春日井市地域公共交通網形成計画

（中間案）

令和２年８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 …… 32

４－１　公共交通の整備状況 …… 32

４－２　利用者数の推移 …… 43

４－３　かすがいシティバスの乗降調査 …… 50

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　福祉有償運送等 …… 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　公共交通の担い手の動向 …… 76

４－１１　事業者ヒアリング …… 77

４－１２　隣接市へのヒアリング …… 79

第５章　市民意向の把握 …… 80

５－１　アンケート調査 …… 80

５－２　地域別懇談会 …… 85

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　公共交通の目標 …… 93

７－５　計画の目標値 …… 94

７－６　将来の主な公共交通体系 …… 98

第８章　施策・実施主体 …… 100

第９章　計画の推進方法 …… 115

第１章　計画の概要

１－１　計画策定の目的

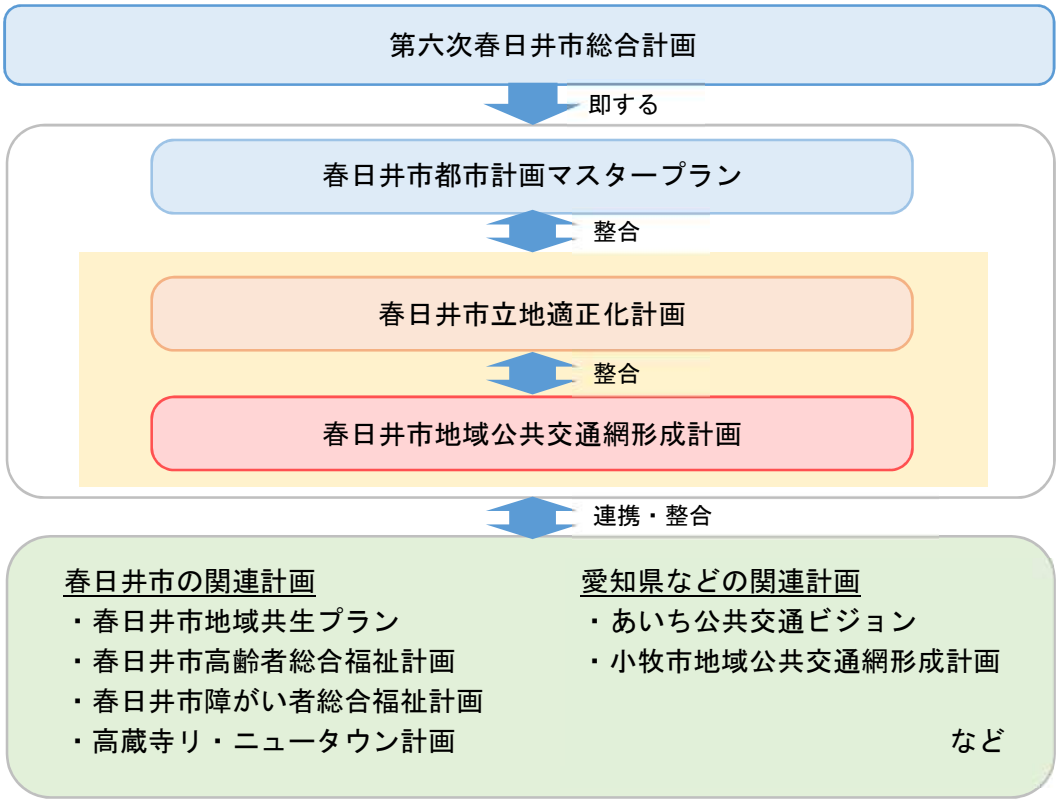
春日井市の公共交通は、ＪＲ中央本線、名鉄小牧線、愛知環状鉄道、ＴＫＪ（東海交通事業）城北線の４路線の鉄道が整備されているほか、名鉄バスなどによる路線バス、かすがいシティバス、及びタクシーや民間自主運行バスなどの多様な手段により構成されています。

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/年）	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～

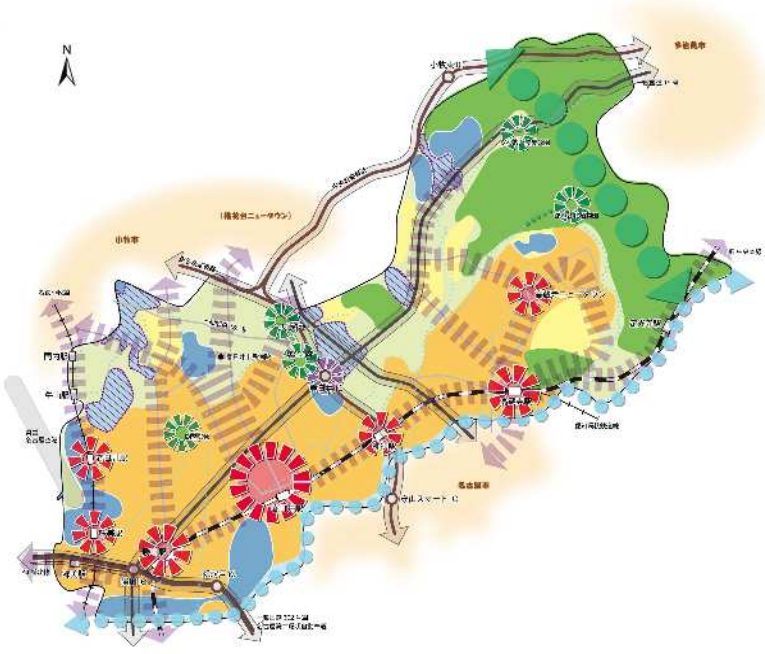
●都市づくりの目標

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

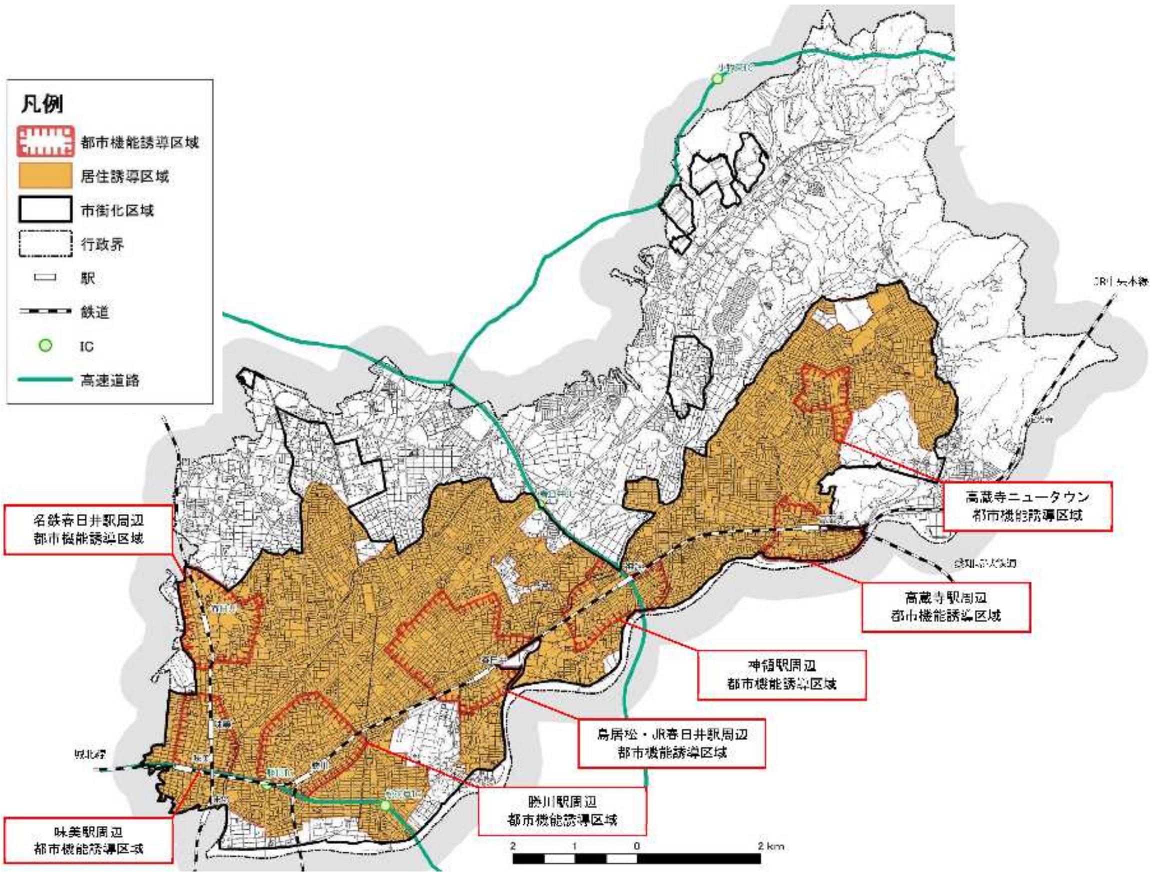
・春日井市の特性を踏まえた集約型の都市構造の構築

●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1,500㎡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＞

・「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/時以上、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。

❖具体的な取組みの例

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

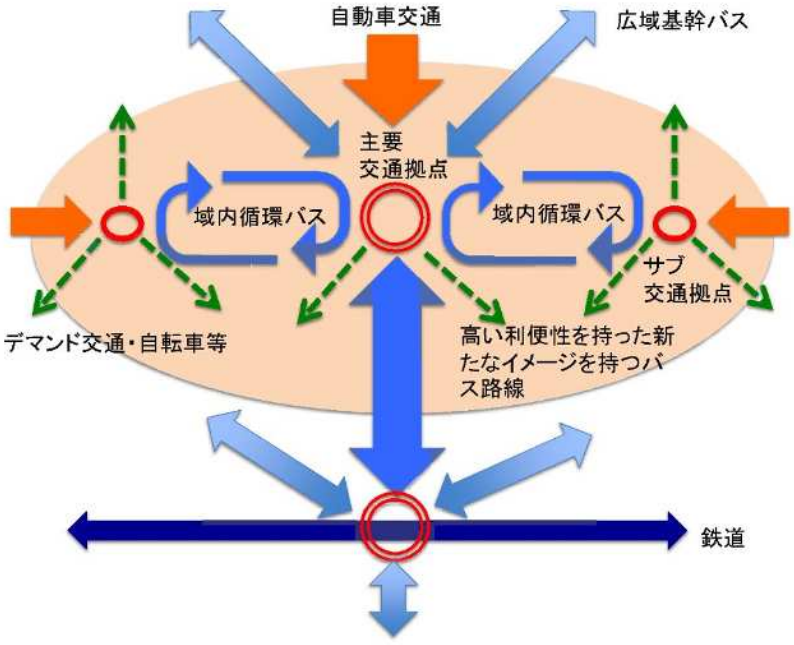
⑦交通拠点におけるオンデマンド乗合タクシー等のオンデマンド交通、カーシェアリング、パーソナルモビリティ（小型電気自動車、シニアカー）のレンタル等の多様な交通手段の確保を検討

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

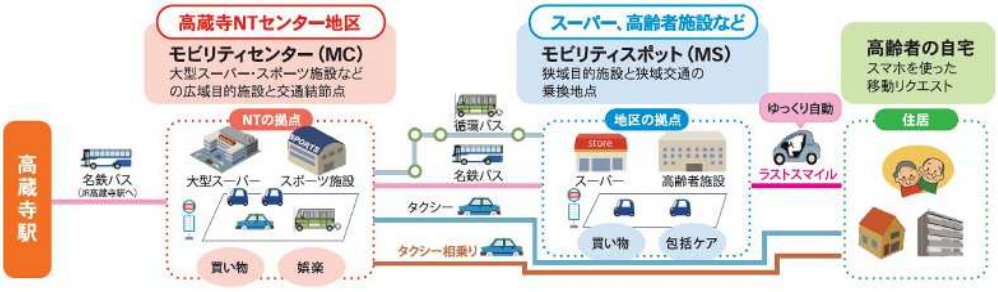
当該計画では、快適な移動ネットワークの構築や多様な移動手段の確保に向けて、産学官連携により、自動運転技術を含む新たなモビリティサービスの導入に向けた取組みやロードマップが示されています。

●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み（イメージ）

●先進的技術の導入に向けた取組み内容

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

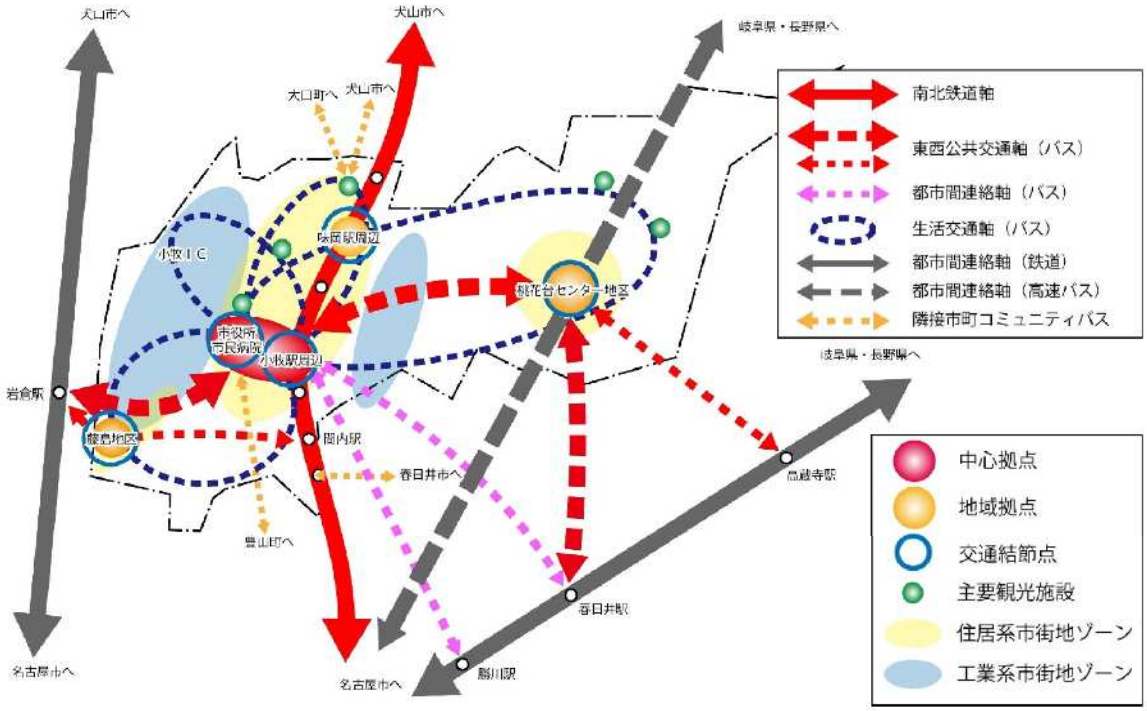
（２）公共交通の利用促進に向けた取組の推進

（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 92.78km^2 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

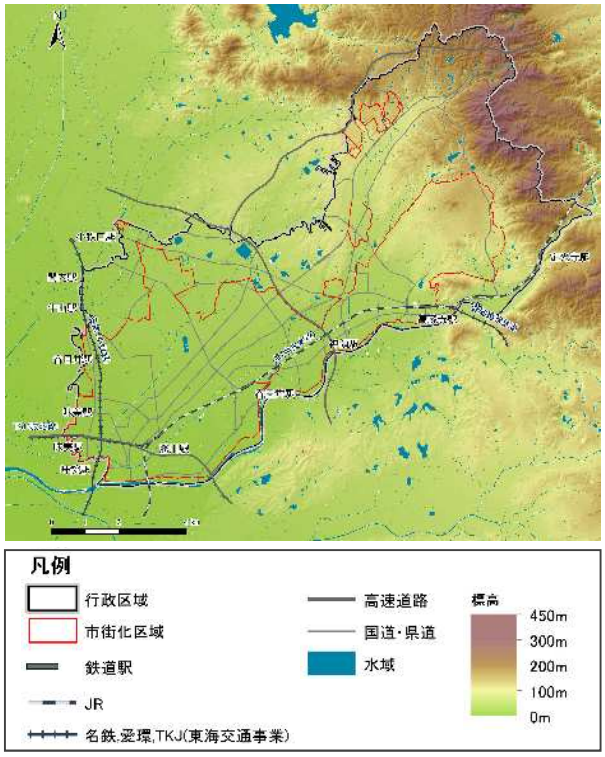
（２）　地形

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



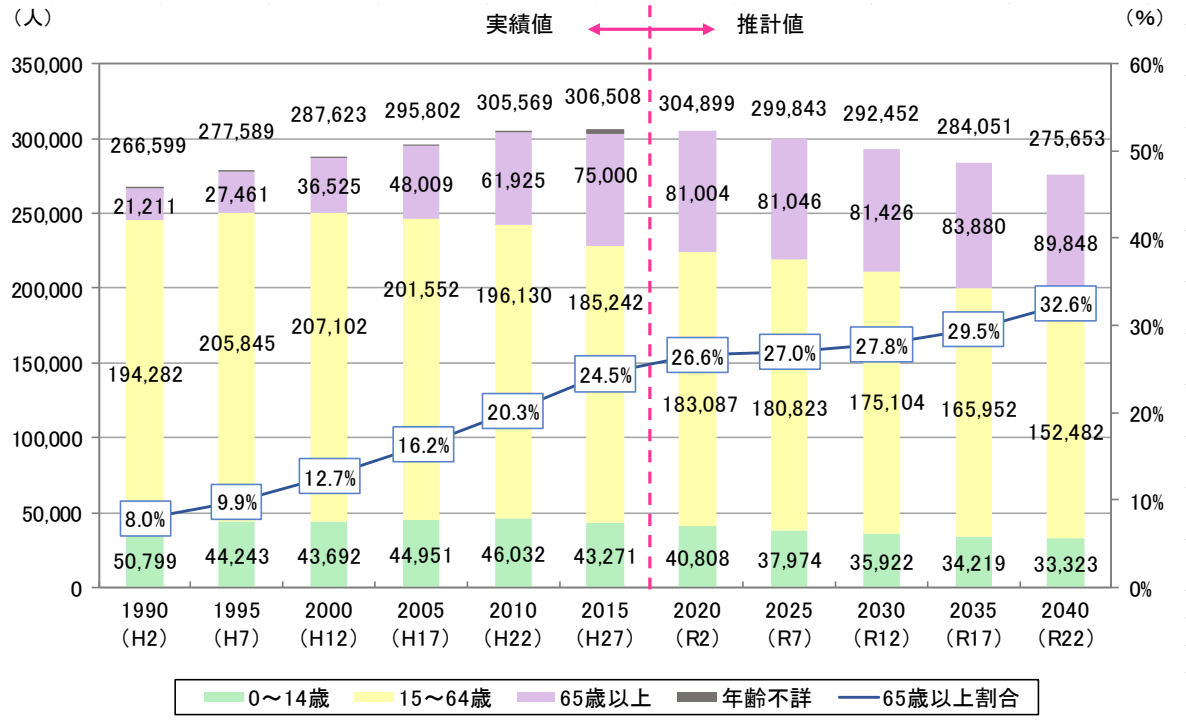
３－２　人口・世帯

（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。

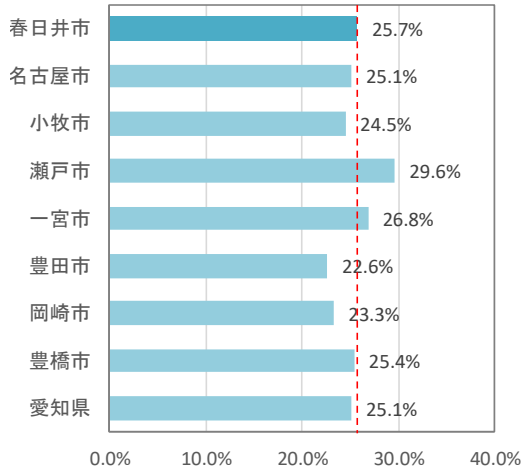
今後は、緩やかに人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されています。

■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

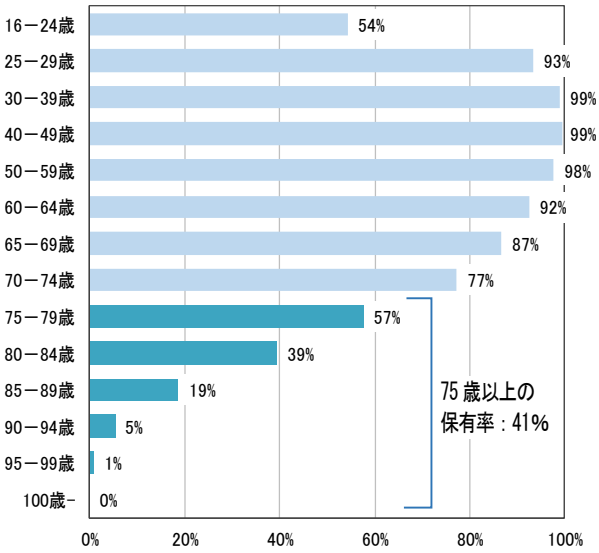


資料：各市住民基本台帳（R2.4 時点）

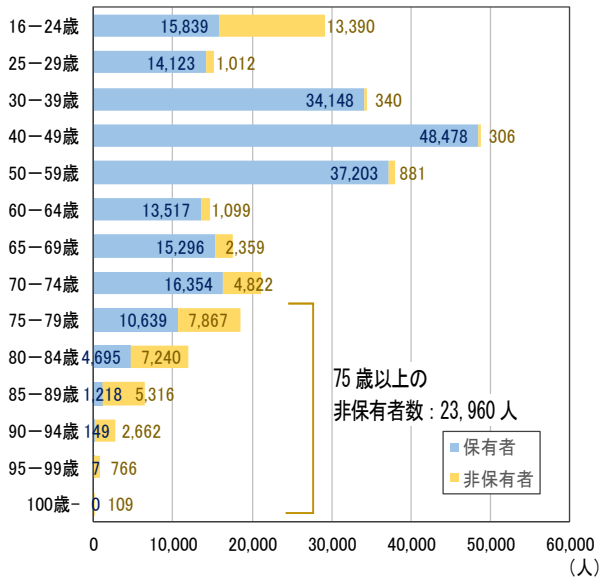
（２） 運転免許保有者の現況

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

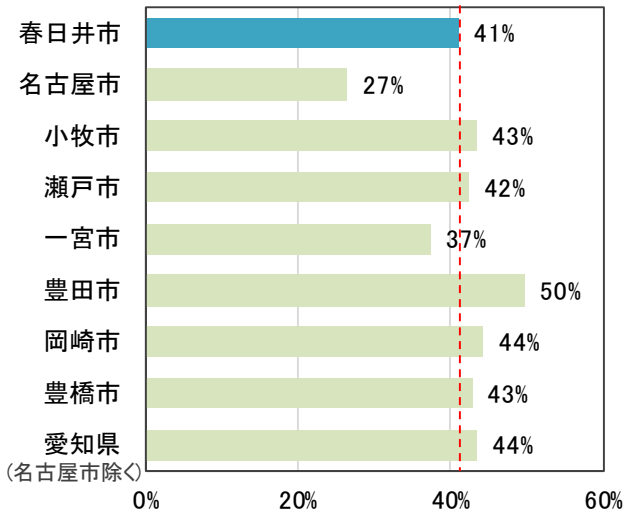


■春日井市の年齢別の運転免許非保有者数



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



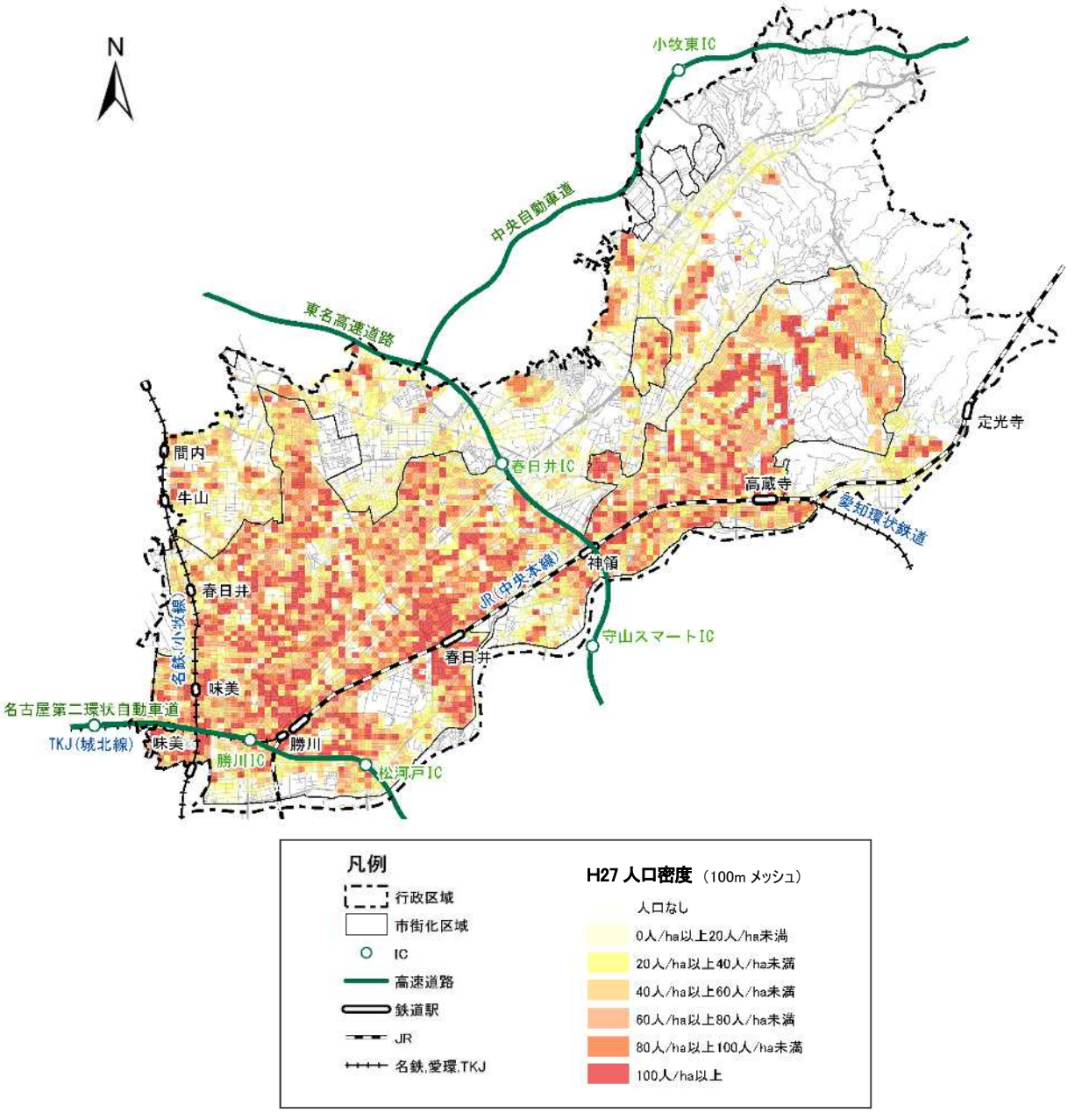
資料：【人口】愛知県人口動向調査結果（R2.1.1 時点）
【免許保有者数】愛知県警察統計資料（R1.12.27 時点）
【免許保有率】免許保有者数と人口で除した算定値

