

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(2019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。

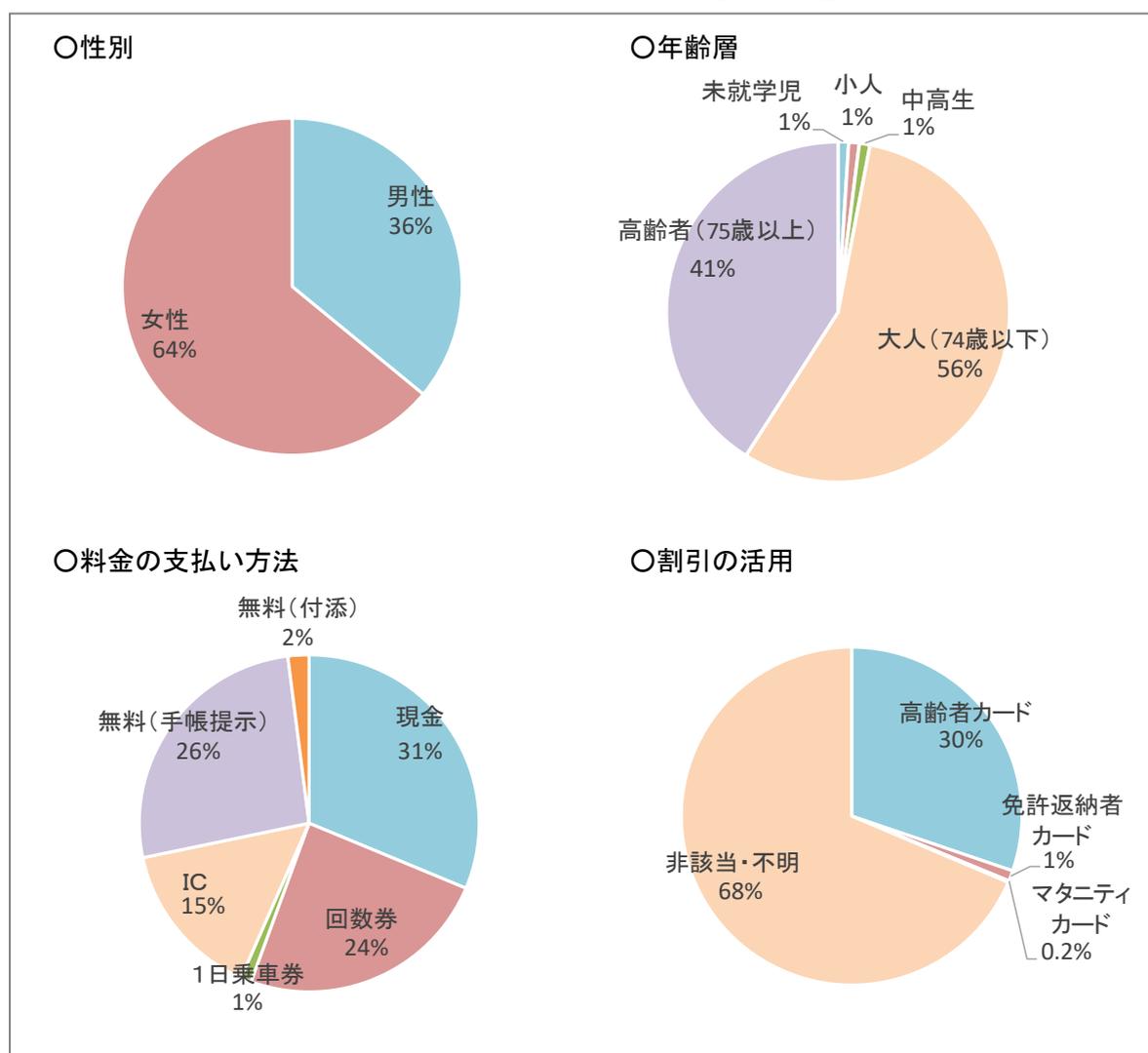
※OD調査：バス利用者の乗車バス停と降車バス停を把握する調査のこと。出発地(Origin)と目的地(Destination)の頭文字で表現したもの。

(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



(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

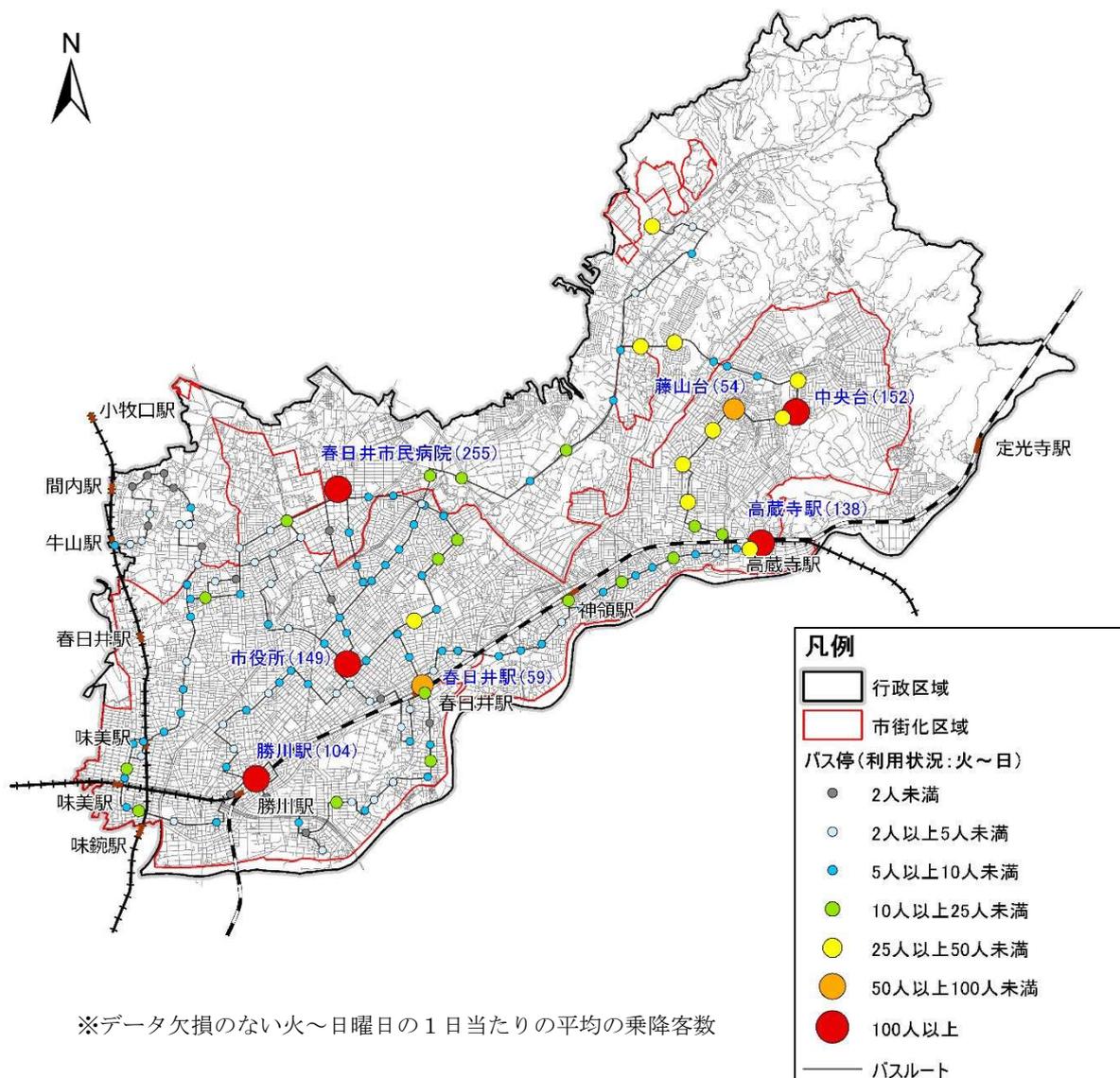
※平均乗車数の着色は市民病院到着時間で区分

(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)

