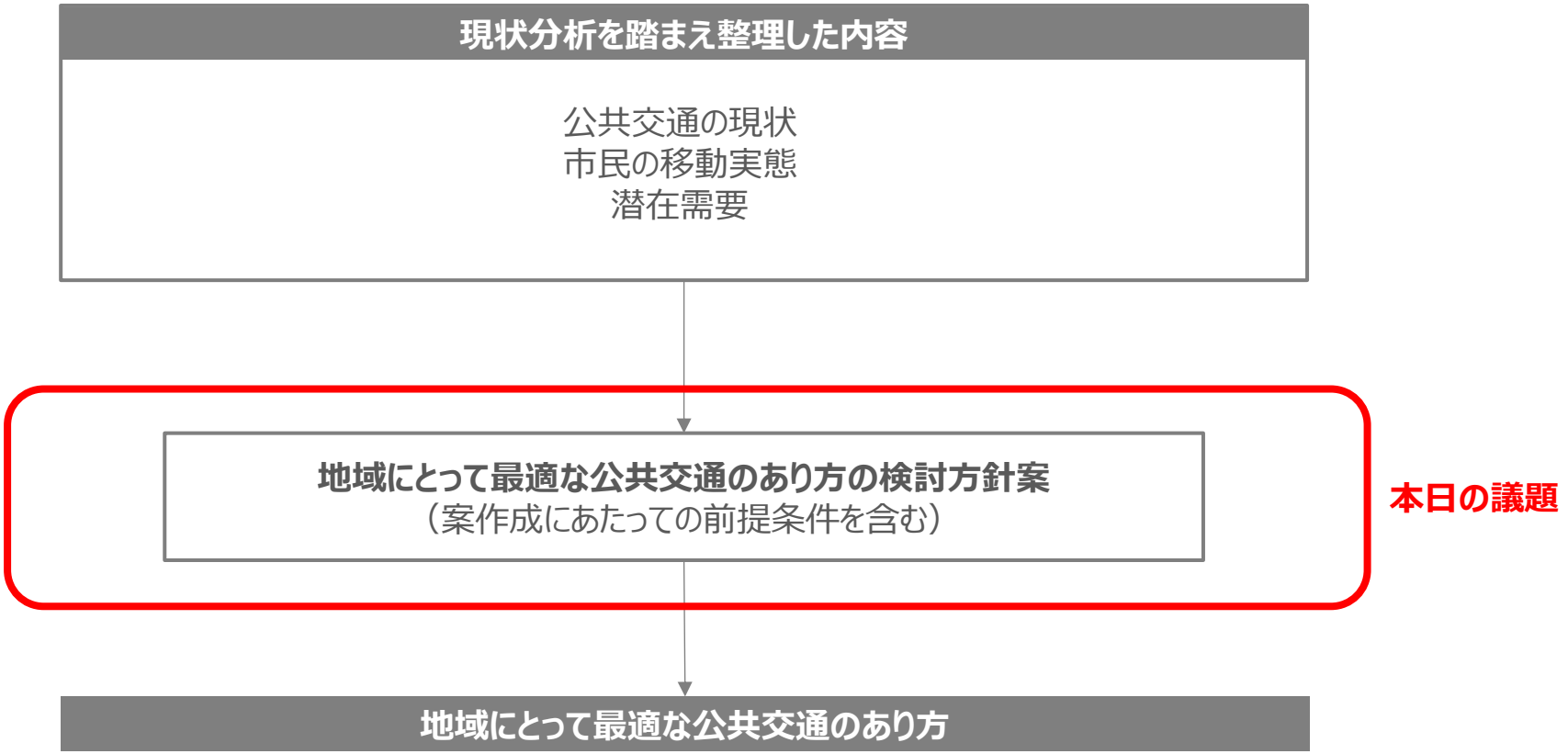
資料１

地域にとって最適な公共交通のあり方の検討方針案について

本日の意見聴取内容

- **本日は、「地域にとって最適な公共交通のあり方」そのものではなく、「あり方」検討の方向性を示す方針案に対し、小牧市地域公共交通会議としての意見をいただく**

■本日の意見聴取内容



検討の背景：小牧市の地域公共交通が目指す姿

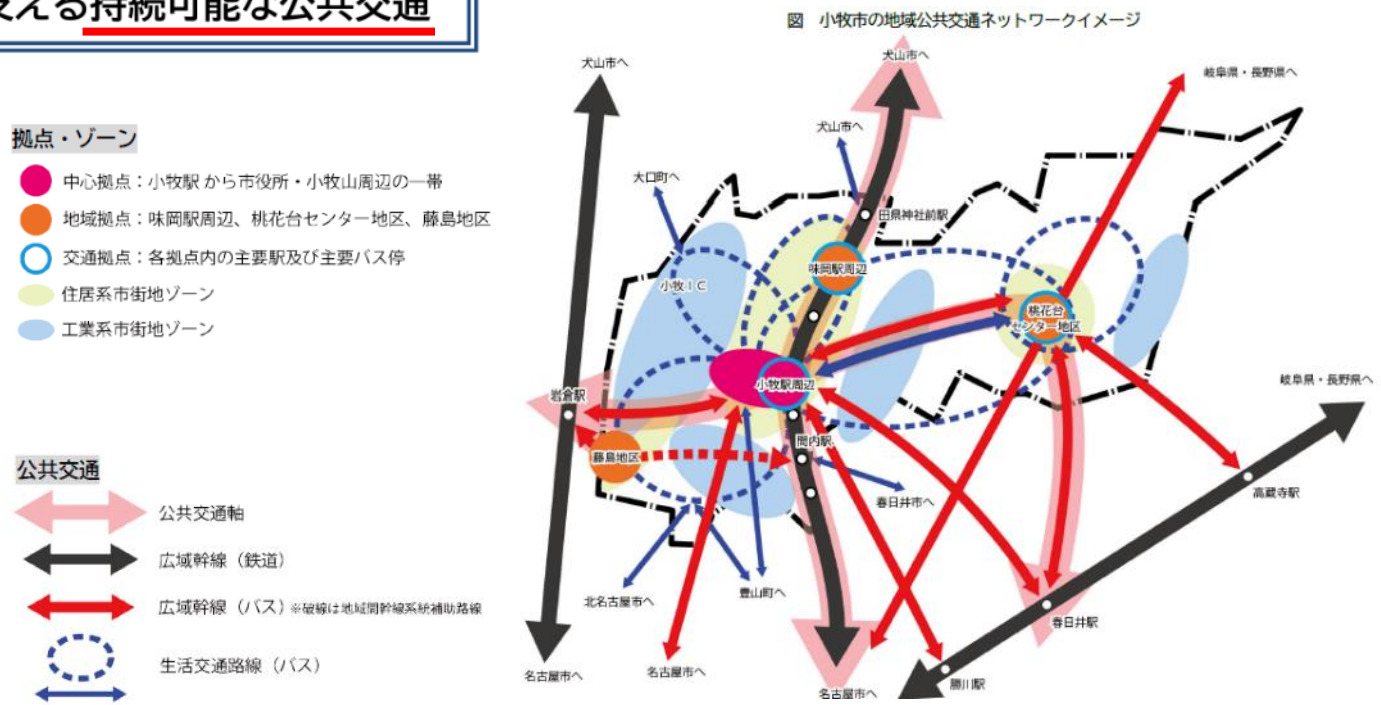
- **令和７年３月に策定した小牧市地域公共交通計画では、「持続可能な公共交通」を小牧市の地域公共交通が目指す姿に設定**
- **目指す姿に向け、市、交通事業者、公共交通利用促進協議会が連携し計画に位置付けられた事業を実施**

■小牧市地域公共交通計画で掲げる＜小牧市の地域公共交通が目指す姿＞

＜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

図　小牧市の地域公共交通ネットワークイメージ



出典：小牧市地域公共交通計画

検討の背景：地域公共交通を取り巻く問題（全国）

● **人口減少や担い手不足、バス路線の廃止など地域公共交通を取り巻く状況は全国的厳しい状況**

現状認識・課題等

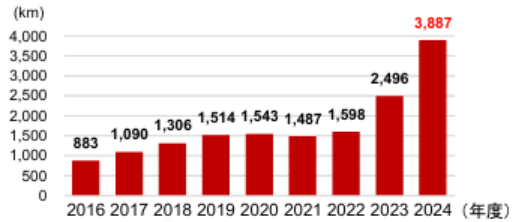
○ **人口減少や担い手不足が深刻化**し、**バス路線の廃止が進む**ことで、**供給が減少**する一方で、**免許返納、学校・病院の統廃合等により移動の社会的需要が拡大**。
こうした需給ギャップにより、全国で**「交通空白」**が発生。

○ **「交通空白」**の課題は、単なる移動手段の不足のみならず、**家族送迎負担による可処分時間の損失や就業機会の逸失、利便性の制約による消費機会の逸失、移動手段の制約による地方誘客、観光消費の逸失、外出の制約に伴う高齢者等の健康面に与える影響からくる医療・介護負担の増大**などの**多岐に渡る「機会損失」や「国民負担」**を招く**「見えない壁」**として、**地域活力の低下、更なる人口減少という負の連鎖**につながる。

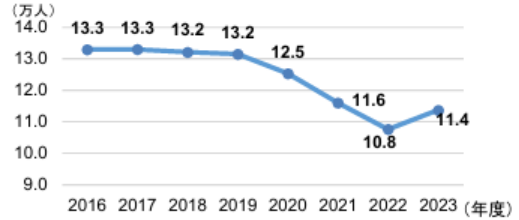
○ 地域公共交通の司令塔である**地方公共団体**（特に中小規模市町村）では、**人材・ノウハウが不足**。

＜路線廃止の状況＞ ※国土交通省物流・自動車局調べ

・路線バス：**計15,804kmの路線が廃止**（2016年度→2024年度）



＜バス運転者数の推移＞ ※国土交通省物流・自動車局調べ



対応の方向性・取組等

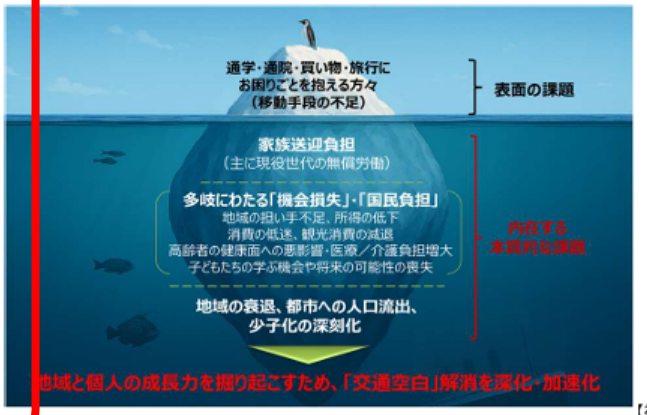
○「交通空白」解消を、**「機会損失」や「国民負担」を招く「見えない壁」を解消し、個人や地域の成長力を掘り起こし、地域の未来を切り拓く、成長戦略の一翼を担うもの**として、国土交通省「交通空白」解消本部において決定した**「「交通空白」解消に向けた取組方針2026」に基づき、全国約3,000の「交通空白」解消に道筋をつけるとともに、**2025年度から2027年度までの**「集中対策期間」の先も見据え、制度・予算・技術・人材の各面からの後押しを加速**。

○ 具体的には、以下の「５本の矢」を強力に推進。

- **2026年６月に成立した改正地域交通法**※1で創設された、地域に存在する輸送資源をフル活用する取組の推進や市町村を支援する**各種制度を全国で実装**する等の**制度的支援**
- **計画策定から実証・実装に至るまでの切れ目のない十分な財政支援**
- **「交通空白」解消・官民連携プラットフォーム**(会員数：1,836者※2)を活用した官民連携、地域連携を促進する基盤整備（全国各地でのマッチング・イベントの開催等）
- 自動運転社会実現本部との連携／**地域交通DX（COMmmmONS**※3**）等による先進技術導入の環境整備**（データ仕様の標準化等）
- **生活交通と観光交通を一体的に捉えた取組の推進**

※1) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（令和８年法律第35号） ※2) 2026年5月末時点
※3) Code for Moblity Common Society（コモンズ）：地域交通におけるデジタル活用や標準化を進めるプロジェクト

＜「交通空白」は、地域と個人の成長を阻む"見えない壁"＞



＜地域輸送資源のフル活用の事例＞



【スクールバスをデマンドバスとして活用】（岐阜県白川町）



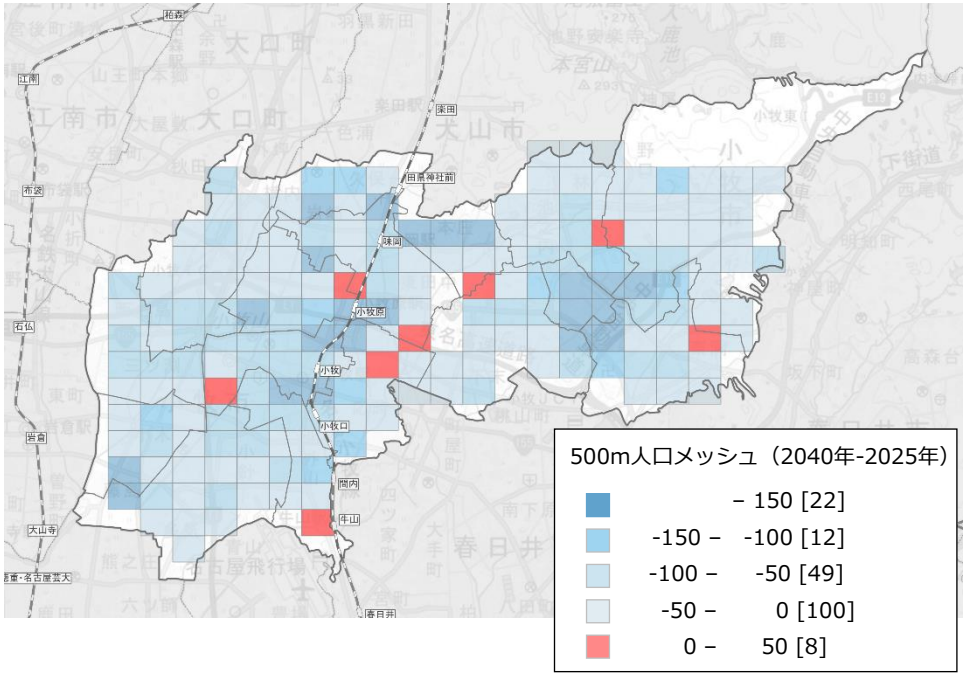
【複数のバス事業者による車両・車庫の共有】（広島県広島市）

出典：令和8年版交通政策白書（概要）

検討の背景：地域公共交通を取り巻く問題（市）

- **地域公共交通を取り巻く問題は、小牧市でも例外ではない状況**
- **人口は将来的に減少見込み、市内公共交通の利用者数は、依然としてコロナ禍前の水準には達していない状況**

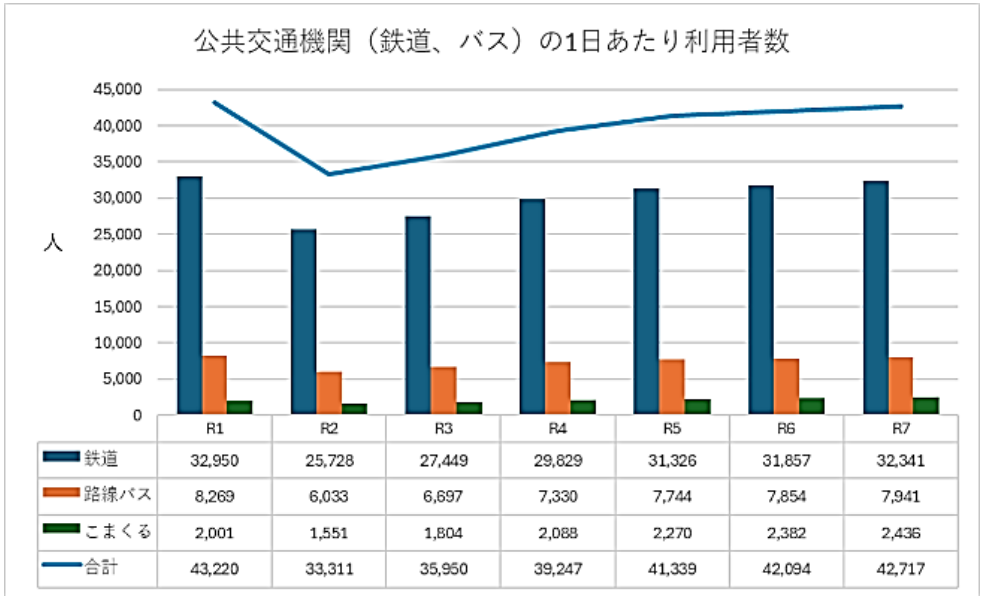
■人口減少



データ出典：国土数値情報（500mメッシュ別将来推計人口データ）

※令和2年国勢調査を基準としたメッシュ別将来推計人口

■公共交通利用者の減少（鉄道、バスの例）



	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
鉄道	32,950	25,728	27,449	29,829	31,326	31,857	32,341
路線バス	8,269	6,033	6,697	7,330	7,744	7,854	7,941
こまくる	2,001	1,551	1,804	2,088	2,270	2,382	2,436
合計	43,220	33,311	35,950	39,247	41,339	42,094	42,717

データ出典：令和8年度第6回小牧市まちづくり推進計画審議会　会議資料（抜粋）

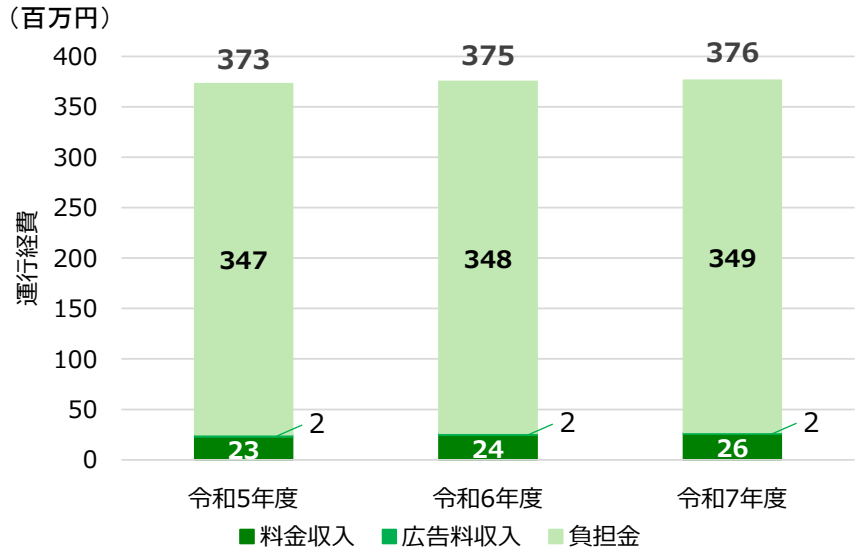
検討の背景：地域公共交通を取り巻く問題（市）

- **運転手不足の影響を受け、こまき巡回バスは運行体制を縮小**
- **こまき巡回バスは、運行経費の大部分（年間３億５千万円程度）を市が負担、今後は、人件費単価や燃料単価の上昇や車両の維持費や購入費などの車両関連費用が必要**

■公共交通の担い手不足（こまき巡回バスの例）

こまき巡回バスは、令和8年度の再編で、今後も続くと予測される運転手不足の影響から、令和8年4月から5年間の運行期間を通して確保可能な、1日あたり24人の運転手（再編前は1日あたり34人の運転手）で再編運行を開始した。

