

# デマンドタクシーに関するアンケート結果

東松山市地域公共交通会議

2019年7月25日(木)

東京電機大学 理工学部

都市・交通計画研究室(高田研)

# 調査概要および回答者の居住地

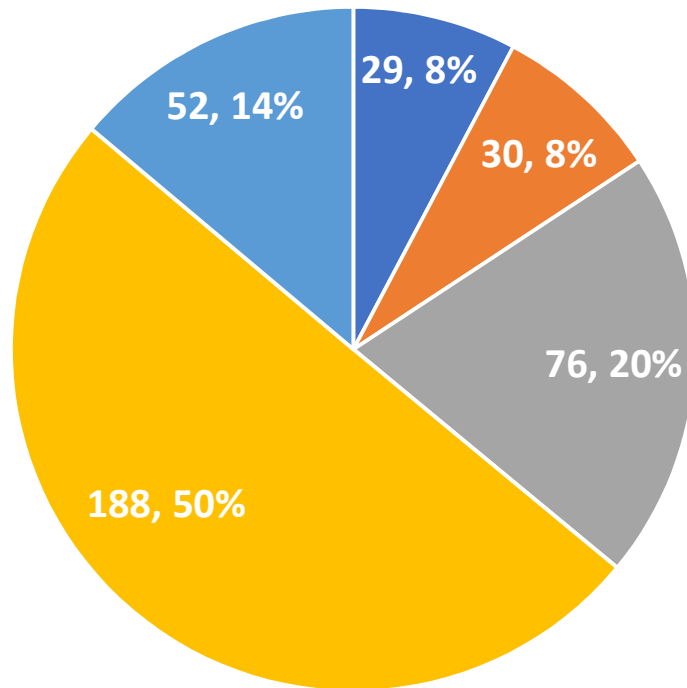
対象者	東松山デマンドタクシーの登録者
配布・回収方法	郵送配布・郵便回収
配布数の内訳	デマンドタクシー登録者・・・1400部
有効解答数	デマンドタクシー登録者・・・391部（有効回答数）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーの利用について・・・利用状況,満足度,希望の料金形態</li> <li>・選好意識調査・・・運行時間,日数,料金について</li> <li>・個人属性・・・年齢,性別世帯構成など</li> </ul>

## 回答者の居住地

松山地区		大岡地区		平野地区		唐子地区		高坂地区		丘陵地区		野本地区	
松山	13	岡	1	東平	22	葛袋	0	早俣	1	白山台	3	柏崎	10
市ノ川	11	大谷	14	殿山町	7	神戸	1	正代	2	桜山台	10	古凍	5
加美町	5			沢口町	4	坂東山	0	宮鼻	3	旗立台	5	下野本	11
日吉町	9			野田	10	新郷	1	大黒部	0	松風台	14	若松町	15
小松原町	1					石橋	13	高坂	4			下押垂	3
松本町	7					下唐子	6	あずま町	4			今泉	2
本町	2					上唐子	7	田木	4			上野本	10
材木町	6							西本宿	4			上押垂	0
松葉町	26							元宿	1			下青鳥	3
松山町	20							毛塚	4				
砂田町	3							岩殿	6				
神明町	9												
御茶山町	3												
六反町	3												
六軒町	2												
幸町	8												
和泉町	10												
美土里町	8												
箭弓町	15												
五領町	15												
新宿町	3												
山崎町	1												
美原町	1												
181人		15人		43人		28人		33人		32人		59人	

