

春日井市地域公共交通網形成計画 (素案)

令和 2 年 6 月

目 次

第1章 計画の概要	1
1－1 計画策定の目的	1
1－2 計画の位置づけ	1
第2章 上位・関連計画の整理	2
第3章 都市の現況	15
3－1 地理的条件	15
3－2 人口・世帯	16
3－3 土地利用	24
3－4 主要施設の立地状況	25
3－5 春日井市に関連する人の移動	28
第4章 公共交通の現況	33
4－1 公共交通の整備状況	33
4－2 利用者数の推移	42
4－3 かすがいシティバスの乗降調査	49
4－4 バスの収支の状況	65
4－5 タクシー	66
4－6 サンマルシェ循環バス	66
4－7 福祉輸送	67
4－8 高蔵寺ニュータウンにおける新たな取組み	68
4－9 利用促進の取組み	74
4－10 事業者ヒアリング	76
第5章 市民意向の把握	78
5－1 アンケート調査	78
5－2 地域別懇談会	83
5－3 調査結果のまとめ	87
第6章 公共交通の課題の整理	88
第7章 春日井市の公共交通の方針	91
7－1 計画の区域と期間	91
7－2 基本理念	91
7－3 基本的な考え方	92
7－4 公共交通の基本方針	93
7－5 計画の目標値	94
7－6 公共交通体系	98
第8章 施策・実施主体	100
第9章 計画の推進方法	114

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の目的

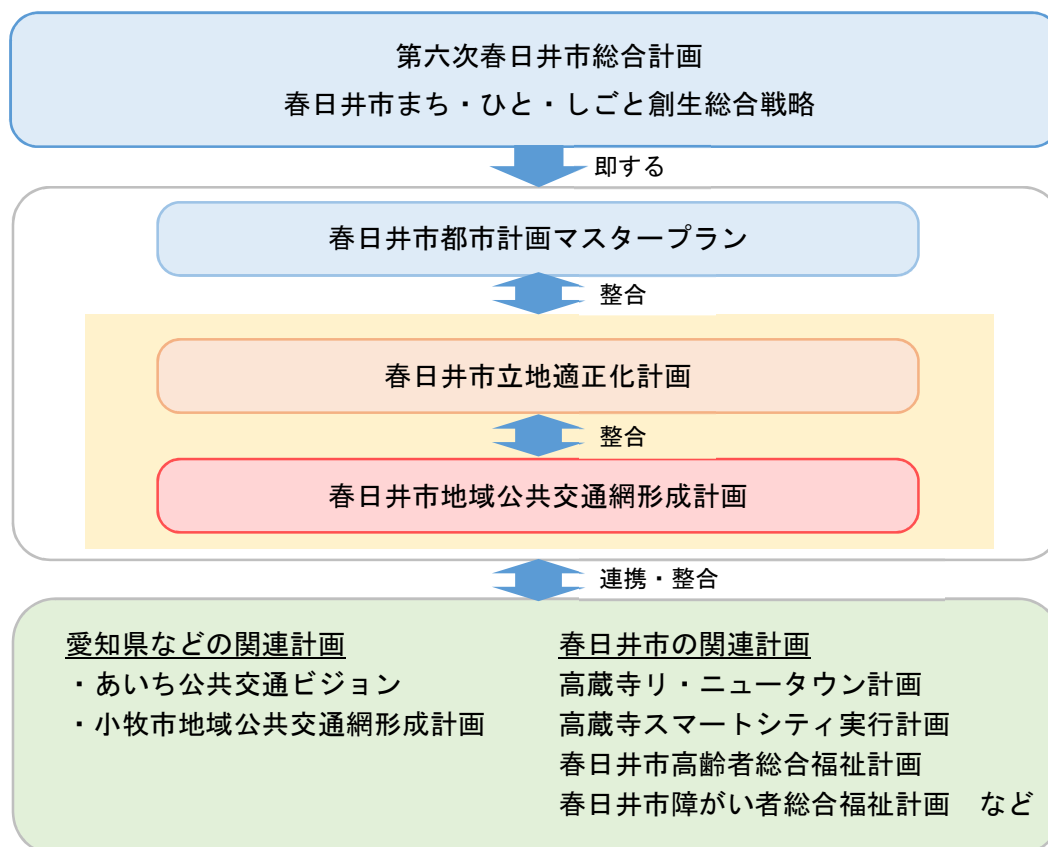
春日井市の公共交通は、ＪＲ中央本線、名鉄小牧線、愛知環状鉄道、ＴＫＪ（東海交通事業）城北線の４路線の鉄道が整備されているほか、名鉄バスやあおい交通による路線バス、また市が運行するかすがいシティバス、及びタクシーや民間自主運行などの多様な手段により構成されています。

現在、本市では、高齢化の進行や今後予測される人口減少社会の到来に対応するため、鉄道駅などを中心として自動車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造を目指す中で、多様な交通手段が効果的に連携した、持続可能な公共交通ネットワークの確保が求められています。

