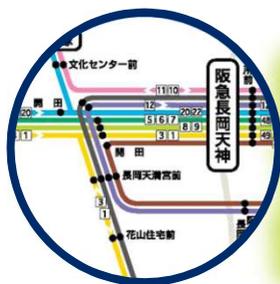


資料



第26回 長岡京市地域公共交通会議

令和4年10月6日（木）午後3時30分～

長岡京市役所 大会議室A



アウトライン

- 路線バス再編後の状況について
- はっぴいバスルート変更後の状況について
- 利便性向上・利用促進策の状況について
- 東部バスのルート変更案について



- **路線バス再編後の状況について**

- はっぴいバスルート変更後の状況について
- 利便性向上・利用促進策の状況について
- 東部バスのルート変更案について

再編の経緯

長岡京市を取り巻く状況

- ◆ 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

国の動向

- ◆ 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パクト・プラス・ネットワーク化の推進、等

市のビジョン

- ◆ 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、金ヶ原系統など主要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 はっぴいバス・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。

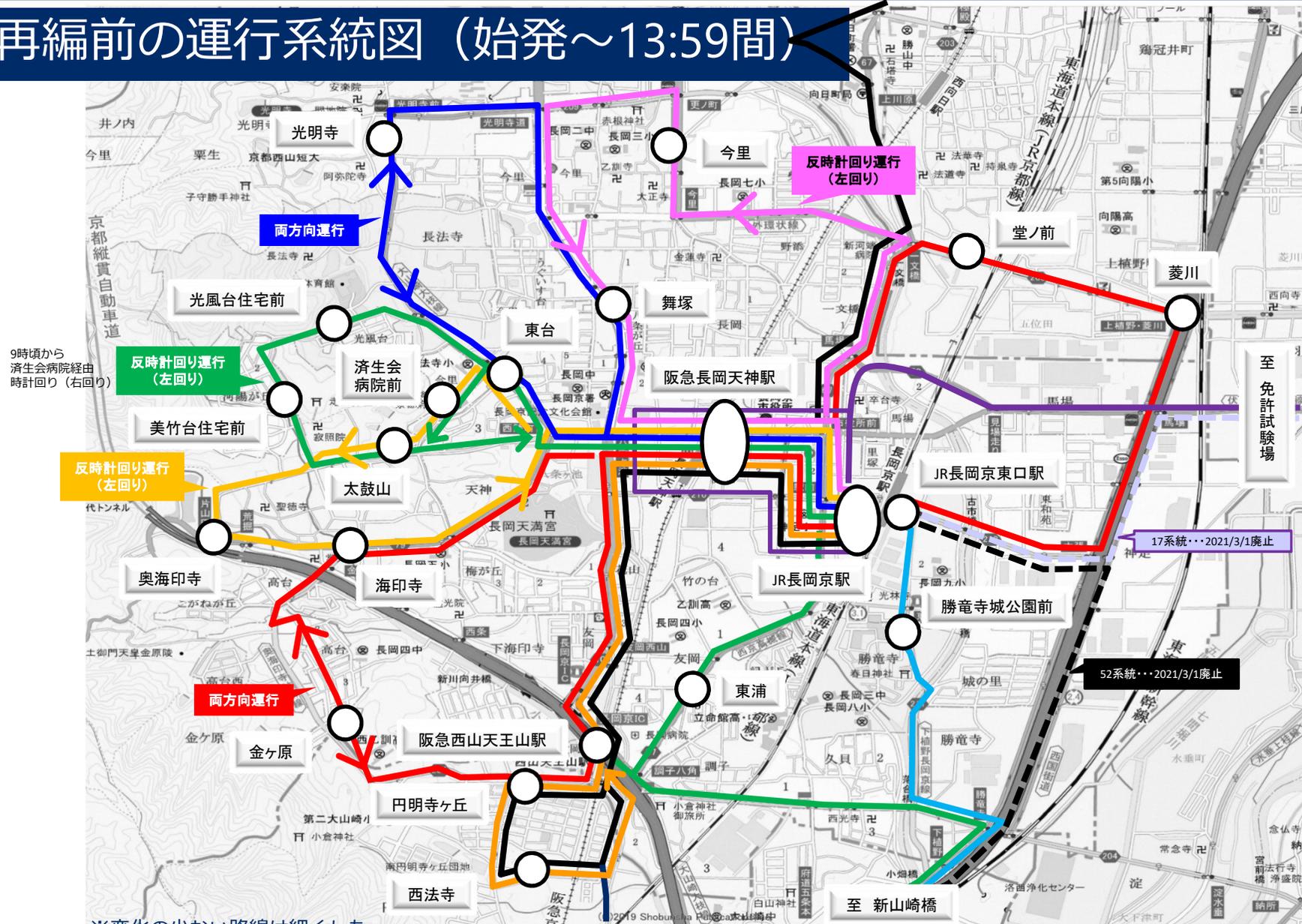
運賃体系においても、適正な水準や利用しやすさを考慮しながら収支の改善を実施していく。

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、金ヶ原系統のみ
- 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

再編前の運行系統図（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

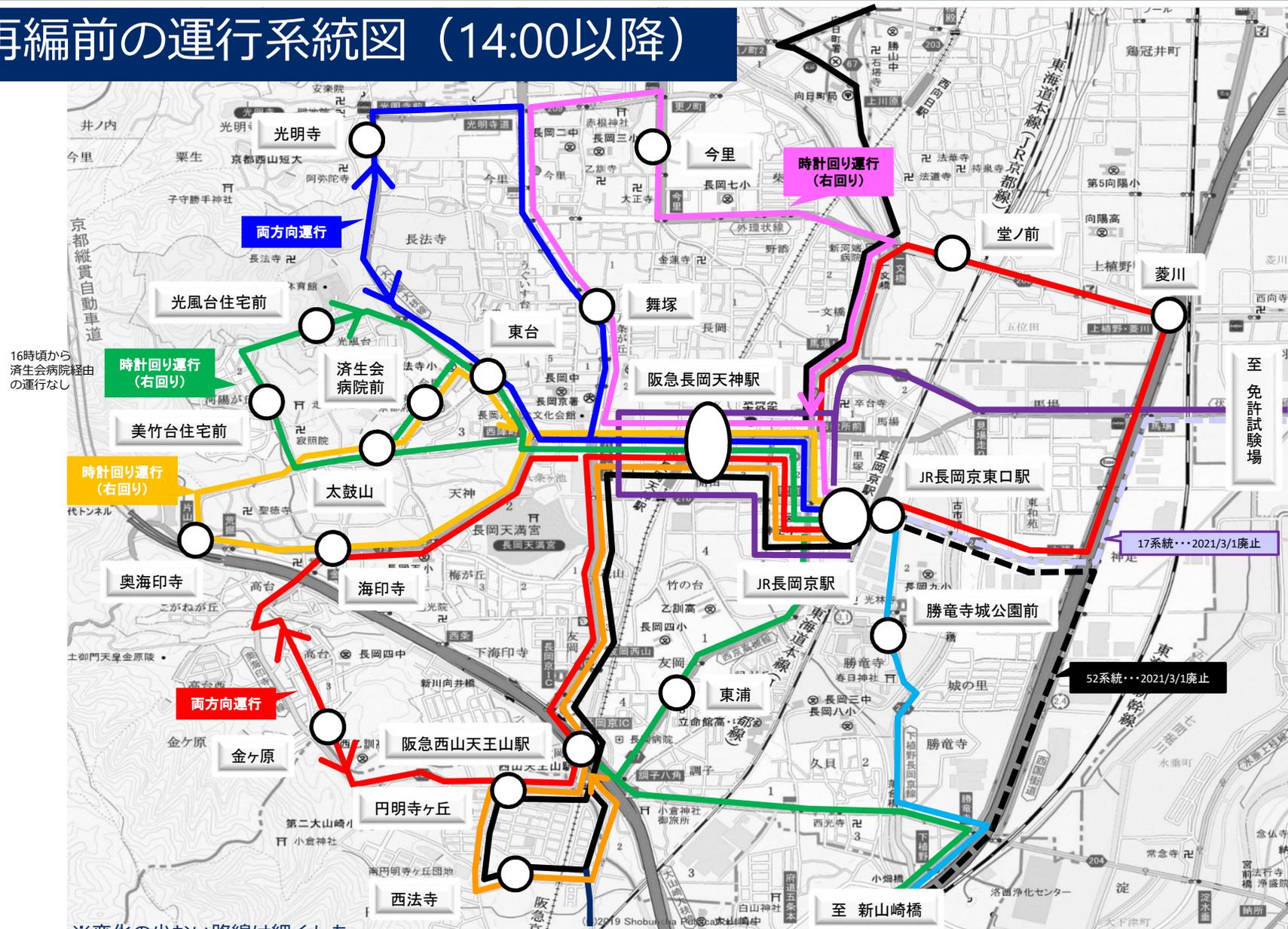
再編後の運行系統図 (始発～13:59間)



