Ⅱ　地域特性と公共交通の現状整理

１．小牧市総合交通計画の進捗状況

（１）小牧市総合交通計画の概要

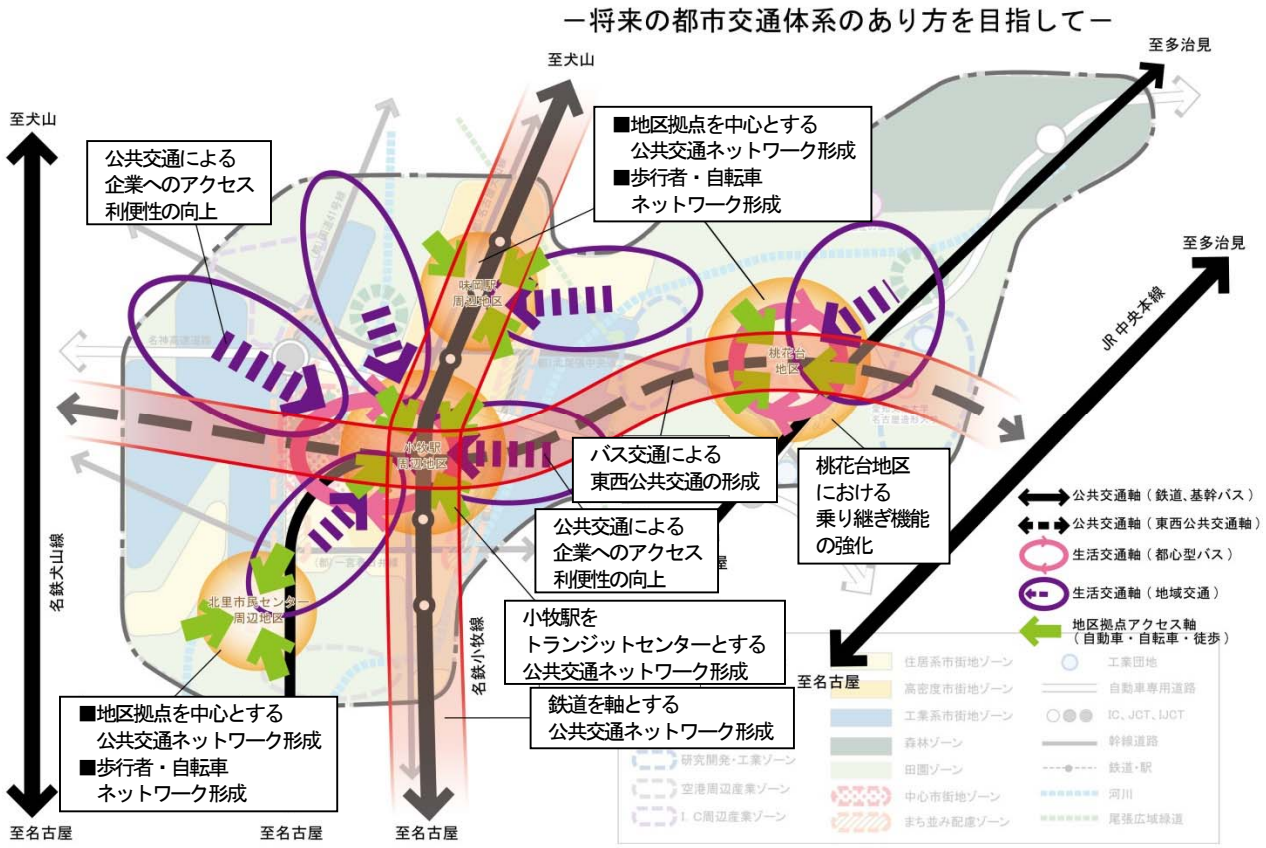
小牧市総合交通計画では、本市が目指すべき将来像の実現に向け、中心市街地をはじめとする集約拠点の形成を支える公共交通を軸とした都市総合交通体系の確立とこれを具現化する個別の都市交通政策を施策パッケージとして示すとともに、これらの施策の実施により市民が享受できる効果を示しています。

表Ⅱ－１－１　小牧市総合交通計画の概要

計画名	計画期間	都市交通体系構築の基本理念と将来像
小牧市総合交通計画	平成 23～32 年度	【都市交通体系構築の基本理念】 地域の活力を育み、地域が支える持続可能な交通体系 【将来像】 １．小牧市の一体化を促進し、活力あるまちづくりを支える交通体系 ２．持続可能な交通体系 ３．地域が支える交通体系
地域公共交通関連施策		
公共交通計画	【基本目標】 １－❶　周辺都市及び市内の拠点相互の連携強化に資する交通体系の構築 １－❷　中心市街地の活性化を支援する交通体系の確立 １－❹　産業拠点形成を支援する交通体系の構築 ２－❷　経済的に維持が可能で、安定的・持続的な交通サービスが提供できる交通体系の構築 ２－❸　高齢者や障がい者等の移動制約者を含む全ての人が利用しやすい交通体系の構築 ３－❶　行政による必要最低限の交通サービスの提供 ３－❷　地域の特色を踏まえた交通体系の構築	
交通結節点計画	【基本目標】 １－❸　集約型市街地形成を支援する交通体系の構築 ２－❸　高齢者や障がい者等の移動制約者を含む全ての人が利用しやすい交通体系の構築	
交通需要管理計画	【基本目標】 ２－❶　自動車交通に偏りすぎない環境にやさしい交通体系の構築	

（資料：小牧市総合交通計画）

図Ⅱ－1－1　将来の都市交通体系



（出典：小牧市総合交通計画）

（２）重点プロジェクトの進捗状況

小牧市総合交通計画における施策パッケージをとりまとめた重点プロジェクトのうち、公共交通に関連する事業について進捗状況をまとめます。なお、各重点プロジェクトについて、該当事業の達成状況を以下のとおり、３段階で評価します。

【重点プロジェクト】

①東西公共交通軸や基幹バスについては、高い運行頻度や速達性・定時性の確保、高い品質のサービス水準の確保を図る。

②小牧駅においてトランジットセンター※の整備を進める。（異なる交通機関相互の円滑な乗り継ぎ機能を有した交通結節点としての機能強化を図る。）

③桃花台地区においてトランジットセンターの整備を進める。（高速バスや基幹バスとの結節点としての機能強化を図る。）

④名鉄小牧線各駅（小牧駅を除く）において交通結節機能の強化を図る。

⑤中心市街地を歩いてまわることができる、安全で快適な歩行者・自転車の移動空間の整備を進める。

⑥自発的な行動の変化を導くため、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメント※を展開していく。

⑦地域住民の参画による、地域住民の生活ニーズに応じたこまき巡回バスの見直し及び評価を実施する。

⑧地域住民の参画による、デマンド運行等地域独自の交通システムの試験的導入を実施する。

＜達成状況の凡例＞

◎：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施した。

○：小牧市総合交通計画で定めた事業内容を一部変更して、実施した。または継続して実施中である。

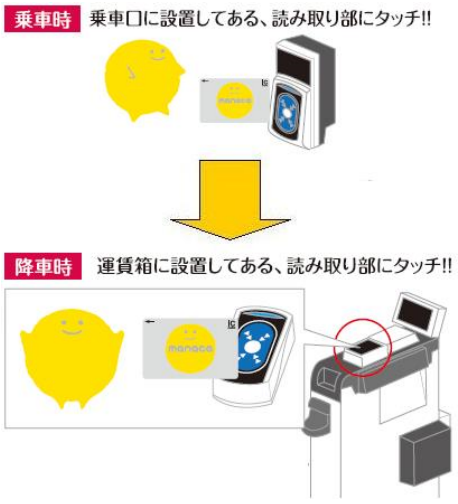
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

※重点プロジェクト⑤は、「歩行者・自転車交通計画」であるため、省略します。

※参考資料　用語解説　参照

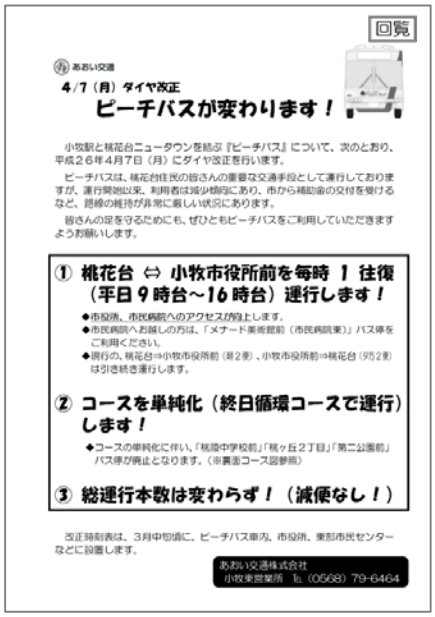
重点プロジェクト名	**東西公共交通軸や基幹バスについては、高い運行頻度や速達性・定時性の確保、高い品質のサービス水準の確保を図る。**
基本目標	周辺都市及び市内の拠点相互の連携強化に資する交通体系の構築
基本方針	・鉄道を軸とする公共交通ネットワークの形成 ・バス交通による東西公共交通軸の形成
事業実施状況	・中央道桃花台バス停前ロータリー等を整備するとともに、こまき巡回バス停留所を設置し、こまき巡回バスと高速バスの乗り継ぎ利便性を強化した。 ・こまき巡回バス（地区内幹線系路線）は小牧駅へのアクセスと概ね１時間に１本の運行（運行間隔）を確保した。 ・ピーチバスのダイヤ改正により小牧市役所前から小牧駅前間が増便した。 ・名鉄バスは、ＩＣカード、バスロケーションシステム※を導入した。 ・名鉄バス停留所（桃花台センター、小木バス停）を改修した。
達成状況	○
施策実施の効果 ・達成できない理由	増便によるバス運行の強化や、ＩＣカード等の導入が達成できていない路線がある。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	利用者ニーズに合わせた運行本数の設定を行う。 サービス水準の確保を図るため、公共交通利用促進協議会と連携し、利用促進を継続的に実施する。 ＩＣカード、バスロケーションシステム未導入路線への導入検討や、待合環境の改善等を実施する。

図Ⅱ－１－２　ＩＣカードの使い方



（出典：名鉄バスホームページ）

図Ⅱ－１－３　ピーチバスダイヤ改正時（H26.4）時の回覧資料



※参考資料　用語解説　参照

重点プロジェクト名	小牧駅においてトランジットセンターの整備を進める。 （異なる交通機関相互の円滑な乗り継ぎ機能を有した交通結節点としての機能強化を図る。）
基本目標	集約型市街地形成を支援する交通体系の構築
基本方針	・地区拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成と歩行者・自転車ネットワークの形成 ・地区拠点における乗り継ぎ機能の強化
事業実施状況	・平成 26 年９月に小牧駅周辺の利用実態調査を行い、駅の交通結節点としての利用状況の把握や施設需要等の推計を行った。 ・平成 27 年３月に整備に関する市民アンケート調査を実施した。
達成状況	○
施策実施の効果 ・達成できない理由	利用実態調査により、現状の駅周辺の実態を把握するとともに、将来の施設需要を把握した。また、市民アンケート調査により、市民のニーズを把握し、整備に関する検討を行った。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	小牧駅西駅前広場の整備については、新小牧市立図書館建設を踏まえ、駅利用者への影響や経済性等を考慮し、関係機関との協議を行いながら、検討を行う。 また、小牧駅東駅前広場及び駅東公園等の整備については、桃花台線インフラ（小牧駅舎）撤去の施工期間や施工方法、仮設バスターミナル等の配置等について、愛知県と調整を図りながら、桃花台線小牧駅舎跡地を含め検討を行う。

図Ⅱ－１－４　小牧駅周辺地区（小牧駅東側から西側に向けての眺望）

重点プロジェクト名	桃花台地区においてトランジットセンターの整備を進める。 （高速バスや基幹バスとの結節点としての機能強化を図る。）
基本目標	集約型市街地形成を支援する交通体系の構築
基本方針	・地区拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成と歩行者・自転車ネットワークの形成 ・地区拠点における乗り継ぎ機能の強化
事業実施状況	・平成 25 年３月に桃花台線旧車両基地用地内に、中央道高速バス利用者の送迎用として、中央道桃花台バス停前ロータリー、自転車等駐車場及びパークアンドライド※駐車場を整備（供用開始）した。 ・平成 28 年４月に中央道桃花台バス停前ロータリー内にこまき巡回バス停留所を設置した。
達成状況	◎
施策実施の効果 ・達成できない理由	中央道桃花台バス停、自転車等駐車場及びパークアンドライド駐車場は一定の利用者（平成 28 年度：91,959 人（バス停）、9,354 人（駐車場））がみられる。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	中央道桃花台バス停の継続的な利用促進を進める。

図Ⅱ－１－５　中央道桃花台バス停前ロータリー

図Ⅱ－１－６　自転車等駐車場

※参考資料　用語解説　参照

重点プロジェクト名	名鉄小牧線各駅（小牧駅を除く）において交通結節機能の強化を図る。
基本目標	集約型市街地形成を支援する交通体系の構築
基本方針	・地区拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成と歩行者・自転車ネットワークの形成 ・地区拠点における乗り継ぎ機能の強化
事業実施状況	・田県神社前駅西駅前広場については、平成 28 年度に整備工事に着手し、平成 29 年３月に供用を開始した。 ・平成 29 年４月に田県神社前駅西駅前広場内にこまき巡回バス停留所を設置した。
達成状況	○
施策実施の効果 ・達成できない理由	名鉄小牧線各駅にバスロータリーや駐輪場を整備することにより、最寄駅や最寄バス停まで便利かつ安全に行くことができ、公共交通が利用しやすくなった。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	小牧口駅における駅前広場の整備を実施する。

図Ⅱ－１－７　田県神社前駅西駅前広場

重点プロジェクト名	自発的な行動の変化を導くため、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメントを展開していく。
基本目標	自動車交通に偏りすぎない環境にやさしい交通体系の構築
基本方針	・モビリティ・マネジメントによる公共交通等への利用転換施策の展開
事業実施状況	・公共交通利用促進協議会が主体となって交通事業者と連携し、時刻表の配布やバス乗り方教室を開催した。 ・まちづくり出前講座を開催し、公共交通をＰＲした。
達成状況	○
施策実施の効果 ・達成できない理由	企業･職場におけるモビリティ･マネジメントが実施されていない。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	モビリティ・マネジメントを継続的に実施する。

図　Ⅱ－１－８　バス乗り方教室の様子

図　Ⅱ－１－９　まちづくり出前講座の様子

重点プロジェクト名	**地域住民の参画による、地域住民の生活ニーズに応じたこまき巡回バスの見直し及び評価を実施する。**
基本目標	行政による必要最低限の交通サービスの提供
基本方針	・こまき巡回バス等によるシビルミニマム※としての効率の良い交通サービスの提供
事業実施状況	・こまき巡回バスの再編時に市内６地区において各２回公共交通地域懇談会を開催し、地域住民のニーズを把握した。 ・こまき巡回バスの再編により交通空白地域を運行した。
達成状況	◎
施策実施の効果 ・達成できない理由	公共交通地域懇談会を開催し、住民の意見を把握したうえで、こまき巡回バスの再編を行った。 こまき巡回バスの再編により交通空白地域を運行した。 デマンド交通実証実験運行の利用状況、利用者及び沿線住民を対象としたアンケート、公共交通地域懇談会の結果を踏まえ、運行経費や想定利用者数、運行特性等様々な観点から比較検討した結果、平成 28 年４月の再編にあたっては、北部、東部地区共に、こまき巡回バスによる定時定路線方式の交通システムが適していると判断した。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	利用者ニーズを踏まえた運行を継続する。

図Ⅱ－１－10　地域懇談会の様子

図Ⅱ－１－11　こまき巡回バスのワンボックス車両

※参考資料　用語解説　参照

重点プロジェクト名	地域住民の参画による、デマンド運行等地域独自の交通システムの試験的導入を実施する。
基本目標	地域の特性を踏まえた交通体系の構築
基本方針	・地域の特性に応じた交通ネットワークとまちづくりが一体となった交通施設整備の推進
事業実施状況	・平成 25 年８月から平成 26 年７月まで北部地区と東部地区において、デマンド交通実証実験運行を実施した。 ・デマンド交通の運行形態は、エリア限定の自由経路ミーティングポイント型であったが、平成 26 年２月からは自宅前での乗降を可能とした。
達成状況	◎
施策実施の効果 ・達成できない理由	デマンド交通実証実験運行の利用状況、利用者及び沿線住民を対象としたアンケート、公共交通地域懇談会の結果を踏まえ、運行経費や想定利用者数、運行特性等様々な観点から比較検討した結果、平成 28 年４月の再編にあたっては、北部、東部地区共に、こまき巡回バスによる定時定路線方式の交通システムが適していると判断した。
今後に向けた課題 ・取り組み内容	デマンド交通は、福祉的な交通手段としての可能性や支線系路線の利用者が少ない場合の代替となり得るため、このような目的で交通システムを運行する場合においては検討を行う。

図Ⅱ－１－12　デマンド交通の運行車両

図Ⅱ－１－13　実証実験運行のＰＲチラシ（H25.5）

（３）施策の進捗状況

小牧市総合交通計画で定めた公共交通に関する施策の進捗状況をまとめます。

＜事業期間の凡例＞
・検討期間：⇨
　今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
・実施期間：➡
　事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
・検討+実施期間：⇨
　検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

＜達成状況の凡例＞
◎：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施した。
○：小牧市総合交通計画で定めた事業内容を一部変更して、実施した。
　または継続して実施中である。
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

①　公共交通計画

基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間 前期（～H27）	事業期間 後期（H28～H32）	達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
1-❶ 2-❷	➢鉄道を軸とする公共交通ネットワークの形成 ➢バス交通による東西公共交通軸の形成 ➢公共交通の役割分担とサービス水準の設定	▼南北方向の公共交通軸となる鉄道の利便性向上に努め、需要を創出しつつ、公共交通軸としての機能強化を図る。	・名鉄小牧線全線複線化	交通事業者	⇨	⇨	△	需要を見極め必要に応じて検討中。	名鉄小牧線全線の複線化は達成していない。	需要を見極め必要に応じて検討する。
			・地下鉄上飯田線延伸（平安通以南）実現へ向けた働きかけ	小牧市	➡	➡	○	名鉄小牧線全線複線化と名古屋市営地下鉄上飯田線早期建設促進期成同盟会及び尾北地区広域交通網対策連絡協議会において関係機関に要望活動を実施している。	地下鉄上飯田線延伸（平安通以南）が実現していない。	関係機関に要望する。
		▼東西公共交通軸や基幹バスについては、高い運行頻度や速達性・定時性の確保、高い品質のサービス水準の確保を図る。	・広域的なバス運行の実施・強化（都市間高速バス名古屋･桃花台線の増便等）	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	○	あおい交通ピーチバス（小牧市役所前～小牧駅前）を増便した。 公共交通利用促進協議会と連携し、時刻表等を配布する利用促進を図った。	ピーチバス以外の路線バスの増便等は達成できていない。	利用者ニーズに合わせた運行本数の設定を検討する。 利用促進を継続的に実施する。
			・ＩＣカードの導入促進	交通事業者	➡	➡	○	名鉄バス路線は、全路線でＩＣカードに対応した。	名鉄バス路線以外の路線ではＩＣカードを導入できていない。	名鉄バス路線以外の路線についても、ＩＣカードの導入を検討する。
			・快適な待合い環境の整備（ハイグレードバス停※整備、バスロケーションシステムの導入等）	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	○	名鉄バス「桃花台センター」バス停（H26)、「小木」バス停（H26、H27)、こまき巡回バス「牛屋」バス停（H28)、「織田井戸公園前」バス停(H28）等を改修した。 名鉄バス路線にバスロケーションシステムを導入した。 （春日井営業所管内：H24、一宮営業所管内：H25）	未整備の停留所が存在する。また、バスロケーションシステムは名鉄バス路線のみに導入している。	需要を見極め必要に応じて停留所環境の整備を検討する。 あおい交通路線及びこまき巡回バスへのバスロケーションシステムの導入を検討する。
		▼路線バスを含む地域公共交通ネットワーク全体の視点から、相互補完の関係の中で利用者にとって利便性の高いバス交通ネットワークの形成を図る。	・近隣市町と連携したバス運行の実施(藤島地区と名鉄犬山線駅へのバス路線の整備)	小牧市	➡	⇨	◎	名鉄バス「間内・岩倉線」の運行(H26.8～)を開始した。	達成済。	利用者ニーズを踏まえた運行を継続する。
			・バス路線の機能分類及び機能に応じたサービスの確保	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	○	路線機能に応じこまき巡回バスの再編を実施した。	継続的な実施が必要。	本計画にて引き続き検討する。
1-❹	➢公共交通による企業等へのアクセス利便性の向上を図る。	▼共同送迎バスの可能性を検討し、工業団地等へのバスサービスの提供を図る。 ▼工業団地等への路線バスの延長を図る。	・路線バス見直し	交通事業者 小牧市	➡	➡	○	あおい交通ピーチバス(小牧市役所前～小牧駅前)の増便、こまき巡回バスの再編を実施した。	ピーチバスの増便に留まっている。	利用者ニーズを踏まえた運行を継続する。

※参考資料　用語解説　参照

＜事業期間の凡例＞
・検討期間：⇨
　今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
・実施期間：➡
　事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
・検討+実施期間：⇨
　検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

＜達成状況の凡例＞
◎：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施した。
○：小牧市総合交通計画で定めた事業内容を一部変更して、実施した。または継続して実施中である。
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間 前期（～H27）	事業期間 後期（H28～H32）	達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
2-❸ 3-❶	➢ユニバーサルデザイン※を取り入れた交通環境の形成、バリアフリー化施策の促進 ➢こまき巡回バス等によるシビルミニマムとしての効率の良い交通サービスの提供	▼バス車両のバリアフリー化を図る。	・ノンステップバス等の低床式車両の導入促進	交通事業者	➡	➡	◎	こまき巡回バスへバリアフリー車両を導入した。	達成済。	バリアフリー車両での運行を継続する。
		▼交通空白地域の解消に向け、こまき巡回バスの路線整理を進める。 ▼地域住民の参画による、地域住民の生活ニーズに応じたこまき巡回バスの見直し及び評価を実施する。	・舟津地区、久保一色北部地区、岩崎原地区、多気地区、高根地区等の交通空白地域の解消	小牧市	⇨	➡	◎	こまき巡回バスの再編を実施した。（H27.4及びH28.4）	達成済。	利用者ニーズを踏まえた運行を継続する。
			・交通空白地域での地域交通の確保に向けた住民活動に対する支援	小牧市	⇨	➡	◎	こまき巡回バスの再編において地域懇談会を開催した。	達成済。	利用者ニーズを踏まえた運行を継続する。
			・バスによるサービスが困難な地域における乗合タクシー等の導入	小牧市	⇨	➡	○	デマンド交通実証実験運行を実施した。（H25.8～H26.7） こまき巡回バスの再編を実施した。（H28.4）	達成済。	利用者ニーズを踏まえた交通手段を検討する。
3-❷	➢地域の特性に応じた交通ネットワークとまちづくりが一体となった交通施設整備の推進	▼交通事業者、行政、住民が三位一体となった協働体制の確立を図る。 ▼地域住民の参画による、デマンド運行等地域独自の交通システムの試験的導入を実施する。	・地域公共交通会議の開催 ・デマンド運行の試行	小牧市 小牧市民	⇨	➡	◎ ◎	地域公共交通会議の継続開催を実施した。（H19.1～） デマンド交通実証実験運行を実施した。（H25.8～H26.7）	達成済。 達成済。	継続的に開催する。 利用者ニーズを踏まえた交通手段を検討する。

※参考資料　用語解説　参照

＜事業期間の凡例＞
・検討期間：⇨
　今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
・実施期間：➡
　事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
・検討+実施期間：⇨
　検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

＜達成状況の凡例＞
◎：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施した。
○：小牧市総合交通計画で定めた事業内容を一部変更して、実施した。または継続して実施中である。
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

②　交通結節点計画

基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間 前期（～H27）	事業期間 後期（H28～H32）	達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
1-❸	➢地区拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成と歩行者・自転車ネットワークの形成 ➢地区拠点における乗り継ぎ機能の強化	▼小牧駅においてトランジットセンターの整備を進める。（異なる交通機関相互の円滑な乗り継ぎ機能を有した交通結節点としての機能強化を図る。）	・小牧駅西駅前広場整備等の駅周辺の再整備	小牧市	➡	➡	○	小牧駅周辺の利用実態調査を実施し（H26.9）、駅の交通結節点としての利用状況や施設需要等の推計を行い、整備に関する市民アンケート調査を実施した。（H27.3）	小牧駅周辺における整備。	新小牧市立図書館建設を踏まえ、駅利用者への影響や経済性等を考慮し、関係機関との協議を行いながら整備の検討を行う。
			・小牧駅周辺における駐車場整備（A街区開発にあわせた駐車場等の整備）	小牧市	⇨	⇨	○			
		▼桃花台地区においてトランジットセンターの整備を進める。（高速バスや基幹バスとの結節点としての機能強化を図る。）	・桃花台線旧車両基地における中央道高速バスの利便性向上等	愛知県 小牧市	⇨	⇨	◎	中央道高速バス利用者の送迎用として、中央道桃花台バス停前ロータリー、自転車等駐車場及びパークアンドライド駐車場を整備した。（H25.3） 中央道桃花台バス停前ロータリー内にこまき巡回バス停留所を設置した。（H28.4）	整備済。	継続的な利用促進を実施する。
		▼名鉄小牧線各駅（小牧駅を除く）において交通結節機能の強化を図る。	・田県神社前駅における駅前広場の整備	小牧市	➡		◎	H29.3 に供用開始を開始した。	整備済。	継続的な利用促進を進める。
			・小牧口駅付近へのバス停の新設	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	◎	こまき巡回バスの再編により新設した。（H27.4）	設置済。	継続的に利用状況を把握する。
			・駅における駐輪場の整備（間内駅、小牧口駅、小牧原駅、味岡駅、田県神社前駅）	小牧市	⇨	⇨	○	間内駅自転車等駐車場を増設した。（H28.7）	整備済。	小牧口駅自転車等駐車場の再整備を図る。
		▼乗り継ぎのシームレス※化を図る。	・鉄道でのＩＣカードの導入	交通事業者	➡	➡	◎	名鉄小牧線においてＩＣカードを導入した。（H23.2～）	達成済。	継続的に利用状況を把握する。
2-❸	➢ユニバーサルデザインを取り入れた交通環境の形成、バリアフリー化施策の促進	▼需要を見極めつつ、交通結節点のバリアフリー化を図る。	・味岡駅（高架駅）、小牧原駅（高架駅）、小牧口駅（半地下駅）のバリアフリー化の促進	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	○	味岡駅のバリアフリー化を実施した。（H27.3） 小牧原駅のバリアフリー化を実施した。（H30.3）	未整備の駅が存在。	小牧口駅のバリアフリー化の促進を図る。

※参考資料　用語解説　参照

＜事業期間の凡例＞
・検討期間：⇨
　今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
・実施期間：➡
　事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
・検討+実施期間：⇨
　検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

＜達成状況の凡例＞
◎：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施した。
○：小牧市総合交通計画で定めた事業内容を一部変更して、実施した。
　または継続して実施中である。
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

