

# バス交通再編方針（素案）

## 1 再編の基本方針

### （1）再編の対象

本計画は西尾地区を対象にバス交通再編を検討するものであり、六万石くるりんバス、名鉄東部交通バスを主な対象とする。

### （2）前提条件

名鉄東部交通バス寺津線及び平坂中畑線については、運転手不足等のため路線廃止の要望が出ていることから、六万石くるりんバスに統合する。

### （3）再編の基本方針

バス交通再編に向けた課題を踏まえ、再編の基本方針を次のように設定する。

#### ■再編の基本方針

##### 再編に向けた課題

①名鉄東部交通バスと六万石くるりんバスの路線重複の改善

②バスが運行されていない地域へのバス運行の検討

③利用目的にあった運行時間帯・運行本数の検討

④運賃体系の統一等

##### 再編の基本方針

**方針1** 通勤・通学、通院及び買い物等に利用できる運行ルートに再編

- ・ 現行は名鉄東部交通バス寺津線・平坂中畑線は通勤・通学利用、六万石くるりんバスは通院、買物等の利用に役割分担しているが、これら路線を統合し、全ての目的に一定程度対応できるルートに再編

**方針2** 名鉄東部交通バス路線の一部と六万石くるりんバス路線を一体化し、サービス圏域を拡大

- ・ これまでバスが運行されていない地域にも可能な範囲で運行（場合によってはデマンドタクシーでの対応を検討）

**方針3** 利用目的を踏まえた運行時間帯、運行本数への再編

- ・ 通勤、通学にも一定程度対応した運行時間帯、運行本数への変更

**方針4** 市内のバス運賃体系の考え方を統一

- ・ 名鉄東部交通バス、六万石くるりんバス、ふれんどバスの運賃体系を統一した考えで再編

## 2 運行ルートの再編方針

### (1) 基本的な考え方

#### ○名鉄東部交通バス岡崎西尾線、一色線、ふれんどバスは現行通り

地域間幹線系統として、西尾地区から他地区まで運行している名鉄東部交通バス岡崎西尾線、一色線及びふれんどバスは、地域間を連絡する重要な幹線路線であり、通勤・通学等で利用され、利用者数は横ばいあるいは増加していることから、現行通りのルートとする。

#### ○名鉄東部交通寺津線・平坂中畑線、六万石くるりんバスは統合してルート再編

名鉄東部交通バス寺津線、平坂中畑線及び六万石くるりんバス西廻り線は路線重複していることから再編する。

バスが運行されていない地域では、バス運行に対する要望が多いことから、六万石くるりんバス西廻り線及び東廻り線を再編し、サービス圏域を拡大する。

#### ■再編の方針

路線	位置づけ	利用者数の推移	再編の方針
名鉄東部交通 岡崎西尾線	地域間を連絡する 幹線路線	横ばい	通勤・通学等で重要な路線 のため、現行通り
名鉄東部交通 一色線		増加傾向	
ふれんどバス		増加傾向	
名鉄東部交通 寺津線	市街地内の路線 路線が重複	横ばい	統合して再編 (新六万石くるりんバス) サービス圏域の拡大
名鉄東部交通 平坂中畑線		横ばい	
六万石くるりんバス		増加傾向	

## (2) 再編後の主な行先への対応

バスの利用実態、利用者及び市民アンケート調査による主な行き先については、次のように対応する。

### ■主な行先への対応方針

利用目的	主な行先、接続先	運行ルート的基本的な考え方
通勤・通学	西尾駅、福地駅、桜町前駅、米津駅	・名鉄を利用した広域的な移動に対応するため、各地域から最寄りの鉄道駅に接続する。
通院	西尾市民病院	・各地域から直接あるいは市街地線に乗り継いで利用できるようにする
	安城更生病院	・米津駅等において、安城市の「あんくるバス」との接続を検討する。
	碧南市民病院	・ふれんどバスに乗り換えることによって対応する。
買物	スーパー等	・路線沿線の施設にアクセスする。
公共施設	市役所等	・路線沿線の施設にアクセスする。

## (3) ネットワークの形成

バス利用者の主な行き先となる駅、市民病院、スーパー、市役所等の公共施設は市街地内に分散して立地しているため、郊外部から市街地内の施設を経由するルートにすると、迂回の多い非効率なルートになる。

このため、現行とおり、市街地内の循環路線と、郊外部から市街地中心部までの放射型路線で構成する「放射・環状型ネットワーク」とする。

郊外部から市街地内の施設への利用は乗り換えが発生するため、運行ダイヤの調整や待合環境の改善を行うことにより、乗り継ぎしやすいネットワークとする。

乗継拠点は、利用者の多い西尾駅または市民病院を候補とする。

### 3 運行時間帯・運行本数の方針

#### (1) 運行時間帯

##### ○現行の運行時間帯を基本とする

名鉄東部交通寺津線、平坂中畑線は、通勤・通学利用に対応して朝 6 時台～夜 19 時台まで運行している。一方、六万石くるりんバスは昼間の買物・通院等の利用に対応して 8 時台～17 時台となっている。

