

## IV 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る課題整理

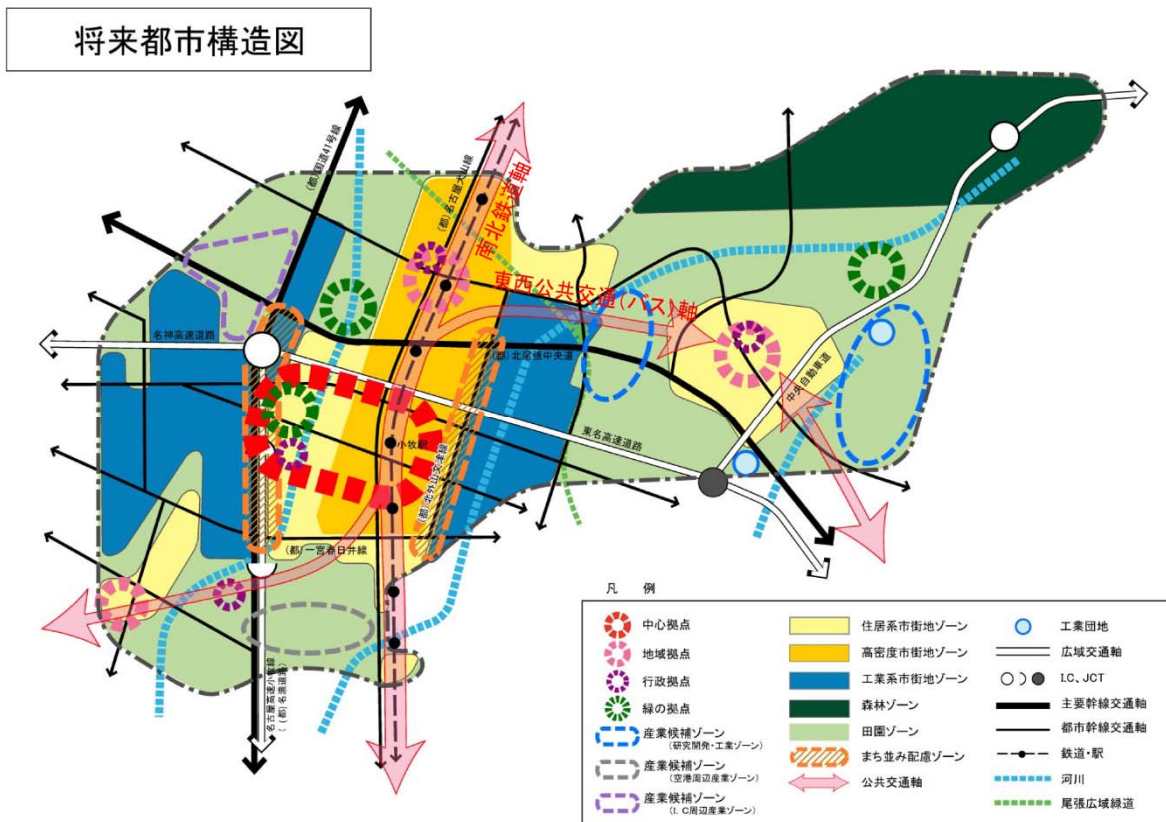
### 1. 地域特性と公共交通の現状整理結果及び各種ニーズ調査結果を踏まえた課題

小牧市総合交通計画の進捗状況、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、まちづくりに関する計画や観光振興等と連携した持続可能な公共交通ネットワーク形成を行ううえでの課題を整理します。

