

公共交通の利便性が住民の買い物行動に及ぼす影響に関する研究

秋田大学 学生会員 ○金 大智
秋田大学大学院 正会員 日野 智

1. はじめに

近年、日常の買い物機会が十分に提供されない「買い物弱者」が問題となっている。都市部のバス路線が通っている地域であっても高低差などの理由からバス停までの移動が難しい地域があり、今後運転免許の返納が進んだ際に移動手段の確保が難しくなることも想定される。その解決策の一つとして、自宅から商業施設まで比較的安価に移動できる買物タクシーが挙げられる。本研究は秋田市を事例とし、地方都市における自宅から商業施設への距離やバス停へのアクセスが買い物行動に及ぼす影響を把握した。さらに、買い物タクシーの有用性についても検討したものである。

2. 意識調査による交通と買物行動の把握

(1) 意識調査の概要

本研究では、商業施設に最も近い手形地域、商業施設から遠いがバス停へのアクセスが良い旭川地域、商業施設から遠く、高台であるためバス停へのアクセスも悪い新藤田地域を対象に意識調査を行い、600(300世帯)部を配布し、147(95世帯)部を回収している。なお、旭川地域と新藤田地域の最寄りのバス停は同一のものである。

(2) 公共交通の利用状況と買物行動

交通の便の満足度を聞いたところ、手形地域では「満足」、「やや満足」と回答した人の割合が合計で47.3%、旭川地域では42.2%と半数近くが満足していた。一方、新藤田地域では27.7%と低い(図1)。バスの利用頻度は商業施設からの距離が同程度の旭川地域と新藤田地域とを比較すると、バス停へのアクセスが悪い新藤田地域は日常的に利用する人が少ない(図2)。次に、買い物先ごとに各地域の交通手段を比較する(図3)。市の中心部である秋田駅への買い物に着目すると、駅までの距離は手形地域が最も近く、旭川地域と新藤田地域に大きな差はない。しかし、旭川地域では買い物時にバスを利用する人が40.0%であった。一方、新藤田地域では16.7%であり、家族の送迎に頼る人も16.7%いた。すなわち、バスの利用頻度が低いのは自力での移動で満足に生活できている

ためでなく、バスを利用しづらいために家族の送迎に頼っていることが原因とも考えられる。他の買い物先についても同様のことが言え、新藤田地域ではいずれの買い物先においても家族への送迎に頼るとの回答が一定数見られた。

また、調査では最大5箇所までの買い物先を回答してもらったが、買い物の際に家族に送迎をお願いすると答えた回答者は共通して回答した買い物先の数が少なかった。このことから、秋田市では交通の不便さゆえに買い物先が限定されている人が一定数おり、それはバス停へのアクセスが悪い地域で顕著と考えられる。

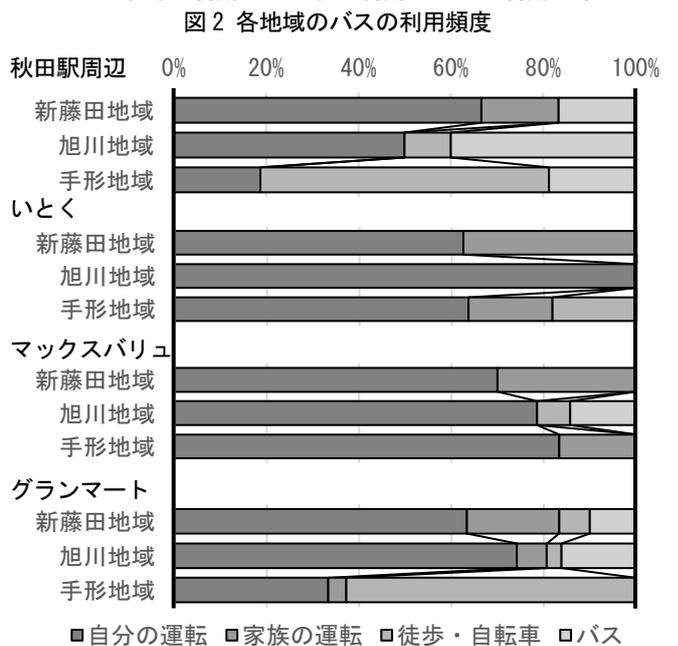
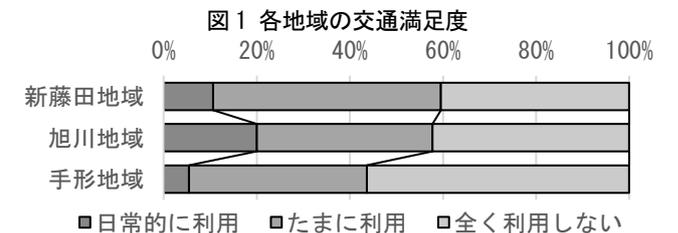
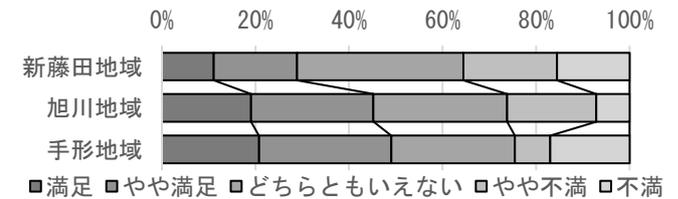


