

生活交通サービスに対する地域住民の費用負担意識分析

秋田工業高等専門学校 正 会 員 ○日野 智
 旭シンクロテック(株) 正 会 員 工藤 健洸
 秋田工業高等専門学校 フェロー 折田 仁典

1. はじめに

自家用車の普及や人口の減少等を起因とし、多くの中山間地域では生活交通サービスの維持が困難となっている。多くの地域では路線バス事業が生活交通サービスを担っているが、事業者の内部補助や公的資金による外部補助によって不採算路線を維持していることが多い。交通弱者の存在や高齢化の進展を考慮すると、地域全体で生活交通サービスを支えることが望ましい。しかし、財政状況が良好ではない自治体も多く、運賃等による受益者負担と運行補助のバランスが重要な要素と考えられる。すなわち、生活交通サービスに対する地域住民のニーズや考え方を明らかとし、これからの生活交通サービスを検討すべきである。

本研究は秋田市雄和地区で運行されているユーグルを対象とし、地域住民に対する意識調査を行ったものである。そして、ロジット型価格感度測定法(KLP)を用いることで生活交通サービスに対する住民の費用負担意識を明らかにすることを目的とした。

2. 秋田市雄和におけるユーグルの運行

ユーグルは秋田市雄和(旧雄和町)で運行されている生活交通サービスであり、2000(平成 12)年に運行が開始された。これはそれまでのスクールバス・デイサービスなどを一体化したものであり、民間バス事業者によって運行されている。市民センター(旧雄和町役場)前のバスターミナルを中心とした3路線を基本としており、旧雄和町内での利用運賃が100円/回であること、一部の路線にフリー乗降区間が設けられていること等が特徴である。しかし、ユーグルの運行経費は運賃収入を上回っており、運行には自治体からの補助金が必要とされている。また、2005(平成 17)年に秋田市と旧雄和町が合併したため、秋田市内の他地域との間で提供されている生活交通サービスの水準に格差が生じているとの意見も挙げられている。

3. 意識調査による生活交通に対する意識の把握

(1) 意識調査の概要

本研究では秋田市雄和地区住民を対象とする意識調査を実施した。調査は2007(平成 19)年1月に直接配布・郵送回収方式にて実施した。300世帯に600票を配布し、計234票を回収した。調査ではユーグルの利用状況や生活交通に対する意識、生活交通サービスの利用や維持に対する費用負担意識を質問している。

(2) ユーグルの利用状況と生活交通に対する意識

意識調査においてユーグルの利用頻度を質問した結果、約半数の被験者が「利用したことがない」と回答している。また、利用経験のある被験者についても利用頻度は月2~3回から年数回程度が大半を占めている。ユーグルの利用目的では「通院」が最も多く、「通勤・通学」がそれに次いでいる。被験者の年齢層とユーグルの利用頻度の関係をみると(図1)、年齢層が高くなるにつれて「利用したことがない」とする被験者は少なくなっている。すなわち、高齢者が通院のためにユーグルを利用している状況がうかがえる。

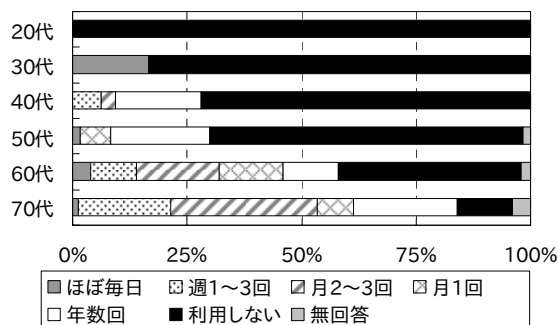


図1 被験者の年齢層とユーグル利用頻度の関係

自家用車を利用している被験者に対し、将来、自家用車が運転できなくなることへの心配・不安の有無を質問した。約半数の被験者が「不安に感じることもある」と回答しており、「非常に不安である」と合わせて約7割の不安が将来の移動手段に対する不安を感じている。一方、「不安に感じない」とした被験者は約2割にすぎない。

キーワード：公共交通計画, 意識調査分析, 生活交通サービス, ロジット型価格感度測定法(KLP)

連絡先：〒011-8511 秋田市飯島文京町 1-1, TEL/FAX (018)-847-6071

4. KLP による費用負担意識分析

(1) ロジット型価格感度測定法(KLP)の概要

ロジット型価格感度測定法(KLP)ではある商品に対して「安いと感じる」、「高いと感じる」、「高すぎて買わない」、「安すぎて買わない」という4つの価格を消費者に質問する。回答された価格からロジットモデルで回帰した相対累積度数曲線を描き、その交点の価格を評価指標とする(図2)。