※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

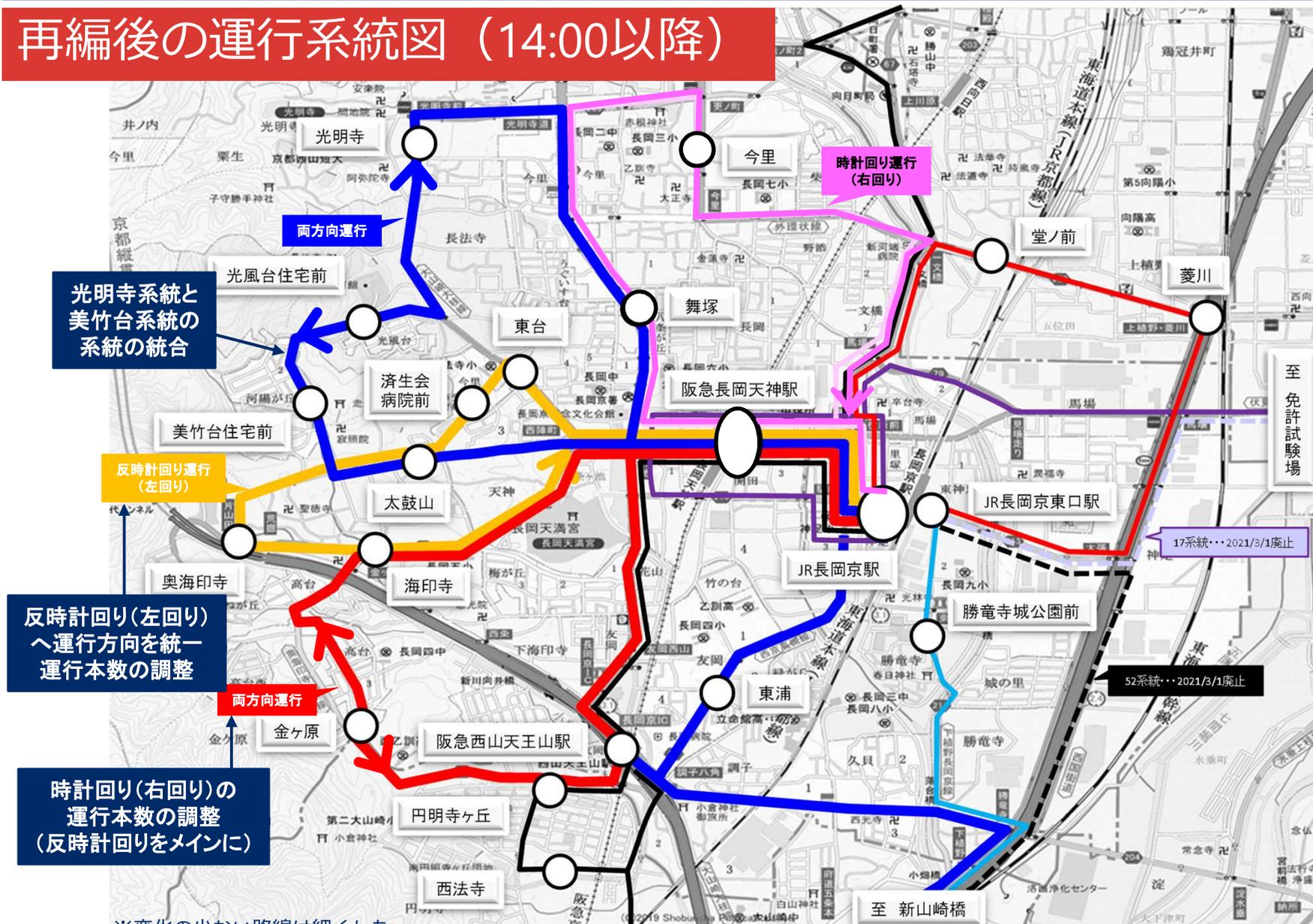
再編前の運行系統図（14:00以降）



※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

再編後の運行系統図 (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

金ヶ原系統

再編前：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。

再編後：需要の多いバス停やルートの特便性維持・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

再編前：大半のバス停が他系統と重複している。

再編後：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特便性維持・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

再編前：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。

再編後：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
- ・午後はルートの一部変更しながら反時計回り（左回り）運行

