

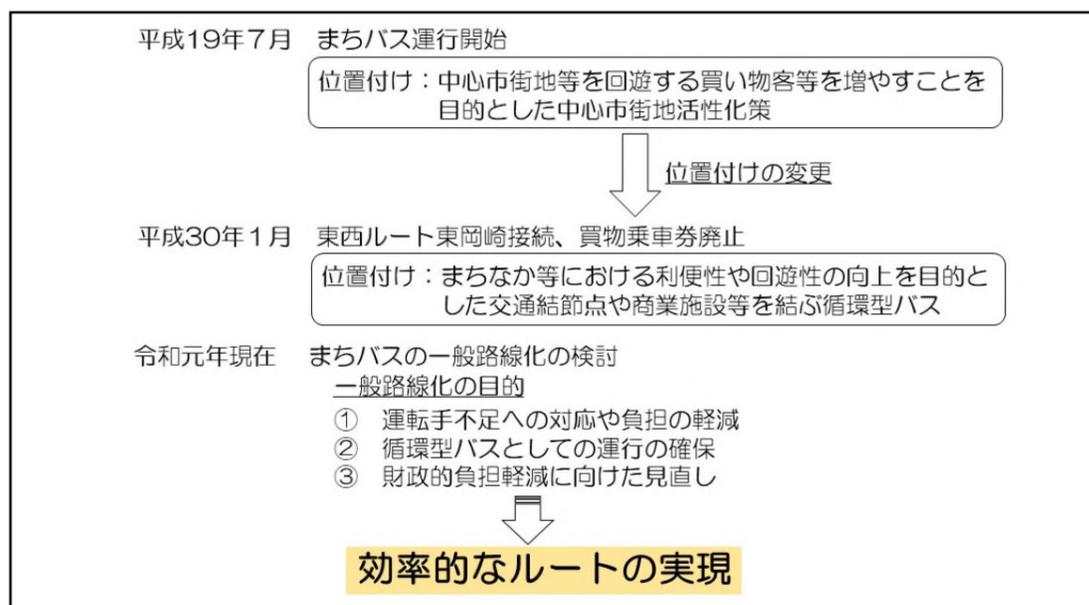
## まちバスの一般路線化について

### 1 はじめに

前回の交通政策会議では、まちバスの平成30年1月再編の前後を比較しながら、現状分析を行った。便数の減少に伴う利用者数の減少、買物乗車券廃止に伴う現金運賃収入の増加等の変化が見られた。また運転手不足や委託料の増加など現在直面する課題もまとめた。

