瀬戸塩草土地区画整理事業地区内への乗り入れ実施	実施済

② 事業の実施状況の図化



目標番号 ┐ ┌事業記号
① a（年度）：（実施状況）

（2）基本方針２「生活を支える公共交通の確保」

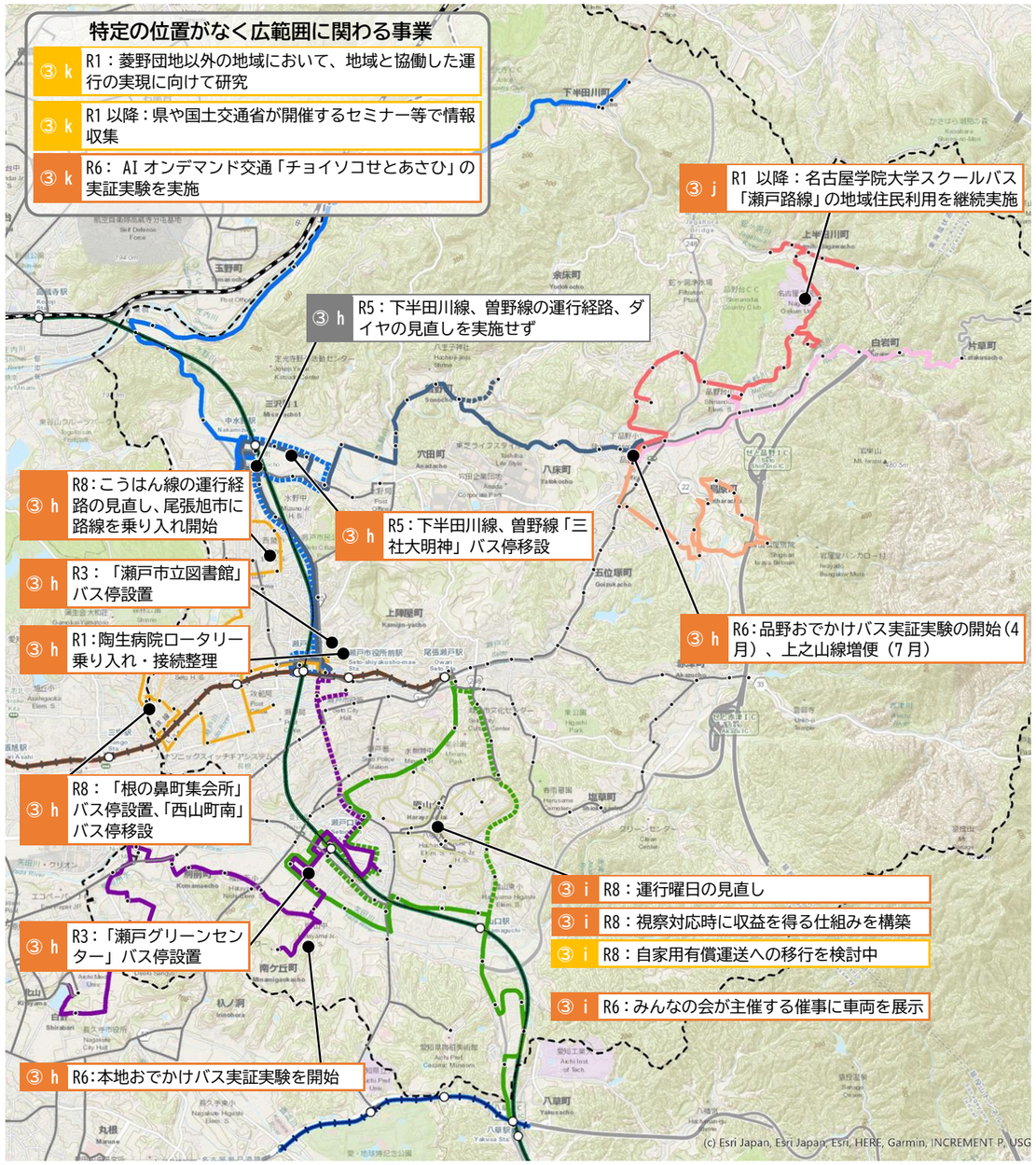
① 事業の実施状況

実施済：すでに完了した取り組み
実施中：実施を検討している、もしくは準備している取り組み
未実施：実施しようと検討したが理由があり実現していない取り組み

方針２の事業について実施状況を整理する。

目標	事業	実施主体	実施内容	実施状況	
③生活交通の確保・維持	ⓗコミュニティバスの運行維持・見直し	市民 交通事業者 行政	・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、曽野線、上之山線）	R1（2019）年度：瀬戸市コミュニティバスの陶生病院バスロータリー乗り入れ（こうはん線、本地線、下半田川線、曽野線）	実施済
			・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、曽野線）	R3（2021）年度：運行経路、ダイヤの見直しについて地域と調整の結果、地域から見直し不要との意見に至ったため実施せず	未実施
			・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）	R6（2024）年度：品野おでかけバス実証実験の開始	実施済
			・運行曜日や運行便数の適正化	R6（2024）年度：品野おでかけバス実証実験の開始、上之山線増便	実施済
			・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	R8（2026）年度：「根の鼻町集会所」バス停設置、「西山町南」バス停移設	実施済
			・バス停間隔、名称の適正化	R5（2023）年度：下半田川線、曽野線「三社大明神」バス停移設	実施済
			・市立図書館、ＪＡあいち尾東瀬戸支店のバス停設置	R3（2021）年度：「瀬戸市立図書館」、「瀬戸グリーンセンター」バス停設置	実施済
