





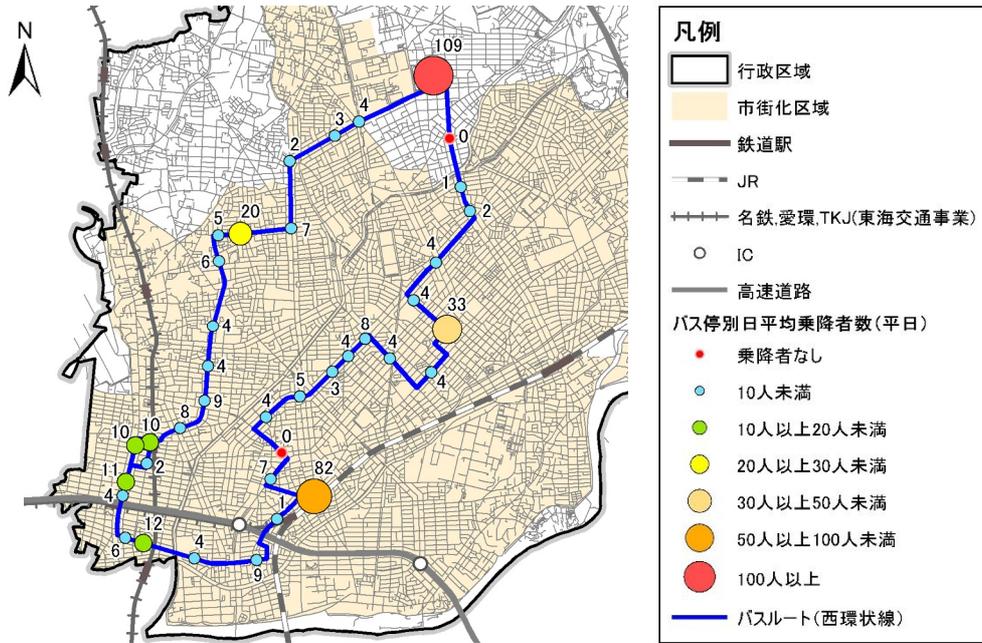
② 西環状線

平日

平日は、春日井市民病院やJR勝川駅への利用が多く、左まわり・右まわりともに、特に午前中の利用が多い状況です。

バス車両に乗っていた人の数は、最大で15人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（西環状線：平日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（左まわり）

便数	時刻 (市民病院発)	勝川駅	大和通	神明町	妙慶町	八光町4丁目	中央公民館前	柏原町2丁目	瑞穂通1丁目	鳥居松2丁目	市役所	柏原町5丁目	八軒屋公民館	六軒屋	南下原町	春日井市民病院	総合体育館前	岩野町1丁目	東大手	高山	西高山町	西部分れあいセンター	松山小学校	稲口町	美濃町	味美町	味美	白山町	花長町	中新町	二子山公園	追進町	勝川住宅前	勝川町5丁目	勝川駅		
1便	7:00味美																																				
2便	8:14	1	1	1	1	2	2	2	4	4	7	7	8	9	9	9	6	5	6	6	4	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	7	7	8	8
3便	10:04	3	5	5	6	7	7	9	9	10	8	9	9	10	10	10	10	11	11	11	9	9	10	10	9	10	10	9	8	9	8	7	7	7	7	7	
4便	11:50	4	5	5	5	6	6	6	6	6	6	7	6	6	6	6	7	7	8	8	7	7	7	7	6	7	6	5	5	4	4	3	3	3	3		
5便	13:36	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	7	7	8	8	7	7	7	7	6	6	6	5	4	3	2	2	2	1	1	1	
6便	15:22	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	6	7	7	7	7	7	7	7	7	5	6	5	5	5	5	5	4	4	4	4	
7便	17:03	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	3	2	3	2	3	6	6	6	6	5	5	4	4	4	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1

■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（右まわり）

便数	時刻 (市民病院発)	勝川駅	勝川町5丁目	勝川住宅前	追進町	二子山公園	中新町	花長町	白山町	味美ふれあいセンター	味美町	味美	美濃町	稲口町	松山小学校	西部分れあいセンター	西高山町	高山	東大手	岩野町1丁目	総合体育館前	春日井市民病院	南下原町	六軒屋	八軒屋公民館	柏原町2丁目	柏原町5丁目	市役所	鳥居松2丁目	瑞穂通1丁目	柏原町3丁目	中央公民館前	八光町4丁目	妙慶町	神明町	大和通	勝川駅		
1便	8:04	1	1	1	1	2	2	2	2	4	4	5	6	6	8	8	9	9	9	9	10	11	1	1	2	2	3	3	4	3	4	5	5	5	4	4	4	5	
2便	9:56	2	2	2	3	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	15	14	13	12	12	13	12	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5
3便	11:44	3	3	2	2	3	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	6	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	7	7	8	8	8	7	6	5	5	4	4	
4便	13:32	3	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	3		
5便	15:20	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	4	4	4	5	4	4	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	
6便	17:03	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）



③ 南部線

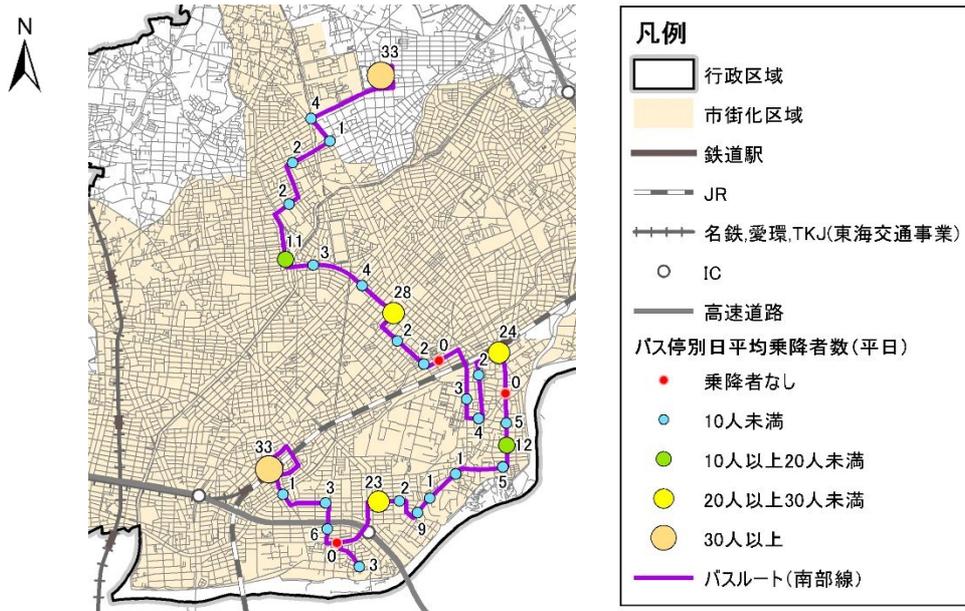
平日

平日は、春日井市民病院やJR勝川駅への利用が多くなっています。また、JR中央本線南側から市役所への利用も多い状況です。

JR勝川駅行き・春日井市民病院行きともに、特に午前中の利用が多い状況です。

バス車両に乗っていた人の数は、最大で11人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（南部線：平日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（勝川駅行）

便数	時刻 (市役所発)	春日井市民病院前	総合体育館前	南下原町西	大手小学校南	朝宮公園北	朝宮公園南	朝宮神社東	柏原町5丁目	市役所	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	王子町	上条町6丁目	上条町2丁目	春日井駅南口	上条町北	上条町中	上条町南	上条町東	泰岳寺東	下津保育園北	南部ふれあいセンター	春日井高等特別支援学校	中切町	下中公園	道風記念館	松河戸交番東	松河戸交番北	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅
1便	8:45	1	1	1	2	2	3	3	5	6	6	7	7	7	7	8	6	6	7	7	8	8	9	9	6	7	7	7	7	6	6	6	6
2便	11:01	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	6	5	5	5	5	6	7	7	7	6	6	6	6	7	7	6	7	6	6
3便	13:17	3	3	3	4	4	5	5	5	8	7	7	7	6	7	7	8	8	7	6	5	5	5	5	5	4	3	3	3	3	3	3	3
4便	15:40	2	3	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5便	17:45	4	5	5	5	5	6	6	5	5	6	6	6	5	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2

■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（春日井市民病院行）

便数	時刻 (市役所発)	勝川駅	松新橋南	松河戸住宅	松河戸交番北	松河戸交番東	道風記念館	下中公園	春日井高等特別支援学校	中切町	南部ふれあいセンター	下津保育園北	泰岳寺東	上条町南	上条町中	上条町北	春日井駅南口	上条町2丁目	上条町6丁目	王子町	弥生町2丁目	月見橋南	鳥居松公園	市役所	柏原町5丁目	朝宮神社東	朝宮公園南	朝宮公園北	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	春日井市民病院
1便	7:53	1	1	2	3	3	3	5	5	4	5	5	6	9	10	10	6	6	7	7	7	8	8	5	5	5	5	6	6	6	6	6
2便	10:10	1	1	2	3	3	4	6	5	7	7	7	8	10	11	11	8	9	10	10	10	10	10	4	4	5	5	4	4	4	4	4
3便	12:30	2	2	3	3	3	4	5	5	4	4	5	5	7	7	6	6	6	6	6	6	7	7	4	4	4	5	4	5	4	3	3
4便	14:48	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1
5便	17:03	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0

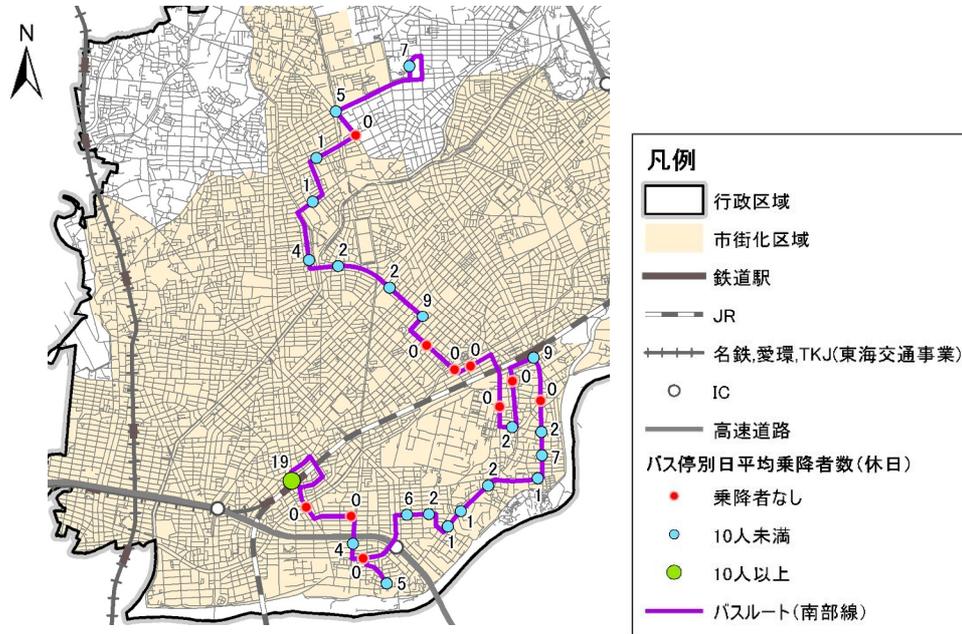
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

**休日**

休日は、JR勝川駅への利用が多くなっています。一方で、乗降客がないバス停が多い状況です。

バス車両に乗っていた人の数は、最大で7人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（南部線：休日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（勝川駅行）

便数	時刻 (市役所発)	春日井市民病院前	総合体育館前	南下原町西	大手小学校南	朝宮公園北	朝宮公園南	朝宮神社東	柏原町5丁目	市役所	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	王子町	上条町6丁目	上条町2丁目	春日井駅南口	上条町北	上条町中	上条町南	泰岳寺東	下津保育園北	南部ふれあいセンター	中切町	春日井高等特別支援学校	下中公園	道風記念館	松河戸交番東	松河戸交番北	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅	
1便	8:45																																
2便	11:01	0	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	3	5	5	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	
3便	13:17	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	
4便	15:40	2	2	2	2	2	3	3	3	5	5	5	5	5	3	3	4	4	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
5便	17:45																																

■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（春日井市民病院行）

便数	時刻 (市役所発)	勝川駅	松新橋南	松河戸住宅	松河戸交番北	松河戸交番東	道風記念館	春日井高等特別支援学校	下中公園	朝宮公園南	朝宮公園北	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	春日井市民病院
1便	7:53														
2便	10:10	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	5	5	5	7
3便	12:30	1	1	2	2	2	3	4	4	4	4	3	4	4	6
4便	14:48	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5便	17:03	6	6	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	1

