

第7章 春日井市の公共交通の方針

7-1 計画の区域と期間

(1) 計画の区域

春日井市地域公共交通計画は、春日井市全域を対象とします。

なお、都市間の移動実態や公共交通の整備状況を踏まえ、関係する自治体や交通事業者などと連携しながら施策を推進します。

(2) 計画期間

計画期間は、2021年度（令和3年度）から2025年度（令和7年度）の5年間とします。

7-2 基本理念

本市は、鉄道や路線バスなどの利便性の高い公共交通に加え、快適な都市基盤を備えているほか、豊かな自然に恵まれた名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

本市の公共交通は、鉄道駅周辺などを中心として、4路線の鉄道や路線バス、かすがいシティバスなどの多様な公共交通が整備され、隣接する名古屋市を經由した広域の移動や、都市間をまたぐ通勤・通学から身近な地域間での移動まで多様な移動を支えています。

その一方で、人口減少や高齢化の進行が予測されているなか、鉄道駅周辺などの地域において都市機能を集積させて、多くの人でにぎわうまちづくりやこれを支える持続可能な交通サービスの提供が必要です。

また、本市が持続的に発展していくためには、子育て世代から定住の場として選んでもらえるように魅力を創造し、自家用車を過度に使わなくても快適に暮らせる都市の構築が求められます。

よって、今後の社会構造の変化に対応した持続可能な「ライフタウン」を構築するため、新しい技術を利用した公共交通の実現を目指し、基本理念を次のとおり設定します。

（春日井市の公共交通の基本理念）

心地よくつながる公共交通網

～ より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ ～

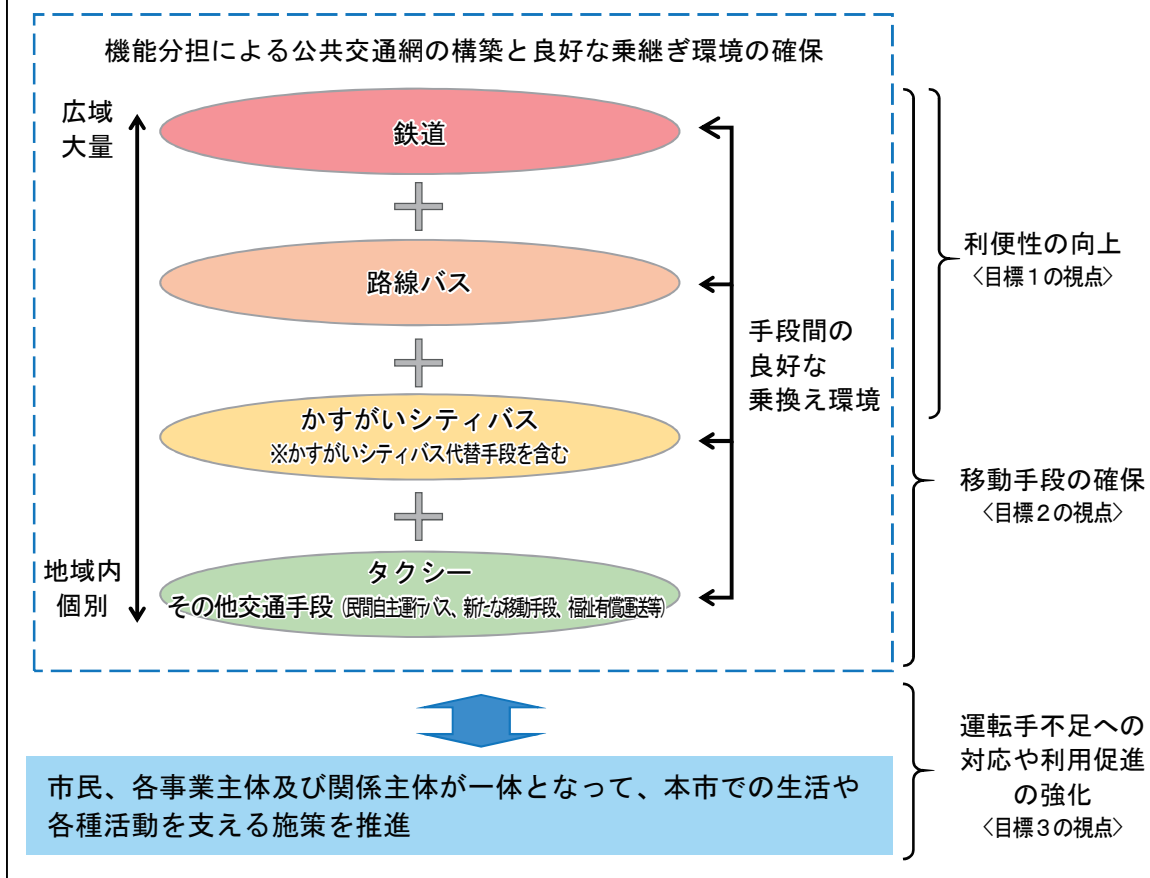
7-3 基本的な考え方

本市では、鉄道や路線バス、かすがいシティバスなどの多様な公共交通が整備されていることを踏まえ、以下に示す考え方を基本として、各種公共交通に係る施策を検討します。

■本市の公共交通施策を検討する際の基本的な考え方

- ・多様な需要に対応し続けるため、利便性の高い鉄道網と路線バスを活かして、市内の各拠点や周辺都市との移動の利便性を維持することを基本とします。さらに、公共交通カバー圏域外の地域へ対応するため、かすがいシティバスや多様なモビリティを活用し、地域の特性に合った交通手段により補完する体系的な公共交通網を形成します。
- ・各公共交通手段の乗継ぎ環境の改善などにより、多様な交通手段を適切に活用しながら、誰もが安全で快適に公共交通を利用することができる交通環境づくりを推進します。
- ・運転手など交通事業を支える人の不足が懸念される中で、公共交通を支え続けるため、市民をはじめとした関係者の自発的な行動を促進します。

本市の目指す公共交通網の構築イメージ



7-4 公共交通の目標

基本理念の「心地よくつながる公共交通網 ～より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～」の実現を目指し、本市の公共交通の整備状況や基本的な考え方を踏まえ、以下の基本方針を設定します。

目標1：鉄道とバスによる利便性の高い公共交通網の形成

利便性の高い鉄道と路線バスを活かし、名古屋市方面をはじめとした周辺都市や都市機能が集積する鉄道駅周辺、春日井市民病院や商業施設などの市民生活を支える主要な施設に便利に移動できる公共交通網を形成します。

市民の公共交通による外出機会を創出するため、全ての人が、安全・快適に公共交通の乗車待ちや車両への乗降ができるように、利用者の多い駅やバス停の交通結節機能の向上を図ります。