■赤字構造（こまき巡回バスの例）

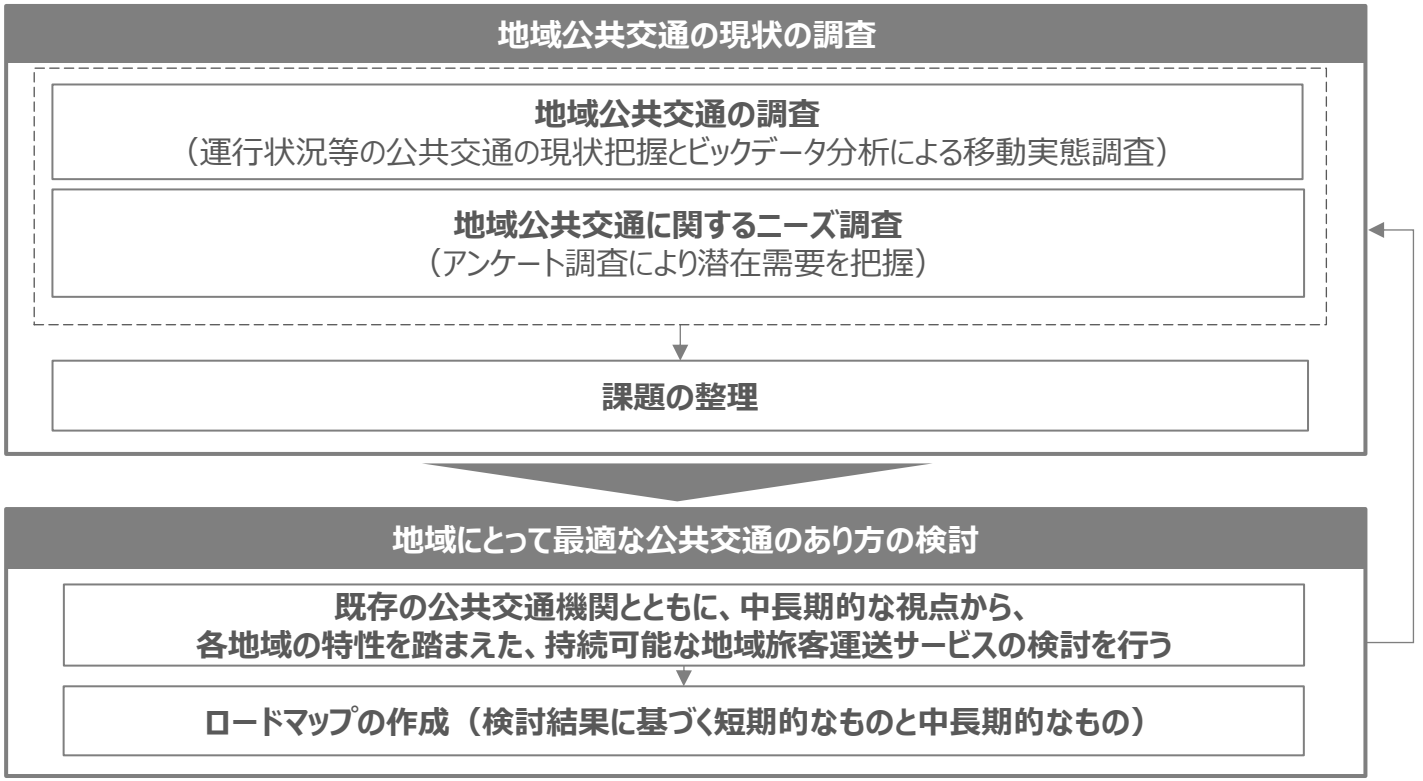


データ出典：こまき巡回バス運行負担金データ

検討の背景：市の今後の地域公共交通施策

- **市は、こうした様々な問題の中で地域を支えるため、将来的にも安定した交通サービスの確保と維持が必要との考え**
- **その上で、今後の地域公共交通政策に関しては、小牧市地域公共交通計画に掲げる目指す姿を実現するため、地域の特性や課題、ニーズに的確かつ柔軟に対応していくことが必要**
- **こうしたことから、既存の公共交通機関に新たな交通手段を加え、地域旅客運送サービスの持続可能な提供に向け、広域連携も視野に、地域にとって最適な公共交通のあり方について、今年度より検討を開始**
- **検討については、以下の手順で実施**

■検討の手順



小牧市での「地域にとって最適な公共交通のあり方」 7

- 今回の検討で、地域にとって最適な公共交通のあり方について新たに定義付け
- 小牧市版の地域にとって最適な公共交通のあり方とは、小牧市地域公共交通計画で掲げる小牧市の地域公共交通が目指す姿を具現化したものと定義

■小牧市地域公共交通計画で掲げる＜小牧市の地域公共交通が目指す姿＞（再掲）

＜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

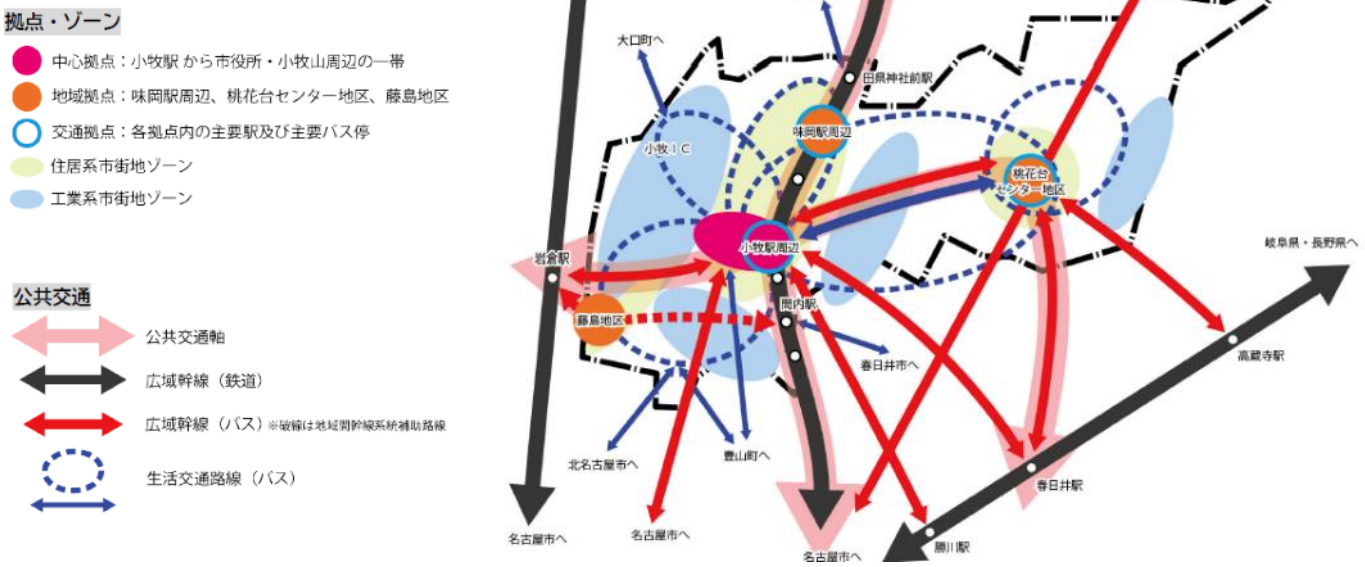


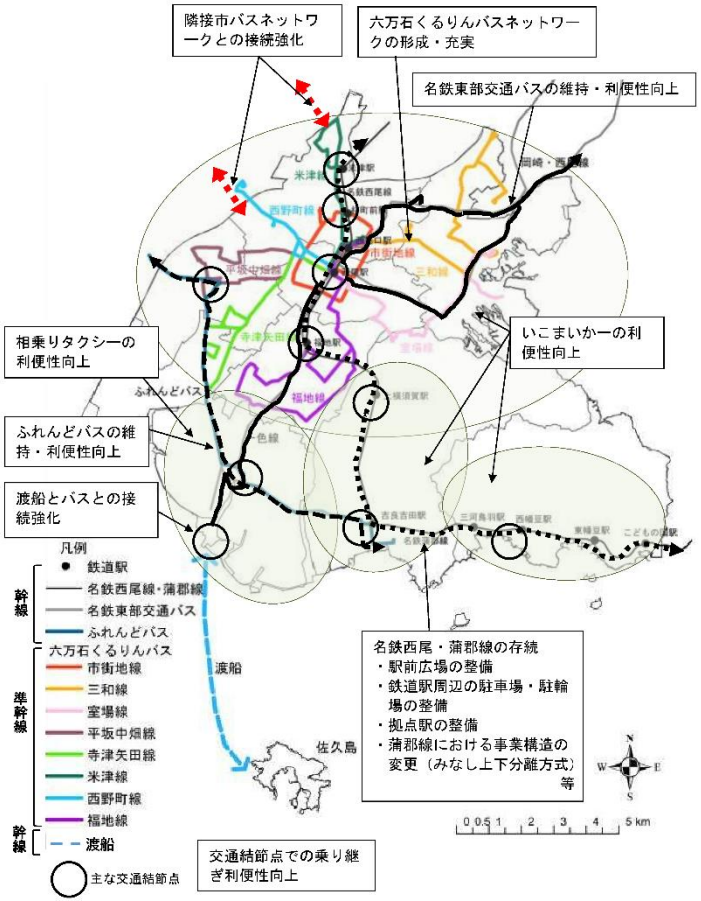
図　小牧市の地域公共交通ネットワークイメージ

出典：小牧市地域公共交通計画

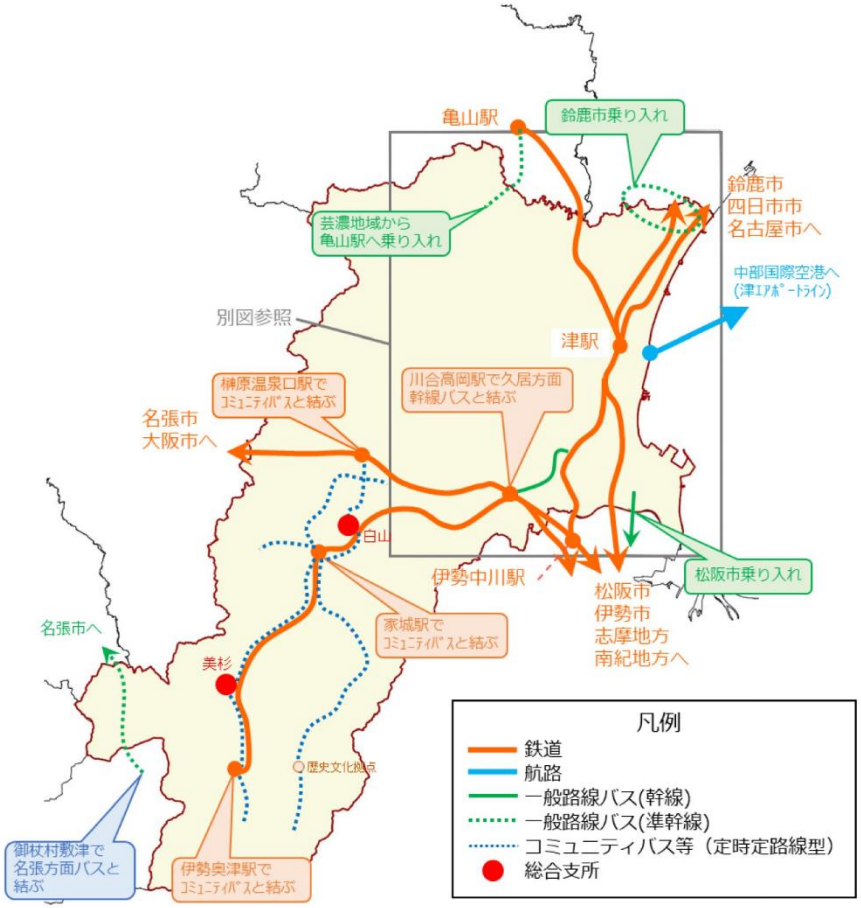
小牧市での「地域にとって最適な公共交通のあり方」8

- **目指す姿の具現化とは、地区別に、最適な交通モード（鉄道、バス、タクシー、新たな交通手段）の組み合わせを図示**

■地域にとって最適な公共交通のあり方のイメージ（他自治体の例）



出典：西尾市地域公共交通計画（令和8年3月一部改正）



出典：津市地域公共交通計画（令和8年1月）

小牧市での「地域にとって最適な公共交通のあり方」（参考） 9

- **国の基本方針では、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に関し、「公共交通全体の効率性を向上させる」「地域公共交通の利用者の利便性を向上させる」と明記**

■国の基本方針

② 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通全体の効率性を向上させるとともに、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが必要である。

出典：国土交通省　地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

A：これまでの整理結果

整理結果①　鉄道、路線バスとこまき巡回バスの競合

- **市が運行するこまき巡回バス（コミュニティバス）は、国のガイドラインで、「民間路線バスを補完し、一体となって地域の交通ネットワークの一部を形成するもの」「路線などについては、民間路線バスと実質的に競合することがないよう検討すべき」などの留意事項が定められている**
- **こまき巡回バスは、路線や運行系統（起点から終点までの路線を結ぶ経路）、運行時間帯、運賃の面で、民間路線バス、さらには鉄道と実質的な競合状態となっている**

■国ガイドライン

（1）基本的な考え方

地域の交通ネットワークの整備にあたっては、路線定期運行を基本としつつ、当該地域の特性に応じたその他のサービスを組み合わせることによって、全体として整合性のとれたネットワークを構築することが重要である。

公的資金によって支えられるコミュニティバスは、自立運営を原則とする路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業者が運行するコミュニティバス以外の路線定期運行をいう。以下同じ。）を補完し、これと一体となって当該地域の交通ネットワークの一部を形成するものであることから、その導入にあたっては、路線、区域、運行時刻等において路線バスとの整合性を図るよう十分留意する必要がある。

（2）事業計画（路線、営業区域、使用車両、停留所等）

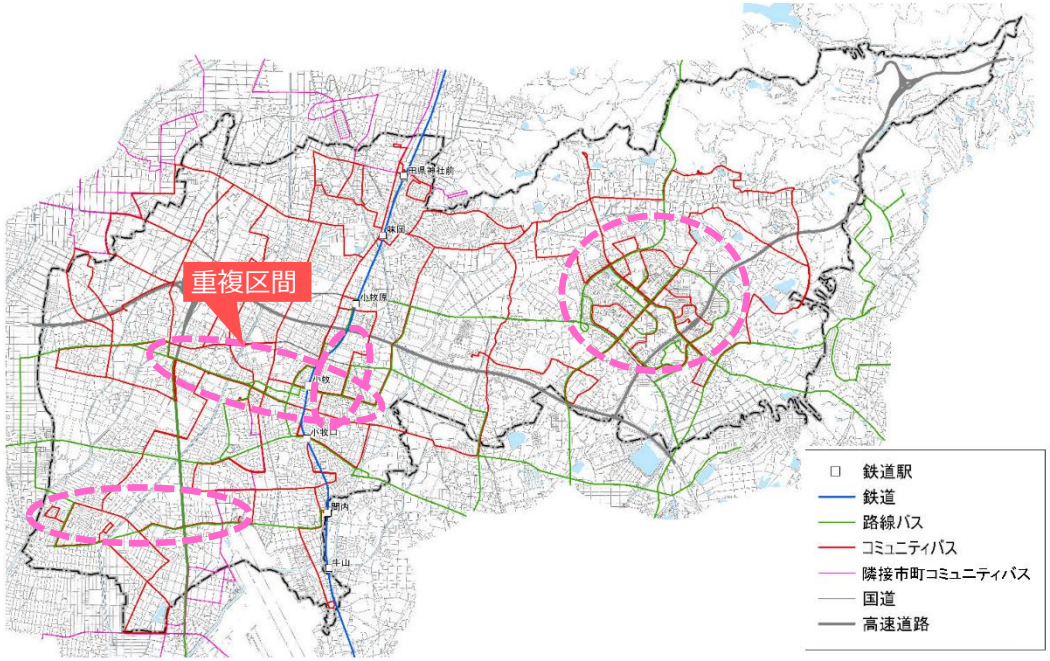
路線や区域については、導入するコミュニティバスの地域交通ネットワークにおける役割分担を明確にした上で、路線バスと実質的に競合することのないよう十分に検討すべきである。検討にあたっては、市町村等が同一地域内を運行する路線バスの運行事業者を含む関係者からヒアリングをすることが望ましい。

（中略）

停留所や乗降場所については、路線バスとの乗り継ぎを考慮して検討する必要がある。

出典：地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について
（令和6年6月30日付け国自旅第198号）
〔別添2〕コミュニティバスの導入に関するガイドラインから抜粋

■バス路線の重複区間（例示）



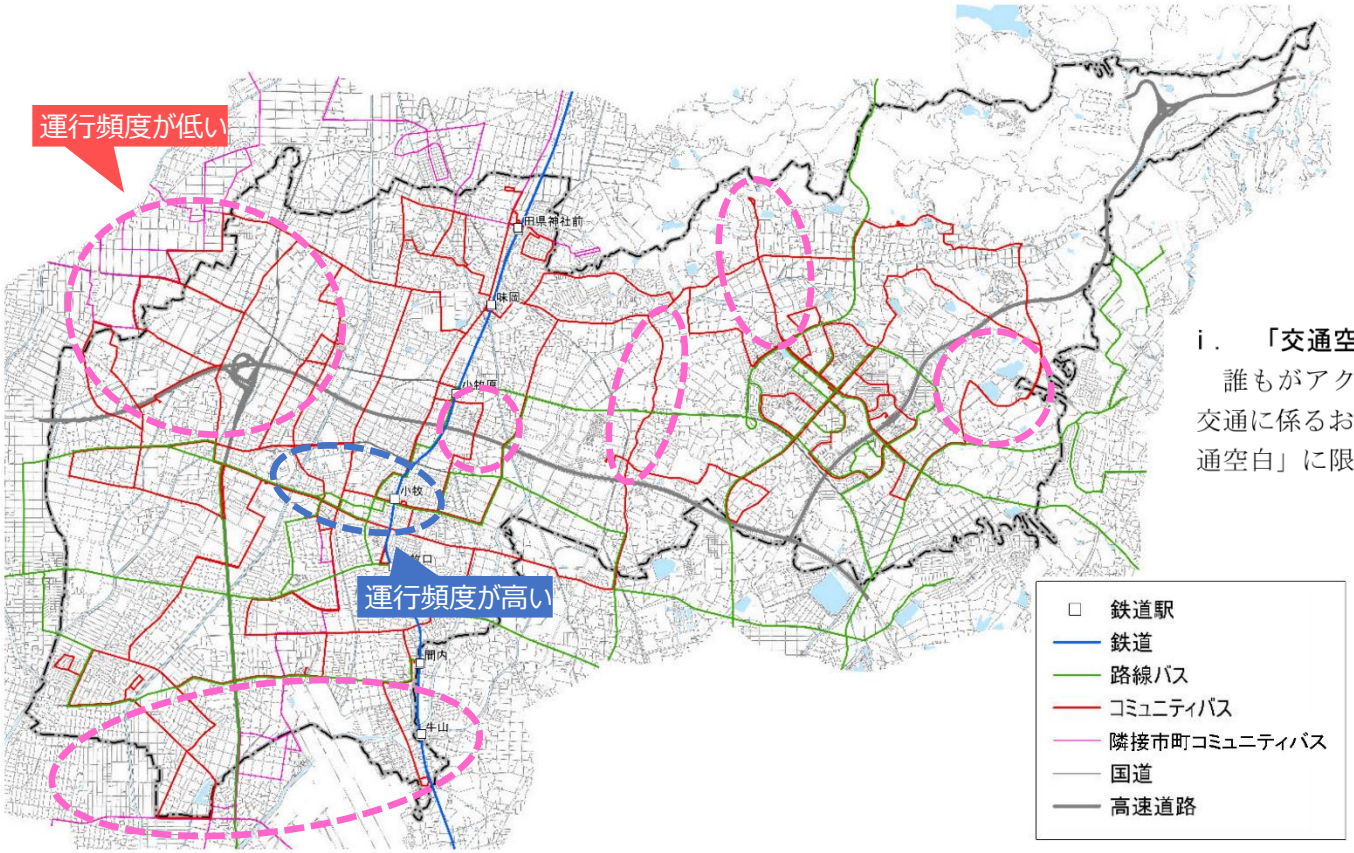
（資料：名古屋鉄道、名鉄バス、豊山町 HP、犬山市 HP、大口町 HP、北名古屋市 HP、小牧市）

出典：小牧市地域公共交通計画の図を加工

整理結果② バスの運行頻度

- **バス（路線バスとこまき巡回バス）の運行頻度は、地域によってまばらであり、一部の地域では、時間帯による交通空白が発生している**

■バスの運行頻度（例示）



（資料：名古屋鉄道、名鉄バス、豊山町 HP、犬山市 HP、大口町 HP、北名古屋市 HP、小牧市）

出典：小牧市地域公共交通計画の図を加工

ⅰ．「交通空白」の考え方

誰もがアクセスできる移動の足がない又は利用しづらいなど地域交通に係るお困りごとを抱える地域（必ずしも、地理的、空間的な「交通空白」に限らない）

出典：国土交通省「交通空白」解消に向けた取組方針2026

整理結果②（参考） 運行頻度が高い区間

● 小牧駅ー小牧市民病院間などの区間は、夜間の時間帯を除き、路線バスとこまき巡回バスが高頻度で運行

■運行頻度が高い区間（例示）

路線バス【系統63】が6～20時台まで高頻度で運行

路線バス【系統63】	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便
小牧駅（発）	6:49	7:13	7:50	8:27	9:08	9:48	10:08	10:48	11:08	11:48	12:08	12:48
小牧市民病院	6:55	7:20	7:57	8:34	9:15	9:55	10:15	10:55	11:15	11:55	12:15	12:55
岩倉駅（着）	7:15	7:40	8:17	8:54	9:32	10:12	10:32	11:12	11:32	12:12	12:32	13:12

	13便	14便	15便	16便	17便	18便	19便	20便	21便	22便	23便
小牧駅（発）	13:08	13:58	14:58	15:48	16:08	16:48	17:24	17:58	18:38	19:20	20:10
小牧市民病院	13:15	14:05	15:05	15:55	16:15	16:55	17:31	18:05	18:45	19:26	20:16
岩倉駅（着）	13:32	14:22	15:22	16:12	16:32	17:19	17:57	18:32	19:06	19:44	20:31

