

西日本ジェイアールバス若江線における沿線地域住民 および利用者の路線認識と評価

岩谷 恭 弥*

キーワード：公共交通，路線認識，年齢差，沿線地域住民，西日本ジェイアールバス若江線

I. はじめに

1. 研究の背景と研究目的

地方における公共交通，特に乗合バス事業を取り巻く経営環境は，モータリゼーションや少子高齢化などの影響により厳しさを増している。こうしたなか，多くの乗合バス事業者は，経営の安定化や再建のため，分社化や経営分離などを進めてきた（土谷2009）。また，2000年代初頭の大幅な規制緩和と補助制度の変更により，特に中山間地域における事業撤退や，市町村内にて完結する路線のコミュニティバス・デマンドバス化が相次いだ（田中2009）。

こうしたなか，土谷ほか（2012）はひたちなか市のコミュニティバスを対象に，武市（2002）は高知県の過疎地域における路線バスを対象に，乗合バスにおける利用実態を明らかにした。これらの研究では，調査の実施日に対象となる交通機関を利用した者のみを研究対象としており，非利用者については除外されている。しかしながら，土谷（2011）によれば，非利用者であっても，公共交通の沿線に居住している以上は，公共交通の潜在的な利用者となる可能性が高いと評価している。また，埼玉県滑川町のバス停留所周辺住民を対象に，乗合バス交通の利用意識を明らかにした山田ほか（2019）は，非利用者を含め，より微細な地域単位に絞った視点が必要であり，住民の利用意識改善のための積極的な行動が，行政，交通事業者，企業，住民など地域社会全体に求められると指摘している。

このように，公共交通の利用意識および利用実態に関しては，利用者や沿線地域住民に特化する形で数多く論じられ，利用者と非利用者を含めた沿線地域住民の，乗合バス路線そのものに対する認識と評価はこれまで明らかにされていない。そこで路線そのものに対する認識と評価を明らかにし，今後の課題を考察することで，公共交通に対する利用意識の改善に関する検討につながるの

ではないかと考える。

また，これまで交通弱者のアクセシビリティ問題に関し，富山市の交通政策を事例とした秋元（2014）の研究をはじめ，多くの研究では高齢者に焦点が当てられてきた。一方で免許を持つことができない世代である若年層に焦点を当てた研究は管見の限り見当たらなかった。そこで，交通弱者のなかでも免許を持つことができない世代にも焦点を当てる必要もあるのではないかと考える。

本研究はこのような視点から，滋賀県高島市今津町と福井県小浜市を結ぶ西日本ジェイアールバス若江線（以下，若江線）を対象として，交通弱者のなかでも免許を持つことが許可されていない高校生を含む10代の公共交通に対する認識と意識に焦点をあて，20代以上のそれと対比させ，住民および利用者の若江線に対する需要や意見，評価を明らかにし，今後の課題を考察することを目的とする。

研究は以下の手順で進める。まず，若江線の沿線環境を把握するため，2016年8月にバス車両停留所（以下，停留所）の設置・整備状況および沿線の土地利用・施設等設置状況について調査を実施した。この結果をもとに，地域に対し若江線が公共交通としてどのようなサービスを提供しているのかを明らかにする。次に，路線維持の視点からひたちなか海浜鉄道の利用者を対象に路線の利用実態と公共交通を用いた移動行動について明らかにした土谷（2013）および土谷ほか（2013）を参考にアンケートを作成し，2017年3月から5月にかけて沿線自治体である福井県小浜市，福井県三方上中郡若狭町，滋賀県高島市に居住および通勤・通学している方を対象にアンケートを実施した。これにより若江線に対する沿線地域住民および利用者の認識と評価について明らかにする。以上の結果と回答者の要望を踏まえ，課題について考察する。

なお，本稿における認識とは，沿線地域住民および利用者における，対象路線の概要と対象路線において実施

* 立正大学大学院地球環境科学研究科

されている利用促進やまちおこしのための取り組みへの認識を指す。また評価とは、沿線地域住民および利用者が持つ、対象路線に対する問題意識、および今後に関する展望・要望のことを指す。