目標2：多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保

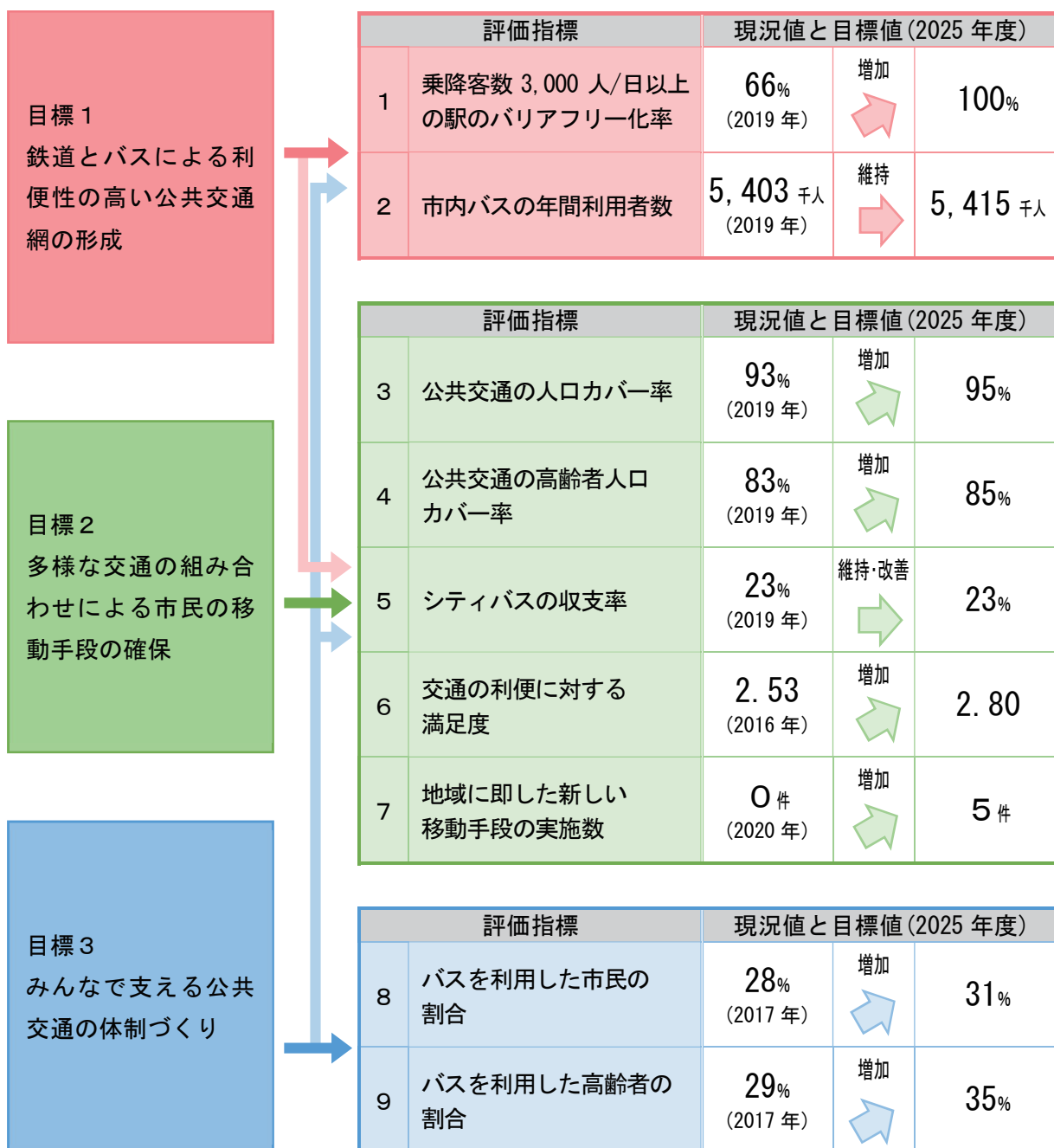
高齢者などの市民生活を支え続けるため、地域の需要や地形条件などの特性を踏まえながら、シティバスをはじめとした多様な交通手段を活用して、より多くの市民の移動手段を効率的に確保する、持続可能な公共交通体系を形成します。

目標3：みんなで支える公共交通の体制づくり

今後の人口減少や運転手不足の進行が懸念される中、将来にわたり本市の公共交通の利便性を確保し続けるため、市民、地元企業、交通事業者、大学等研究機関及び行政などの多様な主体が連携し、運転手の確保やより多くの市民の利用を促進する体制や取組みを強化します。

7-5 計画の目標値

本計画の公共交通の理念の実現に向けた各施策を計画的かつ効果的に実施するため、以下の目標値を設定し、客観的に施策の進捗状況や効果について評価します。



目標値設定の考え方

評価指標に対する計画の目標値と目標年次および設定の理由を以下に示します。

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

○目標値を設定した理由

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

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 31 年 4 月 1 日）に基づき、利用者数が 3,000 人/日以上の市内の 6 駅を対象として、段差解消、視覚障がい者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロック、障がい者対応型トイレが設置されているか状況を確認します。

■利用者数が 3,000 人/日以上駅

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

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

○目標値を設定した理由

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

○目標値算出に使用するために用いる諸元

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

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

○目標値を設定した理由

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

○目標値算出に使用するために用いる諸元

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

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

○目標値を設定した理由

- ・高齢者が公共交通を利用できる体系が形成されているか評価します。
- ・居住地の広がりに対してネットワークの適正化を図ることにより、公共交通の高齢者人口カバー率を向上させることを目指します。
- ・目標値は「公共交通の人口カバー率」と整合を図ります。

○目標値算出に使用するために用いる諸元

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

5	シティバスの収支率	現況値(2019年)	目標値(2025年度)
		23%	23%

○目標値を設定した理由

- ・公共交通の人口カバー率の増加による利便性を図る一方で、持続可能性が確保されているか否かを評価します。
- ・現在の収支率を維持して、効率的なネットワーク形成を図ることを目指します。

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・収支率は、「運行経費」に対する「運賃収入と広告料の合計収入」の割合とします。

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

○目標値を設定した理由

- ・公共交通での外出意欲を高める公共交通サービスが提供されているか評価します。
- ・中期的には交通の利便に対する満足度は向上しており、今後も同様以上の向上を目指します。

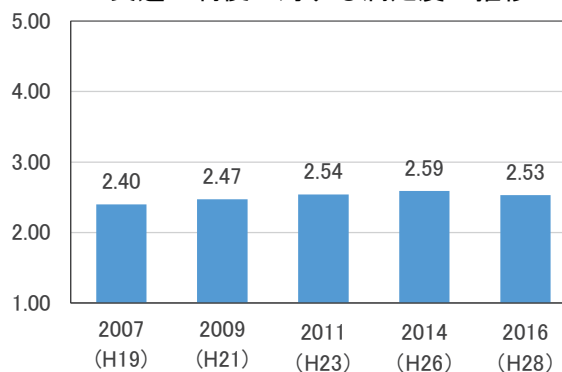
○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・市民意識調査結果を用います。

※交通の利便に対する満足度の算定の方法

- ・「誰もが、不便を感じずに移動できる」に対する満足度の5段階評価(5:満足、4:どちらかといえば満足、3:どちらともいえない、2:どちらかといえば不満、1:不満)の平均値により評価します。

■交通の利便に対する満足度の推移



7	地域に即した新しい移動手段の実施数	現況値(2020年)	目標値(2025年度)
		0件	5件

○目標値を設定した理由

- ・持続可能な公共交通サービスの提供に向け、地域の需要に効率的に対応していくための新たな移動手段の導入が進んでいるか評価します。

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・ラストマイル自動運転(ゆっくりカート)、自動運転バス及び地域生活交通を検討するエリアでの交通手段の導入件数とします。

8	バスを利用した市民の割合	現況値(2017年)	目標値(2025年度)
		28%	31%

○目標値を設定した理由

- ・利用促進策をはじめとした施策により、今まで利用していなかった人の利用機会の増加が図られ、より多くの市民が公共交通を利用しているか評価します。
- ・人口減少が予測される中で、市内バス利用者数を維持するため(評価指標2)、人口の減少割合以上の新規利用者の確保を目指します。(国立社会保障・人口問題研究所による2025年(令和7年)時点の推計人口(299,843人)は、2015年(平成27年)国勢調査の人口(306,508人)と比較し2.2%減少することが予測されています。)

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・公共交通に対する市民アンケート調査(郵送調査)における、「最近1か月間でバスを利用した人の割合」を用います。
※かすがいシティバスの代替手段を含む

9	バスを利用した高齢者の割合	現況値(2017年)	目標値(2025年度)
		29%	35%

○目標値を設定した理由

- ・高齢者の人口カバー率を拡大することにより、高齢者の公共交通の利用機会が確保され、カバー圏域を拡大した範囲においても、高齢者の移動手段として活用されているのか評価します。

○目標値算出に使用するために用いる諸元

- ・公共交通に対する市民アンケート調査(郵送調査)における、65歳以上の回答者のうち「最近1か月間でバスを利用した人の割合」を用います。
※かすがいシティバスの代替手段を含む

