

平成18年11月27日設置

岡崎市交通政策会議

フィーダー系統 平成25年6月27日NW計画策定

①協議会が目指す方向性(Plan)

第6次
岡崎市総合計画

- 将来像：人・水・緑が輝く 活気に満ちた 美しい都市 岡崎
- 計画期間：基本構想 12年(平成32年度目標)
基本計画 6年(前期：平成26年度) (後期：平成32年度)

岡崎市都市計画
マスタープラン

- 基本理念：快適な暮らしと自然・歴史資源が調和した風格ある都市
- 目標年次：平成32年度

岡崎市中心市街
地活性化ビジョン

- 基本理念：魅力的な歴史・文化・暮らしに出会うまち
- 計画期間：平成23～32年度

岡崎市
総合交通政策

<p>【基本理念】 人、まち、環境 きらり。岡崎の交通 まちづくり</p> <p>【基本目標と基本方針】</p> <p>1 人にやさしく安全安心な交通の実現 ・だれもが利用しやすく、健康に暮らせる交通環境の整備 ・交通事故を抑制する安全な交通環境の形成 ・災害に強い安全安心な交通環境の整備</p> <p>2 観光・交流を促進し、まちの魅力を高める交通の実現 ・鉄道や基幹バスを軸に、異動しやすいまちなか交通環境の整備 ・市内どこからでもまちなかに行きやすい交通環境の整備 ・まちなかを訪れたいくなる快適で魅力的な交通環境の整備</p> <p>3 円滑で快適な交通の実現 ・産業活動を支え、地域間交流を促進する自動車交通に円滑化 ・市民生活を支える都市内・都市間ネットワークの整備</p> <p>4 環境にやさしい交通の実現 ・自動車に過度に依存しない交通環境の整備 ・市民や企業が自らの交通行動を意識改革</p>	<p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバスが連携した公共交通網の整備 ・高齢者等に優しいサービスの提供 ・市内拠点間を連絡するバスの強化 ・まちなかの回遊性を高めるバス運行 	<p>自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路に連絡する道路の整備 ・地域内の都市計画道路の整備 ・交通渋滞緩和策の実施 ・公共交通に配慮した道路の整備 	<p>自転車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道ネットワークの整備 ・鉄道やバス利用のための駐輪場の整備 ・レンタサイクルなどまちなかの移動を支援するシステムの提供 	<p>歩行者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通バリアフリー事業による歩行空間の整備 ・中心市街地の回遊性を高める歩道の整備 ・郊外の歩行の安全性を確保する歩道の整備
	<p>都心地域 まちなか</p> <p>都市活動全般を支える基盤として、都心部の自動車交通量を抑制する交通需要マネジメントを行うとともに、商業施策や観光施策との連携により回遊性の向上を図り、都心部の魅力、活力を創出する。 駅等の交通施設の強化、乗継ぎの円滑化のほか、バス、自転車、徒歩等、交通利便性を面的に高める施策を推進する。</p>			
	<p>郊外地域</p> <p>駅や周辺地区の多機能化により地域活力を高めていくため、交通面では、駅や周辺地区の安全性・快適性などの環境改善や居住地等から駅までの円滑で快適な移動を促進していく。 放射・環状のバス路線体系を形成し、多方向へのモビリティを確保するとともに、鉄道や他の手段の乗換機能を高める施策を展開する。</p>			
	<p>中山間地域</p> <p>中山間地域における道路での移動の円滑性を確保していくとともに、生活の足としての交通を確保するため、様々な工夫により、最寄りの鉄道駅等地域拠点へのアクセスを確保していく施策を展開する。</p>			

◎総合交通政策で目指す公共交通ネットワーク

- 公共交通ネットワークは、鉄道を広域的な基軸とし、バスがこれを補完して市域を面的にカバーする公共交通体系の構築を目指す。
- バス等のネットワークは、既存バス路線と連携した持続可能なバスネットワークの構築に向けて、交通結節点や地域拠点を連絡する「基幹軸」(交通拠点間バス)と、交通結節点を中心に地域に応じた手法で展開する「地域内交通」及びそれぞれの路線が接続する「交通結節点」の整備を進め、まちづくりなどの関連計画等と連携した公共交通ネットワークの構築を目指す。

