

まちバス改編について



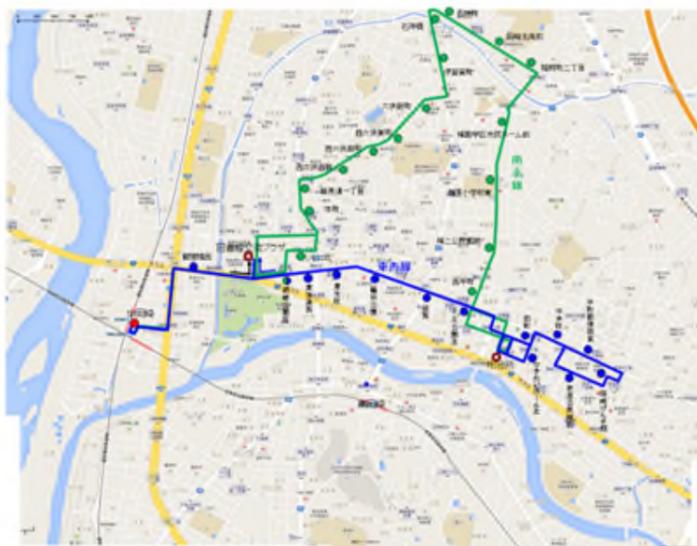
1 運行の経緯

まちバスは、中心市街地を回遊し、買物客等を増やしてにぎわいを創出するために、中心市街地の活性化策として、初乗り運賃で1日乗り放題など独自の運賃制度により、平成19年度から運行を開始した。平成26年度には利用者延べ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が、康生地区の大型商業施設の撤退とともに利用者は減少傾向にあり、平成21年度のピーク時に年間15万人を超えていた利用者は、平成28年度には年間13万人となっている。

平成26年度に改定した「岡崎市総合交通政策」では、まちなか等における利便性の向上や回遊性の向上を図るため、東岡崎駅などの交通結節点や商業施設等を結ぶ循環型バスの運行の検討を位置づけ、また、平成28年に策定した「岡崎市地域公共交通網形成計画」では、中心市街地におけ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位置づけている。

2 現状の整理

(1) 運行ルート及び本数



【東西線】中岡崎⇄岡崎げんき館 平日 20 往復 休日 15 往復

【南北線】シビコ北⇄市役所 平日 19 往復 休日 16 往復

(2) 年間利用者数

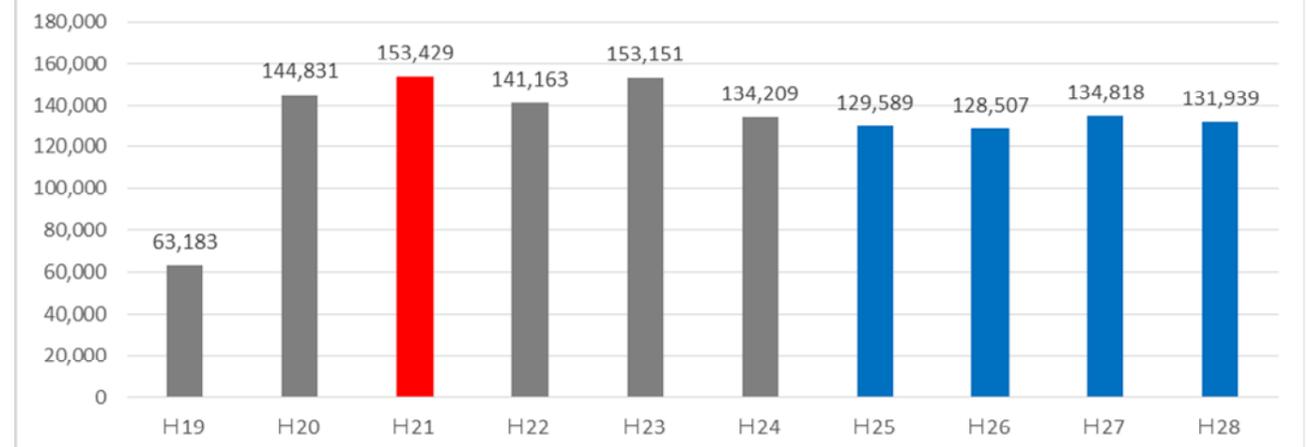
- ・平成21年度が15万人/年を超える利用がありピーク
- ・康生地区の大型商業施設などの撤退などにより減少傾向ではあるが、平成25年度以降はほぼ横ばいの13万人/年の利用がある。

