

(HP用)

# 桃花台線のあり方に関する提言

平成 17 年 3 月

桃花台線のあり方検討会

## < 目 次 >

はじめに	1
------	---

### 桃花台線の現状

1 建設の経緯	2
2 利用状況	2
3 経営状況	4
4 県・小牧市による公的支援	6

### 桃花台線の意義・役割

1 利用実態と地域住民の意向	7
2 定時性・速達性の確保、渋滞の緩和、安全性の確保、環境への配慮	7
3 地域づくり・街づくりの基盤	7
4 広域的公共交通ネットワークの形成	7

### 桃花台線の今後のあり方

1 現行システムの継続は困難	8
2 新システム導入による再生・存続の可能性の模索	8
3 再生・存続に向けた課題	9
3.1 導入可能な新システムの検討	9
3.2 新システム導入に伴う課題	11
3.3 利用促進・収入増加策	12
3.4 運営体制の検討	13
4 再生・存続に向けた関係者の役割等	13

### 新システム導入が困難となった場合の対応

1 代替路線バス等の確保	15
2 廃止の手続き	15
3 国庫補助金・インフラ構造物等の問題	15

おわりに	17
------	----

## はじめに

桃花台線は、平成 3 年 3 月に開業して以来、赤字が継続し、平成 15 年度末の累積損失額は 6.1 億円に達している。これまで平成 12 年度に策定した経営改善計画に基づき、愛知県及び小牧市からの多額の公的支援により運行を継続しながら、経費削減策を中心に運営の建て直しを図ってきたところであるが、依然として厳しい経営状況が続いている。

桃花台線は、第 3 セクター方式の株式会社として運営されており、自立的な経営を実現するための採算性の確保は事業評価の重要な要素ではあるが、住民の生活を支える社会基盤として大きな役割を果たしていることから、このような地域社会の公共交通の存廃を、採算性だけで判断することは適切でない。

一方で、県が建設した桃花台ニュータウンの交通インフラとして、ニュータウンと一体的に整備された新交通システムであるといった建設の経緯などがあるものの、小牧市の東部地域という特定地域の交通機関を多額の公的支援によって、いつまで支え続けるのかといったことについては、厳しい財政状況の中での他地域とのバランスや、地域を巡る交通事情、今後の経営改善の見通しなどを踏まえた公共交通への支援のあり方などから、しっかりと議論すべき必要がある。

このため、愛知県は、経営改善計画の最終年度に当たる平成 16 年度において、経営改善計画の取り組みの成果や、桃花台線の利用者増に大きく寄与すると期待された上飯田連絡線の開業効果などを十分に踏まえつつ、桃花台線をどうすべきか抜本的に検討するために、専門家や関係機関などによる「桃花台線のあり方検討会」を開催した。

本提言は、「桃花台線のあり方検討会」における議論を通じ、厳しい経営状況にある桃花台線の今後のあり方についての基本的な考えを取りまとめたものである。

# 桃花台線の現状

## 1 建設の経緯

桃花台線は、昭和40年代における名古屋都市圏の人口急増の受け皿の一つとして、愛知県が名古屋の北東に位置する小牧市において開発することとなった桃花台ニュータウンの交通インフラとして計画された。

桃花台ニュータウンの当初計画では、名古屋都心への通勤・通学を中心に1日2万人程度の輸送需要が見込まれ、バスによる輸送では限界があると考えられたため、当時、新しい都市交通機関として注目されていた新交通システムを、ニュータウンの建設と一体的な形で導入することとし、ニュータウン計画と密接に連携をとりながら、「中京圏陸上交通整備調査会議」、「桃花台線建設計画会議」により調査研究が進められた。その中で、将来構想として、名鉄小牧線から桃花台ニュータウン及び高蔵寺ニュータウンを経由してJR中央線・愛知環状鉄道線を結び、尾張北部地域から西三河地域へと連絡する広域的公共交通ネットワークの形成をめざすことも位置付けられた。

昭和50年5月には、新交通システムのインフラ部を道路の一部として整備する建設省インフラ補助事業の第1号に事業採択され、国の補助を受けながら整備が進められることとなった。

昭和54年12月に、県、小牧市、名鉄などを中心に第三セクター方式による桃花台新交通株式会社が設立され、昭和55年4月には軌道法の特許を取得した。以降、桃花台ニュータウンの都市計画変更に伴う計画人口の減少等に合わせ、桃花台線の事業規模等を可能な限り見直しつつ建設を進め、平成3年3月25日に営業を開始した。

