

中心市街地におけるバス輸送施策の歴史的経緯に関する研究*

— 豊田市「中心市街地玄関口バス」を例として —

A Study on the Historical Details of the Bus Transport Policies in the City Center *

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

山崎基浩**・中村文彦***・山本幸司****

By Motohiro YAMAZAKI**, Fumihiko NAKAMURA***, Koshi YAMAMOTO****

1. はじめに

地方都市には、道路交通の円滑化、交通事故の削減、移動困難者のモビリティ確保など、多岐に渡る交通課題が存在しており、自治体はそれら交通課題に対応するために、さまざまな都市交通施策を計画・立案し、時には社会実験等による試行錯誤を繰り返すという過程を踏みながら、その展開を行っている¹⁾。そのような中で、中心市街地の衰退は深刻な社会問題の一つであり、その活性化のために、再開発事業等まちづくり計画と併せ、交通施策展開のあり方が問われている。

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、地方自治体が公共交通サービスの運営に直接あるいは間接的に関わる、いわゆるコミュニティバス運行施策が多くの方自治体で実施されている²⁾。コミュニティバス運行は、中山間地域を主とした公共交通空白地域における交通弱者対策、あるいは路線バス廃止に伴う代替運行によって行政区域内の移動手段を確保するための施策が多く見られるが、中心市街地における短距離輸送に主眼を置き、中心市街地活性化を目的に掲げた施策も少なからず存在する。

愛知県豊田市では、現在、中心市街地の公共施設や商業施設を結ぶ「中心市街地玄関口バス」が行政によって運行されているが、1980年代にも同様のバスが運行されていた経緯がある。このような中心市

街地において運行されているバスを取り扱った研究は少なく³⁾、また本事例のように同一の都市で時期を異にして実施されたコミュニティバス運行の事例は興味深い。そこで本稿では豊田市中心市街地におけるバス輸送施策を歴史的経緯を整理しながら、一連の施策展開を比較分析し、中心市街地におけるバス輸送施策のあり方に関する考察を行う。

2. 豊田市中心市街地玄関口バスの概要

(1) 豊田市中心市街地の概要

豊田市は合併により規模を拡大してきた経緯から分散型の都市構造にあり、また自動車産業関連の大規模事業所が点在し、自家用車交通を主とした交通流動が多方向に見られる。その中心市街地は人口規模 35 万人程度の都市としては業務および商業施設等の集積が乏しく、多くの地方都市と同様に、その活性化が重要な課題の一つとなっている。



図-1 豊田市中心市街地の範囲

*キーワード：公共交通計画，交通弱者対策，中心市街地

**正員，工修，(財)豊田都市交通研究所 調査研究G

(愛知県豊田市若宮町 1-1 Tel:0565-31-7543

E-mail:yamazaki@ttri.or.jp)

***正員，工博，横浜国立大学大学院環境情報研究院

(横浜市保土ヶ谷区常盤台 79-1 Tel:045-339-4033

E-mail:nakamura@cvg.ynu.ac.jp)

****正員，工博，名古屋工業大学大学院 しくみ領域

(愛知県名古屋市長区御器所町 Tel:052-735-5484

E-mail:yama@doboku2.ace.nitech.ac.jp)

豊田市では中心市街地として定義されている範囲が明確に統一されておらず、個別の計画あるいは担当部局によってその範囲が異なるが、中心市街地活性化基本計画では図-1 に示す約 210ha を中心市街地としている。

(2) 豊田市中心市街地玄関口バス運行の現状

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（1 日 26 往復）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、市役所バス停および加茂病院バス停では無線通信により乗客の有無が運転手に報され、乗降客の無い場合は玄関口に乗り入れずに通過する「簡易デマンドシステム」を導入しており、定時性の確保を図っている⁴⁾。



図-2 玄関口バス運行路線図

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、2003 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 2003 年度に入ってから 300 人程度で推移している。1 便あたりでは 6 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、2003 年度には運賃収入で経常経費の 63.9% を賄うことができ、他事例と比較してもコミュニティバスとしては芳しい状況にある^{5),6)} と言える。



図-3 玄関口バス利用者数の推移

表-1 玄関口バスの収支状況

	2002 年度 6~3月	2003 年度
経常経費	11,250 千円	13,690 千円
運賃収入	7,190 千円	10,640 千円
運賃回収率	63.9 %	77.7 %

3. 豊田市中心市街地におけるバス輸送施策の経緯

(1) バス輸送施策実施の経緯

豊田市中心市街地でのバス運行の経緯を図-4 に示す。まず、1979 年 2 月に中心市街地に点在する公共施設利用者の交通手段を確保するための公共施設巡回バスの運行実験が行われた。この結果を踏まえて、同年 12 月から約 10 年間に渡り運行が続けられたが、最終的には利用者が伸びず行政としての投資効果が薄いと判断され、廃止されることとなった。