（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

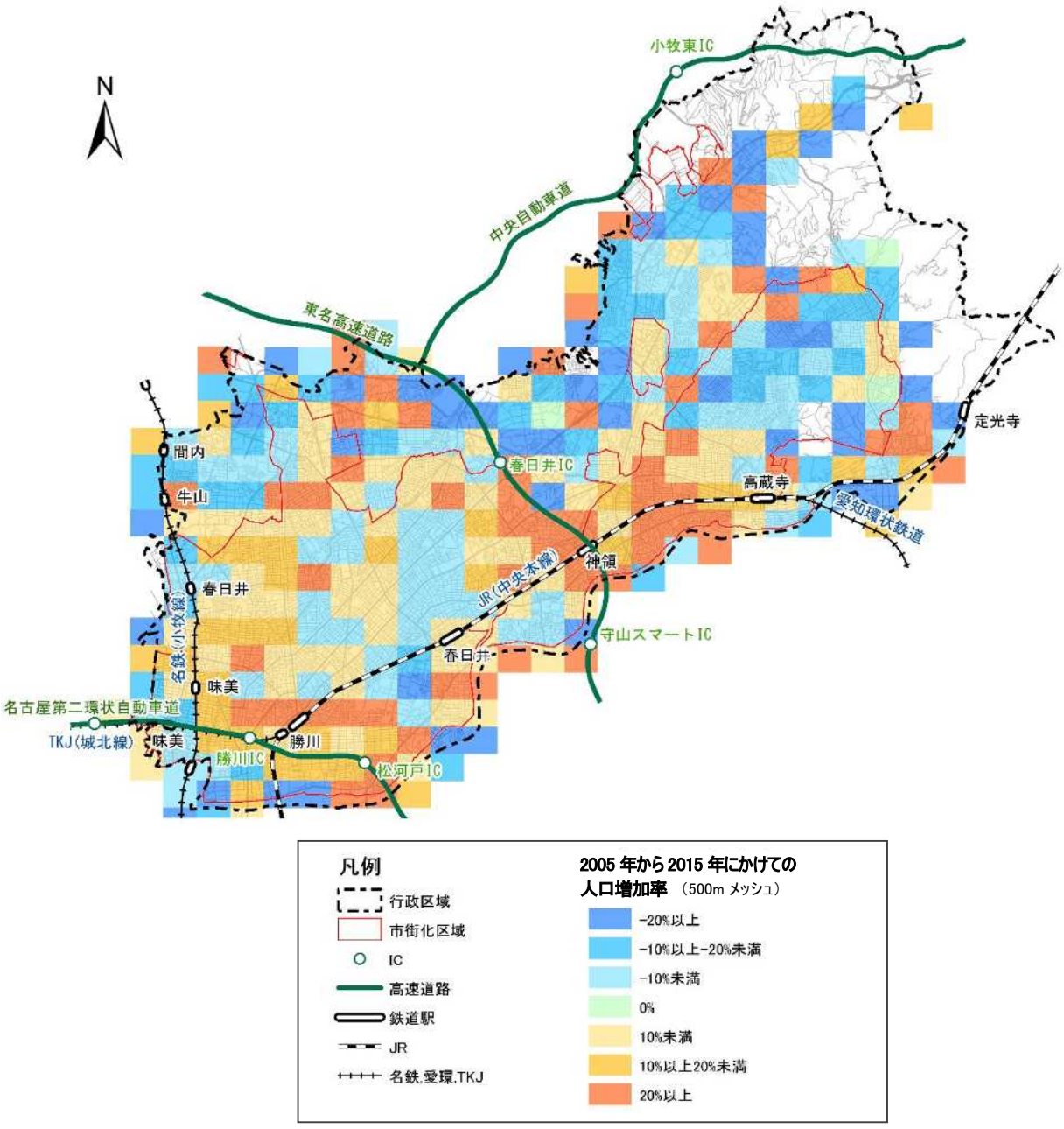


資料：国勢調査（H27）

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

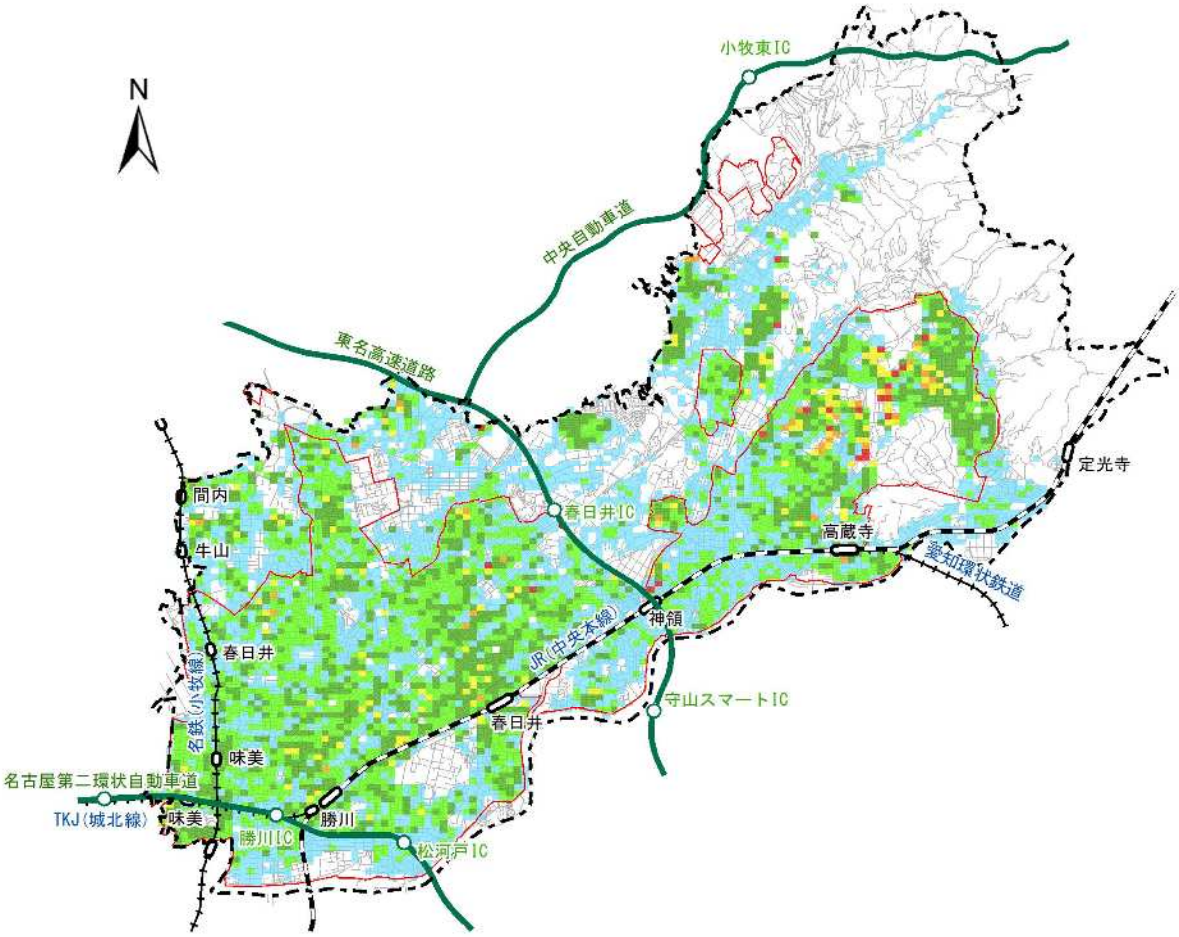


資料：国勢調査（H17、H27）

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

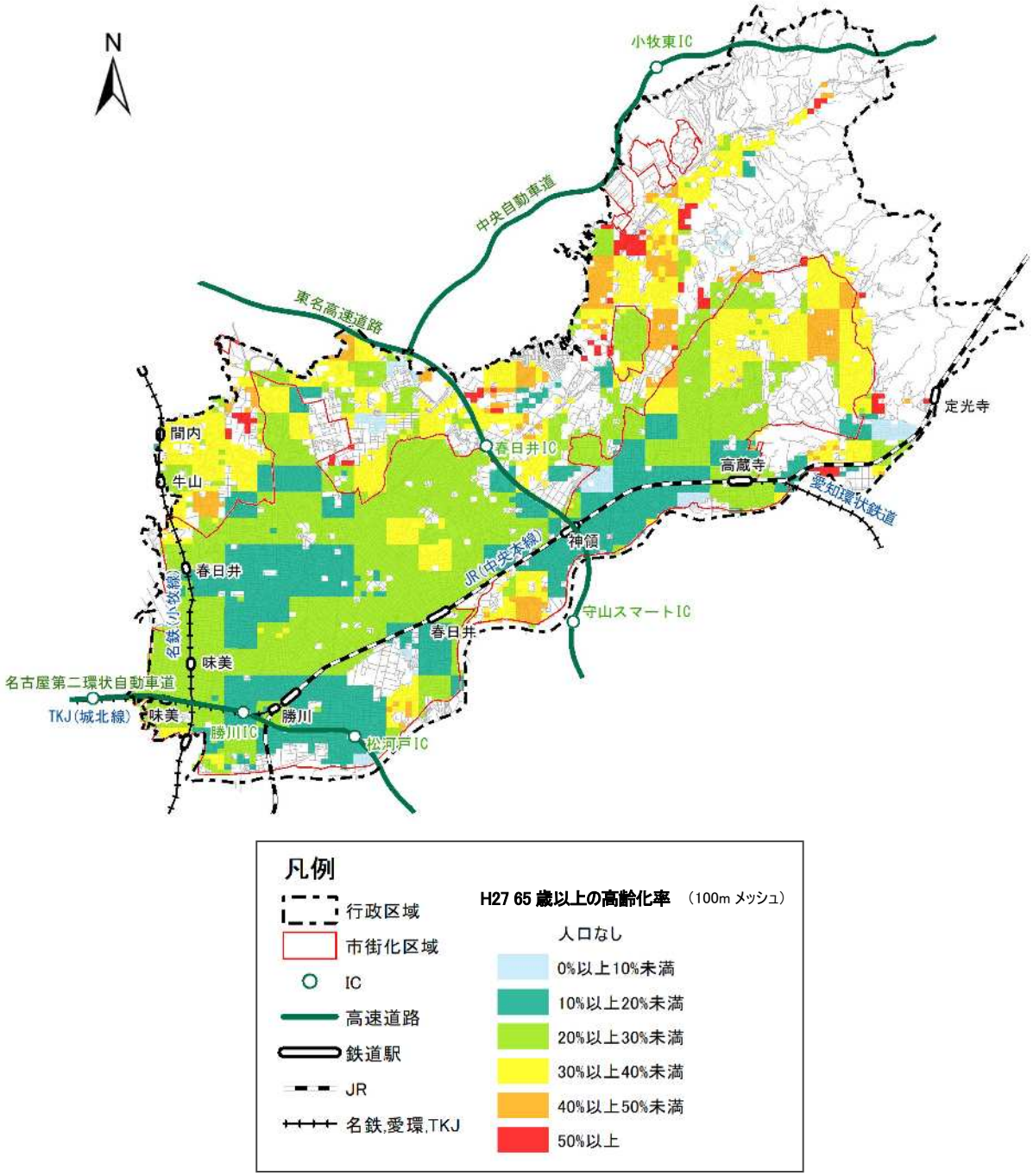


資料：国勢調査（H27）

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



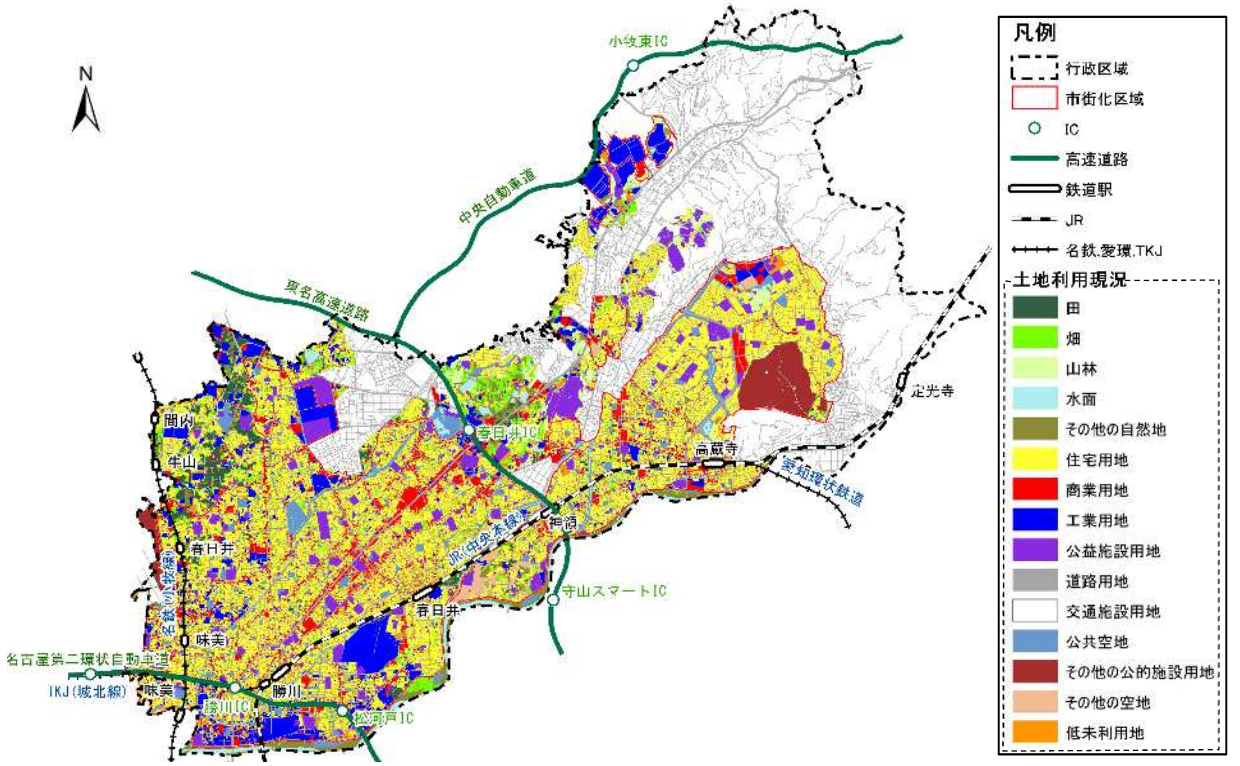
資料：国勢調査（H27）

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。

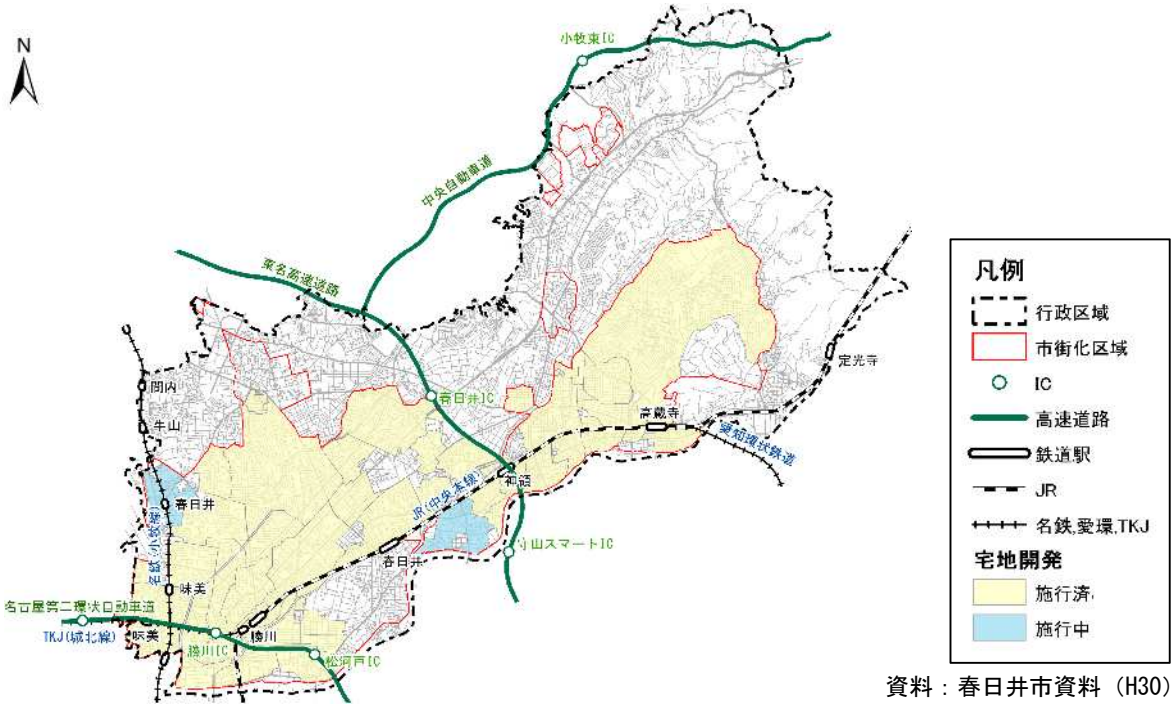
土地区画整理事業の状況は、現在３地区（178.9ha）が施行中であり、施行中の土地区画整理事業を含めると、市街化区域の 77%が土地区画整理事業により整備されています。

■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

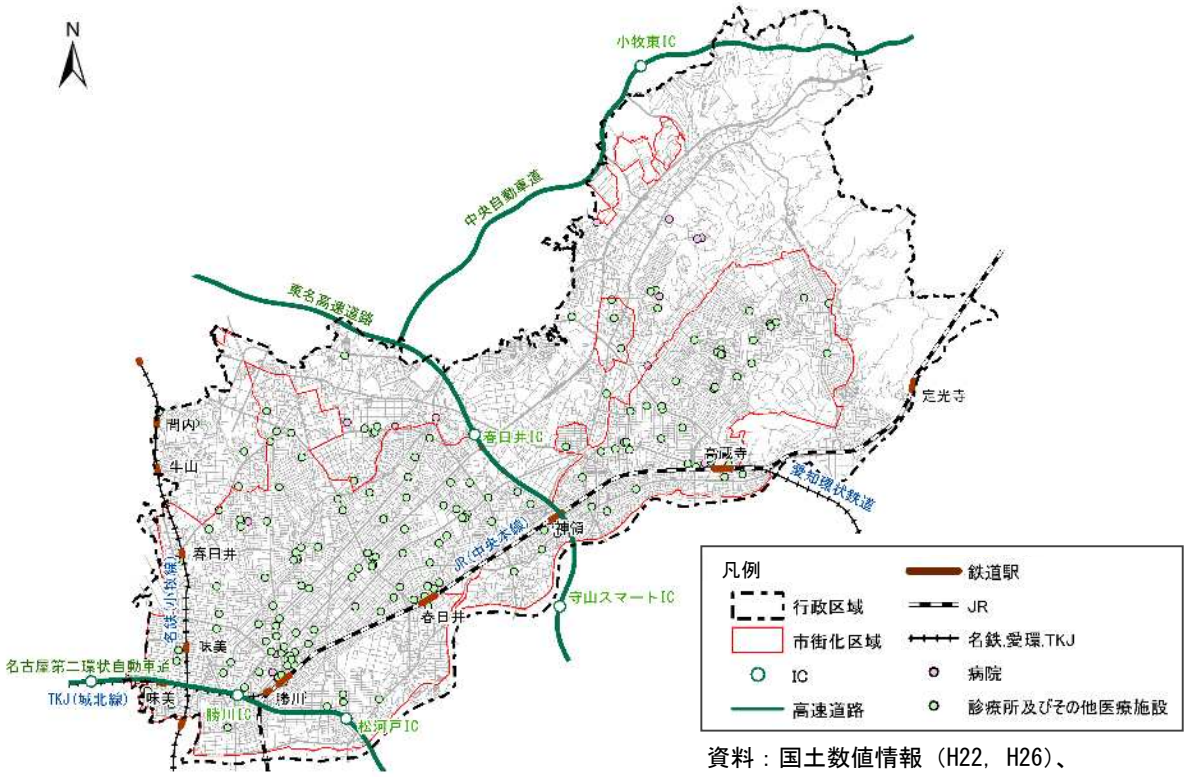


資料：春日井市資料（H30）

３−４　主要施設の立地状況

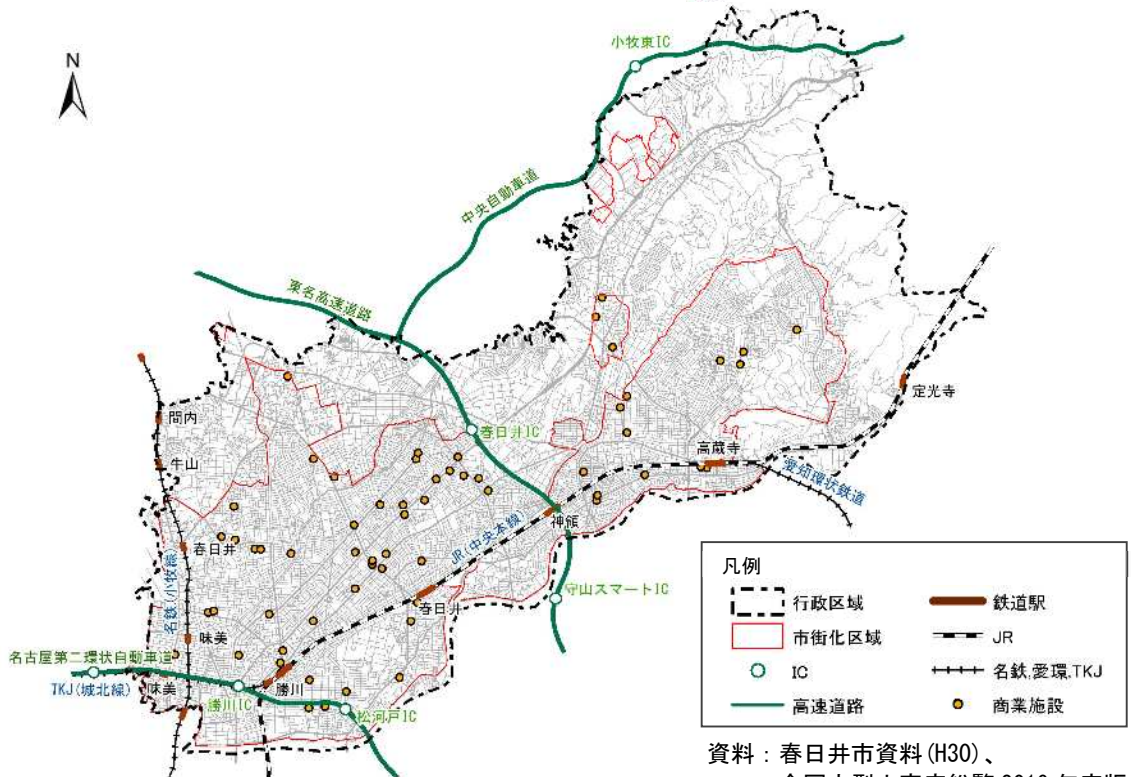
生活に必要な主要施設は、市内全域に点在している状況です。大規模な商業施設は市街化区域内の幹線道路沿いに集中して立地している一方で、医療施設や教育施設は市街化調整区域にも多く、より広い範囲に点在しています。

■医療施設



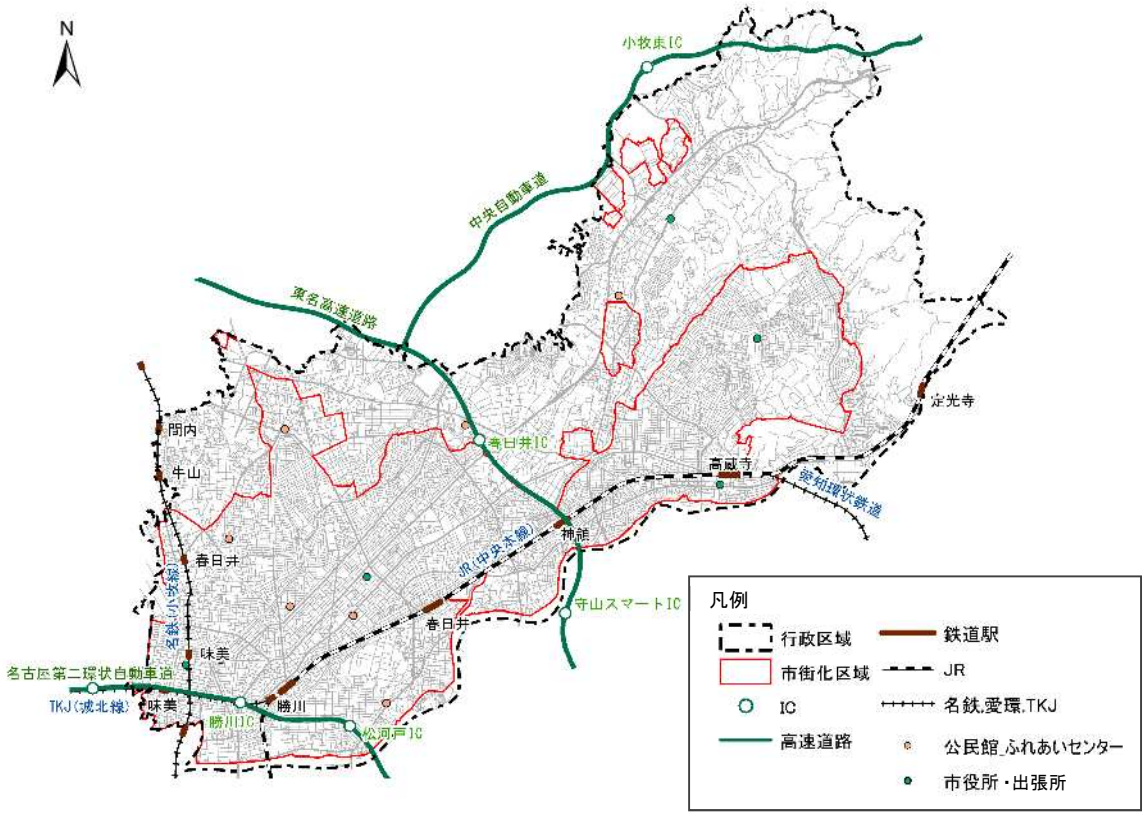
資料：国土数値情報（H22，H26）、
国勢調査（H27）

■大規模な商業施設



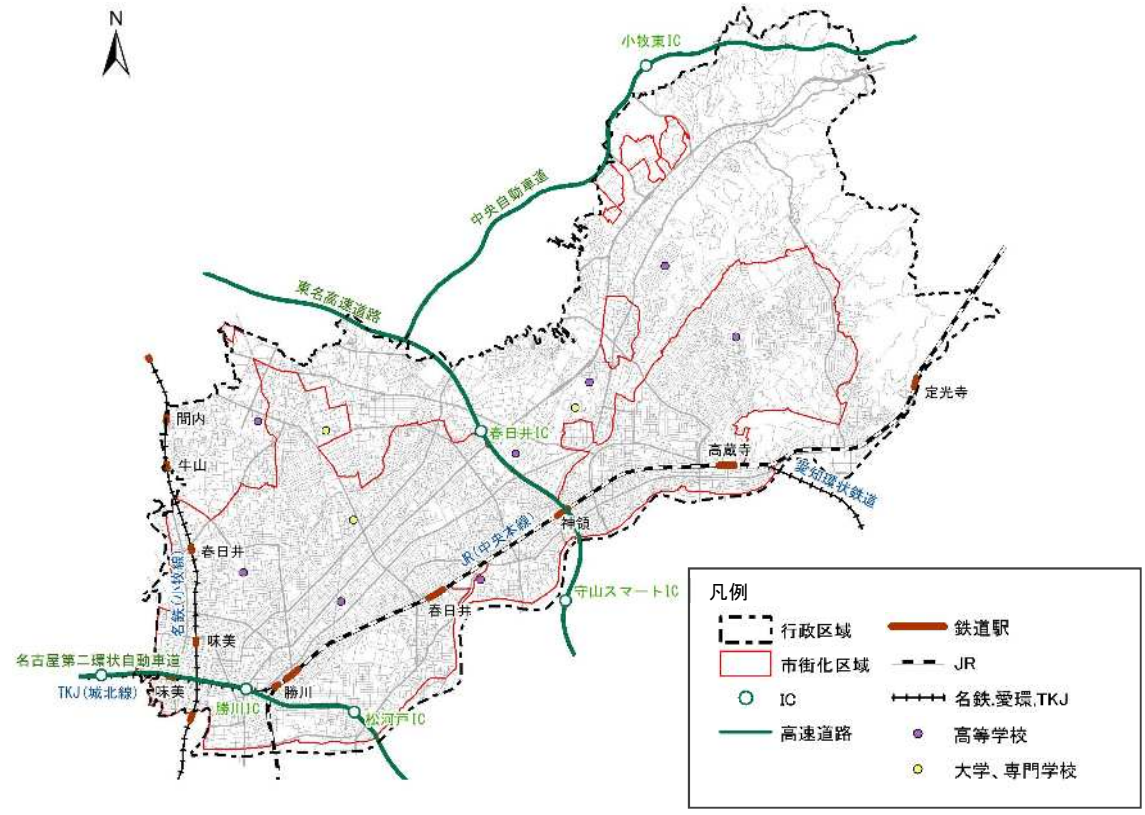
資料：春日井市資料(H30)、
全国大型小売店総覧 2019 年度版

■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



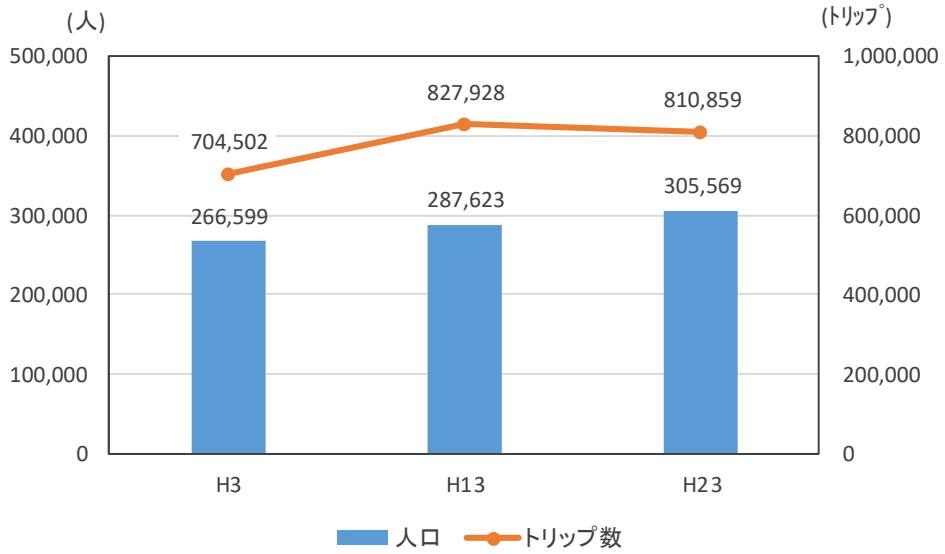
資料：春日井市資料（H30）

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）

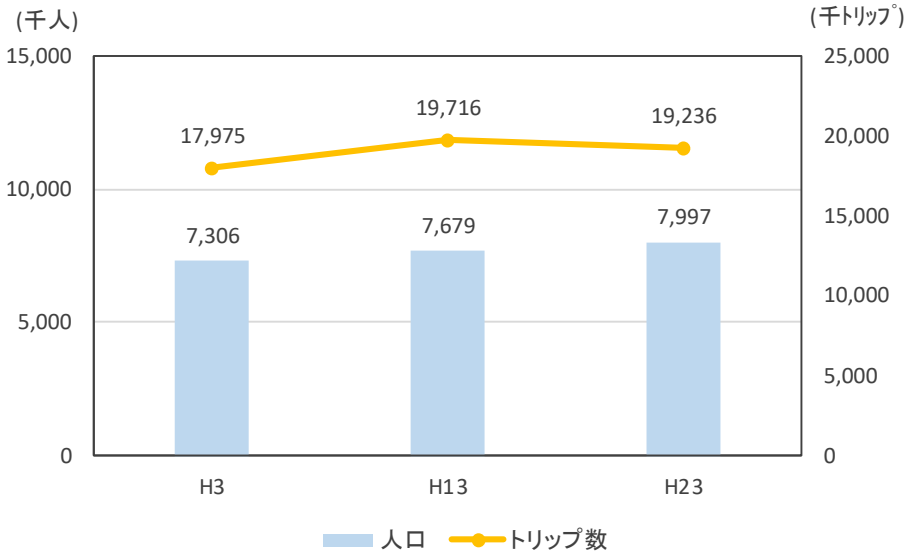
本市の平成 3 年（1991 年）から平成 23 年（2011 年）までの移動量（トリップ数）は、中京都市圏全体の傾向と同様に平成 13 年 (2001 年) から平成 23 年 (2011 年) にかけて減少しています。この間の人口は増加していることから、一人当たりの移動量が減少している状況です。

■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：中京都市圏パーソントリップ調査（H3、13、23）

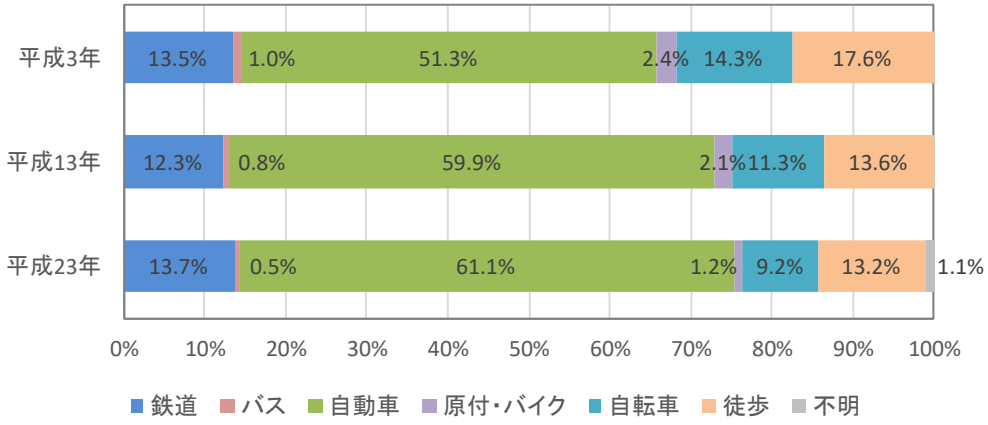
（２） 代表交通手段別分担率（中京都市圏パーソントリップ調査）

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。

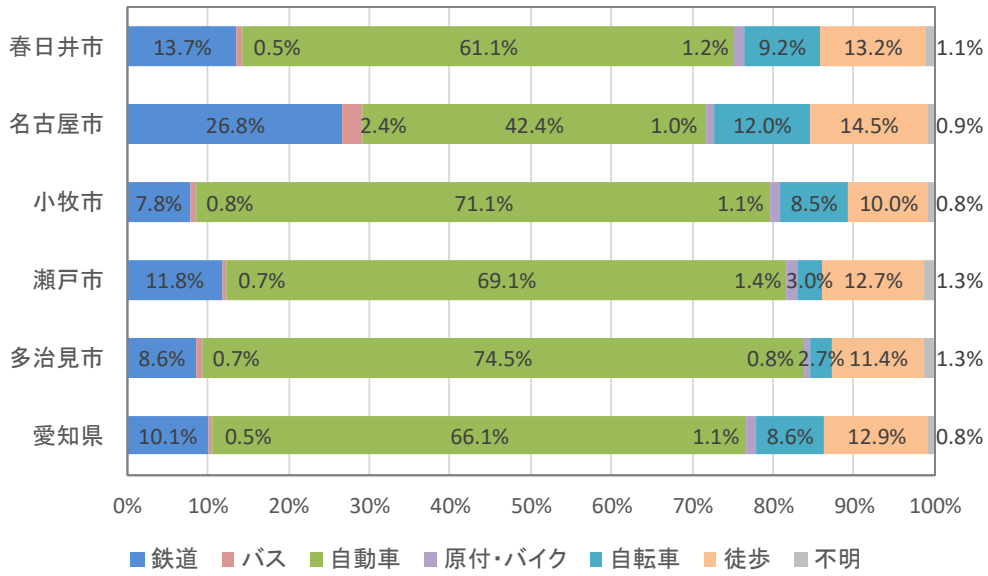
県や周辺市と比較すると、本市は、鉄道、自転車及び徒歩の占める割合が名古屋市に次いで多い一方で、バスは少ない状況です。

■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））

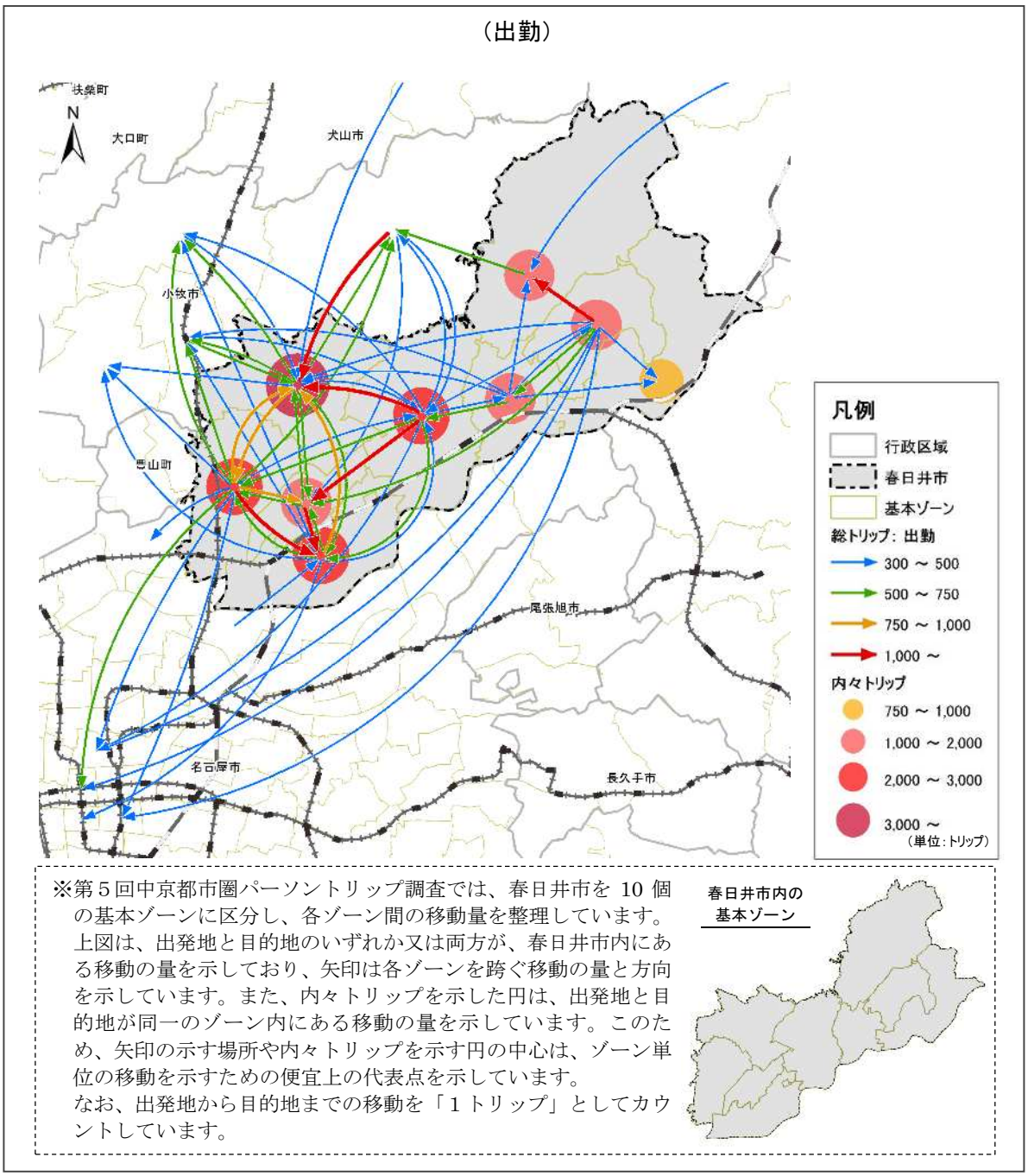
国勢調査の移動実態データに対し、より詳細な地域間の移動実態を把握するため、第５回中京都市圏パーソントリップ調査データにより、目的別（出勤、登校、自由目的）に地域間の移動量（トリップ数）を整理します。

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ほか、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）

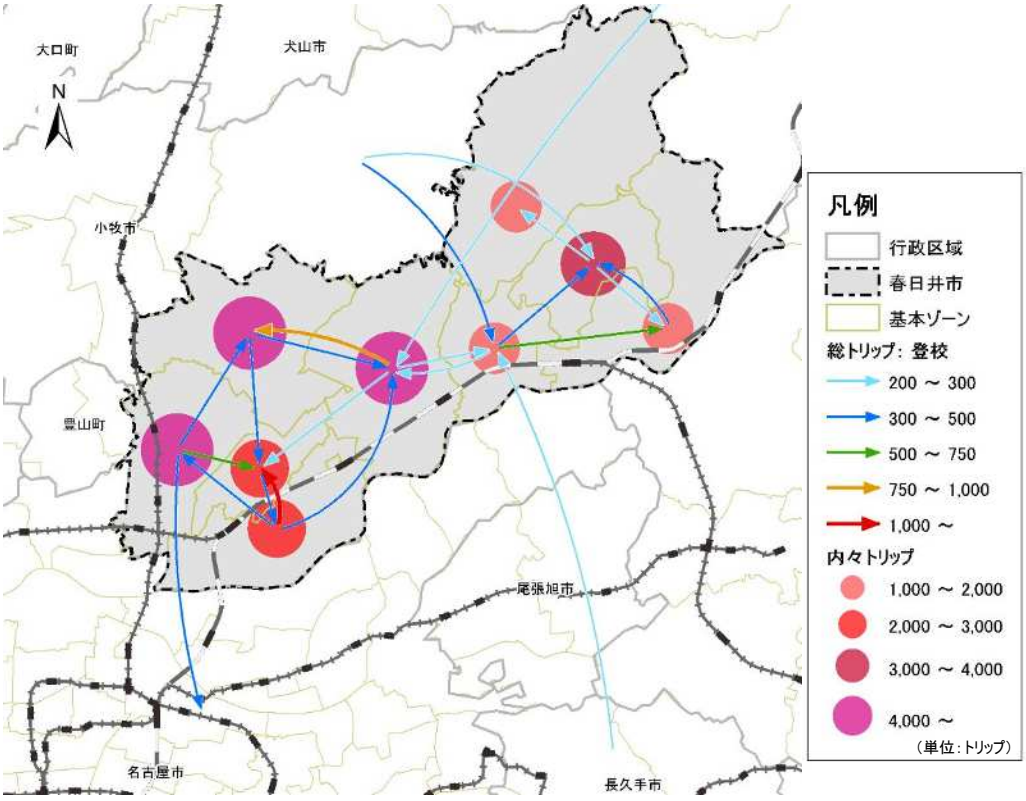


※第５回中京都市圏パーソントリップ調査では、春日井市を 10 個の基本ゾーンに区分し、各ゾーン間の移動量を整理しています。上図は、出発地と目的地のいずれか又は両方が、春日井市内にある移動の量を示しており、矢印は各ゾーンを跨ぐ移動の量と方向を示しています。また、内々トリップを示した円は、出発地と目的地が同一のゾーン内にある移動の量を示しています。このため、矢印の示す場所や内々トリップを示す円の中心は、ゾーン単位の移動を示すための便宜上の代表点を示しています。
なお、出発地から目的地までの移動を「１トリップ」としてカウントしています。

