

「人の動きから考える岡崎の魅力とにぎわい」

岡崎市

助役 川 嶋 直 樹



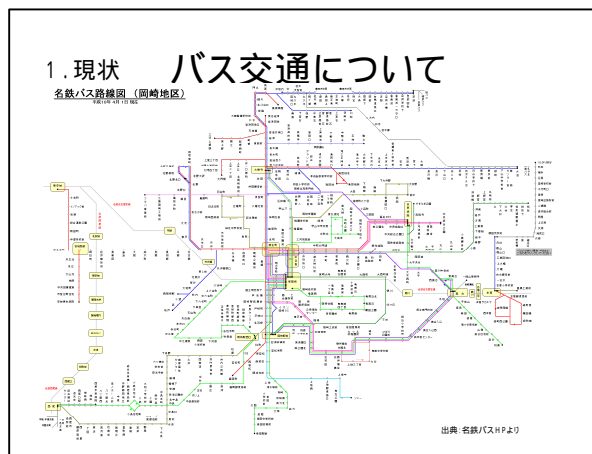
6. バス交通について

続いて、3つめの課題であるバス交通について考えてみたいと思います。これは、名鉄バスさんのホームページからダウンロードしたバス路線網です。現在、岡崎市内の路線バスは23路線104系統、これに空港バス1路線2系統、ぬかた巡回バス1路線5系統を

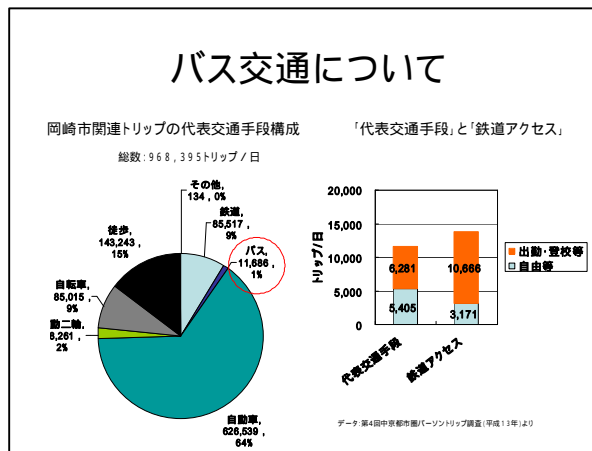
加えて25路線111系統のバスが走っています。これは、他地域に比較しても結構充実していると思います。

皆さんにまたお伺いしたいのですが、皆さんどれくらいバスを利用してられるのでしょうか。毎日乗っているという方は・・・。3、4名程度いらっしゃると思いますね。週に数回は乗るという方は・・・。ちょっと増えましたね、

10人くらいいらっしゃるでしょうか。月に数回という方・・・。7、8人程度でしょうか。何となく結果がわかりましたね、減多に乗らない、という方は・・・。まあ、ほとんどの方がそうですね。私も最近減多に乗りません。ありがとうございます。という程です。ほとんど皆さん利用されないんですね。なぜか、ということですが、このあたりを考えていきたいと思っています。



ここでもパーソントリップデータを用いて分析を試みます。左の図は、岡崎市に出発点か目的地を持つトリップ、総数968,395トリップの代表交通手段構成を示したものです。今まで見てきたものと同様、ここでも最も多いのは自動車で64%、バスは11,686トリップ、1%にすぎません。先ほどの康生地区の分析では自動車59%、バス5%でしたから、康生地区は市内平均よりは自動車利用率は低く、バス利用率が高いことがわかります。実はバスはサンプルが287と少ないため誤差が心配であり詳しい分析は無理があるのですが、それでも若干の傾向はつかめると思います。



バスは、代表交通手段として利用されるほか、鉄道のアクセス・イグレスとしても利用

されます。このグラフに示すように鉄道アクセスは 13,837 トリップ（サンプルにして 336 トリップ）代表交通手段としてのバス利用よりも多く、鉄道利用者の 16%、7 人に 1 人はバスに乗り継いでいる、という計算です。