#### 視点1 まちづくりに関する計画や観光振興等と連携した公共交通ネットワークの構築

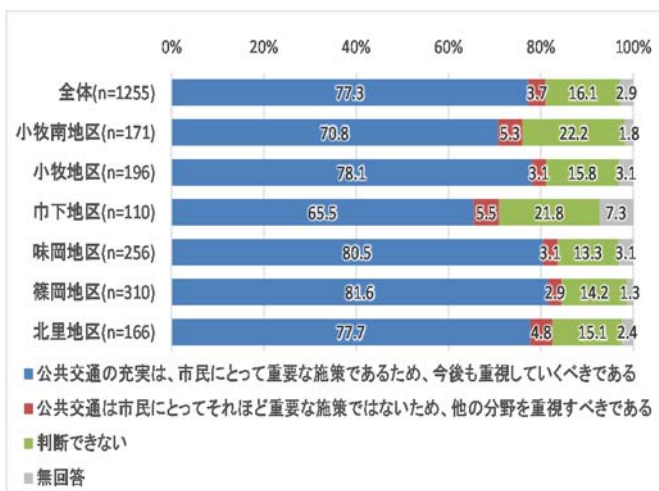
- ・地域公共交通網形成計画は、コンパクトシティの実現に向け、まちづくりや観光振興等と連携した公共交通ネットワークの形成を図ることを目的の1つとしています。
- ・第6次小牧市総合計画では、基本施策「都市交通」の目的に、各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを掲げています。
- ・小牧市都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標では、鉄道駅周辺等における拠点を中心に、日常生活に必要な機能の維持による暮らしやすさが確保された集約型市街地の形成を目指しています。(図IV-1-1)
- ・小牧市立地適正化計画では、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指すため、「拠点」及び「公共交通軸」を定めています。
- ・市民アンケートにおける公共交通に対する小牧市の方向性については、「公共交通の充実は、市民にとって重要な施策であるため、今後も重視していくべきである」が約77%と最も多くなっています。(図IV-1-2)
- ・今後の公共交通に期待する役割については、「名古屋へ行きやすいこと」が最も多く、「小牧市内の医療機関に行けること」、「小牧市内の拠点間を結ぶこと」などが挙げられています。(図IV-1-3)

図IV-1-1 将来都市構造図（再掲）

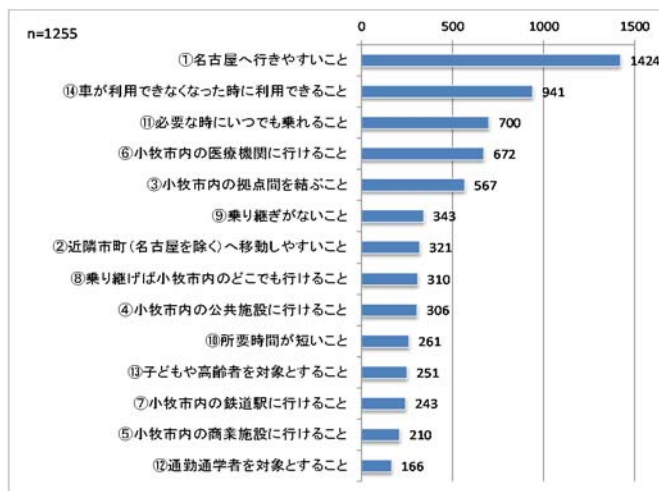


(出典:小牧市都市計画マスタープラン)

図IV-1-2 小牧市の方向性について (市民アンケート)



図IV-1-3 今後の公共交通に期待する役割について (市民アンケート) (再掲)



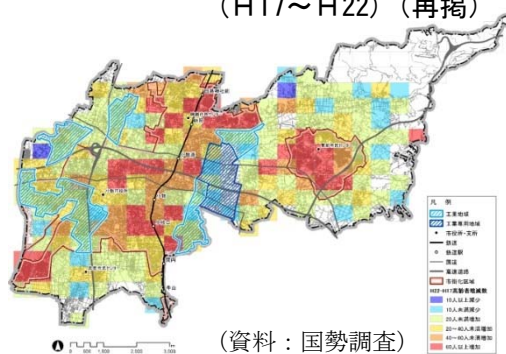
〈1〉小牧市が目指す多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けては、まちづくりに関する計画、観光振興等とも連携し、公共交通を軸とした公共交通ネットワークを構築することが必要です。

〈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、名古屋市への行きやすさに配慮が必要です。

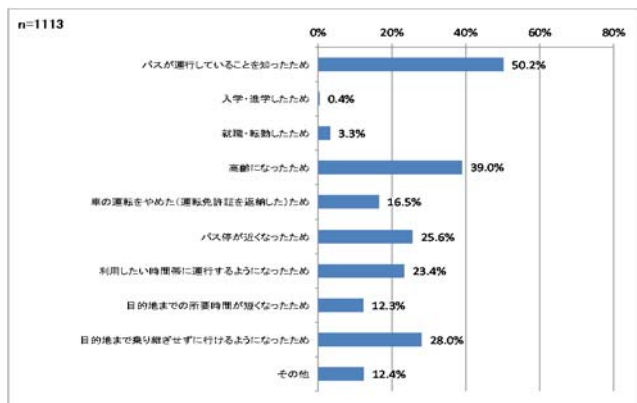
視点2 多様化する市民ニーズ等に対応した公共交通サービスの展開

- ・ 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IV-1-4)
- ・ 利用者アンケートより、こまき巡回バスの利用者の年齢層は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IV-1-5)
- ・ 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%となっています。(図IV-1-6)
- ・ 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IV-1-7、図IV-1-8)
- ・ 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。

