

⑩ 試験場

名称	棟名称	延床面積
信楽窯業技術試験場	本館	608 m <sup>2</sup>
	開放試験室・試作成形室棟	576 m <sup>2</sup>
	固形鑄込成形室棟	91 m <sup>2</sup>
	肉厚大物乾燥室棟	63 m <sup>2</sup>
	調土室棟	698 m <sup>2</sup>
	第1焼成室棟	612 m <sup>2</sup>
	第2焼成室棟	201 m <sup>2</sup>
	その他（車庫、電気室等）	395 m <sup>2</sup>



信楽窯業技術試験場

⑪ 産業振興センター

名称	規模	床面積
港区立産業振興センター	12階建て中 4フロア	4,310㎡

＜コロナ禍対応イメージ＞

階数	種別	想定機能	面積	
第1フロア	ロビー 情報コーナー	一部、展示スペースとしても活用できる仕様とする ＜設備＞商品パンフレット台8、取覧用デスク・椅子2、ベンチ椅子(3人掛け)4、展示用ボード4	290㎡	
	管理種室	・事務室、読書室、システム運用室、会議室、更衣室、休憩室等を設置	180㎡	
	中小企業 総合支援コーナー	＜融資・経営相談室＞ 60㎡程度 ・融資あっせん相談、経営相談等 ・各相談ブースはプライバシー保護に配慮 ・各ブースには融資システム用LAN回線 ・相談室入口には番号表示 ・控室には番書を設置 ＜設備＞商品・融資相談ブースも、受付カウンター(2名×3)、相談員控え室(6人掛けテーブル・椅子) ＜非常設相談室＞ 40㎡程度 ・専門相談 ・相談カウンター、控室を各2室設置 ・相談ブースは開放で構わないが、相談員は外部から招へいするため、各ブースのバックヤードとして控室を設置 ・相談室(融資・経営)を隣接させる必要は特設ない ・執務スペース、打合せスペース等を確保	100㎡	
	勤労者福利厚生事業室 (みなとびっく)	・執務スペース、打合せスペース等を確保	40㎡	
	産業関係団体等事務室	・執務スペース、打合せスペース等を確保	270㎡	
	ロッカールーム等	・男女別のロッカールーム、休憩室を設置	50㎡	
	会議室	・団体、委託業者、区職員が共有する会議室(管理は区が行う) ・移動間仕切りを設置し、2室一体利用可能な計画とする	80㎡	
	商品倉庫		80㎡	
	第1フロア 小計 1,000㎡			

階数	種別	想定機能	面積
第2フロア	ロビー 情報コーナー	一部、展示スペースとしても活用できる仕様とする ＜設備＞商品パンフレット台8、取覧用デスク・椅子2、ベンチ椅子(3人掛け)4、展示用ボード4、展示ケース2	290㎡
	総合案内・ 施設管理執務室	・6～8名の執務スペース、打合せスペース等を確保 ・総合案内カウンターを設置 ＜設備＞商品・事務用デスク・椅子8、壁面収納、プリンタ1、印刷機1、郵便(キヤピネット)4、コピー機1、作業用デスク(4人掛け)1、受付用カウンター(4m×1)	90㎡
	談話コーナー	・自動販売機等を設置 ・施設利用者の休憩、経査の利用に対応	120㎡
	コワーキングスペース	・ビジネス用ブリースペース、連携交流の場 ・70人程度のフリーアドレスデスク ・打合せスペース、印刷スペース併設	340㎡
	ビジネスサポート・ ファクトリー	・ミニ工房、試作品作成のための設備機器を設置 ・スタッフデスクを設置	80㎡
	地方資源発信拠点	・地方資源情報の発信と港区産業との連携支援 ・ロビーと一体での整備でも可	30㎡
	デザイン産業活用 推進室	・ビジネスサポートファクトリーと一体での整備でも可	20㎡
	産業情報センター ビジネス特・特付 MINATO 魅力発信室 産業展示室 商店街イベント情報室	・ビジネス関連書籍を中心に資料の収集・貸出しを行う ・企業の製品展示や事業の紹介 ・ロビーとの一体的整備でも可 ・商店街におけるイベント情報、特色ある取組の紹介	80㎡
	管理者ロッカールーム	・男女別のロッカールームを設置	30㎡
	商品倉庫		50㎡
第2フロア 小計 1,040㎡			

階数	種別	想定機能	面積
第3フロア	ロビー 案内コーナー	一部、展示スペースとしても活用できる仕様とする ＜設備＞商品パンフレット台8、取覧用デスク・椅子2、ベンチ椅子(3人掛け)4、展示用ボード4、展示ケース2	290㎡
	研修室	・研修室A：100㎡程度(研修室を設置) ・研修室B：100㎡程度、定員100人程度、出入り口2ヶ所 ・研修室C：100㎡程度、定員100人程度、出入り口2ヶ所 ＜設備＞商品・パンフレット台、展示用ボード、展示ケース、自動販売機、コピー機	300㎡
	読書図書室	・本読書室：100㎡程度、定員100人程度 ・児童読書：50㎡程度、定員50人程度 ・本読書室：50㎡程度、定員50人程度 ・児童読書：50㎡程度、定員50人程度 ・高層階に2室、高層階又は5Fは移動間仕切りにより1室利用可能 ＜設備＞商品・パンフレット台、展示用ボード、展示ケース、自動販売機	210㎡
	ラーニングジョブルーム	・ラーニングジョブの開催及び就業支援センター、ジョブフェアの開催等を想定	110㎡
	印刷コーナー	一部印刷用機器の設置	10㎡
	商品倉庫		100㎡
第3フロア 小計 1,010㎡			

階数	種別	想定機能	面積
第4フロア	ロビー 案内コーナー	一部、展示スペースとしても活用できる仕様とする ＜設備＞商品パンフレット台8、取覧用デスク・椅子2、ベンチ椅子(3人掛け)4、展示用ボード4、展示ケース2	290㎡
	多目的作業エリア	・商品展示、展示用ボード等の用途に対応 ・倉庫、定置用機材を配置 ・展示用ボードは、200cm程度を想定	600㎡
	多目的作業エリア(2)	・商品展示、展示用ボード等の用途に対応 ・倉庫、定置用機材を配置 ・展示用ボードは、200cm程度を想定	600㎡
	商品倉庫等	・多目的コートで活用する商品倉庫等 ・休憩、管理スペースを確保	170㎡
	第4フロア 小計 1,660㎡		
その他	施設設備メンテナンス （エレベーター・エレベーターホール）	・執務スペース、打合せスペース等を確保 ・エレベーターホール・エレベーターを設置 ・設備等のメンテナンススペースに配慮	20㎡
その他 小計 200㎡			
《仮設》港区立産業振興センター合計 4,310㎡			

※各階の商品展示の計、計120㎡(100㎡程度)を確保(100㎡程度を確保し、20㎡程度を確保)として計画する予定です。

⑫ ハローワーク

名称	構造・階数	延床面積
ハローワーク田川	RC造2階建	2,081㎡
塩尻市市民交流センター えんぱーく ふるさとハローワーク	地上5階、地下1階	93㎡(建物全体:11,901㎡)



ハローワーク田川



塩尻市市民交流センター えんぱーく

⑬ 駐車場

	長さ×幅	平均面積	50台分
一般平均	5×2.5m	12.5㎡	625㎡
軽車両用	3.6×2.28m	8.21㎡	410.4㎡

### 3) 施設規模の設定

以下に瀬戸サイトに集約・併設する施設の規模を検討した。なお、今後の民間事業者や入居予定機関との協議・調整の中で、面積等は変更となる場合がある。

	配置する施設	面積 (㎡)	施設内の機能	その他
オフィス棟 3階	産業支援センターせと	100	情報提供、相談窓口	-
	民間産業支援団体 A	800	相談窓口、事務室	
	国機関 A (産業・就労関係窓口)	500	相談窓口、事務室	
	国機関 B (産業・就労関係窓口)	300	相談窓口、事務室	
	共有打合せスペース	500	各機関で共有	
	文書保管庫	200	各機関で共有	
	その他施設等	300	トイレ、通路、昇降施設、ベンチ、湯沸かし室、機械室等	
	小計	2,700		
オフィス棟 2階	総合受付、管理人室	20	瀬戸サイト全体の窓口	駐車場 広場 県道
	ビジネス交流窓口施設	10	相談窓口	
	体験・情報提供施設	300	新世紀工芸館の陶芸、ガラス工芸 (30)	
	新産業実験スペース	300	最新の試験機器や3Dプリンター等	
	展示スペース	300	新世紀工芸館、瀬戸染付工芸館、愛陶工	
	シェアオフィス、 コワーキングスペース	900	受付、通路、設備等 (100㎡)、大型オフィス (50㎡) × 2、 4人用オフィス (25㎡) × 10、2人用オフィス (15㎡) × 10 コワーキングスペース (4㎡) × 25人分 共同ワーキングスペース (200㎡)	
	商業施設 (カフェ、物販)	220	キッチン+30席程度 (100) 物販のレジはカフェと併設、売り場 (20)	
	利便施設 (託児所を想定)	150	最大 15人程度の託児所を想定	
	その他施設等	500	トイレ、通路、昇降施設、ベンチ、機械室等	
	小計	2,700		
オフィス棟 1階	新世紀工芸館	400	陶芸工房 (100)、ガラス工房 (100) 陶芸体験 (100)、事務室 (100)	実験棟 市道
	瀬戸染付工芸館	300	陶芸工房 (100)、染付体験 (100)、事務室 (100)	
	貸会議室	400	10人用 (20㎡) × 5、20人用 (40㎡) × 5 大会議室 (100㎡) × 1	
	貸オフィス	400	小規模な事務所 2社程度	
	利便施設 (当面は学生用自習室を想定)	300	利用形態の変化に対応するパツファ 当面は自習室 (50人分) 等で活用	
	文書保管庫、倉庫	400	各機関で共有	
	その他施設等	500	トイレ、通路、昇降施設、ベンチ、湯沸かし室、機械室等	
	小計	2,700		
オフィス棟合計		8,100		



実験棟	窯業用の窯	200	陶芸体験や工房等が使用	-
	愛知県産業支援窓口	500	試験機能	
	民間産業支援団体 B(分析施設)	200	事務機能	
	その他施設等	100	トイレ、通路、機械室等	
実験棟合計		1,000		

参考：既存施設の面積

施設	現況		計画	
	延床面積 (㎡)	主な用途	面積 (㎡)	施設内の機能
産業支援センターせと	120	情報提供、相談窓口	100	情報提供、相談窓口
民間産業支援団体 A	2,200	事務室 (1000)、食堂 (150)、 会議室 (600) 等	800	相談窓口、事務室
国機関 A (産業・就労関係窓口)	900	会議室 (100)、事務室 (150)、 待合室 (400) 等	500	相談窓口、事務室
国機関 B (産業・就労関係窓口)	450	事務室 (250)、会議室 (50) 等	300	相談窓口、事務室
新世紀工芸館	1,300	工房 (600)、展示 (200)、事務 室 (150) 等	400	陶芸工房 (100)、ガラス工房 (100) 陶芸体験 (100)、事務室 (100)
瀬戸染付工芸館	450	展示 (200)、体験 (100) 等	300	陶芸工房 (100)、染付体験 (100)、 事務室 (100)
愛知県産業支援窓口	3,800		500	試験機能
民間産業支援団体 B(分析施設)	1,200	プラザ跡 (600)、展示 (200)、 体験 (100)、事務室 (50) 等	200	事務機能

(6) 施設配置の検討

導入施設の配置を検討するにあたって、施設配置の考え方を整理するとともに、敷地内におけるゾーニング、建物の配置等を検討した。

1) 機能配置の考え方

開発コンセプトの実現に向け、導入施設の施設配置を検討した。基本的な考え方は以下のとおり。

- ＜機能配置に関する基本的な考え方＞
- ・ 基盤産業創出の契機となるシェアオフィス・コワーキングスペースを核とする
  - ・ 外部の利用者が想定される商業施設や憩い・交流広場、体験・情報提供施設等は、分かりやすさ・利便性を考慮して配置する
  - ・ 関連する施設や共有化が効率的と考えられる施設を近接させる

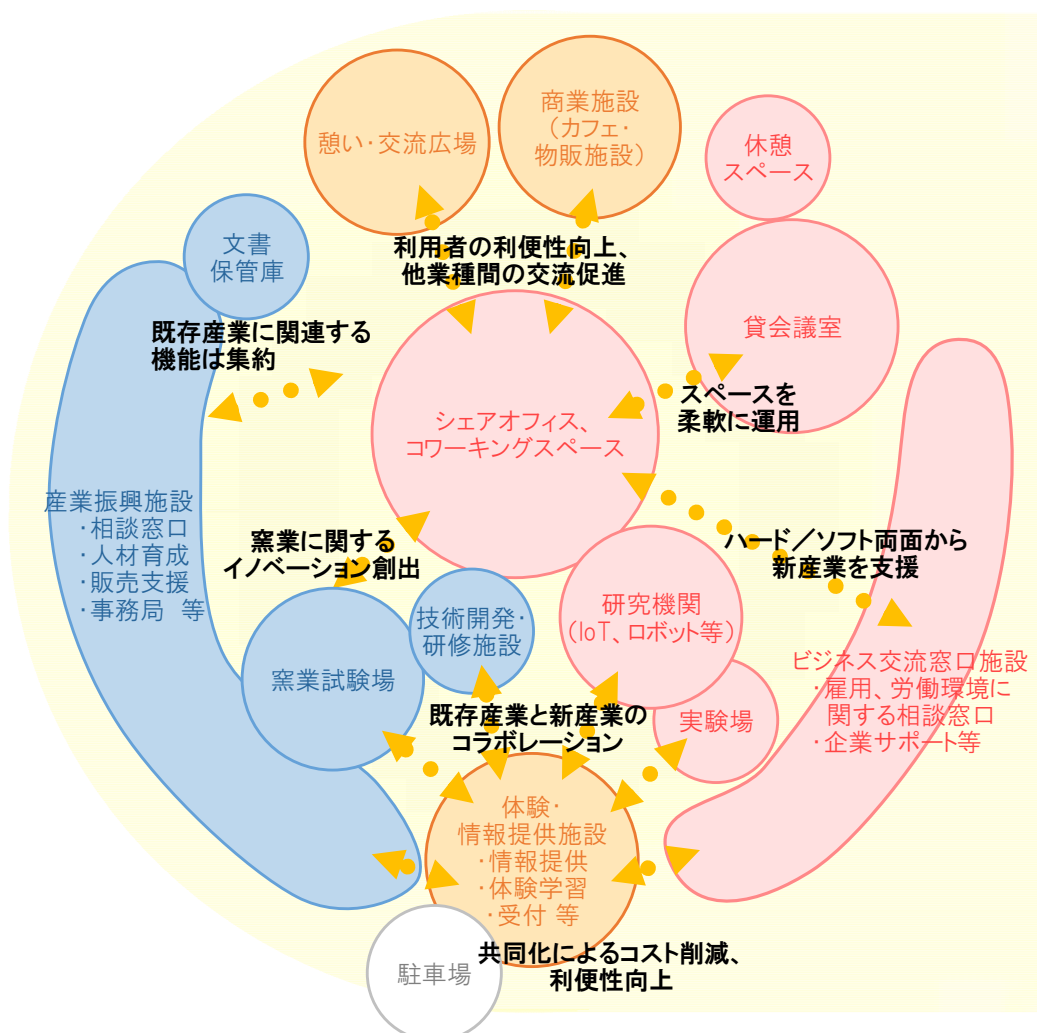


図 3-5-6 瀬戸サイト 機能配置

## 2) 施設配置案の検討

瀬戸サイトの敷地内を対象に、施設配置を検討した。基本的な考え方は以下のとおり。

### <利用者の動線>

- ◆様々な利用者が安心して施設内を移動できるよう、利用者の動線やユニバーサルデザインを考慮した駐車場や施設とする
- ◆瀬戸サイトに入出入りする利用者それぞれの動線を考慮し、相互に利用しやすいような施設配置とする

#### <想定される利用者>

- ①鉄道による施設利用者（市内外からの来場を想定）
  - ②自動車による施設利用者（市内外からの来場を想定）
  - ③徒歩による施設利用者（周辺住民を想定）
  - ④施設管理用のサービス動線（荷捌き車両等）
- ◆現道交通の円滑性の観点から、県道 57 号線から直接出入りすることは避けて、車両出入口を配置する

### <周辺環境への影響>

- ◆尾張瀬戸駅方面や県道 57 号線方面からの視認性を考慮した配置とする
- ◆瀬戸市文化センターとの連続性を演出する配置計画とする。また、臨時駐車場として活用されている実態を考慮する
- ◆敷地の西側に隣接した住宅地に対し、ひらかれた印象とする。また、良好な住環境の維持を目的として、景観や騒音、利用者の視線等に配慮する
- ◆既存施設や瀬戸サイト敷地内の各施設が互いに協調・連携しあう配置とする

### <運営、維持管理>

- ◆将来的な様々な用途を見据え、機能の変化に対応できる施設として配置・設計を行う
- ◆施設の運営・維持管理の段階を考慮し、事業スキームや管理者の意向に考慮した施設配置とする。（例：管理が異なる施設は別棟とするなど）
- ◆大規模災害発生時を想定し、地域住民や利用者、帰宅困難者等の対応を考慮する

前述した考え方にに基づき、敷地内における建物の配置を複数検討した。  
 建物配置の検討パターンを以下に、各案の比較結果を次頁に示す。

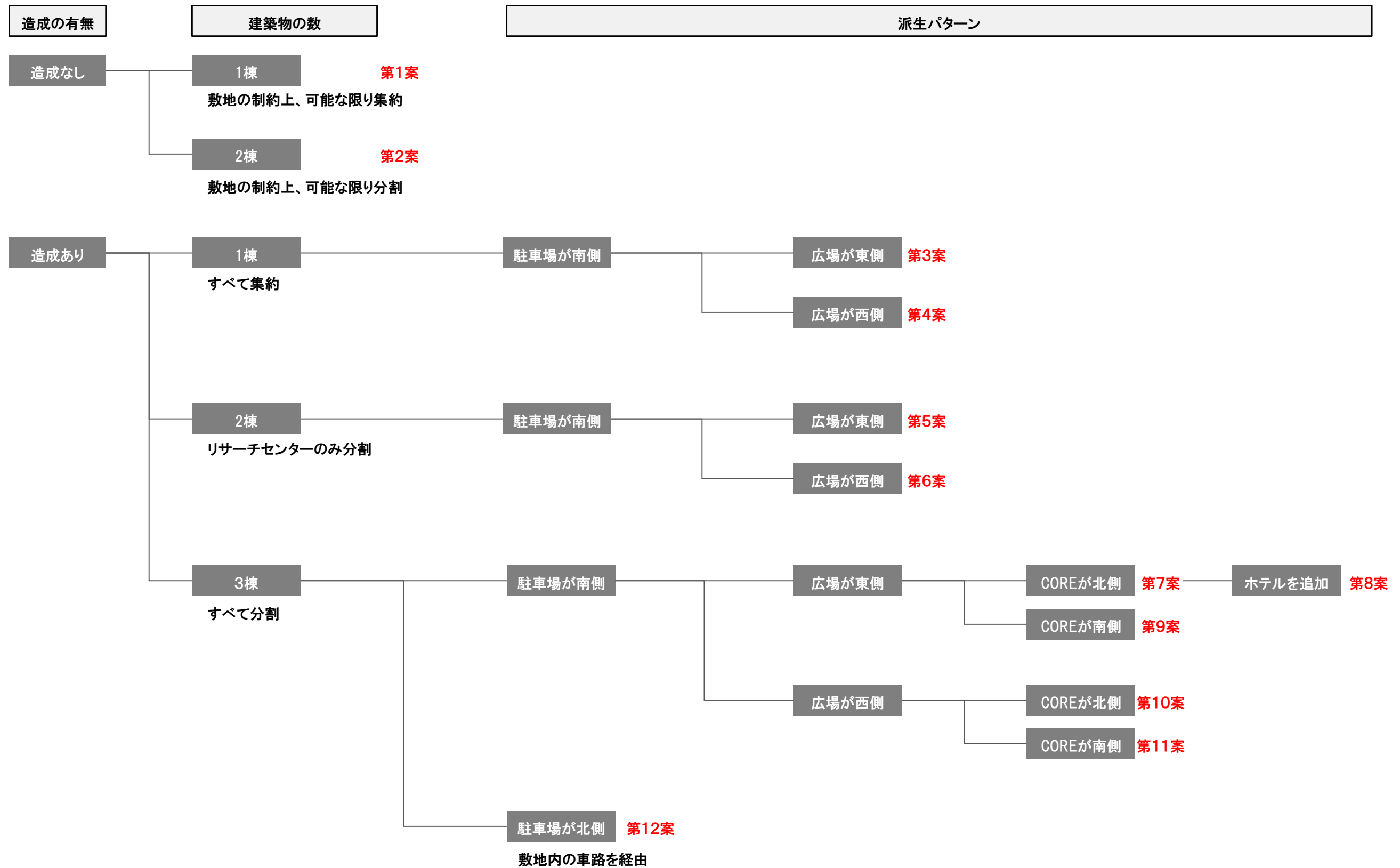


図 3-5-7 瀬戸サイト 建物配置の検討パターン

表 3-5-4 瀬戸サイト 建物配置の比較

配置計画案	第1案	第2案	第3案	第4案	第5案	第6案	第7案	第8案	第9案	第10案	第11案	第12案	
イメージ図													
造成	なし		あり										
建築物の数	1棟	2棟	1棟		2棟		3棟						
駐車場	南側											北側	
広場	なし	東側	東側	西側	東側	西側	東側	東側	東側	西側	西側	東側	
CORE	オフィスと一体化						北側	北側	南側	北側	南側	北側	
その他								ホテル、住宅を追加					
利用者動線(車両)	◎	◎	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	△	
サービス動線(車両)	◎	○	◎	◎	○	○	○	○	○	○	○	○	
既存住宅地への影響	△	△	◎	○	◎	△	○	○	○	◎	◎	○	
県道・駅側からの視認性	○	◎	○	○	◎	○	◎	◎	◎	○	○	◎	
文化センターとの連携	◎	◎	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	○	
整備コスト	小	小	小	小	中	中	大	大	大	大	大	大	
維持管理コスト	小	中	小	小	中	中	大	大	大	大	大	大	
総評	コスト◎				コスト○ 賑わい◎		利便性◎ 賑わい◎		収益性◎				

【比較表の考え方】

- 利用者動線(車両) ◎:敷地南側全面から進入可能、○:敷地南側から進入可能(導入路等必要)、△:敷地北側から進入(敷地内に左折レーン等必要)
- サービス動線(車両) ◎:全施設に敷地南側から直接アクセス可能、○:敷地内を通過して敷地南側からアクセス可能
- 既存住宅地への影響 ◎:開放的な空間、○:動線を確保可能、△:多少の圧迫感あり
- 県道側からの視認性 ◎:視認性と開放感がある、○:視認性がある
- 文化センターとの連携 ◎:現状の運用通り、駐車場の兼用が可能、○:連続的な賑わいの創出が可能
- 整備コスト 小:造成がないor建築物が1棟のみ、中:建築物が2棟、大:建築物が3棟
- 維持管理コスト 小:建築物が1棟に集約、中:建築物が2棟に集約、大:建築物が3棟に分散

### 3) 建物配置案

比較検討の結果、以下の観点を重視して第5案をベースに施設配置を検討した。

#### <機能配置を検討する観点>

- ・ 一般利用者の車両出入りは敷地南側のみとするため、駐車場は敷地内の南側に配置する
- ・ 鉄道利用者や県道 57 号線からの視認性を重視し、賑わい・交流広場は敷地東側とする
- ・ 整備コストや運営・維持管理コストを考慮し、建物は集約する方向とする
- ・ 整備スケジュールや設備の特殊性等を考慮し、実験や試験を行うリサーチセンターは別棟として整備する
- ・ 現道(県道 57 号線、市道等)との接続性および視認性を考慮し、造成による整備面のかさ上げを前提とする