こうした背景を踏まえ、本市の公共交通に関連する多様な主体が一体となった公共交通サービスを実現するため、春日井市地域公共交通網形成計画を策定します。

1-2 計画の位置づけ

春日井市地域公共交通網形成計画は、本市の最上位計画である第六次春日井市総合計画や、本市の都市計画や各種まちづくりに関連する計画と連携・整合を図りながら策定します。



第2章 上位・関連計画の整理

(1) 第六次春日井市総合計画

(策定：2018年2月、計画の期間（基本構想）：2037年度（基本計画）：2027年度）

当該計画では、人と地域がつなが暮らしやすさを実現するための取組みとして、地域の実情に即した公共交通などの移動手段の確保を図ることが位置づけられています。また、都市基盤・産業分野の成果指標として、鉄道駅の乗降者数や市内バスの利用者数が位置づけられています。

さらに、市民の取組みとして、公共交通を利用することが位置づけられています。

●市の将来像：暮らしやすさと幸せをつなぐまち かすがい

●基本目標：1 安全・安心なまち

- 2 子どもの笑顔があふれるまち
- 3 思いやりと生きがいが育つまち
- 4 活力とやすらぎのあるまち

●重点方針1（人と地域がつなが暮らしやすさ）

❖主な取組み

- ・地域を支える移動手段の確保：住民が主体となって身近な移動手段を確保する活動の支援やかすがいシティバスの見直しなどに取り組み、地域の実情に即した最適な公共交通網の形成と日常生活に不可欠な移動手段の確保を図ります。

●政策分野5 都市基盤・産業

❖施策（市の取組み）

- ・都市基盤整備の推進と公共交通の整備：住み慣れた地域での生活を支える公共交通の利便性の向上と利用促進を図るほか、地域の実情に合わせた移動手段の確保や日常生活に必要な機能の集約を促進します。

❖成果指標

指標名	現状	目標
6駅（JR勝川・春日井・神領・高蔵寺、名鉄味美・春日井の各駅）の乗降客数（人／日）	140,677 (2016年度)	141,000 (2026年度)
市内バス（名鉄バス・あおい交通バス・かすがいシティバス・サンマルシェ循環バス）の利用者数（千人）	4,683 (2016年度)	4,700 (2026年度)

❖私たち一人ひとりができること

- ・公共交通機関を利用すること

❖地域みんなでできること

- ・移動時の乗り合いなど住民同士で外出を協力し合うこと

●政策分野6 環境

❖私たち一人ひとりができること

- ・自家用車に乗らず、公共の交通機関や自転車を利用すること

(2) 春日井市都市計画マスタープラン

(策定：2020年3月、将来都市像：2040年度、計画期間：2029年度)

当該計画では、自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造として、都市交流拠点相互や市外の拠点となる地域を連絡する公共交通軸が位置づけられています。

また、公共交通軸やこれを補完する生活交通、交通結節点のそれぞれに対する施策の方針が位置づけられています。

●3つの柱：ライフタウンをより推進する

歩きくなるまちにする

憧れ、選んでもらうまちにする

●基本理念：心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井

～20年後も誇れる春日井であり続けるために～

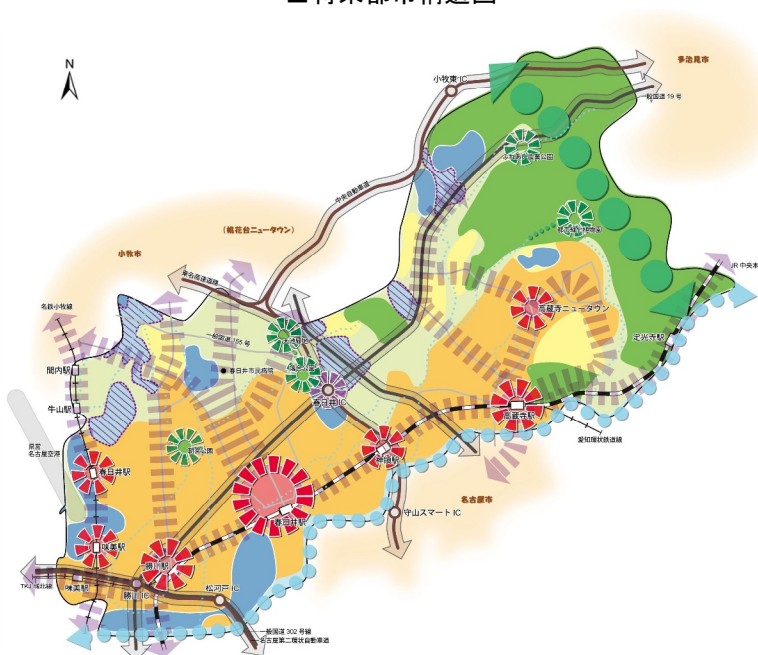
●都市づくりの目標

- 目標1 暮らしやすく居心地のよい住環境づくり
- 目標2 誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり
- 目標3 元気で安定的な産業基盤づくり
- 目標4 思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり
- 目標5 災害に強いまちづくり

