資料２

第23回
長岡京市地域公共交通会議

令和3年11月26日（金）午後3時15分～

長岡京市役所　大会議室A

かしこ暮らしっく
長岡京

アウトライン

- 長岡京市地域公共交通会議部会の実施状況 P3
- 検討の経緯 P4
- 利便性向上・利用促進策の導入 P5
- 路線バスのルート・ダイヤの再編 P6
- 路線バスの運賃適正化 P7
- 施策を行わない場合の未来 P8
- まとめ P9
- 参考資料 P10

長岡京市地域公共交通会議部会の実施状況

■ 部会の目的

- 済生会京都府病院の移転や阪急バス長岡京線の赤字額拡大による路線の収支悪化等の環境変化を踏まえ、長岡京市の公共交通の方向性や必要な施策の検討を行う。

■ 部会の開催状況

- 令和２年度第１回：令和2年11月30日（月）
- 第２回：令和3年 1月28日（木）
- 第３回：令和3年 3月24日（水）
- 令和３年度第１回：令和3年 6月30日（水）
- 第２回：令和3年 8月 6日（金）
- 第３回：令和3年10月26日（火）

現在までに、計6回開催

■ 主な協議内容

長岡京市の公共交通を取り巻く環境の変化に対応するため、上位計画等も踏まえ、長岡京市の公共交通の目指す方向性を検討。

阪急バス長岡京線の当初の減便計画（3割減便案）の回避に向けて、路線バスやはっぴぃバスの再編の方向性を検討。

今後の長岡京市公共交通の維持・確保に向けて、運賃の適正化や利便性向上・利用促進策を検討。

路線バスやはっぴぃバスの再編、運賃の適正化、利便性向上・利用促進策の実施時期の検討。
※地域の中核病院「済生会京都府病院」の移転（R4.6）に関連して公共交通体系見直しを検討中。
　移転にあわせて全て同時期に実施することで、利用者の混乱回避、周知徹底を図る。

検討の経緯

長岡京市を取り巻く状況	国の動向	市のビジョン
◆ 済生会京都府病院の移転 ◆ 阪急バス長岡京線の赤字額拡大による路線の収支悪化	◆ 第２次交通政策基本計画（令和３年５月に閣議決定） 目標→まちづくりと連携した地域構造のｺﾝﾊﾟｸﾄ･ﾌﾟﾗｽ･ﾈｯﾄﾜｰｸ化の推進、等	◆ 賑わいを生み出す徒歩･自転車と公共交通中心のまちづくり （長岡京市地域公共交通ビジョンの基本方針より）

病院移転や長岡京線赤字額拡大が検討のきっかけではあるが、
自家用車に頼らず生活できる、将来にわたって持続可能な新たな
「公共交通中心のまちづくり」の実現に向けて、施策メニューの再検討を行った

施策メニューの３つの柱⇒これらをパッケージで実施

①利便性向上・利用促進策の導入

②路線バスのルート・ダイヤの再編

③路線バスの運賃適正化

利便性向上・利用促進策の導入

現状

- 路線バスに関する施策は、主に阪急バスが主体となり実施してきた。
  - 自社製ICカード（hanica）の導入による運賃割引
  - バス運行の情報提供のQRコード化
- コミバス（はっぴいバス）の運行計画や施策は、主に長岡京市が主体となり実施してきた。
  - 高齢者運転免許証自主返納支援事業（市主体）　等

- それぞれの交通手段ごとに、個別に対策をすることの限界
- 市内の公共交通全体を俯瞰して、総合的・複合的に利便性向上や利用促進に取り組む必要あり

協議結果

利便性向上・利用促進策の導入

長岡京市の現状を再度把握した上で、今後の公共交通の方向性を設定

① 居住地域の人口や利用特性に応じて合理的な公共交通サービスへ見直す
② 中核病院へ通院できる公共交通網への再構築
③ 交通拠点であるJR長岡京駅・阪急長岡天神駅の交通結節機能強化
④ バス待ち環境の改善
⑤ 高齢者や将来のユーザーにも配慮した利用しやすい公共交通づくり

} 公共交通の方向性

これらの方向性に沿って、自家用車に頼らず生活できる、将来にわたって持続可能な新たな「公共交通中心のまちづくり」の実現に向け、利便性向上や利用促進となる新たな施策を総合的・複合的に展開していく。

路線バスのルート・ダイヤの再編

当初

- 阪急バス長岡京線の全系統に対して、一律約３割減便案の提示。

- 当初の減便計画案では、金ケ原系統など主要５路線の利用者への影響が大きいため、利用者への影響が極力抑えられるような再編案の立案に向けて、部会で協議を開始。
- サービス水準の維持と収支の改善を踏まえつつ路線の合理化を図ることとし、利用者の実態に応じた運行計画を検討することを確認。

協議結果

路線バスのルート・ダイヤの再編

① 鉄道駅と住宅地を結ぶルート設計（方針）は変えない
② 乗車機会は確保する（停留所の廃止は極力避ける）
③ ルートの重複区間を解消する
④ バス停別利用者の状況等からルート・ダイヤを再編する

循環系統の運行方向の見直しによる利便性向上や路線の統廃合による効率的な運行

一律約３割減便案を取りやめ、新たな再編案を作成。
・詳しくは参考資料に掲載。

利用の多い系統等のサービス水準維持に向けて調整

運行計画においても、できる限りサービス水準を維持しながら収支の改善を実施していく。

路線バスの運賃適正化

現状

- 阪急バス長岡京線の運賃は、170～400円の距離制運賃。
- 阪急バス長岡京線の経常収支は赤字が続いており、累積赤字額も拡大している。
- コロナ前の利用者数で単年度の収支均衡もしくは赤字の改善を図るには、運賃改定の検討も必要となっている。

運賃の適正化の必要性

- 距離制運賃で運賃値上げをすると、長距離利用者の運賃が高くなりすぎる。
- 加えて、路線の統合により運行距離が延びる区間もあるため、更なる影響が考えられる。
- 距離制運賃は複雑な体系となりがちであり、利用のハードルとなるばかりでなく、これを管理していく事は交通事業者にとっても一定の負担となっている。
- 更なる利用を促進していくためには、理解しやすく利用しやすい運賃設定が必要となっている。
- そのため、距離制運賃から均一運賃に運用を変更し、適正な運賃を検討する。

協議結果

路線バスの運賃適正化

① 阪急バスの運賃は均一運賃230円とする
② はっぴぃバス・東部バスの運賃は変更なし（大人170円）

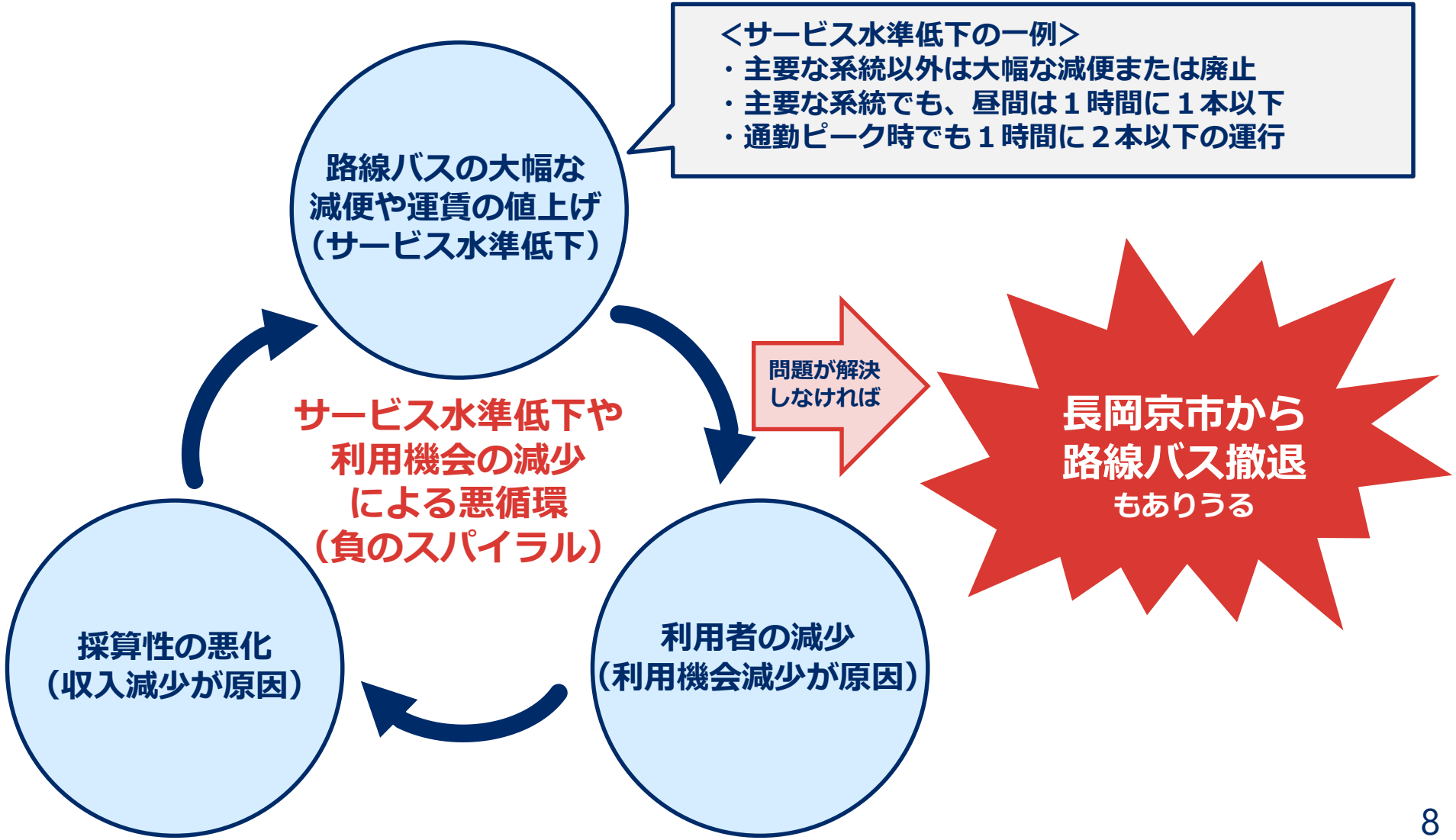
（運賃230円について）

- 現在の利用者数で収支均衡を図るには、300円台の大幅な値上げの必要がある。
- 利用者への影響も考慮し、利便性向上・利用促進策の導入、路線バスの再編と併せてパッケージで展開する事により、230円の水準に留めると共に、均一運賃により距離に関わりなく理解しやすい、利用しやすい運賃体系の実現を図る。
- 今回の運賃適正化や路線バス再編を実施しても収支均衡には至らないが、行政や交通事業者が連携した利用促進策の実施で改善を図っていく。

