

(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。

① 公共交通計画

<事業期間の凡例>

- ・ 検討期間:
- ・ 実施期間:
- ・ 検討+実施期間:

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
 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

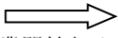
<達成状況の凡例>

- ◎: 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		達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)				
1-① 2-②	> 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した。	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			○	ピーチバス（小牧市役所前～小牧駅前間）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（ハイグレードな停留所※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公共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継続運行する。
			・ 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。
1-④	> 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			○	ピーチバス（小牧市役所前～小牧駅前間）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継続運行する。

※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。

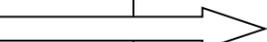
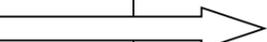
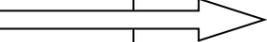
基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間		達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)				
2-③ 3-①	>ユニバーサルデザイン※を取り入れた交通環境の形成、バリアフリー化施策の促進 >こまき巡回バス等によるシビルミニマムとしての効率の良い交通サービスの提供	▼バス車両のバリアフリー化を図る。	・ノンステップバス等の低床式車両の導入促進	交通事業者			◎	こまき巡回バスへバリアフリー車両を導入した。	達成済。	バリアフリー車両での運行を継続する。
		▼交通空白地区の解消に向け、こまき巡回バスの路線整理を進める。	・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区の解消	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。
		▼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。	・交通空白地区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			◎	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。
3-②	>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。	・地域公共交通会議の開催	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~)	達成済。	継続的に開催する。
		▼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。	・デマンド運行の試行					◎	デマンド交通実証実験運行を実施した。(H25.8~H26.7)	達成済。

※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		達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)				
1-③	> 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 (本計画策定時)。	継続的な利用促進を進める。	
			・小牧口駅付近への停留所の新設	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)	整備済。	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。	
2-③	> 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。	小牧原駅、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

③ 交通需要管理計画

<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		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	
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)					
2-①	➤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			△	学校教育におけるモビリティ・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。	
		▼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。
		▼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。	・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。	
				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。

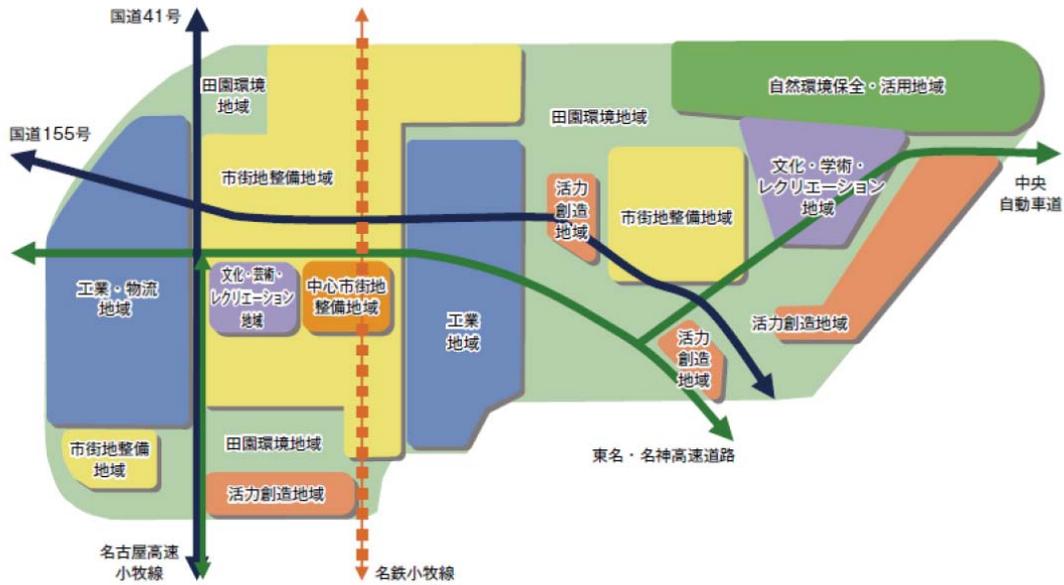
基本政策の「都市計画」では、各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とし、より効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成と公共交通の利用の啓発を展開の方向として示しています。

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	将来都市像と都市ビジョン
第6次小牧市総合計画	平成21～30年度 前期：平成21～25年度 後期：平成26～30年度	【将来都市像】 人と緑 かがやく創造のまち 【都市ビジョン】 都市ビジョン1 「こども夢・チャレンジNo.1都市」 都市ビジョン2 「元気創造都市」 都市ビジョン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る。

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	訪れたい、住みたい小牧の魅力発信
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			
より多くの方が公共交通を利用するために、バリアフリー対策等、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。

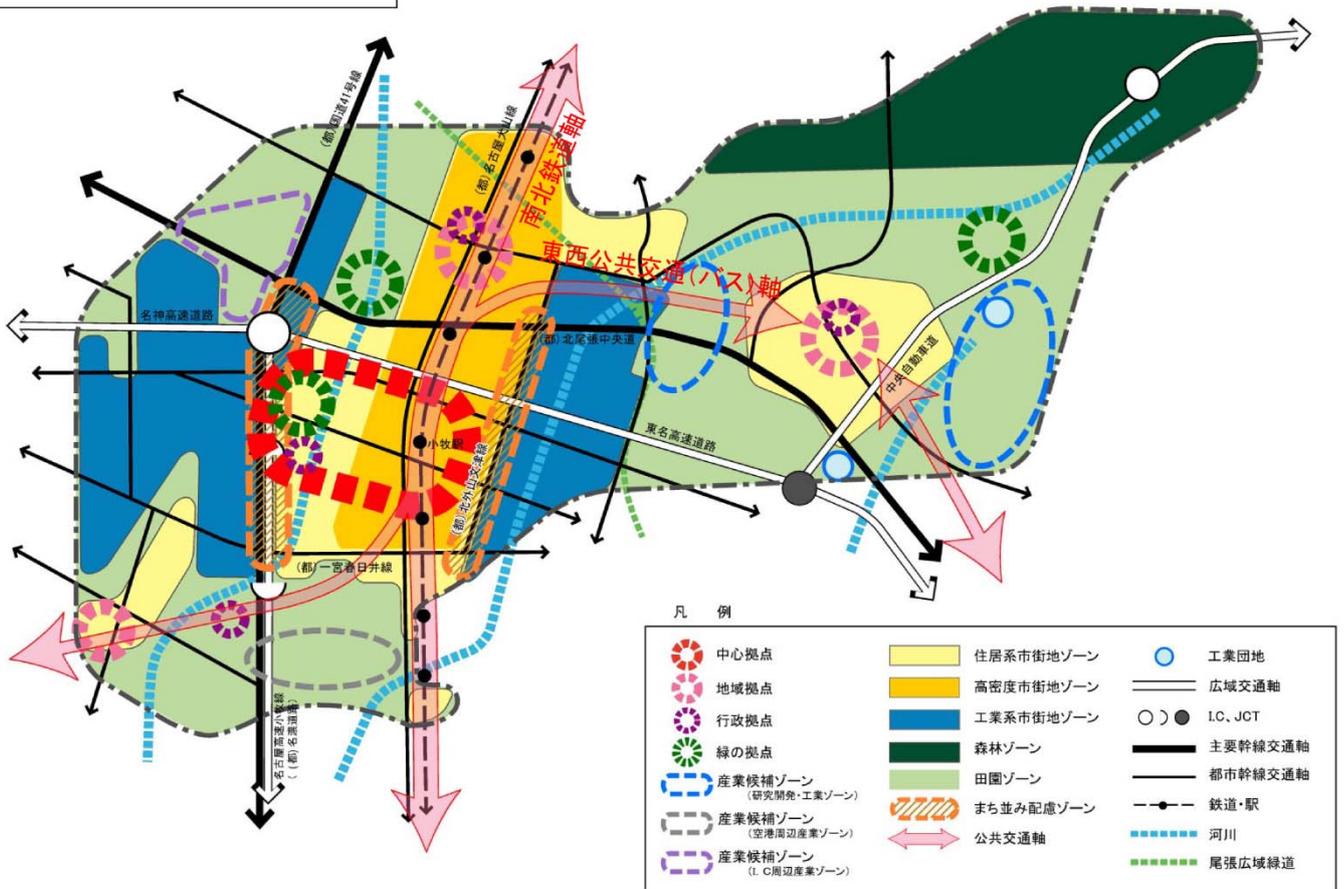
表Ⅱ-2-3 小牧市都市計画マスタープランの概要

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	<p>【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）</p> <p>【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</p>
公共交通整備の方針		
<p>【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。</p> <p>【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。</p>		

