

第3章 公共交通利便性の整理（アクセシビリティ評価）

ここでは、公共交通機関の利用による都市生活の利便性を評価するため、『アクセシビリティ指標活用の手引き（案）／国土技術政策総合研究所都市研究部』に基づきアクセシビリティ指標を算出します。

なお、指標の算出にあたっては市域を100mメッシュに分割し、算出します。

※ 算出結果は当初計画策定時点のものです。

1 T指標とP指標について

アクセシビリティ指標には、T指標とP指標があります。

T指標は、都市内の各地点における都市交通の利便性（アクセシビリティレベル）を示すものです。単位は所要時間（分）であり、徒歩または公共交通機関の利用による「市内各地点から目的地までの所要時間」を公共交通機関の運行頻度の違いによる待ち時間の期待値を加えて計量します。T指標には、目的地別に、指標A、指標Bの2種類を設定します。

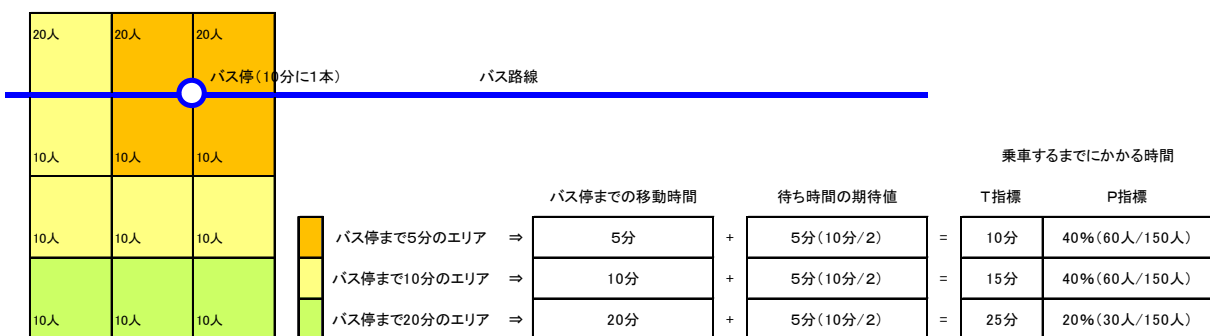
P指標は、T指標の一定時間以内の値の区域に居住する人口と、その人口が都市の総人口に占める割合で示すものです。T指標が都市内各地点における利便性であるのに対し、P指標は、都市全体の都市交通の利便性（アクセシビリティのレベル）を示します。

◆指標A：「公共交通の利用のしやすさ」

「都市内の各地点から鉄道、バス等の公共交通機関に乗車するまでにかかる所要時間の数値」です。

各々の地点から徒歩による公共交通機関までの移動時間と公共交通機関待ち時間の期待値の計で算出します。

【指標Aのイメージ】

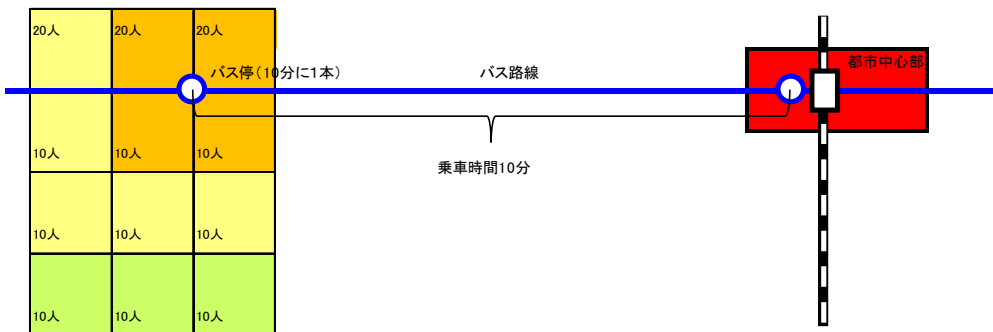


◆指標B：「都市中心部への利便性」

「都市内の各地点から都市の中心部までの所要時間」であり、本市においては、都市計画マスタープランにおいて都市交流拠点に位置づけられる「勝川駅」、「JR春日井駅」、「神領駅」、「高蔵寺駅」、「味美駅」、地域拠点に位置づけられる「名鉄春日井駅」、「鷹来地区」、「坂下地区」、「高蔵寺ニュータウンセンター」を中心部とします※。

