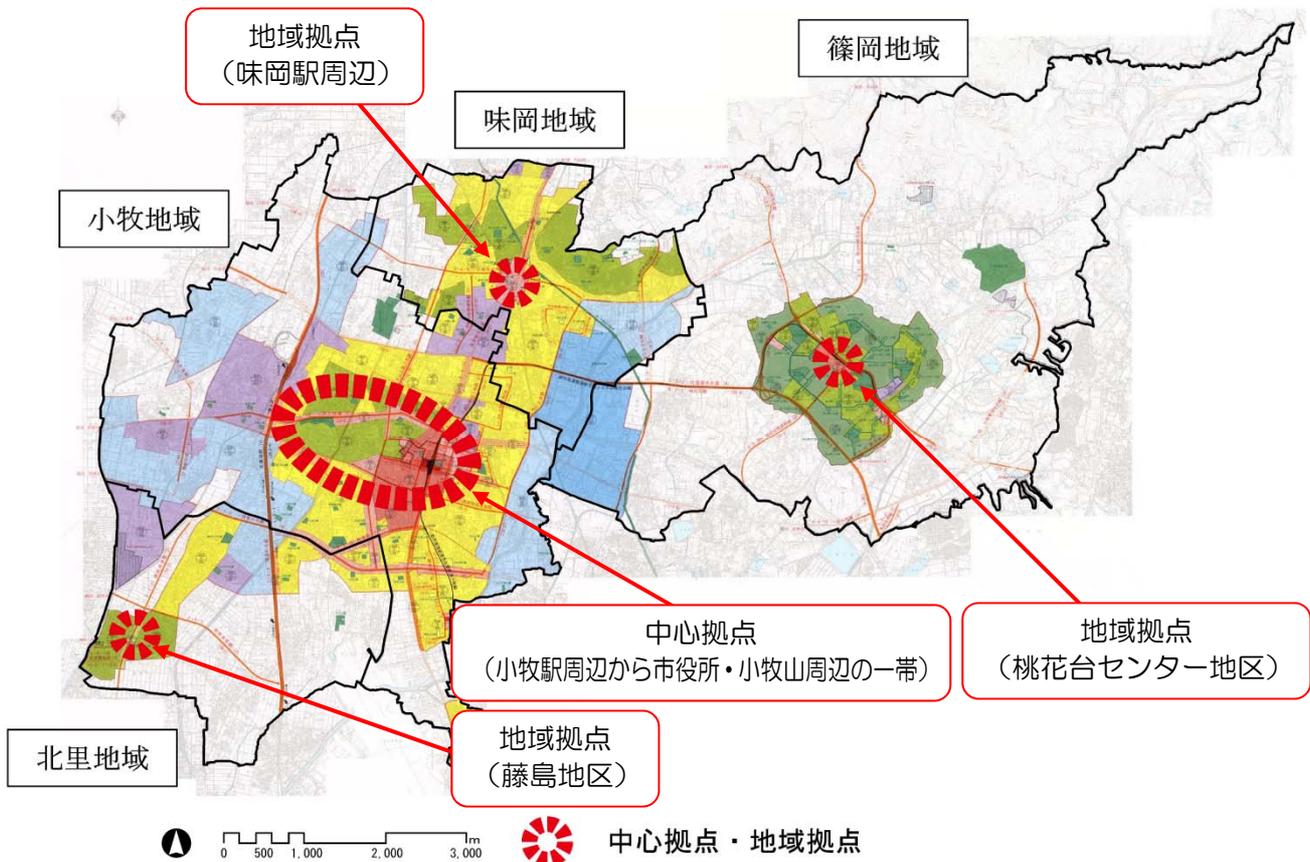


4. 拠点別の将来像

小牧市都市計画マスタープランにおいては、中心拠点、地域拠点を中心に日常生活圏が形成されているものと想定し、本市を4つの地域に区分しています。ここでは、4つの施策を踏まえ、拠点別に事業を整理し、今後目指すべき将来像を整理します。

図VII-4-1 地域区分図



(資料：小牧市都市計画マスタープラン)

①中心拠点（小牧駅周辺から市役所・小牧山周辺の一帯）

<地域のまちづくりの目標>

～小牧の玄関にふさわしい魅力を備え、豊かで快適な暮らしのできるまち～

本地域では、小牧駅周辺において多様な都市機能集積や都市基盤の充実を図るとともに新たな活力の受け皿となる産業候補ゾーン（I.C周辺産業ゾーン）における工業系市街地の形成を図る等、本市の玄関にふさわしい魅力あるまちを目指すとともに、快適な移動環境の創出や生活基盤の改善、本地域ならではの小牧山や河川、緑地といった自然環境を活かしたまちづくりを進めることで、高齢者をはじめ誰もがふれあいながら、豊かで快適な暮らしを営むことができるまちを目指します。

