

## 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、2017年（平成29年）10月から11月にかけてアンケート調査を実施しました。

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

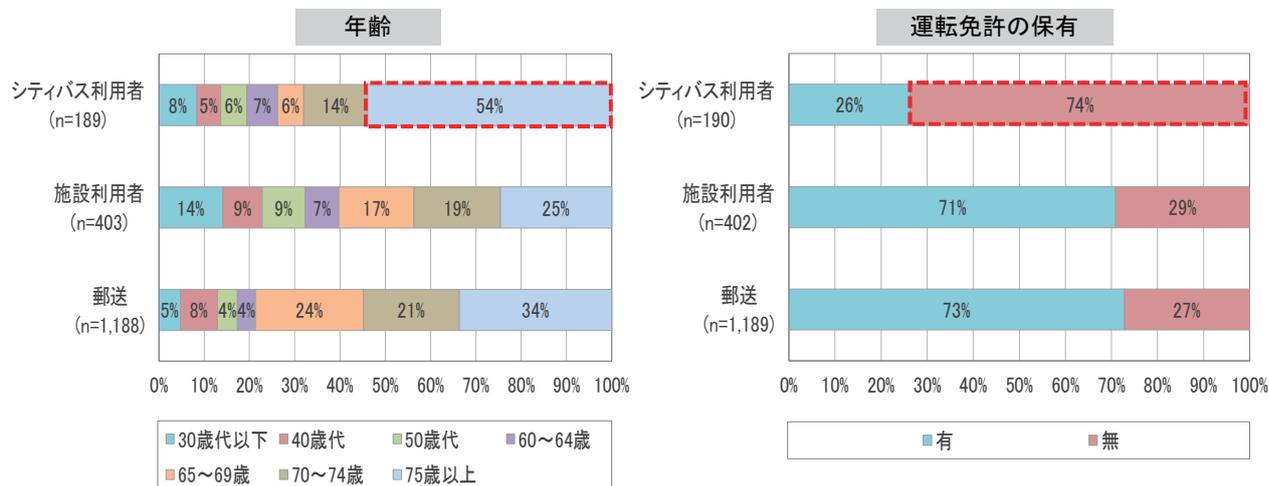
#### ■各調査の対象者

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