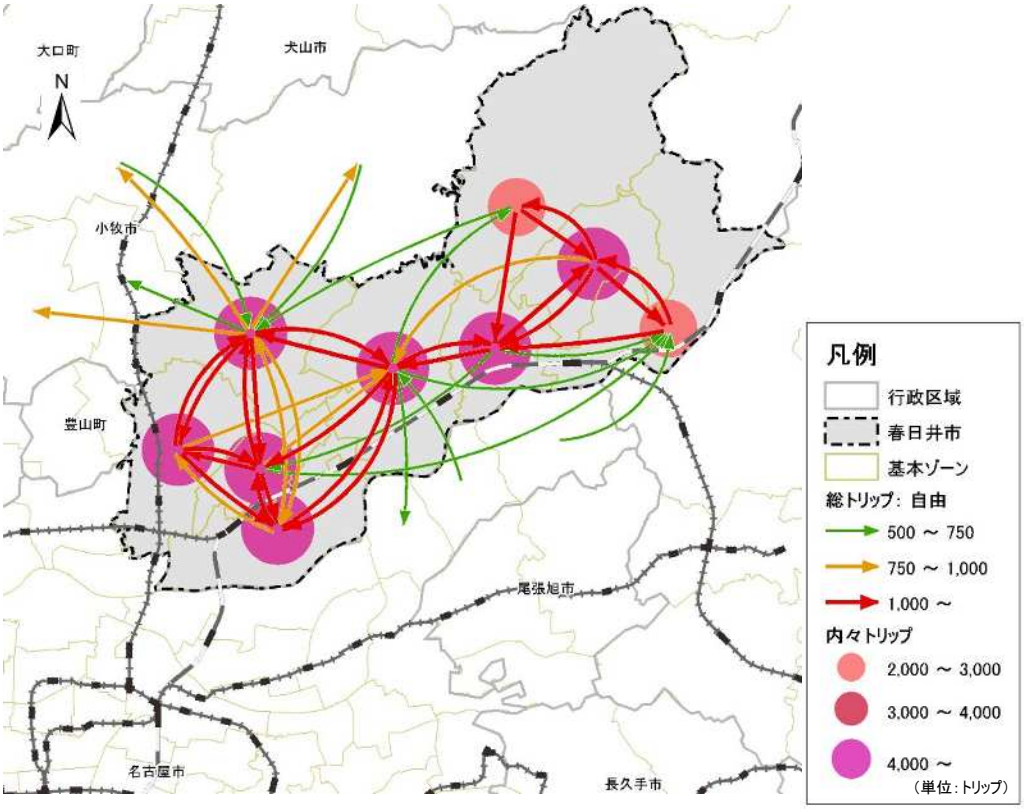
春日井市内の基本ゾーン

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）

コ　ラ　ム

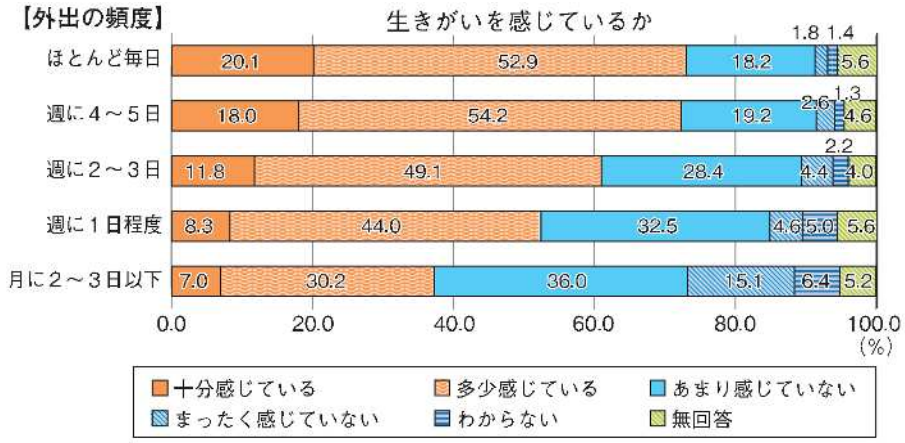
高齢者の外出と生きがいの充足度合い

高齢者の生きがいを感じている程度を、外出の頻度別に見ると、「ほとんど毎日」、「週に４～５日」外出する人の７割以上が生きがいを「感じている」一方で、「週に１日程度」しか外出をしない人では約半数、「月に２～３日以下」しか外出をしない人では約４割にとどまっており、外出の頻度が生きがいの充足度合いに直結していることがわかる。

近年の高齢者の「働く」「学ぶ」「遊ぶ」といった活動はより活発化しており、生きがいづくりと外出との関係は切っても切り離せない。さらに、多くの高齢者が勤め先での定年（「働く」の変化）を迎える中で、高齢者の外出は移動手段、移動先ともに多様化していくと考えられる。

高齢者の外出を容易にし、行きたいときに行きたいところへ行けるよう支援していくことは、高齢者が生きがいを高めるために重要である。

■どの程度生きがいを感じているか（外出の頻度別）



資料：内閣府「平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査」を元に国土交通省作成

資料：令和２年版 交通政策白書

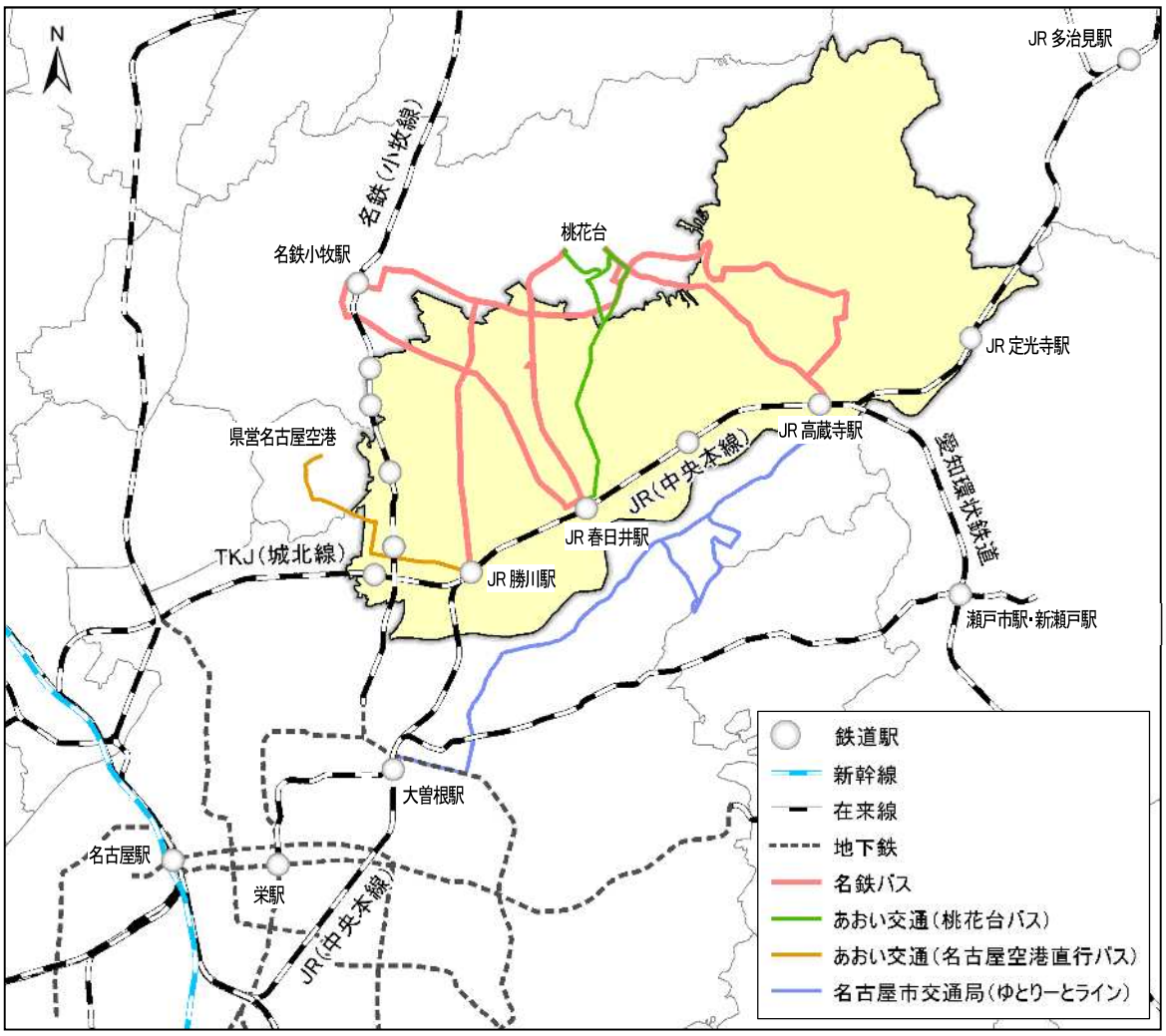
第４章　公共交通の現況

４－１　公共交通の整備状況

（１）　広域ネットワーク

ＪＲ中央本線が市域の南部を横断し、中部圏のターミナル駅である名古屋駅まで接続しています。また、名鉄小牧線、ＴＫＪ（東海交通事業）城北線及び愛知環状鉄道が、周辺都市と本市の拠点地域を連絡しています。また、路線バスが、ＪＲ勝川駅・ＪＲ春日井駅・ＪＲ高蔵寺駅と周辺市の拠点や県営名古屋空港を連絡しています。

■広域交通ネットワーク



（２） 鉄道の運行状況

ＪＲ勝川駅、ＪＲ春日井駅及びＪＲ高蔵寺駅が特に高頻度に発着しています。また、ＪＲ神領駅、名鉄小牧線の各駅及び愛知環状鉄道高蔵寺駅も運行便数が多い状況です。

■鉄道の運行状況

路線名	駅名	運行便数：日便数			
		平日		休日	
		上り[7～8時台]	下り[17～18時台]	上り[7～8時台]	下り[17～18時台]
ＪＲ中央本線	勝川	149 [20]	143 [17]	145 [17]	141 [17]
	春日井	149 [20]	143 [18]	145 [18]	141 [18]
	神領	107 [14]	100 [11]	105 [12]	96 [11]
	高蔵寺	150 [21]	142 [18]	140 [17]	141 [18]
	定光寺	48 [8]	48 [5]	47 [6]	45 [5]
名鉄小牧線	味美	94 [16]	94 [12]	85 [11]	85 [12]
	春日井	94 [16]	94 [12]	85 [11]	85 [12]
	牛山	94 [15]	94 [11]	85 [11]	85 [11]
	間内	94 [15]	94 [11]	85 [11]	85 [11]
ＴＫＪ城北線	勝川	27 [5]	27 [4]	19 [3]	19 [2]
	味美	27 [5]	27 [4]	19 [3]	19 [2]
愛知環状鉄道	高蔵寺	69 [8]	67 [7]	65 [8]	65 [7]

※上りは出発便数、下りは到着便数

資料：鉄道各社ホームページ（R2.6.18 時点）

（３） 主な駅のバリアフリー化の対応状況

移動等円滑化の促進に関する基本方針を踏まえ、日乗降客数が 3,000 人以上の駅を対象としてバリアフリーの対応状況を確認すると、ＪＲ各駅のバリアフリー化は完了しています。

名鉄味美駅や名鉄春日井駅では、車いす用のチェアメイトは設置されていますが、エレベーターやエスカレーターが設置されていません。また、名鉄味美駅ではトイレはありますが、バリアフリー対応となっておらず、名鉄春日井駅にはトイレがない状況です。

■主な駅のバリアフリー化の対応状況

駅名		JR				名鉄	
		勝川駅	春日井駅	神領駅	高蔵寺駅	味美駅	春日井駅
日乗降客数(H30)（単位:人/日）		35,484	31,638	27,268	40,912	4,917	3,068
自動昇降施設	エレベーター	○	○	○	○	×※1	×
	エスカレーター	○	○	○	○	×※1	×
	チェアメイト	－	－	－	－	○※1	○
トイレ	普通トイレ	○	○	○	○	○	×
	バリアフリー対応	○	○	○	○	×	×
視覚障害者誘導用ブロック		○	○	○	○	○	○

※1：令和２年度バリアフリー化対応予定

資料：【日乗降客数】春日井市統計書（H30）
【バリアフリーの状況】鉄道各社ホームページ（R1.9.30 時点）

（４） 駅前広場の整備状況

日乗降客数が 3,000 人以上の駅のうち、名鉄春日井駅では駅前広場が整備されておらず、利用者の安全が十分確保されていない状況です。

また、ＪＲ中央本線の主要な駅では、バスの発着と送迎車両が錯綜している状況が見られます。

■駅前広場の整備状況

○名鉄春日井駅：駅前広場は未整備で駅へのアクセス道路にも歩道がなく危険である。

○ＪＲ高蔵寺駅：バスと送迎車両が錯綜している。

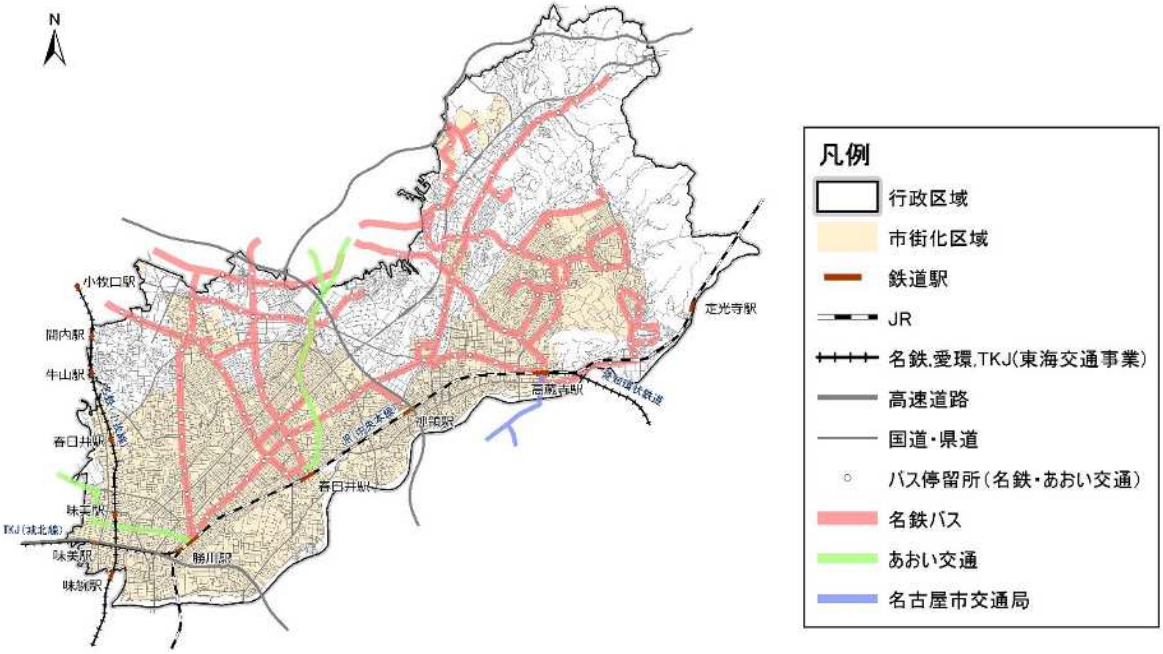
（５） 市内公共交通の整備状況

① 現在の公共交通網

名鉄バスが、ＪＲ勝川駅・ＪＲ春日井駅・ＪＲ高蔵寺駅と市内の主要な住宅地や施設、周辺市を連絡し、あおい交通がＪＲ春日井駅と小牧市、ＪＲ勝川駅と県営名古屋空港を連絡しています。また、名古屋市交通局がＪＲ高蔵寺駅と名古屋市の大曽根駅を連絡しています。

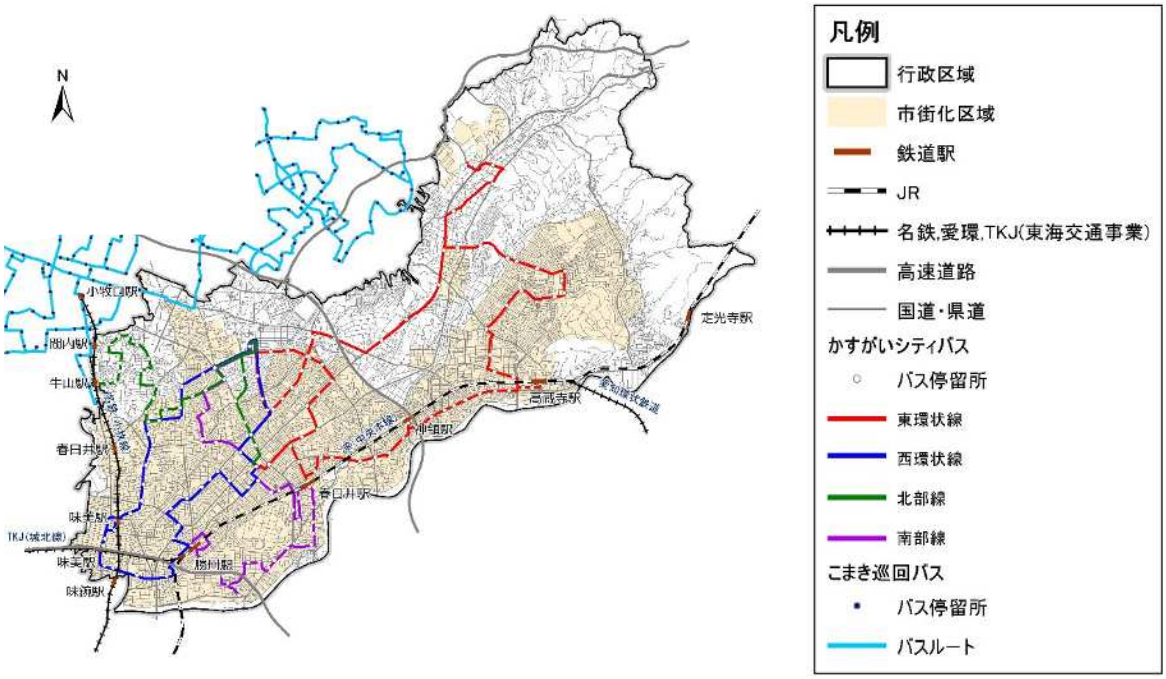
これを補完する手段として、かすがいシティバスが４路線整備されています。いずれの路線も、乗換えなしで春日井市民病院や市役所に移動することができる路線となっています。

■かすがいシティバス以外の公共交通



資料：バス事業者ホームページ（H31.4.1 時点）

■かすがいシティバス



資料：春日井市資料（H31.4.1 時点）

②　路線バスの運行状況

ＪＲ高蔵寺駅を起点として石尾台南、藤山台南及び大曽根駅などを連絡する路線や、ＪＲ春日井駅を起点として名鉄小牧駅や桃花台東を連絡する路線が、特に高頻度に運行されています。

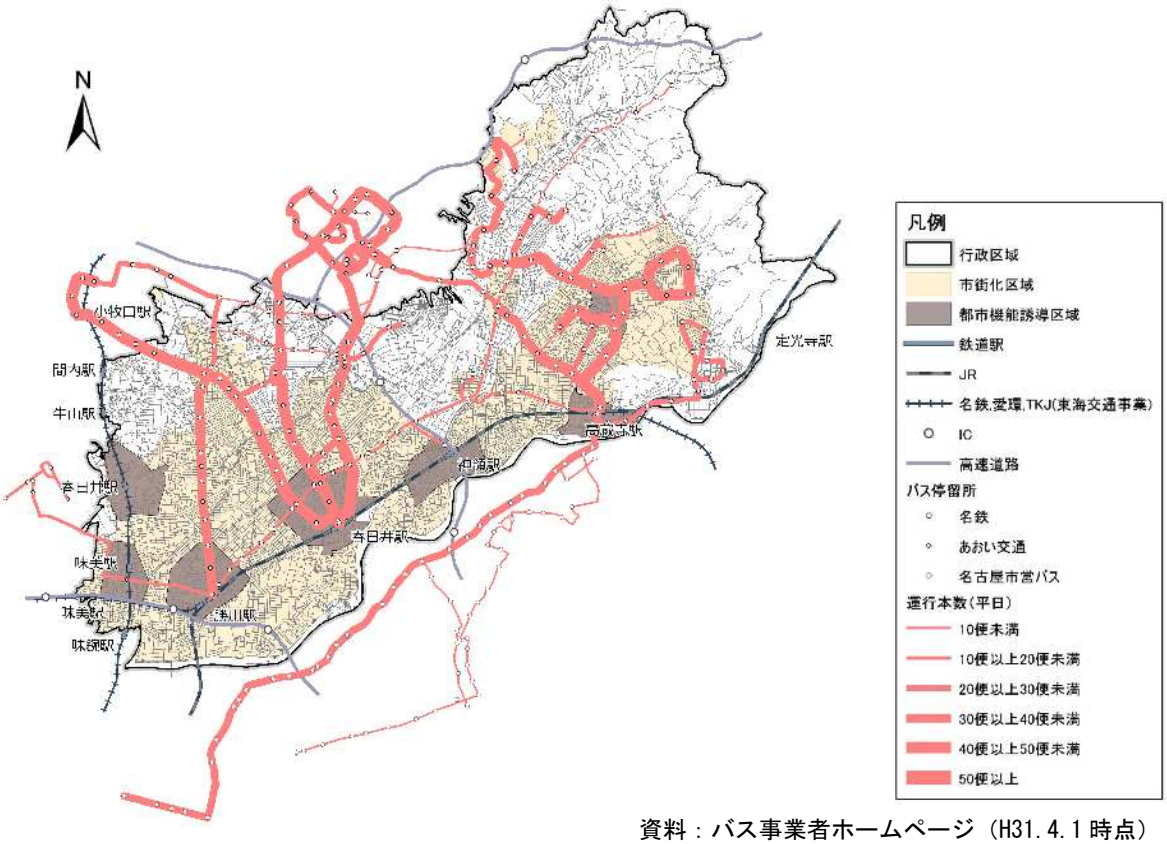
■路線バスの運行状況

事業者	路線名	運行区間			運行本数			備考
		起点	経由	終点	平日（月～金）	平日（7・8時台）	休日（土日祝）	
名鉄バス	高蔵寺ニュータウン線	JR高蔵寺駅北口	岩成台・藤山台	藤山台南	36	2	27	
			白山橋・藤山台	藤山台南	20	3	14	
			岩成台・中央台	石尾台南(循環)	62	10	45	循環でないダイヤも含む
			★白山橋・円福寺前・中央台	石尾台南	2	-	2	金土のみ運行
			岩成台・中央台	高森台北	29	6	13	
			岩成台・中央台	植物園	4	0	8	
			岩成台・中央台・春日台口	かみや団地口	22	1	17	
			岩成台・中央台・春日台口	福祉の里	5	1	5	
			岩成台・中央台・春日台口・明知工業団地	福祉の里	1	0	-	平日のみ運行
			岩成台・藤山台東	県医療療育総合ｾﾝﾀｰ	3	3	1	
			白山橋・坂下	県医療療育総合ｾﾝﾀｰ	15	1	9	
			白山橋・坂下・県医療療育総合ｾﾝﾀｰ	内々神社	9	1	6	
	桃花台線		岩成台・中央台・春日台口・大草	桃花台ｾﾝﾀｰ	2	1	-	平日のみ運行
			白山橋・上野北・大草	桃花台ｾﾝﾀｰ	21	3	14	
	春日井線		北気噴・出川	中部大学	18	4	11	
	玉野台循環線	JR高蔵寺駅	鹿乗橋・玉野	玉野台団地(循環)	28	4	20	循環でないダイヤも含む
	春日井・桃花台線	JR春日井駅	ことぶき町・六軒屋口・春日井市民病院	桃花台東	31	5	25	
			★ことぶき町・六軒屋口・春日井市民病院	桃花台東	2	-	1	金土のみ運行
	東野線		ことぶき町・浅山町・東野町	大池住宅前	12	2	10	
			ことぶき町・浅山町・東野町	桃花園	18	2	15	
	桃花園		鳥居松・春日井市民病院	桃花園	4	0	3	
	春日井市内線		鳥居松・総合体育館前・南町屋	名鉄小牧駅	35	6	26	
	桃山線		鳥居松・総合体育館前・南町屋・下末	大草	7	1	6	
	春日井市民病院線		鳥居松・総合体育館前・南町屋	ﾊﾟﾅｿﾆｯｸｴｺｼｽﾃﾑｽﾞ	3	3	-	平日のみ運行
	春日井線	JR勝川駅	鳥居松・神領駅北口・坂下	藤山台南	14	2	12	
			鳥居松・神領駅北口	県医療療育総合ｾﾝﾀｰ	2	1	-	平日のみ運行
			鳥居松	神領駅北口	1	0	-	平日のみ運行
	春日井市民病院線		高山・南町屋	春日井市民病院	25	4	18	
			高山・町屋・定野	春日井市民病院	4	0	-	平日のみ運行
	小牧・勝川線		高山・下末	名鉄小牧駅	17	4	14	
あおい交通	朝A	篠岡中学校前	桃花台ｾﾝﾀｰ・光ヶ丘・大草	JR春日井駅前	2	1	-	平日のみ運行
	朝B	桃陵中学校前	桃花台ｾﾝﾀｰ・桃花台東・大草	JR春日井駅前	2	2	-	平日のみ運行
	朝C	桃陵中学校前	桃花台ｾﾝﾀｰ・城山・桃花台南	JR春日井駅前	5	2	土5 日2	
	朝D	光ヶ丘中学校西	桃花台ｾﾝﾀｰ東・城山・桃花台南	JR春日井駅前	6	3	-	平日のみ運行
	朝A～D計				15	8	土5 日2	
	昼西右回り	JR春日井駅前	桃花台南・桃花台西・桃花台ｾﾝﾀｰ・城山・桃花台南	JR春日井駅前	4	1	7	
	昼東左回り	JR春日井駅前	桃花台南・光ヶ丘・桃花台ｾﾝﾀｰ東・城山・桃花台南	JR春日井駅前	3	-	-	平日のみ運行
	夜A	JR春日井駅前	大草・光ヶ丘・桃花台ｾﾝﾀｰ・城山	第一公園前	3	-	-	平日のみ運行
	夜B	JR春日井駅前	桃花台南・城山・桃花台ｾﾝﾀｰ・桃花台西	桃陵中学校前	12	-	土5 日3	
	夜A、B計				15	-	土5 日3	
	勝川－空港線	JR勝川駅前	味美・豊山町商工会・名古屋空港・三菱重工南	豊山幸田	21	5	18	3便は名古屋駅行き
名古屋市交通局	印・高	印場	志段味ｻｲｴﾝｽﾊﾟｰｸ・志段味支所	JR高蔵寺駅	1	0	1	
	志段見巡回	小幡	印場駅・尾張労災病院・志段味支所・JR高蔵寺駅	東谷山ﾌﾙｰﾂﾊﾟｰｸ	9	1	9	
	ゆとりーとライン	大曽根	守山・竜泉寺・吉根・上島・中志段味	JR高蔵寺駅	34	4	32	
		印場	東尾張病院・上島・中志段味	JR高蔵寺駅	4	0	3	

※経由欄の「★」マークは深夜バス運行系統を示す。

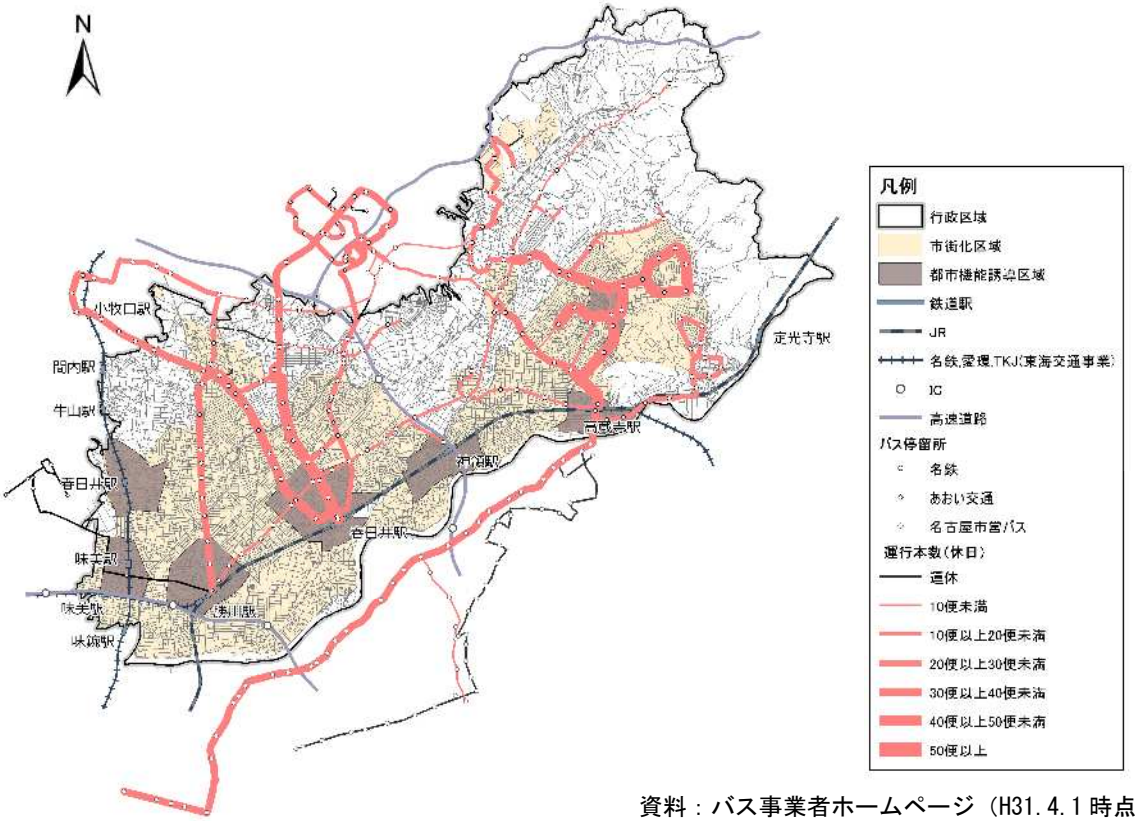
資料：バス事業者ホームページ（R2.6.1 時点）

■運行便数を反映した路線網図（平日）



資料：バス事業者ホームページ（H31.4.1 時点）

■運行便数を反映した路線網図（休日）



資料：バス事業者ホームページ（H31.4.1 時点）

③　かすがいシティバスの運行状況

かすがいシティバスは、昼間帯における高齢者の市内の移動手段の提供、公共交通空白地域の解消、及び市民病院や市役所など公共施設への接続を目的として、４路線整備されています。

運行便数は、東環状線が平日１日あたり 10 便と最も多く運行しています。東環状線の一周あたりの所要時間は２時間 20 分と長く、４台の車両で運行しています。

料金体系は、１乗車あたり一律 200 円を基本として各種割引制度などがあります。

■かすがいシティバスの運行状況

路線名		運行時間帯		運行便数	所要時間	運行キロ（片道）	運行車両
東環状線	左まわり	平日	6:55–18:33	9	2：20	約 39 km	中型２台
		休日	8:05–17:22	8			
	右まわり	平日	6:57–18:39	10	2：19		中型２台
		休日	8:18–17:32	8			
西環状線	左まわり	平日	7:00–17:45	7	1：28	約 19 km	中型１台
		休日	8:39–16:51	6			
	右まわり	平日	7:10–17:42	6	1：30		小型１台
		休日	8:08–16:57	6			
南部線	勝川駅 →春日井市民病院	平日	7:15–17:22	5	1：00	約 15 km	中型１台
		休日	9:35–17:22	4			
	春日井市民病院 →勝川駅	平日	8:28–18:21	5	0：55		
		休日	10:45–16:16	3			
北部線	名鉄牛山駅 →市役所	平日	7:30–16:52	5	0：48	約 13 km	小型１台
		休日	9:40–16:52	4			
	市役所 →名鉄牛山駅	平日	8:40–17:57	5	0：48		
		休日	10:50–15:54	3			

資料：春日井市資料（R1.10.1 時点）

■かすがいシティバスの料金体系

１回運賃	
大人	200 円
小人（小学生）、75 歳以上の高齢者カード保持者、 運転免許自主返納者カード保持者、マタニティカード保持者	100 円
未就学児、障がい者手帳保持者とその付添人１名まで	無料
１日乗車券	
大人	500 円
小人（小学生）、75 歳以上の高齢者カード保持者、 運転免許自主返納者カード保持者、マタニティカード保持者	300 円
回数券	
100 円券 11 枚綴り	1,000 円