各々の地点から各駅までの徒歩及び公共交通機関での移動時間と公共交通機関待ち時間の期待値の計として算出します。

【指標Bのイメージ】



		都市中心部までにかかる時間				
		バス停までの移動時間	待ち時間の期待値	乗車時間	T指標	P指標
■	バス停まで5分のエリア ⇒	5分	+ 5分(10分/2)	+ 10分	= 20分	40%(60人/150人)
■	バス停まで10分のエリア ⇒	10分	+ 5分(10分/2)	+ 10分	= 25分	40%(60人/150人)
■	バス停まで20分のエリア ⇒	20分	+ 5分(10分/2)	+ 10分	= 35分	20%(30人/150人)

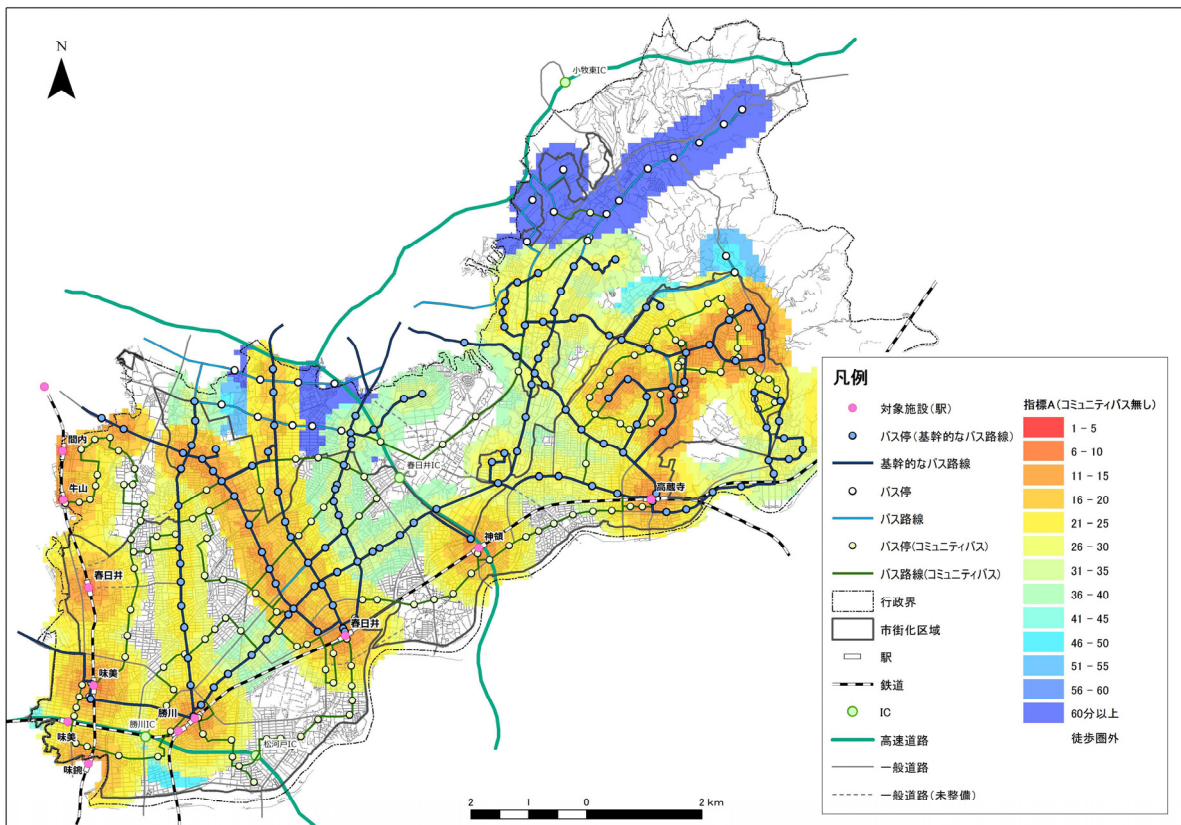
※ 都市計画マスタープランにおける地域拠点の内、名鉄牛山駅は市街化調整区域（市街化を抑制すべき区域）に位置します。そのため、ここでは名鉄牛山駅以外の9拠点を都市中心部として、アクセシビリティ評価の対象とします。

