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。

〇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、名古屋市を経由することで全国各地へ移動ができるなど、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更に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、自家用車に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。

〇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。

〇公共交通の利用促進

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る。今後、 公共交通の必要性が高まる中で、持続可能な公共交通網を形成していくため、市民がより公 共交通を意識し、自家用車から公共交通への自発的な転換を促す支援やサービスなどを行い、 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

〇乗換えの利便性・安全性の向上

・本市の鉄道網は、名古屋市を経由することで全国各地へ移動ができるなど、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特に見られる。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

〇鉄道との接続性の確保・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、急なすりつけ勾配のある箇所など、バリアフリーに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

〇公共交通のカバー圏域外における移動手段の確保

・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、人口が集積しているにも関わらず公共交通の利用が不便な地域が存在してい る。今後の高齢化により、自動車運転免許の返納者が増加すると想定されることを見据え て、移動手段の確保について検討が必要である。

〇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への通院、市役所などの公共施設、 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。
- ・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。
- ・駅への移動手段として機能していることや、路線バスの利用により駅への移動時間の短縮 が見込める区間があることから、鉄道や路線バスとの接続ダイヤの検討が必要である。

〇新しい移動手段の導入

・北部線の利用者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。運行の効率 性を向上するため、地域の実情にあった車両や運行方法などの見直しの検討が必要である。

タクシー・民間自主運行バス等

○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バス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、これらと連携が必要である。
- ・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、これらの新たな技術の導入が必要である。
- ・鉄道、路線バス及びシティバスを含め、多様な手段がある中で、出発地から目的地まで適切な移動手段により便利に移動することできるよう、移動手段の選択や乗り継ぎなどの分かりやすさに配慮することが必要である。

公共交通の利用促進

〇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。

第7章 │春日井市の公共交通の方針

7-1 計画の区域と期間

(1)計画の区域

本計画は、春日井市全域を対象とします。

なお、都市間の移動実態や公共交通の整備状況を踏まえ、関係する自治体や交通事業者などと 連携しながら施策を推進します。

(2)計画期間

計画期間は、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)の5年間とします。

7-2 基本理念

本市は、鉄道や路線バスによる利便性の高い公共交通に加え、快適な都市基盤を備えているほか、豊かな自然に恵まれた名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

本市の公共交通は、鉄道駅周辺などを中心として、4路線の鉄道や路線バス、かすがいシティバスなどの多様な公共交通が整備され、隣接する名古屋市を経由した広域の移動や、都市間をまたぐ通勤・通学から身近な地域間での移動まで多様な移動を支えています。

その一方で、人口減少や高齢化の進行が予測されているなか、鉄道駅周辺などの地域において都市機能を集積させて多くの人でにぎわう都市づくりやこれを支える持続可能な交通サービスの提供が必要です。

また、本市が持続的に発展していくためには、子育て世代から定住の場として選んでもらえるように魅力を創造し、自家用車を過度に使わなくても快適に暮らせる都市の構築が求められます。よって、これからの社会構造の変化に対応した持続可能な「ライフタウン」を構築するため、これからの新しい技術を利用した公共交通の実現を目指し基本理念を次のとおり設定します。

(春日井市の公共交诵の基本理念)

心地よくつながる公共交通網 ~ より暮らしやすい"ライフタウン"春日井へ ~

7-3 基本的な考え方

本市では、鉄道や路線バス、かすがいシティバスなどの多様な公共交通が整備されていること を踏まえ、以下に示す考え方を基本として、各種公共交通に係る施策を検討します。

■本市の公共交通施策を検討する際の基本的な考え方

- ・多様な需要に対応し続けるため、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との移動の利便性を維持することを基本とします。さらに、公共交通カバー圏域外の地域へ対応するため、かすがいシティバスや多様なモビリティを活用し、地域の特性に合った交通手段により補完する体系的な公共交通網を形成します。
- ・各公共交通手段の乗継ぎ環境の改善などにより、多様な交通手段を適切に活用しなが ら、誰もが安全で快適に公共交通を利用することができる交通環境づくりを推進しま す。
- ・運転手など交通事業を支える人の不足が懸念される中で、公共交通を支え続けるため、 市民をはじめとした関係者の自発的な行動を促進します。

本市の目指す公共交通網の構築イメージ 機能分担による公共交通網の構築と良好な乗継ぎ環境の確保 広域 鉄道 大量 + 利便性の向上 〈目標1の視点〉 路線バス 手段間の 良好な 乗換え環境 かすがいシティバス 移動手段の確保 〈目標2の視点〉 Ⅰ地域内 タクシー ◆ その他交通手段 (民間主運か 込、新たな類析段、福油償運等) 運転手不足への 対応や利用促進 市民、各事業主体及び関係主体が一体となって、本市での生活や の強化 各種活動を支える施策を推進 〈目標3の視点〉

7-4 公共交通の目標

基本理念の「心地よくつながる公共交通網 ~より暮らしやすい"ライフタウン"春日井へ~」の実現を目指し、本市の公共交通の整備状況や基本的な考え方を踏まえ、以下の基本方針を設定します。

目標1:鉄道とバスによる利便性の高い公共交通網の形成

利便性の高い鉄道と路線バスを生かし、名古屋市方面を始めとした周辺都市や都市機能が集積する鉄道駅周辺、春日井市民病院や商業施設などの市民生活を支える主要な施設に便利に移動できる公共交通網を確保します。

市民の公共交通による外出機会を創出するため、全ての人が、安全・快適に公共交通の乗車待ちや車両への乗降ができるように、利用者の多い駅やバス停の交通結節機能の向上を図ります。

