

小牧市地域公共交通計画の策定について

1 策定の趣旨

本市では現在の交通政策のマスタープランである「小牧市地域公共交通網形成計画」を、平成 26 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「活性化再生法」という）の改正により、地域公共団体における「地域公共交通網形成計画」の策定が規定されたことを受け、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ことを目的として平成 30 年 3 月に策定しました。

こうした中、「小牧市地域公共交通網形成計画」の計画期間を令和 5 年 3 月までとしていたこと、さらに、令和 2 年 11 月の「活性化再生法」の改正により新たな計画として、「地域公共交通計画」の策定を地域公共団体の努力義務とする改正がされたことから、令和 4 年度に「小牧市地域公共交通計画」を策定することとしていました。しかし、令和元年度末から拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により、外出機会の減少等、社会状況が大きく変化し、計画の策定に必要な公共交通の利用実態を的確に把握することや、新型コロナウイルスの感染拡大が起きたことによる今後の社会状況の変化を知ることが困難であったことから策定を見合わせていました。

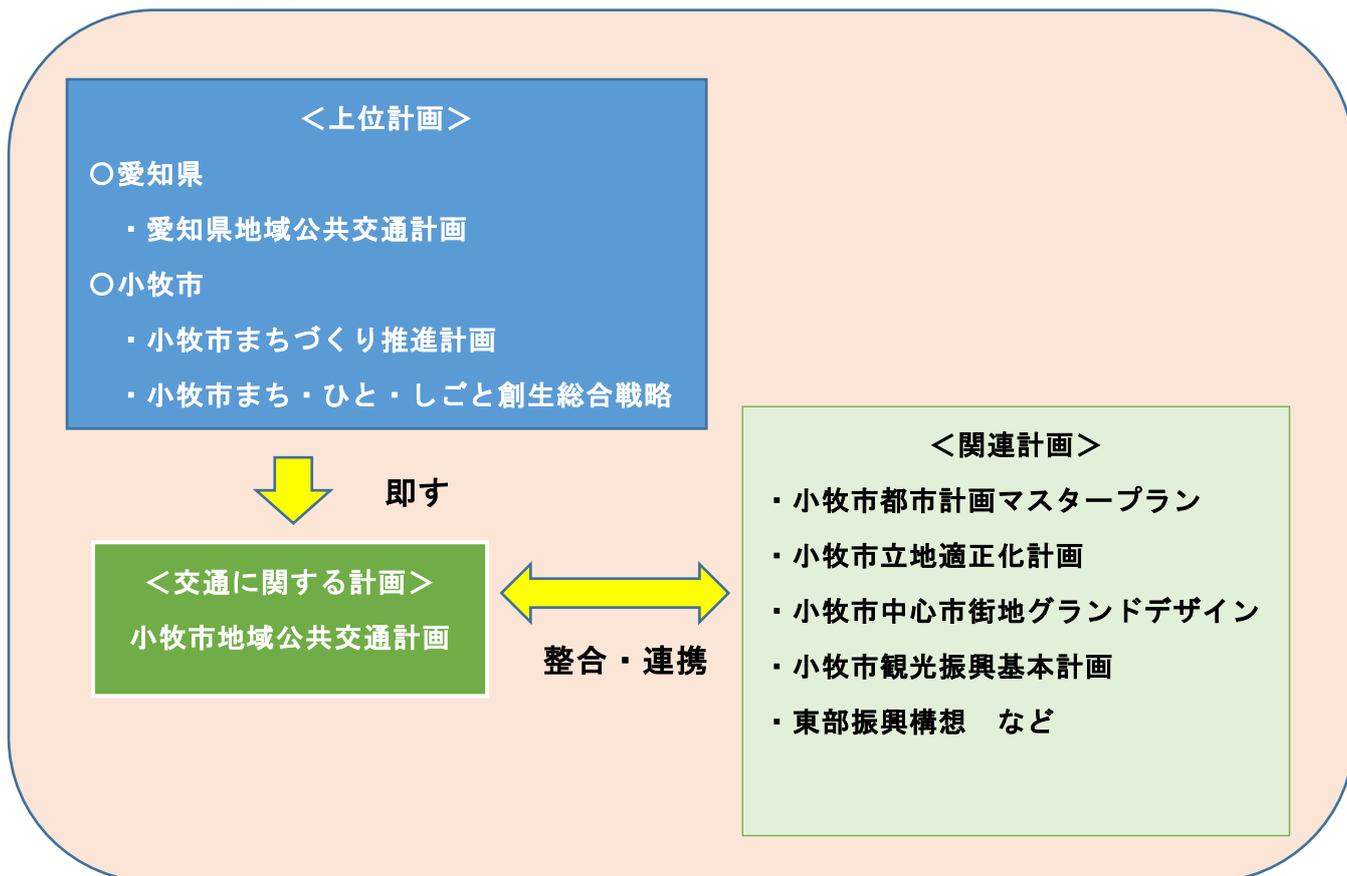
今般、新型コロナウイルス感染症による公共交通利用への影響や社会状況の変化が安定してきたことから、同計画を令和 5 年度から 2 カ年をかけて策定することとしたものです。