## 2 利用状況

### (1) 利用者数の推移

桃花台線の利用者数については、開業直前に、開業当初で1日5千人、将来は1日1万2千人程度と見込んでいたが、ニュータウンの整備・入居状況や社会・経済状況の大幅な変動などから、実際の状況は厳しく、開業前の見込みを大きく下回って推移してきた。

開業直後は、1日約3,300人であったが、翌年の平成4年度にJR高蔵寺駅行きのバス路線が開通したこともあり減少傾向となった。平成7年度に小牧駅前に商業施設(ラピオ)が開業したことなどから一旦増加に転じたものの、平成9年度の運賃値上げ後から減少傾向が続いた。平成14年度末に上飯田連絡線が開業して大幅に増加し、平成15年度は1日約3,100人と開業直後の水準に回復した。16年度に入ってから、緩やかな増加傾向が続いており、1日約3,500人程度となっている。

利用状況の推移

(人/日)

年度 項目	平成3 (開業)	4	5	6	7 (5年目)	8	9
実績	3,281	2,641	2,528	2,501	2,761	2,871	2,627
対前年度	-	19.5%	4.3%	1.1%	10.4%	4.0%	8.5%
特許申請時	10,440	13,113	16,517	19,735	22,585	25,838	29,343
運賃認可申請時	5,418	6,193	6,967	7,743	8,518	9,292	10,067

年度 項目	10	11	12 (10年目)	13	14	15	16 (4~2月)
実績	2,547	2,374	2,262	2,182	2,226	3,122	3,452
対前年度	3.1%	6.8%	5.3%	3.5%	2.0%	40.7%	10.2%
特許申請時	30,820	30,878	30,937	30,998	31,059	31,123	31,186
運賃認可申請時	10,843	11,617	12,392	12,431	12,471	12,510	12,550

特許申請時では、昭和58年度開業予定

(2) 社会環境の変化

桃花台ニュータウンの性格の変化

桃花台ニュータウンの計画人口は、当初の54,000人から、2度の計画変更を経て、現在の40,000人へと下方修正された。その後もニュータウン内住宅の販売不振、購入者のニーズ変化による集合住宅から戸建住宅への変更、核家族化、少子化が進んできたことなどから、現在の入居者数は、計画人口の7割程度(平成16年4月1日現在：27,885人)に留まっている。

また、桃花台ニュータウン住民の通勤・通学先としては、計画時には、ニュータウンの持つ性格から、その相当部分が名古屋市内へ向かうことを想定していたが、入居者の属性に変化が見られ、名古屋市内へ向かう割合が減っており、小牧市内を始めその周辺地域への通勤・通学者が増加してきている。

沿線地域の開発動向

平成7年度に小牧駅周辺に整備された大型商業施設「ラピオ」は利用者増に大きく貢献したものの、小牧市総合運動場、温水プールなどの公共施設や大学などについては、桃花台線の各駅から少し離れて立地したことや、乗用車による利用が多いことから、桃花台線の利用者増にあまり結びついていない。

また、沿線に立地する企業の多くが、社用車を保有する運輸・物流産業であることから、利用者増にうまくつながっていない面もある。

現在は、小牧駅周辺の開発が滞っているなど、沿線周辺地域において、桃花台線の利用者増につながるような具体的な開発の動きが期待しにくい状況である。

周辺地域の交通事情と競合バス路線

桃花台ニュータウンの周辺地域は、自動車中心の交通体系となっており、桃花台線の開業以降も乗用車からの転換はあまり進まず、乗用車の利用が圧倒的に多

い状況のままである。ＪＲ中央線でのパーク・アンド・ライドなどを含めると、桃花台線非利用者の７割近くが乗用車利用となっている。

桃花台ニュータウンからの公共交通機関については、路線バスとしてＪＲ高蔵寺駅への名鉄バス、ＪＲ春日井駅方面へのあおい交通バスが運行されている。

また、中央自動車道・東名高速道路・名古屋高速 11 号線を利用して名古屋都心に直行する高速バスが、名鉄と東濃鉄道により運行されている。

さらに、高速道路を利用したバスについては、本年 2 月に中部国際空港への専用バス路線(小牧市内では乗車のみ)が新たに開設されたところであり、今後、桃花台ニュータウン内から小牧市内を經由して、栄・名古屋駅に至る高速バス路線の開設の可能性も十分に予想される。

### (3) 利用者増の見込み

桃花台線は、桃花台ニュータウンの人口の約 6 %程度に相当する人が利用しているに過ぎない。乗用車を始めとする多様な交通手段が競合する中で、これまで様々な取り組みを通じて桃花台線への利用転換を図ってきたにもかかわらず、効果的に利用者を増やしていくことができなかつたことを考えると、今後、上飯田連絡線開業のような劇的な環境変化が予定されていない中で、桃花台線への利用転換が大きく進むことは期待できない状況である。

