

2章. 課題の整理

国土のグランドデザイン 2050（平成 26（2014）年 7 月国土交通省）や愛知の都市づくりビジョン（平成 29（2017）年 3 月愛知県）等を参考に、これらからの都市づくりにおいて重要と考えられる5つの視点「(1)都市構造」、「(2)都市活力」、「(3)都市生活」、「(4)都市環境」、「(5)都市運営」を「SWOT 分析※」における外的要因（機会(O)、脅威(T)）として設定します。

その上で、小牧市民憲章に掲げる理想のまちの実現に向けて、これら外的要因ごとに、「第1章 現況特性の整理」より明らかとなった小牧市の強み(S)、弱み(W)（内的要因）を把握することで、今後の小牧市における都市づくり上の課題を抽出・整理します。

※SWOT 分析：企業の戦略立案を行う際で使われる主要な分析手法で、組織の外的環境に潜む機会（O=opportunities）、脅威（T=threats）を検討・考慮したうえで、その組織が持つ強み（S=strengths）と弱み（W=weaknesses）を確認・評価すること



(1) 都市構造の視点 -コンパクト+ネットワーク-

<強み>

- 市街化区域の人口は増加し、令和 2（2020）年の人口密度が 47.6 人/ha と人口集中地区の人口密度の基準である 40 人/ha を上回っており、市街化区域への人口集積が進んでいます。特に桃花台ニュータウンや小牧駅周辺等において高い人口集積がみられます。
- 中心拠点では人口集積が進んでおり、近年は高層マンションの立地や若い世代が定着する傾向がみられます。
- 市街化区域内には、商業、医療、福祉など、市民の日常生活を支える都市機能が広く分布しており、市街化区域の大半はこれら都市機能の徒歩圏内に含まれています。
- 本市を南北に通る名鉄小牧線は名古屋市営地下鉄上飯田線と相互直通運転が行われ、また名古屋都心部とを結ぶ近距離高速バスや中央道高速バスも運行されており、鉄道・高速バスにより名古屋市内への公共交通ネットワークが形成されています。
- 市のこまき巡回バスや民間事業者の路線バスなどにより、市全体を概ねカバーするバス路線が設定・運行されています。

<弱み>

- 住民基本台帳によると昭和 45（1970）年以降、一貫して増加傾向にあった人口は平成 17（2005）年以降横ばいで推移し、平成 27（2015）年以降は減少に転じています。また、今後、本市の人口は減少を続けることが見込まれます。
- 都市的低・未利用地は減少傾向にあるものの、市街化区域の一部ではその割合が高い地区がみられます。
- 小牧駅西側の商店街を中心としたエリアにおいて空き店舗、駐車場の分布が多くみられ、中心拠点の空洞化や商店街の衰退傾向がみられます。

<課題>

[強みを伸ばす]

- ・市街化区域における人口密度の維持、上昇を図ることが必要です。特に、小牧駅周辺では、引き続き若い世代の定住を促進するとともに、公共交通による利便性の高い名鉄小牧線沿線では、より一層人口の集積を高めていくことが必要です。また、桃花台ニュータウンでは、整った都市基盤施設を活用して居住を維持・誘導していくことが必要です。
- ・市街地内における人口定着に向け、広く分布する市民の日常生活を支える都市機能を今後とも維持させていくことが必要です。
- ・鉄道駅やバス停周辺へは都市機能の充実・強化により日常的な生活圏がコンパクトにまとまり、車に過度に依存しなくても暮らしやすい都市構造へ転換していくことが必要です。

[弱みを克服する]

- ・今後の人口減少傾向を緩やかにすることができるよう、現在の市街化区域を基本に、さらなる定住促進を図るとともに、都市的低・未利用地の活用等により居住の受け皿の確保を図ることが必要です。
- ・中心拠点では、既存ストックの改善や土地・建物の有効・高度利用を促進し、多様な交流を生み出す都市機能や生活中心地にふさわしい都市機能等の集積を高め、本市の「顔」として賑わいの創出・活性化を図ることが必要です。

