

住民主導で開業した路線バスの意義

愛知県・桃花台バスの事例 *

The Meaning of the Bus on a Regular Route Started under the Inhabitant Leadership

Case study of Tokadai Bus in Aichi *

磯部友彦**

By Tomohiko ISOBE**

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

(1) 桃花台ニュータウンの交通問題

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

関は十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あり、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あった。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。

(2) 桃花台住民の取り組み

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あった。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。

* 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

** 正員、工博、中部大学工学部土木工学科
(〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200
TEL:0568-51-1111(4272), FAX:0568-51-1495,
E-mail:tomohiko@isc.chubu.ac.jp)

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使っているバス車両を利用するという事で、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。

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

4. 桃花台バス利用者のメリット

桃花台から名古屋駅へのアクセス方法(2002年4月時点)をピーチライナー経由、路線バス(高蔵寺駅行き)経由、こまき巡回バス経由の3種類で比較する(表-2)。

小牧方面から名鉄小牧線を使う手段として使われるピーチライナー、こまき巡回バスは乗り換え回数が多くなり、所要時間も料金も大きい。名古屋駅まで行くにはこの2つの方法は利用者にとって利用しにくい。もうひとつの手段であるJR中央線を使う場合は、アクセス方法として路線バス(高蔵寺駅行き)と桃花台バスがある。両アクセス方法間で乗り換え回数は変わらないが、所要時間に10分、料金で200円の差がある。このことから、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。

5. 桃花台バス利用者アンケート調査

(1) 調査方法

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、手渡りで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。

(2) 利用実態

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(図-1)。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

表-2 交通手段別の比較

経路方法	項目	乗り換え回数(回)	料金(円)	所要時間(分)
ピーチライナー		4	900	65
路線バス(JR高蔵寺駅行き)		1	820	60
こまき巡回バス(ピーチライナー有)		5	1000	80
こまき巡回バス(ピーチライナー無)		5	750	90
桃花台バス		1	620	55

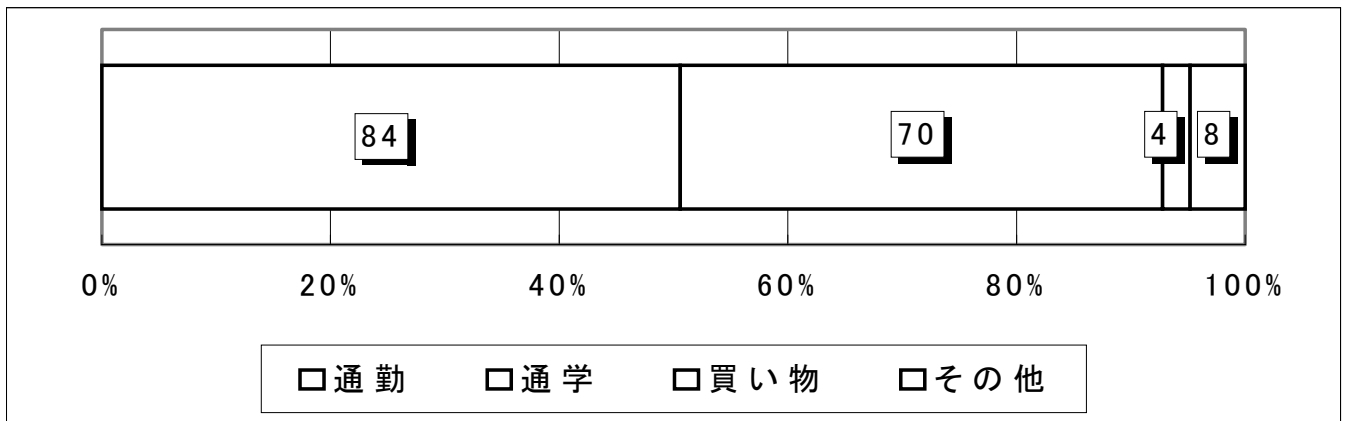


図-1 桃花台バスの利用目的
(図中の数値は該当サンプル数、総数 166 件)

