

大都市周辺スプロール市街地におけるタクシー交通の利用実態

日産自動車株式会社 正 会 員 ○塚田 悟之
日本大学理工学部 フェロー 高田 邦道

1. はじめに

自家用車依存社会からの脱却には、環境負荷の小さい軌道系交通機関を中心とした公共交通システムを構築し、自家用車に遜色ないモビリティとアクセシビリティの提供が必要となる。このとき、機能的に自家用車に最も近く、鉄道端末として近距離輸送に優れたタクシー交通の存在が極めて重要となる。しかしながら、かつては市民の身近な足としての役割を担ったタクシー交通も利用客離れが進み、今日では衰退の危機にある。本稿は、このような立場にあるタクシー交通を公共交通システムの構築にどう活用していくか、大都市周辺スプロール市街地で実施したアンケート調査を題材に、その糸口を見出そうとするものである。特に、タクシー交通の利用実態を明らかにしたうえで、規制緩和による運賃多様化の影響を調べ、今後の取り組み方の視点を導いた。

2. タクシー・サービス見直しの必要性

タクシー事業は、そのサービスの公共的性格の強さから、独占的な価格が形成されないように、政府による価格規制が敷かれてきた。しかし、1997年以降、市場競争の促進を図るため、規制緩和が段階的に進められ、2002年には、需給調整規制が撤廃され、運賃規制も上限価格制へ移行した。一般に、参入の自由化と価格規制の縮小は、価格の引き下げ競争を招き、当該産業における需要の価格弾力性が大きければ、価格の引き下げが需要を拡大すると言われている¹⁾。タクシー産業の場合も自家用車の増大や度重なる運賃値上げが利用客離れを招いてきたことを考えると、価格弾力性は小さくなく、価格競争を通じた需要の拡大を期待できる。実際、ワンコインタクシー⁽¹⁾や初乗距離短縮運賃タクシー⁽²⁾の登場など一部で運賃多様化の動きがあるものの、これまでのところ需要拡大をもたらすまでには至っていない。しかし、公共交通システム構築を目指すとき、このままタクシー交通の衰退を見過ごすわけにはいかず、

利用客離れに歯止めをかける必要がある。そのためにはタクシー・サービスを見直し、これからのタクシー交通のあり方を見出さなければならない。

3. 調査概要

調査は、都心から約20kmにある千葉県船橋市、特に、その中心駅の船橋駅から5kmに位置し、鉄道駅に接続するバス路線の停留所から直線距離で350m⁽³⁾以上離れた公共交通の利用環境が良好ではない地域で実施した。なお、表1は調査概要である。

表1 調査概要

調査方法	調査員による調査票の戸別配布・戸別回収方式
調査期間	2005/12/12(月)～2005/12/16(金)
調査地域	船橋市七林町および飯山満3丁目周辺
調査対象	調査地域住民(世帯主およびその家族)
調査項目	鉄道駅までの交通手段とその選択理由 タクシー交通の利用実態 運賃多様化によるタクシー利用の変化
調査実績	配布部数:2,400 回収部数:293 回収率:12.2%

4. タクシー交通の利用実態とその課題

図1は、自宅から鉄道駅までの交通手段を問うた結果である。徒歩が61.5%と最も多く、次いで、自転車23.4%であり、自家用車を含めると全体の95.5%が私的交通手段となっている。逆に、公共交通手段の選択は少なく、タクシーは1.4%と、地域住民の身近な足として選択されていないことがわかる。しかし実際、タクシーを最も多く利用する区間を尋ねると(N=248)、鉄道駅を乗車あるいは降車地点とする区間の割合が全体の68.6%を占め、タクシー交通が鉄道端末手段として利用されていることがわかる。特に、このうちの85.3%が自宅と鉄道駅間で利用されており、タクシー交通が自宅と鉄道駅間のアクセス・イグレス手段としての役割を強く果たしていることもわかる。さらに、図2に示すように、鉄道駅への利用に比べ、駅からの利用が極端に多く、か

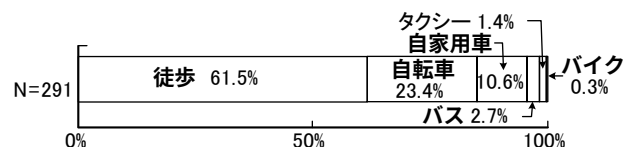


図1 自宅から鉄道駅までの交通手段

キーワード タクシー交通、公共交通システム、規制緩和

連絡先 〒274-8501 日本大学理工学部社会交通工学科交通計画第二研究室 Tel/Fax:047-469-5242

つまた、利用が最も多い時間帯を尋ねると(N=330)、その41.2%が22時以降の深夜時間帯であり、タクシー交通が徒歩や自転車あるいは自家用車といった私的交通手段の代替手段になりうることもうかがえる。

