

属性別に見た高齢者への タクシー運賃水準の影響

山田 稔¹

¹ 正会員 茨城大学 工学部都市システム工学科 (〒316-8511 茨城県日立市中成沢町 4-12-1)

E-mail: minoru.yamada.civil@vc.ibaraki.ac.jp

運転しなくても移動できる環境を整えるためにバス等の公共交通サービスを行政が支える考え方は定着してきており、近年では、路線を定めない運行やタクシー車両を用いた相乗り運行など、需要密度が低い場合に対応した多様な方策も一般的になってきている。このように、現行のタクシーのコスト構造を大きく変えなくても、対象者から十分な支払い意思があるケースが見逃されている可能性があり、そこに着目することで大きな行政負担となることなくタクシーを活用した市民の足の確保策の可能性が考えられる。しかし同時に、それが具体的にどのような属性の利用者であるのか、また、公共交通利用環境の整備する行政の政策になじむのか、といった点が明らかにすることが、地域公共交通計画に位置付けるために不可欠と考えられる。

そこで本研究ではアンケート調査によって、タクシー運賃の低下の影響を属性別に明らかにした。運賃の低下によって利用量の顕著に増え、支払額の総額は顕著に増加するものと考えられる。以上から、今後政策的にタクシーの運賃を設定することの重要性が示された。

Key Words: *Taxi fee, Local public transport*

1. 序

運転しなくても移動できる環境を整えるためにバス等の公共交通サービスを行政が支える考え方は定着してきており、近年では、路線を定めない運行やタクシー車両を用いた相乗り運行など、需要密度が低い場合に対応した多様な方策も一般的になってきている。

しかし、現実にタクシー車両による相乗り運行で相乗りが生じる可能性が低い場合も少なくないが、その一方で相乗りを生じさせないシステムについては、タクシー事業との違いや役割分担の考え方について議論が不十分であり、地域の公共交通計画に位置付けられることはまれである。

対象者を限定して行政がタクシー券などの利用補助を行うことによりニーズに対応しようとする考え方は古くからあるが、比較的低い補助で年齢等で対象者を絞る考え方や、一般的な公共交通の利用困難度がより高い人に限定して補助を行う考え方など、地域によってさまざまな方法が混在しており、偉士大ら¹⁾は全国の事例を調べ、その実情を明らかにしている。

タクシー補助制度はまた高齢者の免許返納の促進に対する効果も期待されるものであるが、橋本ら²⁾の返納者

の意識を分析した研究では、積極的な補助を行ったケースではなかったこともあり、タクシー利用の頻度の高い人ほど返納したことを否定的にとらえていることが示されている。

行政がタクシー利用に助成を行おうとしても財源の問題から限られた対象、限られた金額にならざるを得ず、十分な効果を発揮させることが容易でないという背景がある。

鈴木ら³⁾は秋田市内の比較的中心部に近い地区にて調査を行った結果から、5割引きの水準に設定した場合、対象者を適切に設定すれば利用が増えることによって利用者の総支払額は増大することを示しており、運行コストの増大はタクシー全体の需要を考えればわずかであることから、収支が改善する可能性が示されているといえよう。

また、吉田⁴⁾は現行の運賃水準をベースに考えても運賃の不確実性を無くすことによって利用者の利用頻度を向上させる効果があり、タクシー事業の採算性をも改善できる可能性があることを示している。

このように、現行のタクシーのコスト構造を大きく変えなくても、対象者から十分な支払い意思があるケースが見逃されている可能性があり、そこに着目することで

大きな行政負担となることなくタクシーを活用した市民の足の確保策の可能性が考えられる。しかし同時に、それが具体的にどのような属性の利用者であるのか、また、公共交通利用環境の整備する行政の政策になじむのか、といった点が明らかになることが、地域公共交通計画に位置付けるために不可欠と考えられる。

以上の背景から本研究では、高齢者を対象としてタクシー運賃の補助を想定し運賃水準が低下したときの利用意向をアンケート調査によって分析し、特に居住地区の路線バス利便性の違いの影響、また、年齢、運転の有無、運転断念意向との関係を明らかにすることを目的とした。

2. 調査の概要

(1) 対象地区およびアンケート調査概要

本研究の対象地域として、路線バスとの役割分担を明確にする必要が生じる地方都市市街地を想定し、茨城県日立市を対象とした。

アンケート調査を、日立市中心部から 6~7km 離れたバスの利便性に差がある 3 つの住宅団地で実施した。3 つとも最寄り JR 常陸多賀駅で、2~3km のところにある。調査の概要およびバスサービスの状況を表-1 に示す。

