

報告事項3 平成26年度さんさんバス路線フォローアップ調査結果

(1)業務概要

本業務は、みよし市が運行するさんさんバス及び乗合タクシーをより利便性の高い地域公共交通とするため、現在のさんさんバスの利用実態及び利用者意識を明らかにするために実施する。また、過年度のフォローアップ調査結果を踏まえて路線の再編結果を総括する。

1) フォローアップ調査の企画及び調査票の作成

平成25年10月の路線の一部変更に伴うダイヤ改正後1年が経過したことから、ある程度定着してきた段階での利用実態と利用者意識を把握するため、現行路線を評価するための調査を企画し、調査票を作成する。

2) 再編後の利用実態調査・利用者意識調査の実施

1) で作成した調査票を用いて、乗合タクシーを含めたバス停間 OD 調査及び利用者アンケート調査を実施する。調査日は平日・休日の各1日の全便を対象とし、バス車内でのアンケート調査票配布と乗降バス停を確認する。なお、調査票の配布予定部数は800部とする。

3) 現行路線の評価と路線再編の総括

運行状況（乗降実績データ）等の既存データと併せて2で実施した調査結果を分析し、現行路線の利用実態と利用者特性などを評価する。また、過年度のフォローアップ調査結果の分析結果を踏まえて、再編の結果を総括する。

4) とりまとめ

本業務のとりまとめを行い、報告書を作成する。

(2) 調査概要と実績

1) 調査概要

本業務で実施した利用実態調査と利用者意識調査の概要を表-1、表-2に示す。

表-1 利用実態調査の概要

調査日	平日・休日の各1日（平成26年10月19日（日）・10月21日（火））
調査方法	調査員が車内で乗降バス停を利用者に聞き取る。 ただし、乗合タクシーについては乗り継ぎ券の実績枚数により把握する。
調査項目	利用者の属性（性別・年齢）、乗車バス停及び降車バス停、乗合タクシーとの乗り継ぎの有無
回答状況	10月19日（日） 交流路線：392人、生活路線：255人 計：647人 10月21日（火） 交流路線：444人、生活路線：386人 計：830人 ※10月19日（日）は第26回東海北陸みよし矯正展（会場）名古屋刑務所が開催されていた。

表-2 利用者意識調査の概要

配布日	平成26年10月19日（日）・10月21日（火）
配布方法	OD調査時に調査員による手渡し
対象者	さんさんバス利用者
回収期間	平成26年10月31日（金）まで（アンケート配布から約2週間）
回収方法	さんさんバス車内の回収箱、返信用封筒による郵送
配布数	10月19日（日）347部 10月21日（火）319部 合計666部
回収数	平日利用者からの回収数132部、休日利用者からの回収数123部
回収率	合計255部 回収率38.3%

2) 利用実態調査の特徴整理

- 大規模改編直後の平成 24 年度の利用者数で落ち込みがみられたものの、増加傾向が確認できる。
- 本年度の「高齢者・障がい者」の地区内移動の割合は概ね 45%を占め、昨年度と比べてやや増加している。また、「その他（高齢者・障がい者以外）」の地区間移動の割合が 68%を占めており、平成 24 年以降増加傾向にある。

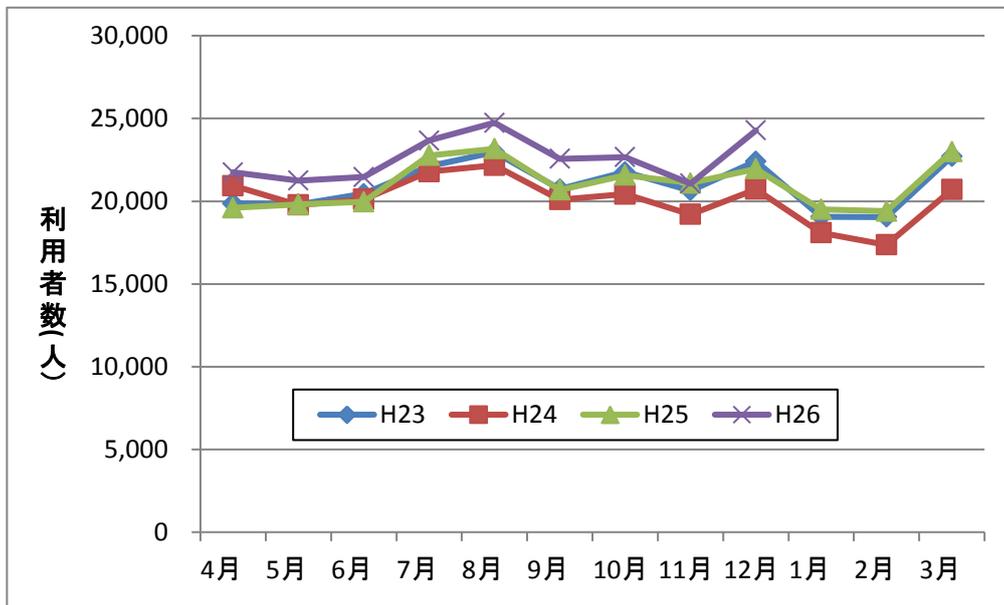


図-1 年度別総利用者数

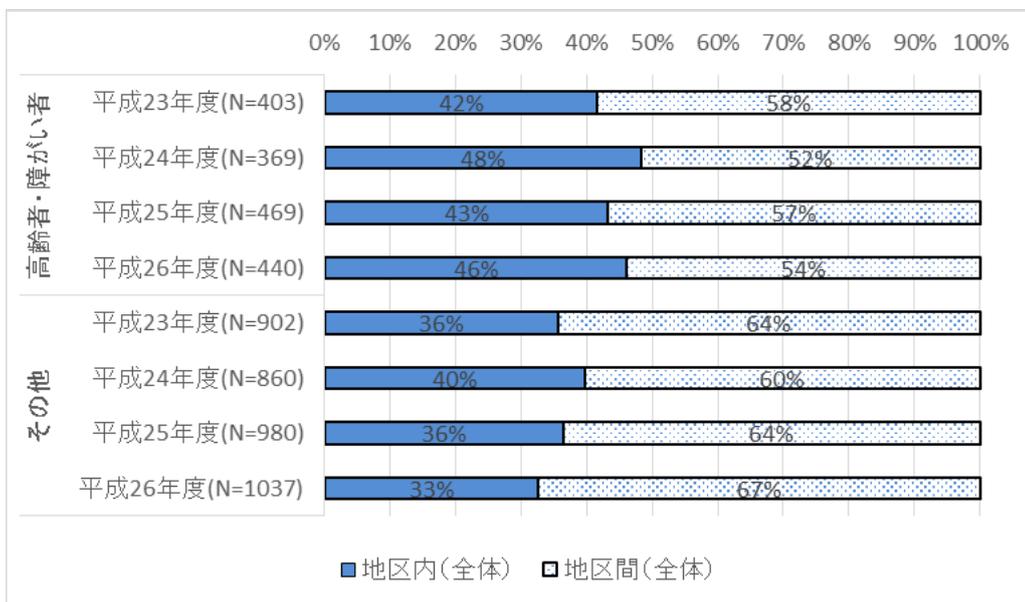


図-2 年度別 地区間移動の割合 (OD 調査結果)

利用実態調査（OD調査）の結果（抜粋）

3-2 輸送統計指標の算出

さんさんバスの1人あたりの平均乗車キロや輸送人キロを、以下の方法で算出する。

【算出方法】

1人平均乗車キロ = 乗降ODから1人あたりの乗車距離を算出し平均

輸送人キロ = 輸送人員 × 1人平均輸送キロ（1人平均乗車キロ）

路線距離が異なる「1便（始発便）」と「2便以降」の輸送統計指標の算出結果を表3-2に示す。

1便（始発便）は、休日の利用者が少ない。2便以降は、平日・休日ともに交流路線・生活路線の黒笹駅発で同程度の輸送実績である。一方、交流路線の明知下公民館発の路線は『休日』の輸送実績が高く、生活路線の福田児童館発の路線は『平日』での輸送実績が高い。

表 3-2 輸送統計指標の算出結果一覧

路線名	起点	便種類	平日 休日	輸送 人数	1人平均乗 車キロ (人キロ)	輸送人キロ (人キロ)	輸送密度 (人/日)
交流 路線	黒笹駅発	1便	平日	13	6	73	3
			休日	5	5	27	1
		2便以降	平日	195	7	1,380	52
			休日	182	8	1,379	52
	明知下 公民館	1便	平日	23	9	211	9
			休日	0	—	—	—
		2便以降	平日	213	7	1,436	54
			休日	205	8	1,552	58
生活 路線	黒笹駅	1便	平日	32	9	281	14
			休日	5	12	60	3
		2便以降	平日	155	7	1,047	39
			休日	131	8	1,039	39
	福田 児童館	1便	平日	14	6	82	4
			休日	3	4	13	1
		2便以降	平日	185	8	1,391	52
			休日	116	6	740	27

票 3-3・表 3-4 に平成 24 年度報告書の結果を再掲しているが、大規模改編直後の輸送統計指標と比較すると、交流路線 明知下公民館発の輸送実績が高くなっている。その他の路線においては同程度である。

表 3-3 輸送統計指標の算出結果一覧（平日）

	1人平均乗車キロ	輸送人キロ
交流路線 黒笹駅発(平日)	7	1427
交流路線 明知下発(平日)	7	1255
生活路線 黒笹駅発(平日)	7	1198
生活路線 福田児童館発(平日)	8	1304

表 3-4 輸送統計指標の算出結果一覧（休日）

	1人平均乗車キロ	輸送人キロ
交流路線 黒笹駅発(休日)	9	1339
交流路線 明知下発(休日)	9	1318
生活路線 黒笹駅発(休日)	8	868
生活路線 福田児童館発(休日)	7	731

3-3 バス停別乗降者数

調査実施日の総利用者は、平日 830 名、休日 647 名であった。表 3-5 及び表 3-6 にバス停別の乗降者数を示す。

昨年度の調査結果と同じように、平日・休日ともに利用者が最も多いバス停は「アイモール・イオン三好店」である。また、平日、休日ともに利用者がいないバス停は「南部コミュニティ」である。乗合タクシーとの乗り継ぎ利用者は、平日 3 人、休日 2 人であった。

