

編集委員会委員

北村隆一 | KITAMURA, Ryuichi

京都大学大学院工学研究科

クルマ社会化のなか、物心のついた頃から親の運転する自動車移動していた世代が都市内公共交通の潜在利用者となりつつある。京阪神都市圏パーソントリップ調査によれば、25歳から34歳までの女性の免許保有率は1970年に10.5%、1980年に28.4%、1990年に61.9%、そして2000年に77.4%と増加を続けている。35歳から44歳の女性の場合も7.7%、19.3%、44.6%、72.9%と増加している。女性の免許保有率が急速に増加したのは1980年以降といえるが、これに呼応して、1980年代よりロードサイド・ビジネスが隆盛を極めると同時に、母親が子供を保育所や学校、お稽古事へとクルマで運ぶという現象が定着したと考えられる。さて、現存の都市交通体系は、このクルマ社会を与件として育った世代が受け入れる公共交通を提供しているだろうか。

集積度が極度に高い首都圏や京阪神圏の中心部では地下鉄が迅速で定時性を持つサービスを提供し、大量の需要を担っているが、中小都市圏では地下鉄への投資は昨今の財政状況の中、議論の対象ともならないであろう。バスははるかに廉価であるが、乗り心地、輸送容量、定時性などの点で将来性のある交通機関とは考えられない。乗り心地の点では、満員の地下鉄も考え物である。LRTが一つの可能性であり、そのネットワークの早期整備が望まれるが、それにはなかなか時間がかかるであろう。そこで注目されるのがタクシーである。

タクシーは、ドアからドアへの利便性を持ち、路線や運行時間の制約がない、自動車の快適性を提供するなど、いくつもの優れた特性をもっている。しかし何故か世間での評判は良くない。先日新聞によると、京都府警は深夜の祇園地区での客待ちタクシーの違法停車の取締りを強化すること。交通量も少ない深夜の違法停車がさほど問題であるとは考えられないが、「違法な客待ちは運転手のエゴ」^{注1)}と憤る住民がいることも確かである。

さらにタクシーは公共交通として十分に認識されてこず、そのせいか、研究者もさしたる注意を払ってこなかった観がある。交通計画分野での過去の文献を見渡したところ、タクシーの運行挙動、タクシー・ベイの設置とシステム挙動、需給の均衡、運行への財政的補助などの研究が散見されるが、交通計画全体の中での文献量は限られたものである。この背景には、タクシーは基本的に私企業により運行されてきたという歴史があるであろう。また、「雲助タクシー」^{注2)}といった表現の存在は、タクシーを都市交通を担うものとして位置づけることを躊躇する空気が存在してきたことを示唆している。

違法客待ちの話に戻ろう。近年の動向を振り返ると、自動車保有者の増加、経済のグローバル化にともなう企業による交通費の

削減と、タクシー需要は減少する一方のところ、規制緩和が追い討ちをかけたかに見える。車両の値段が取るに足らないものとなった昨今、タクシー事業者は台数を増やせば収入が増えるところに、産業の構造変化にともない乗務員の供給は十分にあるようで、結果としてタクシーの供給過多が永続するという図式が成立しているかに見える。その結果が上述の違法停車による客待ちである。

しかしこの違法客待ちは必ずしもタクシー乗務員が付け待ちを好むからではないようである。名古屋のプロブデータを用いた我々の最近の分析^{注3)}では、タクシー乗務員はタクシー・ベイなどでの待ち時間への抵抗が大きく、全般に流しを好むこと、一方システム全体としてみると、付け待ちの割合が増えれば乗車効率は向上し、個々のタクシーにとっての期待乗車率も向上すること、しかしそのとき、付け待ちの期待待ち時間が流しの乗客獲得までの期待時間を上回ることが示された。システム最適化と個人の利得最適化行動に齟齬が生じるという、おなじみの社会的ジレンマの一ケースである。タクシー・ベイを増設する、あるいは流しを自粛するなどの対策を採ることにより、この問題の解決を図るべきであろうが、乗務員同士、事業者同士が熾烈な競争を展開している現状では、問題解決とシステム効率化に向けて行政の主導が不可欠であろう。

昨今のタクシー乗務員の接客態度は一昔前とは雲泥の差で、「雲助タクシー」という表現はもはや妥当ではないだろう。忘れ物や苦情への事業者の対応も迅速かつきめ細かになっている。タクシーが有効な公共交通機関であると積極的に位置づけ、インフラ整備や営業のルール作り、IT技術を駆使した配車システムの設置、需要を掘り起こす料金体系や乗車形態の創出により、より高度な都市公共交通体系が創出されることが望まれる。供給過多のタクシーを即座に活用可能なリソースと捉え、その有効利用をもたらす仕組みづくりを考える時である。

注

注1) 朝日新聞、「駐車違反見逃さない、祇園で取り締まり強化」、2005年7月8日付、京都版。

注2) 大辞林第二版(三省堂)には、「雲助」とは「定まった住所がなく雲のようにあちこちをさまよっているからとも、また、網を張って客を待つのが蜘蛛のようであるからともいう」江戸時代、宿場や街道で駕籠昇きや荷物運搬などに従った人夫。人の弱みにつけこむ、たちの悪い者が多かったところから、無頼の者たちのことをもいう」とある。

(<http://www.excite.co.jp/dictionary/japanese/>)

注3) Kitamura, R. and T. Yoshii (2005) Rationality and heterogeneity in taxi driver decision: An application of a stochastic-process model of taxi behavior. In the proceedings of the 16th International Symposium of Transportation and Traffic Theory, Maryland, pp. 609 - 628