(2) アンケート調査結果

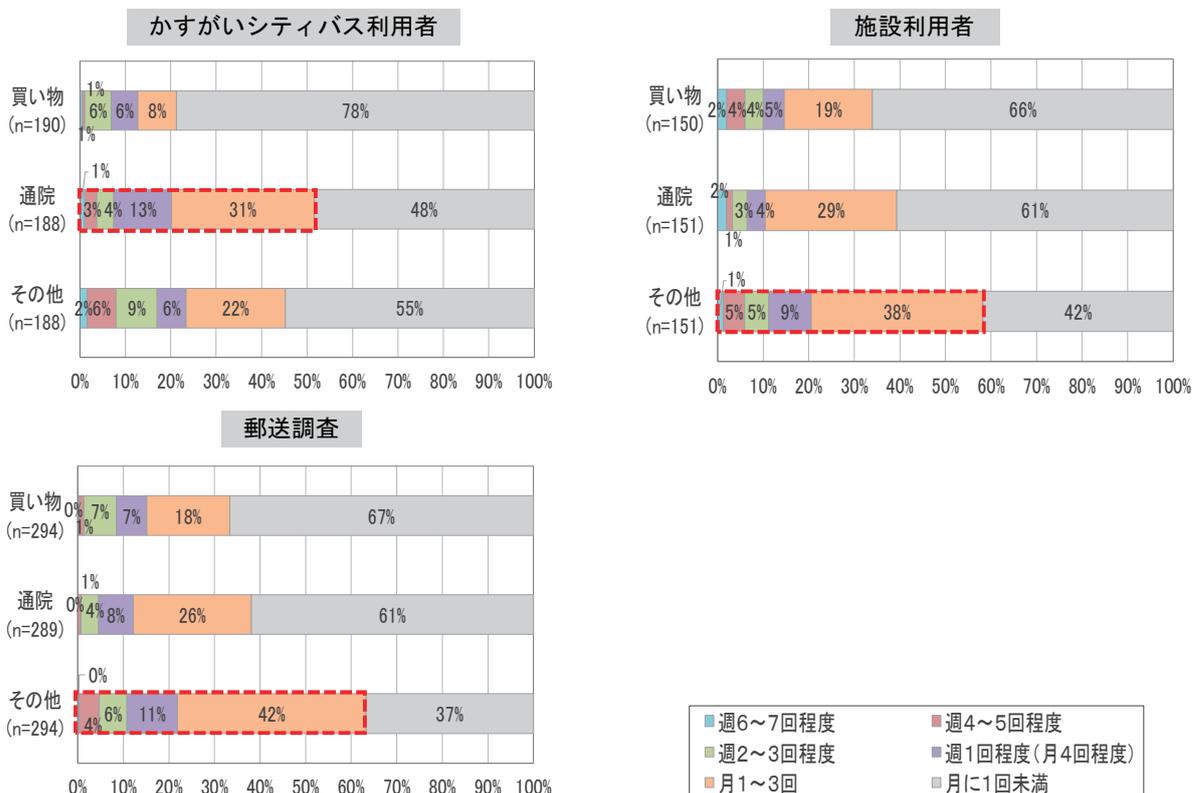
① 回答者の属性について

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



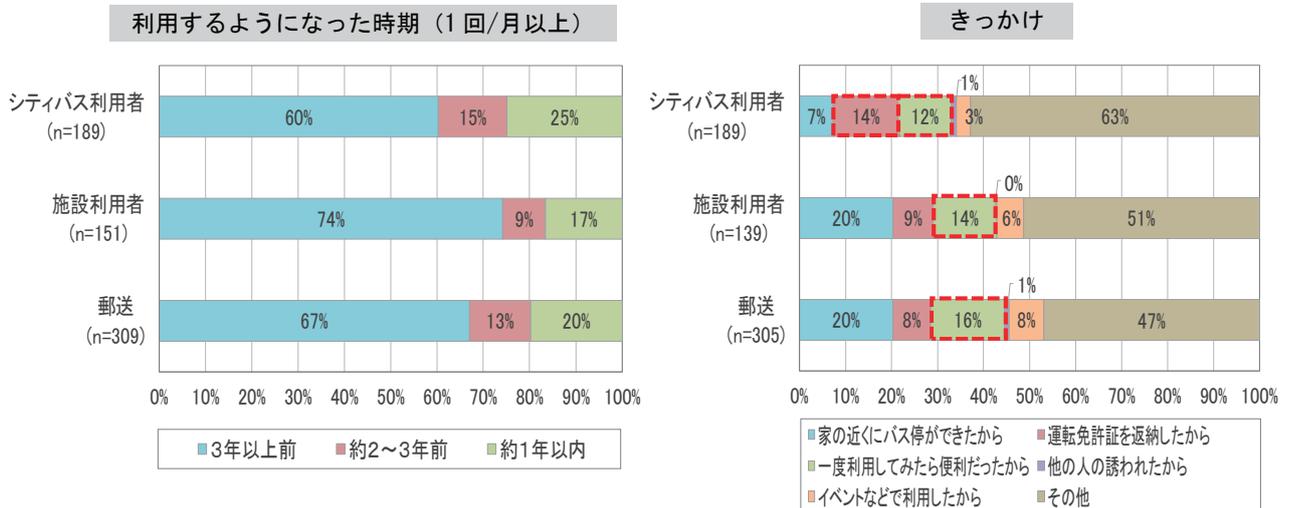
② バスの利用目的と利用頻度 (かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象)