(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



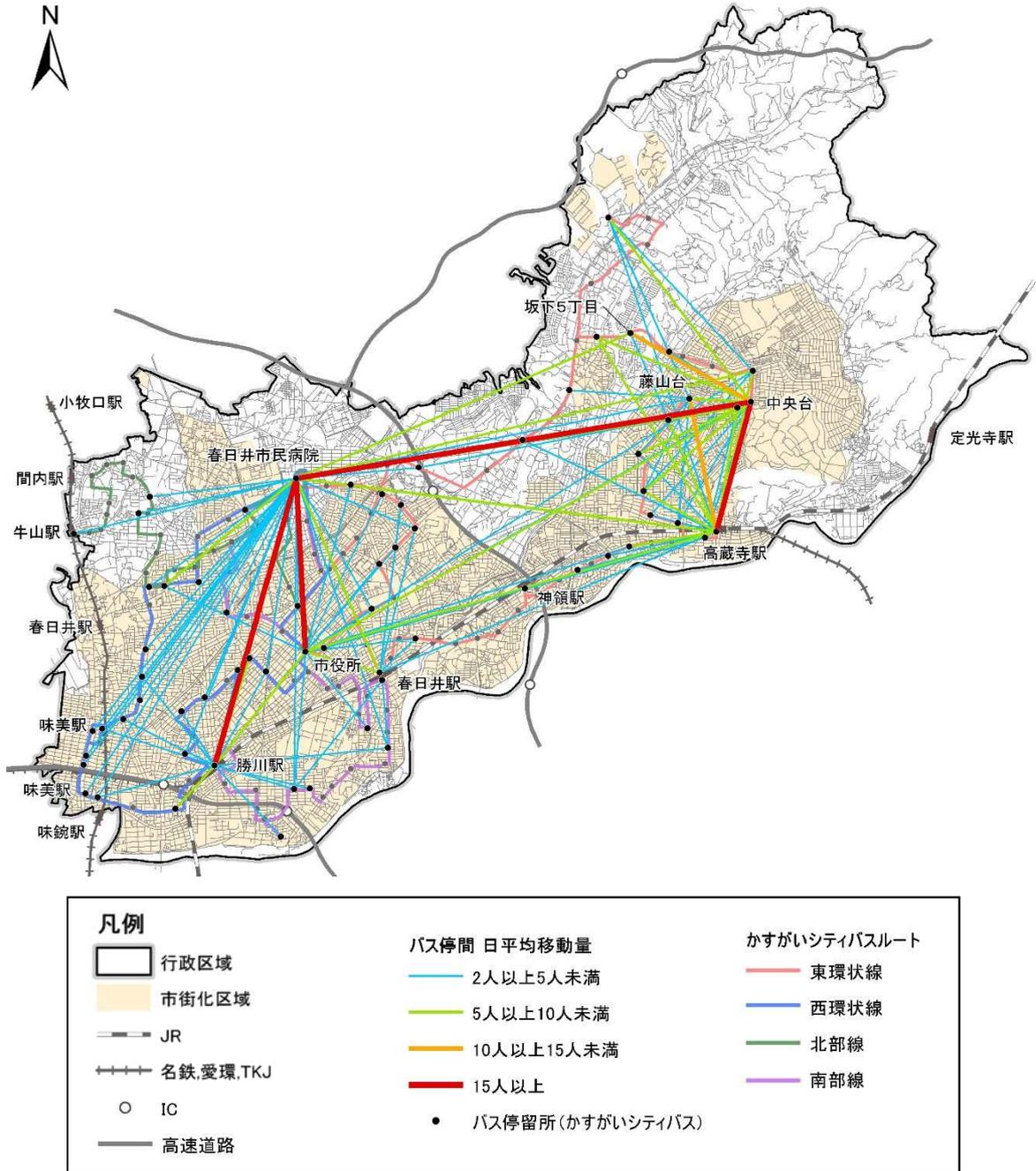
(5) バス停間の移動量

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



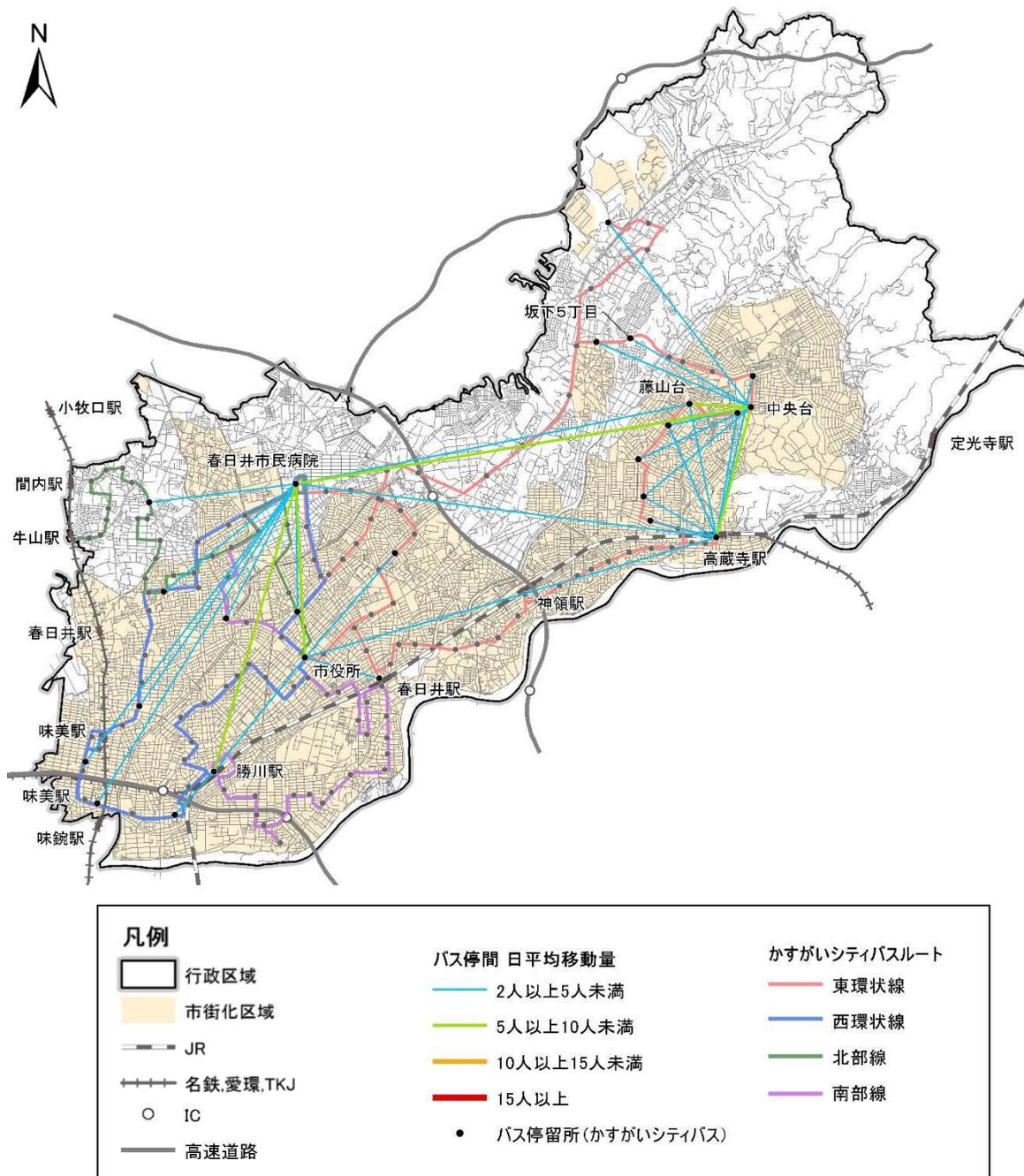
※データ欠損のない火～日曜日の1日当たりの移動量（2人以上を表示）

(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



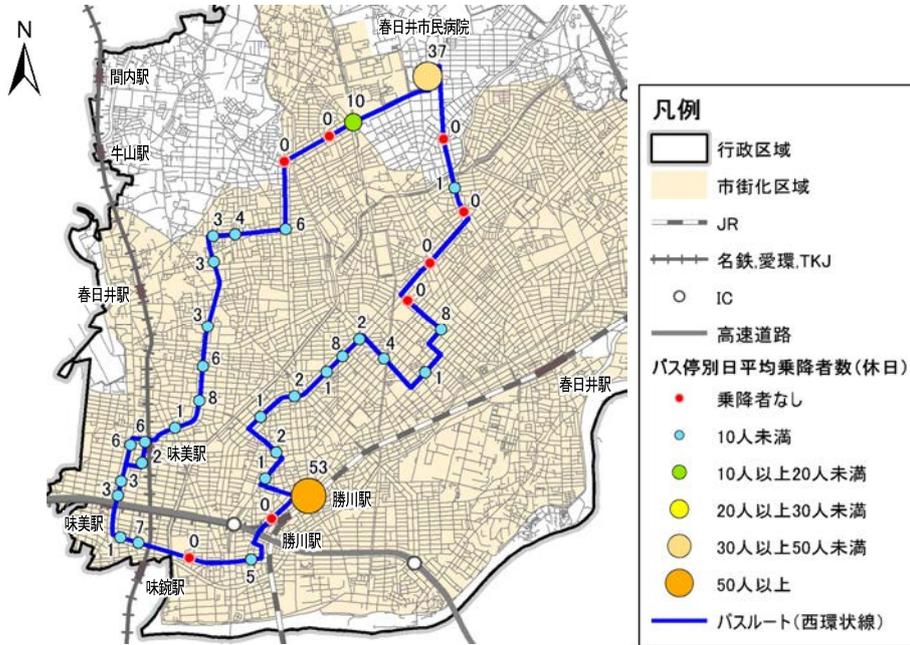
※データ欠損のない火～日曜日の1日当たりの移動量（2人以上を表示）

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車両に乗っていた人の数）
（左まわり）

便数	時刻 (市民病院発)	勝川駅	大和通	神明町	妙慶町	八光町4丁目	中央公民館前	柏原町2丁目	瑞穂通1丁目	鳥居松2丁目	市役所	柏原町5丁目	八田町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																																									
2便	8:43																																									
3便	10:04	1	1	2	2	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	4	4	5	5				
4便	11:50	3	3	3	3	3	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	5	6	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
5便	13:36	1	2	2	1	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	3	2	2	2	2	2				
6便	15:22	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	3	3	3	2	2	2	2	2	2				
7便	17:03	2	2	2	2	2	2	1	1	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	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	4					
2便	9:56	0	0	1	1	1	1	2	2	1	2	2	4	5	5	5	6	6	6	7	7	7	5	2	2	3	3	3	3	1	2	4	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	6	6	6	6	6	2	2	2	2	2	2	1	1	1	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	6	7	7	7	6	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	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	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**

③ 南部線

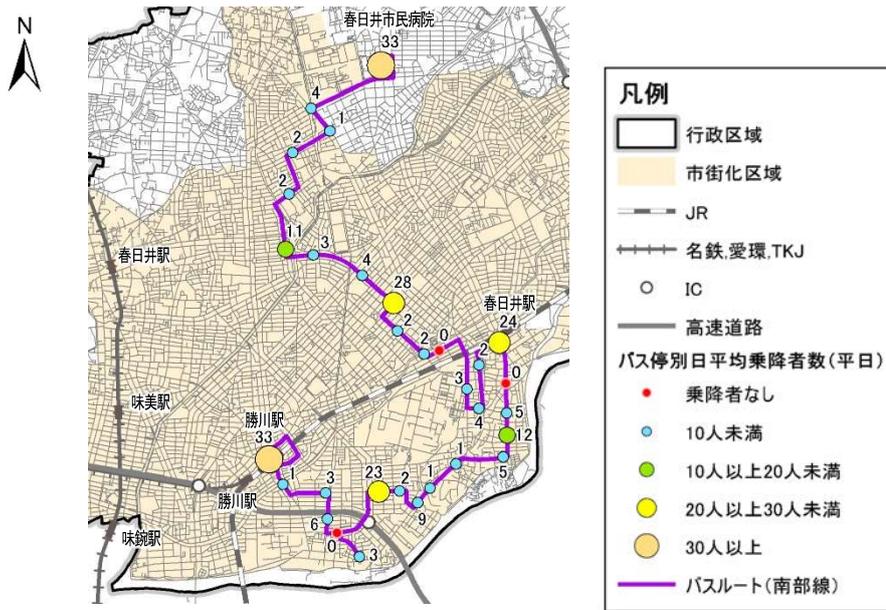
平日

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車両に乗っていた人の数）
（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	南部ふれあいセンター 下津保育園北	春日井高等特別支援学校 中切町	下中公園	道風記念館	松河戸交番東	松河戸交番北	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅		
1便	8:45	1	1	1	2	2	3	3	5	6	6	7	7	7	7	8	6	6	7	7	8	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	6	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	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
5便	17:45	4	5	5	5	5	6	6	5	5	6	6	6	5	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2

（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	8	8	5	5	5	5	6	6	6	6	6
2便	10:10	1	1	2	3	3	4	6	5	7	7	7	8	10	11	11	8	9	10	10	10	10	4	4	5	5	4	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	2	3	2	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	1
5便	17:03	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0	0

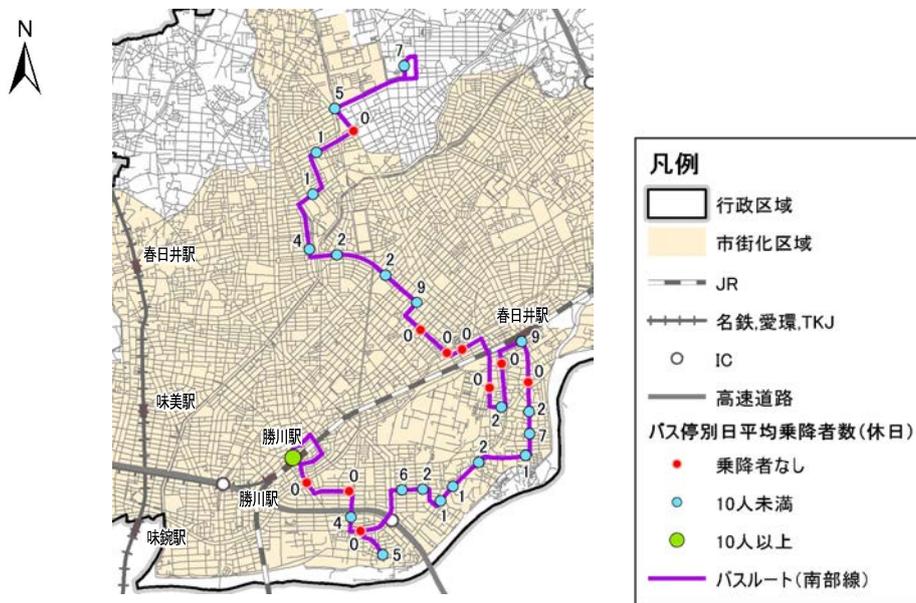
※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色： 多 少

休日

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

バス車両に乗っていた人の数は、最大で7人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（南部線：休日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバス車両に乗っていた人の数）
（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	朝宮神社西	柏原町5丁目	市役所	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	王子町	上条町6丁目	上条町2丁目	春日井駅南口	上条町北	上条町中	上条町南	上条町東	泰岳寺東	下津保育園北	南部ふれあいセンター	春日井高等特別支援学校	中切町	下中公園	道風記念館	松河戸交番東	松河戸交番北	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅	
1便	8:45																																		
2便	11:01	0	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	5	5	5	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5	5	5	5	5	
3便	13:17	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	
4便	15:40	2	2	2	2	2	3	3	3	3	5	5	5	5	5	3	3	4	4	4	3	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	6	2	2	3	3	3	3	2	2	1	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	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	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	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**

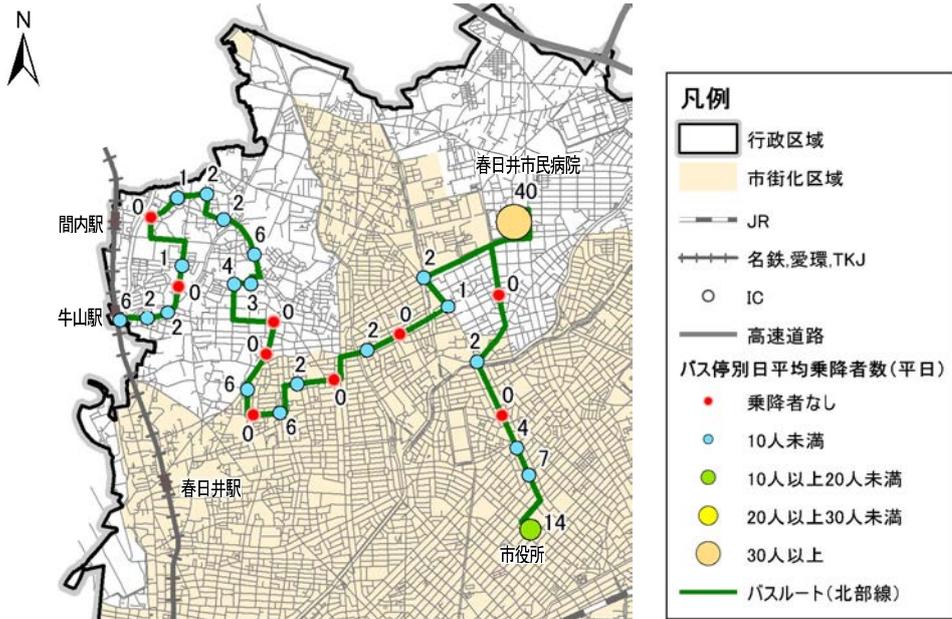
④ 北部線

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車両に乗っていた人の数）
（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	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	6	7	7	6	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	1	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	さつき台児童遊園	寺田台東	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	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	1	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

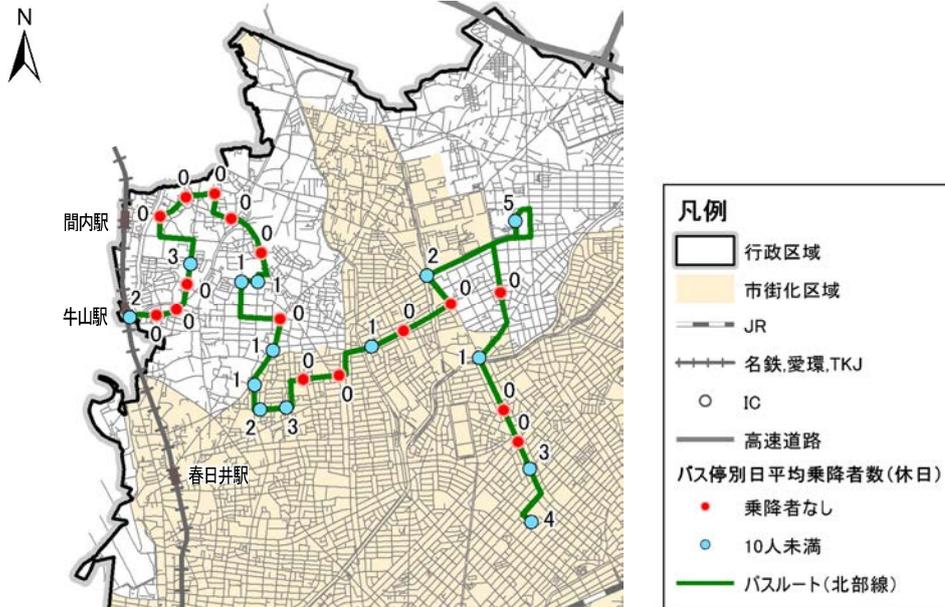
※バス停出発時にバスに乗っている人の数の着色： 多 少

休日

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

バス車両に乗っていた人の数は、最大で4人となっています。

■ 1日平均のバス停別乗降客数（北部線：休日）



■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバス車両に乗っていた人の数）
（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		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	0	0
2便	11:04		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
3便	13:12		1	1	1	1	0	1	1	2	2	2	3	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	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	0
5便	17:23																															

（市役所行）

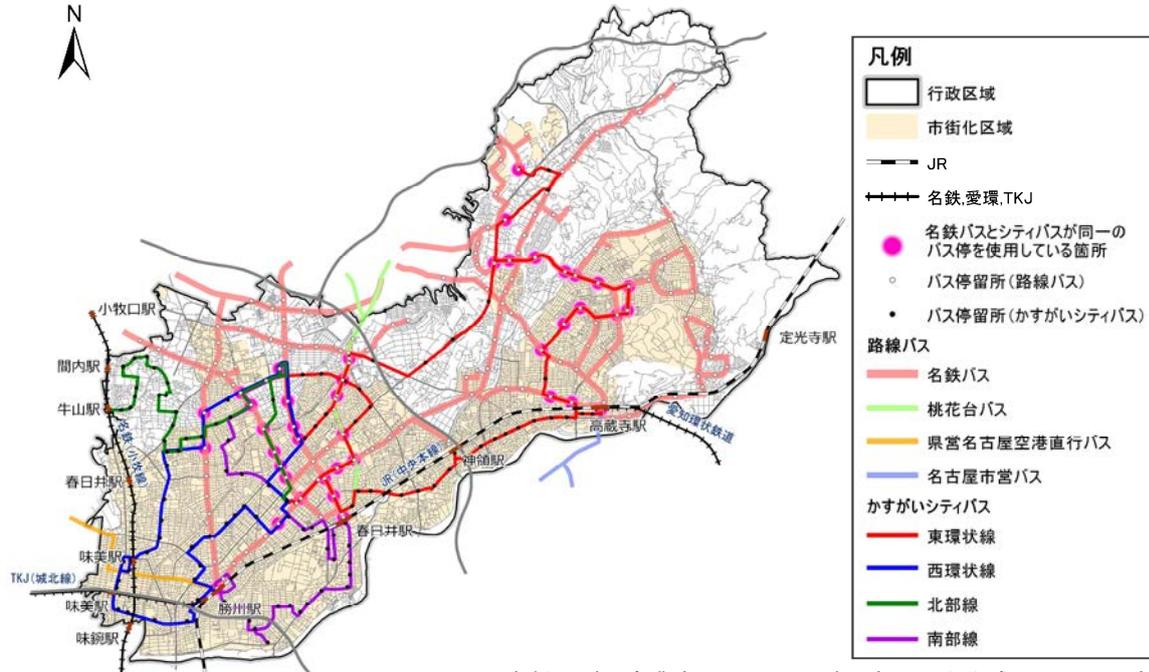
便数	時刻 (市民病院発)	名鉄牛山駅	牛山新田橋東	牛山第三公民館	寺田台東	さつき台児童遊園	天神社南	郷中公会堂	三本竹児童遊園	牛山ちびっこ広場西	牛山運動広場南	新開町	北野池	前並調理場東	前並公民館	前並町1丁目	西部中学校	西高山町	前高グラウンド	辻山西公園	辻山橋東	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	春日井市民病院	郷前	八田	上八田	八田町2丁目	春日井農協前	市役所	
1便	8:06																															
2便	10:16		1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0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