③　交通需要管理計画

基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間 前期（～H27）	事業期間 後期（H28～H32）	達成状況	実施状況	未達成の事項とその理由	今後の取り組み
2-❶	➢モビリティ・マネジメントによる公共交通等への利用転換施策への展開	▼自発的な行動の変化を導くため、コミュニケーションを中心とした交通施策であるモビリティ・マネジメントを展開していく。	・企業・職場を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施	小牧市 市内企業	➡	➡	△	企業・職場を対象にしたモビリティ・マネジメントは実施されていない。	未実施。	今後の実施を検討する。
			・住民を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施	小牧市 小牧市民	➡	➡	○	公共交通利用促進協議会が主体となってバス乗り方教室を開催した。（H27～） まちづくり出前講座を開催し、公共交通をＰＲした。	実施済。	継続的に事業を実施する。
			・学校教育におけるモビリティ・マネジメントの実施	小牧市 小牧市民	➡	➡	○	大学におけるモビリティ・マネジメントを一部実施した。	大学以外は未実施。	大学以外とも今後の実施を検討する。
		▼公共交通の利用促進に向け、駅・企業間等シャトルバスを導入する。	・駅と企業等とのシャトルバス（企業送迎バス、スクールバス）の共同運行等に向けた調整	市内企業 小牧市	⇨	⇨	○	市内企業のうち、一部企業にて送迎バスを導入済み。 市内の一部学校にて、スクールバスを導入済み。	共同運行に向けた調整が図られていない。	送迎車両の待合環境の充実を図る。
		▼情報提供をはじめ公共交通の利用促進に向けた各種施策を展開する。	・利用者目線によるわかりやすい情報の提供	交通事業者 小牧市	⇨	⇨	○	公共交通利用促進協議会と連携した中央道桃花台バス停の時刻表を掲載した。（H25～） 公共交通マップを作成した。（H26～）	その他施策についても検討が必要。	継続的な事業実施と新規事業の実施を検討する。
			・利用促進を誘導する施策（運賃割引制度等）の展開	交通事業者 小牧市	➡	➡	○	こまき巡回バス 65 歳以上料金無料化を実施した。（H23.10～）	その他施策についても検討が必要。	継続的な事業実施と新規事業の実施を検討する。
			・バスの愛着を高める方策の展開	交通事業者 小牧市	➡	➡	◎	こまき巡回バス・ピーチバス車内に保育園児の絵画を掲載した。（H27～） こまき巡回バスに児童･生徒の絵画をラッピングした。（H28～）	実施済。	継続的に事業を実施する。
		▼交通需要の低減・平準化に向け、時差出勤やフレックスタイム※の導入等を促す。		小牧市 市内企業	⇨	⇨	○	市内企業のうち、一部企業にてフレックスタイムを導入済み。	その他の企業での導入が必要。	企業へ公共交通に関する情報を提供する。

※参考資料　用語解説　参照

２．上位関連計画と地域特性の整理

（１）上位関連計画の整理

①第６次小牧市総合計画新基本計画

平成21年３月策定の「第６次小牧市総合計画」は、計画期間を平成21～30年度とし、“人と緑 かがやく創造のまち”を都市将来像に掲げ、その実現に向けたまちづくりを推進しています。

また、平成26年３月策定の「第６次小牧市総合計画新基本計画」は、行政の経営資源を優先的に投入すべき事業等を明確に打ち出した『市政戦略編』と、これを踏まえつつ、各行政分野の所管課が責任をもって計画的に推進すべき『分野別計画編』で構成されています。

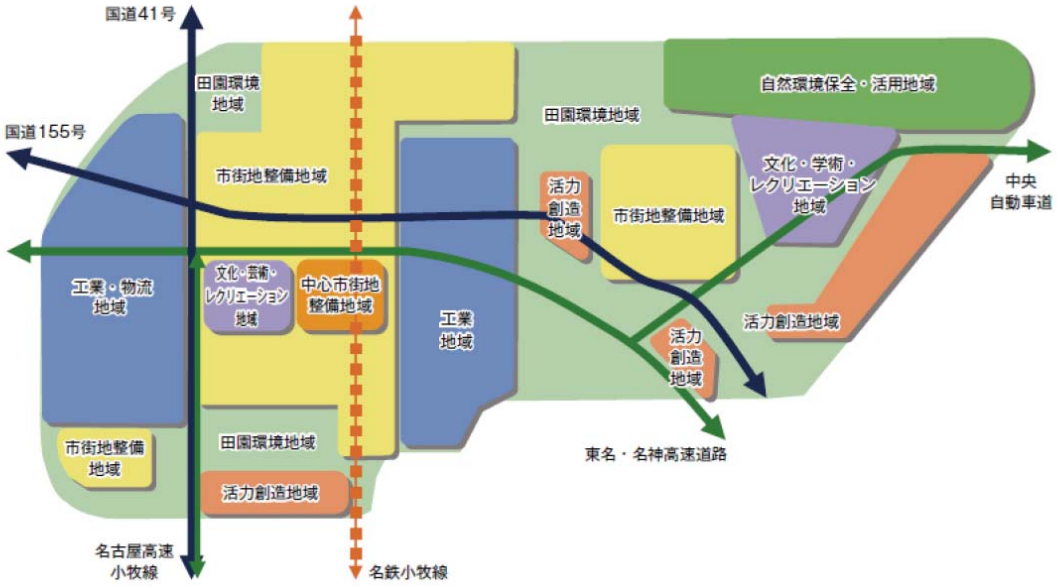
基本政策の「都市計画」では、各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とし、より効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成と公共交通の利用の啓発を展開の方向として示しています。

表Ⅱ－２－１　第６次小牧市総合計画新基本計画の概要

計画名	計画期間	将来都市像と都市ヴィジョン
第６次小牧市総合計画新基本計画	平成 26～30 年度	【将来都市像】 人と緑 かがやく創造のまち 【都市ヴィジョン】 都市ヴィジョン１　「こども夢・チャレンジ No. １都市」 都市ヴィジョン２　「元気創造都市」 都市ヴィジョン３　「支え合い共生都市」
基本施策「都市交通」		
【基本施策の目的】 各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。 【基本施策の展開方向１：より効果的・効率的な公共交通ネットワークを形成します】 目的：より多くの市民にとって利用しやすい公共交通の実現を図ります。 手段：①「こまき巡回バス」の利便性を向上させます。 ②デマンド交通の導入を実証実験の結果に基づき検討します。 ③名鉄犬山線へのバスによるアクセスが可能となるよう、新規のバス路線を開設します。 ④名鉄小牧線各駅において交通結節機能を強化します。 【基本施策の展開方向２：公共交通の利用を啓発します】 目的：交通渋滞の解消や地球温暖化防止による二酸化炭素の排出抑制を図ります。 市民の日常生活を支えるために必要な公共交通サービスの維持・存続を図ります。 手段：①必要に応じ、乗合バス事業者に対して運行経費を補助します。 ②公共交通の利用促進に向け、地域住民に対する啓発活動を推進します。		

（資料：第６次小牧市総合計画新基本計画）

図Ⅱ－２－１　土地利用のイメージ



（出典：第６次小牧市総合計画新基本計画）

②小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成28年３月策定の「小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略」は、「第６次小牧市総合計画新基本計画」のうち、人口減少克服や地方創生につながる施策をとりまとめた計画です。

少子高齢化の進行等の課題を解決し、人口減少克服を達成するために、人口ビジョンにおいて設定した目指すべき将来の方向を踏まえ、国の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」や愛知県の「愛知県まち・ひと・しごと創生総合戦略」を勘案しつつ、４つの基本目標を定めています。

また、地域公共交通関連施策として、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい公共交通環境の整備が示されています。

表Ⅱ－２－２　小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略の概要

計画名	計画期間	基本目標
小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27～31 年度	基本目標１　持続して発展を続ける産業・経済の確立による雇用の確保・創出 基本目標２　若年世代の希望がかなう結婚・出産・子育て環境の整備（こども夢・チャレンジ No. １都市の実現） 基本目標３　都市の活力と暮らしの安心の創造 基本目標４　訪れたくなる、住みたくなる小牧の魅力発信
地域公共交通関連施策		
【基本目標３　都市の活力と暮らしの安心の創造】 施策２．だれもが安心して暮らせる地域づくり （３）暮らしを支える公共交通の構築 ①持続可能な公共交通ネットワークの形成 都市拠点及び地区拠点へのアクセス利便性の向上をバス交通により図るとともに、名鉄小牧線各駅において交通結節機能を強化することにより、市民にとって利用しやすい公共交通を実現します。 ②利用しやすい公共交通環境の整備 より多くの人が公共交通を利用するために、バリアフリー対策など、だれもが利用しやすい環境を整えます。		

（資料：小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

③小牧市都市計画マスタープラン

小牧市都市計画マスタープランは、基本理念「『活力』あるまちづくり　－中心市街地の活性化、産業振興－」「『持続発展』するまちづくり　－安全・安心、環境、コミュニティ（協働）－」「『魅力・美しさ』あるまちづくり　－歴史・文化、景観、緑－」のもと、小牧市の将来都市構造を定めています。

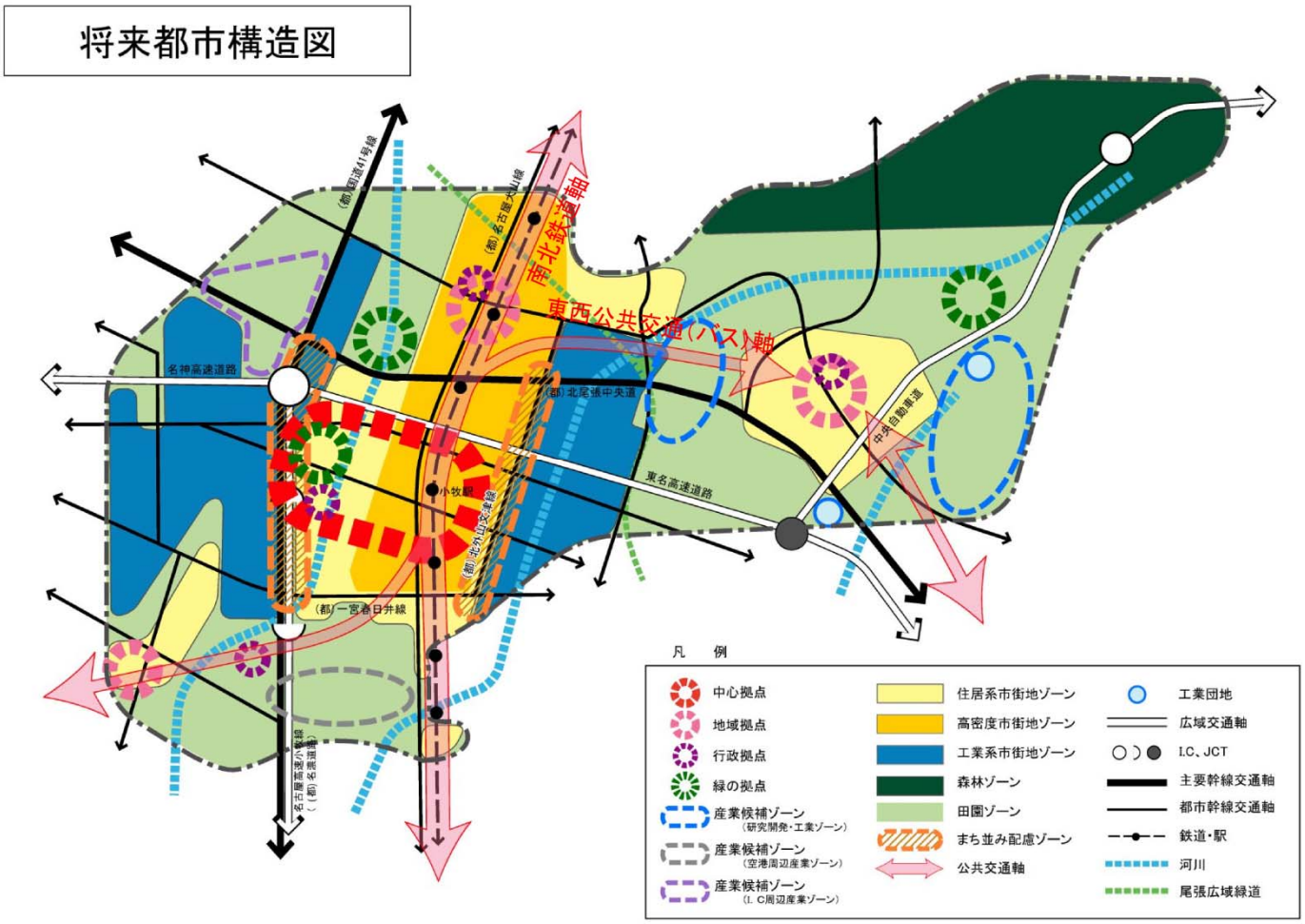
公共交通整備の方針は、「公共交通の利便性の向上」として、本計画の策定やバス交通による公共交通軸の形成を定めています。また、「公共交通の利用促進に向けた公共交通結節機能の充実・強化」として、鉄道駅へのアクセス利便性の向上を定めています。

表Ⅱ－２－３　小牧市都市計画マスタープランの概要

計画名	計画期間等	基本理念と基本方針
小牧市都市計画マスタープラン	平成 22～31 年	【基本理念】 『活力』あるまちづくり　－中心市街地の活性化、産業振興－ 『持続発展』するまちづくり　－安全・安心、環境、コミュニティ（協働）－ 『魅力・美しさ』あるまちづくり　－歴史・文化、景観、緑－ 【都市づくりの目標】 ・小牧の顔にふさわしく、歩いて楽しい魅力あふれる中心市街地の再生と活性化 ・鉄道駅周辺等における地域拠点を中心に、日常生活に必要な機能の維持による暮らしやすさが確保された集約型市街地の形成 ・自転車や徒歩、公共交通を重視した、自動車に頼らないで暮らせる都市づくり ・小牧の自然や歴史を大切にし、誇りの持てる都市景観、安全・安心な都市環境づくり ・自然と調和しながら、新しい活力を生む産業基盤づくり
公共交通整備の方針		
【①公共交通の利便性の向上】 過度に自動車交通に依存することなく、快適に移動できる交通環境の創出に向け、鉄道・バス等の公共交通の利便性向上を図ります。 鉄道の利便性を高めるため、名鉄小牧線の機能強化を関係機関に働きかけます。 また、バス路線については、今後、少子高齢化が加速する中、駅・病院などの公共公益施設はもとより商業施設・観光施設等へのアクセスなど、各種まちづくり計画と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が重要となっています。 今後は、「小牧市地域公共交通網形成計画」の策定を通じ、市民や関係者とともに、公共交通の確保・維持・改善を図るものとします。 特に、ピーチライナーが廃止された桃花台地区や岩倉市方面と小牧駅周辺の中心市街地とを連絡する東西軸については、バス交通による公共交通軸を形成するため、バスの走行性、定時性の確保、バス停留所の待合環境の向上など、公共交通軸としての機能強化を図ります。 【②公共交通の利用促進に向けた公共交通結節機能の充実・強化】 鉄道駅における交通結節機能の強化を図るため、小牧駅や味岡駅等に発生集中する鉄道駅端末交通の特性に応じ、バス、自動車、自転車によるアクセス及び乗り換えの充実・整備を進めるとともに、小牧口駅における駅前広場の整備を進めます。 鉄道駅周辺におけるまちなか居住機能や商業機能等の都市機能の集積を図ることで、公共交通の利用促進を図ります。 また、高齢者や障がい者などの移動の安全性を確保するため、鉄道駅でのエレベータ設置や段差の解消を鉄道事業者等に働きかけるとともに、駅から主要な施設への移動経路や駅前広場におけるバリアフリー化を促進します。		

（資料：小牧市都市計画マスタープラン）

図Ⅱ－２－２　将来都市構造図



（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

④小牧市立地適正化計画

小牧市立地適正化計画は、小牧市都市計画マスタープランで示された基本理念や都市づくりの目標をより実現性が高く具体的なものとするため、「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」を定めています。

また、多極ネットワーク型のコンパクトシティ※を推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要があることから、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保等の施策を記載しています。

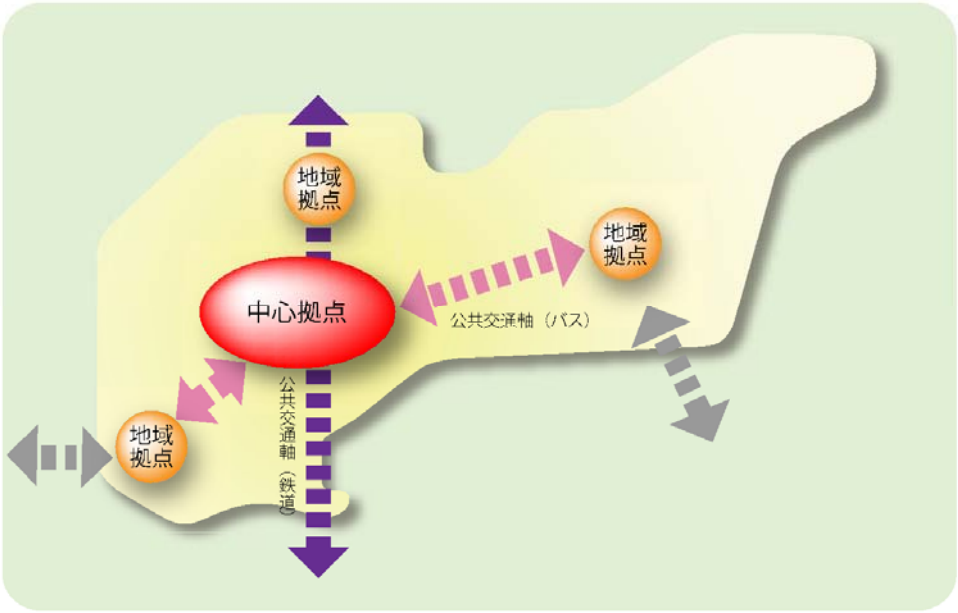
表Ⅱ－２－４　小牧市立地適正化計画の概要

計画名	計画期間等	まちづくりの方針
小牧市立地適正化計画	おおむね 20 年後+α	誰もが暮らしやすい生活環境の実現に向け、地域コミュニティの維持・活性化などを図るため、「就労世代（生産年齢人口）なかでも、若年世代（子育て世代、単身者）」の定住促進を進めます。
公共交通のネットワーク		
【基本的な考え方】 ・公共交通ネットワークに関する詳細な事項について、「小牧市地域公共交通網形成計画」において検討を行います。 【公共交通軸の方針】 ・公共交通軸となる本市の中心を縦断する名鉄小牧線など市民生活を営む上で利便性の高い鉄道路線については、利便性向上に努め、需要を創出しつつ、公共交通軸としての機能強化を図ります。 ・東西交通軸の基幹バスについては、高い運行頻度や速達性・定時性の確保、高い品質のサービス水準の確保を図ります。 【公共交通ネットワークの方針】 ・中心拠点と地域拠点等の拠点間を結ぶ公共交通ネットワークについては、あわせて地域拠点を中心とした公共交通ネットワーク形成を図ることが必要です。そのため、地域拠点から中心拠点、地域から各拠点へのアクセス利便性の確保に留意するとともに、交通結節点では乗り継ぎ機能の強化を検討します。		

（資料：小牧市立地適正化計画）

※参考資料　用語解説　参照

図Ⅱ－２－３　都市の骨格構造（イメージ）



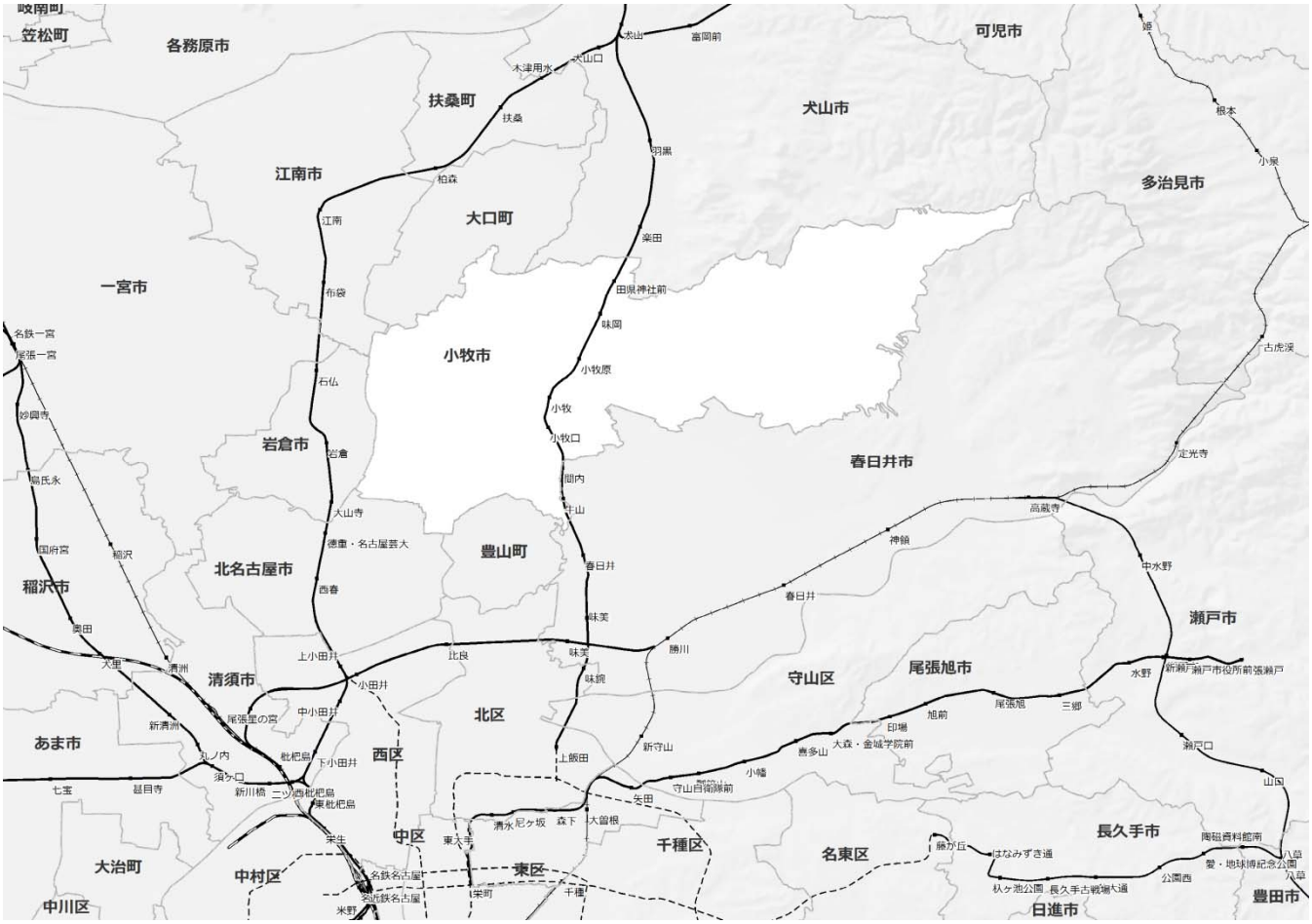
（出典：小牧市立地適正化計画）

（２）地域特性の整理

①小牧市と周辺自治体の位置関係

本市は愛知県の北西部に位置し、北は犬山市、大口町、江南市、東は春日井市、南は春日井市、豊山町、北名古屋市、西は岩倉市に隣接しています。また、名古屋市の北側に位置しており、道路や公共交通網は名古屋市へ向かっています。

図Ⅱ－２－４　小牧市周辺の鉄道路線図



（資料：国土数値情報（H28.10 現在））

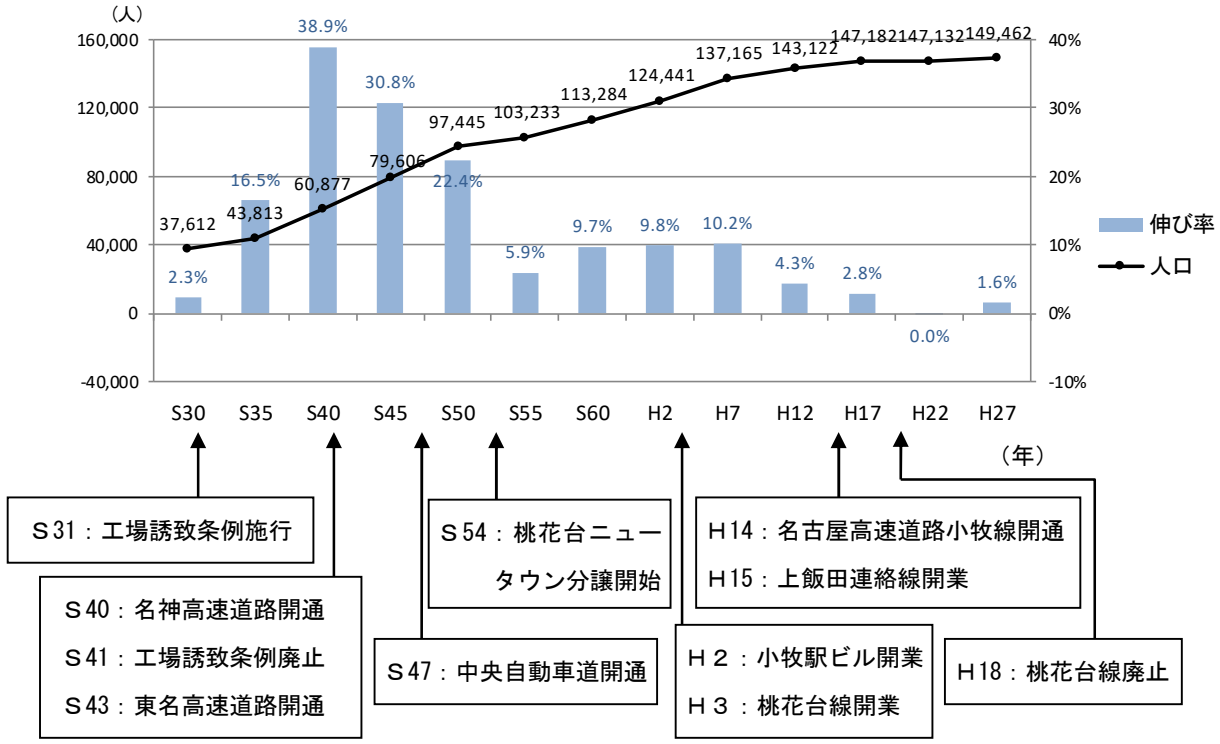
②小牧市の地形の特徴

名鉄小牧線以西の地域は比較的平坦な地形が多くなっています。一方で、名鉄小牧線以東の地域は丘陵地となっており、比較的坂が多く、勾配が急な地域となっています。

③人口・世帯数の動向

本市の人口、世帯数はともにほぼ一貫して増加傾向にあります。特に、昭和30～40年代にかけて人口増加が顕著にみられ、その後も、微増を続けてきましたが、最近の20年間では、人口、世帯数ともに伸び率は鈍化しています。

