

地 域 再 生 計 画

1 地域再生計画の申請主体の名称

愛知県小牧市

2 地域再生計画の名称

空・陸交通の玄関「こまき」再生計画

3 地域再生の取組を進めようとする期間

平成 16 年度から約 10 年間

4 地域再生計画の意義及び目標

(1) 小牧市の特性

本市は、濃尾平野の北東部、名古屋市の北方約 15 キロメートルに位置しており、市域面積は 62.82 平方キロメートル、東西約 15 キロメートル、南北約 9 キロメートルと東西に長い地形となっている。

昭和 30 年、県内 21 番目の市として誕生したが、農業に依存する人口約 32,000 人の田園都市であった。しかし、市制施行されて間もない昭和 34 年に伊勢湾台風に見舞われ、その被害の復興を契機に財政基盤確立のため積極的な工場誘致と大型団地の誘致を図った。その後、高度経済成長期に入り、東名・名神高速道路及び中央自動車道が開通すると、名古屋空港と合わせ、中部の空・陸両交通の要衝としての地の利を活かし、周辺地域の人々にも働く場を提供できる、活力に満ちた自立性の高い内陸工業都市へと大きな変化を遂げ今では人口約 15 万人の中部の中核都市へと発展した。

本市を大きく変貌させた事業の 1 つに桃花台ニュー・タウンの建設事業がある。この事業は、愛知県が名古屋大都市圏の住宅宅地需要に対処するため、良好な居住環境の住宅市街地として大規模な宅地供給を行うため、本市の東部丘陵地（約 322ha）において昭和 46 年から平成 10 年度にかけて進められたもので、現在約 28,000 人が居住している。このニュータウン建設に合わせ計画人口に見合った公共交通機関として新交通システム桃花台線（通称：ピ・チライナ）が平成 3 年に開通し、東部地区と中心市街地を結ぶ役割を担っている。

また、平成 13 年に名古屋都心部と小牧インターチェンジを直結する名古屋高速道路（高速 11 号小牧線）が開通し、平成 15 年には、市民の長年の悲願であった名鉄小牧線と名古屋市営地下鉄とを結ぶ上飯田連絡線が開通したことにより陸上交

通要衝としての地位をさらに確固たるものとした。

さらに、中部の空の玄関である名古屋空港は、中部国際空港開港後（平成 17 年 2 月開港予定）は、コンピューター航空やビジネス航空などの小型航空機を中心とする都市型総合空港（愛知県が設置管理者）として新たな一步を踏み出すこととなっており、大きな転換期を迎えている。

一方、豊かな歴史や伝統を持つ本市は、多くの文化財、史跡、史実、伝統芸能が継承されており、歴史的な面影が残っている。

なかでも、春の桜、夏の新緑、秋の紅葉、そして冬の雪化粧と、四季折々にその姿を変え、市民に憩いと安らぎを与えてくれる本市のシンボル小牧山は、戦国時代に織田信長がここに築城して天下統一の第一歩を踏み出したことで知られる。特に、次の覇者、豊臣秀吉が徳川家康と小牧山をめぐる攻防戦を展開した「小牧・長久手の合戦」で歴史にその名をとどめており、昭和 2 年には国の史跡指定を受けている。

その他にも、天下の珍祭・豊年祭で知られる田縣神社などの特色ある寺社、名古屋城築城のために切り出された石がそのまま残る熊野神社の五枚岩（岩崎山）等の天然記念物、毎年多くの市民が集う「小牧平成夏まつり」や「小牧市民まつり」などがあり、豊かな歴史、自然、人を活かしたまちづくりに努めている。

（2） 計画策定の意義

名鉄小牧線沿線の住環境整備

織田信長の小牧城築城にはじまり、木曾街道を発祥として名鉄小牧線沿線に南北に連坦する形で形成される市街地には、まだ多くの都市的未利用地、住居・工場などの混在地域、基盤未整備な密集地などがあり、これらの解消を図ることが課題となっている。

