

住民主導で開業した路線バスの運行実態とその意義

中部大学工学部土木工学科 正会員 磯部友彦
中部大学工学部土木工学科 井上純哉 井上悟宏 大場順平

1. はじめに

我が国では、現在自動車利用者の増加によりバス事業は低迷する一方であり、加えて都市部での交通渋滞により在来の路線バスは経営的に困難になり、結果として赤字路線からの撤退が行われているという事実がある。そんな中、2002年2月1日に『改正道路運送法』が施行され、路線バスの規制が緩和された。今までの国の需給規制を原則として廃止し、市場原理を用いることによってバス事業者同士の競争意識が高まり、運賃の値下げ・サービスの向上などが行われ、バス事業者は利用者の増加を狙っている。また、参入・撤退時の手続きが簡単になった為、バス事業の参入・撤退が以前よりも激しくなっていくと考えられる。

本研究では、上記の規制緩和を追い風にして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』を調査することにした。このような路線バス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、また新時代バスの先駆けとしてどのような役割を果たすのかを考えていく。

2. 研究の方法

本研究では、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すると共に、桃花台からの他の交通手段との比較を行うことによって桃花台バスのメリット・デメリットを考察する。次に、桃花台バスを運行している『あおい交通』へのヒアリングを行い、桃花台バス運行までの経緯・桃花台バスのシステム(運行形態)等の情報を収集し整理する。そして、桃花台バス利用者に対するアンケートを行い、住民の意見を基に様々な分析を行っていく。最後に全てのデータを基に総合的な分析・考察を行い、桃花台バスが住民にとってどのような役割を担っているのかを考えていく。

3. 桃花台バス運行までの経緯

本項では、桃花台ニュータウンの誕生から桃花台バス運行開始までの経緯について述べる。

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。住民は、名古屋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、それから約10年もの間、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方面へのアクセスには不向きである。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、名古屋方面への通勤・通学には向かない交通手段が多く、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参入を強く望んでいた。

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』を結成し、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としてバス運行をしていたあおい交通に運行を委託することにした。このスクールバスは、朝駅に向かうバスと夕方駅から戻ってくるバスの中に空のバスが在った。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、2002年4月にスク

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』が誕生することになった。

4. 桃花台バスの運行実態・システム

桃花台バスは、運行開始の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。11月時点での1ヶ月の利用人数は約16,000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、8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、県や市からの補助金・助成金を受け取ることなく運行を行っている。大型バスに関しては、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。このことから、桃花台バスは利用者からの運賃のみで運行することが可能となっている。

10月1日以前と以後のバスシステムとシステムの変化については、表・1を参照のこと。

表・1 桃花台バス運行システムと変化

乗車条件	貸切バス(4月~9月)	乗合バス(10月1日~)
	会員のみに利用可(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

5. 桃花台バス利用者のメリット

桃花台から名古屋方面へのアクセス方法を3.で述べたピーチライナーを利用した場合と、桃花台バスを利用して春日井駅からJR中央線で名古屋駅まで行くルートを比較してみる。ピーチライナーを利用した場合、料金900円・所要時間約65分・乗り換え4回である。台バスを利用した場合、料金620円・所要時間約55分・乗り換え1回である。このことから、料金・時間・

乗り換え回数のすべての面において桃花台バスを利用したルートにはメリットがある。

6. アンケート調査の概要

本調査では、桃花台バスの利用者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、配布時の封筒にて返送してもらう郵送回収方式を用いた。現在(12月10日(火))の有効回収枚数は175枚となり、有効回収率は44.1%となった。

アンケート調査項目については、以下の通りである。

- ① 利用者の個人情報→年齢・性別・利用頻度 等
- ② 桃花台バスのシステム評価→料金面の評価 等
- ③ 桃花台バス利用の経緯→利用開始時期 等
- ④ マイクロバス(昼運行)の利用者情報→利用目的 等
- ⑤ 利用者のバスに対する意識調査→存在意義 等
- ⑥ 利用者の意見・願望→自由記述

今後、アンケート調査で得たデータを基に、桃花台住民にとって、桃花台バスがどのような役割を果たし、どのような存在意義が在るのかを考えていく為に多方面からの分析を行っていく予定である。分析結果については、講演時に報告する。

7. おわりに

現在までの考察として、桃花台バスは住民が必要とし、住民が自らの手で築きあげたバスである為、桃花台住民にとっては必要不可欠であると考えられる。このように必要性に応じたバス事業が今後増えていけば、これからのバス事業は決して低迷を辿ることなく進んでいくと考えられる。また、桃花台バスは、新時代バスの先駆けとして十分な役割を果たして行くと考えられる。

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。ここに謝辞を表す。

【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 (2002.12.閲覧)
http://www2u.biglobe.ne.jp/~n_satoh/RJ_0005.html