目標2:多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保

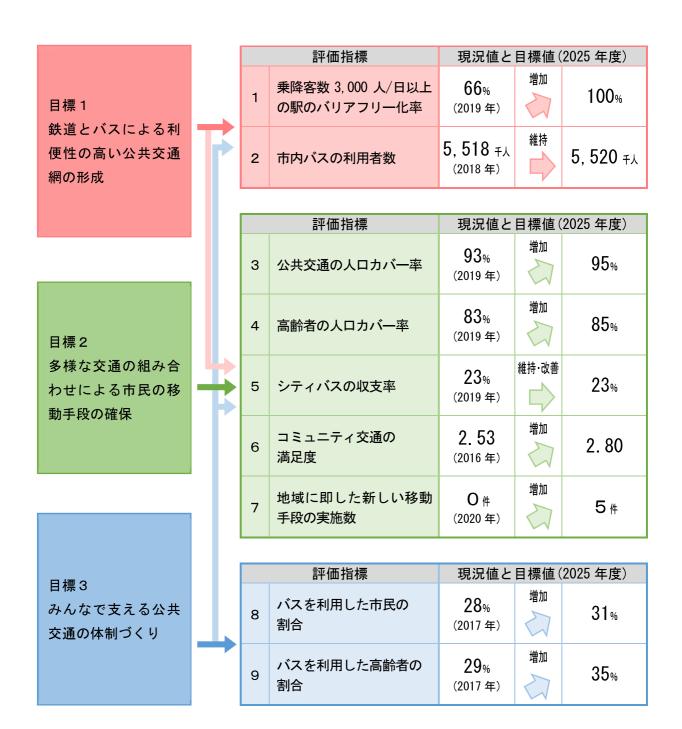
高齢者などの市民生活を支え続けるため、地域の需要や地形条件などの特性を踏ま えながら、シティバスをはじめとした多様な交通手段を活用して、より多くの市民の 移動手段を効率的に確保する、持続可能な公共交通体系を形成します。

目標3:みんなで支える公共交通の体制づくり

今後の人口減少や運転手不足の進行が懸念される中、将来にわたり本市の公共交通 の利便性を確保し続けるため、市民、交通事業者、地元企業及び行政などの多様な主 体が連携し、運転手の確保やより多くの市民の利用を促進する体制や取組みを強化し ます。

7-5 計画の目標値

本計画の公共交通の理念の実現に向けた各施策を計画的かつ効果的に実施するため、以下の目標値を設定し、客観的に施策の進捗状況や効果について評価します。



参考:目標値設定の考え方

評価指標に対する計画の目標値と目標年次および設定の理由を以下に示します。

1 1	乗降客数 3,000 人/日以上の駅の	現況値(2019年)	目標値(2025 年度)	
	バリアフリー化率	66%	100%	

〇目標値を設定した理由

- ・利用者が多い交通結節点において、高齢者をはじめとした多くの人が利用しやすい交通 結節機能が確保されているか評価します。
- ・第六次春日井市総合計画との整合を図り、利用者数を漸増させていくことを目指します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・移動等円滑化の促進に関する基本方針(平成31年4月1日)に基づき、利用者数が3,000人以上の市内の6駅を対象として、段差解消、視覚障がい者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロック、障がい者対応型トイレが設置されているか否か確認します。

■利用者数が 3,000 人以上の駅

- JR高蔵寺駅(愛環高蔵寺駅)
- J R 勝川駅
- ·JR春日井駅
- JR神領駅
- 名鉄味美駅
- 名鉄春日井駅

		現況値(2018年)	目標値(2025 年度)	
2	市内バスの利用者数	5, 518 千人	5, 520 千人	

〇目標値を設定した理由

- ・各交通手段が適切に機能分担されたネットワークやサービス水準によって、公共交通の 利便性が確保され、市民などに利用されているか評価します。
- ・人口減少が進行する中でも、利用者を維持することを目指します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・名鉄バスとかすがいシティバスなどの合計の利用者数とします。 ※かすがいシティバスの代替手段を含む

		現況値(2019年)	目標値(2025 年度)
3	公共交通の人口カバー率	93%	95%

〇目標値を設定した理由

- ・市民が公共交通を利用できる体系が形成されているか評価します。
- ・居住地の広がりに対して公共交通ネットワークの適正化を図ることにより、公共交通の 人口カバー率を向上させることを目指します。
- ・目標値は春日井市都市計画マスタープランと整合を図ります。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・国勢調査の100mメッシュの人口分布データを用います。
- ・「市の総人口」に対する「鉄道から 800m 圏内とバス停から 300m 圏内のいずれかにメッシュ中心が含まれるメッシュの総人口」の割合とします。 ※かすがいシティバスの代替手段を含む

		現況値(2019年)	目標値(2025 年度)
4	高齢者の人口カバー率	83%	85%

〇目標値を設定した理由

- ・高齢者が公共交通を利用できる体系が形成されているか評価します。
- ・居住地の広がりに対して公共交通ネットワークの適正化を図ることにより、高齢者の人口カバー率を向上させることを目指します。
- ・目標値は「公共交通の人口カバー率」と整合を図ります。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・国勢調査の100mメッシュの人口分布データを用います。
- ・「市の高齢者人口」に対する「鉄道から 800m 圏内とバス停から 300m 圏内のいずれかに メッシュ中心が含まれるメッシュの高齢者人口」の割合とします。 ※かすがいシティバスの代替手段を含む

		. - .	現況値(2019年) 目標値(2025年)
5	5	シティバスの収支率	23% 23%

〇目標値を設定した理由

- ・公共交通の人口カバー率の増加による利便性を図る一方で、効率的な公共交通網やサービスにより、持続可能性が確保されているか否かを評価します。
- ・現在の収支率を維持して、効率的なネットワーク形成を図ることを目指します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・収支率は、「運行経費」に対する「運賃収入と広告料の合計収入」の割合とします。

