

## 第2回地域公共交通会議での地域公共交通網形成計画へのご意見とその回答

※ページ数は第2回地域公共交通会議の資料のページ数と、今回送付した資料のページ数で異なるため、今回の資料のページ数を（ ）内に記載しています。

### 1 社会福祉協議会の取り組みについて

#### 【ご意見】

105 (107) ページの社会福祉協議会の取り組みは、5月から実証実験の予定であったが、コロナの影響で止めている。そのような状況だが、この様な取り組みを広げていければと思う。これ以外でも高蔵寺ニュータウンの社会福祉協議会とトヨペット店による試乗車を利用した買い物支援も始めています。参考に情報提供を行う。

#### 【回答】

本計画でも、多様な需要にきめ細かく対応するため、福祉施策との連携が必要であると考えております。

### 2 乗り換えについて

#### 【ご意見】

鉄道とバスを乗り換える人の人数やそれに資するような目標値の設定は可能か。

#### 【回答】

鉄道からバスの乗り換えについては、パーソントリップ調査（H23）で駅ごとの数については把握することができます。しかし、駅ごとでのバスの利用者について、多いか少ないかの考察が難しいため、現況として網計画には記載しないこととします。（JR勝川駅はまちなか居住が進んでいるのでバスより徒歩の人数が多いなど。）また、この調査は10年に1度のため、評価指標としては採用しません。

### 3 市内のバス利用者数について

#### 【ご意見】

市内のバス利用者数についての内訳を示し、市民に分かりやすい指標とすべきである。

#### 【回答】

市内のバス利用者数については、2018 年の名鉄バスとかすがいシティバスの利用者数としていましたが、ご意見を踏まえ修正を行いました（別添<sup>修正後</sup>をご確認ください）。修正内容としては、時点を最新の 2019 年の値に変更し、内訳を追加しました。（名鉄バスは 5,075 千人→5,075 千人 [維持]、かすがいシティバスは 328 千人→340 千人 [増加]）また、かすがいシティバスについては、来年度再編を行うため、路線ごとの目標値の設定は行いません。

### 4 102 (104) ページ、103 (105) ページの文章について

#### 【ご意見】

102 (104) ページは上部の文章と下部のイメージ図があっていない。103 (105) ページは上部の文章と下部の主な事例に記載がある実証実験の内容についての関連性がわかりづらい。

#### 【回答】

102 (104) ページ、103 (105) ページともに、ご意見のとおり修正を行いました（別添<sup>修正後</sup>をご確認ください）。また、102 (104) ページについては、7 月 20 日の会議でご報告した内容を踏まえ、より具体的な内容となるように、修正・追記を行いました。

## 5 ゆっくり自動運転について

### 【ご意見】

104 (106) ページのゆっくり自動運転の文章の締めに「全国への積極的な横展開を推進します。」と記載されているが、春日井市として行う計画があるのか。

### 【回答】

語尾を「積極的な横展開を推進します。」から「積極的な横展開が可能となるように取り組みます。」へ修正を行いました（別添修正後をご確認ください）。本内容は、高蔵寺スマートシティ実行計画の一つとして、国土交通省の全国の牽引役となる「先行モデルプロジェクト」に選定されており、市としては全国展開を視野に入れていきます。

## 6 実証実験の広報について

### 【ご意見】

103 (105) ページ、104 (106) ページに記載のある実証実験については、8月から始まるとのことだが、結果をつくるためには、告知をして、いかに住民に知ってもらえるかが重要である。

