

春日井市の公共交通の課題と基本的な方針（案）

春日井市の都市や公共交通等の現況（供給）と市民等の移動実態や公共交通の利用実態及び市民意向（需要）から抽出される課題に対し、以下のような方針に基づき、本市の公共交通施策を展開していきます。

	都市及び公共交通等の現況	市内の移動実態	市民意向	春日井市の公共交通の課題	公共交通の基本的な方針（案）
都市の現況	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・少子高齢化の見込み 図表 1 75歳以上の高齢者の運転免許の保有率が低い 図表 2 市街化調整区域にも住宅地が立地 図表 3,4 鉄道駅周辺を中心に都市基盤が整備されており多様な都市施設が立地 図表 5,6 鉄道が4路線整備され都市間を連絡、高頻度に運行 図表 7 	<ul style="list-style-type: none"> 市外への通勤・通学が多い（特に名古屋市との移動） 図表 8 鉄道の利用者は増加 図表 19-23 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は高齢者等の移動手段として必要 アンケート①②⑦ 懇談会 	<ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停周辺への居住等の誘導 名古屋市等の周辺都市との通勤・通学の利便性の維持 高齢者等の市民の移動手段の確保 	<p>●多様な需要やニーズに対応するための体系的な公共交通網の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い鉄道網と路線バスを活かして、市内の各拠点や周辺都市を円滑に行き来できる交通体系を維持します。 路線バスを軸とした拠点間の利便性を維持し、路線バスを地域の特性に合った公共交通により補完します。 <p>取組みの視点</p> <p>（路線バス）</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅やバス停周辺への居住や都市機能の誘導策との連携 路線バスの交通サービスを維持していくための取組み <p>（シティバス）</p> <ul style="list-style-type: none"> 東環状線の路線長大化を解消 名鉄バスとの重複路線のあり方 人口密度は高いが、バスでカバーできていないエリアの解消（利便性を高める・利用促進を図る） ニーズの高いバス停を維持（通院・買い物に使いやすく、市役所・市民病院・商業施設近辺のバス停） 駅へのアクセス性向上 <p>（タクシーその他移動手段）</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域特性に応じた様々な移動手法の検討 自動運転等の新たな移動技術による移動手法の検討 福祉施策による補完 <p>●誰もが公共交通で出かけたくなる交通環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・快適に公共交通に乗り降りし、乗り換えることができる交通結節点の利便性を確保します。 <p>取組みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全な乗換え環境の整備（駅前広場の整備等） 乗り継ぎを考慮したダイヤ等の調整、割引の継続等 <p>●関係者が連携して公共交通を支える環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民や本市で働く人、交通事業者や地元企業等の多様な主体が、本市のより良い公共交通のために活動します。 <p>取組みの視点</p> <ul style="list-style-type: none"> バスの乗車機会の確保等の公共交通の利用促進 運転手の確保
公共交通	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> J R駅を基点として市内外の主要施設や住宅団地を連絡 図表 9,10 <p>シティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> 周回時間が長い（東環状線：2時間20分） 図表 11,12 1車線道路を運行（北部線の市街化調整区域内） 図表 13 一部区間で名鉄バスと重複 図表 14 <p>ネットワーク全体</p> <ul style="list-style-type: none"> 神領駅周辺等と市民病院間のネットワークが未形成 図表 9,11 人口カバー率は93% 図表 15 人口が多い居住地にも公共交通空白地域がある 図表 15 タクシー等により補完 	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者は横ばい（高蔵寺NT周辺路線で減少） 図表 24 ヒアリング <p>シティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者は増加（東環状線は減少に転じる） 図表 25 高齢者の利用が多い 図表 26 市民病院や市役所、鉄道駅、高蔵寺NTの店舗での利用が多い 図表 27-29 神領駅周辺や名鉄春日井駅周辺地域と市民病院との移動は少ない 図表 27-29 利用が少ないバス停が分布（特に北部線） 図表 30-45 タクシーの利用者は減少 図表 46 	<p>路線バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 利便性は確保されており、骨格軸として機能 懇談会 <p>シティバス</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者等の買物や通院等での移動手段として必要 アンケート①②⑦ 懇談会 路線や運行便数等の改善が必要 懇談会 市民病院への路線改善が必要（病院から離れた地域、神領駅周辺など） 懇談会 鉄道駅への利便性の確保が必要 懇談会 乗り継ぎの少ない路線が必要 アンケート⑤ 新たな交通手段の導入を含めて再検討が必要 懇談会 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスが一体となった利便性の高い公共交通の維持 市民ニーズや路線バスとの重複に配慮したシティバスの見直し 市民病院や市役所、鉄道駅への移動の利便性の向上 多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保 	
民間等自主運行	<ul style="list-style-type: none"> 高蔵寺NTでサンマルシェ循環バスが運行 図表 9 自動車学校やJAの送迎バスなどが運行 自動運転の実証実験(高蔵寺NT) 図表 16 	<ul style="list-style-type: none"> サンマルシェ循環バスの利用者は増加 図表 47 	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> — 	
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄春日井駅で駅前広場が未整備 バリアフリー化が未対応 図表 17（名鉄春日井駅、味美駅） 利用者が多いバス停に上屋が設置されている 市役所に電子案内板が設置されている 	<ul style="list-style-type: none"> — 	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄の駅施設等の改善が必要 懇談会 バス停へは徒歩や自転車等でアクセスする意向が多い アンケート⑥ 	<ul style="list-style-type: none"> 円滑で安全な乗換え環境の確保 駅やバス停への安全な移動環境の確保 	
運行環境	<p>利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 啓発活動等の実施 図表 18 <p>持続可能な運営・運行</p> <ul style="list-style-type: none"> バス・タクシーの運転手不足 ヒアリング 	<ul style="list-style-type: none"> — 	<p>利用促進（手段全般）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用機会の確保が必要 アンケート③④ 	<ul style="list-style-type: none"> 利用機会の創出 運転手不足への対応 	

図表：都市及び公共交通等の現況、市民の移動実態の資料番号、アンケート：市民意向調査のうちアンケート調査結果の項目番号
懇談会：地域別懇談会での意見、ヒアリング：事業者ヒアリングでの意見