

三好町さんさんバスへの町民意識に関する研究*

A Study on Awareness for “San San Bus” in Miyoshi-Town*

橋本 成仁**・板谷和也***・山崎基浩****・藤根金光*****

By Seiji HASHIMOTO**・Kazuya ITAYA***・Motohiro YAMAZAKI****・Kanemitsu FUJINE*****

1. はじめに

地方都市では、自動車利用を前提としたライフスタイルは既に定着しており、商業施設の郊外立地や住宅地の分散立地などもこの自動車利用を前提としたライフスタイルの延長線上に存在している。このような都市の分散傾向により、公共交通は採算上厳しい状況となっており、2001年の道路運送法の改正もあり、民間路線バスの撤退が相次ぐ状況となっている。

このことは、自動車非利用者にとっては移動制約が非常に大きな問題となっていることを意味しており、各地の自治体では、公共交通サービスを含めた総合交通計画の立案やコミュニティバスの運営など様々な対策を検討・実施している。

本研究では、自治体の運営するコミュニティバスとして成功事例の一つとして数えられている三好町のさんさんバスを取り上げ、このバスの運行によりどのような成果が表れているのかまた、市民からどのように認知・評価されているのかを調査し、自治体による公共交通運営に関して検討した。

2. 研究対象

本研究で対象地域となる愛知県三好町は、名古屋市の東方約20km、豊田市の西に隣接する人口約5万人の自治体で、平成11年9月に廃止された民営バス路線の代替交通手段としてコミュニティバス「さんさんバス」の運行を行っている。

さんさんバスは1乗車100円で誰でも利用でき、平成16年10月以降は、2路線（片道約21km）でそれぞれ1日11往復運行している。

運行路線は図-1に示すとおりであるが、町域が比較的狭く（東西約5km、南北約10km）、同バスが町全体をカバーする基幹公共交通として機能している。

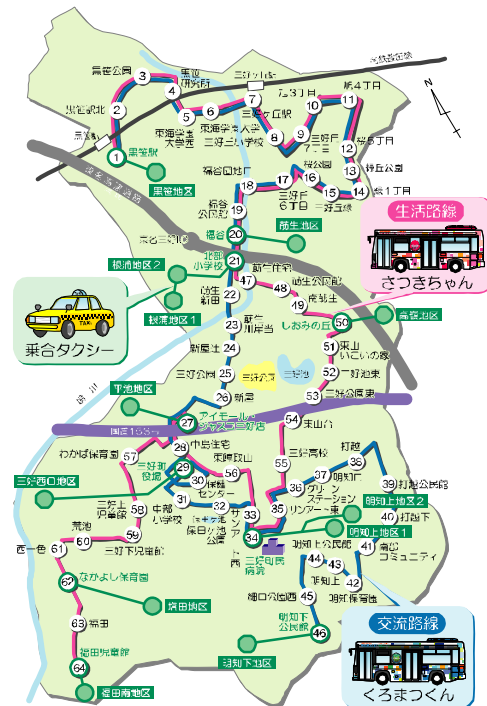


図-1 さんさんバス運行路線図

以上のような運行方式をとっている、さんさんバスではあるが、町内全域でのサービス実施を目標とした場合、通常の2路線のみでは網羅しきれない地区が人口割合で約4%残されており、平成16年10月からタクシーの空車を利用したデマンド対応型のフィーダー路線サービスを導入している。

3. 調査の概要

以上のような特徴を持つさんさんバスについて、さんさんバス利用者及び非利用者を含めた三好町民がどのような認識をもっているのかを調べるため、町内の5歳以上の居住者を対象に、アンケート調査を実施した。

調査の概要は表-1のようなものである。

*キーワード：公共交通，評価，

**正員（博）工（財）豊田都市交通研究所
（愛知県豊田市 若宮町1丁目1番地，

TEL0565-31-7543, FAX0565-31-9888）

***正員，（修）工，（財）豊田都市交通研究所

****正員，（博）環境学，（財）豊田都市交通研究所

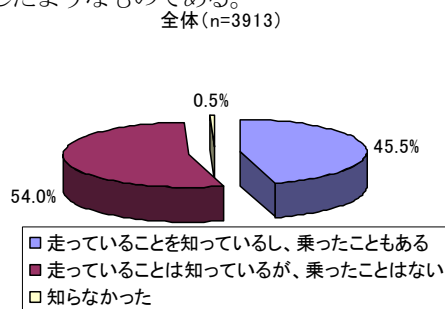
*****三好町役場企画部企画課

表－1 アンケート調査の概要

調査対象	三好町内に居住する5歳以上の町民を町内行政区別に抽出
調査時期	平成18年2月～3月
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収
配布・回収数	発送：10057 回収：4085（回収率40.6%）