(8) 路線バスとの重複区間の利用について

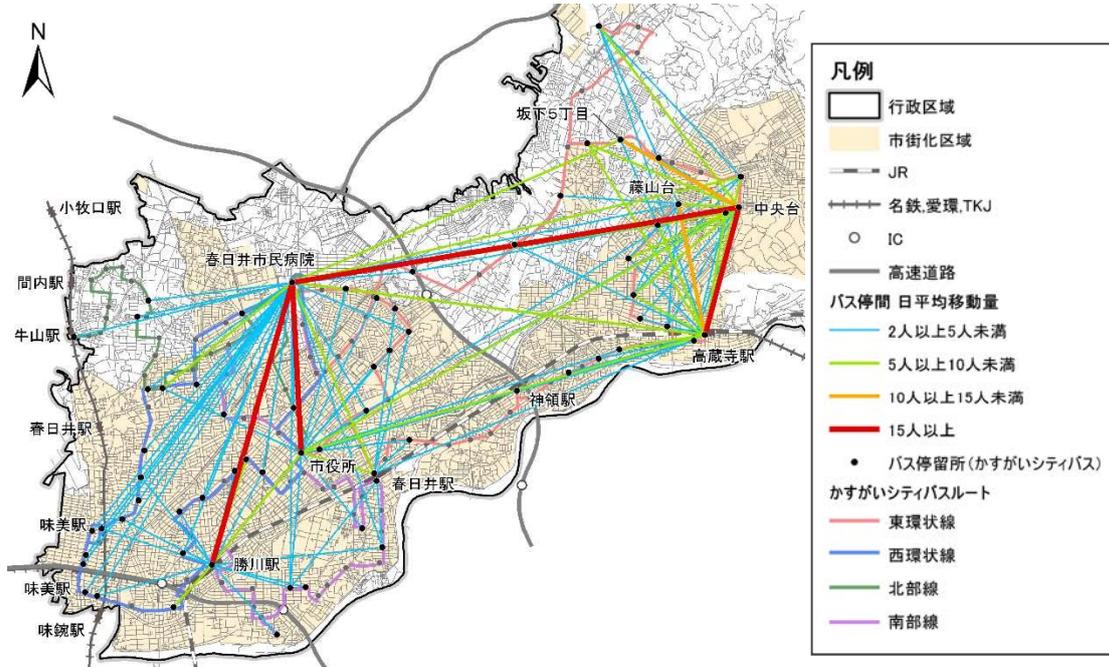
かすがいシティバスと名鉄バスのバス停が連続して重複している区間があります。このうち、JR勝川駅～春日井市民病院、JR高蔵寺駅～中央台では、かすがいシティバスの利用が多い区間となっています。

■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、春日井市作成 (H31. 4. 1 時点)

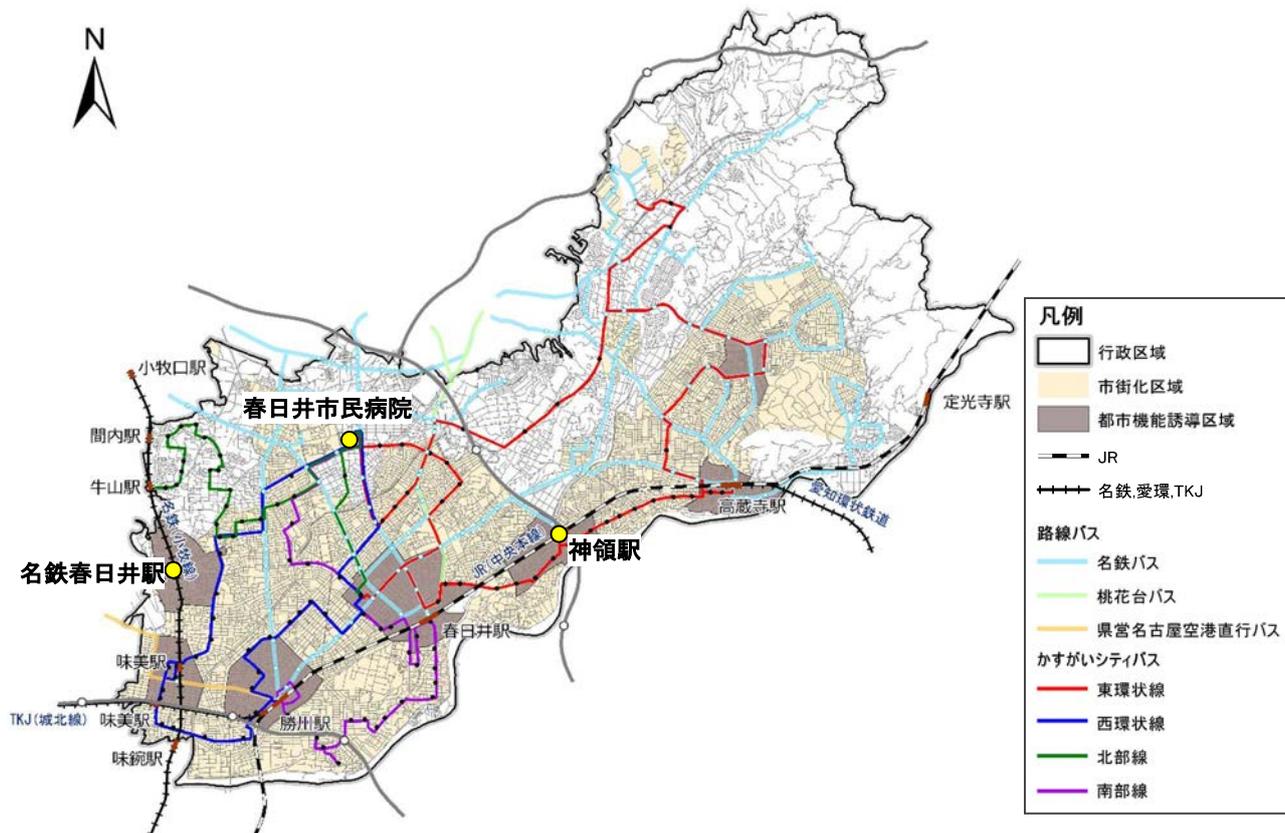
■1日平均のバス停間の移動量(再掲)



(9) 拠点となる地域間の連携について

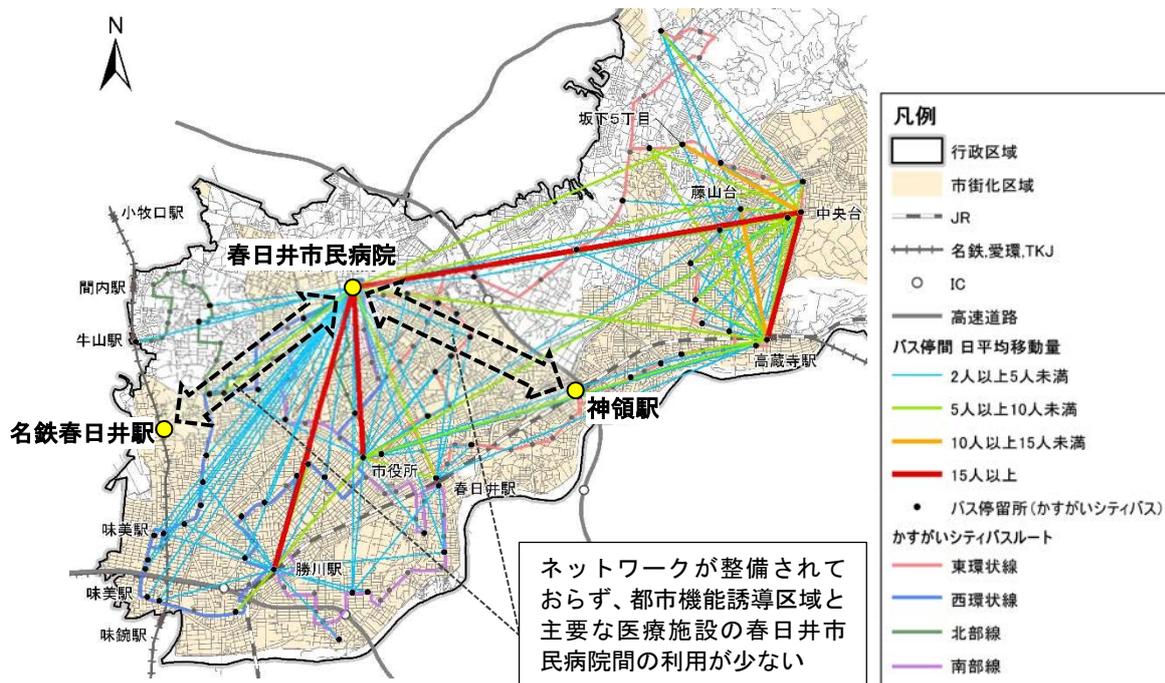
バス停間の移動は、かすがいシティバスが確保されていない、名鉄春日井駅やJR神領駅周辺の都市機能誘導区域と春日井市民病院との利用が少ない状況です。

■ 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、春日井市作成（H31.4.1時点）

■ 1日平均のバス停間の移動量（再掲）



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。補助申請額は平成28年（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

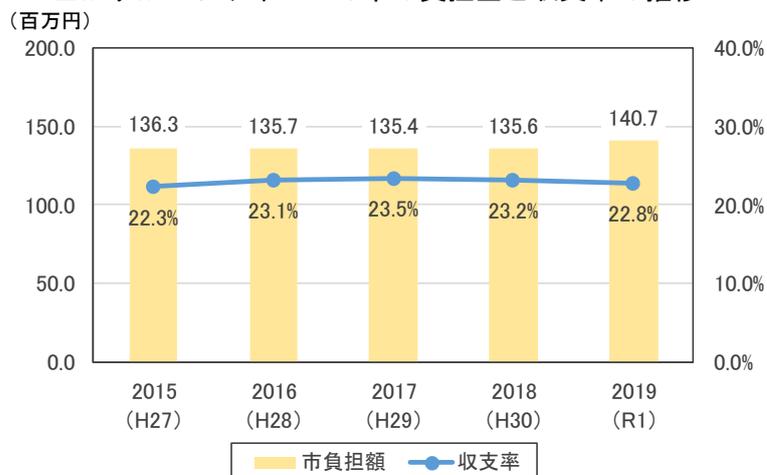
2016年度 (平成28年度)	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)
2,517千円	4,463千円	6,972千円	4,706千円

(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（2019年）度は約140百万円ですが、平成30年（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。

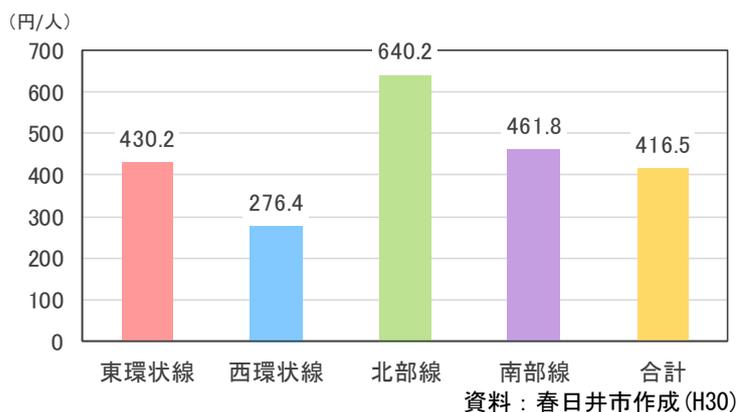
■かすがいシティバスの市の負担金と収支率の推移



※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：春日井市作成(R1)

■路線別の利用者1人当たりの市負担額

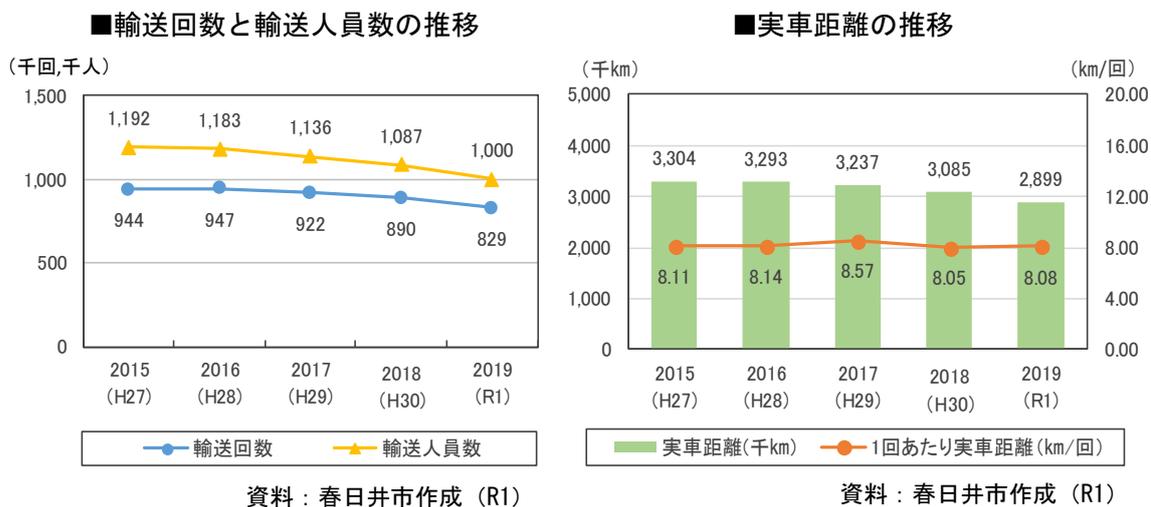


資料：春日井市作成(H30)

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。



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：サンマルシェホームページ

■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

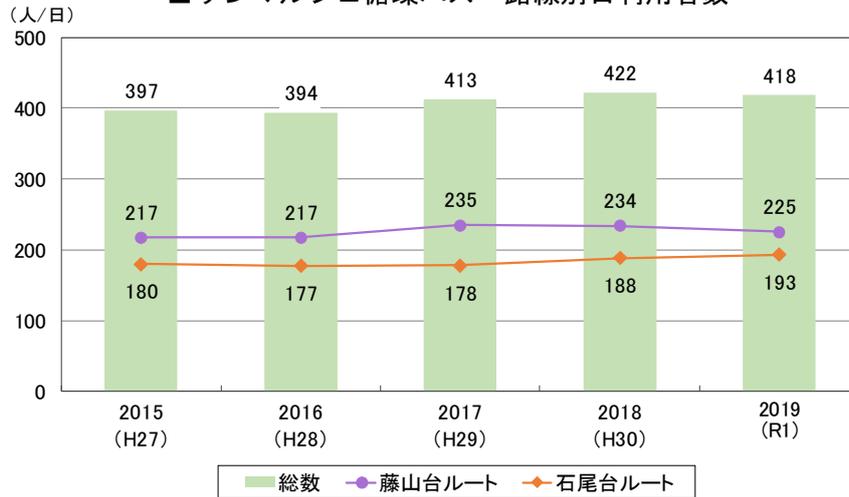
資料：サンマルシェホームページ

■サンマルシェ循環バス路線図



資料：サンマルシェホームページ

■サンマルシェ循環バス 路線別日利用者数



資料：春日井市作成 (R1)

