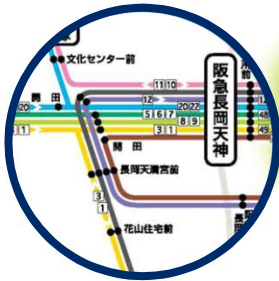
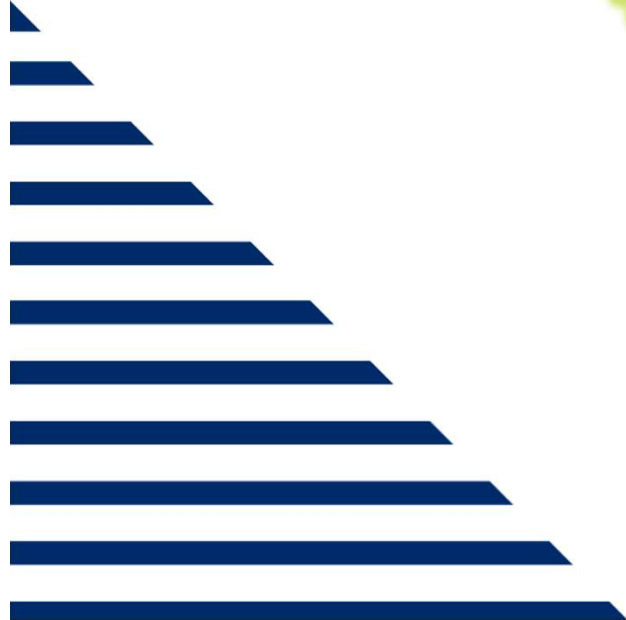


# 資料 1



## 第27回 長岡京市地域公共交通会議

令和5年1月25日（水）午前10時00分～  
長岡京市役所 大会議室A



# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について



- **はっぴいバスの事業評価**

- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について

# 評価の視点 (2項目+a)



- 1 事業の目的
  - 2 利用状況
  - ※ 収支状況
- 利用の面から
- 経費の面から



# 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<br>15.0（人/便） |
|                | 利用状況（西コース）  | 1便あたりの乗車人員<br>15.0（人/便） |
| <参考指標><br>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       |

# 1. 事業の目的に関する評価



- **事業の目的が達成されているか**を評価

事業目的は、

①公共交通空白地域等の解消

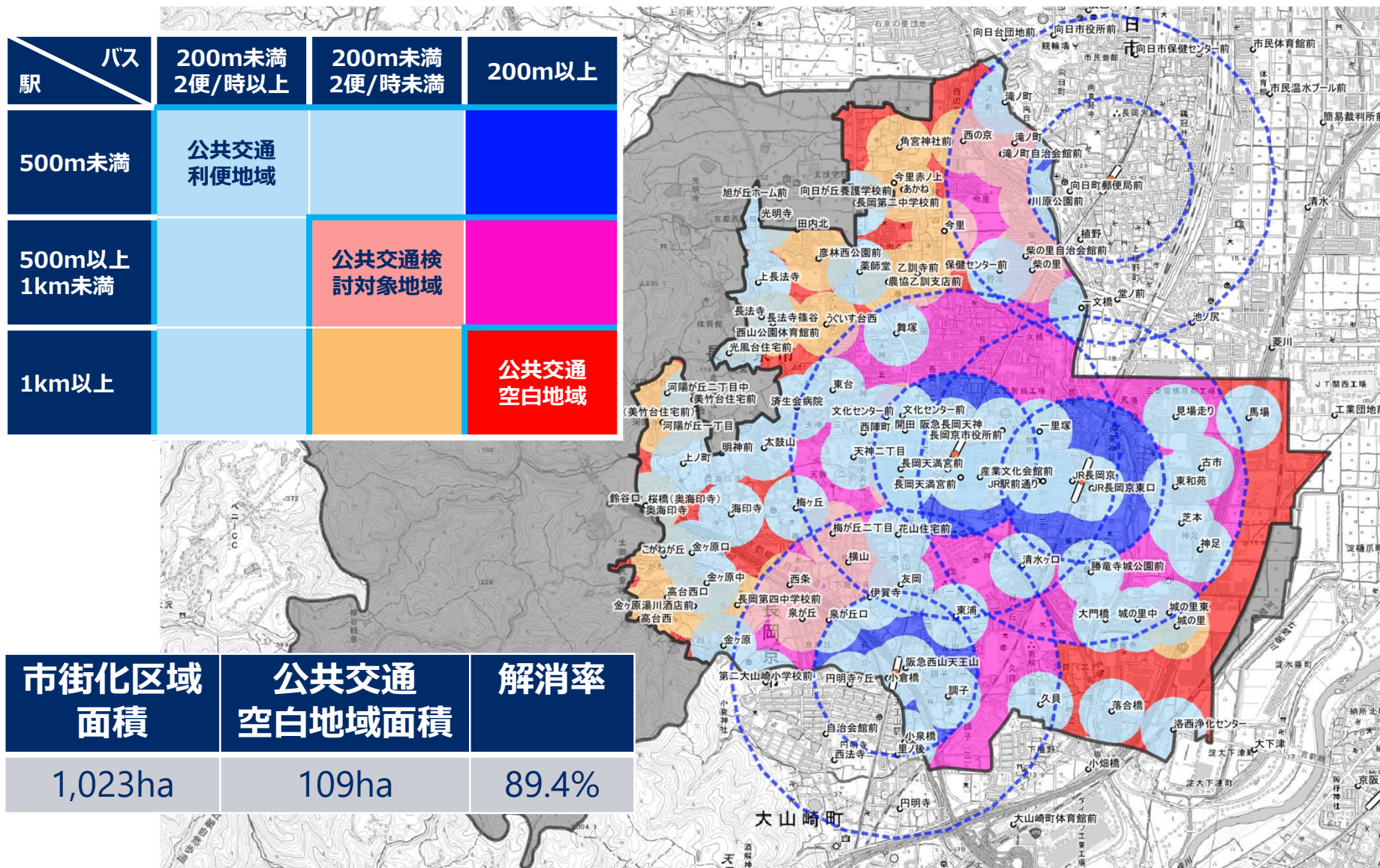
②多様な世代の外出支援

- 事業目的ごとに以下のような評価を実施

| 事業目的           | 評価                                      |
|----------------|---|
| 公共交通空白地域等の解消   | 事業前後で交通空白地域の解消度を比較<br>(以後、変化がないか定期的に検証) |
| 多様な世代の<br>外出支援 | 利用者の外出頻度の状況を調査<br>はっぴいバスがどの程度貢献しているか検証  |



# ①公共交通空白地域等の解消

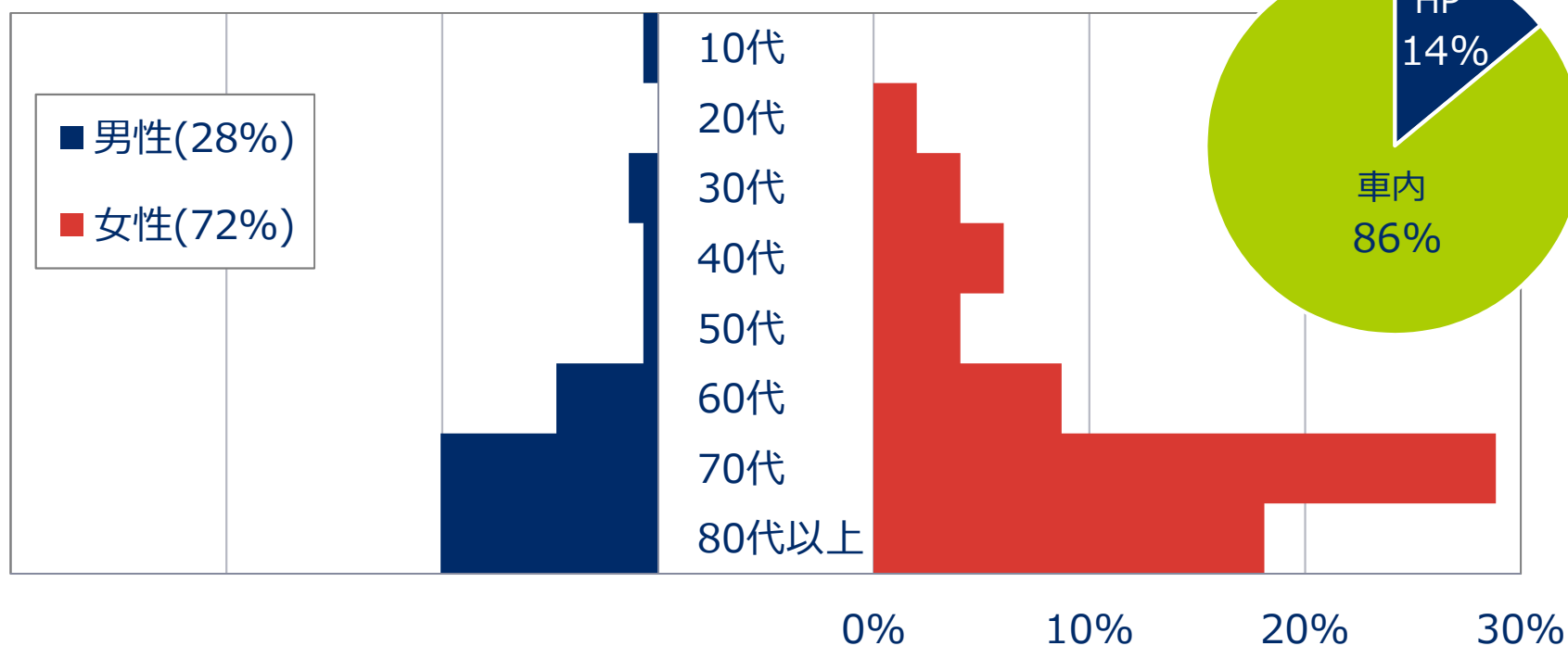


## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



- はっぴいバス利用者にアンケートを実施（市HPからも回答可）
- ・アンケート実施日：令和4年11/25(金)～令和5年1/10(火)
- ・回答者：150人（各コース50人ずつ）

