

地域交通の新しい形への挑戦
- 愛知県小牧市桃花台地区の乗合タクシー・ミゴンを事例に - *

Challenge for new transportation systems in a local area
- Case study of “Migon” at Tokadai district in Komaki, Aichi-*

磯部友彦**

By Tomohiko ISOBE**

1. 研究背景・目的

2002年2月1日より『改正道路運送法』が施行されてタクシー事業の新規参入に関しては、免許認可制が廃止されて資格要件を持つものに対して自由に参入を許すというものになった。新規参入者の登場により、消費者の獲得のため新しいサービスや適正な価格設定など競争を起す事が狙いである¹⁾。

そして、タクシーのような小型車両の機動力を活かして目的地の前まで送り届けてくれ、バスのように乗合式にして料金がタクシーに比べて格段に安いという特徴を持つサービスを夕方から提供するタクシー事業者があらわれた。

本研究では、愛知県小牧市桃花台ニュータウン地区において新しい運行形態で導入された乗合タクシーについて、運行事業者へのヒアリングと利用者からの意見をもとに実態を把握し、桃花台地区において乗合タクシーが果たした役割を明確にすることを目的とする。

2. 研究方法

本研究では、まず対象地域である愛知県小牧市の桃花台ニュータウンの誕生から現在までの歴史を調査する。次に、乗合タクシーを運行している『あおい交通』へのヒアリングを行い、乗合タクシー運行までの経緯・乗合タクシーのシステム(運行形態)等の情報を収集し整理する。そして、乗合タクシー利用者に対するアンケート調査を行い、乗合タクシーの利用実態を把握することにより、ここで新しく運行された乗合タクシーが住民にとつ

てどのような役割をしているかを明確にする。

3. 乗合タクシー『ミゴン』運行までの経緯²⁾

桃花台ニュータウンは1980年に誕生した。同年に桃花台と小牧駅を結ぶ名古屋鉄道の路線バスが開設された。桃花台ニュータウン誕生から11年後の1991年に、新交通システムであるピーチライナーが開業した。1992年には、初めて桃花台からJR中央線(高蔵寺駅)への接続となる名鉄バスが開通し、住民にとっては比較的便利な交通機関になったが、桃花台内の乗り場が少ない為に住民全体が利用するには至っていない。1998年にこまき巡回バスが運行を開始した。このように、交通網自体は充実したように思われたが、名古屋方面への通勤・通学には向かない交通手段が多く、社会人にとっては自家用車で通勤する時や、駅まで送り迎えをしてもらう時に渋滞に遭うなどの問題点があり、学生にとっては通学するのに不便という理由から近くの高校に通うしかないなどの問題点があった。その為、桃花台住民はJR中央線へ接続する通勤・通学向きの交通機関の参入を強く望んでいた。

そこで2002年4月にJR中央線春日井駅へ接続する『桃花台バス』が誕生した。地元のタクシー事業者の「あおい交通」がこのバスを行政等からの補助金なしに運行している。桃花台バスの誕生は桃花台地区の朝の通勤・通学の役に立っているが、夜10時半までの運行のためそれ以降に帰る利用者はタクシーや家族の迎えが必要なことから遅い時間での交通機関の運行を希望していた。また、2003年3月27日から名鉄小牧線が地下鉄平安通駅まで乗り入れることでピーチライナーの利用者の増加が見込まれた。しかしピーチライナーの駅から先の公共交通機関が桃花台地区において乏しく、ピーチライナーの利用者の自宅までの交通の確保が望まれていた。

そこで、あおい交通は、ピーチライナー利用者の帰宅

*キーワード：地域交通，乗合タクシー，利用者調査，桃花台

**正員、工博、中部大学工学部都市建設工学科

(〒487-8501 愛知県春日井市松本町1200)

TEL : 0568-51-9543 FAX: 0568-51-1495)

交通需要に応えるために、深夜タクシーのような乗合タクシーを夕方から運行させることを考えた。また、桃花台バスの終車後の代替輸送としても乗合タクシーを運行させることにした。2003年3月27日より「ミゴン」と名付けられた乗合タクシーは、桃花台地区（ピーチライナー利用者の帰宅交通需要のために桃花台センター駅前から乗車）と春日井地区（桃花台バスの終車後に春日井駅前から乗車）でそれぞれ運行を開始した。