また、名鉄小牧線については、これまで、名古屋へ結びついていたものの、起点駅が他の鉄道と接続されておらず、名古屋都心部へ向かうには、約 1 キロメートルを徒歩等で移動することを余儀なくされていた。

しかし、平成 15 年 3 月に市民の長年の悲願であった上飯田連絡線が開通（名古屋都心部へ直結）し、その利便性が格段に向上したことから、これを契機に名鉄小牧線沿線の住環境整備を早急に進める必要がある。

このため、まちづくり交付金の創設や駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を活用することにより、南の玄関となる「小牧南地区」、歴史ある史跡小牧山と中心市街地を囲む「小牧山周辺地区」、そして北の玄関となる「味岡地区」の 3 地区の住環境整備を早急に進めることで、人口の定着や公共交通の利用促進を図り、人とモノが行き交う交流拠点が創出できる。

中心市街地の活性化

小牧駅の直近に形成される中心市街地は、道路整備をはじめ、買物空間、地域冷暖房、各種教育・文化施設、飲食店などが整った場所であるが、近年、ライフスタイルの変化やモータリゼーションの進展と大規模商業施設の郊外立地などに伴い、かつての賑わいが失われつつある。

この具体的な要因として様々なことが考えられるが、その1つとして、小牧駅から西へ約 1.2 キロメートルに位置する史跡小牧山を中心とした地区において、市庁舎、総合福祉施設、市立図書館、歴史館、警察署など市民が集う文化性の高い地区が形成されているが、この地区と中心市街地とを結ぶ中間ゾーンが未整備で、一体的なまちづくりが行われていないことが挙げられる。

このため、地元経済界等と策定した中心市街地活性化基本計画を基に、まちづくり交付金の創設及び駅・まちバリアフリー関連の情報の提供を活用し、史跡小牧山周辺と中心市街地を結ぶシンボルロードを整備し、異なる特性を持つ 2 地区を歴史景観と人にやさしい歩行空間に配慮した地区として一体的に整備する。同時にその南北の地区（小牧南・味岡地区）を一体的に整備することで、中心市街地での地域活動、商業活動の活性化を図り、歴史と文化を活かした小牧らしいまちの賑わいの創出を可能にする。

また、イベント等に伴う道路使用許可の円滑化を受け、毎年恒例行事として親しまれている小牧平成夏まつり・小牧市民まつりにおいて歩行者専用道（小牧駅と商業施設への導線でありイベント等には非常に適した場所にある）でオープンカフェ等の企画・開催を検討する。さらには、交通空白地域のモビリティ向上や中心市街地の活性化などを目的に平成 10 年から試行運行しているこまき巡回バス（コミュニティバス）のコースを、市民代表からなるバス協議会で検討された案を基に早急に再編することで、公共交通利用者の増加、中心市街地での活発な人とモノの交流が図られ、賑わいの創出が可能となる。

新交通システム桃花台線の沿線開発

本市の東部地区にある桃花台ニュータウンと小牧駅を結ぶ新交通システム桃花台線が平成 3 年から運行されている。中心市街地と桃花台ニュータウンの都市化が二極化する中で、両市街地の間は現在も未利用のままであることから沿線開発を行い新たな都市活力にあふれた地域の創出を図る必要がある。加えて、桃花台ニュータウンの居住者（約 28,000 人）が計画人口（約 40,000 人）に達していないことから新交通システム桃花台線の利用者が伸び悩み、運営主体である愛知県や本市を中心とする第三セクター（桃花台新交通株式会社）の経営は危機的状況にある。

このため、地域再生支援チーム及び開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供を活用し沿線開発の可能性について検討を進めることにより、都市活力の創出と新交通システム桃花台線の利用増進を図ることが可能となる。

名古屋空港周辺地域の振興

昭和 17 年に陸軍の飛行場建設問題が起こり、軍部の強制措置によって民家や先祖伝来の美田が接收されるとともに周辺住民に勤労奉仕令が出され、小学生まで動員され小牧飛行場が建設された。戦後は、米軍に接收され滑走路の延長による基地拡張のため、民家の移転と農地の提供を求められた。その後、昭和 33 年に飛行場が返還され、自衛隊と民間が共用する現在の名古屋空港となった。