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

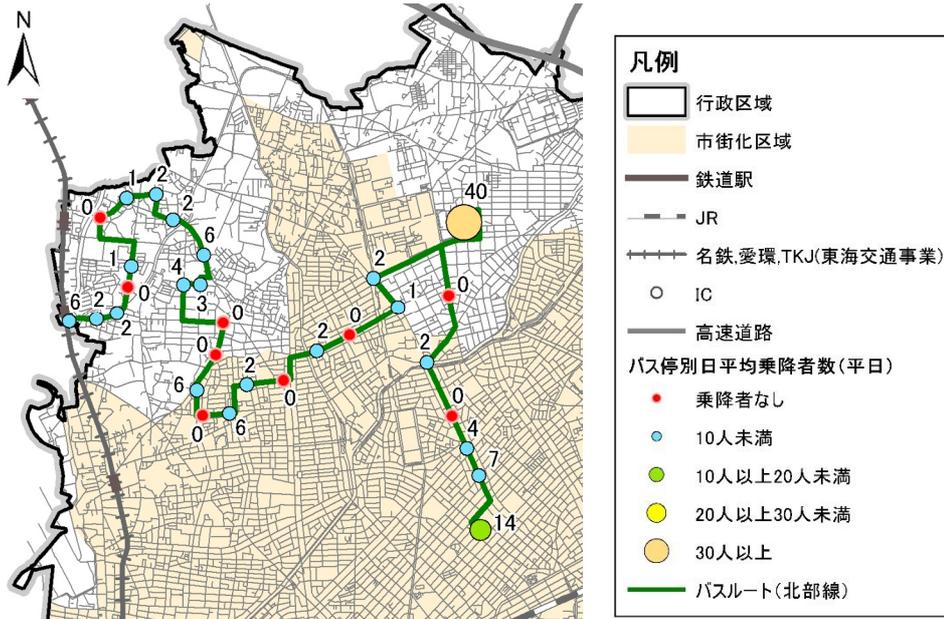
④ 北部線

平日

平日は、春日井市民病院への利用が多い状況です。一方で、平日であっても乗降客がいないバス停が多い状況です。名鉄牛山駅周辺の市街化調整区域のバス停では、午後の便を利用した帰宅はありますが、市役所行の午後の便は利用されていない状況です。

バス車両に乗っていた人の数は、最大で10人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（北部線：平日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（名鉄牛山駅行）

便数	時刻 (市民病院発)	春日井市民病院前	八田町2丁目	上八田	八田	郷前	春日井市民病院	総合体育館前	南下原町西	大手小学校南	辻山橋東	辻山西公園	前高グラウンド	西高山町	西部中学校	前並町1丁目	前並公民館	前並調理場東	北野池	新開町	牛山運動広場南	牛山ちびっこ広場西	三本竹児童遊園	郷中公会堂	天神社南	さつき台児童遊園	寺田台東	牛山第三公民館	牛山新田橋東	名鉄牛山駅	
1便	8:54	1	2	3	3	3	2	1	1	1	1	2	2	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2便	11:04	2	2	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	5	5	4	3	3	2	2	2	2	2	2	1	0	0
3便	13:12	2	3	4	4	4	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	6	6	5	4	4	4	4	3	3	2	2	2	2
4便	15:20	1	2	2	2	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
5便	17:23	0	0	0	0	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0

■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（市役所行）

便数	時刻 (市民病院発)	名鉄牛山駅	牛山新田橋東	牛山第三公民館	寺田台東	さつき台児童遊園	天神社南	郷中公会堂	三本竹児童遊園	牛山ちびっこ広場西	牛山運動広場南	新開町	北野池	前並調理場東	前並公民館	前並町1丁目	西部中学校	前高グラウンド	西高山町	辻山西公園	辻山橋東	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	春日井市民病院	郷前	八田	上八田	八田町2丁目	春日井農協前	市役所	
1便	8:06	0	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4	4	4	5	5	5	5	6	6	7	7	7	7	0	0	0	1	1	0	0
2便	10:16	1	1	3	4	4	4	5	6	7	8	9	10	10	10	8	8	8	8	8	9	9	9	9	8	3	3	3	3	3	2	2
3便	12:24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	3	2	2	4	4	4	4	4	3	2	2
4便	14:32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2	2	2	1	1	1	
5便	16:40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	

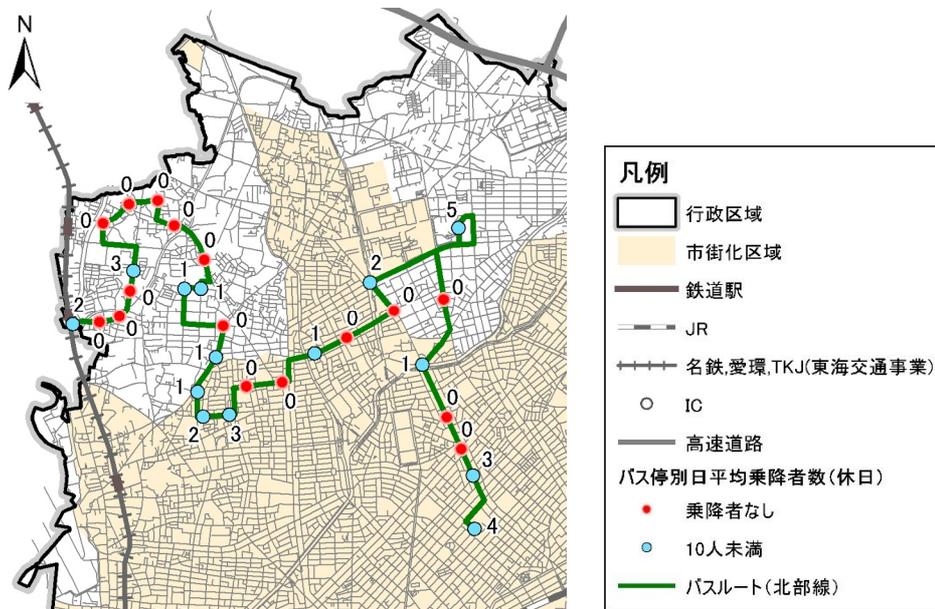
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

**休日**

休日は、市役所方面の若干の利用はありますが、利用者が少ない状況です。また、乗降客がないバス停の方が多い状況です。

バス車両に乗っていた人の数は、最大で4人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（北部線：休日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（名鉄牛山駅行）

便数	時刻 (市民病院発)	市役所	春日井農協前	八田町2丁目	上八田	八田	郷前	春日井市民病院	総合体育館前	南下原町西	大手小学校南	辻山橋東	辻山西公園	前高グラウンド	西高山町	西部中学校	前並町1丁目	前並公民館	前並調理場東	北野池	新開町	牛山運動広場南	牛山ちびっこ広場西	三本竹児童遊園	郷中公会堂	天神社南	さつき台児童遊園	寺田台東	牛山第三公民館	牛山新田橋東	名鉄牛山駅		
1便	8:54																																
2便	11:04		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3便	13:12		1	1	1	1	0	1	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0
4便	15:20		0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	1	1	1	3	4	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0
5便	17:23																																

■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバスに乗っている人の数）（市役所行）

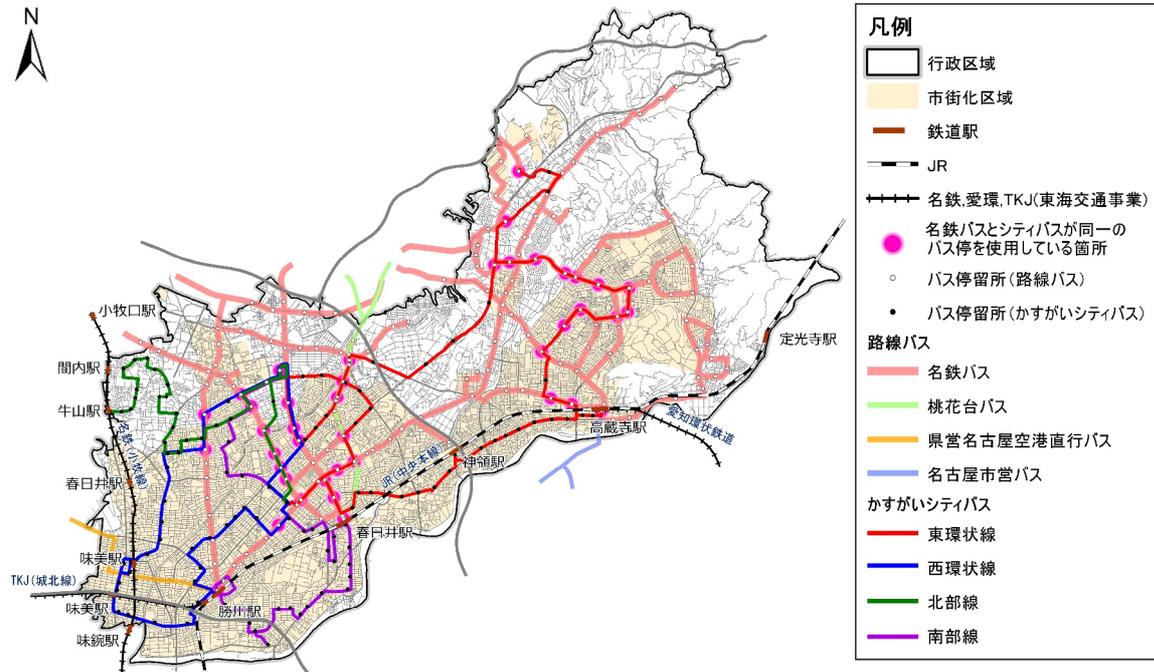
便数	時刻 (市民病院発)	名鉄牛山駅	牛山新田橋東	牛山第三公民館	寺田台東	さつき台児童遊園	天神社南	郷中公会堂	三本竹児童遊園	牛山ちびっこ広場西	牛山運動広場南	新開町	北野池	前並調理場東	前並公民館	前並町1丁目	西部中学校	西高山町	前高グラウンド	辻山西公園	辻山橋東	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	春日井市民病院	郷前	八田	上八田	八田町2丁目	春日井農協前	市役所	
1便	8:06																															
2便	10:16	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	
3便	12:24	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	0
4便	14:32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0
5便	16:40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

(8) 路線バスとの重複区間の利用について

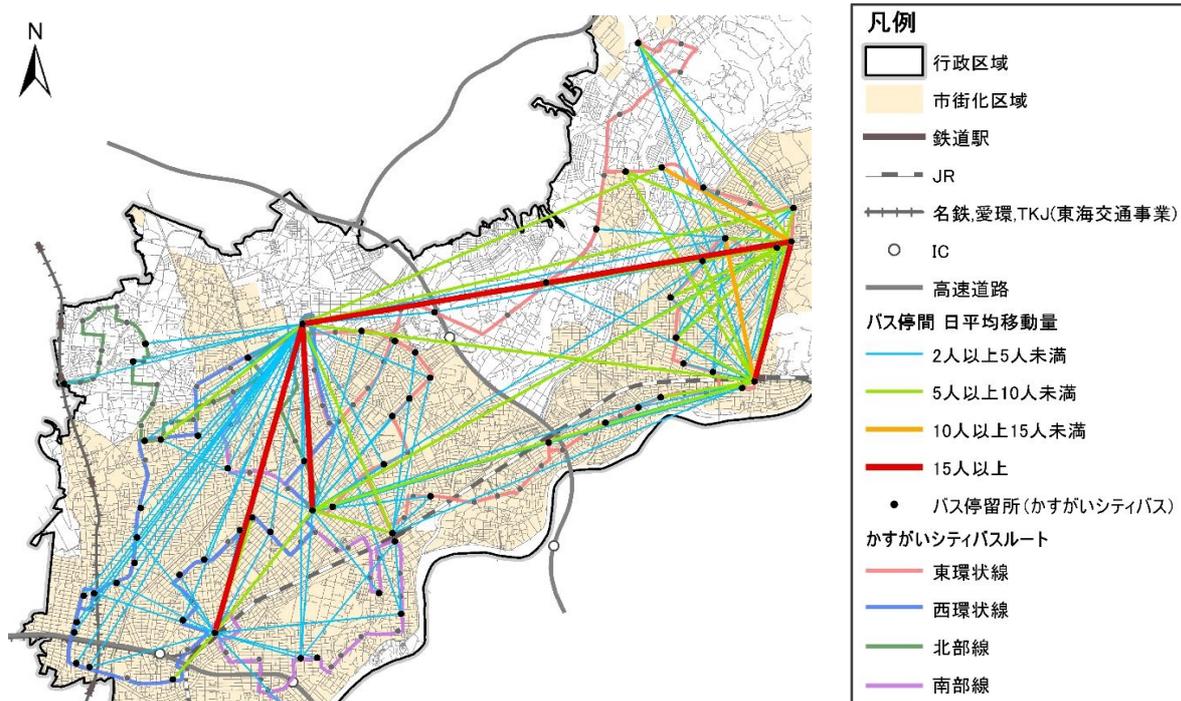
かすがいシティバスと名鉄バスのバス停が連続して重複している区間があります。このうち、かすがいシティバスの利用が多い区間（JR勝川駅～春日井市民病院、JR高蔵寺駅～中央台）において、路線バスと競合関係にある可能性があると考えられます。一方で、重複するバス停であっても、ダイヤ調整や円滑な乗継環境を確保することで、効率的な機能分担による公共交通ネットワークを形成することも可能です。

