

2) 多様化する市民ニーズ等に対応した公共交通サービスの展開

- ・ 地区別の高齢者人口増減を見ると、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高齢者人口が増加しています。(図4)
- ・ 利用者アンケートより、こまき巡回バスの年齢層は65歳以上の高齢者が約73%を占めており、こまき巡回バスを利用するようになった理由は「高齢になったため」が多くなっています。(図5)
- ・ 公共交通の乗降状況を見ると、70歳以上では「ひとりで乗降できる」が約84%と他の年齢よりも低く、「人の介助があれば乗降できる」と「車イスのままであれば乗降できる」を合わせると約7%存在しています。(図6)
- ・ 公共交通の利用が可能な徒歩での移動可能時間は、市民アンケートでは「10分程度」までが約68%、利用者アンケートでは「10分程度」までが約74%と異なり、利用者はより鉄道駅やバス停の近接性を求めています。(図7、図8)
- ・ 公共交通地域懇談会では、今後の高齢化を見通したバス利用のアイデアとして、「バス停の近接性」や「タクシーの活用」を求める意見が挙げられています。

図4 地区別の高齢者人口増減(H17~H22)

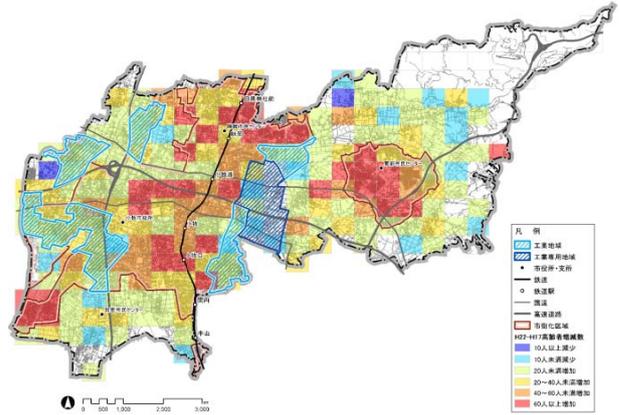


図5 こまき巡回バスを利用するようになった理由(利用者アンケート)

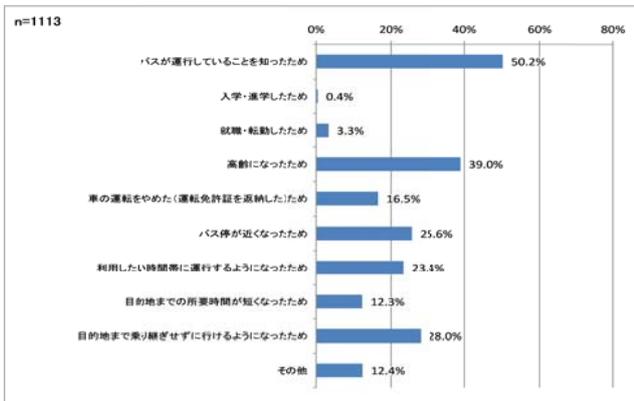


図6 公共交通の乗降状況(市民アンケート)

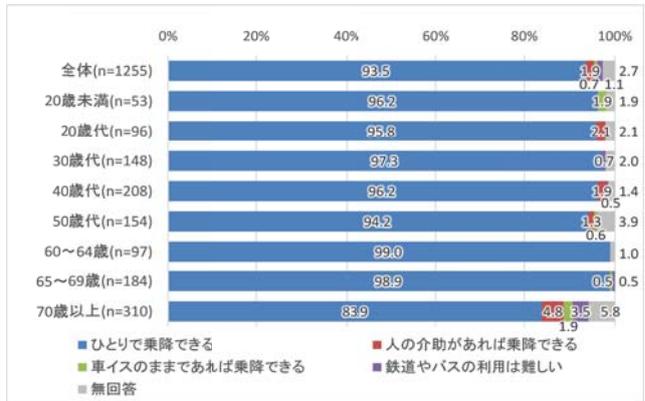


図7 徒歩での移動可能時間(市民アンケート)