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

	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：春日井市作成 (R1)

■福祉有償運送

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：春日井市作成 (R1)

4-8 高蔵寺ニュータウンにおける新たな取り組み

(1) 実証実験の概要

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

令和元年（2019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（2019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（2020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（2019年）度には、手動運転によるものと、自動運転（一部は手動運転）による実証実験を実施しました。

■実証実験の様子



■実証実験（自動運転）の概要

自動運転による「ゆっくりカート」 移動サービスをぜひご体験ください！

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

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

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

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

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

④ ゆっくりカートが到着しましたら、ご乗車ください。

「ゆっくりカート」乗降場所 1 ～ 33 乗降場所

→ 自動運転ルート
..... 手動運転ルート

実験実施期間中、走行ルート上を低速（約15km/h）の車両が走行します。
地域の皆さまのご理解とご協力を賜りますようお願いいたします。

乗車定員 最大2名/回
乗降場所 各乗降場所の路面上に案内表示を設置しています。案内表示付近の安全な場所でお待ちください。

② 相乗りタクシー実証実験

：令和元年（2019年）11月12日（火）～令和2年（2020年）2月29日（土）

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

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

■実証実験の様子



■実証実験の概要

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

高蔵寺ニュータウン周辺で利用できる相乗りタクシー実証実験にご参加ください！

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

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

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

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

運行範囲

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

ご利用方法

●パソコン、スマートフォン、タブレット等で呼び出す場合

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

●電話で呼び出す場合

1. 実験事務局へ (0568-04-3141) お電話ください。
2. 初めの方は、利用者登録をするため、お電話で、次の情報をお伝えください。
 ①お名前
 ②性別・年齢
 ③住所
 ④電話番号（携帯電話を優先）
3. 出発地、目的地をお伝えください。
4. 目的地と到着地の直線距離に応じた利用料金を確認し、よければ配車依頼をしてください。

（ご利用にあたっての注意点）

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

協賛店舗の紹介

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

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

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

(2) 実施結果について

① 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つての歩行に対する問題を抱える高齢者等の移動手段としての導入が考えられます。

❖利用者数

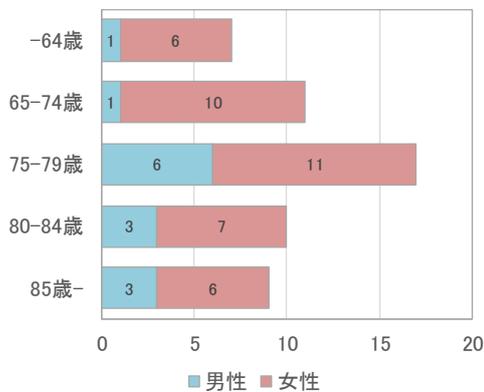
- ・利用者数は73名、サービス提供回数は108回でした。(1回利用:50名、2回利用:17名、3回利用:2名、4回利用:3名、6回利用:1名)
- ・団地内集会所、スーパー、病院前での利用が多い結果となりました。

❖事後アンケート調査 (回答者数:54名 (手渡し配付・郵送回収))

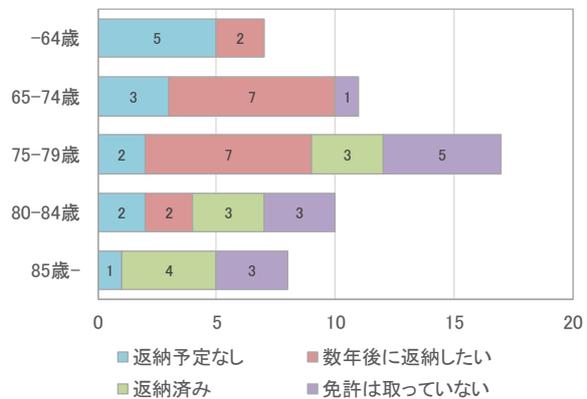
【利用者属性】

- ・利用者は、75歳以上の後期高齢者や女性が多い状況でした。
- ・自動車運転免許の保有については、返納済みや免許は取っていない人が多く、3割程度が数年後に返納する意向がありました。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



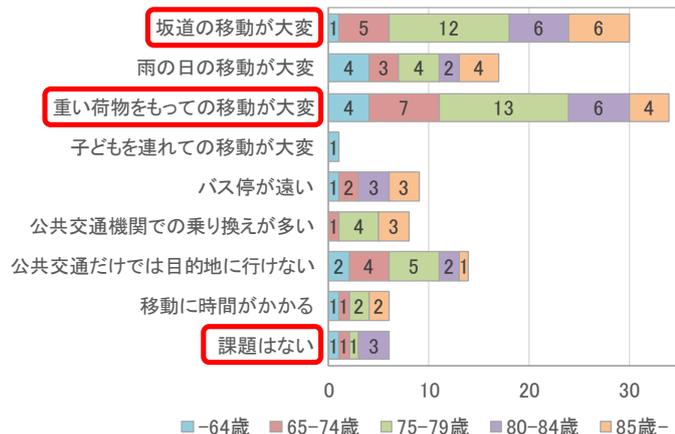
■自動車運転免許の保有



【移動に関する問題】

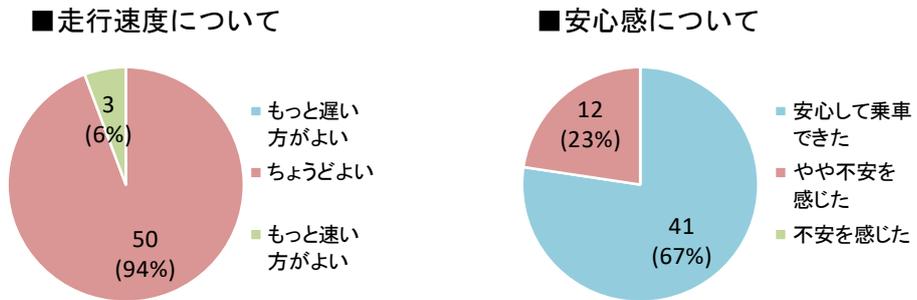
- ・移動に関する問題については、半数以上の人々が「重い荷物をもつての移動が大変」や「坂道の移動が大変」となっています。「課題はない」は少数となっています。

■移動に関する問題



【ゆっくりカート（手動運転）についての感想】

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



2) 自動運転による実証実験

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

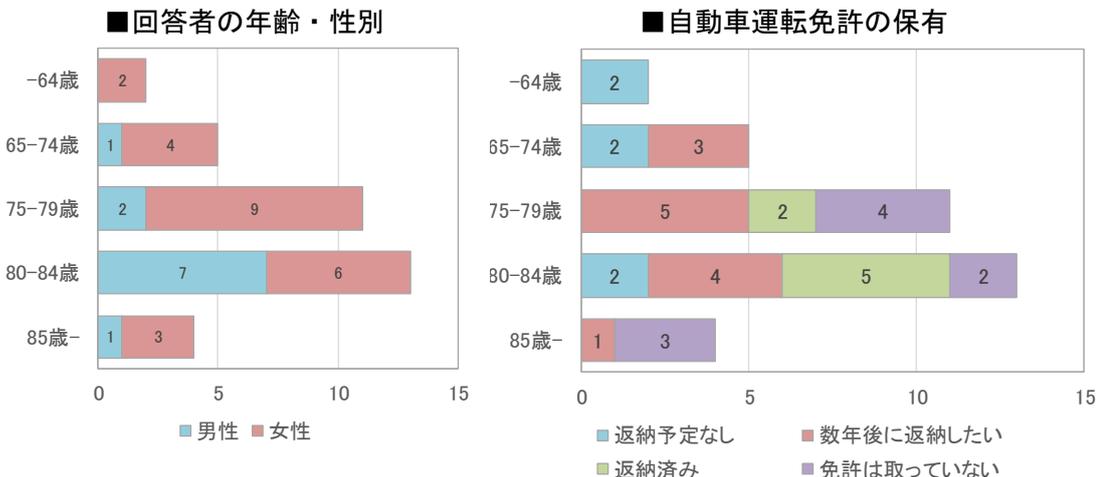
❖ 利用者数

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

❖ 事後アンケート調査（回答者数：35 名（手渡し配付・郵送回収））

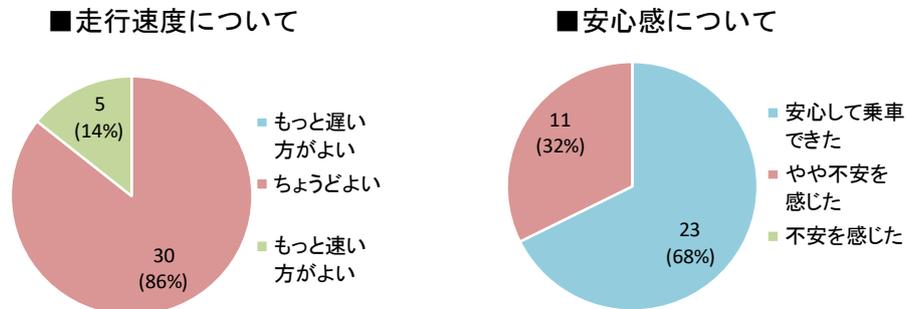
【利用者属性】

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



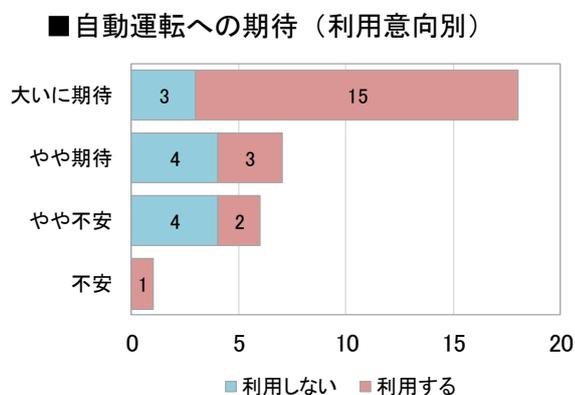
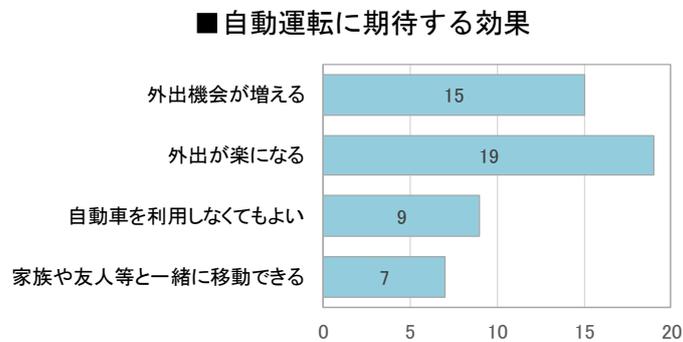
【ゆっくりカート（自動運転）についての感想】

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



【ゆっくりカート（自動運転）の利用意向と期待すること】

・期待する点は「外出が楽になる」が最も多く、半数程度の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。



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 [*]	

※重複を除く

■乗降箇所別の乗降客数

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

■走行中相乗り率及び乗車率

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

4-9 利用促進の取組み

(1) かすがいシティバスの料金割引

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、利用促進の取組みとして1日乗車券を割引する社会実験を実施した結果、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1日乗車券と小人1日乗車券の販売は増加せず、新たな客層の取り込みができなかったことから、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う結果になりました。



■ 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（2019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日乗車券(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成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。

■ 愛知環状鉄道沿線 夏休み親子教室の様子（令和元年度）

コース2：パナソニックエコシステムズ(株) 工場見学&工作教室



■ 愛環ぶらっとウォーキングの様子（令和元年度）

「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8.8km）

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

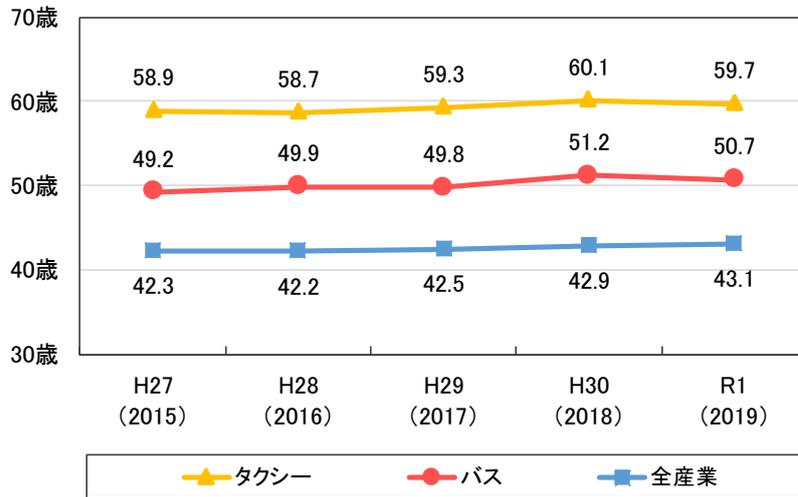
※「JR東海さわやかウォーキング」との共同開催コース



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

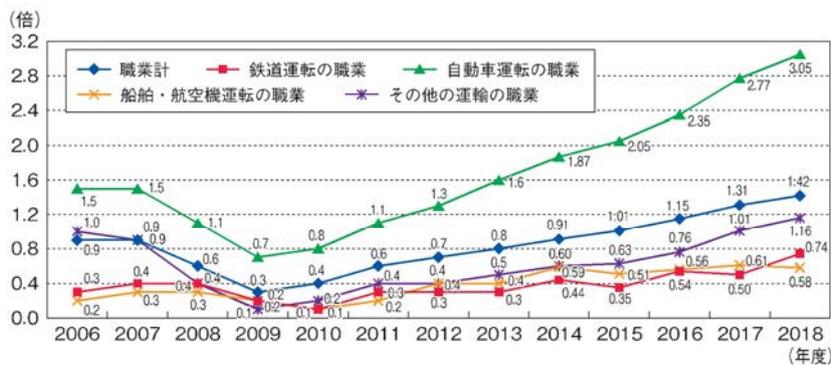
コラム

自動車輸送事業の担い手の動向

全国の物流・旅客を含む自動車輸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（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となりうる人材が減少している。

■自動車輸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、「その他の輸送の職業」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

4-1-1 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（2019年）9月26日（木）
利用特性	<p>1）JR勝川駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>2）JR春日井駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>3）JR高蔵寺駅を基点とする系統</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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（2019年）9月20日（金）
利用特性	<p>1）J R勝川駅周辺・J R春日井駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2）J R神領駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>3）J R高蔵寺駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>4）全体的に</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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（2019年）9月30日（月）
利用特性	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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（2019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	・現時点では他市を経由する移動について考えていない。
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（2019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（2019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はない。
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（2017年）10月から11月にかけてアンケート調査を実施しました。