- 1) P_1 (下限価格)：消費者全体に受け入れられる下限。
- 2) P_4 (上限価格)：消費者全体に受け入れられる上限。
- 3) P_3 (基準価格)：高いとも安いとも感じない、バランスがとれていて、値ごろ感の基準となる価格。
- 4) P_2 (割安価格)：品質の割に安いと感じる分岐点。
- 5) $P_1 \sim P_4$ (受容価格帯)：消費者全体に受け入れられるものであり、事業者が提供すべき価格帯。
- 6) 「値ごろ感」：消費者全体が安いと感じはじめる基準価格より安く、かつ下限価格より上で生じる。

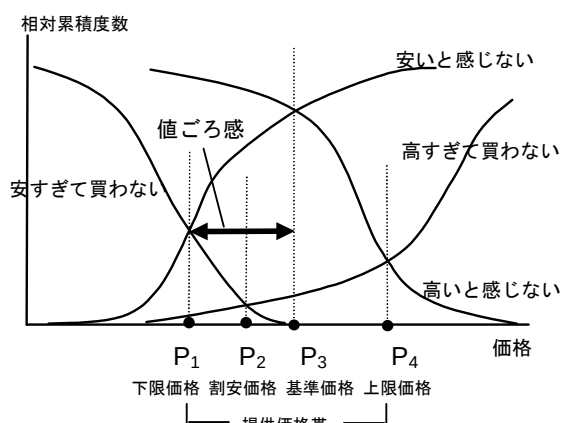


図2 ロジット型価格感度測定法(KLP)の評価指標

本研究ではユーグルの運賃と自治体の運行補助に対する価格感度を質問した。なお、「安すぎて買わない」価格は「安すぎてユーグルを運行していけない」価格として質問している。

(2) ユーグルの運賃に対する費用負担意識

ユーグルの運賃に対するKLPの評価指標を表1に示す。ユーグルの運賃は被験者全体的下限価格を下回っており、被験者は現状の運賃を安すぎると認識し、運行の継続に不安を感じているものといえる。現在と同

表1 ユーグル運賃に対するKLPの評価指標値

	下限価格	割安価格	基準価格	上限価格
全体	234 円	304 円	284 円	387 円
利用経験有	166 円	273 円	217 円	350 円
利用経験無	259 円	317 円	317 円	411 円
大正寺地区	193 円	303 円	260 円	397 円
種平地区	148 円	276 円	218 円	355 円

等のサービス水準が維持される場合、地域住民は運賃の値上げを受容すると考えられる。しかし、ユーグルの利用経験によって評価指標を比較すると、利用経験のある被験者は基準価格等の評価指標値が低い。すなわち、利用者に割高感を生じさせる可能性があるため、大幅な運賃の値上げは望ましくないといえる。

居住地区別にみると、ターミナルからの距離が近い種平地区では評価指標値が低い傾向にある。ユーグルの乗車距離が価格感度に影響していると考えられ、現在の均一運賃を見直すことも検討すべきである。

(3) ユーグルの運行補助に対する費用負担意識

ユーグルの必要性と運行補助に対する意識を質問した結果、約6割の被験者が「補助金を投入しても必要である」と回答している。一方、「補助金を投入すべきではない」、「ユーグルは必要ない」とする被験者は非常に少ないものであった。

ユーグルへの運行補助に対するKLPの評価指標値を表2に示す。本研究では現状の雄和地区1世帯あたりの補助金額を提示し、1世帯あたりとして4つの価格を回答してもらった。

表2 運行補助に対するKLPの評価指標値

	下限価格	割安価格	基準価格	上限価格
全体	10,370 円	14,318 円	12,706 円	17,667 円
利用経験有	10,845 円	14,363 円	12,867 円	17,010 円
利用経験無	10,221 円	13,427 円	12,441 円	16,580 円
不安なし	11,179 円	12,963 円	13,430 円	15,958 円

現在の補助金額は上限価格を上回っている。すなわち、被験者はユーグルの必要性を認識しているが、現状の運行補助に強い負担意識を感じているものといえる。また、利用経験のある被験者の方が各評価指標値は高い。しかし、ユーグルを利用していない被験者等との差は小さく、地域全体として補助金額に対する価格感度に大きな差がないことがわかる。

5. おわりに

本研究における分析の結果、地域住民は現在の運行補助金額に強い負担意識を感じていることが明らかとなった。今後は運賃の値上げやデマンドバス等の新たなシステムの導入により、事業としての採算性を向上させることが必要となる。意識調査でユーグルに対する不満点を質問した際、路線の不便さと運行本数の少なさが多く挙げられた。デマンドバスはそれらの不満点を改善することも期待される。