光明寺系統

再編前：他系統に比べると全体の便数は多くない。

再編後：午後は美竹台系統との統合により特便性維持・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

再編について

①利便性向上・利用促進策の導入

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

②路線バスのルート・ダイヤの再編

サービス水準の維持と収支の改善を踏まえつつ、路線を合理化

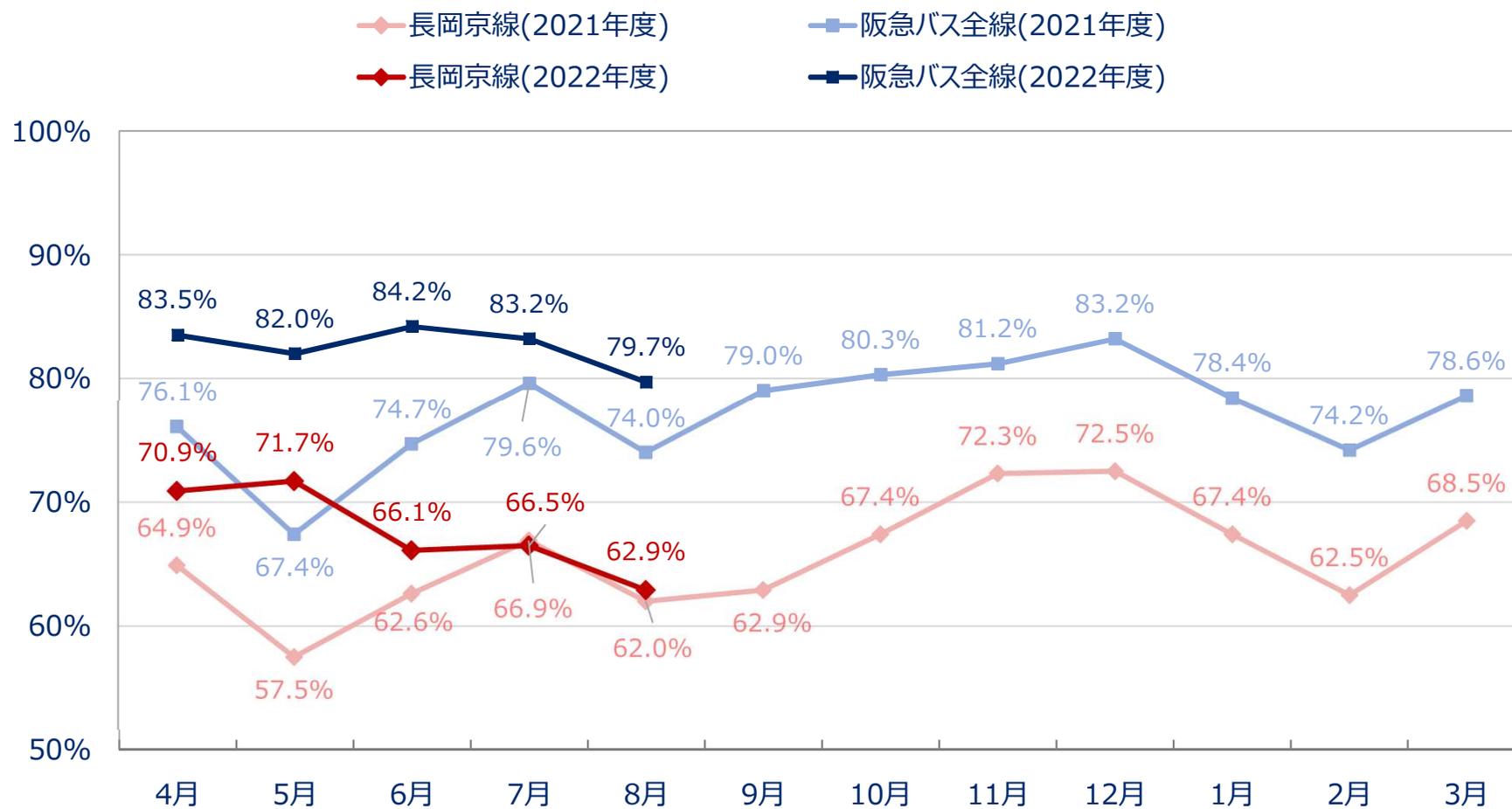
③路線バスの運賃適正化

長岡京市内の運賃を対距離運賃制から、230円均一へ

令和4年6月1日からパッケージで実施

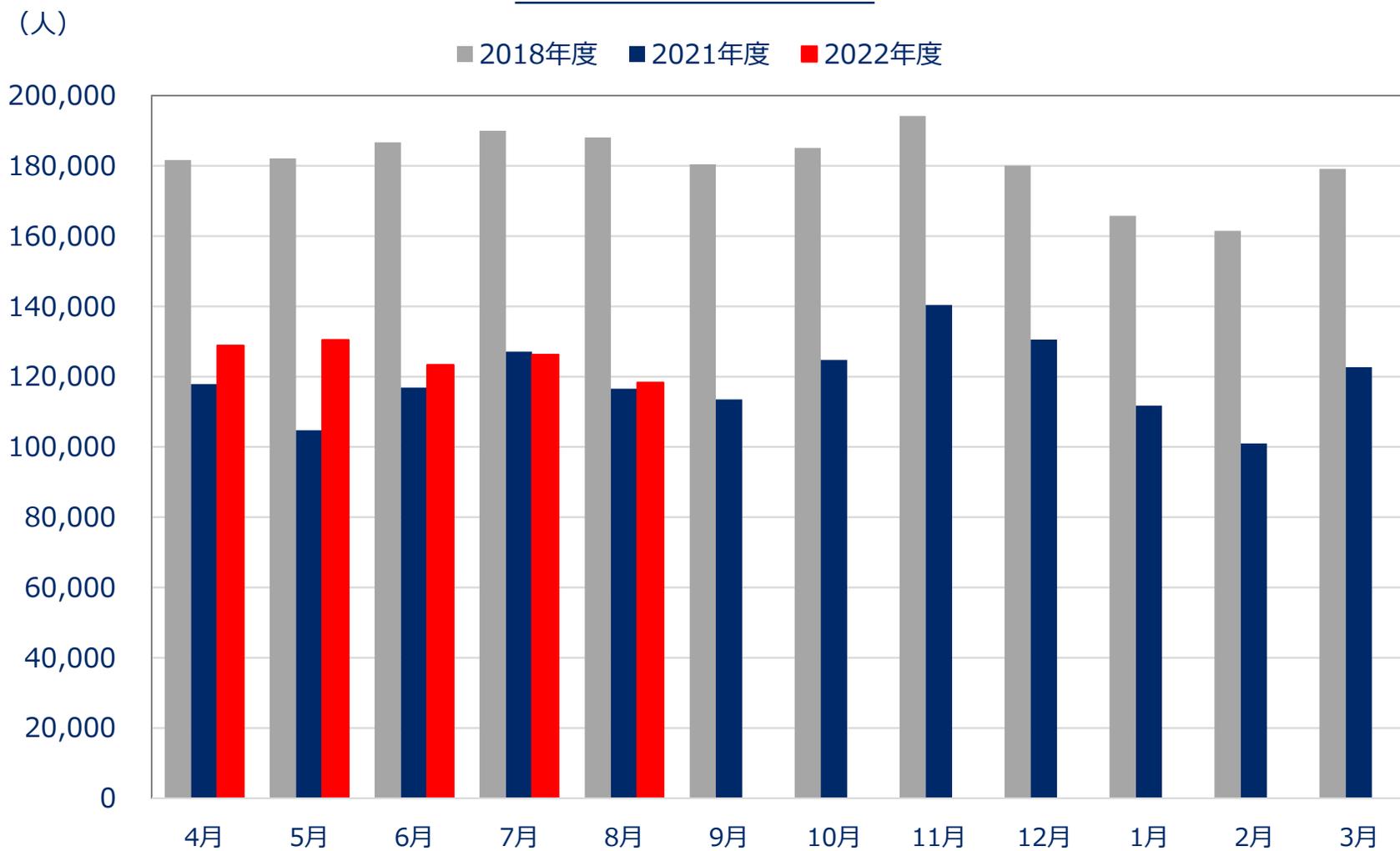
路線バス再編後の状況について

輸送人員 (2018年度同月比)