資料：春日井市資料（R1.10.1 時点）

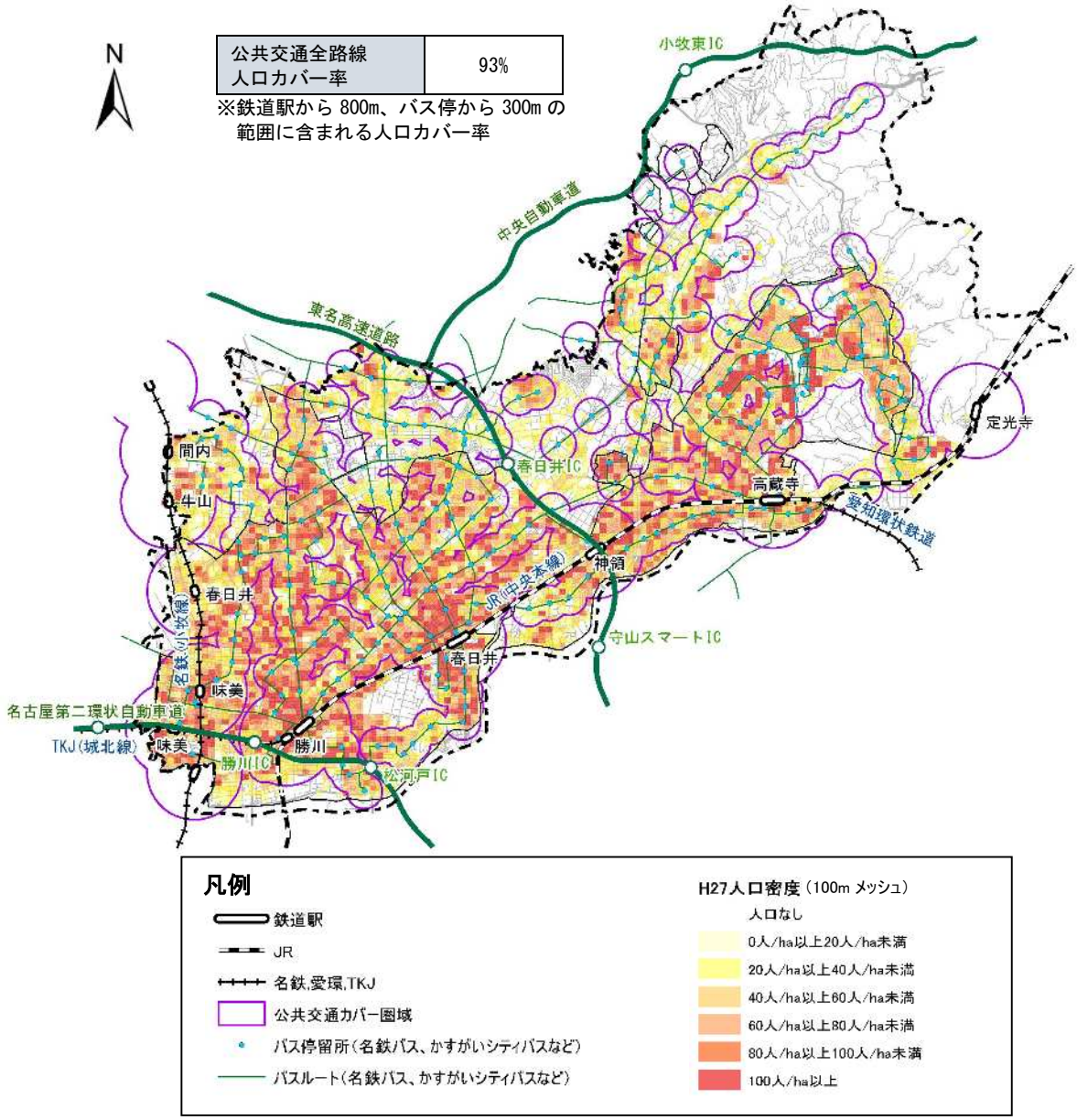
（６） 公共交通の人口カバー状況

①　総人口

公共交通全路線の人口カバー率は 93%となっています。

一方で、人口が集積していても公共交通のカバー圏域外となっている地域があります。

■公共交通の人口のカバー状況



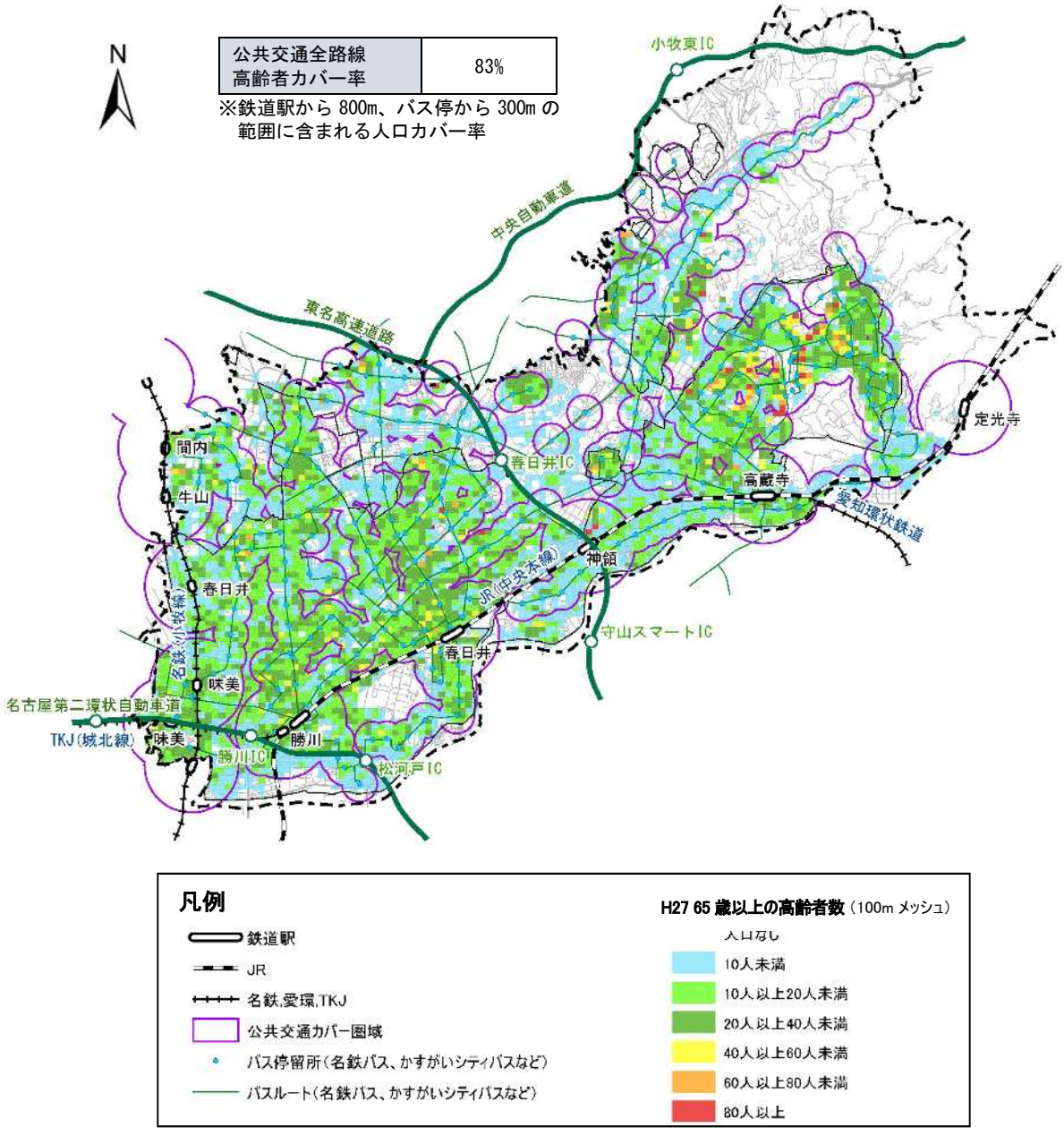
資料：国勢調査（H27）、名鉄バス（R2）、あおい交通（R2）、春日井市資料（R2）

②　高齢者

公共交通全路線の高齢者のカバー率は 83%となっています。

高齢者のカバー率は、総人口と比較して低く、高齢者が多く居住していても公共交通のカバー圏域外となっている地域があります。

■公共交通の高齢者のカバー状況



資料：国勢調査（H27）、名鉄バス（R2）、あおい交通（R2）、春日井市資料（R2）

（７） バス停施設の現況

快適なバス待ち環境を確保するため、市役所や総合福祉センターなどの主要な公共施設のバス停や、乗降客の多いバス停では、上屋やベンチといった利便施設が設置されている箇所があります。また、かすがいシティバスの全ての路線が停車する市役所では、かすがいシティバスの運行状況を示すための電光案内板が設置されています。

一方で、バス停周辺において、急なすりつけ勾配のある箇所や視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない箇所があるなど、バリアフリーに配慮されていない歩行空間があります。

■バス停や周辺経路の整備状況（例）

〇乗車待ち環境に配慮し、上屋やベンチが設置されたバス停

〇利用者の動線に配慮し、商業施設の出入口付近に設置されたバス停

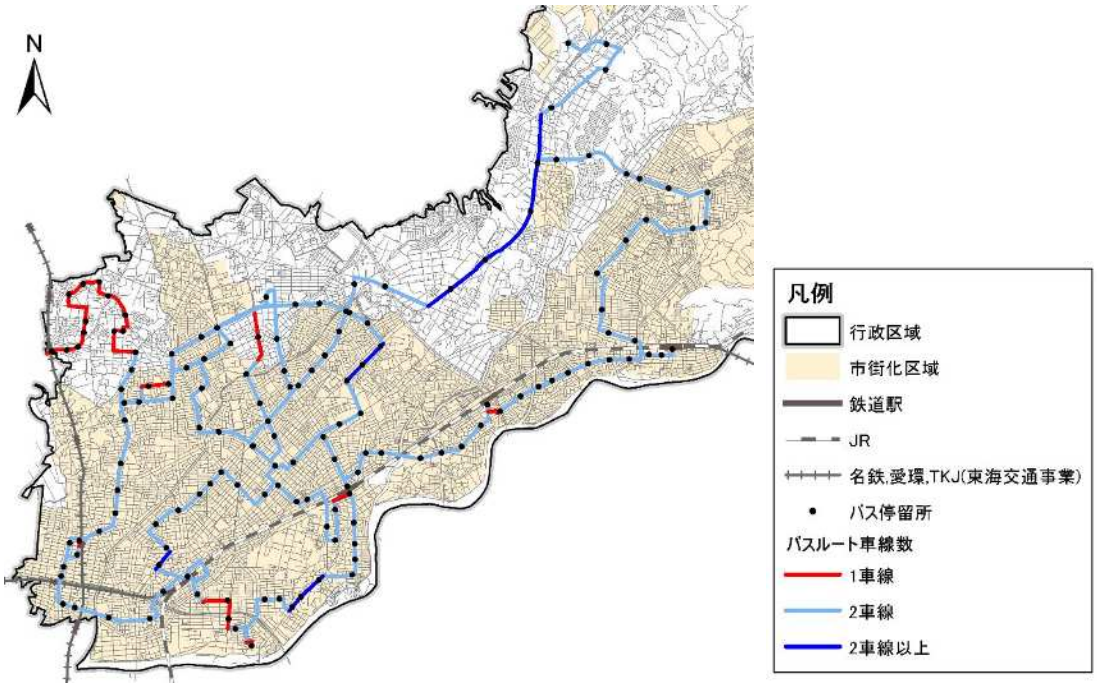
〇電光案内板による、かすがいシティバスの運行情報の提供（市役所１階）

〇バス停周辺でのすりつけ勾配が急な歩道

（８） かすがいシティバスの運行経路の車線数について

北部線の市街化調整区域の区間を始め、センターラインがなく対向車との円滑なすれ違いが困難な区間がある状況です。また、一部のバス停では、バス待ち環境の安全性が十分に確保できていない状況です。

■かすがいシティバスが運行する路線の車線数



■バス停の設置状況

〇バス待ち環境の安全性が十分に確保できていない。

〇対向車両とのすれ違い等に注意を要する。

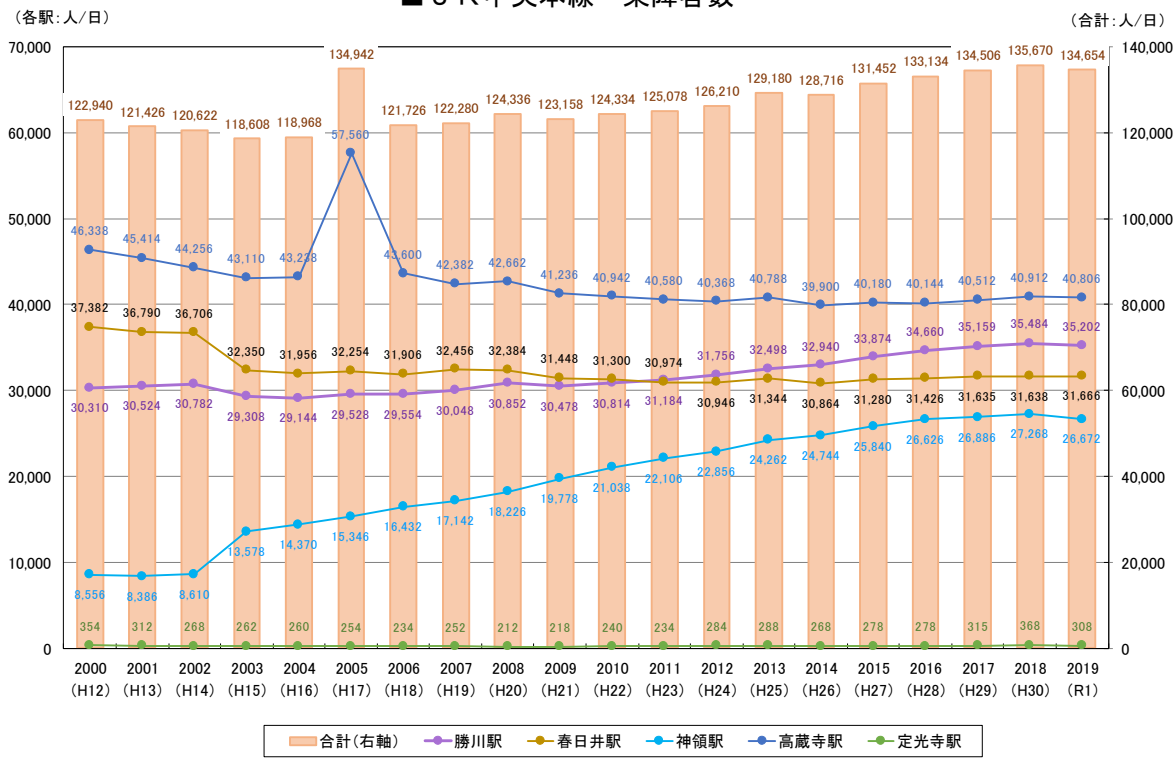
４－２　利用者数の推移

（１）鉄道

ＪＲ中央本線の乗降客数は、長期的に見て、ＪＲ勝川駅とＪＲ神領駅が増加傾向である一方、ＪＲ春日井駅とＪＲ高蔵寺駅は横ばいとなっています。また、名鉄小牧線はすべての駅で増加傾向です。愛知環状鉄道とＴＫＪ城北線は、近年増加傾向です。

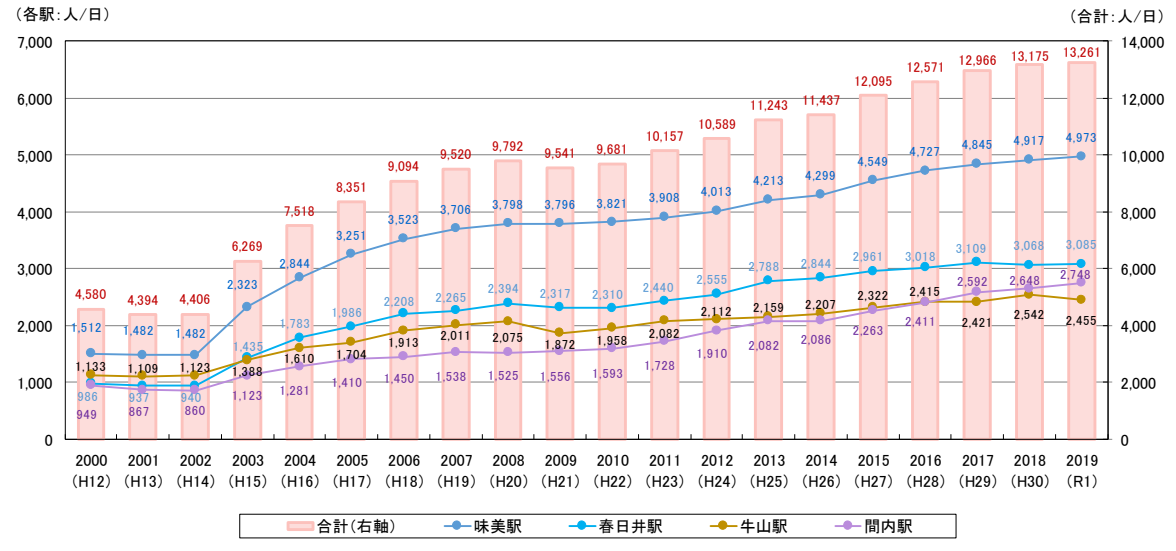
令和元年（2019 年）の鉄道駅の乗降客数の合計は、１日あたり約 16 万人です。

■ＪＲ中央本線　乗降客数



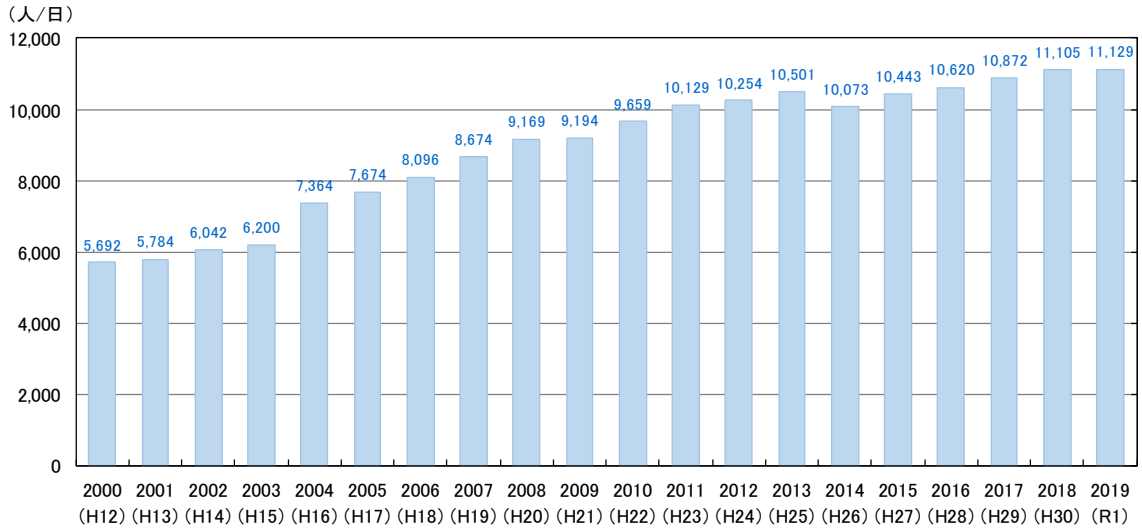
資料：春日井市資料（R2）

■名鉄小牧線　乗降客数



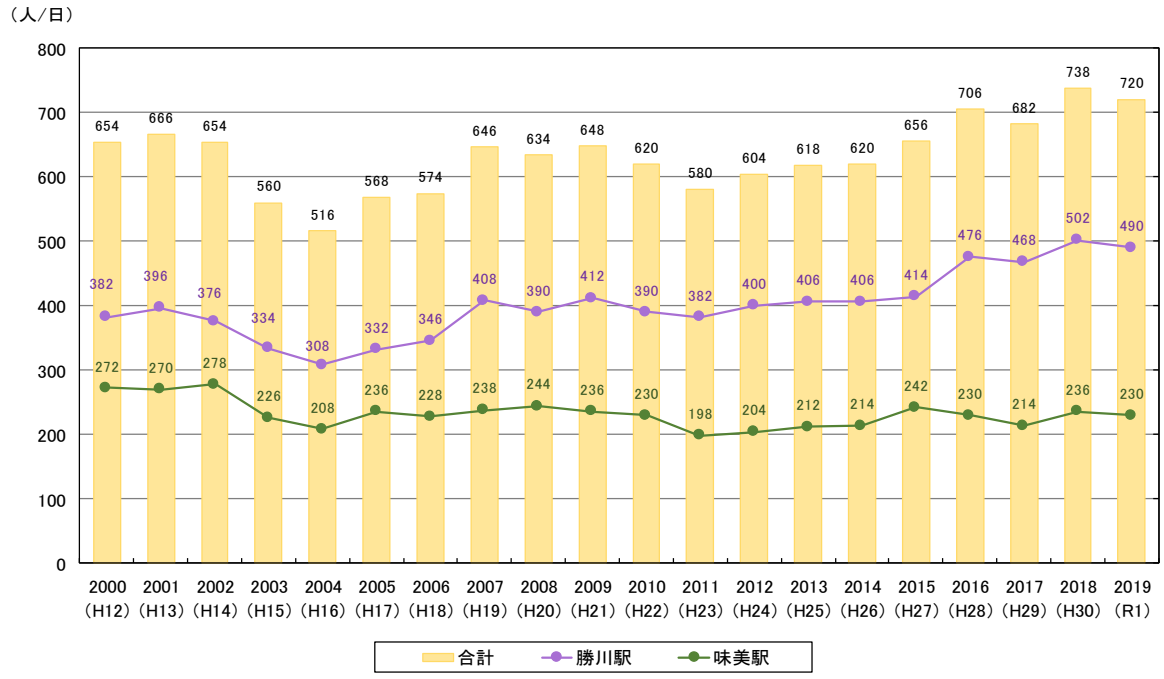
資料：春日井市資料（R2）

■愛知環状鉄道（高蔵寺駅）　乗降客数



資料：春日井市資料（R2）

■ＴＫＪ（東海交通事業）城北線　乗降客数



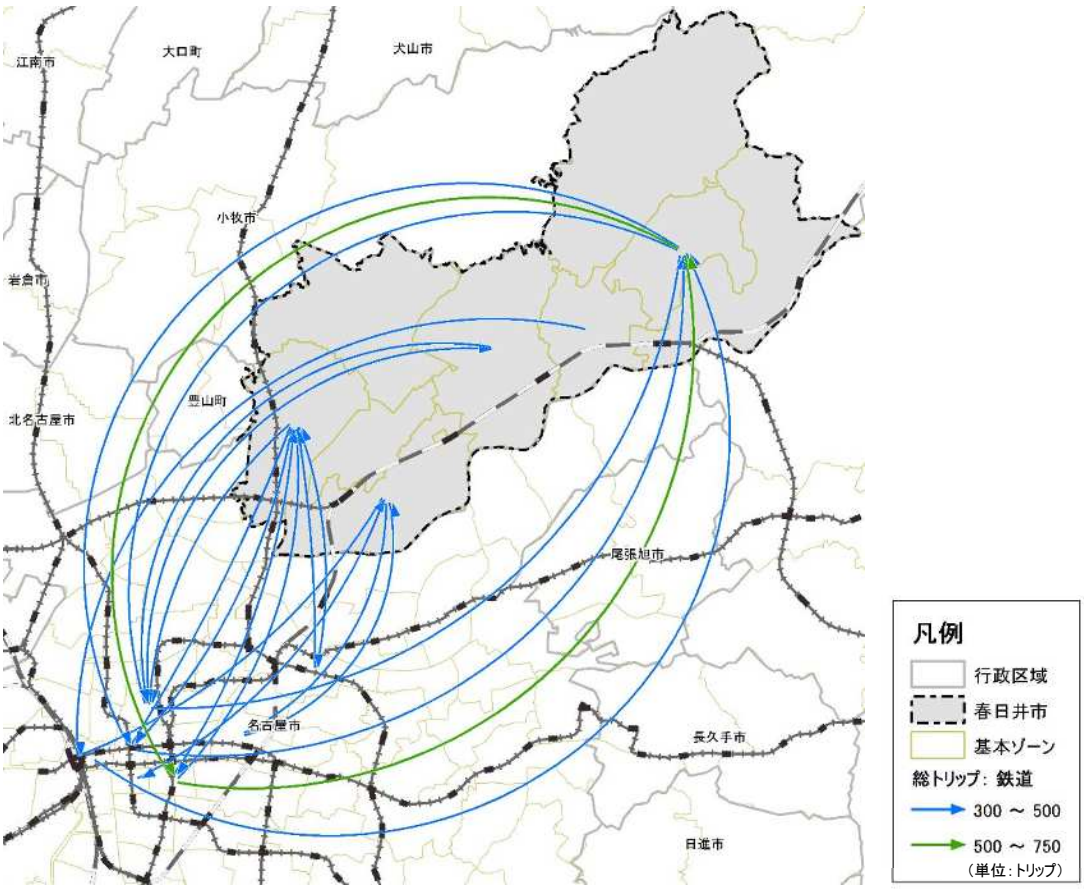
資料：春日井市資料（R2）

（２）鉄道を利用した地域間移動の特性（第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年））

①　春日井市を発着する移動

本市を発着する鉄道を利用した移動は、名古屋市都心部への移動が多い状況です。

■春日井市関連の代表交通手段別の地域間移動（鉄道利用）



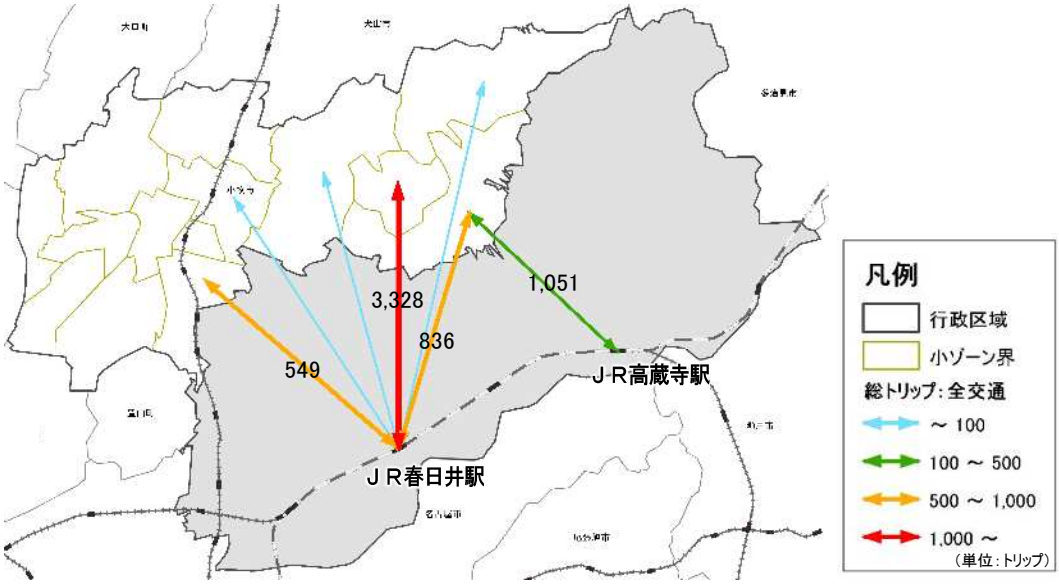
資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

②　小牧市から春日井市内の鉄道駅を経由した移動実態

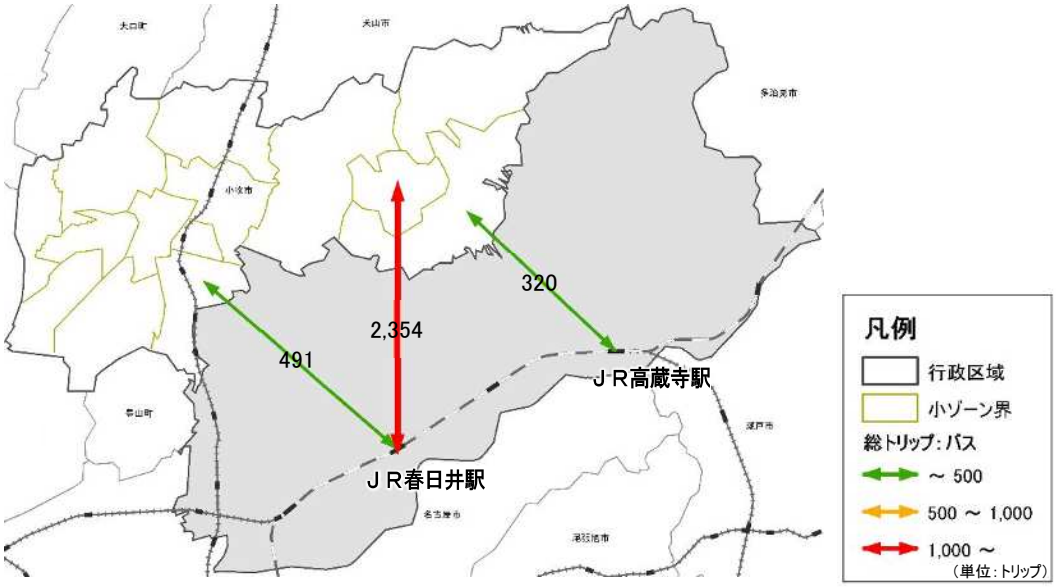
小牧市からは、ＪＲ春日井駅やＪＲ高蔵寺駅の利用が多い状況です。バスなどでの利用があります。

■小牧市から春日井市内鉄道駅の利用状況

（総数）



（バス）



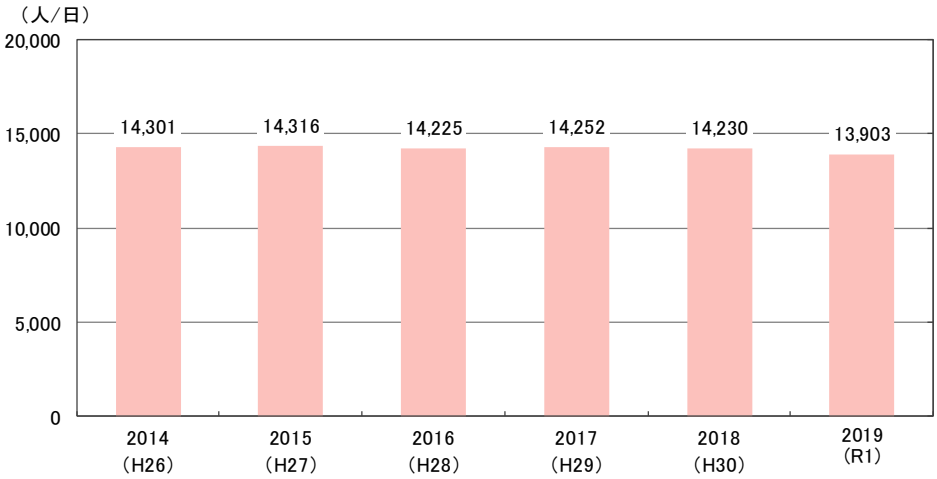
資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

（３） バス

名鉄バスの日利用者数は、横ばいとなっています。このうち、ＪＲ勝川駅を発着する路線やＪＲ春日井駅と名鉄小牧駅を連絡する路線では増加傾向にある一方で、高蔵寺ニュータウン周辺を運行する路線は減少傾向にあります。