(2) 都市活力の視点 – 産業振興・交流拡大 –

<強み>

- 5 歳階級ごとの人口増減をみると 20 歳代男性の転入が顕著にみられ、製造業を中心とした就業の場の充実がその背景になっていると考えられます。
- 工業（製造業）について周辺都市と比較すると、事業所数は一宮市、春日井市に次いで多く、従業者数及び製造品出荷額等は周辺都市の中で最も高く、工業都市としての特徴を示しています。
- 人口 1 人当たりの小売業の年間販売額が、愛知県平均、周辺都市を上回っており、周辺都市から本市へ購買力が流入する状況にあることがうかがえます。
- 都市計画道路の整備率（概成含む）は、自動車専用道路、区画道路及び歩行者専用道路を除く幹線道路で約 9 割となっており、幹線道路によるネットワークが形成されています。
- 都市間交通をはじめ広域的な交通需要に対応する（都）国道 41 号線、（都）国道 155 号線が東西方向、南北方向に通っており、交通の要衝となっています。
- 広域的な交通利便性が高い（都）国道 41 号線沿道及びその西側の地区に工業系建物や運輸倉庫等の流通業務系建築物の集積が進んでいます。
- 市街化調整区域のうち、市域東部及び西部の工業系市街地に隣接する地区では、広範囲に渡って工業系建物が集積しています。
- 春日井市、名古屋市、一宮市、犬山市、江南市等の周辺市から小牧市への通勤流入が多く、小牧市からの流出を大幅に上回る流入超過となっており、小牧市が周辺市町の就業の場となっています。
- 小牧山や市民四季の森をはじめ、市内外から多くの人を訪れる観光資源が中心拠点や市の東部を中心に分布しています。

<弱み>

- 卸売業及び小売業ともに、事業所数、従業者数は減少傾向にあります。
- 商業地域や近隣商業地域で住宅率が高い地区が多く、商業系用途地域において商業集積が進んでいません。
- 工業系用途地域内には、田・畑・山林・その他の空地等の都市的低・未利用地が残されています。
- 準工業地域の土地利用は、市域西部では住宅の混在が顕著にみられ、(都) 国道 41 号線沿道や (都) 北外山文津線沿道では商業系の混在がみられます。
- 中心拠点において事業所及び従業者数は減少傾向にあります。

<課題>

[強みを伸ばす]

- ・東名・名神高速道路、中央自動車道、名古屋高速、(都) 国道 41 号線及び (都) 国道 155 号線をはじめ優れた広域交通体系によるアクセス利便性に優れる区域での、より一層工業・物流機能の集積を高めていくことが必要です。
- ・充実した就業の場を背景とする若い世代の転入を今後も維持していくため、雇用の場をより一層確保していくことが必要です。
- ・既存の観光資源や広域交通体系へのアクセス利便性等を活かして、中心拠点や市の東部を中心に交流人口の拡大を図ることが必要です。
- ・移動や産業活動の円滑化、生産力の拡大に向け、都市の骨格を形成する幹線道路網の整備・充実を図っていくことが必要です。

[弱みを克服する]

- ・工業系用途地域内に残る都市的低・未利用地の活用や土地利用の適正な誘導等により、今後の産業立地の受け皿の確保を図ることが必要です。
- ・準工業地域をはじめ工業等と住宅の混在がみられる地域では、居住環境と操業環境双方の悪化を防止することが必要です。
- ・中心拠点等において、商業業務機能をはじめとする第 3 次産業の集積を高めていくことが必要です。

(3) 都市生活の視点 - コミュニティ活性化・安全安心 -

<強み>

- 市街化区域内には、商業、医療、福祉など、市民の日常生活を支える都市機能が広く分布しており、市街化区域の大半はこれら都市機能の徒歩圏内に含まれています。
- 市街化区域面積の約 4 割で 5 ha 以上の面的な市街地整備が実施されており、市街化区域内において計画的な市街地が形成されています。
- 都市公園は地域ごとに偏りの少ない配置となっており、児童遊園や小牧山を含めた整備水準は全国平均と同程度となっています。