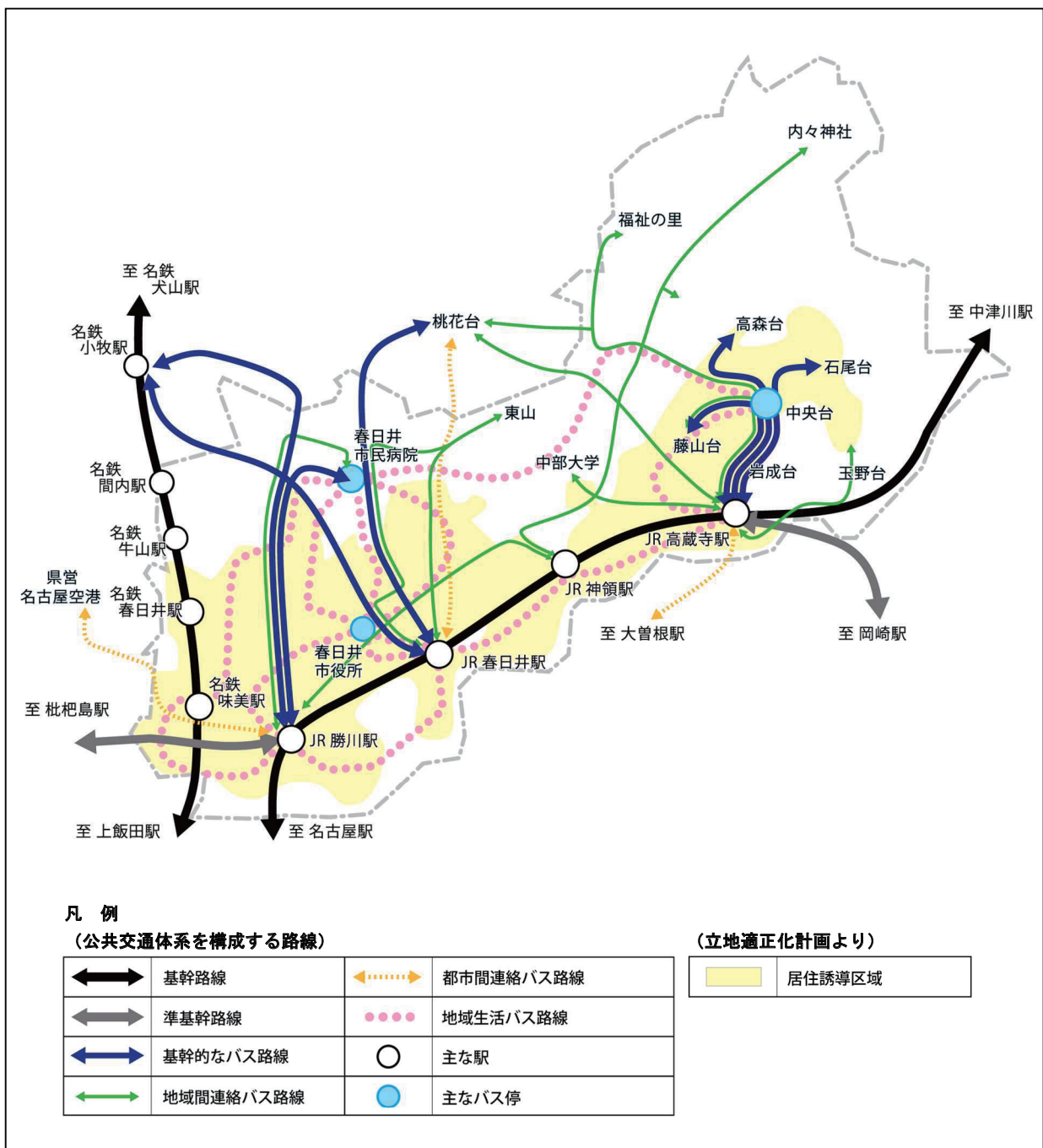
7-6 将来の主な公共交通体系

基本方針を踏まえ、関係者の連携の下、鉄道とバスが一体となった利便性の高い公共交通を維持するとともに、多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段を継続的に確保していくため、以下に示す階層的なネットワークと交通拠点的形成します。







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

これらの取組みにより、春日井市立地適正化計画でも掲げている、公共交通を利用して生活できる都市構造を目指します。

■春日井市の将来の主な公共交通体系（ネットワークと交通拠点）

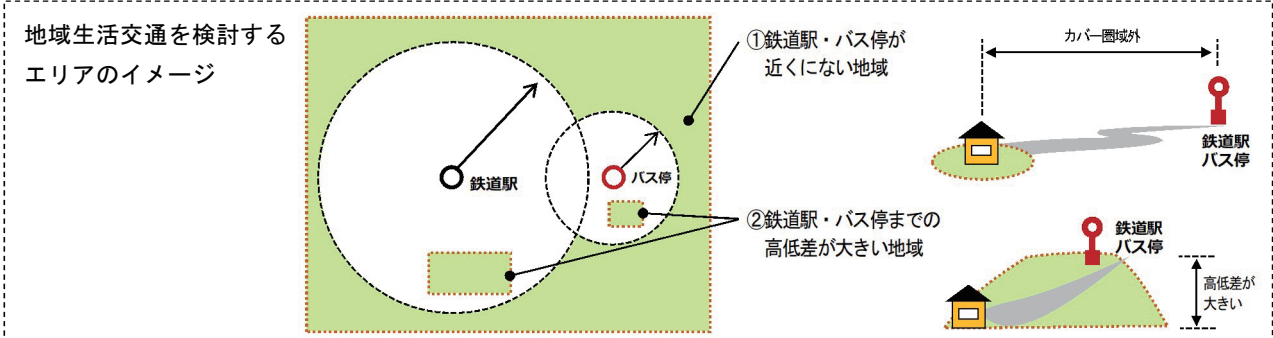


■将来の公共交通体系の形成方針

区分		役割・サービス確保の考え方	対象交通手段
鉄道	基幹路線 	役割 本市の最も重要な公共交通軸として、拠点間や名古屋市方面をはじめとした周辺都市の中心部を接続する。 サービス水準 高頻度・長時間の運行により、通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的に対応する。	J R中央本線 名鉄小牧線
	準基幹路線 	役割 基幹路線と一体となって、周辺都市を接続する。 サービス水準 需要に応じて可能な限り高頻度・長時間で運行する。	愛知環状鉄道 TKJ城北線
路線バス	基幹的なバス路線 	役割 J R勝川駅・J R春日井駅・J R高蔵寺駅と主な都市施設や居住地、隣接市の拠点となる地域を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの多様な目的の移動の利便性を確保する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時：2～3便/時間・片方向以上 オフピーク時：1便/時間・片方向以上 (運行時間) 7時前後～22時前後まで	名鉄バス 高蔵寺ニュータウン線(高蔵寺ニュータウン内の区間)、春日井・桃花台線、春日井市内線、春日井市民病院線(勝川駅発着)、小牧・勝川線
	地域間連絡バス路線 	役割 J R勝川駅・J R春日井駅・J R神領駅・J R高蔵寺駅と市内の主な都市施設や、市内外の主な居住地を連絡する。通勤、通学、通院、買い物などの目的となる施設などでの需要に対応する。 サービス水準 現状のサービス水準を基本とし、以下の水準を確保する。 (運行便数) ピーク時：2便/時間・片方向程度 オフピーク時：1便/2時間・片方向以上 (運行時間) 目的となる施設などでの需要に対応	上記以外の名鉄バス路線
	都市間連絡バス路線 	役割 主に隣接市にある拠点となる地域や施設と、J R勝川駅・J R春日井駅・J R高蔵寺駅を連絡する。 サービス水準 現在のサービス水準を基本とし、需要に応じて可能な限り高頻度・長時間運行する。	あおい交通 名古屋市営バス
地域生活バス路線 	役割 路線バスを補完し、市内の居住地と春日井市民病院や市役所、主な商業施設などを連絡する。 サービス水準 需要に対して必要最小限のサービスを確保する。	かすがいシティバス	