それらを踏まえて今回は、課題への対応策や路線案の提示を行う。本会議内で検討することで新たな意見、考えを取り入れ、よりよい新運行計画の策定につなげていきたい。

### 2 まちバスの本市における位置付けの変遷

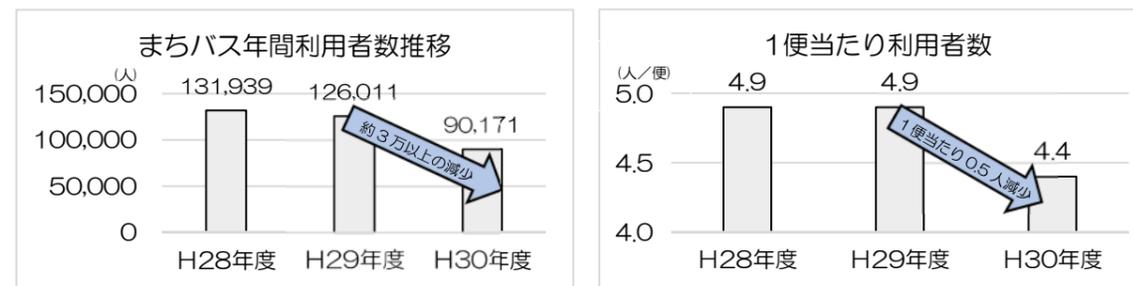


参考：まちバス運行区域におけるバス路線図

### 3 前回行った現状の整理の概要

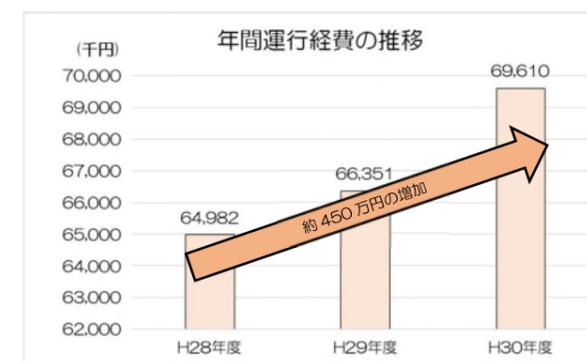
#### (1) 利用者数

- 年間利用者数、1便当たり利用者数ともに減少している現状である。
- 主な減少要因は、平成30年1月の買物乗車券の廃止及び東西ルートの東岡崎接続に伴う便数の減少である。(1時間2本→1時間1本)



#### (2) 運行経費

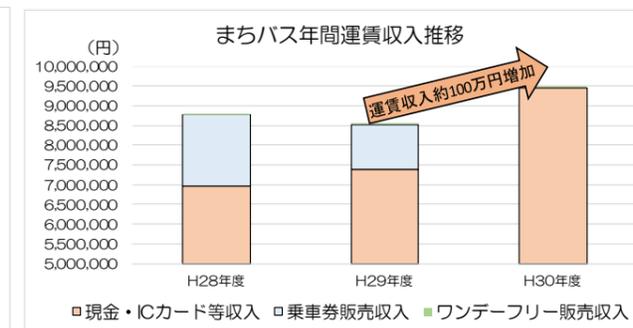
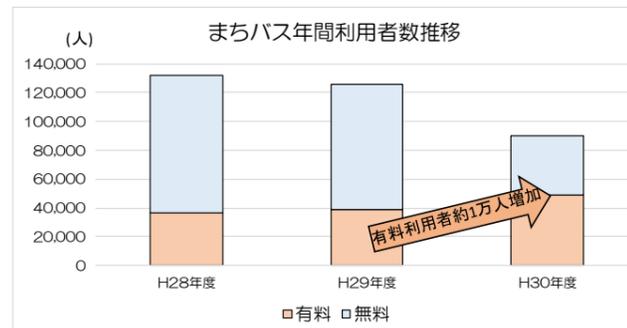
- 運行経費は再編前の平成28年から再編後の平成30年度にかけて、約450万円増加している。
- 主な要因はまちバスに割く運転手数の増加に伴う人件費の増加等である。



