

小牧市地域公共交通網形成計画



平成30年3月

小牧市

目次

<課題整理編>

I 地域公共交通網形成計画策定の背景

- 1. 地域公共交通網形成計画の策定に向けて…………… 1
 - (1) 小牧市地域公共交通網形成計画策定のねらい…………… 1
 - (2) 小牧市地域公共交通網形成計画の位置づけ…………… 2
 - (3) 公共交通及びまちづくりに関する施策の実施状況…………… 3

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…………… 4
 - (1) 小牧市総合交通計画の概要…………… 4
 - (2) 重点プロジェクトの進捗状況…………… 6
 - (3) 施策の進捗状況…………… 14
- 2. 上位関連計画と地域特性の整理…………… 18
 - (1) 上位関連計画の整理…………… 18
 - (2) 地域特性の整理…………… 23
- 3. 主要集客施設の立地状況…………… 37
 - (1) 主要集客施設の立地状況…………… 37
 - (2) 主要観光施設の利用状況…………… 40
- 4. 既往調査から見た移動特性の把握…………… 41
 - (1) 道路交通センサスから見た自動車交通の状況…………… 41
 - (2) 中京都市圏パーソントリップ調査から見た移動特性…………… 43
- 5. 公共交通の現状…………… 47
 - (1) 公共交通の現状…………… 47
 - (2) 公共交通による移動の利便性…………… 65

Ⅲ 各種アンケート等の実施結果

1. 各種アンケート調査	68
(1) 市民アンケート	68
(2) バス利用者アンケート調査	72
(3) バス利用者ヒアリング調査	78
(4) バス停利用者調査	81
(5) 企業アンケート調査	82
(6) 従業員アンケート調査	84
(7) 教育機関アンケート調査	86
2. 各種アンケート等のクロス集計結果	88
(1) クロス集計結果	88
(2) 集計結果（抜粋）	88
3. 通過時刻調査	90
(1) 調査の実施概要	90
(2) 路線別集計結果（抜粋）	90
4. 交通事業者ヒアリング	91
(1) 調査の実施概要	91
(2) 調査結果（抜粋）	91
5. 公共交通地域懇談会	93
(1) 開催概要	93
(2) 開催結果（抜粋）	93

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	96
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 ..	104

<計画編>

V 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

1. 小牧市地域公共交通網形成計画の基本理念…………… 106
2. 小牧市地域公共交通網形成計画の将来像及び基本方針…………… 107

VI 計画の目標

1. 計画の区域と計画期間…………… 110
 - (1) 計画の区域…………… 110
 - (2) 計画期間…………… 110
2. 計画の目標…………… 110

VII 目標を達成するために行う事業・実施主体

1. 目標を達成するために行う事業・実施主体・スケジュール…………… 114
 - (1) 〈施策1〉公共交通ネットワークの構築…………… 115
 - (2) 〈施策2〉交通結節機能の強化…………… 122
 - (3) 〈施策3〉公共交通の利用促進…………… 126
 - (4) 〈施策4〉持続可能な交通サービスの提供…………… 137
2. 各事業と将来像及び課題の関係性…………… 141
3. 各事業の実施主体とスケジュールの整理…………… 146
4. 拠点別の将来像…………… 148

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…………… 157
2. 事業単位の評価・検証…………… 158
3. 路線単位の評価・検証…………… 159

<参考資料>

1. 用語解説	160
2. 策定体制	164
3. 策定経過	169
4. パブリックコメントの概要	173

市長あいさつ



「持続可能な公共交通網」の構築に向けて

本市は、東名・名神高速道路、中央自動車道、さらには名古屋高速道路の結節点であり、加えて県営名古屋空港にも至近といった恵まれた立地条件から、交通の要衝都市として発展してきました。

他方、市内の公共交通については、平成 15 年の上飯田連絡線開通により、名古屋市へのアクセス利便性が飛躍的に高まった一方で、平成 18 年には新交通システム桃花台線が廃止になったこともあり、市内各地で開催したタウンミーティングや第 6 次小牧市総合計画新基本計画の策定にかかる市民意識調査等においても、市内の公共交通の充実を望むご意見やご要望が多く挙げられ、市民にとって重要度は高いものの、満足度は低いといった状況が見受けられていたことから、市内の公共交通の充実を図ることは、本市における重要な課題の一つとなっていました。

こうしたことから、市内の公共交通の更なる発展に向けて、名鉄バス間内・岩倉線の運行及び鉄道駅のバリアフリー化に向けた取り組みや、こまき巡回バスの再編などを実施して、利便性向上を図ってきたところであります。

しかしながら、今後も利便性が高く、より効果的・効率的な公共交通ネットワークを維持・存続していくためには、新たな利用者の確保・定着に向けた利用促進、近隣市町との連携、及びサービス水準の見直しなど様々な取り組みを関係者の皆様方と連携しながら実施していくことが必要不可欠であり、さらには都市計画マスタープランにおける将来都市構造や立地適正化計画における都市機能の立地などを踏まえた、まちづくりとの連携がますます重要になっていきます。

そこで、地域の活力と交流を育み、地域を支える持続可能な交通体系の構築を目指すため、この度、「小牧市地域公共交通網形成計画」を策定しました。本計画では、隣接市町コミュニティバスとの連携や交通結節点での待合環境の充実などを掲げ、更なる利便性向上を図るとともに、多様なツールによる情報提供や交通事業者と連携した PR 活動の実施により、分かりやすく、親しみを持っていただける公共交通を目指してまいります。

今後は、まちづくりと連携した「持続可能な公共交通網」の構築に向けて、行政・民間企業・地域住民が一体となって本計画に掲げる事業に取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、本計画の策定にあたり、ご尽力、ご協力を賜りました小牧市地域公共交通会議の委員の皆様を始め、各種アンケートや公共交通地域懇談会にご協力いただき、貴重なご意見をいただきました市民の皆様、市内企業の皆様ならびに関係各位に心から感謝申し上げます。

平成 30 年 3 月

小牧市長 山下 史守朗

会長あいさつ



公共交通の維持・発展のために

現在、日本は超高齢社会を迎え、運転免許証の自主返納などにより移動が制限された、交通弱者が年々増えている状況です。そのうえ、今後も更に人口減少、高齢化が進むと予想されており、まちづくりにおいて、生活に必要な施設やサービスを集約化し、効率的に活動するための「コンパクトシティ」を目指していくことが重要であると言われていています。こうした背景から公共交通は、住民の移動手段や「コンパクトシティ」の実現に向けて、日に日にその重要度が増しています。

しかしながら、モーターゼーションが進展し、多くの人が自家用車を所有するようになり、電車、バスといった公共交通機関は縮小・撤退を繰り返し、長年に渡って衰退を続けているのが現状となっています。また、利用者が減少することにより交通事業者の業績が悪化し、サービス水準の低下を余儀なくされ、更に利用者が減少するといった、いわゆる「負のスパイラル」や、業績の悪化による従業員の賃金低下や高齢化などの理由から、全国的に運転手の不足が深刻な状況に陥っているなど、公共交通を取り巻く問題が数多く存在しています。

そのような中で小牧市は、公共交通に対する政策に力を入れており、特にコミュニティバスについては近隣市町と比べかなり充実していますが、今後の利用状況によっては、路線の見直しなどを検討せざるを得なくなる可能性もあります。

そのため、小牧市の公共交通を持続可能なものにするために、サービス水準などについて見直しを行うとともに、市民の移動手段として自家用車ではなく公共交通機関を選択してもらえよう魅力ある公共交通体系を構築することで、ひとりでも多くの方に利用してもらうことが重要です。

こうしたことから、電車、バス、タクシーといった市内公共交通の現状、問題点、課題などに対して、市民、事業者、行政が連携して地域公共交通を再生し、活性化していくために、この「小牧市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

本計画に基づき、今後、様々な施策を実施していくこととなりますが、公共交通の再生ならびに活性化には長い時間を要し、一朝一夕でできるものではなく、また、地域に根付き、発展していくためには、将来を見据えながら実施していく必要があります。

最後になりますが、事業者、行政はもちろんのこと、市民の皆様方が、日頃から、自家用車に依存しすぎることなく、公共交通を積極的に利用することで、事業者、行政と一体となって市内の公共交通を守り、育てる意識を持つことが、持続可能な公共交通網の形成には不可欠です。

今後も市内の公共交通の維持、発展のため、市民の皆様のご協力をお願いいたします。

平成 30 年 3 月

小牧市地域公共交通会議 会長 磯部 友彦

< 課題整理編 >

I 地域公共交通網形成計画策定の背景

1. 地域公共交通網形成計画の策定に向けて

(1) 小牧市地域公共交通網形成計画策定のねらい

近年我が国では、本格的な人口減少時代が到来し、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。また、都市間競争等のグローバル化※の進展や、障がい者が障害のない者と同等に生活し活動する社会を目指すノーマライゼーション※の理念の浸透、東日本大震災を契機とする国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等も踏まえ、交通政策に関して長期の視点に立って推進していくことが必要となっています。

このような状況を踏まえ、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する、「交通政策基本法」(H25.12施行)が制定されるとともに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(地域公共交通活性化再生法)」が改正(H26.11施行)され、地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。さらに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」(H18.12施行)に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針、「都市の低炭素化の促進に関する法律(エコまち法)」(H24.12施行)に基づく都市の低炭素化の促進に関する基本的な方針等、各交通分野に関する方針等が示されました。

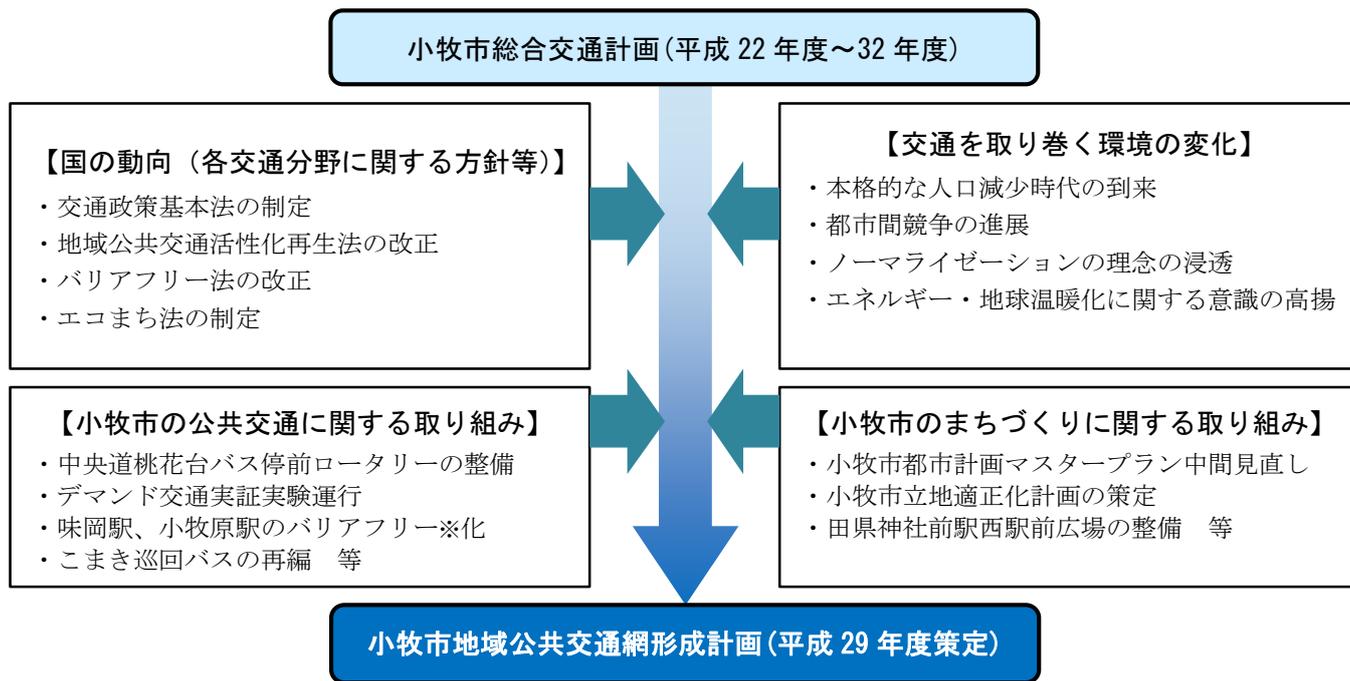
一方、本市では、平成18年10月の新交通システム桃花台線(以下、桃花台線)の廃止やこれに伴う代替バスの運行等を踏まえ、平成23年3月に小牧市総合交通計画を策定し、本市が目指すべき将来像の実現に向け、中心市街地をはじめとする集約拠点の形成を支える公共交通を軸とした都市総合交通体系の確立とこれを具現化する個別の都市交通政策を示し、デマンド交通※実証実験運行やこまき巡回バスの再編等の取り組みを実施してきました。

また、小牧市総合交通計画の策定後には、小牧市都市計画マスタープラン中間見直しや小牧市立地適正化計画の策定により、今後のまちづくりの姿を定めました。さらに、観光振興の重要性が増していることや、超高齢社会を迎えた昨今においては、公共交通に対して福祉的かつ個別の要望が多く寄せられている等、小牧市内の社会的動向が変化しています。

このような背景を踏まえ、小牧市総合交通計画の内容をベースとしながら、まちづくり、観光振興、福祉施策と連携し、持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、「小牧市地域公共交通網形成計画(以下、本計画)」を策定しました。

※参考資料 用語解説 参照

図 I-1-1 小牧市総合交通計画策定後の社会動向

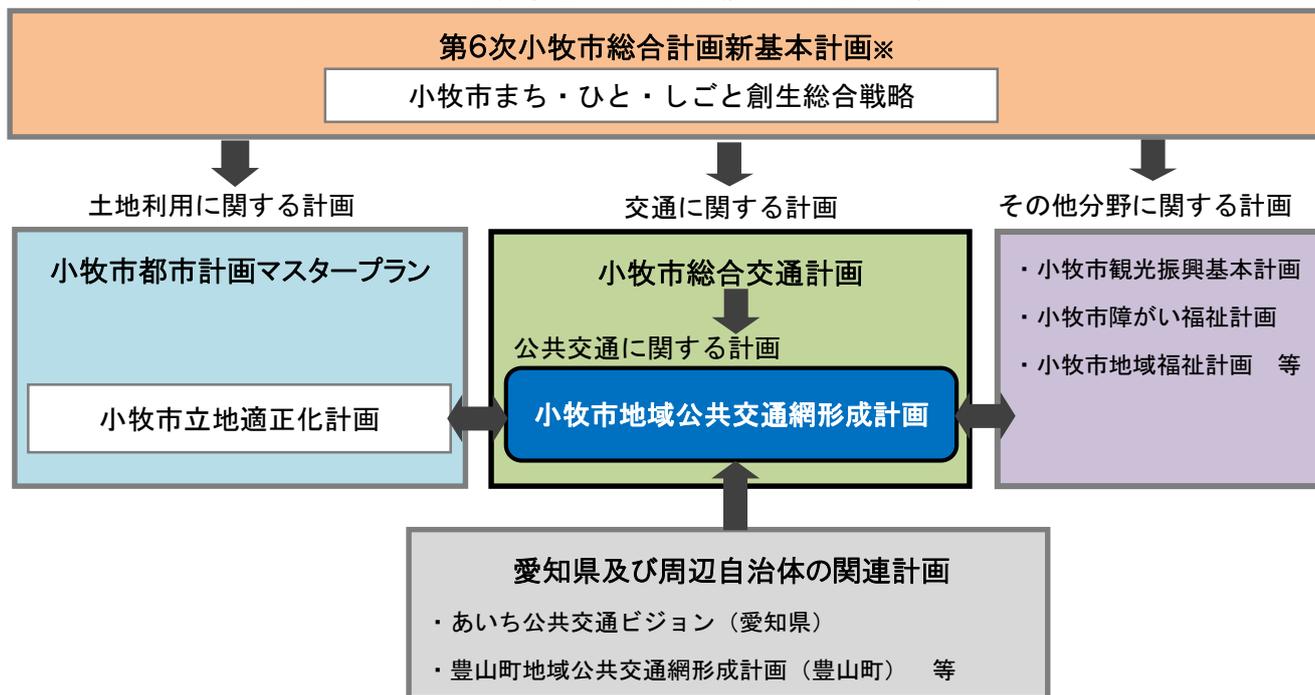


※参考資料 用語解説 参照

(2) 小牧市地域公共交通網形成計画の位置づけ

本計画は、第6次小牧市総合計画新基本計画、小牧市まち・ひと・しごと創生総合戦略を上位計画とするとともに、他の分野別政策・計画との連携・連動を図り、その主要課題に対して公共交通の視点からその基本方針や有効な方策を定めるものであります。

図 I-1-2 小牧市地域公共交通網形成計画の位置づけ



※平成 31 年度以降は小牧市まちづくり推進計画が本市の最上位計画となります。

(3) 公共交通及びまちづくりに関する施策の実施状況

本市では、小牧市総合交通計画をはじめとする各種分野別の計画に基づき、様々な施策を実施・展開しています。

表 I-1-1 公共交通及びまちづくりに関する施策の実施状況

施策名	時期	内容
路線バスへの運行補助	平成 24 年度～	あおい交通「ピーチバス」(平成 24～26 年度)と名鉄バス「間内・岩倉線」(平成 26 年度～)への運行補助を実施した。
中央道桃花台バス停前ロータリーの整備	平成 24 年度	中央道桃花台バス停前に一般車用のロータリー等を整備した。
デマンド交通実証実験運行	平成 25・26 年度	北部地区及び東部地区において、デマンド交通の実証実験運行を実施した。
味岡駅のバリアフリー化	平成 26 年度	味岡駅にエレベータ等を設置するバリアフリー化工事に対し補助を行った。
こまき巡回バスの再編	平成 27・28 年度	こまき巡回バスの全面的な再編を実施した。
小牧市都市計画マスタープラン中間見直し及び小牧市立地適正化計画の策定	平成 27・28 年度	小牧市都市計画マスタープランの中間年度における計画の見直しと小牧市立地適正化計画を策定し、小牧市が目指すまちづくりの方向性を示した。
田県神社前駅西駅前広場の整備	平成 28 年度	田県神社前駅の西側に駅前広場を整備した。
小牧原駅のバリアフリー化	平成 29 年度	小牧原駅にエレベータ等を設置するバリアフリー化工事に対し補助を行った。

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

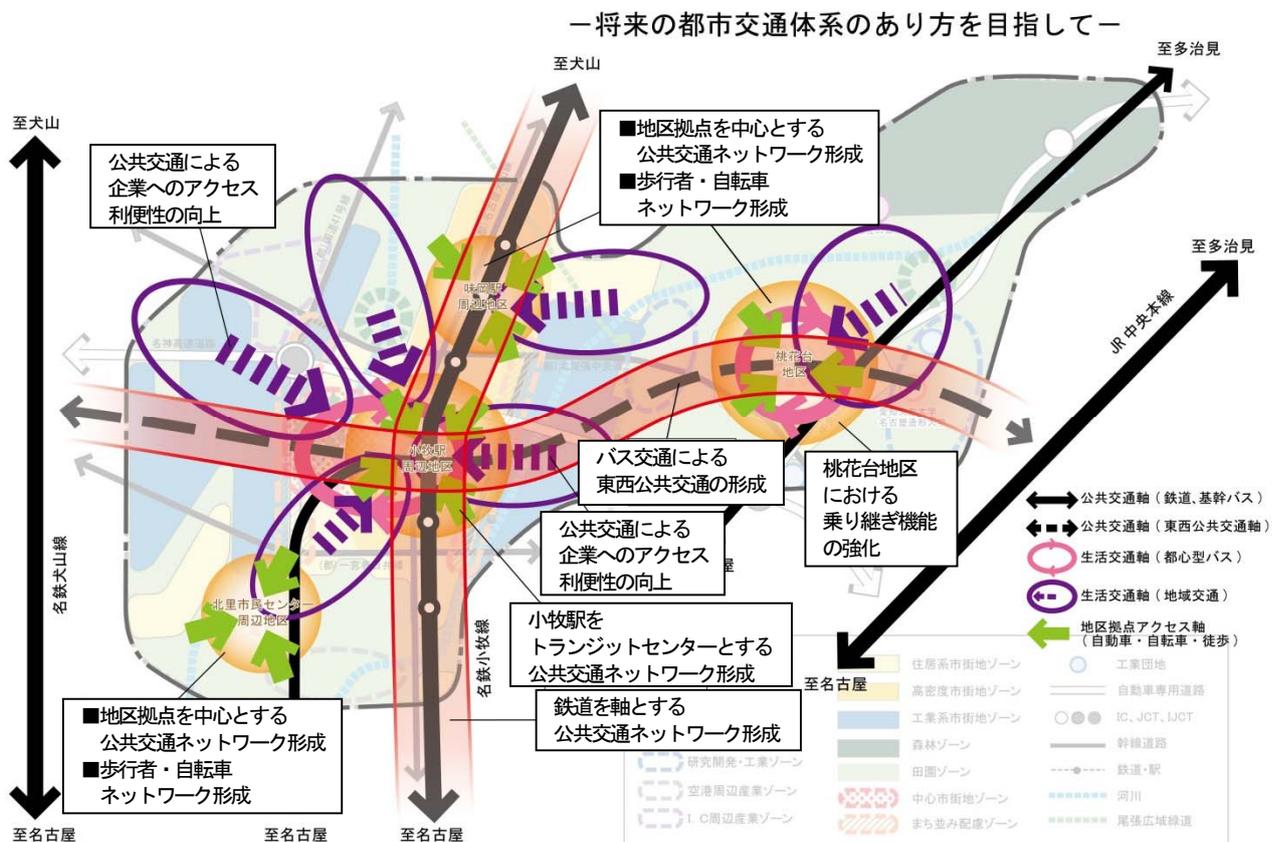
小牧市総合交通計画では、本市が目指すべき将来像の実現に向け、中心市街地をはじめとする集約拠点の形成を支える公共交通を軸とした都市総合交通体系の確立とこれを具現化する個別の都市交通政策を施策パッケージとして示すとともに、これらの施策の実施により市民が享受できる効果を示しています。

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	<p>【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</p> <p>【将来像】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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		<p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-① 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 1-② 中心市街地の活性化を支援する交通体系の確立 1-④ 産業拠点形成を支援する交通体系の構築 2-② 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 2-③ 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 3-① 行政による必要最低限の交通サービスの提供 3-② 地域の特色を踏まえた交通体系の構築
交通結節点計画		<p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1-③ 集約型市街地形成を支援する交通体系の構築 2-③ 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		<p>【基本目標】</p> <ol style="list-style-type: none"> 2-① 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。

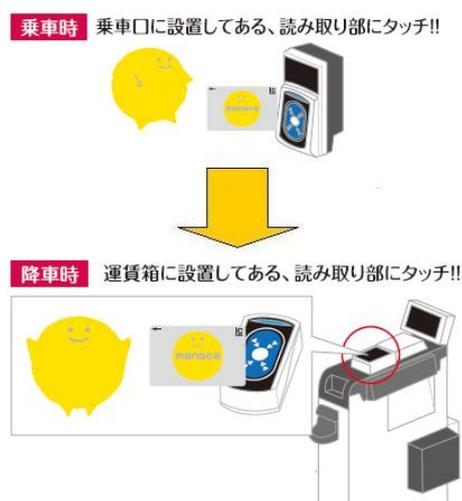
△：小牧市総合交通計画で定めた事業内容のとおり、事業を実施できていない。

※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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>利用者ニーズに合わせた運行本数の設定を行う。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>

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

[回覧]

④ 名鉄バス
4/7 (月) ダイヤ改正
ピーチバスが変わります!

小牧駅と桃花台ニュータウンを結ぶ『ピーチバス』について、次のとおり、平成26年4月7日(月)にダイヤ改正を行います。

ピーチバスは、桃花台住居の皆さんの重要な交通手段として運行しておりますが、運行開始以来、利用者は減少傾向にあり、市から補助金の交付を受けるなど、路線の維持が非常に厳しい状況にあります。

皆さんの足を守るためにも、ぜひともピーチバスをご利用していただきますようお願いいたします。

① 桃花台 ⇄ 小牧市役所前を毎時1往復 (平日9時台～16時台) 運行します!

- 市役所、市民病院へのアクセスが向上します。
- 市民病院へお越しの方は、「メアード美術館前(市民病院東)」バス停をご利用ください。
- 同行の、桃花台⇄小牧市役所前(第2乗)、小牧市役所前⇄桃花台(第2乗)は引き続き運行します。

② コースを単純化(終日循環コース)で運行します!

- ◆ コースの単純化に伴い「麻路中学校前」「桃ヶ丘2丁目」「第二公園前」バス停が廃止となります。(※異面コース図参照)

③ 総運行本数は変わらず!(減便なし!)

改正時刻表は、3月中旬頃に、ピーチバス車内、市役所、東部市民センターなどに設置します。

名鉄バス株式会社
小牧営業所 TEL (0568) 79-6464

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>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。</p> <p>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。</p>

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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

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:

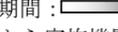
今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
 事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
 検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

<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。
1-④	> 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			○	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。

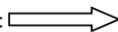
※参考資料 用語解説 参照

<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。

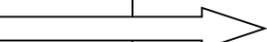
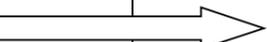
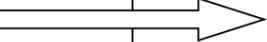
基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間		達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)				
2-③ 3-①	>ユニバーサルデザイン※を取り入れた交通環境の形成、バリアフリー化施策の促進 >こまき巡回バス等によるシビルミニマムとしての効率の良い交通サービスの提供	▼バス車両のバリアフリー化を図る。	・ノンステップバス等の低床式車両の導入促進	交通事業者			◎	こまき巡回バスへバリアフリー車両を導入した。	達成済。	バリアフリー車両での運行を継続する。
		▼交通空白地域の解消に向け、こまき巡回バスの路線整理を進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

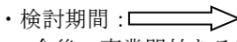
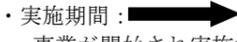
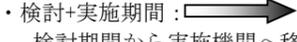
<事業期間の凡例>
 ・検討期間：  今後、事業開始あるいは事業化に向け、内部での検討や事前調整等を行っていく期間
 ・実施期間：  事業が開始され実施する期間または実施に向けた調査設計や工事等を行っていく期間
 ・検討+実施期間：  検討期間から実施機関へ移行する時期が現時点で未定であるもの

<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

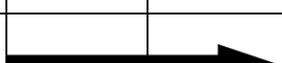
基本目標	基本方針	施策方針	事業内容	実施主体	事業期間		達成状況	実施状況	未達成の事項	今後の取り組み
					前期 (~H27)	後期 (H28~H32)				
1-③	>地区拠点を中心とする公共交通ネットワークの形成と歩行者・自転車ネットワークの形成 >地区拠点における乗り継ぎ機能の強化	▼小牧駅においてトランジットセンターの整備を進める。(異なる交通機関相互の円滑な乗り継ぎ機能を有した交通結節点としての機能強化を図る。)	・小牧駅西駅前広場整備等の駅周辺の再整備	小牧市			○	小牧駅周辺の利用実態調査を実施し(H26.9)、駅の交通結節点としての利用状況や施設需要等の推計を行い、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。	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。
2-③	>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		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			○	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。
		▼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。

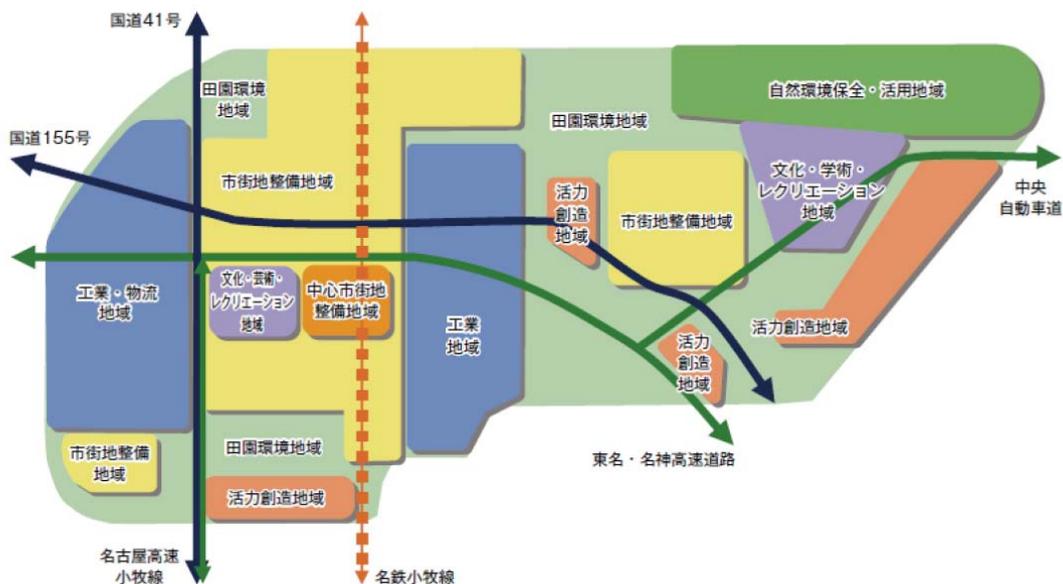
基本政策の「都市計画」では、各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを目的とし、より効果的・効率的な公共交通ネットワークの形成と公共交通の利用の啓発を展開の方向として示しています。

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。

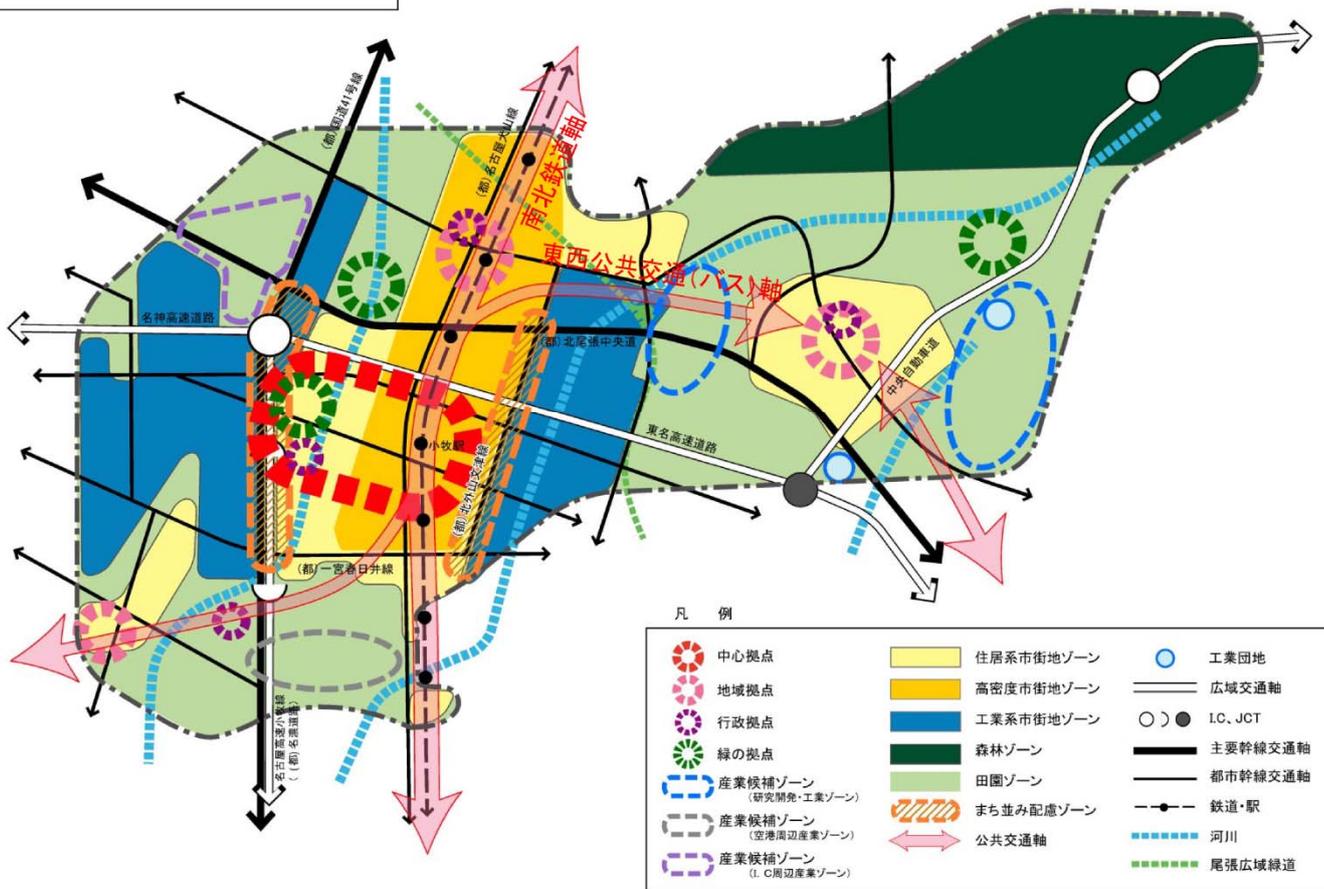
表Ⅱ-2-3 小牧市都市計画マスタープランの概要

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	<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、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末端交通の特性に応じ、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。

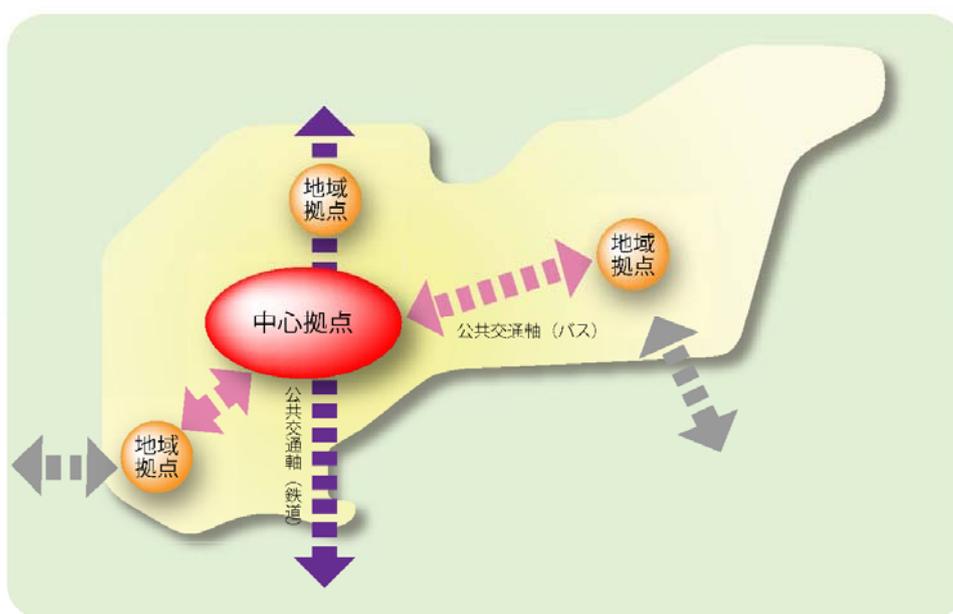
表 II-2-4 小牧市立地適正化計画の概要

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		
<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))

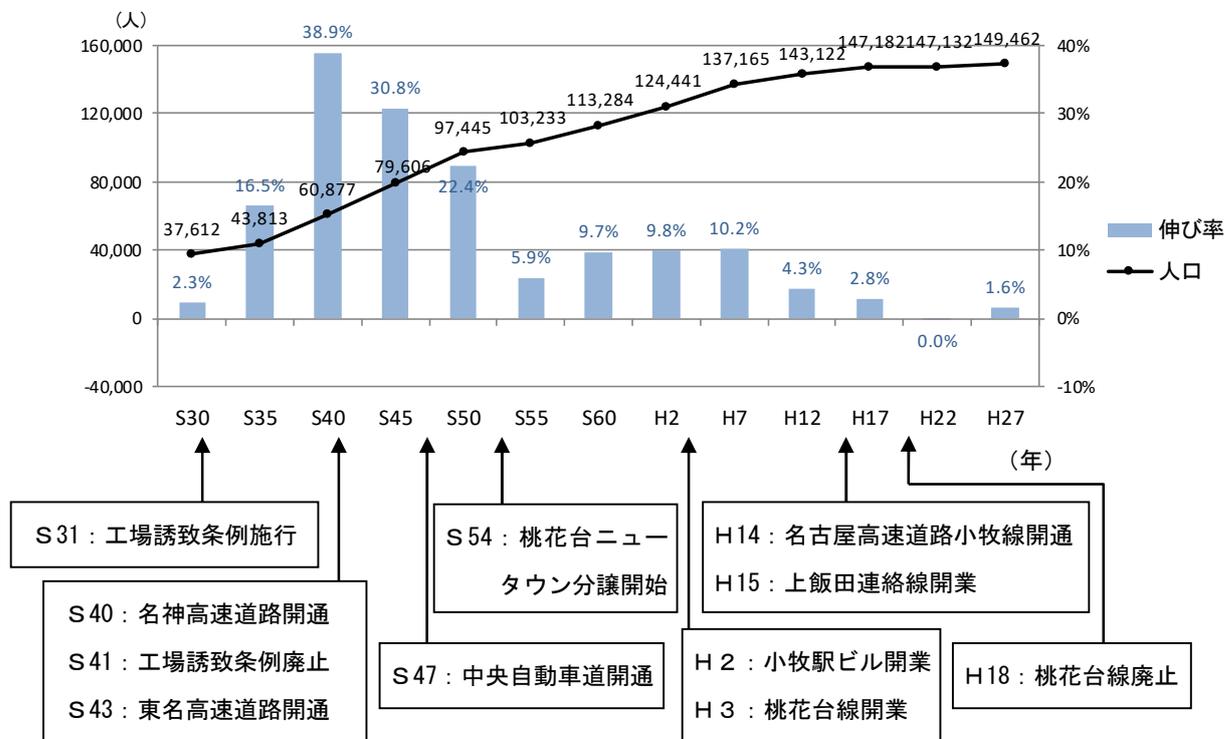
②小牧市の地形の特徴

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

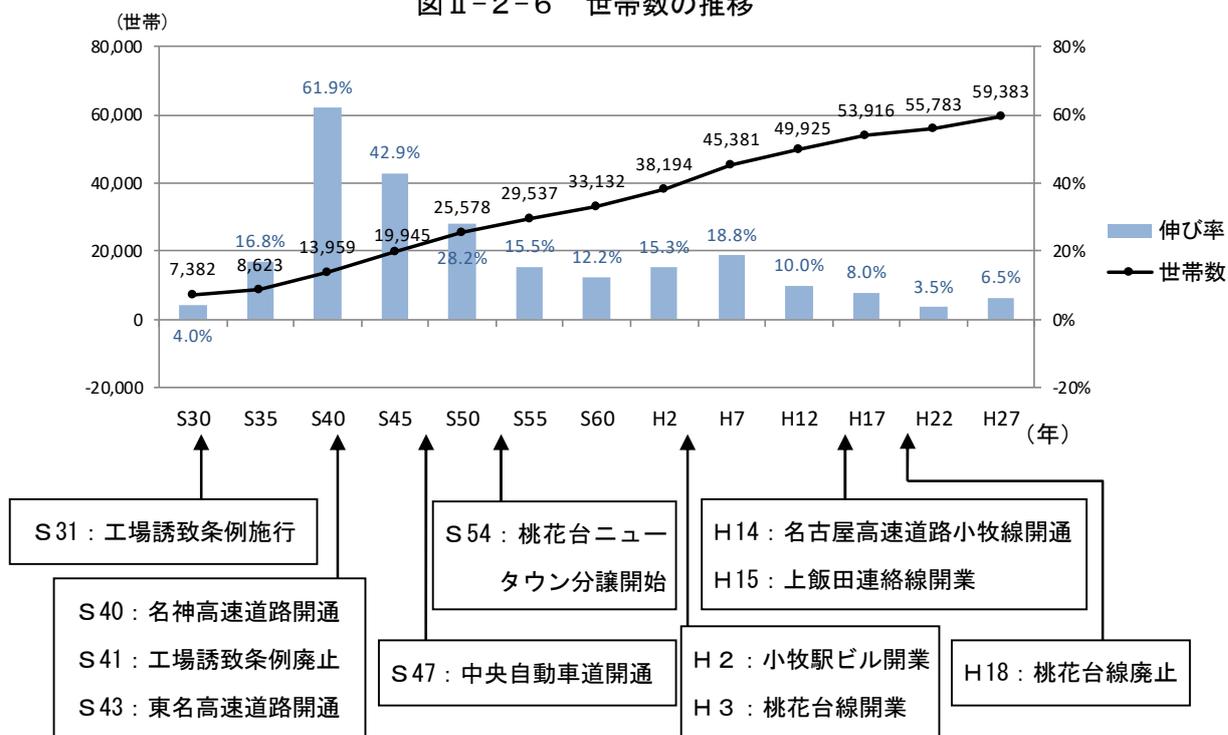
本市の人口、世帯数はともにほぼ一貫して増加傾向にあります。特に、昭和30～40年代にかけて人口増加が顕著にみられ、その後も、微増を続けてきましたが、最近の20年間では、人口、世帯数ともに伸び率は鈍化しています。

図Ⅱ-2-5 人口の推移



(資料：国勢調査)

図Ⅱ-2-6 世帯数の推移



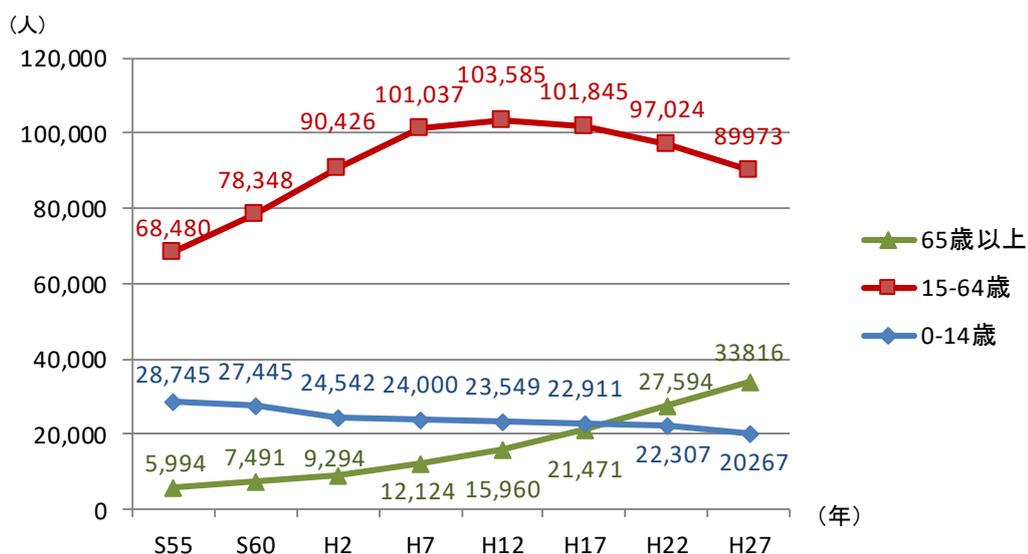
(資料：国勢調査)

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。

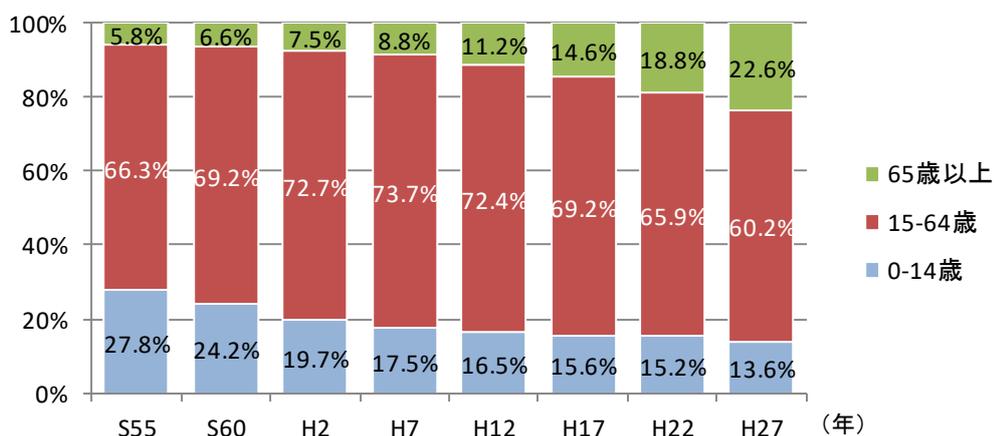
図 II-2-7 年齢階層別人口の推移



(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)

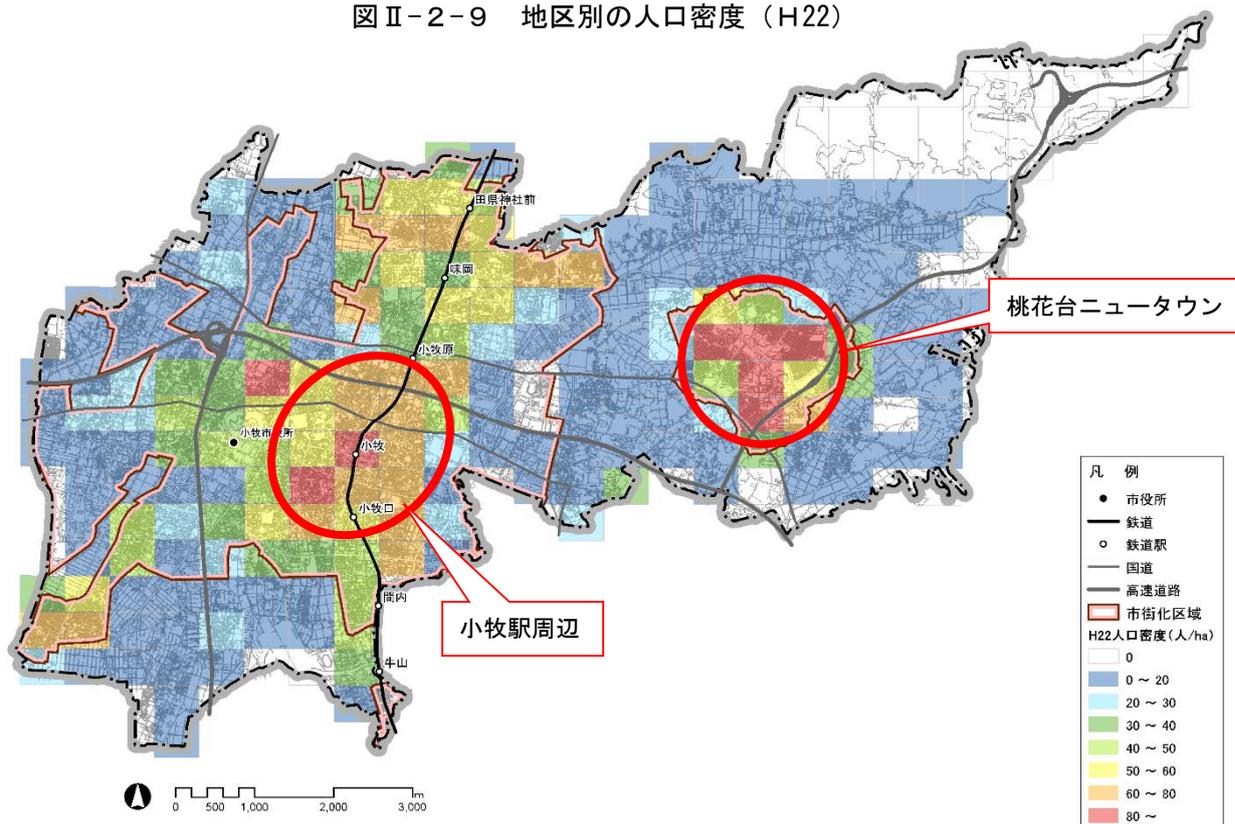
※現在市域の人口

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。

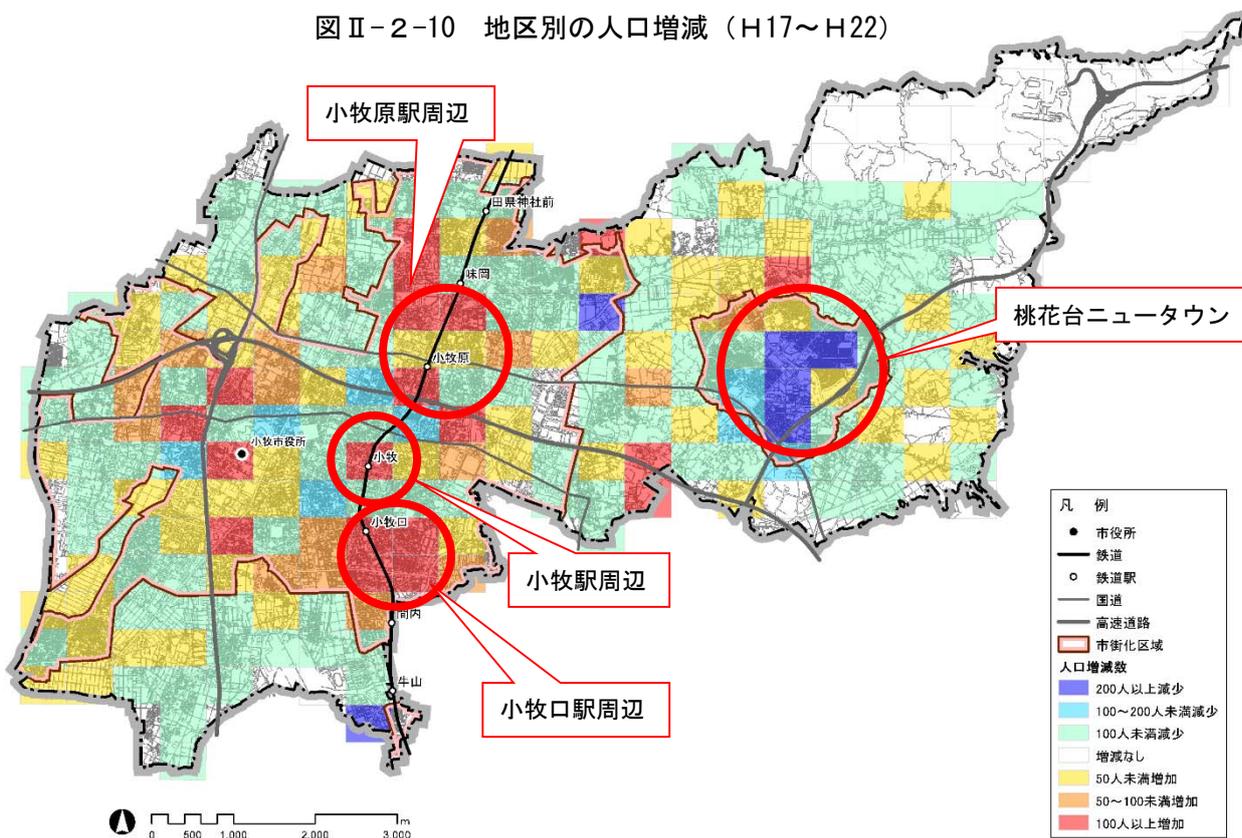
図Ⅱ-2-9 地区別の人口密度（H22）



(資料：平成22年国勢調査)

