

あおなみ線の利用者拡大策に関する一考察

名古屋工業大学 中島大樹
名古屋工業大学 正会員 山本幸司

1. はじめに

平成16年10月6日に名古屋駅から金城ふ頭までを結ぶあおなみ線が開業したが、現在の利用者数は事業計画策定時の需要者見込みを大きく下回っている。

そこで本研究では、あおなみ線開業までの背景と現在抱える問題点を明らかにし、沿線地域の特性を考察した。そのうえで、あおなみ線活性化策の一つとして朝夕のピーク時間帯以外の利用者拡大策を提案する。具体的には、あおなみ線のいくつかの駅から周辺施設を周遊するレンタサイクルの導入を提案する。

2. あおなみ線の背景と現状

あおなみ線は、第3セクター方式で設立された名古屋臨海高速鉄道の愛称である。

あおなみ線の沿線となる名古屋西南部地域は、自動車やバスなどの路面交通により移動せざるを得ず、鉄道によるサービスが不十分であった。そのためあおなみ線は、国際港湾である名古屋港と名古屋都心部を結ぶ路線として、また沿線地域の基幹公共交通サービスの充実と沿線の均衡あるまちづくりの促進を目的として整備された。東海道本線の貨物支線である西臨港貨物線を複線電化、高架化することで旅客線化された路線で、平成16年度の乗降者数は、事業計画策定時の需要者見込みである一日平均利用者数65,500人を大きく下回る18,000人となっている。

乗客数の伸び悩みの原因としては以下のことが想定できる。

- ①名古屋市は公共交通機関よりも自動車利用率が非常に高く、自動車通勤者を公共交通機関であるあおなみ線に転換させるのが困難である。
- ②沿線の東側で運行されている名古屋市営地下鉄名古屋港線各駅からの乗客にとっては名古屋駅ではなく、金山駅で名鉄やJR東海に乗り換える方が便利である。
- ③あおなみ線名古屋駅の改札口が太閤通口（西

側)にあるため、桜通口（東側）に改札口を持つ地下鉄東山線、名鉄、近鉄との乗り換えには移動距離がある。

- ④あおなみ線の沿線地域に、あおなみ線利用を促進しうる機能や集客施設が備わっていない。

3. レンタサイクル事業の導入

(1) 導入の目的

あおなみ線荒子駅、南荒子駅、中島駅、名古屋競馬場前駅、荒古川公園駅の5駅から自転車でアクセス可能な半径約2km範囲内にある歴史的施設、公園をレンタサイクルで周遊することで、あおなみ線沿線上に観光・レジャーとしての機能をつくり、あおなみ線の利用者数拡大につなげる。

レンタサイクルがもたらす効果には以下のものが考えられる。

- ①レンタサイクルを活用することで、短距離移動時の利便性が向上する。
- ②レンタサイクルシステムの実現には多数の協力や参加が不可欠で、利用者にも一定のモラルが要求される。このような社会的調整を行うことは、システムを支える市民、利用する市民など多くの市民の間に豊かなコミュニケーションをもたらす。
- ③放置自転車の減少や、回収と処理に伴う社会的コストの低減を図ることが容易になり、地域の美化にもつながる。
- ④自動車に比べて自転車の利用は「スロー」であり、地域における小回りのきく暮らしをもたらすことによって、地域への関心を高めると同時に、住民相互のふれあいや交流の機会が増える。

このようにレンタサイクルは、都市にとっての利点、利用者にとっての利点を考慮し、自転車の特性を通して環境問題や都市交通問題に対応することを目的としたシステムであるといえる。

(2) 他都市での実施例

碧南市では、公共施設や公共交通機関の利便性を向上させることや、通常は廃棄処分される放置自転

車をレンタル自転車として有効的に活用し、放置自転車の再利用や共同利用などの環境づくりをレンタルサイクル事業の目的として行っている。

碧南市でのレンタルサイクル全拠点の利用者数は、平成16年7月から12月までの6ヶ月間合計で809人であった。

JR安城駅及びその周辺とデンパークへの自転車利用を想定し、観光施設来場者の自動車利用抑制や公共交通機関の利用促進、住民の当該観光施設利用時の利便性向上、及び放置自転車の有効利用を目的にレンタルサイクル事業が行われている。

安城市でのレンタルサイクル全拠点の利用者数は、平成16年7月から12月までの6ヶ月間合計で1,062人であった。

(3) 拠点とサイクリングコース

(1) で述べた5つの駅を対象として、図1に示すような自転車の貸出拠点を10ヶ所定めた。駅拠点では駐輪場に拠点を付設し、施設・公園ではその入口または内部に設置する。



図1 レンタサイクルコースと拠点

上図の太線のように具体的なサイクリングコースを設定する。各拠点にこのようなサイクリングコース地図を掲示し、道中に道筋と拠点までの距離を示す掲示板を用意する。

(4) 自転車の確保、台数および維持管理

自転車の確保は、市内各地の駐輪場において発生する違法駐輪自転車をレンタルサイクルとして再利用する。

主要駅に隣接した拠点には多くの利用者を期待して自転車を10台配置し、その他の拠点には5台ずつ配置する。また安全のために、全ての自転車をTS

マーク保険に加入させる。

自転車を借り出した拠点に返却するのではなく、いずれの拠点においても返却できる「乗捨て制度」にすることで、利用者の利便性を高めるよう努める。しかしこのためには、計画どおり各拠点に分散配置されるように、各拠点の管理状況を把握する管理団体を設け、自転車を定期的にもとの拠点へ配送するシステムを考える必要がある。

これらを考慮し、表1に本研究で提案したレンタルサイクル事業の初期費用と維持・管理費を示す。

支出	費目		費用
	初期費用	拠点用看板費(10拠点)	
案内看板費(11箇所)			550,000円
自転車回収費			12,000円
自転車整備費(65台)			650,000円
小計			1,512,000円
維持・管理費	自転車定期整備費(2人あたり)	50,000円/日	1,000円/台
	自転車運搬費(2人あたり)	10,000円/日	
	保険料(65台)	65,000円/年	

表1 レンタサイクル事業の運営費

4. あおなみ線利用者拡大の可能性

レンタルサイクル事業の導入によるあおなみ線利用者の増加数は、観光目的でのレンタルサイクル利用者260人/月全員があおなみ線で現地まで往復するとして、560人/月と想定する。これは安城市でのレンタルサイクル一台あたりの利用者率を用いた結果である。

この数値は少ないとも考えられるが、観光目的の利用者を新たに呼び込むことが期待でき、あおなみ線沿線地域の活性化が期待できる。

この事業の効果をあげるには、いかにレンタルサイクル事業をあおなみ線と連携してPRし、沿線住民等に周知徹底するかが課題となる。

5. おわりに

今回のレンタルサイクル利用者予測は他都市での実績を参考に行った。より正確に需要を見込むためには、現地でアンケート調査を実施するなど、レンタルサイクルに関する意識調査を行ったうえで、より具体的に利用者数予測を行う必要がある。