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

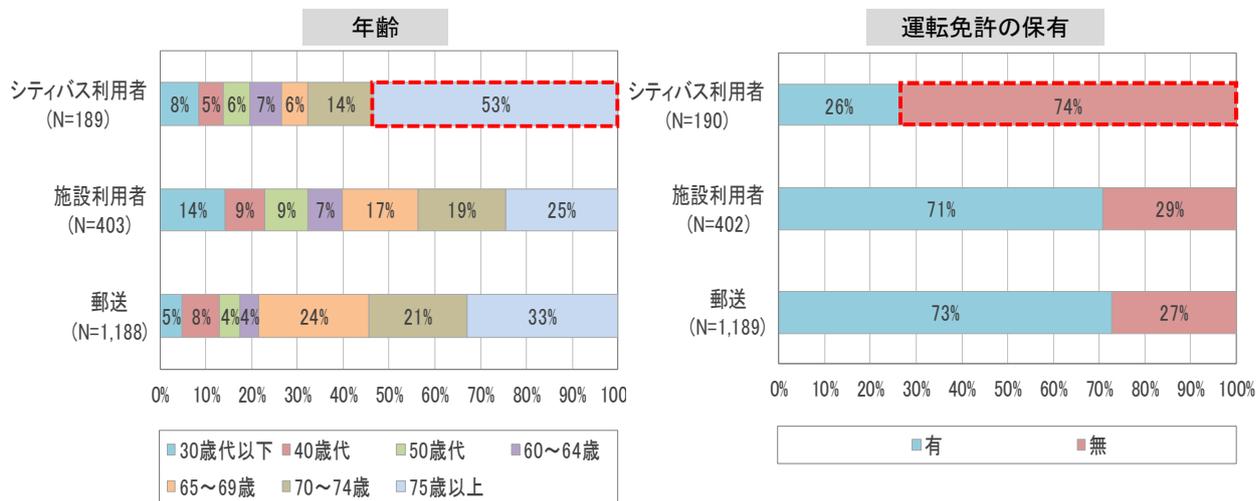
■各調査の対象者

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

(2) アンケート調査結果

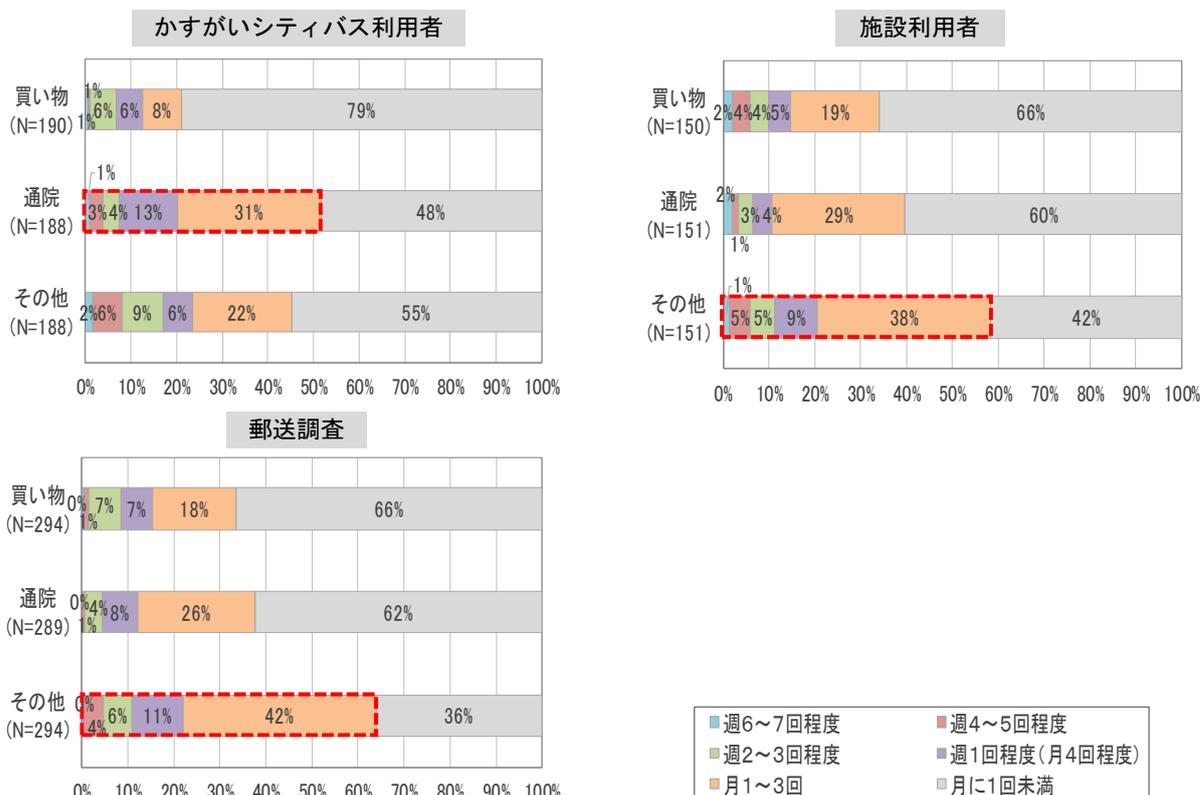
① 回答者の属性について

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



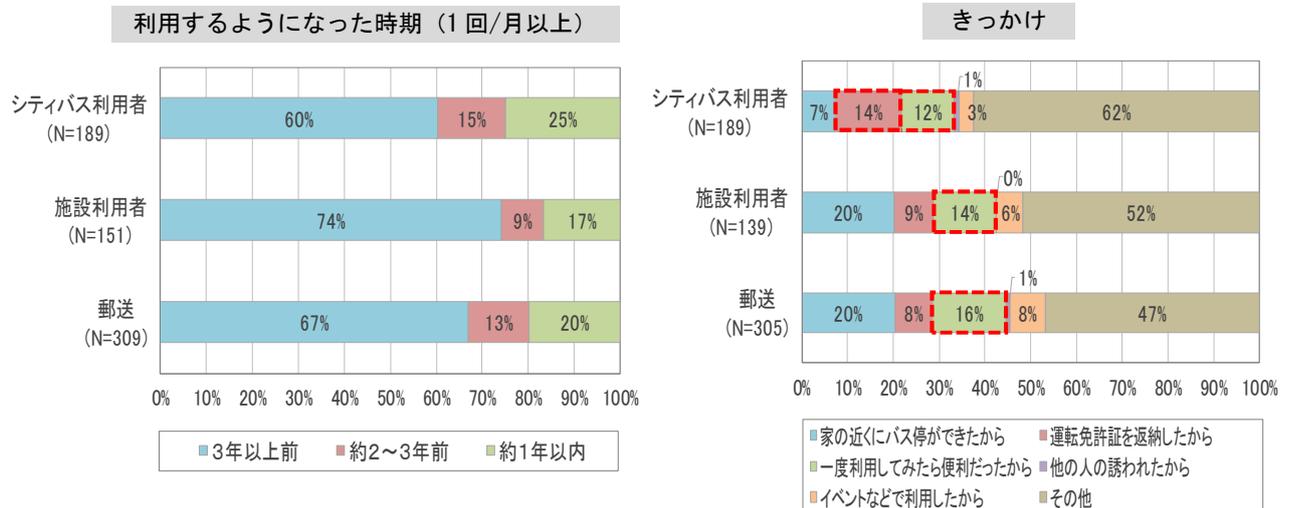
② バスの利用目的と利用頻度 (かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象)

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



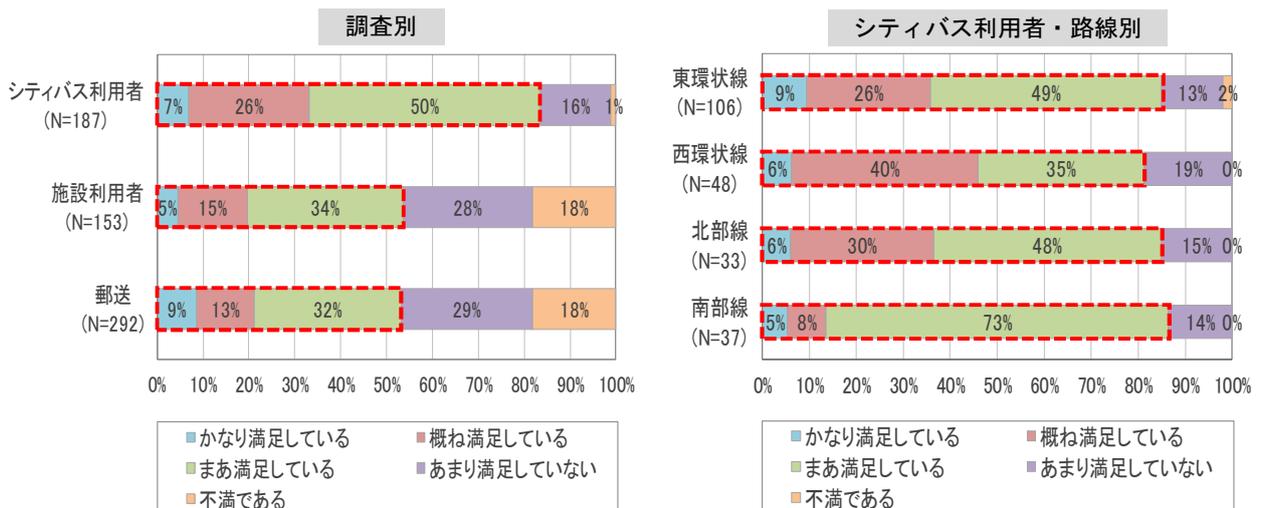
③ バスを利用するようになった時期（1回/月以上）と、利用するようになったきっかけ

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



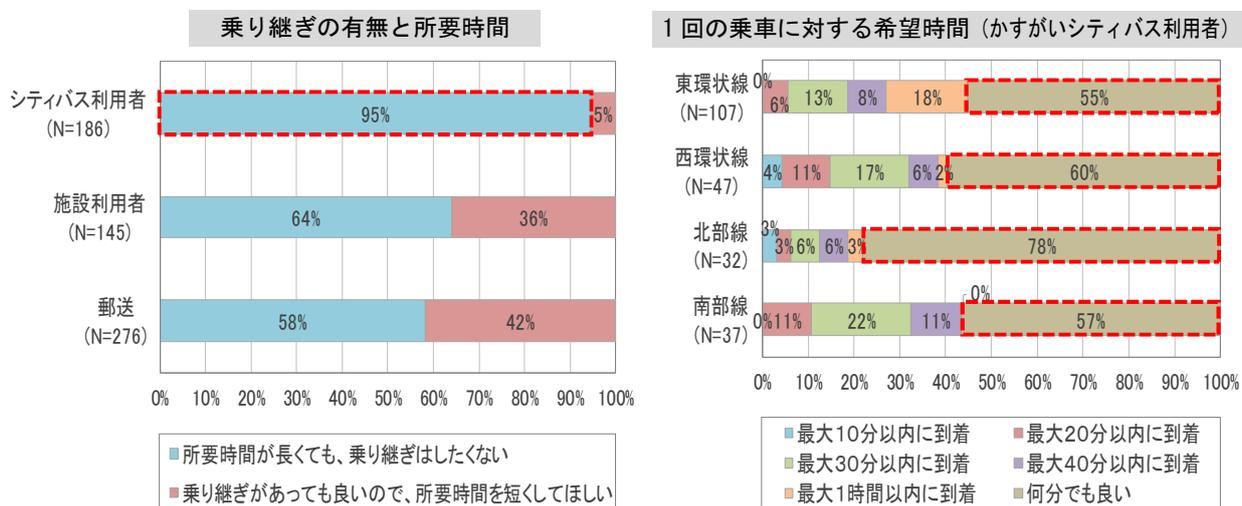
④ バスに対する満足度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

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



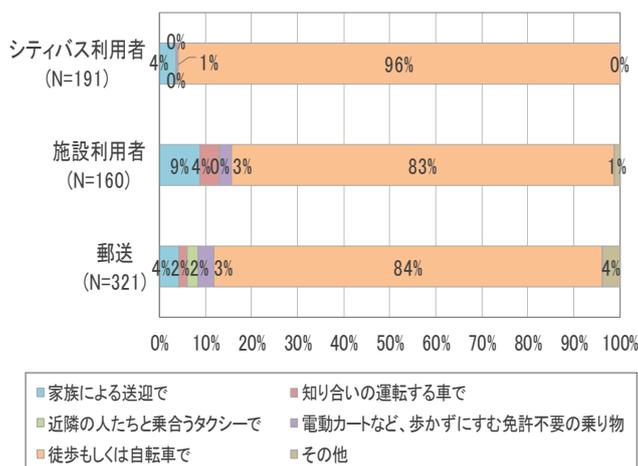
⑤ 乗り継ぎに対する意向

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



⑥ 最寄りのバス停までの移動手段の意向

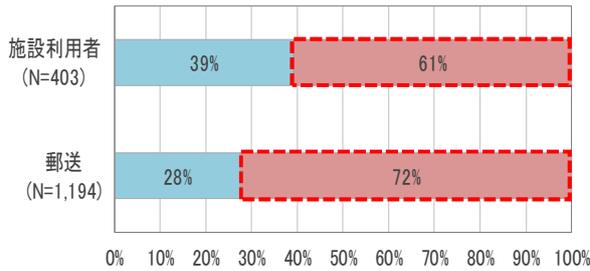
●各調査とも徒歩もしくは自転車で移動できたら良いと考えている人が多くなっています。



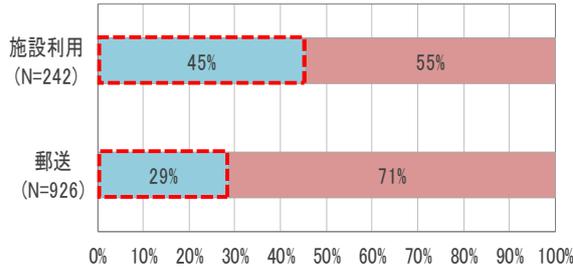
⑦ 路線バス・かすがいシティバスへの利用転換（施設利用者・郵送調査）

- 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。

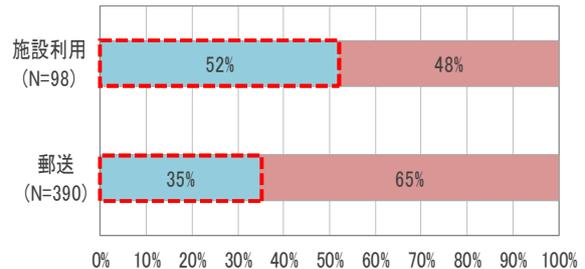
最近1か月のバス利用



最近1か月のバス利用（65歳以上）

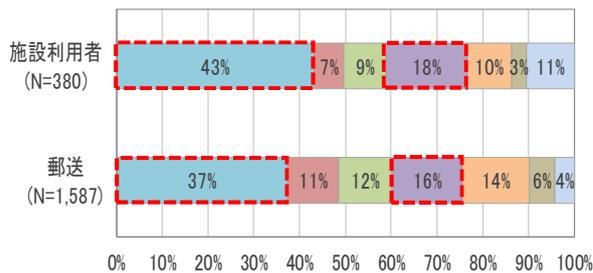


最近1か月のバス利用（75歳以上）



■ 利用した ■ 利用していない

バスの利用条件



■ 車に乗らなくなったとき ■ 自転車に乗らなくなったとき
 ■ 自宅近くにバスが走るようになったとき ■ 利用したい時間にバスが走るようになったとき
 ■ 目的地行きのバスが走るようになったとき ■ バス停まで簡単に移動できるようになったとき
 ■ その他

