

まちバス路線再編について

1 平成 30 年 1 月に東岡崎接続を行った経緯

まちバスは中心市街地の活性化策として、平成 19 年 7 月から運行を開始した。平成 30 年 1 月には中心市街地における大型商業施設の撤退等まちバス沿線を取り巻く環境の変化へ対応するため、交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスとして位置付け、再編（東岡崎駅接続）を行った。

しかし再編後も利用者数は減少しており、また直近では運転手不足等新たな課題もあり、運行環境の改善等を検討していかなければならない現状である。

2 路線再編の目的

- ① 運転手不足への対応や負担の軽減
- ② 循環型バスとしての運行の確保
- ③ 財政的負担軽減に向けた見直し

効率的なルートの実現

3 現状分析

(1) 運行ルート及び本数

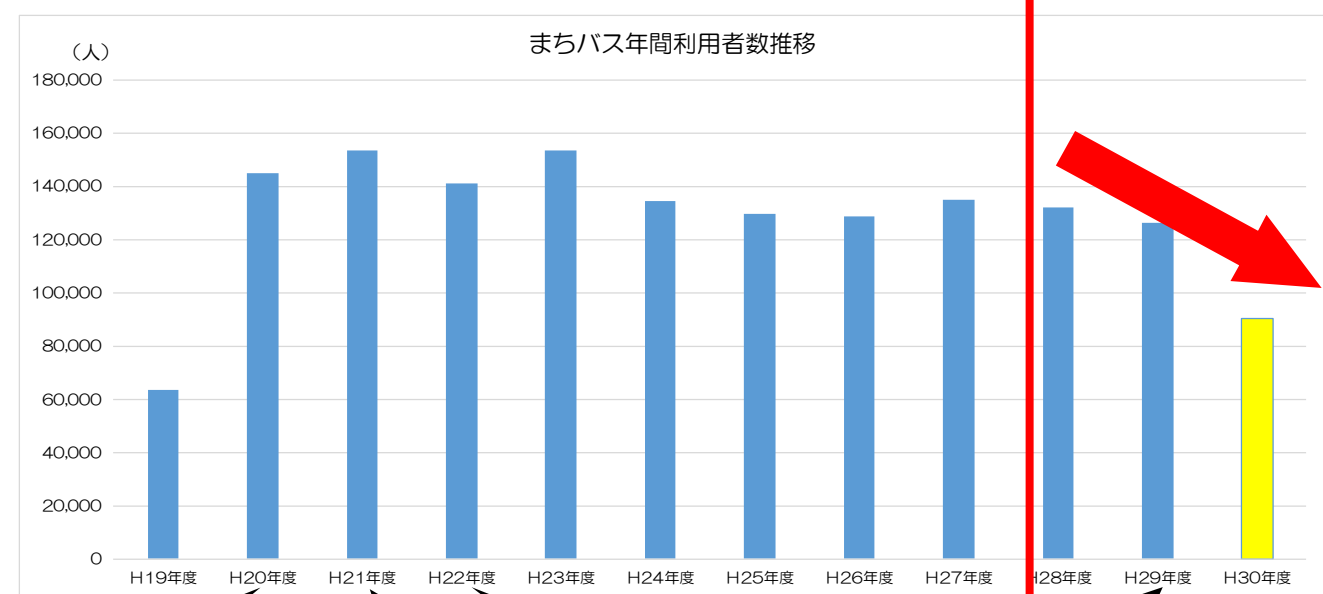


平成 31 年 4 月より内藤ルネ・オカザえもん
とコラボしたラッピング車両で運行中

(2) 年間利用者数の推移

- ・平成 21 年度の 15 万人／年を超える利用がピークである。
- ・平成 28 年度から平成 30 年度の期間は減少傾向である。
- ・平成 30 年 1 月再編後（東岡崎接続）も利用者は増えていない。

	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
年間利用者数	63,183	144,831	153,429	141,163	153,151	134,209	129,589	128,507	134,818	131,939	126,011	90,171



りぶら開館

利用者ピーク

松坂屋撤退

平成 30 年 1 月再編の概要

- ・東西ルートの東岡崎接続
- ・東岡崎接続に伴う東西ルートの減便
1 時間 2 本⇒1 時間 1 本（平日 21 往復⇒11 往復、休日 15 往復から 8 往復）
- ・買物乗車券の廃止
対象店で買い物をすると次回のまちバス利用が無料になるサービスを廃止

- 【東西線】 中岡崎⇄岡崎げんき館 1 時間 1 本（平日 11 往復 休日 8 往復）
 【南北線】 シビコ北⇄市役所 1 時間 2 本（平日 20 往復 休日 16 往復）

平成 30 年 1 月再編後の全体としての主な傾向

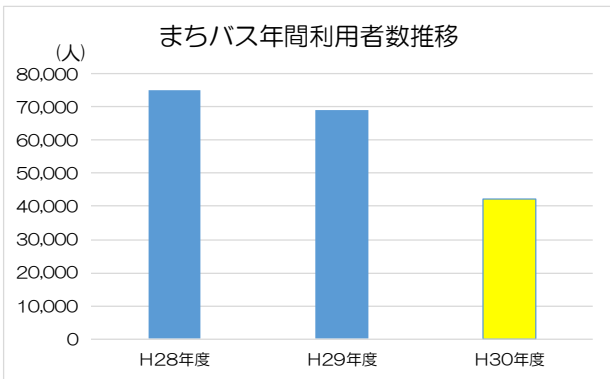
- 買物乗車券廃止による利用者の減少
- 東西ルート減便による利用者の減少（1 時間 2 本⇒1 時間 1 本）
- 東岡崎接続により新たな需要は発生したが、交通の流れに大きな変化はなかった。
- 再編前後ともに、平日と比較して休日の利用者は少ない

(3) ルート別年間利用者数

ア 東西ルート

- ・年間利用者数は減少している。
- ・平成 30 年 1 月の再編時の便数の減少（1 時間 2 本⇒1 本）が大きな要因である。

東西ルート年間利用者数推移 (単位：人)			
	H28年度	H29年度	H30年度
年間利用者数	74,900	69,063	42,296

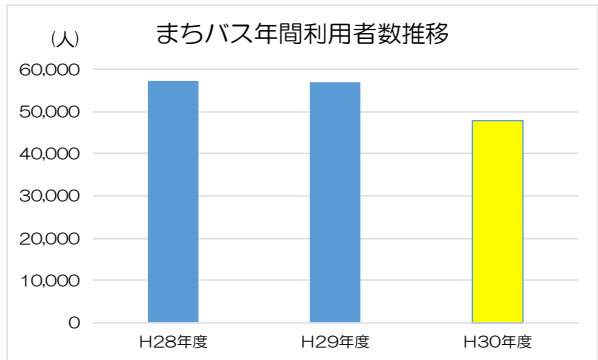


～H29.12 平日 21 往復 休日 15 往復 → H30.1～ 平日 11 往復 休日 8 往復

イ 南北ルート

- ・年間利用者数は減少している。
- ・平成 29 年度から平成 30 年度にかけて減少は大きくなっている。
- ・買物乗車券廃止が要因として考えられる。

南北ルート年間利用者数推移 (単位：人)			
	H28年度	H29年度	H30年度
年間利用者数	57,039	56,948	47,875



平日 20 往復 休日 16 往復

(4) 1 便当たりの利用者数

ア ルート全体

- ・平成 29 年度に 4.9 人だった 1 便当たりの利用者数は平成 30 年 1 月の再編（東岡崎接続、買物乗車券廃止）により平成 30 年度は 4.4 人に減少している。

1 便当たり利用者数の推移											(単位：人/便)	
	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
1便当たり利用者数	2.7	4.6	4.9	4.5	4.9	5.0	4.8	4.8	5.0	4.9	4.9	4.4