		現況値(2016年)	目標値(2025 年度)	
	6	コミュニティ交通の満足度	2. 53	2.80

〇目標値を設定した理由

- ・公共交通での外出意欲を高める公共交通サービスが提供されているか評価します。
- ・中期的には増加しており、今後も同様以上の満足の増加を目指します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・市民意識調査結果を用います。

※コミュニティ交通の満足度の算定の方法

・「誰もが、不便を感じずに移動できる」に 対する満足度の5段階評価(5:満足、4: どちらかといえば満足、3:どちらとも いえない、2:どちらかといえば不満、 1:不満)の平均値により評価します。

■コミュニティ交通の満足度



	14.1-47-101 4 かい 1.15年1 ていってかた 半	現況値(2020年)	目標値(2025 年度)
7	地域に即した新しい移動手段の実施数	O 件	5 _#

〇目標値を設定した理由

・持続可能な公共交通サービスの提供に向け、地域の需要に効率的に対応していくための 新たな移動手段の導入が進んでいるか評価します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・ラストマイル自動運転(ゆっくりカート)、自動運転バス及び地域生活交通検討エリアで の交通手段の導入件数とします。

		現況値(2017年)	目標値(2025 年度)	
	8	バスを利用した市民の割合	28%	31%

〇目標値を設定した理由

- ・利用促進策をはじめとした施策により、今まで利用していなかった人の利用機会の増加 を図られ、より多くの市民が公共交通を利用しているか評価します。
- ・人口減少が予測される中で、市内バス利用者数を維持するため(評価指標2)、人口の減少割合以上の新規利用者の確保を目指します。(国立社会保障・人口問題研究所による令和7年(2025年)時点の推計人口(299,843人)は、平成27年(2015年)国勢調査の人口(306,508人)と比較し2.2%減少することが予測されています。)

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・公共交通に対する市民アンケート調査(郵送調査)における、「最近 1 か月間での路線バスを利用した人の割合」を用います。

※かすがいシティバスの代替手段を含む

		現況値(2017年)	目標値(2025 年度)
9	バスを利用した高齢者の割合	29%	35%

〇目標値を設定した理由

・高齢者の人口カバー率を拡大することにより、高齢者の公共交通の利用機会が確保され、 カバー圏域を拡大した範囲においても、高齢者の移動手段として活用されているのか評価します。

〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・公共交通に対する市民アンケート調査(郵送調査)における、65歳以上の回答者のうち「最近1か月間での路線バスを利用した人の割合」を用います。

※かすがいシティバスの代替手段を含む

7-6 将来の主な公共交通体系

基本方針を踏まえ、関係者の連携の下、鉄道とバスが一体となった利便性の高い公共交通を維 持するとともに、多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段を継続的に確保していくため、 以下に示す階層的な公共交通ネットワークと交通拠点を形成します。

その他にも、細部までネットワークを形成するため、地域住民や民間事業者とともに、地域生 活交通の導入を検討します。

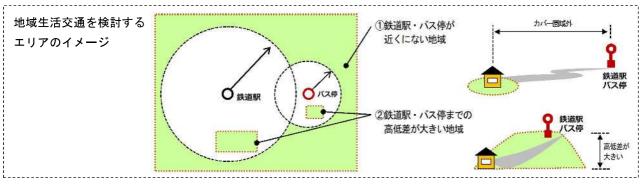
なお、春日井市立地適正化計画に基づき、公共交通を利用して生活できる都市構造を目指しま す。

内々神社 福祉の里 至 名鉄 犬山駅 至中津川駅 桃花台 名鉄 小牧駅 中央台玉野台 東山 中部大学 名鉄 間内駅 名鉄 牛山駅 R高蔵寺駅 県営 名古屋空港 名鉄 春日井 JR 神領駅 至 大曽根駅 至岡崎駅 JR 春日井駅 名鉄 至 枇杷島駅 至上飯田駅 至名古屋駅 基幹路線 地域生活バス路線 0 準基幹路線 主な駅 基幹的なバス路線 主なバス停 地域間連絡バス路線 居住誘導区域 都市間連絡バス路線

■春日井市の将来の主な公共交通体系

■将来の公共交通体系の形成方針

	区分	役割・サービス確保の考え方	対象交通手段
	基幹路線	役割 本市の最も重要な公共交通軸として、拠点間や名古屋市方面を始めとした周辺都市の中心部を接続する。	J R 中央本線 名鉄小牧線
鉄道		サービス水準高頻度・長時間の運行により、通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的に対応する。	
	準基幹 路線 ◆──	役割 基幹路線と一体となって、周辺都市を接続する。 サービス水準需要に応じて可能な限り高頻度・長時間で運行する。	愛知環状鉄道 TKJ東海交通事業
	基幹的な バス路線 ◆──	役割 J R 勝川駅・J R 春日井駅・J R 高蔵寺駅と主な都市施設や居住地、隣接市の拠点となる地域を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的の移動の利便性を確保する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時: 2~3便/時間・片方向以上 オフピーク時: 1 便/時間・片方向以上 (運行時間) 7 時前後~22 時前後まで	高蔵寺ニュータウン線 (藤山台・石尾台南、 高尾台北)、春日井市 内線、春日井市民病院 線 (勝川駅)、小牧・勝 川線
路線バス	地域間 連絡バス 路線 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	②割 J R 勝川駅・J R 春日井駅・J R 神領駅・J R 高蔵寺駅と市内の主な都市施設や、市内外の主な居住地を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの目的となる施設などでの需要に対応する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時:2 便/時間・片方向程度 オフピーク時:1 便/2 時間・片方向以上 (運行時間)目的となる施設などでの需要に対応	l na sá
	都市間 連絡バス 路線	役割 主に隣接市にある拠点となる地域や施設と、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅を連絡する。 サービス水準現在のサービス水準を基本とし、需要に応じて可能な限り高頻度・長時間運行する。	あおい交通 名古屋市営バス
地垣	注活バス 路線	役割 路線バスを補完し、市内の居住地と春日井市民病院や市役所、主な商業施設などを連絡する。 サービス水準需要に対して必要最小限のサービスを確保する。	かすがいシティバス
 地域	生活交通	役割 路線バスや地域生活バス路線を補完し、地域内の商業施設や医療施設などへの移動手段となる。 サービス水準地域内の需要及び今後の地域づくりの方向性に対して、効率性に配慮しながら必要な交通手段やサービスを確保する。	地域内の需要に応じた手段による公共交通
タクシー		役割 路線バスや生活交通では対応することが困難な個別輸送にきめ細かく対応する。 サービス水準個別の需要に対応したサービスを確保する。	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、尾張交通
その	也交通手段	役割 他の交通手段との機能分担に配慮し、特定の目的に対応する。 サービス水準個別目的の需要に対して、効率性に配慮しながら必要な 交通手段やサービスを確保する。	サンマルシェ循環バス、 福祉有償運送等