乗車客属性



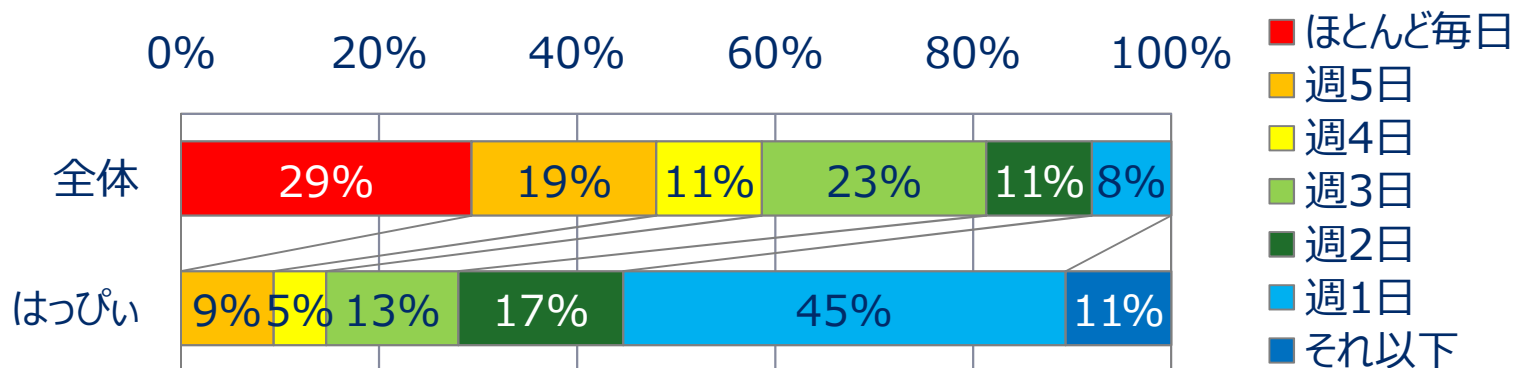
○回答者は女性のほうが多く、60歳以上の方が80%を占める。



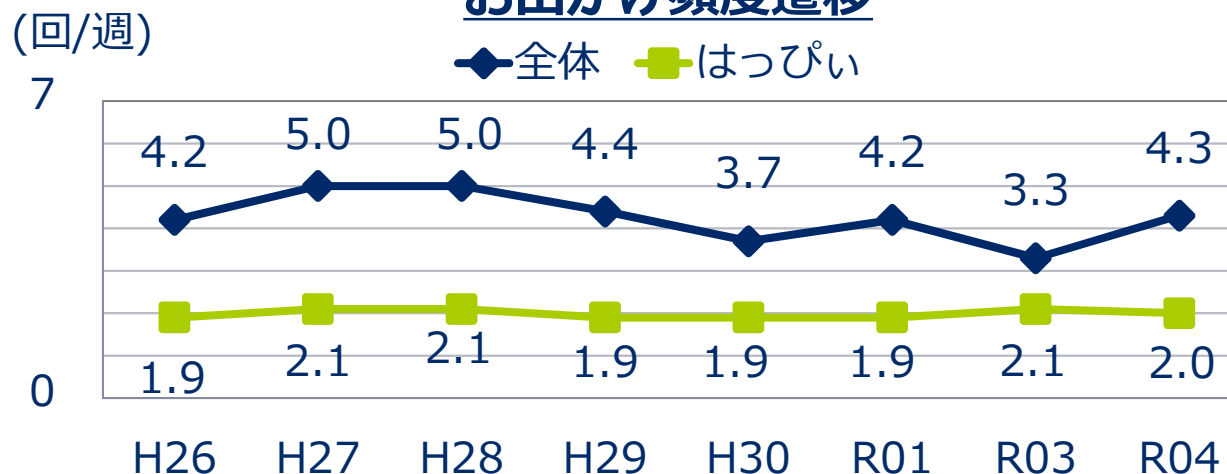
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### お出かけ頻度 (全体/はっぴいバス)



### お出かけ頻度遷移

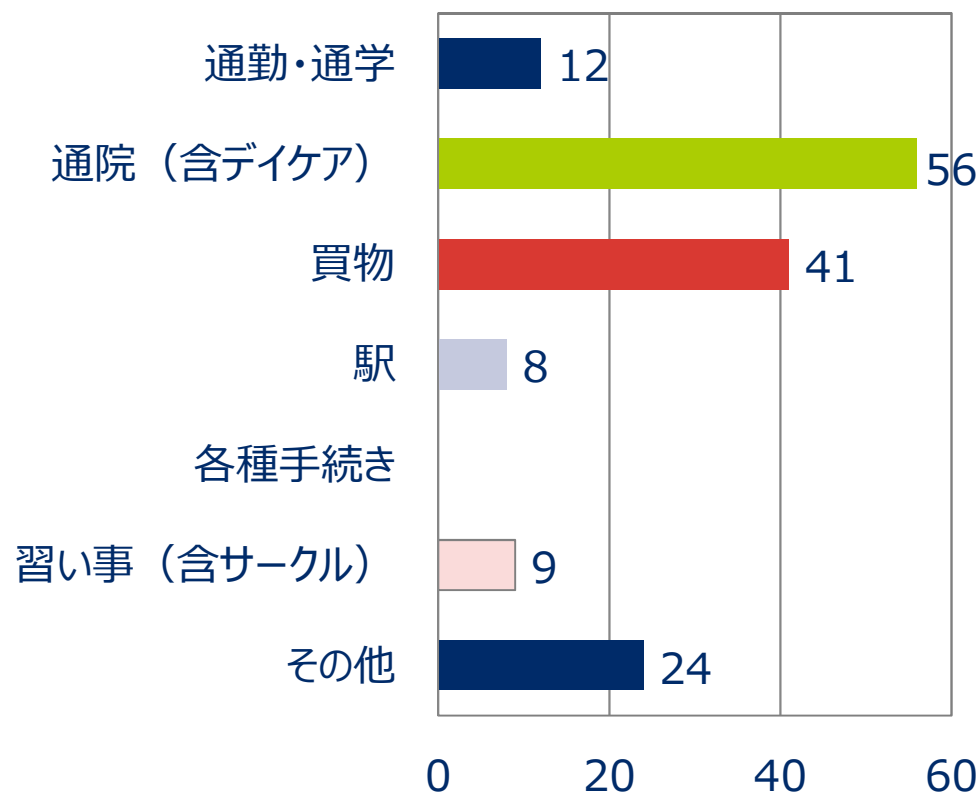


○お出かけ頻度はコロナ禍以前の水準並みの回答となった。はっぴいバスでのお出かけ頻度はほぼ横ばいである。

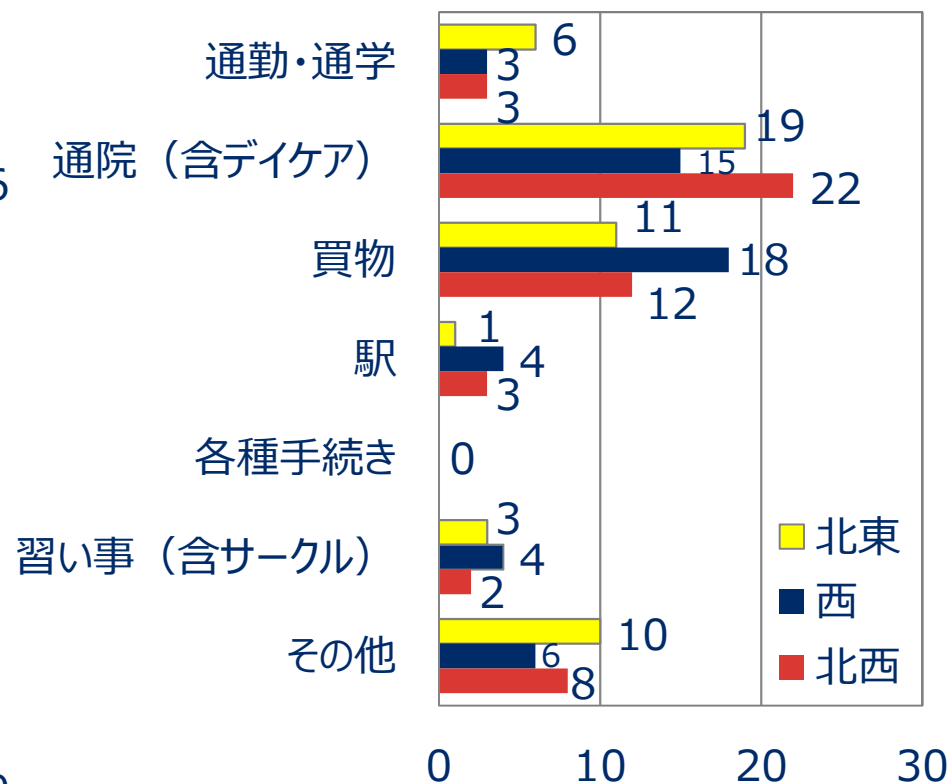
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



利用目的(SA)



利用目的【コース別】

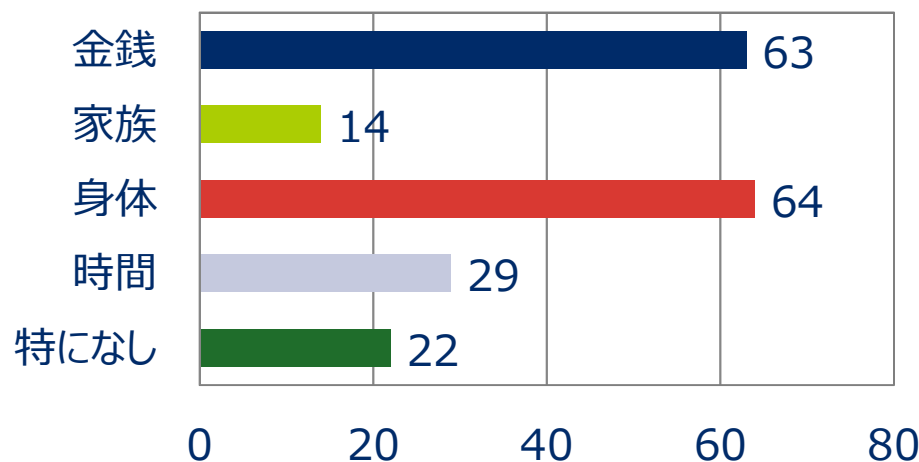


○コース別では有意な差は見られない。

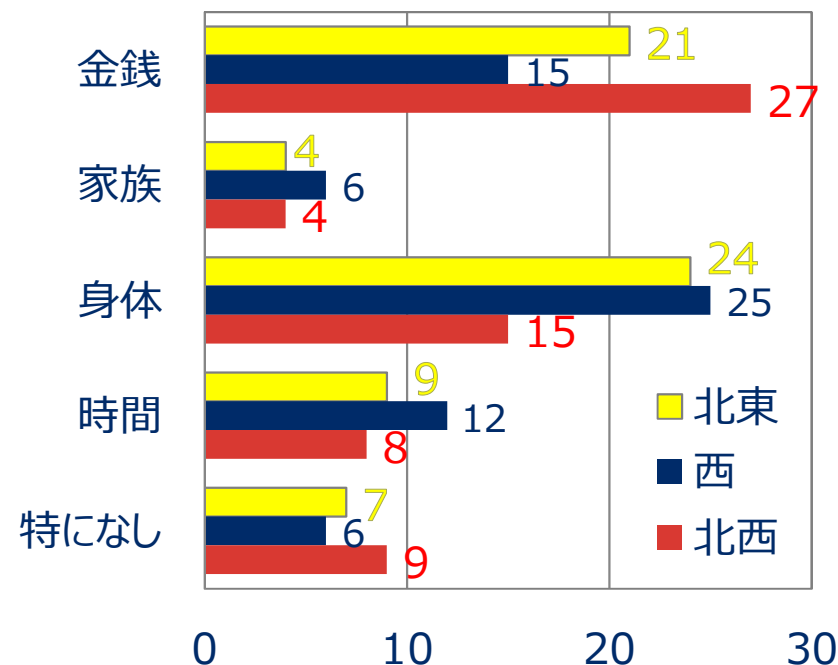
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



