

春日井市地域公共交通計画 2026-2030

2026 年 3 月

春日井市

目次

第1章 計画の概要

1. 1 計画策定の背景とねらい	1
1. 2 計画の位置づけ	2

第2章 上位・関連計画の整理

2. 1 上位計画	3
2. 2 関連計画	6

第3章 都市の現況

3. 1 地理的条件	21
3. 2 人口・世帯	22
3. 3 土地利用	27
3. 4 主要施設の立地状況	28
3. 5 春日井市に関連する人の移動	29

第4章 公共交通の現況

4. 1 公共交通の整備状況	34
4. 2 利用者数の推移	46
4. 3 かすがいシティバスの乗降状況	53
4. 4 バスの収支の状況	66
4. 5 タクシー	66
4. 6 福祉有償運送等	67
4. 7 各種取り組み	68
4. 8 事業者ヒアリング	79

第5章 市民意向の把握

5. 1 アンケート調査	80
--------------	----

第6章 前計画の評価

6. 1 前計画の評価指標の達成状況	83
--------------------	----

第7章 公共交通の課題の整理

7. 1 公共交通を取り巻く課題	84
------------------	----

第8章 春日井市の公共交通の方針

8. 1 基本理念	86
8. 2 計画の区域と期間	86
8. 3 基本的な考え方	87
8. 4 公共交通の目標	88
8. 5 目指す公共交通ネットワーク	89

第9章 目標達成に向けた施策・実施主体及び評価指標の設定

9. 1 施策の体系	91
9. 2 目標達成に向けた施策・実施主体	92
9. 3 評価指標の設定	112
9. 4 各評価指標の考え方	113

第10章 計画の推進方法

10. 1 評価の実施	114
10. 2 関係主体の積極的な関与	115

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の背景とねらい

- 本市では、人口減少社会の到来や高齢化の進行に対応するため、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を目指す中で、鉄道を中心とした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網の確保が求められてきました。
- このような中、本市では「体も心も、日々の生活も持続的に満たされた状態」をウェルビーイングと捉え、子育てや健康福祉、市民活動など、全ての分野において良い状態(=ウェルビーイングなまち)を目指し、公共交通の分野においても各種施策を進めてきました。
- また、2020年（令和2年）度には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源を対象とした地域公共交通計画の策定が努力義務化され、本市においては、春日井市地域公共交通計画（以下、本計画と示す）を策定し、地域の移動ニーズに持続的かつきめ細やかな対応を図ってきました。
- しかしながら、コロナ禍における外出自粛などにより、公共交通利用者が著しく減少するなか、2023年（令和5年）度からは、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」、車両電動化や再エネ地産地消といった「交通GX」などを柱とした、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）が進められています。
- そこで、市・交通事業者・市民などの多様な主体の「連携と協働」を推進し、より利用しやすい地域公共交通を目指し、計画期間の満了を迎える本計画を改定することとしました。

■ 地域公共交通のリ・デザイン

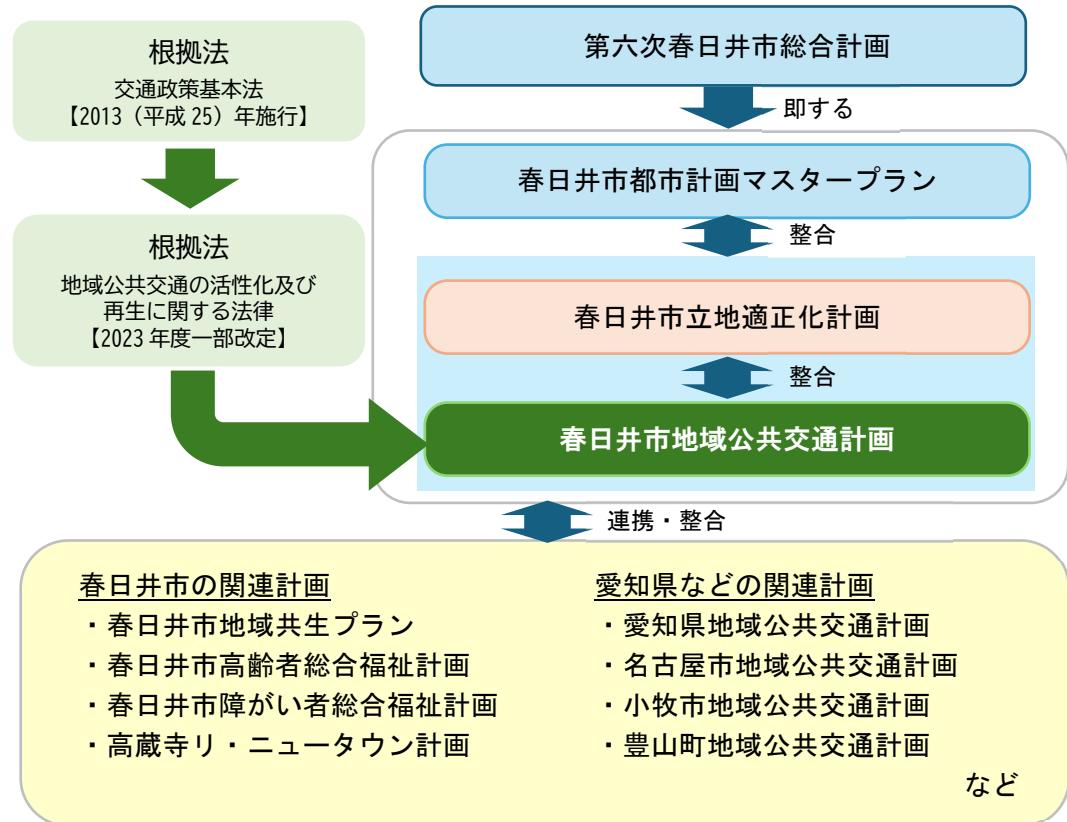


資料：地域公共交通のリ・デザイン 国土交通省

1.2 計画の位置づけ

- 春日井市地域公共交通計画は、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に関する基本方針である都市計画マスター プラン、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ています。
- 2015(平成27)年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された国際目標であるSDGsでは、17のゴールと169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。公共交通においても、様々なゴールやターゲットに対する取組により、SDGsの実現に寄与できるものと考えます。

■ 計画の位置づけ



第2章 上位・関連計画の整理

2.1 上位計画

(1)第六次春日井市総合計画（基本計画改定：2023年3月、計画期間（基本構想）：2037年度、計画期間（基本計画）：2027年度）

- 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。
- 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。
- 市民の取組みとして、公共交通を利用する事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：多様な交通手段や新たな技術を活用し、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	中間	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)	114,942 (2021年度)	141,000 (2026年度)
市内バス（名鉄バス・あおい交通バス・かすがいシティバス・サンマルシェ循環バス）の利用者数（千人）	4,683※ (2016年度)	2,996※ (2021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事

- 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事

- 自家用車に乘らず、公共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)

- 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。
- 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

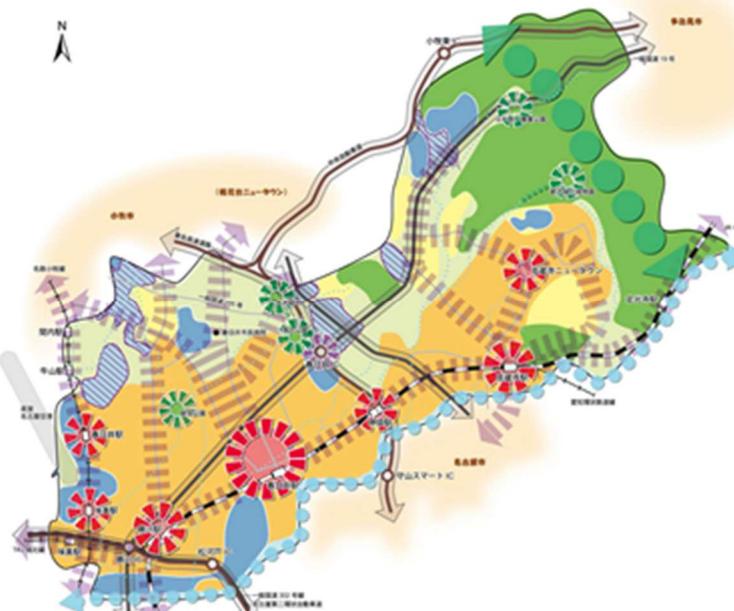
目標5 災害に強いまちづくり

●将来都市構造

❖ 目指す将来都市構造のイメージ

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



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、住環境と調和した兼ね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	土地の高利回りを図り、商業などの利便性を高めるための土地利回り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、土地利用の活性・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、憩いを与える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回りを誘導する地域として、周辺の環境に配慮した地区的形成を目指します。
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、日常生活の利便性を図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	本市の広域交通ボディッシュ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	緑を主軸とし、連続性のある稜線のスカイラインを守る地域。

●分野別まちづくり方針（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、公共交通優先システム（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。

■成果指標

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)

2.2 関連計画

(1) 春日井市立地適正化計画 (策定: 2018年3月、(変更: 2024年3月、追加: 2025年3月)、計画期間: 2036年度)

- 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。
- 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。
- 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

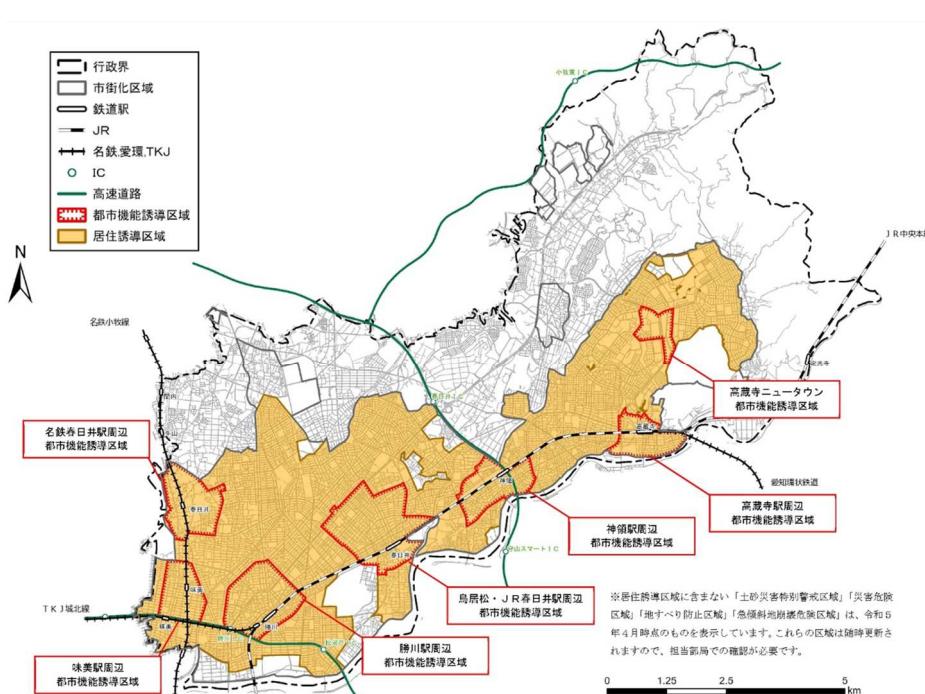
●都市機能誘導区域及び居住誘導区域

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	高藏寺ニュータウン (誘導済み)
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1,500m ² 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 高藏寺駅周辺
	専門学校	学校教育法第124条に規定する専修学校	高藏寺駅周辺
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	高藏寺ニュータウン (誘導済み)

※ 設定する誘導施設は、今後緩やかな立地誘導を図る施設(誘導済み施設を含む)です。

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
高藏寺駅周辺	98.1
味美駅周辺	97.3
名鉄春日井駅周辺	140.4
高藏寺ニュータウン	53.3
居住誘導区域	3,891.4

■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

さらなる高齢化の進行が見込まれる中、日常生活における公共交通の需要の高まりが予測されるため、関連する施策・計画との整合を取るとともに、交通事業者等の関係機関との綿密な調整・連携を図ります。

名古屋への通勤や通学等の利便性及び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を向上させるため、交通事業者とともに、主要な交通結節点となるJR中央本線や名鉄小牧線の駅の他、それらと居住地とを結ぶ公共交通網の維持・改善等に取組みます。また、高齢化が進行する中で、既存の移動サービスが適さない、又は不足している地域において、民間事業者との連携により、地域の需要に応じた多様な交通手段の導入を図ります。

＜具体的な事業＞

- ・「JR春日井駅周辺地区市街地総合再生計画」に基づくJR春日井駅南北駅前広場等の整備
- ・「高蔵寺リ・ニュータウン計画」の推進に向けた都市再生整備計画に基づく事業等による高蔵寺駅周辺及び高蔵寺ニュータウン地区の交通基盤整備
- ・「高蔵寺スマートシティ実行計画」に基づくニュータウン版Maasの構築
- ・A I オンデマンド交通などの、多様な交通手段の導入
- ・名鉄春日井駅における駅機能の改善、自由通路の整備及び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

現況（2010年）	目標（2026年）	目標（2036年）
65.7%	65.5%以上	65.5%以上
160,821人	164,300人以上	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。

(2)春日井市地域共生プラン (策定：2025年3月、計画期間：2029年度)

●基本理念：出会い つながり 支え合い みんな輝く やさしいまちづくり

●基本目標：

- I 支え、支えられる人と地域を育む
- II 安心して生活できる環境を創る
- III 包括的な支援の体制を整える

(3)第9次春日井市高齢者総合福祉計画 (策定: 2024年3月、計画期間: 2026年度)

- 今後、超高齢化が進展し、介護サービスの需要がさらに増加・多様化することが想定されるため、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できます。

● 基本理念:「家族の和、隣人の輪、地域の環、誰もがいきがいを持ち 共に歩み 支え合うまち かすがい」

● 基本目標: 1 いきがいを持ち豊かな人生を送り続けることができるまちの実現

2 住み慣れた地域で自分らしく暮らすことができるまちの実現

3 持続可能な介護・高齢者福祉サービスの確保

● 基本施策: 人にやさしいまちづくりの推進

❖ 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、高齢者の移動手段の確保を検討するとともに、多くの高齢者が安心して住み続けられる、人にやさしいまちづくりを推進します。

❖ 具体的施策: 移動支援の充実

・高齢者が通院や買い物等の外出をしやすい環境を整備するため、多様な移動手段の確保・充実を図ります。

取組名	内容
かすがいシティバスの再編	高齢者等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
地域の実情を踏まえた移動手段の導入	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、地域住民との検討会や実証実験を踏まえ、オンデマンド交通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。
先端技術の活用による移動手段の確保	高蔵寺ニュータウンなどにおいて、高齢者の生活環境の向上と多世代居住の促進に向け、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。

❖ 具体的施策: 暮らしやすい環境づくりの推進

・高齢者が安心して暮らせるよう、公共施設のユニバーサルデザインの推進、高齢者に配慮した環境づくりに取り組みます。

取組名	内容
公共施設のユニバーサルデザイン	公共施設について、スロープやエレベーターなどを整備し、高齢者や障がいのある人など誰もが利用しやすい環境づくりを推進します。

(4)第6次春日井市障がい者総合福祉計画（策定：2024年3月、計画期間：2026年度）

- 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）障害者権利条約の理念の尊重

（2）社会のあらゆる場面におけるアクセシビリティの向上

（3）当事者本位の総合的かつ分野横断的な支援

（4）障がい特性、複合的困難等に配慮したきめ細かい支援

●施策の推進

❖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。

(5)高蔵寺リ・ニュータウン計画 (策定：2016年3月（2019年3月一部改定）、計画期間：2025年度)

- 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。
- 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	現状値	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 ^{※1}	76.7% (2019年度)	95% (2025年度)	85%	現行交通の維持、デマンド交通 ^{※2} 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 ^{※3}	51,935人 (2019年度)	46,925人 (2023年度)	52,000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

※1 公共交通は、名鉄バス、かすがいシティバス、デマンド交通で算出

※2 利用者が電話や情報端末から予約を行うことで、停留所やエリア内の希望の場所に乗り物を呼び寄せる交通システムのこと

※3 ＪＲ中央本線及び愛知環状鉄道の乗降客数を合算したもの

●先導的な主要プロジェクト：ニュータウンの顔づくり：高蔵寺ゲートウェイの整備

❖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

＜駅北口周辺＞

②公共空間の再編による交通機能の改善とライフスタイルセンターの整備

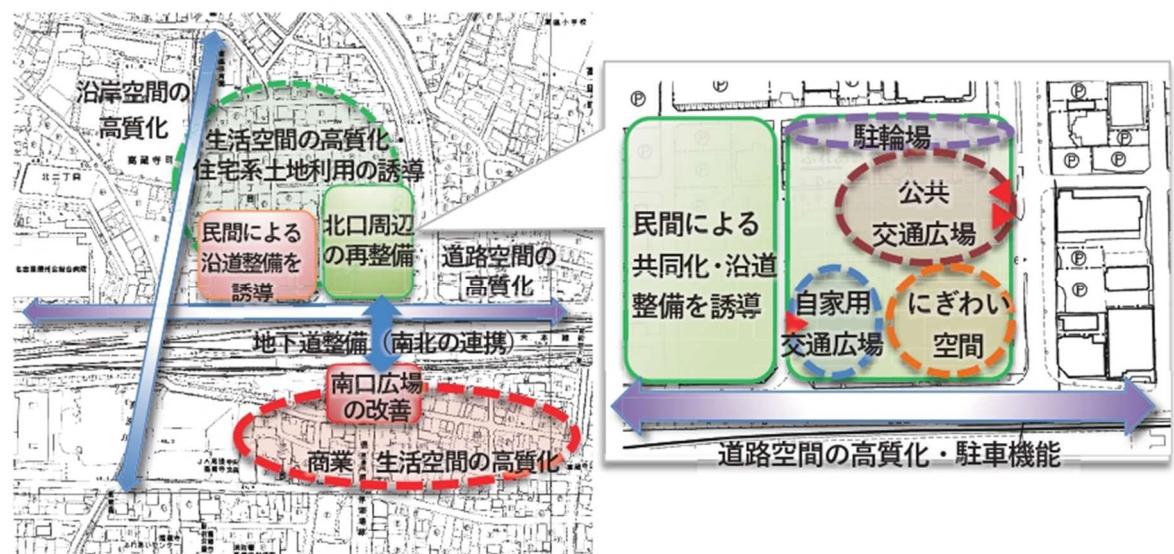
＜駅南口周辺＞

③周辺と一体となった駅前空間の改善

＜地下道空間＞

④駅ビルと連動した地下道空間の整備

■JR高蔵寺駅周辺の整備イメージ



●展開プロジェクト：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

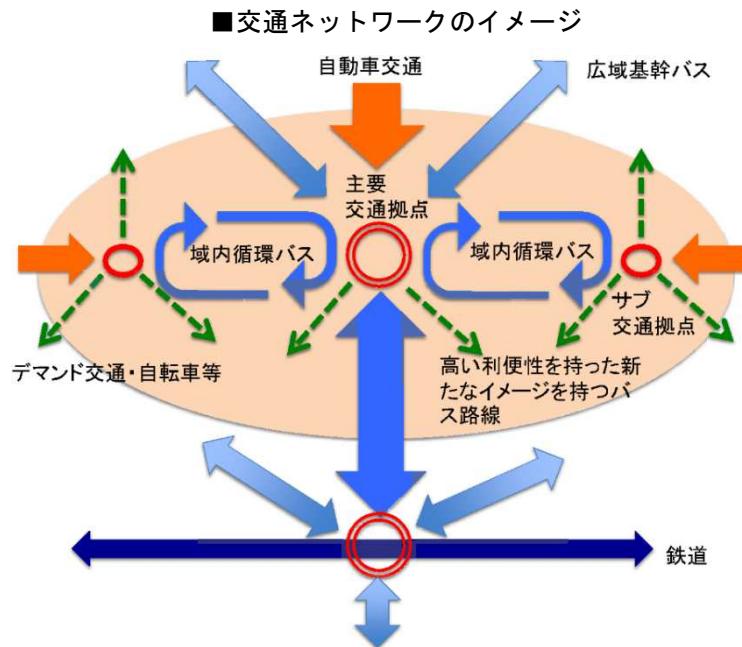
JR高蔵寺駅及びセンター地区を主要交通拠点に位置づけ、東西2か所にサブ交通拠点（新たなサブ拠点）を置き、切れ目のない交通ネットワークを構築する。駅及びセンター地区間において交通需要の拡大と輸送力の向上を図るとともに、交通拠点には多様な交通手段を確保し、周辺に商業・サービス機能の集積を図る。

❖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。
- 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^{※1}のための駐車場、キスアンドライド^{※2}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。
- 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^{※3}、パーソナルモビリティ^{※4}（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。



- ※1 自宅から最寄駅またはバス停まで自動車で行き、車を駐車した後、鉄道やバス等を利用して目的地に向かうこと
- ※2 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
- ※3 自動車を必要に応じて短時間単位で借り、会員制で自動車を共同利用するシステム及びそのサービスのこと
- ※4 先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や1～2人乗りの小型電動コンセプトカー等を包括する次世代自動車のこと

●展開プロジェクト：センター地区の商業空間の魅力向上と公共サービスの充実

❖プロジェクトの概要

高蔵寺ニュータウンを特徴づけるワンセンター方式の商業サービス機能を担ってきたセンター地区において、交通結節機能を強化するとともに、商業及びサービス機能の充実を図る。

❖創造する活動のイメージ

商業施設から東部市民センターまでのセンター地区全体を歩いて楽しむことができるようになる。高蔵寺ニュータウンや周辺地区からセンター地区への公共交通によるアクセスがしやすくなる。「まなびと交流のセンター」を始めとした他地区へのアクセスも一層便利になる。

❖具体的な取組みの例

- ①バスターミナル、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ることによる交通結節機能の強化。
- ②バスターミナルにおいて、異なる交通手段間の接続を円滑化するためのプラットフォームを設置。
- ③バスターミナルの整備にあわせて、センター地区の低利用地に商業及びサービス機能の集積を誘導し、歩道ネットワークの充実を図り、東部市民センターと大規模小売店舗間の回遊性を高めることによる、センター地区全体のにぎわいを創出。
- ④トランジットモール※の検討。
※自動車交通を排除して人と公共交通だけが通行できる道路空間のこと
- ⑤東部市民センターの機能（市民サービス、文化・芸術）を充実。
- ⑥スマートウェルネスを目指す高森台地区と藤山台地区の「まなびと交流のセンター」との接続性を高めるため、立体横断施設等による歩道ネットワークの拡張。

■センター地区のイメージ



●課題に応じた主要な施策：身近な買い物環境の整備と多様な移動手段の確保

❖課題のとらえ方と施策の方向

高蔵寺ニュータウンの課題として、商業及び生活サービスの提供と移動手段のバランスの確保を図る必要がある。

❖実現を目指す生活のイメージ

遠くへ買い物等に出かけたい時に、少し歩けば公共交通が利用できる。

❖具体的な取組：多様な移動手段の確保

- ①交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークを構築する。
- ②車両の予約、呼び出し等に係るアプリケーションを活用し、既存交通事業者（バス・タクシー等）や地域住民ボランティアと連携したラストマイル型自動運転モビリティサービス等の新たな移動手段の導入を図る。
- ③医療機関や福祉事業者等と連携し、複合的な目的を持つ乗り合い型移動サービス等の新たな移動手段の確保について検討する。
- ④パーソナルモビリティの導入によりなど、自由な移動を可能にするための多様な交通手段の確保を図る。
- ⑤東部市民センターの機能（市民サービス、文化・芸術）を充実。
- ⑥初期に計画的に整備された歩道ネットワークを再構築するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの拠点として、サブセンターの機能を見直し、更新を図る。

●課題に応じた主要な施策：リニア中央新幹線開通後のニュータウンに向けて

2027年（令和9年）に予定されているリニア新幹線の東京・名古屋間の開通に伴い、名古屋駅や中津川駅の利用可能範囲に居住して中部圏で勤務しつつ、必要に応じて、首都圏や関西圏との間で高速で移動するというライフスタイル・ビジネススタイルの拡大が期待されている。高蔵寺ニュータウンは、名古屋駅に比較的近い立地であるとともに、自然豊かな岐阜県東濃地域にも隣接し、中津川駅にもアクセス可能な位置にあり、都市の魅力と自然の豊かさを併せ持ち、リニア時代の新たな居住ニーズに対応しうる住宅地としての可能性を有している。

新たなライフスタイル・ビジネススタイルを志向する居住者のニーズを的確に掴み、ニーズにあった住宅やサービスを提供できるように、民間事業者と連携して環境を整備し、中部圏のみならず、首都圏、関西圏からの移住を受け入れるための情報発信を充実する必要がある。

(6)愛知県地域公共交通計画 (策定: 2024年6月、計画期間: 2026年度)

- 名古屋市を中心とした放射+環状のネットワークを維持・充実していくことと位置づけられています。

●目指す公共交通像

安心・便利な暮らしと、活発な経済活動を支える公共交通の維持・充実

方針1: 広域的な移動を支える幹線軸の維持・充実

方針2: 公共交通ネットワークを支える仕組みづくり

方針3: 公共交通をみんなで使い、支え、育てる意識の醸成

●目指すべき公共交通ネットワーク

【尾張地域】

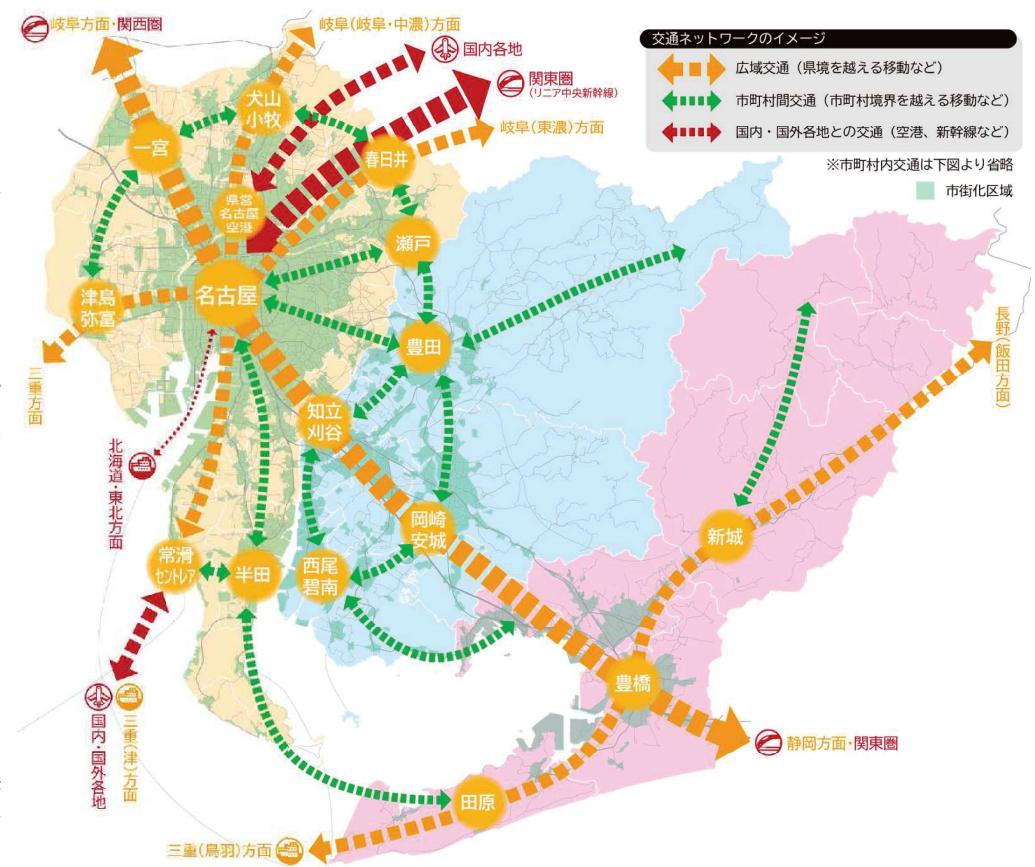
鉄道沿線に人口、産業が集積し、名古屋市とのつながりが充実しており、郊外地域間を鉄道や路線バスがつなぐことで、市町村間交通が形成されています。名古屋市を中心とした放射+環状のネットワークを維持・充実していきます。

【西三河地域】

岡崎市、刈谷市、豊田市、安城市、知立市等の地域の拠点と名古屋市を結ぶ交通が充実している一方で、西三河北部・東部の山間部の移動が十分でない状況にあります。名古屋市への鉄道による接続を維持・充実しつつ、山間部から豊田市中心部、岡崎市中心部、臨海部に繋がる南北の市町村間交通の軸を維持・充実します。

【東三河地域】

名古屋市・静岡県に繋がる軸と、南北の鉄道軸が交差する豊橋市を中心とした公共交通ネットワークとなっています。将来にわたりこの豊橋市を中心とした公共交通ネットワークを維持します。とくに設楽町、東栄町、豊根村の山間部の町村から新城市、豊橋市、田原市に繋がる南北の市町村間交通の軸を維持・充実します。



(7)名古屋市地域公共交通計画 (策定: 2024年3月、計画期間: 2028年度)

- 周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保すると位置づけられています。

最先端モビリティ都市の実現に向けて、まちづくりと連携しながら持続可能な公共交通ネットワークを確保するとともに、地域の交通課題の状況を最も把握している地域住民をはじめとした、多様な関係者が連携・協働することが重要です。そのため、本計画に基づき、将来にわたって取り組むべき施策の基本となる考え方として、以下の3つの基本方針を設定します。

●基本方針:「最先端モビリティ都市」～誰もが快適に移動できるために～

基本方針1: 集約連携型都市構造と連携した公共交通ネットワークの確保

集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用誘導と連携し、拠点となる市街地や周辺地域を結ぶ公共交通ネットワークを確保することで、まちづくりと交通が連携した誰もが快適に移動できる都市の実現をはかります。

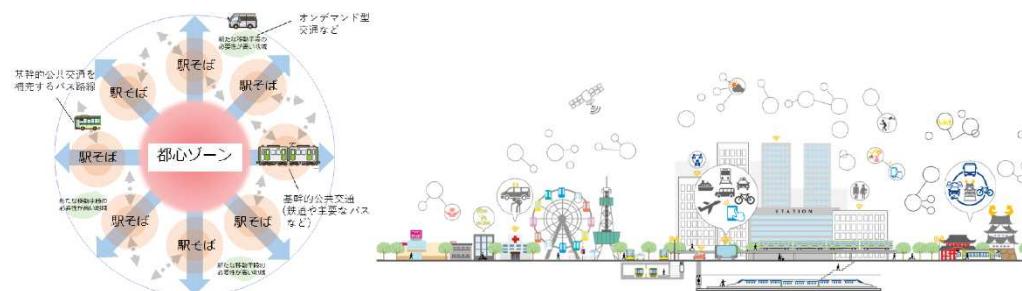
基本方針2: 連携・協働による公共交通サービスの向上

交通事業者や行政、市民利用者など、多様な関係者や、福祉・観光など交通以外の他分野とも相互に連携・協働することで、公共交通によって提供されるサービスの向上をはかります。

基本方針3: 地域が主体的に参画する公共交通システムの構築

地域の交通課題解決に向けて、地域の実情を最も把握している地域住民が主体的に参画する仕組みを構築することで、より効果的で持続可能な移動環境の形成をはかります。

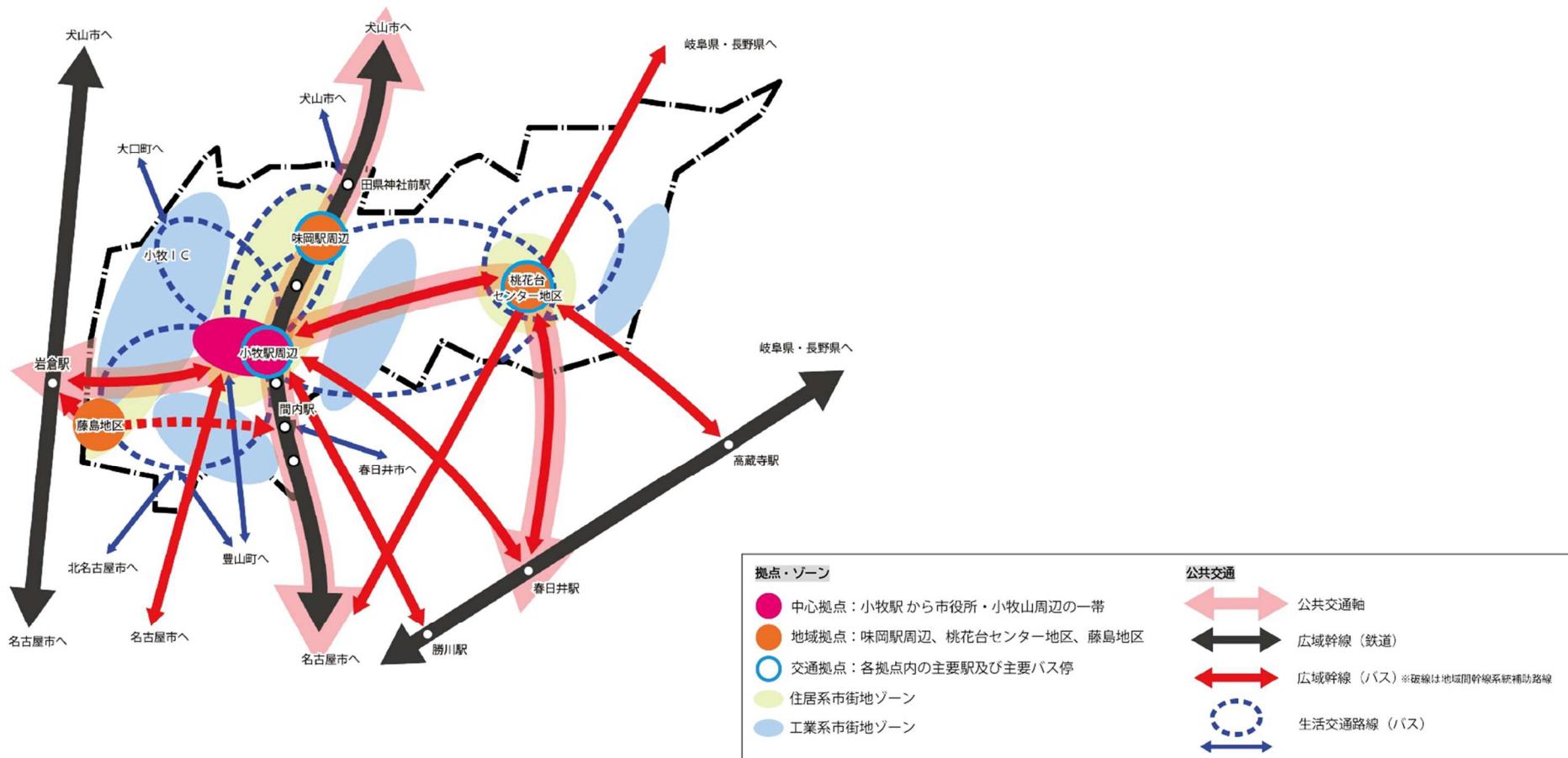
■交通の将来像のイメージ



(8)小牧市地域公共交通計画 (策定: 2025年3月、計画期間: 2029年度)

- JR勝川駅・JR春日井駅・JR高藏寺駅と小牧市をつなぐバス路線が、都市間の移動を担う「公共交通軸」として位置づけられています。
- 基本の方針: 地域の活力と交流を育み、安心・便利な暮らしを支える持続可能な公共交通

