

都市近郊における公共交通網の形成過程に関する一考察
-小牧市桃花台地区を対象として-

名古屋工業大学 学生員 ○土崎 伸
名古屋工業大学 正会員 秀島 栄三
(財)豊田都市交通研究所 正会員 山崎 基浩
名古屋工業大学 正会員 山本 幸司

1. はじめに

公共交通の運営主体には自治体、民間企業、第3セクターなどがあり、それぞれが採算性、公共性などを重視して整備してきたと思われるが、行政区域の違いによる制約や、地域を取り巻く状況の変化などにより結果的には交通網全体として非効率になっている場合がある。交通基盤整備がもたらす効果の多面性、ネットワークの複雑性を考慮すると、交通サービスを局所的に、かつ広域的に事後検証することが、交通体系の今後の効率性の改善あるいは維持のために有効である。本研究では小牧市桃花台ニュータウンとその周辺地域において実施された交通体系の整備を事例として取り上げ、都市近郊における公共交通網のあり方について考察を行う。

2. 桃花台とその周辺における公共交通整備の経緯

桃花台ニュータウンは、愛知県が名古屋都市圏の宅地需要に対処するため、小牧市東部の丘陵地において開発を進めてきた地域で、昭和46年5月に新住宅市街地開発事業の都市計画決定を行い、昭和48年5月から事業に着手し、昭和54年10月から宅地分譲が始められた。人口は、平成12年3月1日現在で計画人口4万人に対して8251世帯、27093人である。

桃花台ニュータウン建設にあたって、計画当初から桃花台およびその周辺住民の足の確保と周辺道路の混雑緩和を図るため、交通体系との一体的整備が望ましいとされ、桃花台の都市計画決定と同時に当時実用化が間近であった新交通システムを導入することが計画された。その桃花台新交通システム(通称ピーチライナー)の建設、運営にあたり昭和54年12月に桃花台新交通(県、市、民間の第3セクター)が設立、昭和55年4月に都市計画決定がされ、平成3年3月桃花台東駅-小牧駅間で営業が開始さ

れた。建設費は313億円である。小牧駅では名鉄小牧線と接続しているが、名鉄小牧線は上飯田駅が終着駅であり、最寄りの地下鉄名城線平安通駅までは公共交通機関が整備されていなかった。この不連続は、上飯田連絡線(株)により上飯田連絡線(地下鉄上飯田線)として名鉄味鋤駅-地下鉄平安通駅間で名鉄小牧線との相互直通運転が平成15年3月から開始され、解消される予定である。

桃花台入居開始からピーチライナー開業までの間は名鉄により桃花台-名鉄小牧駅間の路線バスが代替運行された。また、ピーチライナーは平成4年にJR高蔵寺駅への延伸が計画され、平成4年から現在まで、その代替路線として名鉄により桃花台-JR高蔵寺駅間の路線バスが運行されてきた。

今後の公共交通整備計画として、第5次小牧市総合計画(2000年-2009年)には、名鉄小牧線の全線複線化、地下鉄上飯田線の金山総合駅までの延伸、ピーチライナー駅施設などの整備による利便性の向上、JR高蔵寺駅までの延伸などが計画として挙げられている。

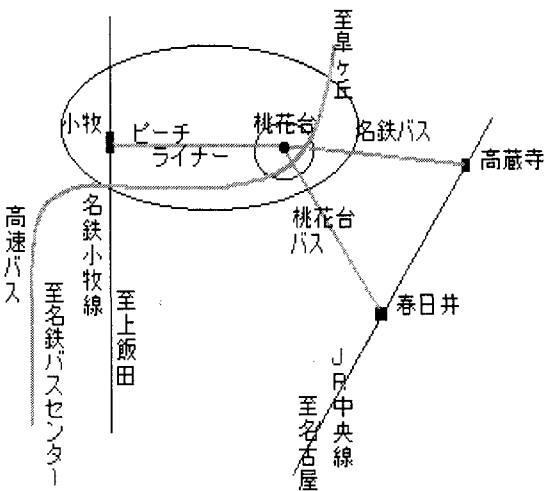


図1 桃花台の公共交通

このような公共交通整備状況のなか、平成 13 年 10 月に名神高速小牧I.C.まで名古屋高速道路が延伸されたと同時に名鉄と東濃鉄道が共同で名鉄バスセンター(名古屋市)-皐ヶ丘(多治見市)間の高速バスの運行を開始した。この高速バスは中央自動車道を利用し、桃花台にもバス停が設置されたため、名古屋都心への通勤交通に利用されている。