■名鉄バスとかすがいシティバスが同一のバス停を使用している箇所



資料：バス事業者ホームページ、春日井市資料（H31.4.1時点）

■1日平均のバス停間の移動量（再掲）



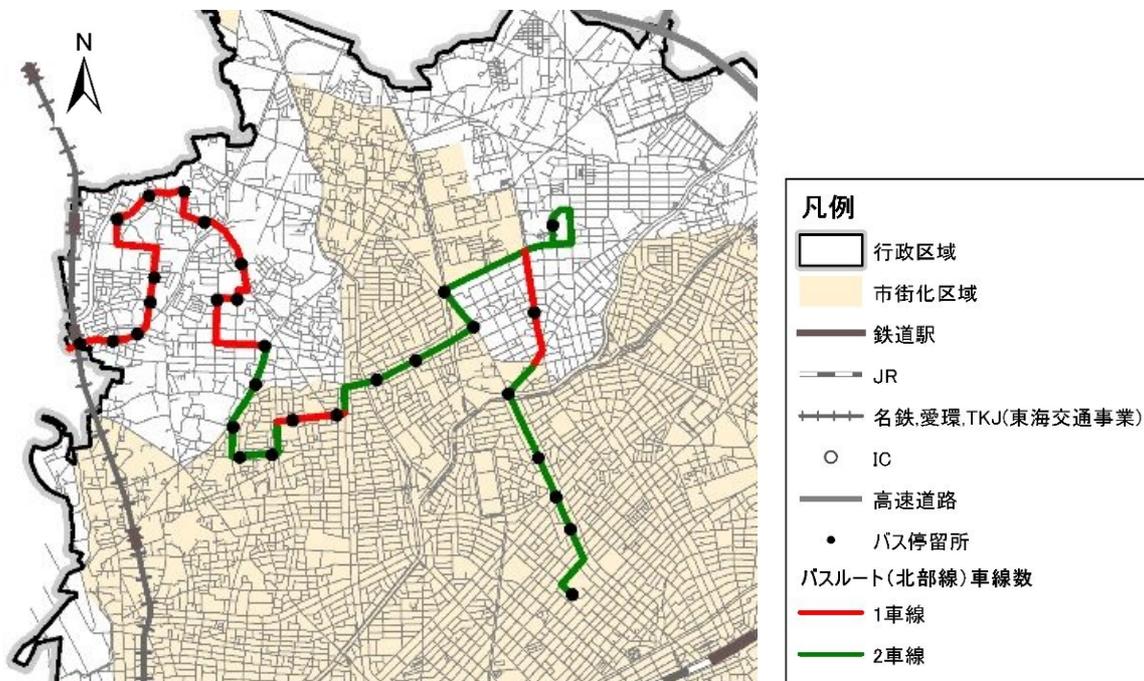
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）



(10) 北部線が運行する路線の車線数について

北部線は、主に市街化調整区域をカバーする路線であり、一部、センターラインのない対向車との円滑なすれ違いが困難な区間を運行しています。また、一部のバス停では、バス待ちの安全性が十分確保できていない状況です。

■北部線が運行する路線の車線数



■バス停の設置状況

- グレーティング上にバス停が設置されているが、蓋掛けが連続的でなく、側溝への転落などが懸念される。
- 周辺道路の水路沿いに転落防止柵がない。



- 道路幅員が狭く、車両のすれ違いが困難である。



## 4-4 バスの収支の状況

### (1) 路線バス（名鉄バス）への補助

本市では、名鉄バス2路線（東野線、玉野台循環線）を対象として、補助金を交付しています。補助額は平成29年度（2017年度）と比較し増加しています。

■名鉄バスの補助額の推移

	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)
補助額	4,463千円	6,972千円	4,706千円

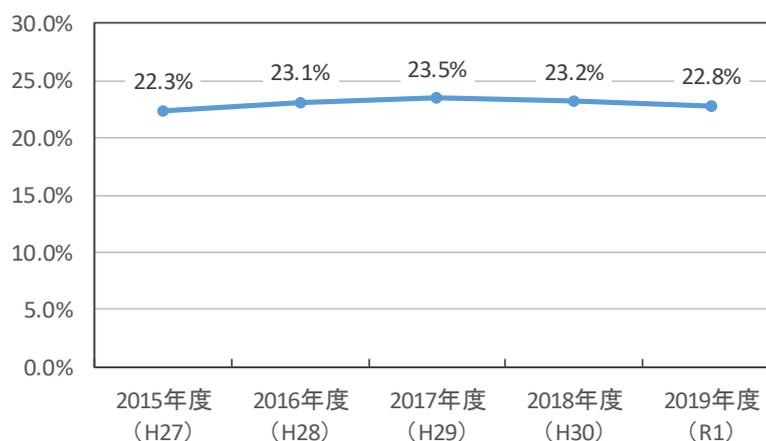
資料：春日井市資料(R2)

### (2) かすがいシティバスの収支等

かすがいシティバスの収支率は、23%前後で概ね横ばいで推移しています。

路線別の利用者1人当たりの市負担額は北部線が最も多く、約640円/人を負担しています。

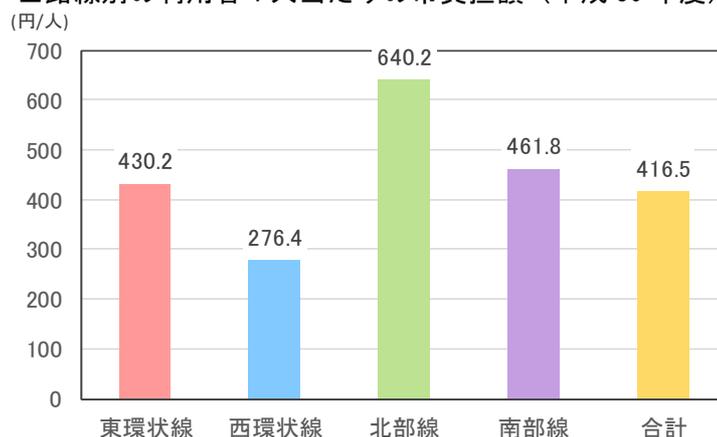
■かすがいシティバスの収支率



※収支率：収入（運賃収入と広告料の合計）を運行経費で除して算出

資料：春日井市資料(R2)

■路線別の利用者1人当たりの市負担額（平成30年度）

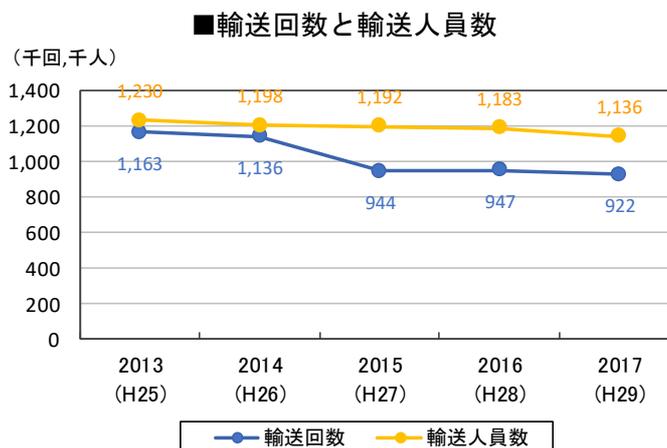


資料：春日井市資料(R1)

### 4-5 タクシー

本市では、春日井タクシー、近鉄東美タクシー、東鉄タクシー、名鉄西部交通北部及び尾張交通の5社が、タクシー事業を実施しています。

タクシーの輸送回数、輸送人員数は減少しており、5年間で輸送回数は約25万回、輸送人員は約10万人減少しています。



資料：春日井市福祉有償運送運営協議会資料

### 4-6 サンマルシェ循環バス

高蔵寺ニュータウンに立地する商業施設の利用客を輸送することを目的として、高蔵寺ニュータウンセンター開発㈱により、サンマルシェ循環バスが2路線運行されています。両路線とも1周あたりの所要時間は30分程度であり、年中無休で1日14便運行しています。料金体系は、1乗車あたり一律100円を基本として、障がい者に対して割引制度があります。

年間利用者数は、藤山台ルートではゆるやかな増加傾向であり、石尾台ルートでは横ばいとなっています。

**■サンマルシェ循環バスの運行状況**

路線名	運行時間帯	運行便数	所要時間
藤山台ルート (西部 循環)	8:33-18:20	14	0:27
石尾台ルート (東部 循環)	8:28-18:18	14	0:30

資料：春日井市ホームページ

**■サンマルシェ循環バスの料金体系**

運賃		
大人	小児	乳児
100円	50円	無料
障がい者割引		
身体障がい者および知的障がい者 (1種) 本人・付添人 (2種) 本人		精神障がい者 (1級及び2級) 本人・付添人 (3級) 本人
50円		50円

※保護者 (大人または小児) 1人につき幼児 (1歳以上小学校入学前) 2人まで無料

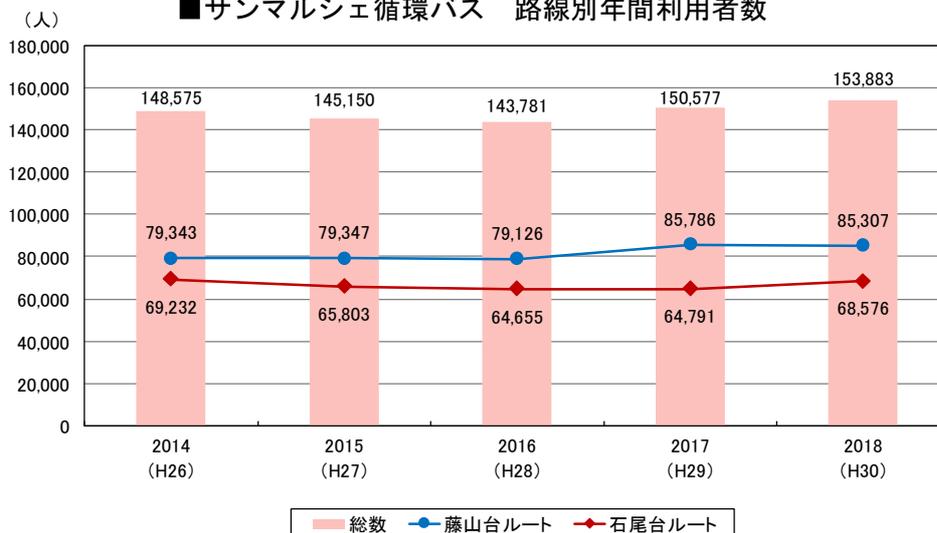
資料：春日井市ホームページ

■サンマルシェ循環バス路線図



資料：春日井市ホームページ

■サンマルシェ循環バス 路線別年間利用者数



資料：春日井市資料 (H30)

4-7 福祉輸送

本市では、障がい者、要介護・要支援認定者、その他単独で公共交通機関の利用が困難な人を対象として、20事業者による介護タクシーと、6団体による福祉有償運送が運行しています。

■介護タクシー (H30年度)

	第4条	第78条3号
事業者数	20事業者	
運転者	52人	
車両台数	27台	13台
輸送回数	17,873人	2,856人
輸送人員	22,204人	3,074人

資料：令和元年度春日井市福祉有償運送運営協議会議資料

■福祉有償運送 (H30年度)

事業者数	6事業者
登録人数	74人
運転者数	37人
車両台数	32台
うち所有	29台
うち持ち込み	3台

資料：令和元年度春日井市福祉有償運送運営協議会議資料

## 4-8 高蔵寺ニュータウンにおける新たな取り組み

### (1) 実証実験の概要

高蔵寺ニュータウンにおいて、既存交通手段と、新たなモビリティサービスとのベストミックス（モビリティ・ブレンド）により、移動の利便性の向上と選択肢の多様性のある快適なまち「高蔵寺ニューモビリティタウン」を目指して、名古屋大学や関係機関との連携により、高齢者など交通弱者を主な対象とした自動運転などの実証実験を実施しました。

令和元年度において、自動運転による近距離移動手段（ゴルフカートによるゆっくり自動運転）と、タクシーと路線バスの中間的なサービスとして相乗りタクシーの導入についての実証実験を実施しました。