（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

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。

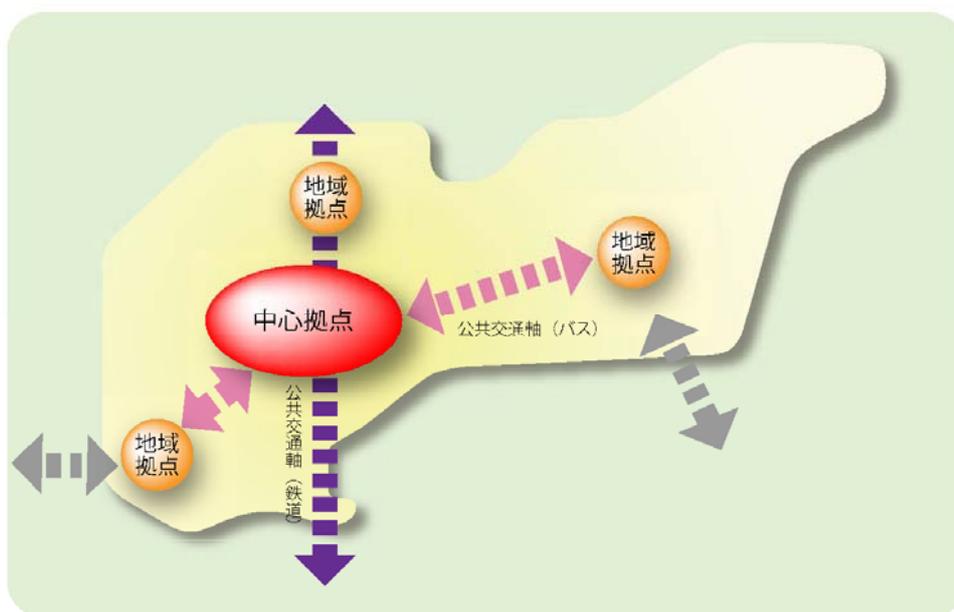
表Ⅱ-2-4 小牧市立地適正化計画の概要

計画名	計画期間	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		
<p>【基本的な考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【公共交通軸の方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【公共交通ネットワークの方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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）



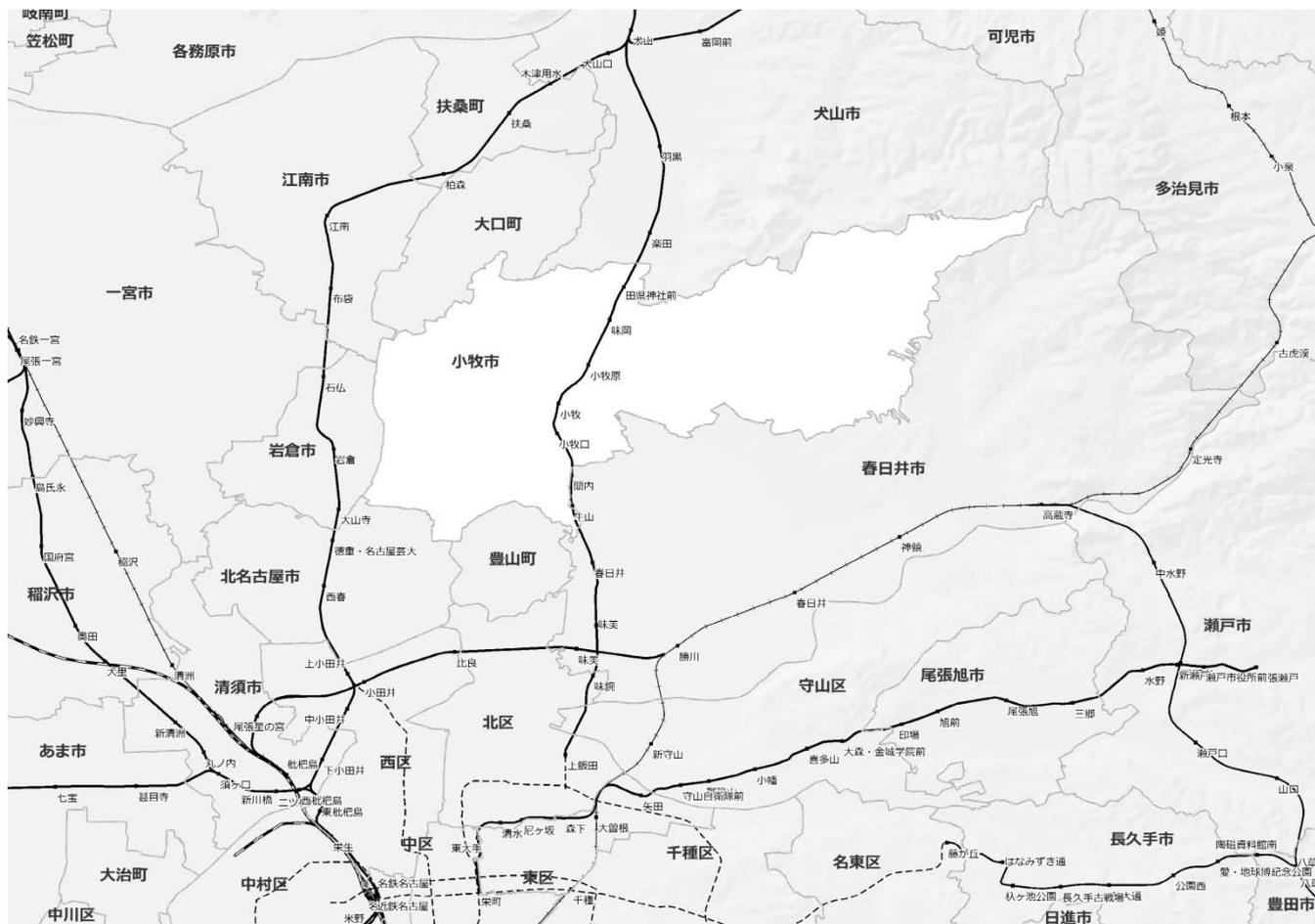
(出典：小牧市立地適正化計画)

(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))

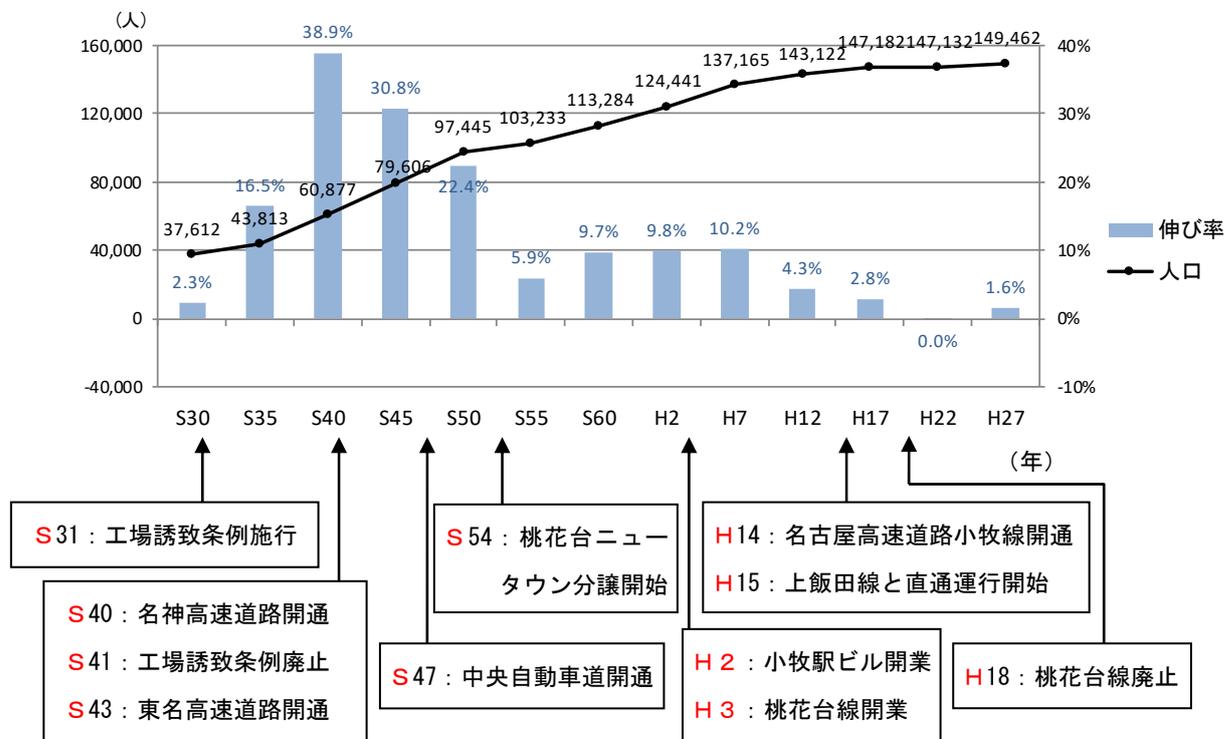
②小牧市の地形の特徴

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、名鉄小牧線以东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、微増傾向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。

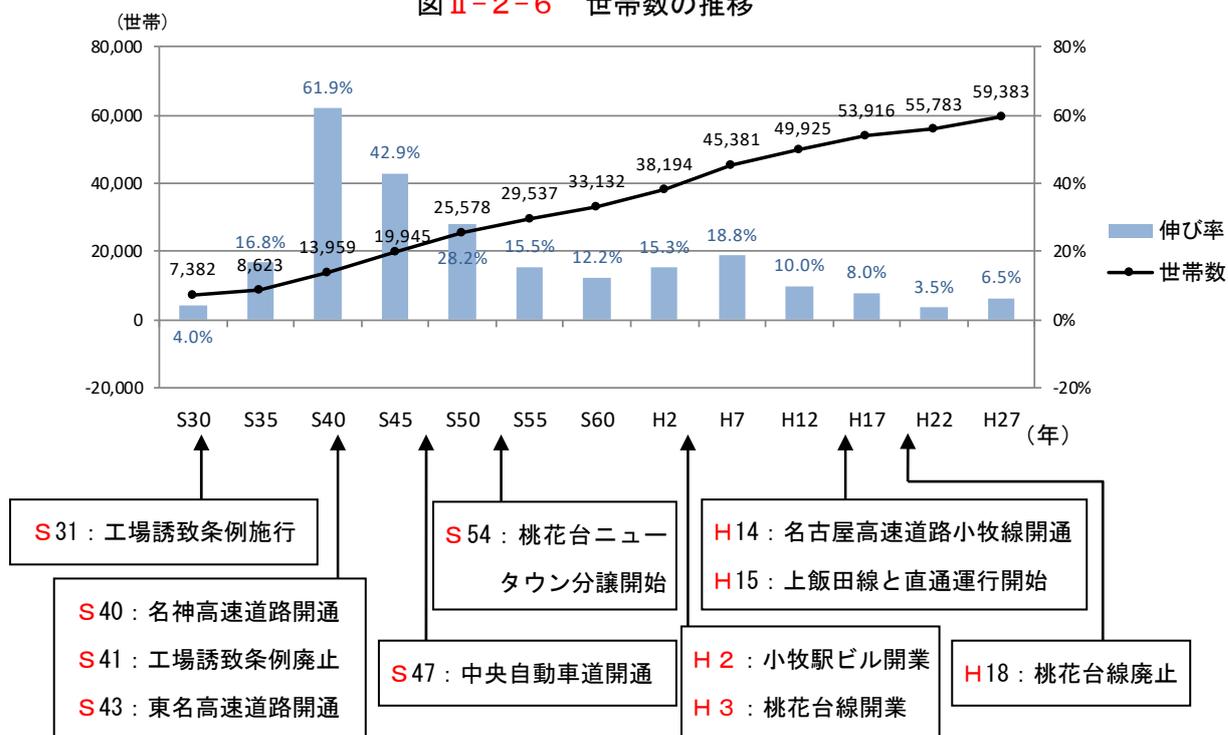
図 II-2-5 人口の推移



(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)

