

春日井市地域公共交通計画 2026-2030

(本編)

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 都市の現況

- 2. 1 人口・運転免許返納者・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 2. 2 春日井市に関連する人の移動・・・・・・・・・・・・・・ 5

第3章 公共交通の現況

- 3. 1 公共交通の整備状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 3. 2 利用者数の推移・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 3. 3 事業者ヒアリング・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

第4章 市民意向の把握

- 4. 1 アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

第5章 前計画の評価

- 5. 1 前計画の評価指標の達成状況・・・・・・・・・・・・・・ 19

第6章 公共交通の課題の整理

- 6. 1 公共交通を取り巻く課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20

第7章 春日井市の公共交通の方針

- 7. 1 基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 7. 2 計画の区域と期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 7. 3 基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
- 7. 4 公共交通の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 24
- 7. 5 目指す公共交通ネットワーク・・・・・・・・・・・・・・ 25

第8章 目標達成に向けた施策・実施主体及び評価指標の設定

- 8. 1 施策の体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
- 8. 2 目標達成に向けた施策・実施主体・・・・・・・・・・・・・・ 28
- 8. 3 評価指標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 48
- 8. 4 各評価指標の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 49

第9章 計画の推進方法

- 9. 1 評価の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50
- 9. 2 関係主体の積極的な関与・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51

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

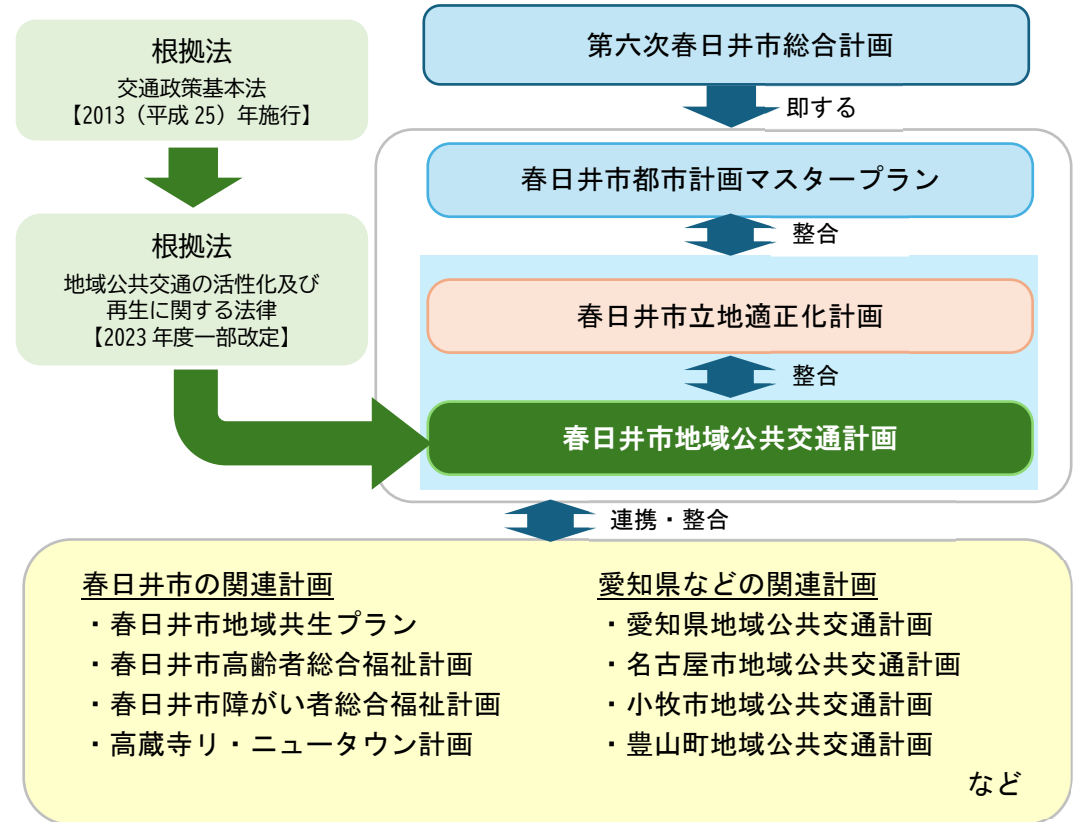
1.2 計画の位置づけ

- 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年(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。

■ SDGs 17のゴール



■ 計画の位置づけ

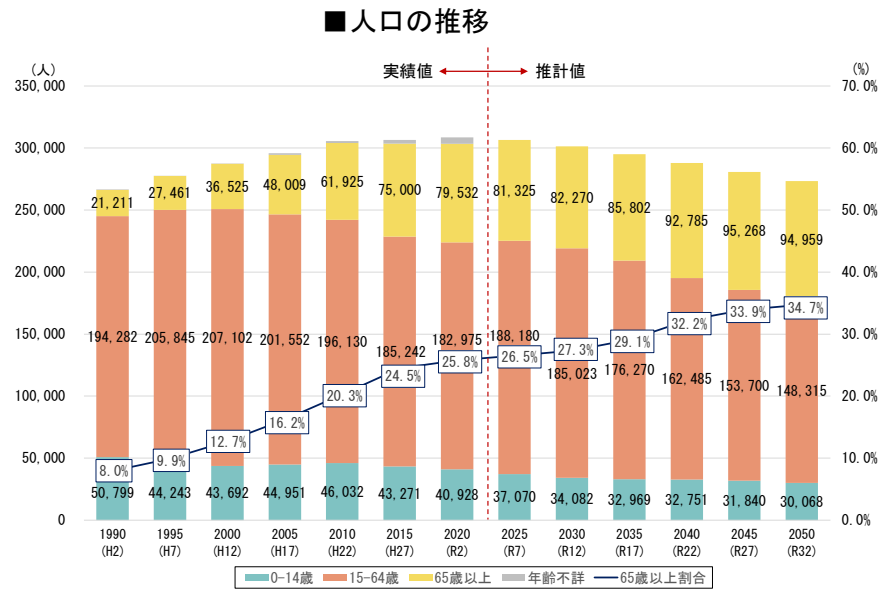


第2章 都市の現況

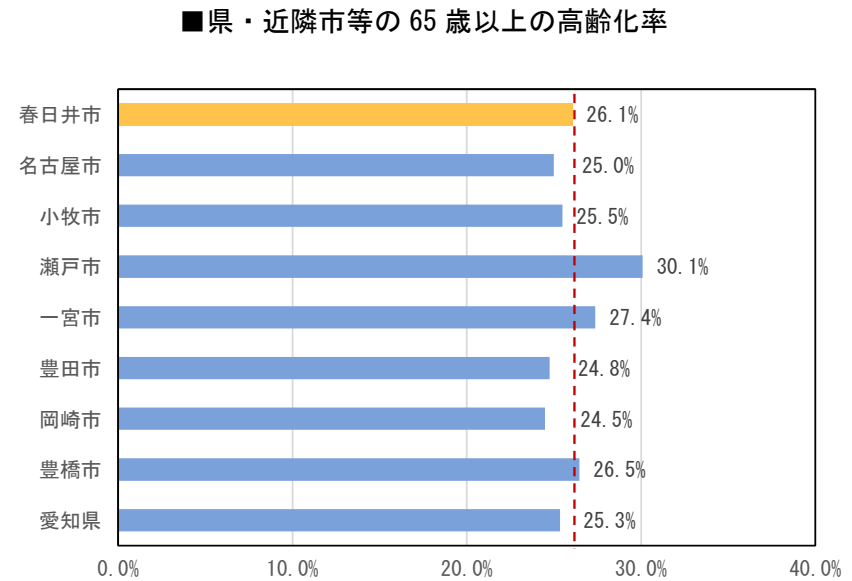
2.1 人口・運転免許保有者

(1)人口の推移

- 本市の人口は増加が続いており、国勢調査では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。



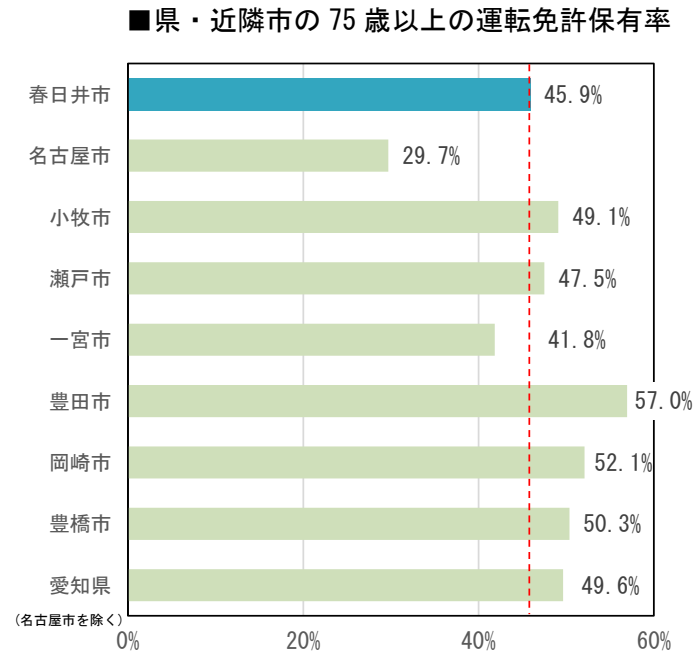
資料：国勢調査 1990～2020 (H2～R2)、
 国立社会保障・人口問題研究所 2020～2050 (R7～R32)