図3 買い物先別の各地域の交通手段

キーワード：公共交通、買い物行動、KLP、意識調査

連絡先：〒010-8502 秋田市手形学園町1-1、TEL(018)889-2359、FAX(018)889-2975

3. KLPによる価格感度測定

(1) KLPの概要

本研究では、KLP法を用いて価格感度測定を行った。KLP(ロジット型価格感度測定法)とは、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」、「安すぎて品質に不安を感じ買わない」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。ここでは自宅から対象とする店舗への相乗りの買い物タクシーの片道運賃の価格感度を測定した。それに伴い、「安すぎて品質に不安を感じ買わない」を「安すぎてサービスが維持できない」とした。各々の価格についてロジットモデルで相対累積度数を回帰することで図4が得られ、次のような評価指標を得る。

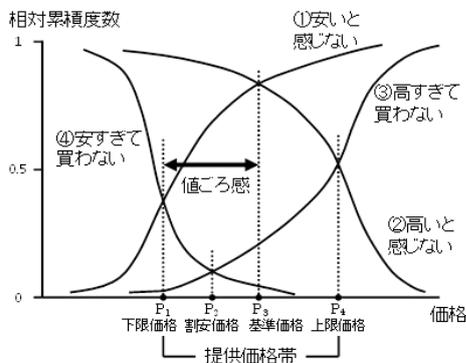


図4 KLPの評価指標

P1(下限価格)：この価格以下だと安すぎてサービスが維持できないと判断される価格。

P2(割安価格)：利便性の割に安いと感じる価格。

P3(基準価格)：「安いと感じない」人と「高いと感じない」人が同数となる価格。この価格を境に値段が安いか高いかを利用者全体から判断する基準となる。

P4(上限価格)：この価格を超えてしまうと、高すぎて利用しないという人が多くなる、利用者に受け入れられる上限の価格。

P1~P4(提供価格帯)：消費者全体に受け入れられる価格帯。

(2) 買い物タクシーの価格感度

地域ごとのKLPの測定結果を表1に示す。なお、対象店舗はいずれの地域においても最も利用者が多いグラマートを設定し、タクシーを利用した場合の運賃は手形地域が600円程度、旭川地域、新藤田地域は1000円程度である。

手形地域はいずれの指標も低く、商業施設への距離など、アクセスのし易さが反映されたものと考えられる。

基準価格、上限価格は新藤田地域が最も高く、特に上限価格の差は大きい。これはバス停へのアクセスの悪さゆえに自力での買い物が困難な人が高い運賃でも支払っても良いと感じるためである。すなわち、バスを利用した場合に坂道を徒歩で登る必要があり、他の地域に住む人に比べて荷物を持つての移動の負担が大きいことによるものと推察できる。また、上限価格と比べて基準価格の差は小さいものであった。そのため、高いと感じながらも支払うという意識を有しているものと考えられる。

表1 地域別のKLPの評価指標値

地域	下限価格	割安価格	基準価格	上限価格
手形	205	280	280	356
旭川	252	407	315	434
新藤田	233	331	386	580

次に、運転免許の有無によるKLPの差を表2に示す。割安価格以外のすべての価格において明確に免許がない人はある人に比べて高く、買物タクシーに価値を感じていると推察できる。特に基準価格の差が大きく、免許非保有者は荷物を持って家やバス停まで歩くことを負担に感じ、ドア to ドアでの移動の価値を高く捉えていると考えられる。

表2 運転免許の有無とKLPの評価指標値

免許有無	下限価格	割安価格	基準価格	上限価格
免許有	224	362	305	424
免許無	292	363	395	499

これらの結果より、公共交通の利用が不便な地域に住む人や免許非保有者は買い物タクシーにより高い価値を感じているものと考えられる。

4. おわりに

本研究における分析の結果、バス停へのアクセスが悪い地域ではバスの利用頻度が下がり、地域の交通利便性に対する満足度が下がるだけでなく、家族の送迎に頼った移動が増えることが明らかになった。また、買い物に不便を感じている人はより高い金額を買い物タクシーに支払っても良いと感じる傾向にあることがわかった。本研究では特定の商業施設に買い物客が集中する結果となった。新藤田地域の人は買い物タクシーを高いと感じながらも利用すると考えられ、商業施設と買い物タクシーが提携することで費用の一部を店側に負担してもらい、割高に感じている対象者にも利用機会を創出することで多くの人の交通に対する不満を緩和できると考えられる。