◎公共交通ネットワークイメージ



◎バス基幹軸について

バス基幹軸	区間
南北軸	奥殿陣屋～大樹寺～東岡崎駅～岡崎駅～六ツ美支所/本宿駅～額田支所
東西軸	矢作橋駅～康生町～市民病院/市民病院～額田支所
環状軸	大門駅～大樹寺～市民病院/市民病院～美合駅～岡崎駅

②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

◎平成25年度までの取組

基幹バスネットワークの整備

◆おかざきエクスプレス(岡崎駅・市民病院線) (H20年度～)

バス基幹軸強化として、交通拠点・中心市街地・公共施設間を結ぶ拠点快速バスの実証運行(H20～21)を行い、平成22年度から本格運行へ移行しています。

◆矢作・市民病院線 ◆額田・市民病院線 ◆大門・市民病院線 (H20年度～)

全市的な基幹バスネットワークを整備するため、これまで系統が無い、あるいはサービス水準が低い市民病院を結節点とする3ルートで実証運行を行い、平成23年度から本格運行に移行しています。

地域交通の整備

◆乗合タクシー (H20年度～)

交通空白・不便地域での生活交通を確保するため、住民が主体となって運行計画や利用促進策を検討し、地域の交通拠点・生活拠点へアクセスする乗合タクシー等の実証運行を行っています。旧額田町地域で実証運行を行い、平成23年度から本格運行に移行しています。

◆コミュニティバス「まちバス」(H19年度～)

中心市街地における回遊性、賑わいの創出を目的に、平成19年7月から、コミュニティバス「まちバス」を運行しています。中心市街地の商業・公共・観光施設と交通結節点や周辺住宅地を結び、1日何回乗っても200円。沿線180店舗の協力のもと、まちバスに乗りし買い物された方に、次回の乗車券をサービスしています。

既存バス路線の改善

◆市補助路線 (H20年度～)

平成19年に交通事業者から市内14路線(26系統・162バス停)の廃止意向が示されました。市では補助制度を見直し、運行経費の赤字補てんに加え、地域や市の意向を反映したバス路線に改善を行うことを前提とした補助内容とし、運行事業者と協議して持続可能なバス路線への改善を進めています。これまでに、矢作地区(H21年)、東部地区(H22年)等において見直しを行っています。

公共交通利用の促進

◆モビリティマネジメントの実施 (H20年度～)

秋の市民まつりの2日間を「公共交通に親しむ日」として、公共交通利用促進キャンペーンを実施しています。(H20～)市内事業所等を対象に「エコ通勤トライアル」等のモビリティマネジメントを実施しています。(H21～H22)

◆公共交通マップの作成 (H20年度～)

市内バス路線図や主要駅発着のバス運行情報に加え、22年度には、タクシー情報、バスロケーションシステムに関する情報を掲載した公共交通マップ(改訂版)を作成しています。(H20～)

◆系統番号の導入 (H20年度)

交通事業者と連携し、市内全バス路線・乗合タクシーに行き先別の系統番号を導入しています。

◆バスロケーションシステムの導入 (H22年度)