第8章 施策•実施主体

基本理念の「心地よくつながる公共交通網 ~より暮らしやすい"ライフタウン"春日井~~」の実現を目指し、関係者が連携して以下の施策を実施します。

	基本理念	心地よくつながる公共交通網 ~ より暮らしやすい"ライフタウン"春日井へ ~								
目標		<u>目標1</u> 鉄道とバスによる利便性の高い 公共交通網の形成		<u>目標2</u> 多様な交通の組み合わせによる 市民の移動手段の確保			<u>目標3</u> みんなで支える公共 交通の体制づくり			
	目標と評価指標のつながり					7				
評価指標		乗降客数 3,000人/日 以上の駅の バリアフリー化率	市内バスの 利用者数 (関連指標) バスを利用した 市民の割合	公共交通の 人口カバー率	高齢者の 人口カバ一率 (関連指標) バスを利用した 高齢者の割合	シティバスの 収支率	コミュニティ交通の 満足度	地域に即した 新しい移動手段 の実施数	バスを利用した 市民の割合 (関連指標) 市内バスの 利用者数	バスを利用した 高齢者の割合 (関連指標) 高齢者の 人口カバー率
目標値(現況値➡目標値)		66% → 100%	5,518 _{千人} ➡ 5,520 _{千人}	93% → 95%	83% ➡ 85%	23% → 23%	2.53 → 2.80	0件 ➡ 5件	28% ➡ 31%	29% ➡ 35%
	1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化	•							0	0
	2 路線バスサービスの維持		•		•	0	0	0	0	0
	3 バス待ち環境の改善	0	•						0	0
	4 隣接市との連携									
	1 かすがいシティバスの再編		0	•	•	•	•	0	0	0
	2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入		0		•	•	•	0	0	0
施	3 タクシーや民間自主運行事業との連携		0		•	0	•	•	0	0
策	4 先進技術の活用による移動手段の確保		0	•	•	0	•	•	0	0
	1 料金割引制度の拡充・周知		•						•	•
	2 交通事業者の運営支援(運転手の確保)		0	•	•		0			
	3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施		0			0	0		•	•
	4 多様なツールによる運行情報の周知・改善		0			0	0		•	•
	5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援		0			0	0	0	•	•
	6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり		0			0	0		•	

^{●:}目標達成に特に寄与する施策、○:目標達成に寄与する施策

目標1:鉄道と路線バスによる利便性の高い公共交通網の形成

1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化

≪施策の内容≫

①JR高蔵寺駅周辺の再整備

高蔵寺リ・ニュータウン計画と連携し、駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の 改善による交通結節機能の強化や駅南北の一体感の向上などについて検討します。

②名鉄春日井駅のバリアフリー化

名鉄春日井駅は、都市交流拠点としてさらなる利便性の向上を図るため、春日井西部第二土 地区画整理事業との整合性を検討の上、バリアフリー化を促進します。

③名鉄春日井駅の駅前広場等施策整備

春日井西部第二土地区画整理事業に合わせ、名鉄春日井駅へ自転車・徒歩で安全にアクセスできるように、安全な歩行空間や駐輪場を整備するとともに、バスやタクシーに円滑かつ安全に乗り換えることができるように駅前広場を整備します。整備にあたっては、視覚障害者誘導用ブロックや屋根の設置を検討します。

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① JR高蔵寺駅 周辺の再整備	春日井市	設計	整備			
② 名鉄春日井駅の バリアフリー化	名古屋鉄道 春日井市	検討・整	· ·備			
③ 名鉄春日井駅の 駅前広場等整備	西部第二土地 区画整理組合 春日井市	検討・整	· ·備			

2 路線バスサービスの維持

≪施策の内容≫

JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅を基点とした路線バスは、JR中央本線を利用する名古屋市方面への通勤・通学や、春日井市民病院への通院、商業施設への買い物などの様々な移動を支える利便性の高い交通手段として、現在のサービス水準の維持・改善を図ります。市は、地域公共交通会議の意見を聞きながら、これを適切に支援していきます。なお、サービス水準の維持・改善に向けて、春日井市立地適正化計画に基づき、都市機能誘導区域内への誘導施設の立地や居住の誘導を図ります。

また、鉄道のダイヤが変更された際には、鉄道と路線バスを乗り継ぐ移動の利便性を維持する ため、路線バスのダイヤの見直しを検討します。

内々神社 福祉の里 至中津川駅 基幹路線 県営 名古屋空港 名鉄 春日打 準基幹路線 基幹的なバス路線 地域間連絡バス路線 都市間連絡バス路線 至粉細鳥駅 地域生活バス路線 0 主な駅 至上飯田駅 至名古屋駅 主なバス停 鉄道と路線バスが一体となって名古屋市方面への利便性を確保 居住誘導区域