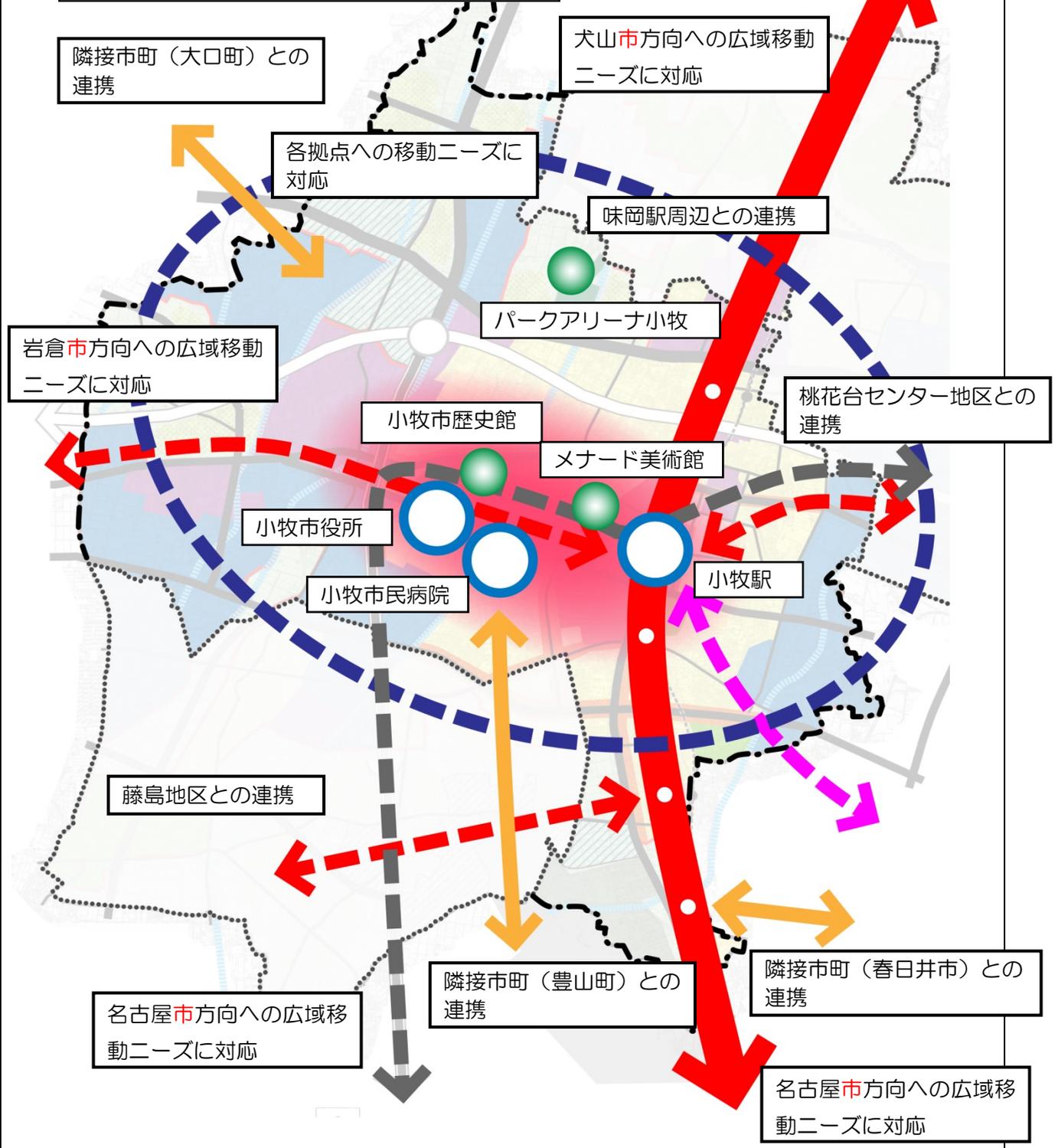
（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

上記まちづくりの目標を踏まえながら、以下に示す事業を実施します。

- 多様な公共交通のニーズに対応するため、路線の役割や交通サービス確保の考え方に基づくサービス水準での運行を実施する。（事業1-1）
- 広域移動ニーズに対応するため、鉄道駅へのアクセス利便性の向上に向けたルートの見直しや鉄道との乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。（事業1-3）
- 小牧市内と隣接市町間の移動ニーズに対応するため、路線バスやこまき巡回バスと隣接市町コミュニティバスが連携し合うルートやダイヤを設定する。（事業1-4）
- 拠点間連携や、名古屋市・犬山市方向への都市間移動ニーズに対応するため、名鉄小牧線について、全線複線化、小牧駅以北の増便、高架化事業の推進等の検討及び平安通駅以南延伸の働きかけを**長期的な視点から**継続的に実施する。（事業1-5）
- 乗り継ぎをより円滑にするため、小牧市民病院、**桃花台センター**、**中央道桃花台バス停前ロータリー**について、交通結節点として乗り入れ路線のバス停位置及びルートを変更し、集約化する。（事業2-1）
- 乗り継ぎをより円滑にするため、各交通結節点において、路線間の乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。（事業2-2）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、最寄りの商業施設や公共施設との連携、及び上屋やベンチ等の整備により、**バスやタクシー及びその他送迎車両**の待合環境の充実を図る。（事業2-3）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、乗継案内を掲載した総合案内板の設置、乗り継ぎ情報の提供、タクシー乗り場案内板の設置、タクシーの配車依頼先の情報提供等を実施する。（事業2-4）
- 高齢者や障がい者等の移動制約者にとっても利用しやすい公共交通とするため、対象駅についてバリアフリー化を実施する。（事業3-7）
- より使いやすい鉄道駅とするため、駅前広場、駐車場、自転車等駐車場等の環境を整備する。（事業3-8）

