資料１

春日井市地域公共交通網形成計画

（中間案）

令和２年７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 ･･･ 16
３－１　地理的条件 ･･･ 16
３－２　人口・世帯 ･･･ 17
３－３　土地利用 ･･･ 23
３－４　主要施設の立地状況 ･･･ 24
３－５　春日井市に関連する人の移動 ･･･ 26
第４章　公共交通の現況 ･･･ 31
４－１　公共交通の整備状況 ･･･ 31
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 ･･･ 64
４－５　タクシー ･･･ 65
４－６　サンマルシェ循環バス ･･･ 65
４－７　福祉有償運送等 ･･･ 66
４－８　高蔵寺ニュータウンにおける新たな取組み ･･･ 67
４－９　利用促進の取組み ･･･ 73
４－１０　公共交通の担い手の動向 ･･･ 75
４－１１　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
第６章　公共交通の課題の整理 ･･･ 86
第７章　春日井市の公共交通の方針 ･･･ 89
７－１　計画の区域と期間 ･･･ 89
７－２　基本理念 ･･･ 89
７－３　基本的な考え方 ･･･ 90
７－４　公共交通の目標 ･･･ 91
７－５　計画の目標値 ･･･ 92
７－６　将来の主な公共交通体系 ･･･ 96
第８章　施策・実施主体 ･･･ 98
第９章　計画の推進方法 ･･･ 113

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、名鉄バスによる路線バス、かすがいシティバス、及びタクシーや民間自主運行バス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、人と地域がつなぐ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（人と地域がつなぐ暮らしやすさ）

❖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）

※定期券利用者を除く

❖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

❖地域の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
歩きたくなるまちにする
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目指します。 住宅地に隣接する地域は、緩衝緑地や敷地内緑化を充実させ、住環境と調和した職住近接の地域を目指します。
	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・誘導を図る地域を目指します。
	居住促進ゾーン	既存の都市基盤による利便性を活かし、住みたくなる地域づくりに向けた土地利用の促進を目指します。
	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目指します。
	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・活用を目指します。
	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目指します。
	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目指します。
	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、文化施設の集積も図ります。
	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、連続性のある稜線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1,000㎡以上の食料品店（専門店舗・飲食店除く）で、生鮮食料品を扱うもの	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＞

・「高蔵寺リ・ニュータウン計画」に基づくＪＲ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
・名鉄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） 春日井市地域共生プラン（策定：2020 年 3 月、計画期間：2024 年度）

当該計画では、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができるよう、高齢者や障がい者などの移動支援を進めることが位置づけられています。

●基本理念：　誰もが主役 共に支え合う 安心と温もりのまちづくり

●基本目標：　Ⅰ　市民が主役の地域福祉を「共に創る」
Ⅱ　地域の包括的な支援に「つなげる」
Ⅲ　いつでも誰でも幸せな暮らしを「拡げる」

●施策の展開

❖施策の方向性：地域の支え合い活動の推進

具体施策：住民主体の通所型サービスや地域の集いの場の充実

事業名	内容	主体
高齢者サロンによる買い物支援の推進	高齢者サロン等の事業の一環として、タクシー等を活用して参加者に買い物の機会を提供する団体に対し、助成を行います。	市民 市 社協

❖施策の方向性：民間サービスの創出・活用の促進

具体施策：産学官民の連携の推進

事業名	内容	主体
高蔵寺ニューモビリティタウン構想の推進	高蔵寺ニュータウンにおける快適移動ネットワークの構築及び多様な交通手段の確保の実現を目指すため、名古屋大学とのモビリティサービスに関する共同研究を推進します。	市民 市

具体施策：高齢者、障がい者などの移動支援の検討

事業名	内容	主体
新たな移動手段の検討	春日井市地域公共交通網形成計画を策定する中で、既存の交通を維持しながら、地域の交通利便性を高める新たな移動手段を検討します。	市
訪問型サービスＤによる移動支援の検討	介護予防・日常生活支援総合事業の訪問型サービスＤを通じて、要支援高齢者等に対し、地域の互助活動による移動支援のあり方を検討します。	市

（５） 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。

（６） 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。

（７） 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付けられています。

●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、オン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 (2014 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

■ＪＲ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

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、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

ＪＲ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、域内循環バス（サンマルシェ循環バス）、広域基幹バス、新たに運行するオン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（ＪＲ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

※中央台に位置する、大規模小売店舗を核とした商業施設が公共施設とともに集積する地区

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

④ＪＲ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場を設け、ＪＲ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交通拠点におけるオンデマンド乗合タクシー等のオンデマンド交通、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

