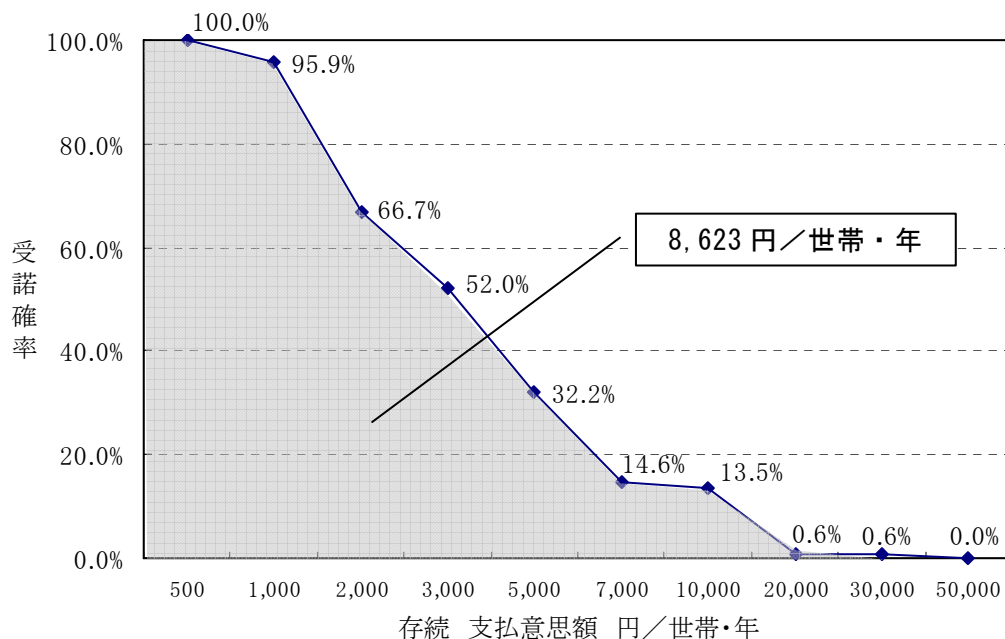


3) 支払意思額の算出

① いすみ鉄道存続の場合

いすみ鉄道存続に対する平均支払意思額は、約 3,800 円／世帯・年となった。

支払意思額の算出にあたり、いすみ鉄道存続に向けた寄付金の支払いに賛同した回答者のみを対象に、支払意思額と受諾確率の整理を行った。



※寄付金の支払意思を示した回答者のみの数

寄付金の支払意思を示した回答者の平均支払意思額は、上記グラフの下側の面積を計算すればよいこととなる。その結果、寄付金支払いに賛同した回答者の平均支払意思額は 8,623 円／世帯・年と算出された。