2 アクセシビリティの評価

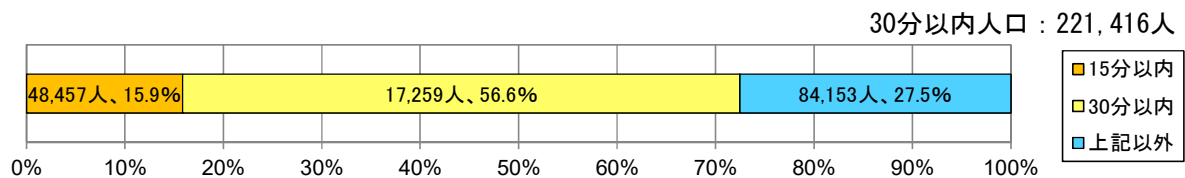
(1) 公共交通の利用のしやすさ（指標Aーコミュニティバス無し）

T 指 標	<ul style="list-style-type: none"> ◆指標Aでアクセシビリティが確保されていると判断される「30分以内」の地点は、JR中央本線及び名鉄小牧線各駅の周辺、JR中央本線各駅を起終点として北へ放射状に伸びるバスルート沿線、高蔵寺ニュータウン内の基幹的なバスルート沿線です。 ◆「15分以内」の特に利便性の良い地点は、各拠点の周辺の外、「JR春日井駅」から北西へ伸びるバスルート沿線及び高蔵寺ニュータウン内の基幹的なバスルート沿線です。 ◆市街化区域内においても勝川駅から春日井駅間、春日井駅から神領駅間の東西方向のバスルート沿線では30分を超える地点がみられる他、市北東の山間部のバスルート沿線は「60分以上」となっています。
P 指 標	<ul style="list-style-type: none"> ◆指標AにおけるP指標の値は「15分以内」が15.9%、「30分以内」が56.6%です。 ◆アクセシビリティが確保されていると判断される「30分以内」の合計は72.5%です。 ◆総人口の7割以上が、公共交通の利便性が高いエリアに居住しています。