■名古屋市方面への鉄道と路線バスの連携イメージ

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① 路線バス	名鉄バス	実施				
サービスの維持 ②						
路線バス	春日井市	実施				
サービスの支援						

3 バス待ち環境の改善

≪施策の内容≫

バスの利便性を高めるため、バス停施設の利用状況などを踏まえながら、バス事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチや屋根、運行情報の案内の整備などにより待合い環境の向上を図ります。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
	名鉄バス 春日井市	検討・整	備	The second secon		

事例:バス待ち環境の事例

●運行情報板付きバス停



資料:適切なバス停車施設のあり方に関する調査報告書 (国土交通省中部運輸局)

●屋根付きバス停



資料:岐阜市ホームページ

4 隣接市との連携

≪施策の内容≫

隣接市と連携した路線など、市民の移動の利便性向上や利用促進について検討します。

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
隣接市との連携	隣接市 春日井市	実施				

目標2:多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保

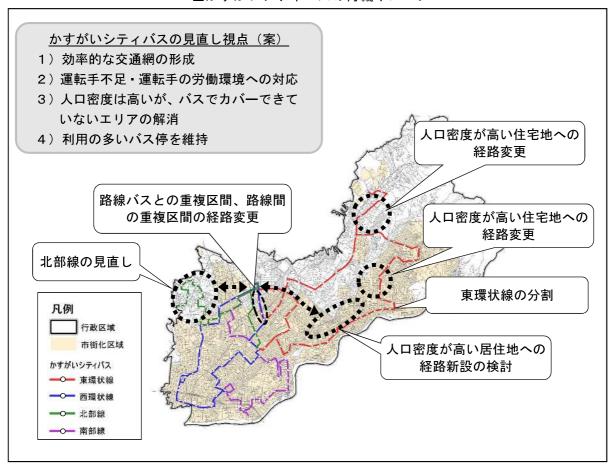
1 かすがいシティバスの再編

≪施策の内容≫

高齢者の移動手段を確保する公共交通として、利用状況や事業の効率性に配慮しながらネットワークやダイヤを再編します。

ネットワークの再編は、市役所や春日井市民病院、駅や地域の主な商業施設などへの利便性を確保するとともに、運転手の負担を軽減するため、1便当たりの運行時間が2時間20分と長い東環状線の路線の改善を図ります。再編にあたっては、地域の意向を十分に把握するとともに、実証運行により効果などを検証しながら、より効率的で持続可能なネットワークへの改善を図り、鉄道や路線バスとの乗換え地点となるバス停では、乗換えに配慮したダイヤについて検討します。また、名鉄春日井駅の駅前広場整備に合わせて、当該駅への乗入れについても検討します。

■かすがいシティバスの再編イメージ



施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
かすがいシティ バスの再編	春日井市	調整等	本格運行			
3 4710						

2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入

≪施策の内容≫

定時定路線型のバス車両など既存の移動サービスが適さない地域や公共交通が不足している地域においては、地域住民との検討会(目標3施策6)での意見を踏まえ、地域の民間交通事業者などと移動手段の導入について調整を行います。その上で、地域住民や民間事業者との連携により、相乗り型タクシーやオンデマンドバスなどの新たな交通手段を含めて、地域の需要に応じた持続可能な公共交通の導入を図ります。

また、導入にあたっては、路線バスとの連携に配慮します。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
地域の実情を踏まえた	春日井市	調整等	本格運行			
移動手段の導入						

主な事例:「はあとふるライナーミニ」の実証実験(牛山区・鷹来地区)

かすがいシティバス北部線の見直しのため、牛山区交通検討会と春日井市は、ワゴン車による定時定路線型バスと予約型バスの実証実験を通して、地域の実情に応じた交通手段の検討を進めており、以下の実証実験を実施します。

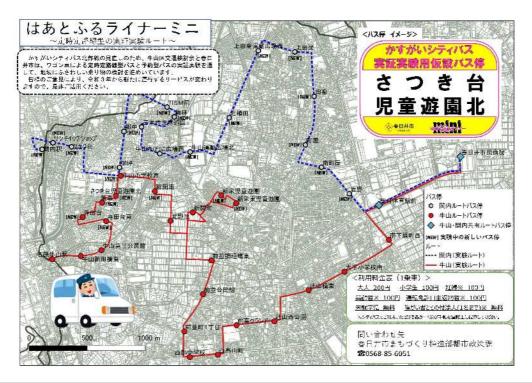
【実施期間】無料期間:令和2年8月3日(月)から8月16日(日)

有料期間:令和2年8月17日(月)から9月18日(金)

【ル - ト】月・水:牛山ルート、火・金:間内ルート

【運行時間】午前8時~午後4時(4往復)

【運行車両】ワゴン車(1台あたり定員9名(内1名は車イス専用))



主な事例:タクシーによる「はあとふるライナーミニ」実証実験(出川区・下市場区)

出川区・下市場区において、地区から市民病院までの移動需要の有無を検証する実証実験 を実施します。

【実施期間】令和2年8月3日(月)~11月20日(金)の平日

【運行時間】午前8時~午後4時(4往復)

【運行車両】タクシー車両(1台あたり定員3名)※乗車できない場合は追加で配車を予定



主な事例:ラストマイル自動運転(ゆっくり自動運転)(石尾台地区)

高蔵寺ニュータウンでも特に高齢化率の高い石尾台地区を対象として、地域内のラストマイルの移動手段を確保するため、運転タスクをシステムが担って自律走行し、利用者の需要に基づき移動サービスを提供する、自律走行・オンデマンド交通を導入します。