また、桃花台ニュータウンの人口規模が、3 万人程度に止まるものと予想され、桃花台線の需要増加につながるような沿線周辺地域での具体的な開発の動きもあまり期待ができないことから、交通需要全体が拡大するようなことも考えにくい状況である。

こうしたことから、現状では、桃花台線の収支を一挙に好転させるほど、利用者が大幅に増加することは期待できないと考えられるが、今後も、地域と一体となって潜在需要を掘り起こす粘り強い努力をしていくことが必要である。

なお、乗用車等の利用が困難となった積雪日には、1 日 5,000 人を上回る利用者があり、平成 16 年の住民アンケート調査を基に推計すると、現在の利用者の 2 倍にあたる約 7,000 人を超える潜在利用者があるという結果も出ている。

## 3 経営状況

### (1) 深刻な経営状況

#### 桃花台線の現状

平成 3 年の開業以来赤字が続き、平成 16 年 3 月末現在、累積損失額は 6 1 億円に達している。

収入面では、上飯田連絡線の開業(平成 15 年 3 月 27 日)及び運賃値下げ(平均 27.2%)等のサービス向上策の実施により、平成 15 年度は大幅な増収が期待されたが、利用者数こそ前年度比で 40.7%増と大幅に増加したものの、旅客収入

は 3.5%の微増にとどまっている。

費用面では、人件費及び修繕費の負担が大きく、開業当初から比較するとかなりの削減が進んでいるものの、3年に1度の車両点検費(平成8年度までは2年に1度)などが依然として大きくなっている。

平成15年度の収支構造は、収入の倍以上の経費がかかっている状況であり、公的支援により運営を継続している。現状のままでは、平成18年度にも運営資金が枯渇するものと見込まれる。

桃花台新交通株式会社の経営状況 (単位：百万円)

年度 項目	平成3	12	13	14	15	16 (見込)
(収入)						
営業収益	280	229	225	221	233	247
旅客運輸収入	266	196	190	191	198	212
営業外収益	320	6	3	6	2	3
計 (A)	601	235	228	227	235	250
(費用)						
営業費用	860	524	478	652	500	462
人件費	494	292	270	257	264	242
修繕費、その他	366	232	208	395	236	220
営業外費用	102	0	0	0	0	0
計 (B)	962	524	478	652	500	462
経常損失(A-B)	362	288	250	425	265	212
当期損失	274	294	254	429	269	215
当期 未処分損失	391	5,183	5,437	5,866	6,136	6,351

四捨五入しているため、計算結果が一致しない場合がある。

### 今後必要となる施設・設備の大規模な更新

桃花台線は、開業から14年が経過し、所有する車両や電気・通信機器などの耐用年数が既に経過している。通信機器などは、一部システムのみの変更や部品交換などによる対応が困難となるなど、今後、車両を含め大規模な更新が避けられない状況となっている。

また、橋脚・桁などのインフラ施設については、厳しい経営状況の中、必要最低限の修繕により対応しているが、将来、耐震補強や、剥落防止・塗装などの早急な措置を必要とする箇所があるなど、今後、大規模な補強、修繕が必要となってくると考えられる。

## (2) 運営会社における経営努力

運営会社は、開業以来赤字の続く経営状況を改善するため、これまで、人件費や修繕費等の削減を始め、利用促進策・増収策など様々な経営努力を行ってきた。特に、平成12年度から16年度までの経営改善計画においては、人件費を中心とする大幅な経費削減に取り組んできた。

### 主な取り組み

- 〔人件費削減〕組織改編による人員削減等、社員賞与・給与カット など
- 〔修繕費等削減〕定期点検費見直し、清掃業務見直し など
- 〔利用者・収入増加策〕学期定期券、運賃値下げ、共通S Fカードシステム導入、パーク・アンド・ライド駐車場設置 など

### 経営改善計画(計画期間：平成 12 年度～16 年度)の成果

#### (経費節減の達成状況)

人員削減、OB社員化の推進、プロパー職員の一層の給与抑制により、6.02 億円の削減計画に対し、8.66 億円と大幅な削減を達成する見込み。

#### (運賃収入増の達成状況)

上飯田連絡線の開業により利用者は大幅に増加したが、併せて運賃値下げを実施したこともあり、運賃収入が微増に留まったことから、0.82 億円の増収計画に対し、1.15 億円の減収となる見込み。

#### (全体の達成状況)

18.94 億円の削減計画に対し、19.52 億円の赤字削減を達成する見込みであり、赤字削減額という点から見ると、経営改善計画は達成できたと言えるが、会社が計画を上回る経費削減を実施した結果であり、増収面では不十分なものとなっている。

