

愛媛大学大学院 学生会員 ○浅野千晶
 愛媛大学大学院 正会員 倉内慎也
 名古屋大学大学院 正会員 佐藤仁美

1. はじめに

交通エコポイント制度とは、公共交通利用などのエコ交通行動に対してポイントを付与し、蓄積したエコポイントによって公共交通運賃の割引などの特典が得られるシステムである。名古屋では既に35万人以上の市民が参加登録をしており、ICカードの普及に併せて全国各地で実施されつつある。松山においても、中心部への来訪等に対してポイントを付与するなど、中心市街地の活性化と結びつけた上で、「まちづくりエコネット」（以下、エコネット）との呼称で断続的に社会実験が行われてきたが、本格実施には至っていない。そこで本研究では、エコネットの普及促進のために、エコネット参加者に対してアンケート調査を実施し、参加者の特性の把握や、ポイント獲得方法ならびに還元サービスとして望ましいメニューを見出すことを目的とする。

2. アンケート調査の概要

本研究では、2008年12月にエコネットの全参加者980名を対象に、愛媛大学都市環境計画研究室が実施したアンケート調査データを用いる。調査は郵送配布・郵送回収形式で実施し、回収数は287票、回収率は29.3%であった。個人・世帯属性、環境問題や交通問題への意識、私事目的で中心市街地を訪れる際の交通行動のほか、エコネットに関する質問として、現状のサービスに対する意識や仮想のポイント獲得方法ならびにポイント還元サービスに対する選好等の情報が得られている。

3. 参加者の分析

普及促進に向けては参加者のターゲティングが不可欠である。そこで、まず個人・世帯属性に着目して分析を行い、参加者の特徴を把握する。

(1) 個人・世帯属性

男女の参加比率はほぼ等しいが、30～40代の割合が多い。また、有職者は全体の7割を占めている。さ

らに、世帯人数ごとに分類して集計した結果、2～4人世帯からの参加が多く、世帯人数が増加するに従って、有職者の参加割合は減少している。

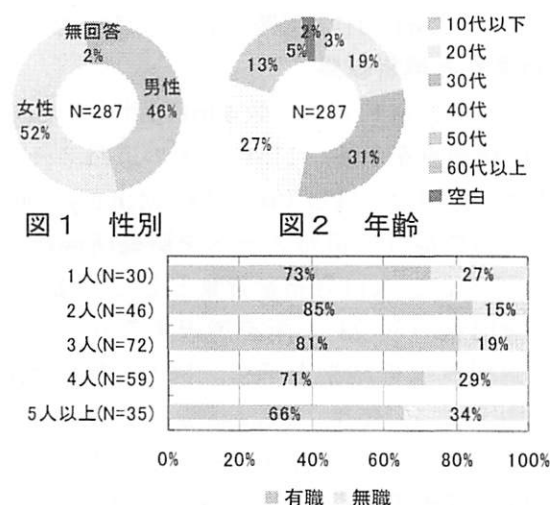


図3 世帯人数ごとの参加者の有職・無職者数
 (2) 世帯における参加特性

参加者が属する世帯のメンバーを、世帯主、世帯主の配偶者、世帯主の子供に分類し、各個人がエコネットに参加しているか否かを被説明変数とする2項ロジットモデルをそれぞれ推定した。その際、説明変数として、年齢等のほかに、世帯内の他者が参加しているか否かを表すダミー変数を用いた。

表1 2項ロジットモデルの推定結果

説明変数	パラメータ推定値		
	世帯主	配偶者	子供
定数項	2.24***	2.82***	-0.00360
世帯主参加	—	-1.96***	-2.73***
配偶者参加	-1.90***	—	-1.31***
子供参加	-2.73***	-1.91***	—
自分以外の子供参加	—	—	-3.10***
年齢	-1.52	-3.45***	7.47**

(注)***: 1%有意, **: 5%有意, *: 10%有意

表1より、他者の参加状況に関する全てのパラメータが有意に負で推定されている。これは、世帯内の他者が参加している場合、当該個人は逆に参加しにくくなることを示している。すなわち、世帯の中で1人しか参加しない傾向があると言え、普及促進に向けては、家族全員で楽しめるような仕組みが必要であると思