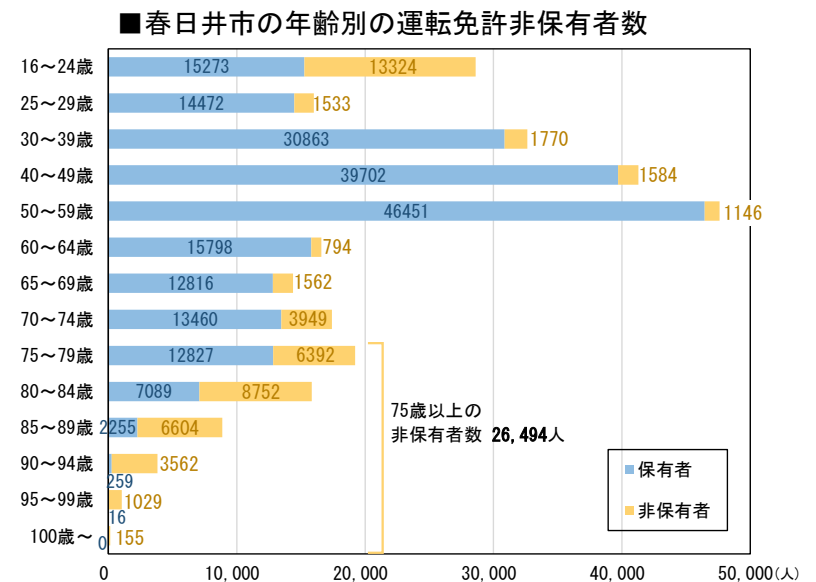
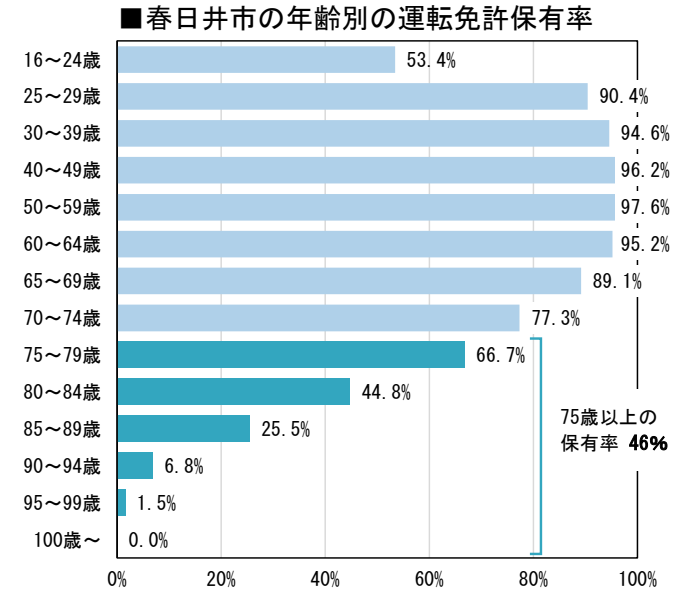
資料：各市住民基本台帳 (2024.1.1時点)

(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。



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



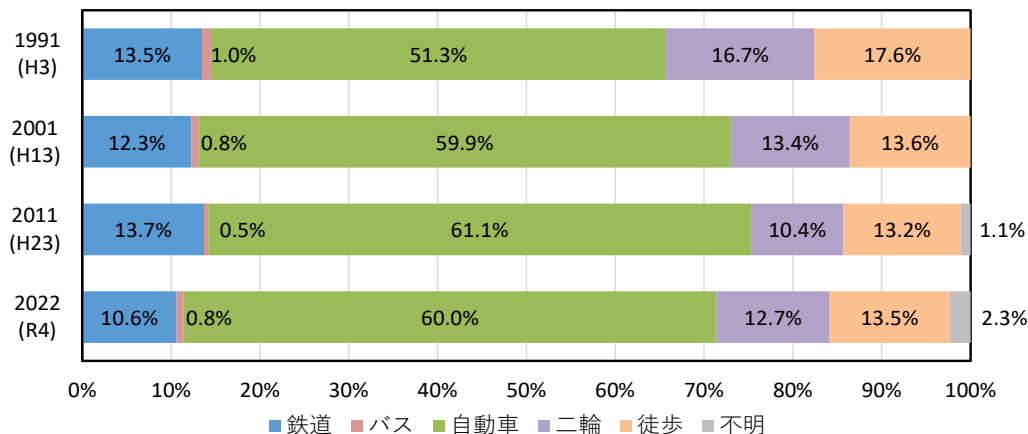
資料：【運転免許保有率】免許保有者数を人口で除した算定値
 【運転免許の非保有者数】人口と運転免許保有者数の差
 【人口】愛知県人口動向調査結果（2024. 10. 1 時点）
 【運転免許保有者数】愛知県警察統計資料（2024. 12. 27 時点）

2.2 春日井市に関連する人の移動

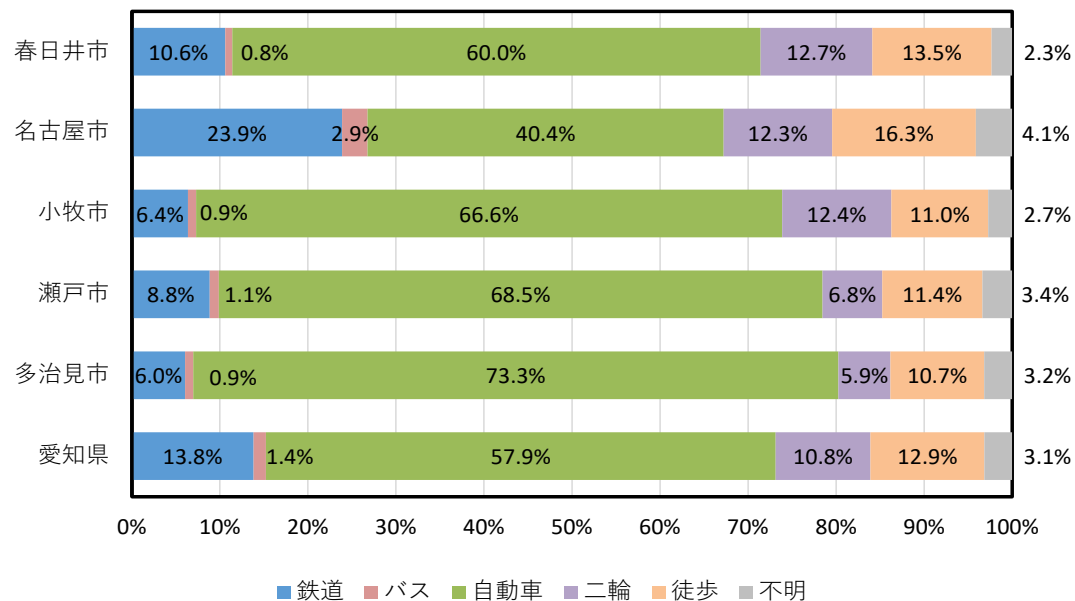
(1)代表交通手段別分担率(中京都市圏パーソントリップ調査)

- 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。2022年では減少しています。一方、二輪と徒歩は増加しています。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ためと考えられます。
- 県や周辺市と比較すると、鉄道、二輪、徒歩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要因として考えられます。

■春日井市の代表交通手段別分担率の推移



■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)