図 3-5-8 瀬戸サイト 施設配置案



表 3-5-5 瀬戸サイト 配置する機能と施設

フロア		フロアの特徴	機能配置の考え方	配置する機能と施設	接続
オフィス棟	3階	<ul style="list-style-type: none"> <li>空間制約が少なく、まとまった空間を確保可能</li> <li>県道や駐車場から少し遠い</li> </ul>	明確な利用目的のある機能を配置	産業振興機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>民間産業支援団体 A、国機関 A（産業・就労関係窓口）等の事務局、相談窓口</li> <li>文書保管庫、共有打合せスペース等</li> </ul> ビジネス交流機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>産業支援に関する相談窓口</li> </ul>	—
	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道、広場、駐車場と接続し、外部からのアクセスが最も良い</li> </ul>	瀬戸サイト全体のメインフロアとしてゲートウェイ的な役割を果たす機能を配置 一般利用者や業務利用者等、多様な利用者が想定される機能を配置	技術開発・伝承機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>展示スペース</li> <li>ビジネス交流機能</li> <li>シェアオフィス、コワーキングスペース等</li> <li>新産業実験スペース</li> <li>体験・情報発信機能</li> <li>体験・情報提供施設</li> </ul> 商業機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>カフェ、物販等</li> <li>託児施設等の利便施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場</li> <li>広場</li> <li>県道 57 号線</li> </ul>
	1階	<ul style="list-style-type: none"> <li>市道と接続</li> </ul>	業務利用者や勤務者が利用する機能を配置	技術開発・伝承機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>体験工房、展示スペース等</li> <li>ビジネス交流機能</li> <li>貸会議室、貸オフィス等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実験棟</li> <li>市道</li> </ul>
実験棟	1階	<ul style="list-style-type: none"> <li>市道と接続</li> <li>駐車場や周辺住宅地と近い</li> </ul>	を配置	技術開発・伝承機能 <ul style="list-style-type: none"> <li>愛知県産業支援窓口</li> <li>窯業用の窯</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>オフィス棟（1階）</li> <li>市道</li> </ul>
広場	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道や駐車場に直結</li> <li>瀬戸サイト全体の憩い空間、地域に開かれた空間として活用</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車場</li> <li>県道 57 号線</li> <li>オフィス棟（2階）</li> </ul>
駐車場	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>瀬戸サイト利用者の駐車場として整備（約 150 台分）</li> <li>県道 57 号線の交通を阻害しないため、敷地南側より出入り</li> <li>必要に応じて、身障者用駐車場や荷捌き用の車寄せ等を敷地北側（1階）にも整備</li> </ul>			



参考として、造成の前提条件となる高低差および利用者動線を示す。

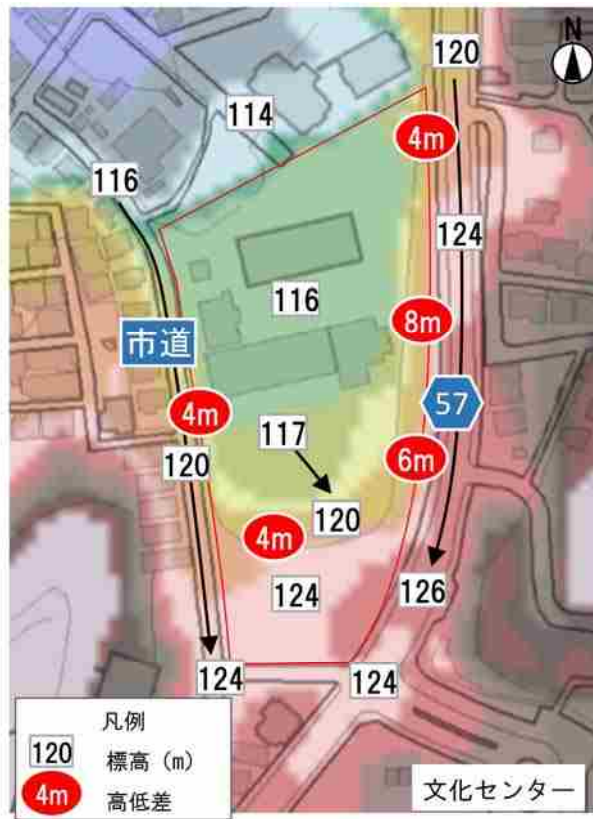


図 3-5-9 瀬戸サイト 敷地内の高低差

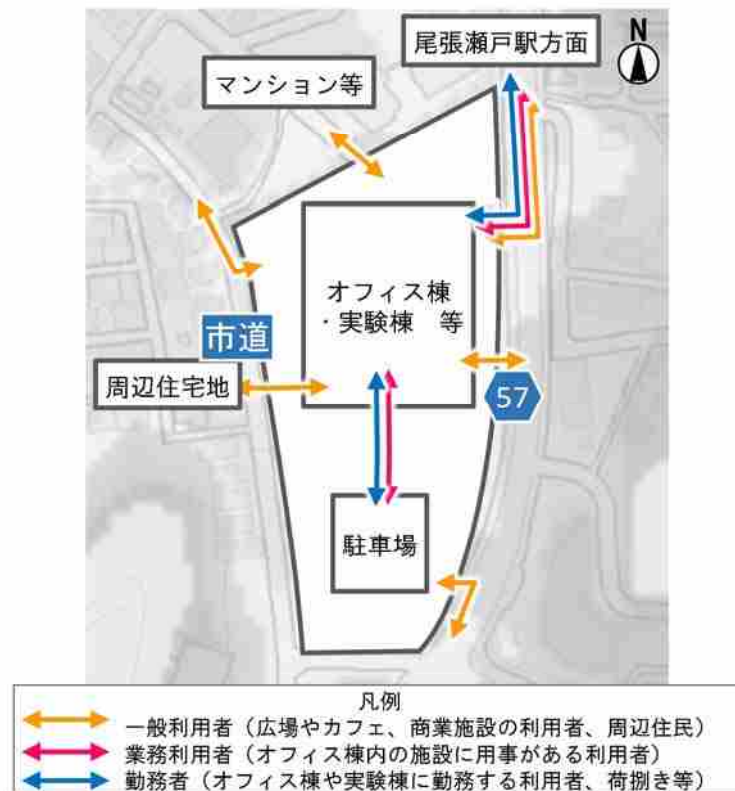





図 3-5-10 瀬戸サイト 利用者動線

(7) 機能配置の検討

これまでの検討結果を踏まえ、瀬戸サイトの整備基本計画を検討した。検討にあたっては、各フロアのアクセスや利用特性から、使われ方を想定して、施設配置を決定した。

表 3-5-6 瀬戸サイト 施設配置の考え方

	施設配置	利用特性、フロアの特徴
3階	<p>オフィス棟</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が限定的、利用目的が明確なため、3階であっても来客が十分見込まれる</li> <li>・既存の公共施設のうち、主に産業支援に関する施設を集約</li> <li>・共有化する文書保管庫や打合せスペース等は、どの施設かも使いやすい位置に配置</li> </ul>
2階 (県道レベル)	<p>オフィス棟</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主な利用経路である自動車の駐車場、および鉄道（尾張瀬戸駅）からのアクセス性が最も高い</li> <li>・瀬戸サイトのゲートウェイとして、多様な利用者の交流を促進する施設を集中的に配置</li> <li>・展示スペースや実験スペース、体験コーナー等を連携させ、新たなイノベーションを創出</li> </ul>
1階 (市道レベル)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験棟との連携が強い1階部分には、設備面、搬出入の面で実験・窯業・作業等の機能を集約</li> <li>・貸会議室や貸オフィス、利便施設等、当面の運用にあたっての自由度が高い施設を集約し、自由な施設運営を促進</li> <li>・整備スケジュールおよび設備の特殊性等を考慮し、実験等は別棟として整備</li> </ul>

## (8) 建築計画の検討

これまでの検討を踏まえ、以下の考えに基づき建築計画を検討した。なお、入居機関・運営事業者等の意見・要望に基づき、今後計画の見直しが想定されるが、ここではそれら協議・調整のベースとなる基本計画を検討した。

### ＜建物計画の基本的な考え方＞

- ・賑わいを創出する広場やカフェ等を互いに見える位置に配置し、瀬戸サイト全体の賑わいを創出、地域へも波及
- ・施設間／利用者間の交流を促進するため、オフィス棟内を回廊式として回遊性を向上
- ・多くの利用が見込まれる施設（シェアオフィス、コワーキングスペース等）を建物の奥に配置し、利用者を奥まで誘導、交流機会を増加
- ・オフィス棟北側にも入口を配置、敷地西側にも出入口を配置し、周辺の住宅地への圧迫感軽減や連携強化を促進
- ・トイレや昇降施設（EV、階段等）は各フロアの中央に配置し、視認性向上とスペース最小化、コスト縮減を両立

今後、計画の深度化にあわせて、関係機関との調整が必要である。

### ＜今後の調整事項＞

- ・ 市の事業として開発許可が対象外となる場合は適合証明の取得が必要
- ・ 設計時は土壌対策汚染法、がけ基準等、各種基準を要確認
- ・ ニーズがあれば乳幼児向けの遊具や、高齢者向けの健康遊具を設置
- ・ 開発許可基準に該当する場合は芝生の下に地下式の調整池を設置
- ・ 近隣のマンションや住宅の電波障害がないか要確認
- ・ 既存の建築の上下水、電気、通信、ガス、ネット等の接続箇所を要確認
- ・ PS、DS、機械室等のスペース確保のため設計時の間取りは要調整

次頁に各フロアの建築計画とその考え方を示す。

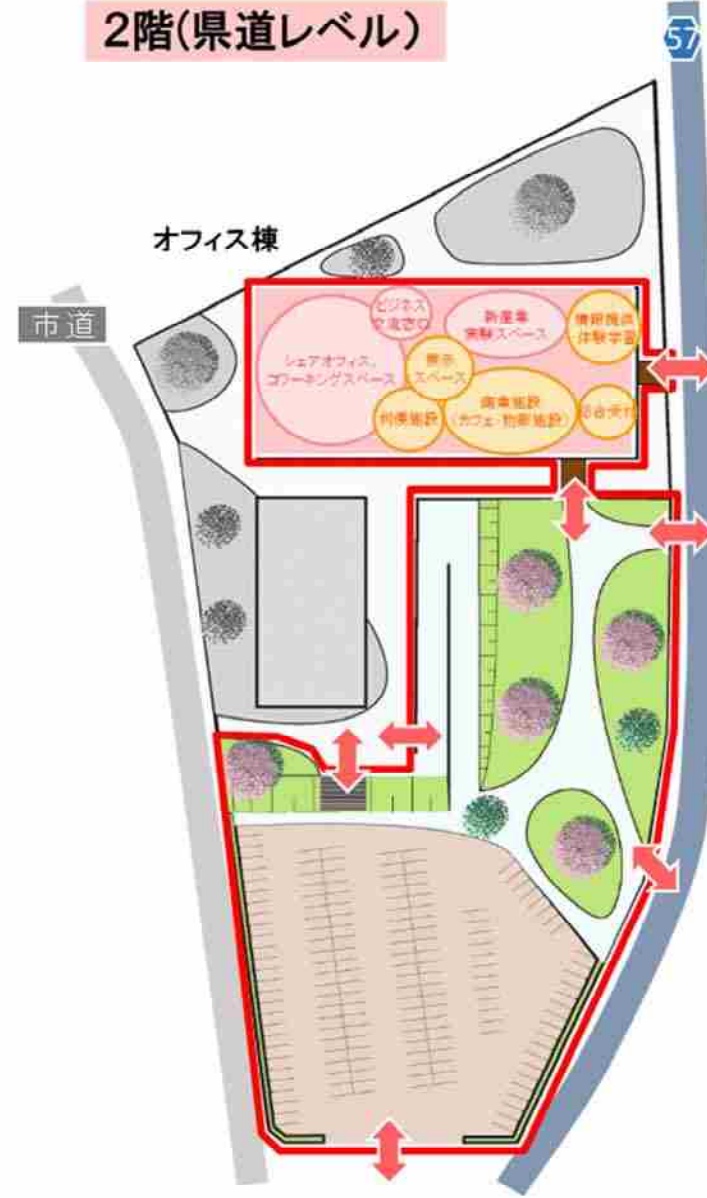
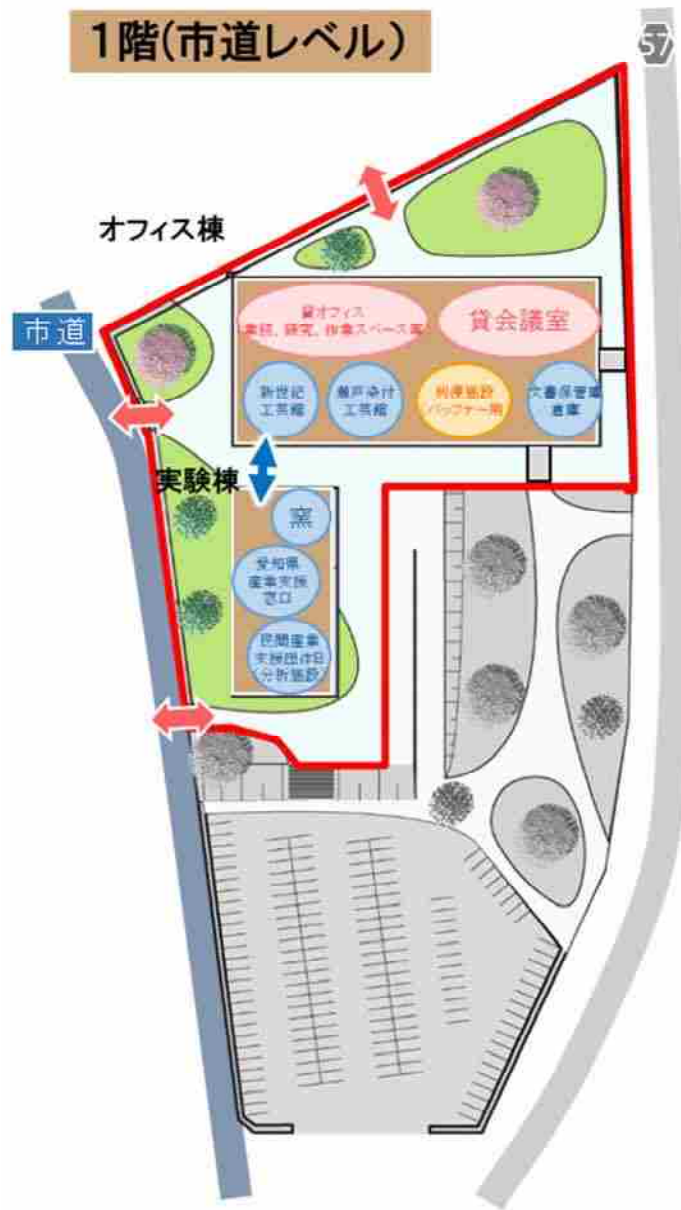


図 3-5-11 瀬戸サイト 建築計画



1) 全体のデザイン

瀬戸サイトが『公共的機能の集約と企業間連携・交流による、新たな人材・技術・価値を生み出す産業交流・支援拠点』として地域経済の活性化に寄与するためには、「多種多様な人々が集い、活動する空間や機会を創出する」ことが必要である。そのためには経済性、機能性、安全性等を踏まえながらも可能な限り上質な空間を設え、様々なアクティビティを誘発させる装置や、無意識のうちに「せともの」に触れるための仕掛けを随所に取り入れることが望ましい。



図 3-5-12 瀬戸サイト 全体デザインの考え方



2) 屋内1階部分のデザイン

住民、観光客、ビジネスマン、アーティストなど、多種多様な人々の会話や行動から新しい商品、企画のアイデアが生まれるとともに、何気ない出会いから販路拡大につながるように、互いに「見る・見られる」の関係を築きやすい施設配置とする。また、出来る限り多くの場面で出会いや交流が生まれるように回遊性を持たせた動線や諸室の配置とする。ファニチャー類は思わず座りたくなるようなデザインとして滞留時間を増やすとともに、「せともの」を感じられる素材を多く活用する。

北側入口に配置することでエントランス部の圧迫感を低減  
マンション住民等にも開放して滞留空間を創出

どの諸室からも利用しやすい位置にトイレを配置 1F~3F  
のトイレの位置を揃えてPS等のスペースを最小化  
出来るだけ流末に近い位置に配置し、配管の数量を低減

実験棟と連携しやすい位置に配置

廊下は回廊式とすることで、回遊性を向上させるとともに、  
多種多様な人々の出合のきっかけを創出

各部屋はガラス張りとする等、透過性を高めて互いの活動の視認性を  
向上  
カーテンレール等を設置することで柔軟に視線を遮ることも可

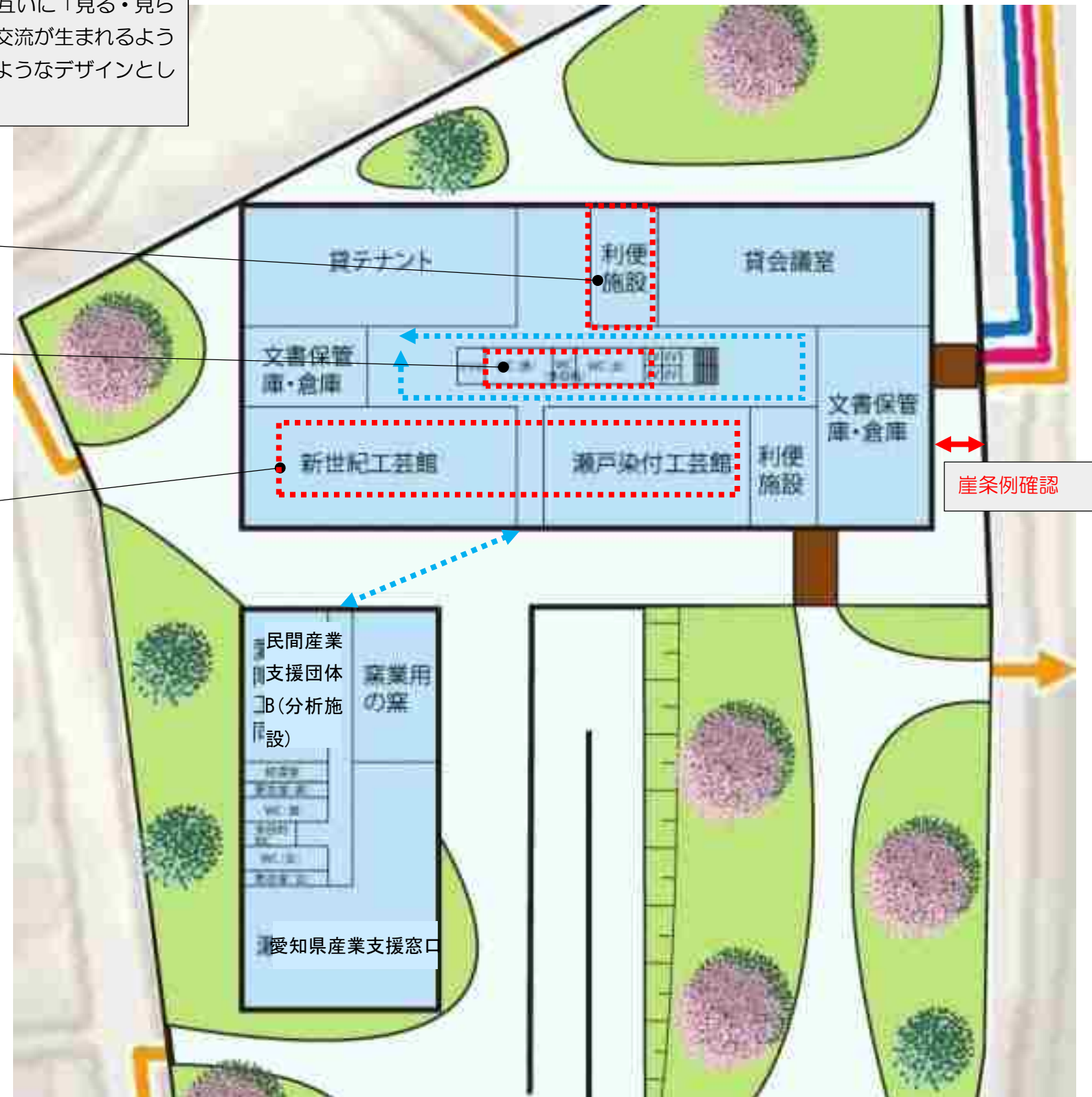


図 3-5-13 瀬戸サイト 屋内1階部分のデザインの考え方

3) 屋内2階部分のデザイン

住民、観光客、ビジネスマン、アーティストなど、多種多様な人々の会話や行動から新しい商品、企画のアイデアが生まれるとともに、何気ない出会いから販路拡大につながるように、互いに「見る・見られる」の関係を築きやすい施設配置とする。また、出来る限り多くの場面で出会いや交流が生まれるように回遊性を持たせた動線や諸室の配置とする。ファニチャー類は思わず座りたくなるようなデザインとして滞留時間を増やすとともに、「せともの」を感じられる素材を多く活用する。

ファニチャー類は県産材の木材の他、陶器のベンチ等、「せともの」を感じられる素材を活用



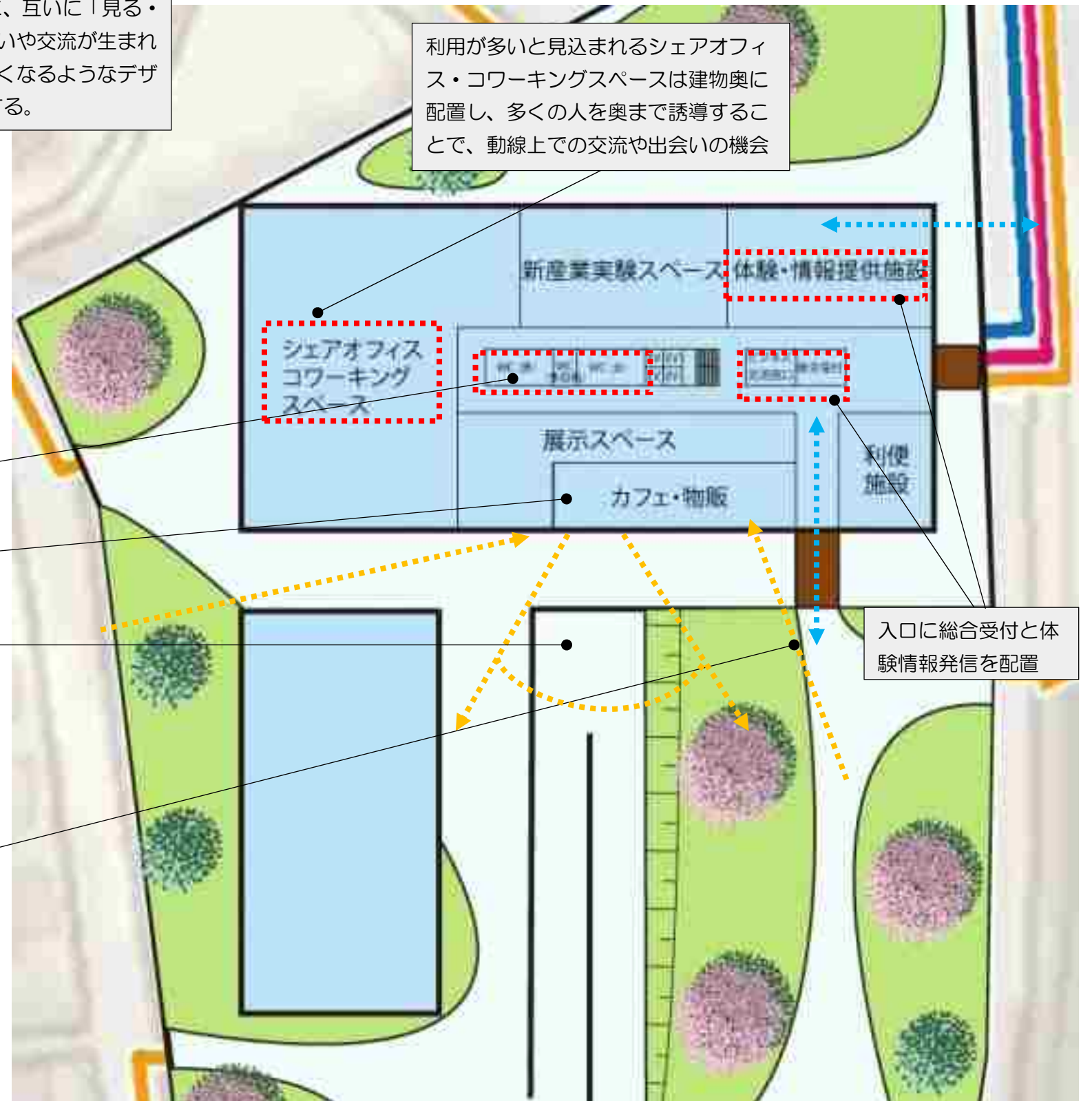
どの諸室からも利用しやすい位置にトイレを配置 1F~3Fのトイレの位置を揃えてPS等のスペースを最小化  
出来るだけ流末に近い位置に配置し、配管の数量を低減