タクシー利用1回当たりの運賃を問うたところ(N=283)、「1,000円以上1,500未満」が41.3%と最も多く、1,500円未満での利用割合が全体の55.8%を占めている。この運賃帯は、距離にして約5km（深夜割増時間帯で約4km）圏に相当し、タクシー交通が比較的近距离圏で利用されていることがわかる。しかしながら、これらの運賃額をみる限り、タクシー交通を近距离移動手段として活用するには、利用客の運賃負担があまりにも大きくなるといっても過言ではない。実際、図3の利用頻度の低さが示すように、重い運賃負担は、タクシー交通を身近な交通手段として利用することを難しくさせている。

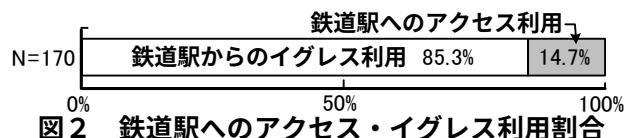


図2 鉄道駅へのアクセス・イグレス利用割合

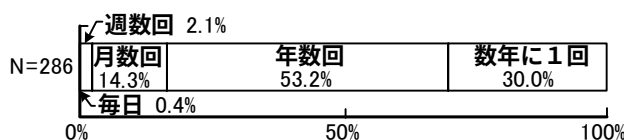


図3 タクシー交通の利用頻度

5. 運賃多様化が利用客へ与えた影響

ワンコインタクシーの利用有無を問うたところ(N=280)、「ある」と回答した被験者は16.1%であり、実際にタクシー利用が「増えた」被験者は13.3%であった。逆に、「減った」被験者も11.1%を占め、割安なタクシーの登場が利用回数の増加をもたらすまでには至っていないことがわかる。また特に、「変わらない」あるいは「減った」と回答した被験者は、その理由に“初乗運賃では目的地へ行けない”を挙げ、利用客のニーズと事業者の運賃設定の間にギャップがあることがうかがえる。このことは、1キロ340円の初乗短縮距離運賃タクシーが普及した場合の利用意向を尋ねた図4からも明らかである。「増える」と回答した被験者は28.8%にすぎず、「変わらない」と回答した被験者は“初乗運賃距離を超えると普通のタクシーと変わらない”と指摘していることから、利用客の移動ニーズが初乗運賃区間よりも長



図4 初乗短縮距離運賃タクシーの利用意向

い距離にあることがうかがえる。したがって、今後は、利用客ニーズに適った近距离区間での利用しやすい運賃体系への見直しが必要となる。

規制緩和による運賃多様化の現れとして、無線呼び出し時に、初乗運賃分を迎車料金として運賃に付加する「無線迎車回送料金」を廃止する動きがある。

図5は、この動向を知っているかを問うた結果である。「知らない」と回答した被験者は90.0%を占め、前掲図2で自宅からの利用が少ないことを象徴した結果となっている。しかし、「知っている」と回答した被験者の96.4%はタクシー利用が増加に転じており、無線迎車回送料金の廃止は、自宅からの利用を促していることがわかる。特に、これらの被験者はいずれも自家用車を保有し、いつでも簡単に自家用車を利用できる環境にしながら、タクシー利用が増加したことをみると、呼び出しによるタクシー利用を欲する利用客が潜在需要を含め存在していることを物語っており、タクシーの手軽な呼び出しの実現は、利用客ニーズに適った取り組みといえよう。



図5 無線迎車回送料金廃止の周知度

6. まとめ

本研究では、大都市周辺のスプロール市街地で実施したタクシー交通の利用実態調査の分析から、

- ① 利用客は、タクシー交通を身近な交通手段として活用することが難しい状況にあること
- ② 事業者は、運賃体系など利用客の移動ニーズに適ったサービスを提供できていないことを明らかにし、タクシー交通の活用を期待できると考えた地域においては、その利用でさえも十分でないことがわかった。したがって、これからは、タクシー交通を公共交通システムに組み込むための取り組みが必要であり、事業者もタクシー本来の都市の一交通手段として運営する努力が不可欠となろう。

脚 注

- (1) 初乗距離は従来同様2kmであるが、運賃を500円としている。500円硬貨1枚で利用できることから名付けられた。
- (2) 初乗距離を従来の半分の1kmとし、運賃を340円としている。1.75kmを超えると初乗660円/2kmタクシーと同一運賃となる。
- (3) この距離は、直線距離から路線距離への補正を $350\text{m} \times \sqrt{2} = 490\text{m}$ とし、この値が一般に抵抗なく歩ける距離400～500mの範囲内であることを考慮して採用した。

参考文献

- 1) 南部鶴彦：規制緩和の原点への回帰，運輸と経済，Vol.61，No.4，pp.16-21，2001.

謝 辞

調査・解析は、日本大学理工学部社会交通工学科交通計画第二研究室の卒業研究生であった岩崎孝浩ならびに関田泰裕の両氏に依るところが大きい。ここに記して感謝の意を表す次第である。