<弱み>

- 本市の高齢化率は 25.1%と、愛知県平均、全国平均を下回るものの、高齢化率の上昇が顕著な状況にあります。特に市内の東部や西部の市街化調整区域の集落地で高齢化率 50%以上の地区がみられます。
- 名鉄小牧線各駅周辺の既成市街地、本庄周辺、桃花台ニュータウン、藤島団地などで高齢者数が増加しています。

- 市街化区域の約6割では面的な市街地整備が実施されておらず、都市基盤施設が不十分な市街地が残されています。
- 丘陵地が広がる市域北東部や市街化区域の一部で土砂災害、市域南部の一部で浸水の危険性がある区域が分布しています。
- 大規模な地震が発生した場合、液状化の発生する可能性が高い箇所が市域南西部等に分布しています。
- 中心拠点内の建物は新耐震以前の建物が約4割と市街化区域の中でも多い傾向にあります。
- 空き家数は増加傾向にあり、これまでの傾向から今後も増加する可能性があります。

<課題>

[強みを伸ばす]

- ・日常生活に必要なサービスが身近に確保された暮らしやすさを今後とも維持するため、広く分布する市民の日常生活を支える都市機能を今後とも維持・充実させていくことが必要です。
- ・計画的な市街地形成が図られた地区を中心に、整った都市基盤施設等を活用しながら、良好な居住環境を創出していくことが必要です。

[弱みを克服する]

- ・高齢化が進み地域活力の低下がみられる集落地や住宅団地等において、日常生活に必要な機能や居住の受け皿の確保、交流・地域活動を促進する場の形成等により、地域コミュニティの再生・活性化を図ることが必要です。
- ・車を運転できない高齢者でも容易に都市機能にアクセスできるような公共交通網の維持・効率化が必要です。
- ・市街化区域に残る未整備市街地の改善等により、都市の防災性を強化していくとともに、空き家の発生抑制や適切な管理の促進により良好な居住環境を創出していくことが必要です。
- ・土砂災害や浸水等の自然災害の危険性の高い区域において、防災・減災対策の実施や開発抑制を進めることが必要です。
- ・中心拠点をはじめ市内に広く残る老朽建物のほか、多くの市民が利用する公共施設等の耐震化を進めることが必要です。

(4) 都市環境の視点 – 環境負荷低減・自然保全 –

<強み>

- 公共交通の利用者数は、一部のバス路線を除き鉄道、バスともに増加傾向にあります。(新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少しましたが、その後回復傾向にあります。)
- 都市公園は地域ごとに偏りの少ない配置となっており、児童遊園や小牧山を含めた整備水準は全国平均と同程度となっています。
- 小牧山が本市のシンボルとなっているほか、市内には有形・無形の文化財をはじめとする歴史文化的資源が分布しています。

<弱み>

- 農地及び森林は宅地の増加に伴い減少傾向にあります。
- 生産緑地地区は、当初指定が行われた平成4（1992）年以降減少傾向となっています。

<課題>

[強みを伸ばす]

- ・CO₂排出量の抑制といった環境負荷低減の観点からも利便性の高い公共交通網の維持・効率化が必要です。
- ・身近な公園や緑地を活用し、良好な居住環境を創出していくことが必要です。
- ・本市のシンボルとなる小牧山や歴史文化的資源等と調和した都市景観の誘導が必要です。

[弱みを克服する]

- ・市街地を取り巻く農地や森林の保全や活用を図ることが必要です。
- ・市街化区域内に残る農地について、維持・保全や活用等の今後のあり方を明確にしておくことが必要です。

(5) 都市運営の視点 –ストック活用・担い手づくり–

<強み>

- 過去10年間の本市の財政力指数は、常に1を上回っており、安定した財政力が確保されています。
- 製造品出荷額等は周辺都市の中で最も高く、工場等の立地需要の高さがうかがえます。

<弱み>

- 社会保障費等の扶助費が過去10年間で大きく増加しており、今後高齢者の増加に伴ってさらに増加すると考えられます。
- 本市が保有する公共建築物にかかる建替え・大規模改修の費用により財政負担が増大していくものと予測されます。

<課題>

[強みを伸ばす]