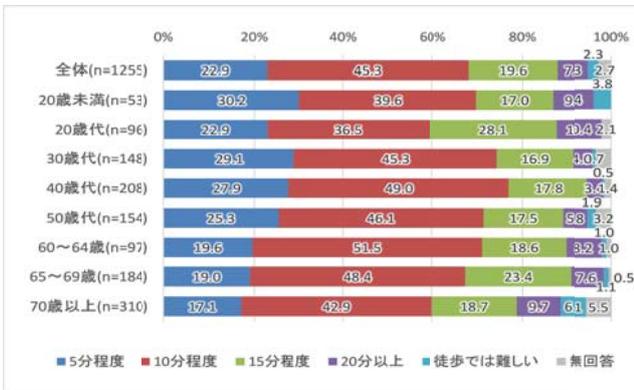
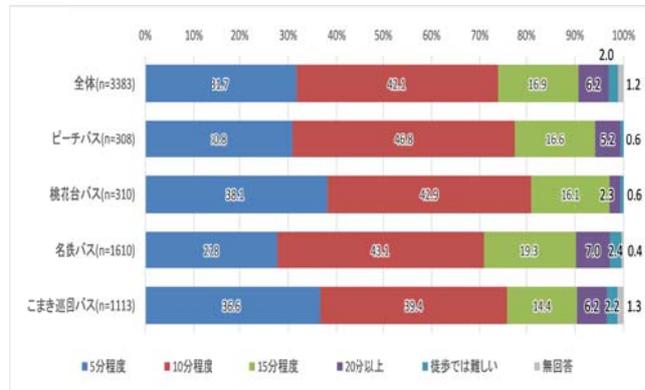


図8 徒歩での移動可能時間(利用者アンケート)



〈3〉多様化する市民ニーズに対応するためには、高齢者人口の増加や公共交通の乗降状況を考慮したバリアフリー車両の導入、利用者の歩行圏域や地域住民意向を考慮したバス停設置等、必要に応じたサービスの展開が必要です。

- ・利用者アンケートでは、こまき巡回バスを利用するようになった理由として、「バスが運行していることを知ったため」が約50%と最も多くなっています。(前述図5)
- ・こまき巡回バスを「週1回程度」以上利用している市民の割合は、約4%であり、一方で「利用していない」市民は約80%を占めています。(図9)
- ・市内公共交通の認知度を見ると、バスが走っていることや最寄りのバス停の位置は約80%以上と広く周知されている一方、バスのダイヤやルート、運賃は約40%未満となっています。(図10)
- ・小牧市総合交通計画策定以降、田県神社前駅西駅前広場や中央道桃花台バス停前ロータリーを整備するなど乗り継ぎ機能の整備・充実を図ってきましたが、バス利用者アンケートでは、乗り継ぎに関する待ち時間、情報・案内、待合環境において不満の割合が満足の割合を上回っています。
- ・公共交通地域懇談会では、バス利用のアイデアとして、「出前講座」を実施し、情報提供を求める意見が多く挙げられています。
- ・交通事業者ヒアリングでは、市と連携した「バスの乗り方教室」や「タクシーの試乗会」の開催を求める意見が挙げられています。
- ・愛知県訪日外客動向調査(H27年度)によると、愛知県での訪問先として「田縣神社」が約2%存在しています。これら外客者が満足した点として「交通のアクセスの便が良い」等とする一方、不満に感じた点として「観光施設・交通機関等の案内表示がわかりにくい」等が挙げられています。(図11、12)

図9 こまき巡回バスの利用頻度について (市民アンケート)

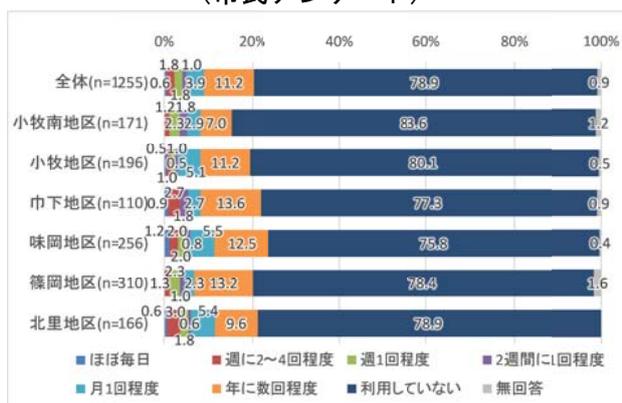


図11 愛知県への外客者が満足した点 (愛知県訪日外客動向調査)

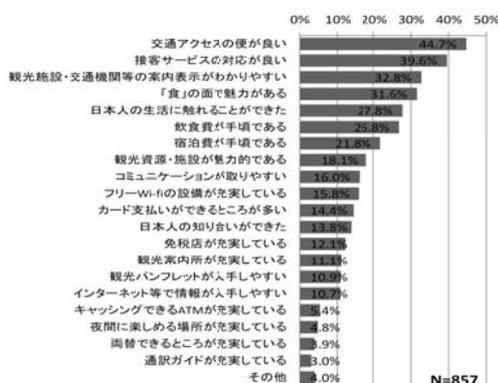


図10 小牧市内を運行している公共交通に関して知っていること (市民アンケート)