(年間利用者数の推移)

(単位:人)

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
利用者数	63,183	144,831	153,429	141,163	153,151	134,209	129,589	128,507	134,818	131,939
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	ダイヤ改正 減便			家康公顕彰 400年	市政100周年

年間利用者数の推移



(3) 1便当りの利用者数

- ・直近の5年は約5人でほぼ横ばいの状態である。

(1便あたり利用者数の推移)

(単位:人/便)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
利用者数	4.5	4.9	5.0	4.9	4.8	5.1	5.0

(4) 利用者の運賃種別

【運賃制度】

- ・定額運賃 200 円
- ・乗継券により 1 日乗り放題の運賃設定
- ・「買物乗車券」により次回の利用が無料(沿線商店街との連携)
加盟店が買物状況に応じてまちバス乗車券を贈呈
(50 円/枚で加盟店が購入し、買物客に配布)
- ・「100 円割引券」により次回の利用が割引(観光施設との連携)
りぶら、げんき館、岡崎城、家康館への土・日・祝日の
まちバスでの来館者に 100 円割引券を贈呈



乗継券



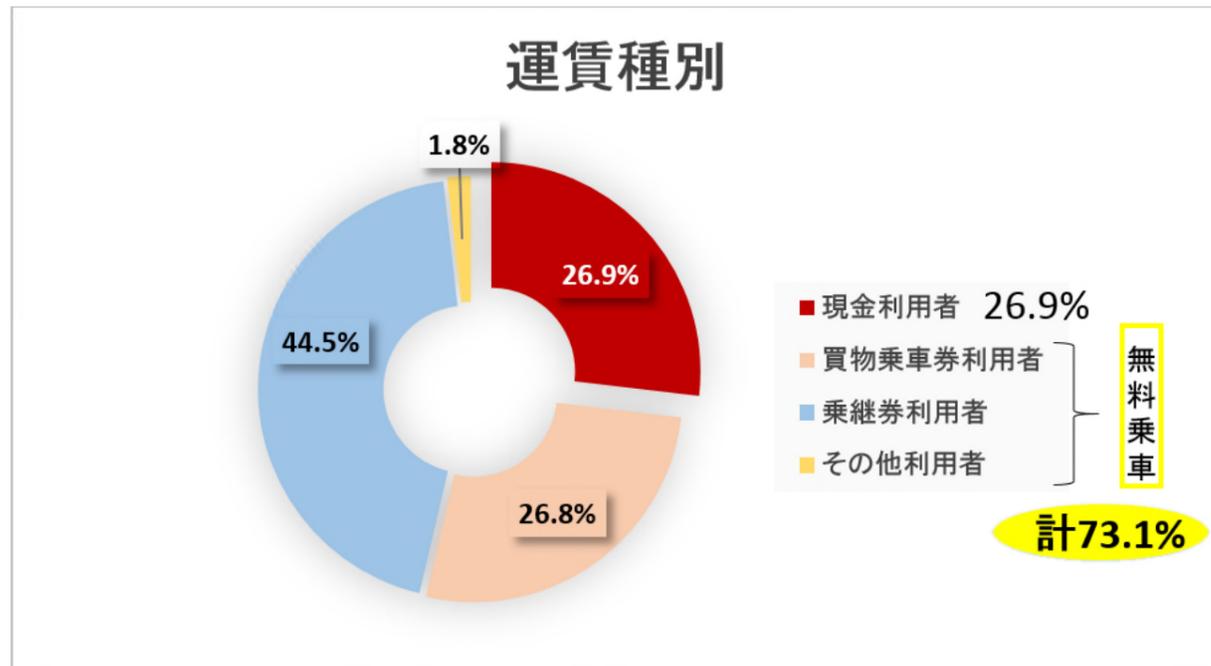
買物乗車券

【運賃種別】

- ・現金が約 1/4、乗継券（無料乗車）が約 1/2、買物乗車券（無料乗車）が約 1/4、約 3/4 の利用が無料（約 700 万円分）

(運賃種別)