4. 乗合タクシー『ミゴン』の運行システム³⁾

ミゴンの運行システムについて、桃花台センター駅前発のシステムを表1に、春日井駅前発のシステムを表2にそれぞれ示す。また、運行のルートや範囲については図1に示す。図1のミゴンの運行範囲を説明すると、大きい丸の中が桃花台センター駅前発のミゴンの運行範囲で、矢印線が春日井駅前発のミゴンの運行ルートを示している。星のマークが付いているところはピーチライナーの桃花台センター駅を示している。

表1 ミゴン運行システム(桃花台センター駅前発)

発車場所	桃花台センター駅前発
運行ルート	北コース:池ノ内、林、野口 大山、古雅、桃ヶ丘 南コース:光ヶ丘、城山、大草、篠岡
運行時間 (図2)	平日: 16:37~00:08 土曜日: 16:37~23:55
運行本数	平日 21本 土曜日 22本
下車場所	利用者の自宅前まで
運行日	月曜~土曜運行 日曜・祝日運休
料金	1乗車:300円(桃花台バス券1枚)
車両(図3)	ホンダ ステップワゴン(7人乗り)

表2 ミゴン運行システム(春日井駅前発)

発車場所	春日井駅前発
運行ルート	春日井駅から桃花台地区まで 桃花台バスルート上
運行時間 (図2)	平日: 22:47~00:47 土曜日: 21:39~23:55
運行本数	平日 6本 土曜日 6本
下車場所	桃花台バスルート上、フリー下車
運行日	月曜~土曜運行 日曜・祝日運休
料金	1乗車:900円(桃花台バス券3枚)
車両(図3)	ホンダ ステップワゴン(7人乗り)