負担種別(n=150,MA192)



負担種別【コース別】



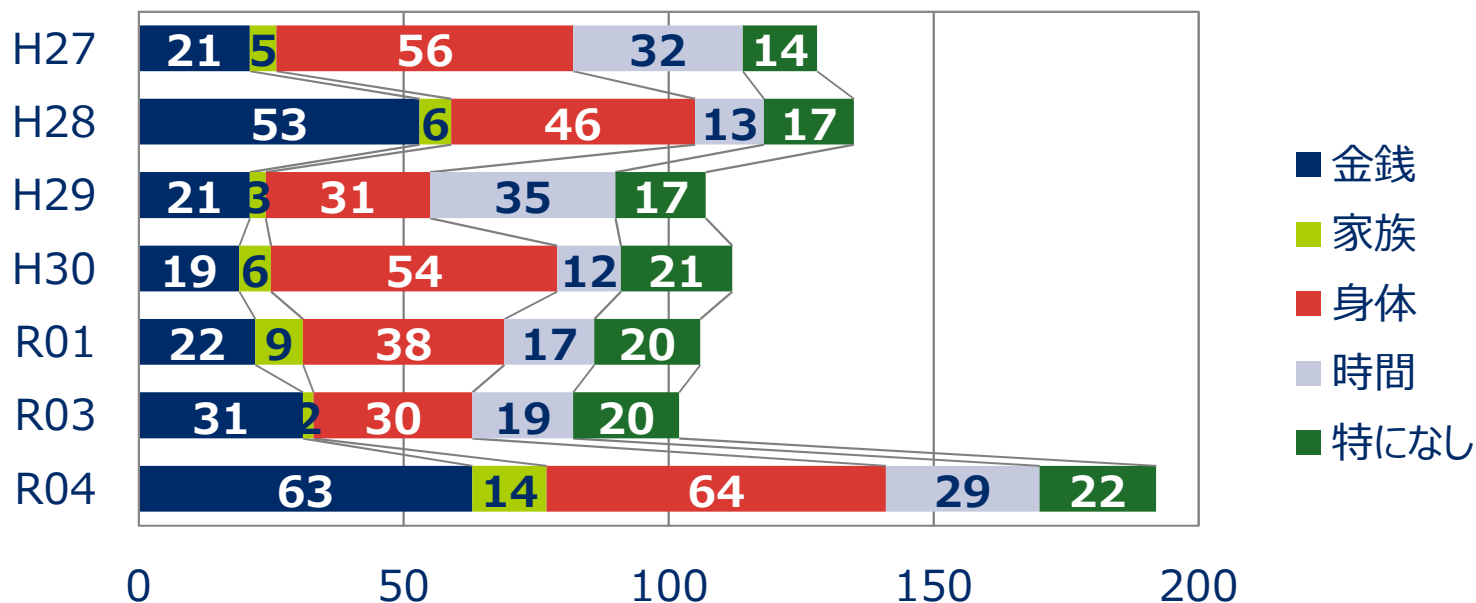
○はっぴいバスが無くなった場合の負担として、「金銭」と「身体」が同程度で最も多い。

○北西コースでは「金銭」が最も多く、北東・西コースは「身体」が多い。

## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### はっぴいバスが無くなった場合の負担遷移

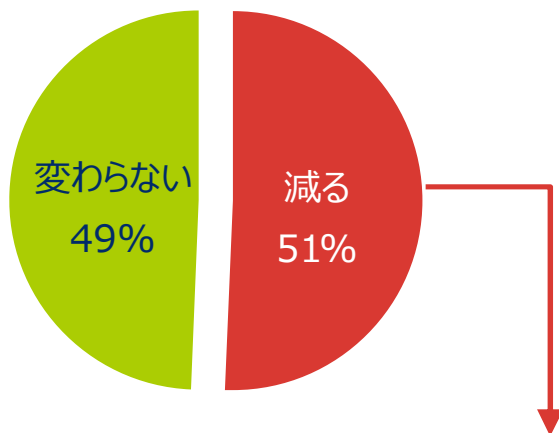


○例年、はっぴいバスが無くなった場合の負担について聞いているが、年度によってバラつきがある。

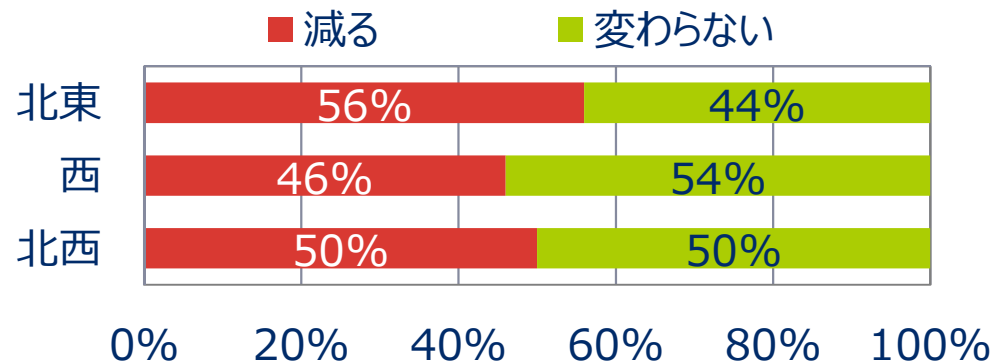
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