	H24	H25	H26	H27	H28	5年平均
現金利用者	25.7%	26.8%	26.3%	27.6%	27.9%	26.9%
買物乗車券利用者	27.0%	26.6%	27.2%	26.6%	26.6%	26.8%
乗継券利用者	45.2%	45.0%	44.9%	43.8%	43.7%	44.5%
その他利用者	2.1%	1.6%	1.6%	2.0%	1.8%	1.8%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%



(5) 運行収支

- ・一般的なコミュニティバスで目標となっている収支率 25%には届かないが、仮に買物乗車券等をすべて乗客が運賃を支払って乗車したとすると約 20%となり、改善が図られる。

(運行収支)

(単位:円)

	H28	H28 (買物乗車券等を無くしたと仮定)
運行経費	70,134,295	70,134,295
実運行収入	8,768,564	6,971,064
買物乗車券等 委託料	-	7,019,154
収支率	12.5%	19.9%

(6) 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利用者が多い。
- ・愛知環状鉄道との乗継ぎ利用、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。
- ・名鉄バス路線と重複していないバス停の乗降利用は全体の 37% (中岡崎 23%、市役所 11%、その他 3%) 東西線廃止の場合、近隣に名鉄バス停がない利用客の多い中岡崎への対応が必要である。

平成28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
	進行方向	停留所名	乗	降	進行方向	停留所名	乗	降	
		中岡崎	18,451	0		中岡崎	1	15,758	34,210
※		龍城橋西	1,210	69		龍城橋西	56	1,121	2,456
※		図書館交流プラザ	5,388	3,836		図書館交流プラザ	3,921	4,294	17,439
※		岡崎公園前	1,155	735		岡崎公園前	271	1,269	3,430
※		康生通西	3,999	4,130		康生通西	4,895	6,927	19,951
※		康生町	3,933	2,234		康生町	529	2,378	9,074
※		籠田公園	980	1,880		籠田公園	1,059	1,345	5,264
※		伝馬	1,212	1,593		伝馬	1,990	1,334	6,129
※		十王公園北	212	1,228		十王公園北	1,748	208	3,396
		市役所	1,552	6,750		市役所	6,648	1,951	16,901
		両町(注1)	62	541		せきれいホール北(注1)	957	73	1,633
※		中本町	47	1,766		中本町	975	9	2,797
※		若宮公園前(注1)	8	1,369		中町郵便局東(注1)	1,322	24	2,723
		岡崎げんき館	0	12,078		岡崎げんき館	12,319	0	24,397
		合計	38,209	38,209		合計	36,691	36,691	149,800
						南北計		74,900	149,800

(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)



中岡崎駅



図書館交流プラザ



康生通西付近



市役所



岡崎げんき館

(7) 南北ルートの利用状況

- ・シビコ北、市役所、稲熊町二丁目のバス停の利用が多い。
- ・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。
- ・名鉄バス路線と重複していないバス停の乗降利用は全体の59%（シビコ北22%、市役所11%、その他26%）南北線廃止の場合は、近隣に名鉄バス停がない西六供西町～六供新町、梅園学区市民ホーム前～梅二公民館前への対応が必要となる。

