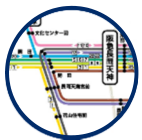


資料 1



第16回 長岡京市地域公共交通会議

平成29年10月13日（金）午後2時15分～
長岡京市立図書館 会議室



アウトライン

- 東部実験バスの運行見直しについて
- 東部実験バスの利用状況
- 長岡京市の地域公共交通の課題と今後
- 東部実験バスの今後

● 東部実験バスの運行見直しについて

ルートの変更、夜便ダイヤの変更

- 東部実験バスの利用状況
- 長岡京市の地域公共交通の課題と今後
- 東部実験バスの今後

ルート変更の要望について

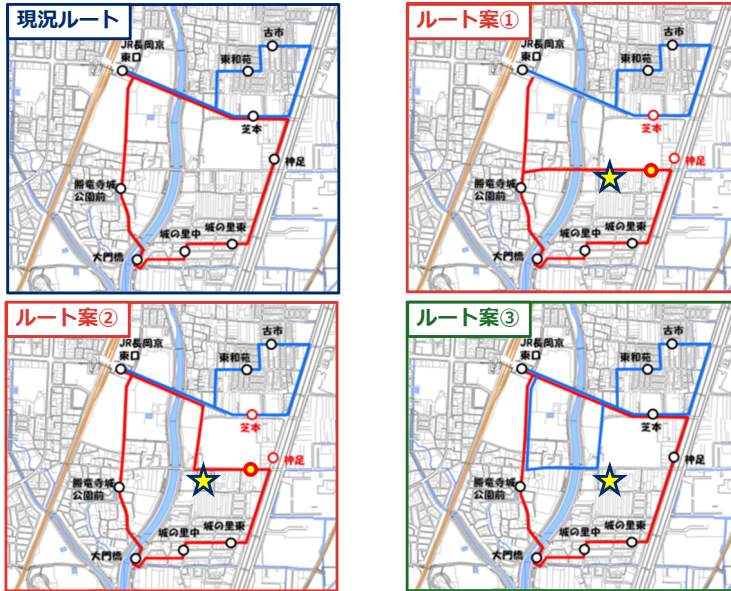


各バス停の利用実績or推計	
芝本	: 206(人/月)
神足	: 128(人/月)
シャルマンコーポ	: 228(人/月)