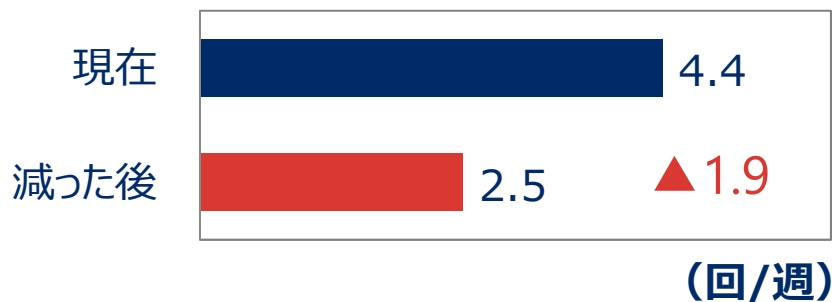
### お出かけの変化



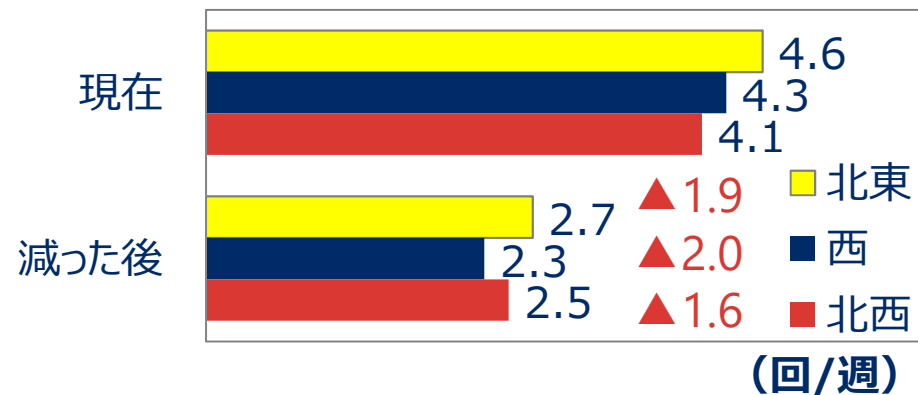
### お出かけの変化【コース別】



### お出かけ回数の変化



### お出かけ回数の変化【コース別】

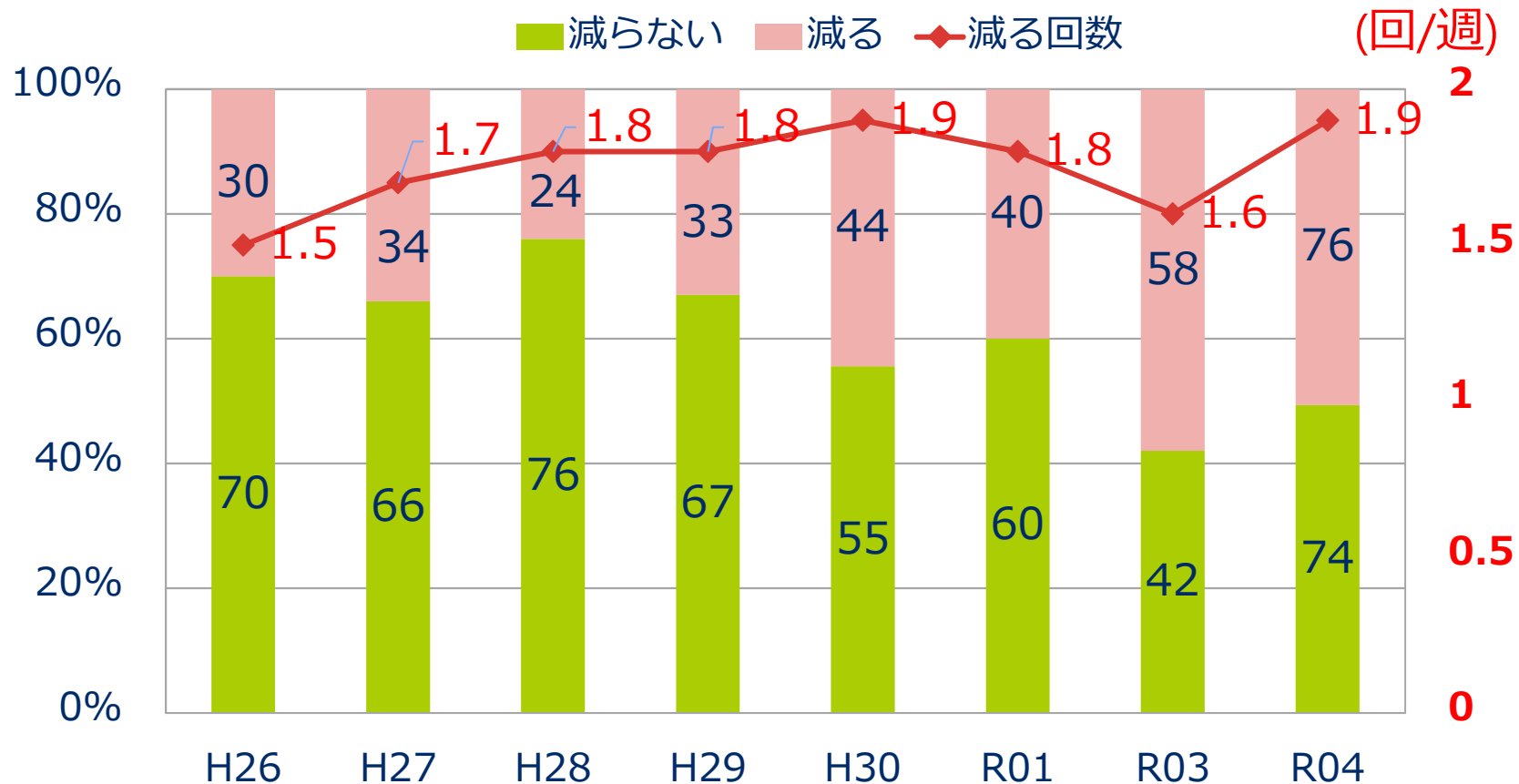


○お出かけ回数が減ると答えた方がわずかに多く、減る回数はコースごとに差はない。

## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### はっぴいバス有無お出かけ頻度遷移



○はっぴいバスが無くなった場合、週に約1~2回おでかけが減る。

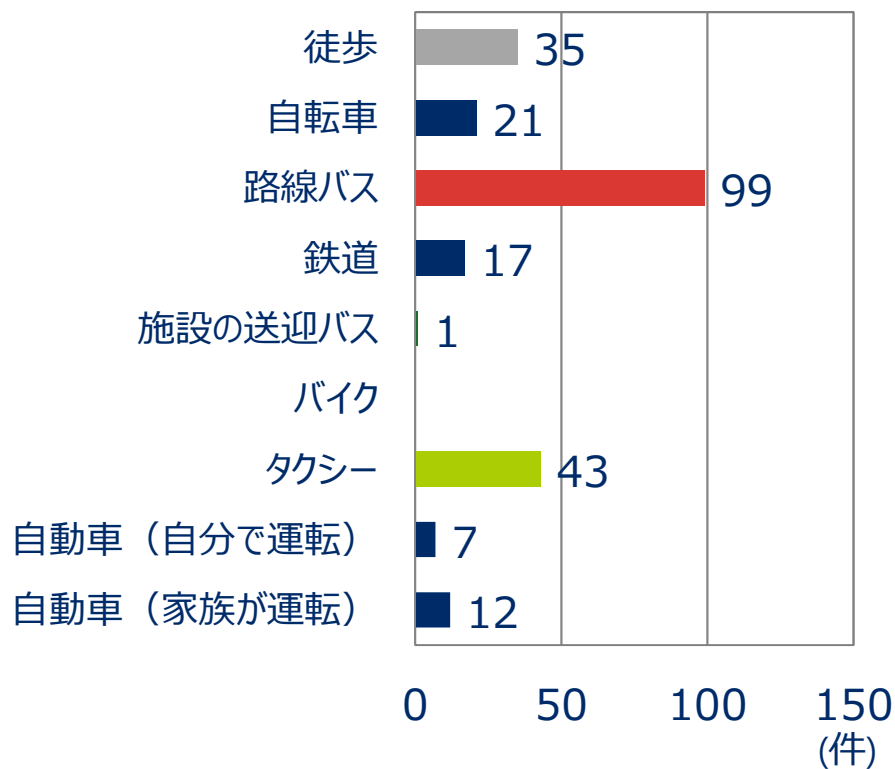
○お出かけ回数が減ると回答した割合は増加傾向にある。



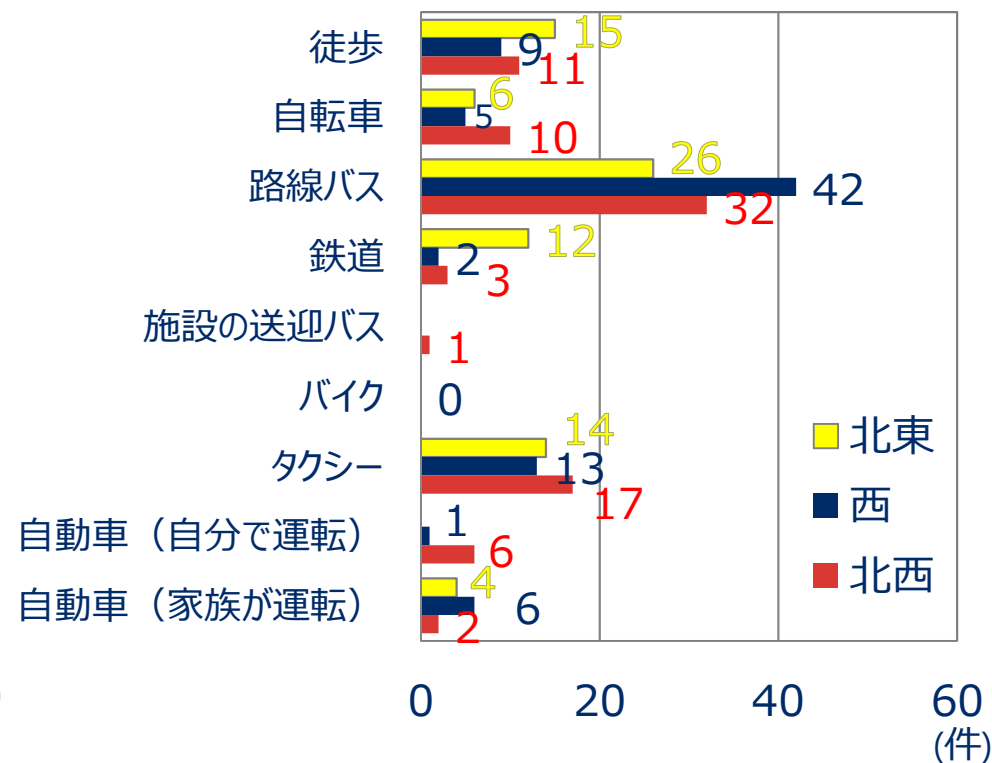
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



代替手段 (n=150, MA235)



代替手段【コース別】

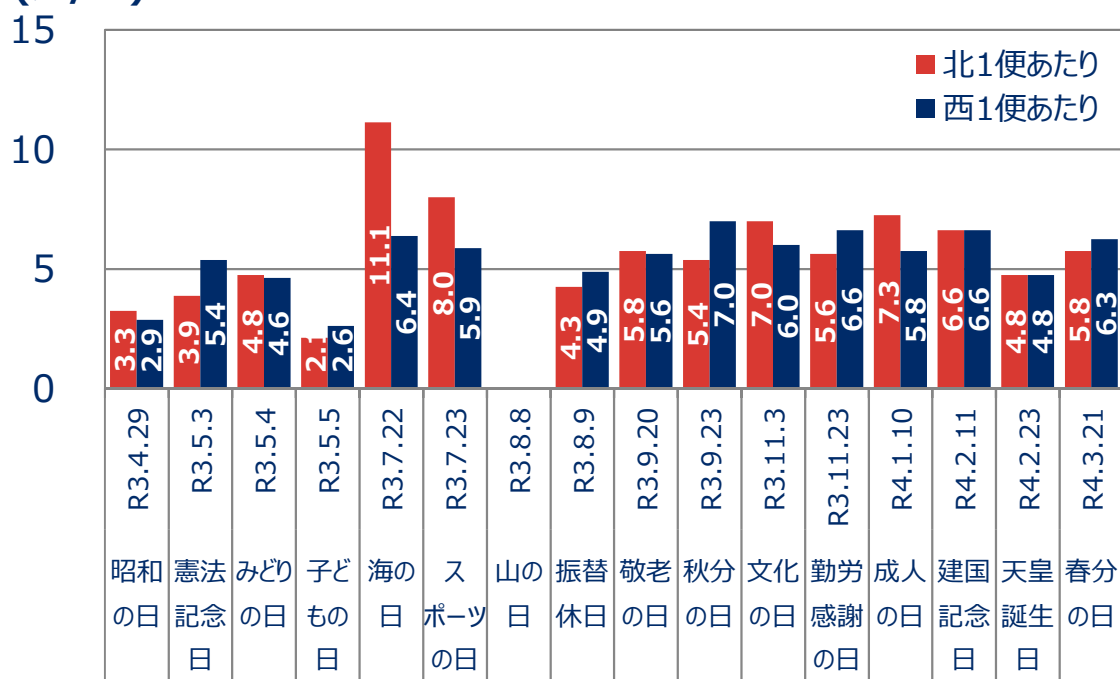


○代替手段として「路線バス」が最も多く、西コースで特に多い。

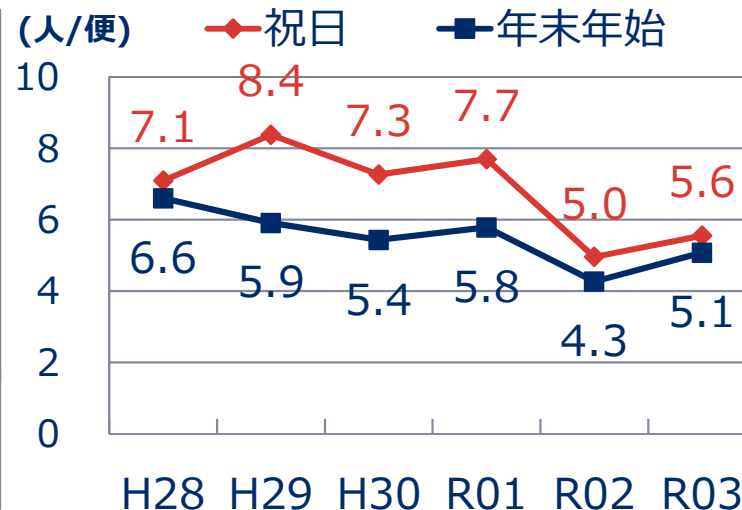
## ②多様な世代の外出支援【祝日運行】



(人/便) 令和3年度 祝日運行まとめ (5.6人/便)