屋外から見えやすい位置にカフェと物販を配置  
地元の陶器で飲み物や食べ物を提供

カフェは最も人々の活動や地形が見える位置に配置  
隣接する住宅街の主婦さんが中の様子を見やすい位置に配置

廊下は回廊式とすることで、回遊性を向上させるとともに、多種多様な人々の出合のきっかけを創出

物販は最も屋外から商品や人々の活動が見える位置に配置



利用が多いと見込まれるシェアオフィス・コワーキングスペースは建物奥に配置し、多くの人を奥まで誘導することで、動線上での交流や出会いの機会

入口に総合受付と体験情報発信を配置

図 3-5-14 瀬戸サイト 屋内2階部分のデザインの考え方



4) 屋内3階部分のデザイン

住民、観光客、ビジネスマン、アーティストなど、多種多様な人々の会話や行動から新しい商品、企画のアイデアが生まれるとともに、何気ない出会いから販路拡大につながるように、互いに「見る・見られる」の関係を築きやすい施設配置とする。また、出来る限り多くの場面で出会いや交流が生まれるように回遊性を持たせた動線や諸室の配置とする。ファニチャー類は思わず座りたくなるようなデザインとして滞留時間を増やすとともに、「せともの」を感じられる素材を多く活用する。

廊下は回廊式とすることで、回遊性を向上させるとともに、多種多様な人々の出合いのきっかけを創出

文書保管庫は北側に配置し、日光等による損傷を低減

マンション住民のプライバシーを考慮し、常時人がいると想定される民間産業支援団体 A 等は南側（日当たりも良い場所）に配置

どの諸室からも利用しやすい位置にトイレを配置 1F~3F のトイレの位置を揃えて PS 等のスペースを最小化  
出来るだけ流末に近い位置に配置し、配管の数量を低減

会議室・共有打合せスペースは敷地内外の眺望が良く、周囲からも行動が視認されやすい位置に配置

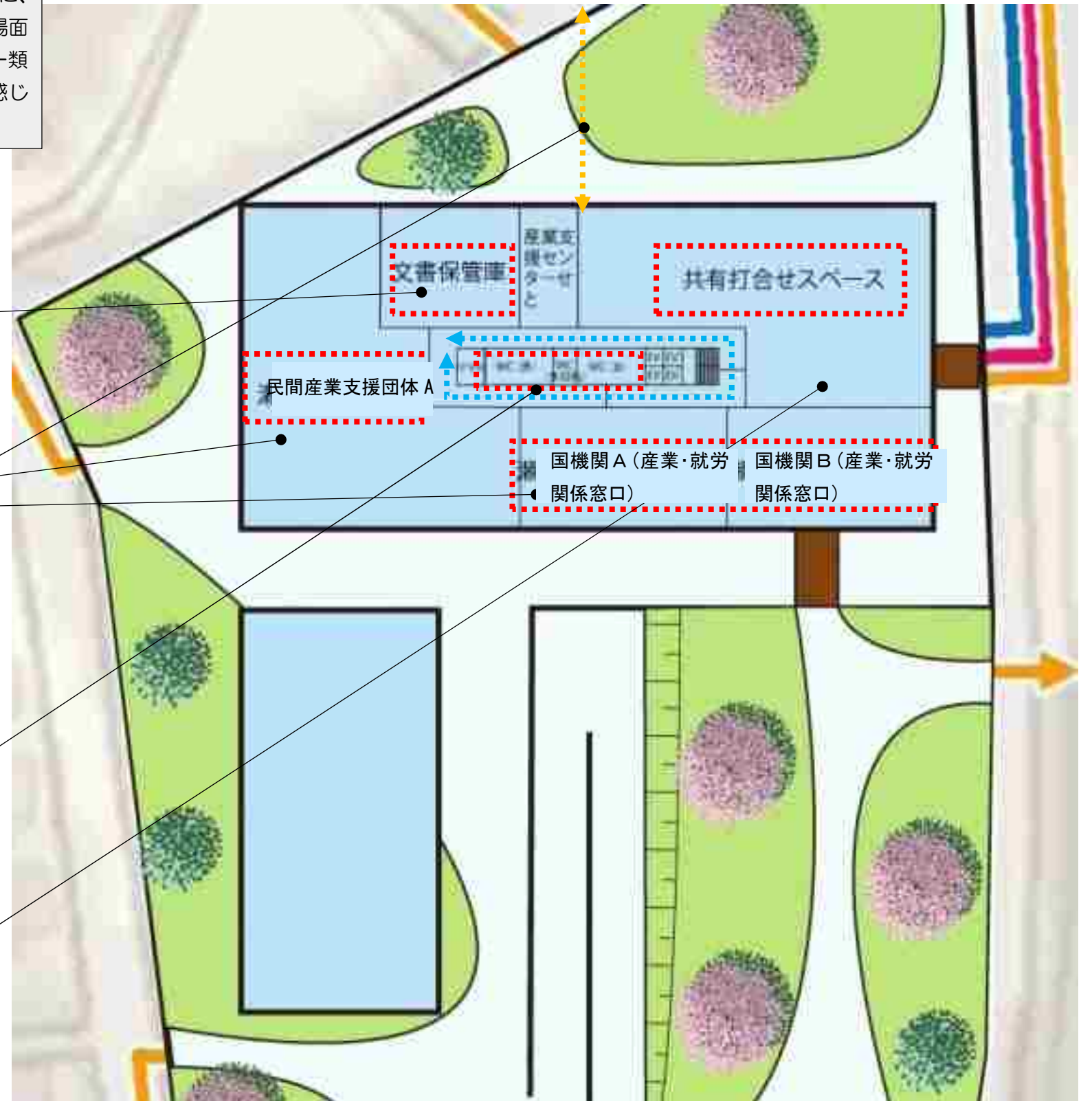


図 3-5-15 瀬戸サイト 屋内3階部分のデザインの考え方

(9) 基本計画のとりまとめ

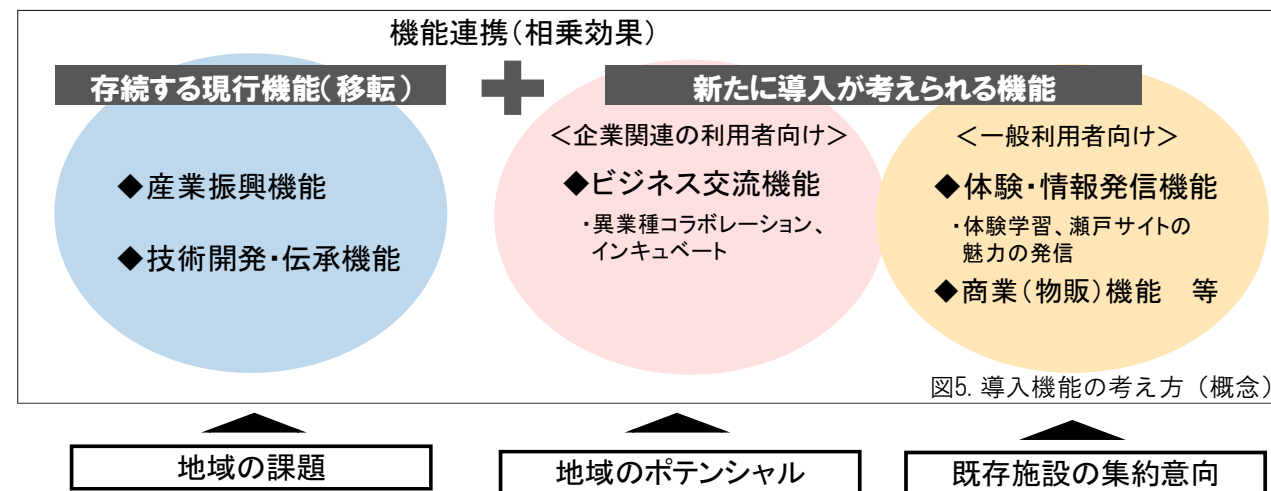
先述の検討をもとに、瀬戸サイトの基本計画のとりまとめに向けて、瀬戸サイト整備基本計画の素案を次頁以降に示す。

# 1. 開発コンセプト・導入機能

【開発コンセプト】

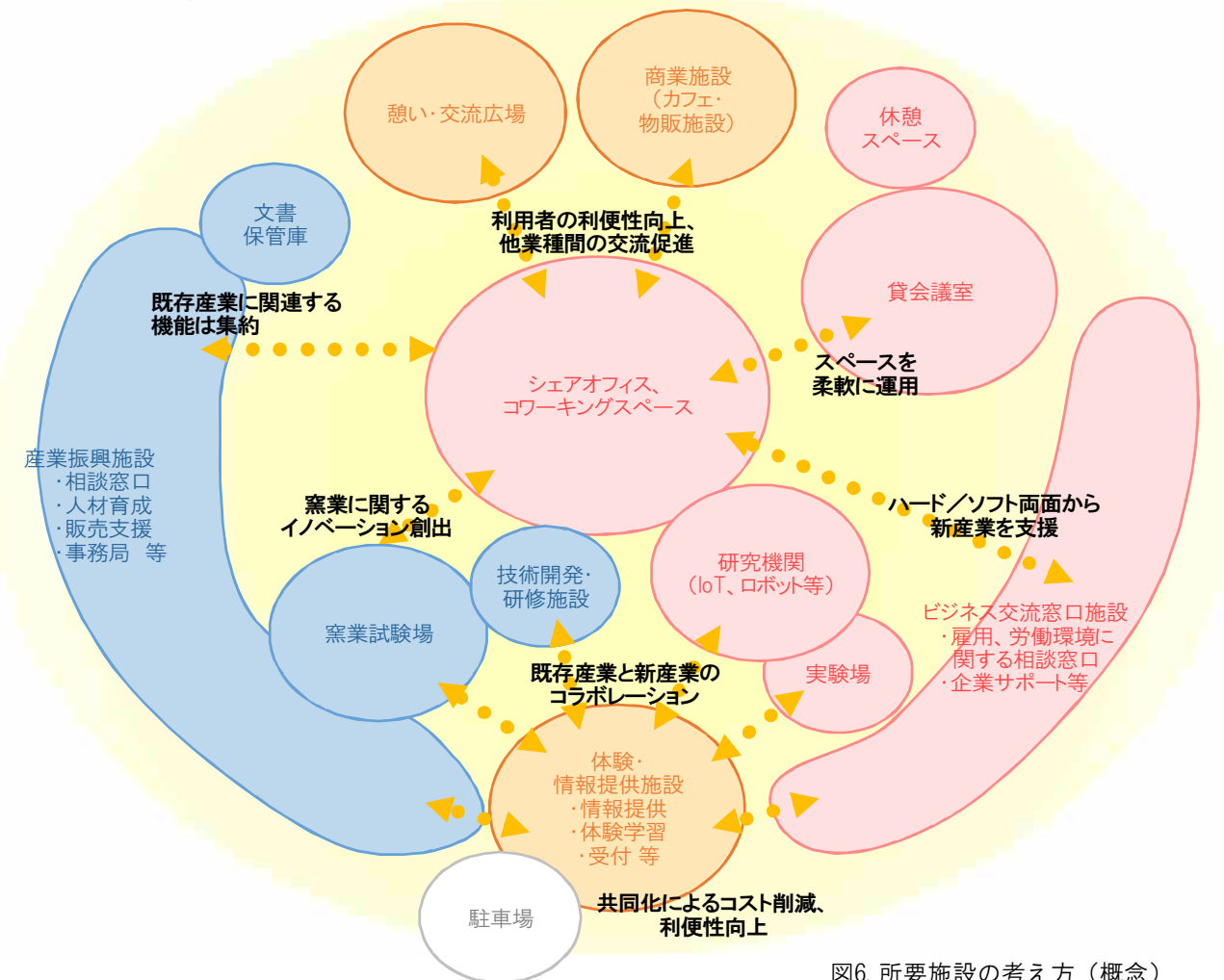
公共的機能の集約と企業間連携・交流により、  
新たな人材・技術・価値を生み出す産業交流・支援拠点

【導入機能】



# 2. 所要施設

「導入機能の考え方」および関係者の意向を考慮し、複合施設等の事例や各施設の意向等も踏まえて瀬戸サイトに整備する施設は以下のとおり。



# 3. 移転・集約を検討する現行施設等

No	集約を検討する施設	集約を検討する主な機能
1	産業支援センターせと	企業活動等の相談窓口、経営支援、人材育成
2	民間産業支援団体A	経営に関する情報収集・相談窓口、経営支援
3	国機関 A (産業・就労関係窓口)	就労に関する相談窓口、情報提供
4	国機関 B (産業・就労関係窓口)	情報提供、就労環境に関する相談窓口
5	新世紀工芸館	陶芸・ガラス工芸技術の研修・伝承、展示
6	瀬戸染付工芸館	染付技術の研修・伝承、展示
7	民間産業支援団体B(分析施設)	技術振興事業
8	愛知県 産業支援窓口	試験研究施設

# 4. サウンディング調査における事業者意見

導入機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に点在する施設を集約した産業支援、起業支援のためのワンストップ拠点については、これまでの調査や会議などを通して、<b>地域の企業経営者からの要望も多い</b>ところであることがわかっており、また、比較的多数の支援拠点を擁する施設となることから、<b>特徴的かつ魅力的な施設となる可能性がある</b>との意見が多く聞かれた。</li> <li>・<b>せと・しごと塾やCG Kids Programなどの従前の取組みと親和性の高いコンテンツ</b>を取り込んだ提案も多く出されたことから、名古屋市をはじめとする同種の施設に対して、差別化を図ることのできる施設整備が可能であると思われる。</li> <li>・民間による収益施設については、国の就労関係窓口などの利用者や各公共的施設の従事者による利用を見込むことができることから、<b>飲食や物販といった施設も検討可能</b>であるとの声も複数聞かれた。</li> <li>・他市の同種の施設との差別化を図る観点からは、高校生のインターンシップ制度との連携や、大学との産学連携、ブランド力のある飲食店との連携したシェアオフィス・コワーキングスペースなどの提案も複数聞かれた。</li> <li>・以上を踏まえ、導入機能については、施設利用者や入居する各公共的施設や事業者との親和性の高い機能に加え、それらの機能の連携や相乗効果を高める建物内の動線と併せた検討を行う。</li> </ul>
立地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道57号線に隣接することから、<b>車両によるアクセスが期待できる</b>との意見が多く聞かれた。また、尾張瀬戸駅からの徒歩によるアクセスは、利便が非常に高いとは言えないまでも、県道57号線に十分な歩道が確保されており、文化センターと近傍であるとの立地も活かして、ランドマークとなる可能性について言及する意見も一定程度聞かれた。</li> <li>・現在の建物については、隣接する県道に比べ敷地がかなり低く、視認性が悪いことから、<b>用地の活用にあたっては、一定程度の盛土を行うか建物高くするなど、県道からの視認性を良くする工夫が必要</b>であるとの意見が多く聞かれた。</li> <li>・現在の高低差などを考慮すると、日照及び視認性を確保するために造成費用が多く発生する可能性があることから、<b>マンション等の機能の併設や住宅用地などへの転用は困難</b>であるとの意見が多く聞かれた。</li> <li>・以上を踏まえ、これまでの関係者・関係機関との調整や導入可能な機能等を踏まえ、立地を活かした施設整備を進めることが望ましいと考えられる。</li> </ul>
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今回の瀬戸サイト整備・運営事業については、旧来型のPFI(ハコモノ)に近く、サービス購入型を基本とした<b>BTO方式もしくはDBO方式が望ましい</b>との声が多く聞かれた。</li> <li>・また、事業期間については、<b>大規模修繕を必要としない15年程度の期間が良い</b>との声が多く聞かれた。</li> <li>・このほか、飲食店などの収益施設について独立採算事業としては難しい場合においては、委託契約により運営するスキームが良いとの意見も聞かれた。</li> </ul>



## 5. 瀬戸サイト整備計画の例

各民間企業とのサウンディング結果をもとに、整備計画の例を以下に示す。

### (1) 動線及び造成

瀬戸サイトの利用者は、鉄道（尾張瀬戸駅）・自動車（主に県道57号線）・徒歩等、複数  
が想定される。また、瀬戸サイトは敷地が低く、敷地東側の県道57号線、敷地西側の市道と  
の高低差が最大8m程度ある。

利用者動線およびサービス動線を設定し、造成計画を検討した。

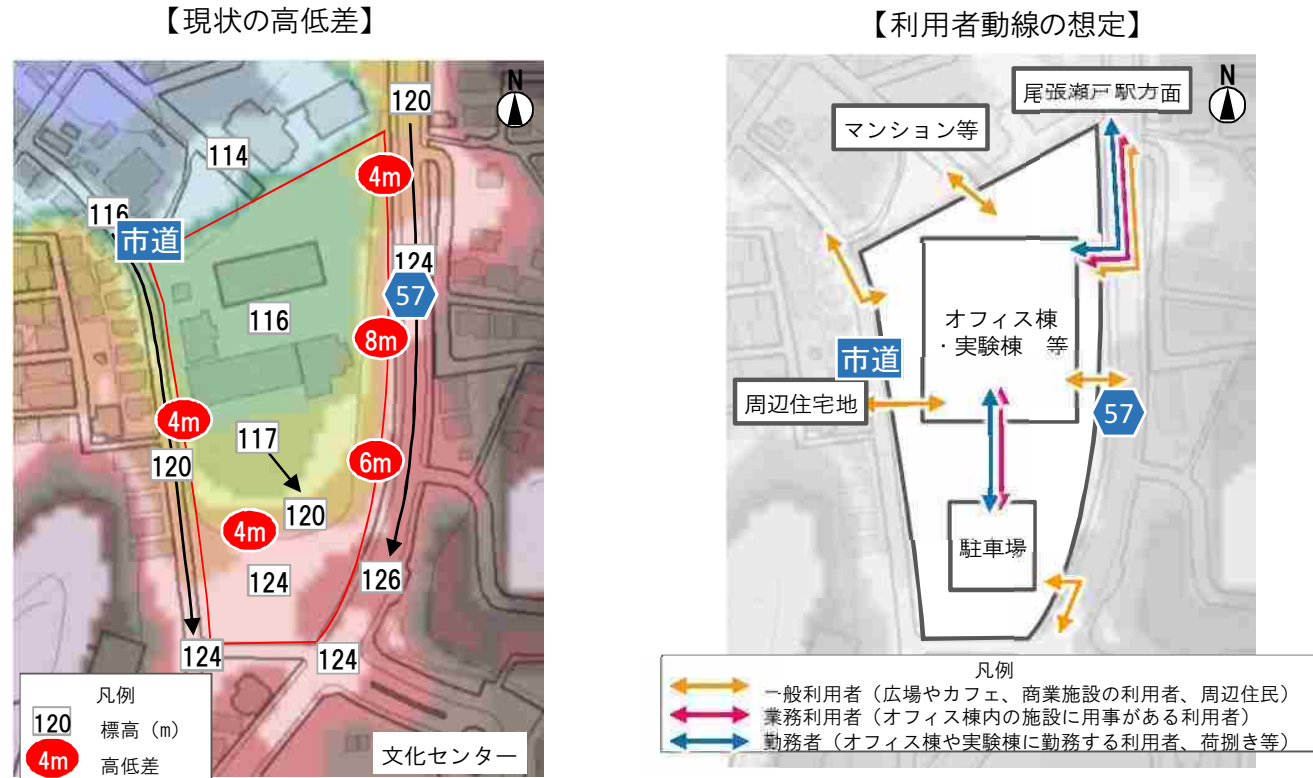


図7. 敷地高低差



図8. 利用者動線の想定

### 【動線計画及び造成計画】



図9. 瀬戸サイト 造成計画図

### (2) 導入機能

オフィス棟(3階建て)および実験棟(1階建て)の各フロアの特徴を整理し、各フロアに整備する施設を検討した。

#### 【導入機能に関する基本的な考え方】

- ・既存施設が有する産業振興、技術のポテンシャルの発揮の視点から、所要機能を検討
- ・各種機能の複合的・有機的な連携による開発・伝承に資する現行機能は瀬戸サイトに移転・集約
- ・上記に加えて、地域の課題解決、地域新たな価値の創出を考慮
- ・地域に必要な公共的機能は官民連携を視野に維持・拡大
- ・あわせて、民間活力の活用による事業性担保の観点から収益を創出する機能も考慮

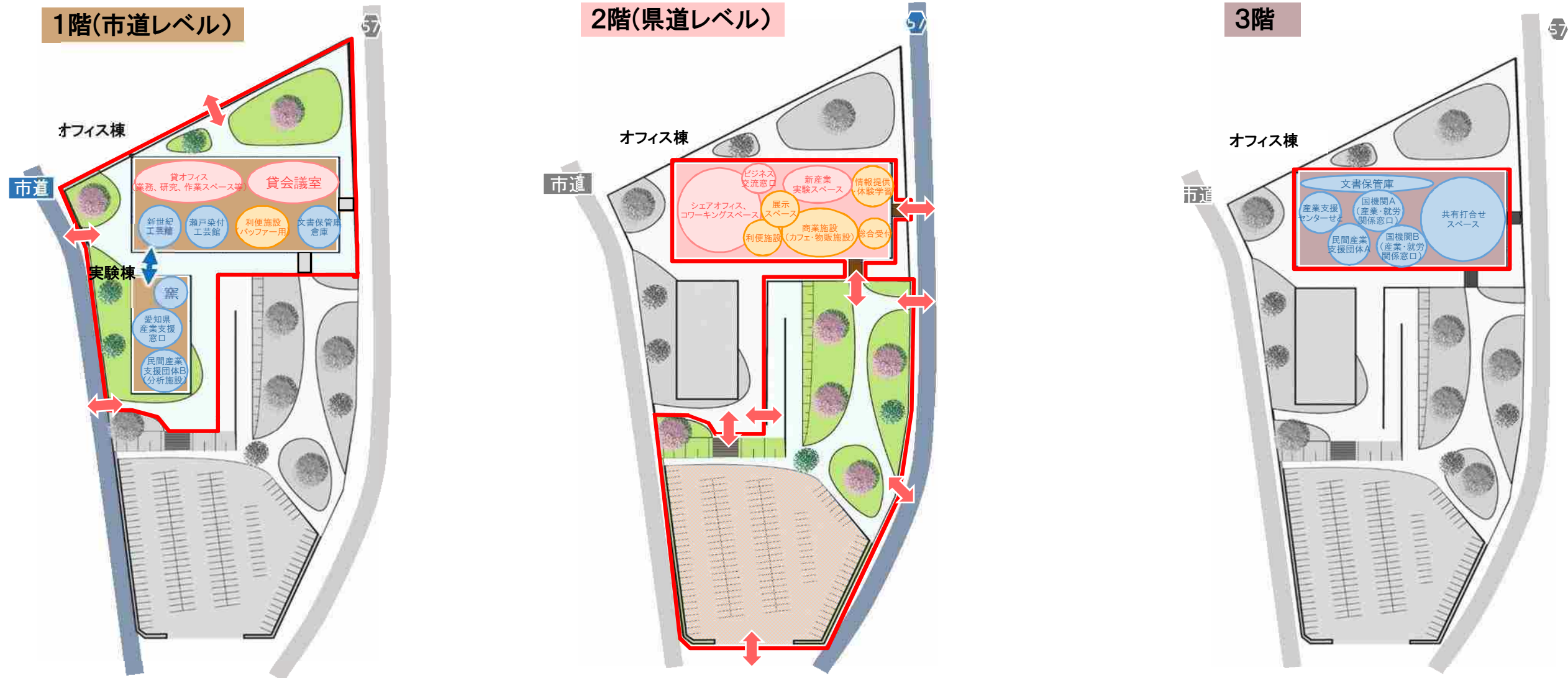
フロア	フロアの特徴	機能配置の考え方	配置する機能と施設	接続
オフィス棟	3階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空間制約が少なく、まとまった空間を確保可能</li> <li>・県道や駐車場から少し遠い</li> </ul>	<p><b>産業振興機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間支援団体A、国機関A等の事務局、相談窓口</li> <li>・文書保管庫、共有打合せスペース等</li> </ul> <p><b>ビジネス交流機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業支援に関する相談窓口</li> </ul>	—
	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道、広場、駐車場と接続し、外部からのアクセスが最も良い</li> </ul>	<p>瀬戸サイト全体のメインフロアとしてゲートウェイ的な役割を果たす機能を配置</p> <p>一般利用者や業務利用者等、多様な利用者が想定される機能を配置</p> <p><b>技術開発・伝承機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・展示スペース</li> </ul> <p><b>ビジネス交流機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアオフィス、コワーキングスペース等</li> <li>・新産業実験スペース</li> </ul> <p><b>体験・情報発信機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・体験・情報提供施設</li> </ul> <p><b>商業機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・カフェ、物販等</li> <li>・託児施設等の便利施設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場</li> <li>・広場</li> <li>・県道57号線</li> </ul>
	1階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市道と接続</li> </ul>	<p>業務利用者や勤務者が利用する機能を配置</p> <p><b>技術開発・伝承機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・体験工房、展示スペース等</li> </ul> <p><b>ビジネス交流機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貸会議室、貸オフィス等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実験棟</li> <li>・市道</li> </ul>
実験棟	1階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市道と接続</li> <li>・駐車場や周辺住宅地と近い</li> </ul>	<p><b>技術開発・伝承機能</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業支援窓口</li> <li>・窯業用の窯</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフィス棟(1階)</li> <li>・市道</li> </ul>
広場	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道や駐車場に直結</li> <li>・瀬戸サイト全体の憩い空間、地域に開かれた空間として活用</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場</li> <li>・県道57号線</li> <li>・オフィス棟(2階)</li> </ul>
駐車場	2階	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬戸サイト利用者の駐車場として整備(約150台分)</li> <li>・県道57号線の交通を阻害しないため、敷地南側より出入り</li> <li>・必要に応じて、身障者用駐車場や荷捌き用の車寄せ等を敷地北側(1階)にも整備</li> </ul>		