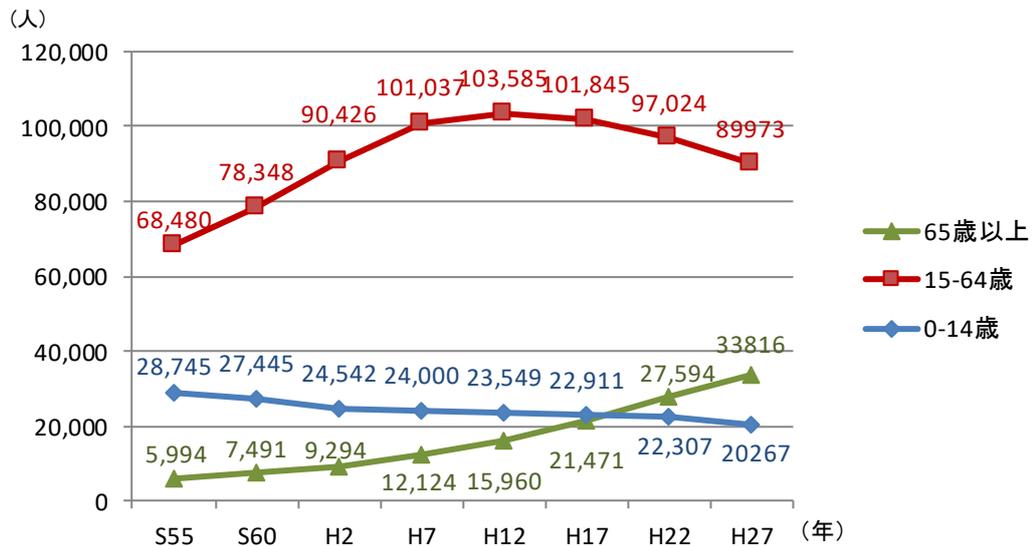
※現在市域の世帯数

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。

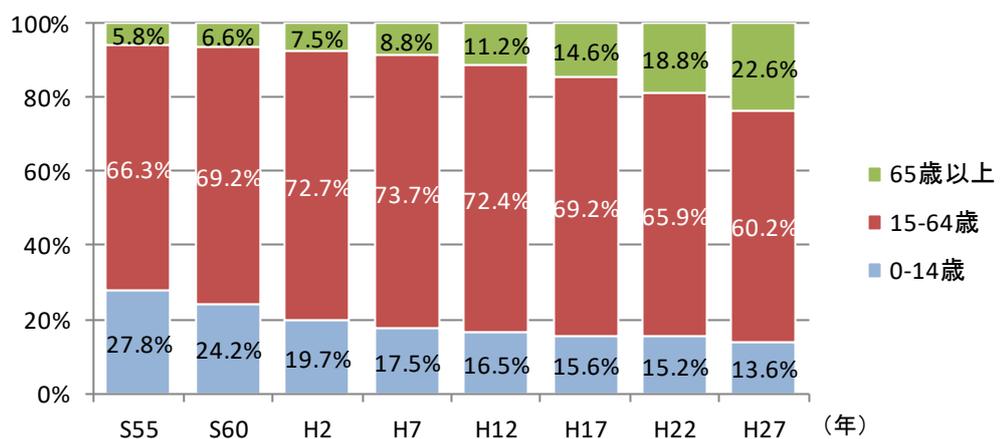
また、高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率は平成27年時点で22.6%となっています。