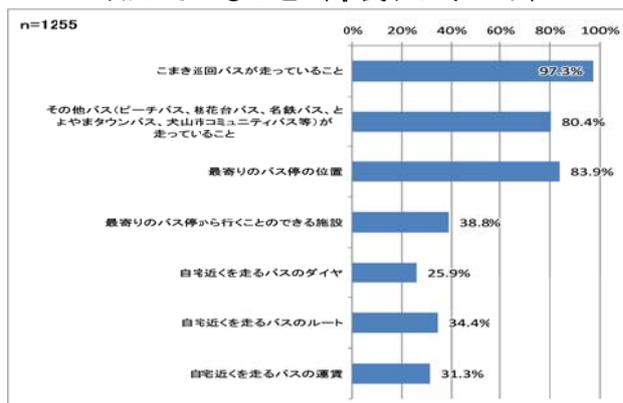
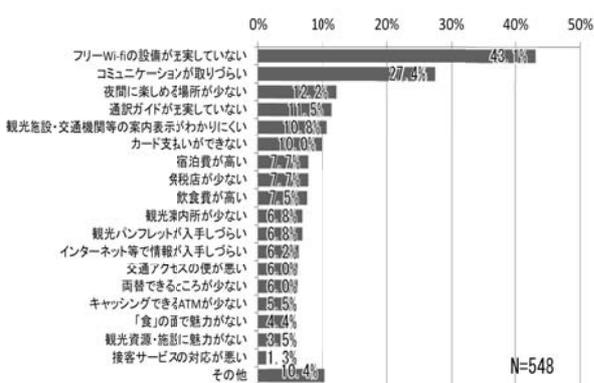


図12 愛知県への外客者が不満に感じた点 (愛知県訪日外客動向調査)



〈4〉こまき巡回バスの認知度は高いものの利用していない市民が多い状況にあり、バスのダイヤやルート、料金、乗り継ぎに関する情報・案内等について、出前講座などを実施して周知することにより利用促進を図ることが必要です。

〈5〉市外からの来訪者に対しては、交通機関等のわかりやすい案内・情報の提供が必要です。

- ・こまき巡回バスの運行に係る市負担金は、平成 27 年度の路線再編に伴い増加傾向にあります。(図 13)
- ・こまき巡回バスの料金体系に対する市民意向は、「現状の料金体系を維持し、市負担額はこのままでよい」が約 47%を占める一方、「65 歳以上の料金無料を市内の方に限定して、少しでも市負担額を減らすべき」も約 40%存在しています。(図 14)
- ・公共交通地域懇談会では、高齢者の料金のあり方に対して、「利用者負担として有料化すべき」、福祉施策として「無料とすべき」との両面の意見が出されています。

図 13 こまき巡回バスの運行負担金の推移

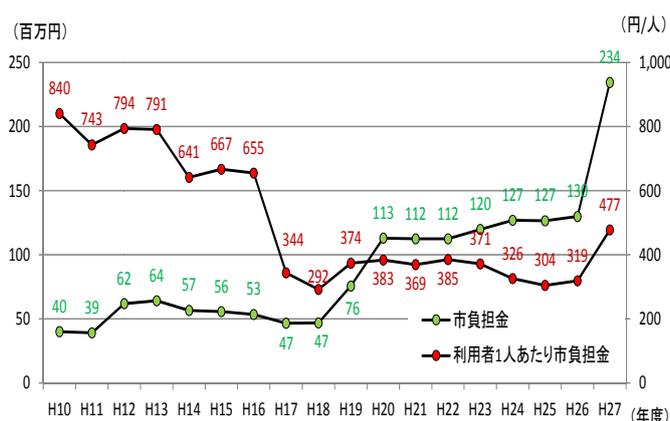
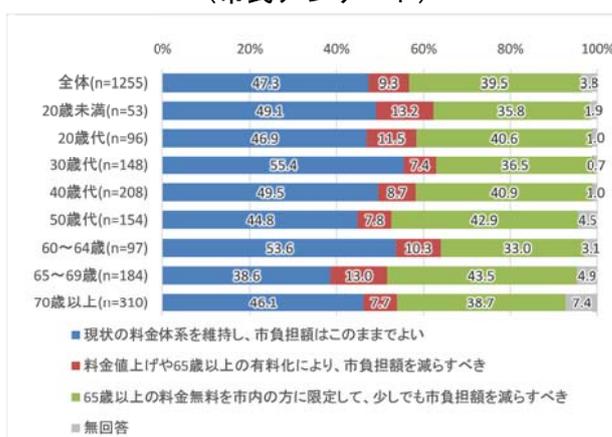