5-2 地域懇談会

(1) 地域懇談会の概要

都市計画マスタープランの策定にあたり、平成30年(2018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踏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 ❖車を使わなくても良い町に

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

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

- ・かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
東部	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ❖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	<ul style="list-style-type: none"> ▲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。
- ・J Rへの接続などの公共交通の改善が求められています。
- ・サービス改善のほか、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】 (イターや駅、バス停など)	▲公共交通が不便(バス停が少ないなど)【2】	<ul style="list-style-type: none"> ❖公共交通手段がほしい ❖交通網の整備(J Rへの接続、バスの充実)
鷹来	—	<ul style="list-style-type: none"> ▲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 	<ul style="list-style-type: none"> ❖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(J R神領駅)があるが、地域内の多くが市街化調整区域である地域(南城中学校区)

- ・J R神領駅や市民病院へのかすがいシティバスの充実が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
南城	◎大都市のベッドタウン	<ul style="list-style-type: none"> ▲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 	<ul style="list-style-type: none"> ❖J R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	◎路線バスの便数多く、交通の便が良い	▲大きな道路がありながら、幹線バスがない ▲市民病院へのバスが不足 ▲バス料金が安い	❖交通計画の見直し
岩成台	◎JR高蔵寺駅が近い	▲坂が多いが、交通手段がない	❖高齢者に優しい町に ❖移動しやすさの確保
高蔵寺	◎JR高蔵寺駅がある	▲バスの利用が不便 ▲昼間にバスの本数が少ない ▲名鉄バスは運賃が高いと思う	❖施設からのシャトルバスがほしい

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

第6章 公共交通の課題の整理

6-1 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、名古屋市を經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はじ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、高齢者をはじめとした市民が、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の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。

6-2 公共交通に係る個別課題

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

鉄道

○乗換えの利便性・安全性の向上

- ・本市の鉄道網は、名古屋市を經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

○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

○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。

○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。

○公共交通のカバー圏域外における移手段の確保

- ・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

○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トゥ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

○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手段により便利に移動することができるよう、移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

春日井市地域公共交通計画は、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經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まち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、今後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、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 ～

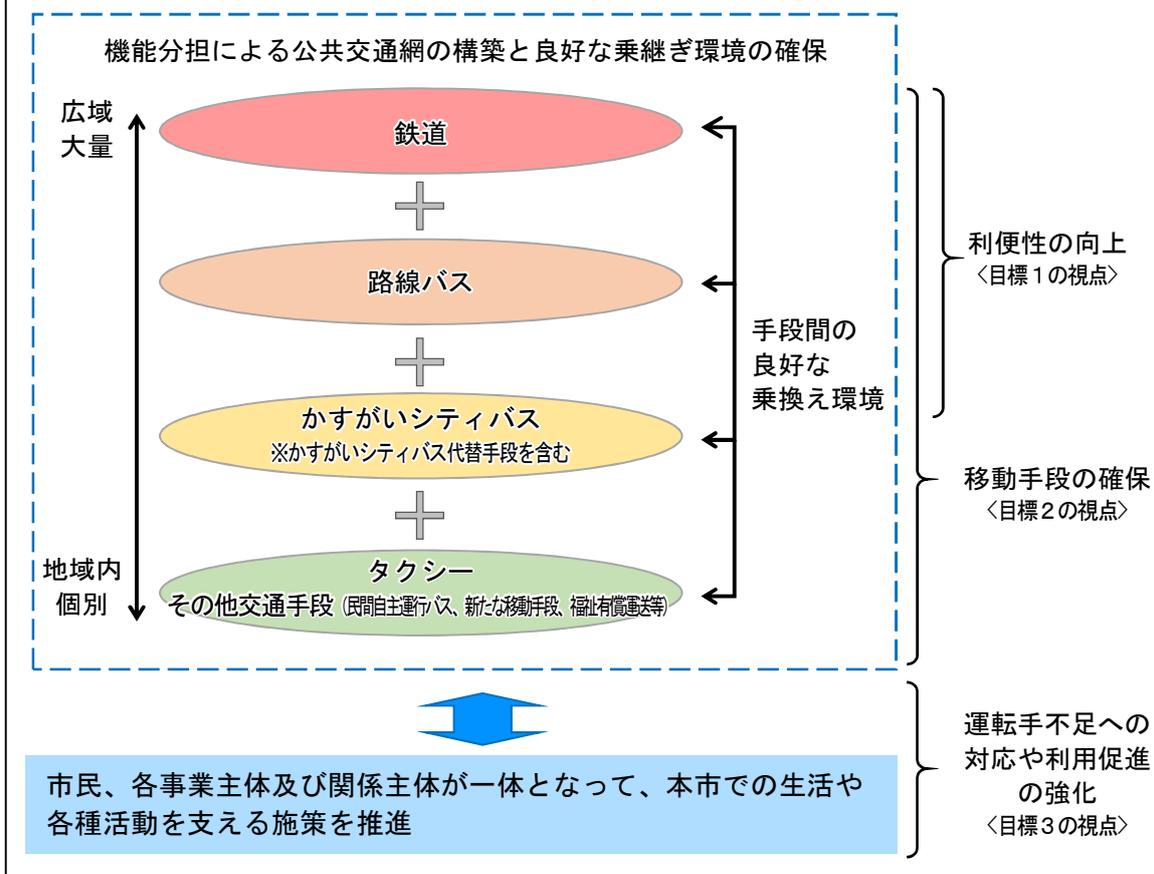
7-3 基本的な考え方

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活かし、名古屋市方面をはじ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形成します。

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

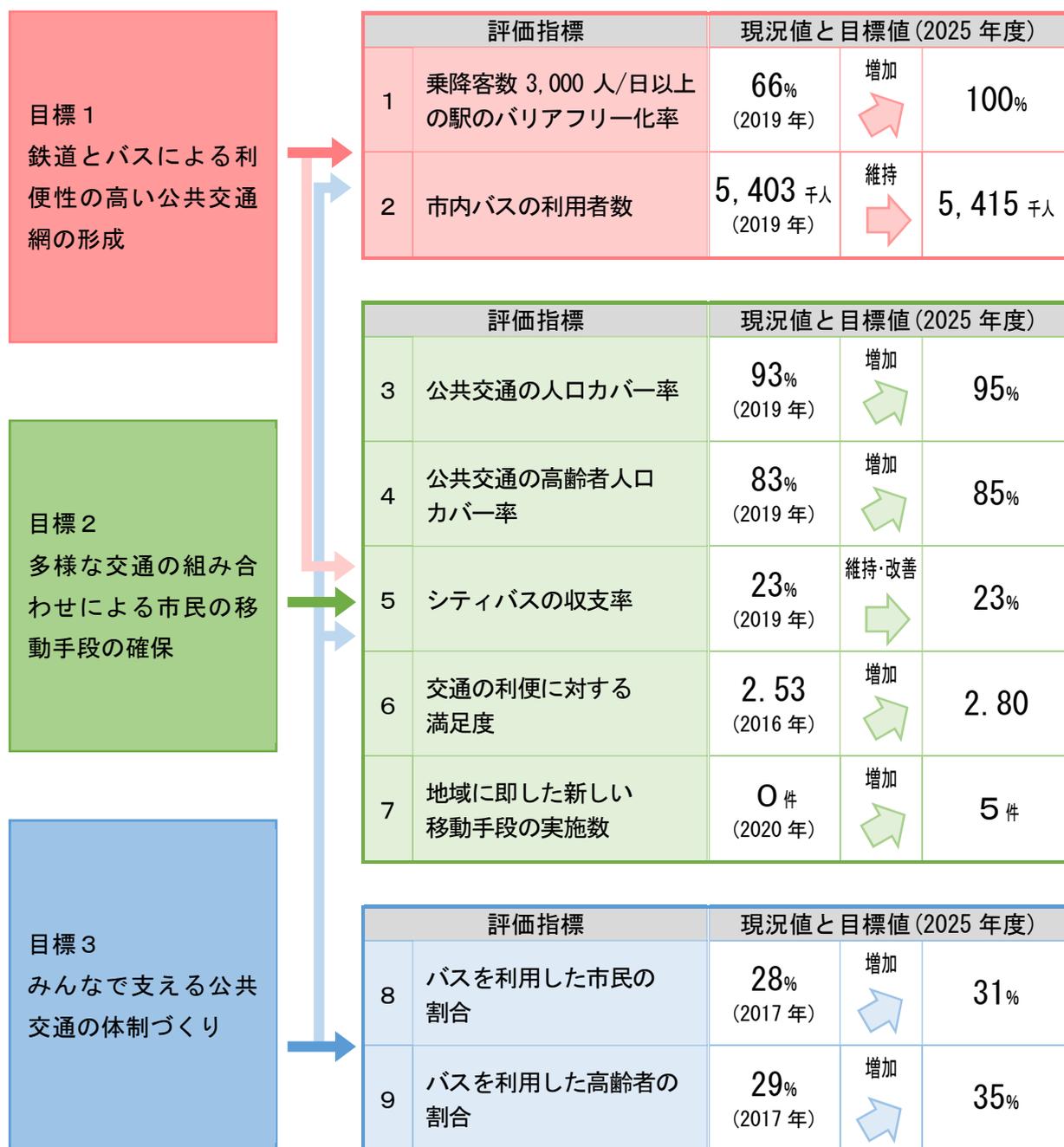
高齢者などの市民生活を支え続けるため、地域の需要や地形条件などの特性を踏まえながら、シティバスをはじめとした多様な交通手段を活用して、より多くの市民の移動手段を効率的に確保する、持続可能な公共交通体系を形成します。

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、地元企業、交通事業者、大学等研究機関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。



目標値設定の考え方

評価指標に対する計画の目標値と目標年次および設定の理由を以下に示します。

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

○目標値を設定した理由

- ・利用者が多い交通結節点において、高齢者をはじめとした多くの人が利用しやすい交通結節機能が確保されているか評価します。

○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/日以上市内の 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状況を確認します。

■利用者数が 3,000 人/日以上駅

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

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

○目標値を設定した理由

- ・各交通手段が適切に機能分担されたネットワークやサービス水準によって、公共交通の利便性が確保され、市民などに利用されているか評価します。
- ・第六次春日井市総合計画との整合を図り、利用者数を維持させていくことを目指します。

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・名鉄バスとかすがいシティバスなどの合計の利用者数とします。
 （名鉄バス：5,075 千人→5,075 千人 [維持]、かすがいシティバス：328 千人→340 千人 [増加]）
 ※かすがいシティバスの代替手段を含む

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

○目標値を設定した理由

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

○目標値算出に使用するために用いる諸元

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

4	公共交通の高齢者人口カバー率	現況値(2019年)	目標値(2025年度)
		83%	85%

○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ネットワークの適正化を図ることにより、公共交通の高齢者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。

○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%

○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、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。

○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	交通の利便に対する満足度	現況値(2016年)	目標値(2025年度)
		2.53	2.80

○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。
- ・中期的には交通の利便に対する満足度は向上しており、今後も同様以上の向上を目指します。

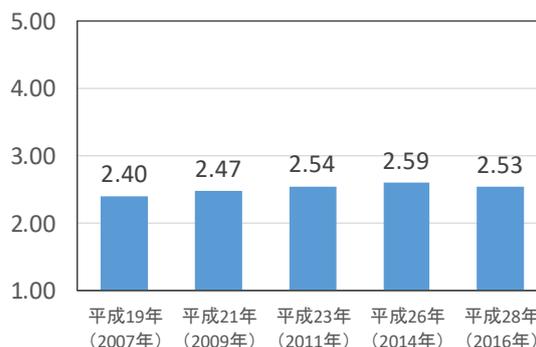
○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・市民意識調査結果を用います。

※交通の利便に対する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。

■交通の利便に対する満足度の推移



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

○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。

○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%

○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。)