現在では、年間約 1 千万人を超える利用客があり、中部の空の玄関となっているが、航空需要の増加などから空港利用時間に制限の無い 24 時間離着陸可能な中部国際空港が平成 17 年 2 月に開港し定期航空路線が一元化されるため、名古屋空港は都心に近い特長を生かし、通勤航空やビジネス航空などの小型航空機を中心とする都市型総合空港（愛知県が設置管理者）として新たな一步を踏み出すこととなっている。しかしながら、その転換に伴う空港本体の衰微や地域活力の低下といった深刻な影響が懸念される。

本市は名古屋空港の滑走路の先端（北側）に位置し、その周辺には、民家が多く、かつて騒音に耐え切れずこの地を去った住民の移転補償跡地（国有地）が点在しており、その活用を図る必要がある。しかし、この地区は市街化調整区域であることから一体的な整備が困難な状況にある。

このため、市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供を活用し、より効果的な名古屋空港周辺地域の振興策について検討を進めることにより、地域雇用の創出を図り、空港周辺の経済・産業を活性化させる。

以上、名鉄小牧線沿線の住環境整備、中心市街地の活性化、新交通システム桃花台線の沿線開発、名古屋空港周辺地域の振興という 4 つの取り組みを行い、人口の定着、公共交通の利用促進、雇用の創出、小牧らしいまちの賑わいの創出を図ることで、地域再生のための原動力となる活力が生まれ、空・陸交通の玄関「こまき」の再生が可能となる。

5 地域再生計画の実施が地域に及ぼす経済的社会的効果

- ・住環境整備に伴う人口増加見込 10,000 人
- ・人口増加見込に伴い期待できる経済波及効果 242 億円
- ・コミュニティバスのコース再編及び歩行者専用道でのイベント等による経済波及効果 7 億円（年間）
- ・コミュニティバスのコース再編に伴う年間利用者増加見込 30,000 人
- ・名鉄小牧線及び新交通システム桃花台線の利用者（乗降客）増加見込 200 万人
- ・新交通システム桃花台線沿線開発及び名古屋空港周辺地域の振興に伴う経済波及効果 241 億円
- ・上記に伴う新たな雇用 7,500 人

6 講じようとする支援措置の番号及び名称

別表2

212028

まちづくり交付金の創設

201001

映画ロケ、イベント等及びカーレースに伴う道路使用許可の円滑化

201002

民間事業者等の経済活動に伴う道路使用許可の円滑化

212015

「地域再生支援チーム」の設置

212018

コミュニティバス、乗合タクシーの許可に関する基準の弾力化等

212026

駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

212032

開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供

7 構造改革特区の規制の特例措置により実施する取組その他の関連する事業

市施行事業

名鉄小牧線沿線の住環境整備

・史跡小牧山整備事業

小牧山がシンボルとしてふさわしい郷土の誇りとなるよう、歴史、自然を調和させた整備を行う。15年度に麓を整備し市民が集う場となっている。今後も山頂周辺地区の試掘調査等により順次事業を展開する。

・文化財保護事業

歴史や史跡の調査活動を充実し、保存整備に努めるとともに、指定文化財の保存とその周知や活用を行う。

・道路整備事業

歩車道分離、歩道の切下げ、点字ブロックの設置など人にやさしい道路（バリアフリー）の計画的な整備を行う。

・公共交通利用促進事業

市民、企業、大学などで組織する公共交通利用促進協議会を設立しており、公共交通利用促進の啓発などを行う。（パークアンドライドのPR、レンタサイクルなど）

中心市街地の活性化

- ・ 史跡小牧山整備事業

小牧山がシンボルとしてふさわしい郷土の誇りとなるよう、歴史、自然を調和させた整備を行う。15 年度に麓を整備し市民が集う場となっている。今後も山頂周辺地区の試掘調査等により順次事業を展開する。