- A 「神足」の移設
- B 遠回りルートを検討

検討ルート図



5

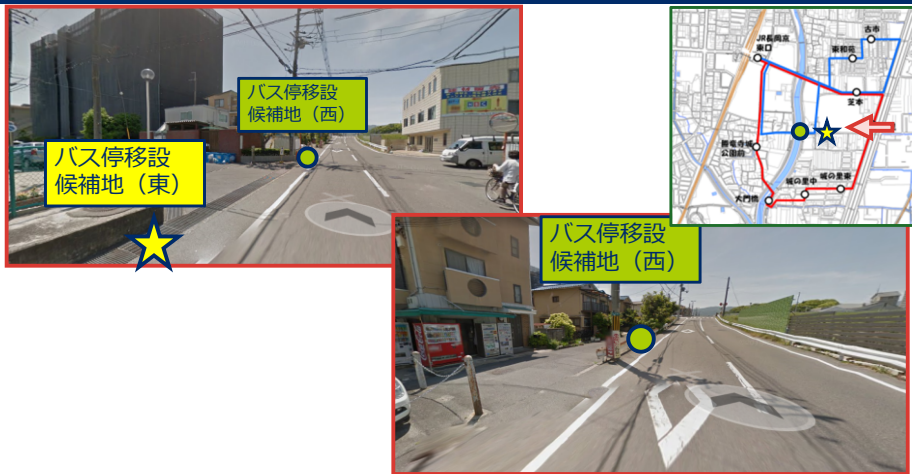
A「神足」の移設（ルート案①、②）



○1.5m程度の水路を挟んで駐車場の出入り口となっており、また、周辺に電灯もないことから**利用者の安全確保ができない**ため、移設が困難。

6

B 遠回りルートの検討（ルート案③）



○バス停移設候補地（西）は待機スペースが狭いこと、側道からの交差点に近く、また、事故発生頻度が高い見通しの悪い地点であることからバス停設置は困難。

7

B 遠回りルートの検討（ルート案③）

- シャルマンコーポに寄ると3分追加となる

	現況	ルート案③
城の里循環	13分	13分
待機時間	2分	2分
東和苑循環	10分	13分
待機時間	5分	2分



○次便への定時発車に必要な待機時間の確保ができないため、パターンダイヤが崩れてしまう。（30分間隔での運行不可）

○ルート変更で得られた速達性が損なわれる。



現時点ではいずれのルート変更も困難。

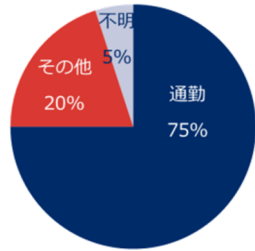
8

夜便に係るヒアリング調査（8/9実施）①

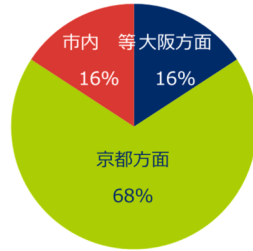
● 夜便の利用促進に関するヒアリングを実施

JRとの乗継が悪いため、朝は乗車しているが夜に乗車できない方の意見を聞くため、朝便（4便）の乗車客を対象としてヒアリングを実施した。（n=20）

利用目的



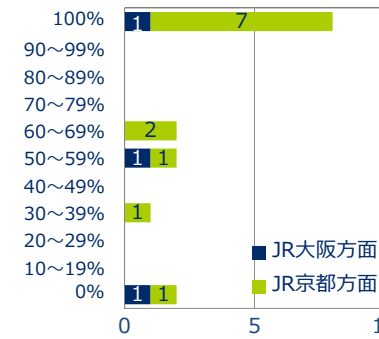
JR長岡京からの移動



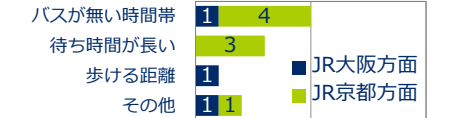
○平成28年度住民アンケートとは異なり、京都方面の利用者の割合が大阪方面の4倍と高かった。

夜便に係るヒアリング調査（8/9実施）②

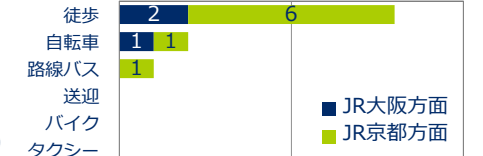
往復利用率（通勤客）



往復で利用しない理由（通勤客）



復路の代替手段（通勤客）



○往復利用率は京都方面、大阪方面に関わらず高かった。

○待ち時間が長く復路は利用しない方も一定数おり、「出発が3分遅くなった場合利用するか？」という問いには1人を除き全員が「乗る」と回答していることから、ダイヤ変更は望ましい。

夜便のダイヤ変更について

● JR長岡京駅17時～20時台の時刻表（下線が快速）

大阪⇒京都	1	<u>10</u>	16	<u>25</u>	31	<u>40</u>	46	<u>55</u>
京都⇒大阪	<u>4</u>	14	<u>19</u>	29	<u>34</u>	44	<u>49</u>	59
実験バス	4(城)		19(東)		34(城)		49(東)	
改正案	7(城)		22(東)		37(城)		52(東)	