(3) 建物・施設配置

＜建物計画の基本的な考え方＞

- ・賑わいを創出する広場やカフェ等を互いに見える位置に配置し、瀬戸サイト全体の賑わいを創出、地域へも波及
- ・施設間・利用者間の交流を促進するため、オフィス棟内を回廊式として回遊性を向上
- ・多くの利用が見込まれる施設(シェアオフィス、コワーキングスペース等)を建物の奥に配置し、利用者を奥まで誘導、交流機会を増加
- ・オフィス棟北側にも入口を配置、敷地西側にも出入口を配置し、周辺の住宅地への圧迫感軽減や連携強化を促進
- ・トイレや昇降施設(EV、階段等)は各フロアの中央に配置し、視認性向上とスペース最小化及びコスト縮減を両立



・実験棟との連携が強い1階部分には、設備面、搬出入の面で実験・窯業・作業等の機能を集約。  
 ・貸会議室や貸オフィス、利便施設等、当面の運用にあたっての自由度が高い施設を集約し、自由な施設運営を促進。

・主な利用経路である自動車の駐車場、および鉄道(尾張瀬戸駅)からのアクセス性が最も高い。  
 ・瀬戸サイトのゲートウェイとして、多様な利用者の交流を促進する施設を集中的に配置。  
 ・展示スペースや実験スペース、体験コーナー等を連携させ、新たなイノベーションを創出。

・利用者が限定的、利用目的が明確なため、3階であっても来客が十分見込まれる。  
 ・既存の公共施設のうち、主に産業支援に関する施設を集約。  
 ・共有化する文書保管庫や打合せスペース等は、どの施設かも使いやすい位置に配置。

図10. 瀬戸サイト 階層別建物配置図



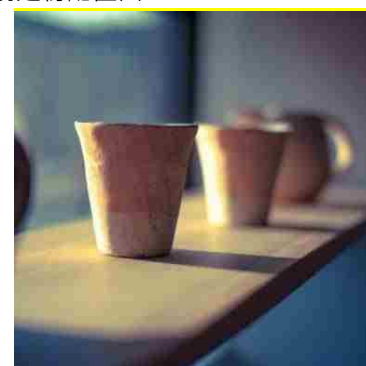
シェアオフィス



コワーキングスペース



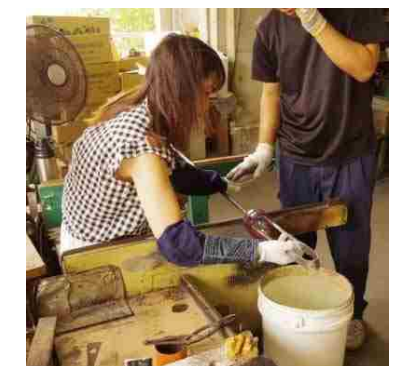
カフェ



展示スペース



物販、マルシェ



体験工房



(4) 整備イメージ



図11. 瀬戸サイト 整備イメージ図





### 3-6 地域公共交通の運営検討

地域公共交通に関する検討は、現在検討がなされている地域公共交通網計画の策定とは別に、都市機能再編（瀬戸サイト、小中学校の統廃合）を考慮し、事業性を視野に入れ、地域公共交通に関するディスカッションペーパーのとりまとめを目的として検討を行う。

表 3-6-1 検討内容一覧

検討項目	内容
(1) 既存資料の確認・整理 (サウンディング調査)	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市計画 MP・都市交通 MP の整理（把握）</li> <li>瀬戸市公共交通総合連携計画や瀬戸市地域公共交通会議等を整理</li> <li>撤退・参入の根拠を事業者（バス会社）へのヒアリング</li> </ul>
(2) 収益性向上検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>料金改定や収益性向上に関する全国の自治体事例を整理</li> <li>上記事例の瀬戸市への適用性について検討・整理</li> </ul>
(3) 拠点再編後の公共交通計画検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>既受領資料をもとに再編後の拠点位置図を整理</li> <li>再編された拠点の位置・種別や鉄道とバスの接続性検討をもとに、現況バスネットワークの改善点を検討</li> </ul>

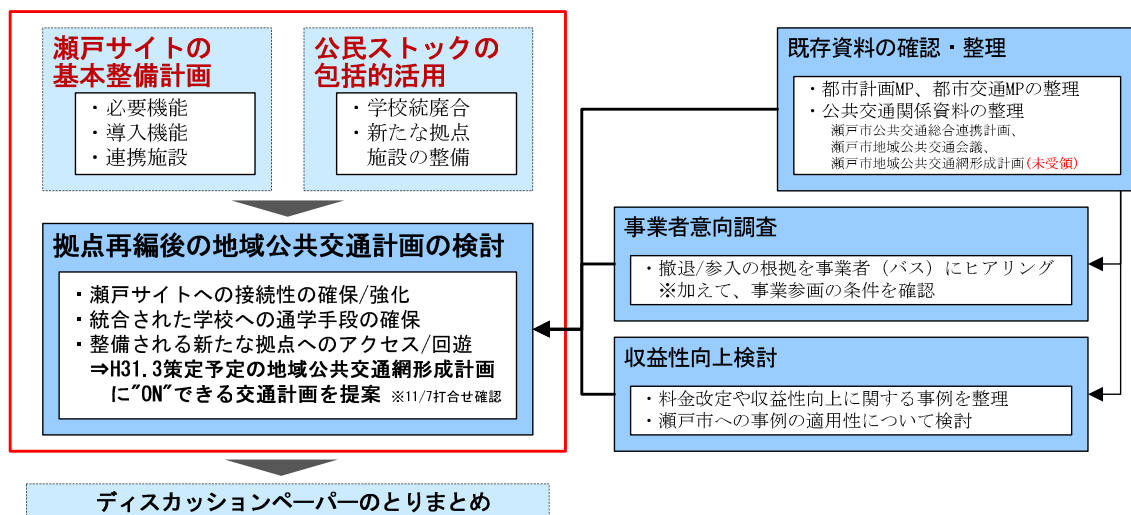


図 3-6-1 検討フロー

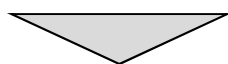


## (1) 既存資料の確認・整理

瀬戸市の現状及び最新の取り組み状況を、既存の資料をもとに以下のとおり整理した。

### (瀬戸市の現状および最新の取組状況 概況)

- ・瀬戸市では、市内基幹バスの運行を担っていた JR 東海バス全廃（平成 21 年 9 月末）に対応すべく、「瀬戸市地域公共交通総合連携計画（平成 21 年 6 月策定／平成 26 年改定）」を策定するとともに、「瀬戸市地域公共交通会議」にて地域公共交通の活性化及び再生について協議を行っている
- ・その結果、市内基幹バス全体の利用者の減少が緩やかになるとともに、コミュニティバスの利用者については増加がみられるなど、一定の効果がみられる
- ・また、菱野団地の地域主導型交通（白ナンバー）社会実験および本格運行、下半田川線地域のデマンド型タクシー社会実験など、生活交通の確保に向けた新たな取組が生まれ、これらは「瀬戸市地域公共交通網形成計画」にて整理される予定である



### (瀬戸サイトの整備に伴う新たな交通への対応)

- ・一方で、瀬戸サイトの整備に伴う機能再編により、新たな移動の需要が生じることが予想される
- ・公共交通に関する最新の取組を踏まえ、新たな需要に対応する交通について検討する
- ・また、新たな事業者の参画可能性についても簡易なヒアリング等を実施する

## 1) 瀬戸市公共交通に係わる現状等

### ① JR 東海バス全廃（平成 21 年 9 月）への対応

- ・ JR 東海バス全廃に対応すべく「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」を検討
- ・ 平成 21 年 6 月 瀬戸市地域公共交通総合連携計画  
(平成 21 年度～25 年度／平成 26 年度改定)
- ・ 平成 21 年 9 月 30 日：JR 東海バス全廃
- ・ 以降の事業者は、プロポーザルで名鉄バスが特定、ただし市の補助金は前提

### ② JR 東海バスの撤退の影響（瀬戸市地域公共交通総合連携計画より）

- ・ 瀬戸北線、循環線沿線で公共交通不便地区
- ・ 品野地区や西陵地区では中心生活拠点へのアクセス利便性が低下
- ・ 赤津地区は、名鉄バスの補助路線化後、中心生活拠点へのアクセス利便性が低下など

### ③ JR 東海バス全廃以降、運行経費など瀬戸市公共交通をとりまく状況

<運行経費（平成 28 年度の状況）>

- ・ 4 路線の運行経費：1.9 億うち 48%（9,300 万）は市が負担（人口一人当たり 720 円）
  - ・ コミュニティバス：6,200 万うち 86%（5,300 万）は市が負担（人口一人当たり 660 円）
- ※計 1.4 億円が補助金（うち国からの補助は 500 万程度）

<バスの利用率（H28 年 12 月市民アンケート／バスを利用すると回答した人の割合）>

- ・ 路線バス：21.4%（年齢層別にみると 14.6～28.1%、60 歳以上が高い割合）
- ・ コミュニティバス：6.3%（年齢層別にみると 2.9～9.4%、60 歳以上が高い割合）

<運賃以外の収入確保に関する取組>

◇コミュニティバスで広告 平成 25 年度から（金額などは確認中）

- ・ 平成 26 年度掲載実績 7 社・団体（12 枠）
- ・ 平成 27 年度掲載実績 2 社・団体（2 枠）

④ 公共交通に関する各種調査

<公共交通に対する意見など>

- ・バスの認知度や意義などに関する意見等を抜粋

<平成 28 年 12 月 市民アンケート>

(バスの認知度)

- ・基幹バスやコミュニティバスが走っていること、自宅付近のバス停の位置の認知度は 70%程度
- ・自宅近くを走るバスのダイヤ、運賃の認知度など少し詳細な情報の認知度は 20%程度
- ・高齢者の認知度が高い
- ・品野地域、赤津地域の認知度が高い。中央地域は認知度が低い

(バスの意義)

- ・「自分のもしものため」「家族や知人のもしものため」「子供や高齢者にとっての移動手段」としての意義を認める人が多い
- ・「駅や公共施設へ行きやすくなる」「地域拠点や主要バス停へ行きやすくなる」「広域的な移動がしやすくなる」などモビリティ向上を求める声が多い

(バスで行きたい施設など)

- ・市内：陶生病院、アピタ瀬戸店、イオン瀬戸みずの店、市立図書館、市役所、市民公園
- ・市外：長久手市（モリコロパーク、愛知医大）、尾張旭市（森林公園、イトーヨーカドー尾張旭店）、名古屋市（藤が丘駅）

<平成 29 年 12 月 市内基幹バス（瀬戸北線）利用者アンケート>

- ・バス運行の費用負担：「現在よりも便利にするために、市の負担を増やすべき」：20%「現在よりも便利にするために、利用者の負担を増やすべき」：10%、「市の負担を現状程度とし、現在の運行を維持すべき」：53%

<OD 調査：毎年 12 月に協議会にて報告>

- ・各バス停の乗降客数などを整理

## 2) 生活交通の確保に向けた社会実験

### ① 菱野団地 地域主導型交通（白ナンバー）社会実験 H29 夏～半年

＜運行事業（案）を策定＞

- ・ 運行主体：菱野団地コミュニティ交通運行協議会
- ・ 運行開始時期：平成 30 年 6～7 月 / 平日運行（土・日・祝は運休）
- ・ 利用者：どなたでも利用可能
- ・ 運賃：無料（自家用有償旅客運送事業への移行を予定／その他広告、年間パスポート等の収益を確保）
- ・ 運行経費・費用負担：ランニングコスト 370 万／市 85.9%・自治会 14.1%

### ② 下半田川線地域 デマンド型タクシー社会実験 H29 年夏～半年

- ・ 利用者（登録者）が少なく、1 人あたりの運行経費がコミュニティバスの 2 倍以上
- ・ 利用者（登録者）の拡大も課題
- ・ 今後の方針等は、網計画にて協議

## (2) 収益性向上検討

「瀬戸市地域公共交通総合連携計画」によって、基幹バスについては利用者が集中し、「公有民営」での運営可能性が高まると考えられる。

今後課題となるのは、地域の公共交通不便地区の解消を目的としたコミュニティバスのような、利用者数を見込めない路線であると考えられる。

以下に、十分な利用者数が見込めない路線に対する好事例や新たな取り組みをまとめる。

好事例については、瀬戸市の状況に近いものを収集するため以下条件での好事例を「地域公共交通活性化事例 検索ページ」、地域公共交通支援センター（国土交通省）より、抽出している。

### 【検索条件】

- ・人口 5万～30万人
- ・高齢化率 25%～30%
- ・人口密度 500～3000人

## < 運行資金の調達など、赤字負担軽減に資する事例 >

(好事例【地域公共交通活性化事例より】)

### ■ 地域住民による運営

住民が NPO 法人を設立し、自家用車（白ナンバー）で高齢者等の送迎を行う、地域一丸となった移動手段の確保を実施している。

デマンド型乗合タクシーを導入し、全住民から会費を徴収して運営がされている。オペレーターも運転手も地域住民が担っている。

事例：茨城県 日立市

(その他取組)

### ■ 広告収入による運営

イベント企画や劇場の運営も行う地元の会社が、浅草エリアと東京スカイツリー周辺の無料巡回バスを運営している。

しかし、2017年には、諸事情によりスポンサーが一切なくなってしまったため一時運休したこともある。

事例：東京都 株式会社パンダバス

### ■ 地域の企業や商店、個人からの会費による運営

周辺の住民有志が中心となった「サンクスネイチャーバスを走らす会」が1997年から、地域の企業や商店、個人からの会費で無料巡回バス運営している。

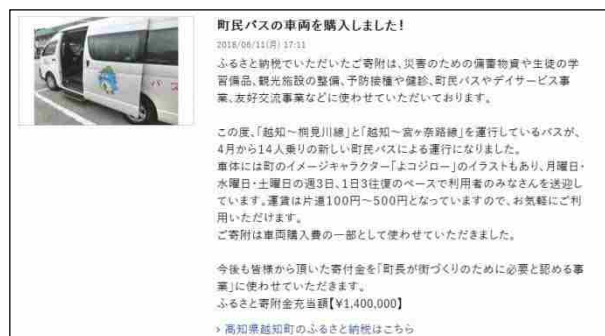
2台の小型バスは、周辺地域から集められた天ぷら油などの廃食品油を活用したりサイクル燃料「VDF (Vegetable Diesel Fuel)」で走っている。

事例：東京都 サンクスネイチャーバス

### ■ ふるさと納税

ふるさと納税を、「バスなど公共交通の充実」など自治体の地域公共交通に用いることで資金調達の手法の1つとして位置づけることもできる。

自治体の中には、地域に必要な車両の新規購入を行った事例もある。



図

## 3-6-2 高知県 越知市 HP より

その他事例：福井県 敦賀市、宮崎県 延岡市、熊本県 宇土市 など

■ クラウドファンディング



出典：[サポーターズクラブとは|えちぜん鉄道]、<http://www.echizen-tetudo.co.jp/support/index.html>

新規・成長企業などと資金提供者をインターネットサイト上で結び付け、多数の資金提供者から少額ずつ資金を集める仕組みである。

えちぜん鉄道では、「えちてつサポーターズクラブ」というファンクラブを作り、年会費 1,000 円で普通運賃の割引や景品交換のできるポイントの付与、沿線の加盟店のサービスなどを提供している。

事例：福井県 えちぜん鉄道

● 類似事例

「トキてつサポーターズクラブ」：新潟県 えちごトキめき鉄道  
 「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」：栃木県 佐野市 市営バス

コミュニティバスの事例では、佐野市が「佐野市バス・エコ・サポーターズクラブ」というファンクラブを作っている。

年会費 5,000 円で、運賃の値引き（土日祝は無料）や市内の宿泊施設、飲食店での割引を受けることができる。

法人会員（10,000 円/口）では、佐野市 HP やバス停などに協力企業として掲載。また、市営バス車内へ法人会員のポスター（B3 サイズ横）を3か月間無料掲載などの特典が付く。



法人会員一覧

会員名称(敬称略)
(一社)佐野市観光協会
佐野市建設業協会
イオンモール佐野新都市
佐野プレミアム・アウトレット
安藤重泰「少年の日」美術館
達磨食品株式会社
協和株式会社
佐野商工会議所
佐野市あそ商工会
吉澤石灰工業株式会社
株式会社とまんがかりぬま
有限会社押山
株式会社さんだい
山野井運輸有限会社
株式会社カネコ
株式会社並木土建
有限会社押山運送店
白川食品株式会社
三好産業株式会社

図 3-6-3 車両（さーのって号）と HP 掲載協力企業



■ 運賃改定（値上げ）

● 路線バス

- ・乗車運賃を値上げすることで、1 乗客当たりの収入を増加させる。
- ・単なる値上げだけでは利用者は逸走してしまうため、サービスを向上させるなど他の部分でインセンティブを利用者に与えている。
- ・近県に比べ割安だった宇都宮市中心部の短距離区間で 10～20 円の引き上げ。  
人員不足や燃料品の高騰・安全対策への投資など今後の各種コストの増加を見込んで料金を改定した。

【対策】 定期券などで利便性の向上を図った。

事例：関東自動車（宇都宮市）

**2018年10月1日～**

# 運賃改定のお知らせ

2018年10月1日より、路線バスの一部区間で  
運賃を改定（値上げ）させていただきます。

改定対象区間

▶宇都宮市地帯制区間 ▶宇都宮駅東口均一区間

▶改定後の運賃 [新旧運賃表] (単位:円)

宇都宮市地帯制区間					
地帯	区分	通常運賃		深夜バス運賃	
		大人	小児	大人	小児
1 地帯	現行	150	80	300	150
	改定	170	90	340	170
2 地帯以降	現行	210	110	420	210
	改定	220	110	440	220

<主な区間運賃>  
 JR宇都宮駅～東武駅前：150円→170円 / JR宇都宮駅～作新学院前：210円→220円  
 JR宇都宮駅～済生会病院：210円→220円 / JR宇都宮駅～宇大前：210円→220円

宇都宮駅東口均一区間			
区間	区分	大人	小児
150円区間	現行	150	80
距離に応じて	改定	160～170	80～90

<主な区間運賃>  
 鎌小前～ベルモール：150円→160円 / JR宇都宮駅東口～ベルモール：150円→170円

※小児運賃は、大人運賃の半額（1円単位は切り上げ）です。

その他、地帯制区間に関連するエリアで運賃を値上げする区間がございます。  
詳しくはお問い合わせください。

図 3-6-4 運賃改定のお知らせの例

● コミュニティバス

全路線の運賃を1乗車100円 → 1乗車200円に引き上げ。

【対策】市内の開発や市街を含めた企業誘致※に伴い、平成27年4月に「日進市地域公共交通網形成計画」を策定し、これに基づく再編事業を実施。

- ・地域ニーズに対応したすべてのバス路線の再編
- ・運行時間拡大
- ・無料利用者の対象拡大
- ・多様な定期券の導入
- ・バスの現在位置情報の提供（バスロケーションシステムの導入）

などを実施

※（竹の山や米野木台での土地区画整理事業による、新たな市街地や道路の整備）

（リコモ長久手古戦場駅に隣接して、大規模商業施設の開業）

（赤池箕ノ手土地区画整理地内への大規模商業施設の開業予定）

事例：愛知県日進市

<認知度を向上させるなど、利用促進に資する事例>

(好事例【地域公共交通活性化事例より】)

■ 路線バスでの日帰り旅行プランの企画

対象者を絞った企画商品（雨の日だけの運行「あめばす」、小学生対象）

外出する目的の提案を織り込んだ商品（観光スポットへの日帰りバスパック）

成功のポイント：バス事業会社が主体となって、地域住民に対し、具体的なアクション（戸別訪問や説明会の実施、ヒアリングなど）を実施していることが住民からの支持につながった。

事例：北海道 十勝バス



図 3-6-5 北海道 十勝市 日帰りバスパック

(その他取組)

■ 公共交通を用いたイベントの開催

イベント列車として、「納涼ビール電車」「おでんしゃ」などで多種多彩な企画  
実際の車両を使用して運転体験ができるイベント（小学生対象）

事例：愛知県 豊橋市



図 3-6-6 企画電車

<利用者のニーズの対処・運行サービス向上に資する事例>

(好事例【地域公共交通活性化事例より】)

■ パートナーシップ協定

路線廃止を前に、地域・バス事業者・行政の3社が協定を結び、地域公共交通の維持に対する検討が行われた。

地域からのバスサービスに関する要望を聞き入れ、地域住民はバスに乗るという条件のもと、事業者はバス運営を続けることを承諾した。

【地域】ダイヤ・ルートなど、交通網計画策定に参画

➡ こういった公共交通なら乗るというニーズを反映させる。

【事業者】地域が望むバスサービスを提供するが、一定の利用者が確保されることを条件とした。

【行政】実証運行部分の経費を補助し、バスサービスを実現。

【地域】ノーマイカー運動を行う

事例：茨城県 日立市

■ 公共交通ネットワークの再編（鉄道ダイヤとのリンク調整）

鉄道沿線のバス路線が鉄道との連携・接続を図るため、鉄道との乗り継ぎを考慮したバス路線の再編成を行った。

この他に、駅舎やホームのバリアフリー化や、鉄道イベントなど観光振興の取組とも連携した取り組みも実施している。

事例：岐阜県 恵那市、中津川市

(その他の取組)