なお、エリア別（北部・中部・南部）の集計は、図 3-2 に示すとおり、過年度と同じ区分で行う。

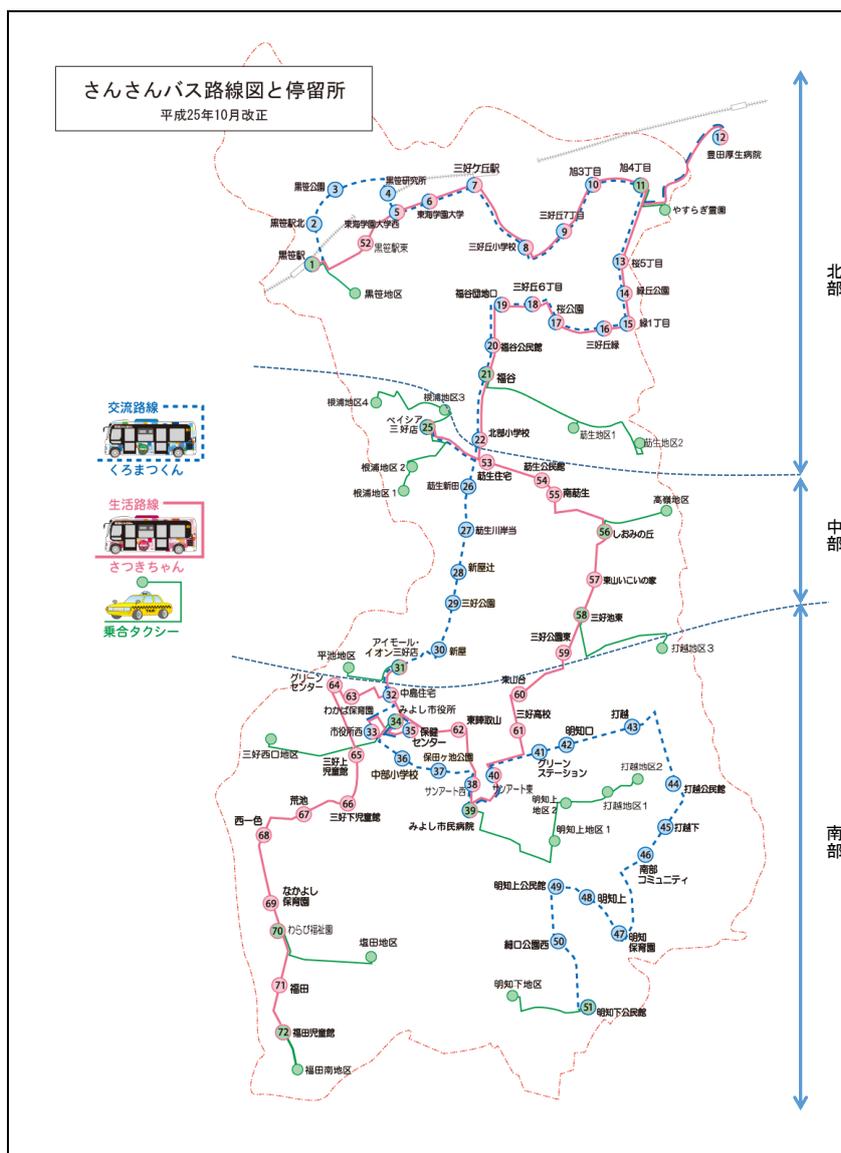


図 3-2 バス停のエリア分け

表 3-5 バス停別乗降者数（平日）

No.	バス停名	地区	乗車	降車	合計	順位
1	黒笹駅	北部	44	32	76	4
2	黒笹駅北	北部	1	2	3	63
3	黒笹公園	北部	5	7	12	39
4	黒笹研究所	北部	3	10	13	3
5	東海学園大学西	北部	11	8	19	25
6	東海学園大学	北部	9	10	19	25
7	三好ヶ丘駅	北部	63	59	122	3
8	三好丘小学校	北部	13	14	27	16
9	三好丘7丁目	北部	15	18	33	11
1	旭3丁目	北部	9	22	31	12
11	旭4丁目	北部	23	20	43	8
12	豊田厚生病院	北部	88	102	190	2
13	桜5丁目	北部	8	7	15	31
14	緑丘公園	北部	21	10	3	12
15	緑1丁目	北部	15	13	20	22
16	三好丘緑	北部	15	14	29	14
17	桜公園	北部	11	9	20	22
18	三好丘6丁目	北部	7	12	19	25
19	福谷団地口	北部	4	7	11	41
20	福谷公民館	北部	13	10	23	9
21	福谷	北部	10	9	19	25
22	北部小学校	中部	6	8	14	33
25	ペイシア三好店	中部	33	27	60	6
26	蒔生新田	中部	10	6	16	30
27	蒔生川岸当	中部	7	4	11	41
28	新屋辻	中部	3	2	5	54
29	三好公園	中部	1	1	2	67
30	新屋	中部	8	15	23	19
31	アイモール・イオン三好店	中部	104	107	211	1
32	中島住宅	南部	23	21	44	7
33	市役所西	南部	15	13	8	15
34	みよし市役所	南部	15	9	24	18
35	保健センター	南部	1	8	9	44
36	中部小学校	南部	4	1	5	54
37	保田ヶ池公園	南部	4	3	7	48
38	サンアート西	南部	6	7	13	37
39	みよし市民病院	南部	31	35	66	5
40	サンアート東	南部	23	18	41	9
41	グリーンステーション	南部	11	3	14	33
42	明知口	南部	7	7	14	33
43	打越	南部	8	6	14	33
44	打越公民館	南部	5	5	10	43
45	打越下	南部	2	1	3	63
46	南部コミュニティ	南部	0	0	0	70
47	明知保育園	南部	4	2	6	51
48	明知上	南部	5	3	8	46
49	明知上公民館	南部		3	4	60
50	細口公園西	南部	4	2	6	51
51	明知下公民館	南部	10	10	20	22
52	黒笹駅東	北部	0	1	1	68
53	蒔生住宅	中部	4	4	8	46
54	蒔生公民館	中部	1	3	4	60
55	南蒔生	中部	3	2	5	54
56	しおみの丘	中部	7	8	15	31
57	東山いこいの家	中部	2	1	3	63
58	三好池東	中部	4	3	7	48
59	三好公園東	中部	2	3	5	54
60	東山台	南部	15	12	27	16
6	三好高校	南部	14	26	4	10
62	東陣取山	南部	7	5	12	39
63	わかば保育園	南部	0	4	4	60
64	グリーンセンター	南部	0	1	1	68
65	三好上児童館	南部	2	3	5	54
66	三好下児童館	南部	10	12	22	21
67	荒池	南部	5	2	7	48
68	西一色	南部	3	3	6	51
69	なかよし保育園	南部	4	5	9	44
70	わらび福祉園	南部	4	1	5	54
71	福田	南部	1	2	3	63
72	福田児童館	南部	11	7	18	29
乗合タクシーとの乗り継ぎ			3	2	5	—
計			830	830	—	—

表 3-6 バス停別乗降者数（休日）

No.	バス停名	地区	乗車	降車	合計	順位
1	黒笹駅	北部	36	19	55	5
2	黒笹駅北	北部	1	2	3	49
3	黒笹公園	北部	3	3	6	38
4	黒笹研究所	北部	2	10	12	24
5	東海学園大学西	北部	5	8	13	22
6	東海学園大学	北部	10	9	19	14
7	三好ヶ丘駅	北部	52	44	96	3
8	三好丘小学校	北部	17	4	21	13
9	三好丘7丁目	北部	20	21	41	6
10	旭3丁目	北部	7	8	15	20
11	旭4丁目	北部	12	13	25	9
12	豊田厚生病院	北部	83	86	169	2
13	桜5丁目	北部	10	18	28	7
14	緑丘公園	北部	5	2	7	35
15	緑1丁目	北部	5	6	11	26
16	三好丘緑	北部	9	5	14	21
17	桜公園	北部	9	13	22	11
18	三好丘6丁目	北部	4	12	16	18
19	福谷団地口	北部	3	1	4	44
20	福谷公民館	北部	8	10	18	15
21	福谷	北部	7	6	13	22
22	北部小学校	中部	4	6	10	29
25	ペイシア三好店	中部	32	36	68	4
26	蒔生新田	中部	3	7	10	29
27	蒔生川岸当	中部	3		5	40
28	新屋辻	中部	0	3	3	49
29	三好公園	中部	0	0	0	6
30	新屋	中部	4	3	7	35
31	アイモール・イオン三好店	中部	164	160	324	1
32	中島住宅	南部	8	8	16	18
33	市役所西	南部	6	5	11	26
34	みよし市役所	南部	2	4	6	38
35	保健センター	南部	0	4	4	44
36	中部小学校	南部	3	5	8	34
37	保田ヶ池公園	南部	3	2	5	40
38	サンアート西	南部	10	7	1	17
39	みよし市民病院	南部	3	6	9	31
40	サンアート東	南部	7	1	18	15
41	グリーンステーション	南部	0	1	1	57
42	明知口	南部	1	1	2	54
43	打越	南部	14	10	24	10
44	打越公民館	南部	2	2	4	44
45	打越下	南部	0	0	0	65
46	南部コミュニティ	南部	0	0	0	65
47	明知保育園	南部	0	0	0	65
48	明知上	南部	0	2	2	54
49	明知上公民館	南部	0	1	1	57
0	細口公園西	南部	3	2	5	40
51	明知下公民館	南部	16	10	26	8
52	黒笹駅東	北部	0	0	0	65
53	蒔生住宅	中部	2	1	3	49
54	蒔生公民館	中部	2	2	4	44
55	南蒔生	中部	0	0	0	65
56	しおみの丘	中部	4	1	5	40
57	東山いこいの家	中部	2	5	7	35
58	三好池東	中部	2	0	2	54
59	三好公園東	中部	0	1	1	57
60	東山台	南部	7	5	12	24
61	三好高校	南部	0	3		49
62	東陣取山	南部	6	5	11	26
63	わかば保育園	南部	1	0	1	57
64	グリーンセンター	南部	0	1	1	57
65	三好上児童館	南部	0	4	4	44
66	三好下児童館	南部	13	9	22	11
67	荒池	南部	4	5	9	31
68	西一色	南部	1	0	1	57
69	なかよし保育園	南部	2	1	3	49
70	わらび福祉園	南部	0	1	1	57
71	福田	南部	1	0	1	57
72	福田児童館	南部	4	5	9	31
乗合タクシーとの乗り継ぎ			2	2	4	—
計			647	647	—	—

利用者意識調査の結果（抜粋）

4-3 利用者属性・利用状況・満足度などの利用者意識

4-3-1 利用者（回答者）の属性

（1）性別・年齢・職業

回答者の性別を図 4-1、年齢を図 4-2、職業を図 4-3 図に示す。回答者の性別は、男性が 30%、女性が 70%である。各年代約 10%程度の回答割合であり、65 歳以上の高齢者が 42%であった。職業は、専業主婦の割合が最も多く、その他（主に高齢者）やアルバイト・パートの方、会社員も多い。

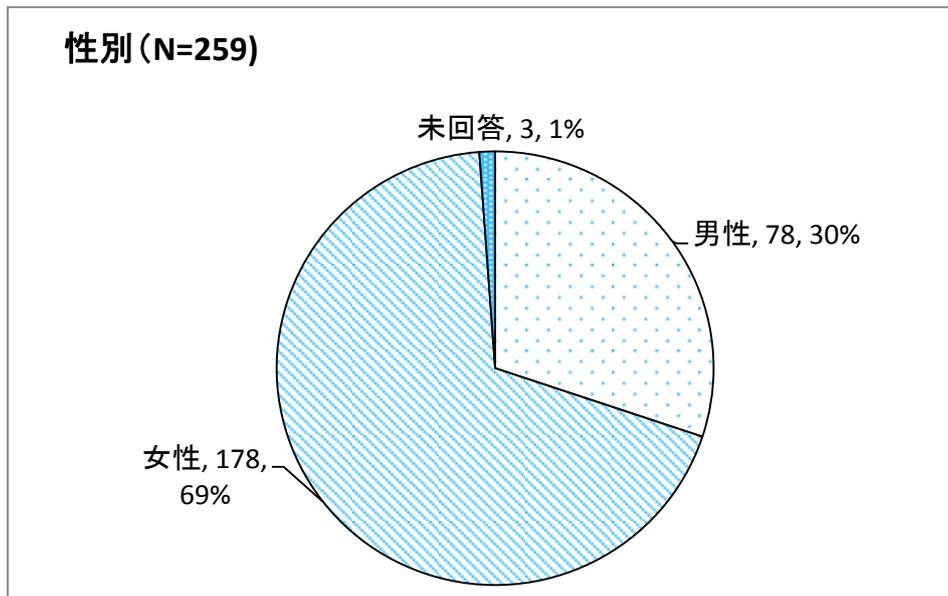


図 4-1 性別

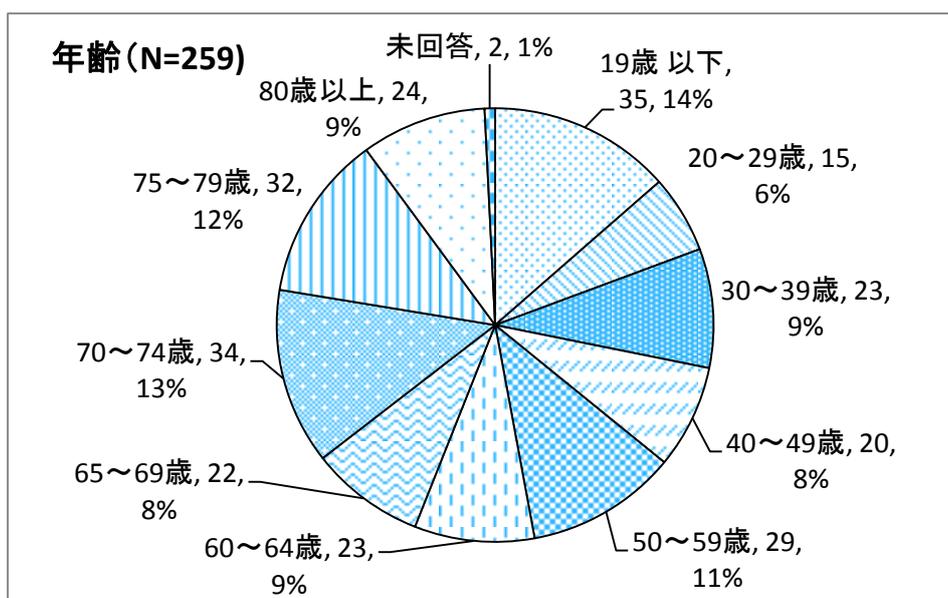


図 4-2 年齢

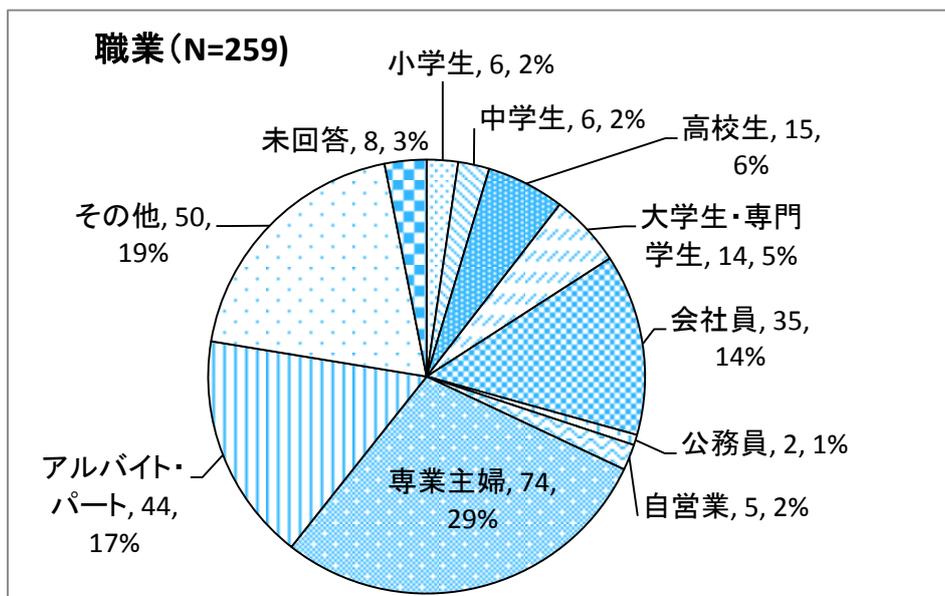


図 4-3 職業

(2) 免許保有・自動車保有・送迎について

免許の保有状況及び、免許保有の方には自由に利用できる自動車の有無、免許未保有者には送迎の有無を伺った。回答結果を図 4-4 に示す。

免許を持ってない方の利用が 61%であり、そのうち家族などに送迎してもらえない方が 55% (全体の 34%) である。一方、免許は保有しているが、自由に利用できる自動車が無い方が 17%であり、残りの 20%程は自由に利用できる自動車をお持ちの方の利用である。