福井県若狭地域は、小浜市を中心として、大飯郡高浜町、おおい町、三方上中郡若狭町上中地域（旧遠敷郡上中町）の1市3町で構成される地域である。近年では2015年4月24日に小浜市および若狭町が日本遺産「海と都をつなぐ若狭の往来文化遺産群～御食国（みけつく）に」若狭と鯖街道～」に認定されたことや、小浜市の道の駅若狭おばまを中心とした「道の駅」、御食国若狭おばま食文化館を中心とした「海の駅」、つばき回廊商業棟跡地および旭座を中心とした「まちの駅」の3駅連携構想と小浜西組重伝建地区の連携による、『小浜市観光まちづくり計画－歴史と伝統が織りなす「まちなか回遊」感動おばま創造プロジェクト－』を受け、京阪神方面からの観光客も増加し、近江今津駅でのJRバス若江線待機列が平日でも駅改札口辺りまで伸びるなど、公共交通を利用した訪問者の増加もみられる。

本稿では、滋賀県北西部の近江今津駅から上中駅を経由し福井県若狭地域の小浜駅に至る路線である西日本ジェイアールバスの運行する若江線を研究対象とする（第1図）。路線の特徴として、JR湖西線とJR小浜線を結ぶバイパス路線であり、沿線地域住民の利用もさることながら、近江今津・上中間あるいは近江今津・小浜間を乗り通す利用も多いことが挙げられる。本路線の開業は、1922年公布の改正鉄道敷設法により予定線に組み込まれた「国鉄若江線」計画に端を発する。1937年に鉄道建設に先行する形で自動車路線「国鉄バス若江線」として開業した（大津市歴史博物館，2015）、鉄道先行路線である。

1. 高島市今津町区間

弘川口ー上蘭生停留所区間においては、乗合バスは集落地内を通過する国道303号線を走る。ざぜん草前停留所付近に座禅草群生地が、梅原口停留所付近に今津総合運動公園、箱館山スキー場が立地している。しかしながら前者の知名度は低く、後者は自家用車で訪れる利用者が大半であるため、若江線を利用して当地を訪問する利用者はほぼ皆無であると考えられる。

60

町上中地域を結ぶ水坂峠^{みさか}を抜ける山間部である。この区間には鯖街道の要衝であった保坂地区^{ほうざか}を除き集落は少なく、そのほとんどが林野または自衛隊饗庭野演習場^{あいばの}となっている。そのため沿線に立地している、工場等への通勤者、障害者支援施設の利用者、点在する一軒家の住民のための停留所が複数存在している。また近年、乗合バスが走行する国道303号の道路整備が進められ、屈曲や狭隘な区間がバイパス改築されてきた。このため、ルート変更や、利用者のいない停留所の廃止などが実施されてきた。

2. 三方上中郡若狭町区間

天増川口－瓜生口停留所区間は、鯖街道の要所であった熊川宿を経由する。2014年に日本遺産に認定されて以降、特に来訪者が増加の傾向にある。京阪神方面から若江線を利用する来場者も少なくない。またこの区間に居住する中学・高校生は、通学に若江線を使用しており、朝夕は福井県内の区間がスクールバスとしての役割も果たしている。

瓜生口－若狭大森停留所区間は、2016年3月の経路変更により、瓜生経由と仮屋経由に系統分割されることとなった。本来、この改正で全便仮屋経由となる予定だったものが、瓜生地区の住民運動の結果、仮屋経由と瓜生経由で系統をそれぞれ分割し、さらに停留所を増やすことで合意、路線を維持することとなった²⁾。

若狭大森－天徳寺停留所区間は、若狭町上中地域の中心市街地となっており、若狭町役場および公共施設の周辺や、上中駅などを經由する。また、上中地域を代表する観光地である、瓜割の滝付近も經由する。

天徳寺－平野口停留所区間は、若狭町上中地域と小浜市をつなぐ郊外区間となっており、いくつかの集落と田園風景が続く区間となっている。

3. 小浜市区間

平野口－湯岡橋停留所区間は、小浜市遠敷地域の中心市街地となっている。このため、沿線にはロードサイド型の商業施設が数多く立地し、住宅も多い。

湯岡橋－小浜駅停留所区間は、国道27号から外れ、小浜駅に向かう区間である。小浜駅前には中心商店街が北向きと北西向きに2本伸びているが、若江線は駅から東方向に路線が設定されているため、これを通らない。沿線にも駅から郊外部にかけて商業施設や工場等が複数立地しているが、これらと住宅地の境界部まで停留所が設置されていない。

