

まちバスの運行状況について

まちバスは、中心市街地を運行するバスを増便して、中心市街地の回遊、滞留客を増やしてにぎわいを創出するため、初乗り運賃で1日乗り放題など独自の運賃制度を採用し、平成19年度より運行を開始した。平成26年度には利用者100万人を達成するなど、まちバスの愛称で広く市民に親しまれてきた。

近年では乙川リバーフロント計画や東岡崎駅周辺整備が進展する中、中心市街地のみならず東岡崎駅周辺地域を一体とした新たなまちづくりにおいて商業支援策や観光活性化策が進められている。

大型商業施設の撤退や公共施設・居住施設の立地などまちバス沿線を取り巻く環境の変化へ対応するための改善や、交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行について検討することを「岡崎市公共交通網形成計画」に位置づけている。

1 導入の経緯

中心市街地の活性化策のため政策路線として2路線の運行を開始

●賑わいと回遊性の創出が目的

- ・中心市街地の商業施設・公共施設や周辺住宅地を結ぶ路線(事業者路線と重複)
- ・初乗り200円で、乗継券により1日乗り放題の運賃設定
- ・沿線商店街との連携(買物乗車券サービス店事業)
登録店が買物状況に応じてまちバス乗車券を贈呈(50円/枚で登録店が購入し、買物客に配布)
- ・観光施設との連携(土・日・祝日)
りぶら、げんき館、岡崎城、家康館へまちバスで来館者に、100円割引券を贈呈

2 運行状況の推移

平成19年7月17日から運行を開始した。現在までの主な改正点は下表のとおり

(運行状況の推移)

年度	東西ルート	南北ルート	備考
H19	7月 中岡崎⇄市役所(56便/日:20分間隔) 3月 げんき館まで延伸(43便/日:30分間隔)	7月 松坂屋前⇄市役所(42便/日:30分間隔) 3月 ダイヤ改正(44便/日:30分間隔)	運行開始 7月 東庁舎運用開始 3/1 げんき館開館
H20	11月 りぶらへの接続	11月 りぶらへの接続	11/1 りぶら開館
H22	2月 ICカード化導入	2月 シビコ北⇄市役所 ICカード導入	1月末 松坂屋閉店
H23			12月末 セルビ閉店
H24	4月 ダイヤ改正 平日:43便/日⇒41便/日 休日:43便/日⇒30便/日	4月 ダイヤ改正 平日:44便/日⇒39便/日 休日:44便/日⇒32便/日 9月 車両を小型バスに変更	リーマンショックによる 税込減のため減便

3 利用状況の推移

(1)年間利用者

平成21年度が15万人を超える利用がありピークであったが、康生地区の大型商業施設の撤退とともに減少し、現在は13万人弱の利用となっている。

(利用者数の推移)

(単位:人)

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
東西線利用者数	31,363	74,022	78,432	73,072	79,894	71,842	71,276	70,266	77,155
南北線利用者数	31,820	70,809	74,997	68,091	73,257	62,367	58,313	58,241	57,663
合計利用者数	63,183	144,831	153,429	141,163	153,151	134,209	129,589	128,507	134,818
備考	東庁舎運用開始 げんき館開館	りぶら開館	利用者 ピーク	松坂屋撤退	セルビ撤退			利用者 100万人達成	

(2)1便当たりの利用状況

1便当たりの利用者数は、東西線は約5人、南北線は4.5人である。平成27年度は東西線の利用者が増加したことにより、1便当たりの人数は増加した。

(1便あたり利用者数の推移)

(単位:人/便)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27
東西線利用者数	4.7	5.1	5.3	5.3	5.2	5.7
南北線利用者数	4.3	4.6	4.7	4.4	4.4	4.3

(3)利用者の運賃種別

まちバス利用者の運賃種別は、現金利用が約1/4、買物乗車券利用が約1/4、乗継券利用者が約1/2、公用券などの利用が約2%であり、約3/4のかたが無料で利用している。

【買物乗車券、乗継券、その他(公用乗車券):無料乗車】

(運賃種別)

	H23	H24	H25	H26	H27	5年平均
現金利用者	24.79%	25.67%	26.77%	26.33%	27.61%	26.23%
買物乗車券利用者	29.90%	26.99%	26.58%	27.20%	26.64%	27.46%
乗継券利用者	43.06%	45.21%	45.03%	44.90%	43.76%	44.39%
その他利用者	2.25%	2.13%	1.62%	1.57%	1.99%	1.91%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100.00%

(4) 東西ルートの利用状況

中岡崎、げんき館、市役所、康生通西、図書館交流プラザで多く利用されていることから、東西ルートは愛知環状鉄道との乗り継ぎ利用を主として、康生地域での買物、図書館やげんき館など公共施設への移動手段として利用されている。