■ 運賃の値下げ

● 知多市循環バス

市内循環バス「あいあいバス」の一般運賃を半額の100円に値下げ（小学生以下無料）

65歳以上の運転免許自主返納者には、1年間運賃無料の「あいパス」支給  
病院を経由するコースを新設、既設のコースも一部改正

事例：愛知県 知多市

- 岡山後楽園バス

岡山の観光スポット、後楽園を訪れる県外または外国人観光客の増加により、利便性を高めるためワンコインに値下げ。

(大人：140円 → 100円、子ども・障害者：70円 → 50円)

事例：岡山県岡山市

- ニーズの把握

- 利用実態、顧客ニーズの把握（マーケティングによる有益力アップ）

GPS と乗降センサーによるバスデータの取得により、顧客本位の営業戦略によってバスの運行改善を実施。

位置情報と時間情報を掛け合わせ利用者をデータ化し、ルート・ダイヤの最適化を行った。

山間部では、町の中心にハブとなるバス停を設置し、施設を集約することで町のにぎわいにも貢献している。

また運行時間帯によって、車両の大きさやルートを変更するなど利用者が最も乗車するような運行を実施している。

事例：埼玉県川越市

- 企業共同送迎バス

久世工業団地周辺地域における共同送迎バスの運行。

マイカー通勤から公共交通への転換により、利用者増。

事例：京都府京都市

■ デマンドタクシー

中高タクシー（またはワゴン車やバス）を使用して、利用者の自宅や指定場所から目的地までを乗り合いで送迎する手法。

利用者が電話などで乗車を予約し、乗り場や行き先はエリア内なら希望できる。利用者がいなければ走る必要がなく、小型車で済むことから、経費削減やバスが走れない狭い道でも運行ができる。

タクシーのような希望時間の乗車が必ずしも可能ではなく、乗り合いとなるため、すぐに目的地までいけないこともある。

表 3-6-2 デマンドタクシーの事例一覧

自治体	公共交通名	乗合	料金	予約方法	事業主（運行）
	デマンドタクシー あいのりくん	複数名	300 円	事前登録制 電話	東海村 社会福祉協議会
	ふれあいタクシー	複数名	300 円	事前登録制 電話	城里町 社会福祉協議会
	デマンド型 乗合タクシー	8名まで	300 円	事前登録制 電話	(有)大和タクシー
	デマンドバス	複数名	210 円 (中学生以下 100 円)	電話	赤城タクシー
岐阜県可児市	電話で予約バス	5名まで	300 円	電話	新太田タクシー
三重県玉城町	元気バス	複数名	無料	事前登録制 電話・スマホ	玉城町 社会福祉協議会
北海道帯広市	あいのりたくしー				

三重県玉城町では、高齢者を対象に元気バスを予約するためのスマートフォンの貸し出しや町内に予約端末（タッチパネル）を 43 箇所に設置している。

希望する高齢者に配布した  
スマートフォン



・60歳以上の高齢者等を中心に貸し出している  
・町から2,000円/月の助成をしている



銀行・郵便局・スーパー・病院・医院・  
福祉施設など集客施設・官公庁へ端末設置



・銀行のATM感覚で  
予約できる端末

図 3-6-7 貸出スマートフォンと予約端末

<その他（新たな取り組み等、検討段階の手法）>

（車両のオーナーシップ制（事例なし））

地域公共交通車両にオーナーシップ制を取り入れることで、カーシェアリングのように個人の車両を借りる手法。

新規に車両の購入が不要であるため、運営側は導入費を抑えられ、車両の保有者も自分の乗っていない時間に他人に貸し出すことで、クルマ自体を事業用資産として節税できるなどお互いの利害がマッチすれば有益な手法となりえる。

（ライドシェア（日本では未認可））

空いている座席を活用し、他者とガソリン代などを負担し合うことで交通費が節約できるため、欧米では安価な交通手段として広く浸透している。インターネットの発達に伴って事業化が進み、相乗り相手の仲介を行うサイトやスマートフォンアプリ、自家用車を利用した有料サービスなども普及している。日本では2007年に初めてライドシェア仲介サイトが開設されて以降、類似のサービスが登場し、徐々に認知が進んでいる。

しかし、日本の法律では自家用車が有料で客を乗せることは禁止されているため、同乗者が謝礼として燃料代や高速代相当の費用を支払う非営利のサービスに限られている。

現在、料理配達サービス「ウーバーイーツ」が名古屋市内で全国初のタクシー配車サービスを展開している。（2018.10.24）

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO36870460U8A021C1L91000/>

<考察>

以上の事例収集結果を踏まえ、地域公共交通における収益性向上政策として、行政、地域、公共交通事業者がパートナーシップ協定を結ぶことが有効と考える。地域ニーズ把握の効率化や、ニーズに応じたダイヤ・ルートの調整、鉄道との乗り継ぎ利便性を考慮したバス路線の再編等、利用しやすい公共交通サービスの供給が可能となる。



### (3) 拠点再編後の公共交通計画検討

#### 1) 拠点の整理



図 3-6-8 公民ストック位置図

#### ■ その他拠点

拠点再編後の公共交通網計画を検討する上で、その他拠点の配置状況についても整理を行った。

整理にあたっては、国土地理院の国土数値情報データを地理情報システム（GIS）を活用し、検討の上で考慮した拠点は、「市町村等役場」「学校」の他、「観光施設」「大型商業施設」「地域資源」とした。

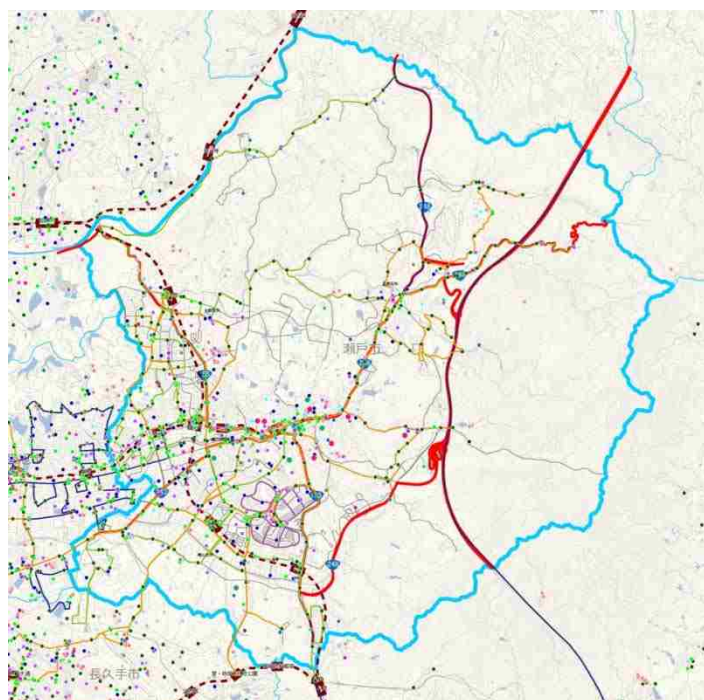


図 3-6-9 GIS を活用した拠点整理



■ 都市計画マスタープランにおける「拠点形成図」との重ね合わせ図

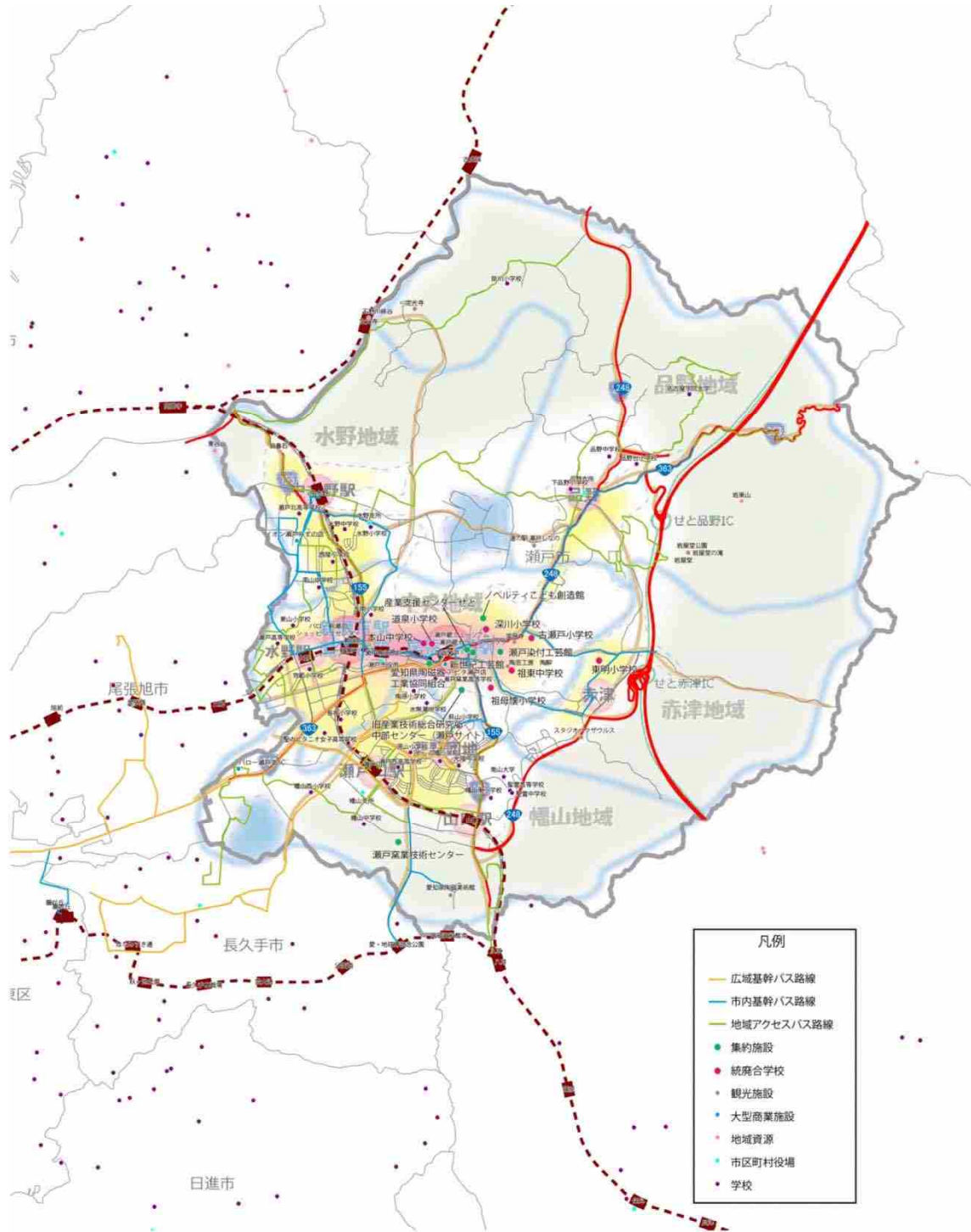


図 3-6-10 拠点形成計画と現状拠点の対応

■ 都市計画マスタープランにおける「交通ネットワーク図」との重ね合わせ図



図 3-6-11 交通ネットワーク計画と現状拠点の対応

<考察>

拠点再編は、瀬戸サイトと既存の拠点（既存の行政生活サービス施設の集積地）間のネットワーク軸強化が必要となる。

1) 公共交通の接続性検討

既存の主たる公共交通である鉄道とバスの接続性について、公開されている時刻表データを基に検証した。

駅名	公共交通	5:00	5:10	5:20	5:30	5:40	5:50	6:00	6:10	6:20	6:30	6:40	6:50	7:00	7:10	7:20	7:30	7:40	7:50	8:00	8:10	8:20
高蔵寺	電車 路線バス コミュニティバス						59				30	47		3	18		33		50	8		23
中水野	電車 路線バス コミュニティバス						57	3			34		51	7		22	37		54	5	12	27
新瀬戸	電車 路線バス コミュニティバス							0	10	24		9	59	9	17	25	38	44	55	5	15	27
水野	電車 路線バス コミュニティバス					44						4		7	15	23	36	42	53	3	13	25
三郷	電車 路線バス コミュニティバス													4	12	20	33	39	50			25
瀬戸市役所前	電車 路線バス コミュニティバス													0	10	26	39	45	56	6	16	28
尾張瀬戸	電車 路線バス コミュニティバス										34			0	10,18	25	30,34	42,46	54	3	13	25
瀬戸口	電車 路線バス コミュニティバス			34				3			30	48		4	14	20	36	44	53	8		25
山口	電車 路線バス コミュニティバス						59			27		44		0	16		32	49		5		21
八草	電車 路線バス コミュニティバス						55			23		40	56		12	28		45		1		17
愛・地球博記念公園	電車 路線バス コミュニティバス							5		22	36	46	55	4	12	20,28	35	42	50,58	6	13,19	24,29

6時台は、  
電車3本に対して路線バス2本  
→ 2 / 3 = 67%

<中水野駅> ※水野循環線  
※みずの坂線  
<新瀬戸駅> ※下半田川線  
※こうはん線

<瀬戸口駅> ※上之山線  
※本地球

図 3-6-12 時刻表をもとにした接続性の確認例

1時間毎の電車本数とバス発着数の比較

鉄道駅	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台
高蔵寺	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
中水野	0%	67%	50%	100%	100%	50%	67%	50%	25%
新瀬戸	0%	33%	33%	75%	40%	50%	100%	50%	50%
水野	0%	0%	0%	25%	20%	0%	50%	50%	0%

図 3-6-13 接続性の検証結果確認例

検討の結果は図 3-6-14 のとおりであり、下記の通りであった。

1時間毎の電車本数とバス発着数の比較

鉄道駅	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台
高蔵寺	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
中水野	0%	67%	50%	33%	33%	30%	67%	50%	25%	30%	67%	25%	30%	50%	20%	30%	20%	0%	0%	0%
新瀬戸	0%	33%	33%	75%	40%	30%	50%	50%	30%	30%	50%	75%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
水野	0%	0%	0%	25%	20%	0%	50%	50%	0%	50%	0%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
三郷	0%	0%	0%	0%	20%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	0%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
瀬戸市役所前	0%	60%	50%	67%	10%	30%	6%	6%	30%	6%	6%	67%	6%	6%	30%	30%	0%	0%	0%	0%
尾張瀬戸	0%	20%	67%	60%	30%	50%	50%	50%	17%	30%	50%	33%	50%	70%	25%	20%	0%	0%	0%	0%
瀬戸口	0%	0%	0%	50%	0%	50%	33%	0%	20%	20%	33%	0%	50%	50%	25%	67%	25%	33%	0%	0%
山口	0%	0%	0%	25%	25%	0%	25%	33%	25%	0%	20%	30%	0%	20%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
八草	0%	0%	0%	25%	25%	0%	25%	25%	33%	0%	20%	20%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
愛・地球博記念公園	0%	0%	0%	0%	20%	25%	0%	0%	20%	20%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

図 3-6-14 接続性の検証結果一覧

- ◆中水野 駅
  - : 6 時台～21 時台までリンクはしている
  - : 朝型のダイヤ調整がされている
- ◆新瀬戸 駅
  - : 6 時台～16 時台までリンクはしている
  - : 夕型のダイヤ調整がされている
- ◆瀬戸市役所前 駅
  - : 6 時台～21 時台までリンクはしている
  - : 他駅に比べて全体的にダイヤ調整がされている
- ◆尾張瀬戸 駅
  - : 6 時～20 時台までリンクはしている
  - : 電車本数に対してバス本数が少ない。
- ◆瀬戸口 駅
  - : 8 時台～22 時台までリンクはしている
  - : バスが完全に来ない時間帯がある



「平成30年度第1回瀬戸市地域公共交通会議」会議資料

<考察>

「新瀬戸」駅、「尾張瀬戸」駅は、地域公共交通網の拠点として位置づけられているもの鉄道とバスの接続性が良い駅とは言い難い。



## 2) 地域公共交通網の改善提案

### ① 有識者ヒアリング結果に基づく地域公共交通の考え方

本業務では、「瀬戸サイトの整備基本計画」と「公民ストックの包括的活用方法」を対象として、有識者へのヒアリングを実施した。

このヒアリングを通じて、瀬戸市における地域公共交通を検討する上で、いくつかの視点を頂いたため、以下に抜粋して記載する。

#### ◆現代社会学部 教授 (2018年11月29日(木))

(瀬戸市)

- ・瀬戸サイトへのアクセス道は、県道 57 号であり、尾張瀬戸駅から坂を上っていき、瀬戸サイトの土地は低い位置となっています。また、現在のアクセス道路はアピタの横を通る乗用車のすれ違いが精いっぱい幅の道路です。アクセス性については、どうでしょうか。

(教授)

- ・県道の方は、徒歩では、人が来づらい。また、アピタ側は幅が狭いため、県道から人の流れを作る方が良いのではないか。

(教授)

- ・豊田市方面の三河地方にはインターナショナルスクールがないため、愛知環状鉄道を利用して 30 分程度で瀬戸市に来られるので、需要はあるのではないか。
- ・できれば、愛知環状鉄道の駅から徒歩圏内がよいが、スクールバスでもよい。
- ・愛知環状鉄道の駅、リニモの駅からバスを出せばアクセスは良いし、道路のアクセス性もよい。豊田市及び長久手市に隣接しているという瀬戸市の立地メリットを引き出せるのではないか。

#### ◆情報科学部 教授 (2018年12月4日(火))

(教授)

- ・ヨーロッパの例を見る限りでは、先進的な IT 企業が地理的な不利な都市に立地することも少なくない。
- ・例えば SAP という企業は、ドイツの地方都市に立地しているが、古い城下町があり、研究者やビジネスマン達が打合せ等の帰りに雰囲気と合わせて飲食を楽しんだりしている。
- ・独立採算の PFI 事業としては難しいが、産業支援等による企業誘致では無く、子供、お年寄り、NPO を対象とする交流施設も考えられる。このような施設は今後もニーズはあると考えられる。

◆総合政策学部 教授 (2018年12月11日(火))

(教授)

- ・モデルケース的に中心市街地で集約はどうか。
- ・にじの丘学園のスクールバスはどうなっているのか？

(瀬戸市)

- ・原則は基幹バスの利用を考えており、近ければ徒歩、そうでなければ基幹バスとコミュバスの併用を考えている。

(教授)

- ・普通にコミュバスのみで運営するのは、経営的に難しいと考えられる。
- ・スクールバス等のある程度需要が見込める交通機関との連携があると良い。
- ・狭あいな道路も多く、効率的なネットワークの形成も難しい。
- ・瀬戸サイトが接道する県道は有望な路線だとは思う。
- ・公共交通は基本的に採算を取ることが難しいため、民間が興味を示すのは難しい。
- ・地元じゃないと難しいが、運転手不足が大きな課題である。
- ・大手は採算性が課題となる。
- ・ただし、尾張瀬戸駅から瀬戸サイトまでの距離では、訪問する場合バスに乗らずに徒歩を選択すると思われるため、デマンド型の事業は困難。周遊型のデマンド型も考えられるが、その場合には拠点の魅力次第となる。その意味では現状瀬戸サイトで具体的にどのような事業を行うか決定していない段階では、交通事業者は参加することは難しいと思われる。
- ・公共交通事業はあくまでも「派生需要」であり、メインの需要になるということは考えにくい。それでもデマンド型を検討するのであれば、無料にするしかない。

以上のヒアリング結果を踏まえると、“瀬戸サイトの整備”や“公民ストックの包括的活用”と関連した地域公共交通を考える上では、以下の点が重要と考えられる。

- 地域公共交通の利用者として、子供（通学）や高齢者が想定される。
- 子供の通学という面では、名古屋鉄道のみならず、豊田市との連携も見据えた愛知環状鉄道の利用にも配慮すべき
- 県道 57 号を活用し、瀬戸サイトを経由するバス路線の展開に期待。ただし、瀬戸サイト⇄尾張瀬戸駅間のみでは距離が短く、利用率の高い公共交通路線の整備は困難。
- バス事業単独での採算性確保は困難であることが想定されるが、その他にも注意すべきこととして、狭隘道路のネットワーク状況、運転手不足といった課題を有している。

## ② サウンディング結果

本業務では、「瀬戸サイトの整備基本計画」と「公民ストックの包括的活用方法」を対象として、この瀬戸サイトの整備運営や、機能集約により生じる余剰施設・余剰地の活用及び別途実施中の都市公園を活用した小中一貫校整備に伴う小学校跡地活用について、民間事業者（以下「事業者」という。）との対話を通して活用に関するアイデアを募集するとともに、PFI 事業の市場性や公募に際しての諸条件を整理することを目的とした公募型サウンディング調査を実施した。

対象企業は、PFI 事業への参画を検討している事業者であって、対象施設を安全・円滑に整備運営する能力を有する法人その他の団体または、法人等のグループを対象としている。

このヒアリング調査の中から、瀬戸市における地域公共交通に関する意見をいただいたため、以下に抜粋して記載する。

### バス事業者

#### ◆瀬戸サイトに関して

- ・瀬戸サイトを経由して尾張瀬戸駅と瀬戸口駅を繋ぐバス路線案については、瀬戸口駅の乗降客数が少ないため、瀬戸口駅までつなぐことで運行効率が下がってしまうのではないかと考える。尾張瀬戸駅を中心とした検討が運行効率も上がり、現実的であると思う。
- ・バスは多くが通勤・通学の需要によって成立している路線が多く、瀬戸サイトについては朝・夕方の利用者（通勤・通学の需要）が増えるとは考えにくい。

#### ◆集約を予定する各施設の活用方法について

- ・既存ストック側に就業する方が新たに生まれれば、需要となる可能性があると考えられるが、瀬戸市は車保有率が高いので、住宅地の整備によってバス利用の需要が高まることは考えにくい。
- ・スポーツ施設などの転用であれば、市外から試合に来るなど、外から来る人がターゲットとなる施設となると、瀬戸市の外からの需要が生まれると考えられる。

以上のヒアリング結果を踏まえると、“瀬戸サイトの整備”や“公民ストックの包括的活用”と関連した地域公共交通を考える上では、以下の点が重要と考えられる。

- 尾張瀬戸駅を中心とした路線検討が効率の良い運行が行えると推測される。しかし、瀬戸サイト⇄尾張瀬戸駅間のみでは距離が短く、利用率の高い公共交通路線の整備としては需要が発生するような工夫が必要。
- 既存ストックについては、住宅地の整備によって需要発生は考えづらく、スポーツ施設のような市外をターゲットとした施設であれば、新たな需要が生まれると考えられる。

## その他民間企業

### ◆瀬戸サイトに関して

- ・ 県道 57 号線からの乗り入れのため、道路を新設する必要がある。
- ・ 隣接する瀬戸市文化センターの臨時駐車場の土地を利用するとよい。
- ・ 駐車場規模はどの程度を考えているか？
- ・ 瀬戸サイトと公共交通をセットにしたコンセッションとした場合、実施企業が限られてしまう。交通分野を行える企業は少ないので、「瀬戸サイト」「公民ストック」「交通の事業」を包括的に実施するのではなく、交通と「その他」に分けるなど事業の方法を考えてほしい。

### ◆集約を予定する各施設の活用方法について

- ・ スクールバスの活用が前提であれば、「祖母懐小学校」「東明小学校」は可能性がある。
- ・ 「道泉小学校」「本山中学校」は、尾張瀬戸駅にも近く、立地的にはよいと思われる。

## 【サウンディング総括】

ヒアリング結果を踏まえると、民間事業者の印象としては、瀬戸市内の移動は「自動車」での利活用という意識が強く、駐車場や主要道路からの乗入といった観点での意見も複数あり、現状のままで公共交通を活用することが厳しい状況であるとうかがえる。

現状では、「尾張瀬戸駅」が瀬戸市の中心としての印象が強く、ここを中心とした交通網検討が望ましいと考えられる。

既存ストックについては、通勤・通学の需要が発生するような施設であれば可能性としては高いと思うが、自動車利用に流れることが懸念される。

スポーツ施設のような市外をターゲットとした施設であれば、新たな需要が生まれる可能性が高い。

### 【サウンディング調査で挙げた懸念点】

- ・ 商業施設による需要の創出は、位置や周辺状況に左右されやすく不確定である。（団地内の商業施設を周遊する高蔵寺ニュータウンのサンマルシェ巡回バスは好事例として成功している。）
- ・ 道路環境が悪いと渋滞によって定時運行が阻害され、需要が低下する可能性がある。