策定にあたっては、令和 2 年 11 月改正の「活性化再生法」に基づき、地域内で運行を行う交通事業者の連携を促進し、効率的な地域旅客運送サービスの充実化につなげるとともに、まちづくり施策や観光振興施策と連携したサービスの持続的な提供を推進することを目的とし、法定協議会である「小牧市地域公共交通会議」において協議を行います。

2 計画期間

本計画の計画期間は、計画策定（令和 7 年 3 月）から概ね 5 年後である令和 12 年を目標年次とします。

3 計画の位置付け



小牧市における公共交通の課題整理

1) 社会情勢から見る公共交通の課題

課題①人口減少や高齢化の進展

○本市の人口は、平成 27 年をピークに減少傾向が続いており、特に年少人口(14 歳以下)、生産年齢人口(15 歳～64 歳)は 20 年以上前から減少傾向にあります。これらの世代の減少は公共交通の経営面を支える通学・通勤利用の定期利用の減少につながります。

○高齢者人口割合は年々増加していくと推測されることから、高齢者を中心に自家用車に依存しなくても日常生活を維持できる、新たな交通サービスの導入検討を行う必要があります。

課題②ライフスタイル等の変化による公共交通利用の変化

○新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の令和元年度までの各交通機関の年間利用者数は、名鉄小牧線では微増の傾向、民間路線バスでは概ね横ばいの傾向、タクシーでは微減の傾向を示してきましたが、感染拡大が進んだ令和 2 年度はいずれも大きく減少しました。

○その後、産業、経済、観光需要が回復しつつある中で、各交通機関の利用者数も回復基調に転じているものの、コロナ禍を受けて変化したライフスタイルや就業・就学環境等の中でコロナ禍前の利用水準にまで回復していない状況があります。

課題③地域公共交通を担う運転手の不足

○トラック、バス、タクシー等の自動車運転者について、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(厚生労働省)が改正され、令和 6 年 4 月に適用されることから、これまで以上に運転手の拘束時間の削減や、休息時間の確保等が求められるようになります。これに伴って発生する様々な影響が「2024 年問題」と呼ばれており、物流の停滞やバスの減便等が懸念されています。

○愛知県では、全国値と比較して自動車運転の職業における有効求人倍率が高く運転手不足が顕著となっています。

○運転手不足を解消するため、A I デマンド交通や自動運転等を活用した人材不足を補うための新たな交通サービスの導入を検討する必要があります。

課題④環境に配慮した移動の促進

○地球温暖化対策として、次世代自動車の普及など、移動の脱炭素化を進める必要があります。

2) 現計画（網形成計画）の評価からの課題

課題① 活力あるまちづくりを支える交通体系の構築

- 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の内、桃花台センター地区は基準値を下回っていることから、乗継ぎをより円滑にするためのバス停の集約化などの対策が必要です。
- 都市計画マスタープランに示されたとおり、中心拠点や地域拠点、名鉄小牧線沿線を中心に居住や都市機能が集積した集約型市街地を誘導するなど、コンパクトなまちづくりと、それをつなぐ持続可能な交通ネットワークの構築が必要です。