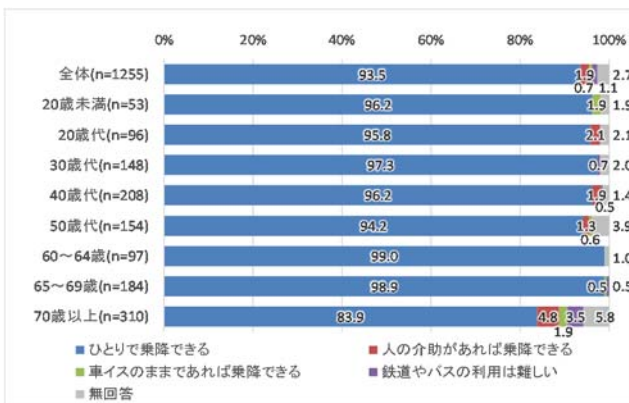
図IV-1-4 地区別の高齢者人口増減 (H17~H22) (再掲)



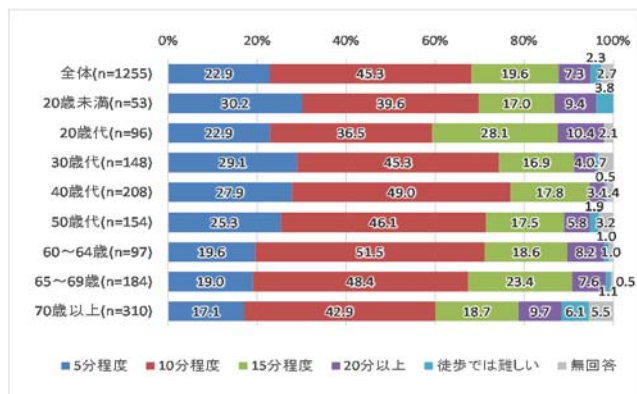
図IV-1-5 こまき巡回バスを利用するようになった理由(利用者アンケート)



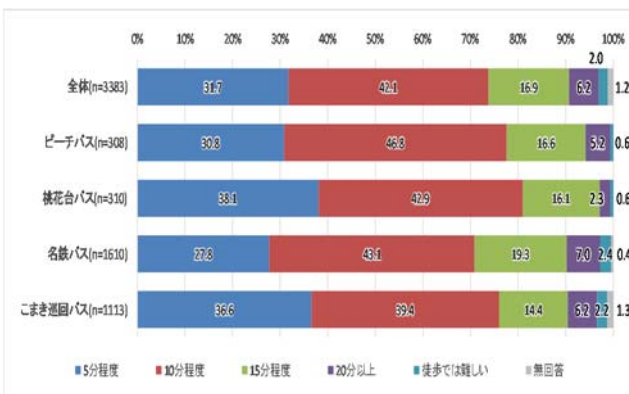
図IV-1-6 公共交通の乗降状況 (市民アンケート)



図IV-1-7 徒歩での移動可能時間 (市民アンケート)



図IV-1-8 徒歩での移動可能時間 (利用者アンケート)

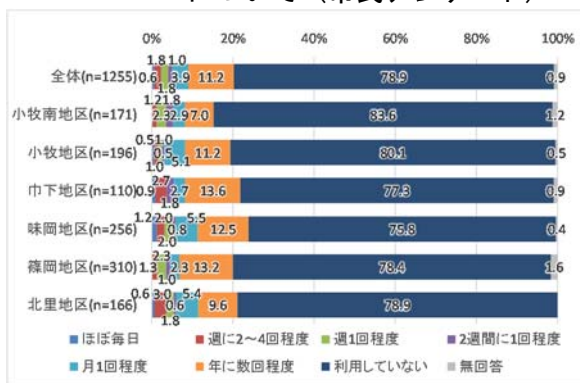


〈3〉多様化する市民ニーズに対応するためには、高齢者人口の増加や公共交通の乗降状況を考慮したバリアフリー車両の導入、利用者の歩行圏域や地域住民意向を考慮したバス停設置等、必要に応じたサービスの展開が必要です。