●将来都市構造

- ・自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造の構築

■将来都市構造図



種別	位置づけ
工業ゾーン	工場地として利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を指します。 住宅地に隣接する地域は、緩衝緑地や軟地内緑化を充実させ、生環境と調和した職住近接の地域を指します。
一般住宅ゾーン	良好な住環境を維持し、適切な土地利用の規制・誘導を図る地域を指します。
居住促進ゾーン	既存の都市基盤による利便性を活かし、住みとなる地域づくりに向けた土地利用の促進を指します。
商業ゾーン	土地の高度利用を図り、商業などの利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を指します。
農住共生ゾーン	優良な農地の保全や、住環境の保全などのため、土地利用の維持・活用を指します。
公園・緑地ゾーン	自然資源を保全するとともに有効に活用し、憩いを与え交流の場となる公園・緑地の形成を誘導する地域を指します。
産業誘導ゾーン	新たな産業系の土地利用を誘導する地域として、周辺の環境に配慮した地区の形成を指します。
都市交流拠点	鉄道駅やバスターミナルを中心とした交流の玄関口となる拠点として、日常生活の利便に資する商業の集積を図ります。JR春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、行政、文化施設の集積を図ります。
緑の拠点	自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を観賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。
広域交通拠点	都市間の広域交通の拠点として、インターチェンジ周辺という交通利便性を活かした産業の形成を図ります。
自動車交通軸	本市の広域交通ポテンシャルの骨格となる道路網の形成を図ります。
公共交通軸	市内及び周辺都市との多様な交通手段の提供に向け、利便性の高い交通軸の形成を図ります。
うるおい軸	水と緑に親しめる憩いの場となるよう、魅力ある空間として整備を促進する河川や緑道。
緑のスカイライン	緑を保全し、連続性のある緑のスカイラインを守る地域。

●分野別のまちづくり方針（道路・交通）

❖公共交通

- ・周辺都市を結ぶ鉄道と地域の生活交通であるバスの円滑な乗換えができるよう、相互の連携を図ります。居住地と拠点間や拠点間相互の移動利便性を確保するため、基幹的公共交通のバス路線についてサービス水準の確保を図るほか、より早く、確実なバスネットワークを築けるよう、公共車両優先システム（優先レーン、優先信号制御など）の導入を検討します。
- ・基幹的公共交通のバス路線を補完する形で運行するバス路線については、市民の移動特性や地域の要望に応じた運行形態、効率的な運行のあり方を検討します。
- ・地域と協働して、タクシーなどの既存の公共交通の活用や自動運転などの先端技術の利用による新しい移動手段を検討します。
- ・バスの乗換え環境向上を図るため、路上駐輪場の設置やバス待ち環境の改善など、バス停周辺環境の整備を検討します。

❖鉄道駅及び駅前広場

- ・駅周辺整備については、すべての利用者が快適に安心して利用できるよう、交通事業者と協力しながら、バリアフリー化に向けた整備を推進します。
- ・名鉄味美駅及び名鉄春日井駅については、関係機関と連携し、駅周辺の整備を推進します。
- ・JR高蔵寺駅駅前広場は、道路区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にする立体道路制度などによる土地の有効活用を検討します。
- ・現在、駅前広場が設置されていない名鉄牛山駅及び名鉄間内駅については、将来の市街地形成に対応して、アクセス道路を含めた駅前広場の設置について調査・検討します。

❖駐輪場

- ・JR高蔵寺駅や名鉄春日井駅などの鉄道駅周辺については、自転車の利用状況に応じた整備を推進します。

●まちづくりの推進方針（進行管理）

成果指標は、全体構想における都市づくりの目標ごとに設定し、計画の中間年次である5年後に進捗状況の確認を行うとともに、必要に応じて計画内容や目標を見直します。

■評価指標

都市づくりの目標	評価項目	指標	現状値	目標値
誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり	公共交通体系の充実	公共交通全路線の人口カバー率（％）	93 (2018年度)	96 (2028年度)

(3) 春日井市立地適正化計画（策定：2018年3月、計画期間：2036年度）

当該計画では、都市の骨格構造として基幹的な公共交通軸が位置づけられています。

また、集約型の都市構造の構築に向けた施策として、駅間を連絡する公共交通の維持・改善や、鉄道駅などの交通結節点における移動円滑化のための整備が位置づけられています。