【高蔵寺リ・ニュータウン計画の実現に向けた取組み】

高蔵寺スマートシティ実行計画

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）

（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

第３章　都市の現況

３－１　地理的条件

（１）　位置

本市は、名古屋都市圏の北東部にあり、市域は東西に約 15.7km、南北に約 13.7km で、その面積は 92.78km² です。愛知県では、名古屋市、小牧市、犬山市、瀬戸市、豊山町の４市１町と、岐阜県では多治見市と接しています。

また、東名高速道路、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網やＪＲ中央本線、名鉄小牧線、ＴＫＪ（東海交通事業）城北線、愛知環状鉄道の鉄道網を有し、県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域交通網に恵まれています。

■位置図

（２）　地形

豊かな自然環境を有する東部丘陵が本市の北東に位置しています。この丘陵地に整備された住宅地では坂道が多く、徒歩や自転車で移動する際の身体的な負担が大きくなる地形条件となっています。

一方で、市西部は、平坦な地形であり、土地区画整理事業などにより整備された市街地が、面的に広がっています。

また、市南部には一級河川庄内川があり、隣接する名古屋市や瀬戸市と分断されています。自動車での移動では橋梁部に交通が集中しやすいため、都市間の円滑な移動において、鉄道が重要な役割を果たしています。

■標高図

３－２　人口・世帯

（１）　人口の推移

本市の人口は増加が続いており、国勢調査では平成 27 年（2015 年）において 306,508 人です。また、高齢化が進行しており、平成 27 年（2015 年）の高齢化率は 24.5%であり、県内の近隣市や中核市と比較すると概ね同等となっています。

今後は、緩やかに人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されています。

■人口の推移

資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所（R2～R22）

■県・近隣市等の 65 歳以上の高齢化率

資料：各市住民基本台帳（R2.4 時点）

（２） 運転免許保有者の現況

年齢別の運転免許保有率は、65 歳以上では、高齢になるほど運転免許保有率が低下していきます。75 歳以上の市民では、運転免許保有率は 41%であり、約 24 千人が運転免許を保有していない状況です。

■春日井市の年齢別の運転免許保有率

■春日井市の年齢別の運転免許非保有者数

資料：【運転免許保有率】免許保有者数と人口で除した算定値
【運転免許の非保有者数】人口と運転免許保有者数の差
【人口】愛知県人口動向調査結果（R2.1.1 時点）
【運転免許保有者数】愛知県警察統計資料（R1.12.27 時点）

■県・近隣市の 75 歳以上の運転免許保有率

資料：【人口】愛知県人口動向調査結果（R2.1.1 時点）
【免許保有者数】愛知県警察統計資料（R1.12.27 時点）
【免許保有率】免許保有者数と人口で除した算定値

（３） 人口分布

① 人口密度の状況

人口密度は、駅周辺や市街化区域内の土地区画整理事業施行済みの地域が高くなっています。また、市街化調整区域でも住宅団地として開発された地域など人口密度が高い地域があります。

■人口密度の状況

資料：国勢調査（H27）

② 人口増減の状況

人口増減の状況は、市街化区域内ではＪＲ勝川駅周辺や、ＪＲ神領駅周辺からＪＲ高蔵寺駅周辺にかけて増加している地域が多くみられます。一方、高蔵寺ニュータウンの一部や市街化調整区域では、減少している地域が多くなっています。

■人口増減の状況

資料：国勢調査（H17、H27）

③ 高齢者数の状況

高齢者は、高蔵寺ニュータウンなどで多く居住しています。市街化調整区域でも住宅団地として開発された地域など高齢者が多い地域があります。

■高齢者数の状況

資料：国勢調査（H27）

④ 高齢化の状況

高齢化の状況は、本市の高齢化率の平均が約 25%である中、市街化区域内では高蔵寺ニュータウンなどで、また、市街化調整区域では全般的に高齢化率が高くなっています。

■高齢化の状況

資料：国勢調査（H27）

３－３　土地利用

土地利用の状況は、住宅用地が最も多く、幹線道路沿道に商業用地が多く分布しています。

土地区画整理事業の状況は、現在３地区（178.9ha）が施行中であり、施行中の土地区画整理事業を含めると、市街化区域の 77%が土地区画整理事業により整備されています。

■土地利用の状況

資料：都市計画基礎調査（H30）

■土地区画整理事業の状況

資料：春日井市資料（H30）

３－４　主要施設の立地状況

生活に必要な主要施設は、市内全域に点在している状況です。大規模な商業施設は市街化区域内の幹線道路沿いに集中して立地している一方で、医療施設や教育施設は市街化調整区域にも多く、より広い範囲に点在しています。