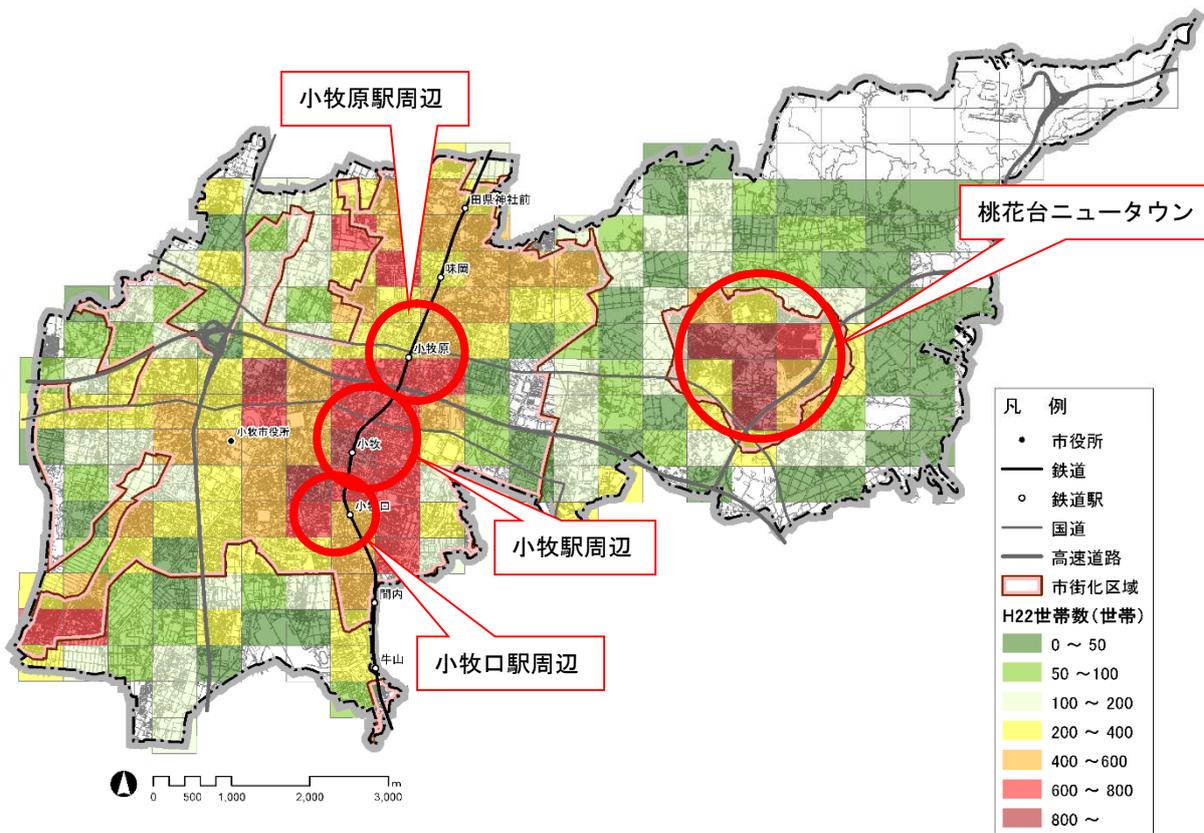
※地区別の人口及び世帯数及び将来人口推計については、まちづくりの方向性を定めた小牧市都市計画マスタープラン及び小牧市立地適正化計画との整合を図るため、平成22年国勢調査を用います。

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)



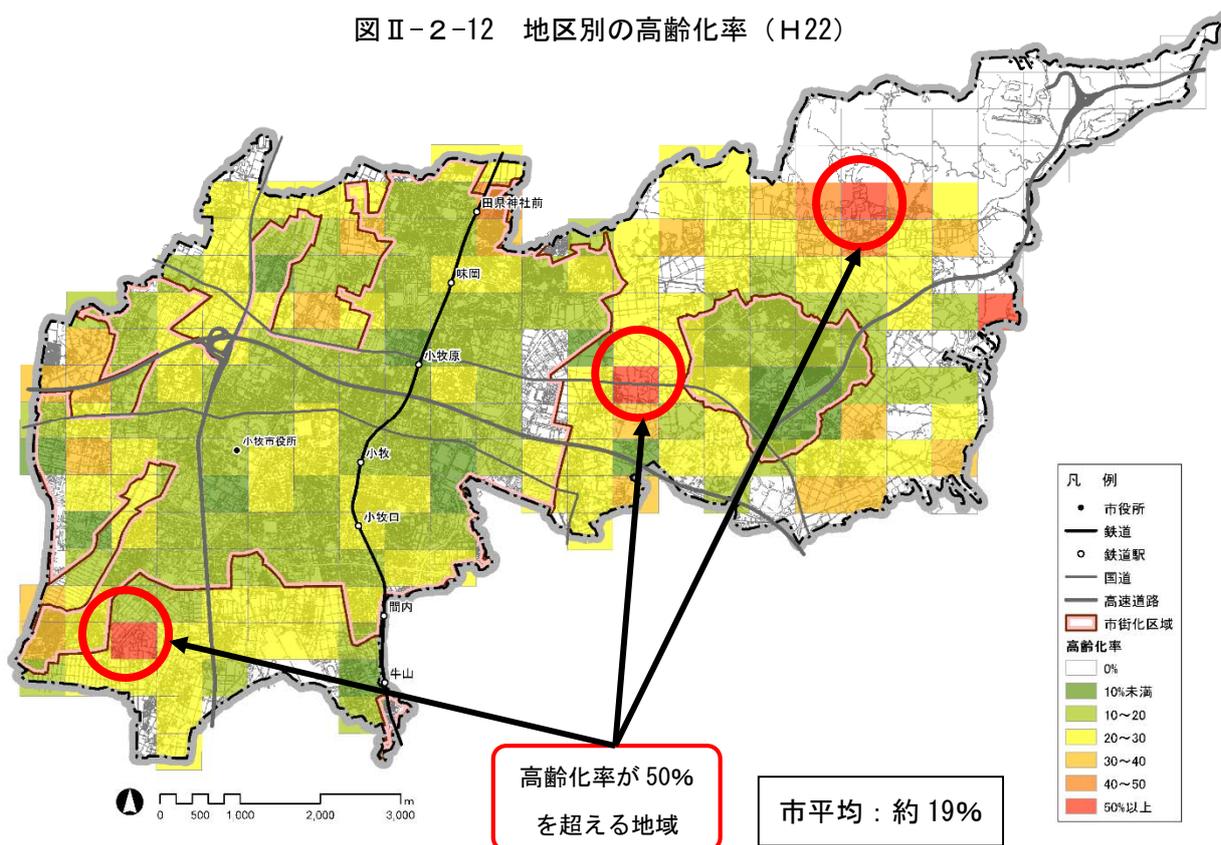
(資料：平成 22 年国勢調査)

⑥高齡化の動向

本市の高齡者人口を地区別にみると、平成22年時点の高齡化率は、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。20%未満の地域も多数存在しています。

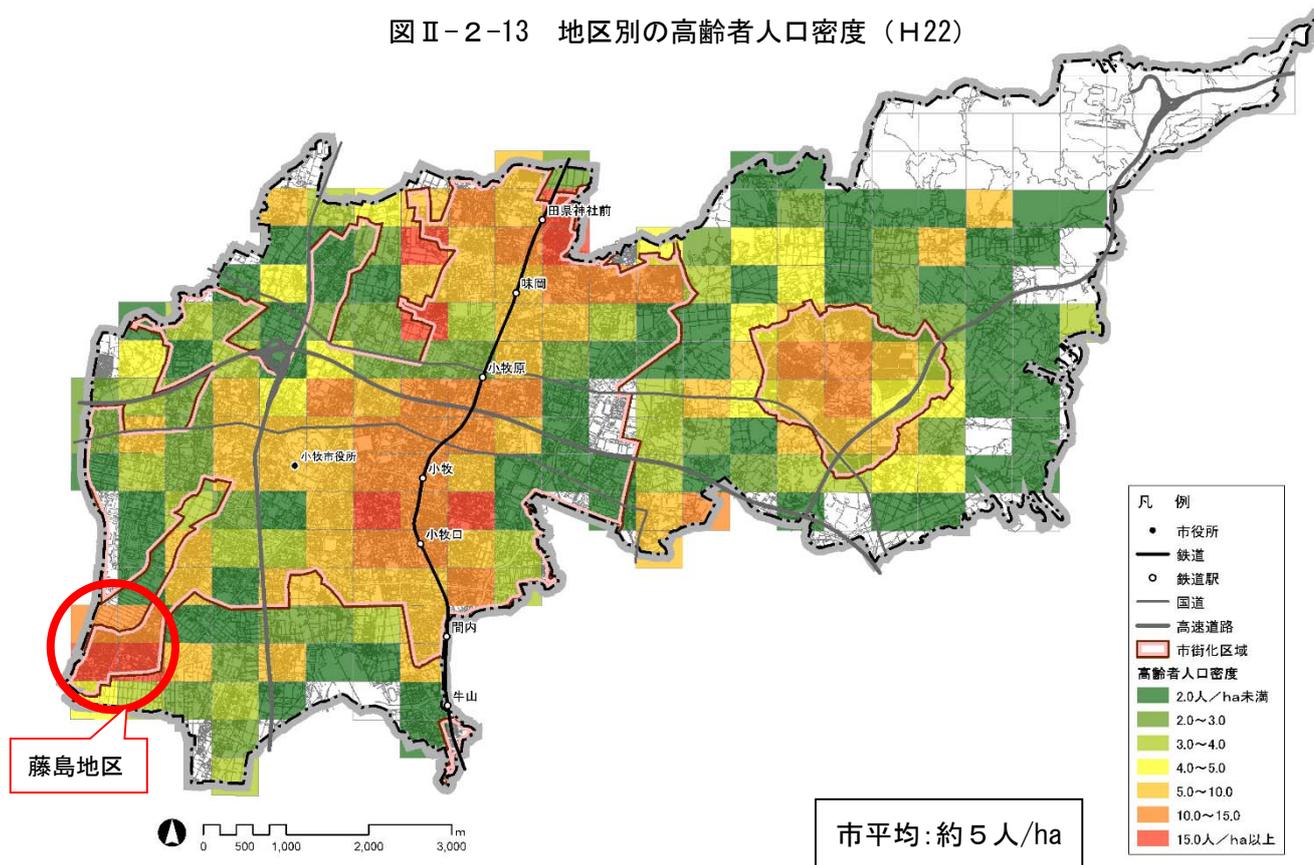
しかしながら、藤島地区など高齡者人口密度が高く高齡者のみの世帯が多い地域や、高齡化率が相対的に低い名鉄小牧線沿線や桃花台ニュータウン等の地域においても高齡者人口が増加していることから、高齡化が進展していくことが懸念されています。

図Ⅱ-2-12 地区別の高齡化率（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）

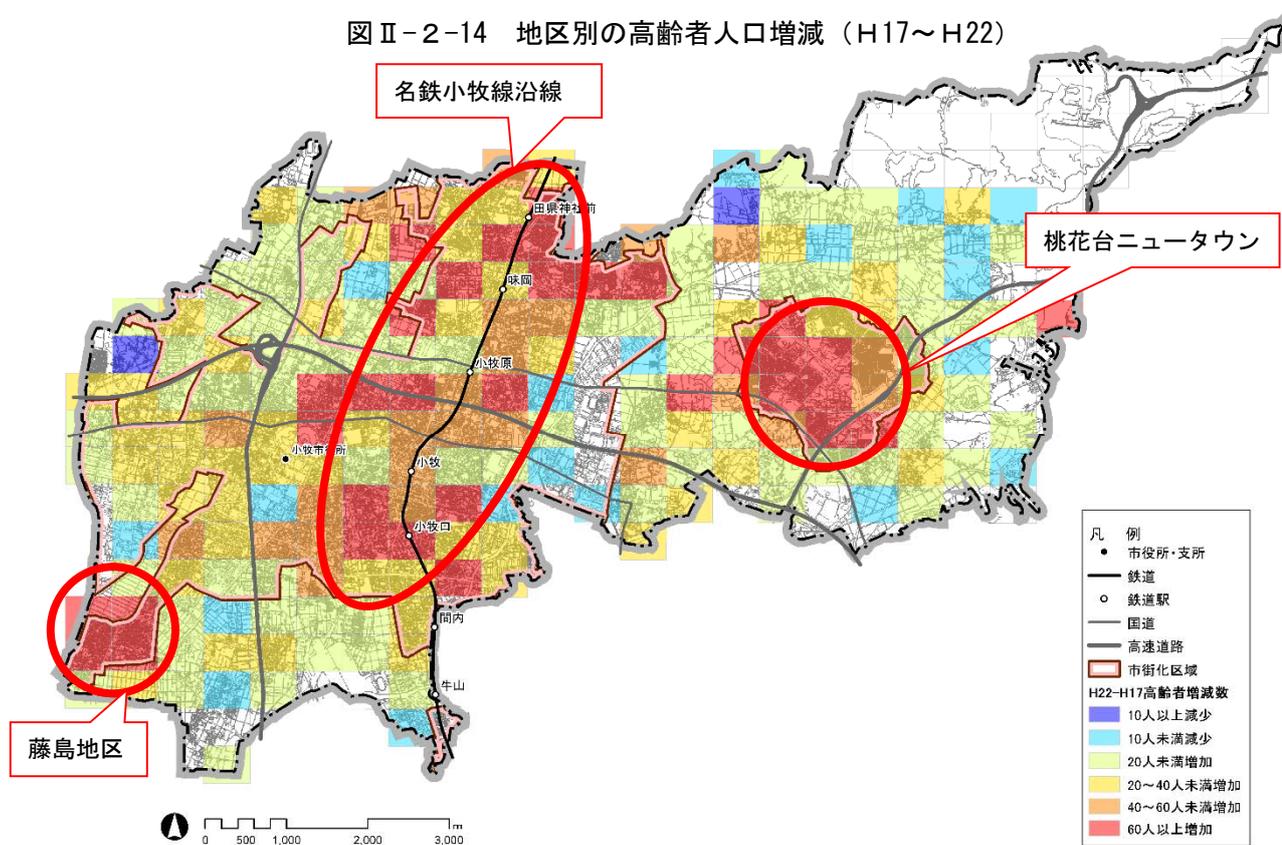
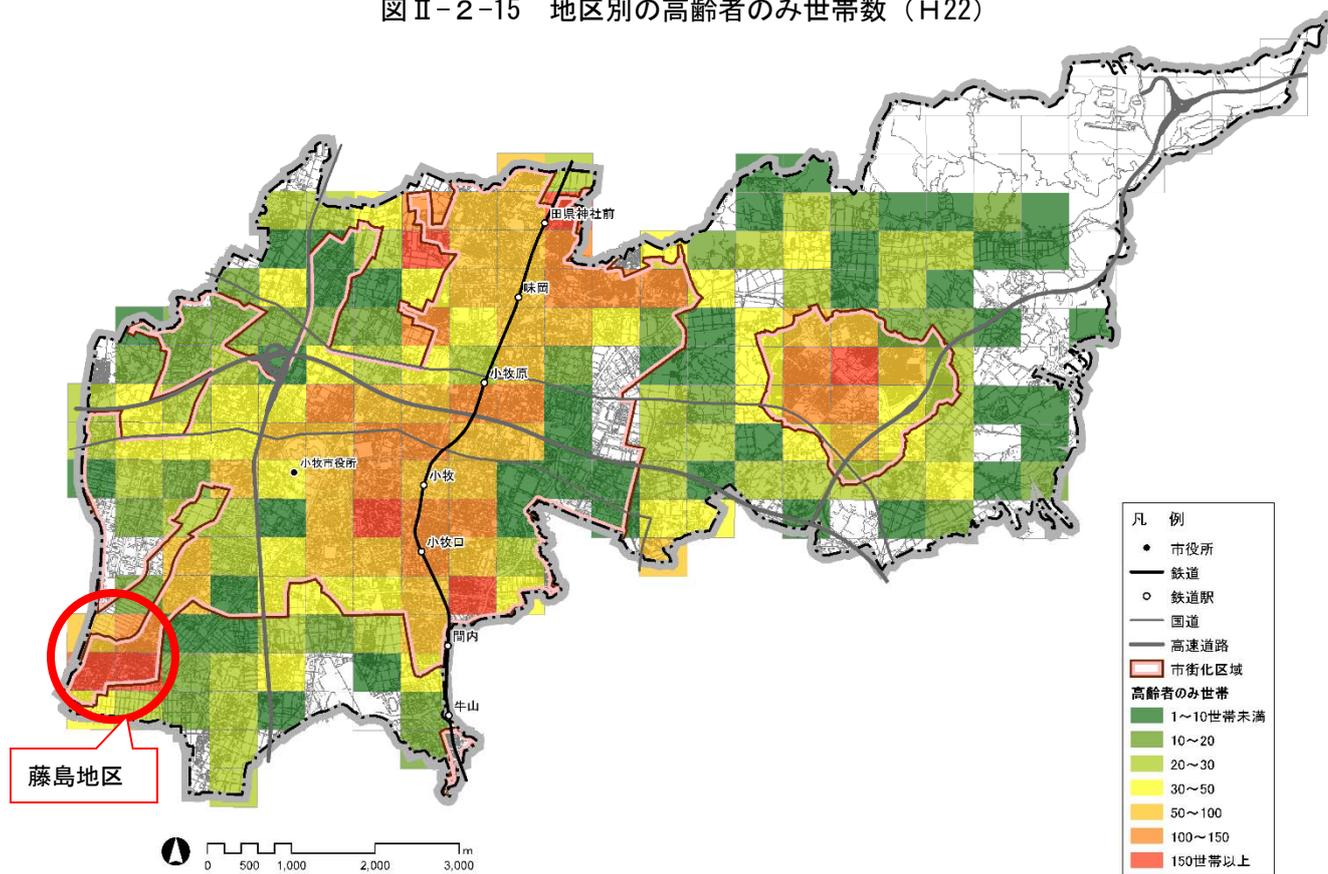


図 II-2-15 地区別の高齢者のみ世帯数 (H22)



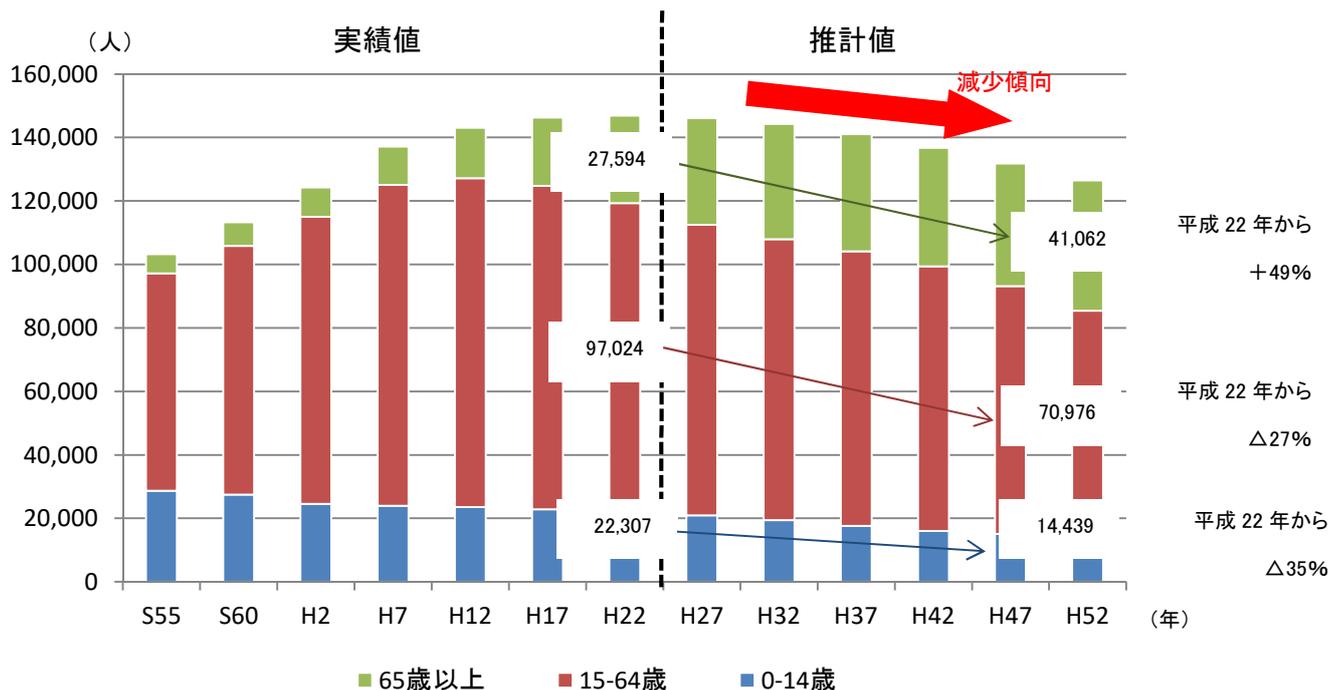
(資料：平成 22 年国勢調査)

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。

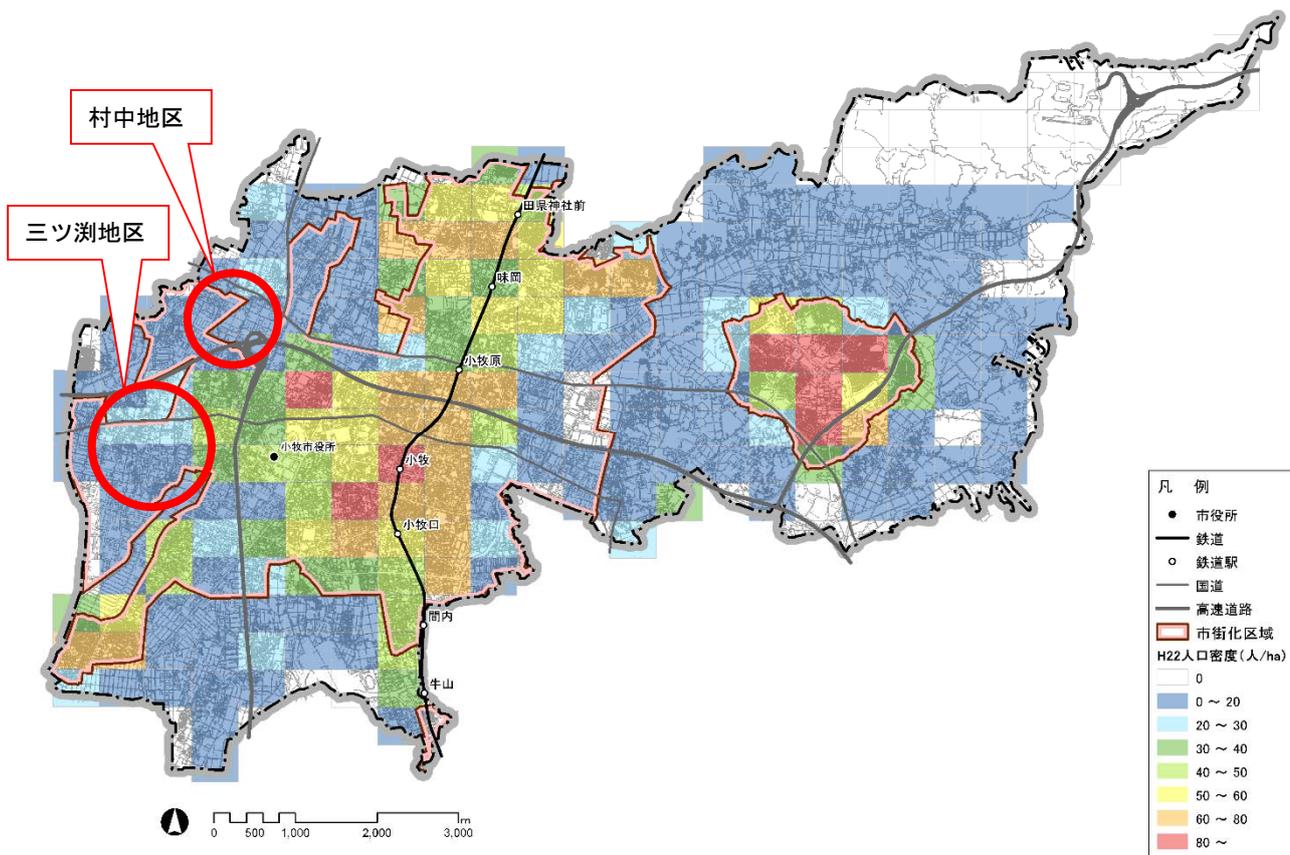
平成52年の人口密度は低下がみられますが、特に、小牧駅や田県神社前駅の周辺や桃花台ニュータウン、市南西部の小木・藤島地区で人口密度の低下が大きくなっています。

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。

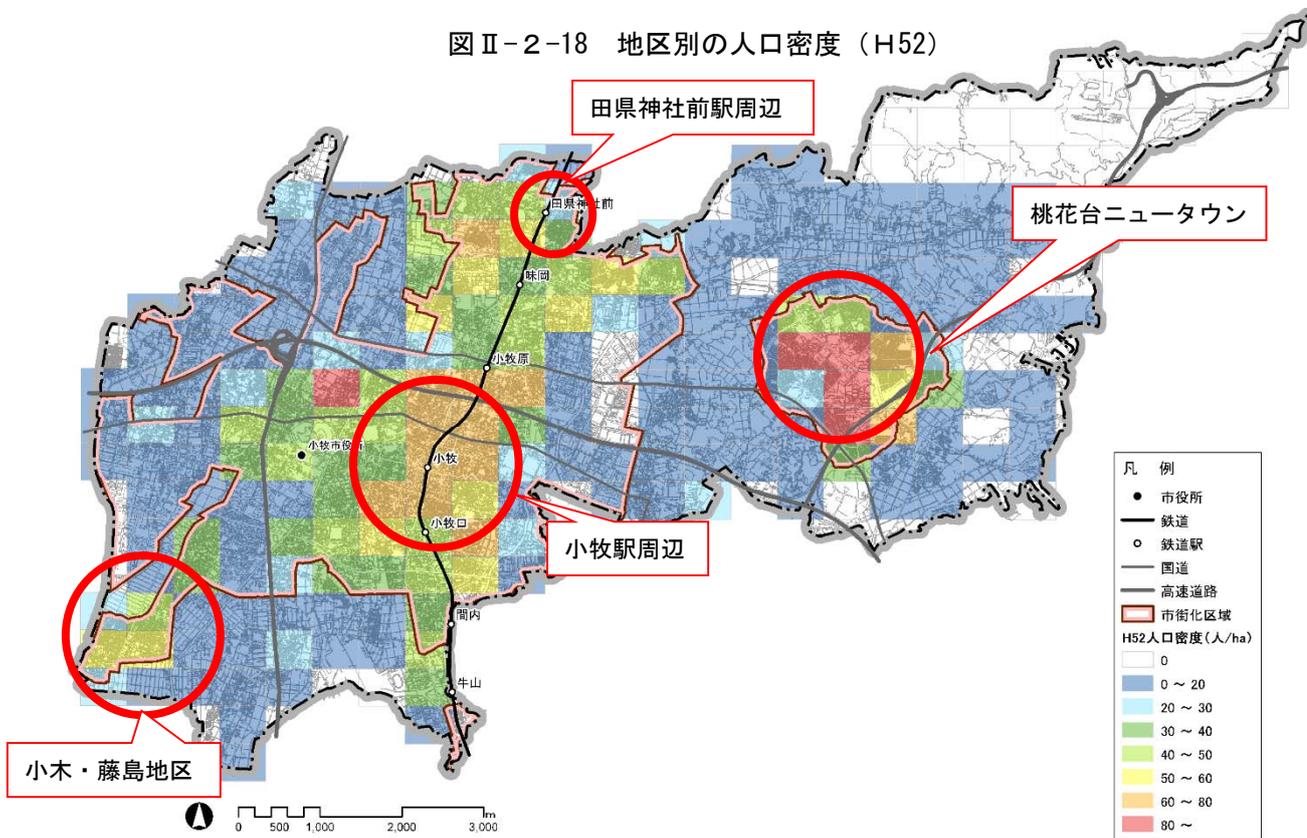
※参考資料 用語解説 参照

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)



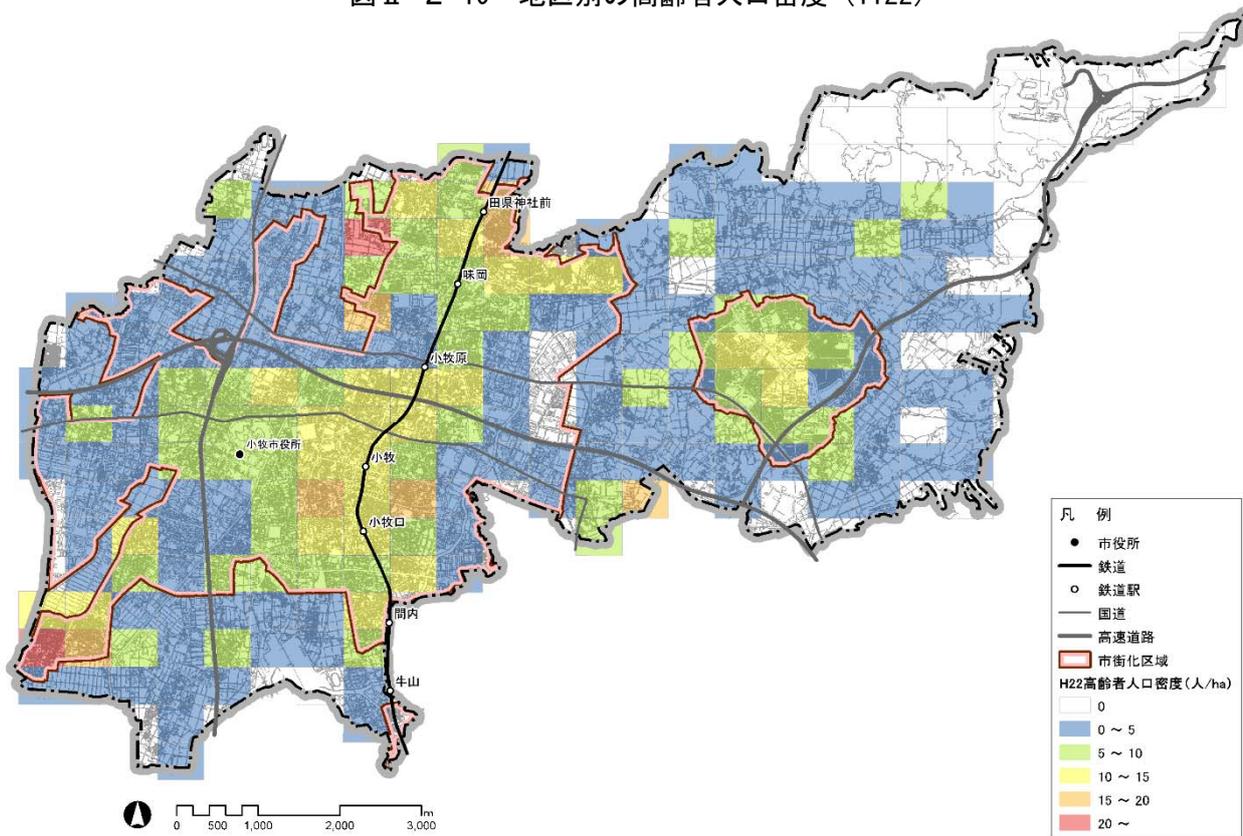
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

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。

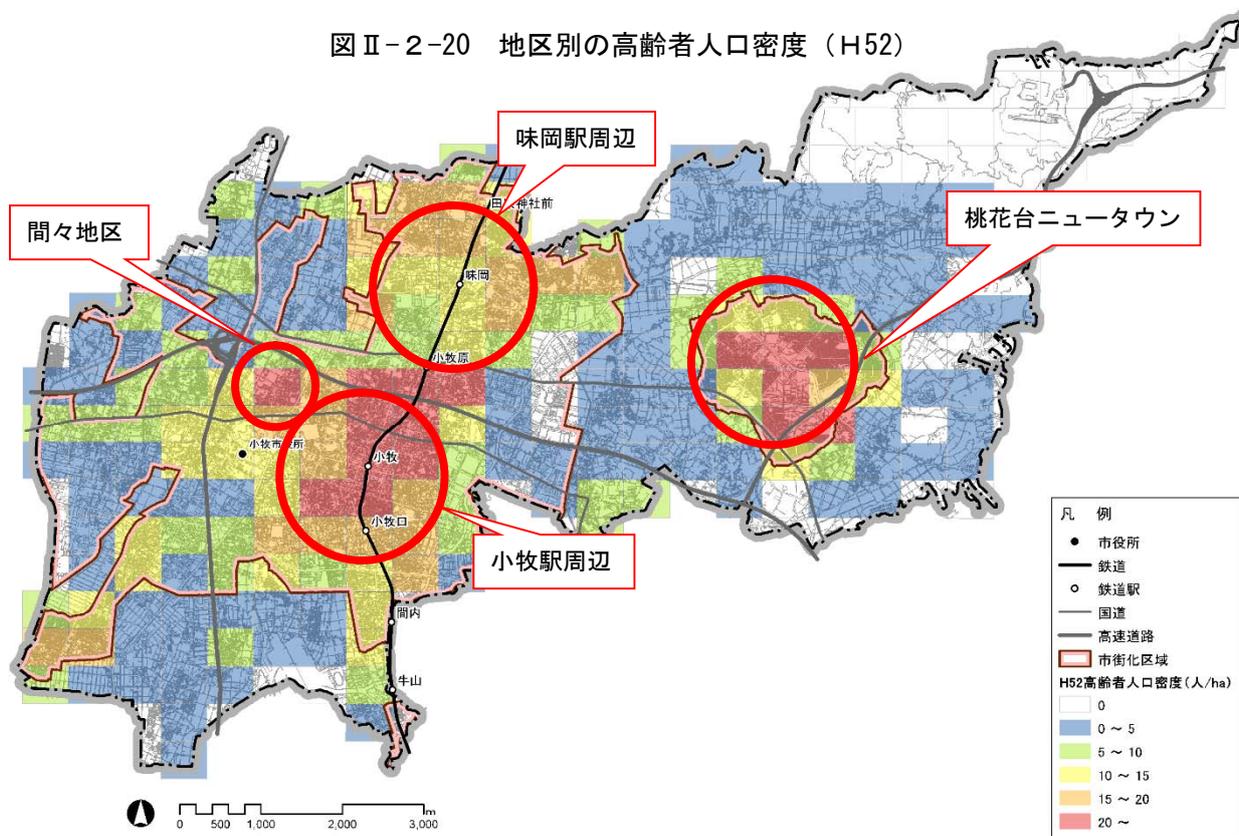
また、平成 52 年の高齢化率を地区別にみると、おおむね全ての地域で高齢化率の上昇がみられ、特に市街化区域では、30%から 40%となる地域が多く、市街化調整区域では、北里市民センター周辺や市北東部の野口・大山地区等で高齢化率が 40%以上となることが見込まれます。

図Ⅱ-2-19 地区別の高齢者人口密度（H22）



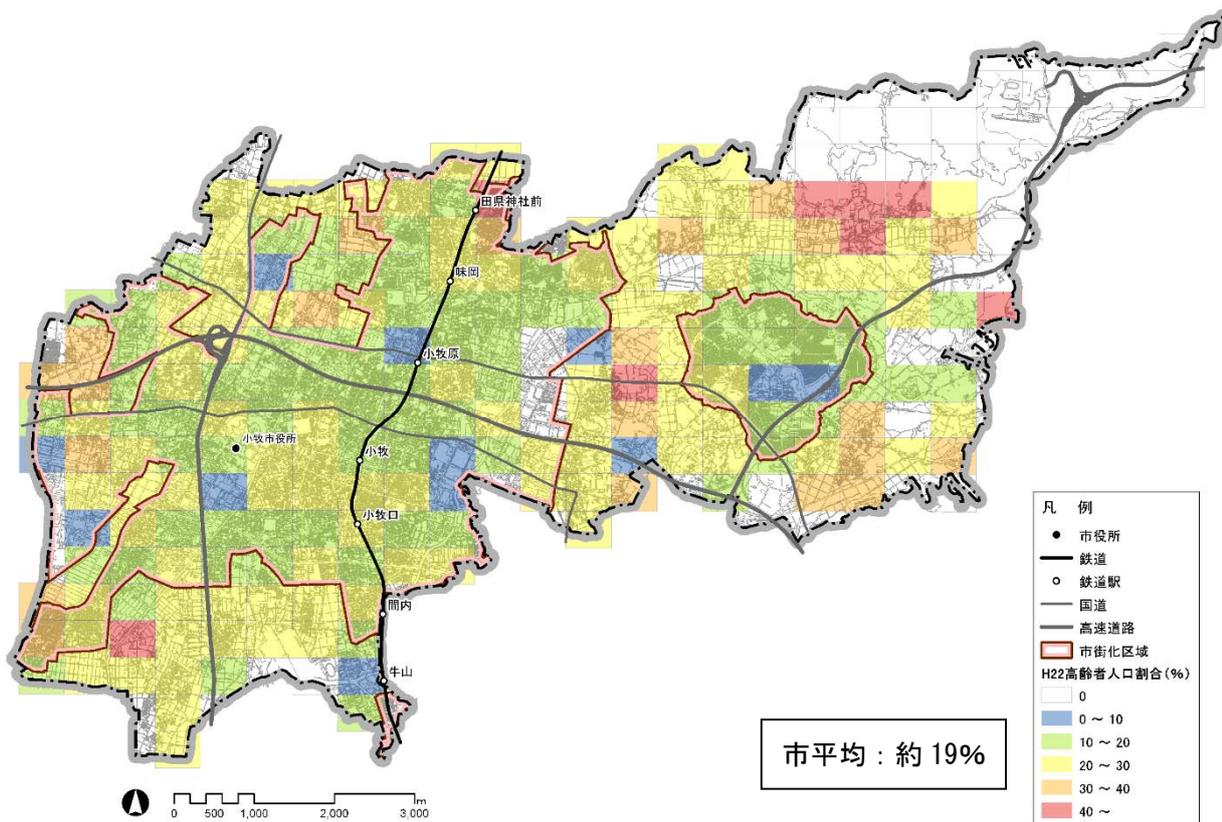
(資料：平成 22 年国勢調査)

