

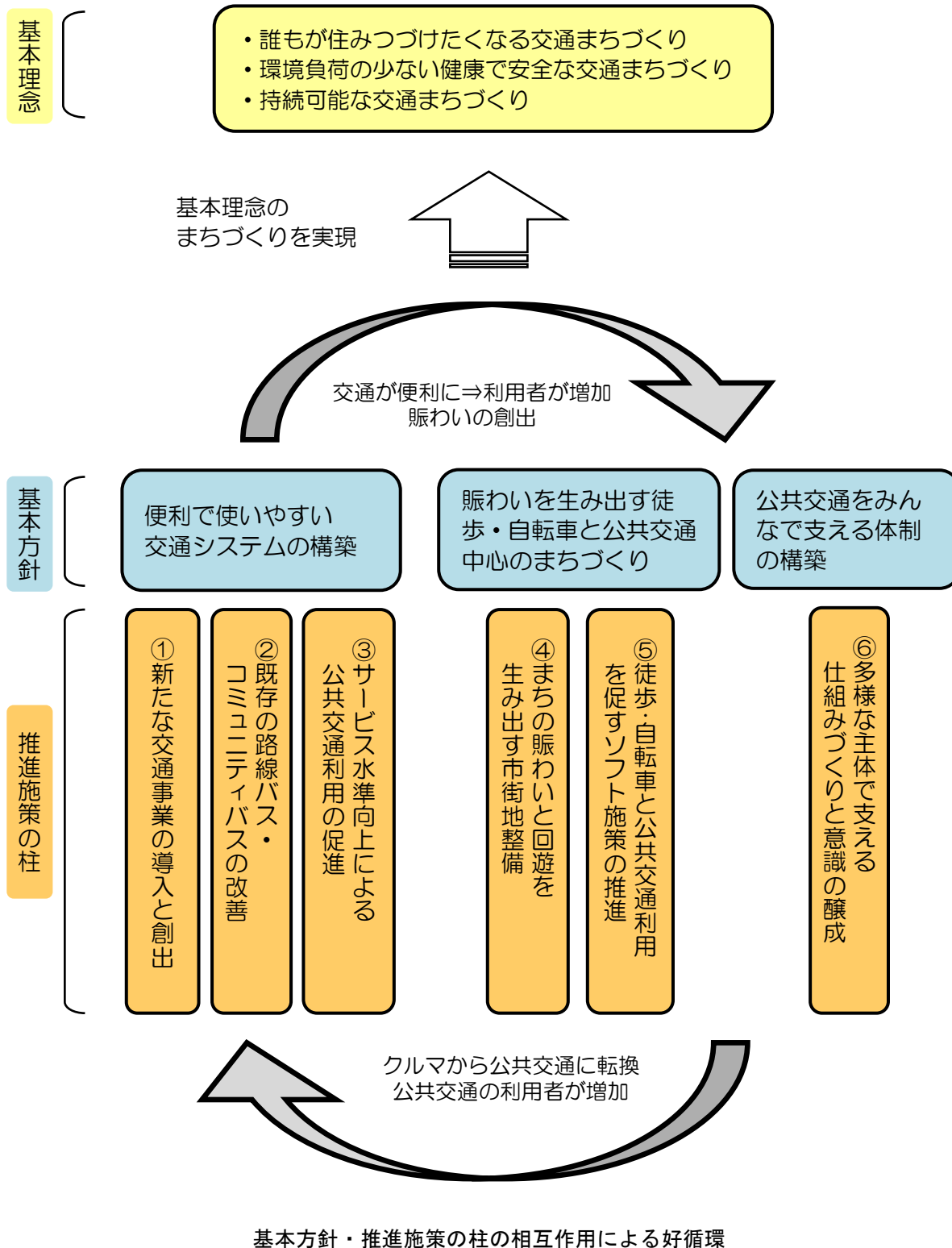
# 長岡京市地域公共交通ビジョン

## 【概要版】

長 岡 京 市

# 1 基本理念・基本方針と推進施策の柱