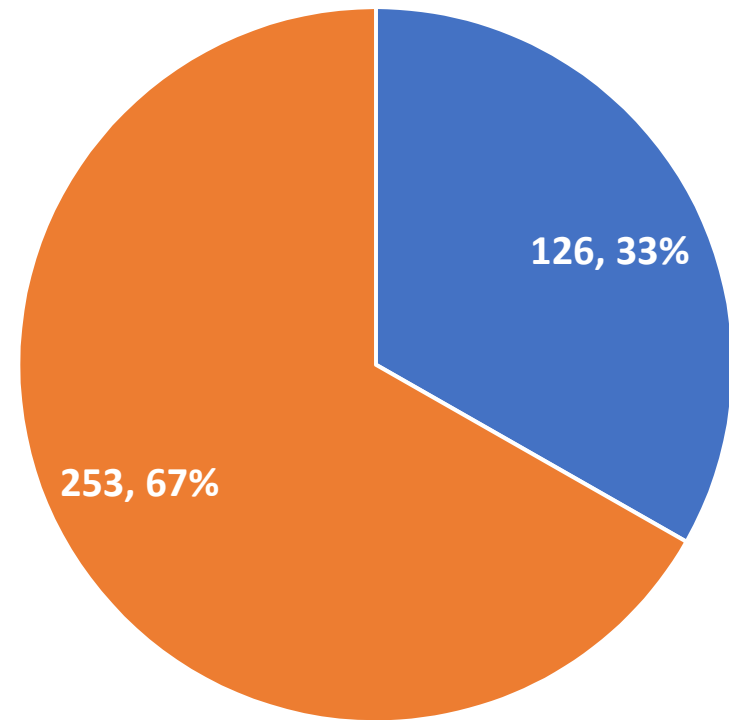
# 回答者の個人属性（登録者）

年齢構成



■ 50歳以下    ■ 51~60歳    ■ 61~70歳  
■ 71~80歳    ■ 81~90歳

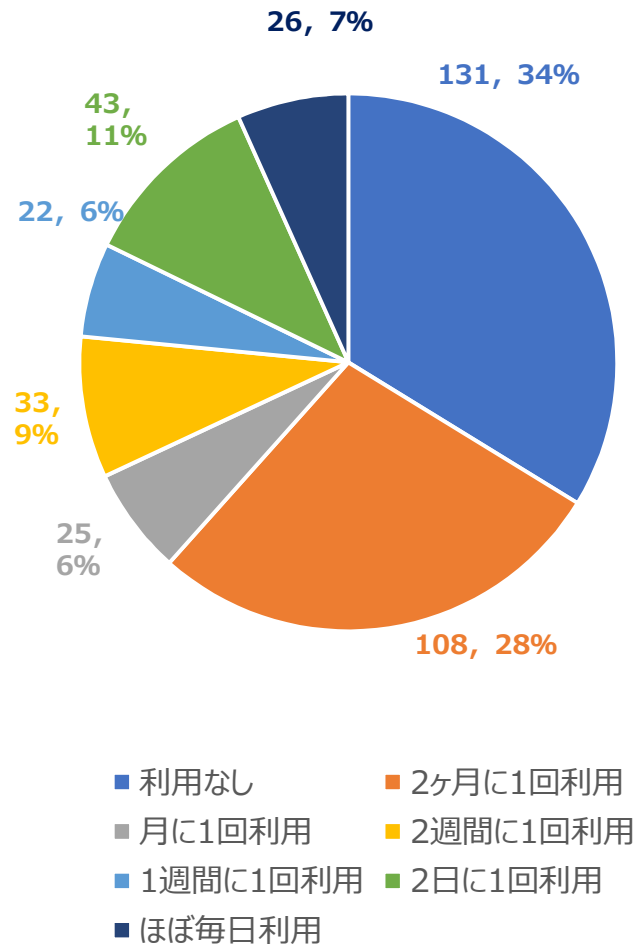
性別



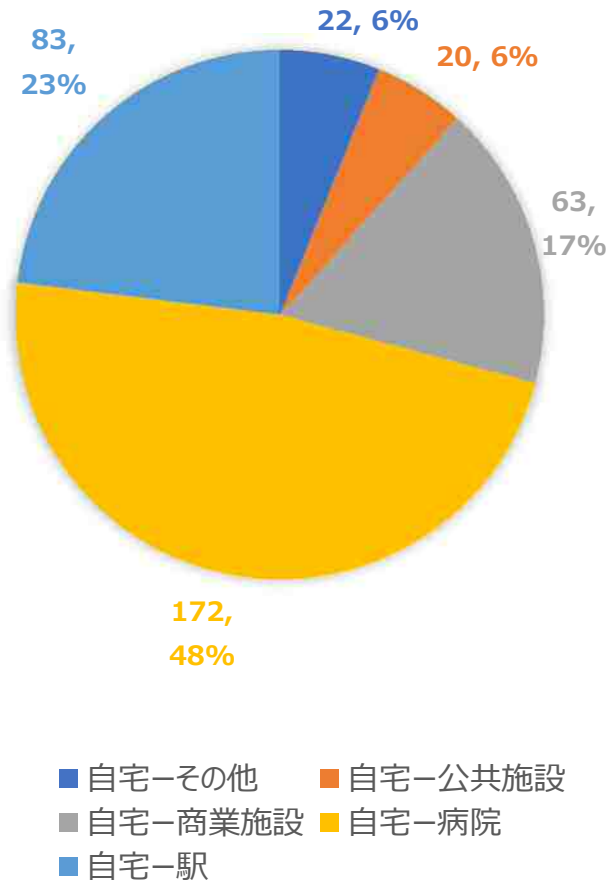
■ 男性    ■ 女性

# デマンドタクシーの利用状況

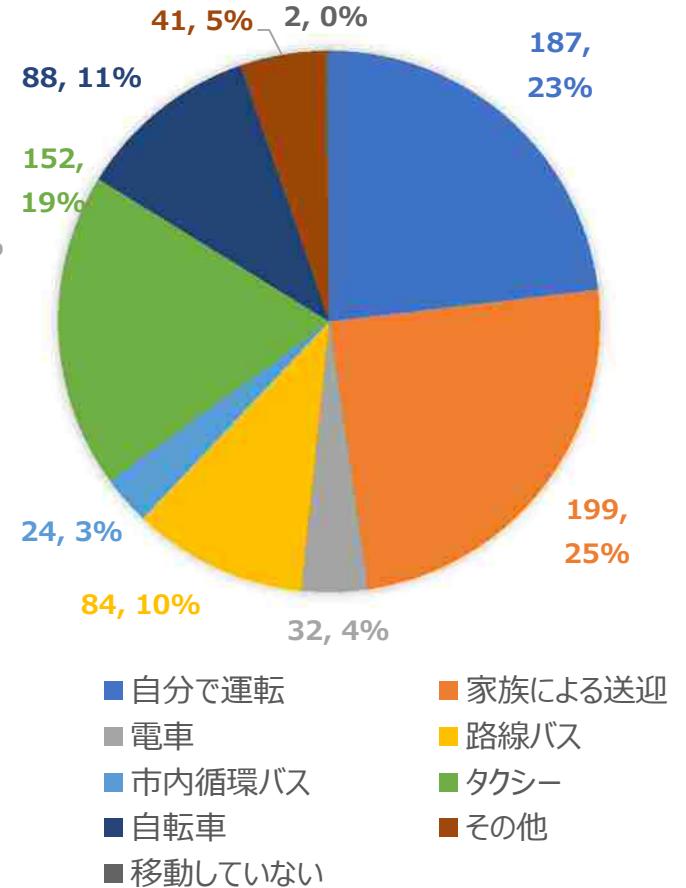
## 利用頻度



## 乗車区間



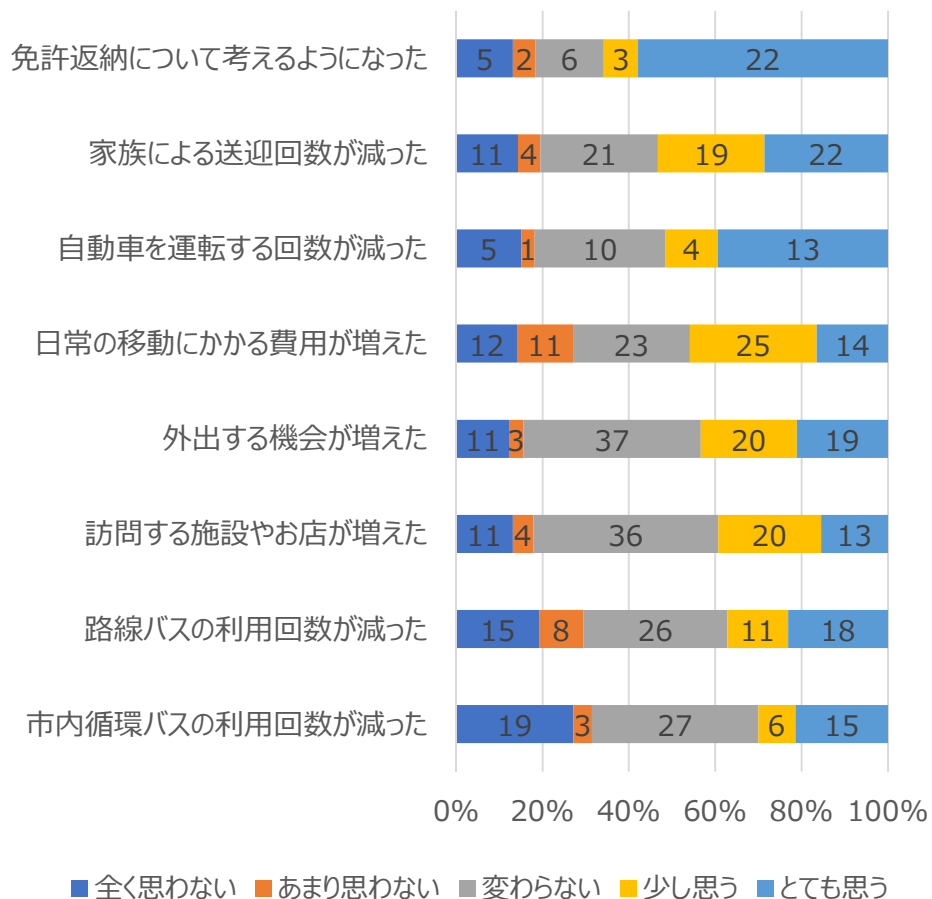
## 従前の移動手段



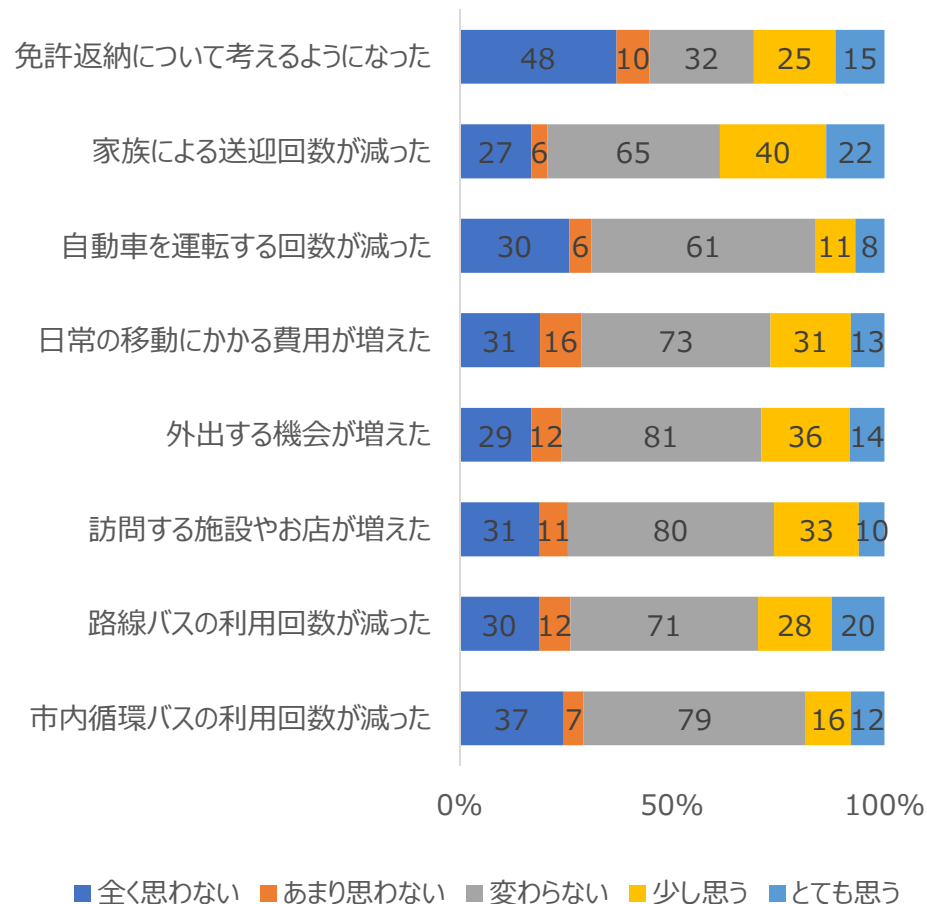
