

計画策定の趣旨

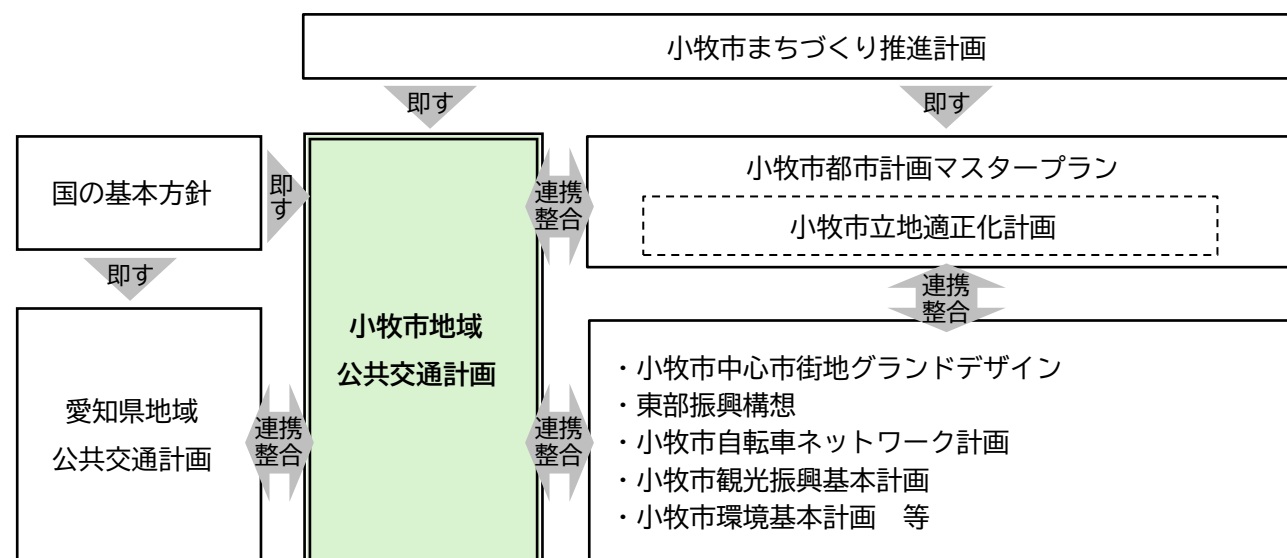
本市では、これまで継続した公共交通政策を実施しており、平成 30（2018）年 3 月には、まちづくり、観光振興、福祉施策と連携し、持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、「小牧市地域公共交通網形成計画」を策定し、市・交通事業者・地域住民等が一体となって事業に取り組んできました。

そうした中、国において、令和 2（2020）年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、「地域公共交通網形成計画」が「地域公共交通計画」と改められるとともに、地方公共団体による「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されました。

地域公共交通計画は、国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。

そのため、本計画では、これまでの取り組みを継承しつつ、近年の地域公共交通を取り巻く環境に対応した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を目指す計画として策定をするものです。