イ 東西ルート

- ・1 便当たりの利用者数は現状維持である。
- ・買物乗車券廃止による減少、および東岡崎接続による増加によるものと考えられる。

東西ルート 1 便当たり利用者数の推移 (単位：人/便)			
	H28年度	H29年度	H30年度
1便当たり利用者数	5.5	5.8	5.8

～H29.12 平日 21 往復 休日 15 往復 → H30.1～ 平日 11 往復 休日 8 往復

ウ 南北ルート

- ・1 便当たりの利用者数は減少している。
- ・買物乗車券廃止が要因として考えられる。

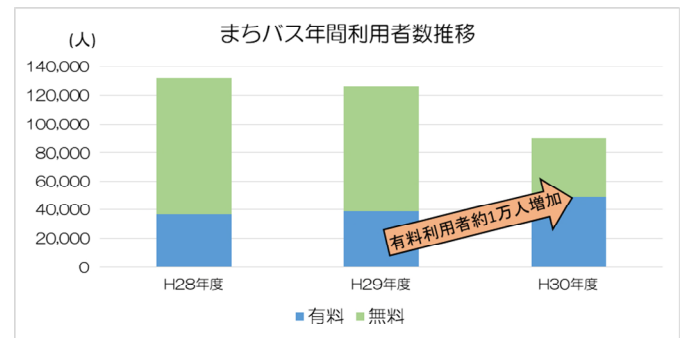
南北ルート 1 便当たり利用者数の推移 (単位：人/便)			
	H28年度	H29年度	H30年度
1便当たり利用者数	4.3	4.3	3.6

平日 20 往復 休日 16 往復

(5) 運賃収入の推移

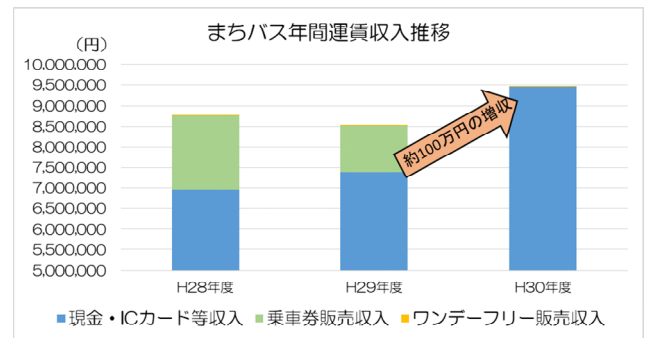
- ・年間利用者数は再編前から再編後にかけて減少している。
- ・買物乗車券廃止により、運賃を払って乗車する利用者が増加し、収入が増加している。

まちバス年間利用者数推移 (単位：人)				
内訳		H28年度	H29年度	H30年度
	年間利用者数	131,939	126,011	90,171
	有料 現金・ICカード利用者数	36,828	38,870	49,196
	無料 買物乗車券利用者数	35,061	29,089	1,722
	乗継ぎ券利用者	57,618	55,603	37,844
	その他（公用乗車券等）	2,432	2,449	1,409



有料利用者約1万人増加

まちバス年間運賃収入推移 (単位：円)			
	H28年度	H29年度	H30年度
現金・ICカード等収入	6,965,500	7,389,900	9,452,100
乗車券販売収入	1,797,500	1,140,150	0
ワンデーフリー販売収入	5,564	8,553	6,018
計	8,768,564	8,538,603	9,458,118