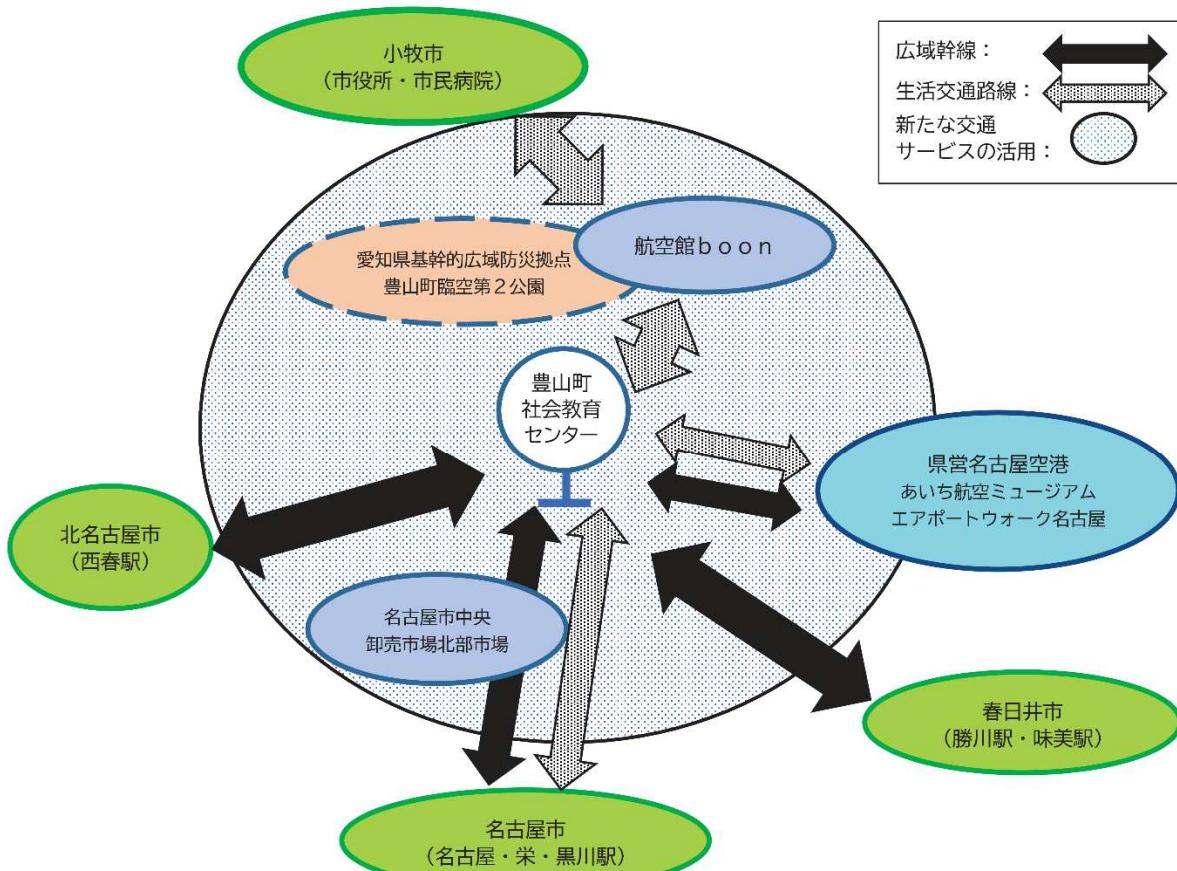
●小牧市の公共交通体系のイメージ図



(9) 豊山町地域公共交通計画 (策定: 2025年3月、計画期間: 2029年度)

- JR勝川駅・名鉄味美駅と豊山町をつなぐバス路線が、都市間の移動を担う「広域幹線」として位置づけられています。
- 基本方針: 自動車に頼らなくても、子どもや高齢者も安心して町内を回遊するとともに、町外への通勤・通学や買い物、通院など生活に必要な施設に行きやすい公共交通環境の充実

● 豊山町の公共交通ネットワーク



第3章 都市の現況

3. 1 地理的条件

(1) 位置

- 本市は、名古屋都市圏の北東部にあり、市域は東西に約 15.7km、南北に約 13.7km で、その面積は 92.78km² です。愛知県では、名古屋市、小牧市、犬山市、瀬戸市、豊山町の4市1町と、岐阜県では多治見市と接しています。
- 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、302 号などの幹線道路網や JR 中央本線、名鉄小牧線、TKJ (JR 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た利便性の高いまちです。

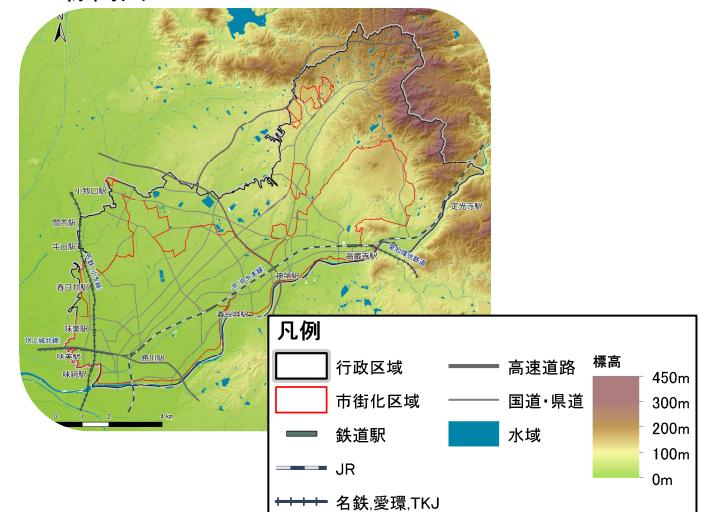
■位置図



(2) 地形

- 市東部は、豊かな自然環境を有する丘陵地が広がっています。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。
- 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。
- 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。

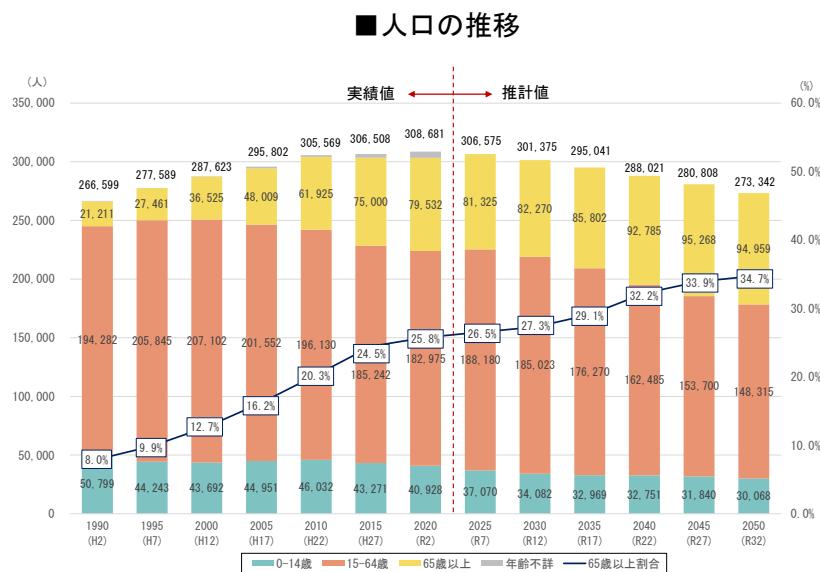
■標高図



3.2 人口・世帯

(1) 人口の推移

- 本市の人口は増加が続いているが、国勢調査では2020年において308,681人です。今後は緩やかに減少することが見込まれます。
- 高齢化が進行しており、2024年(令和6年)の高齢化率は26.1%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。今後は高齢化率が増加し続け、少子高齢化が一層進行することが見込まれます。



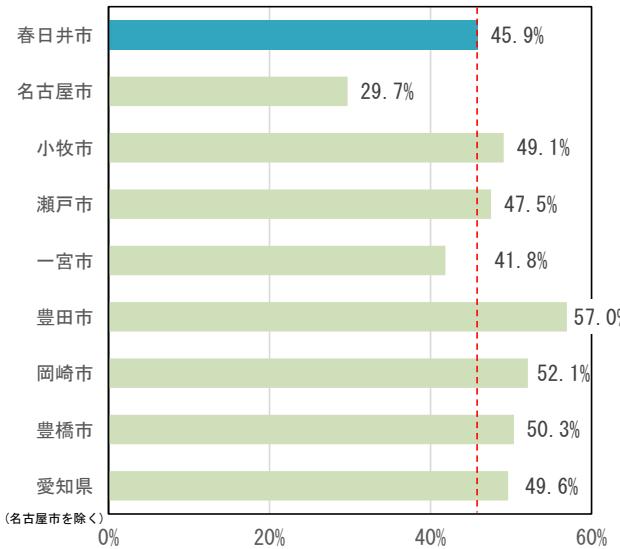
資料：国勢調査 1990～2020 (H2～R2)、
国立社会保障・人口問題研究所 2020～2050 (R7～R32)

資料：各市住民基本台帳 (2024.1.1 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46%です。

■県・近隣市の75歳以上の運転免許保有率

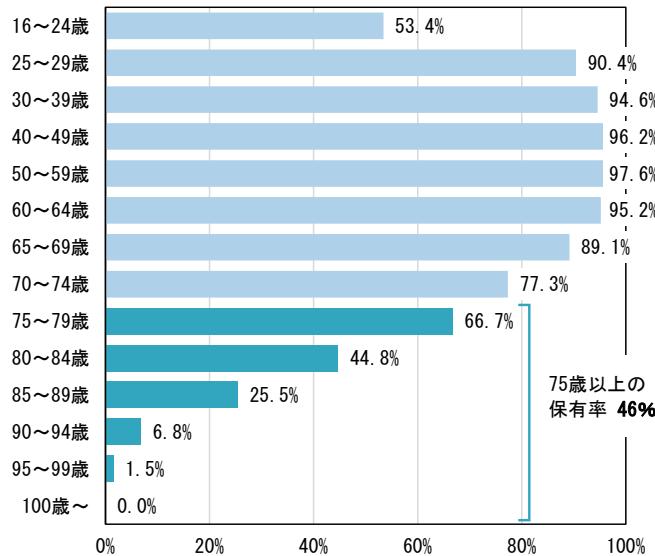


資料：【人口】愛知県人口動向調査結果（2024.10.1時点）

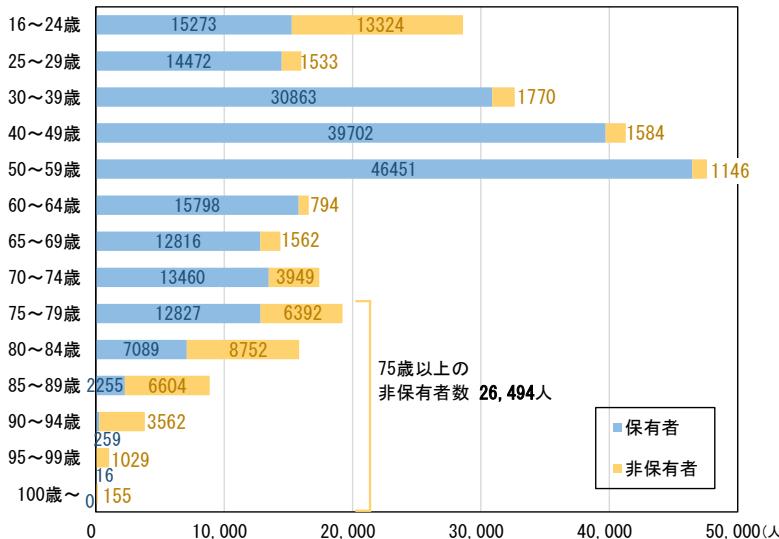
【免許保有者数】愛知県警察統計資料（2024.12.27時点）

【免許保有率】免許保有者数を人口で除した算定値

■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】免許保有者数を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

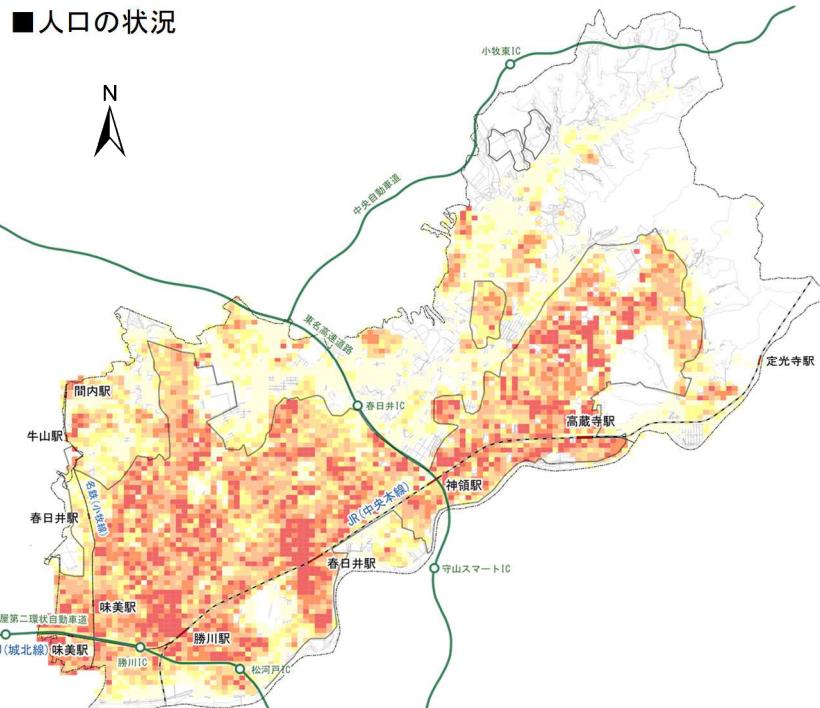
【人口】愛知県人口動向調査結果（2024.10.1時点）

【運転免許保有者数】愛知県警察統計資料（2024.12.27時点）

(3) 人口分布

① 人口の状況

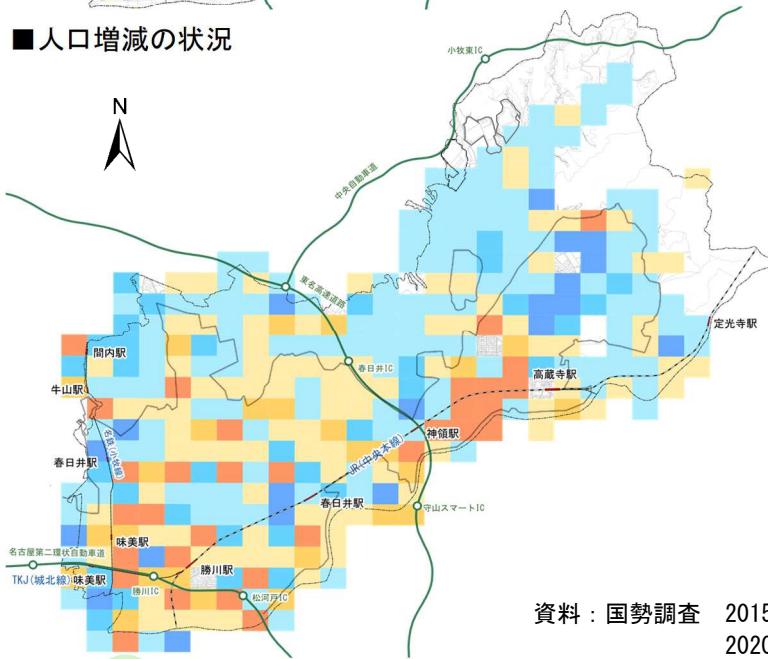
- 人口は、駅周辺や市街化区域内にて多くなっています。また、市街化調整区域でも住宅団地として開発された地域など密度が高い地域があります。



資料：国勢調査 2020 (R2)

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 高藏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、高藏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。

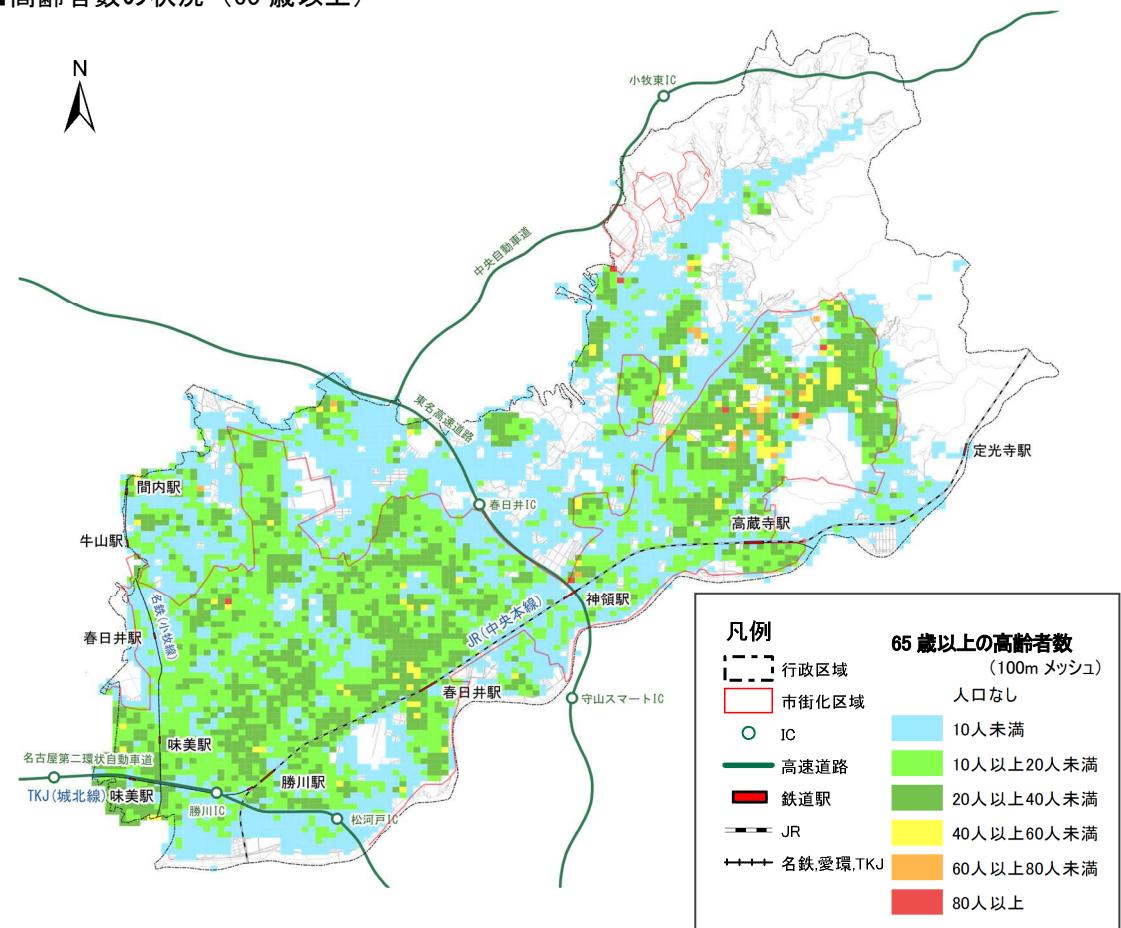


資料：国勢調査 2015 (H27)
2020 (R2)

③高齢者数の状況(65歳以上)

- 高齢者は、春日井駅周辺や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。

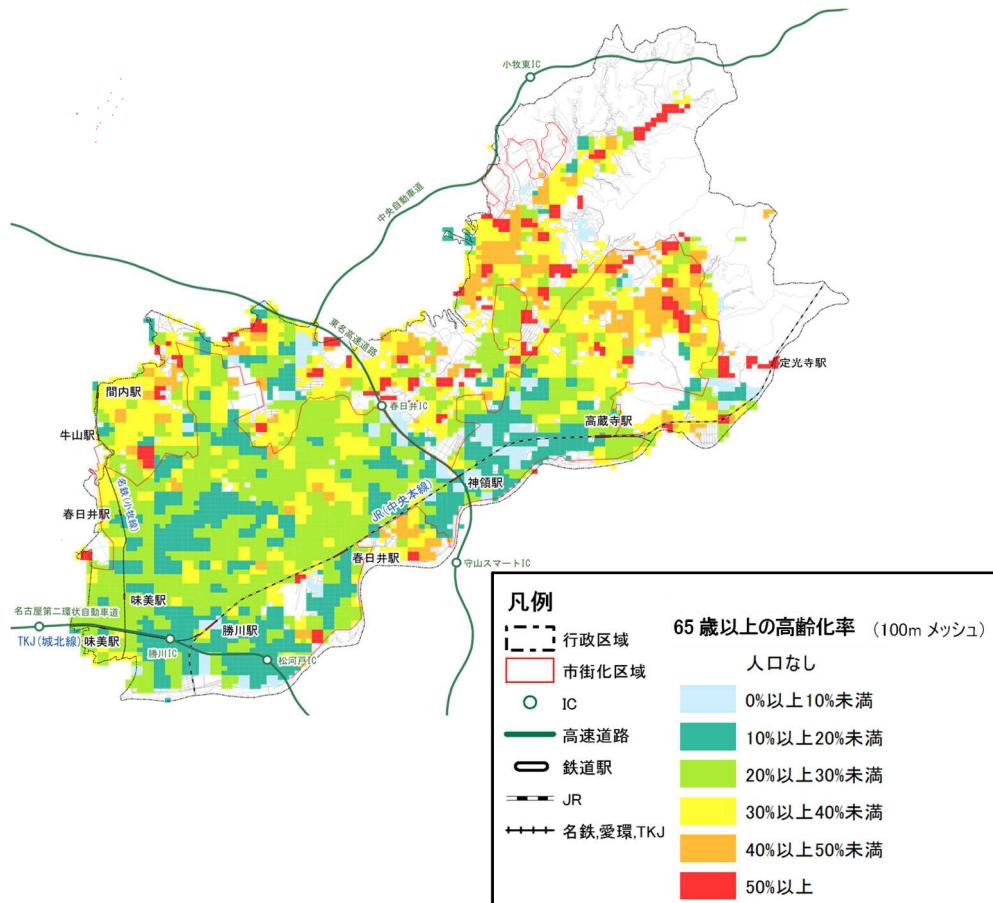
■高齢者数の状況 (65歳以上)



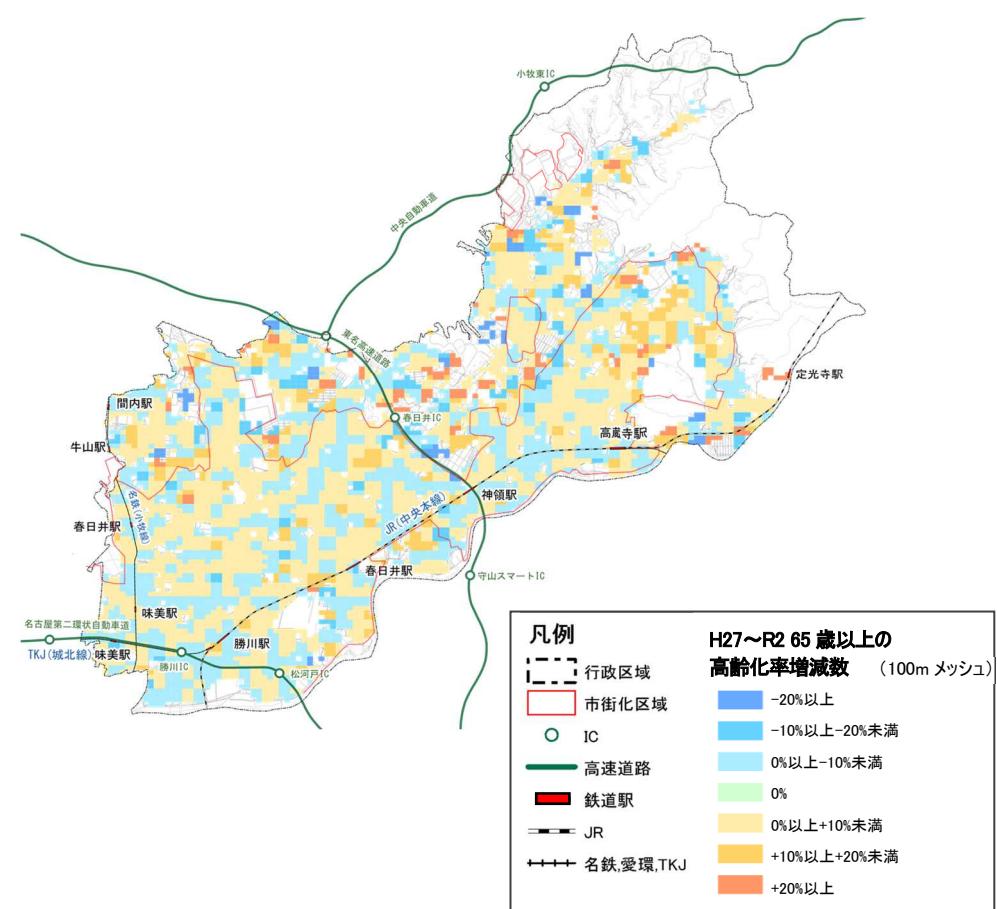
④高齢化率の状況(65歳以上)

- 高齢化率の状況は、高蔵寺ニュータウン付近及び北東部で高くなっています。
 - 高齢化率の増減状況は、高蔵寺ニュータウン、大泉寺町及び西山町などで増加傾向になっています。

■高齢化率の状況（65歳以上）



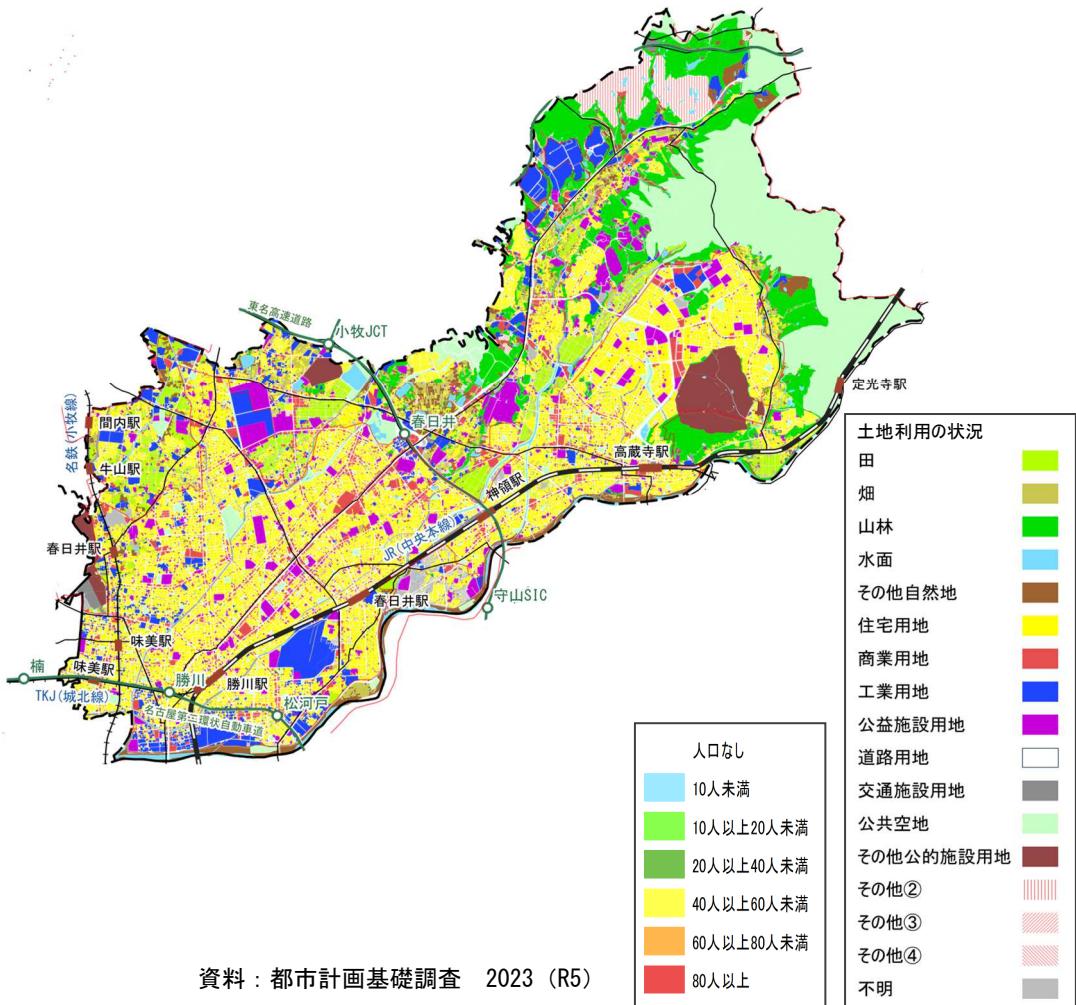
■高齢化増減率の状況（65歳以上）



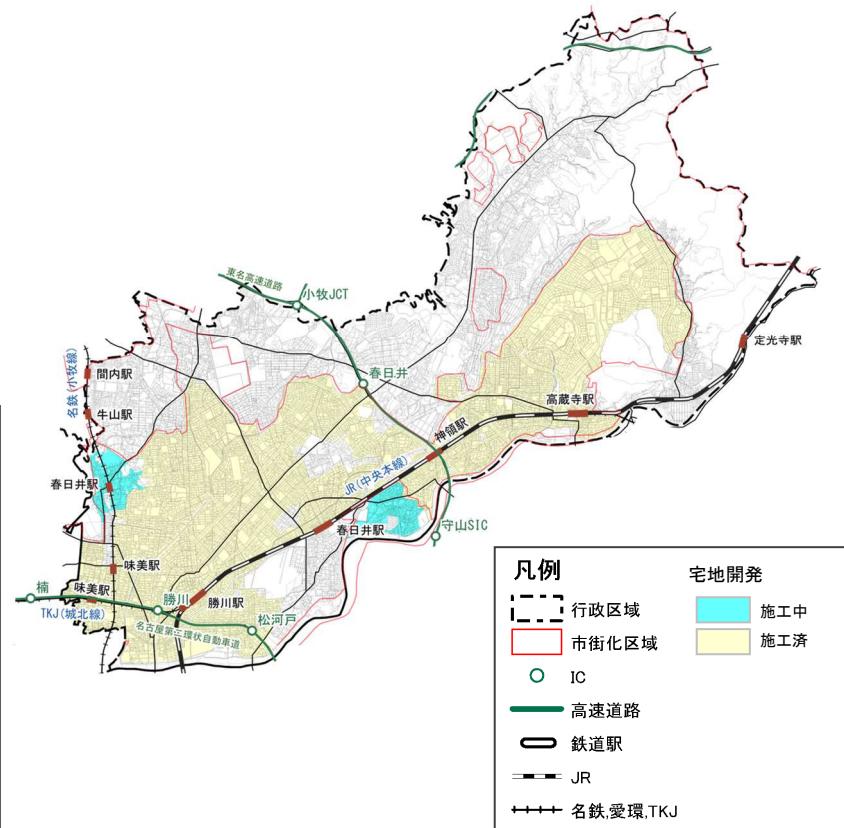
3.3 土地利用

- 土地利用の状況は、住宅用地が最も多い、幹線道路沿道に商業用地が多く分布しています。
- 土地区画整理事業は、名鉄春日井駅周辺、熊野桜佐地区が施工中となっています。

■土地利用の状況



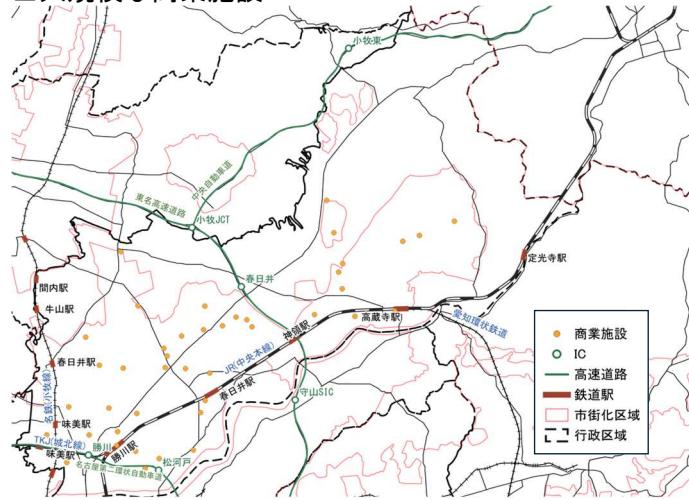
■地区画整理事業の状況



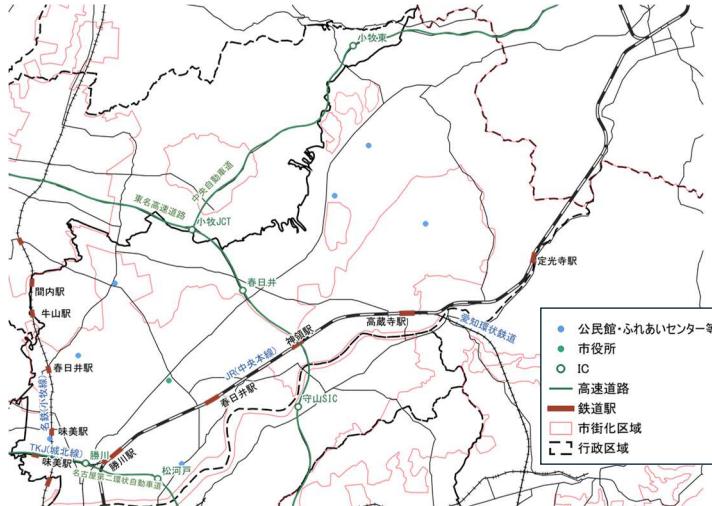
3.4 主要施設の立地状況

- 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。

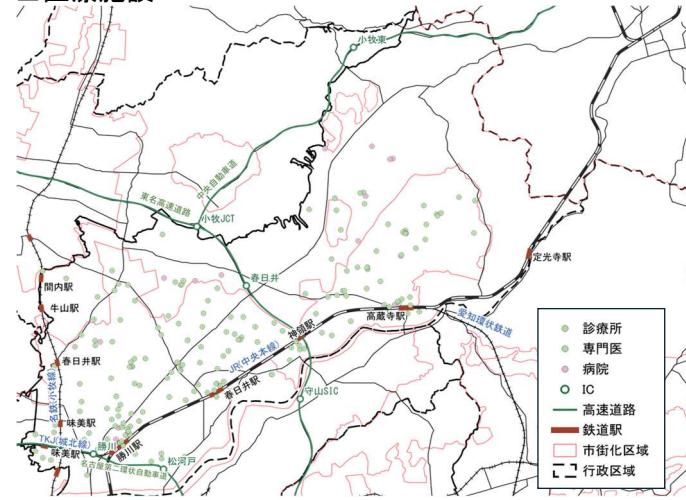
■大規模な商業施設



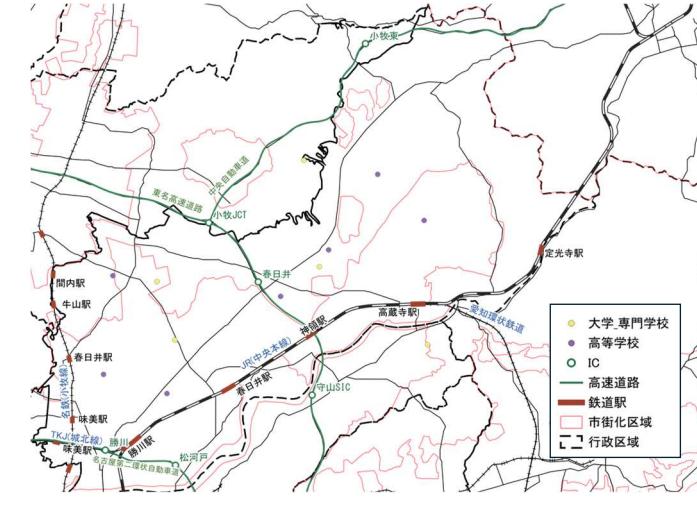
■行政サービス施設



■ 医療施設



■教育施設

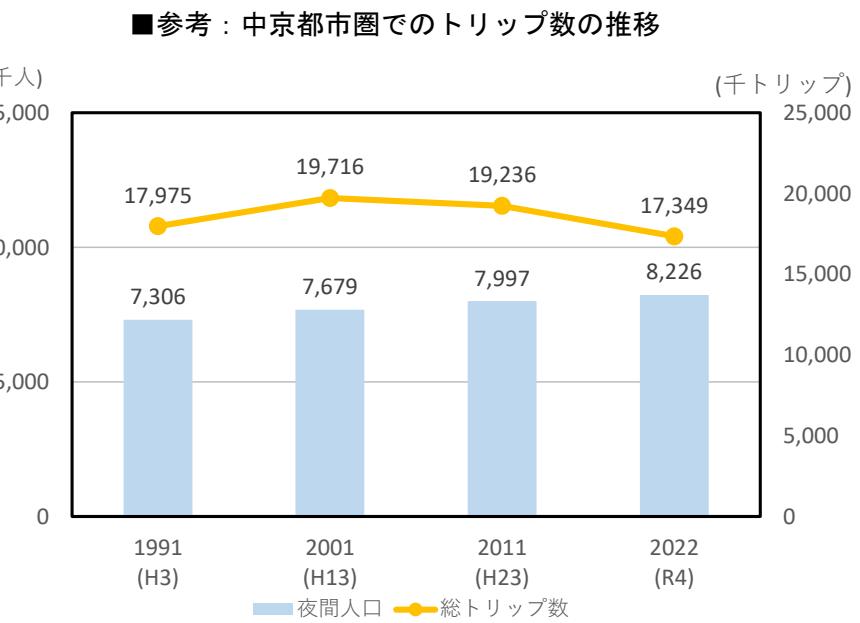
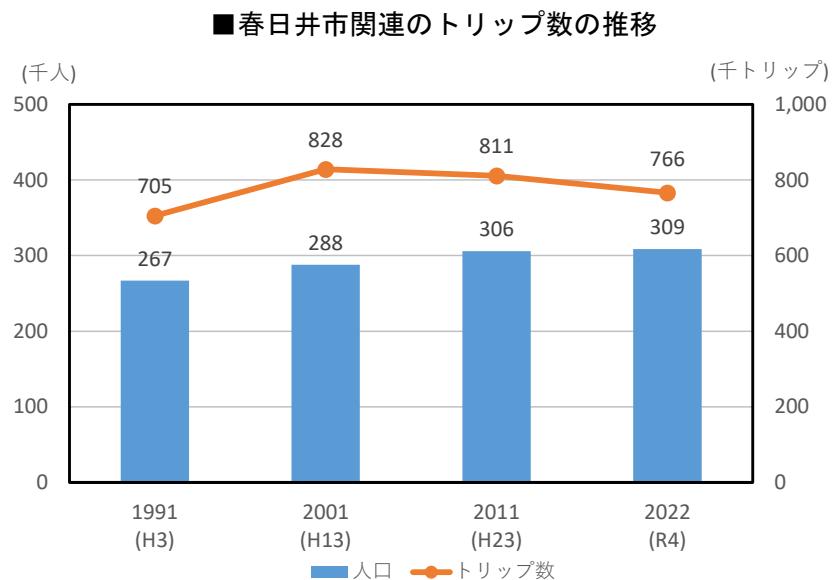