中心拠点（小牧駅周辺から市役所・小牧山周辺の一帯）

凡 例			
	中心拠点		南北鉄道軸
	交通結接点		東西公共交通軸（バス）
	主要観光施設		都市間連絡軸（バス）
			生活交通軸
			都市間連絡軸（高速バス）
			隣接市町コミュニティバス



②地域拠点（味岡駅周辺）

<地域のまちづくりの目標>

～安全で快適な生活利便性の向上と魅力と誇りを持ち続けることができるまち～

本地域では、味岡駅周辺における地区拠点の形成やコミュニティ地区の形成を図るとともに、広く分布する住宅地や集落地とこれら地区拠点等を結ぶ自転車・歩行者ネットワークの形成等、過度に自動車に依存せず、身近な生活圏の中で安全で快適な暮らしを営むことができる生活利便性が確保されたまちを目指します。

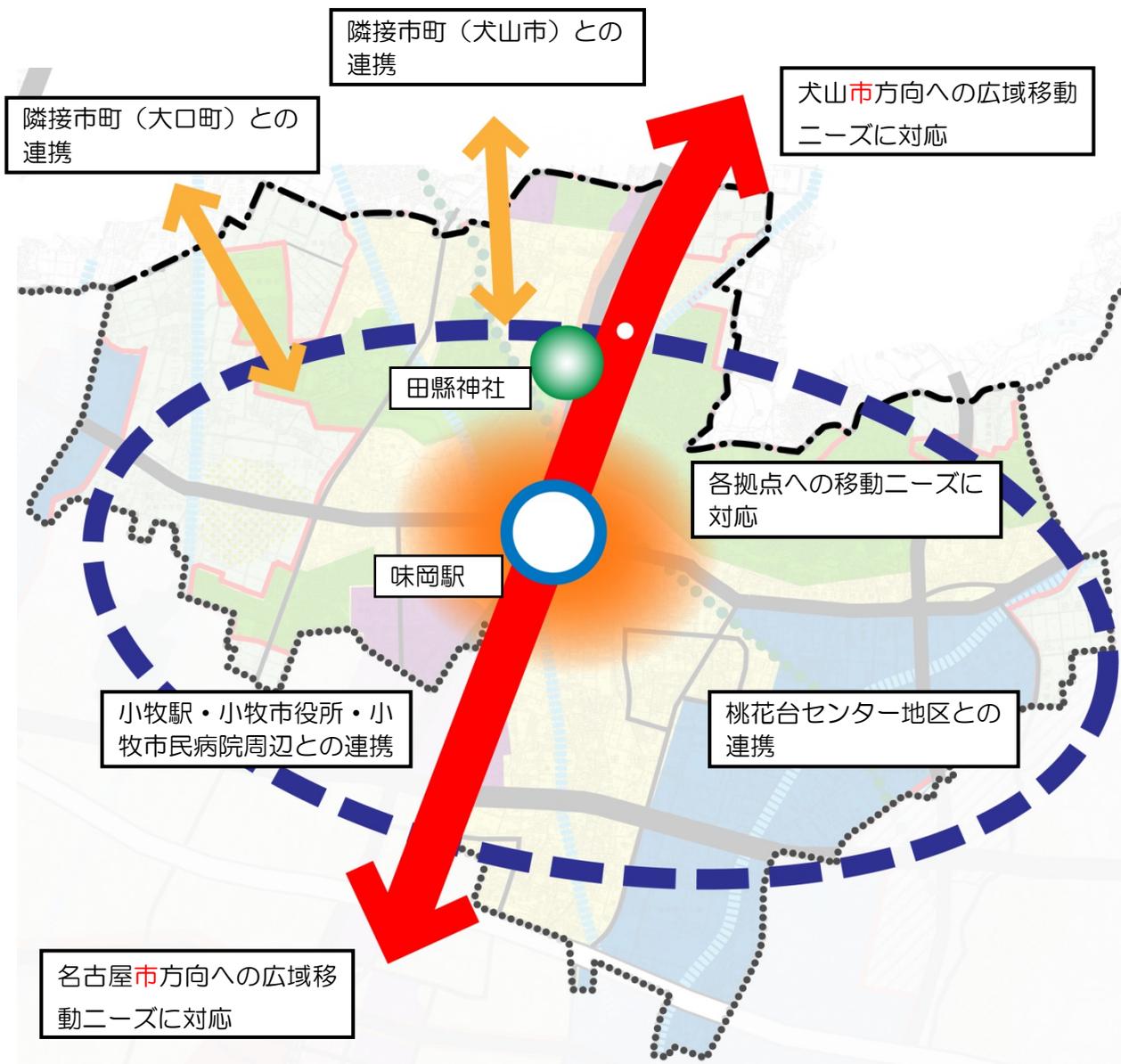
また、本地域には豊かな自然資源や貴重な歴史資源が多くみられ、地域住民もこれら資源に誇りをもっていることから、今後のまちづくりを展開するにあたっては、これら地域の資源を保全・活用することにより魅力あるまちを目指します。