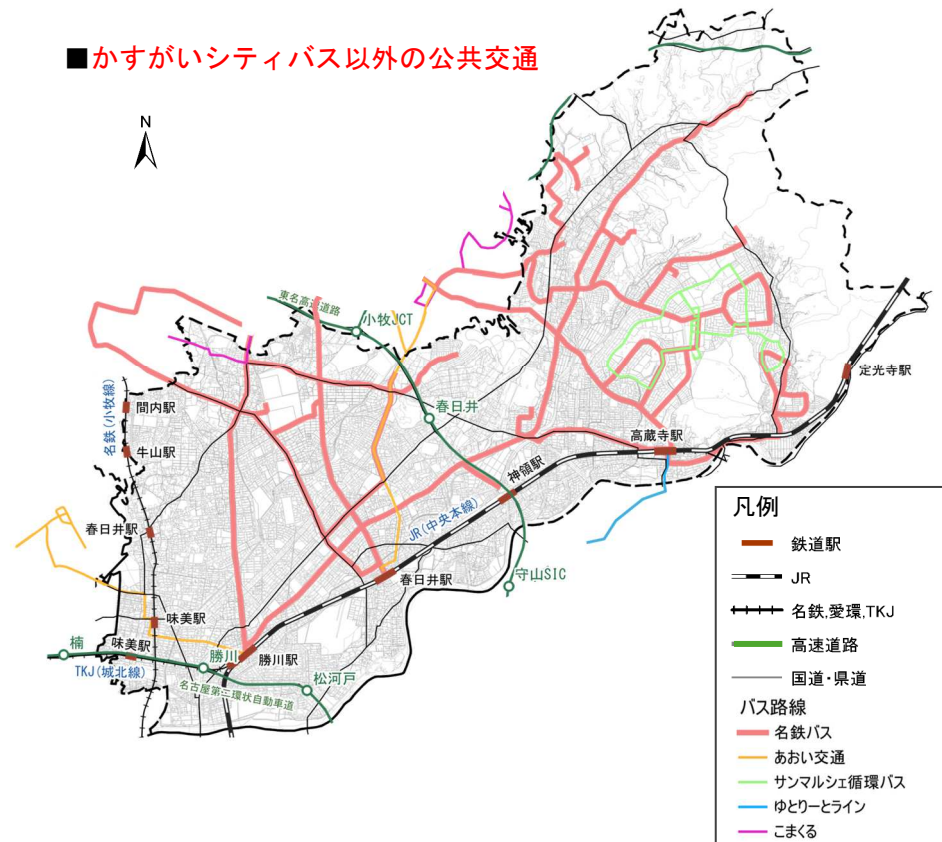
第3章 公共交通の現況

3.1 公共交通の整備状況

(1) 市内公共交通の整備状況

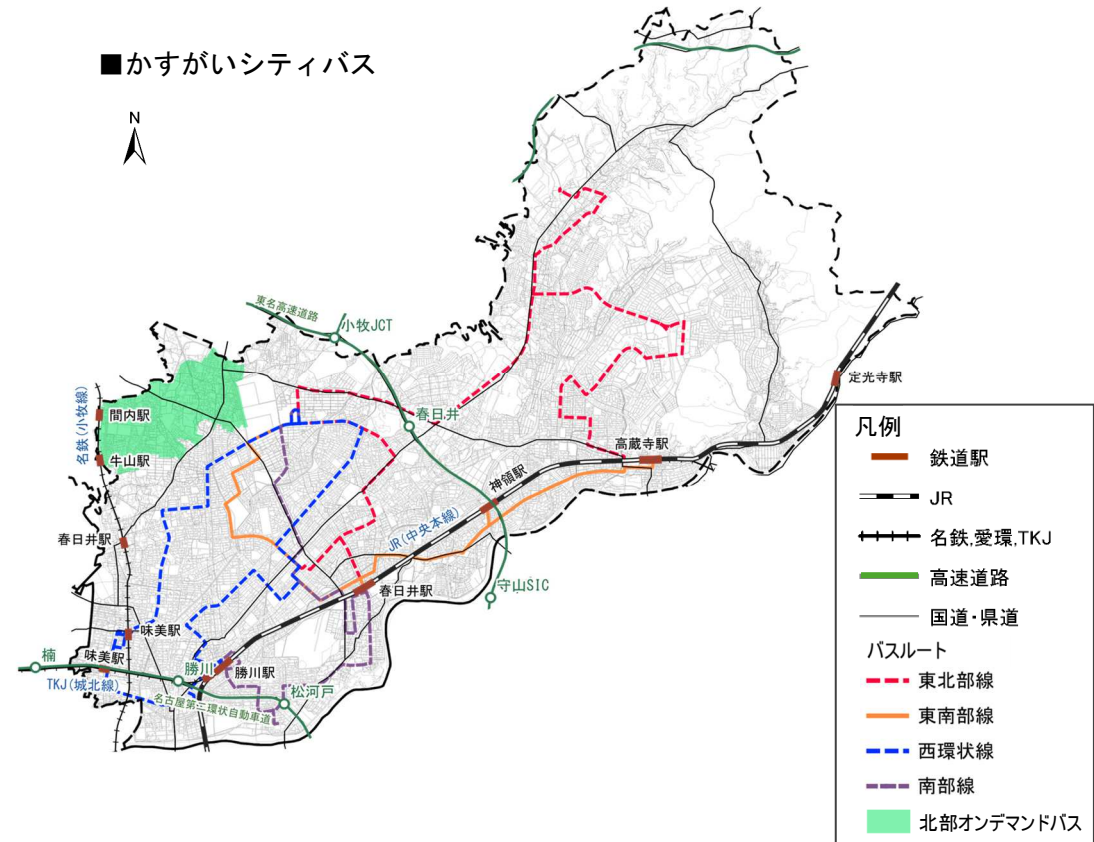
- 名鉄バスが、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅と市内の主要な住宅地や施設、周辺市を連絡し、あおい交通がJR春日井駅と小牧市、JR勝川駅と県営名古屋空港を連絡しています。
- 名古屋市交通局がJR高蔵寺駅と名古屋市の大曽根駅を連絡しています。
- これらを補完する手段として、かすがいシティバス4路線及び北部オンデマンドバスが整備されています。

■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) 駅前広場の整備状況

- 名鉄春日井駅では駅前広場の整備がされておらず、利用者の安全が十分確保されていない状況である。

■名鉄春日井駅前



- J R 高蔵寺駅では、北口駅前広場内でバスと送迎車の錯綜が見られる。

■ J R 高蔵寺北口駅前広場



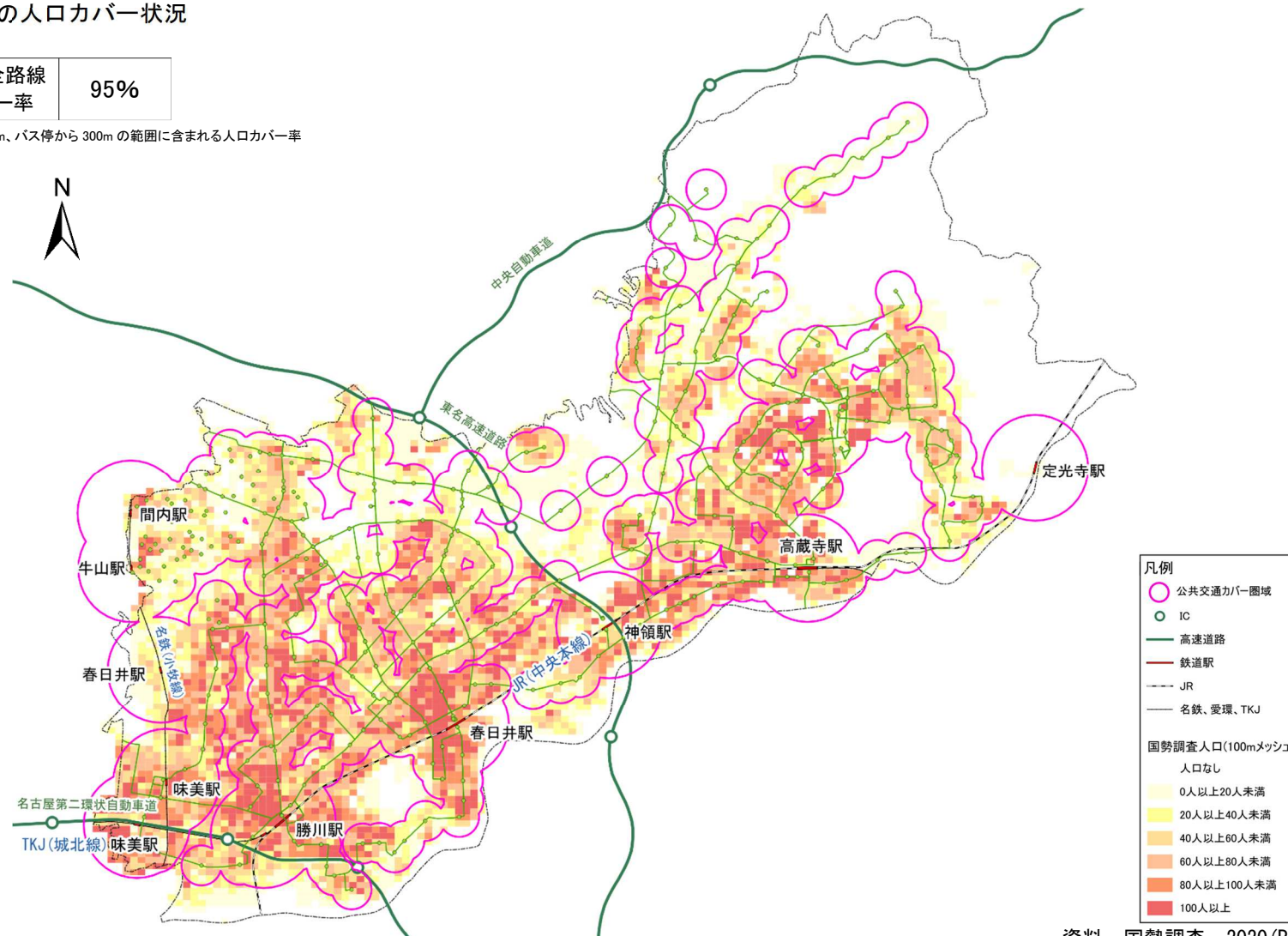
(3)市内公共交通の人口カバー状況

- 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

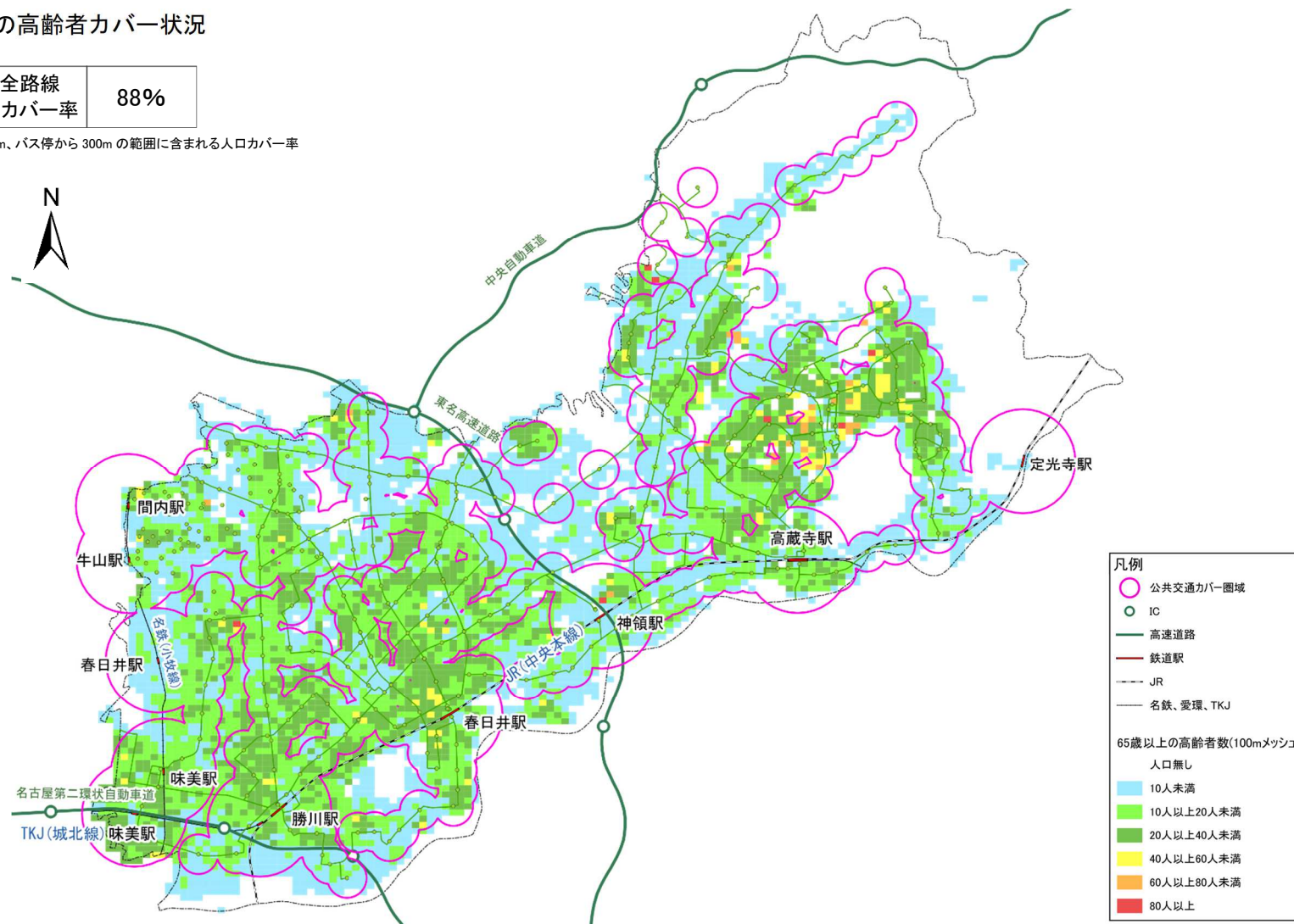


資料：国勢調査 2020 (R2)

