

地域別にみたタクシードライバーの業務意識について

大同工業大学 学生員 ○ 山下 聖真
大同工業大学 正会員 舟渡 悦夫
豊田都市交通研究所 正会員 伊豆原 浩二
韓国東亜大学 呉 允尙

1. はじめに

本研究では過去の研究において、交通安全対策に住民参加的な視点を取り入れることが重要だと考え、種々のドライバーから交通情報をアンケートにより収集した。その研究結果から、タクシードライバーの交通情報は他のドライバー層の交通情報に比べて、量、内容ともに高いことがわかった。

そこで本研究では、その要因が、タクシードライバーの業務中における運転習慣や意識にあるのではないかと考え、地域別等からみたタクシードライバーの業務意識をアンケートにより調査し分析することにした。

2. アンケートの概要

アンケートはMタクシー会社に協力してもらい、平成10年11月～平成11年3月に名古屋市、豊田市を営業エリアとするドライバーを対象に実施した。また、回収数は名古屋市52、豊田市68であった。

3. アンケートの結果と分析

ここでは、ドライバーを営業地域別（以下地域別）、第二種免許の取得年数別（以下年数別）により分析した結果を示す。

(1) タクシードライバーの交通情報の熟知度

表-1 は交通情報の項目についての熟知度と地域別、年数別について独立性の検定を行った結果を示したものである。表-1 より、渋滞の抜け道、信号交差点の名前について地域別、年数別との関連性が有意に見られる。

(2) 地域別・年数別による信号交差点名の熟知度

ここでは、表-1 により地域別、年数別ともに関連性が有意に見られた信号交差点の名前について、タクシードライバーの熟知度の結果を示す。

(a) 地域別：図-1 の(a)に示すように、名古屋地区のドライバーは46%のドライバーが「たくさん

表-1 交通情報の項目と属性との独立性の検定結果

交通情報の項目	地域別	年数別
渋滞路線・交差点の熟知度	*	
渋滞の抜け道の熟知度	**	**
信号交差点名の熟知度	**	**
信号交差点形状の熟知度		**
市町村・区以下の地名の熟知度	*	**
交通規制を把握している道路の熟知度		**
交通情報の摂取度		
交通法規改正による安全・円滑化		
交通改善反映制度への積極性		*

**：有意水準 1%で有意、 *：有意水準 5%で有意

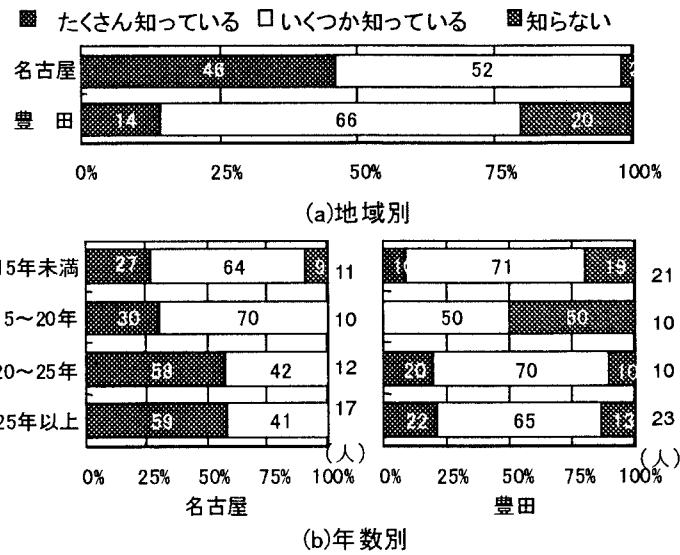


図-1 地域別・年数別による信号交差点名の熟知度

知っている」と回答しており、豊田地区のドライバーを大きく上回っている。
(b) 年数別：図-1 の(b)に示すように、名古屋地区においては 20 年を境にして大きく分かれ、20 年以上のドライバーでは 20 年未満のドライバーに比べて信号交差点名の熟知度が高い。豊田

キーワード：アンケート，タクシードライバー，

連絡先：〒457-8790 名古屋市南区白水町4-0 Tel：052-612-5571 Fax：052-612-5953

地区においても同様の傾向がみられるが、15～20年のドライバーは半数が「知らない」と回答している。

(3)「錦三地区」の交通対策に関する意識(地域別)