3.5 春日井市に関する人の移動

(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1991年(平成3年)から2022年(令和4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2001年(平成13年)から2022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あり、コロナ禍を経てライフスタイルが変化していることが考えられます。

※トリップ数：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ことに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。



資料：【人口】国勢調査 1990(H2)、2000(H12)、2010(H22)、2020(R2)

【トリップ数】中京都市圏パーソントリップ調査 1991(H3)、2001(H13)、2011(H23)、2022(R4)

資料：中京都市圏パーソントリップ調査 1991(H3)、2001(H13)、2011(H23)、2022(R4)

(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)

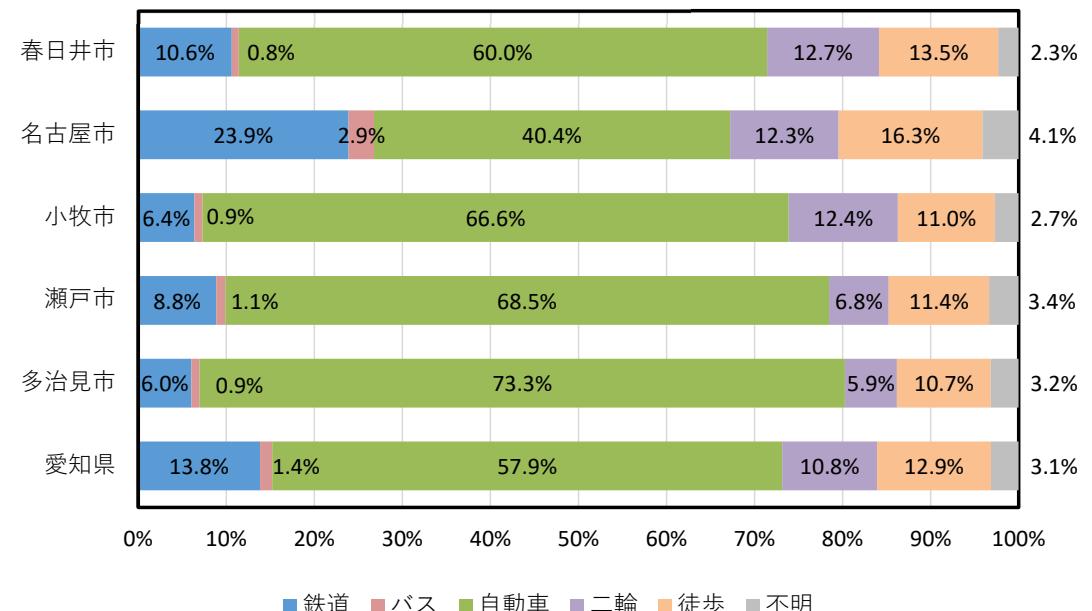
- 本市では、2011年（平成23年）まで鉄道と自動車の分担率が増加傾向となっていましたが、2022年では減少しています。一方、二輪と歩行は増加しています。これは、鉄道や自動車を利用した遠方への移動は減少しており、近辺の移動が増加していると考えられます。
- 県や周辺市と比較すると、鉄道、二輪、歩行の占める割合が県や名古屋市に次いで多い一方で、バスは同程度の状況です。これは、名古屋市や小牧市へ通勤・通学が多い中、鉄道によるアクセスがしやすいことが考えられます。

■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 1991 (H3)、2001 (H13)、2011 (H23)、2022 (R4)

■周辺市などの代表交通手段別分担率との比較

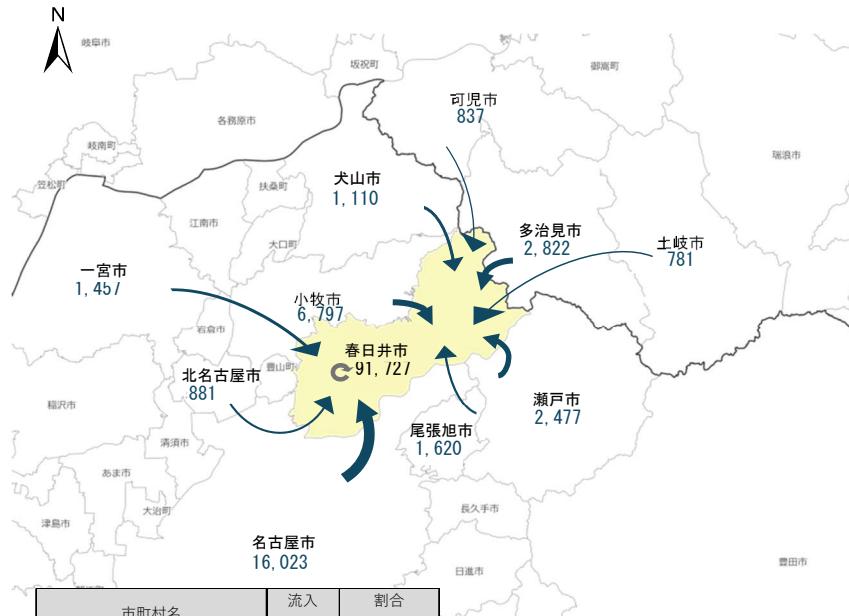


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査 2022 (R4)

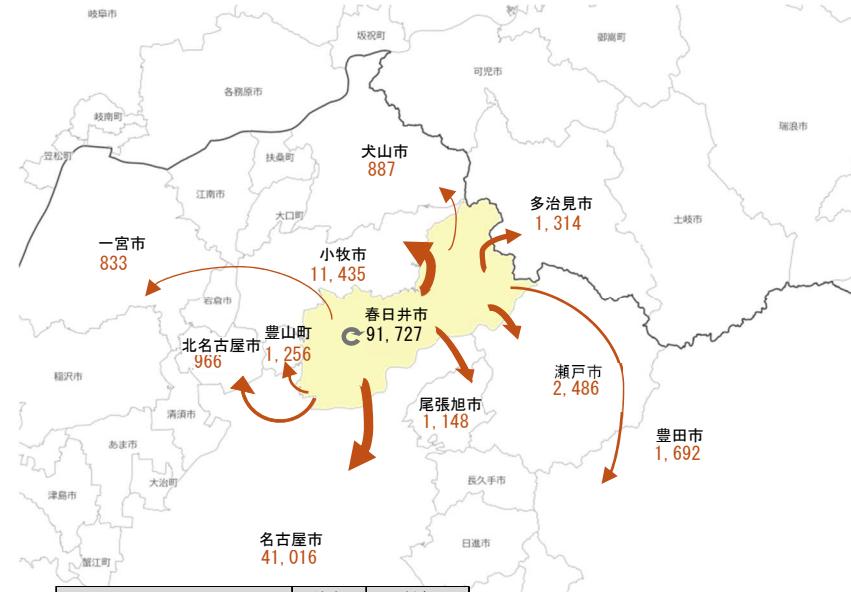
(3)「通勤・通学」目的の移動実態

- 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、尾張旭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

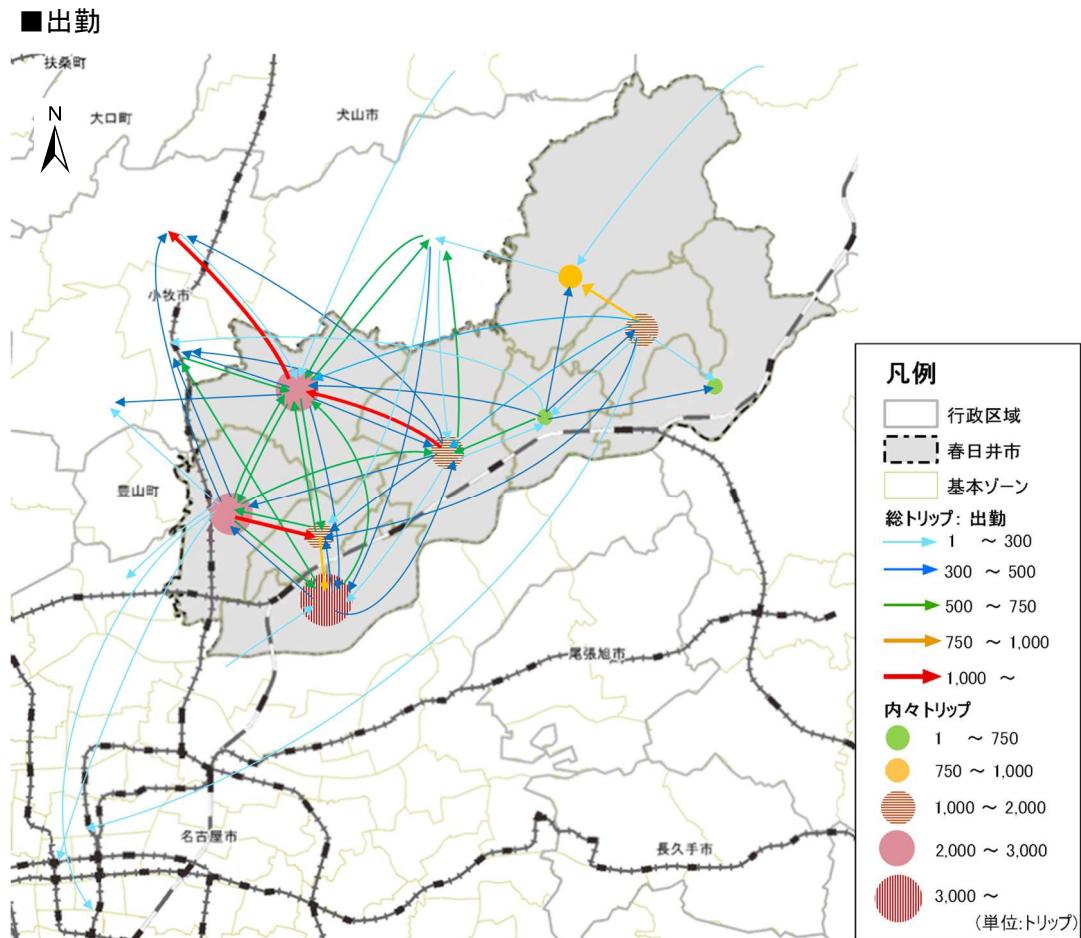


■「通勤・通学」目的の流出状況



(4)目的別の移動実態

- 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6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。



※第6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。

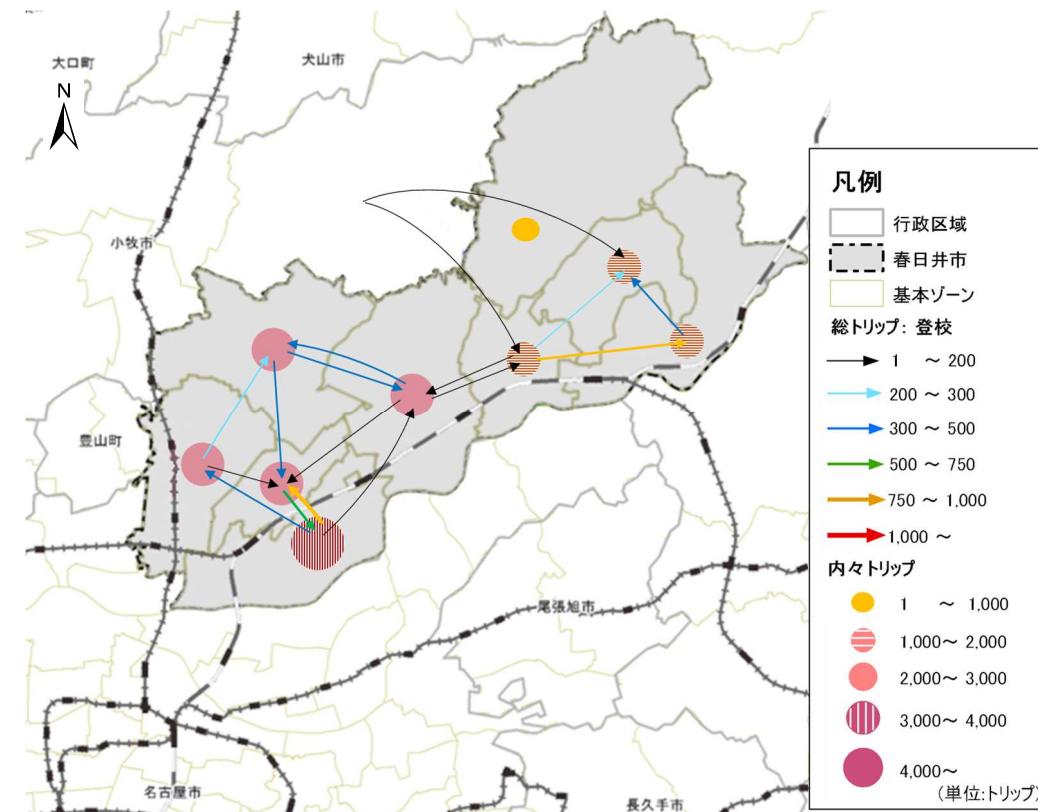
上図は、出発地と目的地のいずれか又は両方が、春日井市内にある移動の量を示しており、矢印は各ゾーンを跨ぐ移動の量と方向を示しています。また、内々トリップを示した円は、出発地と目的地が同一のゾーン内にある移動の量を示しています。このため、矢印の示す場所や内々トリップを示す円の中心は、ゾーン単位の移動を示すための便宜上の代表点を示しています。

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。また、凡例に示すトリップ数に満たない移動については、図示していません。

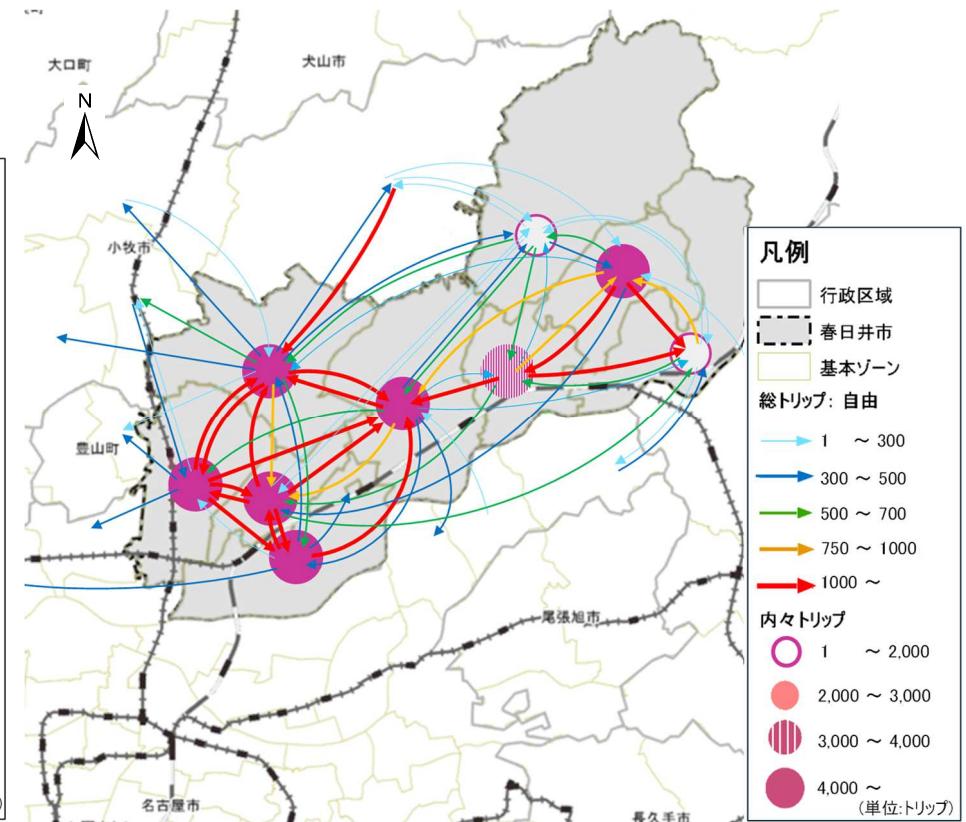


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査 2022(R4)

■登校



■自由



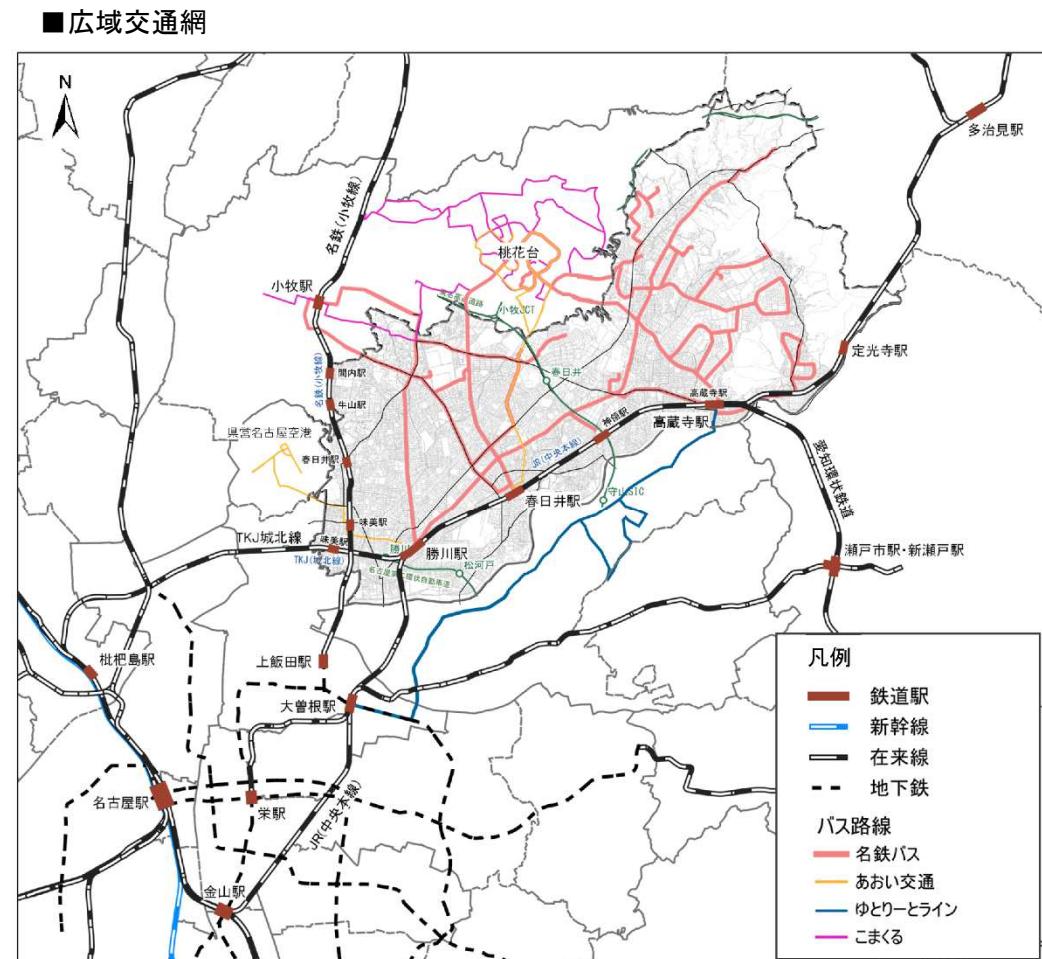
資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査 2022(R4)

第4章 公共交通の現況

4. 1 公共交通の整備状況

(1) 広域交通網

- 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。
- 名鉄小牧線、TKJ（JR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。
- 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。
- 名古屋市交通局がJR高蔵寺駅と名古屋市の大曾根駅を連絡しています。



(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※1 (7~8時台)	下り※1 (17~18時台)	上り※1 (7~8時台)	下り※1 (17~18時台)
JR 中央本線	勝川	139[23]	135[17]	133[17]	131[17]
	春日井	139[23]	135[18]	133[18]	131[18]
	神領	116[17]	110[11]	110[11]	106[11]
	高蔵寺	141[24]	96[12]	133[18]	93[11]
	定光寺	52[10]	52[5]	49[7]	50[5]
名鉄 小牧線	味美	90[13]	90[12]	79[11]	79[8]
	春日井	90[14]	90[12]	79[11]	79[8]
	牛山	90[13]	90[11]	79[11]	79[8]
	間内	90[13]	90[11]	79[11]	79[8]
TKJ 城北線	勝川	26[5]	26[4]	18[土曜3.休日2]	18[土曜3.休日2]
	味美	26[5]	26[4]	18[土曜3.休日2]	18[土曜3.休日2]
愛知環状鉄道	高蔵寺	69[8]	67※2[7]	65[8]	65[7]

※1 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 (2025.4.30 時点)

※2 高蔵寺経由名古屋行きを含む

(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各駅と名鉄味美駅のバリアフリー化は完了しています。
- 名鉄春日井駅では、現在エレベーター設置の工事を行っており、整備完了に伴いバリアフリー化を達成する予定です。

■主な駅のバリアフリー化の対応状況

駅名	JR中央本線					名鉄小牧線	
	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(R4) (単位:人/日)	30,770	27,192	23,846	34,732	4,555	2,690※5	
自動昇降設備	エレベーター	○	○	○	○	—※3	✗ ^{※4}
	エスカレーター	○	○	△ ^{※1}	△ ^{※2}	—※3	✗
	チエアメイト (階段昇降機)	✗	✗	✗	✗	—※3	○
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	○	○	○	○	○	○	
駅員常駐駅	✗	○	○	○	✗	✗	

資料：【日乗降客数】春日井市統計書 2022(R4)

【バリアフリーの状況】鉄道各社ホームページ (2025.4.30 時点)

※1 神領駅…上りエスカレーターのみ設置有り

※2 高蔵寺駅…一部のプラットホームにエスカレーターの設置無し

※3 名鉄味美駅…上下線各々に改札機を設置、プラットホームへはスロープ対応している

※4 名鉄春日井駅…2027年エレベーター設置完了予定

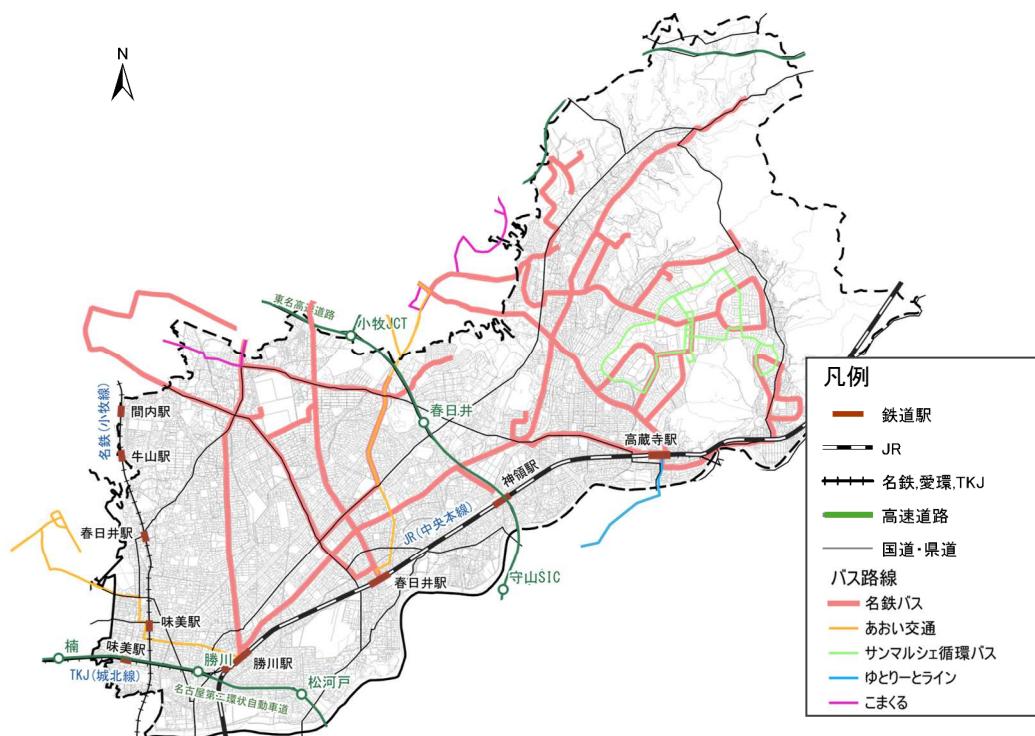
※5 2018年度は3,068人

(4)市内公共交通の整備状況

①現在の公共交通網

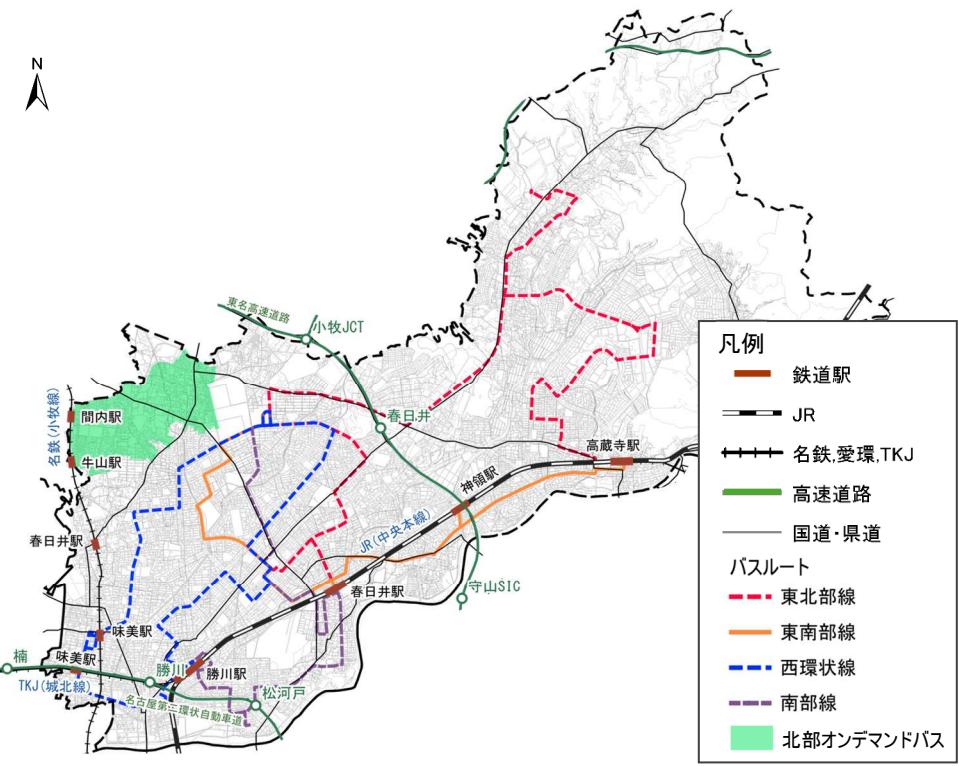
- 名鉄バスが、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅と市内の主要な住宅地や施設、周辺市を連絡し、あおい交通がJR春日井駅と小牧市、JR勝川駅と県営名古屋空港を連絡しています。
- 名古屋市交通局がJR高蔵寺駅と名古屋市の大曽根駅を連絡しています。
- これらを補完する手段として、かすがいシティバスが4路線及び北部オンデマンドバスが整備されています。

■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 (2025. 4. 30 時点)

■かすがいシティバス

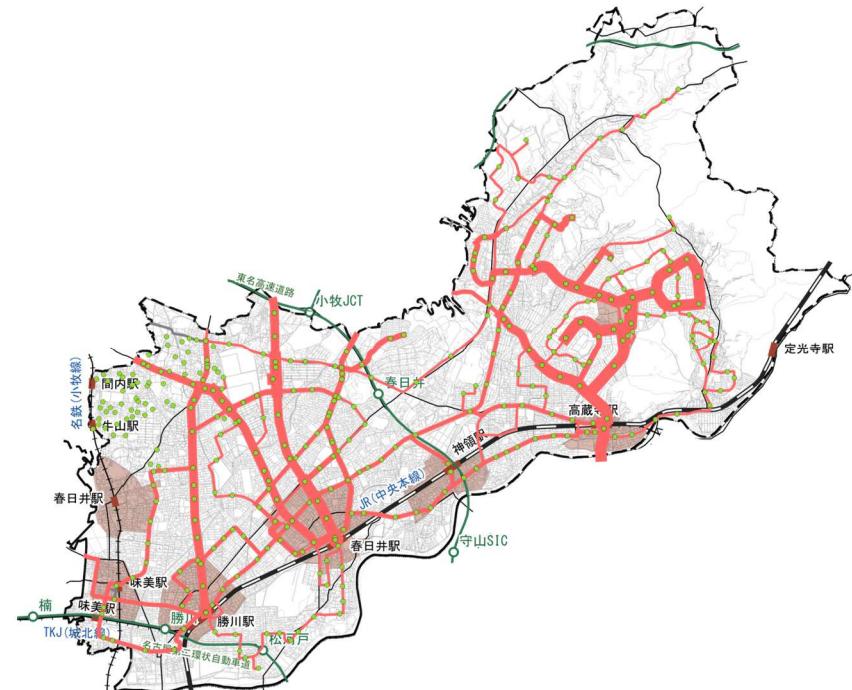


資料：春日井市作成

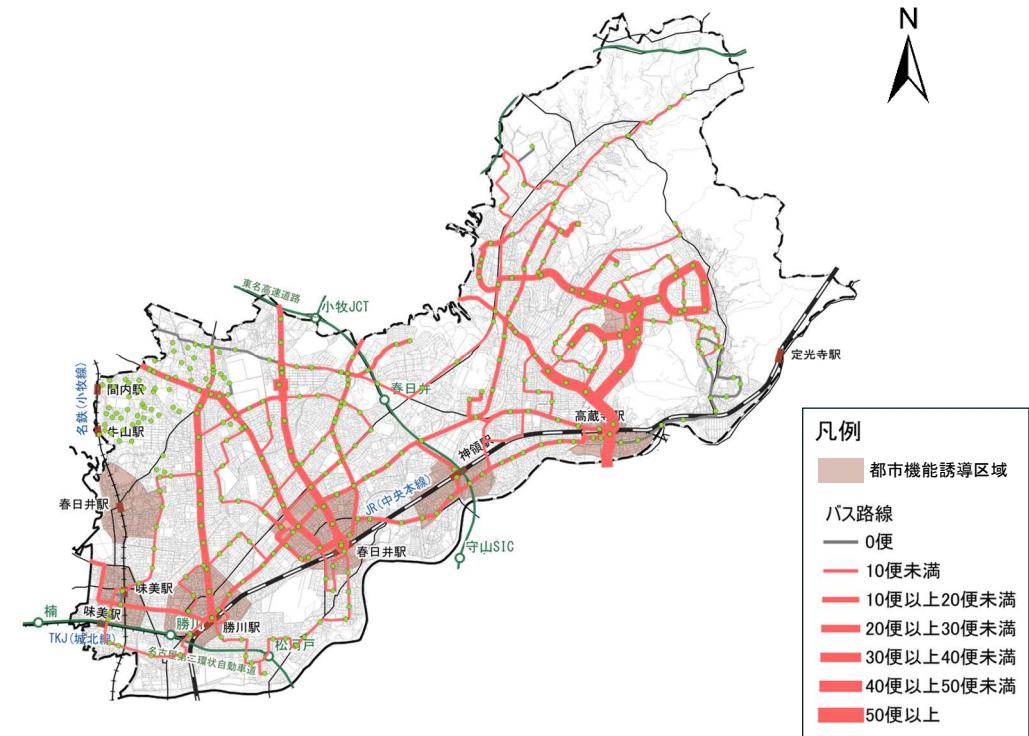
②路線バスの運行状況

- JR春日井駅から小牧駅や桃花台東へ連絡する路線や、JR高蔵寺駅から石尾台へ連絡する路線、ゆとりーとラインのJR高蔵寺駅から大曾根へ連絡する路線が、特に高頻度に運行されています。