さらに、数値目標として、居住誘導区域の基幹的な公共交通のカバー率を、維持・向上することが位置づけられています。

●立地適正化計画の方針：ライフタウンとして、暮らしやすい春日井市を目指す。

●まちづくりの方向性

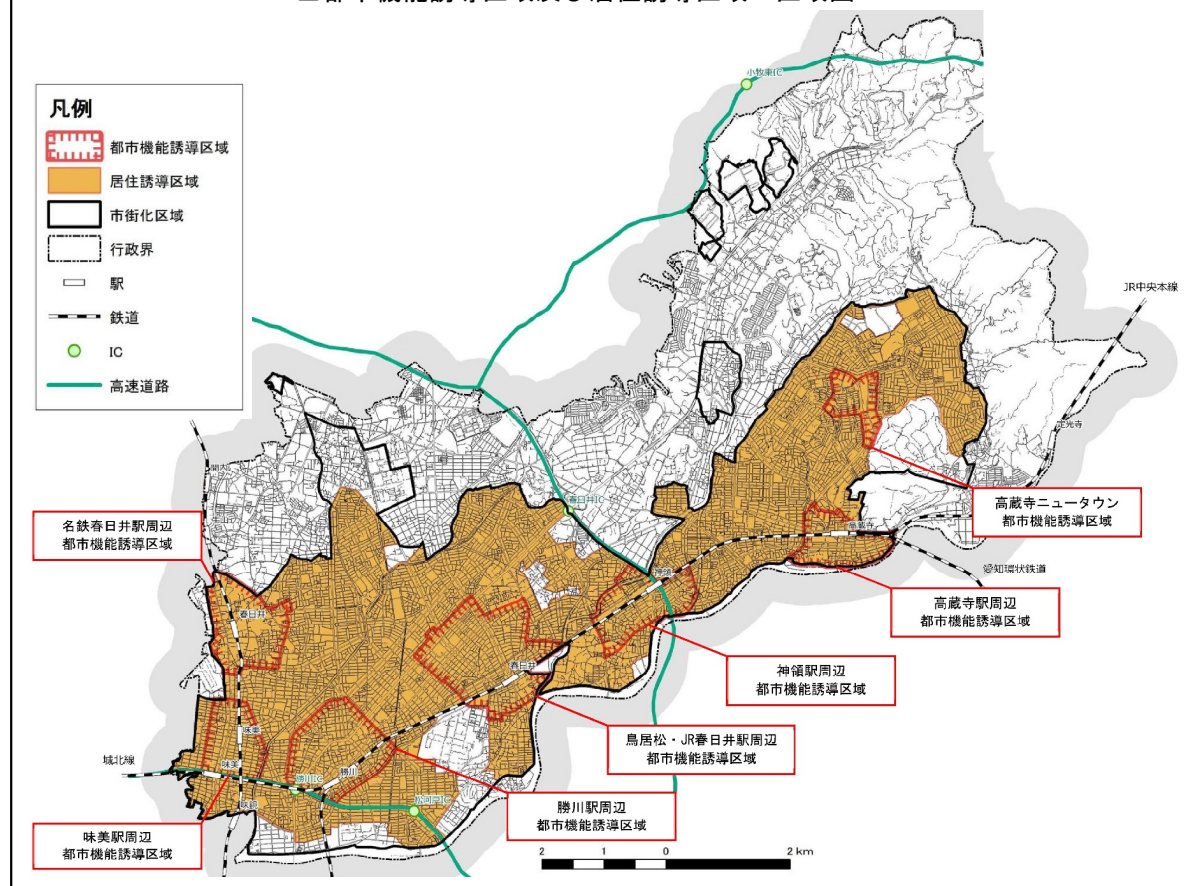
- ・「都市の機能が集約したまちづくり」を実現
- ・春日井市の特性を踏まえた集約型の都市構造の構築

●都市機能誘導区域及び居住誘導区域

誘導する機能	具体的な施設	定義	誘導する区域
高齢者福祉 (介護福祉)機能	地域包括支援センター	介護保険法第115条の46第1項に規定する施設	高蔵寺ニュータウン
子育て機能	子育て支援事業を行う施設	児童福祉法第6条の3第6項に規定する地域子育て支援拠点事業を行う事業所	全ての都市機能誘導区域
	一時預かり事業を行う施設	児童福祉法第6条の3第7項に規定する一時預かり事業を行う事業所	
商業機能	食品スーパー	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,500㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等含む）で、生鮮食料品を取扱うもの	神領駅周辺 名鉄春日井駅周辺
教育機能	大学	学校教育法第1条に規定する大学	鳥居松・JR春日井駅周辺 勝川駅周辺 神領駅周辺 高蔵寺駅周辺
	専門学校	学校教育法第124条に規定する専修学校	
文化機能	図書館	図書館法第2条第1項に規定する図書館	高蔵寺ニュータウン

区域	面積 (ha)
都市機能誘導区域	944.3
鳥居松・JR春日井駅周辺	249.1
勝川駅周辺	179.9
神領駅周辺	126.2
高蔵寺駅周辺	98.1
味美駅周辺	97.3
名鉄春日井駅周辺	140.4
高蔵寺ニュータウン	53.3
居住誘導区域	3,892.8

■都市機能誘導区域及び居住誘導区域 区域図



●実現化に向けた施策

❖公共交通ネットワークの充実

今後一層、関連する施策・計画との調整を図りながら、生活サービス機能が整う都市機能誘導区域へのアクセスの強化を図るため、バス等の公共交通網の改善について、関係機関との綿密な調整を図ります。