Ⅲ. 若江線沿線地域住民と利用者の認識

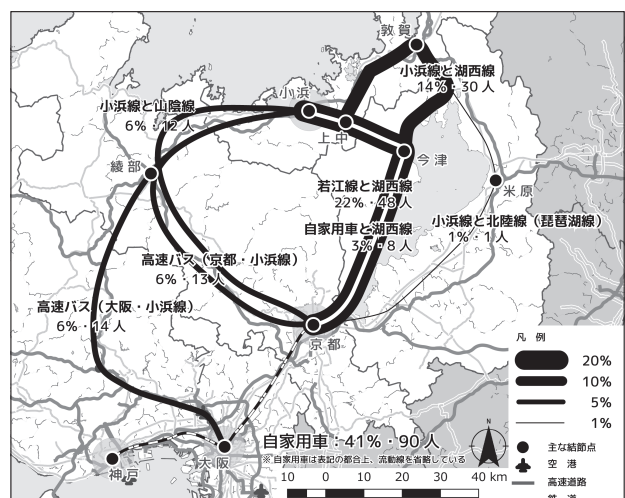
1. 調査対象者とその属性

アンケート調査の結果、224件の回答を得られた。回答者の性別は、男性が49%、女性が51%であった。また、回答者の年齢構成をみると、10代が175名と回答者全体の78%を占める結果となった。回答者の免許保有率をみると、10代は免許取得年齢の関係から1名を除き全員が未取得である。20代～60代は、回答者全体の20%である45名から回答を得たが、そのうち99%が免許を保有していると回答した。自動車運転免許の高齢者講習が必要となる70代以上の回答者は3名であったものの、うち1名が自動車運転免許を返納済み・なしと回答した。

回答者における、京阪神・若狭地域間の主な移動手段を第2図に示した。公共交通のみで移動する回答者が53%である118名であるのに対し、自家用車と公共交通を併用して移動する回答者が4%である8名、自家用車のみで移動する回答者が40%である90名となった。

2. 10代の回答者の路線認識

10代の回答者における若江線に対する認知度は第3図に示した。認知度は回答者の主観により、「よく知っている」「ある程度知っている」「聞いたことはある」「あまりよく知らない」「全く知らない」の項目からの選択式とした。この結果、「よく知っている」または「ある程度知っている」を選択した回答者は27%にとどまり、「あまりよく知らない」または「全く知らない」を選択した回答者が67%となった。また、「あまりよく知らない」または「全く知らない」ものの路線を利用したことのある回答者が10%と少なからずいることも明らかと



第2図 回答者の京阪神・若狭地域間における主な移動手段（調査結果、基盤地図情報より作成）

なった。このことから、10代の回答者においては、若江線に対する認識が薄い、または皆無であるということが伺える。

10代の回答者のなかで、実際に若江線を利用したことがある者は、34%にあたる60名であった。利用者の利用頻度を第4図に、利用目的を第5図に示した。10代の回答者は、年間1～2回若江線を利用するにとどまっており、遊興や食事あるいは観光や旅行、街でのショッピングを主目的とした、非日常的な利用が中心であることが明らかとなった。また、回答者の主な利用理由としては、ほかの交通手段がないため利用しているといった回答が圧倒的に多く71%を占めた（第6図）。利用者が消極的な利用理由のもと路線を利用していることがわかる。

