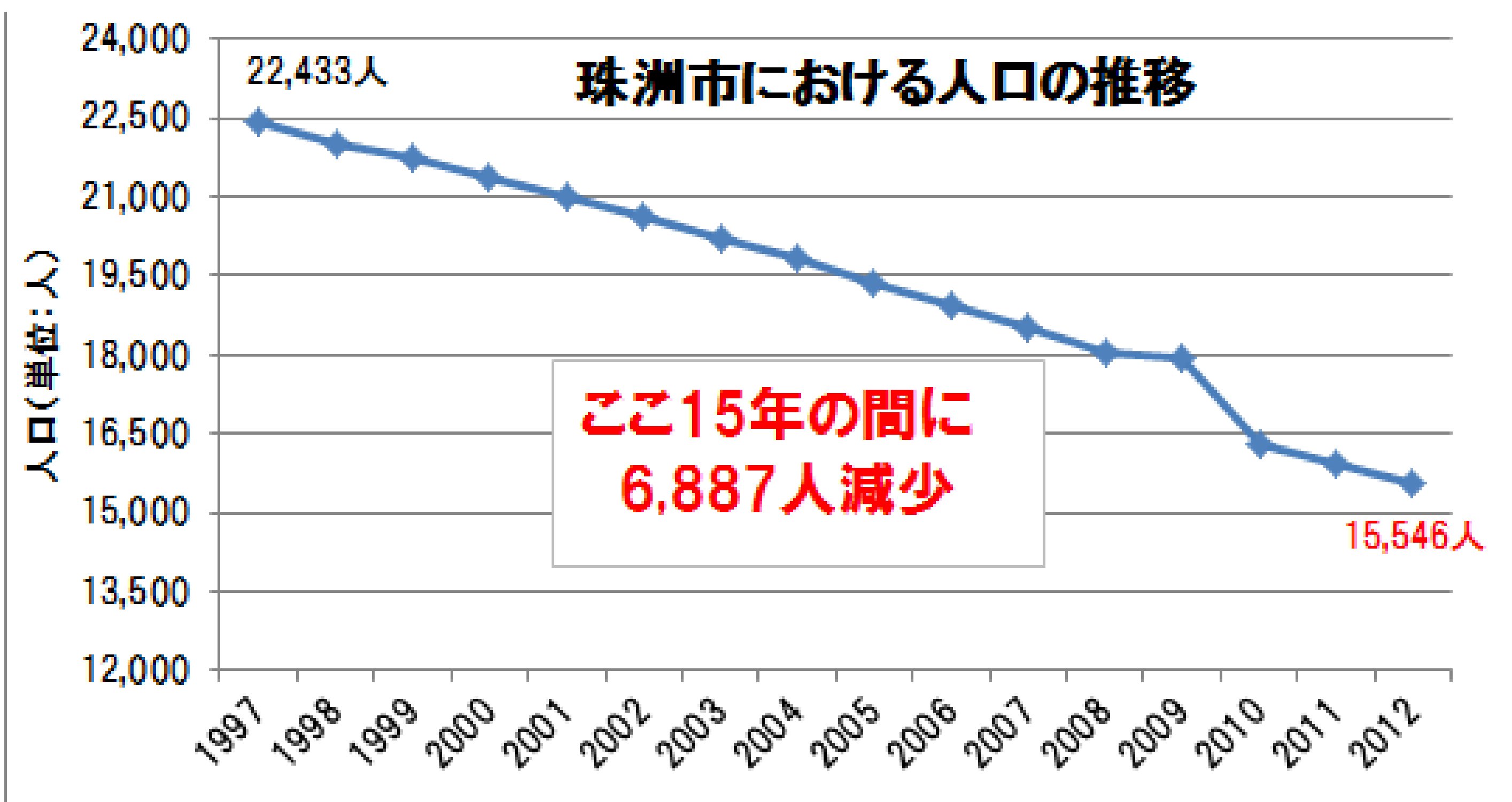


要旨

珠洲市の公共交通は人口の減少や過疎高齢化の進展に伴い減少し、2002年以降の10年間で42.6%も落ち込んでいる。その一方で、1世帯当たりの自家用車の保有台数は1.28台にも上り、高い自家用車への依存度が示されている。本研究では、珠洲市の公共交通整備にかかる今後の政策的課題に対する示唆を導出するため、現在の公共交通利用者の評価や公共交通に対する利用価値を定量的に検証する。併せて、行政資源グループ教員との先進的地域調査をもとに各教員の専門的領域を活用しつつ、珠洲市との比較から多角的な視点をもとに今後の公共交通整備に向けた政策的対応についての示唆を検討する。

1. 研究の背景



- 珠洲市の生産年齢人口は今後30年で8,022人(2010年)から3,022人(2040年)に減少
- 自家用車保有台数は高く、1世帯あたり1.28台(全国平均は1.11台)の自家用車を保有