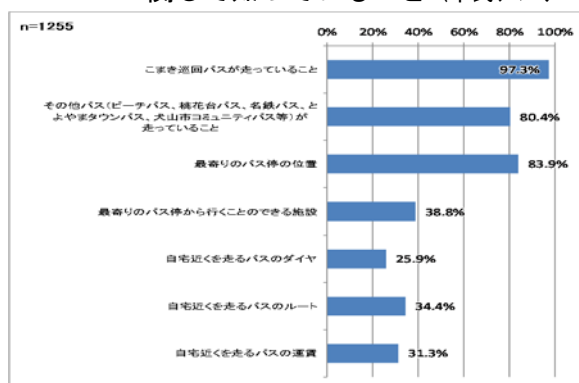


- ・利用者アンケートでは、こまき巡回バスを利用するようになった理由として、「バスが運行していることを知ったため」が約50%と最も多くなっています。(前述図IV-1-5)
- ・こまき巡回バスを「週1回程度」以上利用している市民の割合は、約4%であり、一方で「利用していない」市民は約80%を占めています。(図IV-1-9)
- ・市内公共交通の認知度を見ると、バスが走っていることや最寄りのバス停の位置は約80%以上と広く周知されている一方、バスのダイヤやルート、運賃は約40%未満となっています。(図IV-1-10)
- ・小牧市総合交通計画策定以降、田県神社前駅西駅前広場や中央道桃花台バス停前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。
- ・小牧市観光振興基本計画における来訪者アンケート調査では、小牧市に不足している要素として、「移動交通の便利さ」が多く挙げられています。(図IV-1-11)
- ・愛知県訪日外客動向調査(平成27年度)によると、外客者が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IV-1-12)

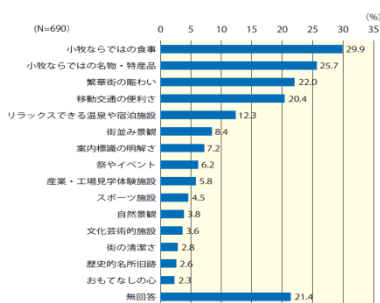
図IV-1-9 こまき巡回バスの利用頻度について(市民アンケート)



図IV-1-10 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)

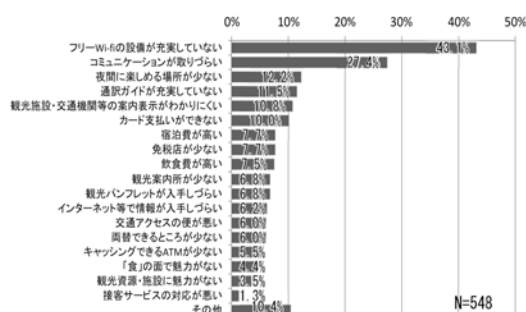


図IV-1-11 小牧市に不足している要素(来訪者アンケート調査)



(出典：小牧市観光振興基本計画)

図IV-1-12 愛知県への外客者が不満に感じた点



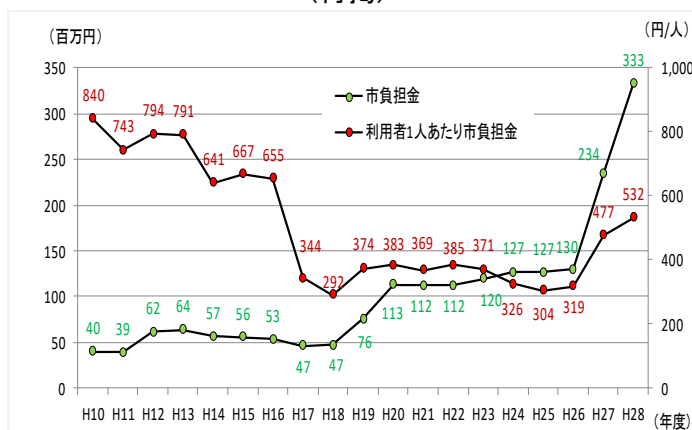
(出典：愛知県訪日外客動向調査)