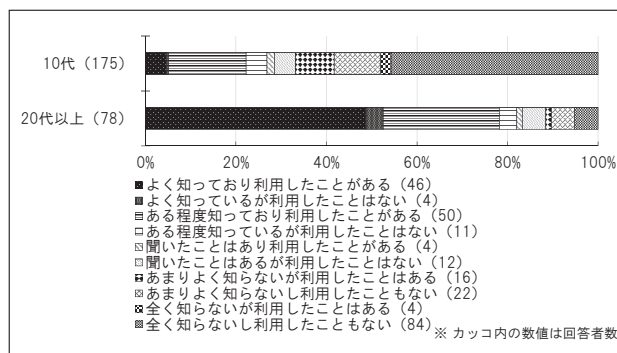
一方、若江線を全く利用したことのない回答者は、路

線の非利用理由として、そもそも路線の存在を知らなかった（34%）、ほかの交通手段がある（29%）、バスで移動しようと思わない（14%）という項目を主に挙げている（第7図）。非利用者の乗合バスに対する否定的な認識や、認知不足があることがわかる。

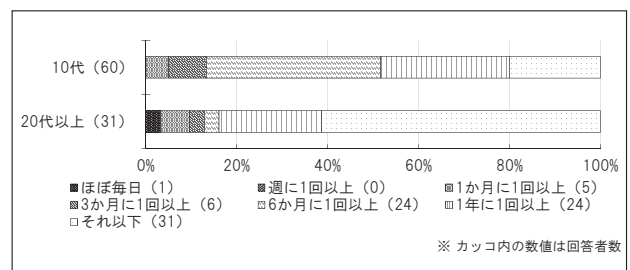
3. 20代以上の回答者の路線認識

20代以上の回答者における若江線に対する認知度は、10代同様第3図に示した。この結果、「よく知っている」または「ある程度知っている」を選択した回答者が82%を占め、そのほとんどが路線の存在を認識していることが明らかとなった。

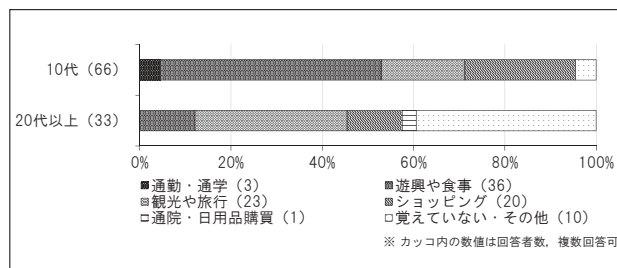
20代以上の回答者のなかで、実際に若江線を利用したことがある者は、63%にあたる31名であった。利用者の



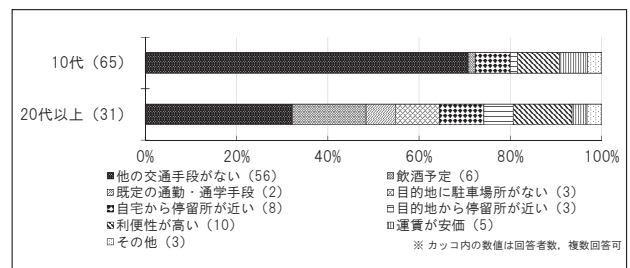
第3図 若江線に対する認知度
(調査結果をもとに作成)



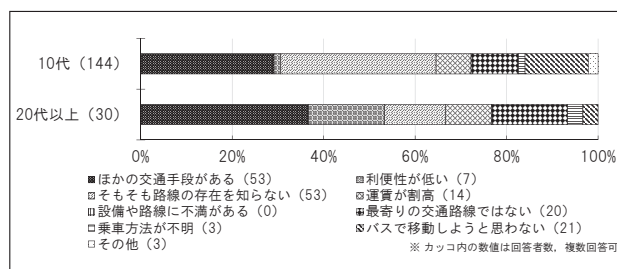
第4図 若江線利用者の利用頻度
(調査結果をもとに作成)



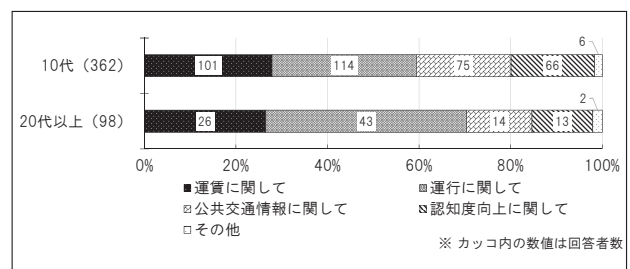
第5図 若江線利用者の利用目的
(調査結果をもとに作成)



第6図 若江線利用者の利用理由
(調査結果をもとに作成)