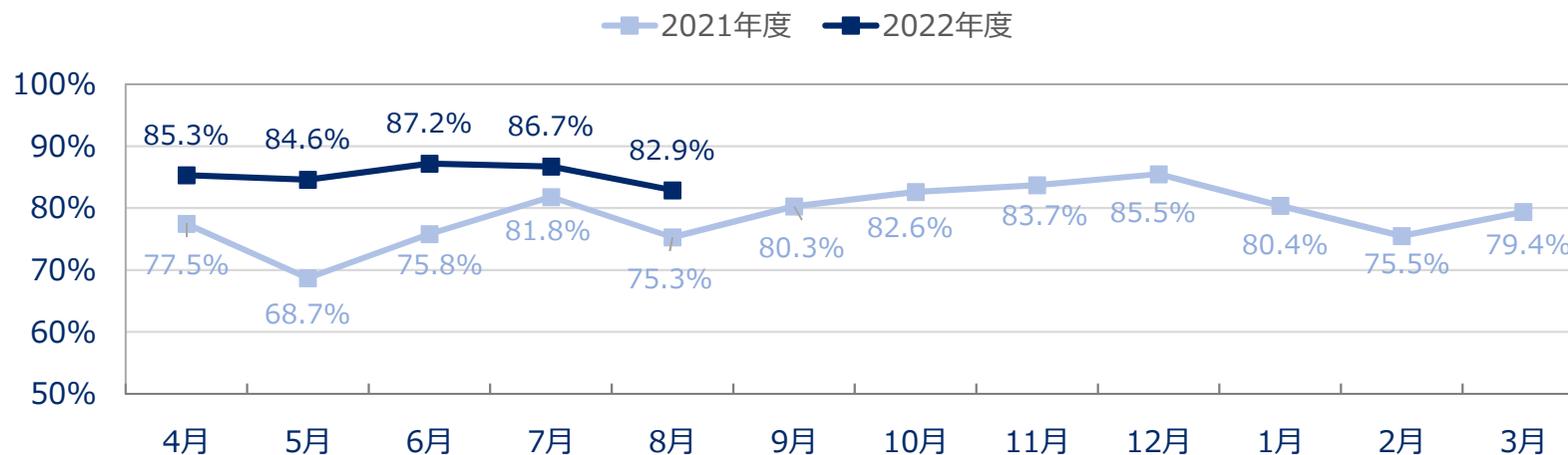
路線バス再編後の状況について

輸送人員【長岡京線】



路線バス再編後の状況について

運送収入【阪急バス全線】（2018年度同月比）



運送収入【長岡京線】（2018年度同月比）



- 
- 路線バス再編後の状況について

- **はっぴいバスルート変更後の状況について**

- 利便性向上・利用促進策の状況について
- 東部バスのルート変更案について

はっぴいバス再編の方向性



- 事業の目的である空白地域の解消等の方針は変えない

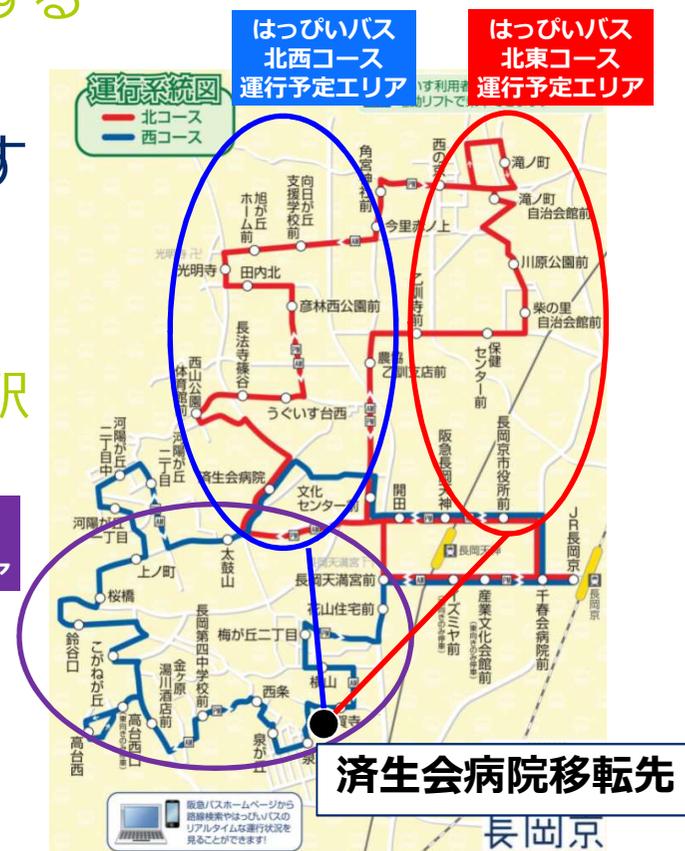
- ➡ 全系統が移転後の済生会病院を經由する
- ➡ 乗換なしで済生会病院に行けるようにする
- ➡ 運行本数は各コース1日8便を維持する

- 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經由する（再掲）
- ➡ 全系統が阪急長岡天神駅とJR長岡京駅を經由する

- 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



変更後ルート (R4.6.1~)



乙訓地域の基幹病院である京都済生会病院が市の南部に移転

はっぴいバスを**3ルート**に拡大し、すべてのコースが京都済生会病院に乗り入れ

- 1時間に1本のパターンダイヤは維持
- バス停の廃止はなし
- 運行本数 (8便/日) は維持
- 運賃は大人170円を維持

はっぴいバスの事業指標

項目	指標	備考
事業の目的	公共交通空白地域の解消	
	多様な世代の外出支援	乗込み調査、祝日運行等
利用状況	利用状況（北コース）	1便あたりの乗車人員 15.0（人/便）
	利用状況（西コース）	1便あたりの乗車人員 15.0（人/便）
<参考指標> 収支状況	収支率（全体）	前年度収支率と比較して改善されたか

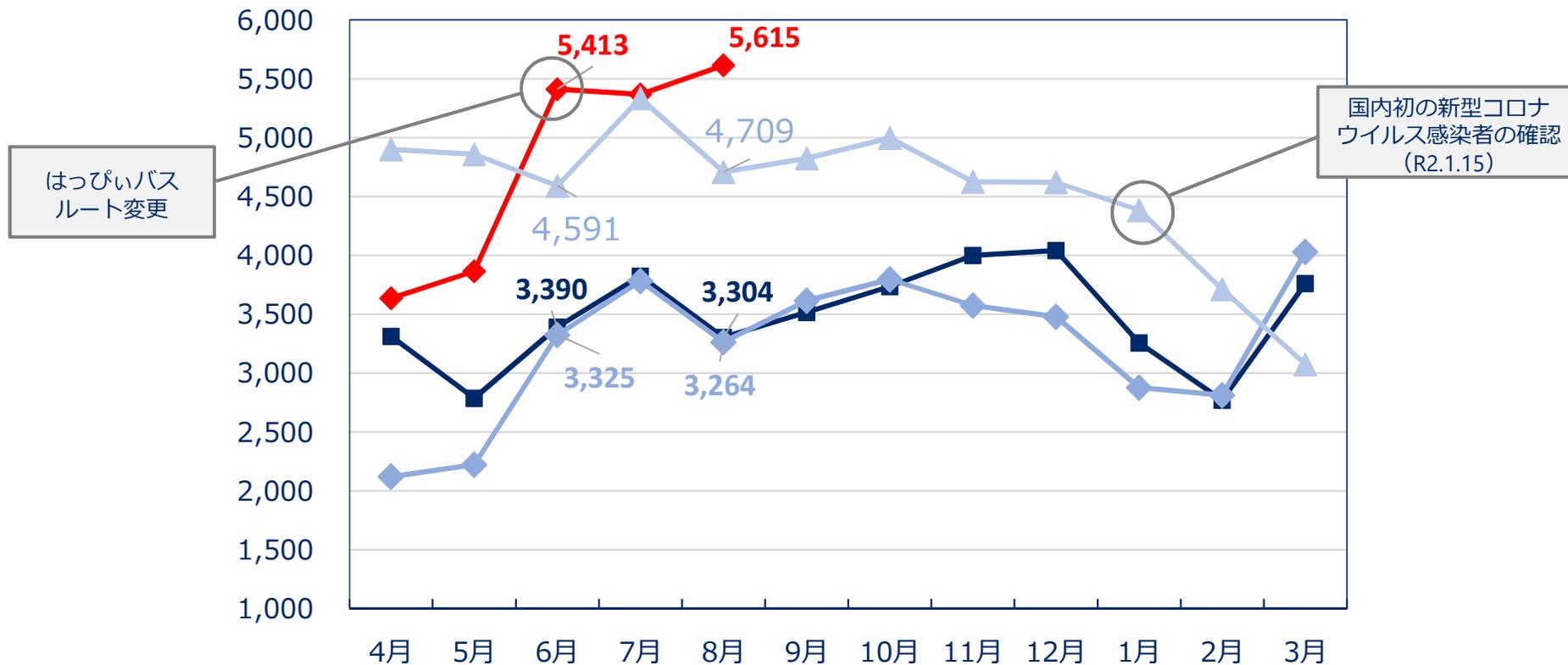
利用者数の遷移（月別）



はっぴいバス利用者数遷移（月別）

(人)