計画の位置づけ



計画の区域と期間

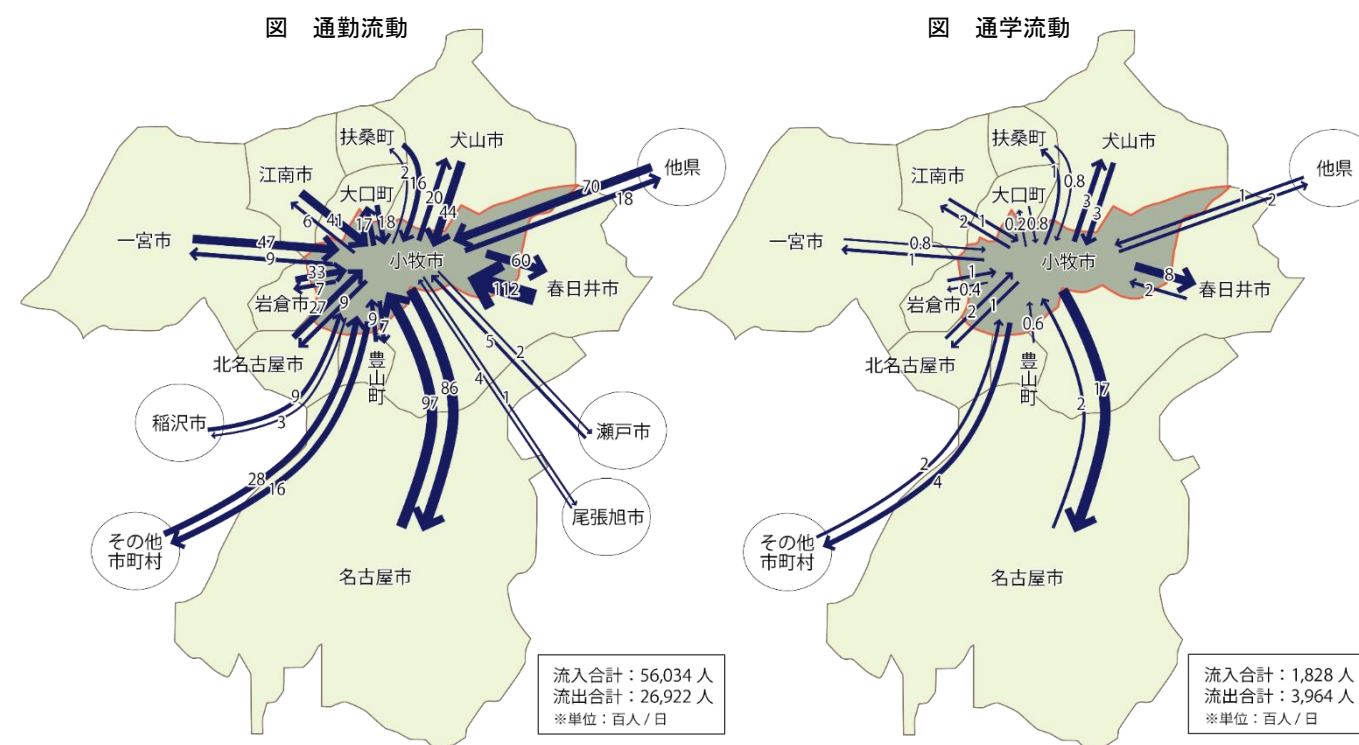
計画の区域は、市民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることから、**小牧市全域**とします。なお、周辺市町との連携にあたっては、個別に協議・調整を図ります。