課題② 持続可能な交通体系の構築

- 公共交通を月に1回以上の利用をする人の割合が基準値を下回っていることから、公共交通の利用を促進するための対策が必要です。
- 公共交通を通勤または通学目的で利用する人の割合が基準値を下回っていることから、通勤や通学者が公共交通を利用するための方策の検討が必要です。
- 市の補助路線である間内岩倉線の収支率及びこまき巡回バスの収支率は、目標値を下回っており、収支率を改善するための対策が必要です。
- 桃花台インフラ撤去工事に支障となる既存の自転車等駐車場については、バスや鉄道利用者の利便性が低下しないように配慮した再整備を推進する必要があります。

課題③ 地域を支える交通体系の構築

- 国、県の補助対象路線であった名鉄バス桃山線が利用者数の減少により令和3年10月に廃線となったことから、公共交通徒歩圏域人口カバー率が低下しており、その対策が必要です。
- 高齢者や障がい者等の公共交通に対する不満足度は改善されていますが、今後も、高齢者や障がい者等を含む全ての人が利用しやすい交通体系の構築を図る必要があります。

課題④ 交流を促す交通体系の構築

- 鉄道の乗り継ぎの不満足度が高くなっているほか、こまき巡回バスの乗り継ぎの不満足度も高くなっています。
- 今後、リニア中央新幹線の開業に向けて名古屋駅を中心とした地域の飛躍的な発展が見込まれる中、名古屋駅への広域ネットワークを形成し、周辺地域の発展を図る上で、名鉄小牧線から名古屋駅へのアクセス性の向上に取り組むことが必要です。
- 市内の交通拠点から観光スポットまでの交通手段の案内の充実等により、便利で快適に観光を楽しむ環境を確保する必要があります。
- 隣接市町等との連携や関係者との調整により、小牧市内と隣接市町間の移動ニーズへの対応を図るなど周辺都市と連携した交通体系の構築を行うとともに、地域版 Maas の構築を検討するなど観光施設との連携により、観光需要にも対応した交通サービスの提供を行う必要があります。

3) 市民・利用者等のニーズ調査からの課題

課題① 広域移動ニーズの高まり

- 小牧中心部は名鉄小牧線、西部は名鉄犬山線、東部はJR中央線を多く利用しているため、小牧駅、岩倉駅、JR春日井駅など、地域ごとの移動需要を意識した鉄道駅へアクセスにつながる公共交通の確保が必要です。
- 「近隣市への移動」、「名古屋市への移動」、「市内の移動」の順に不満足度が高い傾向にあり、市民の日常生活においては、市内での移動の充実を図ることはもとより、通勤・通学を中心とした名古屋市等の市町村を跨ぐ地域間を移動する公共交通の確保が必要です。