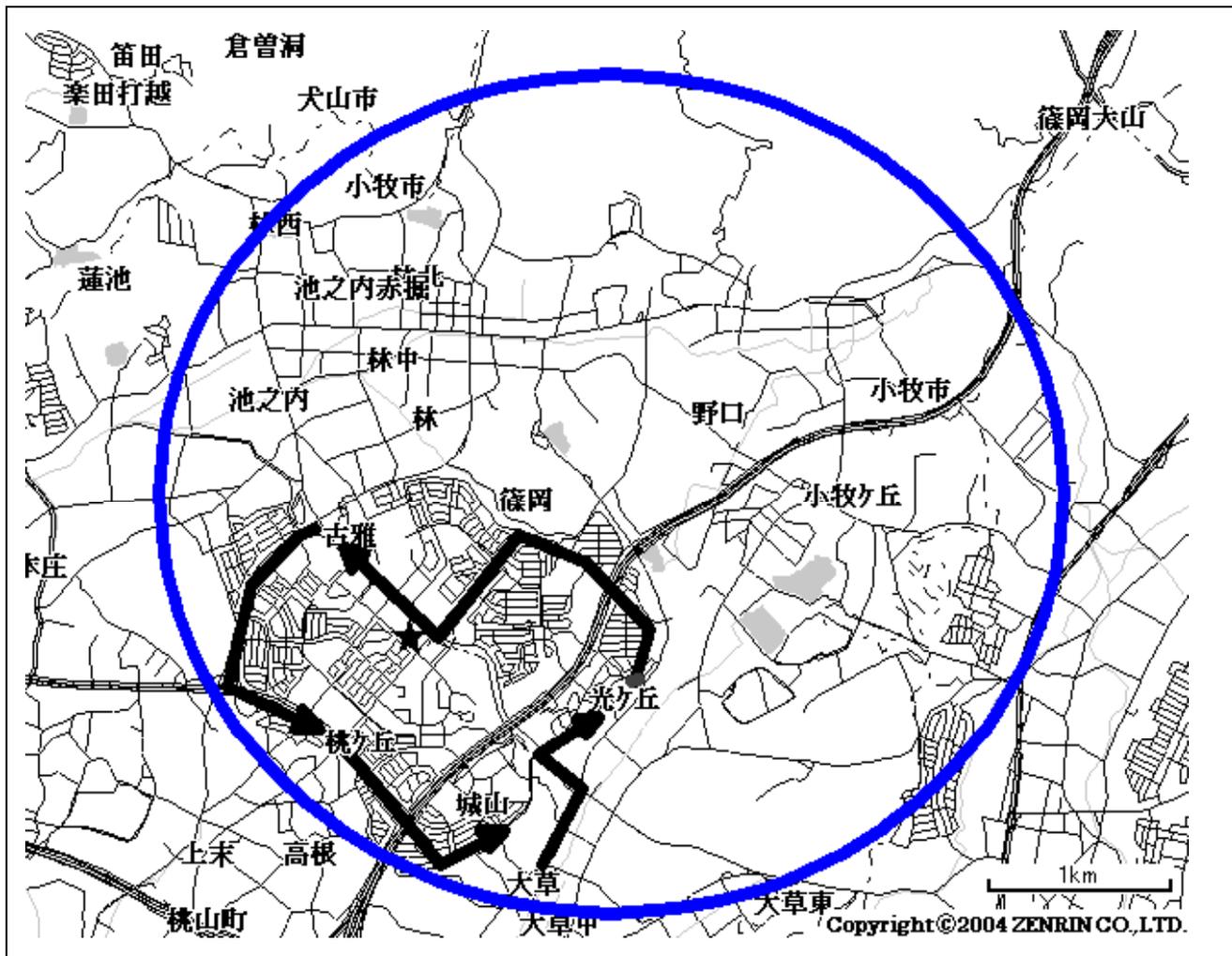


図1 ミゴンの運行範囲

表3 利用者の属性の傾向

属性	性別	年齢	職業	住所
桃花台センター駅前発	女性が多い	30代～40代が少ない	色々な職種の方が利用	桃花台全体が利用
春日井駅前発	男性が多い	20代～50代が多い	就業者	光ヶ丘・古雅・桃ヶ丘・城山・篠岡

表4 ミゴン非利用時の帰宅方法と利用理由の傾向

	ミゴンを利用しない時の帰宅方法	利用理由
桃花台センター駅前発	徒歩・自転車・家族や友人の迎え	防犯のためなど、幅広い理由
春日井駅前発	家族や友人迎え・タクシー・バス・自動車	バスの最終に間に合わなかったため

5. ミゴン利用者アンケート調査

本調査では、ミゴンの利用者状況を把握すると共に、利用者のミゴンに対する考えを知ることを目的としてアンケート調査を実施した。

2004年12月6日(月)～12月11日(土)、12月14日(火)～12月18日(土)、12月20日(月)の計12日間、桃花台センター駅前のミゴン乗り場と春日井駅前の桃花台バス・ミゴン乗り場で計181枚を配布し、郵送により回収した。有効回収数は84枚となり、有効回収率46.4%となった。

アンケート調査によるミゴン利用者の傾向を表3と表4のようにまとめた。

桃花台センター駅前発ミゴン利用者の傾向として、防犯対策の理由から女性の利用者が多い。運行地域が桃花台全体ということで、利用者の住所が様々でありそれに伴いミゴン非利用時の帰宅方法も様々である。これらの

帰宅方法が出来なくなった場合にミゴンを利用するため利用理由も様々である。

春日井駅前発ミゴン利用者の傾向として、JR 春日井駅に接続していることから就業者の男性の利用が多い。春日井駅前発ミゴンは桃花台バス終了後にその替わりとして桃花台バスと同じルート上を運行することから、桃花台バスの運行地域にあたる光ヶ丘・古雅・桃ヶ丘・城山・篠岡の利用者が多くなる。

表5と表6はミゴンの運行システムについて5段階(5点満点)で評価してもらった結果である。春日井駅前発のミゴンのシステムにおいては、乗り場の位置の評価以外は普通(3点)以上の評価になった。桃花台センター駅前発のミゴンのシステムにおいては、自宅までの輸送の評価は、防犯上の面と降りた場所からすぐに家に着くので歩き疲れずに済むことから高く評価されたと考えられる。時間通りの発車について、利用者がいない時はミゴンを走らせないようにしている事と桃花台センター駅前では22:00までは車両が2台待機していて、春日井駅前でも

表5 ミゴンの運行システム評価
(桃花台センター駅前発)

評価項目	平均点
運行本数について	4.1
運行地域の設定について	4.4
自宅前までの輸送について	4.6
営業時間の設定について	3.8
発車時刻の設定について	4.2
時間通りに発車できているか	4.4
料金設定について	3.7
どこまでも均一料金であることについて	4.4
桃花台バスとの共通乗車券について	4.1
他人との同乗について	3.6
乗り心地のよさについて	4.3
車両内・車両外はきれいになっているか	4.5
運転手の接客について	4.6
積み残しによる待ち時間について	3.6
乗り場の位置について	4.2
全体的なミゴンの評価について	4.6

表6 ミゴンの運行システム評価
(春日井駅前発)