期間は、**令和 7（2025）年度から令和 11（2029）年度までの 5 年間**とします。

小牧市の地域特性と地域公共交通の現状

日常生活圏

通勤流動を見ると、春日井市、犬山市、江南市等の近隣市町や名古屋市、一宮市が流入超過となっています。一方で、通学流動は名古屋市や春日井市が流出超過となっています。

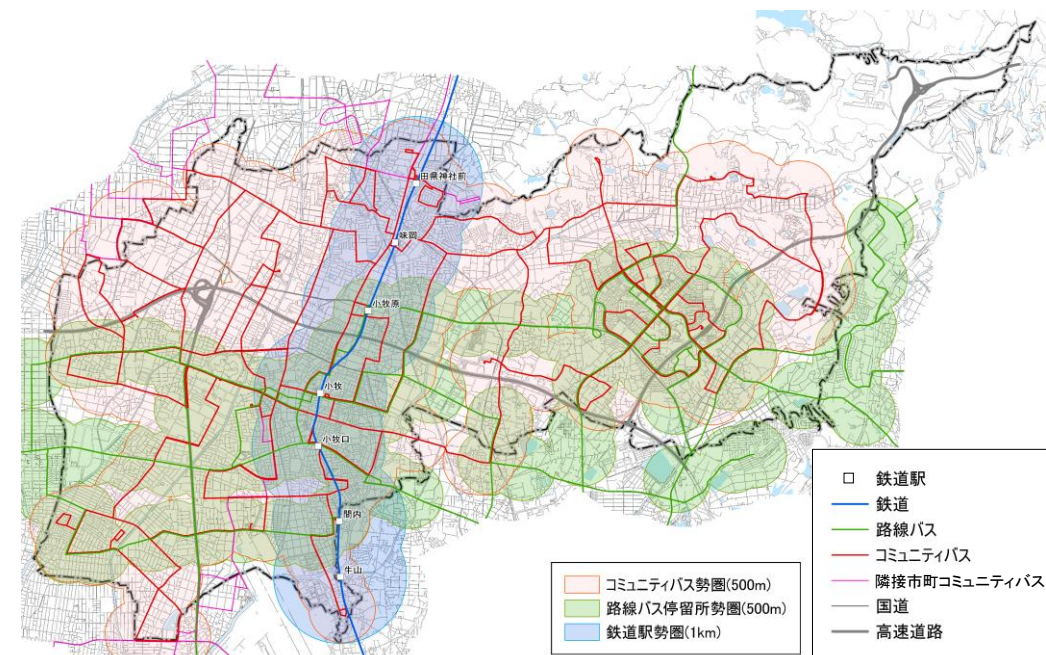


地域公共交通の整備状況

小牧市には、名鉄小牧線、民間路線バス（名鉄バス、ピーチバス、桃花台バス）、高速バス（近距離高速線を含む）及びコミュニティバス（こまくる）、さらに近隣市町のコミュニティバスが乗り入れており、尾張北部交通圏を営業区域とするタクシー事業者 9 社が運行しています。