再編後には、次のように設定する。

- ①現行の利用者が移動できなくなならないようにするため、現行の運行時間帯と同様とする。  
(名鉄東部交通寺津線、平坂中畑線が運行していた地域は 6 時台～19 時台、その他の地域は 8 時台～17 時台を基本)
- ②アンケート調査等では、通勤・通学利用で 6 時台～22 時台までの要望があるため、利用者数の動向、市民ニーズ及び運行経費を踏まえ、運行時間帯の拡大を検討する。

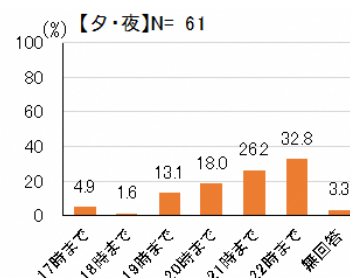
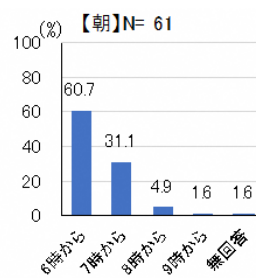
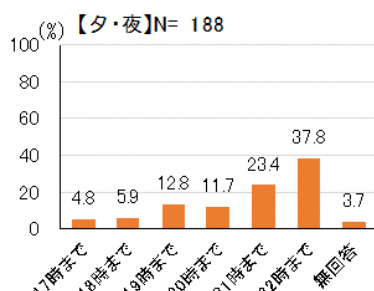
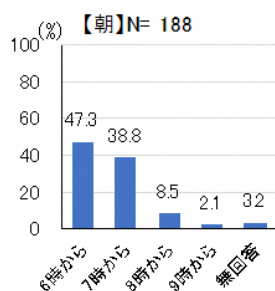
##### ■現行の運行時間帯(平日)

路線		運行時間帯	備考
名鉄東部交通 寺津線		6 時 27 分～19 時 55 分	
名鉄東部交通 平坂中畑線		6 時 10 分～20 時 23 分	
六万石くるりんバス		8 時 00 分～17 時 50 分	
参考	名鉄東部交通 岡崎西尾線 (室場)	6 時 31 分～21 時 38 分	
	名鉄東部交通 岡崎西尾線 (三和)	6 時 20 分～19 時 44 分	
	名鉄東部交通 一色線	6 時 30 分～20 時 08 分	
	ふれんどバス	5 時 26 分～22 時 36 分	名鉄の廃止代替のため、鉄道並みの運行時間帯

#### 《参考》市民アンケート調査による「バスを利用する(したい)時間」

##### 【通勤】

##### 【通学】



## (2) 運行本数

## ○現行の運行本数を基本とする

現行の運行本数は、1時間あたり、朝は最大2本、夕・夜は1～2本、昼間は0.5～1本である。

再編後においても、現行と同程度の運行本数を確保するものとし、朝夕は1～2本、昼間は0.5～1本とする。

## ■1時間あたりの運行本数

時間帯	運行本数
通勤・通学時間帯（朝、夕・夜）	1～2本
昼間	0.5～1本

## ■現行の1時間あたり運行本数(平日・片方向)

路線		朝	夕・夜	昼間
名鉄東部交通 寺津線		2本	1本	1本
名鉄東部交通 平坂中畑線		2本	1本	1本
六万石くるりんバス		-	-	0.5本
参考	名鉄東部交通 岡崎西尾線(室場)	2本	2本	1本
	名鉄東部交通 岡崎西尾線(三和)	2本	1本	0.5本
	名鉄東部交通 一色線	2本	2本	1本
	ふれんどバス	3本	2本	1本

※各時間帯での最大運行本数を記載。時間帯によって異なるが、平均的な本数を記載

## 4 運賃の方針

### (1) 現行の運賃

現行は、名鉄東部交通バスは対距離制、六万石くるりんバスとふれんどバスは均一制となっており、異なる運賃体系が併存している。

#### ■現行の運賃

路線		運賃	運賃制度
名鉄東部交通 寺津線		170 円～390 円※	対距離制
名鉄東部交通 平坂中畑線		170 円～340 円※	対距離制
六万石くるりんバス		100 円	均一制
参考	名鉄東部交通 岡崎西尾線（室場）	170 円～800 円	対距離制
	名鉄東部交通 岡崎西尾線（三和）	170～680 円	対距離制
	名鉄東部交通 一色線	170 円～570 円※	対距離制
	ふれんどバス	18 歳以上 200 円 18 歳未満（高校生含む） 100 円	均一制

※最大は西尾市民病院までの運賃

### (2) 近隣のコミュニティバス運賃

近隣市のコミュニティバス運賃は、無料から 200 円まで様々であり、運行の目的、地域の実情に合わせて設定されている。

#### ■近隣のコミュニティバスの基本運賃

路線	運賃
刈谷市 公共施設連絡バス	無料
安城市 あんくるバス	100 円
高浜市 いきいきバス	100 円
知立市 ミニバス	100 円
碧南市 くるくるバス	無料
岡崎市 まちバス	200 円（1 日乗り放題）