○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%

○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。

○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

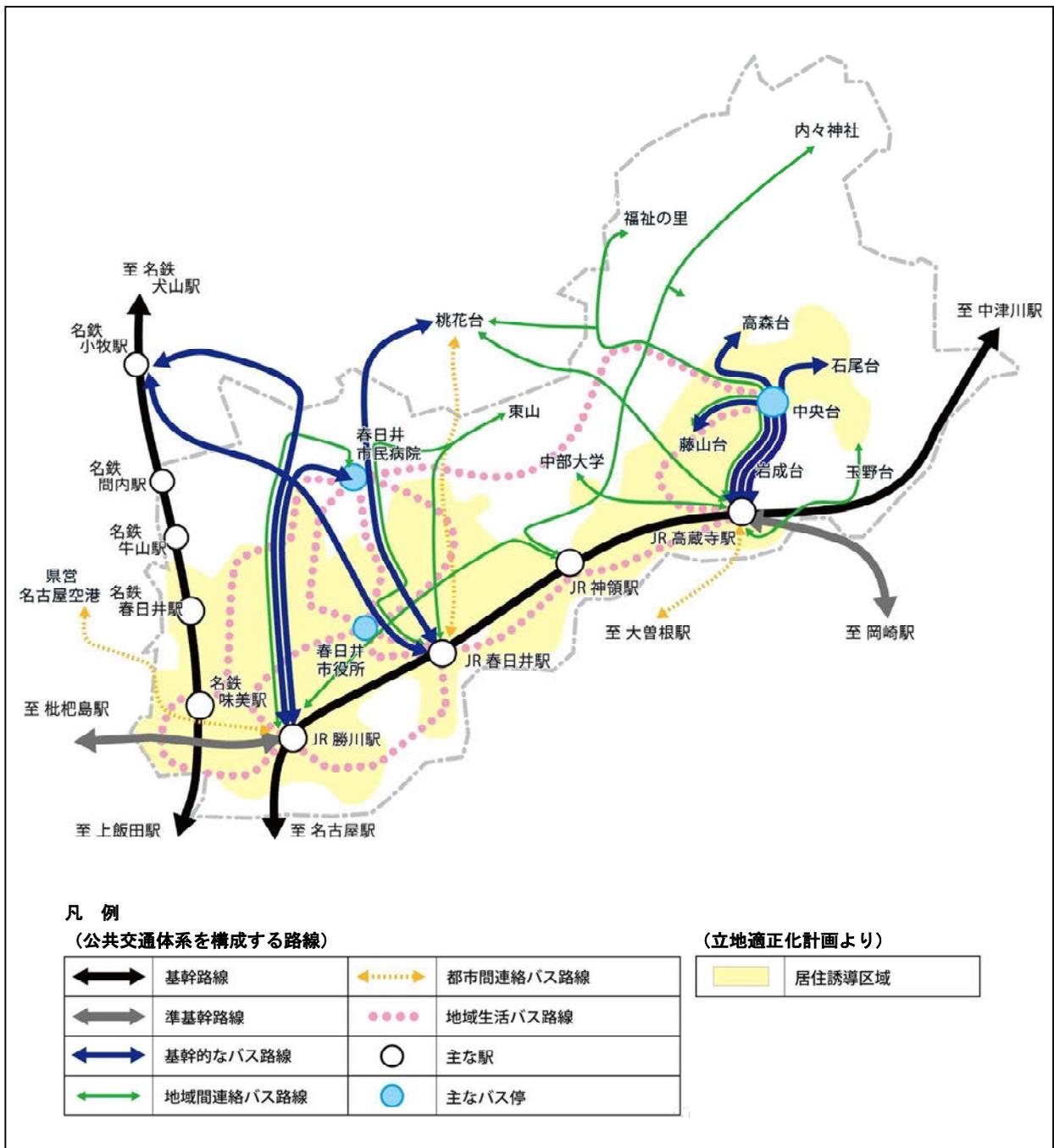
7-6 将来の主な公共交通体系

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ネットワークと交通拠点的形成します。

これに加え、地域内の需要に応じた手段による地域生活交通やタクシー、民間自主運行バス、福祉有償運送などによりネットワークを補完します。

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（ネットワークと交通拠点）

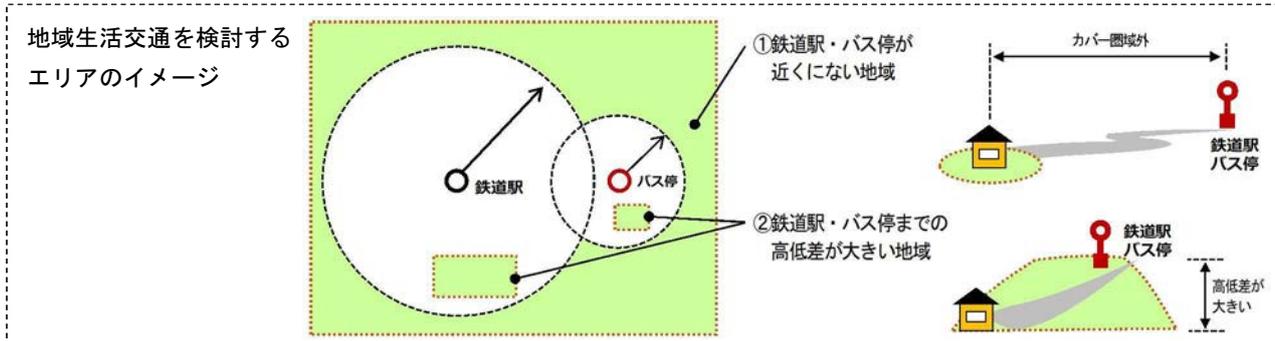


■将来の公共交通体系の形成方針

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はじ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。	J R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 T K J城北線
路線バス	基幹的なバス路線 	役割 J R勝川駅・J R春日井駅・J R高蔵寺駅と主な都市施設や居住地、隣接市の拠点となる地域を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的の移動の利便性を確保する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時：2～3便/時間・片方向以上 オフピーク時：1便/時間・片方向以上 (運行時間) 7時前後～22時前後まで	名鉄バス 高蔵寺ニュータウン線(高蔵寺ニュータウン内の区間)、春日井・桃花台線、春日井市内線、春日井市民病院線(勝川駅発着)、小牧・勝川線
	地域間連絡バス路線 	役割 J R勝川駅・J R春日井駅・J R神領駅・J R高蔵寺駅と市内の主な都市施設や、市内外の主な居住地を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの目的となる施設などでの需要に対応する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時：2便/時間・片方向程度 オフピーク時：1便/2時間・片方向以上 (運行時間) 目的となる施設などでの需要に対応	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、J R勝川駅・J R春日井駅・J R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	

■ネットワークを補完する交通手段

区分	役割・サービス確保の考え方	対象交通手段
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



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	公共交通の高齢者人口カバー率 (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	交通の利便に対する満足度	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	●						○	○	
	2 路線バスサービスの維持・支援		●	●	●	○	○	○	○	
	3 バス待ち環境の改善	○	●					○	○	
	1 かすがいシティバスの再編		●	●	●	●	○	●	●	
	2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入		●	●	●	●	●	●	●	
	3 タクシーや民間自主運行事業、福祉施策との連携		○	●	●	○	●	●	○	○
	4 先進技術の活用による移動手段の確保		○	●	●	○	●	●	○	○
	5 隣接市との連携		●				●		○	○
	1 料金割引制度の拡充・周知		●						●	●
	2 交通事業者の運営支援(運転手の確保)		○	●	●		○		○	○
	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		○			○	○		●	●
	4 多様なツールによる運行情報の周知・改善		○			○	○		●	●
	5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援		○			○	○	○	●	●
	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》

J R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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
① J R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			

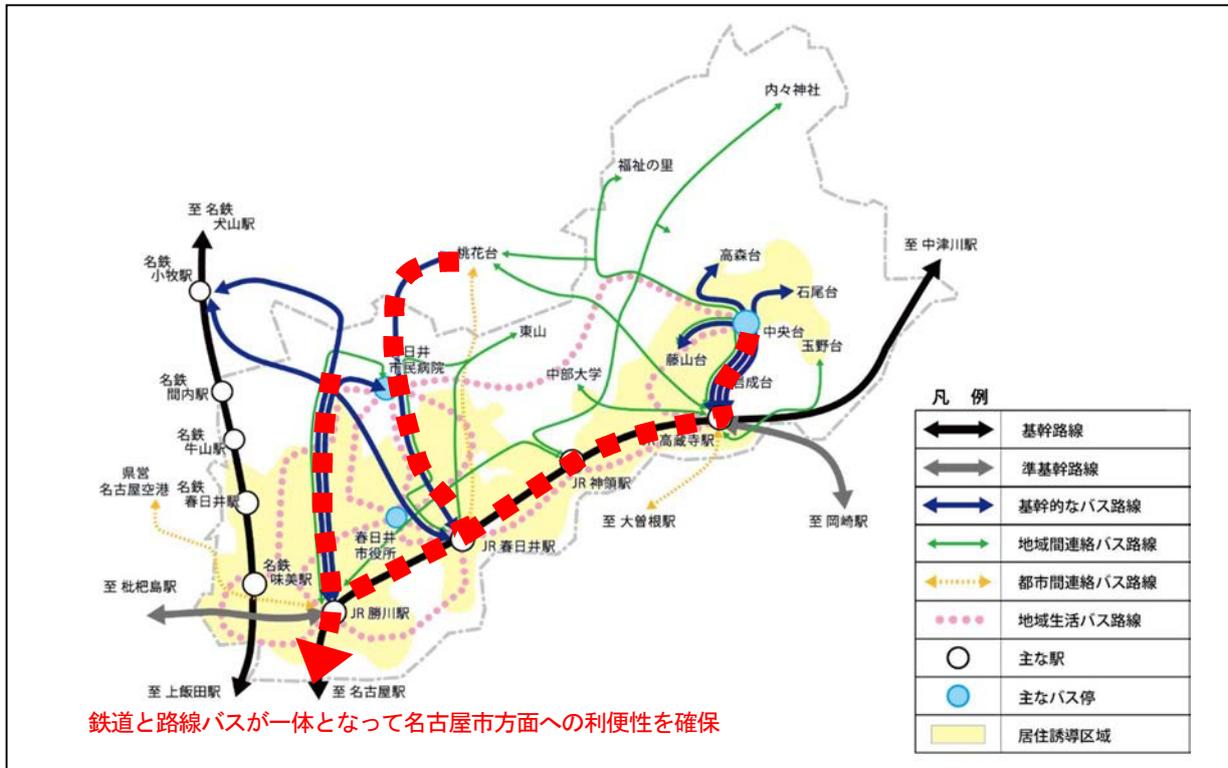
2 路線バスサービスの維持・支援

《施策の内容》

J R勝川駅・J R春日井駅・J R高蔵寺駅を基点とした路線バスは、J R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、居住の誘導や都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を図ります。

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



《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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

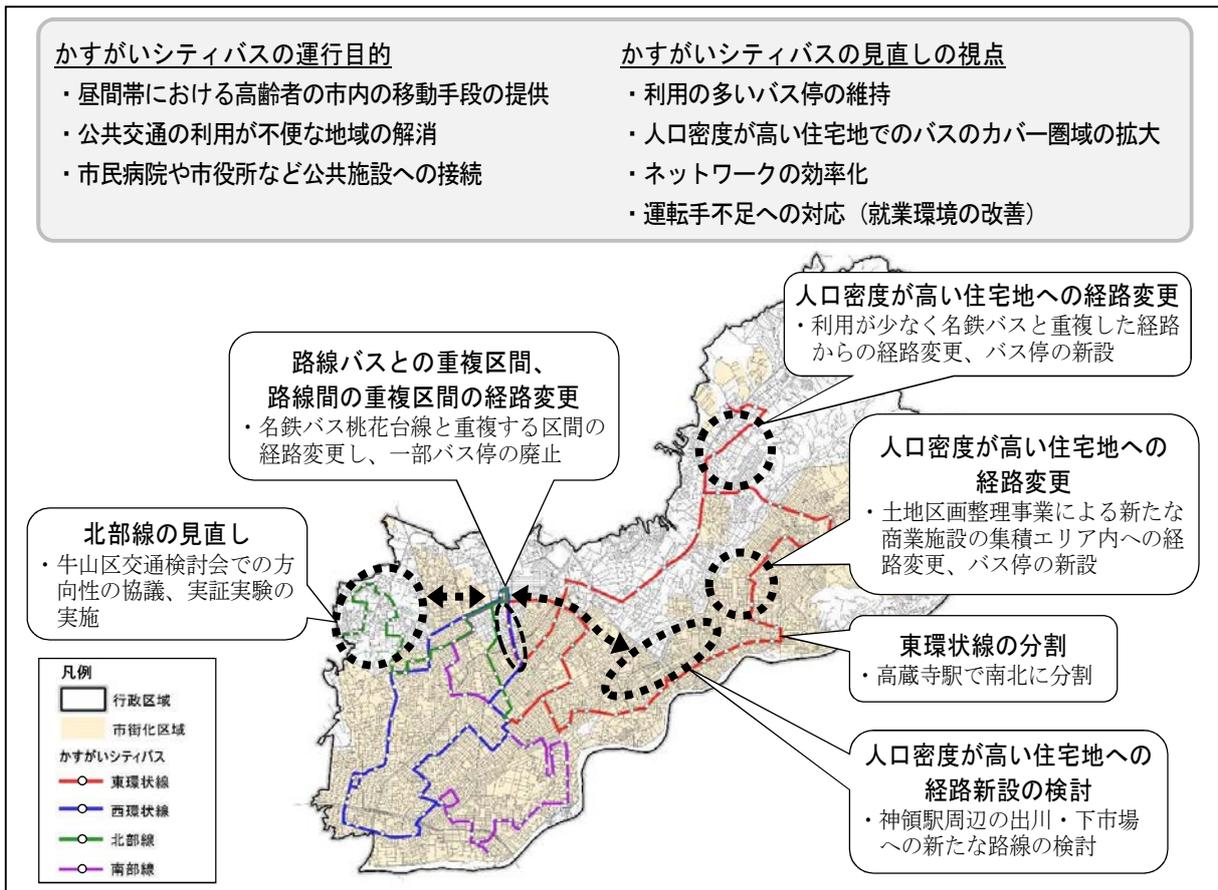
《施策の内容》

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



《施策の実施主体・スケジュール》

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

2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入

《施策の内容》

バス車両での定時定路線型の運行など、既存の移動サービスが適さない地域や公共交通が不足している地域においては、地域住民との検討会（目標3 施策6）や実証実験を踏まえ、地域住民や民間事業者との連携により、オンデマンド交通や相乗り型タクシーなどの新たな交通手段を含めて、地域の需要に応じた持続可能な公共交通の導入を図ります。

また、導入にあたっては、路線バスとの連携に配慮します。

《施策の実施主体・スケジュール》

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

主な事例：「はあとふるライナーミニ」の実証実験（牛山区・鷹来地区）

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

【実施期間】令和2年（2020年）8月～11月

【運行時間】午前8時～午後4時

【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（2020年）8月～11月

【運行時間】午前8時～午後4時

【運行車両】タクシー車両（1台あたり定員3名）



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。

ゆっくり自動運転® コンセプト

ゆっくり（時速 20 キロ以下）走行することで、人や社会と協調する自動運転を実現

<p>サービス</p> <ul style="list-style-type: none"> > 無人 (Driverless) でも使いやすいサービス > 交通弱者へのサービスや公共交通の補強をメインに <ul style="list-style-type: none"> ・近距離輸送 (シェアド・ラストマイル・モビリティ、巡回バスなど) ・無人回送 (カー・シェアリング、自動パーキングなど) 	<p>走行性</p> <ul style="list-style-type: none"> > 乗員が違和感をもたない乗り心地 > 周囲との親和性が高い挙動
---	---

ゆっくり自動運転®がある
目指す社会のイメージ

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開発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、介護保険法に基づき、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買い物の機会を定期的に提供する「住民主体サービス買物支援事業」や、地域住民が家事支援の一環として自家用車を使用し、要支援者などのケアプランに基づく通院や買い物等外出支援を行う「訪問型サービスD等事業」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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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 買物支援事業	市民 春日井市 春日井市社会福祉協議会	実施				
③ 訪問型サービス D等事業	市民 春日井市 春日井市社会福祉協議会	モデル 実施	実施			

主な事例：タクシーによる買い物支援

令和3年度（2021年度）からの制度化に向け、桃山地区の高齢者サロンなどで試行的に実施しています。

■ 買物支援の仕組み



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（平成31年）



■相乗りタクシー実証実験（平成31年）



《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	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実施します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R3	R4	R5	R6	R7
隣接市との連携	隣接市 春日井市	調整・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をはじめとした高齢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

<p>乗継ぎ割引</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>土曜・休日ダイヤ運行時の区間外乗車</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>シルバーパス65・ゴールドパス70</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>①バスからバス バス降車からバス乗車までが90分以内</p> <p>②バスから電車 バス降車から駅入場までが90分以内</p>
---	--

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R3	R4	R5	R6	R7
① 料金割引制度の拡充	名鉄バス タクシー事業者 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市内在住の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：市内在住の昭和26年4月1日以前に生まれ、令和2年3月21日から令和3年3月19日までに運転免許を自主返納した方を対象に、manacaチャージ券5,000円分を交付
- 一宮市：一宮市に住居登録している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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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	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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	
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（名鉄バス株）

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



資料：名鉄バスホームページ・名鉄バス facebook

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

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（2012 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（GTF S-J P）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

《施策の実施主体・スケジュール》

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

5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援

《施策の内容》

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

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

※MaaS：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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	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、地域の実情を踏まえた移動手段の導入（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。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	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（2020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	実施主体	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
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物支援事業	市民、春日井市、春日井市社会福祉協議会	実施				
3③ 訪問型サービスD等事業	市民、春日井市、春日井市社会福祉協議会	モデル実施 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	調整・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、タクシー事業者、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	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