図Ⅱ-2-20 地区別の高齢者人口密度（H52）



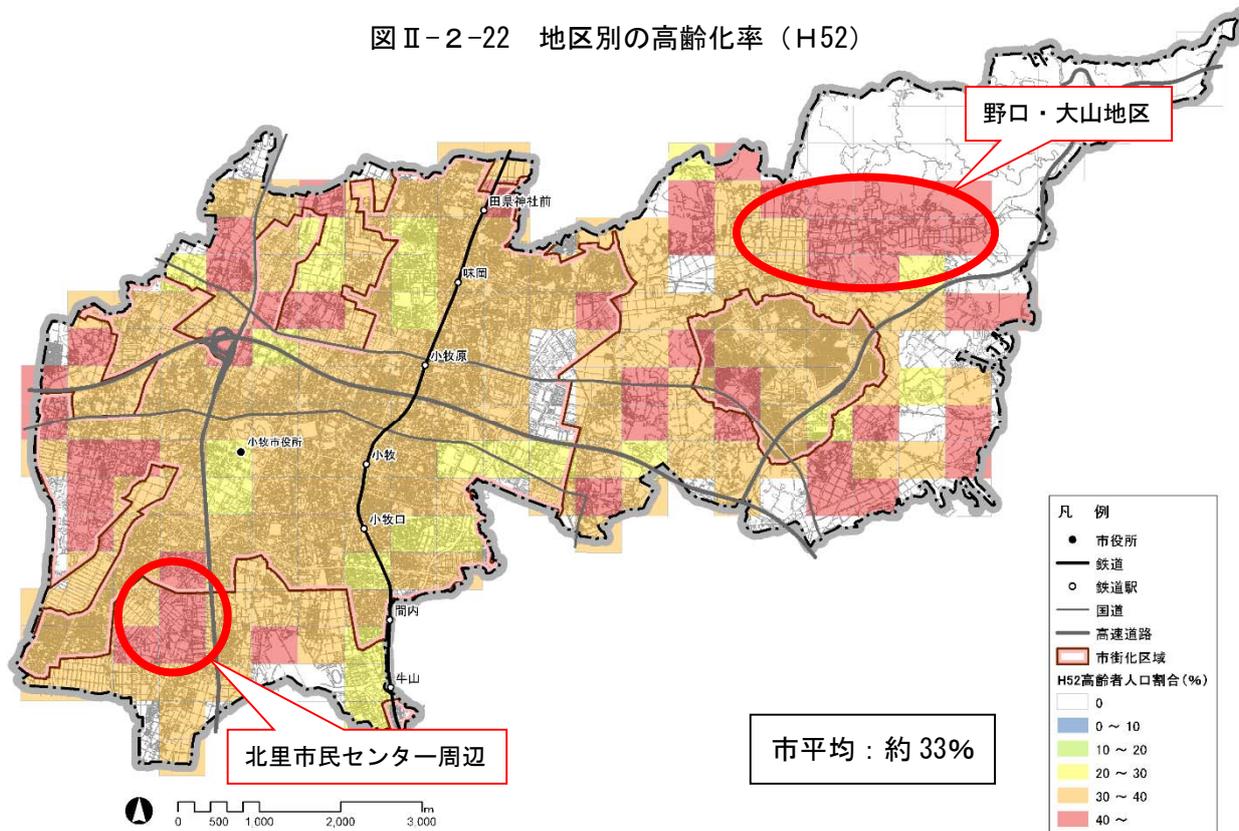
※コーホート要因法（社会移動あり）により独自推計

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

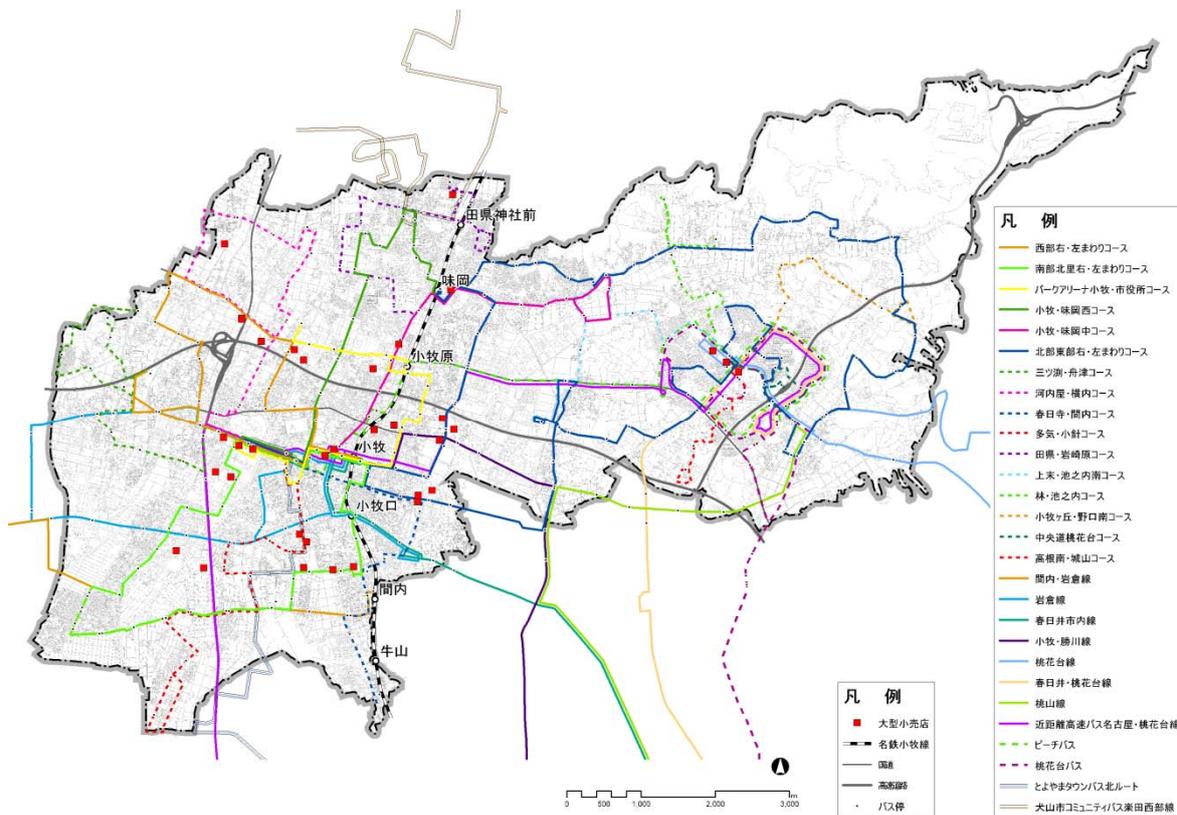
(1) 主要集客施設の立地状況

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。

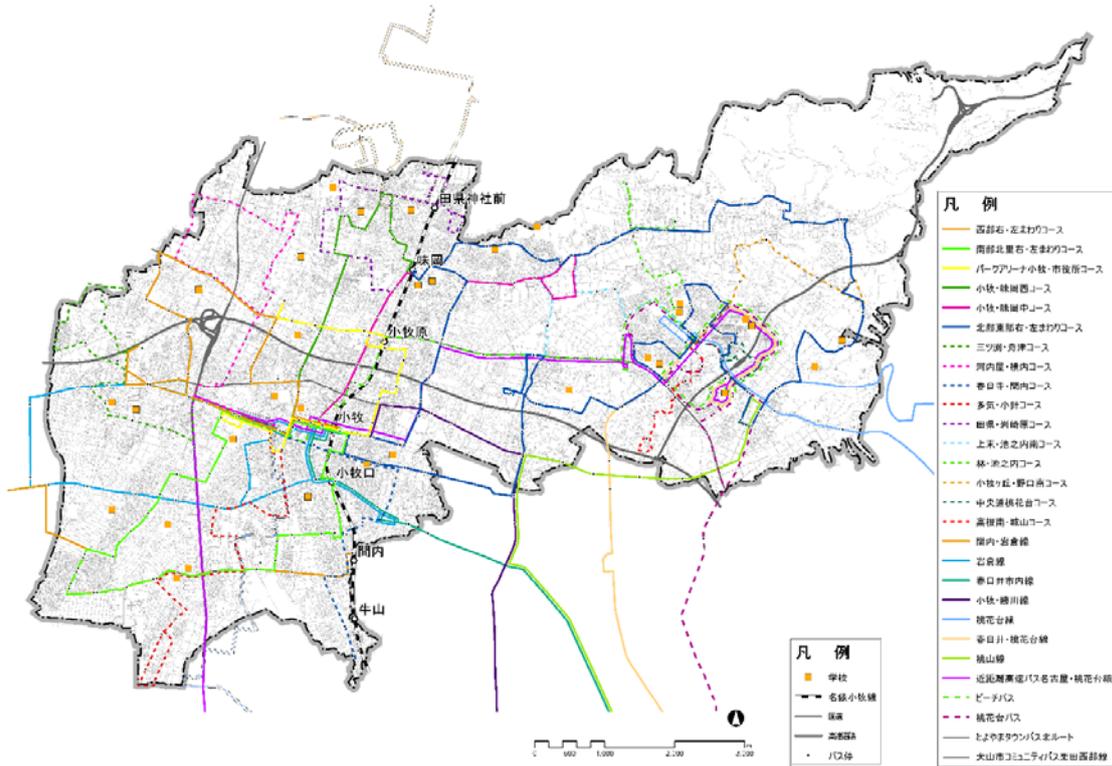
図 II-3-1 大型小売店の立地と公共交通網



(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

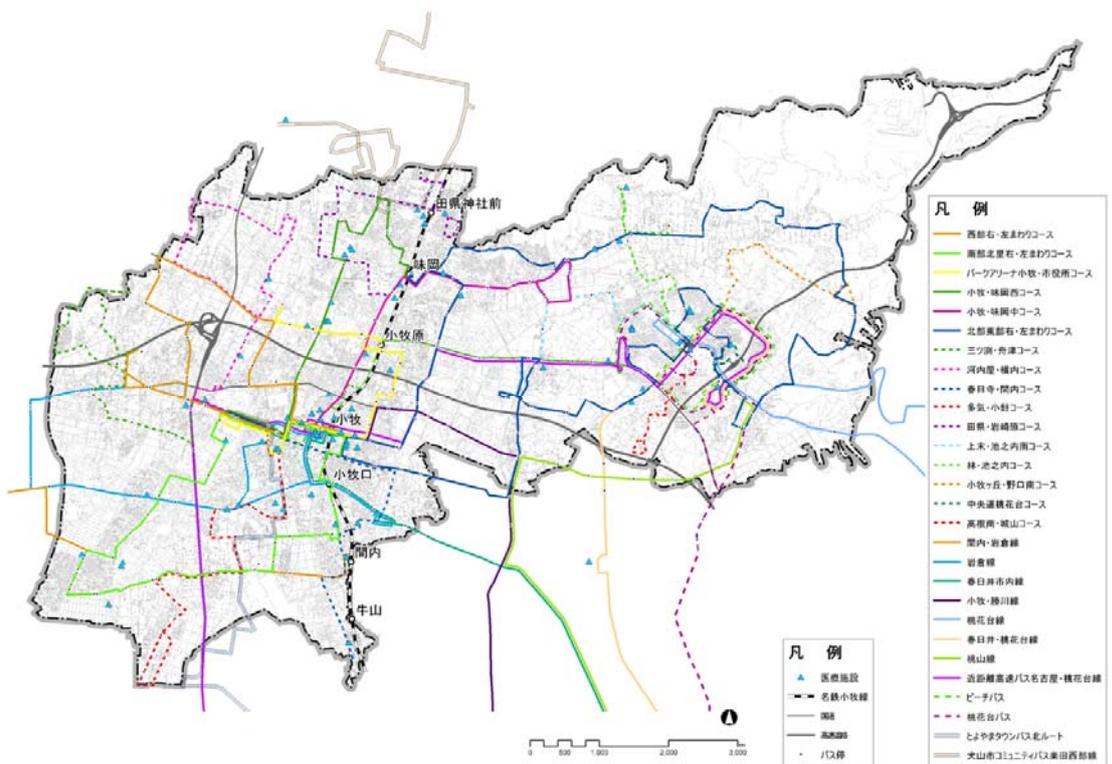
図 II-3-2 学校の立地と公共交通網



(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

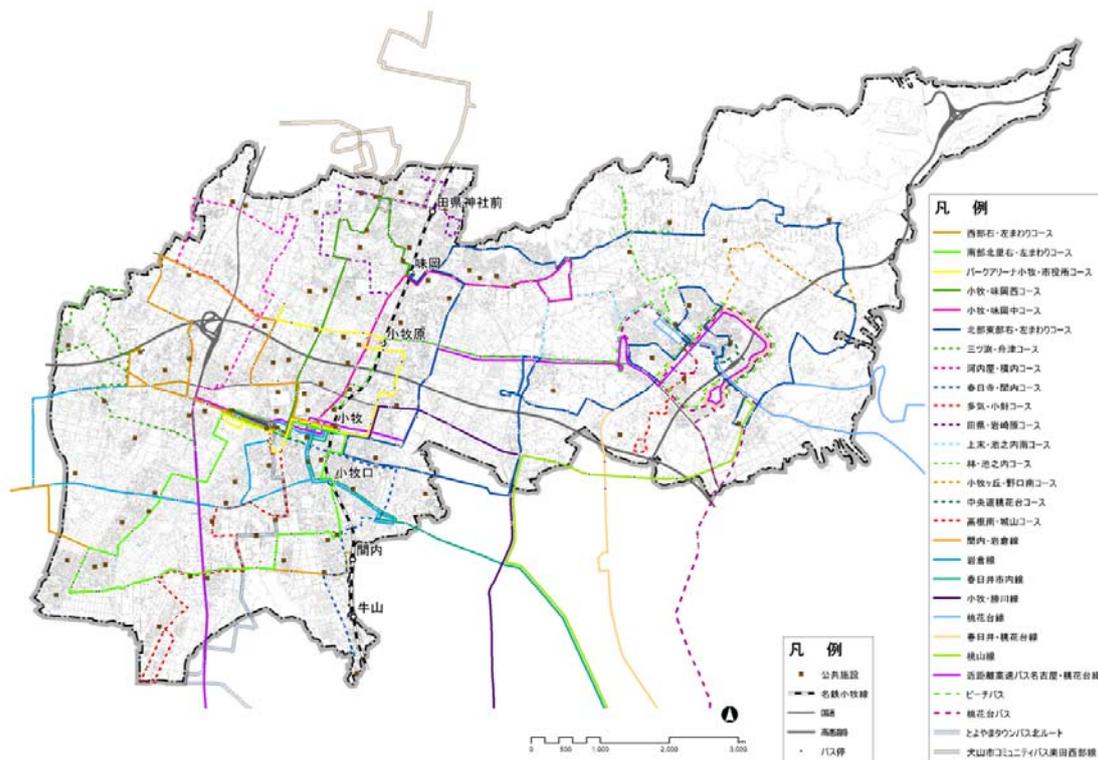
図 II-3-3 医療施設の立地と公共交通網



(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

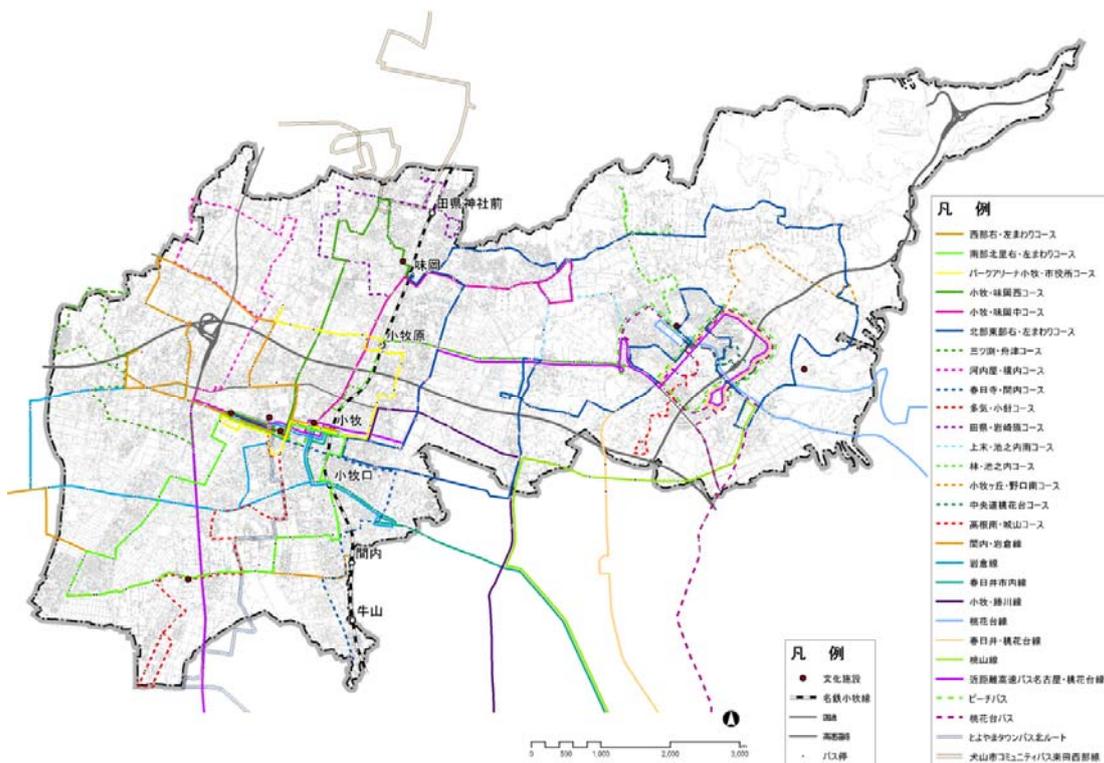
図Ⅱ-3-4 公共施設の立地と公共交通網



(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))

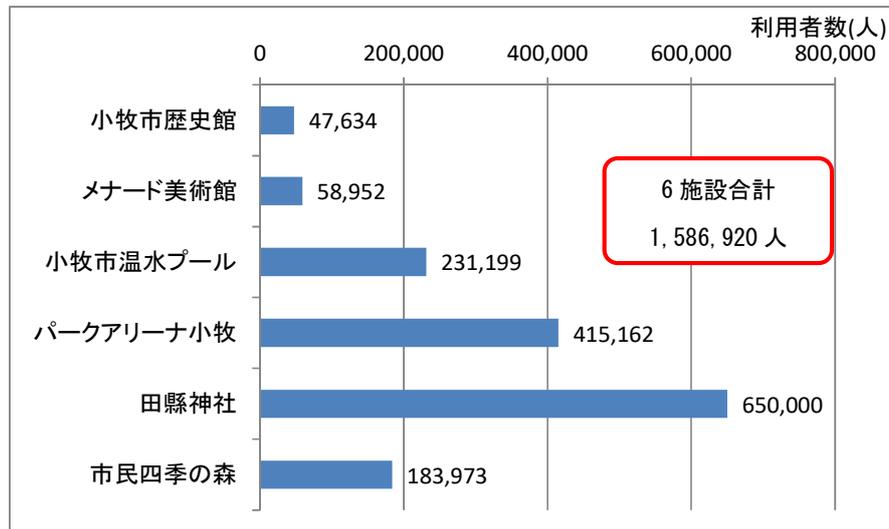
※文化施設：図書館や美術館等

(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。

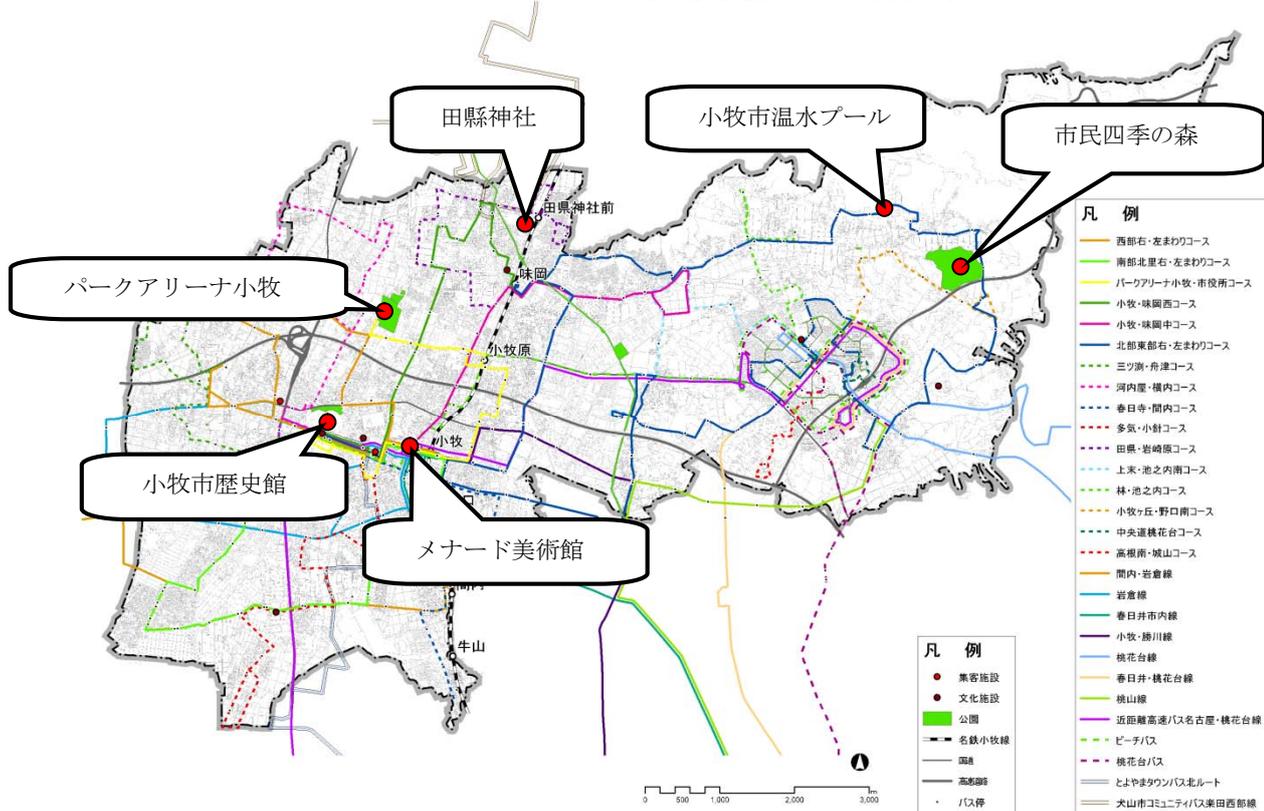
また、これらの主要な観光施設へは名鉄小牧線やこまき巡回バスでアクセスすることができます。

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）)

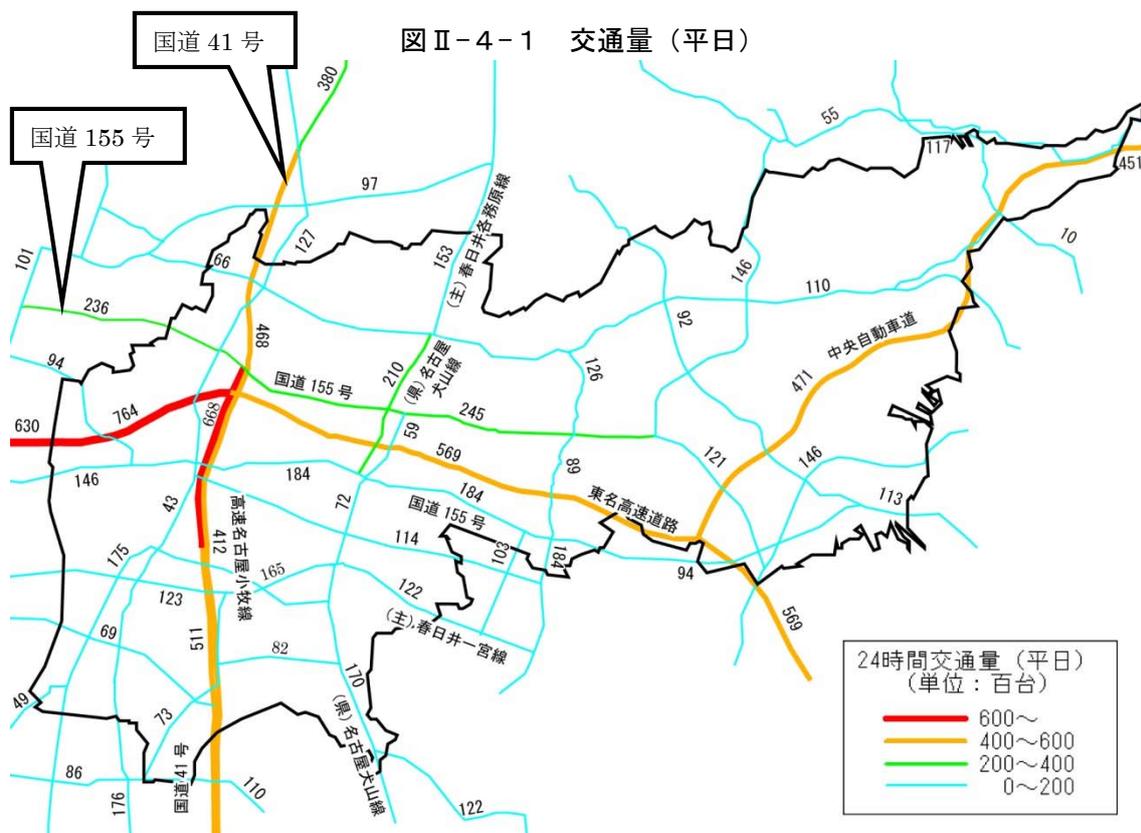
4. 既往調査から見た移動特性の把握

(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



(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

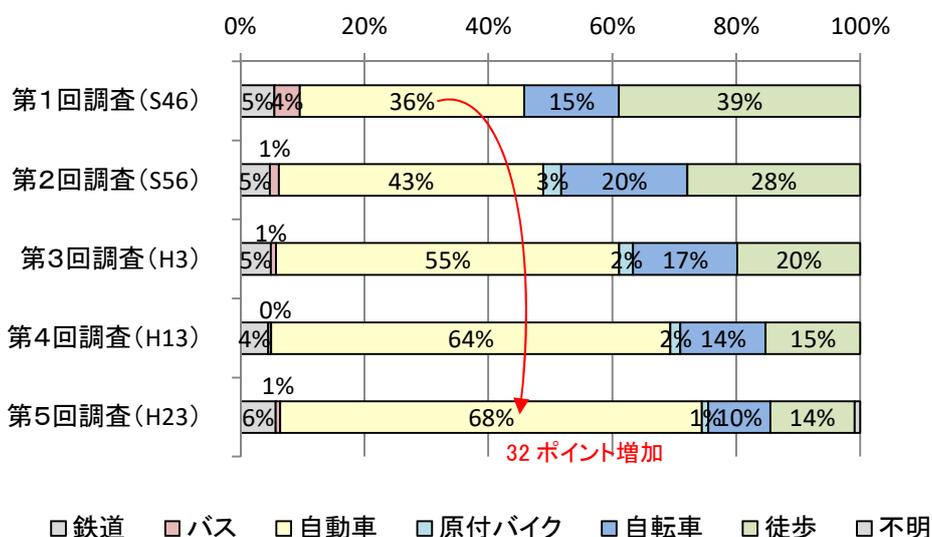
外出するときの移動手段(代表交通手段※)の利用割合の推移をみると、昭和46年以降、「自動車」の占める割合は増加を続けている一方、「自転車」、「徒歩」の割合は減少しています。

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。

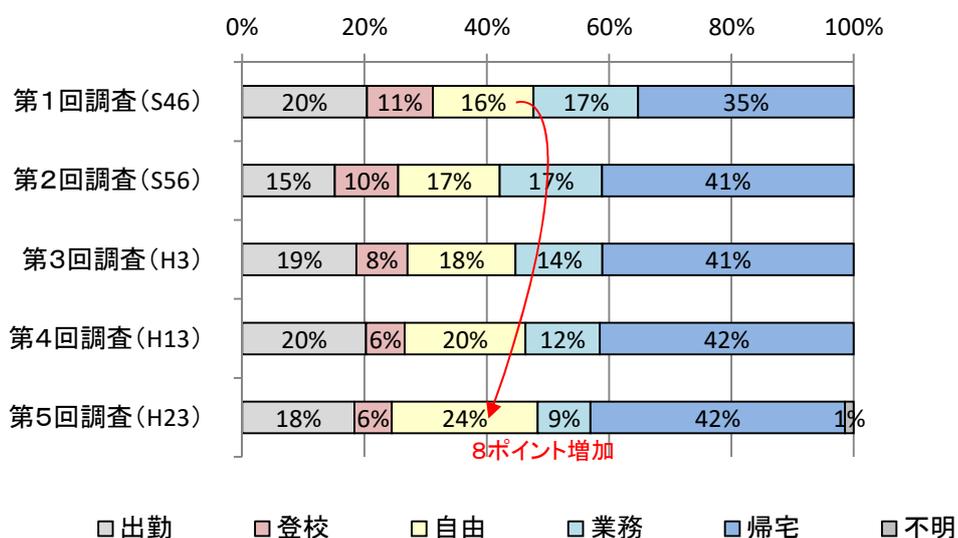
※参考資料 用語解説 参照

図II-4-4 代表交通手段別利用率の推移(小牧市)



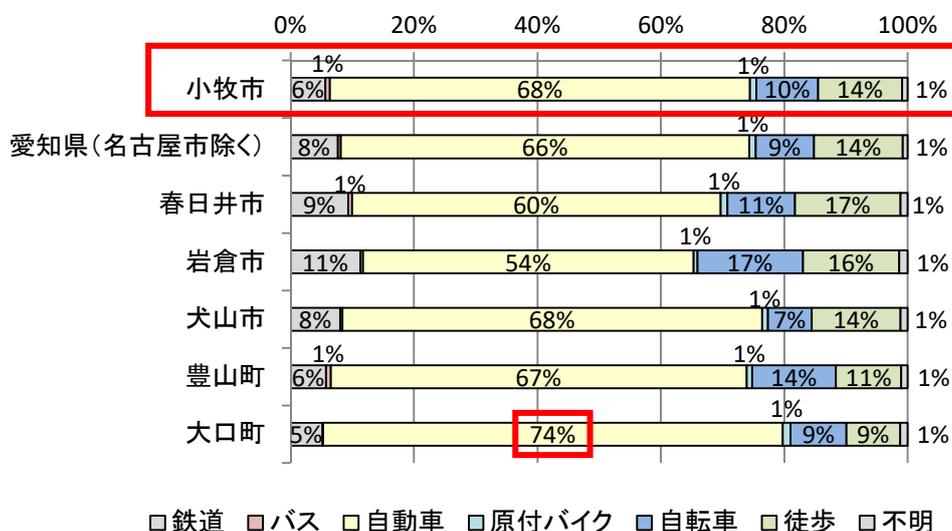
(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

図II-4-5 全手段目的別トリップ構成の推移(小牧市)



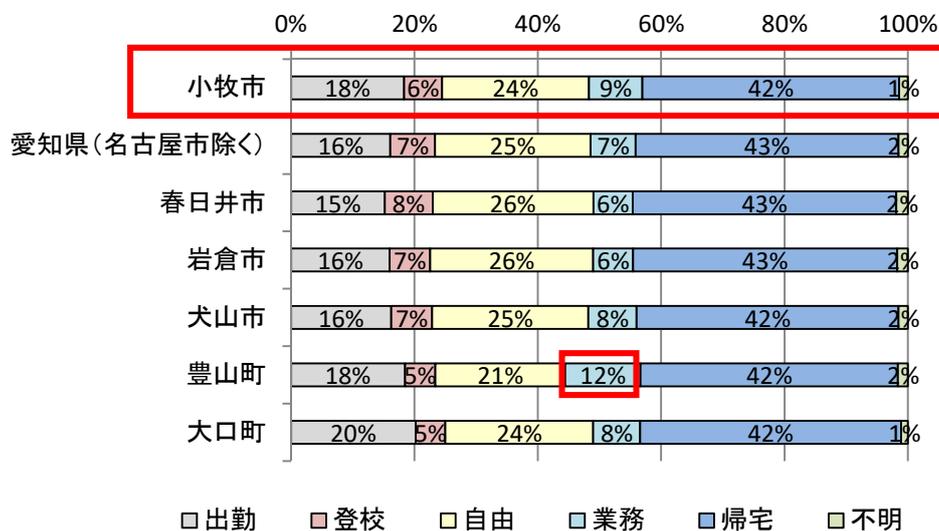
(資料：中京都市圏パーソントリップ調査)

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

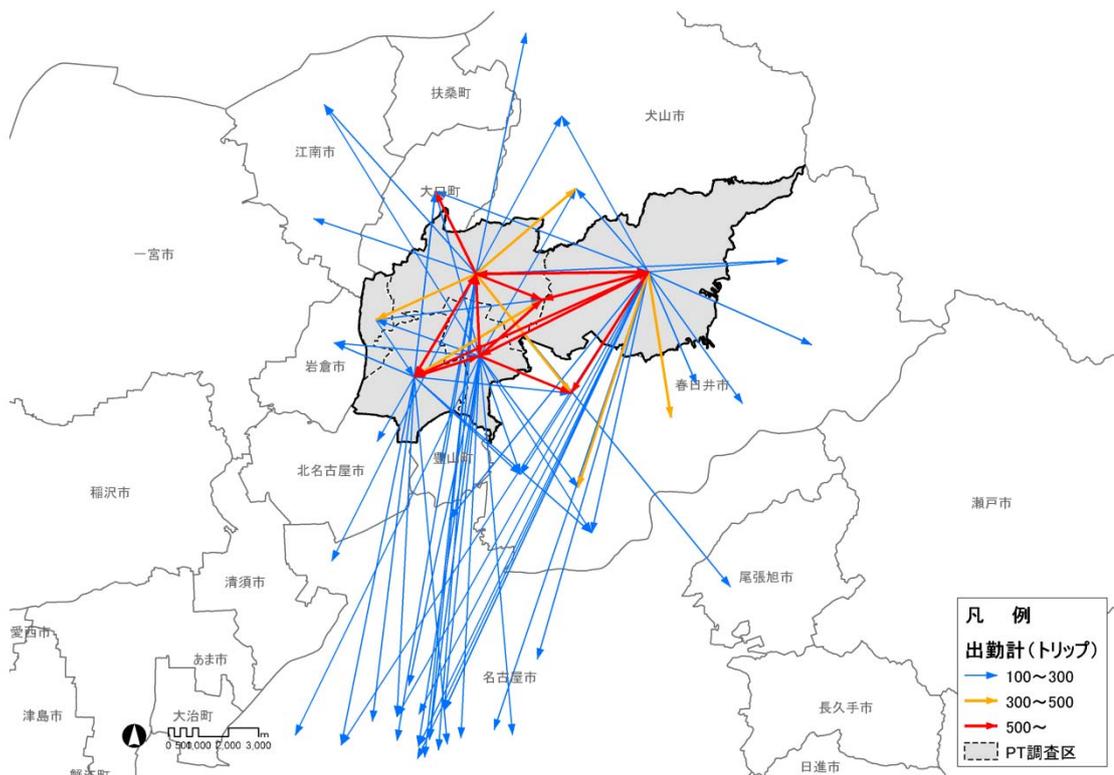


(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査(平成23年調査))

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。

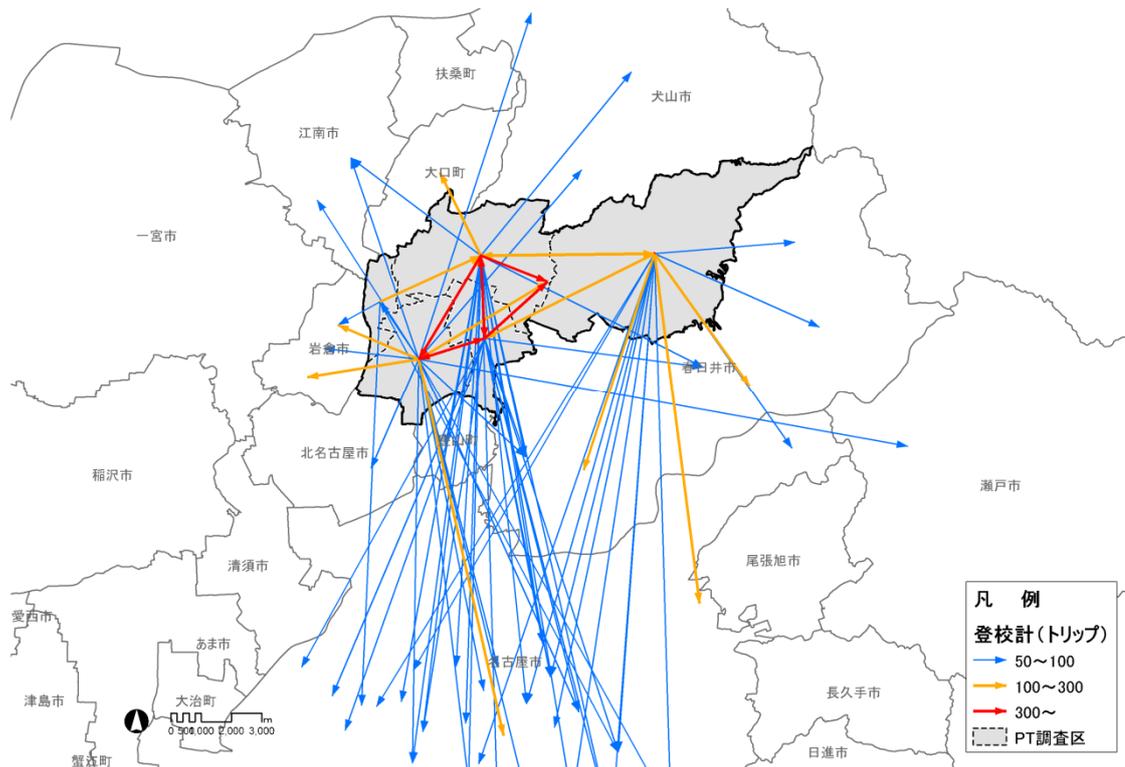
図 II-4-8 出勤目的の移動の行き先



(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

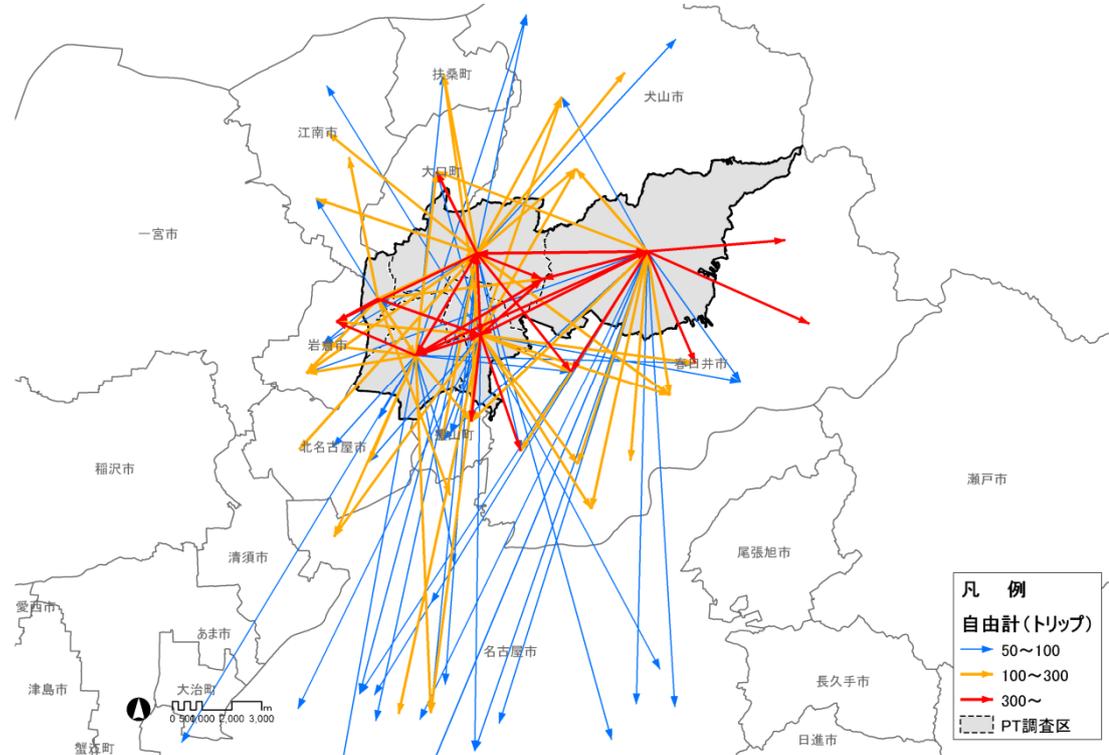
図 II-4-9 登校目的の移動の行き先



(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

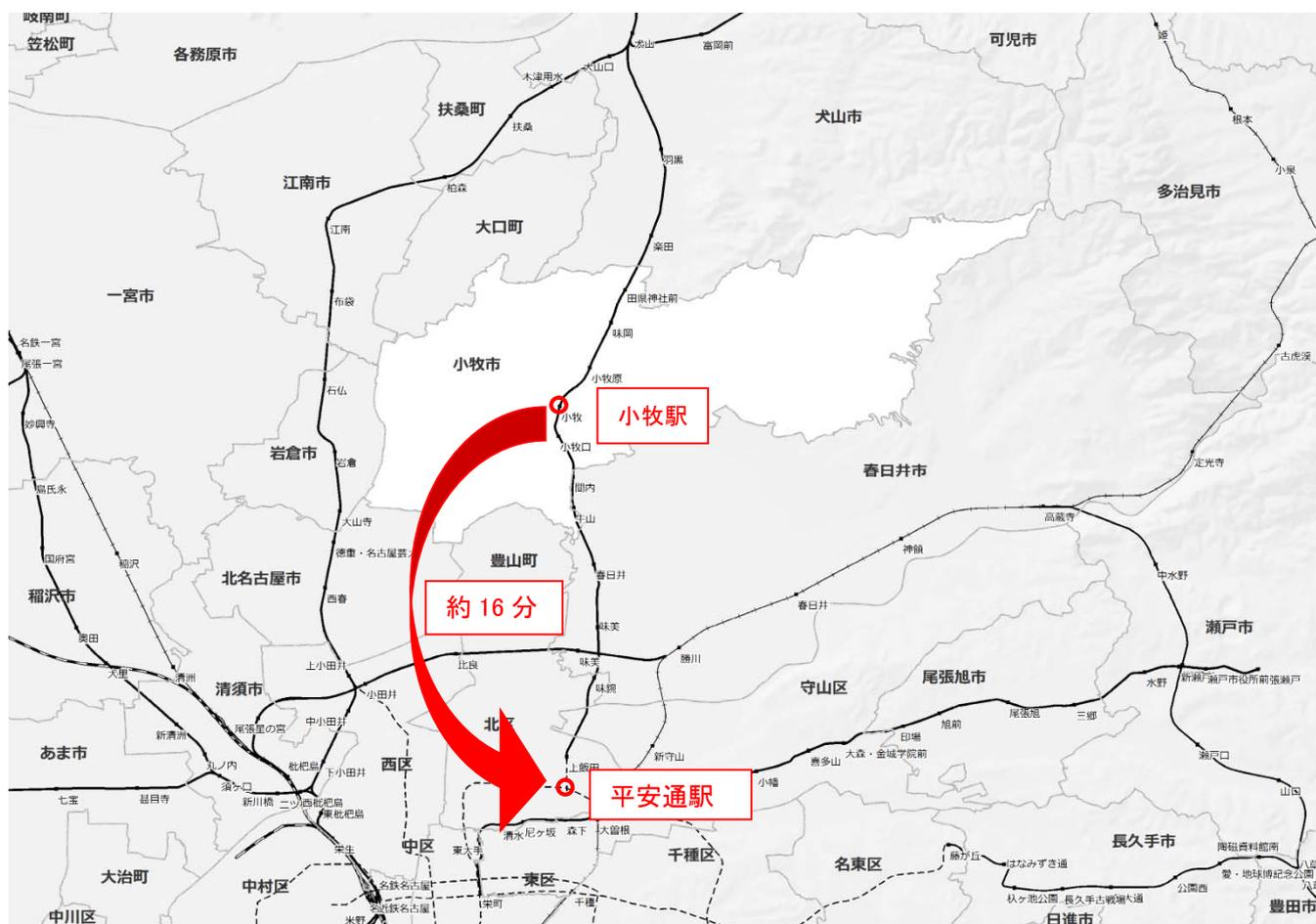
1) 鉄道

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。

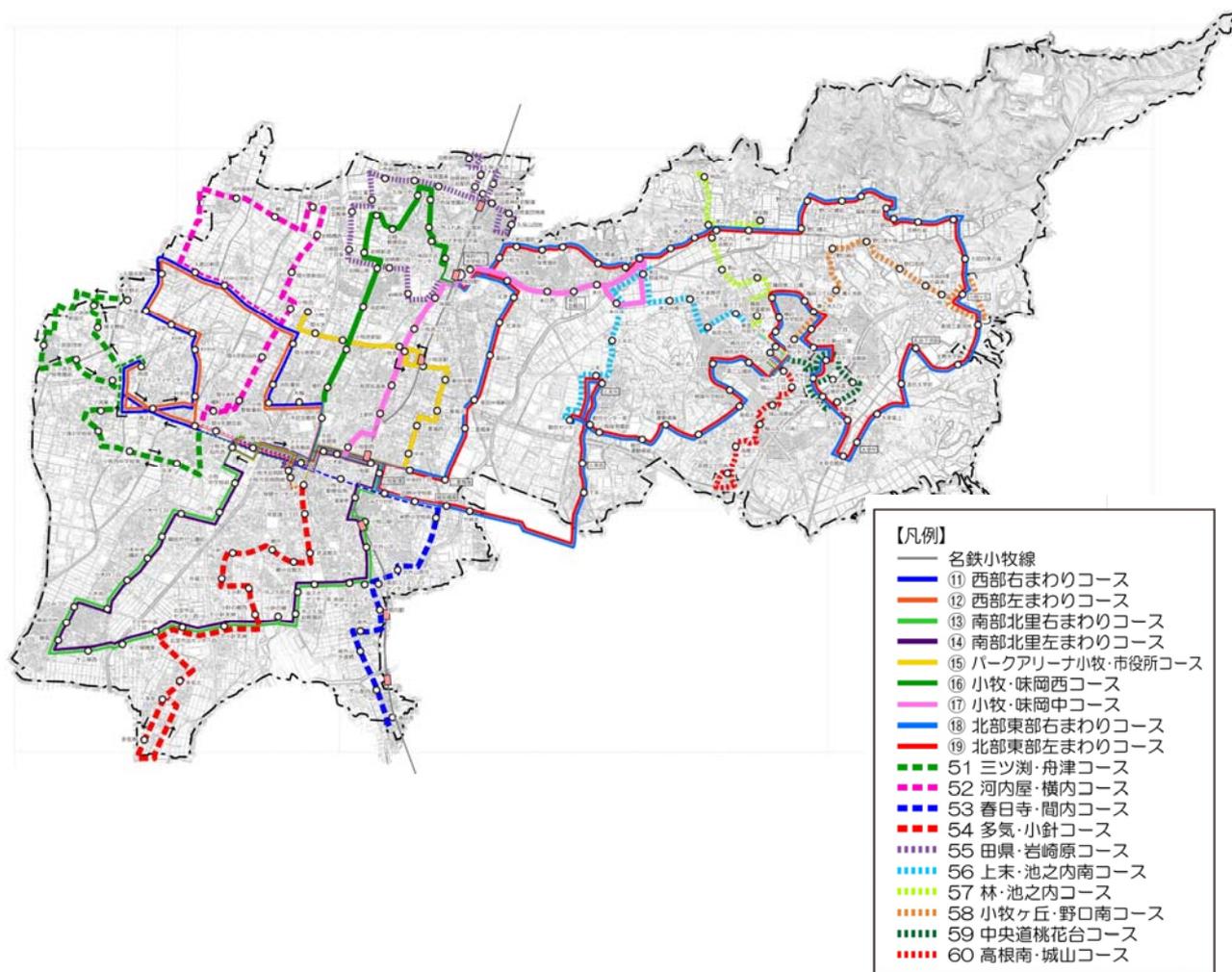
※間内駅は、ホームは春日井市に立地していますが、駅前広場は小牧市に立地しているため、本計画では小牧市内の駅として扱います。

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）)

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(株)の1社、バスのうち、路線バスはあおい交通(株)、名鉄バス(株)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(株)、小牧タクシー(株)、名鉄西部交通(株)の3社が運行しています。なお、名鉄バス(株)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(株)、東濃鉄道(株)、JRバス東海(株)、JRバス関東(株)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(株)
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(株)
		ピーチバス 桃花台バス	あおい交通(株)
		名古屋・桃花台線	名鉄バス(株)
	近距離高速バス	中央道桃花台バス停発着路線	名鉄バス(株) 東濃鉄道(株)
		中央道桃花台バス停発着路線	名鉄バス(株) JR東海バス(株) JRバス関東(株)
	高速バス	中央道桃花台バス停発着路線	名鉄バス(株) JR東海バス(株) JRバス関東(株)
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(株) 小牧タクシー(株) 名鉄西部交通(株)

※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

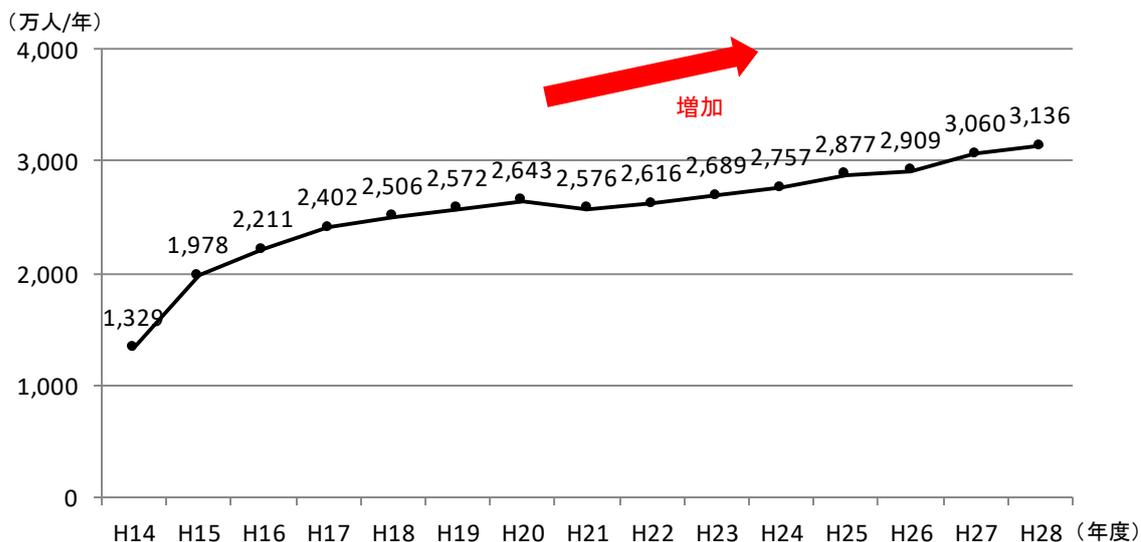
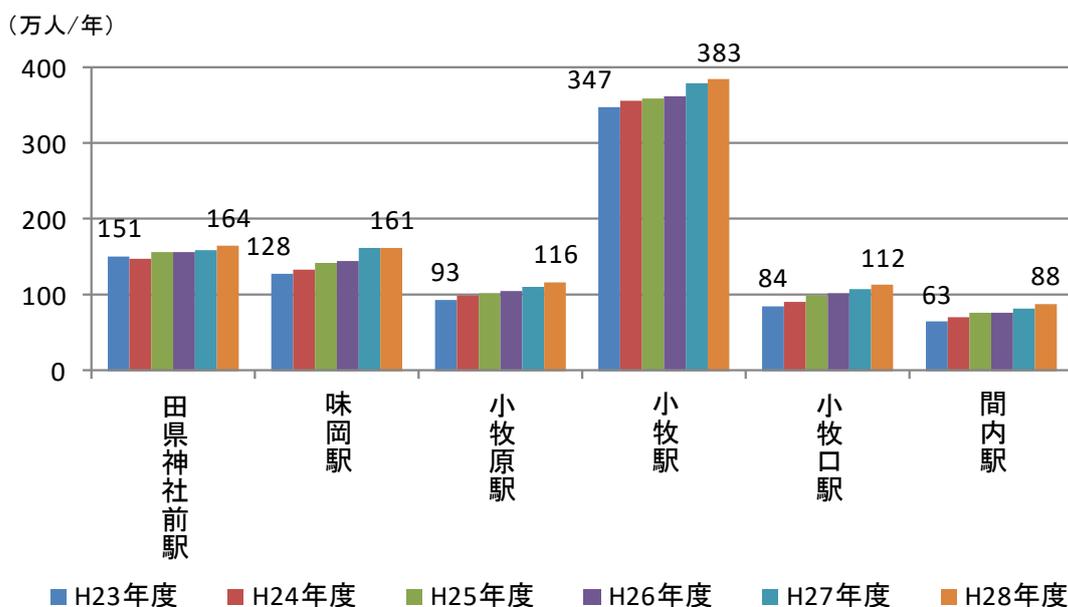


図 II-5-5 駅別乗降客数の推移



※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



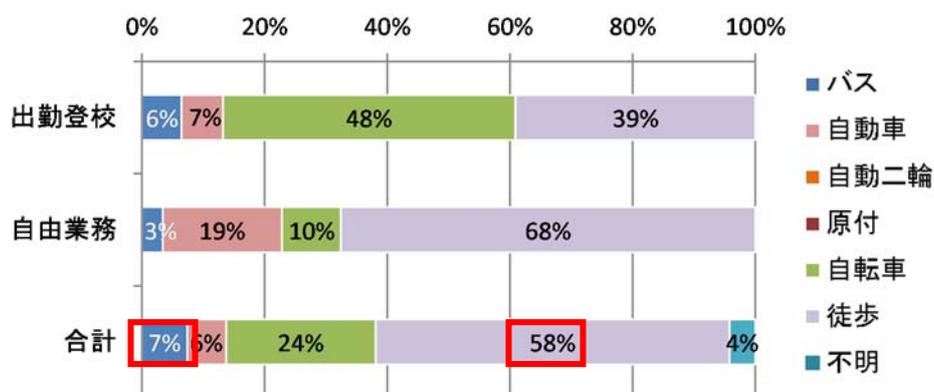
（資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年調査））

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



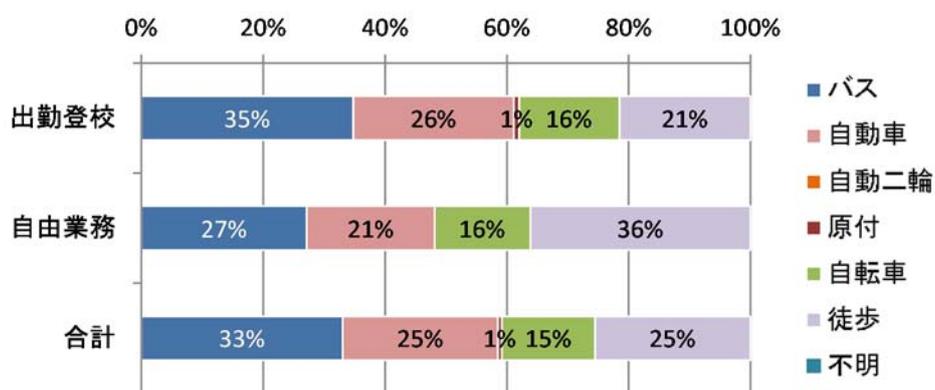
(資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査 (平成23年調査))

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
			(小牧市民病院前経由)	27	2	6:50 ~ 21:24	
			(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・味噌西コース	10	1	7:02 ~ 20:23		
		⑰小牧・味噌中コース	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 三ツ淵・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