トリップの目的としては、出勤、登校とそれに伴う帰宅目的が 66%、特に鉄道アクセスでは 77% を占めています。

ここにある自由等は、自由目的のほかに、業務トリップが含まれますが、業務での利用は、代表交通手段で 5,405 トリップのうち 76 トリップ（サンプルにして 2 トリップ）鉄道アクセスで 3,171 トリップのうち 316 トリップ（サンプルにして 9 トリップ）と少なく、ほとんどが自由目的とその帰宅と考えていただいて良いかと思います。

年齢別に見ますと、出勤・登校等はこの赤と青の濃い部分ですが、10～29 歳、50～59 歳での利用が多いです。一方、自由等の利用は黄色と水色の部分ですが、50 歳以上、特に代表交通手段としては、水色のところ、60 歳以上の高齢者の利用が多くなっています。

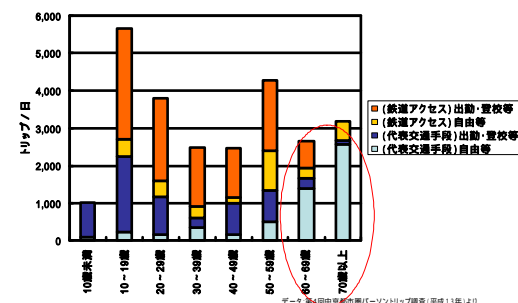
出発時刻を見ると、当然ですが、出勤・登校等トリップは朝 6～8 時と夕方 16～20 時の時間帯に集中しています。したがって昼時間はバス利用が少なくなってしまう。一方、自由等トリップの方は、特に代表交通手段としてのバス利用、この水色で見ると絶対数は少ないながらも 10～12 時をピークに朝から夕方にかけて分布しています。

このグラフは、岡崎市内で完結する内々トリップと、市外との出入りである内外トリップの比率を見たものです。鉄道アクセスは当然のことながら多くが内外トリップです。逆に代表交通手段として利用されるバスは、市内で完結するものが 92% を占めています。

これらをまとめると、バスは、鉄道アクセスまたは市内の移動手段として用いられ、朝夕の出勤や登校、帰宅利用が主で、昼時間には需要が少なくなるが、高齢者の方を中心に市内の移動

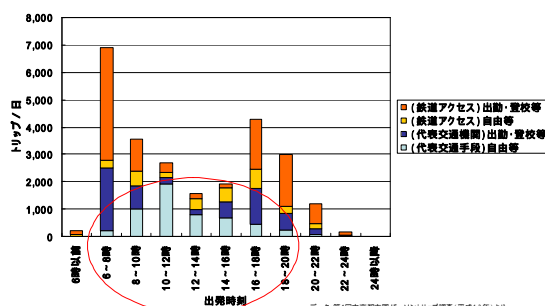
バス交通について

年齢別目的別トリップ構成

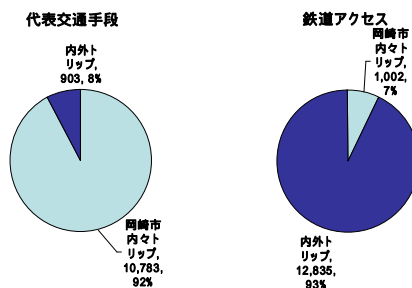


バス交通について

出発時刻別目的別トリップ構成



バス交通について



に利用されている、ということになります。直感的にはわかりやすいですね。

次に、もう少し詳しく見ていきます。市内のどんな地区でバス利用が多いか、です。

この図は、代表交通手段としてのバス利用が多い小ゾーンを示したものです。先ほども触れたように康生地区は 2,460 トリップと最も多く、主要路線バスが通る東岡崎駅周辺や県道岡崎足助線沿線、大平、美合、岡崎駅周辺地区などの色が濃くなっています。