### 経費節減の限界

開業当初からの経費節減努力に加え、とりわけ平成 12 年度以降は、経営改善計画を上回る大幅な経費削減を実行してきており、利用者の安全性を確保した上で現状のサービス水準を維持していくためには、今後実行できる経費削減の余地は非常に小さくなっている。

## 4 県・小牧市による公的支援

運営会社に対しては、開業時に、運営資金として 30 億円が県から貸し付けられたほか、平成 12 年度からの経営改善計画に基づき、県と小牧市から、当面の運営資金の不足に当てるための貸付が行われている。

桃花台線については、県が建設した桃花台ニュータウンの交通インフラとして、ニュータウンと一体的に整備された新交通システムであるといった建設の経緯などがあるものの、小牧市の東部地域という特定地域の交通機関であること、競合する路線に民間交通事業者の参入が想定できる地域であること、経営改善の見極めがある程度つき始めていること、さらに、厳しい自治体財政状況にあって、他地域とのバランスを考え合わせると、これまでと同様の形で公的支援を続けていくことは、特に県においては困難となっている。

しかしながら、地域の重要な公共交通機関という認識のもと、県民や地域住民の理解を得て、効率的・効果的な新たな支援の可能性について検討すべきである。



## 桃花台線の意義・役割

### 1 利用実態と地域住民の意向

#### (1) 利用実態

桃花台ニュータウンにおける公共交通機関としては、他のバス路線に比べ、桃花台線の利用者がとりわけ多く(1日 3,500 人程度)、地域における基幹的な公共交通機関として重要な役割を果たしている。

#### (2) 地域住民の意向

平成 16 年 7 月に桃花台ニュータウン住民を対象に実施されたアンケートで、回答者の過半数が「桃花台線は今後とも必要」としている。また、同年 12 月に行われた市民懇談会でも、発言者全員から存続の立場で経営改善に向けた様々な提案がなされた。市民懇談会後には、地域住民の自主的な意見交換の場が設けられるなど、住民にとって必要な路線として、その存続に向け関心が高まっている。

### 2 定時性・速達性の確保、渋滞の緩和、安全性の確保、環境への配慮

桃花台線は、専用軌道であることから定時性、速達性に優れており、沿線道路の朝のピーク時の渋滞緩和に寄与するとともに、無事故運行が続いている。

さらに、電気を動力とするシステムで、ゴムタイヤにより専用走行路を走ることから、騒音・振動がほとんどなく、環境にやさしい交通機関と言える。

### 3 地域づくり・街づくりの基盤

桃花台線は、小牧市の中心部と東部地域を結ぶ基幹的な交通インフラとして、駅を中心に沿線地域への多様な機能立地の促進や、桃花台線へのアクセス手段の整備による広範な地域をカバーするきめ細かな交通ネットワークの形成など、小牧市の地域づくり・街づくりを進める上で、極めて重要な役割を果たすことが期待される。

### 4 広域的公共交通ネットワークの形成

桃花台線は、その構想段階において、名鉄小牧駅から桃花台ニュータウンと高蔵寺ニュータウンを經由してJR高蔵寺駅を結び、名鉄小牧線とJR中央線・愛知環状鉄道をつなぐことにより、尾張北部地域から西三河地域へと連絡する広域的ネットワークの一部として計画されていた。

現在、桃花台線の厳しい経営が続く中で、現桃花台線と同様の大規模なインフラ構造による二期線(桃花台東～高蔵寺間)の整備は、現時点では非常に困難と考えられるが、今後、より道路ストックを活用した公共交通システムへの転換・連携が可能な構造を検討するなどして、ソフトな形で広域的公共交通ネットワークを構築することが期待される。

# 桃花台線の今後のあり方

## 1 現行システムの継続は困難

桃花台線の経営は非常に厳しく、収入の倍以上の経費を要している。

また、今後、多様な増収策を講じても、現行システムの運行継続を支えるほどの大幅な利用者増や増収は期待できない状況である。さらに、これまで年間運営費の半分もの多大な公的支援により運行を維持してきたところであるが、桃花台線を取り巻く状況からは、今後、同様な形で公的支援を続けることは困難と考えられる。

一方、運行車両は、需要に応じた車両形態をとることや合理的な運行ダイヤを組んで経費削減に直結させることが難しいことや、中央案内軌条によって車両を強制誘導する中央案内方式という特殊なシステムを採用しており、3年に1度行われる車両点検費や、設備機器、走行路面などの補修・修繕費が割高となっているなど経営面で大きな負担となっている。