### ③ 強化路線案の整理

瀬戸サイトの整備に伴う機能再編により、新たな移動の需要が生じることが予想される。ここでは、移動ニーズに適応した公共交通サービスの提供を目的に、強化すべき移動軸の検討と、手法に関する既存資料収集整理を行った。

#### <強化軸の検討>

先述した有識者ヒアリング結果等より、移動利便性を踏まえると名鉄瀬戸線、愛知環状鉄道線の両者からのアクセス性を確保する必要がある。そのため、瀬戸サイトから尾張瀬戸駅（名鉄瀬戸線）、瀬戸口駅（愛知環状鉄道線）間の接続性を強化すべきと考える。

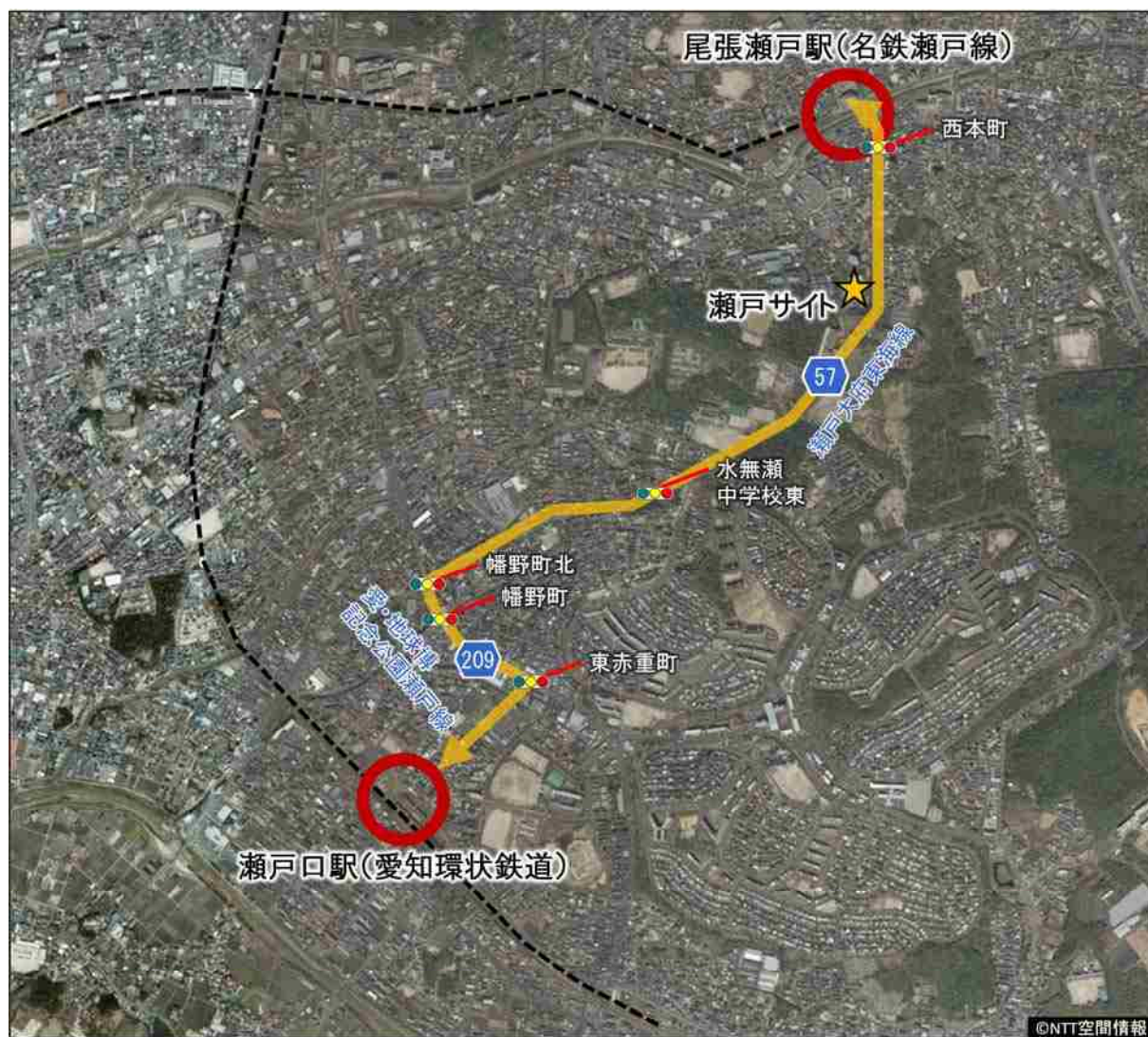


出典) 「平成30年度第2回瀬戸市地域公共交通会議」会議資料

<ルートの検討>

尾張瀬戸駅（名鉄瀬戸線）から瀬戸口駅（愛知環状鉄道線）へのルートは、バスの停車スペースが確保でき、一般車両の円滑な通行を妨げずにバスの乗降が可能な幹線道路が望ましいと考える。

以上を踏まえ、現状のルート（案）は下記のとおりとし、瀬戸大府東海線を主な通行道路と設定した。



<強化軸の現状>

尾張瀬戸駅（名鉄瀬戸線）、瀬戸口駅（愛知環状鉄道線）、瀬戸サイトの3拠点の他に、菱野団地や集客施設周辺を、駐車場の候補地として考えられる。

強化軸の現状を次項に示す。







<連絡機能の強化手法の検討>

■ 既存のコミュニティバス活用

既存の瀬戸市コミュニティバス（上之山線）は、尾張瀬戸駅と瀬戸口駅を連絡しているが、鉄道に比べてコミュニティバスの運行頻度が低く、運行時間も 8 時台～18 時台と限定的であり、鉄道とバスの連動性が著しく低い。

運行時間・頻度の増加、ダイヤ調整による乗り継ぎ利便性の向上等により、既存のコミュニティバスを活用した連絡機能の強化を図るべきである。

また、施設（瀬戸サイト）の魅力度により集客状況が変化することが考えられ、状況に応じて、便数や運行時間帯の変更が必要である。

時間帯	鉄道		バス	
	瀬戸口駅	尾張瀬戸駅	瀬戸口駅	尾張瀬戸駅
5時台	1	2		
6時台	7	10		
7時台	9	16		
8時台	8	15	1	1
9時台	7	15		
10時台	7	12		1
11時台	7	12	1	
12時台	8	12		1
13時台	7	12	1	
14時台	8	12		1
15時台	7	12	1	1
16時台	8	12	1	
17時台	7	12		1
18時台	8	16	1	
19時台	8	16		
20時台	7	15		
21時台	7	13		
22時台	6	10		
23時台	5	6		
0時台	0	2		

※乗降客数は、瀬戸口駅：約 3,500 人、尾張瀬戸駅：約 9,100 人

駅名	公共交通	5:00 5:10 5:20 5:30 5:40 5:50	6:00 6:10 6:20 6:30 6:40 6:50	7:00 7:10 7:20 7:30 7:40 7:50	8:00 8:10 8:20 8:30 8:40 8:50
尾張瀬戸	電車 コミュニティバス	23 40	0 20 30 40 50	0 10,18 25 30,34 42,46 54	3 13 25 34 43,48 58 55
瀬戸口	電車 コミュニティバス	34	3 30 48	4 14 20 36 44 53	8 25 41 57 19
駅名	公共交通	9:00 9:10 9:20 9:30 9:40 9:50	10:00 10:10 10:20 10:30 10:40 10:50	11:00 11:10 11:20 11:30 11:40 11:50	12:00 12:10 12:20 12:30 12:40 12:50
尾張瀬戸	電車 コミュニティバス	3 13,18 28 33 43,48 59	9 19 29 39 49 59 5	9 19 29 39 49 59	9 19 29 39 49 59 52
瀬戸口	電車 コミュニティバス	13 29 45	1 17 33 56	12 28 45 12	1 17 33 49
駅名	公共交通	13:00 13:10 13:20 13:30 13:40 13:50	14:00 14:10 14:20 14:30 14:40 14:50	15:00 15:10 15:20 15:30 15:40 15:50	16:00 16:10 16:20 16:30 16:40 16:50
尾張瀬戸	電車 コミュニティバス	9 19 29 39 49 59	9 19 29 39 49 59 22	9 19 29 39 49 59 41	9 19 29 39 49 59
瀬戸口	電車 コミュニティバス	5 20 37 53 59	9 25 41 57	13 29 45 18	1 17 33 49 43
駅名	公共交通	17:00 17:10 17:20 17:30 17:40 17:50	18:00 18:10 18:20 18:30 18:40 18:50	19:00 19:10 19:20 19:30 19:40 19:50	20:00 20:10 20:20 20:30 20:40 20:50
尾張瀬戸	電車 コミュニティバス	9 19 29 39 49 58 9	8 13 23,28 38 43 53,58 29	8 13 23,28 38 43 53,58	8 13 23,28 38 43 58
瀬戸口	電車 コミュニティバス	5 21 36 53	9 25 40 56 11	13 28 44 59	16 33 49
駅名	公共交通	21:00 21:10 21:20 21:30 21:40 21:50	22:00 22:10 22:20 22:30 22:40 22:50	23:00 23:10 23:20 23:30 23:40 23:50	24:00 24:10 24:20 24:30 24:40 24:50
尾張瀬戸	電車 コミュニティバス	8 13 28 38 43 58	8 13 28 42 56	10	
瀬戸口	電車 コミュニティバス	4 20 36 53	8 30 47	4 48	

図 3-6-15 時刻表

尾張瀬戸駅、瀬戸口駅とコミュニティバスの接続性は低く、特に 19 時台は、電車の運行本数が多いにもかかわらず、コミュニティバスの運行は 0 本となっている。

1時間毎の電車本数とバス発着数の比較

鉄道駅	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台
尾張瀬戸	0%	0%	0%	14%	0%	17%	0%	17%	0%	17%	17%	0%	17%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
瀬戸口	0%	0%	0%	25%	0%	0%	33%	0%	25%	0%	33%	25%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

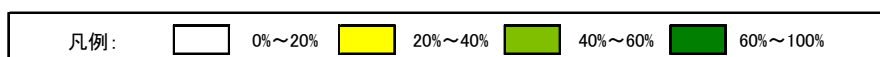


図 3-6-16 現状の接続性の検証結果一覧

7時から20時まで約30分に1本バスが出ると仮定し、接続性を検証すると尾張瀬戸駅で約3割、瀬戸口駅で約5割、電車とバスの接続が確保可能である。

1時間毎の電車本数とバス発着数の比較

鉄道駅	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台
尾張瀬戸	0%	0%	22%	29%	25%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	33%	25%	25%	0%	0%	0%	0%	0%
瀬戸口	0%	0%	33%	50%	67%	50%	67%	50%	50%	50%	67%	50%	50%	50%	50%	0%	0%	0%	0%	0%

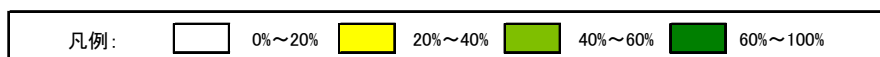
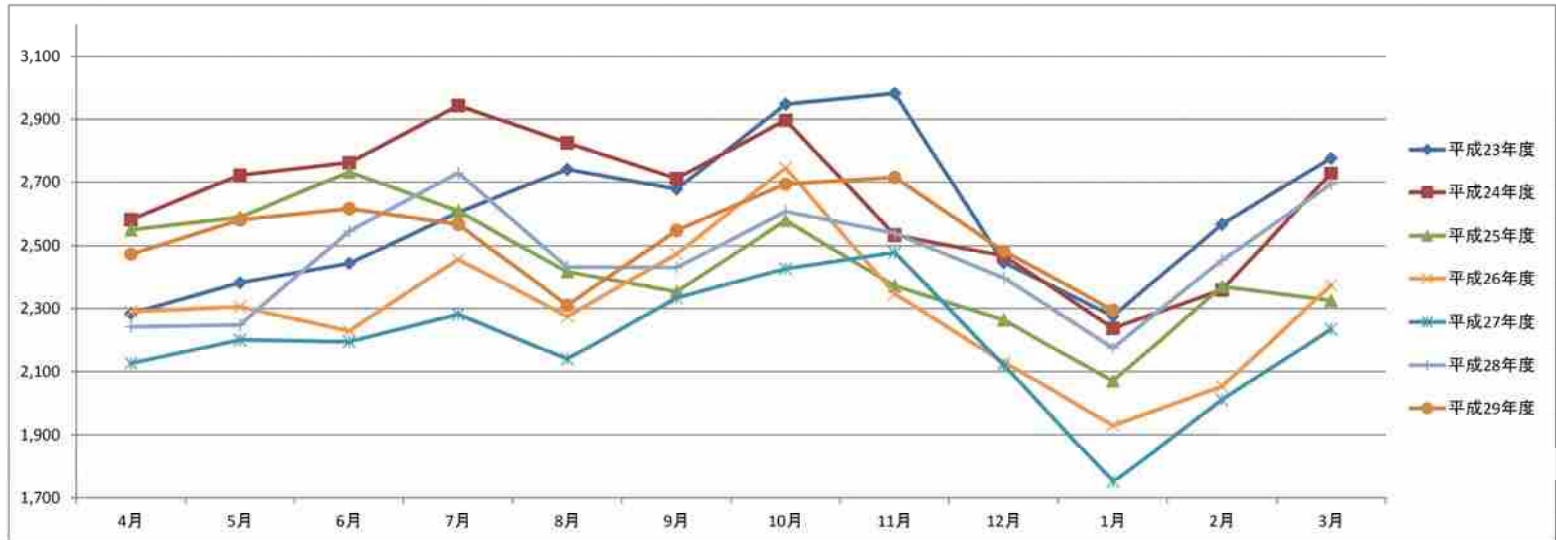


図 3-6-17 変更後の接続性の検証結果一覧



(7) 上之山線

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	4月～1月
平成23年度	利用者数	2,284	2,381	2,443	2,604	2,741	2,678	2,947	2,981	2,446	2,276	2,567	2,777	31,125	25,781
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	464	496	5,760	4,800
	一便あたり利用者数	4.76	4.80	5.09	5.25	5.53	5.58	5.94	6.21	5.46	5.08	5.53	5.60	5.40	5.37
平成24年度	利用者数	2,582	2,722	2,763	2,943	2,826	2,712	2,897	2,533	2,468	2,238	2,358	2,728	31,770	26,684
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	448	496	5,744	4,800
	一便あたり利用者数	5.38	5.49	5.76	5.93	5.70	5.65	5.84	5.28	5.51	5.00	5.26	5.50	5.53	5.56
平成25年度	利用者数	2,550	2,589	2,732	2,609	2,416	2,352	2,580	2,371	2,264	2,070	2,369	2,325	29,227	24,533
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	448	496	5,744	4,800
	一便あたり利用者数	5.31	5.22	5.69	5.26	4.87	4.90	5.20	4.94	5.05	4.62	5.29	4.69	5.09	5.11
平成26年度	利用者数	2,290	2,305	2,229	2,456	2,275	2,473	2,745	2,346	2,130	1,929	2,052	2,373	27,603	23,178
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	448	496	5,744	4,800
	一便あたり利用者数	4.77	4.65	4.64	4.95	4.59	5.15	5.53	4.89	4.75	4.31	4.58	4.78	4.81	4.83
平成27年度	利用者数	2,126	2,202	2,196	2,281	2,141	2,333	2,426	2,478	2,120	1,751	2,010	2,235	26,299	22,054
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	464	496	5,760	4,800
	一便あたり利用者数	4.43	4.44	4.58	4.60	4.32	4.86	4.89	5.16	4.73	3.91	4.33	4.51	4.57	4.59
平成28年度	利用者数	2,242	2,248	2,545	2,729	2,431	2,430	2,607	2,539	2,397	2,176	2,453	2,694	29,491	24,344
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448	448	496	5,744	4,800
	一便あたり利用者数	4.67	4.53	5.30	5.50	4.90	5.06	5.26	5.29	5.35	4.86	5.48	5.43	5.13	5.07
平成29年度	利用者数	2,473	2,581	2,616	2,567	2,310	2,548	2,694	2,715	2,483	2,294			25,281	25,281
	運行便数	480	496	480	496	496	480	496	480	448	448			4,800	4,800
	一便あたり利用者数	5.15	5.20	5.45	5.18	4.66	5.31	5.43	5.66	5.54	5.12	#DIV/0!	#DIV/0!	5.27	5.27
前年度利用者数比較		231	333	71	-162	-121	118	87	176	86	118			-4,210	937



グラフ：月別利用者数

尾張瀬戸駅



尾張瀬戸駅



瀬戸口駅



瀬戸口駅



# 路線図



## 上之山線

点線は特定の便のみが運行する経路

- |          |        |         |           |           |          |
|----------|--------|---------|-----------|-----------|----------|
| ① 八草駅    | ② 上之山町 | ③ 愛・パーク | ④ サンヒル上之山 | ⑤ 上之山町2丁目 | ⑥ 大坪町    |
| ⑦ 山口駅    | ⑧ 八幡町  | ⑨ 宝ヶ丘町  | ⑩ 萩殿町     | ⑪ 八幡社前    | ⑫ 山口郵便局  |
| ⑬ 今林町    | ⑭ 石田町  | ⑮ 幡山橋西  | ⑯ 西米泉町    | ⑰ 幡山支所    | ⑱ 瀬戸口駅   |
| ⑲ 瀬戸口駅北口 | ⑳ 緑町   | ㉑ 東赤重町  | ㉒ 幡野町北    | ㉓ 水無瀬中学校  | ㉔ 文化センター |
| ㉕ 西藏所    | ㉖ 瀬戸駅前 |         |           |           |          |



# 上之山線

停留所名	1	2	3	4	5	6	7	8
① 八草駅	8:02	9:35	10:55	12:25	13:42	15:01	16:26	17:54
② 上之山町	8:03	9:36	10:56	12:26	13:43	15:02	16:27	17:55
③ 愛・パーク	8:04	9:37	10:57	12:27	13:44	15:03	16:28	17:56
④ サンヒル上之山	8:06	9:39	10:59	12:29	13:46	15:05	16:30	17:58
⑤ 上之山町2丁目	8:06	9:39	10:59	12:29	13:46	15:05	16:30	17:58
⑥ 大坪町	8:07	9:40	11:00	12:30	13:47	15:06	16:31	17:59
⑦ 山口駅	8:09	9:42	11:02	12:32	13:49	15:08	16:33	18:01
⑧ 八幡町	↓	9:44	↓	12:34	↓	↓	↓	↓
⑧ 宝ヶ丘町	↓	9:45	↓	12:35	↓	↓	↓	↓
⑩ 萩殿町	↓	9:47	↓	12:37	↓	↓	↓	↓
⑪ 八幡社前	8:10	↓	11:03	↓	13:50	15:09	16:34	18:02
⑫ 山口郵便局	8:11	↓	11:04	↓	13:51	15:10	16:35	18:03
⑬ 今林町	8:11	↓	11:04	↓	13:51	15:10	16:35	18:03
⑭ 石田町	8:13	↓	11:06	↓	13:53	15:12	16:37	18:05
⑮ 幡山橋西	8:14	↓	11:07	↓	13:54	15:13	16:38	18:06
⑯ 西米泉町	8:15	↓	11:08	↓	13:55	15:14	16:39	18:07
⑰ 幡山支所	8:16	↓	11:09	↓	13:56	15:15	16:40	18:08
⑱ 瀬戸口駅	8:19	↓	11:12	↓	13:59	15:18	16:43	18:11
⑲ 瀬戸口駅北口(到着)	8:22	↓	11:15	↓	14:02	15:21	16:46	18:14
⑲ 瀬戸口駅北口(出発)	8:26	↓	11:15	↓	14:02	15:21	16:46	18:14
⑳ 緑町	8:28	↓	11:17	↓	14:04	15:23	16:48	18:16
㉑ 東赤重町	8:29	↓	11:18	↓	14:05	15:24	16:49	18:17
㉒ 幡野町北	8:30	↓	11:19	↓	14:06	15:25	16:50	18:18
㉓ 水無瀬中学校	8:31	↓	11:20	↓	14:07	15:26	16:51	18:19
㉔ 文化センター	8:32	↓	11:21	↓	14:08	15:27	16:52	18:20
㉕ 西藏所	8:34	9:50	11:23	12:40	14:10	15:29	16:54	18:22
㉖ 瀬戸駅前	8:38	9:54	11:27	12:44	14:14	15:33	16:58	18:26
㉖ 瀬戸駅前	8:55	10:05	11:35	12:52	14:22	15:41	17:09	18:29
㉕ 西藏所	8:56	10:06	11:36	12:53	14:23	15:42	17:10	18:30
㉔ 文化センター	8:58	10:08	↓	12:55	14:25	15:44	17:12	↓
㉓ 水無瀬中学校	8:59	10:09	↓	12:56	14:26	15:45	17:13	↓
㉒ 幡野町北	9:00	10:10	↓	12:57	14:27	15:46	17:14	↓
㉑ 東赤重町	9:01	10:11	↓	12:58	14:28	15:47	17:15	↓
㉐ 緑町	9:03	10:13	↓	13:00	14:30	15:49	17:17	↓
⑲ 瀬戸口駅北口	9:05	10:15	↓	13:02	14:32	15:51	17:19	↓
⑱ 瀬戸口駅	9:08	10:18	↓	13:05	14:35	15:54	17:22	↓
⑰ 幡山支所	9:11	10:21	↓	13:08	14:38	15:57	17:25	↓
⑯ 西米泉町	9:12	10:22	↓	13:09	14:39	15:58	17:26	↓
⑮ 幡山橋西	9:12	10:22	↓	13:09	14:39	15:58	17:26	↓
⑭ 石田町	9:14	10:24	↓	13:11	14:41	16:00	17:28	↓
⑬ 今林町	9:15	10:25	↓	13:12	14:42	16:01	17:29	↓
⑫ 山口郵便局	9:16	10:26	↓	13:13	14:43	16:02	17:30	↓
⑪ 八幡社前	9:16	10:26	↓	13:13	14:43	16:02	17:30	↓
⑩ 萩殿町	↓	↓	11:38	↓	↓	↓	↓	18:32
⑧ 宝ヶ丘町	↓	↓	11:40	↓	↓	↓	↓	18:34
⑧ 八幡町	↓	↓	11:41	↓	↓	↓	↓	18:35
⑦ 山口駅	9:19	10:29	11:43	13:16	14:46	16:05	17:33	18:37
⑥ 大坪町	9:19	10:29	11:43	13:16	14:46	16:05	17:33	18:37
⑤ 上之山町2丁目	9:20	10:30	11:44	13:17	14:47	16:06	17:34	18:38
④ サンヒル上之山	9:22	10:32	11:46	13:19	14:49	16:08	17:36	18:40
③ 愛・パーク	9:22	10:32	11:46	13:19	14:49	16:08	17:36	18:40
② 上之山町	9:24	10:34	11:48	13:21	14:51	16:10	17:38	18:42
① 八草駅	9:27	10:37	11:51	13:24	14:54	16:13	17:41	18:45

## ■ 標準的なバス情報フォーマットの作成

標準的なバス情報フォーマットの整備により、経路検索に資する情報の受け渡しを効率化することで、バス利用者の利便性向上が期待される。

愛知県内では2地区での導入に留まっている。

- ・くるりんばす（日進市巡回バス）
- ・豊橋市「地域生活」バス・タクシー（コミュニティバス）

### 「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について

#### 経路検索の現状

**【経路検索の現状】**

○インターネット等の経路検索は広く利用されているが、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象となっている一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多いのが実情。

**【中小バス事業者が対象から外れている要因】**

- ①時刻表等の情報が電子データ化されていない場合も多く、データ化作業が必要。
- ②情報の受渡しをするためのフォーマットが定まっていないため、データの作成に多大な手間が発生。
- ③大手と比較し検索される頻度が少ないため、経路検索事業者によるデータ収集が進みにくい。

路線バスの経路等を調べる際の情報取得先（平成28年12月内閣府世論調査）

取得先	割合 (%)
インターネット等の経路検索	41.3
バス社のウェブサイト	29.1
バス社の配布時刻表	11.8
バス社のウェブサイト	8.5
交通事業者への問合せ	7.1