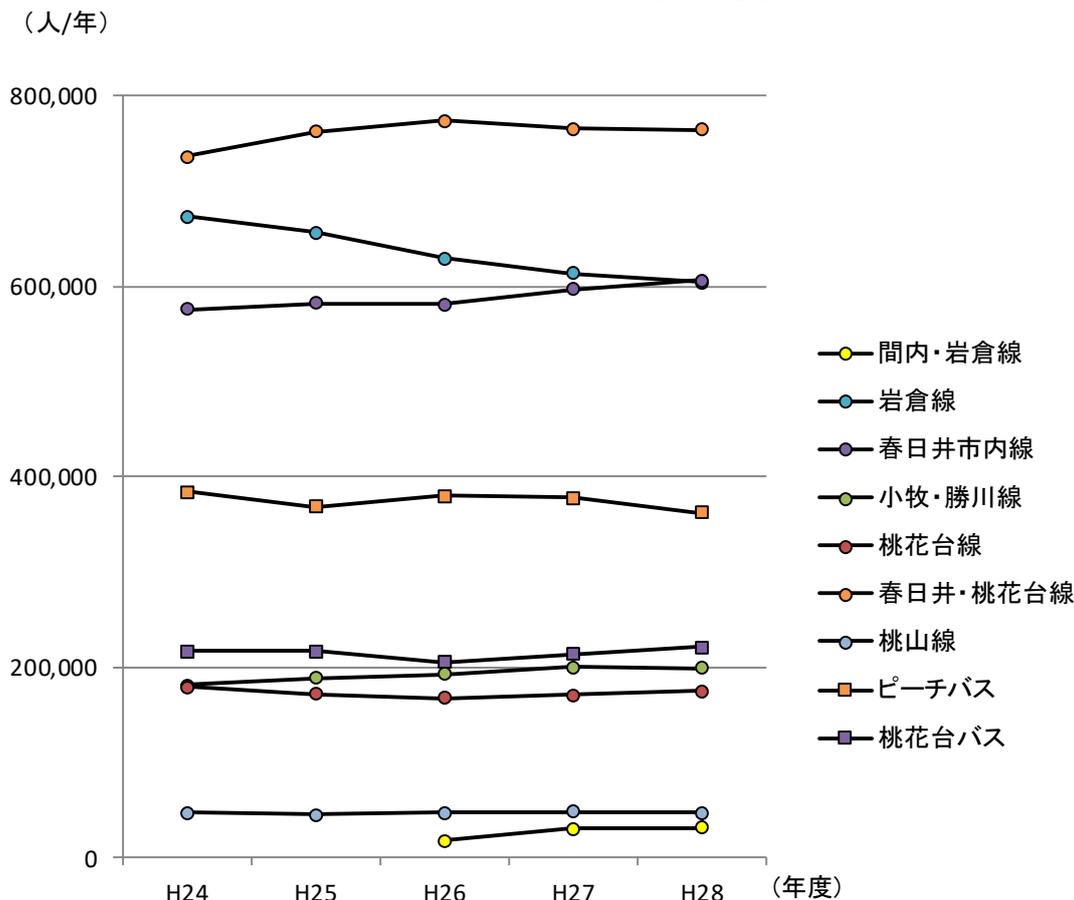
※8：月・火・金曜日みの運行

(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

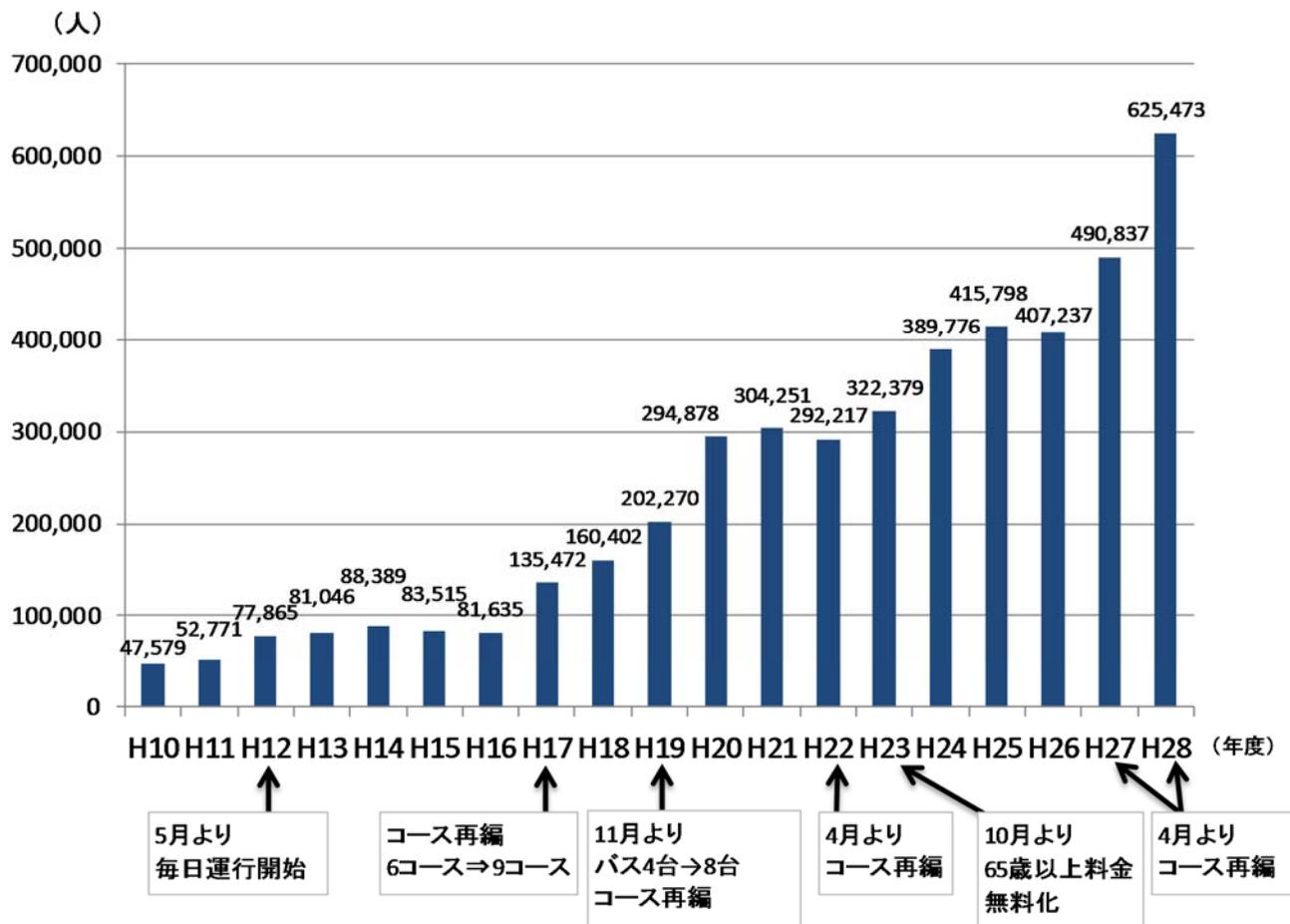
(ウ) こまき巡回バス利用状況

こまき巡回バスの利用者数は、ルートへ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



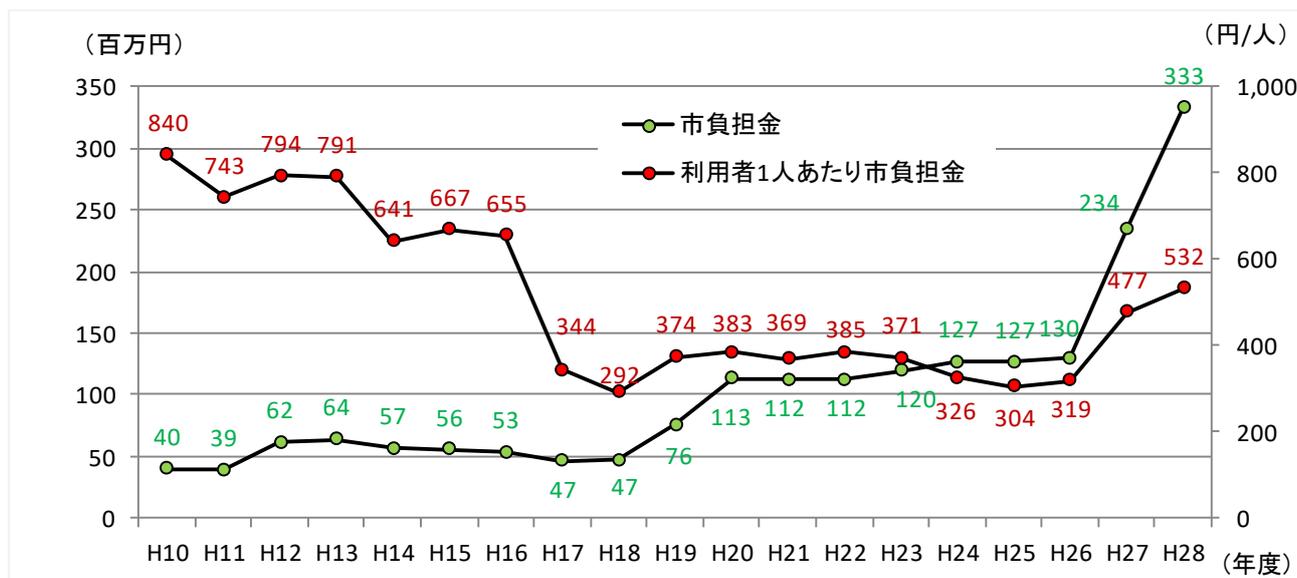
(エ) 小牧市の運行負担金

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

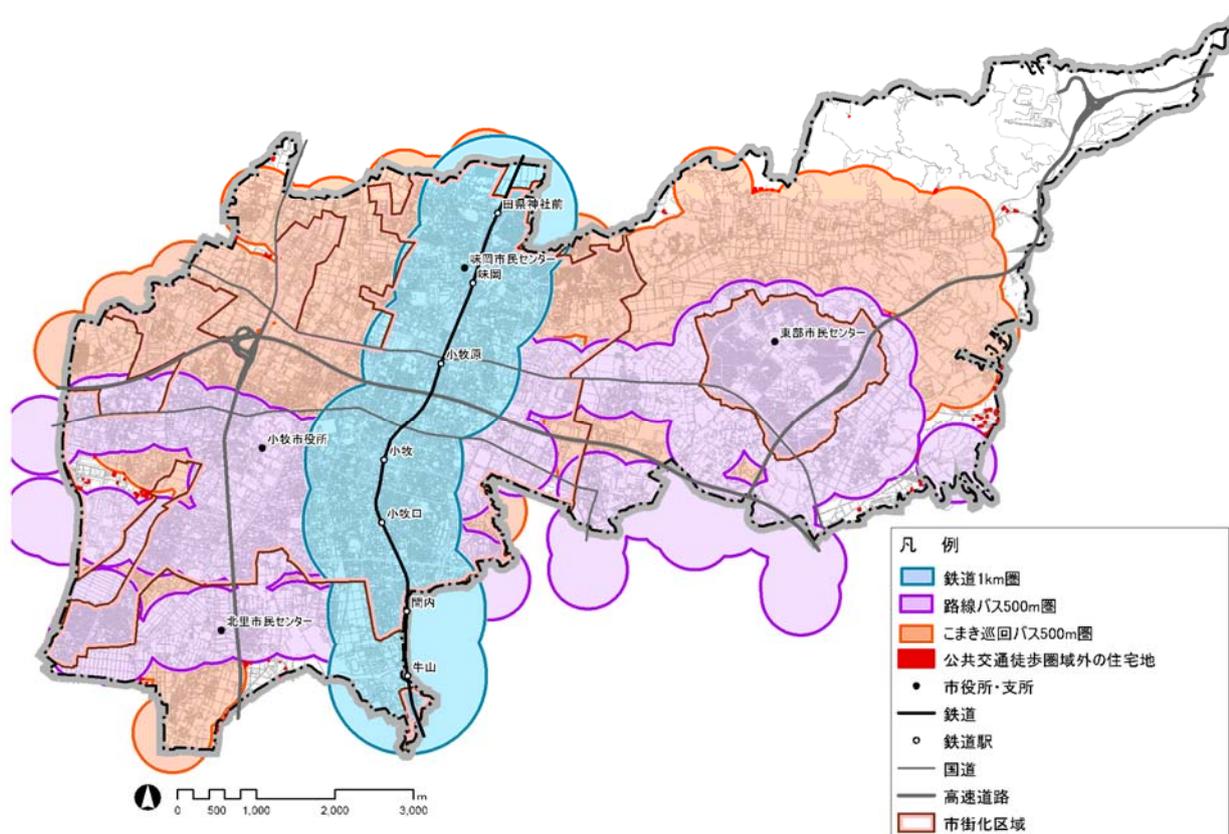
公共交通のサービス状況を把握するため、鉄道駅及びバス停からの徒歩圏による人口カバー率を算出します。

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1km、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1km）、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16.3km（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。

$$\text{待ち時間の期待値} = 60 \text{ 分} / 1 \text{ 時間あたりの片道の運行本数} \times 2$$

③所要時間ごとに人口及び高齢者人口を算出します。

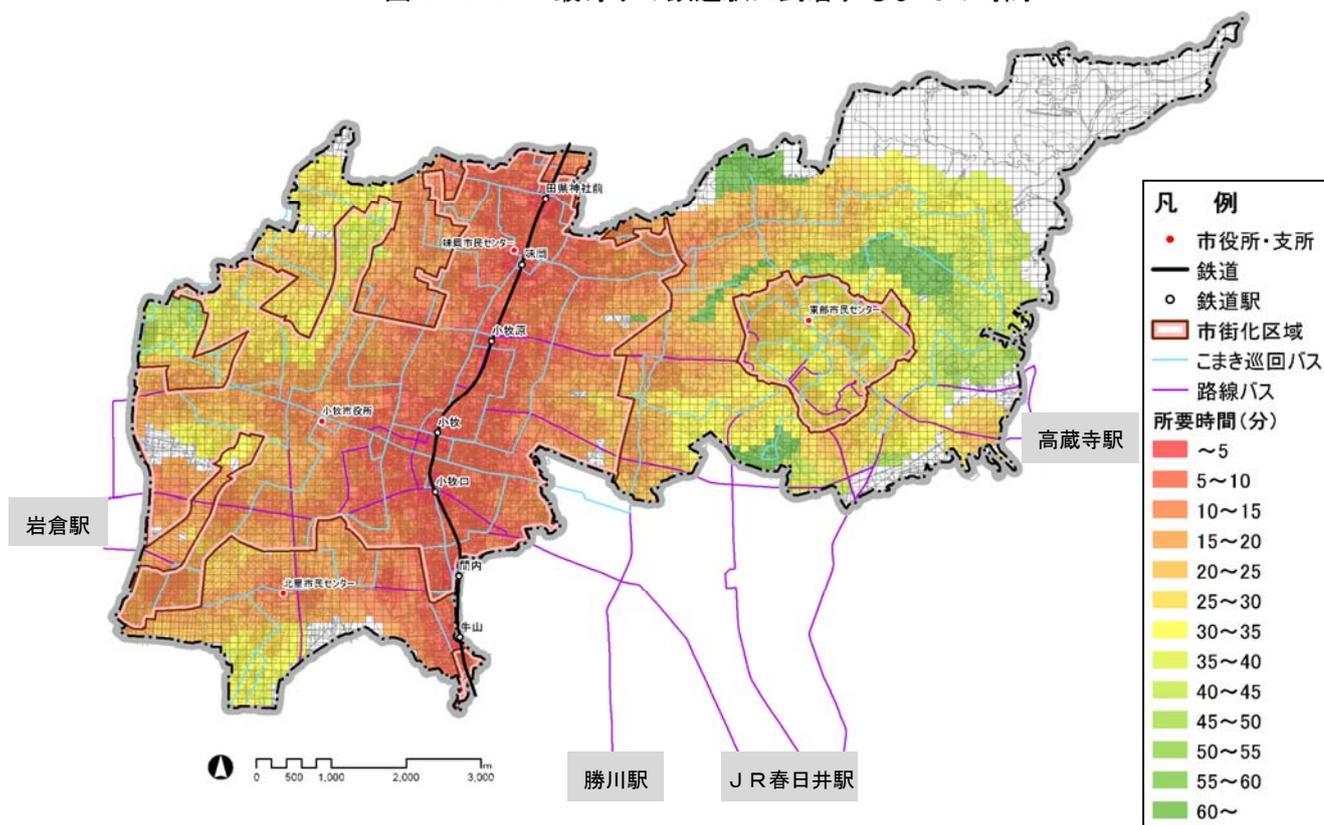
※1 旅行速度：移動に要した時間（信号待ちや交通渋滞による停止を含む）を移動距離で除した値

※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



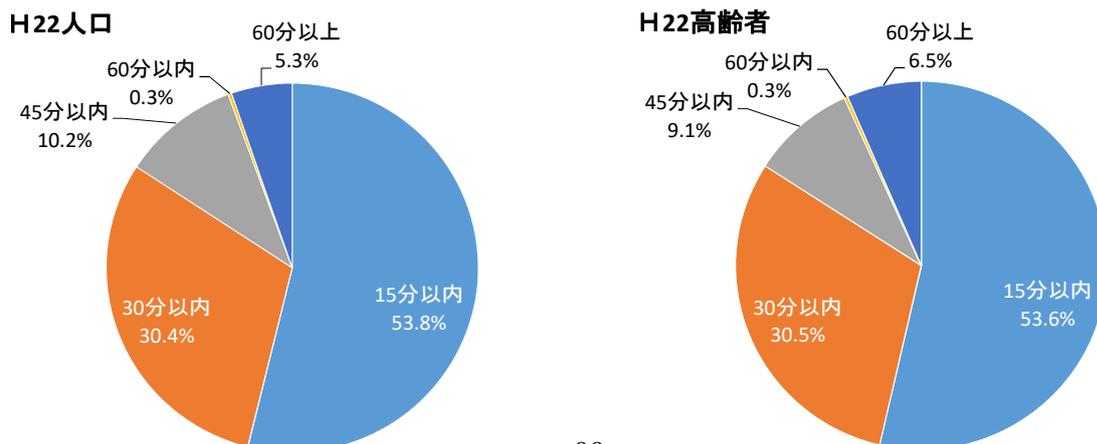
※平成 28 年 4 月時点のバスルートをもとに評価を行った。

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 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

Ⅲ 各種アンケート等の実施結果

1. 各種アンケート調査

(1) 市民アンケート

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、多様化する公共交通に対するニーズや、公共交通の確保・維持に関するあり方を検討する上で必要となる基礎的数値を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査対象、調査方法及び回収結果

	内容
調査対象	15 歳以上の市民
配布数	3,000 通
抽出方法	無作為抽出
調査方法	郵送方法による配布・回収
調査時期	平成28年 8月31日（水）～9月13日（火）
回収率	41.8%（回収数：1,255票/配布数：3,000票）
必要サンプル数*	1,059票（回収数が上回った為、この回答は有効）

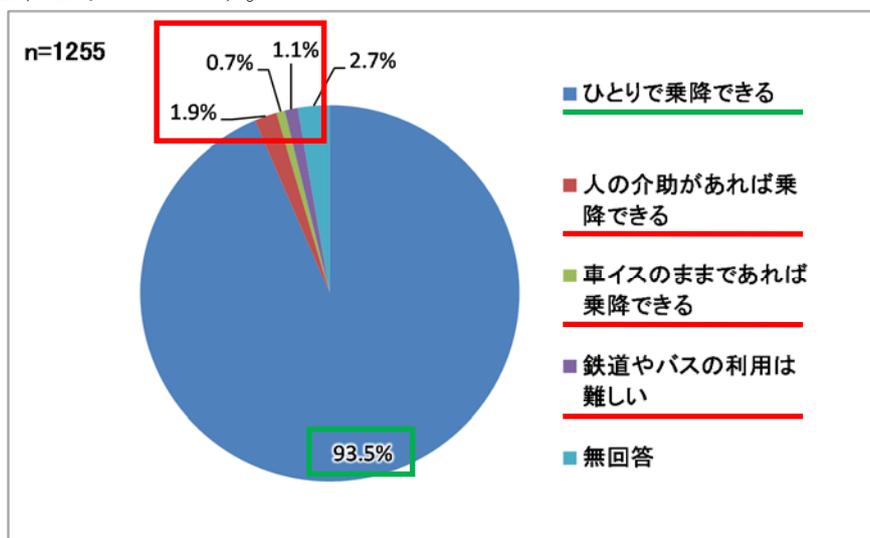
※H28年7月時点の15歳以上の人口を母集団とし、信頼度95%で調査精度±3%を確保する場合

2) 項目別集計結果（抜粋）

①移動条件について

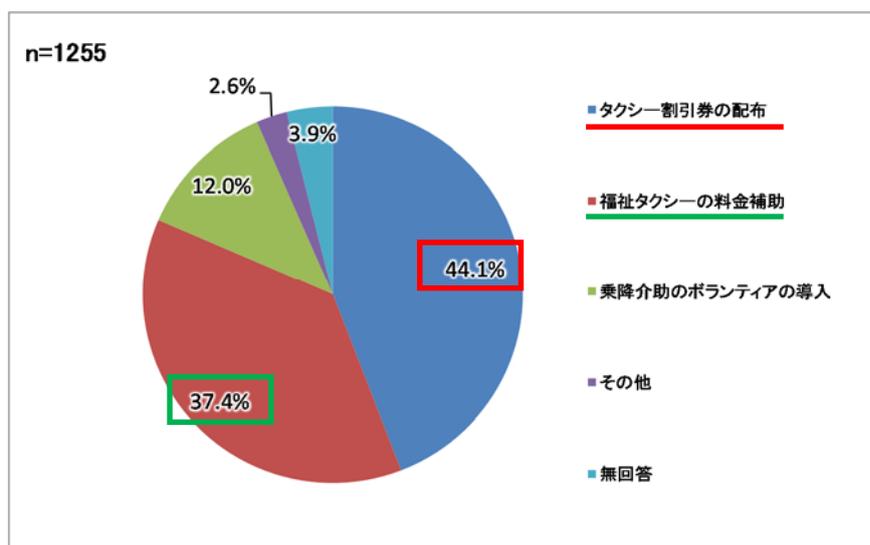
〈問7〉鉄道やバスの乗り降りについて

■「ひとりで乗降できる」が約94%を占める一方、「人の介助があれば乗降できる」、「車イスのままであれば乗降できる」がそれぞれ約1～2%、「鉄道やバスの利用は難しい」とされる方も約1%となっています。



〈問8〉自力での移動が困難になったときに実施してほしい施策

■「タクシー割引券の配布」が約44%と最も多く、次いで「福祉タクシーの料金補助」が約37%となっています。

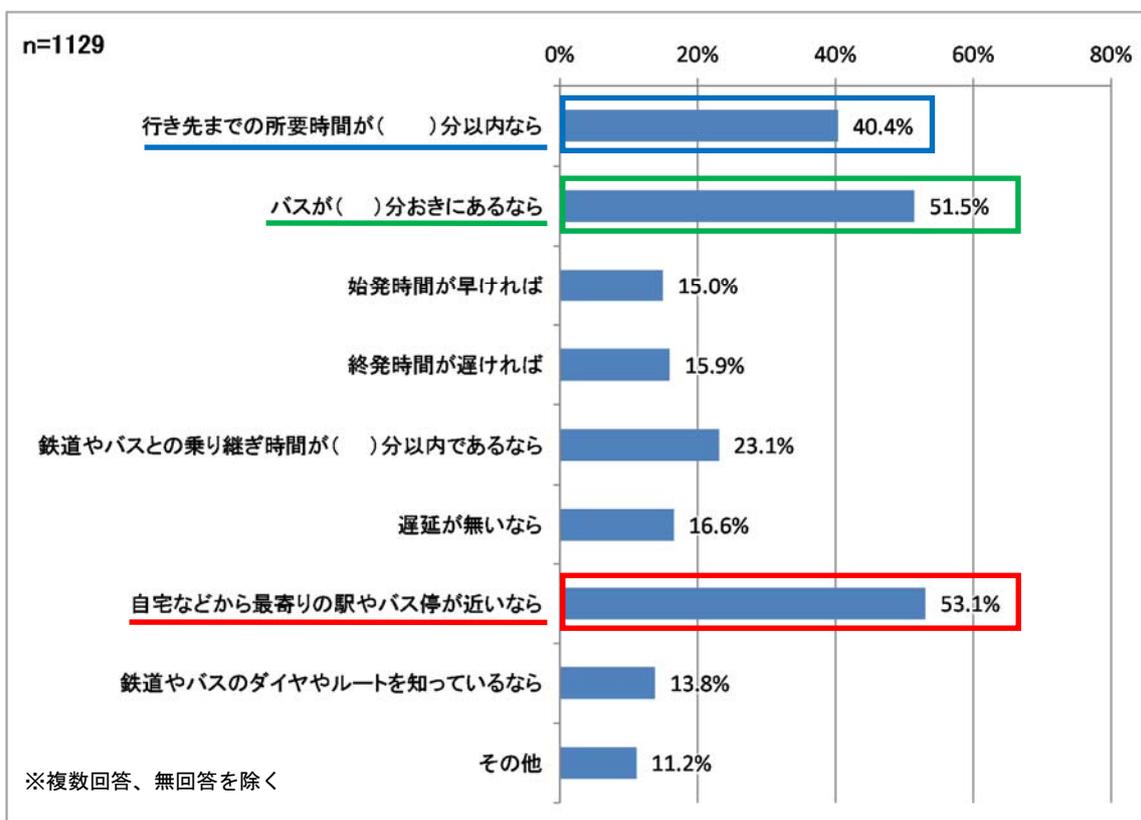


②自家用車の利用について

【自家用車の利用者への質問】

〈問12〉公共交通が利用可能となる条件

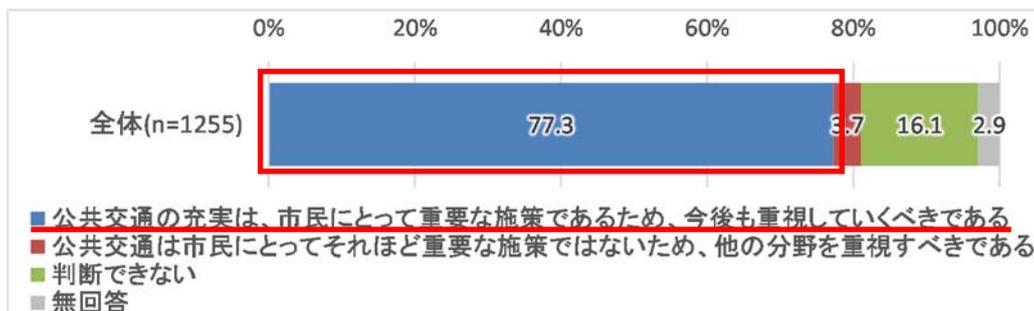
■「自宅などから最寄りの駅やバス停が近いなら」が約53%と最も多く、次いで「バスが()分おきにあるなら」、「行き先までの所要時間が()分以内なら」の順に多くなっています。



③こまき巡回バスについて

〈問 25〉公共交通に対する市の方向性について

■「公共交通の充実が、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%を占めています。



〈問 26〉こまき巡回バスの料金体系について

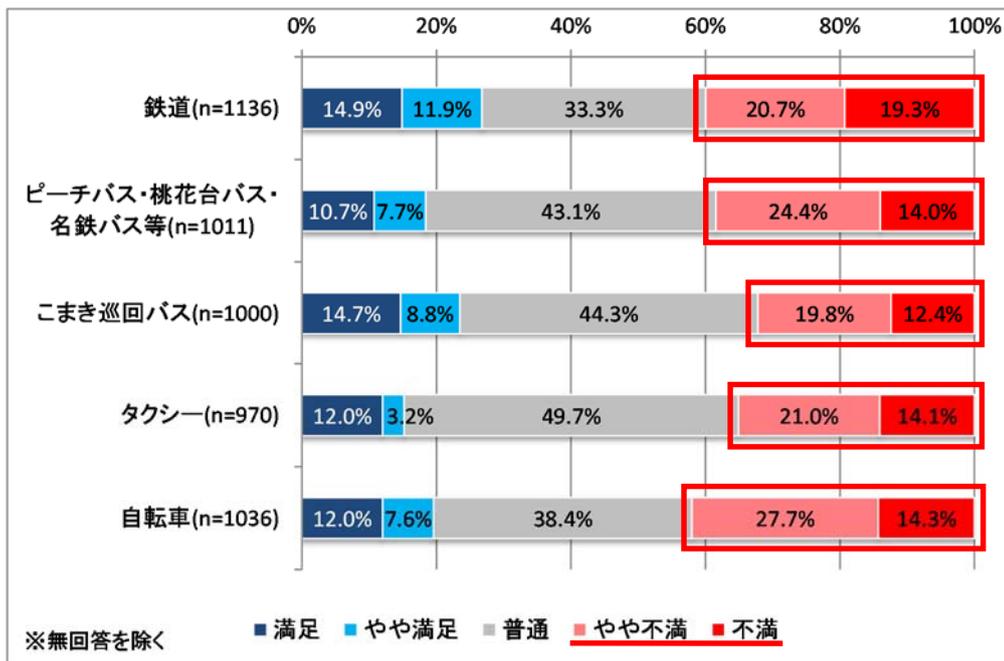
■「現状の料金体系を維持し、市負担額はこのままでよい」が約 47%を占める一方、「65歳以上の料金無料を市内の方に限定して、少しでも市負担額を減らすべき」も約 40%を占めています。



④公共交通の維持・活性化について

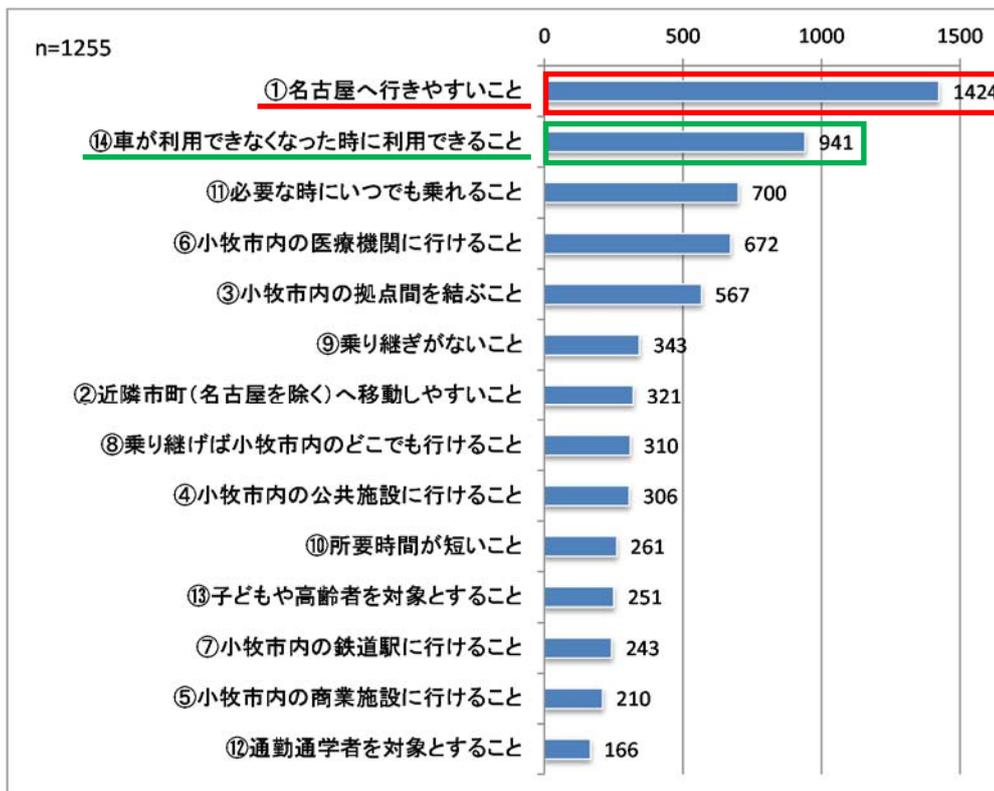
〈問 29〉小牧市内の交通環境の満足度

■ いずれの交通手段も、不満足度が満足度を上回っています。



〈問 30〉今後の公共交通に期待する役割

■ 「名古屋へ行きやすいこと」が最も多く、次いで「車が利用できなくなった時に利用できること」が多くなっています。



※上位3つを選択

※1つ目を3ポイント、2つ目を2ポイント、3つ目を1ポイントとして集計

(2) バス利用者アンケート調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、市内を運行する路線バス及びこまき巡回バスの満足度、重要度、改善点等の意向を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査対象、調査方法及び回収結果

	内容
調査対象	小牧市内を運行する路線バスの各路線及びこまき巡回バスの各コースの調査期間における全利用者
配布数	14,147 通 路線バス（ピーチバス・桃花台バス・名鉄バス）：11,234 通 こまき巡回バス：2,913 通
調査方法	バス車内での配布 郵送方法による回収
調査時期	路線バス：平成28年9月8日(木)（9月26日(月)に補足調査を実施） こまき巡回バス：平成28年9月4日(日)～9月10日(土)
回収率	23.9%（回収数：3,383票/配布数：14,147票）
必要サンプル数※	1,937票（回収数が上回った為、この回答は有効）

※調査期間中の利用者（平成27年9月の利用者数より想定利用者数を算出）を母集団とし、信頼度95%で調査精度±3%を確保する場合

※天候不順により、補足調査を実施

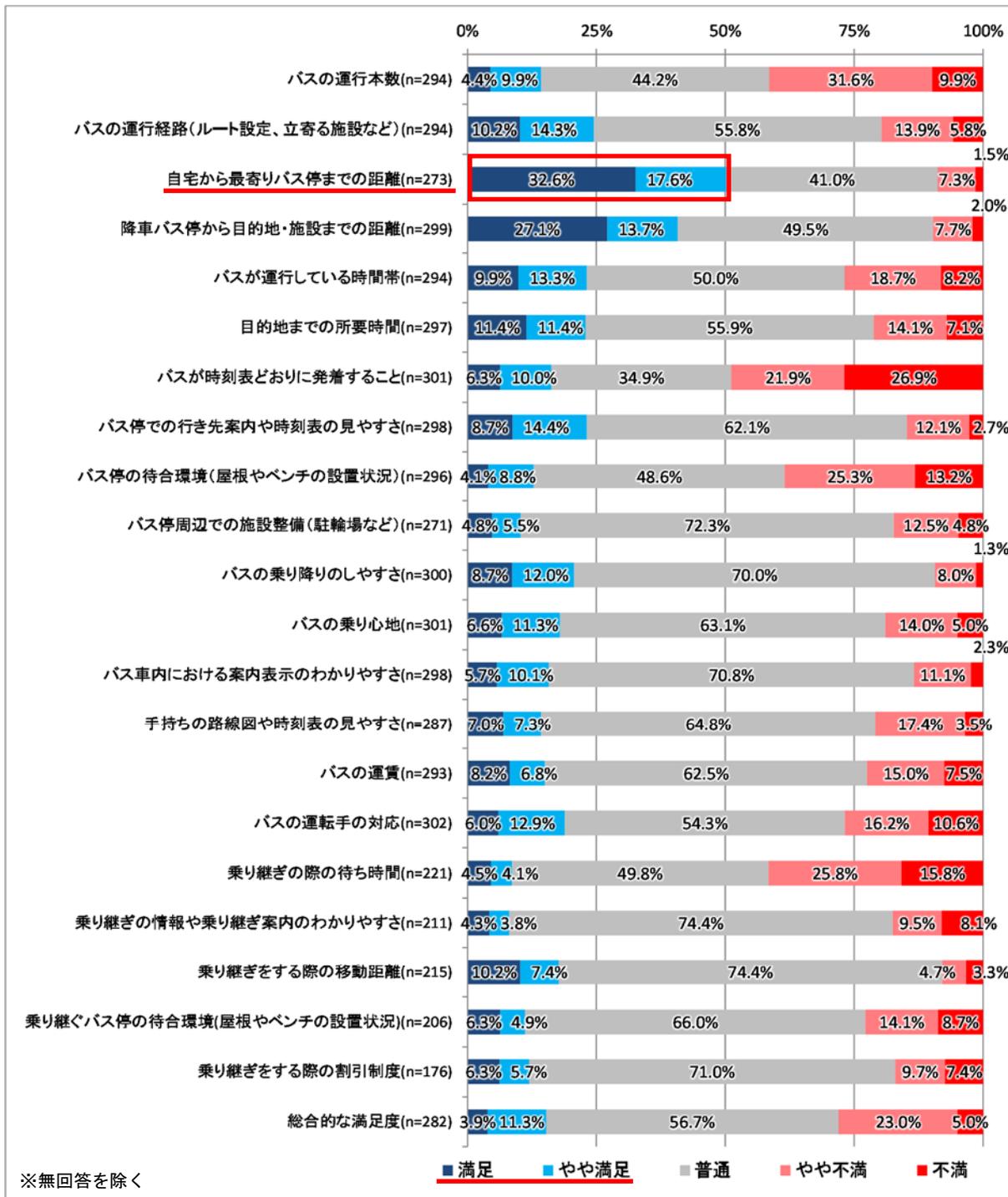
2) 調査結果(抜粋)

①バスの満足度について

【ピーチバスの利用者への質問】

〈問 13〉ピーチバスの満足度

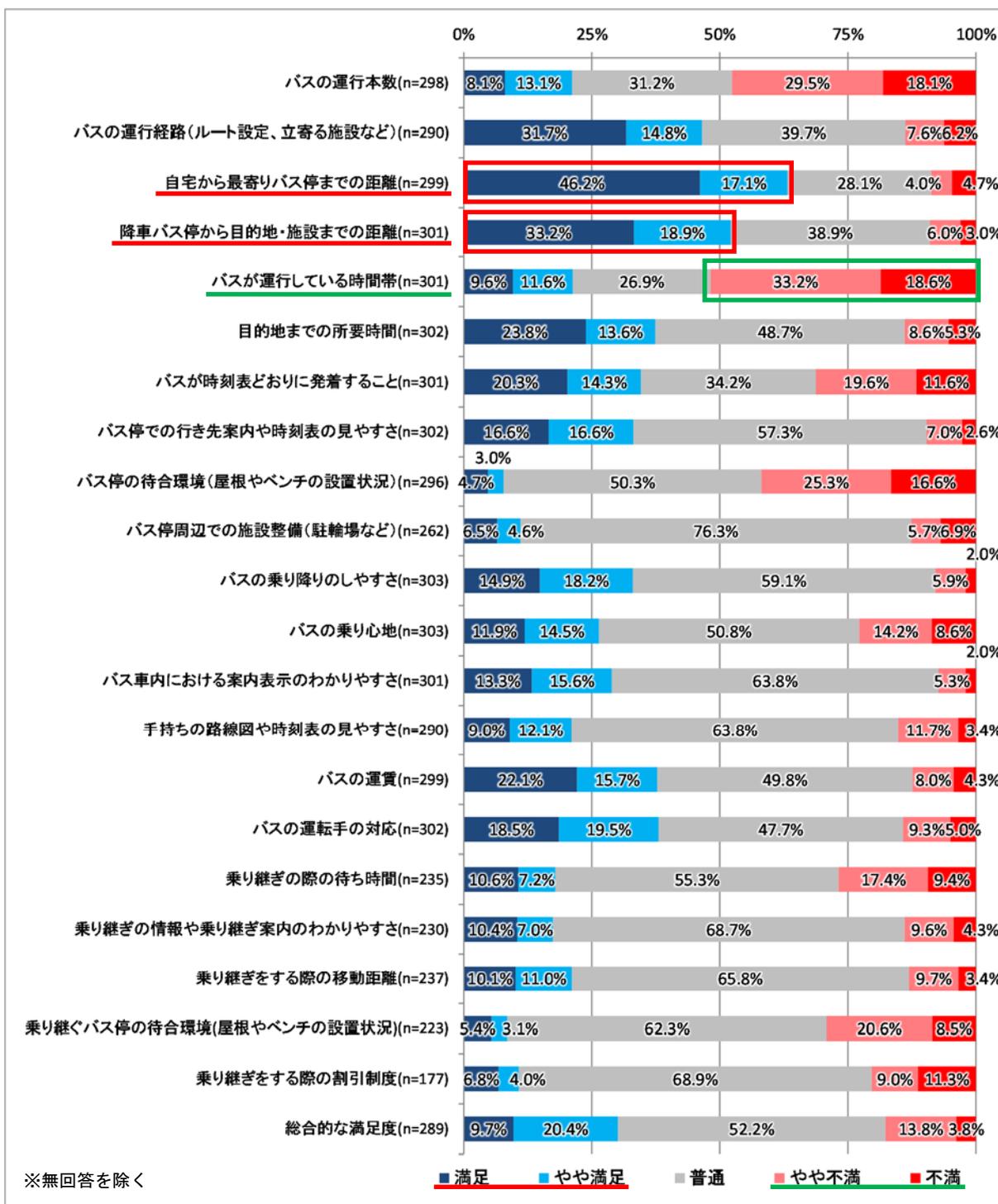
■ 「自宅から最寄りバス停までの距離」の満足度が高くなっています。



【桃花台バスの利用者への質問】

〈問 13〉桃花台バスの満足度

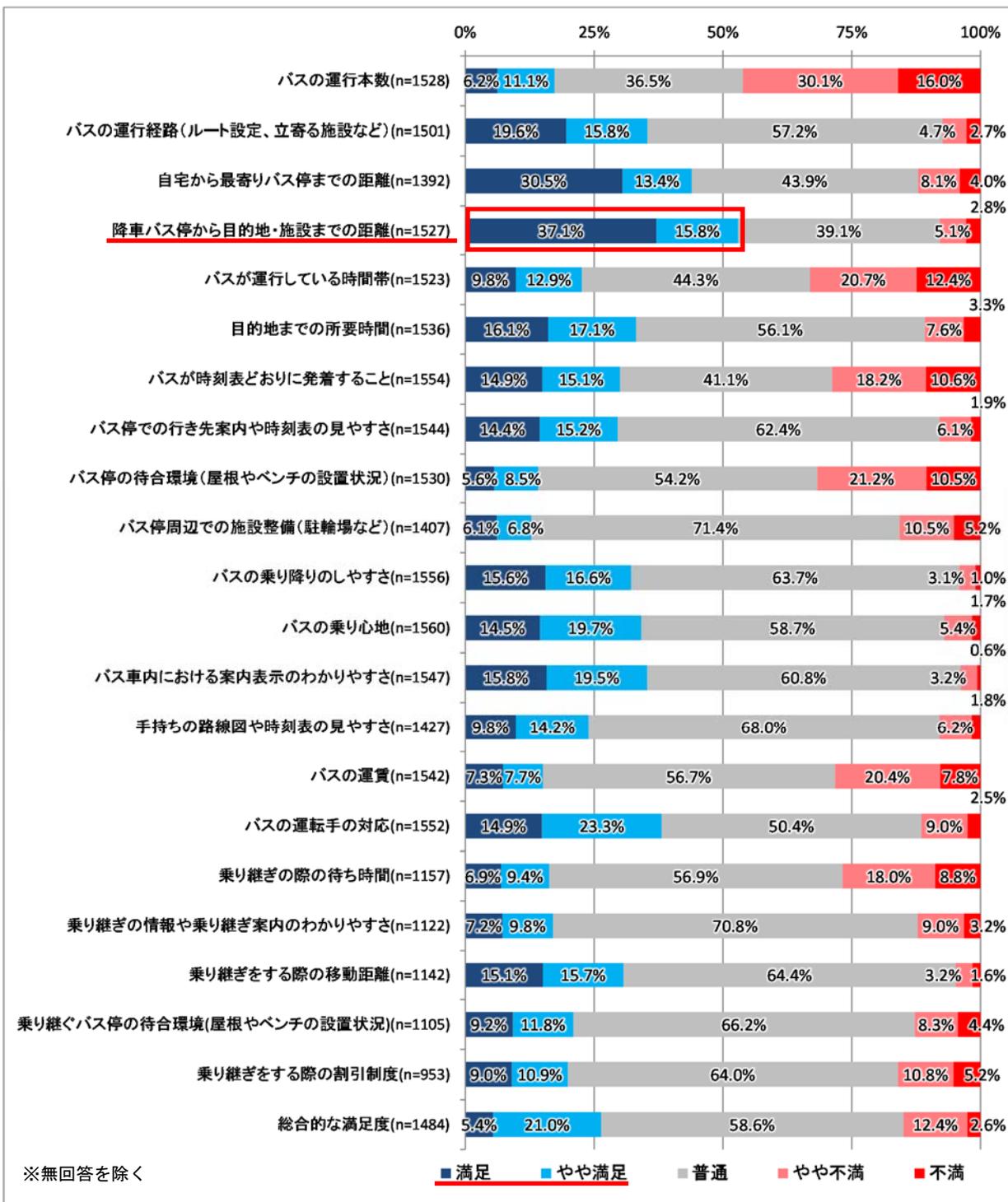
■ 「自宅から最寄りバス停までの距離」、「降車バス停から目的地・施設までの距離」の満足度が高くなっていますが、一方で「バスが運行している時間帯」の不満足度が高くなっています。



【名鉄バスの利用者への質問】

〈問 13〉名鉄バスの満足度

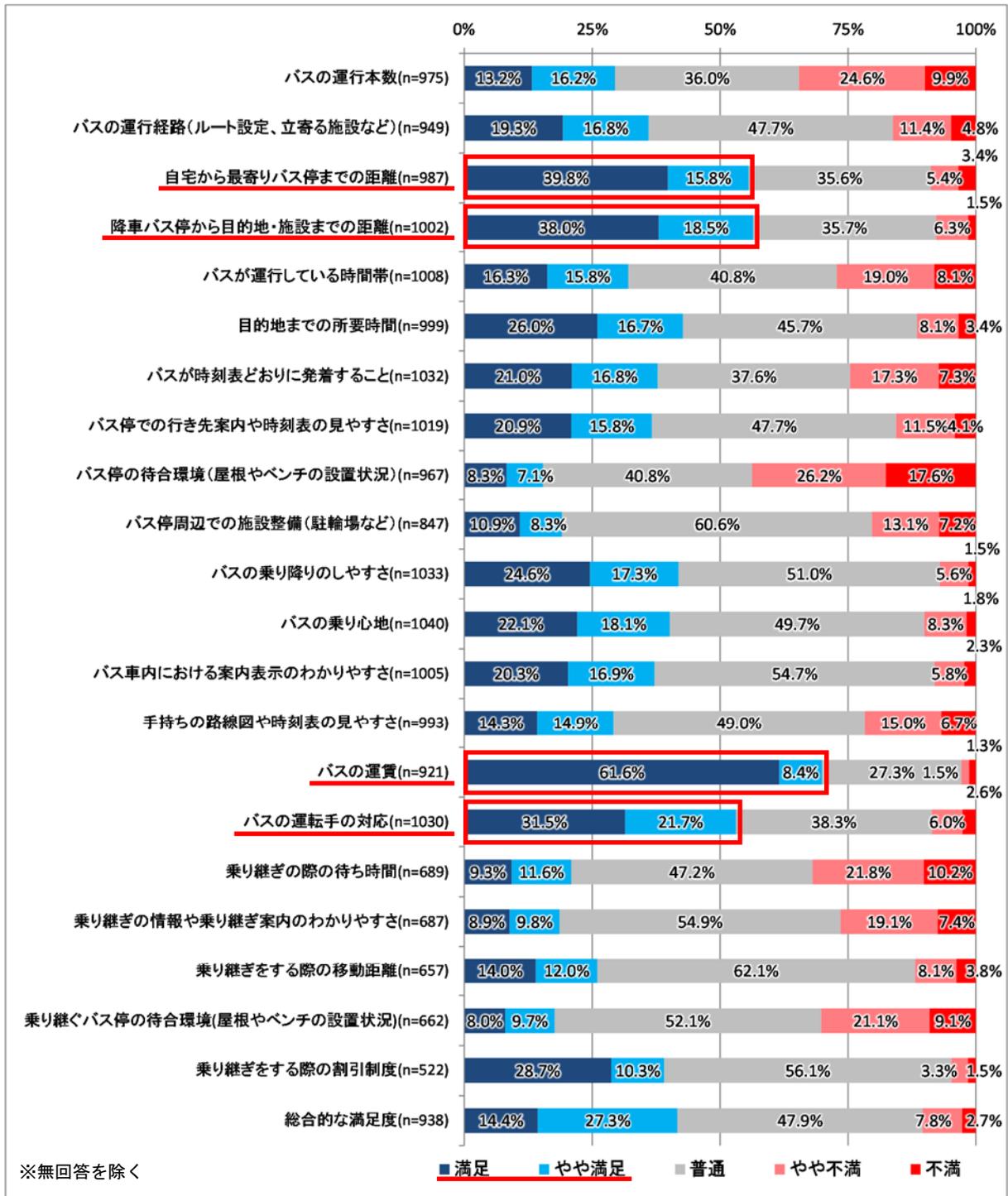
■ 「降車バス停から目的地・施設までの距離」の満足度が高くなっています。



【こまき巡回バスの利用者への質問】

〈問 13〉こまき巡回バスの満足度

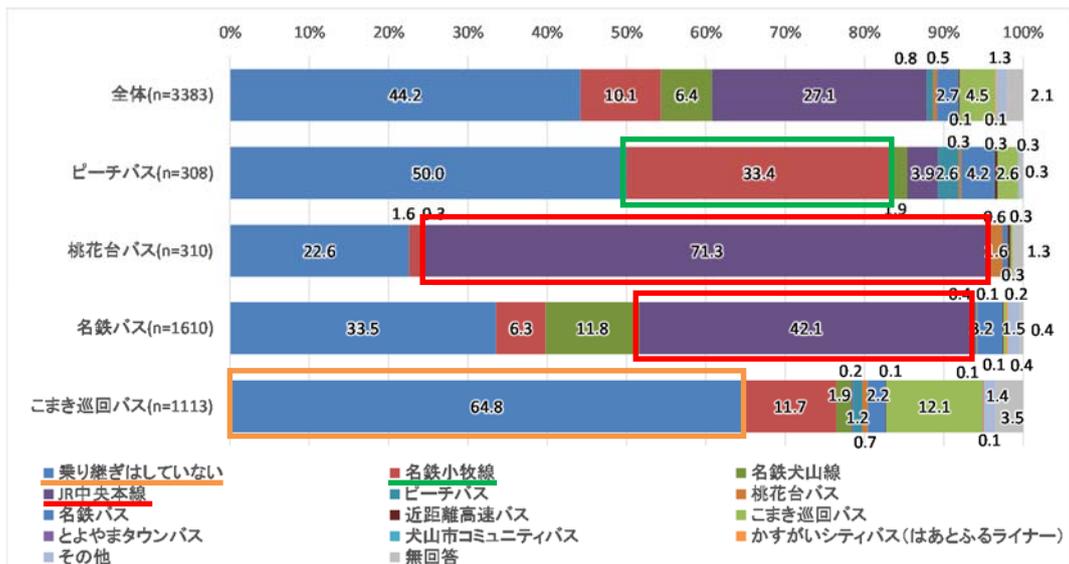
■ 「自宅から最寄りバス停までの距離」、「降車バス停から目的地・施設までの距離」、「バスの運賃」、「バスの運転手の対応」の満足度が高くなっています。



②バスの利用について

〈問8〉乗り継ぎ利用について

- ピーチバスでは「名鉄小牧線」への乗り継ぎが約 33%、桃花台バスでは「JR 中央本線」への乗り継ぎが約 71%、名鉄バスでは「JR 中央本線」への乗り継ぎが約 42%となっています。
- 一方、こまき巡回バスでは「乗り継ぎしていない」が約 65%と多くなっています。

