

# 社会的要因が都市交通施策展開に与えた影響に関する考察\*

## － 豊田市「中心市街地玄関口バス」を例として －

A Study about the Influence of the Social Factors given to the City Transportation Policy\*

- A Case Study for the “GENKANGUCHI BUS” Project in Toyota City -

山崎基浩\*\*・伊豆原浩二\*\*\*・山本幸司\*\*\*\*

By Motohiro YAMAZAKI\*\*, Koji IZUHARA\*\*\*, Koshi YAMAMOTO\*\*\*\*

### 1. はじめに

今日、地方都市において展開されるさまざまな都市交通施策のうち、地方自治体が公共輸送サービスに直接あるいは間接的に運営に関わる、いわゆるコミュニティバス運行施策が多くの地方自治体で実施されている。その背景として、平成14年2月に施行された、バス運行事業における需給調整規制の廃止（以下、規制緩和）がある<sup>1)</sup>。これにより、利潤追求を目的とするべき民間事業者が不採算路線からの撤退を実施し、公共輸送サービスが空白化した地域へのサービス提供において地方自治体の積極的な関与が余儀なくされている。一方、高齢化社会の進展とともに都市内移動の利便性向上の必要性が高まる中、行政が公共輸送サービスに関わる動機としても、この規制緩和は大きく影響していると考えられる。

本稿では、このような規制緩和に端を発する社会動向を、地方自治体における都市交通施策の展開に影響を及ぼす「社会的要因」として位置づけることとした。そのような要因が施策展開に与えた影響は多大なものであり、具体的な事例により分析することは、行政施策としての今後の公共輸送サービスのあり方を探る上で重要であると考えられる。

そこで、愛知県豊田市が運行している、「中心市街地玄関口バス」（以下、玄関口バス）<sup>2)</sup>を事例として、その施策展開を整理しながら社会的要因が及ぼした影響に関する考察を行う。

### 2. 玄関口バスの概要

#### (1) 豊田市の概要と玄関口バス運行の経緯

豊田市は、愛知県のほぼ中央、名古屋市から東方30km圏内に位置する地方中核都市で、人口は約35万人、総面積は約290km<sup>2</sup>である（図-1）。自動車産業を中心とした工業都市であり大規模事業所が分散していること、合併によって都市規模を拡大してきた経緯などから、分散型の都市構造であり、中心市街地の活性化が課題となっている。



図-1 豊田市の位置

玄関口バスは、中心市街地において移動制約者の移動を支援し、公共施設等へのアクセスの利便性を向上させること、さらに、それによって中心市街地の人口吸引力を高め、その活性化を図ることを目的として平成14年6月から運行が開始された。

運行ルート、時間帯、料金、頻度などの運行サービス内容は、平成6年10月に実施された社会実験、短距離交通実験バス「ザウルス」の運行データおよび利用者意見が反映されたが、この8年の間、当該地区でのバス運行事業化の検討は、継続されておら

\*キーワード：公共交通計画，交通弱者対策，施策展開

\*\*正員，工修，(財)豊田都市交通研究所調査研究G  
(愛知県豊田市西町4-25-18 Tel:0565-31-7543  
E-mail:yamazaki@ttri.or.jp)

\*\*\*フェロー，工博，(財)豊田都市交通研究所  
(愛知県豊田市西町4-25-18 Tel:0565-31-7543  
E-mail:izuhara@ttri.or.jp)

\*\*\*\*正員，工博，名古屋工業大学大学院 しくみ領域  
(愛知県名古屋市昭和区御器所町 Tel:052-735-5484  
E-mail:yama@doboku2.ace.nitech.ac.jp)

ず、規制緩和という社会的要因によって急速に実現化が可能となったものであると考えられる。

## (2) 玄関口バス運行の概要と現状

玄関口バスは図-2 に示すように、豊田市駅西口から豊田税務署までの約 2.0km を、1 時間に 2~3 往復の頻度で運行されている。途中のバス停は 4 ヶ所あり、このうち市役所および加茂病院では、バス停が施設建物の玄関先に設置されておりバスが玄関口まで入ることとなっている。これが呼称の由来であるが、市役所バス停では無線通信により乗降客の無い場合は通過する「簡易デマンドシステム」を導入し、定時性の確保を図っている。