- ・鉄道駅やバス停を中心に、日常的な生活圏がコンパクトにまとまり、車に過度に依存しなくても暮らしやすい都市構造へ転換していくことが必要です。（再掲）
- ・安定した財政力、高い工場等の立地ニーズを背景に、さらなる産業立地を促進することで将来にわたって安定的な財政収入を確保し続けていくことが必要です。

[弱みを克服する]

- ・今後の財政見通し等を踏まえ、効率的で効果的な都市づくりを進めることが必要です。
- ・将来の厳しい財政状況を見据え、公共施設の維持管理等に対する住民や民間事業者等の協働化を促進していくことが必要です。
- ・老朽化する公共建築物に対し、施設配置や施設量の適正化、長寿命化による更新コストの削減を図ることが必要です。

(6) 現行都市計画マスタープランの中間評価

計画期間の中間年次にあたり、都市づくりの目標を実現させるための基本方針について、施策の進捗状況を整理するとともに、計画の進捗管理に関する方針に基づき、「小牧市まちづくり推進計画（第1次基本計画）」で掲げられた指標、基準値に対して、実績値を確認し、5つの都市づくりの目標の進捗状況を整理します。

都市づくりの目標	目標実現のための基本方針	施策の進捗状況	指標の達成状況				課題 (○強みを伸ばす ●弱みを克服する)
			指標	基準値 (平成30(2018)年度)	実績値 (令和3(2021)年度)	状況	
【都市構造の視点】 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都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性の高い市街地を中心とした居住の維持・誘導（名鉄小牧線沿線での一層の人口等の集積） ・広域的な都市機能が高度に集積した中心拠点の形成 ・日常的な都市機能が集積した地域拠点の形成（味岡駅周辺、桃花台センター地区及び藤島地区） ・公共交通や徒歩などさまざまな交通手段による連携強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画で中心拠点を都市機能誘導区域（高次都市サービス誘導区域）に設定し、広域的な都市機能の誘導・集積を図っている。 ・小牧駅周辺に、こまきこども未来館や小牧市中央図書館を新たに建設した。 ・味岡駅周辺、藤島地区、桃花台地区を地域拠点と設定し、居住の誘導と日常生活に必要な都市機能の誘導・整備を図っている。 ・名鉄犬山線へのアクセスでは、名鉄バス岩倉線が運行している他、こまき巡回バス「こまくる」が、大口町コミュニティバスと連携を図っている。 	定住人口	152,816人	150,684人	△	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化区域における人口密度の維持、上昇 ○市街地内における人口定着に向け、広く分布する市民の日常生活を支える都市機能の維持・充実 ○鉄道駅やバス停を中心に日常的な生活圏がコンパクトにまとまった都市構造への転換 ●現在の市街化区域を基本とした定住促進、都市的低・未利用地の活用等による居住の受け皿の確保 ●中心拠点での既存ストックの改善や土地・建物の有効・高度利用の促進、多様な交流を生み出す都市機能や生活中心地にふさわしい都市機能等の集積強化による本市の「顔」として賑わいの創出・活性化
			居住誘導区域内居住率	71.1%	71.5%	◎	
			居住誘導区域内人口密度	54.3人/ha	54.0人/ha	△	
			都市機能誘導区域における誘導施設立地数	42施設	44施設	◎	
			中心市街地の歩行者・自転車通行量	6,288人/12h	5,499人/12h	△	
			桃花台中心地区の歩行者・自転車通行量	194人/12h	153人/12h	△	
			土地区画整理事業の施行区域内の居住人口	8,893人	9,129人	◎	
【都市活力の視点】 自然と調和しながら、新しい活力や多様な交流を育む産業基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・既存工業地における土地利用の適正な誘導 ・中心拠点の活性化 ・新たな産業用地や広域交流拠点の形成 ・活発な産業活動や多様な交流を支える幹線道路網の充実 	<ul style="list-style-type: none"> ・工場・物流施設等が集積している市街地を基本に工業地区に位置づけ、工場等の良好な操業環境が確保された市街地の形成を図っている。 ・令和4(2022)年3月に「中心市街地グランドデザイン」を策定し、歩いて楽しい歩道ネットワークの構築に向け、地域住民や訪れた人が立ち寄り、憩い、交流できる公共空間の整備と、民間活力を導入した公園整備の検討及び推進をしている。 ・新たな立地許可基準（小牧市開発行為等の許可の基準に関する条例）により、一定の要件を満たすものに限り、製造業である工場等の立地を可能とする措置を講じている。 ・市道犬山公園小牧線から（都）国道155号線までの市道小牧駅前線延伸事業は整備を完了した。 	交流人口	1,944,102人	645,013人	△	<ul style="list-style-type: none"> ○優れた広域交通体系による利便性を活かした工業・物流機能の集積強化 ○充実した就業の場を背景とする若い世代の転入を今後も維持していくための雇用の場の確保 ○既存の観光資源や広域交通体系へのアクセス利便性等を活かした中心拠点や市の東部での交流人口の拡大 ○移動や産業活動の円滑化、生産力の拡大に向けた都市の骨格を形成する幹線道路網の整備・充実 ●工業系用途地域内都市的低・未利用地の活用や土地利用の適正な誘導等による今後の産業立地の受け皿の確保 ●工業等と住宅の混在がみられる地域での居住環境と操業環境双方の悪化防止 ●中心拠点等における商業業務機能をはじめとする第3次産業の集積強化
			市内総生産額	970,200百万円 (平成27(2015)年)	1,053,754百万円 (平成30(2018)年度)	◎	
			製造品出荷額	1,362,734百万円 (平成29(2017)年)	1,457,407百万円 (令和元(2019)年)	◎	
			従業者数（製造業、卸売・小売業）	51,353人 (平成28(2016)年)	-	-	
			主要な渋滞発生箇所数	24箇所	21箇所	◎	
			都市計画道路の整備率	77.9%	80.7%	◎	
			名鉄小牧駅の1日平均乗降者数	11,117人/日	9,465人/日	△	
【都市生活の視点】 自転車や徒歩、公共交通を重視した、車に過度に頼らなくても安全・安心に暮らせる生活圏づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・広く分布した日常生活を支える都市機能の維持 ・集落地等多様な世代の定住促進 ・充実した公共交通網を軸とした移動手段の確保 ・ユニバーサルデザインに配慮した都市空間の形成 ・災害に強い都市づくりや地域防災力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・住居系と工業系の土地利用が混在する地区であり、居住環境に影響がないよう配慮しながら、西部コミュニティセンターを始めとする日常生活に必要な機能を維持している。 ・地域住民の広域的な地域活動の推進を図る拠点施設として、コミュニティセンターに講堂や会議室、調理室、和室などのほか、児童館を併設し、多くの世代の交流の場を設けた。 ・市のコミュニティバスである公共交通の空白地域の解消や公共施設の利用促進等を目的として、こまき巡回バス「こまくる」が運行している。 ・名鉄小牧線の市内各駅については、バリアフリー化が完了した。 ・新川流域水害対策計画で目標対策量が設定され、雨水貯留施設の整備を進めている（令和4(2022)年度末の進捗率は72.2%）。 	公共交通機関の1日平均利用者数	44,094人/日	35,931人/日	△	<ul style="list-style-type: none"> ○日常生活に必要なサービスの維持に向け、広く分布する市民の日常生活を支える都市機能の維持・充実 ○計画的な市街地形成が図られた地区を中心に、整った都市基盤施設等を活用した良好な居住環境の創出 ●高齢化が進み地域活力の低下がみられる集落地や住宅団地等における日常生活に必要な機能や居住の受け皿の確保、交流・地域活動を促進する場の形成等による地域コミュニティの再生・活性化 ●車を運転できない高齢者でも容易に都市機能にアクセスできるような公共交通網の維持・効率化 ●都市の防災性強化、空き家の発生抑制や適切な管理の促進による良好な居住環境の創出 ●土砂災害や浸水等の自然災害の危険性の高い区域における防災・減災対策の実施や開発抑制 ●中心拠点をはじめ市内に広く残る老朽建物のほか、多くの市民が利用する公共施設やインフラ施設等の耐震化
			週1回以上公共交通機関を利用している市民の割合	18.2%	14.5%	△	
			こまき巡回バス「こまくる」の1日平均利用者数	2,039人/日	1,804人/日	△	
			生活道路の整備率	29.3%	30.0%	◎	
			交差点改良の実施箇所数	1箇所	4箇所	◎	
			通学路歩道（歩車分離）整備率	49.9%	50.3%	◎	
			自転車通行帯の整備率	0%	0%	△	
			管路の耐震管率（水道事業）	22.2%	24.6%	◎	
			床上、床下浸水の被害戸数	111戸 (平成29(2017)年度)	0戸	◎	
			準用河川の整備率	23.8%	24.7%	◎	
			雨水整備区域の整備率	7.8%	9.5%	◎	
			雨水貯留施設整備の進捗率	63.2%	65.6%	◎	
			空き家の戸数	363戸 (平成28(2016)年度)	665戸	△	