■運行便数を反映した路線図（平日）



■運行便数を反映した路線図（休日）



資料：バス事業者ホームページ（2025.4.30 時点）

■路線バスの運行状況

事業者	系統番号	路線名	運行区間			運行本数			備考	現行計画からの運行本数の増減		
			起点	経由	終点	平日 (月～金)	平日 (7.8時台)	休日 (土日祝)		平日 (月～金)	平日 (7.8時台)	休日 (土日祝)
名鉄バス	20	春日井市内線	JR春日井駅	鳥居松・南町屋	名鉄小牧駅	40	8	30		6	3	5
	21	春日井市民病院線		鳥居松・総合体育館前	パナソニックエコシステムズ	4	4	-	平日のみ運行	-1	4	-
	27	桃花園		鳥居松・春日井市民病院	桃花園	4	0	3		0	0	0
	30	春日井・桃花台線		六軒屋・桃花台センター	桃花台東	14	0	6				
	31			六軒屋・春日井市民病院・桃花台センター		30	7	23		4	-3	0
	40		JR勝川駅	鳥居松・神領駅北口・坂下	藤山台南	14	2	12		0	-1	0
	41	春日井線		鳥居松・神領駅北口・坂下	県医療療育総合センター	2	1	-	平日のみ運行	-1	1	-
	43			鳥居松	JR神領駅北口	1	0	-	平日のみ運行	0	0	-
	46	東野線	JR春日井駅	浅山町・東野町	大池住宅前	5	1	6		-8	-2	-3
	47			浅山町・東野町	桃花園	18	2	10		-1	-1	-6
	50	小牧・勝川線	JR勝川駅	高山・下末	名鉄小牧駅	17	2	14		0	-1	0
	51	春日井市民病院線		高山・定野		4	0	-	平日のみ運行	0	0	-
	52			高山・町屋・南町屋		25	4	18		0	1	0
	70		JR高蔵寺駅北口	白山橋・岩成台北	藤山台南	22	3	17		1	-3	-1
	71	高蔵寺ニュータウン線		白山橋・坂下	県医療療育総合センター	15	1	10		0	-2	0
	72			白山橋・坂下	内々神社	9	1	6		-1	-1	-1
	73	桃花台線		白山橋・上野北・大草	桃花台センター	19	3	14		-2	-2	1
	75			藤山台南・中央台	石尾台南(循環)	5	0	5		-6	-5	0
	80	高蔵寺ニュータウン線		藤山台南・中央台	石尾台南	5	0	4				
	81			岩成台・中央台	石尾台南(循環)	49	10	36				
	82			岩成台・中央台	石尾台南	-	-	1	土日祝のみ運行			
	83	桃花台線		中央台・高森台西	高森台北	27	6	12		8	1	2
	84			中央台・高森台西	植物園	4	0	7		-3	-1	2
	85			中央台・坂下五丁目	桃花台センター	2	1	-	平日のみ運行	0	1	-
	86			中央台・坂下五丁目	かみや団地口	18	1	17		3	-1	3
	87	高蔵寺ニュータウン線		中央台・坂下五丁目	福祉の里	5	1	5		-1	-1	0
	88			中央台・坂下五丁目・明知工業団地	中央台・オオボリス北	1	1	-	平日のみ運行	-1	1	-
	89			中央台・オオボリス北	県医療療育総合センター	9	1	9		9	1	9
	90			中央台・東海記念病院	春日台口	10	-	-	平日のみ運行	10	-	-
	91			岩成台・藤山台	藤山台南	22	2	21		-18	-5	-3
	95	春日井線		藤山台東・坂下五丁目	県医療療育総合センター	3	3	1		-2	0	1
	99	玉野台循環線	JR高蔵寺駅	北気噴・出川	中部大学	18	4	11		-1	1	-1
			鹿乗橋・玉野台団地(循環)	木附西	19	3	15		-8	-4	-5	
			鹿乗橋	木附西	1	0	-	平日のみ運行				
あおい交通	朝A	篠岡中学校前発	篠岡中学校前	桃花台センター・光ヶ丘・大草	JR春日井駅前	1	0	-	平日のみ運行	-1	-1	-
	朝C	桃陵中学校前発	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	9	5	土曜4、休日2		4	3	土曜-1、休日0
	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	JR春日井駅前	4	1	4		2	0	-1
			JR春日井駅前	桃花台南・桃花台センター	城山住宅前	1	0	1				
			JR春日井駅前	桃陵中学校前	JR春日井駅前	1	0	1				
	夜A	大草経由	JR春日井駅前	桃花台センター・城山	城山・第一公園前	1	0	-	平日のみ運行	-2	-	-
	夜B	西左回り	JR春日井駅前	桃花台センター・桃陵中学校前	JR春日井駅前	5	0	-	平日のみ運行			
名古屋市交通局		JR春日井駅前	JR春日井駅前	桃花台南・桃花台センター・桃花台センター・桃花台西	桃陵中学校前	6	0	土曜5、休日0		-1	0	土曜0、休日0
		名古屋空港直行バス	JR勝川駅前	味美・県営名古屋空港	あいち航空ミュージアム	9	2	9				
		あいち航空ミュージアム	JR勝川駅前	味美	JR勝川駅前	8	1	8		-5	1	-1
		志段味11右回り	JR高蔵寺駅	大久手池・中志段味	志段味交通広場	7	0	5		7	0	5
		志段味11左回り	JR高蔵寺駅	東谷橋・上志段味	志段味交通広場	3	2	3		3	2	3
		印・高	JR高蔵寺駅	志段味支所・志段味サイエンスパーク	印場	1	0	1		0	0	0
		志段味巡回	JR高蔵寺駅	東谷橋・所下	東谷山フルーツパーク	9	0	9		0	-1	0
名古屋市交通局		JR高蔵寺駅	JR高蔵寺駅	志段味支所・旭労災病院・名鉄印場	小幡	9	1	9		0	0	0
	ゆとりーとライン	JR高蔵寺駅	JR高蔵寺駅	守山・竜泉寺・吉根・上島・中志段味	大曾根	37	6	30		1	-1	0
			JR高蔵寺駅	中志段味・上島・東尾張病院	印場	4	0	3		0	0	0

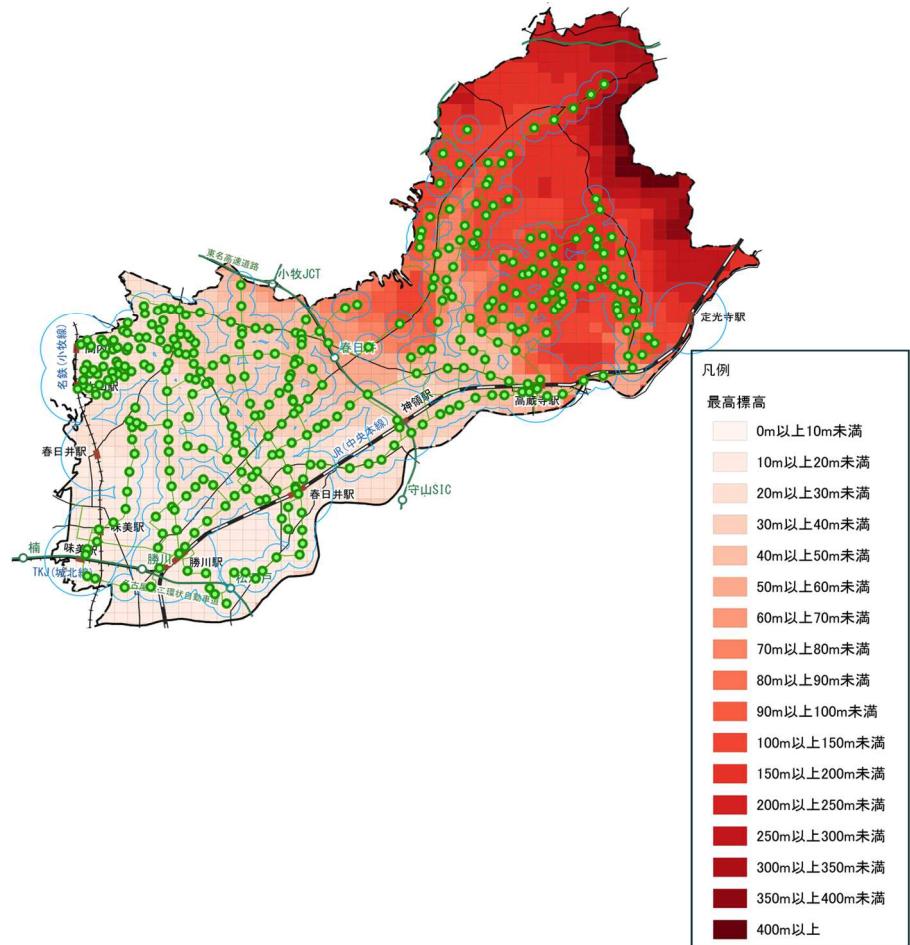
※平日の運行本数の着色 : 30便以上 20便以上 30便未満 10便以上 20便未満

資料:バス事業者ホームページ (2025.4.30時点)

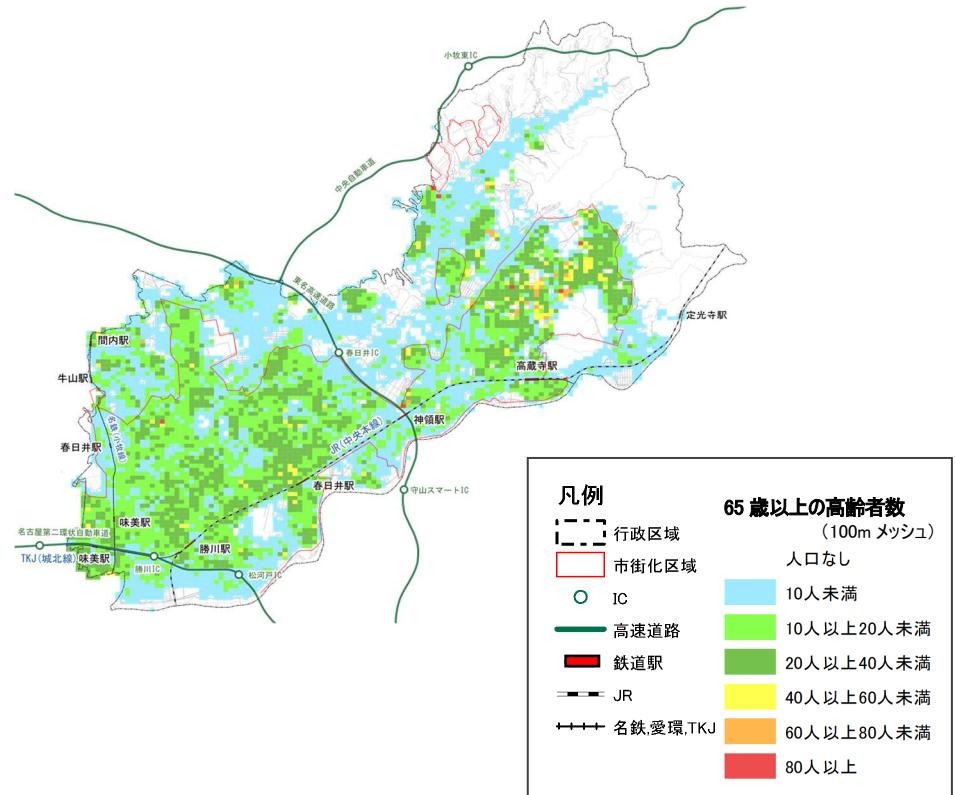
③公共交通網と地形の状況

- 市の東部地域は標高が高く、坂路が多い状態です。また、東部地域は高齢者数も多くなっています。

■公共交通網と標高



■高齢者数の状況（65歳以上）再掲



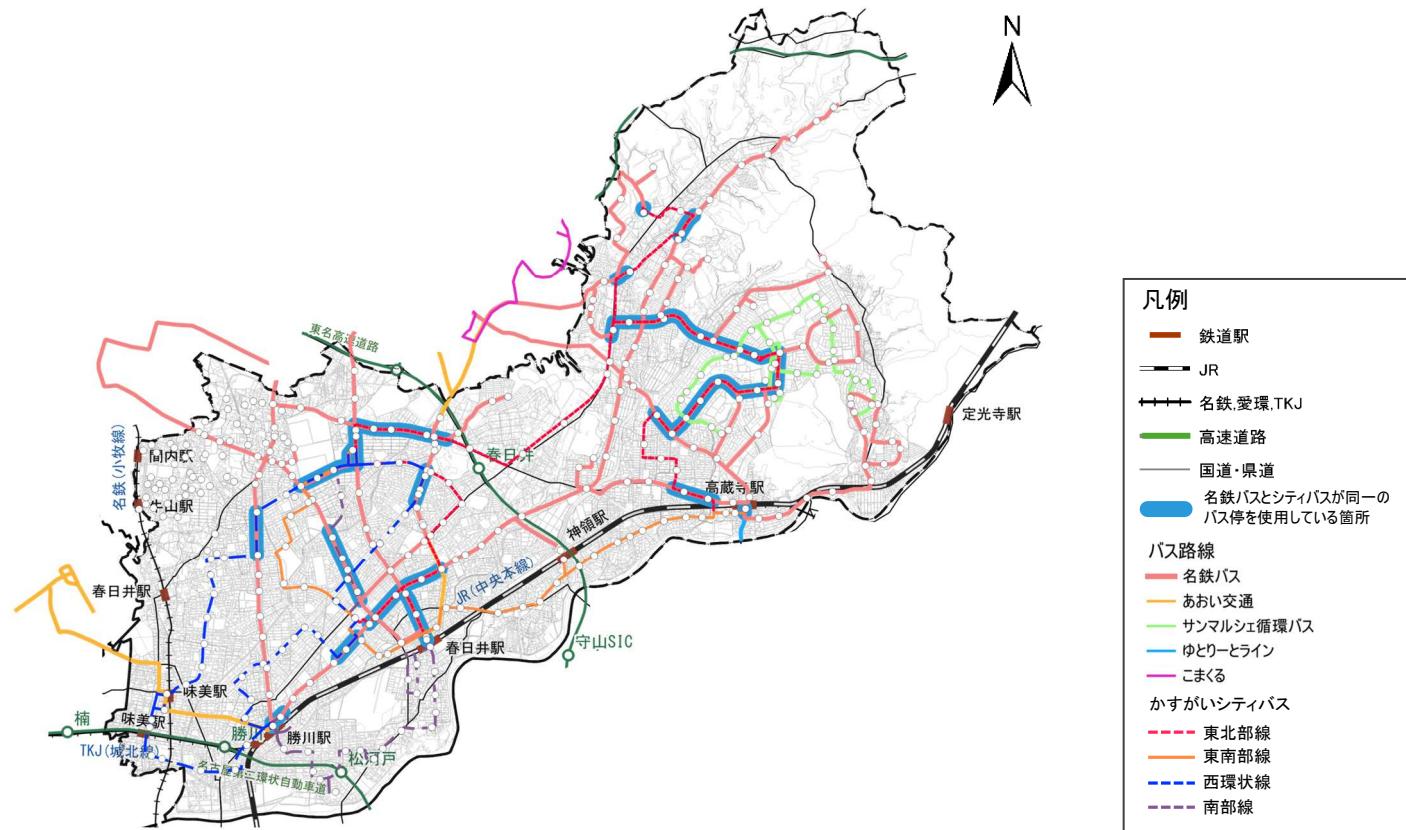
資料：国勢調査 2020(R2)

資料：国土数値情報 標高・傾斜度 5次メッシュデータ

④路線バスとかすがいシティバスの重複区間

- 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春日井駅～春日井市民病院、春日井市役所～春日井市民病院、藤山台～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



⑤サンマルシェ循環バスの運行状況

- 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株により、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、月～土で1日各7便運行しています（2020度までは年中無休）。なお、運行開始時は14便でしたが、その後13便となり、現在は7便と減少傾向となっています。
- 料金体系は、1乗車あたり一律170円を基本として、障がい者に対して割引制度があります。

■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）	8:33-18:43	7	0:30
石尾台ルート（東部 循環）	9:13-19:26	7	0:33

■サンマルシェ循環バスの料金体系^{※1}

大人	小児	乳児
170円	90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	
5割引 ^{※2}	5割引 ^{※2}	

※1 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

※2 10円未満切り上げ

■サンマルシェ循環バス路線



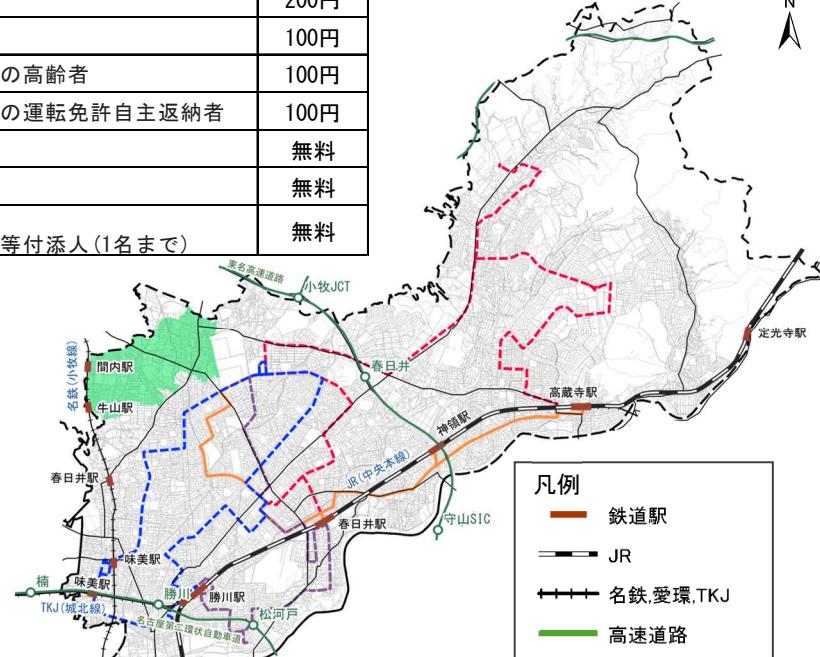
資料：サンマルシェホームページ（2025.4.30時点）

⑥かすがいシティバス及び北部オンデマンドバスの運行状況

- 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、東部地域が平日1日あたり8便と最も多く運行しています。東北部線・西環状線の所要時間は約1時間30分以上と長い運行時間となっています。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。
- 北部オンデマンドバスは、牛山区・鷹来地区の一部を運行しています。

■かすがいシティバスの運行状況及び料金体系

路線名		運行時間帯		運行便数	運行キロ(片道)	運行車両	区分		料金
東部地域	東北部線	① 高蔵寺駅→市役所	平日	7:00-18:47	6	約 31 km	中型 3台	大人	200円
		休日	8:33-17:47	5	小人			100円	
	東南部線	① 福祉の里経由	平休	9:25-16:37	2			75歳以上の高齢者	100円
		② 市役所→高蔵寺駅	平日	7:00-18:39	6			74歳以下の運転免許自主返納者	100円
	西環状線	② 福祉の里経由	休日	9:04-17:00	4			妊婦	無料
		③ 高蔵寺駅→市民病院	平日	7:00-17:27	8	約 14 km	中型 2台	未就学児	無料
		休日	8:35-17:27	7	障がい者 障がい者等付添人(1名まで)			無料	
		④ 市民病院→高蔵寺駅	平日	8:18-18:55	8				
西部地域	南部線	⑤ 左まわり	平日	7:00-17:39	6	約 21 km	中型 2台		
		休日	8:52-17:39	5					
		⑥ 右まわり	平日	7:10-18:15	6				
		休日	8:09-17:04	5					
	東北部線	⑦ 勝川駅→市民病院	平日	7:05-17:34	5	約 13 km	中型 1台		
		休日	9:40-17:34	4					
	東南部線	⑧ 市民病院→勝川駅	平日	8:20-18:44	5				
		休日	10:50-16:18	3					



■北部オンデマンドバスの運行状況

エリア	運行時間帯	料金
春日井市牛山区・鷹来地区の一部	平日 7:30-15:30	200円 (75歳以上 100円)

※土日・祝日・年末年始(12月29日から1月3日まで)は運休

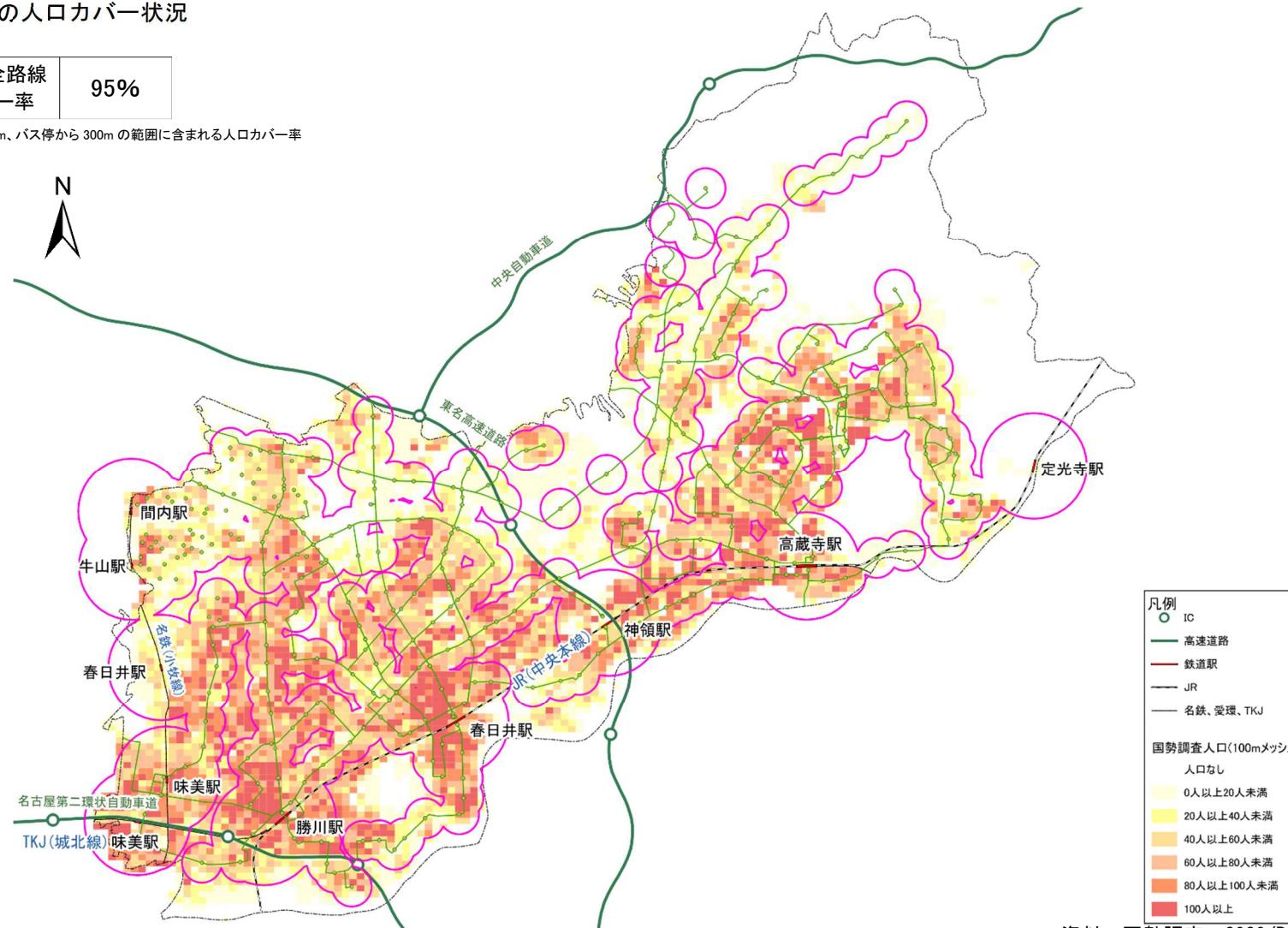
(5)市内公共交通の人口カバー状況

- 公共交通全路線の人口カバー率は95%となっており、概ねの人口をカバーしています。
- 高齢者のカバー率は88%と総人口と比較して低くなっています。

■公共交通の人口カバー状況

公共交通全路線 人口カバー率	95%
-------------------	-----

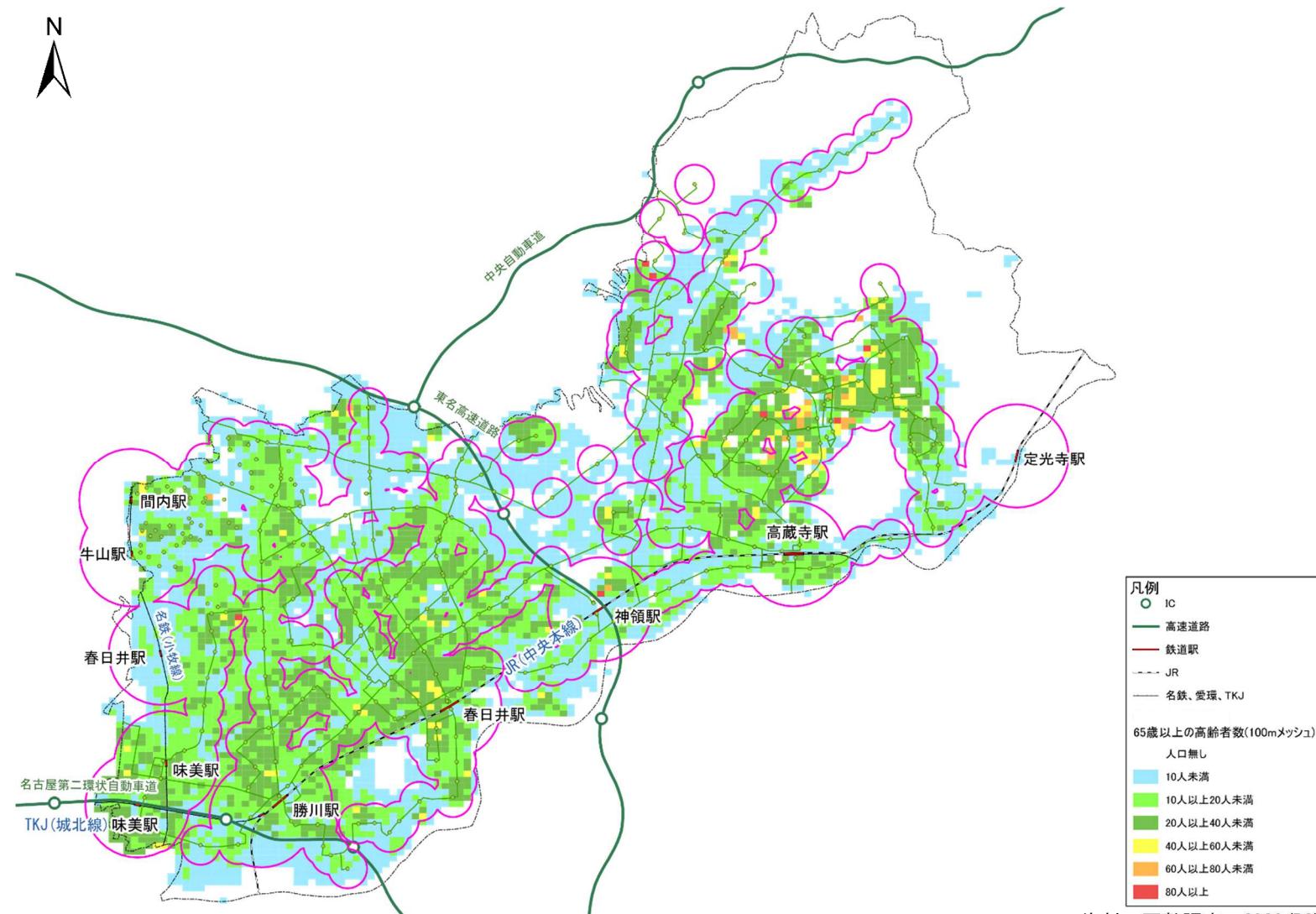
※鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲に含まれる人口カバー率



■公共交通の高齢者カバー状況

公共交通全路線 高齢者人口カバー率	88%
----------------------	-----

※鉄道駅から 800m、バス停から 300m の範囲に含まれる人口カバー率

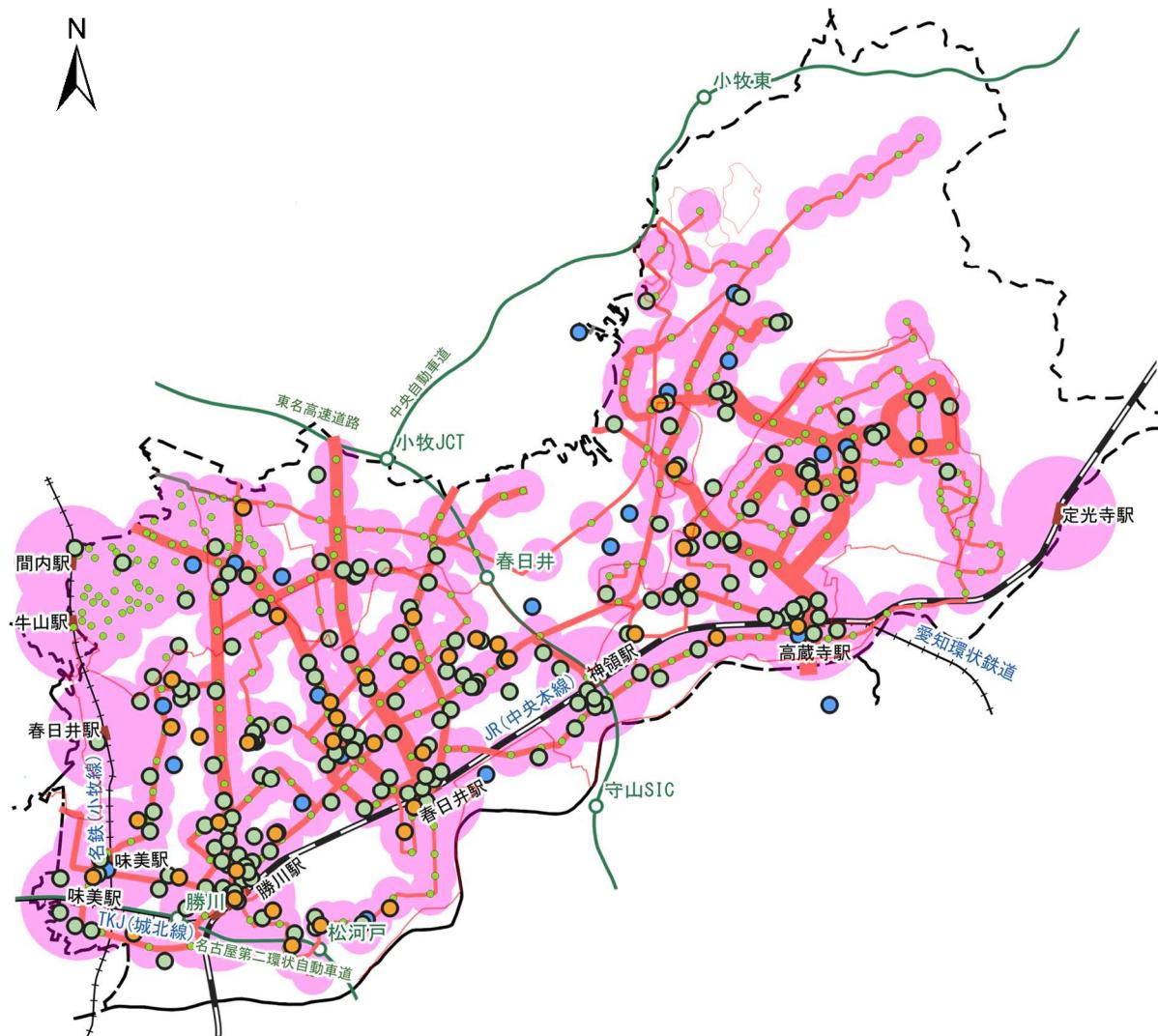


資料：国勢調査 2020 (R2)

(6)市内公共交通の施設カバー状況

- 病院や診療所、公共施設の近くを運行しているものの、運行本数が少ない路線があります。

■市内公共交通の施設カバー状況



凡例

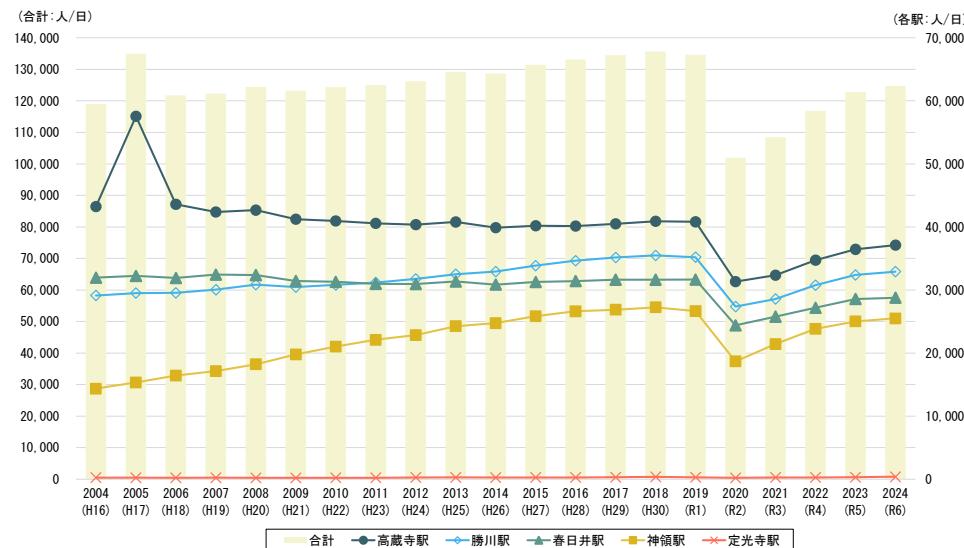
バス路線	施設
— 0便	診療所及びその他の医療施設
— 10便未満	病院
— 10便以上20便未満	商業施設
— 20便以上30便未満	大学・専門学校
— 30便以上40便未満	高等学校
— 40便以上50便未満	公民館・ふれあいセンター等
— 50便以上	市役所

4.2 利用者数の推移

(1)鉄道

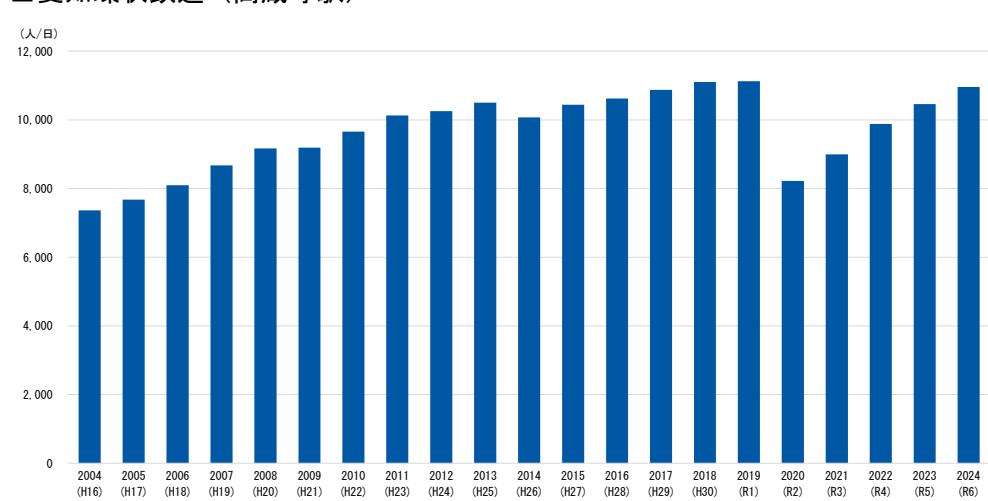
- 鉄道の乗降客数は、長期的に見て、JR中央本線、名鉄小牧線のすべての駅と愛知環状鉄道はコロナ禍によって2020年に減少し、その後増加しています。
- TKJ城北線は、味美駅では増加傾向である一方で、勝川駅は減少傾向です。