#### ① ゆっくりカート実証実験

手動運転による実証実験：令和元年11月5日（火）～11月22日（金）

自動運転による実証実験：令和2年2月13日（木）～2月27日（木）

坂道が多く、高齢化が進行する高蔵寺ニュータウンにおいて、自宅周辺からスーパーやバス停までの近距離（ラストワンマイル）の移動を自動運転により担う、新たな移動サービスの導入を検討するための実証実験を実施しました。令和元年度には、手動運転によるものと、自動運転（一部は手動運転）による実証実験を実施しました。

■実証実験の様子



#### ■実証実験（自動運転）の概要

### 自動運転による「ゆっくりカート」 移動サービスをぜひご体験ください！

春日井市と名古屋大学COIは、ランドカーを公道走行できるように改造した「ゆっくりカート」を活用し、自宅周辺からスーパーやバス停までの、近距離の移動を担う新たな移動サービスを検討するため、令和元年11月に手動による実証実験を実施しました。今回、発着場所を一部変更し、自動運転（一部は手動運転）で地域の皆さまに体験乗車していただける実証実験を実施します。近未来の技術を体験できるこの機会に、ぜひ体験乗車してみてください！

<b>実験期間</b>	令和2年2月13日(木)～2月27日(木) <small>(予約受付開始は2月6日(木)から)</small>
<b>運行時間</b>	9:00～16:00 (00分発のみ) <small>(12時発及び土日を除く)</small>
<b>受付時間</b>	8:30～15:30 <small>(土日祝日を含む実験期間中)</small>
<b>対象者</b>	石尾台にお住まいの方
<b>利用料金</b>	無料
<b>利用方法</b>	

① 乗車希望時間の30分前までに、実験事務局にお電話ください。  
(翌日以降の予約も可能です。)  
(実証実験事務局) 090-5035-5230

② お電話で「何日の」「何時台発に」「何人で」「何番から」「何番に」行きたいかお伝え下さい。その場で乗車予約の可否を返答します。  
(乗降場所番号は裏面参照)

③ 乗車時刻になりましたら、乗降場所でお待ちください。  
(乗車時刻は20分前頃に電話連絡します)

④ ゆっくりカートが到着しましたら、ご乗車ください。

「ゆっくりカート」乗降場所

1 ～ 33 乗降場所

→ 自動運転ルート  
→ 手動運転ルート

乗車定員 最大2名/回

乗降場所 各乗降場所の路面上に案内表示を設置しています。案内表示付近の安全な場所でお待ちください。

② 相乗りタクシー：令和元年11月12日（火）～令和2年2月29日（土）

高蔵寺ニュータウンにおいて、既存公共交通網を補完する交通サービスの充実が望まれる中、タクシーと路線バスの中間的なサービスとして、市内タクシーの協力の下で、オンデマンド型の相乗りタクシーサービスを導入するための実証実験を実施しました。実験では、予約不要のリアルタイム配車システムや持続可能な新たな料金体系の妥当性等の検証を実施しています。

なお、新たな移動手段としての認知度の向上を図るため、長期間（3.5ヶ月間）実施するとともに、期間中にはサービスの利用促進のため、協賛店舗で利用できるクーポン券配付などを行いました。

■実証実験の様子



■実証実験の概要

**通常運賃より約5割安い！** **行き先で利用できる100円クーポン券配付！**

**高蔵寺ニュータウン周辺で利用できる相乗りタクシー実証実験にご参加ください！**

市と名古屋大学COIは、新たな移動サービスを検討するため、タクシーの利便性を維持しながら「相乗り協力割引」として、通常のタクシー運賃より約5割引きで乗車できる新しい移動サービス「相乗りタクシー」の実証実験を実施します。「免許返納後の移動手段として使えそうか」「相乗りでどれくらい安くなるのか」など、「相乗りタクシー」を是非体験してみてください！行き先のカフェ等で利用できる**共通の100円引きクーポン券も配付**します！  
 春日井市 名古屋大学

**【実験期間】 令和元年11月12日(火)～令和2年2月29日(土)**  
 (ただし、12月29日(日)～1月3日(金)は除きます)

**【運行時間】 8:30～17:00**  
**【受付時間】 8:30～16:30**  
**【運行範囲】 高蔵寺ニュータウン内及びその周辺**  
 (※JR高蔵寺駅周辺は除く)

**【対象者】** どなたでも  
**【利用料金】** 出発地と目的地の直線距離に比例した相乗り特別料金（通常のタクシー運賃より約5割引き）で、お一人づつお支払い。  
**【初乗料金】 300円/人**  
**【支払方法】** 現金等を降車時支払い  
**【利用方法】** 専用サイト又は電話で、タクシー呼び出し（即時呼び出しのみ、裏面参照。）

**【運行範囲】**

※令和2年1月4日(土)以降は、JR高蔵寺駅周辺及び、往路のみ春日井市役所、春日井市民病院への利用が可能

**ご利用方法**

●パソコン、スマートフォン、タブレット等で呼び出す場合

1. QRコード又は (<https://passenger.savs.miraishare.com/kozoji/>) から専用サイトへアクセスしてください。
2. 初めの方は、専用サイトで利用者登録をしてください。  
 ①ID：メールアドレス  
 ②パスワード（ご自身で設定）  
 ③お名前（ひらがな）  
 ④電話番号（携帯電話を優先）
3. 専用サイトから、出発地、目的地を入力してください。
4. 目的地と到着地の直線距離に応じた利用料金を確認し、よければ配車依頼をしてください。

●電話で呼び出す場合

1. 実験事務局へ (0568-94-3141) お電話ください。
2. 初めの方は、利用者登録をするため、お電話で、次の情報をお伝えください。  
 ①お名前  
 ②性別・年齢  
 ③住所  
 ④電話番号（携帯電話を優先）
3. 出発地、目的地をお伝えください。
4. 目的地と到着地の直線距離に応じた利用料金を確認し、よければ配車依頼をしてください。

**（ご利用にあたっての注意点）**

- ・乗車中で相乗りが成立した場合は、若干遠回りの経路になる場合がありますが、運賃は乗車場所と目的地の直線距離で乗車前に決まるので走行経路では変わりません。
- ・降車時に、お一人様づつ、現金等で車内にて運賃をお支払いいただけます。
- ・車両1台につき、最大3名まで、相乗り乗車する可能性があります。
- ・タクシー呼び出しは即時配車となります。事前の予約はできません。
- ・2020年1月4日(土)からは、JR高蔵寺駅周辺、春日井市役所及び春日井市民病院への利用が可能です。なお、春日井市役所と春日井市民病院は、往路のみ利用可能（復路はご利用いただけません。）。
- ・乗車された方は、簡単なアンケートのご協力をお願いします。

**協賛店舗の紹介**

相乗りタクシーをご利用いただいた方に、以下の協賛店舗で利用できる**100円引き共通クーポン券をプレゼント!**（無くなり次第終了します）

場所	利用可能な店舗	場所	利用可能な店舗
グルッポふじとう	g café Fujito	春日井市役所	春日井市役所 12F展望レストラン
都市緑化植物園	グリーンピアおくら	春日井市民病院	カリーズコーヒー 春日井市民病院店
サンマルシェ	神戸珈琲倶楽部高蔵寺店		

※対象商品は各利用店舗のドリンク等となります（詳細は各利用店舗でご確認ください。）。

(2) 実施結果について

① ゴルフカートによるゆっくり自動運転

1) 手動運転による実証実験

ゆっくりカートに乗車した感想は7割以上が安心と答えており、坂道や重い荷物をもつての歩行に対する問題を抱える高齢者等の移動手段としての導入が考えられます。

❖利用者数

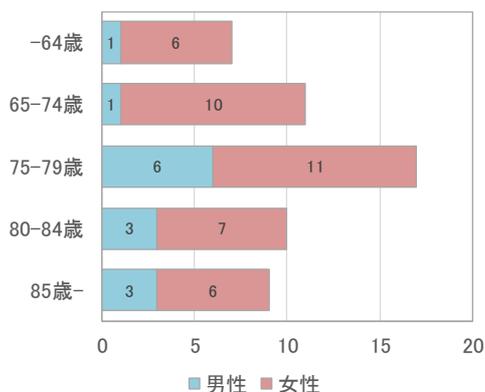
- ・利用者数は73名、サービス提供回数は108回でした。(1回利用:50名、2回利用:17名、3回利用:2名、4回利用:3名、6回利用:1名)
- ・団地内集会所、スーパー、病院前での利用が多い結果となりました。

❖事後アンケート調査(回答者数:54名(手渡し配付・郵送回収))

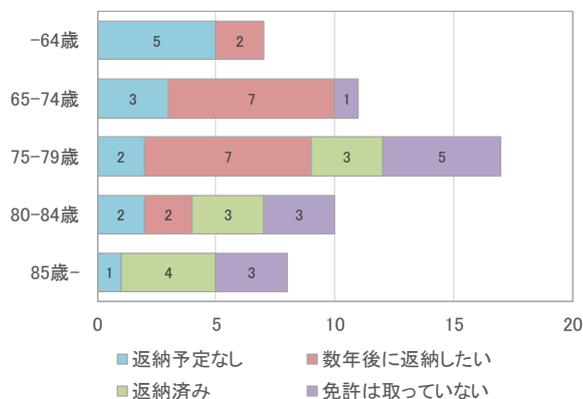
【利用者属性】

- ・利用者は、75歳以上の後期高齢者や女性が多い状況でした。
- ・自動車運転免許の保有については、返納済みや免許は取っていない人が多く、3割程度が数年後に返納意向がありました。返納予定がない人は、年齢階層が高くなるにつれて少なくなる傾向となっています

■回答者の年齢・性別



■自動車運転免許の保有



【移動に関する問題】

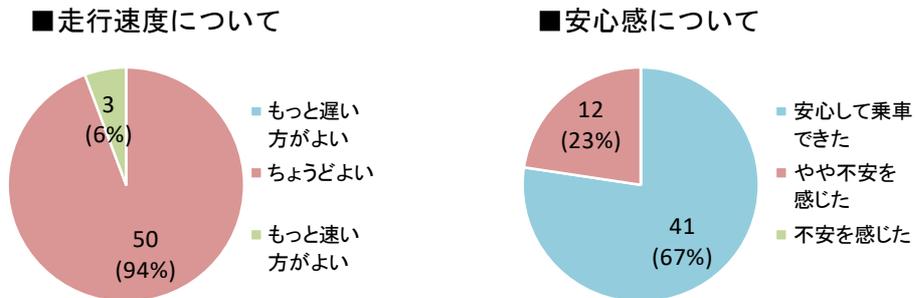
- ・移動に関する問題については、半数以上の方が「重い荷物をもつての移動が大変」や「坂道の移動が大変」となっています。「課題はない」は少数となっています。

■移動に関する問題



【ゆっくりカート（手動運転）についての感想】

・ゆっくりカートの15km/h程度で走行する走行速度は「ちょうどよい」が多くを占めています。また、乗車感想は、7割以上が「安心」である一方で、12名が「やや不安」と感じています。また、乗車感想がやや不安であっても、ある程度の利用意向が確認できます。



2) 自動運転による実証実験

自動運転による実証実験の参加者は、手動運転時と比較し少なくなりましたが乗車した感想は、自動走行となっても約7割が安心と回答しています。また、手動運転と同様に、高齢者等の移動手段として自動運転サービスに対する期待が高くなっています。

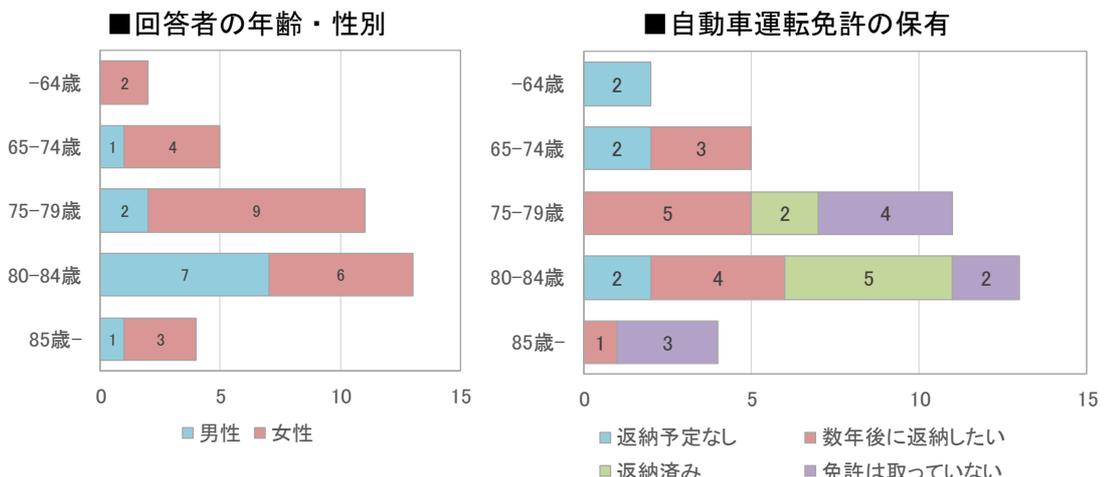
❖ 利用者数

・利用者数は37名、サービス提供回数は39回でした。（1回利用：35名、2回利用：2名）

❖ 事後アンケート調査（回答者数：35名（手渡し配付・郵送回収））

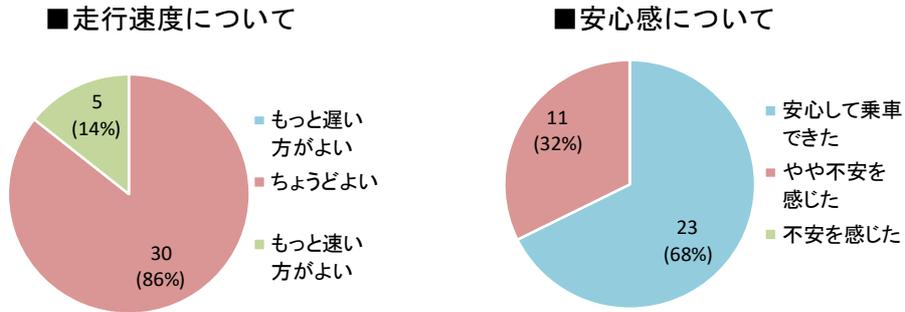
【利用者属性】

- ・利用者は、75歳以上の後期高齢者が多い状況でした。
- ・自動車運転免許の保有については、数年後には8割の人が免許を持たない状況となります。年齢別にみると、80歳以上が交通弱者となりやすく、これらの人の利用を想定したサービス設計が必要な状況です。