＜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。

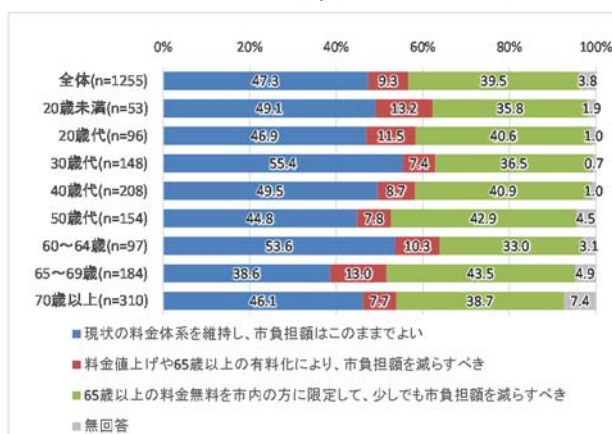
＜5＞市外からの来訪者には、移動交通の便利さや案内表示のわかりやすさが求められており、利用しやすい交通機関等の環境充実やわかりやすい案内・情報の提供が必要です。

- ・こまき巡回バスの運行に係る市負担金は、平成 27 年度の再編に伴い増加傾向にあります。(図IV-1-13)
- ・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%となっています。(図IV-1-14)
- ・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」との双方の意見が挙げられています。

図IV-1-13 こまき巡回バス運行負担金の推移 (再掲)



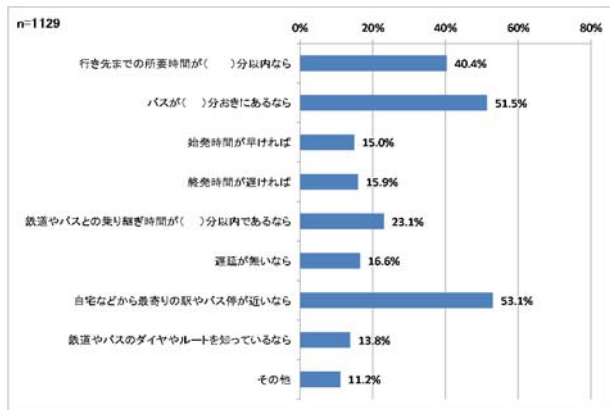
図IV-1-14 こまき巡回バスの料金体系について (市民アンケート)



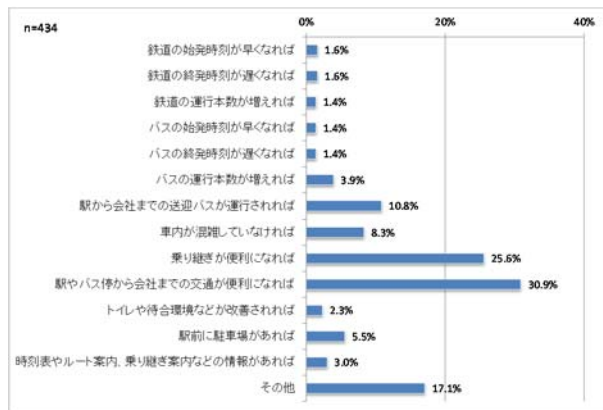
**〈6〉こまき巡回バスのサービス提供にあたっては、適正な受益者負担に基づく料金設定や、福祉施策との調整を踏まえた料金割引制度の運用等の検討が必要です。**

- ・公共交通について、非利用者が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IV-1-15)
- ・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が便利になれば」、「乗り継ぎが便利になれば」が多く挙げられています。(図IV-1-16)
- ・こまき巡回バスの利用者ヒアリングにおけるバス停間ODでは、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いることから、こまき巡回バスは市内のきめ細かな利用が中心となっています。(図IV-1-17)
- ・路線バスの利用のうち小牧市関連の利用 (乗車または降車の片方が小牧市内のバス停である利用) は、小牧駅、岩倉駅、JR春日井駅、高蔵寺駅といった鉄道駅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IV-1-18)
- ・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おり、路線バス相互の乗り継ぎ利用は約3～8%、路線バスとこまき巡回バスの乗り継ぎ利用は約4%に留まっています。(図IV-1-19)
- ・利用者アンケートにおいては、ピーチバスの不満足度が高い項目として、「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IV-1-20)
- ・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道路整備を求める意見が挙げられています。