■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



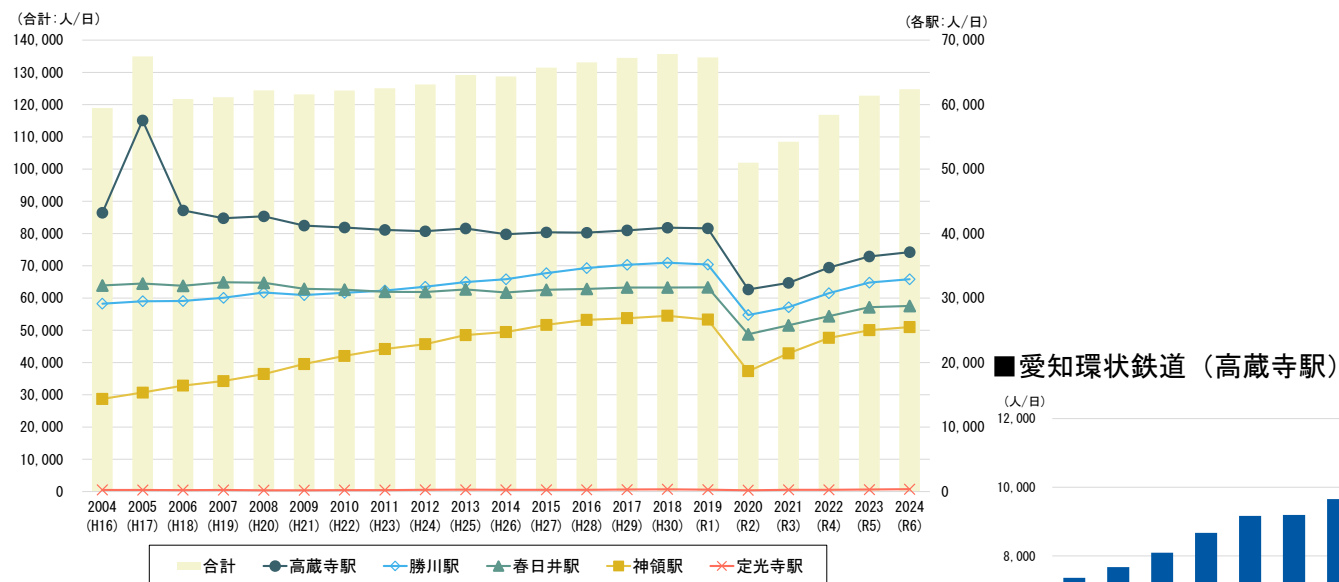
資料：国勢調査 2020 (R2)

3.2 利用者数の推移

(1) 鉄道

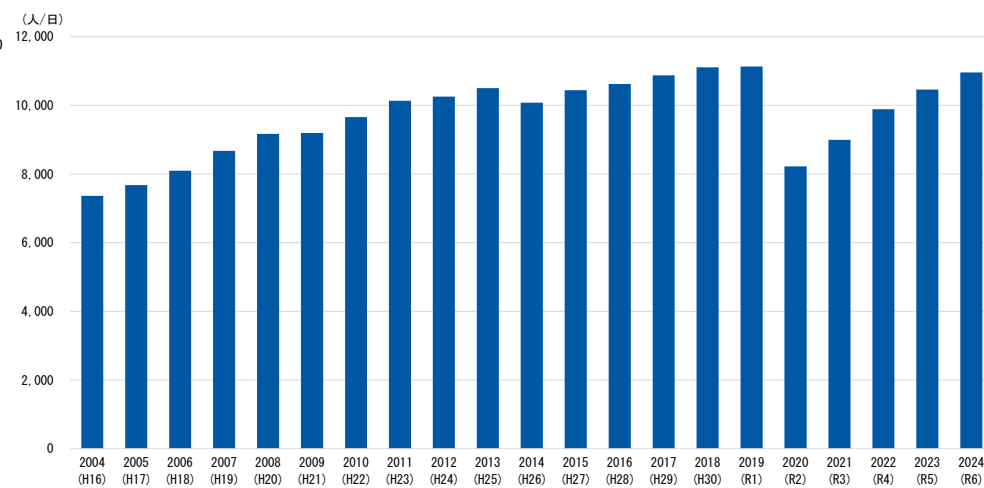
- 鉄道の乗降客数は、長期的に見て、JR中央本線、名鉄小牧線のすべての駅及び愛知環状鉄道は、コロナ禍によって2020年に減少し、その後増加しています。
- TKJ城北線は、味美駅では増加傾向である一方で、勝川駅は減少傾向です。

■ JR中央本線



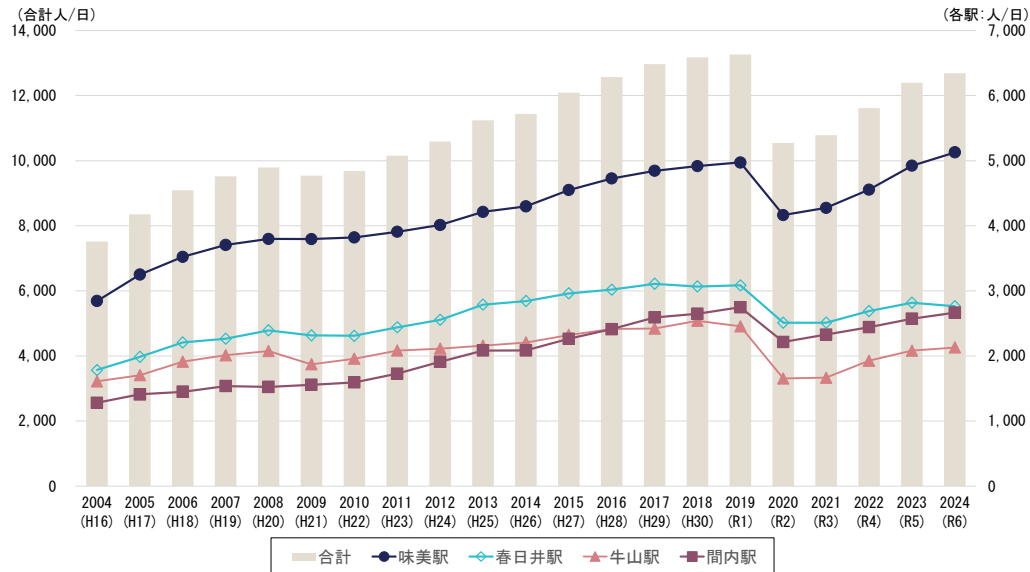
資料：春日井市作成

■ 愛知環状鉄道（高蔵寺駅）



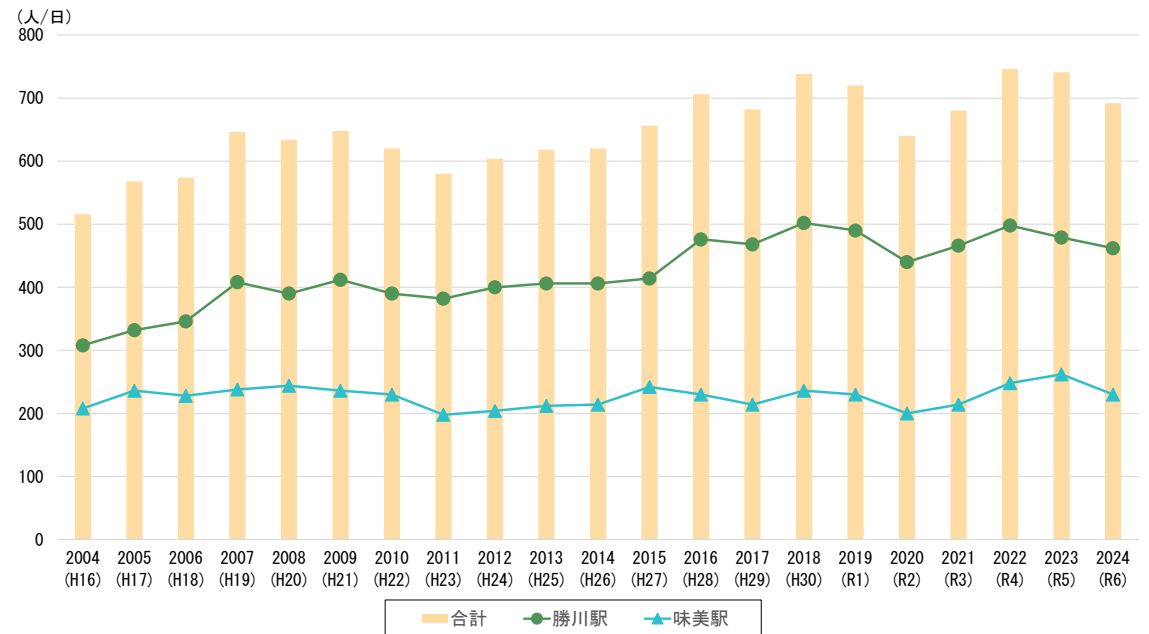
資料：春日井市作成

■名鉄小牧線



資料：春日井市作成

■TKJ（JR東海交通事業）城北線

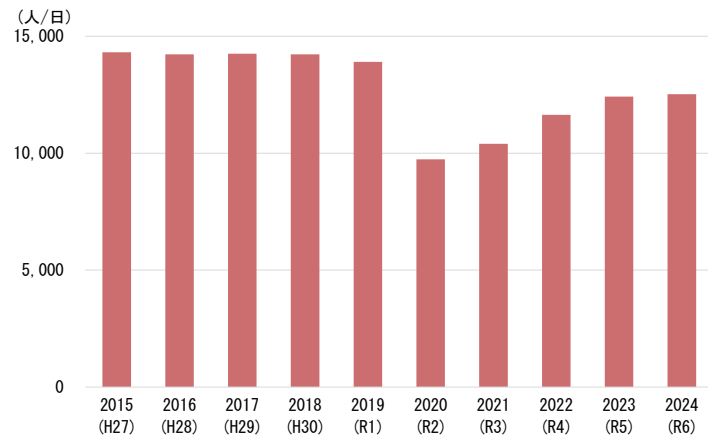


資料：春日井市作成

(2)バス

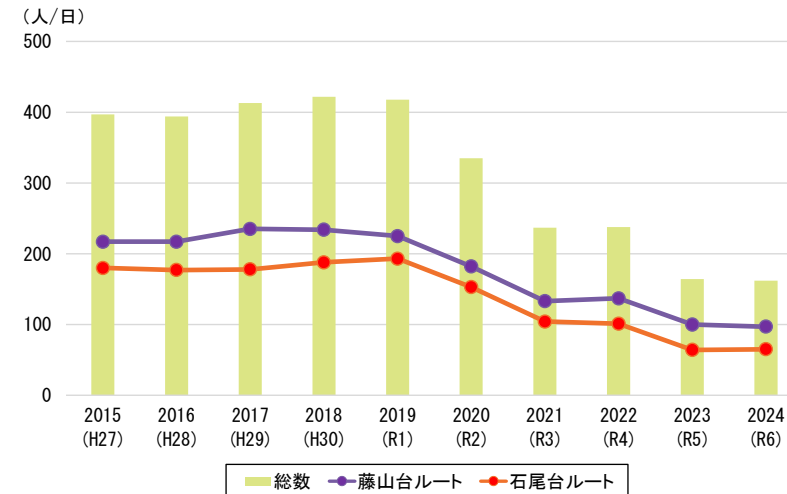
- 名鉄バスの日利用者数は、コロナ禍によって2020年度に減少し、その後増加傾向となっています。
- サンマルシェ循環バスの日利用者数は、コロナ禍、減便及び運賃改定の影響により減少はみられましたが、以降は現状維持で推移しています。
- かすがいシティバスの日利用者数は、増加傾向となっています。