（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

上記まちづくりの目標を踏まえながら、以下に示す事業を実施します。

- 多様な公共交通のニーズに対応するため、路線の役割や交通サービス確保の考え方に基づくサービス水準での運行を実施する。（事業1-1）
- 広域移動ニーズに対応するため、鉄道駅へのアクセス利便性の向上に向けたルートの見直しや鉄道との乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。（事業1-3）
- 小牧市内と隣接市町間の移動ニーズに対応するため、路線バスやこまき巡回バスと隣接市町コミュニティバスが連携し合うルートやダイヤを設定する。（事業1-4）
- 拠点間連携や、名古屋市・犬山市方向への都市間移動ニーズに対応するため、名鉄小牧線について、全線複線化、小牧駅以北の増便、高架化事業の推進等の検討及び平安通駅以南延伸の働きかけを**長期的な視点から**継続的に実施する。（事業1-5）
- 乗り継ぎをより円滑にするため、各交通結節点において、路線間の乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。（事業2-2）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、最寄りの商業施設や公共施設との連携、及び上屋やベンチ等の整備により、**バスやタクシー及びその他送迎車両**の待合環境の充実を図る。（事業2-3）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、乗継案内を掲載した総合案内板の設置、乗り継ぎ情報の提供、タクシー乗り場案内板の設置、タクシーの配車依頼先の情報提供等を実施する。（事業2-4）
- 高齢者や障がい者等の移動制約者にとっても利用しやすい公共交通とするため、対象駅についてバリアフリー化を実施する。（事業3-7）
- より使いやすい鉄道駅とするため、駅前広場、駐車場、自転車等駐車場等の環境を整備する。（事業3-8）

地域拠点（味岡駅周辺）



凡 例			
	地域拠点		南北鉄道軸
	交通結接点		生活交通軸
	主要観光施設		隣接市町コミュニティバス

③地域拠点（桃花台センター地区）

<地域のまちづくりの目標>

～都市と自然が共生し、豊かなコミュニティと新たな活力を育むまち～

本地域では、住民参加によるまちづくりの中で桃花台ニュータウンにおける良好な居住環境を維持・保全するとともに、その周辺の農村集落においては、居住環境の改善や地域住民の暮らしを支える施設等が立地したコミュニティ地区の形成を図る等、暮らしやすく豊かなコミュニティを育む、みどり豊かなまちを目指します。

また、新たな活力の受け皿となる産業候補ゾーン（研究開発・工業ゾーン）における工業系市街地の形成を図る等、地域が有する魅力的な資源を活用した活力を育むまちを目指します。