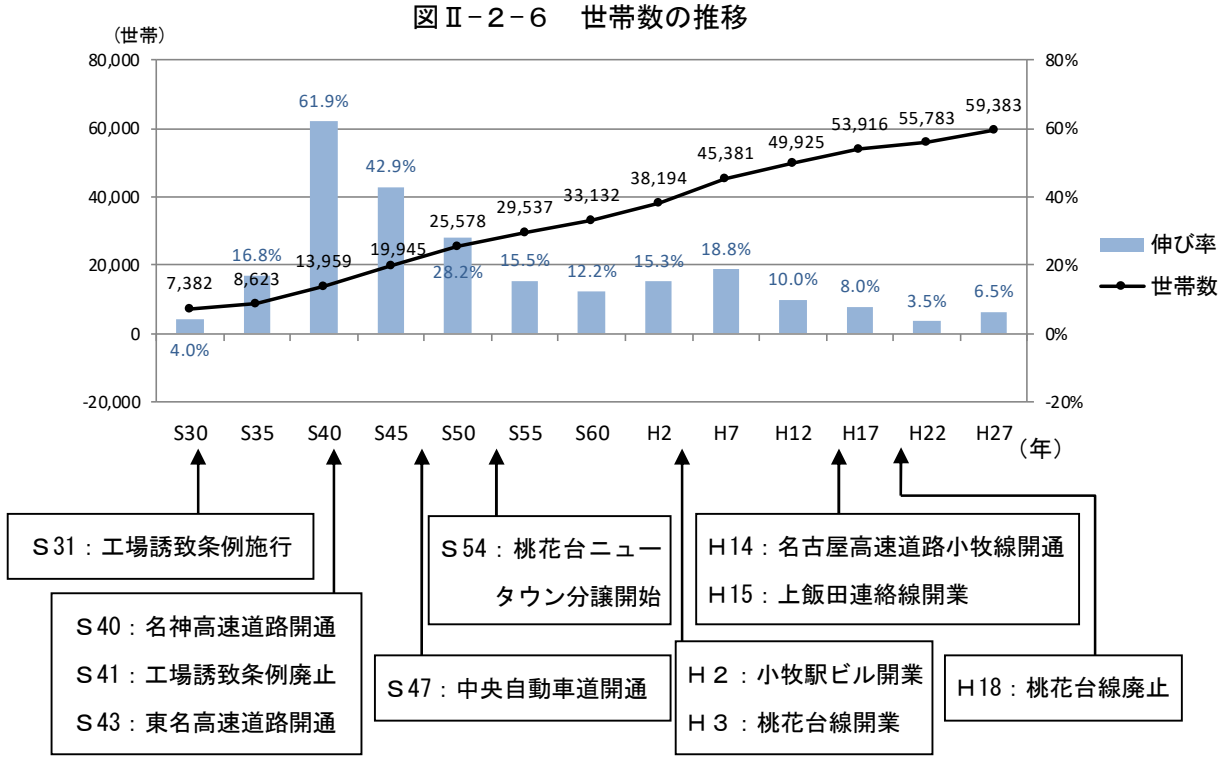
図Ⅱ－２－５　人口の推移



（資料：国勢調査）

※現在市域の人口

図Ⅱ－２－６　世帯数の推移



（資料：国勢調査）

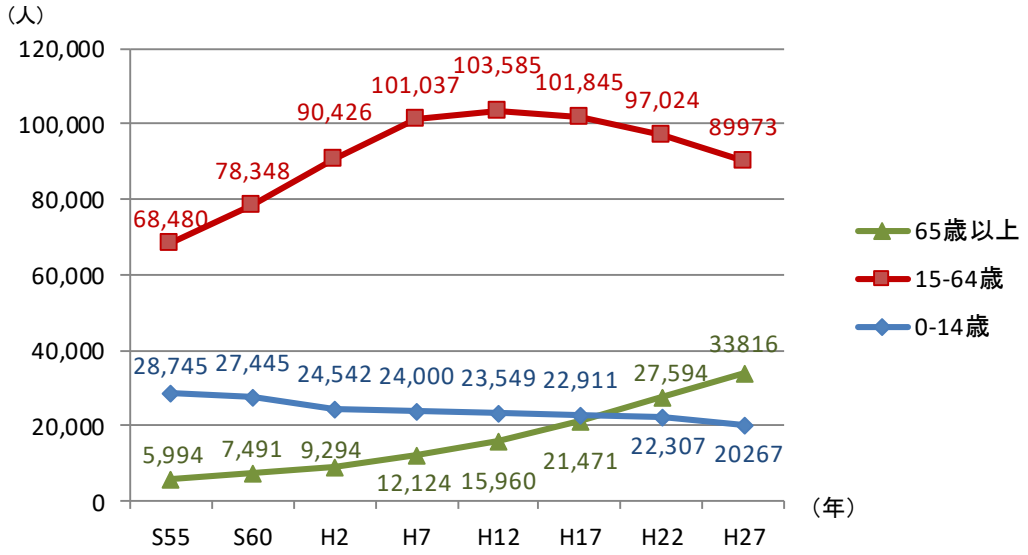
※現在市域の世帯数

④年齢階層別人口の動向

本市の人口を年齢階層別（年少人口：０～14歳、生産年齢人口：15～64歳、高齢者人口：65歳以上）に分けてみると、年少人口は昭和55年以降減少傾向にあり、生産年齢人口は平成12年をピークに減少が続いています。

また、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率は平成27年時点で22.6%となっています。

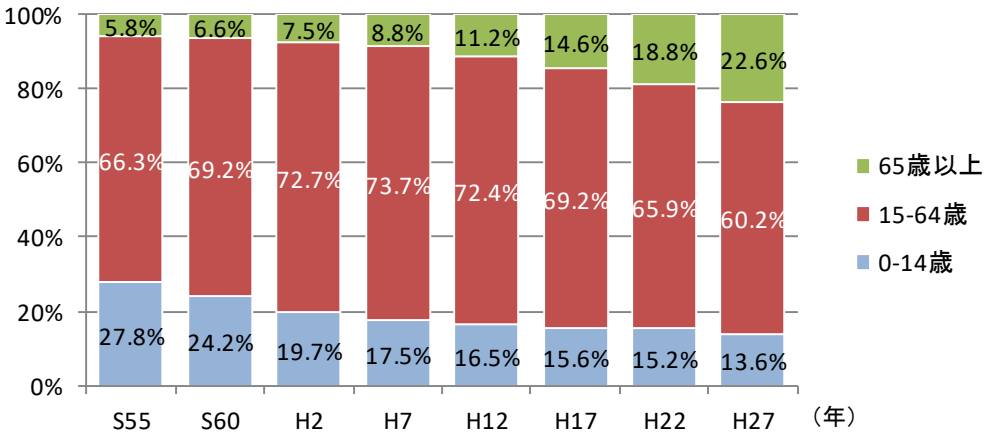
図Ⅱ－２－７　年齢階層別人口の推移



（資料：国勢調査）

※現在市域の人口

図Ⅱ－２－８　年齢階層別人口割合の推移



（資料：国勢調査）

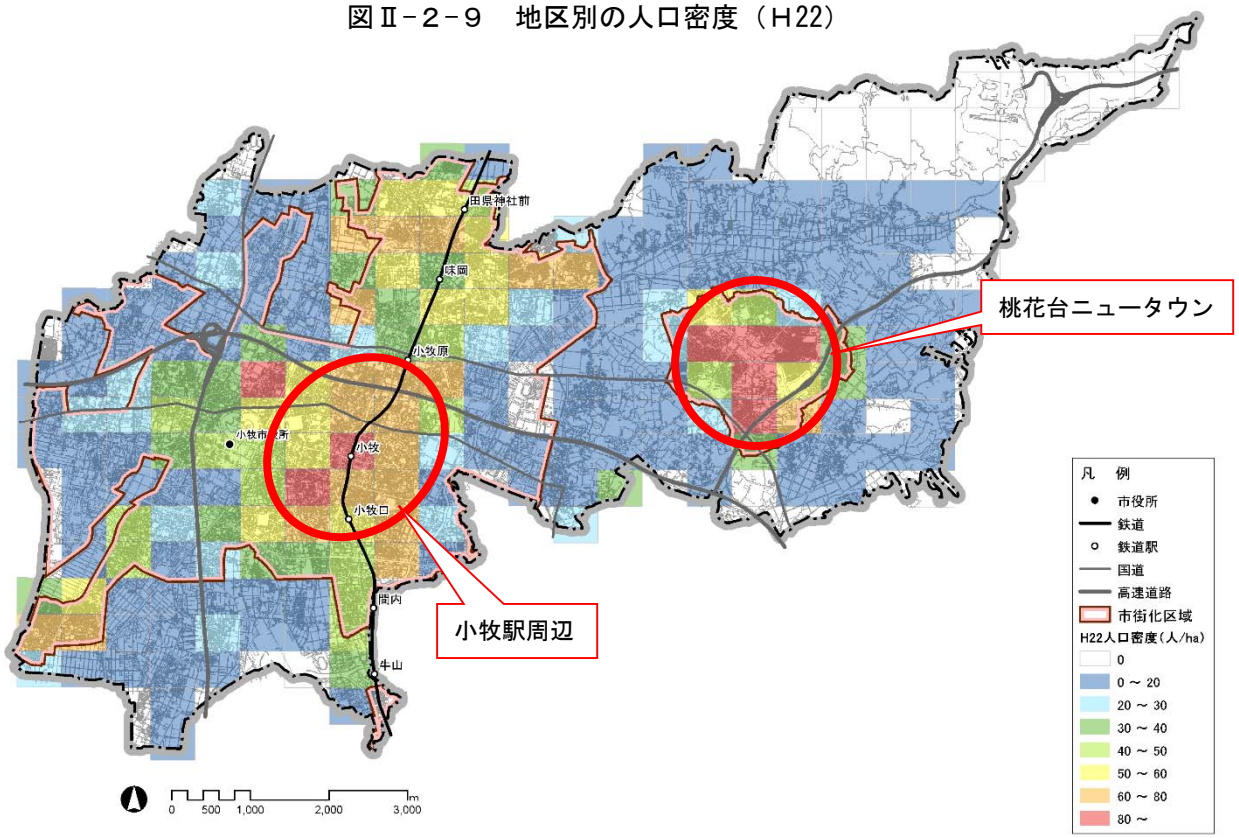
※現在市域の人口

⑤地区別人口・世帯数の動向

本市の人口を地区別でみると、平成22年時点の人口密度は、市街化区域で約44人/ha（工業専用地区を除くと約47人/ha）となっています。さらに詳細にみると、小牧駅周辺や桃花台ニュータウンにおいて80人/ha以上の高密度となっています。

平成17年から平成22年にかけての人口と世帯数の増減をみると、小牧原駅、小牧駅、小牧口駅周辺では、人口、世帯数ともに増加傾向の地区もある一方で、桃花台ニュータウンの一部地区のように世帯数は増加傾向にあるものの、人口は減少傾向となっている地域もみられます。

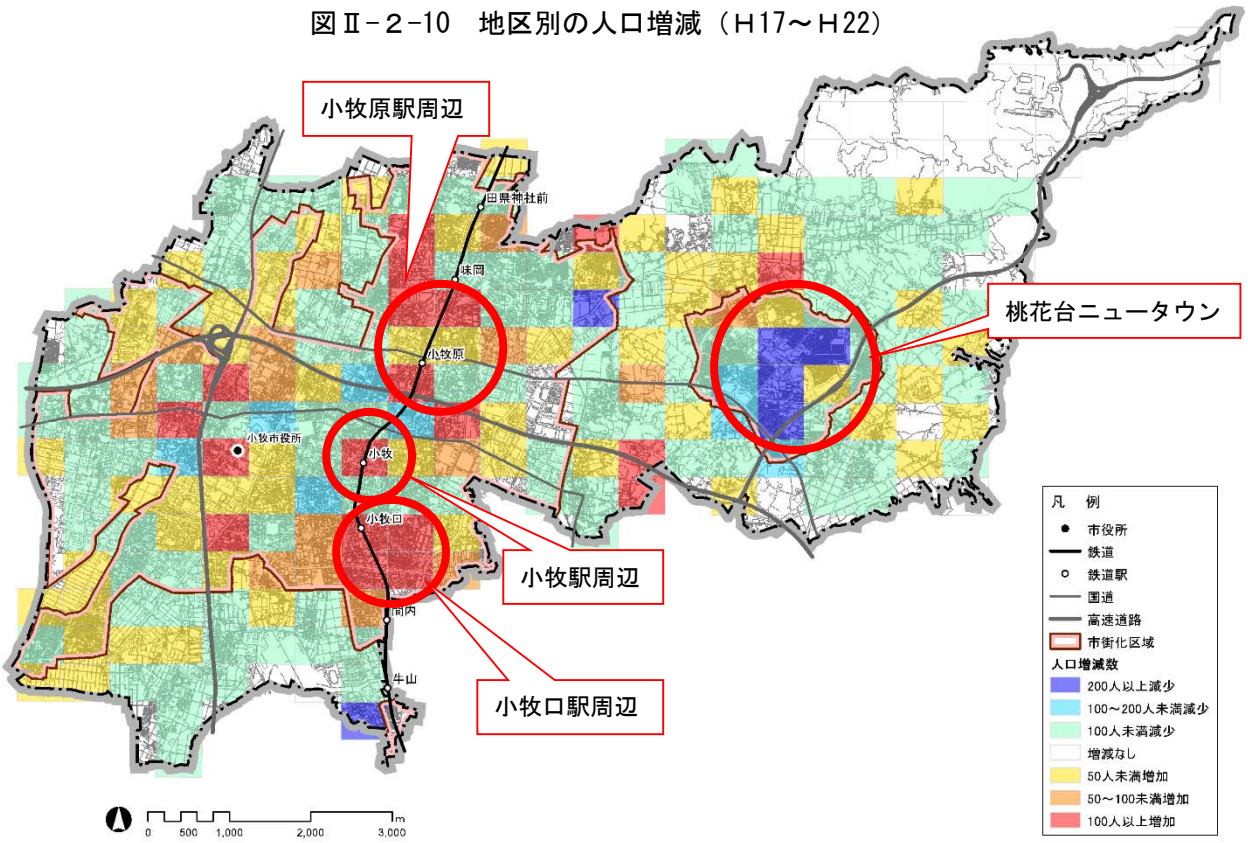
図Ⅱ－２－９　地区別の人口密度（H22）



（資料：平成 22 年国勢調査）

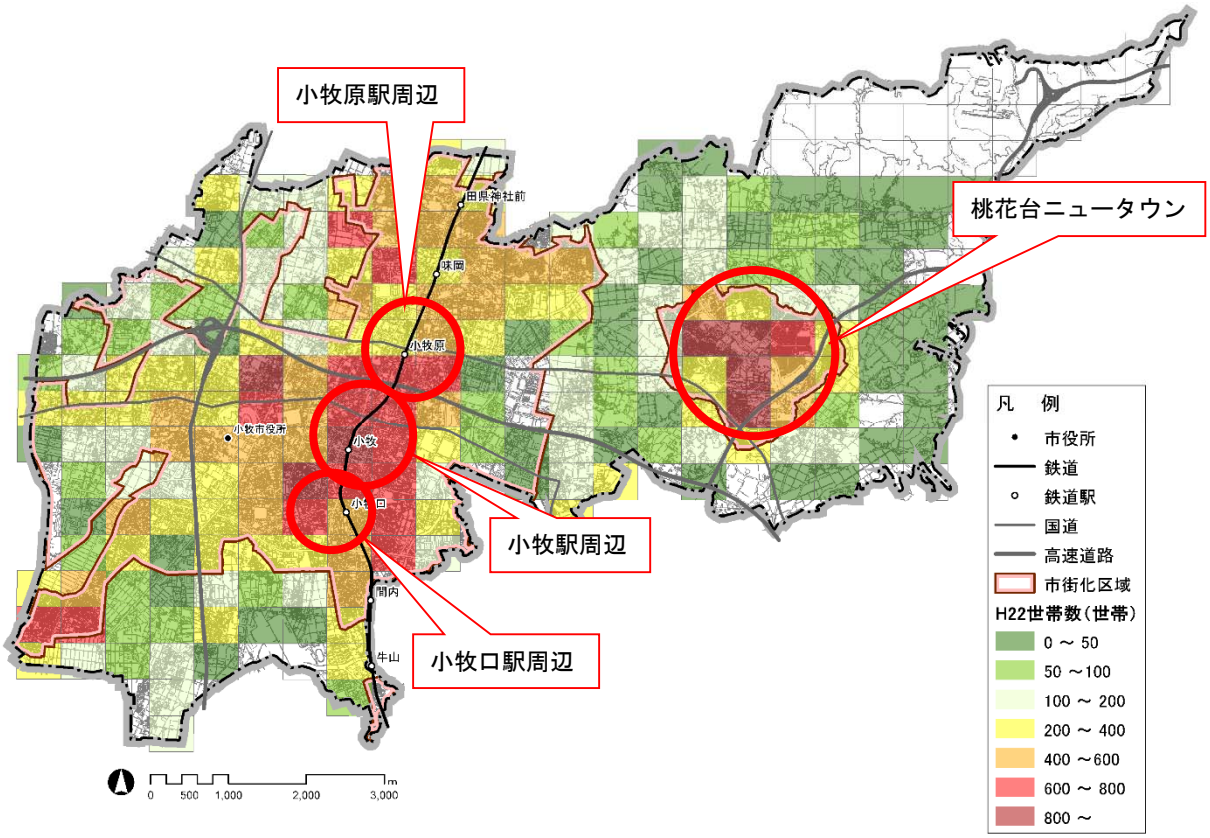
※地区別の人口及び世帯数及び将来人口推計については、まちづくりの方向性を定めた小牧市都市計画マスタープラン及び小牧市立地適正化計画との整合を図るため、平成 22 年国勢調査を用います。

図Ⅱ－２－10　地区別の人口増減（H17～H22）



（資料：国勢調査）

図Ⅱ－２－11　地区別の世帯数（H22）



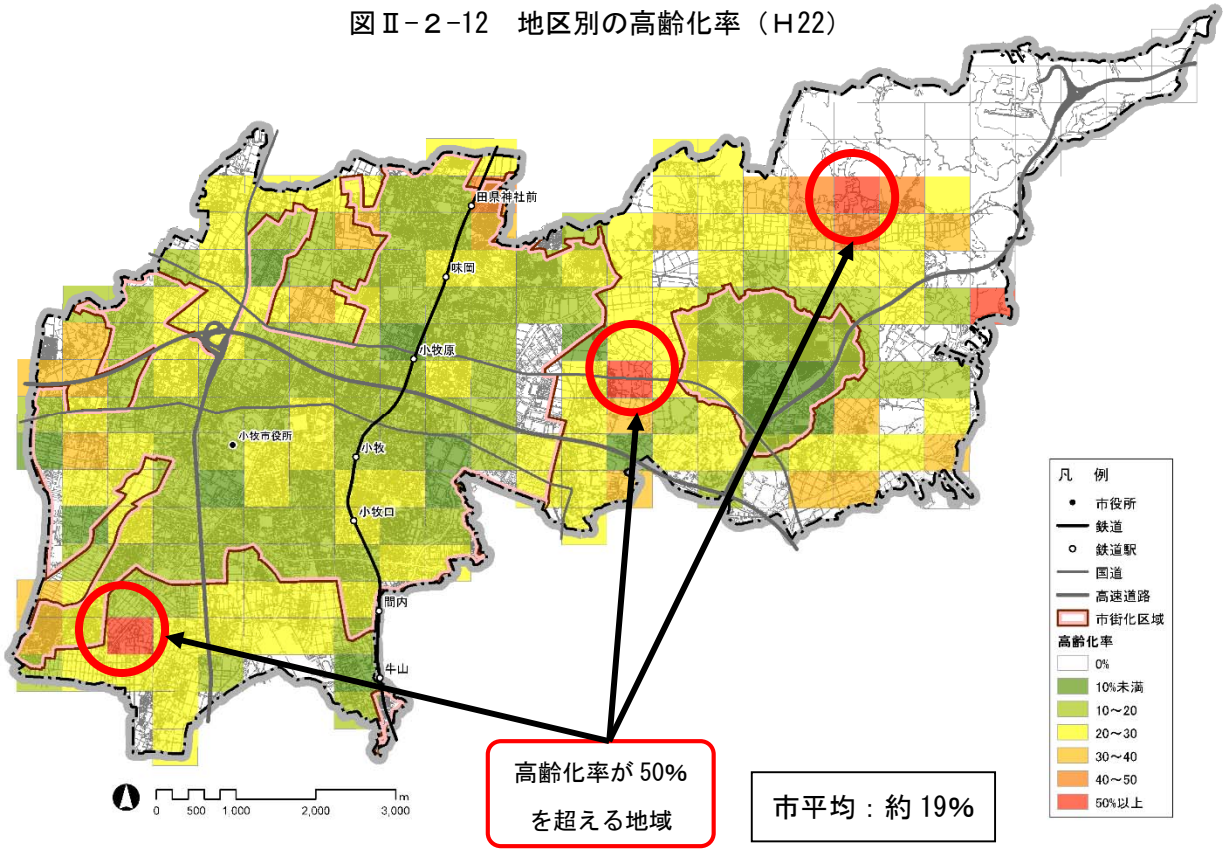
（資料：平成 22 年国勢調査）

⑥高齢化の動向

本市の高齢者人口を地区別にみると、平成22年時点の高齢化率は、市東部をはじめ一部地域で市全体の平均（約19%）をはるかに上回り50%を超えていますが、20%未満の地域も多数存在しています。

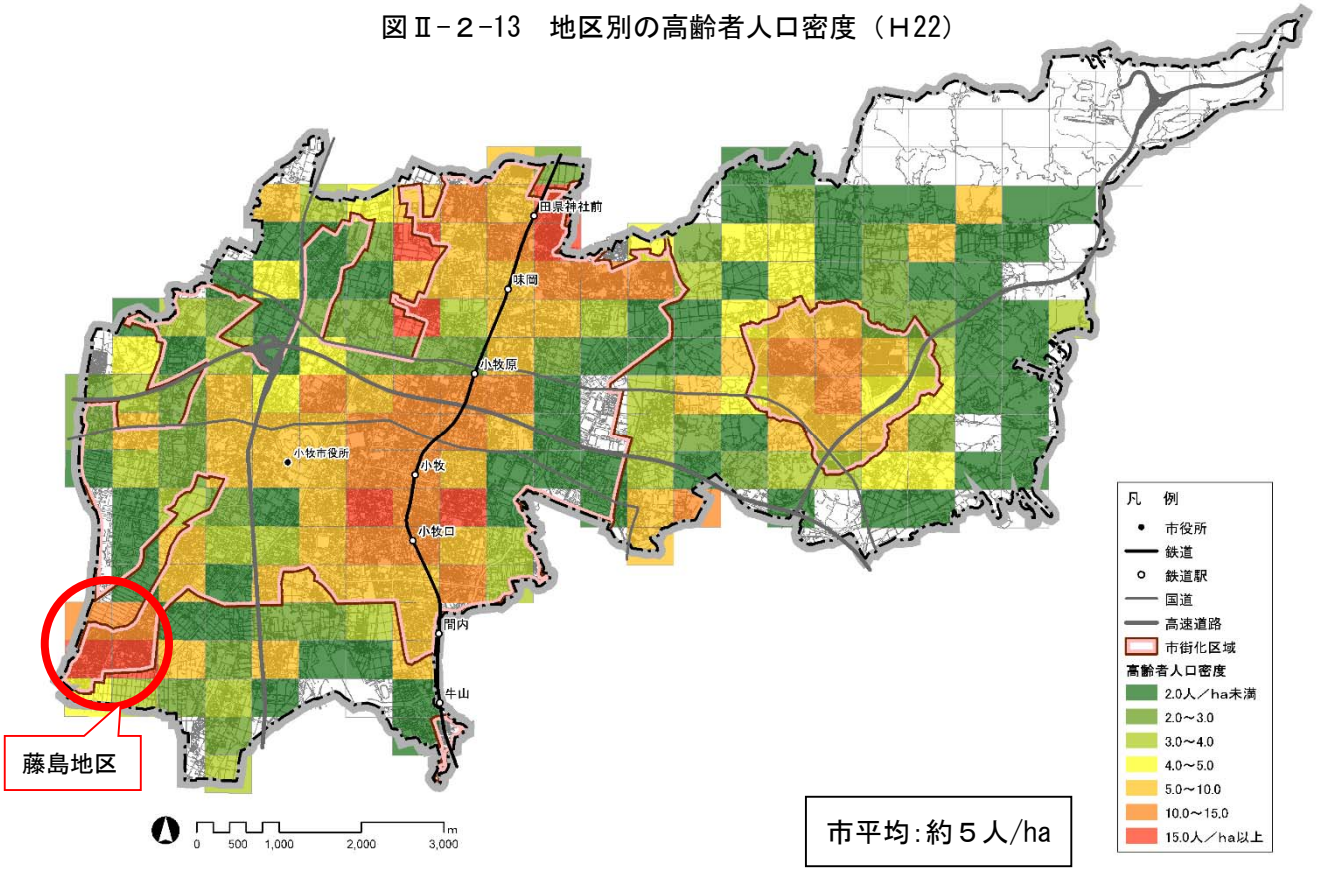
しかしながら、藤島地区など高齢者人口密度が高く高齢者のみの世帯が多い地域や、高齢化率が相対的に低い名鉄小牧線沿線や桃花台ニュータウン等の地域においても高齢者人口が増加していることから、高齢化が進展していくことが懸念されています。