■ネットワークを補完する交通手段

区分	役割・サービス確保の考え方	対象交通手段
地域生活交通	役割 路線バスや地域生活バス路線を補完し、地域内の商業施設や医療施設などへの移動手段となる。 サービス水準 地域内の需要及び今後の地域づくりの方向性に対して、効率性に配慮しながら必要な交通手段やサービスを確保する。	地域内の需要に応じた手段による公共交通
タクシー	役割 上記の手段では対応することが困難な個別輸送にきめ細かく対応する。 サービス水準 個別の需要に対応したサービスを確保する。	春日井タクシー、近鉄東美タクシー、東鉄タクシー、名鉄西部交通北部、尾張交通
その他交通手段	役割 他の交通手段との機能分担に配慮し、特定の目的に対応する。 サービス水準 個別目的の需要に対して、効率性に配慮しながら必要な交通手段やサービスを確保する。	サンマルシェ循環バス、福祉有償運送等



第8章 施策・実施主体

基本理念の「心地よくつながる公共交通網 ～より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～」の実現を目指し、関係者が連携して以下の施策を実施します。

基本理念	心地よくつながる公共交通網 ～より暮らしやすい“ライフタウン”春日井へ～									
目標	目標1 鉄道とバスによる利便性の高い公共交通網の形成		目標2 多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保				目標3 みんなで支える公共交通の体制づくり			
評価指標	乗降客数 3,000人/日以上の駅の バリアフリー化率	市内バスの 年間利用者数 <small>(関連指標) バスを利用した市民の割合</small>	公共交通の 人口カバー率	公共交通の 高齢者人口 カバー率 <small>(関連指標) バスを利用した高齢者の割合</small>	シティバスの 収支率	交通の利便に 対する満足度	地域に即した 新しい移動手段 の実施数	バスを利用した 市民の割合 <small>(関連指標) 市内バスの年間利用者数</small>	バスを利用した 高齢者の割合 <small>(関連指標) 公共交通の高齢者人口カバー率</small>	
目標値(現況値⇒目標値)	66% ⇒ 100%	5,403千人 ⇒ 5,415千人	93% ⇒ 95%	83% ⇒ 85%	23% ⇒ 23%	2.53 ⇒ 2.80	0件 ⇒ 5件	28% ⇒ 31%	29% ⇒ 35%	
施策	1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化	●						○	○	
	2 路線バスサービスの維持・支援		●	●	●	○	○	○	○	
	3 バス待ち環境の改善	○	●				○	○	○	
	1 かすがいシティバスの再編		●	●	●	●	○	●	●	
	2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入		●	●	●	●	●	●	●	
	3 タクシーや民間自主運行事業、福祉施策との連携		○	●	●	○	●	○	○	
	4 先進技術の活用による移動手段の確保		○	●	●	○	●	○	○	
	5 隣接市との連携		●				●	○	○	
	1 料金割引制度の拡充・周知		●				○	●	●	
	2 交通事業者の運営支援(運転手の確保)		○	●	●		○	○	○	
	3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施		○			○	○	●	●	
	4 多様なツールによる運行情報の周知・改善		○			○	○	●	●	
	5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援		○			○	○	○	●	
	6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり		○			○	○	●	●	

●: 目標達成に特に寄与する施策、○: 目標達成に寄与する施策

目標1：鉄道と路線バスによる利便性の高い公共交通網の形成

1 駅及び駅前広場の整備・バリアフリー化

《施策の内容》

J R高蔵寺駅周辺の再整備

高蔵寺リ・ニュータウン計画に基づき、駅北口周辺の再編整備、駅南口周辺や地下道空間の改善による交通結節機能の強化や駅南北の一体感の向上を図ります。

名鉄春日井駅のバリアフリー化

名鉄春日井駅は、都市交流拠点としてさらなる利便性の向上を図るため、春日井西部第二土地区画整理事業との整合性を検討の上、バリアフリー化を促進します。

名鉄春日井駅の駅前広場等整備

春日井西部第二土地区画整理事業に合わせ、名鉄春日井駅へ自転車・徒歩で安全にアクセスできるように、安全な歩行空間や駐輪場を整備するとともに、バスやタクシーに円滑かつ安全に乗り換えることができるように駅前広場を整備します。整備にあたっては、視覚障害者誘導用ブロックや屋根の設置を検討します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① J R高蔵寺駅 周辺の再整備	春日井市	設計・整備				
② 名鉄春日井駅の バリアフリー化	名古屋鉄道 春日井市	関係機関協議・整備				
③ 名鉄春日井駅の 駅前広場等整備	西部第二土地区画整理組合 春日井市	関係機関協議・整備				

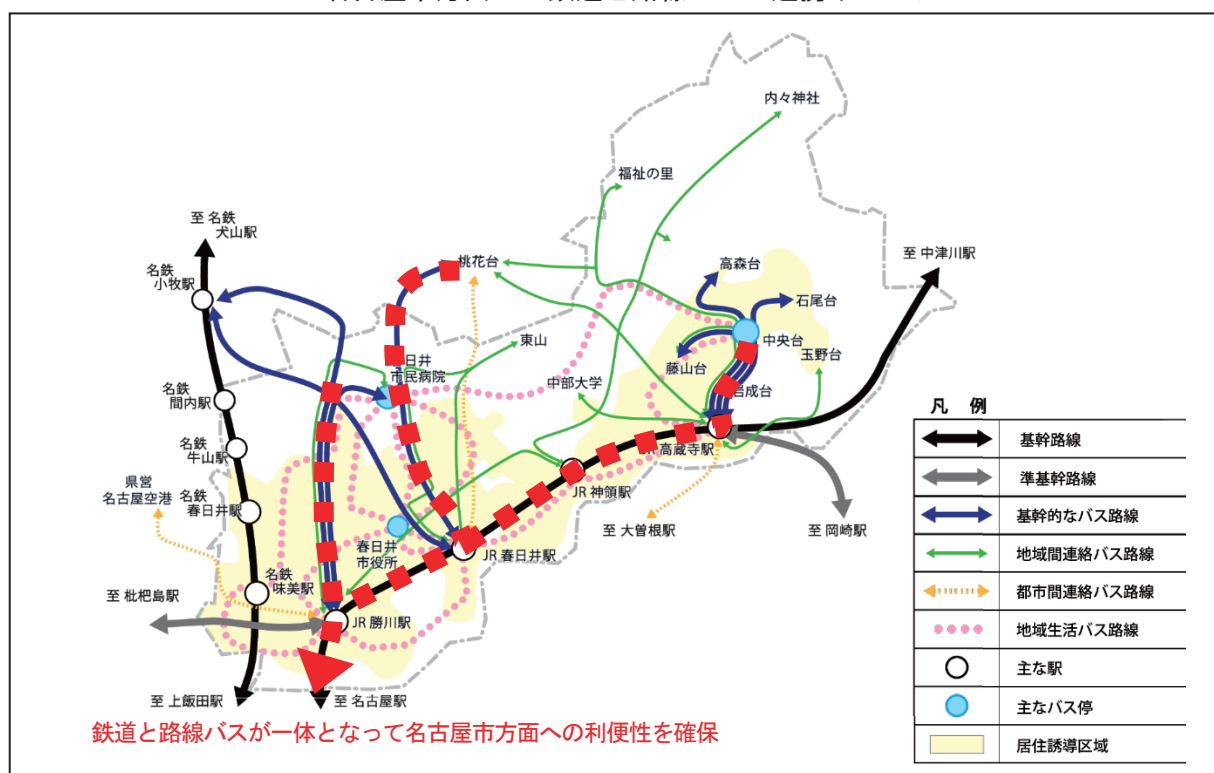
2 路線バスサービスの維持・支援

《施策の内容》

J R勝川駅・J R春日井駅・J R高蔵寺駅を基点とした路線バスは、J R中央本線を利用する名古屋市方面への通勤・通学や、春日井市民病院への通院、商業施設への買い物などの様々な移動を支える利便性の高い交通手段として、現在のサービス水準の維持・改善を図ります。市は、地域公共交通会議の意見を聞きながら、必要に応じてこれを適切に支援していきます。この他、サービス水準の維持・改善に向けて、春日井市立地適正化計画に基づき、居住の誘導や都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を図ります。