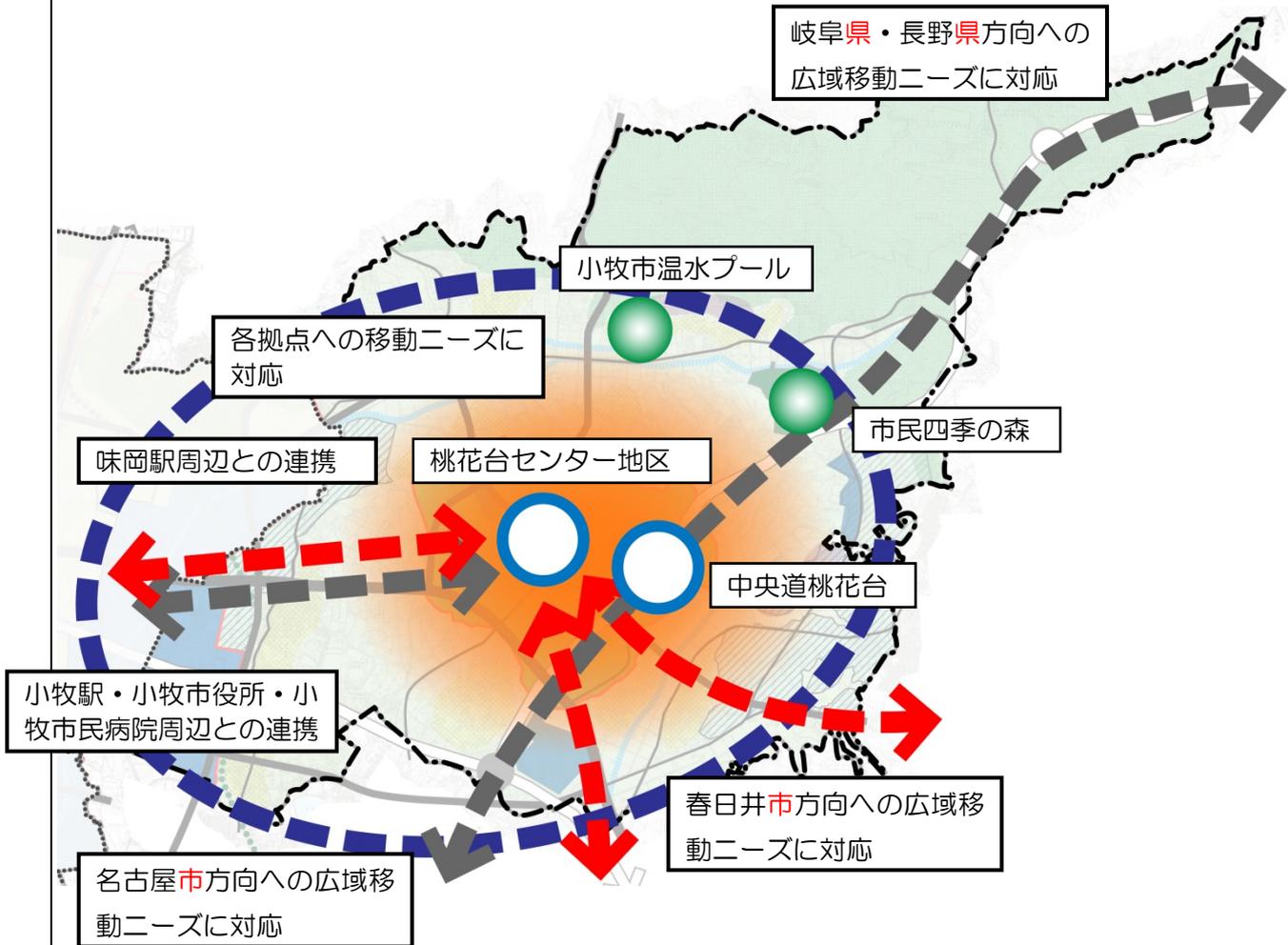
（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

上記まちづくりの目標を踏まえながら、以下に示す事業を実施します。

- 乗り継ぎをより円滑にするため、**小牧市民病院**、**桃花台センター**、**中央道桃花台バス停前ロータリー**について、交通結節点として乗り入れ路線のバス停位置及びルートを変更し、集約化する。**（事業2-1）**
- 乗り継ぎをより円滑にするため、各交通結節点において、路線間の乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。**（事業2-2）**
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、最寄りの商業施設や公共施設との連携、及び上屋やベンチ等の整備により、**バスやタクシー及びその他送迎車両**の待合環境の充実を図る。**（事業2-3）**
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、乗継案内を掲載した総合案内板の設置、乗り継ぎ情報の提供、タクシー乗り場案内板の設置、タクシーの配車依頼先の情報提供等を実施する。**（事業2-4）**

地域拠点（桃花台センター地区）

凡 例			
	地域拠点		東西公共交通軸（バス）
	交通結接点		生活交通軸
	主要観光施設		都市間連絡軸（高速バス）



④地域拠点（藤島地区）

<地域のまちづくりの目標>

～快適に移動できる交通環境や活力基盤が整い、

ふれあいを育むとともに安全で暮らしやすいまち～

本地域では、安全な道路空間の確保や公共交通網等の改善を進めるとともに、新たな活力の受け皿となる産業候補ゾーン（空港周辺産業ゾーン）における工業系市街地の形成を図る等、快適に移動できる交通環境と活力基盤の整ったまちを目指します。

また、避難場所としての機能も併せ持つ市民交流の場づくりを行うとともに、河川を活かした憩いの場を充実させる等、住民間のふれあいを育むとともに安全で暮らしやすいまちを目指します。