○アンケートで「JR到着時刻とバス発車時刻が同じで乗れない」という意見があったことをふまえ、乗換時間3分を追加。（大阪方面利用者は乗換時間が3分から6分に増）

平日の夜便（5便）について変更

変更時期

- ①運輸局の申請後すぐ（1月～）
- ②JRのダイヤ改正を待つ（4月～）

● 東部実験バスの運行見直しについて

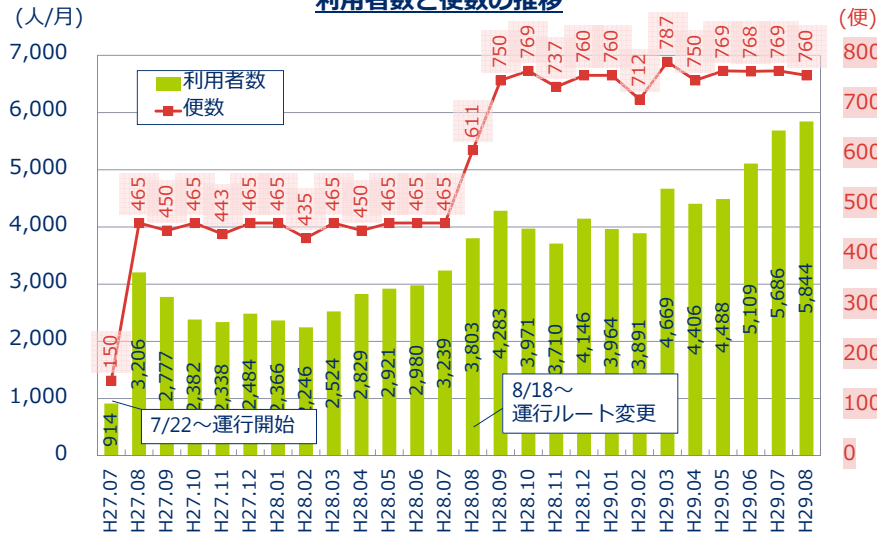
● 東部実験バスの利用状況

● 長岡京市の地域公共交通の課題と今後

● 東部実験バスの今後

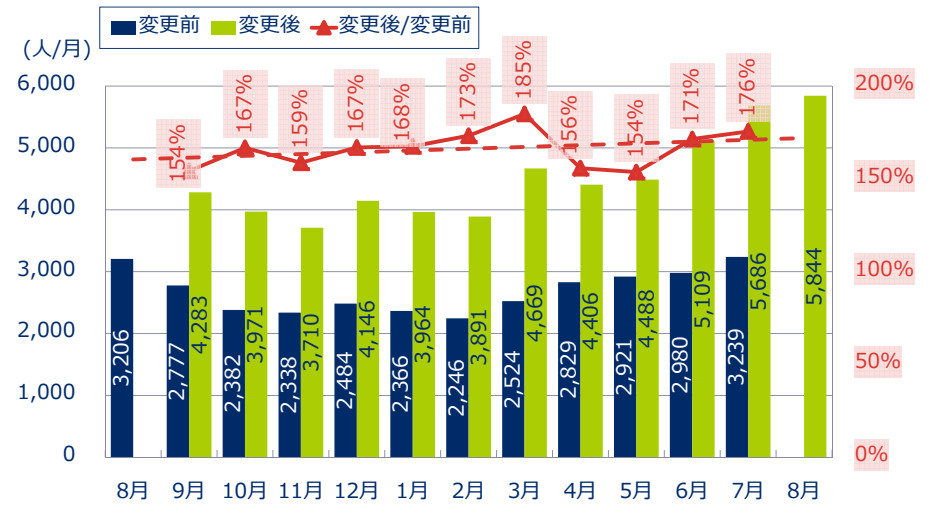