#### (3) 運賃収入

- 年間利用者数が減少する中、買物乗車券の廃止により、運賃を払って乗車する利用者は増加し、収入も増加している。

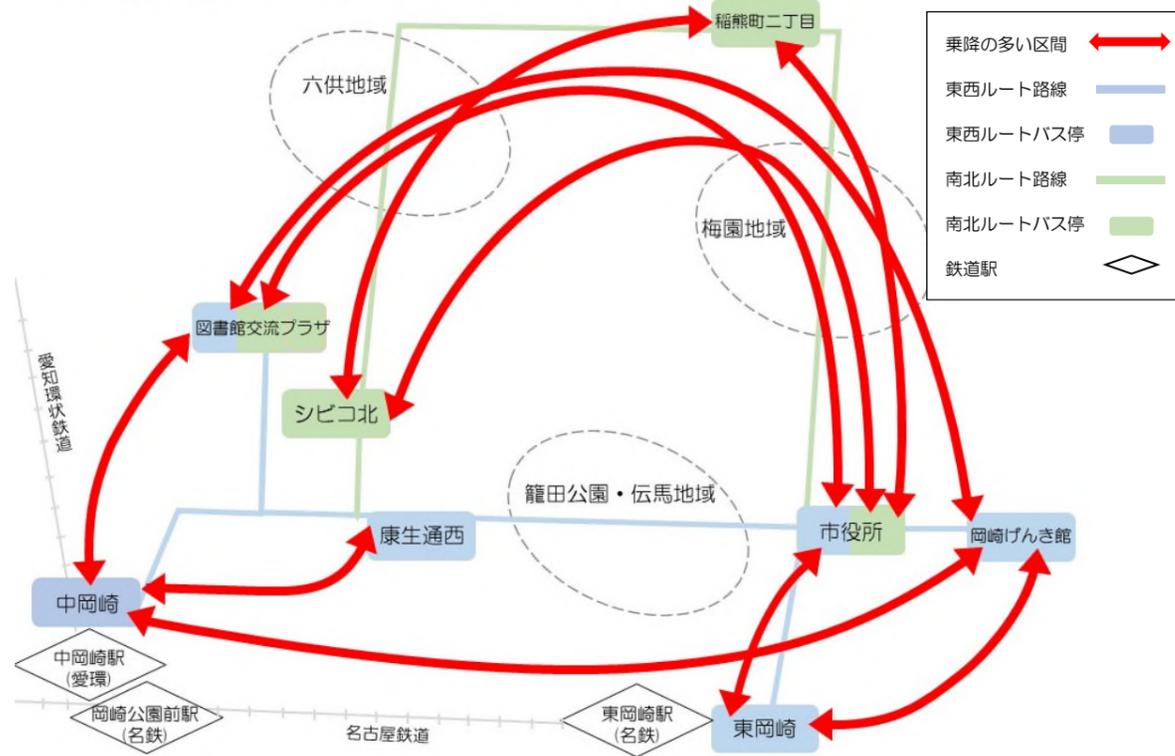
まちバス年間利用者数推移 (単位：人)				まちバス年間運賃収入推移 (単位：円)				
		H28年度	H29年度	H30年度	H28年度	H29年度	H30年度	
内訳	年間利用者数	131,939	126,011	90,171	現金・ICカード等収入	6,965,500	7,389,900	9,452,100
	有料				乗車券販売収入	1,797,500	1,140,150	0
	現金・ICカード利用者数	36,828	38,870	49,196	ワンデーフリー販売収入	5,564	8,553	6,018
	買物乗車券利用者数	35,061	29,089	1,722	計	8,768,564	8,538,603	9,458,118
	乗り継ぎ券利用者	57,618	55,603	37,844				
無料								
その他(公用乗車券等)	2,432	2,449	1,409					



(4) 利用の多いバス停区間

起終点調査（OD 調査）の結果をもとに、主要バス停の利用者がどのバス停で乗降するか分析を行った。

主要バス停利用者の乗降の多い区間



※表記のあるまちバスバス停は平成 30 年度の年間乗降者数が 3,000 人以上の主要バス停  
 ※ ←→ はまちバス OD 調査における各主要バス停利用者の 20%以上が乗降する区間

4 前回挙げた現状の課題と対応策

課題① 現在のダイヤ設定による運転手への負担

- 交通渋滞やイベント時に遅延が発生している。
- 遅延によって運転手の休憩時間が不足している。
- 定時制が確保しづらい現状である。



対応① ダイヤの変更により対応

- 遅延がなくなる。
- 運転手の休憩時間が確保される。
- 定時制が確保される。

課題② まちバスに割く運転手数の増加

- まちバスに割く運転手数の増加により、事業者の負担が増大している。  
 （平成 30 年 7 月まで：1 日当たり東西ルート 4 人、南北ルート 4 人  
 →現在：1 日当たり東西ルート 4 人、南北ルート 8 人）



対応② まちバスに割く運転手数の削減が可能な運行計画により対応

- 運転手を他の名鉄バス路線に充てることが可能になる。
- 人件費の抑制にもつながる。

課題③ 東岡崎接続による便数の減少

- 便数の確保、駅等への接続に加え、より効率的なルートでの運行が望まれている。



対応③ 1 時間 2 本の便数や、駅等への接続は確保しつつ、ルートの効率化を図る

- 便数と駅への接続を確保しつつ、ルートを再編する。
- 名鉄バス路線との重複部分に配慮し、効率的なルートを検討する。

課題④ 運行経費の増加

- 平成 30 年度は年間約 7,000 万円の運行経費。
- 東岡崎接続前と比較し、人件費等の増加もあり、約 450 万円増加。



対応④ 一般路線化による運行経費の抑制

- 名鉄バス路線との重複部分に配慮し、ルートを効率化し、運行経費を削減。
- 路線の統合や、路線長の短縮を図り、燃料費を抑制。
- 運転手数の抑制が可能なルートにより、人件費を抑制。

