

岩手大学	学生員	○高橋	龍馬
岩手大学大学院	学生員	舩岡	圭
岩手大学	正 員	岩佐	正章

—496—

表-4 現在の利用交通手段

交通手段	津志田・永井地区	手代森地区	乙部地区	湯沢地区	矢巾地区	合計
自動車のみ	47 (48.0)	52 (61.2)	46 (64.0)	62 (70.5)	38 (74.5)	245 (62.3)
バイクのみ	3 (3.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (0.8)
電車のみ	22 (22.4)	1 (1.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	11 (21.6)	34 (8.7)
既存のバスのみ	14 (14.3)	25 (29.4)	11 (15.5)	14 (15.9)	0 (0.0)	64 (16.3)
自転車のみ	0 (0.0)	5 (5.9)	2 (2.8)	1 (1.1)	1 (2.0)	9 (2.3)
タクシーのみ	3 (3.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (0.8)
自動車→基幹バス	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (1.1)	0 (0.0)	2 (0.5)
自動車→電車	2 (2.0)	0 (0.0)	7 (9.9)	3 (3.4)	0 (0.0)	12 (3.1)
自転車→電車	3 (3.1)	2 (2.4)	2 (2.8)	2 (2.3)	0 (0.0)	9 (2.3)
支線バス→基幹バス	1 (1.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	5 (5.7)	0 (0.0)	6 (1.5)
支線バス→電車	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (4.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (0.8)
基幹バスのみ	3 (3.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	3 (0.8)
合計	98 (100.0)	86 (100.0)	71 (100.0)	88 (100.0)	51 (100.0)	393 (100.0)

※()内の数値は構成比(%)

ら基幹バスに乗り換える」を選んだ人が手代森地区では72.5%、湯沢地区では57.1%であった。これは近くに駅がなく既存のバスの本数が比較的多いため、以前からバスへの関心が高い地区であるからだと考えられる。

乙部地区では都南ゾーンバスシステムを利用すると仮定

した場合には「支線バスから電車に乗り換える」を選んだ人が39.3%と他の地区に比べて割合が高くなった。これは他の地区とは違いバスターミナルよりも矢巾駅に近い位置にあり、所要時間も短く、運賃も安いめだと言える。

(2) 交通費用の評価について

都南ゾーンバスシステムを利用して盛岡駅まで行くことと仮定してもらい、それぞれ利用する交通手段について4つの質問に答えてもらった。質問項目を表-6に示す。また、既存のバスを利用して盛岡駅まで行く場合も仮定してもらい同様の質問をした。

KLPの評価指標をまとめたものを表-7、表-8に示す。支線バスから電車へ乗り換える場合のKLP評価指標は支線バスと電車のそれぞれの指標の和とした。同様にして支線バスから基幹バスに乗り換える場合も求めるが、都南ゾーンバスシステムではバスターミナルで支線バスと基幹バスに乗り換える場合100円引きとなるため100円引いて求めた。その結果を表-9に示す。

手代森地区から支線バスに乗り、岩手飯岡駅で電車に乗り換えるパターンと乙部地区から支線バスに乗り、矢巾駅で電車に乗り換えるパターンの現在の運賃は住民が値ごろ感を持つ価格帯に入っている。今後のPR次第では利用者が増加する可能性はあると言える。

一方で、支線バスから基幹バスに乗り換えるパターンについては全てのパターンで値ごろ感を持たれておらず、乙部地区、湯沢地区でのパターンでは提供価格帯にも入っていない。支線バスと基幹バスのそれぞれをみても手代森地区の路線だけ値ごろ感が持たれており、それ以外では提供価格帯にも入っていない。また、既存のバスでも全ての路線で値ごろ感が持たれていなかった。このことにより既存の

表-5 都南ゾーンバスシステムを利用すると仮定したときの交通手段

交通手段	津志田・永井地区	手代森地区	乙部地区	湯沢地区	矢巾地区	合計
自動車→基幹バス	11 (12.5)	9 (11.3)	4 (7.1)	13 (16.9)	14 (33.3)	51 (14.9)
自動車→電車	1 (1.1)	3 (3.8)	3 (5.4)	5 (6.5)	6 (14.3)	18 (5.2)
バイク→基幹バス	1 (1.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (2.4)	2 (0.6)
自転車→基幹バス	7 (8.0)	3 (3.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (2.4)	11 (3.2)
自転車→電車	4 (4.5)	0 (0.0)	2 (3.6)	0 (0.0)	12 (28.6)	18 (5.2)
支線バス→基幹バス	0 (0.0)	58 (72.5)	25 (44.6)	44 (57.1)	0 (0.0)	127 (37.0)
支線バス→電車	7 (8.0)	7 (8.8)	22 (39.3)	15 (19.5)	8 (19.0)	59 (17.2)
基幹バス	57 (64.8)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	57 (16.6)
合計	88 (100.0)	80 (100.0)	56 (100.0)	77 (100.0)	42 (100.0)	343 (100.0)