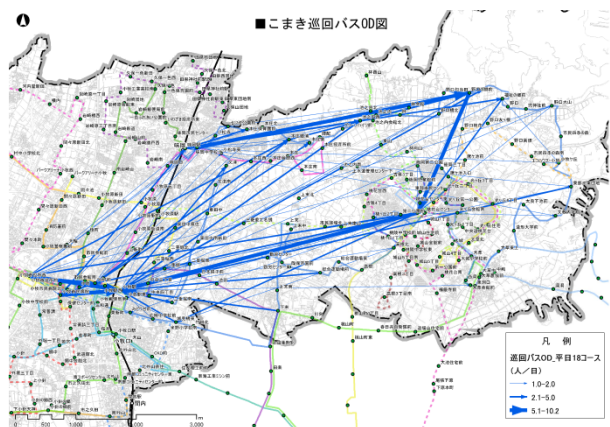
図IV-1-15 公共交通非利用者が利用可能となる条件（市民アンケート）（再掲）



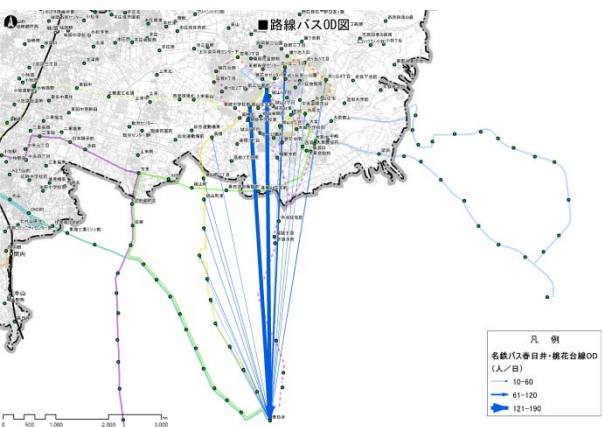
図IV-1-16 公共交通での通勤が可能となる条件（従業員アンケート）（再掲）



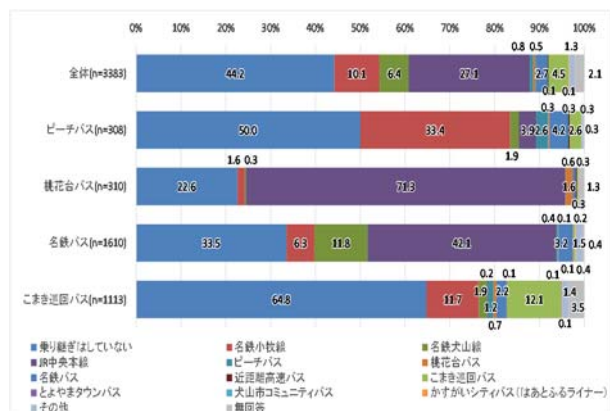
図IV-1-17 こまき巡回バス（18 北部東部右まわりコース）のバス停間OD（利用者ヒアリング）



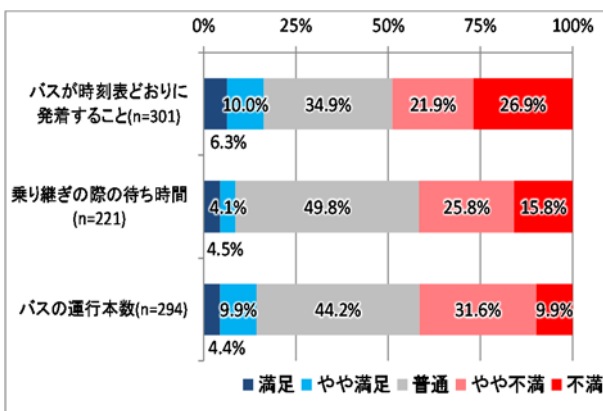
図IV-1-18 路線バス（名鉄バス春日井・桃花台線）のバス停間OD（利用者ヒアリング）