また、鉄道のダイヤが変更された際には、鉄道と路線バスを乗り継ぐ移動の利便性を維持するため、路線バスのダイヤの見直しを検討します。

■名古屋市方面への鉄道と路線バスの連携イメージ



《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① 路線バスサービスの維持	名鉄バス	実施				
② 路線バスサービスの支援	春日井市	実施				

3 バス待ち環境の改善

《施策の内容》

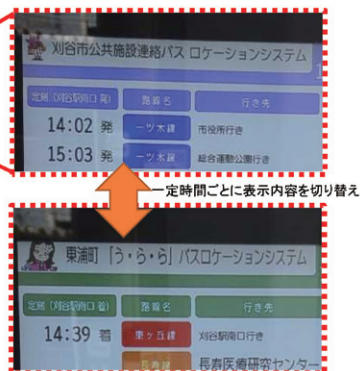
バスの利便性や快適性を高めるため、バス停の利用状況などを踏まえながら、バス事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチや屋根、運行情報の案内の整備などにより待合い環境の向上を図ります。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
バス待ち環境の改善	名鉄バス 春日井市	検討・整備				

主な事例：バス待ち環境の事例

●運行情報板付きバス停



一定時間ごとに表示内容を切り替え

資料：適切なバス停車施設のあり方に関する調査報告書
(国土交通省中部運輸局)

●屋根付きバス停



資料：岐阜市ホームページ

目標2：多様な交通の組み合わせによる市民の移動手段の確保

1 かすがいシティバスの再編

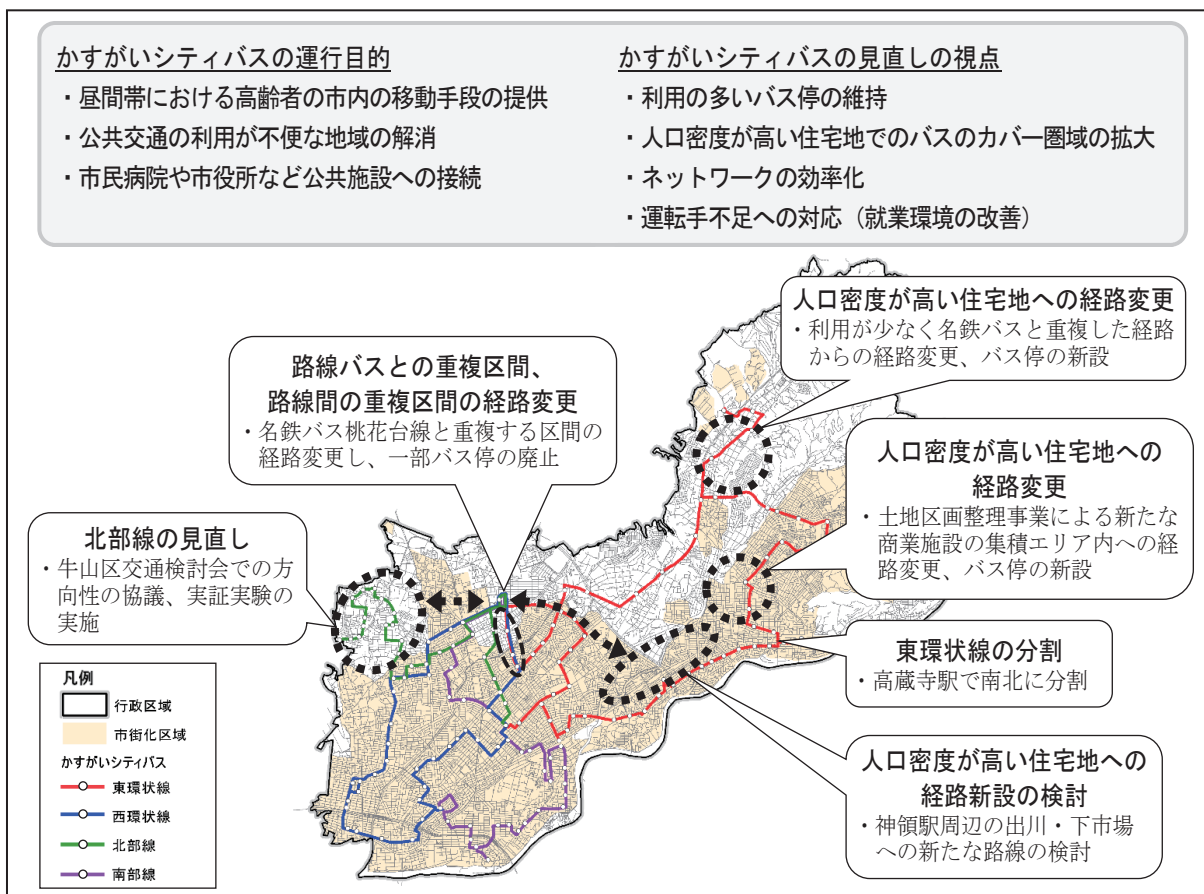
《施策の内容》

高齢者の移動手段を確保する公共交通として、利用状況や事業の効率性に配慮しながらネットワークやダイヤを再編します。

市役所や春日井市民病院、駅や地域の主な商業施設など利用の多いバス停への利便性を維持しながら、人口密度が高い住宅地においてバスでカバーできていないエリアを解消します。一方で、路線バスとの重複区間や路線間の重複区間の経路を変更するとともに、利用者の少ない北部線では、効率的で持続可能なネットワークや移動手段への改善を図ります。また、運転手の労働環境を改善するため、1便当たりの運行時間が2時間20分と長い東環状線の改善を図ります。

ネットワークの再編に合わせ、鉄道や路線バスとの乗換え地点となるバス停では、乗換えに配慮したダイヤについて検討するとともに、名鉄春日井駅の駅前広場整備に合わせ、当該駅への乗入れについても検討します。

■かすがいシティバスの再編イメージ



《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
かすがいシティバスの再編	春日井市	調整等	本格運行			

2 地域の実情を踏まえた移動手段の導入

《施策の内容》

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

また、導入にあたっては、路線バスとの連携に配慮します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
地域の実情を踏まえた移動手段の導入	春日井市	調整等	本格運行			