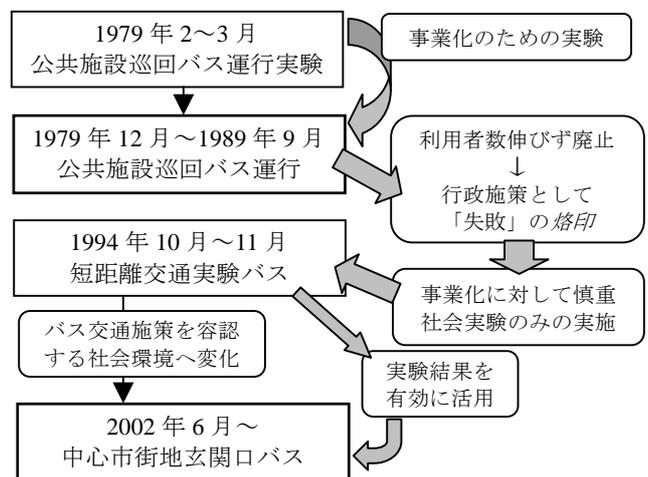


図-4 豊田市中心市街地でのバス運行施策の経緯

その後、1994年に運行された短距離交通実験バスは、中心市街地の活性化およびTDM施策への取り組みという政策方針を背景に実施されたものであるが、公共施設巡回バスの行政施策としての「失敗」により自治体の姿勢は慎重であった。そのため、実現化のための事前実験ではなく、実験実施そのものを目的とした施策であったが、比較的多くの利用者を確保することができ、利用者アンケート調査からも交通システムとしての必要性が確認されている。

短距離交通実験バスから約8年間は中心市街地でのバス輸送施策に関する検討は行われず、2002年6月に「中心市街地玄関口バス」の運行が開始された。その背景には、バス事業の規制緩和等を契機としたバス輸送サービスへの関心の高まりや、地方都市におけるコミュニティバス運行事例の頻出などによって行政施策としてのバス輸送サービスが実施しやすい環境となったことがある。また、自治体が即座に運行実施できた背景には、1994年の短距離交通実験バスでの検討経緯の存在があると考えられる。

(2) 公共施設巡回バスの概要

公共施設巡回バスは、1979年の運行当初から3度の路線および運行頻度の変更を実施している。図-5は廃止時の路線であるが、比較的需要の多い南部を巡回する3.9kmの路線と、北部を含めた6.9kmを巡回する路線の2路線で運行されていた。



図-5 公共施設巡回バス運行路線図(廃止時)

どちらも豊田市駅を中心に反時計回りに循環するルートで、南部巡回路線が1日11便、北部を含めた巡回路線が1日4便の運行、料金は1乗車80円(小人40円)であった。運行形態は玄関口バスと同様に、交通事業者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た。1日あたりの利用者数の推移は図-6に示すように、1982年度までは日あたり100人程度で推移し若干の増加傾向にあったが、行政の経費負担軽減を理由に運行頻度が落とされたため、1983年度以降は40人程度で推移しており、現行の玄関口バスの1割程度の利用者数であった。

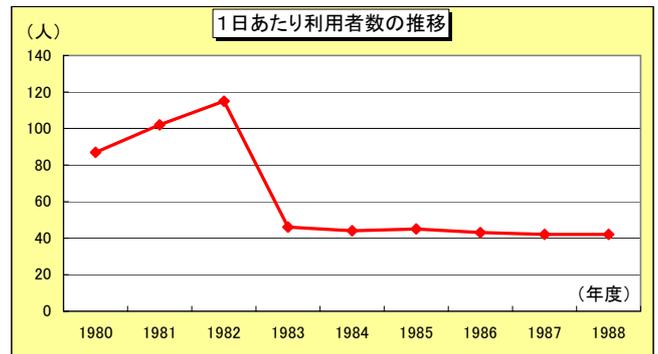


図-6 公共施設巡回バス利用者数の推移

また、最も利用者数の多かった1982年度と廃止時の1988年度の収支状況を表-2に示す。現在の水準と比較して経費が高く、かつ利用者が少ないために運賃による経費の回収率は10%程度であった。

表-2 公共施設巡回バスの収支状況

	1982年度	1988年度
経常経費	41,900千円	24,090千円
運賃収入	4,390千円	2,540千円
運賃回収率	10.5%	10.5%

4. 中心市街地におけるバス運行施策の比較

公共施設巡回バスと中心市街地玄関口バスは、時期を異にして同じ地区において実施されたバス輸送施策であるが、前章までに整理したようにその利用状況から見た評価は大きく異なる。その違いにはどのような要因があるのか、①運行内容、②利用者の属性・利用目的の変化、③その他社会的な背景、の三つの視点から考察した。