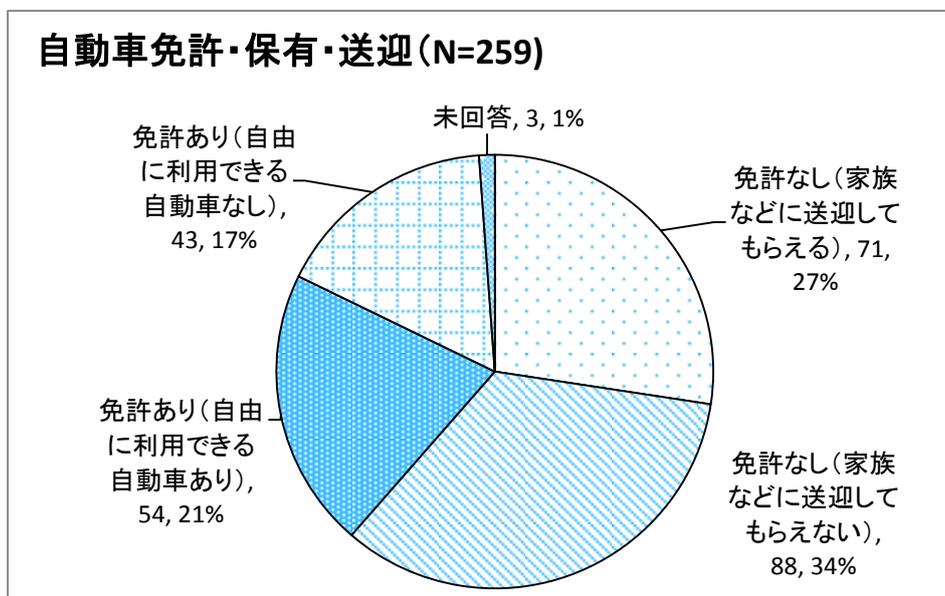


図 4-4 免許の保有状況と自由に利用できる自動車の有無

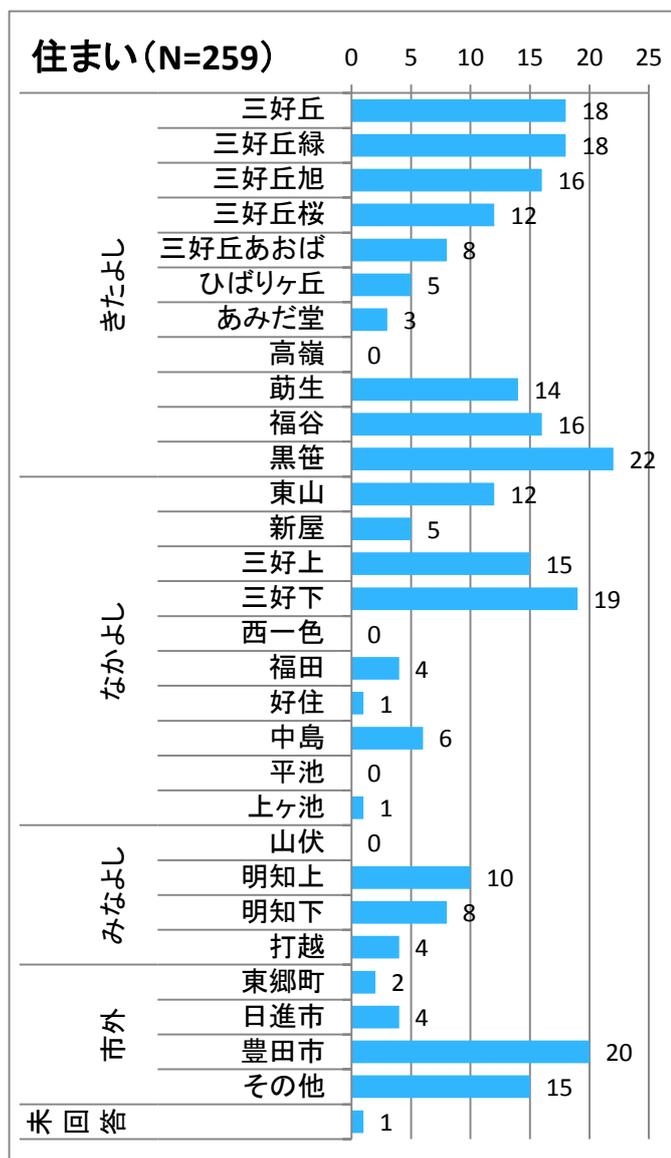
(3) 居住地・居住年数・住みやすさ

回答者の居住地の集計結果を図 4-5 に示す。

個別の居住地区をみると黒笹が最も多く、きたよし・なかよし・みなよしのエリアでも前章の利用実態調査と同様に北部の『きたよし』に居住している回答者が最も多くなっている。

エリア別にみると『きたよし』では、黒笹や三好丘、筋生が多く、『なかよし』では三好上や三好下、『みなよし』では明知上に居住している回答者が多い。

市外の利用者は、豊田市の利用者が最も多いが、その他で名古屋市在住の利用者も多くみられる。



その他の内容
知立市
瀬戸市
多治見市
春日井市
名古屋市天白区
名古屋市天白区
名古屋市千種区
名古屋市

図 4-5 回答者の居住地

みよし市に居住している回答者の居住年数を図 4-6、住みやすさを図 4-7 に示す。

居住年数が 15 年以上の利用者が 64%を占めている。15 年以内では 1 年以上 5 年未満・5 年以上 10 年未満・10 年以上 15 年未満でそれぞれ 10%程度（約 20 名）となっている。

住みやすさについては、「大変住みやすい」の 26%と「どちらかといえば住みやすい」の 54%を合わせると、80%の方が住みやすいと回答している。

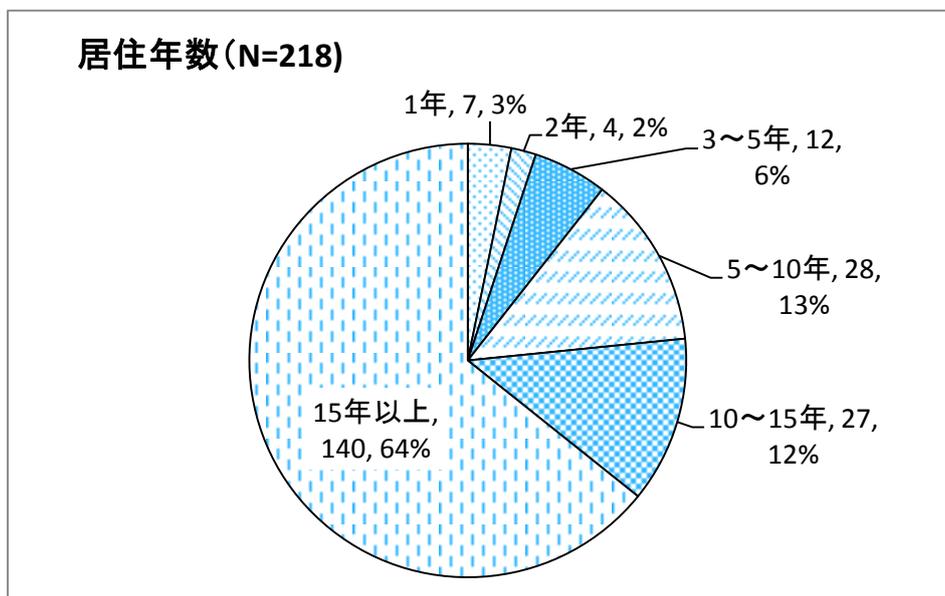


図 4-6 みよし市居住者の居住年数

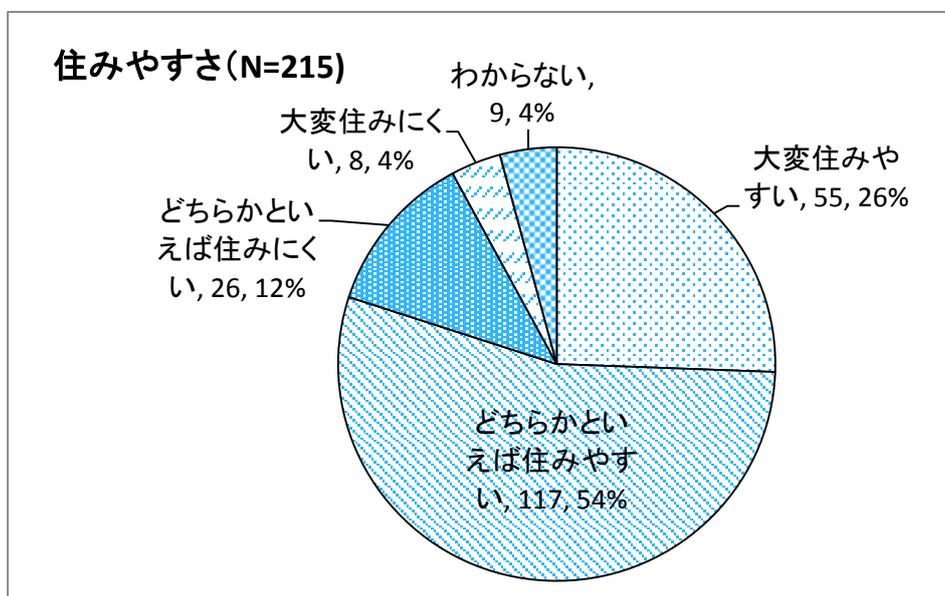


図 4-7 みよし市居住者の住みやすさ

(4) 最寄りのバス停までの距離

回答者のご自宅からバス停までの距離を50mの距離帯で集計した結果について、**図 4-8**に示す。なお、徒歩時間を記入している回答者については、歩行速度4.8 km/h (80m/min) ※を用いて距離を算出している。

回答数が最も多かった距離帯は「400～450m」である。また、公共交通サービス圏(500m)内にお住まいの方が74%であり、そのうちの6割が300m以内に居住している。最寄りのバス停及び調査日における乗降バス停の集計結果を**表 4-2**に示す。

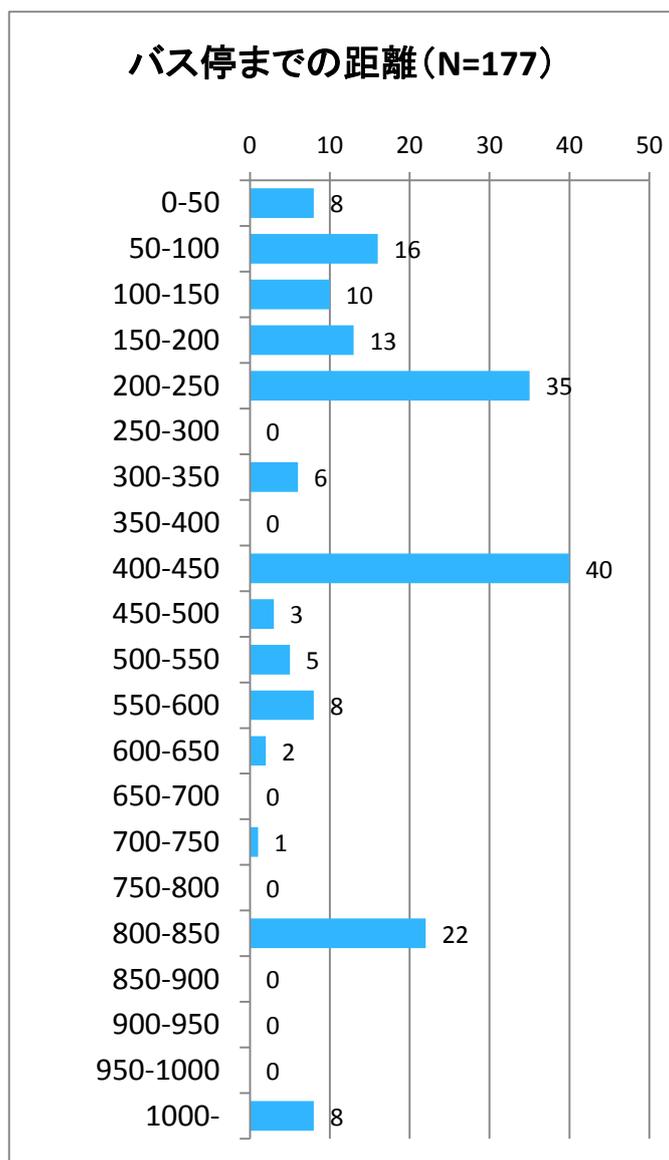


図 4-8 バス停までの距離

※「不動産の表示に関する公正競争規約施行規則」で定められている基準

表 4-2 最寄りのバス停・調査日の乗降バス停集計結果

No.	バス停名	地区	最寄りのバス停(人)	調査日に乗ったバス停(人)	調査日に降りたバス停(人)
1	黒笹駅	北部	5	23	6
2	黒笹駅北	北部	2	1	3
3	黒笹公園	北部	3	3	0
4	黒笹研究所	北部	2	0	4
5	東海学園大学西	北部	5	5	5
6	東海学園大学	北部	3	3	0
7	三好ヶ丘駅	北部	2	19	26
8	三好丘小学校	北部	9	7	1
9	三好丘7丁目	北部	7	8	6
10	旭3丁目	北部	4	5	3
11	旭4丁目	北部	6	5	4
12	豊田厚生病院	北部	0	15	22
13	桜5丁目	北部	3	5	4
14	緑丘公園	北部	7	7	0
15	緑1丁目	北部	2	2	2
16	三好丘緑	北部	5	8	2
17	桜公園	北部	4	4	2
18	三好丘6丁目	北部	3	1	3
19	福谷団地口	北部	2	2	1
20	福谷公民館	北部	1	3	0
21	福谷	北部	2	5	4
22	北部小学校	中部	0	0	1
25	ペイシア三好店	中部	1	4	12
26	蒔生新田	中部	2	1	0
27	蒔生川岸当	中部	0	1	2
28	新屋辻	中部	0	0	0
29	三好公園	中部	0	0	0
3	新屋	中部	2	1	2
31	アイモール・イオン三好店	中部	0	6	47
32	中島住宅	南部	3	4	4
33	市役所西	南部	0	3	2
34	みよし市役所	南部	2	2	1
35	保健センター	南部	1	1	3
36	中部小学校	南部	0	0	0
37	保田ヶ池公園	南部	1	0	1
38	サンアート西	南部	5	5	2
39	みよし市民病院	南部	0	7	16
40	サンアート東	南部	3	5	3
41	グリーンステーション	南部	0	0	0
42	明知口	南部	2	2	0
43	打越	南部	2	3	1
44	打越公民館	南部	1	1	1
45	打越下	南部	0	0	0
46	南部コミュニティ	南部	0	0	0
47	明知保育園	南部	0	0	0
48	明知上	南部	0	0	0
49	明知上公民館	南部	3	1	1
50	細口公園西	南部	1	2	0
51	明知下公民館	南部	3	7	2
52	黒笹駅東	北部	3	0	0
53	蒔生住宅	中部	2	3	2
54	蒔生公民館	中部	2	2	2
55	南蒔生	中部	0	0	0
56	しおみの丘	中部	1	3	1
57	東山いこいの家	中部	0	1	2
58	三好池東	中部	1	0	2
59	三好公園東	中部	0	0	1
60	東山台	南部	1	5	1
61	三好高校	南部	0	0	2
62	東陣取山	南部	3	4	1
63	わかば保育園	南部	0	0	0
64	グリーンセンター	南部	0	0	1
65	三好上児童館	南部	0	2	1
66	三好下児童館	南部	3	6	4
67	荒池	南部	2	2	2
68	西一色	南部	0	1	1
69	なかよし保育園	南部	5	6	0
70	わらび福祉園	南部	1	1	0
71	福田	南部	0	1	0
72	福田児童館	南部	1	1	1
	未回答		125	34	36
	計		259	259	259

利用状況

調査日の利用状況

調査日の利用実態の集計結果として、乗車区間を図 4-9、利用時間帯を図 4-10、利用目的を図 4-11 に示す。

利用区間は、北部乗車→北部降車の北部地区内での利用が最も多く、続いて中部着（北部→中部、南部→中部）の地区間移動が多い。利用時間帯は、9 時台～12 時台が 41%で最も多く、午前中の利用が 61%を占める。また利用目的は、買物・飲食が 26%で最も多く、通勤・通学（24%）、通院・お見舞い（18%）の順に多い。