3 藤島市之久田線（KH）

		平日 1便	土日祝	平日 2便	土日祝	3便	4便	5便	6便	7便	8便	平日 9便	土日祝	平日 10便	土日祝
1	小牧駅	6:45	6:57	8:09	8:16	9:35	10:51	12:07	13:22	14:37	15:52	17:09	17:10	18:30	18:24
2	ラピオ前	6:48	7:00	8:12	8:19	9:38	10:54	12:10	13:25	14:40	15:55	17:12	17:13	18:33	18:27
3	市民会館南	6:49	7:01	8:13	8:20	9:39	10:55	12:11	13:26	14:41	15:56	17:13	17:14	18:34	18:28
4	メナード美術館前	6:51	7:03	8:15	8:22	9:41	10:57	12:13	13:28	14:43	15:58	17:15	17:16	18:36	18:30
5	小牧市民病院	6:53	7:05	8:17	8:24	9:43	10:59	12:15	13:30	14:45	16:00	17:17	17:18	18:38	18:32
6	小牧山前	6:56	7:08	8:20	8:27	9:46	11:02	12:18	13:33	14:48	16:03	17:20	17:21	18:41	18:35
7	小牧市役所	6:57	7:09	8:21	8:28	9:47	11:03						17:22	18:42	18:36
8	小牧中学校前	6:59	7:11	8:23	8:30	9:49	11						24	18:44	18:38
9	川西	7:00	7:12	8:24	8:31	9:50	11:06	12:22	13:37	14:52	16:07	17:24	17:25	18:45	18:39
10	小木一丁目	7:05	7:17	8:29	8:36	9:55	11:11	12:27	13:42	14:57	16:12	17:29	17:30	18:50	18:44

こまき巡回バス【3藤島市之久田線】が6～18時台まで高頻度で運行

出典：こまき巡回バス路線図・時刻表（抜粋）

整理結果②（参考） 運行頻度が低い区間

- こまき巡回バスが１系統のみ運行する区間は、約２時間に１本の運行頻度に留まる

■運行頻度が低い区間（例示）

17 18 池之内上末線　高根下末線

			平日 1便	土日祝 1便	平日 2便	土日祝 2便	3便	4便	5便	平日 6便	土日祝 6便	平日 7便	土日祝 7便
17 小牧勤労センター→桃花台センター（上）	17	小牧勤労センター	6:40	6:57	8:37	8:40	10:24	12:23	14:07	15:54	15:54	17:50	17:38
	16	上末	6:42	6:59	8:39	8:42	10:26	12:25	14:09	15:56	15:56	17:52	17:40
	15	上末北	6:43	7:00	8:40	8:43	10:27	12:26	14:10	15:57	15:57	17:53	17:41
	14	本庄南	6:44	7:01	8:41	8:44	10:28	12:27	14:11	15:58	15:58	17:54	17:42
	13	陣配	6:46	7:03	8:43	8:46	10:30	12:29	14:13	16:00	16:00	17:56	17:44
	12	グリーンハイツ前	6:47	7:04	8:44	8:47	10:31	12:30	14:14	16:01	16:01	17:57	17:45
	11	池之内西	6:48	7:05	8:45	8:48	10:32	12:31	14:15	16:02	16:02	17:58	17:46
	10	池之内北	6:49	7:06	8:46	8:49	10:33	12:32	14:16	16:03	16:03	17:59	17:47
	9	林西山	6:53	7:08	8:51	8:51	10:35	12:34	14:18	16:05	16:05	18:04	17:49
	8	池之内北	6:54	7:09	8:52	8:52	10:36	12:35	14:19	16:06	16:06	18:05	17:50
	7	池之内会館北	6:55	7:10	8:53	8:53	10:37	12:36	14:20	16:07	16:07	18:06	17:51
	6	東山	6:56	7:11	8:54	8:54	10:38	12:37	14:21	16:08	16:08	18:07	17:52
	5	池之内東	6:57	7:12	8:55	8:55	10:39	12:38	14:22	16:09	16:09	18:08	17:53
	4	林向山	7:00	7:15	8:58	8:58	10:42	12:41	14:25	16:12	16:12	18:11	17:56
	3	篠岡児童館前	7:02	7:17	9:00	9:00	10:44	12:43	14:27	16:14	16:14	18:13	17:58
	2	桃花台センター（下）	7:03	7:18	9:02	9:02	10:46	12:45	14:29	16:16	16:16	18:15	18:00
	1	**桃花台センター（上）**	**7:06**	**7:21**	**9:05**	**9:05**	**10:49**	**12:48**	**14:32**	**16:19**	**16:19**	**18:18**	**18:03**
18 桃花台センター（上）→小牧勤労センター→桃花台センター（上）	1	**桃花台センター（上）**	**7:06**	**7:21**	**9:05**	**9:05**	**10:49**	**12:48**	**14:32**	**16:19**	**16:19**		
	2	高根北	7:09	7:24	9:08	9:08	10:52	12:51	14:35	16:22	16:22		
	3	高根	7:10	7:25	9:09	9:09	10:53	12:52	14:36	16:23	16:23		
	4	高根三丁目北	7:11	7:26	9:10	9:10	10:54	12:53	14:37	16:24	16:24		
	5	高根会館前	7:12	7:27	9:11	9:11	10:55	12:54	14:38	16:25	16:25		
	6	下末東	7:16	7:31	9:15	9:15	10:59	12:58	14:42	16:29	16:29		
	7	上末南	7:19	7:33	9:17	9:17	11:01	13:00	14:44	16:32	16:31		
	8	小牧勤労センター	7:30	7:38	9:22	9:22	11:06	13:05	14:49	16:43	16:36		
	7	上末南	7:32	7:40	9:24	9:24	11:08	13:07	14:51	16:45	16:38		
	6	下末東	7:35	7:42	9:26	9:26	11:10	13:09	14:53	16:48	16:40		
	5	高根会館前	7:41	7:47	9:31	9:31	11:15	13:14	14:58	16:54	16:45		
	4	高根三丁目北	7:42	7:48	9:32	9:32	11:16	13:15	14:59	16:55	16:46		
	3	高根	7:43	7:49	9:33	9:33	11:17	13:16	15:00	16:56	16:47		
	2	高根北	7:44	7:50	9:34	9:34	11:18	13:17	15:01	16:57	16:48		
	1	**桃花台センター（上）**	**7:48**	**7:54**	**9:38**	**9:38**	**11:22**	**13:21**	**15:05**	**17:01**	**16:52**		

17池之内上末線のみが運行する区間：９時台、11時台などの運行がない

18高根下末線のみが運行する区間：８時台、11時台などの運行がない、

出典：こまき巡回バス路線図・時刻表（抜粋）

整理結果③　移動にかかるコスト

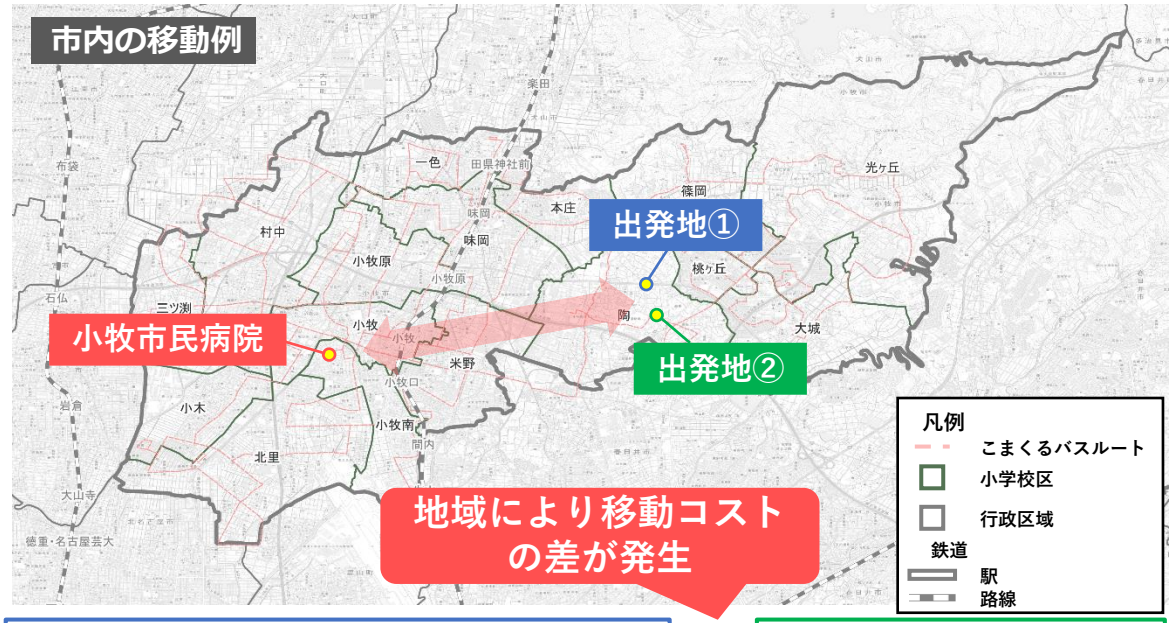
- **路線バスとこまき巡回バスでは設定運賃が異なり、年齢や地域によって人の移動に発生するコストに差が生まれている**

■設定運賃と移動コスト（例示）

こまき巡回バス
・1日200円(小学生100円)
・満65歳以上・未就学児は無料

年齢により移動コストの差が発生

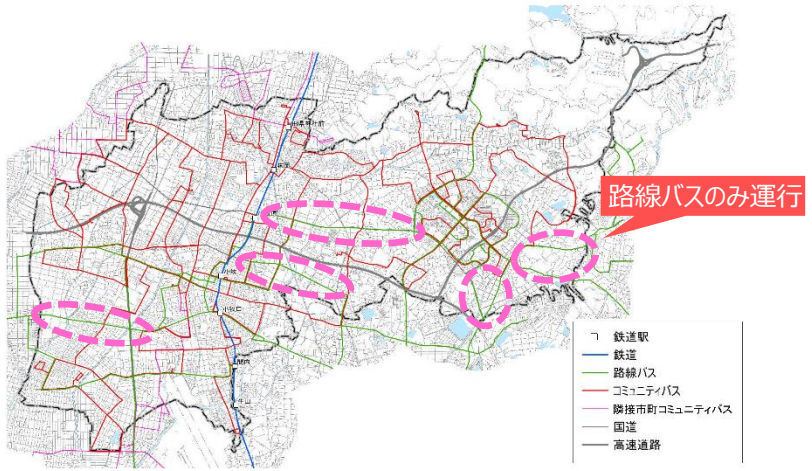
路線バス（名鉄バス）
距離(区間)に応じた運賃
例：小牧駅～小木口
　　片道　大人320円／小児160円



出発地①の場合
ピーチバス：往復600円＋こまくる：1日200円
⇒往復800円

出発地②の場合
こまき巡回バス：1日200円
⇒往復200円

■路線バスでの移動が必要となる区間（例示）



（資料：名古屋鉄道、名鉄バス、豊山町 HP、犬山市 HP、大口町 HP、北名古屋市 HP、小牧市）

出典：小牧市地域公共交通計画の図を加工

整理結果④　こまき巡回バスの広域化と長大化

- **平成10年３月の運行開始当時は運行していない区間も存在**

■平成10年３月当時、バスの運行がない区間（例示）

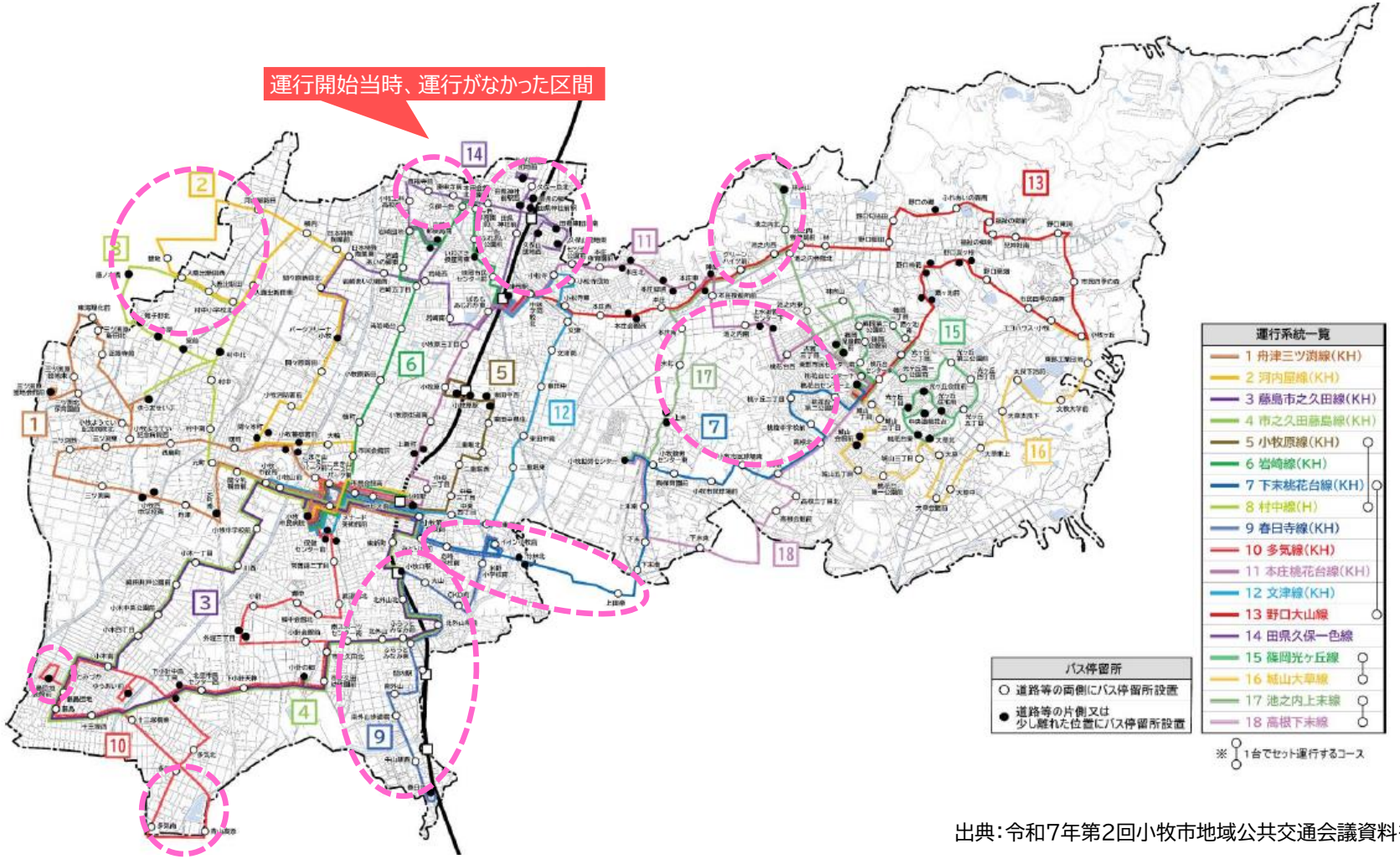


出典：こまき巡回バスコース図をもとに加工

整理結果④　こまき巡回バスの広域化と長大化

- 平成27年度再編より、半径500mを利用圏域としバス停を設置
- 現在は、市人口の９割以上をカバーするまで路線が広域化

■平成10年３月当時にバスの運行がなかった区間の令和８年４月時点の状況（例示）



出典：令和7年第2回小牧市地域公共交通会議資料をもとに加工

整理結果④　こまき巡回バスの広域化と長大化

- 路線の広域化に伴い、運行系統（起点から終点までの路線を結ぶ経路）は長大化
- R8再編では、平均運行距離：10.5km→14.0km　平均運行間隔：1時間17分→1時間36分

■令和８年４月の再編前後での運行距離と平均運行間隔の変化

系統名		運行距離	平均運行間隔	
H1	舟津線	8.5km	1時間26分	
H2	三ツ渕北線	10.6km	1時間24分	
2	河内屋線	14.4km	1時間10分	
3	藤島線	15.9km	1時間19分	
4	市之久田線	9.6km	1時間10分	
5	小牧原線	5.5km	1時間11分	
6	岩崎線	13.5km	1時間11分	
7	桃花台線	9.4km	1時間22分	
H3	村中線	11.6km	1時間26分	
H5	春日寺線	15.8km	1時間11分	
H6	多気線	19.9km	1時間22分	
11	味岡桃花台線	20.7km	1時間26分	
12	文津線	14.5km	1時間17分	
13	野口大山線	12.9km	1時間20分	
A1	田県線	7.3km	1時間25分	
A2	久保一色線	5.0km	1時間25分	
A3	岩崎原線	7.3km	1時間25分	
T1	篠岡光ヶ丘線	8.1km	1時間15分	
T2	城山大草線	7.2km	1時間16分	
T3	池之内上末線	8.3km	1時間15分	
T4	高根線	5.0km	1時間16分	
1	小牧駅市役所線	2.7km	39分	廃線
H4	間々原線	8.5km	1時間31分	廃線

系統名		運行距離	平均運行間隔
1	舟津三ツ渕線(KH)	16.9km	1時間30分
2	河内屋線(KH)	19.3km	1時間49分
3	藤島市之久田線(KH)	14.0km	1時間17分
4	市之久田藤島線(KH)	14.0km	1時間20分
5	小牧原線(KH)	8.3km	1時間42分
6	岩崎線(KH)	16.6km	1時間29分
7	下末桃花台線(KH)	11.5km	1時間42分
8	村中線(H)	11.2km	1時間44分
9	春日寺線(KH)	17.9km	1時間36分
10	多気線(KH)	23.4km	1時間54分
11	本庄桃花台線(KH)	21.4km	1時間48分
12	文津線(KH)	14.9km	1時間30分
13	野口大山線	12.9km	1時間43分
14	田県久保一色線	13.6km	1時間10分
15	篠岡光ヶ丘線	8.7km	1時間34分
16	城山大草線	7.2km	1時間31分
17	池之内上末線	8.3km	1時間48分
18	高根下末線	11.4km	1時間48分

※1　車両1台でセット運行する路線

※2　7と13は車両2台でセット運行

出典：小牧市資料

整理結果④　こまき巡回バスの広域化と長大化

- R8再編で、運行系統は２系統が廃止、一部の系統を統合
- 運行上設定している便数は、多くの系統が１～４便の減便、運行時間帯も短縮

■令和８年４月の再編前後での便数と運行時間帯の変化

系統名		便数	運行時間帯	
H1	舟津線	9便	7時40分台～19時30分台	
H2	三ツ渕北線	9便	7時10分台～19時00分台	
2	河内屋線	11便	6時40分台～19時10分台	
3	藤島線	10便	6時20分台～19時20分台	
4	市之久田線	11便	7時00分台～19時20分台	
5	小牧原線	11便	7時20分台～19時30分台	
6	岩崎線	12便	6時40分台～19時30分台	
7	桃花台線	11便	6時40分台～20時10分台	
H3	村中線	9便	6時50分台～19時30分台	
H5	春日寺線	10便	7時30分台～18時30分台	
H6	多気線	9便	7時10分台～18時50分台	
11	味岡桃花台線	10便	7時10分台～20時20分台	
12	文津線	10便	7時00分台～19時50分台	
13	野口大山線	11便	6時40分台～20時10分台	
A1	田県線	9便	7時10分台～18時50分台	
A2	久保一色線	9便	6時50分台～18時20分台	
A3	岩崎原線	9便	7時30分台～19時10分台	
T1	篠岡光ヶ丘線	9便	6時50分台～17時20分台	
T2	城山大草線	10便	6時30分台～18時10分台	
T3	池之内上未線	10便	6時30分台～18時10分台	
T4	高根線	10便	6時50分台～18時30分台	
1	小牧駅市役所線	39便	7時10分台～20時00分台	廃線
H4	間々原線	9便	7時20分台～19時40分台	廃線

系統名		便数	運行時間帯
1	舟津三ツ渕線(KH)	8便	7時40分台～18時30分台
2	河内屋線(KH)	8便	6時50分台～20時20分台
3	藤島市之久田線(KH)	10便	7時10分台～19時50分台
4	市之久田藤島線(KH)	10便	6時30分台～19時40分台
5	小牧原線(KH)	7便	7時30分台～18時20分台
6	岩崎線(KH)	10便	6時10分台～19時30分台
7	下末桃花台線(KH)	8便	6時50分台～19時20分台
8	村中線(H)	6便	8時10分台～17時30分台
9	春日寺線(KH)	8便	7時30分台～19時00分台
10	多気線(KH)	7便	6時50分台～18時50分台
11	本庄桃花台線(KH)	8便	7時10分台～19時50分台
12	文津線(KH)	9便	6時00分台～19時50分台
13	野口大山線	8便	6時40分台～19時20分台
14	田県久保一色線	9便	6時50分台～18時20分台
15	篠岡光ヶ丘線	8便	6時30分台～18時00分台
16	城山大草線	8便	6時50分台～17時30分台
17	池之内上未線	7便	6時50分台～18時20分台
18	高根下未線	6便	7時10分台～17時10分台