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



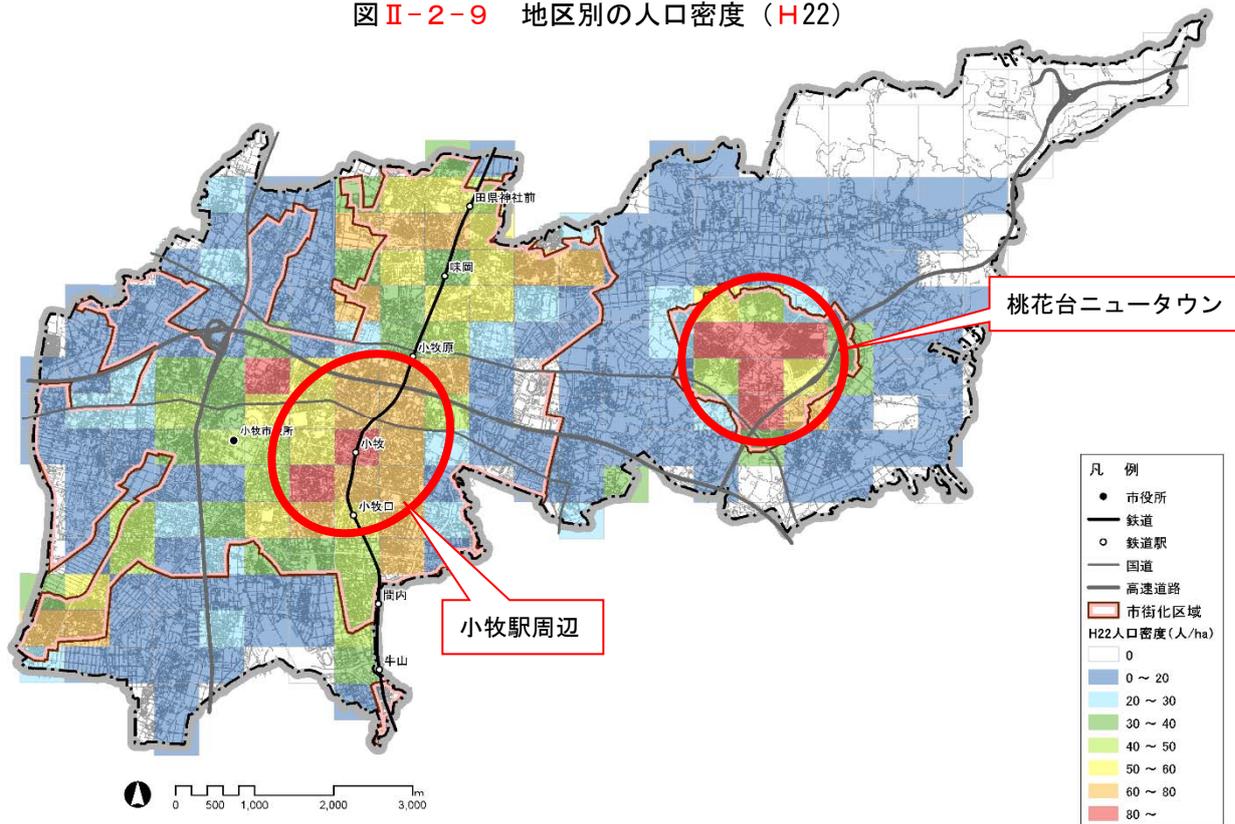
(資料：国勢調査)
※現在市域の人口

⑤地区別人口・世帯数の動向

本市の人口を地区別で見ると、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。

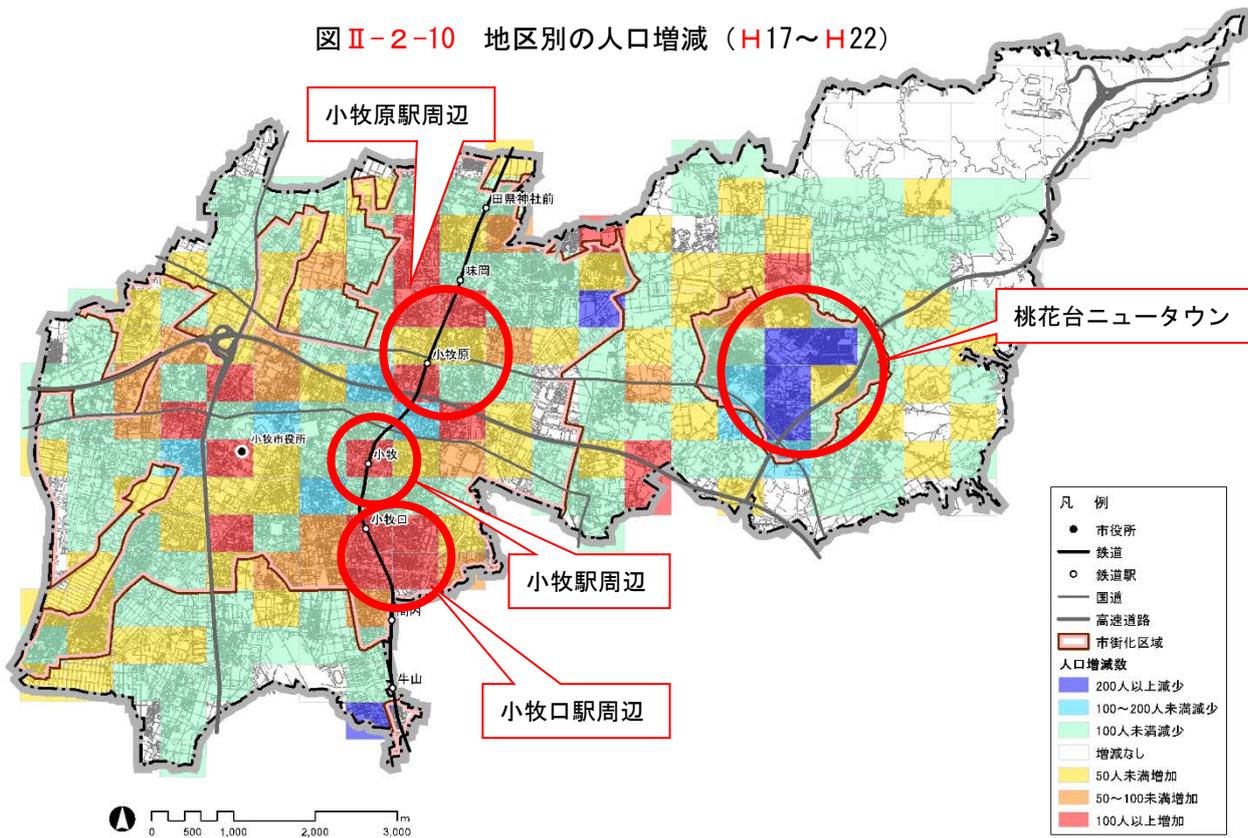
図Ⅱ-2-9 地区別の人口密度（H22）



(資料：平成22年国勢調査)

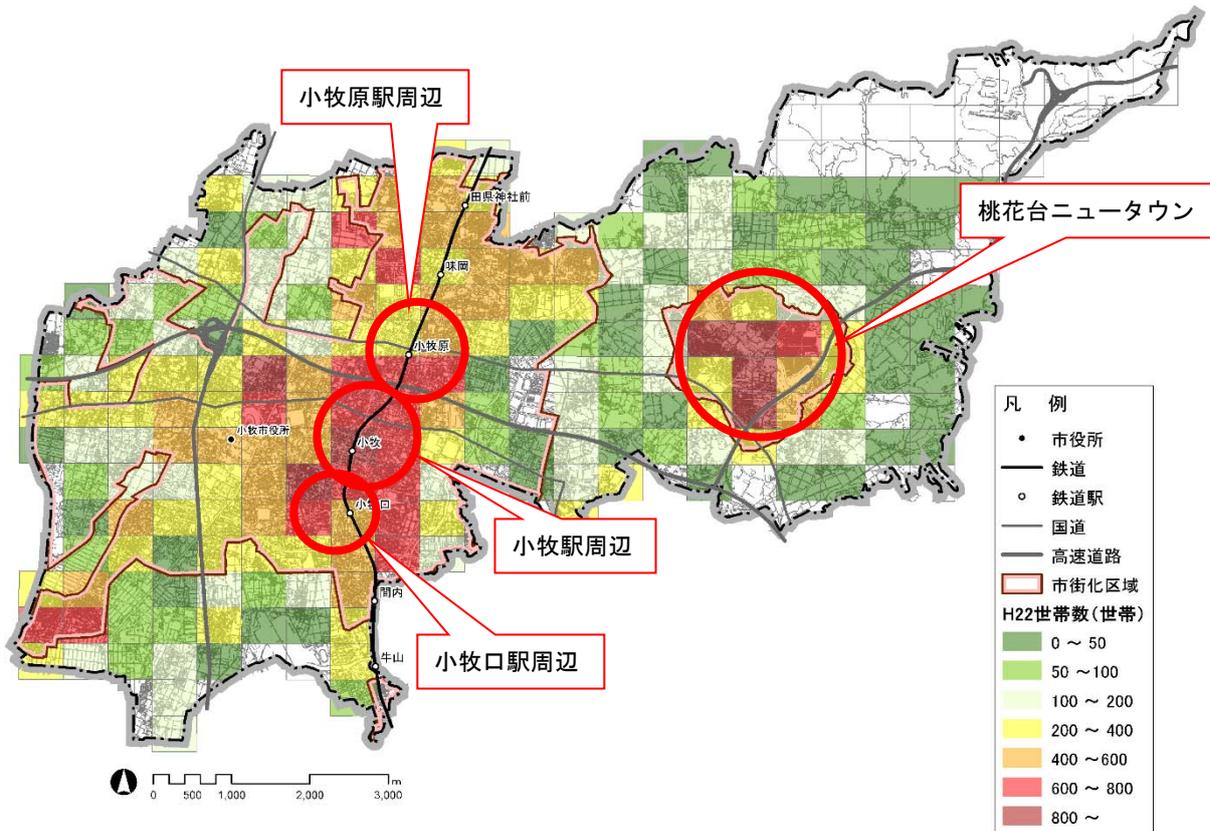
※地区別の人口及び世帯数及び将来人口推計については、まちづくりの方向性を定めた小牧市都市計画マスタープラン及び小牧市立地適正化計画との整合を図るため、平成22年国勢調査を用いる。

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)



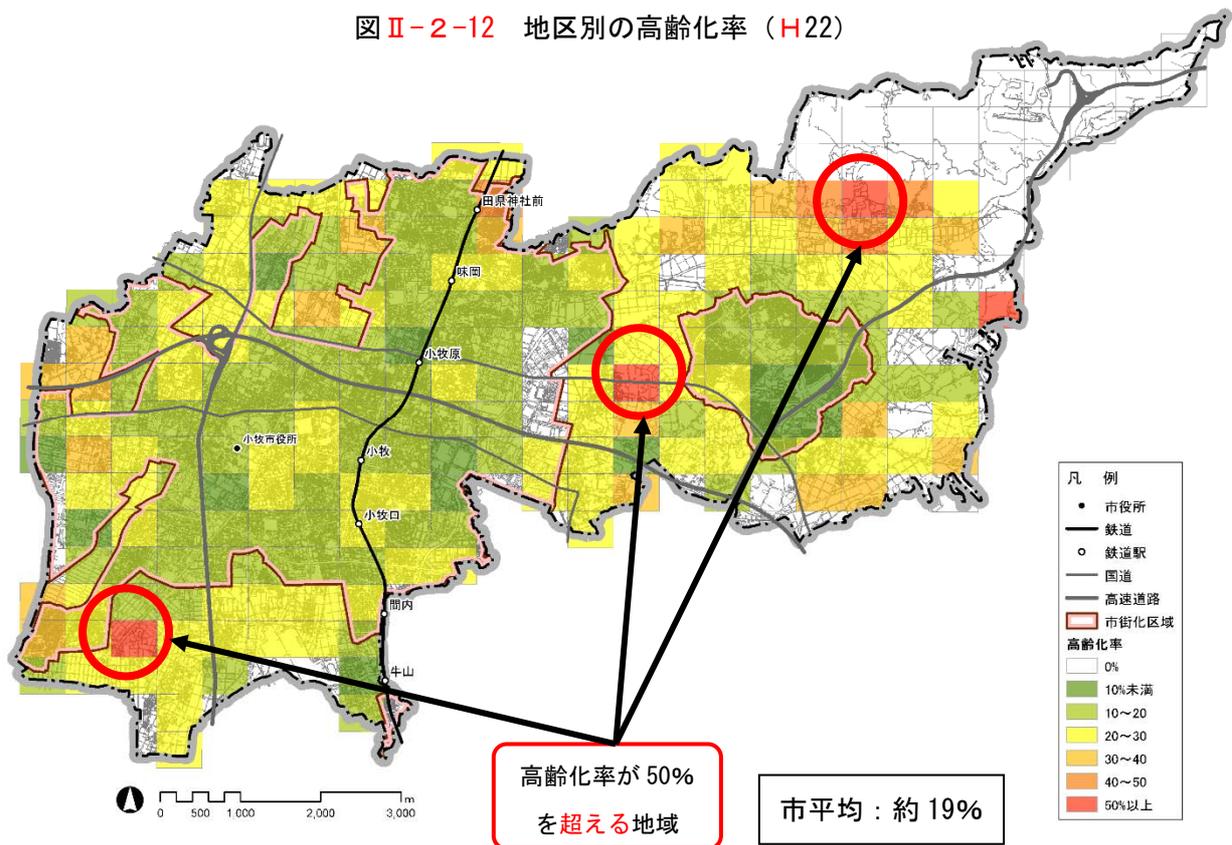
(資料：平成 22 年国勢調査)

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、市域東部をはじめ一部地域で市全体の平均（約19%）をはるかに上回る50%を超えています。20%未満の地域も多数存在しています。