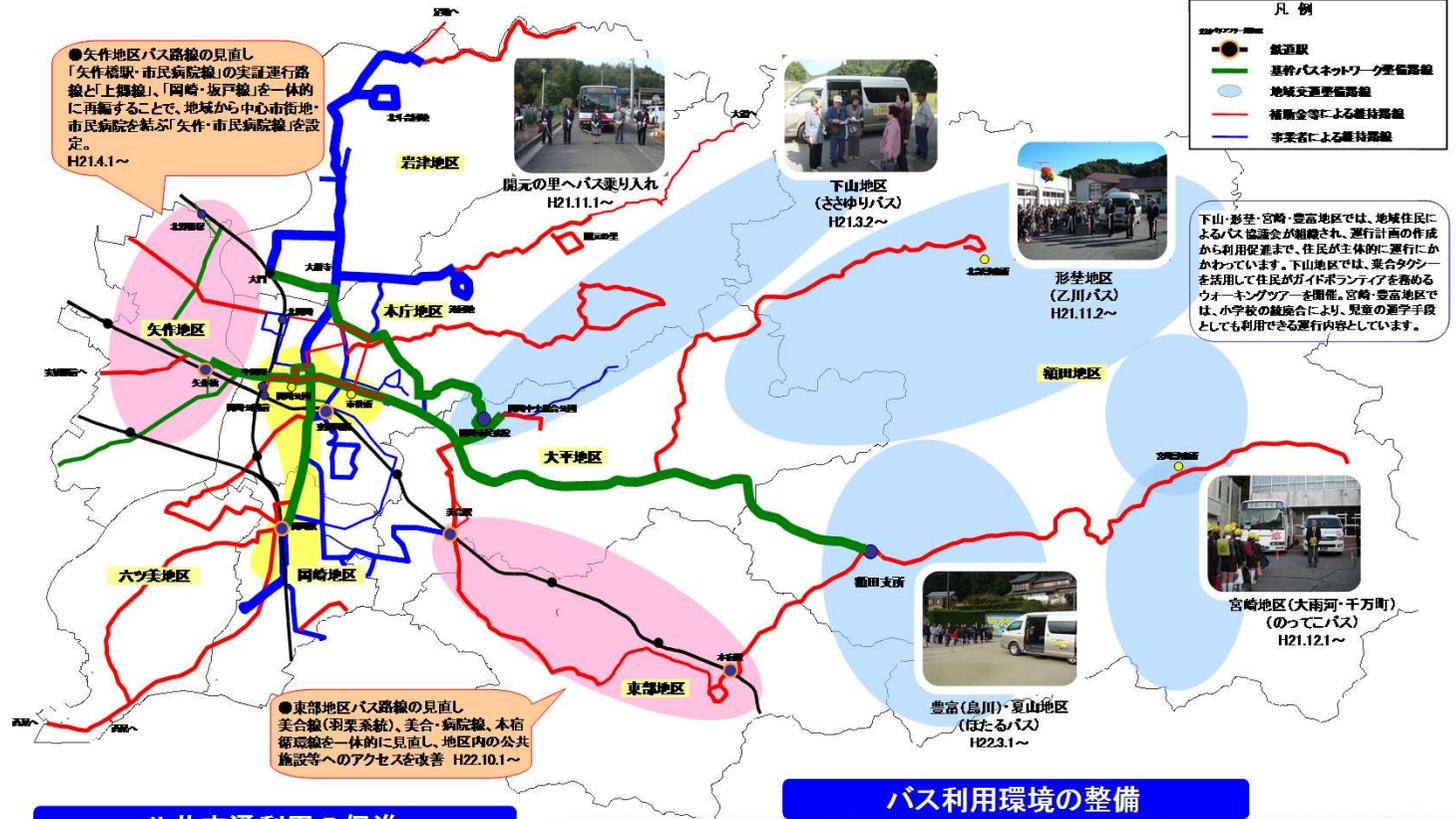
市内名鉄バス・まちバス路線において、バス停(30箇所)や携帯電話で、バスの発車案内や待ち時間などがわかるバスロケーションシステムを導入しています。

◆バス符合環境の整備 (H22年度)

都心地域の利用者の多いバス停において、上屋(13箇所)やベンチ(23箇所)を整備しています。

◆ICカードの導入 (H22年度)

鉄道と共通利用できるICカード(manaca)を導入(まちバス、名鉄バス路線)しています。



凡例

●	鉄道駅
—	基幹バスネットワーク整備路線
—	地域交通整備路線
—	補助金等による維持路線
—	事業者による維持路線

下山・形勢・宮崎・豊富地区では、地域住民によるバス協議会が組織され、運行計画の作成から利用促進まで、住民が主体的に運行にかかわっています。下山地区では、乗合タクシーを活用して住民がガイドボランティアを務めるウォーキングツアーを開催。宮崎・豊富地区では、小学校の就校合乗バス、児童の通学手段としても利用できる運行内容としています。

②地域公共交通に関する具体的取り組み及びそのプロセス(Do)