人件費についても、運行ダイヤの見直しや組織改変による人員削減を図るとともに、給与等の削減を図ってきたが、現行システムを前提に安全運行を確保するためには、経費削減も限界に近い状況となっている

さらに、現行システムによる運行を継続した場合には、今後、車両を始め電気・通信機器など設備の更新時期を迎えることになり、これらの更新費用が膨大なものとなってくる。

こうしたことから、桃花台線の運行を現行システムにより継続していくことは、困難と考えられる。

## 2 新システム導入による再生・存続の可能性の模索

桃花台線は、桃花台ニュータウン住民の足としてニュータウンと一体的に整備された経緯があり、実際に、地域の基幹的な公共交通として住民に利用されるとともに、その存続が強く求められている。

また、専用軌道上を走行する交通システムとして、定時性・速達性といった利便性や、渋滞の解消、安全性の確保、環境への貢献など地域交通として一定の役割を果たしている。

さらに、公費を投入して構築したインフラ構造物の有効活用の必要性などを考慮すると、地域における貴重な社会基盤として、地域が一体となって支えていくべきものと考えられる。

そのため、需要に比べて過大な維持運営コストを要する現行システムに替えて、現在の需要程度で収支が成り立ち、既存のインフラ構造物を利用できる新システムが、県、小牧市などの関係者による合理的な負担の範囲内で導入することができるのであれば、地元の地域・住民の支援・協力のもと、地域の公共交通機関としての

桃花台線の再生・存続の可能性を模索すべきではないかと考える。

### 3 再生・存続に向けた課題

#### 3-1 導入可能な新システムの検討

##### (1) 導入する新システムの条件

既存インフラ構造物を活用できる新システムであるのみならず、導入後に運営会社の経営を早期に健全化するためには、交通需要に見合った柔軟な運行形態をとることができることや、その交通需要に見合った経費で運行でき、採算性が確保されることが必要である。

また、新たな設備投資に必要となる経費をできる限り低く抑えることができ、できる限り早期に導入できる必要がある。

##### (導入車両システムの技術的特殊性)

既存インフラ構造物は、中央案内軌条が設置され、中心間隔 1.8m、幅 40cm の一对の走行路が軌道として整備されており、桁の設計荷重も現運行車両に合わせたものとなっている。

##### (収支の前提となる需要設定)

新システム導入後の利用者数については、今後、利用者数を増加させる努力をするべきではあるが、システム検討の前提としては将来の需要に過大な期待をせず、収支均衡ラインを厳しく想定することとし、現在の利用者数である 1 日約 3,500 人と設定する。

##### (2) 導入システムの候補

###### 現行車輛の自動運転化

現行車両に ATO を搭載し自動運転化を図り、人件費等の経費削減を図る。

###### 現行車輛の 2 両編成化

現行の 4 両固定編成を 2 両編成に短縮し、運行経費を抑制するとともに、需要に応じた車両形態とする。

###### 特殊バス方式

既存の小型バスに、現ピーチ車両と同じ台車を取り付け、中央案内軌条による強制誘導、4 輪駆動自動操舵を可能にした車両

###### 磁気誘導式バス方式

磁気マーカーによる誘導、4 輪駆動自動操舵の車両で、桃花台線の走行台上を内輪差無く走行できる小型バス車両

###### ガイドウェイバス方式

側方ガイド輪を取り付けた小型バス車両

トレーラー方式

現ピーチ車両と同じ台車のディーゼル機関車を製作し、動力装置を撤去した現ピーチ車両を客車として牽引運転する。

### (3) 導入システムの比較検討

導入経費、導入時期、概算収支見込みなどを総合的に検討したところ、新システムの候補としては、導入にかかるイニシャルコストが比較的低額で、導入後の大幅な人件費削減が見込まれる磁気誘導式バス方式が最も有望であることから、このシステムの導入を中心に検討を進めることが望ましい。

また、こうしたシステムは、既存のものではないことから、今後、車両設計・開発を行い安全性・耐久性などの技術的な確認、インフラ構造物の安全性や導入実現性等に係る検討・検証を早急に行い、その結論を見極める必要がある。

なお、現行システム導入を前提とした既存のインフラ構造物に投入された国庫補助金については、新システムが開発途上にあり、インフラ補助の対象となりうるシステムであるか否か判断できる段階でないことを踏まえ、今後その取扱いについて国と協議する必要がある。

導入に係る軌道法等の手續面からは、ガイドウェイバス方式が実用化済みのシステムであり導入しやすいものである。しかし、ガイドウェイバス導入のためには、現軌道上を脱輪することなく走行できるような最低限の床版工事、側方案内レールの整備などインフラ構造物の改修などに多大な経費(インフラ部は道路施設として整備されるものと考えられる。)を要するとともに、桃花台線に合わせた車両のバリアフリー化やガイド輪の開発などが必要となる。