- ・ 文化財保護事業

歴史や史跡の調査活動を充実し、保存整備に努めるとともに、指定文化財の保存とその周知や活用を行う。

- ・ 花修景推進事業

道路、河川敷、公共空間を花で満たす市民ぐるみの花いっぱい運動を行う。

- ・ 公共交通利用促進事業

市民、企業、大学などで組織する公共交通利用促進協議会を設立しており、公共交通利用促進の啓発などを行う。(パークアンドライドの PR、レンタサイクルなど)

- ・ 都市景観事業

公共サインの設置、景観形成重点区域の選定、景観団体の育成、都市景観形成助成などにより都市景観の向上を図る。

新交通システム桃花台線の沿線開発

- ・ 「小牧市東部地区開発基本計画」に基づくまちづくりの推進

小牧市東部地区(約 3,000ha)における職住近接の魅力あるまちづくり及び新交通システム桃花台線の需要促進を目的として平成元年に策定された「小牧市東部地区開発基本計画」(平成 10 年に見直し)によりまちづくりを推進する。

- ・ 公共交通利用促進事業

市民、企業、大学などで組織する公共交通利用促進協議会における公共交通利用促進の啓発などを行う。(パークアンドライドの PR、レンタサイクルなど)

名古屋空港周辺地域の振興

中部国際空港の開港(平成 17 年 2 月予定)に伴う、名古屋空港機能の変革に伴う空港周辺地域の整備を図る。(平成 13 年度に名古屋空港周辺住民とともに周辺地域振興のための基本構想を策定)

8 その他の地域再生計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

特になし

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212028 まちづくり交付金の創設

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

本市市街地は、織田信長による小牧城築城より計画的なまちづくりが始まり、江戸期に至って木曾街道沿いの宿場として繁栄し、街道(旧国道41号、名鉄小牧線沿線)沿いに南北に連担した形で市街地が形成された。

近年においても、東名・名神高速道路や名古屋空港を有するまちとして、着実な産業の発展と人口増加を続け、桃花台ニュータウンをはじめとする市街地の計画的な供給が進められてきたが、一方で市街地形成の発祥である木曾街道沿道(名鉄小牧線沿線)の市街地は、道路が狭く、木造建物が密集し、公園等の公共施設が未整備であり無秩序な市街化が進行しており、その解消を図ることが課題となっている。

そうした中で、第5次小牧市総合計画『かがやきクリエーション21』における、「にぎわいと活力あるまちづくり」及び中心市街地活性化基本計画における「生活文化の交差点づくり」に基づき、中心市街地活性化のための取り組みと、その南北を囲む旧市街地区域の生活環境整備を一体的に実施することで、史跡小牧山を中心とした歴史と文化のまちづくりと小牧らしいまちの賑わいの創出及びそれを支える人口の定着を総合的に実現する。また、これにより、中心市街地での地域活動、商業活動の活性化及び名鉄小牧線や新交通システム桃花台線の利用者の増加を図り、本市中心部の再生を達成する。

なお、事業推進にあたっては、市民と協働の都市再生整備を実施するため、以下の市民活動団体(やすらぎみち協議会、大山川の自然に親しむ会、(仮称)小牧南地区まちづくり協議会)とのコラボレーションを図る。

このため、市町村の自主性や裁量性を追及した「まちづくり交付金の創設」を活用することで以下の3地区の住環境整備を効率的かつ重点的に実施する。

南の玄関「小牧南地区」

この地区は、本市の中心商業地に隣接しており、本市中心部の居住機能を担うとともに、名古屋都心部へ直結した名鉄小牧線の2つの駅が立地しており、南の玄関としての役割が期待される。しかしながら、この地区内には、旧木曾街道沿いに形成された狭隘な道路沿いの住宅地と接続不良で有効利用が難しい農地で構成されており、計画的なまちづくりが課題である。

平成7年から土地区画整理事業を進めており、16年度には、鉄道の高架化が完了し、この地区の中央を縦断する名鉄小牧線と都市計画道路との交差による地区の分断が解消されることから一体的な整備を進めることが可能となる。