➔ 以上のことからデマンドタクシーは、住民にとって、自動車の代替交通手段としてなりつつある。

# 生活変化（利用頻度による相違）

利用が1年に12回以上の方



利用が1年に12回未満の方



# 利用料金・負担割合・事業継続に関する意識 (1/2)

## 選択実験の概要 (2つのケース)

ケース1	サービス1	サービス2	サービス3	サービス4
デマンドタクシー 利用料金	現状のまま(右上の 表に記された利用 料金)	現状の利用料金に 200円を足した額	現状の利用料金に 100円を足した額	現状の利用料金に 100円を足した額
利用者の 負担割合	図①： 現状のまま不連続	図②： 一律おなじ割合	図③： 乗車距離とともに減 少	図②： 一律おなじ割合
制度の見直しの 間隔	毎年 (少なくとも1年は継 続)	5年おき (少なくとも5年は継 続)	2年おき (少なくとも2年は継 続)	2年おき (少なくとも2年は継 続)
順位記入欄	位	位	位	位

ケース2	サービス1	サービス2	サービス3	サービス4
デマンドタクシー 利用料金	現状のまま(右上の 表に記された利用 料金)	タクシーメーター料 金の2/3 (三分の 二) の料金	タクシーメーター料 金の1/2 (二分の一) の料金	タクシーメーター料 金の1/2 (二分の一) の料金
利用者の 負担割合	図①： 現状のまま不連続	図②： 一律おなじ割合	図③： 乗車距離とともに減 少	図②： 一律おなじ割合
制度の見直しの 間隔	毎年 (少なくとも1年は継 続)	20年おき (少なくとも20年は 継続)	10年おき (少なくとも10年は継 続)	10年おき (少なくとも10年は継 続)
順位記入欄	位	位	位	位