一方、寄付金支払いへの賛同率は 44.3%であることから、寄付金支払いを拒否した回答者も含めた全体の平均支払意思額は、

$$8,623 \text{ (円／世帯・年)} \times 0.443 = \underline{3,820 \text{ (円／世帯・年)}}$$

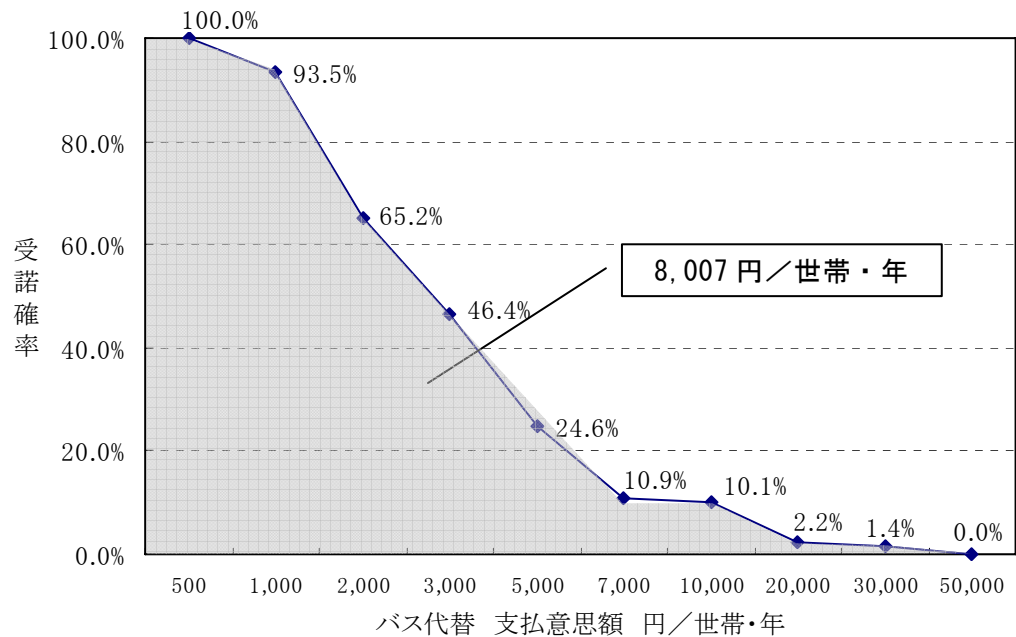
となる。

なお、寄付金支払に対して“協力したくない”とした回答者の中にも、いすみ鉄道の価値そのものは認めているが、寄付金の支払い自体に賛同しないという回答者が含まれていることが想定されるが、ここでは、安全側の評価という観点から、寄付金支払いに対して明確な意思を表明した回答者のみを賛同者として考えている。

② バス代替運行の場合

・バス代替運行に対する支払意思額は、約 3,200 円／世帯・年といすみ鉄道存続の約 8 割となった。

バス代替運行の場合も同様に、寄付金の支払いに賛同した回答者のみを対象に、支払意思額と受諾確率の整理を行った。



※寄付金の支払意思を示した回答者のみの数

寄付金の支払意思を示した回答者の平均支払意思額は、上記グラフの下側の面積を計算すればよいこととなる。その結果、寄付金支払いに賛同した回答者の平均支払意思額は 8,007 円／世帯・年と算出された。