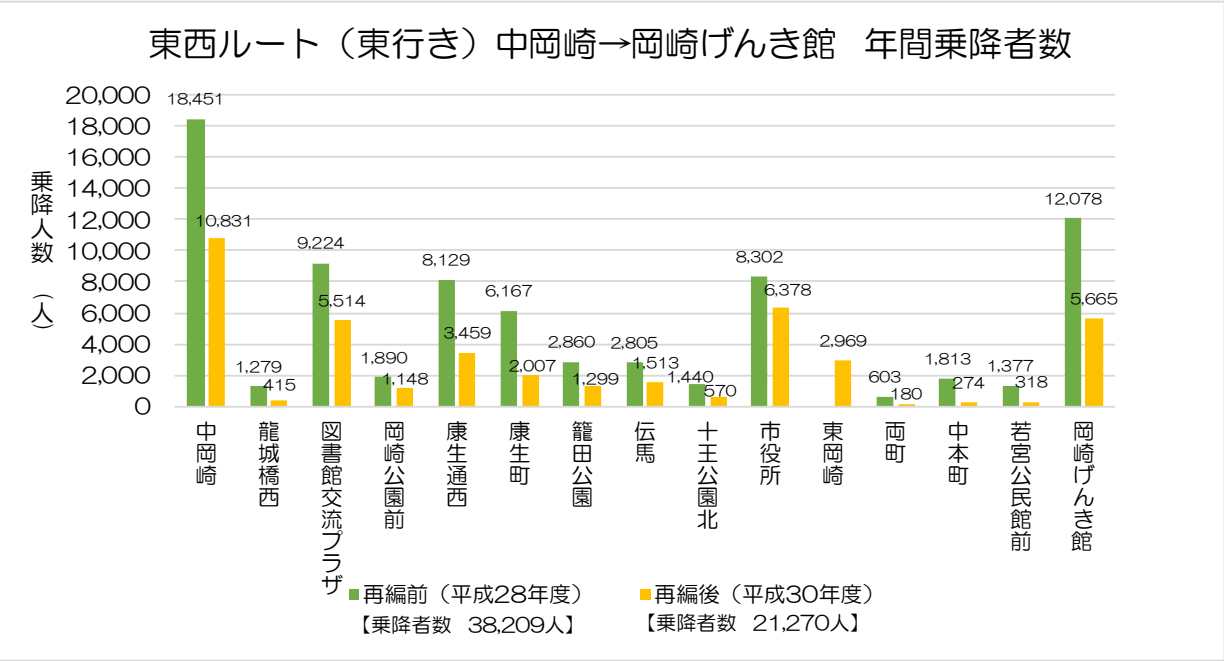


約100万円の増収

(6) バス停毎の利用者数

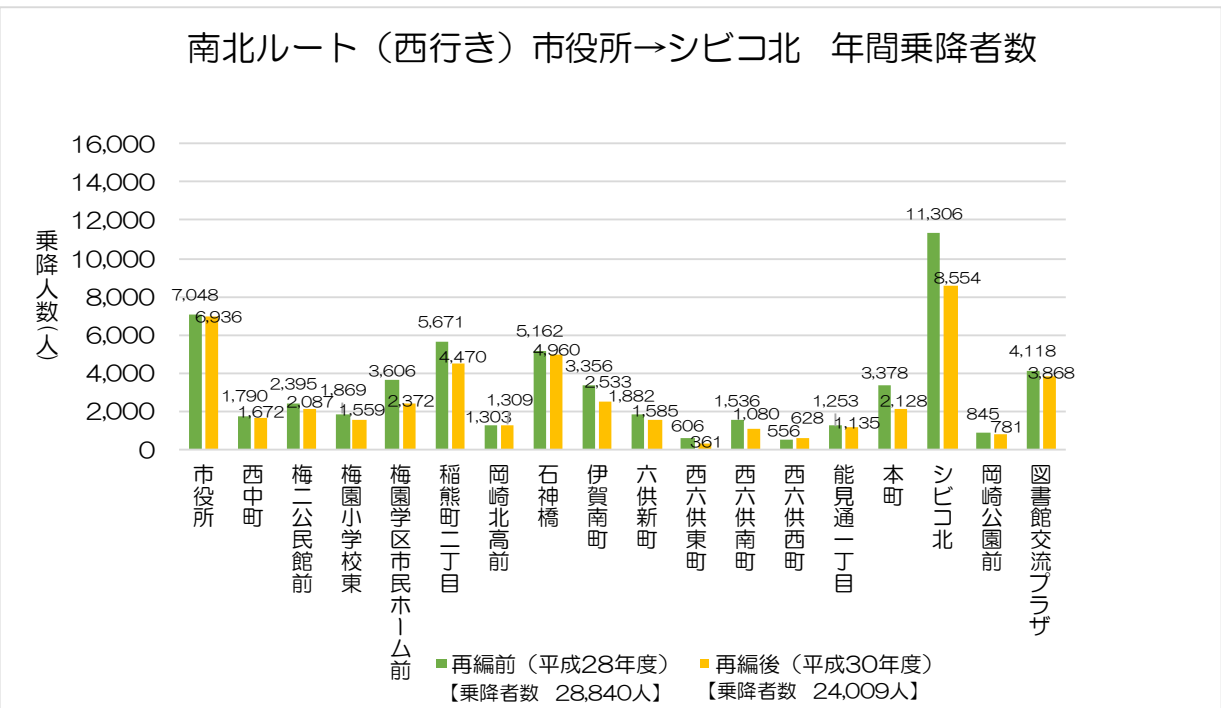
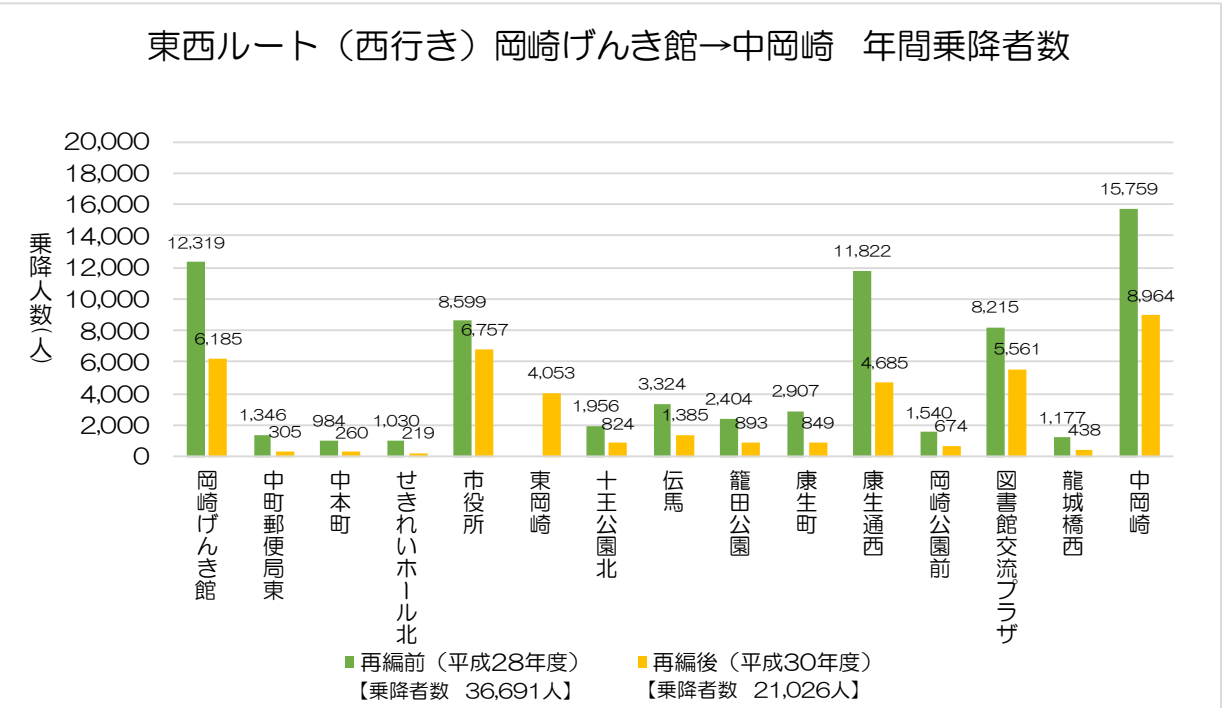
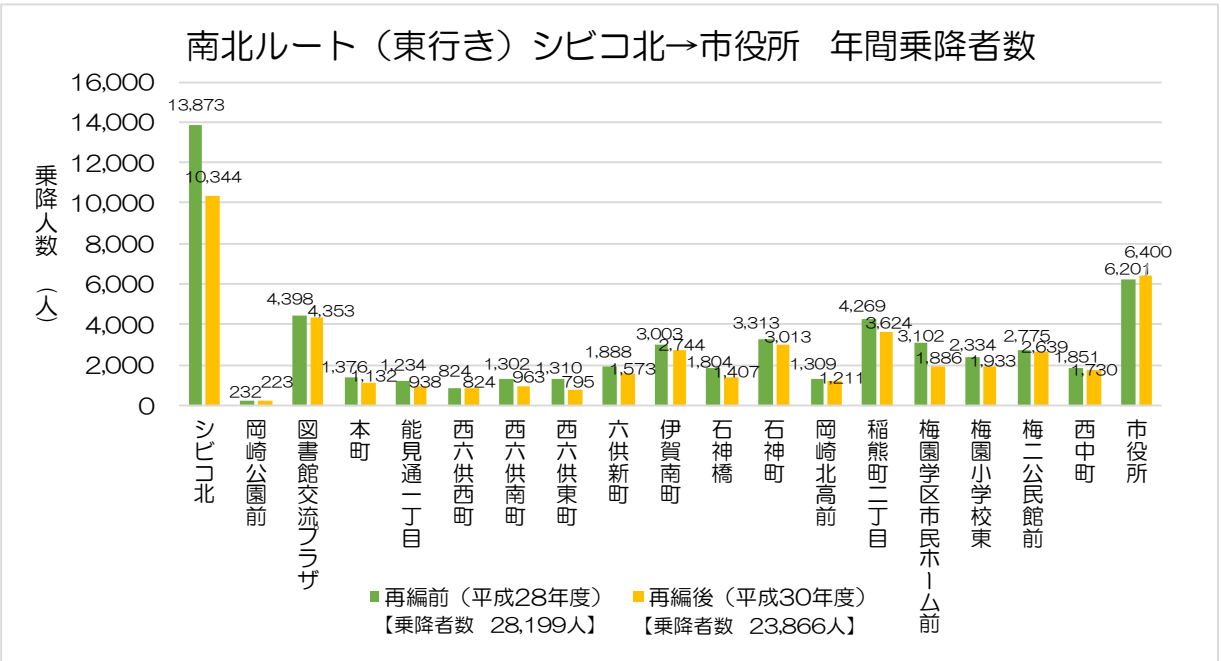
ア 東西ルート

- ・再編後、便数が減少したことにより各バス停の利用者は減少している。
（便数：１時間２本⇒１時間１本）
- ・中岡崎は再編前後ともに乗降者数が一番多く、東西ルートの主要なバス停である。
- ・市役所は再編前後の減少が他のバス停に比べて少ない。
- ・康生通西、康生町は再編後利用者の減少が大きいバス停である。買物乗車券廃止が要因として考えられる。



イ 南北ルート

- ・シビコ北の乗降者数は買物乗車券廃止を要因に減少しているが、最も利用が多く主要なバス停である。
- ・シビコ北に次いで市役所、図書館交流プラザ、稲熊町二丁目も需要のあるバス停である。
稲熊町二丁目は近くに病院があり、通院目的での利用者もいる。
- ・近くに名鉄バス路線のない南北ルート沿線住民にとって南北ルートは貴重な移動手段である。



(7) 主要なバス停の利用状況

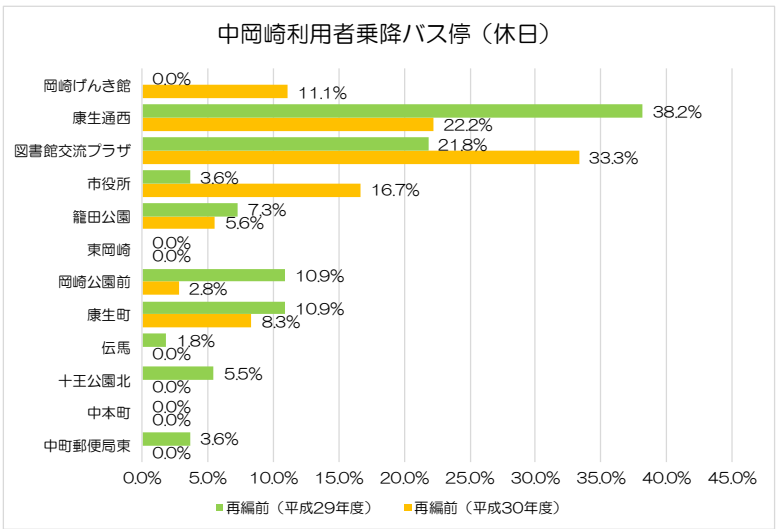
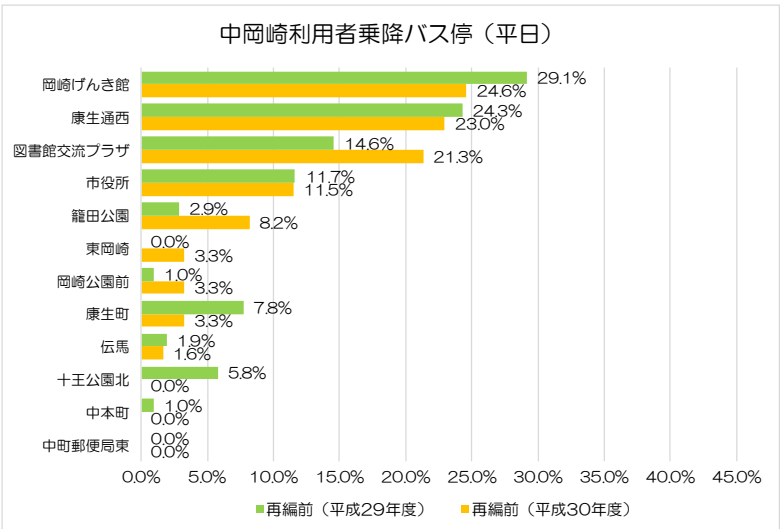
再編による利用状況の変化を確認するため、起終点調査（OD 調査）を行い、主要なバス停の利用者がどこで乗降車するかを再編前後で比較した。