ここで少し気になるのは、都心のボツンと白いままのゾーン。これ実は市役所がある十王町周辺のゾーンなんです。少し離れていますが、伝馬通りには「市役所口」というバス

停もあるし、少し歩けばモダン通りの「中伝馬」だってあるのにあまりバス利用がないんですね。

そこでどんな起終点のトリップがどんな代表交通手段になっているか調べてみました。

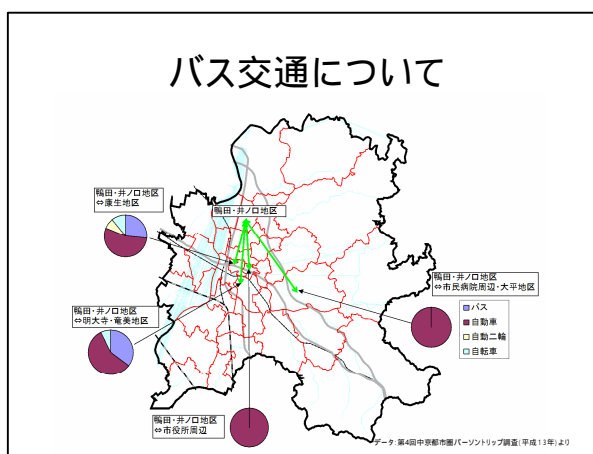
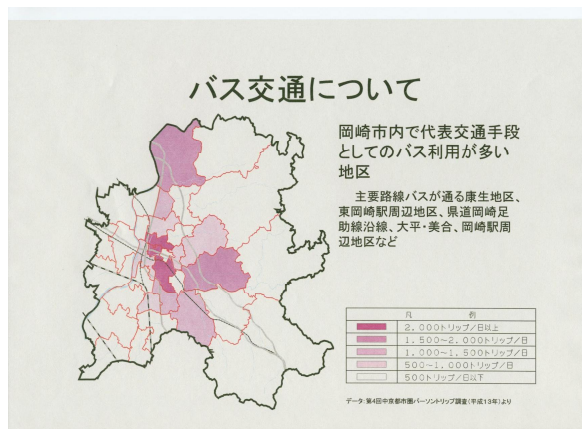
ここでは、代表交通手段バスの利用が比較的多かった「鴨田・井ノ口地区」の小ゾーンを取り上げました。おおよそ井ノ口、鴨田、河原、寿、百々といったエリアです。ここから市内の他の小ゾーンに、どんな代表交通手段でトリップを行っているかを円グラフで示しました。図が水色に汚れていてすみません。これはソフト上のトラブルです。気にしないでください。

紫色がバスのシェアですが、康生や東岡崎駅周辺との間のトリップは 27 ~ 35 % と比較的多く利用されています。ところが、市役所のある十

王町周辺には専ら自動車利用されています。ちなみに市民病院のあるこちらのゾーンも鴨田井ノ口地区からは自動車利用ばかりというデータでした。これらの分析は、サンプル数も少ないため誤差も多く、必ずしも「バスが利用されない」ということではないと思いますが、多くはない、ということとは言えると思います。

バス利用が比較的多い 2 つの小ゾーンへは、鴨田井ノ口地区を縦断して走ってくる直通バスが運行していますが、市役所周辺へはそれがありません。康生町での乗り換えになります。市民病院へは、大樹寺からの直通はありますが、ゾーンの北部からは直通バスはありません。大樹寺から康生町での乗り換えになります。

バスの乗り換えは料金が割高になりますし、乗り換え時間のロスにもなります。加えて、特に代表交通手段の自由目的としては高齢者の方の利用が多いということを考え合わせると、バス停が少し離れたところにある場合の利用しづらさや、逆に、市役所や市民病院も



そうですが、自動車駐車場が整っていることの便利さなども効いてきます。おそらくこれらの要因がいまって、どうしてもこちらの 2 つのゾーンのバス利用は少なくなると考えられます。

