

矢作地域・まちなかアンケートの集計・分析結果について

1 矢作地域アンケート

(1) アンケートの目的及び実施方法

ア 目的

矢作地域の住民からは、新規バス路線の開設に関する要望が多く寄せられており、バス需要及び利用状況に関するアンケート調査を行い、当該地域におけるバス路線のあり方について検討する。

イ 実施方法

(ア) 実施時期 平成 26 年 12 月 19 日から平成 27 年 1 月 9 日まで

(イ) 実施内容

- ・アンケート内容

別添「矢作地域アンケート」のとおり

- ・対象者

矢作地域居住者から 600 名を、町別人口・年代別人口に比例した人数を無作為抽出

- ・送付数及び回収率

送付数 600 通、回収数 247 通 回収率 41.2%

(2) アンケート集計及び分析

ア 外出目的としては、買い物、通勤が上位 2 つで、全体の三分の二を占める。

イ 主要交通手段は、自動車で 57%、次に自転車で 15%、3 位が鉄道で 13%

ウ 乗合バス利用で、利用しない 63%・殆ど利用しない 28%に対し、**利用すると答えたのは約 9%**

エ 矢作地域のバス利用を促進する方法として 1 位は「商業施設へ乗り入れる」で 99 人、2 位は「定額制運賃とする」が 77 人、3 位が「鉄道との接続を重視する」で 59 人であった。

オ 商業施設への乗り入れで、希望する施設としてはアピタ 2 人、イオン 3 人、ピアゴ 2 人、フィール 1 人、やまのぶ 2 人が挙げられている。なお、矢作地域のバス運行については、平成 20 年のバス路線改編以来、路線・便数ともに増加しており、今回のアンケートにあった接続要望箇所（商業施設）へはイオンを除き、現在の矢作地域のバス路線でこれら全ての商業施設にアクセスが可能である。

また、特定の町に「商業施設利用の不便性」があるかについて、町ごとの要望件数を比較してみると、件数に差はあるが、人口と回答数の割合を勘案してみると、差はほとんど見られなかった。

カ 新たなバス路線に対する要望については、現在バス路線が通過していない町では、全 27 町中 13 町、そのうち、新たな路線要望がある町は、次の 6 町 → 森越町、中園町、宇頭町、東牧内町、上佐々木町、下佐々木町である。

これら町への路線設置要望の他、矢作地域を発着するバス路線だけではアクセスできない（乗継等を必要とする）新たな接続先要望としては安城更生病院、JR 岡崎駅、イオンであり、矢作地域内における新たな接続要望箇所等はみられない。

キ バス停留所から 500m以内の人口カバー率の試算

町名	町人口	町カバー率	カバー率
宇頭町	3,683	0.0	0
宇頭北町	746	0.0	0
宇頭東町	175	0.0	0
宇頭南町	302	0.0	0
上佐々木町	685	1.0	685
北野町	5,490	1.0	5,490
北本郷町	1,897	1.0	1,897
藤戸町	251	1.0	251
小針町	2,468	1.0	2,468
島坂町	725	1.0	725
下佐々木町	288	0.0	0
昭和町	1,115	1.0	1,115
大和町	6,488	1.0	6,488
筒針町	1,103	1.0	1,103
富永町	501	0.0	0
中園町	2,562	0.5	1,281
新堀町	367	0.0	0
西大友町	1,787	1.0	1,787
西本郷町	1,637	1.0	1,637
橋目町	4,741	1.0	4,741
東大友町	2,901	1.0	2,901
東本郷町	681	1.0	681
東牧内町	782	0.0	0
船越町	2,161	1.0	2,161
森越町	2,534	1.0	2,534
矢作町	9,066	1.0	9,066
渡町	2,218	0.0	0
	57,354		47,011
矢作地域カバー率			82%
未カバー区域 及び中心町	1	4,906	宇頭町
	2	3,288	渡町
	3	868	富永町

人口カバー率については、厳密な数字は拾えないが、従前の概ね 50m メッシュを単位とした建物数の資料から、おおよその数と現況を調べた。その結果、町域のほとんどがバス停留所から 500m 以上となる町として、宇頭町、宇頭北町、宇頭東町、宇頭南町、富永町、新堀町、渡町、東牧内町、下佐々木町の 8 町がある。また、500m 以内ではあるが、人口集中地区の多くが外れる町として、中園町がある。他の町は 500m 圏域から外れる部分があるものの人口集中地区は少ない。これらを踏まえ、カバー率を算出すると約 8割と考えられる。