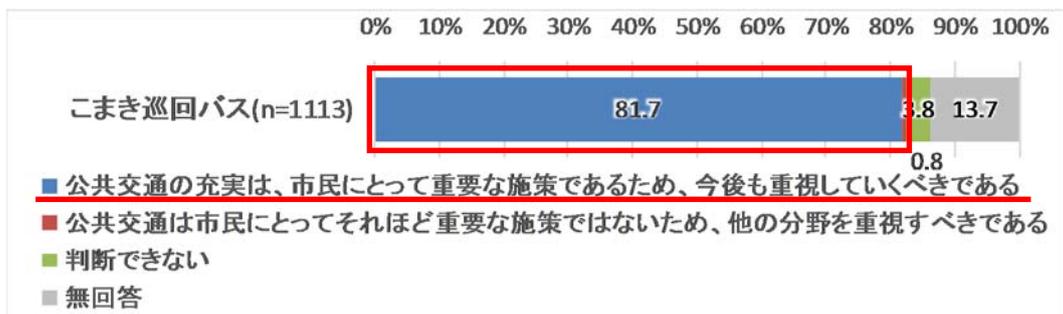


③こまき巡回バスの維持について

【こまき巡回バスの利用者への質問】

〈問 16〉公共交通に対する市の方向性について

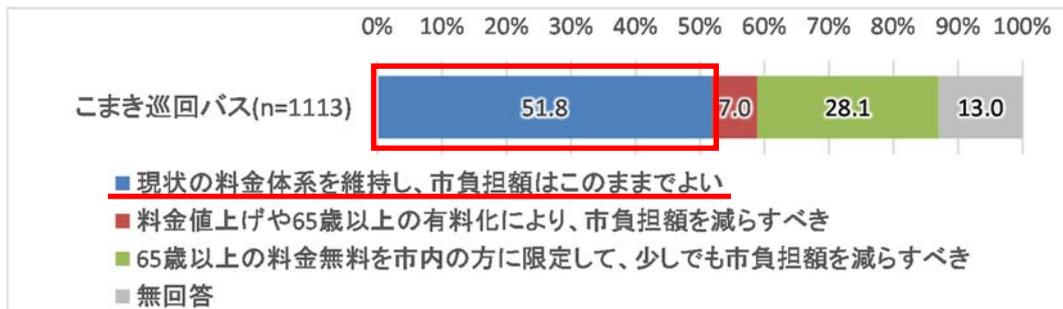
- 「公共交通の充実は、市民にとって重要な施策であるため、今後も重視していくべきである」が約 82%を占めています。



【こまき巡回バスの利用者への質問】

〈問 17〉こまき巡回バスの料金体系について

- 「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 52%を占めています。



(3) バス利用者ヒアリング調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、市内を運行する路線バス利用者の乗降バス停と、こまき巡回バス利用者の乗降バス停、利用目的、利用頻度等を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査対象及び調査方法

	内容
調査対象	小牧市内を運行するバス路線（ピーチバス・桃花台バス・名鉄バスの各路線及びこまき巡回バスの各コース）の調査期間における全利用者
調査票数	路線バス : 8,878 票 こまき巡回バス : 12,329 票
調査方法	路線バス : バス車内での、調査員によるカード配布・回収 (乗降バス停のみ) こまき巡回バス : バス車内での調査員によるヒアリング
調査時期	路線バス : 平成 28 年 9 月 26 日 (月) こまき巡回バス : 平成 28 年 9 月 4 日 (日) ~ 9 月 10 日 (土)

2) 項目別集計結果 (抜粋)

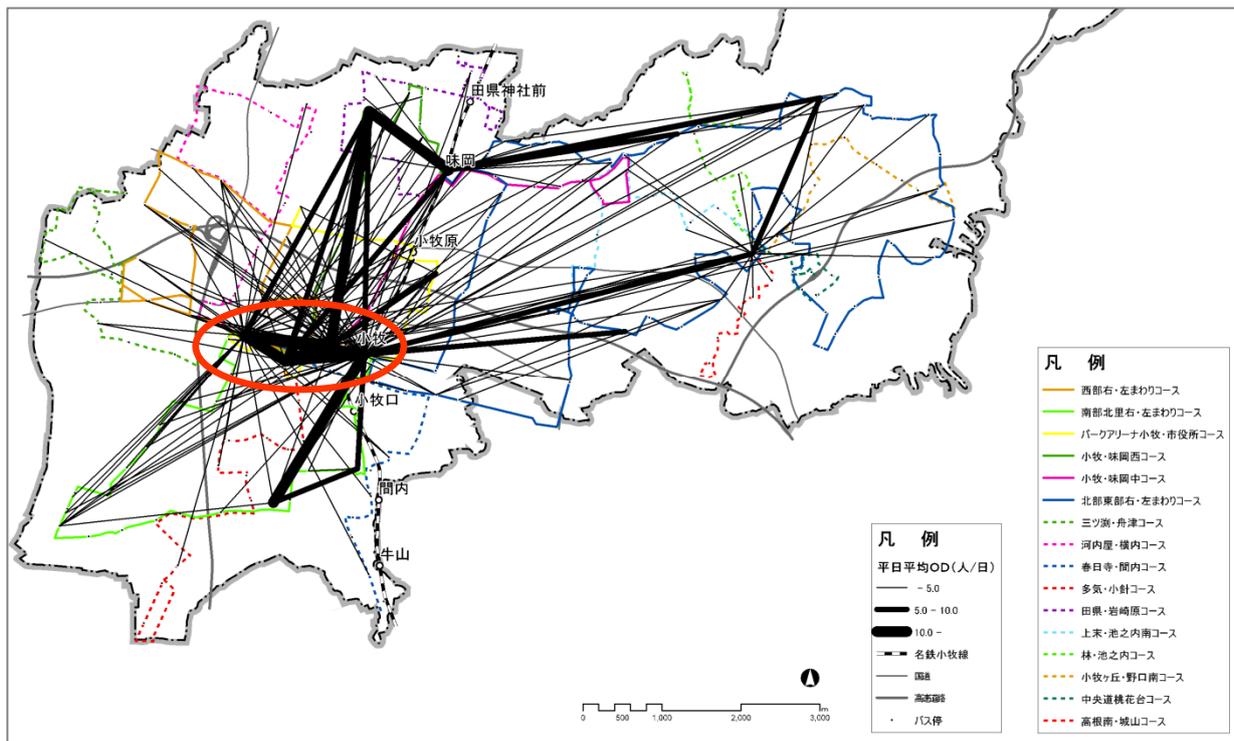
① バスの利用実態

バス停間OD※

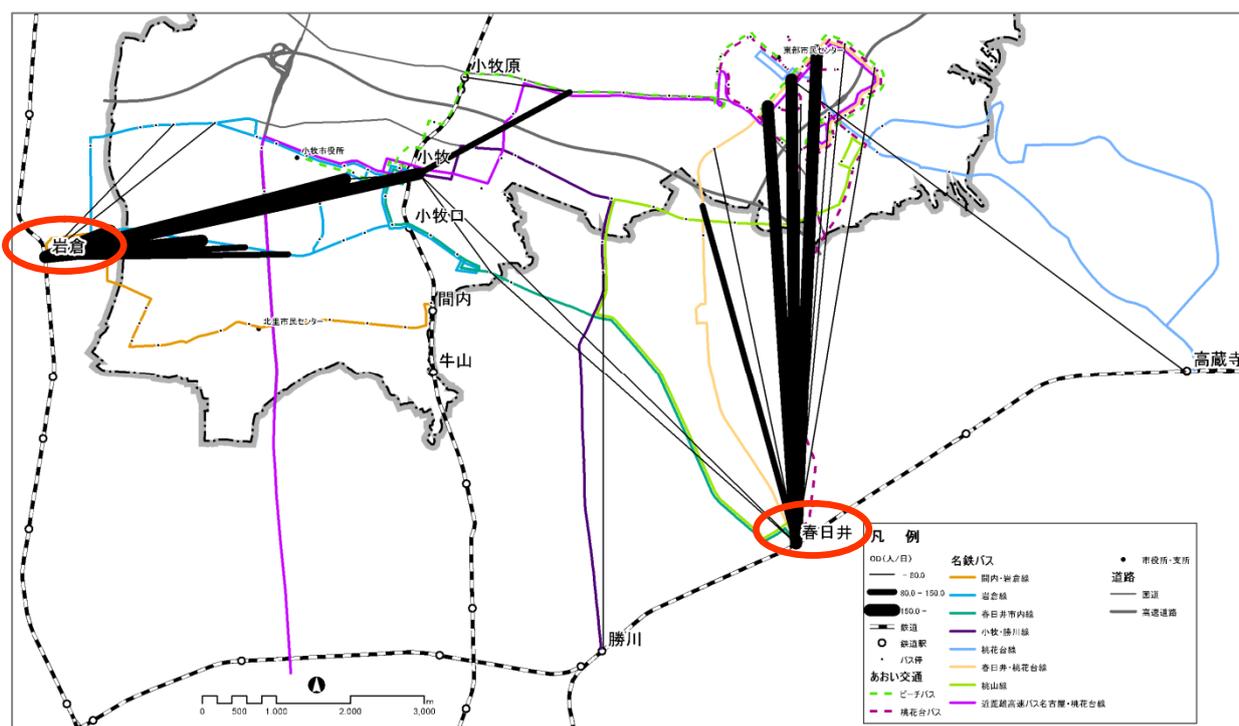
■ こまき巡回バスは、「小牧駅」や「小牧市役所前」と各地域を結ぶ利用、路線バスは、「JR春日井駅」や「岩倉駅」と小牧市内を結ぶ移動が多くなっています。

※参考資料 用語解説 参照

【こまき巡回バスのバス停間OD】

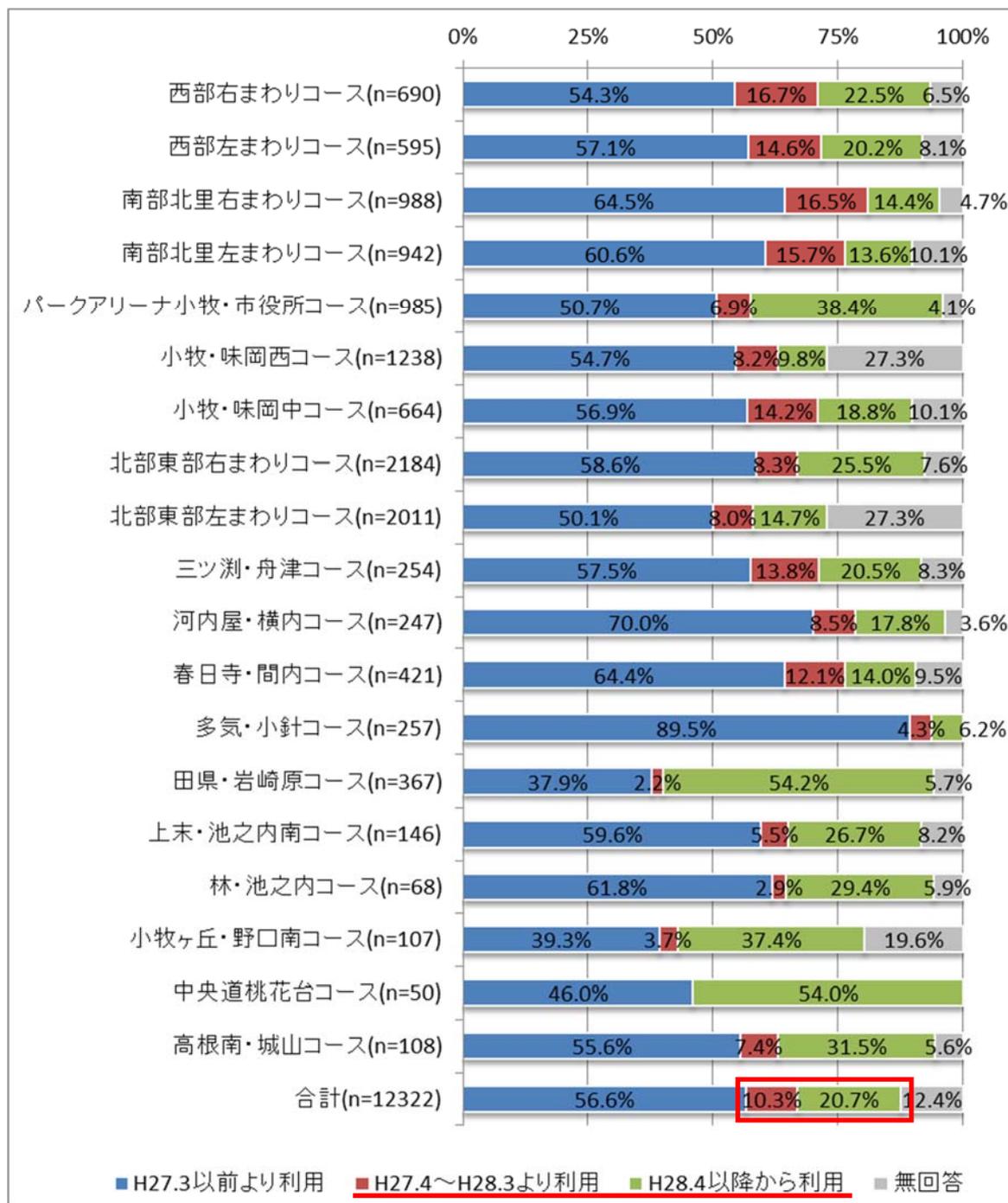


【路線バスのバス停間OD】



利用開始時期

■こまき巡回バス利用者全体では、こまき巡回バスの再編以降である「H27.4～H28.3より利用」または「H28.4以降から利用」が約31%となっています。



※無効票を除く

(4) バス停利用者調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、中央道桃花台バス停の利用実態や問題点等を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査対象及び調査方法

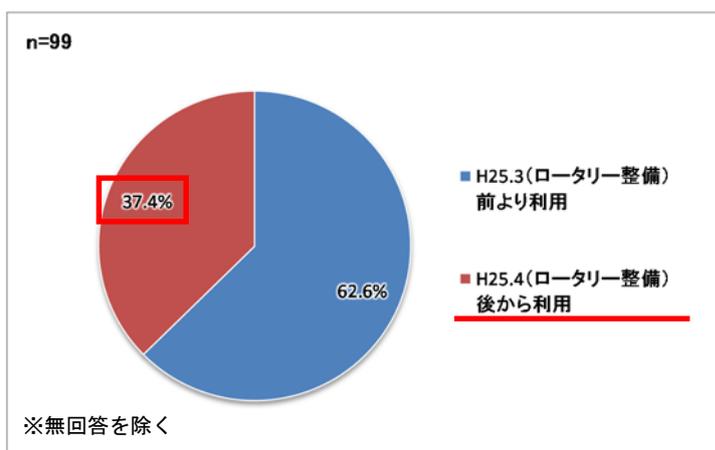
	内容
調査対象	中央道桃花台バス停の平日1日の利用者
調査票数	312票
調査方法	中央道桃花台バス停での調査員によるヒアリング
調査時期	平成28年9月8日(木)

2) 項目別集計結果(抜粋)

①中央道桃花台バス停の利用実態

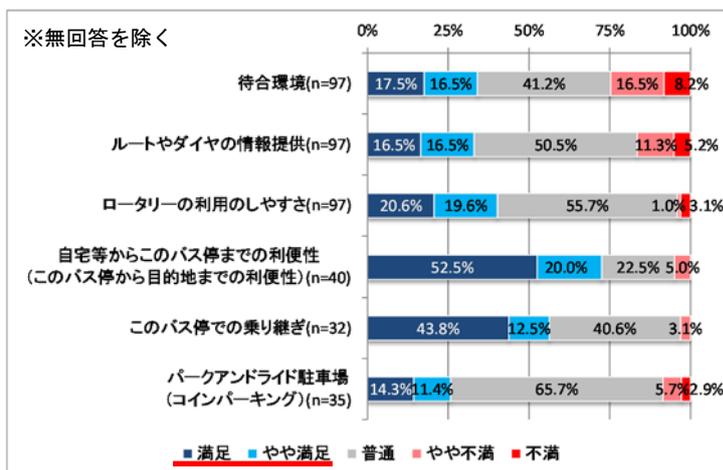
中央道桃花台バス停の利用開始時期

■ロータリー整備以降の新規利用者は約37%となっています。



中央道桃花台バス停の各種利用環境に対する満足度

■どの項目においても満足度が不満足度を上回っています。



(5) 企業アンケート調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、小牧市内に立地する企業における従業員の通勤実態や公共交通利用に対する意識等を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査対象、調査方法及び回収結果

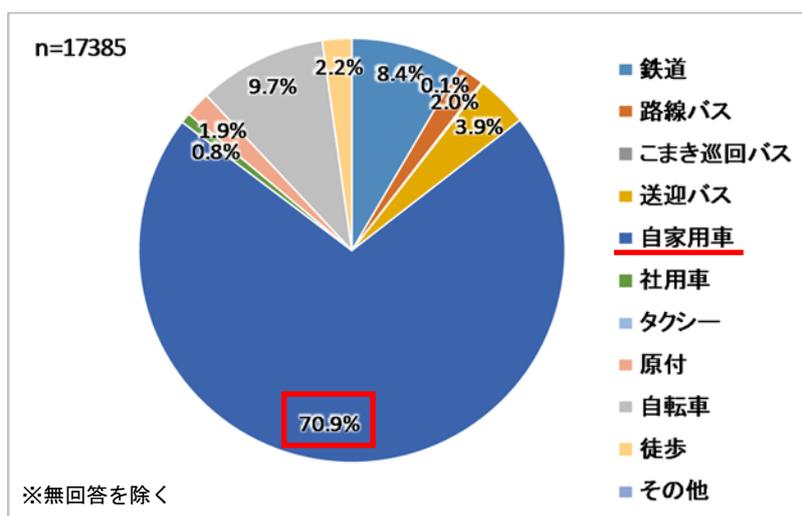
	内容
調査対象	小牧市内に立地する従業員 50 人以上の事業所及びその従業員
配布数	262 事業所
調査方法	郵送方法による配布・回収
調査時期	平成 28 年 8 月 31 日 (水) ~ 9 月 15 日 (木)
回収率	37.0% (回収数 : 97 事業所/配布数 : 262 事業所)

2) 項目別集計結果(抜粋)

①従業員の通勤時の交通手段について

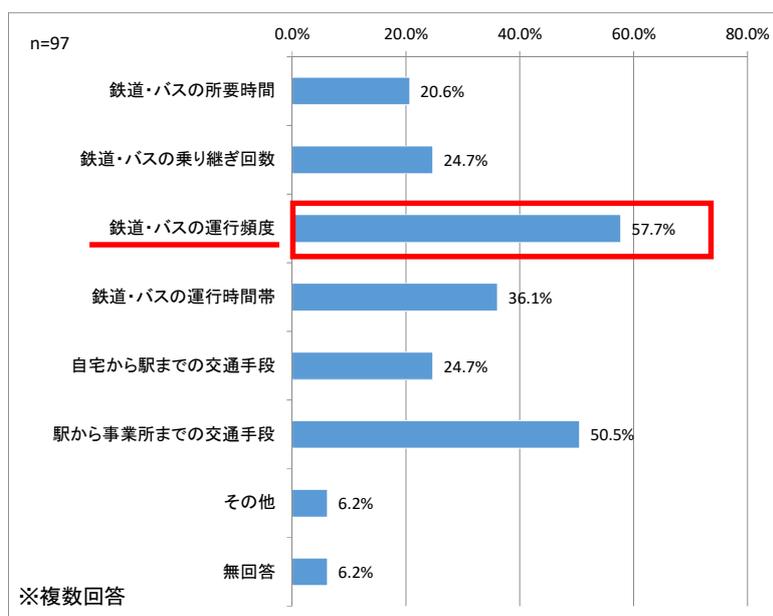
〈問2〉従業員の通勤時の交通手段

■従業員の通勤時の交通手段は、「自家用車」が約 71%と最も多くなっています。



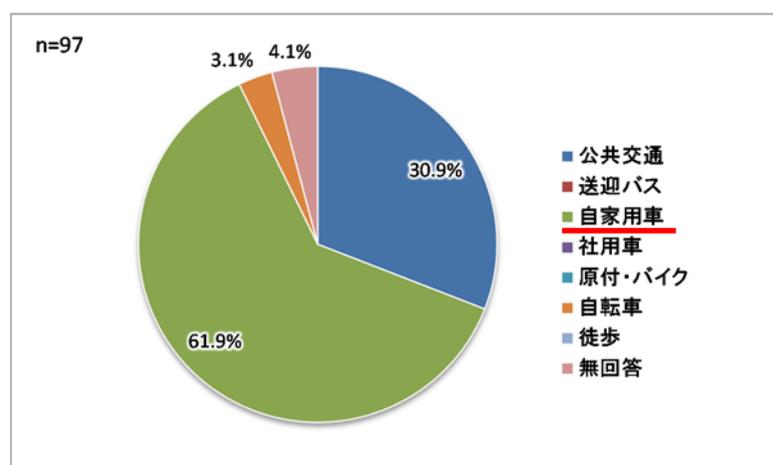
〈問5〉通勤のために公共交通を利用する際に不便だと思う点

■ 「鉄道・バスの運行頻度」が約58%と最も多くなっています。



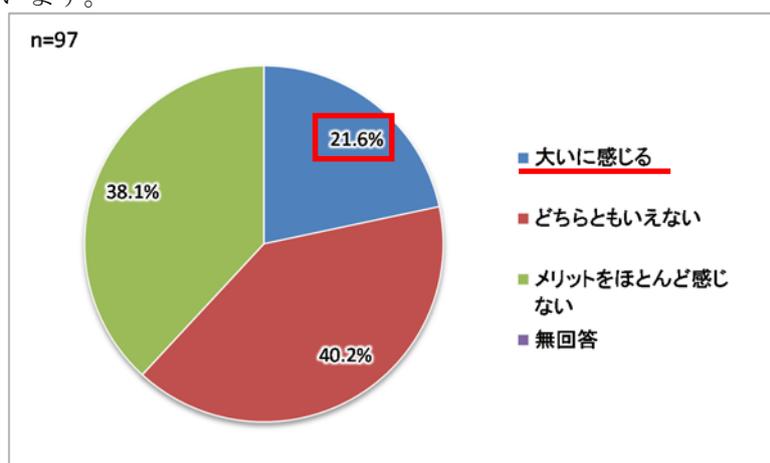
〈問6〉企業にとって望ましい通勤手段

■ 企業にとって望ましい通勤手段は「自家用車」が約62%を占めています。



〈問9〉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

■ 通勤手段として公共交通の利用を促進することに約22%が“メリット”を「大いに感じる」と回答しています。



(6) 従業員アンケート調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、市内外からの労働者の通勤実態や、通勤における公共交通の利用が可能となる条件等を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査方法及び調査対象、回収結果

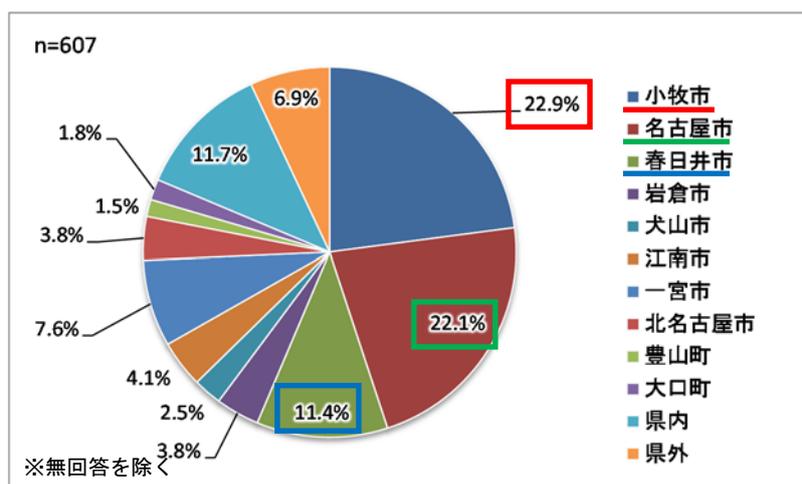
	内容
調査対象	公共交通に関する企業アンケート対象事業所のうち、本アンケートへの協力が確認できた 24 事業所の従業員
配布数	791 票
調査方法	郵送方法による配布・回収
調査時期	平成 28 年 10 月 6 日 (木) ~10 月 20 日 (木)
回収率	76.7% (回収数：607 票/配布数：791 票)

2) 項目別集計結果(抜粋)

①従業員の通勤時の交通手段について

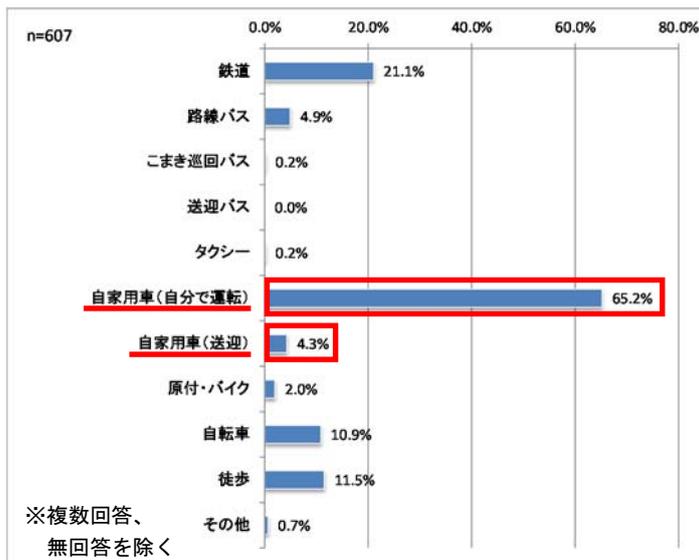
〈問1④)お住まいの地域

■小牧市が約 23%と最も多く、次いで名古屋市が約 22%、春日井市が約 11%となっており、3 市で半数以上を占めています。



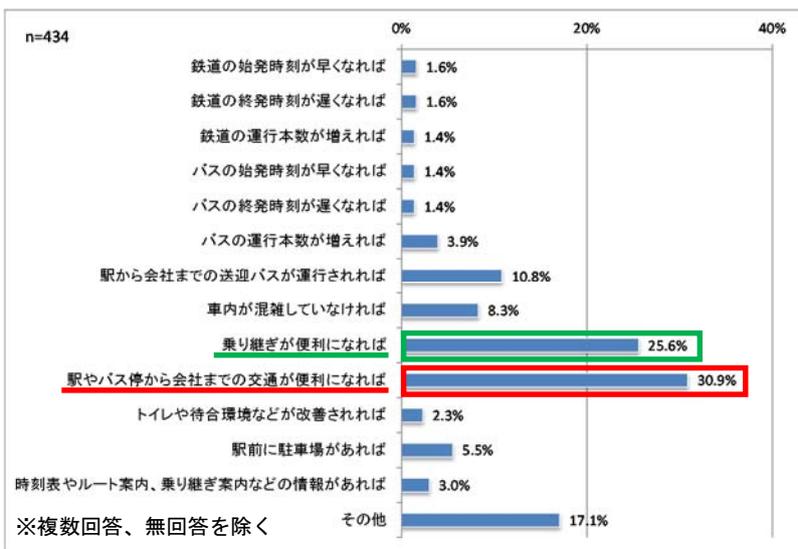
〈問2③〉通勤手段

■ 通勤手段は、自家用車が約 65%と最も多く、自家用車の送迎を合わせると約 70%となっています。



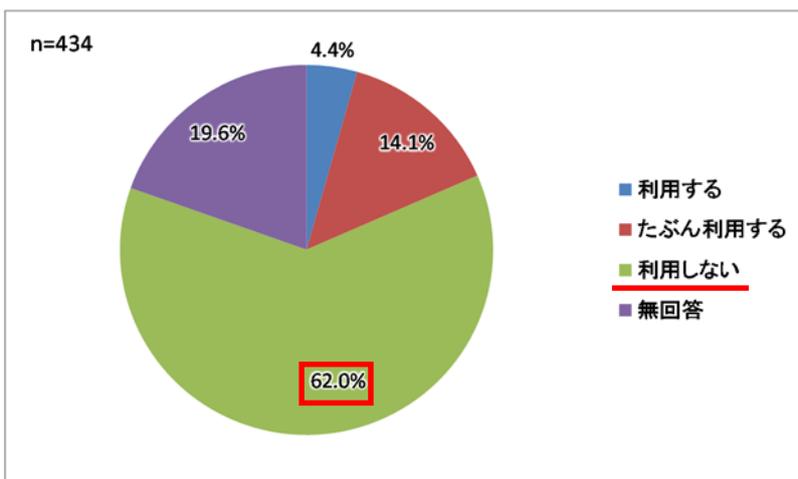
〈問3〉公共交通の利用が可能となる条件

■ 「駅やバス停から会社までの交通が便利になれば」で約 31%と最も多く、次いで「乗り継ぎが便利になれば」となっています。



〈問4〉改善された場合、通勤に公共交通を利用しようと思うか

■ 内容が改善された場合でも、公共交通を利用しない人が約 62%となっています。



(7) 教育機関アンケート調査

1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、小牧市内及びその周辺に立地する高校・大学における生徒・学生の通学実態や公共交通利用に対する意識等を把握し、本計画策定の基礎資料とすることを目的とします。

②調査方法及び調査対象、回収結果

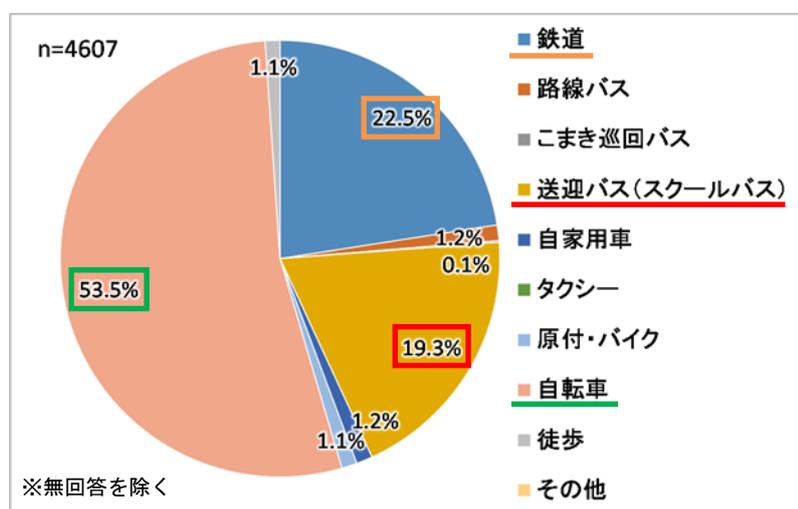
	内容
調査対象	小牧市内及びその周辺に立地する高校及び大学
配布数	7校
調査方法	郵送方法による配布・回収
調査時期	平成28年8月29日(月)～9月9日(金)
回収率	85.7% (回収数：6校/配布数：7校)

2) 項目別集計結果 (抜粋)

①学生の通学時の交通手段について

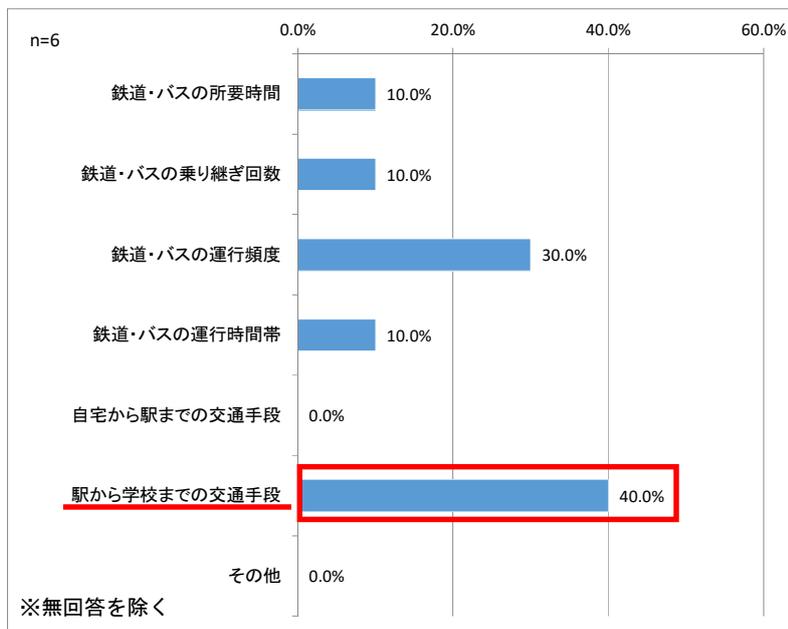
〈問2〉学生の通学時の交通手段

■学生の通学時の交通手段は、「自転車」が約54%と最も多くなっています。次いで、「鉄道」が約23%、「送迎バス(スクールバス)」が約19%となっており、3つで約95%を占めています。



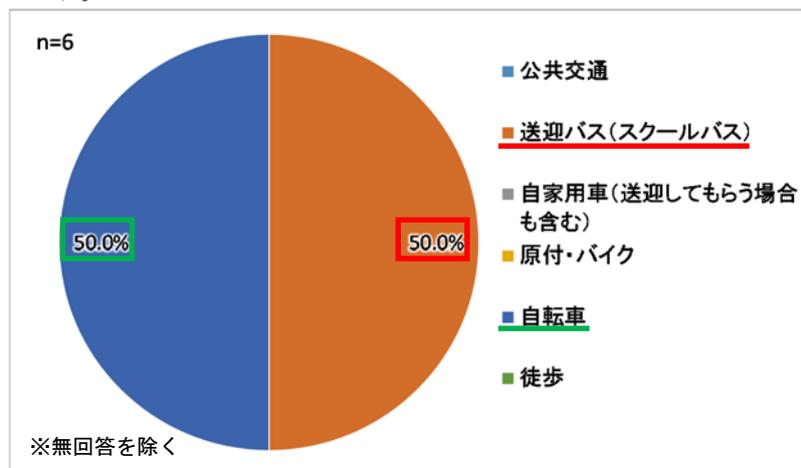
〈問5〉通学のために公共交通を利用する際に不便だと思う点

■ 「駅から学校までの交通手段」が約40%と最も多くなっています。



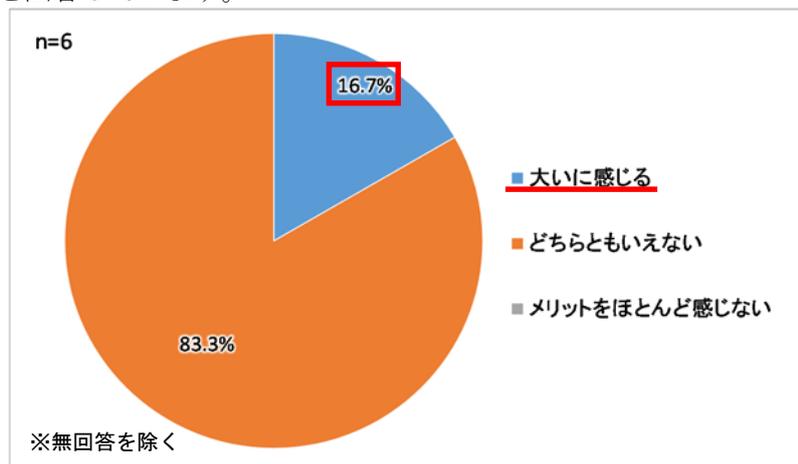
〈問6〉学校にとって望ましい通学手段

■ 学校にとって望ましい通学手段は「自転車」と「送迎バス（スクールバス）」がそれぞれ半数を占めています。



〈問8〉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

■ 通学手段として公共交通の利用を促進することに約17%（1校）が“メリット”を「大いに感じる」と回答しています。



2. 各種アンケート等のクロス集計結果

(1) クロス集計結果

①集計の目的

各種アンケート等の集計結果について、クロス集計による詳細な分析を行うことで、本計画策定に係る課題を抽出することを目的とします。

(2) 集計結果（抜粋）

①市民アンケート調査クロス集計結果

【年齢別集計】

〈問6〉徒歩での移動可能時間について

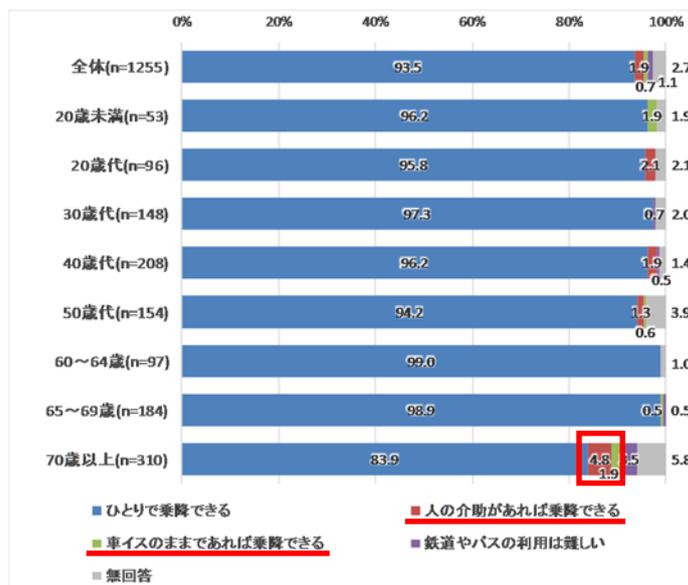
■40歳代以上では、年齢が高くなるほど、「10分程度」までの割合が減少し、70歳以上では、約60%となっています。



【年齢別集計】

〈問7〉鉄道やバスの乗り降りについて

■70歳以上では、「人の介助があれば乗降できる」「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。

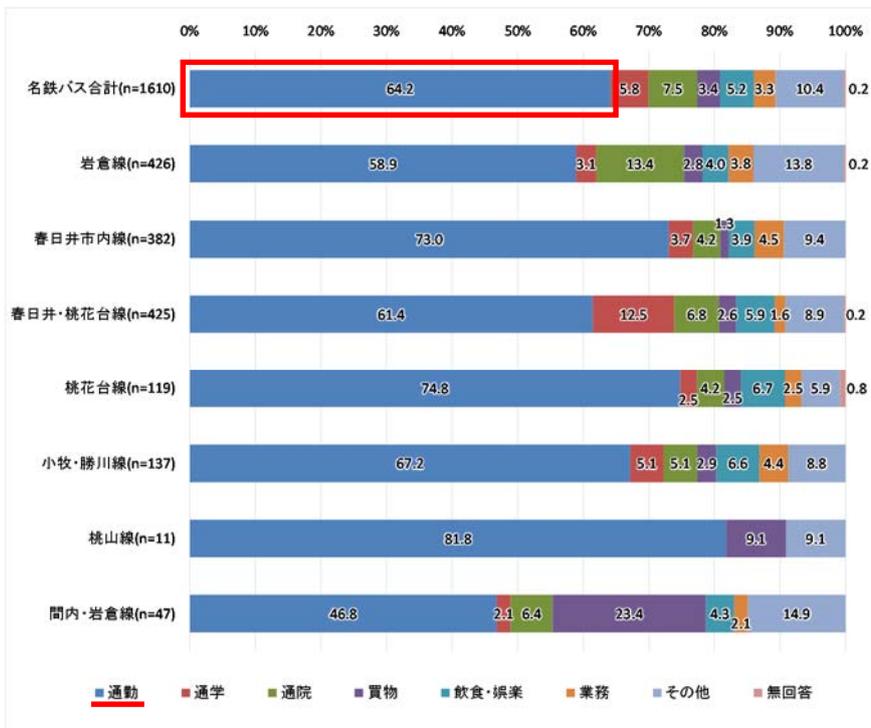


②バス利用者アンケート調査クロス集計結果

【名鉄バス路線別集計】

〈問7〉利用目的について

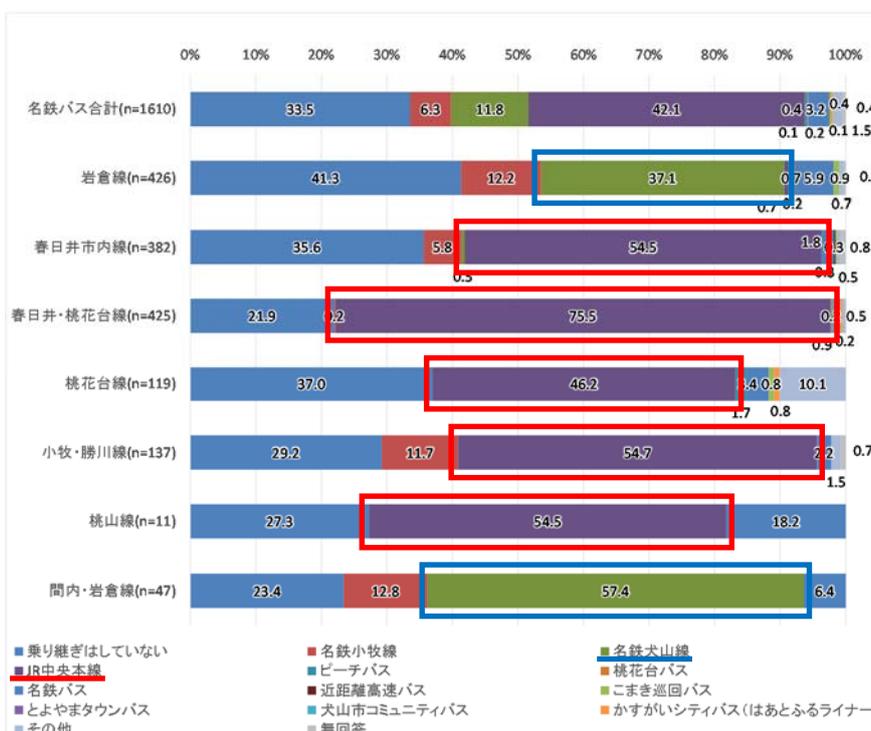
■名鉄バスの各路線では、どの路線においても「通勤」利用が最も多くなっており、名鉄バス合計では、約64%を占めています。



【名鉄バス路線別集計】

〈問8〉乗り継ぎ利用について

■名鉄バスの各路線では、岩倉駅に乗り入れている路線は「名鉄犬山線」との乗り継ぎ利用が、JR春日井駅、勝川駅、高蔵寺駅に乗り入れている路線は、「JR中央本線」との乗り継ぎ利用がそれぞれ多くなっています。



3. 通過時刻調査

(1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、こまき巡回バスのバス停間の所要時間や遅延時間等を把握し、こまき巡回バスの安全性・定時性の確保に向けた課題を抽出することを目的とします。

②調査方法及び調査対象、回収結果

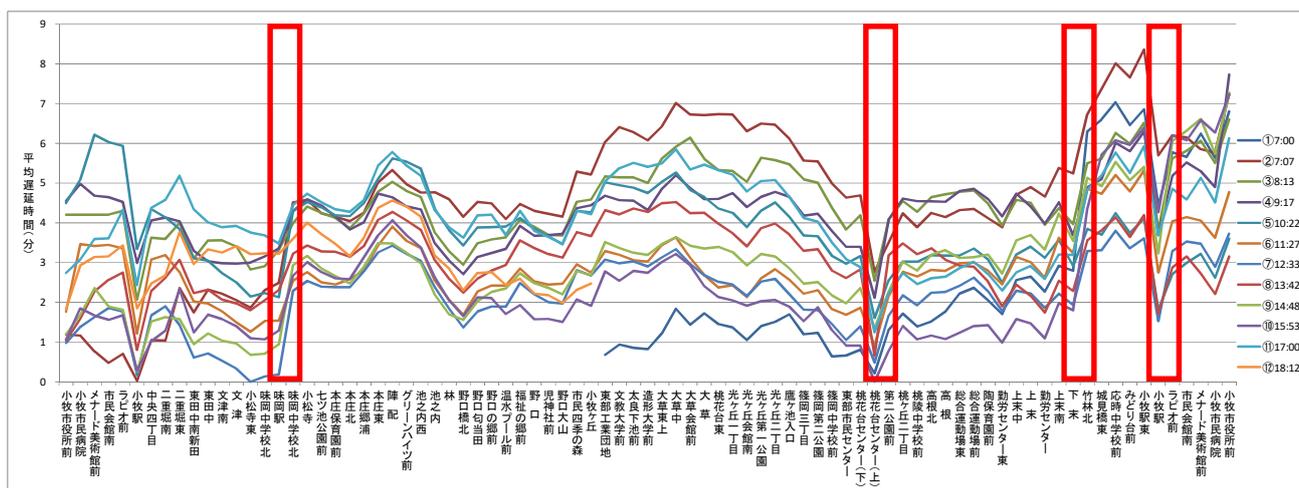
	内容
調査対象	こまき巡回バスの1週間(連続する7日間)の全コース全便
調査期間	平成28年9月4日(日)～9月10日(土)
調査方法	11～19コース(35人乗りノンステップバス) : 車内での調査員による記録
	51～60コース(ワンボックスバス) : 車内でのGPS機器による観測

(2) 路線別集計結果(抜粋)

①こまき巡回バスの運行実態について

18 北部東部右まわりコースの遅延状況

■北部東部右まわりコースでは、「味岡駅」「味岡中学校北」バス停間、「桃花台センター(上)」「第二公園前」バス停間、「下末」「竹林北」バス停間、「小牧駅」「ラピオ前」バス停間など特定の区間で、いずれの便においても遅延時間が増大する区間が存在しています。



4. 交通事業者ヒアリング

(1) 調査の実施概要

①調査の目的

本調査は、公共交通の運行実態、運行改善に係るアイデアを抽出することを目的とします。

②調査方法及び調査期間

	内容
調査対象	小牧市内に営業所のある交通事業者（全7事業者） 鉄道事業者：名古屋鉄道株式会社 バス事業者：あおい交通株式会社、名鉄バス株式会社 タクシー事業者：あおい交通株式会社、小牧タクシー株式会社、 まるは福祉&介護タクシー、名鉄西部交通株式会社
調査方法	調査員による聞き取り
調査期間	平成28年10月～11月

(2) 調査結果（抜粋）

①公共交通全体の利便性を高めるために、今後取り組みが必要と思われることや、小牧市や地域との係わりに関する意見

現状の改善に関する主な意見
<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点となる公共施設等での交通ターミナル（小牧駅、小牧市民病院、小牧市役所、桃花台センター、桃花台東、大型商業施設）の整備、渋滞多発地点の道路整備、バス専用レーンの設置などの道路環境の整備を求める。 ・ タクシー券の枚数を増やして欲しい。 ・ こまき巡回バスを利用しづらい方が、タクシーを利用しやすいようにすることが必要であり、タクシー券の配布を拡大していただけるとありがたい。 ・ タクシー券は枚数が決まっており、もっとタクシーを利用したい人がいれば、タクシー券が余っている人もいる。タクシー券の販売も一つの方法である。 ・ 福祉タクシーを救急車の代替手段として利用できることが周知されていないので、周知して欲しい。 ・ 国からだけでなく市からも車両導入時の事業者向けの支援が欲しい。 ・ 市民、障がい者、交通事業者、福祉団体、行政といったいろんな立場の人が集まって議論する場が欲しい。

今後の公共交通体系に関する主な意見

- ・ デマンド交通をやるのであれば、民間ではなく行政が中心となって進めるべきである。
- ・ 交通結節点での乗り継ぎ利便性が重要になる。小牧駅ではバス乗り場からタクシー乗り場の距離が遠いなど、乗り継ぎの障壁をなくす必要がある。
- ・ 企業の通勤や業務目的で、比較的少人数の需要に対応する車両を企業と契約して運行している。予約もあれば定期便もある。ぜひタクシーも公共交通の一つとして考えて欲しい。
- ・ タクシー営業が成り立っている地域にデマンド交通等を導入しても利用が限定的である。個別輸送のタクシーを活用して欲しい。
- ・ 公共施設などには、いろんなタクシー会社が区別なく入れる乗降場をつくってほしい。決まった乗降場があればタクシーの待機やタクシー利用の情報提供がしやすくなる。
- ・ タクシーとバスの住み分けをよく検討して欲しい。

公共交通の利用促進に関する主な意見

- ・ 鉄道、バスを含めた時刻検索ができるようになると、便利になる。
- ・ こまき信長夢夜会などの地域のお祭りや小牧山には魅力があり、観光客の誘致を小牧市と一緒にやっていきたい。
- ・ 小学生や高齢者向けの「バス乗り方教室」、「交通安全教室」の実施や地域の祭事・イベントでの車両展示・乗車体験について小牧市と連携していきたい。
- ・ ICカードを導入したいが、資金的に困難な状況であるが、現在の運賃の安さは強みのひとつである。
- ・ 小牧山、豊山町のあいち航空ミュージアム、中央道のハイウェイオアシス構想などの活用により、観光目的の利用者も増やしたい。
- ・ 小牧駅におかげ横丁のようなものを整備するなど小牧駅に行きたいと思わせる仕掛けができると良い。
- ・ タクシーの試乗会は効果があるため、市と相談しながら実施できると良い。

5. 公共交通地域懇談会

(1) 開催概要

①実施の目的

本計画の策定にあたり、小牧市内の公共交通に対するニーズの確認や、公共交通の利用促進に関するアイデア等を把握します。

(2) 開催結果（抜粋）

①公共交通地域懇談会での主な意見（皆が利用しやすい公共交通のアイデア）

		小牧南地区	小牧地区
日時・場所		平成 28 年 11 月 13 日（日）午前 10 時～ ふらっとみなみ講堂	平成 28 年 11 月 13 日（日）午後 2 時～ 小牧市役所東庁舎大会議室
参加人数		7 人	3 人
皆が利用しやすい公共交通のアイデア	こまき巡回バス	<p><利便性の向上について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・通院の多い時間は車両を大きくする。 <p><利用促進について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・小牧山城等をめぐるバスルートを設定する。 ・観光需要を考慮した取り組みを検討する。 ・若い人の参画を促す。 <p><運賃について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上料金無料は継続すべき。 ・市外居住者のチェックは困難と思う。 ・乗り継ぎ 1 回限りとかもありえる。 ・1 日 200 円から 1 回 200 円とする。但し、1 回の乗り換えは無料とする。 ・65 歳以上も有料化して良い。 ・65 歳以上に証明書を配布して小牧市民のみ無料にする。 ・将来的には独立採算を目指すべき。 	<p><利用促進について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・レクリエーションを目的としたこまき巡回バスモデルコースを設定する。 ・お散歩、ウォーキングと公共交通を連携させて、お年寄りの健康増進を推進する。 <p><運賃について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上料金無料は利用するのに気が引ける。 ・小牧市民以外の 65 歳以上料金無料はおかしいので、名古屋市みたいなバスにする。 ・市外の 65 歳以上の方は有料にすべき。 ・市内の 65 歳以上の方へ高齢者パスを配布する。等
	鉄道や路線バス	<p><小牧駅について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・小牧駅に案内板を設置して、情報提供を行う。 ・小牧駅などにバス乗り継ぎ案内ボランティアがいると良い。 	—
	利用促進策	<p><情報提供について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・老人会、区長会などの団体に情報を提供する。 ・HP の情報提供は見せ方を工夫する。 ・印刷物で周知して欲しい。 	<p><情報提供について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の出前講座を利用して、老人クラブ等の組織へPR する。
	その他	<p><タクシーの活用について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシー補助を検討する。 <p><その他の公共交通について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・シャトルバスを運行する。 ・必要な時に運行する交通手段を検討する。 	<p><その他の公共交通について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通が便利である。
	地域懇談会の様子		