このあたりにバスの弱点があると思われます。

その他にも、バス交通には顕在化しているいくつかの課題があります。

ひとつは赤字路線が多いということです。

先ほど申し上げたような利用のしにくさもあってか、多くの路線が赤字状態にあります。

自動車を持っていなかったり、運転できない方にとっては、バスは重要な移動手段ですので、市では赤字を補填する意味で補助金をバス事業者さんに出しております。平成 17 年度には、約 90 百万円の市の補助金が支払われました。実はこの表のほかにも、「補助金」ではありませんが、市が委託して運行している「ぬかた巡回バス」の委託料約 4 百万円や、国県の補助金対象 4 路線約 40 百万円もあり、合計すると国県市あわせて約 134 百万円の税金が平成 17 年度に投入されたことになります。

しかし、中には普段ほとんど乗客の乗っていない、空気を運ぶバスもあります。大切な税金を、より効率よく使うように工夫していかなければいけないことは当然のことでありまして、検討を進めているところです。

少しバス事業者さんに苦言を呈することになってしまうかもしれませんが、ご容赦ください。バスの走らせ方にも少し問題があるように思います。

これは、愛環の大門駅の平日の岡崎方面の鉄道発車時刻と、同駅前バス停から東岡崎方面に出るバスの発車時刻表を並べたものです。両方とも平成 18 年 10 月 1 日改正、できたてのホヤホヤとなっています。

駅前のバス停ですから、普通は鉄道との接続を考えるとします。ところが、昼時間、鉄道も少なく 2 本ですが、

バス交通について

2. 課題

赤字路線に対し、市が補助

平成17年度
約90百万円

(路線)	(運行回数) 1往復で1回	(H17補助実績) (千円)	(収支率) (%)	(補助区間)
岩中線	4.0	3,903	56.4	東岡崎 - 岩中
美合線	5.0	3,993	50.6	美合 - 羽栗
岡崎・坂戸線	5.5	3,326	38.6	矢作学校前 - 坂戸
川向線	2.0	2,205	12.6	美合 - 川向
岡崎・西尾線	9.7	568	83.5	中島 - 西尾 (市内分21.9%)
岡崎市内	5.3	510	41.7	若津 - 曹田 (市内分14.63%)
岡崎・安城	14.3	6,118	69.2	東岡崎 - 安城市境 (市内分60%)
大沼	5.4	3,725	71.9	東岡崎 - 上米河内
上郷	6.7	6,497	52.9	東岡崎 - 柳屋敷 - 東岡崎
	1.3	101	98.4	柳屋敷 - 東岡崎
	0.7	1,121	66.3	市庄病院 - 柳屋敷 - 東岡崎
中之郷	15.2	9,817	66.4	東岡崎 - 岡崎駅西口
本宮・鶴田	9.0	1,831	58.5	旧市境 - 鶴田支所前
くらがり	6.0	4,587	11.0	鶴田支所前 - くらがり溪谷
岡崎・足助	1.0	962	52.9	東岡崎 - 足助
美合・病院線	2.2	13,170	47.8	美合 - 病院
大樹寺・病院線	2.3	20,540	42.2	大樹寺 - 病院
岡崎市内線	1.2	7,050	1.3	病院 - 中線
合計		89,724		

大門駅 バス交通について

愛環(岡崎方面)発車時刻				バス(東岡崎方面)発車時刻			
5			53				
6	13	36	51		20		50
7	12	28	44		15		39
8	00	16	31	47	08		50
9	02	17		50		30	
10		14	31		10		
11	01		31		10		
12	01		31		10		
13	01		31		10		
14	01		31		10		
15	01		31		10		
16	01	15	31	49	00		
17	02	24	43		00	30	
18	02	21	41		00	30	
19	00	21	41		00	30	
20	01	21	43		04	34	
21	02	22	42		02	32	
22	04	27	41				
23	04		43				

乗り継ぎの悪いダイヤ

1時間に1本しかないバス

列車の到着前に発車？

バス交通について

北岡崎駅

愛環(岡崎方面)発車時刻				バス(東岡崎方面)発車時刻			
5			56				
6	15	38	53			38	
7	14	30	46		03	23	51
8	02	18	33	48	03	11	31
9	04	19		52	01		31
10		16	33		01		31
11	03		33		01		31
12	03		33		01		31
13	03		33		01	15	31
14	03		33		01		31
15	03		33		01		31
16	03	17	33	51	01	31	31
17	04	26	45		01	31	40
18	04	23	43		01		31
19	02	23	43		01	20	31
20	03	23	45		01		31
21	04	24	44		01	31	59
22	06	29	43				
23	06		45				