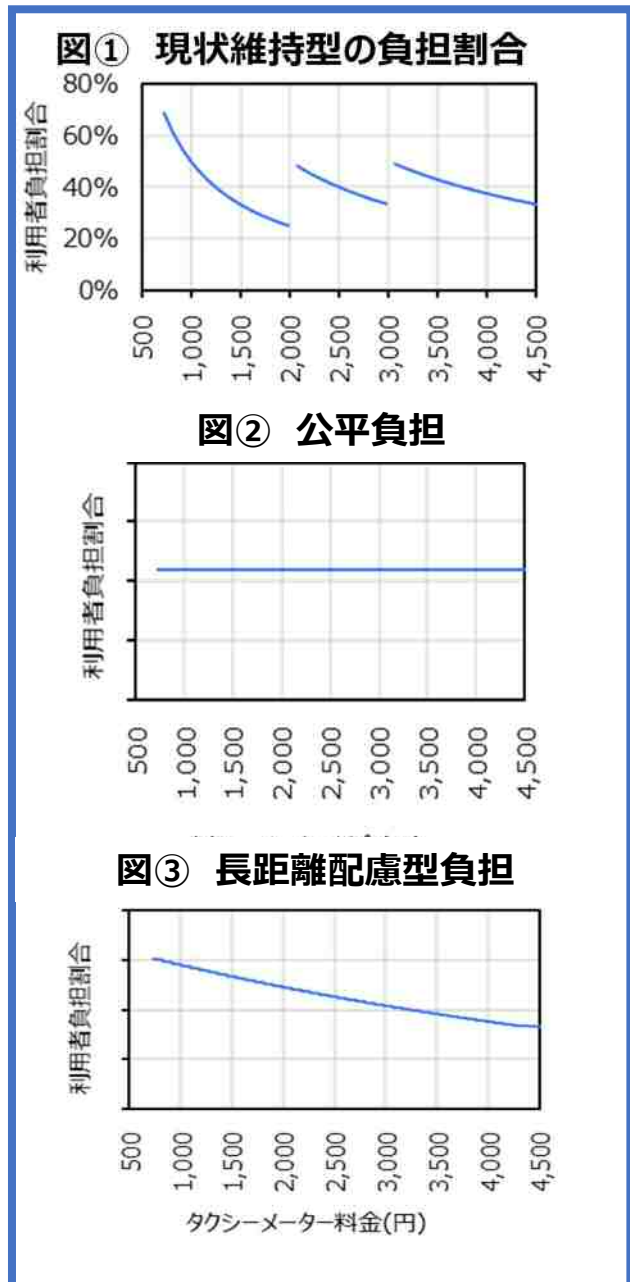
料金：安  
負担：現状  
事業継続：短

料金：高  
負担：公平  
事業継続：長

料金：中  
負担：距離低減  
事業継続：中

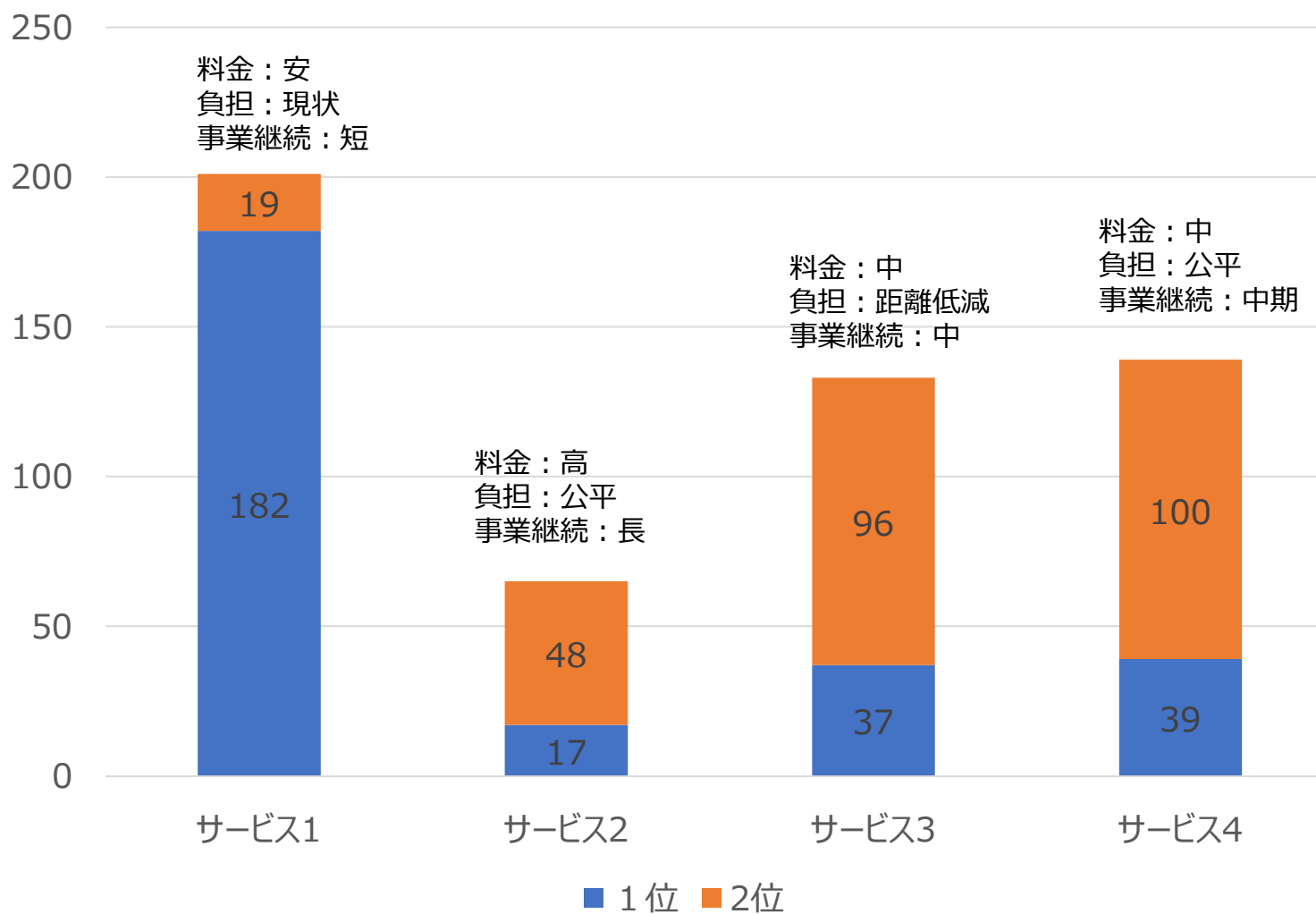