また、併せてアンケート調査（性別、年齢層、利用目的、意識調査等）を行い、利用者の意向について確認した。

※調査実施日 再編前 H29. 12. 3(土)、12. 14(木)、再編後 H30. 7. 12(木)、7. 14(日)

ア 中岡崎(東西ルート)

- 再編後の主な乗降バス停は岡崎げんき館、康生通西、図書館交流プラザである。
- 名鉄バス路線のない中岡崎においてまちバスは、上記バス停への貴重な移動手段である。
- 岡崎げんき館での乗降割合は再編前後ともに平日に多い。主に岡崎女子大学、岡崎女子短期大学の学生の通学手段として利用されている。
- 康生通西での乗降割合は、減少しているが平休日問わず需要が高い。
- 図書館交流プラザでの乗降割合は再編前後ともに高く、平日利用に関しては増加している。

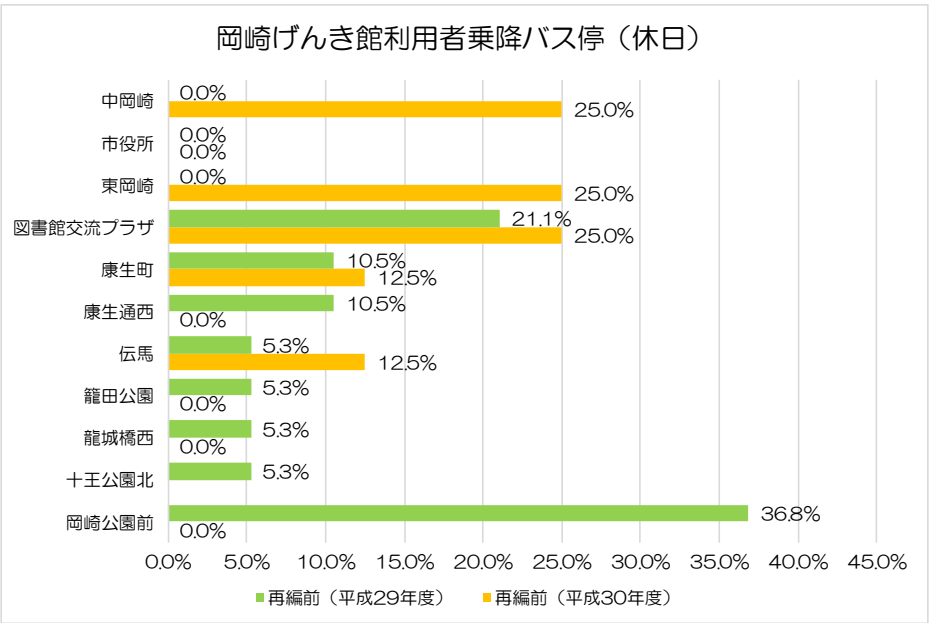
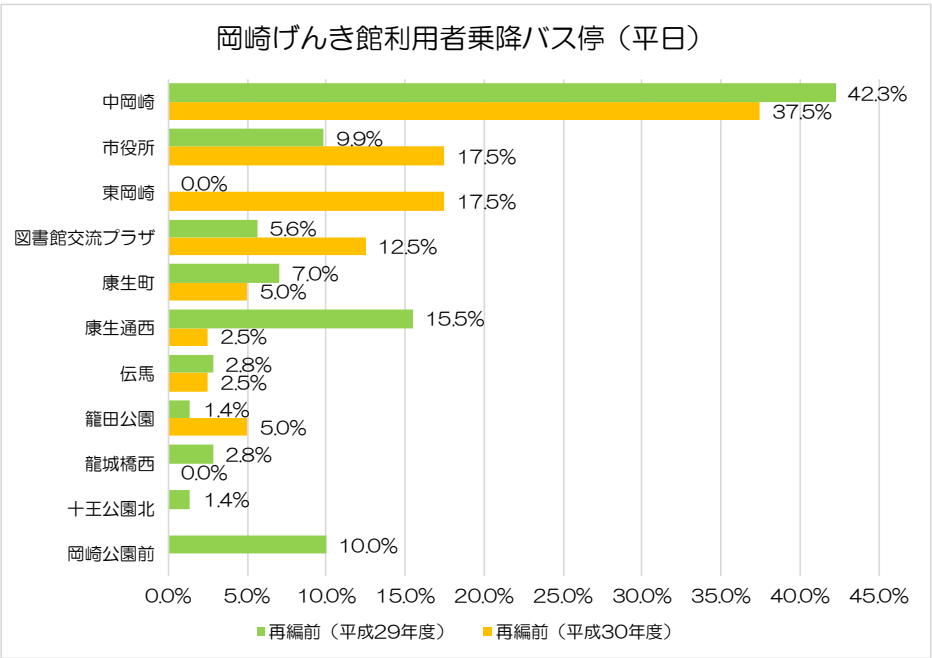


※調査時、再編前後ともに中岡崎利用者の乗降がなかったバス停は記載なし

※調査時中岡崎乗降者数 平日 再編前：103 人 再編後：61 人 休日 再編前：55 人 再編後：36 人

イ 岡崎げんき館(東西ルート)

- 再編後の主な乗降バス停は中岡崎、市役所、東岡崎、図書館交流プラザである。
- 中岡崎での乗降割合は再編前後ともに高い。特に平日の利用は多く、主に岡崎女子大学、岡崎女子短期大学の学生の通学手段として利用されている。
- 市役所での平日の乗降割合は再編後増加している。
- 東岡崎は再編後に接続されたバス停だが、平日 17.5%、休日 25.0%と高い乗降割合であり、需要が高い。利用目的は公共施設の利用や通学、通勤と様々である。
- 図書館交流プラザでの乗降割合は再編後増加している。
- 平日の康生通西、休日の岡崎公園前は再編前には高い利用割合であったが、再編後は大幅に低下している。買物乗車券廃止が要因として考えられる。