バス事業者の経路検索対応状況（平成28年4月国土交通政策課調べ）

事業者数	対応 (%)	未対応 (%)
30以上の事業者	89	11
30未満の事業者	21	79

#### 「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化

**【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】**

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目。
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

**【情報フォーマット整備による効果】**

- 中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



研究課題Ⅱ

# 世界標準形式でバスロケ情報をオープン化

33

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



## GTFSとは？

- General Transit Feed Specification
- 公共交通機関の各種データを扱う世界共通フォーマット

### 1.GTFS（静的な交通情報）

- バス停情報, ルート情報, 時刻表情報など

バスロケ不要

### 2.GTFS Realtime（動的な交通情報）

- 運行情報（遅延, 運休）, 乗降人数, 位置情報, 渋滞の度合いなど

バスロケ必要



34

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



## GTFSファイル一覧

ファイル名	必須	定義
agency.txt	必須	交通機関の情報
stops.txt	必須	停留所
routes.txt	必須	ルート（経路）
trips.txt	必須	旅程（便情報）
stop_times.txt	必須	バス停の到着・出発時刻（時刻表）
calendar.txt	必須	サービスIDの日付（平日・土日祝日）
calendar_dates.txt	省略可	calendar.txtで定義されたサービスIDの例外
fare_attributes.txt	省略可	料金情報
fare_rules.txt	省略可	料金情報を適用するための規則
shapes.txt	省略可	ルートを地図上に描画
frequencies.txt	省略可	サービス間隔が一定でないルートの運行間隔
transfers.txt	省略可	乗換地点で別ルートに乗り継ぐための規則
feed_info.txt	省略可	フィード自体に関する情報

35

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



## GTFSファイルの中身

- コンマ区切りのテキストファイル（CSV形式）
  - 文字コード：UTF-8
  - 改行コード：CR+LFまたはLF

例) routes.txt

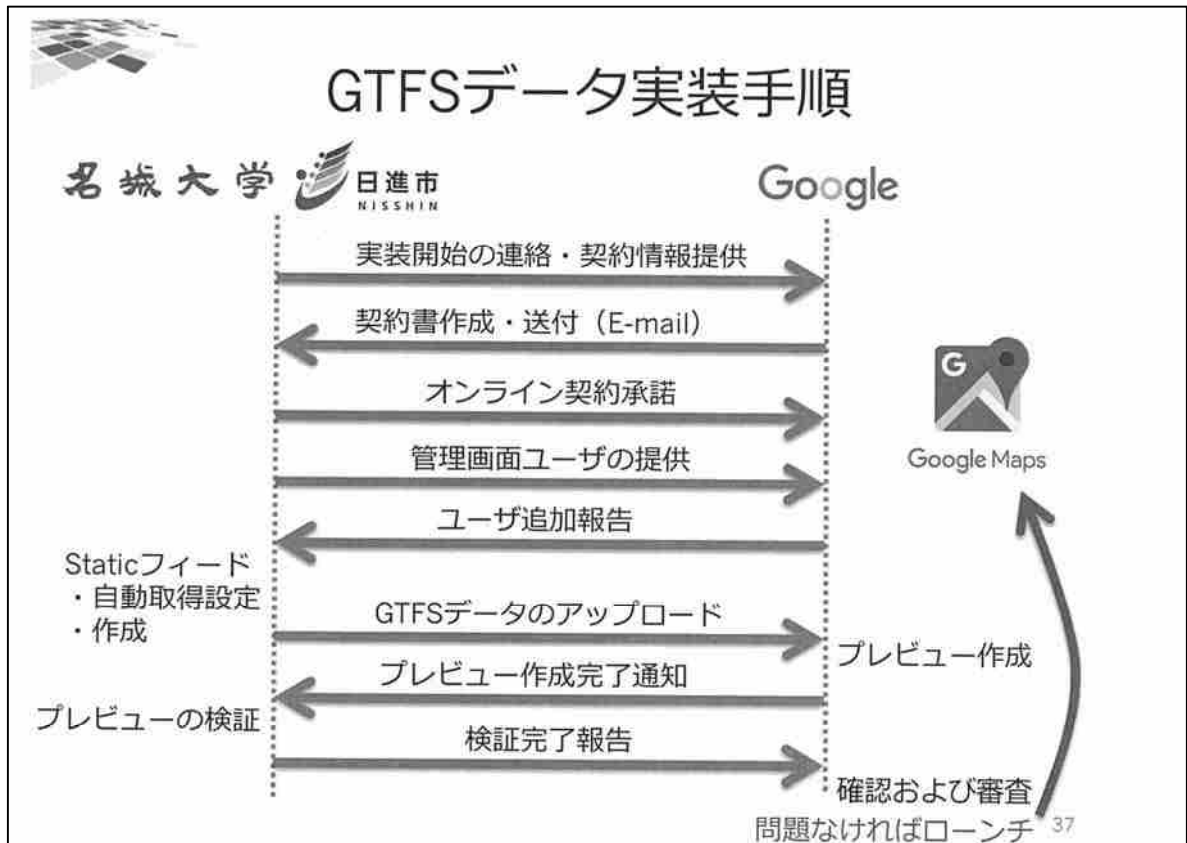
```

route_id,agency_id,route_short_name,route_long_name,route_desc,
route_type,route_url,route_color,route_text_color
101000,8000020232301,赤池線,くるりんばす赤池線,,3,,004460,FFFFFF
111000,8000020232301,米野木線,くるりんばす米野木線,,3,,803E1B,FFFFFF
121000,8000020232301,三本木線,くるりんばす三本木線,,3,,B31420,FFFFFF
131000,8000020232301,梅森線,くるりんばす梅森線,,3,,F07D00,FFFFFF
141000,8000020232301,五色園線,くるりんばす五色園線,,3,,4C7525,FFFFFF
151000,8000020232301,岩崎線,くるりんばす岩崎線,,3,,7C5F8A,FFFFFF
161000,8000020232301,循環線,くるりんばす循環線,,3,,14B8D8,FFFFFF

```

36

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料

# Googleマップによる経路検索



4. 経路検索結果を選択



5. 経路と乗換の詳細を確認



6. 乗換地点の詳細も確認できる

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第76回会員セミナー資料

# GTFSを利用するメリット

- Googleマップの経路探索サービスにバス情報を反映
  - 一度に複数の公共交通機関をまたいで検索
  - バス停名もバス停の場所を知らなくても、出発地と目的地だけで検索ができる

名城大学から  
日進市役所までの  
経路検索

従来の検索結果

✓ バス路線の可視化  
✓ 利便性向上  
✓ 利用客数アップ

徒歩2km  
25分

GTFS整備後の検索結果

コミュニティバス  
14分

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第76回会員セミナー資料





## GTFSを利用するメリット

- 多言語対応
  - translations.txtを準備すれば、複数の言語に翻訳可能
  - 外国人観光客でも経路検索、乗換が可能

✓インバウンド観光の促進

- 高い再利用性
  - 他のコンテンツプロバイダーにも提供可能
  - アプリ開発者も利用可能



41

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



## GTFS Realtime

- バスロケから取得できる遅延情報などをプロトコルバッファ形式のファイルに出力
  - Googleが定期的にファイルを取得
  - Googleマップの経路検索結果にバスの遅延を反映
  - 遅延を考慮して乗換案内



岡山県・宇野バスの例

42

出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料



## これまでの進捗状況

- 愛知県日進市のコミュニティバス「くるりんばす」のGTFS整備が完了 (2017/12)
  - 愛知県では初
  - CC-BY4.0国際の規約のもと、誰でも使用可能なオープンデータとして今後公開



- 来年度の計画
  - 尾三地区のコミュニティバスのGTFS整備を実施
    - 自治体間のコミュニティバスを乗り継いだ新たな移動経路の可視化
    - 乗換時間の短縮などを考慮したダイヤ改正が期待
  - GTFS Realtimeの整備

43

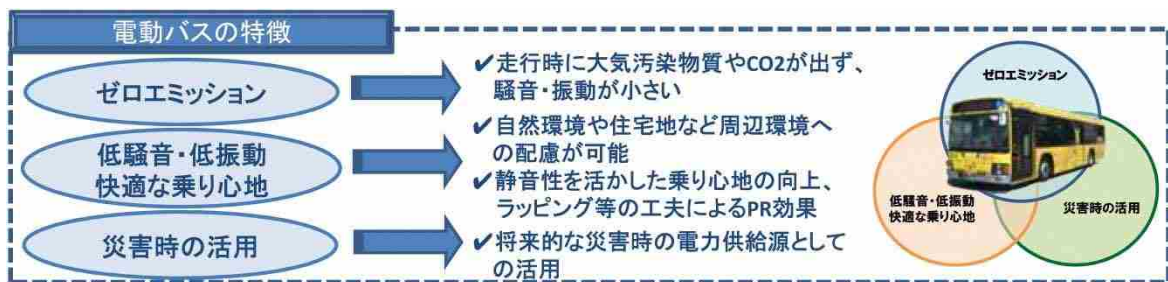
出典) 愛知県 ITS 推進協議会 第 76 回会員セミナー資料

<連絡機能の強化手法の検討（将来的な施策）>

■ 電動バスの導入

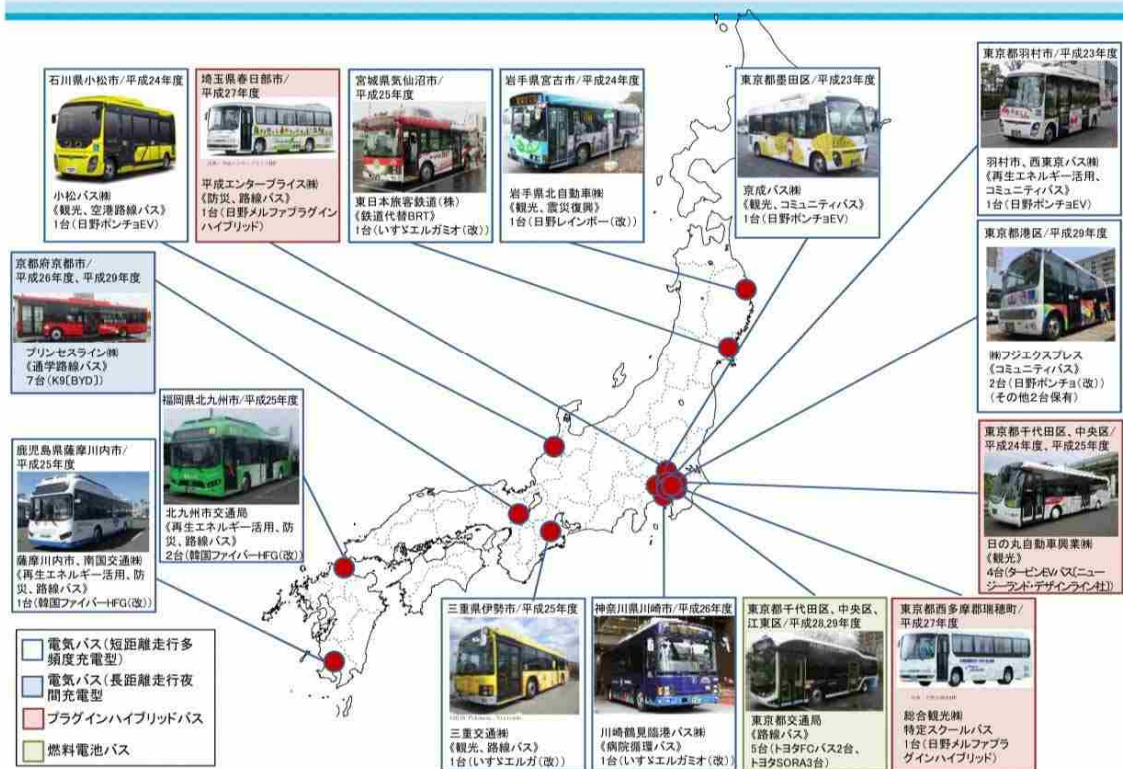
全国的に導入が進行している電動バスを、連絡機能の強化手法として検討する。電動バスの導入により、移動時の質の向上が期待され、導入のメリットは、以下の通りである。

- 走行時に大気汚染物質や二酸化炭素が出ず、また、騒音や振動が小さいため、沿線住民の生活環境や乗車人員の快適性確保に寄与。
- 将来的な災害時の電力供給源としての活用が期待される。



出典：「電動バス導入ガイドラインについて」国土交通省、[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk10\\_000036.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000036.html)

地域交通グリーン化事業による電動バス導入事例 国土交通省



出典：「電動バス導入ガイドラインについて」国土交通省、[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk10\\_000036.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk10_000036.html)

## ■ 自動運転サービスの導入

全国的に導入に向けた社会実験が進行している自動運転サービスを、連絡機能の強化手法として検討する。自動運転サービスの導入により、公共交通事業の持続性確保が可能となる。導入のメリットは、以下のとおりである。

- 尾張瀬戸駅（名鉄瀬戸線）～瀬戸口駅（愛知環状鉄道線）間は約 3.0km であり、自動運転サービスの導入に適した距離である。
- 少子高齢化による担い手不足（運転手不足）が懸念されるなかで、ドライバーの負担軽減（人件費削減）により、持続可能な公共交通サービスの提供が可能となる。

交通事故の低減	渋滞の解消・緩和	少子高齢化への対応 生産性の向上	国際競争力の強化
<p><b>現在の課題</b></p> <p>交通事故により年間4,000人超が死亡(※1)</p> <p>→ 交通事故の96%は運転者に起因</p> <p>法令違反別死亡事故発生件数(H25年)</p>  <p>官民ITS構想・ロードマップ2015(平成27年6月IT戦略本部)より</p>	<p><b>現在の課題</b></p> <p>渋滞による経済活動の阻害、沿道環境の悪化等</p> <p>→ 不適切な車間距離や加減速が渋滞の一因</p> 	<p><b>現在の課題</b></p> <p>地方部を中心として高齢者の移動手段が減少</p> <p>→ 公共交通の衰退、加齢に伴う運転能力の低下等が要因</p>  <p>路線バスの1日あたり運行回数(1970年を100とした指数)</p> <p>・少子高齢化を背景として、トラック等の運転者の不足</p>	<p><b>現在の課題</b></p> <p>日欧米において自動運転の開発・普及に向けた取り組みが活発化</p> <p>→ 我が国の基幹産業である自動車産業の競争力確保が必要</p>  <p>図1 先進国各情勢における競争状況</p>
<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動ブレーキ</li> <li>・安全な速度管理</li> <li>・車線の維持</li> </ul> <p>など</p>	<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な車間距離の維持</li> <li>・適切な速度管理(急な加減速の防止)</li> </ul> <p>など</p>	<p><b>期待される技術</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通から目的地までの数km程度の自動運転</li> <li>・高速道路での隊列走行 など</li> </ul>	<p><b>期待される取組</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・我が国主導の下、自動運転に係る国際基準の策定</li> <li>・自動運転関連技術の開発の促進およびパッケージ化</li> </ul>
<p><b>効果</b></p> <p>運転者のミスに起因する事故の防止</p>	<p><b>効果</b></p> <p>渋滞につながる運転の抑止</p>	<p><b>効果</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の移動手段の確保(公共交通の補充)</li> <li>・ドライバーの負担軽減</li> <li>・生産性の向上</li> </ul>	<p><b>効果</b></p> <p>技術・ノウハウに基づく国際展開</p>

※1 平成26年実績、警察庁調べ

出典：[自動運転を巡る動き（国土交通省）]

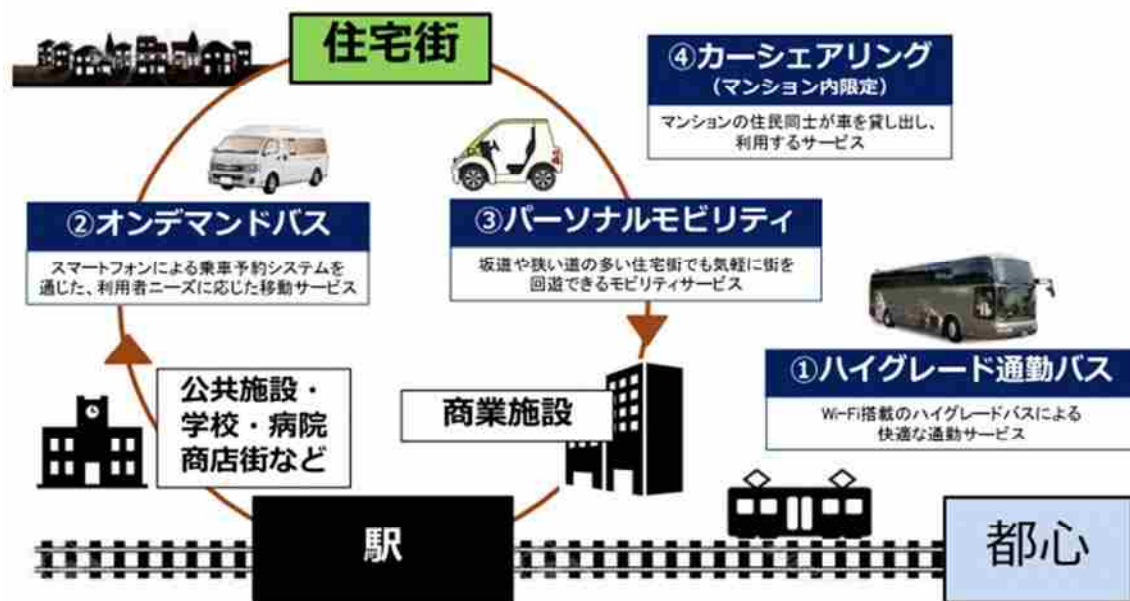


## ■ MaaS

MaaS (Mobility as a Service) は、個々人の移動を最適化するために様々な移動手段を活用し、利用者の移動利便性を向上させる概念である。

カーシェアリングサービスは街なかでよく見かけられるようになり、一部の地方公共団体や企業によって実験的にバイクシェア等も行われています。そのような状況において、自動運転や AI、オープンデータ等を掛け合わせ、従来型の交通・移動手段にシェアリングサービスも統合して次世代の交通を生み出す動きが欧州から出てきています。それが MaaS (Mobility-as-a-Service) です。  
(総務省 HP からの引用)

- 鉄道やバス等の異なる交通モードが連動することで、ワンストップでシームレスな拠点間移動が期待される。



出典：[東京急行電鉄株式会社プレスリリース]

④ 小中一貫校化とその跡地の開発によって発生する対象路線 など  
＜小中一貫校に通学する小学生（1.5km 圏外など）のアクセス確保＞

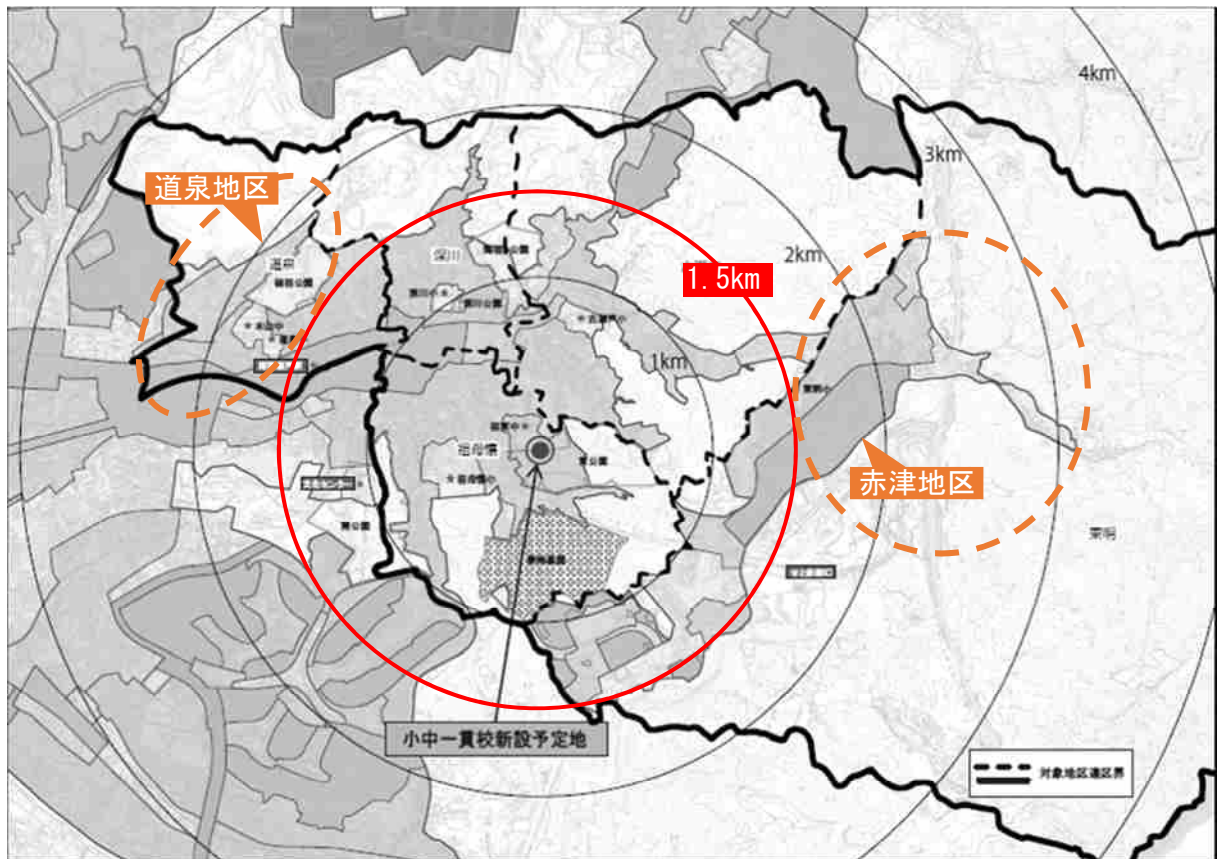
瀬戸市では、自転車による通学を認めていないため、徒歩通学を原則としつつ、通学域が広がることで徒歩通学が不可能な場合（新設校から直線距離で 1.5km を超える）に、路線バス等徒歩以外の通学手段の検討を行うこととしている（次頁フローチャート参照）。

