

# バス運営主体の相違が非受益地域住民の受容意識に及ぼす影響\*

## Effects on Acceptability of Non-Beneficiaries by Bus Suppliers' Differences\*

川端光昭\*\*・佐野可寸志\*\*\*・土屋 哲\*\*\*

By Mitsuaki KAWABATA\*\*・Kazushi SANO\*\*\*・Satoshi TSUCHIYA\*\*\*

### 1. はじめに

「新たな公」あるいは「準公」という概念に基づく取り組みが、地域公共交通の現場で実践され始めている。その1つの形として、バス運営主体がバス事業者から自治体へ広がり、さらにNPO(Non Profit Organization)や地域住民が中心的役割を担いつつある。

地域公共交通、とりわけバスの運営主体のあり方については、既に数多くの研究が蓄積されている。例えば福本ら<sup>1)</sup>は全国の事例を整理し類型化することで、地域特性や多様な制約の中で、実現可能な運営体制の選定を支援するツールを提供している。さらに、多様な運行主体を活用した地域交通確保の取り組みを紹介した谷本ら<sup>2)</sup>の報告もある。

出口ら<sup>3)</sup>は、住民が主体的にバス運営に参加している高千穂ふれあいバスの事業化プロセスを整理し、コミュニティバスの成立要件を分析しており、住民が運営管理に主体的に関わることが、地域の活力を高め得ることを指摘している。また、バス事業への参加要因を定量的に分析し、いかにすればバス事業への積極的参加を促せるかを明らかにしている研究もある<sup>4)</sup>。一方で、筆者らも新潟県長岡市山古志・太田地区で運行されているNPO会員制バスの会員を対象に、現在の参加型の運営体制から、自らが立ち上げた組織への移行を想定した質問紙調査を実施し、段階的な運営体制の移行に対する受容意識を明らかにしている<sup>5)</sup>。以上のように、住民が主体となったバス運営の成立条件に主眼を置いた研究は多数あるが、交通サービスの利得を直接受けない周辺地域住民(e.g.コミュニティバス運行地域外住民)の視点に立った研究は極めて少ない。しかしながら、コミュニティバスの運営は、運行欠損額の補てん等の運営補助が行われているケースが多いことから、租税の負担者である周辺地域住民の意向を無視することはできないと考えられる。このような着想に基づく研究としては、アクセス交通を

\*キーワード：公共交通計画，住民主体，意識調査分析

\*\*学生員、長岡技術科学大学大学院 工学研究科

(新潟県長岡市上富岡町1603-1,

E-mail:mitsuaki@stn.nagaokaut.ac.jp)

\*\*\*正員，博(工)，長岡技術科学大学 環境・建設系

対象財とし、バスサービス水準が利他的な支払意志額に及ぼす影響を推計した研究<sup>6)</sup>が挙げられる。しかし、全国的に住民主体のバス運営の動きが活発になる中で、バス運営体制のあり方が、周辺地域住民の意向に及ぼす影響についても議論する必要があると考えられる。

本研究では以上の認識に基づき、長岡市全域を対象に紙面によるアンケート調査を実施し、バス運営主体の違いが、当該バスサービスの直接的利得を受けない周辺地域(これ以降、「非受益地域」とする)住民の受容意識に与える影響を明らかにすることを目的としている。本稿では以下、2. で研究の仮説、3. ではアンケート調査の概要を述べる。

### 2. 仮説

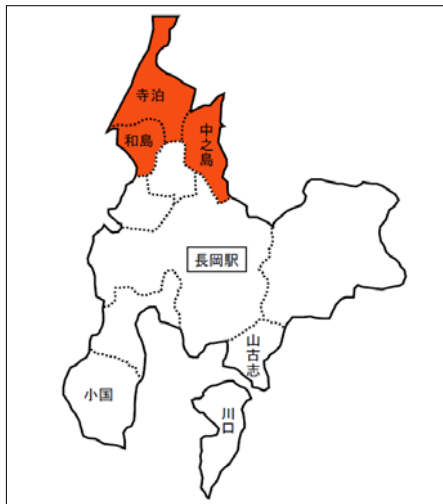
バス運営主体の相違が非受益地域住民の受容意識に与える影響を計測する手法として、CVM(Contingent Valuation Method)を援用する。

コミュニティバスのような交通サービスは、租税が投入されているにも関わらず、非受益者の割合が極めて多いことが想像でき、受益者は、ある種の「ただ乗り」状態にあると言える<sup>7)</sup>。この状態に非受益者が不満を感じているとすれば、非受益地域住民よりも受益地域住民の方が、何かしらの負担、すなわちカネや労力などを負担している状況が、非受益地域住民のコミュニティバス運行に対する肯定的態度を醸成する可能性もある。さらに、自治体への信頼感がバス運営主体への態度に影響を及ぼすことも予想される。そこで本稿では以下のような仮説を措定した。