うち 2 地区は常陸多賀駅を経由して日立駅までのバス路線があり(経路距離で 8~9km)、残る 1 地区は常陸多賀駅までのバス路線があり、乗り換えると日立駅まで到達できる(経路距離で約 8km)。

調査は、各世帯を訪問し、その際に 60 歳以上の世帯構成員の人数を聞き、その人を対象とした個人票を配布した。

(2) 回答者の属性

回答者の年齢構成を地区別に図-1 に示す。人口データと比較して団地 A でやや 80 代以上の割合が多い結果となっているが、概ね地域の人口の年齢傾向を示していることが分かった。

「よく使う交通手段」を聞いた結果が図-2 であり、6 割以上が運転していることがわかる。また運転継続意向を聞いた結果が図-3 であり、運転している人の半数以上が将来の運転継続に不安を抱えているといえる。

3. 運賃水準が低下したときの利用意向

(1) アンケート調査での設定項目

調査では、各団地内の代表地点から日立市中心部までのタクシー運賃を明示し、さらにそれが約 10%、約 30%、約 50%、それぞれ低下した場合に、利用したいと考える頻度を聞いた。利用頻度は、「ほぼ毎日」「週 2~3

表-1 アンケート調査概要

| 実施時期 | 2021 年 1 月 9 日~1 月 15 日 | | | |
|---------------|---------------------------------|----------------|----------------|------|
| 配布方法 | 訪問配布・訪問回収 | | | |
| 調査対象 | 調査対象地域に住んでおり、訪問時に対応してくれた人とその同居人 | | | |
| 調査場所 | 茨城県日立市 団地 A | 茨城県日立市 団地 B | 茨城県日立市 団地 C | |
| 配布部数 | 69 部 | 59 部 | 50 部 | |
| 回収部数 | 30 部 | 54 部 | 46 部 | |
| 回収率 | 89.9% | 91.5% | 92.0% | |
| バス頻度 (上下計) | 団地内 | 21 便 | 46 便 | 12 便 |
| | 周辺 | - | 21 便 | 55 便 |
| 日立市中心部へのバス経路 | 常陸多賀駅 乗り換え | 常陸多賀駅 経由直通 | 常陸多賀駅 経由直通 | |

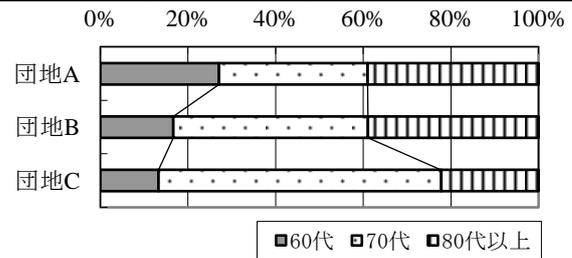


図-1 回答者の年齢構成

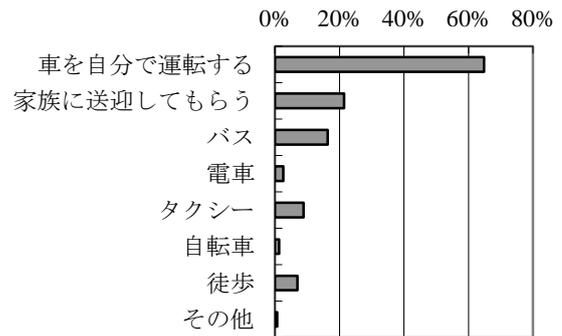


図-2 よく使う交通手段(複数選択)

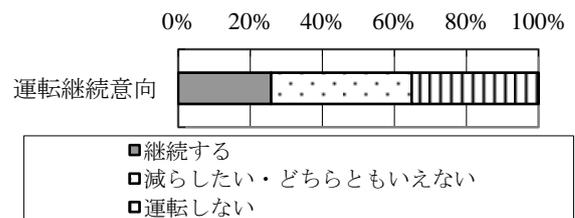


図-3 運転継続意向

日」などの選択肢を設定し、集計の際に年間の回数の数値に置き換えたもので分析を進めることとした。

目的地としても日立市中心部を設定し、地図で示すとともに主要な目的施設を明示し、現在、利用していない目的施設をも利用できる可能性があることを考えて答えてもらうものとした。