（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

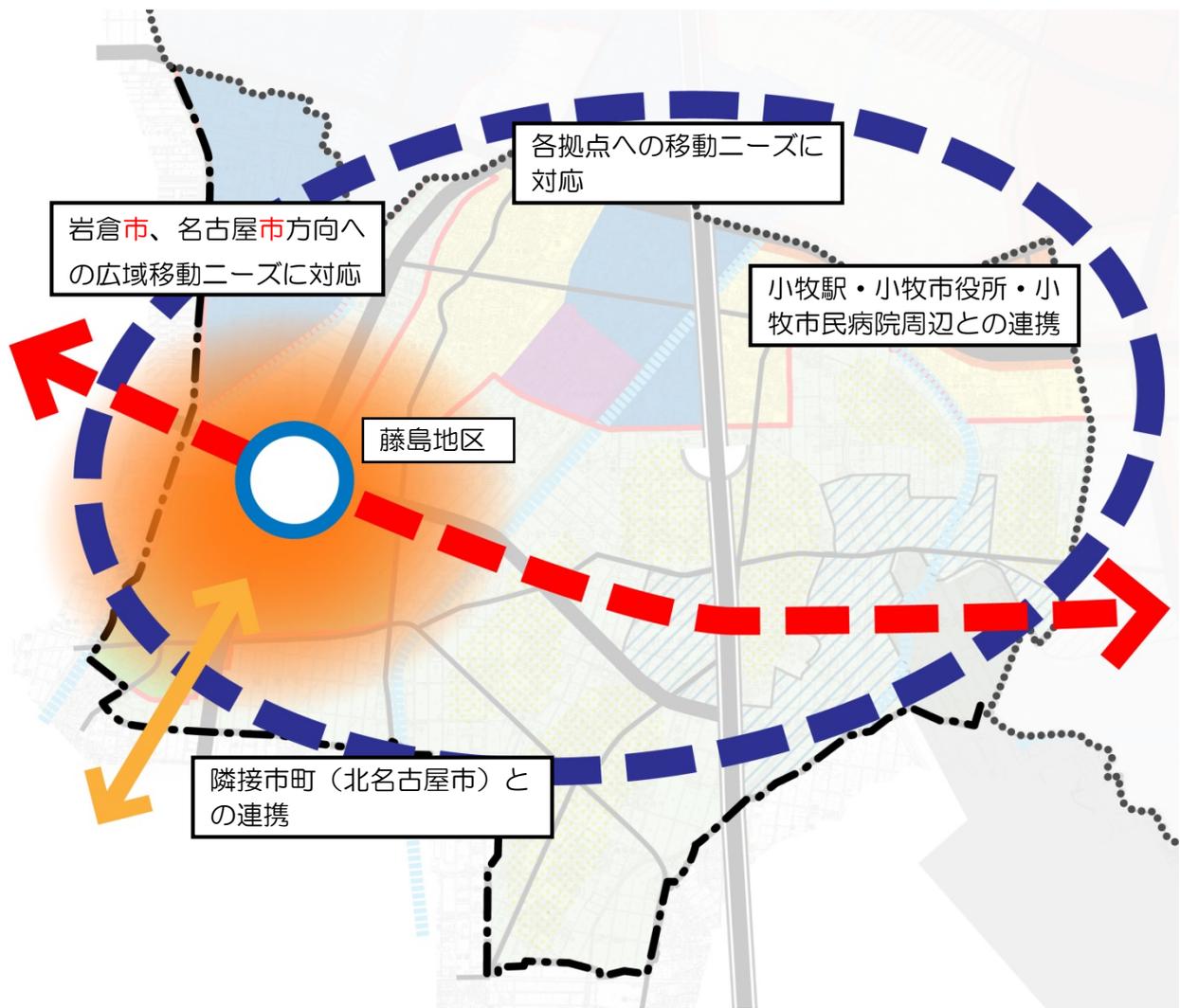
上記まちづくりの目標を踏まえながら、以下に示す事業を実施します。

- 小牧市内と隣接市町間の移動ニーズに対応するため、路線バスやこまき巡回バスと隣接市町コミュニティバスが連携し合うルートやダイヤを設定する。（事業1-4）
- 乗り継ぎをより円滑にするため、各交通結節点において、路線間の乗り継ぎに考慮したダイヤを設定する。（事業2-2）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、最寄りの商業施設や公共施設との連携、及び上屋やベンチ等の整備により、**バスやタクシー及びその他送迎車両**の待合環境の充実を図る。（事業2-3）
- 乗り継ぎの負担を減らすため、各交通結節点において、乗継案内を掲載した総合案内板の設置、乗り継ぎ情報の提供、タクシー乗り場案内板の設置、タクシーの配車依頼先の情報提供等を実施する。（事業2-4）

地域拠点（藤島地区）

凡 例

	地域拠点		東西公共交通軸（バス）
	交通結接点		生活交通軸
			隣接市町コミュニティバス



VIII 計画の達成状況の評価

1. 小牧市地域公共交通網形成計画の評価

本計画の達成状況を検証するため、「事業のPDCAサイクル※」、「路線単位のPDCAサイクル」の2つの視点に基づき、評価を実施します。

「事業のPDCAサイクル」は、「VI 計画の目標」で設定した目標値に対し、中間年次、目標年次に各種アンケート、OD調査等によりそれぞれ評価・検証を実施し、適宜事業の見直しを行います。