料金：中  
負担：公平  
事業継続：中期

◆ 今回はケース1 のみの回答結果を用いて集計・モデル分析を行う。



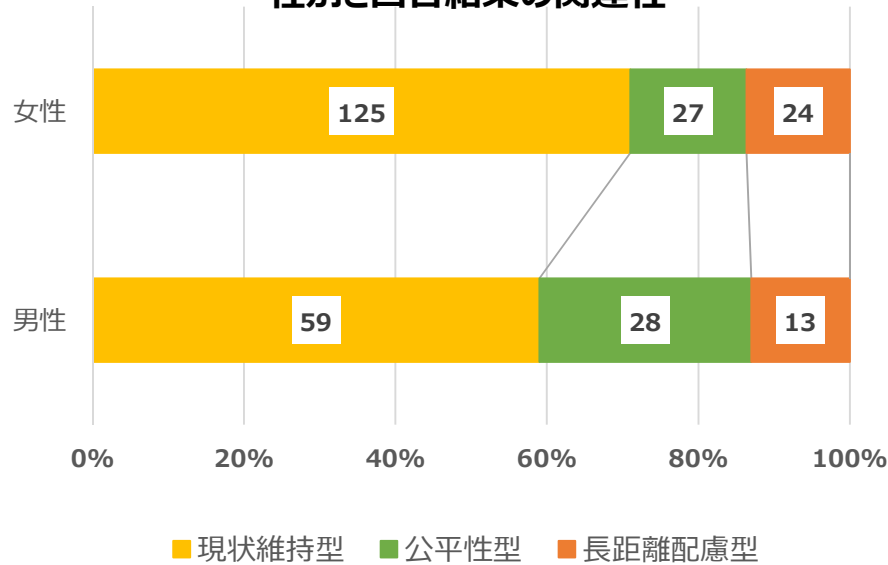
# 利用料金・負担割合・事業継続に関する意識 (2/3)