図 14 こまき巡回バスの料金体系について (市民アンケート)



<6>こまき巡回バスのサービス提供にあたっては、適正な受益者負担に基づく料金設定や、福祉施策との調整を踏まえた料金割引制度の運用等の検討が必要です。

- ・公共交通非利用者が公共交通を利用可能となる条件は、「駅やバス停の近接性」「バス運行間隔（運行本数）」が多く挙げられています。(図 15)
- ・従業員アンケートにおける公共交通での通勤が可能となる条件は、「駅やバス停から会社までの交通の利便性」「乗継の利便性」が多く挙げられています。(図 16)
- ・利用者ヒアリングにおけるバス停間 OD では、こまき巡回バスの利用は小牧駅、小牧市役所前、小牧市民病院、桃花台センター、味岡駅といった主要なバス停と各地域のバス停間の利用が多くなっており、市内のきめ細かな利用が中心となっています。(図 17)
- ・路線バスの利用のうち小牧市関連の利用（乗車または降車のどちらかまたは両方が小牧市内のバス停である利用）は、小牧駅、岩倉駅、春日井駅、高蔵寺駅といった鉄道駅の利用が中心となっており、鉄道駅へのアクセス手段として利用されています。(図 18)
- ・こまき巡回バスと路線バスでは利用のされ方が異なっているものの、路線バス相互や路線バスとこまき巡回バスの乗り継ぎ利用は多くありません。(図 19)
- ・利用者アンケートにおけるピーチバスの不満足度が高い項目では、「バスが時刻表どおりに発着すること」「乗り継ぎの際の待ち時間」「バスの運行本数」が挙げられており、他の路線よりもバスの定時性に関する不満が高くなっています。(図 20)
- ・交通事業者ヒアリングでは、交通結節点の整備による乗り継ぎ利便性の向上や渋滞多発地点の整備を求める意見が挙げられています。

図15 公共交通非利用者が利用可能となる条件 (市民アンケート)

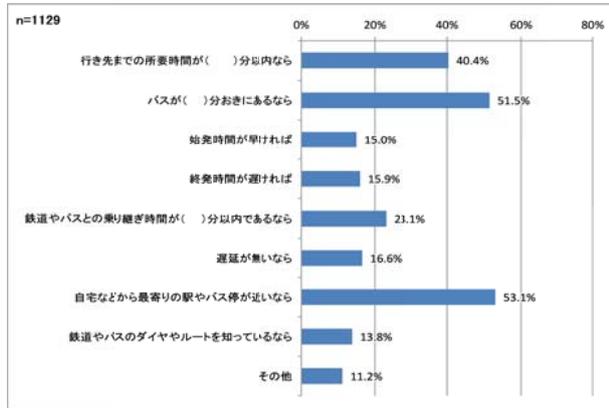


図16 公共交通での通勤が可能となる条件 (従業員アンケート)

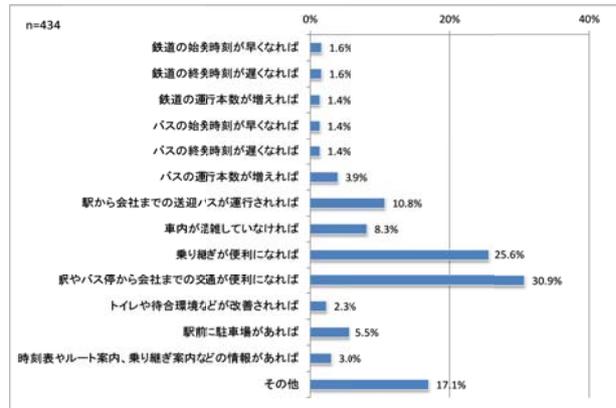


図17 こまき巡回バス(18 北部東部右まわりコース)のバス停間OD (利用者ヒアリング)

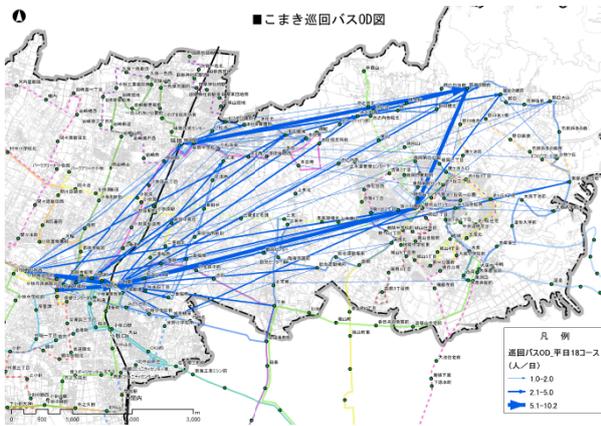


図18 路線バス(名鉄バス春日井・桃花台線)のバス停間OD (利用者ヒアリング)