特に、名古屋への通勤や通学等の利便性を高めるため、主要な交通結節点となるＪＲ中央本線や名鉄小牧線の駅を結ぶ公共交通網の維持・改善等に取り組みます。

- ・社会資本整備総合交付金を活用し、鉄道駅等の交通結節点における移動円滑化のための整備を行います。

＜具体的な事業＞

- ・「ＪＲ春日井駅周辺バリアフリー基本構想」に基づくＪＲ春日井駅駅前広場や自由通路等の整備
- ・「高蔵寺リ・ニュータウン計画」に基づく高蔵寺駅周辺の整備
- ・名鉄春日井駅における駅機能の改善や土地区画整理事業による駅前広場等の整備
- ・味美駅における駅機能や駅前広場などの改善

●数値目標：居住誘導区域における基幹的公共交通路線の人口カバー率

時点	現況（2010年）	目標（2026年）	目標（2036年）
目標	65.7% 160,821人	65.5%以上 164,300人以上	65.5%以上 164,300人以上

※基幹的公共交通路線は、『都市構造の評価に関するハンドブック／国土交通省都市局都市計画課』を踏まえ、ピーク時片道3本以上、または、片道30本／日以上、の鉄道及び路線バスとして定義しています。

※基幹的公共交通路線の人口カバー率は、居住誘導区域の人口に対する居住誘導区域内の基幹的公共交通路線の人口で算出しています。

※人口カバー率は、徒歩圏を鉄道駅半径800m、バス停半径300mとして設定しています。

(4) 高蔵寺リ・ニュータウン計画

(策定：2016年3月（2019年3月一部改訂）、計画期間：2025年度）

当該計画では、成果目標として、公共交通の人口カバー率の増加や高蔵寺駅の乗降客数を維持することが位置づけられています。また、先導的なプロジェクトとして、民間活力を導入したJR高蔵寺駅周辺の再整備や、JR高蔵寺駅及びセンター地区を主要交通拠点に位置づけた快適移動ネットワークの整備が位置づけられています。

●7つの基本理念

- ①成熟した資産の継承
- ②公共施設・生活利便施設の集約化とネットワークの構築
- ③暮らしと仕事の多様性の確保
- ④住民・事業者・市の協働の推進
- ⑤持続可能な都市経営の仕組みの構築
- ⑥高蔵寺ニュータウンを核とした周辺・広域との連携強化
- ⑦まちの新たなブランド力の創造と発信

●成果指標

分野	成果指標	基準値	目標値 (2025年度)	目標値の考え方
交通	公共交通の 人口カバー率	76.2% (2019年度)	85%	現行交通の維持、デマンド交通の導入等により、おおむね10%の上昇を目指す
広域 連携	高蔵寺駅の1日 平均乗降客数	50,033人 (2018年度)	51,000人	名古屋方面及び豊田方面への通勤者の居住促進により、現状維持を目指す

●先導的な主要プロジェクト：民間活力を導入したJR高蔵寺駅周辺の再整備

❖プロジェクトの概要

JR高蔵寺駅周辺については、高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりを推進する。駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による駅南北の一体感の向上等を図る。

❖創造する活動のイメージ

駅利用者が駅周辺の空間にとどまり、にぎわいを創出し、高蔵寺ニュータウンや周辺の住民も楽しみや利便性を享受できる。バスの利便性向上と自動車によるアクセスのしやすさを同時に実現する。

❖具体的な取組の例

- ①高蔵寺ニュータウン及び周辺地区の玄関口として魅力ある顔づくりの推進
- ②公共空間の再編による交通機能の改善と魅力的な商業サービス機能の充実

- ③周辺と一体となった駅前空間の改善
- ④駅南北の一体感を高めるための空間の高質化とバリアフリーの向上
- ⑤高蔵寺ニュータウンに関する情報発信機能の確保

■ J R高蔵寺駅周辺の整備イメージ



●先導的な主要プロジェクト：交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークの構築

❖プロジェクトの概要

J R高蔵寺駅及びセンター地区（中央台において大規模な商業施設が集積する地区）を主要交通拠点に位置づけ、東西2か所にサブ交通拠点（新たなサブ拠点）を置き、切れ目のない交通ネットワークを構築する。駅及びセンター地区間において交通需要の拡大と輸送力の向上を図るとともに、交通拠点には多様な交通手段を確保し、周辺に商業・サービス機能の集積を図る。

❖創造する活動のイメージ

J R高蔵寺駅とセンター地区間の移動が円滑になるとともに、城内循環バス（サンマルシェ循環バス）、広域基幹バス、新たに運行するデマンド交通との乗り換えが円滑になる。交通拠点の周辺ににぎわいが生まれる。