			・地域特性に応じた運行内容の見直し	R6（2024）年度：品野おでかけバス、本地おでかけバス実証実験を開始	実施中
			・運行経路の見直し、尾張旭市への乗り入れ（こうはん線）	R8（2026）年度：こうはん線の運行経路の見直し、尾張旭市に路線を乗り入れ開始	実施済
	ⓘ菱野団地住民バスの運行維持・見直し	市民 交通事業者 行政	・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	R8（2026）年度：運行曜日の見直し	実施済
			・収益を得る仕組みづくりの検討	R8（2026）年度：視察対応時に収益を得る仕組みを構築	実施済
			・自家用有償旅客運送への移行	R8（2026）年度：自家用有償運送への移行を検討中	実施中
			・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	R6（2024）年度：みんなの会が主催する催事に車両を展示	実施済
	ⓙ大学スクールバスとの連携	関係団体 行政	・名古屋学院大学スクールバス「瀬戸路線」の地域住民利用を継続	R1 以降：名古屋学院大学スクールバス「瀬戸路線」の地域住民利用を継続実施	実施済
	ⓚ新たなモビリティ・移動支援システムの導入	市民 企業 交通事業者 関係団体 行政	・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	R1（2019）年度以降：菱野団地以外の地域において、地域と協働した運行の実現に向けて研究	実施中
			・タクシー車両等を活用したデマンド交通の研究、導入	R6（2024）年度：品野おでかけバス、本地おでかけバスの実証実験を開始	実施中
			・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	R1（2019）年度以降：県や国土交通省が開催するセミナー等で情報収集	実施中
			・「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 IoT、AI 等の最先端技術の研究、活用	R6（2024）年度： AI オンデマンド交通「チョイソコせとあさひ」の実証実験を実施	実施済