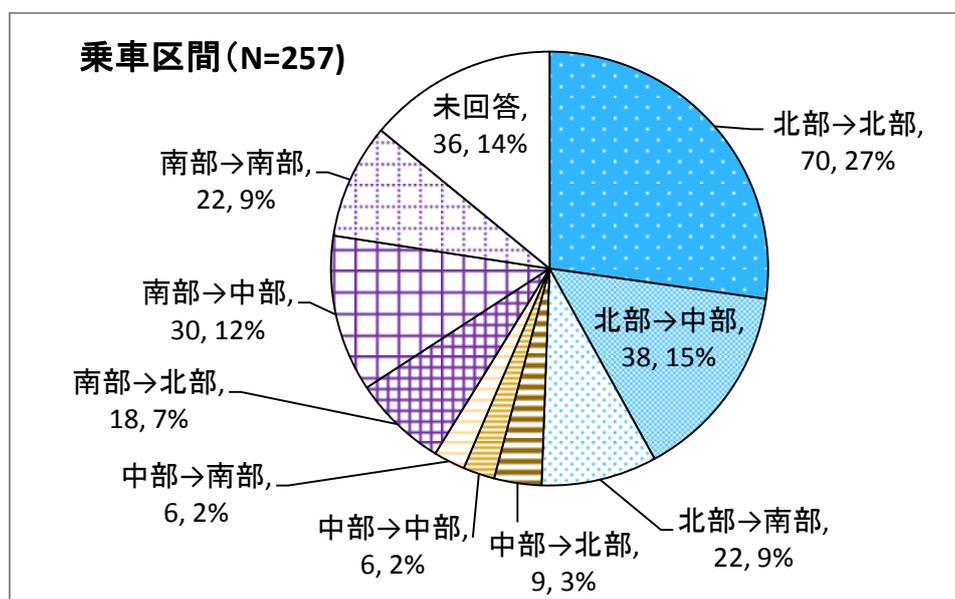


図 4-9 調査日の乗車区間

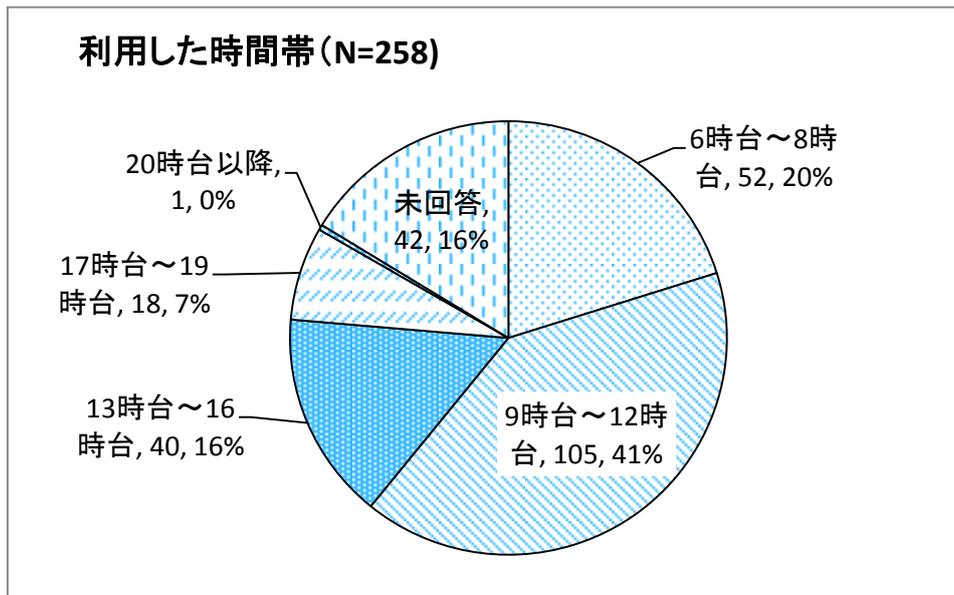


図 4-10 調査日の利用した時間帯

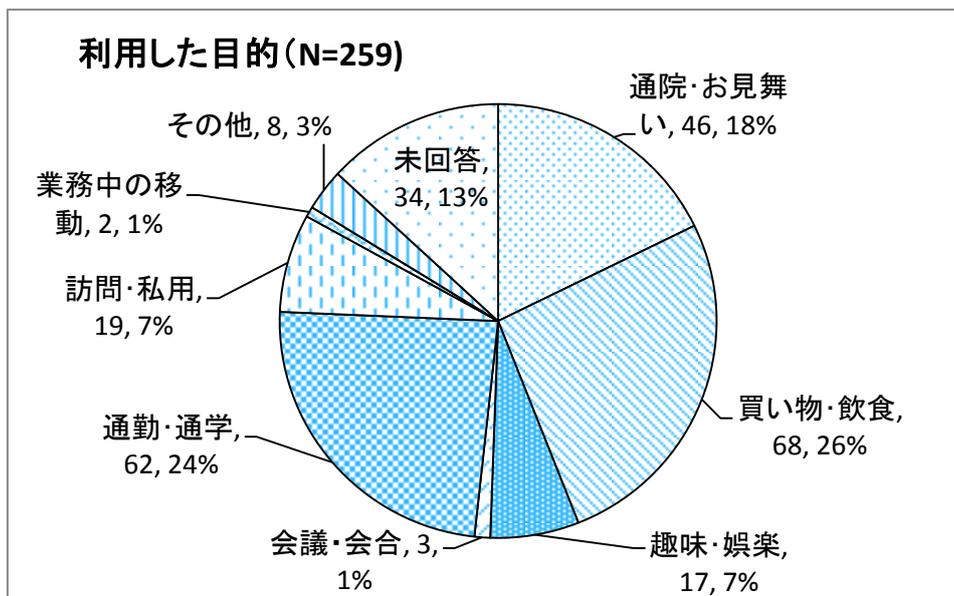


図 4-11 調査日の利用目的

(2) 普段の利用状況

1) 利用開始時期

利用開始時期の集計結果を図 4-12 に示す。

利用を開始した時期は、大々的な改編を行った H24.3 月以前から利用している方が 62%で最も多い。今年（2014 年）4 月から利用を開始した方は 9%、軽微な改編を行った H25.10 月からの利用者は 3%、H24.4 月から利用を開始した方が 10%である。

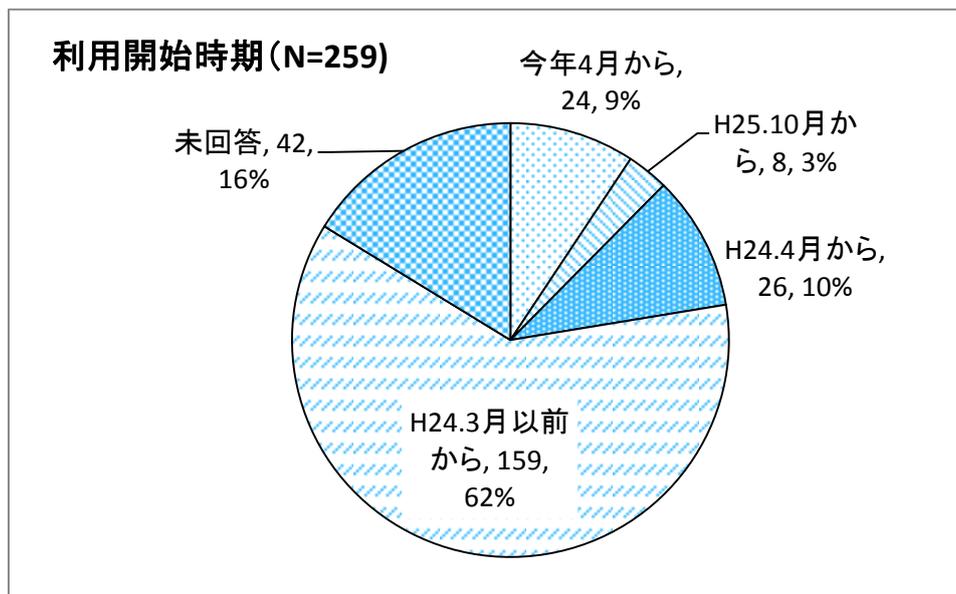


図 4-12 利用開始時期

2) 普段の利用状況・頻度

普段の利用状況を図、普段の利用頻度を図 4-14 に示す。

普段の利用状況は、「普段から利用」が 41%、「たまに利用」が 35%であり、さんさんバスを利用した経験のある方が 76%を占めている。また普段の利用頻度は、週に 2・3 日が 20%で最も多く、週 1 日以上占めている方が 61%を占める。

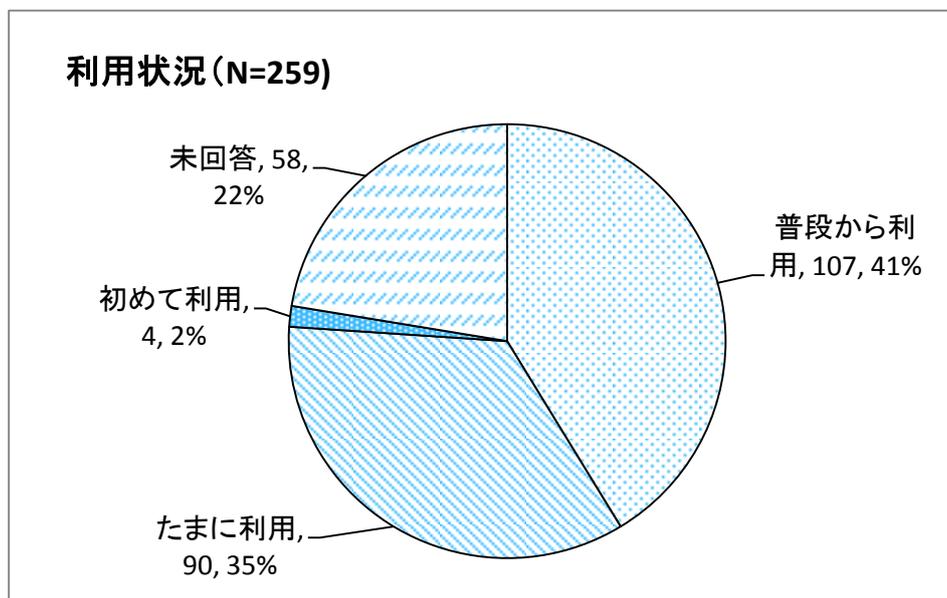


図 4-13 普段の利用状況

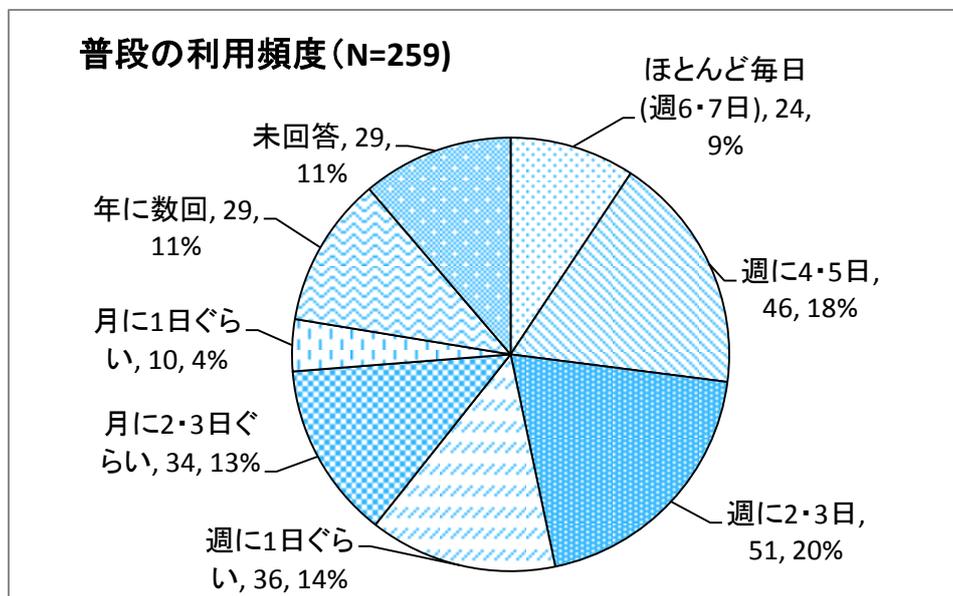


図 4-14 普段の利用頻度

3) 生活の中での位置づけ

さんさんバスの生活の中での位置づけを集計した結果を図 4-15 に示す。

さんさんバスの生活の中での位置づけとして、「無いと大きく生活に支障が出る」が 47%、「やや生活に支障が出る」が 30%であり、さんさんバスが無くなると 77%の方に支障が出てしまう。

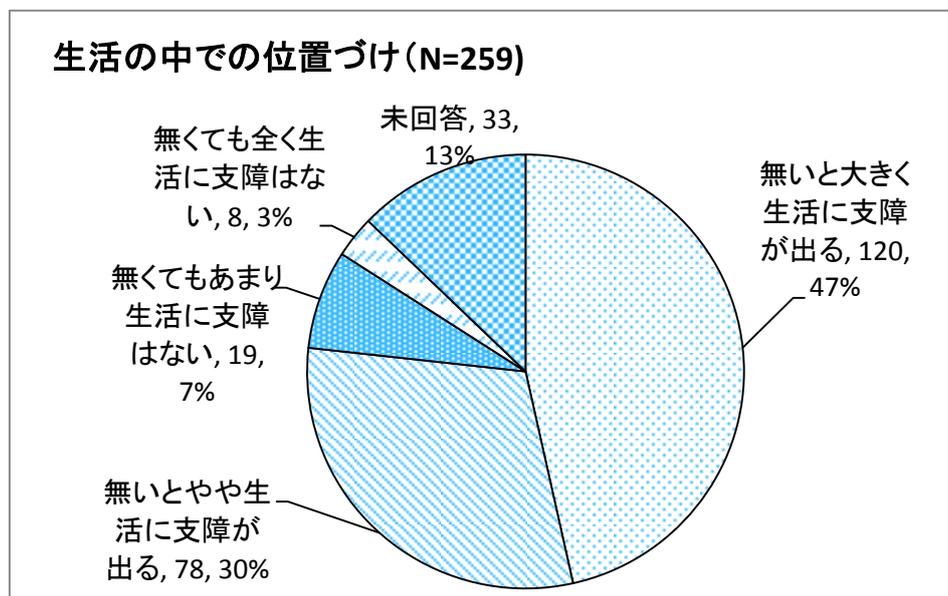


図 4-15 生活の中での位置づけ

4-3-3 利用満足度

各種運行サービスについて、利用満足度を調査した結果、「運賃」の満足度が最も高く、「運行ルート」、「バス停位置」、「運転手の対応」、「時間短縮始発便」の満足の割合も高い。一方、「運行間隔」と「電車との乗継」は不満が高い傾向にあり、「運行本数」については満足と不満が拮抗している。