祝日運行等利用者数の推移



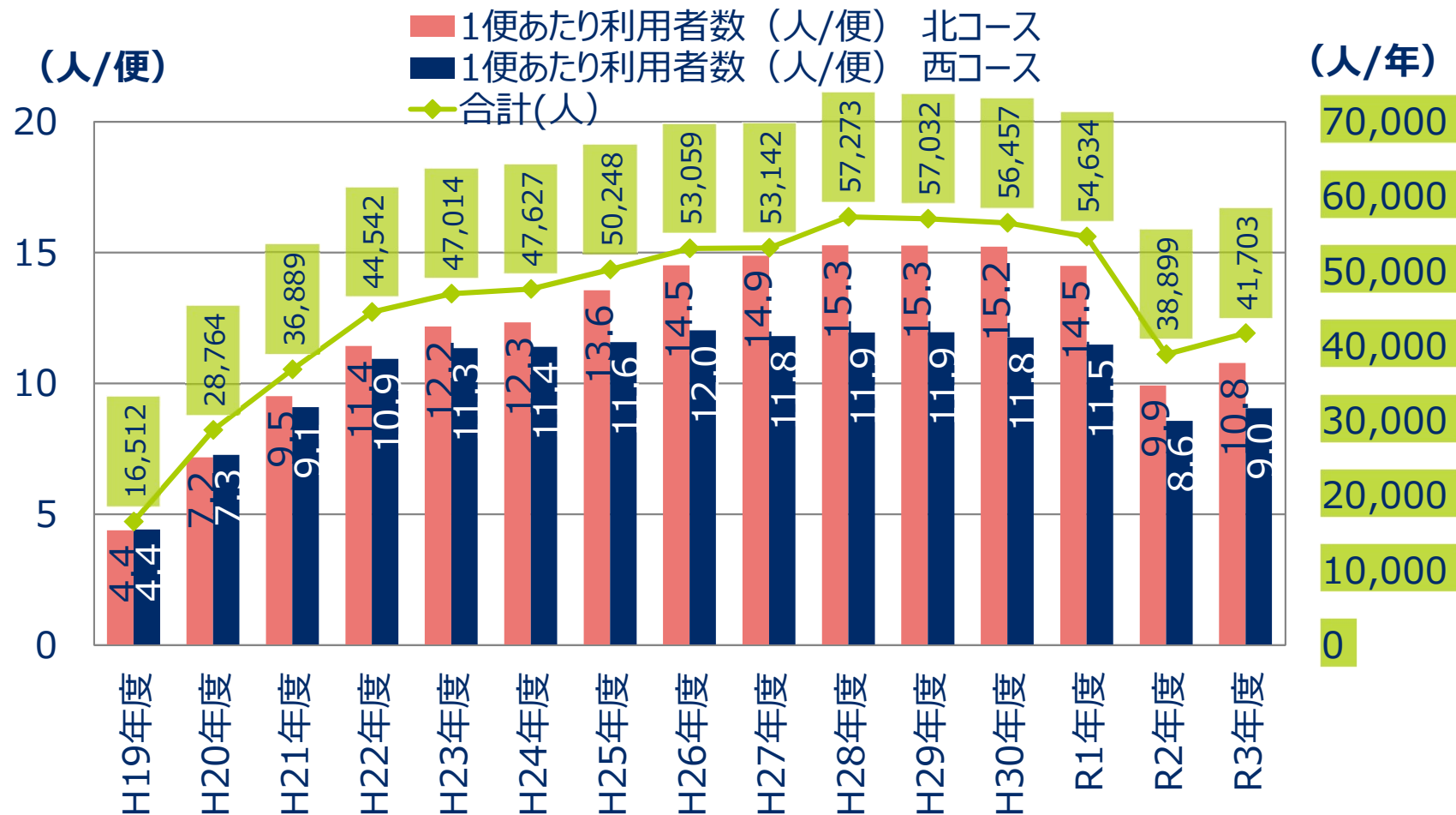
※年末年始特別運行 平成21年度～  
 ※祝日運行 平成28年度～

○平成28年度から祝日運行を行っているが、平日と比較すると大幅に少ない状況。→車内広告等で更なる周知を図る。

## 2. 利用状況に関する評価



### はっぴいバス利用者数推移

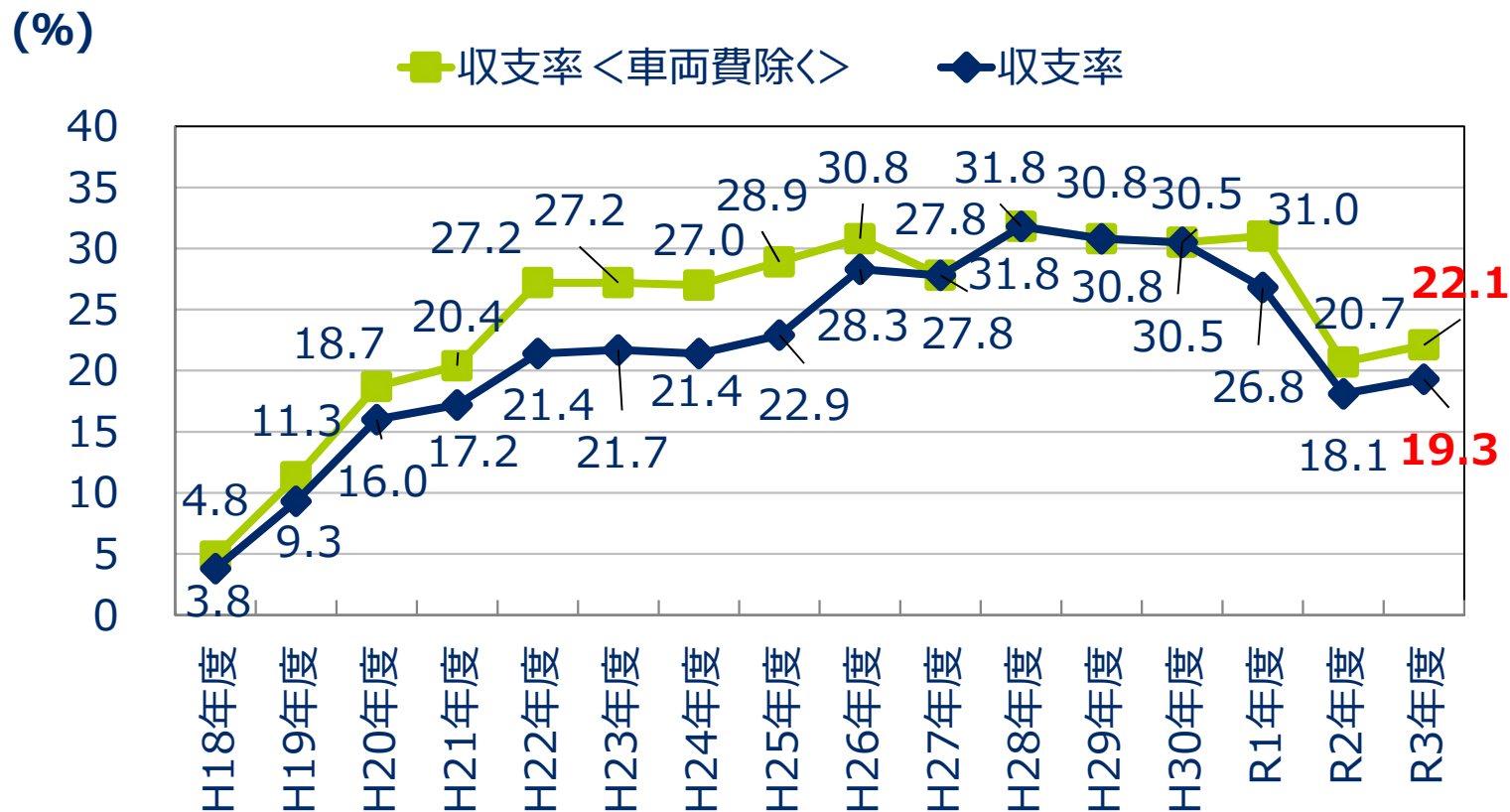


○新型コロナウイルスによる影響で令和2年度は減少したが、令和3年度は回復傾向にある。

# <参考> 収支状況に関する評価



## はっぴいバス収支率遷移



○昨年度と比較すると、収支率も回復している。

# はっぴいバスの事業評価



| 項目             | 指標                         | 令和3年度  | 判定 |
|----------------|----------------------------|--|----|
| 事業の目的          | 公共交通空白地域の解消                | 解消率 <b>89.4%</b>   | ○  |
|                | 多様な世代の外出支援                 | <b>週4.3回</b> のお出かけのうち、<br><b>週2.0回</b> のお出かけで<br>はっぴいバスを利用 | ○  |
| 利用状況           | 利用状況（北）1便あたりの乗車人員15.0（人/便） | <b>10.8人</b> < 15.0人                                       | ×  |
|                | 利用状況（西）1便あたりの乗車人員15.0（人/便） | <b>9.0人</b> < 15.0人  | ×  |
| <参考指標><br>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   | <b>19.3%</b> > 18.1%                                       | —  |

○利用状況については、依然新型コロナウイルスによる影響が大きいですが、通院、買物といった生活に必要な目的での利用で役割を果たしている。

# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- **東部バスの事業評価**
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について



# 東部バスの事業指標



| 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><br>収支状況 | 収支率        | 前年度収支率と比較して改善されたか |

# 1. 事業の目的に関する評価



- **事業の目的が達成されているか**を評価

事業目的は、

①通勤利用

②多様な世代の外出支援

- 事業目的ごとに以下のような評価を実施

| 事業目的       | 評価                                   |
|------------|--------------------------------------|
| 通勤利用       | 通勤定期券利用者数                            |
| 多様な世代の外出支援 | 利用者の外出頻度の状況を調査<br>東部バスがどの程度貢献しているか検証 |