図Ⅱ－２－12　地区別の高齢化率（H22）



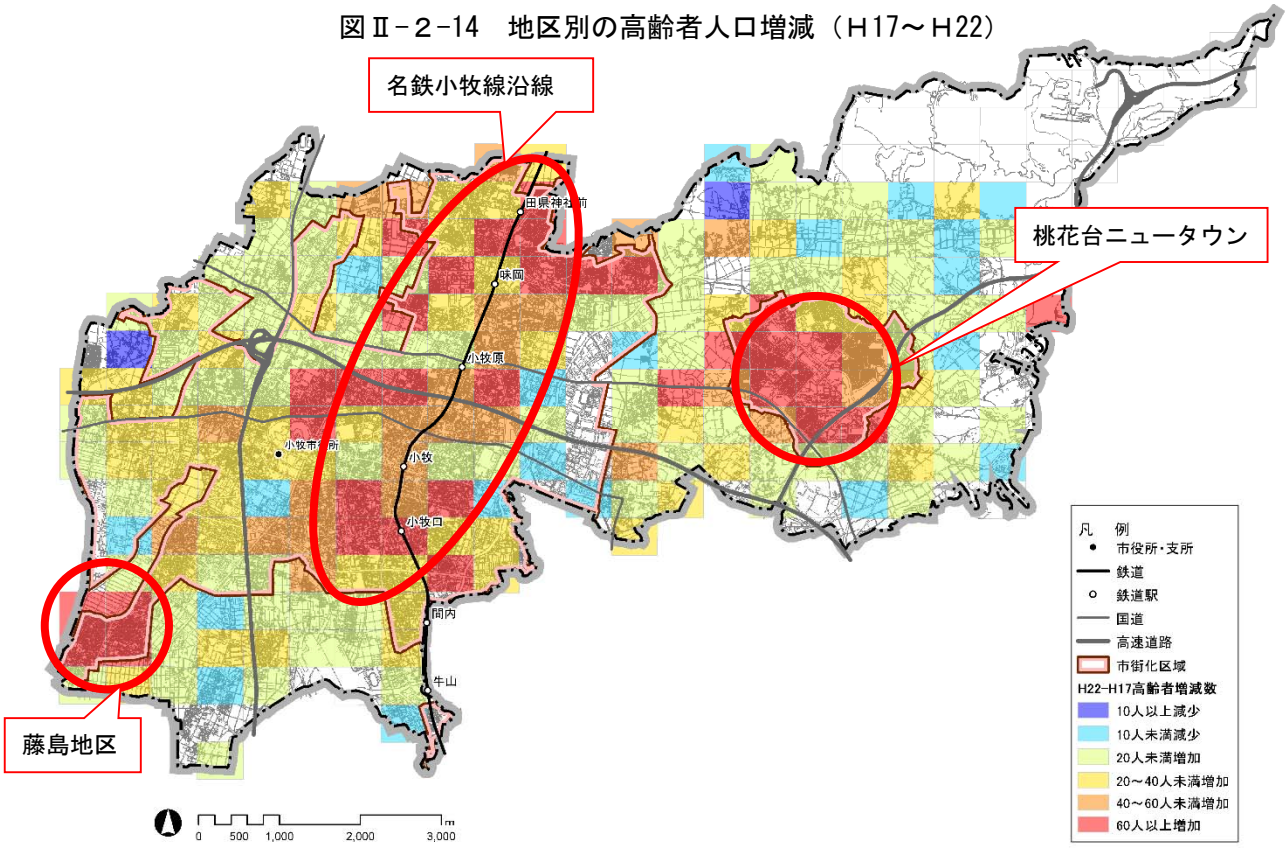
（資料：平成 22 年国勢調査）

図Ⅱ－２－13　地区別の高齢者人口密度（H22）

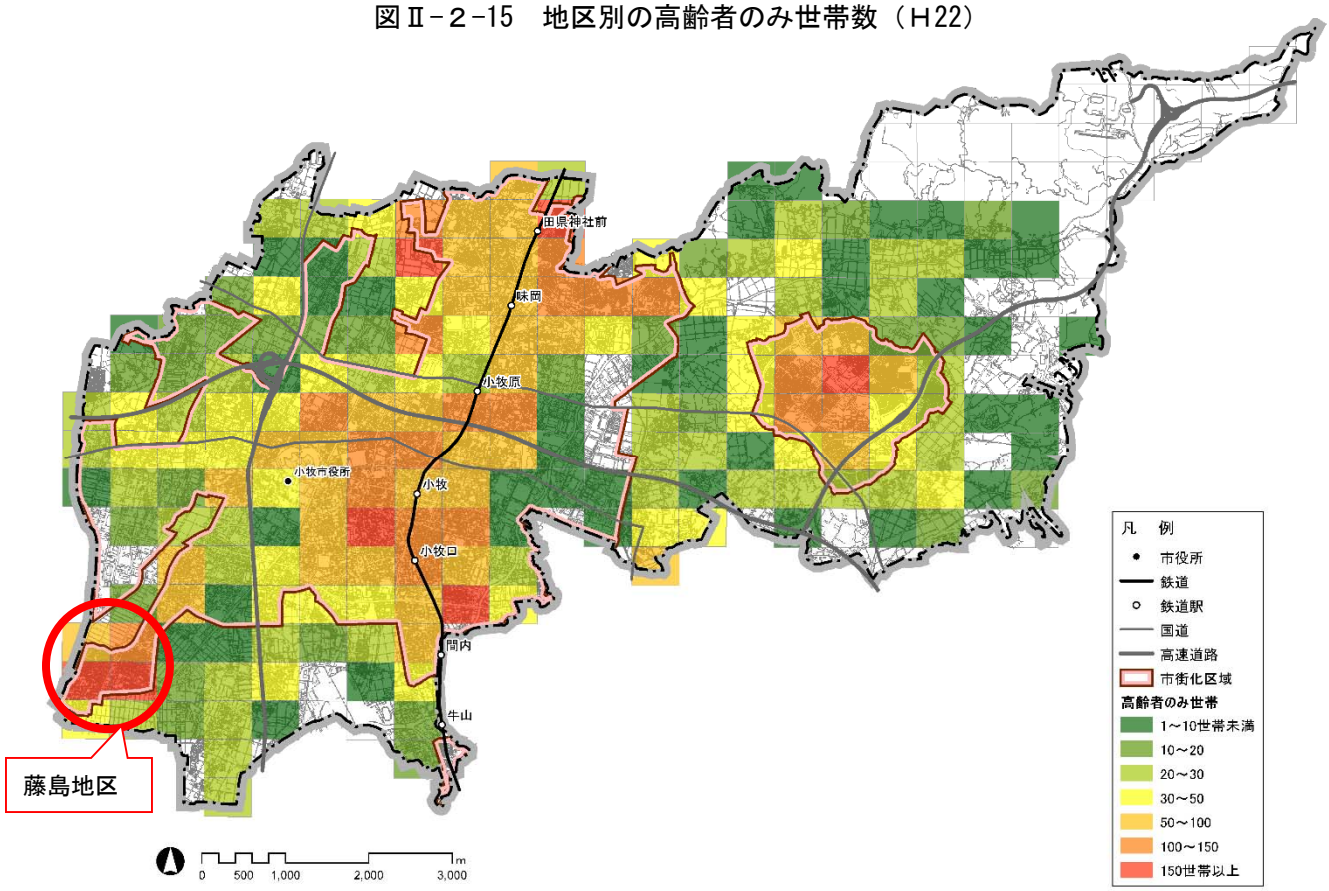


（資料：平成 22 年国勢調査）

図Ⅱ－２－14　地区別の高齢者人口増減（H17～H22）



図Ⅱ－２－15　地区別の高齢者のみ世帯数（H22）



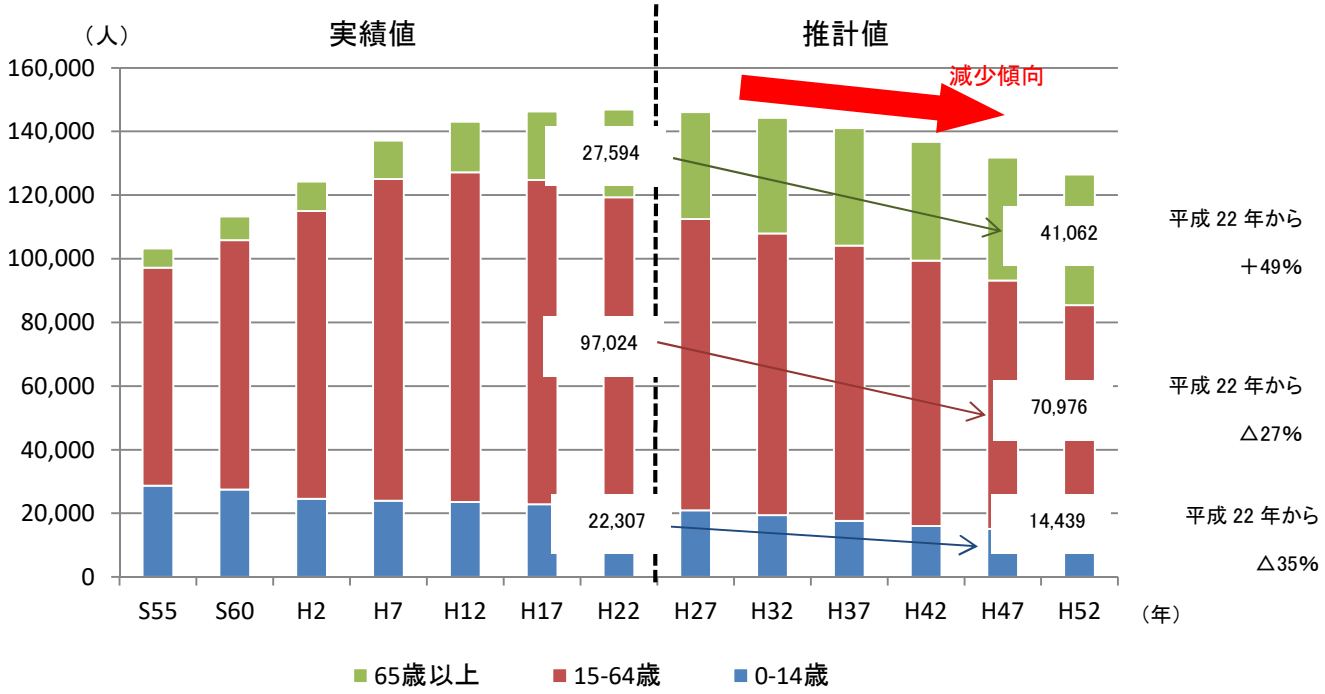
（資料：平成 22 年国勢調査）

⑦本市の将来人口

本計画における人口等の将来見通しについては、まちづくりの方針を定めた小牧市立地適正化計画との整合を図るため、小牧市立地適正化計画にて採用している国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という）の推計（社会移動※あり）における推計手法を採用します。

この推計結果によると、これまでの人口動態が今後も続くと仮定した場合、本市の人口は、平成22年を境に減少を続けることが見込まれています。

図Ⅱ－２－16　年齢階層別将来人口の見通し（社人研　社会移動あり）



（資料：国立社会保障・人口問題研究所　日本の地域別将来推計人口（平成 25 年３月推計））

※参考資料　用語解説　参照

⑧地区別の将来人口

ここでは、社人研の推計（社会移動あり）における推計手法を地区別に総人口、高齢者人口、年少人口を算出したうえで、その分布状況を整理します。

地区の区分については、国勢調査の500ｍメッシュを採用します。国勢調査の小地域単位（町丁字別）は、より詳細な分析が可能ですが、市街化調整区域を小地域単位に区分すると地区の単位（規模）が大きくなり、詳細な単位で見通しを把握することが困難になるため、500ｍメッシュを採用するものとしました。

将来人口については、小牧市立地適正化計画では30年後に向けたまちづくりの方針を示していますが、公共交通は小牧市立地適正化計画において示すまちづくりに資するものであることから、平成22年を基準として、平成52年の推計結果を採用します。

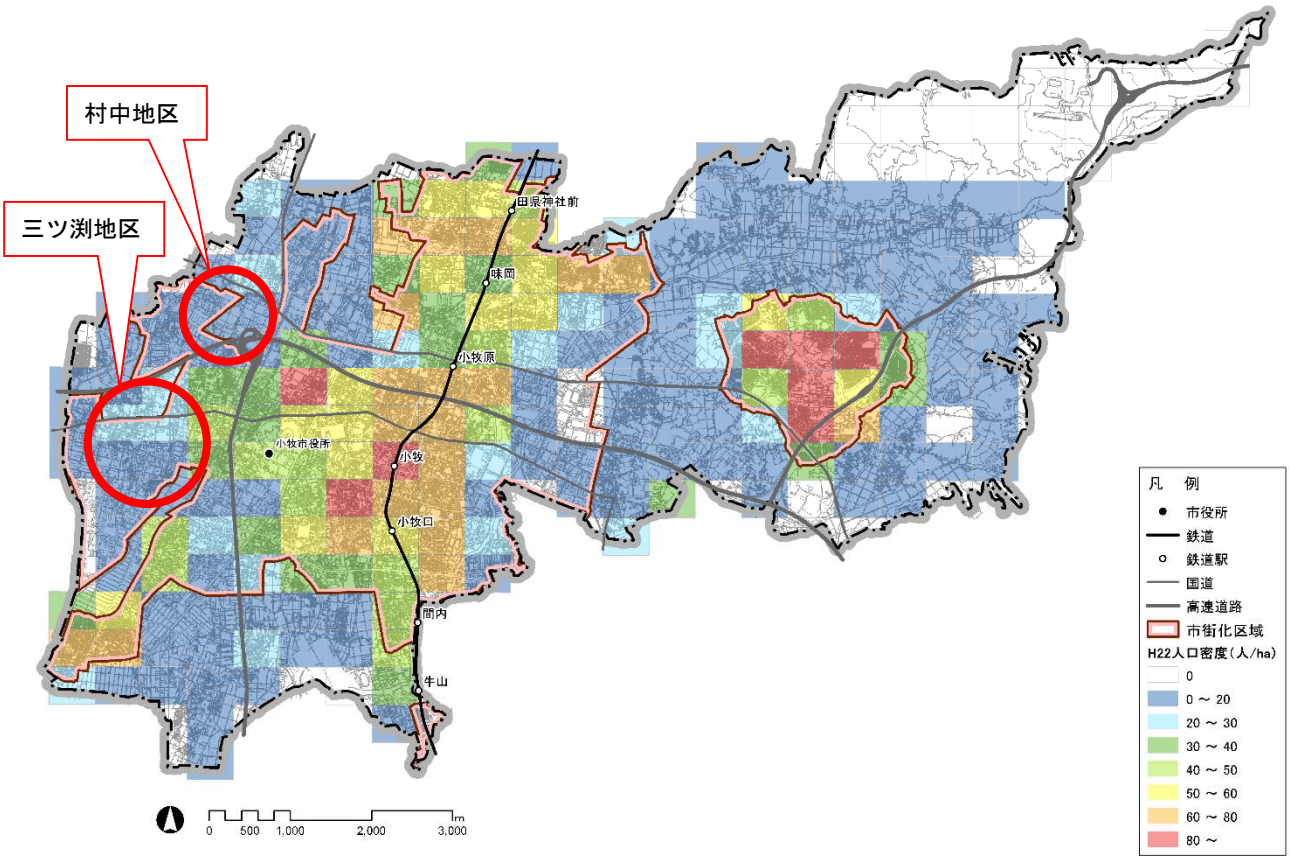
平成52年の人口密度は低下がみられますが、特に、小牧駅や田県神社前駅の周辺や桃花台ニュータウン、市南西部の小木・藤島地区で人口密度の低下が大きくなっています。

ただし、これら地域では一部の地区を除き、平成52年時点においても人口集中地区※を設定する目安である40人/haを上回ることが見込まれています。

一方、市北西部の村中や三ツ渕地区等においては、住宅と工場が共存している等の理由から、平成22年時点で既に人口密度が低く、今後も上記の目安を下回る状況が続くことが見込まれます。

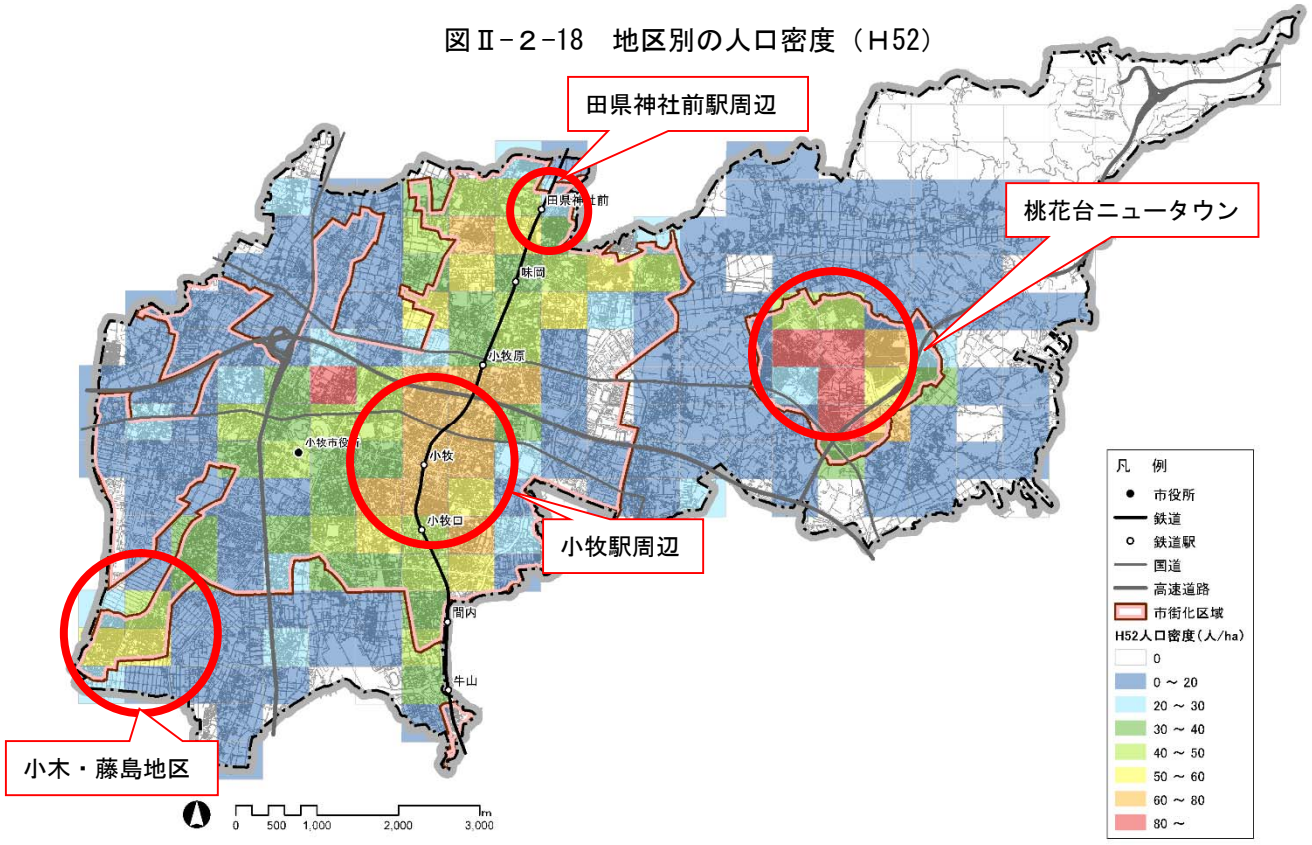
※参考資料　用語解説　参照

図Ⅱ－２－17　地区別の人口密度（H22）



（資料：平成 22 年国勢調査）

図Ⅱ－２－18　地区別の人口密度（H52）



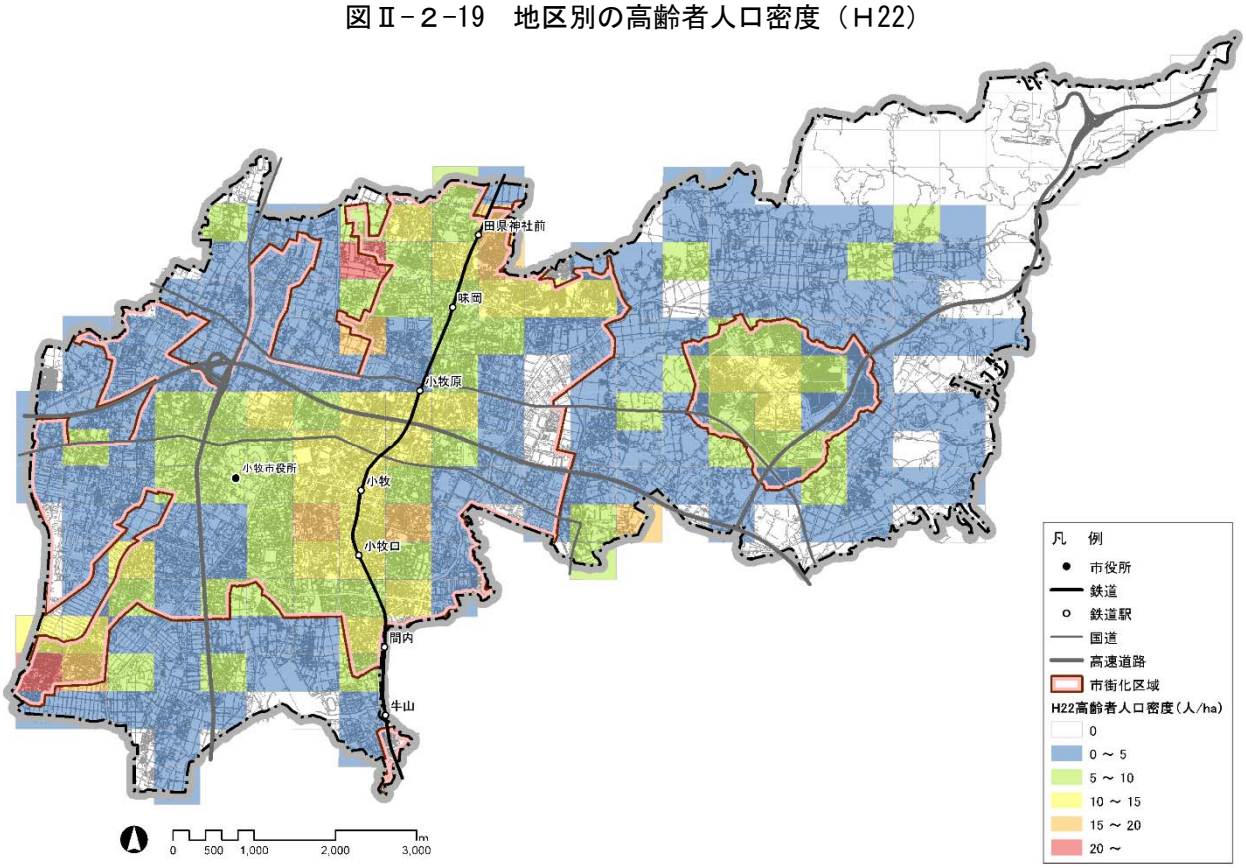
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

⑨地区別の高齢者人口の見通し

地区別の高齢化の進展について平成 52 年の高齢者人口密度をみると、市街化区域を中心に高齢者人口密度の上昇がみられ、特に、小牧駅や味岡駅周辺、小牧山北側の間々地区、桃花台ニュータウン等で高齢者人口密度の上昇が大きくなっています。

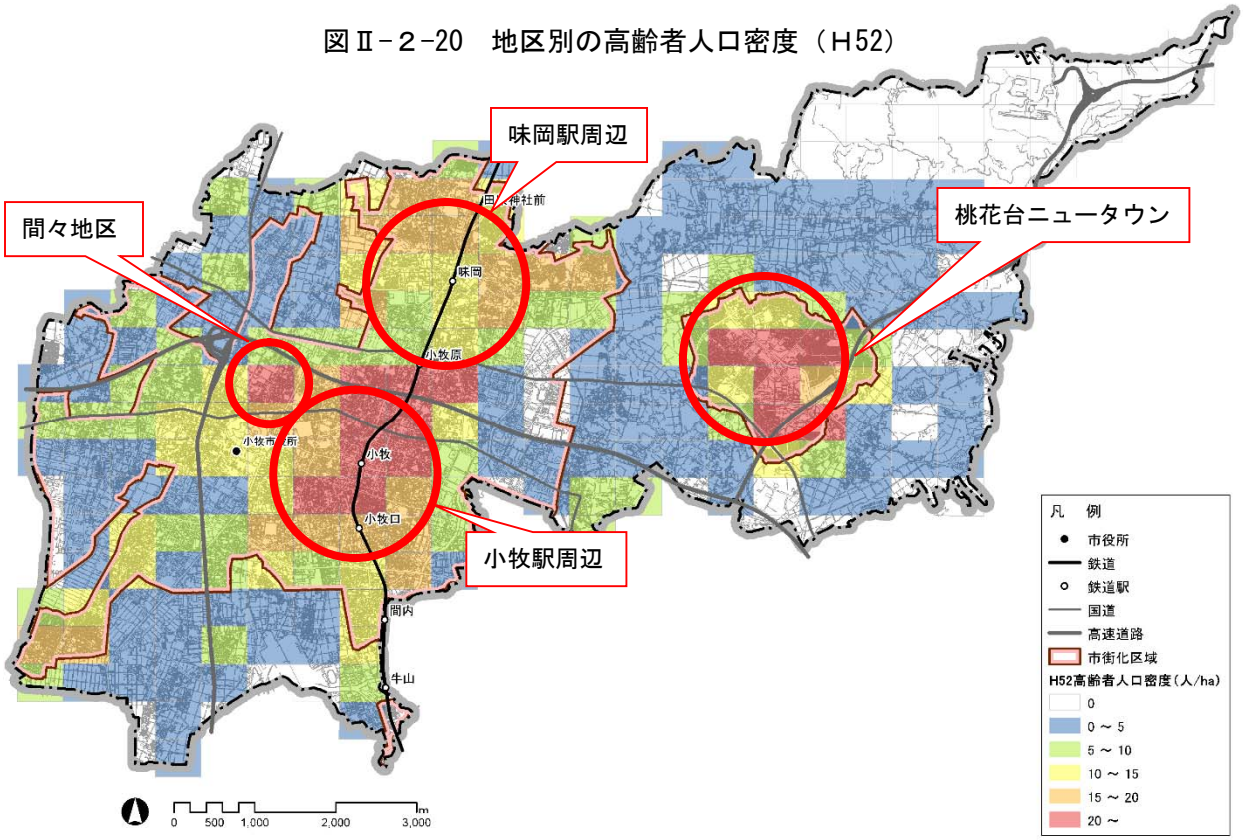
また、平成 52 年の高齢化率を地区別にみると、おおむね全ての地域で高齢化率の上昇がみられ、特に市街化区域では、30%から 40%となる地域が多く、市街化調整区域では、北里市民センター周辺や市北東部の野口・大山地区等で高齢化率が 40%以上となることが見込まれます。

図Ⅱ－２-19　地区別の高齢者人口密度（H22）



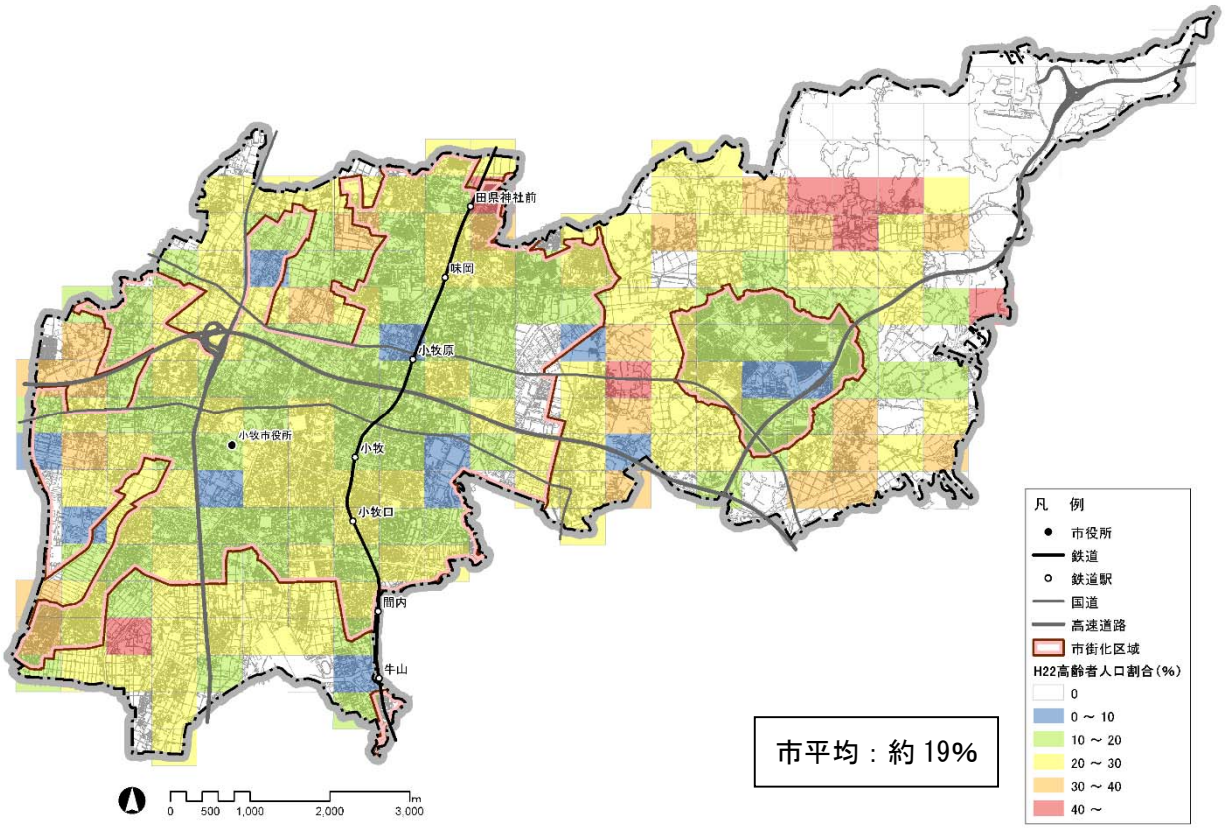
（資料：平成 22 年国勢調査）

図Ⅱ－２-20　地区別の高齢者人口密度（H52）



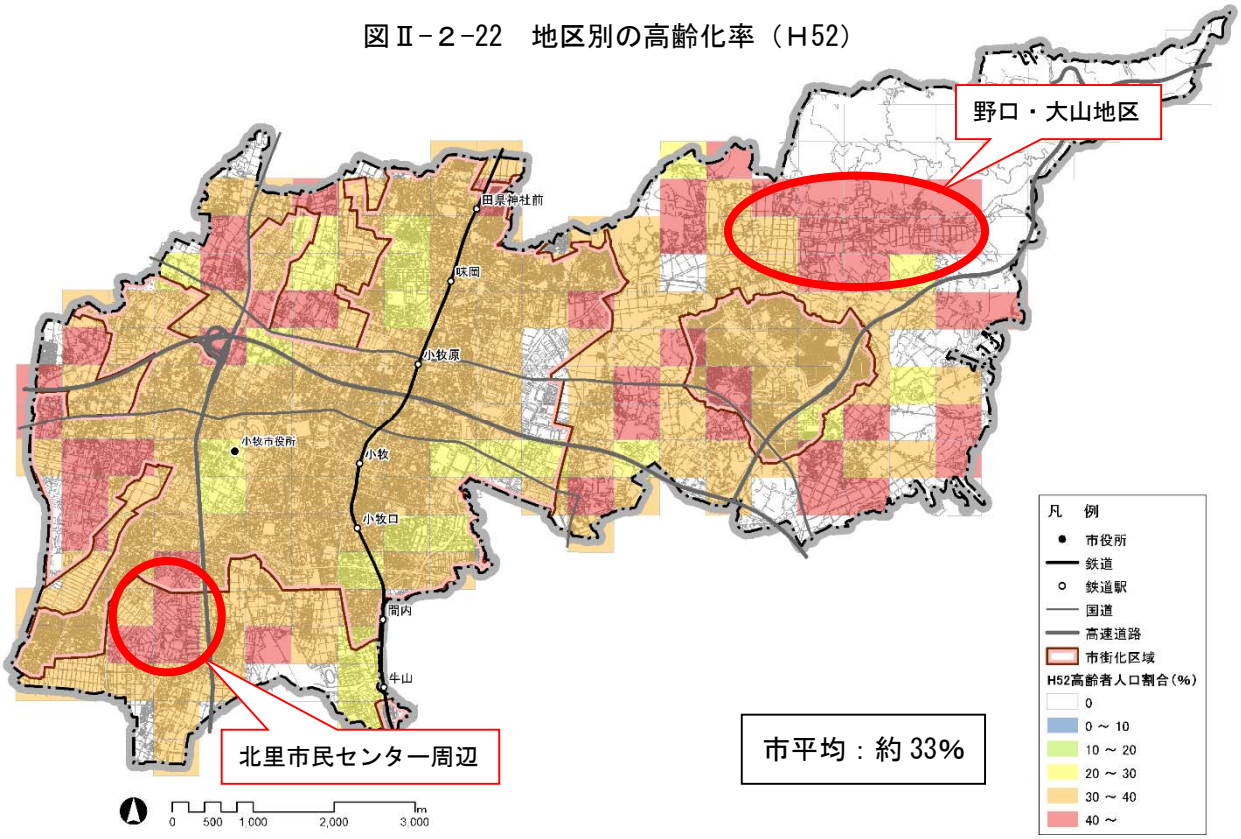
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