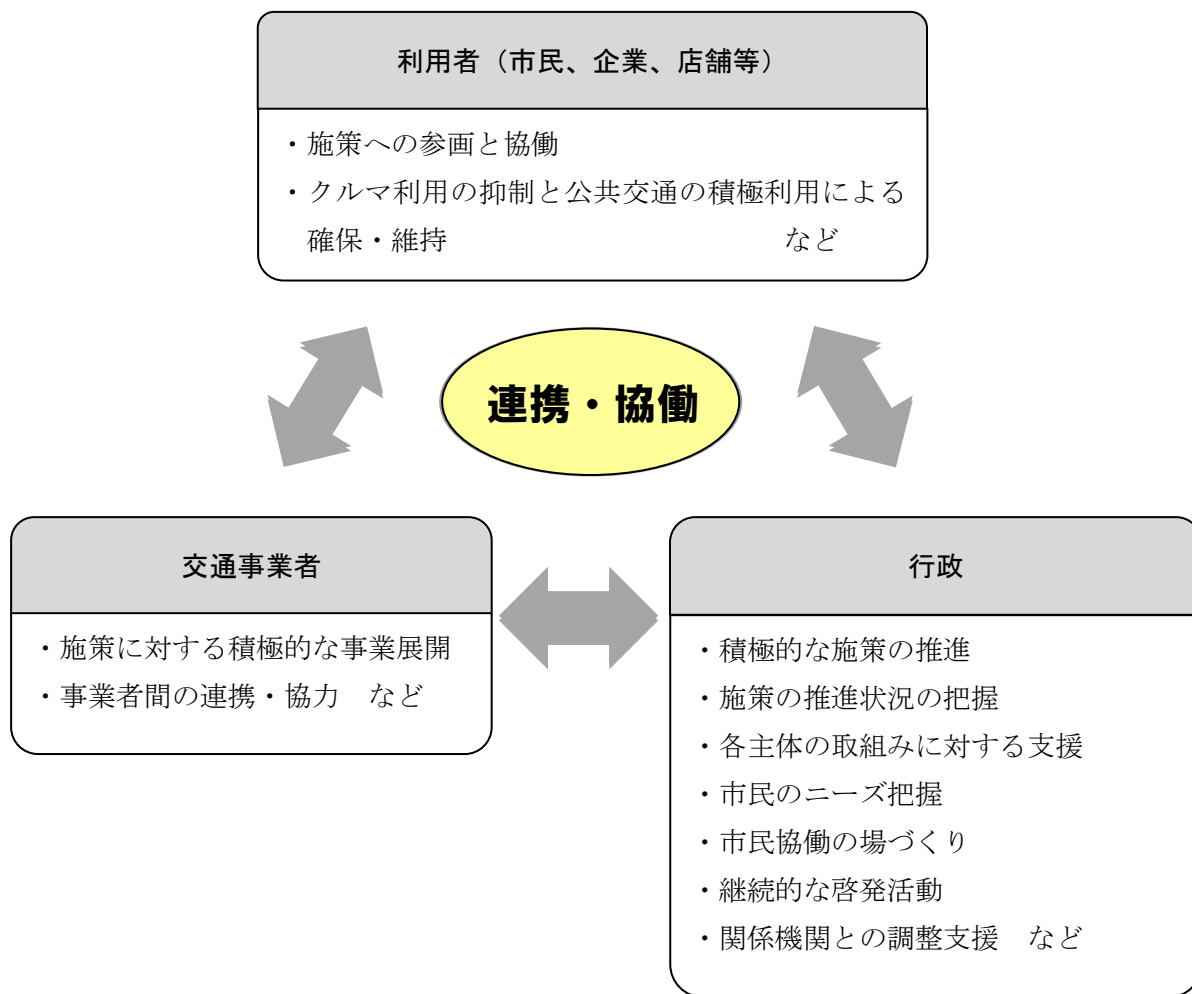
地域公共交通ビジョンの基本理念、基本方針を以下のように設定し、基本理念のまちづくりの実現に向けて、各基本方針のもとに6つの推進施策の柱を設定し、具体的な施策メニューを整理しました。



