

# 目次

第1章 序論	1
1.1. 研究の背景	2
1.2. コミュニティバスの整備効果の評価	4
1.2.1. 土木計画学における効果の既往の評価方法の適用性の検討	5
1.2.2. 「福祉」の定義	6
1.2.3. 経済学における「福祉」の評価方法に関する議論の動向	7
1.3. 研究の目的	8
1.4. 論文の構成	10
第2章 コミュニティバスの評価方法の提案	13
2.1. はじめに	14
2.2. コミュニティバスの既往の評価方法についてのレビュー	14
2.2.1. 行政による評価	14
2.2.2. 他の交通における評価手法	16
2.2.3. コミュニティバスの評価に関する研究	18
2.2.4. まとめ	19
2.3. コミュニティバスの提供のあり方	20
2.3.1. 福祉的供給のあり方	20
2.3.2. コミュニティバスの提供のあり方	21
2.4. コミュニティバスの評価手法の提案	22
2.4.1. はじめに	22
2.4.2. 第一の視点：利用が促進の視点からのサービスのあり方の検証	23
2.4.3. 第二の視点：サービスを提供すべき対象の選定と充足状況の検証	24
2.4.4. まとめ	25
第3章 コミュニティバスのサービス改善の検討	27
3.1. はじめに	28
3.1.1. 背景	28
3.1.2. 効率的なコミュニティバスの運行に関する既往研究のレビュー	28
3.1.3. 本章の目的	29
3.1.4. 研究の方法	29
3.2. ケーススタディ地域と調査の概要	30
3.2.1. ケーススタディ地域の概要	30
3.2.2. ケーススタディ地域の交通機関の現状	31
3.2.3. やぶ福祉バスの概要	31
3.2.4. 調査の概要	32
3.3. やぶ福祉バスの利用の現状	33

3.4.	潜在的なバスの利用者の把握	34
3.4.1.	現在利用している交通手段	34
3.4.2.	自動車などの運転に対する意向	35
3.4.3.	自動車への同乗の可能性	36
3.4.4.	バスの身体的利用の可能性	37
3.4.5.	潜在的なバスの利用者の存在	38
3.5.	バス交通の改善意向	38
3.6.	バスサービスの改善の検討	40
3.6.1.	はじめに	40
3.6.2.	第一段階：既存のやぶ福祉バスに投入されている資源を使った改善方法の検討	40
3.6.3.	第二段階：スクールバスとやぶ福祉バスの機能統合による改善	44
3.7.	まとめ	47
第4章	コミュニティバスのサービス改善の効果評価	49
4.1.	はじめに	50
4.1.1.	本章の位置づけ	50
4.1.2.	本章の目的	50
4.1.3.	研究の方法	50
4.2.	利用者意向の変化	51
4.2.1.	調査の概要	51
4.2.2.	第一段階改善による変化	52
4.2.3.	第二段階改善による変化	56
4.3.	費用と利用者数の変化	58
4.3.1.	利用者数の変化	58
4.3.2.	費用の変化	59
4.3.3.	費用効果分析	61
4.4.	まとめ	63
第5章	Capability Approach を適用したコミュニティバス評価方法の提案	65
5.1.	はじめに	66
5.1.1.	本章の位置づけ	66
5.1.2.	本章の目的	66
5.1.3.	既往の研究のレビュー	66
5.1.4.	本章の構成	67
5.2.	Amartya Sen の Capability Approach	67
5.2.1.	はじめに	67
5.2.2.	Capability の訳語	67
5.2.3.	既存の評価方法の問題点～C.A.の主な主張より	67
5.2.4.	既往の手法の問題点に対する C.A.による解決	70

5.2.5.  まとめ	72
5.3.  A.Sen の指標の比較方法	72
5.3.1.  既存の比較方法の問題点の指摘	73
5.3.2.  A.Sen の主張する貧困指標	73
5.3.3.  まとめ	74
5.4.  C.A.を考慮した評価手法の提案	75
5.4.1.  Functioning の保障方法のあり方	75
5.4.2.  定式化	75
5.5.  まとめ	77
第 6 章  Functioning の調査方法の検討	79
6.1.  はじめに	80
6.1.1.  本章の位置づけ	80
6.1.2.  本章の目的	80
6.1.3.  研究の方法	80
6.2.  Functioning の性質についての解釈	81
6.3.  Functioning の選定	82
6.4.  Functioning の調査方法の検討	85
6.4.1.  検討の手順	85
6.4.2.  第 1 回アンケート調査から得られた知見	85
6.4.3.  広範囲の属性への第一回調査の適用（第 2 回アンケート調査）	89
6.4.4.  ヒアリング調査結果をもとにした調査票の改善	91
6.4.5.  本研究で推奨する Functioning の調査方法を用いた調査	93
6.5.  Functioning の達成可能性の把握と個人属性からの分析	96
6.5.1.  分析の目的	96
6.5.2.  分析の方法	97
6.5.3.  分析の結果	98
6.5.4.  結果	99
6.6.  まとめ	99
第 7 章  Functioning の重みについての検討	101
7.1.  はじめに	102
7.1.1.  本章の位置づけ	102
7.1.2.  本章の目的	102
7.1.3.  研究の方法	102
7.2.  Functioning の重み付けの方法の提案	103
7.2.1.  Functioning の重み付け	103
7.2.2.  AHP 法	104
7.2.3.  本研究における適用	105
7.3.  ケーススタディ地域の概要	106

7.3.1.	地理的概要	106
7.3.2.	交通の概要	106
7.4.	洲本市における生活の状況と移動の状況	108
7.4.1.	調査の概要	108
7.4.2.	回答者の属性	109
7.4.3.	Functioning の達成可能ベクトル $A_i$	112
7.5.	Functioning の重み付けについての討議	112
7.5.1.	討議前の情報提供	112
7.5.2.	重み付けの階層の設定	113
7.5.3.	回答者の重み付けから今後の討議への考察	114
7.6.	Functioning の達成可能性指標 $e_i$	115
7.7.	地域ごとの分析	116
7.8.	まとめ	119
第 8 章	Capability Approach をもとにしたコミュニティバスの評価	121
8.1.	はじめに	122
8.2.	Capability Approach を用いたコミュニティバスの整備効果評価に向けて	122
8.2.1.	着目する Functioning の達成可能性	122
8.2.2.	Functioning の状況の設定	122
8.3.	調査について	123
8.3.1.	調査の概要	123
8.3.2.	回答者の個人属性	125
8.4.	Functioning の達成可能ベクトル $A_i$	127
8.5.	交通の整備による Functioning の達成可能性の改善	129
8.5.1.	重みの仮定	129
8.5.2.	達成可能性指標 $e_i$ の算出	131
8.6.	バスの利用可能性を考慮した Functioning の達成可能性指標	132
8.6.1.	はじめに	132
8.6.2.	バスの利用可能性	132
8.6.3.	バスの利用特性	133
8.6.4.	バスの利用特性を考慮した Functioning の達成可能性の改善度の算出	134
8.7.	まとめ	134
第 9 章	結論	137
9.1.	まとめ	138
9.2.	今後の課題	140
—	参考文献—	141