利用状況①

利用者数と便数の推移



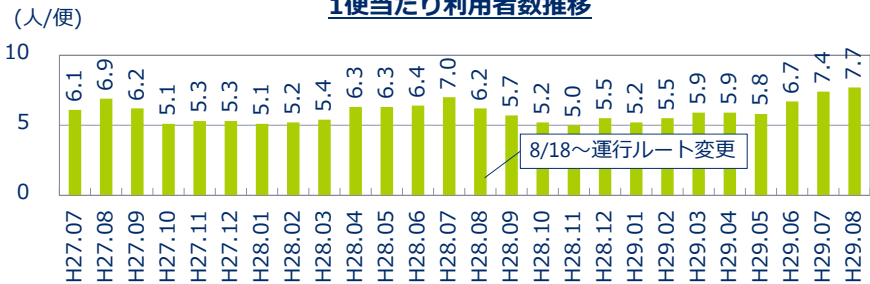
利用状況②

利用者数 ルート変更後/変更前 遷移

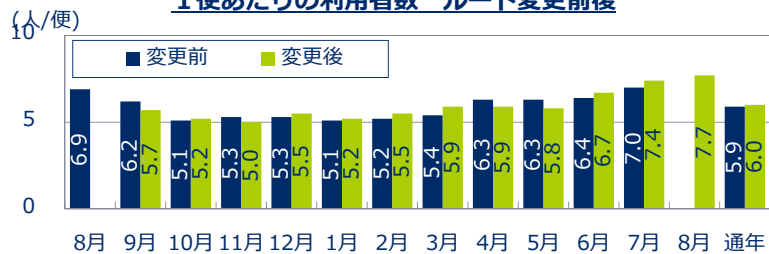


利用状況③

1便当たり利用者数推移

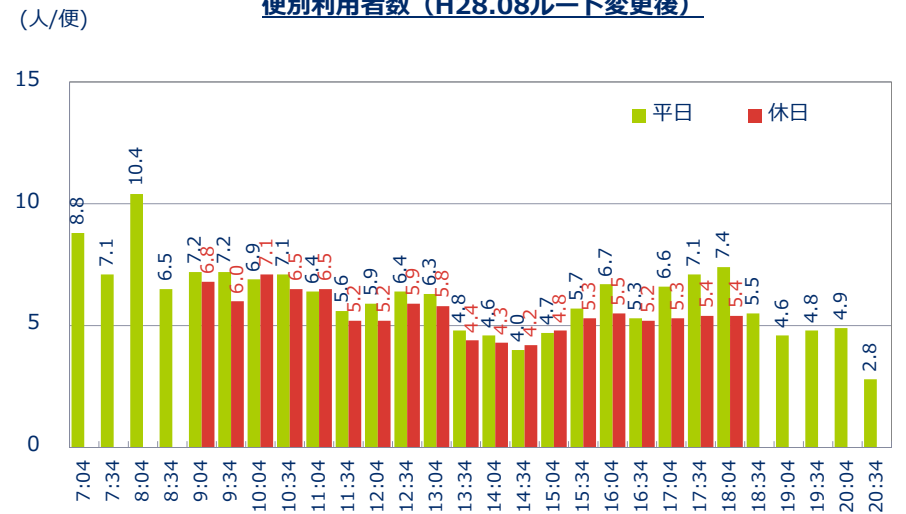


1便あたりの利用者数 ルート変更前後



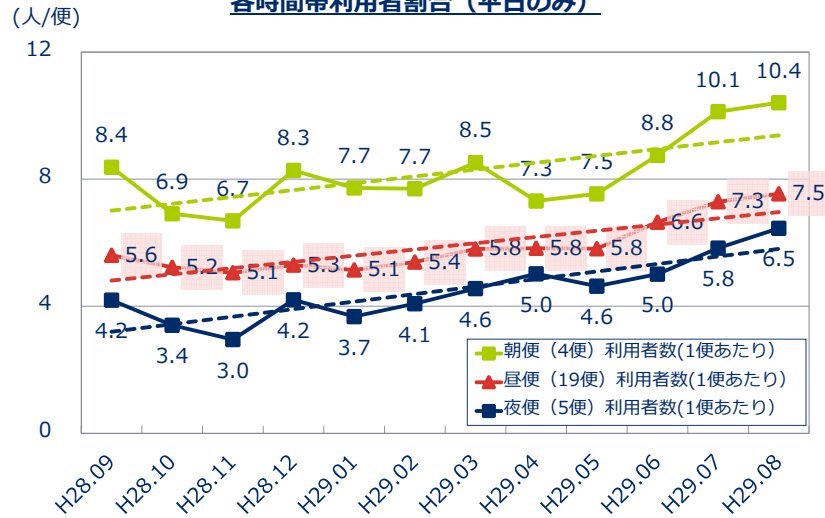
利用状況④

便別利用者数 (H28.08ルート変更後)