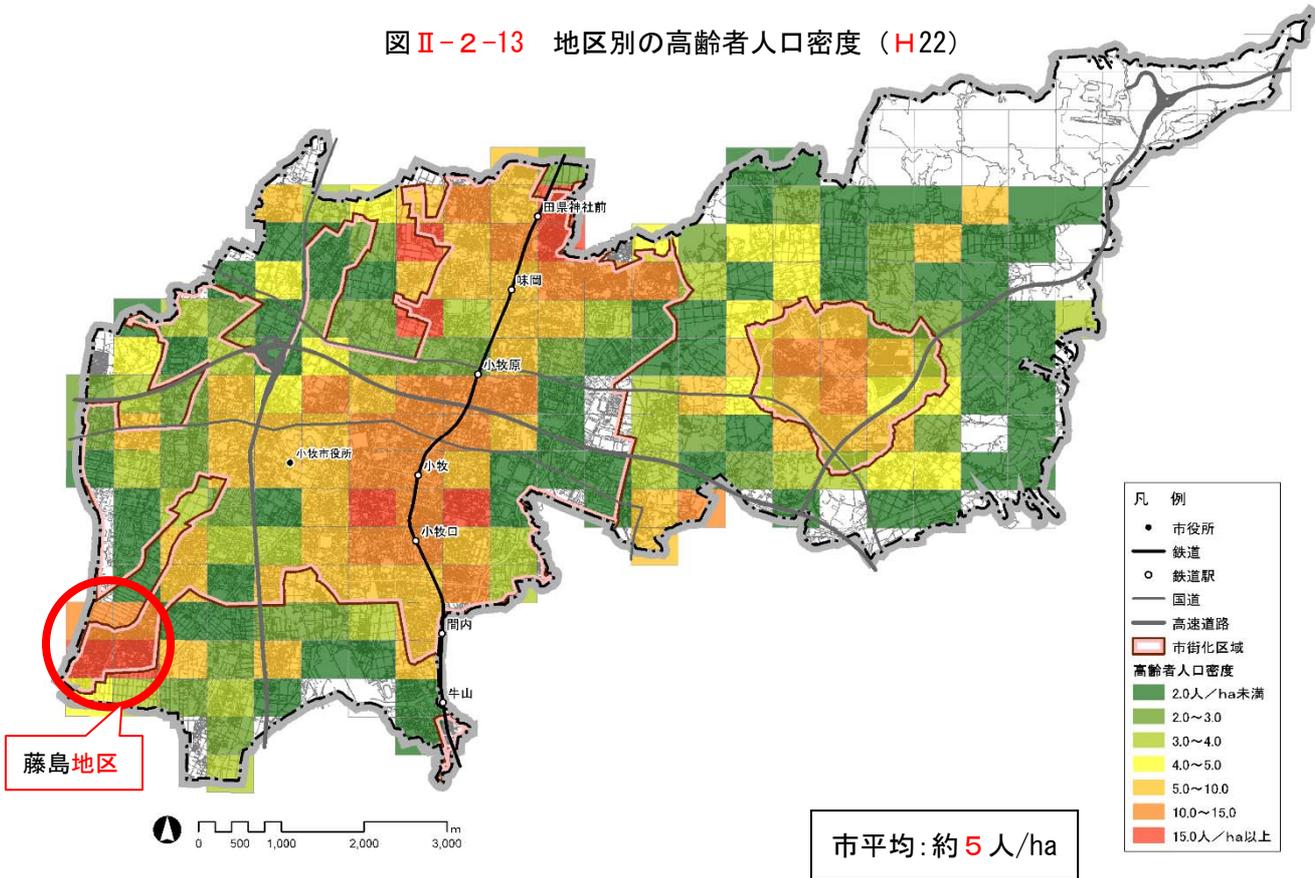
しかしながら、藤島地区など高齢者人口密度が高く高齢者のみの世帯が多い地域や、高齢化率が総体的に低い名鉄小牧線沿線や桃花台ニュータウン等の地域においても高齢者人口が増加していることから、高齢化が進展していくことが懸念されています。

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）

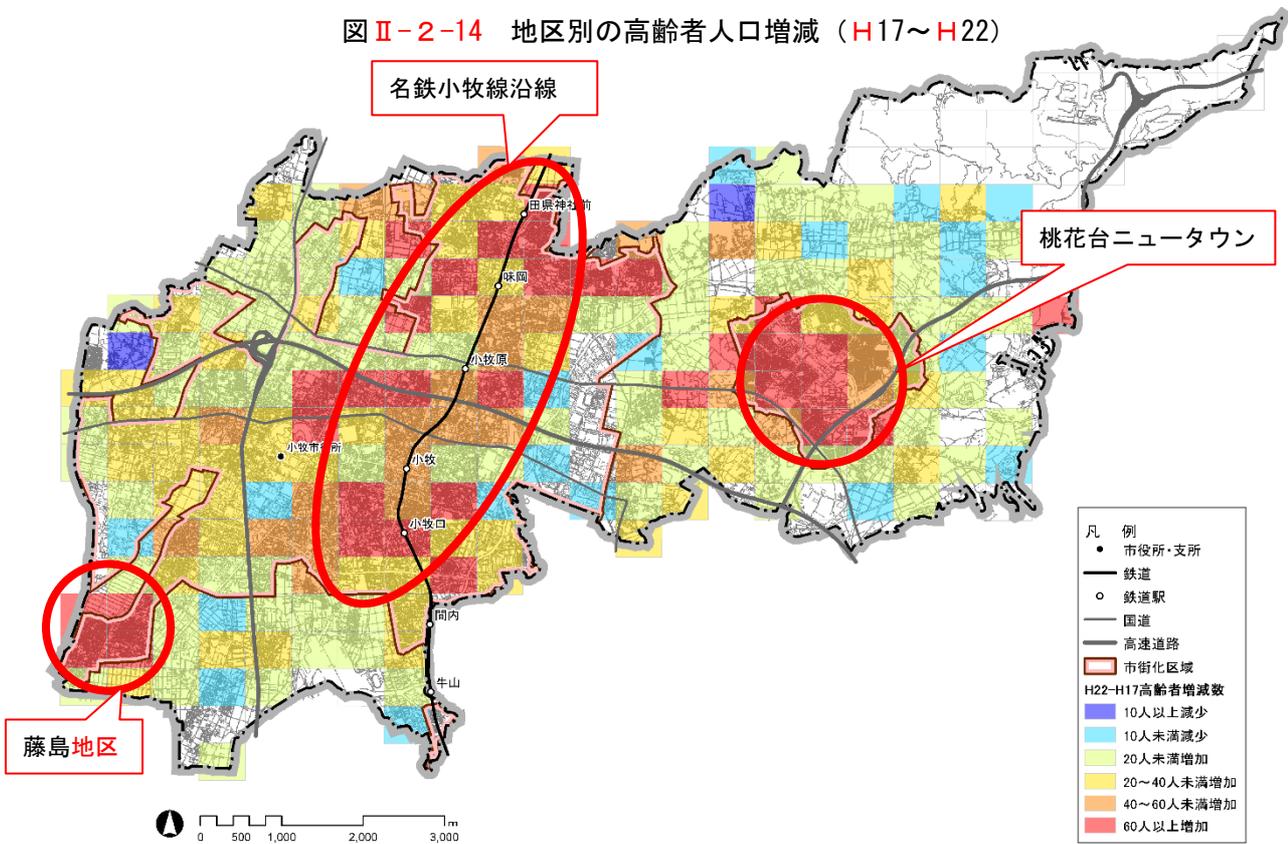
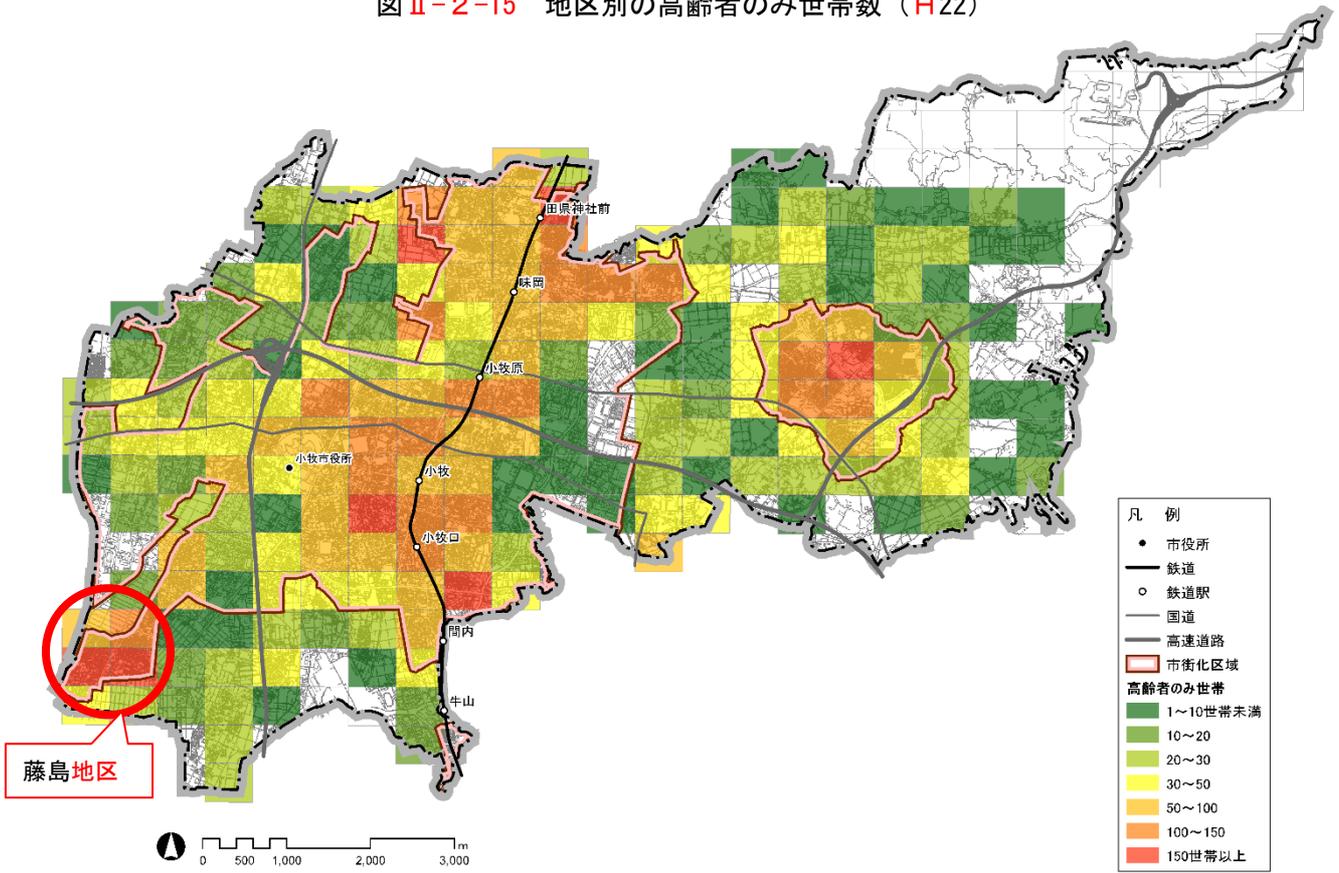