(2) 地区別の分析結果

地区別の分析結果を図-4に示す。現況のタクシー利用頻度は、路線バスの利便性に関連しているものと思われ、サービス水準の高さで団地 B, A, C の順となっている。団地 A ではタクシー運賃が下がるにつれ利用したいとする頻度が大きく上昇していることがわかる。これは団地 B ではある程度のバスサービスが提供されているために大きな期待にはならない結果となったものと考えられる。一方で、団地 C は団地 A に比べて全般的にタクシーへの期待が小さいが、運転継続意識や家族の送迎の実態の違いが影響しているものと考えられる。

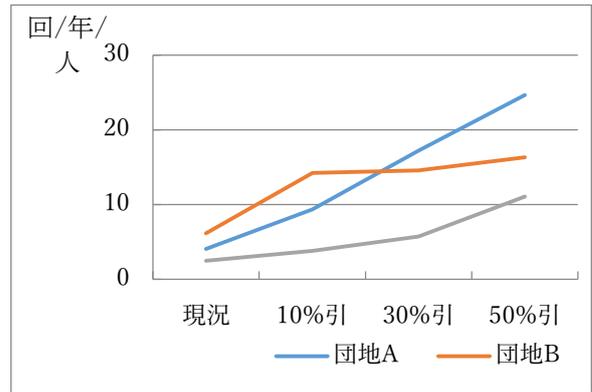


図-4 タクシー利用頻度の変化 - 地区別

(3) 年齢別の分析結果

年齢別の分析結果を図-5に示す。いずれの運賃水準でも年齢が高くなるほどタクシーの利用は高まり、特に70代と80代以上で大きな違いが生じることがわかる。いずれの年齢層でも運賃低下の影響は顕著である。80代では運賃水準が下がっていても年一人当たり20回程度を上限としてそれ以上は増えない状況になっている。

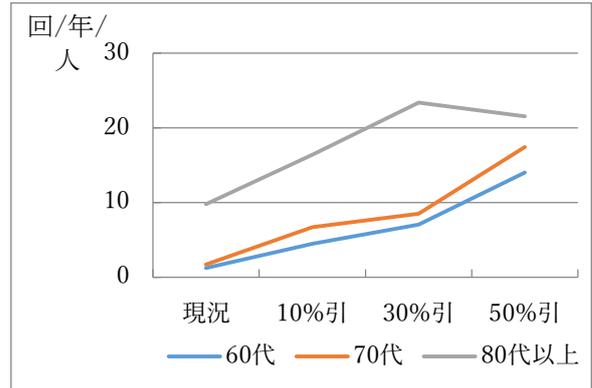


図-5 タクシー利用頻度の変化 - 年齢別

(4) よく使う交通手段別の分析結果

先に示した「よく使う交通手段」は複数選択の集計であったが、ここでは、バス・電車・タクシーに回答していれば「公共交通利用」、それ以外で家族による送迎に回答していれば「送迎」、それ以外で自分で運転すると回答していれば「運転」と分類して集計した。

結果を図-6に示す。いずれも現在公共交通を利用している人のタクシー利用の頻度が高いことがわかる。そのほとんどは現状でバスのみ、あるいはバスとタクシーの併用である。これらの利用層ではタクシー運賃が低下してもまだバスの方が安い水準になるが、それでもタクシーを利用する頻度が明確に上昇することが確認できる。

現況に対しての倍率で見ると、現在は車を運転している層が運賃低下に対する増加の割合が高くなることがわかる。一方、家族に送迎してもらっている層は、相対的に運賃低下の影響が小さくなっている。

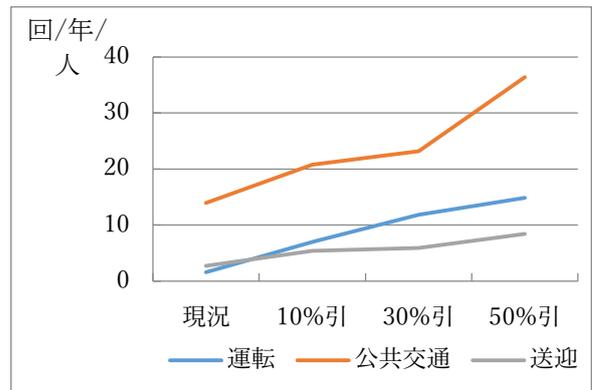


図-6 タクシー利用頻度の変化 - 現在の利用交通手段別

(5) 運転継続意向別の分析結果

先に示した運転継続意向での分類で集計した結果を図-7に示す。現況では、運転しない人のタクシー利用が最も多いが、運賃を低下させていくと、「減らしたい・どちらともいえない」の層での利用が顕著に増加していき、30%引以降では同程度の水準になっていることがわかる。