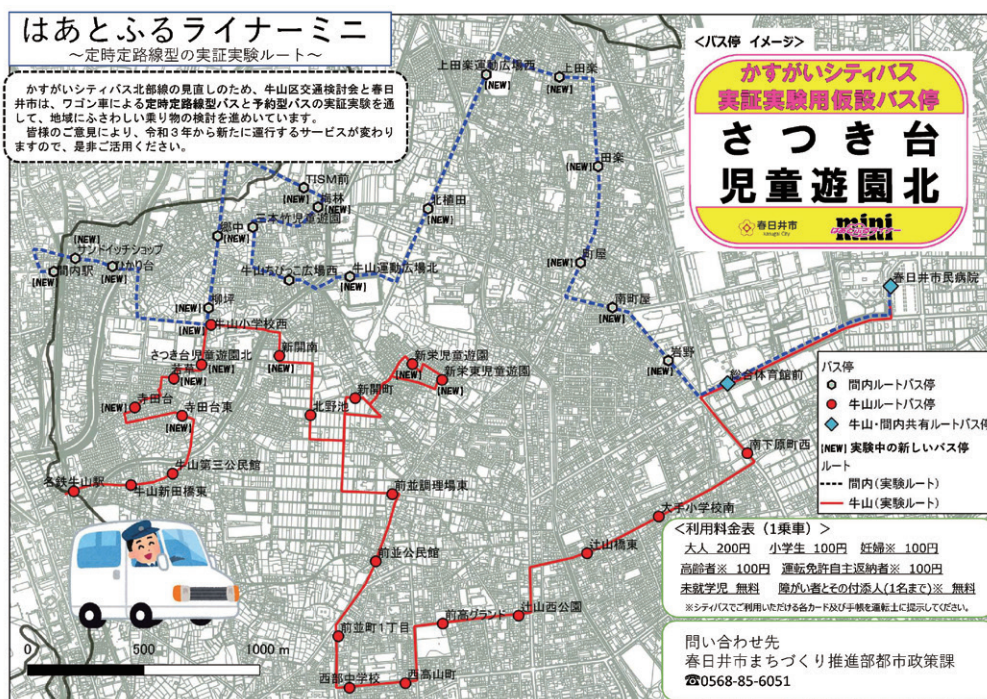
主な事例：「はあとふるライナーミニ」の実証実験（牛山区・鷹来地区）

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

【実施期間】2020年（令和2年）8月～11月

【運行時間】午前8時～午後4時

【運行車両】ワゴン車（1台あたり定員9名（内1名は車イス専用））



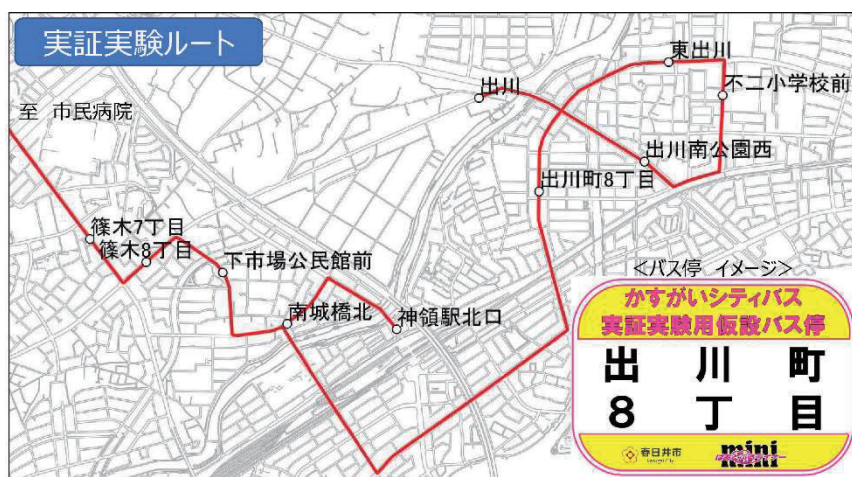
主な事例：タクシーによる「はあとふるライナーミニ」実証実験（出川区・下市場区）

出川区・下市場区において、地区から市民病院までの移動需要の有無を検証する実証実験を実施しました。

【実施期間】2020年（令和2年）8月～11月

【運行時間】午前8時～午後4時

【運行車両】タクシー車両（1台あたり定員3名）



主な事例：ラストマイル自動運転（ゆっくり自動運転）（石尾台地区）

高蔵寺ニュータウンでも特に高齢化率の高い石尾台地区を対象として、地域内のラストマイルの移動手段を確保するため、運転タスクをシステムが担って自律走行し、利用者の需要に基づき移動サービスを提供する、自律走行・オンデマンド交通を導入します。

また、当該地区での導入効果を検証し市内他地区や全国への積極的な横展開が可能となるように取り組みます。

ゆっくり自動運転® コンセプト

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

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

ゆっくり自動運転®がある
目指す社会のイメージ

資料：名古屋大学

3 タクシーや民間自主運行事業、福祉施策との連携

《施策の内容》

多様な需要にきめ細かく対応するため、地域公共交通会議の意見を聞きながら、春日井市内タクシー組合、高蔵寺ニュータウンセンター開発(株)及び福祉部局などと連携し、既存の民間自主運行事業などの活用を図ります。

また、高齢者が地域において自立した日常生活を営むことができるよう支援するため、介護保険法に基づき、高齢者等サロンの一環としてタクシーなどを手配して利用者買い物の機会を定期的に提供する「住民主体サービス買物支援事業」や、地域住民が家事支援の一環として自家用車を使用し、要支援者などのケアプランに基づく通院や買い物等外出支援を行う「訪問型サービスD等事業」について、地域福祉コーディネーター（春日井市社会福祉協議会）と協働して導入を図ります。

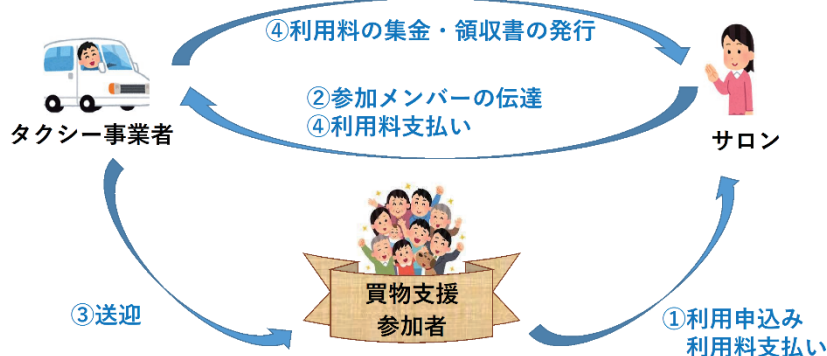
《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① タクシーや民間 自主運行事業と の連携	春日井市内タクシー組合 民間事業者 春日井市	実施				
② 住民主体サービス 買物支援事業	市民 春日井市 春日井市社会福祉協議会	実施				
③ 訪問型サービス D等事業	市民 春日井市 春日井市社会福祉協議会	モデル実施	実施			

主な事例：タクシーによる買い物支援

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

■買物支援の仕組み



4 先進技術の活用による移手段の確保

《施策の内容》

高蔵寺ニュータウンなど、丘陵地にある地形条件から、高齢者などがバス停へ移動する際に身体的負担が大きい状況にある地域は、地域生活交通を検討するエリアとして位置づけています。そのような地域では、高齢者の生活環境の向上と多世代居住の促進に向け、団地内の店舗や最寄りのバス停への移動について限られた人的資源できめ細かい対応をするため、先進技術を活用した自動運転車両によるラストマイル自動運転やAIオンデマンド乗合サービスなどの移手段の導入を図ります。

■自動運転車両の実証実験（2019年）



■相乗りタクシー実証実験（2019年）



《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① ラストマイル 自動運転の導入	名古屋大学 春日井市	実証実験	本格運行			
② AIオンデマ ンド乗合サ ービスの 導入	名古屋大学 春日井市内タクシ ー組合 春日井市	本格運行	自主運行			

5 隣接市との連携

《施策の内容》

隣接市と連携したバス路線など、市民の移動の利便性向上や公共交通の利用促進について隣接市と連携して取組めます。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
隣接市との連携	隣接市 春日井市	調整・実施				

目標3：みんなで支える公共交通の体制づくり

1 料金割引制度の拡充・周知

〈施策の内容〉

公共交通の利用促進を図るため、交通事業者や市のホームページ、市の広報誌などの多様なツールを活用し、乗継ぎ割引などのサービスについて広く情報提供を行います。

また、高齢化の進行を見据え、自動車運転免許の返納者をはじめとした高齢者などの外出を支援する制度について、交通事業者と連携し、適用可能な移動手段の拡充などについて検討します。

■名鉄バスの料金割引の概要

乗継ぎ割引

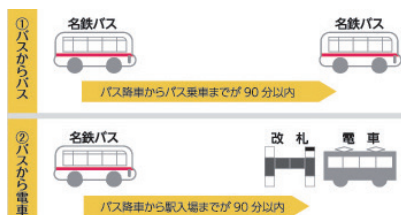
- ・1枚のmanacaを利用し、名鉄バスから名鉄バス、名鉄バスから名鉄電車など90分以内に乗り継いだ場合に運賃を割引