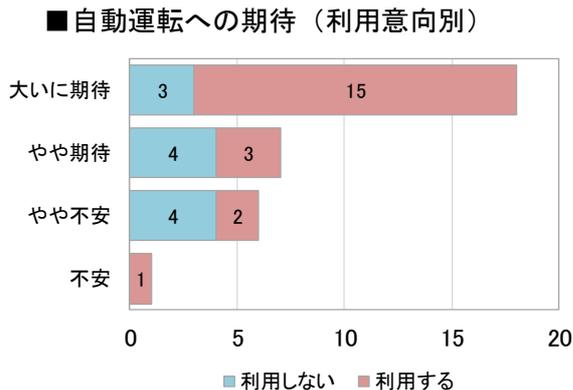
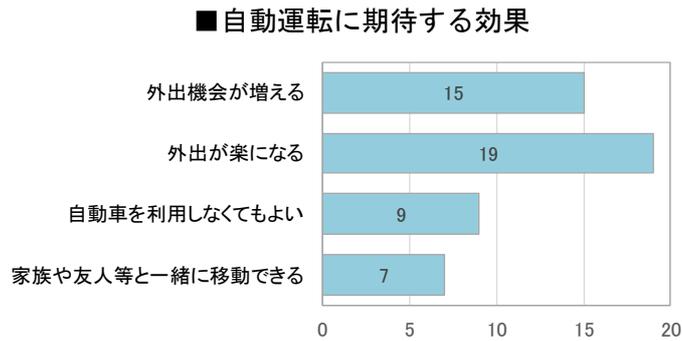
【ゆっくりカート（自動運転）についての感想】

・走行速度に対しては9割が満足しており、安心感は7割が「安心」と感じている状況です。



【ゆっくりカート（自動運転）の利用意向と期待すること】

・期待する点は「外出が楽になる」が最も多く、半数程度の方から期待されています。  
 ・自動運転サービスへの期待感は高くなっています。ゆっくり自動運転の利用意向がない人も自動運転への期待は高い人もいます。  
 ・ゆっくり自動運転の利用意向をみると、利用するが6割、利用しないが3割（1割が非回答）となりました。



## ② 相乗りタクシー

利用者数は734名でした。月別の推移をみると期間の後半になるにつれて、周知等が進み利用者数が増加しています。

利用場所は自宅の他、商業施設や医療施設が多くなっています。

走行中相乗り率(途中の相乗りとなった配車依頼数/通常タクシー配車数)は、約5%であり、乗車率(乗車人数/配車台数)は約116%でした。また、1時間の配車依頼件数は最大で5件であり、サービスの利用促進により、車両の配車に関して効率化が図られることが考えられます。

## ■相乗りタクシーの利用状況

	配車依頼数	乗車人数	利用者数	備考
11月	54件	59名	25名	※9台の通常営業併用
12月	133件	140名	48名	※6台の通常営業併用
1月	214件	238名	51名	※6台の通常営業併用 (高蔵寺駅、市役所、市民病院の輸送可能に)
2月	265件	297名	53名	※3台の貸切 (時刻指定・予約機能追加)
合計	666件	734名	108名	

## ■乗降箇所別の乗降客数

乗降場所	乗降者数・割合	
自宅	607	46%
アピタ・サンマルシェ	159	12%
スーパー・コンビニ	66	5%
その他施設	43	3%
診療所・眼科・歯科	118	9%
徳洲会総合病院	101	8%
東海記念病院	25	2%
薬局	6	0%
公共施設(グループふじどう等)	67	5%
高蔵寺駅	43	3%
郵便局	20	2%
詳細不明(友人宅など)	77	6%

## ■走行中相乗り率及び乗車率

	一人乗車 a	ペア乗車 b	相乗り c	配車依頼数 a+b+c	相乗り率 c/(a+b)	乗車率 (a+2b+c) /(a+b)
11月	49	5	0	54	0.0%	109.3%
12月	118	7	8	133	6.4%	112.0%
1月	177	24	13	214	6.5%	118.4%
2月	220	32	13	265	5.2%	117.9%
合計	564	68	34	666	5.4%	116.1%

### 4-9 利用促進の取組み

#### (1) かすがいシティバス料金割引（社会実験）

本市では、かすがいシティバスの利用促進のため、夏休み期間中の1日乗車券を割引する社会実験を実施しました。

その結果、高齢者、返納者、妊婦の1日乗車券の販売や利用者の総数は増加しました。一方で、大人1日乗車券と小人1日乗車券の販売は増加せず、新たな客層の取り込みができませんでした。今後、バスに興味を持ってもらえるような啓発活動が必要といった結果となりました。

- 目的 : 夏休み期間に普段バスを利用しない人への公共交通の啓発活動  
1日乗車券の割引を行った際の利用状況などの把握
- 実施期間 : 令和元年7月20日～9月1日（44日間）
- 内容 : 1日乗車券の100円割引  
: 小人適用年齢を15歳まで拡大

	通常		実証実験中	
	運賃	1日乗車券	運賃	1日乗車券
大人	200円	500円	200円	400円
高齢者 運転免許自主返納者 妊婦、小人	100円	300円	100円	200円
	小人:7～12歳		小人:7～15歳	

※小中学生を対象に「小人1日乗車券」を購入し、かすがいシティバスを利用した人先着50名に記念品をプレゼント

- 周知方法 : 広報かすがい及び市ホームページに掲載  
市内各学校で生徒に配布(市外学校通学者は申告制)

#### ●実証実験結果

##### ○利用者数の比較

年月	利用者(人)	大人 1日乗車券(枚)	小人 1日乗車券(枚)	高齢者・返納者 ・妊婦(枚)
平成27年8月	25,253	69	1	8
平成28年8月	27,409	50	0	72
平成29年8月	26,693	49	8	39
平成30年8月	27,307	51	2	45
令和元年8月	28,225	50	2	76
実験期間中の総数		69	7	94

##### ○中学生カードの利用者総合計

春休み期間の実証実験(19日間)	44回 ※1日あたり2.3回
夏休み期間の実証実験(44日間)	70回 ※1日あたり1.6回

## (2) ハニワまつりでの東海交通事業城北線のPR

本市では、今から約1,500年前に、東山町の下原古窯跡群で焼かれた多くのハニワが、味美二子山古墳から出土したことにちなんで、二子山公園で毎年ハニワまつりが開催されています。

その中で、城北線整備促進協議会による列車マグネットの作製のコーナーや東海交通事業によるグッズ販売などによるPR活動を実施しています。



## 4-10 事業者ヒアリング

バスやタクシー、民間事業者による交通サービスについて、既存の統計調査からは分からない利用特性や、交通サービスを維持する上での供給者側からの問題点などを把握するため、名鉄バス㈱、市内タクシー組合、及びサンマルシェ循環バスの事業主体である高蔵寺ニュータウンセンター開発㈱に対してヒアリング調査を行いました。

路線バスは通勤・通学目的での利用が多く、タクシーは周辺市への移動を含め、バスで移動できない場所や時間帯での利用や、荷物が多い人やドアツードアで利用したい人などに利用されています。また、サンマルシェ循環バスは、アピタ高蔵寺店への移動手段として主に高齢者に利用されています。

一方で、名鉄バス㈱やタクシー組合では、サービスを継続するためには、運転手の確保と育成が課題となっています。

### ■ヒアリング結果の概要（名鉄バス㈱）

実施日	令和元年9月26日（木）
利用特性	<p>1) JR勝川駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の通勤・通学目的の利用が多い。名古屋市方面だけでなく名鉄小牧駅への利用も多い。</li> <li>・利用者数は横ばい。</li> </ul> <p>2) JR春日井駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・桃花台からの通勤・通学目的の利用や、市内からの春日井市民病院への利用が多い。</li> <li>・利用者数は横ばい。</li> </ul> <p>3) JR高蔵寺駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高蔵寺ニュータウンの通勤・通学目的の利用や、愛知県医療療育総合センターへの通院が多い。</li> <li>・利用者は大きく減少している。</li> </ul>
サービス提供上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の確保が必要である。運転手不足により、減便せざるをえない状況になる可能性がある。</li> <li>・利用者のニーズへの対応</li> </ul>
利用促進の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者などを対象とした料金の割引制度がある</li> <li>・小学校を対象とした交通安全教室</li> <li>・ICカードなどの使い方の説明会、バスの乗車会・撮影会など</li> </ul>

## ■ヒアリング結果の概要（市内タクシー組合）

実施日	令和元年9月20日（金）
利用特性	<p>1) J R勝川駅周辺・J R春日井駅</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅から市内や小牧市内の事業所への業務目的の移動</li> <li>・県営名古屋空港への移動</li> <li>・春日井市民病院や買い物移動</li> </ul> <p>2) J R神領駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南口から名古屋市方面への移動（なごやサイエンスパークなど守山区内）。</li> <li>・通院は、春日井市民病院への移動もあるが、瀬戸市にある陶生病院への移動も多い。</li> </ul> <p>3) J R高蔵寺駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬戸市内の穴田・暁工業団地への業務目的での利用が多い。</li> <li>・高蔵寺ニュータウン内では、かすがいシティバスなどがカバーしていない区間で使われている。</li> </ul> <p>4) 全体的に</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスで移動できない場所や時間帯での利用が多い。また、荷物が多い人やドアツードアで利用したい人などにきめ細かく対応する。</li> <li>・地域内の買い物・通院から市外への業務目的での利用までの、幅広い需要に対応している。</li> <li>・インバウンド需要は、市内ではほとんどない。</li> </ul>
サービス提供上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手の確保が必要である。</li> <li>・各種ICカードと連携は導入費用がかかることや機器の操作が困難である、目立った利用促進につながらないなどの理由から進んでいない。</li> </ul>
利用促進の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー対応（ユニバーサルデザインタクシーの導入やケアマネージャーの同乗など）</li> </ul>

## ■ヒアリング結果の概要（高蔵寺ニュータウンセンター開発㈱）

実施日	令和元年9月30日（月）
利用特性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サンマルシェ循環バスは、アピタ高蔵寺店への集客を目的として、高蔵寺ニュータウンからアピタ高蔵寺店への移動手段として運行している。</li> <li>・主に高齢者が利用している。</li> </ul>
サービス提供上の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の効率化を検討している。</li> <li>・夜間運行を中止した。</li> </ul>
利用促進の取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス通信の配布（現在は休止中）</li> </ul>



## 第5章 市民意向の把握

### 5-1 アンケート調査

#### (1) 調査の概要

市内公共交通の利用実態やニーズなどを把握するため、平成29年10月から11月にかけてアンケート調査を実施しました。

アンケート調査は、公共交通の利用の有無別のニーズなどを把握するため、実際にシティバスを利用している人を対象とした聞き取り調査と、公共交通を利用していない人を含めた「施設利用者」や「市民」を対象とした調査を行いました。