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



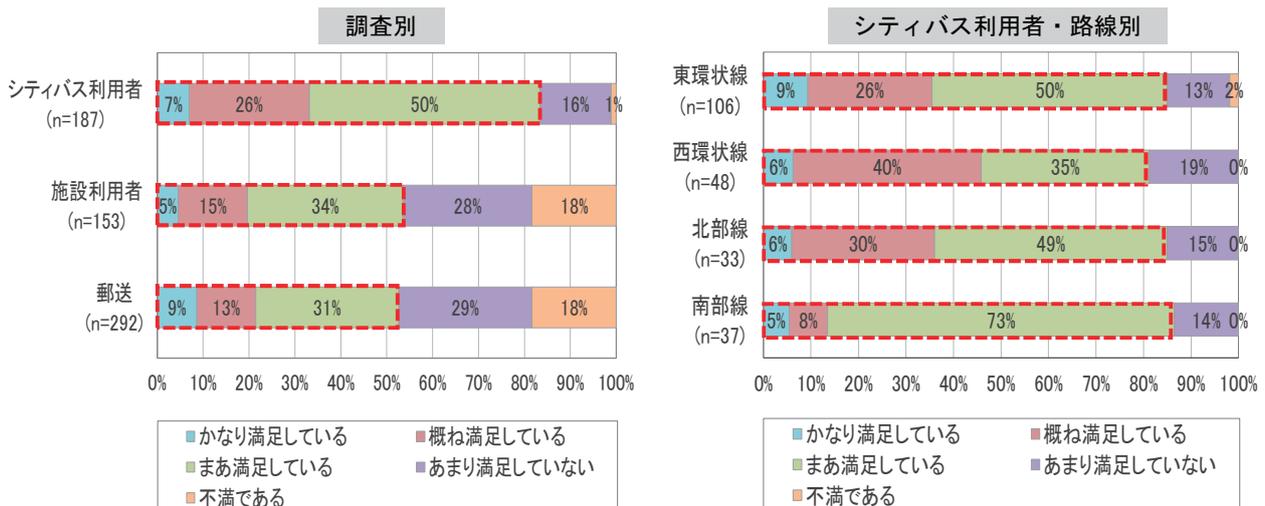
③ バスを利用するようになった時期（1回/月以上）と、利用するようになったきっかけ

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



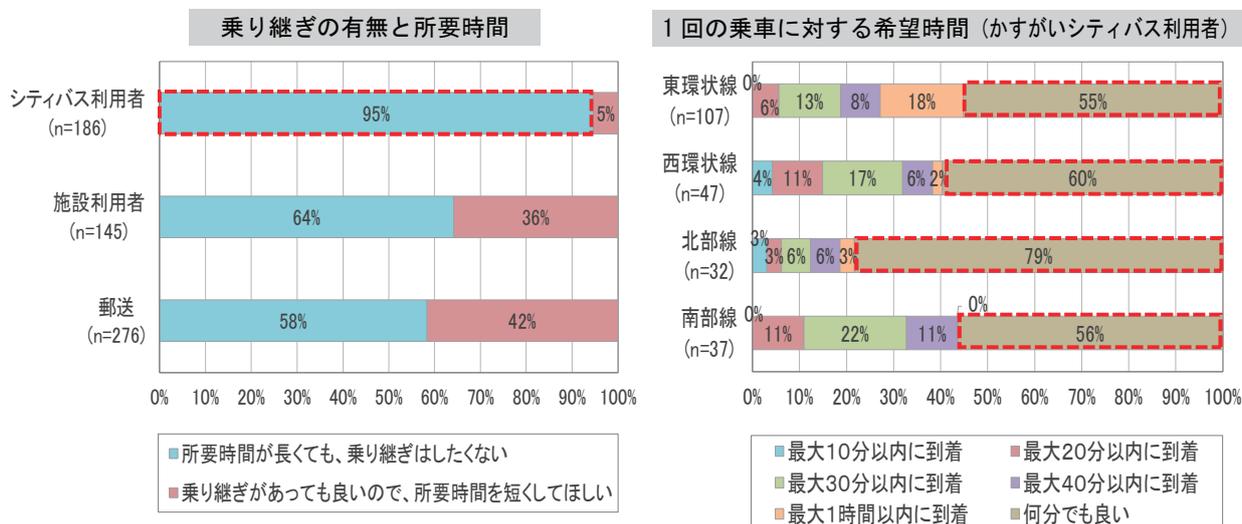
④ バスに対する満足度（かすがいシティバス利用者はかすがいシティバスのみが対象）