また、当該地区での導入効果を検証し市内他地区や全国への積極的な横展開を推進します。



資料:名古屋大学

3 タクシーや民間自主運行事業との連携

≪施策の内容≫

多様な需要にきめ細かく対応するため、地域公共交通会議の意見を聞きながら、タクシー事業者、高蔵寺ニュータウンセンター及び福祉部局などと連携し、既存の民間自主運行事業などの維持を図ります。

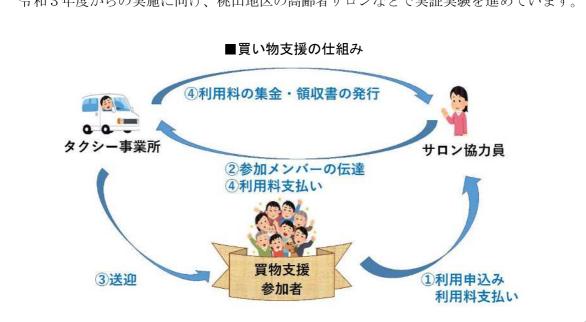
また、高齢者が地域において自立した日常生活を営むことができるよう支援するため、高齢者等サロンの一環として、タクシーなどを手配して利用者に買い物の機会を定期的に提供する「住民主体サービス買い物支援事業」について、地域福祉コーディネーター(春日井市社会福祉協議会)と協働して導入を図ります。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
①	タクシー事業者					
タクシーや民間 自主運行事業と	民間事業者	実施				
の連携	春日井市					
2	春日井市社会福					
住民主体サービス		実施				
買い物支援事業	春日井市					

主な事例:タクシーによる買い物支援

令和3年度からの実施に向け、桃山地区の高齢者サロンなどで実証実験を進めています。



4 先進技術の活用による移動手段の確保

≪施策の内容≫

高蔵寺ニュータウンなど、丘陵地にある地形条件から、高齢者などがバス停へ移動する際に身体的負担が大きい状況にある地域は、地域生活交通を検討するエリアとして位置づけています。そのような地域では、高齢者の生活環境の向上と多世代居住の促進に向け、団地内の店舗や最寄りのバス停への移動について限られた人的資源できめ細かい対応をするため、先進技術を活用した自動運転車両によるラストマイル自動運転やAIオンデマンド乗合サービスなどの移動手段の導入を図ります。

■自動運転車両の実証実験(H31)



■相乗りタクシー実証実験(H31)



施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① ラストマイル 自動運転の導入	名古屋大学 春日井市	実証実験	本格運行			
② ^ I + ` / = ̈ ¬ ` /	名古屋大学 タクシー事業者 春日井市	本格運行	自主運行			

目標3:みんなで支える公共交通の体制づくり

1 料金割引制度の拡充・周知

≪施策の内容≫

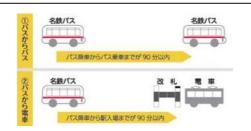
公共交通の利用促進を図るため、交通事業者や市のホームページ、市の広報誌などの多様なツールを活用し、乗継ぎ割引などのサービスについて広く情報提供を行います。

また、高齢化の進行を見据え、自動車運転免許の返納者などの外出を支援する制度について、交通事業者と連携し、適用可能手段の拡充などについて検討します。

■名鉄バスの料金割引の概要

乗継ぎ割引

・1 枚の manaca を利用し、名鉄バスから名鉄バス、 名鉄バスから名鉄電車など90分以内に乗り継いだ 場合に運賃を割引



土曜・休日ダイヤ運行時の区間外乗車

- ・名鉄バスの通勤・通学定期をご利用の方(通用期間内に限ります)
- ・名鉄バスの定期券(通勤・通学)を土曜・休日ダイヤ運行日に券面区間外で利用した場合に1乗車100円(小児は50円)で乗車できるもの

シルバーパス 65・ゴールドパス 70

- ・高齢者(65歳以上70歳未満の方、70歳以上の方)を対象としたフリーパス
- ・「定額制」「名鉄バス一般路線」全線が乗り放題
- ・manaca に搭載して発売

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
料金割引制度の 拡充・周知	名鉄バス タクシー事業者	実証実験			実施	
)/A/C /DJ/A	春日井市					

主な事例:「運転免許証」自主返納支援制度

●春日井市:①市内在住で 75 歳未満の方を対象に、かすがいシティバス運賃が半額になるカードを発行 (75 歳以上は一律に同様の割引を受けることができるカードを発行) ②70 歳以上の方のタクシーの運賃を1割引き

●**名古屋市**: 平成 26 年 4 月 1 日以前に生まれた方を対象に、manaca チャージ券(5,000 円分) を交付

●一宮市: 70歳以上の方を対象に、「一宮市i-バス回数券」またはICカード「manaca」のいずれか2,000円相当と、交通安全グッズを配布

●豊橋市 : ①市内在住の 70 歳以上の方を対象に、交通助成券 5,000 円分 (電車・コミュニティバス共通券、又はタクシー料金助成券)又は、元気パス購入助成券 9,000円分を交付

②電動アシスト自転車の購入費を補助(購入費の4分の1(上限15,000円))

2 交通事業者の運営支援(運転手の確保)

≪施策の内容≫

バスやタクシーの運転手不足の進行により、利用促進が図られてもサービスを合理化せざるを 得ない状況となることが懸念されます。このため、運転手の確保に向け、若年層や女性を対象と して、地元出身者や女性運転手の活躍状況をPRするなど、バスやタクシー事業の魅力について 交通事業者と連携して周知を図ります。

また、交通事業者による運転手を確保する取組みを支援します。

さらには、バスの運転手の負担を軽減するため、運転手補助ボランティアについて検討します。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① 運転手の確保	名鉄バス タクシー事業者	制度立案	・実施			
② 運転手の確保の ための支援	春日井商工会議所 市民 春日井市	制度立案	・実施			