◎平成26年度の取組

- ・額田域内のフィーダー交通であるコミュニティバス等を1年間計画通りに運行。
- ・上記コミュニティバス等について、利用促進を図るために地域住民と運行方法の見直しを協議。
その結果に基づき、時刻表等の変更ちらしを作成配布するなど、十分な周知を図りながら、平成26年10月から見直した運行を開始。
- ・まちバスや郊外地域の生活交通について、市民の要望等を把握し、バスネットワーク全体の改善につなげるため市民アンケート調査を実施。
- ・民間バス路線への補助による路線の維持、まちバスの運行等を継続して実施。
- ・「公共交通に親しむ日」などでバス利用を促進するため、バス事業者による乗り方教室やバス営業所の見学会等を開催。
- ・公共交通の課題などの情報共有化の取組として、地域説明会(10回)、地区検討会(4回)、地域協議会(2回)、交通事業者との会議(2回)などを開催。

取組の概要

●地域生活交通の運行見直し

1 見直しのポイント

(1) コミュニティバスをスクールバスと分離(宮崎・豊富・夏山地区)

- スクールバスは小学校の行事に合わせたフレキシブルな運行が可能。
- コミュニティバスは地域住民の要望に即した運行を行うことで、利便性を確保しつつ、効率的な運行が可能。

(2) プロポーザル方式による運行委託事業者選定

- 競争原理に加え、事業者としての地域住民に対するサービス提案といった視点を含めた選定が可能。

2 見直し後の路線の概要

(1) 下山地区線(ささゆりバス)

- ・診療所行きを増便し、下山地域外行き路線を減便し、運行距離を約86%に短縮。

(2) 宮崎地区線(のってこバス)

- ・スクールバス機能廃止、小学生運賃の有料化。
- ・大雨河路線と千万町路線を9人乗りジャンボタクシーにより一体化。

(3) 形埜地区線(乙川バス)

- ・利用の少ない曜日について、週1日運行を取りやめる。
- ・住民要望に基づき、停留所を1箇所増設。

(4) 豊富・夏山地区線(ほたるバス)