【図3-1 T指標（指標A：公共交通の利用のしやすさーコミュニティバス無し）】



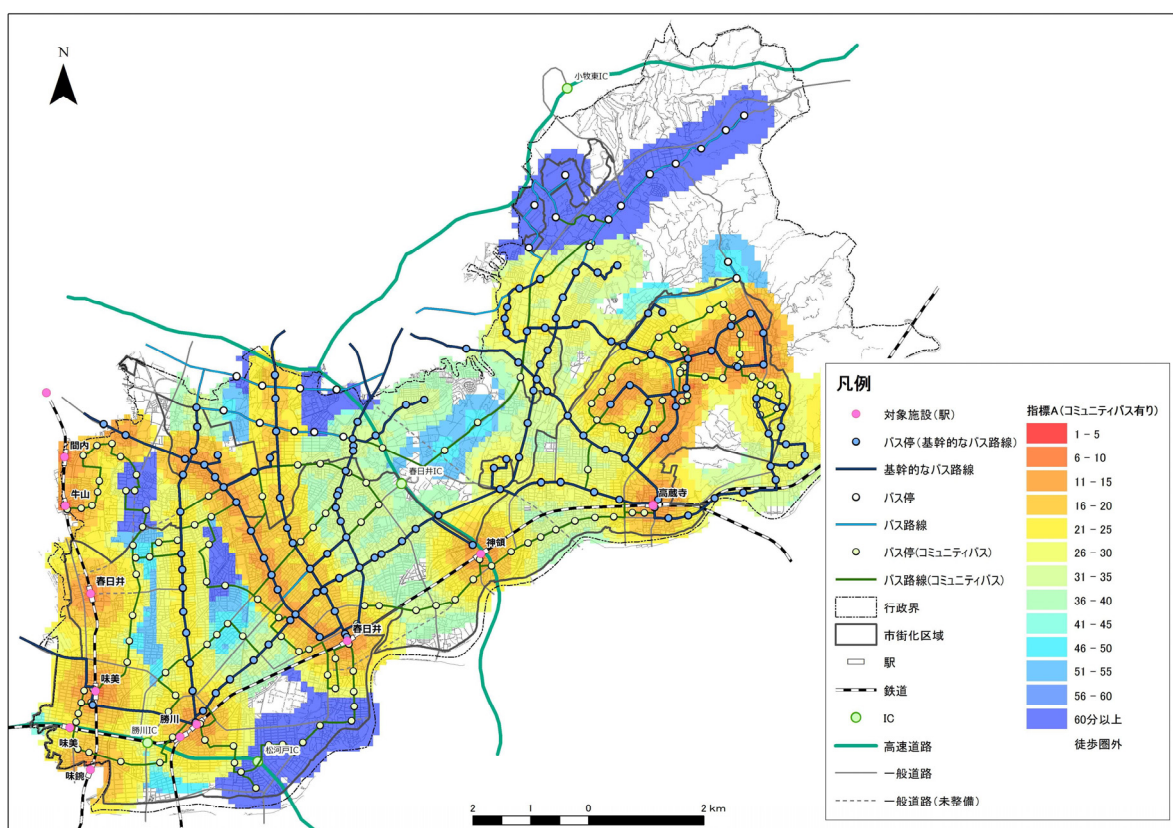
【図3-2 P指標（指標A：公共交通の利用のしやすさーコミュニティバス無し）】



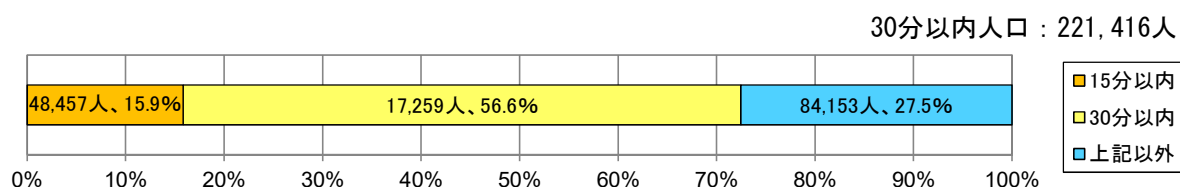
(2) 公共交通の利用のしやすさ（指標A－コミュニティバス有り）

T 指 標	<p>◆コミュニティバスを含めた場合、コミュニティバスを含めない場合に徒歩圏外であるエリアにおいてアクセシビリティが高まりますが、指標Aでアクセシビリティが確保されていると判断される「30分以内」の地点に変化はありません。</p> <p>◆コミュニティバスは運行間隔が1時間程度であるため、アクセシビリティが確保されていると判断される「30分以内」の地点に影響がないことがうかがえます。</p>
P 指 標	<p>◆コミュニティバスを含めた場合も、指標AにおけるP指標の値に変化はなく「15分以内」が15.9%、「30分以内」が56.6%です。</p>