主な事例:運転者の人材確保の取組み

●中部運輸局愛知運輸支局の取組み

愛知運輸支局は、自動車運送事業における 若者や女性の活躍を推進し、併せて就業への 関心を高めてもらうことを目的に、「バス・ト ラックの運転・乗車体験会」を開催しています。 また、体験会のほか、車両の機器操作、点検・ 整備体験や現役の若手・女性運転士との座談 会といった働く現場をより身近に感じてもら う企画や、愛知労働局主催の就職相談会も同 時開催し、運転者の人材確保に努めています。

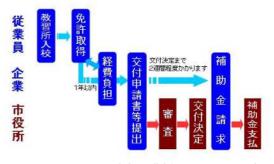
●大型運転免許の取得支援(愛知県豊橋市)

豊橋市では、市内事業所における雇用の安定化を図ることを目的に、市内の旅客・物流産業を担う自動車運送事業者が、ドライバーを育成するために行う従業員の運転免許の取得について、経費の一部を補助し、有資格者の確保を通じて正社員化を促進する「豊橋市大型運転免許等取得支援補助金」の制度を設けています。



資料:愛知運輸支局

■豊橋市大型運転免許等取得支援補助金 の申請の流れ



資料:豊橋市ホームページ

3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施

≪施策の内容≫

小中学生や高齢者を対象に、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、日頃から公 共交通を利用する意識や心のバリアフリーの醸成を図るためのイベントを実施します。その際に は、車両展示や事業紹介など、公共交通を身近に感じてもらう取組みも併せて実施します。

また、公共交通の積極的な利用を推進するために、ノーマイカーデーの実施やモビリティマネジメントなどの啓発活動を検討します。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
バスやタクシー	名鉄バス					
の利用意識 を醸成させる	タクシー事業者 市民	実施				
イベントの実施	春日井市					

主な事例:バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベント

●バスの乗り方教室(名鉄バス(株))

愛知県内の小学校で交通安全教室やバス体験が開催されています。バス車両を校庭に乗り入れ、交差点での内輪差による巻き込み実験や運転席での死角体験、バス乗降体験(整理券を取って運賃箱へ入れる体験)、車椅子による乗車体験などに加え、乗車マナーの説明を実施しています。



資料: 名鉄バスホームページ・名鉄バス facebook

●タクシーの日にタクシーとふれあおう!(春日井市内タクシー協会、高蔵寺まちづくり㈱)

高蔵寺ニュータウン 50 周年記念事業として、タクシー乗り方教室やエアバック・シートベルト衝撃体験、「タクシー運転手さんの1日」動画上映・自動運転等取組紹介、新型タクシー・パトカー・白バイ車両展示など、多様なイベントを実施しました。



●のりものフェスタ in たかやま(高山市公共交通活性化協議会)

地域公共交通の周知・啓発を目的に平成24年から実施されています。イベントのテーマを「のりもの」に広げ、参加者の増加を狙うとともに、警察車両や消防車両などの展示や体験乗車、交通安全の啓発、環境意識の啓発なども併せて実施しています。



資料:高山市ホームページ

4 多様なツールによる運行情報の周知・改善

≪施策の内容≫

高齢者をはじめとした市民や市外からのビジネスマンなど、誰もが公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、多様なツールを活用して情報発信します。また、かすがいシティバスは、経路や時刻表などの運行情報を、標準的な静的バス情報フォーマット(GTFS-JP)により整備します。

また、地域のイベントや健康増進などの生活情報と組み合わせるなど、多くの人に活用しても らえるような情報の提供方法について検討します。情報提供の内容は、市民や利用者などの要望 を踏まえて継続的に改善します。

■運行情報・利用効果の周知状況

●市内の公共交通を分かりやすく示した「春日井市 シティバスマップ」の作成・配布



資料:春日井市ホームページ

●名鉄バス系統のナンバリングにより 分かりやすさが向上した路線図



資料: 名鉄バスホームページ

●春日井バスロケ

(名鉄バス・かすがいシティバス・サンマルシェ循環バスの時刻や遅れ時間などの運行状況を携帯電話・パソコンから閲覧できるサービス)



資料:春日井市ホームページ

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
多様なツールに よる運行情報の 周知・改善	名鉄バス 春日井市	実施				

5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援

≪施策の内容≫

多様な交通手段により生活利便性の向上を図るため、交通事業者と連携・調整を図り、異なる 交通手段やかすがいシティバスの路線間の乗継ぎに対して、料金割引などの制度拡充やダイヤの 改善について検討します。

また、MaaSの構築に向け、複数の公共交通手段を包括した経路検索・予約・運賃決済など、 情報通信技術を活用した新たな仕組みの導入を検討します。

※Maas:ICT を活用してマイカー以外のすべての交通手段による移動を、1つのサービスとして とらえ、継ぎ目なくつなぐ新たな「移動」の概念のこと。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	
交通手段間の	名鉄バス						
シームレスな	タクシー事業者	実証実験		>	実施		
乗継ぎの支援	春日井市						

6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり

≪施策の内容≫

本市の公共交通づくりに対して市民の積極的な参画を促進するとともに、地域の実情に応じた 公共交通サービスの導入(目標2 施策2)を図るため、地域住民を主体として、地域の公共交通 の課題や今後のあり方について検討する機会を創出します。

また、多様な主体の参画を促進するため、バス停周辺の民間事業者と連携して、バス停周辺の 環境改善などに取り組む体制づくりや、商業店舗などの施設内での待合いスペースの確保や運行 情報の提供を図ります。さらに、バス停、ベンチなどをネーミングライツ化してサポートを得る ことを検討します。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
地域で公共交通 を支える制度・体 制づくり	名鉄バス 沿道事業者 市民	実施				
	春日井市					