② 事業の実施状況の図化



目標番号 ┐ ┌ 事業記号
① a （年度）：（実施状況）

（3）基本方針３「持続可能な公共交通の確保」

① 事業の実施状況

方針３の事業について実施状況を整理する。

実施済：すでに完了した取り組み
実施中：実施を検討している、もしくは準備している取り組み
未実施：実施しようと検討したが理由があり実現していない取り組み

目標	事業	実施主体	実施内容	実施状況	
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	市民 交通事業者 行政	・公共交通会議の開催	R1(2019)年度以降：瀬戸市地域公共交通会議を開催し、意見交換を実施	実施済
			・市内基幹バス沿線協議会の開催（瀬戸北線、みずの坂線・水野循環線、赤津線）	R4（2022）年度以降：保育園、小学校においてバスの乗り方教室を開催（しなの線、赤津線）	実施済
			・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・曽野線、品野3路線、菱野団地住民バス）	R1(2019)年度以降：各路線の瀬戸市コミュニティバス運行協議会において意見交換	実施済
			・コミュニティバス運行協議会の設立（上之山線、本地線）	R5（2023）年度：本地線・上之山線運行協議会を設立	実施済
			・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	R1(2019)年度以降：各協議会をダイヤ改正時、路線変更時等、必要に応じて開催することとして整理	実施済
	ⓜバスの乗り方教室の開催	市民 交通事業者 行政	・小学校におけるバスの乗り方教室の開催	R1（2019）年度以降：小学校においてバスの乗り方教室を開催	実施済
			・地域行事、イベント等におけるバスの乗り方教室の開催	R4（2022）年度以降：名鉄バスの試乗会と撮影会の開催（しなの線）	実施済
	ⓝバス広報の作成、配布	市民 行政	・バス広報の作成、配布	R1(2019)年度以降：バス広報誌を発行	実施済
⑤公共交通利用意識の醸成	ⓞ市民向けエコモビの日（毎月第１水曜）の実施	市民 企業 交通事業者 関係団体 行政	・「エコモビの日」のPR	R1（2019）年度以降：市役所職員に向けてPRを実施	実施済
			・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	R1（2019）年度以降：市内企業への呼びかけ等を継続実施	実施済
			・「瀬戸市公共交通の日」（仮称）の設定	R8（2026）年度：運賃の無償化を前提とした場合、運賃収入に与える結果を考慮し、設定せず	未実施
	ⓟまちづくり、観光情報の発信	交通事業者 行政	・市内観光施設、地域のイベントへの公共交通を利用したアクセス情報掲載	R4（2022）年度：ジブリパーク開園に伴うバス運行実証実験、愛知県MaaS・観光情報発信関連の情報共有	実施済
			・公共交通を利用した観光モデルルートの作成、情報発信	R1（2019）年度以降：市、県が発行するパンフレットに公共交通を用いたアクセス情報を掲載	実施済
⑥利用しやすい交通環境の構築	ⓠ料金体系の見直し	市民 交通事業者 行政	・市内基幹バスの運賃見直し	R8（2026）年度：運賃の見直し	実施済
			・コミュニティバスの運賃見直し	R8（2026）年度：運賃の見直しに向けた利用者アンケート調査を実施	実施中
			・コミュニティバス回数券の作成	R2（2020）年度：回数券作成	実施済
	ⓡ交通系ICカードの導入	交通事業者 行政	・愛知環状鉄道への交通系ICカードの導入	H31（2019）年度：愛知環状鉄道での交通系ICカードの導入	実施済
			・コミュニティバスへの交通系ICカードの導入	R7（2025）年度：交通系ICカード導入に向けて他市町などの事例を参考に導入方法に関して検討中	未実施
			・ICカードを活用した利用促進の研究	R7（2025）年度：ICカードを活用するために必要な経費等を考慮した結果実施せず	未実施
	ⓢバスロケーションシステムの導入	交通事業者 行政	・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	R8（2026）年度：バスロケーションシステムの導入に向けて、他市町の事例や補助金の活用なども含めて検討中	未実施
	ⓣ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)	企業 交通事業者 行政	・乗り継ぎに配慮した路線図、時刻表の作成	R5（2023）年度：コミュニティバス乗継マップ作成、周知	実施済
			・地域や年齢等ターゲットに応じた路線図、時刻表の作成	R5（2023）年度：Googleマップ検索方法の案内作成・周知	実施済
			・路線情報のGTFS化、インターネット検索への対応	R3（2021）年度：路線情報のGTFS化	実施済
⑦運行内容見直し基準の作成	ⓤ運行内容見直し基準の作成	市民 交通事業者 行政	・コミュニティバスの運行内容見直し基準の作成	R8（2026）年度：瀬戸市地域公共交通計画策定業務委託においてコミュニティバスの運行内容見直し基準を作成中	未実施