## ケース1

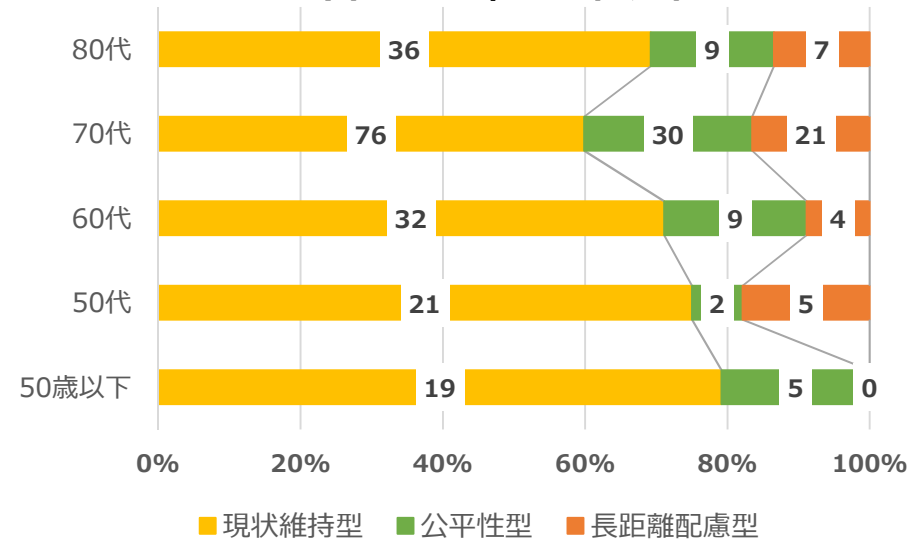


# 利用料金・負担割合・事業継続に関する意識 (3/3)

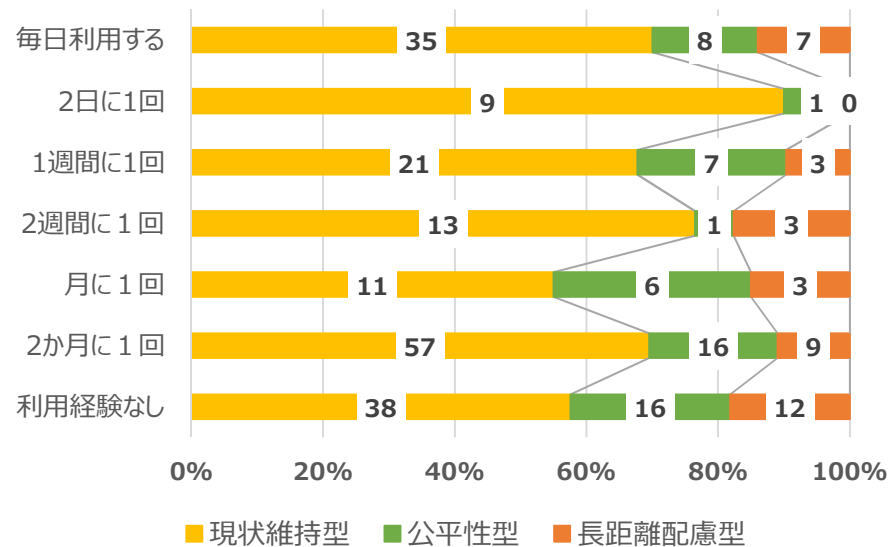
## 性別と回答結果の関連性



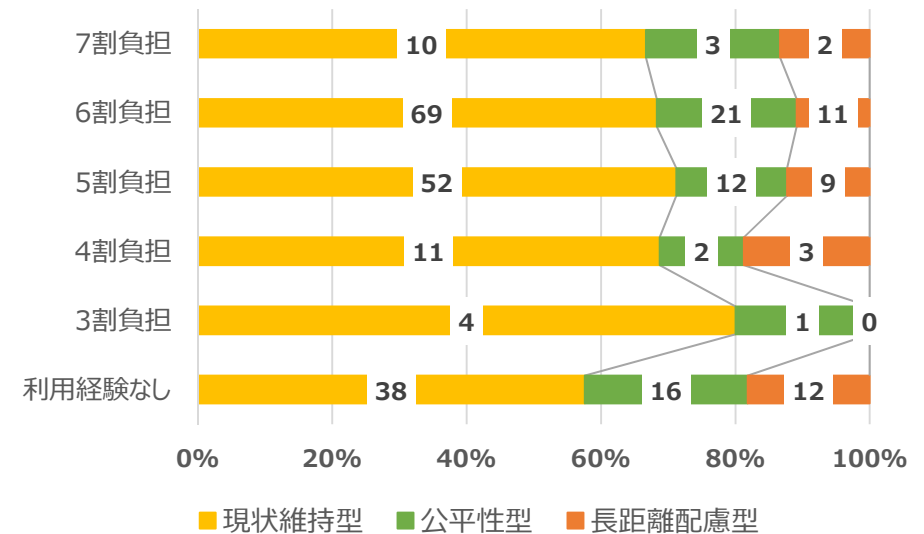
## 年代と回答結果の関連性



## 利用頻度と回答結果の関連性



## 負担割合と回答結果の関連性

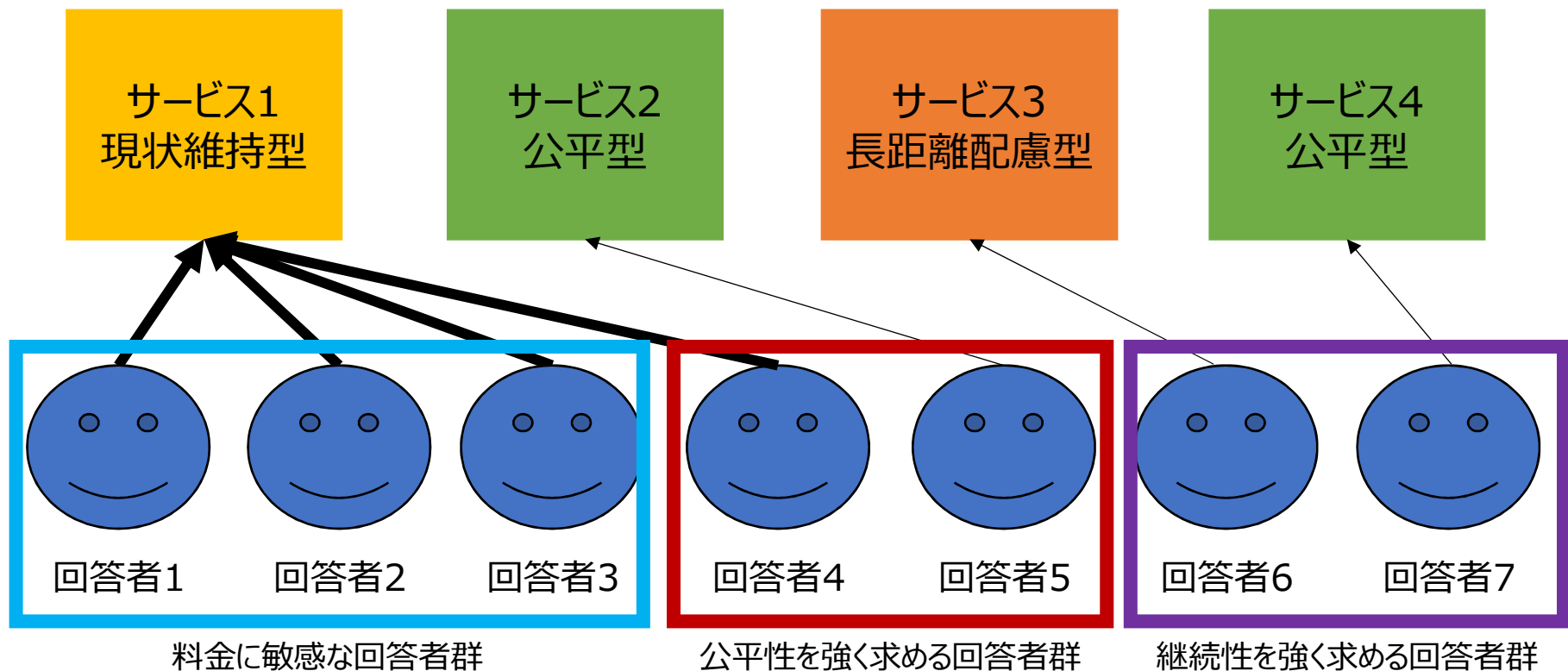




# 潜在クラスロジットモデルの推定 (1/2)

## 潜在クラスロジットモデル :

回答者の選択の多様性を考慮し, 似た評価意識を有する方々のグルーピングと, 選択要因 (料金, 事業継続, 利用者負担の公平性等) を同時に求める分析方法.



# 潜在クラスロジットモデルの推定 (2/2)

モデルの推定結果 (2つのグループに分けることがよいと判定された)

説明変数	セグメント1 (現状維持・料金重視群)	セグメント2 (事業継続・公平性重視)
今後のデマンドタクシーの事業継続年数 (年)	-0.611**	0.834**
料金の値上がり (円)	-0.025*	-0.026
現状維持型の負担割合 (サービス1 : 1)	0.318**	-0.043*
公平型の負担割合 (サービス2, 4 : 1)	-0.015*	0.035*
長距離配慮型の負担割合 (サービス3 : 1)	-0.015*	0.044*