また、平成 14 年 2 月の道路運送法改正(需給調整規制撤廃)を契機に住民が主体となって桃花台バス運営会を結成し、平成 14 年 4 月に(株)あおい交通が運営する大学送迎バスの空便を利用する形で、桃花台-JR春日井駅間の会員制バス(桃花台バス)の委託運行を開始した。同 10 月からは(株)あおい交通が一般乗合旅客自動車運送事業として運行している。(株)あおい交通へのヒアリング調査によると4月から11月までの平日1日平均利用者数は図2のようである。また、11月30日現在での1日の最高利用者数は11月25日の890人で、平均1便約21人となっており、JR春日井駅までの需要が結構あることが分かる。なお、7月、8月、9月は夏休みの影響で学生・生徒の利用者が減少しているものと思われる。

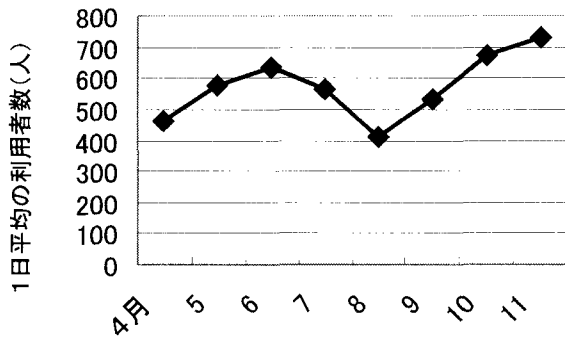


図2 桃花台バス1日平均利用者数

3. 桃花台における公共交通網整備の課題

桃花台という一つの地区を焦点に当てて公共交通網整備の課題について考察する。

(1)ピーチライナーの接続性

まず、ピーチライナーは、桃花台住民の交通手段の確保を目的として建設されたが、平成 8 年度から 12 年度までの利用者数と平成8年に予想された利用見込みは表1のような状況である。1日単位で推定された利用見込み数を毎年の年間実績値と比較可能にするため本表では365倍した。ちなみに平成 12 年度の利用者数は一日に換算すると2261人となる。収支状況は毎年5億円以上の赤字、平成 11 年度ま

でで約 48 億 8 千万円の累積赤字となっている。この業績不振の原因の一つとして名鉄と地下鉄の不連続性を挙げること

表1 ピーチライナー利用者数

	年間利用者数(人)
平成8年度	1048052
平成9年度	958974
平成10年度	929635
平成11年度	868913
平成12年度	825530
利用見込み	1971000

ができる。平成 15 年 3 月の上飯田連絡線の開通時には利用者数が増加するだろう。

(2)ピーチライナー沿線の交通需要の質的側面

ピーチライナーがあまり利用されていないことから、桃花台住民の多くはJR中央線を利用して名古屋方面に出ていると思われる。平成 14 年 4 月以前は、JR 中央線へのアクセス手段は自家用車か高蔵寺駅へのバス路線のみであった。しかし高蔵寺駅は春日井駅よりも名古屋都心から遠く料金も上がるため、春日井駅でのキスアンドライド、パークアンドライドが多数行われていたと考えられる。この状況がニュータウン入居開始当初から続いていたため、住民のバス路線への要望は多く、市議会議員の選挙公約に盛り込まれるような状況であった。しかしながら桃花台バス運行開始まで春日井駅への公共交通手段が無い状況は続いた。

(3)バス路線とバス需要との不一致

桃花台では結果的に交通ネットワークが全体の採算性、輸送効率などの面で非効率になっているのではないかという疑問を持たざるを得ない。その理由を探ると、ピーチライナーの需要予測の適切性、効率性や地区間バランスの観点から見た計画(の中身と策定プロセス)の適切性などについて検証する必要があることがわかる。また、バス事業の規制緩和により運行を開始した桃花台バスは、公共交通網の一部としてどのように機能しているか、今後どのように機能すべきか、という点も再確認を要する。

4. おわりに

自治体で総合交通計画が策定される一方で、事後的にみれば地域構造、交通需要等の時代的变化を受けて局所的にはたえずアンバランスが生じていることがわかる。これに対し、どのように対応すればよいかという方法論についてさらに検討を行う必要がある。

【参考文献】1)第5次小牧市総合計画、

2)小牧市統計年鑑 平成13年度版