平成26年度乗降者数 (単位:人)

名鉄バス路線 重複バス停	東西ルート(東行き) 年間累計			東西ルート(西行き) 年間累計			東行西行 乗降利用 合計
	停留名	乗	降	停留名	乗	降	
	中岡崎	18,318	0	中岡崎	0	15,135	33,453
※	龍城橋西	1,319	470	龍城橋西	50	1,245	3,084
※	図書館交流プラザ	3,884	3,395	図書館交流プラザ	2,092	3,437	12,808
※	岡崎公園前	742	539	岡崎公園前	399	917	2,597
※	康生通西	3,779	5,206	康生通西	6,699	6,233	21,917
※	康生町	4,225	2,431	康生町	727	2,388	9,771
※	籠田公園	986	1,900	籠田公園	1,435	1,406	5,727
※	伝馬	1,024	1,590	伝馬	1,649	1,126	5,389
※	十王公園北	194	1,189	十王公園北	1,613	160	3,156
	市役所	1,563	6,026	市役所	6,351	2,056	16,196
	両町(注1)	21	404	せきれいホール北	685	25	(1,135)
※	中本町	33	1,521	中本町	800	14	2,368
	若宮公民館前(注1)	6	1,220	中町郵便局東	972	30	(2,228)
※	岡崎げんき館	0	10,203	岡崎げんき館	10,500	0	20,703
	合計	36,094	36,094	合計	34,172	34,172	140,532
				東西計	70,266		140,532

(注1: 周回ルート設定区間のため、東行きと西行きでバス停が異なる)

(5) 南北ルートの利用状況

シビコ北、市役所、図書館交流プラザ、梅園小学校周辺や伊賀南町周辺のバス停が多く使われていることから、中心市街地周辺住宅地から康生地区での買物や公共施設への移動手段として利用されている。

平成26年度乗降者数 (単位:人)

名鉄バス路線 重複バス停	南北ルート(東行き) 年間累計			南北ルート(西行き) 年間累計			東行西行 乗降利用 合計
	停留名	乗	降	停留名	乗	降	
	シビコ北	15,502	1,187	シビコ北	1,877	12,012	27,702
※	岡崎公園前	259	47	岡崎公園前	21	1,023	1,350
※	図書館交流プラザ	3,581	249	図書館交流プラザ	1,637	3,508	7,501
※	本町	1,173	91	本町	110	3,053	4,427
※	能見通一丁目	757	699	能見通一丁目	410	1,139	3,005
	西六供西町	228	635	西六供西町	424	260	1,547
	西六供南町	262	843	西六供南町	864	719	2,688
	西六供東町	447	948	西六供東町	390	135	1,920
	六供新町	523	1,656	六供新町	1,504	537	4,220
※	伊賀南町	1,606	3,123	伊賀南町	3,522	1,733	9,984
※	石神橋(注1)	615	1,387				2,002
※	石神町	1,225	1,722	石神町	3,174	2,039	8,160
※	岡崎北高前	433	862	岡崎北高前	973	386	2,654
※	稲熊町三丁目	898	3,529	稲熊町三丁目	4,357	1,371	10,155
	梅園学区市民ホーム前	755	1,962	梅園学区市民ホーム前	2,145	820	5,682
	梅園小学校東	280	1,933	梅園小学校東	1,567	194	3,974
	梅二公民館前	321	1,996	梅二公民館前	2,049	364	4,730
	西中町	58	1,589	西中町	1,262	23	2,932
	市役所	2	5,653	市役所	6,194	0	11,849
	合計	28,925	28,925	合計	29,316	29,316	116,482
				南北計	58,241		116,482

(注1: 石神橋のバス停は、東行きのみ)

(6) 事業者路線の運行状況

まちバスは、中心市街地の公共施設や商業施設、周辺住宅地を結ぶ路線として運行を始めたため、特に東西線は事業者路線と重複している。東西線の運行状況と、重複する事業者路線の主要区間の運行状況は下記のとおりとなっている。

- まちバス東西線 (200円)
 - ・げんき館⇒中岡崎駅
 - 平日: 20便 休日15便
 - ・中岡崎駅⇒げんき館
 - 平日: 21便 休日15便
- 事業者路線 (180円)
 - ・岡崎げんき館⇒康生町
 - 平日: 95便 休日79便
 - ・康生町⇒岡崎げんき館
 - 平日: 99便 休日83便

げんき館から康生町を經由し図書館交流プラザへ直行で運行する事業者路線は1日10便程度と限られており、康生町を經由して東岡崎駅へむかう便が大半となっている。

4 利用者等の声

アンケート

① まちなか地域居住者に対して路線バス・まちバス利用状況や今後の路線要望

●送付数及び回収率(送付数400通、回収数168通 回収率42.0%)