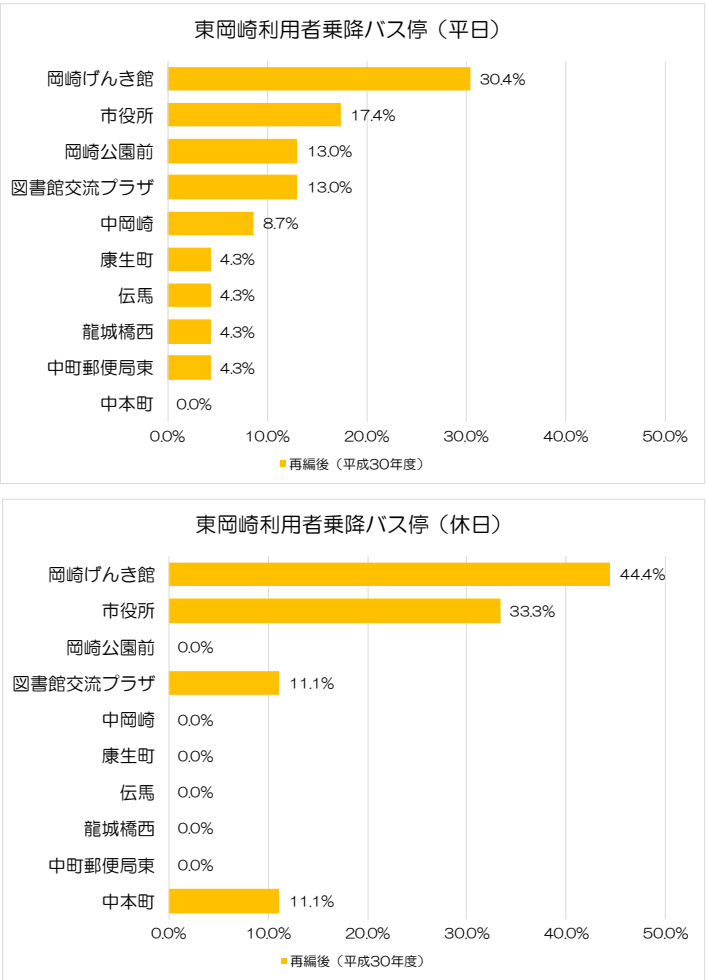


※調査時、再編前後ともに岡崎げんき館利用者の乗降がなかったバス停は記載なし

※調査時岡崎げんき館利用者数 平日 再編前：71 人 再編後：40 人 休日 再編前：19 人 再編後：16 人

ウ 東岡崎（東西ルート）

- 岡崎げんき館での乗降が平休日ともに 30%以上あり、需要が高い。通学、通勤、公共施設の利用が主な目的である。
- 市役所での乗降は平休日ともに需要が高い。
- 平日の岡崎公園前、図書館交流プラザがともに 13.0%の利用割合である。ともに名鉄バス路線でも移動可能であるが、まちバスを選択し移動している。
- 名鉄バスと重複する部分について、名鉄バス利用者が一部減少している区間もあるがまちバスに利用者が流れたとまでは言えない。



※東岡崎は平成 30 年 1 月に接続されたため、再編前後の比較ではなく再編後の調査結果で分析

※調査時、東岡崎利用者の乗降がなかったバス停は記載なし

※調査時東岡崎利用者数 平日 再編後：23 人 休日 再編後：9 人

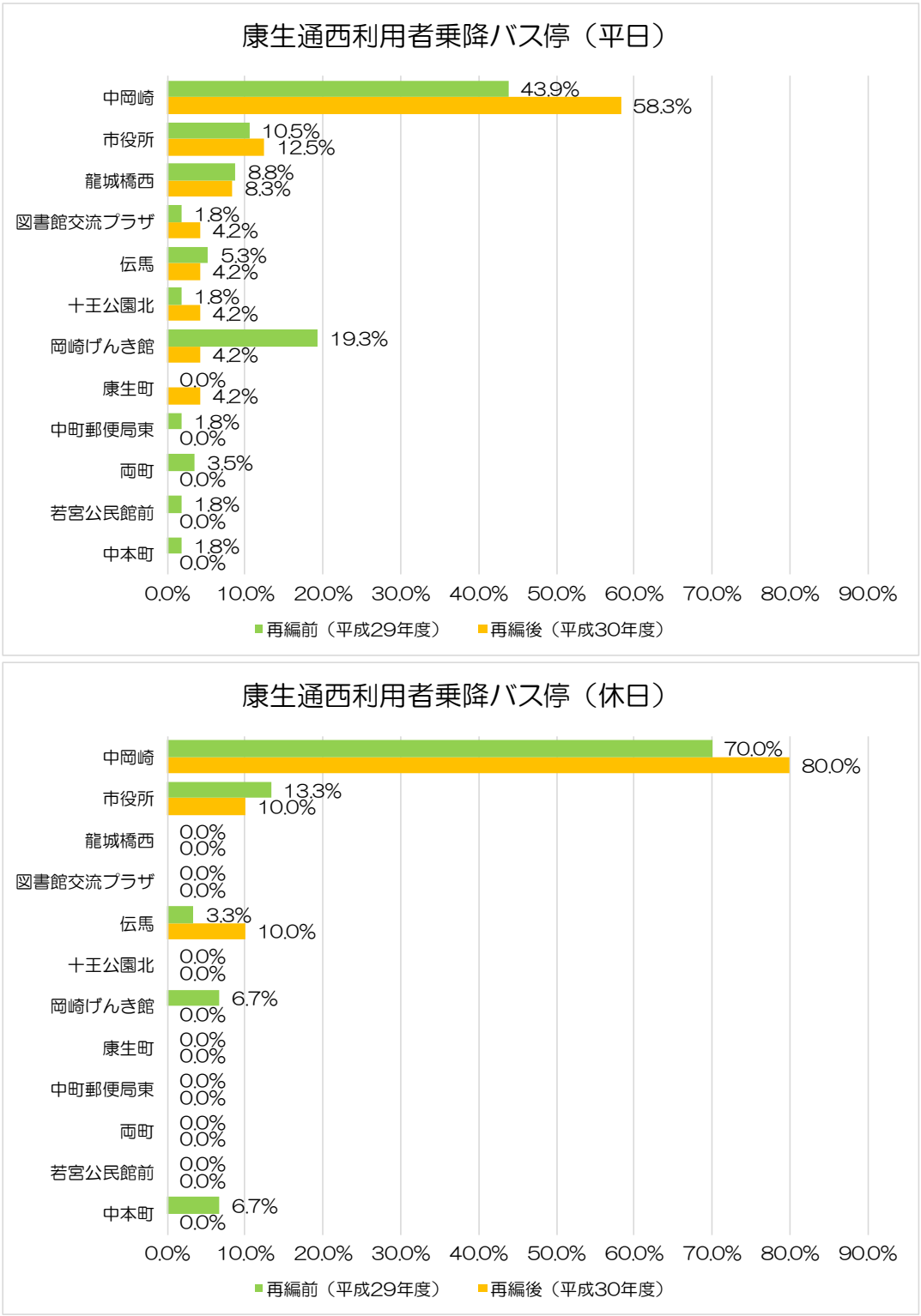
まちバスと重複する主な名鉄バスのバス停
再編前後の利用者数の変化

乗車停留所	降車停留所	平成28年度	平成30年度	対比
名鉄東岡崎駅	康生町	64,630	60,468	93.6%
	市役所口	8,031	7,221	89.9%
	岡崎げんき館前	75,732	79,320	104.7%
	岡崎公園前	7,736	7,272	94.0%

（名鉄バス提供データ）

エ 康生通西（東西ルート）

- 中岡崎の乗降割合が特に高く、再編前後ともに安定して需要がある。
- 中岡崎以外のバス停からの乗降割合は低い。特に岡崎げんき館の乗降割合は減少している。（平日 19.3%→4.2%、休日 6.7%→0.0%）