利用状況⑤

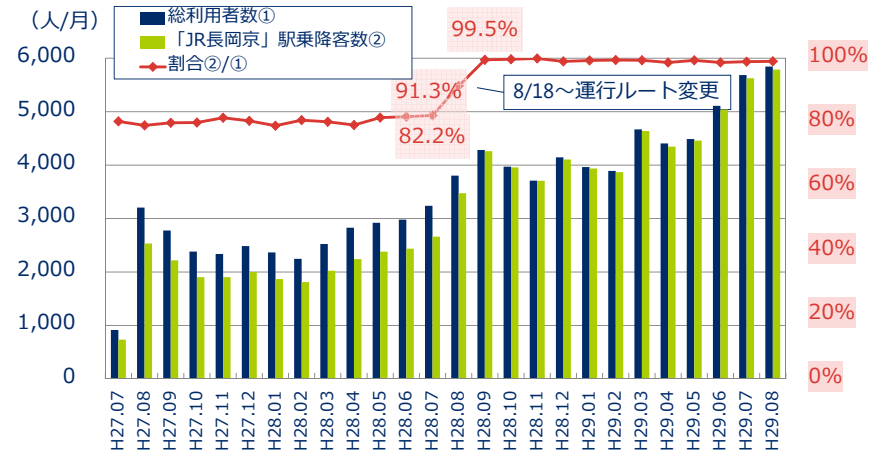
各時間帯利用者割合（平日のみ）



17

利用者の属性①

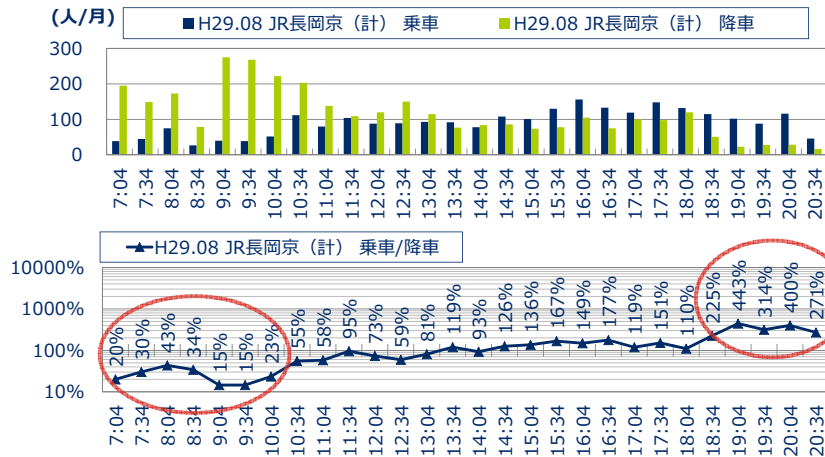
「JR長岡京」乗降客数/総利用者数 推移



○ルート変更後、ほぼ全ての利用者がJR長岡京で降車し、JR長岡京から乗車している。

18

利用者の属性②



○「JR長岡京」では午前で降車が、また、午後で乗車が多く、**東部地域在住の利用者**の影響が大きいと考えられる。

19

● 東部実験バスの運行見直しについて

● 東部実験バスの利用状況

● 長岡京市の地域公共交通の課題と今後

● 東部実験バスの今後

20

済生会病院の移転



区画整理事業位置図

済生会京都病院が移転協定
 阪急山天王山駅近く、4〜5年後開業へ
 済生会京都病院（食岡）は13日、移転協定に向けた土地取得のための協定書調印する山本理事（左）と中村院長（右）が、長岡市済生会京都病院で調印した。移転予定地は長岡市内の阪急山天王山駅近くで、京都市下海印寺下内田土地区画整理準備組合と締結した。移転予定地は長岡市内の阪急山天王山駅近くで、京都市下海印寺下内田土地区画整理準備組合と締結した。移転予定地は長岡市内の阪急山天王山駅近くで、京都市下海印寺下内田土地区画整理準備組合と締結した。

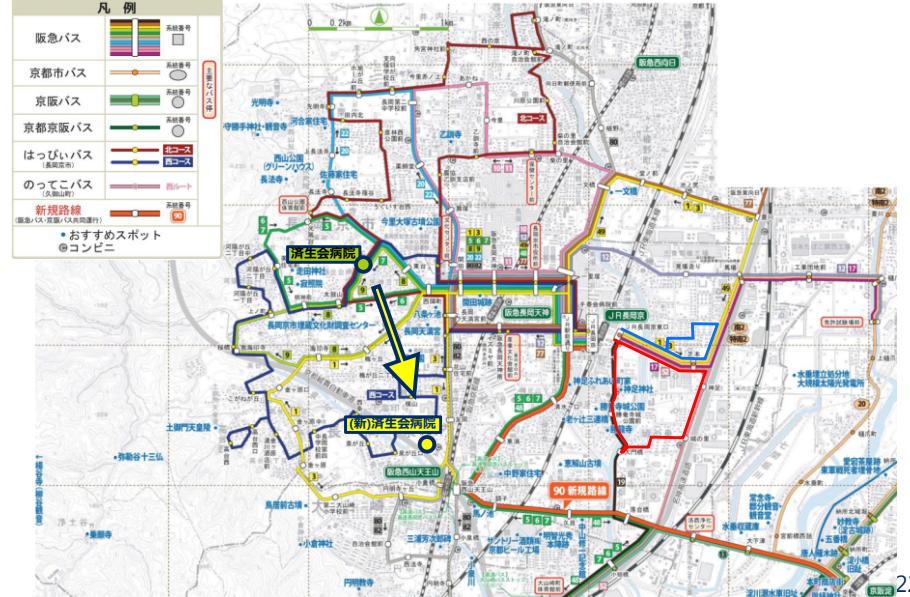
度までの新病院建設を検討している。協定は、同組合が本組合設立と併せて正式に業委託契約を締結し、移転に必要な測量調査、設計などの業務は同組合が先行実施し、立地費も同組合が負担するとしている。同病院は、今後行われる土地区画整理事業予定地内に4〜5年後の開業を目指す。同組合は地権者が昨年4月に成立し、約1万7千平方メートルの土地区画整理事業を実施し、そのうち約1万3千平方メートルを取得する予定。開業から34年が経過した同病院は手狭で老朽化しており、2023年