- ・スクールバス機能廃止:小学生有料化。
- ・利用が少ない時間帯を減便。

●市民アンケート調査の実施

- ・中心市街地及び郊外地域の住民を対象として、公共交通及びバス交通に関するアンケート調査を実施。

まちなか地域→無作為抽出(15歳以上)400名

郊外地域(矢作地域)→無作為抽出(15歳以上)600名

- ・アンケート調査では、市内バス路線の状況や本市の取組に関する資料を同封し、周知。

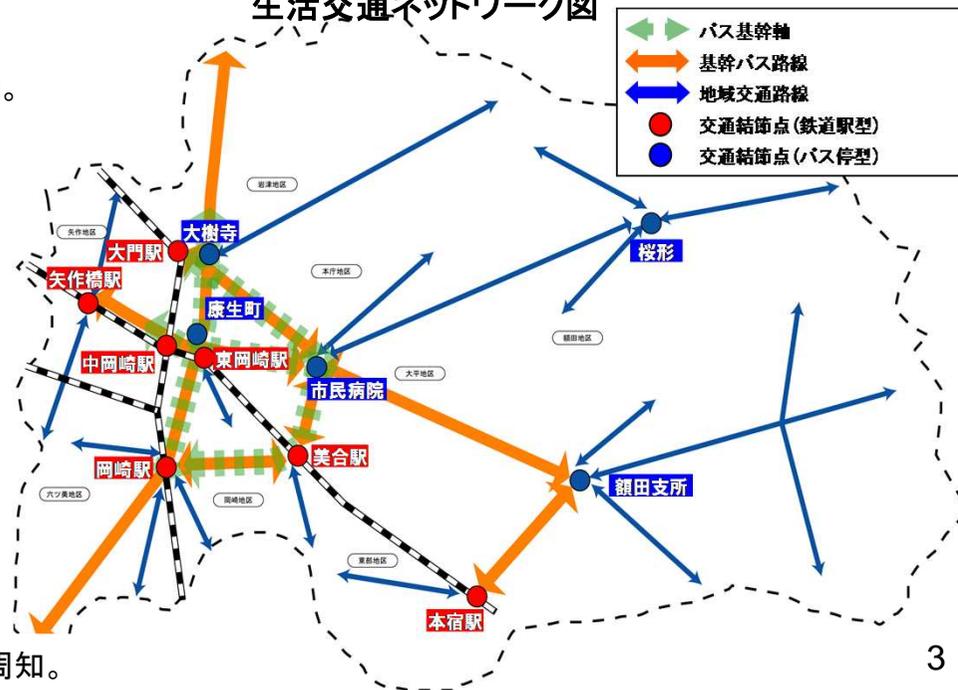
バス乗り方教室



バス営業所見学会



生活交通ネットワーク図



③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

◎バス路線全体と市民アンケートの評価

委託路線で年間利用者数が減少。

対象バス路線	年間利用者数 (H25/H24)
岡崎市バス路線全体	101.1%
委託路線	97.9%
補助路線	100.6%
非補助路線	101.2%

収支率50%未満の路線が約7割。

対象バス路線	収支率50%未満の割合(H24)
委託・補助路線	約67.4%

バス補助額が増加。

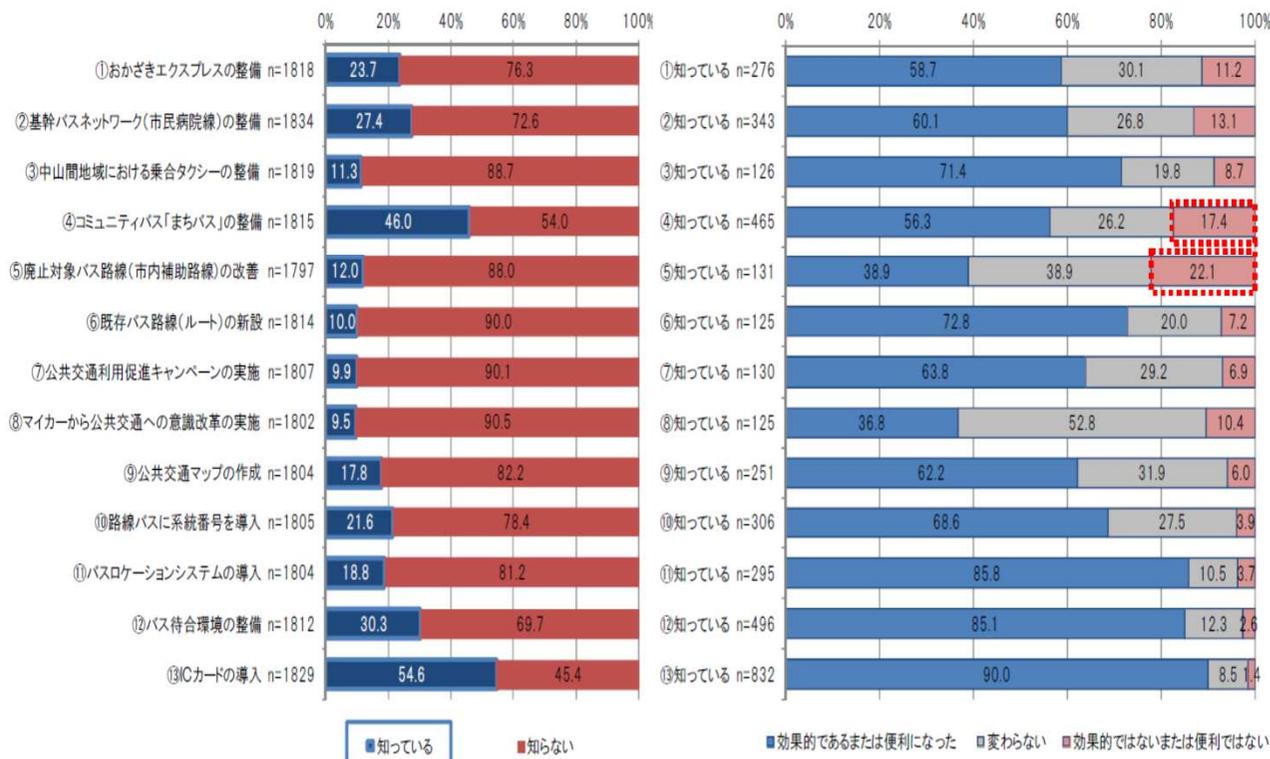
対象バス路線	H24	H25
委託・補助路線補助額	約2.9億円	約3.1億円

バス交通環境に対する満足度が向上

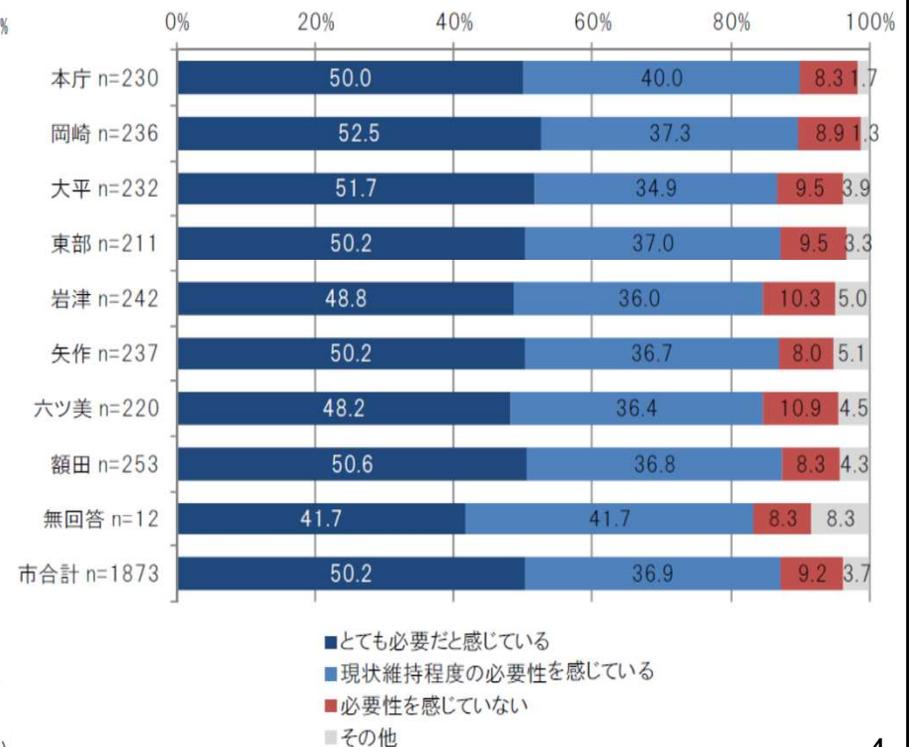
アンケート結果から“満足・やや満足”と回答した割合が増加

27.4%(平成18年度) → 34.2%(平成25年度)

各種公共交通施策を「知っている」とする人は、その多くが効果的であるまたは便利になったと回答しているが、一方で「知らない」と回答した割合が多い。