■医療施設

資料：国土数値情報（H22，H26）、
国勢調査（H27）

■大規模な商業施設

資料：春日井市資料(H30)、
全国大型小売店総覧 2019 年度版

■行政サービス施設

資料：春日井市ホームページ（施設案内）

■教育施設

資料：春日井市資料（H30）

３-５　春日井市に関連する人の移動

（１）　人の移動量（トリップ数）について（中京都市圏パーソントリップ調査）

本市の平成 3 年（1991 年）から平成 23 年（2011 年）までの移動量（トリップ数）は、中京都市圏全体の傾向と同様に平成 13 年（2001 年）から平成 23 年（2011 年）にかけて減少しています。この間の人口は増加していることから、一人当たりの移動量が減少している状況です。

■春日井市関連のトリップ数の推移

資料：【人口】国勢調査（H2、12、22）
【トリップ数】中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

■参考：中京都市圏でのトリップ数の推移

資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査報告書

（２） 代表交通手段別分担率（中京都市圏パーソントリップ調査）

本市では、自動車の分担率が増加傾向にあり、平成 23 年（2011 年）時点で 61.1%を占めています。一方、バス、原付・バイク、自転車及び徒歩が減少しています。

鉄道は、平成 3 年（1991 年）から平成 13 年（2001 年）まで減少していましたが、平成 23 年（2011 年）にかけて増加し 13.7%を占めています。

県や周辺市と比較すると、本市は、鉄道、自転車及び徒歩の占める割合が名古屋市に次いで多い一方で、バスは少ない状況です。

■春日井市の代表交通手段別分担率の推移

資料：中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

■周辺市などの代表交通手段別分担率との比較

資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

（３）「通勤・通学」目的の移動実態（国勢調査）

周辺市町との移動実態は、流入が、隣接する名古屋市、小牧市、多治見市、瀬戸市で多く占めており、流出は、名古屋市が過半数を占め、小牧市、瀬戸市、豊田市も多くなっています。

本市全体では、流出超過となっていますが、多治見市、一宮市、犬山市などからは流入超過となっています。

■「通勤・通学」目的の流入状況

市町村名			流入（人）	割合（%）
春日井市内			81,764	**60%**
春日井市外			49,017	36%
	上位10自治体	名古屋市	16,339	33.3%
		小牧市	6,976	14.2%
		多治見市	3,267	6.7%
		瀬戸市	2,450	5.0%
		一宮市	1,653	3.4%
		尾張旭市	1,501	3.1%
		犬山市	1,166	2.4%
		可児市	951	1.9%
		北名古屋市	913	1.9%
		土岐市	881	1.8%
	市外（その他）		12,920	26.4%
不　詳			4,517	3%
合　計			135,298	100%

資料：国勢調査（H27）

■「通勤・通学」目的の流出状況

市町村名			流出（人）	割合（%）
春日井市内			81,764	**51%**
春日井市外			75,949	47%
	上位10自治体	名古屋市	42,311	55.7%
		小牧市	11,535	15.2%
		瀬戸市	2,414	3.2%
		豊田市	1,644	2.2%
		豊山町	1,197	1.6%
		尾張旭市	1,161	1.5%
		多治見市	1,116	1.5%
		北名古屋市	1,030	1.4%
		犬山市	891	1.2%
		一宮市	863	1.1%
	市外（その他）		11,787	15.5%
不　詳			3,941	2%
合　計			161,654	100%

資料：国勢調査（H27）

（４） 目的別の移動実態（第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年））

国勢調査の移動実態データに対し、より詳細な地域間の移動実態を把握するため、第５回中京都市圏パーソントリップ調査データにより、目的別（出勤、登校、自由目的）に地域間の移動量（トリップ数）を整理します。

目的別では、出勤、登校、自由目的ともゾーン内の移動が多い状況です。

ゾーン間の移動については、出勤は、大規模事業所のある市内のゾーンの他、小牧市や名古屋市の都心部への移動が多く、登校は隣接ゾーンへの移動が多い状況です。自由目的は、隣接ゾーンへの移動だけでなく、隣接ゾーンを跨ぐ市内の地域間移動が多い状況です。また、市北西部から小牧市への移動が多い状況です。

■春日井市関連の目的別の地域間移動

（出勤）

※第５回中京都市圏パーソントリップ調査では、春日井市を 10 個の基本ゾーンに区分し、各ゾーン間の移動量を整理しています。上図は、出発地と目的地のいずれか又は両方が、春日井市内にある移動の量を示しており、矢印は各ゾーンを跨ぐ移動の量と方向を示しています。また、内々トリップを示した円は、出発地と目的地が同一のゾーン内にある移動の量を示しています。このため、矢印の示す場所や内々トリップを示す円の中心は、ゾーン単位の移動を示すための便宜上の代表点を示しています。
なお、出発地から目的地までの移動を「１トリップ」としてカウントしています。

春日井市内の基本ゾーン

資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

（登校）

（自由）

資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）