運賃体系においても、適正な水準や利用しやすさを考慮しながら収支の改善を実施していく。

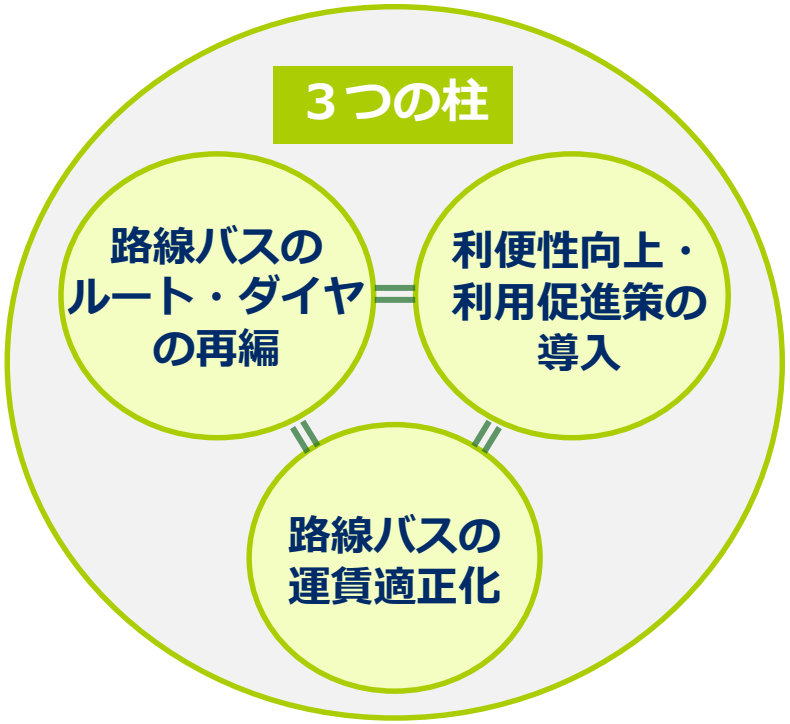
施策を行わない場合の未来

今回提案の施策など、対策を行わない場合は、利用者減少とサービス低下の負のスパイラルに陥っていき、そのまま問題が解決しなければ、長岡京市内から路線バスが撤退する可能性も考えられる。

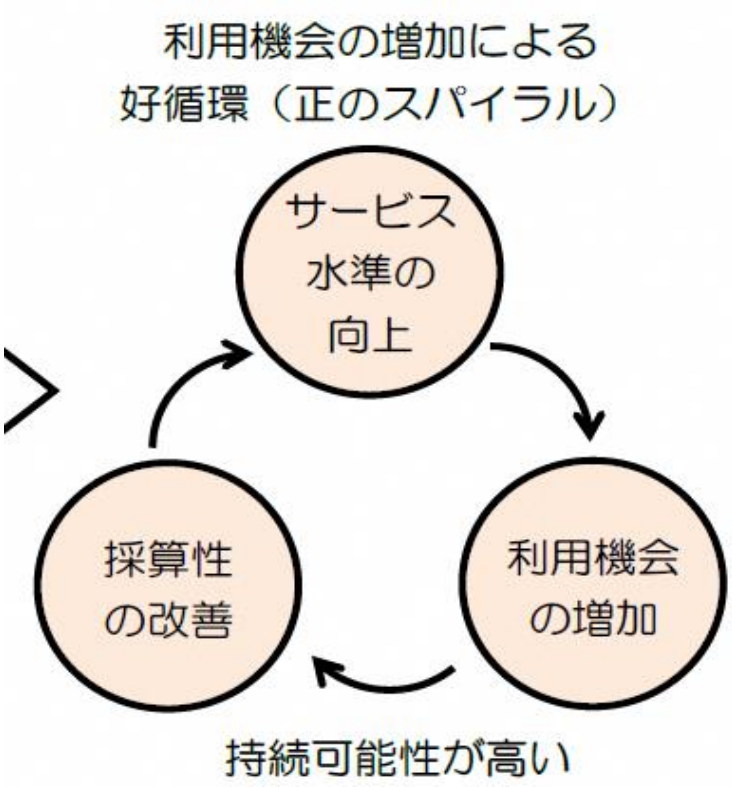


まとめ

１．路線バスの利用者減少とサービス低下の負のスパイラルを回避するために、３つの柱をパッケージで実施していく。



２．これらを実施することにより、将来にわたって「持続可能な公共交通」を実現していく。



＜資料編＞

- 長岡京市の公共交通の現状と課題 P11
- 長岡京市の公共交通の目指す方向性 P17
- 公共交通の方向性に基づいた施策の展開 P22
- 施策の実施スケジュール P23
- 路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性 P26
- はっぴぃバス再編の方向性 P32
- 運賃の適正化 P34

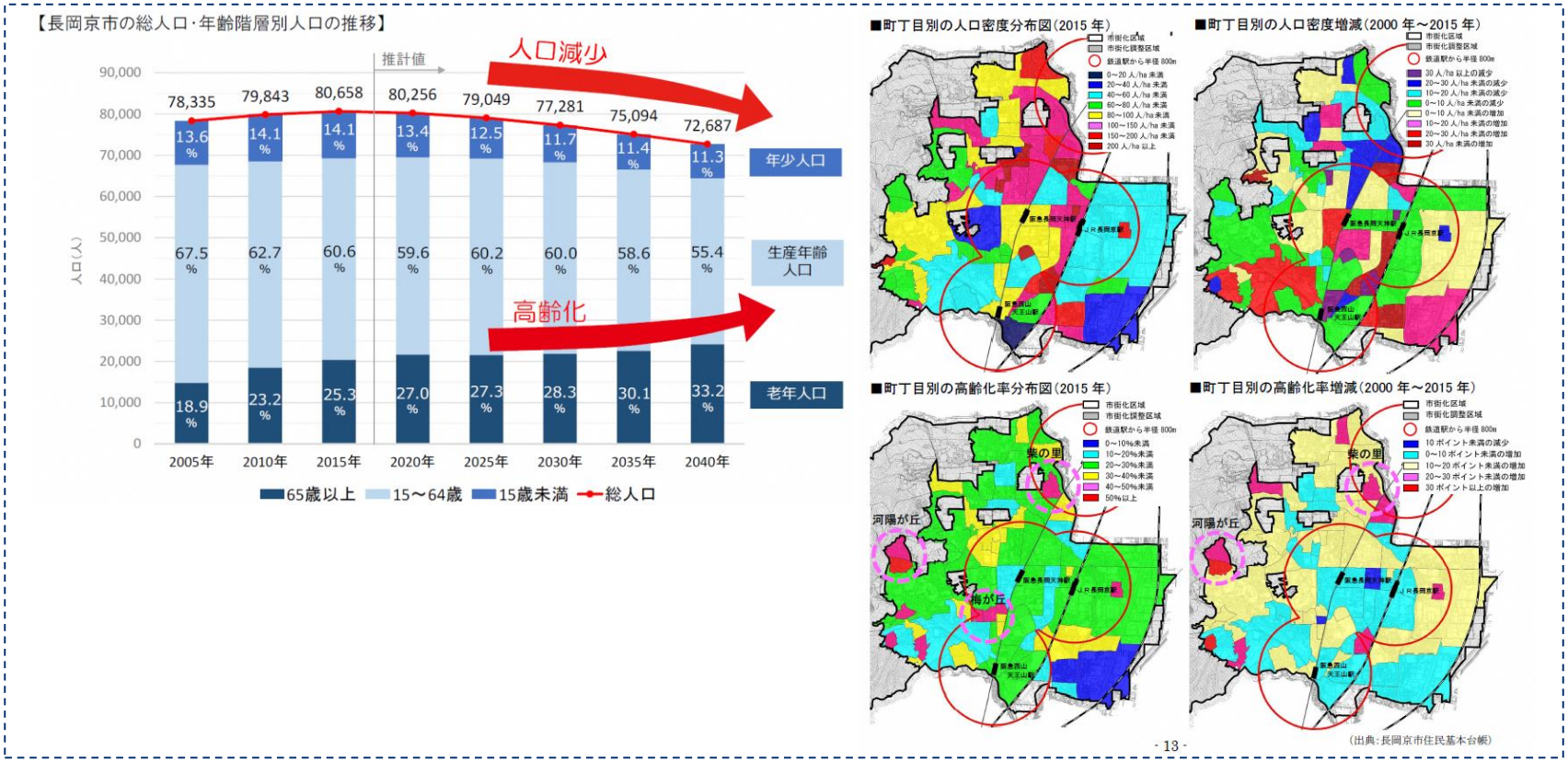
長岡京市の公共交通の現状と課題①

都市構造等

- 人口減少と高齢化の進展
  - 現在は微増だが、R2をピークに減少へ ただし、生産年齢人口は以前から減少
  - 高齢者数、高齢化率とも増加傾向

課題①

生産年齢人口減少による利用者数の減少（定期利用減少）、高齢化による利用特性の変化等を踏まえた施策が必要



（長岡京市立地適正化計画より抜粋）

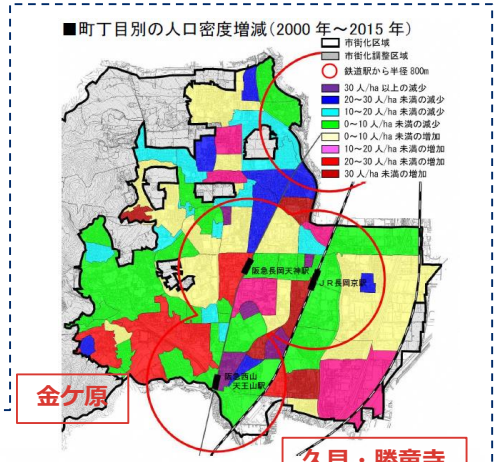
長岡京市の公共交通の現状と課題②

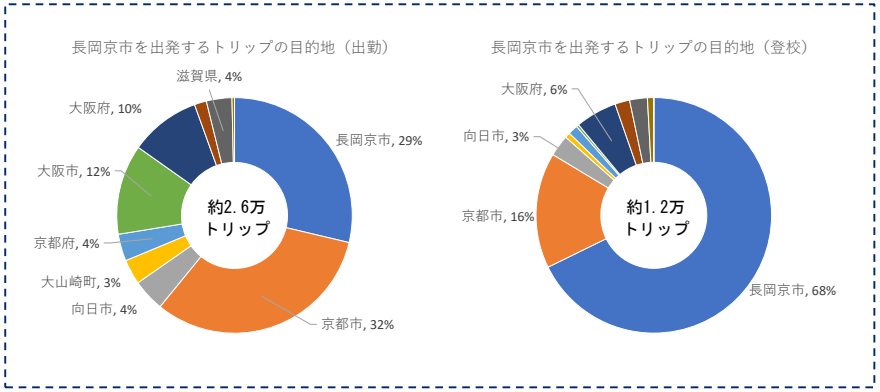
都市構造等

- <u>通勤や通学などが便利なベッドタウンとして成長</u>
  - 京都市や大阪市等、市外通勤が多い
  - 京都府の住みここちランキング2021（民間調べ）で第３位（2019年は第1位）
  - 鉄道駅までの移動手段が重要
- <u>近年は市の南側で住宅開発が旺盛</u>
  - 近年は、金ケ原周辺や久貝周辺で人口が増加