課題⑤ 循環型バスとしての利便性の向上

- 東岡崎周辺は朝夕の通勤・通学の送り迎え等による交通渋滞が発生。
- 東岡崎における自動車利用者の 82%が送迎目的。  
(H26.3 岡崎市都市計画道路網再編調査業務報告書より)
- 減便等もあり、駅への移動に公共交通が使われていない現状がある。



対応⑤ 駅等への移動手段を自動車から公共交通に転換可能なルートに再編

- 自動車による渋滞の緩和を促進する。
- 駅への接続等の利便性を確保することで、送迎自家用車で移動する人をバスの利用者に取り込む。

## 5 まちバスの一般路線化について

前章でまちバスの現状の課題とそれの対応策について検討した。前章を踏まえ、さらなる利便性の向上や課題解決を図ることを目的に本章ではまちバスの一般路線化の効果について検討していく。

まちバスを一般路線化することは利用者、本市、運行事業者にとってメリットがある。主なメリットを下図にまとめた。

一般路線化することで利用者、本市及び事業者にとってメリットは大きいことが分かる。次章以降で新ルート案を検討していくが、一般路線化を視野に入れ、運行事業者が受託可能な路線となるように検討していく。

### 一般路線化のメリット

#### 利用者

- 東岡崎バスバースの使用ができ、乗継ぎの利便性向上及び待合環境の改善が図れる。
- 将来的に1時間3本以上へ増便の可能性もある。
- 一般路線となり、乗継ぎ割引が適用される。  
(鉄道→バス：80円割引 バス→バス 40円割引)
- 使い方により、現在のまちバスより運賃が安くなる可能性がある。

#### 岡崎市

- 運行経費の抑制による財政的負担の軽減が可能となる。

#### 運行事業者

- 市への報告や協議等の事務が軽減され、業務の効率化が図れる。
- 迅速かつ柔軟な路線再編が可能となる。
- 東岡崎バスバースを使用でき、運転手交代等の効率化が図れる。
- 市役所や中岡崎等の施設等と接続することで、一般路線のネットワークが拡大する。



現在の東岡崎バス停



名鉄バスの東岡崎バスバース

## 6 新ルート案パターン一覧

東西ルート・南北ルートの有無、各ルートの駅への接続の有無を軸に、まちバスのルートの再編パターンを一覧にした。現在の運行経費の増大や運転手不足等の課題を踏まえ、検討可能なルート案を計4つ(パターン 20~23)選定した。次章でこれらの詳細を比較し、新ルート案の制定につなげていく。

新ルート案パターン一覧と検討の可否

パターン	東西ルート ※駅接続は除く	南北ルート	東西ルートの接続		南北ルートの接続		検討の可否	可否の理由
			東岡崎	中岡崎	東岡崎	中岡崎		
現況	○	○	○	○	×	×		
1				○	○	○	×	経費不足+運転手不足
2					×	×		
3					×	○		
4			○		○	○		
5				×	×	×		
6					×	○		
7					×	×		
8		○			○	○		
9				○	×	×		
10	○				×	○		
11			×		×	×		
12				×	○	○		
13				×	×	×		
14					×	○		
15					×	×		
16				○	○		南北ルート沿線住民の移動手段無	
17		×		×				
18			×	○				
19				×	×		課題解決又は改善の可能性あり	
20					○	○		
21	×	○			×	×		
22					○	○	南北ルート沿線住民の移動手段無	
23					×	×		
24	×	×					×	

## 7 新ルート案選定表

別紙のとおり