平成28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)				南北ルート(西行き)				東行西行 乗降利用 合計
	年間累計				年間累計				
	進行方向	停留所名	乗	降	進行方向	停留所名	乗	降	
	シビコ北	13,873	0		シビコ北	219	11,087	25,179	
※	岡崎公園前	205	27		岡崎公園前	16	829	1,077	
※	図書館交流プラザ	4,151	247		図書館交流プラザ	166	3,952	8,516	
※	本町	1,293	83		本町	83	3,295	4,754	
※	能見通一丁目	673	561		能見通一丁目	251	1,002	2,487	
	西六供西町	280	544		西六供西町	389	167	1,380	
	西六供南町	224	1,078		西六供南町	1,018	518	2,838	
	西六供東町	517	793		西六供東町	378	228	1,916	
	六供新町	502	1,386		六供新町	1,422	460	3,770	
※	伊賀南町	1,006	1,997		伊賀南町	2,471	1,005	6,479	
※	石神橋	543	1,261		石神橋	2,937	2,225	6,966	
※	石神町(注1)	1,565	1,748		石神町(注1)			3,313	
※	岡崎北高前	438	871		岡崎北高前	904	399	2,612	
※	稲熊町二丁目	999	3,270		稲熊町二丁目	4,103	1,688	10,060	
	梅園学区市民ホーム前	1,132	1,970		梅園学区市民ホーム前	2,591	1,135	6,828	
	梅園小学校東	410	1,924		梅園小学校東	1,480	389	4,203	
	梅二公民館前	334	2,441		梅二公民館前	2,096	419	5,290	
	西中町	54	1,797		西中町	1,797	42	3,690	
	市役所	0	6,201		市役所	6,519	0	12,720	
		28,199	28,199			28,840	28,840	114,078	
					南北計	57,039		114,078	

(注1: 石神町のバス停は東行きのみ)

(9) 中心市街地地域の土地利用状況の推移

- ・中心市街地での商業的土地利用が減少している。

(商業用地の推移) (単位: m²)

H15	H25	差
246,320	223,206	-23,114

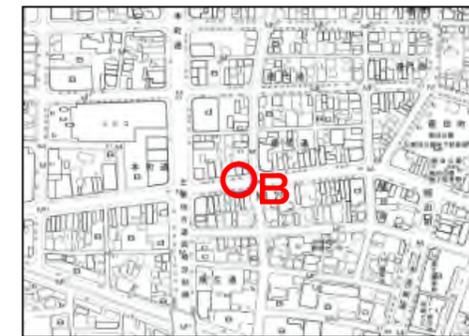
※都市計画基礎調査より

(10) 中心市街地の歩行者交通量の推移

- ・中心市街地での歩行者交通量は減少している。

(歩行者交通量) (単位: 人/12h)

	A(岡崎郵便局北線)	B(伝馬町線)
H22	416	1,385
H27	401	1,294
	-15	-91



(11) まちバス運行開始 (H19.7) 後の関連する新たな計画

- H20.6 総合交通政策
- H22.2 都市計画マスタープラン
- H23.3 中心市街地活性化ビジョン
- H23.3 まちなか総合交通戦略
- H26.4 総合交通政策 (改定)
- H27.3 乙川リバーフロント地区「かわまちづくり」計画
- H28.5 地域公共交通網形成計画
- H28.5 歴史的風致維持向上計画
- H29.3 立地適正化計画



(8) まちバス沿線の人口推移

- ・世帯数が増え、若年層・生産年齢層が減少し、高齢層が増加しているため、高齢者のみの世帯が増加していると考えられる。

まちバス路線500m圏内の人口推移

	人口	世帯数	0~14	15~64	65~
H24	34,792	14,782	4,352	21,490	8,950
H29	34,749	15,273	4,281	20,543	9,925
差	-43	491	-71	-947	975

3 利用者等の声

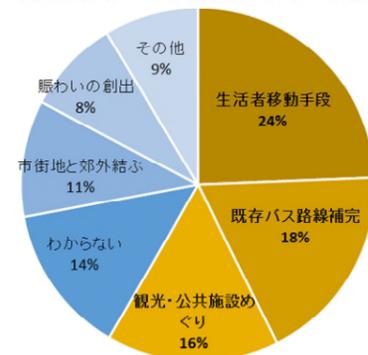
(1) まちなか地域アンケート（平成 26 年度実施）

- ・対象者 まちなか地域居住者から無作為抽出
- ・配布数 400 通
- ・回収数 168 通
- ・回収率 42.0%
- ・アンケート結果

(まちバス利用の有無と今後のまちバスのあり方)