※特定の位置を示す事業がないため、方針３は図化を省略

5　評価結果のまとめと考察

これまでの整理を踏まえ、３つの方針ごとのまとめと考察を整理します。

基本方針	目標	事業	まとめと考察
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	ⓐ陶生病院バスロータリーのハブ化推進 ⓑ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 ⓒバリアフリー化の推進 ⓓ待合環境の改善	【主な事業の進展からみた評価】 ・　陶生病院バスロータリーの供用開始と複数路線の乗り入れ、陶生病院の待合環境改善により、乗り換え拠点としての機能を強化した。 ・　広域基幹バス及び市内基幹バスの運行を継続し、鉄道を基軸とした拠点間の公共交通ネットワークを維持した。 ・　市内基幹バスの運行内容の見直し、バリアフリー環境の改善、まちづくりと連携した交通ネットワークの検討を進めた。 ・　一方、パーク＆ライド、サイクル＆ライド施設の整備は未実施となっている。 【数値指標からみた評価】 ・　公共交通の満足度は 48.6%から 52.1%へ向上したが、目標値の 60%を下回った。 ・　鉄道利用者数は 7,921,576 人から 7,555,151 人に減少し、目標値の 8,141,000 人を下回った。 多極ネットワーク型コンパクト構造の実現のため、広域基幹バス及び市内基幹バスの継続運行により、**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、コロナの影響により目標値に至っていない。今後は**鉄道駅周辺の整備を引き続き進めることによる鉄道利用者数の増加、また鉄道駅へのアクセス改善等により利用者の満足度の向上を図る**必要がある。
	②拠点間の交通ネットワークの確保・維持	ⓔ広域基幹バスの運行維持・見直し ⓕ市内基幹バスの運行維持・見直し ⓖまちづくりと連携した新たな交通ネットワークの形成	
2 生活を支える公共交通の確保	③生活交通の確保・維持	ⓗコミュニティバスの運行維持・見直し ⓘ菱野団地住民バスの運行維持・見直し ⓙ大学スクールバスとの連携 ⓚ新たなモビリティ・移動支援システムの導入	【主な事業の進展からみた評価】 ・　コミュニティバスの運行経路変更や、バス停新設など、地域の移動実態に応じた改善を進めた。 ・　菱野団地住民バスの運行、名古屋学院大学スクールバスの地域住民利用を継続した。 ・　品野・本地おでかけバス（デマンド型運行）や「チョイソコせとあさひ」など、新たな移動手段の実証を行った。 【数値指標からみた評価】 ・　公共交通 300m 圏人口カバー率は、87%から 88%に拡大したが、目標値の 90%を下回った。 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ない。今後はこれまでの取組や実証の成果を活かし、**立地適正化計画を踏まえ、行政・地域が連携した取り組みを検討する**必要がある。
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	ⓛ地域主体の公共交通検討体制の構築 ⓜバスの乗り方教室の開催 ⓝバス広報の作成、配布	【主な事業の進展からみた評価】 ・　沿線・運行協議会、バスの乗り方教室、バス広報の作成・配布等を継続し、市民・交通事業者・行政の協働による利用促進を進めた。 ・　GTFS の作成や Google マップへの対応など、分かりやすい公共交通の情報提供を実施した。 ・　バスロケーションシステムの導入およびコミュニティバスの運行内容見直し基準の作成は未実施となっている。 【数値指標からみた評価】 ・　市内基幹バスの利用者数は 708,524 人から 736,916 人に増加し、目標値の 708,500 人を上回った。コミュニティバスの利用者数は、93,353 人から 99,960 人に増加し、目標値の 93,500 人を上回った。 ・　市内基幹バスの収支率は 48.6%から 39.7%に減少し、目標値の 54%を下回った。コミュニティバスの収支率は、14.7%から 13.3%に減少し、目標値の 15%を下回った。 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ない。今後は利用者数の増加に向けた取組を継続するとともに、**持続可能な公共交通の確保のため、効率的な運行を実施することによる支出の削減及び運賃の値上げ等に取組むことで、収支の適正化に取り組む**必要がある。
	⑤公共交通利用意識の醸成	ⓞ市民向けエコモビの日（毎月第１水曜）の実施 ⓟまちづくり、観光情報の発信	
	⑥利用しやすい交通環境の構築	ⓠ料金体系の見直し ⓡ交通系ＩＣカードの導入 ⓢバスロケーションシステムの導入 ⓣ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）	
	⑦運行内容見直し基準の作成	ⓤ運行内容見直し基準の作成	

資料２－１

瀬戸市コミュニティバス「瀬戸市立図書館」の再開

１　経緯

瀬戸市立図書館が長寿命化工事を行うことに伴い、令和７年２月からコミュニティバスこうはん線の「瀬戸市立図書館」バス停を休止しているが、**工事が完了したため、バス停の利用を再開し、それに伴いこうはん線の運行方法を変更するもの。**なお、運行方法の変更に伴うダイヤ変更はありません。

２　対象路線

こうはん線

３　運行方法

資料２-２のとおり

４　変更開始の時期

令和８年１１月１日《予定》

５　運行経路



協議案件　コミュニティバスの運行経路の変更（こうはん線）

資料２－２

１　協議内容

路線名	瀬戸市コミュニティバス　こうはん線
内　　容	「瀬戸市立図書館」バス停の復旧
変更理由	瀬戸市立図書館が長寿命化工事を行うことに伴い、令和７年２月からコミュニティバスこうはん線の瀬戸市立図書館バス停を休止しているが、工事完了時期が確定したため、バス停を復活させ、それに伴いこうはん線の運行方法を変更するもの
実施予定日	令和８年１１月１日（木）
検討の経緯等	関係機関とバス停の設置位置、バスの運行経路について協議・検討した。
関係機関との調整日	・運行事業者　…　８月３１日協議済み　・　不要 ・警　　察　…　９月　１日協議済み　・　不要 ・運行協議会　…　９月　１日協議済み　・　不要 ・道路管理者　…　８月３１日協議済み　・　不要
周知方法	・市HP、バス車内に案内を設置

