

16 ごんくるバスで半田市を活性化

要旨 ごんくるバスと全国のコミュニティバスとの比較から、ごんくるバスの利用者数を増やす方法を考えた。

1 研究背景と研究目的・意義

1.1 研究背景

ごんくるバスは、平成30年から運行が開始された半田市のコミュニティバスである。しかし、半田市に住む僕たちのなかでも、ごんくるバスの利用が浸透しているとは言えない。そこで、ごんくるバスの利用者数をより増やし、半田市を一層活性化する方法を考えようと思った。

1.2 リサーチクエストと先行研究・事例

ごんくるバスの利用者数を増やすためにはどのような有効な方法があるのか。

1.3 研究の目的・意義

ごんくるバスの利用者数をより増やすアイデアを考えて半田市の活性化につなげる。

1.4 仮説とその根拠

コミュニティバスの利用者数と路線数、キャッシュレス決済の有無、人口に対する65歳以上の割合、バスロケーションシステムの有無、市町村の鉄道駅の数、市町村の面積、人口密度の間に優位な相関係数がある。

2 研究方法1の 実験・観察・調査のタイトルを書こう

2.1 研究の目的とリサーチクエスト・仮説との関係

コミュニティバスの利用者数との間に優位な相関関係がある項目が、今後のごんくるバスの利用者数を増やすために有効な方法と言える。

2.2 研究と分析方法

知多半島の市町と全国の半田市と同じくらいの人口の市町村から選んだ6市町村について以下の項目調べる。調べる項目は、市町村の情報（人口、人口に対する65歳以上の割合、市町村面積、人口密度、市町村の鉄道駅の数）とコミュニティバスの情報（年間利用者数、料金、路線数、キャッシュレス決済の有無、バスロケーションシステムの有無）の10項目を調べた。

その結果より、各項目と利用者との間の相関係数を求め、相関係数0.5未満を優位な相関がない、相関係数0.5以上を優位な相関があるとしてどの項目に利用者数との相関があるかを調べた。

2.3 結果

バスの名前	都道府県	市区町村	人口 (R4)	年間利用者数 (R4)	料金	路線数	キャッシュレス決済の有無	人口に対する65歳以上の割合 (R4)	バスロケーションシステムの有無	市町村の鉄道駅の数	市町村面積 (km ²)	人口密度
ごんくるバス	愛知県	半田市	118,535	63,383	100	3	×	24.2%	○	9	47.4	2499.7
まちなか周遊バス	福岡県	金津管松市	117,535	288,100	大210小110	7	×	32.8%	×	13	383.0	306.9
掛川市自主運行バス	静岡県	掛川市	115,943	271,802	100	7	○	28.0%	○	8	265.7	436.4
めぐーる	石川県	白山市	109,945	160,914	100	5	○	28.4%	×	12	754.9	145.6
たげまる号	奈良県	生駒市	137,000	90,288	200	4	×	29.6%	×	14	53.2	2577.6
おりひめバス	群馬県	桐生市	98,224	248,367	大200小100	7	×	37.4%	×	15	274.5	357.9
ふれあいバス	愛知県	犬伏市	93,164	103,678	100	4	○	21.6%	×	2	33.7	2767.8
あいあいバス	愛知県	知多市	84,002	141,411	100	3	○	28.6%	×	7	45.9	1829.7
う・ら・ら	愛知県	東海市	49,818	222,272	100	5	×	26.1%	×	4	31.1	1599.8
らんらんバス	愛知県	東海市	113,242	365,000	100	6	○	22.6%	×	9	43.4	2607.5
ゆめころん	愛知県	武豊市	42,473	69,874	100	2	×	25.2%	×	10	26.4	1610.0
アグビー号	愛知県	阿久比町	27,794	97,000	0	2	×	25.7%	×	4	23.8	1167.3
利用者数との相関係数			0.29200832			0.855211	0.605404279	0.2740223927	-0.043391774	0.207522035	0.27118833	-0.3456505

2.4 考察

「路線数」と「キャッシュレス決済の有無」にはコミュニティバスの利用者数と優位な相関があった。「人口」と「人口に対する65歳以上の割合」と「バスロケーションシステムの有無」と「市町村の鉄道駅の数」と「市町村面積」と「人口密度」にはコミュニティバスの利用者数と優位な相関がなかった。

3 結論と今後の展望

3.1 結論

研究結果より、コミュニティバスの利用者数と優位な相関関係があった「路線数」と「キャッシュレス決済の有無」を改善することでごんくるバスの利用者数を増やすことができるのではないかと。また、優位な相関関係がなかった他の項目については、ごんくるバスの利用者数をこれから増やす目的で改善する必要はないと考えられる。

3.2 今後の展望

まだ研究を1個しかできていないので、2個目の研究に入りたい。具体的にはバスを比較するのではなく、市町村自体の特徴や観光者数、年齢層の割合などを詳しく調べてより多くのバスの利用者数との外部の特徴を比較して、ごんくるバスの現在の良いところや悪いところを把握する。それによって、ごんくるバスの利用者数を増やす方法をより説得力のあるものにした。

また、相関関係がそのまま因果関係につながるとは限らないという指摘をいただいたので、因果関係があるかも考慮して調べたい。

また、半田市役所に出向いてごんくる担当の方と自分たちが考えた方法を提案して、実際に運用してもらえないかを考えてもらう。実際に運用してもらえなかったとしても、担当の方からアドバイスや指摘をもらえると思うのでそれを経て、よりよい方法を考える。

4 引用文献・参考文献

- 半田市公式ウェブサイト <https://www.city.handa.lg.jp/>
- 掛川市ポータルサイト <https://www.city.kakegawa.shizuoka.jp/>
- 白山市公式ホームページ <https://www.city.hakusan.lg.jp/>
- 会津若松市 <https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/>
- 生駒市公式ホームページ <https://www.city.ikoma.lg.jp/>
- 桐生市ホームページ <https://www.city.kiryu.lg.jp/>
- 大府市公式ウェブサイト <https://www.city.obu.aichi.jp/>
- ホーム/東浦町 <https://www.town.aichi-higashiura.lg.jp/index.html>
- 武豊町公式ホームページ <https://www.town.taketoyo.lg.jp/>
- 阿久比町 <https://www.town.agui.lg.jp/>
- 知多市 <https://www.city.chita.lg.jp/>
- 東海市公式ホームページ <https://www.city.tokai.aichi.jp/>