

住民主導で開業した路線バスの事例研究

中部大学 正会員 磯部友彦

1. はじめに

路線バス事業が低迷する一方で、2002年2月1日施行の改正道路運送法による規制緩和を機に新たな展開も試みられている。そこで本稿では、バスの規制緩和を追い風にして愛知県小牧市の住民が自ら先頭に立ち開業した路線バスである『桃花台バス』の意義などを調査した。そして、この事例が今後のバス事業にどのような影響をもたらしていくのかを考察する。まず、対象地域である愛知県小牧市の桃花台ニュータウンの誕生から現在までの歴史を調査し、次に、桃花台バスを運行している「あおい交通」へのヒアリングや様々な資料収集による実態調査を行い、さらに、利用者アンケート調査に基づく分析・考察を行う。

2. 桃花台バス運行までの経緯

桃花台ニュータウンは、1980年に名古屋大都市圏や周辺の工業地域に通勤する人口を受け入れる住宅市街地として誕生した¹⁾。同年に桃花台と小牧駅を結ぶ名古屋鉄道の路線バスが開設された²⁾が、小牧駅から名古屋方面へは、まず名鉄小牧線で上飯田駅へ、そこから徒歩で約10分かかる地下鉄平安通駅まで行き、地下鉄を乗り継いで名古屋都心方面に行くという、時間と乗り換えの手間がかかるものであった（なお、2003年3月に地下鉄上飯田線が開通し、上飯田・平安通間も鉄道で結ばれた。）

桃花台住民は、名古屋都心方面へのアクセスが便利であるJR中央線への交通機関の接続を望んでいたが、公共交通機関は充分に発達していかなかった。桃花台ニュータウン誕生から11年後の1991年に、新交通システムである「ピーチライナー」が開業したが、これも小牧駅への接続の為に名古屋都心方面へのアクセス向上とはならなかった。1992年には、初めて桃花台からJR中央線(高蔵寺駅)への接続となる名鉄バスが開通し、住民にとっては比較的便利な交通機関になったが、桃花台内の乗り場が少ない為に住民全体が利用するには至っていない。1998年に

「こまき巡回バス」が運行を開始したが、このバスは市内を巡回しているのみであり、通勤・通学にはほとんど利用されていない。このように、交通網自体は充実したように思われたが、名古屋都心方面への通勤・通学には不向きな交通手段が多く、社会人にとっては自家用車で通勤する時や、駅まで送り迎えをしてもらう時に渋滞に遭うなどの問題点が在り、学生にとっては通学するのに不便という理由から近くの高校に通うしかないなどの問題点が在った。その為、桃花台住民はJR中央線へ接続する通勤・通学向きの交通機関の出現を強く望んでいた。

2001年11月、ついに桃花台住民が立ち上がり、桃花台地区住民のJR春日井駅への通勤・通学を主体とした運送を目的とするバスを走らせる為に『桃花台バス運営会』が結成され、以前から桃花台ニュータウン近くに在る名古屋造形芸術大学のスクールバスの運行をしていた「あおい交通」にバス運行を委託することにした。このスクールバスは、朝の時間帯に駅に向かうバスと、夕方の時間帯に駅から戻ってくるバスの中に空席のバスが在った。それを上手く利用出来ないかということで、運営会とあおい交通の両者が考え合った結果、スクールバスの運行前後及びマイクロバスでの昼間運行を利用する『桃花台バス』が2002年4月に誕生した。

3. 桃花台バスのシステムと運行実態

桃花台バスは、運行開始の2002年4月1日から9月30日までの間を一般貸切旅客自動車事業(貸切バス・21条バス)として運行し、10月1日からは一般乗合旅客自動車事業(乗合バス・4条バス)として運行している(表-1)。12月時点での1ヶ月の利用人数は約15,000人である。運行開始の4月時点では1ヶ月の利用人数が約10,000人であった為、9ヶ月の間に利用人数はかなり増加したことが分かる。バス運行を委託されているあおい交通は、行政からの補助金・助成金を受け取ることなく運行を行っている。バス車両に関しては、もともとスクールバスとして

キーワード 公共交通、路線バス、規制緩和、小牧市、桃花台ニュータウン

連絡先 〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200 中部大学工学部土木工学科 tel 0568-51-1111(4272)