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



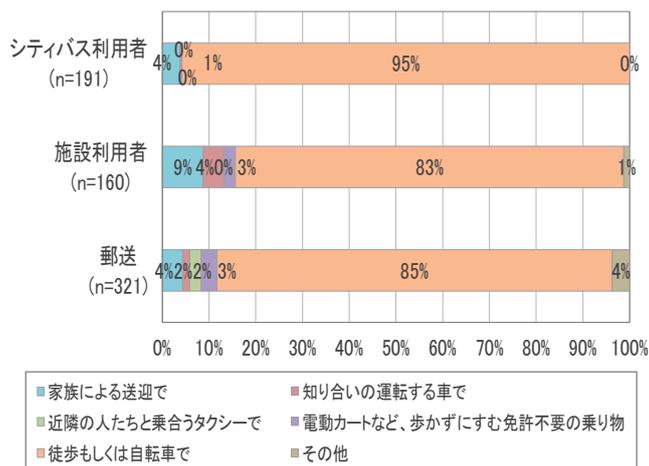
⑤ 乗り継ぎに対する意向

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



⑥ 最寄りのバス停までの移動手段の意向

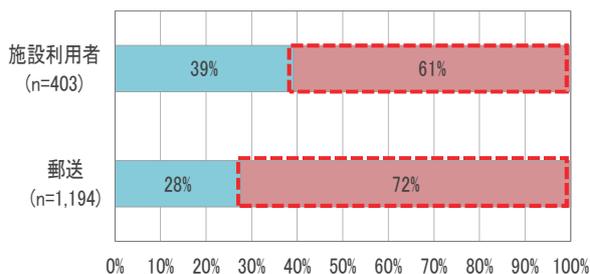
●各調査とも徒歩もしくは自転車で移動できたら良いと考えている人が多くなっています。



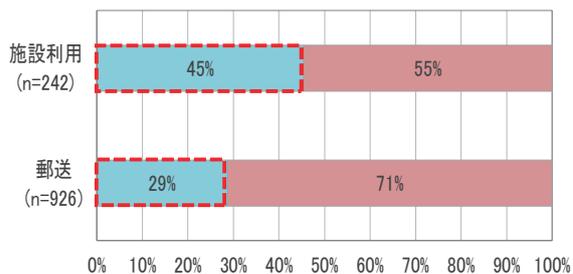
⑦ 路線バス・かすがいシティバスへの利用転換（施設利用者・郵送調査）

- 施設利用者や郵送調査対象者の過半数の人が、最近1か月にバスを利用していない状況です。
- 高齢者の利用状況は、年齢が高いほど利用されている状況です。郵送調査と比較し施設利用調査のバスの利用率が高く、高齢者の公共施設等への移動手段として機能しています。
- バスの利用条件として、各調査とも車に乗らなくなったときが最も多く、次いで利用したい時間にバスが走るようになったときが多くなっています。

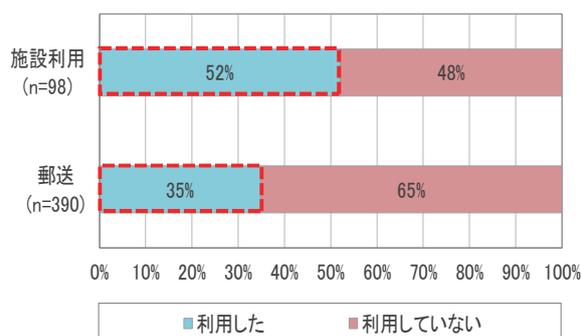
最近1か月のバス利用



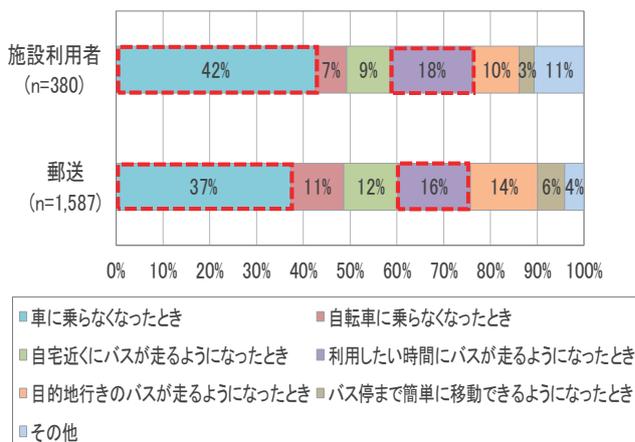
最近1か月のバス利用（65歳以上）



最近1か月のバス利用（75歳以上）



バスの利用条件



## 5-2 地域懇談会

### (1) 地域懇談会の概要

都市計画マスタープランの策定にあたり、2018年（平成30年）11月から12月において、中学校区別に、ワークショップ形式による懇談会を行いました。各中学校区で2回の懇談会を実施しており、第1回目は「地域別の強みや弱み」について、第2回目は「今後の地域づくりに向けたテーマや残すべきこと変えるべきこと」について意見交換を行いました。