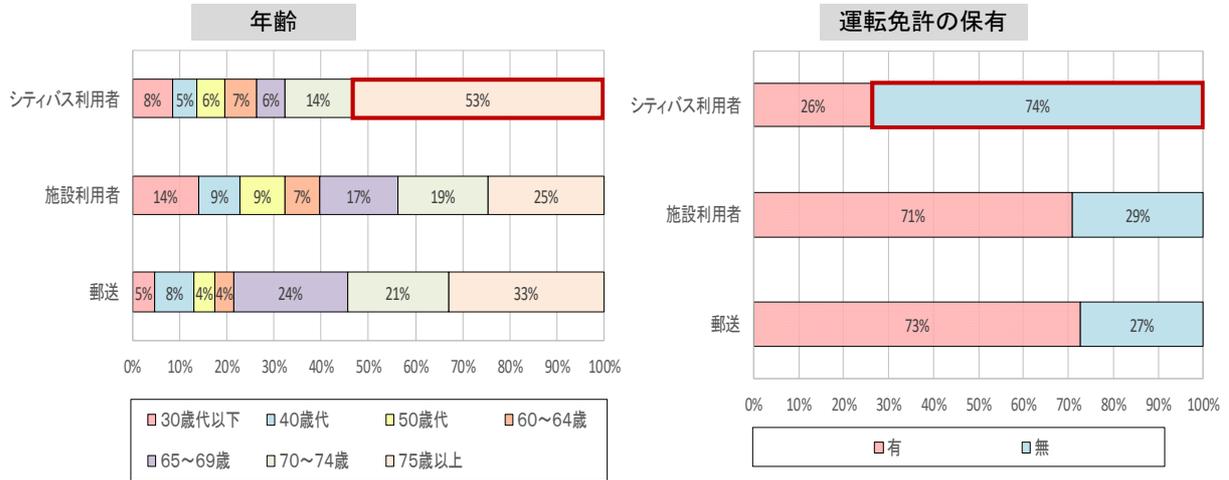
#### ■各調査の対象者

方法	対象																																																			
シティバス利用者への聞き取り調査	回収数：190人 東環状線：100人、西環状線：30人 北部線：30人、東部線：30人																																																			
施設利用者調査	留め置き調査																																																			
	聞き取り調査																																																			
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施設名</th> <th>設置数</th> <th>回収数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>市役所</td><td>100</td><td>18</td></tr> <tr><td>市民病院</td><td>100</td><td>0</td></tr> <tr><td>東部市民センター</td><td>100</td><td>62</td></tr> <tr><td>高蔵寺ふれあいセンター</td><td>80</td><td>5</td></tr> <tr><td>味美ふれあいセンター</td><td>80</td><td>4</td></tr> <tr><td>西部ふれあいセンター</td><td>80</td><td>12</td></tr> <tr><td>南部ふれあいセンター</td><td>80</td><td>3</td></tr> <tr><td>レディヤン春日井</td><td>50</td><td>4</td></tr> <tr><td>中央公民館</td><td>50</td><td>1</td></tr> <tr><td>坂下公民館</td><td>50</td><td>7</td></tr> <tr><td>総合福祉センター</td><td>50</td><td>1</td></tr> <tr><td>福祉の里</td><td>50</td><td>50</td></tr> <tr><td>グリーンパレス春日井</td><td>50</td><td>13</td></tr> <tr><td>総合体育館</td><td>50</td><td>2</td></tr> <tr><td>温水プール</td><td>50</td><td>1</td></tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,020</td> <td>183</td> </tr> </tbody> </table>	施設名	設置数	回収数	市役所	100	18	市民病院	100	0	東部市民センター	100	62	高蔵寺ふれあいセンター	80	5	味美ふれあいセンター	80	4	西部ふれあいセンター	80	12	南部ふれあいセンター	80	3	レディヤン春日井	50	4	中央公民館	50	1	坂下公民館	50	7	総合福祉センター	50	1	福祉の里	50	50	グリーンパレス春日井	50	13	総合体育館	50	2	温水プール	50	1	合計	1,020	183
施設名	設置数	回収数																																																		
市役所	100	18																																																		
市民病院	100	0																																																		
東部市民センター	100	62																																																		
高蔵寺ふれあいセンター	80	5																																																		
味美ふれあいセンター	80	4																																																		
西部ふれあいセンター	80	12																																																		
南部ふれあいセンター	80	3																																																		
レディヤン春日井	50	4																																																		
中央公民館	50	1																																																		
坂下公民館	50	7																																																		
総合福祉センター	50	1																																																		
福祉の里	50	50																																																		
グリーンパレス春日井	50	13																																																		
総合体育館	50	2																																																		
温水プール	50	1																																																		
合計	1,020	183																																																		
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>施設名</th> <th>回収数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>市役所</td><td>32</td></tr> <tr><td>市民病院</td><td>50</td></tr> <tr><td>アピタ高蔵寺店</td><td>20</td></tr> <tr><td>ナフコ東野店・カーマ</td><td>20</td></tr> <tr><td>コノミヤ中切店</td><td>20</td></tr> <tr><td>パロー春日井西店</td><td>20</td></tr> <tr><td>高蔵寺駅</td><td>20</td></tr> <tr><td>春日井駅</td><td>20</td></tr> <tr><td>勝川駅</td><td>20</td></tr> <tr> <td>合計</td> <td>222</td> </tr> </tbody> </table>	施設名	回収数	市役所	32	市民病院	50	アピタ高蔵寺店	20	ナフコ東野店・カーマ	20	コノミヤ中切店	20	パロー春日井西店	20	高蔵寺駅	20	春日井駅	20	勝川駅	20	合計	222																													
施設名	回収数																																																			
市役所	32																																																			
市民病院	50																																																			
アピタ高蔵寺店	20																																																			
ナフコ東野店・カーマ	20																																																			
コノミヤ中切店	20																																																			
パロー春日井西店	20																																																			
高蔵寺駅	20																																																			
春日井駅	20																																																			
勝川駅	20																																																			
合計	222																																																			
	回収数 405人																																																			
郵送調査（市民）	配布数：2,000人（30～64歳：500人、満65歳以上：1,500人） 回収数：1,197人																																																			

(2) アンケート調査結果

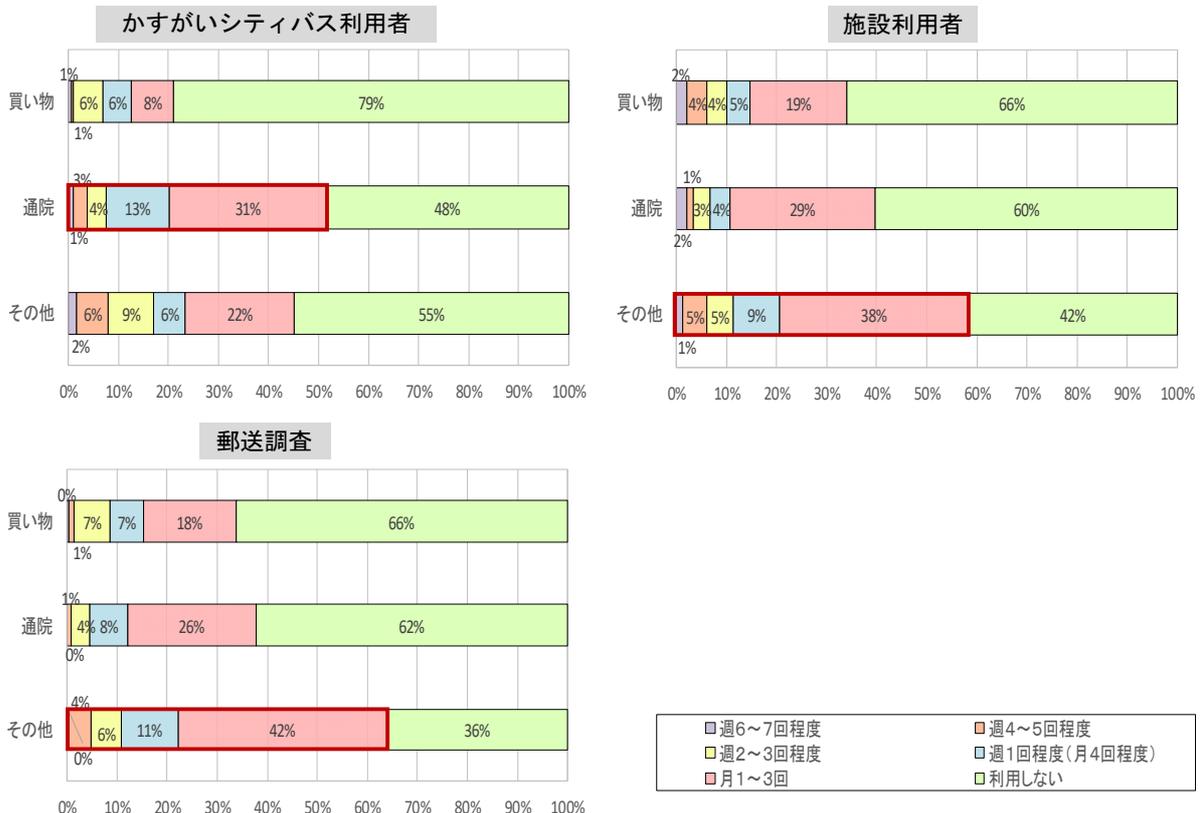
① 回答者の属性について

- かすがいシティバス利用者は、75歳以上の人の回答が多くなっています。また、運転免許を保有していない人が74%と多くなっています。
- 公共交通は、自動車を利用できない高齢者などの貴重な移動手段となっています。



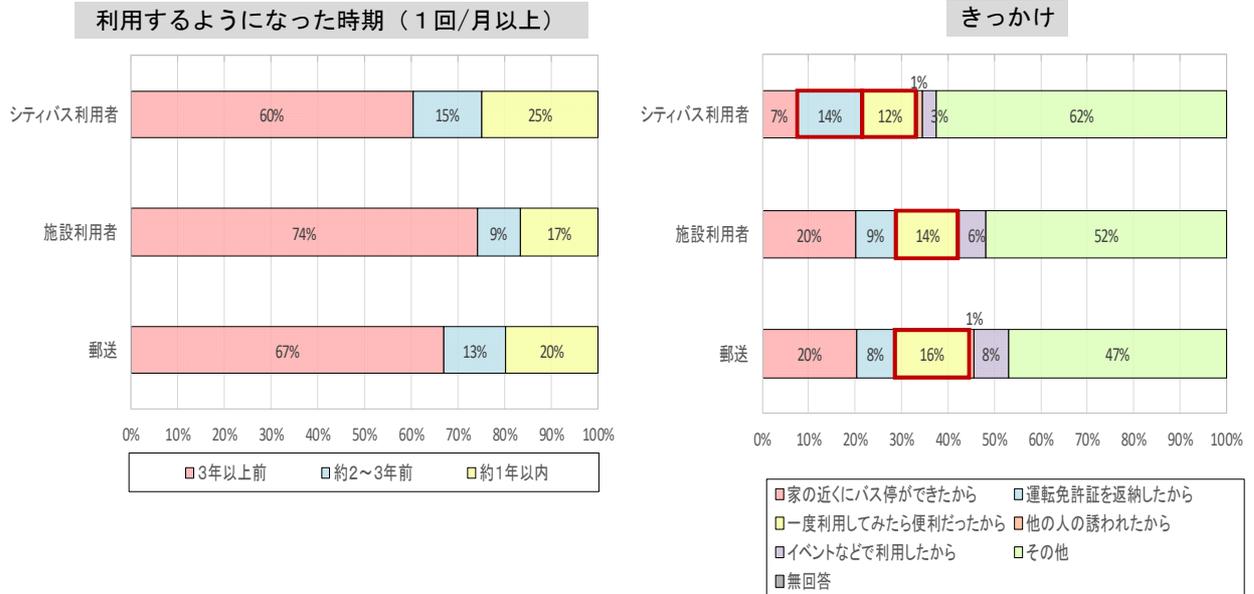
② バスの利用目的と利用頻度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

- 各調査で、通院やその他の目的で、月に1~3回利用している人が多くなっています。
- かすがいシティバス利用者は、月1回以上の通院利用が過半を占めており、施設利用者や郵送調査では、その他の目的で月1回以上利用する人が過半を占めています。