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
行くことが出来る。

(3) 利用者からの評価

桃花台バスのシステムについては、料金面・システム面・
快適性の3つに分けて5段階評価をしてもらった(表-3)。
一番高く評価されたのは『快適性』で、これは桃花台バスが
普通の乗合バスの使っているバスではなく、名古屋造形芸術
大学のスクールバスを利用しており、リクライニングなどの
機能が備わっているためと考えられる。逆に一番低く評価さ
れたのは、システム面の中の『バスの本数について』である。
これはアンケート票の自由記述欄にも多くの利用者が、もっ
と夜の最終便を増やして欲しいと書いている。

表-3 システム評価

評価項目		平均点
料金面	1回300円という値段	3.7
	定期券の値段	2.8
システム面	バスのルート	3.6
	バス停の場所	3.8
	バスの本数	2.3
	JRへの乗り換えやすさ	3.1
	バス停での待ち時間	3.1
快適性	乗り降りのしやすさ	3.7
	混雑状況	3.8
	座りやすさ	4.0
	車内の雰囲気	3.9
	バス停で待つ場所	3.4

(4) 従前との比較

桃花台バスを利用するようになった経緯(表-4)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(表-5)を見てみると、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。

(5) 必要性などの意識

昼のマイクロバスについては、回答者が約50%というこ
ともあり、あまり利用されていないのが現状である。しかし、
『行動範囲は広がったか』という質問に対して、約60%の
利用者が『はい』と答えており、この値は十分大きな値であ
ると考えられる。

現在桃花台バスは利用者にとって欠かせないものとなって
おり、桃花台バスの必要性は高い。桃花台バスが住民主導で
開業したことも約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

これまでの研究結果・考察から住民主導で開業した意義を
考えていくと、住民主導で開業したということにより、桃花
台住民が自分達の生活に役立てる為に、自分達の力で作り上
げたものであることが分かる。その為、桃花台バスは現存の

表-4 桃花台バス利用以前の交通手段
(有効サンプル数：166人)

交通手段	人数(人)
複数手段(春日井方面・小牧方面)	81
名鉄バス⇒JR中央線のみ利用	33
自家用車⇒JR中央線のみ利用	34
ピーチライナー⇒名鉄小牧線のみ利用	2
自家用車のみ利用	13
名鉄バスのみ利用	3
こまき巡回バス利用	0

表-5 桃花台バス利用以前のJR中央線までの移動方法
(有効サンプル数：145人)

移動方法	人数(人)
複数方法	74
名鉄バス(他のバス)のみ利用	33
キス&ライドのみ利用	19
パーク&ライドのみ利用	15
原付のみ利用	1
自転車のみ利用	3

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。

次に、桃花台住民から見た桃花台バスの必要性については、桃花台からJR中央線へ繋ぐ公共交通機関が、桃花台センターとJR高蔵寺駅の間を結ぶ路線バスのみであったことを考えれば、桃花台から最も近いJR中央線の駅までの接続は、桃花台住民にとってこの上ない喜びであり、通勤・通学をす

る人々にとっては最も利用しやすい公共交通機関になっているのではないかと考えられる。特に通勤・通学をしている人にとっては必要不可欠なものと考えられる。

最後に、従来のバス事業の多くは、事業者が独自の運行形態を硬直的な法制度の下に維持するというものであり、利用者の願望・意見により運行形態等を変化させるということは難しかった。その為、利用者が利用しにくいバスであったとしても何の変化も加えずに走り続けているというのが事実である。

その現実を打破する為にも、桃花台バスのような利用者の必要性に応じて運行方法を検討できるようにバス事業に関する制度が変化していけば、自然に利用者本位の運行形態になり、バス事業が低迷を辿ることなくバス事業全体の活性化に繋がっていくものと考えられる。

桃花台バスは、住民の手によって開業され、住民本位の運行形態で運行されていることから分かるように地域密着型のバスであり、バス事業としては最も運行しやすい形ではないかと考えられ、今後もより良い方向への改善が行われていくものと考えられる。そしてこのバスは、新時代バスの先駆けとして十分な役割を果たしていくものと考えられる。

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)