主な事例:地域の企業と連携した事例

埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、 商店やコンビニ、金融機関や公共施設などに、バスを 気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩

●「バスまちスポット」「まち愛スポット」(埼玉県)

できる施設に協力をしてもらっています。令和2年3 月時点で394施設が登録されています。



資料:埼玉県ホームページ

■施策・実施主体等まとめ

	 施策	主体	R3 R4 R5 R6 R7					
	<u> </u>	-						
目標1:鉄道と路線バスによる利便性の高い公共交通網の形成								
1①	J R高蔵寺駅周辺の 再整備	春日井市	設計整備					
1②	名鉄春日井駅の バリアフリー化	名古屋鉄道、春日井市	検討・整備					
1 ③	名鉄春日井駅の 駅前広場等整備	西部第二土地区画整理組合、 春日井市	検討・整備					
2①	路線バスサービスの 維持	名鉄バス	実施					
22	路線バスサービスの 支援	春日井市	実施					
3	バス待ち環境の改善	名鉄バス、春日井市	検討・整備					
4	隣接市との連携	 隣接市、春日井市 	実施					
目標	目標2:多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保							
1	かすがいシティバスの 再編	春日井市	調整等 本格運行					
2	地域の実情を踏まえた 移動手段の導入	春日井市	調整等 本格運行					
31	タクシーや民間自主運行 事業との連携	タクシー事業者、民間事業者、 春日井市	実施					
3②	住民主体サービス 買い物支援事業	春日井市社会福祉協議会、 春日井市	実施					
4①	ラストマイル 自動運転の導入	名古屋大学、春日井市	実証実験 本格運行					
42	A I オンデマンド 乗合サービスの導入	名古屋大学、タクシ ー事業 者、 春日井市	本格運行 自主運行					
目標	3:みんなで支える公共な	を通の体制づくり						
1	料金割引制度の拡充・ 周知	名鉄バス、タクシー事業者、 春日井市	実証実験実施					
2①	運転手の確保	名鉄バス、タクシー事業者	制度立案·実施					
22	運転手の確保のための 支援	春日井商工会議所、市民、 春日井市	制度立案・実施					
3	バスやタクシーの利用意識を 醸成させるイベントの実施	名鉄バス、タクシー事業者、 市民、春日井市	実施					
4	多様なツールによる 運行情報の周知・改善	名鉄バス、春日井市	実施					
5	交通手段間のシーム レスな乗継ぎの支援	名鉄バス、タクシー事業者、 春日井市	実証実験実施					
6	地域で公共交通を 支える制度・体制づくり	名鉄バス、沿道事業者、市民、 春日井市	実施					

第9章 / 計画の推進方法

以下の考え方に基づき、関係主体の連携の下、計画的に施策を推進します。

①計画の達成状況の評価の実施

公共交通体系の評価は、「7·5 計画の目標値」で示した指標に基づき、目標値の達成状況を評価します。効果的な取組みを継続的に実施するため、PDCAサイクルにより達成状況の評価に基づき、計画の改善を行います。

目標年次の令和7年度までに、関連計画と整合させながら、段階的な評価を踏まえた改善策を検討します。最終年度では実施した事業の効果や目標の達成状況を総合的に評価し、春日井市地域公共交通会議において春日井市地域公共交通網形成計画の見直しを検討します。

本計画で実施する個別施策についても、PDCAサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的に推進します。

より効果的な取組みを継続的に実施できるように、各実施主体が主体的に、各事業の実施状況や目標達成の関与状況を評価するとともに、問題点や要因分析、改善策の検討を実施し、次年度以降の実施計画に活用します。

■PDCAサイクルによる春日井市公共交通網形成計画の実施の流れ

	A11055	計画期間					
実施 項目	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	次期計画
Plan (計画)	計画策定		E W :	E W	改定次期記	十画策定	
Do (実施)		施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施	
Check (評価)		評価進捗・課	評価 進捗・課	評価			•
Action (改善)			改善策 の検討	改善策 の検討	改善策 の検討	計画の 見直し検討	

立地適正化計画の 中間評価と整合

高蔵寺リ・ニュータウン計画 の評価・見直しと整合

②関係主体の積極的な関与

市民や地域、地元企業、交通事業者や行政が各役割を認識し、積極的に本市の公共交通づくりに参加します。

■関係主体の主な役割

●市民や地域、地元企業の役割

- ・公共交通を積極的に利用する。
- ・市や交通事業者の公共交通のイベントに積極的に参画する。

●交通事業者の役割

・市民の生活利便性の向上に向けて持続可能な公共交通事業を行う。

●春日井市の役割

・より良い公共交通環境の形成・維持に向けて各主体を先導する。

③関係主体との協働による取組み内容の検討

利用者にとって使いやすい公共交通サービスの提供や、市民などの公共交通に関する意識の 醸成に向けて、各施策の実施にあたっては、高齢化に伴う自動車運転免許返納者の増加などの 公共交通に係る環境の変化を周知する機会や、市民や利用者などのニーズを把握する機会を確 保し、効果的な施策を検討します。また、交通事業者と密に意見交換を行い、持続可能な方法 での施策を検討します。

なお、検討にあたっては、春日井市立地適正化計画に基づく集約型の都市構造の実現を見据 えた、戦略的な施策展開を図ります。

④実証実験の実施による効果的な施策の実施

かすがいシティバスの再編や高蔵寺ニュータウンにおける先進技術の活用による移動手段の 導入、新たな料金制度の導入など、交通体系の再編や新たな交通サービスの導入にあたっては、 本格運用に先立ち実証実験を実施し、地域の課題や効果を検証しながら、地域特性に応じた効 果的な方法で実施します。