2 まちなか地域アンケート

(1) アンケートの目的及び実施方法

ア 目的

本市では、総合計画及び都市計画マスタープランにおいて、中心市街地を含む都市機能の集約化を進める康生地区～東岡崎駅周辺地区～JR 岡崎駅周辺地区の都心ゾーンを「まちなか地域」と位置付け、まちなか地域の拠点間の連携を強化するための公共交通ネットワークの形成、並びに、人や自転車が安全に安心して移動できる交通体系の確立を目指している。

この地域には、鉄道駅や幹線道路が整備されており、市のまちバスや事業者バス路線の運行頻度も高く、人口も集中したエリアである。しかし、必ずしもバス路線が整っているところばかりではなく、自動車を持たない世帯では、移動も思うに任せないという声もある。

本アンケートでは、市民生活と密接にかかわる商業施設、医療施設そして公共施設等とバス・鉄道等とのアクセス要望や、市民が望むまちバスの運行方法などについても調査し、まちなかの交通ネットワークのあり方を調査する。

イ 実施方法

(ア) 実施時期 平成 26 年 12 月 19 日から平成 27 年 1 月 9 日まで

(イ) 実施内容

- ・アンケート内容

別添「まちなか地域アンケート」のとおり

- ・対象者

まちなか地域居住者から 400 名を、町別人口・年代別人口に比例した人数を無作為抽出

- ・送付数及び回収率

送付数 400 通、回収数 168 通 回収率 42.0%

(2) アンケートの集計結果

- ア 外出目的としては、買い物、通勤が上位2つで、全体の三分の二を占める。(矢作地域と同じ)
- イ 主要交通手段は、自動車で46% (矢作より10ポイント少ない)、次に徒歩が14%、自転車は12%と続く。
- ウ 乗合バス利用で、利用しない52%、月に数回以上使うとの回答は約3割 (矢作は約1割)
- エ まちバス利用では、まちバスが運行している町の住民でまちバスを利用するのは約1/3 (23/63)、運行していない町の住民でまちバスを利用するのは約6% (6/104)。事業者バス路線の利用では、まちバス運行町住民で56%、非運行町では44%であり、まちバス利用ほどの差はなかった。
- オ まちバスの路線拡大で、新たな施設等への接続では、東西線で東公園 (4)、市民病院 (2)、JR岡崎駅 (2)、矢作、六名等で、南北線では、JR岡崎駅 (2)、稲熊以北 (2)、市民病院、イオン、コムタウン等であった。縮小については具体的な施設はなく、名鉄バスとの補完・連携を挙げた回答が1件
- カ 東岡崎駅への接続では、東西線が44% (74/166)、南北線については36% (61/168) の希望があった。まちバス利用者では、東西線の東岡崎接続に対し約5割 (15/29)、南北線接続では約1/3 (10/29) が必要としている。
- キ まちバスの今後の運行のあり方では、1位が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%) 次いで観光施設めぐりの移動手段 (16%) であり、まちバスの運行当初の目的である「賑わいの創出」については最下位 (9%) であった。

3 まちバス利用者アンケート

(1) アンケートの目的及び実施方法

ア 目的

中心市街地活性化を目的として、平成19年に運行を開始したまちバスも7年が経過し、まちなかの状況やまちバスを利用する市民の意識にも変化が見られるようになった。

本アンケートでは、実際にまちバスを利用する市民のまちバスに対する意見、利用要望等について調査し、商業振興策としてのまちバスの位置づけを生活者の移動手段としての視点から検討するための資料とする。

イ 実施方法

(ア) 実施時期 平成27年2月12日から平成27年2月26日まで

(2月12日から2月14日にかけて配布)

(イ) 実施内容

- ・アンケート内容
別添「まちバス利用者アンケート」のとおり
- ・対象者
まちバスの乗客のうち、乗継サービス利用ではない方にアンケート票を渡し、回答記載後、郵便による返送をお願いした。
- ・送付数及び回収率
配付数 200 通、回収数 103 通 回収率 51.5%