第7図 若江線非利用者の非利用理由
(調査結果をもとに作成)



第8図 若江線に対する要望や意見
(調査結果をもとに作成)

利用頻度と利用目的をそれぞれ10代同様第4図、第5図に示しているが、20代以上の回答者は年1回に満たない利用頻度で、観光や旅行を目的とした非日常的な利用が中心であることが明らかとなった。また、回答者の主な利用としては、10代同様ほかの交通手段がないため利用している回答者も32%と多いが、運転者の飲酒予定による利用や、利便性が高いと評している回答も少なからずある（第6図）。20代以上の利用者においても、利用者が消極的な利用理由のもと路線を利用していることが伺える。

若江線を全く利用したことのない回答者は、路線の非利用理由として、ほかの交通手段がある（37%）、利便性が低い（17%）という項目を主に挙げている（第7図）。また、若江線が最寄りの交通手段ではないと考えている

回答者も17%と比較的多い。こちらも非利用者において乗合バスに対する否定的な認識があることがわかる。

4. 回答者の路線に対する要望と意見

利用者・非利用者に関わらず、回答者の若江線に対する要望や意見を第8図に示した。10代においては、運賃に関する要望（運賃を安くしてほしい、お得な乗車券を発売してほしいなど）が28%、運行に関する要望（運行本数を増やしてほしい、終発時間の繰り下げ、始発時間の繰り上げ、経由地を増やしてほしいなど）が31%、路線の案内や公共交通情報に関する要望（分かりやすい路線図がほしい、沿線の案内地図が欲しい、バスロケーションサービスを整備してほしいなど）というのが21%となった。また、路線の認知度向上に関する意

第1表 回答者の路線に対する要望と意見

肯定的な意見		
20代以上	利用者	快適なバスが導入されている様子なので、今後積極的に利用したい。
20代以上	利用者	地域の高齢化と高齢者の運転問題を考えても、若江線は維持していくべきである。
否定的な意見		
10代	利用者	乗合バスの運賃支払い方法が分かりづらい。
10代	利用者	普段使っていたが、路線名を知らなかったため、どの路線のことか分からなかった。
10代	非利用者	高齢者のため需要は高いと思うが、若者は車があるので必要ないと思う。
20代以上	利用者	ダイヤ数と運賃の高さを考えると、高齢者以外は自家用車を使用する機会が多いと感じる。
20代以上	非利用者	若江線だと1時間かかるところが、自家用車だと35分程度のため、自家用車に乗る人にとってはメリットが少ない。ただ、地域の足であるため、維持は必要。時短になるのであれば利用したい。
20代以上	非利用者	自家用車で移動の方が利便性が高いため使用したいと思わないが、今後高齢になるなどした場合に使用するかもしれないため、維持してほしい。
改善・要望		
10代	利用者	頻繁に利用するため、もう少し運賃が安いと助かる。
10代	利用者	分かりやすい案内が欲しい（バスの乗り方・周辺案内問わず）。
10代	利用者	JRとの連絡割引きっぷを発売してほしい。
10代	利用者	1時間に1本しかないのに経由が1時間ごとに変わるため、実質2時間待つことになり大変不便で困っている。
20代以上	利用者	京都まで通学に使えるダイヤ・運賃にしてほしい。
20代以上	利用者	乗車時間が長いため、車内にトイレを設置してほしい。
20代以上	非利用者	乗車時間が長いため、乗り心地の良い車両でないと身体が疲れてしまう。
その他		
10代	利用者	若江線の細かいところまで詳しく知りたい。
10代	非利用者	もっと若江線のPRをするべきだ。
20代以上	利用者	積雪による通行止めや落石、道路の屈曲が心配。
20代以上	非利用者	まずは道路の改善を行ってほしい。

（調査結果をもとに作成）

見（地元住民への路線周知の徹底、観光客等への路線周知の徹底、若江線のイベントを実施してほしい、親しみやすいキャラクターの設定など）も多くみられ、18%となった。また、20代以上で見ると、運賃に関する要望が27%、運行に関する要望が44%、路線の案内や公共交通情報に関する要望が14%、路線の認知度向上に関する意見が13%となった。