## 2 地域公共交通ビジョンの実現に向けて

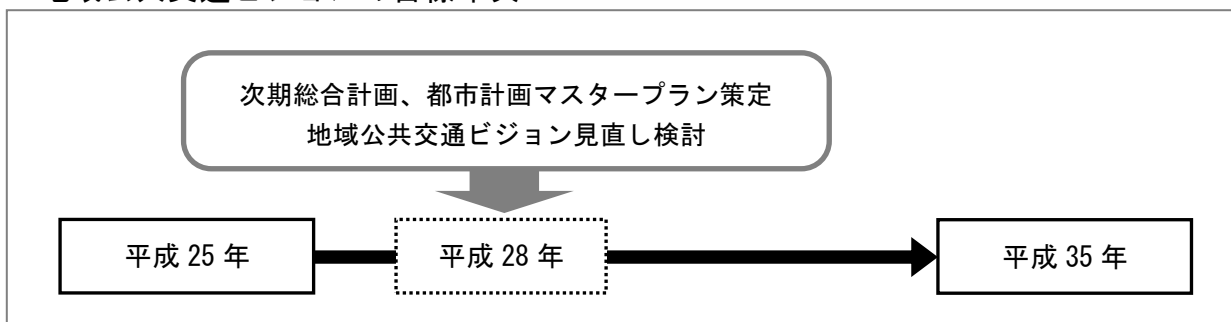
本ビジョンに掲げた施策を推進していくためには、利用者（市民、企業、店舗等）、交通事業者、行政が連携・協働し、それぞれの役割を十分に理解しながら、一体となって取り組むことが重要です。

また、利用者に対して地域公共交通ビジョンを広く周知するため、広報紙やホームページ、各種イベント等を積極的に活用します。



利用者、事業者、行政の役割

### ・地域公共交通ビジョンの目標年次



### 3-1 基本方針① 便利で使いやすい交通システムの構築

#### 推進施策の柱1 「新たな交通事業の導入と創出」

京都第二外環状道路の開通、阪急西山天王山駅の開業により、新たな広域交通拠点が整備されます。これらの交通基盤を活用し、新たな交通ネットワークを構築します。駅の位置が市城南端部にあたり、桂川を挟んだ京阪淀駅と距離的にも近いことから、路線バス等による京阪淀駅との接続を検討します。

また、阪急西山天王山駅は、鉄道駅と高速道路が交差し直結する全国的にも珍しい立地環境にあるため、この特性を活かし、高速バス等による広域の交通網を構築します。

路線バス、コミュニティバスなどの決められたルートで定時で運行する交通では利用しにくいような、少量の多様化した移動ニーズや福祉的な需要への対応として、予約によるデマンド型の交通など、新たな交通事業の導入についても検討を進めます。