◆ 令和4年度 ■ 令和3年度 ◆ 令和2年度 ▲ 令和元年度

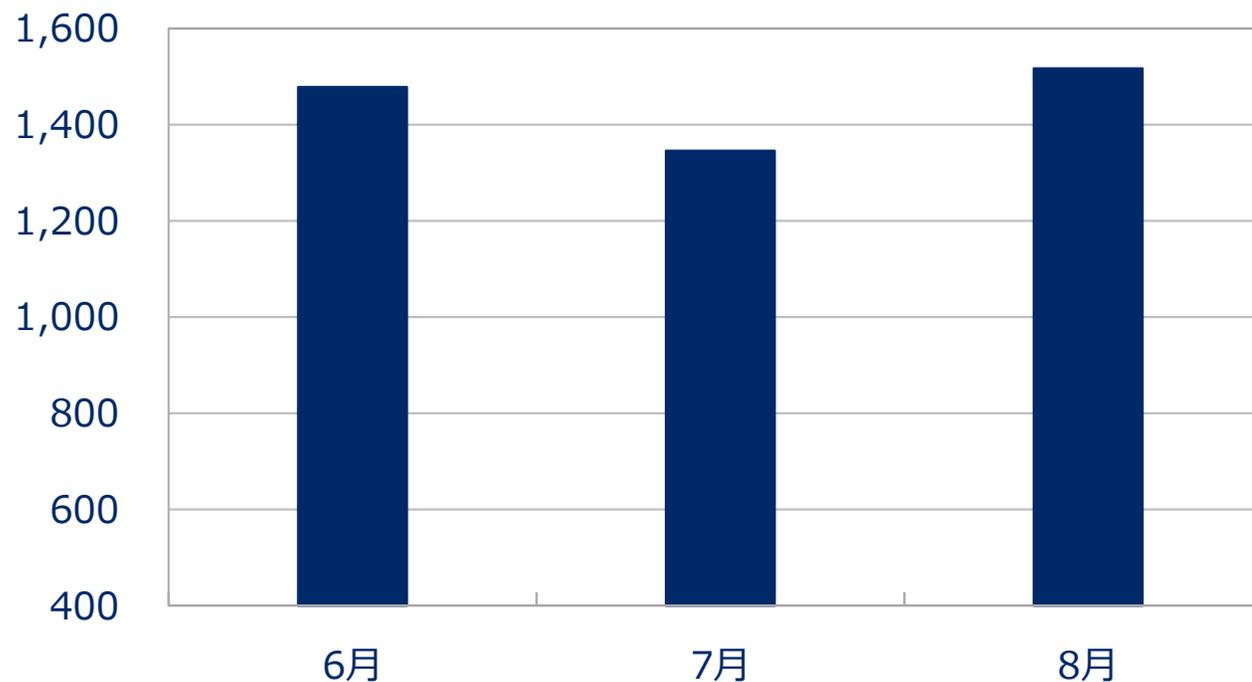


○6月の利用者数はR2、R3の同月と比べて、約1.6倍（車両1台増分）となっている。

京都済生会病院の無料乗車実績



(人) 済生会病院無料乗車利用実績

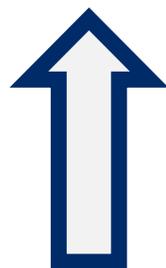


○はっぴいバス総利用者のうち、無料乗車を利用した割合は6月で約27.3%

京都済生会病院の無料乗車



京都済生会病院を利用する方の、はっぴいバスの運賃を無料にする取組み（無料になった運賃は京都済生会病院が負担）



好事例



車内に搭載された乗車券発行機

長岡京市公共交通に関する条例

条例では、市、市民、事業者及び公共交通事業者が、公共交通の利用促進のために、それぞれの役割を果たすように規定している。本取組みは、条例の理念を具現化した画期的なものといえる。

- 
- 路線バス再編後の状況について
 - はっぴいバスルート変更後の状況について
 - **利便性向上・利用促進策の状況について**
 - 東部バスのルート変更案について