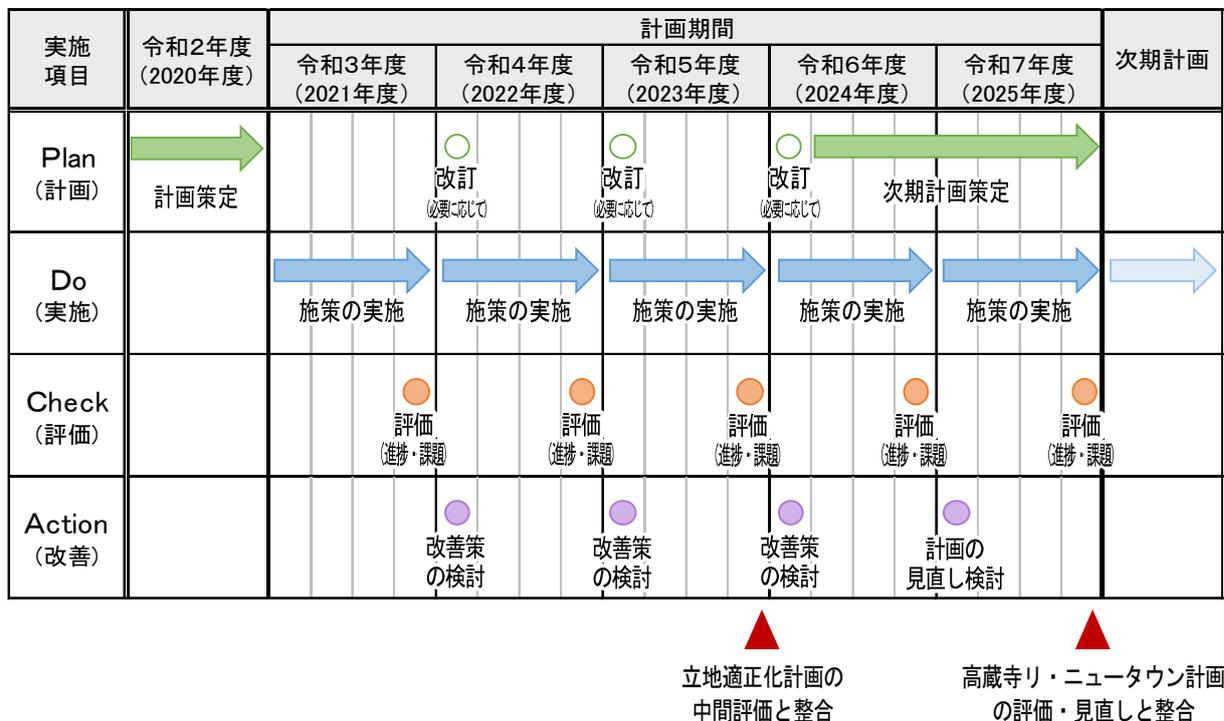
公共交通体系の評価は、「7-5 計画の目標値」で示した指標に基づき、目標値の達成状況の評価します。効果的な取組みを継続的に実施するため、P D C Aサイクルにより達成状況の評価に基づき、計画の改善を行います。

目標年次の令和7年度（2025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を行います。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計画の見直しを行います。

本計画で実施する個別施策についても、P D C A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、各実施主体が各事業の実施状況や目標達成の関与状況の評価するとともに、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。

■ P D C Aサイクルによる春日井市地域公共交通計画の実施の流れ



②関係主体の積極的な関与

市民、地元企業、交通事業者、大学等研究機関及び行政のそれぞれが各役割を認識し、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、地元企業

- ・公共交通を積極的に利用する。
- ・市や交通事業者、地域の公共交通のイベントなどに積極的に参画する。

●交通事業者

- ・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。
- ・市民や利用者などに対して、公共交通に関する情報発信を行う。

●大学等研究機関

- ・新技術を活用した持続可能な公共交通サービスを検討する。

●行政

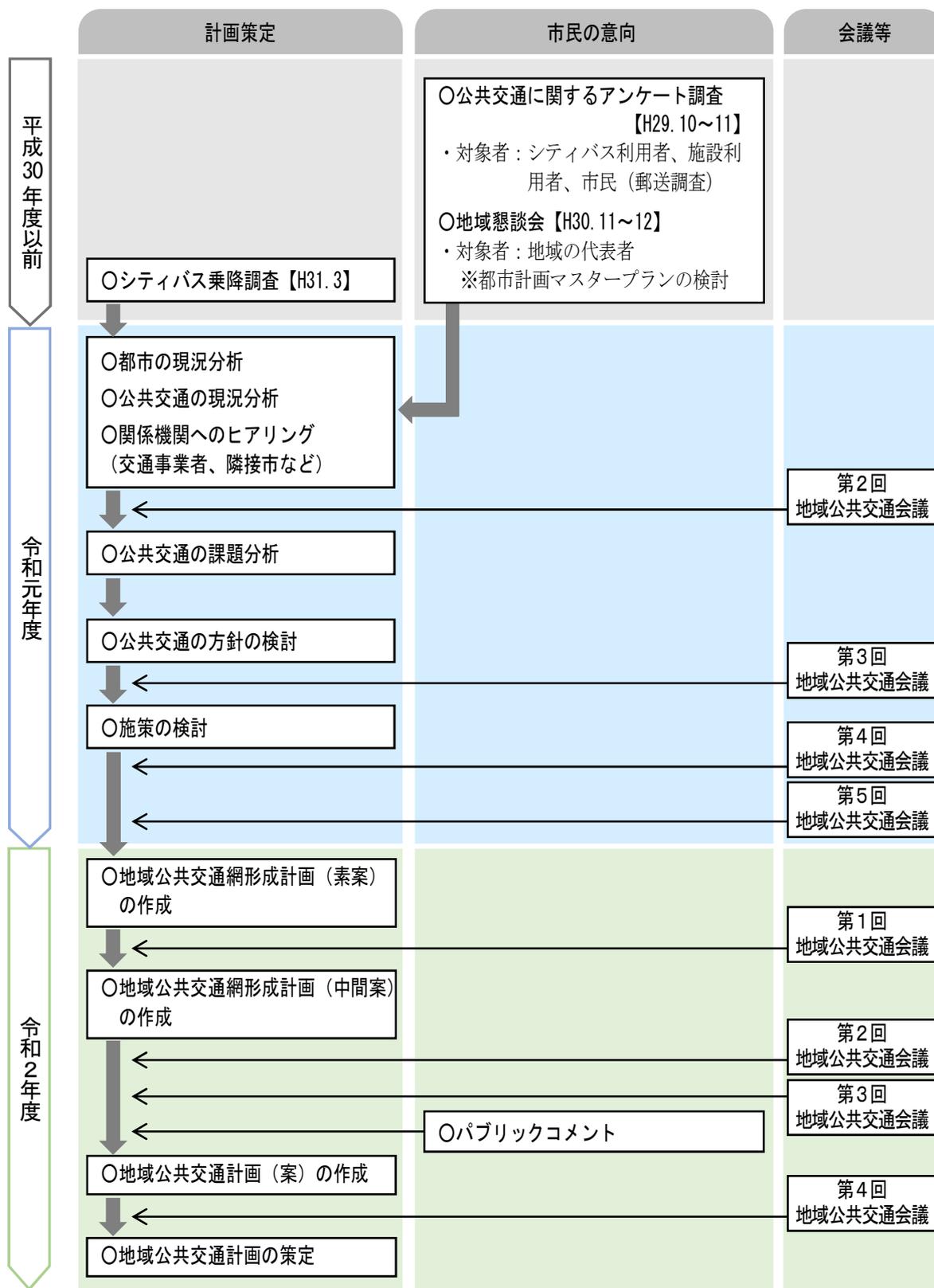
- ・より良い公共交通環境の形成・維持に向けて各主体間の調整を行う。
- ・交通事業者と密に意見交換を行い、持続可能な公共交通網の形成を検討する。
- ・市民や地元企業に対して、公共交通に関する情報発信を行う。

③実証実験の実施による効果的な施策の導入

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導入します。

付属資料

1. 策定経緯



■地域公共交通会議等の概要

	実施日	会議等	内容
令和元年度	7月25日	第2回地域公共交通会議	春日井市地域公共交通網形成計画の概要
	10月21日	第3回地域公共交通会議	春日井市の公共交通の課題と基本的な方針(案)
	12月26日 (書面審議依頼日) 1月15日 (議決日)	第4回地域公共交通会議 (書面決議)	地域公共交通確保維持改善事業の自己評価
	2月6日	第5回地域公共交通会議	施策案
令和2年度	6月12日 (書面審議依頼日) 7月20日 (議決日)	第1回地域公共交通会議 (書面決議)	春日井市地域公共交通網形成計画(素案)
	7月20日	第2回地域公共交通会議	春日井市地域公共交通網形成計画(中間案)
	8月7日 (書面審議依頼日) 9月10日 (議決日)	第3回地域公共交通会議 (書面決議)	春日井市地域公共交通網形成計画(中間案)
	8月25日～ 9月24日	パブリックコメント	春日井市地域公共交通網形成計画(中間案)
	10月19日	第4回地域公共交通会議	春日井市地域公共交通計画(案)

2. 春日井市地域公共交通会議の概要

■春日井市地域公共交通会議設置規則

平成 27 年 3 月 20 日
規則第 9 号

(趣旨)

第 1 条 この規則は、春日井市附属機関設置条例(平成 27 年春日井市条例第 2 号)第 4 条の規定に基づき、春日井市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 5 条第 1 項に規定する地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する事項
- (2) 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)に規定する地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関する事項
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、市長が必要と認める事項

(平 31 規則 4・一部改正)

(委員)

第 3 条 交通会議の委員は、市長のほか次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体を代表する者
- (2) 市民又は利用者を代表する者
- (3) 国土交通省中部運輸局愛知運輸支局長又はその指名する者
- (4) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体を代表する者
- (5) 愛知県道路管理者
- (6) 春日井市道路管理者
- (7) 愛知県春日井警察署を代表する者
- (8) 公共交通に関する学識を有する者
- (9) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(平 31 規則 4・一部改正)

(任期)

第 4 条 委員の任期は、2 年とする。ただし、再任を妨げない。

2 補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(臨時委員)

第 5 条 交通会議に、特別の事項を協議するため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

2 臨時委員は、市長が任命する。

3 臨時委員は当該特別の事項に関する協議が終了したとき、解任されるものとする。

(会長)

第6条 交通会議に会長を置き、委員の互選により定める。

- 2 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長が指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第7条 交通会議は、会長が招集し、会長が会議の議長となる。

- 2 交通会議は、委員(協議事項に係る臨時委員を含む。以下同じ。)の半数以上の出席がなければ会議を開くことができない。
- 3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、会長が適当と認めるときは、会議を開催することなく、書面による議決を行うことができる。

(参考人の出席)

第8条 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、まちづくり推進部都市政策課において処理する。

(平30規則1・一部改正)

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この規則は、平成27年4月1日から施行する。

(経過措置)

- 2 この規則の施行の際、現に委員又は臨時委員に委嘱されている者は、この規則の施行の日(以下「施行日」という。)に第3条の規定により委員又は臨時委員に委嘱された者とみなす。この場合において、当該委嘱された者とみなされる委員の任期は、第4条の規定にかかわらず、施行日における委員の任期の残任期間と同一の期間とする。
- 3 この規則の施行の際、現に交通会議の会長の職にある者は、施行日に第6条第1項に定める交通会議の会長として定められた者とみなす。

附 則(平成30年規則第1号)抄

(施行期日)

1 この規則は、平成30年4月1日から施行する。

附 則(平成31年規則第4号)

この規則は、公布の日から施行する。

■春日井市地域公共交通会議委員一覧

	役職	氏名	任期
委員	中部大学 工学部都市建設工学科教授	磯部 友彦	
委員	春日井市長	伊藤 太	
委員	名鉄バス株式会社 営業本部運行部運行課長	吉岡 実	
委員	近鉄東美タクシー株式会社 春日井営業所長	相川 敏行	
委員	公益社団法人愛知県バス協会 専務理事	小林 裕之	
委員	愛知県タクシー協会 春日井支部長	奥村 薫績	
委員	高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社 取締役	裏見 敏郎	
委員	春日井市区長町内会長連合会 理事	足立 弘之	～令和元年第5回
		吉田 和敬	令和2年第1回～
委員	春日井市民生委員児童委員協議会 委員	馬上 貴美子	～令和元年第3回
		小川 寛	令和元年第4回～
委員	春日井市老人クラブ連合会 副会長	金田 辰男	
委員	春日井商工会議所 副会頭	木野瀬 吉孝	
委員	社会福祉法人春日井市社会福祉協議会 会長	黒田 龍嗣	
委員	春日井市婦人会協議会 書記	伊藤 月美	
委員	国土交通省中部運輸局愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	上井 久仁彦	
委員	愛知県交通運輸産業労働組合協議会 幹事	熊谷 浩明	～令和2年第3回
		高木 数馬	令和2年第4回～
委員	愛知県尾張建設事務所 維持管理課長	安井 文規	～令和元年第5回
		増岡 浩仁	令和2年第1回～
委員	愛知県春日井警察署 交通課長	馬場 信幸	～令和元年第5回
		前田 健策	令和2年第1回～
委員	愛知県都市整備局 交通対策課交通対策課主幹	渡邊 重之	～令和元年第5回
	愛知県都市整備局 交通対策課担当課長	澤木 徹	令和2年第1回～
委員	春日井市 建設部道路課長	苅谷 健生	

3. 市民意見公募（パブリックコメント）

（1）募集案内

広報（令和2年8月15日号）及び市ホームページ

（2）募集期間

令和2年8月25日から9月24日まで

（3）公表方法

「春日井市地域公共交通網形成計画（中間案）」を市の各施設（都市政策課、市役所情報コーナー、東部市民センター、坂下出張所、各ふれあいセンター、各公民館）に設置するとともに、市ホームページに掲載

（4）募集方法

郵送、ファクス、電子メールもしくは持参による提出

（5）募集結果

3名5件

【意見内訳】

意見の分類	件数
全体的な意見	2件
公共交通の現況（第4章）	2件
施策・実施主体（第8章）	1件
合計	5件

4. 用語説明

	語句	説明
あ行	I C T	Information and Communication Technology の略。情報通信技術のことで、情報処理や通信に関する技術を総合的に指す用語。
	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。
	運転免許自主返納者カード（春日井市）	75 歳未満の市民で、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カードで、かすがいシティバス利用時に提示することで運賃割引を受けることができる。
	A I オンデマンド乗合サービス	A I 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（乗合タクシー）。
	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。
	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や、介護士関連の資格を有する運転手などにより、要介護の人や体が不自由な人の乗降介助を行うタクシー。
	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。
	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に居住を誘導すべき区域として立地適正化計画において定められる区域。
	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。
	高齢者カード（春日井市）	75 歳以上の市民を対象に配付されるカードで、かすがいシティバス利用時に提示することで運賃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	シームレス	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」がなく、出発地から目的地まで円滑に移動できること。
	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。
	地域公共交通会議	地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様や運賃等に関する事項について協議するために、市町村長又は都道府県知事が設置・主宰する会議。
	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日の外出行動を把握する調査。昭和46年（1971年）以降10年毎に実施されており、最新の調査は平成23年（2011年）に実施された第5回調査。
	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として立地適正化計画において定められる区域。
	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	パーソントリップ調査において、人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」に移動するときの1回の動きをいう。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数え、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など。
	ノーカーデー	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。愛知県においても、「エコモビリティライフ」としてこの活動を実施している。
は行	パークアンドライド	自家用車で最寄駅またはバス停まで行き、鉄道やバス等に乗り換えて目的地に向かうこと。
	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（GTF S-J P）	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。

語句		説明
	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等の会員に対し、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	Ma a 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に、母子健康手帳交付時や妊婦健康診査受診票の差し替え時に配付されるカードで、かすがいシティバス利用時に提示することで運賃割引を受けることができる。
	モビリティ・ブレン ド	既存交通手段や新たなモビリティサービスなど、様々な選択肢の中から自分の好みに合わせて交通手段や提供者・同行者を選ぶことができる仕組み。
	モビリティ・マネジ メント	当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組み。
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として立地適正化計画において定められる施設。
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。