### (3) 再編後の運賃制度の方向性

#### ○均一運賃制とする

対距離運賃制は、運賃計算及び収受のための設備が必要となり、利用者にとっては運賃清算の手間が発生すること等から、現行の六万石くるりんバスと同様に均一運賃制とする。

再編後においては、新路線と、既存の名鉄東部交通路線、ふれんどバスとが併存することになるため、均一制の範囲については、次の案が考えられる。

案の選択については、市の費用負担の試算や各事業者との調整などを含めて検討する。

また、路線間の乗継割引や共通1日乗車券等の導入についても検討する。

#### ■運賃制度の案

案	概要	メリット	デメリット
案1 市内路線全体を均一運賃	新路線、既存の名鉄東部交通岡崎西尾線、一色線、ふれんどバスの全路線で市内均一とする。 名鉄東部交通岡崎西尾線の市外区間（岡崎市内）は現行とおりとする。	・市内均一のため、利用者にとってはわかりやすい。	・名鉄東部交通岡崎西尾線、一色線の運賃収入が減少するため、市の費用負担が増える。 ・市内と市外との境界地域では、運賃増加率が大きい。
案2 新路線のみ均一運賃	新路線は均一運賃とし、既存の名鉄東部交通岡崎西尾線、一色線は現行のまま対距離制とする。 ふれんどバスは200円均一。	・新路線は六万石くるりんバスの再編となるので、わかりやすい。	・市内区間の運賃が、均一区間と対距離区間の両方が併存するため、利用区間によっては不平等となる。

#### (4) 運賃の方向性

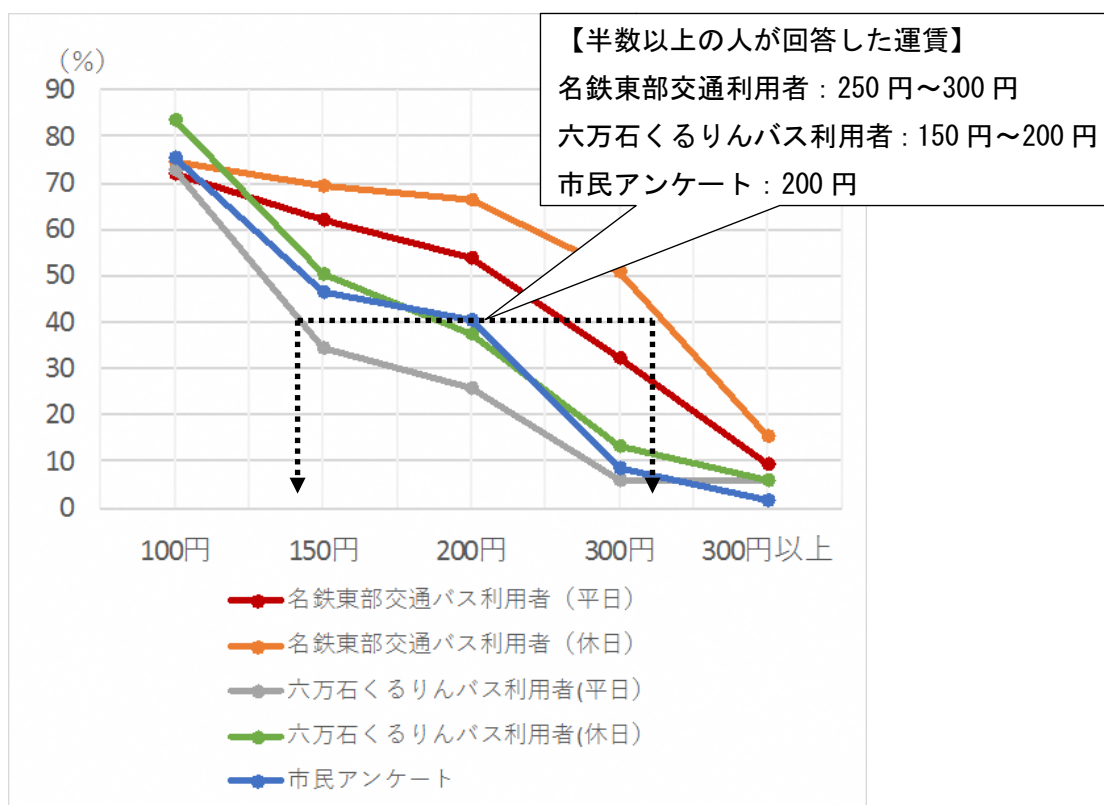
市民アンケート調査では値上げしても利用できると回答している意見が多く、バス利用者アンケート調査では100円のままと値上げしてもよいという意見に分かれている。

運賃は、アンケート調査の結果をもとに、「今まで通り利用できる(したい)運賃」の回答が半数以上となる運賃は、150円～200円となる。

このため、1乗車200円を基本案として、今後、収支予測などをもとに決定する。

1乗車200円とした場合、1日券300円(2回乗車の場合、1回で150円となる)を発行するなど、利用者の運賃負担増にならない方法を検討する。

■今まで通り利用できる(したい)運賃の上限(累積グラフ。アンケート調査結果)



※アンケート調査で無回答が約25%程度あるため、最大が100%にならない。



## 5 再編スケジュール