■名鉄バス 日利用者数



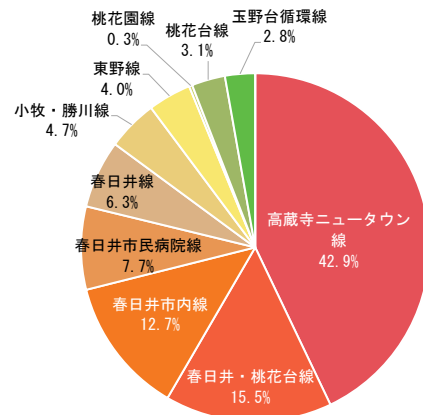
資料：春日井市作成

■サンマルシェ循環バス 路線別日利用者数



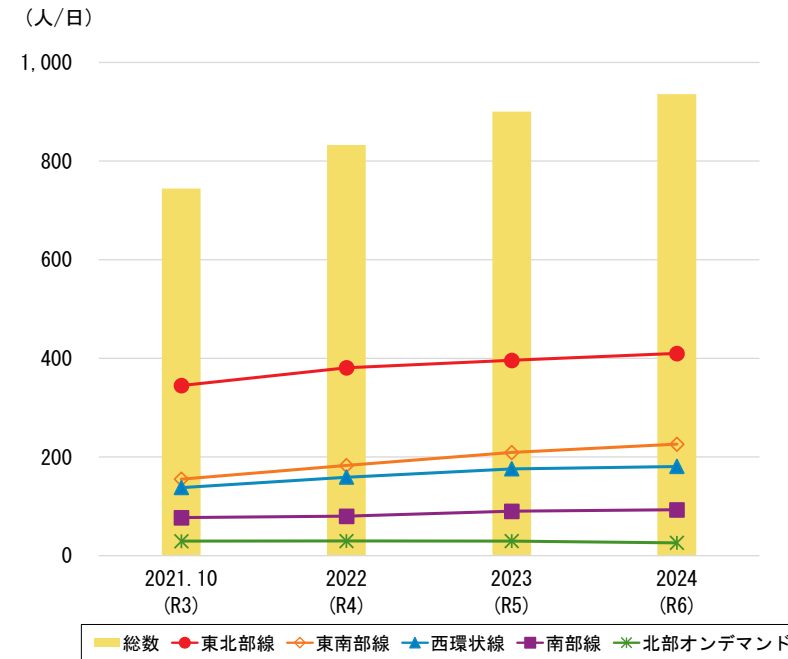
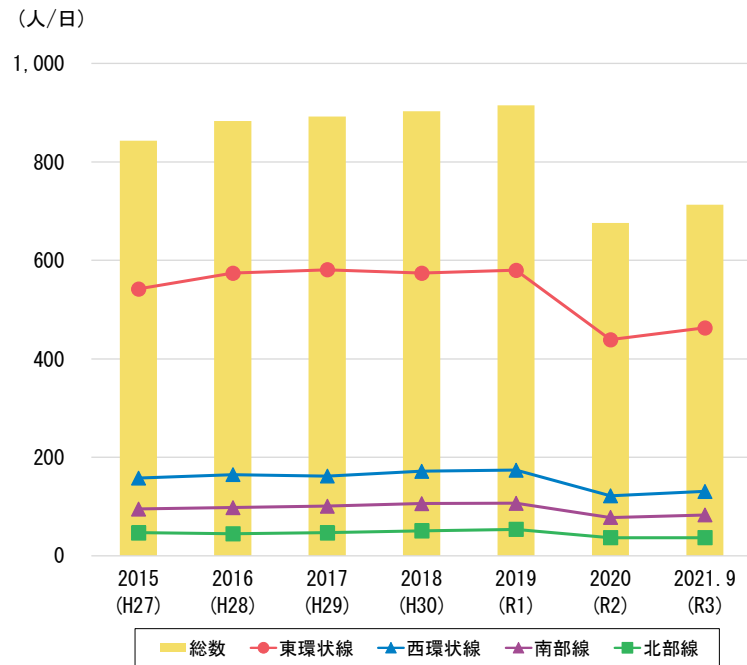
資料：春日井市作成

■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

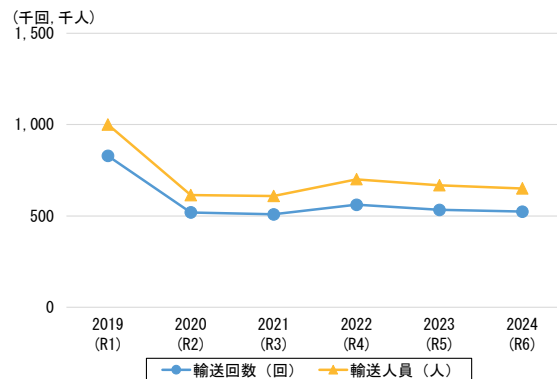


(3) タクシー

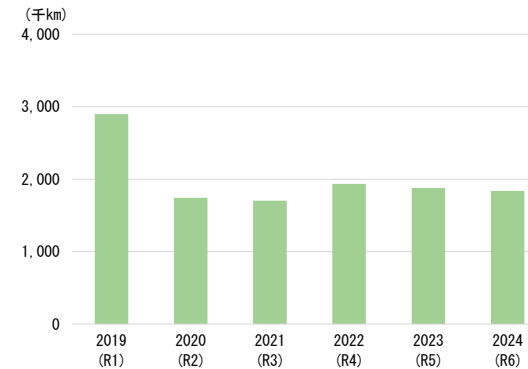
資料：春日井市作成

- 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）度から2020年度にかけて輸送回数は約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

3.3 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ない利用状況や、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、名鉄バス株式会社、春日井市内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市内タクシー組合では、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	春日井市内タクシー組合
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高蔵寺駅系統 <ul style="list-style-type: none"> ・高蔵寺駅発着は、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、午前が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高蔵寺駅周辺 <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4章 市民意向の把握