各種公共交通施策により、公共交通利用に対する意識について「必要性を感じていた、感じている」が平成22年度では約74%、平成25年度では約87%と増加。



③地域公共交通に関する具体的取り組みに対する評価(Check)

◎平成26年度の取組に対する評価

●地域生活交通の運行方法の見直し

- 1 コミュニティバス等の運行経路や時刻表を見直すことにより、運行経費の低減を図ることができた。
- 2 利用者の声に基づき、バス停を増設するなど、可能な範囲でバス利用環境の改善を図ることができた。

●事業者バス路線の利用促進

- 1 事業者バス路線見直しに関し、関係地域住民に説明会を開催し、聴取した意見を事業者に伝えることにより、サービス水準の向上を図ることができた。

●各路線の利用者数

- 1 平成26年度の各路線の利用者数の目標値に対し、額田支所市民病院線、下山地区線、宮崎地区線、形埜地区線は達成できない見込みであり、豊富・夏山地区線は達成できる見込みである。

各路線の利用者数と1便当たりの平均人数

単位:(人)

	平成24年度 利用実績 (H23.4~H24.3)	平成26年度 目標値 (H26.4~H27.3)	平成26年度 利用者見込 (H26.4~H27.3)	評価	1便当たり 平均人数 (H25.10~11)	1便当たり 平均人数 (H26.10~11)	参考
額田支所市民病院線	7,952	7,952	7,570	未達成	2.1	1.7	減少
下山地区線	5,544	5,544	4,157	未達成	2.6	2.2	減少
宮崎地区線	513	513	478	未達成	0.71	0.67	減少
形埜地区線	1,111	1,111	1,049	未達成	0.9	1.0	増加
豊富・夏山地区線	530	530	539	達成	0.4	1.7	増加