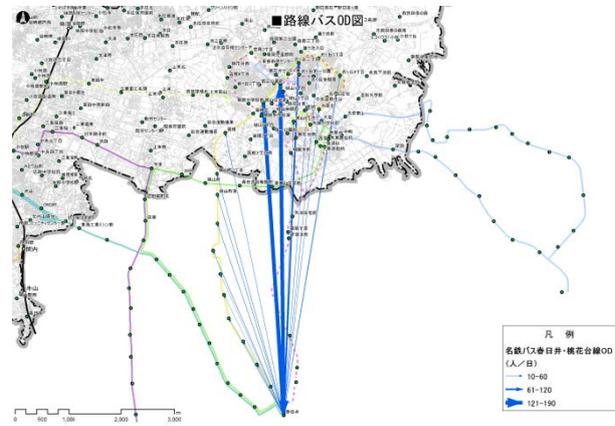


図19 乗り継ぎ利用割合 (利用者アンケート)

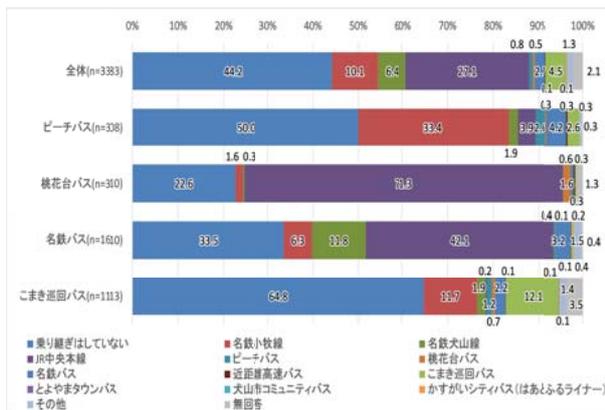
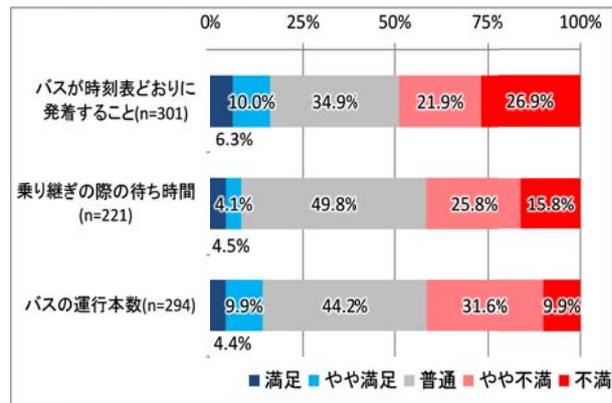


図20 ピーチバスの不満足度が高い項目 (利用者アンケート)



<7>持続可能な公共交通として利用者の確保・維持を図るためには、各公共交通機関が果たすべき役割・機能を明確化した上で、交通事業者や小牧市が連携して機能に応じたサービスの改善・提供を検討する必要があります。

<8>各拠点におけるバス路線相互の乗り継ぎ利便性を強化し、公共交通ネットワークとして機能した公共交通の構築が必要です。

- ・市内の鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m を公共交通の徒歩圏域とした場合の人口カバー率は約 99%となっています。
- ・企業アンケート及び教育機関アンケートでは、従業員や学生・生徒の通勤・通学時の交通手段において「鉄道・路線バス・こまき巡回バス」が占める割合は、企業では約 11%、教育機関では約 24%に留まっています。(図 21、22)
- ・通勤手段や通学手段として公共交通の利用を促進することに対して、「メリットを大いに感じる」とする割合は、企業が約 22%、学校が約 17%に留まっています。(図 23、24)

図 21 従業員の通勤時の交通手段
(企業アンケート)

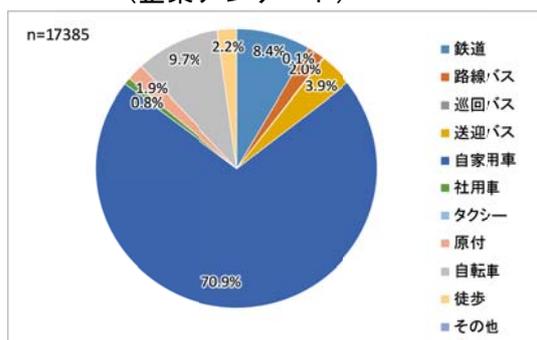


図 22 学生の通学時の交通手段
(教育機関アンケート)