4.1 アンケート調査

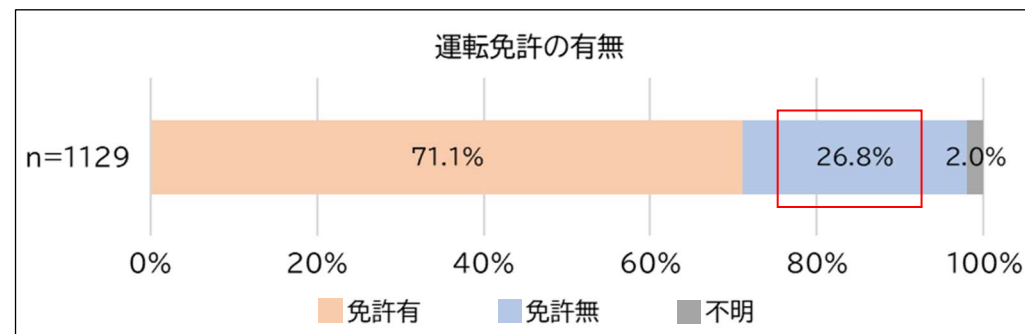
(1) 調査の概要

- 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（回答率56.5%）

(2) アンケート調査結果

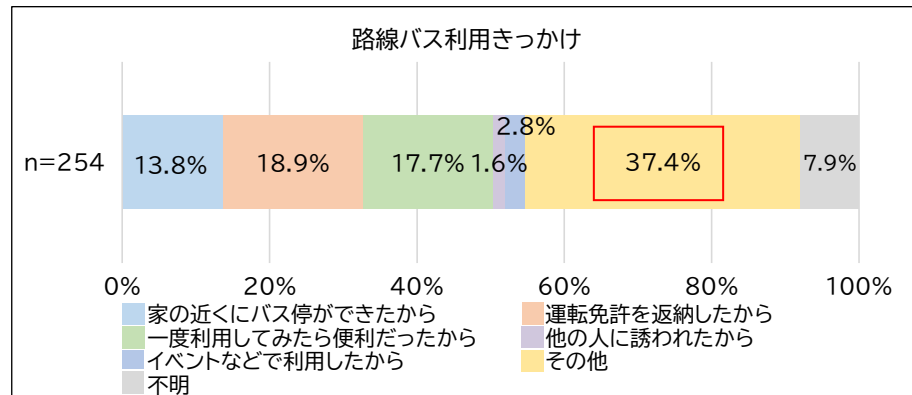
①免許保有状況



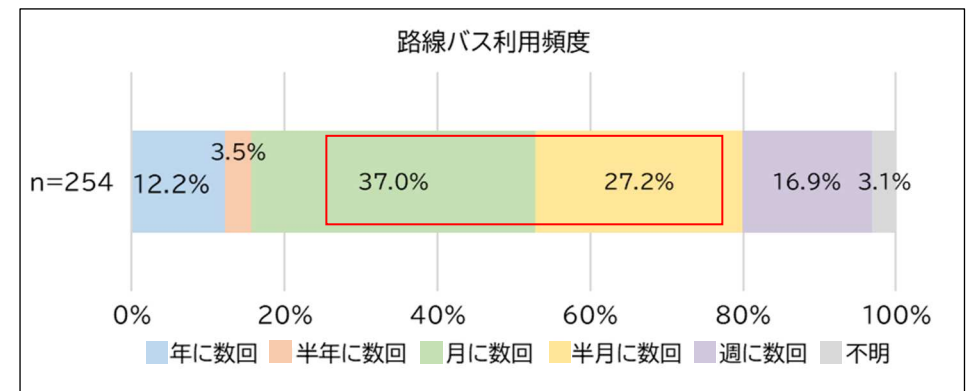
②バス利用者

- 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。

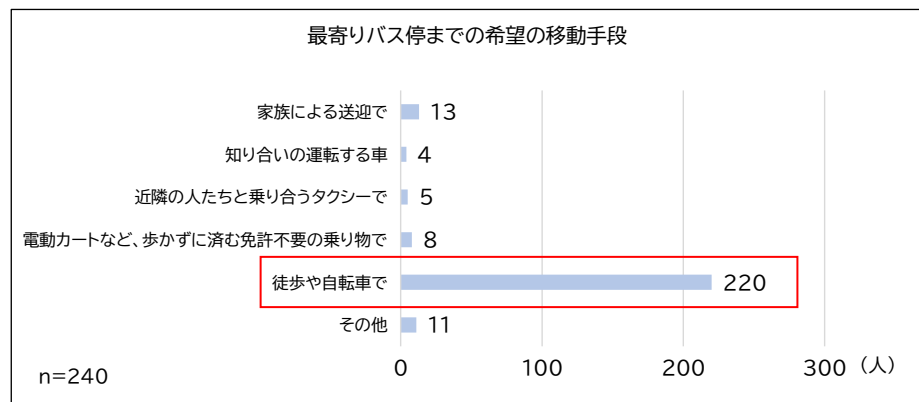
■路線バス利用きっかけ



■路線バス利用頻度

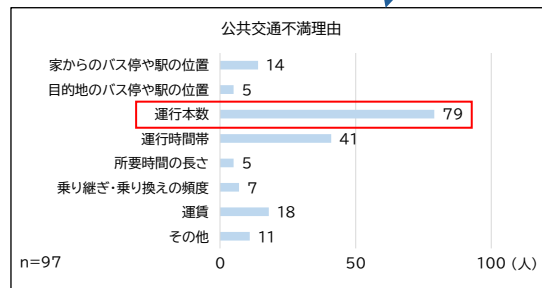
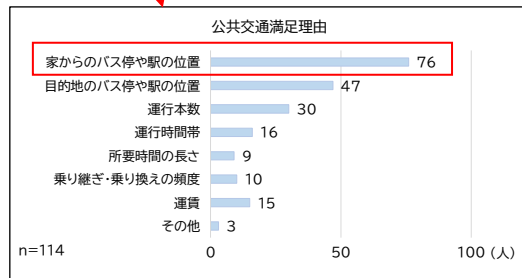
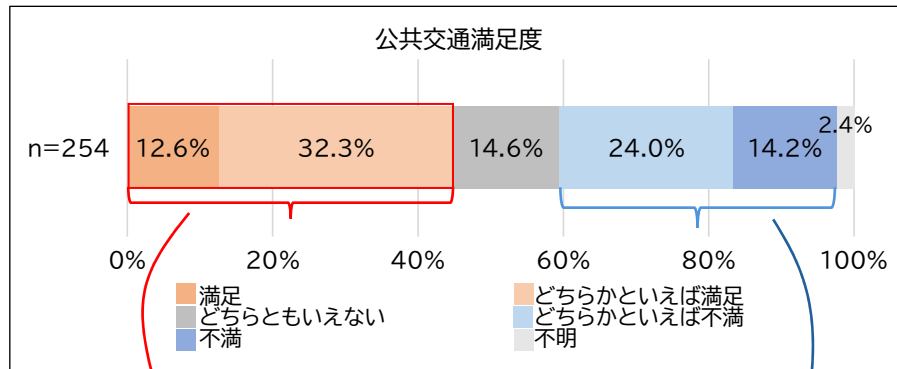


■最寄りバス停までの希望の移動手段

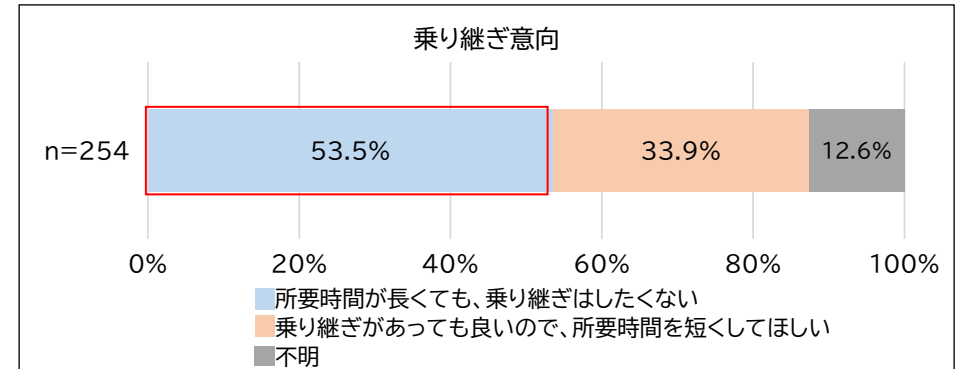


- 公共交通の満足度は、「満足」と「どちらかといえば満足」を足すと45%となっています。満足の理由としては、「バス停や駅の位置」が挙げられ、不満の理由としては「運行本数」が挙げられています。
- 「乗り継ぎはしたくない」と回答した人は半数を超えており、乗り継ぎ意向がある人も、最大回数として「1回」と回答した人が半数を超えています。

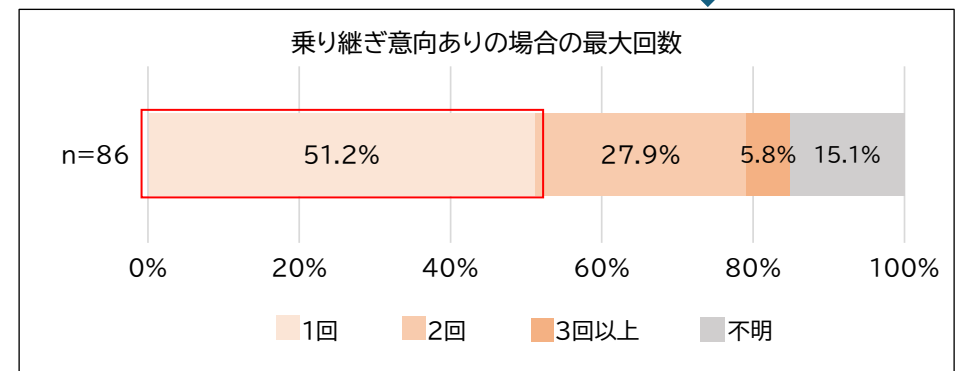
■公共交通満足度



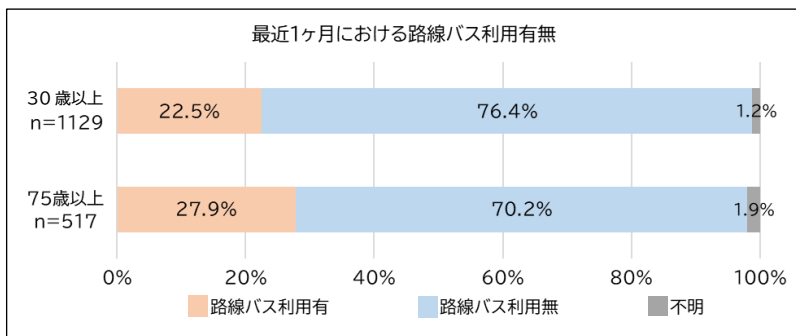
■乗り継ぎ意向



■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。



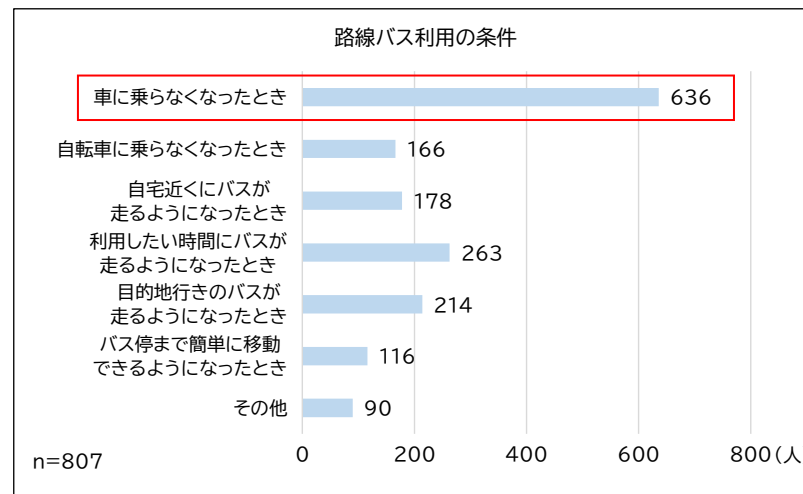
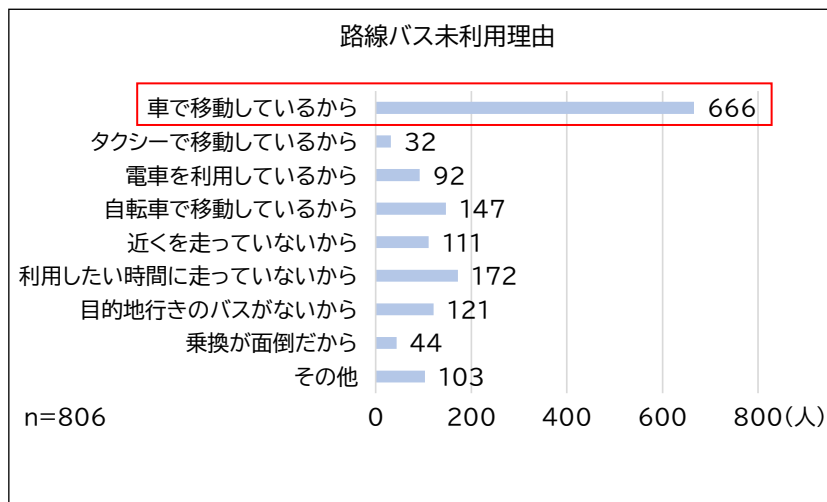
③バス未利用者

■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5章 前計画の評価

5.1 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/日以上以上の駅のバリアフリー化率	利用者が 3,000 人/日以上以上の市内の 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6章 公共交通の課題の整理

6.1 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7章 春日井市の公共交通の方針

7.1 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、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でできる「ウェルビーイングなまち」とするためには、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 ～