課題② 多様な交通ニーズと公共交通事業者を取り巻く現状

- 鉄道については、市民アンケートにおいて重要度が高く、満足度が低いものは「乗り継ぎの利便性」、「自宅から駅、駅から目的地の移動」、「小牧市内の駅周辺の魅力」となっています。また、公共交通地域懇談会では、「運賃が高い」、「名鉄小牧線の全線複線化・高架化」、「上飯田連絡線の名古屋市営地下鉄名城線・東山線・桜通線への延伸」等の意見がありました。
- こまくるについては、利用者アンケートにおいて重要度が高く、満足度が低いものは、「運行本数」、「定時性」となっており、市民アンケートでは「運行本数」「運行経路」「乗り継ぎの利便性」となっています。また、公共交通地域懇談会では、「小牧市民病院に直接行けるようにしてほしい」、「多くの人が座れるようにしてほしい」、「隣町のデパートに買い物に行けるようにしてほしい」等の意見がありました。
- 路線バスについては、利用者アンケートにおいて重要度が高く、満足度が低いものは「運行本数」、「定時性」となっており、市民アンケートでは「運行本数」「自宅やからバス停、バス停から目的地の移動」、「運賃」となっています。また、公共交通地域懇談会では、「運賃が高い」、「名鉄バス桃山線が廃線となり不便になった」等の意見がありました。
- 高速バスについては、利用者アンケートにおいて重要度が高く、満足度が低いものは「運行本数」、「運行時間帯」となっており、市民アンケートでは「自宅からバス停、バス停から目的地の移動」、「運行本数」、「運賃」となっています。
- タクシーについては、市民アンケートにおいて重要度が高く、満足度が低いものは「運賃」、「小牧市内の駅でのつかまりやすさ」となっています。また、公共交通地域懇談会では「ライドシェアやAIによる配車の導入」、「タクシー券配布」等についての意見がありました。
- 公共交通へのニーズは様々ですが、人件費・燃料費の高騰や運転手不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しいことから、利用状況に応じて、経済性や事業性を考慮し、適切な交通サービスを提供していく必要があります。

■小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）と目標

1) 小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）

小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）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を掲げた「小牧市地域公共交通網形成計画」の基本理念を継承しつつ、網形成計画策定以降の社会情勢や地域特性、市民等のニーズ等に基づき整理した公共交通の課題の視点を踏まえたものとします。また、「小牧市まちづくり推進計画」の都市ビジョン及び「小牧市都市計画マスタープラン」に示された将来都市像などから小牧市が目指す地域公共交通の未来をイメージすることにより、小牧市の地域公共交通が目指す姿を設定しました。