	利用者	非利用者	小計	利用者率	非利用者率	全体率
生活者移動手段	11	37	48	29.7%	23.1%	24.4%
既存バス路線補完	6	30	36	16.2%	18.8%	18.3%
観光・公共施設めぐり	5	26	31	13.5%	16.3%	15.7%
わからない	4	23	27	10.8%	14.4%	13.7%
市街地と郊外結ぶ	7	14	21	18.9%	8.8%	10.7%
賑わいの創出	2	15	17	5.4%	9.4%	8.6%
その他	2	15	17	5.4%	9.4%	8.6%
総計	37	160	197	100%	100%	100.0%

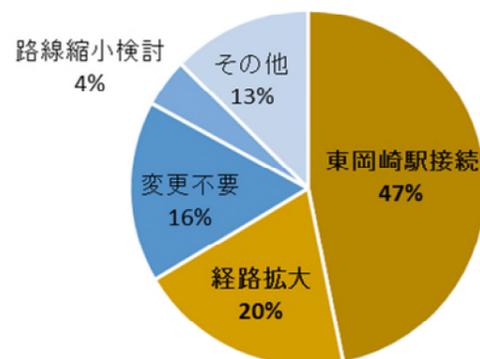
今後のまちバスのあり方アンケート結果



(東西線見直しの方向性)

内容	人数	率
東岡崎駅接続	74	46.8%
経路拡大	31	19.6%
変更不要	26	16.5%
路線縮小検討	7	4.4%
経路縮小	0	0.0%
その他	20	12.7%
総計	158	100.0%

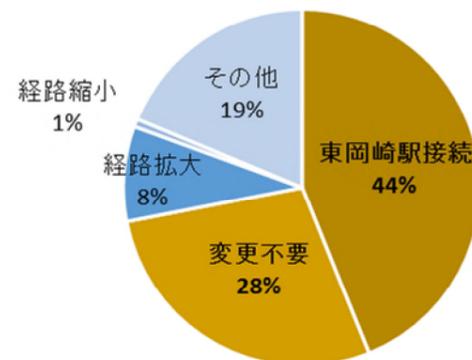
東西線の見直し



(南北線見直しの方向性)

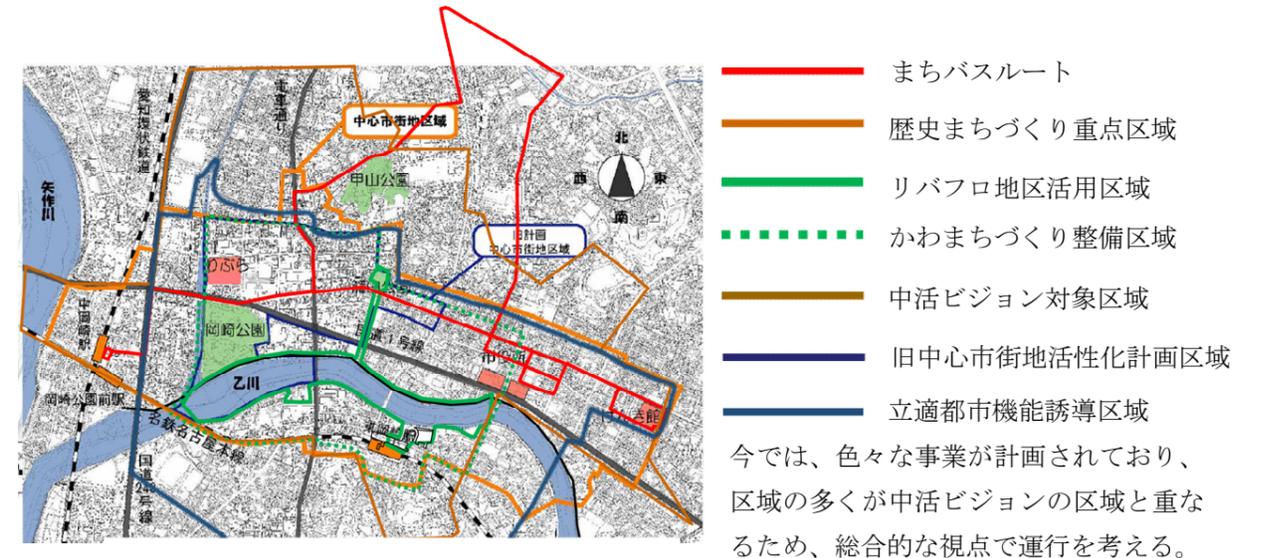
内容	人数	率
東岡崎駅接続	61	43.9%
変更不要	39	28.1%
経路拡大	12	8.6%
経路縮小	1	0.7%
その他	26	18.7%
総計	139	100.0%