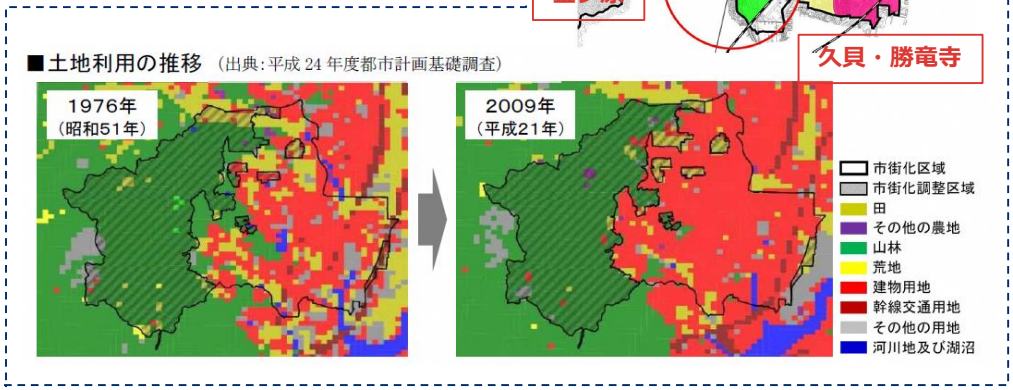
課題②

駅から離れた住宅地であっても、公共交通で通勤・通学できるようなサービス水準を確保する施策が必要





（H22近畿圏パーソントリップ調査）



（長岡京市立地適正化計画より抜粋）

長岡京市の公共交通の現状と課題③

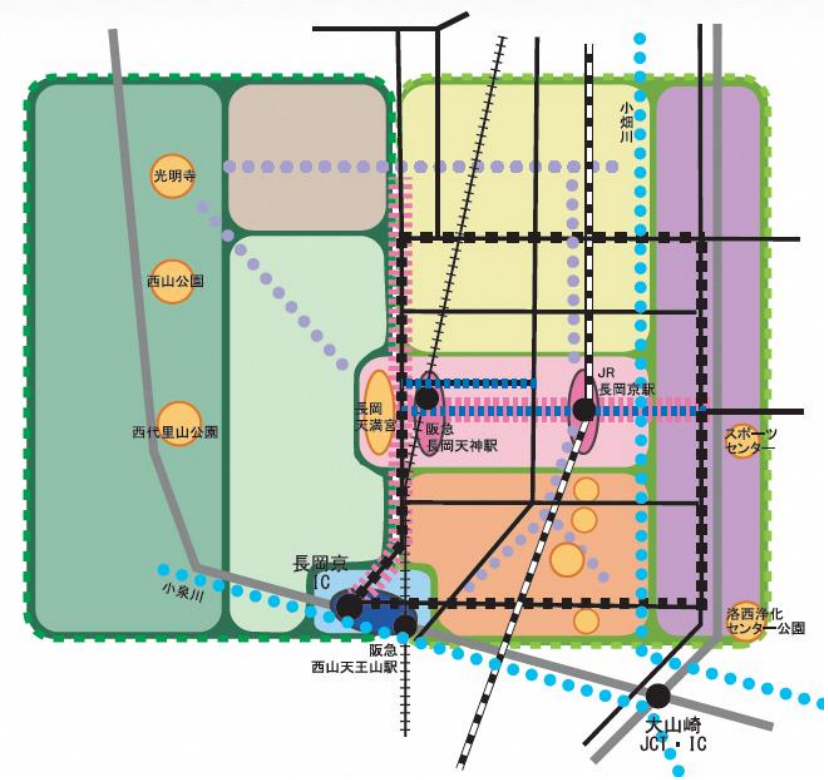
都市構造等

- 医療施設や子育て支援施設、商業施設は、駅周辺に多く立地
  - JR長岡京駅～阪急長岡天神駅周辺は、「中心拠点」「都心ゾーン」として、にぎわいのあるゾーンを目指している
  - 市民生活を支援する商業・福祉・医療・教育サービスや交流などの機能と居住機能の集積・強化を図る予定（立地適正化計画より）。

課題③

中心拠点と居住地域を結ぶ公共交通軸の形成（維持）が必要

<都市の将来構造図>



（第二期長岡京市都市計画マスタープランより抜粋）

長岡京市の公共交通の現状と課題④

公共交通（路線バス）

- 市内の路線バスは、主に阪急バスが運行
  - 補助路線は北部循環系統（10･11系統）
- １日平均乗客数は減少傾向
- バスの運転士不足

➡ 人口減少や高齢化の進展に伴い、公共交通の利用者数の更なる減少が懸念される

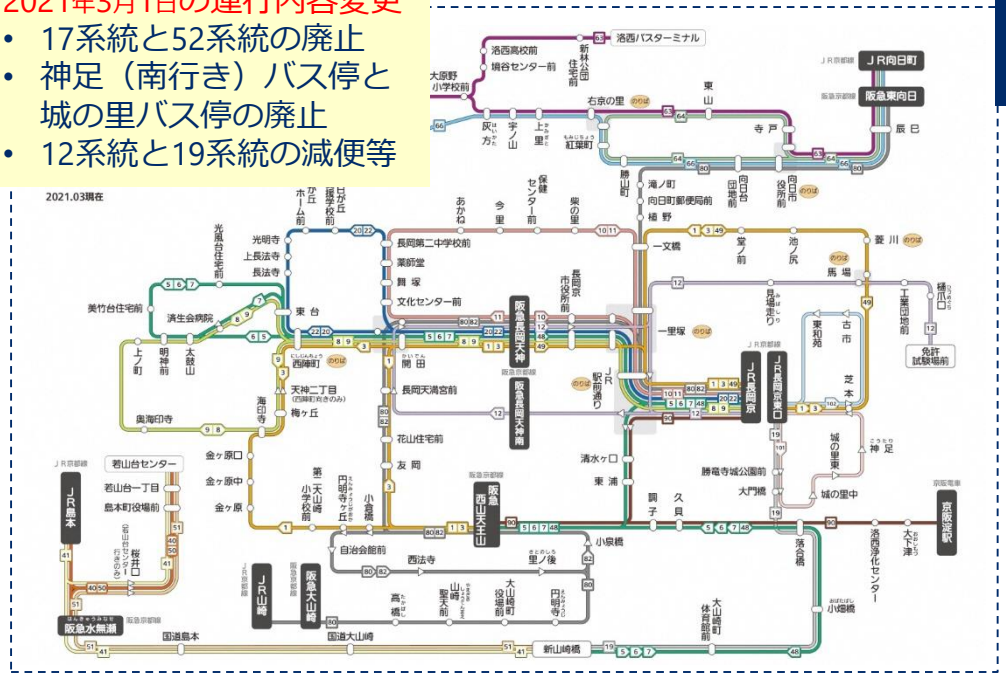
⬇

課題④ 現在のサービスレベルの維持や確保に向けた施策が必要

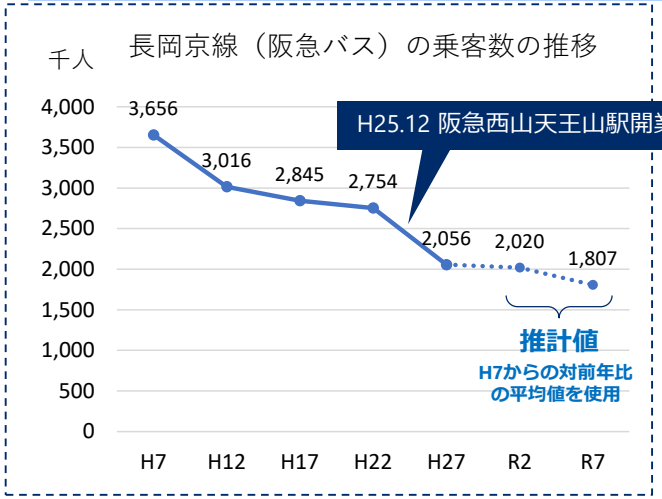
課題⑤ 交通事業者単独では限界があるため、行政や関係者と協働し、増客増収に向けた施策が必要

2021年3月1日の運行内容変更
- 17系統と52系統の廃止
- 神足（南行き）バス停と城の里バス停の廃止
- 12系統と19系統の減便等

<阪急バス路線図>



（阪急バスホームページより）



（阪急バス提供データ）

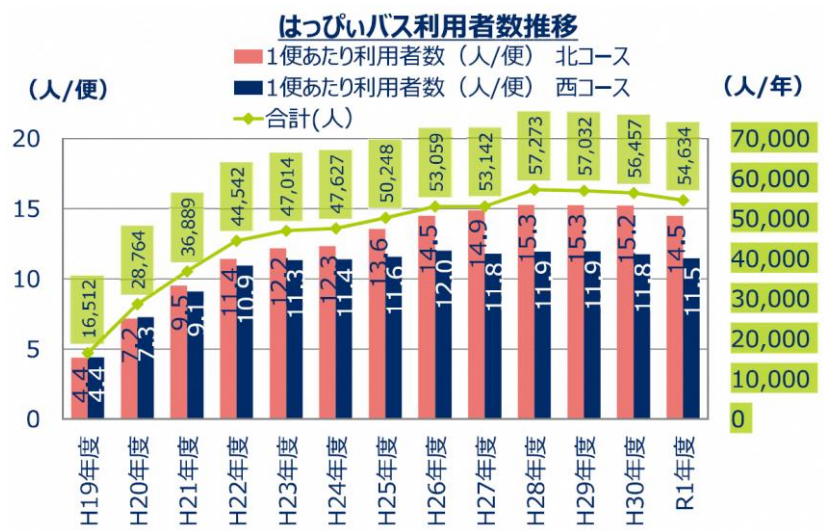
長岡京市の公共交通の現状と課題⑤

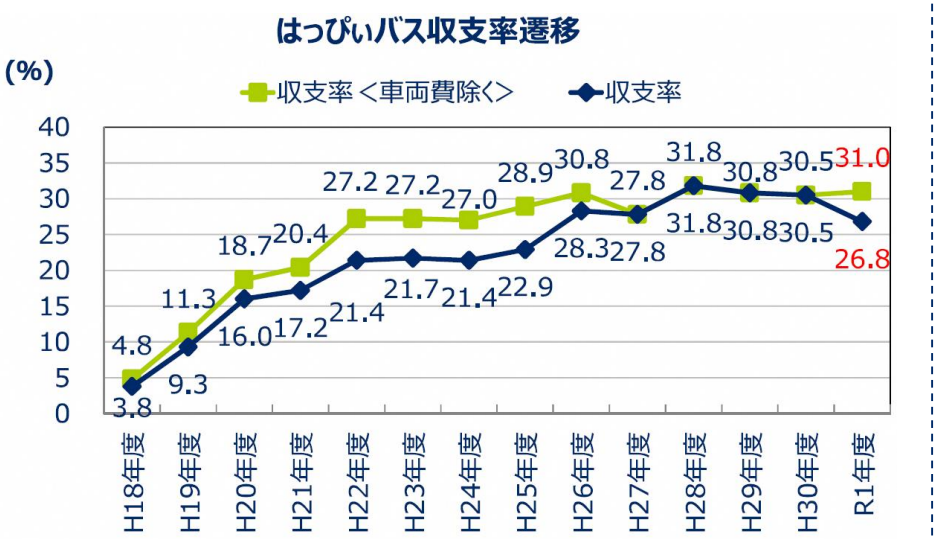
公共交通（はっぴぃバス）

- 長岡京市のコミュニティバスとして、H18.10から運行開始
- 公共交通空白地域の解消や多様な世代の外出支援が事業の目的
  - 利用者数は微減傾向
  - R1年度の収支率は26.8%