現在、市内を走行しているさまざまな施設の送迎バスなどについて、病院や買物等の移動支援への活用の可能性を検討します。

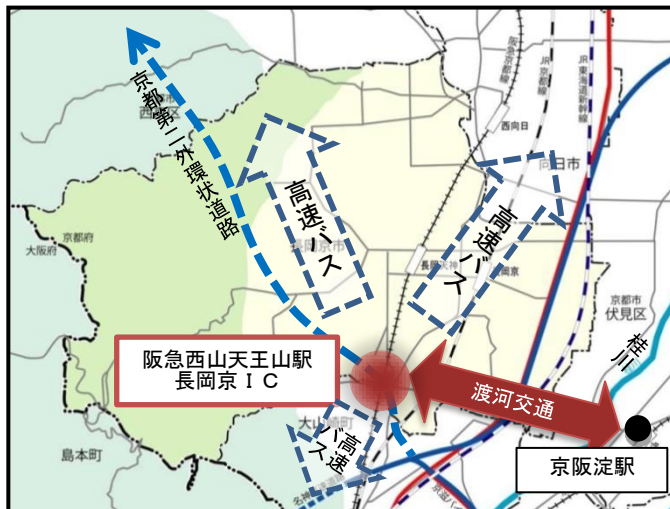


図 阪急西山天王山駅と京阪淀駅との接続

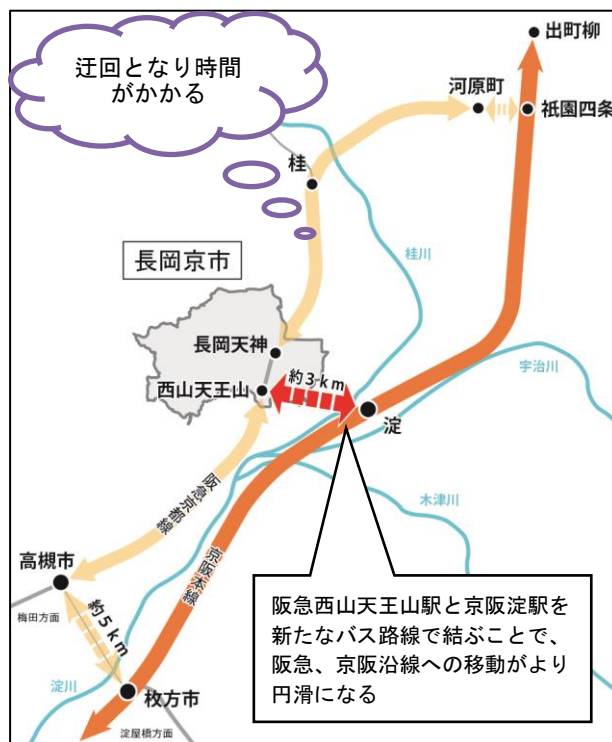


図 京阪淀駅との接続

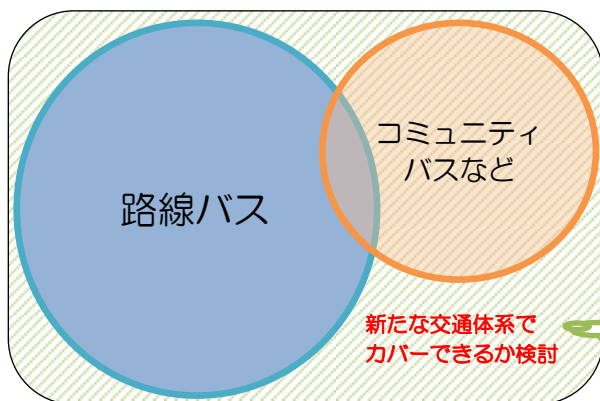


図 公共交通の役割分担

- ・少量の多様化したニーズ
- ・福祉的な需要 への対応

## 推進施策の柱2 「既存の路線バス・コミュニティバスの改善」

既存の路線バスについては、「路線が分かりにくい」「便数が少ない」「最終バスの時間が早い」などの問題点が挙げられており、利用者も減少傾向にあります。阪急西山天王山駅の開業によるバス利用者の鉄道への転換が生じることから、バス利用者の減少に伴う一定のバスの減便が見込まれるものの、その後の更なる利便性低下を招かないよう対策が必要です。

そこで、この交通環境の変化を踏まえ、既存の路線バスのルートの見直しについて、交通事業者とともに検討します。

また、鉄道とバス、バスとバスの乗継ぎが容易になれば、移動範囲が広がり、車からの転換も望めることとなります。そこで、乗継抵抗を軽減する施策を検討し、利便性の向上を図ります。

現在暫定運行中のコミュニティバスについては、利用者の増加とともに、一定市民の生活の足として定着してきており、今後の本格運行への移行に向け、更なる利用者増を目指し、ルートの見直し等を行います。

## 推進施策の柱3 「サービス水準向上による公共交通利用の促進」

公共交通の利用者増を目指し、情報提供、バス待ち環境の改善など、「わかりやすさ」「使いやすさ」の向上に向けた施策展開を図ります。

バスについては、路線やダイヤを知らない、遅延により待たされるなどの理由から利用しない人も見られます。そこで、バスに関する事前情報やリアルタイムの運行状況などを情報提供し、バス利用を移動の選択肢に入れてもらうことで利用促進を図ります。例えば、阪急西山天王山駅の開業に伴う阪急バス、コミュニティバスの路線の見直しや京阪淀駅への新規路線の検討など、市内の公共交通路線が大きく変化するタイミングに合わせて、路線の情報などが統合されたバスマップを作製することは非常に効果的であると考えます。