# ①通勤定期利用者数



## 通勤・グランドパス65利用者の推移



○通勤定期の利用が大きく増加している。

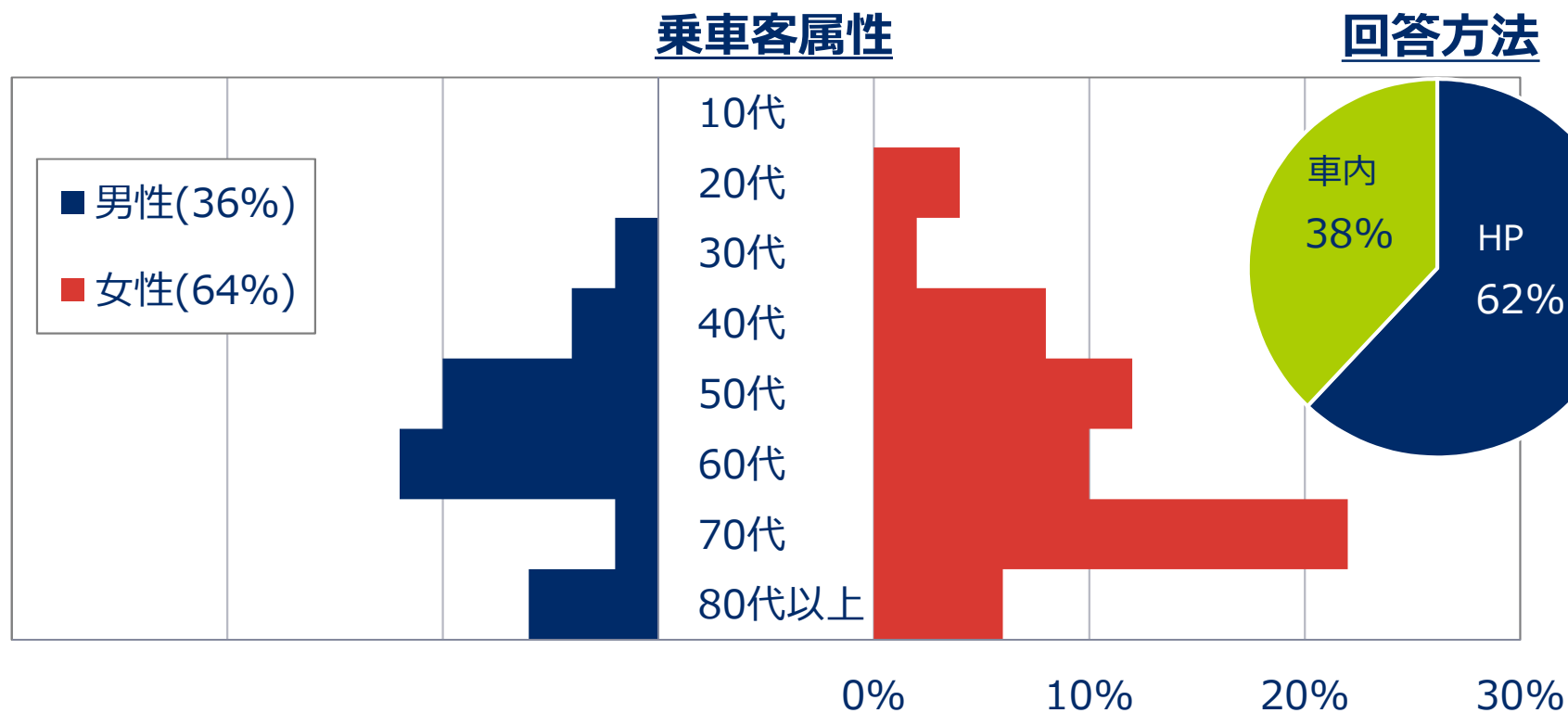
# 東部バスの事業指標

| 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       | 総利用者数             |
| <参考指標><br>収支状況 | 収支率        | 前年度収支率と比較して改善されたか |

## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



- 東部バス利用者にアンケートを実施（市HPからも回答可）
- ・アンケート実施日：令和4年11/25(金)～令和5年1/10(火)
- ・回答者：50人（城の里循環23人、東和苑循環27人）

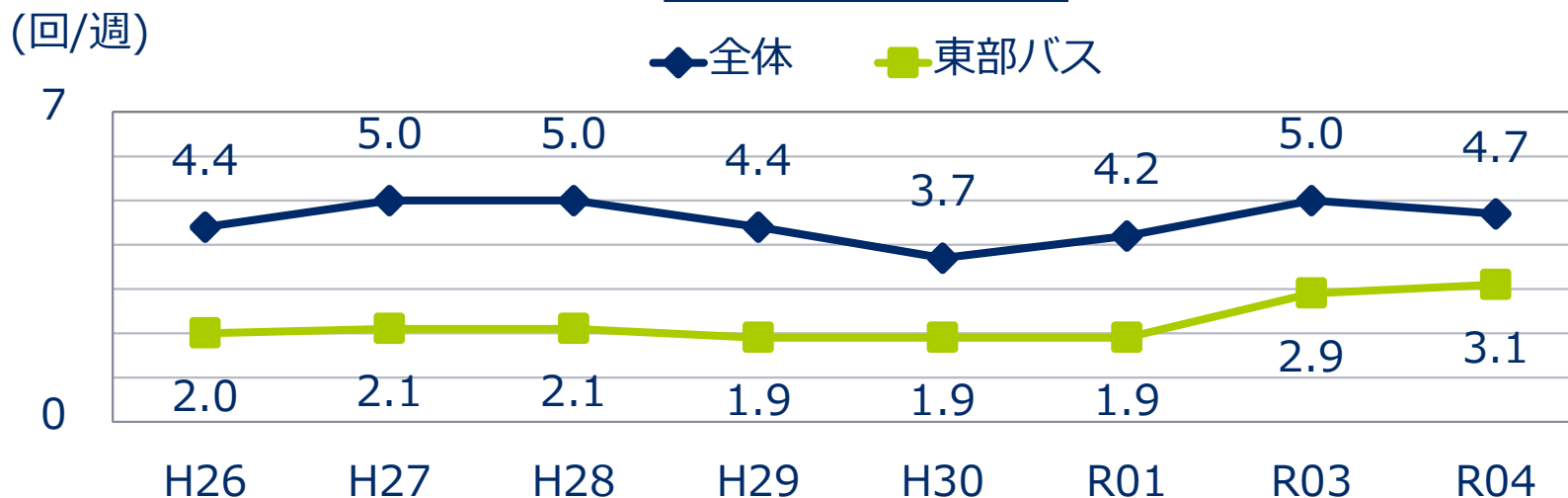


○回答者は女性のほうが多く、60歳以上の方が58%を占める。

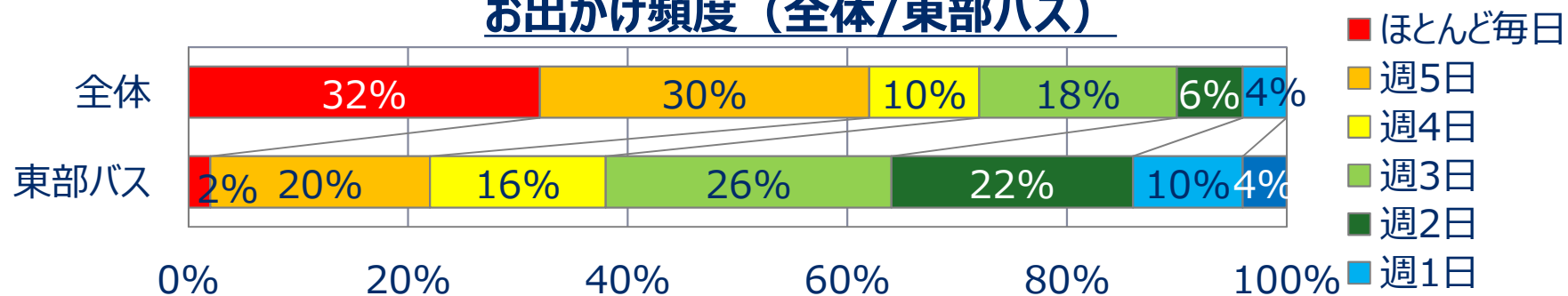
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### お出かけ頻度遷移



### お出かけ頻度 (全体/東部バス)



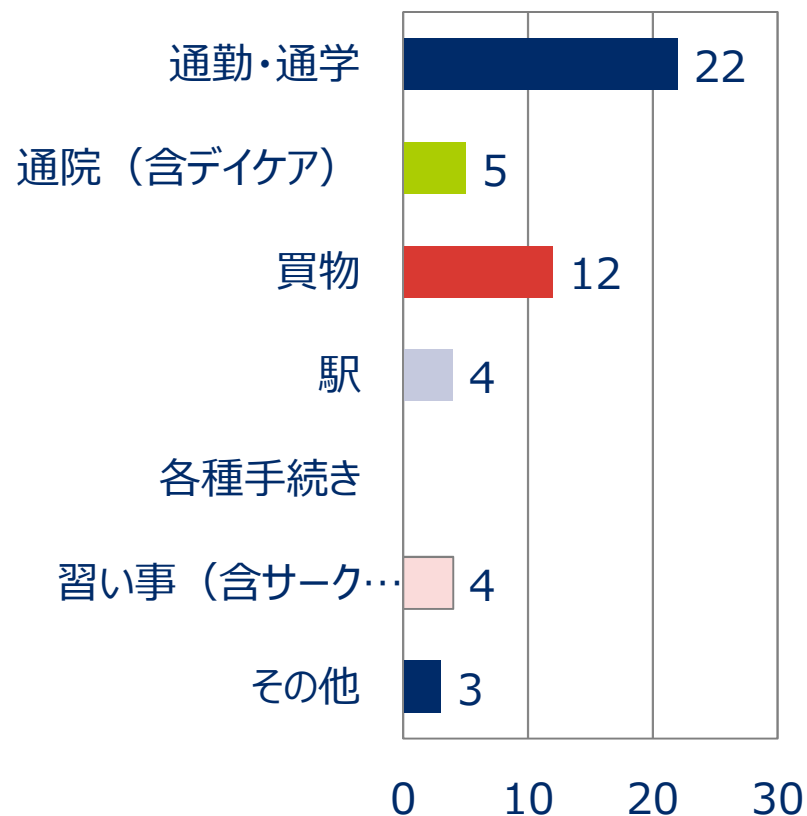
○お出かけ頻度4.7 (回/週) のうち、東部バス利用回数は3.1 (回/週) であり、お出かけの1/2以上は東部バスを利用している。



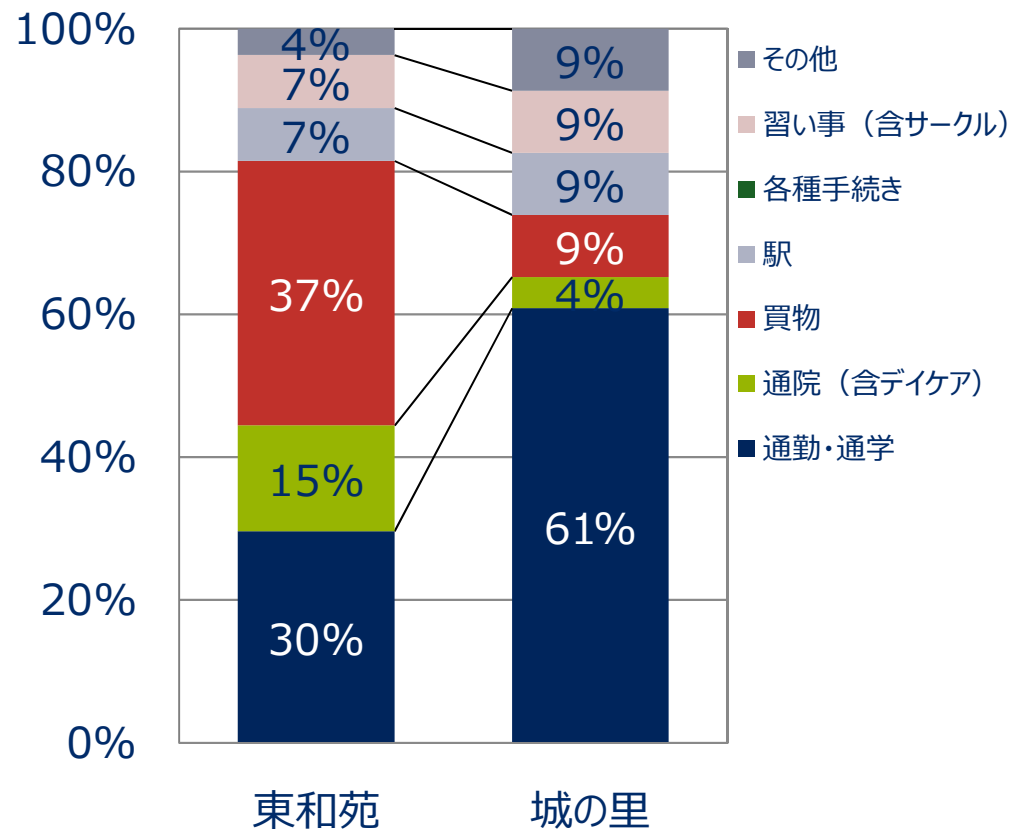
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### 利用目的 (SA)