われる。また、家族全員の参加を促すために、例えば新規参加者を紹介するとポイントが付与されるような制度を導入することも効果的であると考えられる。

4. ポイント獲得方法および還元サービスの分析

サービス拡充によるエコネットの普及促進を視野に入れ、仮想のポイント獲得方法や還元サービスに対する被験者の選好を分析し、今後の方向性を検討する。

(1) ポイント獲得方法の分析

被験者に図4に示す仮想のポイント獲得方法を提示し、最も望ましいもの、2番目に望ましいものを尋ね、その回答をランクロジットモデルを用いて分析した。図はモデル推定結果を用いて「その他」の望ましさを(効用)を0に基準化した場合の各ポイント獲得方法の効用の期待値を示したものである。参加者は、「自転車利用」「地元産の食料品購入」など、利用頻度が高くポイントが貯まりやすい方法を望む傾向があると言える。

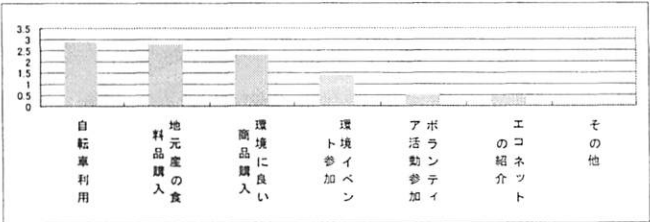


図4 仮想のポイント獲得方法の効用の期待値

(2) ポイント還元サービスの分析

図5は、現状のポイント還元サービスに対する設問の回答値を単純集計した結果である。「特典が安価でもいいので、当選人数を多くしてほしい」と回答した人が最も多く、次いで、「特典の種類を増やしてほしい」と回答した人も30%近くにのぼった。現在のエコネットのポイント還元は交換メニューが少ない上、抽選やポイント上位者限定などの条件がつく場合もあることから、参加者は確実なポイント還元や公平性を重視していることが伺える。

ここで、現在のエコネットの主な還元サービスは、

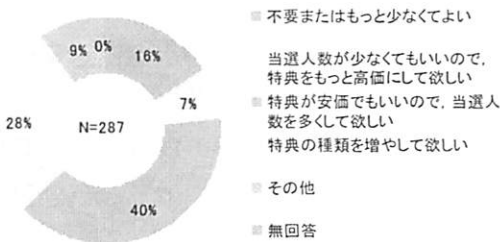


図5 現在のポイント還元サービスに対する要望

公共交通 IC カードのチャージ券や商品券などである。一方、名古屋では、還元サービスの一つとして植樹などの環境活動への寄付を取り入れており、それが参加者の満足度に大きく繋がっていることが明らかとなっている¹⁾。そこで、アンケートでは、物品との交換だけでなく、植樹などの環境活動への寄付を含めると共に、自転車道の整備や公共交通の充実といった公共政策への寄付、及び会員限定のサービスによりステータスを付与する、等のメニューも含めた仮想の還元サービスを被験者に提示し、前節と同様の分析を行った。

図6より、全般的に日常生活との関連性が強い物品との交換を望む傾向にあるが、寄付に関してもある程度の魅力を感じていることが伺える。また、会員限定サービスメニューについても比較的強い要望がある。会員限定サービスの具体例としては、会員専用の無料駐輪スペースに駐輪できたり、店舗における限定商品を優先的に買うことができることなどが考えられるが、これらは特に原資の必要もなく導入可能であることから、その効果は非常に大きいものと推測される。

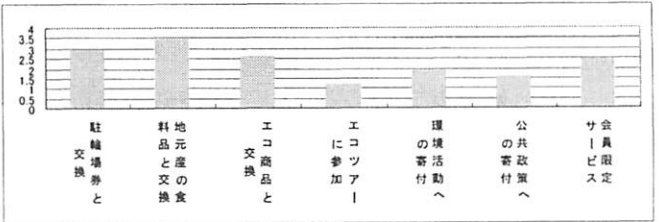


図6 仮想の還元サービスの効用の期待値

5. おわりに

本研究の結果から、エコネットが本格実施に至っていない原因の一端として、家族や知人等と一緒に楽しめるような仕組みがなかったこと、ポイント獲得方法が日常生活に密着していなかったこと、必ずしも全員にポイント還元がなされるわけではなくメニューも限定的であったこと等の制度設計上の問題が明らかとなった。同時に、それらの多くは少ない原資でも工夫次第で改善できる可能性があることが確認された。ただし、本研究は、仮想のサービスについて尋ねたデータに基づくものであり、結果の信頼性については少なからず疑問の余地があるため、今後はより具体的なサービス内容を提示した上で分析を行う必要がある。

参考文献

1) 佐藤仁美, 倉内慎也, 森川高行, 山本俊行: 公共交通利用促進のためのポイント制度の評価に関する研究—名古屋市における交通エコポイント社会実験から—, 都市計画論文集, No.41-3, pp.25-30, 2006.