回答者の自由記述に関しては第1表に示した。運行に関する要望では、20代以上の方がより多く要望を持っていることが明らかとなった。1時間に1本の乗合バスに瓜生経由と仮屋経由の2系統が存在するため、その区間では2時間に1本程度の本数まで減少して使用しづらいとの言及もあり、改善の必要が感じられる。また、ダイヤ数や運行時間の長さや運賃の高さ、それに関連した車両設備の問題にも言及があった。一方で、路線の案内や公共交通情報に関する要望に関しては、10代の方がより多く要望を持っており、もっと乗りたくするようなPRが必要であるとの言及もあった。

このほか、本来の鉄道計画に言及し、乗合バスに代わる鉄道の早期実現を望む声も聞かれた。若江線鉄道化計画としての琵琶湖若狭湾快速鉄道構想の実現に関する意見も寄せられたが、回答者の5割以上が事業主体を沿線自治体ではなく、JR西日本であると誤認しており、JR西日本を主体とした鉄道化の早期実現に興味を示している様子である。加えて、こうした乗合バスや鉄道は、免許を返納した高齢者や免許を取得できない若年層といった交通弱者を中心に必要とされるため、鉄道や乗合バスに関わらず、どのような形であろうとも維持され続ける必要があるとの回答も得た。

第9図には回答者の若江線における今後の利用検討と、路線状況が一部でも要望通りに改善された場合の利用検討を示した。10代、20代以上ともに現状のまま維持された場合、路線を利用したいとする回答者は3割に留まる。しかしながら、路線状況が改善された場合、路線を利用

したいとする回答者は5割以上にまで増えることが明らかとなった。

IV. 若江線に対する沿線地域住民および利用者の路線評価と課題

1. 沿線地域住民および利用者の路線評価

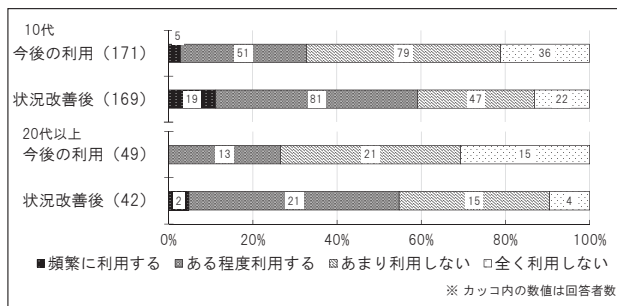
若江線の沿線地域住民および利用者における路線の評価から、①非利用者の認知度不足、②非利用者の乗合バスに対する否定的な認識、③利用者の消極的な利用理由、④沿線地域住民および利用者の公共交通に対する無関心、⑤沿線地域住民および利用者の要望や意見と実際の運行形態の不一致という5つの問題点が浮かび上がった。

まず、①非利用者の認知度不足だが、特に10代の回答者において顕著である。若狭地域と高島地域間に乗合バス路線が運行していること自体を認識していない沿線地域住民および利用者が多い。最寄り路線ではない場合、特に乗合バスにおいては利用が敬遠され、認識されにくい状況にある。加えて本件の場合においては、モータリゼーション進行の影響も大きく、家族の送迎があるため公共交通を使用しない結果、公共交通が認知されないのではないかと推察される。

次に、②非利用者の乗合バスに対する否定的な認識だが、10代と20代以上に共通して「ほかに交通手段があるにも関わらず、わざわざ乗合バスを利用しようとは思わない」と考える沿線地域住民および利用者が多いことが明らかとなった。しかしながら、乗合バスの利用方法が分からないとの回答は少数である。①同様にモータリゼーションの影響があり、乗合バス以上に利便性の高い交通手段である自家用車を保有していることが、乗合バスを敬遠し、使用に抵抗を感じる大きな要因となっているのではないだろうか。

③利用者の消極的な利用理由に関しては、若江線利用者において、代替する手段がないため仕方なく利用しているといった声が10代と20代以上に共通して6割近く聞かれる。特に10代においては自家用車の所有または運転免許の取得があればすぐにでもこれらに代替される可能性がある。しかしながら高齢者においてはこれに代替される手段がなく、路線を維持すべきとの声もあった。