■ JR中央本線



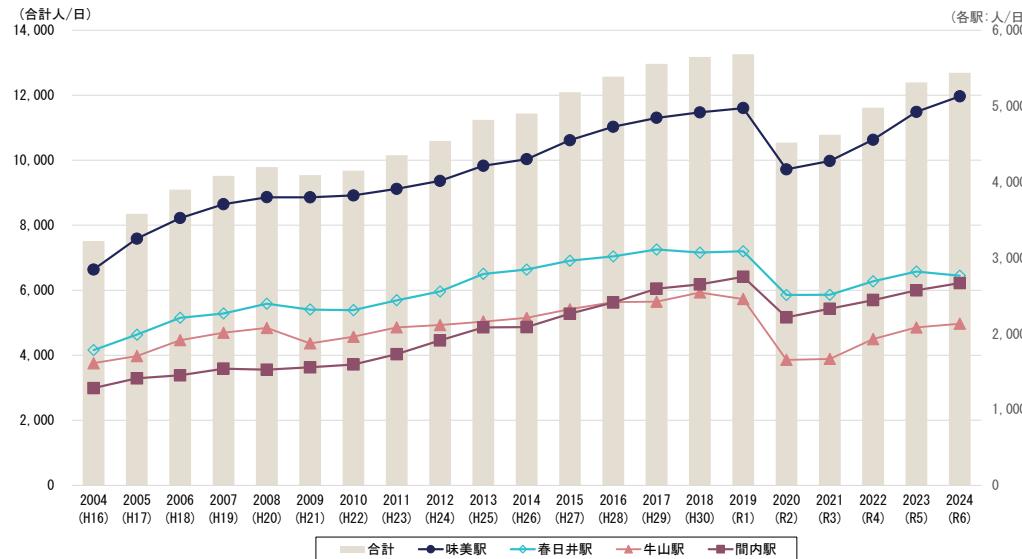
資料：春日井市作成

■愛知環状鉄道（高藏寺駅）



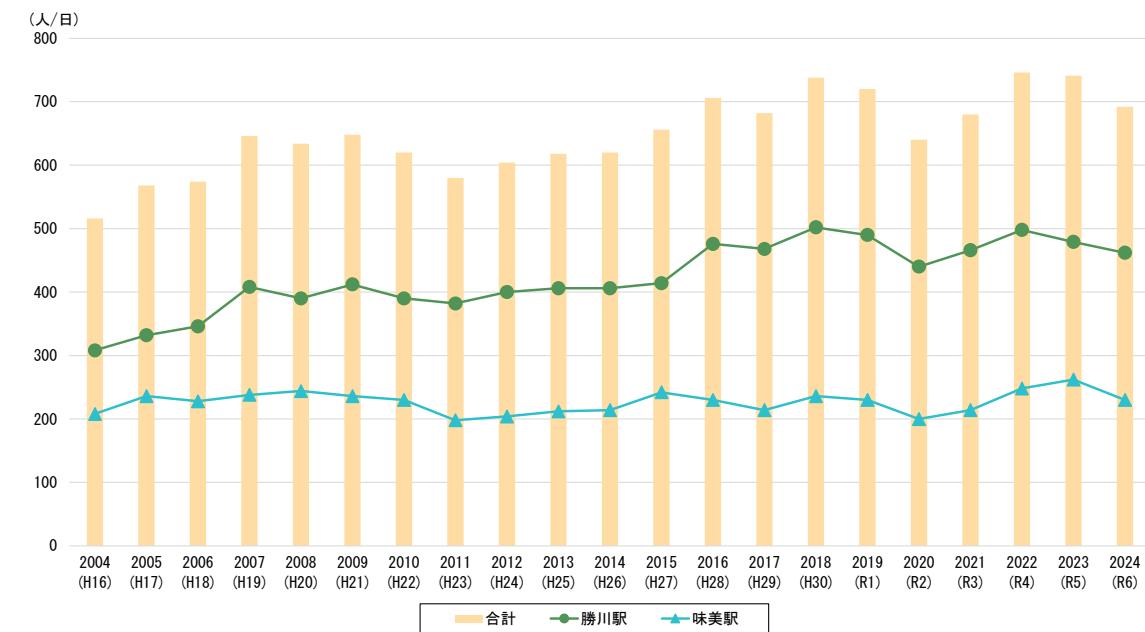
資料：春日井市作成

■名鉄小牧線



資料：春日井市作成

■TKJ（JR東海交通事業）城北線

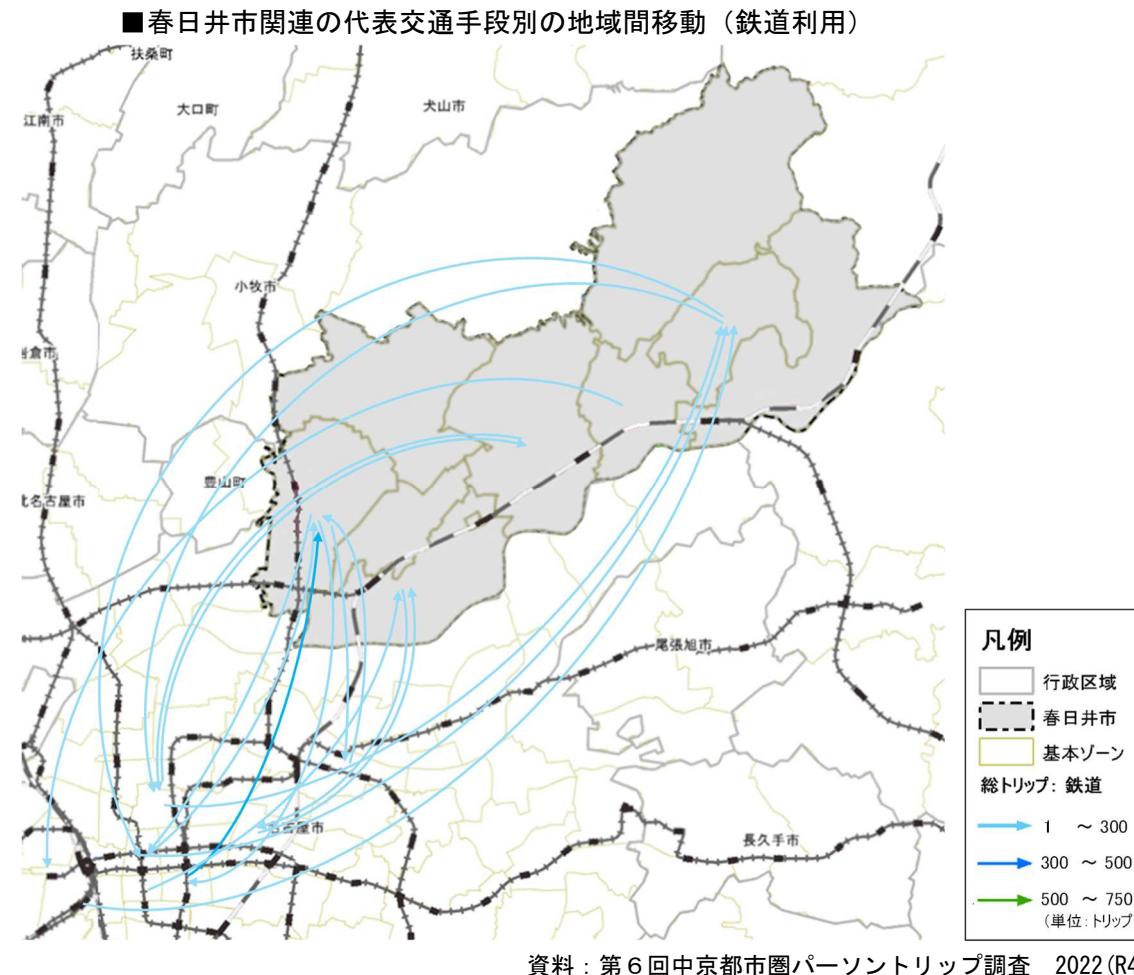


資料：春日井市作成

(2)鉄道を利用した地域間移動の特性(中京都市圏パーソントリップ調査)

①春日井市を発着する移動

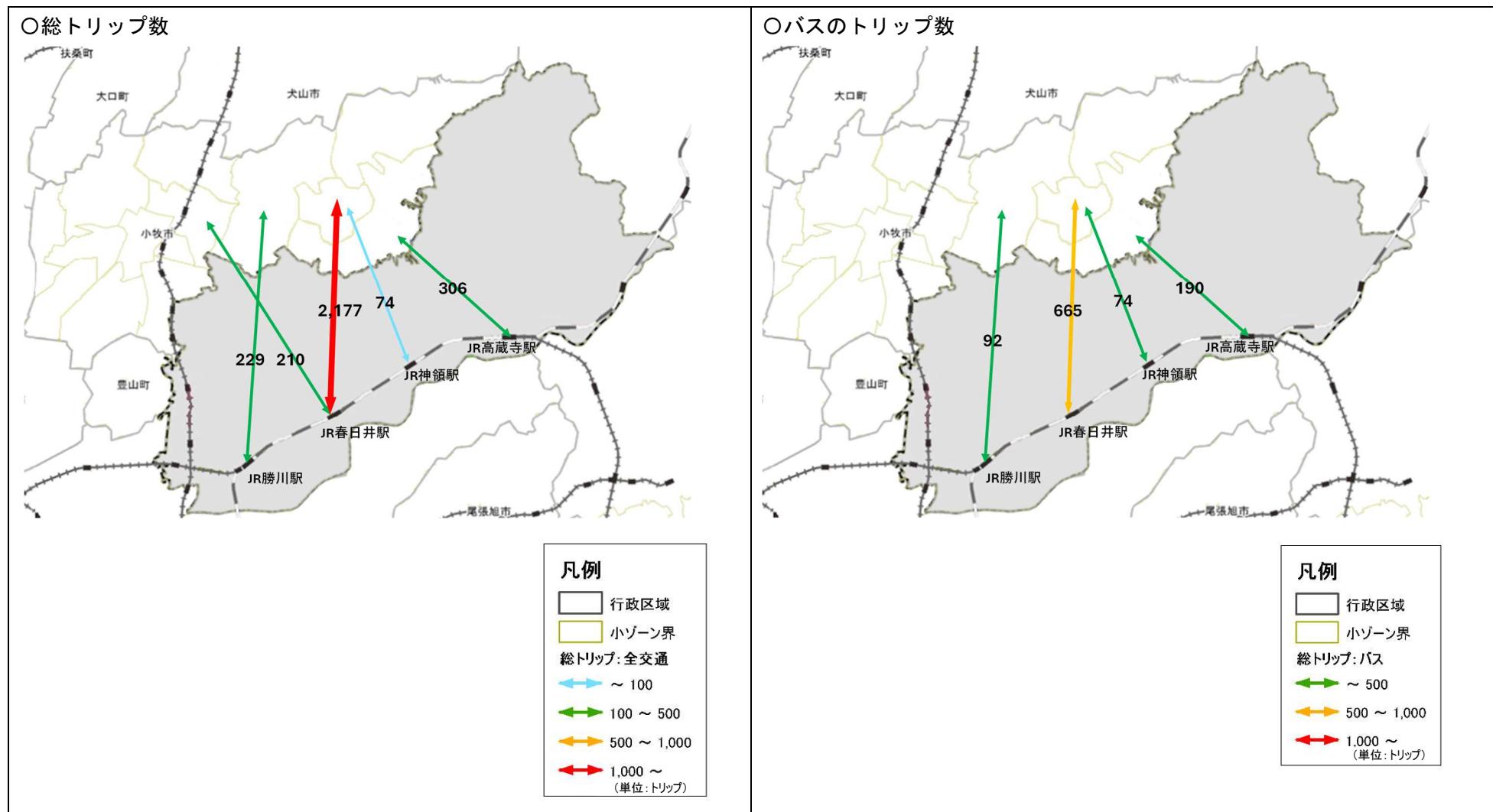
- 本市を発着する鉄道を利用した移動は、名古屋市都心部への移動が多い状況です。



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春日井駅の利用が多く、総トリップ数に対するバスのトリップ数は約3割となっています。

■ 小牧市から春日井市内鉄道駅の利用状況

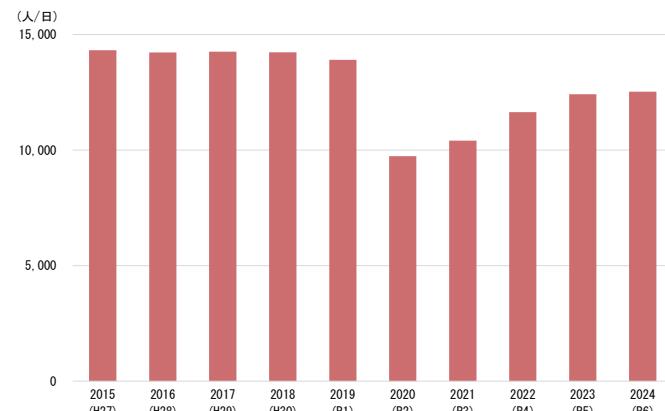


資料：第6回中京都市圏パーソントリップ調査 2022(R4)

(3)バス

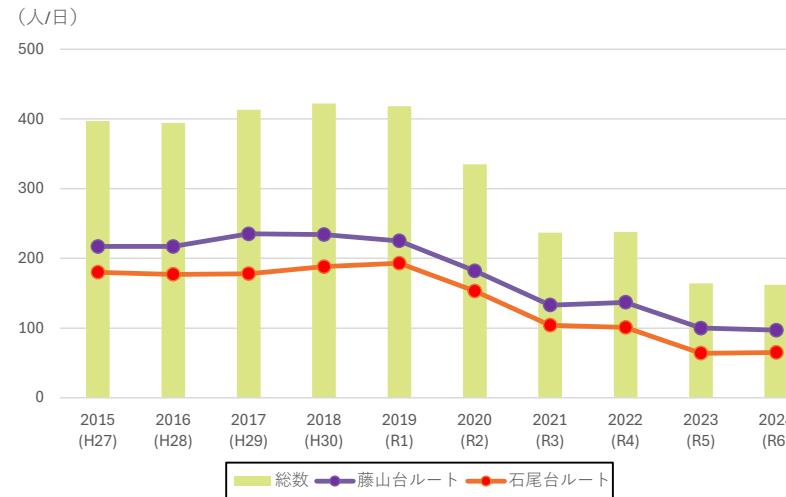
- 名鉄バスの日利用者数は、コロナ禍によって2020年に減少し、その後増加傾向となっています。
- サンマルシェ循環バスの日利用者数は、コロナ禍、減便及び運賃改定の影響により減少はみられたが、以降は現状維持で推移しています。
- かすがいシティバスの日利用者数は、増加傾向となっています。

■名鉄バス 日利用者数



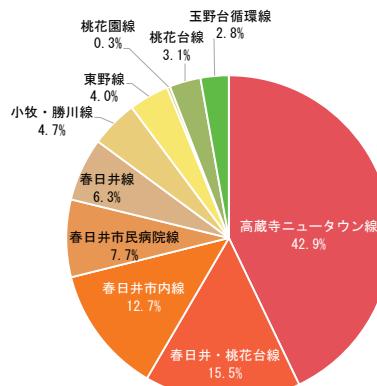
資料：春日井市作成

■サンマルシェ循環バス 路線別日利用者数



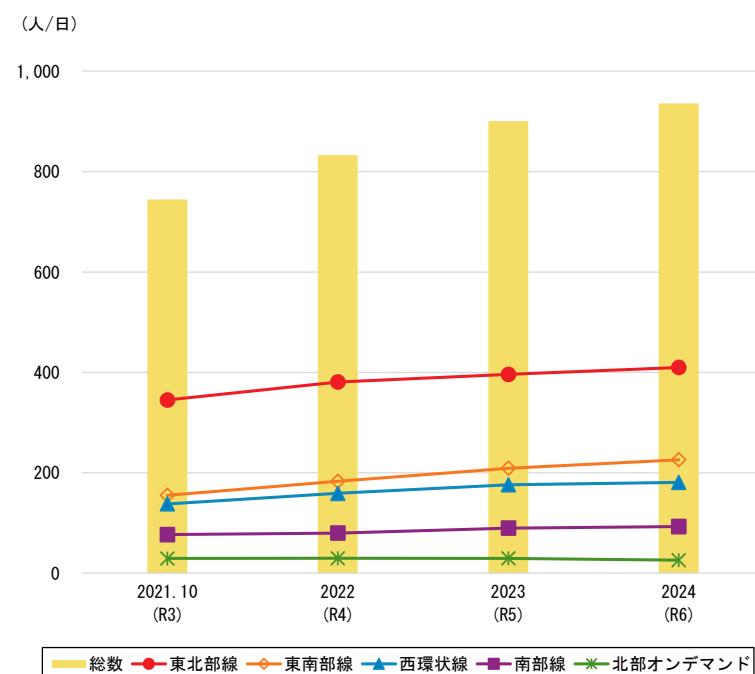
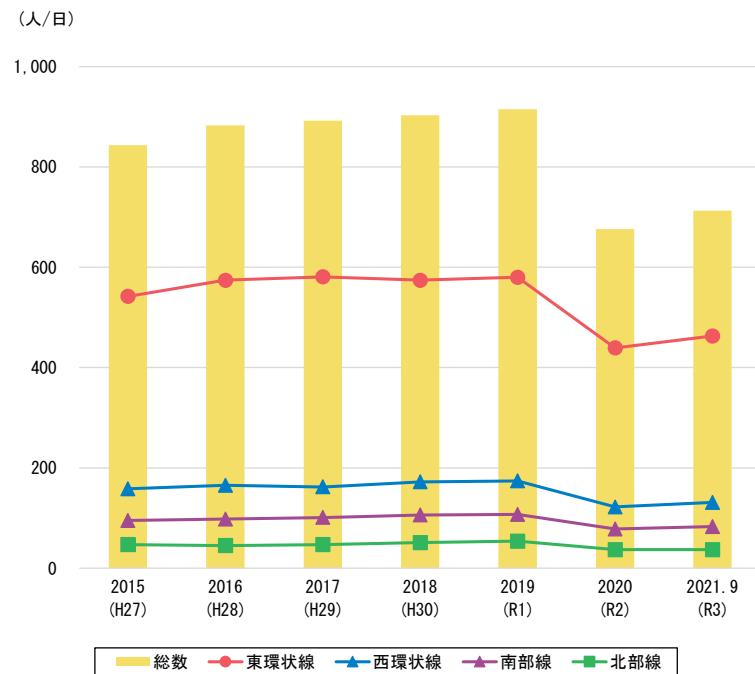
資料：春日井市作成

■参考：名鉄バス 路線別の日利用者数の割合



資料：春日井市作成

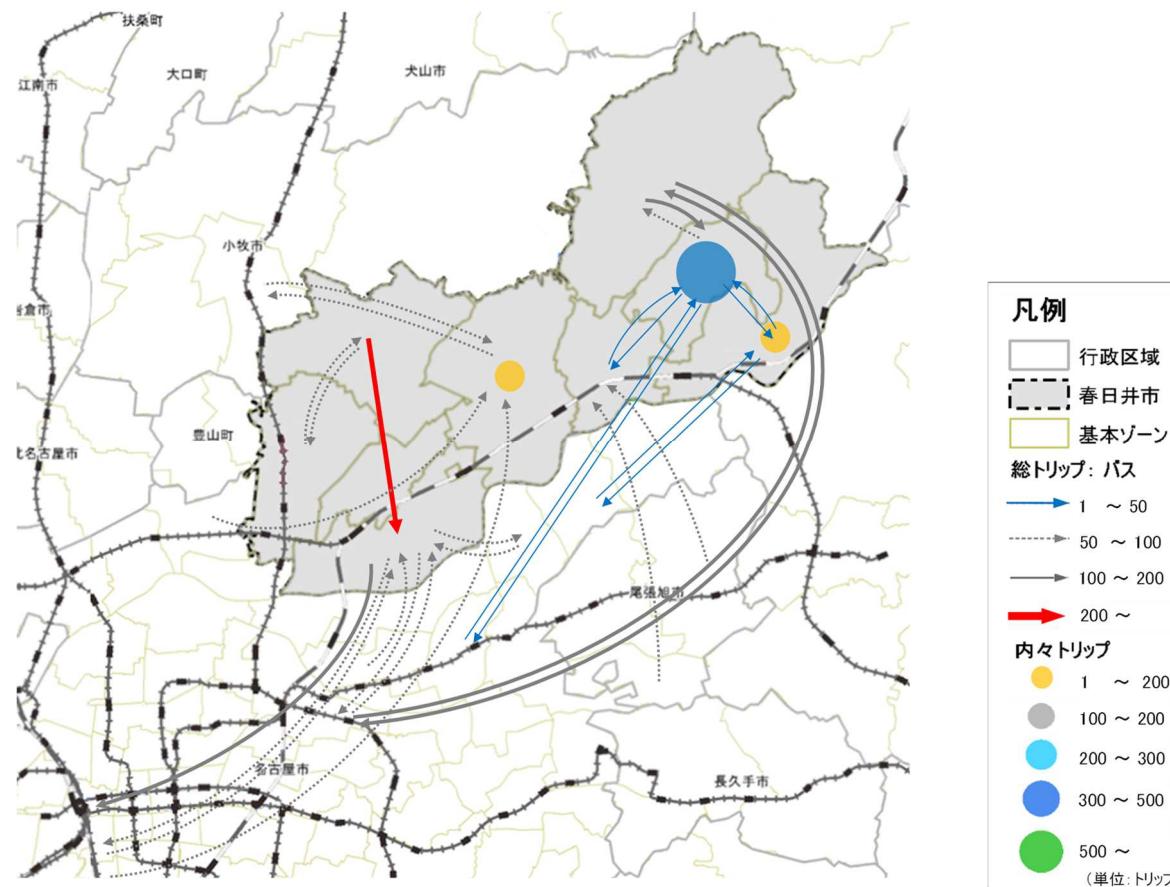
■かすがいシティバス 日利用者数



資料：春日井市作成

(4)バスを利用した地域間移動の特性(中京都市圏パーソントリップ調査)

- 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東部と名古屋市間の移動が多い状況です。



※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6回中京都市圏パーソントリップ調査 2022(R4)

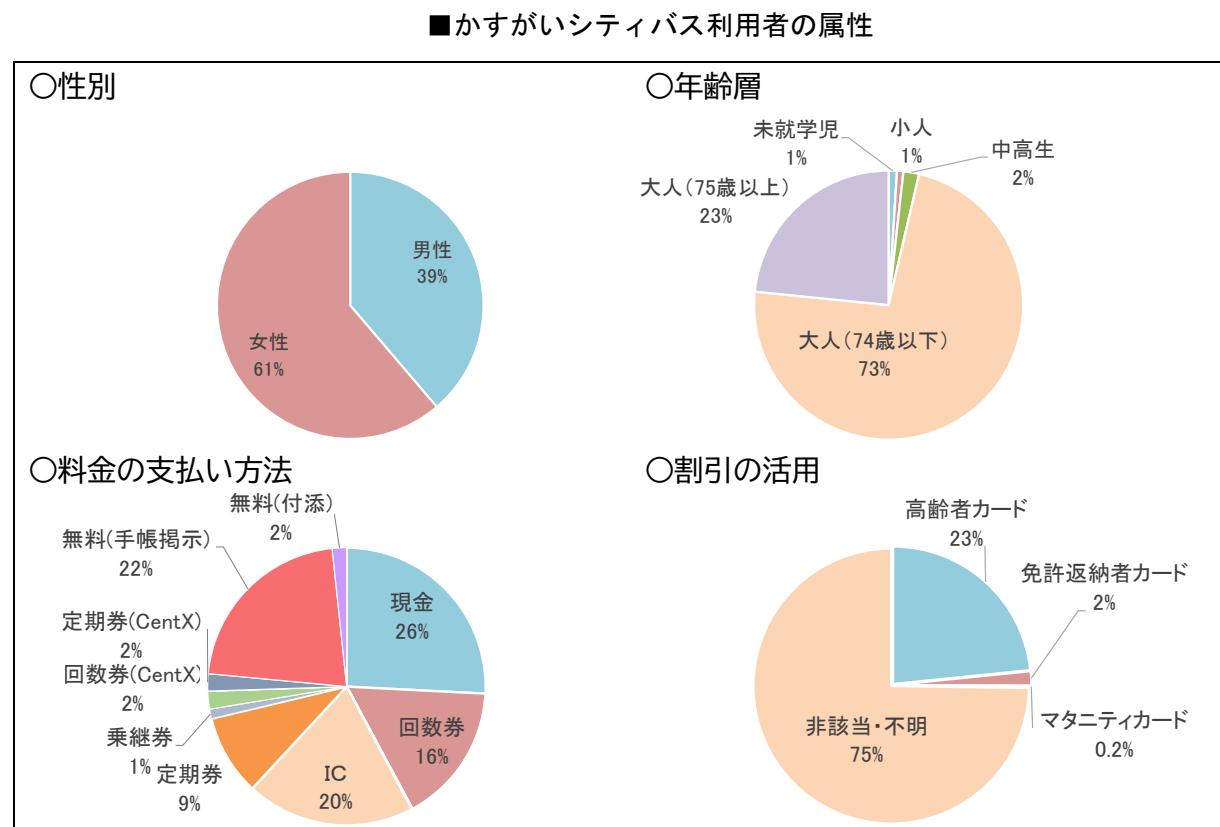
4.3 かすがいシティバスの乗降状況

(1)調査概要

- 2024年12月16日（月）から22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7,381人でした。全体の61%が女性であり、また、75歳以上の高齢者の利用が全体の23%でした。
- 料金の支払い方法は、現金、無料（手帳提示）及びICでの利用が多い状況でした。約25%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。



(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、東北部線の利用が多く、南部線の利用が少ない状況です。
- 時間帯別では、東北部線では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。東南部線、西環状線及び南部線では9時台から11時台までの午前中が多く、昼以降は少なくなる傾向があります。

■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）

		東北部線		東南部線		西環状線		南部線	
		春日井駅行	高蔵寺駅行	市民病院行	高蔵寺駅行	左まわり	右まわり	市民病院行	勝川駅行
平日	1便	22.8	22.2	19.4	14.2	3.2	16.2	17.2	13.2
	2便	32.8	42.8	24.6	22.4	28.8	33.2	17.8	17.4
	3便	38.8	47.0	28.4	18.0	30.0	26.4	14.0	13.8
	4便	45.8	34.2	18.4	21.2	26.0	18.6	10.0	10.2
	5便	56.4	32.0	22.0	21.8	22.0	21.8	7.2	5.2
	6便	31.4	39.6	16.2	17.2	14.4	4.4		
	7便	29.2	28.2	11.6	16.8				
	8便	20.2	22.8	11.8	9.0				
	便平均	34.7	33.6	19.1	17.6	20.7	20.1	13.2	12.0
	1便あたり 最大利用者数	65 (火・5便目)	59 (月・2便目)	36 (月・3便目)	31 (月・5便目)	36 (月・3便目) (火・3便目)	39 (水・2便目)	25 (月・2便目)	23 (月・3便目)
休日	1便あたり 最小利用者数	16 (金・8便目)	16 (金・1便目)	8 (月・8便目) (火・7便目)	5 (火・8便目)	1 (木・1便目)	2 (木・6便目)	4 (火・5便目)	4 (火～木・5便目)
	1便						5.5		
	2便	15.0	49.0	18.0	12.0	4.5	20.5	9.0	12.5
	3便	28.0	39.0	13.5	9.5	18.0	15.0	8.5	5.5
	4便	34.0	22.0	11.0	13.5	10.5	8.5	3.0	7.0
	5便	25.5	25.0	14.0	8.5	10.5	5.0	7.0	
	6便	16.5	24.0	12.5	13.0	10.5			
	7便	25.0	20.0	11.5	13.0				
	8便	18.0		13.0					
	便平均	23.1	29.8	13.4	11.6	10.8	10.9	6.9	8.3
休日	1便あたり 最大利用者数	41 (日・4便目)	52 (土・2便目)	20 (土・5便目)	16 (土・6便目)	21 (土・3便目)	21 (日・2便目)	12 (土・2便目)	16 (日・2便目)
	1便あたり 最小利用者数	10 (日・6便目)	19 (土・7便目)	5 (日・7便目)	7 (日・5便目)	4 (土・2便目)	3 (土・5便目)	2 (土・4便目)	3 (日・3便目)

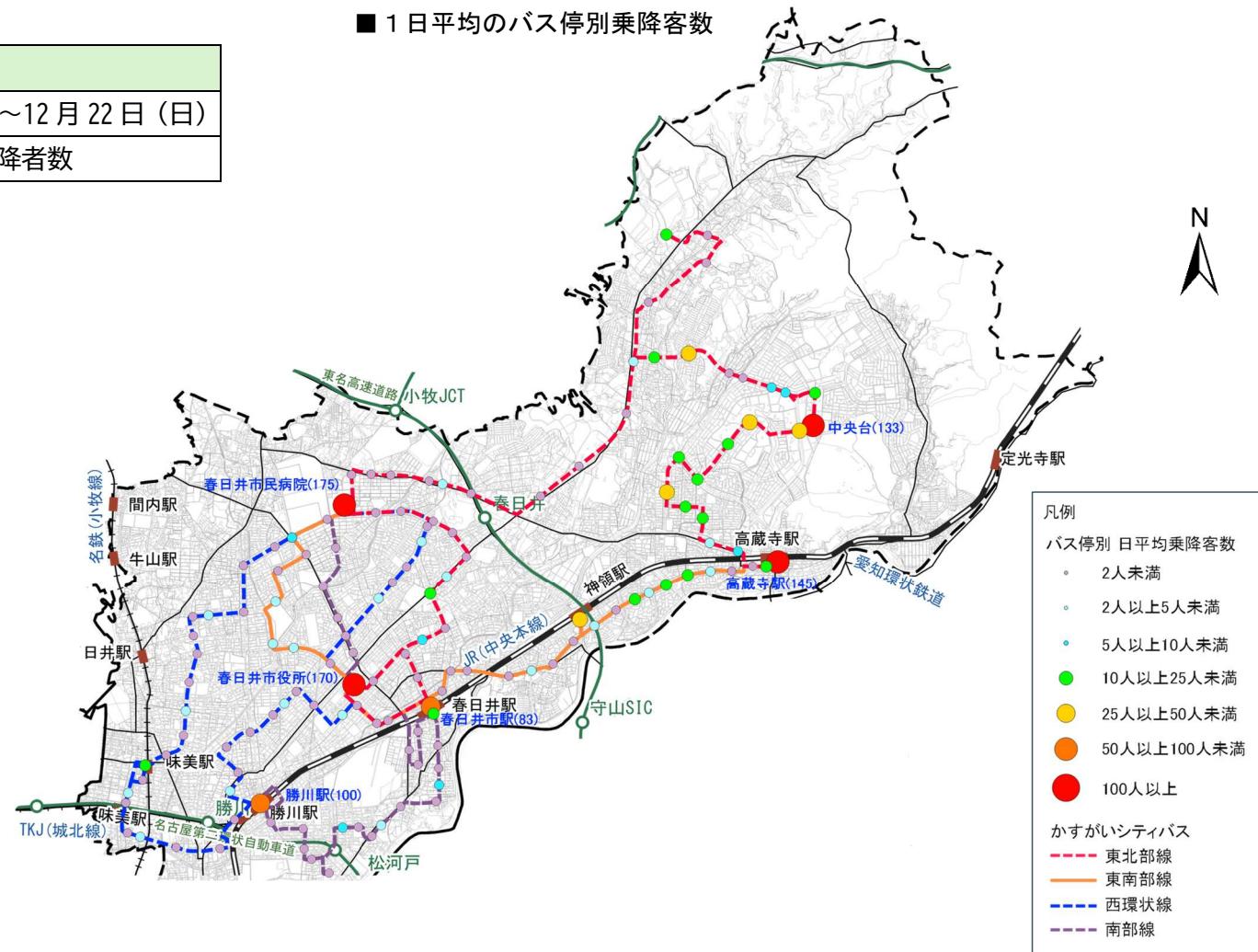
※平均乗車数の着色は市民病院出発または到着時間で区分

(水色文字 : 7~8時台、青文字 : 9~11時台、緑文字 : 12~14時台、橙文字 : 15時台以降)

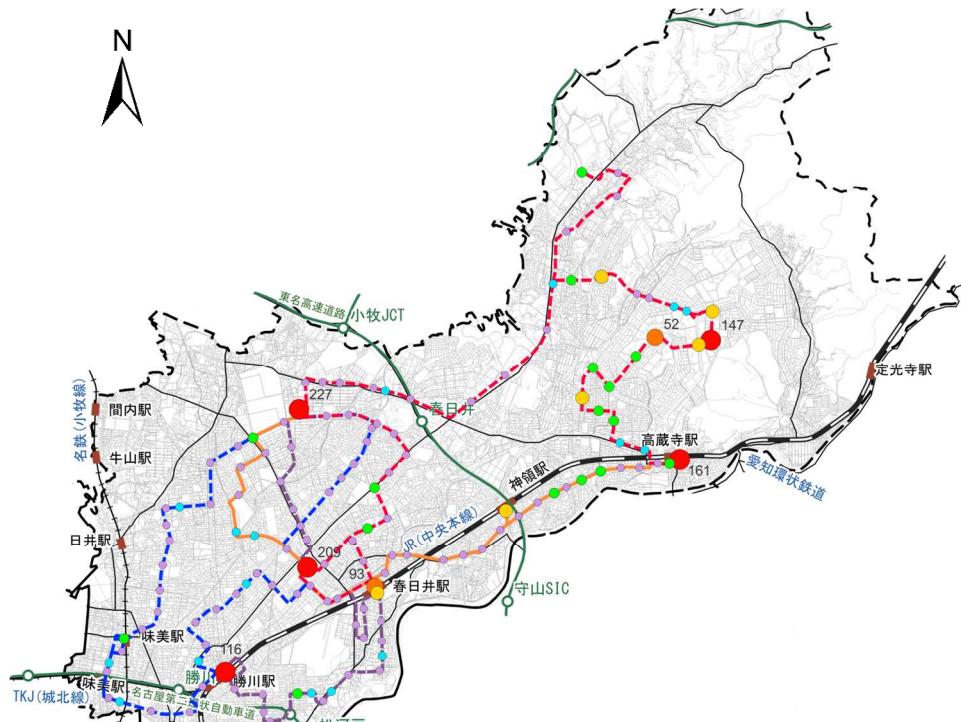
(4)1日平均のバス停別乗降客数

- 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の乗降が多い状況です。

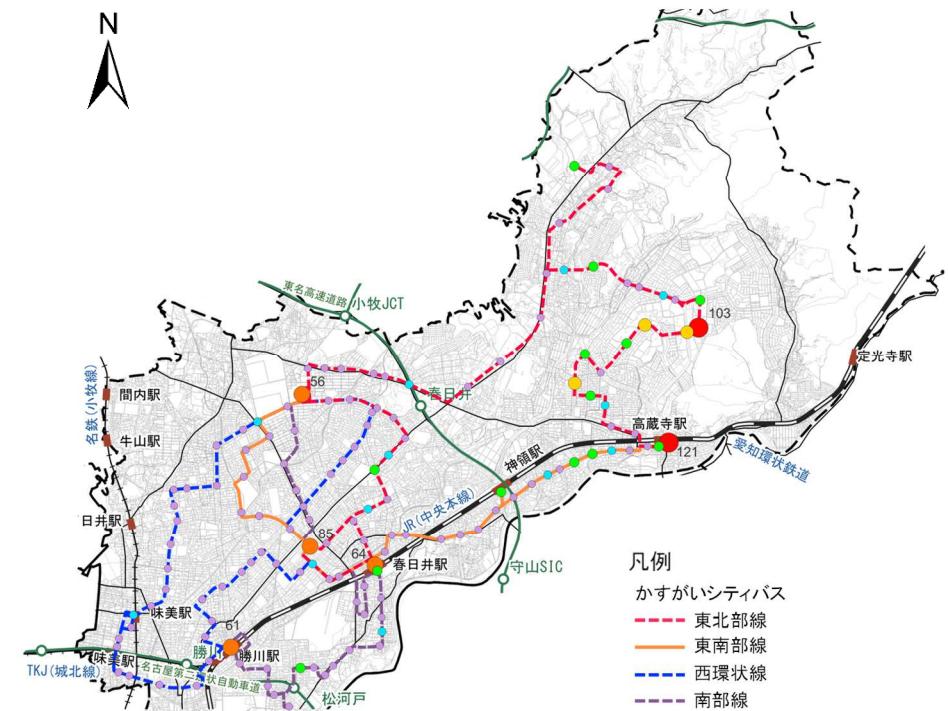
項目	内容
調査日	2024年12月16日(月)～12月22日(日)
調査項目	かすがいシティバスの乗降者数



■ 1日平均のバス停別乗降客数（平日）



■ 1日平均のバス停別乗降客数（休日）



凡例

- かすかいシティバス
- 東北部線
- 東南部線
- 西環状線
- 南部線

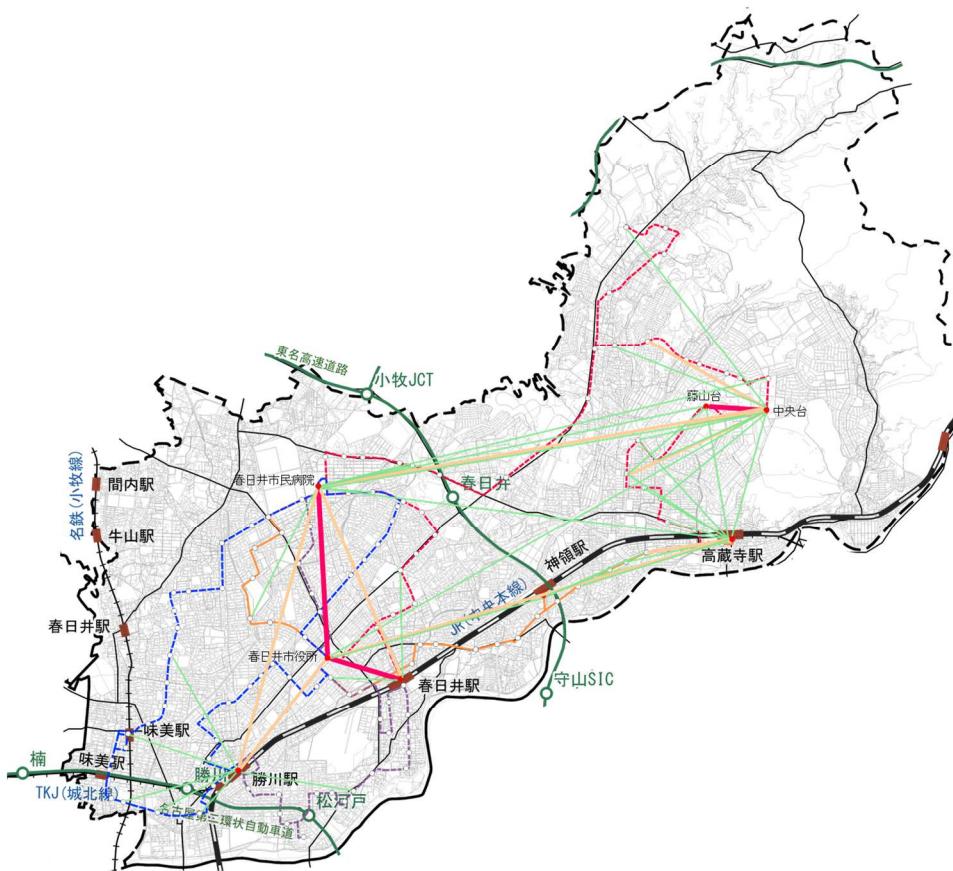
バス停(利用状況)