		北里地区	巾下地区
日時・場所		平成 28 年 11 月 23 日（祝）午前 10 時～ 北里市民センター講堂	平成 28 年 11 月 23 日（祝）午後 2 時～ ゆう友せいぶ講堂
参加人数		12 人	15 人
皆が利用しやすい公共交通のアイデア	こまき巡回バス	<p><利便性の向上について> ・北名古屋市のバスとつながる停留所があると良い。</p> <p><利用促進について> ・バス利用者のターゲットを絞った運行にすべき。 ・会議をバスの時間に合わせるなど、バスの運行に生活を合わせる。</p> <p><運賃について> ・全世代を無料にする。 ・無料だと気まずさもある。 ・65 歳以上も一律 100 円を徴収する。 ・料金は名古屋市のように年 2,000 円ほど取る。 等</p> <p><バス停について> ・間内駅の待合環境を雨風のしるげのように改善して欲しい。 ・バス停に屋根、椅子が欲しい。</p>	<p><利便性の向上について> ・7 時台かその前に、鉄道駅に到着するような便を設けて欲しい。 ・時間がかかっても細かくバス停を置いて欲しい。 ・車椅子の方も利用しやすいよう配慮する。 ・バス停の場所を大きな店舗に設置し、駐輪場を設けたり、時間をつぶしやすくする。 ・手を上げたらバスが止まるようにして欲しい。 等</p> <p><運賃について> ・65 歳以上の無料を継続して欲しい。 ・子育て世代も無料にして欲しい。 ・巡回バスの早朝は値上げして、早朝に便を追加する。 ・65 歳以上も有料にする。 ・一律 100 円にする。</p>
	鉄道や路線バス	<p><近距離高速バスについて> ・北里地区にもバス停を設けて欲しい。 ・バス停周辺に駐車場を整備して欲しい。 等</p> <p><路線バスについて> ・名鉄バスの間内・岩倉線を名鉄の終電に合わせて運行して欲しい。</p>	<p><路線バスについて> ・春日井⇄桃花台⇄布袋を結ぶ新路線ができると良い。</p>
	利用促進策	<p><情報提供について> ・多気の人が岩倉へ行くときの情報が欲しい。 ・バスの運行状況を分かるようにする。</p>	<p><情報提供について> ・老人会などで出前講座をやって欲しい。 ・モデルルートを示して欲しい。 ・バスマップや時刻表の地域版があると良い。 等</p>
	その他	<p><タクシーの活用について> ・乗合タクシーを運行する。 ・タクシー利用券やワンメーター無料になるタクシー補助券を発行する。</p>	<p><タクシーの活用について> ・バス停まで歩いて行けない人のためのタクシーがあると良い。</p>
地域懇談会の様子			

		味噌岡地区	篠岡地区
日時・場所		平成 28 年 11 月 26 日（土）午前 10 時～ 味噌岡市民センター講堂	平成 28 年 11 月 26 日（土）午後 2 時～ 東部市民センター講堂
参加人数		53 人	25 人
皆が利用しやすい公共交通のアイデア	こまき巡回バス	<p><利便性の向上について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・系統番号を大きく表示させて、高齢者利用に配慮する。 ・田県神社前駅で、犬山市コミュニティバスと連絡が出来るようにして欲しい。 ・小牧駅発着の市役所・市民病院行のシャトルバスを運行する。 ・手を上げるとこまき巡回バスが止まってもらえるとう有りがたい。 等 <p><運賃について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外の 65 歳以上の方も無料はおかしいので、高齢者へはチケット、パス、回数券などを発行する。 ・65 歳以上の方も一回 50 円払ってもらうのが良い。 等 <p><バス停について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停名は、可能な限り企業名にし、少額でいいからその企業から一部負担を受けて、こまき巡回バス費用の一助にする。 等 	<p><利便性の向上について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・こまき巡回バスと中央道高速バスのダイヤを調整して欲しい。 ・小牧駅と桃花台を最短で走る路線を作る。 等 <p><運賃について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・他の市にも 65 歳以上無料を広めるべきである。 ・高齢者には公共交通バスを配って、免許返納を勧めるべきである。 <p><バス停について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・野口の郷前バス停に雨宿りや座る場所を設けて欲しい。 ・バス停名を分かりやすくして欲しい。
	鉄道や路線バス	<p><路線バスや鉄道について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄小牧線の複線化と、1 時間 6 本運行を常に名鉄に働きかけて欲しい。 等 	<p><路線バスや鉄道について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・名鉄バス春日井・桃花台線は、春日井市民病院までは現状のままで良いが、以降は春日井駅までノンストップにして欲しい。 ・あおい交通のピーチバス、桃花台バスでも、交通系 IC カードを利用出来るようにして欲しい。 等
	利用促進策	<p><情報提供やイベントについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域別に分かりやすい公共交通マップを作成して配布する。 ・朝市やイベントを市で企画してバス利用の向上を図る。 等 	<p><情報提供やイベントについて></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス無料の日を作ったり、通勤時間帯を無料にしたりする。 ・乗ったバス停から到着までの時間が書いてあれば計画が立てられる。 等
	その他	<p><タクシーの活用について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗り合いタクシーを運行したらどうか。 ・高齢者タクシーチケットを交付する。 等 <p><その他の公共交通について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・隣接市町との連携を図る。 ・バス停まで自転車で行けるように、自転車優先道路を整備して欲しい。 等 	<p><タクシーの活用について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域内の病院へタクシーで行く場合は、タクシー代を半額補助して欲しい。 <p><その他の公共交通について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス無料券を企業に買ってもらって従業員へ配る。 等
地域懇談会の様子			

IV 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る課題整理

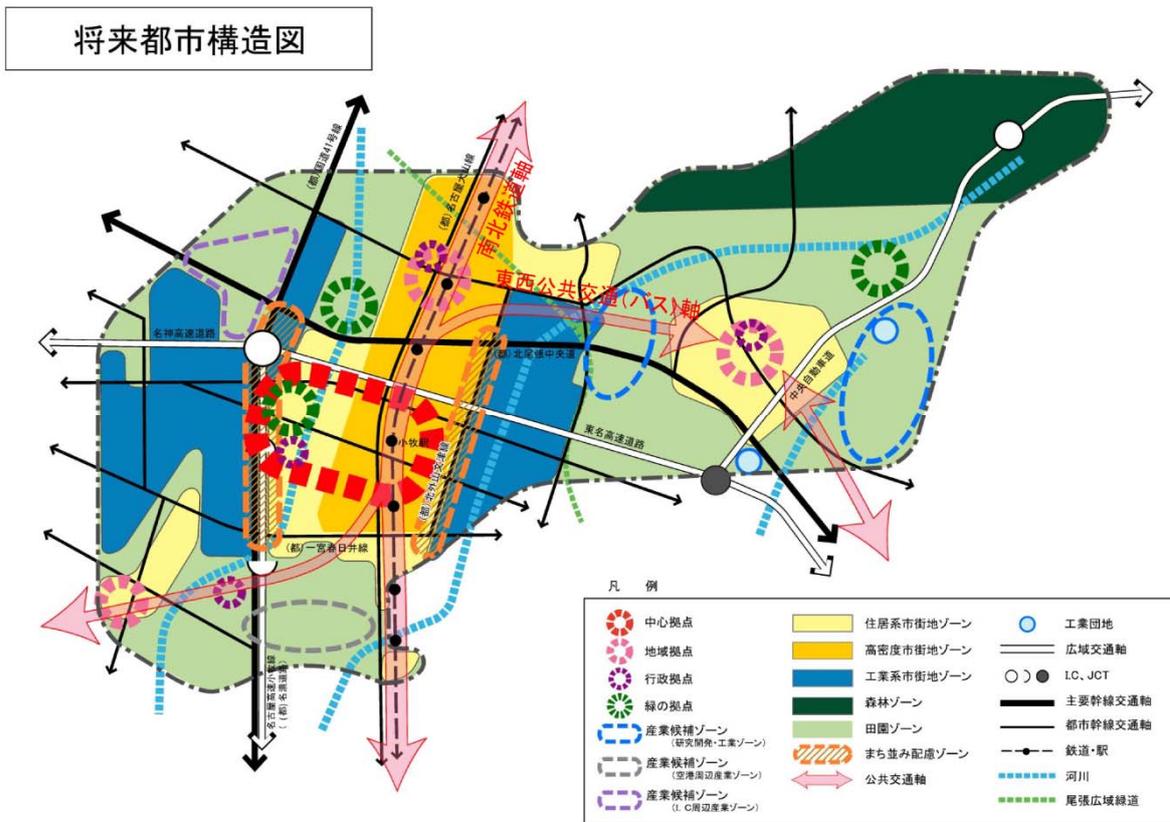
1. 地域特性と公共交通の現状整理結果及び各種ニーズ調査結果を踏まえた課題

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

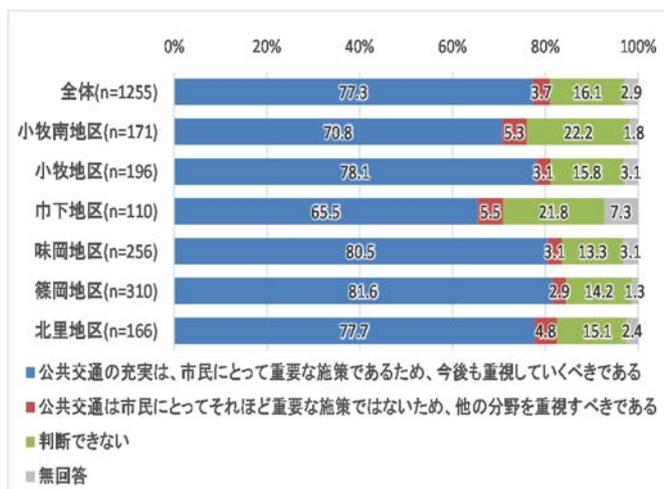
- ・地域公共交通網形成計画は、コンパクトシティの実現に向け、まちづくりや観光振興等と連携した公共交通ネットワークの形成を図ることを目的の1つとしています。
- ・第6次小牧市総合計画では、基本施策「都市交通」の目的に、各種の公共交通機関が有機的に連携するとともに、より多くの市民が自ら進んで利用することにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築することを掲げています。
- ・小牧市都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標では、鉄道駅周辺等における拠点を中心に、日常生活に必要な機能の維持による暮らしやすさが確保された集約型市街地の形成を目指しています。(図IV-1-1)
- ・小牧市立地適正化計画では、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）

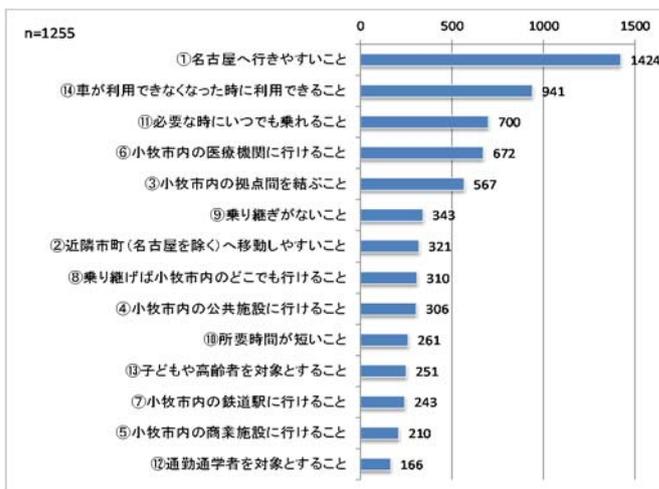


(出典:小牧市都市計画マスタープラン)

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)

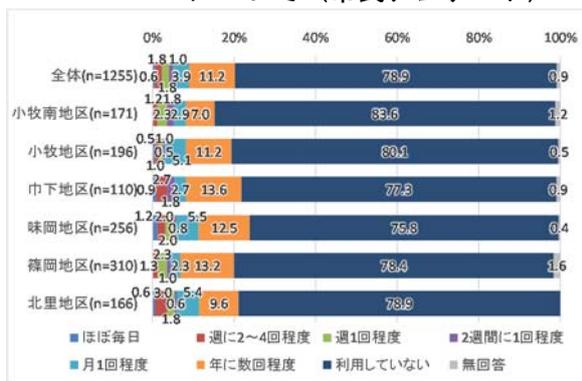


〈1〉小牧市が目指す多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けては、まちづくりに関する計画、観光振興等とも連携し、公共交通を軸とした公共交通ネットワークを構築することが必要です。

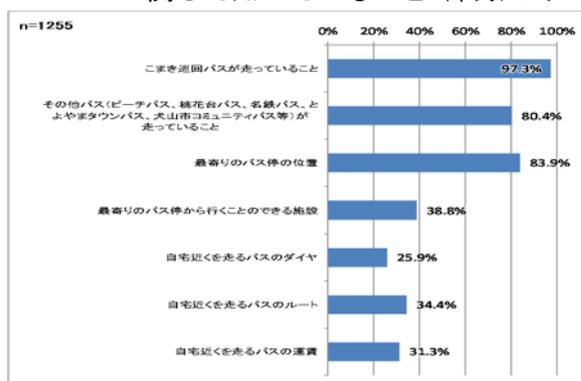
〈2〉公共交通ネットワークの構築にあたっては、市民が望む市内医療施設等へのアクセス及び市内拠点間の連携に加え、名古屋市への行きやすさに配慮が必要です。

- ・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)

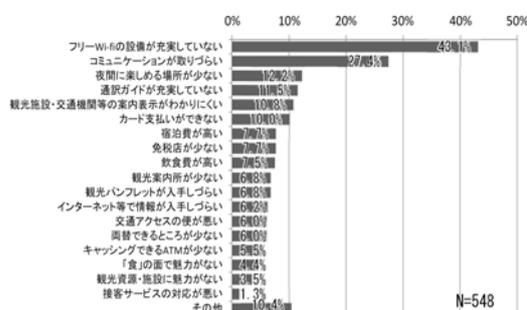


図IV-1-11 小牧市に不足している要素(来訪者アンケート調査)



(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



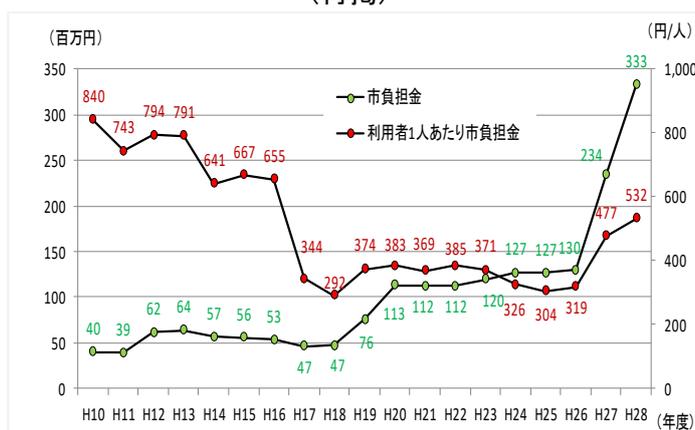
(出典：愛知県訪日外客動向調査)

＜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。

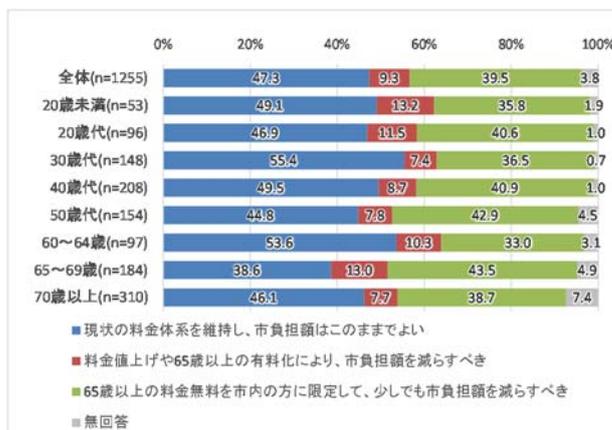
＜5＞市外からの来訪者には、移動交通の便利さや案内表示のわかりやすさが求められており、利用しやすい交通機関等の環境充実やわかりやすい案内・情報の提供が必要です。

- ・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)



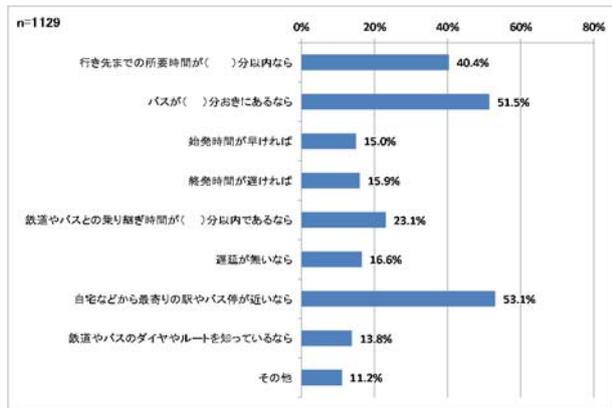
図IV-1-14 こまき巡回バスの料金体系について (市民アンケート)



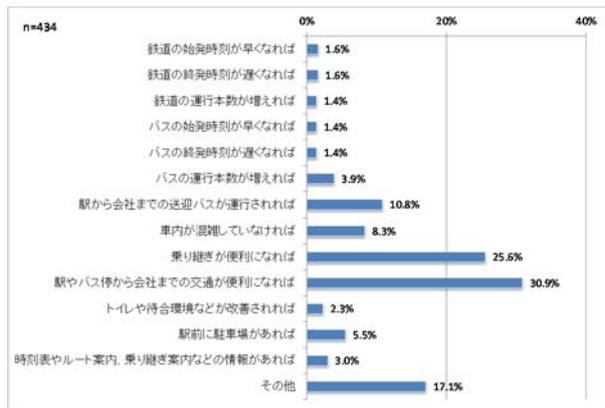
〈6〉こまき巡回バスのサービス提供にあたっては、適正な受益者負担に基づく料金設定や、福祉施策との調整を踏まえた料金割引制度の運用等の検討が必要です。

- ・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。

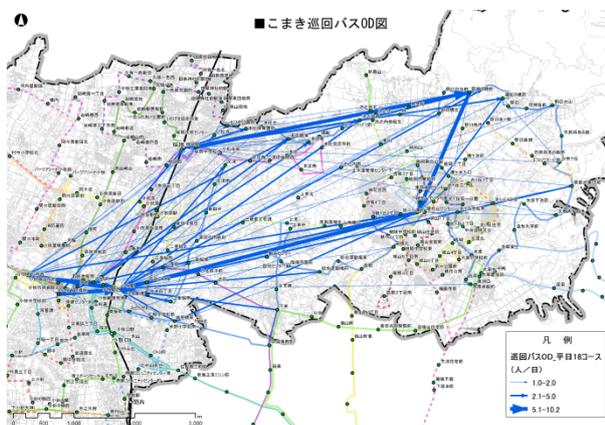
図IV-1-15 公共交通非利用者が利用可能となる条件（市民アンケート）（再掲）



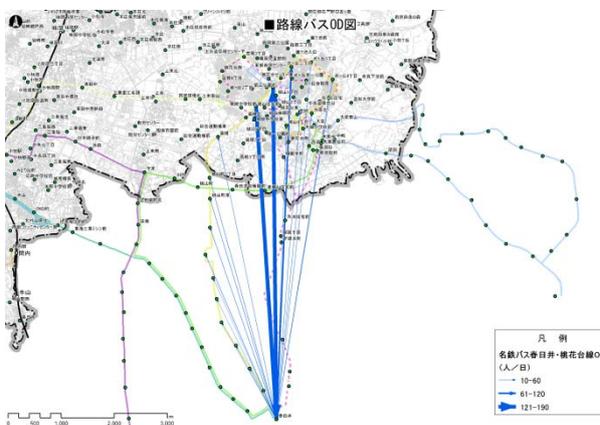
図IV-1-16 公共交通での通勤が可能となる条件（従業員アンケート）（再掲）



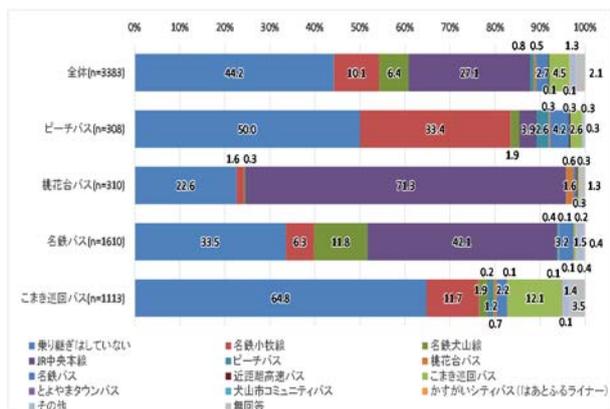
図IV-1-17 こまき巡回バス（18 北部東部右まわりコース）のバス停間OD（利用者ヒアリング）



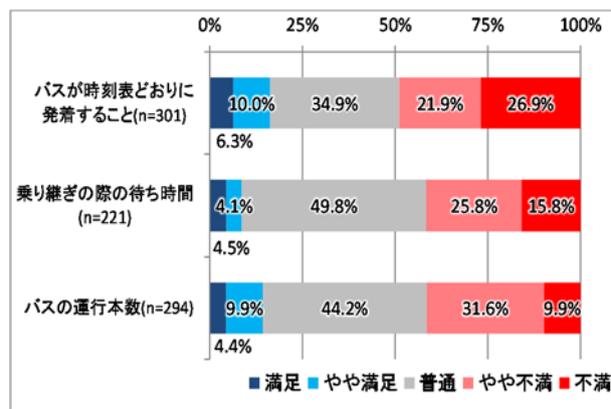
図IV-1-18 路線バス（名鉄バス春日井・桃花台線）のバス停間OD（利用者ヒアリング）



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）

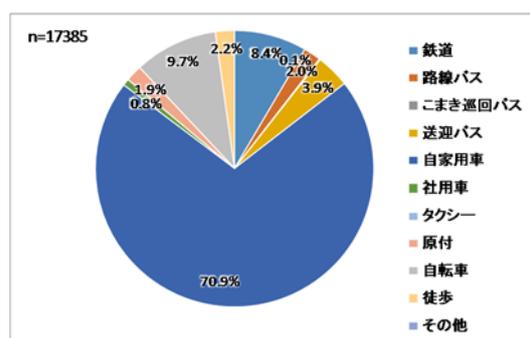


〈7〉持続可能な公共交通として利用者の確保・維持を図るためには、各公共交通機関が果たすべき役割・機能を明確化した上で、交通事業者や小牧市が連携して機能に応じたサービスの改善・提供を検討する必要があります。

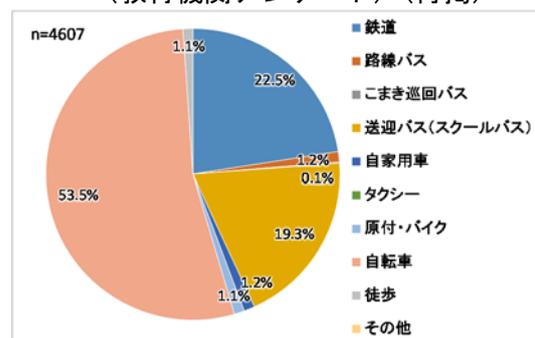
〈8〉各拠点におけるバス路線相互の乗り継ぎ利便性を強化し、公共交通ネットワークとして機能した公共交通の構築が必要です。

- ・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)

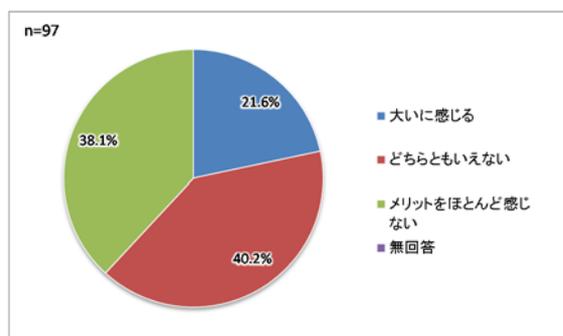
図IV-1-21 従業員の通勤時の交通手段
(企業アンケート) (再掲)



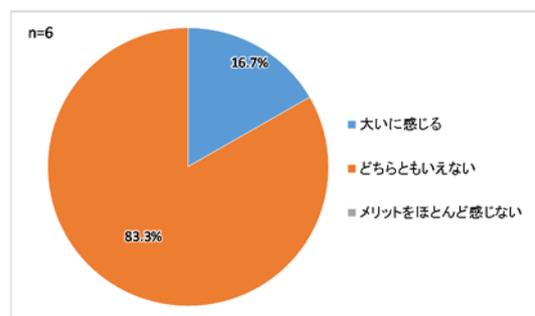
図IV-1-22 学生の通学時の交通手段
(教育機関アンケート) (再掲)



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)

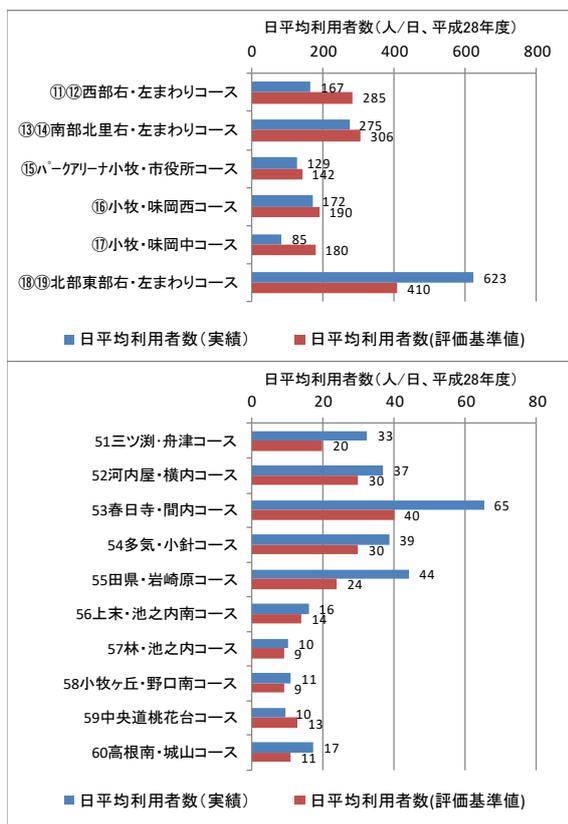


〈9〉地域公共交通の活性化及び再生の推進に向けては、過度な自動車利用から公共交通利用への転換を促すため、企業や教育機関などに対し、公共交通の利用に対するメリット等を周知するなど、公共交通利用に対する意識改革を進める必要があります。

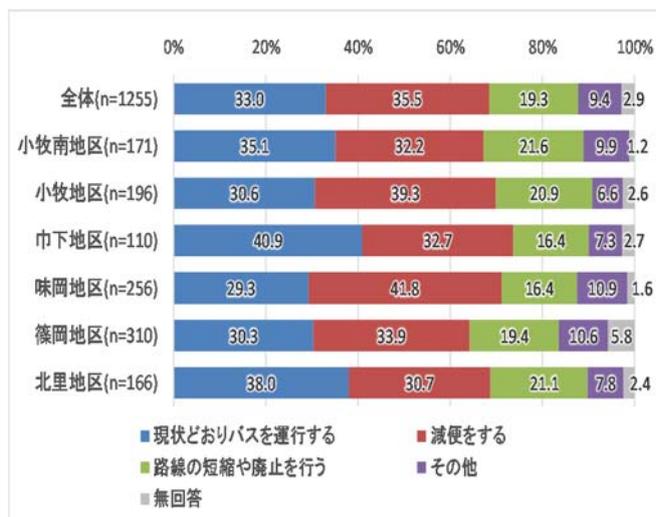
視点3 公共交通ネットワークとしての評価・検証及び対応方針の明確化

- ・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おりません。
- ・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
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"> ・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。 <p>変更・追加</p> <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に関する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
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、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。</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>	

<計画編>

V 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

小牧市総合交通計画の策定後7年が経過し、この間に実施してきた施策・事業の進捗、公共交通を取り巻く法制度の改正、社会経済情勢の変化などの動向や課題に対応するとともに、上位関連計画との連携・整合を図るため、本計画では、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針として、小牧市総合交通計画で示される基本理念及び将来像を継承しつつ、必要に応じて見直しを図るものとします。

1. 小牧市地域公共交通網形成計画の基本理念

小牧市総合交通計画は、本格的な高齢社会の到来や、まちづくりと交通計画が連携した総合的な交通体系の確立などの課題を踏まえ、本市が目指すべき将来像の実現に向け、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が示されており、現時点においてもこれら公共交通の課題は変わらず、小牧市総合交通計画で位置づけられる公共交通軸の形成は、地域公共交通網形成計画が目指す、面的な公共交通ネットワークの再構築の方向性と合致しています。さらに、地域公共交通網形成計画では、策定の目的の1つとして、まちづくりに関する計画や観光振興との連携をより明確化することとされています。

これらより、本計画で定める基本理念は、小牧市総合交通計画で示される基本理念を継承しながら、まちづくりに関する計画や観光振興との連携をより明確にし、地域公共交通の確保・維持・改善を目指すものとします。

“地域の活力と交流を育み、地域を支える持続可能な交通体系”

～集約型市街地形成を誘導し、過度に自動車に依存することのない暮らしを実現すべく、公共交通による最低限の移動が確保され、さらに市民が進んで公共交通を活用し交流することにより、必要な公共交通ネットワークを維持・存続する持続可能な交通体系の構築を目指します。～

2. 小牧市地域公共交通網形成計画の将来像及び基本方針

本計画の将来像及び基本方針についても、基本理念と同様に、小牧市総合交通計画で定めた将来像を基本的に継承しながら整理します。

<将来像・基本方針>

将来像1 活力あるまちづくりを支える交通体系

第6次小牧市総合計画新基本計画の基本施策「都市交通」の目的である、「各種の公共交通機関が有機的に連携する」に対応し、小牧市都市計画マスタープランに掲げる公共交通軸の形成や、交通結節機能の強化・充実等により、中心拠点の活性化と集約型市街地の形成を支援します。

基本方針1-① 小牧市内の拠点相互の連携強化に資する交通体系の構築

交通体系の骨格として、南北鉄道軸と東西公共交通（バス）軸を形成して、小牧市内の拠点を結び、拠点相互の連携強化を図ります。

基本方針1-② 中心拠点の活性化を支援する交通体系の確立

中心拠点へのアクセス利便性及び中心拠点内のモビリティ※の向上とともに、中心拠点における交通結節機能の強化を図ります。

基本方針1-③ 集約型市街地形成を支援する交通体系の構築

地域の特性に応じ、地域拠点へのアクセス利便性の向上とともに、地域拠点における交通結節機能の強化を図ります。

※参考資料 用語解説 参照

将来像2 持続可能な交通体系

第6次小牧市総合計画新基本計画の基本施策「都市交通」の目的である、「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」に対応し、公共交通の利用促進に向け啓発するとともに、路線機能や利用特性に応じた交通サービスの提供の妥当性を検証し、必要な対策を講じます。

基本方針2-① 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

環境への負荷を与えない循環型社会の構築に向け、市民一人ひとりが自発的に節度ある交通行動の選択を可能とし、自動車交通に過度に依存することがないように、公共交通の周知・PRにより利用促進を図ります。

基本方針2-② 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

安心で安全な市民生活を送るためには、交通サービスが安定的・持続的に提供され続けることが重要であり、バス運行にあたっては、適正な受益者負担と路線機能や利用特性に応じた交通サービスの提供の妥当性を検証し、必要な対策を地域全体で検討できるシステムの構築を図ります。

将来像3 地域を支える交通体系

日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保の観点から、必要最低限の交通サービスを確保するとともに、全ての人が利用しやすい交通環境の提供を図ります。

基本方針3-① 行政による必要最低限の交通サービスの提供

移動は、文化的な生活を営むための市民の権利であることを踏まえ、行政として必要最低限の交通サービスの提供を図ります。

基本方針3-② 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

移動手段の不足が社会参加の妨げとならないよう、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を図ります。

将来像4 交流を促す交通体系

広域移動の確保や観光振興との連携の観点から、周辺都市との連携やわかりやすい交通サービスの提供を図ります。

基本方針4-① 周辺都市と連携する交通体系の構築

小牧市内の拠点から名古屋市など結びつきの強い都市を結ぶ都市間連絡軸を形成するとともに、周辺都市の地域公共交通と連携し、広域的な公共交通ネットワークを形成します。

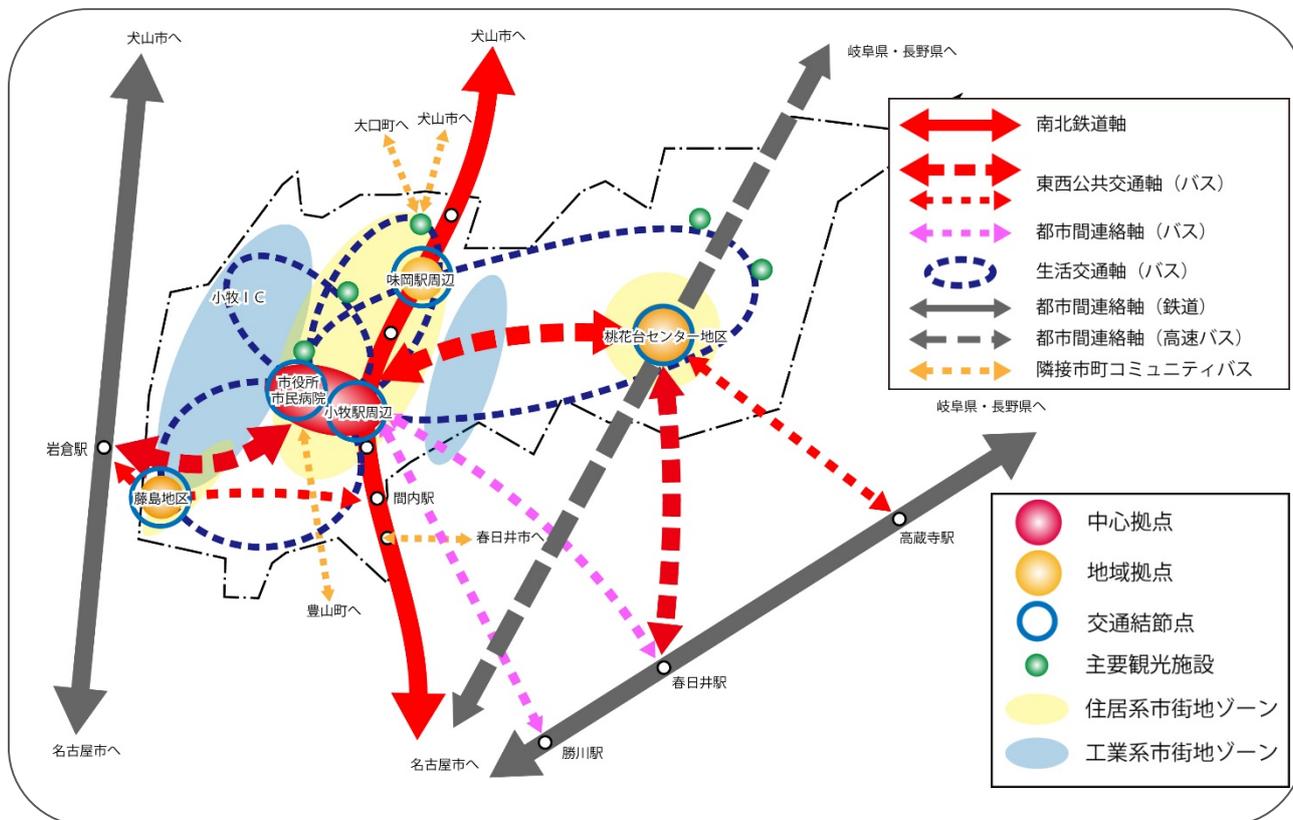
基本方針4-② 観光需要にも対応した交通サービスの提供

市外からの来訪者が市内主要観光施設にアクセスできるよう、小牧市内の拠点または鉄道駅から市内主要観光施設への交通手段を確保するとともに、わかりやすい交通サービスの提供を図ります。

V 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

本計画の将来像及び基本方針の達成により実現を目指す公共交通体系のイメージを以下に示します。

図 V-2-1 公共交通体系のイメージ図



VI 計画の目標

1. 計画の区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画の計画区域は、小牧市全域とします。

ただし、市民の移動実態等を視野に入れ、区域外についても当該自治体等と連携して事業を行うものとしします。

(2) 計画期間

本計画については、本市の上位関連計画等との整合性を図りながら、おおむね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、公共交通に対する社会情勢の変化などにも対応するため、5 年後である平成 34 年度を目標年次とし、計画期間は 5 年間（平成 30～34 年度）とします。

2. 計画の目標

本計画における将来像及び基本方針の達成度を検証するため、各基本方針に対応した目標及び評価指標を設定します。

将来像	基本方針	目標	評価指標		
1 活力ある まちづく りを支え る交通体 系	1-① 小牧市内の拠点 相互の連携強化 に資する交通体 系の構築	1-1 拠点相互の 公共交通利 用者の増加	中心拠点及び地域拠点の交通結節点相互をバスで移動する利用者数 ※1、※2 (バス利用者ヒアリング調査)		
			項目	基準値	目標値
			中心拠点及び地域拠点の交通結節点相互をバスで移動する利用者数	437 人/日	474 人/日
	1-② 中心拠点の活性 化を支援する交 通体系の確立	1-2 中心拠点に おける鉄 道・バス乗車 人数の増加	中心拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数 ※3、※4 (交通事業者提供資料及びバス利用者ヒアリング調査)		
			項目	基準値	目標値
			中心拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数	6,733 人/日	7,769 人/日

VI 計画の目標

将来像	基本方針	目標	評価指標									
1 活力あるまちづくりを支える交通体系	1-③ 集約型市街地形成を支援する交通体系の構築	1-3 地域拠点における鉄道・バス乗車人数の増加	地域拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数 ※3、※5 (交通事業者提供資料及びバス利用者ヒアリング調査)									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>味岡駅周辺</td> <td>2,289 人/日</td> <td>2,704 人/日</td> </tr> <tr> <td>桃花台センター地区</td> <td>776 人/日</td> <td>801 人/日</td> </tr> <tr> <td>藤島地区</td> <td>48 人/日</td> <td>53 人/日</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	味岡駅周辺	2,289 人/日	2,704 人/日	桃花台センター地区	776 人/日	801 人/日
項目	基準値	目標値										
味岡駅周辺	2,289 人/日	2,704 人/日										
桃花台センター地区	776 人/日	801 人/日										
藤島地区	48 人/日	53 人/日										
2 持続可能な交通体系	2-① 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	2-1-1 公共交通の利用頻度の増加	公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス、タクシー）を月に1回以上の利用をする人の割合 ※6 (市民アンケート調査)									
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通を月に1回以上の利用をする人の割合</td> <td>47.0%</td> <td>48.0%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	公共交通を月に1回以上の利用をする人の割合	47.0%	48.0%				
	項目	基準値	目標値									
公共交通を月に1回以上の利用をする人の割合	47.0%	48.0%										
2-1-2 通勤・通学目的での公共交通利用者割合の増加	公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス）を通勤または通学目的で利用する人の割合 ※7 (市民アンケート調査)											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通を通勤または通学目的で利用する人の割合</td> <td>15.1%</td> <td>15.4%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	公共交通を通勤または通学目的で利用する人の割合	15.1%	15.4%					
項目	基準値	目標値										
公共交通を通勤または通学目的で利用する人の割合	15.1%	15.4%										
	2-② 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	2-2 市補助路線及びこまき巡回バスの収支率の改善	市補助路線及びこまき巡回バスの収支率 ※8									
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>間内・岩倉線(名鉄バス)</td> <td>28.5%</td> <td>32.2%</td> </tr> <tr> <td>こまき巡回バス</td> <td>4.5%</td> <td>9.2%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	間内・岩倉線(名鉄バス)	28.5%	32.2%	こまき巡回バス	4.5%	9.2%
項目	基準値	目標値										
間内・岩倉線(名鉄バス)	28.5%	32.2%										
こまき巡回バス	4.5%	9.2%										

将来像	基本方針	目標	評価指標																														
3 地域を支える交通体系	3-① 行政による必要最低限の交通サービスの提供	3-1 公共交通徒歩圏域人口カバー率の維持	公共交通徒歩圏域人口カバー率 ※9 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通徒歩圏域人口カバー率</td> <td>99.3%</td> <td>100.0%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	公共交通徒歩圏域人口カバー率	99.3%	100.0%																								
	項目	基準値	目標値																														
公共交通徒歩圏域人口カバー率	99.3%	100.0%																															
3-② 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	3-2 高齢者や障がい者等の公共交通に対する不満足度の改善	高齢者の公共交通に対する不満足度 ※10 (市民アンケート調査) 障がい者等の公共交通に対する不満足度 ※11 (市民アンケート調査)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>33.4%</td> <td>28.7%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>36.5%</td> <td>33.0%</td> </tr> <tr> <td>こまき巡回バス</td> <td>33.1%</td> <td>30.0%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>35.6%</td> <td>34.1%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>39.4%</td> <td>33.3%</td> </tr> <tr> <td>路線バス</td> <td>48.4%</td> <td>41.9%</td> </tr> <tr> <td>こまき巡回バス</td> <td>34.4%</td> <td>28.1%</td> </tr> <tr> <td>タクシー</td> <td>35.5%</td> <td>32.3%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	鉄道	33.4%	28.7%	路線バス	36.5%	33.0%	こまき巡回バス	33.1%	30.0%	タクシー	35.6%	34.1%	項目	基準値	目標値	鉄道	39.4%	33.3%	路線バス	48.4%	41.9%	こまき巡回バス	34.4%	28.1%	タクシー	35.5%	32.3%
項目	基準値	目標値																															
鉄道	33.4%	28.7%																															
路線バス	36.5%	33.0%																															
こまき巡回バス	33.1%	30.0%																															
タクシー	35.6%	34.1%																															
項目	基準値	目標値																															
鉄道	39.4%	33.3%																															
路線バス	48.4%	41.9%																															
こまき巡回バス	34.4%	28.1%																															
タクシー	35.5%	32.3%																															
4 交流を促す交通体系	4-① 周辺都市と連携する交通体系の構築	4-1-1 市外への乗り継ぎ利用者のバスに対する不満足度の改善	鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度 ※12 (バス利用者アンケート調査) <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度</td> <td>17.4%</td> <td>12.7%</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度	17.4%	12.7%																								
		項目	基準値	目標値																													
	鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度	17.4%	12.7%																														
4-1-2 小牧市内の各拠点から名古屋市への移動時間の短縮	小牧市内の各拠点から名古屋市への移動時間の短縮 ※13 <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>小牧駅周辺</td> <td>約 41 分</td> <td>約 41 分以内</td> </tr> <tr> <td>味岡駅周辺</td> <td>約 48 分</td> <td>約 48 分以内</td> </tr> <tr> <td>桃花台センター地区</td> <td>約 55 分</td> <td>約 55 分以内</td> </tr> <tr> <td>藤島地区</td> <td>約 36 分</td> <td>約 36 分以内</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	小牧駅周辺	約 41 分	約 41 分以内	味岡駅周辺	約 48 分	約 48 分以内	桃花台センター地区	約 55 分	約 55 分以内	藤島地区	約 36 分	約 36 分以内																	
項目	基準値	目標値																															
小牧駅周辺	約 41 分	約 41 分以内																															
味岡駅周辺	約 48 分	約 48 分以内																															
桃花台センター地区	約 55 分	約 55 分以内																															
藤島地区	約 36 分	約 36 分以内																															
4-② 観光需要にも対応した交通サービスの提供	4-2 観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の乗車人数の増加	主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数 ※14、※15 (交通事業者提供資料及びバス利用者ヒアリング調査) <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>基準値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数</td> <td>2,471 人/日</td> <td>2,946 人/日</td> </tr> </tbody> </table>	項目	基準値	目標値	主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数	2,471 人/日	2,946 人/日																									
項目	基準値	目標値																															
主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数	2,471 人/日	2,946 人/日																															

※基準値は、平成 28 年度に実施したアンケート調査及びOD調査の結果から算出したもの。

VI 計画の目標

- ※1：交通結節点のバス停は、小牧駅（小牧駅バス停、小牧駅西バス停）、小牧市役所（小牧市役所前バス停）、小牧市民病院（小牧市民病院前バス停、小牧市民病院バス停、小牧市民病院南バス停）、味噌駅（味噌駅バス停）、桃花台センター（桃花台センターバス停、桃花台センター（上）バス停、桃花台センター（下）バス停、桃花台センター東バス停）、中央道桃花台（中央道桃花台バス停）、藤島（藤島バス停、藤島団地バス停、とみづかバス停）
- ※2：中心拠点及び地域拠点の交通結節点相互をバスで移動する利用者数は、路線バス（ピーチバス、名鉄バス）及びこまき巡回バスの合計値であり、基準値はバス利用者ヒアリング調査結果より算出（路線バスの利用者数は平成28年9月26日の実績値、こまき巡回バスの利用者数は平成28年9月4日～9月10日の平均値）
- ※3：日平均乗車人数は鉄道（名鉄小牧線）、路線バス（ピーチバス、桃花台バス、名鉄バス）、こまき巡回バス、高速バス（近距離高速バス、高速バス）の合計値であり、基準値のうち鉄道及び高速バスは事業者提供資料、路線バス及びこまき巡回バスはバス利用者ヒアリング調査結果より算出（鉄道の乗車人数は年間乗車人数を用いた平均値、高速バスの乗車人数は年間利用者数を用いた平均値、路線バスの乗車人数は平成28年9月26日の実績値、こまき巡回バスの乗車人数は平成28年9月4日～9月10日の平均値）
- ※4：中心拠点の交通結節点は、小牧駅、小牧駅バス停、小牧駅西バス停、小牧市役所前バス停、小牧市民病院バス停、小牧市民病院前バス停、小牧市民病院南バス停
- ※5：味噌駅周辺の交通結節点は、味噌駅、味噌駅バス停、桃花台センター地区の交通結節点は、桃花台センター（上）バス停、桃花台センター（下）バス停、桃花台センターバス停、桃花台センター東バス停、中央道桃花台バス停、藤島地区の交通結節点は、藤島バス停、藤島団地バス停、とみづかバス停
- ※6：基準値は、市民アンケート問14、問18、問20、問23において、1つ以上の設問で選択肢「1～5」を回答した方が占める割合
- ※7：基準値は、市民アンケート問15、問19、問24において、1つ以上の設問で選択肢「1～2」を回答した方が占める割合
- ※8：基準値は、間内・岩倉線とこまき巡回バスそれぞれの料金収入を運行経費で割った割合
- ※9：鉄道駅から半径1km以内及びバス停から半径500m以内を公共交通徒歩圏域とし、平成22年国勢調査における夜間人口を用いて算出（P64参照）
- ※10：高齢者の基準値は、市民アンケート問1②の選択肢「7～8」を回答した方のうち、問29①の選択肢「4～5」を回答した方が占める割合
- ※11：障がい者等の基準値は、市民アンケート問7の選択肢「2～4」を回答した方のうち、問29①の選択肢「4～5」を回答した方が占める割合
- ※12：基準値は、バス利用者アンケート問8の選択肢「2～4、8」を回答した方のうち、問13㉔の選択肢「1～2」を回答した方が占める割合
- ※13：基準値は、小牧駅から名古屋駅（小牧駅～平安通駅～栄駅～名古屋駅）、味噌駅から名古屋駅（味噌駅～平安通駅～栄駅～名古屋駅）、桃花台センターバス停から名古屋駅（桃花台センターバス停～春日井駅～名古屋駅）、藤島団地バス停から名古屋駅（藤島団地バス停～岩倉駅～名古屋駅）の乗継時間を含める所要時間
- ※14：日平均乗車人数は鉄道（名鉄小牧線）、路線バス（ピーチバス、名鉄バス）、こまき巡回バス、高速バス（近距離高速バス）の合計値であり、基準値のうち鉄道及び高速バスは事業者提供資料、路線バス及びこまき巡回バスはバス利用者ヒアリング調査結果より算出（鉄道の乗車人数は年間乗車人数を用いた平均値、高速バスの乗車人数は年間利用者数を用いた平均値、路線バスの乗車人数は平成28年9月26日の実績値、こまき巡回バスの乗車人数は平成28年9月4日～9月10日の平均値）
- ※15：小牧市内の主要観光施設（P40参照）の最寄り駅または最寄りバス停（小牧市役所前バス停、メナード美術館前バス停、温水プール前バス停、パークアリーナ小牧バス停、田県神社前駅、田県神社前駅バス停、市民四季の森バス停）