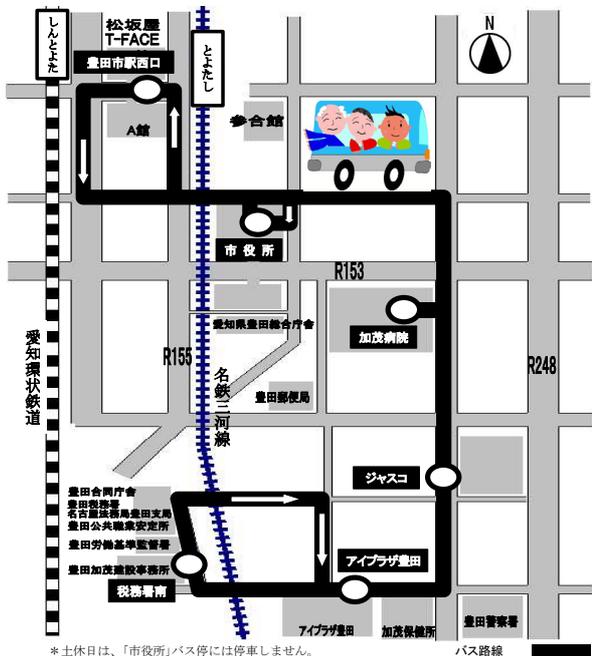


図-2 玄関口バス路線図

料金は 1 乗車 100 円 (小人 50 円) で、車両は当初普及型のマイクロバスを用いていたが、平成 15 年 4 月からマイクロバスをベースに新開発された低床型車両 (写真-1) を導入している。運行形態は交通事業者 (現在、タクシー事業者が運行) との運行協定により、市が運行経費を補助する形となっている。

利用状況は図-3 に示すように 1 日あたりの利用者数は 250 人程度で推移している。1 便あたりでは 5 人程度を維持していることになるが、表-1 に示す収支状況を見ると、平成 14 年度内では運賃収入で経常経費の 63.9%を賄うことができおり、他事例と比較しても芳しい状況<sup>3),4)</sup>にある。

なお、豊田市としては玄関口バスを平成 16 年 3 月末までの試行運行として位置づけるとともに、平成 15 年度にはデマンドシステムの拡大とバスロケーションシステムの導入を図る予定である。



写真-1 玄関口バス車両

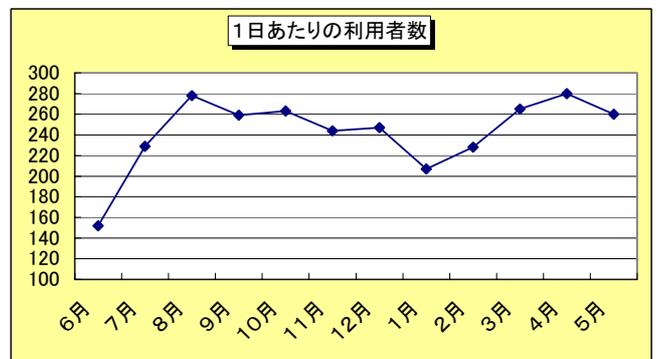


図-3 利用者数の推移

表-1 玄関口バスの収支状況

平成 14 年 6 月~3 月	
経常経費	11,247,447 円
運賃収入	7,191,179 円
運賃による回収率	63.9 %

## 3. 実験バスから玄関口バスへの施策展開

### (1) 短距離交通実験バス運行の概要と実験結果

短距離交通実験バス「ザウルス」は、平成 6 年 10 月 15 日~11 月 13 日の 30 日間、豊田市の中心市街地において社会実験として運行が実施された。料金は無料、車両は恐竜のイラストがデザインされたマイクロバス (写真-2) を 4 台使用している。図-4 に示すように、路線はイベント対応の 2 路線 (路線 1,3) と、日常的な利用を見込んだ 1 路線 (路線 2) の計 3 路線で運行された。