南北線の見直し



4 課題の整理

- ・主要な交通結節点である東岡崎駅への接続要望への対応が求められている。
- ・中心市街地と交通結節点とまちなか公共施設の回遊性を向上させる循環型バスへの対応が求められている。
- ・乗継券、買物乗車券等無料での利用者が 3/4 を占め、これら利用者の移動に対する費用負担は少ない。
(利用者 1 人当りの運賃収入：52.7 円/人、利用者 1 人当りの運行経費：531.6 円/人)
- ・買物乗車券、100 円割引券を市の施策として継続していくのは、移動コスト負担の平等性並びに市の財政面からも継続は難しい。
(買物乗車券等がなければ料金収入となっていると想定される金額：約 700 万円/年)
- ・沿線の大規模商業施設の撤退や、東西線沿線の商店の閉鎖など、商業地としての機能が継続的に低下していると思われる。
- ・まちバスは「中心市街地の活性化」を導入のコンセプトとしつつも、高齢者の買い物支援や病院への通院などの日常生活の足としての性格も持つ複合的な政策路線であった。
- ・買物乗車券の利用状況などにより、まちバスによる中心市街地の活性化推進策としては一定の効果があるものの、活性化の決め手となってはいないのが現状である。
- ・近年、まちバス運行地域のみならず、本来の中心市街地地区として、乙川リバーフロント地区整備計画を始めとする各種まちづくり計画が策定され、**以前とは違う形で新たなまちづくりが始まっている。**
- ・まちバスも、中心市街地の活性化だけでなく、各種計画と連携を図り、それぞれの計画を支援するとともに、公共交通として持続可能なネットワークの維持確保が必要である。

