

運賃に着目した高齢者のタクシー利用の促進方策に関する研究

秋田大学 学生会員 ○前田 悠抄
秋田大学大学院 正 会 員 鈴木 雄
秋田大学大学院 正 会 員 日野 智

1. はじめに

秋田県秋田市では、高齢者コインバス事業、運転免許自主返納高齢者支援制度など高齢者を対象とした交通施策が行われている。自家用車を運転できない高齢者にとって、路線バスは生活に必要不可欠なものとなっている。その一方で、健康上の理由などからバス停まで歩けないなど、路線バスを利用できない人も存在する。そこで、タクシーの利用に期待がされる。タクシーはいつでも、どこからでも乗れ、どこにでも行くことができる。しかしながら、タクシーは運賃の面で利用しにくさがあると考えられる。本研究では、高齢者のタクシーの利用実態や運賃などのサービスに対する意識を把握し、利用しやすい運賃水準など、今後のタクシーの利用をより良いものとするための考察を行う。

2. 意識調査の概要

本研究では、秋田市の60歳以上の高齢者に対して意識調査を行った。調査は平成28年12月に実施し、342票を回収した。意識調査では被験者の生活の満足度、買い物に対する意識、タクシーの利用頻度や利用目的などを質問している。また、割引率に応じたタクシー利用の価値の広がり进行分析するため、運賃が1～7割引となった場合のタクシーの利用頻度の変化や外出に対する考え方の変化なども質問した。

3. 高齢者の公共交通の利用状況

バス停まで歩くことが大変なため、バスを利用できない被験者の割合を図-1に示す。これらの被験者の割合は年齢が上がるにつれて増加している。80歳以上の被験者では「そう思う」、「ややそう思う」と回答した割合は約4割となった。秋田市では高齢者コインバス事業など、高齢者のバス利用に関する施策を行っているがバスを利用することができない高齢者も少なくないことがわかる。

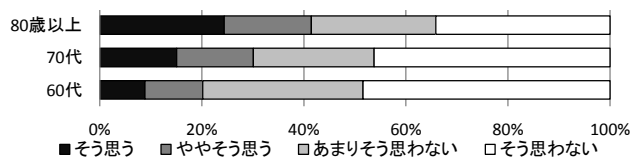


図-1 歩行困難のためにバスを利用できない高齢者の割合

また「タクシー運賃が高いため特別な用事がない場合は利用したくない」の項目では8割以上の被験者が「そう思う」、「ややそう思う」と回答した(図-2)。高齢者が日常的にタクシーを利用するためには、運賃の改善が必要と推測される。

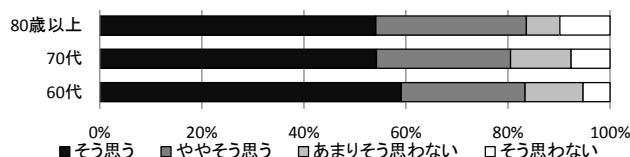


図-2 運賃が高いためタクシーを利用したくない高齢者の割合

生活全体の総合満足度を図-3に示す。また、生活の各種満足度と総合満足度に与える影響要因の分析結果を図-4に示す。総合満足度に与える影響を把握するため、外的基準を生活の総合満足度、アイテムを生活に関する各種満足度とした数量化理論Ⅱ類による分析を行っている。アイテムは「友人に会う頻度」、「趣味や娯楽に費やす時間」、「普段の生活で外出する回数」、「普段の生活で外出できる範囲」、「近所付き合い」、「家族以外のひととの会話の回数」などの6項目である。

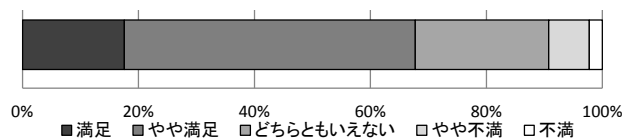


図-3 生活全体の満足度

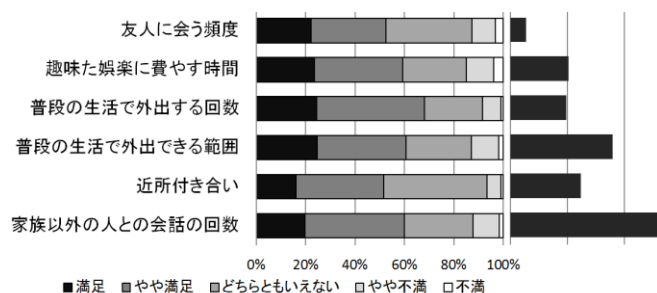


図-4 数量化理論Ⅱ類によるレンジ値と各項目の満足度

キーワード：公共交通計画、タクシー、高齢者、意識調査分析

連絡先：連絡先：〒010-8502 秋田市手形学園町1-1、TEL(018)-889-2359、FAX(018)-889-2975

生活全体の満足度では約7割の被験者が「満足」、「やや満足」と回答した。レンジの値から、「家族以外の人との会話の回数」、「普段の生活で外出できる範囲」が生活全体の満足度へ影響していることがわかる。「普段の生活で外出できる範囲」では、タクシーを利用することにより満足度が向上することが考えられる。