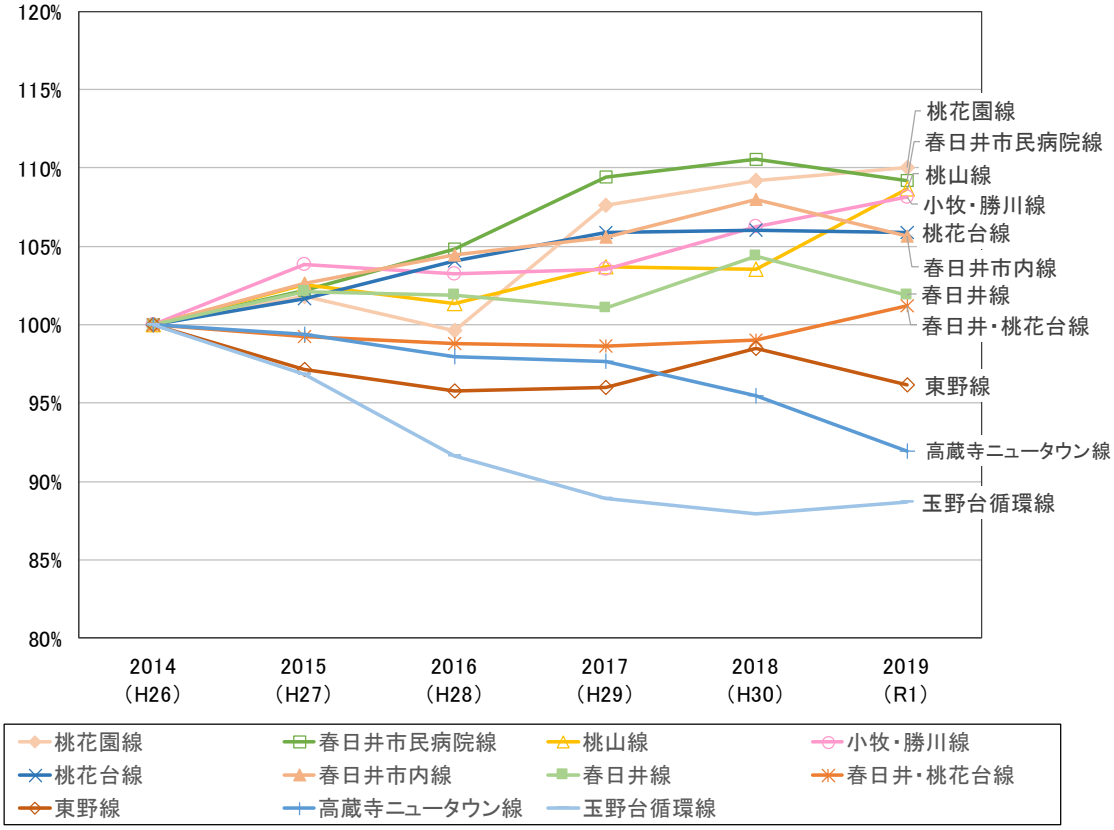
かすがいシティバスの日利用者数は、増加傾向にあります。

■名鉄バス　日利用者数



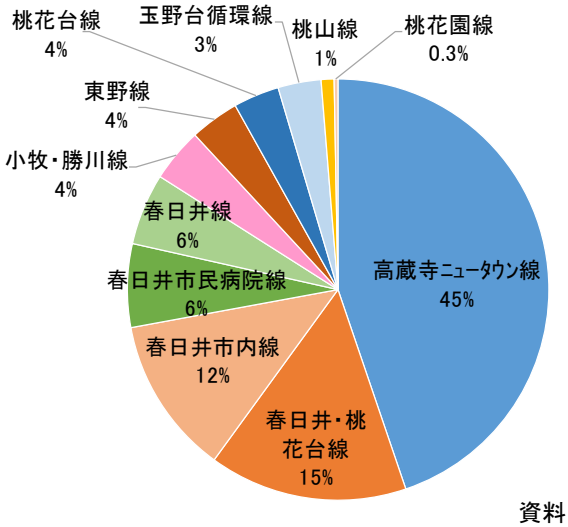
資料：春日井市資料（R2）

■名鉄バス　路線別の日利用者数の伸び率（H26 からの伸び率）



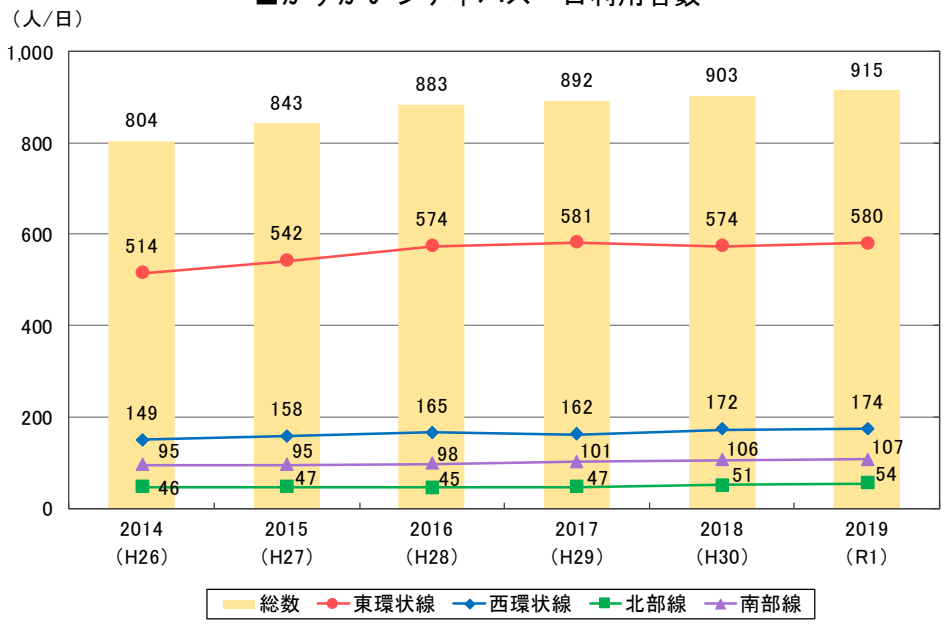
資料：春日井市資料（R2）

■参考：名鉄バス　路線別の日利用者数の割合（R1 年度）



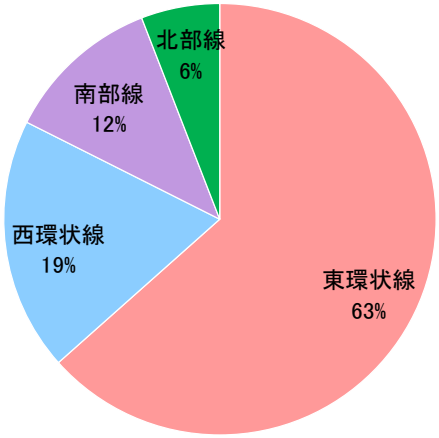
資料：春日井市資料（R2）

■かすがいシティバス　日利用者数



資料：春日井市資料（R2）

■参考：かすがいシティバス　路線別の日利用者数の割合（R1 年度）

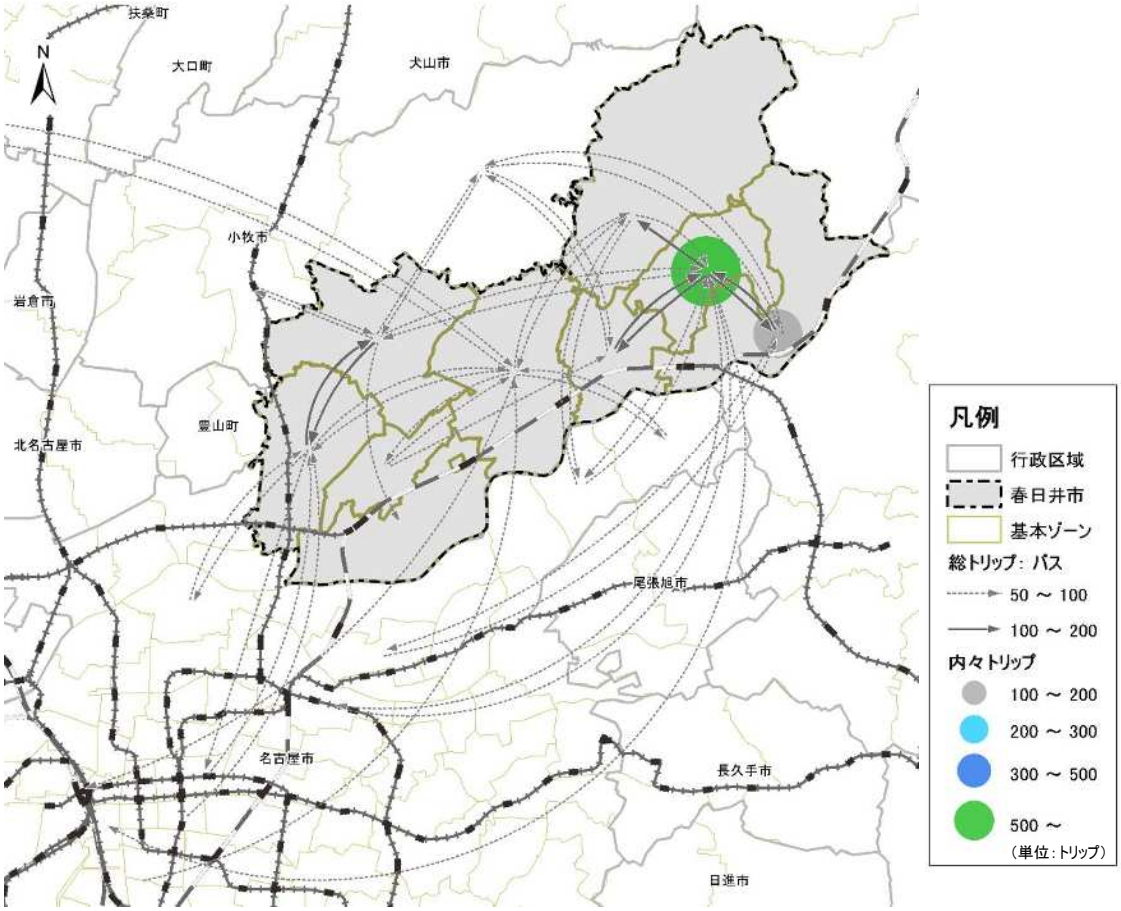


資料：春日井市資料（R2）

（４） バスを利用した地域間移動の特性（第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年））

バスによる移動（鉄道への乗換えを除く）は、高蔵寺ニュータウン内や市西部の地域間の移動が多い状況です。

■春日井市関連の代表交通手段別の地域間移動（バス）



※バスから鉄道へ乗り換える移動の代表交通手段は「鉄道」であるため、上図には含まれていません。

資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（H23）

４－３　かすがいシティバスの乗降調査

（１）　調査概要

平成 31 年 3 月 11 日（月）から 17 日（日）の１週間の全便を対象として、調査員の乗込みにより、バス利用者のＯＤ調査を実施しました。

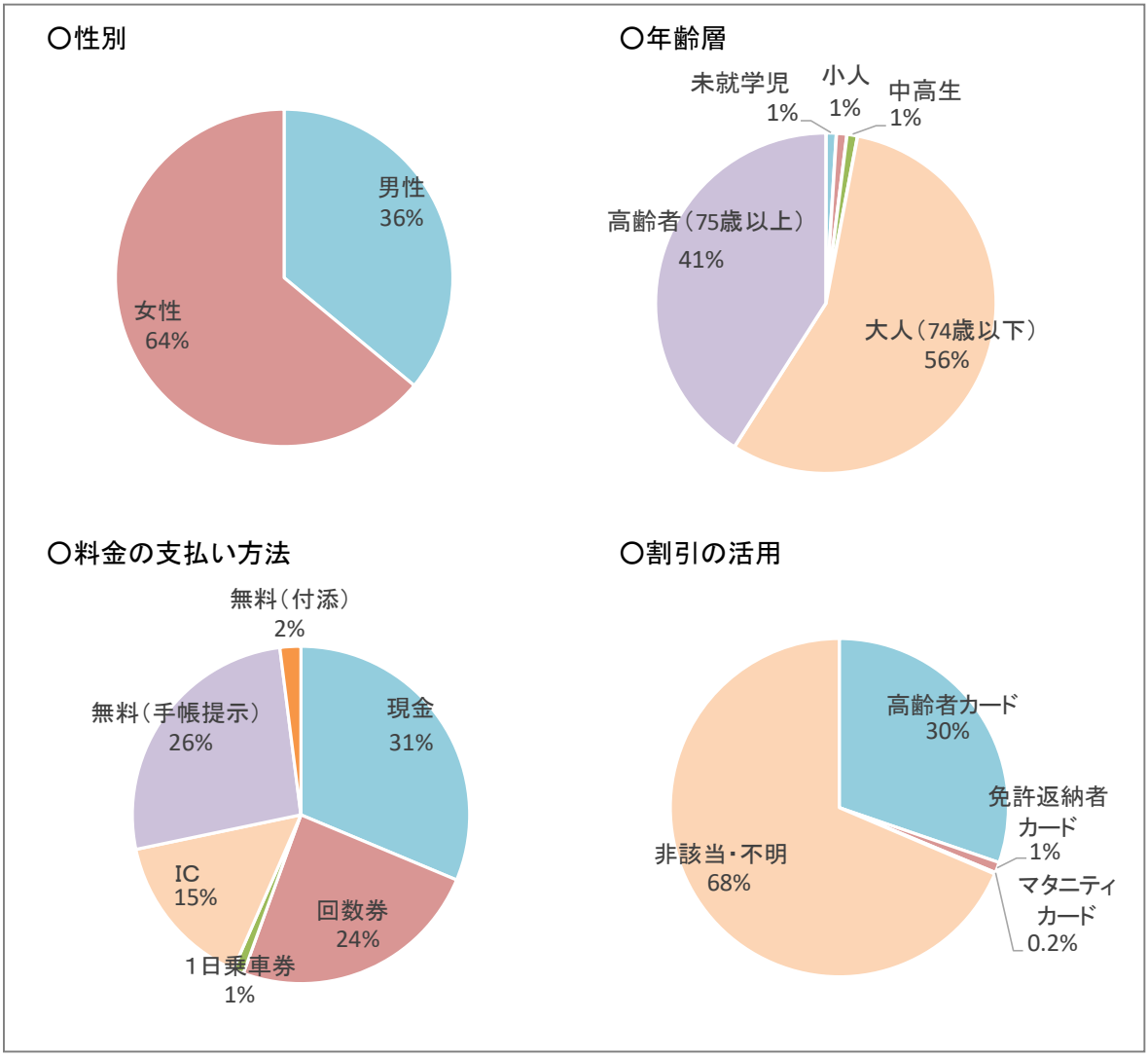
※ＯＤ調査：バス利用者の乗車バス停と降車バス停を把握する調査のこと。出発地（Origin）と目的地（Destination）の頭文字で表現したもの。

（２）　利用者の属性

全体の利用者は、延べ 7,255 人でした。全体の 64%が女性であり、また、75 歳以上の高齢者の利用が全体の 41%でした。

料金の支払い方法は、現金、無料（手帳提示）及び回数券での利用が多い状況でした。約 30%の利用者が割引サービスを利用しており、そのうち概ね全てが高齢者カードの利用でした。

■かすがいシティバス利用者の属性



資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

（３） 調査結果の概要

かすがいシティバスの利用は、路線・運行便により偏りがあります。

路線別では、東環状線の利用が多く、北部線の利用が特に少ない状況です。

時間帯別では、概ね全ての路線が 9 時台から 14 時台までの昼間時において多くの利用があります。東環状線は 15 時台以降も利用が多い状況です。なお、西環状線の 1 便目や北部線の最終便は、利用者がいない運行便がありました。

■かすがいシティバス乗降調査の概要（平日・休日別便別利用者数）

			東環状線		西環状線		南部線		北部線	
			左まわり	右まわり	左まわり	右まわり	勝川駅行	市民病院行	牛山駅行	市役所行
平日	平均利用者数	1便	33.2	17.2	1.2	18.4	15.8	15.4	5.2	8.8
		2便	54.2	42.6	25.2	26.4	18.0	20.0	10.0	14.0
		3便	48.0	55.8	36.4	24.0	13.6	14.8	11.6	7.6
		4便	45.2	56.0	24.8	14.4	12.8	9.4	5.8	3.6
		5便	54.4	39.8	18.8	13.8	9.4	7.2	4.0	3.4
		6便	45.8	41.8	14.8	8.0				
		7便	42.2	30.8	12.0					
		8便	35.0	38.8						
		9便	29.4	28.0						
		10便		21.8						
		便平均	43.0	37.3	19.0	17.5	13.9	13.4	7.3	7.5
	1便あたり最大利用者数		68 (火・5便目)	72 (火・4便目)	63 (火・4便目)	38 (金・2便目)	24 (木・2便目)	27 (金・2,3便目)	17 (水・3便目)	21 (火・2便目)
	1便あたり最小利用者数		27 (水・9便目)	14 (月・1便目)	0 (木・1便目)	1 (金・5便目)	4 (金・4便目)	5 (木・5便目)	2 (金・2便目)	0 (月・5便目)
休日	平均利用者数	1便				5.0				
		2便	26.5		5.5	15.5	12.0	10.0	2.5	4.0
		3便	38.5	39.0	15.5	12.5	8.5	7.5	5.0	3.5
		4便	34.0	39.5	12.0	14.0	6.5	3.5	5.0	1.5
		5便	35.0	23.0	9.0	14.5		6.5		1.0
		6便	25.5	22.5	7.5	2.0				
		7便	29.5	26.5	2.5					
		8便	31.0	25.5						
		9便	11.0	22.0						
		10便		7.5						
		便平均	28.9	25.7	8.7	10.6	9.0	6.9	4.2	2.5
	1便あたり最大利用者数		43 (日・3便目)	44 (土・3便目)	17 (日・3便目)	21 (土・2便目)	13 (土・2便目)	11 (土・2便目)	7 (土・4便目)	4 (土日・2便目)
	1便あたり最小利用者数		9 (日・9便目)	5 (日・10便目)	1 (土・7便目)	1 (日・6便目)	1 (日・4便目)	1 (日・4便目)	1 (土・2便目)	1 (土日・5便目)

※東環状線左まわりの平日の５便目は、11 日（月）が諸事情により未実施のため、12 日（火）から 15 日（金）の平均値

※平均乗車数の着色は市民病院到着時間で区分

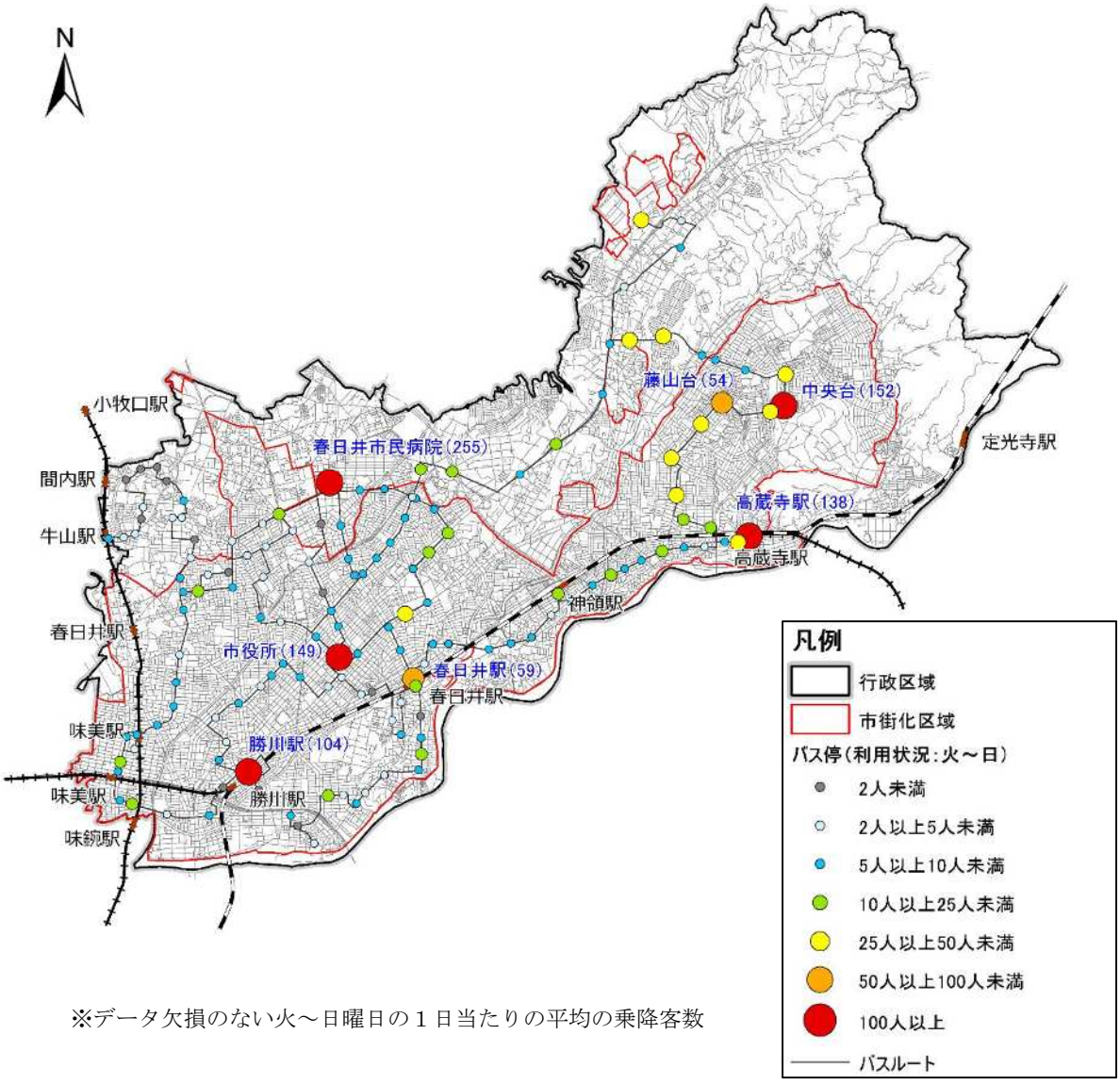
（水色文字：8 時台、青文字：9～11 時台、緑文字：12～14 時台、橙文字：15 時台以降）

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

（４）　１日平均のバス停別乗降客数

バス停別の乗降客数は、全ての路線が接続する春日井市民病院や市役所のほか、ＪＲ中央本線の快速などが停車する駅（ＪＲ勝川駅、ＪＲ春日井駅及びＪＲ高蔵寺駅）や、高蔵寺ニュータウン内で中央台や藤山台での乗降が多い状況です。

■１日平均のバス停別乗降客数



※データ欠損のない火～日曜日の１日当たりの平均の乗降客数

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

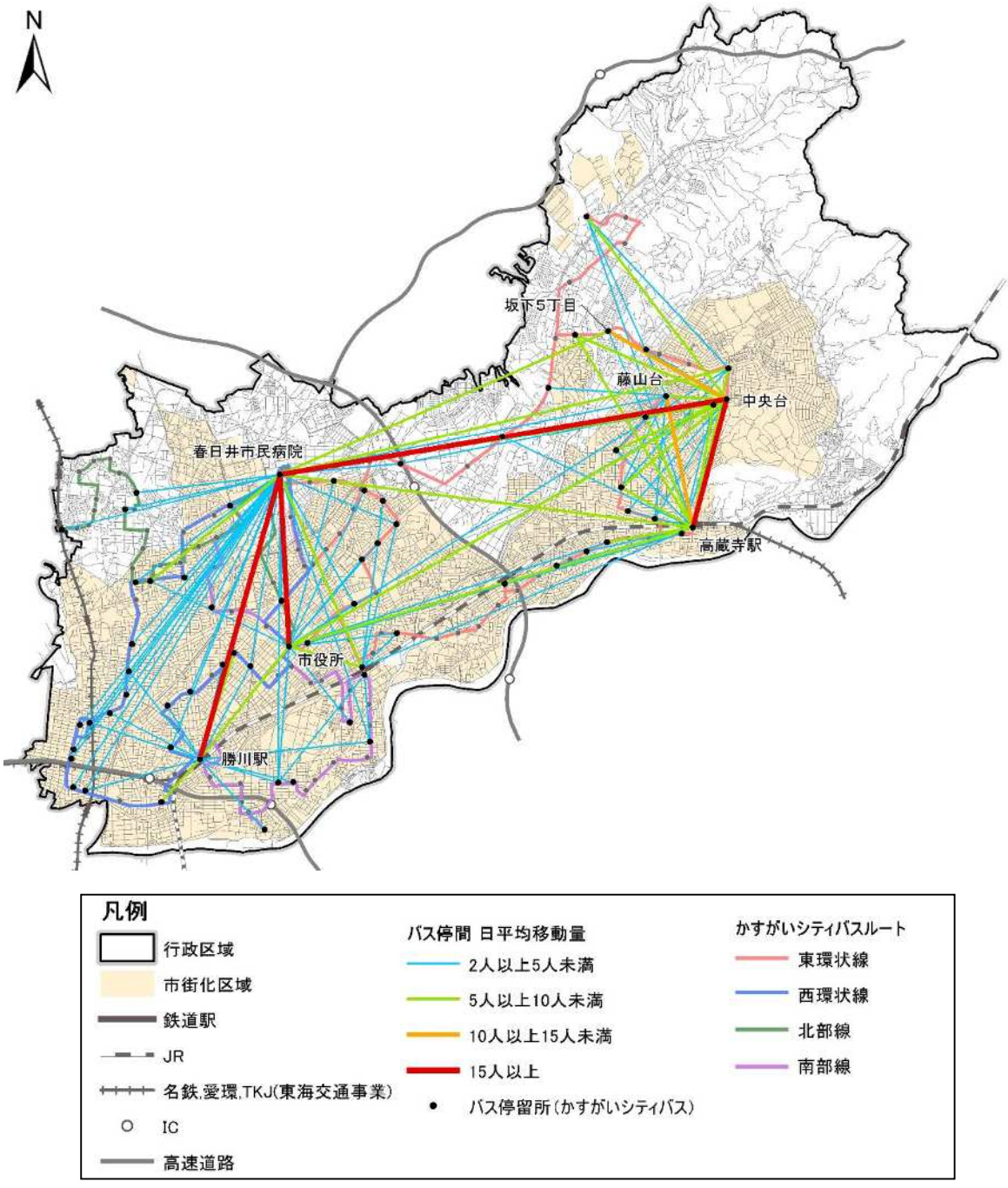
（５） バス停間の移動量

乗降客数が多いバス停間の移動が多くなっていますが、全ての路線が接続する春日井市民病院や市役所は、市内各所からの移動があります。

春日井市民病院は、特に、高蔵寺ニュータウンとの市域を横断する移動、全ての路線が接続する市役所との移動及び路線バスが整備されているＪＲ勝川駅との移動が多く、市役所は、特に市役所以東の地域との移動が多い状況です。

また、高蔵寺ニュータウンでは、春日井市民病院への移動のほか、市東部のＪＲ高蔵寺駅、商業店舗及び福祉の里への移動が多い状況です。

■１日平均のバス停間の移動量



※データ欠損のない火～日曜日の１日当たりの移動量（2 人以上を表示）

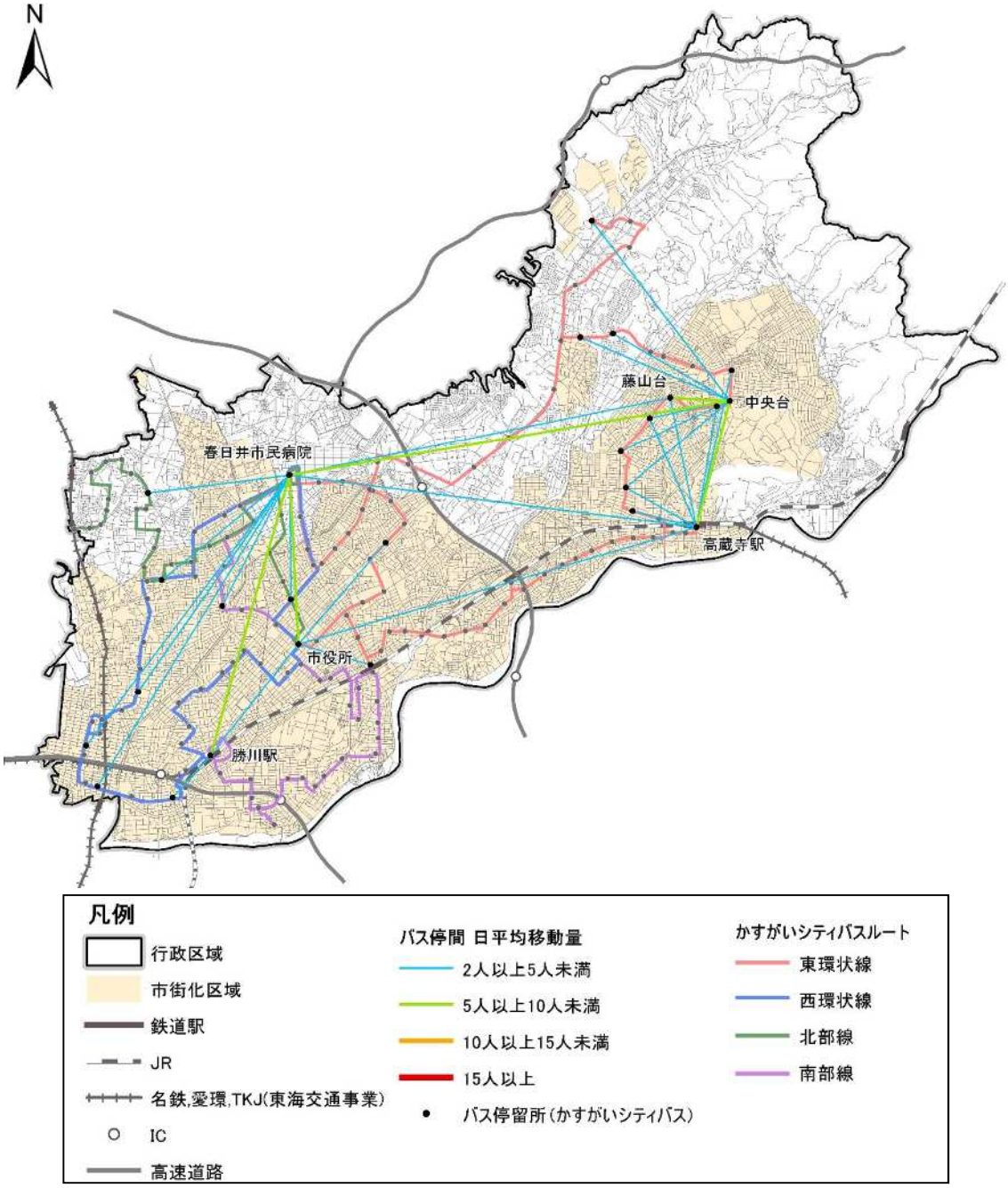
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

（６） 高齢者（75 歳以上）の移動について

利用者の約 4 割を占める 75 歳以上の高齢者は、全体の傾向と概ね同様に、全ての路線が接続する春日井市民病院や市役所で市内各所からの移動があるほか、ＪＲ勝川駅との移動も多い状況です。

また、高蔵寺ニュータウンでは、春日井市民病院への移動のほか、市東部のＪＲ高蔵寺駅、商業店舗及び福祉の里への移動があります。

■高齢者（75 歳以上）の１日平均のバス停間の移動量



※データ欠損のない火～日曜日の１日当たりの移動量（2 人以上を表示）

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

（７）平日・休日別路線別の利用状況

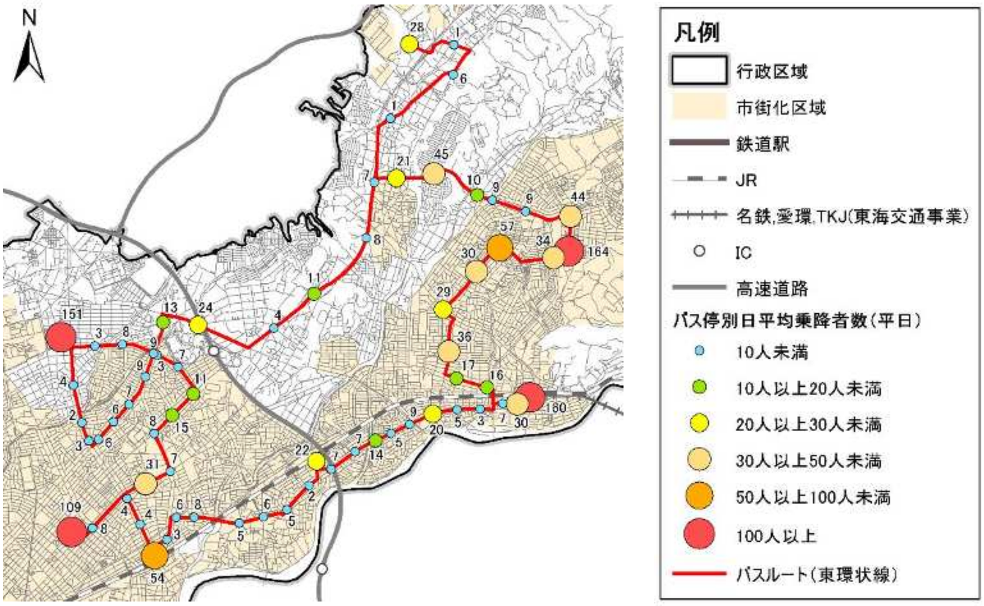
①　東環状線

平日

平日は、高蔵寺ニュータウン内や、春日井市民病院及び市役所への利用が多い状況です。左まわり・右まわりともに、午前中の春日井市民病院への利用のほか、高蔵寺ニュータウン内において、午前の便でＪＲ高蔵寺駅へ行き、午後の便で帰る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 25 人となっています。

■１日平均のバス停別乗降客数（東環状線：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）	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	繁田	北気噴	白山南	円福寺前	藤山台南	藤山台	藤山台東	中央台	高森台	鳥洞橋	高森台西	廻間	坂下5丁目	坂下公民館	かみや団地口	坂下出張所	厚金橋西	福祉の里	厚金橋西	坂下出張所	かみや団地口	坂下神社	中部大学北	平和公園口	大泉寺西	グリーンパレス春日井	下原本町	下原口	東野町	松原小学校前	六軒屋3丁目	六軒屋4丁目	六軒屋公民館	六軒屋	南下原町	春日井市民病院
1便	8:12	2	2	2	2	3	3	3	4	6	9	11	13	13	13	13	14	13	13	13	13	13	13	13	13	14	13	13	13	12	12	12	12	12	12	12	12	12	13	8
2便	9:21	4	4	4	4	5	5	5	8	13	17	21	24	25	25	23	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	23	23	22	19	18	19	19	19	20	19	18	18	18	8
3便	10:40	4	5	5	6	6	7	9	12	13	13	15	18	18	19	18	20	19	19	19	18	10	9	10	10	11	10	11	11	10	9	9	9	9	9	8	8	9	9	6
4便	11:32	5	5	6	6	6	8	9	10	11	12	12	13	13	14	14	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	11	11	10	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9
5便	12:50	7	8	8	10	11	14	15	15	16	14	14	14	15	14	15	14	14	14	14	14	14	14	14	14	15	14	16	15	14	15	15	14	14	13	13	13	12	12	7
6便	13:42	10	11	11	11	11	11	12	13	11	11	12	13	13	13	12	12	11	11	11	11	11	11	11	11	10	11	10	11	11	11	11	10	11	11	11	10	10	10	7
7便	15:17	8	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	7	8	7	7	6	6	6	6	5	4	4	6	5	5	5	5	5	6	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5
8便	15:52	8	10	11	11	11	12	12	11	10	10	10	10	10	11	11	10	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	7	7	7	6	5	4	4	4	4	4	4
9便	17:27	7	7	8	12	12	13	14	13	9	8	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	2	2	4

便数	時刻（市民病院発）	松原中学校	東野町西3丁目	東野小学校南	落合公園	春日井インター西	東野新町	東野口	篠木	総合福祉センター前	鳥居松	市役所	鳥居松	ことぶき町	乙輪町	春日井駅	割塚町	関田町	林島町	熊野神社北	熊野町	堀ノ内町	堀ノ内町東	神領駅	神領町東	大留町1丁目	大留町4丁目	大留町中	大留町東	気噴町西	気噴町	高蔵寺町1丁目	高蔵寺町2丁目	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺駅
1便	8:12	8	8	8	8	8	9	9	9	6	5	6	6	6	5	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	5	4	4	5	7	6	6	7	5	
2便	9:21	7	8	9	9	11	13	13	14	12	12	6	6	6	6	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	2	
3便	10:40	6	6	6	7	6	7	7	8	7	7	7	7	7	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	2	
4便	11:32	10	10	10	11	10	10	10	10	10	10	8	8	8	7	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	2	
5便	12:50	8	8	9	10	10	9	10	9	9	9	9	10	10	10	8	8	8	8	7	7	7	7	6	7	6	5	5	6	6	6	6	6	4	
6便	13:42	7	7	7	8	8	8	8	7	7	7	8	8	8	8	7	7	6	6	6	6	6	6	5	5	5	4	4	4	3	3	3	2	1	
7便	15:17	5	5	5	6	6	6	7	6	7	7	9	9	9	9	9	8	8	8	7	7	7	7	8	7	7	5	5	5	4	4	4	3	3	
8便	15:52	4	5	5	5	4	4	4	4	6	6	6	7	7	7	6	7	7	7	7	6	6	6	5	6	5	5	5	5	4	4	4	3	2	
9便	17:27	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	

（右まわり）

便数	時刻（市民病院発）	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	高蔵寺町1丁目	気噴町	気噴町西	大留町東	大留町中	大留町4丁目	大留町1丁目	神領町東	神領駅	堀ノ内町東	堀ノ内町	熊野町	熊野神社北	林島町	関田町	割塚町	春日井駅	乙輪町	ことぶき町	鳥居松	市役所	鳥居松	総合福祉センター前	篠木	東野口	東野新町	春日井インター西	落合公園	東野小学校南	東野町西3丁目	松原中学校
1便	7:00																																		
2便	8:17	4	4	4	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	4	5	5	6	6	7	7	7	7	6	5	5	6	6	6	7	7	7	6	7	7
3便	9:25	3	3	3	3	4	6	7	7	8	9	9	8	9	10	11	12	12	13	12	11	12	12	12	11	11	9	10	10	10	11	10	10	10	10
4便	10:37	4	5	5	5	5	6	6	7	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	9	10	9	9	7	7	7	7	8	8	7	6	6	6	6
5便	11:35	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	6	6	7	7	6	7	7	7	4	4	4	5	4	4	4	3	3	3	3
6便	13:04	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5	9	9	9	8	8	8	8	7	7	6	6
7便	13:45	3	5	5	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3
8便	15:14	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	3	3	5	5	5	5	5	4	5	4	4	4	4
9便	15:55	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	7	7	10	9	9	8	8	8	8	7	8
10便	17:41	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2

便数	時刻（市民病院発）	春日井市民病院	南下原町	六軒屋	六軒屋公民館	六軒屋4丁目	六軒屋3丁目	松原小学校前	東野町	下原口	下原本町	グリーンパレス春日井	大泉寺西	平和公園口	中部大学北	坂下神社	かみや団地口	坂下出張所	厚金橋西	福祉の里	厚金橋西	坂下出張所	かみや団地口	坂下公民館	坂下5丁目	廻間	高森台西	鳥洞橋	高森台	中央台	藤山台東	藤山台	藤山台南	円福寺前	白山南	北気噴	繁田	高蔵寺町2丁目	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺駅
1便	7:00	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	4	4	5	10	10	8	8	9	8	8	7	
2便	8:17	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	5	5	5	6	8	9	12	16	17	17	16	16	14	13	12	
3便	9:25	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	7	10	10	10	10	12	13	14	15	16	15	13	13	12	11	9	
4便	10:37	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8	7	8	8	8	6	6	9	9	10	10	11	11	11	13	12	11	12	13	13	12	11	10	10	9	8	7	
5便	11:35	7	8	7	7	7	7	7	7	7	9	9	9	9	9	7	7	7	7	7	7	7	7	8	8	9	8	8	8	10	11	10	9	8	5	5	5	4	3	
6便	13:04	12	11	11	11	11	11	11	10	11	11	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	14	14	14	14	14	13	9	7	7	6	5	5	5	4	4	3	
7便	13:45	7	7	7	7	7	7	7	7	7	6	7	7	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	8	7	6	5	4	3	2	2	2	2	1	
8便	15:14	8	8	8	8	9	9	9	9	9	8	9	9	10	9	9	9	9	9	15	16	17	17	17	17	19	19	18	15	12	11	9	9	8	8	5	5	5	4	
9便	15:55	10	9	9	9	9	8	8	9	9	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	10	10	10	8	6	7	5	4	3	3	3	3	3	3	
10便	17:41	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	8	7	7	7	7	6	4	2	2	1	1	1	1	1	1	0	

※左まわりの５便目は、12 日（火）から 15 日（金）の平均値

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

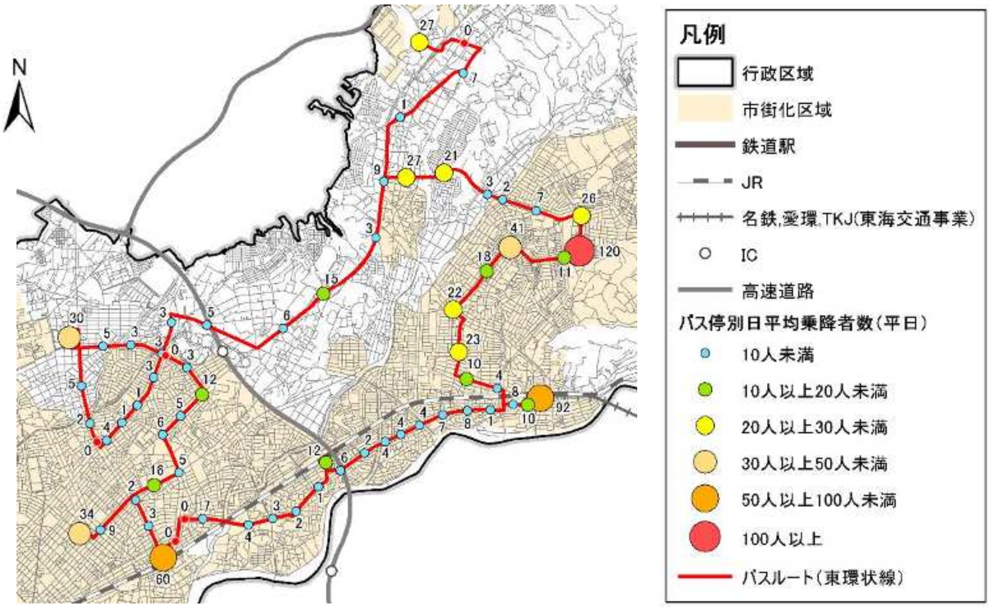
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