課題⑥

路線バスでは対応できない地域や人の交通手段確保として、はっぴぃバスの運行やサービスレベルの維持が必要





（第21回地域公共交通会議資料より抜粋）

長岡京市の公共交通を取り巻く環境の変化

緊急性の高い問題が発生 ➡ 対策・改善が急務

令和４年６月

済生会京都府病院の移転（阪急西山天王山駅近く）

課題⑦

- 今里に立地する「済生会京都府病院」が、阪急西山天王山駅近くに移転する。
- 京都府乙訓地域において急性期医療を提供する中核病院であり、公共交通でのアクセス方法を検討する必要がある。
  ⇒長岡京市地域公共交通会議にて協議中。

至急対応必要

長岡京線の赤字額拡大による路線の収支悪化

課題⑧

- 阪急バス長岡京線は、20年近く赤字が続いている。新型コロナの影響により、更に大きな赤字が見込まれる。
- 経営的視点から、路線の収支改善・見直しを図る必要がある。

長岡京市の公共交通の目指す方向性①

上位計画等での方向性・ビジョン

長岡京市第４次総合計画（現在は、令和3～7年度の第2期基本計画時期）

▼施策　交通ネットワークの充実
▼5年後の目標　超高齢社会やエコライフ実践を踏まえた交通ネットワークが充実しており、誰もが安心して快適に移動できている

第二期長岡京市都市計画マスタープラン

▼交通体系整備の方針
①中心部の総合的な交通基盤づくり
②きめ細やかな公共交通手段の確保

- 都市拠点への各種都市機能の集約化と併せて、鉄道とバスのスムーズな乗り換えが可能になるよう、公共交通機関の利便性を重視した交通基盤整備を進めます

- 交通手段に応じた役割分担などを考慮した交通システムを構築
- 公共交通空白地域などの解消を目指し、路線バスを中心とした公共交通網の充実
  ※低床式バスの更なる導入促進、バス待ち環境改善

長岡京市地域公共交通ビジョン（目標年次は2023年(令和5年)）

▼基本理念①　「誰もが住み続けたくなる交通まちづくり」の実現
▼基本理念②　「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」の実現
▼基本理念③　「持続可能な交通まちづくり」の実現

長岡京市の公共交通の目指す方向性②

直近の環境変化を踏まえた、公共交通の方向性［改良案］

<長岡京市地域公共交通ビジョンより>

▼基本理念①「誰もが住み続けたくなる交通まちづくり」の実現
▼基本理念②「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」の実現
▼基本理念③「持続可能な交通まちづくり」の実現

現状と課題

①人口減少による利用者数の減少、高齢化による利用特性の変化等を踏まえた施策が必要	(P10)
②駅から離れた住宅地であっても、公共交通で通勤・通学できるようなサービス水準を確保する施策が必要	(P11)
③中心拠点と居住地域を結ぶ公共交通軸の形成（維持）が必要	(P12)
④現在のサービスレベルの維持や確保に向けた施策が必要	(P13)
⑤交通事業者単独では限界があるため、行政や関係者と協働し、増客増収に向けた施策が必要	(P13)
⑥路線バスでは対応できない地域や人の交通手段確保として、コミバスの運行やサービスレベル維持が必要	(P14)

直近の環境変化（緊急性の高い問題点）

⑦済生会京都府病院の移転	(P15)
⑧長岡京線の赤字額拡大による路線の収支悪化	(P15)

<公共交通の方向性>

- **A** 居住地域の人口や利用特性に応じて合理的な公共交通サービスへ見直す
- **B** 新済生会病院へ通院できる公共交通網の再構築
- **C** 交通拠点であるJR長岡京駅・阪急長岡天神駅の交通結節機能強化
- **D** バス待ち環境の改善
- **E** 高齢者や将来のユーザーにも配慮した利用しやすい公共交通づくり

長岡京市の公共交通の目指す方向性③

公共交通の方向性［改良案］について

A 居住地域の人口や利用特性に応じて合理的な公共交通サービスへ見直す

- 利用の多い系統のサービスレベルは維持する。　※交通事業者としては全面的な削減計画があった。
- 利用の少ない系統や重複区間は、他の系統との統合等で運行内容を見直す。
- 公共交通の維持に向け、現在の需要等を鑑み、運賃設定の適正化を図る。

B 中核病院へ通院できる公共交通網への再構築

- 移転後の済生会病院へ、公共交通を使ってアクセスできるようにする。

C 交通拠点であるJR長岡京駅・阪急長岡天神駅の交通結節機能強化

- 最も利用の多いJR長岡京駅・阪急長岡天神駅では、鉄道との乗継利便性を高める。
- ハード整備や情報提供強化により、玄関口として相応しい交通拠点へ改善する。

D バス待ち環境の改善

- サービス見直しにより運行間隔が長くなっても快適にバスを待てるようなバス待ち環境をつくる。
- 用事を終えたあとの帰宅時に、病院内や商業施設内等で過ごすことができる空間をつくる。

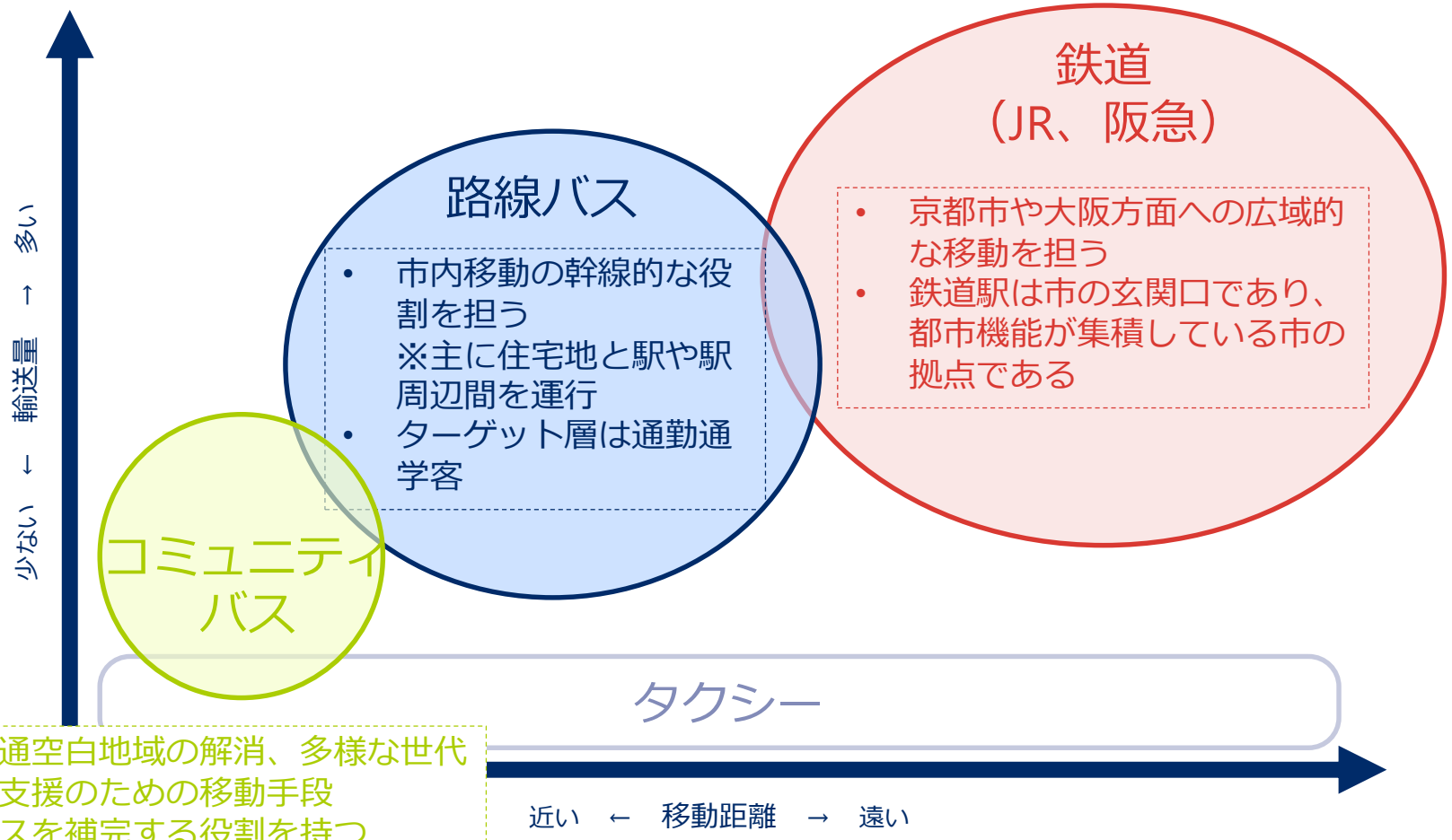
E 高齢者や将来のユーザーにも配慮した利用しやすい公共交通づくり

- 昼間の利用促進等に向けて、お得な乗車券等が利用しやすいように購入場所を増やす。
- 中心部へ外出しやすいように、商業施設等と連携した料金施策を実施する。
- 利用してもらうための広報活動・情報提供活動を継続的に実施する。