利便性向上・利用促進策について

● 定期券等購入補助事業（R4.6.1～）

阪急バスの通学定期券、スクールパス、高齢者用定期券「はんきゅうグランドパス」の購入にかかる費用の一部を補助する



● 公共交通乗継事業（R4.6.1～）

「はんきゅうグランドパス」を利用した当日にタクシーを利用すると、初乗り運賃460円が割引になるタクシー乗継券を交付する



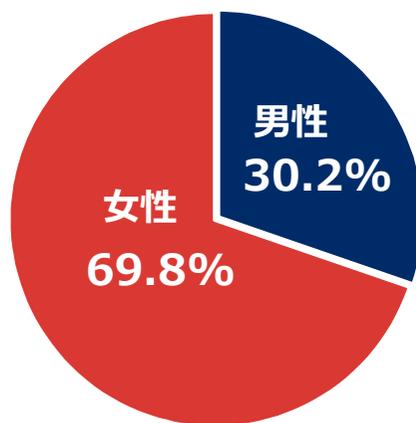
● デジタルサイネージの設置（R4年度中）

JR長岡京駅（西口）及び阪急長岡天神駅のバス停に、バスの接近情報等を流すデジタルサイネージを設置する

定期券購入補助（通学定期券等）

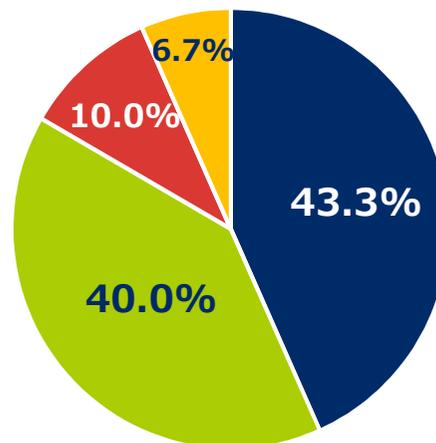
R4.9.9申請時点

性別（n=43）



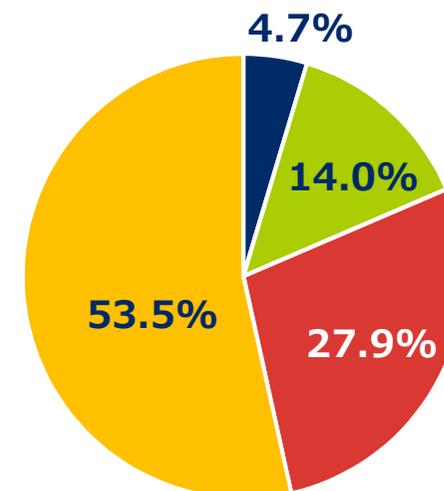
通学定期種類（n=60）

- 通学定期券
- スクールパス
- 連絡定期券
- 共通定期券



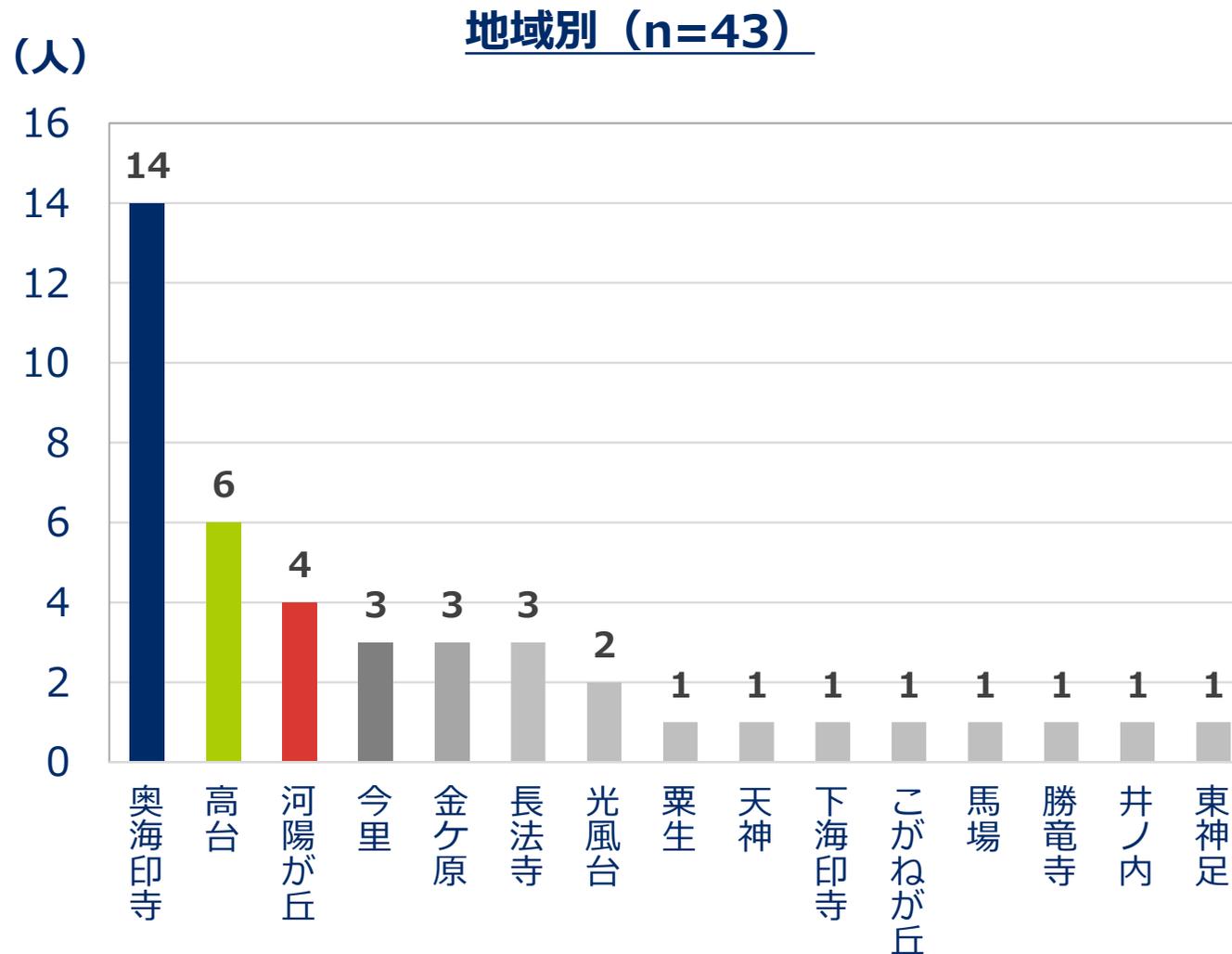
属性（n=43）

- 小学生
- 中学生
- 高校生
- 大学生等



定期券購入補助（通学定期券等）

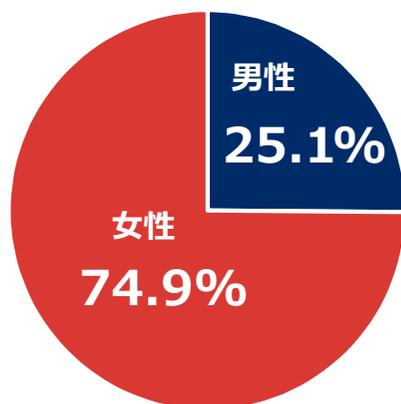
R4.9.9申請時点



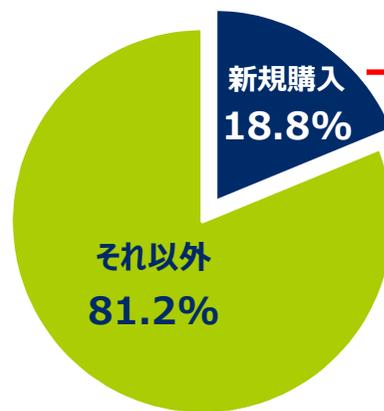
定期券等購入補助事業（グランドパス）

R4.9.9申請時点

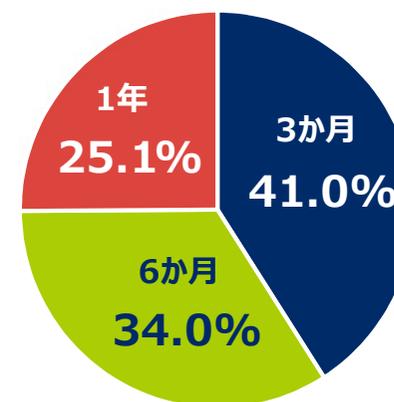
性別（n=223）



新規購入者割合（n=223）



グランドパス【期間】（n=315）



申請理由（n=42）

■ 事業の開始 ■ 運賃改定 ■ その他

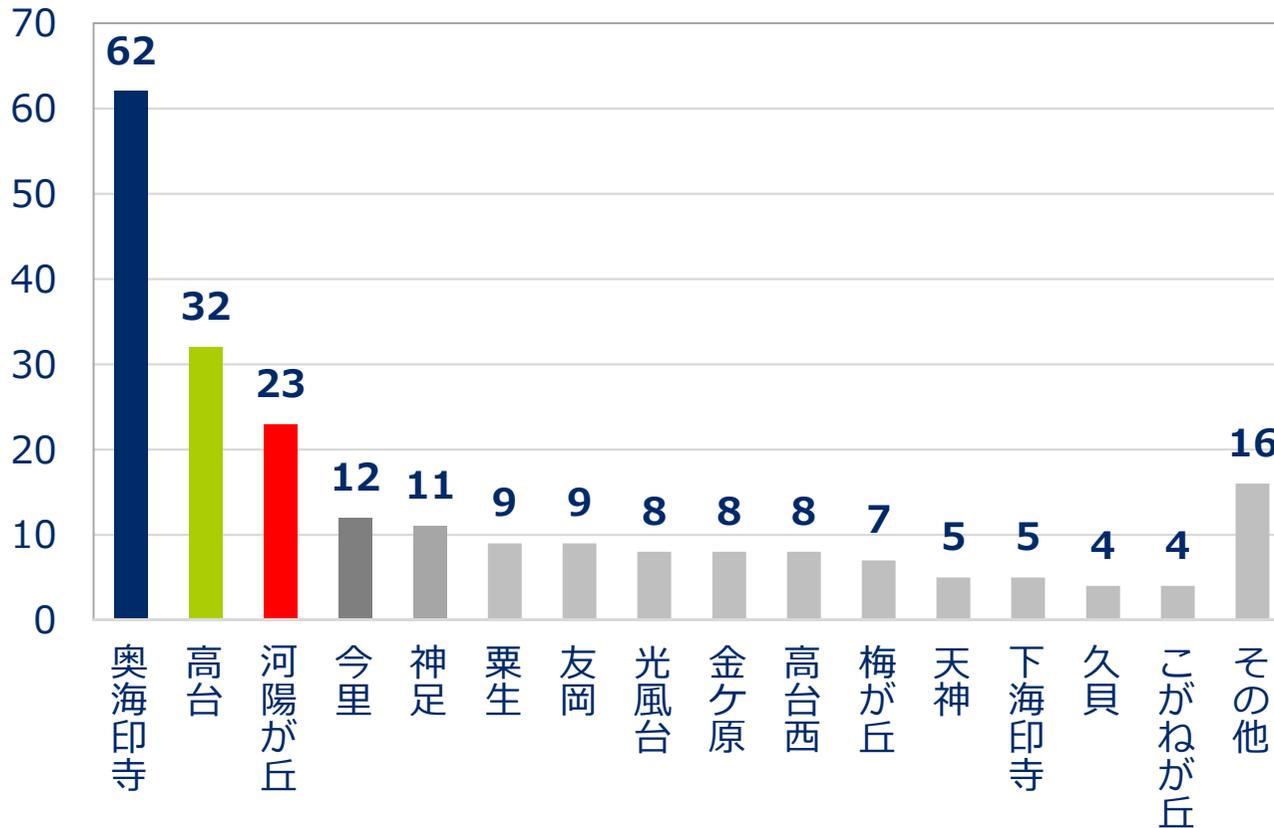


0% 20% 40% 60% 80% 100%

定期券等購入補助事業（グランドパス）

R4.9.9申請時点

地域別（n=223）



申請がない地域

井ノ内
西の京
開田
竹の台
東神足
東和苑
城の里
花山
浄土谷

○申請者の上位3地域で、全体の52.5%を占めている。

公共交通乗継事業

長岡京市公共交通乗継事業
タクシー乗継券

(初乗り 460円分)