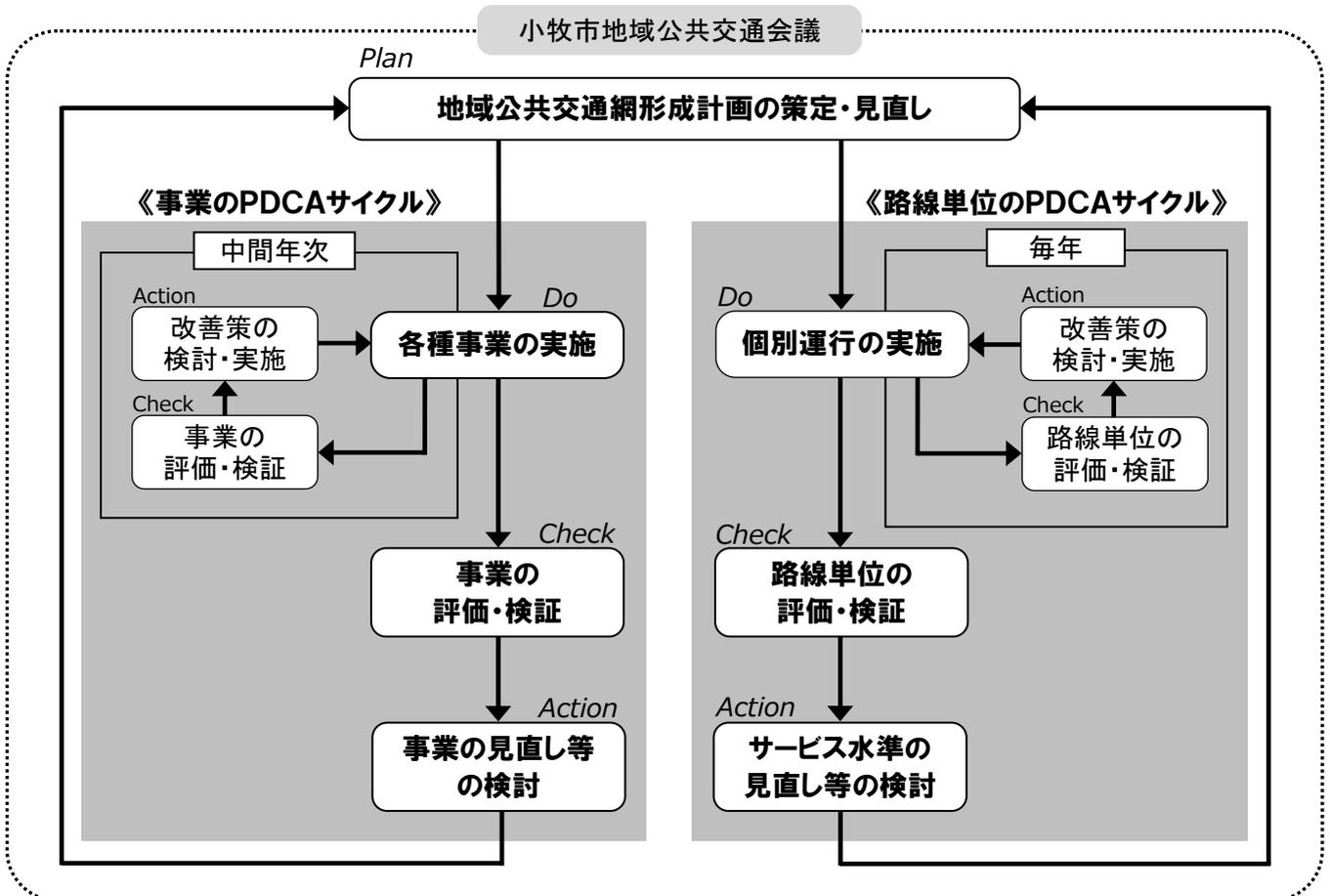
「路線単位のPDCAサイクル」は、毎年評価・検証を実施し、適宜改善策を検討するものとします。目標年次には路線のサービス水準の見直しや、機能の変更等の見直しを実施します。

事業の評価・検証にあたっては、各主体の代表者により構成される小牧市地域公共交通会議により実施し、路線単位の評価・検証にあたっては、各運行主体が主体的に実施します。

また、その結果に基づいて、各主体が相互に連携を図りながら、地域公共交通を維持、活性化していくものとします。

※参考資料 用語解説 参照

図VIII-1-1 公共交通ネットワークの評価・検証の流れ（PDCAサイクル）



1. 用語解説

【あ行】

・アクセス交通手段

複数の交通手段を利用するトリップに関して、代表交通手段の端末交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段に接近する交通のことをいう。鉄道を利用する通勤交通では、駅までの徒歩やバス等の交通のことをいう。また、複数の交通手段を利用するトリップに関して、代表交通手段の端末交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段から遠ざかる交通のことをイグレス交通といい、鉄道を利用する通勤交通では、駅で下車後の徒歩やバス等の交通がこれにあたる。

・アクセシビリティ指標

自動車を利用しない人を含む多様な都市生活者にとって、都市の暮らしやすさを図る指標の一つとして、徒歩又は公共交通利用による都市生活の利便性を計量するもの。

・OD（オーディー）

ある出発地からある到着地へ移動する交通量のこと。

【か行】

・グローバル化

人やモノが国境を超えて活発に移動し、文化や経済市場の統合が進む現象のこと。

・コミュニティバス

明確な定義付けがなされていないが、一般的に「地方公共団体等がまちづくり等住民福祉の向上を図るため交通空白地域・不便地域の解消、高齢者等の外出促進、公共施設の利用促進を通じた『まち』の活性化等を目的として、自らが主体的に運行を確保するバスのこと（※）」とされている。