長岡京市の公共交通の目指す方向性：参考①

【参考】各公共交通の役割

（長岡京市地域公共交通ビジョンの「公共交通の役割分担図」を基に編集）

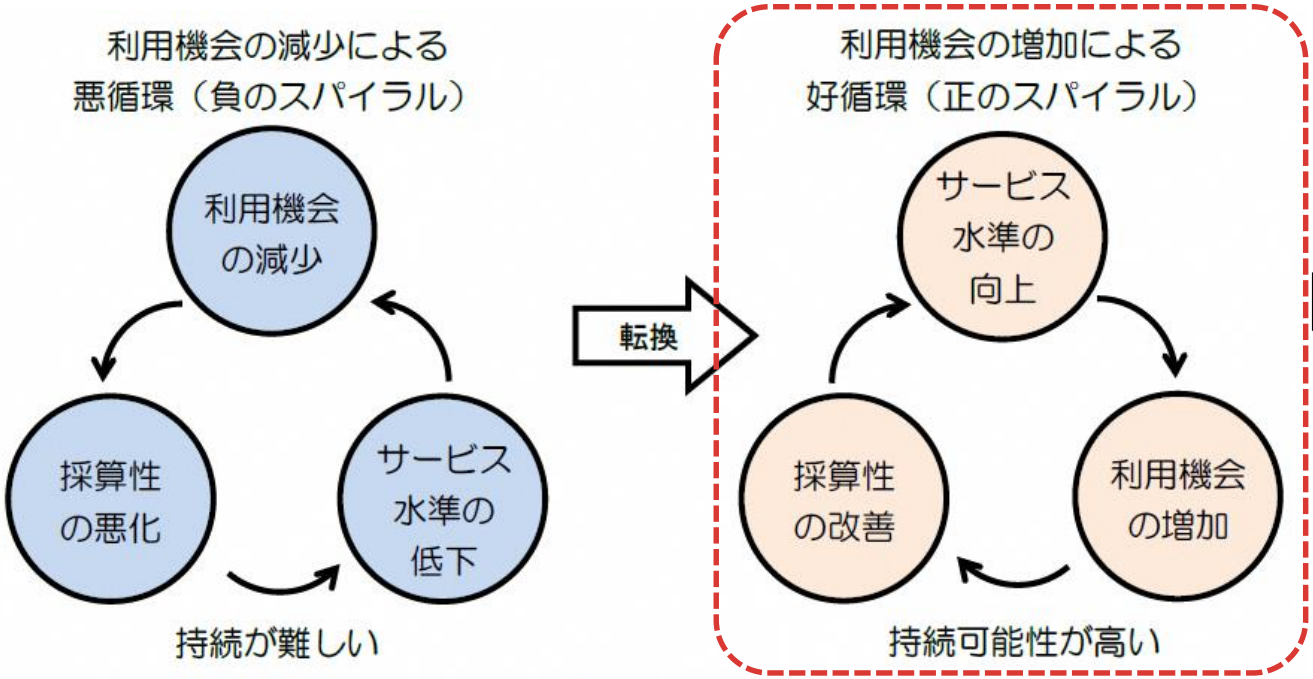


- 公共交通空白地域の解消、多様な世代の外出支援のための移動手段
- 路線バスを補完する役割を持つ
- 福祉的な要素もある
- ターゲット層は昼間人口（高齢者等）

長岡京市の公共交通の目指す方向性：参考②

【参考】魅力的なまちを維持するために。

市民の暮らしそのものを支える公共交通は、市民が住み続けるため、魅力的なまちを維持するための必要条件です。
ただ、現在は公共交通の利用者減少により、下左図のような負のスパイラルに陥る可能性があります。この状況を改善するためにも、今回提示する公共交通施策を実施し、下右図のような正のスパイラルへの転換が求められています。



「公共交通の持続可能性」

- 住み続けたくなるまち
- 住みやすいまち
- 魅力的なまち

将来にわたっても人口が維持または増加し、
公共交通だけではなく、各種行政サービスも便利になる（可能性がある）

（長岡京市地域公共交通ビジョンの「基本理念３「持続可能な交通まちづくり」の実現」を基に一部加筆）

公共交通の方向性に基づいた施策の展開

		実施主体		
		主に長岡京市	協働で実施・検討	主に交通事業者
A	居住地域の人口や利用特性に応じて合理的な公共交通サービスへ見直す	はっぴぃバスの運行	**路線バスのルート・ダイヤの再編**	
			路線バスの運賃適正化（均一運賃化）	
			バスからタクシーへの乗継サービス	
B	新済生会病院へ通院できる公共交通網への再構築		はっぴぃバスの再編	新済生会病院付近へのバス停の新設
			路線バスとはっぴぃバスのダイヤ調整（乗継できるダイヤへの見直し等）	
C	交通拠点であるJR長岡京駅・阪急長岡天神駅の交通結節機能強化		バス停での案内強化（QRコードによる接報案内や音声案内、バスロケ地上機設置）	鉄道とバスのダイヤ接続改善 （一部実施済み）
D	バス待ち環境の改善		主要なバス停の待ち環境改善	（一部実施済み）
		バス停やバス車内へのデジタルサイネージの設置	施設内でのバス待ちスペースの整備や案内の強化	
			新済生会病院へのはっぴぃバスの乗り入れ	
E	高齢者や将来のユーザーにも配慮した利用しやすい公共交通づくり		利用促進・広報活動の実施	
		高齢者運転免許証自主返納支援事業	商業施設等とのポイント連携（施設側と協働）	
		高齢者や若年層等を対象とした定期券等購入補助	hanica・はんきゅうグランドパス65等の販路拡大	
			バスを使ったイベント（未就学児や小学生等を対象）	

- 既に実施済み
- すぐやる・すぐにできる
- 病院移転頃・以降になる
- 再編の中心となる施策（病院移転に合わせて実施）

施策の実施スケジュール

	Step1（R3.10～R4.3頃）	Step2（R4.4～R4.6頃）	Step3（R4.6～） R4.6 京都済生会病院移転開業
主に利用に関する施策	• バス停での案内強化（QRコード等） • 主要なバス停での待ち環境の改善 • 利用促進・広報活動の実施 （R3年度内から随時実施） （一部実施済みの事業あり）	実施した施策は、随時見直し・強化を図る	**路線バスのルート・ダイヤの再編** • 鉄道とバスのダイヤ接続改善 • 路線バスとはっぴぃバスのダイヤ調整実施（乗継できるダイヤ等） • 新済生会病院付近へのバス停の新設 • バスからタクシーへの乗継サービス開始 • バス停やバス車内へのデジタルサイネージの設置
主に運賃に関する施策		• hanica・はんきゅうグランドパス65等の販路拡大 • 商業施設等とのポイント連携 （R4年度当初実施を目指す）	**路線バスの運賃適正化（均一運賃化）** • 高齢者や若年層等を対象とした定期券等購入補助
主にはっぴぃバスに関する施策		• バスを使ったイベント（未就学児や小学生等を対象） （R4年6月までの開始を目指す）	**はっぴぃバスの再編** • 施設内でのバス待ちスペースの整備や案内強化の開始 • 新済生会病院への乗り入れ開始 **京都済生会病院の移転にあわせて、全て同じﾀｲﾐﾝｸﾞで実施**

利用促進・広報活動（MMの手法を活用）

第１弾：現状の周知

- 長岡京線の現在の状況を伝える
- 長岡京線等の新たな運行計画やはっぴぃバスの見直し（地交会議等のこと）の検討
- バスの乗り方等の案内
- バス停のQRコード等、役立つ情報を伝える

新たな運行の開始

京都済生会病院
移転開業

第４弾：実施後の状況

- 阪急バス・はっぴぃバスの新運行開始後の利用状況
  ※利用者数の変化、収支または営業係数等、データで示す
- 継続的な利用のお願い

R3.8　R3.11　R4.3　R4.6　R5.3

(開始の半年後を目安)

(R3.11会議後)

第２弾：新たな計画の周知

- 地域公共交通会議での協議
- 阪急バスの新運行計画や施策の展開等の全体像を伝える
- はっぴぃバスの新運行計画

第３弾：新たな計画の周知（続報）

- 阪急バスの新運行計画と利便性向上・利用促進策
  ※第２弾の続報（利便施策を必ずセットにする）

個別対応：新計画で影響の大きい地域への周知

- 阪急バスの新運行計画の詳細、施策の詳細
- ダイヤ等変更となる点
- お出かけプランの提示

※市広報の活用を想定（個別対応除く）

利用促進・広報活動（第１弾のイメージ）

【参考】MM（モビリティ・マネジメント）とは

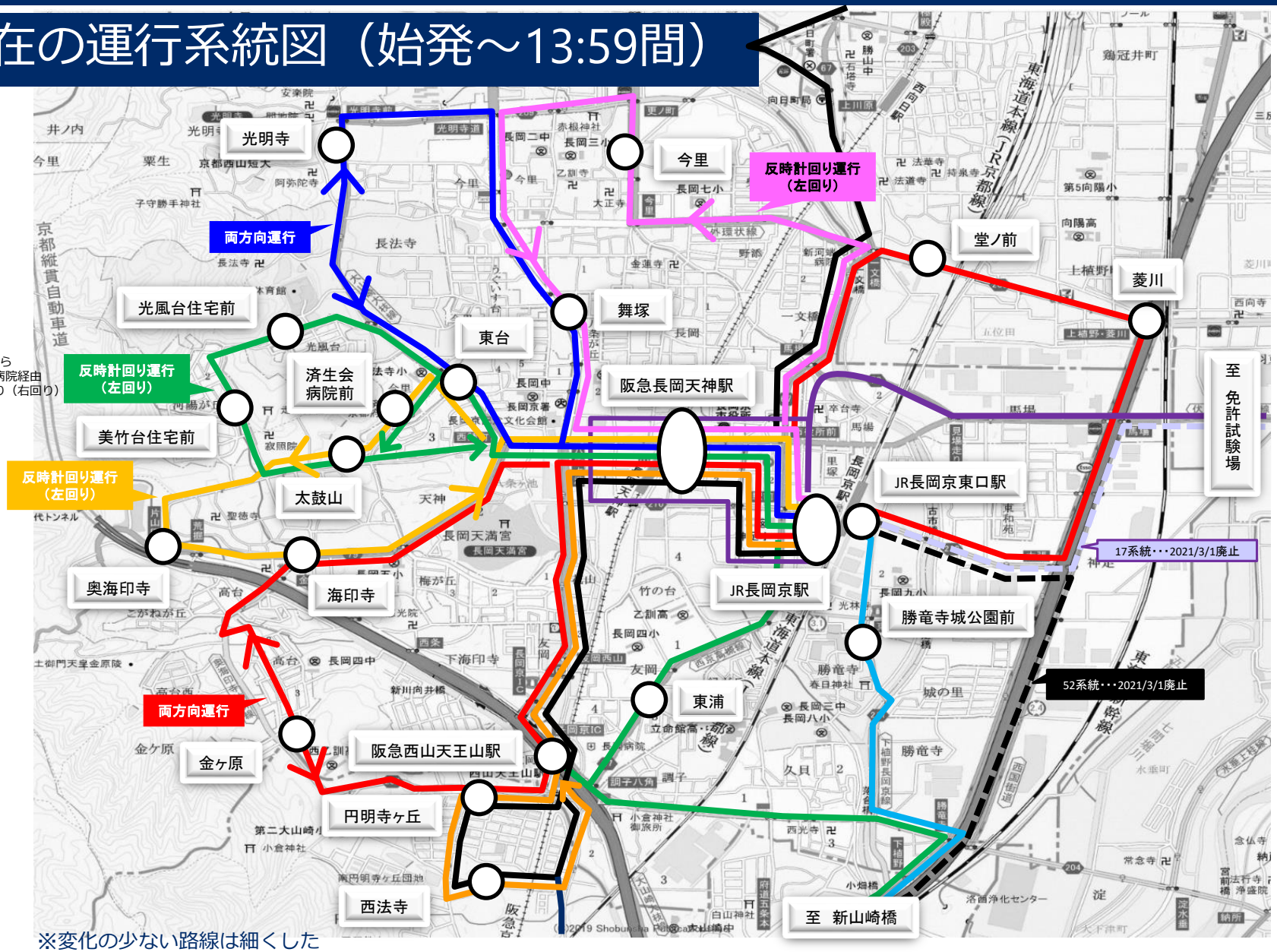
渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのことを意味します。