公共交通は地域づくりにあたって重要な要素の1つであり、活発に意見交換が行われ、各地域で運行する鉄道、路線バス及びシティバスの強みや弱み、変えるべきことなどが具体的に抽出されています。

### (2) 地域別の意見概要

公共交通の整備状況や土地利用の現状などを踏まえて各中学校区をグルーピングし、各地域の意見の概要を整理します。

#### 名鉄小牧線、城北線沿線の地域（味美・西部・知多中学校区）

- ・名鉄小牧線や城北線を活用したまちづくりに向けた、駅施設の整備などが望まれています。
- ・かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれています。
- ・サービスの改善だけでなく、利用促進が求められています。

（特に市街化調整区域内にある地域（西部中学校区））

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
味美	—	▲電車、バスの利便性が低い ▲城北線勝川駅との接続が悪い【2】 ▲市役所、市民病院へのアクセスが悪い	❖城北線の利便性向上
西部	◎名鉄小牧線が整備され、駅に近い ◎名鉄春日井駅の利用者が増え、活気が出てきた	▲公共交通が不便 ▲名鉄春日井駅の階段が長く利用が大変【2】 ▲名鉄春日井駅の駅前広場が無い ▲バス停が町内にない（四ツ家町） ▲シティバスの乗車時間が長い ▲シティバスの便数が少ない【2】 ▲シティバスの路線間やJRへの連絡が悪い【2】 ▲シティバスのPR不足(存在自体、時刻表)【3】	❖名鉄春日井駅の階段 ❖シティバスの運行方法を変える ❖免許返納後の対応 ❖バスや電車をもっと使う【2】 ❖積極的なPR（企業や店舗、駅、市役所などに時刻表）
知多	—	▲城北線が分かりにくい	❖城北線の利便性の向上（エレベータなど）【2】 ❖電車、バスの接続改善 ❖車を使わなくても良い町に

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

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

- ・かすがいシティバスの改善や新たな交通の検討が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
東部	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖市民にとって便利なシティバスへ(運行時間の検討など)【2】</li> <li>❖デマンド交通の検討</li> <li>❖LRTの検討(中央通り)</li> </ul>
中部	◎駅が利用しやすくなった	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲シティバスが充実していない</li> <li>▲バスが座れない</li> <li>▲公共交通が未整備で、移動は自動車しかない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖自動車の待機場所(勝川駅)</li> </ul>
柏原	◎バス停が近い	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲シティバスの本数が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖増加する高齢者への対応(町内会での対応の仕方の検討)</li> </ul>

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

**市街地と農地が広がる地域(松原、鷹来中学校区)**

- ・交通に不便を感じています。
- ・J Rへの接続などの公共交通の改善が求められています。
- ・サービス改善のほか、公共交通を活かす取組みが求められています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
松原	◎交通の便が良い【2】 (ターや駅、バス停など)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲公共交通が不便(バス停が少ないなど)【2】</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖公共交通手段がほしい</li> <li>❖交通網の整備(J Rへの接続、バスの充実)</li> </ul>
鷹来	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲自動車を運転できない人が増えている</li> <li>▲交通に不便を感じている</li> <li>▲公共交通が少なく車がないと生活できない(桃山区)</li> <li>▲バス停まで遠い</li> <li>▲バスの運行便数が少ない(勝川駅行きなど)【4】</li> <li>▲運賃が高め</li> <li>▲市内バスの高齢者向けフリーパスがない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖車に乗らない人にも便利なまちにしたい</li> <li>❖公共交通機関を使いやすい仕組み(時間や金額)</li> <li>❖行政からバスに乗る取組み</li> <li>❖子どもたちがバスを体験する取組み(無料で)</li> <li>❖公共交通で市や地域の会議に行けるように開始時刻を調整する</li> <li>❖バス停に自転車を置くところがあるといい</li> </ul>

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

**鉄道駅(J R神領駅)があるが、地域内の多くが市街化調整区域である地域(南城中学校区)**

- ・J R神領駅や市民病院へのかすがいシティバスの充実が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
南城	◎大都市のベッドタウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲高齢化が進み、市民病院へ通院するにも路線バスの乗継ぎが必要な状況</li> <li>▲駅までの公共交通機関が少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖J Rの快速の停車化</li> <li>❖シティバスの充実(バス停の設置など)【2】</li> </ul>