### 導入システムの比較概要

区 分	自動運転化	2両編成化 (有人)	特殊バス (有人)	磁気誘導 (自動)	ガイドウェイ (有人)	トレーラー (有人)
概算事業費 (うち設備更新費)	73 億円 (49 億円)	43 億円 (29 億円)	28 億円 (8 億円)	18 億円 (5 億円)	56 億円 (8 億円)	15 億円 (8 億円)
概算収支見込	(百万円)	(百万円)	(百万円)	(百万円)	(百万円)	(百万円)
収益	283	283	283	283	283	283
費用	394	429	343	271	343	385
損益	111	146	60	12	60	102
課 題	自動運転 設備整備 に膨大な 経費が必 要	インフラ 外改修の 他、設備機 器更新が 必要	車両開発 に膨大な 経費が必 要	インフラ 外改修(磁 気マーカ ー設置)工 事が必要	車両開発、 インフラ 改修に膨 大な経費 が必要	インフラ 外改修の 他、設備機 器更新が 必要

注(1):現時点での事業者ヒアリング等による結果を整理したものであり、今後、事業費を検討する段階で精査する必要がある。

(2):事業費には、インフラ構造物の耐震補強・修繕等に係る経費は見込んでいない。

(3):概算収支見込は、利用者数を 3,500 人、現収入・費用を前提とし、新システムに係る減価償却費を見込んでいない。

## 3-2 新システム導入に伴う課題

### (1) 新システム導入のための資金調達

新システム導入のためには、車両購入費、設備整備・設備更新費などで約 20 億円程度の事業費が見込まれる。地域の公共交通の存続をめざすものであり、その資金調達に当たっては、県や小牧市はもとより、地元経済界など幅広く関係者の協力を得ていく必要がある。

また、新たなシステムの活用により地域の公共交通を再生させる取り組みとして、国の支援についても積極的に求めていく必要がある。

### (2) 新システム導入までの現運行システムの継続

新システムの導入は、車両開発・設計、軌道法認可等のスケジュールから、数年間を要すると考えられる。

現行システムについては、18 年度中頃には資金が枯渇し、このままでは運営継続は困難となるため、新システム導入までの間、現行システムによる運行を継続する場合、その運営経費を賄うための資金の調達が必要となる。

運営継続経費については、会社所有資産の活用などにより運営会社自らが資金調達できるような方策の検討も必要となる。

### 3-3 利用促進・収入増加策

新システムの導入だけでは運営会社の安定的な経営が確保されるものではなく、地域社会を支える交通インフラとして存続を図っていくためには、利用者の確保と収入の安定化に向けた努力が必要である。

地域住民からの積極的な提案なども踏まえながら、短期的に取り組むべき方策や中長期的に取り組むべき方策など優先順位を見極め、効果的・機動的に対応していく必要がある。

#### (1) 短期的に取り組むべき方策

- ・隣接駅間、ニュータウン内駅間におけるワンコイン(100円)乗車
- ・高齢者割引の実施(シルバー割引定期など)
- ・駅発着のニュータウン内巡回バスの運行
- ・定期券購入などへのクレジットカード支払いの導入
- ・定期券、ファミリーきっぷなどのインターネット販売
- ・小牧駅、桃花台センター駅などでの構内販売 など

#### (2) 中・長期的に取り組む方策

##### 高齢者の集客

エレベーター・エスカレータ等のバリアフリー化を図り、高齢者が利用しやすい施設とする必要がある。

##### 他の交通機関(路線バスなど)との連携

桃花台センター駅・桃花台東駅などの駅前ロータリー発着の路線バスの開設や乗り継ぎ割引制度の導入、車輛基地等を活用したホームタッチによる路線バスとの接続など、桃花台線と他の交通機関とのアクセス利便性の向上を図る必要がある。

##### 街づくりとの一体的な取り組み

桃花台線は、桃花台ニュータウンのみならず小牧市にとって重要な社会基盤であり、安全・快適に駅まで到達できるような歩道整備や駅周辺でのキッス・アンド・ライドなどを容易にする空間確保などの身近な地域整備をはじめ、市の中心である小牧駅での賑わいの場の創出や、駅周辺への機能立地・沿線開発の促進など、街づくりと一体的に活性化を図る必要がある。

##### 地域住民・利用者との連携・協力

桃花台線の再生・存続のためには、桃花台線が地域にとってより身近な交通機関として、地域住民にしっかりと支えられる必要がある。

そのため、地域の生活・文化情報の発信・交流機能を桃花台線に持たせるこ

とや桃花台線を利用した各種イベントの実施、あるいは地域住民のマイレール意識の醸成、ボランティアによる駅舎美化・防犯巡回などのサポーター制度など、桃花台線と地域住民・利用者との連携・協力が図られ、利用促進につながるような取り組みを積極的に進めることが必要である。