２　路線位置図



３　路線基本情報

態　　様	路線定期運行	変更の有無
運行経路の概　　要	①イオン瀬戸みずの店～陶生病院 ②陶生病院～イオン瀬戸みずの店	無
系　　統 運行距離	①　１１．２ｋｍ ②　１１．１ｋｍ	有
運行時間帯	午前８時台～午後６時台	無
運行日	毎日	無
運行本数	①　６便（上り１・２・３・４・５・６便） ②　６便（下り１・２・３・４・５・６便） 合計１２便	無
停留所数	２４か所	有
料金体系	運賃１００円	無
運行車両	ハイエース コミューター GL １４人乗り　１両	無
他路線との重複路線	【名鉄バス】 ・新瀬戸駅～陶生病院（しなの線、水野循環線・みずの坂線） 【瀬戸市コミュニティバス】 ・新瀬戸駅～陶生病院（下半田川線、曽野線） ・陶生病院（本地線） 【尾張旭市コミュニティバス】 ・根の鼻町集会所（あさぴー号東ルート）	無
運行事業者	瀬戸自動車運送株式会社 住所：瀬戸市山脇町18番地　電話：0561－82-2220	無

資料3

瀬戸市コミュニティバス車両の更新

1 経緯

瀬戸市コミュニティバスこうはん線の車両は、平成28年度に購入し、令和8年度で運行10年目となり、相応の距離を走行しており更新するものである。(令和8年8月末時点で走行距離 約48万 km)

なお、更新車両は、現車両と同様、交通事業者である瀬戸自動車運送株式会社が購入するものとする。

2 車両更新対象路線の運行内容

(1)路線名

こうはん線

(2)運行系統

起点:イオン瀬戸みずの店～経由:新瀬戸駅～終点:陶生病院

(3)系統キロ程

11.2km

3 更新車両の主要諸元表及び選択理由

(1)主要諸元表

	更新前(現行)	更新後	備考
名称	トヨタハイエース コミューター		
ボディ長	スーパーロング		
ボディ幅	ワイド		
ルーフ形状	ハイルーフ		
全長	5,380mm		
全幅	1,880mm		
全高	2,280mm	2, 285mm	5mm
車両総重量	2,930kg	3, 070kg	140kg
定員(旅客定員)	14人(13 人)		
ドア数	4ドア		
床面の高さ	600mm		
通路の幅	550mm		

(2) 選択理由

現在使用している車両と同等の車両を選択するものである。

4　バリアフリーの適用除外

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法、平成18年法律第91号）では、車両の新規導入の際には低床や車椅子による乗車が可能であることなど、バリアフリー基準の適合が義務付けられている。

しかし、道路や地形上の問題等によりバリアフリー基準を満たすことが困難である場合、乗車定員が23人以下であって車両総重量5トン以下の自動車について、地方運輸局に申請し、認定を受けることで、移動等円滑化基準の一部が適用除外となる。

本市のコミュニティバスは、主に居住地から周辺の生活利便施設への生活交通として運行しており、住宅街の狭隘道路を走行している。現在の運行を維持するため、当該車両の移動等円滑化基準の除外認定を受けることとする。

なお、車椅子使用者への対応について、車椅子使用者による乗車は、乗車の前日までに予約があった場合に車椅子対応の車両を配車するものとする。

前日までに予約するルールについて、平成23年（バリアフリー対応車両の導入時）に地域へ周知済み。

【対象路線】

こうはん線

【適用する車両】

前ページのとおり

【認定により適用を除外する移動等円滑化基準の条項及び内容】

第37条第2項第2号：乗降口のスロープ
第39条　　：車椅子スペース
第40条第1項　　：通路の幅
第40条第2項　　：通路の手すりの設置
第41条　　：運行情報提供設備等

5　車両の更新による車両最大値の変更

前ページのとおり

6　警察及び道路管理者との協議、沿線住民への説明

⑴　警察及び道路管理者との協議

ア　警察（瀬戸警察署）との協議は、令和8年9月1日に実施済みである。

イ　道路管理者（県道等関連：愛知県尾張建設事務所）との協議は、令和8年9月1日に実施済みである。

ウ　道路管理者（市道関連：瀬戸市）との協議は、令和8年8月31日に実施済みである。

⑵ 沿線住民への説明

瀬戸市自治連合会及びこうはん線運行協議会との協議は、令和8年9月1日に実施済みである。

7 車両の購入及び実施について

瀬戸市地域公共交通会議（令和8年9月書面開催）にて車両更新の承認を得た後、速やかに購入手続きを進めるものとする。（参考車両価格 約530万円）

運行事業者及び実施予定日

運行事業者 ：瀬戸自動車運送株式会社

実施予定日 ：令和8年11月1日