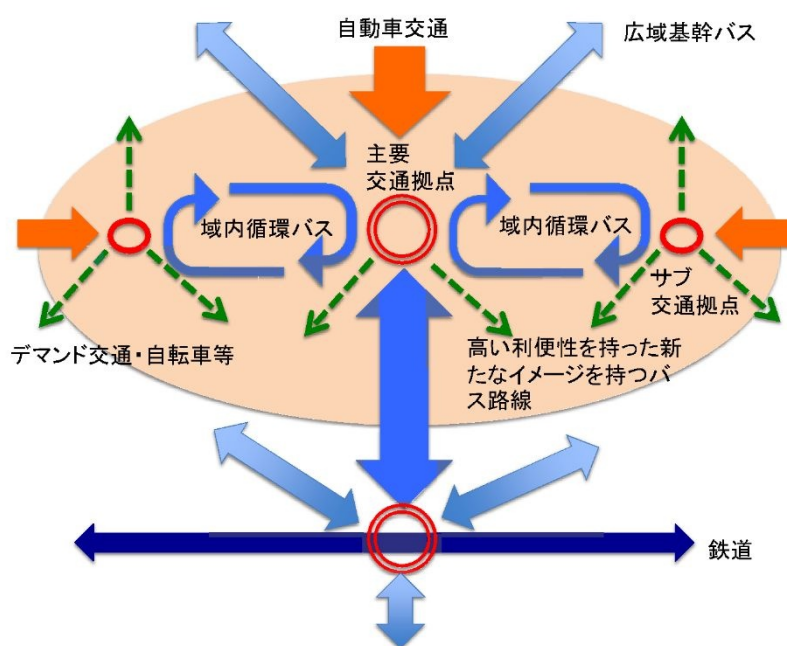
❖具体的な取組の例

- ①主要交通拠点（J R高蔵寺駅、センター地区）及びサブ交通拠点（新たなサブ拠点）を東西2か所（例：西藤山台小学校施設周辺及びナフコ石尾台店周辺）に形成

- ②主要交通拠点（トランジットセンター）にはバスターミナルを、サブ交通拠点には交通広場を設けるとともに、バリアフリーに配慮した多様な交通手段との接続を円滑化
- ③交通拠点周辺には生活利便施設の集積の誘導により、にぎわいを創出
- ④J R高蔵寺駅とセンター地区間において、頻度、輸送力、定時性、運転時間等の面で高い利便性を持った新たなイメージを持つバス路線として、バス交通を強化・充実
- ⑤センター地区の主要交通拠点にパークアンドライドのための駐車場、キスアンドライドのための送迎スペース及び自転車等駐車を設け、J R高蔵寺駅とセンター地区間のバス需要の拡大を図り、駅前の送迎車による混雑を緩和

※キスアンドライド：自宅から最寄駅またはバス停まで自動車等で送り迎えをしてもらい、鉄道やバス等を利用して目的地に向かうこと。
- ⑥センター地区の主要交通拠点とサブ交通拠点を結ぶ域内循環バスの継続的な確保
- ⑦交通拠点におけるデマンド乗合タクシー等のデマンド交通、カーシェアリング、パーソナルモビリティ（小型電気自動車、シニアカー）のレンタル等の多様な交通手段の確保を検討
- ⑧センター地区の主要交通拠点と名古屋都心等を結ぶ高速バスの導入に向けた働きかけ
- ⑨高蔵寺ニュータウン内の交通サービスの発着情報を一元的に提供するシステムの整備を検討
- ⑩産学官の連携により自動運転技術の導入を検討

■交通ネットワークのイメージ



(5) 高蔵寺スマートシティ実行計画（策定：2020年3月、計画期間：2024年度）

当該計画では、快適な移動ネットワークの構築や多様な移動手段の確保に向けて、産学官連携により、自動運転技術を含む新たなモビリティサービスの導入に向けた取組みやロードマップが示されています。

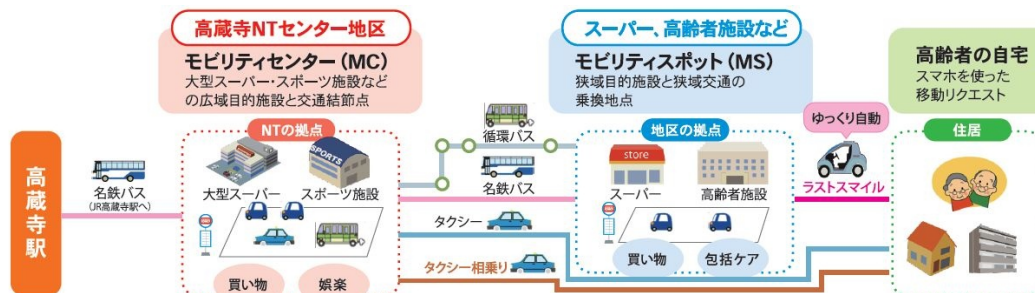
●区域の目標

自動運転車両、パーソナルモビリティ、バス・タクシー等既存公共交通機関、住民共助型システムによる移動支援など、新たなモビリティサービスと既存交通とのベストミックス（モビリティ・ブレンド）を模索し、高蔵寺ニュータウンの地域特性に応じた適切なモビリティサービスを社会実装することで、ニュータウン版MaaS（Mobility as a Service）を構築し、先進技術による快適なまちづくり『高蔵寺ニューモビリティタウン』を目指している。