【図3-3 T指標（指標A：公共交通の利用のしやすさ－コミュニティバス有り）】



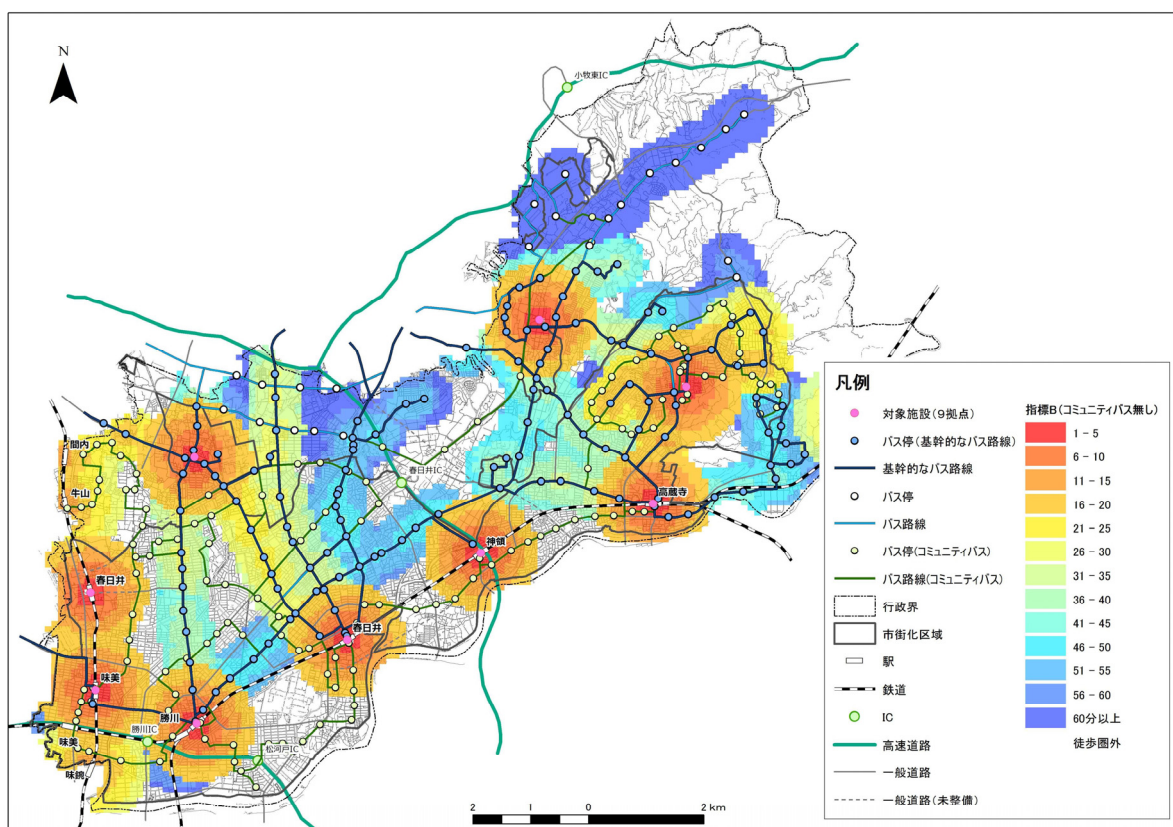
【図3-4 P指標（指標A：公共交通の利用のしやすさ－コミュニティバス有り）】



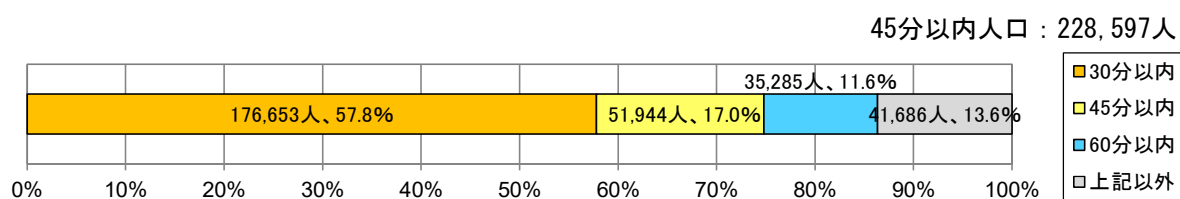
(3) 都市中心部への利便性（指標B－コミュニティバス無し）

T 指 標	<p>◆指標Bでアクセシビリティが確保されていると判断される「45分以内」の地点は、各拠点の周辺の他、「JR春日井駅」から北西へ伸びるバスルート沿線及び高蔵寺ニュータウン内の基幹的なバスルート沿線です。</p> <p>◆市街化区域においても勝川駅から春日井駅間、春日井駅から神領駅間の東西方向のバスルート沿線や市北部等では45分を超える地点もみられます。</p>
P 指 標	<p>◆指標BにおけるP指標の値は、「30分以内」が57.8%、「45分以内」が17.0%、「60分以内」が11.6%です。</p> <p>◆アクセシビリティが確保されていると判断される「45分以内」の合計は74.8%です。</p> <p>◆総人口の約7割が各拠点まで徒歩または公共交通機関によってアクセスしやすいエリア（45分以内）に居住しています。</p>