休日

休日は、春日井市民病院や市役所への利用が平日と比較し少なく、高蔵寺ニュータウン周辺の利用が多い状況です。ＪＲ中央本線南側の地域の利用は少ない状況です。

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（東環状線：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）

（左まわり）

便数	時刻（市民病院発）	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	繁田	北気噴	白山南	円福寺前	藤山台南	藤山台	藤山台東	中央台	高森台	鳥洞橋	高森台西	廻間	坂下5丁目	坂下公民館	かみや団地口	坂下出張所	厚金橋西	福祉の里	厚金橋西	坂下出張所	かみや団地口	坂下神社	中部大学北	平和公園口	大泉寺西	グリーンパレス春日井	下原本町	下原口	東野町	松原小学校前	六軒屋3丁目	六軒屋4丁目	六軒屋公民館
1便	8:12																																				
2便	9:21	1	1	1	1	1	1	2	2	7	7	8	8	10	10	10	10	9	9	9	9	9	9	9	9	10	9	8	8	6	6	5	5	5	5	5	5
3便	10:40	3	3	3	3	4	7	7	11	14	13	12	12	11	11	11	10	9	9	8	8	0	1	1	2	3	2	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2
4便	11:32	6	6	6	6	6	7	8	9	9	10	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	8	8	7	6	6	6	6	6	6	6
5便	12:50	2	3	5	5	6	11	12	13	9	8	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	8	8
6便	13:42	6	6	6	7	7	7	10	10	8	9	8	5	5	5	5	4	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7便	15:17	3	4	4	4	4	4	5	7	7	7	7	7	7	7	7	5	5	5	6	6	7	7	7	6	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4
8便	15:52	13	14	14	15	14	15	15	14	12	11	14	14	14	13	13	12	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	6	5	5	4	4
9便	17:27	3	3	3	3	4	3	4	4	3	3	4	5	5	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	2	2	1	1	1

便数	時刻（市民病院発）	六軒屋	南下原町	春日井市民病院	松原中学校	東野町西3丁目	東野小学校南	落合公園	春日井インター西	東野新町	東野口	篠木	総合福祉センター前	鳥居松	市役所	鳥居松	ことぶき町	乙輪町	春日井駅	割塚町	関田町	林島町	熊野神社北	熊野町	堀ノ内町	堀ノ内町東	神領駅	神領町東	大留町1丁目	大留町4丁目	大留町中	大留町東	気噴町西	気噴町	高蔵寺町1丁目	高蔵寺町2丁目	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺駅
1便	8:12																																					
2便	9:21	5	6	6	6	6	6	6	8	8	8	8	8	7	6	6	6	5	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	3	4	5	5	5	4	4	4	3	
3便	10:40	2	2	3	4	4	4	5	5	5	5	6	6	5	4	4	4	4	3	3	3	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	
4便	11:32	7	7	4	4	4	4	4	5	5	5	6	6	5	3	4	4	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	
5便	12:50	8	8	6	6	6	6	7	9	9	10	9	5	5	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	4	4	4	3	3	2	1	
6便	13:42	2	2	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	
7便	15:17	4	4	3	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
8便	15:52	3	3	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	5	6	6	5	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	
9便	17:27	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

（右まわり）

便数	時刻（市民病院発）	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	高蔵寺町1丁目	気噴町	気噴町西	大留町東	大留町中	大留町4丁目	大留町1丁目	神領町東	神領駅	堀ノ内町東	堀ノ内町	熊野町	熊野神社北	林島町	関田町	割塚町	春日井駅	乙輪町	ことぶき町	鳥居松	市役所	鳥居松	総合福祉センター前	篠木	東野口	東野新町	春日井インター西	落合公園	東野小学校南	東野町西3丁目	松原中学校	春日井市民病院
1便	7:00																																			
2便	8:17																																			
3便	9:25	2	2	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	5	7	7	7	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3
4便	10:37	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	3	3	3	6	6	6	6	3	4	5	6	6	6	5	4	4	4	5	6
5便	11:35	0	1	1	1	2	2	2	3	3	4	4	2	2	2	2	3	3	3	3	5	5	5	4	3	3	4	4	4	5	4	4	4	5	5	3
6便	13:04	1	1	1	1	2	1	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	7	7	6	5	4	2	2	2	2	2	2	3
7便	13:45	1	1	1	2	2	2	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	4	5	4	4	4	4	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4
8便	15:14	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3
9便	15:55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	6
10便	17:41	0	2	2	2	2	1	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	1	1	1	1	1	

便数	時刻（市民病院発）	南下原町	六軒屋	六軒屋公民館	六軒屋4丁目	六軒屋3丁目	松原小学校前	東野町	下原口	下原本町	グリーンパレス春日井	大泉寺西	平和公園口	中部大学北	坂下神社	かみや団地口	坂下出張所	厚金橋西	福祉の里	厚金橋西	坂下出張所	かみや団地口	坂下公民館	坂下5丁目	廻間	高森台西	鳥洞橋	高森台	中央台	藤山台東	藤山台	藤山台南	円福寺前	白山南	北気噴	繁田	高蔵寺町2丁目	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺駅
1便	7:00																																						
2便	8:17																																						
3便	9:25	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	11	12	12	12	11	12	12	13	12	12	11	12	14	14	14	12	
4便	10:37	6	6	5	6	6	5	6	7	7	7	7	7	7	8	8	7	7	7	8	8	8	8	9	9	10	10	9	8	9	9	8	8	7	5	4	4	4	
5便	11:35	3	3	3	3	3	3	3	3	4	6	5	7	7	6	6	6	6	6	6	5	5	7	7	7	6	6	6	2	2	4	4	4	4	5	4	4	3	
6便	13:04	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	7	7	7	7	6	5	5	5	5	3	
7便	13:45	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	8	8	8	8	7	8	8	6	5	4	4	3	3	2	
8便	15:14	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	7	7	8	8	9	10	10	10	10	7	8	8	9	9	8	7	5	5	5	5	
9便	15:55	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	8	9	9	9	9	11	10	10	10	9	10	8	8	8	6	6	
10便	17:41																																						

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

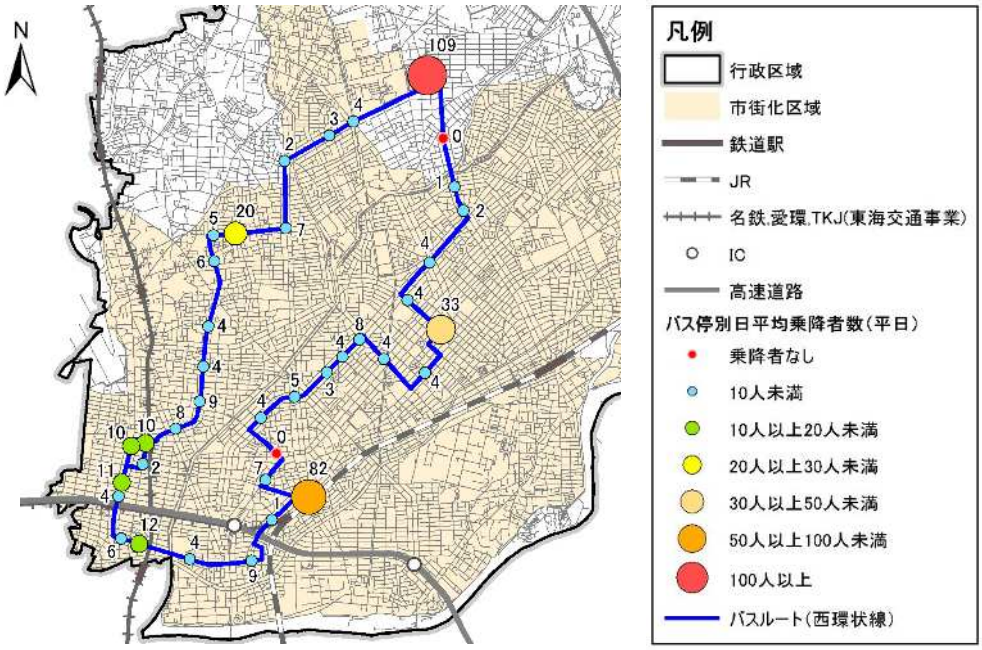
②　西環状線

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	柏原町３丁目	瑞穂通１丁目	鳥居松２丁目	市役所	柏原町５丁目	八田町２丁目	六軒屋公民館	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	西部中学校	西部ふれあいセンター	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																												0	0	0	0	0	0	0	0	0
2便	8:14	1	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	7	7	8	8
3便	10:04	3	5	5	6	7	7	9	9	9	10	8	9	9	10	10	10	10	11	11	11	9	9	10	10	9	10	10	10	9	8	9	8	7	7	7	7
4便	11:50	4	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	7	6	6	6	6	7	7	8	8	7	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	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	2	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	5	6	5	5	5	5	5	4	4	4
7便	17:03	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	3	2	3	2	3	3	6	6	6	6	5	5	4	4	4	4	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1

（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	味美駅前	味美町	美濃町	稲口町	松山小学校	西部ふれあいセンター	西部中学校	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	六軒屋公民館	八田町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	柏原町２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	8:16	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	5	4	4	5
2便	10:06	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	5
3便	11:54	3	3	2	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便	13:42	3	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3
5便	15:30	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	4	3	3	2	2	2	2
6便	17:13	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

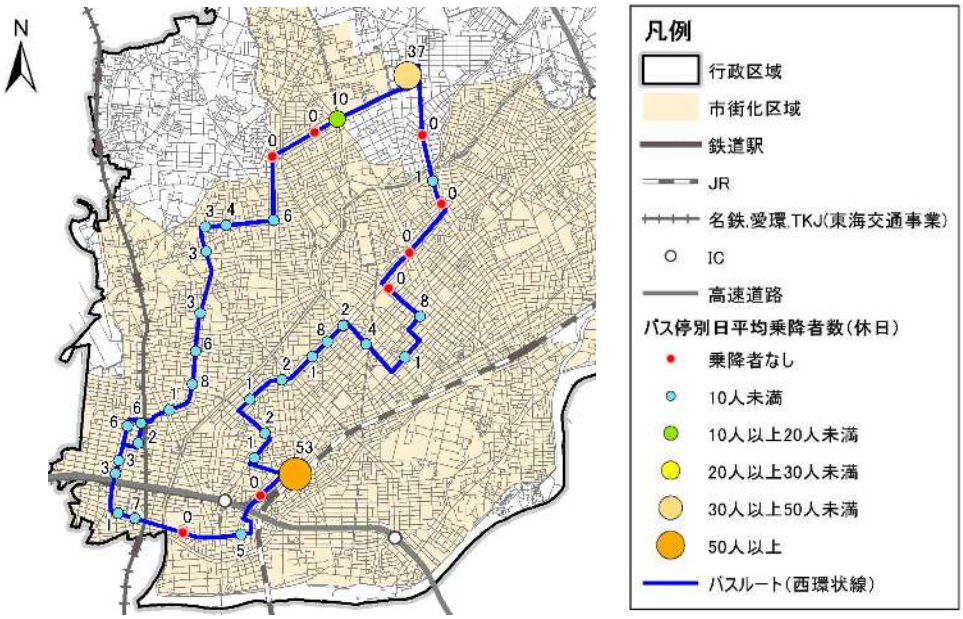
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

休日

休日は、特にＪＲ勝川駅への利用が多く、左まわり・右まわりともに、最終便の利用が少ない状況です。また、乗降客がいないバス停が多く見られます。

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（西環状線：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）

（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	柏原町３丁目	瑞穂通１丁目	鳥居松２丁目	市役所	柏原町５丁目	八田町２丁目	六軒屋公民館	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	西部中学校	西部ふれあいセンター	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	8:43味美																												2	2	2	2	4	4	5	5	
3便	10:04	1	1	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	4	2	3	3	3	3	3	4	5	4	4	4	4	4	3	3	3	3	5	5	
4便	11:50	3	3	3	3	3	3	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	6	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	
5便	13:36	1	2	2	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	
6便	15:22	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	
7便	17:03	2	2	2	2	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0																				

（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	味美駅前	味美町	美濃町	稲口町	松山小学校	西部ふれあいセンター	西部中学校	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	六軒屋公民館	八田町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	柏原町２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	1	2	2	2	2	3	3	4	4	4	4	4	
2便	9:56	0	0	1	1	1	1	2	2	1	2	2	4	5	5	6	6	6	7	7	7	5	2	2	3	3	3	3	1	2	4	4	4	4	3	3	3	3	
3便	11:44	1	1	1	1	2	2	2	2	2	4	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
4便	13:32	4	4	3	3	2	4	4	4	6	6	6	5	6	6	6	6	6	7	7	7	6	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	
5便	15:20	7	7	7	7	7	7	7	6	6	6	6	7	6	6	6	5	5	5	4	4	4	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
6便	17:03	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0																	

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

③　南部線

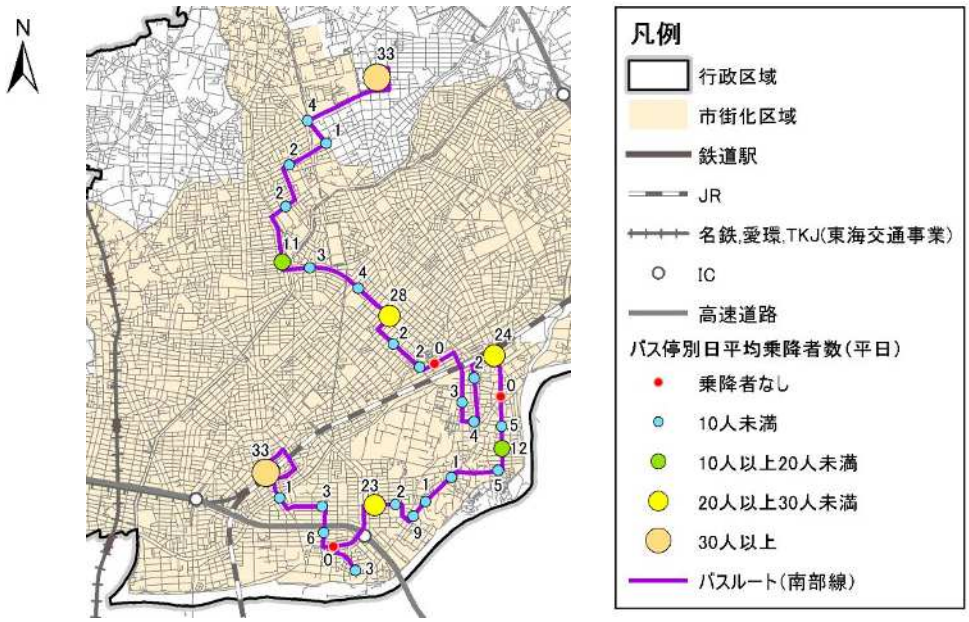
平日

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	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	1	1	1	2	2	3	3	5	6	6	7	7	7	7	8	6	6	7	7	8	9	9	6	7	7	7	7	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	6	6	6	6	7	7	6	7	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	
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	
5便	17:45	4	5	5	5	5	6	6	5	5	6	6	6	5	5	5	5	5	5	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	

（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	
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	
3便	12:30	2	2	2	3	3	3	4	5	5	4	4	5	5	7	7	6	6	6	6	6	7	7	4	4	4	5	4	5	4	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	
5便	17:03	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0	

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

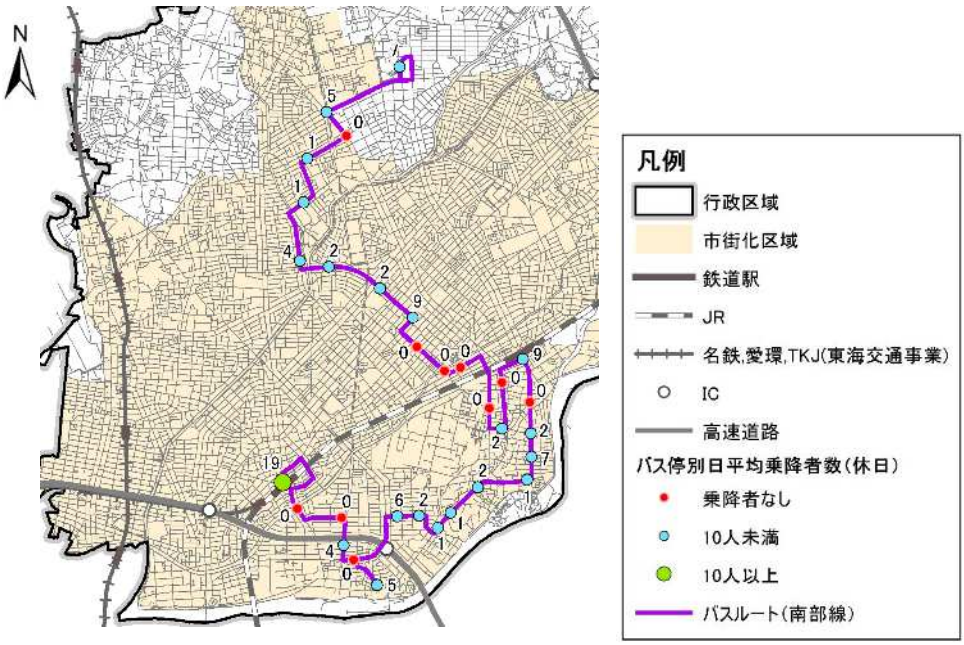
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

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、乗降客がい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	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	2	3	5	5	5	4	4	4	4	3	4	4	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	5	5	5	5	5	5	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	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5便	17:45																														

（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																														
2便	10:10	2	2	2	2	2	2	4	4	4	5	5	5	7	6	6	2	2	3	3	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	0
3便	12:30	1	1	2	2	2	2	3	4	4	4	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	3	2	2	2
4便	14:48	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2
5便	17:03	6	6	6	6	6	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

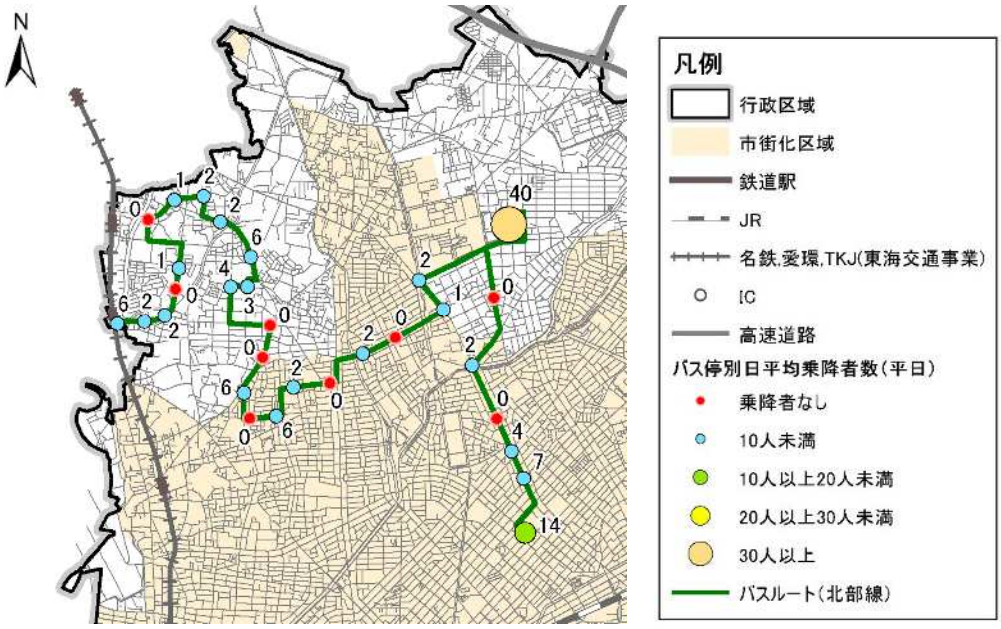
④　北部線

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）	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	1	2	3	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
2便	11:04	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	5	5	4	3	3	2	2	2	2	2	1	0
3便	13:12	2	3	4	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
4便	15:20	1	2	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	0	0
5便	17:23	0	0	0	0	1	1	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0

（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	0	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	
2便	10:16	1	1	3	4	4	4	5	6	7	8	9	10	10	10	8	8	8	8	9	9	9	9	8	3	3	3	3	3	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	3	2	
4便	14:32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	2	2	2	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	

※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多 ― 少

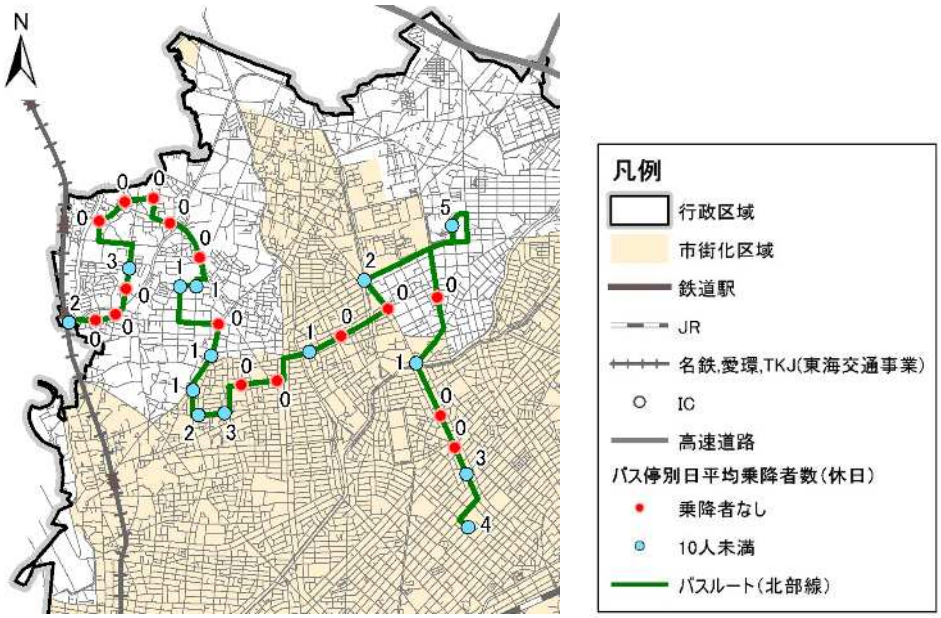
資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

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、乗降客がい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	1	0	0	1	1	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	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	0	0	0	0
5便	17:23																													

（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	1	0	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	0	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	1	1	1	1	1	0	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	0	0

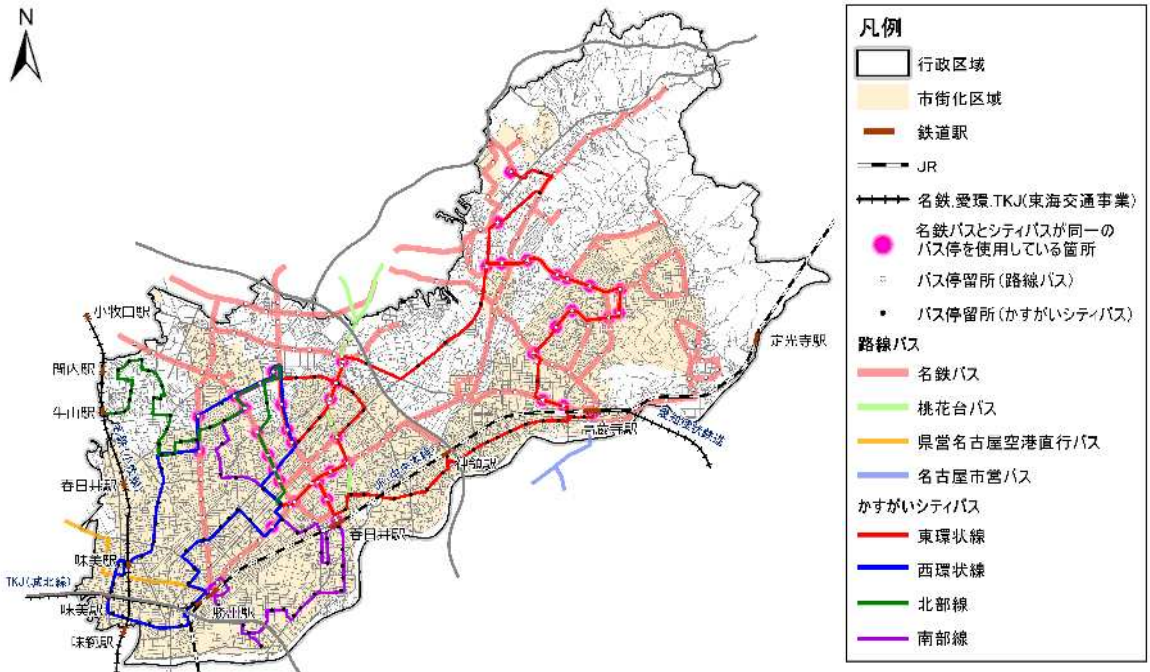
※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色：多　少

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

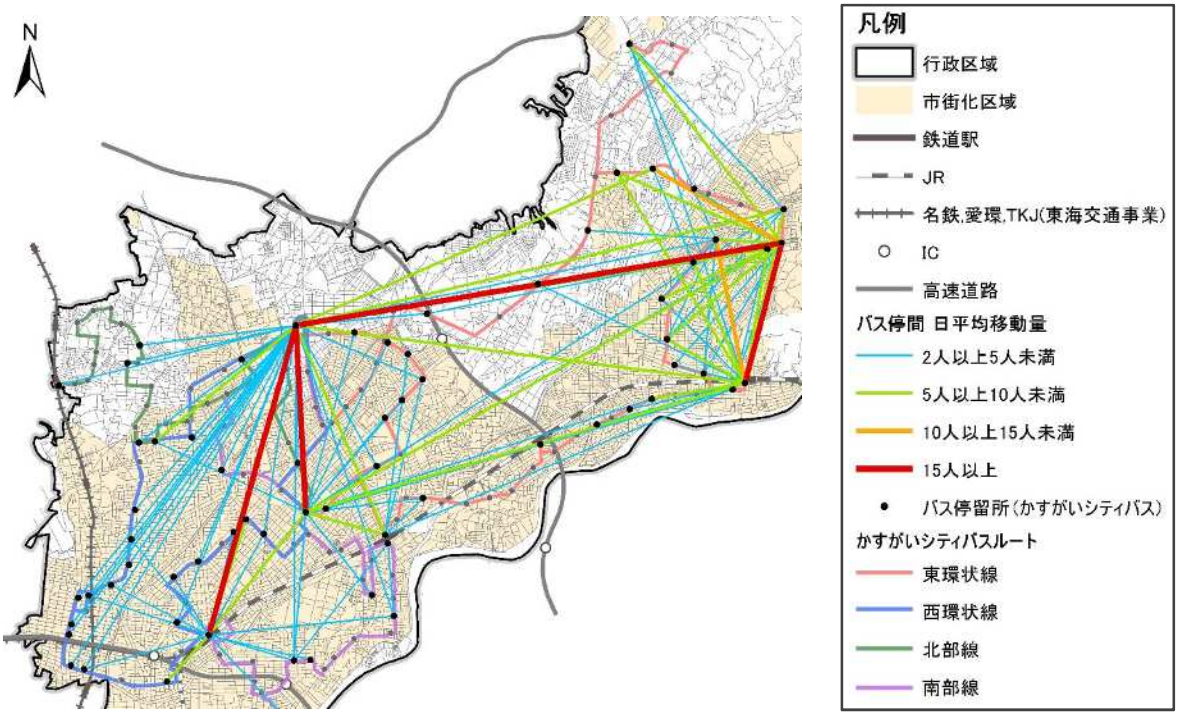
かすがいシティバスと名鉄バスのバス停が連続して重複している区間があります。このうち、ＪＲ勝川駅～春日井市民病院、ＪＲ高蔵寺駅～中央台では、かすがいシティバスの利用が多い区間となっています。

■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）

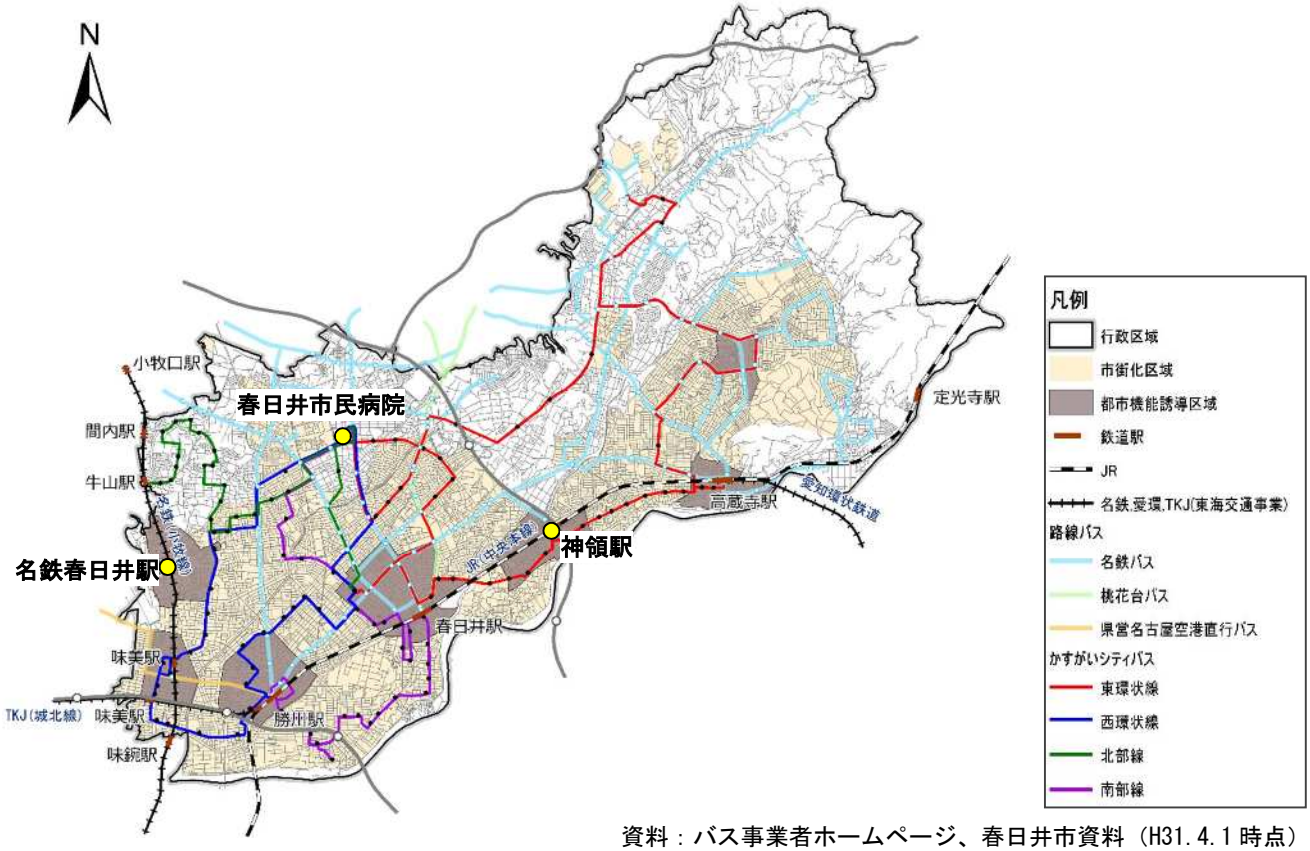


資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

（９） 拠点となる地域間の連携について

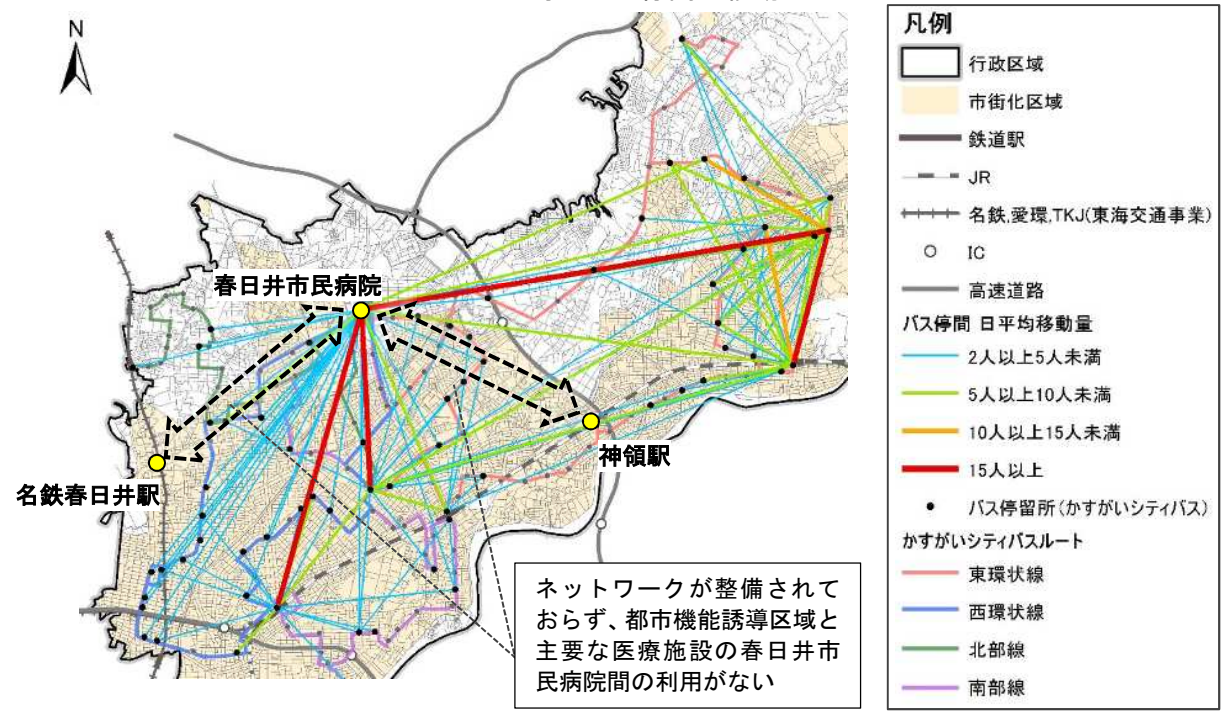
バス停間の移動から、路線バスやかすがいシティバスが確保されていない、名鉄春日井駅やＪＲ神領駅周辺の都市機能誘導区域と春日井市民病院との利用が少ない状況です。

■都市機能誘導区域と春日井市民病院との連携



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



資料：かすがいシティバス乗降調査（H31.3）

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 28 年度（2016 年度）と比較し増加しています。

■名鉄バスの補助申請額の推移

	2016 年度 （平成 28 年度）	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	2,517 千円	4,463 千円	6,972 千円	4,706 千円