写真-2 短距離交通実験バス「ザウルス」



図-4 実験バス路線図

この3路線のうち、日常的な利用を見込んだ「路線2」は、玄関口バスの前身として位置づけることができる。その運行結果の概要を表-2に示すが、運行頻度が玄関口バスの倍以上であったにもかかわらず、1便あたりの利用者数は同程度であった。これはイベント参加者の交通手段として利用される機会があったためである。

表-2 実験バスの運行結果 (路線2)

運行日数	25日
運行時間帯	10:00~18:00
運行本数	6往復/時間 (2,255便)
利用者数	9,980人
1便あたり利用者数	4.4人/便

## (2) 都市交通システムとしての両バスの役割

実験バスから玄関口バスとして事業化されるにあたり、当バスの都市交通システムとしての役割に変化があると考えられた。そこで、玄関口バスと短距離交通実験バスが豊田市の交通システムにおいて、どのような役割を担っているのか、比較した。

### ■ 目的

まず、運行の目的は両バスとも移動制約者への交通手段提供による中心市街地の活性化となっているが、実験バスではTDM施策としての意義を前面に出し、郊外駅でのP&R実験も併せて実施された。

### ■ 運行ルート

実験時には経由しなかった市役所に、玄関口バスではバス停を設けた。さらに当バスの特徴である玄関口への乗り入れを実施し、公共施設への交通手段としての役割が明確化されている。

### ■ 運行ダイヤ

実験バスの路線2では、2台の車両を用いて、1時間に6往復のサービスを提供した。一方、玄関口バスでは1時間に2~3往復のサービスを提供している。実験時は最大需要を見出す目的もあり、またボランティアのバス運転手確保による経費節減により、高い頻度の運行を実施することができた。

### ■ 利用者属性

図-5は、それぞれのバスの利用者アンケートによる、利用者属性の集計結果である。

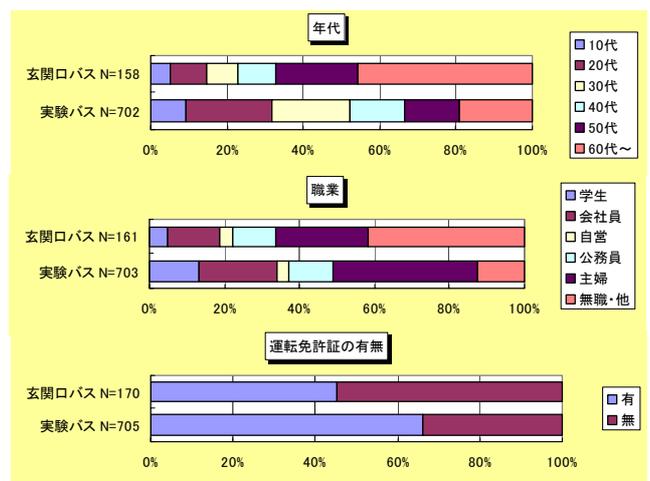


図-5 利用者属性の比較

実験バスでは30代以下の若い世代や学生、さらに運転免許を保有している人の利用が多かったことがわかる。平常時に配布された調査票のみを対象に集

計したものであるが、実験バスは非日常的な興味を惹く交通機関であったことが推察される。

な検討は実施されなかった。そこに介在していた実現化に向けての阻害要因を以下の表-3に整理した。

### (3) 利用者意識から見た玄関口バスの必要性

図-6に示す、玄関口バスの利用者アンケート調査の結果から、玄関口バスの必要性を探った。

表-3 事業化の阻害要因

事業採算性の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業として経営を維持するための考え方が未整理</li> <li>競争原理の機能しない運行経費</li> </ul>
事業形態の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>新規事業者参入の困難さ</li> <li>参考とする事業形態の前例不足</li> <li>競合する交通事業者との調整</li> </ul>
手続の課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業化への手続きの困難さ</li> </ul>