都市づくりの目標	目標実現のための基本方針	施策の進捗状況	目標の進捗状況			
			指標	基準値 (平成30(2018)年度)	実績値 (令和3(2021)年度)	状況
【都市環境の視点】 小牧の自然や歴史を大切に、誇りの持てる都市環境・景観づくり	<ul style="list-style-type: none"> 市街地内の貴重な緑、北東部の丘陵地の広域的な緑、歴史的な環境を形づくる緑等の保全と調和 公共交通の利用促進 水と緑のネットワークの形成 小牧山の景観や歴史的な環境、まち並みの保全 	<ul style="list-style-type: none"> 公園内の樹木及び街路樹や、公共空地の花修景花壇により市街地における緑の確保を図っている。 こまき巡回バス「こまくる」について、各地区から地域拠点等へのアクセス利便性を向上するため、令和4(2022)年3月にルート・ダイヤを改正した。 市街地における貴重な水辺空間を、これまで以上に地域住民が快適で安全に活用できるよう、合瀬川等で順次整備を進め、完了した。 都市景観形成重点区域に整備基準を設定し、緑により連担した歴史的趣のあるまち並を形成するよう誘導している。 	耕作放棄地の面積	62ha	59ha	◎
			名鉄小牧駅の1日平均乗降者数(再掲)	11,117人/日	9,465人/日	△
			公共交通機関の1日平均利用者数(再掲)	44,094人/日	35,931人/日	△
			週1回以上公共交通機関を利用している市民の割合(再掲)	18.2%	14.5%	△
			こまき巡回バス「こまくる」の1日平均利用者数(再掲)	2,039人/日	1,804人/日	◎
			公共下水道普及率(下水道事業)	74.9%	77.8%	◎
			緑被面積	2,759.9ha (平成27(2015)年度)	2,704.3ha	△
			市内の公園を訪れた市民の割合	60.9%	62.0%	◎
			都市公園の整備率	96.1%	97.6%	◎
			市民1人あたりの都市公園面積	7.5㎡	7.7㎡	◎
【都市運営の視点】 将来にわたり健全な都市運営が可能な持続発展を続ける都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 道路や公園等の都市基盤施設の効率的な改善・更新 公共建築物の施設配置や施設量の適正化 公的不動産をはじめとした既存ストックの有効活用 市民・民間事業者と協働した都市づくりの促進や新たな担い手づくり 	<ul style="list-style-type: none"> 各施設の長寿命化計画に基づき、老朽化した施設の補修・更新工事を効率的に推進している。 名神高速道路の北側には都市公園がないことから、災害時の一時的な避難場所としての利用が見込める北西部地区公園を計画し、順次整備に向けて事業進捗を図っている。 小牧市公共施設適正配置計画(令和4(2022)年度改定)に基づき建物の状況や利用状況等を検証し、施設ごとに存続、統合、建替えなどを検討している。 市民会館、各市民センターを中心に(一財)こまき市民文化財団と連携して文化事業を実施している。 地域子ども食堂、認知症カフェ、こまき山体操などふれあいいきいきサロンのみならず地域福祉の活動拠点の設立支援や開催支援を行っている。 	経常収支比率(参考:類似団体順位)	82.5% (4/19団体)	88.7% (-)	△
			財政力指数(参考:類似団体順位)	1.21 (3/19団体)	1.22 (-)	◎
			重要橋りょうの長寿命化修繕工事の進捗率	18.1%	26.4%	◎