また、バス停から駅までの乗り換え経路のバリアフリー化や、バス停、バス車両の改善などにより安全性・快適性の向上を図ります。



ベンチ、上屋が整備されたバス停



### 3-2 基本方針② 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

#### 推進施策の柱4 「まちの賑わいと回遊を生み出す市街地整備」

阪急西山天王山駅は、鉄道と高速道路の結節点であり、広域交通ネットワークの新たな拠点となります。駅前広場等も整備され、鉄道とバスの公共交通間の乗り換えや、クルマと公共交通の乗り換えが容易であるため、公共交通拠点としてはもちろん、新たな観光拠点として活用していきます。

クルマ中心に整備されてきた道路空間を見直し、歩行者・自転車が安全に通行できる空間を確保し、かつ、公共交通中心の都市構造へと転換を進めていくことで、まちの回遊性を高め、まちの賑わい創出へとつなげていきます。

また、商店街や商業・観光施設と公共交通の連携や、レンタサイクルの検討など、クルマ以外の交通手段における利便性・回遊性が高まり、まちの活性化に寄与する施策についても導入を検討します。

#### 推進施策の柱5 「徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進」

徒歩・自転車と公共交通の利用促進について、ソフト施策を中心に進めていきます。市民の意識が変わることにつながる施策メニューを検討し、可能な施策から実施していきます。

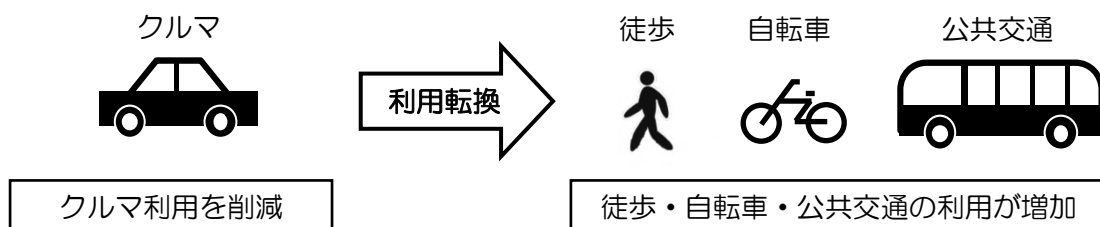
公共交通の事業の長期的な存続性を考慮すれば、市民の意識が変わることで、利用者が増え、サービス水準の向上につながることを望ましいため、モビリティ・マネジメントによる意識の醸成、行動の変容に力を入れます。

「クルマから徒歩・自転車と公共交通への転換」「公共交通の利用促進」「地域や公共交通への愛着心の育成」などの内容について、市民の意識改革と行動変容を目指します。

なお、「阪急長岡天神駅へのクルマによる送迎を阪急西山天王山駅に誘導」するなど、阪急長岡天神駅周辺の渋滞緩和に繋がる方策も検討します。



はっぴいバスのPRキャンペーン



#### クルマ依存を下げることで期待される効果

- ・アゼリア通りの渋滞緩和
- ・通学路の安全性向上
- ・道路が歩きやすくなる
- ・賑わいが生まれる
- ・交通事故の減少
- ・健康増進による医療費の削減
- ・環境負荷の低減
- ・公共交通の経営の安定
- ・など