- ・ 運行ルートは満足の割合が高い (満足 40.5%、普通 23.2%、不満 21.2%)
- ・ 運行本数は満足と不満が拮抗 (満足 28.2%、普通 22.8%、不満 29.3%)
- ・ 運行時間帯は満足と普通が拮抗 (満足 31.3%、普通 30.5%、不満 20.1%)
- ・ 運行間隔は不満の割合が高い (満足 25.1%、普通 25.9%、不満 31.7%)
- ・ 電車との乗り継ぎは不満の割合が高い (満足 12.4%、普通 10.8%、不満 19.7%)
- ・ 他のバスとの乗り継ぎは普通がやや高い (満足 6.9%、普通 9.7%、不満 5.8%)
- ・ 運賃は満足が高い (満足 68.0%、普通 12.7%、不満 5.4%)
- ・ バス停の位置は満足が高い (満足 53.5%、普通 18.6%、不満 10.9%)
- ・ 運転手の対応は満足が高い (満足 42.1%、普通 30.9%、不満 12.0%)
- ・ 時間短縮始発便は満足が高い (満足 32.0%、普通 29.0%、不満 10.4%)

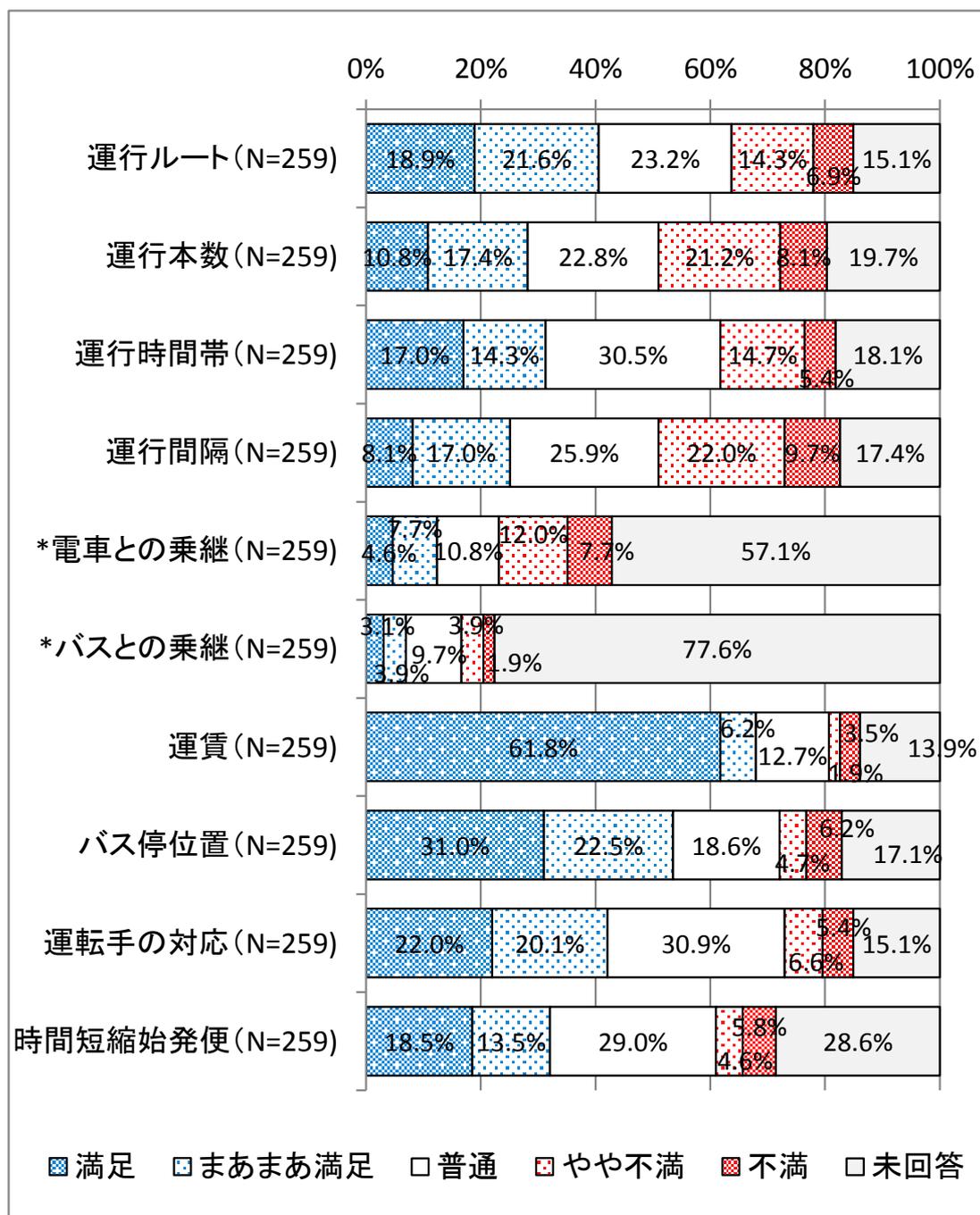


図 4-16 サービス別の満足度

* 「電車との乗継」「バスとの乗継」については、それぞれの手段との乗継経験がある方に限定して伺っている。

4-4 利用者意識の経年比較

今回の利用者意識調査の実施にあたっては、過年度の調査と同一の設問項目を一部設け、利用者の属性や意識について経年比較を可能としている。そこで、比較が可能な①利用者の属性、②利用実態、③生活の中での位置づけについて整理する。なお、経年別の差の検定結果をグラフタイトルに併記する。

4-4-1 利用者の属性（性別・年齢・職業）

性別の経年比較を図 4-17 に示しているが、男性 3 割、女性 7 割で大きな変化はない。

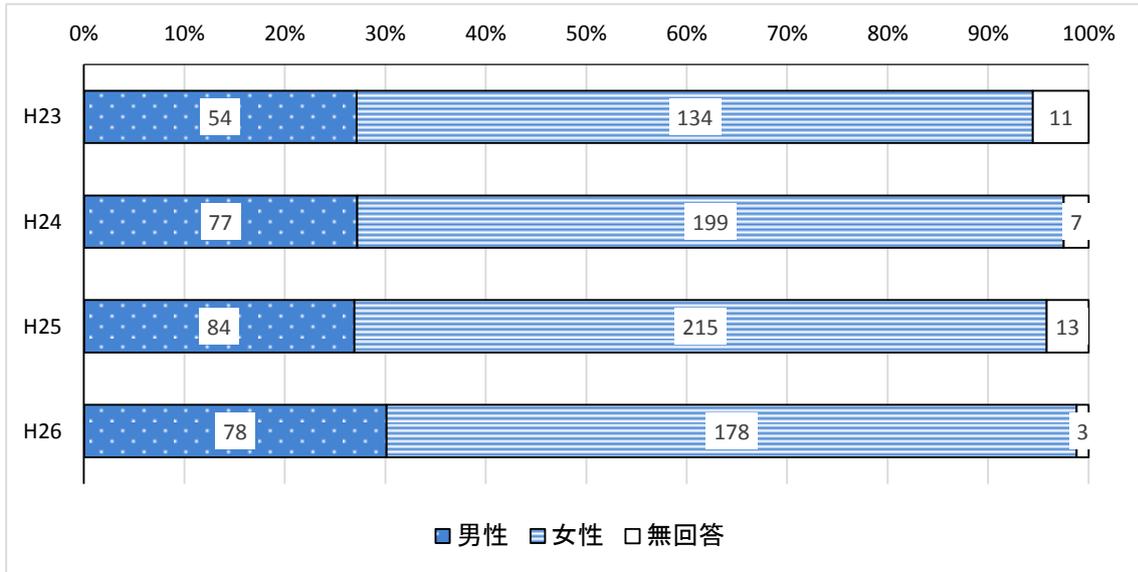


図 4-17 性別の経年比較

年齢の経年比較を図 に示しているが、極端な変化はみられない。しかし、平成 26 年は 65 歳以上の高齢者の割合が少なくなっている。

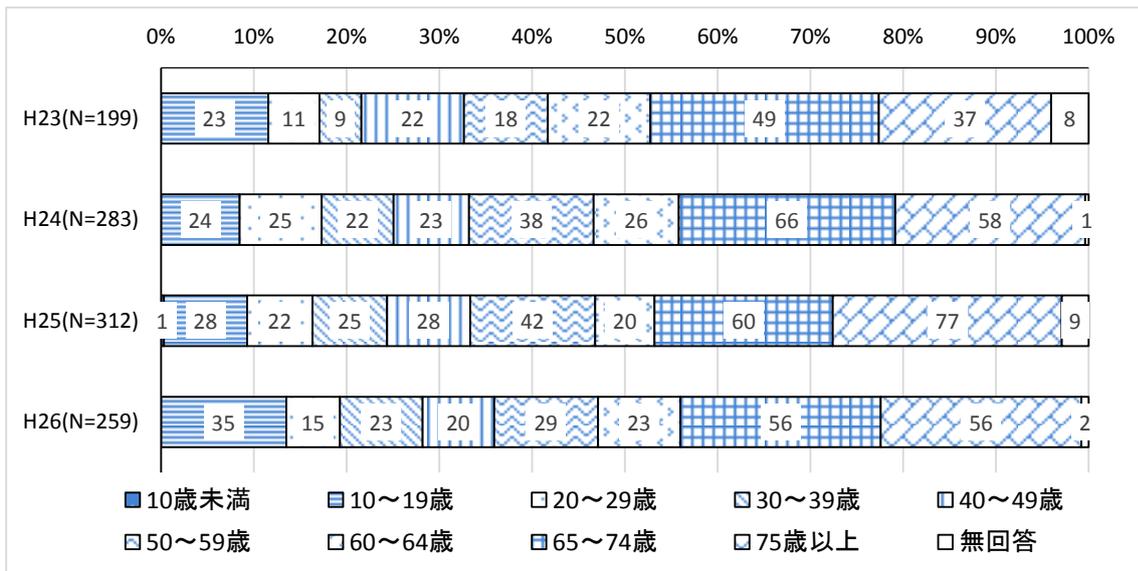


図 4-18 年齢の経年比較

利用者の職業の経年比較を図 4-19 に示す。年度別にみても大きな差はないが、昨年度に比べて「専業主婦」・「アルバイト・パート」の利用が増加し、「その他」の利用が減少している。

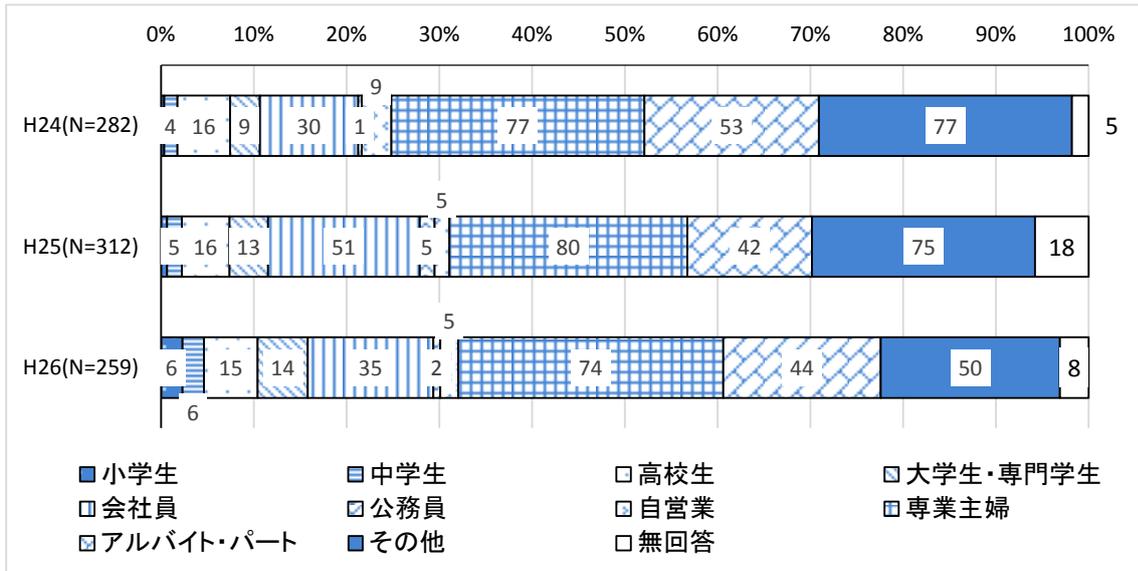


図 4-19 職業の経年比較

図 4-20 に利用者の免許及び自動車の保有状況を年度別に比較したものを示す。経年的な大きな差はみられないが、平成 26 年の「免許なし(送迎してもらえる)」の割合が相対的に増加している。

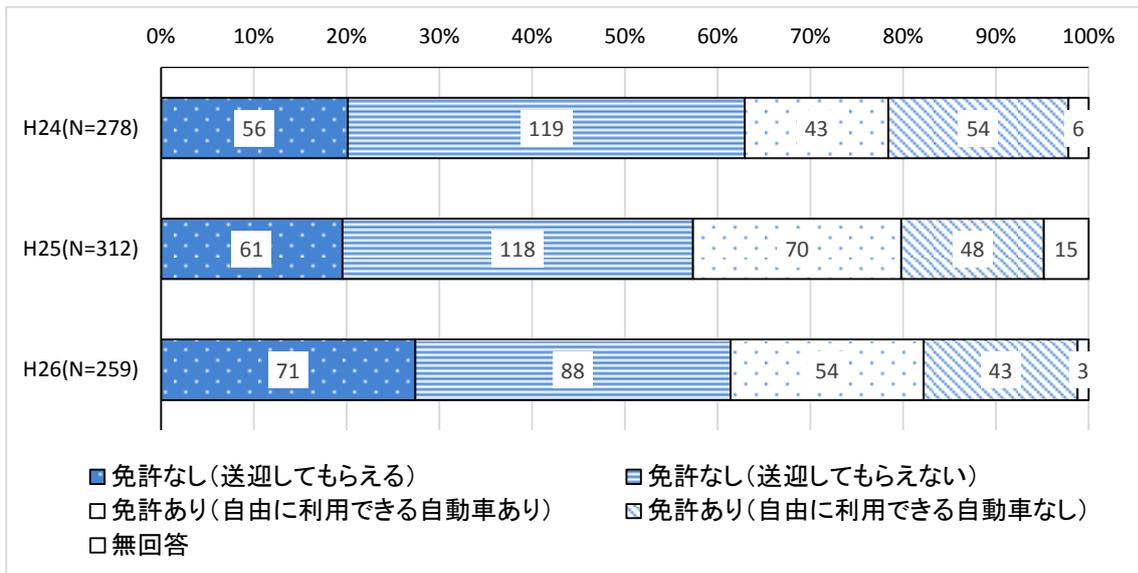


図 4-20 免許の保有状況の経年比較

4-4-2 利用実態

利用目的の経年比較を図 4-21 に示す。経年的に大きな差はみられないが、昨年度に比べて「訪問・私用」での利用割合が増加し、「通院・お見舞い」の割合が減少している。