- 5人未満
- 5人以上10人未満
- 10人以上25人未満
- 25人以上50人未満
- 50人以上100人未満
- 100人以上

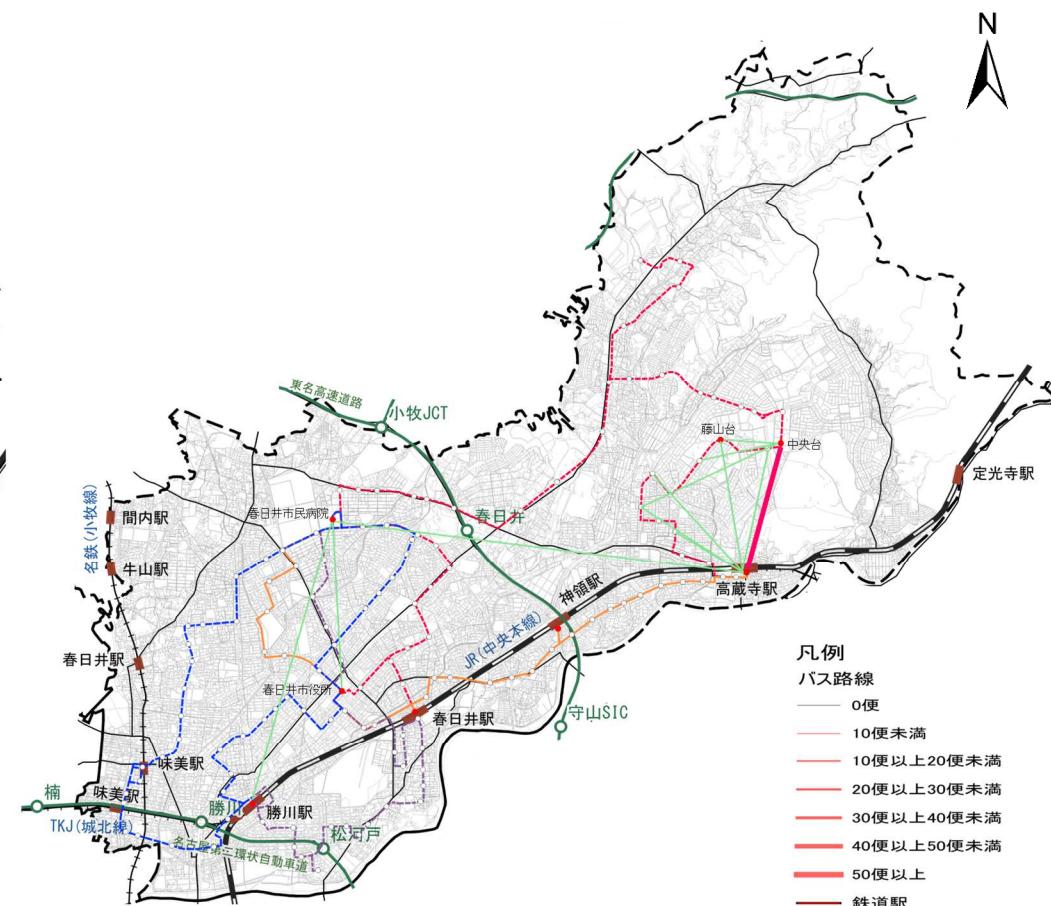
(5)バス停間の移動量

- 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、全ての路線が接続する市役所との移動及びJR春日井駅やJR勝川駅との移動が多く、市役所は、JR春日井駅やJR勝川駅及び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、市東部のJR高蔵寺駅、商業店舗への移動が多い状況です。
- 一方、JR神領駅からの移動量は少なく、名鉄春日井駅はバスネットワークが未整備のため移動量がない状況です。

■ 1日平均のバス停間の移動量



■高齢者（75歳以上）の1日平均のバス停間の移動量



(6) 平日・休日別路線別の利用状況

①東北部線

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。バス車両に乗っていた人の数は、最大で24人となっています。

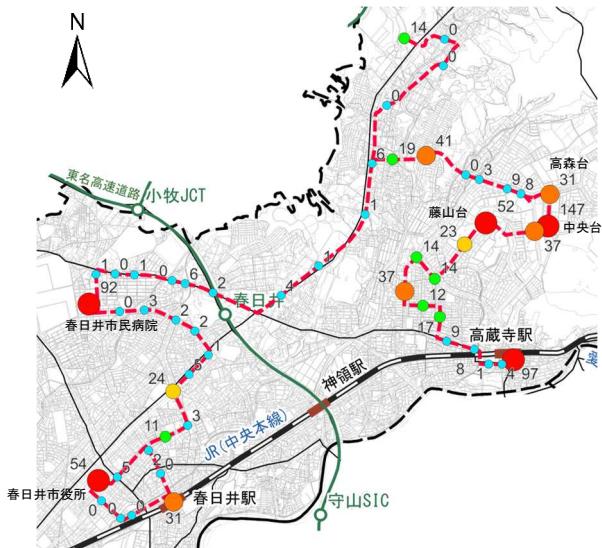
■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバス車両に乗っていた人の数）

■ 1日平均のバス停別乗降客数（東北部線：平日）

(左まわり)

(右まわり)

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少



バス停別日平均乗降者数

- 10人未満
 - 10人以上20人未満
 - 20人以上30人未満
 - 30人以上50人未満
 - 50人以上

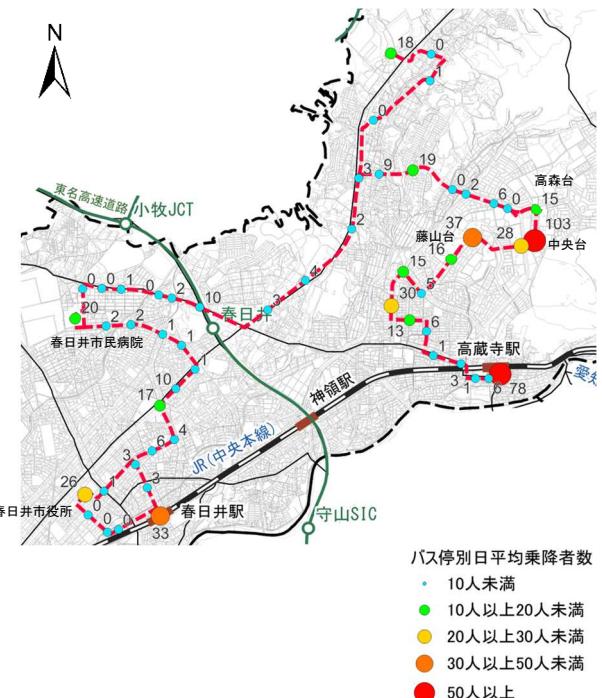
休日

- 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いものの、高蔵寺ニュータウン周辺の利用は平日と同様に多い状況です。バス車両に乗っていた人の数は、最大で19人となっています。

■ 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）

(右まわり)

■ 1日平均のバス停別乗降客数（東北部線：休日）



※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少

②東南部線

平日

- 平日は、春日井市民病院や春日井市役所、JR高蔵寺駅、神領駅、春日井駅へ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14人となっています。

■ 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）

（春日井市民病院行き）

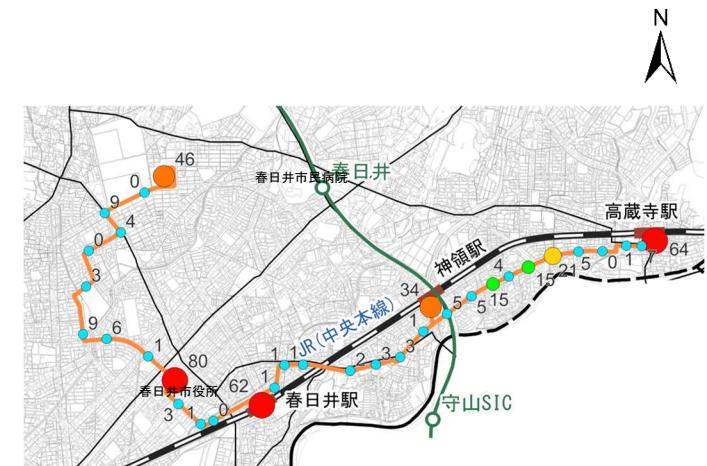
便数	時刻 (市役所発)	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	高蔵寺町1丁目	氣曠町	大蔵町西	大蔵町東	大蔵町中	大蔵町4丁目	大蔵町1丁目	神領町東	神領駅	堀之内町	堀之内町東	熊野町	林島町	関田町	割塚町	春日井駅	弥生町2丁目	月見橋南	鳥居松公園	春日井役所	柏原町5丁目	朝宮神社東	朝宮公園南	朝宮公園北	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	市民病院西	春日井市民病院	
第 1 便	7:39	0	1	1	1	1	3	5	6	7	8	8	5	6	6	6	7	8	9	9	9	9	9	9	6	6	6	8	7	7	5	4	3	
第 2 便	9:12	5	5	5	5	7	9	10	11	12	12	12	9	9	10	11	11	12	12	12	12	12	12	12	6	7	7	7	7	7	6	6	6	
第 3 便	10:17	5	5	5	6	7	8	8	7	8	9	9	9	10	11	11	12	11	12	13	13	13	14	7	8	7	8	9	9	9	7	6		
第 4 便	11:52	4	6	6	6	6	6	6	6	8	7	7	7	7	8	7	7	7	7	7	7	7	7	6	5	4	4	4	4	4	3	3		
第 5 便	13:02	9	11	11	11	12	11	10	10	11	10	10	10	11	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	8	8	8	4	4	4	4	3	2	
第 6 便	14:32	5	5	5	5	6	5	5	4	3	3	3	4	4	4	5	5	6	5	5	5	5	5	5	7	7	6	6	6	5	5	5	4	4
第 7 便	15:47	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	4	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	1	
第 8 便	17:09	2	3	3	3	3	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	0	0		

（高蔵寺駅行き）

便数	時刻 (市役所発)	春日井市民病院	市民病院西	総合体育館前	南下原町西	大手小学校南	朝宮公園北	朝宮神社東	朝宮公園南	柏原町5丁目	春日井駅	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	春日井駅	割塚町	関田町	林島町	熊野町	堀之内町	神領町東	神領駅	大蔵町4丁目	大蔵町1丁目	大蔵町中	大蔵町東	氣曠町	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	
第 1 便	8:40	0	0	0	0	0	1	1	3	4	5	5	5	5	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	5	5	6	8	8	8	8	6
第 2 便	10:09	2	2	3	3	4	5	5	6	6	8	8	8	8	6	7	7	7	7	6	7	7	8	8	8	8	9	10	10	10	10	6
第 3 便	11:19	2	3	4	4	4	4	4	4	4	8	8	8	8	8	8	7	7	7	7	6	6	6	8	8	7	7	7	7	6	6	4
第 4 便	12:47	7	7	8	8	9	8	8	8	8	10	10	11	11	8	8	8	7	7	6	6	6	6	6	5	5	4	3	3	3	2	
第 5 便	14:08	3	4	4	5	5	4	4	5	5	12	13	13	12	10	10	9	9	9	9	8	8	8	8	7	7	8	7	7	6	5	
第 6 便	15:30	3	3	4	4	4	4	5	5	5	9	9	9	9	9	10	10	10	9	9	9	9	8	7	7	8	7	6	5	5	4	
第 7 便	16:45	3	3	5	5	5	5	6	6	7	8	9	9	9	5	5	5	5	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	0	0	
第 8 便	18:13	1	2	3	3	3	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	0	0	

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少

■ 1日平均のバス停別乗降客数（東南部線：平日）



休日

- 休日は、平日と同様に、春日井市民病院や春日井市役所、JR高蔵寺駅、神領駅、春日井駅へ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9人となっています。

■ 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）

（春日井市民病院行き）

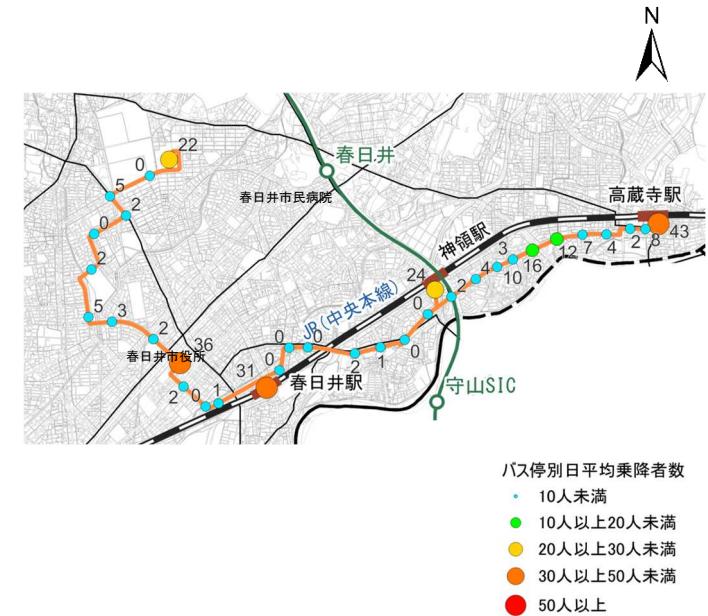
便数	時刻 (市役所発)	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北	高蔵寺町2丁目	高蔵寺町1丁目	氣噴町	氣噴町西	大留町東	大留町中	大留町4丁目	大留町1丁目	神領東	神領駅	神領駅内町	堀之内町	堀之内町東	熊野神社北	林島町	関田町	割塚町	春日井駅	弥生町2丁目	月見橋南	鳥居松公園	春日井市役所	柏原町5丁目	朝宮神社東	朝宮公園南	朝宮公園北	大手小学校南	南下原町西	総合体育館前	市民病院西	市民病院		
第 1 便	7:39																																			
第 2 便	9:12	3	3	3	3	5	5	7	8	8	9	9	5	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	9	9	9	8	4	4	4	3	3	3	2	2
第 3 便	10:17	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	2	0	0	0	1	2	2	2	2	2	2	
第 4 便	11:52	3	5	5	5	6	5	5	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	0	0	0		
第 5 便	13:02	4	4	4	4	4	5	4	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	4	4	4	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2		
第 6 便	14:32	3	4	4	3	4	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	
第 7 便	15:47	1	2	2	2	2	3	5	4	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1	
第 8 便	17:09	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	5	5	5	5	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3

（高蔵寺駅行き）

便数	時刻 (市役所発)	春日井市民病院西	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	春日井市役所	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	春日井駅	堀之内町	堀之内町東	熊野神社北	林島町	関田町	割塚町	春日井駅	弥生町2丁目	月見橋南	鳥居松公園	春日井市役所	柏原町1丁目	大留町4丁目	大留町1丁目	大留町中	氣噴町	高蔵寺町1丁目	高蔵寺町2丁目	高蔵寺駅	高蔵寺ふれあいセンター北
第 1 便	8:40																																		
第 2 便	10:09	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	4	4	4	4	5	5	5	5	7	7	7	7	7	8	8	9	7	6	3	
第 3 便	11:19	0	0	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	3	3	4	3	4	4	4	3	3	
第 4 便	12:47	1	1	1	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5	4	
第 5 便	14:08	0	0	1	1	1	1	1	1	1	4	4	4	3	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	4	4	4	6	5	5	5	4	
第 6 便	15:30	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	7	7	7	8	7	7	7	7	7	7	7	6	7	8	6	8	5	5	5	5	5	5	5	
第 7 便	16:45	5	5	5	5	5	4	3	4	4	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6	6	6	7	6	6	5	5	5	4	4	4	3	3	3	
第 8 便	18:13																																		

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色 : 多 少

■ 1日平均のバス停別乗降客数（東南部線：休日）



③西環狀線

平日

- 平日は、春日井市民病院や春日井市役所、JR勝川駅へ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13人となっています。

■ 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）

■ 1日平均のバス停別乗降客数（西環状線：平日）

(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	中央公民館前	柏原町	柏原町4丁目	瑞穂通	鳥居松	春日井市役所	八田町	六軒町	六軒町3丁目	松原小学校前	東野町	東野町西3丁目	松原中学校	春日井市民病院	市民病院西	西高砂町	東大手	西高砂町	西部中学校	松山小学校	花長町	白山町	美濃町	味美町	味美駅前	新町	二子山公園	追進町	勝川住毛前	勝川町5丁目	勝川駅					
		勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駅	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟	勝川駟					
第 1 便	7:00味美駅前																														0	0	0	0	2	2	3	3				
第 2 便	8:22	2	2	2	1	2	2	2	3	3	4	3	4	4	5	6	5	5	4	6	5	3	3	2	3	4	5	4	5	6	6	8	9	9	8	7	8	9	9	9	11	11
第 3 便	10:39	3	7	8	9	10	11	12	12	13	13	6	6	6	7	7	6	6	6	6	4	5	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5				
第 4 便	12:39	3	4	5	5	5	5	6	6	5	5	7	7	7	7	7	7	7	7	9	9	9	9	10	9	8	8	9	9	8	8	7	7	6	6	6	4	5	4	5	3	
第 5 便	14:41	5	5	5	5	6	6	6	6	5	6	6	6	6	7	6	7	6	6	5	6	5	6	5	5	5	5	4	4	5	4	3	2	2	3	4	4	4				
第 6 便	16:46	3	4	4	4	4	5	4	4	3	4	4	3	3	2	2	2	2	2	1	4	4	5	5	5	5	5	5	5	3	3	3	2	2	2	3	3	3				

(右まわり)

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少



バス停別日平均乗降者数

- 10人未満
 - 10人以上20人未満
 - 20人以上30人未満
 - 30人以上50人未満
 - 50人以上

休日

- 休日は、特にJR勝川駅への利用が多い状況です。また、乗降客が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。

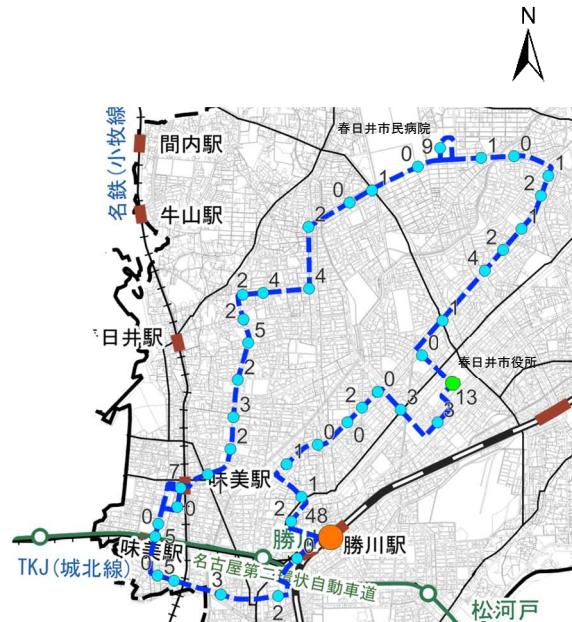
■ 1日平均の便別輸送人数（バス停出発時にバス車両に乗っていた人の数）

■ 1日平均のバス停別乗降客数（西環状線：休日）

(左まわり)

(右まわり)

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少



バス停別日平均乗降者数

- 10人未満
- 10人以上20人未満
- 20人以上30人未満
- 30人以上50人未満
- 50人以上

④南部線

平日

- 平日は、春日井市民病院や春日井市役所、JR勝川駅、春日井駅への利用が多くなっています。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）

（春日井市民病院行き）

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	春日井市役所	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
第 1 便	7:44	2	2	2	2	2	2	3	4	5	5	5	5	7	9	10	10	3	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	
第 2 便	10:18	3	3	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7	9	10	11	9	9	10	10	9	9	4	3	3	3	2	2	
第 3 便	12:38	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	4	4	4	3	3	
第 4 便	14:53	1	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	2	2	
第 5 便	17:18	1	1	0	0	0	0	2	3	4	4	4	4	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0		

■ 1日平均のバス停別乗降客数（南部線：平日）



（勝川駅行き）

便数	時刻 (市役所発)	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	春日井市役所	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	上条町北	上条町中	上条町南	泰岳寺東	下津保育園北	下中公園	道風記念館	春日井高等特別支援学校	中切町	南部ふれあいセンター	春日井駅南口	松河戸交番東	松河戸交番北	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅
第 1 便	8:36	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	3	5	5	5	6	6	7	6	5	4	5	5	5	6	6	
第 2 便	11:05	2	2	2	2	2	2	6	7	7	6	7	7	7	7	6	7	6	5	5	5	5	6	6	7	7	7	7	6	
第 3 便	13:20	4	4	5	5	4	4	7	7	7	7	8	7	7	6	5	5	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	
第 4 便	15:40	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	6	5	4	4	3	3	3	3	2	2	3	3	2	
第 5 便	18:06	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1	0		

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色：

休日

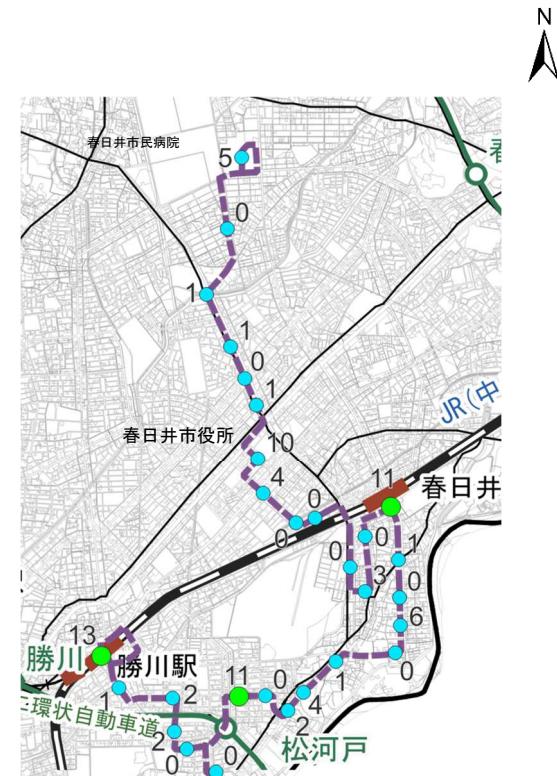
- 休日は、平日に比べ少なくなっています。バス車両に乗っていた人の数は、最大で7人となっています。

■ 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）

（春日井市民病院行き）

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	春日井農協前	八田町2丁目	八田	八田	郷前	春日井市民病院	
第1便	7:44																													
第2便	10:18	0	1	2	2	2	2	3	3	3	4	4	4	4	4	5	3	3	4	4	4	4	2	1	1	1	0	0	0	
第3便	12:38	2	2	2	2	2	2	3	3	5	5	5	5	5	6	6	6	6	5	5	5	5	4	2	2	2	2	2	2	
第4便	14:53	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	
第5便	17:18	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	0	0

■ 1日平均のバス停別乗降客数（南部線：休日）



（勝川駅行き）

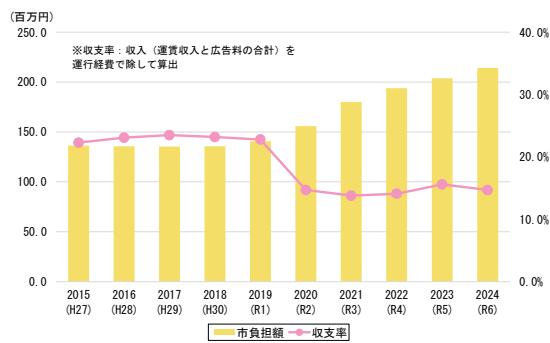
便数	時刻 (市役所発)	春日井市民病院	郷前	八田	上八田	八田町2丁目	春日井農協前	春日井駅南口	鳥居松公園	月見橋南	弥生町2丁目	王子町	上条町6丁目	上条町2丁目	上条町北	上条町中	上条町南	泰岳寺東	下津保育園北	中切町	南部ふれあいセンター	道風記念館	春日井高等特別支援学校	松河戸交番東	松河戸住宅	松新橋南	勝川駅		
第1便	8:36																												
第2便	11:05	1	1	1	1	1	1	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	6	7	6	6	6	7	6	6	6	5	5	4
第3便	13:20	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	
第4便	15:40	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1
第5便	18:06																												

※バス停出発時にバスに乗っていた人の数の着色： 多 少

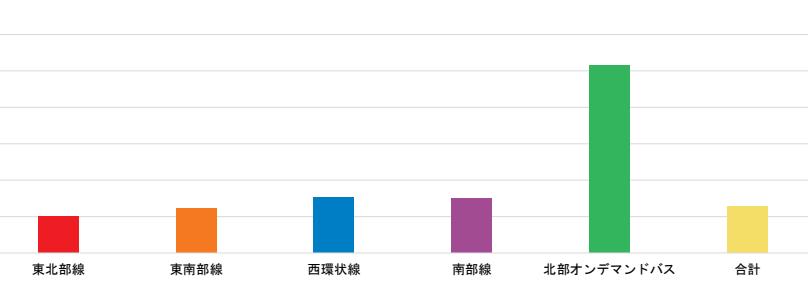
4.4 バスの収支の状況

- かすがいシティバスの市の負担金は、2018年(平成30年)度までは約135百万円と概ね横ばいで推移していますが、2020年以降はコロナ禍で利用者が減少するなどにより、市の負担額が年々増加し、2024年には、約214百万円となっています。
- 路線別の利用者1人当たりの市負担額は北部オンデマンドバスが最も多く、約2,580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



■路線別の利用者1人当たりの市負担額

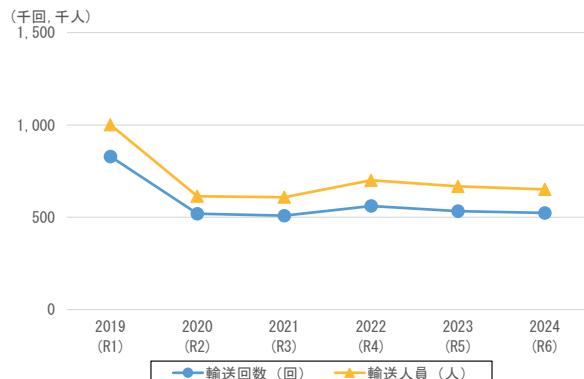


資料：春日井市作成

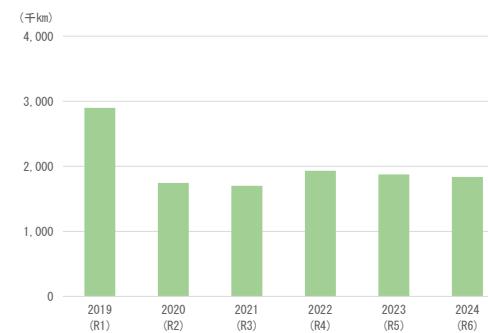
4.5 タクシー

- 本市では、尾張交通、春日井タクシー、近鉄東美タクシー及び名鉄西部交通の4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、輸送人員は2019年(令和元年)から2020年において輸送回数は約31万回、輸送人員は約35万人減少し、その後横ばいになっています。

■輸送回数と輸送人員数の推移



■実車距離の推移



資料：春日井市作成

4.6 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、5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	34人	
車両台数	27台	5台
輸送人員	18,494人	2,545人
実車距離	94,982km	9,538km
輸送回数	17,174回	2,548回
1回あたり実走距離	5.5km/回	3.7km/回

資料：春日井市作成

■福祉有償運送

団体数	5団体
運転者数	31人
車両台数	20台
登録人数	54人
輸送人員	925人
実車距離	11,058km
輸送回数	970回
1回あたり実走距離	11.4km/回

資料：春日井市作成

4.7 各種取り組み

(1)JR 高藏寺駅周辺の再整備【前計画:目標1 施策1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化】

①JR 高藏寺駅南口駅前広場の整備

駅前広場の利便性を高めるため、一般車待車場及びバスロータリーの改修や歩道部のシェルターの増改築などを実施しました。



(2) 北部オンデマンドバスの運行開始までの歩み【前計画:目標2 施策2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入】

①牛山区における交通検討の歩み

牛山区は名鉄小牧線の牛山駅、間内駅のほか、平成21年度から「かすがいシティバス北部線（以下、北部線）」を整備しましたが、北部線は利用率が低く、見直しの必要がありました。一方、牛山区自治会からも利便性向上のための改善策を検討する自主的な動きがあり、市の支援のもと、牛山区にあった交通手段を創るため「牛山区交通検討会」を立ち上げることになりました。

②実証実験を実施

北部線の見直しのため、「牛山区交通検討会」では2回の実証実験を実施しました。

③バスのデザインの検討

黄色の車体に白とピンクの鮮やかなリボンが目印。後部座席の扉が開くと、白とピンクのリボンが結ばれるデザインで、人とまちのつながりを表現しています。

④運行開始

2021年（令和3年）8月から運行しています。



■活用事例



(3)高蔵寺ニュータウンにおける取り組み【前計画:目標2 施策4 先進技術の活用による移動手段の確保】

「高蔵寺リ・ニュータウン計画」に基づく取り組みを以下に示します。

【自動運転】

①地域での移動サービスの検討

市、名古屋大学による自動運転実証実験と並行して、2019年7月～9月に地域での移動サービスを考えるワークショップを開催。

その後、検討を深化させるとともに、検討会(2020年11月～2021年3月11月)、準備会(2021年12月～2020年8月)へとステップアップしてきました。

②地域住民主体のNPO法人によるラストマイル送迎サービスが本格運行

準備会を発展解消する形で、町内会・地区社協・老人クラブ・民生委員などの有志の方々で、NPO法人「石尾台おでかけサービス協議会」を設立し、手動運転による送迎サービスを開始しました。

運行日 2022年10月1日から(木・日・祝日と年末年始・お盆を除く)

運行時間 9時から16時まで(12時から13時までを除く)

運行範囲 高蔵寺ニュータウン石尾台地区内

使用車両 7人乗りカート(ゆっくりカート)

利用料金 非会員…300円 会員…100円



③自動運転送迎サービスの開始

石尾台おでかけサービス協議会、春日井市、名古屋大学、民間企業の相互連携により、2023年2月1日から自動運転レベル2で運行を開始しました。

運行範囲 高蔵寺ニュータウン石尾台地区内

使用車両 7人乗りカート(ゆっくりカート)

特徴 石尾台地区内を自動運転で走行。オペレーターが入力する予約システムと車両が連携、配車・運行経路設定を自動化

※自動運転ができない区間や路上駐車対応時などは手動運転で対応

④Digi 田(デジでん)甲子園 2023 の入賞

「自動運転ラストマイル送迎サービス」の取組みが、『Digi 田(デジでん)甲子園 2023』において地方公共団体部門で準優勝を受賞しました。

取組名：地域共助による自動運転ラストマイル送迎サービスの社会実装

【Digi 田（デジでん）甲子園とは】

地方公共団体、民間企業・団体など様々な主体がデジタルの力を活用して地域課題の解決等に取り組む事例を幅広く募集し、特に優れたものを内閣総理大臣賞として表彰する取組です。



【AI オンデマンド乗合サービス(乗合タクシー)】

①AI オンデマンド乗合サービスの実証実験

市と名古屋大学は、新たな移動サービスの導入検討のため、タクシーの利便性を維持しながら、「乗合割引」として、通常のタクシー運賃より割安で乗車できる「オンデマンド乗合サービス(乗合タクシー)」の実証実験を実施しました。

サービスの特徴

乗合協力割引	乗合の発生(同乗者)有無に関わらず運賃は通常タクシーの約5割引き
料金事前確定制	乗車前に料金が確定するため安心して利用可能
AI 配車システム	AI 配車システムにより、効率的な乗合配車を実現



【モビリティポートの実験】

①モビリティポート実証実験(2020 年度)

高蔵寺ニュータウン地区における、商業施設や病院などを含めた5か所に「DNP モビリティポート」を設置し、IC カード連携によるオンデマンド乗合タクシーの呼び出しや、シェアサイクルの利用、SNS 連携されたデジタルマップによる地域店舗の最新情報発信、防災情報の取得といった様々なサービスを利用できる社会実験を実施しました。

実験期間 2023 年 1 月 30 日～3 月 3 日

モビリティポートの設置場所

1. サンマルシェアピタ館東出入口前
2. グルッポふじとう
3. 藤山台団地商店街前
4. 東海記念病院
5. 名古屋徳洲会総合病院

②モビリティポート実証実験(2023 年度、6 年度)

高蔵寺ニュータウン地区における、商業施設や病院の他、人々の移動の玄関口となる鉄道駅を含め 6 か所に「DNP モビリティポート」を設置しました。乗合タクシー(～2/9) やシェアサイクルとのサービス連携に加え、新たに電動車いす(～2/9) の貸出を実施し、移動の利便性の向上を図りました。

実験期間 2024 年 1 月 9 日～5 月 26 日

モビリティポートの設置場所

1. アピタ館東出入口前
2. グルッポふじとう
3. 藤山台診療所横
4. 高蔵寺駅地下通路市民コーナー横
5. 東海記念病院 (～2/9)
6. 名古屋徳洲会総合病院 (～2/9)



	乗合タクシー	デジタルマップ	シェアサイクル	防災情報	バス時刻表の情報発信	バス乗り場案内・バスルート検索
アピタ館東出入口前	○	○	○	○	○	×
グルッポふじとう	○	○	○	×	×	×
藤山台診療所横	○	○	○	×	×	×
高蔵寺駅地下通路市民コーナー横	×	○	○	×	○	○
東海記念病院	○	○	×	×	×	×
名古屋徳洲会総合病院	○	○	×	×	×	×

(4)タクシー共同配車実証実験【前計画:目標2 施策4 先進技術の活用による移動手段の確保】

①タクシー共同配車の実証実験

共同配車システムによる最適な配車計算や車両割り当てにより、さらなる乗車機会の創出を期待した実証実験を実施しました。

■実証期間

【当日配車】 2025年（令和7年）年2月3日(月)～2025年3月14日(金) 平日のみ

【予約配車】 2025年3月3日(月)～2025年3月14日(金) 平日のみ

■運行時間 平日の午前9時から午後2時まで

■利用料金 走行距離に応じたメーター運賃

■利用可能範囲 春日井市全域

■配車依頼方法 WEBのみ



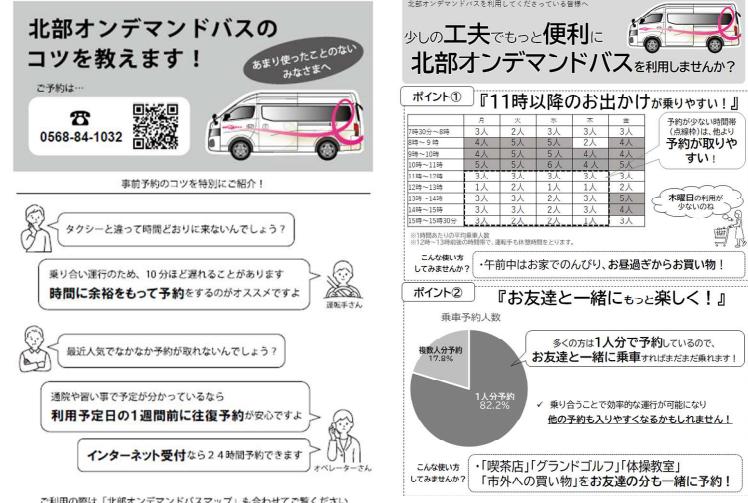
(5)モビリティ・マネジメントに関する取り組み【前計画:目標3 施策3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施】