※1　車両1台でセット運行する路線

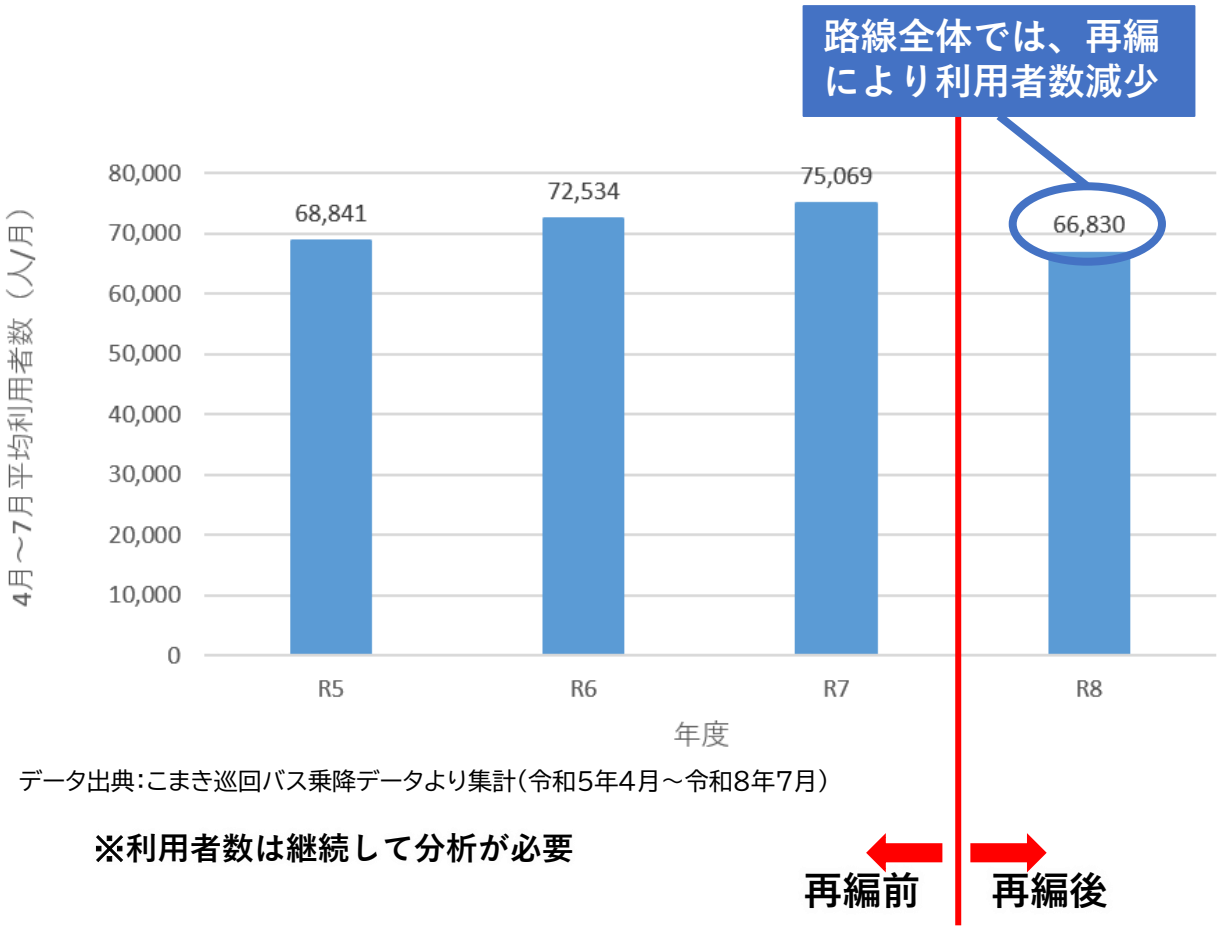
※2　7と13は車両2台でセット運行

出典：小牧市資料

整理結果④　こまき巡回バスの広域化と長大化

- 近年増加傾向だったこまき巡回バスの延べ利用者数は再編後に減少
- 理由は、多くのコースを名鉄小牧駅と小牧市民病院の双方を経由するなど、こまき巡回バス間の乗り継ぎ回数を減らした結果、乗り継ぎ毎にカウントしていた利用者数が減少
- 上記に加え、運行系統の長大化により、総便数が減少したことも利用者数に影響したと推測

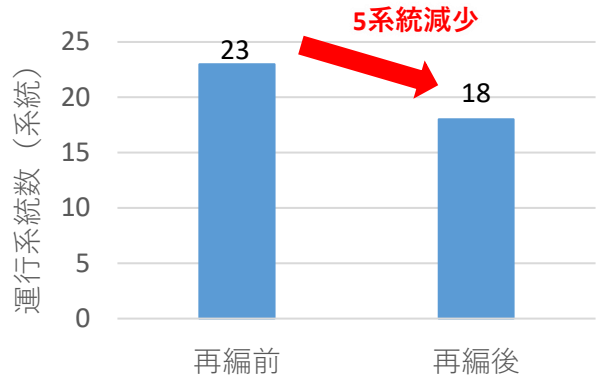
■再編前後の年度別利用者数



データ出典：こまき巡回バス乗降データより集計（令和5年4月～令和8年7月）

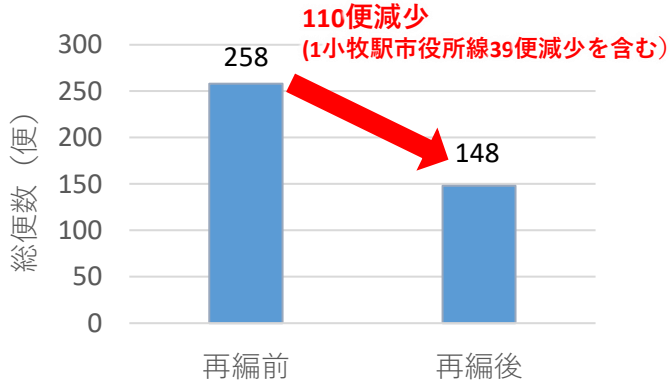
※利用者数は継続して分析が必要

■再編前後の運行系統数比較



データ出典：こまき巡回バス路線図より集計

■再編前後の総便数比較

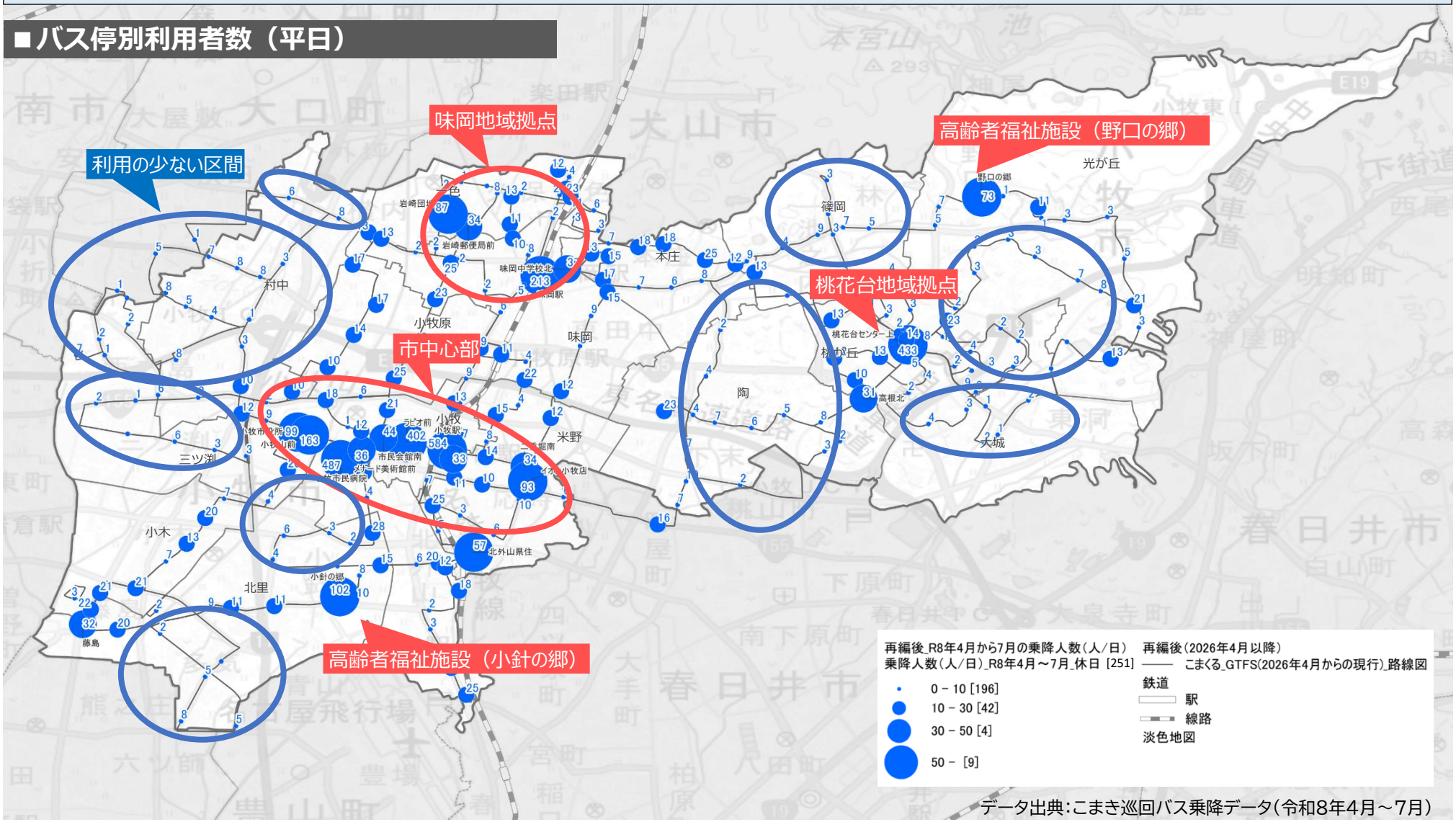


データ出典：こまき巡回バス時刻表より集計

整理結果⑤　こまき巡回バスの利用実態

- こまき巡回バスは、一部区間（市中心部、地域拠点、高齢者福祉施設など）に利用が集中
- 一方で、１日の利用者数が数人に留まる区間も存在

■バス停別利用者数（平日）

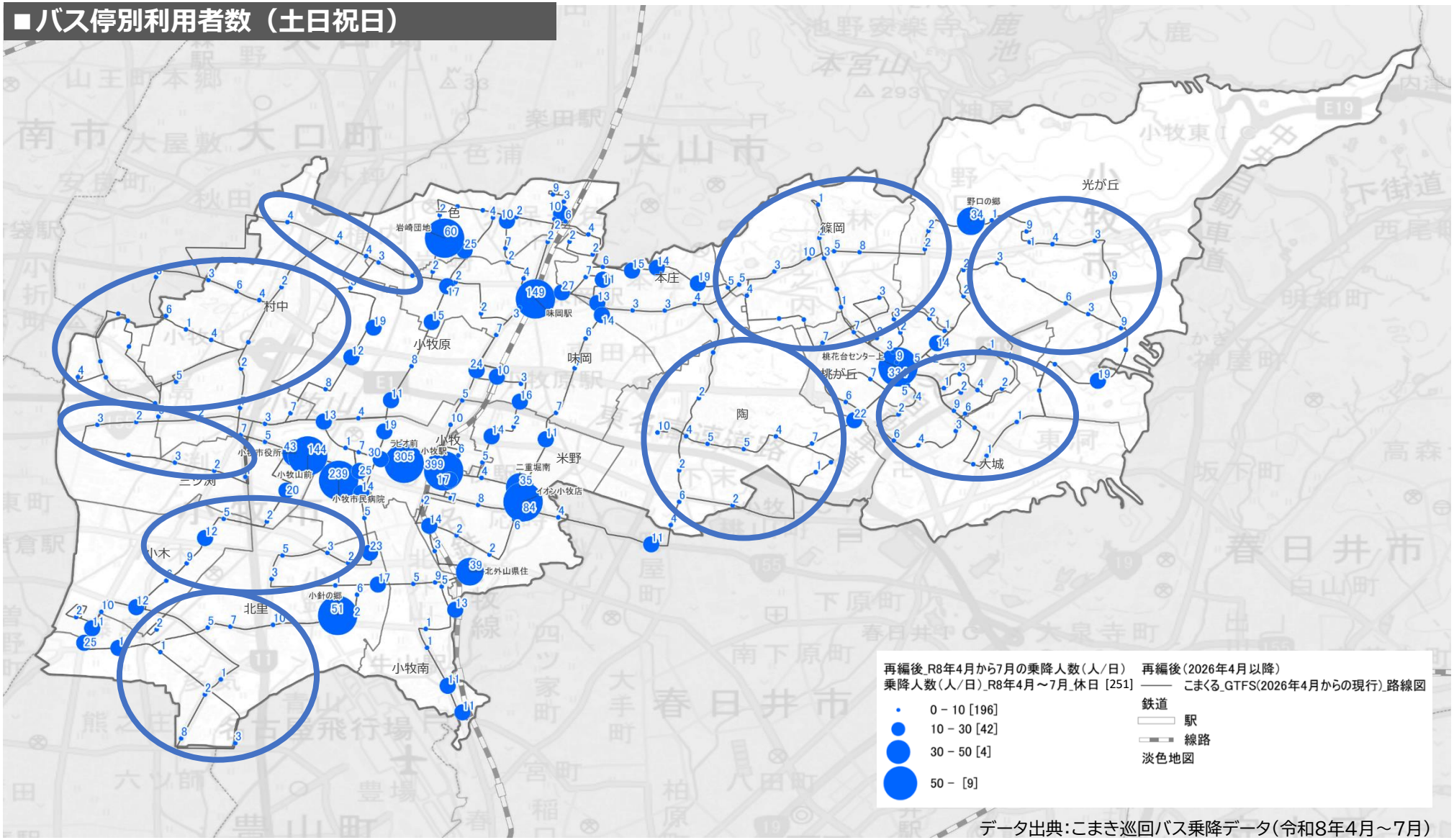


データ出典：こまき巡回バス乗降データ（令和8年4月～7月）

整理結果⑤　こまき巡回バスの利用実態

- **土日祝日は、平日と比較すると１日の利用者数が数人に留まる区間が広く存在**

■バス停別利用者数（土日祝日）

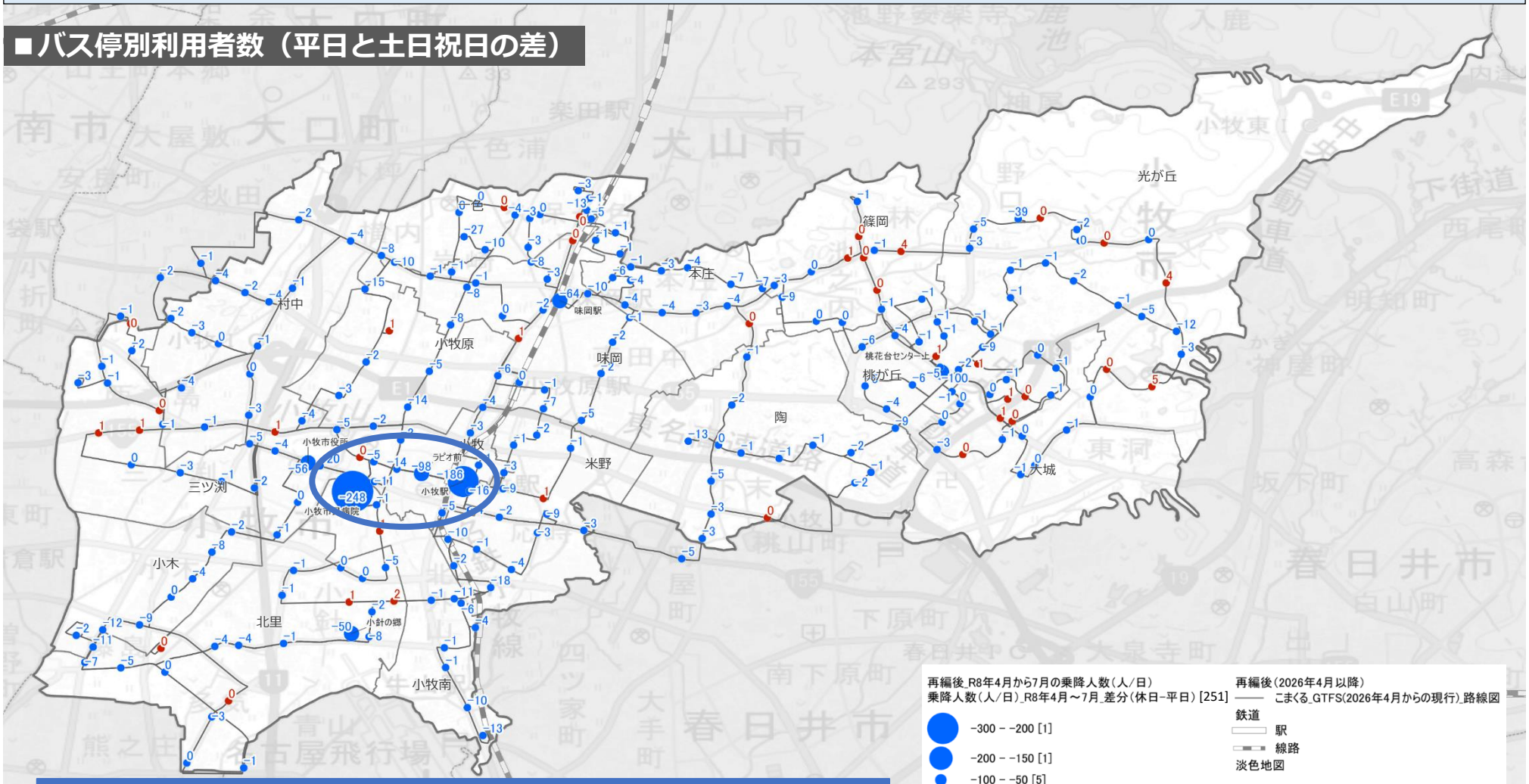


データ出典：こまき巡回バス乗降データ（令和8年4月～7月）

整理結果⑤　こまき巡回バスの利用実態

- 小牧駅と小牧市民病院では、平日と土日祝日の差が大きい
- 全体的に土日祝日の方が利用が少ない傾向

■バス停別利用者数（平日と土日祝日の差）



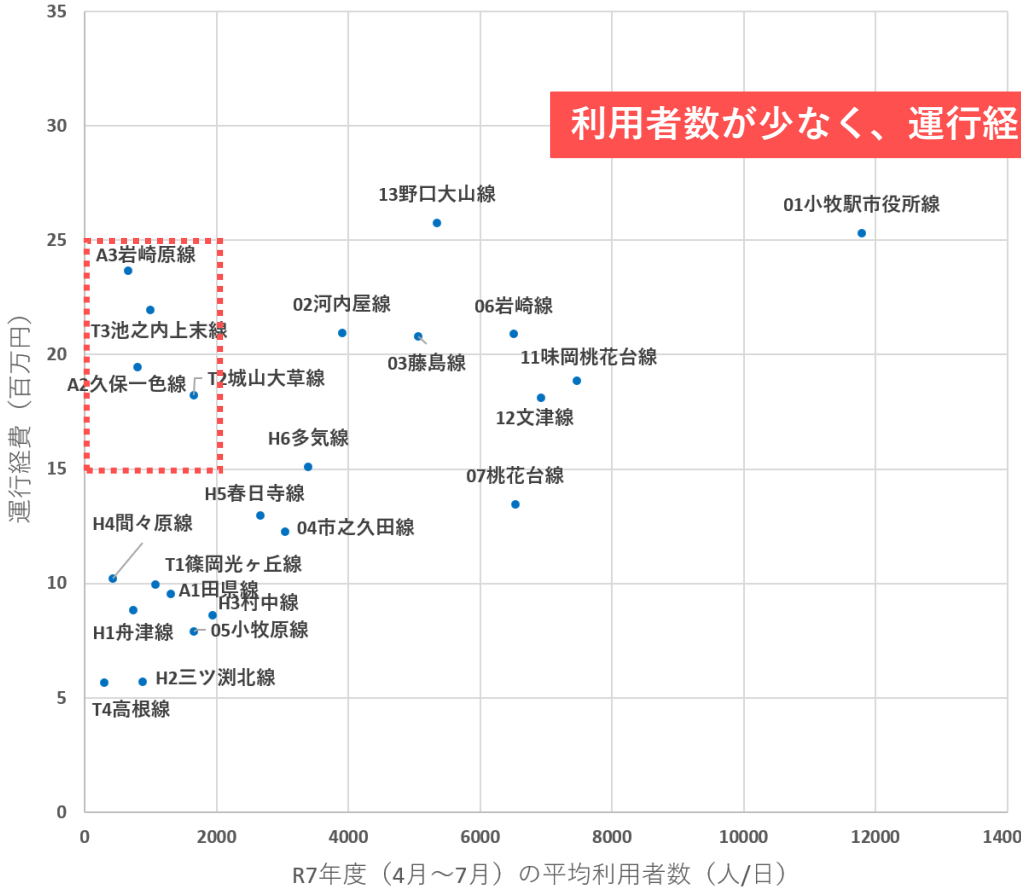
小牧駅・小牧市民病院の平休差分が大きい
⇒土日祝日にも多く利用されているが、平日の利用が非常に多い