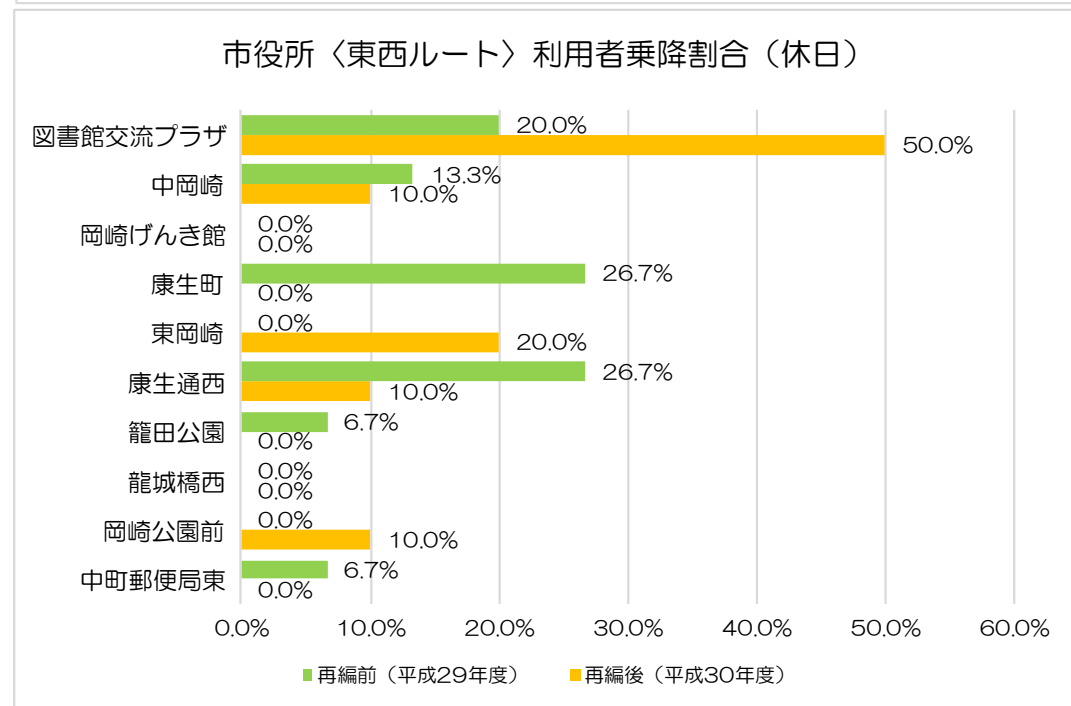
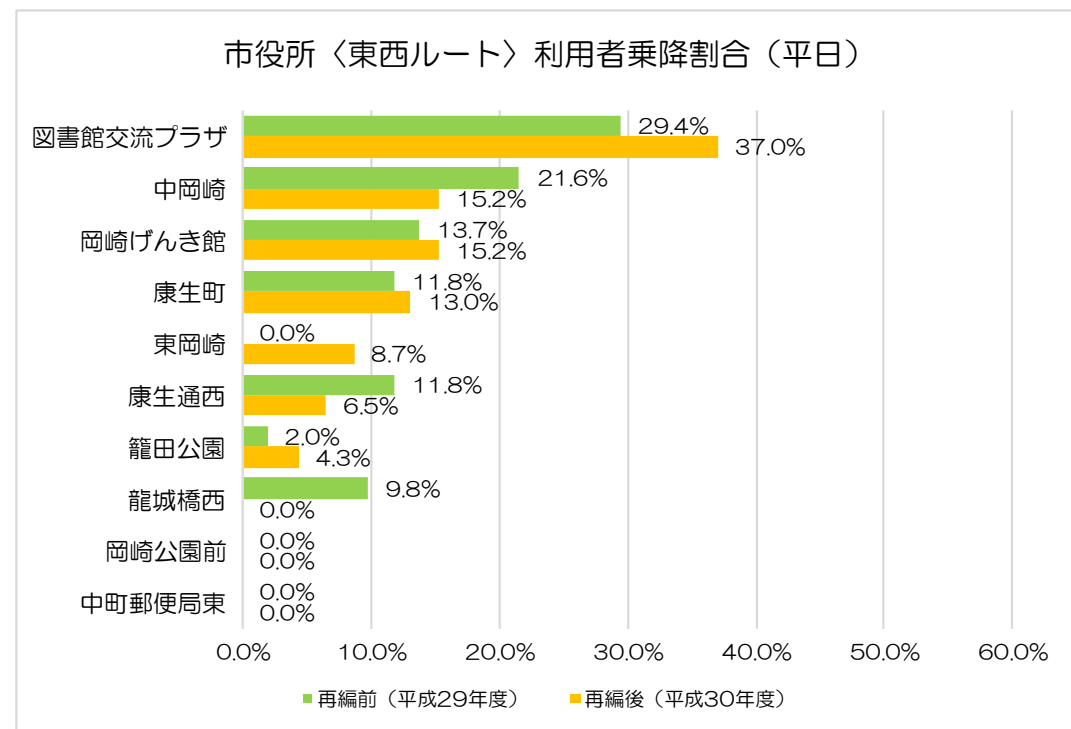


※調査時、再編前後ともに康生通西利用者の乗降がなかったバス停は記載なし

※調査時康生通西利用者数 平日 再編前：57 人 再編後：24 人 休日 再編前：30 人 再編後：10 人

オ 市役所（東西ルート）

- ・図書館交流プラザでの乗降割合は再編前後ともに高い。特に休日の乗降割合は再編前後で比較すると倍以上増加している。
- ・中岡崎での乗降割合は減少しているが、再編前後ともに10%以上の利用者が乗降し、一定の需要はある。
- ・再編後は東岡崎接続により東岡崎での乗降利用が新たな需要となる反面、康生地域（康生通西、康生町（休日））の乗降割合が低下している。

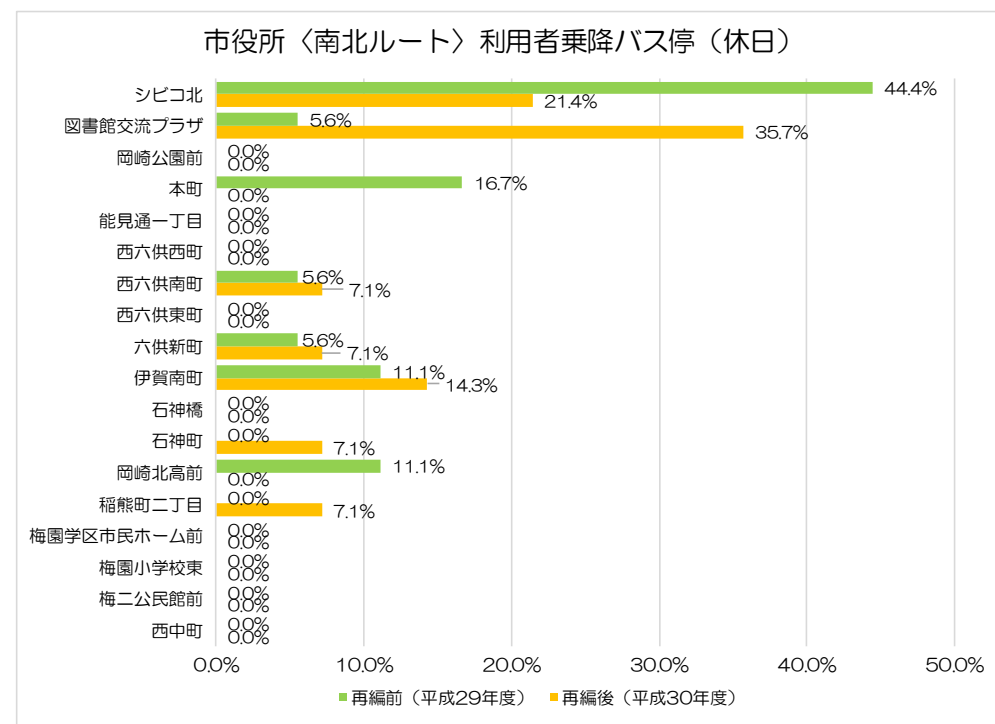
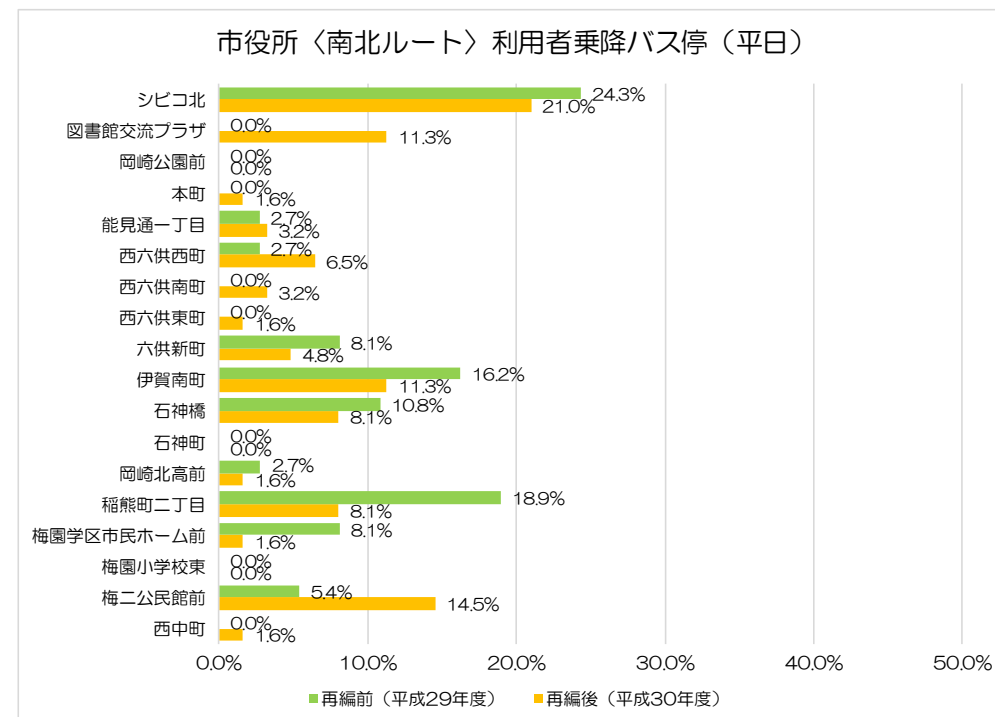