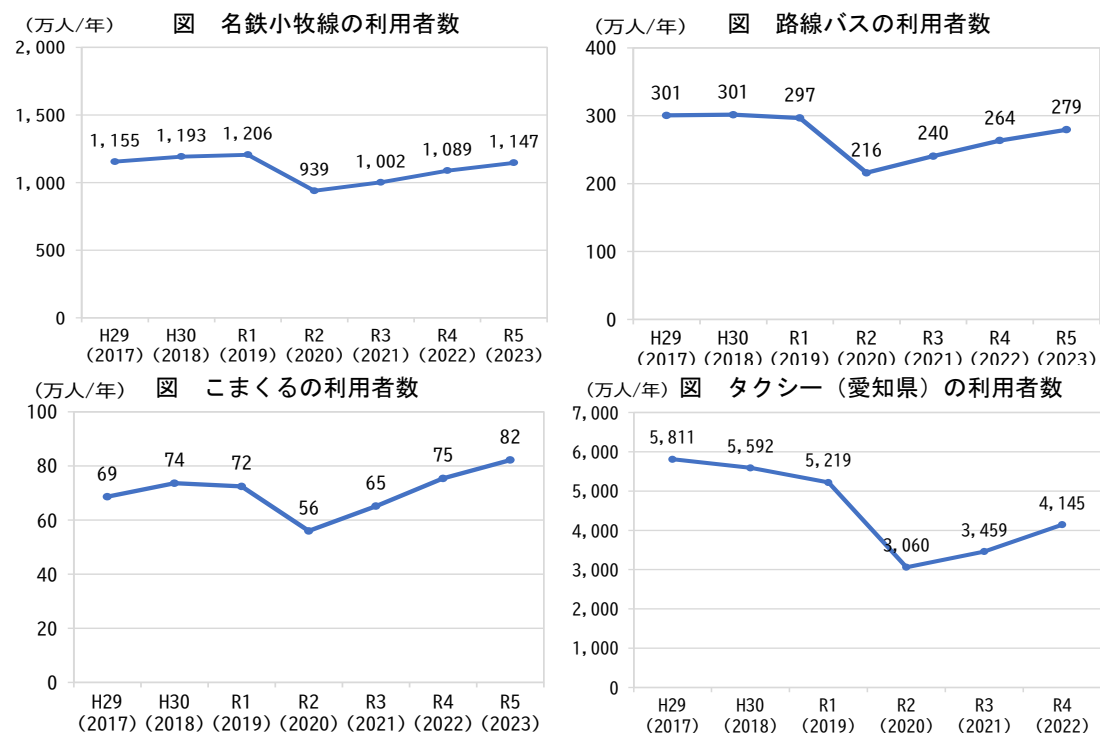
これら公共交通のカバー圏域における人口カバー率は約 99.2%となっています。

図 既存地域公共交通カバー圏域



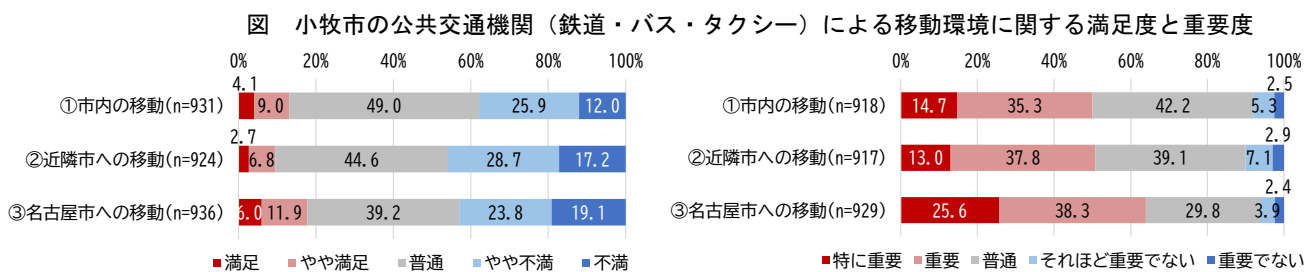
地域公共交通の利用者数

新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度の公共交通利用者数はいずれも大きく減少しました。その後、各交通機関と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。



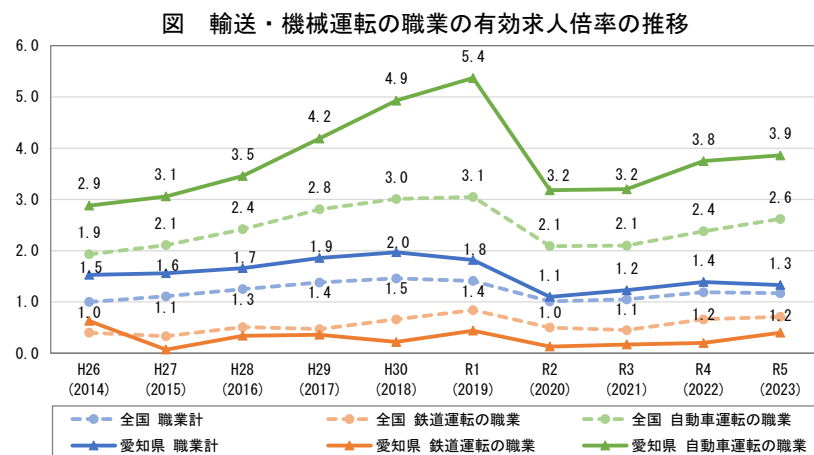
市民アンケート調査結果

「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。



社会情勢【運転手不足】

自動車運転の職業の有効求人倍率は、全職業平均に対して全国では約2倍、愛知県ではさらに高い水準で上昇しています。さらに2024年問題も重なることで、運転手不足により、路線バスの減便や一般タクシーの営業車両の減少、事業者の撤退等が地域によっては生じており、地域公共交通を維持する際の深刻な問題となっています。



小牧市における地域公共交通の課題整理

社会情勢から見る地域公共交通の課題

課題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②ライフスタイル等の変化による地域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③地域公共交通を担う運転手の担い手不足

- ・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

小牧市地域公共交通網形成計画（現計画）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

- ・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 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(基本的な方針)

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

- <小牧市が目指す地域公共交通の未来のイメージ>
- 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
 - 通学・通勤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