【牛山・鷹来地区】

①北部オンデマンドバス利用促進チラシの配布

オンデマンドの特性にあった利用促進・混雑緩和を目的とし、北部オンデマンドの特性や事前予約・ネット予約の方法を知つてもらうためのチラシを配布しました。

オフピーク時における乗車や友人との乗合を促すとともに、オンデマンドバス特有の「遅れ」の周知を目的とし、チラシを配布しました。



②まとめて予約キャンペーンの実施

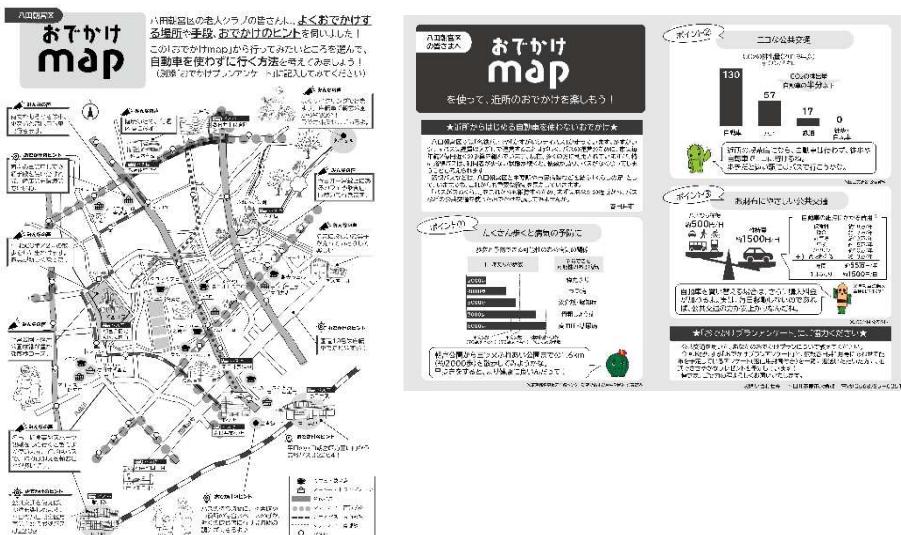
公平かつ快適にサービスを利用する目的とし、友人と一緒に出掛ける人を対象に「まとめて予約」するとQUOカードが当たるキャンペーン実施しました。



【八田・朝宮地区】

①おでかけ map の作成

車の利用からはなれたときにも身近な地域におでかけするコツを共有するため、地域の高齢者を対象に『これからのおでかけを考える座談会』を開催しました。そこから得た情報をもとに、八田朝宮区の地域に合った『おでかけ map』を作成しました。



②バスまち散歩キャンペーンの実施

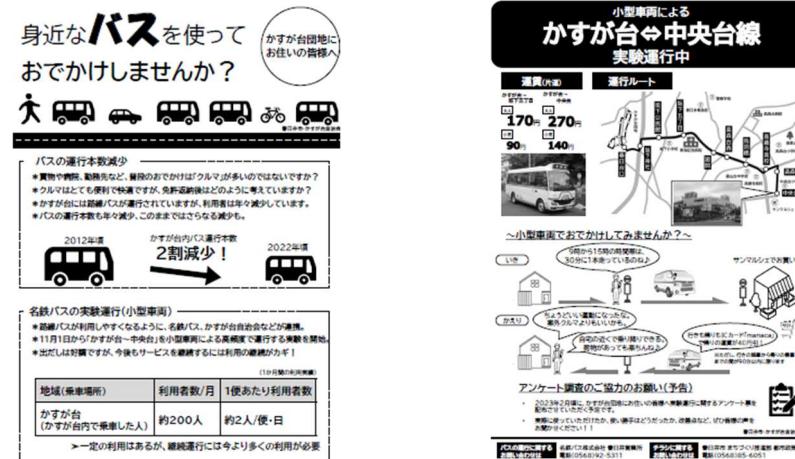
地域の皆様の声を参考に、普段の徒歩でのおでかけにバスを組み合わせたおでかけの実践として、『バスまち散歩キャンペーン』を 2023 年 12 月 1 日から 2024 年 1 月 19 日の期間限定で実施しました。



【かすが台地区】

①路線バス利用促進チラシの配布

新たに運行を開始する路線バスを活用したお出かけを動機づけることを目的とし、チラシを配布しました。



②公共交通利用促進勉強会の開催

地元有志で構成される公共交通に関する勉強会とともに、公共交通を使ったお出かけを考えてもらう機会の創出を目的として実施しました。



(6)MaaSに関する取り組み【前計画:目標3 施策5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援】

【春日井版 MaaS ウェブアプリ(move!かすがい)の開設】

①春日井版 MaaS ウェブアプリ(move!かすがい)の開設

名古屋鉄道と連携し、シティバス定期券の購入や公共交通の経路検索、協賛店舗のお得な特典など、毎日のお出かけを楽しく便利にする専用ウェブサイト(ウェブアプリ)を開設しました。

デジタルチケット販売	かすがいシティバスの定期券(はあとふるバス) や1日乗車券、回数券のデジタルチケットの購入(24時間可能)
オンデマンド交通、タクシー配車	北部オンデマンドバスの配車予約や、タクシー(尾張交通、春日井タクシー、近鉄東美タクシー、名鉄西部交通)の呼び出し
お試しクーポン、ルート検索、バスロケなど	協賛店舗で利用できる「お試しクーポン」や、あらゆる公共交通を組み合わせたルート検索、バスの運行状況が確認できるバスロケなど

【モビリティポートと MaaS アプリ連携実験】

①モビリティポートと MaaS アプリ連携実験

モビリティポート実証実験の実施にあわせ、「DNP モビリティポート」でのモビリティサービス利用時には、画面に表示された商業施設利用クーポンを名古屋鉄道が提供する MaaS アプリの機能「CentX web チケット」で受け取り、利用することができるようになりました。

実験期間

2024年1月9日～2月9日



4.8 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、統計調査からは分からぬ利用状況や、交通サービスを維持する上で供給者側からの問題点などを把握するため、名鉄バス株式会社、春日井市タクシー組合に対してヒアリング調査を行いました。
- 名鉄バス株式会社や春日井タクシー組合では、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。

	名鉄バス株式会社	春日井市タクシー組合
利用状況	<ul style="list-style-type: none">■全体<ul style="list-style-type: none">・通勤・通学目的の利用が多い。■JR勝川駅系統<ul style="list-style-type: none">・名鉄小牧駅への利用も多い。■JR春日井駅系統<ul style="list-style-type: none">・小牧市の桃花台と春日井駅を結んでいる路線では、金曜日の夕方に乗降客が多い。■JR高藏寺駅系統<ul style="list-style-type: none">・高藏寺駅発着は、中部大学のイベント時や警察学校の試験などで利用者が多くなる。	<ul style="list-style-type: none">■全体<ul style="list-style-type: none">・運転手不足により、20分から30分のタクシー待ちが発生し、場合によっては1時間待ちという状況もある。・タクシー待ちは、午前9時から正午の時間帯で待ち時間が長くなっている。・コロナ禍以降、利用者は減少し、夜間利用者の減少が特に顕著となっている。・春日井市民病院等への通院のための利用が多い。■JR勝川駅周辺・JR春日井駅<ul style="list-style-type: none">・仕事目的の移動は減少しており、午前に高齢者による春日井市民病院や普段の買い物の利用が多い。■JR神領駅周辺<ul style="list-style-type: none">・他の駅より利用は少ないが、春日井市民病院への利用がある。■JR高藏寺駅周辺<ul style="list-style-type: none">・午前に名古屋徳洲会総合病院や東海記念病院への利用がある。・瀬戸市内の穴田・暁工業団地への仕事目的の利用がある。
問題点・課題	<ul style="list-style-type: none">・必要な運転手が確保できていない。・労働環境の改善に努める必要がある。	<ul style="list-style-type: none">・運転手になりたいという人が少ない。・運転手の確保を図り、稼働率向上と利用者の利便性の確保を図る必要がある。
取り組み	<ul style="list-style-type: none">・運転手不足の解消等が期待される自動運転バス実証実験への参画。	<ul style="list-style-type: none">・配車は電話やアプリで受け付ける。

第5章 市民意向の把握

5. 1 アンケート調査

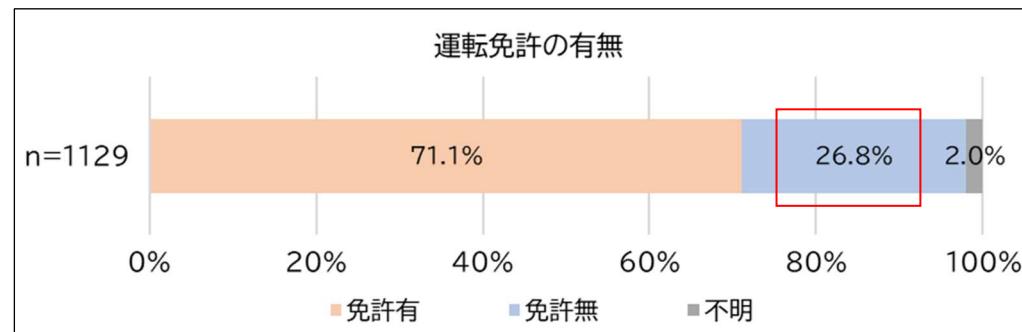
(1) 調査の概要

- 市内公共交通の利用実態やニーズなどを把握するため、2025年3月に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、「市民」を対象とした調査を行いました。

方法	対象
郵送調査（市民）	配布数：2,000人 (30歳～64歳500人、65歳以上1,500人、男女比1：1) 回収数：1,129人

(2) アンケート調査結果

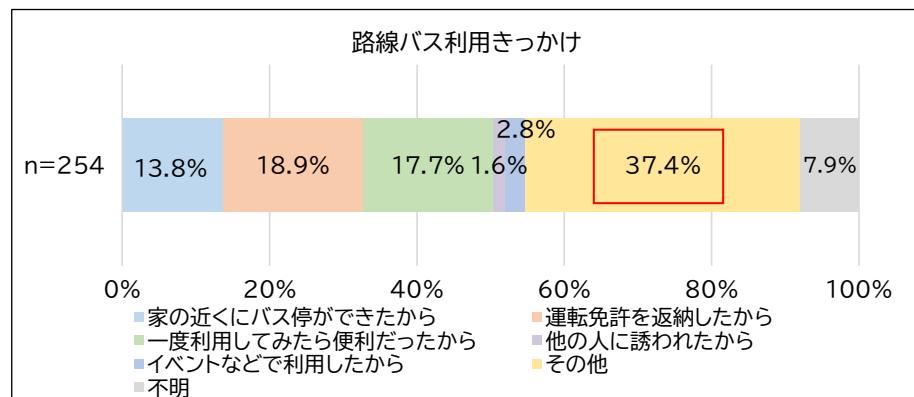
①免許保有状況



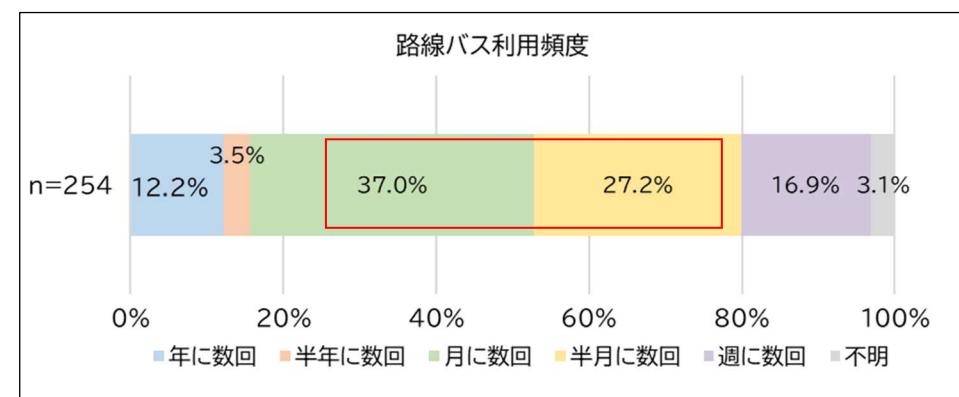
②バス利用者

- 路線バス利用のきっかけとしては、「運転免許を返納したから」が多く、次いで「一度利用してみたら便利だったから」と回答しています。
- 「その他」の理由としては、「通院」や「通勤・仕事」が多くなっています。
- 最寄りバス停までの希望する移動手段としては、「徒歩や自転車」が最も多くなっています。
- 利用頻度は、「月に数回」が最も多く、次いで「半月に数回」となっています。

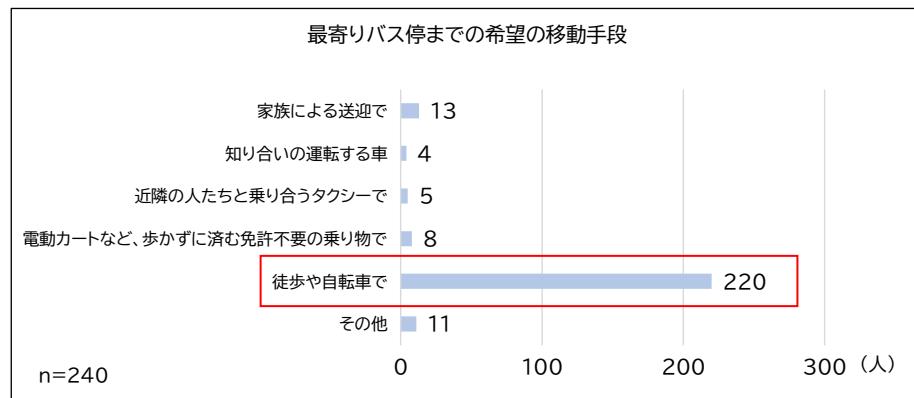
■路線バス利用きっかけ



■路線バス利用頻度

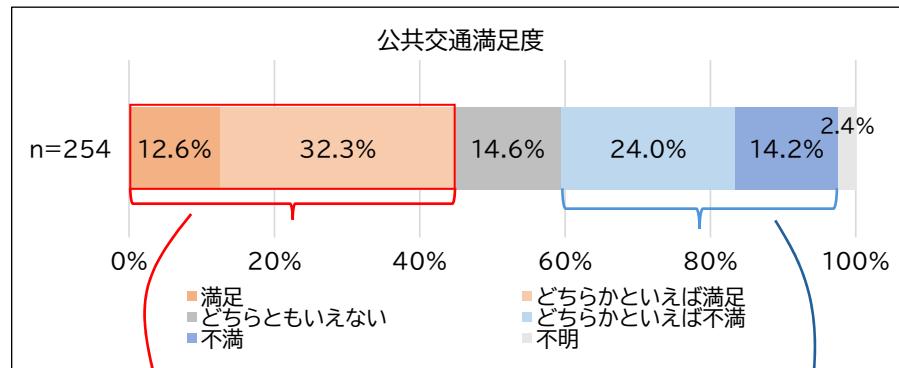


■最寄りバス停までの希望の移動手段

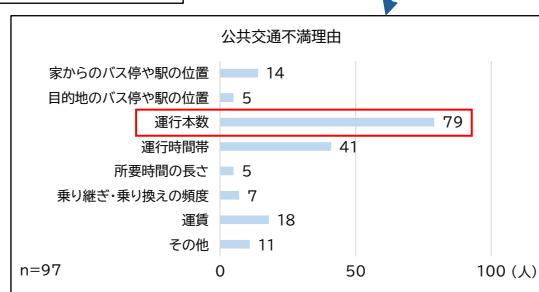
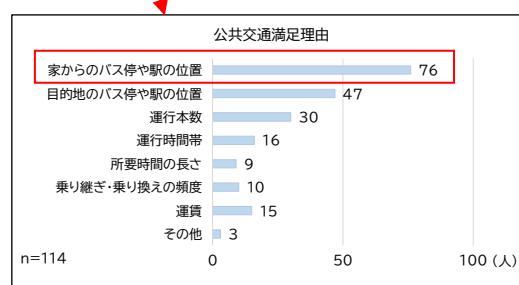
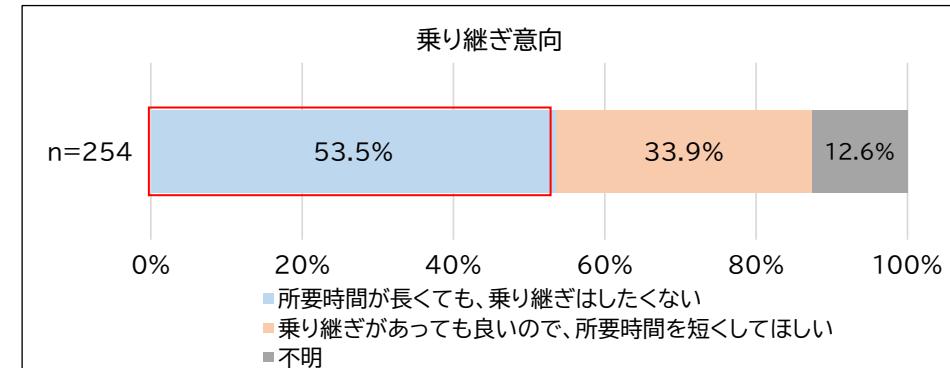


- 公共交通の満足度は、「満足」と「どちらかといえば満足」を足すと45%となっています。満足の理由としては、「バス停や駅の位置」となっており、不満の理由としては、「運行本数」となっています。
- 「乗り継ぎをはしたくない」と回答した人は半数を超えており、乗り継ぎ意向がある人も最大回数として「1回」と回答した人が半数を超えています。

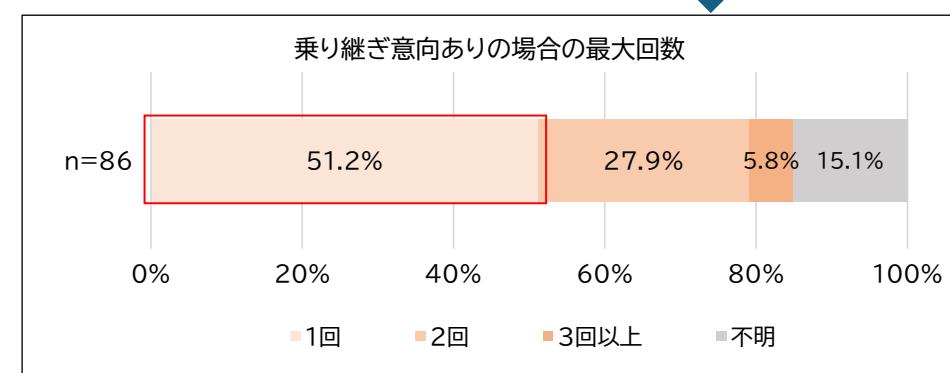
■公共交通満足度



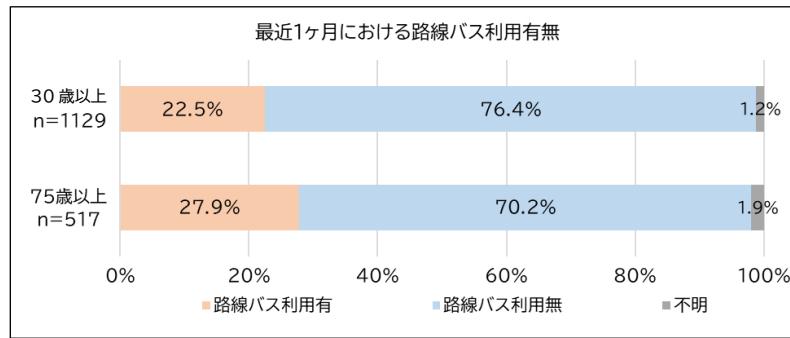
■乗り継ぎ意向



■乗り継ぎ意向ありの場合の最大回数



- 路線バスの利用者としては、30歳以上では22.5%となっています。75歳以上の高齢者では27.9%となっています。



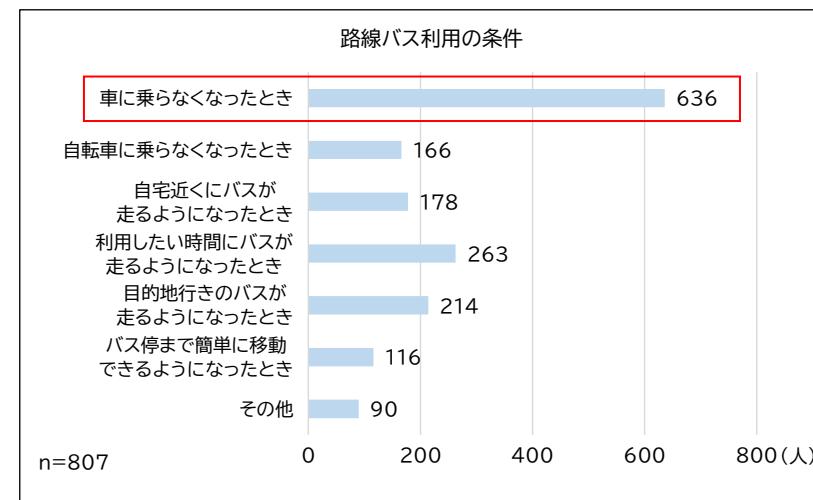
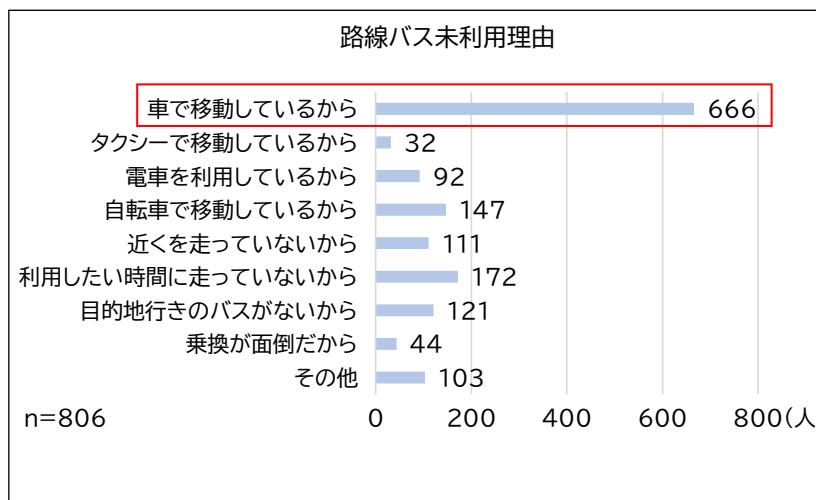
③バス未利用者

■未利用の理由：

- 「車利用」が最も多く、次いで、「利用したい時間に走っていないから」となっています。

■利用する条件：

- 「車に乗らなくなったとき」が最も多くなっています。



第6章 前計画の評価

6.1 前計画の評価指標の達成状況

- 前計画にて設定した評価指標の達成状況としては、「公共交通の人口及び高齢者人口カバー率」、「交通の便に対する満足度」については、達成しているものの、それ以外の指標については、未達成となっています。

目標	目標を達成するための取組 (2025年度目標値)	算出方法	計画策定時		達成状況 (2024年度末)	評価 (達成/未達成)
			現況値	目標値 (2025年度)		
鉄道とバスによる利便性の高い公共交通網の形成	乗降客数3,000人/日以上の駅のバリアフリー化率	利用者数が3,000人/日以上の市内の6駅を対象	66% (2019年)	100%	83%	未達成 ^{※1}
	市内バスの年間利用者数	名鉄バスとかすがいシティバスの合計の利用者数	5,403千人 (2019年)	5,415千人	4,904千人	未達成
多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保	公共交通の人口カバー率	国勢調査の100mメッシュの人口分布データ	93% (2019年)	95%	95%	達成
	公共交通の高齢者人口カバー率		83% (2019年)	85%	88%	達成
	シティバスの収支率	運行経費に対する運賃収入と広告料の合計収入の割合	23% (2019年)	23%	14.7%	未達成
	交通の便に対する満足度	誰もが不便を感じずに移動できるに対する満足度の5段階評価の平均値（市民意識調査結果）	2.53 (2016年)	2.80	3.05 ^{※2}	達成
	地域に即した新しい移動手段の実施数	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	0件 (2020年)	5件	2件	未達成
みんなで支える公共交通の体制づくり	バスを利用した市民の割合	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	28% (2017年)	31%	22.5%	未達成
	バスを利用した高齢者の割合		29% (2017年)	35%	27.9%	未達成

※1 名鉄春日井駅の整備完了に伴い達成予定

※2 2025年3月実施のアンケート調査結果によるもの

第7章 公共交通の課題の整理

7.1 公共交通を取り巻く課題

- 人口減少、高齢化が進行する中、本市の公共交通の特徴や利用状況、市民ニーズなどを踏まえ、公共交通を取り巻く課題を抽出しました。

課題1 持続可能な公共交通としての運行維持

かすがいシティバスの市の負担金が2020年以降年々増加し、2024年には約214百万円に達している現状となっており、特に、北部オンデマンドバスは利用者1人当たりの市負担額が約2,580円/人と、他の路線と比べて高い状況にあります。また、路線バス便数については減少傾向にあります。

このような中、さらなる人口減少や高齢社会の進展に伴い、高齢者等の移動手段の確保として公共交通機関の役割がより重要となることから、持続可能な公共交通としての運行維持の検討が必要です。

課題2 人口密度の高い住宅地の公共交通カバー圏域の拡大

公共交通全路線の人口カバー率は95%と高いものの、一部ではカバーされていない公共交通空白地域も存在します。そこで、乗り継ぎや運行頻度などの利用者ニーズも踏まえた路線の見直しなどにより、人口密度の高い住宅地への公共交通カバー圏域の拡大の検討が必要です。

課題3 地域に即した移動手段の確保

路線バスやかすがいシティバス、オンデマンドバスをはじめ、多様な交通手段が運行しているものの、路線により本数が異なっているとともに、人口や高齢者が多い地域や少ない地域が存在します。そこで、既存で運行している多様な交通手段の維持や活用により、地域に即した移動手段の確保についての検討が必要です。

課題4 2024問題などによる運転手の確保

バスやタクシーの運転手が不足している状況の中、2024年4月から施行された「働き方改革関連法」による時間外労働の上限規制は、この運転手不足をさらに加速させることが懸念されます。そこで、交通事業者等と市の連携による運転手の労働環境改善や採用戦略の多様化による運転手の確保、民間施設の送迎バスも含めた活用、地域住民を主体とした公共交通の導入についての検討が必要です。

課題5 公共交通の利用促進

公共交通の利用者はコロナ禍で大きく減少し現在は回復傾向にあるものの、ピーク時の8～9割になっています。また、バス利用者は、市民全体の約2割に留まっているという現状があることから、市民が「使いたい」と思えるような魅力的なサービスを提供するために、駅やバス停の利便性向上、割引制度の充実、公共交通の利用メリットを積極的に広報する取り組みなど公共交通の利用促進の検討が必要です。

課題6 多様化するライフスタイルへの対応検討

コロナ禍により、働き方など人々の生活様式が変化し、また、ICT化なども進むなか、公共交通もこうした変化に対応し、より柔軟なサービスを提供していく必要があります。そこで、MaaSのような新しい技術などを活用し、市民の利便性を向上させる取り組みの検討が必要です。

第8章 春日井市の公共交通の方針

8.1 基本理念

本市は、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に加えて、快適な都市基盤と豊かな自然を有する、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

多くの市町村において少子高齢化や人口減少が進む中、本市においては人口増加が続いてきましたが、ついに人口減少局面を迎える、今後さらに深刻化していくことが予測されています。さらに、燃料費や人件費の高騰などもあり、公共交通の維持はより困難になりつつあります。

これらの背景において、より暮らしやすい「ライフタウン」を構築し、一人ひとりが幸せを感じることのできる「ウェルビーイングなまち」とするために、持続可能な地域公共交通の維持と形成が必要です。さらには、一人ひとりの主体的な行動や意識を育むことで、持続可能な公共交通網を「次の世代」へつなげる（引継ぐ）ことが重要です。

よって、今後の社会構造の変化に対応した「ライフタウン」の構築と、持続可能な公共交通を次世代へつなぐことを目指し、基本理念を次のとおり設定します。

基本理念

次世代へつなげる公共交通網
～ より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～

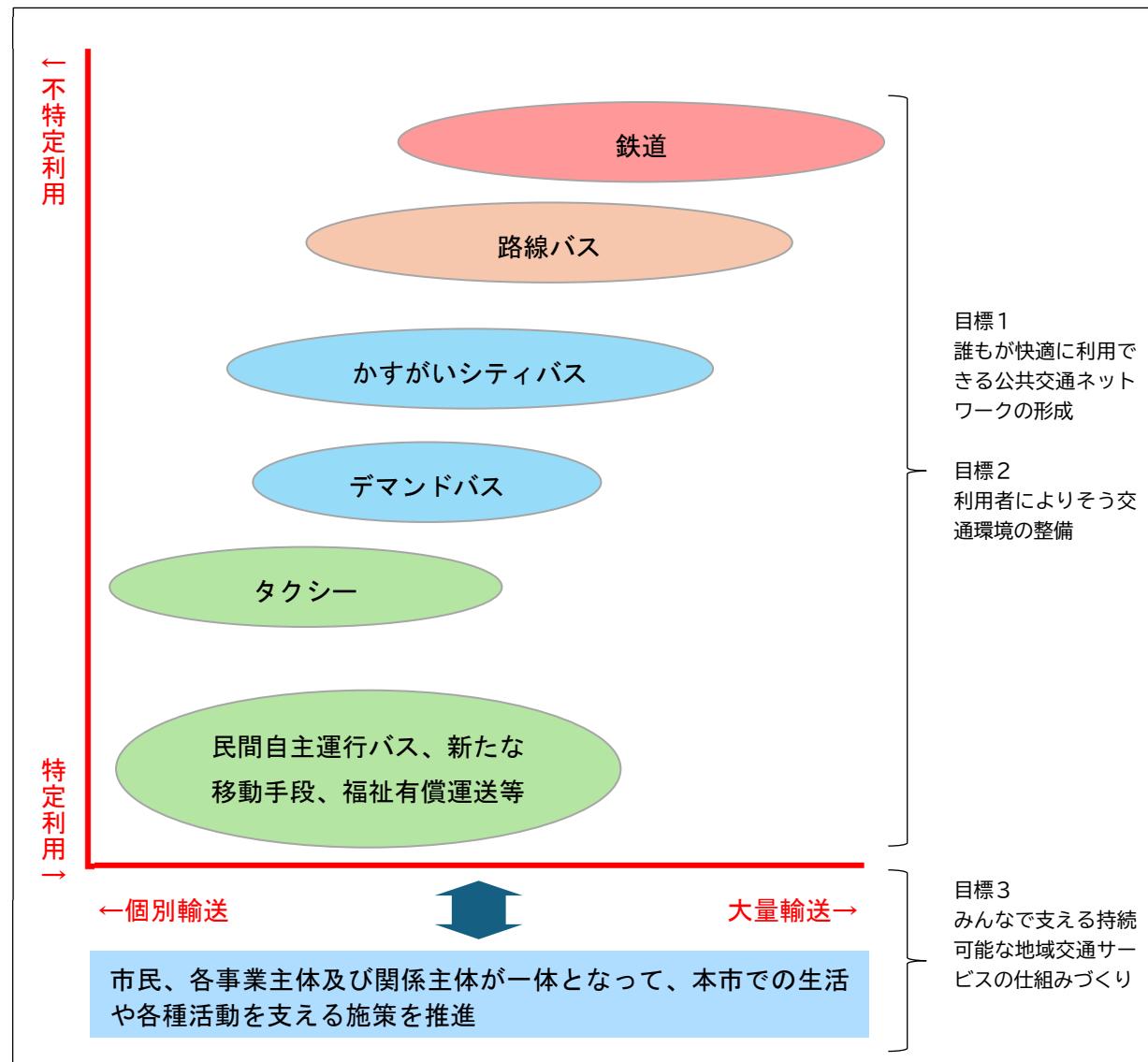
8.2 計画の区域と期間

- 春日井市地域公共交通計画は、春日井市全域を対象とし、計画期間は、2026年（令和8年）度から2030年（令和12年）度までの5年間とします。

8.3 基本的な考え方

- さらなる人口減少と高齢化及び多様な需要に対応し続けるとともに、未来に向けて持続可能な公共交通とし、次の世代へつなげるため、現在の利便性を維持することを基本とします。
- 各公共交通手段の乗継ぎ環境の改善や、様々なデジタル技術の活用により、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より深刻さを増す中、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主体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

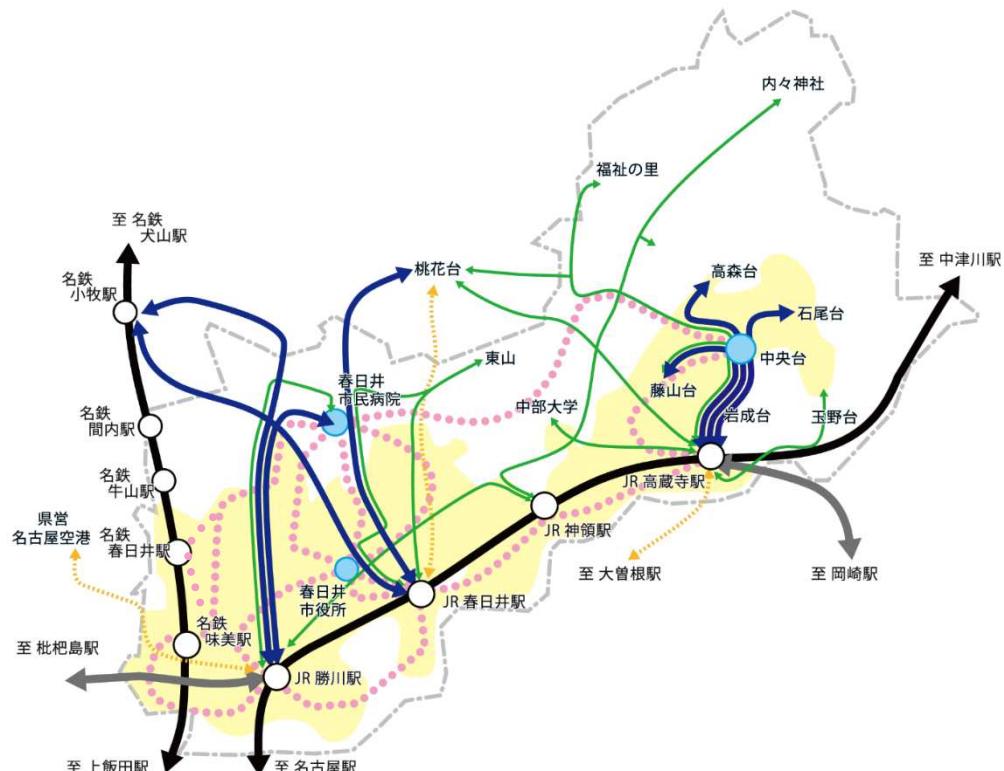


8.4 公共交通の目標

目標	方向性	内容
目標1 誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークの形成	隣接市町への通勤・通学がしやすい公共交通ネットワークの維持	春日井市は名古屋市や小牧市など隣接する都市への通勤・通学需要が多く、その都市機能の根幹を支えているのが、JR中央本線、名鉄小牧線、TKJ城北線といった広域交通ネットワークです。これらの鉄道路線を基軸とし、市内を走る路線バスやコミュニティバスが円滑に接続するネットワークを強化することで、市内外を移動できる環境を維持します。
	市内の病院や公共施設などへのバス路線の維持	運転免許を持たない高齢者は増加しているなか、外出移動を確保することは重要であることから、多様な交通手段との組み合わせにより利便性を向上させるとともに、市民病院や市役所など生活に不可欠な公共施設へのバス路線を維持します。
	交通結節点の利便性向上	JR中央本線や名鉄小牧線といった広域交通ネットワークの主要駅があり、これらが市内公共交通の中心的な交通結節点となっています。そこで、これら交通結節点の利便性向上に向けて、乗換えに配慮したダイヤの再編や路線バスのサービス水準の維持、駅前広場のバリアフリー化を推進します。
目標2 利用者によりそう 交通環境の整備	地域の実情を踏まえた移動手段の確保	これまで、北部オンデマンドバスの導入をはじめ、多様な公共交通サービスを進めてきました。今後は、これら多様な交通手段の利用促進策を推進し、市民が安心して移動できる環境の充実を図ります。
	バス停環境の整備	公共交通利用への心理的な障壁を下げるべく、単にバス停に屋根やベンチを設置する物理的な整備のみならず、商業施設等と連携を図り、建物内をバス利用者の待合スペースとして提供するような施策を促進します。
	料金割引制度の周知・拡充	利用しやすい公共交通をめざし、料金割引制度の周知・拡充を図ります。また、デジタル技術などの先進技術を活用し、異なる交通手段の乗継ぎに対する料金割引制度の確立をめざします。
目標3 みんなで支える持続可能な地域交通サービスの仕組みづくり	市民への利用促進策の実施	公共交通の持続に向けて、市や交通事業者のみならず市民の力が重要となります。そこで、公共交通の利便性向上を図るとともに、デジタル技術なども活用しながら、市民への利用促進策を推進します。
	市の負担額の低減	市の負担額の低減に向けて、民間施設の送迎バスの活用検討や地域住民を主体とした公共交通の導入検討など、多様な主体との連携により地域で公共交通を支える制度・体制づくりを推進します。
	運転士不足の解消	「働き方改革関連法」による2024年問題により、さらに深刻化している運転士不足の解消に向けて、運転手を確保する取組み支援や交通事業者の魅力発信を推進します。