・まちなか地域に居住するかたをまちバスが運行している町と非運行町の居住者に分けてバス利用について比較した。

路線バスの利用については、まちバス運行町は57%、非運行町では44%となっており、共に5割近い方が年に数回以上のバス利用をしている。一方、まちバスの利用については、まちバス運行町では37%、非運行町では6%となっており、まちバス非運行地域のかたの利用が少ない。

・まちバスの見直しへの意見

まちバス見直し要望 東岡崎駅接続が最多割合(東西線:47%、南北線:44%)

まちバスの今後の運行のあり方

生活者の移動手段とする(24%)、既存バス路線を補完する形での運行(18%)

観光施設めぐりの移動手段(16%) まちの賑わいの創出手段(9%)

・自由意見

市民が必要とする路線にするべき、PR不足、効率性・必要性を見極めること

南部にも賑わいが必要、若い人が利用できるバスに、定額料金以外のサービスは不要

② まちバス利用者に対して利用状況や今後の路線要望

●配布数及び回収率(配布数200通、回収数103通 回収率51.5%)

・まちバスの利用方法と運賃支払の状況、まちバスを利用する理由や路線見直しにおける要望を確認した。年齢別の利用をみると、70代以上が54%、60代が29%、50代以下が17%であり、年齢と職業でのクロス集計では、70代以上の無職34%、専業主

婦 16%、60 代の専業主婦 14%、無職 8%の順であり、まちバスは高齢者の利用が多い。利用者の 89%がまちバスを往復利用しており、毎日利用するかたは 22%、週に数回利用される方は 51%ある。

乗継券の利用についてはよく利用が 83%、たまに利用が 15%あり、買物乗車券サービスについては、よく利用：75%、たまに利用：14%あることから、1 日複数回のまちバス利用をしていること、沿線商店での買物にまちバスを利用していることがわかる。乗継券、買物乗車券はともに無料でまちバスに乗車でき、運賃が路線バスと比べて安いという理由でまちバスを利用するとした声も多い。

・まちバスの見直しへの意見

路線の見直し要望 東岡崎駅接続の要望は回答者の 33%が希望

運行要望 運行範囲の拡大 55 件 増便など利便性向上 52 件

・自由意見

買物通院に便利、日中を減便して夜 7 時まで運行、1 回 100 円にして乗継券廃止
高齢者の足として必要、バスの便が悪い地域で活用すべき

③ 買物乗車券サービス登録店に対してサービス券制度利用状況や効果の状況調査

●送付数及び回収率(配布数 64 件、回答数 55 件 回答率 68.8%)

・買物乗車券サービス事業の利用状況と各個店に対する事業効果を把握するために実施した。

買物乗車券の発行については、よく利用される 55%、あまり利用がないが 45%で半数の店舗で買物乗車券サービス制度が利用されている。買物乗車券の発行頻度は、年に数回が 50%、月に数回が 43%、週に数回が 7%となっており、顧客にたいして毎日発行する店舗は少ない。

今後の買物乗車券サービス制度の活用については、現状維持が 71%、利用を増やすが 20%あるが、買物乗車券購入に負担が増えるならば継続困難が 53% 現状でも困難が 11%ある。また、負担が増額しても継続すると回答した店舗のうち 71%は現状の 50 円負担を希望しており、買物乗車券の購入負担が増えることには消極的である。

・買物乗車券サービスの状況

交付条件 金額条件なし：44% 500 円以上の買物：24% 1,000 円以上の買物：27%

交付効果 売上増に貢献：15 店 売上に貢献なし：14 店

客の要望でサービス：33 店 サービス店マップ掲載が目的：25 店

・登録店の意見 サービス券制度の利用者はリピーター、まちバスは特定の人にメリット
まちバス利用者を増やす(運行範囲を広げる、東岡崎に接続、イベント企画や周知、割引などの高齢者対策、遅い時間まで運行)

5 運行における課題の整理

・中心市街地を運行するバスの便数を増やすことで、商業施設や公共施設の回遊者・滞留者を増やし、中心市街地の賑わいを創出することを目的に運行してきたが、大型商業施設の撤退と共にまちバスの利用者は年々減少傾向にある。

・近年ではマンションなど居住環境が整備され、中心市街地においてリバーフロント地区整備計画に基づくハード整備や乙川を活用したかわまちづくり、遊休不動産を活用して新たな産業を創出するリノベーションまちづくりなどの新たなまちづくりが始まり、新たなまちバスの役割が求められている。

・居住者の増加や中心市街地で進められている新たなまちづくりとの連携、交通結節点である主要駅への接続要望への対応など、日常生活や観光に対応する移動手段としてのバス運行への切り替えが必要となっている。