図 小牧市の地域公共交通ネットワークイメージ

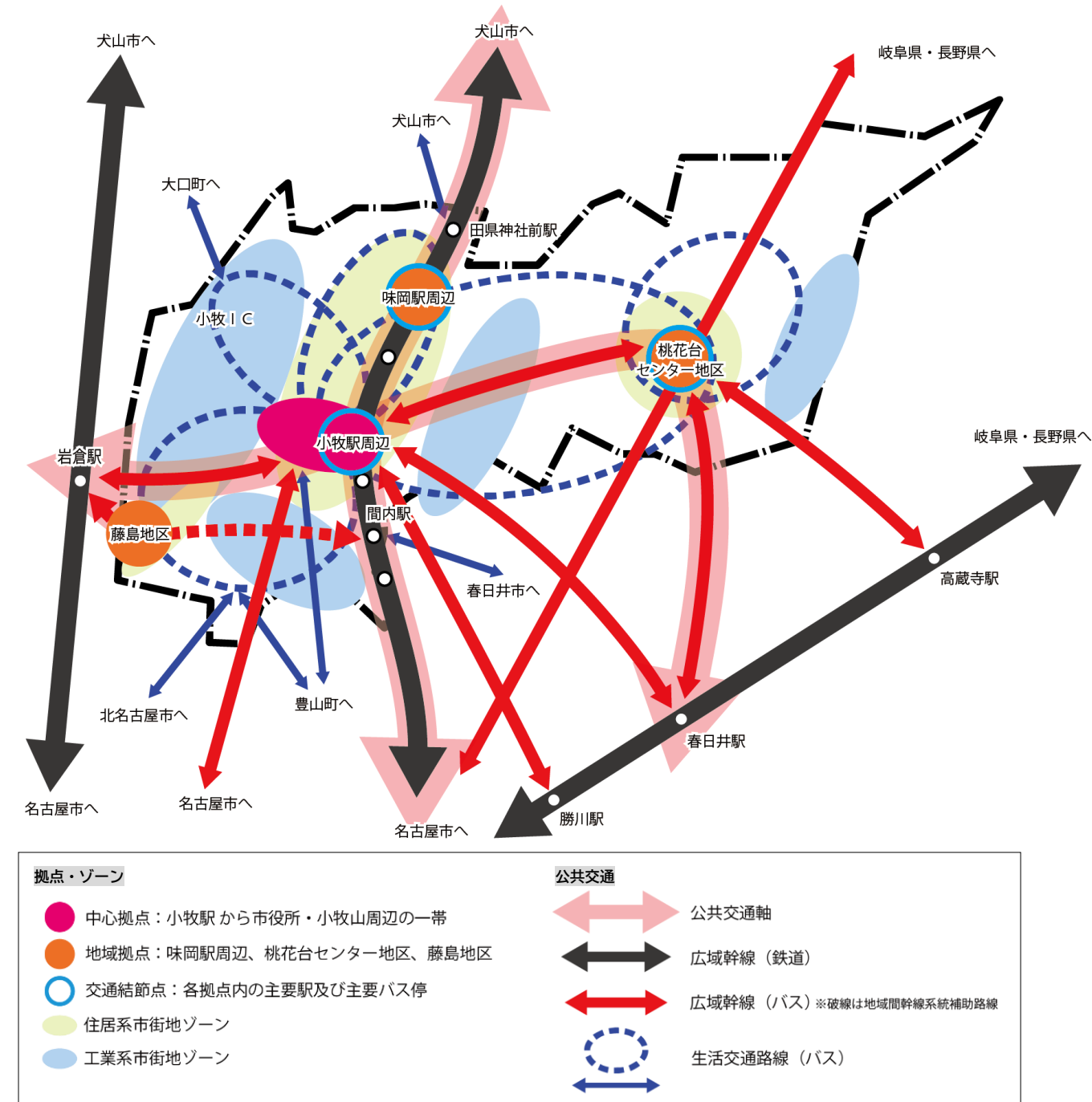


表 市内公共交通機関の位置づけと役割

位置付け	対象路線等	役割	サービス確保の考え方
広域幹線(鉄道)	名鉄小牧線	・本市と名古屋、岐阜方面を結ぶ路線 ・広域的な移動需要に対応	交通事業者が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を確保する。
広域幹線(バス)	名鉄バス 岩倉線 春日井・桃花台線 春日井市内線 小牧・勝川線 桃花台線 間内岩倉線(※) 桃花台バス	・本市と隣接市の鉄道駅を結ぶ路線 ・広域的な移動需要に対応	交通事業者が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を確保する。
	近距離高速バス 中央道高速バス	・本市と名古屋、岐阜、長野、関東方面を結ぶ路線 ・広域的な移動需要に対応	交通事業者が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を確保する。
生活交通路線(バス)	ピーチバス	・小牧駅周辺の中心拠点と桃花台センター地区を結ぶ路線 ・市内の移動需要に対応	交通事業者が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、需要に応じたサービス水準を確保する。
	こまくる	・居住エリアと中心拠点・地域拠点や市内公共施設、隣接市町コミュニティバスの結節点を結ぶ路線 ・市内の移動需要に対応	市が主体となって、利用実態や利用者ニーズを踏まえ、市内の交通空白地域の解消を図りサービス水準を確保する。
	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、隣接市町間の移動需要に対応	必要に応じて隣接市町と連携・調整を図る。
個別輸送	タクシー	・他の公共交通でカバーできない部分の移動に対応	交通事業者が主体となって、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する。