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

### 市北東部の豊かな自然が広がる地域（坂下中学校区）

- ・路線バスの利便性は確保されているが、JR高蔵寺駅や市民病院へのかすがいシティバスの改善が求められています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
坂下	◎バスが便利である	▲交通のアクセスが悪い	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖シティバスの本数を増やす（JR高蔵寺駅・市民病院）</li> <li>❖シティバスを乗りやすく工夫する</li> </ul>

### 高蔵寺ニュータウン周辺（高森台、石尾台、藤山台、岩成台、高蔵寺中学校区）

- ・路線バスの便数の多さやJR高蔵寺駅に近いという強みがあるが、坂道が多くバス停へのアクセスが不便である弱みがあります。
- ・高齢化に対応するための交通サービスの検討が望まれています。

中学校区	強み	弱み	変えていくこと
高森台	◎老人会で買い物、病院などへの送迎を実施している	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲車の運転が出来なくなり、車を手放す人がいる</li> <li>▲幹線道路にはバス路線があるが、それ以外の地域はバス停まで遠く、高齢者にはきつい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖高齢化などへの対応（駅、病院、商業施設への移動）【4】</li> <li>❖シティバスの拡充</li> <li>❖EVなどのカーシェアの導入【3】</li> <li>❖Uber、LRTなどの導入</li> <li>❖自動運転の実証実験の拡大（専用レーンの設置）</li> </ul>
石尾台	◎路線バスの便数が多く、交通の便が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲坂道が多く、運転免許返納後の高齢者などの自動車を運転できない人の移動にとって負担が大きい【8】</li> <li>▲市の中心部に出る公共交通機関がない</li> <li>▲JR高蔵寺駅が遠い（玉野台）</li> <li>▲バスの運行便数が少なく不便（玉野台）</li> </ul>	
藤山台	◎路線バスの便数が多く、交通の便が良い	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲大きな道路がありながら、幹線バスがない</li> <li>▲市民病院へのバスが不足</li> <li>▲バス料金が高い</li> </ul>	❖交通計画の見直し
岩成台	◎JR高蔵寺駅が近い	▲坂が多いが、交通手段がない	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖高齢者に優しい町に</li> <li>❖移動しやすさの確保</li> </ul>
高蔵寺	◎JR高蔵寺駅がある	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲バスの利用が不便</li> <li>▲昼間にバスの本数が少ない</li> <li>▲名鉄バスは運賃が高いと思う</li> </ul>	❖施設からのシャトルバスがほしい

※表中の【 】の数値は、同種意見の数を示す。

## 第6章 公共交通の課題の整理

### 6-1 公共交通を取り巻く環境からの基本的な課題

人口減少、高齢化が進行する中、本市の公共交通の特徴や市民などの移動実態を踏まえ、本市の今後の公共交通を検討する上で基本的な課題を抽出します。

#### ○周辺都市とのアクセス利便性の活用

- ・本市には、鉄道が4路線整備されている。特にJR中央本線と名鉄小牧線は高頻度に運行しており、名古屋市を經由することで全国各地へ移動ができるなど、アクセスの利便性が確保されている。また、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅を基点とした路線バスが整備されており、鉄道へ接続できるネットワークが形成されている。名古屋市などの周辺都市への通勤・通学の利便性の高さは、定住人口・転入人口の確保につながるため、今後も鉄道へのアクセスの利便性を更に活かしていくことが必要である。

#### ○地域特性を踏まえた高齢者をはじめとした市民の移動手段の確保

- ・バス停や鉄道駅が近くにない住宅地や坂道が多い住宅地など公共交通の利用が不便な地域が存在しており、利便性や料金に格差が生じている。高齢化が進行する中、高齢者をはじめとした市民が、自家用車に過度に依存しなくても医療施設や商業施設、公共サービス施設などの生活に必要な施設へ公平に移動できる手段の確保が必要である。

#### ○運転手不足への対応

- ・バス事業者・タクシー事業者ともに運転手不足が進行している。今後も本市に関連する公共交通のネットワークやサービス水準を確保するためには、これを支える運転手不足への対応が必要である。

#### ○公共交通の利用促進

- ・今後は、緩やかに人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されている。今後、公共交通の必要性が高まる中で、持続可能な公共交通網を形成していくため、市民がより公共交通を意識し、自家用車から公共交通へ自発的に転換するよう促すための支援やサービスなどを行い、公共交通の利用促進を図っていくことが必要である。