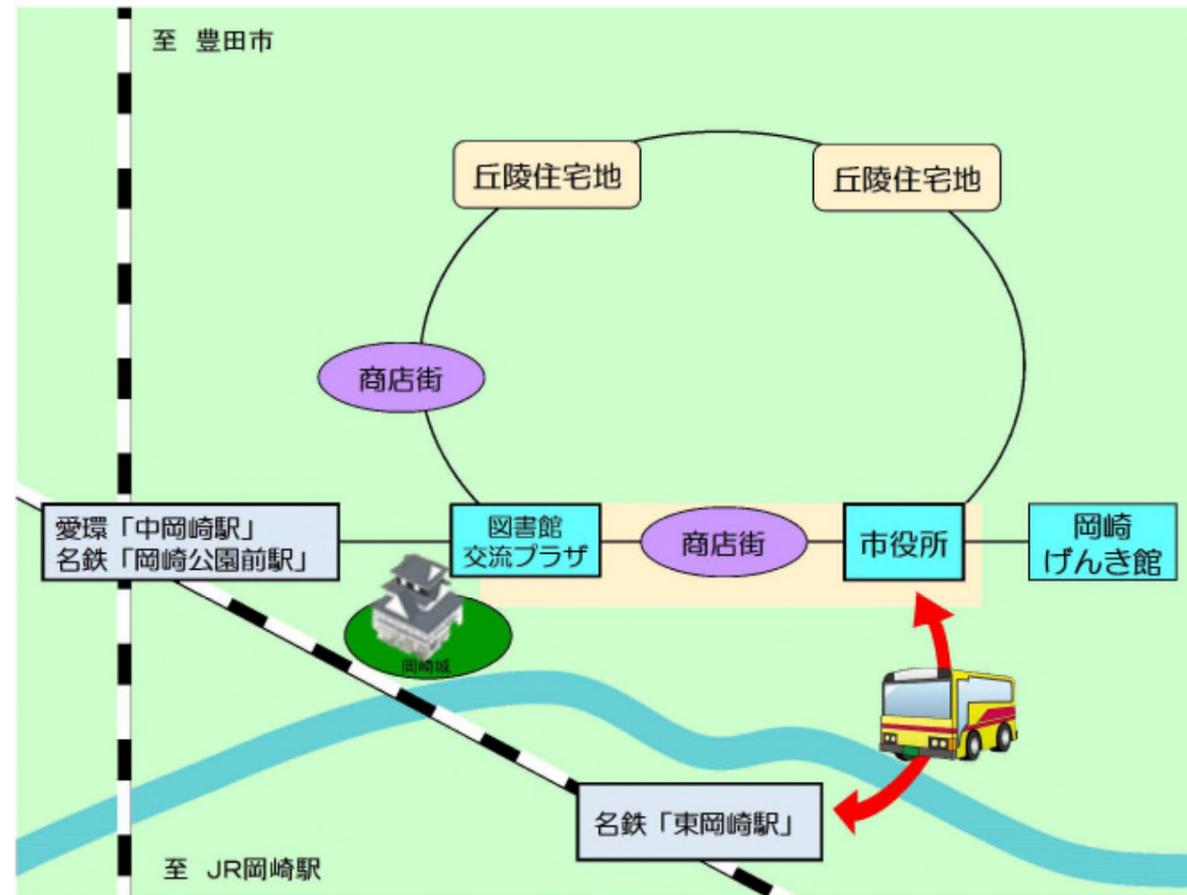


- ・沿線では高齢者のみの世帯が増加し、自動車が運転できない世帯が増えてきている。
- ・自家用車を所有しない市民のニーズである生活のための移動手段としての利便性を高めることも必要となってきた。
- ・路線の廃止を選択した場合、近隣に名鉄バス停がない地域については、住民の生活の足を奪うことになるため、慎重に検討しなければならない。