④沿線地域住民および利用者の公共交通に対する無関心については、普段自家用車に依存した生活であるため、公共交通をあまり利用しない結果、公共交通の存在すら忘れ興味を持たなくなってしまったのではないだろうか。10代および20代以上の両方でこの傾向があり、結果とし



第9図 今後における路線利用の検討
（調査結果をもとに作成）

て①のような路線の認知度不足や、②のような否定的な認識、③のような消極的な利用を産んでしまっていると考えられる。しかしながら、若江線の鉄道化を望んでいる沿線地域住民および利用者も多く、「鉄道と異なり乗合バスはわかりにくい」という認識も同時に発生している様子である。

最後に、⑤沿線地域住民および利用者の要望や意見と実際の運行形態の不一致だが、沿線地域住民および利用者の意見を鑑みると、住民運動の末に行われた瓜生地区と仮屋地区への系統分割でさえ、実際の住民の要望とはかけ離れている可能性が浮上した。特に系統分割によってバスの本数が半減し、以前に比べて不便になってしまったという点は利用者にとって大きな問題であると考えられる。

以上の5つの問題点を踏まえると、まずは沿線地域住民および利用者へ地域の公共交通について興味を持ってもらう必要があるのではないかと考えられる。今回の調査を機に若江線に興味を持った回答者も少なからずおり、こうした層を利用者として取り込んでいく必要があるのではないだろうか。自家用車利用が卓越する社会での公共交通として、地域に対する交通サービスの提供方法を検討していく必要がある。

2. 若江線における今後の検討と課題

課題を挙げる前に、乗合バスの運行は決して慈善事業ではないことを念頭に置く必要がある。沿線地域住民および利用者の要望の中で最も多い、運賃や運行に関する事項は、利用者側のメリットのみが大きく、路線維持に大きな負担を与えてしまう可能性がある。

こうした前提のもと、今回の調査を踏まえると、若江線が地域に対する交通サービスを提供していくなかで路線の認知度を向上させることが、沿線地域住民および利用者へ公共交通に対して興味を持ってもらえる第一歩となるのではないだろうか。若江線の周辺では、時刻表・路線図・運賃、主な周辺施設の位置といった公共交通を利用するために必要な情報を総合的に掲載した路線図や案内地図（以下、バスマップ）といったものはどの団体からも発行されていない。山田ほか（2016）によれば、このようなバスマップは、公共交通に気づいてもらう、使ってもらうためのPR手段の一つとして、多くの自治体や交通事業者で活用されている、とある。今回の調査でも要望が大きい項目の一つとなっており、認知度向上に向けた一助になるとも考えられる。

若江線の利用者を増加させ乗合バスに対する敬遠の意

識を持たせないためには、分かりやすいバスマップの発行や、バスロケーションシステムの導入など、公共交通情報を利用者により分かりやすく提供することも有効であろう。

V. おわりに

本稿では、若江線に対する沿線地域住民および利用者の路線認識と評価について、交通弱者のなかでも免許を持つことが許可されていない高校生を含む10代の公共交通に対する認識と意識に焦点をあて、20代以上のそれと対比させ、住民および利用者の若江線に対する需要や意見、評価を明らかにし、若江線の抱える今後の課題について検討した。研究の結果は以下のようにまとめられる。

沿線地域住民および利用者へのアンケート調査からは、若江線利用者の多くが、10代と20代以上に共通して、ほかに代替する交通機関がないため利用しているということが明らかとなった。一方、非利用者の多くが何らかの代替交通手段を持ち合わせており、特に10代の回答者が、本調査を実施するまでこの路線の存在を認識していなかったということが明らかとなった。また、今後の若江線について、10代と20代以上に共通して、交通弱者を中心に必要とされるため、維持され続ける必要があるとの回答を得た。

これを踏まえると、沿線地域住民および利用者は、地域の公共交通に対して興味が薄く、多くの誤認があるということが明らかとなった。これは、自家用車利用が卓越する地域において、公共交通をあまり利用しない結果、公共交通の存在すら忘れ興味を持たなくなってしまったのではないかと推察される。