※()内の数値は構成比(%)

表-6 質問項目

質問①安いと感じる価格帯
運賃がいくら以下だったら「安い」と感じはじめますか
質問②高いと感じる価格帯
運賃がいくら以下だったら「高い」と感じはじめますか
質問③高いまで支払わない価格
運賃がいくら以上だったら「高すぎる、この金額は支払えない」と感じはじめますか
質問④安すぎて支払わない価格
いくら以下だったら「安すぎる、この程度支払っても維持運営ができず、移動手段がなくなり日常生活に影響があるかもしれない」という不安を感じはじめますか

表-7 支線バス、基幹バス、電車、駐車場のKLP評価指標

交通手段	手代森地区	乙部地区	湯沢地区	基幹バス	電車	駐車場
乗車	水門 手代森NT北口 手代森公民館 手代森NT南口	乙部中学校前 黒川	湯沢団地南口 湯沢団地 湯沢駅前	盛岡駅前	盛岡駅前	盛岡駅前
降車	飯岡駅前 都南BT	飯岡駅前 都南BT	都南BT	矢巾駅前	都南BT	矢巾駅前
現在の運賃	210	280	390	260	440	300
下限価格	158	240	163	207	252	226
上限価格	351	325	363	426	363	378
基準価格	270	308	271	335	326	325
新価格	253	264	270	276	300	283
提供価格帯	158~351	240~325	163~363	207~426	252~363	226~378
値ごろ感	158~270	240~308	163~271	207~335	252~326	226~325
サンプル数	9	56	16	12	9	49

表-8 既存のバスのKLP評価指標

交通手段	津志田・永井地区	手代森地区	乙部地区	湯沢地区	基幹バス	電車	駐車場
乗車	津志田 三本柳 権現駅前	水門 手代森NT北口 手代森公民館 手代森NT南口	乙部中学校前 黒川	湯沢団地南口 湯沢団地 湯沢駅前	上谷地	不來方 高校前	町営住宅前 新田公民館前
現在の運賃	340	390	440	470	630	650	690
下限価格	205	236	301	291	343	406	357
上限価格	397	385	427	496	562	613	568
基準価格	310	315	364	385	444	527	469
新価格	304	297	346	380	443	519	464
提供価格帯	205~397	236~385	301~427	291~496	343~562	406~613	357~568
値ごろ感	205~310	236~315	301~364	291~385	343~444	406~527	357~469
サンプル数	37	62	11	74	33	9	29

表-9 支線バス→基幹バス、支線バス→電車のKLP評価指標

交通手段	手代森地区	乙部地区	湯沢地区	基幹バス	電車	駐車場
乗車	水門 手代森NT北口 手代森公民館 手代森NT南口	乙部中学校前 黒川	湯沢団地南口 湯沢団地 湯沢駅前	水門 手代森NT北口 手代森公民館 手代森NT南口	乙部中学校前 黒川	湯沢団地南口 湯沢団地 湯沢駅前
降車	飯岡駅前 都南BT	飯岡駅前 都南BT	都南BT	岩手飯岡駅	盛岡駅前	盛岡駅前
現在の運賃	520	590	700	750	720	390
下限価格	273~638	355~612	277~650	312~665	319~639	401~613
値ごろ感	273~456	355~495	277~458	312~498	319~484	401~522

バス路線も支線バスから基幹バスに乗り換えるパターンも住民の運賃評価は良くないと言える。よって、バスの運賃と支線バスから基幹バスに乗り換える際の割引料金の見直しが必要であると思われる。

5. まとめ

本研究では、KLPを使って都南ゾーンバスシステムの運賃評価をすることができた。各地区とも支線バスから電車に乗り換えるパターンの方が支線バスから基幹バスに乗り換えるパターンよりも評価が高いことが分かった。また、電車を利用する場合の運賃評価は高いが、バス交通を利用する場合の運賃評価は低いことから、都南地区の多岐にわたる交通手段を生かすために既存のバスを含めたバス交通の運賃を見直す必要があると考えられる。

参考文献

- (1) 岸邦宏、佐藤馨一：東京一札幌間の航空運賃に対する価格感度の時系列分析、交通学研究 2001 年研究年報、pp57-66、2002