一方、寄付金支払いへの賛同率は 39.4%であることから、寄付金支払いを拒否した回答者も含めた全体の平均支払意思額は、

$$8,007 \text{ (円／世帯・年)} \times 0.394 = \underline{3,155 \text{ (円／世帯・年)}}$$

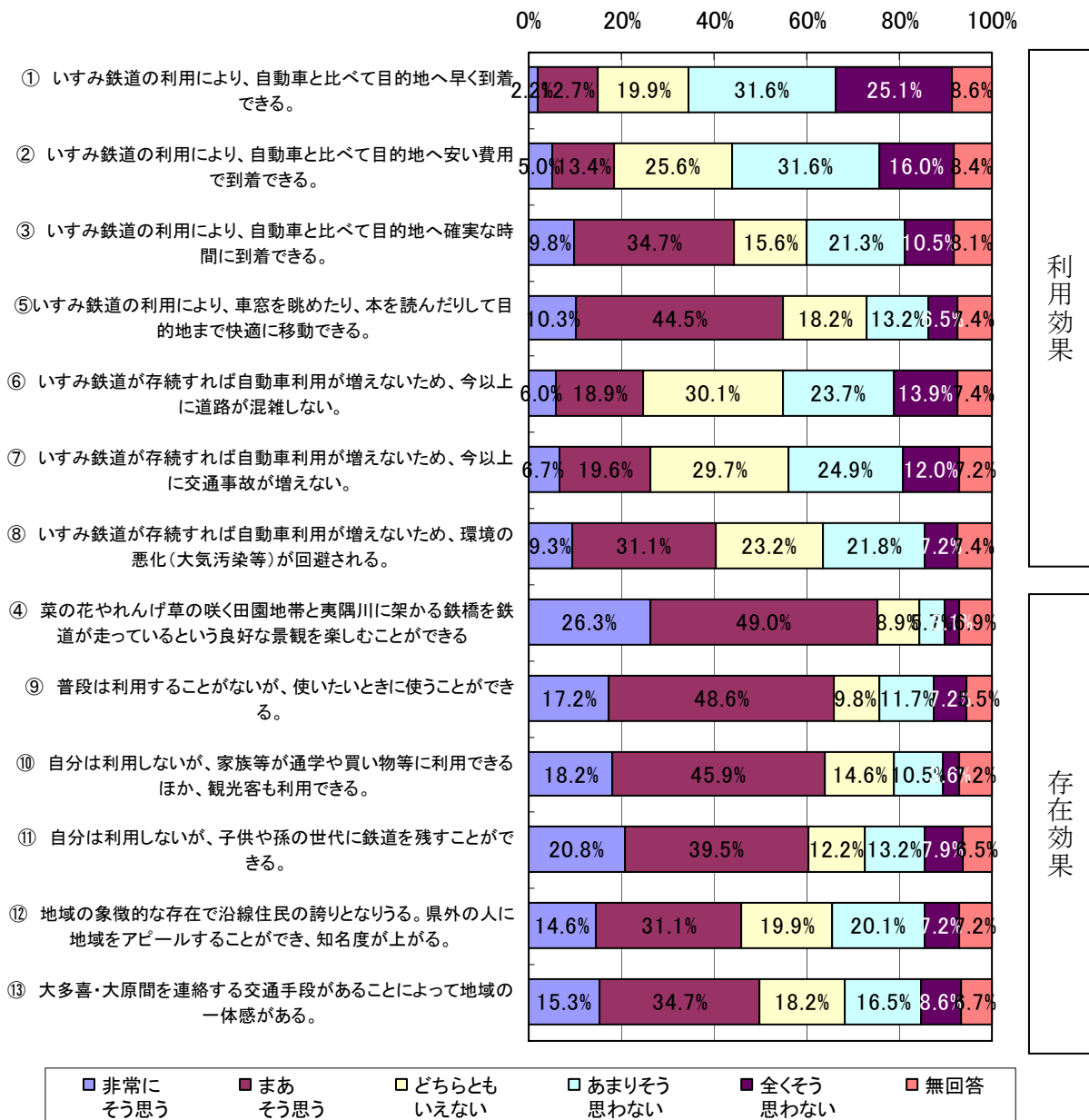
となる。

4) いすみ鉄道存続、代替バス運行の効果に対する印象

① いすみ鉄道存続の場合の効果

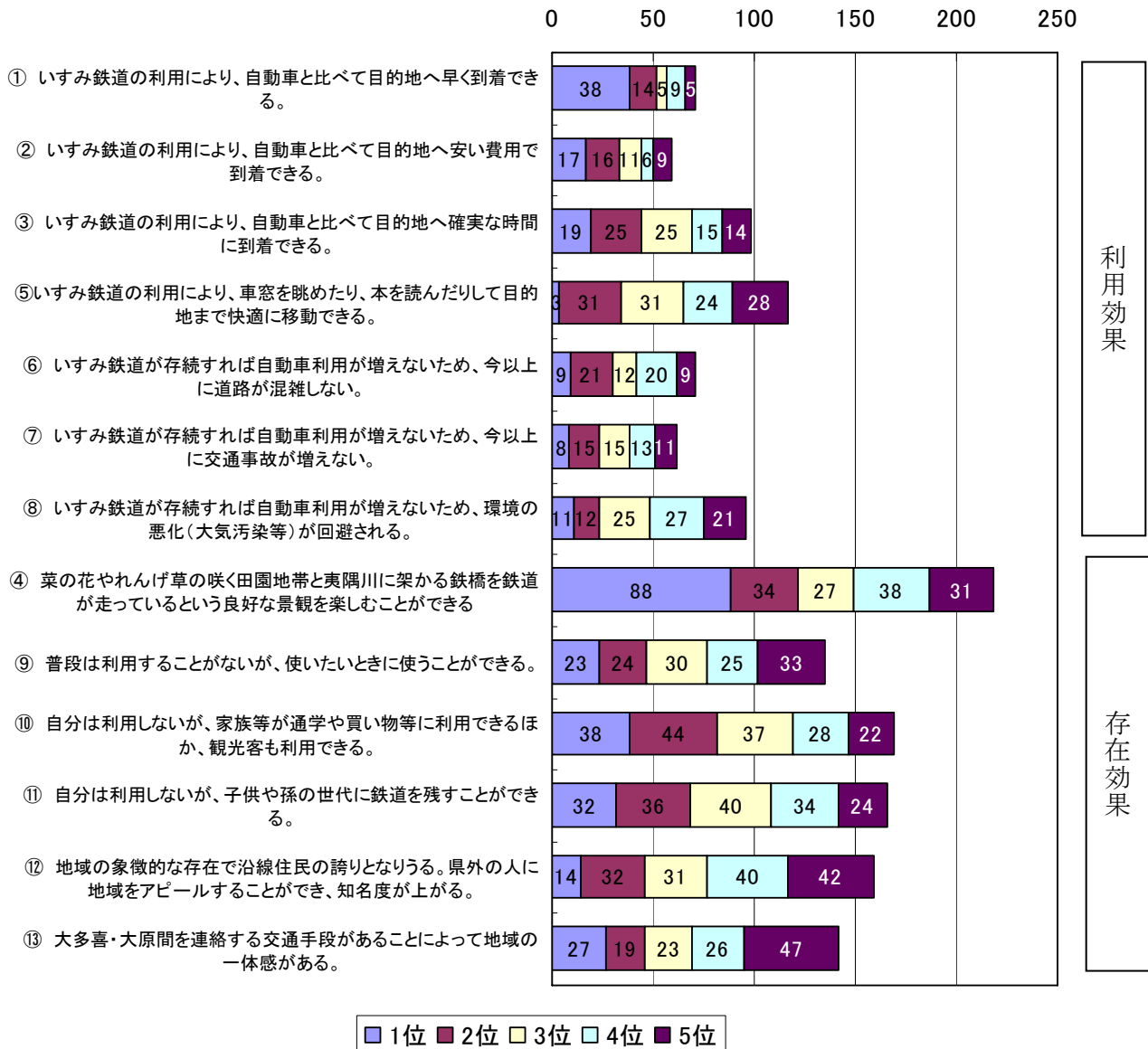
a) 効果項目の評価

・いすみ鉄道が存続した場合の効果としては、存在効果に高い評価がされており、特に「良好な景観を楽しむことができる」とする効果について評価が高い。



b) 効果項目の優先順位

- ・いすみ鉄道が存続した場合の効果の優先順位についても、存在効果の評価が高い。
- ・優先順位が最も高い効果は、「良好な景観を楽しむことができる」とする効果で、これに「自分は利用しないが、家族等が通学や買い物等に利用できるほか、観光客も利用できる。」とする効果が続く。



② バス代替運行の場合の効果項目

a) 効果項目の評価

・バス代替を運行する場合の効果としては、各項目ともに「非常にそう思う」とする回答はいすみ鉄道が存続する場合と比較して少ない。



b) 効果項目の優先順位

- ・代替バスを運行した場合の効果の優先順位についても、存在効果の評価が高い。
- ・優先順位が最も高い効果は、「自分は利用しないが、家族等が通学や買い物等に利用できるほか、観光客も利用できる。」とする効果で、これに「大多喜・大原間等を連絡する交通手段があることによって、地域の一体感がある」がこれに続く。

