

地方都市における住民の公共交通の必要性和協力意識の構成

松江工業高等専門学校 正会員 浅田純作
 松江工業高等専門学校 専攻科 学生会員 ○福島隆宏
 九州工業大学大学院 学生会員 金築正文
 島根大学法文学部 飯野公央

1. はじめに

近年、モータビリティの進行により、公共交通としてのバス利用者数が年々減少する傾向にある。しかし、公共交通としてバス交通は、学生や高齢者、身体障害者といった交通弱者にとって重要な交通手段であるため、今後も引き続きバス交通の運営を維持していく必要がある。そのため、バス運営を維持していくために、各地で様々な運営改善等の施策が取り組まれている。しかし、バスサービスの質的向上のみでの利用者の大幅な増加にはつながっていないのが現状であり、特に自動車依存率の高い地方都市においては、平成14年の道路運送法改正以降、路線の廃止、減便などのサービスの低下により、バス路線の存続そのものが危うい状況にある。昨年、松江市民を対象に行った公共交通についてのアンケート調査では、モビリティマネジメントの施策で多少利用者が増加しても黒字転化は難しいというシミュレーション結果を得た。これを踏まえバス路線の維持には公的補助が不可欠で、そのために公的補助に対する住民意識について調査を行うこととした。

2. 調査概要

意識調査の実施概要は、表1に示す通りである。対象地域には、松江市内の郊外、市街、中間地域の約2000世帯を選定した。配布・回収は、松江市の協力を得て町内会長による直接配布・回収とした。主要な調査項目は、図1に示す通りである。また、公共交通施策への協力意識を仮想評価法(以下CVM)により調査した。表2に挙げる6つの項目それぞれについて「一世帯あたり年間に税金をいくら負担しても構わないか」を問い、6項目に対する支払意思額の合計額を、【公共交通維持への協力意識の程度を表す代理指標】として分析を行った。さらに、住民への意識調査では、公共交通が抱える運営現状等についての文書載せた“教育文書あり”版と文書載せない“教育文書なし”版2種類を配布し、情報により住民の意識がどう変化するかを分析し合意形成を図る上での一助とすることを目的とする。

表1 アンケート調査概要

調査期間	2006年10月～12月
調査方法	町内会長による直接配布・回収
調査対象	市内26地区2000世帯
配布枚数	教育文書なし:814部/教育文書あり:876部
回収枚数(回収率)	429部(52.7%)/462部(52.7%)

意識構成
 ・経験 ・環境
 ・知識 ・属性

間接価値計測
 ・維持への支払意思額
 ・無料化への支払意思額

政策思考
 ・維持の必要性
 ・政策の重要度

図1 アンケート調査票項目

表2 項目別支払意思額(平均値)

	教育文書なし	教育文書あり	全体
自分や家族のため	2,307	3,644	2,986
お年寄りや身障者、学生、観光客のため	1,605	3,105	2,362
代替の交通手段として	1,102	1,095	1,099
観光都市、県庁所在地として	692	1,126	914
事故・渋滞を減らし安全や住環境改善のため	912	1,327	1,123
その他	158	523	343
合計	6,776	10,819	8,846

3. 教育文書が与える支払意思額への影響

はじめに、「公共交通(バス)の維持は必要か」を問うた結果を図2に示す。これによると、96%と殆どの住民が公共交通を必要と考えていることがわかる。しかし、現実には松江市内のバス路線は殆どが不採算路線であることから、住民の維持の必要性認識と利用とは必ずしも直結しているとは言えない。

また、多くの住民がバスの維持が必要と考えていることは共通だが、住民個々として、必要と考える理由は異なるものと考えられる。本研究では、住民は何の

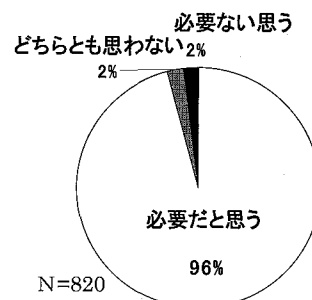


図2 バス維持の必要性

ために公共交通を必要と考えているのかを、CVMの結果より分析する。

図3に利用頻度と年代別にみた公共交通維持のための支払意思額を示す。これによると利用頻度が高くバスへの依存度が高い程、支払意思額も高いことがわかる。更に、年代別では40代～60代の世代で特に支払意思額が高く、支払意思額は年代や利用頻度によって異なった。