<小牧市の地域公共交通が目指す姿（基本方針）>

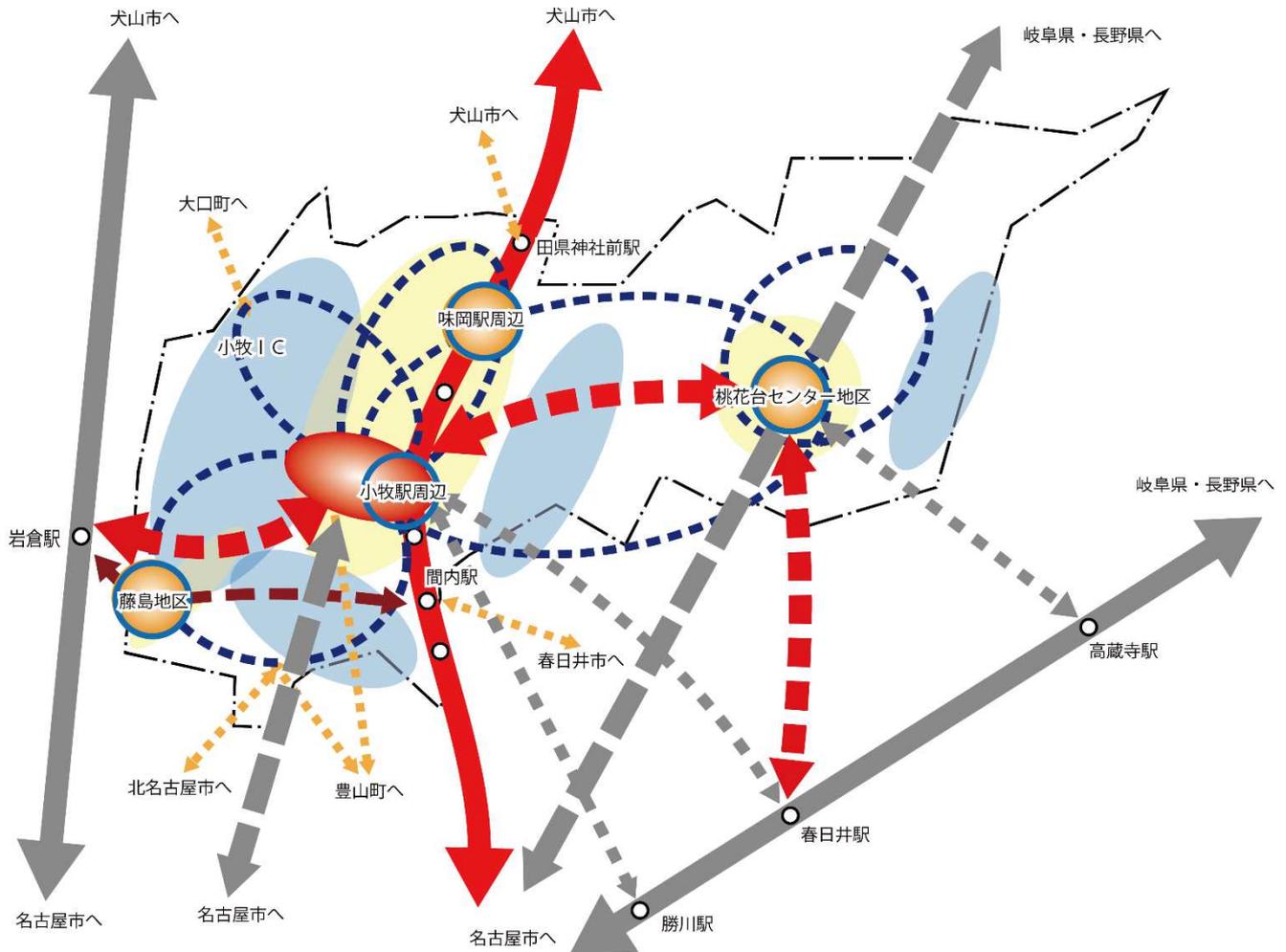
「地域の活力と交流を育み、安心・便利な暮らしを支える持続可能な公共交通」

- 市内外への移動がスムーズにでき、経済が発展するとともに、魅力ある活発な都市となる未来
- 過度に自動車に頼ることなく、安心して生き生きと暮らすことができる未来
- 通勤、通学などの移動に不安がなく、安心して働き、学び、子育てができる未来
- 新しい技術の活用により、便利で快適に生活することができる未来

2) 目指す地域公共交通ネットワーク

小牧市の地域公共交通ネットワークを構成する鉄道、各種バス及びタクシーの役割を整理し、目指す地域公共交通ネットワークを示します。

図 小牧市の公共交通ネットワークイメージ



- 中心拠点 : 小牧駅周辺から市役所・小牧山周辺の一带
- 地域拠点 : 味岡駅周辺、桃花台センター地区、藤島地区
- 交通結節点 : 各拠点内の主要駅及び主要バス停を交通結節点と設定
- 住居系市街地ゾーン
- 工業系市街地ゾーン