## 6-2 公共交通に係る個別課題

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

### 鉄道

#### ○乗換えの利便性・安全性の向上

- ・本市の鉄道網は、名古屋市を經由することで全国各地へ移動ができるなど、利便性が確保されている。一方で、バリアフリー化の推進が必要とされる乗降客数が3,000人/日以上の駅のうち、名鉄春日井駅は駅前広場が未整備でありバリアフリー化が必要とされる。また、JR高蔵寺駅では、駅前広場内でバスと送迎車両の錯綜が特に見られる。これらの駅は、立地適正化計画の都市機能誘導区域の拠点となる駅であり、乗換えの利便性や安全性の向上が必要である。

### 路線バス

#### ○鉄道との接続性の確保・バス停周辺の安全性の向上

- ・本市の路線バスは、市内外の主要施設や住宅団地と、JR勝川駅・JR春日井駅・JR高蔵寺駅をつなぐネットワークが整備されている。今後もこれらの鉄道との接続性を確保していくことが必要である。
- ・一部のバス停周辺において、急なすりつけ勾配のある箇所など、バリアフリーに配慮されていない歩行空間があるため、安全性を向上するための対応が必要である。

### かすがいシティバス

#### ○需要に応じたシティバスの効率性の確保

- ・かすがいシティバスは、買い物や春日井市民病院などへの通院、市役所などの公共施設、駅への移動手段として機能しているが、利用者が少ない経路やバス停及び路線バスとの重複区間があるため効率化が必要である。
- ・駅への移動手段として機能していることや、路線バスの併用により駅への移動時間の短縮が見込める区間があることから、鉄道や路線バスとの接続ダイヤの検討が必要である。
- ・東環状線は、周回時間が2時間を越える路線であり運転手への負担が大きい。運転手不足への対応として、運転手の労働環境の改善に配慮したネットワークの検討が必要である。

#### ○新しい移動手段の導入

- ・北部線の利用者は他の路線と比較して少なく、利用者1人当たりの市負担額が高い状況である。運行の効率性を向上するため、地域の実情にあった車両や運行方法などの見直しが必要である。

### ○公共交通のカバー圏域外における移手段の確保

- ・本市の公共交通は、鉄道、路線バス及びかすがいシティバスにより、概ねの人口をカバーしているが、公共交通の利用が不便な地域が存在している。今後の高齢化により、自動車運転免許の返納者の増加を見据えて、移手段の確保について検討が必要である。

#### タクシー・民間自主運行バス等

### ○多様な交通手段の活用による生活利便性の確保

- ・タクシーは、バスで移動できない場所や時間帯での利用や、荷物が多い人やドアツードアで利用したい人など、個別需要にきめ細かく対応している。また、サンマルシェ循環バスは、ショッピングセンターへの移手段として主に高齢者に利用されており、利用者数は増加傾向である。市内での様々な需要に効率的に対応するため、タクシーや民間の自主運行バスの活用が必要である。
- ・本市では、障がい者、要介護・要支援認定者、その他単独で公共交通機関の利用が困難な人を対象として、介護タクシーと福祉有償運送が運行している。市内での様々な需要に効率的に対応するため、これらを含む福祉施策との連携が必要である。
- ・高蔵寺ニュータウンでは、ラストマイル自動運転と相乗りタクシーの実証実験を実施しており、坂道移動が困難な高齢者などの利用者からは、商業施設や医療施設への移手段として期待されている。更なる高齢化が進行する中、これらの新たな技術の導入が必要である。

#### 公共交通の利用促進

### ○利用機会の創出や満足度の向上

- ・鉄道、路線バス及びシティバスを含め、多様な手段がある中で、出発地から目的地まで適切な移手段により便利に移動することができるよう、移手段の選択や乗継ぎなどの分かりやすさに配慮することが必要である。
- ・公共交通に対する市民アンケート調査では、最近1か月間でバスを利用した人の割合が約3割である。また、シティバスに対する満足度調査では、シティバス利用者の約8割が満足しているのに対し、バスを利用しない人を含む市民や施設利用者の満足度は約5割程度であった。今後、新たな移手段も含めて公共交通の利用を促進していくため、利用機会の創出や満足度を向上させる取組みが必要である。