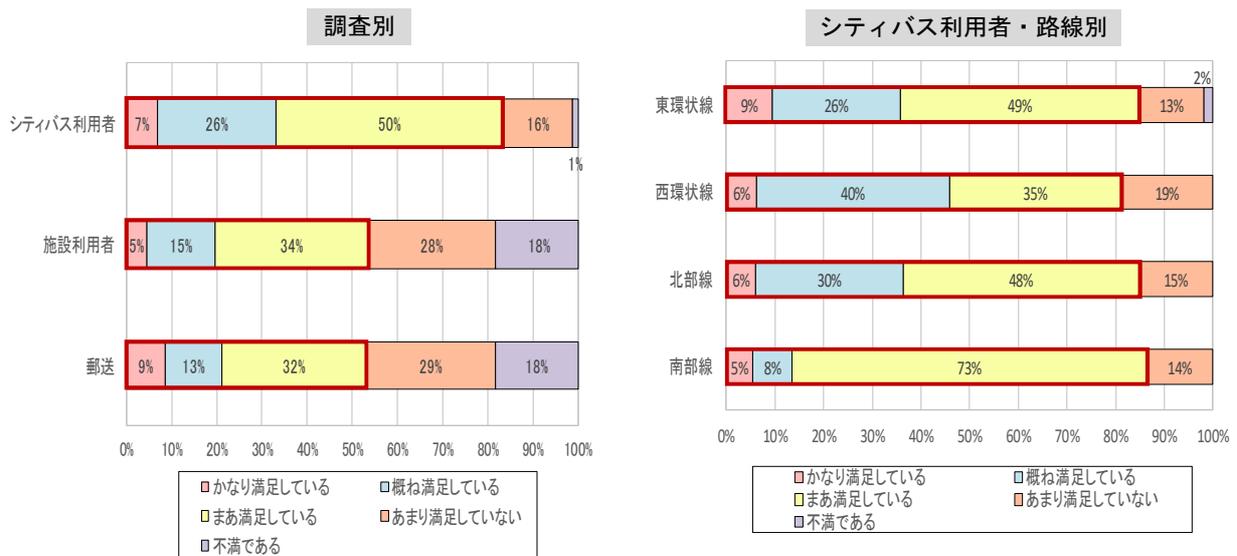
③ バスを利用するようになった時期（1回/月以上）と、利用するようになったきっかけ

- バス利用者の多くは、3年以上前から利用している人ですが、直近の約1年までの間にバスを利用するようになった人も17~25%います。
- 利用するようになったきっかけは、かすがいシティバス利用者は免許返納が多くなっています。また、各調査とも、一度利用してみたら便利だったと回答した人が多くなっています。



④ バスに対する満足度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

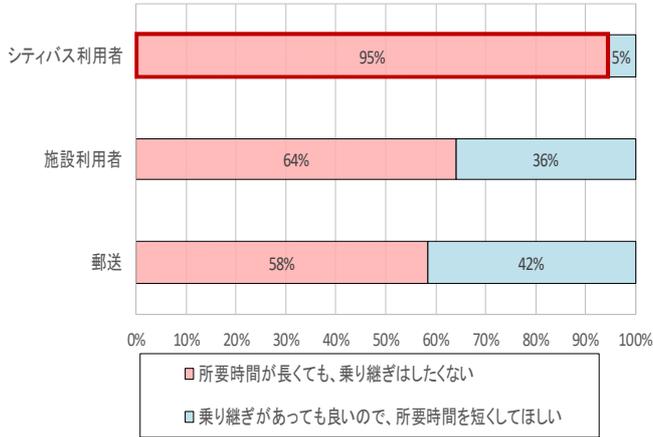
- かすがいシティバス利用者は、施設利用者や郵送調査と比較し満足している人が多くなっています。各路線とも8割以上の人満足しています。



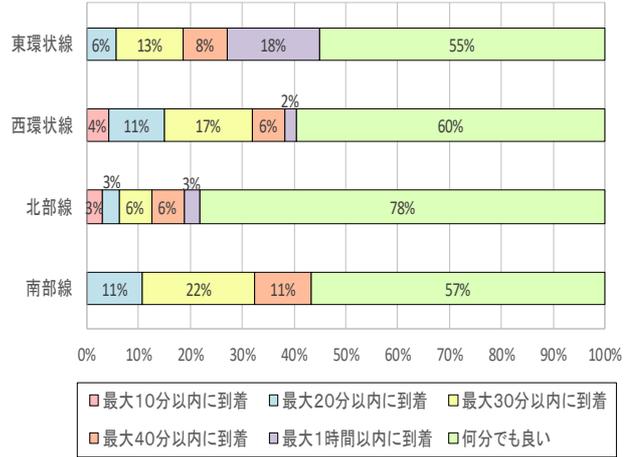
⑤ 乗り継ぎに対する意向

●かすがいシティバス利用者は、所要時間が長くても乗り継ぎはしたくない人が、その他の調査と比較し多くなっています。1回の乗車に対する希望時間は、何分でも良いと回答した人が、各路線とも多くなっています。

乗り継ぎの有無と所要時間

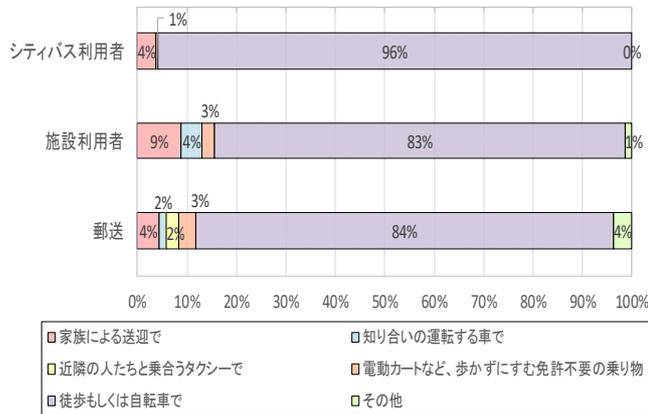


1回の乗車に対する希望時間（かすがいシティバス利用者）



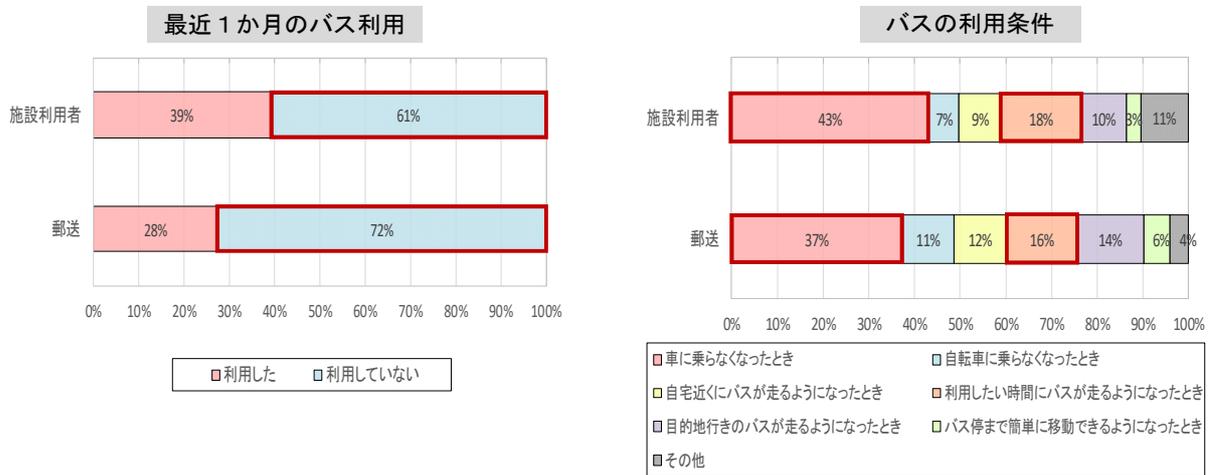
⑥ 最寄りのバス停までの移動手段の意向

●各調査とも徒歩もしくは自転車で移動できたら良いと考えている人が多くなっています。



⑦ 路線バス・かすがいシティバスへの利用転換（施設利用者・郵送調査）

- 施設利用者や郵送調査対象者の過半の人が、最近1か月にバスを利用していない状況です。
- バスを利用条件として、各調査とも車にのらなくなったときが最も多く、次いで利用したい時間にバスが走るようになったときが多くなっています。



## 5-2 地域別懇談会

### (1) 地域別懇談会の概要

都市計画マスタープランの策定にあたり、平成30年11月から12月において、中学校区別に、ワークショップ形式による懇談会を行いました。各中学校区で2回の懇談会を実施しており、第1回目は「地域別の強みや弱み」について、第2回目は「今後の地域づくりに向けたテーマや残すべきこと変えるべきこと」について意見交換を行いました。

公共交通は地域づくりにあたって重要な要素の1つであり、活発に意見交換が行われ、各地域で運行する鉄道、路線バス及びシティバスの強みや弱み、変えるべきことなどが具体的に抽出されています。

### (2) 地域別の意見概要

公共交通の整備状況や土地利用の現状などをふまえ各中学校区をグルーピングし、各地域の意見の概要を整理します。

#### 名鉄小牧線、城北線沿線の地域（味美・西部・知多中学校区）

- ・名鉄小牧線や城北線を活用したまちづくりに向けた、駅施設の整備などが望まれています。
  - ・かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれています。
  - ・サービスの改善だけでなく、利用促進が求められています。
- （特に市街化調整区域内のある地域（西部中学校区））

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
味美	—	▲電車、バスの利便性が低い ▲城北線勝川駅との接続が悪い【2】 ▲市役所、市民病院へのアクセスが悪い	❖城北線の利便性向上
西部	◎名鉄小牧線が整備され、駅に近い ◎名鉄春日井駅の利用者が増え、活気が出てきた	▲公共交通の不便 ▲名鉄春日井駅の階段が長く利用が大変【2】 ▲名鉄春日井駅の駅前広場が無い ▲バス停が町内にない（四ツ家町） ▲シティバスの乗車時間が長い ▲シティバスの便数が少ない【2】 ▲シティバスの路線間やJRへの連絡が悪い【2】 ▲シティバスのPR不足(存在自体、時刻表)【3】	❖名鉄春日井駅の階段 ❖シティバスの運行方法を変える ❖免許返納後の対応 ❖バスや電車をもっと使う【2】 ❖積極的なPR（企業や店舗、駅、市役所などに時刻表）
知多	—	▲城北線が分かりにくい	❖城北線の利便性の向上（エレベータなど）【2】 ❖電車、バスの接続改善 ❖車を使わせなくても良い町に

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

### J R春日井駅やJ R勝川駅に近く、市街化区域が面的に広がる利便性の高い地域 (東部、中部、柏原中学校区)

- ・かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
東部	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖市民にとって便利なシティバスへ(運行時間の検討など)【2】</li> <li>❖デマンド交通の検討</li> <li>❖LRTの検討(中央通り)</li> </ul>
中部	◎駅が利用しやすくなった	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲シティバスが充実していない</li> <li>▲バスが座れない</li> <li>▲公共交通が未整備で、移動は自動車しかない</li> </ul>	❖自動車の待機場所(勝川駅)
柏原	◎バス停が近い	▲シティバスの本数が少ない	❖増加する高齢者への対応(町内会での対応の仕方の検討)

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

### 市街地と農地が広がる地域(松原、鷹来中学校区)

- ・交通に不便を感じています。
- ・J Rへの接続などの公共交通の改善が求められています。
- ・サービスの改善の他、公共交通を活かす取組みが求められています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
松原	◎交通の便が良い【2】 (イターや駅、バス停など)	▲公共交通が不便(バス停が少ないなど)【2】	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖公共交通手段がほしい</li> <li>❖交通網の整備(J Rへの接続、バスの充実)</li> </ul>
鷹来	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲自動車を運転できない人が増えている</li> <li>▲交通に不便を感じている</li> <li>▲公共交通が少なく車がないと生活できない(桃山区)</li> <li>▲バス停まで遠い</li> <li>▲バスの運行便数が少ない(勝川駅行きなど)【4】</li> <li>▲運賃が高め</li> <li>▲市内バスの高齢者向けフリーパスがない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖車にのらない人にも便利なまちにしたい</li> <li>❖公共交通機関を使いやすい仕組み(時間や金額)</li> <li>❖行政からバスに乗る取り組み</li> <li>❖子どもたちがバスを体験する取り組み(無料で)</li> <li>❖公共交通で市や地域の会議に行けるように開始時刻を調整する</li> <li>❖バス停に自転車を置くところがあるといい</li> </ul>

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

### 鉄道駅(J R神領駅)があるが、地域内の多くが市街化調整区域である地域(南城中学校区)

- ・J R神領駅や市民病院へのかすがいシティバスの充実が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
南城	◎大都市のベッドタウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲高齢化が進み市民病院へ通院するにも、路線バスの乗継が必要な状況</li> <li>▲駅までの公共交通機関が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖J Rの快速の停車化</li> <li>❖シティバスの充実(バス停の設置など)【2】</li> </ul>

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

### 市北東部の豊かな自然が広がる地域（坂下中学校区）

- ・路線バスの利便性は確保されているが、JR高蔵寺駅や市民病院へのかすがいシティバスの改善が求められています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
坂下	◎バスが便利である	▲交通のアクセスが悪い	❖シティバスの本数を増やす (JR高蔵寺駅・市民病院) ❖シティバスを乗りやすく工夫する