図Ⅱ－２－21　地区別の高齢化率（H22）



（資料：平成 22 年国勢調査）

図Ⅱ－２－22　地区別の高齢化率（H52）



※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

3．主要集客施設の立地状況

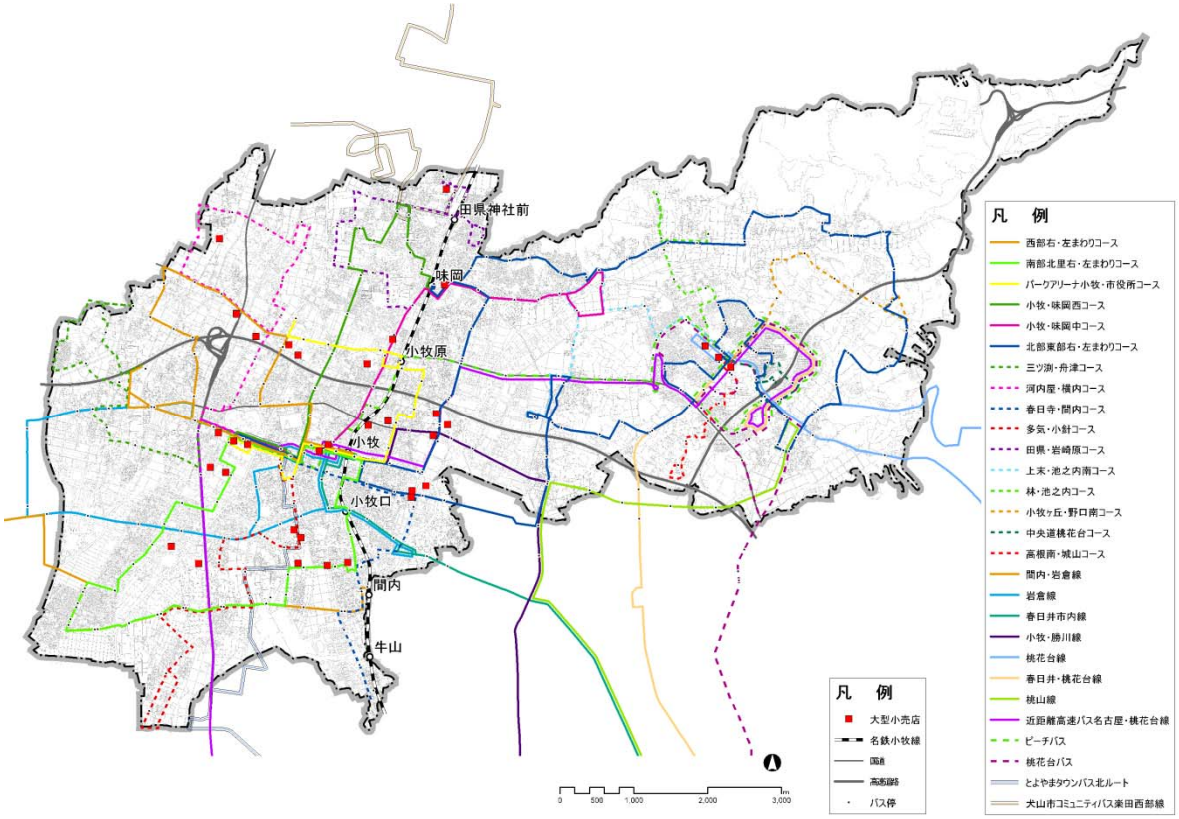
（1）主要集客施設の立地状況

ここでは、公共交通の利用需要に影響する主要な集客施設の立地状況と公共交通網の関係を整理します。

公共交通の利用需要については、主な利用目的として通勤、通学、買物、通院、業務、娯楽、観光等が挙げられます。この主な利用目的の目的地となる集客施設として大型小売店※（通勤・買物）、学校※（通学）、医療施設※（通院）、公共施設※（業務・娯楽）、文化施設※（娯楽）についてまとめます。

本市の主要集客施設は概ね鉄道やバス路線の沿線に立地しています。しかし、自動車でのアクセス利便性を考慮し、国道や県道沿い等に立地した施設の中には、駅やバス停から離れている施設も存在しており、アクセス利便性の向上が課題です。

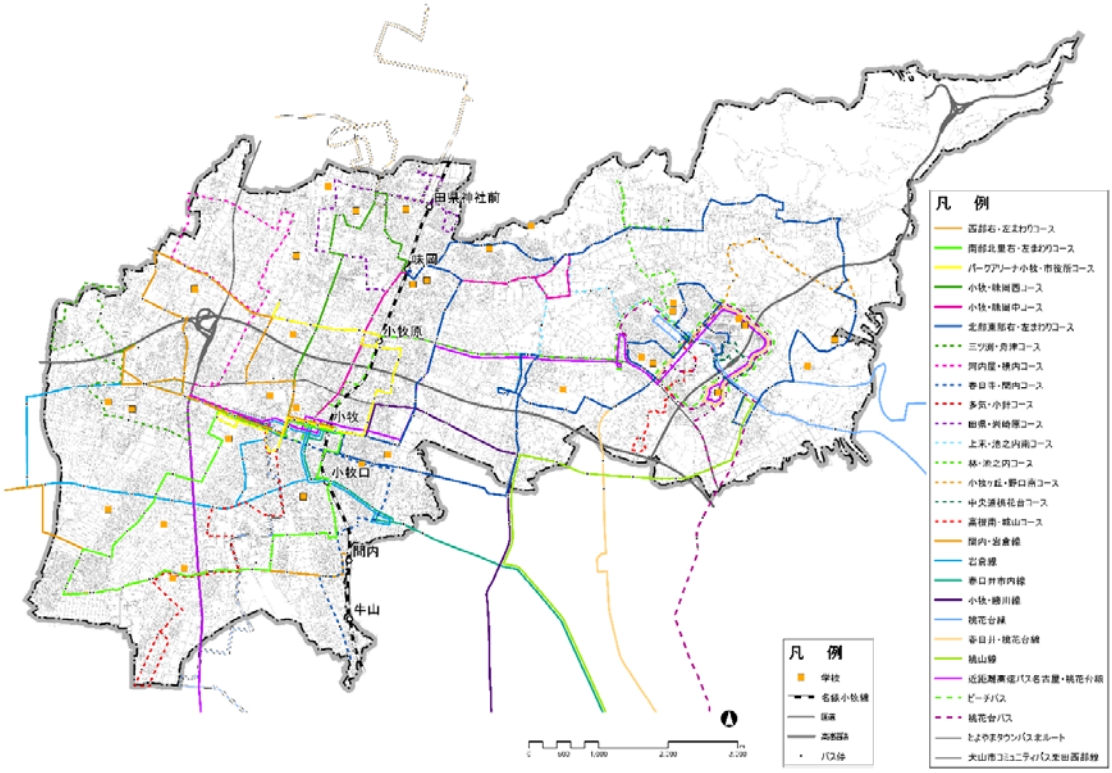
図Ⅱ－3－1　大型小売店の立地と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在）、（株）東洋経済新報社「大型小売店データ 2015 年度版」）

※大型小売店：店舗面積 1000 ㎡超の小売店

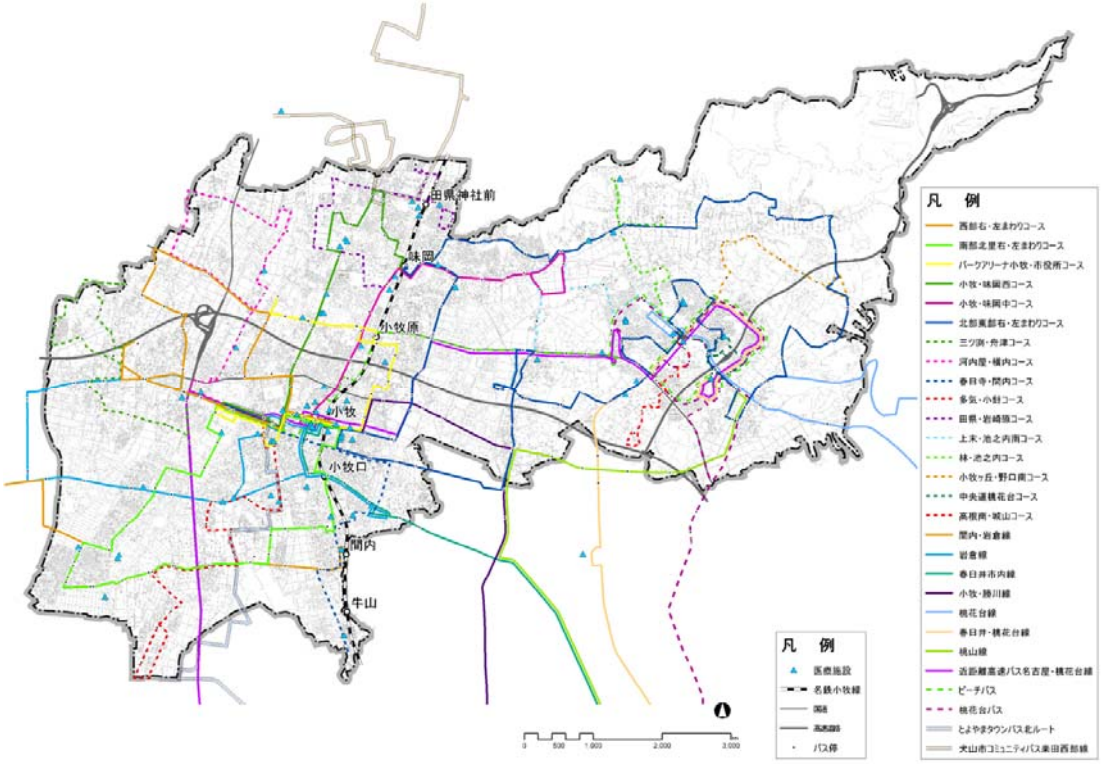
図Ⅱ－３－２　学校の立地と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

※学校：小学校、中学校、高等学校、大学、特別支援学校

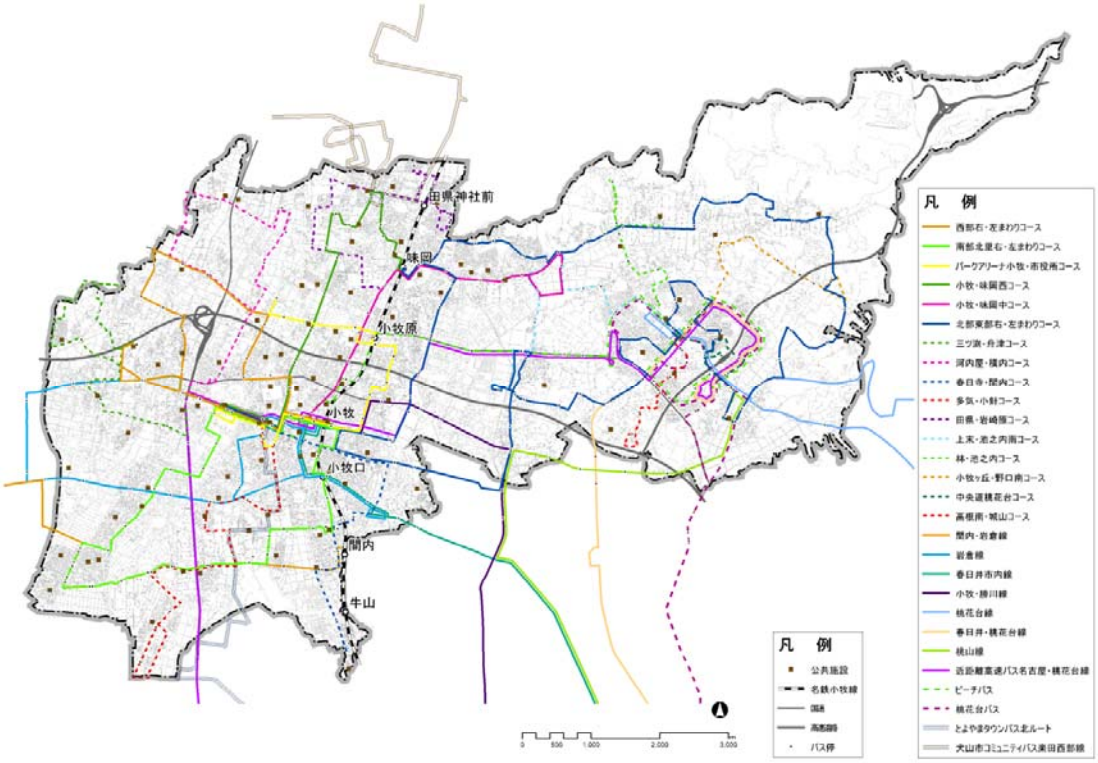
図Ⅱ－３－３　医療施設の立地と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

※医療施設：病院及び診療所

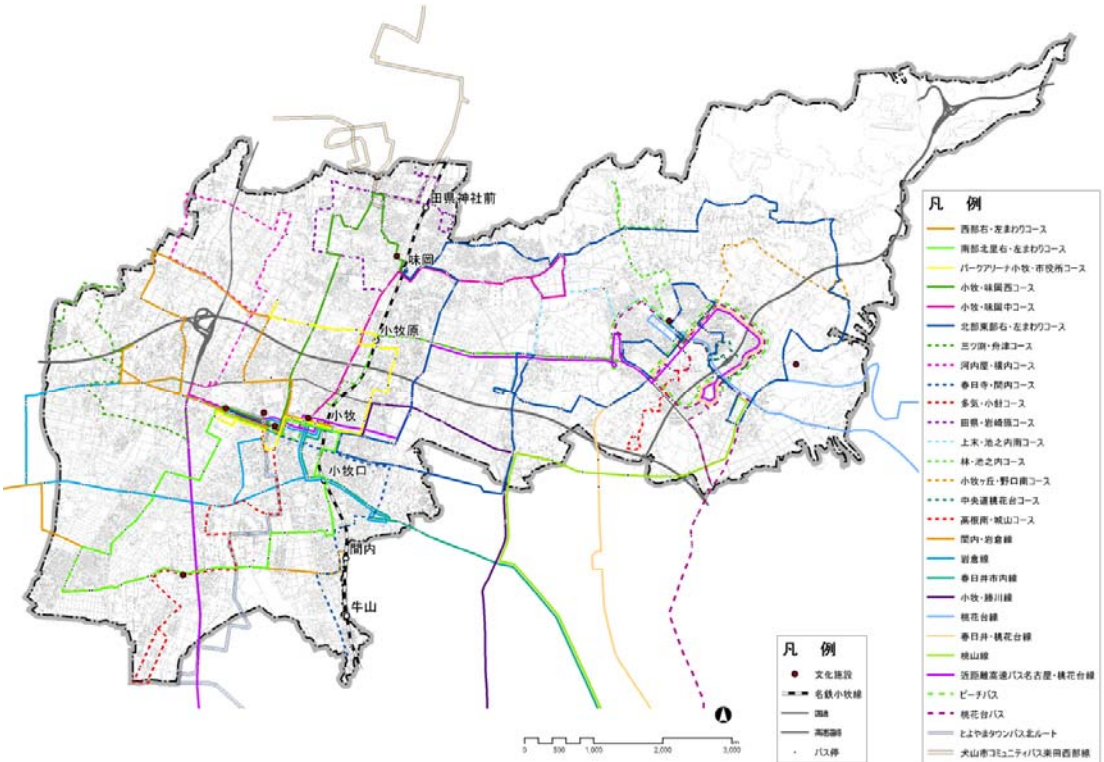
図Ⅱ－３－４　公共施設の立地と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

※公共施設：市役所、支所、会館

図Ⅱ－３－５　文化施設の立地と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

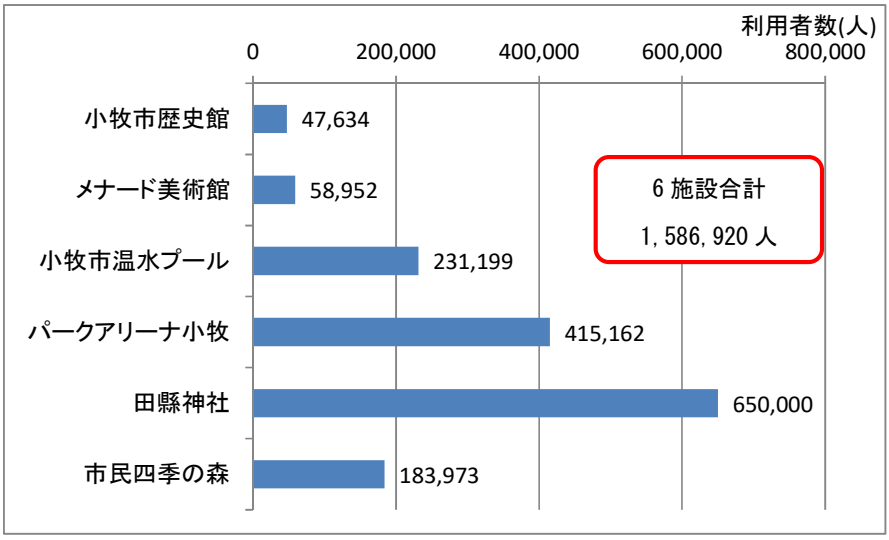
※文化施設：図書館や美術館等

（２）主要観光施設の利用状況

愛知県観光レクリエーション利用者統計によると、小牧市内の主要観光施設として田縣神社、パークアリーナ小牧、小牧市温水プール等が立地しており、これらの施設の年間利用者数は合計で約159万人となっています。

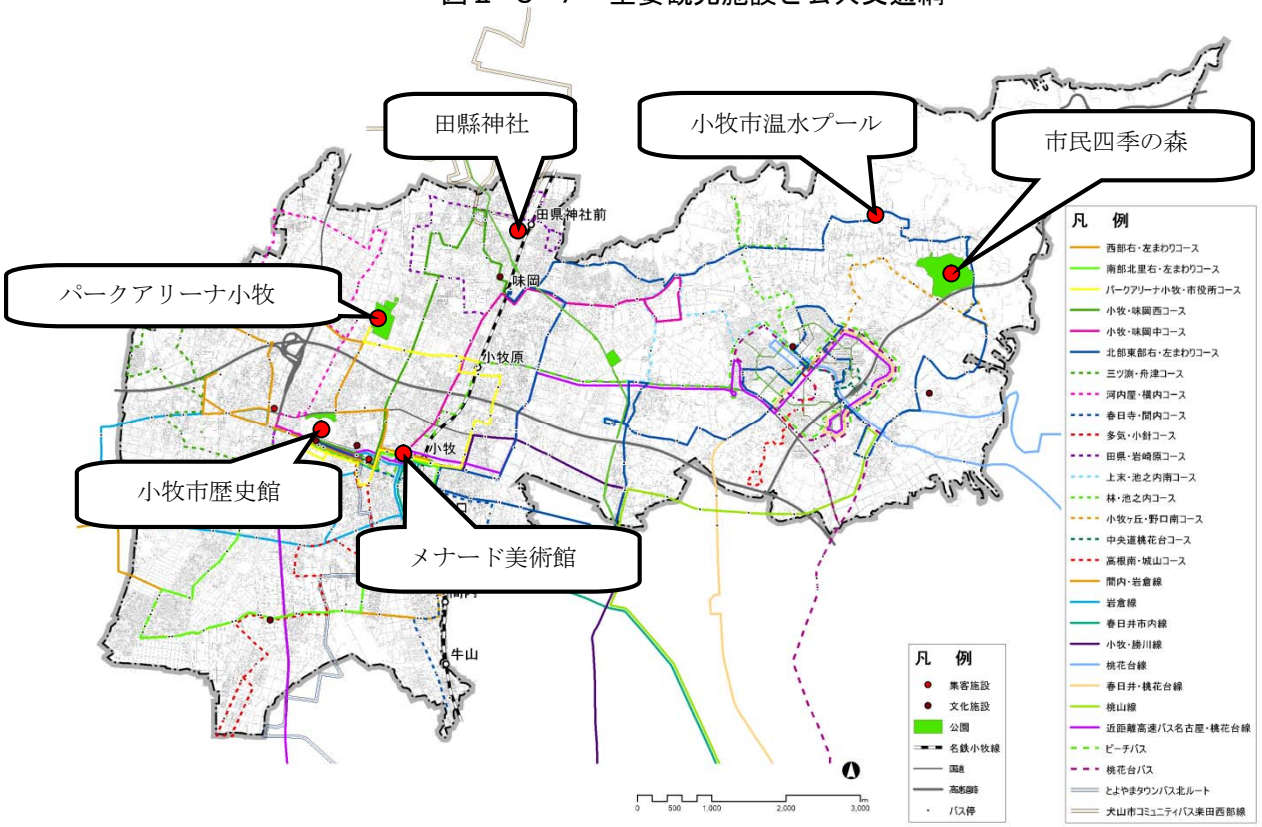
また、これらの主要な観光施設へは名鉄小牧線やこまき巡回バスでアクセスすることができます。

図Ⅱ－３－６　主要観光施設の年間利用者数（平成 27 年）



（資料：平成 27 年愛知県観光レクリエーション利用者統計）

図Ⅱ－３－７　主要観光施設と公共交通網



（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

４．既往調査から見た移動特性の把握

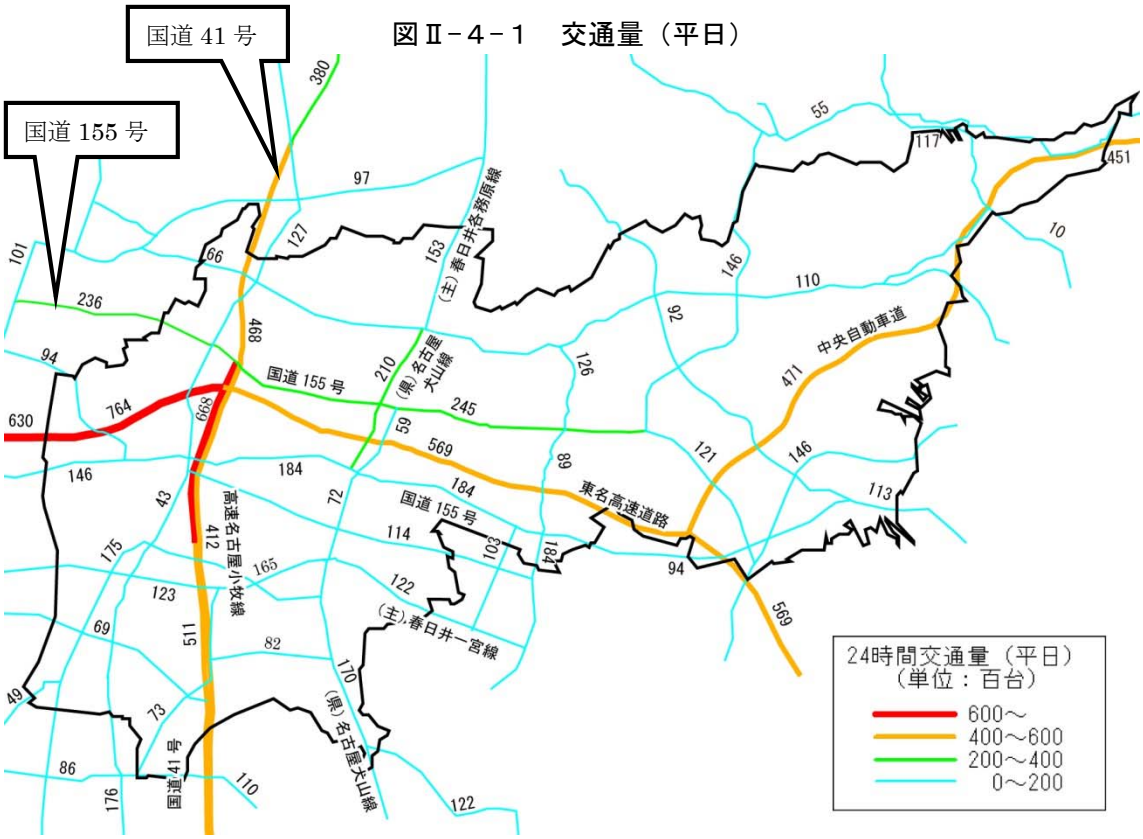
（１）道路交通センサス※から見た自動車交通の状況

道路交通センサスによると、国道41号では交通量が４万台を超え、混雑度※が1.5以上となっています。ピーク時間帯には国道41号へのアクセス道路を中心に混雑が発生しており、混雑時旅行速度※が20km/hを下回っています。