以上の結果より、若江線の今後の課題と改善策を考えると、まずは沿線地域住民および利用者へ地域の公共交通について興味を持ってもらう必要があるのではないかと考えられる。自家用車利用が卓越する社会での公共交通として地域に対する交通サービスの提供方法を検討していく必要がある。乗合バスの運行に関する直接的な改善も必要ではあるが、公共交通情報の提供を地域と事業者が一丸となって実施していく必要がある。

今回の調査を機に若江線に興味を持った回答者も少なからずおり、こうした層を利用者として取り込んでいく必要があるのではないだろうか。自家用車利用が卓越する社会での公共交通として、地域に対する交通サービスの提供方法を検討していく必要がある。乗合バスに対する抵抗感の低減や、利用者に対してより良い路線認識を

持たせるなど、ソフト面での改善が、モータリゼーションの進行がみられる地域の公共交通に対し求められているのではないだろうか。

謝辞

本稿を作成するにあたり、ご指導くださいました山田淳一先生、片柳勉先生をはじめとする立正大学地球環境科学部地理学科の先生方に厚くお礼申し上げます。また、調査にあたってご協力くださいました、各自治体のご担当者様、西日本ジェイアールバス株式会社のご担当者様には、お忙しい中数々の便宜を図って頂きました。また、アンケート調査にご協力くださいました皆様には大変お世話になりました。ここに記して心から感謝の意を表します。

なお本稿は、2017年12月に立正大学地球環境科学部地理学科に提出した卒業論文をもとに加筆修正したものであり、その骨子を2018年度立正地理学会研究発表大会（立正大学・2018年6月2日）において発表した。

注

- 1) 福井県生活バス路線確保対策協議会（2016）の報告による。
- 2) 福井新聞（2016）：『住民熱意実りバス運行継続』4月1日25面。

文献

- 秋元菜摘（2014）：富山市のクラスター型コンパクトシティ政策と郊外のアクセシビリティ。地理学評論，87-4，314-327.
- 大津市歴史博物館（2015）：『江若鉄道の思い出』サンライズ出版，127p.
- 武市伸幸（2002）：高知県過疎地域におけるバス利用者の現状と意識。瀬戸内地理，11，48-55.
- 田中耕市（2009）：中山間地域における公共交通の課題と展望。経済地理学年報，55，33-48.
- 土谷敏治（2009）：地方都市における公共交通の新機軸とその課題。経済地理学年報，55，12-32.
- 土谷敏治（2011）：ひたちなか市民の視点からみた茨城交通湊線の評価。駒澤地理，47，1-12.
- 土谷敏治（2013）：地方鉄道第三セクター化の課題—ひたちなか海浜鉄道の事例。経済地理学年報，59，111-135.
- 土谷敏治・今井理雄・井上学・山田淳一（2013）：ひたちなか市民の移動行動と公共交通。駒沢地理，49，83-92.
- 土谷敏治・小室哲雄・安藤圭佑・石井智也・花井優太・八剣直樹（2012）：ひたちなか市におけるコミュニティバスの現状と課題。駒澤地理，48，35-46.
- 山田淳一・郷原裕生・稲葉裕哉・山田旭仁・永西修也・岩谷恭弥（2016）：国営武蔵丘陵森林公園の来園者におけるバスマップの需要。地球環境研究，18，133-138.
- 山田淳一・刈城真規・庄司朝史・秦野真幸・保坂海斗・永西修也・岩谷恭弥（2019）：埼玉県滑川町のバス停周辺住民における公共交通の利用意識。地球環境研究，21，111-118.

Recognition and Evaluation of the Bus Route Residents and Customers in West Japan JR Bus Jakko Line

IWATANI Takaya*

* Graduate Student, Rissho University

Abstract:

This study aims to make clear the recognition and evaluation of the bus route residents and customers in West Japan JR Bus Jakko Line.

The main results are as follows: 1) Overwhelming lack of recognition in Non-Customers. 2) Negative recognition of the bus in Non-Customers. 3) Negative reason for use in Customers. 4) Indifference to public transport of the Bus Route Residents and Customers. 5) Requests and opinions do not match reality.

In order to solve the problem, it is necessary to raise awareness and provide public transportation information.

Key words: Public Transport, Recognition of the Line, Age difference, Bus Route Residents, West Japan JR Bus Jakko Line