本小中一貫校においては、道泉地区および赤津地区が対象となる（下図）。そこで、既存路線の活用を基本方針とし、具体的な活用方針について検討を行った。

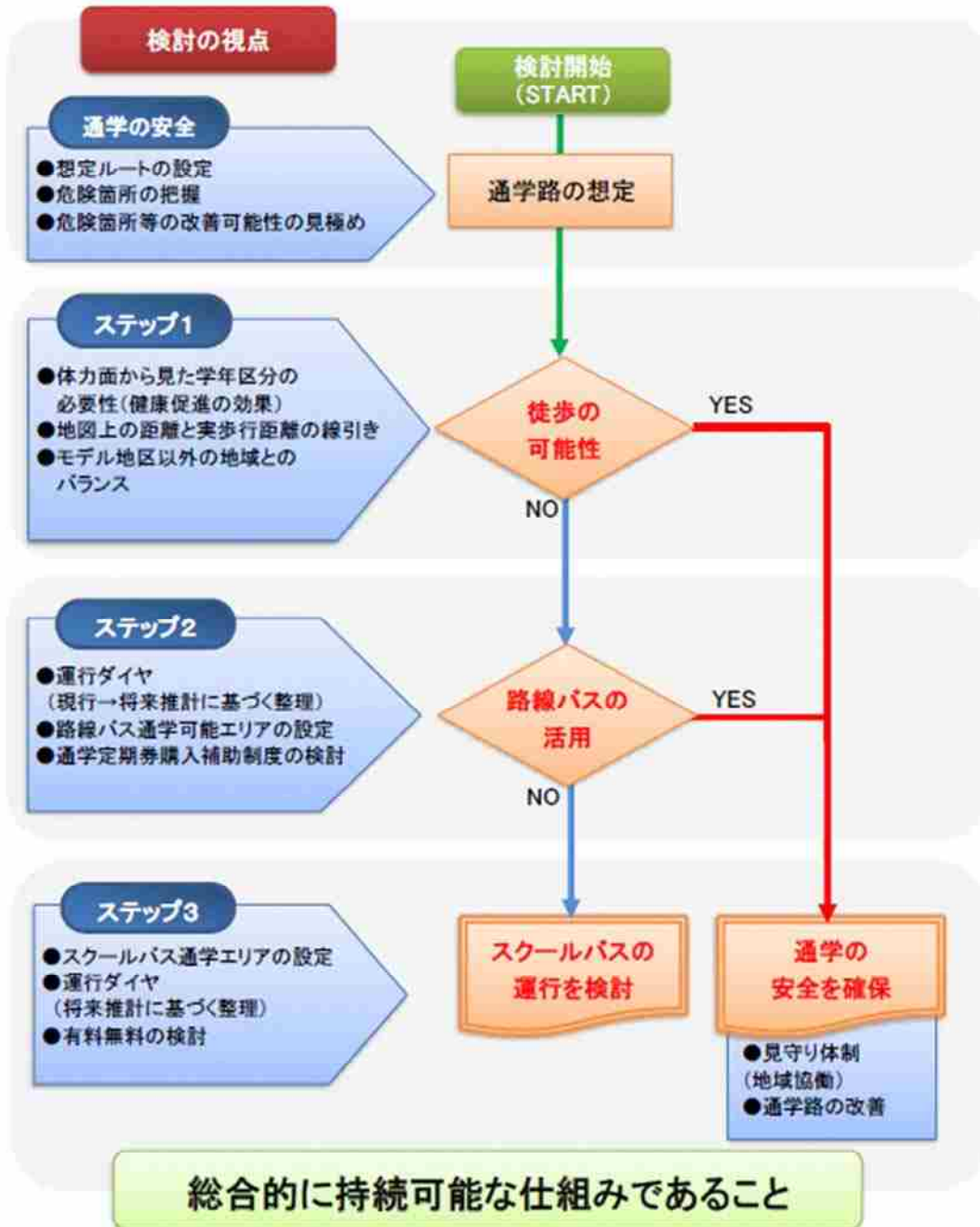
なお、通学ニーズに合わせた運行ダイヤの見直し、乗降場所の設定、対象者の確定等必要な対応について、関係部署、関係機関（運行事業者：名鉄バス）と協議を行う。

路線バスが活用できない場合、スクールバスの運行を代替措置として検討する。

[徒歩以外の交通手段の検討候補エリア]



[モデル地区における小中一貫校の通学に関するフローチャート]



■ 道泉地区におけるアクセス確保

道泉地区では、瀬戸北線または名鉄瀬戸線にて尾張瀬戸駅までアクセスすることができ、尾張瀬戸駅からは1.5km圏内となる。

そこで、道泉地区では、瀬戸北線または名鉄瀬戸線を利用することを基本方針とする。

ただし、瀬戸北線の現状のダイヤを確認すると、瀬戸駅前方面のバスは朝の時間帯で運行が少ない状況にある。



図 3-6-18 道泉地区と既存の公共交通網



平日 (月～金) 新瀬戸駅 → 瀬戸駅前 → しのバスセンター → 上品野

Table with 24 columns representing train times and 24 rows representing stations from 新瀬戸駅 to 上品野. Includes a red box with text: 朝の通学時間帯の運行が少ない

平日 (月～金) 上品野 → しのバスセンター → 瀬戸駅前 → 新瀬戸駅

Table with 24 columns representing train times and 24 rows representing stations from 上品野 to 新瀬戸駅. Includes a blue box with text: 下校時間帯 (14時以降) は1時間に2便の運行と充実

■ 赤津地区におけるアクセス確保

赤津地区では、赤津線・一里塚経由にて最寄りバス停（一里塚）までアクセスできる。また、赤津線・古瀬戸経由にて、尾張瀬戸駅までアクセスすることができ、尾張瀬戸駅からは1.5km圏内となる。

そこで、赤津地区では、赤津線を利用することを基本方針とする。

ただし、赤津線の現状のダイヤを確認すると、一里塚経由・瀬戸駅前方面のバスは朝の時間帯で運行が少ない状況にある。下校時間帯（14時以降）も、瀬戸駅前のバスは1時間に1便と少ない。また、古瀬戸経由・瀬戸駅前方面のバスは8時以降の運行しかなく、通学時間帯の運行がない状況にある。下校時間帯（14時以降）も17時台に1便のみの運行となっている。

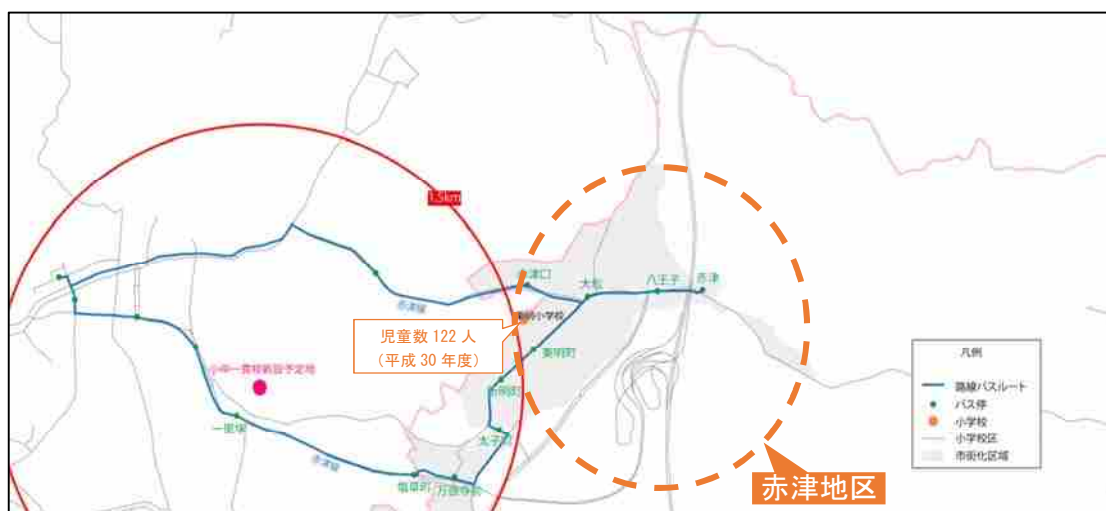


図 3-6-19 赤津地区と既存の公共交通網



**平日 赤津→瀬戸駅前**

(平成28年11月14日改正)

赤津	06:20	06:58	07:38	08:19	09:05	09:50	10:50	11:50	13:10	13:50	14:50	15:50	16:41	17:17	18:02	18:45	19:24	20:04	20:51	21:34
八王子	06:20	06:58	07:38	08:19	09:05	09:50	10:50	11:50	13:10	13:50	14:50	15:50	16:41	17:17	18:02	18:45	19:24	20:04	20:51	21:34
大松	06:21	06:59	07:39	08:20	09:06	09:51	10:51	11:51	13:11	13:51	14:51	15:51	16:42	17:18	18:03	18:46	19:25	20:05	20:52	21:35
東明町	06:22	07:00	07:40		09:07	09:52		11:52		13:52	14:52	15:52		17:19	18:04	18:47		20:06	20:53	21:36
新明町	06:23	07:01	07:41		09:08	09:53		11:53		13:53	14:53	15:53		17:20	18:05	18:48		20:07	20:54	21:37
太子町	06:24	07:02	07:42		09:09	09:54		11:54		13:54	14:54	15:54		17:21	18:06	18:49		20:08	20:55	21:38
万徳寺前	06:25	07:03	07:44		09:10	09:55		11:55		13:55	14:55	15:55		17:22	18:07	18:50		20:09	20:56	21:39
塩草町	06:26	07:04	07:45		09:11	09:56		11:56		13:56	14:56	15:56		17:23	18:08	18:51		20:10	20:57	21:40
一里塚	06:28	07:06	07:47		09:13	09:58		11:58		13:58	14:58	15:58		17:25	18:10	18:53		20:12	20:59	21:42
祖母懐橋	06:29	07:07	07:48		09:14	09:59		11:59		13:59	14:59	15:59		17:26	18:11	18:54		20:13	21:00	21:43
東本町一丁目	06:30							12:00		14:00	15:00	16:00		17:27	18:12	18:55		20:14	21:01	21:44
西蔵所	06:31							12:01		14:01	15:01	16:01		17:28	18:13	18:56		20:15	21:02	21:45
赤津口				06:21			10:52	13:12					16:43				19:26			
金剛院前				06:22			10:53	13:13					16:44				19:27			
古瀬戸				06:23			10:54	13:14					16:45				19:28			
陶祖公園				06:25			10:56	13:16					16:47				19:30			
中橋				06:25			10:56	13:16					16:47				19:30			
瀬戸宮前							10:57	13:17					16:48				19:31			
記念橋							10:58	13:18					16:49				19:32			
瀬戸駅前	06:34	07:13	07:55	08:31	09:19	10:04	11:02	12:04	13:22	14:04	15:04	16:04	16:53	17:31	18:16	18:59	19:36	20:18	21:05	21:48

朝の通学時間帯の運行が少ない

一里塚  
經由

朝の通学時間帯の運行がない

古瀬戸  
經由

**平日 瀬戸駅前→赤津**

(平成28年11月14日改正)

瀬戸駅前	06:39	07:18	08:00	08:36	09:30	10:30	11:30	12:50	13:30	14:30	15:30	16:22	17:00	17:36	18:21	19:04	19:47	20:32	21:11	21:53
西蔵所	06:40	07:19	08:01		09:31	10:31							17:06					20:33	21:12	21:54
東本町一丁目	06:41	07:20	08:02		09:32	10:32							17:06					20:34	21:13	21:55
祖母懐橋	06:42	07:21	08:03		09:33	10:33		12:53		14:33	15:33	16:24	17:07					20:35	21:14	21:56
一里塚	06:43	07:22	08:04		09:34	10:34		12:54		14:34	15:34	16:26	17:07					20:36	21:15	21:57
塩草町	06:45	07:24	08:06		09:36	10:36		12:56		14:36	15:36	16:28	17:07					20:38	21:17	21:59
万徳寺前	06:46	07:25	08:07		09:37	10:37		12:57		14:37	15:37	16:29	17:07					20:39	21:18	22:00
太子町	06:47	07:26	08:08		09:38	10:38		12:58		14:38	15:38	16:30	17:07					20:40	21:19	22:01
新明町	06:48	07:27	08:09		09:39	10:39		12:59		14:39	15:39	16:31	17:07					20:41	21:20	22:02
東明町	06:48	07:27	08:09		09:39	10:39		12:59		14:39	15:39	16:31	17:07					20:41	21:20	22:02
記念橋				08:37			11:37	13:37					17:08					19:48		
瀬戸宮前				08:37			11:37	13:37					17:08					19:48		
中橋				08:38			11:32	13:32					17:08					19:49		
陶祖公園				08:39			11:33	13:33					17:03					19:50		
古瀬戸				08:41			11:35	13:35					17:05					19:52		
金剛院前				08:42			11:36	13:36					17:06					19:53		
赤津口				08:43			11:37	13:37					17:07					19:54		
大松	06:50	07:29	08:11	08:45	09:41	10:41	11:39	13:01	13:39	14:41	15:41	16:33	17:09	17:47	18:32	19:15	19:56	20:43	21:22	22:04
八王子	06:51	07:30	08:12	08:46	09:42	10:42	11:40	13:02	13:40	14:42	15:42	16:34	17:10	17:48	18:33	19:16	19:57	20:44	21:23	22:05
赤津	06:53	07:32	08:14	08:48	09:44	10:44	11:42	13:04	13:42	14:44	15:44	16:36	17:12	17:50	18:35	19:18	19:59	20:46	21:25	22:07

下校時間帯（14時以降）は1時間に1便と少ない

一里塚  
經由

下校時間帯（14時以降）は17時台に1便のみ

古瀬戸  
經由

＜跡地・ストック活用により創出される施設のアクセス向上＞

瀬戸サイトや小中一貫校の整備により、機能が移転し、遊休状態となる施設の位置図、一覧を以下に示す。

[活用予定のストックの位置図・一覧]



施設名	活用方法(案)	用途地域
産業支援センターせと (3階の1室のみ)	公共施設(窓口業務)、貸会議室、子育て支援施設など 公共的な貸しスペース	商業地域
新世紀工芸館	交流棟(現在のまま)、展示棟(ギャラリー・カフェ)、工房 棟(教室・ワークショップ、店舗など)	商業地域
瀬戸染付工芸館	陶芸作家の工房・ギャラリー・教室・ワークショップなど	準工業地域
愛知県産業支援窓口	公園、スポーツ施設など	未指定
民間産業支援団体A	商業施設、スポーツ施設、オフィスなど	第1種住居地域
民間産業支援団体B(分析施設)	住宅または商業施設(小規模)	商業地域
国機関A(産業・就労関係窓口)	戸建住戸、オフィス・倉庫、交流施設など	第1種住居地域
国機関B(産業・就労関係窓口)	売却(戸建住宅など)	第1種住居地域
道泉小学校	住宅用地、交流施設など	第1種住居地域
東明小学校	福祉施設(特別養護老人ホームなど)	未指定、準工業地域
祖母懐小学校	住宅用地、保育所など	第1種住居地域
古瀬戸小学校	スポーツ施設、カフェ・レストランなど	第1種住居地域
深川小学校	多世代交流施設、保育所、飲食店、住宅用地など	第1種住居地域
本山中学校	オフィス、公園・広場、交流施設など	第1種住居地域



■ 活用予定のストックへの推奨アクセス方法（案）

鉄道駅からの距離や既存のバス停からの距離から、アクセス性の評価を行い、推奨するアクセス方法の検討を行った。個別の検討結果を161ページ以下に示す。

愛知県産業支援窓口を除き、既存の公共交通網によりアクセスが可能である。手段は、尾張瀬戸駅からの徒歩、または、赤津線・瀬戸北線を利用しアクセスする施設が多い。必要に応じて、増便など既往の公共交通の充実を図り利便性を高める。

愛知県産業支援窓口では、整備予定の駐車場を活用する。



施設名	活用方法(案)	鉄道駅からの移動距離			バス停からの移動距離				推奨アクセス手段(案)
		最寄り駅	距離	評価	バス路線	最寄りバス停	距離	評価	
産業支援センターせと(3階の1室のみ)	公共施設(窓口業務)、貸会議室、子育て支援施設など公共的な貸しスペース	尾張瀬戸駅	350m	○	-	-	-	-	徒歩
新世紀工芸館	交流棟(現在のまま)、展示棟(ギャラリー・カフェ)、工房棟(教室・ワークショップ、店舗など)	尾張瀬戸駅	600m	△	瀬戸北線 赤津線	瀬戸宮前	220m	○	バス
瀬戸染付工芸館	陶芸作家の工房・ギャラリー・教室・ワークショップなど	尾張瀬戸駅	1,100m	×	瀬戸北線 赤津線 栄山線	陶祖公園	350m	△	バス
愛知県産業支援窓口	公園、スポーツ施設など	瀬戸口駅	1,400m	×	(瀬戸駅前⇄愛地球博記念公園間)	南山口町(平日運行なし)	600m	×	その他(車など)
民間産業支援団体A	商業施設、スポーツ施設、オフィスなど	新瀬戸駅	1,000m	×	本地ヶ原線	民間産業支援団体A前	190m	○	バス
民間産業支援団体B(分析施設)	住宅または商業施設(小規模)	尾張瀬戸駅	450m	○	-	-	-	-	徒歩
国機関A(産業・就労関係窓口)	戸建住宅、オフィス・倉庫、交流施設など	新瀬戸駅	1,100m	×	本地ヶ原線	長根	500m	△	バス
国機関B(産業・就労関係窓口)	売却(戸建住宅など)	尾張瀬戸駅	750m	△	東山線 本地ヶ原線	新開地	550m	△	徒歩
道泉小学校	住宅用地、交流施設など	尾張瀬戸駅	550m	△	-	-	-	-	徒歩
東明小学校	福祉施設(特別養護老人ホームなど)	尾張瀬戸駅	3,200m	×	赤津線	東明町 赤津口	180m 210m	○	バス
祖母懐小学校	住宅用地、保育所など	尾張瀬戸駅	1,200m	×	東山線 上之山線 赤津線	荻殿町 祖母懐橋 一里塚	350m 350m 270m	△ △ ○	バス
古瀬戸小学校	スポーツ施設、カフェ・レストランなど	尾張瀬戸駅	1,600m	×	瀬戸北線 赤津線	古瀬戸	80m	○	バス
深川小学校	多世代交流施設、保育所、飲食店、住宅用地など	尾張瀬戸駅	900m	×	瀬戸北線 赤津線	中橋	240m	○	バス
本山中学校	オフィス、公園・広場、交流施設など	尾張瀬戸駅	700m	△	瀬戸北線	滝之湯	290m	○	バス

【移動距離】

【評価】

「駅・バス停」から対象施設までの歩行経路

「○」：移動距離500m未満(「高齢者徒歩圏」より)

「△」：「鉄道」は800m未満で「バス停」は300m未満(「公共交通沿線地域」より)

「×」：上記以上の距離

(出典：都市構造の評価に関するハンドブック、国土交通省、H26.8)

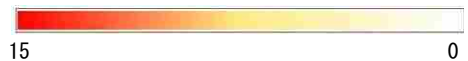
■ 既往の公共交通の充実によるアクセス性の向上（案）

既往のバスの運行頻度をみると、「民間産業支援団体 A」「国機関 A（産業・就労関係窓口）」へアクセスする本地ヶ原線と、「東明小学校」「祖母懐小学校」へアクセスする赤津線において、昼間（7～19 時）の時間帯で、便数が 2 便/時以下と少ない時間帯がみられる（「祖母懐小学校」へは東山線・上之山線によるアクセスも可能）。

ストック整備の状況などを踏まえ、必要に応じて運行頻度の検討などが必要である。

施設名	活用イメージ	バス路線	最寄りバス停	運行時刻																							
				5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00					
産業支援センターせと	公共施設(窓口業務)、貸会議室、子育て支援施設など公共的な貸しスペース	-	-	(徒歩)																							
新世紀工芸館	文芸家や遊び作家、職人等が工房・カフェ、工房棟(教室・ワークショップ、店舗など)	瀬戸北線 赤津線	瀬戸宮前	0	4	5	8	5	5	5	3	5	4	4	5	5	4	6	4	4	1	1					
瀬戸染付工芸館	陶芸作家の工房・ギャラリー・教室・ワークショップなど	瀬戸北線 赤津線	陶祖公園	0	4	6	7	5	5	5	3	5	4	4	5	5	4	6	4	4	1	1					
愛知県産業支援窓口	公園、スポーツ施設など	-	-	(その他(車など))																							
民間産業支援団体A	商業施設、スポーツ施設、オフィスなど	本地ヶ原線	民間産業支援団体A前	0	4	4	3	4	4	2	2	2	2	2	4	2	3	6	2	1	0	0					
民間産業支援団体B(分析施設)	住宅または商業施設(小規模)	-	-	(徒歩)																							
国機関A(産業・就労関係窓口)	戸建住宅、オフィス・倉庫、交流施設など	本地ヶ原線	長根	0	4	4	3	5	3	2	2	2	2	2	4	2	3	5	3	1	0	0					
国機関B(産業・就労関係窓口)	売却(戸建住宅など)	東山線 本地ヶ原線	新開地	0	6	10	5	6	6	4	4	4	4	6	6	7	10	5	3	1	0	0					
道泉小学校	住宅用地、交流施設など	-	-	0	12	15	13	12	14	11	11	9	13	13	12	13	14	11	8	7	3	1					
東明小学校	福祉施設(特別養護老人ホームなど)	赤津線	東明町	0	2	3	1	3	1	1	1	1	2	2	1	2	3	1	3	2	1	0					
			赤津口	0	0	0	2	0	1	1	0	2	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0				
祖母懐小学校	住宅用地、保育所など	東山線 上之山線	萩殿町	0	6	10	6	7	8	6	6	5	6	8	7	6	9	6	6	5	3	1					
		赤津線	祖母懐橋	0	2	3	1	3	1	2	1	1	2	2	1	2	3	1	2	4	0	0					
			一里塚	0	2	3	1	3	1	1	1	1	2	2	1	2	3	1	3	3	0	0					
古瀬戸小学校	スポーツ施設、カフェ・レストランなど	瀬戸北線 赤津線	古瀬戸	0	4	6	7	5	4	5	3	5	4	4	5	5	4	6	4	4	1	1					
深川小学校	多世代交流施設、保育所、飲食店、住宅用地など	瀬戸北線 赤津線	中橋	0	4	6	7	5	5	5	3	5	4	4	5	5	4	6	4	4	1	1					
本山中学校	オフィス、公園・広場、交流施設など	瀬戸北線	滝之湯	0	1	4	5	6	6	6	5	5	6	6	6	4	4	2	2	1	0	0					

【凡例】バス発着台数 多



運行頻度の改善が望まれる施設・路線

活用予定のストックへのアクセス方法

施設名	産業支援センターせと
活用方法（案）	公共施設（窓口業務）、貸会議室、子育て支援施設など公共的な貸しスペース
推奨アクセス手段	徒歩 350m 5分
アクセス方法	<p>尾張瀬戸駅から 350m（徒歩 5 分）とアクセス性は良い。</p> 

施設名	新世紀工芸館
活用方法（案）	交流棟（現在のまま）、展示棟（ギャラリー・カフェ）、工房棟（教室・ワークショップ、店舗など）
推奨アクセス手段	バス停から徒歩 220m 3分
アクセス方法	<p>最寄りバス停（瀬戸宮前）から 220m（徒歩 3分）とアクセス性は良い。</p> <p>最寄りバス停（瀬戸宮前）に停車するバスは合計・平日 38 便/日と便数も多い。</p> 



施設名	瀬戸染付工芸館
活用方法（案）	陶芸作家の工房・ギャラリー・教室・ワークショップなど
推奨アクセス手段	バス停から徒歩 350m 5分
アクセス方法	<p>最寄りバス停（陶祖公園）から 350m（徒歩 5分）とアクセス性は悪くない。</p> <p>最寄りバス停（陶祖公園）に停車するバスは合計・平日 38 便/日と便数も多い。</p>



施設名	民間産業支援団体 A
活用方法 (案)	商業施設、スポーツ施設、オフィスなど
推奨アクセス手段	バス停から徒歩 350m 4分
アクセス方法	<p>最寄りバス停 (民間産業支援団体 A 前) から 350m (徒歩 4 分) とアクセス性は悪くない。</p> <p>最寄りバス停 (民間産業支援団体 A 前) に停車するバスは合計・平日 23 便/日 を確保しているが、時間帯によって 2 便/時 と本数が少なくなる時間帯がある。</p>




施設名	民間産業支援団体 B (分析施設)
活用方法 (案)	住宅または商業施設 (小規模)
推奨アクセス手段	徒歩 450m 6分
アクセス方法	尾張瀬戸駅から 450m (徒歩 6分) とアクセスは良い。 

施設名	道泉小学校
活用方法（案）	住宅用地、交流施設など
推奨アクセス手段	徒歩 550m 7分
アクセス方法	尾張瀬戸駅から550m（徒歩7分）とアクセス性は悪くない。 



施設名	東明小学校
活用方法（案）	福祉施設（特別養護老人ホームなど）
推奨アクセス手段	バス停から徒歩 210m 3分
アクセス方法	<p>最寄りバス停（赤津口・東明町）から210m（徒歩3分）程度とアクセス性は良い。</p> <p>最寄りバス停（赤津口・東明町）に停車するバスは合計・平日20便/日を確認しているが、時間帯によって1便/時と本数が少なくなる時間帯がある。</p>
 <p>この地図は、赤津線（赤津線）のルートを示しています。赤津線は、赤津口から東明町まで運行し、東明小学校の近くを通過します。赤津線は、平日15便/日、休日12便/日運行し、約7分です。また、赤津線は、赤津口から東明町まで運行し、東明小学校の近くを通過します。赤津線は、平日5便/日、休日5便/日運行し、約9分です。</p>	
 <p>この地図は、赤津口と東明町から東明小学校までの徒歩ルートを示しています。赤津口から東明小学校までは徒歩210m、3分です。東明町から東明小学校までは徒歩180m、2分です。</p>	