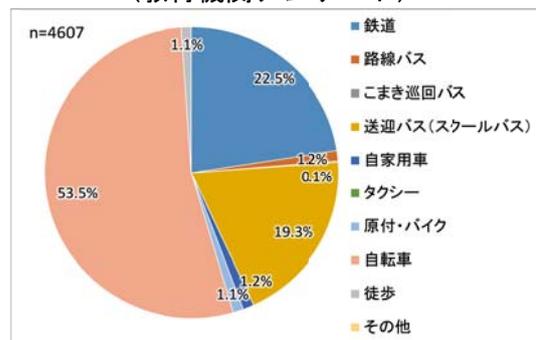


図 23 通勤手段として公共交通の利用を促進することに“メリット”を感じるか(企業アンケート)

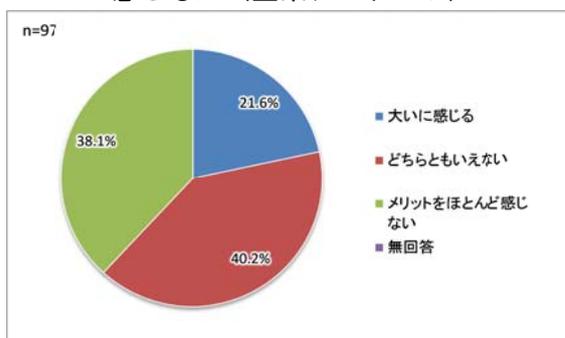
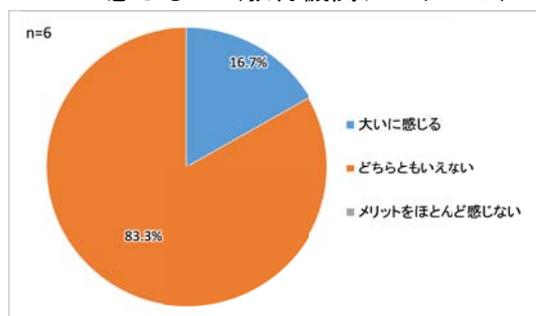


図 24 通学手段として公共交通の利用を促進することに“メリット”を感じるか(教育機関アンケート)



〈9〉地域公共交通の活性化及び再生の推進に向けては、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、企業や教育機関など対し、公共交通の利用に対するメリット等を周知するなど、公共交通利用に対する意識改革を進める必要があります。

3) 公共交通ネットワークとしての評価・検証及び対応方針の明確化

- ・地域公共交通網形成計画は、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築とともに、計画の達成状況の評価と評価結果を踏まえた見直し方針のあり方を示すことも目的の1つとしています。
- ・小牧市では、「こまき巡回バスの評価・検証に係る基準」を定め、各コースの1日あたり利用者数等の評価を実施しています。H28年度利用者実績（4月～11月）と評価基準値を比較した結果、全19コース中11コースにおいて評価基準値を上回った一方、利用者数が評価基準値の50%に満たないコースも存在することが明らかになりました。（図25）
- ・しかし、「こまき巡回バスの評価・検証に係る基準」では、これらの評価結果を踏まえた見直し方針が示されていません。
- ・また、これらの評価はこまき巡回バスのみ個別路線評価であり、鉄道、路線バス等を含めた公共交通ネットワークとしての評価となっていません。
- ・一方で市民アンケートにおけるこまき巡回バスの利用者が少ない路線への市の対応方針のあり方については、「減便をする」と「現状通りバスを運行する」が同程度となっています。（図26）