※調査時、再編前後ともに市役所利用者の乗降がなかったバス停は記載なし

※調査時市役所（東西）乗降者数 平日 再編前：51人 再編後：46人 休日 再編前：15人 再編後：10人

カ 市役所（南北ルート）

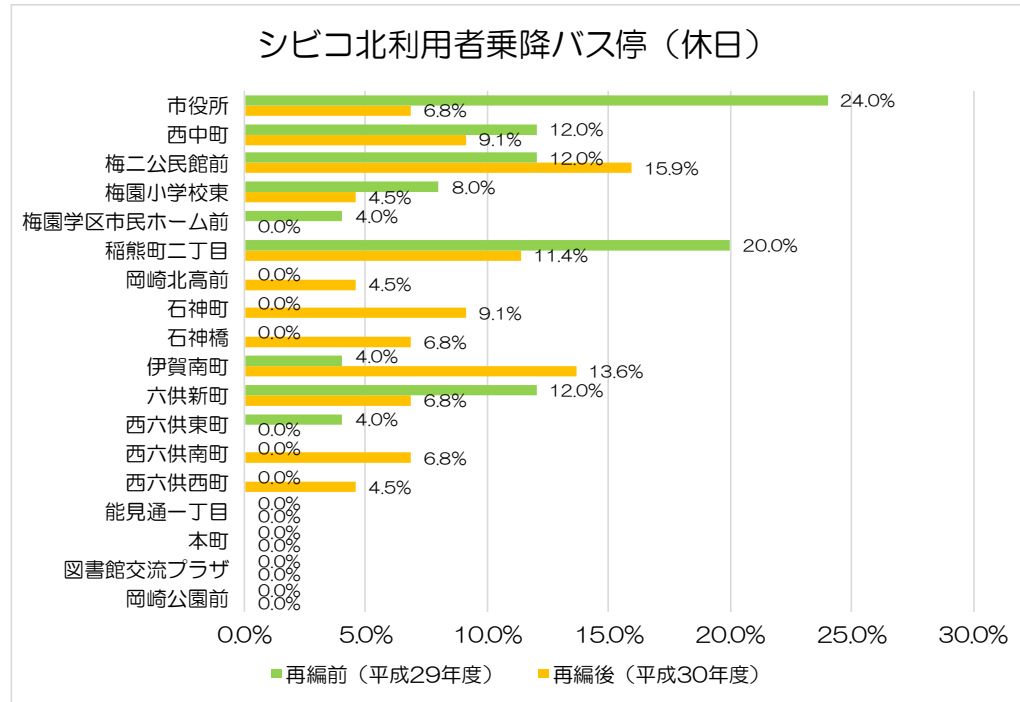
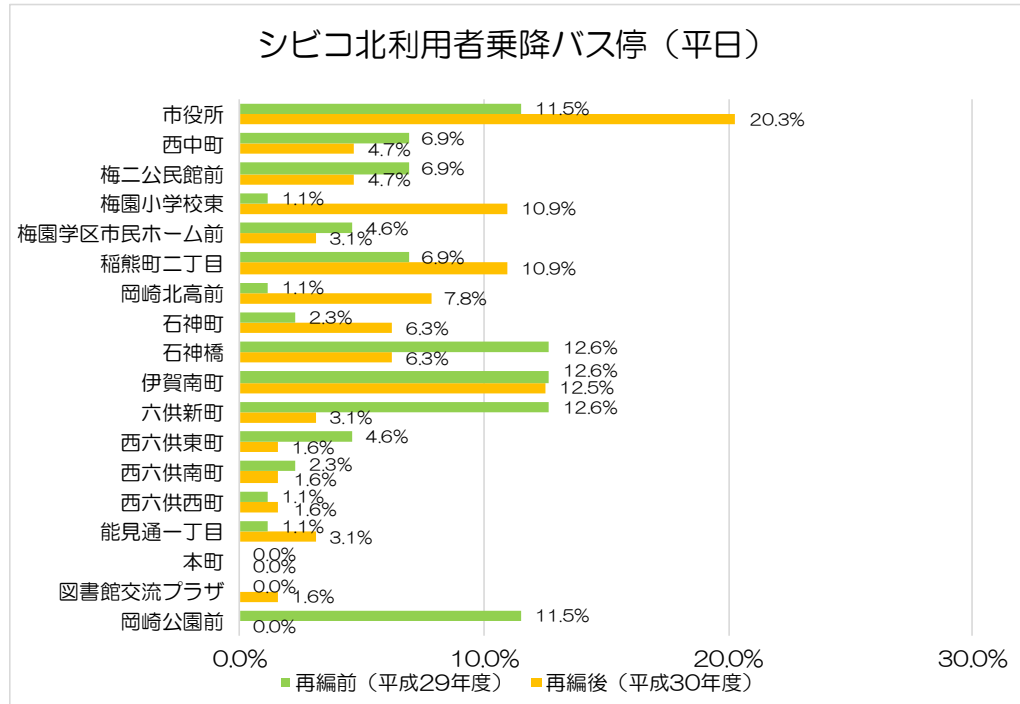
- ・シビコ北での乗降割合は減少しているが再編前後ともに高く、20%以上の利用者はシビコ北で乗降している。
- ・図書館交流プラザは再編後に乗降割合が大幅に増えており、平日は11.3%、休日は35.7%が乗降している。



※調査時市役所（南北）乗降者数 平日 再編前：37人 再編後：62人 休日 再編前：18人 再編後：14人

キ シビコ北（南北ルート）

- ・平日の市役所での乗降が増えているが休日の需要は減少している。
- ・平日は再編後、梅園小学校東、稲熊町二丁目、伊賀南町の利用が多い。梅園小学校東、稲熊町二丁目は再編前より乗降割合が増加している。
- ・休日は再編後現在、梅二公民館前、稲熊町二丁目、伊賀南町の利用が多い。梅二公民館前、伊賀南町は再編前より乗降割合が増加している。
- ・南北ルート（西行き）において、シビコ北～図書館交流プラザの区間は、巡回するようなルート（シビコ北⇒図書館交流プラザ⇒シビコ北）となっているが、利用者は少ない。



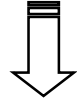
※調査時シビコ北乗降者数 平日 再編前：87人 再編後：64人 休日 再編前：25人 再編後：44人

(8) 現状課題

ア 運行事業者の課題

○余裕のないダイヤの設定による運転手への負担

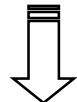
- ・現在まちバスの運行ダイヤには余裕がなく、交通渋滞等による遅延が起きている。
- ・東西ルートは主に桜まつり等岡崎城周辺でのイベント開催時に遅延が起きている。
- ・南北ルートは常時遅延が起きている。
- ・遅延している状況で定時制を確保しようと運転すると事故のリスクが増える。
- ・名鉄バスは遅延により十分に休憩時間を確保できない状況が続き、平成30年7月に中部運輸局から行政処分を受けた。



定時制を確保でき、かつ運転手への負担の少ないダイヤを検討

○運転手の不足

- ・現在まちバスに限らず、交通事業者の運転手不足は深刻な問題となっている。
- ・平成30年7月に名鉄バスが行政処分を受け、まちバスの運行体制を変更したことでまちバスに割く運転手の数は増加した。（8人→12人）
- ・南北ルートは交代回数を増やし対応しているが、交代時にも時間を要するため、交代回数が多いことは非効率的である。
- ・運転手不足の中、まちバスに割く運転手の数が増加したことは、名鉄バスにとって負担となっている。



運転手不足に対応した効率的な運行を検討

まちバス運行体制

	～平成30年7月（行政処分前）		
	車両数(台)	1日の運行に要する運転手(人)	交代のタイミング
東西ルート	2	4	午前／午後
南北ルート	2	4	午前／午後
計	4	8	