【図3-5 T指標（指標B：都市中心部への利便性－コミュニティバス無し）】



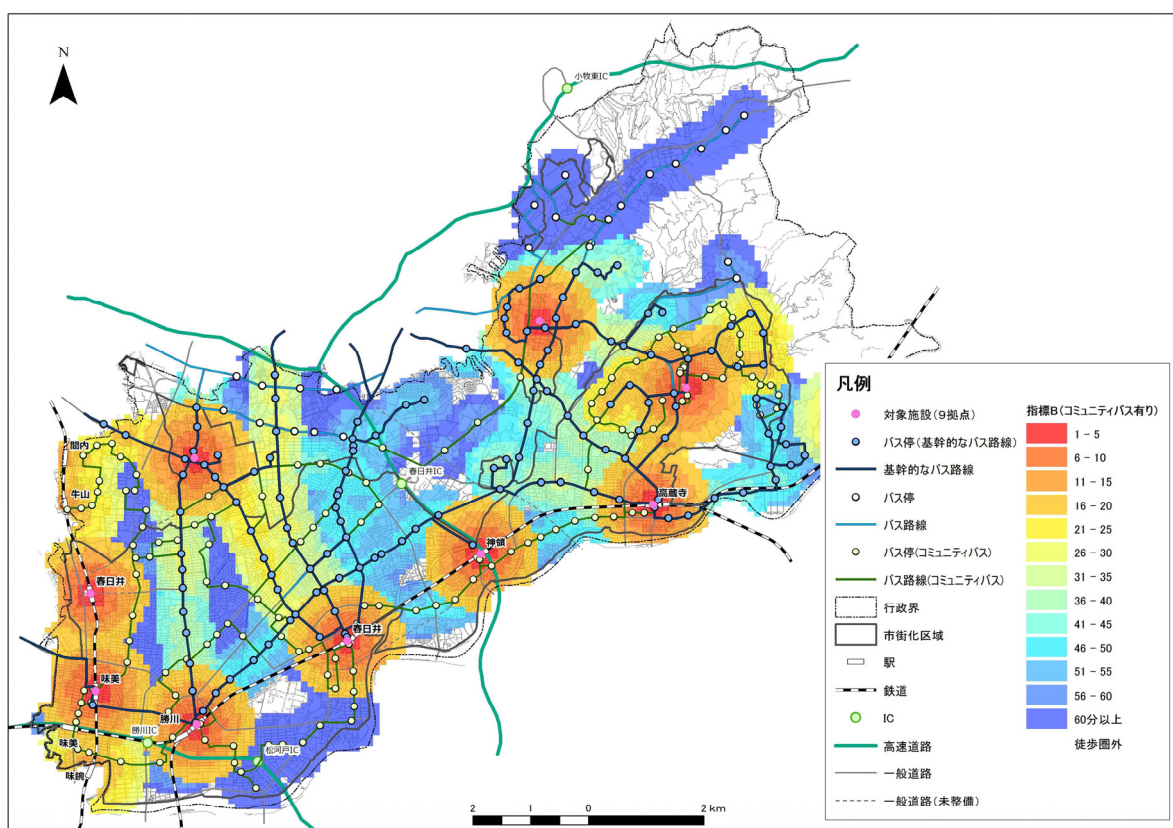
【図3-6 P指標（指標B：都市中心部への利便性－コミュニティバス無し）】



(4) 都市中心部への利便性（指標B－コミュニティバス有り）

T 指 標	<p>◆コミュニティバスを含めた場合、コミュニティバスを含めない場合に徒歩圏外であるエリアにおいてアクセシビリティが高まりますが、指標Bでアクセシビリティが確保されていると判断される「45分以内」の地点に大きな変化はありません。</p> <p>◆指標Aと同様、コミュニティバスは運行間隔が1時間程度であるため、アクセシビリティが確保されていると判断される「30分以内」の地点に影響がないことがうかがえます。</p>
P 指 標	<p>◆かすがいシティバスを含めた場合、指標BにおけるP指標の値は、「30分以内」が58.3%、「45分以内」が17.1%、「60分以内」が14.5%であり、「30分以内」及び「45分以内」が微増しますが、大きな変化はありません。</p>

【図3-7 T指標（指標B：公共交通の利用のしやすさ－コミュニティバス有り）】



【図3-8 P指標（指標B：公共交通の利用のしやすさ－コミュニティバス有り）】