図 II-2-15 地区別の高齢者のみ世帯数 (H22)



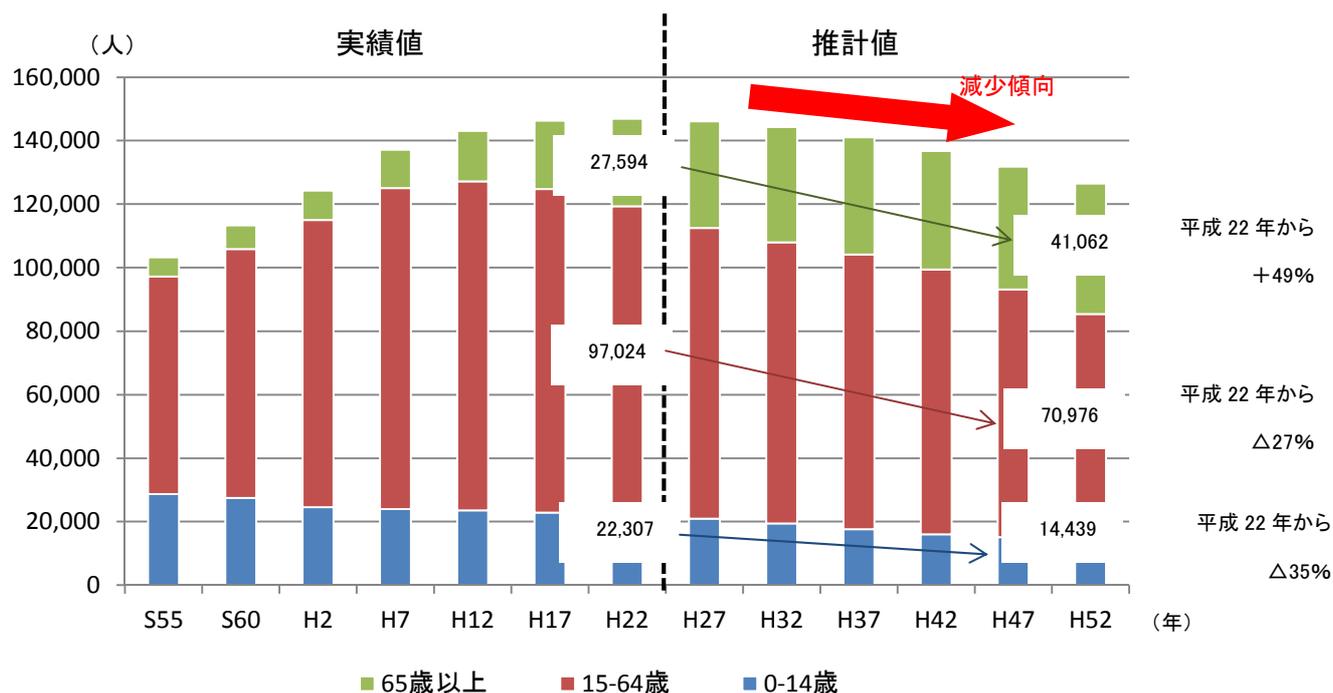
(資料：平成 22 年国勢調査)

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））

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。

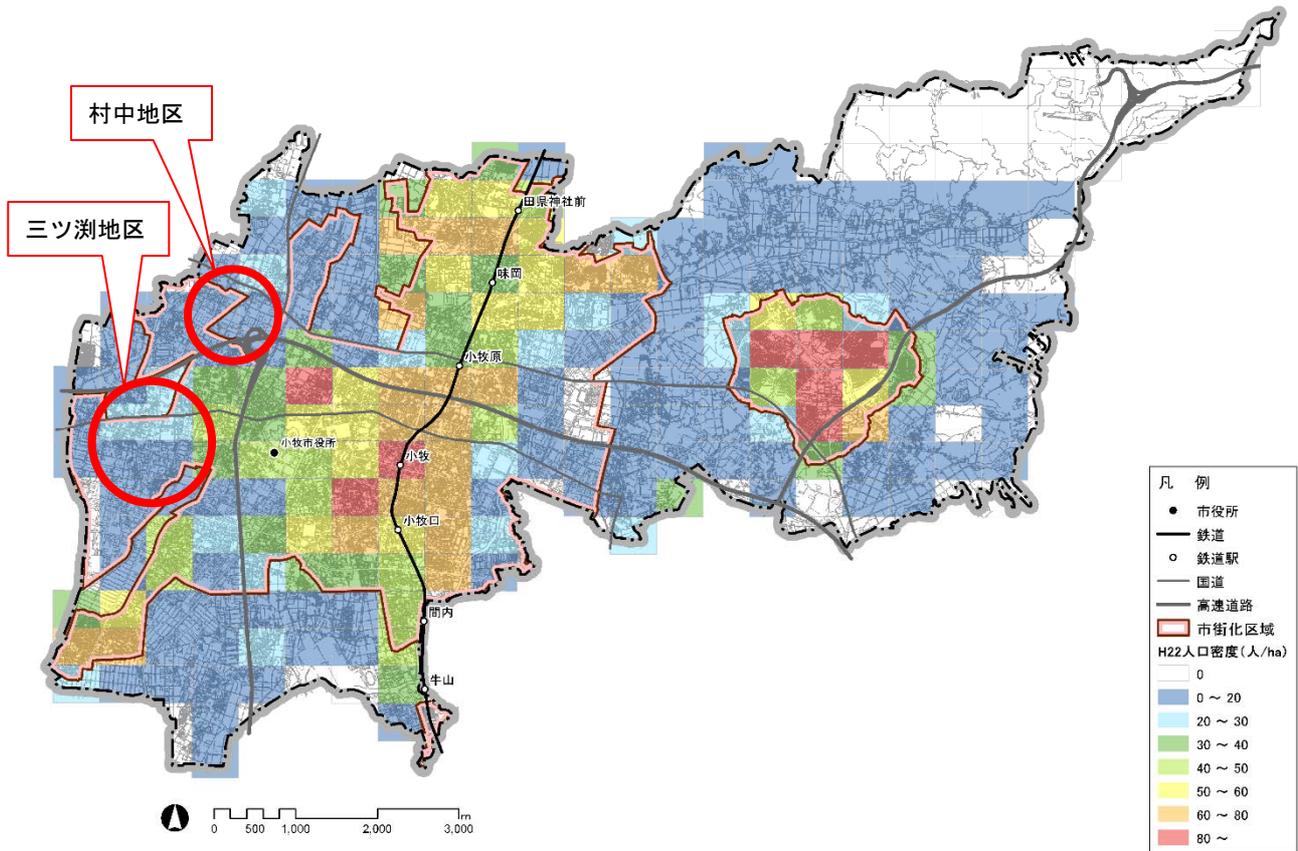
平成52年の人口密度は低下がみられますが、特に、小牧駅や田県神社前駅の周辺や桃花台ニュータウン、市域西部の小木・藤島地区で人口密度の低下が大きくなっています。

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、市域西部の村中や三ツ淵地区等においては、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。