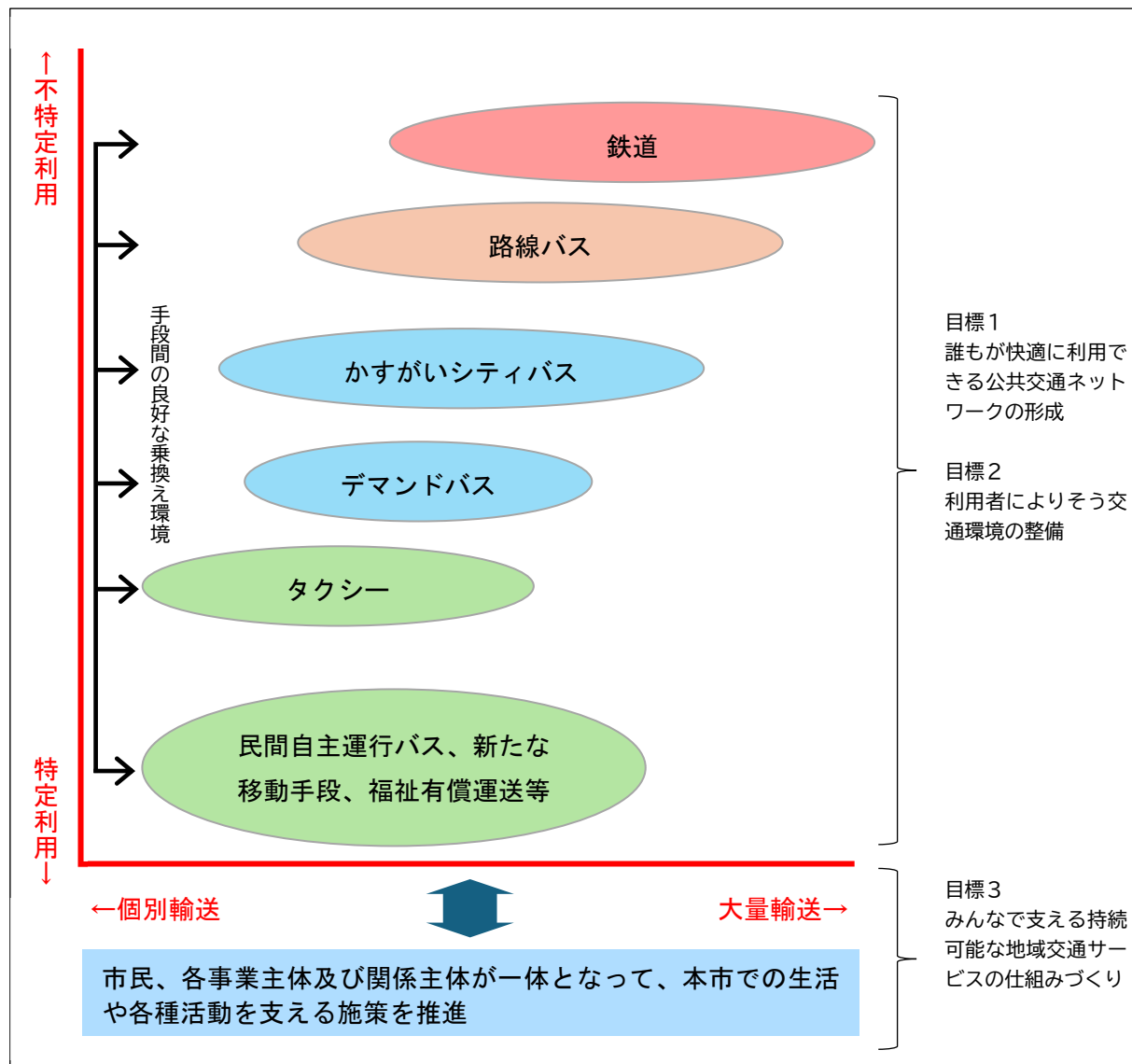
7.2 計画の区域と期間

- 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。

7.3 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



7.4 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。

7.5 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	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。	J R中央本線 名鉄小牧線
			サービス水準	高頻度・長時間の運行により、通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的に対応する。	
	準基幹路線	↔	役割	基幹路線と一体となって、周辺都市を接続する。	愛知環状鉄道 T K J 城北線
			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。	
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。	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
			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	
	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。	あおい交通 名古屋市営バス
			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。	
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。	かすがいシティバス
			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。	

■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8章 目標達成に向けた施策・実施主体及び評価指標の設定

8.1 施策の体系

【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 ～

課題	基本目標	施策	取り組み	評価指標	
				指標	現状値→目標値
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	公共交通の人口カバー率	95% ↓ 96%
		2	路線バスサービスの維持・支援		
		3	駅及び駅前広場の整備		
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	目標2 利用者によりそう交通環境の整備	4	地域の実情を踏まえた移動手段の確保	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
5		バス待ち環境・乗り心地の改善			
6		料金割引制度の拡充			
7		多様なツールによる運行情報等の周知・改善			
課題3 地域に即した移動手段の確保	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）	バスを利用した市民の割合	22.5% ↓ 28.0%
課題4 2024問題などによる運転手の確保		9	公共交通利用意識の醸成		
課題5 公共交通の利用促進		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		
		11	隣接市との連携		
		12	地域で公共交通を支える制度・体制づくり		

8.2 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を検討します。
- 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、高齢者なども円滑に乘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

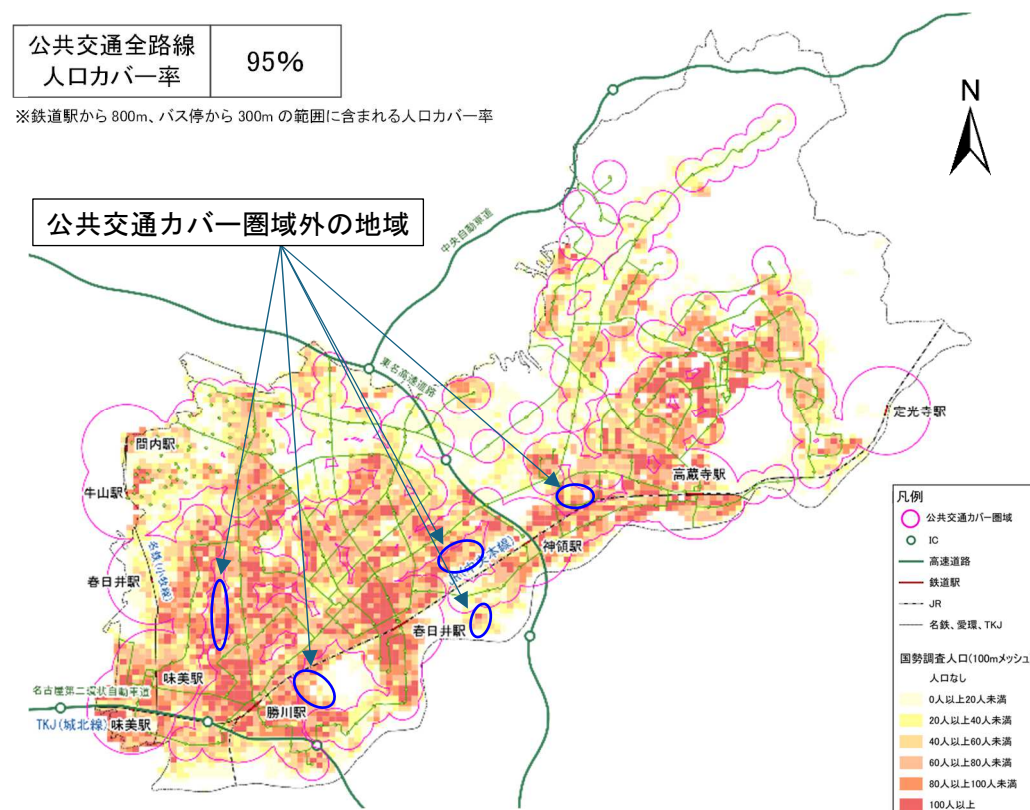
【取り組み内容】

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や、生活利便施設の立地が見込まれる地域については、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から外れている人口密度が高い地域は、神領駅北東エリア、春日井駅北東エリア、勝川駅南東エリア、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	春日井・桃花台線	六軒屋・春日井市民病院・桃花台センター	桃花台東	30	7	23		
	40	春日井線	JR勝川駅	鳥居松・神領駅北口・坂下	藤山台南	14	2	12	
	41			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	JR春日井駅	浅山町・東野町	大池住宅前	5	1	6	
	47	東野線	JR春日井駅	浅山町・東野町	桃花園	18	2	10	
	50	小牧・勝川線	JR勝川駅	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	-	
	52	春日井市民病院線		高山・町屋・南町屋	春日井市民病院	25	4	18	
	70	高蔵寺ニュータウン線	JR高蔵寺駅北口	白山橋・岩成台北	藤山台南	22	3	17	
	71			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			高蔵寺ニュータウン線	藤山台南・中央台	石尾台南(循環)	5	0	5
	75			高蔵寺ニュータウン線	藤山台南・中央台	石尾台南	5	0	4
	80			高蔵寺ニュータウン線	岩成台・中央台	石尾台南(循環)	49	10	36
	80			高蔵寺ニュータウン線	岩成台・中央台	石尾台南	-	-	1
	81			高蔵寺ニュータウン線	中央台・高森台西	高森台北	27	6	12
	82			高蔵寺ニュータウン線	中央台・高森台西	植物園	4	0	7
	83	桃花台線	中央台・坂下五丁目	桃花台センター	2	1	-		
	84	桃花台線	中央台・坂下五丁目	かみや団地口	18	1	17		
	85	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		
	86	高蔵寺ニュータウン線	中央台・坂下五丁目・明知工業団地	福祉の里	1	1	-		
	87	高蔵寺ニュータウン線	中央台・ネオポリス北	県医療療育総合センター	9	1	9		
	88	高蔵寺ニュータウン線	中央台・東海記念病院	春日台口	10	-	-		
	90	高蔵寺ニュータウン線	岩成台・藤山台	藤山台南	22	2	21		
91	高蔵寺ニュータウン線	藤山台東・坂下五丁目	県医療療育総合センター	3	3	1			
95	春日井線	北気噴・出川	中部大学	18	4	11			
99	玉野台循環線	JR高蔵寺駅	鹿乗橋・玉野台団地(循環)	木附西	19	3	15		
99	玉野台循環線	JR高蔵寺駅	鹿乗橋	木附西	1	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

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。
- ウォ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



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がある人も、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、2025年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。

近くの乗降ポイントまで 乗降ポイントは裏面へ!
北部オンデマンドバスが来ます!

運行概要
 自宅の近くから乗降できる!
 シティバスへの乗換え無料で、いろいろなところにお出かけ!
 呼び出して利用ができる!