また、国道155号では、交通量が２万台を超え、混雑時旅行速度が20km/hを下回っています。

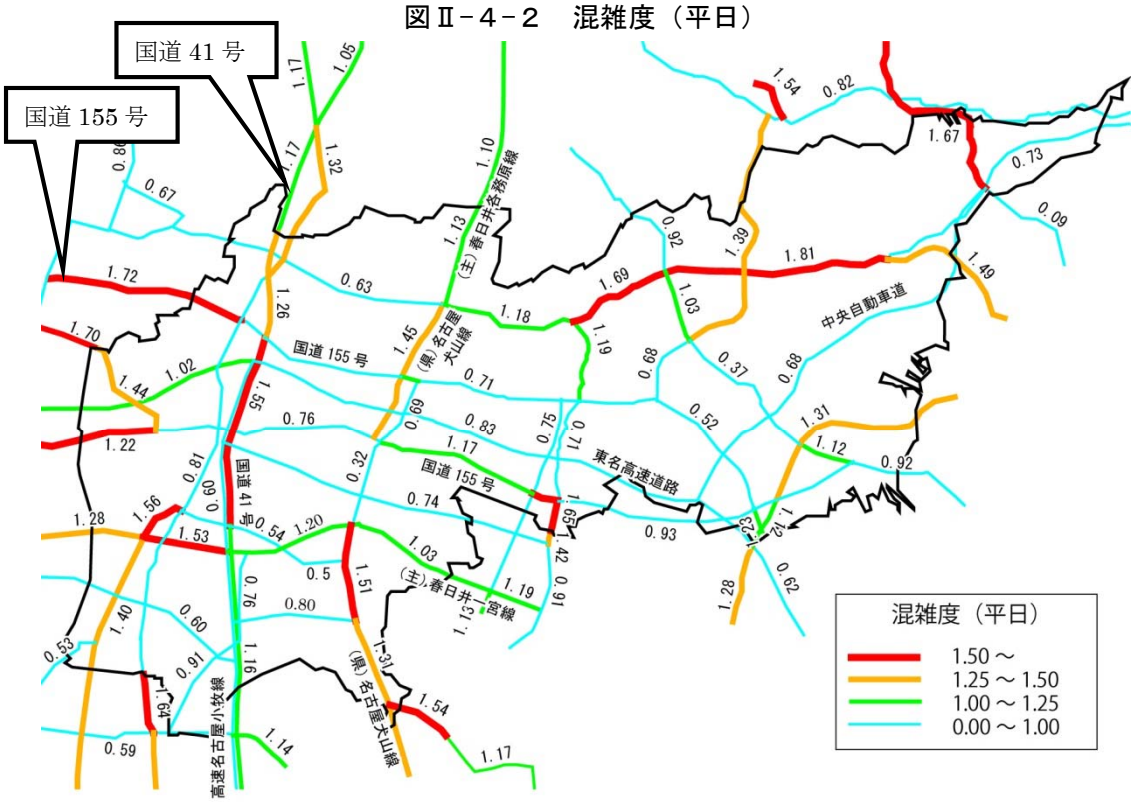
※参考資料　用語解説　参照

図Ⅱ－４－１　交通量（平日）



（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

図Ⅱ－４－２　混雑度（平日）



（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

図Ⅱ－４－３　混雑時旅行速度（平日）

（資料：平成 22 年度道路交通センサス）

（２）中京都市圏パーソントリップ調査※から見た移動特性

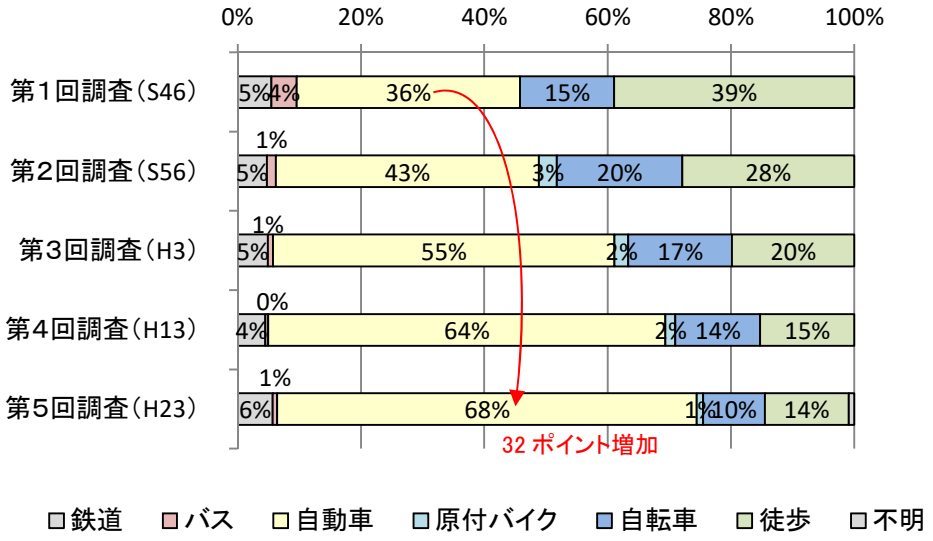
外出するときの移動手段（代表交通手段※）の利用割合の推移をみると、昭和46年以降、「自動車」の占める割合は増加を続けている一方、「自転車」、「徒歩」の割合は減少しています。

全手段目的別トリップ※構成をみると、自由目的のトリップ構成の割合は昭和46年以降増加を続けています。

周辺市町との比較では、「自動車」の割合は大口町に次いで高く、「業務」の割合は豊山町に次いで高くなっています。

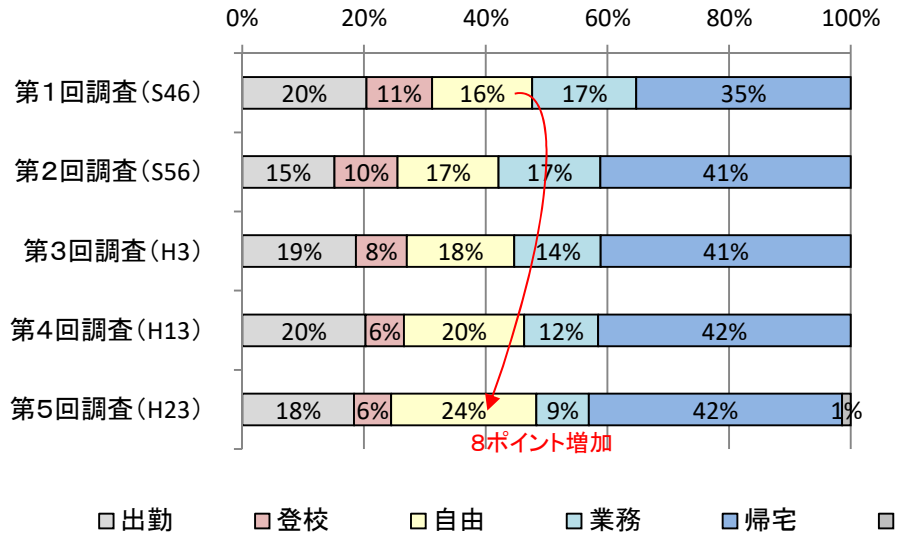
※参考資料　用語解説　参照

図Ⅱ－４－４　代表交通手段別利用率の推移（小牧市）



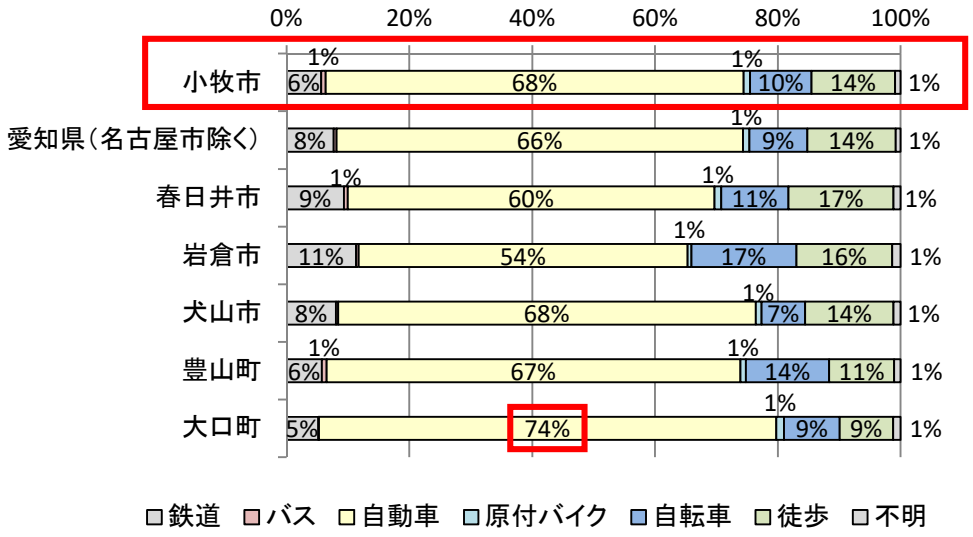
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

図Ⅱ－４－５　全手段目的別トリップ構成の推移（小牧市）



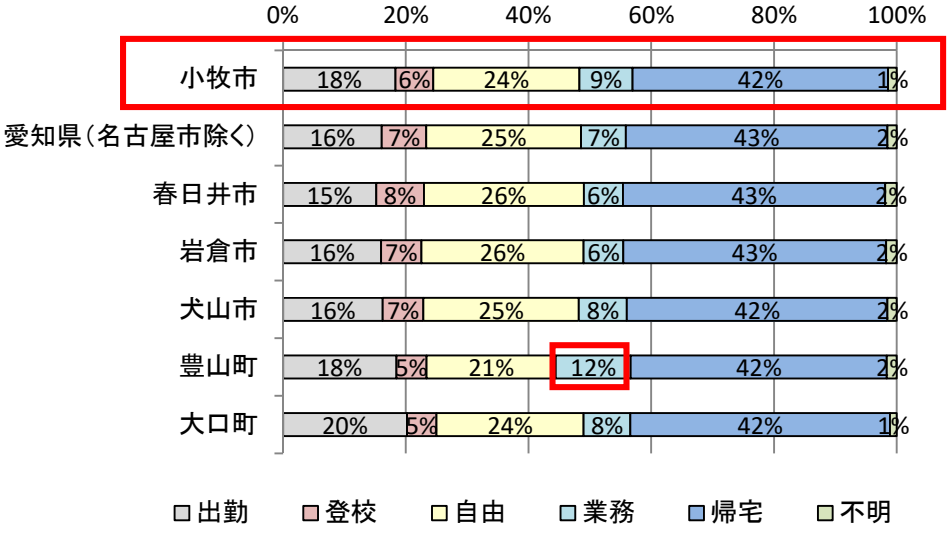
（資料：中京都市圏パーソントリップ調査）

図Ⅱ－４－６　代表交通手段別利用率の周辺市町との比較



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－４－７　全手段目的別トリップ構成の周辺市町との比較

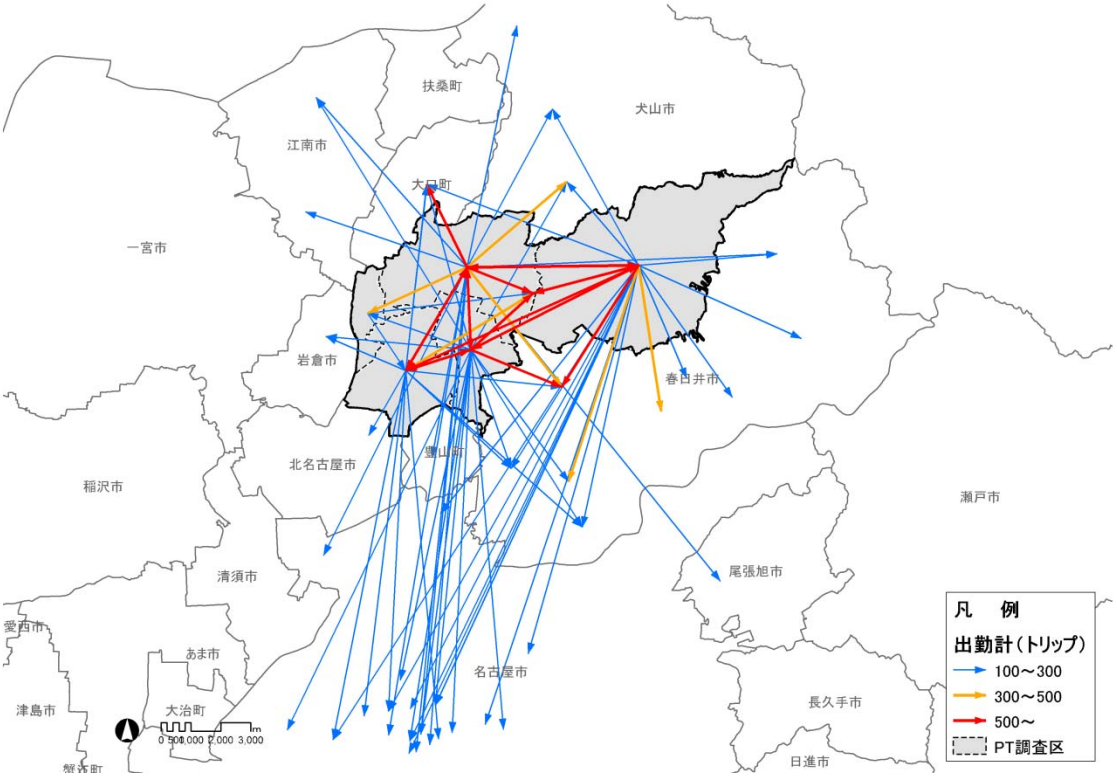


（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

本市を出発地とする人の目的別の移動をみると、「出勤」目的では、小牧市内では東西方向の移動が、市外では春日井市、大口町への移動が 500 トリップ以上と多くなっています。また、「登校」目的では、小牧市内の移動が 300 トリップ以上と多くなっています。「自由」目的では、市内東西方向の移動及び春日井市、岩倉市、大口町、豊山町への移動が 300 トリップ以上と多くなっています。

地区別にみると、市東部では全ての目的で、春日井市との結びつきが強く、市西部では、登校や自由目的で岩倉市との結びつきが強くなっています。また、市北部では全ての目的で、大口町との結びつきが強くなっています。

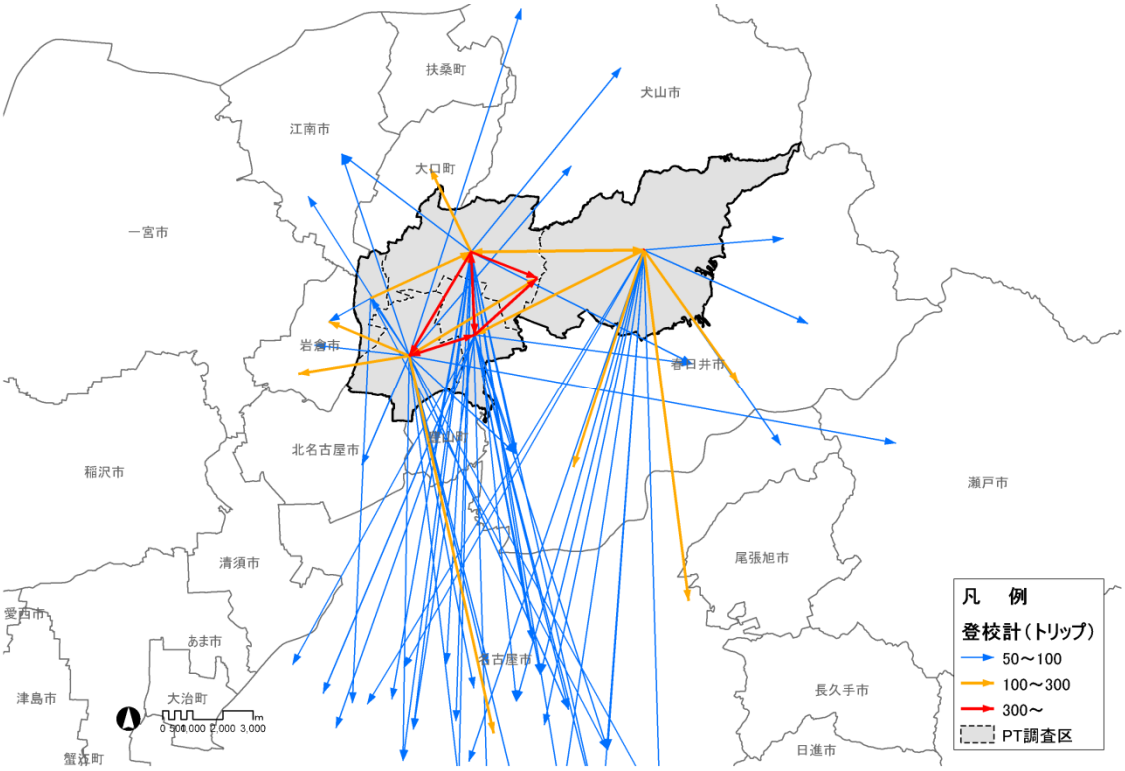
図Ⅱ－４－８　出勤目的の移動の行き先



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

※100 トリップ未満は非表示、近隣市町との移動

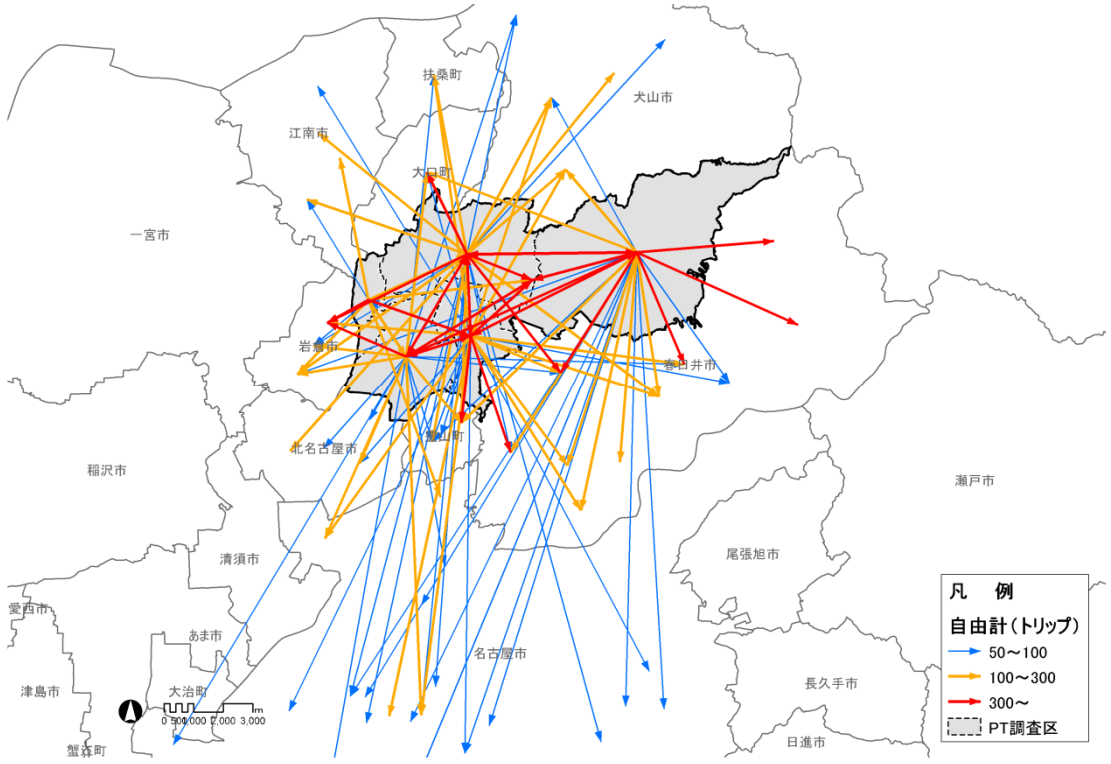
図Ⅱ－４－９　登校目的の移動の行き先



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

※50 トリップ未満は非表示、近隣市町との移動

図Ⅱ－４－10　自由目的の移動の行き先



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

※50 トリップ未満は非表示、近隣市町との移動

5．公共交通の現状

（１）公共交通の現状

①運行状況

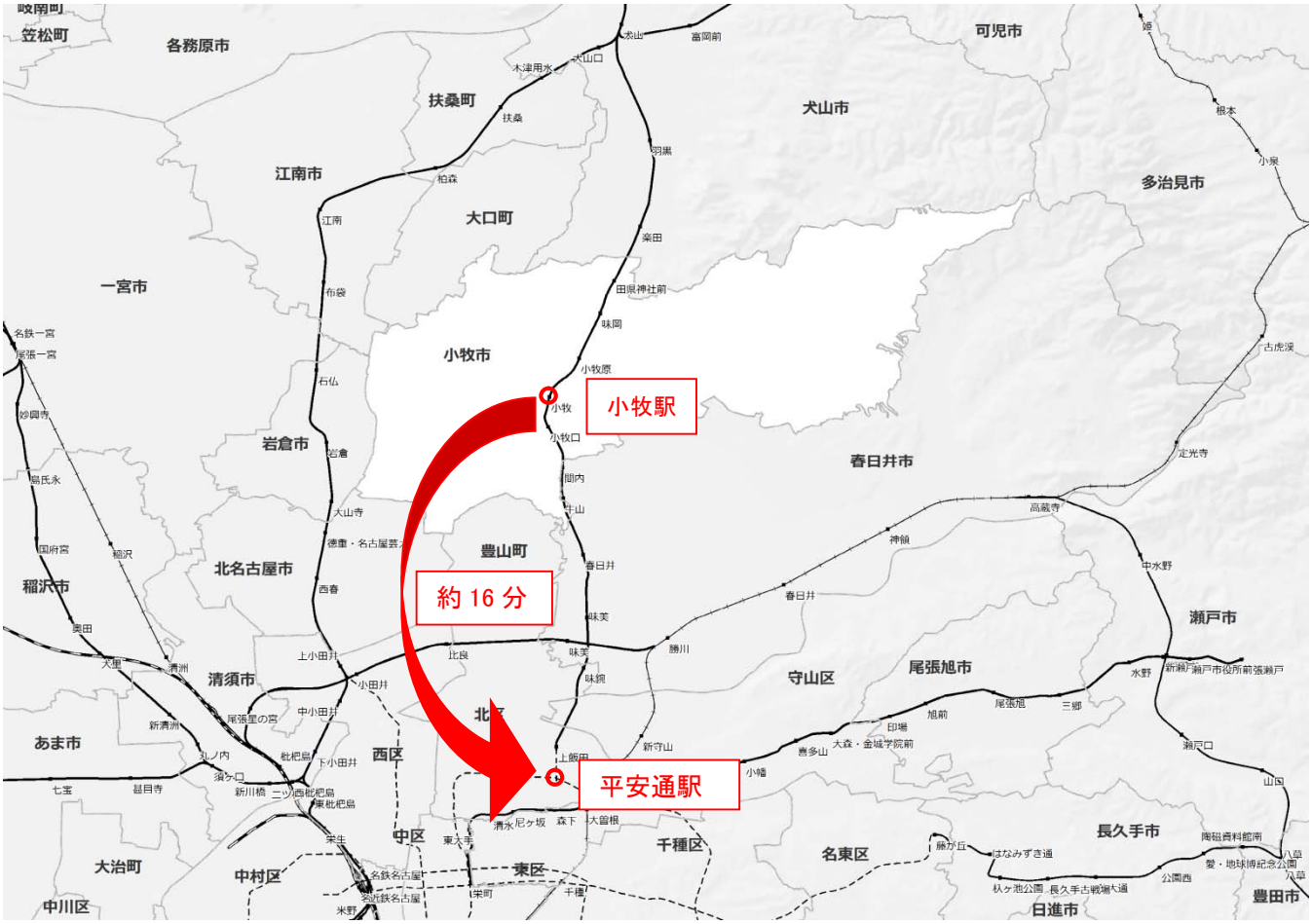
１）鉄道

本市の鉄道は、名鉄小牧線が市中央部を南北方向に縦断しており、小牧市内には小牧駅をはじめとした６駅※、市境に近接して牛山駅が設置されています。

また、名鉄小牧線は名古屋市営地下鉄上飯田線と直通運転をしており、小牧駅と平安通駅間は約16分で結ばれています。

※間内駅は、ホームは春日井市に立地していますが、駅前広場は小牧市に立地しているため、本計画では小牧市内の駅として扱います。

図Ⅱ－５－１　小牧市周辺の鉄道路線図（再掲）



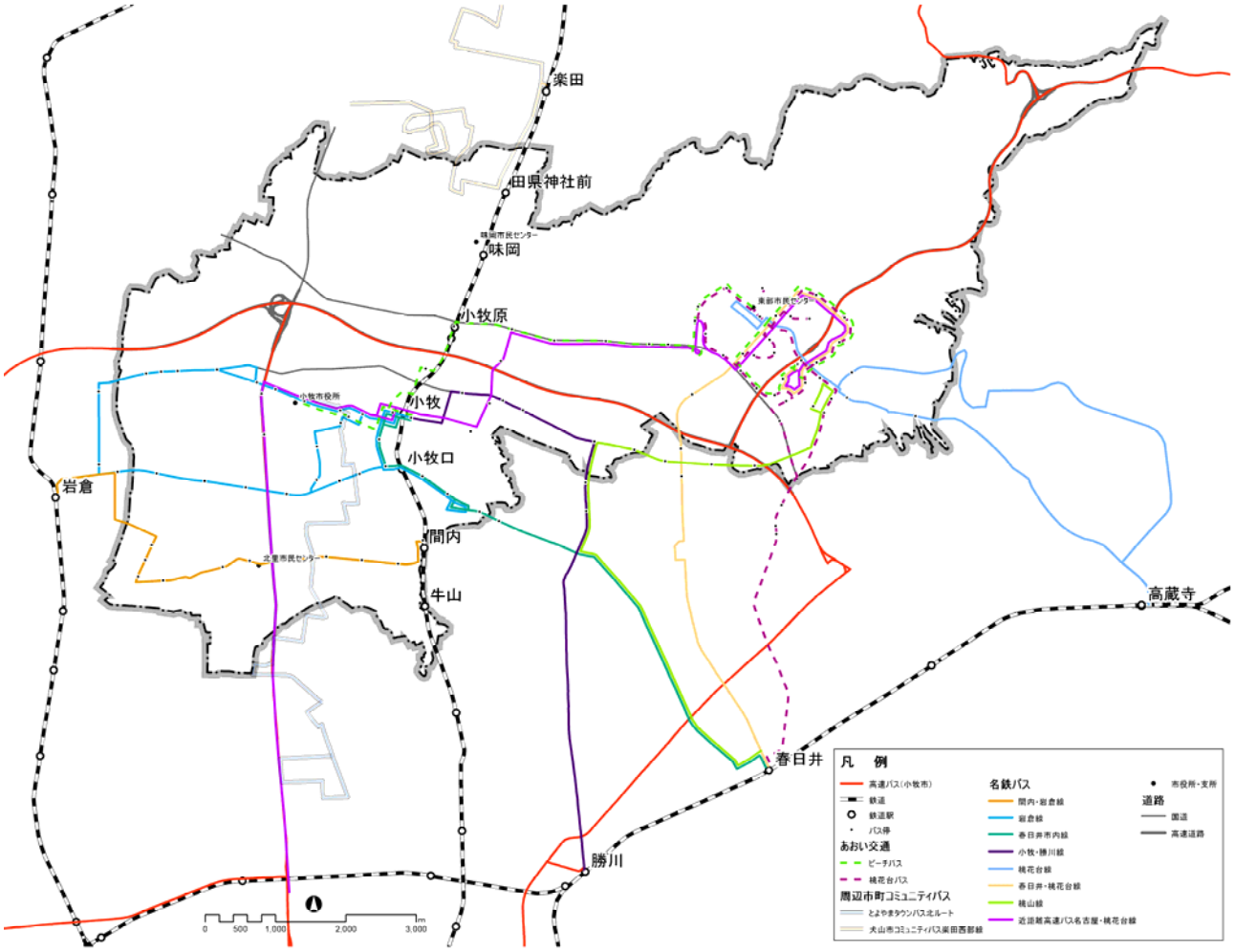
（資料：国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

２）バス

本市では、民間の交通事業者が路線バス、近距離高速バス、高速バスを運行しています。また、近距離高速バスの一部を除く路線及び高速バスについては中央道桃花台バス停に停車します。