土曜・休日ダイヤ運行時の区間外乗車

- ・名鉄バスの通勤・通学定期をご利用の方（通用期間内に限ります）
- ・名鉄バスの定期券（通勤・通学）を土曜・休日ダイヤ運行日に券面区間外で利用した場合に1乗車100円（小児は50円）で乗車できるもの

シルバーパス65・ゴールドパス70

- ・高齢者（65歳以上70歳未満の方、70歳以上の方）を対象としたフリーパス
- ・「定額制」「名鉄バス一般路線」全線が乗り放題
- ・manacaに搭載して発売



〈施策の実施主体・スケジュール〉

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① 料金割引制度の 拡充	名鉄バス タクシー事業者 春日井市		実証実験		実施	
② 料金割引制度の 周知	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 春日井市		実施			

主な事例：「運転免許証」自主返納支援制度

- 春日井市：①市内在住の75歳未満の方を対象に、かすがいシティバス運賃が半額になるカードを発行（75歳以上は一律に同様の割引を受けることができるカードを発行）
②70歳以上の方のタクシーの運賃を1割引
- 名古屋市：市内在住の1951年（昭和26年）4月1日以前に生まれ、2020年（令和2年）3月21日から2021年（令和3年）3月19日までに運転免許を自主返納した方を対象に、manacaチャージ券5,000円分を交付
- 一宮市：一宮市に住民登録している70歳以上の方を対象に、「一宮市i-バス回数券」またはICカード「manaca」のいずれか2,000円相当と、交通安全グッズを配布
- 豊橋市：①市内在住の70歳以上の方を対象に、交通助成券5,000円分（電車・コミュニティバス共通券、又はタクシー料金助成券）又は、元気バス購入助成券9,000円分を交付
②電動アシスト自転車の購入費を補助（購入費の4分の1（上限15,000円））

2 交通事業者の運営支援（運転手の確保）

《施策の内容》

バスやタクシーの運転手不足の進行により、利用促進が図られてもサービスを合理化せざるを得ない状況となることが懸念されます。このため、運転手の確保に向け、若年層や女性を対象として、地元出身者や女性運転手の活躍状況をPRするなど、バスやタクシー事業の魅力について交通事業者と連携して周知を図ります。

また、交通事業者による運転手を確保する取組みを支援します。

さらには、バスの運転手の負担を軽減するため、運転手補助ボランティアについて検討します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
① 運転手の確保	名鉄バス 春日井市内タクシー組合	実施				
② 運転手の確保のための支援	春日井商工会議所 市民 春日井市	実施				

主な事例：運転者の人材確保の取組み

●中部運輸局愛知運輸支局の取組み

愛知運輸支局は、自動車運送事業における若者や女性の活躍を推進し、併せて就業への関心を高めてもらうことを目的に、「バス・トラックの運転・乗車体験会」を開催しています。また、体験会のほか、車両の機器操作、点検・整備体験や現役の若手・女性運転士との座談会といった働く現場をより身近に感じてもらう企画や、愛知労働局主催の就職相談会も同時開催し、運転者の人材確保に努めています。



資料：愛知運輸支局

●タクシー事業者への第二種運転免許取得支援（春日井市）

春日井市では、中小事業所の人材育成を目的として、研修事業助成金制度により、民間研修を受講する場合に受講料の20%を助成しています。その中で、市内タクシー事業者に対して、新規に第二種運転免許を取得するために必要となる研修費の助成を行っています。

3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施

《施策の内容》

小中学生や高齢者を対象に、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、日頃から公共交通を利用する意識や心のバリアフリーの醸成を図るためのイベントを実施します。その際には、車両展示や事業紹介など、公共交通を身近に感じてもらう取組みも併せて実施します。

また、公共交通の積極的な利用を推進するために、ノーカーデーの実施やモビリティ・マネジメントなどの啓発活動を検討します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 市民 春日井市	実施				

主な事例：バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベント

●バスの乗り方教室（名鉄バス株）

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



資料：名鉄バスホームページ・名鉄バス facebook

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

高蔵寺ニュータウン 50 周年記念事業として、タクシーの乗り方教室やエアバック・シートベルト衝撃体験、「タクシー運転手さんの 1 日」動画の上映、自動運転等の取組み紹介、新型タクシー・パトカー・白バイの車両展示など、多様なイベントを実施しました。



●のりものフェスタ in たかやま（高山市公共交通活性化協議会）

地域公共交通の周知・啓発を目的に 2012 年（平成 24 年）から実施されています。イベントのテーマを「のりもの」に広げ、参加者の増加を狙うとともに、警察車両や消防車両などの展示や体験乗車、交通安全の啓発、環境意識の啓発なども併せて実施しています。



資料：高山市ホームページ

4 多様なツールによる運行情報の周知・改善

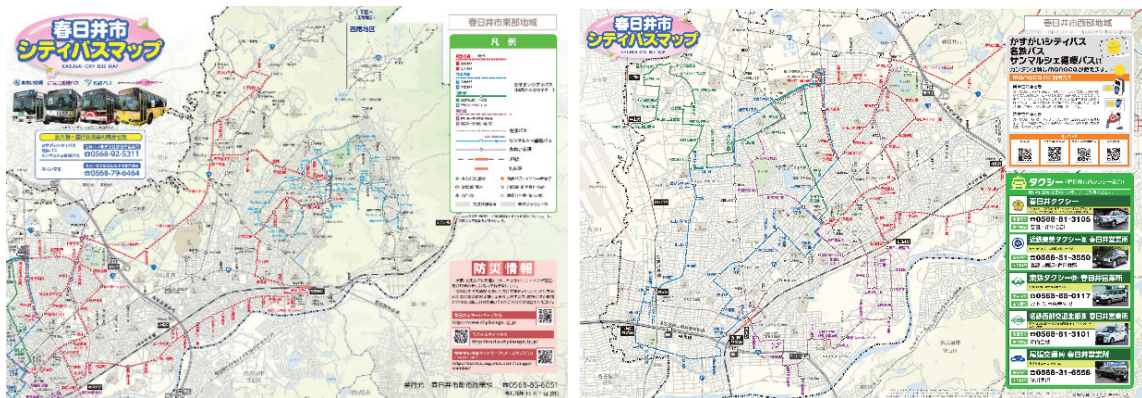
《施策の内容》

高齢者をはじめとした市民や市外からのビジネスマンなど、誰もが公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、多様なツールを活用して情報発信します。また、かすがいシティバスは、経路や時刻表などの運行情報を、標準的な静的バス情報フォーマット（GTF S-J P）により整備します。

また、地域のイベントや健康増進などの生活情報と組み合わせるなど、多くの人に活用してもらえるような情報の提供方法について検討します。情報提供の内容は、市民や利用者などの要望を踏まえて継続的に改善します。

■運行情報・利用効果の周知状況

●市内の公共交通を分かりやすく示した「春日井市 シティバスマップ」の作成・配布



資料：春日井市ホームページ

●名鉄バス系統のナンバリングにより分かりやすさが向上した路線図



資料：名鉄バスホームページ

●春日井バスロケ

（名鉄バス・かすがいシティバス・サンマルシェ循環バスの時刻や遅れ時間などの運行状況を携帯電話・パソコンから閲覧できるサービス）



資料：春日井市ホームページ

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
多様なツールによる運行情報の周知・改善	名鉄バス 春日井市	実施				

5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援

《施策の内容》

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

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

※MaaS：Mobility as a Serviceの略。ICTを活用してマイカー以外のすべての交通手段による移動を、1つのサービスとしてとらえ、継ぎ目なくつなぐ新たな「移動」の概念のこと。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援	名鉄バス 春日井市内タクシー組合 春日井市	実証実験			実施	

6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり

《施策の内容》

本市の公共交通づくりに対して市民の積極的な参画を促進するとともに、地域の実情を踏まえた移動手段の導入（目標2 施策2）を図るため、地域住民を主体として、地域の公共交通の課題や今後のあり方についての検討会を創出します。