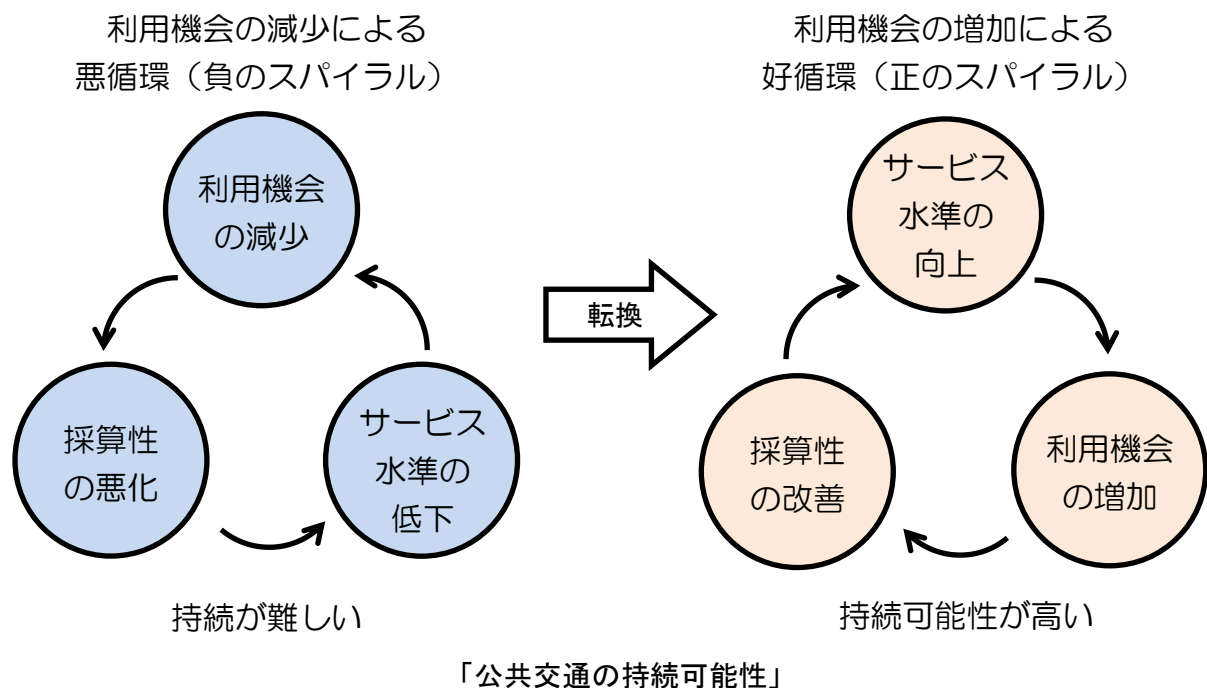


### 3-3 基本方針③ 公共交通をみんなで支える体制の構築

#### 推進施策の柱6 「多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成」

路線バスに代表される公共交通事業の継続性を担保するために、交通事業者だけでなく、行政や市民、地元企業、店舗・病院などの目的施設などが一緒になり、それぞれの役割に応じて支えていく仕組みの構築を目指します。例えば、企業・店舗等による協賛や広告掲示、市民による利用促進PRなど、多様な主体がそれぞれできる形で支えていく「わがまちの交通」意識づくりを進めます。

また、利用者の視点から点検・評価や提案を行い、公共交通を支える意識醸成も可能な市民の集まりや、地域公共交通会議における進捗管理により、現状把握と改善を繰り返し行える仕組みづくりを進めます。特に行政による支援は、各種情報の提供・PRや市民意識の醸成、実態調査やバス停等の整備・改善など、公共交通の利用促進や快適性の向上などに有効な支援方法について検討し、実践していきます。



# 地域公共交通ビジョンの構成

<p><b>上位計画</b></p> <p>&lt;長岡京市 第3次総合計画 第3期基本計画 (H23~H27) &gt;</p> <p><b>住みつつげたい みどりと歴史のまち 長岡京</b></p> <p>【市街地の計画の整備の方向性】 すべての人が、自由に安心してまちを移動し、活動できる、人々やさい市街地の形成を図る。</p> <p>【総合的な交通体系の整備の方向性】 幹線道路や交通施設の整備を進めるとともに、幅広い世代の人々に配慮した人を優先するまちづくりに取り組み、すべての市民にとって利用しやすい交通環境の実現を目指す。</p> <p>&lt;長岡京市 都市計画マスタープラン (H20.3) &gt;</p> <p><b>みどりと歴史 ひとの織りなすいきいきとしたまちづくり ～ 住みつつげたいまち 長岡京 を目指して ～</b></p> <p>【交通施設整備の方針】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 歩行者・自転車に配慮した魅力ある道路空間づくり</li> <li>2. 中心部としてふさわしい総合的な交通基盤の形成</li> <li>3. 市域南部における新たな交通基盤の整備</li> <li>4. 体系的な幹線道路のネットワーク形成</li> <li>5. 身近な道路の整備</li> <li>6. 公共交通機関の利便性の強化</li> </ol>
---