(2) アンケートの集計結果

- ア 外出目的としては、買い物、通勤が上位2つで、全体の三分の二を占める。(矢作・まちなかは通勤)
- イ まちバスは、9割が往復利用。
- ウ まちバスを使う理由では、1位が「目的地がまちバス路線に近い」であり、2・3位は同率で「停留所が近い」と「料金が有利」であった。
- エ まちバスをほぼ毎日使っているのは約1/3で、全体の約半分は年に数回程度の利用
- オ まちバスの運行方法に関する要望としては、運行範囲を広げる55件で、うち定額料金でなくなくても広げると答えたのは21件、次いで運行本数を増やすなど利便性を向上するは52件、うち運賃があがってもよいと答えたのは24件であった。また、各要望において最も件数が少なかったのは30代であった。男女については、要望内容において、ほぼ同じ要望率であり、差は見られなかった。
- カ 免許の保有状況では、矢作地域で免許を持たない率は20%、まちなか地域では42%であり、まちバス利用者は免許を持っていない人が利用していることがわかる。
- キ 乗継サービスをよく使うと答えたのは、全体の83%、乗車券サービスについては全体の75%が良く使うと答えている。なお、南北線については、乗継サービスをよく使う人は乗車券サービスを使っている人で、南北線利用者34人中21人74%である。
- ク 東岡崎駅への接続では、回答者103名のうち、32% (33名) が必要と答えている。
なお、まちなか地域へのアンケートでは、東岡崎への接続が必要と答えたのは、全体で40%、うち、まちバスを利用していると答えた回答者でみると、東西線の東岡崎接続で52% (15/29)、南北線接続では35% (10/29) が必要としている。
- ケ 接続先の拡大については、イオン、コムタウン、ピアゴその他9か所の要望があったが、六名のコムタウン以外は、既存の名鉄バス路線でアクセス可能などろでばかりであり、バス路線の新設が必要と思われる箇所は見当たらなかった。

4 アンケート結果からみる課題と改善の方向性

(1) 岡崎市の今後のバスネットワーク整備の方向性

岡崎市総合交通政策の中で公共交通ネットワークの構築を位置づけ、鉄道網、バス事業者の営業路線や不採算路線への補助による補助路線、中山間地域での乗合タクシー等の運行により、公共交通ネットワークを確保維持している。しかし、市郊外部におけるコミュニティバス導入の要望、康生地区からJR岡崎駅周辺地区にかけての新たなまちづくり計画や市街地整備におけるバス路線の導入、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方のもと立地適正化計画で位置づける都市機能誘導地域を結ぶバス路線など、バス路線の新設や見直しが必要となっている。

今後のバス路線は、既存の公共交通ネットワークの維持確保を基本としつつ、より効率的かつ持続可能なバス運行を検討していく。特にコミュニティバスの導入については、地域の自主的な取り組みを基本とし、全市的な見地から公平で適正な運行条件による導入を検討する。

(2) 矢作地域のバス路線の課題と改善の方向性

- ア 矢作地域の住民の方たちには、バス路線沿いに住んでいてもバス路線がないと回答する方がおり、バスに関心が無い方がいることが分かる。現在のバス路線の運行状況やバス利用の促進、更に利用が無ければ路線の縮小もありうる旨の周知を、矢作地域の住民に改めて実施する。
- イ 周知を図ったうえで、地域の代表者との協議を通して、今回のアンケート結果などの説明や必要なバス路線について地元の意向等を確認し、地域検討会の立ち上げに向けた取組を実施していく。なお、矢作地域は道路幅が狭いエリアが多く、バス交通が移動手段としてふさわしいかどうかも併せて検討する。

(3) まちバスの課題と改善の方向性

- ア まちバスは中心市街地活性化策として買い物割引や一日乗り放題など、特殊な運賃体系を導入して高頻度な運行をしている政策的なバス路線である。乗り継ぎサービスや乗車券サービスなどを活用するかは8割近くあり、低額な運賃を理由として利用されている状況はあるが、南部地域や事業者バスの運行がないもしくは少ない地域でのまちバス運行の声もあることから、本市としては、政策的な位置づけを少し見直して、新たなまちづくり計画とも整合をはかるとともに、市全体のバスネットワークにおけるまちバスの役割を明確化にしつつ、買い物割引制度等については、公平で適正な運行となるよう運賃体系を検討していく。
- イ まちバスは沿線住民の利用者が多く沿線以外の住民の利用が少ない傾向があること、利用者は買い物、通院での利用が2/3を占めていることから生活交通として利用されている。また、既存バス路線を補完する形での運行の意見もあることから、事業者バス路線と重複している東西線については、その機能を事業者バス路線で補完できる可能性も高く、他のバス路線が少ない地域におけるバス利用環境及びニーズ等も把握しながら、路線検討を進める。南北線については、既存バス路線がない地域を運行しており、利用実態をみても生活者の移動手段として活用されていることから、東岡崎駅への接続を視野に入れ、生活交通としてのコミュニティバスの視点から運行方法・利用料金について研究する。

アンケート結果からみた課題と改善の方向性を示したが、アンケート結果を参考としつつ必要なバス路線の改善を図るため、今後地域住民や商業関連団体、交通事業者と協議を進めるなかで、利便性が高く効率的で持続可能なバス路線の構築を検討していく。