

題目

瀬戸市菱野団地住民バスへの展開

著者

早稲田大学 勝田正文 小野田弘士 永井祐二 井原雄人

1. 研究目的

北九州環境首都リサーチセンターは、北九州市の「環境首都」実現に向けての先進的な取り組み等を研究対象として、評価分析、指標づくりから実証・実験的な研究活動や環境教育の実践研究まで多角的・多面的なアプローチを行っている。本年度は、これまで北九州市枝光地区で展開した「やまさか乗り合いタクシー」における知見を水平展開し、地域特性に合わせたコミュニティ交通の導入について、愛知県瀬戸市菱野団地における住民バスを対象に社会実験を行った。

2. 瀬戸市菱野団地の現状

愛知県瀬戸市は基幹路線として東西に名鉄瀬戸線、南北に愛知環状鉄道が結節し、名古屋市や豊田市への移動が容易である。また、地域内の交通としても名鉄バスによる路線バス、市が運営する8路線のコミュニティバスが存在し、比較的公共交通としては恵まれた地域である。その中で、菱野団地地区は平成40-50年代にかけて整備されたニュータウンであり、瀬戸全体の人口の1割にあたる1万3千人が居住している。菱野団地に向けても名鉄瀬戸線の終着駅となる尾張瀬戸駅から路線バスが数本/時間単位で走っており、名鉄バスの中でも黒字路線である。

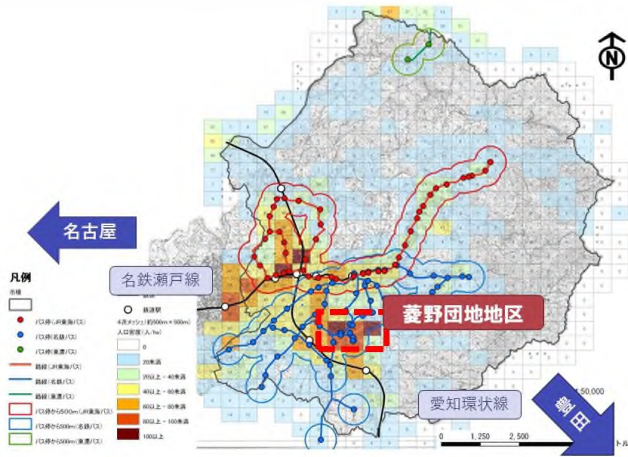


図1 瀬戸市の公共交通の状況

しかし、ニュータウンの完成とともに同世代の住民が入居した菱野団地では、一斉に高齢化を迎えることになり、平成29年度には40%を超える高齢化率となった。この結果、若いころは歩いていた最寄り名鉄バスのバス停まで歩けなくなり、そこまでを数百メートルをどのようにして補完するかという課題が発生している。

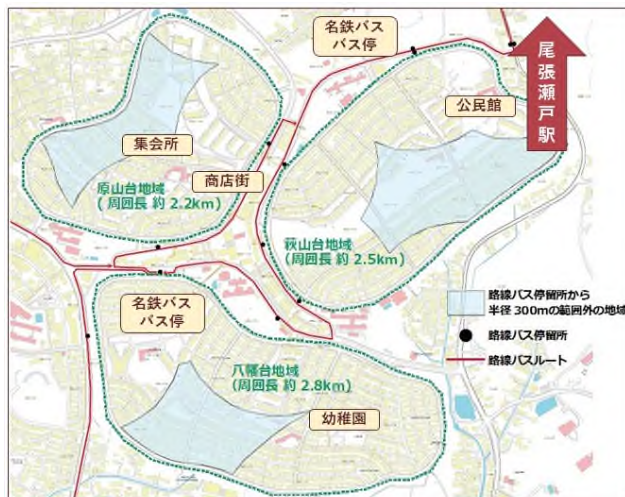


図2 菱野団地の概要

3. 住民バスの運行

こういった背景に対して、地域住民は名鉄バスに対して、団地中心部だけを通るルートではなく、団地外周部まで周回するルートへの変更を要望してきた。しかし、名鉄バスからは運行時間長くなり採算性が悪くなることを理由に拒否されてきたという経緯がある。

こういった状況を踏まえて地域住民は、菱野団地にある3つの自治会を中心に菱野団地コミュニティ交通運行協議会を立ち上げ、自治会が自ら運行する住民バスの運行を行うことになった。

住民バスの運行は、まず社会実験として2018年7月から12月まで実施された。当初は日曜日を除く週6日の運行であったが、社会実験を行う中で利用頻度などを勘案し、後半の10月以降は水曜日・日曜日を運休とすることとした。また、運賃に関しては、乗車時に個別に運賃として徴収は行わず、乗らない人も含めて自治会費より運行費用を拠出する形式とした。つまり、旅客事業に該当しない形で、自治会が自分たちの車で近所の知人を送り迎えしている、いわゆる「互助」の形式で運行する形式である。

運行当初より、自治会報での広報や運行時に運転手から歩行者への積極的な声かけを行った。その結果、当初は30人/日程度の利用人数であったのに対して、最終的に50人/日程度まで増加し、半年間で延べ5000人ほどが利用した。車両が常に満車で輸送した場合の輸送人数が85人/日であることから乗車率は59%に達し、瀬戸市内の他のコミュニティバスの路線が30%程度であることに比べると極めて高い乗車率を達成した。

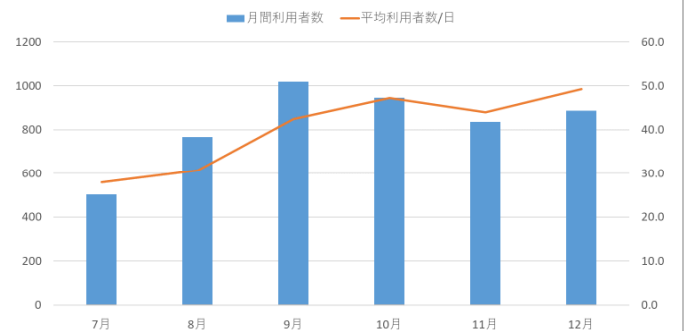


図3 住民バスの利用状況

4. 今後の展開

本年度の社会実験の成果を基に、瀬戸市地域公共交通会議において検討がなされ、次年度は車両の導入費用を市が負担し、運行費用については引き続き自治会等からの負担をする形式での本格運行が決定した。

これを受けて、運行協議会では本格運行対応するためのルート・ダイヤ設計を行った。運行ルートに関しては社会実験時のルートを踏襲しつつ、運行ダイヤに関しては社会実験時の名鉄バスへの乗り継ぎを優先したダイヤではなく、団地内の商店街を利用しやすくするために開店時間や買い物後の帰宅時間に合わせたダイヤ設定を行うこととした。

また、持続可能な運行を確保するために自治会費からの拠出だけでなく、移動した先の商店街などからの協賛金の獲得についても検討を行った。協賛金の獲得を行うことは、運行に対する対価を得ていることと同等であるという見解が愛知運輸支局から示されており、これに対応するために自家用有償旅客運送制度への登録を行う必要が出てきた。

これを受けて運行協議会では、これまでの協議会のメンバーを母体としてNPO法人を設立し、自家用有償旅客運送の登録を行うべき準備を開始した。