図-2は「錦三地区」に関わるいくつかの交通対策が実施されましたが、これらの対策はタクシー業務においてどのような影響がありますか、または、あると思いますか』という質問に対する回答を地区別に示したものである。

a) 桜通と若宮大通りの駐禁解除

名古屋地区のドライバーは「どちらともいえない」と「悪い影響がある」という意見が45%と最も高く、豊田地区のドライバーは「どちらともいえない」という意見が63%と最も高い。両地区ともに否定的な意見の回答者が肯定的な意見の回答者の割合を上回っている。

b) 流しの自粛

両地区ともに「どちらともいえない」という意見が最も多いが、名古屋地区では次いで「悪い影響がある」という意見が43%を占めている。豊田地区では「良い影響がある」と「悪い影響がある」という意見が同率であり中立的な意見となっている。

c) タクシーベ이의再生

両地区ともに「どちらともいえない」という意見が最も多いが、豊田地区ではやや肯定的、名古屋地区では否定的な意見であることがわかる。これより、実際の利用する立場においてはあまり良い交通対策とはいえないようである。

d) 一方通行解除

名古屋地区のドライバーは「どちらともいえない」と「悪い影響がある」という意見が42%と最も高い。豊田地区のドライバーは「どちらともいえない」という意見が58%と最も高く、次いで「よい影響がある」の順になっている。

(4)「錦三地区」の交通対策に関する意識(年数別)

表-2は「錦三地区」の交通対策に関する意識を年数別に示したものである。表の中の値はドライバーの意見を得点化し、重み付けをおこなったものである。値が大きいほどその交通対策について肯定的な意見の傾向が強く、低いほど否定的な意見の傾向が強いことを表している。表に示すように年数別による「錦三地区」の交通対策に関する意識は、やや

■ 良い影響がある □ どちらともいえない ■ 悪い影響がある

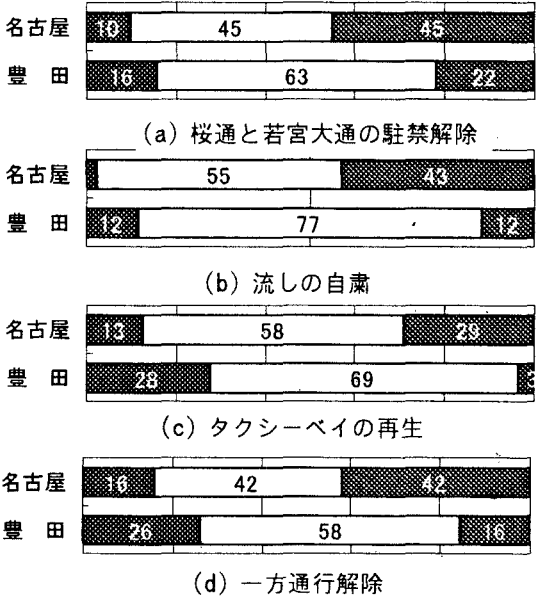


図-2 「錦三地区」の交通対策に対する意識

表-2 「錦三地区」の交通対策に対する意識の標準化

		駐禁解除 桜通と若宮大通りの	流しの自粛	タクシーベ이의再生	一方通行解除
名古屋	15年未満	-0.5	-0.3	-0.1	-0.5
	15～20年	-0.4	-0.7	-0.1	-0.2
	20～25年	-0.2	-0.5	-0.1	-0.3
	25年以上	-0.4	-0.3	-0.3	-0.2
豊田	15年未満	-0.3	-0.3	0.2	0.2
	15～20年	-0.2	0.2	0.0	-0.2
	20～25年	0.3	0.0	0.3	0.2
	25年以上	0.0	0.1	0.3	0.1

豊田市の20年以上のドライバーで肯定的な意見が他の層に比べて高いことがわかる。

全体的に、「錦三地区」に関する交通対策においては、豊田市のドライバーは中立的な意見であり、「錦三地区」を営業エリア内にもつ名古屋市のドライバーは否定的な意見という結果となった。このことから、これらの交通対策は、タクシー業務の立場から見ると、必ずしも良い対策ではないということがいえよう。

4. おわりに

なお、当日は韓国釜山市のデータも含めて、さらに詳細な比較を当日発表する予定である。