VII 目標を達成するために行う事業・実施主体

1. 目標を達成するために行う事業・実施主体・スケジュール

本計画における将来像及び基本方針の実現に向けて掲げた目標を達成するために実施する各種事業を、以下の4つの施策でまとめます。

- 〈施策1〉公共交通ネットワークの構築
- 〈施策2〉交通結節機能の強化
- 〈施策3〉公共交通の利用促進
- 〈施策4〉持続可能な交通サービスの提供

まず、4つの施策について、それぞれ基本的な考え方、実施する事業を次頁より整理します。

(1)〈施策1〉公共交通ネットワークの構築

①基本的な考え方

公共交通ネットワークの構築にあたり、公共交通を分類し、その分類ごとに交通サービス確保の考え方を整理します。その考え方に基づき公共交通ネットワークを構築します。

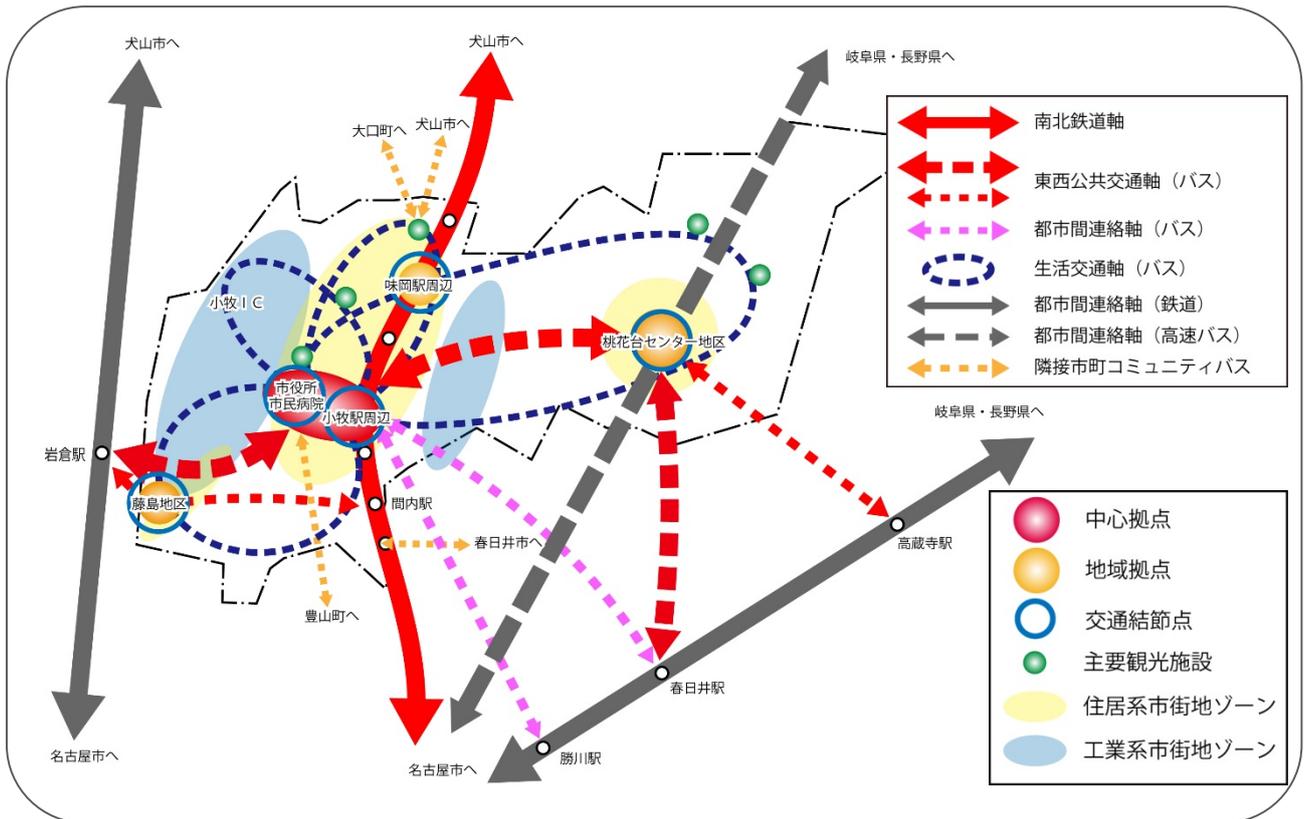
1) 公共交通の役割に応じた分類

小牧市内及びその周辺を運行する公共交通を、路線の役割に応じ、「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（鉄道）」、「都市間連絡軸（高速バス）」、「隣接市町コミュニティバス」、「タクシー」の8種類に分類します。

表Ⅶ-1-1 公共交通の役割

路線	役割
南北鉄道軸	公共交通の軸として重要な鉄道軸であり、小牧駅周辺の中心拠点と味岡駅周辺の地域拠点等の拠点間連携や、名古屋市・犬山市方向への都市間移動ニーズへの対応を図る。
東西公共交通軸（バス）	東西市街地の連携強化に資するバス軸であり、小牧駅周辺を中心拠点と桃花台センター地区及び藤島地区の地域拠点等の拠点間連携や、春日井市・岩倉市方向の都市間移動ニーズへの対応を図る。
都市間連絡軸（バス）	南北鉄道軸、東西公共交通軸（バス）、都市間連絡軸（鉄道）と一体となって、小牧市内の拠点から結びつきの強い都市を結ぶ広域移動ニーズへの対応を図る。
生活交通軸（バス）	地域の特性に応じて各居住地と小牧市内の拠点を結び、小牧市内の拠点へのアクセス利便性向上と中心拠点内のモビリティの向上を図る。
都市間連絡軸（鉄道）	東西公共交通軸（バス）や都市間連絡軸（バス）と接続し、広域移動ニーズへの対応を図る。
都市間連絡軸（高速バス）	南北鉄道軸、東西公共交通軸（バス）と一体となって、小牧市内の拠点から結びつきの強い都市を結び、広域移動ニーズへの対応を図る。
隣接市町コミュニティバス	小牧市内を運行する公共交通と連携し、本市と隣接市町間の移動ニーズへの対応を図る。
タクシー	個別の移動ニーズへの柔軟な対応を図るとともに、鉄道やバス路線が運行していない地域や時間帯における移動ニーズへの対応を図る。

図Ⅶ-1-1 公共交通体系のイメージ図（再掲）



※タクシーについては、市内全域において交通サービスを提供

2) 交通サービス確保の考え方

小牧市内を運行する公共交通について、路線の役割に応じた交通サービス確保の考え方を整理するとともに、該当路線を示します。

表Ⅶ-1-2 交通サービス確保の考え方

路線	該当路線	交通サービス確保の考え方
南北鉄道軸	名鉄小牧線	<ul style="list-style-type: none"> 本市の南北軸を形成するため、都市間を連絡する交通需要に応じた、サービス水準を確保する。
東西公共交通軸 (バス)	名鉄バス路線バス 間内・岩倉線※1 岩倉線※1 桃花台線※2 春日井・桃花台線※2 桃山線※2 あおい交通路線バス ピーチバス 桃花台バス※2	<ul style="list-style-type: none"> 本市の東西軸を形成するとともに、沿線地域のニーズを基本としつつ、潜在需要の喚起も見据えたサービス水準を確保する。 特に、中心拠点と地域拠点を結ぶ区間については、日30本以上(平日)の運行頻度を確保する。 通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できるサービス水準を確保するとともに、通勤通学での利用を考慮した運行時間帯を設定する。 交通結節点を中心に、他の路線との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。
都市間連絡軸 (バス)	名鉄バス路線バス 小牧・勝川線※3 春日井市内線※3	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域の広域移動ニーズに応じたサービス水準を確保する。 通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できるサービス水準を確保するとともに、通勤通学での利用を考慮した運行時間帯を設定する。 交通結節点を中心に、他の路線との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。

※「東西公共交通軸(バス)」、「都市間連絡軸(バス)」については、交通サービス確保の考え方にに基づき、下記路線については、複数路線を一体的な路線として扱う。

東西公共交通軸 (バス)	中心拠点(小牧駅・小牧市役所・小牧市民病院周辺)または地域拠点(藤島地区)と岩倉駅を結ぶ路線(※1)	名鉄バス路線バス 間内・岩倉線 岩倉線
	地域拠点(桃花台センター地区)と春日井駅または高蔵寺駅を結ぶ路線(※2)	名鉄バス路線バス 桃花台線 春日井・桃花台線 桃山線 あおい交通路線バス 桃花台バス
都市間連絡軸 (バス)	中心拠点(小牧駅・小牧市役所・小牧市民病院周辺)と春日井駅または勝川駅を結ぶ路線(※3)	名鉄バス路線バス 小牧・勝川線 春日井市内線

路線	該当路線	交通サービス確保の考え方
生活交通軸 (バス)	こまき巡回バス 全路線	<ul style="list-style-type: none"> 南北鉄道軸や東西公共交通軸（バス）、都市間連絡軸（バス・高速バス）との乗り継ぎ利便性の確保に留意したダイヤ設定とする。 市民の買物や通院での利用を考慮した運行時間帯を設定する。 観光利用や商業施設利用を考慮するとともに道路の混雑状況に配慮したダイヤを設定する。
	こまき巡回バス 幹線系路線	<ul style="list-style-type: none"> 人口集中地区を通り、各居住地から小牧市内の拠点や公共施設へのアクセス利便性の確保や、中心拠点におけるモビリティの向上を支援することができるサービス水準とする。 沿線地域のニーズに応じ、日 10 本以上（平日）の運行頻度を確保する。 東西公共交通軸（バス）や都市間連絡軸（バス）との競合の回避に留意したルート及びダイヤ設定とする。
	こまき巡回バス 支線系路線	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域及び交通不便地域をきめ細かく通り、各居住地から小牧市内の拠点へのアクセス利便性の確保に留意したサービス水準とする。 沿線地域のニーズに応じた運行頻度を確保する。
都市間連絡軸 (高速バス)	近距離高速バス 名古屋・桃花台線	<ul style="list-style-type: none"> 名古屋市方向への移動ニーズに応じたサービス水準を確保する。 通勤通学及び帰宅時間帯における乗客集中に対応できるサービス水準を確保するとともに、通勤通学での利用を考慮した運行時間帯を設定する。
	近距離高速バス 中央道桃花台バス停発着路線 高速バス 中央道桃花台バス停発着路線	<ul style="list-style-type: none"> 小牧市内から名古屋市方向や岐阜県等の県外への移動ニーズや沿線地域の移動ニーズに応じたサービス水準を確保する。
隣接市町 コミュニティバス	犬山市コミュニティバス楽田西部線 とよやまタウンバス北ルート	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町が交通需要に応じたサービスを確保する。 小牧市内と隣接市町間の移動ニーズを考慮したルート及びダイヤ設定とする。
タクシー	あおい交通(※4) 小牧タクシー(※4) 名鉄西部交通(※4)	<ul style="list-style-type: none"> 個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、鉄道やバス路線が運行していない地域や時間帯における移動ニーズに応じた交通サービスを確保する。

※4 小牧市内に営業所がある事業者

②実施する事業

路線の役割や交通サービス確保の考え方を踏まえ、基本的な考え方に基づき、「(施策1) 公共交通ネットワークの構築」に向けて取り組む事業を挙げます。

事業1-1 路線の役割や交通サービス確保の考え方に基づく運行の実施

【対象路線】

「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（高速バス）※」に該当する全路線

【事業内容】

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。

【実施主体】

名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
	→				
実施中	継続実施				

※都市間連絡軸（高速バス）のうち、近距離高速バスの名古屋・桃花台線及び中央道桃花台バス停発着路線のうち名鉄バスが運行する路線を対象とする

事業1-2 こまき巡回バスの平日用、土日祝日用ダイヤの設定

【対象路線】

「生活交通軸（バス）」に該当する全路線

【事業内容】

定時性確保のため、道路の混雑状況に配慮した平日用、土日祝日用ダイヤを設定する。

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
	→				
—	検討・実施				

事業1-3 各鉄道駅へのアクセス利便性の向上

【対象路線】

「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」に該当する路線のうち、鉄道駅へ乗り入れている路線

【事業内容】

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。

【実施主体】

名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	改善検討・実施				

事業1-4 隣接市町コミュニティバスとの連携した運行※

【対象路線】

「生活交通軸（バス）」、「隣接市町コミュニティバス」に該当する全路線

【事業内容】

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。

【実施主体】

犬山市、豊山町、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	改善検討・実施				

※隣接市町コミュニティバスの小牧市内への新規乗り入れにあたっては、乗り入れ路線を運行する自治体との調整を図る

事業1-5 名鉄小牧線の利便性向上

【対象路線】

「南北鉄道軸」

【事業内容】

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。

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
					➔
実施中	継続実施				

【事業1-2の事例】 土休日用ダイヤの設定（愛知県日進市）

日進市は、くるりんばすを平日用ダイヤと土休日用ダイヤの2種類にて運行している。平日用ダイヤと土休日用ダイヤでは、利用状況や道路状況を考慮し、便数やバス停間の所要時間が異なっている。

通番	バス停名	平日										土休日												
		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便				
1	市役所	6:40	8:18	—	—	—	13:10	—	—	—	—	—	—	—	1	8:18	—	—	—	13:10	—	—	—	—
2	図書館	6:42	8:20	—	—	—	13:12	—	—	—	—	—	—	—	2	8:20	—	—	—	13:12	—	—	—	—
3	浅間下	6:43	8:21	—	—	—	13:13	—	—	—	—	—	—	—	3	8:21	—	—	—	13:13	—	—	—	—
4	笠寺山	6:44	8:22	—	—	—	13:14	—	—	—	—	—	—	—	4	8:22	—	—	—	13:14	—	—	—	—
5	日進駅	6:50	8:30	9:50	11:03	12:13	13:20	14:37	15:50	17:05	18:25	19:38	—	5	8:28	9:40	10:58	12:13	13:20	14:37	15:50	17:05	—	
6	日進駅南	6:52	8:32	9:52	11:05	12:15	13:22	14:39	15:52	17:07	18:27	19:40	—	6	8:30	9:42	11:00	12:15	13:22	14:39	15:52	17:07	—	
7	南ヶ丘北	6:55	8:35	9:55	11:08	12:18	13:25	14:42	15:55	17:10	18:30	19:43	—	7	8:33	9:45	11:03	12:18	13:25	14:42	15:55	17:10	—	
8	南ヶ丘南	6:56	8:36	9:56	11:09	12:19	13:26	14:43	15:56	17:11	18:31	19:44	—	8	8:34	9:46	11:04	12:19	13:26	14:43	15:56	17:11	—	
9	藤塚六丁目	7:00	8:40	10:00	11:13	12:23	13:30	14:47	16:00	17:15	18:35	19:48	—	9	8:38	9:50	11:08	12:23	13:30	14:47	16:00	17:15	—	
10	高松池	7:02	8:42	10:01	11:14	12:24	13:31	14:48	16:01	17:17	18:36	19:49	—	10	8:39	9:52	11:09	12:24	13:31	14:48	16:01	17:16	—	
11	鎌ヶ寿	7:04	8:44	10:03	11:16	12:26	13:33	14:50	16:03	17:19	18:38	19:51	—	11	8:41	9:54	11:11	12:26	13:33	14:50	16:03	17:18	—	
12	藤塚	7:05	8:45	10:04	11:17	12:27	13:34	14:51	16:04	17:20	18:39	19:52	—	12	8:42	9:55	11:12	12:27	13:34	14:51	16:04	17:19	—	
13	上ノ山	7:06	8:46	10:05	11:18	12:28	13:35	14:52	16:05	17:21	18:40	19:53	—	13	8:43	9:56	11:13	12:28	13:35	14:52	16:05	17:20	—	
14	浅田区民会館	7:10	8:50	10:08	11:21	12:31	13:38	14:55	16:08	17:25	18:43	19:56	—	14	8:46	10:00	11:16	12:31	13:38	14:55	16:08	17:24	—	
15	平子	7:12	8:52	10:10	11:23	12:33	13:40	14:57	16:10	17:27	18:45	19:58	—	15	8:48	10:02	11:18	12:33	13:40	14:57	16:10	17:26	—	
16	真ノ手北	7:15	8:54	10:12	11:25	12:35	13:42	14:59	16:12	17:29	18:47	20:00	—	16	8:50	10:04	11:20	12:35	13:42	14:59	16:12	17:28	—	
17	赤池駅南	7:16	8:55	10:13	11:26	12:36	13:43	15:00	16:13	17:30	18:48	20:01	—	17	8:51	10:05	11:21	12:36	13:43	15:00	16:13	17:29	—	
18	赤池駅	7:23	9:01	10:17	11:30	12:40	13:47	15:04	16:17	17:37	18:54	20:05	—	18	8:55	10:10	11:26	12:40	13:47	15:04	16:19	17:36	—	
19	赤池小学校	7:26	9:04	10:20	11:33	12:43	13:50	15:07	16:20	17:40	18:57	20:08	—	19	8:58	10:13	11:29	12:43	13:50	15:07	16:22	17:39	—	
20	赤池南一丁目	7:27	9:05	10:21	11:34	12:44	13:51	15:08	16:21	17:41	18:58	20:09	—	20	8:59	10:14	11:30	12:44	13:51	15:08	16:23	17:40	—	
21	真ノ手西	7:28	9:06	10:22	11:35	12:45	13:52	15:09	16:22	17:42	18:59	20:10	—	21	9:00	10:15	11:31	12:45	13:52	15:09	16:24	17:41	—	
22	真ノ手中央	7:30	9:08	10:24	11:37	12:47	13:54	15:11	16:24	17:44	19:01	20:12	—	22	9:02	10:17	11:33	12:47	13:54	15:11	16:26	17:43	—	
23	真ノ手東	7:32	9:10	10:26	11:39	12:49	13:56	15:13	16:26	17:46	19:03	20:14	—	23	9:04	10:19	11:35	12:49	13:56	15:13	16:28	17:45	—	
24	平子南	7:33	9:11	10:27	11:40	12:50	13:57	15:14	16:27	17:47	19:04	20:15	—	24	9:05	10:20	11:36	12:50	13:57	15:14	16:29	17:46	—	
25	藤塚南	7:37	9:15	10:30	11:43	12:53	14:00	15:17	16:30	17:51	19:07	20:18	—	25	9:08	10:24	11:40	12:53	14:00	15:17	16:33	17:50	—	
26	おりど病院		9:16	10:31	11:44	12:54	14:01	15:18	16:31	17:52	19:08	20:19	—	26	9:09	10:25	11:41	12:54	14:01	15:18	16:34	17:51	—	
27	市役所東		9:18	10:33	11:46	12:56	14:03	15:20	16:33	17:54	19:10	20:21	—	27	9:11	10:27	11:43	12:56	14:03	15:20	16:36	17:53	—	
1	市役所		9:23	10:37	11:50	13:00	14:07	15:24	16:37	18:01	19:15	20:25	—	1	9:15	10:32	11:48	13:00	14:07	15:24	16:41	18:00	—	
2	図書館		9:25	10:39	11:52	—	14:09	15:26	16:39	18:03	19:17	—	2	9:17	10:34	11:50	—	14:09	15:26	16:43	18:02	—		
3	浅間下		9:26	10:40	11:53	—	14:10	15:27	16:40	18:04	19:18	—	3	9:18	10:35	11:51	—	14:10	15:27	16:44	18:03	—		
4	笠寺山	▽	9:27	10:41	11:54	—	14:11	15:28	16:41	18:05	19:19	—	4	9:19	10:36	11:52	—	14:11	15:28	16:45	18:04	—		
5	日進駅		7:46	9:34	10:47	12:00	—	14:17	15:34	16:47	18:12	19:26	—	5	9:25	10:43	11:58	—	14:17	15:34	16:52	18:12	—	
1	市役所		7:55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—											

(資料：日進市くるりんばす時刻表)

(2)〈施策2〉交通結節機能の強化

①基本的な考え方

小牧市都市計画マスタープランにおいて位置づけている中心拠点（小牧駅周辺から市役所・小牧山周辺の一帯）、及び地域拠点（味岡駅周辺、桃花台センター地区及び藤島地区）を基幹とした公共交通ネットワークの構築により公共交通相互の連携を図るため、各拠点内の主要駅及び主要バス停を交通結節点と設定し、交通結節機能の強化を図ります。

1) 交通結節点の設定

以下に示す各拠点内の主要駅及び主要バス停を交通結節点と定める。

＜中心拠点（小牧駅周辺から市役所・小牧山周辺の一帯）＞

- ・小牧駅（小牧駅、小牧駅バス停、小牧駅西バス停）
- ・小牧市役所（小牧市役所前バス停）
- ・小牧市民病院（小牧市民病院前バス停、小牧市民病院バス停、小牧市民病院南バス停）

＜地域拠点（味岡駅周辺）＞

- ・味岡駅（味岡駅、味岡駅バス停）

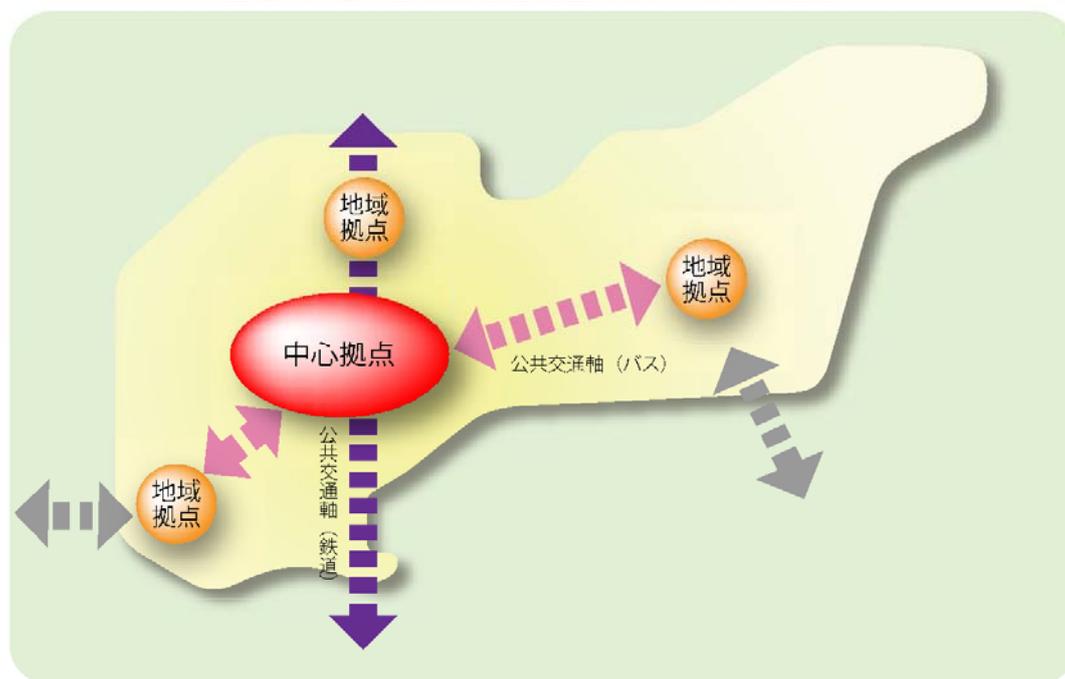
＜地域拠点（桃花台センター地区）＞

- ・桃花台センター（桃花台センターバス停、桃花台センター（上）バス停、桃花台センター（下）バス停、桃花台センター東バス停）
- ・中央道桃花台（中央道桃花台バス停）

＜地域拠点（藤島地区）＞

- ・藤島（藤島バス停、藤島団地バス停、とみづかバス停）

図Ⅶ-1-2 都市の骨格構造（イメージ）（再掲）



（出典：小牧市立地適正化計画）

②実施する事業

交通結節点において、基本的な考え方に基づき、「(施策2) 交通結節機能の強化」に向けて取り組む事業を挙げます。

事業2-1 小牧市民病院、桃花台センター及び中央道桃花台バス停前ロータリーのバス停の集約化

【対象バス停】

小牧市民病院（小牧市民病院前バス停、小牧市民病院バス停、小牧市民病院南バス停）、桃花台センター（桃花台センターバス停、桃花台センター(上)バス停、桃花台センター(下)バス停、桃花台センター東バス停）、中央道桃花台バス停前ロータリー（中央道桃花台バス停、桃花台東バス停、大城バス停）

【事業内容】

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。

【実施主体】

名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—					
	検討・実施				

事業2-2 交通結節点での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定

【対象路線】

小牧駅、小牧市役所、小牧市民病院、味岡駅、桃花台センター、藤島に乗り入れている路線のうち、「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（高速バス）※」に該当する全路線

【事業内容】

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。

【実施主体】

名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	改善検討・実施				

※都市間連絡軸（高速バス）のうち、近距離高速バスの名古屋・桃花台線及び中央道桃花台バス停発着路線のうち名鉄バスが運行する路線を対象とする

事業2-3 交通結節点での待合環境の充実

【対象交通結節点】

小牧駅、小牧市役所、小牧市民病院、味岡駅、桃花台センター、藤島

【事業内容】

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。

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	継続実施				

事業2-4 交通結節点での乗り継ぎに関する不安の解消

【対象交通結節点】

小牧駅、小牧市役所、小牧市民病院、味岡駅、桃花台センター、藤島

【事業内容】

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。

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	継続実施				

【事業2-3の事例】 乗継地点の整備と待合環境の快適性向上（岐阜県岐阜市）

岐阜市では、幹線バスと支線バスの接続点をトランジットセンター（乗継地点）として整備している。

トランジットセンターでは、幹線バスと支線バスのスムーズな乗り継ぎを実現させるために運行ダイヤの改善等を行っている。

さらに待合環境の改善として、多くの利用があるバス停では、液晶ディスプレイによる運行状況の表示が行われている。

乗継地点 岐阜大学



ハイグレードバス停



待合の上屋、バスロケーションシステムが整備されている

（資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進事例集）

(3) 〈施策3〉公共交通の利用促進

①基本的な考え方

公共交通をより利用してもらうため、利用促進策について以下の4つの視点で整理し、それぞれの視点に基づき事業を実施します。

【視点】

- ・ 情報提供の拡充
- ・ 利用者の拡大
- ・ 利便性の向上
- ・ 観光との連携強化

②実施する事業

基本的な考え方に基づき、「〈施策3〉公共交通の利用促進」に向けて取り組む事業を、4つの視点において、それぞれ挙げます。

1) 情報提供の拡充を図る事業

公共交通利用者にとって、よりわかりやすく情報の得やすい公共交通を目指すため、取り組む事業を挙げます。

事業3-1 公共交通マップや時刻表による情報提供

【事業内容】

よりわかりやすい情報を提供するため、情報の種類を充実させる。

【具体例】

- ・ 公共交通マップの見直し
- ・ 公共交通マップの多言語化の実施
- ・ 見やすさに配慮した拡大版の路線別時刻表の配布の実施
- ・ 乗り継ぎに配慮した時刻表の作成
- ・ 各地域から最寄り駅や主要施設への行き方をまとめた地域別マップの作成
- ・ 各地域から名古屋市方向への行き方をまとめた地域別マップの作成

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

事業3-2 多様なツールによる情報提供

【事業内容】

利用者が情報をより得やすくするため、多様なツールにより情報を提供する。

【具体例】

- ・公共交通マップへの乗り継ぎ情報、インターネット上の時刻表等へのリンク（QRコード）の掲載
- ・インターネット上での乗り換え案内サービスの実施
- ・バスロケーションシステムの導入検討
- ・小牧市ホームページのレイアウトの見直し
- ・公共交通に関する情報を提供する新たなスマートフォン用アプリとの連携

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
→					→
実施中	拡大検討・実施				

【事業3-1の事例】 公共交通を網羅したマップ（岐阜県各務原市）

各務原市では、市内の公共交通を網羅した公共交通マップを作成し、マップ上には、乗継拠点と乗り入れ路線が表記されている。

また、時刻表には乗継拠点でどの路線に接続するかをイラストにてわかりやすく表記している。



13	小網西口	646	9:28	12:33	15:33
12	内藤記念くすり博物館	—	9:31	12:36	15:36
11	スポーツ公園前	647	9:33	12:38	15:38
10	消防学校前	649	9:35	12:40	15:40
6	松本	653	9:39	12:44	15:44
7	松本町2丁目	654	9:40	12:45	15:45
8	川崎重工ホッケースタジアム前	655	9:41	12:46	15:46
9	航空宇宙科学博物館	着 657 9:43 12:48 15:48	9:46 12:51 15:51		
8	川崎重工ホッケースタジアム前	702	9:48	12:53	15:53
7	松本町2丁目	703	9:49	12:54	15:54
6	松本	704	9:50	12:55	15:55
5	北上中屋	706	9:52	12:57	15:57



(資料：各務原市ふれあいバスふれあいタクシー路線図・時刻表)

【事業3-2の事例】 バスロケーションシステムによる情報提供（北名古屋市）

北名古屋市では、市内循環バスのきたバスにバスロケーションシステムを導入しており、リアルタイムの運行状況をホームページ上で公開している。

停留所/時刻表		<< 前の3便を表示する		
		通常運行		
		定刻	到着予定	定刻
● 健康ドーム		11:45		15:0
● 西春駅東口		11:48		15:0
● 済衆館病院西		11:49		15:0
● 済衆館病院前		11:50	 通常運行	15:1
● 市役所西庁舎東		11:56	11:57	15:1
● ピアゴ西春店前		11:57	11:58	15:1

(資料：北名古屋市ホームページ)

2) 利用者の拡大を図る事業

公共交通の新規利用者の開拓や、市民の公共交通を支える意識を醸成し、身近な公共交通を目指すため、取り組む事業を挙げます。

事業3-3 モビリティ・マネジメント

【事業内容】

普段公共交通を利用していない方に利用してもらうため、ふれあう機会を作る。

【具体例】

- ・特定地域の住民を対象としたバスの乗り方教室の開催
- ・地域や市民団体の会合での出前講座の実施
- ・学校におけるモビリティ・マネジメントの実施
- ・スタンプラリーの実施

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

事業3-4 地域や学校との連携

【事業内容】

公共交通に親しみをもってもらうため、地域や学校と連携した取り組みを実施する。

【具体例】

- ・バス車内における園児の絵画展の開催
- ・児童や生徒の絵画のラッピングバスの運行
- ・児童による車内音声案内の実施
- ・学生を対象とした利用啓発活動の実施
- ・市民団体等の活動（レンタサイクル等）との連携

【実施主体】

名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

事業3-5 交通事業者との連携

【事業内容】

公共交通に親しみをもってもらうため、交通事業者と連携しPRを実施する。

【具体例】

- ・イベントでの車両展示等の啓発活動の実施
- ・バスやタクシーの乗り方教室の開催

【実施主体】

名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

事業3-6 未利用者へのPR

【事業内容】

移動方法の一つとして検討してもらうため、公共交通を知ってもらう機会を作る。

【具体例】

- ・市内転入者へ公共交通マップや路線別時刻表の配布
- ・企業への公共交通マップの配布
- ・小牧市ウォーキングアプリ「alko（アルコ）」との連携

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—	検討・実施				

【事業3-3の事例】 小学生対象のモビリティ・マネジメントの実施（北海道札幌市）

札幌市では、小学校の教諭等から構成される「札幌らしい交通環境学習プロジェクト」等と小学生向けのモビリティ・マネジメントの学習資料や教師向けの指導書を作成し、小学生対象のモビリティ・マネジメントを実施している。



（資料：札幌市ホームページ）

【事業3-6の事例】 転入者向けPR（静岡県浜松市）

浜松市では、転入者に対し転入届提出時に、路線図や時刻表に加え、啓発冊子やバスの乗り方を説明した資料を配布している。啓発冊子では環境、健康、交通事故の側面から公共交通利用のメリットを示しながら、「かしこいクルマの使い方」を提案している。



（資料：地域公共交通の確保・維持・改善に向けた利用促進事例集）

3) 利便性の向上を図る事業

すべての利用者にとって使いやすい公共交通を目指すため、取り組む事業を挙げます。

事業3-7 鉄道駅のバリアフリー化

【対象駅】

小牧口駅、田島神社前駅

【事業内容】

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。

【具体例】

- ・ 駅舎内施設のバリアフリー整備を実施

【実施主体】

名古屋鉄道

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	継続実施				

事業3-8 駅前広場及び自転車等駐車場の整備

【対象駅】

市内各鉄道駅

【事業内容】

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。

【具体例】

- ・ 小牧口駅前広場、自転車等駐車場の整備
- ・ 市内各鉄道駅の自転車等駐車場の環境整備

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	継続実施				

事業3-9 交通系ICカード利用環境の整備

【対象路線】

「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（高速バス）※」に該当する全路線

【事業内容】

利便性向上のため、他の公共交通機関と互換性のあるICカードの利用環境整備を検討する。

【具体例】

- ・小牧市内を運行する鉄道及びバス路線の全路線における交通系ICカードの導入に向けた検討
- ・交通系ICカードの普及に向けた各種PR活動の実施

【実施主体】

名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

※都市間連絡軸（高速バス）のうち、近距離高速バスの名古屋・桃花台線及び中央道桃花台バス停発着路線のうち名鉄バスが運行する路線を対象とする

【事業3-8の事例】 駅前駐輪場の整備（愛知県一宮市）

一宮市では、一宮駅の周辺に複数の駐輪場を整備している。一部の駐輪場では、交通系 I C カードでの支払いが可能な駐輪場も整備されており、定期利用者だけでなく、一時利用者の利便性も考慮されている。



(資料：一宮市ホームページ、HELLO!!138ホームページ)

4) 観光との連携強化を図る事業

公共交通と観光振興の連携強化を図るため、取り組む事業を挙げます。

事業3-10 観光振興にかかるPR

【事業内容】

観光において公共交通を利用してもらうため、関連した事業を実施する。

【具体例】

- ・観光モデルルートの設定及びPR活動の実施
- ・小牧市内でのイベント開催時のバス利用の呼びかけ

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—	検討・実施				

事業3-11 観光施設との連携

【事業内容】

観光施設及び公共交通の利用促進のため、観光施設と連携した取り組みを実施する。

【具体例】

- ・観光施設の割引制度の実施
- ・観光施設も考慮したこまき巡回バスのダイヤを設定する。

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—	検討・実施				

【事業3-11の事例】 犬山城下町きっぷ（名古屋鉄道）

名古屋鉄道では、犬山駅までの名鉄電車の往復乗車券の割引、犬山城の入場券の引換券、名鉄クーポン引換券が一体となった「犬山城下町きっぷ」を発行しており、犬山城への観光促進と名鉄電車の利用促進を図っている。

気軽に城下町散策を楽しむなら…
犬山城下町
きっぷ

• こんな方におすすめ •

- ✓ 気軽に城下町散策を楽しみたい
- ✓ 犬山名物「串グルメ」や「犬山スイーツ」などの食べ歩きを満喫したい
- ✓ 国宝犬山城を見学したい

プラン内容

当日お求めOK!

犬山までの名鉄電車
往復乗車券
割引

+

国宝犬山城
入場券
引換券

+

名鉄クーポン

(資料：名古屋鉄道ホームページ)

(4) 〈施策4〉 持続可能な交通サービスの提供

① 基本的な考え方

路線の役割に応じた交通サービスが提供できているのかについて検証するとともに、経済的な視点から、福祉施策など他の施策と、費用対効果等の様々な角度で比較・検証しながら、安定的、持続的なサービス提供をするための仕組みを構築します。その仕組みに基づき、持続可能な交通サービスの提供を目指します。

② 実施する事業

基本的な考え方に基づき、「〈施策4〉 持続可能な交通サービスの提供」に向けて取り組む事業を挙げます。

事業4-1 公共交通ネットワークの見直しの仕組みに基づく対応策等の実施

【対象路線】

「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（高速バス）※」、「タクシー」に該当する全路線

【事業内容】

持続可能な交通サービスの提供のため、基本的な考え方を踏まえ、公共交通ネットワークの評価・検証の仕組みに基づき、対応策を実施する。

【実施主体】

名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—					
	実施				

※都市間連絡軸（高速バス）のうち、近距離高速バスの名古屋・桃花台線及び中央道桃花台バス停発着路線のうち名鉄バスが運行する路線を対象とする

事業4-2 運賃体系のあり方の検討

【対象路線】

「南北鉄道軸」、「東西公共交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（バス）」、「生活交通軸（バス）」、「都市間連絡軸（高速バス）※」、「タクシー」に該当する全路線

【事業内容】

市民や利用者のニーズや交通事業者との協議を踏まえ、経済的に維持が可能で、安定的・持続的なサービス提供が可能となる運賃体系を検討する。

【実施主体】

名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
—	検討・実施				

※都市間連絡軸（高速バス）のうち、近距離高速バスの名古屋・桃花台線及び中央道桃花台バス停発着路線のうち名鉄バスが運行する路線を対象とする

事業4-3 こまき巡回バスの収入源の確保

【事業内容】

持続可能な交通サービスの提供のため、企業広告等により財源を確保する。

【具体例】

- ・バスの車体、バス停、公共交通マップ等を活用した企業広告の実施

【実施主体】

小牧市

【事業スケジュール】

現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
実施中	拡大検討・実施				

【事業4-3の事例】 バス時刻表への広告掲載（岐阜県関市）

関市では、年に1回発行している関シティバスの時刻表に1枚 30,000 円の広告欄を設け、広告掲載を募集しており、その収入を関シティバスの運行経費の一部に充てている。

関シティバス時刻表
(2016年4月現在)

路線番号とラインカラー

野原系

- 1 関板取線 (緑)
- 2 関上之保線 (オレンジ)
- 3 買い物循環線 (赤)
- 4 市街地病院循環線 (青)

支線系

- 11 わかくさ・小金田線 (紫)
- 12 わかくさ・千足線 (茶)
- D1 わかくさ・富野線 (紫)
- D2 わかくさ・田原線 (茶)
- D3 わかくさ・迫間線 (桃)
- D4 わかくさ・向山線 (黄)
- T1-2 関市ダイヤモンド集合タクシー (灰)

経路バス路線

- ◆ 関 早 岡 線
- ◆ 倉 知 線
- ◆ 牧 谷 線
- ◆ 経 草 坂 線
- ◆ 経 草 美 濃 線
- ◆ 高 栗 線
- ◆ 高 速 名 占 線

発行：関市企画部市民協働課

11 わかくさ・小金田線					12 わかくさ・千足線						
片側	往	回	片側	往	回	片側	往	回	片側	往	回
関市駅前	7:03	9:13	12:03	15:15	関市駅前	7:01	10:11	12:01	15:31		
関市駅前	7:05	9:15	12:05	15:20	関市駅前	7:03	10:13	12:03	15:33		
関市駅前	7:07	9:17	12:07	15:25	関市駅前	7:05	10:15	12:05	15:35		
関市駅前	7:09	9:19	12:09	15:24	関市駅前	7:07	10:17	12:07	15:37		
関市駅前	7:12	9:22	12:12	15:27	関市駅前	7:10	10:20	12:10	15:40		
関市駅前	7:14	9:24	12:14	15:29	関市駅前	7:10	10:20	12:10	15:40		
関市駅前	7:15	9:25	12:15	15:30	関市駅前	7:11	10:21	12:11	15:41		
関市駅前	7:16	9:26	12:16	15:31	関市駅前	7:13	10:23	12:13	15:43		
関市駅前	7:18	9:28	12:18	15:33	関市駅前	7:13	10:23	12:13	15:43		
関市駅前	7:20	9:30	12:20	15:35	関市駅前	7:16	10:26	12:16	15:46		
関市駅前	7:22	9:32	12:22	15:37	関市駅前	7:18	10:28	12:18	15:48		
関市駅前	7:23	9:33	12:23	15:38	関市駅前	7:20	10:30	12:20	15:50		
関市駅前	7:24	9:34	12:24	15:39	関市駅前	7:23	10:33	12:23	15:53		
関市駅前	7:26	9:36	12:26	15:41	関市駅前	7:24	10:34	12:24	15:54		
関市駅前	7:29	9:39	12:29	15:44	関市駅前	7:26	10:36	12:26	15:56		
関市駅前	7:30	9:40	12:30	15:45	関市駅前	7:28	10:38	12:28	15:58		
関市駅前	7:33	9:43	12:33	15:48	関市駅前	7:30	10:40	12:30	16:00		
関市駅前	7:34	9:44	12:34	15:49	関市駅前	7:33	10:43	12:33	16:03		
関市駅前	7:37	9:47	12:37	15:52	関市駅前	7:33	10:43	12:33	16:03		
関市駅前	7:41	9:51	12:41	15:56	関市駅前	7:34	10:44	12:34	16:04		
関市駅前	7:42	9:52	12:42	15:57	関市駅前	7:36	10:46	12:36	16:06		
関市駅前	7:43	9:53	12:43	15:58	関市駅前	7:37	10:47	12:37	16:07		
関市駅前	7:46	9:56	12:46	16:01	関市駅前	7:39	10:49	12:39	16:09		
関市駅前	7:47	9:57	12:47	16:02	関市駅前	7:40	10:50	12:40	16:10		
関市駅前	7:48	9:58	12:48	16:03	関市駅前	7:41	10:51	12:41	16:11		
関市駅前	7:49	9:59	12:49	16:04	関市駅前	7:42	10:52	12:42	16:12		
関市駅前	7:50	10:00	12:50	16:05	関市駅前	7:43	10:53	12:43	16:13		
関市駅前	7:52	10:02	12:52	16:07	関市駅前	7:46	10:56	12:46	16:16		
関市駅前	7:53	10:03	12:53	16:08	関市駅前	7:46	10:56	12:46	16:16		
関市駅前	7:54	10:04	12:54	16:09	関市駅前	7:47	10:57	12:47	16:17		
関市駅前	7:56	10:06	12:56	16:11	関市駅前	7:48	10:58	12:48	16:18		
関市駅前	7:57	10:07	12:57	16:12	関市駅前	7:49	10:59	12:49	16:19		
関市駅前	8:00	10:10	13:00	16:15	関市駅前	8:01	11:01	13:01	16:21		
関市駅前	8:06	10:16	13:06	16:21	関市駅前	8:01	11:01	13:01	16:21		
関市駅前	8:08	10:18	13:08	16:23	関市駅前	8:03	11:03	13:03	16:23		
関市駅前	8:10	10:20	13:10	16:25	関市駅前	8:04	11:04	13:04	16:24		
関市駅前	8:11	10:21	13:11	16:26	関市駅前	8:05	11:05	13:05	16:25		
関市駅前	8:12	10:22	13:12	16:27	関市駅前	8:06	11:06	13:06	16:26		
関市駅前	8:14	10:24	13:14	16:29	関市駅前	8:07	11:07	13:07	16:27		
関市駅前	8:16	10:26	13:16	16:31	関市駅前	8:08	11:08	13:08	16:28		
関市駅前	8:17	10:27	13:17	16:32	関市駅前	8:09	11:09	13:09	16:29		
関市駅前	8:20	10:30	13:20	16:35	関市駅前	8:11	11:11	13:11	16:31		
関市駅前	8:21	10:31	13:21	16:36	関市駅前	8:11	11:11	13:11	16:31		
関市駅前	8:24	10:34	13:24	16:39	関市駅前	8:13	11:13	13:13	16:33		



(資料：関市ホームページ)

【参考：周辺市町のコミュニティバスの運賃体系（平成29年4月現在）】

	運賃	無料対象者	割引制度	市町の負担額等【H28】
小牧市 （こまき巡回バス）	<ul style="list-style-type: none"> 大人：200円/1日 小学生：100円/1日 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者（65歳以上） ※市内居住者及び市外居住者 幼児 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の所有者及び付添い人1名 ピーチバスまたは名鉄バス（小牧市内を起終点とする区間）の定期券所有者 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴り）：2,000円 ピーチバスからこまき巡回バスに乗り継ぐ場合、当日に限り2回まで無料 こまき巡回バスからピーチバスに乗り継ぐ場合、当日に限り2回までピーチバスは50円割引 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約530円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約2,170円/人</p> <p>利用者数：625,473人 人口：153,526人 負担額：約332,696千円</p>
春日井市 （かすがいシティバス）	<ul style="list-style-type: none"> 大人：200円 小人：100円 75歳以上の高齢者：100円 74歳以下の運転免許自主返納者：100円 妊婦：100円 	<ul style="list-style-type: none"> 未就学児 障がい者（手帳所持者）及び障がい者等付添い人1名 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴り）：1,000円 1日乗車券：大人500円、小人300円、75歳以上の高齢者300円、74歳以下の運転免許自主返納者300円、妊婦300円 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約430円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約440円/人</p> <p>利用者数：316,823人 人口：311,236人 負担額：約135,666千円</p>
犬山市 （犬山市コミュニティバス）	<ul style="list-style-type: none"> 大人：200円/1日 小学生：100円/1日 	<ul style="list-style-type: none"> 障害者手帳所持者及び付添い人1名 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴り）：2,000円 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約580円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約660円/人</p> <p>利用者数：85,383人 人口：74,709人 負担額：約49,594千円</p>
大口町 （大口町コミュニティバス）	<ul style="list-style-type: none"> 200円均一 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生以下 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴り）：1,000円 1日乗車券（11枚綴り）：2,000円 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約300円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約1,610円/人</p> <p>利用者数：126,545人 人口：23,470人 負担額：約37,847千円</p>
北名古屋市 （きたバス）	<ul style="list-style-type: none"> 100円均一 	<ul style="list-style-type: none"> 中学生以下 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方とその付き添いの方1名 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（12枚綴り）：1,000円 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約310円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約720円/人</p> <p>利用者数：196,946人 人口：84,483人 負担額：約60,758千円</p>
豊山町 （とよやまタウンバス）	<ul style="list-style-type: none"> 100～500円 	<ul style="list-style-type: none"> 小学生未満 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（100円券11枚綴り）：1,000円 回数券（200円券11枚綴り）：2,000円 小学生、障害者手帳をお持ちの方とその同伴者1名は半額 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約290円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約1,420円/人</p> <p>利用者数：76,187人 人口：15,394人 負担額：約21,832千円</p>
一宮市 （i-バス）	<ul style="list-style-type: none"> 100～200円 	<ul style="list-style-type: none"> 未就学児 	<ul style="list-style-type: none"> 回数券（11枚綴り）：1,000円 1日乗車券：500円 一宮おでかけバス手形：600円 身体障害者・療育・精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方と、介添えのための付き添い者は半額 	<p>【利用者1人当たり負担額】 約260円/人</p> <p>【人口1人当たり負担額】 約170円/人</p> <p>利用者数：251,230人 人口：386,094人 負担額：約64,487千円</p>

2. 各事業と将来像及び課題の関係性

次に、本計画における将来像、基本方針、目標、施策、事業、評価指標、課題の関係性について整理します。

表Ⅶ-2-1 将来像、基本方針、目標、施策、事業、評価指標、課題の関係性

将来像	基本方針	目標	施策																								評価指標	目指す方向性			
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供								
			事業 1-1	事業 1-2	事業 1-3	事業 1-4	事業 1-5	事業 2-1	事業 2-2	事業 2-3	事業 2-4	事業 3-1	事業 3-2	事業 3-3	事業 3-4	事業 3-5	事業 3-6	事業 3-7	事業 3-8	事業 3-9	事業 3-10	事業 3-11	事業 4-1	事業 4-2	事業 4-3						
1 活力あるまちづくりを支える交通体系	1-① 小牧市内の拠点相互の連携強化に資する交通体系の構築	1-1 拠点相互の公共交通利用者の増加	○		○		○	○	○	○																○			⇒ 中心拠点及び地域拠点の交通結節点相互をバスで移動する利用者数	↑	⇒
	1-② 中心拠点の活性化を支援する交通体系の確立	1-2 中心拠点における鉄道・バス乗車人数の増加	○		○		○	○	○	○																○			⇒ 中心拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数	↑	⇒
	1-③ 集約型市街地形成を支援する交通体系の構築	1-3 地域拠点における鉄道・バス乗車人数の増加	○		○		○	○	○	○																○			⇒ 地域拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数	↑	⇒

「将来像1」の実現

<「将来像1」の実現により解決を図る課題※>

- <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。
- <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。
- <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。

※Ⅳ(P94～)参照

表Ⅶ-2-2 将来像、基本方針、目標、施策、事業、評価指標、課題の関係性

将来像	基本方針	目標	施策																								評価指標	目指す方向性	
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供						
			事業 1-1	事業 1-2	事業 1-3	事業 1-4	事業 1-5	事業 2-1	事業 2-2	事業 2-3	事業 2-4	事業 3-1	事業 3-2	事業 3-3	事業 3-4	事業 3-5	事業 3-6	事業 3-7	事業 3-8	事業 3-9	事業 3-10	事業 3-11	事業 4-1	事業 4-2	事業 4-3				
2 持続可能な交通体系	2-① 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	2-1-1 公共交通の利用頻度の増加	○		○	○	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○					○			⇒ 公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス、タクシー）を月に1回以上の利用をする人の割合	↑	⇒
		2-1-2 通勤・通学目的での公共交通利用者割合の増加	○	○	○		○				○	○	○	○		○	○	○	○					○			⇒ 公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス）を通勤または通学目的で利用する人の割合	↑	⇒
	2-② 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	2-2 市補助路線及びこまき巡回バスの収支率の改善	○																					○	○	○	⇒ 市補助路線及びこまき巡回バスの収支率	↑	⇒

「将来像2」の実現

＜「将来像2」の実現により解決を図る課題※＞

- ＜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。
- ＜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。
- ＜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。
- ＜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。
- ＜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。