住民主体の運営は、自治体主体の運営と比べて非受益地域住民のコミュニティバスに対する公平感を高め受容意識を高める。さらに受容意識の高まりは金銭的協力意向を創発する内発的動機を向上させ、支払意志額を高める。

### 3. アンケート調査

以上で述べた仮説を検証するために、長岡市全世帯から無作為に抽出した2400世帯を対象に、郵送配布・郵送回収によるアンケート調査を実施した(図1)。



注：朱色で網掛している3地域が公共交通空白地である。長岡市南部の小国，山古志，川口地域では既にコミュニティバスが運行している。

図1 調査対象地域(長岡市)

調査票は大きくはCVMに基づく項目と意識項目に分かれる。CVM部分については、「長岡市公共交通基本計画で公共交通空白地に指定されている3つの地域にコミュニティバスを運行する」というシナリオを提示し、これへの支払い意思額を問うものである。但し、運営主体の相違が非受益地域住民の受容意識に与える影響を計測するために、長岡市が運営主体となるシナリオ(以降、「シナリオA」とする)と住民が主体となるシナリオ(以降、「シナリオB」とする)の2種類を作成した。支払形式については、追加的税金負担方式とし、1世帯あたりの1カ月の負担額として回答を要請した。質問形式は、回答者の負担が少なく比較的バイアスが小さいとされる二段階二項選択方式を採用した。但し、一段階目、二段階目ともに「支払いたくない」と回答した場合に限り、自由回答方式により、支払っても良い金額の回答を要請した。提示金額は4パターン用意し、【初回提示額、一段階高い金額、一段階低い金額】の順に、【300, 500, 100】，【500, 700, 300】，【700, 900, 500】，【900, 1000, 700】とした。このように作成した8種類(シナリオ2パターン×金額4パターン)の調査票を300票ずつ均等に配布した。

シナリオAとシナリオBの回答者属性が同質であることを確認するために、個人属性および公共交通に対する意識について6つの意識項目を用意し、それぞれ5段階で評価する形式となっている。意識項目を表1に示す。

#### 4. おわりに

本稿では、既存研究の整理を通して、バス運営主体の違いが非受益地域住民の受容意識に与える影響を計測

表1 意識項目

回答者の同質性を確認するための項目	
1)今後も現在利用している以上には、バスを利用するつもりはない。2)バスを維持していくことは、地域にとって大切なことである。3)公共交通の整備のために税金を使用することは公正な施策である。4)自分がバスを利用しなくとも、自動車を利用できない人のために、ある程度の追加的金融的負担をしてもいい。5)公共交通の整備は行政だけに頼るのではなく、地域住民も協力すべきである。6)行政は、真剣に公共交通問題に取り組んでいる。	(以上6項目)
提示したシナリオの公正性	
長岡市の全世帯に金融的負担をお願いする施策は、公正な交通施策であると思いますか。	(以上1項目)

する必要性を指摘し、これを計測するためのアンケート調査の設計フレームについてまとめた。講演時には、本稿で指定した仮説の検証結果を併せて報告する。

#### 謝辞

本研究は、科学研究費補助金(課題番号：21560552)の交付を受けて実施したものである。また、長岡技術科学大学名誉教授である松本昌二先生には、本研究の構想段階から多くの助言をいただいた。ここに記して謝意を表する。

#### 参考文献

- 1) 福本雅之・加藤博和：地区内乗り合いバス運営方式の類型化および適材適所の検討，土木学会論文集D，Vol. 65，No.4，pp.554-567，2009.
- 2) 谷本志志・木下順久・浅田雅史：様々な運行主体の重層的活用による地域公共交通計画，土木計画学研究・講演集，39，CD-ROM，2009.
- 3) 出口近士・吉武哲信・上村孝喜・飯干淳司：高千穂におけるコミュニティバス事業化プロセスの計画学視点からの分析，土木計画学研究・論文集，24-4，pp.895-906，2007.
- 4) 谷内久美子・猪井博登・新田保次：個人と地域の特性から見た住民のバス事業への参加意識の要因分析，都市計画論文集，No.44-3，pp.499-504，2009.
- 5) 川端光昭・松本昌二・佐野可守志・土屋哲：地方集落におけるバス運営の自律型移行に対する受容意識と方略，社会技術研究論文集，Vol.7，pp.162-170，2010.
- 6) 中西仁美・廣島康裕・高木健太郎：公共交通空白地区におけるアクセス公共交通導入に対する支払意思額構造に関する研究，土木計画学研究・論文集，25-2，pp. 543-550，2008.