・乗継券の有効期限は乗継券の発行日から有効期限満了の日までです。
 ・乗継券は、はっぴいバスに乗り換えた当日のみ利用できます。
 ・都営タクシー、西都交通、阪急タクシーでのみ利用できます。 ※長岡京市
 ・1枚に相当するのりこし枚数です。
 ・おのり券ではありません。 No.000001

グランドパス購入補助の自己負担額

期間	販売額		補助額
	グランドパス65	グランドパス70	
3か月	14,100円	13,400円	3,000円
6か月	26,700円	25,400円	7,000円
12か月	51,200円	48,600円	15,000円

タクシー乗継券の交付枚数

期間	枚数	換算金額
3か月	16枚	7,360円
6か月	36枚	16,560円
12か月	76枚	34,960円

グランドパス購入補助の自己負担額から タクシー乗継券の換算金額を差し引いた額

期間	自己負担額	
	グランドパス65	グランドパス70
3か月	3,740円	3,040円
6か月	3,140円	1,840円
12か月	1,240円	-1,360円



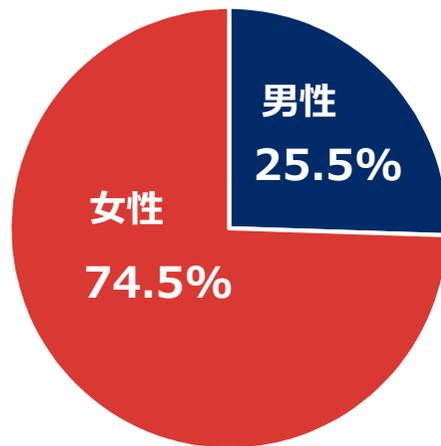
◆阪急バス・はっぴい
バスが**無料**

◆タクシー初乗り運賃が
5～6回/月**無料**

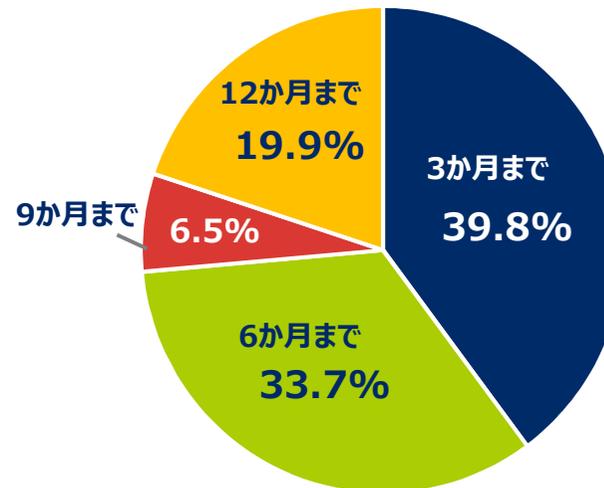
※令和4年度時点の計算

R4.9.9申請時点

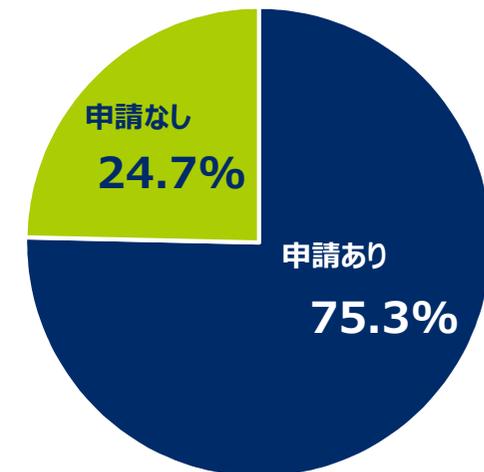
性別 (n=196)



有効期間 (n=246)



GP補助同時申請【1回目】 (n=223)



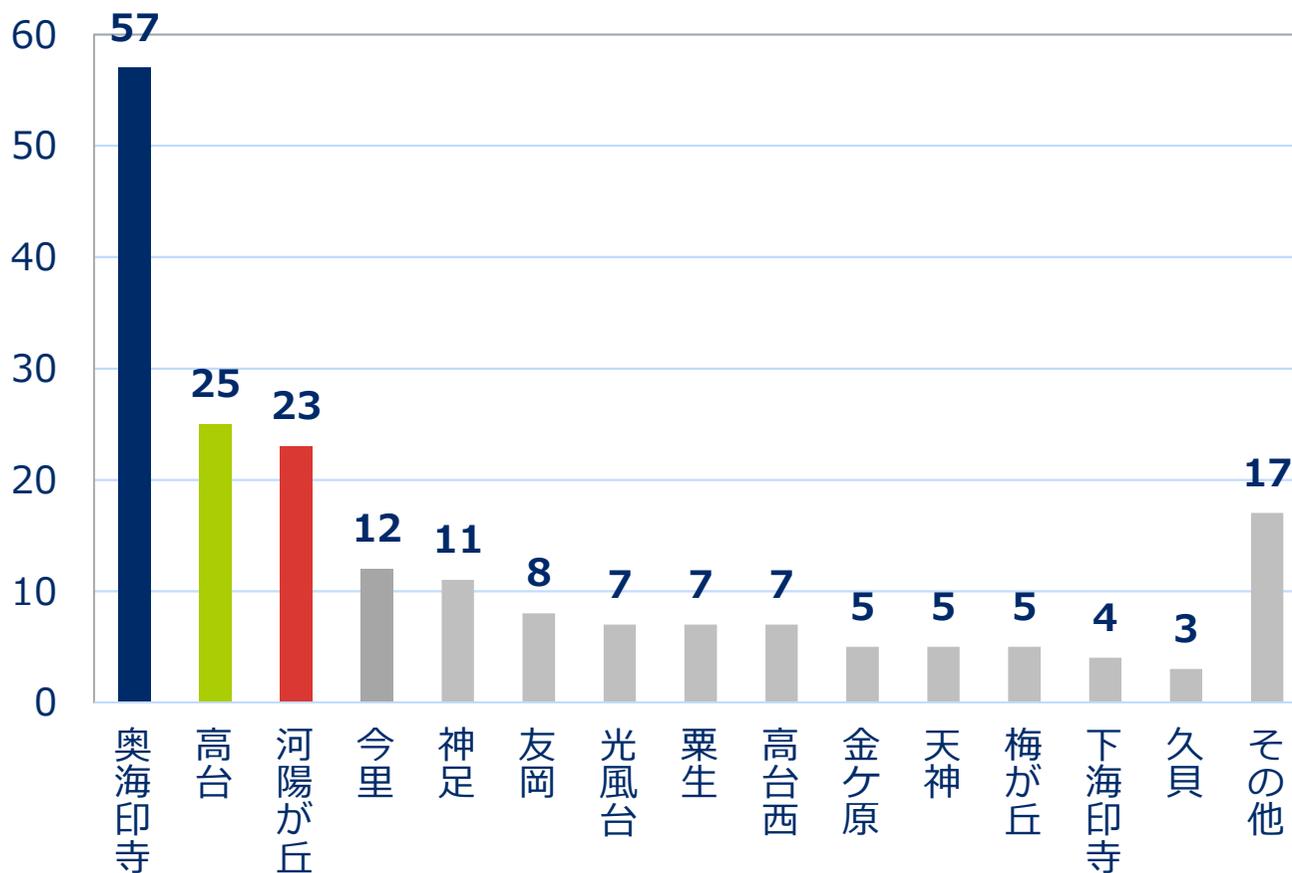
公共交通乗継事業

長岡京市公共交通乗継事業
タクシー乗継券

(初乗り 460円分)
・乗継券の有効期限は乗継券の発行日から有効期間満了の日までです。
・乗継券は、乗継券の発行日から乗継券の有効期間満了の日まで有効です。
・乗継券は、乗継券の発行日から乗継券の有効期間満了の日まで有効です。
・1枚に利用可能な乗継券の枚数は、乗継券の有効期間満了の日までです。
・お取り扱いください。