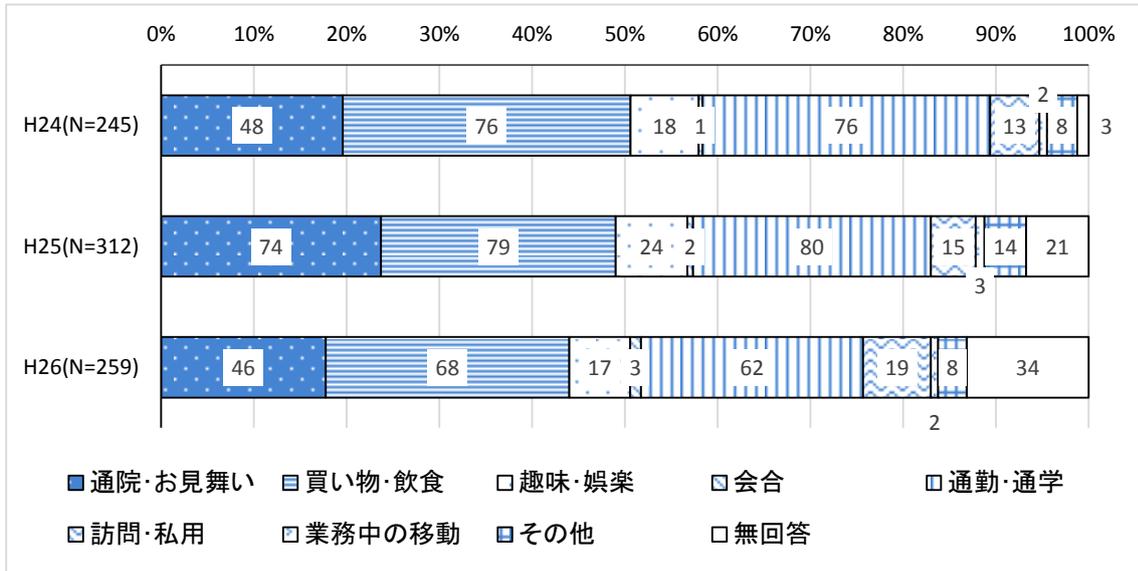


図 4-21 利用目的の経年比較

利用頻度を図 4-22 に示しているが、経年的に「週に 4、5 日」の割合が減少し、「週に 1 日ぐらい」「月に 2、3 日ぐらい」の割合が増加傾向にある。また、「年に数回」の割合が増加している。

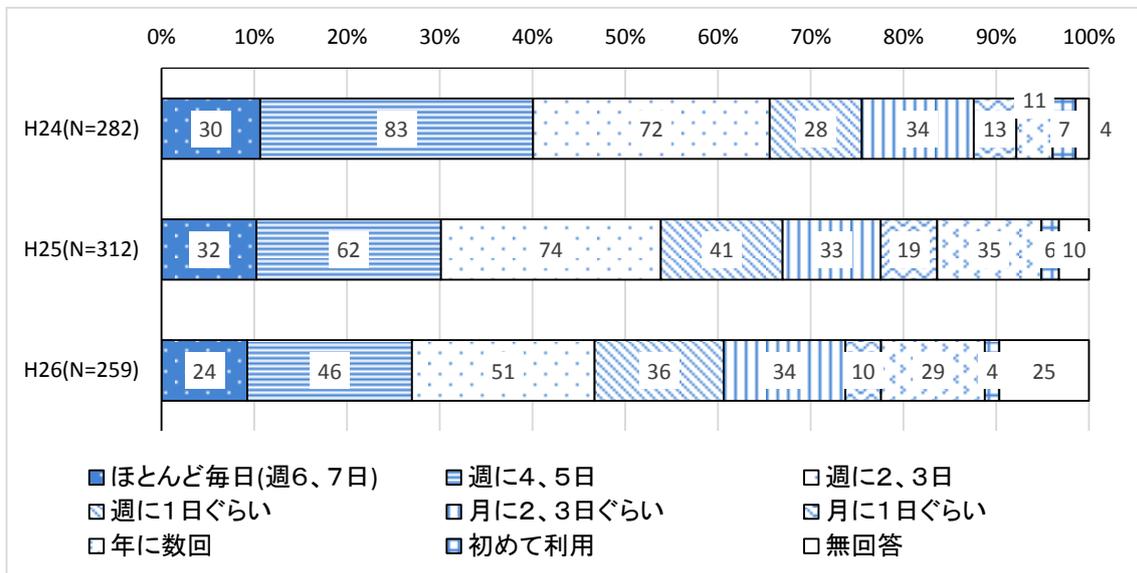


図 4-22 利用頻度の経年比較【有意水準 1%で有意差あり】

地域間移動の経年比較を図 4-23 に示す。経年的に大きな差はみられないが、昨年度に比べて「北部・北部」「北部・中部」「中部・北部」が減少し、「南部・北部」「南部・中部」「南部・南部」の割合が増加している。

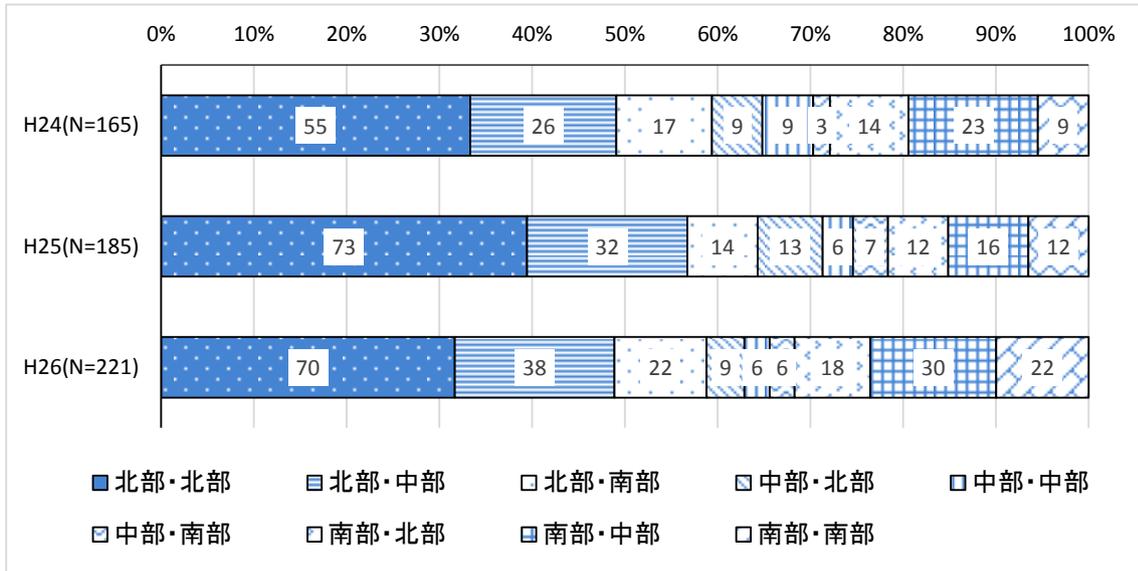


図 4-23 流動の経年比較

4-4-3 生活の中での位置づけ

生活の中でのさんさんバスの位置づけについて経年比較を図 4-24 に示す。H25 まで徐々に「無いと大きく生活に支障が出る」という回答の割合が減少していたが、本年度調査では増加に転じた。

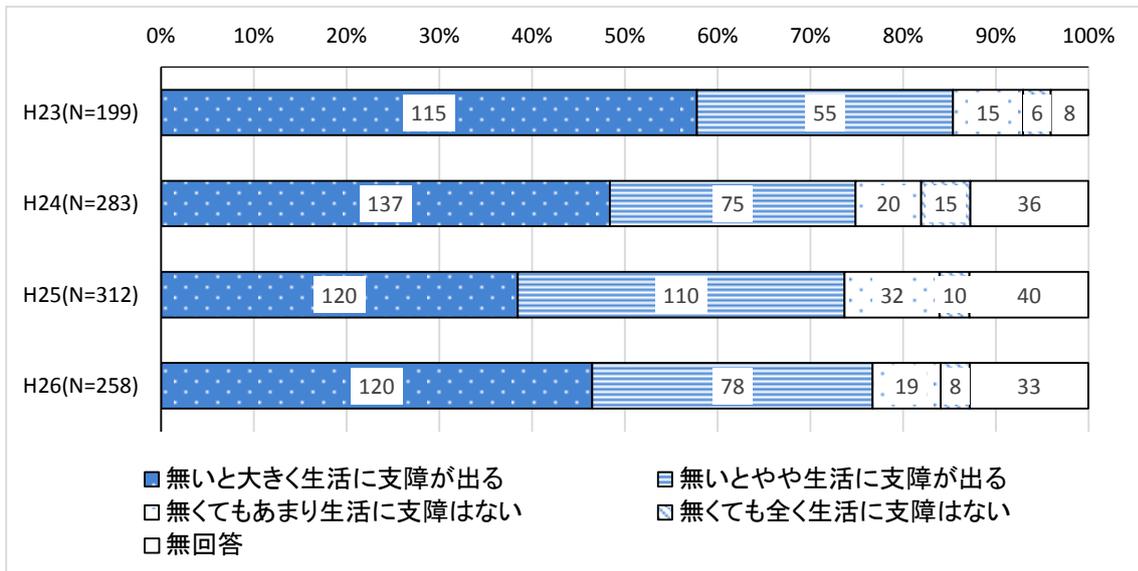


図 4-24 位置づけの経年比較【有意水準 5%で有意差あり】

4-5 さんさんバスの利用実態

4-5-1 利用頻度の増減

1年前と比較したさんさんバスの利用頻度の変化を伺った。集計結果を図に示す。

「変わらない」が38%で最も多いが、軽微な改編を行った1年前と比較して利用頻度が増えた方が33%、減った方が5%であり、3割程度の利用者の利用頻度が増えている。

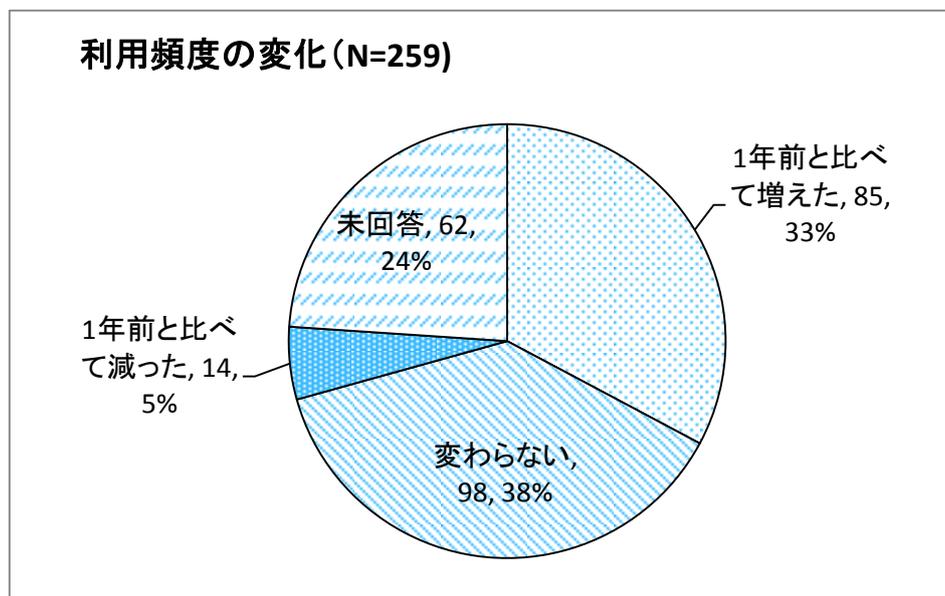


図 4-26 利用頻度の変化

利用頻度の増減に影響している要因を探るため、居住エリア・年齢・職業・さんさんバスの利用目的とのクロス集計を行った。集計結果を図 4-27～4-30 に示し、結果の要点を次に整理する。

- エリア別に利用増減に大きな差がみられない。また、利用が減った利用者の居住地を確認したところ、路線改編の影響が少ない地区に居住している。
- 属性をみると専業主婦やその他（高齢者）で、利用が増加したと回答した割合が高く、「通院・お見舞い」「買物・飲食」目的での利用者の利用頻度が増加した。
- 年齢別にみると、「50～59歳」「75～79歳」において、利用が増加したと回答した割合が高い。
- これらの年齢層の利用目的を確認した結果、「50～59歳」で利用が増加したと回答した12名の半数が「通勤」利用である。「75歳～79歳」では、利用が増加したと回答した17名の65%（11名）が通院目的での利用であったが、残りの35%（6名）の利用目的は「買物・飲食」である