データ出典：こまき巡回バス乗降データ（令和8年4月～7月）

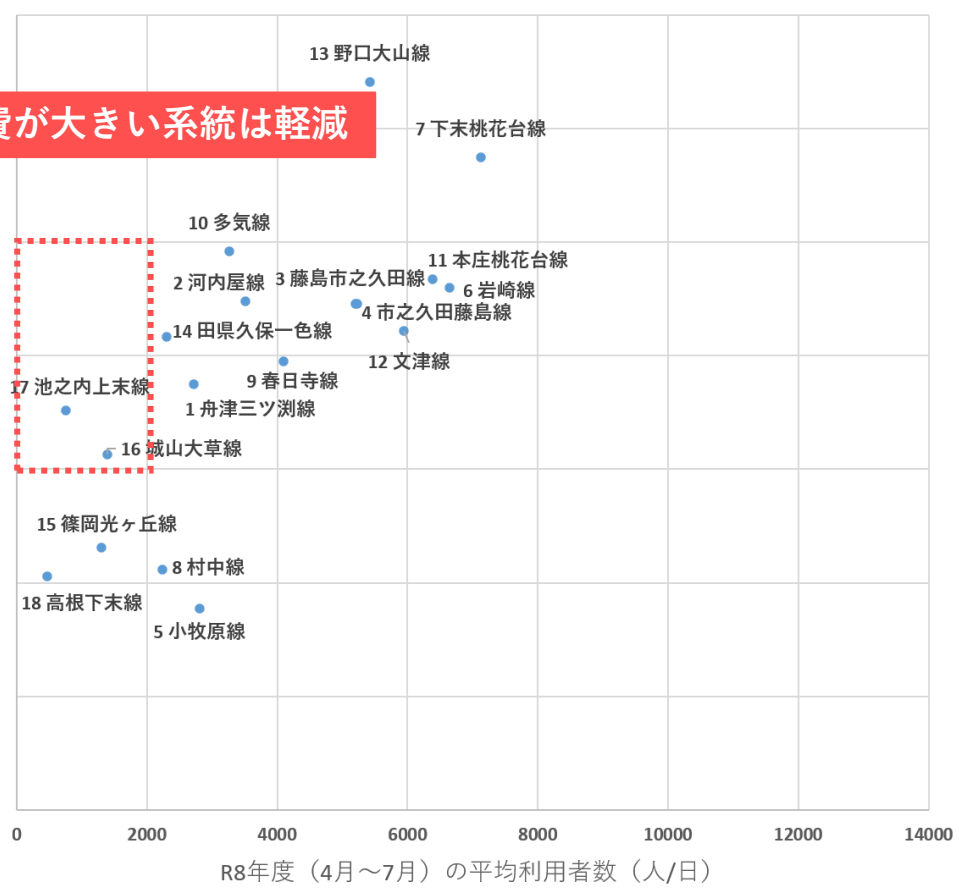
整理結果⑤　こまき巡回バスの利用実態

- こまき巡回バスの運行経費と利用者数の関係性を整理
- R8再編で利用者数が少なく、運行経費が大きい系統は改善されたが、依然として系統の運行経費にバラつきがある状況

■再編前



■再編後

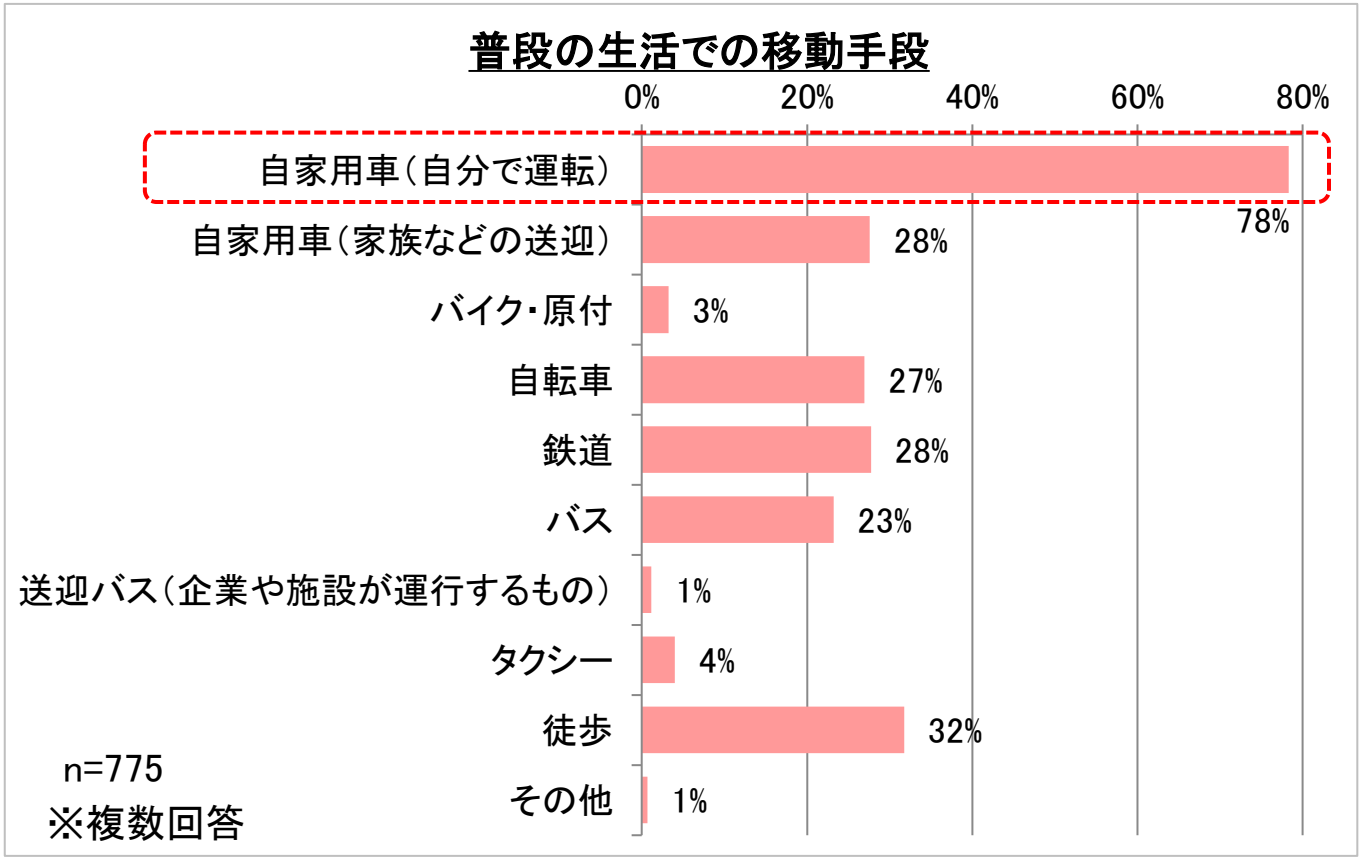


利用者数が少なく、運行経費が大きい系統は軽減

データ出典：こまき巡回バス運行負担金データ
こまき巡回バス乗降データ（令和7年4月～令和8年7月）

整理結果⑥　市民の移動実態

- **普段の生活での移動手段は、自家用車（自分で運転）が選択される傾向**

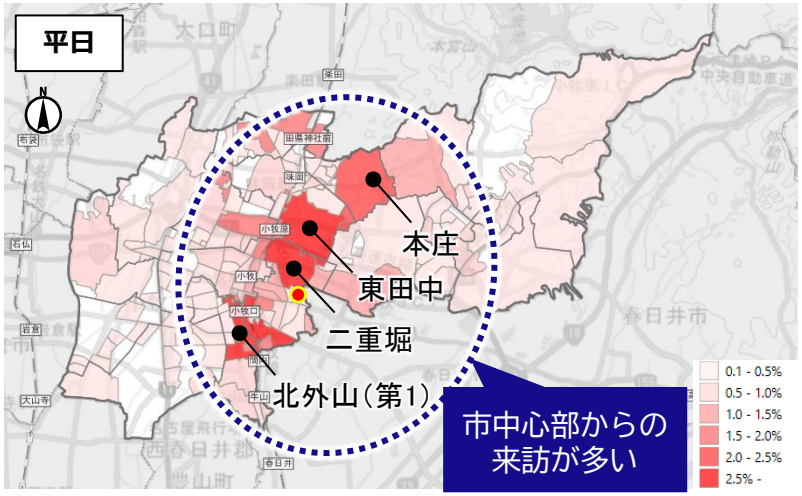


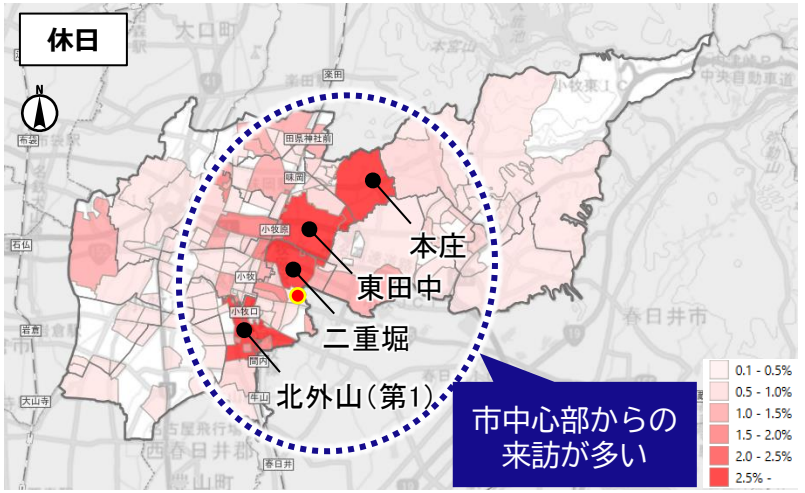
出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑥　市民の移動実態

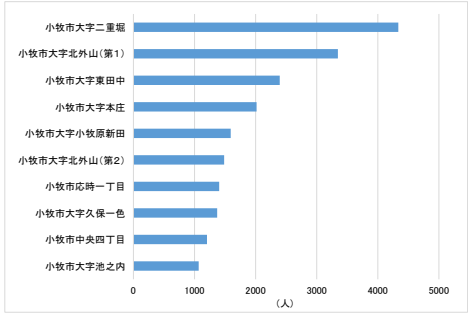
- **携帯会社のビックデータをもとに、人の流れを可視化し分析**
- **イオン小牧店など一部の施設は市内各地から人が集まる傾向（下図はイオン小牧店の例示）**

■イオン小牧店への来訪者の居住地割合（町丁字）

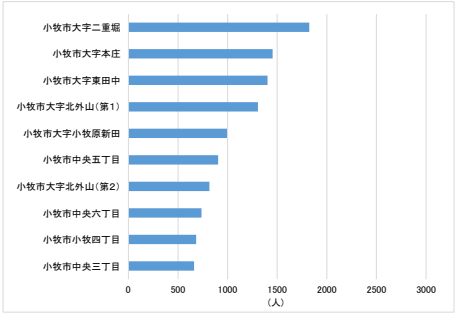




上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約52,000人



上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約30,000人



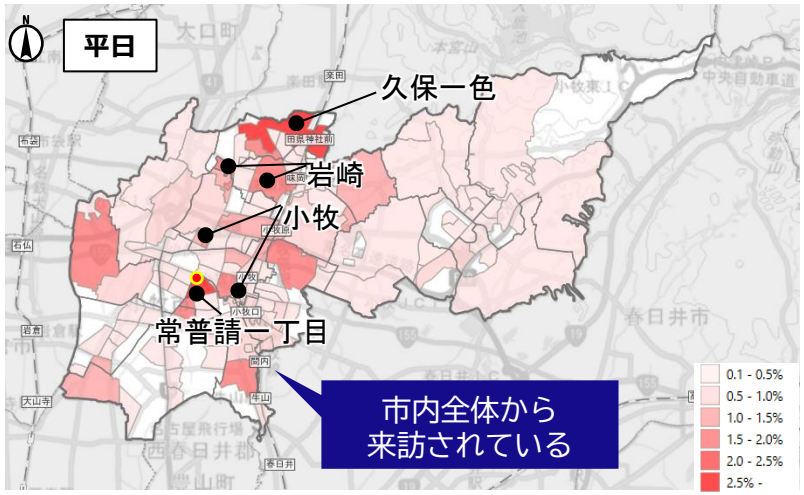
分析期間：2025/10/1～10/31

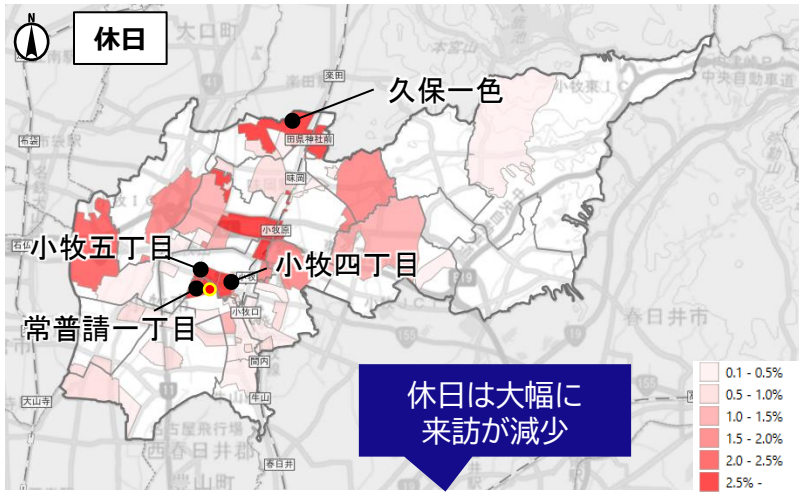
データ提供：KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
調査に用いたデータはau（KDDI）スマートフォンの位置情報ビッグデータ。（auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性（性別・年齢層）情報データ）
・データには20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
・分析結果の数値は全人口推計値（サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値）となります。

整理結果⑥　市民の移動実態

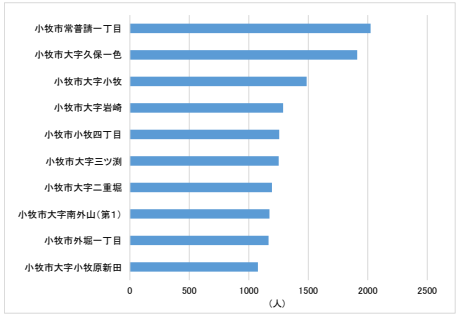
● 小牧市民病院のように、市内各地から人が集まる傾向にあるが、平日と休日で移動実態が異なる施設も存在

■小牧市民病院への来訪者の居住地割合（町丁字）

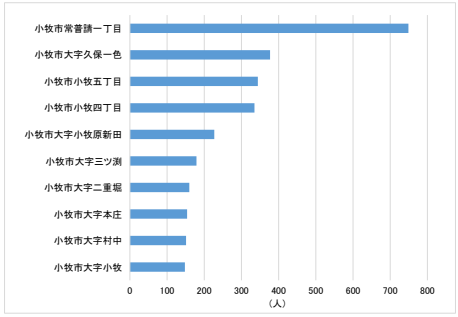




上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約38,000人



上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約5,000人



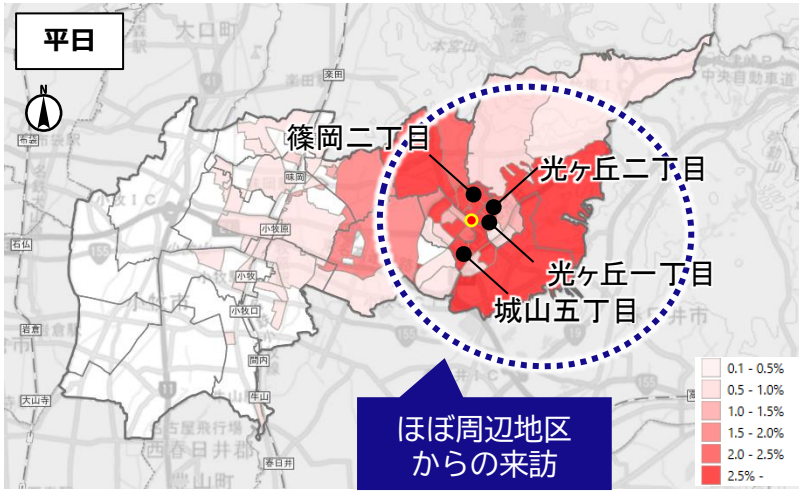
分析期間:2025/10/1~10/31

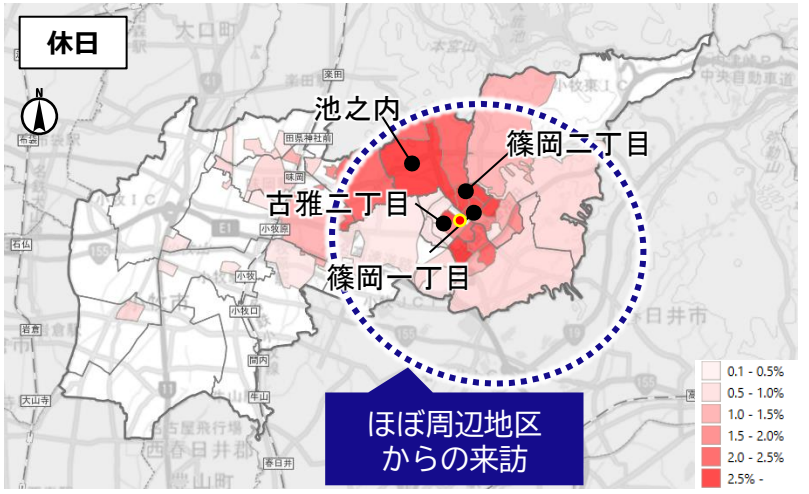
データ提供:KDDI・技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
調査に用いたデータはau(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別・年齢層)情報データ)
・データには20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
・分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別・性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

整理結果⑥　市民の移動実態

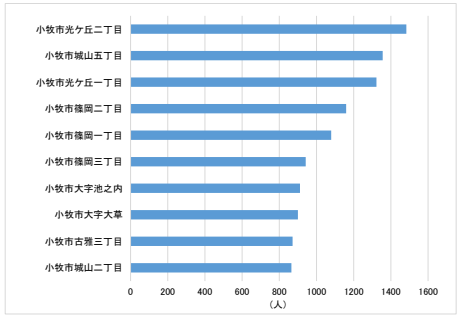
- 人流データによる分析は、市内各地の施設を対象に実施
- 多くの施設は、施設が立地する近接地から人が集まる傾向
  （下図は、MEGAドン･キホーテUNY桃花台店の例示）

■MEGAドン・キホーテUNY桃花台店への来訪者の居住地割合（町丁字）

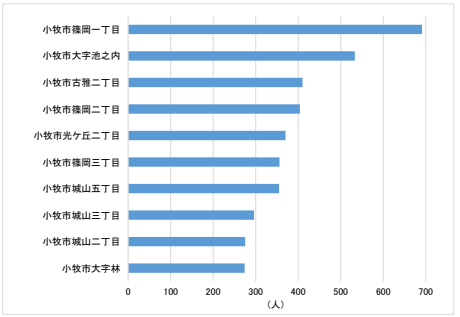




上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約20,000人



上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約7,000人



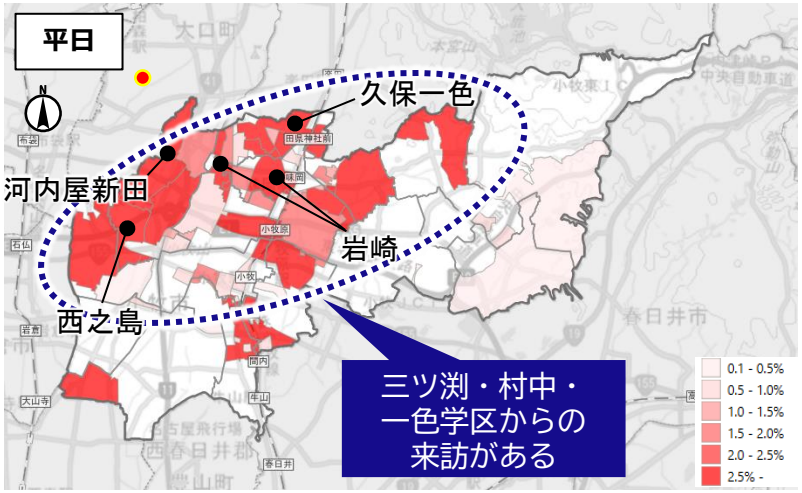
分析期間:2025/10/1~10/31

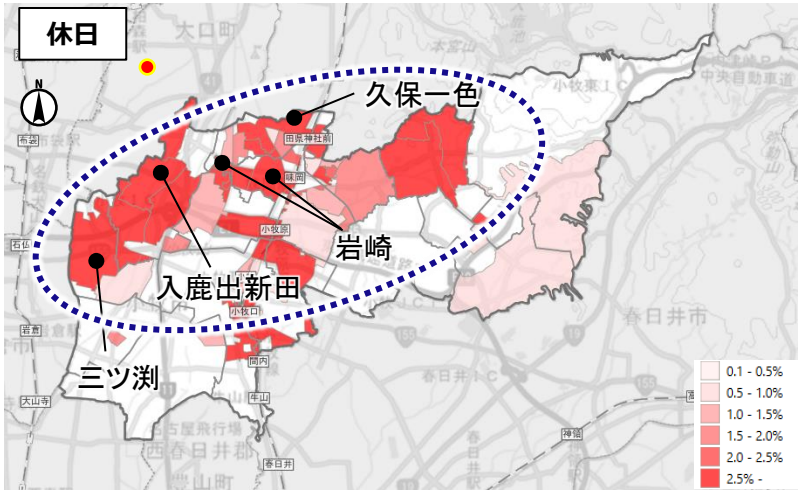
データ提供:KDDI･技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
調査に用いたデータはau(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別･年齢層)情報データ)
･データには20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
･分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別･性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