### 3-4 運営体制の検討

#### (1) 運営会社の財務体質

運営会社には、平成15年度末で約6.1億円に達する累積損失がある。

新システム導入に際しては、この累積損失の取扱いについて検討する必要がある。

#### (2) 運営・管理方式の検討

新システムの導入に当たっては、地域交通の再生という観点も踏まえ、新会社によって新システムを運営させることについても検討する必要がある。

また、新たな上下分離方式や指定管理者制度など、施設の維持管理と運営の思い切った役割分担の方策の可能性について検討を行う必要がある。

その他、桃花台線は、地域の基幹的な公共交通機関であることから、桃花台ニュータウンの街づくりのために設置されている公益法人との間で、密接な連携による運営について検討する必要がある。

## 4 再生・存続に向けた関係者の役割等

新システムの導入のためには、県、小牧市、地域住民が、適切に役割分担し、地域が一丸となって支えるというような仕組みが極めて重要である。

また、運営事業者の自立経営に向けた一層の努力が求められるとともに、国による適切な助成を期待するものである。

#### (1) 県の果たす役割

これまで、県は、ニュータウン建設の経緯を踏まえつつ、運営会社への最大出資者であることや、インフラ構造物の設置・管理者であることなどから、桃花台線を支えてきたところである。今後、新システムの導入により桃花台線の再生・存続が可能であれば、地元小牧市と連携して、その実現に向けて、新システム導入に当たっての必要資金の確保を始め、運営会社の負債の取扱いについての検討、新システム導入後のインフラ構造物の維持管理などに取り組んでいく必要がある。

#### (2) 小牧市の果たす役割

これまで、小牧市は、地域の基幹的な公共交通機関として、桃花台線を支援してきた。今後、新システム導入に必要な資金の確保を始め、運営会社の負債

の取扱いについての検討などに取り組んでいく必要がある。

また、地域の交通需要に比べ過大な現行システムを抱え経営破たん陥った桃花台線を、新システムの導入により新たな地域の公共交通機関として再生・存続させるに当たっては、地元小牧市の果たすべき役割は重要となってくる。

このため、小牧駅周辺の賑わいの創出など公共交通の利用を促すための各種施策展開など、総合的な交通政策や、駅の拠点性を高めることができるような長期的な街づくりの中で、積極的に取り組んでいく必要がある。

### (3) 地域住民・利用者の果たすべき役割

新システム導入によって桃花台線の再生・存続を図ったとしても、最終的な存廃の行方は、地域住民の今後の利用の有無に懸かっているとんでも過言ではない。

桃花台線の再生・存続に当たっては、地域住民の支援、利用者の存在が大きな役割を果たすものであり、住民の意識が高まり、利用促進につながることを期待される。

そのためには、地域住民自らが率先して桃花台線を利用することを始め、桃花台線を活用した各種イベント・企画を実施するなどして、桃花台線を身近な交通機関として支えていく必要がある。

さらに、地域住民によるマイレール意識の醸成やサポート活動など、地域住民の主体的・積極的な取り組みが期待される。

また、住民が株主になるなどして、主体的に関わることも考えられる。



## 新システム導入が困難となった場合の対応

新システムの導入可能性の検討に当たっては、最も有望と考えられる磁気誘導式バス方式の導入が難しい場合においても、ガイドウェイバス方式など複数のシステムについて可能性を検討する必要がある。

しかしながら、そうした新システム導入について、技術開発や法手続上の課題を始め、導入資金の確保、関係者間の連携・協力などの問題が解決できず、新規事業化が困難となった場合、桃花台線を存続させることは難しいことになる。

そうした場合において、桃花台ニュータウン住民を始めとする地域住民及び現在の利用者に対して、廃止がどのように行われ、代替交通手段の確保がどのようになるのか、そして、残されたインフラ構造物などがどのようになるのかなどについて説明し、理解を求めていくことが必要となる。以下に、そうしたことについて予め検討しておくこととする。

### 1 代替路線バス等の確保（代替交通手段の確保）

桃花台線を廃止した場合には、約 3,500 人 / 日・往復の利用者が、他の交通機関へ転換することから、代替交通機関及び乗用車等による道路渋滞が予想されるため、周辺道路の交通渋滞や環境面を考慮した対応が必要となる。