次に、教育文書有無別にみた項目ごとの支払意思額を表2に示す。これによると、項目別では「代替交通手段として必要」を除く5項目で教育文書ありの方が高く、合計では文書ありの方が約1.5倍となっている。これより、公共交通が抱える運営現状を示すことが、住民の協力意識に影響を与えたことがわかり、このことは一定の教育効果と教育効果といえるバイアスが顕著に現れた結果だと推察できる。

図4によると利他的な項目である「観光都市として必要」や「安全・環境のために必要」は、文書有無による変化が少ないことから、基準となる市場価格のないもの（間接的な利用価値）について価値を算出するCVMの難¹⁾（例；水鳥を保護するためのCVM評価額は、水鳥の数に比例せず、変化しない）が現れている。また、文書なし・あり双方とも、自分・家族のためという利己的な項目が最も高く、次いで交通弱者のためとなっている。

4. 利己的・利他的理由別による教育効果への影響

表2において、「自分・家族のため」と「代替交通手段として」の2項目を利己的理由による支払意思、「交通弱者のため」「都市として」「安全・環境のため」の3項目を利他的理由による支払意思として分類し、教育文書により支払意思額がどのように変化しているかを分析する。利己的な理由2項目合計が、利他的な理由3項目の合計より多い人を「利己的」、利他の方が多い人を「利他的」、同額の人を「どちらでもない」に分類し、それぞれの度数の割合を利用頻度、施策・補助認知度別に図5に図示した。これによると、利用頻度が高い人程利己的割合が多く、普段あまり利用しない人は50%以上の人が利他的支払意思額の方が多いことがわかる。また、市の交通施策を知っている人ほど、ならびにバスへの補助を知っている人ほど利己的な理由によりバス維持の必要性を考えていることがわかる。

5. おわりに

以上の結果より、今後公共交通への補助支出にあたり住民の合意形成を図るためには、公共交通が自分や家族のため、お年よりや身障者、学生、観光客のための交通手段になるといった呼びかけと、運営現状に関する情報提供が大きな役割を担うと考えられる。

参考文献； 1) 栗山浩一 「公共事業と環境の価値－CVMガイドブック－」

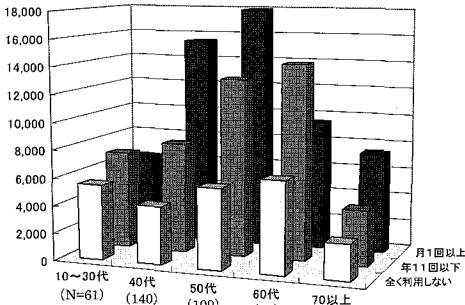


図3 利用頻度と年代別の公共交通維持のための支払意思額

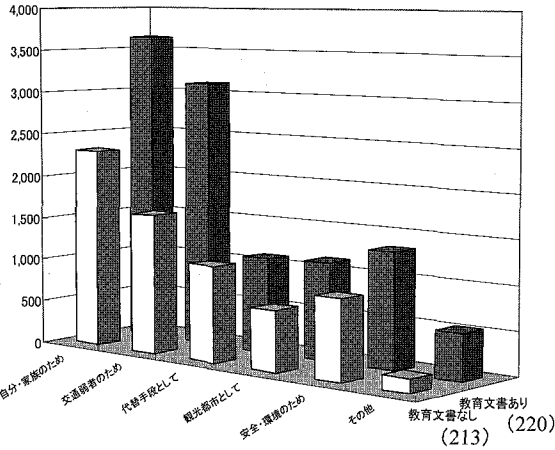


図4 項目別支払意思額

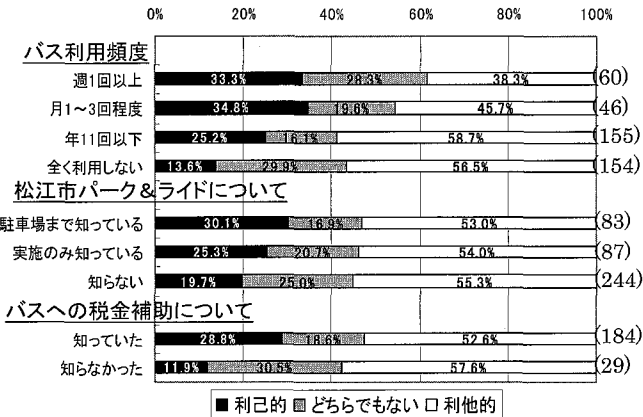


図5 利己的・利他的割合