■これらの課題を解消するため、目標・方針、及び取組について以下にまとめる。

5 目標の施策展開

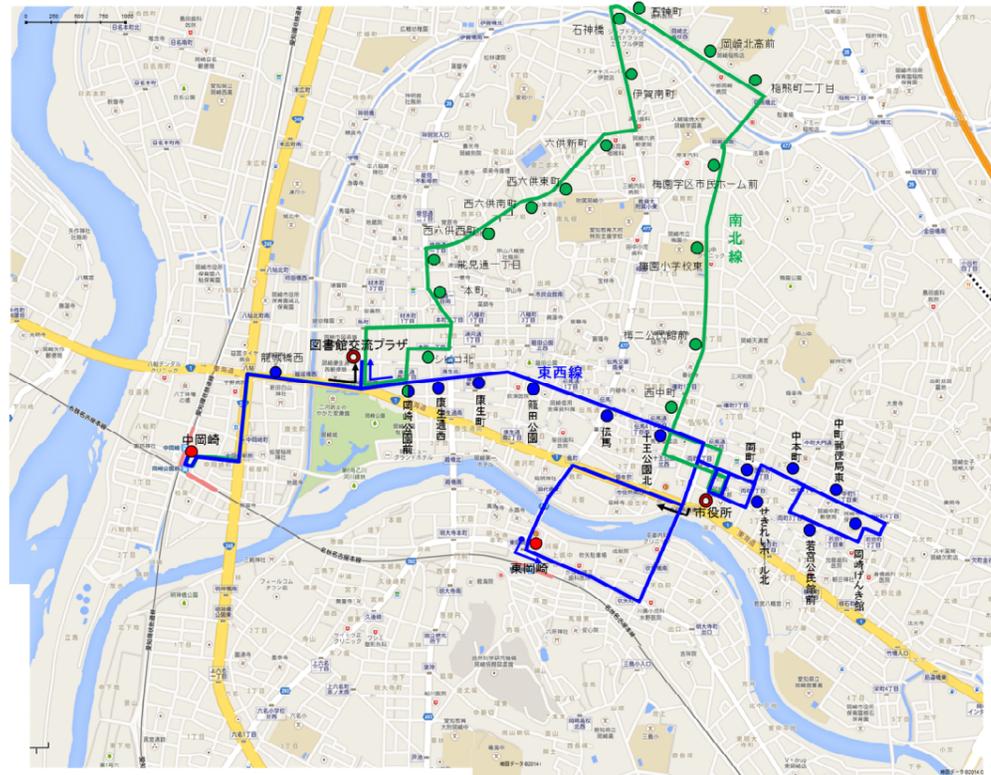
改編イメージ図



目 標	方 針	取 組
①収支率25%確保	➢利用者ニーズに合ったサービス向上により、利用者の増加に期待	➢東岡崎駅との接続 ➢既存バス路線の補完を継続
	➢利用者に本来の移動に係る費用を負担していただく	➢買物乗車券の休止
②他のまちづくり計画との連携	➢観光客の回遊性の向上	➢東岡崎駅との接続
	➢移動の利便性を向上させ縁辺部からの居住を誘導	➢都市機能誘導区域内のバス路線の拡充
③コミュニティ交通として、市民の希望を実現	➢まちなか住民が考える「まちバス」の運行に近づける	➢東岡崎駅との接続 ➢既存バス路線の補完を継続
④高齢者の増加への対応	➢福祉部署等と連携し、高齢者が安全に移動できる仕組みづくり	➢高齢者の移動手段確保について研究
⑤バス路線改編のための実証実験	➢廃止も含めた一般路線化の検討	➢東岡崎駅との接続
		➢買物乗車券の休止

6 改編ルート案

・改編時期 平成 30 年 1 月



現状	改編後
【東西線】 中岡崎⇔岡崎げんき館 (2本/h) 平日 20 往復 休日 15 往復	【東西線】 中岡崎⇔岡崎げんき館 (1本/h) ※途中東岡崎駅を經由 平日 10 往復 休日 8 往復
【南北線】 シビコ北⇔市役所 (2本/h) 平日 19 往復 休日 16 往復	【南北線】 変更なし

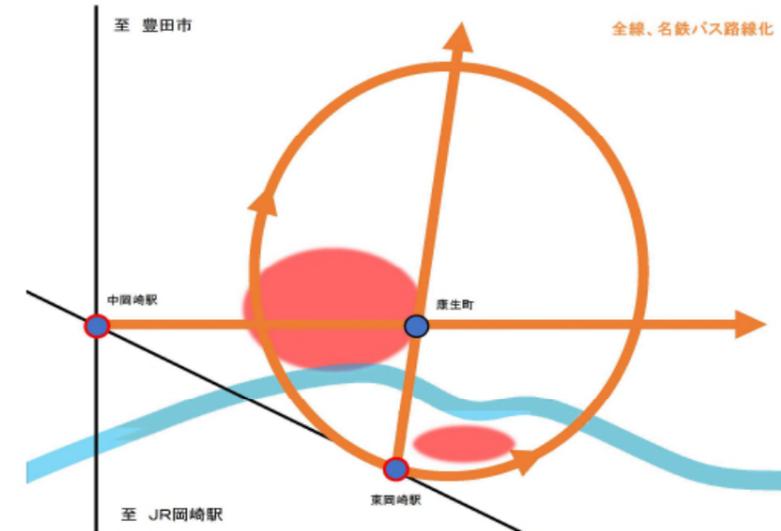
メリット	デメリット
○ 現行バス停の継続設置 ○ 東西線の東岡崎接続 ○ 南北線利用者は市役所で東西線(東岡崎行)に乗換え可能。(※乗継券発行) ○ 運賃経費の収支率の改善	▲ 東西線は時間 1 本のダイヤによる運行本数の減少、運賃収入の減少の可能性有り ▲ 中岡崎⇔げんき館の所要時間の増加

7 改編後の運賃体系案

・改編時期 平成 30 年 4 月

現行	改編後
・ 定額運賃 200 円 ・ 乗継券により定額運賃で乗換え、往復等の利用が可能 ・ 買物乗車券により次回の利用が無料 ・ 100 円割引券により次回の利用が割引	・ 定額運賃 200 円 ・ 乗継券の継続 ・ 買物乗車券の休止 ・ 100 円割引券の休止

8 将来像案



9 今後のスケジュール案

・平成 30 年 1 月から改編後の実証運行を開始し、運行データを取りながら再改編を検討し、バスネットワークを構成する路線として、将来名鉄バス路線化を検討する。