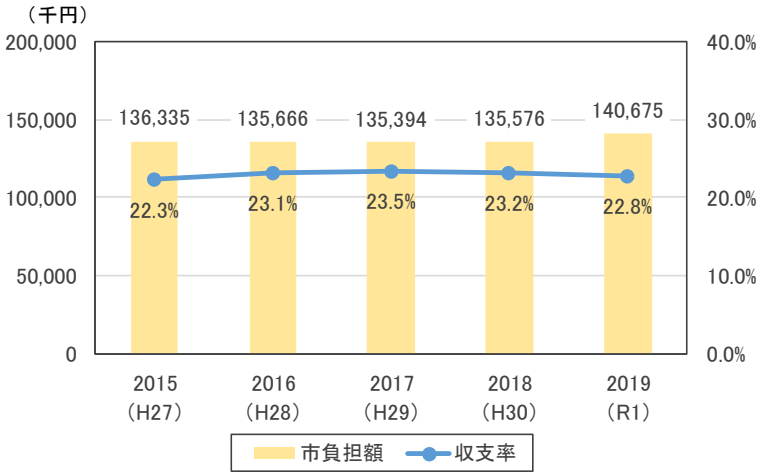
資料：春日井市資料(R2)

（２）　かすがいシティバスの収支等

かすがいシティバスの市の負担金は、令和元年度（2019 年度）は約 140 百万円ですが、平成 30 年度（2018 年度）以前は約 135 百万円と概ね横ばいで推移しています。収支率は約 23%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。

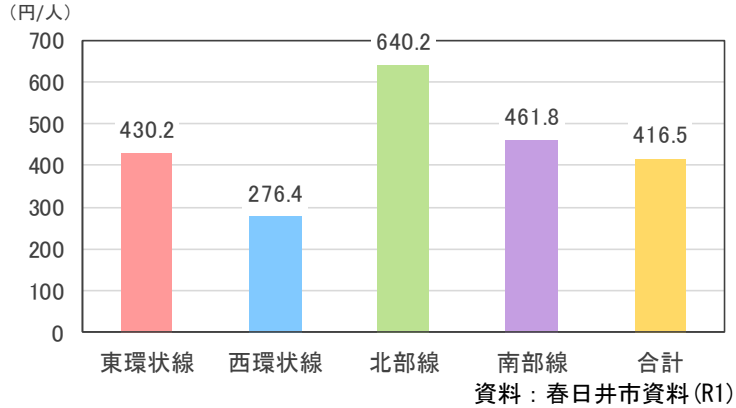
■かすがいシティバスの市の負担金と収支率の推移



※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（H30 年度）



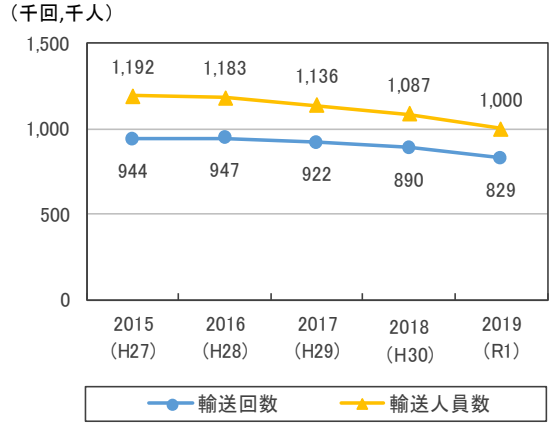
資料：春日井市資料(R1)

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。

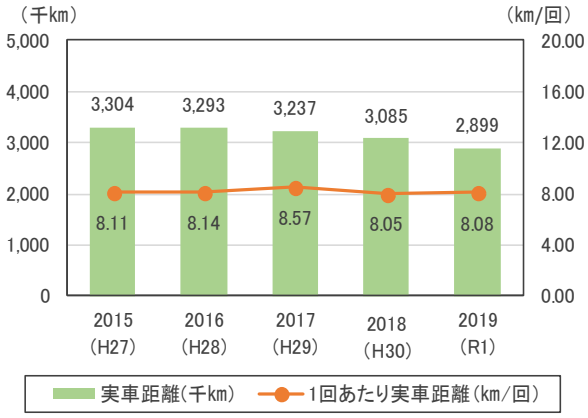
タクシーの輸送回数、輸送人員数は減少しており、５年間で輸送回数は約 12 万回、輸送人員は約 19 万人減少しています。また、実車距離も減少しています。

■輸送回数と輸送人員数の推移



資料：春日井市福祉有償運送運営協議会資料

■実車距離の推移



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。

日利用者数は、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

大人	小児	乳児
100 円	50 円	無料

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

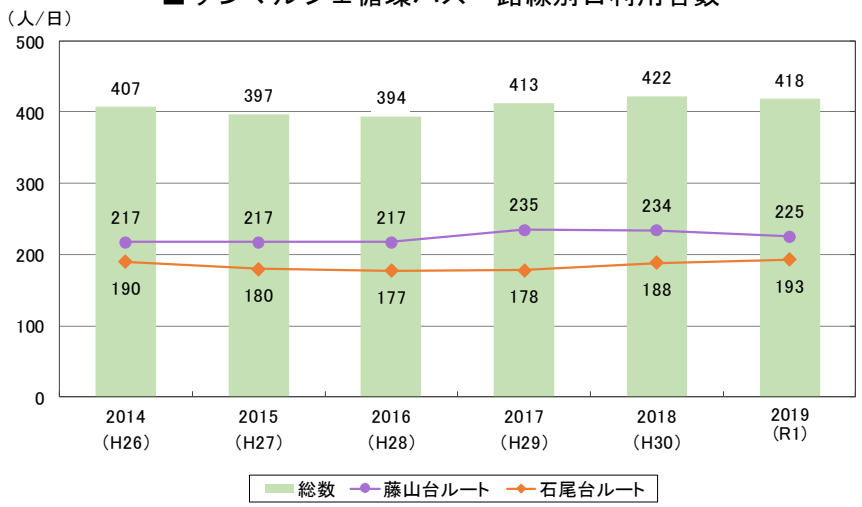
※保護者（大人または小児）１人につき幼児（１歳以上小学校入学前）２人まで無料

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　路線別日利用者数



資料：春日井市資料（R2）

４－７　福祉有償運送等

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、16 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（R1 年度）

	道路運送法第4条	道路運送法第78条3号
事業者数	16事業者	
運転者	37人	
車両台数	24台	5台
輸送人員	20,466人	2,124人
実車距離	99,151km	6,961km
輸送回数	16,814回	2,045回
1回あたり実走距離	5.9km/回	3.4km/回

資料：春日井市福祉有償運送運営協議会議資料

■福祉有償運送（R1 年度）

団体数	6団体
運転者数	42人
車両台数	32台
登録人数	69人
輸送人員	1,613人
実車距離	15,904km
輸送回数	1,613回
1回あたり実走距離	9.9km/回

資料：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

② 相乗りタクシー実証実験：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

（２） 実施結果について

①　ゆっくりカート実証実験

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っ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。

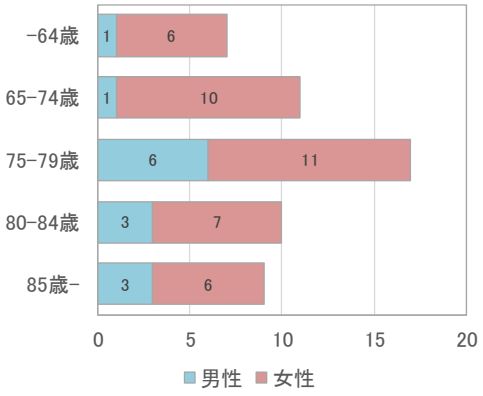
❖事後アンケート調査（回答者数：54 名（手渡し配付・郵送回収））

【利用者属性】

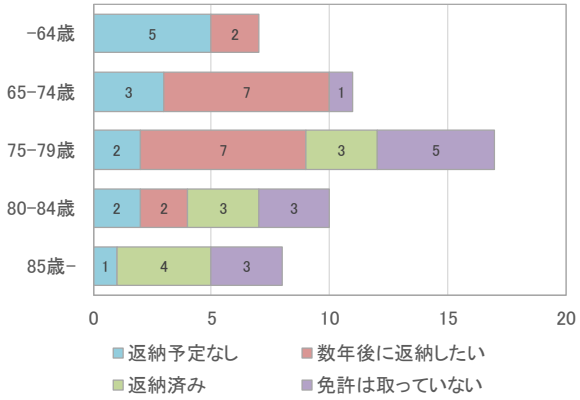
・利用者は、75 歳以上の後期高齢者や女性が多い状況でした。

・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



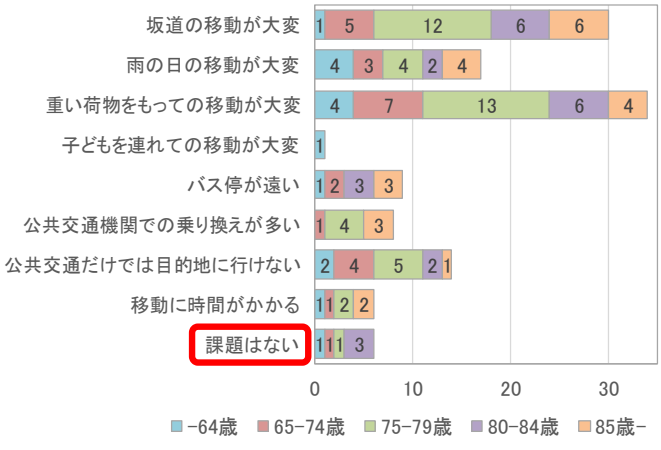
■自動車運転免許の保有



【移動に関する問題】

・移動に関する問題については、半数以上の人が「重い荷物をもっての移動が大変」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。

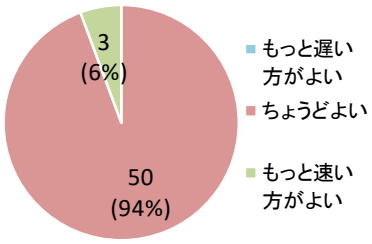
■移動に関する問題



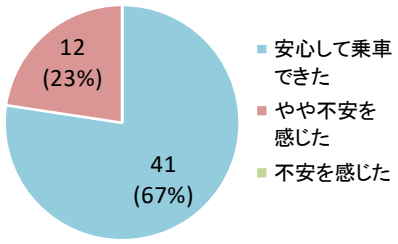
【ゆっくりカート（手動運転）についての感想】

・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。

■走行速度について



■安心感について



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ってい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）

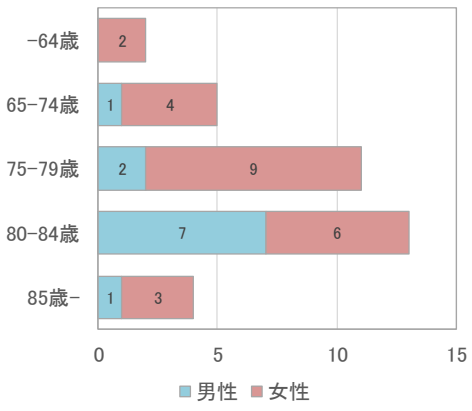
❖事後アンケート調査（回答者数：35 名（手渡し配付・郵送回収））

【利用者属性】

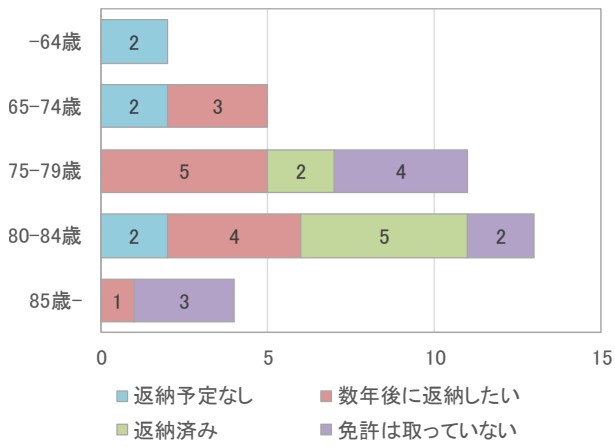
・利用者は、75 歳以上の後期高齢者が多い状況でした。

・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。

■回答者の年齢・性別



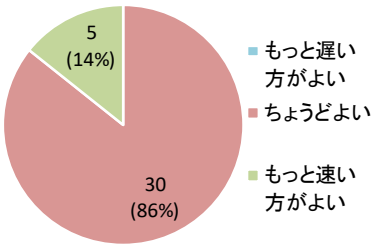
■自動車運転免許の保有



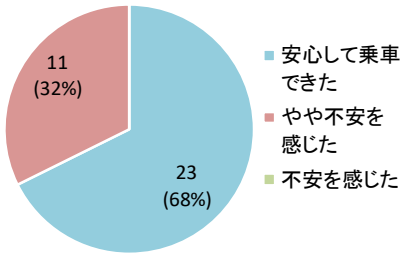
【ゆっくりカート（自動運転）についての感想】

・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。

■走行速度について



■安心感について



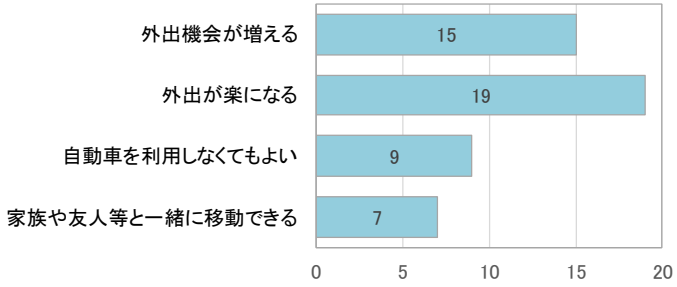
【ゆっくりカート（自動運転）の利用意向と期待すること】

・期待する点は「外出が楽になる」が最も多く、半数程度の人から期待されています。

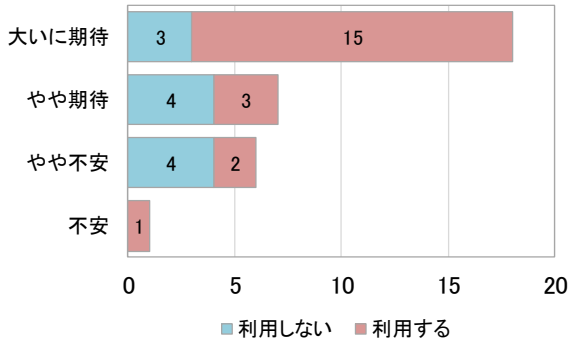
・自動運転サービスへの期待感は高くなっています。ゆっくり自動運転の利用意向がなくても自動運転への期待は高い人もいます。

・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。

■自動運転に期待する効果



■自動運転への期待（利用意向別）



②　相乗りタクシー実証実験

乗車人数は 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。

利用場所は自宅のほか、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／全配車数）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(グルッポふじどう等)	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の料金割引

本市では、かすがいシティバスの利用促進のため、マタニティカード保有者、運転免許自主返納カード保有者及び高齢者カード保有者を対象として、かすがいシティバスの料金割引を実施しています。

また、１日乗車券を割引する社会実験を実施しています。その結果、高齢者、運転免許自主返納者、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、大人一日乗車券と小人一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ておらず、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。

■マタニティカード

市内に住所を有する妊婦へ交付

■運転免許自主返納カード

市内に住所を有する自主返納をした方（申請者のみ）へ交付

■高齢者カード

市内に住所を有する 75 歳以上の方へ交付

■１日乗車券を割引する社会実験

●目的　：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	

※１日乗車券を購入し、かすがいシティバスを利用した小中学生、先着 50 名に記念品をプレゼント

●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日乗車件(枚)	高齢者･返納者 ･妊婦(枚)
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。

（３）愛知環状鉄道連絡協議会によるイベント

愛知環状鉄道連絡協議会（愛知県、岡崎市、瀬戸市、豊田市、春日井市）により、愛知環状鉄道の利用促進や沿線地域の活性化を目的として「愛知環状鉄道沿線　夏休み親子教室」が夏休み期間の８月に開催されています。また、沿線の名所等を巡り魅力に触れてもらうことを目的として「愛環ぶらっとウォーキング」が毎年開催されています。

■令和元年度　愛知環状鉄道沿線　夏休み親子教室の様子

コース２：パナソニックエコシステムズ㈱　工場見学＆工作教室

■令和元年度　愛環ぶらっとウォーキングの様子

「定光寺自然休養林殿様街道を抜けて瀬戸・水野で窯めぐり」コース（約 8.8 ㎞）

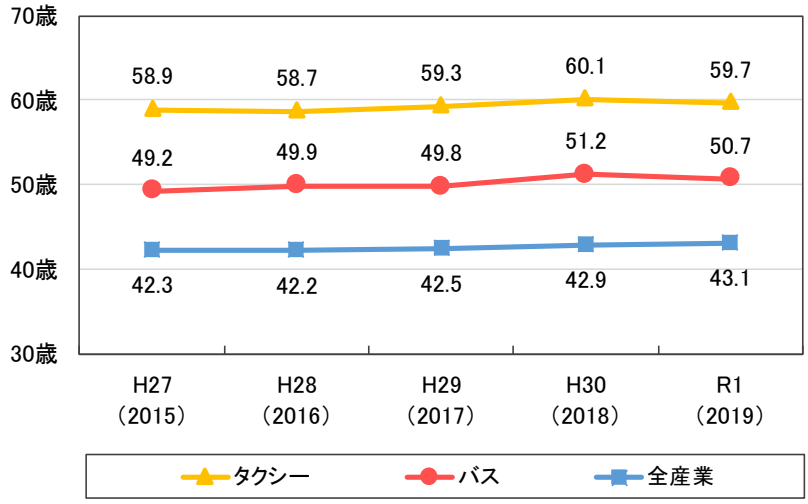
スタート：ＪＲ中央本線 定光寺駅　　ゴール：愛知環状鉄道 中水野駅

※「ＪＲ東海さわやかウォーキング」との共同開催コース

４－１０ 公共交通の担い手の動向

公共交通の担い手に関連する自動車運転事業では、全産業と比較し平均年齢が高い状態が続いています。

■自動車運転事業従事者の平均年齢の推移



資料：交通政策白書

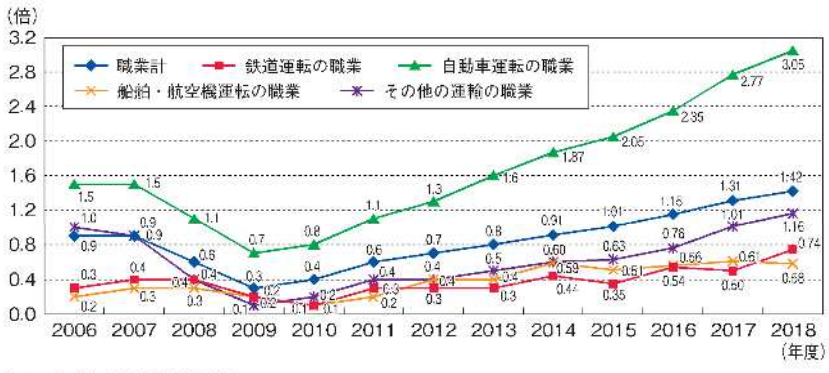
コ　ラ　ム

自動車輸送事業の担い手の動向

全国の物流・旅客を含む自動車運送事業の有効求人倍率は、全産業平均の約２倍の水準で推移しており、平成 30 年度（2018 年度）には 3.05 となっている。

大型自動車第二種免許の保有者数は 15 年間で 25%減少しており、全国的に地域公共交通の担い手側に影響を及ぼしている。

■自動車運送事業の有効求人倍率の推移



注１：パートタイムを除く常用の数字。
注２：2012年度以降は、「その他の積送の職業」を「その他の運輸の職業」としている。
出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

資料：令和２年版 交通政策白書

４−１１ 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、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、サンマルシェ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	１）ＪＲ勝川駅を基点とする系統 ・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。 ・利用者数は横ばい。 ２）ＪＲ春日井駅を基点とする系統 ・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。 ・利用者数は横ばい。 ３）ＪＲ高蔵寺駅を基点とする系統 ・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。 ・利用者は大きく減少している。
サービス提供上の課題	・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。 ・利用者のニーズへの対応
利用促進の取組み	・高齢者などを対象とした料金の割引制度がある ・小学校を対象とした交通安全教室 ・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

■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	１）ＪＲ勝川駅周辺・ＪＲ春日井駅 ・駅から市内や小牧市内の事業所への業務目的の移動 ・県営名古屋空港への移動 ・春日井市民病院や買い物移動 ２）ＪＲ神領駅周辺 ・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）。 ・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。 ３）ＪＲ高蔵寺駅周辺 ・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。 ・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。 ４）全体的に ・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。 ・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。 ・インバウンド需要は、市内ではほとんどない。
サービス提供上の課題	・運転手の確保が必要である。 ・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。
利用促進の取組み	・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）

■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	・サンマルシェ循環バスは、サンマルシェへの集客を目的として、高蔵寺ニュータウンからセンター地区※への移動手段として運行している。 ・主に高齢者が利用している。
サービス提供上の課題	・事業の効率化を検討している。 ・夜間運行を中止した。
利用促進の取組み	・バス通信の配布（現在は休止中）

※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

４−１２ 隣接市へのヒアリング

本市への移動実態やニーズや、ニーズに対応するための広域連携体制の構築、利用促進策などについて、本市に隣接する名古屋市、小牧市、瀬戸市の公共交通関連部局に対してヒアリングを行いました。

■ヒアリング結果の概要（名古屋市）

実施日	令和元年９月 27 日（金）
春日井市への移動実態やニーズ	・名古屋市営バスにより、守山区内からＪＲ高蔵寺駅まで行き、ＪＲ中央本線に乗り換えて名古屋駅に向かう移動がある。
広域連携	・現時点では検討していない。
利用促進策	・モビリティマネジメント （ホームページでの広報､大学生などに対して移動の転換期におけるＰＲ） ・交通局でのなごや乗換ナビの運用
その他	・専用・優先レーンは交通規制をかけるため、警察から必要性について問われる。（自動車交通を円滑に処理できるか、バスの運行本数が多いかなど）

■ヒアリング結果の概要（小牧市）

実施日	令和元年９月 12 日（木）
春日井市への移動実態やニーズ	・通勤・通学は一定の移動がある。また、買い物、娯楽などの移動も多く、特に小牧市篠岡地区からが多い状況である。
広域連携	・一部要望があり、様々な場面での協議が整えば可能性もある。
利用促進策	・生徒の絵のバス車体ラッピング ・保育園児童の絵画の車内掲示 ・イベント時における啓発活動 ・出前講座

■ヒアリング結果の概要（瀬戸市）

実施日	令和元年９月 13 日（金）
春日井市への移動実態やニーズ	・ＪＲ高蔵寺駅までバスで移動するニーズは特にない。
広域連携	・現時点では検討していない。今後の地域情勢や需要、ニーズ等の変化など、必要性があれば検討する可能性はあると考える。
利用促進策	・市内基幹バス沿線協議会における定期的な意見交換 ・バス広報の発行 ・小学校の授業や地域行事でのバスの乗り方教室　など

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

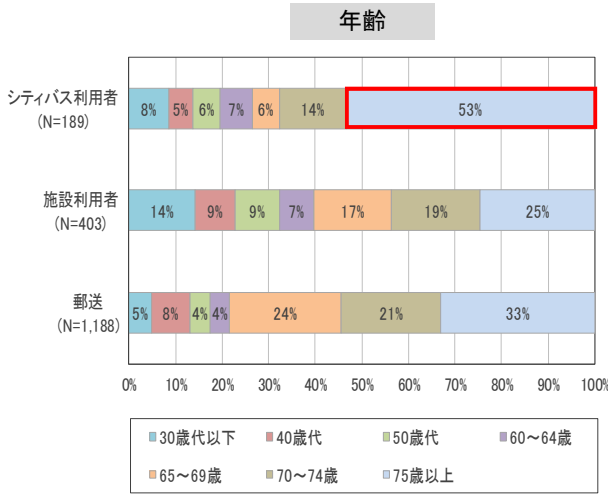
<table>
<tr><th>方法</th><th>対象</th></tr>
<tr><td>シティバス利用者への聞き取り調査</td><td>回収数：190 人　　東環状線：100 人 、 西環状線： 30 人
北部線　： 30 人 、 東部線　： 30 人</td></tr>
<tr><td>施設利用者調査</td><td>留め置き調査
<table><tr><th>施設名</th><th>設置数</th><th>回収数</th></tr><tr><td>市役所</td><td>100</td><td>18</td></tr><tr><td>市民病院</td><td>100</td><td>0</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></table>聞き取り調査
<table><tr><th>施設名</th><th>回収数</th></tr><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>バロー春日井西店</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></table>回収数　405 人</td></tr>
<tr><td>郵送調査（市民）</td><td>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</td></tr>
</table>

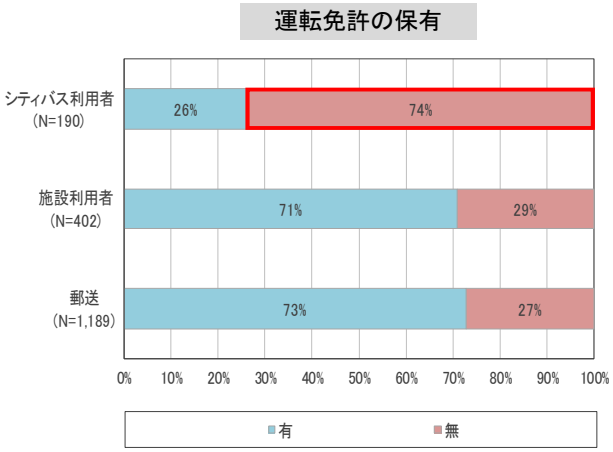
（２） アンケート調査結果

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。

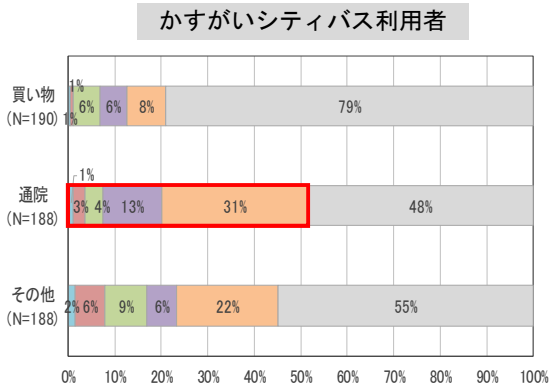


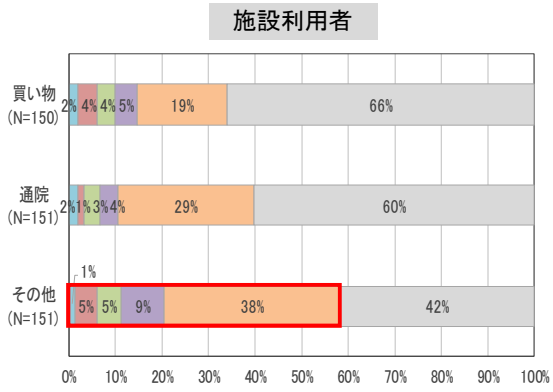


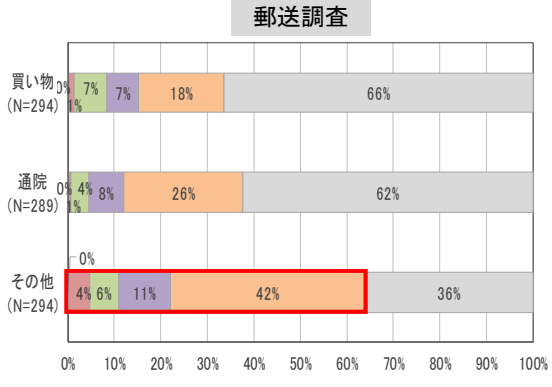
②　バスの利用目的と利用頻度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

●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。





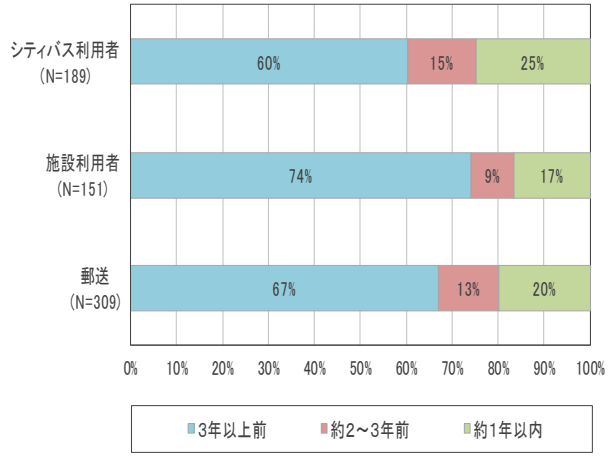


③　バスを利用するようになった時期（１回／月以上）と、利用するようになったきっかけ

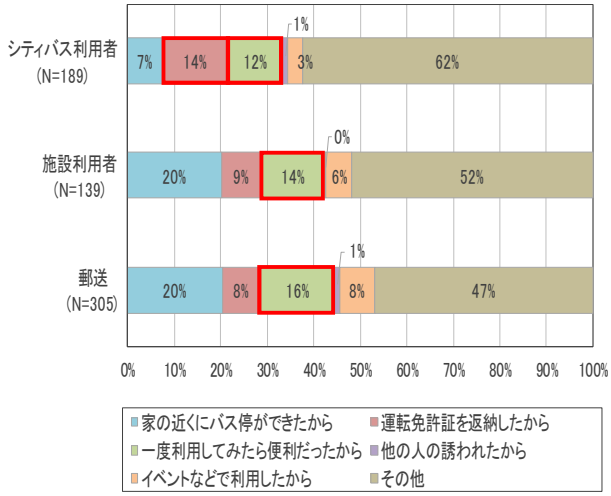
●バス利用者の多くは、３年以上前から利用している人ですが、直近の約１年までの間にバスを利用するようになった人も 17～25%います。

●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。

利用するようになった時期（1 回/月以上）



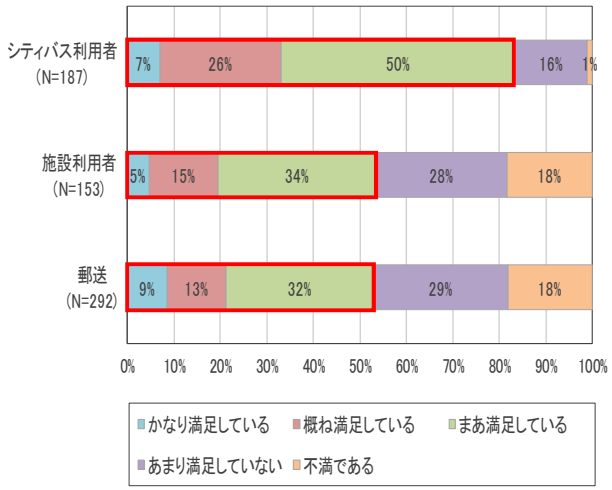
きっかけ



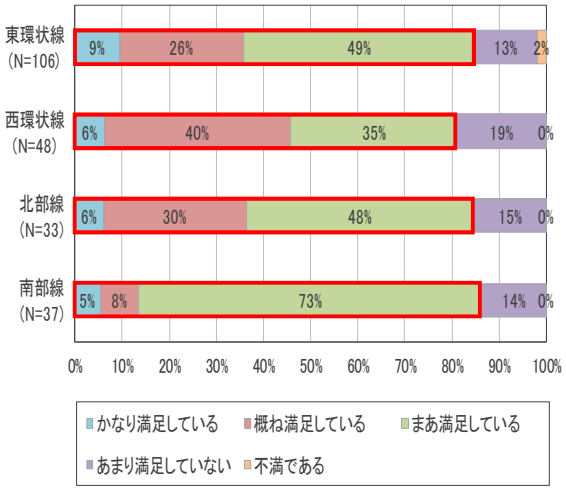
④　バスに対する満足度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

●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割以上の人が満足しています。

調査別



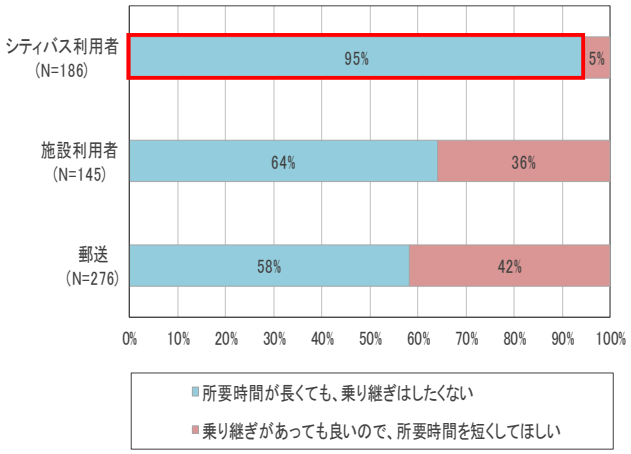
シティバス利用者・路線別



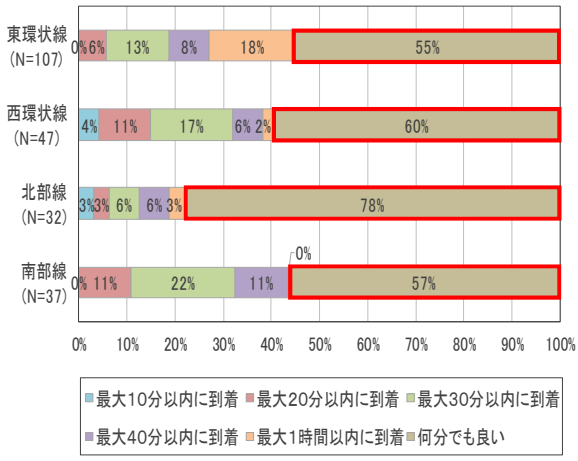
⑤　乗り継ぎに対する意向

●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

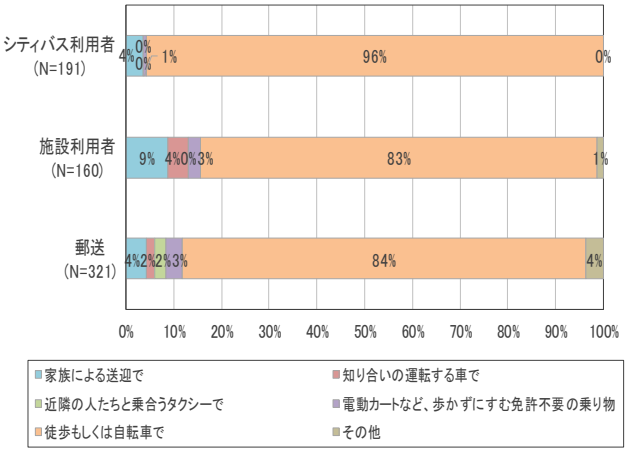


1 回の乗車に対する希望時間（かすがいシティバス利用者）



⑥　最寄りのバス停までの移動手段の意向

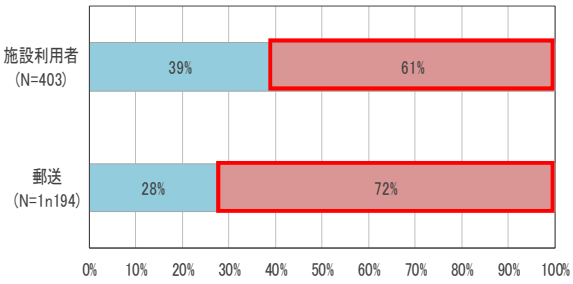
●各調査とも徒歩もしくは自転車で移動できたら良いと考えている人が多くなっています。



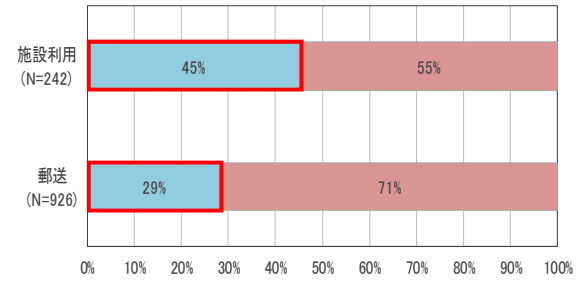
⑦　路線バス・かすがいシティバスへの利用転換（施設利用者・郵送調査）

●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。
●高齢者の利用状況は、年齢が高いほど利用されている状況です。郵送調査と比較し施設利用調査のバスの利用率が高く、高齢者の公共施設等への移動手段として機能しています。
●バスの利用条件として、各調査とも車に乗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。