図IV-1-19 乗り継ぎ利用割合（利用者アンケート）（再掲）



図IV-1-20 ピーチバスの不満足度が高い項目（利用者アンケート）

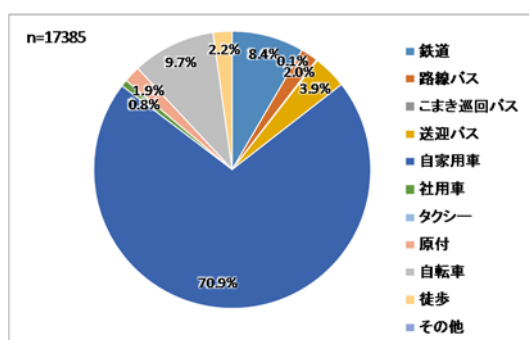


〈7〉持続可能な公共交通として利用者の確保・維持を図るためには、各公共交通機関が果たすべき役割・機能を明確化した上で、交通事業者や小牧市が連携して機能に応じたサービスの改善・提供を検討する必要があります。

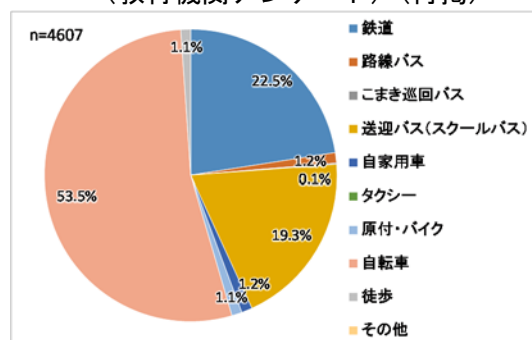
〈8〉各拠点におけるバス路線相互の乗り継ぎ利便性を強化し、公共交通ネットワークとして機能した公共交通の構築が必要です。

- ・小牧市内の鉄道駅から半径 1 km、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IV-1-21、IV-1-22)
- ・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IV-1-23、IV-1-24)

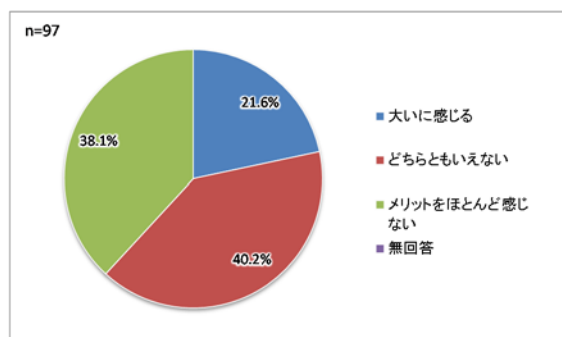
図IV-1-21 従業員の通勤時の交通手段  
(企業アンケート) (再掲)



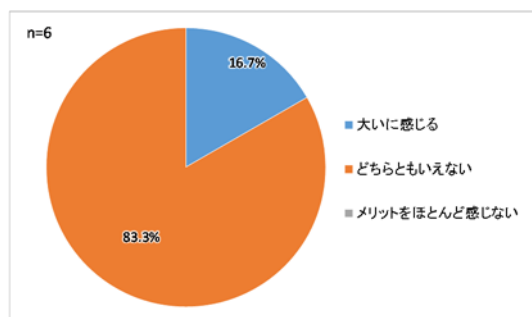
図IV-1-22 学生の通学時の交通手段  
(教育機関アンケート) (再掲)



図IV-1-23 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) (再掲)



図IV-1-24 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) (再掲)



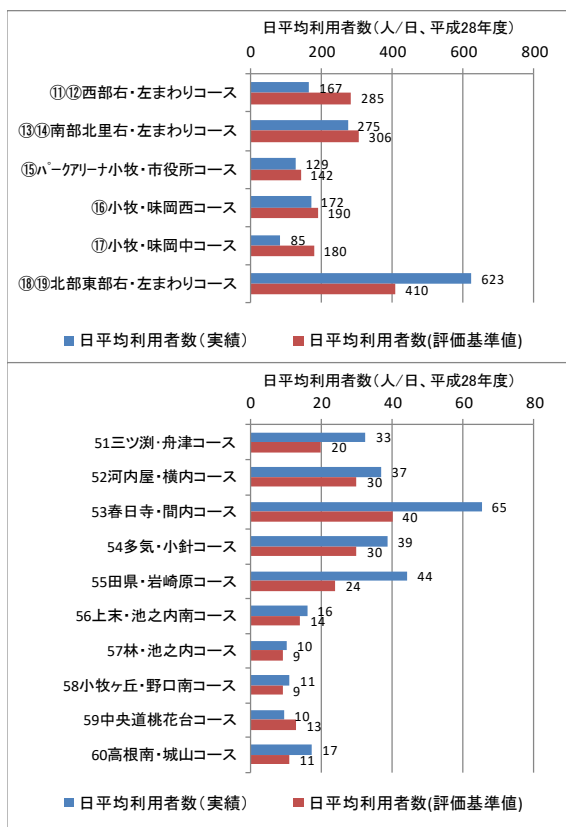
〈9〉地域公共交通の活性化及び再生の推進に向けては、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、企業や教育機関などに対し、公共交通の利用に対するメリット等を周知するなど、公共交通利用に対する意識改革を進める必要があります。