このため、旧木曾街道沿いの集落地と既成市街地内空地の土地利用転換を実現するとともに、住民参画による自然と歴史を感じる公園修景などの整備、新旧住民が一体となった地域コミュニティ拠点の確保など本市の南の玄関としてふさわしい持続可能なまちづくりを実施する。

歴史ある史跡小牧山と中心市街地を囲む「小牧山周辺地区」

徳川家康と豊臣秀吉の「小牧・長久手の合戦」において徳川家康の本陣となった史跡小牧山（国指定文化財）周辺は、市庁舎、総合福祉施設、市立図書館、歴史館、警察署などの公共施設が立地しており、小牧山を交流拠点とした生活空間の形成が望まれる。

しかし、その周辺は東方にあっては、約1.4キロメートルに位置する中心市街地の拠点（小牧駅）と直結した道路が未整備であること、また、南方にあっては、道路が狭いにもかかわらず近年宅地化が進み無秩序な市街化が進行しているなど、史跡小牧山という貴重な資源が十分に活かされていない現状である。

このため、史跡小牧山と調和のとれた質の高い生活空間の形成を目指し、旧市街地における生活基盤整備と景観形成を一体的に実施する。また、史跡小牧山と中心市街地を結ぶシンボルロード等においては、住民参画によるみちづくりを展開する。

北の玄関「味岡地区」

この地区は、本市中心部から約2.5キロメートル北に位置する名鉄小牧線の味岡駅周辺であり、小牧線の名古屋都心部への直結により北の玄関として役割が期待される。

この地区は、北の要所であるにもかかわらず、駅周辺及び幹線道路沿線は、木造建築が密集し防災安全上好ましくない街並みが形成され、道路が狭く、公園等の公共施設が整備されていないまま宅地化が進み、住工が混在した無秩序な市街化が進行しており、その解消を図ることが課題となっている。

既に、課題解決に向け、土地区画整理事業等を推進し、住環境の整備に努めている

が、この地区には、小牧・長久手の合戦で重要な位置を占めた岩崎山、毎年国内外から多くの人が集まり天下の珍祭として知られる田縣神社の豊年祭、清流亭の藤（県指定文化財）などこの地区特有の歴史・文化・自然環境があり、これらを活かした住環境整備を進めることで、名鉄小牧線の利便性向上を図り、北の玄関にふさわしいまちづくりを実現する。

（取り組みが行われる場所）

小牧南地区	中心市街地南側の北外山・南外山地区
小牧山周辺地区	小牧山から本市中心市街地にかけての区域
味岡地区	岩崎山から味岡駅及び駅西側の基盤未整備区域

（取り組みの実施期間）

小牧南地区	平成 16 年度～平成 20 年度
小牧山周辺地区	平成 17 年度～平成 21 年度
味岡地区	平成 17 年度～平成 21 年度

(取り組みにより実現される行為や整備される施設などの詳細)

<p>小牧南地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり活動推進事業 <ul style="list-style-type: none"> 駅前広場修景整備、コミュニティ施設整備における住民ワークショップの開催 高次都市施設（地域交流センター）の整備 ・下水道事業 <ul style="list-style-type: none"> 区画整理事業にあわせた下水道事業実施（94ha） ・公園整備事業 <ul style="list-style-type: none"> 2号街区公園、8号街区公園の修景整備 ・土地区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> 小牧南土地区画整理事業（94ha） ・地域創造支援事業 <ul style="list-style-type: none"> 8号調整池（多自然型調整池） 16年度に「まちづくり交付金」を活用して整備促進を図るよう都市再生整備計画を策定
<p>小牧山周辺地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・史跡小牧山と中心市街地を結ぶシンボルロードの整備 <ul style="list-style-type: none"> 1,420mのうち中心市街地から史跡小牧山に向けて830mは電線共同溝や歩行者空間の確保など整備が完了している。 ・道路整備 <ul style="list-style-type: none"> シンボルロードと共に道路軸を形成するコミュニティ道路の整備 ・まちづくり活動推進事業 <ul style="list-style-type: none"> 「やすらぎみち協議会」（地域コミュニティ団体）の活動支援 ・下水道事業 <ul style="list-style-type: none"> 元町汚水支線外の整備 ・土地区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> 小牧堀の内土地区画整理事業（組合施行） 14年度からまちづくり総合支援事業等を活用しているが、17年度から「まちづくり交付金」を活用して事業推進を図る。
<p>味岡地区</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公園整備事業 <ul style="list-style-type: none"> 岩崎山公園（26,800 m²） 街区公園9箇所（修景整備等） ・下水道事業 <ul style="list-style-type: none"> 一色汚水枝線 ・土地区画整理事業 <ul style="list-style-type: none"> 小牧岩崎山前土地区画整理事業（62.2ha） 13年度からまちづくり総合支援事業等を活用しているが、17年度から「まちづくり交付金」を活用して事業推進を図る。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