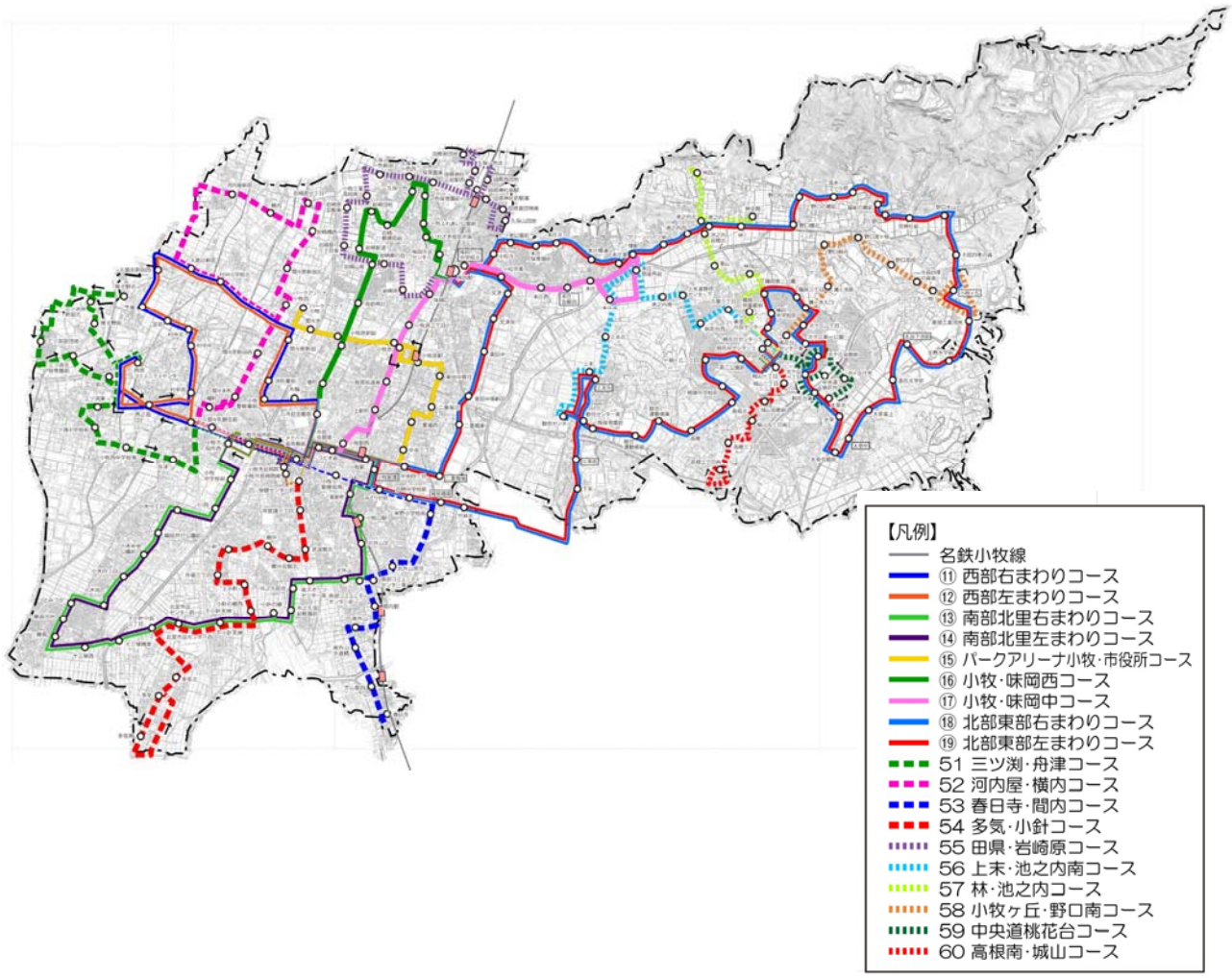
さらに、本市がこまき巡回バスを運行していることに加え、犬山市による犬山市コミュニティバス及び豊山町によるとよやまタウンバスが一部小牧市内に乗り入れています。

図Ⅱ－５－２　小牧市周辺のバス路線図（平成 29 年４月現在）



（資料：小牧市公共交通マップ、国土数値情報（平成 28 年 10 月現在））

図Ⅱ－５－３　こまき巡回バスコース図（平成 29 年４月現在）



３）運行主体

鉄道は名古屋鉄道㈱の１社、バスのうち、路線バスはあおい交通㈱、名鉄バス㈱の２社、タクシー（市内に営業所がある事業者）はあおい交通㈱、小牧タクシー㈱、名鉄西部交通㈱の３社が運行しています。なお、名鉄バス㈱は、本市と隣接する春日井市や岩倉市等を結ぶ路線のほか、名古屋都心部とを結ぶ近距離高速バスも運行しています。さらに、中央道桃花台バス停に停車する高速バスとして、名鉄バス㈱、東濃鉄道㈱、ＪＲバス東海㈱、ＪＲバス関東㈱が路線を運行しています。

表Ⅱ－５－１　小牧市内の交通事業者

交通種別	公共交通の名称		運行主体
鉄道	名鉄小牧線		名古屋鉄道㈱
バス	路線バス	間内・岩倉線 岩倉線 桃花台線 春日井・桃花台線 桃山線 小牧・勝川線 春日井市内線	名鉄バス㈱
		ピーチバス 桃花台バス	あおい交通㈱
	近距離高速バス	名古屋・桃花台線	名鉄バス㈱
		中央道桃花台バス停発着路線	名鉄バス㈱ 東濃鉄道㈱
	高速バス	中央道桃花台バス停発着路線	名鉄バス㈱ ＪＲ東海バス㈱ ＪＲバス関東㈱
	コミュニティバス	こまき巡回バス 犬山市コミュニティバス とよやまタウンバス	小牧市 犬山市 豊山町
タクシー※			あおい交通㈱ 小牧タクシー㈱ 名鉄西部交通㈱

※市内に営業所がある事業者

②公共交通のサービス水準と利用状況

小牧市内を運行する公共交通のサービス水準や利用状況を整理します。

１）鉄道

（ア）サービス水準

名鉄小牧線は小牧駅以北が単線、以南は複線であるため、小牧駅を境にサービス水準に差があり、小牧駅におけるピーク時（平日）の運行本数は、１時間あたり犬山方面が４本、上飯田・平安通方面が８本となっています。

表Ⅱ－５－２　鉄道のサービス水準

路線名	現行サービス水準（平日）		
	１日あたり運行本数	ピーク時１時間あたり運行本数	運行時間
名鉄小牧線（犬山方面）	74	4	5:32　～　0:11
名鉄小牧線（上飯田・平安通方面）	94	8	5:32　～　23:56

※ピーク時は平日の１日の運行のうち、１時間あたりの運行本数が最も多い時間帯

※1 日あたりの運行本数及びピーク時１時間あたりの運行本数は小牧駅の発本数、運行時間は小牧駅の発時刻

※平成 29 年４月１日現在

表Ⅱ－５－３　小牧駅から主要駅までの運賃

	運賃
犬山駅	350 円
上飯田駅	300 円
平安通駅	500 円

※片道の大人運賃

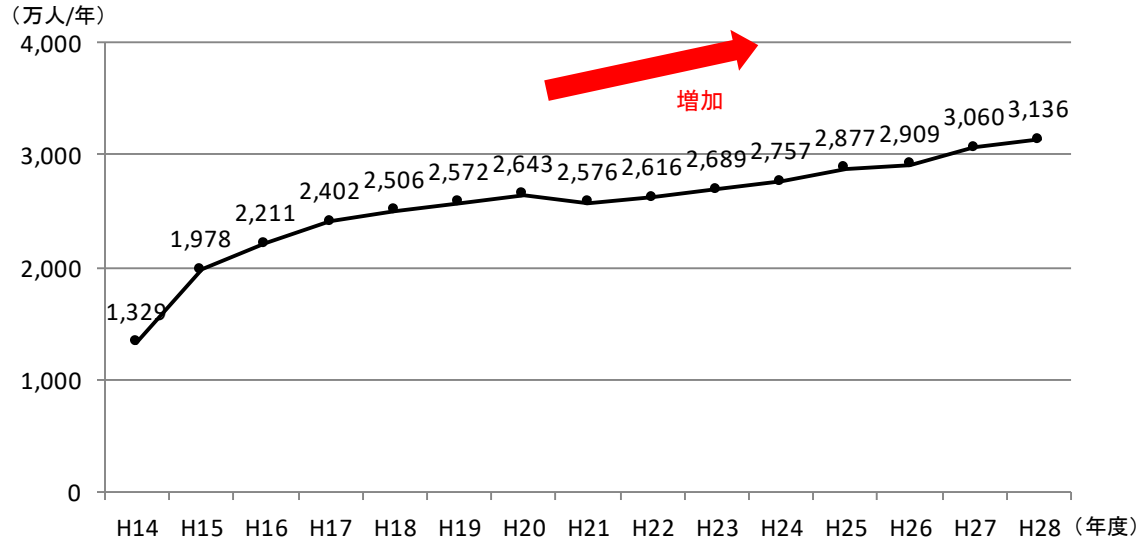
※平成 29 年４月１日現在

（イ）利用状況

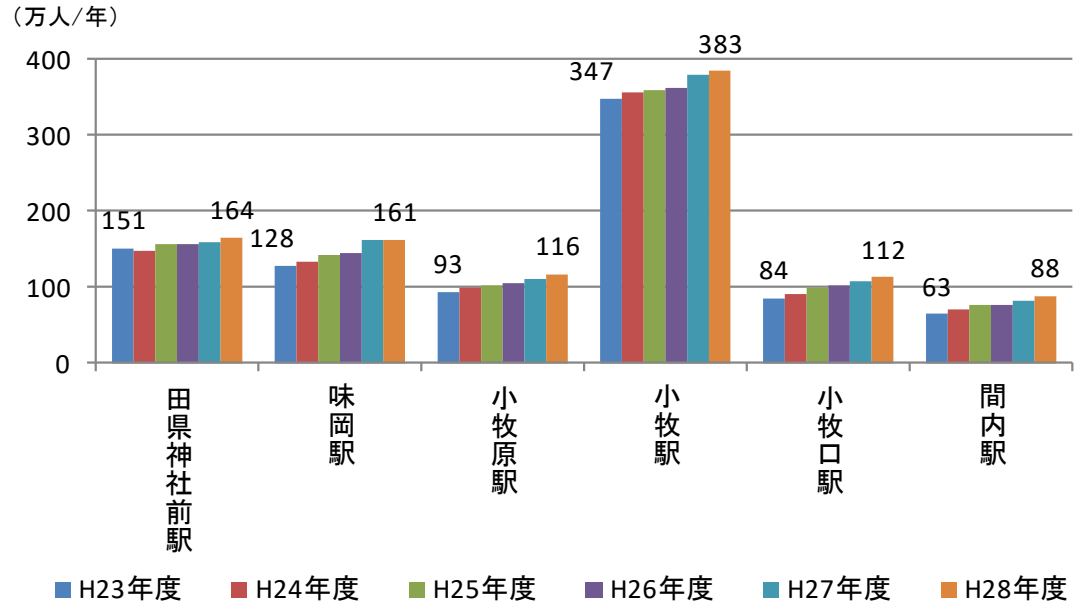
名鉄小牧線の乗降客数（犬山駅から平安通駅までの合計）は年々増加しており、平成28年度には、年間約3,136万人となっています。

駅別の乗降客数は、小牧駅が最も多く、平成28年度時点で年間約383万人となっています。また、平成23年度から平成28年度の５年間の推移では、市内全駅で乗降客数は増加しています。

図Ⅱ－５－４　名鉄小牧線乗降客数の推移



図Ⅱ－５－５　駅別乗降客数の推移



※数値は、H23 年度と H28 年度のみ表記

（ウ）駅のアクセス状況

市内６駅の利用者が、どのような交通手段で駅を利用しているかを、第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年調査）から各駅のアクセス交通手段※を目的別に分類してみると、田県神社前駅、小牧原駅、間内駅では「徒歩」の割合が約７～８割と高く、駅勢圏が小さいことがわかります。

これ以外の味岡駅、小牧駅及び小牧口駅では、「徒歩」以外の交通手段も使われており、特に味岡駅は「自動車」と「自転車」を合わせた割合が７割近くを占めており、広範囲から利用されていることがうかがえます。

また、小牧駅と小牧原駅は、バスがアクセス交通手段として利用されていることがわかります。

本市の主要駅である小牧駅と市内からのバス路線でアクセス可能な近隣市町の主要駅（牛山駅、JR春日井駅、勝川駅、高蔵寺駅、岩倉駅）を比較すると、小牧駅は牛山駅を除く他の主要駅に比べ、「徒歩」の利用割合が高いものの、牛山駅を除く他の主要駅と同様に様々な交通手段の結節点としての機能を果たしていることがわかります。

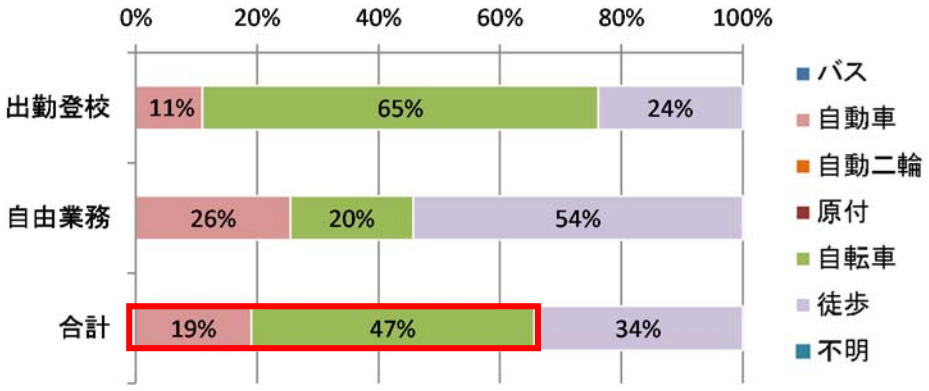
※参考資料　用語解説　参照

図Ⅱ－５－６　田県神社前駅へのアクセス目的別交通手段

※合計には「帰宅」目的の移動を含む（以下、同様）

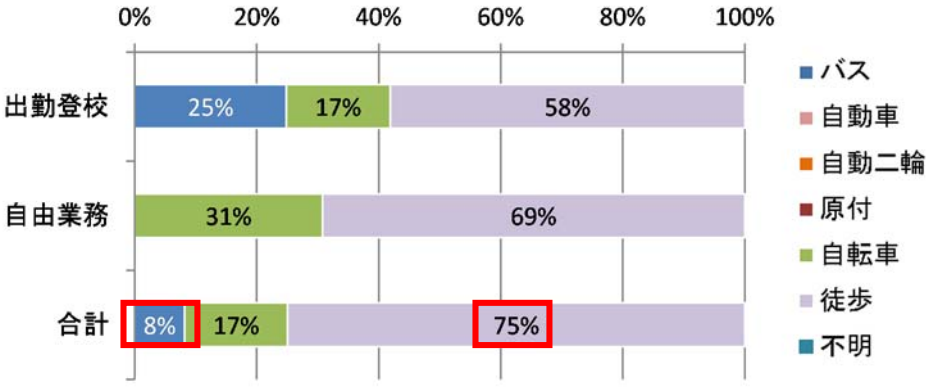
（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－７　味岡駅へのアクセス目的別交通手段



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－８　小牧原駅へのアクセス目的別交通手段

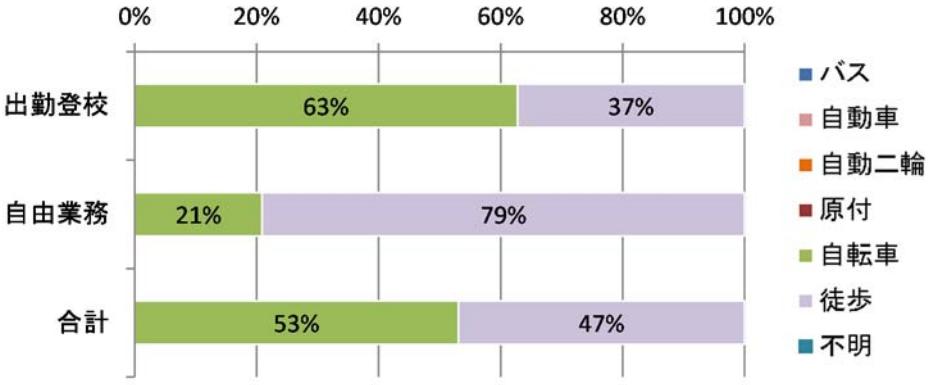


（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－９　小牧駅へのアクセス目的別交通手段

（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－10　小牧口駅へのアクセス目的別交通手段

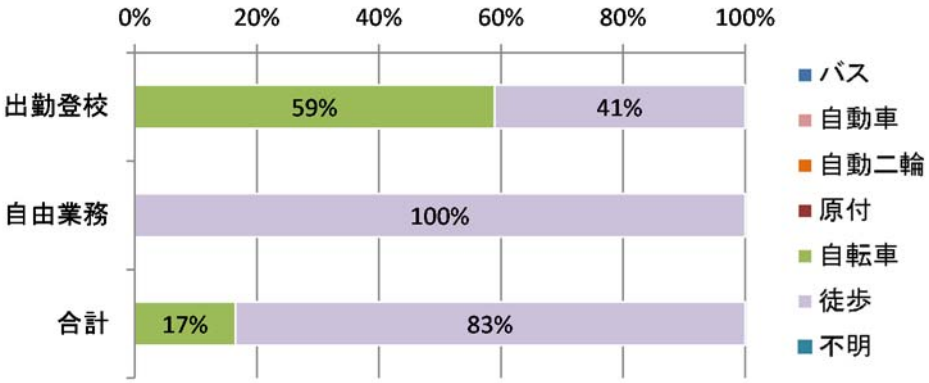


（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－11　間内駅へのアクセス目的別交通手段

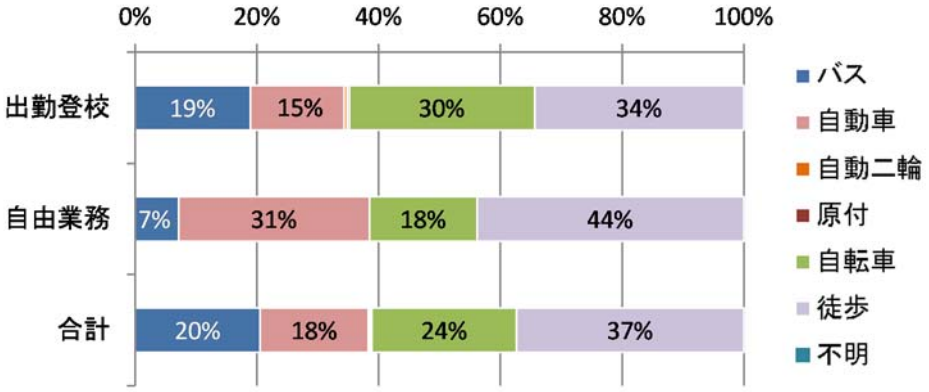
（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－12　牛山駅へのアクセス目的別交通手段



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－13　ＪＲ春日井駅へのアクセス目的別交通手段



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

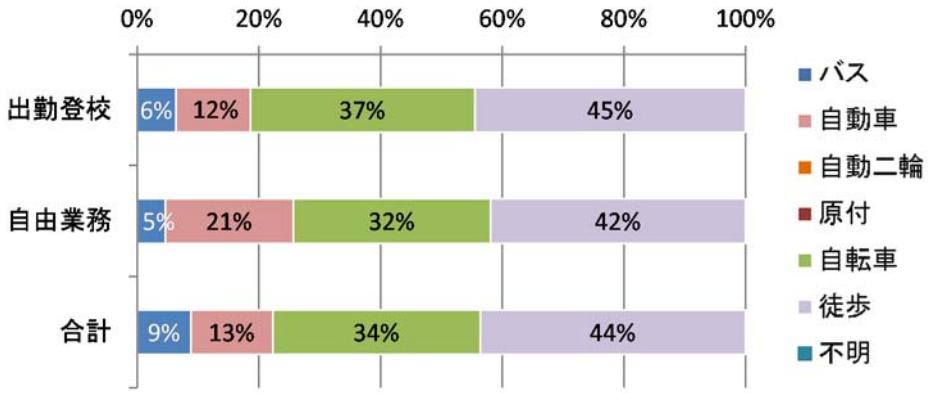
図Ⅱ－５－14　勝川駅へのアクセス目的別交通手段

（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－15　高蔵寺駅へのアクセス目的別交通手段

（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

図Ⅱ－５－16　岩倉駅へのアクセス目的別交通手段



（資料：第５回中京都市圏パーソントリップ調査（平成 23 年調査））

２）バス

（ア）サービス水準

本市で運行されているバスのうち大半の路線は、１日あたりの運行本数が10本以上となっており、そのうち片道30本/日以上の運行頻度の路線（ただし、ここでは市内の移動として利用できない高速バスは除く）も５路線あります。

また、小牧駅を経由もしくは起終点とする路線バスは４路線ありますが、これらの路線の１日あたり運行本数は計203本あり、市内外から小牧駅へのバスによるアクセスが優れていることがわかります。

こまき巡回バスは、平成27年４月と平成28年４月に、ルートや運行本数等の見直しを行い、アクセス利便性の向上を図りました。

表Ⅱ－５－４　バスのサービス水準

種別	路線名		現行サービス水準（平日）			
			１日あたり運行本数	ピーク時１時間あたり運行本数	運行時間	運賃（円）
路線バス	名鉄バス	間内・岩倉線	12	1	7:00 ～ 21:44	390
		岩倉線（桜井経由）※１	28	3	5:50 ～ 23:07	350
		岩倉線（小牧市民病院前経由）	27	2	6:50 ～ 21:24	
		岩倉線（小牧市役所前経由）	23	2	6:33 ～ 21:52	
		春日井市内線	51	4	6:05 ～ 23:19	460
		小牧・勝川線	17	2	6:09 ～ 22:05	480
		桃花台線 ※２	25	3	6:18 ～ 22:39	430
		春日井・桃花台線 ※３	48	8	5:46 ～ 0:35	310
		桃山線	7	1	5:48 ～ 22:07	520
	あおい交通	ピーチバス	56	5	5:35 ～ 23:55	300
		桃花台バス ※４	31	8	5:47 ～ 22:47	300
高速バス	近距離高速バス	近距離高速バス名古屋・桃花台線※５	21	4	6:04 ～ 0:04	770
		中央道桃花台バス停発着路線 ※６	34	9	6:49 ～ 23:50	770
	高速バス	中央道桃花台バス停発着路線 ※７	34	4	5:13 ～ 23:57	
コミュニティバス	こまき巡回バス	⑪西部右まわりコース	10	1	7:54 ～ 18:59	200（一日）
		⑫西部左まわりコース	10	1	7:28 ～ 18:26	
		⑬南部北里右まわりコース	10	1	6:40 ～ 18:29	
		⑭南部北里左まわりコース	10	1	6:30 ～ 18:31	
		⑮パークアリーナ小牧・市役所コース	10	1	7:39 ～ 20:04	
		⑯小牧・味岡西コース	10	1	7:02 ～ 20:23	
		⑰小牧・味岡中コース	10	1	7:35 ～ 20:48	
		⑱北部東部右まわりコース	11	1	6:58 ～ 19:06	
		⑲北部東部左まわりコース	11	1	6:57 ～ 19:33	

種別	路線名		現行サービス水準（平日）			
			１日あたり運行本数	ピーク時１時間あたり運行本数	運行時間	運賃（円）
コミュニティバス	こまき巡回バス	51 三ツ渕・舟津コース	10	1	7:46 ～ 18:49	200（一日）
		52 河内屋・横内コース	11	1	7:42 ～ 18:54	
		53 春日寺・間内コース	9	1	7:43 ～ 18:40	
		54 多気・小針コース	9	1	7:55 ～ 18:17	
		55 田県・岩崎原コース	17	2	7:17 ～ 19:57	
		56 上末・池之内南コース	12	1	7:15 ～ 19:14	
		57 林・池之内コース	12	1	6:50 ～ 19:39	
		58 小牧ヶ丘・野口南コース	13	2	6:59 ～ 19:34	
		59 中央道桃花台コース	13	1	6:35 ～ 19:59	
		60 高根南・城山コース	13	1	6:44 ～ 19:49	
	犬山市コミュニティバス	楽田西部線※８	6	1	7:30 ～ 17:50	200（一日）
	とよやまタウンバス	北ルート	9	1	7:26 ～ 19:52	300

※：平成 29 年４月１日現在のサービス水準を記載
※：１日あたり運行本数は片道の運行本数であり、上下線で運行本数が異なる場合はその平均（小数点第１位四捨五入）を記載
※：ピーク時１時間あたりの運行本数は片道の運行本数であり、始発バス停発車時間（始発バス停が複数ある場合は全ての始発バス停で最も本数の多い時間）を基準として算出（※但し、桃花台バスは、春日井駅前到着時刻を基準として、中央道桃花台バス停発着路線は、中央道桃花台バス停発車時間を基準として算出）
※：運行時間は、始発便の始発バス停発車時間（上下線のうち始発時間が早いほう）～最終便の終着バス停到着時間（上下線のうち到着時間が遅いほう）を記載（※但し、中央道桃花台バス停発着路線は、中央道桃花台バス停の発着時間を記載）
※：運賃は、始発バス停から終着バス停までの大人片道運賃を記載（※深夜バスを除く。中央道桃花台バス停発着路線は、中央道桃花台バス停から名鉄バスセンターまでの運賃を記載）

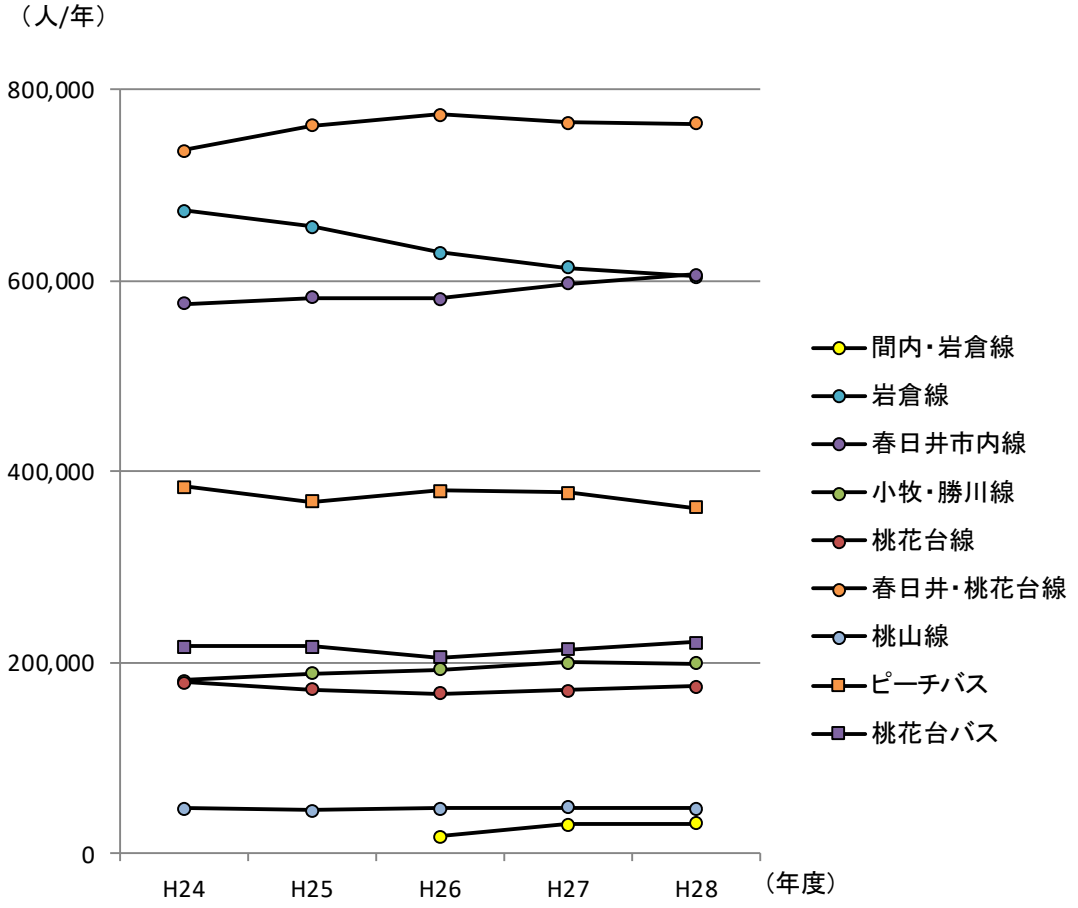
※１：住友理工前発着（片道１本ずつ）を含む
※２：中央台経由（片道２本ずつ）を含む
※３：深夜バス（春日井駅発桃花台東行き２本）を含む
※４：全系統（朝Ａ・Ｂ・Ｃ・Ｄ、昼西回り･東回り、夜Ａ・Ｂ）をまとめて記載
※５：明治村発着（片道２本ずつ）、深夜バス（名鉄バスセンター発桃花台東行き１本）を含む
※６：中央道桃花台バス停を停車する近距離高速バスの全系統（名古屋・多治見線（深夜バス（名鉄バスセンター発桂ヶ丘１丁目行き１本）を含む）、西可児線、可児市役所線）をまとめて記載
※７：中央道桃花台バス停を停車する高速バスの全系統（名古屋新宿線、名古屋飯田線、名古屋長野・松本線、中央ライナー、名古屋ライナー甲府号）をまとめて記載
※８：月・火・金曜日のみの運行