※対象路線のうち名鉄バス間内・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。

計画の目標

- 目標1. 市内移動を支える公共交通手段の確保
- 【対応する課題】1-①、2-①、2-③、3-②
- 目標2. 広域的な移動を支える公共交通手段の確保
- 【対応する課題】1-②、3-①、3-②
- 目標3. 集約型市街地形成を支援する公共交通ネットワークの構築
- 【対応する課題】1-①、2-①、2-④
- 目標4. 観光事業と連携した交流の創出
- 【対応する課題】2-④
- 目標5. 安定的・持続的な交通サービスの提供
- 【対応する課題】1-②、1-③、1-④、2-①、2-②、3-②
- 目標6. 誰もが利用しやすい交通サービスの提供
- 【対応する課題】1-①、2-②、2-③、3-②

計画の目標を達成するために実施する事業

目標1	事業1－① 各公共交通機関の役割に応じた運行
	鉄道、バス及びタクシーが有する機能及び各公共交通機関の役割に応じた運行を実施するとともに、サービス水準の維持・改善に努めます。
	事業1－② こまくるの再編
目標2	事業2 各公共交通機関の役割に応じた運行
	鉄道、バス及びタクシーが有する機能及び各公共交通機関の役割に応じた運行を実施するとともに、サービス水準の維持・改善に努めます。
	事業3－① 駅周辺整備
目標3	事業3－② バス停集約化
	地域拠点（桃花台センター地区）における乗り継ぎ利便性を向上させるため、交通結節機能を強化します。
	事業4－① 情報提供、啓発活動
目標4	事業4－② 二次交通の充実
	中心市街地における駅から観光スポットへの利便性向上のため、新たな交通サービスの導入を検討します。
	事業5－① 公共交通の利用促進
目標5	事業5－② 既存路線の維持
	事業5－③ 運転手確保に向けた取組み
	事業5－④ 環境配慮型車両の導入
	事業5－⑤ 新たな交通サービスの導入・検討
	事業5－⑥ 災害対策の推進
	事業6－① 待合環境整備
	事業6－② MaaSの構築・活用
目標6	事業6－③ 駐車場・自転車等駐車場の維持・確保
	事業6－④ キャッシュレス決済の導入