### 高蔵寺ニュータウン周辺（高森台、石尾台、藤山台、岩成台、高蔵寺中学校区）

- ・路線バスの便数の多さやJR高蔵寺駅に近いという強みがあるが、坂道が多くバス停へのアクセスが不便である弱みがあります。
- ・高齢化に対応するための交通サービスの検討が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
高森台	◎老人会で買い物、病院などへの送迎を実施している	▲車の運転が出来なくなり、車を手放す人がいる ▲幹線道路にはバス路線があるが、それ以外の地域はバス停まで遠く、高齢者にはきつい	❖高齢化などへの対応（駅、病院、商業施設への移動）【4】 ❖シティバスの拡充 ❖EVなどのカーシェアの導入【3】 ❖Uber、LRTなどの導入 ❖自動運転の実証実験の拡大（専用レーンの設置）
石尾台	◎路線バスの便数が多く、交通の便が良い	▲坂道が多く、運転免許返納後の高齢者などの自動車を運転できない人の移動にとって負担が大きい【8】 ▲市の中心部に出る公共交通機関がない ▲JR高蔵寺駅が遠い（玉野台） ▲バスの運行便数が少なく不便（玉野台）	
藤山台	◎路線バスの便数多く、交通の便が良い	▲大きな道路がありながら、幹線バスがない ▲市民病院へのバスが不足 ▲バス料金が安い	❖交通計画の見直し
岩成台	◎JR高蔵寺駅が近い	▲坂が多いが、交通手段がない	❖高齢者に優しい町に ❖移動しやすさの確保
高蔵寺	◎JR高蔵寺駅がある	▲バスの利用が不便 ▲昼間にバスの本数が少ない ▲名鉄バスは運賃が高いと思う	❖施設からのシャトルバスがほしい

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

松原、鷹来：市街地と農地が広がる地域

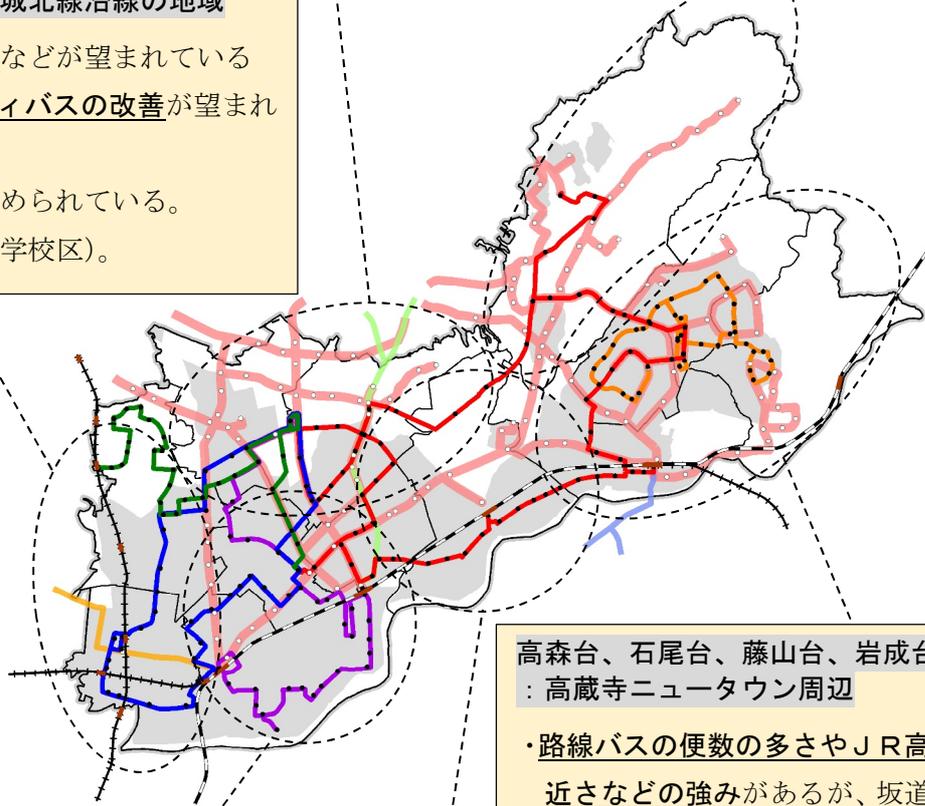
- ・ 交通に不便を感じている。
- ・ 一部地域では鉄道への接続などのバスの改善が求められている。
- ・ 利用促進が求められている。

坂下：市北東部の豊かな自然が広がる地域

- ・ 路線バスの利便性は確保されているが、JR高蔵寺駅や市民病院へのかすがいシティバスの改善が求められている。

味美、西部、知多  
：名鉄小牧線、城北線沿線の地域

- ・ 駅施設の整備などが望まれている
- ・ かすがいシティバスの改善が望まれている。
- ・ 利用促進が求められている。  
(特に西部中学校区)。



高森台、石尾台、藤山台、岩成台、高蔵寺  
：高蔵寺ニュータウン周辺

- ・ 路線バスの便数の多さやJR高蔵寺駅への近さなどの強みがあるが、坂道が多い地形に起因するバス停へのアクセスが不便である。
- ・ 高齢化に対応するための交通サービスの検討が望まれている

東部、中部、柏原：JR春日井駅やJR勝川駅に近く、市街化区域が面的に広がる地域

- ・ かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれている。

南城：JR神領駅周辺地域

- ・ JR神領駅や市民病院へのかすがいシティバスの充実が望まれている。

(3) 交通手段別の意見概要

懇談会の意見概要を交通手段別に整理します。

交通手段	主な意見
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>駅へのアクセス利便性</u>を確保する意見があります。</li> <li>・ <u>駅を活かしたまちづくりに向けた施設などの改善</u>が求められています。</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>利便性は確保</u>され、強みと捉えている方が多くなっています。</li> </ul>
かすがいシティバスなど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>各地域で路線や運行便数の改善</u>に対する意見が多くありました。</li> <li>・ <u>市民病院へのアクセス</u>について、<u>坂下や藤山台、味美といった病院から離れた地域や、南城地域からの改善意向</u>がありました。</li> <li>・ 坂道が多い地形条件下において高齢化が進行している<u>高蔵寺ニュータウンなどで新たな交通手段の導入</u>についても意見がありました。</li> </ul>
利用促進 (手段全般)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サービスの改善要望だけでなく、<u>公共交通を使うことでサービスを支える必要がある</u>と考えている方もいました。</li> </ul>

5-3 調査結果のまとめ

アンケート調査や地域別懇談会の実施結果から、本市の公共交通に対する主なニーズとして、以下に対応することが必要です。

(1) 求められる役割

- ・ 路線バスやかすがいシティバスは、自動車を運転できない人にとって重要な交通手段となっています。
- ・ 路線バスは利便性が高く、市民には本市の骨格として機能していると認識されています。
- ・ かすがいシティバスは、路線バスや鉄道を補完しながら、市民病院などへの「通院」や「買い物・通勤以外」の手段として利用されています。

(2) サービス改善

- ・ かすがいシティバス利用者の多くは、「所要時間が長くても、乗り継ぎはしたくない」「1回の乗車時間は何分でも良い」と回答しており、かすがいシティバスの利用実態に対応した路線再編が必要です。
- ・ かすがいシティバスの市民病院へのアクセスについて改善意向があり、検討が必要です。
- ・ 高蔵寺ニュータウン周辺をはじめ、徒歩・自転車その他、新たな手段を含めて、バス停へのアクセス環境の改善について検討が必要です。

(3) 利用促進

- ・ かすがいシティバス利用者が、かすがいシティバスを日常的に利用するようになった「きっかけ」として、「一度利用してみたら便利だったから」が多い状況です。また、かすがいシティバス利用者の満足度が、郵送調査や施設利用者調査より高いため、利用促進に向け利用機会を確保しながら、公共交通を利用する意識を高めていく必要があります。

## 第6章 公共交通の課題の整理

### 公共交通を取り巻く環境からの基本的な課題

人口減少、高齢化が進行する中、本市の公共交通の特徴や市民などの移動実態を踏まえ、本市の今後の公共交通を検討する上で基本的な課題を抽出します。

#### ○周辺都市とのアクセス利便性の活用

本市には、鉄道が4路線整備されている。特にJR中央本線と名鉄小牧線は高頻度に運行しており、名古屋市方面へのアクセスの利便性が確保されている。また、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅を基点とした路線バスが整備されており、鉄道へ接続できるネットワークが形成されている。

名古屋市などの周辺都市への通勤・通学の利便性の高さは、定住人口・転入人口の確保につながるため、今後も鉄道へのアクセスの利便性を活かしていくことが必要である。

#### ○地域特性を踏まえた高齢者を始めとした市民の移動手段の確保

バス停や鉄道駅が近くにない住宅地や坂道が多い住宅地など公共交通の利用が不便な地域が存在しており、利便性や料金に格差が生じている。高齢化が進行する中、高齢者を始めとした市民が、自家用車を過度に依存しなくても医療施設や商業施設、公共サービス施設などの生活に必要な施設へ公平に移動できる手段の確保が必要である。

#### ○運転手不足への対応

バス事業者・タクシー事業者ともに運転手不足が進行している。今後も本市に関連する公共交通ネットワークやサービス水準を確保するためには、これを支える運転手不足への対応が必要である。

#### ○公共交通の利用促進

本市は、令和22年(2040年)には現在よりも3万人近く人口が減少すると予測されている。今後も持続可能な公共交通網を形成していくため、自家用車から公共交通へ交通手段の転換を促すことができる支援やサービスなど、公共交通の利用促進を図っていくことが必要である。

## 公共交通に係る個別課題

公共交通の基本的な課題を踏まえながら、本市の公共交通に係る各手段の整備状況、上位関連計画の位置づけ、利用状況及び市民ニーズへの対応から個別課題を整理します。

### 鉄道

#### ○乗換えの利便性・安全性の向上

- ・本市の鉄道網は名古屋市方面への利便性が確保されている。一方で、バリアフリー化の推進が必要とされる乗降客数が3,000人/日以上以上の駅のうち、名鉄春日井駅は駅前広場が未整備でありバリアフリー化が必要とされる。また、JR高蔵寺駅では、駅前広場内でバスと送迎車両の錯綜が見られる。これらの駅は、立地適正化計画の都市機能誘導区域の拠点となる駅であり、乗換の利便性や安全性の向上が必要である。

### 路線バス

#### ○鉄道駅との接続性の確保・バス停周辺の安全性の向上

- ・本市の路線バスは、市内外の主要施設や住宅団地と、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅をつなぐネットワークが整備されている。今後もこれらの鉄道駅との接続性を確保していくことが必要である。
- ・一部のバス停周辺においてバリアフリーを配慮されていない歩行空間があるため、安全性を向上するための対応が必要である。

### かすがいシティバス

#### ○公共交通空白地域の解消

- ・本市の公共交通は、鉄道、路線バス及びかすがいシティバスにより、概ねの人口をカバーしているが、公共交通の利用が不便な地域が存在している。市民の移動手段を確保するためにも、公共交通空白地域の解消が必要である。

#### ○需要に応じたシティバスの効率性の確保

- ・かすがいシティバスは、買い物や春日井市民病院などの通院、駅への移動手段として機能しているが、各路線で利用されていない時間帯やバス停がある。このため、シティバスの需要に応じた効率化が必要である。
- ・北部線は対向車との円滑なすれ違いが困難な状況で運行している区間がある。また、利用者1人当たりの市負担額は、他の路線と比較し高い状況である。運行の安全性や効率性を向上するため、車両や運行方法などの見直しの検討が必要である。
- ・東環状線は、地域間を跨ぐ移動において乗換えが不要である一方で、周回時間が2時間を越える路線であり運転手への負担が大きい。運転手不足への対応として、運転手の労働環境の改善に配慮したネットワークの検討が必要である。

## タクシー・民間自主運行等

### ○多様な交通手段の活用による生活利便性の確保

- ・タクシーは、バスで移動できない場所や時間帯での利用や、荷物が多い人やドアツードアで利用したい人など、個別需要にきめ細かく対応している。また、サンマルシェ循環バスは、ショッピングセンターへの移動手段として主に高齢者に利用されており、利用者数は増加傾向である。市内での様々な需要に効率的に対応するため、タクシーや民間の自主運行の活用が必要である。
- ・本市では、障がい者、要介護・要支援認定者、その他単独で公共交通機関の利用が困難な人を対象として、介護タクシーと福祉有償運送が運行している。市内での様々な需要に効率的に対応するため、これらの福祉輸送との連携が必要である。
- ・高蔵寺ニュータウンでは、ラストマイル自動運転と相乗りタクシーの実証実験が実施されており、坂道移動が困難な高齢者などの利用者からは、商業施設や医療施設への移動手段として期待されている。更なる高齢化が進行する中、これらの新たな移動手段の導入が必要である。

## 公共交通の利用促進

### ○利用機会の創出や満足度の向上

- ・公共交通に対する市民アンケート調査では、最近1か月間でバスを利用した人の割合が約3割である。また、シティバスに対する満足度調査では、シティバス利用者の約8割が満足しているのに対し、バスを利用しない人を含む市民や施設利用者の満足度は約5割程度であった。今後、新たな移動手段も含めて公共交通の利用を促進していくため、利用機会の創出や満足度を向上させる取組みが必要である。