### 利用目的【循環別】



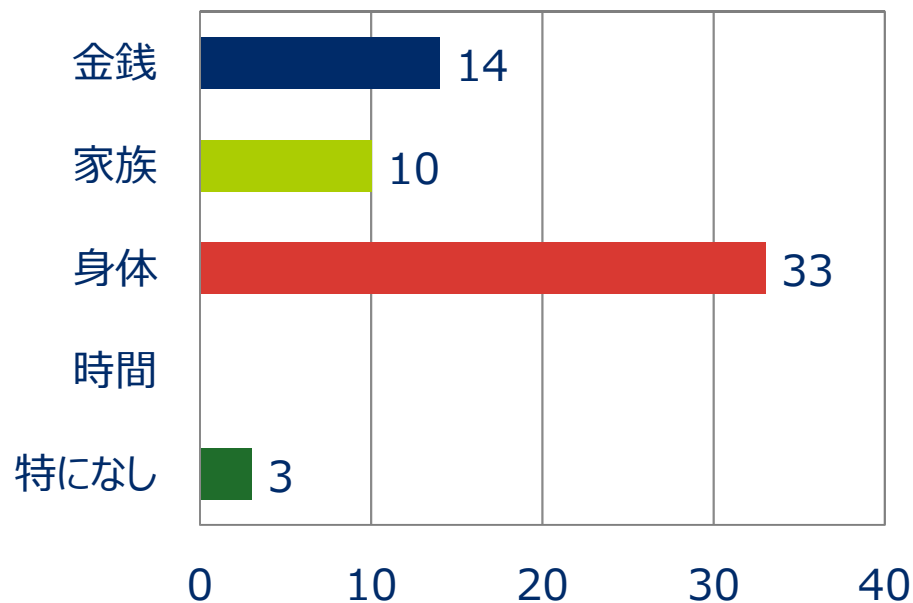
○通勤・通学の利用が多い。

○城の里循環で「通勤・通学」が多く、東和苑循環で「買物」が多くなっている。

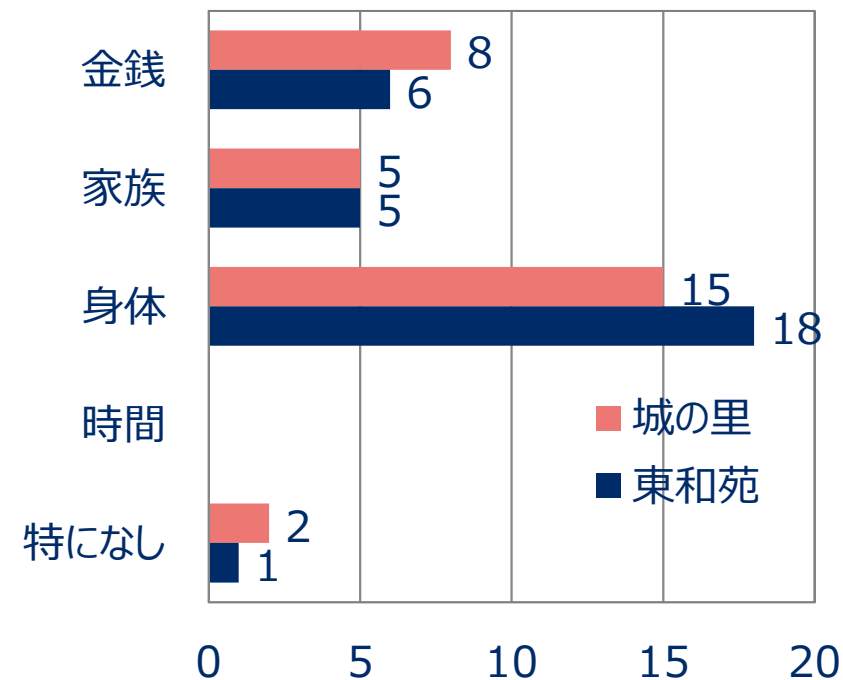
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



### 負担種別(n=50,MA66)



### 負担種別【循環別】

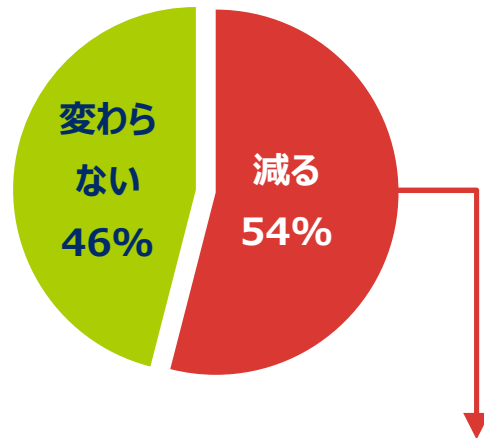


○東部バスがなくなった場合の負担として、「身体」が最も多く、次いで「金銭」となっている。

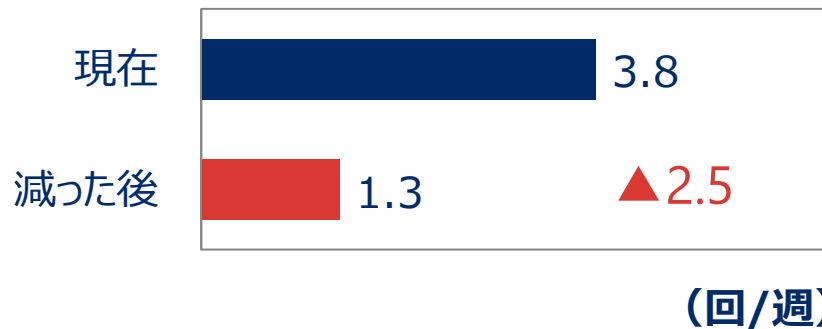
## ②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