4. アンケート調査結果

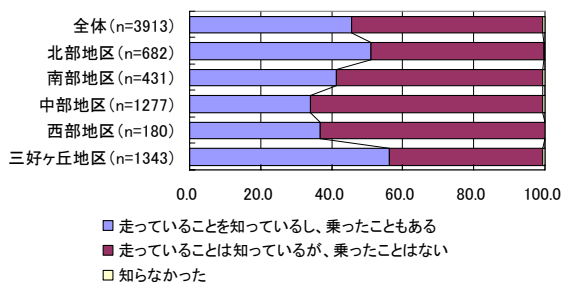
さんさんバスは、三好町にとっては基幹的な交通機関として位置づけられており、町内に住む居住者全てにサービスを提供することを目指して整備を進めてきている。このさんさんバスについての回答者の認識度は図－1に示したようなものである。



図－1 さんさんバスの認識度

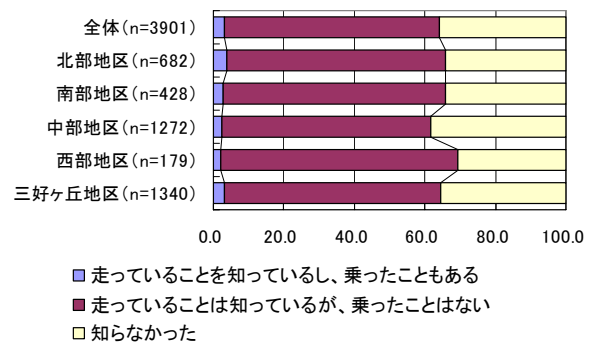
町域が狭く、バス停勢圏を500mとした場合のさんさんバスの人口カバー率も非常に高いこともあってか認識率は非常に高くなっている。

これを地域別に見たものが図－2であるが、町内を北部～三好ヶ丘地区に5分類して見ると認識率はどの地区も高いが、実際に利用したことのある割合が地区により大きく異なることが明らかになった。



図－2 地域別の認識度

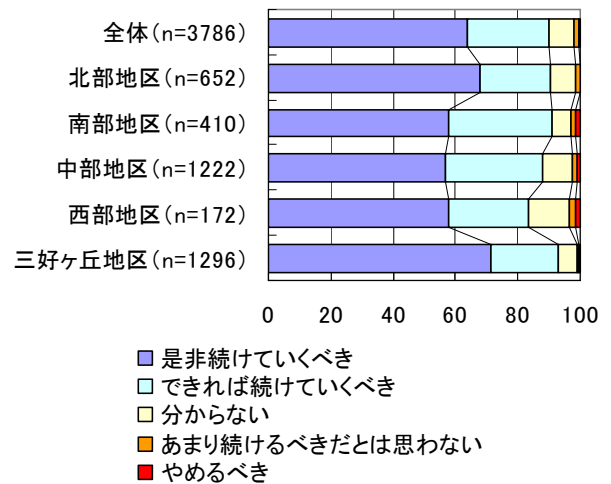
また、乗合タクシーのみに関して聞いたものが、図－3である。これを見ると、乗合タクシー自体が基本となるコミュニティバス路線を補完するものに過ぎないこともあり、乗ったことのある人は全体で約3%程度と少なく、これは地域によって大きな違いがないことが分かった。走っていることの認識度についても全ての地区で6割以上の回答者が認識していることがわかり、ある程度の周知が進んでいることが明らかになった。



図－3 乗合タクシーの認知度

図－4はさんさんバスを今後も続けていくべきと考えるかどうかという質問に対する地区別の回答である。

実際に利用したことのある人の割合（図－2）が大きく影響しているようで、三好ヶ丘地区を中心に全地域で今後も続けていくべきであるとの回答が寄せられている。



図－4 さんさんバスの今後の運行に関する意識

5. まとめ

さんさんバスについては過去にも、様々な調査を行ってきたが、それらは主に利用者からみた満足度について分析してきており、今回、非利用者を含めた大規模な調査により、三好町民全体での意識を明らかにすることができた。コミュニティバスは、その大半が行政からの金銭的負担により運行されていることを考えると、非利用者がどの様に評価しているのかを知ることは非常に重要な要素であると考えられる。今後は、更に詳細に分析を進め、行政が公共交通に関わることに對する居住者の意識を明らかにしていきたい。

参考文献

- 1) 山崎基浩, 増岡義弘, 伊豆原浩二, 赤川鈴治: フィーダー路線としてのDRT適用事例の評価, 土木計画学研究講演集CD-Rom, Vol.32, 2005