料金 200円
 高齢者(75才以上)は100円

運行日 平日のみ運行(土日・祝日、12/29~1/3は運休)
 運行時間 午前7時30分 ~ 午後3時30分
 車両/定員 ワンボックス車両/定員8人

申込方法
 ・電話受付
 ・インターネット受付 →

上手な使い方
 ・午前中、特に7~10時台は利用が集中して予約がとりにくいので、11時以降の利用がおすすめです。

<使い方の例>
 あかつき台児童遊園から乗車→市民病院で下車
 →病院受診後、シティバス西環状線に乗り換え、晴美駅前下車
 →近隣の飲食店で昼食
 →名鉄小牧線に乗り換え、間刈駅下車
 →徒歩で帰宅



【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%増加しました。

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手助けする政策手法のことです。

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: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 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 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・地下鉄で来店した利用者を対象に、復路運賃の負担、景品の進呈、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に、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(水曜日)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、社会全体の強靱性を高める役割も期待されています。

例)

	<p>CO₂ 排出ゼロ。100%電気で走行</p> <p>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CO₂排出量はゼロとなります。</p>
	<p>電気自動車とハイブリッド自動車のいいとこどり</p> <p>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。</p>
	<p>水素と酸素の化学反応で作った電気で走行</p> <p>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CO₂の排出はゼロとなります。</p>

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

GunMaaS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（MNC）を使ってGunMaaS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IC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、対象の路線のバス・鉄道の料金が特別価格で購入できます。



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、対象のバス・鉄道の料金が特別価格で購入できます。

一部サービスは、交通系IC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。

表示器設置箇所

市内2か所（春日井市役所、春日井市民病院）

バスはいつ来るの? がすぐわかる!
携帯電話、スマートフォンでQRコードを読み取るだけ!

かすがいシティバス 春日井バスロケ

1 携帯電話やスマートフォンの「QRコードリーダー」で、バス停に貼ってあるステッカーのQRコードを読み取ります。

2 バス停のURLが表示され、そのURLにアクセスします。

かすがいシティバス 《発車案内》

3 そのバス停の運行情報が表示されます。

4 携帯電話のブックマークに保存すればいつでもどこでも利用バス停の情報を確認できます。

※QRコードは撮影アプリやウェブブラウザで読み取れます。



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(はあとふるパス)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(はあとふるパス)提示者が受けることができる特典を、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。

The screenshot displays the 'move!かすがい' website interface. At the top, there's a banner for 'move!かすがい' with a QR code and a bus image. Below the banner, there are several sections: '目的地までの乗り換えを調べるなら...' (Route search), '運行状況を知るなら...' (Check bus status), 'タクシーに乗りたいなら...' (Taxi booking), and 'シティバスのチケットをお得に買ったら...' (Purchase bus tickets). Each section includes a brief description and a QR code for access. The bottom part of the page shows a map and a '周辺地図' (Surrounding map) section.

This screenshot highlights the benefits and purchase process for digital tickets. It features a 'デジタルチケット6つのメリット' (6 benefits of digital tickets) section with numbered points: 1. Lower fares (up to 400 yen off), 2. No need to go to the window, 3. Start using at convenient times, 4. Confirm available tickets, 5. Easy top-up, and 6. Confirm available coupons. Below this, there are 'デジタルチケットを購入するには...' (How to purchase digital tickets) and 'デジタルチケットを利用するには...' (How to use digital tickets) sections, both with QR codes and step-by-step instructions.

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。

move! かすがい Vol.4 2025年11月発行

電車やバスは、みなさんの暮らしを支える大切な移動手段の一つです。
自動車だけではなく、家計にも優しい、安心できる選択をしてみませんか？
マイカー維持費、意外と高い！

バスを使うことで、家計にやさしい暮らしへ

日々の暮らしの中で、車にかかる費用は意外と多いものです。通勤などで毎日使う方にとっては、見えにくいけれど大きな出費です。

項目	金額
自家用車年間維持費(65歳以上の高齢者)	532,791
マイカー維持費(65歳以上の高齢者)	505,082

「節約したお金で、自分にご褒美」

そんな小さな選択が、家計にも、環境にも、やさしい未来をつくれます。

家計のガソリンの相場

年	相場
2019	117.7
2020	118.0
2021	120.0
2022	125.0
2023	130.0
2024	135.0
2025	174.1

19年間で約56円上昇！

全国の消費物価指数

年	指数
2020	100
2021	102
2022	105
2023	108
2024	110
2025	108.5

19年間で約10%上昇！

安心して移動できるバスという選択

安全面に目を向けますと、ご年齢を重ねていくにつれ、運転に不安を感じる方もいらっしゃるのではないのでしょうか。内閣府のデータでは、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」の割合は、『65歳未満では0.4%のところ、75~79歳では4.8%、80~84歳では8.2%と、高齢になるにしたがい上昇する傾向が示されています。そんなとき、バスは安心して使える移動手段のひとつです。ご自分で運転しなくてもいいので、少し疲れているなどと思うときでも、気軽にお出かけできます。

出典：春日井市「move!かすがい vol.4」

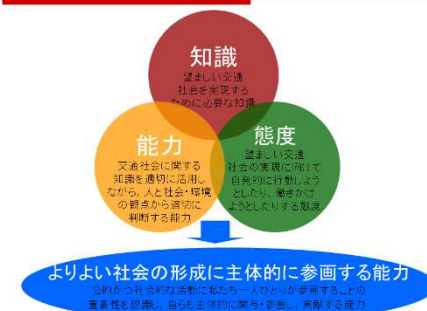
【事業概要】

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します。

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度視点移動コンテンツを制作します。

MM教育で育成されるモビリティ・マネジメント力



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

春日井タクシーの協力のもと、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 2025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ます。 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します。
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。

スマホひとつで目的地までらくらくご案内! 「GunMaaS(グンマース)」をお試しください

知事戦略部 交通イノベーション推進課 MaaS推進係

■はじめに

今礼拝中から前橋市が取り延んでおける群馬版 MaaS「GunMaaS」(マエマース)が、広域化して、群馬版 MaaS「GunMaaS(グンマース)」としてリニューアルし、今年5月15日にサービスを開始しました。

GunMaaSは、持続可能な地域交通の実現に向け、デジタル技術の活用により、地域交通をシームレスに、かつ快適な移動を実現します。前橋市よりアからスタートし、県内、群馬県全域への拡充が予定されています。

■ GunMaaSの機能

GunMaaSは、スマートフォンと連携し、目的地までのルート検索から、予約、決済までの手続きをすべて可能にする多様な交通手段の見える化と接続。以下、3つの特徴を紹介いたします。

① 多様な地域交通手段の見える化と接続

バス、鉄道のほか、タクシーやデマンドバス、シェアサイクルも検索することができます。地域の様々な移動手段を組み合わせて、最適なルートをご案内します。

② 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が作成でき、アプリ内で購入いただけます。それぞれの地域のニーズに応じた交通サービスの組み合わせが可能です。

③ 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しています。

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しています。

このように GunMaaS では様々な交通手段の連携により、最適なルート検索から予約、決済までの手続きをすべて可能にする多様な交通手段の見える化と接続を実現しています。

■最後に

予約・決済は、当課の予約センターで完結するものではありません。予約確認に関するお問い合わせは、各交通事業者の窓口となります。GunMaaSという共通のプラットフォームにおいて、各交通事業者がそれぞれのサービスを提供し、利用者がそれぞれのサービスと最適な組み合わせを実現し、移動の利便性を向上させることを目指しています。

群馬県は、この取り組みを推進する中で、GunMaaSを推進しています。また、ご利用いただいた方には、

※お申し込みの際は、必ず群馬県交通イノベーション推進課までご連絡ください。



GunMaaS アプリ画面



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。

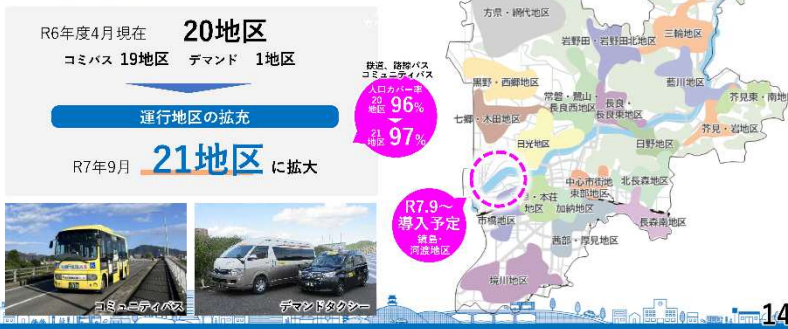
【事例】 岐阜市:地域主体のコミュニティバス事業の推進

- ・ 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）。

1 公共交通ネットワークの構築（コミュニティバス）

■ 地域主体のコミュニティバス事業の推進

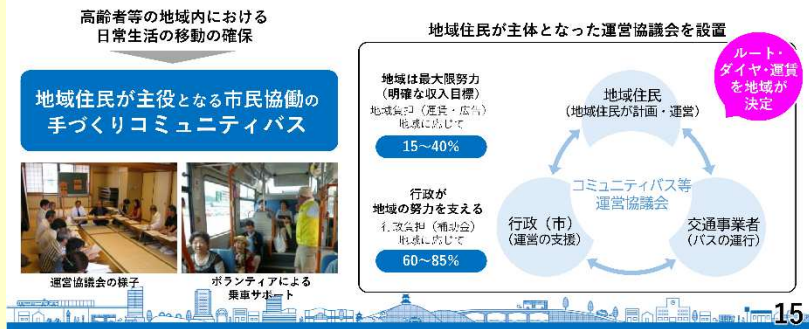
- ▶ 平成18年から市民協働の手づくりコミュニティバスを導入



1 公共交通ネットワークの構築（コミュニティバス）

■ 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
- ▶ 地域が当事者意識を持ち、効率的・利便性を確保する（運賃、ルートを地域が決定）



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

8.3 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 誰もが快適に利用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)

8.4 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民アンケート調査において、「最近1ヶ月で春日井市内の路線バス（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）を利用した人」の割合

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 とすることを旨とするため。	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旨とする。
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9章 計画の推進方法

9.1 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PDCAサイクルにより計画の改善を行います。
- また、本計画で掲げた個別施策についても、毎年PDCAサイクルを行うことで、効果的な取組みを継続的に実施できるよう、各関係主体が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、改善策を検討し、次年度以降の取り組みに活用します。
- 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。

■ PDCA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	2030年度 令和12年度	
Plan 計画	→ 計画策定		○	○	○	→ 次期計画策定	
Do 実施		→	→	→	→	→	→
Check 評価		●	●	●	●	●	
Action 改善			●	●	●	●	

9.2 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や行動変容を促す。