(人)

地域別 (n=196)



R4.9.9申請時点

申請がない地域

神足	一文橋
友岡	一里塚
高台西	調子
梅が丘	泉が丘
久貝	西の京
柴の里	開田
緑が丘	竹の台
うぐいす台	東和苑
滝ノ町	城の里
野添	花山
八条が丘	浄土谷
長岡	

※赤字はGP購入補助の申請がない地域と共通する地域

○申請件数が多い地域は、定期券購入補助事業と共通している。

- 
- 路線バス再編後の状況について
 - はっぴいバスルート変更後の状況について
 - 利便性向上・利用促進策の状況について
 - **東部バスのルート変更案について**

東部バスについて



- JR長岡京駅の東側地域の2コースを車両1台で運行
- 土休日も運行
- 平成27年7月からの社会実験を経て、平成31年4月から本格運行化

東部バスの評価指標

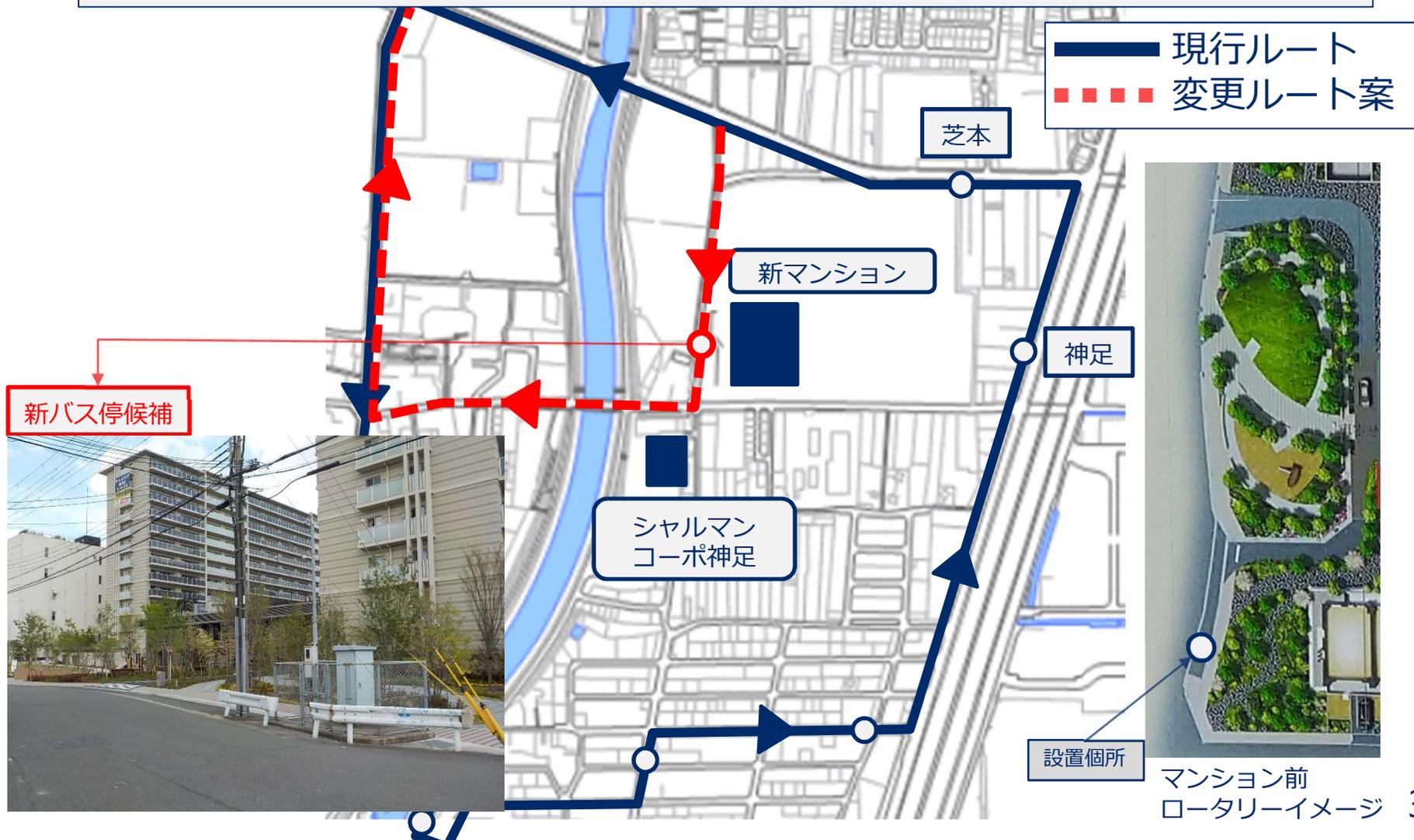


項目	指標	備考
事業の目的	通勤定期利用者数	
	多様な世代の外出支援	乗込み調査
利用状況	利用状況	1便あたりの乗車人員
<参考指標> 収支状況	収支率	前年度収支率と比較して改善されたか

東部バスのルート変更案



東部の新たなマンションの供用開始に伴い、公共交通全体の利用を促進していくため、城の里循環のルート変更を提案するもの。



東部バスのルート変更の検討経過



神足木寺町周辺を經由するルート（H29年度検討）



課題

- ① 「神足」、「芝本」バス停の利便性が低下する
- ② バス停の位置
- ③ タクシーへの影響

東部バスのルート変更案



H29年度検討時の課題

- ① 「神足」、「芝本」バス停の利便性が低下する
- ② バス停の位置
- ③ タクシーへの影響

今回の提案

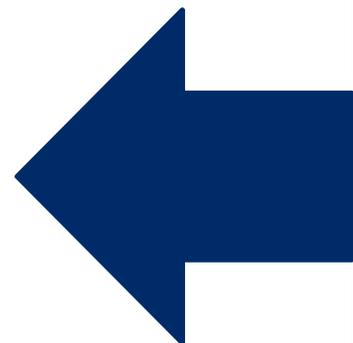
- ① 「神足」、「芝本」バス停を飛ばさずに運行
- ② 安全にバス停を設置することが可能
- ③ 次項

東部バスのルート変更案



③ タクシーへの影響

公共交通全体として利用促進策を展開



利用促進策

・グランドパス購入補助

・公共交通乗継事業

→ 駅からワンメーターのため、自己負担がなく、タクシーがより利用しやすくなる。

・通学定期券購入補助

利用できる環境を整備するとともに、地域へ向けた利用促進の働きかけを行うことで、**地域として公共交通を利用していただく**

「城の里中」バス停の移設検討について



「城の里中」バス停が隣接する住宅の工事に伴い、バス停の移設を検討