表 市内公共交通の位置づけと役割

分類	役割	サービス確保の考え方	該当路線
南北公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 小牧市の公共交通の骨格を形成する南北軸として、小牧駅周辺を中心拠点と味岡駅周辺の地域拠点との拠点間や、名古屋市・犬山市方向の都市間移動ニーズへの対応を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態や利用者ニーズを踏まえ、都市内・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 交通事業者が主体的に運行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 名鉄小牧線
東西公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 小牧市の公共交通の骨格を形成する東西軸として、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との拠点間や、春日井市・岩倉市方向の都市間移動ニーズへの対応を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態や利用者ニーズを踏まえ、都市内・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 交通事業者が主体的に運行（必要に応じて行政が支援） 	<ul style="list-style-type: none"> ● 近距離高速バス（桃花台線）（桃花台～元町三丁目） ● 名鉄バス（間内岩倉線、岩倉線、春日井・桃花台線） ● ピーチバス（あおい交通）
都市間連絡路線	<ul style="list-style-type: none"> 南北・東西の公共交通軸と一体となり、名古屋市、春日井市等の都市間移動ニーズへの対応を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態や利用者ニーズを踏まえ、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 交通事業者が主体的に運行 	<ul style="list-style-type: none"> ● 中央道高速バス（中央道桃花台バス停発着路線） ● 近距離高速バス（桃花台線、中央道桃花台バス停発着路線） ● 名鉄バス（春日井市内線、小牧・勝川線、桃花台線） ● 桃花台バス（あおい交通）
生活交通路線	<ul style="list-style-type: none"> 居住エリアから中心拠点・地域拠点や市内公共施設への移動ニーズへの対応を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態や利用者ニーズを踏まえ、まちづくりと連携し、必要性に応じたサービス水準を確保 行政が主体的に運行（運行は交通事業者へ委託） 	<ul style="list-style-type: none"> ● こまき巡回バス「こまくる」
隣接市町コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 小牧市内を運行する公共交通と連携し、隣接市町間の移動ニーズへの対応を担う路線 	<ul style="list-style-type: none"> 隣接市町間を連絡する交通需要に応じたサービスを確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● とよやまタウンバス（豊山町） ● わん丸君バス（犬山市） ● コミュニティバス（大口町） ● きたバス（北名古屋市） ● 北部オンデマンドバス（春日井市）
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 個別の移動ニーズへ柔軟に対応し、鉄道やバスを補完するとともに、機動性を活かし、緊急の移動ニーズへの対応を担う 	<ul style="list-style-type: none"> 個別の移動ニーズに柔軟に対応できるサービス水準を確保 交通事業者が主体的に運行 	<ul style="list-style-type: none"> ● あおい交通 ● 名鉄西部交通 ● 尾張小牧タクシー ● まるはタクシー

※対象とする交通手段のうち間内岩倉線は、地域住民の鉄道駅への連絡線として必要不可欠であり、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統補助）により運行を確保・維持する。

3) 目標及び目標を達成するために実施する施策(案)の設定

先に掲げた小牧市の地域公共交通が目指す姿の実現に向けて、目標と目標を達成するために実施する施策(案)を設定します。

小牧市における公共交通の課題

社会情勢から見る公共交通の課題
課題1-① 人口減少や高齢化の進展 ・公共交通の経営面を支える通学・通勤による公共交通利用の減少 ・日常生活を維持できる新たな交通サービスの導入検討が必要
課題1-② ライフスタイル等の変化による公共交通利用の変化 ・コロナ禍を受けて変化したライフスタイル等の変化への対応が必要
課題1-③ 地域公共交通を担う運転手の不足 ・人材不足を補う新たな交通サービスの導入検討が必要
課題1-④ 環境に配慮した移動の促進 ・次世代自動車の普及など移動の脱炭素化の推進が必要

現計画(網形成計画)の評価からの課題
課題2-① 活力あるまちづくりを支える交通体系の構築 ・乗継ぎをより円滑にするためのバス停の集約化などの対策が必要 ・コンパクトなまちづくりとそれをつなぐ持続可能な交通ネットワークの構築が必要
課題2-② 持続可能な交通体系の構築 ・通勤や通学者が公共交通を利用するための方策の検討が必要 ・収支率を改善するための対策や公共交通の再整備が必要 ・自転車等駐輪場の整備・維持が必要
課題2-③ 地域を支える交通体系の構築 ・公共交通徒歩圏域人口カバー率の低下を改善する対策が必要 ・誰もが利用しやすい交通体系の構築が必要
課題2-④ 交流を促す交通体系の構築 ・名鉄小牧線から名古屋駅へのアクセス性の向上が必要 ・周辺都市と連携した交通体系の構築が必要 ・観光需要に対応した交通サービスの提供が必要