整理結果⑥　市民の移動実態

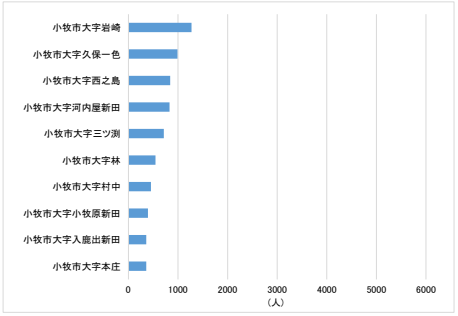
- 人流データによる分析は、市外の施設も対象に実施
- 市境の地区では市外鉄道駅や商業施設へ移動する傾向
  （下図は、MEGAドン･キホーテUNY大口店の例示）

■MEGAドン・キホーテUNY大口店への来訪者の居住地割合（丁町字）

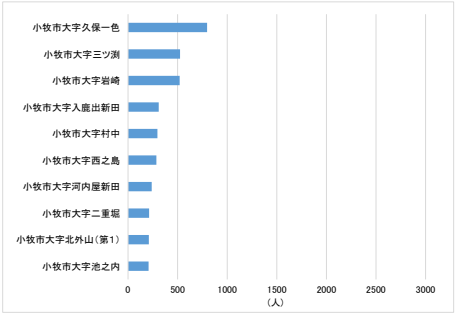




上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約10,000人



上位10町丁字(小牧市内のみ)　※来訪者数: 約6,000人



分析期間:2025/10/1~10/31

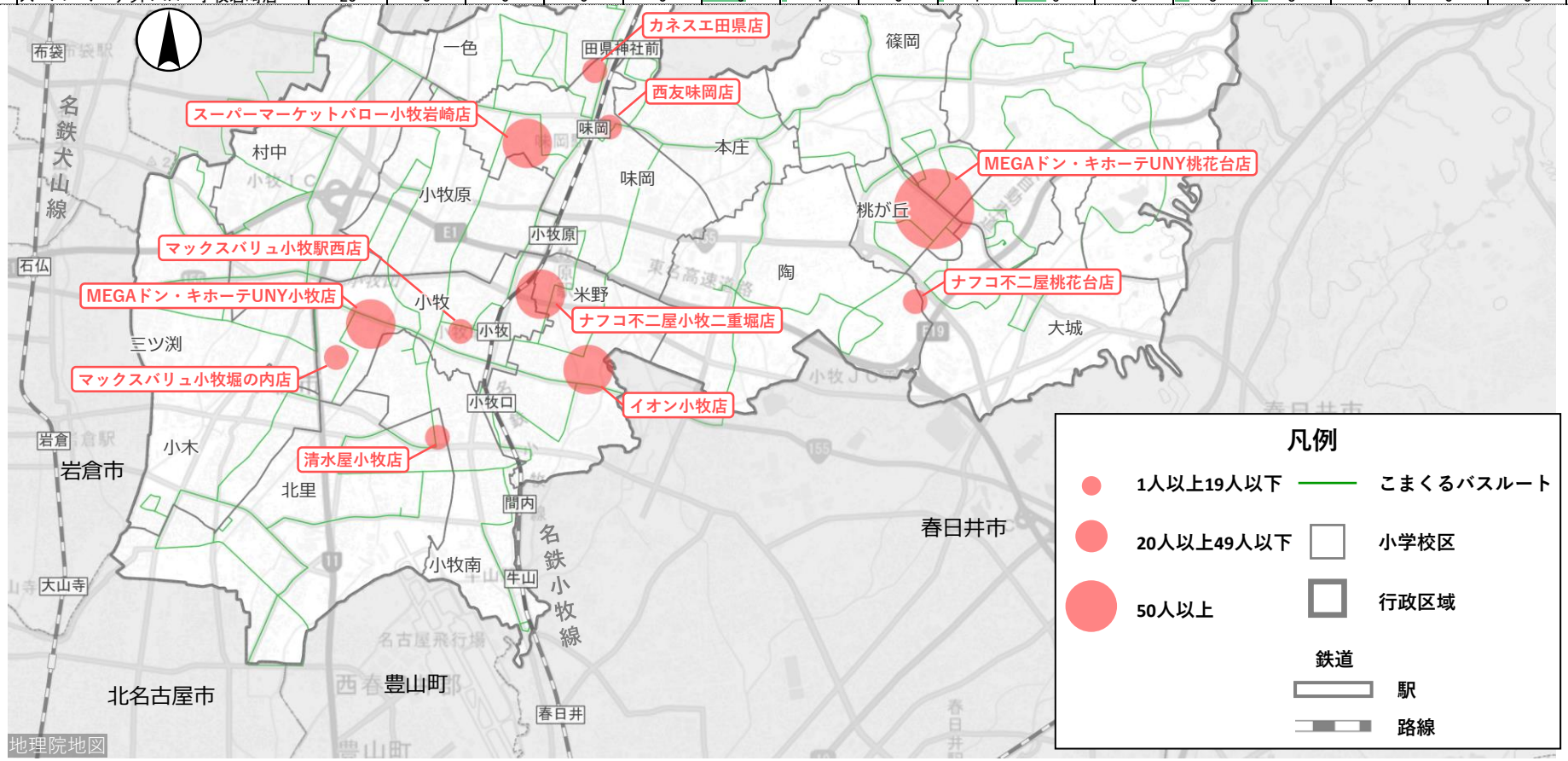
データ提供:KDDI･技研商事インターナショナル「KDDILocation Analyzer」
調査に用いたデータはau(KDDI)スマートフォンの位置情報ビッグデータ。(auスマートフォンユーザーからの同意に基づき取得し、個人が特定できない形式に加工した位置情報および属性(性別･年齢層)情報データ)
･データには20 歳未満, およびインバウンド観光利用者のデータは含まれません。
･分析結果の数値は全人口推計値(サンプルを、国勢調査の市区町村別･性年代別人口に基づいて拡大した値)となります。

整理結果⑥　市民の移動実態

- 人流データに合わせ、アンケート調査結果は移動目的別に目的地を可視化、上位の目的地は小学校区別に表として整理

■普段の生活に欠かせない、よく行く施設や場所の例［移動目的：買物・平休日の別：平日］

順位	施設名	回答者数	小学校区															
			小牧	村中	小牧南	三ツ渕	味岡	篠岡	北里	米野	一色	小木	小牧原	本庄	桃ヶ丘	陶	光ヶ丘	大城
1	MEGAドン・キホーテUNY桃花台店	58	0	0	0	0	0	10	0	0	1	0	0	1	14	3	16	13
2	イオン小牧店	26	5	0	3	0	4	0	1	8	0	0	0	0	2	1	0	2
2	ナフコ不二屋小牧二重堀店	26	4	0	3	0	3	0	0	10	0	0	3	3	0	0	0	0
4	MEGAドン・キホーテUNY小牧店	25	6	3	1	2	4	0	3	1	1	2	2	0	0	0	0	0
5	スーパーマーケットバロー小牧岩崎店	23	0	0	0	0	9	1	0	1	6	0	3	3	0	0	0	0

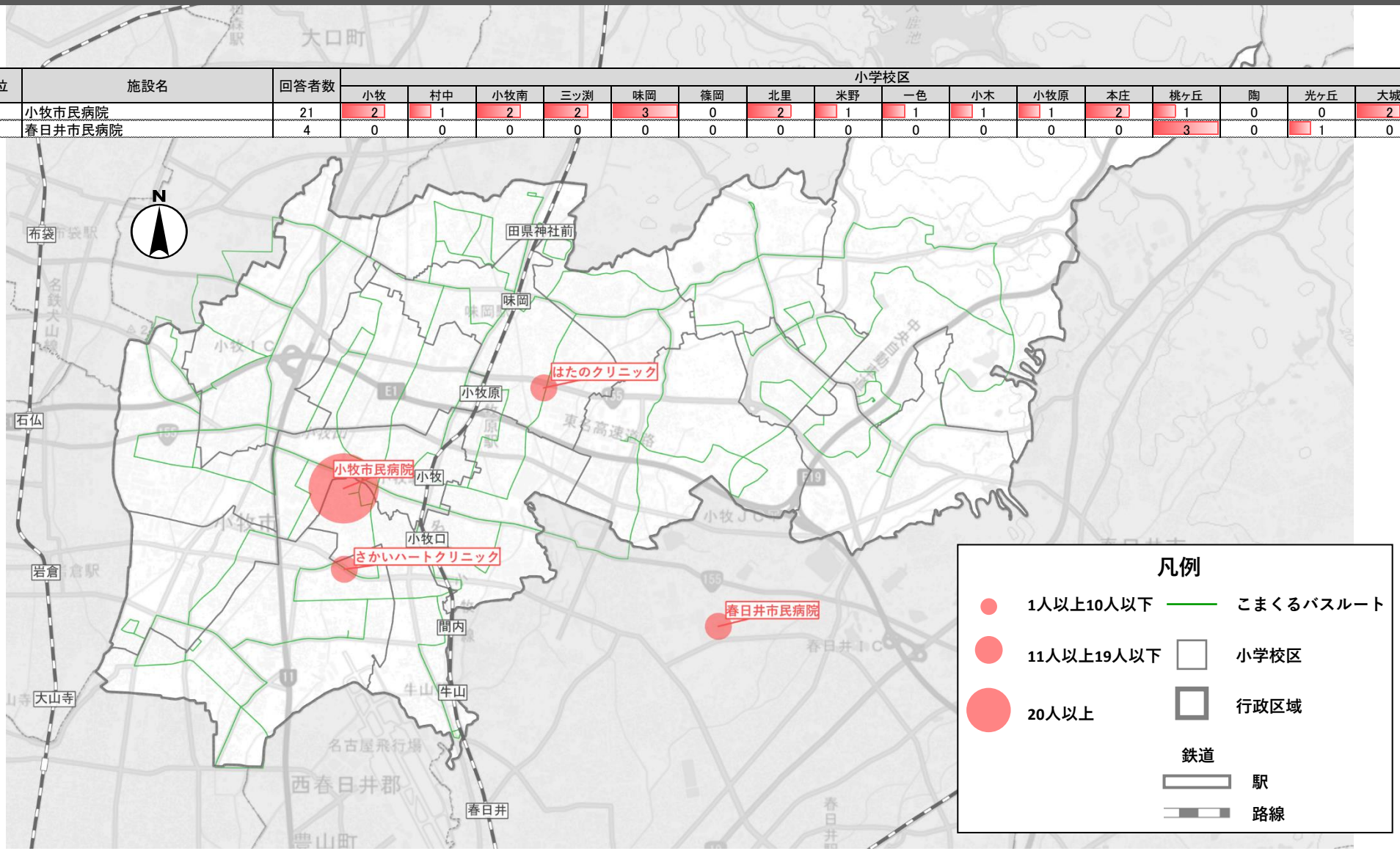


出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑥　市民の移動実態

■普段の生活に欠かせない、よく行く施設や場所の例［移動目的：通院・平休日の別：平日］

順位	施設名	回答者数	小学校区														
			小牧	村中	小牧南	三ッ渕	味岡	篠岡	北里	米野	一色	小木	小牧原	本庄	桃ヶ丘	陶	光ヶ丘	大城
1	小牧市民病院	21	2	1	2	2	3	0	2	1	1	1	1	2	1	0	0	2
2	春日井市民病院	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0



出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑥（参考） 市民の移動実態

● **普段の生活での移動目的は、平日は「買い物」と「通勤・通学」、休日は「買物」が最も多い**

■普段の生活に欠かせない、よく行く施設や場所への移動目的

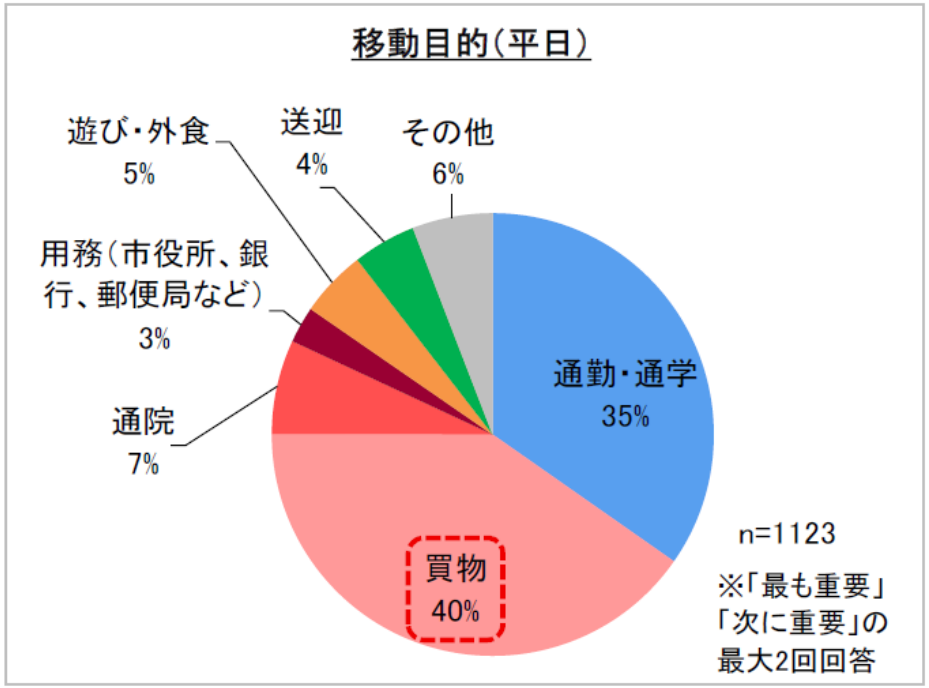


図 1.2-10 移動目的（平日）

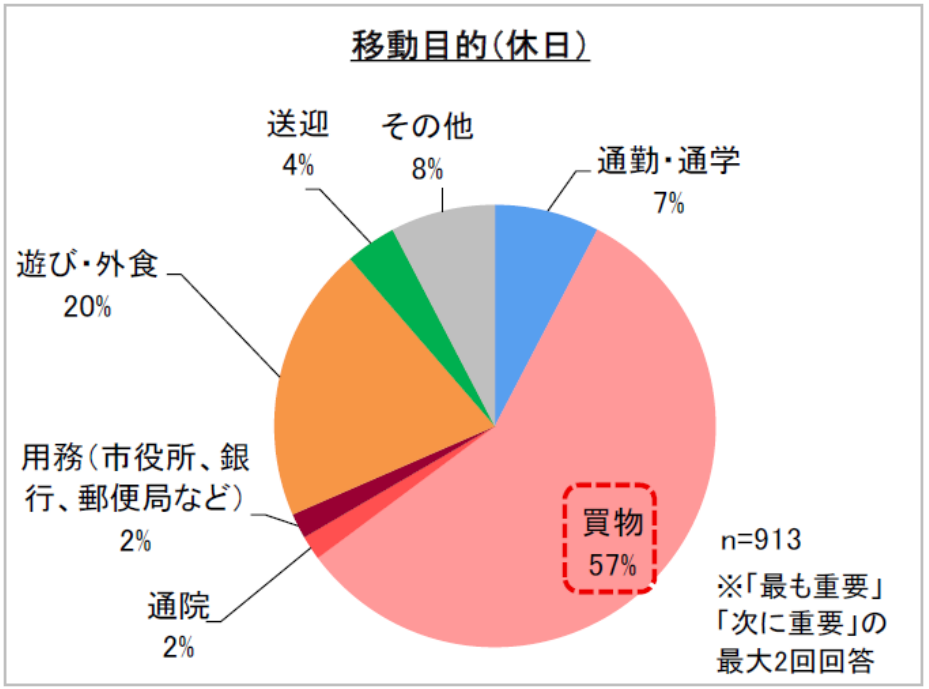


図 1.2-11 移動目的（休日）

出典：令和8年度 公共交通に関するアンケート

整理結果⑦　市民の移動ニーズ（移動全般での困りごと）33

- アンケート調査結果では、「鉄道やバスの運行頻度、鉄道やバスの乗り継ぎ、市外へのアクセスに困りごとを抱えているのが見受けられる
- 具体的な問題・課題への指摘は、市北西部や南西部、東部で特に多い

■普段の生活における移動全般でのお困りごと

		鉄道やバスの運行本数が少ない	鉄道やバスの運行時間帯が合わない	送迎してくれる人がいない	送迎してくれる人はいるが、頼みづらい	家族などの送迎に自分の時間が削られる状況となっている	家族などを送迎したいが、送迎できないときがある	家族などの送迎に心理的・体力的な負担を感じている	鉄道やバスの運賃が高い	鉄道やバスの乗り継ぎが不便	駅やバス停まで、駅やバス停からの距離が遠い	鉄道やバスの時刻表や路線図が分かりにくい	鉄道やバスの運行内容を知らない	市外へのアクセスが不便	黄色着色の合計
	市全体	43%	32%	8%	7%	11%	10%	5%	20%	31%	16%	16%	8%	34%	
北西部・南西部	小牧（こまき）	31%	21%	1%	5%	7%	8%	1%	20%	21%	5%	15%	9%	29%	0
北西部・南西部	村中（むらなか）	49%	44%	10%	10%	7%	22%	5%	15%	34%	34%	22%	2%	34%	5
北西部・南西部	小牧南（こまきみなみ）	31%	27%	2%	10%	12%	10%	6%	27%	35%	12%	13%	15%	27%	4
北西部・南西部	三ッ渕（みつぶち）	38%	33%	0%	8%	8%	8%	4%	8%	33%	13%	8%	4%	13%	1
北西部・南西部	味岡（あじおか）	45%	24%	10%	1%	7%	8%	3%	20%	38%	13%	7%	10%	31%	1
北西部・南西部	篠岡（しのおか）	54%	41%	16%	8%	16%	11%	5%	19%	41%	19%	22%	14%	38%	9
北西部・南西部	北里（きたさと）	50%	43%	9%	7%	16%	9%	5%	25%	27%	16%	16%	4%	38%	3
小学校区	米野（こめの）	26%	20%	4%	4%	12%	11%	8%	22%	30%	9%	12%	7%	31%	2
小学校区	一色（いしき）	40%	29%	8%	6%	13%	8%	6%	23%	33%	15%	13%	4%	27%	2
小学校区	小木（こき）	33%	27%	7%	3%	13%	17%	0%	13%	13%	7%	13%	13%	17%	3
小学校区	小牧原（こまきはら）	33%	33%	2%	6%	10%	10%	6%	25%	29%	24%	22%	14%	29%	4
小学校区	本庄（ほんじょう）	56%	40%	2%	8%	12%	12%	4%	20%	42%	24%	18%	6%	46%	5
東部	桃ヶ丘（ももがおか）	68%	49%	13%	6%	11%	11%	4%	15%	34%	26%	19%	2%	36%	5
東部	陶（すえ）	50%	44%	28%	22%	22%	22%	17%	22%	39%	33%	33%	22%	44%	12
東部	光ヶ丘（ひかりがおか）	53%	33%	18%	10%	16%	6%	8%	20%	31%	18%	14%	4%	51%	6
東部	大城（おおしろ）	56%	39%	15%	5%	12%	7%	7%	22%	22%	17%	17%	10%	44%	4

※黄色着色：問題・課題への回答割合が上位の5校区

出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑧　潜在需要

- アンケート調査結果から、「目的地までの移動手段がない」「自宅付近や目的地付近のバス停や駅からの運行本数や、使い勝手の悪さ」などを理由に外出そのものを諦めたという行動が表面化
- 公共交通への転換可能性がある移動需要として整理