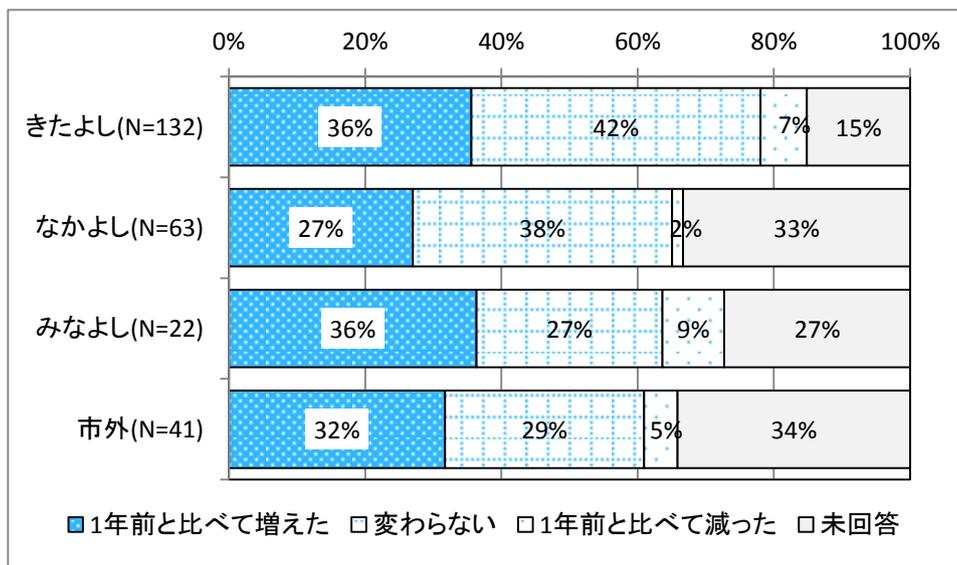


図 4-27 居住エリア別の利用頻度の増減

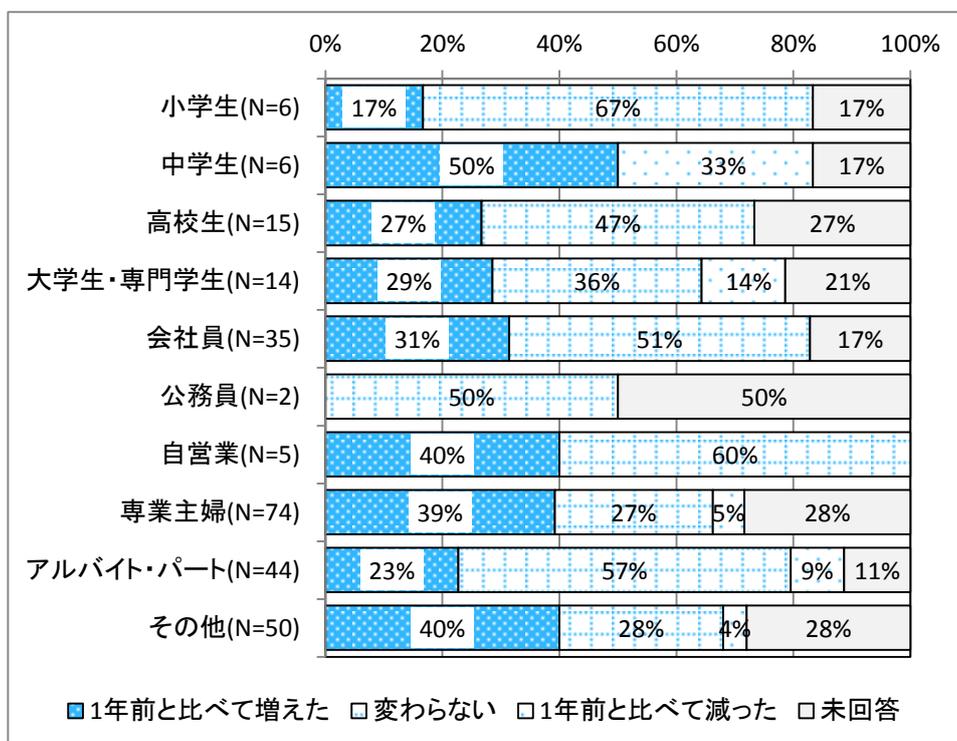


図 4-28 属性別の利用頻度の増減

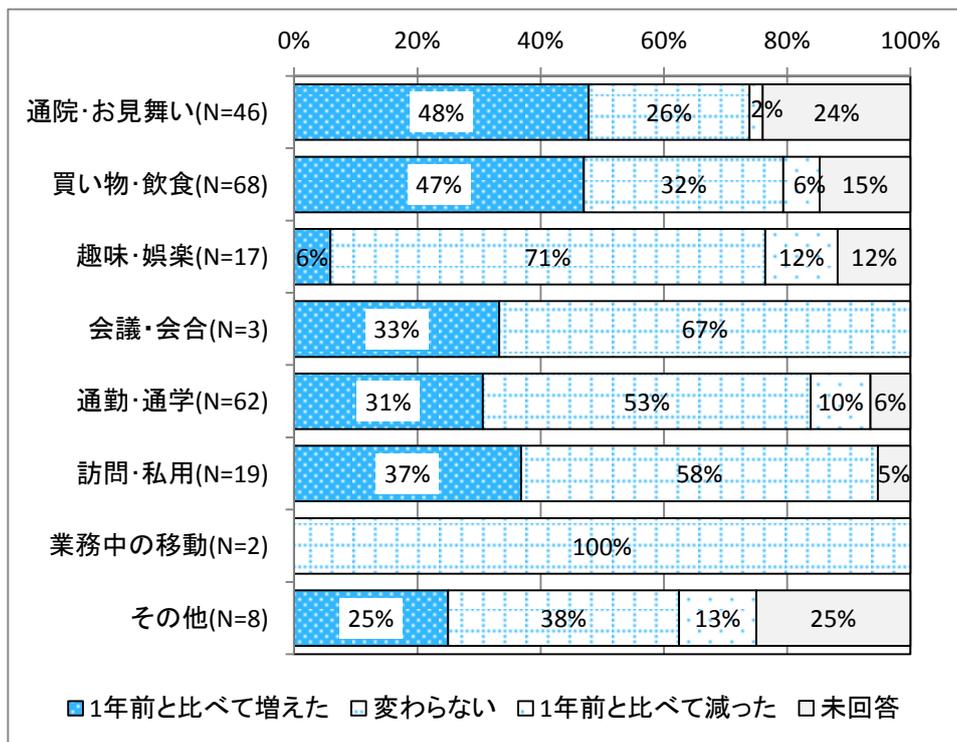


図 4-29 利用目的別の利用頻度の増減

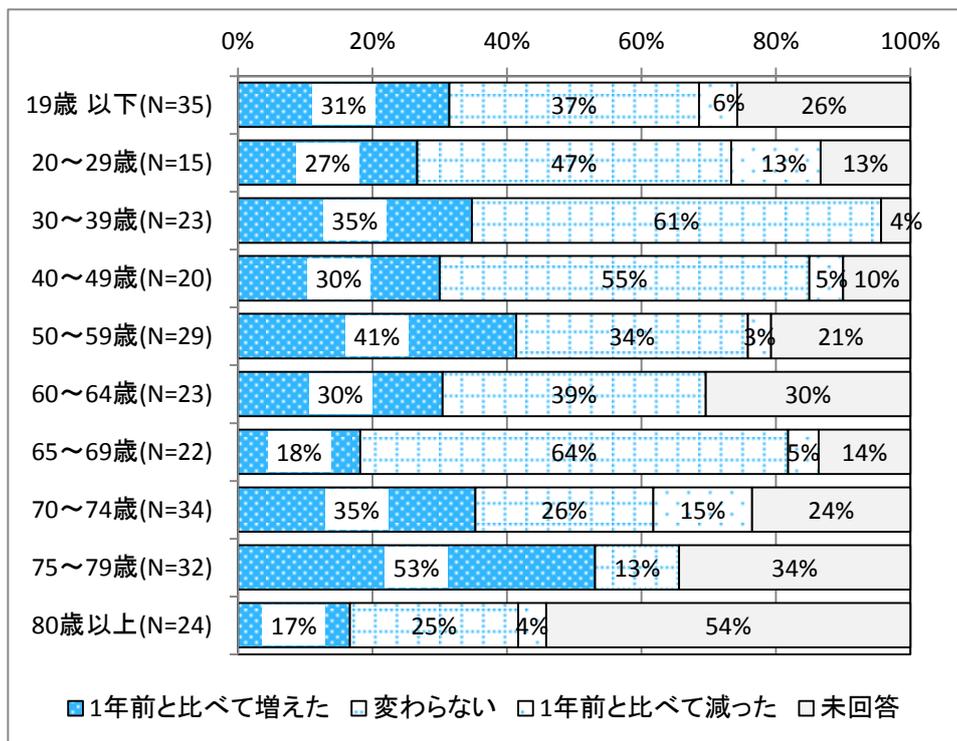


図 4-30 年齢別の利用頻度の増減

4-6 改編による新規利用者の属性・利用を開始した理由（キッカケ）

4-6-1 新規利用者の属性

各利用者の利用を開始した時期は、大々的な改編を行った H24.4 月以降から利用を開始した方が 10%、軽微な改編を行った H25.10 月以降からの利用者は 12%である。

昨年度実施した軽微な改編を行った「平成 25 年 10 月から」、大規模な改編を行った「平成 24 年 4 月から」、大規模改編を行う前の「平成 24 年 3 月以前から」の 3 分類で利用者属性を集計する。

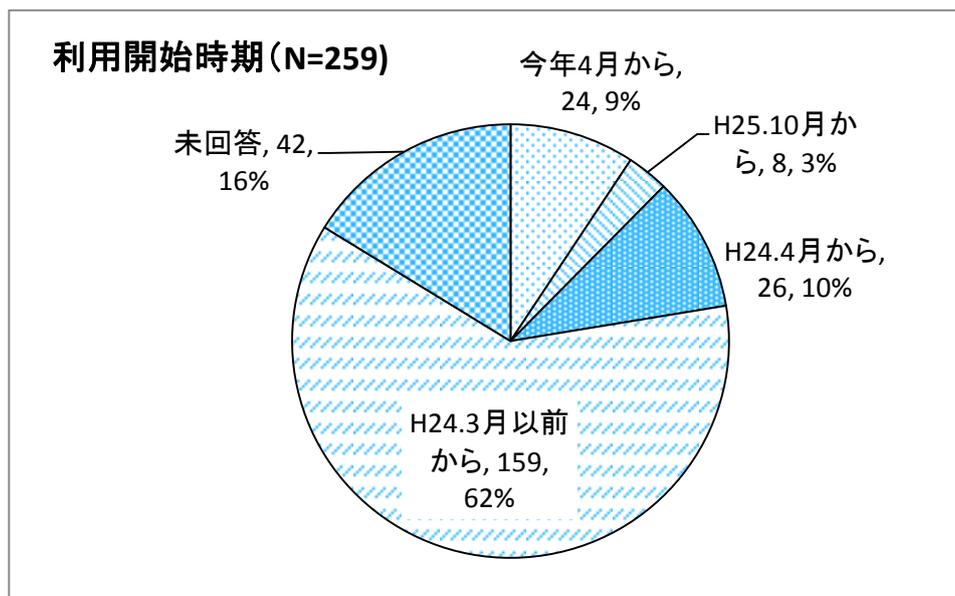


図 4-29 利用開始時期

4-6-2 利用を開始した理由（キッカケ）

さんさんバスの利用を開始した理由（キッカケ）として、4項目（生活の変化・バスの運行状況・自身の運転・その他）を設定し、それぞれについて詳細な理由10項目を選択する方式で調査を実施した。

本項では、理由を開始した理由の全体集計と、路線改編により利用を開始した利用者の属性を整理する。

【アンケート調査項目】

1. 市内への転入や進学など生活の変化があったから
 - ア. 市内に転入した
 - イ. 市内で転居した
 - ウ. 進学をした
 - エ. 就職・転職をした
2. バスの運行状況が変わったから
 - ア. 運行時間が変わった
 - イ. 所要時間が短くなった
 - ウ. 自宅・目的地の近くにバス停が新設
3. 自身の運転技術や資格によるため
 - ア. 免許証を返納した
 - イ. 運転が苦手・自信がない
 - ウ. もともと免許を持っていないから
4. その他

(1) 全体集計

利用を開始した理由（キッカケ）の集計結果を図 に示す。

設定した回答項目の中で最も回答件数が多い項目は「もともと免許を持っていない」であり、移動制約者の移動手段として運行されているさんさんバスの運行目的に合致している。次いで「市内に転居」「自宅・目的地の近くにバス停が新設された」ため利用を開始した利用者が多い。

しかし、その他の項目を選択した被験者も多かったため、その他の内容のカテゴリー分けを行った。その集計結果を表 4-5 に示す。また、その他の内容の多くはアンケート項目として設定した項目に該当するため、「生活の変化」「バスの運行状況」「自身の運転技術や資格」への該当項目と『その他』に分けて集計している。

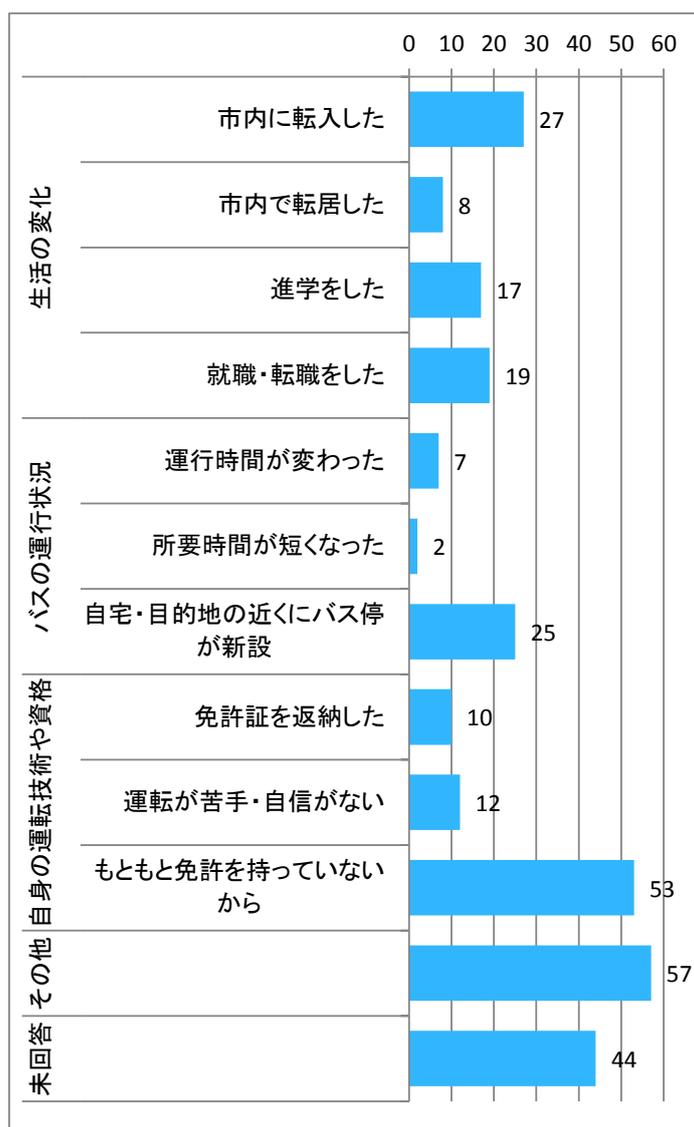


図 4-55 利用を開始した理由（詳細）

表 4-5 その他回答項目の 카테고리一分け

カテゴリー	回答者数	記載内容	回答項目
移動手段が無いため	9	高齢のため移動手段が無い(2名)	生活の変化 (n=11)
		自家用車の都合がつかない時(2名)	
		夫をなくし一人暮らしになったから	
		家族の転勤によりバス電車による移動のみ	
		免許はあるが車がない	
		自由に車を使えなくなった	
		車の買い換えの為新車納入待ち	
健康意識	1	車使用せずできるだけ歩行を心掛ける中で	
通勤手段の変更	1	電車通勤に変更した	
廃止代替手段	1	名鉄バスが廃止された後、さんさんバスができたので	バスの 運行状況 (n=10)
バス停が多くて便利	1	バス停が細かくあるので市内を移動するのに便利	
近くにバス停がある	2	近くにバス停があるから	
		以前は自転車通っていたがバス停が近くにあるので	
運賃低廉	1	運賃が安く便利だから	
目的地の駐車場	3	駅に安い駐車場がないので	
		会場の駐車スペースが少なかったから(2名)	
公共交通存続のため	1	公共的な交通手段を育てたいから	
市外からのアクセス	1	市外(保見団地)から便利	
子どもバス好き	3	子供がバスを好きのため(3名)	
子どもの利用	1	子供たちが自分で行ける(送り迎えなし)	
目的によって利用	20	買物・飲食(4名)、通院(3名)、通勤・バイト(6名)、駅利用(2名)、趣味娯楽(5名)、顧客訪問(1名)	
一時的な利用	4	怪我をして運転ができない状態の為	
		怪我をして自転車で通学できなくなったので	
		一時滞在、見舞い看病の為	
雨の日に交通手段がないから			
未回答	8	—	未回答

