

旧桃花台新交通線利用者の廃線後における交通行動変化に関する実証分析

名古屋大学大学院 学生会員 ○小宮山直久 名古屋大学大学院 学生会員 竹下博之
名古屋大学大学院 正会員 加藤博和

1 はじめに

鉄軌道の廃線に伴い、代替バスへの転換が行われ、その利用者数は鉄軌道のときと比べて減少する例が多いことはよく知られている。しかし、その理由については十分明らかにはされていない。例えば、鉄軌道利用者を移動目的別に調査し、廃線後にどの交通手段に転換したかについて把握することが必要であるが、このような調査は極めて困難なため、分析は行われてこなかった。

本稿では、2006年10月1日に廃止となった桃花台新交通桃花台線(以下桃花台線)の利用者を対象として、廃線後の交通行動の変化について、アンケート結果をもとに分析し、鉄軌道廃止代替交通網整備方策検討における基礎的な知見を得ることを目的としている。

2 廃線に対応した路線バス網再編の概要

桃花台ニュータウンにおける、桃花台線廃線直後の公共交通網を図-1に示す。(なお、その後のダイヤ改正で現在は路線が一部変更されている)

旧桃花台線に沿って運行する名鉄小牧駅への路線としては、あおい交通による「ピーチバス」が2006年9月19日より運行を開始している。朝ラッシュ時は、桃花台ニュータウン内の3ヶ所(図-1中の大草北、桃花台センター、大城)を起点として小牧駅へ向かい、その他の時間は桃花台内を循環し、小牧駅へと向かう1系統で運行している。また、名鉄バスが2006年10月1日より、JR春日井駅との間に春日井・桃花台線の運行を開始している。加えて、既存の名鉄バス都市間高速バス桃花台線(栄・名古屋駅行)や、あおい交通の桃花台バス(春日井行)は増便を実施した。

3 利用者の交通行動変化の分析

3.1 アンケートの概要

旧桃花台線利用者の廃線後の交通行動変化を把握するために、桃花台ニュータウン内の10歳以上の全住民を対象にアンケート調査を行った。アンケー

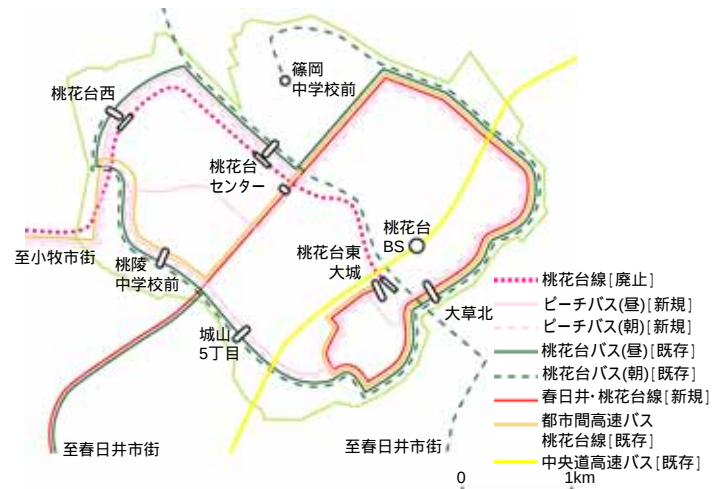


図-1 桃花台線廃線直後の路線バス網(一部省略)

ト調査の概要を表-1に示す。質問項目は、1)桃花台線の年1回以上の利用の有無、2)桃花台線を利用していた時の目的地、3)廃止後の2)で回答した目的地への移動手段・頻度の変化、である。配布手段は、桃花台区長会の協力のもと、各地区の区長を経由して住民へ配布した。

結果として、5,392人からの回答を得られた。これはアンケート配布地区の10歳以上の全住民の約33.1%にあたる。回答者の属性は、性別・年齢階層別の偏りが少ないものの回答率に地区的な偏在がある。

3.2 廃線前後の交通行動の変化

旧桃花台線の利用状況に関する回答結果を図-2に示す。これから、6割以上の住民が少なくとも年

表-1 アンケートの概要

回答対象	全世帯10歳以上全住民
対象地域	桃花台ニュータウン
調査時期	2007年6月～8月
配布・回収方法	各区長を経由して配布・回収
質問項目	1)桃花台線の年1回以上の利用の有無 2)桃花台線を利用していた時の目的地 3)目的地への移動手段・頻度の変化
回収枚数	5392枚
回収率	33.1%

1 回は桃花台線を利用していたことがわかる。しかし、利用頻度は約 6 割が月に 1 回以下となっており、月 1 回を越える利用者は全体の 1/4 に過ぎないことがわかる。

次に、廃線後に転換した交通手段に関する回答結果を、小牧市内を目的地とする移動の分を図-3 に、名古屋市を目的地とする移動の分を図-4 に示す。

図-3 から、小牧市内を目的地としていた利用者の約半数はピーチバスへと転換しているが、残りは自転車・自家用車(送迎含む)といった他の手段へ転換していることがわかる。これはどの目的も共通であり、特に買物目的で顕著となっている。通勤目的は自家用車、通学目的では自転車への転換が多い。これは桃花台線廃止により鉄軌道の利点である定時性・高速性が失われたためと考えられる。一方、買物目的の自家用車への転換は、既存のバス路線では所要時間の増加等により、買い物等に行きたいところへ行きにくくなったということが考えられる。