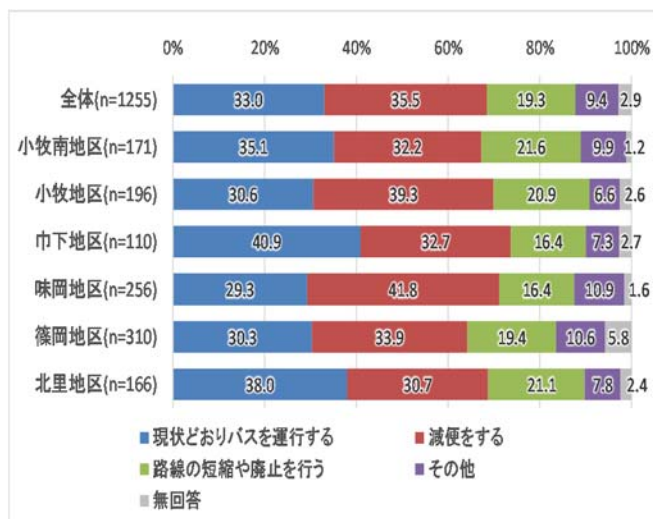
視点3 公共交通ネットワークとしての評価・検証及び対応方針の明確化

- ・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。平成28年度利用者実績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、1コースにおいて利用者数が評価基準値の50%を下回りました。(図IV-1-25)
- ・こまき巡回バスの個別路線評価である「こまき巡回バスの評価・検証に係る基準」は、これらの評価結果を踏まえた見直し方針が示されておらず、また、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。
- ・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IV-1-26)

図IV-1-25 こまき巡回バスの評価・検証



図IV-1-26 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、本計画に掲げる目標の達成状況の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。



## 2. 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本市における都市交通の問題・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」、「生活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IV-2-1 小牧市総合交通計画における課題（公共交通関連）

小牧市における都市交通の問題と課題（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集約型市街地の形成 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

（資料：小牧市総合交通計画）

※本計画は、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都市交通の問題・課題のうち、自動車、自転車、歩行者関連は対象外とします。

「1. 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た課題」を踏まえ、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」、「生活交通の確保からみた問題・課題」の3つの視点より整理し、さらに、まちづくりに関する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踏まえ、本計画において継続する課題、変更・追加する今後の課題を、次頁に整理します。

表IV-2-2 本計画における今後の課題

視点	小牧市総合交通計画における公共交通に関連した都市交通の問題と課題	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	今後の課題
<p>まちづくりからみた問題・課題</p>	<p>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>	<p>&lt;1&gt;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、まちづくりに関する計画、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>	<p>継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
			<p>変更・追加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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に関する計画や観光振興を支援する施策が必要です。</li> </ul>
<p>公共交通の利用促進における問題・課題</p>	<p>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>	<p>&lt;2&gt;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、名古屋市への行きやすさに配慮が必要です。 &lt;4&gt;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。 &lt;5&gt;市外からの来訪者には、移動交通の便利さや案内表示のわかりやすさが求められており、利用しやすい交通機関等の環境充実やわかりやすい案内・情報の提供が必要です。 &lt;7&gt;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。 &lt;8&gt;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。 &lt;9&gt;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>	<p>継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
			<p>変更・追加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通ネットワークの構築にあたっては、名古屋市への行きやすさに配慮が必要です。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<p>生活交通の確保からみた問題・課題</p>	<p>① 高齢者の移動手段の確保 ② バス交通の維持・存続</p>	<p>&lt;3&gt;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。 &lt;6&gt;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。 &lt;10&gt;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、本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。 &lt;11&gt;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>	<p>継続</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul> <p>変更・追加</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>