また、運転を継続したいと答えた層についても、運賃低下による利用増は確認できており、ある程度の交通手段転換の効果が期待されるものと考えられる。

また、図-8はこの属性別の回答者数で重みを付け、人口100人当たりの年間利用回数で示したものである。も

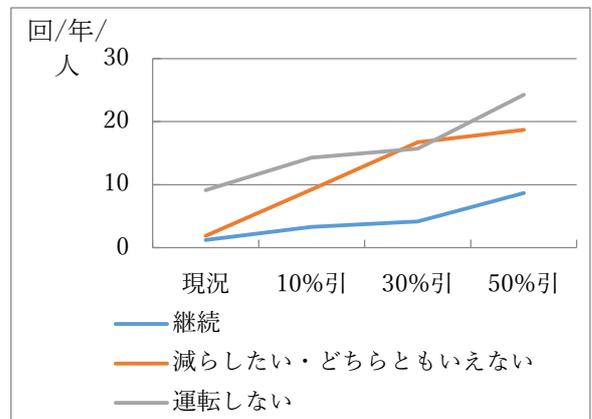


図-7 タクシー利用頻度の変化 - 運転継続意向別

とも「減らしたい・どちらともいえない」が「運転継続」よりも多かったこともあり、これらの人が合計での利用回数を増やすうえで大きく影響していることが確認できる。

4. 結論

本研究では、高齢者に対するタクシー運賃低下の影響を、アンケート調査の回答から属性別に分析したものである。

その結果、特に運転に不安を感じている層に大きな影響があり、公共交通への転換に効果があることが確認できた。

本研究では対象地を限定するなど、全体の行動の中の一部に過ぎず、またタクシー運賃を支払うことができる層のみへの効果となっている点も考慮すべきであるが、文献3)の結果とも同様に、利用量の増加によって支払額の総額は顕著に増加するものと考えられる。

以上から、今後も政策的にタクシーの運賃を設定することの重要性が示されたものと言える。

なお本研究の調査・分析の実施にあたり、茨城大学計画・地域交通研究室加藤朋世氏との協力を受けたものでありここに謝意を表するものである。

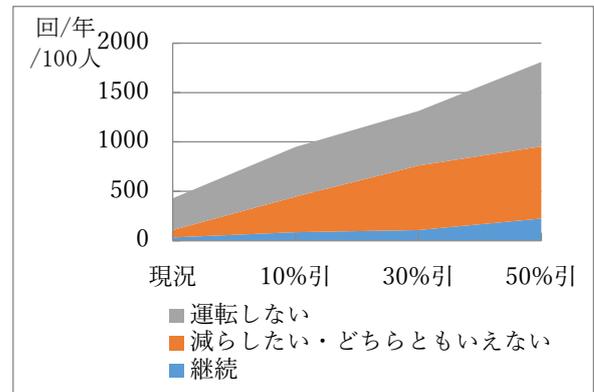


図-8 タクシー利用量 - 運転継続意向別

参考文献

- 1) 偉士大 恵美, 山中 英生, 真田 純子: 過疎地域におけるタクシー補助制度の実態とあり方, 土木学会論文集 D3, Vol.69, No.5, I_771-I_780, 2013.
- 2) 橋本 成仁, 山本 和生: 免許返納者の生活及び意識と居住地域の関連性に関する研究, 土木計画学研究・論文集 D3, Vol.68, No.5, I_709-I_717, 2012.
- 3) 鈴木雄・日野智・前田悠抄: タクシー運賃の割引率が高齢者の外出行動へ与える影響に関する研究—秋田交通圏広面地区・大町地区のタクシー利用者を対象として—, 都市計画論文集, Vol.52, No.3, pp.796-801, 2017.
- 4) 吉田樹: 地方小都市における乗用タクシーの定額制サービス導入可能性の検討—福島県南相馬市のケーススタディー—, 交通工学論文集, Vol.6, No.2, pp.A_183-A_189, 2020.

STUDY ON LOCAL TRANSPORT POLICY AND TAXI

Minoru YAMADA