※Ⅳ(P94～)参照

表Ⅶ-2-3 将来像、基本方針、目標、施策、事業、評価指標、課題の関係性

将来像	基本方針	目標	施策																							評価指標	目指す方向性	
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供					
			事業1-1	事業1-2	事業1-3	事業1-4	事業1-5	事業2-1	事業2-2	事業2-3	事業2-4	事業3-1	事業3-2	事業3-3	事業3-4	事業3-5	事業3-6	事業3-7	事業3-8	事業3-9	事業3-10	事業3-11	事業4-1	事業4-2	事業4-3			
3 地域を支える交通体系	3-① 行政による必要最低限の交通サービスの提供	3-1 公共交通徒歩圏域人口カバー率の維持	○																							⇒	公共交通徒歩圏域人口カバー率	↑
	3-② 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	3-2 高齢者や障がい者等の公共交通に対する不満足度の改善						○	○	○	○	○	○									○				⇒	高齢者及び障がい者等の公共交通に対する不満足度	↓

「将来像3」の実現

<「将来像3」の実現により解決を図る課題※>

<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。

<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。

※Ⅳ(P94～)参照

表Ⅶ-2-4 将来像、基本方針、目標、施策、事業、評価指標、課題の関係性

将来像	基本方針	目標	施策																								評価指標	目指す方向性
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供					
			事業 1-1	事業 1-2	事業 1-3	事業 1-4	事業 1-5	事業 2-1	事業 2-2	事業 2-3	事業 2-4	事業 3-1	事業 3-2	事業 3-3	事業 3-4	事業 3-5	事業 3-6	事業 3-7	事業 3-8	事業 3-9	事業 3-10	事業 3-11	事業 4-1	事業 4-2	事業 4-3			
4 交流を促す交通体系	4-① 周辺都市と連携する交通体系の構築	4-1-1 市外への乗り継ぎ利用者のバスに対する不満足度の改善	○		○	○	○	○	○	○	○																⇒ 鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度	↓ ⇒
		4-1-2 小牧市内の各拠点から名古屋市への移動時間の短縮	○		○		○																				⇒ 小牧市内の各拠点から名古屋駅への移動時間	↓ ⇒
	4-② 観光需要にも対応した交通サービスの提供	4-2 観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の乗車人数の増加	○																		○	○					⇒ 主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数	↑ ⇒

「将来像4」の実現

<「将来像4」の実現により解決を図る課題※>

- <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必要があります。
- <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。
- <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。

※IV (P94～)参照

表Ⅶ-2-5 将来像、基本方針、目標、施策、事業の関係性（将来像1～4のまとめ）

将来像	基本方針	目標	施策																							
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供			
			事業 1-1	事業 1-2	事業 1-3	事業 1-4	事業 1-5	事業 2-1	事業 2-2	事業 2-3	事業 2-4	事業 3-1	事業 3-2	事業 3-3	事業 3-4	事業 3-5	事業 3-6	事業 3-7	事業 3-8	事業 3-9	事業 3-10	事業 3-11	事業 4-1	事業 4-2	事業 4-3	
1 活力あるまちづくりを支える交通体系	1-①	1-1	○		○		○		○	○	○	○												○		
	1-②	1-2	○		○		○		○	○	○	○												○		
	1-③	1-3	○		○		○		○	○	○	○												○		
2 持続可能な交通体系	2-①	2-1-1	○		○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○		○	○				○			
		2-1-2	○	○	○		○		○			○	○	○	○		○		○	○				○		
	2-②	2-2	○																					○	○	○
3 地域を支える交通体系	3-①	3-1	○																							
	3-②	3-2							○	○	○	○	○	○					○							
4 交流を促す交通体系	4-①	4-1-1	○		○	○	○		○	○	○	○	○	○												
		4-1-2	○		○		○		○																	
	4-②	4-2	○																					○	○	

3. 各事業の実施主体とスケジュールの整理

4つの施策に対応した各事業について、その実施主体とスケジュールを整理します。

〈施策1〉公共交通ネットワークの構築

実施する事業	実施主体	事業スケジュール					備考
		現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	
1-1 路線の役割や交通サービス確保の考え方に 基づく運行の実施	名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、 小牧市	実施中	継続実施				
1-2 こまき巡回バスの平日用、土日祝日用ダイヤ の設定	小牧市	—	検討・実施				
1-3 各鉄道駅へのアクセス利便性の向上	名鉄バス、あおい交通、小牧市	実施中	改善検討・実施				
1-4 隣接市町コミュニティバスとの連携した運行※	犬山市、豊山町、小牧市	実施中	改善検討・実施				※隣接市町コミュニティバスの小牧市内 への新規乗り入れにあたっては、乗り 入れ路線を運行する自治体との調整を 図る
1-5 名鉄小牧線の利便性向上	小牧市	実施中	継続実施				

〈施策2〉交通結節機能の強化

実施する事業	実施主体	事業スケジュール					備考
		現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度	
2-1 小牧市民病院、桃花台センター及び中央道桃花台 バス停前ロータリーのバス停の集約化	名鉄バス、あおい交通、小牧市	—	検討・実施				【小牧市民病院】平成32年度整備予定
2-2 交通結節点での乗り継ぎを考慮したダイヤ設定	名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、 小牧市	実施中	改善検討・実施				
2-3 交通結節点での待合環境の充実	小牧市	実施中	継続実施				【小牧市民病院】平成32年度整備予定
2-4 交通結節点での乗り継ぎに関する不安の解消	小牧市	実施中	継続実施				

〈施策3〉公共交通の利用促進

実施する事業	実施主体	事業スケジュール					備考	
		現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度		平成34年度
3-1 公共交通マップや時刻表による情報提供	小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】公共交通マップの拡大版の配布
3-2 多様なツールによる情報提供	小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】インターネット上での乗り換え案内サービス
3-3 モビリティ・マネジメント	小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】特定地域の住民を対象としたバスの乗り方教室、地域や市民団体の会合での出前講座、スタンプラリー
3-4 地域や学校との連携	名鉄バス、あおい交通、小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】バス車内における園児の絵画展、児童や生徒の絵画のラッピングバスの運行、市民団体等の活動との連携
3-5 交通事業者との連携	名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】イベントでの車両展示等の啓発活動、バスやタクシーの乗り方教室
3-6 未利用者へのPR	小牧市	—	→ 検討・実施					
3-7 鉄道駅のバリアフリー化	名古屋鉄道	→ 実施中	→ 継続実施					【小牧口駅】平成30年度整備予定
3-8 駅前広場及び自転車等駐車場の整備	小牧市	→ 実施中	→ 継続実施					【小牧口駅】平成31年度整備予定
3-9 交通系ICカード利用環境の整備	名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【整備済】名鉄小牧線、名鉄バス路線バス
3-10 観光振興にかかるPR	小牧市	—	→ 検討・実施					
3-11 観光施設との連携	小牧市	—	→ 検討・実施					

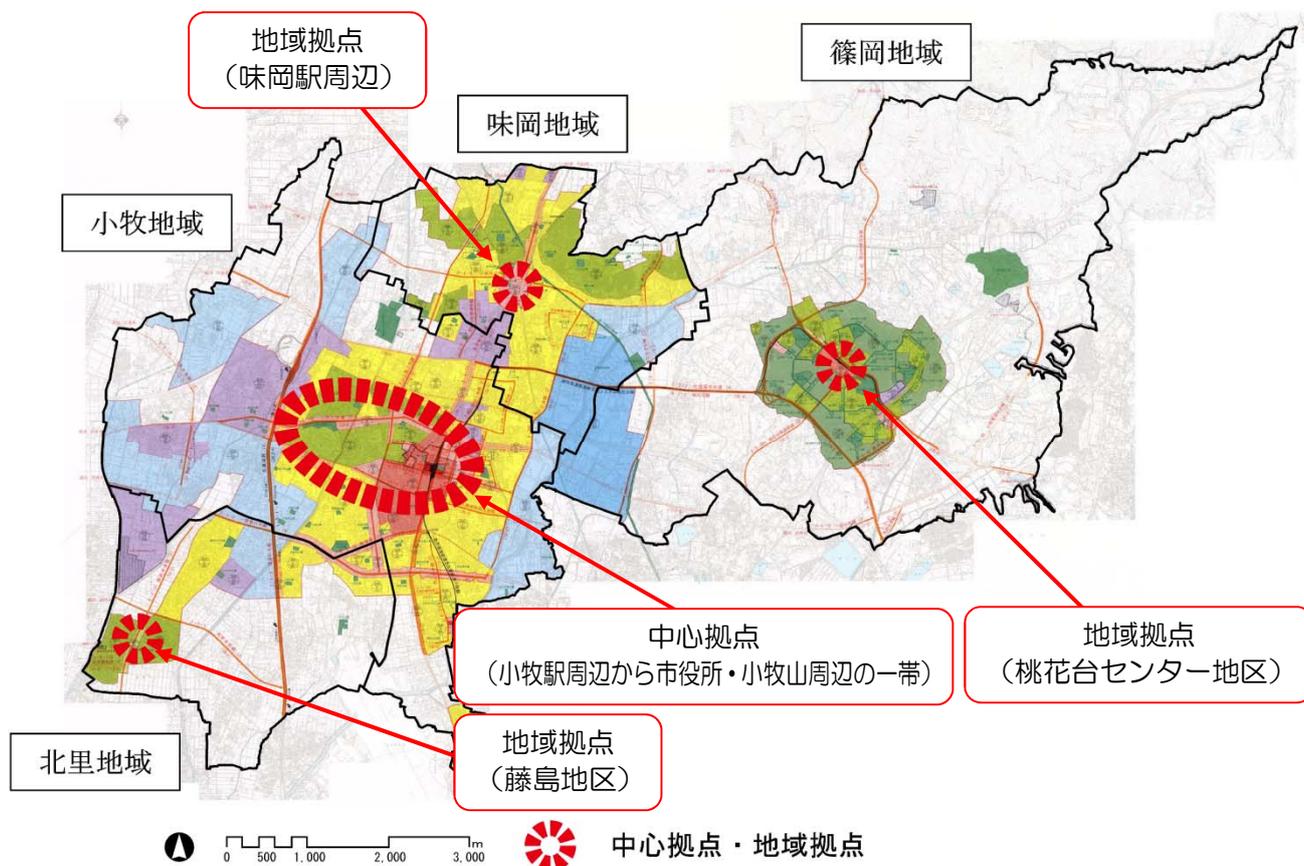
〈施策4〉持続可能な交通サービスの提供

実施する事業	実施主体	事業スケジュール					備考	
		現況	平成30年度	平成31年度	平成32年度	平成33年度		平成34年度
4-1 公共交通ネットワークの見直しの仕組みに基づく対応策等の実施	名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市	—	→ 実施					
4-2 運賃体系のあり方の検討	名古屋鉄道、名鉄バス、あおい交通、小牧タクシー、名鉄西部交通、小牧市	—	→ 検討・実施					
4-3 こまき巡回バスの収入源の確保	小牧市	→ 実施中	→ 拡大検討・実施					【実施中】バスの車体広告

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など、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。

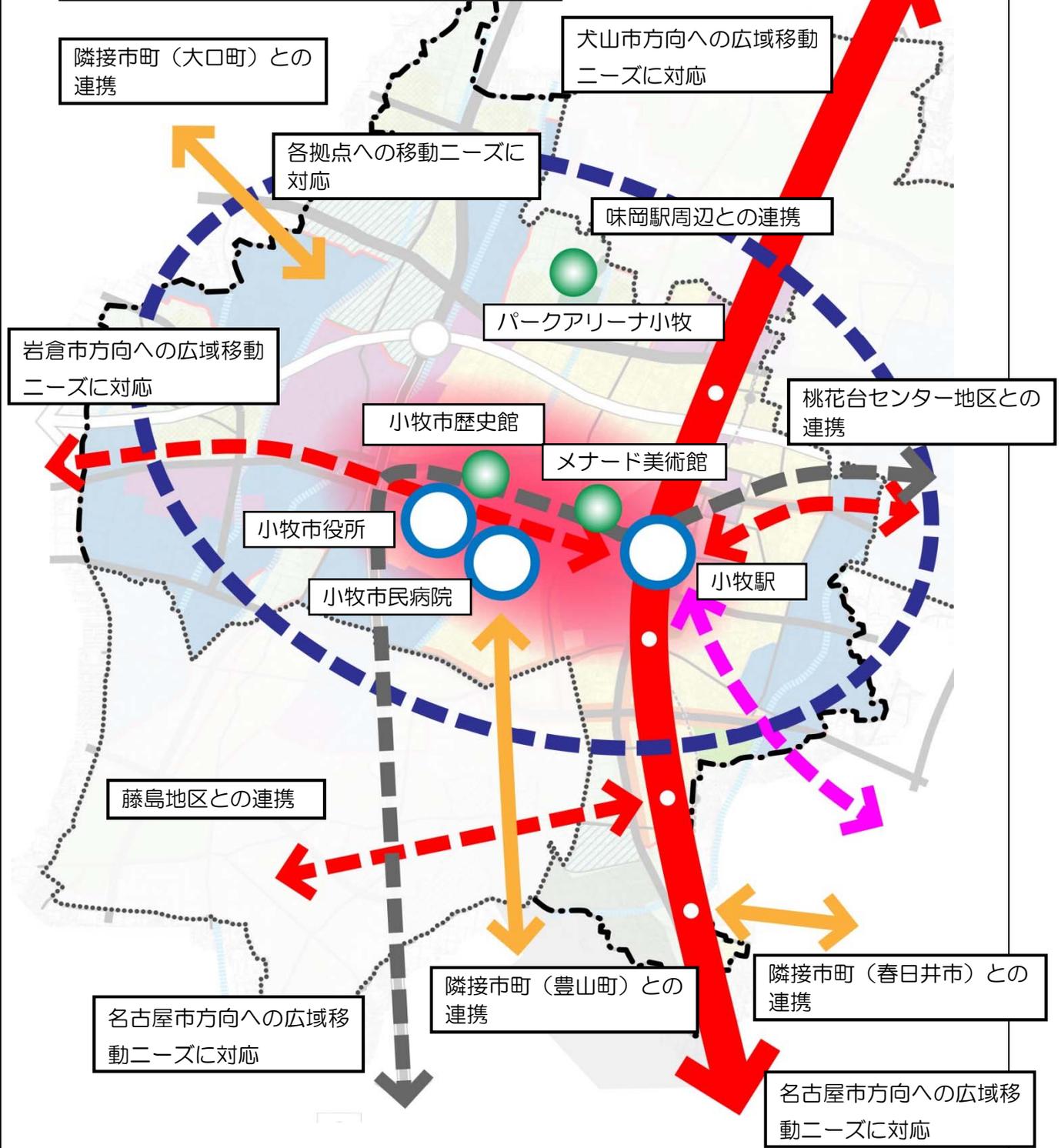
（出典：小牧市都市計画マスタープラン）

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
	交通結節点		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域拠点の形成や身近な生活圏の維持を図るとともに、広く分布する住宅地や集落地とこれら地域拠点等とを結ぶ自転車・歩行者ネットワークの形成など、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持っていることから、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
	交通結節点		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日常的に必要な機能の確保とコミュニティの維持を図るなど、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。

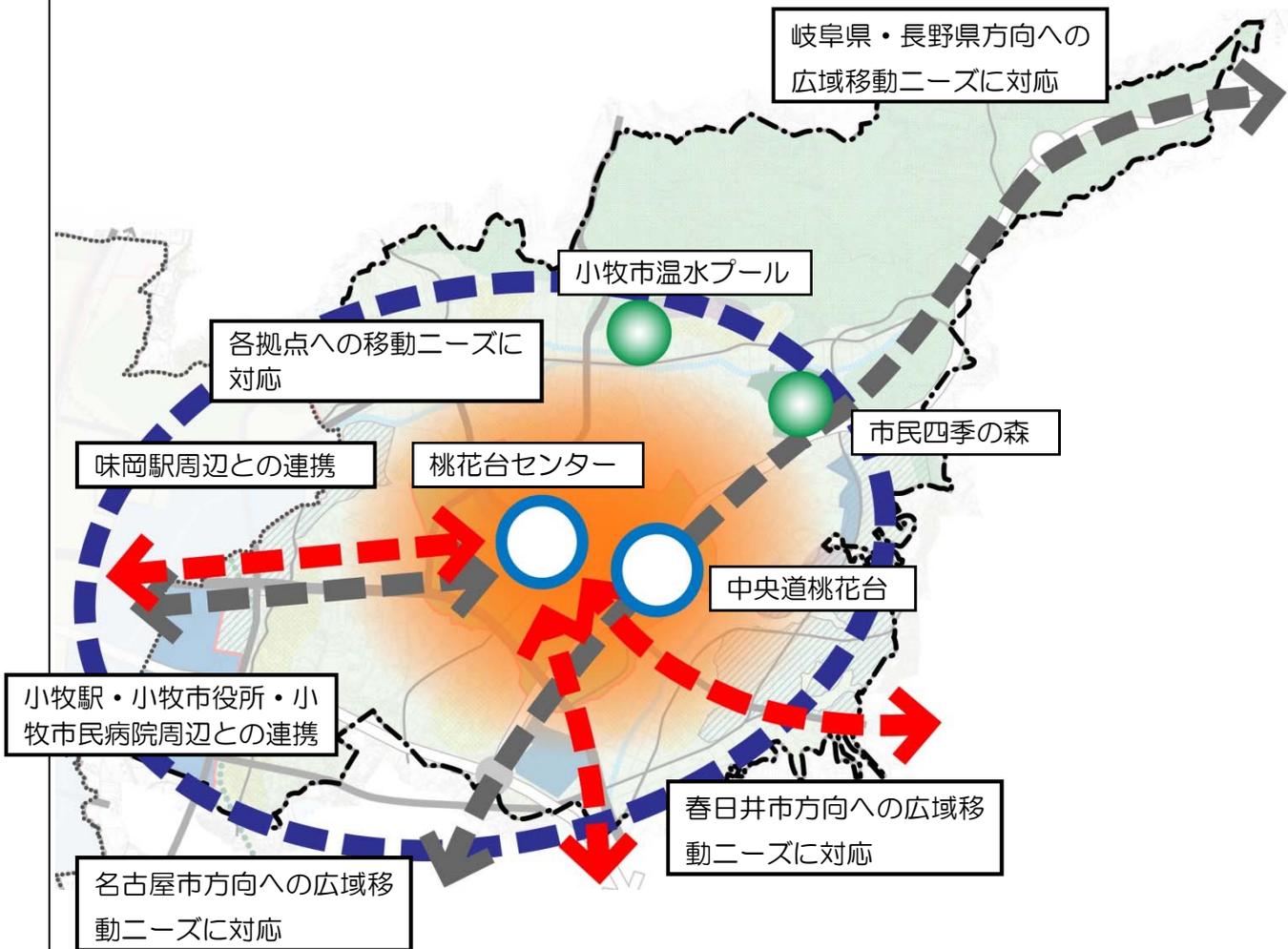
また、新たな活力の受け皿となる産業候補ゾーン（研究開発・工業ゾーン）における工業系市街地の形成を図るなど、地域が有する魅力的な資源を活用した活力を育むまちを目指します。

（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）



④地域拠点（藤島地区）

＜地域のまちづくり目標＞

～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など、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。

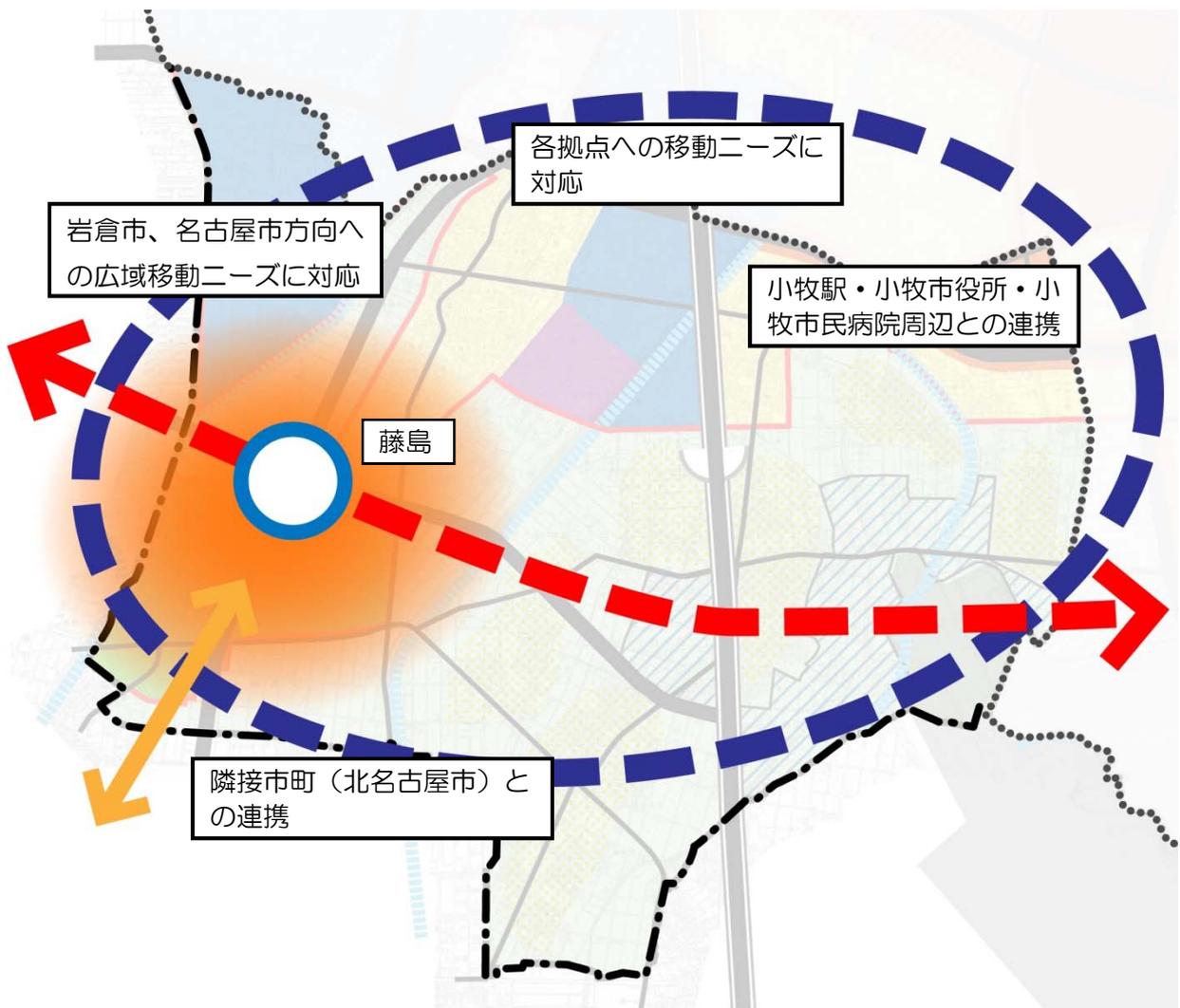
また、地域住民の交流機会や日常的に必要な機能を確保するため、藤島地区への地域拠点の充実・育成を図り、河川を活かした憩いの場を充実させるなど、住民間のふれあいを育むとともに安全で暮らしやすいまちを目指します。

（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）



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。

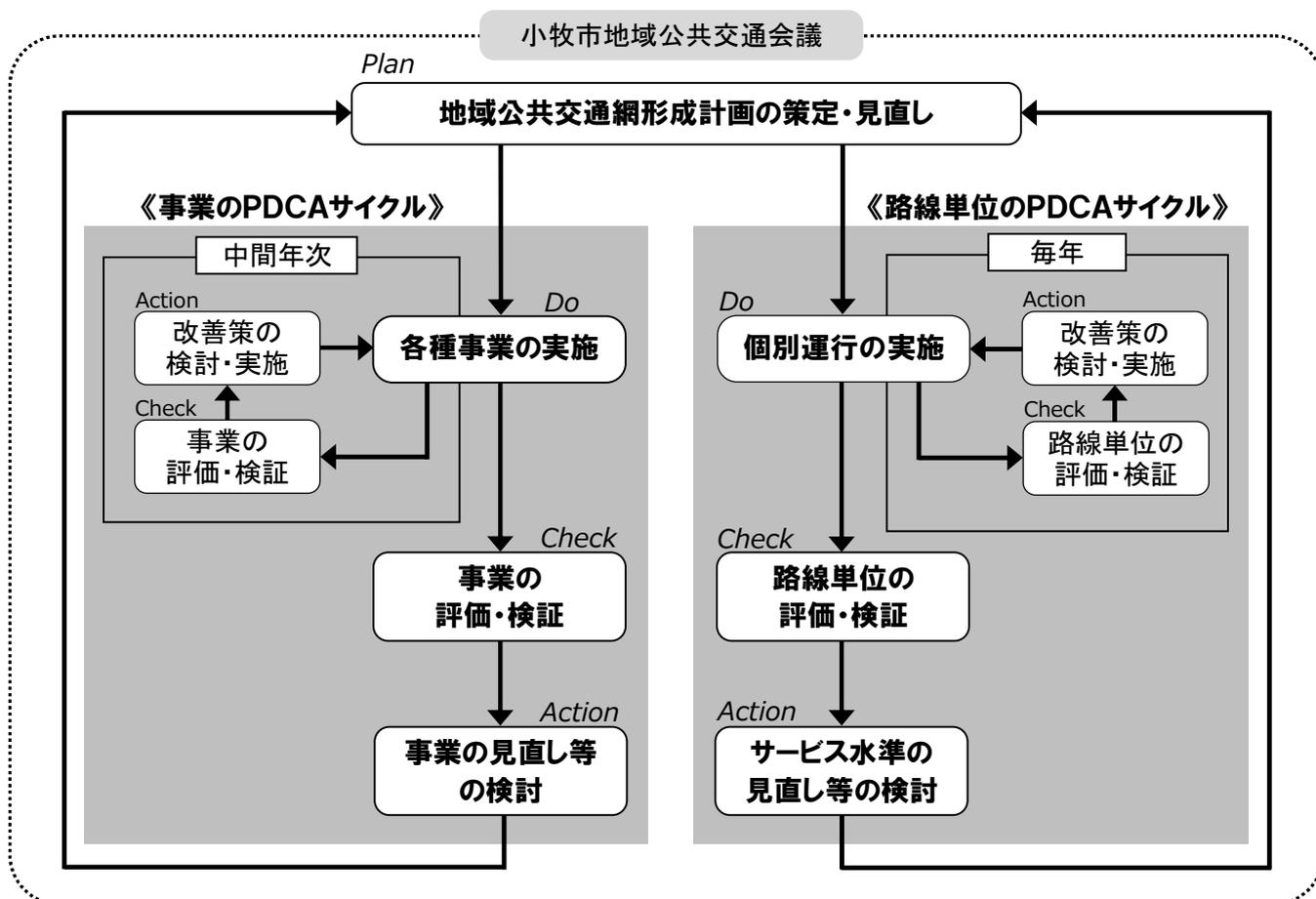
「路線単位のPDCAサイクル」は、毎年評価・検証を実施し、適宜改善策を検討するものとします。目標年次には路線のサービス水準の見直しや、機能の変更等の見直しを実施します。

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）



2. 事業単位の評価・検証

「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。

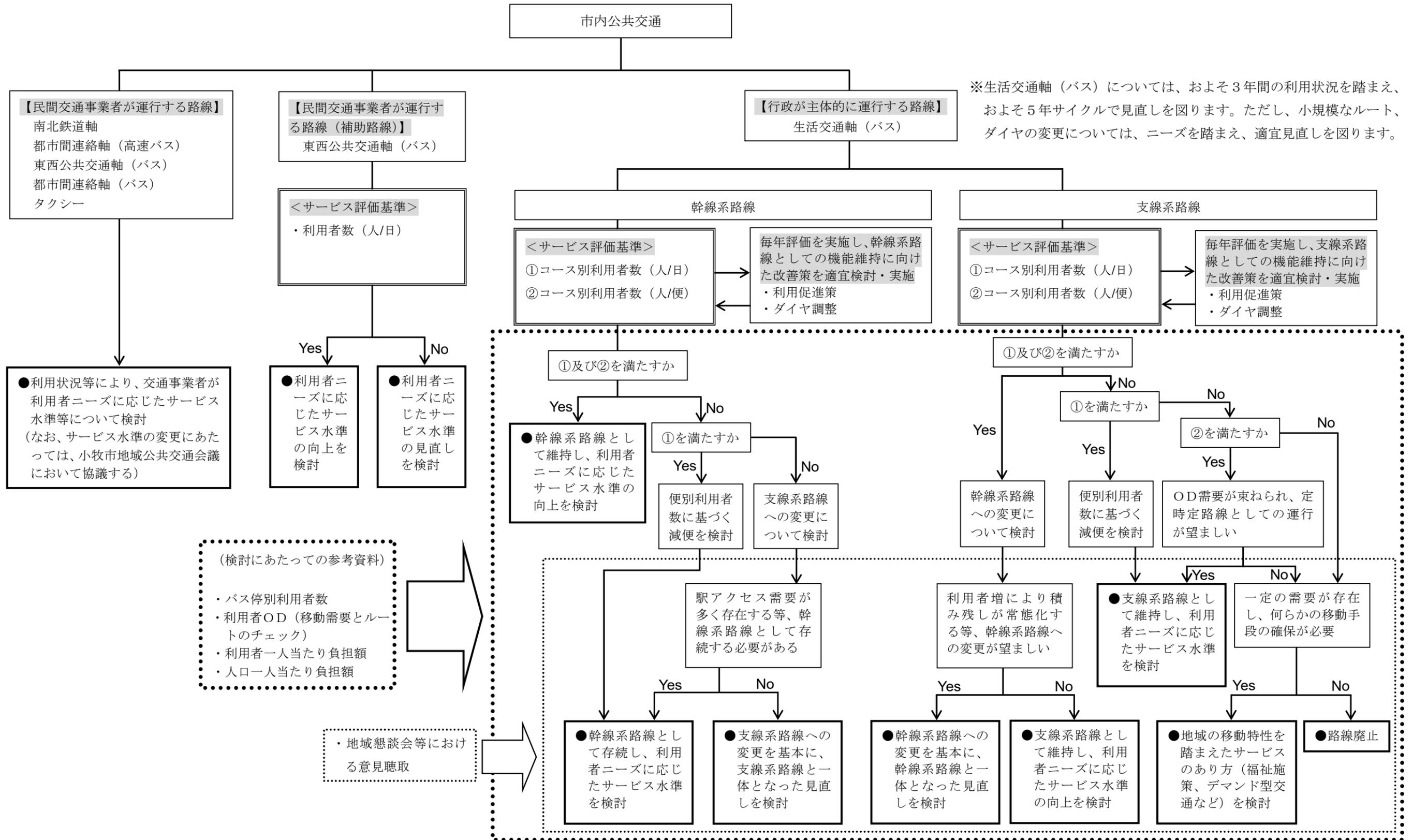
地域公共交通網形成計画の策定・見直し【Plan】			各種事業の実施【Do】																							事業の評価・検証【Check】			
将来像	基本方針	目標	施策																							評価指標			
			(1) 公共交通ネットワークの構築					(2) 交通結節機能の強化				(3) 公共交通の利用促進											(4) 持続可能な交通サービスの提供						
			事業1-1	事業1-2	事業1-3	事業1-4	事業1-5	事業2-1	事業2-2	事業2-3	事業2-4	事業3-1	事業3-2	事業3-3	事業3-4	事業3-5	事業3-6	事業3-7	事業3-8	事業3-9	事業3-10	事業3-11	事業4-1	事業4-2	事業4-3				
1 活力あるまちづくりを支える交通体系	1-①	1-1	⇒	○		○		○		○	○	○	○												○			⇒	中心拠点及び地域拠点の交通結節点相互をバスで移動する利用者数
	1-②	1-2	⇒	○		○		○		○	○	○	○											○			⇒	中心拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数	
	1-③	1-3	⇒	○		○		○		○	○	○	○											○			⇒	地域拠点の交通結節点における鉄道・バスの日平均乗車人数	
2 持続可能な交通体系	2-①	2-1-1	⇒	○		○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○				○			⇒	公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス、タクシー）を月に1回以上の利用をする人の割合
		2-1-2	⇒	○	○	○		○		○			○	○	○	○	○		○	○				○			⇒	公共交通（鉄道、路線バス、こまき巡回バス）を通勤または通学目的で利用する人の割合	
	2-②	2-2	⇒	○																				○	○	○	⇒	市補助路線及びこまき巡回バスの収支率	
3 地域を支える交通体系	3-①	3-1	⇒	○																							⇒	公共交通徒歩圏域人口カバー率	
	3-②	3-2	⇒						○	○	○	○	○	○						○							⇒	高齢者及び障がい者等の公共交通に対する不満足度	
4 交流を促す交通体系	4-①	4-1-1	⇒	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○													⇒	鉄道または高速バスへ乗り継ぐバス利用者のバスに対する不満足度	
		4-1-2	⇒	○		○		○		○																	⇒	小牧市内の各拠点から名古屋駅への移動時間	
	4-②	4-2	⇒	○																		○	○				⇒	主要観光施設の最寄り駅・最寄りバス停の日平均乗車人数	

＜目標年次＞事業の見直し等の検討【Action】

＜中間年次＞改善策の検討・実施【Action】

※基本方針、目標、評価指標の基準値及び目標値は、Ⅵ (P110~113) 参照、各事業は、Ⅶ (P114~138) 参照

3. 路線単位の評価・検証



<参考資料>

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】

・グローバルゼーション

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。特に、中心市街地に1極集中するのではなく、複数の拠点相互が連携・分担し、効率的かつ効果的な都市構造を「多極ネットワーク型コンパクトシティ」という。

【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。

・ 社会移動

転入及び転出のこと。

・ 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 年周期で定期的実施し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、障がい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を目指す考え方のこと。

【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。

・ハイグレードバス停

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々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、国土交通省ホームページ)

2. 策定体制

(1) 小牧市地域公共交通会議

小牧市地域公共交通会議設置要綱

〔平成28年3月7日〕
〔27小都第912号〕

(設置)

第1条 道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号）第9条の2の規定による運賃等の協議並びに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第5条第1項に規定する地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な事項を協議するため、小牧市地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 交通会議の事務所は、小牧市堀の内三丁目1番地に置く。

(所掌事項)

第3条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 市内における適切な乗合旅客運送の態様及び運賃等に関する事項
- (2) 網形成計画の策定及び変更に関する事項
- (3) 網形成計画の実施に関する事項
- (4) 網形成計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (5) その他交通会議が必要と認める事項

(委員)

第4条 交通会議の委員は、市長（市長が職員のうちから指名する場合にあっては、当該指名する者）及び次に掲げる者の中から市長が委嘱する者とする。

- (1) 鉄道事業者の代表
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 学識経験者
- (6) 国土交通省中部運輸局長又はその指名する者
- (7) 愛知県振興部交通対策課長又はその指名する者
- (8) 愛知県尾張建設事務所維持管理課長又はその指名する者
- (9) 愛知県小牧警察署交通課長又はその指名する者
- (10) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 委員は、再任されることができる。

4 委員は、職務上知ることのできた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も、同様とする。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長を置く。

2 会長は委員の互選によってこれを定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。

3 会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。

4 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が招集し、会長又はその指名する者が議長となる。

2 交通会議は、委員の半数以上の出席がなければ会議を開き、議決することができない。ただし、委員が権限を委任した代理者の出席がある場合は、当該者の出席をもって委員が出席したものとみなす。

3 交通会議の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数の場合は、会長の決するところによる。

4 会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると会長が認めるときは、非公開とすることができる。

5 会長は、必要があると認める場合は、議事に関係のある者を会議に出席させ、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議結果の取扱)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(専門部会)

第8条 会長は、必要に応じ交通会議に専門部会を設置することができる。

2 専門部会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第9条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。

2 事務局は、小牧市都市建設部都市政策課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第10条 交通会議の運営に要する経費は、市からの負担金、国からの補助金及びその他の収入をもって充てる。

(監査)

第11条 交通会議に監査委員を2名置く。

2 監査委員は、委員のうちから会長が指名する。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第12条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(委任)

第13条 この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

(小牧市地域公共交通会議設置要綱の廃止)

2 小牧市地域公共交通会議設置要綱(平成19年1月9日施行)は、廃止する。

小牧市地域公共交通会議委員名簿（H28年度～）

番号	団体名	役職名	氏名	任期
1	名古屋鉄道株式会社	西部支配人	小島 康史	H28年度第1回
			水野 泰	H28年度第2回～
2	名鉄バス株式会社	運輸部長（～H28.5）	近藤 博之	
		取締役（H28.6～）		
3	あおい交通株式会社	代表取締役	松浦 秀則	
4	小牧タクシー株式会社	代表取締役	兼松 雅春	
5	公益社団法人愛知県バス協会	専務理事	古田 寛	
6	愛知県タクシー協会	副会長	河村 富貴	～H28年度第5回
		専務理事	山田 透	H29年度第1回
		副会長	小川 健司	H29年度第2回～
7	愛知県交通運輸産業労働組合協議会	幹事	戸村 丈夫	～H28年度第2回
			伊藤 匠二	H28年度第3回～
8	小牧市区長会	連合会長	小柳 松夫	
	公共交通利用促進協議会	会長		
9	小牧市区長会	連合副会長	横井 徳明	～H28年度第5回
			平川 克治	H29年度第1回～
10	小牧市老人クラブ連合会	副会長	平手 満治	～H29年度第3回
11	小牧市女性の会	副会長（～H29.6）	酒井 美代子	
		会長（H29.7～）		
12	生涯学習ボランティア・こまき	代表	森 勝昭	
13	中部大学	工学部都市建設工学科教授	磯部 友彦	
14	中部運輸局愛知運輸支局	首席運輸企画専門官	杉本 忠久	～H28年度第5回
			岡田 英雄	H29年度第1回～
15	愛知県	振興部 交通対策課主幹	桑原 良隆	
16	愛知県	尾張建設事務所 維持管理課長	仙石 忠広	～H28年度第5回
			岩田 尚也	H29年度第1回～
17	愛知県	小牧警察署 交通課長	松本 光司	～H28年度第5回
			船坂 透	H28年度第4回～
18	犬山市	市民部 地域安全課長	田中 豊明	～H28年度第5回
			百武 俊一	H29年度第1回～
19	豊山町	産業建設部 地域振興課長	堀尾 政美	～H28年度第5回
			高桑 悟	H29年度第1回～
20	小牧市	健康福祉部長	舟橋 毅	～H28年度第5回
			廣畑 英治	H29年度第1回～
21	小牧市	都市建設部長 （建設担当）	平岡 健一	
22	小牧市	都市建設部長 （都市整備担当）	渡辺 学	

(2) 小牧市地域公共交通網形成計画策定部会

小牧市地域公共交通網形成計画策定部会設置要綱

〔平成28年6月1日〕
28小都第233号

(設置)

第1条 小牧市地域公共交通網形成計画を策定するに当たり、市内の横断的な検討を行うため、小牧市地域公共交通網形成計画策定部会（以下「部会」という。）を置く。

(所掌事務)

第2条 部会は、小牧市地域公共交通網形成計画（以下「網形成計画」という。）の策定のための市内における各行政分野の見解をまとめることその他網形成計画の策定に必要な事項を処理し、その結果を市長に報告するものとする。

(組織等)

第3条 部会は、委員20人以内で組織する。

2 委員は、都市建設部長（都市整備担当）及び次長の職にある者のうちから、市長が任命する。

3 委員は、網形成計画が策定された日をもって解任されるものとする。

4 部会は、前条の所掌事務を遂行するため、必要に応じ、ワーキンググループを置くことができる。

(会長及び職務代理者)

第4条 部会に会長を置き、都市建設部長（都市整備担当）をもって充てる。

2 会長は、会務を総理し、部会を代表する。

3 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員が、その職務を代理する。

4 部会の会議は、会長が必要に応じて招集する。

(雑則)

第5条 この要綱に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

1 この要綱は、平成28年6月1日から施行する。

2 この要綱は、第3条第3項に規定する委員の解任の日をもってその効力を失う。

小牧市地域公共交通網形成計画策定部会委員名簿

番号	役職名	氏名	任期
1	都市建設部長 (都市整備担当)	渡辺 学	
2	市長公室次長	山本 哲修	～H28 年度第 4 回
		鵜飼 達市	H29 年度第 1 回～
3	総務部次長	伊藤 武志	～H28 年度第 4 回
		笹原 浩史	H29 年度第 1 回～
4	地域活性化営業部次長	丹羽 猛	～H28 年度第 4 回
		小林 直浩	H29 年度第 1 回～
5	市民生活部次長	小林 直浩	～H28 年度第 4 回
		林 浩之	H29 年度第 1 回～
6	健康福祉部次長	山田 祥之	～H28 年度第 4 回
		伊藤 俊幸	H29 年度第 1 回～
7	こども未来部次長	舟橋 逸喜	～H28 年度第 4 回
		櫻井 克匡	H29 年度第 1 回～
8	都市建設部次長 (建設担当)	前田 勝利	
9	都市建設部次長 (都市整備担当)	牧野 治	
10	上下水道部次長	長谷川 寛	
11	市民病院事務局次長	澤木 厚司	
12	教育委員会事務局次長 (学校教育担当)	伊藤 一裕	～H28 年度第 4 回
		鍛冶屋 勉	H29 年度第 1 回～
13	教育委員会事務局次長 (社会教育担当)	鍛冶屋 勉	～H28 年度第 4 回
		高木 大作	H29 年度第 1 回～

3. 策定経過

(1) 小牧市地域公共交通会議

回数	開催日時・出席人数・議題
平成28年度 第1回	<p>開催日時 平成28年4月18日(月) 午前10時00分から</p> <p>出席人数 18名(欠席4名) 傍聴人数 5名</p> <p>議題 ○ 地域公共交通網形成計画の策定について 他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・策定スケジュールについて ・地域公共交通確保維持改善事業費補助金(調査事業)交付申請について ・小牧市地域公共交通網形成計画策定支援業務委託の発注について
平成28年度 第2回	<p>開催日時 平成28年8月2日(火) 午後3時00分から</p> <p>出席人数 20名(欠席2名) 傍聴人数 2名</p> <p>議題 ○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る各種アンケート等の実施について</p> <p>○ こまき巡回バスの評価・検証に係る基準と利用状況について</p>
平成28年度 第3回	<p>開催日時 平成28年11月9日(水) 午前10時00分から</p> <p>出席人数 21名(欠席1名) 傍聴人数 3名</p> <p>議題 ○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域特性と公共交通の現状整理について ・公共交通ネットワーク評価に関する全国事例の収集・分析について <p>○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る各種アンケート等の実施結果(速報版)について</p> <p>○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る公共交通地域懇談会の実施について</p> <p>○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る課題整理について(中間報告)</p> <p style="text-align: right;">他</p>
平成28年度 第4回	<p>開催日時 平成29年1月11日(水) 午後2時00分から</p> <p>出席人数 20名(欠席2名) 傍聴人数 2名</p> <p>議題 ○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各種アンケート等の実施結果について ・課題整理について ・基本的な方針(素案)について <p>○ 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価について 他</p>
平成28年度 第5回	<p>開催日時 平成29年2月22日(水) 午前10時00分から</p> <p>出席人数 18名(欠席4名) 傍聴人数 3名</p> <p>議題 ○ 小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について 他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・策定の背景から課題整理までについて ・基本的な方針について

回数	開催日時・出席人数・議題
平成 29 年度 第 1 回	<p>開催日時 平成 29 年 5 月 29 日（月） 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 18 名（欠席 4 名） 傍聴人数 2 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について 他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標について ・目標を達成するために行う事業について
平成 29 年度 第 2 回	<p>開催日時 平成 29 年 8 月 18 日（金） 午後 2 時 04 分から</p> <p>出席人数 19 名（欠席 3 名） 傍聴人数 3 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標について ・目標を達成するために行う事業・実施主体について ・計画の達成状況の評価について
平成 29 年度 第 3 回	<p>開催日時 平成 29 年 11 月 6 日（月） 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 19 名（欠席 3 名） 傍聴人数 1 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p>
平成 29 年度 第 4 回	<p>開催日時 平成 30 年 1 月 29 日（月） 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 19 名（欠席 2 名） 傍聴人数 4 名</p> <p>議 題 ○パブリックコメント実施結果について</p>

(2) 小牧市地域公共交通網形成計画策定部会

回数	開催日時・出席人数・議題
平成 28 年度 第 1 回	<p>開催日時 平成 28 年 7 月 27 日 (水) 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 11 名 (欠席 2 名)</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定に係るプロポーザルの実施結果及び各種アンケート等の実施について 他</p>
平成 28 年度 第 2 回	<p>開催日時 平成 28 年 11 月 1 日 (火) 午後 2 時 30 分から</p> <p>出席人数 13 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域特性と公共交通の現状整理について ・公共交通ネットワーク評価に関する全国事例の収集・分析について <p>○小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る各種アンケート等の実施結果(速報版)について</p> <p>○小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る公共交通地域懇談会の実施について</p> <p>○小牧市地域公共交通網形成計画策定に係る課題整理について(中間報告)</p>
平成 28 年度 第 3 回	<p>開催日時 平成 28 年 12 月 27 日 (火) 午前 10 時 00 分から</p> <p>出席人数 13 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各種アンケート等の実施結果について ・課題整理について ・基本的な方針(素案)について
平成 28 年度 第 4 回	<p>開催日時 平成 29 年 2 月 14 日 (火) 午後 2 時 30 分から</p> <p>出席人数 10 名 (欠席 3 名)</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・策定の背景から課題整理までについて ・基本的な方針について

回数	開催日時・出席人数・議題
平成 29 年度 第 1 回	<p>開催日時 平成 29 年 5 月 23 日（火） 午後 4 時 20 分から</p> <p>出席人数 13 名</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について 他</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標について ・目標を達成するために行う事業について
平成 29 年度 第 2 回	<p>開催日時 平成 29 年 7 月 31 日（月） 午後 2 時 50 分から</p> <p>出席人数 12 名（欠席 1 名）</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画の目標について ・目標を達成するために行う事業・実施主体について ・計画の達成状況の評価について
平成 29 年度 第 3 回	<p>開催日時 平成 29 年 10 月 26 日（木） 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 11 名（欠席 2 名）</p> <p>議 題 ○小牧市地域公共交通網形成計画策定状況について</p>
平成 29 年度 第 4 回	<p>開催日時 平成 30 年 1 月 23 日（火） 午後 2 時 00 分から</p> <p>出席人数 10 名（欠席 3 名）</p> <p>議 題 ○パブリックコメント実施結果について</p>

4. パブリックコメントの概要

(1) 意見募集期間

平成 29 年 12 月 1 日（金）から平成 30 年 1 月 4 日（木）まで

(2) 意見募集の周知方法

- ・ 広報こまき平成 29 年 12 月 1 日号
- ・ 市ホームページ

(3) 資料閲覧場所

- ・ 市役所情報公開コーナー（本庁舎 1 階）
- ・ 市役所都市政策課窓口（東庁舎 2 階）
- ・ 東部・味岡・北里の各市民センター、都市センター
- ・ 味岡・北里市民センターの図書室
- ・ 市ホームページ

(4) 提出された意見の件数

2 名より 4 件

（参考）意見提出方法の内訳（単位：人）

提出方法	持参	郵送	ファックス	電子メール	計
人数				2	2

(5) 提出された意見と市の考え方について

No.	意見	意見に対する市の考え方
1	「駅・企業間等シャトルバス」も「共同運行」にして三ツ渚西からトラックターミナル中あたりの倉庫・工場群にも進めていただきたいと思います。これを名鉄バス岩倉行とも連絡すれば、そちら方面もバス通勤になります。	本計画で取り扱う交通機関は、P115 に記載されているものとしているため、本計画には反映できませんが、貴重なご意見として参考とさせていただきます。
2	「バスの利用環境が改善されても利用しない人」が 62 % もいるので、「会社から協賛金を取る」「税金・財政面の優遇をする」などソフト面でバス利用の促進をしないと車が増え続けます。	現在、公共交通の利用促進のため、事業者、市民と連携しながら様々な取組みを実施しているところではありますが、持続可能な公共交通ネットワークを構築していくため、さらに利用促進に力を入れていくとともに、財政的な課題の解決に向けて、P138 に示す、企業広告などによる収入源を確保する施策などを実施していく予定です。

3	<p>高齢者対策としては、タクシー券をバスと競合しない「絶妙な金額」に設定して広く販売すればバスの補完になり、車も減ると思います。</p>	<p>高齢者対策につきましては、P108 に示す、基本方針 3-2 の実現に向け、P143 で整理された事業を実施していくこととしています。</p> <p>タクシー券を含む福祉施策については P159 の評価・検証を踏まえ、検討していく予定です。</p>
4	<p>名鉄バス各線（高速バス含む）の運賃割引補助、巡回バス等でのバスロケーションシステムの採用、とよやまタウンバスとの連携、ピーチバスや名鉄バス岩倉線の B R T 化、などの積極的な交通インフラ整備をしてもらいたいと思います。</p>	<p>バスロケーションシステムの導入及び、とよやまタウンバスとの連携につきましては、P127、P120 に本計画の事業として掲げていることから、導入、実施に向け取り組んでいきたいと考えています。</p> <p>また、名鉄バス各線の運賃割引補助やピーチバス、名鉄バス岩倉線の B R T 化につきましては、貴重なご意見として参考とさせていただきます。</p>

小牧市地域公共交通網形成計画

【発行日】 平成30年3月

【問い合わせ先】 小牧市都市建設部都市政策課

〒485-8650 愛知県小牧市堀の内三丁目1番地

TEL 0568-76-1138(直通) FAX 0568-71-1481

E-mail toshi@city.komaki.lg.jp ホームページ <http://www.city.komaki.aichi.jp/>



小牧市