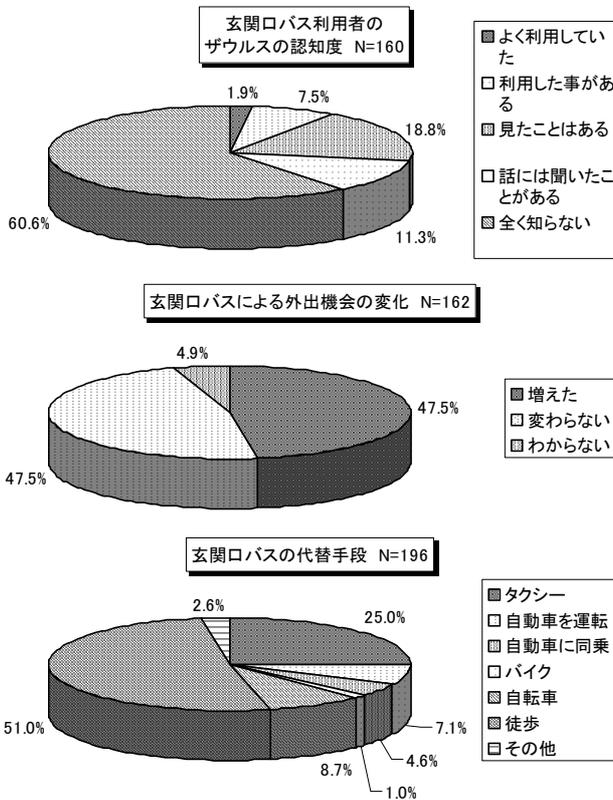


図-6 利用者アンケート集計結果

まず、ザウルスの認知度を見ると、約40%が8年前の実験を認知し、約10%が利用経験を持っており、持続的なニーズが存在することがうかがえる。

次に、玄関口バスの存在による外出機会の変化を見ると、約48%の利用者が「増えた」と答えており、中心市街地への来訪に貢献していると言える。さらに玄関口バスの代替手段としては徒歩が最も多く、歩行者支援システムとしての重要性がうかがえる。

### (2) 規制緩和の効用

規制緩和に端を発する社会動向により、前節で整理した施策展開の阻害要因のいくつかは取り除かれたと考えられる。特にタクシー事業者などが積極的にバス事業に参入する傾向が見られるが、豊田市では、実験バス運行時に競合が問題となったタクシー事業者と運行協定を結ぶことにより、玄関口バス運行が実現化したと言える。また、他地区における成功事例が、自治体内部での事業化に対する意識を高めている情勢も、この社会的要因の効果であると考えられる。

## 5. おわりに

本稿では豊田市が運行している中心市街地玄関口バスを事例とし、需給調整規制の廃止という社会的要因が地方都市のバス交通施策展開に与えた影響を整理し、本事例ではこの社会的要因によって施策の実現化が可能となったことを明示した。今後、規制緩和が実施されなかった場合の施策展開のあり方を整理し、規制緩和の効果を具体的に検証する予定である。最後に、本稿作成にあたり多大なる協力を頂いた豊田市都市整備部交通政策課に謝意を表す。

## 4. 規制緩和の影響に関する分析

### (1) 施策展開の阻害要因の整理

先述のように都市交通システムとしての重要性・必要性が認められ、利用状況も芳しいと言える玄関口バスは、平成6年に実施された社会実験においても当該地区における公共輸送サービスの必要性が確認されていたが、その後、事業化に向けての具体的

### 参考文献

- 1) 土木計画学研究委員会編：規制緩和後のバスサービス -現状と課題-、土木計画学ワンデーセミナーシリーズ 34, 2003
- 2) 豊田市：平成14年度簡易デマンドシステムを活用したコミュニティバス検討業務委託報告書, 2003
- 3) 山崎基浩, 秀島栄三, 伊豆原浩二, 山本幸司：地方都市における交通施策展開プロセスの評価 -三好町さんさんバス運行を例として-, 都市計画論文集, No.37, pp.211-216, 2002
- 4) 松本幸正：自治体により運行されているバス(コミュニティバス)に関する調査集計報告書, 2001