201001 映画ロケ、イベント等及びカーレースに伴う道路使用許可の円滑化

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市、小牧平成夏まつり実行委員会、小牧市民まつり実行委員会
市制 50 周年記念事業推進本部 等

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

小牧駅西側の広場には、誰もが上がりたくなるデザインのペDESTリアンデッキ（高架歩道）とメインストリートで構成される歩行者専用道（歩専 1 号線）があり、ペDESTリアンデッキに上がると史跡小牧山が視界に入る。

この歩行者専用道は、小牧駅から市街地再開発ビル（ラピオ）を中心とする商店街への導線となるもので、中心市街地で最も人を集められる場所であり、イベント等を開催するには非常に適した場所である。

したがって、今回のイベント等における道路使用許可の円滑化を受けて、今後は、本市で毎年の恒例行事として親しまれている、夏の「小牧平成夏まつり」・秋の「小牧市民まつり」においてオープンカフェ等の企画・開催を検討することにより、まつりを一層盛り上げ中心市街地での人の行き来を活発にすることで、その活性化と公共交通の利用者の増加を図る。

また、平成 17 年に市制 50 周年を迎えることから、現在、各種イベント等の企画が検討されており、この市制 50 周年記念事業においても中心市街地でのイベントについては、この歩行者専用道の活用を含め特色あるイベント等の開催を検討する。

なお、上記のイベントの実施にあたっては、当該支援措置により発出された通達に基づき、地域住民、道路利用者等の合意形成の円滑化に努める。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

201002 民間事業者等の経済活動に伴う道路使用許可の円滑化

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市、小牧平成夏まつり実行委員会、小牧市民まつり実行委員会
市制50周年記念事業推進本部 等

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

小牧駅西側の広場には、誰もが上がりたくなるデザインのペDESTリアンデッキ（高架歩道）とメインストリートで構成される歩行者専用道（歩専1号線）があり、ペDESTリアンデッキに上がると史跡小牧山が視界に入ってくる。

この歩行者専用道は、小牧駅と市街地再開発ビル（ラピオ）を中心とする商店街への導線となるもので、中心市街地で最も人を集められる場所であり、イベント等を開催するには非常に適した場所である。

したがって、今回のイベント等における道路使用許可の円滑化を受けて、今後は、本市で毎年恒例行事として親しまれている、夏の「小牧平成夏まつり」・秋の「小牧市民まつり」においてオープンカフェ等の企画・開催を検討することにより、中心市街地での人の行き来を活発にし、その活性化と公共交通の利用者の増加を図る。

また、平成17年に市制50周年を迎えることから、現在、各種イベント等の企画が検討されているが、この市制50周年記念事業においても中心市街地である小牧駅でのイベントについては、この歩行者専用道の活用を含め特色あるイベント等の開催を検討する。

なお、当該支援措置により、道路使用許可に関する一層弾力的な透明性の高い運用を図るための通達が発出された際には、当該通達の内容に基づいて、上記のイベント等の実施に向けた取り組みを行っていく。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212015 「地域再生支援チーム」の設置

