

「桃花台線/廃止含め検討」

上記タイトルは7月27日付の朝日新聞記事による。愛知県によると、新交通システム「桃花台線」=ピーチライナーは、このままいくと2006年度には資金ショートして運行が困難になるという。

昨年3月に上飯田連絡線が開業してから、1日1000人余り利用客は増えて3200人となった。写真にもあるように最大3割、350円区間が250円へも100円値下げを実施した。採算ラインも5000人から6000人へと上昇し、その半分ほどの利用客にとどまっている。連絡線の開業により、桃花台と名古屋栄が45分で結ばれ、「トランパス」というカードによる共通利用システムも導入されたが、それほど利用客は伸びなかった。昨年度の単年度赤字は約2億7000万円、開業以来の累積赤字は約61億3500万円に達する。

じつは新交通システムは5年前にも経営悪化が表面化して、県と小牧市が今年度までに10億5000万円を無利子で貸し付けている。その期限が今年度で切れ、再び資金ショートに陥り、運行が困難になる見通しとなった。

昨年5月のレポートでも書いたように、上飯田連絡線の開業の日地下鉄から小牧線に入り、小牧からピーチライナーに乗車した。連絡線や小牧線の方はたくさんの人が乗っていたが、ピーチライナーはすいていた。近くの乗客に聞くと、これでも「マシ」だとは言っていたが。

予想された事態とはいえ、廃止を含めた検討に着手することになり、あらためて新交通システム「桃花台線」の計画が問われることになる。そもそも「桃花台線」は過大需要予測により計画をスタートさせた。開業当初は1日1万2400人を想定したが、実際には2割弱の利用客にとどまった。桃花台ニュータウンの入居者の伸び悩みが原因だが、それにしても杜撰な計画だ。新交通システムのインフラ補助事業の第1号として事業採択されたものだが、着工までの経緯や路線の設定など、計画の徹底的な検証が必要であろう。それと廃止を含めた検討なら、一部の人以上でなく、地元住民を交えた地元主導の検討をのぞみたい。



(7月30日 記)