一方、図-4 から、名古屋市を目的地としていた利用者については、JR 春日井駅行き名鉄バス・桃花台バスへの転換割合が大きいことが読み取れる。これは、本数が多く、速い JR 中央線経由を選ぶ人が多くなっていることを示している。一方、高速バスは定時性に不安があるため、時間の正確さが求められる通勤・通学目的では転換が少ないが、比較的時間にゆとりがもてる買物目的・その他目的の移動では、栄・名古屋駅に乗り換えなしで行けることや、鉄道利用よりも運賃が安いことから、転換した人が多くなっている。また、全目的を通して、およそ 2 割が自動車(送迎含む)へと転換していることがわかる。

図-5 に、廃線前後における目的地別利用頻度の変化を示す。小牧市内の移動において、名古屋市を目的地とする移動に比べて、利用頻度の減少が目立つ。従って旧桃花台線の廃線は、近距離移動に大きな影響があったと判断できる。

4 おわりに

本稿では、桃花台ニュータウンの住民を対象としたアンケート結果から、旧桃花台線利用者の廃線後における交通行動の変化とその傾向を分析した。今後はより詳細な集計を行い、交通手段の転換について考察を深める予定である。

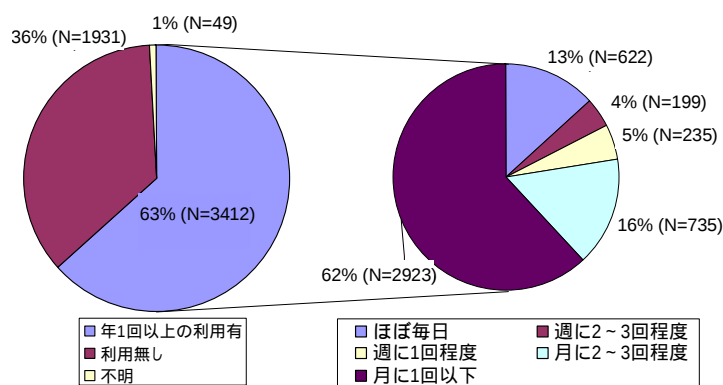


図-2 桃花台線の利用有無と利用者の利用頻度

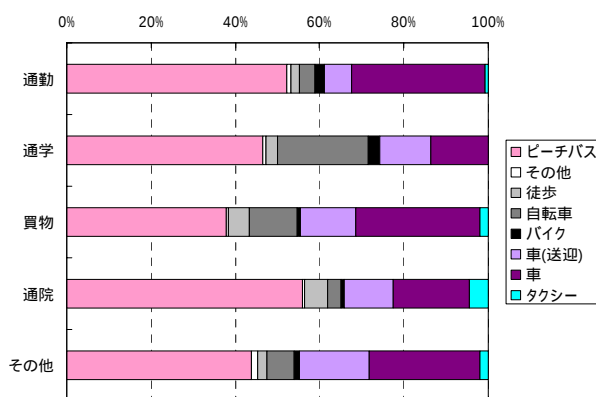


図-3 小牧市を目的地とする移動の目的別転換手段

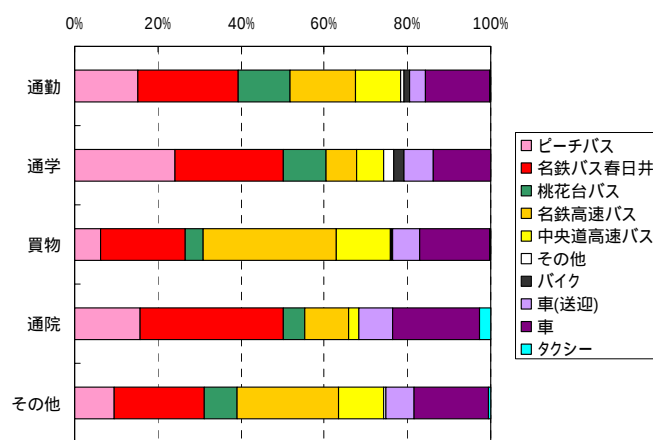
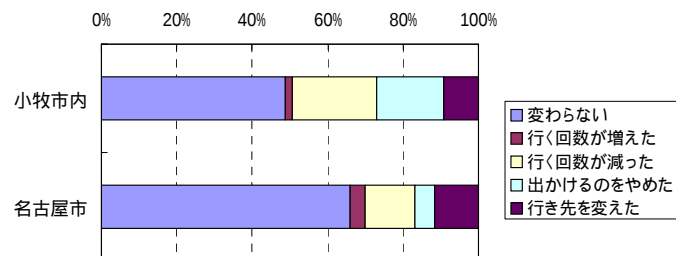


図-4 名古屋市を目的地とする移動の目的別転換手段



謝辞: アンケート配布及び回収のご協力をいただいた、桃花台区長会の皆様、およびアンケートにお答えいただいた桃花台住民の皆様に、この場を借りて深く感謝いたします。