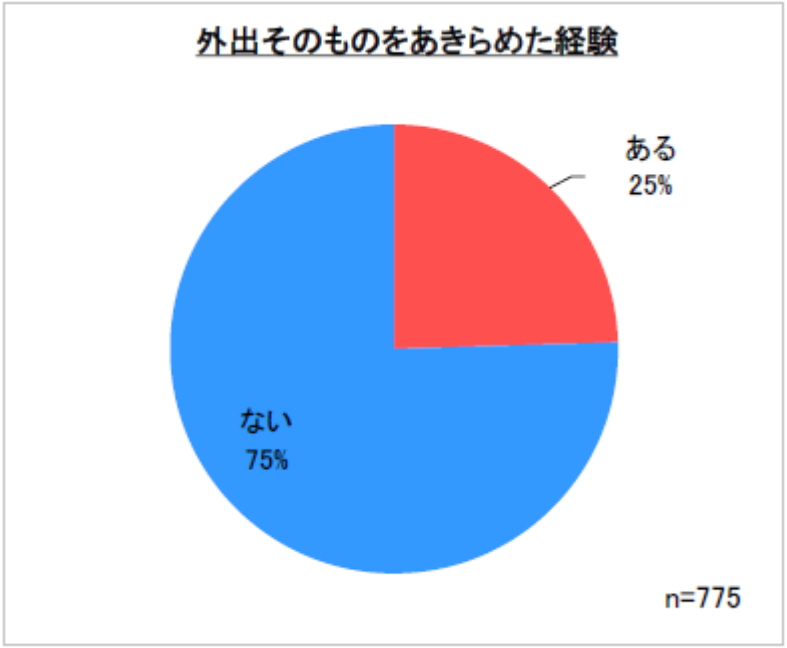


図 1.2-22　外出そのものを諦めた経験

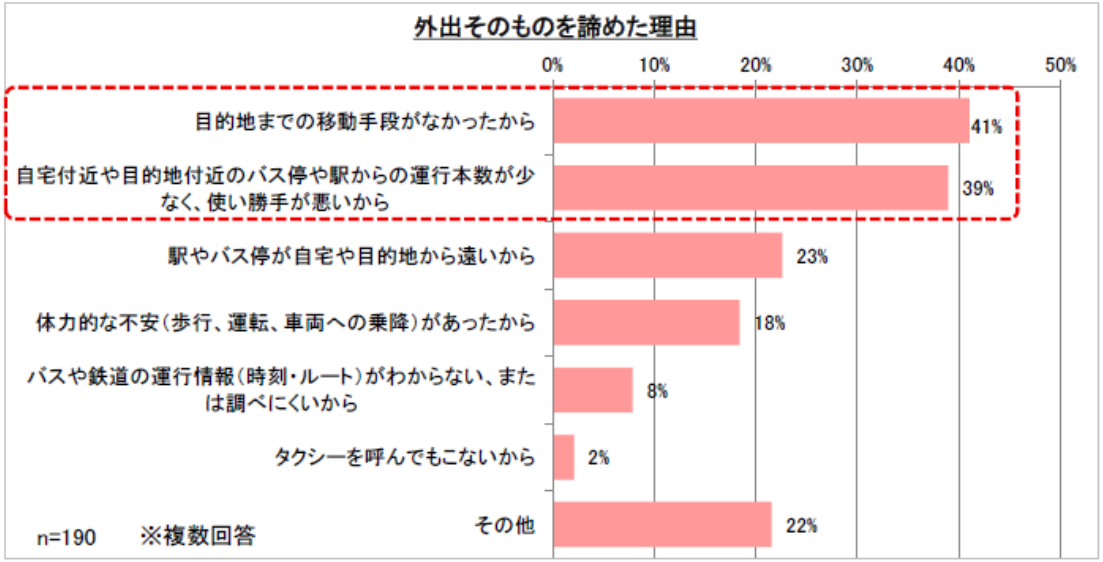
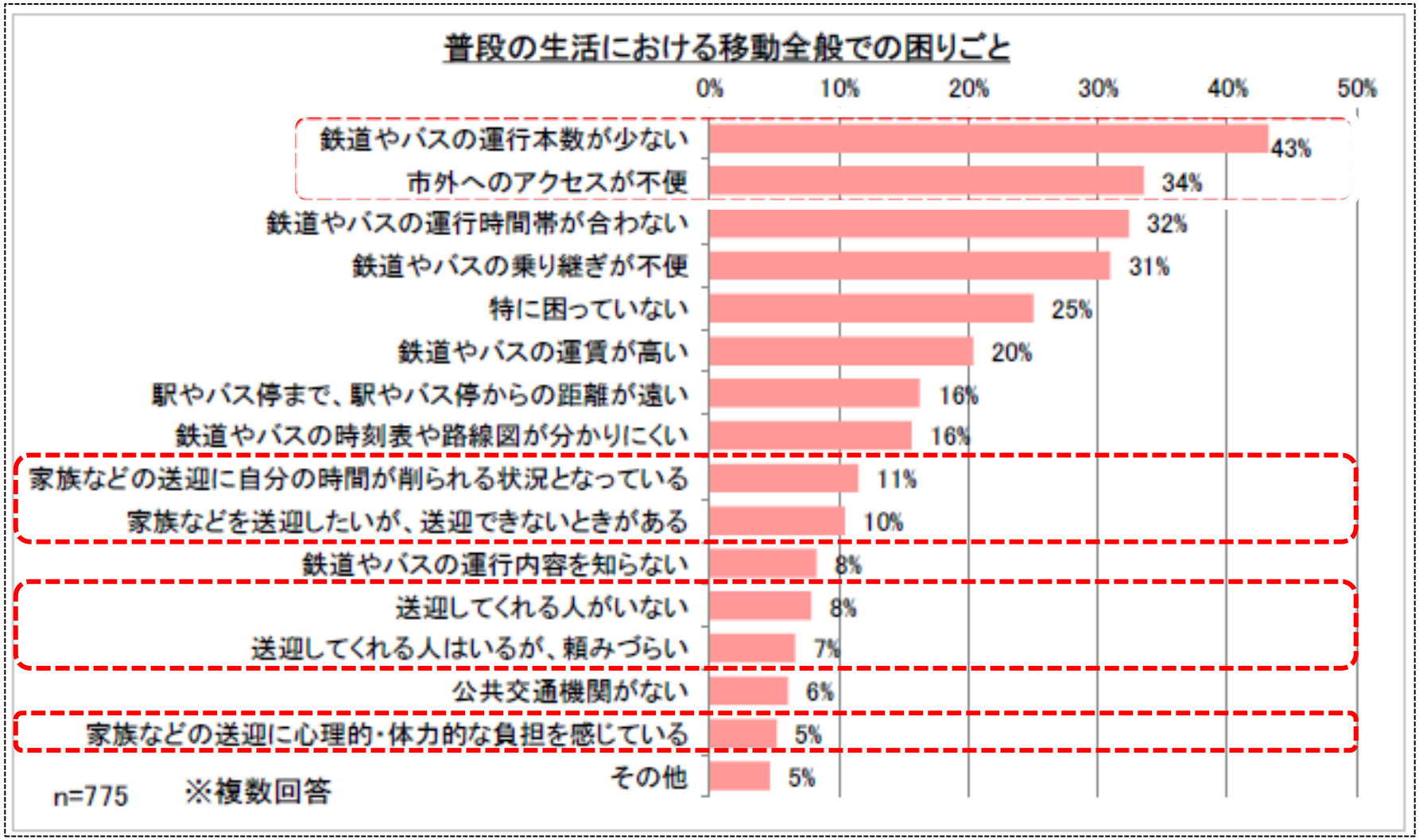


図 1.2-25　外出そのものを諦めた理由

出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑧　潜在需要

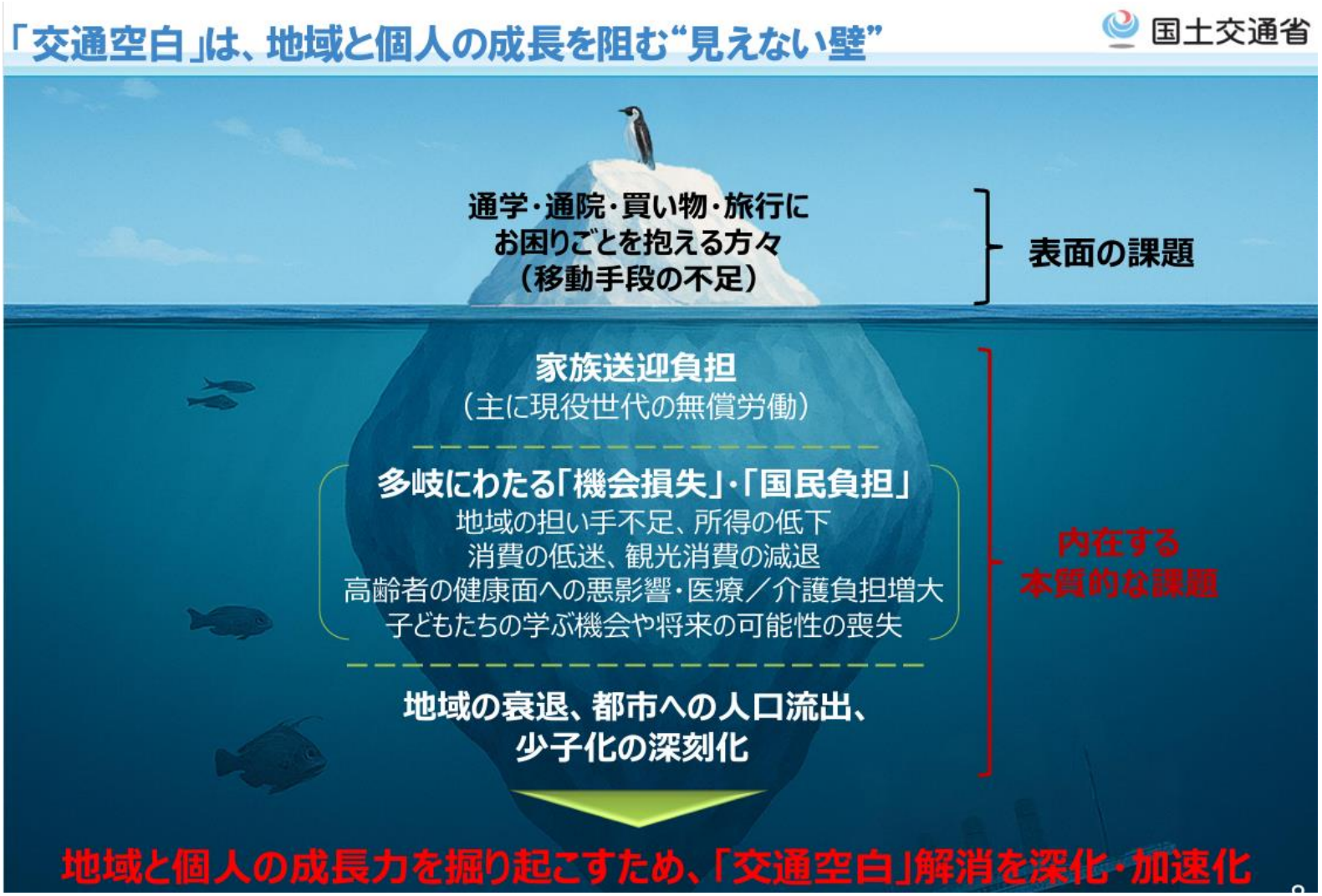
- アンケート調査結果から、普段の生活における送迎への困りごとが表面化
- 公共交通への転換可能性がある移動需要として整理



出典：令和8年度　公共交通に関するアンケート

整理結果⑧（参考） 潜在需要

- **国としても家族送迎負担は内在する本質的な課題として考えられてる**



出典：第6回　国土交通省「交通空白」解消本部　資料1抜粋

整理結果のまとめ

項目	問題・課題
基礎データ	①　将来人口は減少見込み ②　公共交通利用者はコロナ禍以前の水準まで回復していない状況 ③　公共交通の担い手、とりわけ運転手不足が顕在化 ④　こまき巡回バスの運行経費の大部分は市が負担
公共交通の現状	⑤　本来、路線バスを補完する存在のこまき巡回バスが、路線や運行系統、運行時間帯、運賃の面で、路線バス、さらには鉄道と実質的な競合状態となっている。 ⑥　バス（路線バスとこまき巡回バス）の運行頻度が地区によりまばらな状態となっており、市北西部などの一部で時間帯によってバスの運行がないなど、いわゆる交通空白が発生している。 ⑦　路線バスとこまき巡回バスで設定運賃が異なり、市内移動にかかる費用に差が生じている。 ⑧　こまき巡回バスは、路線の広域化や長大化（市内各地にバス停を設置、多くの系統を小牧駅・市民病院の双方を経由地に設定など）により、運行便数が減少した結果、利用者数の減少などの影響が出始めている。
移動実態 移動ニーズ 潜在需要	⑨　小牧市民病院など一部の施設を除き、施設が立地する近接地区から人が集まる傾向が強い。また、市境の地区では市外鉄道駅や商業施設へ移動する傾向もみられる。 ⑩　鉄道やバスの運行本数、運行時間、乗り継ぎ、市外へのアクセスに対する不満を大きく持つ傾向が見られる。とりわけ、市東部や北西部が他と比べ不満が大きく、南西部・南部・北部の一部からも不満が比較的大きく見られる。 ⑪　家族内での送迎負担（時間的負担、体力的負担）や、外出そのものを諦めるといった移動に関する問題が表面化し始めている。

Ｂ：整理結果を踏まえた「あり方」の検討方針案
（本日の会議でご意見いただくもの）

B-1：案作成にあたっての前提条件

案作成にあたっての前提条件

- **整理結果をもとに、検討方針案の作成にあたっての前提条件を整理**

項目	前提条件
① 地域交通のサービス水準	鉄道、路線バス、タクシーといった既存公共交通機関のサービス水準や、その他の移動サービス（福祉輸送、企業などの送迎バス）の運行は、当面の間、維持されるものと仮定
② 自家用車への依存	自家用車への依存傾向は、当面の間、維持されるものと仮定
③ 公共交通の担い手不足	公共交通の担い手、とりわけ運転手数は減少していくものと仮定
④ 市の予算規模	こまき巡回バスの運行に係る予算規模は現状維持以下とする想定
⑤ 段階的な取り組みの実施	「あり方」に向けては、短期・中期・長期に分けて段階的に進める

前提条件①（参考） 地域交通のサービス水準

- 鉄道は、名鉄小牧線が市中心部を南北に縦断
- 路線バスは、春日井市方面に名鉄バスと桃花台バスが10路線、岩倉市方面に名鉄バスが５路線、市内間でピーチバスが1路線運行
- タクシーは尾張交通圏を営業区域として運行
- その他の移動サービスとして、NPO法人による福祉有償輸送が東部で運行、企業の送迎バスは、鉄道駅と企業間を運行

■鉄道の運行状況

表　名鉄小牧線の運行状況

方面	区間	運行本数		運行時間帯		運賃
		平日	休日	平日	休日	
上飯田方面	犬山駅～小牧駅	74	71	5:28 ～ 0:22	5:28 ～ 0:21	対距離制
	小牧駅～上飯田駅	90	79	5:32 ～ 0:11	5:32 ～ 0:11	
犬山方面	上飯田駅～小牧駅	90	79	5:44 ～ 0:23	5:44 ～ 0:23	
	小牧駅～犬山駅	74	71	5:31 ～ 0:26	5:31 ～ 0:19	

※令和６（2024）年７月現在

出典：小牧市地域公共交通計画

■タクシーの運行状況



出典：愛知県タクシー協会HP

「尾張交通圏」内のタクシー事業者数及び車両数(R8.8.31 現在)

１３社　５７９台

■路線バスの運行状況

表　路線バスの運行状況

	路線名		運行本数		運行時間帯				運賃
			平日	休日	平日		休日		
					始発	終着	始発	終着	
春日井市方面	名鉄バス【20】春日井市内線	小牧駅～春日井駅	40	29	6:05	22:42	6:21	21:55	対距離制
		春日井駅～小牧駅	40	29	6:26	23:20	7:00	22:29	
	名鉄バス【30, 31】春日井・桃花台線	桃花台東～春日井駅	48	31	5:43	22:03	6:05	21:33	
		春日井駅～桃花台東	44	29	6:30	23:22	7:22	23:00	
	名鉄バス【50】小牧・勝川線	小牧駅～勝川駅	17	14	6:09	21:24	6:40	20:41	
		勝川駅～小牧駅	17	14	6:58	22:05	7:18	21:17	
	名鉄バス【73】桃花台線(白山橋経由)	桃花台センター～高蔵寺駅北口	18	13	6:17	20:14	6:48	20:48	
		高蔵寺駅北口～桃花台センター	18	13	7:14	22:24	7:44	22:24	
	名鉄バス【83】桃花台線(中央台経由)	桃花台センター～高蔵寺駅北口	1	0	16:17	16:50	—	—	
		高蔵寺駅北口～桃花台センター	2	0	8:38	16:08	—	—	
	桃花台バス(朝コース)桃陵中学校前発	桃陵中学校前～春日井	9	4	5:42	8:57	6:35	8:18	
	桃花台バス(朝コース)篠岡中学校前発	篠岡中学校前～春日井	1	0	6:35	7:01	—	—	
	桃花台バス(昼コース)JR春日井駅前発	右回り循環(春日井駅発着)	6	6	8:24	17:18	8:24	17:18	
	桃花台バス(夜コース)JR春日井駅前発	左回り循環(春日井駅発着)	11	5	17:36	21:44	17:36	20:44	
	桃花台バス(夜コース)大草経由	春日井駅前～第一公園前	1	0	20:36	21:04	—	—	
岩倉市方面	名鉄バス【61】岩倉線(桜井経由)	岩倉駅～小牧駅	20	19	6:27	22:53	6:38	22:40	
		小牧駅～岩倉駅	22	19	5:48	22:24	6:11	22:12	
	名鉄バス【62】岩倉線	岩倉駅～住友理工前	1	0	7:40	8:14	—	—	
		住友理工前～岩倉駅	1	0	17:40	18:12	—	—	
	名鉄バス【63】岩倉線(小牧市民病院経由)	岩倉駅～小牧駅	24	14	6:50	21:44	7:23	20:45	
		小牧駅～岩倉駅	23	15	6:49	20:31	6:29	20:42	
	名鉄バス【65】岩倉線(三ツ渕中・小牧市役所経由)	岩倉駅～小牧駅	17	12	6:37	21:25	7:33	21:25	
		小牧駅～岩倉駅	16	12	6:31	21:41	7:04	20:56	
	名鉄バス【69】岩倉線	岩倉駅～名鉄間内駅	12	12	6:27	21:27	6:45	21:06	
		名鉄間内駅～岩倉駅	12	12	6:58	21:52	7:14	21:37	
	ピーチバス	小牧駅前～桃花台センター～小牧駅前	32	28	5:50	22:56	6:05	22:13	