協定は、同組合が本組合設立と併せて正式に業委託契約を締結し、移転に必要な測量調査、設計などの業務は同組合が先行実施し、立地費も同組合が負担するとしている。同病院は、今後行われる土地区画整理事業予定地内に4〜5年後の開業を目指す。同組合は地権者が昨年4月に成立し、約1万7千平方メートルの土地区画整理事業を実施し、そのうち約1万3千平方メートルを取得する予定。開業から34年が経過した同病院は手狭で老朽化しており、2023年

京都新聞記事 (H29 6/14 朝刊)

○はっぴいバスは済生会病院への足として重要な役割を担っていることから、済生会病院の移転にあたっては路線バスも含め、その運行形態、ルートやダイヤ等の再編の必要がある。

済生会病院へのアクセス



長岡京市役所庁舎の建替え



※現時点での検討内容であり、今後変更になる場合があります。

○築55年が経過した現庁舎の持つ多くの課題の根本的解決を図るため、平成32年度の工事着工を目標に建て替えを行う。

○産業文化会館等の機能集約やイベントを行えるスペースの整備を予定しており、それに応じた交通網の検討が必要。

今後の長岡京市の地域公共交通の課題①

● 地域公共交通会議設置当初の課題

路線バス部会

人口減少時代におけるバス事業の利用促進策

阪急新駅の開業に伴う新たな路線の开通について

新駅整備に伴うバス路線のあり方

コミュニティバス部会

路線バスのあり方とコミュニティバスの見直し



○「西山天王山駅」開業に向けて詳細を決定すべき事項が多く、個別に部会で検討する必要があった。

今後の長岡京市の地域公共交通の課題②

- 現状の課題と今後の展開

各課題を個別で検討できない。

誰もが住みつけたいくなる交通まちづくり

環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり

持続可能な交通まちづくり

地域に応じたサービス水準の提供

観光スポット間の交通アクセシビリティの強化

○済生会病院移転（平成33～34年度開業予定）や市役所庁舎建替（平成32年度着工予定）を契機として、路線バスやコミュニティバスに限らず**包括的な交通網の検討**が必要である。

25

- 東部実験バスの運行見直しについて

- 東部実験バスの利用状況

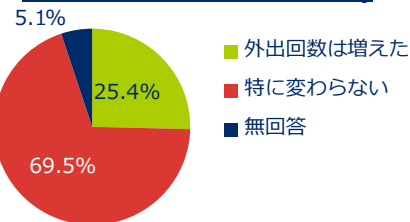
- 長岡京市の地域公共交通の課題と今後

東部実験バスの今後

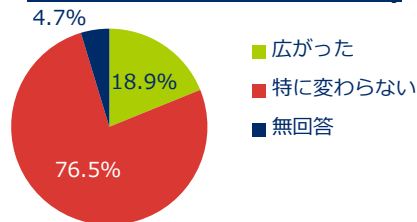
26

実験バスの役割と今後（アンケート結果）

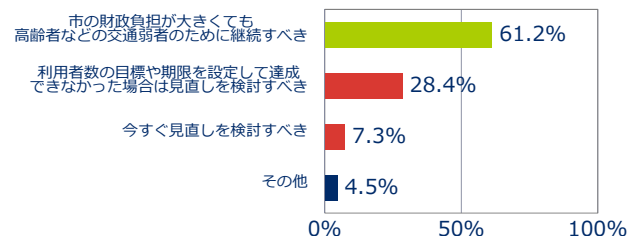
外出回数が増えたか（N=705）



外出範囲が広がったか（N=705）



実験バスの今後について（MA;N=1462）



27

東部実験バスの今後の運行

- 1便あたり利用者数は目標としていた10(人/便)を満たしていないが、ルート変更前後を比較すれば**総利用者は増加傾向**にあり、また、懸念材料であった**夜便の利用も増加傾向**である。
- 夜便についてJRとの乗継を改善することにより**夜便のさらなる増加が見込まれる。**
- バス利用による**所要時間短縮**や**利便性増加**など直接的な効果のほか、**外出機会の増加**など間接的な効果も認められる。



公共交通について市域全体でどの水準を目指していくのかを、財源の問題も含め、1年後に東部実験バスの運行方針を明確にしていく。

28