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取組の内容

関係省庁、地方公共団体、地元経済界、国の地方支分部局の横断的な議論の場（共通プラットフォーム）を活用して地方ブロックごとに設置される「地域再生支援チーム」のアドバイスを受け、総合的な対応策を検討する。

「地域再生支援チーム」にアドバイスを受ける事項

新交通システム桃花台線の沿線開発について

本市の東部地区においては、桃花台ニュータウン（約322ha）という住宅団地の開発が県施行で実施されている。このニュータウン開発に伴い、新交通システム桃花台線（名鉄小牧駅～桃花台ニュータウン～JR高蔵寺駅）が計画され、その内第1期線として小牧駅～桃花台東駅間約7.4キロメートルが平成3年3月に開通しているが、両市街地の間は現在も未利用のままであることから沿線開発を行い新たな都市活力にあふれた地域の創出を図る必要がある。

また、新交通システム桃花台線の運営主体は、愛知県、小牧市を中心とする第三セクターの桃花台新交通(株)であるが、累積赤字は約60億円で、その経営は危機的状況にある。その理由としては、桃花台ニュータウンの当初計画人口が約54,000人であったものが縮小され、現在約28,000人しか居住していないこと、沿線開発が進んでいないことがあげられる。このため、沿線開発を一刻も早く進める必要がある。車社会から脱却し、公共交通の利用促進を推進するためにも駅周辺の開発は必要なものとする。

しかし、桃花台線沿線においては、駅周辺という一等地が市街化調整区域であり、また、さらにその区域のほとんどが農用地区域であるため、農地のままで開発が進んでいない。このため、愛知県や桃花台新交通(株)と連携を図る中で、「地域再生支援チーム」のアドバイスを受け、整備イメージ、具体的な開発事業、開発手法等の検討を行いたい。

名古屋空港周辺地域の振興について

本市は名古屋空港の滑走路の先端（北側）に位置し、その周辺には、民家が多く、かつて騒音に耐え切れずこの地を去った住民の移転補償跡地（国有地）で更地となっている土地（約 2ha）が点在している。

また、この地区は市街化調整区域であることから一体的な整備が困難な状況にある。

このため、「地域再生支援チーム」のアドバイスを受け、国有地の活用及び空港周辺地域の振興のため、整備の検討を行う。

本市においても、現在、空港周辺住民で組織する市民団体と共に、この地区の整備について検討を進めている。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212018 コミュニティバス、乗合タクシーの許可に関する基準の弾力化等

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

本市においては、交通空白地域のモビリティ向上や中心市街地の活性化などを目的として、平成10年にこまき巡回バス（コミュニティバス）の試行運行を開始し、利用者へのアンケートや要望などを参考に改善を加えながら運行している。

一方、平成14年2月の道路運送法改正により、乗合バスの需給規制が廃止され、路線バスの参入・撤退が自由化された。自由化の目的として、事業者間の競争を促し、地域交通のサービス向上を狙うという意図であったが、法改正後、市内においては、路線バスの参入・退出の動きが激しく、それに応じて地域交通の確保に対する市民の要望も多くなっている。

路線バスの参入・退出への対応や、名鉄小牧線・新交通システム桃花台線の利用促進など、本市の交通ビジョンの方針を描く必要があるなかで、こまき巡回バスの運行だけで全てをカバーできるものではないが、道路運送法の改正において、地域の足は地域で確保することが求められていることから、「コミュニティバス、乗合タクシーの許可に関する基準の弾力化等」を活用し、めまぐるしく変化する状況に素早く対応したコース再編等により利用者の利便の向上を図り、バス利用者を増加させることにより、地域の活性化につながる。

コース再編については、平成15年度に市民代表からなるバス協議会において検討されたコース案をもとに平成16年度中に実施する。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212026 駅・まちバリアフリー関連の情報の提供

2 当該支援措置を受けようとする者

小牧市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

小牧駅周辺の中心市街地は、道路整備はもちろん、買物空間、下水道、地域冷暖房、各種教育・文化施設、歩行者環境、飲食店なども整った場所ではあるが、近年においては、ライフスタイルの変化やモータリゼーションの進展と大規模商業施設の郊外立地などに伴い、人口の空洞化と高齢化が進み、地域経済が衰退するなど、かつての賑わいが失われつつある。