（イ）路線バス利用状況

路線バスの利用者数は、平成24～26年度にかけて、春日井・桃花台線や春日井市内線、小牧・勝川線で増加しています。一方、岩倉線や桃花台線、ピーチバス等は、減少傾向にあります。

なお、小牧市内を運行する路線バスのうち、ピーチバスについては、平成26年４月に小牧市役所前～小牧駅前の増便及びメナード美術館前バス停の移設による小牧市民病院へのアクセス利便性向上などによりサービス拡大を図りました。また、平成26年８月には間内駅～岩倉駅に名鉄バス間内・岩倉線が運行を開始し、藤島地区等の利便性向上を図りました。

図Ⅱ－５－17　路線バスの利用者数推移



表Ⅱ－５－５　路線バスの利用者数

（単位：人）

		H24	H25	H26	H27	H28	H28-24増減数
名鉄バス	間内・岩倉線			17,466	29,903	31,427	－
	岩倉線	672,404	656,112	628,759	612,774	603,435	▲ 68,969
	春日井市内線	574,938	582,112	580,648	596,187	606,013	31,075
	小牧・勝川線	181,321	188,220	192,460	199,839	198,724	17,403
	桃花台線	178,538	171,178	167,709	170,539	174,484	▲ 4,054
	春日井・桃花台線	735,810	761,642	773,452	764,719	763,768	27,958
	桃山線	46,923	45,121	46,687	47,866	47,317	394
あおい交通	ピーチバス	383,831	367,782	379,563	377,101	361,715	▲ 22,116
	桃花台バス	216,098	216,250	204,397	213,046	220,515	4,417

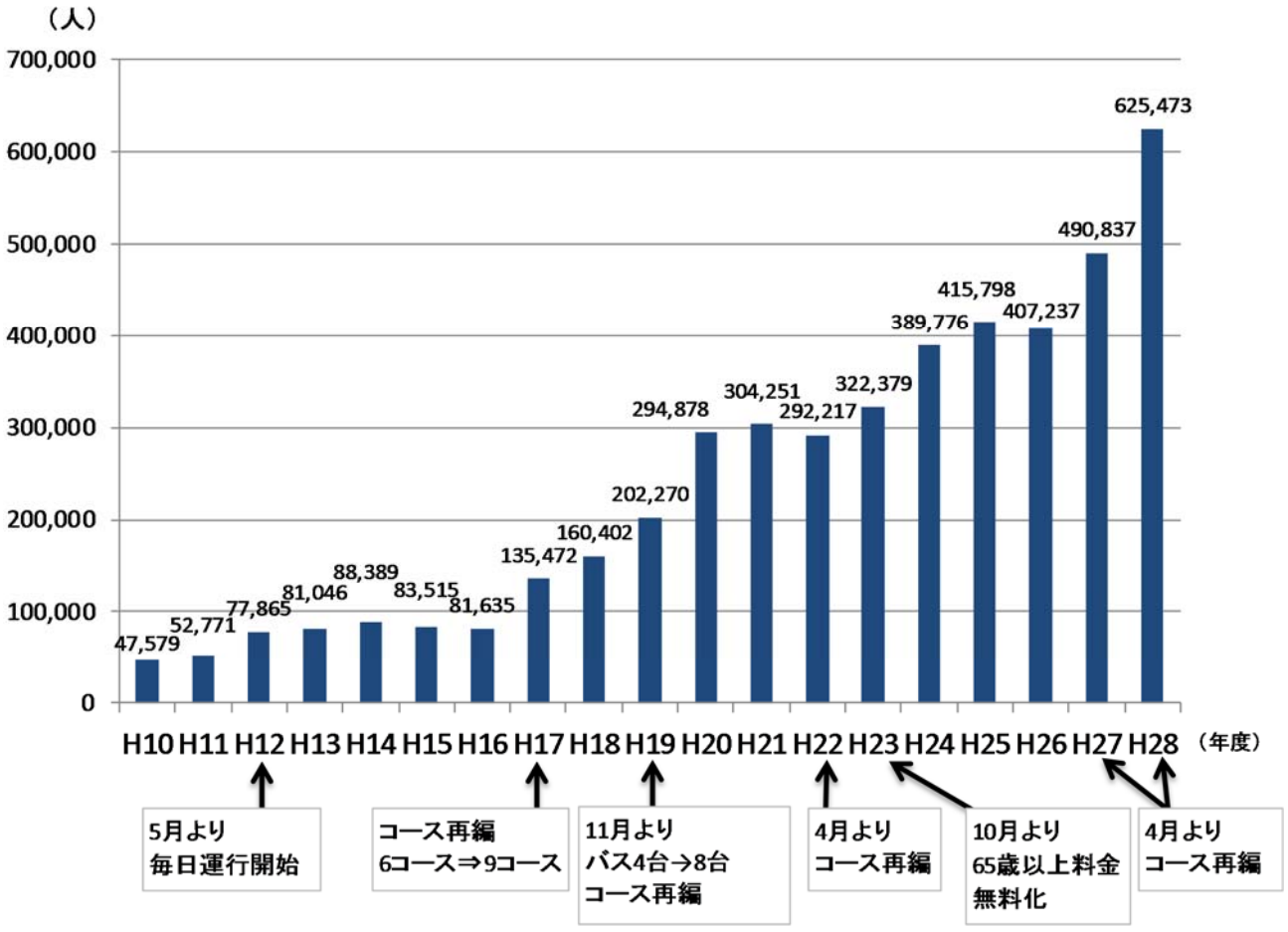
（ウ）こまき巡回バス利用状況

こまき巡回バスの利用者数は、ルートの拡充や運行頻度の増加等のサービス水準の向上に伴い、増加傾向にあります。

特に、65歳以上の料金を無料化（平成23年10月）した平成24年度以降は、利用者が大きく増加しています。

また、平成27年４月と平成28年４月の２箇年にわたる再編により利便性向上を図った結果、平成28年度利用者数は前年から約13万人程増加しています。

図Ⅱ－５－18　こまき巡回バスの利用者数推移



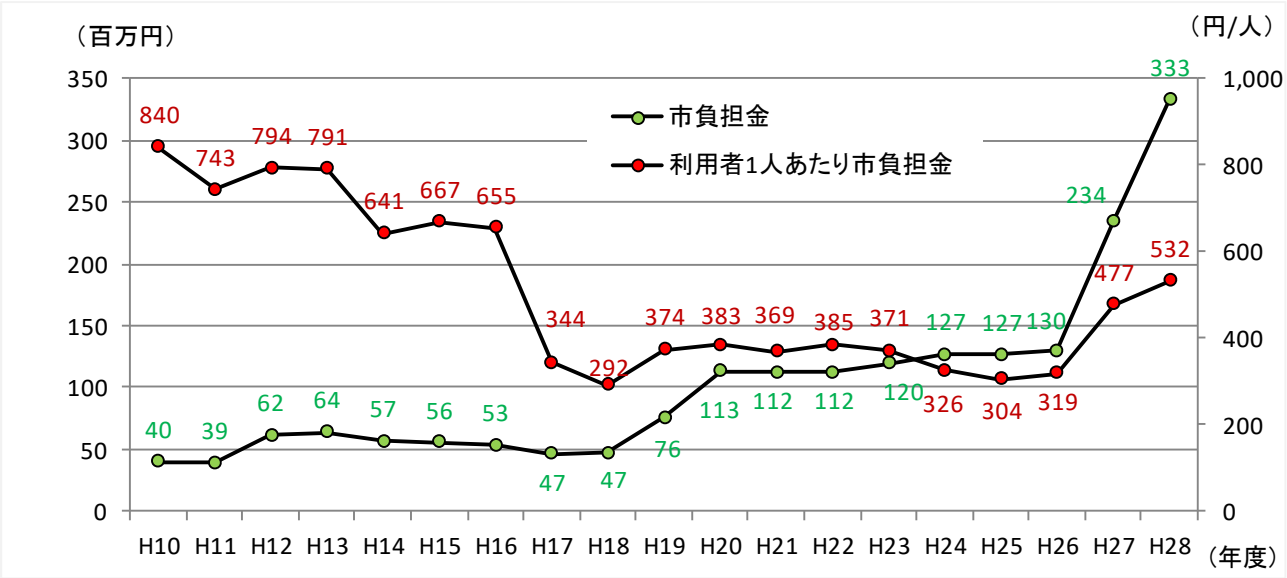
（エ）小牧市の運行負担金

平成10年度以降、サービス水準の向上により、利用者は増加していますが、運行に係る市補助金は増大し、平成28年度では年間約3.3億円となっています。

一方で、利用者が増加したことにより、利用者１人あたりの市負担金は減少しており、運行当初の約840円/人が、平成28年度では約530円/人まで低下しています。

また、本市では、こまき巡回バスを運行するほかに、市内の路線バス（間内・岩倉線、ピーチバス）の運行を維持するために、平成24年度以降、運行に係る費用の補助を行っています。（ただし、ピーチバスに対する市補助は平成24～26年度のみ）

図Ⅱ－５－19　こまき巡回バス運行負担金※の推移



※市負担金は運行経費から運賃収入等を差し引いた額

※利用者１人あたりの市負担金は市負担金を利用者数で割った数値

（資料：小牧市）

表Ⅱ－５－６　路線バスに対する市補助金の推移

（単位:円）

路線名	H24	H25	H26	H27	H28
間内･岩倉線	－	－	3,484,000	18,322,000	18,011,000
ピーチバス	7,000,000	10,400,959	791,000	－	－
合計	7,000,000	10,400,959	4,275,000	18,322,000	18,011,000

※間内・岩倉線の市補助金については、H26 は平成 26 年８月～平成 26 年９月の２ヶ月間

本市のこまき巡回バスと周辺市町におけるコミュニティバス※の運行状況を比較すると、こまき巡回バスの利用者数は周辺市町におけるコミュニティバスの利用者数よりも多くなっています。また、運行負担金についても周辺市町よりも多い状況にあります。

※参考資料　用語解説　参照

表Ⅱ－5－7　周辺市町におけるコミュニティバスの運行状況

	年度	年間利用者数（人）	路線数	使用車両台数	運賃	市町村実負担額	利用者一人当たり市町負担額
小牧市	H26	407,237	８路線	35 人乗りバス８台	１日200 円	約１億 3,000 万円	約 320 円
	H27	490,837	13 路線	35 人乗りバス９台 ワンボックスバス４台	１日200 円	約２億 3,400 万円	約 480 円
	H28	625,473	19 路線	35 人乗りバス 11 台 ワンボックスバス７台	１日200 円	約３億 3,300 万円	約 530 円
春日井市	H28	316,823	４路線	56 人乗りバス４台 33 人乗りバス１台 30 人乗りバス１台 27 人乗りバス２台	200 円均一	約１億 3,600 万円	約 430 円
犬山市	H28	85,383	８路線	33 人乗りバス３台 29 人乗りバス２台	１日200 円	約 5,000 万円	約 580 円
大口町	H28	126,545	８路線	37 人乗りバス６台 ワゴン２台	100 円均一	約 3,800 万円	約 310 円
北名古屋市	H28	196,946	17 路線	36 人乗りバス６台 31 人乗りバス６台 ワゴン５台	100 円均一	約 6,100 万円	約 310 円
豊山町	H28	76,187	２路線	28 人乗りバス１台 20 人乗りバス１台 タウンエース１台	100～500 円	約 2,200 万円	約 290 円
一宮市	H28	251,230	６路線	56 人乗りバス３台 37 人乗りバス２台 33 人乗りバス２台	100～200 円	約 6,500 万円	約 260 円

※「利用者一人当たり市町負担額」は「市町村実負担額」÷「年間利用者数（人）」により算出

（資料：愛知県内の市町村における自主運行バス等の運行状況について（平成 29 年５月調査））

３）タクシー

タクシー（市内に営業所がある事業者）はあおい交通㈱、小牧タクシー㈱、名鉄西部交通㈱の３社が運行しています。ここでタクシー（普通車）の運賃体系を整理します。

表Ⅱ-５-８　タクシーの運賃体系（普通車）

初乗運賃	1.2km まで	600 円
加算運賃	255m までごとに	90 円
時間距離併用運賃	時速 10km 以下となった場合 １分 35 秒までごとに	90 円
時間制運賃	30 分まで	3,450 円
	加算 15 分ごとに	1,720 円

※平成 29 年４月１日現在　　（資料：愛知県タクシー協会ホームページ）

③公共交通カバー率

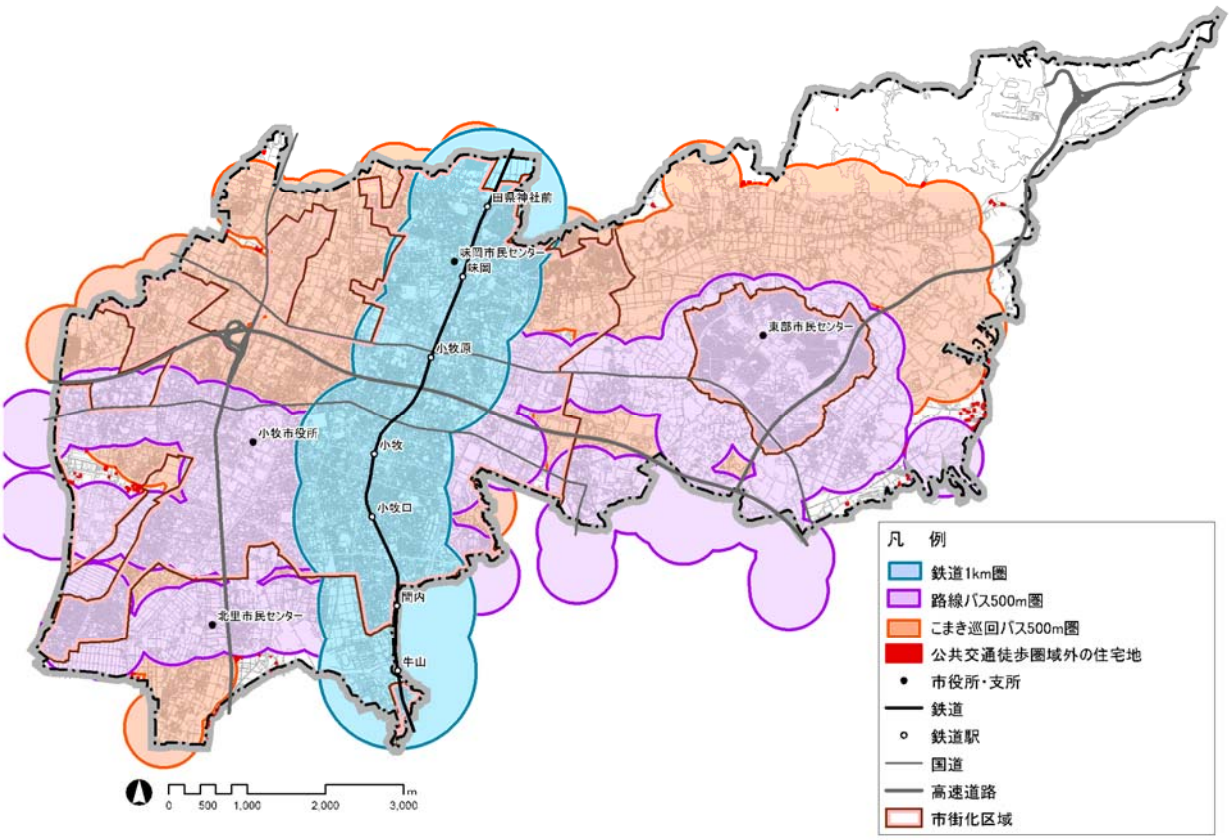
公共交通のサービス状況を把握するため、鉄道駅及びバス停からの徒歩圏による人口カバー率を算出します。

徒歩圏の範囲は、平成27年度及び平成28年度のこまき巡回バス再編時に基準とした値を参考に、鉄道駅徒歩圏は半径１㎞、バス停の徒歩圏は半径500ｍとします。

徒歩圏カバー率を、本市の全ての公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス）の徒歩圏人口として算出します。

その結果、本市の全ての公共交通の徒歩圏人口カバー率は約99%となっており、市街化区域やその他の集落が概ね徒歩圏に含まれています。

図Ⅱ－５－20　鉄道・バス徒歩圏域（平成 29 年４月時点）



※小牧市内の移動として利用できない「高速バス」は除く

表Ⅱ－５－９　鉄道・バス徒歩圏カバー率

H22 人口（人）	H22 圏域内人口（人）	カバー率
147,132	146,065	99.3%

（資料：平成 22 年国勢調査）

※住宅地面積（H25 都市計画基礎調査より）按分により圏域内人口を算出

（２）公共交通による移動の利便性

①最寄りの鉄道駅までのアクセス利便性

公共交通による移動の利便性を把握するため、「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、平成26年６月）を参考に、各地域から徒歩、路線バス及びこまき巡回バスを利用し、最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間を評価します。

※参考資料　用語解説　参照

〈評価の方法〉

①所要時間ごとの人口を算出するため、平成 22 年国勢調査 500ｍメッシュ別人口をもとに、平成 25 年都市計画基礎調査における住宅地面積按分により、100ｍメッシュに人口を配分します。

②徒歩の移動速度を一般的な歩行速度である分速 50ｍ（10 分で 500ｍ、20 分で１㎞）、バスの移動速度を実際のこまき巡回バスの旅行速度※１より時速 16.3㎞（分速約 272ｍ）と仮定し、最寄りの駅（名鉄小牧線の駅及びＪＲ春日井駅、勝川駅、高蔵寺駅、岩倉駅）までの所要時間を計測します。

ただし、バスを乗り継がなければ鉄道を利用できない場合は、「アクセシビリティ指標活用の手引き（案）」の待ち時間の期待値の算出方法に基づき、乗り継ぎの待ち時間を算出し、移動時間に合算しました。

待ち時間の期待値＝60 分/１時間あたりの片道の運行本数※２

③所要時間ごとに人口及び高齢者人口を算出します。

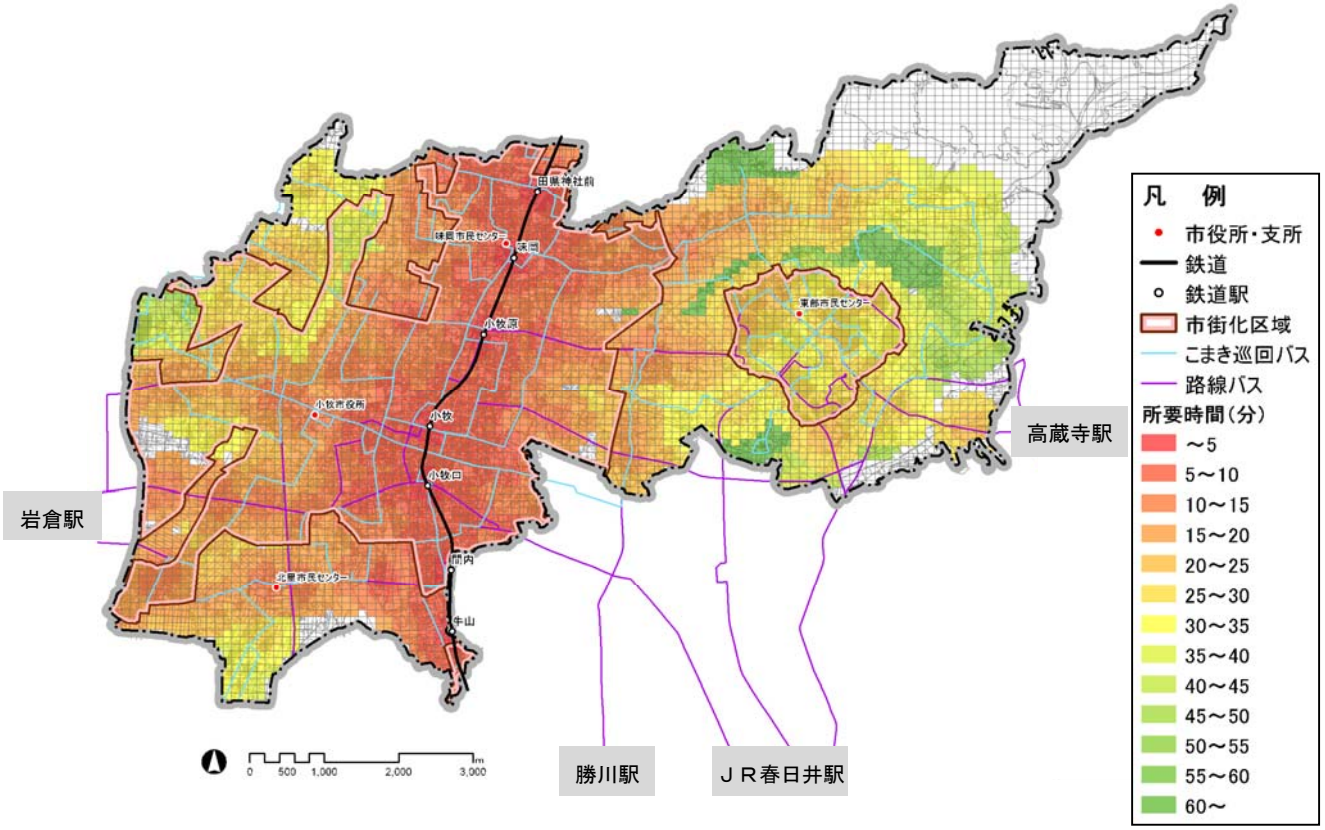
※１ 旅行速度：移動に要した時間（信号待ちや交通渋滞による停止を含む）を移動距離で除した値

※２ 平日中間時間帯（10～16 時）の平均本数

最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間別の人口割合をみると、約15分以内に到着できる人は市民の約54%、15～30分以内に到着できる人は市民の約30%となっています。

なお、最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間別の高齢者人口割合も、総人口とほぼ同様の割合となっています。

図Ⅱ－５－21　最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間



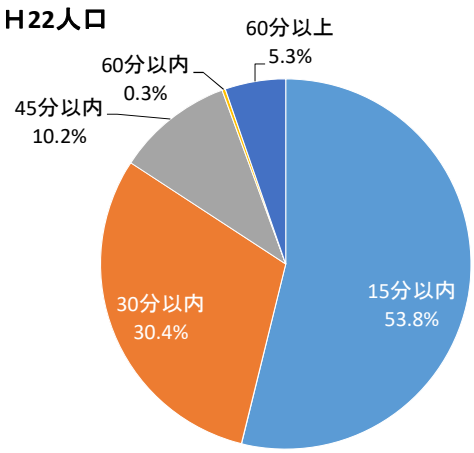
※平成 28 年４月時点のバスルートをもとに評価を行った。

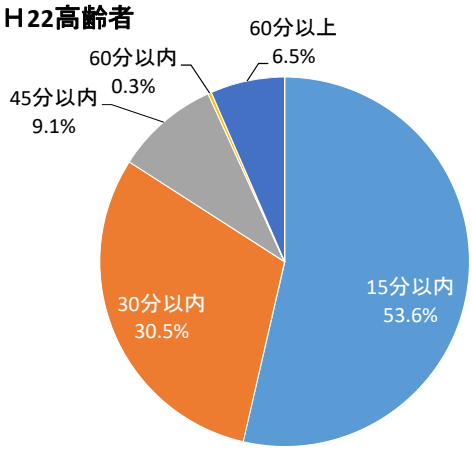
表Ⅱ－５－10　最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間別の人口

	H22 人口	H22 高齢者
	（人）	（人）
15 分以内	83,991	15,777
30 分以内	47,368	8,991
45 分以内	15,931	2,677
60 分以内	392	84
60 分以上	8,268	1,904
計	155,950	29,433

※500mメッシュ人口をもとに作成した 100mメッシュ別の人口より人口を算出しているため、公表されている人口とは一致しない

図Ⅱ－５－22　最寄りの鉄道駅に到着するまでの時間別の人口割合





②名古屋駅までのアクセス利便性

名古屋駅は、東海道新幹線の「のぞみ」が停車することから東京や大阪への行き来における主要駅であるとともに、将来は中央新幹線（リニア）の開業も予定されており、東海地方の中心的な鉄道駅であると言えます。そこで鉄道またはバスにより、名古屋駅まで行くことができる交通手段とその利便性を整理します。

鉄道は、小牧市内を運行する路線バスが接続されている名鉄小牧線、名鉄犬山線、ＪＲ中央本線を対象とします。名鉄小牧線は、最も路線バスの乗り入れが多い小牧駅からのアクセス利便性を整理し、同様に、名鉄犬山線は岩倉駅、ＪＲ中央本線はＪＲ春日井駅に着目し、整理します。

また、バスは、小牧市内のバス停から直接名古屋駅（名鉄バスセンター）へ行くことができる近距離高速バスの名古屋・桃花台線と中央道桃花台バス停発着路線※を対象とし、名古屋・桃花台線は、小牧駅からのアクセス利便性、中央道桃花台バス停発着路線は、中央道桃花台バス停からのアクセス利便性を整理します。

出発駅（バス停）から名古屋駅までの所要時間が最も短いのは、名鉄犬山線（岩倉駅）の約15分、次いで、ＪＲ中央本線（ＪＲ春日井駅）の約24分となっていますが、それぞれ市外の駅が出発地であるため、駅までの所要時間がかかります。仮に、小牧駅からそれぞれの駅までバスで移動した場合、岩倉駅までは約20分、ＪＲ春日井駅までは約30分かかります。従って、小牧駅からの移動を含めた所要時間は、名鉄犬山線では約35分、ＪＲ中央本線では約55分となり、さらに駅での乗り換え時間も考慮すると、他の交通手段より所要時間が長くなる場合も考えられます。

一方、名鉄小牧線（小牧駅）及び近距離高速バス（小牧駅、中央道桃花台バス停）による名古屋駅までの所要時間は、約40分となっており、特に近距離高速バスは乗り換えなしで名古屋駅に到着することができます。名鉄小牧線では２回の乗り換えが必要ですが、名古屋・桃花台線や中央道桃花台バス停発着路線と比較して、運賃は安くなっています。

※全系統（名古屋・多治見線（深夜バス（名鉄バスセンター発桂ヶ丘１丁目行き１本）を含む）、西可児線、可児市役所線）をまとめて記載

表Ⅱ-５-11　名古屋駅までのアクセス利便性

	路線名 （着目駅･バス停）	乗り換え回数 （乗り換え路線）	所要時間	運賃
鉄道	名鉄小牧線（小牧駅）	２回 （名古屋市営地下鉄名城線⇒東山線）	約 40 分※	570 円
	名鉄犬山線（岩倉駅）	なし	約 15 分	350 円
	ＪＲ中央本線（ＪＲ春日井駅）	なし	約 24 分	320 円
近距離高速バス	名古屋・桃花台線（小牧駅）	なし	約 40 分	630 円
	中央道桃花台バス停 発着路線（中央道桃花台バス停）	なし	約 40 分	770 円

※乗り換え時間含む

※平成 29 年４月１日現在