列車の到着前に発車？

バスはもっと少なく 1 時間に 1 本しか走っていません。夕方にはバスが 2 本になりますが、1 本は鉄道発車が 2 分、その前の 0 分にバスは発車してしまいます。大門駅に列車が到着するのは 2 分よりも前でしょうけれど、これでは間に合うとは思えません。

こちらは北岡崎駅です。

昼時間、愛環と同じ 2 本のバスが走るのには良いのですが、愛環が 3 分、3 3 分発車に対してバスはこちらも 2 分早い 1 分、3 1 分の発車。バスは列車の乗客を避けているように見えてしまいます。鉄道利用者はバスを 3 0 分近く待つことになり、これではこの

駅でバスを利用しようなどと考えるわけがありません。乗客を増やそうとする意識がないと疑われても仕方ないと思います。

ちなみに愛環中岡崎駅は、名鉄岡崎公園駅と結節する駅ですが、バスは乗り入れてもいません。

バス交通について思うことをまとめました。少し私の個人的な思い入れも入っていますので予めお断りしておきます。

これまで見てきたように、バスの便数が多いなど、バスが利用しやすい地区間はそれなりにバス利用が多い。一方、多くの需要が見込めず便数が少ない路線は利用も少なく、経費もかかり、税金を投入して赤字補填している状況です。

今後、厳しい財政なども考え合わせると、ある程度の利用が見込める区間への集中投資とサービス向上が不可欠であろうと考えます。

その際、鉄道との乗り継ぎやバス同士の乗り継ぎへの配慮が重要です。これには乗り継ぎ時間の短縮はもちろん、乗り継ぎ割引の充実も考えられます。現在トランパスを利用すると名鉄と名鉄バスで 8 0 円、名鉄バス同士で 4 0 円の割引制度がありますが、私個人としては、トランパスのシステムを利用して、せめて岡崎市内だけでも乗り継ぎフリーにしてもらえるとかかなりバスの人気は高まるんじゃないかと思っています。もちろんバス事業者さんのご事情やご意向がポイントですが、例えばそういったことを検証するための社会実験のために補助を行うようなことは今後検討していてもいいんじゃないかなと思っています。


それからバス路線網も再編を検討すべきでしょう。その際、「今、バスの需要がないから」ではなくて、通勤通学圏や、昼間の高齢者の方の潜在需要などを踏まえて検討を行い、時間常別や土日、夏休み用などきめの細かいダイヤ設定が必要になってくると思います。

また、公共交通機関の利用促進は、自動車交通からの転換により道路の渋滞緩和にも効果が期待されることから、特に都心部では戦略的に進める必要があり、例えば商店でバス補助券を出すなど、利用される市民の皆様や経済界と協働した取り組みが必要です。

バス交通について

3. バス交通について思うこと

- ・便数が多いなど、バスが利用しやすい地区間はバス利用がそれなりに多い
- ・便数が少ない路線は利用も少なく、経費もかかむ。



・ある程度の利用が見込める区間への集中投資とサービス向上

鉄道との乗り継ぎ、バス同士の乗り継ぎなどへの配慮

潜在需要を見込んだルート設定

朝夕(通勤通学対応)と昼時間(自由)への対応

土日、休日(夏休み等)の特別ダイヤ

乗り継ぎ割引の拡充、商店などでのバス補助券の発行など新しいサービス展開

・需要の少ない地区への配慮・工夫

さらに、交通需要そのものが少ない地区については、慎重な検討が必要ですが、仮にバス路線がなくなってもそれに代わる移動手段の確保が必要であり、これが大きな課題であるわけです。例えば、他県で実験が行われている、予約に応じて不定期に運行する「デマンドバスシステム」など、新しい交通システムを含めた検討に取り組んでいきたいと思います。