■ニュータウン版MaaSのイメージ



■将来の高蔵寺ニューモビリティタウン（モビリティ・ブレンド）イメージ



■快適な移動による豊かな生活を目指した取組（イメージ）



●先進的技術の導入に向けた取組内容

自動運転技術、高精度3次元地図やダイナミックマップの整備、次世代移動通信「5G」やAIの活用など、先進技術による快適なまちづくり『高蔵寺ニューモビリティタウン』を推進するべく「高蔵寺スマートシティ実行計画」を策定する。具体的には、ニュータウン版MaaSを担う移動サービスとして、以下の7つのプロジェクトを設け、春日井市未来技術地域実装協議会の各構成員が一体的に取り組み、ニュータウン版MaaSの共通プラットフォーム構築を目指す。これにより、自家用車に過度に依存せず、坂道などの地形的ハンディを新たなモビリティサービスで克服し、相乗りタクシーや幹線路線バスの高頻度化などサービス効率性の高い公共交通サービスを実現することで、高齢者を含む全ての世代の居住者の外出頻度向上や健康増進、QOL向上が期待される。

- プロジェクト① 限定区域内ラストマイル自動運転（ゆっくり自動運転）
- プロジェクト② タクシーの高度利用（相乗りタクシー・ユニバーサルタクシー）
- プロジェクト③ バスレーンの整備等基幹交通の自動運転化検討
- プロジェクト④ 駐車場車室マネジメント
- プロジェクト⑤ スマートメーターによる地域の見守りシステム
- プロジェクト⑥ ゴミ収集車稼働マネジメント
- プロジェクト⑦ パーソナルモビリティのシェアリングサービス

■プロジェクト全体像（イメージ図）



(6) 第7次春日井市高齢者総合福祉計画（策定：2018年3月、計画期間：2020年度）

当該計画では、高齢者の社会参加を促進するため、移動手段の確保や駅周辺などのバリアフリー化を進めることが位置づけられています。

●基本理念：「家族の和、隣人の輪、地域の環 生きがいのあるまち かすがい」

●基本目標：1 高齢者が健康で生きがいを持って活躍する社会の実現

2 地域包括ケアシステムの深化・推進

3 持続可能な介護・高齢者福祉サービスの確保

●基本施策：高齢者が活躍できる環境の整備

❖方向性

・高齢者の外出機会の確保や社会参加を促進するため、公共交通機関を確保するとともに、バリアフリー化やユニバーサルデザインなど、人にやさしいまちづくりを推進します。

❖主な取り組み（人にやさしいまちづくりの推進）

・高齢者の社会参加を促進するため、移動手段の確保や公園・駅周辺等のバリアフリー化を進めるとともに、民間の企業等にもユニバーサルデザインに対応した施設整備を働きかけます。

事業名	内容
かすがいシティバス 「はあとふるライナー」	高齢者を始めとする市民の日常生活の移動手段の確保や、市の施設の利便性を図るため、民間バスの運行していない地域を中心にかすがいシティバスを運行します。
鉄道駅周辺の整備	高齢者や障がいのある人等が駅等を利用しやすくするため、拠点となる駅やその周辺施設に、スロープなどを整備します。

(7) 第4次春日井市障がい者総合福祉計画（策定：2018年3月、計画期間：2020年度）

当該計画では、障がいのある人の自立した生活を支えるため、かすがいシティバスの運賃を減免することが位置づけられています。

●基本理念：障がいのある人が安心して自立・共生できるまちづくり

●基本的視点：（1）障がいのある人の自己決定の尊重及び意思決定の支援

（2）当事者本位の総合的な支援

（3）障がい特性等に配慮した支援

（4）アクセシビリティの向上

（5）総合的かつ計画的な取り組みの推進

●施策の推進

❖生活支援・自立した生活を支えるサービスの推進（交通費等の一部助成）

・かすがいシティバスの利用者・付添人の運賃を減免します。

・勝川駅前地下駐車場、勝川駅南口立体駐車場の料金を減免します。

(8) あいち公共交通ビジョン（策定：2017年3月）

当該ビジョンでは、リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成に向けて、名古屋駅へのアクセス利便性向上や、環境首都あいちを支える交通体系の構築に向けた利用促進など、愛知県下における今後の公共交通政策に対する方針が多面的に位置づけられています。

- 基本理念：世界との交流を促進し、安心・快適な暮らしを支える あいちの公共交通
～ リニア開業を見据え、一層高まる交通ポテンシャルや、高度な先進技術を活かし、ローカルからグローバルまでの活発な交流と幸せな暮らしを支える利便性の高い公共交通ネットワークを形成 ～

●基本方針

活力 1 「産業首都あいち」を牽引する交通体系の構築

- (1) リニア開業効果を高める公共交通ネットワークの形成
- (2) 空港を拠点とする広域的な公共交通ネットワークの充実

交流 2 「交流拠点あいち」を支える交通体系の構築

- (1) 観光交流を促進する公共交通ネットワークの充実
- (2) 地域の交流・対流を促進する公共交通ネットワークの形成

コンパクト 3 「集約型まちづくり」を支える交通体系の構築

- (1) まちづくりと連動した計画的な公共交通ネットワークの形成
- (2) 乗継拠点における多様なモード間の連携強化

安心安全 4 「安心して住めるあいち」を支える交通体系の構築

- (1) 災害に強い交通ネットワークの形成
- (2) 新たな技術等を活用した交通安全の確保
- (3) 地域特性に応じた生活交通の確保・維持
- (4) 高齢者や移動困難者も安心して暮らせる人にやさしい交通体系の創出