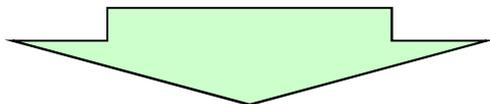
●市民アンケート調査の実施

- 1 バス利用について考えたことがないと回答した市民には、今回のアンケートが一つのきっかけとなり、公共交通に関する意識の向上につなげることができた。
- 2 「利用しやすいバス」について、市民の要望を把握できた。

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

◎全体的な課題

- ① 満足度は向上したが、委託・補助路線の補助金額は増大。
- ② バス路線全体の人数は伸び悩んでおり、委託路線の人数は減少。
- ③ 公共交通の利用に対する意識は向上したが、各種公共交通施策を知らない市民が多い。



◎取り組むべき当面の対応

- ① 持続可能なバスネットワークの確保・維持を図る
- ② 地域住民のニーズにあった運行内容の改善を図る
- ③ 市のホームページやパンフレットに加え、地域住民検討会や乗り方教室等の開催など、より効果的な方法により公共交通施策の周知を進める

生活交通ネットワークの位置付け

区分		位置付け	基本対象利用目的	生活交通供給目標 (最低限確保すべきサービス水準)
基幹路線	鉄道路線	市内の主要な鉄道駅を交通結節点として基幹バス路線や地域交通路線を結ぶことにより、広域的な移動に対応する。		
	バス基幹軸(重点整備区域)	交通結節点や地域拠点を連絡し、市街地内および郊外から主要な都市施設へのアクセスが容易にできる高度なサービス水準を提供する。		
	基幹バス路線	流動の多い隣接市や市内の主要な交通結節点を結び、通勤・通学、買物、通院などの移動に対応することができるようなサービス水準の確保を目指す。	通勤・通学・買物・通院	運行日：毎日 運行時間帯：6～20時台 運行頻度：朝夕ピーク1時間に1～2本 オフピーク2時間に1本～1時間に1本
地域路線	地域交通路線	基幹バス路線と交通結節点で接続することを基本とする。需要が極めて少ないと予想される地域へ運行することから最低限の運行サービスを確保する。	買物・通院	運行日：週1～2日 運行時間帯・頻度：午前、午後でそれぞれ1往復
交通結節点		需要の多い鉄道駅や施設を交通拠点として乗り換えや待合環境の利便性の高い交通施設整備を目指す。		

④自己評価から得られた課題とその対応(Action)

◎取り組むべき課題

●額田地域のコミュニティ交通の運行見直し

経費削減効果による運行の継続性には資するものの、利用促進に繋げるためには、さらに地元住民との検討が必要。

●市民アンケート結果

自家用車を利用する住民の多くは、本市のバス交通について全く知らない状況。

(既にホームページや広報紙で提供しているバスに関する情報であっても、把握したことがないという回答が多い。)

●基幹軸等の位置づけを検討し、新たなバスネットワークの構築に反映。

地域公共交通活性化及び再生に関する法律の改正、及び立地適正化計画等の主旨を踏まえ、新たな基幹軸等のあり方等の検討。

◎対応策

●各地域住民の意見を分析し、新たなニーズ等の把握に努める。

●今回のアンケートで、まちなかや周辺地域住民の要望や利用意向を把握分析し、その結果を各地域住民へフィードバック。

更に、バス路線全体の改編を検討。

●地域内交通路線及びバス基幹軸のあり方や交通結節点の機能の他、まちづくりや観光施策との連携等について検討し、来年度以降策定予定の地域公共交通網形成計画に反映。

⑤アピールポイント(特に工夫した点)

◎住民との検討・協議

額田地域では、地区ごとに設置しているバスの検討会において、地区内を運行する乗合タクシー等の利用状況を確認しながら、路線の確保維持のための検討を行っている。また、定期的に各地区の代表者を集め、各路線の確保維持、利用促進に関する協議を行っている。

◎住民への周知

まちなか地域、矢作地域の住民を対象とするアンケート調査では、調査票のみでなく、地域のバス路線の状況を説明する地図や市の取組状況がわかる資料等も同封し、情報提供にも努めた。

◎交通事業者との情報共有

市内を運行するバス事業者と市担当者との会議を定期的に行い、バス交通に関する課題や改善点についてお互いに情報共有している。

このような連携を図ることにより、より良い生活交通ネットワークの構築に努めている。