※平成18年10月の道路運送法改正内容を検討した『コミュニティバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会』における定義。

・混雑度

道路の交通量を交通容量で割った値のこと。

1.0未満は「昼間12時間を通じて殆ど混雑しない」、1.0～1.25は「昼間12時間のうちピークの1～2時間の間混雑する」、1.25～1.75は「ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する」、1.75以上は「慢性的に混雑する」等の状況となる。

・コンパクトシティ

地球環境問題、社会的な公平性、都心中心部の活気の維持、効率的な公共投資、さらには都市の機能を強め、都市生活の魅力と生活の質を守り高め、交通負荷が小さくなるような計画が重視されてきている。

【さ行】

・ シームレス

「継ぎ目のない」という意味で、転じて複数のサービスの間にあるハードルが低く、サービスが利用しやすい状態にあること。

・ シビルミニマム

自治体が住民のために保障しなければならないとされる、最低限度の生活環境基準。

・ 人口集中地区

国勢調査では、都市的地域の特質を明らかにする統計上の地域単位として、昭和 35 年調査から人口集中地区が設定されており、人口集中地区の人口密度は、原則として 40 人/ha 以上とされています。

【た行】

・ 代表交通手段

1 つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した最も優先順位の高い交通手段。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順。

・ デマンド交通

バスの新しい運行形態の 1 つで、ダイヤによる定時運行ではなく、利用者の呼び（demand）に応じてバスがその場所へ寄って利用者を乗せて目的地へ向かうもの。呼びは電話によるもの等があり、行先は一定のルート上の場所に限られることが多い。乗合制なので、最適な運行ができるようにセンターによる集中的な運行管理が必要となる。

一方、多くの路線バス等のように予め定められたルートを運行する方式を定路線型の運行方式という。

・ 道路交通センサス

道路交通の現況を把握し、将来の道路整備計画を立案するために、国、地方公共団体、道路関係公団等が、昭和 3 年以降、3～5 年周期で定期的に行っている交通量及び道路現況調査。

・ トランジットセンター

交通手段の乗り継ぎを行う拠点（乗継拠点）のこと。「鉄道相互」、「鉄道とバス」、「自動車や自転車等と鉄道やバス」、「幹線バスと支線バス」等の乗継拠点がある。

・ トリップ

人や自動車の 1 出発地から 1 到着地への移動のこと。

【な行】

・ノーマライゼーション

高齢者も若者も、障害者も健常者も全て人間として普通の生活を送るため、ともに暮らし、ともに生き抜くような社会こそノーマルであるという考え方のこと。

【は行】

・パークアンドライド

都心部等への道路混雑や、目的地での駐車難を避けるために、鉄道駅まで乗用車で行き、駅周辺に駐車して鉄道に乗り換えて目的地に向かう方式のこと。バスに乗り換える場合には、パーク&バスライドと言うことが多い。

・パーソントリップ調査

都市圏内の交通実態を把握して、公共交通や道路整備等、将来の交通計画を策定するために実施する調査。人が、どこからどこへ、どのような目的・交通手段で、どの時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調べるもの。

・ハイグレードな停留所

比較的高品質のバス停上屋、ベンチ等を整備したもの。バス接近表示機を設ける場合もある。

・バスロケーションシステム

個々のバスの位置、区間速度等をセンターで一元的に把握し、管理することでバスサービスの向上と効率的な運行を図るシステムのこと。バスの接近情報をバス停の利用者等に知らせるバス接近表示装置をバスロケーションシステムという場合もある。

・バリアフリー

障がい者や高齢者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や精神的な障壁を取り除くこと。

・PDCAサイクル（ピーディーシーエーサイクル）

業務プロセス管理手法の一つで、P l a n（計画）→D o（実行）→C h e c k（評価）→A c t i o n（改善）という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。

・フレックスタイム

労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つ。1日の労働時間帯を、必ず勤務しなければならない時間（コアタイム）と、その時間帯の中であればいつ出退勤してもよい時間帯（フレキシブルタイム）とに分けて実施するのが一般的。

【ま行】

・モビリティ

個人の空間移動の自由度を表す。

・モビリティ・マネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

【や行】

・ユニバーサルデザイン

全ての人が人生のある時点で何らかの障害を持つということを発想の原点とし、ロナルド・メイ
ス（米）が1980年代に提唱した。できるだけ多くの人が利用可能であるように、製品、建物、空
間をデザインすることを目標とする。

【ら・わ行】

・旅行速度

移動の全工程を、交差点の一旦停止等を含めた旅行時間で割った速度のこと。

(資料：小牧市総合交通計画、小牧市都市計画マスタープラン中京都市圏総合都市交通計画協議会ホームページ、
続・デマンド型交通の手引き)