環境 5 「環境首都あいち」を支える交通体系の構築

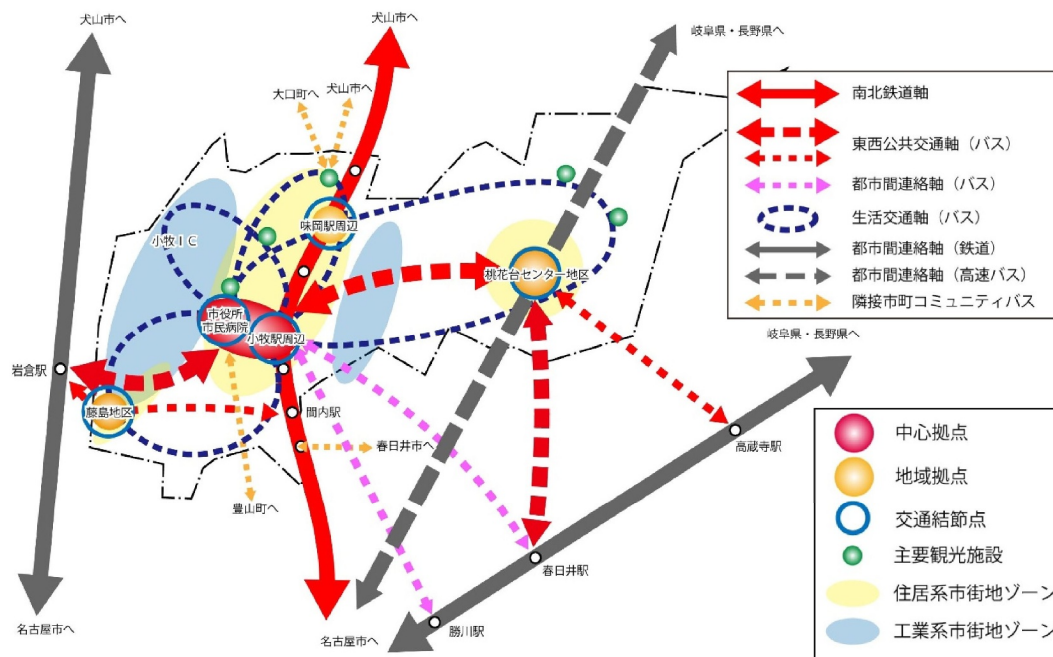
- (1) 環境首都あいちに相応しい公共交通機関の充実
- (2) 公共交通の利用促進に向けた取組の推進

(9) 小牧市地域公共交通網形成計画（策定：2018年3月、計画期間：2022年度）

当該計画では、ＪＲ勝川駅・ＪＲ春日井駅・ＪＲ高蔵寺駅と小牧市をつなぐバス路線が、都市間の移動を担う軸として「東西公共交通軸」や「都市間連絡軸」に位置づけられています。

●基本理念：地域の活力と交流を育み、地域を支える持続可能な交通体系

●小牧市の公共交通体系のイメージ図



路線	役割
南北鉄道軸	公共交通の軸として重要な鉄道軸であり、小牧駅周辺の中心拠点と味噌岡駅周辺の地域拠点等の拠点間連携や、名古屋市・犬山市方向への都市間移動ニーズへの対応を図る。
東西公共交通軸 (バス)	東西市街地の連携強化に資するバス軸であり、小牧駅周辺の中心拠点と桃花台センター地区及び藤島地区の地域拠点等の拠点間連携や、春日井市・岩倉市方向の都市間移動ニーズへの対応を図る。
都市間連絡軸 (バス)	南北鉄道軸、東西公共交通軸（バス）、都市間連絡軸（鉄道）と一体となって、小牧市内の拠点から結びつきの強い都市を結ぶ広域移動ニーズへの対応を図る。
生活交通軸 (バス)	地域の特性に応じて各居住地と小牧市内の拠点を結び、小牧市内の拠点へのアクセス利便性向上と中心拠点内のモビリティの向上を図る。
都市間連絡軸 (鉄道)	東西公共交通軸（バス）や都市間連絡軸（バス）と接続し、広域移動ニーズへの対応を図る。
都市間連絡軸 (高速バス)	南北鉄道軸、東西公共交通軸（バス）と一体となって、小牧市内の拠点から結びつきの強い都市を結び、広域移動ニーズへの対応を図る。
隣接市町コミュニティバス	小牧市内を運行する公共交通と連携し、本市と隣接市町間の移動ニーズへの対応を図る。
タクシー	個別の移動ニーズへの柔軟な対応を図るとともに、鉄道やバス路線が運行していない地域や時間帯における移動ニーズへの対応を図る。