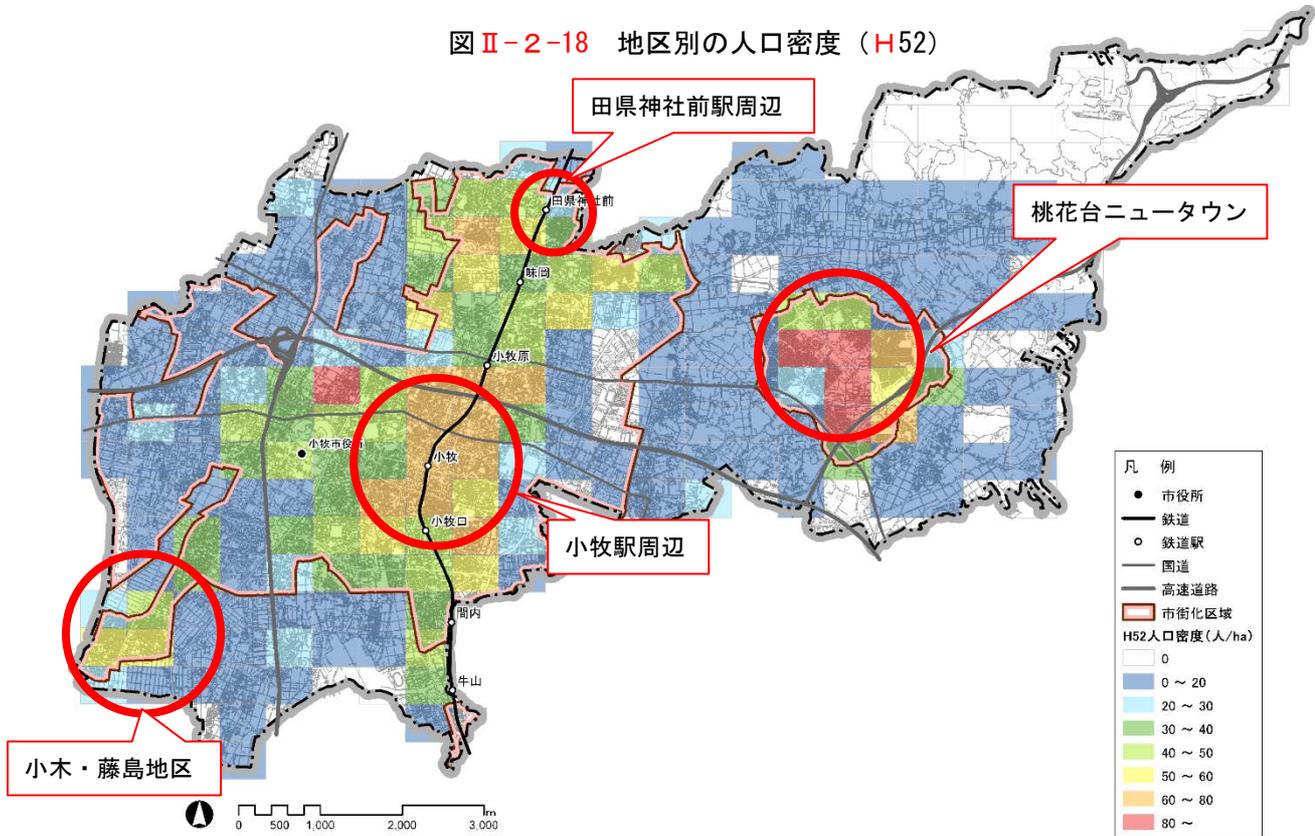
※参考資料 用語解説 参照

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）



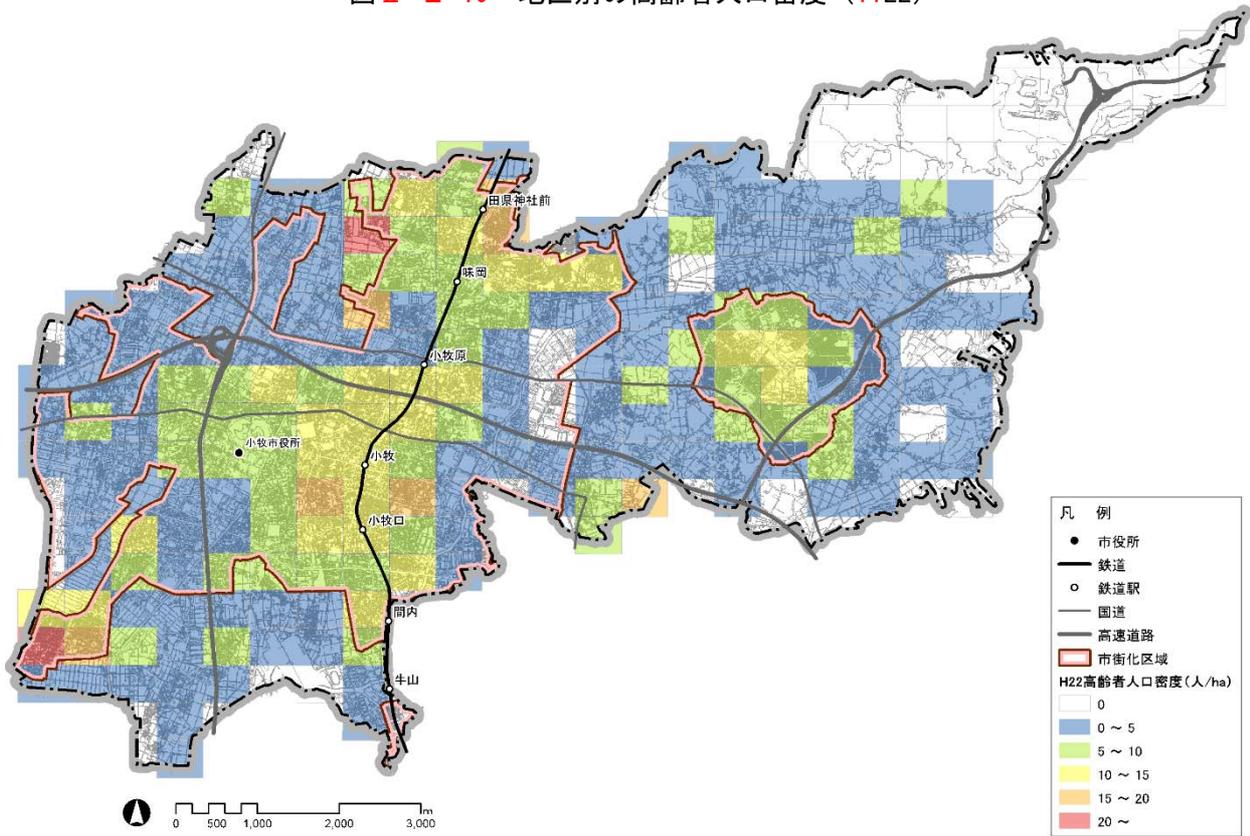
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

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。

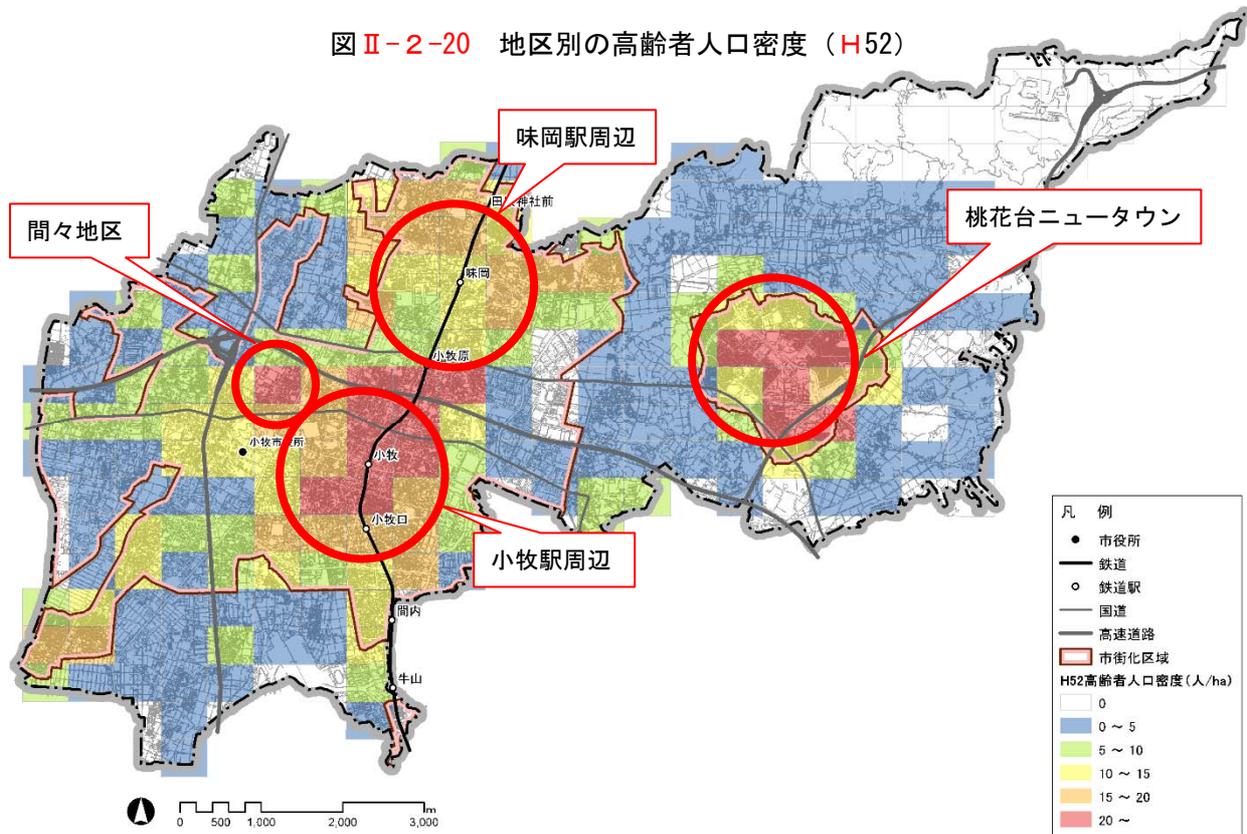
また、平成 52 年の高齢化率を地区別にみると、おおむね全ての地域で高齢化率の上昇がみられ、特に市街化区域では、30%から 40%となる地域が多く、市街化調整区域では、北里市民センター周辺や市域東部の野口・大山地区等で高齢化率が 40%以上となることが見込まれます。

図 II-2-19 地区別の高齢者人口密度 (H22)