### 【回答】

ご意見の通りであると考えております。地域の実情を踏まえた移動手段の導入につながるよう進めてまいります。

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

## ○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。

## ○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）
- ・JR勝川駅
- ・JR春日井駅
- ・JR神領駅
- ・名鉄味美駅
- ・名鉄春日井駅

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

## ○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。

## ○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

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

## ○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。

## ○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

## 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

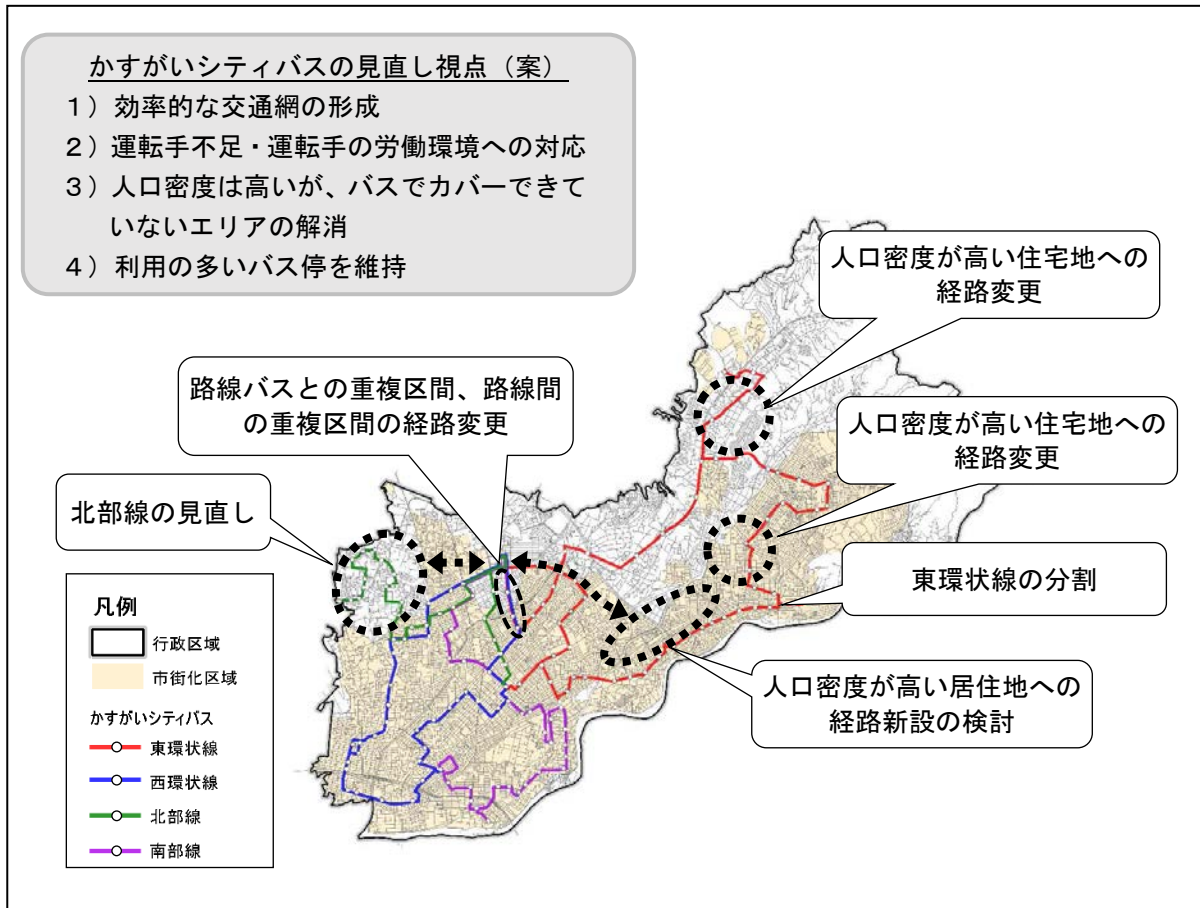
#### 《施策の内容》

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



#### 《施策の主体・スケジュール》

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			

## 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移動手段の導入	春日井市	調整等	本格運行			

### 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 ー 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

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

## ○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。

## ○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）
- ・JR勝川駅
- ・JR春日井駅
- ・JR神領駅
- ・名鉄味美駅
- ・名鉄春日井駅

2	市内バスの利用者数	現況値(2019年)	目標値(2025年度)
		5,403千人	5,415千人

## ○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、現在のトレンドを維持することを目指します。

## ○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。

(名鉄バス：5,075千人→5,075千人[維持]、かすがいシティバス：328千人→340千人[増加])