① 運行内容から見た比較

まず、路線の形態を比較すると、玄関口バスが2.0km程度の短距離を往復するルートが設定されて

いるのに対して、公共施設巡回バスは循環型でありしかも反時計回りの片方向のみの運行であったため、乗車時間が長くなるなど利用者にとっての利便性が低かったと考えられる。さらに、1 便の運行時間が長くなることで、経費を同一にした場合は運行頻度が落ちることになる。その背景には、公共施設を巡回させるという行政の義務的な意識から、需要が少ない北部に位置する図書館を循環ルートに入れ込んだことが担当者へのヒアリングで確認されている。

② 利用者の属性・利用目的の変化

公共施設巡回バスおよび玄関口バスの利用者に対して実施した調査から、利用者の属性および利用目的を比較した。図-7 は年代構成、図-8 はバス利用時の移動目的割合を示したものである。

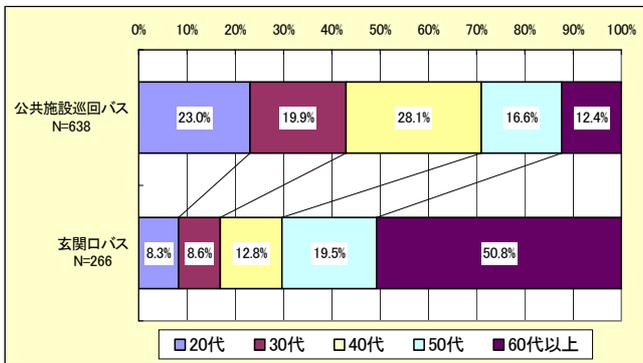


図-7 利用者の年代構成の比較

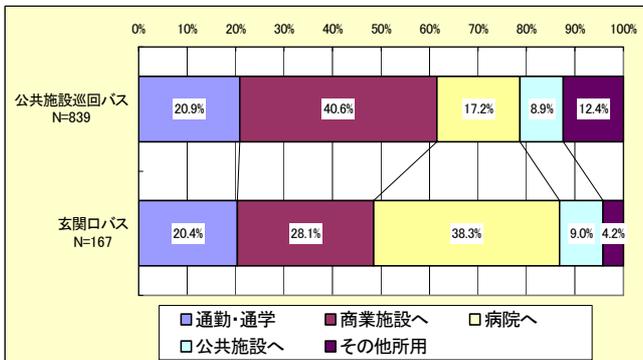


図-8 バス利用者の目的の比較

年代構成の変化を見ると、玄関口バスでは高齢者の割合が大幅に増加していることが見受けられる。高齢化の進展により、総合的な需要が高まった可能性が認められる。またバス利用時の目的では、病院へ訪れる利用者の割合が大幅に高まっている。沿線にある大規模な総合病院の1日あたり来訪者数は、1979年の調査では849人、2002年の調査では960人であり13%程度の増加が見られる。このことから、玄関口バスの需要が高齢の病院利用者により支えられていることが見受けられる。

③ その他の社会的な背景の変化

その他の社会的な背景の変化としては、表-3に整理した項目が考えられる。

表-3 その他の社会的な背景の変化

項目	変化の内容
自治体の姿勢	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設来訪者へのサービスに限定せず、生活交通の確保に取り組む。 公共輸送に対して負担すべき費用のあり方が、定まりつつある。
事業者の姿勢	<ul style="list-style-type: none"> 運行経費低減化への企業努力が見られるようになった。 サービス業としての認識が高まりつつある。
中心市街地の特性と位置付け	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地のポテンシャルが低下する中で、来訪者および行政にとっての位置付けが変化している。

5. おわりに

中心市街地活性化を目的としたコミュニティバス運行施策が実施されている中で、時期を異にして二つの施策が実施されてきた経緯を持つ豊田市中心市街地でのバス輸送施策を事例に、その施策経緯を整理しながら比較し、考察を試みた。その結果、施策成功の可否に関わる要因を整理することができた。これらの要因は相互に関連していると考えられ、体系的に整理することが今後の課題である。また、前掲の表-3に示した社会的背景の変化を検証するために、自治体および事業者へのヒアリングを実施するとともにPT調査データ等によって中心市街地の特性変化を分析していく予定である。

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各位に、謝意を表す。

参考文献

- 山崎基浩, 伊豆原浩二, 秀島栄三, 山本幸司(2000):「地方都市における交通施策の実施条件に関する考察」土木計画学研究・論文集 No.17, pp.771-777
- 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
- 柳沢吉保, 高山純一, 平本光鋭, 小林謙之: 中心市街地活性化のための路線網を考慮した循環バス最適運行計画, 土木計画学研究講演集 CD-Rom, Vol.28, 2003
- 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
- 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
- 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