8.5 目指す公共交通ネットワーク

- 基本理念を踏まえ、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の維持を目指すとともに、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ます。
- 地域ごと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。
- 高齢化の進行や人口減少などにより、公共交通のあり方を見直す検討も必要であり、今後、シティバス路線の改定なども検討します。
- 自動運転をはじめとする先進技術を活用した移動手段についても、関係主体とともに調査・研究していきます。
- 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。



凡 例 (公共交通体系を構成する路線)

↔↔↔	基幹路線	↔↔↔↔↔↔↔	都市間連絡バス路線
↔↔↔	準基幹路線	···	地域生活バス路線
↔↔	基幹的なバス路線	○	主な駅
↔	地域間連絡バス路線	●	主なバス停

(立地適正化計画より)

■	居住誘導区域
---	--------

■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 サービス水準	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。 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 サービス水準	基幹路線と一体となって、周辺都市を接続する。 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 サービス水準	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。 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 サービス水準	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。 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	↔	役割 サービス水準	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。 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 サービス水準	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。 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。	サンマルシェ循環バス 地域内の需要に応じた手段による公共交通	
	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。		
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。	尾張交通、春日井タクシー、 近鉄東美タクシー、名鉄西部交通	
	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。		
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。	福祉有償運送等	
	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。		

第9章 目標達成に向けた施策・実施主体及び評価指標の設定

9.1 施策の体系

課題	【基本理念】 次世代へつなげる公共交通網 ～ より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～					評価指標 指標	現状値→ 目標値
	基本目標	施策	取り組み				
課題1 持続可能な公共交通としての運行維持	目標1 誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークの形成	1 かすがいシティバスの効果的な運行	1. ネットワークの再編 2. ダイヤの再編 3. エリアの拡充	公共交通の人口カバーレ率	95%		
課題2 人口密度の高い住宅地の公共交通カバー圏域の拡大		2 路線バスサービスの維持・支援	1. サービス水準の維持・改善 2. 小型車両運行の展開検討（新規） 3. 鉄道に合わせたダイヤ見直し				
課題3 地域に即した移動手段の確保		3 駅及び駅前広場の整備	1. JR高蔵寺駅周辺の再整備 2. 名鉄春日井駅及びその周辺の整備				
課題4 2024問題などによる運転手の確保	目標2 利用者によりそろ交通環境の整備	4 地域の実情を踏まえた移動手段の確保	1. 北部オンデマンドバスの利用促進 2. ラストマイル送迎サービスの推進 3. 地域循環バスの利用促進 4. 各地域の特性に応じた移動手段の検討 5. 先進技術を活用した移動手段の調査・研究	市内の 鉄道、バス及びタクシーの利用 者数	32,312 千人		
課題5 公共交通の利用促進		5 バス待ち環境・乗り心地の改善	1. バス待ち環境の改善 2. 商業施設等との連携によるバス待ち環境の充実 3. CEV車両導入の促進（新規）				
課題6 多様化するライフスタイルへの対応検討		6 料金割引制度の拡充	1. 料金割引制度の拡充検討 2. 先進技術を活用した料金割引制度の確立				
		7 多様なツールによる運行情報等の周知・改善	1. 多様なツールの活用による周知・改善 2. 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援				
	目標3 みんなで支える持続可能な地域交通サービスの仕組みづくり	8 交通事業者の運営支援（運転手の確保）	1. 運転手確保の取組支援 2. バス・タクシー事業の魅力発信	バスを利用した市民の割合	22.5%		
		9 公共交通利用意識の醸成	1. モビリティ・マネジメント等の啓発実施 2. バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベント等の実施				
		10 ネットワークを補完する交通手段の維持に向けた多様な主体との連携	1. 民間施設の送迎バス活用の検討				
		11 隣接市との連携	1. 隣接市との市域連携による公共交通の利便性向上				
		12 地域で公共交通を支える制度・体制づくり	1. 地域住民を主体とした公共交通の導入検討 2. 広告パネル付きの上屋・ベンチの設置				

9.2 目標達成に向けた施策・実施主体

目標1 誰もが快適に利用できる公共交通ネットワークの形成



施策1 かすがいシティバスの効果的な運行

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(1)ネットワークの再編

- 利用ニーズや効率性に配慮したネットワークの見直し・検討します。
- 名鉄春日井駅の駅前広場整備に合わせ、当該駅へのバスの乗り入れについて検討します。

春日井西部第一・第二土地区画整理事業



【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(2)ダイヤの再編

- 鉄道や路線バスとの乗換え地点となる交通結節点では、通勤・通学者をはじめとし高齢者なども円滑な乗換えができるように配慮したダイヤの再編を行います。

施策1 かすがいシティバスの効果的な運行

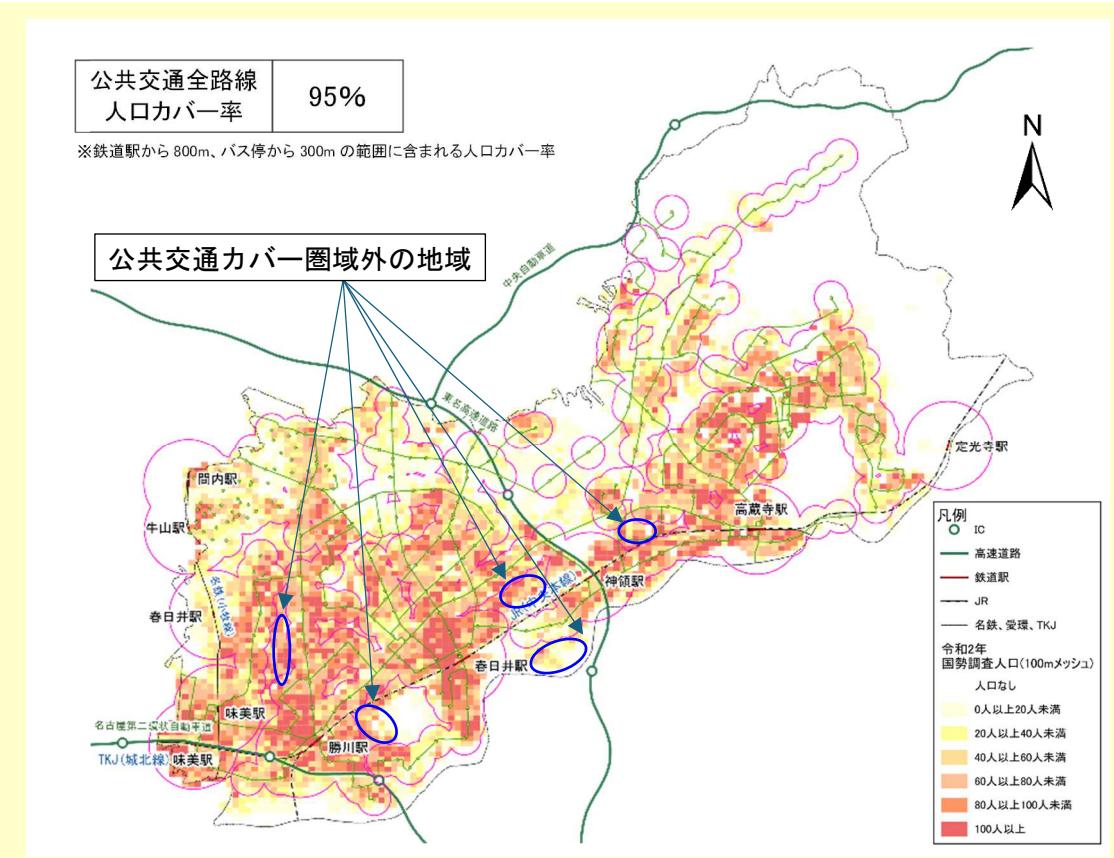
【取り組み内容】

実施主体: 春日井市、交通事業者

(3) エリアの拡充

- 市役所や春日井市民病院をはじめとした公共施設、駅や地域の主な商業施設などの利用者が多いバス停については、利便性を維持します。
- 現在、駅やバス停のカバー圏域から外れている人口密度が高い住宅地については、かすがいシティバスの運行などを検討します。

公共交通カバー圏域外の地域は、神領駅北東エリアや春日井駅北東エリア、勝川駅南東エリアや名鉄小牧線東側エリア、熊野町エリアとなっています。



施策2 路線バスサービスの維持・支援

【取り組み内容】

実施主体:交通事業者

(1)サービス水準の維持・改善

- JRの主要な駅を基点とした路線バスは、通勤・通学者や高齢者をはじめとした様々な移動を支える利便性の高い交通手段としての役割を担っていることから、現在のサービス水準の維持・改善を推進します。

路線バスに関する現状のサービス水準(便数)

事業者	系統番号	路線名	運行区間			運行本数		
			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	20	春日井市内線	JR春日井駅	鳥居松・南町屋	名鉄小牧駅	40	8	30
	21	春日井市民病院線		鳥居松・総合体育館前	パナソニックエコシステムズ	4	4	-
	27	桃花園		鳥居松・春日井市民病院	桃花園	4	0	3
	30	春日井・桃花台線		六軒屋・桃花台センター	桃花台東	14	0	6
	31			六軒屋・春日井市民病院・桃花台センター		30	7	23
	40			鳥居松・神領駅北口・坂下	藤山台南	14	2	12
JR勝川駅	41	春日井線	JR勝川駅	鳥居松・神領駅北口・坂下	県医療療育総合センター	2	1	-
	43			鳥居松	JR神領駅北口	1	0	-
	46	東野線		浅山町・東野町	大池住宅前	5	1	6
	47			浅山町・東野町	桃花園	18	2	10
	50	小牧・勝川線		高山・下末	名鉄小牧駅	17	2	14
	51	春日井市民病院線		高山・定野	春日井市民病院	4	0	-
JR高藏寺駅北口	52		JR高藏寺駅北口	高山・町屋・南町屋		25	4	18
	70			白山橋・岩成台北	藤山台南	22	3	17
	71	高蔵寺ニュータウン線		白山橋・坂下	県医療療育総合センター	15	1	10
	72			白山橋・坂下	内々神社	9	1	6
	73	桃花台線		白山橋・上野北・大草	桃花台センター	19	3	14
	75			藤山台南・中央台	石尾台南（循環）	5	0	5
JR高蔵寺駅北口	80	高蔵寺ニュータウン線	JR高蔵寺駅北口	藤山台南・中央台	石尾台南	5	0	4
	81			岩成台・中央台	石尾台南（循環）	49	10	36
	82			岩成台・中央台	石尾台南	-	-	1
	83	桃花台線		中央台・高森台西	高森台北	27	6	12
	84			中央台・高森台西	植物園	4	0	7
	85			中央台・坂下五丁目	桃花台センター	2	1	-
高蔵寺ニュータウン線	86		高蔵寺ニュータウン線	中央台・坂下五丁目	かみや団地口	18	1	17
	87			中央台・坂下五丁目	福祉の里	5	1	5
	88			中央台・坂下五丁目・明知工業団地		1	1	-
	89			中央台・ネオボリス北	県医療療育総合センター	9	1	9
	90			中央台・東海記念病院	春日台口	10	-	-
	91			岩成台・藤山台	藤山台南	22	2	21
JR高蔵寺駅	95	春日井線	JR高蔵寺駅	藤山台東・坂下五丁目	県医療療育総合センター	3	3	1
				北気噴・出川	中部大学	18	4	11
				鹿乗橋・玉野台団地	木附西	19	3	15
JR高蔵寺駅	99	玉野台循環線	JR高蔵寺駅	鹿乗橋	木附西	1	0	-

施策2 路線バスサービスの維持・支援

【取り組み内容】

実施主体:春日井市

(2)小型車両運行の展開検討(新規)

- 丘陵地や既存の路線バスでは運行が困難な地域については、現在かすが台を中心とした一部地域で運行している小型車両の、展開を検討します。

小型車両運行

高齢者を中心とした外出支援や需要喚起を図ることを目的に、小型車両を用いて団地内を周回し、商業施設や病院へ向かう。運行経路や各停留所は地域住民と連携して決定。

運行ルート

かすが台 ⇄ 中央台 ⇄ 高蔵寺駅北口

運賃

かすが台～坂下五丁目 : 190 円 (大人)、100 円 (小児)

かすが台～中央台 : 300 円 (大人)、150 円 (小児)

かすが台～高蔵寺駅北口 : 430 円 (大人)、220 円 (小児)



【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(3)鉄道に合わせたダイヤ見直し

- 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行います。

【取り組み内容】

実施主体:春日井市

(4)名鉄春日井駅への乗入れ要望

- 名鉄春日井駅の駅前広場整備に合わせ、当該駅への乗入れを促進します。

施策3 駅及び駅前広場の整備

【取り組み内容】

実施主体:春日井市

(1)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。
- ウオーカブルなまちづくりや駅周辺の回遊性向上をめざし、駅北口周辺の再整備に合わせて有料自転車駐車場の建替えを図ります。

JR高蔵寺駅周辺の再整備



高蔵寺駅北口駅前広場再整イメージ



南口駅前広場



地下道

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(2)名鉄春日井駅及びその周辺の整備

- 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の進捗に合わせ、駅のバリアフリー化を実施します。
- 自転車・徒歩で安全にアクセスできるよう、安全な歩行空間や自転車駐車場の整備を推進します。
- 高齢者をはじめとした歩行に不自由を要する人も、バスやタクシーなどの交通手段へ円滑かつ安全に乗り換えることができるよう、駅前広場のバリアフリー化を実施します。

施策4 地域の実情を踏まえた移動手段の確保

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(1) 北部オンデマンドバスの利用促進

- 利用者1人当たりの市負担額が特に多い北部オンデマンドバスについては、利用促進に向けた乗り方教室の開催や利用案内の周知などを、行動科学の知見を活用し推進します。

牛山区福祉大会における利用促進チラシの配布

北部オンデマンドバスの利用促進に向けて、11月9日に実施された牛山区福祉大会において、北部オンデマンドバスの乗り方を説明するチラシを配布しました。



【事例】 北海道知内町:行動科学の知見(ナッジ)を活用したチラシによるデマンドバス利用促進実証実験

北海道知内町においてデマンドバスを運行しているエリアを対象とし、チラシを配布する町内と配布しない町内をランダムに設定した。乗車データを分析した結果、チラシを受け取った地域ではデマンドバスの延べ利用回数が35%増加した。

ナッジ (nudge: そっと後押しする) とは、行動科学の知見 (行動インサイト) の活用により、人々が自分自身にとってより良い選択を自発的に取れるように手助けする政策手法のこと。

施策4 地域の実情を踏まえた移動手段の確保

【取り組み内容】

実施主体:名古屋大学、春日井市、民間事業者

(2)ラストマイル送迎サービスの推進

- 石尾台地区におけるラストマイル自動運転について、運営者のマネジメントの向上及び負担軽減を図り、地域の重要な移動手段として維持します。
- 運行の範囲や距離等により既存交通事業者によるサービス提供が期待できない地域における、地域住民と連携した送迎サービスの構築を検討します。

ラストマイル自動運転

利用方法は、利用日前日の電話予約でにより乗車でき、運行ルート上であれば停留所に関係なく乗降することができます。また、乗降地が異なる複数人が乗車する場合、効率的なルートが運行管理システムにより示され、それをオペレーターから運転手へ伝達する仕組みで運行しています。

運行日 2020年10月1日から(木・日・祝日と年末年始・お盆を除く)

運行時間 9時から16時まで(12時から13時までを除く)

運行範囲 石尾台地区内

利用料金 非会員…300円 会員…100円

自動運転は、車両のセンサー装置から対象の物体に向かってレーザー光を放ち、光が跳ね返ってくるまでの時間により物体までの距離や形状を計測することができるLIDARセンサー及び周囲の構造物や標識、信号などが高精度で収められている高精度3次元地図を利用して運行しています。



施策4 地域の実情を踏まえた移動手段の確保

【取り組み内容】

実施主体:民間事業者、交通事業者

(3)地域循環バスの利用促進

- 高齢者をはじめとした地域住民の日常生活の利便性向上やセンター地区へのアクセスの確保を目的とした地域循環バス（サンマルシェ循環バス）について、商業施設と連携した利用促進の実施や継続支援を行います。

【事例】

神戸市:エコ・ショッピング制度の導入

- ・百貨店・商店・施設などへ市バス・地下鉄で来店の利用者を対象に、復路運賃の負担や景品の進呈や商品・飲食代の割引などのサービスを実施。

兵庫県三木市:商業施設等とタイアップしたクーポン付き乗車券の発売

- ・コミュニティバス「みっきい」号を利用したクーポン付き乗車券を発売。
- ・吉川町にある温泉施設への往復乗車券と入浴施設の入場料がセット。

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(4)各地域の特性に応じた移動手段の検討

- 少子高齢化や人口減少等の進行により、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、各地域の特性に応じた移動手段を検討します。

施策4 地域の実情を踏まえた移動手段の確保

【取り組み内容】

実施主体:春日井市

(5)先進技術を活用した移動手段の調査・研究

- 人口減少社会における多様なニーズに対し、限られた人的資源によるきめ細かい対応に向けて、自動運転をはじめとする先進技術を活用した移動手段の調査・研究を行います。

春日井市における先進技術を活用した移動手段の調査・研究事例

1.地域住民主体のNPO法人によるラストマイル送迎サービスが本格運行

移動の課題を地域みんなの課題として、町内会・地区社協・老人クラブ・民生委員などの有志の方々で、NPO法人「石尾台おでかけサービス協議会」を設立し、まずは手動運転による運行で地域共助の送迎サービスを行うことになり、緑ヶ丘老人憩いの家で運行開始式が行われました。



2.オンデマンド型自動運転送迎サービスの実証実験

石尾台おでかけサービス協議会、春日井市、国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学、民間企業の相互連携により、2023年2月1日から、おでかけサービス協議会が自家用有償旅客運送で提供中のオンデマンド型送迎サービスを自動運転レベル2で運行しました。



3.小学生を対象に、自動運転がテーマの出前授業と試乗会を実施

2022年2月18日(金曜日)に、市と名古屋大学COIは共同で自動運転移動サービスの実証実験を行っている高蔵寺ニュータウンの石尾台小学校の3年生を対象にした出前授業「石尾台のくらしをささえる新しい移動サービス(自動運転)」と試乗会を実施しました。

施策5 バス待ち環境・乗り心地の改善

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(1)バス待ち環境の改善

- バス利用者が快適にバスを待てるようバス待ち環境の向上をめざして、バス停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、主要駅におけるバス停位置の改善や時刻表の設置を図ります。

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者、民間事業者

(2)商業施設等との連携によるバス待ち環境の充実

- 暑い日や雨天時においてもバス利用者が快適にバスを待てるようバス待ち環境の向上をめざして、民間事業者との連携を図り、バスを気楽に待てる環境の創出を促進します。

【事例】岐阜市:「バスまちば」

薬局内などの店内で待機できる「バスまちば」を拡大中。駐輪ラックの設置なども進められており、夏季や冬季など気候が厳しい時期の快適な待ち場所として注目されています。



施策5 バス待ち環境・乗り心地の改善

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(3)CEV 車両導入の促進(新規)

- 2050年（令和32年）までに二酸化炭素の排出量を実質ゼロにする「ゼロカーボンシティかすがい」の宣言を受けて、温室効果ガスの排出が少ない車両導入を交通事業者へ働きかけます。
- CO₂排出削減による環境への配慮のみならず、騒音や振動が少ないCEV車両の特性を活かした、バスの乗り心地向上による利用促進を目指します。

【コラム】

CEVとは「Clean Energy Vehicle（クリーンエネルギー自動車）」の略称であり、環境負荷の低減に貢献する次世代自動車の総称です。電気自動車（EV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の普及は、エネルギー源の多様化に貢献し、特にV2Hなどの技術（EVやPHEVに蓄えられた電力を家庭用に活用する技術）は、災害時の非常用電源としても活用でき、社会全体の強靭性を高める役割も期待されています。

例)

 EV 電気自動車 Electric Vehicle	CO ₂ 排出ゼロ。100%電気で走行 電気自動車は、外部電源から車載のバッテリーに充電した電気を用いて、電動モーターを動力源として走行する車両です。ガソリンを使用しないため、走行時のCO ₂ 排出量はゼロとなります。
 PHV プラグインハイブリッド自動車 Plug-in Hybrid Vehicle	電気自動車とハイブリッド自動車のいいとこどり 電気自動車とハイブリッド自動車の長所を合わせて進化させた車両です。充電することもでき、その電気を使い切っても、そのままハイブリッド自動車として走行することができるため、電池切れの心配がありません。
 FCV 燃料電池自動車 Fuel Cell Vehicle	水素と酸素の化学反応で作った電気で走行 水素と空気中の酸素を化学反応させて電気を作る「燃料電池」を搭載し、そこで作られた電気を動力源としてモーターで走行する車両です。燃料となる水素は多種多様な原料から作ることができます。走行中に排出されるのは、水のみでCO ₂ の排出はゼロとなります。

資料：一般社団法人 次世代自動車振興センター

施策6 料金割引制度の拡充

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(1)料金割引制度の拡充検討

- 運賃の公平性を確保するとともに、割引制度の見直しを検討します。
- 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検討します。

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(2)先進技術を活用した料金割引制度の確立

- 公共交通の利便性向上に向けて、MaaS アプリを活用し、異なる交通手段の乗継ぎに対する料金割引制度の確立をめざします。

【事例】群馬県前橋市におけるマイナンバーカードを活用した市民限定割引サービス

マイナンバーカードを使って MaaS アプリ上で市民認証を行うことで、公共交通の運賃割引を受けられるサービスを提供しています。

市民認証で受けられる割引

■路線バス運賃 10%off

市内在住の若者（13～22歳）と高齢者は路線バスの 10%off

■デジタルチケットの割引

前橋市民料金が設定されている路線バス・鉄道の料金が特別価格で購入可能

■デマンドバス運賃の割引

前橋市民割引

GunMaSでは、前橋市民限定の割引サービスを実施中！

マイナンバーカード（MN C）を使って GunMaS 上で前橋市民認証を行うことで、公共交通をお得に利用できます。一部、[交通系 T C カード](#)との紐づけが必要なものもあります。

Special
benefits
特別割引

マイナンバーカード居住者特典
マイナンバーカードを登録することで、対象の料金の方は一部サービスが割引料金でご利用できます。

マイナンバーカード年齢特典
マイナンバーカードを登録することで、対象の市は一部サービスが割引料金でご利用できます。
一部サービスは、交通系カードの登録も合わせて必要となります。

資料：前橋市

施策7 多様なツールによる運行情報等の周知・改善

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者

(1) 多様なツールの活用による周知・改善

- 誰もが公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、バスロケーションシステムや MaaS をはじめとする多様なツールを活用した情報発信を行います。
 - バスマップを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。

春日井市バスロケーションシステム

市内バス路線のうち、かすがいシティバス・名鉄バス・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です。

表示器設置個所

市内2か所（春日井市役所、春日井市民病院）



施策7 多様なツールによる運行情報等の周知・改善

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者、民間事業者

(2) 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援

- 多様な交通手段により生活利便性の向上を図るため、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やダイヤの改善について検討します。
- MaaS を活用し、複数の交通手段を包括した経路検索・予約・運賃決済など、利便性の向上を図ります。

春日井版 MaaS ウェブサイト「move!かすがい」

名古屋鉄道と市が連携し、シティバス定期券の購入や公共交通の経路検索、協賛店舗のお得な特典などが利用できる専用ウェブサイト(ウェブアプリ)です。

■デジタルチケット販売

かすがいシティバスの定期券(はあとふるバス)や1日乗車券が、デジタルチケットとして24時間いつでも購入できます。

■オンデマンド交通、タクシー配車

北部オンデマンドバスの配車予約や、タクシーの呼び出しができます。

■お試しクーポン、ルート検索、バスロケなど

協賛店舗でシティバス定期券(はあとふるバス)提示者が受けられる特典を、お試しで利用できる「お試しクーポン」や、あらゆる公共交通を組み合わせたルート検索、バスの運行状況が確認できます。



目標3 みんなで支える持続可能な地域交通サービスの仕組みづくり



施策8 交通事業者の運営支援(運転手の確保)

【取り組み内容】

実施主体: 交通事業者、春日井市

(1)運転手確保の取組支援

- 人口減少・高齢化が進む社会における地域の足としての公共交通の維持に向けて、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。

【事例】 豊橋市:運転体験会と就職支援

市内の公共交通維持のため、運転体験会や会社説明会を開催し、教習コースで実際にバス・タクシーの運転が体験できる機会などを提供しています。



【取り組み内容】

実施主体: 春日井市、交通事業者

(2)バス・タクシー事業の魅力発信

- バスやタクシーの運転手不足がより深刻さを増す中、運転手の確保に向け、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行います。

春日井市内のタクシー



施策9 公共交通利用意識の醸成

【取り組み内容】

実施主体: 春日井市、交通事業者、民間事業者、市民

(1) モビリティ・マネジメント等の啓発実施

- 多様な主体と連携し、行動変容による公共交通の利用促進を図るため、モビリティ・マネジメント等による啓発を実施します。
- マイカー利用抑制をはじめとした、自家用車から公共交通への転換に向けた利用促進策を実施します。
- 小中学校や教育委員会と連携し、教育大綱や学習指導要領に即した学校教育MM（モビリティ・マネジメント）を実施します。



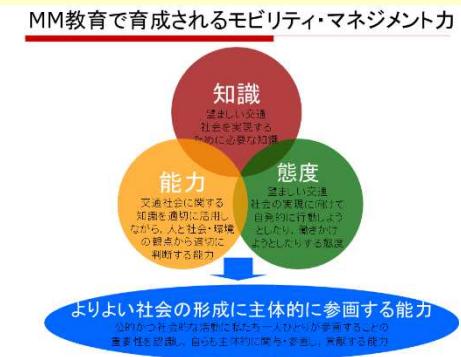
出典：春日井市「move!かすがい
vol.4」

【事業概要】

バスの乗り方や死角啓発、地域への愛着醸成などを目的としたVRコンテンツを制作し、小学生を対象とした公共交通学習に関する出前授業を実施する。

VRコンテンツ

かすがいシティバスをフィールドに、車内外における 20 か所程度の 360 度視点運動コンテンツを制作する。



出典：松村暢彦教授（愛媛大学）「学校 MM
に関わる基礎技術」

第 17 回モビリティ・マネジメント技術講習会（一
般財団法人計量計画研究所主催）資料

施策9 公共交通利用意識の醸成

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者、市民

(2)バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベント等の実施

- 公共交通が身近に感じられるよう公共交通の利用意識や心のバリアフリーの醸成を図るイベントを実施します。
- ノーカーデー実施などの啓発活動を推進します。

第43回わいわいカーニバル～2025KASUGAI～への出展

名鉄バス株の協力のもと、わいわいカーニバルに出展し、シティバス車両の展示、乗車体験、バスの死角について学べる体験コーナーを実施しました。

開催日 2025年5月11日（日）

開催時間 午前9時45分～午後3時



第49回春日井まつりへの出展

春日井タクシー協力のもと、春日井まつりの「パルケ de キッズランド」に出展し、タクシー車両の展示や乗車体験コーナーを実施しました。

開催日 令和7年10月19日（日）

開催時間 午前10時～午後4時



施策10 ネットワークを補完する交通手段の維持に向けた多様な主体との連携

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者、民間事業者

(1)民間施設の送迎バス活用の検討

- 高蔵寺ニュータウンセンター開発株式会社及び福祉部局、企業、学校、民間施設が保有する送迎バス等の活用を検討します。

施策 11 隣接市との連携

【取り組み内容】

実施主体:隣接市、春日井市、交通事業者

(1)隣接市との市域連携による公共交通の利便性向上

- 通勤や通学による隣接市への移動需要も多く、隣接市と連携したバス路線の維持や利便性向上は重要であるため、市域をまたいだ市民の移動の利便性向上を図ります。

【事例】 GunMaaS(群馬版 MaaS)

「GunMaaS」は、群馬県内で利用できる公共交通機関やタクシー、デマンド交通等、様々な交通手段をシームレスに結びつけ、誰でも簡単に便利に利用できるスマートフォン向けWEBサービスです。

GunMaaS の機能

項目	内容
多様な地域交通手段の見える化と接続	バス、鉄道、タクシー、デマンドバス、シェアサイクルを検索できる。地域の様々な移動手段を組み合わせ、最適なルートを案内。
ニーズに応じた様々なサブスクチケットの販売	バスや鉄道のフリーパスや観光、商業と連携した企画チケットを作成でき、アプリ内で購入可能。
マイナンバーカードとの連携	居住地や年齢等といった利用者の属性に応じた割引サービスを実現。その他、デマンドバス配車予約やタクシー配車、シェアサイクルやEVカーシェア予約がGunMaaSから可能。 前橋市ではマイナンバーカードから市民情報を読み取り、デマンドバスや市内周遊バスチケットの市民割引等を実現。



資料：群馬県

施策 12 地域で公共交通を支える制度・体制づくり

【取り組み内容】

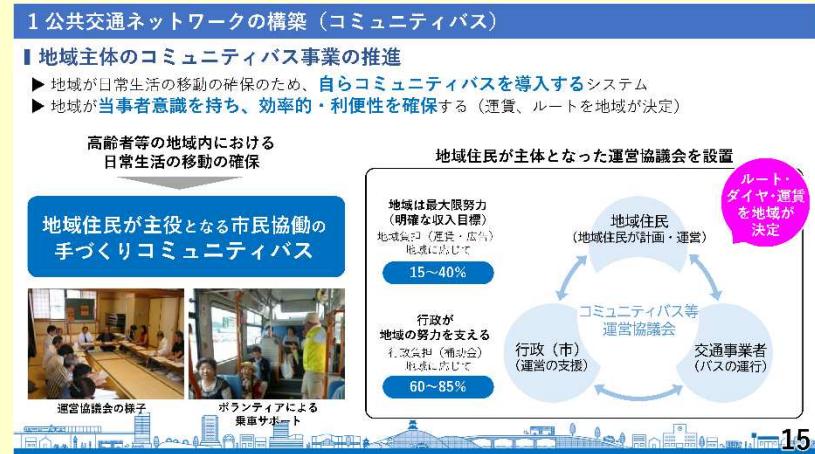
実施主体: 春日井市、交通事業者、市民

(1) 地域住民を主体とした公共交通の導入検討

- 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を図るため、先進事例の研究・検討を行います。
- 地域住民による自主運行の機運が高まった時点における、自主運行に向けた支援の検討を行います。

【事例】岐阜市: 地域主体のコミュニティバス事業の推進

- 地域が日常生活の移動の確保のため、自らコミュニティバスを導入するシステムを構築しています。
- 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性の確保を図っています（運賃、ルートすべて決定）。



施策 12 地域で公共交通を支える制度・体制づくり

【取り組み内容】

実施主体:春日井市、交通事業者、民間事業者

(2)広告パネル付きの上屋・ベンチの設置

- 熱中症予防など、高齢者・子育て世代にもやさしいバス待ち環境や、広告パネル付きの上屋・ベンチの設置について検討します。

【事例】

広告パネル付きの上屋・ベンチの設置について検討



資料：名鉄バス ミッドランドスクエア前

9.3 評価指標の設定

- 基本理念の実現に向けて、本市が目指す公共交通ネットワークの達成状況を把握するため、計画全体の基本指標を設定しました。
- 基本指標に加え、環境対策への寄与や持続可能な公共交通について評価するため、補助指標を設定しました。

基本指標

目標	指標	現状値 (2024 年度)	目標値 (2030 年度)
基本目標1 誰もが快適にアクセスできる公共交通ネットワークの形成	公共交通の人口カバー率	95%	96%
基本目標2 利用者によりそう交通環境の整備	市内の鉄道、バス及びタクシーの利用者数	32,312 千人	35,005 千人 以上
基本目標3 みんなで支える持続可能な地域交通サービスの仕組みづくり	バスを利用した市民の割合	22.5%	28.0%

補助指標

指標	現状値
運輸部門における温室効果ガス排出量	405.4 千 t-CO ₂ (2022 年度)
シティバス及び北部オンデマンドバスの利用者 1 人当たりの負担額	644 円/人 (2024 年度)

9.4 各評価指標の考え方

基本指標

評価指標	公共交通の人口カバー率	市内の鉄道、バス及びタクシーの利用者数	バスを利用した市民の割合
設定の考え方	市民が公共交通を利用できる体系が形成されているかを評価するため。	各交通手段の利便性が確保され、市民に利用される公共交通になっているかを評価するため。	持続可能な地域交通サービスとし、市民の意識醸成及び利用促進を評価するため。
目標値設定の考え方	かすがいシティバスの再編や地域の実情を踏まえた移動手段を確保し、現状の公共交通ネットワークのサービス水準の維持向上を目指す。	人口減少等により公共交通の利用者数は減少が見込まれるが、交通環境を向上させることで、公共交通全体の利用者増加につなげる。	2017年（平成29年）度は28%の市民が利用していたため、まずは同等水準まで引き上げることを目標とする。
算出方法	・国勢調査の100mメッシュの人口分布データを使用 ・「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の一部が含まれるメッシュの総人口」の割合	・鉄道4路線（JR中央本線、名鉄小牧線、愛知環状鉄道、城北線）、バス（名鉄バス、サンマルシェ循環バス、あおい交通、かすがいシティバス、北部オンデマンドバス）及びタクシー（尾張交通、春日井タクシー、近鉄東美タクシー、名鉄西部交通）の利用者数の合計	・市民アンケート調査

補助指標

評価指標	運輸部門における温室効果ガス排出量	シティバス及び北部オンデマンドバスの利用者1人当たりの負担額
設定の考え方	「春日井市地球温暖化対策実行計画2023-2030」に基づき、温室効果ガス排出量（二酸化炭素）を299.3千t-CO ₂ とすることを目指すため。	持続可能な公共交通へ向けて進展しているかを評価するために、現状よりも市の負担額が減少することを目指す。
算出方法	「春日井市地球温暖化対策実行計画2023-2030」より	シティバス及び北部オンデマンドバスの市年間負担額を利用者数で除す。

第10章 計画の推進方法

10.1 評価の実施

- 公共交通体系の評価は、「9. 3 評価指標の設定」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、本計画（Plan）で掲げた事業を計画的に実施し（Do）、成果を評価し（Check）、改善策の検討（Action）、更に次の計画（Plan）へとつなげるP D C Aサイクルにより計画の改善を行います。
- また、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、より効果的な取組みを継続的に実施できるよう、各実施主体が各事業の実施状況や目標への進捗状況を把握し、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。
- あわせて、目標年次の2030年度までに、関連計画と整合を図りながら、段階的な評価を踏まえ改善を行います。
- 最終年度では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。

■ 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

実施 項目	2025 年度 令和 7 年度	計画期間										2031 年度 次期計画
		2026 年度 令和 8 年度		2027 年度 令和 9 年度			2028 年度 令和 10 年度			2029 年度 令和 11 年度		
Plan 計画	計画策定			○			○			○	次期計画策定	
Do 実施												
Check 評価				●			●			●		●
Action 改善				●			●			●		

10.2 関係主体の積極的な関与

- 持続可能な公共交通を次世代へつなぐことを目指し、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とともに、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し、公共交通を支える。

●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。
- ・実際の運行状況、コスト、運行ルート、運賃などに関する専門的な知見を提供する。

●大学等研究機関

- ・先進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。
- ・専門的な知見や知識を活用し、関係主体と連携し公共交通の課題解決に貢献する。

●行政

- ・市民や地元企業に対して、基本理念の伝達や公共交通に関する情報発信を行う。
- ・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。
- ・地域公共交通に関して市民の意識醸成、行動変容を促す。