図25 こまき巡回バスの評価・検証

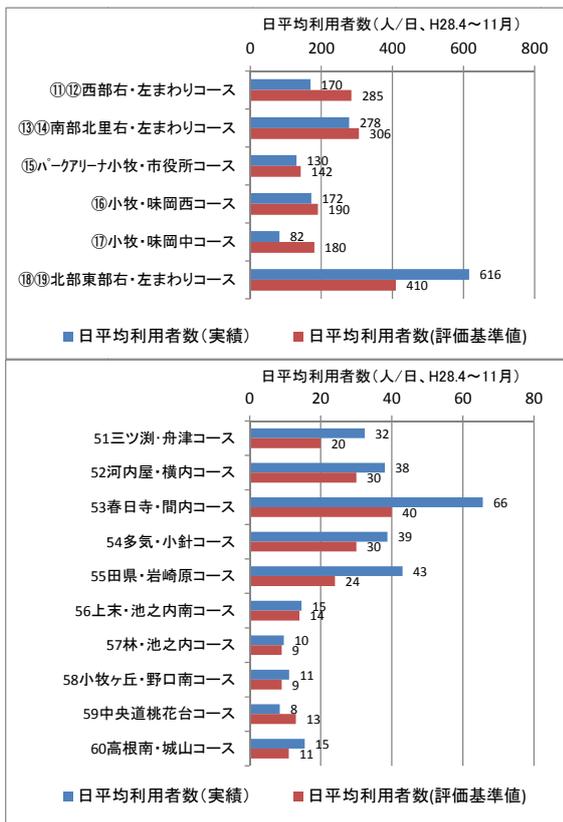
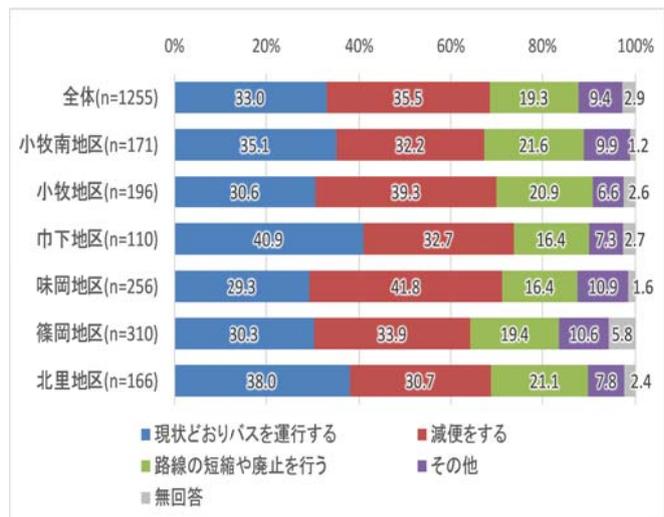


図26 こまき巡回バスの利用者が少ない路線の市の対応方針のあり方（市民アンケート）



〈10〉 こまき巡回バスの評価・検証は、個別路線としての見直しの必要性を把握するうえで必要な指標ですので、今後も継続的な実施は必要ですが、地域公共交通網形成計画に掲げる目標の達成状況を評価する指標として、鉄道や路線バス等を含めた公共交通ネットワークとしての目標値の設定が必要です。

〈11〉公共交通の評価にあたっては、路線が経由する地域の特性や利用の特性を踏まえた評価指標・基準値及び見直し方針（確保・維持・改善）の設定が必要です。

課題整理のまとめ

～小牧市総合交通計画で示される公共交通関連の課題との比較～

- ・小牧市総合交通計画で示した小牧市における交通の問題・課題のうち、公共交通関連の課題は「まちづくりからみた問題・課題」、「公共交通の利用促進における問題・課題」、「公共交通の確保からみた問題・課題」の3つの視点より8つの課題が挙げられています。(表1)

表1 小牧市総合交通計画における課題（公共交通関連）

小牧市総合交通計画における交通の問題と課題（公共交通関連）	
まちづくりからみた 問題・課題	①中心市街地の活性化 ②集約型市街地形成 ③自動車に頼らないで暮らせるまちの形成
公共交通の利用促進 における問題・課題	①効率的な公共交通ネットワークの形成 ②乗り継ぎの円滑化 ③企業アクセスにおける公共交通の活用
生活交通の確保からみた 問題・課題	①高齢者の移動手段の確保 ②バス交通の維持・存続

*小牧市地域公共交通網形成計画は地域公共交通の活性化及び再生の推進に係る基本計画を策定するものであるため、小牧市総合交通計画で示される交通の問題・課題のうち、自動車、自転車、歩行者関連の交通の問題・課題は検討対象外とします。

前頁までに整理した、地域特性と公共交通の現状整理結果及び各種ニーズ調査結果を踏まえ、まちづくり計画や観光振興と連携した持続可能な公共交通ネットワークの構築を行う上での課題との関係性について、小牧市総合交通計画で示した「まちづくりからみた問題・課題」、「公共交通の利用促進における問題・課題」、「公共交通の確保からみた問題・課題」の3つの視点より、小牧市地域公共交通網形成計画において継続する課題、変更・追加する課題として、次頁に整理します。