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性①

- 鉄道駅と住宅地を結ぶルート設計（方針）は変えない
  - ➡ 移転後の済生会病院経由は、金ケ原系統のみ
- 乗車機会は確保する（停留所の廃止は避ける）
  - ➡ 路線の統廃合で効率化を図る
    - 光明寺系統と美竹台系統の統廃合
    - 奥海印寺系統と美竹台系統の統廃合
- ルートの重複区間を解消する
  - ➡ 東台周辺、太鼓山周辺の運行方法
    ただし、ピストンのような折り返し運行をするのは難しい
    - 幅員5.5m以上の道路は限られている
    - 大型車両の方向転回場所がない
    - 住宅地を起終点にする場合、朝や晩では、片方向の利用しかないため非効率になる
- バス停別利用者の状況等からルート・ダイヤを再編する

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性②

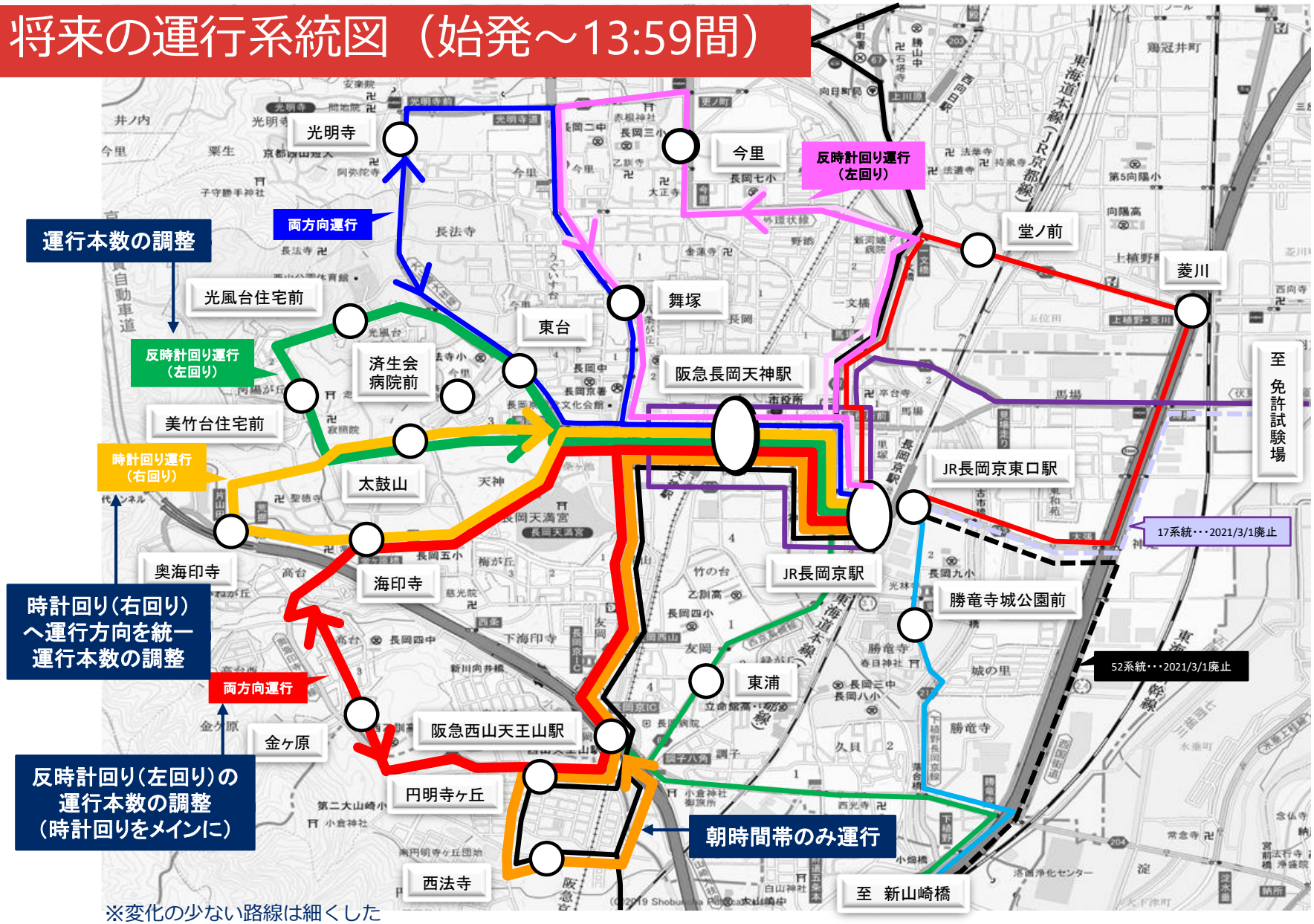
現在の運行系統図（始発～13:59間）



※変化の少ない路線は細くした

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性③

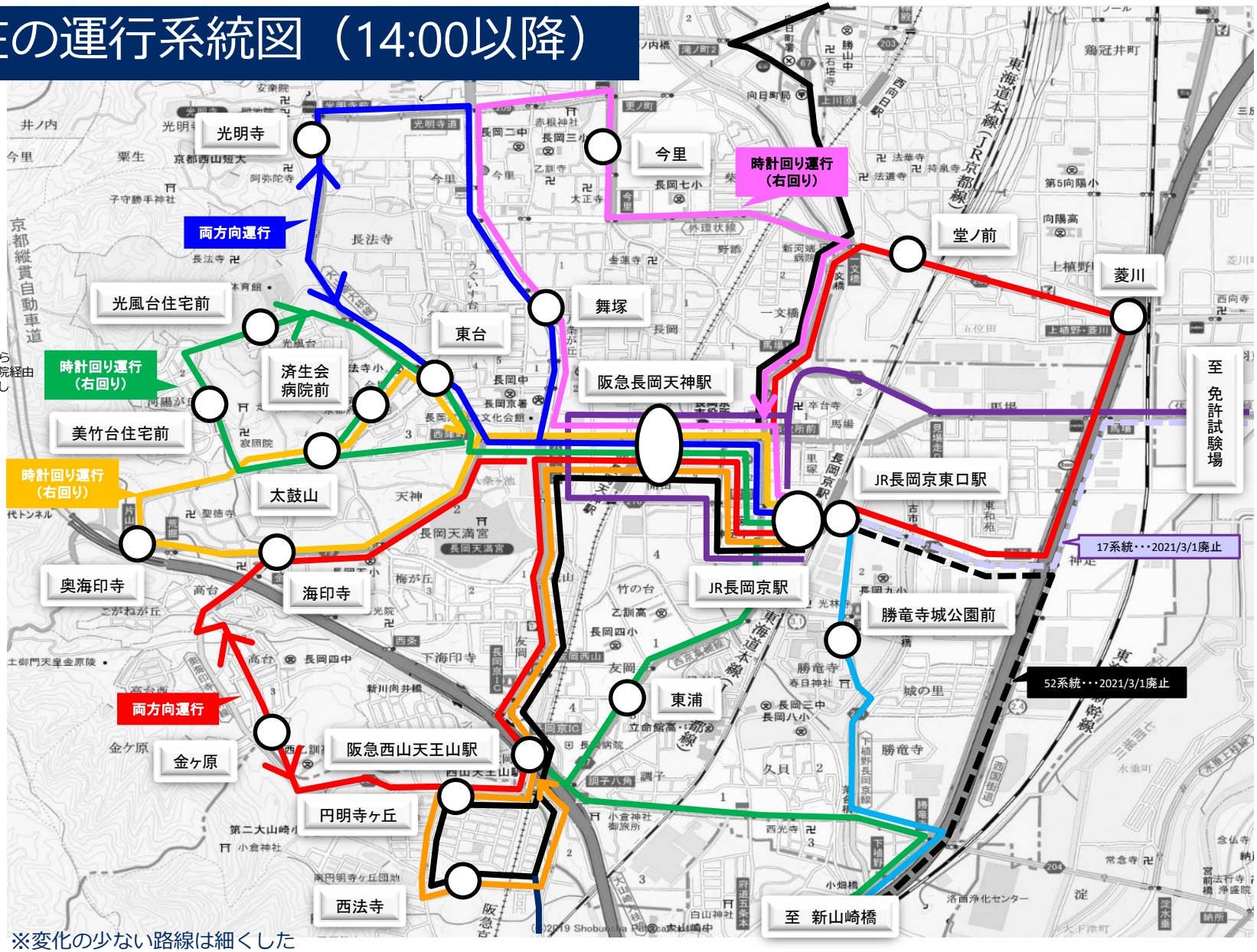
将来の運行系統図（始発～13:59間）



※変化の少ない路線は細くした

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性④

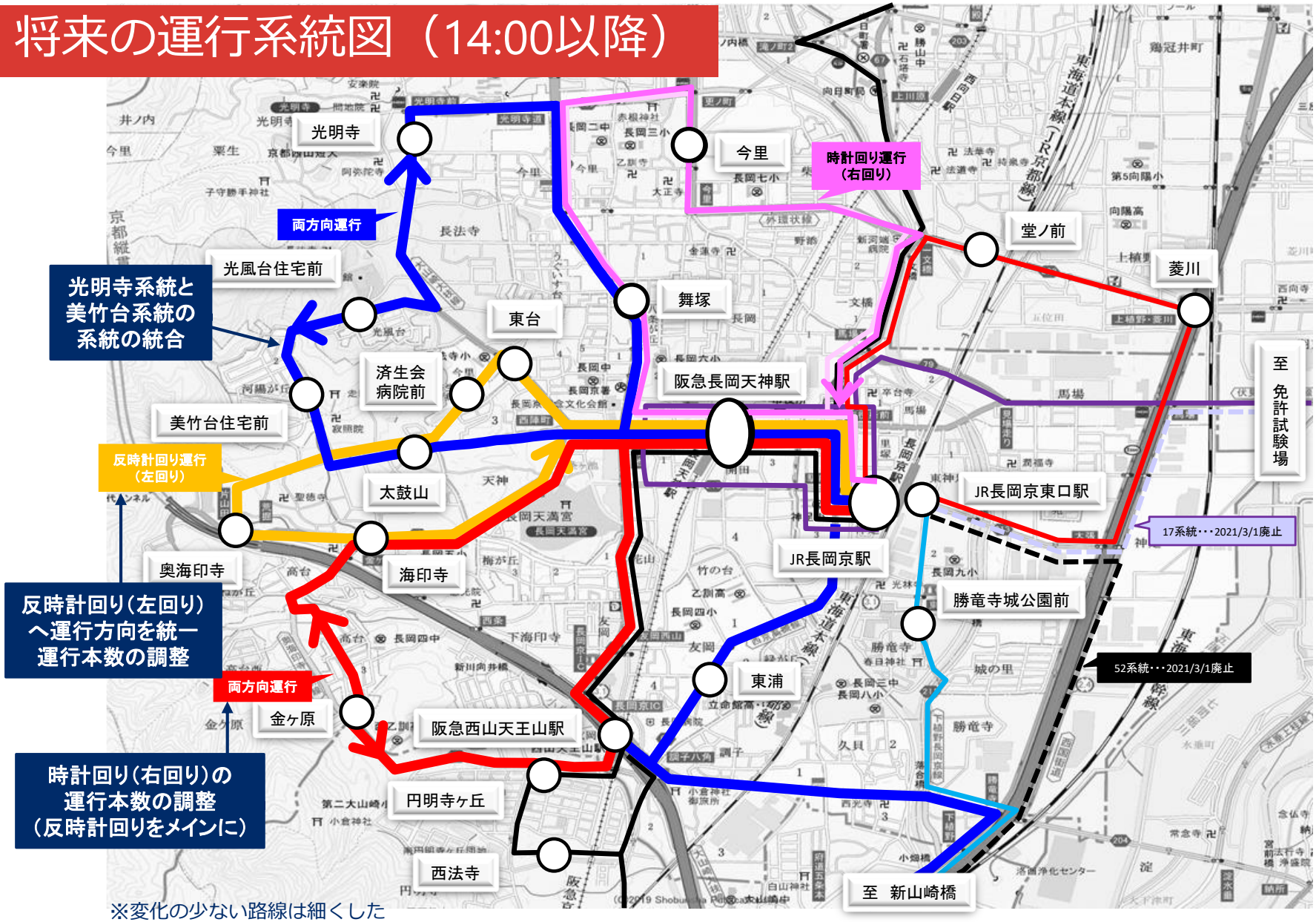
現在の運行系統図（14:00以降）



※変化の少ない路線は細くした

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性⑤

将来の運行系統図（14:00以降）



※変化の少ない路線は細くした

路線バスのルート・ダイヤ再編の方向性⑥

各系統の主な変更点