表-1 桃花台バス運行システムと変化

項目\時期	貸切バス(4月～9月)	乗合バス(10月1日～)
乗車条件	会員のみ利用可(会員制)	誰でも利用可(非会員制)
運行経路	朝(3ルート)・桃花台→春日井駅 昼(1ルート)・桃花台⇄春日井駅 夜(1ルート)・春日井駅→桃花台	変化なし
運行時間	朝コース(平日) 6:30～8:30 (土曜) 7:00～8:00 昼コース(平日) 8:30～16:45 (土曜) 9:20～16:40 夜コース(平日)17:03～22:23 (土曜)17:33～20:23	朝コース(平日) 6:30～8:30 (土曜) 7:00～8:00 昼コース(平日) 8:50～16:40 (土曜) 9:20～16:40 夜コース(平日)17:03～22:23 (土曜)17:33～20:23
運行本数	朝コース桃花台発(平日)13本 (土曜)4本 昼コース桃花台発(平日) 9本 (土曜)4本 昼コース春日井発(平日) 9本 (土曜)4本 夜コース春日井発(平日)12本 (土曜)5本	朝コース桃花台発(平日)15本 (土曜)4本 昼コース桃花台発(平日) 7本 (土曜)4本 昼コース春日井発(平日) 8本 (土曜)4本 夜コース春日井発(平日)12本 (土曜)5本
停留所数	15箇所(フリー乗車・下車可)	17箇所(フリー乗車・下車不可)
バス停	電柱に看板を設置	バス停を設置
運行日	週6日間(月曜～土曜)運行 日曜・祝日運休	変化なし
運賃・料金	1乗車300円(往復600円) 回数券10綴り3,000円 定期券1ヶ月11,000円 3ヶ月29,900円	回数券・定期券はそのまま 現金利用可能
バス	大型バス11台・マイクロバス2台	変化なし

使っているバスを利用するということで、人件費と燃料費分以上の利益があれば黒字になると考えられる。よって、桃花台バスは利用者からの運賃のみで運営可能となっている。なお、桃花台から名古屋都心への既存の公共交通によるルートと比較すると、運賃、所要時間、乗り換え回数のいずれにおいても、桃花台バス利用ルートの方が優位である。

4. 桃花台バス利用者アンケート調査

桃花台バスの利用者の状況を把握すると共に、利用者の桃花台バスに対する考えを知ることを目的としてアンケート調査を実施した。2002年11月19日(火)、春日井駅前の桃花台バス乗り場にて、手渡しで326枚配布した。また11月20日(水)・21日(木)の2日間、マイクロバス2台に計100枚の調査票を載せてもらい、運転手に71枚配布してもらった。3日間での合計配布枚数は397枚となった。回収方法は、郵送回収とし、有効回収枚数は175枚、有効回収率は44.1%である。

アンケート調査の結果としては、まず桃花台バス利用者の9割以上が通勤・通学の目的で桃花台バスを利用しており、通勤・通学の割合はほぼ同じであることが分かる。よって利用者はほぼ毎日桃花台バ

スを利用している。目的地は春日井駅からJRに乗車して名古屋方面に行く利用者が9割以上である。また、桃花台バスは桃花台地区内に多くのバス停を設置しているため利用者はバス停まで徒歩約5分程度で行くことができる。

桃花台バスを利用するようになった経緯を調べたところ、利用者の約70%は桃花台に約10～20年前から住んでおり、利用者の約90%は桃花台バスが運行を始めた2002年4月以前または運行当初に、新聞折り込みチラシなどでこのバスを知り、運行開始と同時に利用し始めている。利用者は桃花台バス開通以前には、様々な交通手段を用いていたが、利用者の約半数が春日井方面・小牧方面の両方の交通手段を利用していた。またJR中央線までの移動方法を見ると、高蔵寺駅への名鉄バス、キス&ライド、パーク&ライドの利用が多く、利用者の半数以上は複数の方法を用いていたことが分かる。桃花台バスが出来たことによって、交通費や通勤・通学時間の削減、JR中央線で最も近い春日井駅に接続、など以前と比較して明らかに良くなったと考えられる。

桃花台バスが住民主導で開業したことを約95%の利用者が知っていた為、その関心度も非常に高い。しかし通勤・通学以外の他の利用者を増やすことが今後の課題である。

5. おわりに

住民主導で開業した意義を考えると、桃花台バスは現存の路線バスのような乗り降りするだけの単なる機械的なバスとは違い、バス自体が桃花台住民同士のふれあう場所となるなど、人間味あふれるバスであり、住民達にとって非常に思い入れのあるバスであると考えられ、更に町全体の繋がりをより深める役割を担っていくものと考えられる。

また、住民本位の運行形態を常に目指しており、地域密着型のバスといえる。そしてこの事例は今後の地域交通のあり方を示唆するものと考えられる。

謝辞: 本研究の遂行にあたっては、あおい交通の方々より貴重な情報を頂いた。ここに謝意を表す。

【参考文献】

- 1) 桃花台事業記念誌作成検討委員会・愛知県(他)編：桃花台まちの記録、愛知県発行(1998.9)
- 2) 佐藤信之：桃花台新交通について、http://www2u.biglobe.ne.jp/~n_satoh/RJ_0005.html、(2002.12.閲覧)