課題 (○強みを伸ばす ●弱みを克服する)
<ul style="list-style-type: none"> ○CO₂排出量の抑制といった環境負荷低減の観点からの利便性の高い公共交通網の維持・効率化 ○身近な公園や緑地を活用した良好な居住環境の創出 ○本市のシンボルとなる小牧山や歴史文化的資源等と調和した美しい都市景観の誘導 ●市街地を取り巻く農地や森林の保全や活用 ●市街化区域内農地の維持・保全や活用等の今後のあり方の明確化
<ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅やバス停を中心に日常的な生活圏がコンパクトにまとまった都市構造への転換(再掲) ○安定した財政力、高い工場等の立地ニーズを背景に、さらなる産業立地の促進による安定的な財政収入の確保 ●今後の財政見通し等を踏まえた効率的で効果的な都市づくり ●将来の厳しい行財政状況を見据え、公共施設の維持管理等に対する住民や民間事業者等の協働化の促進 ●老朽化する公共建築物に対し、施設配置や施設量の適正化、長寿命化による更新コストの削減

※◎：基準値より改善している指標
△：基準値より改善が必要である指標

施策と目標の進捗状況を踏まえ、中間評価し、新たな課題を整理します。

都市づくりの目標	中間評価	中間評価を踏まえた新たな課題
都市構造の視点	立地適正化計画に基づき、中心拠点や地域拠点への都市機能の誘導・集積が進められています。また、小牧駅周辺では公共施設の新設が行われ、地域拠点でも居住誘導と必要な都市機能の整備が図られています。引き続き、人口密度の維持・向上や、歩行者・自転車の利便性向上を目指し、更なる都市機能の集約とアクセスの改善が求められます。	<ul style="list-style-type: none"> ●更なる都市機能の集約化による拠点の魅力向上 ●交通アクセス性の強化による生活利便性の向上
都市活力の視点	工業地区を中心に市街地の整備が進められ、良好な操業環境の確保が図られています。また、中心市街地においては、地域住民や訪問者が交流できる公共空間の整備が進められています。引き続き、既存の都市基盤を強化しつつ、地域活性化のためにさらなる民間活力の導入や、都市機能の高度化を図り、多様な交流を育む産業基盤の充実が求められます。	<ul style="list-style-type: none"> ●民間活力の導入による公共空間の魅力向上 ●移動円滑化に向けた更なる幹線道路整備の促進
都市生活の視点	コミュニティセンターが地域住民の活動や交流の場として活用され、地域のつながりが強化されています。また、公共交通やバリアフリー化が進む一方で、公共交通全般の利用者数が減少しています。引き続き、公共交通の利用促進を図るとともに、日常生活機能を維持するために、インフラ整備や災害対策の強化が求められています。	<ul style="list-style-type: none"> ●交通空白地域の更なる解消による移手段確保 ●空き家戸数の減少に向けた利活用の促進
都市環境の視点	市街地における緑の確保や水辺空間の整備が進み、地域住民が快適に過ごせる環境が整っています。また、都市景観形成重点区域では、歴史的なまち並みの保全に取り組んでいますが、耕作放棄地の増加や市全域では緑被面積が減少しています。引き続き、市街地や農地、森林の保全を図るとともに、景観づくりの強化が求められています。	<ul style="list-style-type: none"> ●公園や街路樹などの公共空間における緑の保全 ●環境負荷低減に向けた公共交通の利用促進
都市運営の視点	各施設の長寿命化計画に基づき、老朽化した施設の補修・更新が効率的に進められています。また、公共施設の適正配置計画に基づき、施設の存続や統合、建替えが検討されており、地域福祉活動の支援も行われています。引き続き、既存ストックの保全や有効活用を図るとともに、市民・民間事業者と協働した都市づくりの促進が求められています。	<ul style="list-style-type: none"> ●既存ストックの利活用による維持・更新費用削減 ●建物の利用状況を踏まえた公共施設の適正な配置