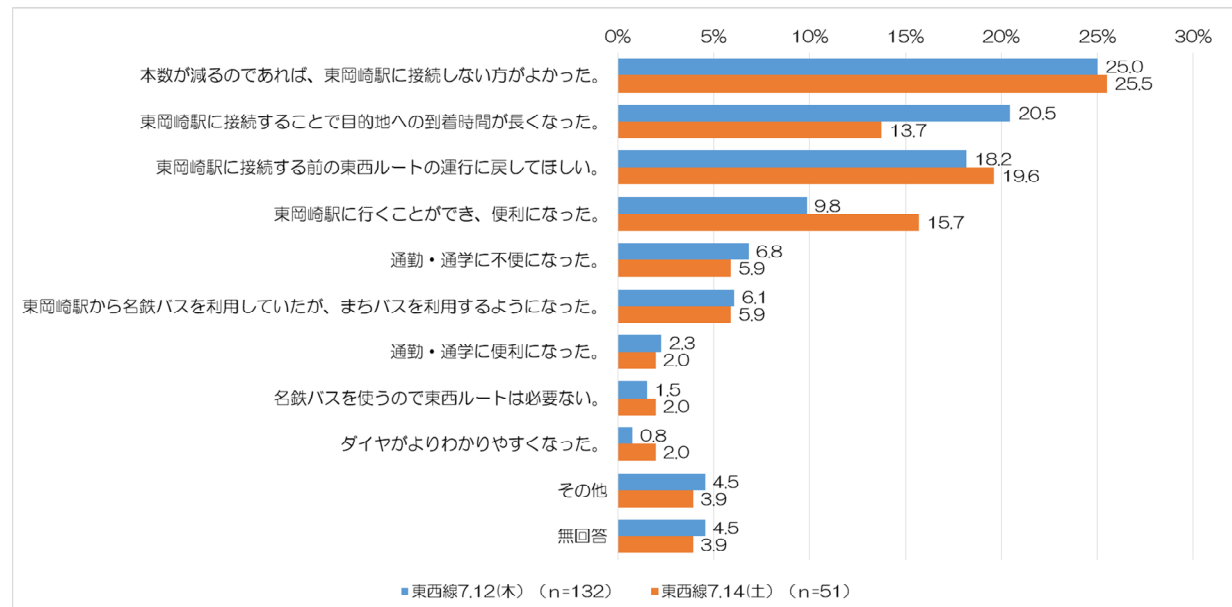
	現在（行政処分後）		
	車両数(台)	1日の運行に要する運転手(人)	交代のタイミング
東西ルート	2	4	午前／午後
南北ルート	2	8	午前①／午前②／午後①／午後②
計	4	12	

イ 利用者の課題

○東岡崎接続による便数の減少と運行時間の拡大

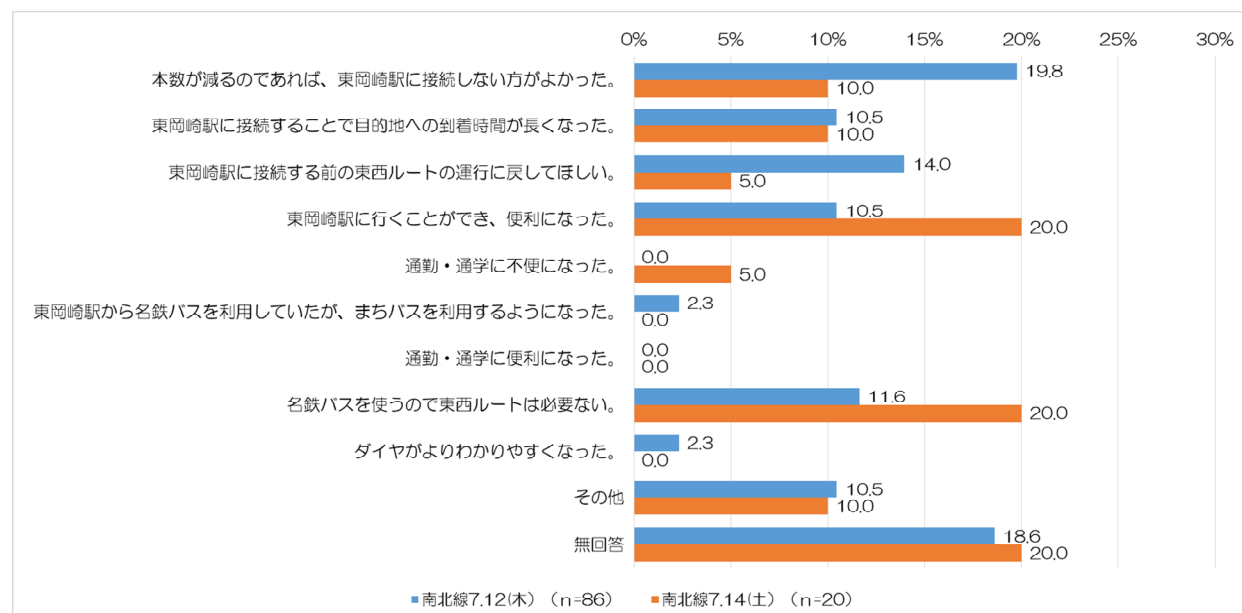
【東西ルート利用者の「現在の東西ルート」に対する意見】

- ・平成 30 年 1 月の東岡崎接続により、東西ルートの便数は減少した。（平日 21 往復、休日 15 往復→平日 11 往復、休日 8 往復）
- ・再編後に行った乗降者アンケートでは東西ルート利用者の意見として「本数が減るのであれば、東岡崎に接続しない方がよかった」が最も多い。
- ・「東岡崎に接続することで目的地への到着時間が長くなった」、「東岡崎に接続する前の運行に戻してほしい」という意見も多い。
- ・東岡崎接続よりも便数の確保や目的地への所要時間の短縮を優先する意見が多い。



【南北ルート利用者の「現在の東西ルート」に対する意見】

- ・南北ルート利用者の意見は東西ルート利用者に比べ、東岡崎接続に否定的な意見の割合が少ない。

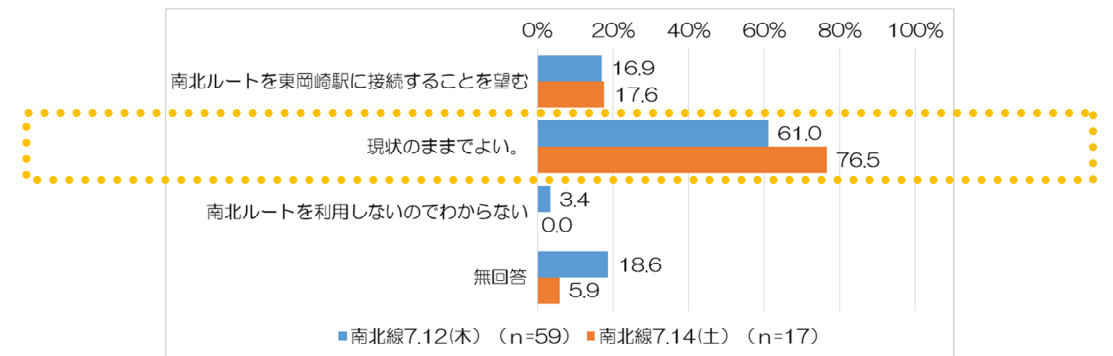


【南北ルート利用者の「南北ルートの東岡崎接続」に対する意見】

- ・南北ルート利用者も東岡崎接続の質問については、接続よりも現状維持を望む意見が多い。
- ・東西ルートが東岡崎接続後、減便になった前例を踏まえ、減便には抵抗があり、便数は維持したいといった考えが想定される。



1 時間 2 本の運行は確保しつつ、利便性の向上を図れる運行を検討



※上グラフ 3 つは平成 30 年 7 月 12 日 (木)、14 日 (日) 実施の起終点調査 (OD 調査) 時のアンケート結果

ウ 本市の課題

○運行委託料の増加

- ・運行委託料は再編前の平成 28 年度から再編後の平成 30 年度にかけて約 400 万円増加している。
- ・増加の主な要因は、東西ルートの路線拡大による燃料費、人件費の増加である。
- ・東西ルートの大部分は名鉄バス路線と重複しており、中岡崎以外のバス停は名鉄バスの路線の利用によって補える。

○交通不便者への対応

- ・南北ルートは名鉄バス路線の運行していない地域が多く（六供地域や梅園地域等）市民の貴重な移動手段となっている。
- ・東岡崎駅周辺は朝夕の通勤・通学の送り迎え等による交通渋滞が発生している。解消のために自家用車から公共交通機関への転換が必要である。



運行費用を抑制しつつも、市民の生活における移動手段となる運行を検討