性別ダミー (女性 : 1, 男性 : 0)	-0.003	0.037*
高齢者ダミー (70歳以上 : 1)	0.001	0.412**
多頻度利用ダミー (週に1回以上利用者を1)	0.491**	0.030
対数尤度 (BIC)	-273.6 (631.5)	
セグメント構成比 (回答者の人数)	68.2% (186人)	31.8% (86人)

\*\*99%有意水準, \*95%有意水準, -有意性無し

# 個別要因に対する経済価値

推定値の大きさの相対的比較により、個別要因に対する経済価値を算定

説明変数	セグメント1 (現状維持・料金重視群)	セグメント2 (事業継続・公平性重視)
デマンドタクシー事業が1年長く継続することに対する経済価値	<b>-24.44 (円/乗車)</b>	<b>32.08 (円/乗車)</b>
サービス1 選択者の評価する経済価値	<b>12.72 (円/乗車)</b>	<b>-1.72 (円/乗車)</b>
サービス2・4 選択者の評価する経済価値	<b>-0.60 (円/乗車)</b>	<b>1.35 (円/乗車)</b>
サービス3 選択者の評価する経済価値	<b>-0.60 (円/乗車)</b>	<b>1.69 (円/乗車)</b>
女性が評価する経済価値	<b>-0.12 (円/乗車)</b>	<b>1.42 (円/乗車)</b>
高齢者の評価する経済価値	<b>0.04 (円/乗車)</b>	<b>15.85 (円/乗車)</b>
多頻度利用者の評価する経済価値	<b>19.64 (円/乗車)</b>	<b>1.15 (円/乗車)</b>