市民・利用者等のニーズ調査からの課題
課題3-① 広域移動ニーズの高まり ・鉄道駅へのアクセスにつながる公共交通の確保が必要 ・名古屋市等の市町村を跨ぐ地域間を移動する公共交通の確保が必要
課題3-② 多様な交通ニーズと公共交通事業者を取り巻く現状 ・多様化する公共交通ニーズへの対応が必要 ・経済性や事業性、利用状況に応じた適切な交通サービスの提供が必要

<小牧市の地域公共交通が目指す姿(基本方針)>

「地域の活力と交流を育み、安心・便利な暮らしを支える持続可能な公共交通」

目 標	目標を達成するために実施する施策(案)
1. 市内移動を支える交通体系の構築 (課題1-①、2-①、2-③、3-①、3-②に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特性に応じた中心拠点及び地域拠点へのアクセス利便性の向上 ・主要施設(鉄道駅・市民病院等利用者の多い公共施設)へのアクセス利便性の向上
2. 広域的な移動を支える交通体系の構築 (維持) (課題1-①、2-①、2-④、3-①、3-②に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・南北公共交通軸(鉄道)と東西公共交通軸(バス)の構築(維持) ・隣接市町のコミュニティバスとの連携
3. 集約型市街地形成を支援する交通体系の構築 (課題1-①、2-①、2-④に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点と地域拠点との拠点間の交通アクセス利便性の向上 ・中心拠点のモビリティの向上 ・中心拠点と地域拠点における交通結節点機能の強化
4. 観光事業と連携した交流の創出 (課題2-④に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・観光需要に対応した交通サービスの提供 ・情報発信の強化
5. 経済的に維持が可能で、安定的・持続的な交通サービスの提供 (課題1-①、1-②、1-③、1-④、2-①、2-②、3-②に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況に応じた運行時間帯や運行本数の適正化 ・乗り継ぎしやすいダイヤ設定や重複ダイヤの調整 ・運賃体系の検討 ・広告収入等、収入源の確保 ・路線バスの維持・支援 ・地域、学校、交通事業者と連携した利用促進とモビリティマネジメント ・新たな技術やサービスの導入検討
6. 誰もが利用しやすい交通体系の構築 (課題1-①、2-②、2-③、3-②に対応)	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援(各交通機関の補助制度) ・鉄道駅及び車両のユニバーサルデザインの推進 ・バス停の環境整備 ・自転車等駐車場の整備(維持) ・多様なツールによる情報提供(公共交通マップや時刻表、バスロケ、オープンデータ) ・新たな技術やサービスを活用した利便性の向上

4) 評価指標（案）の設定

先に設定した目標の進捗状況の評価するため、評価指標を設定します。また、進捗状況の詳細を把握するうえで参考となる指標として参考指標を設定します。

評価指標	評価時期	目標					
		1	2	3	4	5	6
①公共交通機関の1日平均利用者数	毎年	○	○	○	○	○	○
②週1回以上公共交通機関を利用している市民の割合	毎年	○	○	○	○	○	○
③名鉄バス間内・岩倉線及びこまき巡回バス「こまくる」の利用者1人当たり市負担額	毎年	○	○			○	

参考指標	評価時期	目標					
		1	2	3	4	5	6
④こまき巡回バス「こまくる」の1日平均利用者数	毎年	○	○	○	○	○	○
⑤名鉄バス間内・岩倉線の1日平均利用者数	毎年		○			○	
⑥中心拠点内の鉄道駅・バス停の1日平均利用者数	毎年	○	○	○			
⑦地域拠点内の鉄道駅・バス停の1日平均利用者数	毎年	○	○	○			
⑧観光施設の最寄り鉄道駅・バス停の1日平均利用者数	毎年				○		
⑨過去1か月以内に公共交通機関を利用したことがある市民の割合	毎年					○	
⑩多様な分野や主体が連携した取り組み件数	毎年				○	○	
⑪バス停の環境整備数（累計）	毎年			○			○