自家用車保有台数の増加による利用者減

人口減少による税収の減少と財政の緊縮化

3. 木の浦線におけるオプション価値の推計



- 木の浦線沿線の東山中地区、飯塚地区、岡田地区合計121世帯を対象に属性、現在のバス利用状況、オプション価値計測の質問等の合計18問を調査(回収率: 81%)

推定結果

地区	オプション価値(全体)		オプション価値(1世帯あたり平均)	
	月額(円)	年間(円)	月額(円)	年間(円)
飯塚西地区	12,500	150,000	962	11,538
飯塚東地区	400	4,800	33	400
岡田地区	9,970	119,640	554	6,647
東山中地区	3,870	46,440	484	5,805
合計	26,740	320,880	524	6,292

2. 研究の方法と実施体制

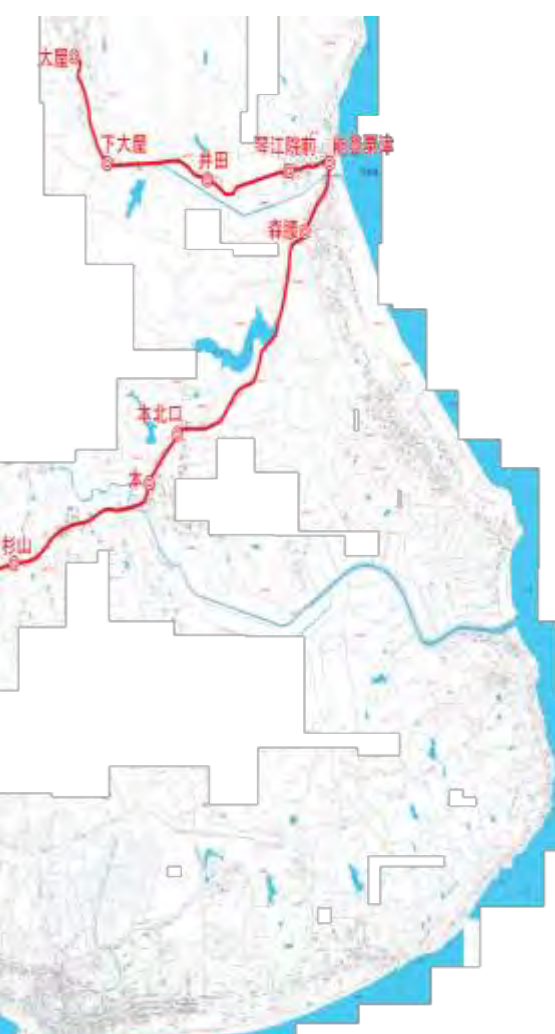


- 現在、路線再編が行われている市内2路線(北鉄奥能登バス木の浦線・三崎線)沿線住民を対象としたアンケート調査
- グループ教員の先進的地域に対する現地調査

現状のサービスに対する利用価値と評価の把握

今後の公共交通政策について多角的な示唆の導出

4. 三崎線におけるサービス利用評価



バスサービスを構成する属性

項目	内容
運営	運営水準、運営割引の有無
サービス水準	ネットワーク指標、運行本数、バス停の間隔、自宅からバス停までの距離、集客力比率
物理的属性	仮乗降場、バスのサイズ&種類、待合所の有無、バス停の品質
その他	民間or公営のサービス、フリー乗降の導入、デマンド

プロファイル属性

属性	水準1	水準2	水準3	水準4
負担金額(円)	500	1000	1500	2000
料金(円)	100	200	300	400
運営割引	あり	なし	—	—
1日あたり運行本数(本)	1	2	3	4
バス停からの距離(M)	50	100	150	200

- 三崎線沿線の大屋地区、栗津地区合計124世帯のサービス評価をコンジョイント分析をもとに実施対象(回収率: 71.0%)

推定結果

(* 10%有意、*** 1%有意)

属性	係数	t値	p値	判定	MWTP
負担金(円)	-0.1956	-1.726	0.085	*	—
運営(円)	0.0454	0.383	0.702	—	231.9
運営割引	0.0317	0.24	0.81	—	162.1
運行本数(本)	0.2989	6.108	0	***	1527.6
自宅~バス停までの距離(M)	-0.3411	-3.103	0.002	***	-1743.5

N=400、対数尤度=-511.8566

5. 協力教員間での調査とまとめ

- 経済学的な見地から言えば、オプション価値は現在のサービスそのものの存在から派生する外部効果であるため、その便益を受けている地域から負担金を徴収することが経済効率上望ましい。
- また、サービス評価では運行本数の増加、自宅~バス停までの距離短縮が最も重視されているが、これはどの地域でも同じで、現在の市の財政状況をふまえても、市全域を対象にそれらのニーズに適ったサービスを提供することはできない。
- 「地域住民主導型(青森県鱒ヶ沢町)」や「NPO型(三重県四日市市)」によるバス運行の可能性を模索し、市はそれに間接的に関わっていくことが重要である。