

東京の初乗り短縮タクシー(初乗り一・三百四十円)について、タクシー利用者の約六割が配車車両数が増えれば積極的に利用したいと潜在需要が大きい一方で、二百四十円タクシーの待ち時間が二分を超えるに直ぐ来た六百六十円タクシーに乗り換える確率が高いことが分かった。東京工業大学の土井健司・交通計画研究室助教授のプロジェクトチームが運輸省のタクシー実態調査委員会(委員長・山内弘隆・一橋大助教授)の要請で昨年実施した調査・分析結果で明らかになった。初乗り短縮タクシーの本格的な調査・分析は初めてで、同調査結果は今後の運政審自動車交通部会での論議の材料として資料提出される。

初乗り短縮タク調査分析

東京工大の土井研究室

340円タクシーの利用動向調査結果(東工大プロジェクト調査)

[340円タクの利用経験]	回答数	割合%
見たことがない	157	29.7
見たことはあるが利用したことはない	79	14.9
利用したことがある	293	55.4
計	529	100.0
[利用状況・利用経験のある人]		
選んで340円タクを利用した	15	5.2
たまたま来たので利用した	272	94.8
計	287	100.0
[潜在需要]		
積極的に利用したい	304	58.0
特に利用したいと思わない	220	42.0
計	524	100.0
[利用したいと思わない理由]		
一番最初に来たタクシーに乗るから	141	63.2
近距離ではタクシーを利用しない	73	32.7
その他	9	4.0
計	223	100.0

車両増加
待ち時間
6割が積極的利用
2分超せば660円へ

調査は「タクシー利用者」の利用意向に関するアンケート

都内の渋谷、新宿、新橋、銀座など主要盛り場、成城学園前、自由が丘、目黒など十一地点で

利用目的は痛

宅が三八・五%と最も多く、次いで買い物・レジャー二〇・二%、業務目的一七・九%、通勤・通学二二・一%。運賃は短距離利用が大半で、千円以下が約半数を占める(深夜利用は対象としていない)。利用人数は一人が六〇・五%、二人が二六・八%だった。他交通機関との競合状況は、調査時のタクシー利用区間と同区間でタクシー以外の交通機関の利用経験者は鉄道・バスが各三割以上、徒歩が二割弱、タクシーしか利用したことがない人は一割程度で「タクシーと他の交通機関には競合関係がある」としている。

タクシーサービスの満足度については、不満を持つ人の割合は運賃約六〇%、待ち時間約二五%。また選択性は約六〇%、運転者のマナー約三〇%と、運賃と選択性への不満が高い。三百四十円タクシーについては、約五五%の人が利用経験があるが、見たことがない人も約三〇%いる。三百四十円タクシーの利用者のほとんどは「たまたま利用した」と回答。しかし六〇%近くの利用者が三百四十円タクシーの配車車両が増えれば「積極的に利用したい」と回答。潜在需要が大きいことが分かった。三百四十円タクシーなど

の低運賃タクシーへの利用者の嗜好について追加的待ち時間を代償に費用に計測すると、時間価値は一分当たり二六・五〜一八二・〇円と推計される。これは待ち時間が二分の場合、約三百円の時間負担に相当(一分約百五十円×二分、三百四十円タクシーを二分待つと約六百四十円の負担(約三百円+三百四十円)となり、待たずに乗車できる六百六十円タクシーが来ればこちらを選択する確率が高まる。極端な言い方で、二分以上待つと三百四十円タクシーが来なければ約八百六十円に乗り換えることを意味する。三百四十円タクシーがどれだけの供給シエアがあれば利用する確率が高まるかは、近距離乗り場開設後の昨年十一月二十八日の新橋駅での調査によると、当日は三百四十円タクシーの同地区タクシー車両に占める

シエアは八・五%で選択可能確率は約四割だったのに対し、同シエアが二〇%に膨らむと同選択確率は約六割に上るとの分析結果が出ており、利用者は供給シエアに依存していることが数値的に裏付けられた。代替交通機関との競合については、タクシーの待ち時間が長いほど徒歩(所要二十分)やバス(所要五分、運賃二百円)に利用が流れることも分かった。待ち時間が五分の場合、六百六十円タクシーの利用はほとんどなく、約八割がバス、約二割が徒歩となるが、これが三百四十円タクシーなど同タクシーの利用が約五割に拡大、バス約三割、徒歩約二割弱となる。調査・分析結果は、運輸省のタク実態調査委員の「運賃の変化に伴う需要構造への影響に関する調査」の一環として報告する一方、土井研究室のプロジェクト調査として「近距離公共交通におけるタク・マーケットの特性分析」と題した論文にまとめ三月末発表する。