金ケ原系統

現状：循環系統であるが朝夕の駅との最短ルートの利用が主となっている。

再編：需要の多いバス停やルートの利便性維持・改善を図る。
- 朝は駅へ近い時計回り（右回り）運行を毎時４本運行
- 夕は駅から帰る反時計回り（左回り）運行を毎時３本運行

美竹台系統

現状：大半のバス停が他系統と重複している。

再編：他系統の運行や利用実態を考慮し便数を調整するとともに、午後は光明寺系統との統合により利便性維持・改善を図る。
- 14時以降は光明寺系統と統合し、時計回り（右回り）運行を毎時２本運行、反時計回り（左回り）運行を毎時１本運行　⇒　毎時３本運行

奥海印寺系統

現状：他系統に比べると利用は少なく、また大半のバス停が他系統と重複している。

再編：他系統の運行や利用実態を考慮し便数や運行方向を調整するとともに、午後はルートを変更し他系統の統合により影響を受けるバス停をカバーする。
- 午前は時計回り（右回り）運行
- 午後はルートを一部変更しながら反時計回り（左回り）運行

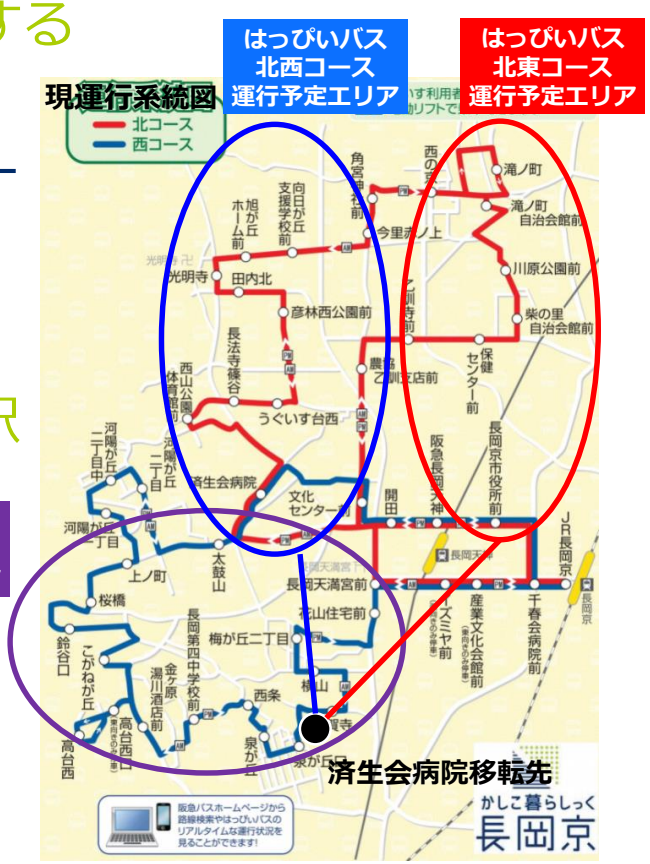
光明寺系統

現状：他系統に比べると全体の便数は多くない。

再編：午後は美竹台系統との統合により利便性維持・改善を図る。
- 14時以降は美竹台系統と統合し、時計回り（右回り）運行を毎時２本運行、反時計回り（左回り）運行を毎時１本運行　⇒　毎時３本運行

はっぴぃバス再編の方向性①

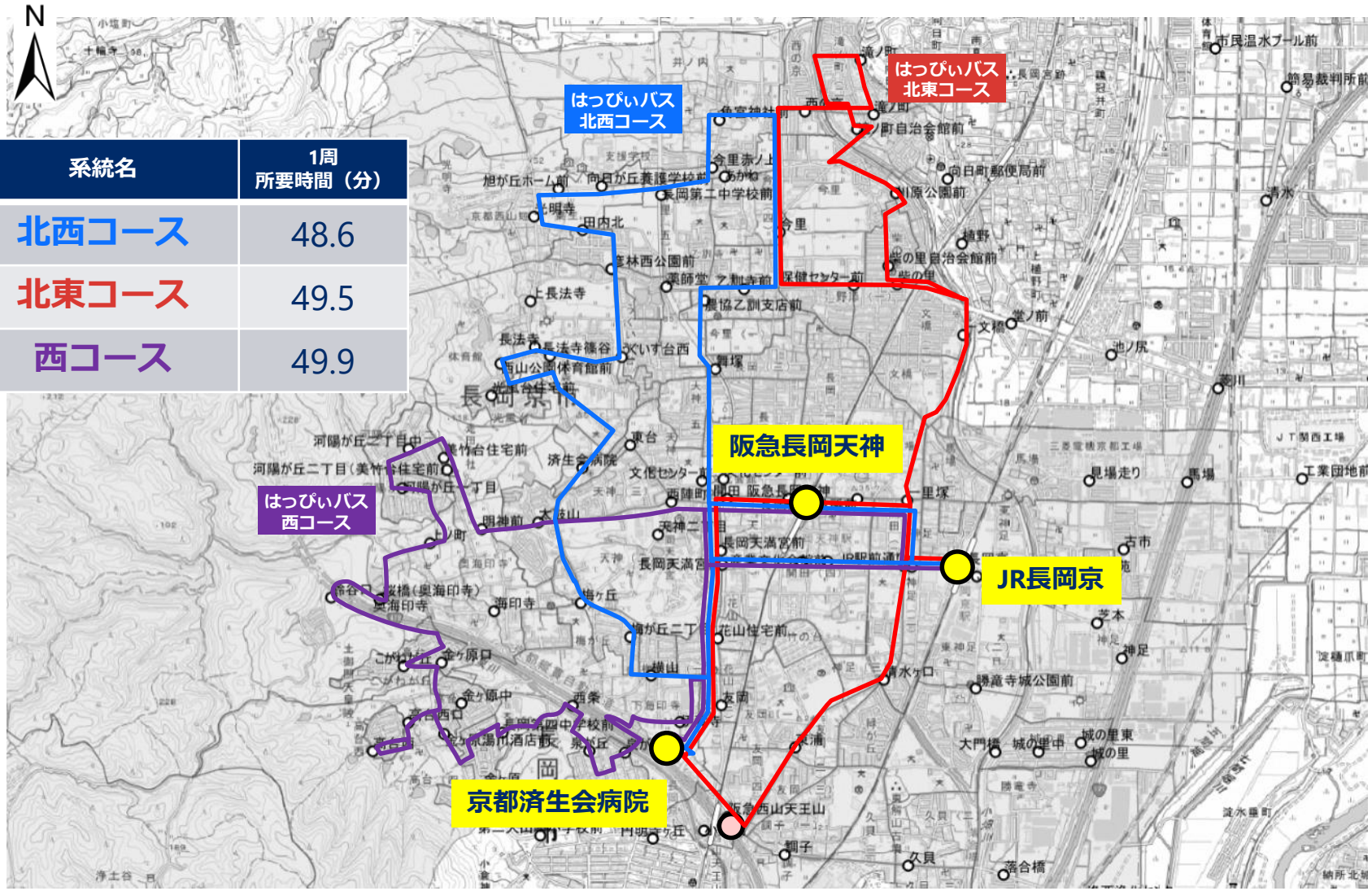
- 事業の目的である空白地域の解消等の方針は変えない
  - ➡ 全系統が移転後の済生会病院を経由する
  - ➡ 乗換なしで済生会病院に行けるようにする
  - ➡ 運行本数は各コース１日８便を維持する
- 系統数を２系統から３系統に増やす
  - ➡ 全系統が移転後の済生会病院を経由する（再掲）
  - ➡ 全系統が阪急長岡天神駅とJR長岡京駅を経由する
- 路線バスとのダイヤ調整を図る
  - ➡ 駅発のダイヤで、同時出発を避ける
  - ➡ 路線バスと乗継できるダイヤの設定