一方、中心市街地から西へ約1.4キロメートルに位置する本市のシンボル史跡小牧山は徳川家康と豊臣秀吉の「小牧・長久手の合戦」において徳川家康の本陣となるなど歴史的にも有名であり、また、その周辺は市庁舎、市立図書館、歴史館、総合福祉施設、警察署などの公共施設が立地し、市民が集う文化性の高い地域を形成している。

このため、中心市街地と文化性の高い小牧山周辺地区を結び中心市街地の活性化を図る必要があり、現在、中心市街地の小牧駅から史跡小牧山に向けたシンボルロードをバリアフリーに配慮しながら整備を進めている。既に、830メートルは電線共同溝や歩行者空間の確保など整備は完了しているが、残り590メートルが未整備であり、早急な整備が必要である。また、シンボルロードとともにコミュニティ道路を整備し、史跡小牧山や沿道にある寺院などの歴史的資産を生かした地域景観を形成することで、2つの個性が点から線へ、線から面へと拡大し、歴史と文化のまちづくりと小牧らしい賑わいの創出を図ることが可能となる。

さらに、平成15年3月に名古屋都心部へ直結した名鉄小牧線沿線の住環境整備を進める中で道路や駅前広場等においてもバリアフリーに配慮し、質の高い生活空間を形成することで人口の定着や公共交通の利用促進、中心市街地の活性化が図られる。

このため、国土交通省でこれまで実施されたバリアフリー環境の整備に関する地方公共団体や事業者等による取組のうち、関係者間の連携のもと連続的なバリアフリーの実現を図っている等先進的な事例を関係者に広く提供されることとなっている情報を活用し整備の参考とする。

別紙

- 1 支援措置の番号及び名称
2 1 2 0 3 2 開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供
- 2 当該支援措置を受けようとする者
小牧市
- 3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

桃花台新交通沿線開発について

本市の東部地区においては、桃花台ニュータウン（約 322ha）という住宅団地の開発が県施行により実施されている。このニュータウン開発に伴い、新交通システム桃花台線（名鉄小牧駅～桃花台ニュータウン～JR高蔵寺駅）が計画され、その内第 1 期線として小牧駅～桃花台東駅間約 7.4 キロメートルが平成 3 年 3 月に開通しているが、両市街地の間は現在も未利用のままであることから沿線開発を行い新たな都市活力にあふれた地域の創出を図る必要がある。また、新交通システム桃花台線の運営主体は、愛知県、小牧市を中心とする第三セクターの桃花台新交通(株)であるが、累積赤字は約 60 億円で、その経営は危機的状況にある。

その理由としては、桃花台ニュータウンの当初計画人口が約 54,000 人であったものが縮小され、現在約 28,000 人しか居住していないことと、沿線開発が進んでいないことがあげられる。このため、沿線開発を一刻も早く進める必要がある。車社会から脱却し、公共交通の利用促進を推進するためにも駅周辺の開発は必要なものとする。

しかし、桃花台線沿線においては、駅周辺という一等地が市街化調整区域であり、また、さらにそのほとんどの区域が農用地区域であるため、農地のままで開発が進んでいない。このため、国土交通省で市街化調整区域における開発許可の事例や条例の制定状況について調査が行われ、当該調査の結果を踏まえた情報提供が行われることとなり、その情報を活用し開発の参考とする。

名古屋空港周辺に点在する国有地の活用について

本市は名古屋空港の滑走路の先端（北側）に位置し、その周辺には、民家が多く、かつて騒音に耐え切れずこの地を去った住民の移転補償跡地（国有地）で更地となっている土地（約 2ha）が点在している状況であり、一体的な整備が困難な状況にある。

また、この地区は市街化調整区域であることから整備が困難な状況にある。このため、国土交通省からの情報を活用して整備の参考とする。

本市においても、現在、空港周辺住民で組織する市民団体と共に、この地区の整備について検討を進めている。