<p><b>地域公共交通ビジョンの基本理念</b></p> <p>基本理念①</p> <p><b>「誰もが住みつつげたい交通まちづくり」の実現</b></p> <p>基本理念②</p> <p><b>「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」の実現</b></p> <p>基本理念③</p> <p><b>「持続可能な交通まちづくり」の実現</b></p>
--

<p><b>交通課題と環境変化</b></p> <p>&lt;社会情勢の変化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口減少</li> <li>・ 少子高齢社会の到来</li> <li>・ 環境問題</li> <li>・ 健康福祉、予防医療 など</li> </ul> <p>&lt;交通課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪急長岡天神駅周辺整備 (踏切の解消、駅前広場の整備)</li> <li>・ 路線バス、コミュニティバス</li> </ul> <p>&lt;地域公共交通課題&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線、ダイヤ、料金、乗りの難さなど</li> <li>・ 利用者の減少、収益の悪化</li> <li>・ 京都第二外環状道路全線開通 行政の財政負担</li> </ul>
--

## 目標となる基本方針

<p>基本方針①</p> <p><b>便利で使いやすい交通システムの構築</b></p>	<p>基本方針②</p> <p><b>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</b></p>	<p>基本方針③</p> <p><b>公共交通を支えるみんなが支える体制の構築</b></p>
--	--	---

## 推進施策の柱

<p>推進施策の柱①</p> <p><b>新たな交通事業の導入と創出</b></p>	<p>推進施策の柱②</p> <p><b>既存の路線バス・コミュニティバスの改善</b></p>	<p>推進施策の柱③</p> <p><b>サービス水準向上による公共交通利用の促進</b></p>
<p>推進施策の柱④</p> <p><b>まちの賑わいと回遊を生み出す市街地整備</b></p>	<p>推進施策の柱⑤</p> <p><b>徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進</b></p>	<p>推進施策の柱⑥</p> <p><b>多様な主体で支える公共交通を支える体制の醸成</b></p>

## 施策メニュー

<p>阪急西山天王山駅・長岡京ICを活用した新たな広域交通ネットワークの構築</p> <p>多様なニーズに対応した交通モードへの取組み</p> <p>既存の路線バスやコミュニティバスの路線・ダイヤ等の改善</p> <p>バス利用を促進する利便性・快適性の向上</p> <p>公共交通間の乗り継ぎ利便性の向上</p>	<p>阪急西山天王山駅周辺の拠点整備 (駅前広場、駐車場等)</p> <p>阪急長岡天神駅周辺の歩行及び自転車通行環境整備 (アセリア通り等)</p> <p>バスベイスの撤去・縮小による歩道再整備</p> <p>商業・観光施設と公共交通・レンタサイクルの連携 (割引・ポイント等)</p> <p>公共交通利用に関する意識の醸成 (地域、企業、学校、転入者)</p> <p>広報・キャンペーンによる公共交通利用促進の啓発 (イベント、集会での啓発、キャッシュコピーによるPR、市広報紙の活用等)</p>
<p>新たな交通事業の導入と創出</p> <p>既存の路線バス・コミュニティバスの改善</p> <p>サービス水準向上による公共交通利用の促進</p>	<p>まちの賑わいと回遊を生み出す市街地整備</p> <p>徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進</p>
<p>利便性・快適性の向上</p> <p>公共交通間の乗り継ぎ利便性の向上</p>	<p>多様な主体で支える公共交通を支える体制の醸成</p>