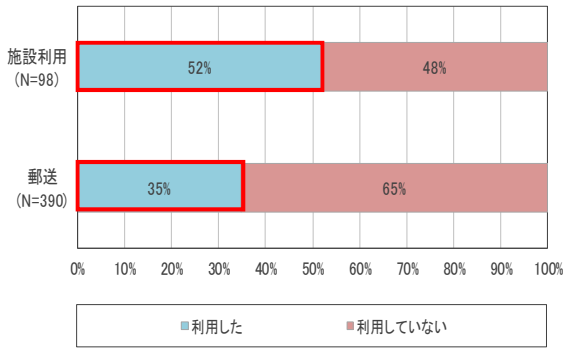
最近１か月のバス利用



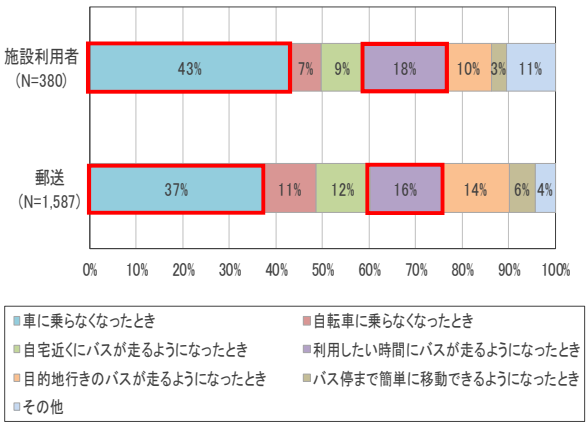
最近１か月のバス利用（65 歳以上）



最近１か月のバス利用（75 歳以上）



バスの利用条件



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	▲公共交通が不便 ▲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。

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	－	－	❖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】 ❖デマンド交通の検討 ❖ＬＲＴの検討（中央通り）
中部	◎駅が利用しやすくなった	▲シティバスが充実していない ▲バスが座れない ▲公共交通が未整備で、移動は自動車しかない	❖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。
・ＪＲへの接続などの公共交通の改善が求められています。
・サービス改善のほか、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】（ｲﾝﾀｰや駅、バス停など）	▲公共交通が不便（バス停が少ないなど）【2】	❖公共交通手段がほしい ❖交通網の整備（ＪＲへの接続、バスの充実）
鷹来	－	▲自動車を運転できない人が増えている ▲交通に不便を感じている ▲公共交通が少なく車がないと生活できない（桃山区） ▲バス停まで遠い ▲バスの運行便数が少ない（勝川駅行きなど）【4】 ▲運賃が高め ▲市内バスの高齢者向けフリーパスがない	❖車に乗らない人にも便利なまちにしたい ❖公共交通機関を使いやすい仕組み（時間や金額） ❖行政からバスに乗る取り組み ❖子どもたちがバスを体験する取り組み（無料で） ❖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 ❖バス停に自転車を置くところがあるといい

※表中の【　】の数値は、同種意見の数を示す。

鉄道駅（ＪＲ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）

・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	▲高齢化が進み市民病院へ通院するにも、路線バスの乗継ぎが必要な状況 ▲駅までの公共交通機関が少ない	❖ＪＲの快速の停車化 ❖シティバスの充実（バス停の設置など）【2】

※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	◎路線バスの便数が多く、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 ▲バス料金が高い	❖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。

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。

○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

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、乗換え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、利用者が少ない経路やバス停及び路線バスとの重複区間があるため効率化が必要である。

・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。

・東環状線は、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。

〇新しい移動手段の導入

・北部線の利用者は他の路線と比較して少なく、利用者１人当たりの市負担額が高い状況である。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。

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、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。

タクシー・民間自主運行バス等

〇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、これらを含む福祉施策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、これらの新たな技術の導入が必要である。

公共交通の利用促進

〇利用機会の創出や満足度の向上

・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。

（春日井市の公共交通の基本理念）

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。

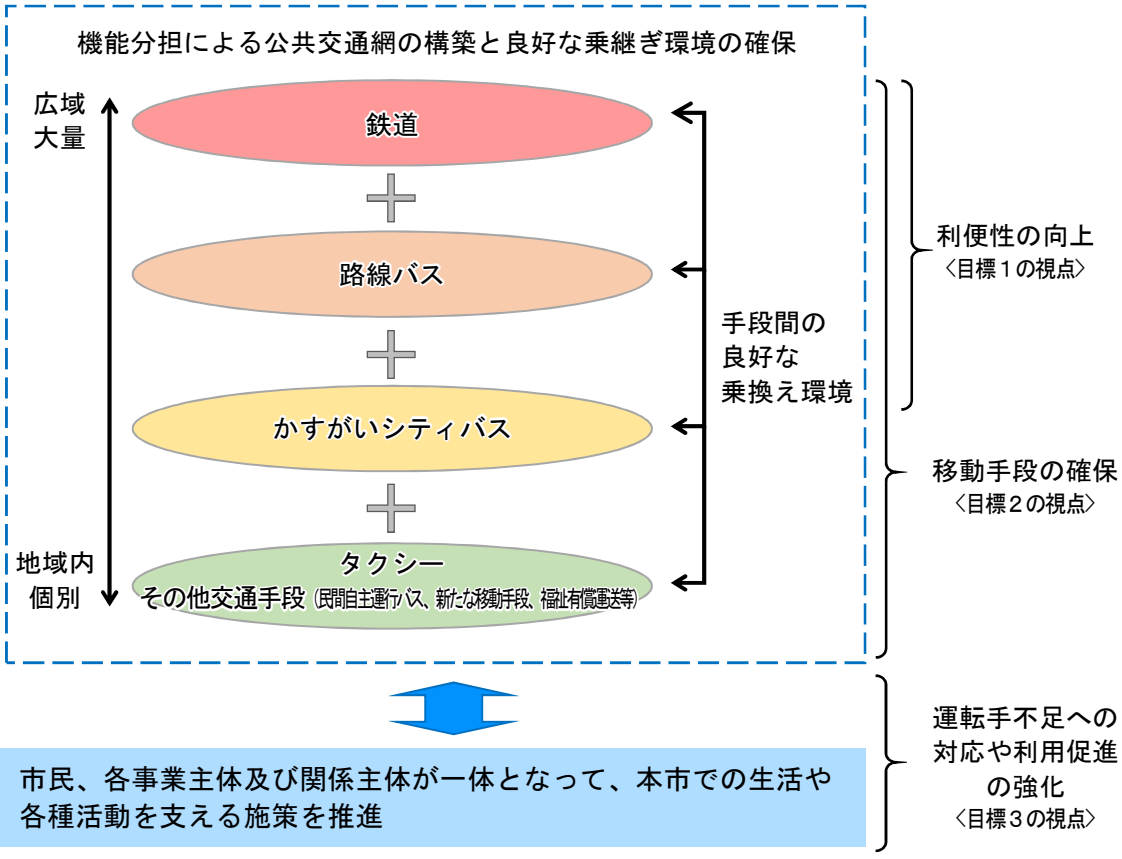
■本市の公共交通施策を検討する際の基本的な考え方

・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



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。

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

	評価指標	現況値と目標値（2025 年度）		
1	乗降客数 3,000 人/日以上の駅のバリアフリー化率	66%（2019 年）	増加	100%
2	市内バスの利用者数	5,403 千人（2019 年）	維持	5,415 千人

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

	評価指標	現況値と目標値（2025 年度）		
3	公共交通の人口カバー率	93%（2019 年）	増加	95%
4	高齢者の人口カバー率	83%（2019 年）	増加	85%
5	シティバスの収支率	23%（2019 年）	維持･改善	23%
6	コミュニティ交通の満足度	2.53（2016 年）	増加	2.80
7	地域に即した新しい移動手段の実施数	0 件（2020 年）	増加	5 件

目標３
みんなで支える公共交通の体制づくり

	評価指標	現況値と目標値（2025 年度）		
8	バスを利用した市民の割合	28%（2017 年）	増加	31%
9	バスを利用した高齢者の割合	29%（2017 年）	増加	35%

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。

		現況値（2019 年）	目標値（2025 年度）
1	乗降客数 3,000 人/日以上の駅のバリアフリー化率	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）
- ＪＲ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（2019 年）	目標値（2025 年度）
2	市内バスの利用者数	5,403 千人	5,415 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、現在のトレンド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。

（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

		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

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

5	シティバスの収支率	現況値（2019 年）	目標値（2025 年度）
		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。

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

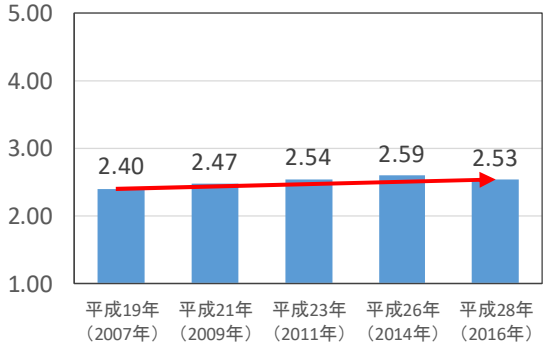
〇目標値算出に使用するために用いる諸元

・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



7	地域に即した新しい移動手段の実施数	現況値（2020 年）	目標値（2025 年度）
		0 件	5 件

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を検討するエリアでの交通手段の導入件数とします。

8	バスを利用した市民の割合	現況値（2017 年）	目標値（2025 年度）
		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が図られ、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

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

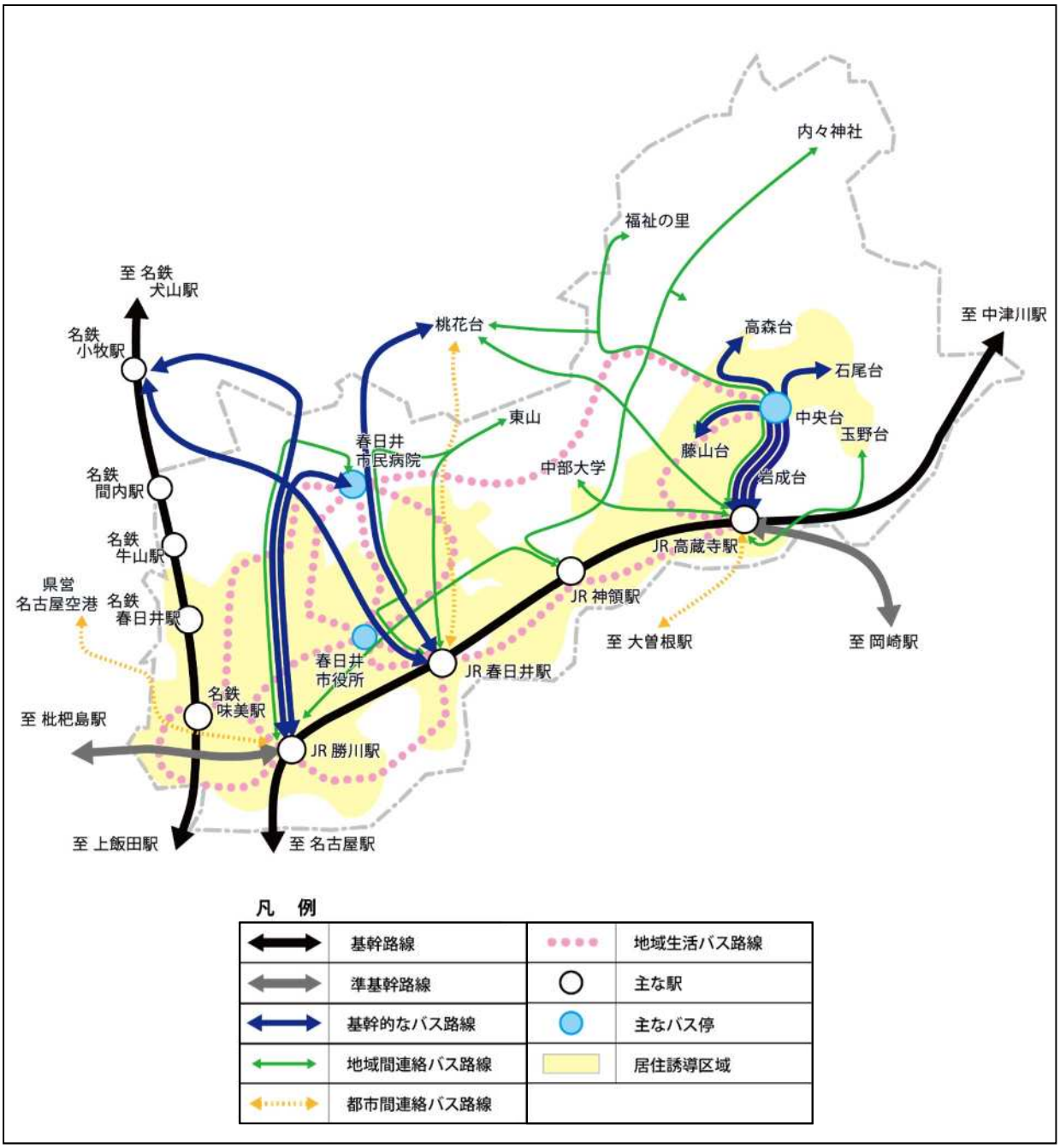
７−６　将来の主な公共交通体系

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。

これに加え、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。

これらの取組みにより、春日井市立地適正化計画でも掲げている、公共交通を利用して生活できる都市構造を目指します。

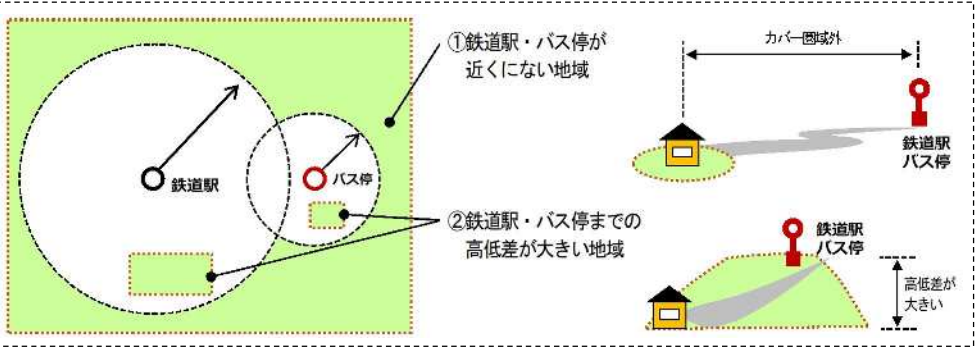
■春日井市の将来の主な公共交通体系



■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
鉄道	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。 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。	ＪＲ中央本線 名鉄小牧線
	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城北線
路線バス	基幹的なバス路線	役割 ＪＲ勝川駅・ＪＲ春日井駅・ＪＲ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	名鉄バス 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
	地域間連絡バス路線	役割 ＪＲ勝川駅・ＪＲ春日井駅・ＪＲ神領駅・ＪＲ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	上記以外の名鉄バス路線
	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
地域生活バス路線		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 上記の手段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
その他交通手段		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

地域生活交通を検討するエリアのイメージ



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”春日井へ～」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	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		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					目標3 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										
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	高齢者の人口カバー率（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%	5,403千人 ➡ 5,415千人	93% ➡ 95%	83% ➡ 85%	23% ➡ 23%	2.53 ➡ 2.80	0件 ➡ 5件	28% ➡ 31%	29% ➡ 35%
施策 1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化	●							○	○
施策 2 路線バスサービスの維持・支援		●	●	●	○	○	○	○	○
施策 3 バス待ち環境の改善	○	●				○		○	○
施策 1 かすがいシティバスの再編		○	●	●	●	●	○	○	○
施策 2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入		○	●	●	●	●	●	●	●
施策 3 タクシーや民間自主運行事業、福祉施策との連携		○	●	●	○	●	●	○	○
施策 4 先進技術の活用による移動手段の確保		○	●	●	○	●	●	○	○
施策 5 隣接市との連携		●				●		○	○
施策 1 料金割引制度の拡充・周知		●						●	●
施策 2 交通事業者の運営支援（運転手の確保）		○	●	●		○		○	○
施策 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 4 多様なツールによる運行情報の周知・改善		○			○	○		●	●
施策 5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援		○			○	○	○	●	●
施策 6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり		○			○	○		●	●

●：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≫

ＪＲ高蔵寺駅周辺の再整備

高蔵寺リ・ニュータウン計画に基づき、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を図ります。

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。

名鉄春日井駅の駅前広場等整備

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。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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	関係機関協議・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	関係機関協議・整備				

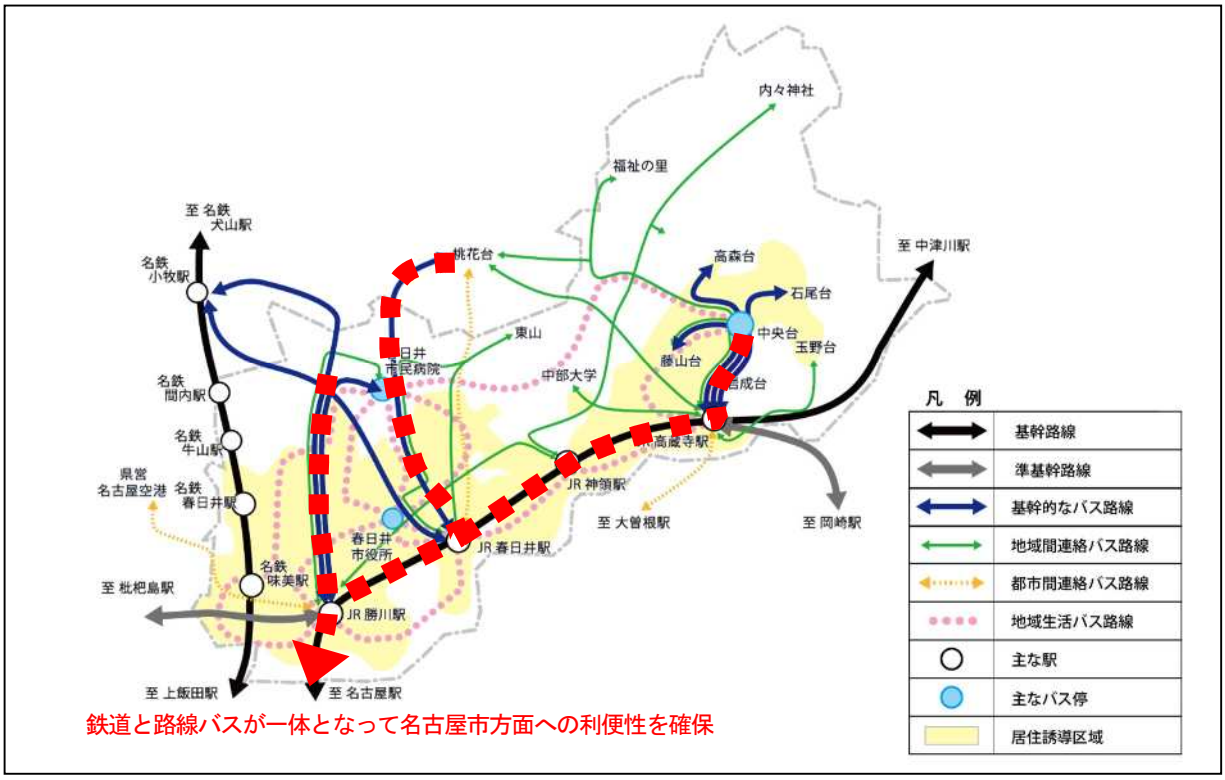
２　路線バスサービスの維持・支援

≪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、必要に応じてこれを適切に支援していきます。この他、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。

■名古屋市方面への鉄道と路線バスの連携イメージ



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

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
① 路線バス サービスの維持	名鉄バス	実施				
② 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

≪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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
バス待ち環境の改善	名鉄バス 春日井市	検討・整備				

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

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

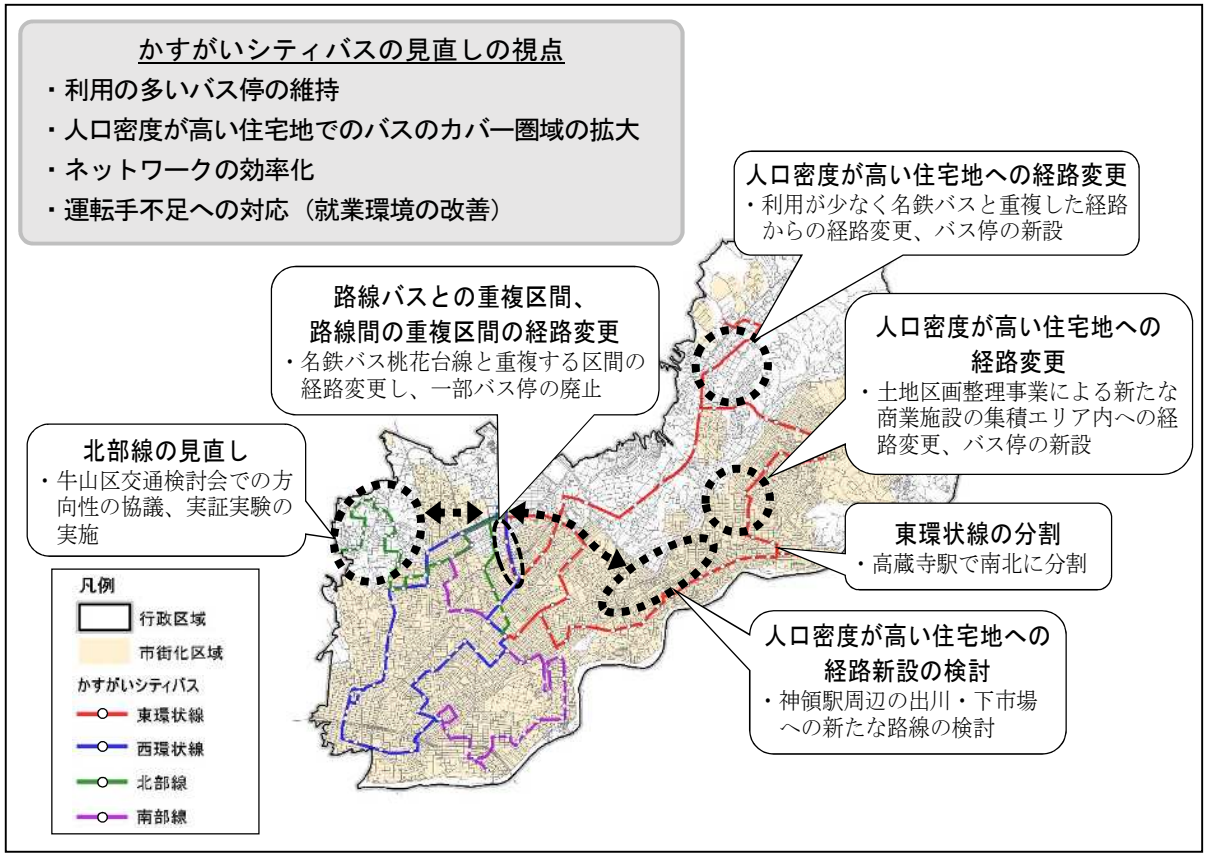
≪施策の内容≫

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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）

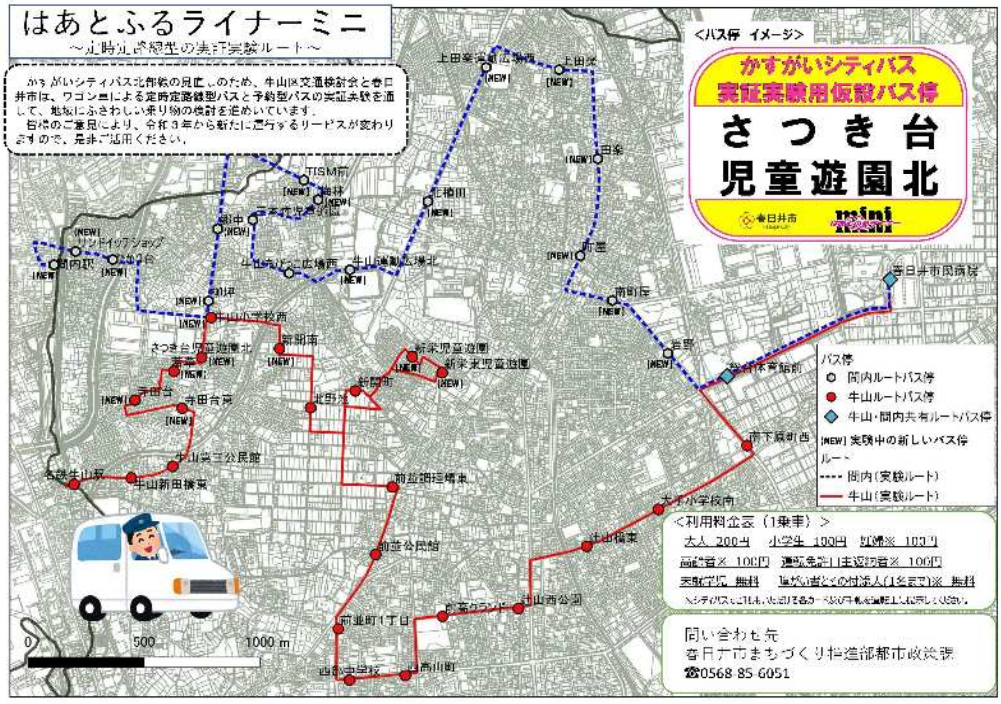
かすがいシティバス北部線の見直しのため、牛山区交通検討会と春日井市は、ワゴン車による定時定路線型バスと予約型バスの実証実験を通して、地域の実情に応じた交通手段の検討を進めており、以下の実証実験を実施します。

【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

３　タクシーや民間自主運行事業、福祉施策との連携

≪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、春日井市内タクシー組合、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活用を図ります。

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
① タクシーや民間自主運行事業との連携	春日井市内タクシー組合 民間事業者 春日井市	実施				
② 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				

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。

■買い物支援の仕組み

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）

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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 ＡＩオンデマンド乗合サービスの導入	名古屋大学 春日井市内タクシー組合 春日井市		本格運行	自主運行		

５　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。

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
隣接市との連携	隣接市 春日井市	実施				

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
① 料金割引制度の拡充	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 春日井市	実証実験			実施	
② 料金割引制度の周知	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 春日井市	実施				

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
① 運転手の確保	名鉄バス 春日井市内タクシー組合	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。

資料：愛知運輸支局

●タクシー事業者への第二種運転免許取得支援（春日井市）

春日井市では、中小事業所の人材育成を目的として、研修事業助成金制度により、民間研修を受講する場合に受講料の 20%を助成しています。その中で、市内タクシー事業者に対して、新規に第二種運転免許を取得するために必要となる研修費の助成を行っています。

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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 春日井市内タクシー組合 市民 春日井市	実施				

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㈱）

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、タクシーの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」動画の上映、自動運転等の取組み紹介、新型タクシー・パトカー・白バイの車両展示など、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

≪施策の主体・スケジュール≫

施策	主体	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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：Mobility as a Service の略。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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 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

≪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の検討会を創出します。

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	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５	Ｒ６	Ｒ７
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				

主な事例：地域の企業と連携した事例

●「バスまちスポット」「まち愛スポット」（埼玉県）

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
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	ＪＲ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	関係機関協議・整備				
１③	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	関係機関協議・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				
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、福祉施策との連携	春日井市内タクシー組合、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	ＡＩオンデマンド乗合サービスの導入	名古屋大学、春日井市内タクシー組合、春日井市	本格運行	自主運行			
５	隣接市との連携	隣接市、春日井市	実施				
目標３：みんなで支える公共交通の体制づくり							
１①	料金割引制度の拡充	名鉄バス、春日井市内タクシー組合、春日井市	実証実験		実施		
１②	料金割引制度の周知	名鉄バス、春日井市内タクシー組合、春日井市	実施				
２①	運転手の確保	名鉄バス、春日井市内タクシー組合	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、春日井市内タクシー組合、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、春日井市内タクシー組合、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

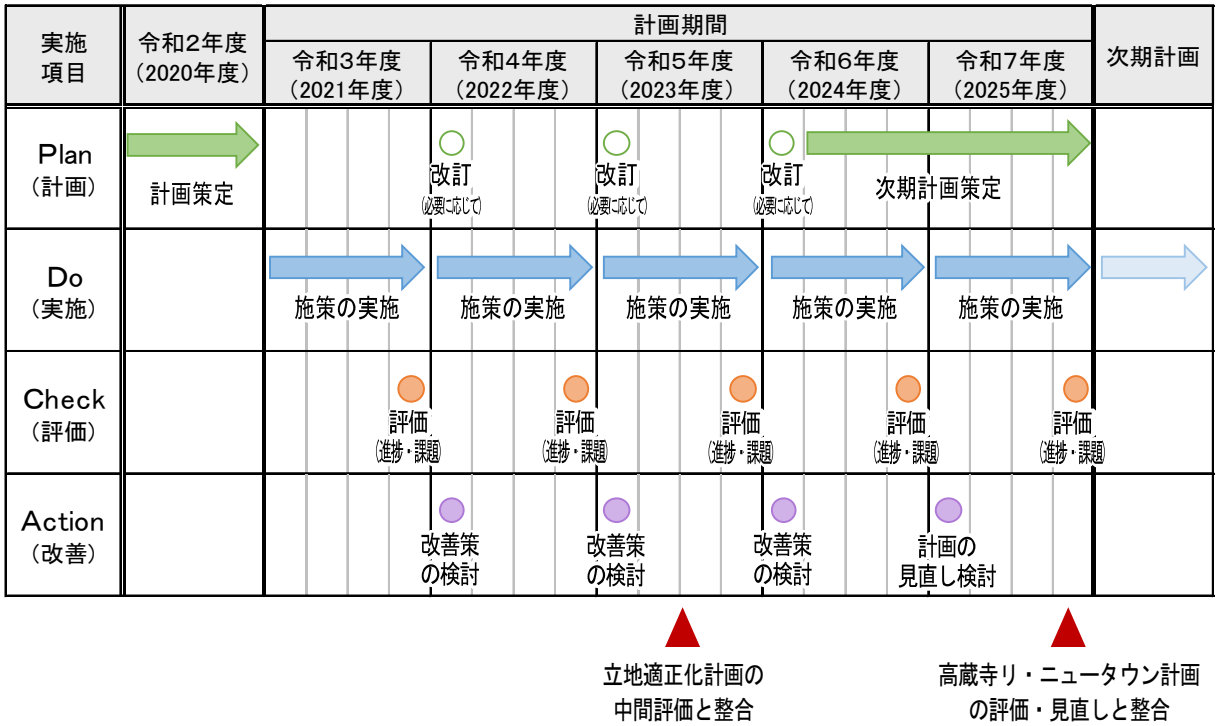
公共交通体系の評価は、「７-５　計画の目標値」で示した指標に基づき、目標値の達成状況を評価します。効果的な取組みを継続的に実施するため、ＰＤＣＡサイクルにより達成状況の評価に基づき、計画の改善を行います。

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



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間の調整を行う。

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。

用語説明

語句		説明
あ行	相乗り型タクシー	タクシーの利用者が、配車アプリを使用して目的地が近い者同士でマッチングし、相乗りするサービス。
	移動等円滑化の促進に関する基本方針	「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、高齢者や障害者などの移動上または施設の利用上の利便性及び安全性の向上を、総合的かつ計画的に推進していくため、基本的な方針として国が定めたもの。
	運転免許証自主返納	運転免許が不要になった方や、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢ドライバーの方が、自主的に運転免許証を返納すること。
	運転免許自主返納者カード（春日井市）	75 歳未満の市民で、一定の期間内に免許証を自主返納した方を対象とし、申請に応じて交付される、シティバス利用時に提示することで割引を受けることができるカード。
	ＡＩオンデマンド乗合サービス	ＡＩを活用することで、効率的に配車等が行われる乗合サービス。
	オンデマンドバス	事前予約によって運行するバス。所定のバス停を利用し定路線を運行するものや、エリア内で予約のあったところを自由に運行するものなど様々な運行方式がある。
か行	介護タクシー	車いすやストレッチャーのまま乗車できる車両を用い、介護士関連の資格を有する運転手が利用者の乗降介助も行うタクシー。
	居住誘導区域	一定のエリアで人口密度を維持することで、居住者の生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域。
	公共交通の人口カバー率	総人口に対して、鉄道やバス停の利用圏域に居住する人口の割合。本市では、鉄道駅から 800ｍもしくはバス停から 300ｍの範囲に含まれている範囲としている。
	公共車両優先システム	バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを通じて支援するシステム（ＰＴＰＳ：Public Transportation Priority Systems）。
	高齢者カード（春日井市）	75 歳以上の市民を対象に送られる「かすがいシティバス高齢者カード」のことで、シティバス利用時に提示することで割引を受けることができる。
	心のバリアフリー	障害の有無や年齢に関わらず、全ての人々が偏見や差別をすること無く、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。
さ行	すりつけ勾配	歩道の段差を解消するために一定の長さで、ゆるやかに変化させた部分。

語句		説明
た行	代表交通手段	１度の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段。優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順。
	中京都市圏パーソントリップ調査	岐阜県､愛知県､三重県の 96 市町村の約 45 万世帯の５歳以上の方を対象とし、「出発地・目的地」「移動時刻」「目的」「利用手段」など、１日の外出行動にを把握する調査。昭和 46 年以降 10 年毎に実施されており、最新の調査は、平成 23 年に実施された第５回調査となる。
	東部丘陵	小牧市や本市などを経て、豊田市・瀬戸市境に続く、濃尾平野東側にある丘陵地。
	都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点などに誘導し集約することにより、サービス効率化が図られるように定める区域。
	土地区画整理事業	道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業。
	トリップ数	出発地から目的地まで移動する回数。１回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いだ場合でも１トリップとなる。
な行	ネーミングライツ	公共施設などに名称を付与する権利（命名権）及びこれに付帯する諸権利等。
	ノーマイカーデー	ある１日において、自家用車の利用を控え、公共交通や自転車、徒歩に代替する取組み。愛知県では、車や公共交通を使い分けることで環境に配慮する「エコモビリティライフ」を推進しており、活動の１つとして「ノーカーデー」を実施している。
は行	ＰＤＣＡサイクル	Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）を繰り返すことによって、業務を継続的に改善するためのマネジメントシステム。
	標準的な静的バス情報フォーマット（ＧＴＦＳ－ＪＰ）	バス事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受渡しのための共通フォーマットである「標準的なバス情報フォーマット」のうち、停留所、路線、便、時刻表、運賃などの情報から成る静的なデータフォーマット。
	福祉有償運送	自家用有償旅客運送の１つで、ＮＰＯ法人等が要介護者や身体障がい者の会員に対し、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して行う個別輸送サービス。
ま行	Ｍａａ Ｓ	Mobility as a Service の略。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。
	マタニティカード（春日井市）	妊娠している市民を対象とし、シティバス利用時に提示することで割引を受けることができる。母子手帳と共に交付される。
	モビリティブレンド	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。

語句		説明
	モビリティマネジメント	一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組み。
や行	誘導施設	都市の中心拠点などに誘導し集約することが望まれる医療・福祉・商業等の都市機能をもった施設。
ら行	ラストマイル	公共交通のその先、駅・バス停から自宅等の目的地までのこと。