※かすがいシティバスの代替手段を含む

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

## ○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。

## ○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



## 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

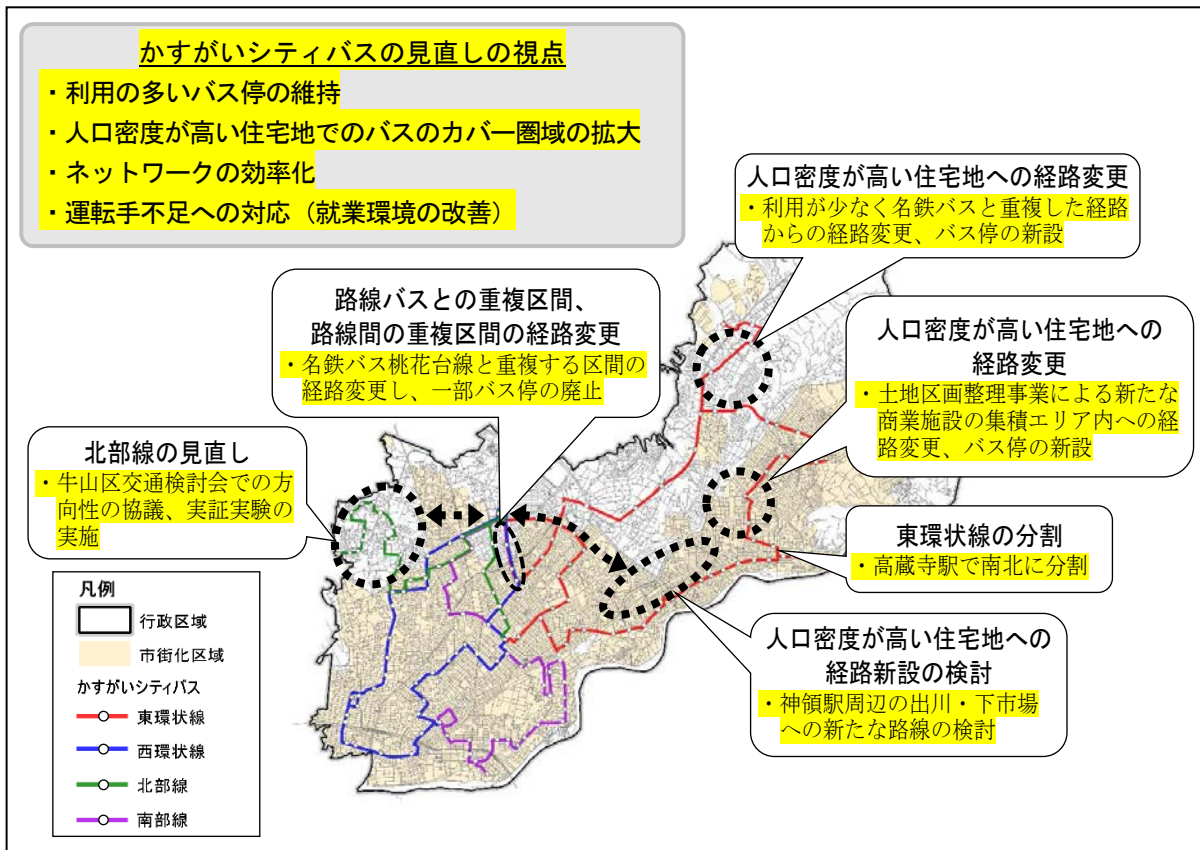
#### 《施策の内容》

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。

市役所や春日井市民病院、駅や地域の主な商業施設など利用の多いバス停への利便性を維持しながら、人口密度が高い住宅地においてバスでカバーできていないエリアを解消します。一方で、路線バスとの重複区間や路線間の重複区間の経路を変更するとともに、利用者の少ない北部線では、効率的で持続可能なネットワークや移動手段への改善を図ります。また、運転手の労働環境を改善するため、1便当たりの運行時間が2時間20分と長い東環状線の改善を図ります。

ネットワークの再編に合わせ、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するとともに、名鉄春日井駅の駅前広場整備に合わせ、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



#### 《施策の主体・スケジュール》

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			

## 2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入

### 《施策の内容》

バス車両での定時定路線型の運行など、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）や**実証実験**を踏まえ、地域住民や民間事業者との連携により、オンデマンド交通や相乗り型タクシー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、はあとふるライナーミニ及びラストマイル自動運転の実証実験結果を踏まえ、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移動手段の導入	春日井市	調整等	本格運行			

### 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）～8月16日（日）

有料期間：令和2年8月17日（月）～9月18日（金）

【ル ー 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が可能となるように取り組みます。



資料：名古屋大学