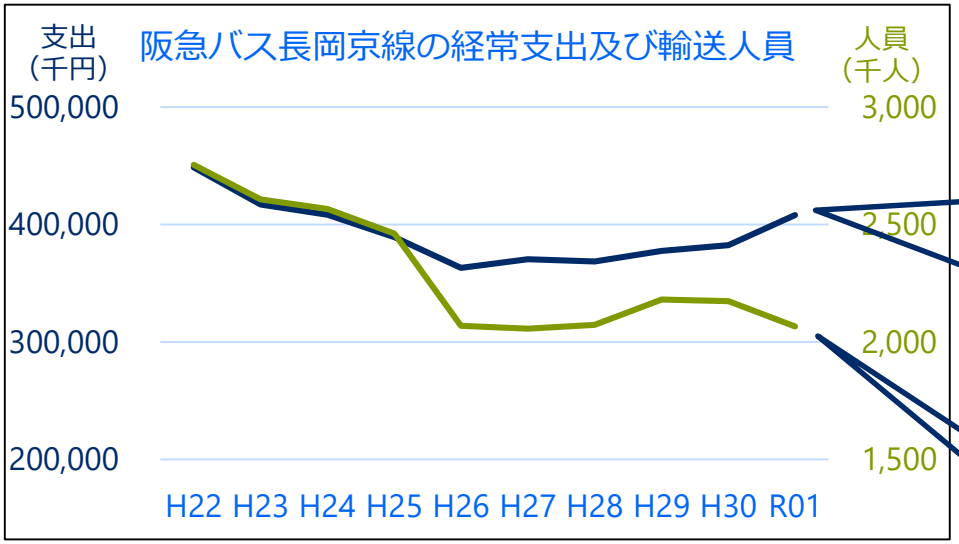
はっぴぃバス再編の方向性②

具体的なルート案 ※検討中

系統名	1周 所要時間（分）
北西コース	48.6
北東コース	49.5
西コース	49.9



路線バスの運賃の適正化①

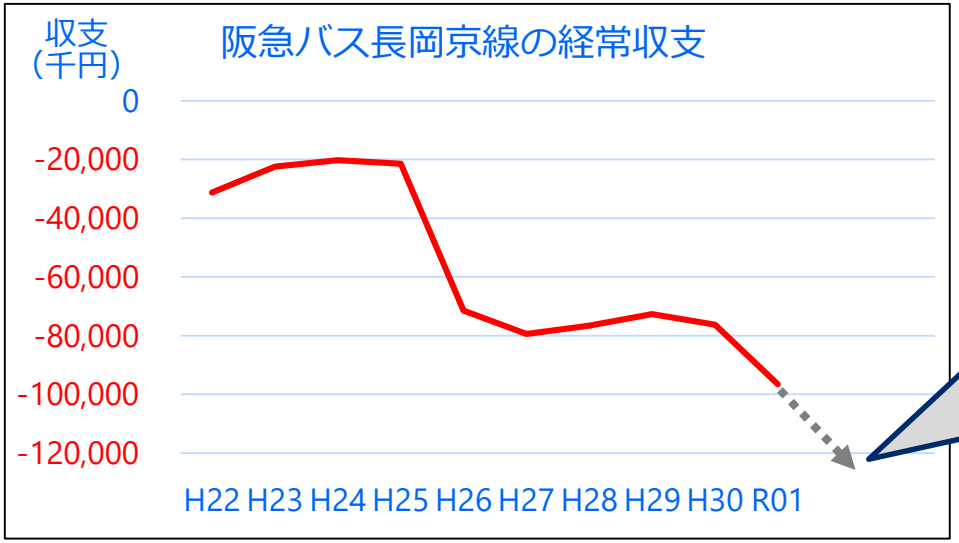


（阪急バス提供データ）

・阪急バス長岡京線の輸送人員は、減少傾向にあり、直近の１０年間で**約２５％の減**となっている。
・一方、経常支出は横ばいで推移している。

バス事業の特性として、**人件費**や**車両費**といった**直接経費が高く、経費の削減余地が少ない。**
また、近年では運転士不足による人員確保のために**人件費の増加**や、原油価格の高騰による**燃料費の増加**などの影響がある。

利用者数は、高齢化や人口減少といった構造の変化、マイカーの普及などにより、減少傾向にある。



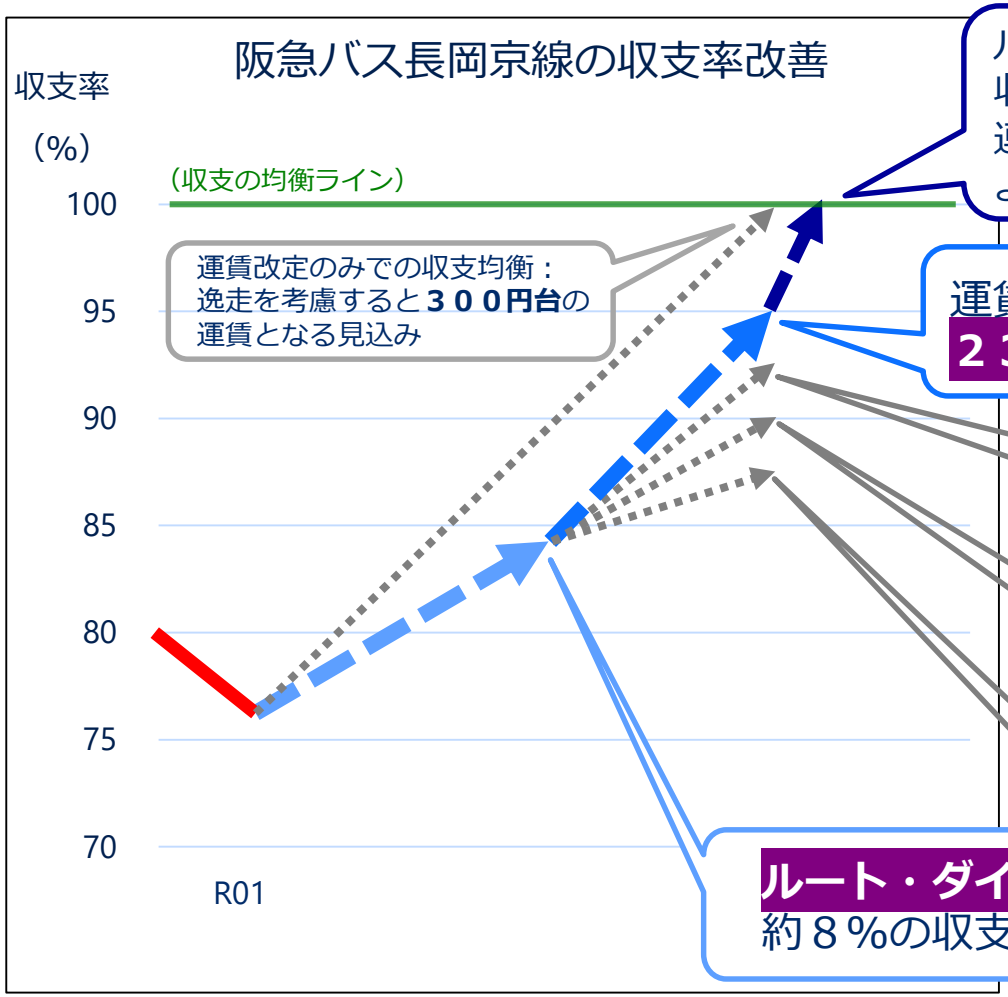
（阪急バス提供データ）

・阪急バス長岡京線の経常収支は、**赤字**拡大傾向。
・令和元年度の経常収支は**約１億円の赤字**。
⇒利用収入は減少する中でも経費はかかっている。

このままの運行を続ければ、収支は**悪化の一途**をたどる。
赤字が改善されなければ、**大幅な減便**が必要となり、更に利用が落ち込んでいくと、**路線の廃止**もありうる。

路線バスの運賃の適正化②

・**長岡京線を将来にわたって維持していく**ために、収支の改善に向けて運賃の適正化を図る。
・ルート・ダイヤの再編による収支改善や新たな利便性向上・利用促進施策と併せて実施する事で、運賃を**２３０円（均一）**に抑えながら、持続可能な公共交通を実現する。



ルート・ダイヤの再編や運賃の適正化のみでは収支の均衡には至らないが、行政や事業者が連携した**利便性向上・利用促進策**の実施により、さらに改善を図っていく。

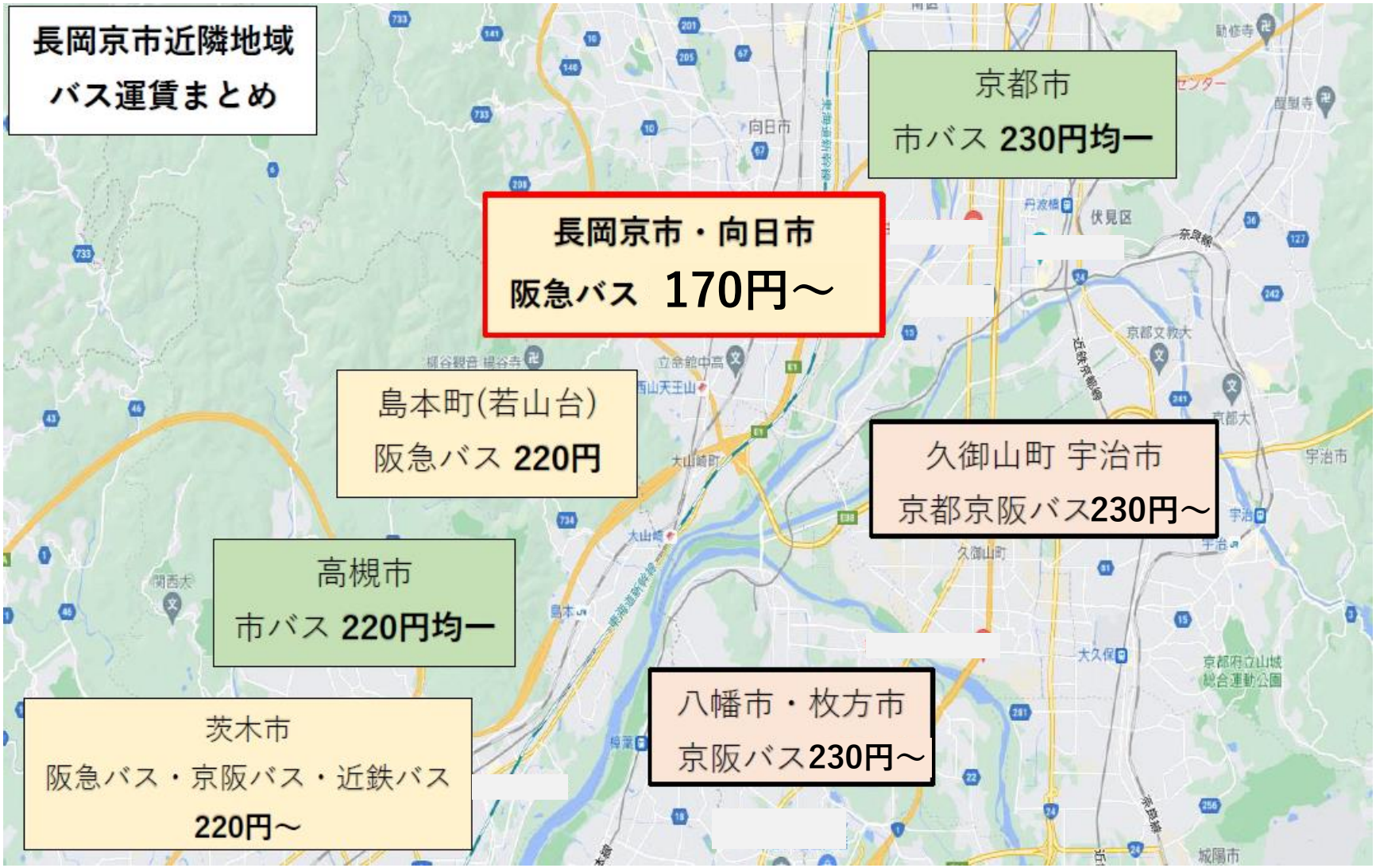
運賃の適正化による増収効果
２３０円均一：約１０％の収支率改善見込み

運賃改定による増収効果
２２０円均一：約８％の収支率改善見込み

運賃改定による増収効果
２１０円均一：約６％の収支率改善見込み

運賃改定による増収効果見込み
２００円均一：約３％の収支率改善見込み

ルート・ダイヤの再編による経費削減効果
約８％の収支率改善見込み

路線バスの運賃の適正化③

参考：近隣地域のバス運賃