評価項目	平均点
運行本数について	3.5
運行地域の設定について	4.2
自宅前までの輸送について	—
営業時間の設定について	3.9
発車時刻の設定について	3.8
時間通りに発車できているか	4.3
料金設定について	3.6
どこまでも均一料金であることについて	4.2
桃花台バスとの共通乗車券について	4.0
他人との同乗について	3.7
乗り心地のよさについて	3.9
車両内・車両外はきれいになっているか	4.2
運転手の接客について	4.1
積み残しによる待ち時間について	3.4
乗り場の位置について	2.9
全体的なミゴンの評価について	4.1

2～3台待機しており1台が走っていても少なくとも1台が残っているため、そしてなにより発車場所が1つである事から途中で乗せたりすることもなく時間のロスがないため時間通りの運行が出来ているので評価が高いと思われる。均一料金について、タクシーのように走行距離に応じて料金が増えていくのに比べて最初から決まっている事の安心感またはタクシーを使って場合と比べて料金が安くて済むことからこの評価になったと考えられる。同じ車両を使っているのに乗り心地についての評価に差があるのは、春日井駅前発のミゴンに一度に乗る人数が多いときがあり窮屈になることからこの評価になったと考えられる。全体的なミゴンの評価としてはどちらも高かった。

表7 運行後の変化

順位	意見の内容
1	タクシー利用の減少による経済面の向上
2	時間を気にしなくなった
3	飲酒運転がなくなった
4	防犯の向上

運行後の変化で1番多かった意見(表7)として、タクシー利用の減少による経済面の向上である。春日井駅から桃花台ニュータウンまでタクシーを利用すると3000円近くかかるがミゴンを利用すると900円で済むことから経済的に安く済むようになったと考えられる。また、遅い時間まで運行しているため家族に迎えを頼まなくてよくなり、遅くまで時間を気にせず遊べるようになったという意見も多かった。

6. 結論

本研究では桃花台地区を走る乗合タクシーについての実態調査を行った。2つの運行システム間を比較すると、利用する人の属性や利用理由なども異なったものになった。運行システムの評価では、これまでのタクシーになかった時刻表の存在や均一料金などのシステムについて良い評価が得られ、平均でも普通(3点)以上の評価が多く、乗合タクシーの運行システムについて高く評価される結果となった。

次に、乗合タクシーが桃花台地区に果たした役割については、桃花台地区の住民がJR春日井駅と桃花台センター駅から自宅に帰宅する手段として利用し、その結果として料金負担の減少や時間を気にせず遊べるようになった事や飲酒運転をやめるようになったことや防犯の向

上など、帰宅手段としての役割だけでなく、生活改善にも大きな役割を果たしていると考えられる。

最後に、ミゴンの運行により夕方から夜までの時間帯の交通問題は一部解決されたが、朝の時間帯においても交通不便地区が存在する。よって朝の時間帯に適した交通システムの導入を検討する必要がある。その際には、今回取上げたミゴンを参考にしつつ、バス・マイカーとの適切な連携も含めたシステムの構築が必要であると思われる。

参考文献

- 1) 山内弘隆：規制緩和後のタクシーの現状を検証する，日本のバス・タクシー2005，トラモンド社，pp37～49，平成17年
- 2) 磯部友彦：住民主導で開業した路線バスの意義 愛知県・桃花台バスの事例，土木計画学研究・講演集，No.27(電子出版)，講演番号166，平成15年6月
- 3) あおい交通株式会社ホームページ：ミゴンのページ，<http://www.aoi-komaki.co.jp/html/migon-zikoku.html>

The image shows a screenshot of the Mi-gon website. At the top, there are two promotional banners. The left one is titled 'ヒーライナーの帰宅の足' (Hei-rainer's homecoming transport) and compares a taxi fare of 3000 yen for a 4-zone route with a Mi-gon fare of 300 yen for 1 ticket. The right one is titled '桃花台バス終了後の足' (Transport after the end of the Hana-daigai bus) and compares a taxi fare of 900 yen for 3 tickets with a Mi-gon fare of 300 yen for 1 ticket. Below the banners are two timetables. The left one is for the 'ヒーライナー' route, showing departure times from 16:00 to 24:00. The right one is for the '桃花台バス' route, showing departure times from 21:00 to 24:00. Both timetables include columns for departure times and the number of passengers.

図2 ミゴンのホームページ³⁾



図3 ミゴンの車両³⁾