表2 地域公共交通網形成計画における既存公共交通関連課題の対応方向

視点	小牧市総合交通計画における公共交通の問題と課題	小牧市総合交通計画策定以降の取り組み等を踏まえた公共交通の課題	地域公共交通網形成計画における既存公共交通関連課題の対応方向	
まちづくりからみた問題・課題	①中心市街地の活性化 ②集約型市街地形成 ③自動車に頼らないで暮らせるまちの形成	<p><1>小牧市が目指す多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けては、まちづくり計画、観光振興等とも連携し、公共交通を軸とした公共交通ネットワークを構築することが必要です。</p>	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道及びバス交通による公共交通軸の形成、及び拠点を中心とする公共交通ネットワークの構築が必要です。 ・過度な自動車利用から公共交通利用への転換が必要です。
			変更・追加	<ul style="list-style-type: none"> ・上位・関連計画との連携・連動を図り、公共交通の視点からまちづくり計画や観光振興を支援する施策が必要です。
公共交通の利用促進における問題・課題	①効率的な公共交通ネットワークの形成 ②乗り継ぎの円滑化 ③企業アクセスにおける公共交通の活用	<p><2>公共交通ネットワークの構築にあたっては、市民が望む市内医療施設等へのアクセス及び市内拠点間の連携に加え、名古屋への行きやすさに配慮が必要です。</p> <p><4>こまき巡回バスの認知度は高いものの利用していない市民が多い状況にあり、バスのダイヤやルート、料金、乗り継ぎに関する情報・案内等について、出前講座などを実施して周知することにより利用促進を図ることが必要です。</p> <p><5>市外からの来訪者に対しては、交通機関等のわかりやすい案内・情報の提供が必要です。</p> <p><7>持続可能な公共交通として利用者の確保・維持を図るためには、各公共交通機関が果たすべき役割・機能を明確化した上で、交通事業者や小牧市が連携して機能に応じたサービスの改善・提供を検討する必要があります。</p> <p><8>各拠点におけるバス路線相互の乗り継ぎ利便性を強化し、公共交通ネットワークとして機能した公共交通の構築が必要です。</p> <p><9>地域公共交通の活性化及び再生の推進に向けては、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、企業や教育機関などに対し、公共交通の利用に対するメリット等を周知するなど、公共交通利用に対する意識改革を進める必要があります。</p>	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・市内交通結節点において、乗り継ぎ時間に考慮したダイヤ設定、及び乗り継ぎバス停等の待合環境整備など、乗り継ぎ機能の強化・充実が必要です。 ・市内企業の従業員に対する通勤時の公共交通利用の促進が必要です。
			変更・追加	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通ネットワークの構築にあたっては、名古屋への行きやすさに配慮が必要です。 ・市外からの来訪者にも分かりやすい乗継情報や案内の提供が必要です。 ・市内教育機関の学生・生徒に対する通学時の公共交通利用の促進が必要です。
生活交通の確保からみた問題・課題	①高齢者の移動手段の確保 ②バス交通の維持・存続	<p><3>多様化する市民ニーズに対応するためには、高齢者人口の増加や公共交通の乗降状況を考慮したバリアフリー車両の導入、利用者の歩行圏域や地域住民意向を考慮したバス停設置等、必要に応じたサービスの展開が必要です。</p> <p><6>こまき巡回バスのサービス提供にあたっては、適正な受益者負担に基づく料金設定や、福祉施策との調整を踏まえた料金割引制度の運用等の検討が必要です。</p> <p><10>こまき巡回バスの評価・検証は、個別路線としての見直しの必要性を把握するうえで必要な指標ですので、今後も継続的な実施は必要ですが、地域公共交通網形成計画に掲げる目標の達成状況を評価する指標として、鉄道や路線バス等を含めた公共交通ネットワークとしての目標値の設定が必要です。</p> <p><11>公共交通の評価にあたっては、路線が経由する地域特性や利用特性を踏まえた評価指標・基準値及び見直し方針（確保・維持・改善）の設定が必要です。</p>	継続	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の機能や役割に応じたサービス確保の妥当性の評価・検証及び必要に応じて見直す仕組みが必要です。
			変更・追加	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口の増加や公共交通の乗降状況を考慮した車両の導入、利用者の歩行者圏域等を考慮したバス停設置等が必要です。 ・適正な受益者負担に基づくこまき巡回バス運賃の設定、福祉施策との調整を踏まえた料金割引制度の運用、地域特性を踏まえたサービスの検討が必要です。 ・公共交通の評価・検証にあたっては、公共交通全体としてのネットワーク評価の実施と、評価結果等を踏まえた見直し方針の設定が必要です。