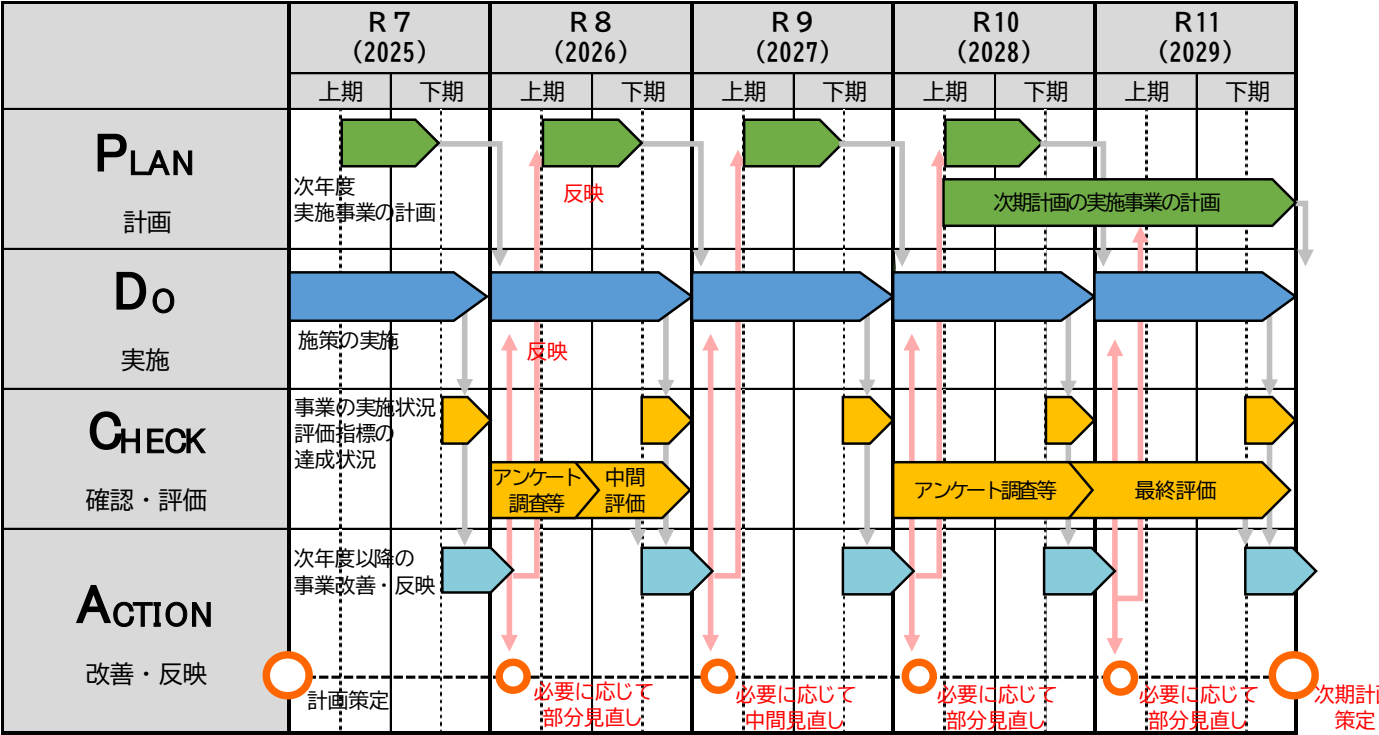
数値指標と目標値

数値指標	基準値(R5)	目標値
①公共交通機関の1日平均利用者数	調整中	調整中
②週1回以上公共交通機関を利用している市民の割合	16.6%	基準値以上
③地域公共交通への市民1人当たりの財政負担額	3,184円	基準値以下

参考指標	基準値(R5)	目標値
④地域公共交通の人口カバー率	99.2%	基準値以上
⑤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	42.4%	基準値以上
⑥多様な分野や主体が連携した取り組み件数	—	4件以上/年
⑦バス停の環境整備箇所数	—	3箇所以上/年

計画の達成状況の評価

本計画は原則として毎年度、事業の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、各事業の実施状況などの評価から、改善につなげることを意識した評価プロセスとして、PDCAサイクルを運用するものとします。中間年度及び最終年度においては、評価指標の達成状況や実施した事業の効果から計画全体の評価・検証を行い、必要に応じて中間見直しや次期計画へ反映します。



計画書【本編】は以下の URL からご覧ください

<https://www.city.komaki.aichi.jp/material/files/group/88/68shiryoul1.pdf>