代替バス路線としては、桃花台ニュータウンから小牧方面への路線バスの開設や、春日井方面への運行バスの増便などが必要となる。

### 2 廃止の手続き

桃花台線を廃止する場合には、国土交通大臣の許可(軌道法第 22 条ノ 2)が必要となる。また、軌道に関する構造物の使用を廃止する場合には、現状回復の必要がある(軌道法第 24 条)とされている。

なお、鉄道事業法では、廃止の届出は廃止しようとする日の 1 年前までに行わなければならないと規定(鉄道事業法第 28 条の 2)されているが、軌道法では、廃止の事前届出制は導入されていない。しかし、桃花台線は、この地域の基幹的な公共交通機関であることから、地元住民・利用者などへ、廃止の経緯や代替交通機関の確保などについて十分な説明を行うことが必要となる。

### 3 国庫補助金・インフラ構造物等の問題

#### (1) 国庫補助金の返還

国庫補助金の返還については、桃花台線が廃止となった時点で判断されることとなるが、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」第 22 条の規定に基づき、廃止路線の構造物整備に要した国庫補助金の返還が免れない場合もある。

## (2) インフラ構造物等の撤去

桃花台線を廃止し、構造物を撤去する場合、工事概算額は約 100 億円、工事期間は少なくとも 1 年半～ 2 年間かかることが予想される。一方で、当面、現インフラ構造物をすぐに壊すことはせず、しばらくそのまま残存させておく場合にも、安全性を確保するための最小限の補修などが必要となってくる。

桃花台線の廃止にも膨大な費用が必要となる。

21 世紀に入って、成熟社会を迎えたといわれるが、このような社会では、社会資本の整備に当たっても、既存ストックの活用が非常に重要である。

今後、桃花台線についても、既存ストックを活用した新システム導入による公共交通サービス存続の可能性を追及すべきことを改めて確認したい。

## おわりに

桃花台線は、高齢化に応じた施設整備や利便性向上策に必要な余力を持つことができず、モータリゼーションの進展と利用者の多様な交通機関の選択の中で、公的支援を受けながら運行が続けられてきた。

こうした中、当初の需要想定を大きく下回る利用者数となったこと、導入システムの維持管理が過大な負担を強いることになったこと、さらには、第三セクターという官民混在の運営会社とすることによって、運営に対する相乗効果を期待したものの、逆に役割分担や責任の所在が曖昧になるという負の面が生じたことから、競争力を上げることができず、ますます運営状況を苦しくしてきたといえる。

一方で、桃花台線は、地域住民の足として一定の役割を果たしてきているが、行政・民間のいずれにおいても効率性が求められる中において、厳しい採算性と進まない利便性向上の状況から脱却し切れない状況にあり、運政審答申第 16 号では、不採算の鉄道サービスはバスなど他の輸送モードへの転換を図ることを適当としている。

桃花台線が地域社会の基礎的な社会基盤として魅力あるものとなるためには、運営会社と地域の明確な役割分担が確立される必要があることは言うまでもないが、運営会社の自立経営の努力と地域住民との協働、そして地元自治体の適切な関与が期待される。

本提言では、桃花台線の地域交通としての一定の役割を評価し、再生・存続の可能性を模索すべきであるとした。本検討会としては、一応の再生・存続の方向性を示すことができたが、その実現の途は必ずしも平坦ではない。依然として路線廃止の懸念は払拭されていないというべきであろう。

地域にとって貴重な財産となっているこの路線も、有効に利用してこそ価値のあるものであることから、今後においても存続させるためには、地域が責任をもって地域住民の足を守り、運営会社・地域が一体となって利便性向上・利用促進・安全性の確保などに対して、たゆまぬ努力を続けていくことが不可欠である。

## 桃花台線のあり方検討会

### 委員等名簿

(敬称略・順不同)

委員長	竹内 伝史	岐阜大学地域科学部教授
委員長代理	加藤 哲男	名古屋産業大学環境情報ビジネス学部教授
委員	小川 光	名古屋大学大学院経済学研究科助教授
〃	星野 雅則	中部運輸局鉄道部監理課長
〃	鷓沢 哲也	愛知県企画振興部総合交通監
〃	山口 薫	愛知県企画振興部交通対策課長
〃	小川 陵介	愛知県建設部住宅企画課長
〃	小林 永知	愛知県建設部道路維持課長
〃	棚村 重三	小牧市企画部長
〃	永井 修	小牧市建設部長
〃	山田 久恒	公共交通利用促進協議会長
〃	伊藤 秀生	名古屋鉄道株式会社経営企画部部長
〃	成瀬 錠一	桃花台新交通株式会社常務取締役
オブザーバー	足立 政治	監査法人トーマツ名古屋事務所社員

事務局 愛知県企画振興部交通対策課