また、多様な主体の参画を促進するため、バス停周辺の民間事業者と連携して、バス停周辺の環境改善などに取り組む体制づくりや、商業店舗などの施設内での待合いスペースの確保や運行情報の提供を図ります。さらに、バス停、ベンチなどをネーミングライツ化してサポートを得ることを検討します。

《施策の実施主体・スケジュール》

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
地域で公共交通を支える制度・体制づくり	名鉄バス 沿道事業者 市民 春日井市	実施				

主な事例：地域の企業と連携した事例

- 「バスまちスポット」「まち愛スポット」（埼玉県）
埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設などに、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くとときに休憩できる施設に協力をしてもらっています。2020年（令和2年）3月時点で394施設が登録されています。



資料：埼玉県ホームページ

■施策・実施主体等まとめ

施策	実施主体	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
目標1：鉄道と路線バスによる利便性の高い公共交通網の形成						
1① JR高蔵寺駅周辺の再整備	春日井市	設計・整備				
1② 名鉄春日井駅のバリアフリー化	名古屋鉄道、春日井市	関係機関協議・整備				
1③ 名鉄春日井駅の駅前広場等整備	西部第二土地区画整理組合、春日井市	関係機関協議・整備				
2① 路線バスサービスの維持	名鉄バス	実施				
2② 路線バスサービスの支援	春日井市	実施				
3 バス待ち環境の改善	名鉄バス、春日井市	検討・整備				
目標2：多様な交通の組み合わせによる市民の移手段の確保						
1 かすがいシティバスの再編	春日井市	調整等 本格運行				
2 地域の実情を踏まえた移手段の導入	春日井市	調整等 本格運行				
3① タクシーや民間自主運行事業との連携	春日井市内タクシー組合、民間事業者、春日井市	実施				
3② 住民主体サービス買物支援事業	市民、春日井市、春日井市社会福祉協議会	実施				
3③ 訪問型サービスD等事業	市民、春日井市、春日井市社会福祉協議会	モデル実施 実施				
4① ラストマイル自動運転の導入	名古屋大学、春日井市	実証実験 本格運行				
4② AIオンデマンド乗合サービスの導入	名古屋大学、春日井市内タクシー組合、春日井市	本格運行 自主運行				
5 隣接市との連携	隣接市、春日井市	調整・実施				
目標3：みんなで支える公共交通の体制づくり						
1① 料金割引制度の拡充	名鉄バス、タクシー事業者、春日井市	実証実験 実施				
1② 料金割引制度の周知	名鉄バス、春日井市内タクシー組合、春日井市	実施				
2① 運転手の確保	名鉄バス、春日井市内タクシー組合	実施				
2② 運転手の確保のための支援	春日井商工会議所、市民、春日井市	実施				
3 バスやタクシーの利用意識を醸成させるイベントの実施	名鉄バス、春日井市内タクシー組合、市民、春日井市	実施				
4 多様なツールによる運行情報の周知・改善	名鉄バス、春日井市	実施				
5 交通手段間のシームレスな乗継ぎの支援	名鉄バス、春日井市内タクシー組合、春日井市	実証実験 実施				
6 地域で公共交通を支える制度・体制づくり	名鉄バス、沿道事業者、市民、春日井市	実施				

第9章 計画の推進方法

以下の考え方にに基づき、関係主体の連携の下、計画的に施策を推進します。

①計画の達成状況の評価の実施

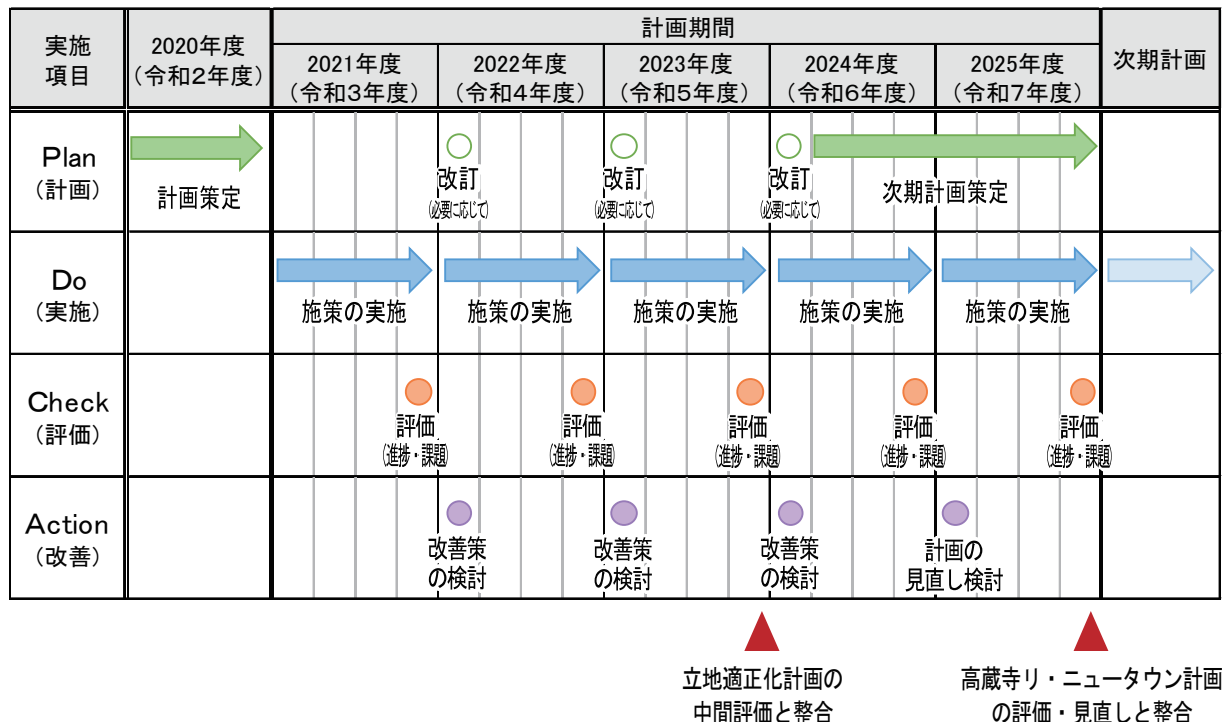
公共交通体系の評価は、「7-5 計画の目標値」で示した指標に基づき、目標値の達成状況の評価します。効果的な取組みを継続的に実施するため、P D C Aサイクルにより達成状況の評価に基づき、計画の改善を行います。

目標年次の2025年（令和7年）度までに、関連計画と整合させながら、段階的な評価を踏まえた改善を行います。最終年度では実施した事業の効果や目標の達成状況を総合的に評価し、春日井市地域公共交通会議において春日井市地域公共交通計画の見直しを行います。

本計画で実施する個別施策についても、P D C Aサイクルを毎年繰り返し実施することで効果的に推進します。

より効果的な取組みを継続的に実施できるように、各実施主体が各事業の実施状況や目標達成の関与状況の評価するとともに、問題点や要因分析、改善策の検討を実施し、次年度以降の実施計画に活用します。

■ P D C Aサイクルによる春日井市地域公共交通計画の実施の流れ



②関係主体の積極的な関与

市民、地元企業、交通事業者、大学等研究機関及び行政のそれぞれが各役割を認識し、積極的に本市の公共交通づくりに参加します。

■関係主体の主な役割

●市民、地元企業

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

●交通事業者

- ・市民の生活利便性の向上に向けて持続可能な公共交通事業を行う。
- ・市民や利用者などに対して、公共交通に関する情報発信を行う。

●大学等研究機関

- ・新技術を活用した持続可能な公共交通サービスを検討する。

●行政

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

③実証実験の実施による効果的な施策の導入

かすがいシティバスの再編や高蔵寺ニュータウンにおける先進技術の活用による移動手段の導入、新たな料金制度の導入など、交通体系の再編や新たな交通サービスの導入にあたっては、本格運用に先立ち実証実験を実施し、地域の課題や効果を検証しながら、地域特性に応じた効果的な方法で導入します。