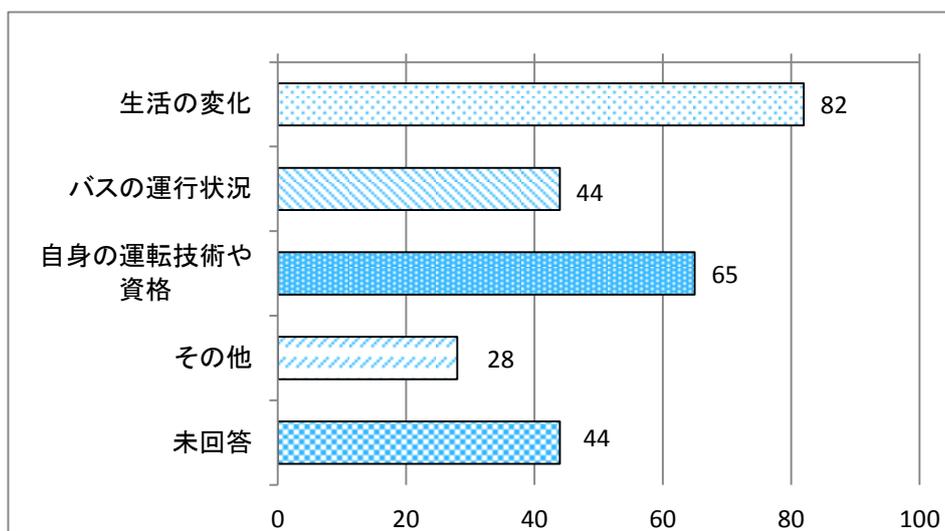


図 4-56 利用を開始した理由 (その他振り分け後)

4-7 さんさんバスの効果・今後の施策について

4-7-1 「住みやすさ」分析

「さんさんバスが運行されていることによって生活環境が向上し、住みやすい居住環境の創造につながっているのではないか。」というさんさんバス運行の効果の仮説を検証するため、さんさんバス利用者が感じている住みやすさについて調査した。

平成 25 年度の行政評価に関するアンケート調査で実施された「住みやすさ」調査結果と併せて、今回調査の比較・普段の利用状況別・バス停までの距離帯別・免許保有状況別に「住みやすさ」を集計した結果を図 4-62 に示す。

集計結果の特徴を次に整理する。

- 平成 25 年度の行政評価の調査結果と今回調査の総計と比較すると、今回調査の「大変住みやすい」が 3 ポイント高い。
- 普段の利用状況別にみると、「ほとんど毎日利用している利用者」・「月 2・3 日ぐらい」で「大変住みやすい」の回答割合が高くなっている。
- バス停までの距離が「200～300m」帯にお住まいの利用者で、「大変住みやすい」「どちらかといえば住みやすい」の回答割合が高い。
- 免許の保有状況別にみると「免許なし／家族などに送迎してもらえる」で「大変住みやすい」の回答割合が高い。一方で、「免許なし／家族などに送迎してもらえない」利用者が住みにくいと回答している結果も特徴的である。

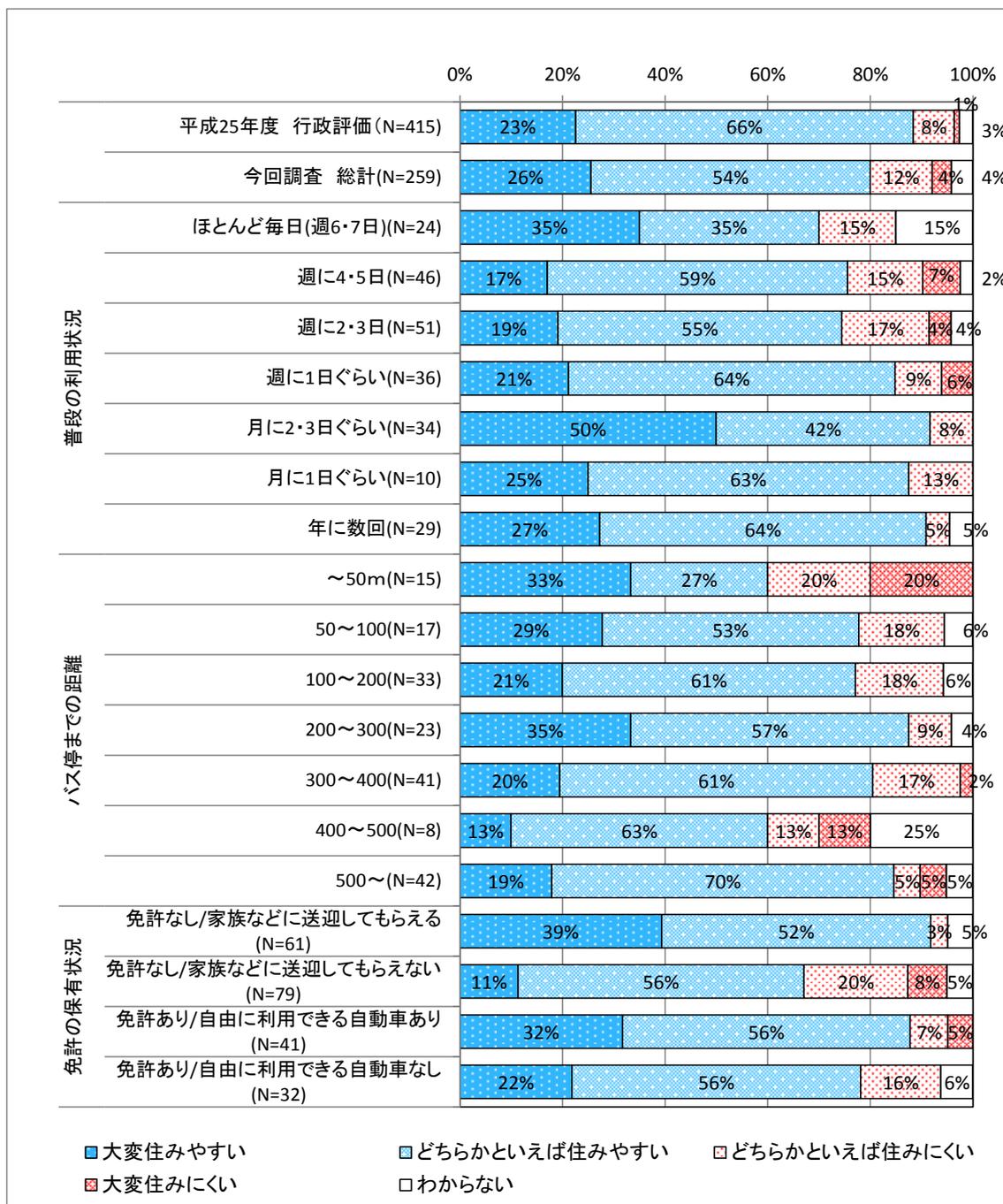


図 4-62 住みやすさのクロス集計結果

4-7-2 今後の施策に関する意識

今後の運営に向けて、今後の施策に関する意識を伺った。調査した項目は、①所要時間・本数の改善意向、②運賃や税金での負担の関係、③支払負担額の3項目である。

まず、①所要時間・本数の改善意向については、「さんさんバスの運行目的・所要時間が長くなる理由は、公共施設や病院、商業施設へ行くための路線として考えています。そのため、所要時間が長くなるとともに、本数が限られています。路線の改善について、あなたの考えをご回答下さい。(1つに○)」との問いに対して、6つの回答項目を設定して調査した。集計結果を図 4-63 に示す。

路線の改善意向は、「現状のままでよい」と回答した方が最も多い。また改善策の中では、「料金を高くして本数を増やす改善」を選択した回答者が多い。

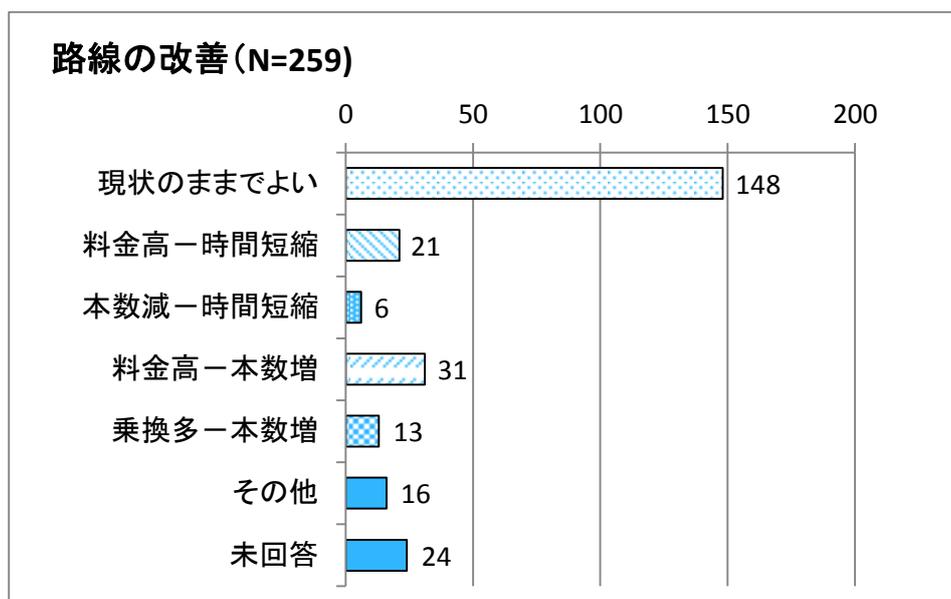


図 4-63 路線改善への利用者意向

利用者意識調査の結果（まとめ）

属性

- 回答者は、性別では「女性」が70%を占める。各年代約10%程度の回答割合であり、65歳以上の高齢者が42%であった。

免許を持ってない方の利用が61%であり、そのうち家族などに送迎してもらえない方が55%（全体の34%）である。

利用状況・利用満足度

- 買物・飲食が26%で最も多く、通勤・通学（24%）、通院・お見舞い（18%）の順に多い。昨年度に比べて「専業主婦」・「アルバイト・パート」の利用が増加し、「その他」の利用が減少している。
- さんさんバスの生活の中での位置づけは、「無いと生活に支障が出る」という回答が7割以上を占めている。
- 今年度調査と昨年度調査の満足度を比較すると、全体的に満足度が低く、特に「運行ルート」の不満割合が高い。
- 「さんさんバスが無くても生活に支障が出にくい方」、「H25.10月から利用を開始した方」であり、さんさんバスの対象（運行目的）としている高齢者や免許をお持ちでない方は満足と回答している傾向にある。

利用開始時期と利用目的・普段の利用状況

- 「H25.10月から」利用を開始した方々は、「通勤・通学」の割合が最も高いが、普段の利用状況は「月に2・3日ぐらい」と「月に1日ぐらい」の割合が高い。
- 「H24.4月から」利用を開始した方々は、特徴的な利用目的がみられないが、普段の利用状況は「週2・3日ぐらい」や「年に数回」利用する割合が高い。

利用を開始したキッカケ

- 「もともと免許を持っていない」であり、移動制約者の移動手段として運行されているさんさんバスの運行目的に合致している。次いで「市内に転居」「自宅・目的地の近くにバス停が新設された」ため利用を開始した利用者が多い。
- バス改編が利用開始のキッカケとなった利用者
 - ✓ 60歳代以上が多い傾向
 - ✓ 「専業主婦」「アルバイト・パート」「その他」が多い傾向
 - ✓ 「買物・飲食」で利用している方が多い傾向
 - ✓ 一週間に1～3回利用している方が多い傾向
 - ✓ さんさんバスが無いと生活に支障が出てしまう方が多い傾向

「住みやすさ」分析

- 自動車などを利用できる世帯であっても、市内広域に運行されているさんさんバスをいつでも選択できる（時々出かける際の移動手段として利用できる）市民の「住みやすさ」に影響をもたらしている。

今後に向けて

- 利用実態からも明らかなように、利用者数が着実に伸びてきている。また利用者アンケートの改善意向を踏まえても、今後は大幅な改編は行わず、現行路線の利便性を更に向上すべく利用促進策を検討・実施すべきである。その一つとして、自由意見でも多く挙げた「運転手のマナー」への対応が欠かせない。交通事業者と協働して、運行時の課題などを運転手からヒアリングするとともに、乗車時の快適性向上・公共交通としてのサービス向上に努めるべきである。
- 継続的な調査により、満足度が経年的に変動する傾向が明らかになった。これらは、利用者属性毎に満足度の感じ方が異なること、経験年数による変動も要因であると考えられる。今後、満足度を評価指標として活用する際は、さんさんバスで対象（運行目的）としているターゲットをより明確にし、それらの対象者の意向を確認できるような工夫が必要である。（現在は移動制約者の移動手段（福祉バス）として運行しているが、対象者として想定している被験者群をより明確にし、それらの被験者の満足度を確認する。など）
- さらに、利用者拡大の方法としては、利用者が少ない「中部地区（なかよし）」や「南部地区（みなよし）」など対象地域を絞り、利用促進の検討の機会を創出しながら、地域住民との協働体制のもと利用促進策を展開していくことも重要であると考えられる。（北部地区以外は、サンプル数が少なく意見が限られる傾向にある）