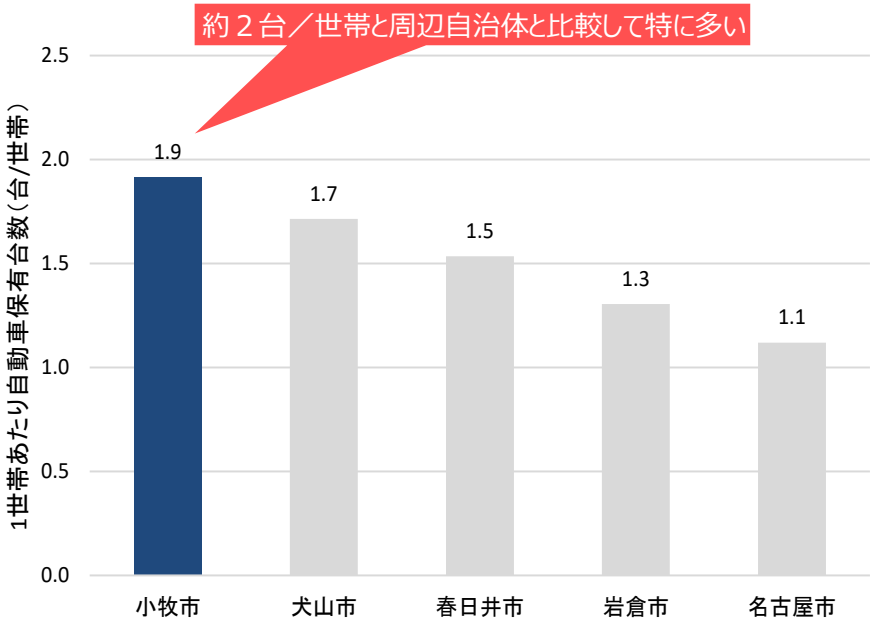
※令和８（2026）年４月現在

出典：小牧市地域公共交通計画をもとに時点修正

前提条件②（参考） 自家用車への依存傾向

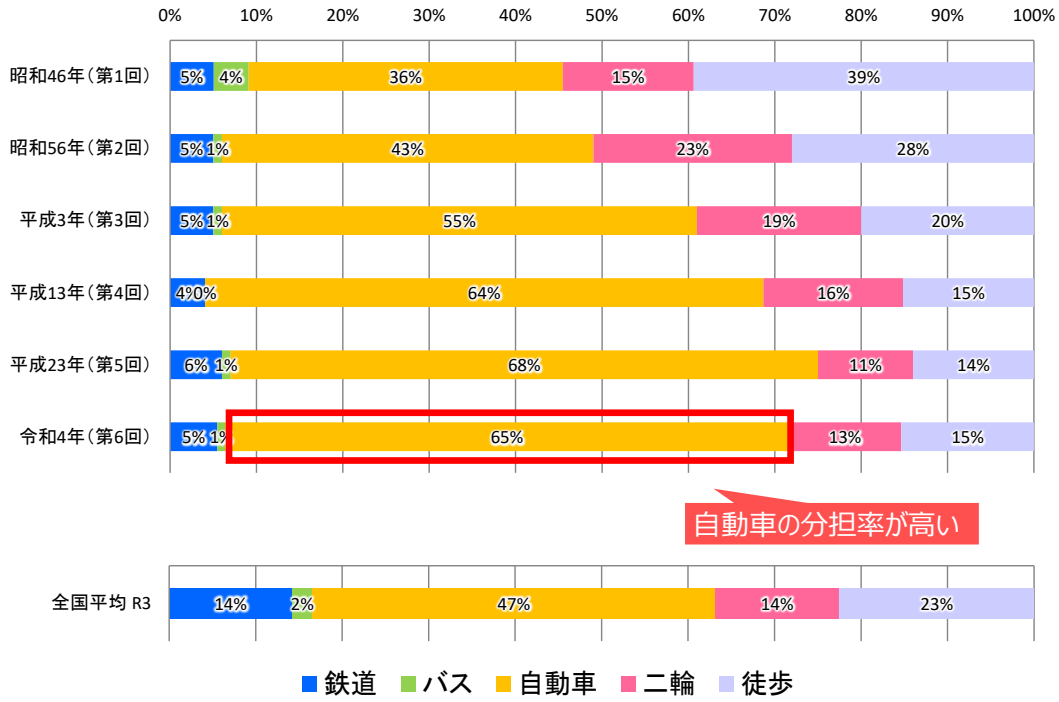
- **小牧市の1世帯当たり自動車保有台数は、約２台／世帯と周辺自治体と比較して特に多い傾向**
- **代表交通手段分担率においても自動車が６割を超え特に高い状況**

■1世帯当たり自動車保有台数（周辺自治体との比較）



出典：愛知県統計年鑑（R7.3）
「市区町村・車種別保有自動車数」、「市区町村・男女別人口、世帯数及び月別人口」

■小牧市の代表交通手段分担率の推移（平日）

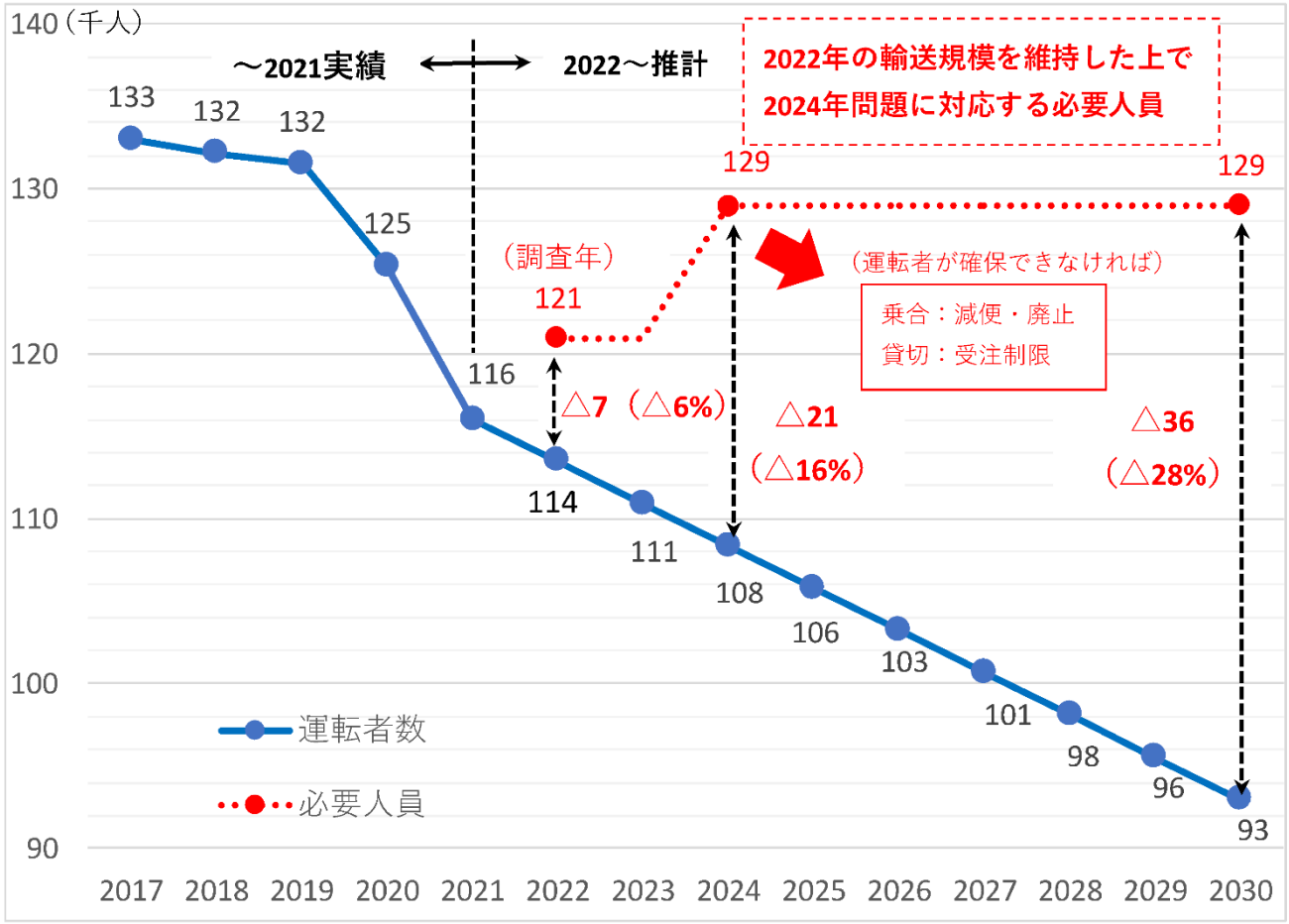


※全国平均集計に「不明」の区分がないため、
小牧市の令和4年調査結果も「不明」を除外して集計
※二輪＝自転車＋原付・自動二輪

出典（小牧市）：平成23年以前は小牧市立地適正化計画
令和4年は第6回中京都市圏パーソントリップ調査
出典（全国平均）：令和3年全国都市交通特性調査 集計結果

前提条件③（参考） 公共交通の担い手不足

- **国の推計では、2021年時点で約11万6,000人いたバス運転手が、2030年には約9万3,000人まで減少すると予測**

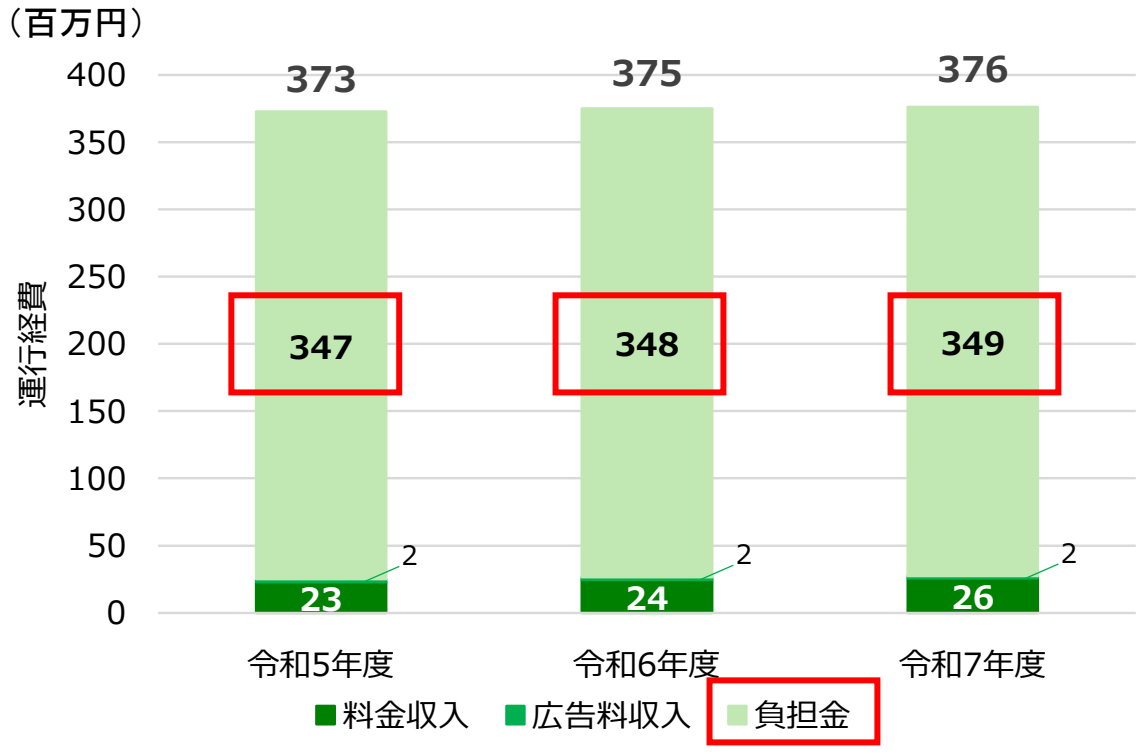


資料）公益社団法人日本バス協会「国土幹線道路部会ヒアリング資料」

データ出典：国道交通白書2025

前提条件④（参考） 市の予算規模

- こまき巡回バスの運行事業者に支払う市の負担金（予算規模）は年３億５千万円程度で推移
- R8再編で路線や運行体制を見直したが、人件費単価や燃料単価の上昇や車両の維持費や購入費などの車両関連費用が必要となることから、再編前後の運行経費は、それぞれの運行期間５年の平均額で比較すると、年1,070万円の減額に留まる見込み



データ出典：こまき巡回バス運行負担金データ

B-2：検討方針案

検討方針案

- **これまでの整理結果や前提条件を踏まえ、４項目で検討方針案を作成**

項目	検討方針案
① 路線・ダイヤの協調	市内地域公共交通の主軸は、鉄道と路線バスとし、こまき巡回バスは、鉄道・路線バスを補完するに留め、鉄道や路線バスとの乗り継ぎに加え、幹線系統のこまき巡回バスとの乗り継ぎを前提とした路線やダイヤ設定とする。
② こまき巡回バスの運行効率化	こまき巡回バスは、利用の少ないバス停やダイヤを見直し、地域によっては、都市計画や将来人口を鑑み、運行の態様を定時定路線型（決まった路線・ダイヤ）からデマンド型（需要に応じた運行）に見直す。
③ 移動コストの平準化	こまき巡回バスの運賃体系を見直し、路線バスを含むバス移動での運賃格差を是正する。
④ 福祉分野との住み分け	歩行が困難など「ドア・ツー・ドア」の移動支援が必要な方の輸送は、福祉施策にて対応する。

検討方針案②（参考） 都市計画と公共交通との関係

- **立地適正化計画制度における公共交通ネットワークの役割は、「拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保や、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・充実」**
- **小牧市立地適正化計画では、名鉄小牧線や東西バス路線を公共交通軸に設定**

■公共交通ネットワークの役割

1　立地適正化計画における公共交通ネットワークの役割

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、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保や、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・充実、公共交通軸と連携した魅力的な空間形成を図る必要があるため、地域公共交通計画等との整合を図りつつ、交通事業者等の多様な関係者との連携のもと、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保・充実に関する施策を周辺まちづくりと一体的に検討し、立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に位置づけ、これと併せて、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等に関する事項も含め、公共交通の確保・充実を支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に記載することが望ましいとされています。（都市計画運用指針）

出典：小牧市立地適正化計画　第6章（令和7年4月）から抜粋

■拠点間を結ぶ公共交通ネットワーク

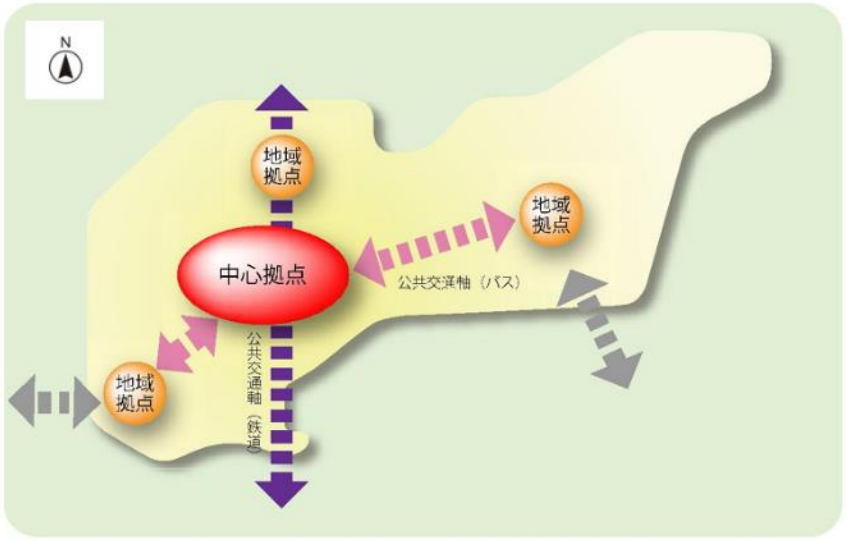
区分	該当運行系統
①-1拠点間連携 中心拠点⇔味岡地域拠点	名鉄小牧線 こまき巡回バス（6岩崎線、11 本庄桃花台線、12文津線）
①-2拠点間連携 中心拠点⇔藤島地域拠点	名鉄バス（岩倉線）
①-3拠点間連携 中心拠点⇔桃花台地域拠点	ピーチバス こまき巡回バス（7 下末桃花台線、11 本庄桃花台線）
②都市間連携 中心拠点⇔岩倉市	名鉄バス（岩倉線）
②都市間連携 中心拠点⇔春日井市	名鉄バス（春日井市内線、小牧・勝川線） 桃花台バス

■小牧市立地適正化計画における公共交通軸

（2）公共交通軸の設定

都市の骨格として、小牧市都市計画マスタープランの将来都市構造で公共交通軸として位置づけられている、名鉄小牧線や東西市街地の連携強化に資する東西公共交通（バス）路線を公共交通軸として設定し、中心拠点を中心に拠点間連携や都市間移動需要への対応等を図ります。

図　都市の骨格構造（イメージ）

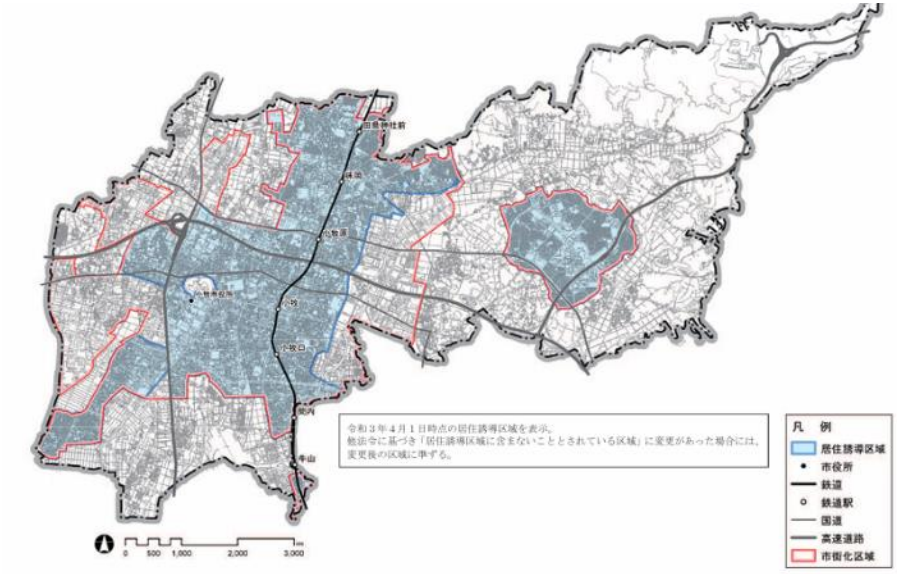


出典：小牧市立地適正化計画

検討方針案②（参考） 都市計画と公共交通との関係

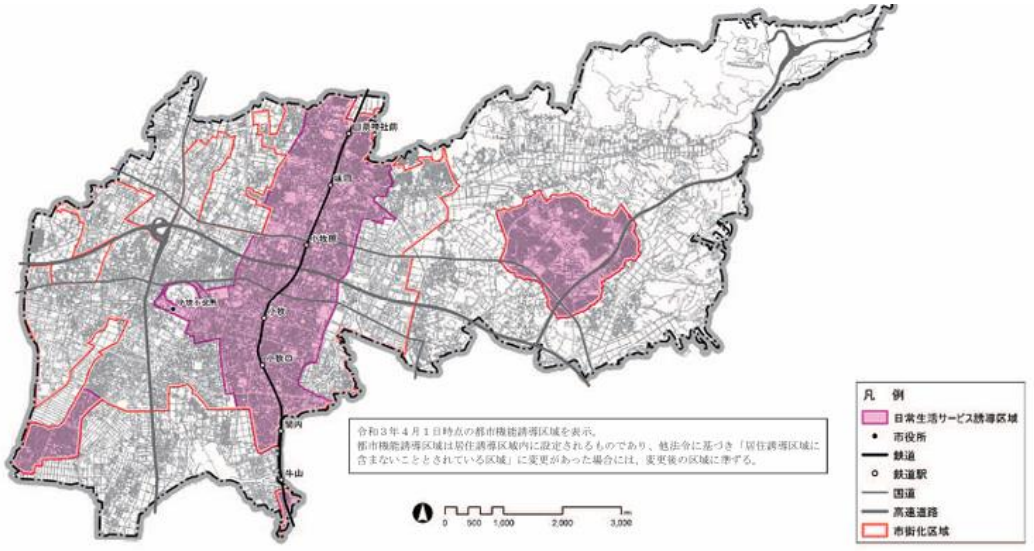
- **小牧市立地適正化計画では、人口密度が維持される区域、中心拠点及び地域拠点、公共交通軸沿線、一定の都市基盤が整備された市街地、生活利便性が高い市街地などを居住誘導区域に、中心拠点や地域拠点及び公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺に都市機能誘導区域を設定**

■小牧市立地適正化計画で設定された居住誘導区域



出典：小牧市立地適正化計画

■小牧市立地適正化計画で設定された都市機能誘導区域



出典：小牧市立地適正化計画

検討方針案④（参考）「福祉」と「交通」の協力

- **国においては、「福祉」と「交通」の協力して移動手段を確保するための案内を発出**
- **市では、東部など一部の地域で福祉有償運送によるサービスが展開されている**

「福祉」と「交通」の協力へ向けて

地域における移動ニーズへの対応については、主として市町村の交通部局が公共交通施策として対応しています。また、高齢者施策として介護保険担当部局が対応している場合もあります。

そうした施策を効果的かつ効率的に進めるため、政策立案等にあたっては、両部局間の連携した対応が重要となります。



福祉有償運送

市町村やNPO法人等が、**心身の障害などをお持ちの方や、介護を必要とする方**など、単独でタクシーその他の公共交通機関を利用することが困難な方とその付添人に対して、乗車定員11名未満の自動車を使用して、原則としてドア・ツー・ドアの個別運送を行うもの（利用者の実施団体への登録が必要）

出典：国土交通省　高齢者の移動手段を確保するためのパンフレット

福祉有償運送

福祉有償運送とは、NPO 法人や市町村等が要介護者や身体障害者等の会員に対して、乗車定員 11 人未満の自動車を使用して、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行うものです。

市内の篠岡地域では、NPO 法人 生活支援サービス・ラポールが福祉有償運送を実施しており、非営利で通院や買物など移動手段に困っている高齢者のために、スタッフが自家用車で送迎サービスをしています。令和 5（2023）年度は、1,746 件の送迎を行いました。

ラポールの活動は福祉有償運送の他、買物や病院内の移動などの付添いをする付き添い・介助支援、高齢者サロン「ラポールカフェ」の運営をしています。高齢者サロンは各地域で積極的に取り組んでいますが、送迎サービスはなかなか増えず、担い手としての仲間づくりが課題となっています。



出典：小牧市地域公共交通計画

C：今後の予定

今後の予定

- 本日の意見を踏まえ、「あり方」の検討を進める。

- 「あり方」の素案が出来た段階で、素案に対し小牧市地域公共交通会議としての意見をいただく。（令和９年１月頃を予定）