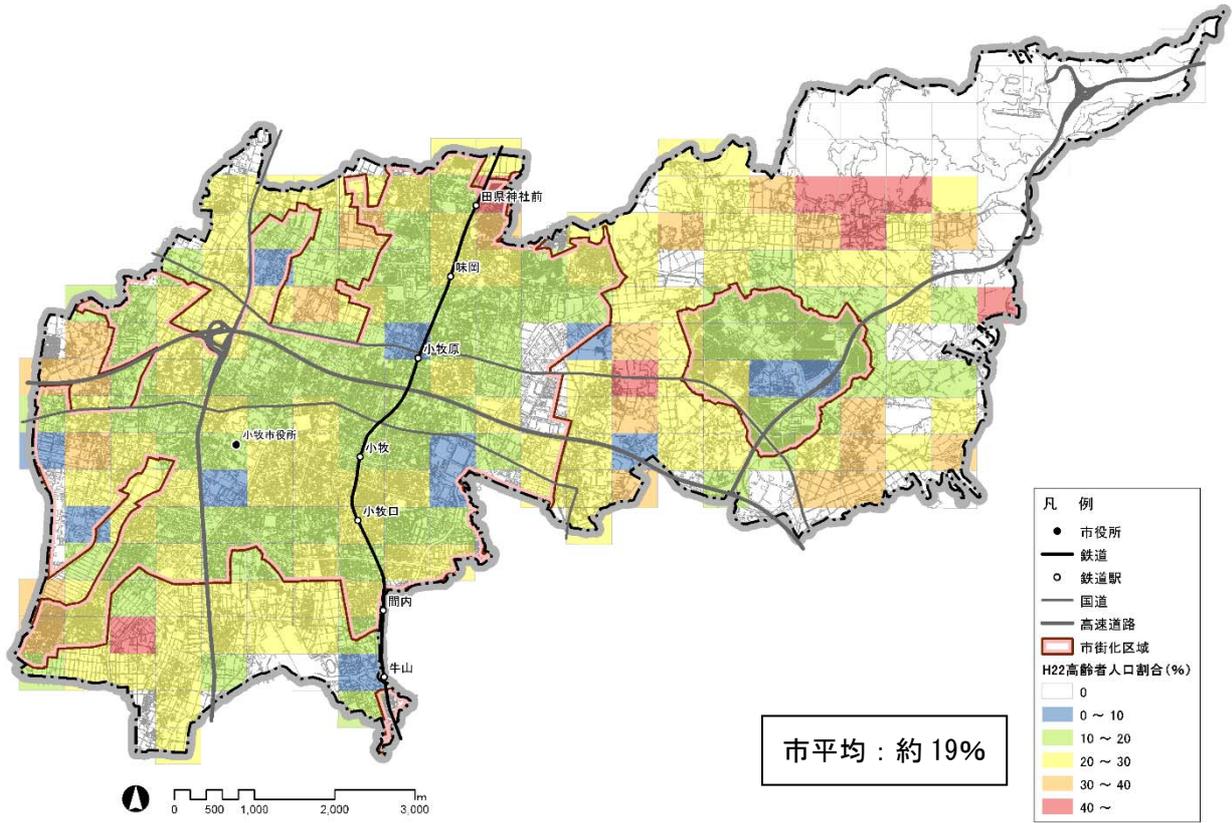
(資料：平成 22 年国勢調査)

図 II-2-20 地区別の高齢者人口密度 (H52)



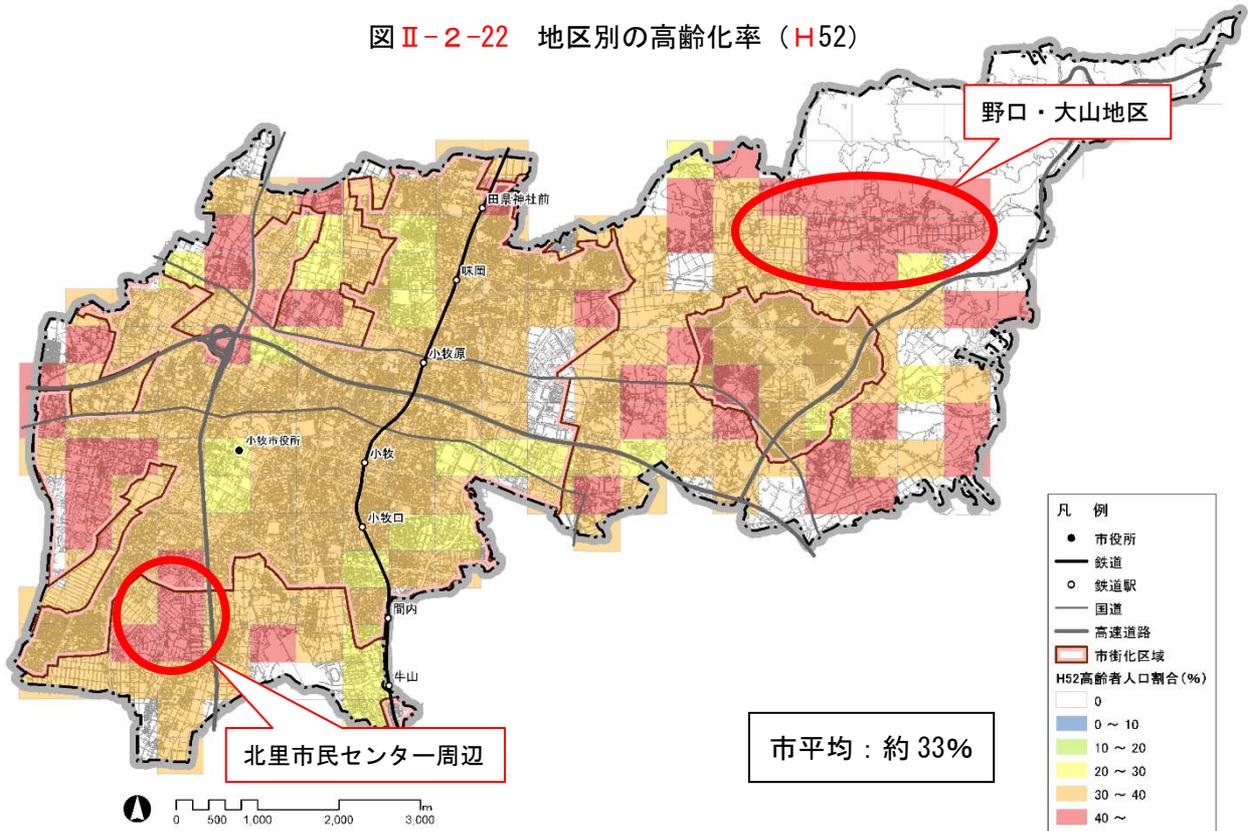
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

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

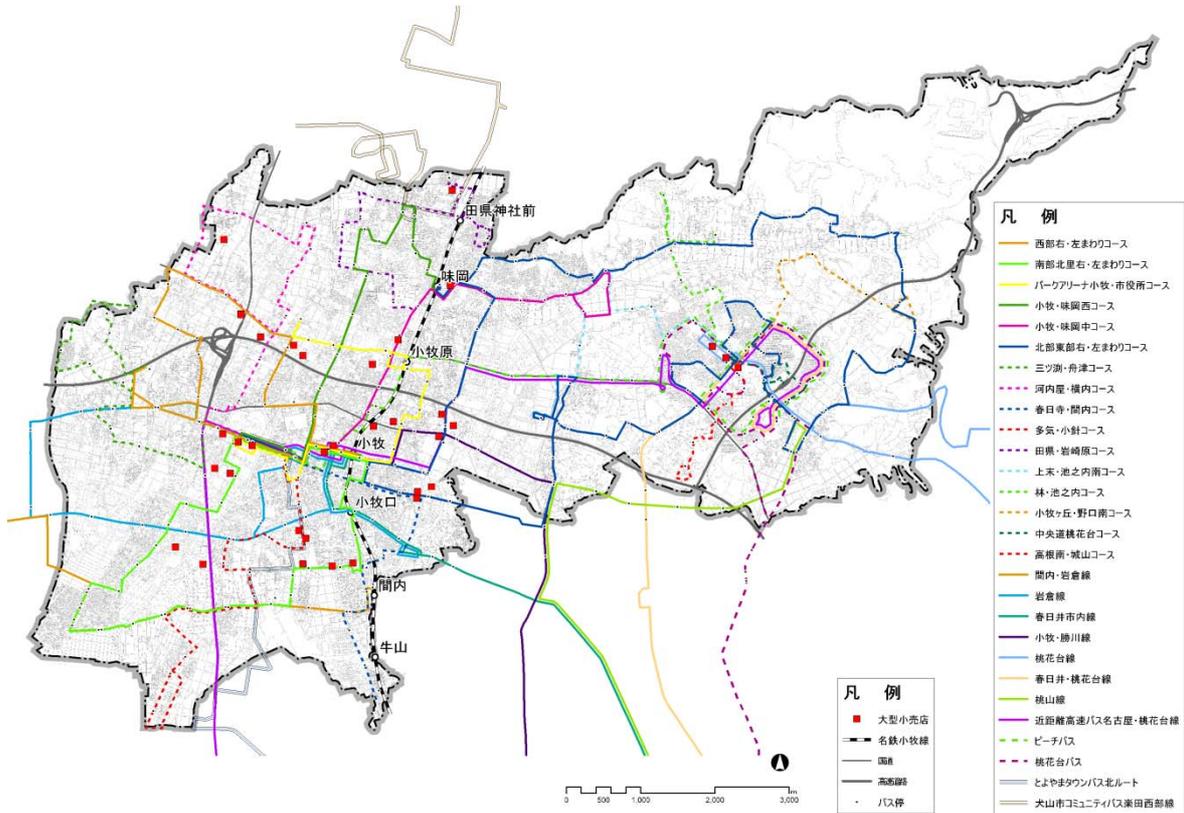
(1) 主要集客施設の立地状況

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