高齢者のタクシー利用を促進するために、秋田市で行われている運転免許自主返納高齢者支援制度が行われている。これは、68歳以上の高齢者はタクシー運賃が1割引となる制度である。しかし1割引ではタクシーを利用しようと思う高齢者が少ないことも考えられる。

4. タクシー割引率による高齢者の行動の変化

(1) タクシー利用頻度の変化

タクシー運賃の割引率が増加した場合の利用頻度を図-5に示す。また、タクシー運賃の割引率が増加した場合に趣味・娯楽のために外出することが考えられるかどうか、今まで行けなかった場所へ行くことが考えられるかどうかについても質問した(図-6・7)。運賃の割引率が3割から5割に増加することで、タクシーの利用頻度が増加することがわかる。すなわち、タクシー運賃を5割引にすることでタクシー利用が広がるものと考えられる。また、タクシー運賃が仮に5割引になった場合、46.3%の被験者が今よりも多く趣味・娯楽のための外出することが考えられ、また45.3%の被験者が今まで行けなかった場所に行くことが考えられると回答している。この割合も、タクシー運賃の割引率が3割から5割になった際に急激に増加している。

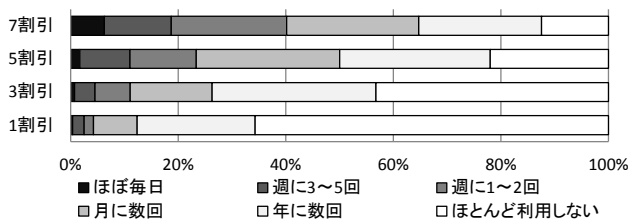


図-5 タクシー割引率に応じた利用頻度の変化

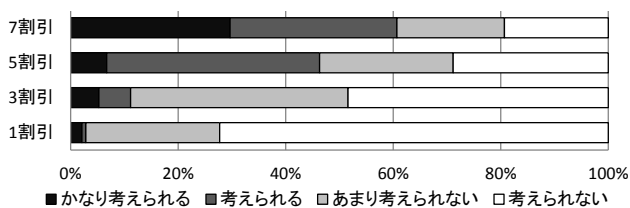


図-6 タクシー割引率とより多くの趣味・娯楽のための外出

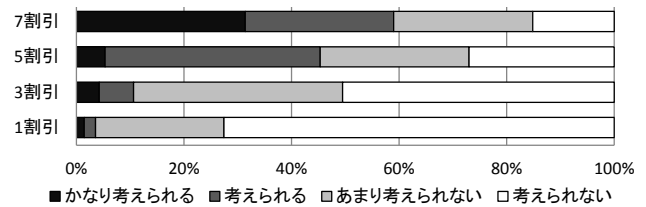


図-7 割引率と新たな場所への訪問

(2) タクシー運賃の割引制度の検討

1000m以上の距離を歩行可能な被験者の割合は70代から6割を下回り、80歳以上では約3割となっている(図-8)。年齢と外出に不便を感じるかどうかの関係についても同様に、70代以上から「かなり感じる」、「やや感じる」とする割合が高くなっている(図-9)。70歳以上は歩行可能距離が短くなるため、外出に不便を感じる割合が高くなると考えられる。

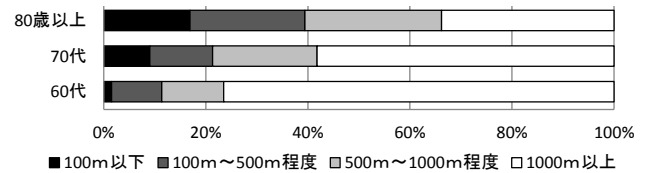


図-8 年齢と歩行可能距離

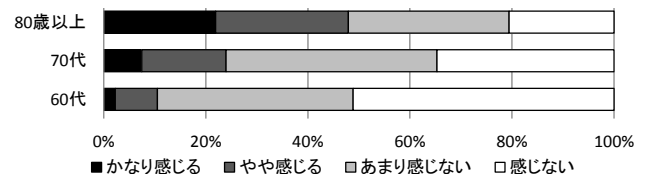


図-9 年齢と外出に不便を感じるか

これらの結果から、70歳以上の住民に対する外出支援が必要と考えられる。仮に、タクシー運賃の割引制度を実施する場合、3割引から5割引の間で新たな場所への訪問などの効果が大きくなることがわかる。仮に、70代以上の住民にタクシー運賃を5割引とした場合、概算で1日1台あたり約10人の利用者が増加することになる。10人の増加に対し、現状の空車のタクシーで対応することは可能と考えられる。

5. おわりに

本研究では秋田市の高齢者を対象に、タクシー運賃の変化に伴う行動や意識の変化について分析を行った。

現在、高齢者の中にはバス利用が困難、またタクシー運賃が1割引では利用しない人が多く存在する。このような高齢者がより外出しやすくなるために、70歳以上を対象にタクシー運賃を5割引とすることを検討した。これにより、利用頻度や外出頻度の増加、意識の変化が大きく期待できるものといえる。