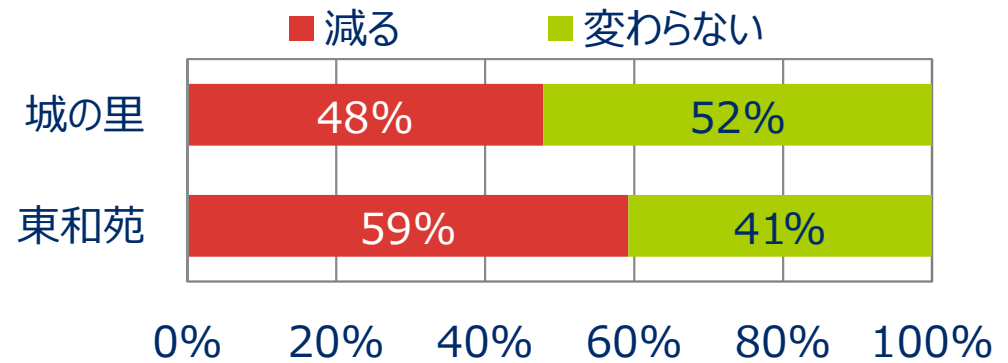
### お出かけの変化



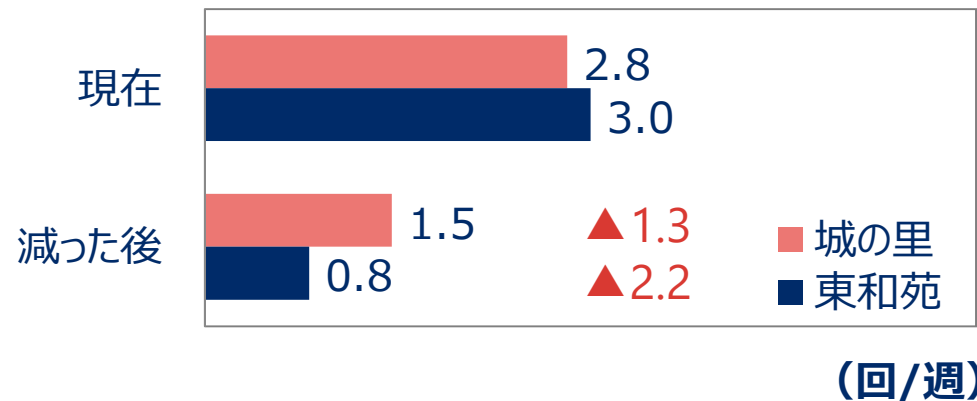
### お出かけ回数の変化



### お出かけの変化【循環別】



### お出かけ回数の変化【循環別】



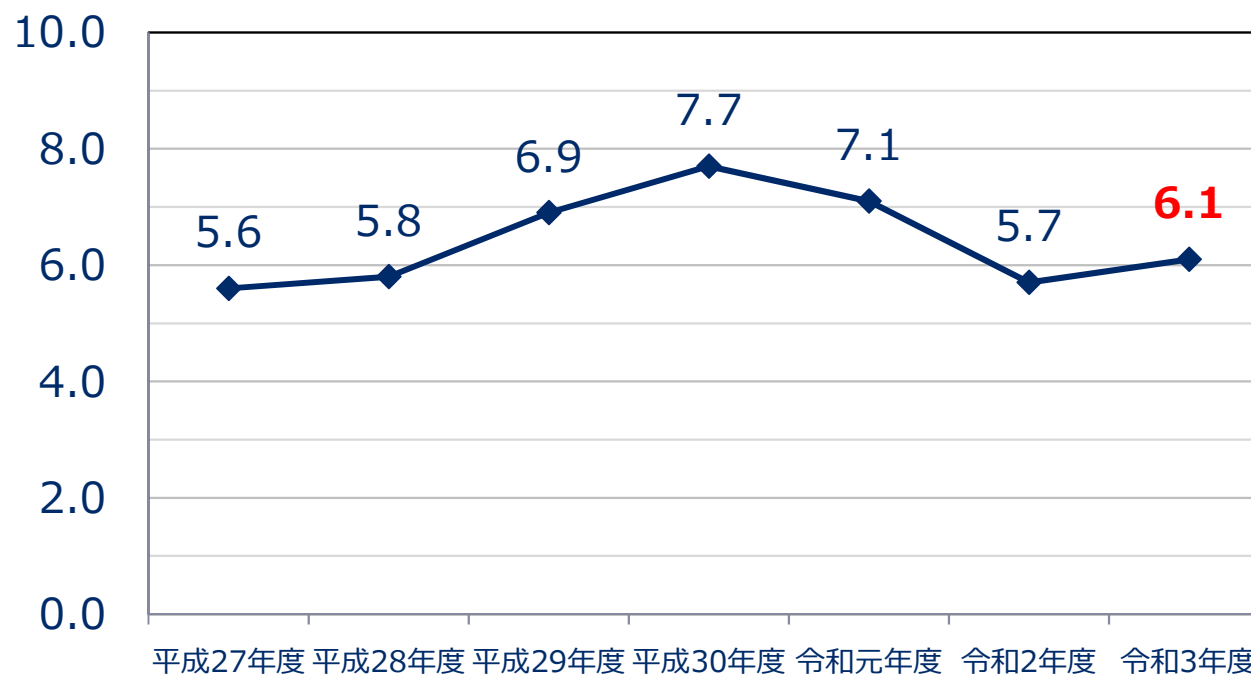
○5割の方が東部バスが無くなった場合にお出かけ回数が減少する。

○東和苑循環のほうが減ると回答した方と減る回数のいずれも多い。

## 2. 利用状況の評価



### 1便平均利用者数（人/便）

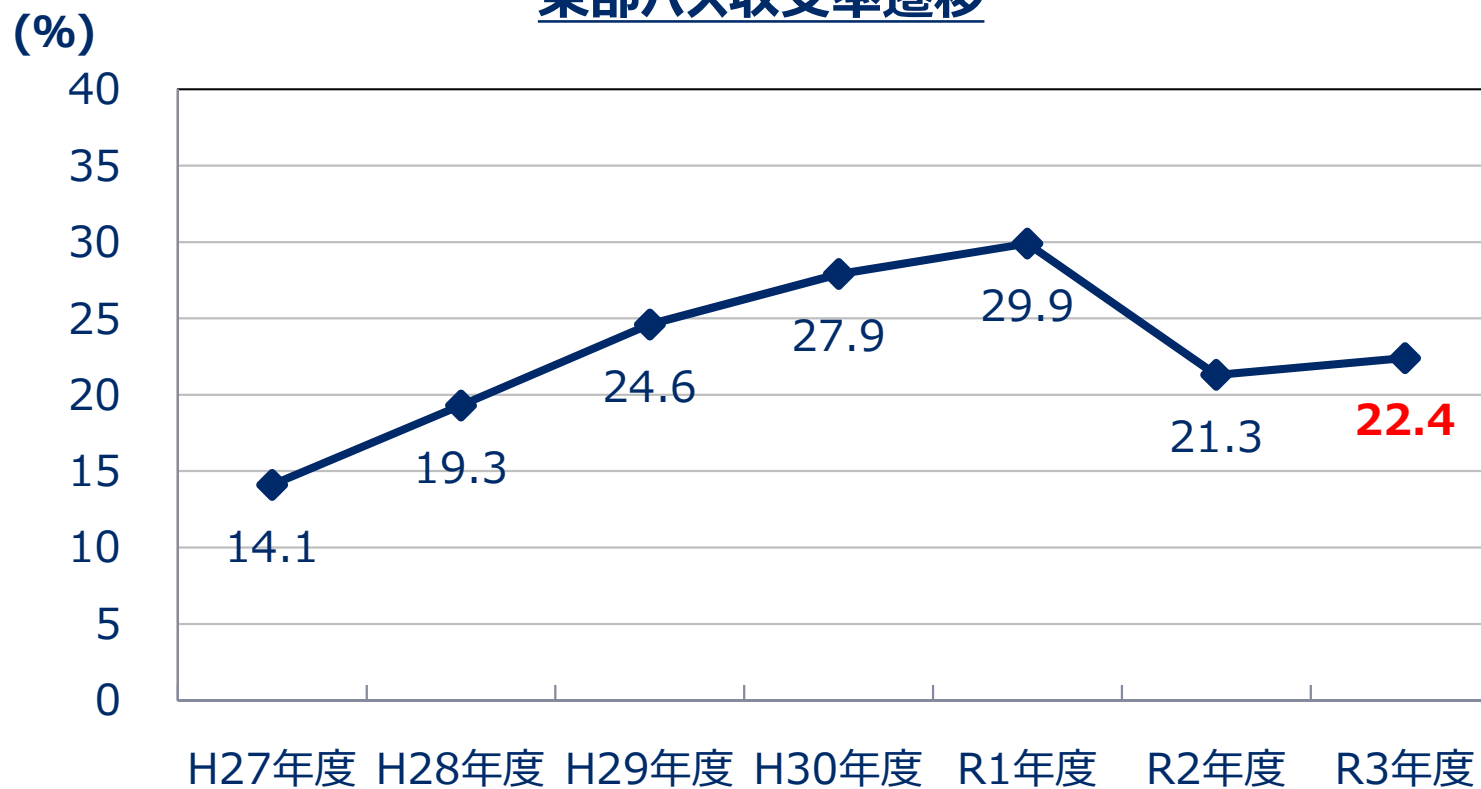


○新型コロナウイルスの影響で令和2年度に減少したが、令和3年度は少し回復している。

# <参考> 収支状況に関する評価



## 東部バス収支率遷移



○昨年度と比較すると、収支率も少し改善している。

# 東部バスの事業評価



| 項目             | 指標                       | 令和3年度                      | 判定 |
|----------------|--------------------------|----------------------------|----|
| 事業の目的          | 通勤定期利用者数                 | <u>4,495人/年</u> > 3,379人/年 | ○  |
|                | 多様な世代の外出支援               | 50代以下の利用者がはっぴいバスよりも多い      | ○  |
| 利用状況           | 利用状況<br>1便あたり利用者数        | <u>6.1人</u> > 5.7人/便       | ○  |
| <参考指標><br>収支状況 | 収支率<br>前年度収支率と比較して改善されたか | <u>22.4%</u> > 21.3%       | —  |

# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- **はっぴいバスの評価指標の変更について**
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について

# はっぴいバスの評価指標の変更



ルート変更によりコース数が増加

➡ 指標の見直しが必要

- |   |                         |             |                 |
|---|-------------------------|-------------|-----------------|
| ① | ルート変更に伴うバス停数の増加率        | 47→53バス停    | 112.8 %         |
| ② | これまでの指標で1年運行した場合の年間利用者数 |             | 62,880 人        |
|   |                         | ※262日の運行の場合 |                 |
| ③ | ルート変更後の年間利用者数           | ②×①         | 70,907 人        |
| ④ | ルート変更後の年間利用者数を3コースで按分   |             | <b>11.3</b> 人/便 |



# はっぴいバスの評価指標の変更（案）



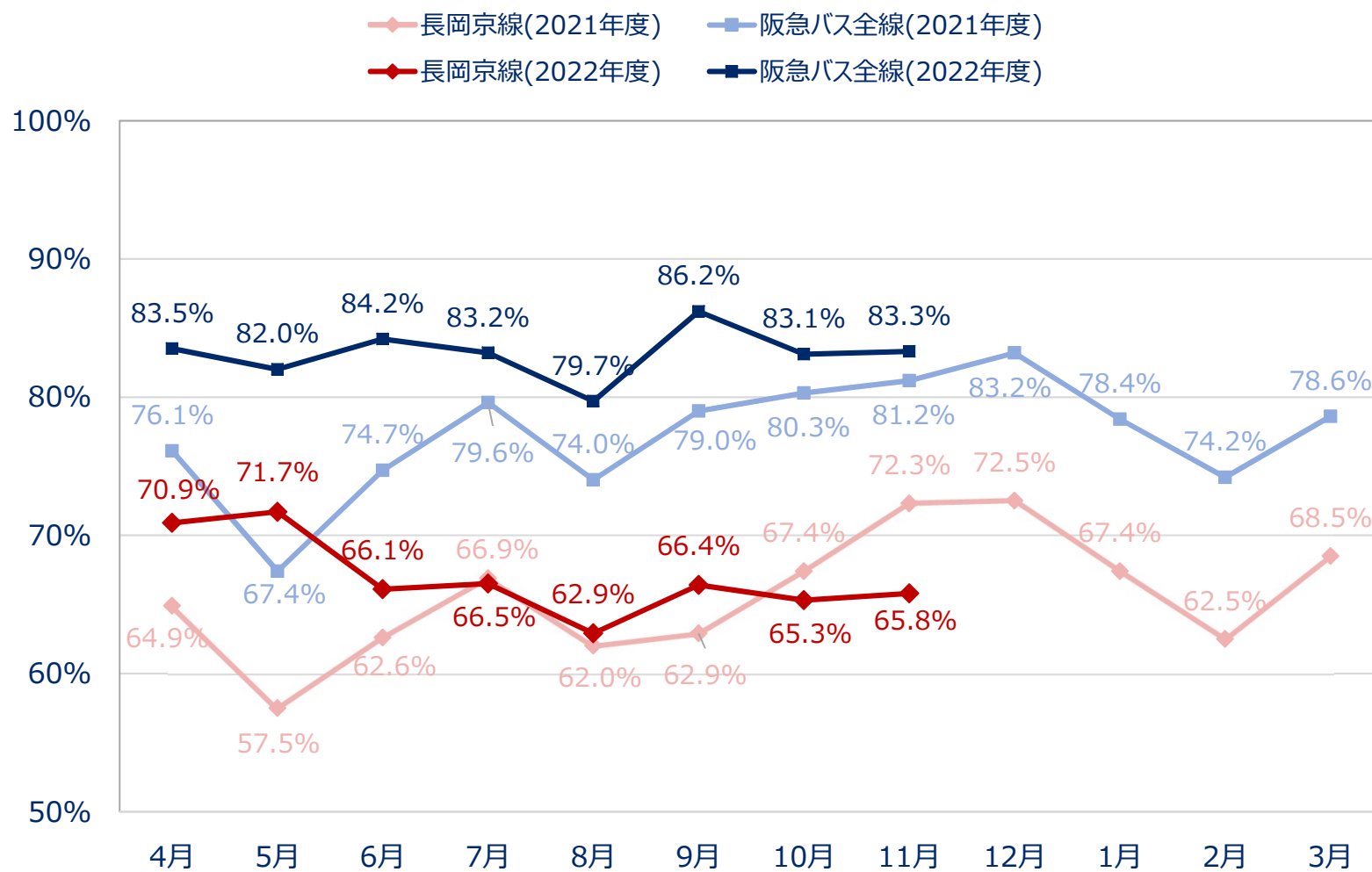
| 項目             | 指標          | 備考                              |
|----------------|-------------|---------------------------------|
| 事業の目的          | 公共交通空白地域の解消 |                                 |
|                | 多様な世代の外出支援  | 乗込み調査、祝日運行等                     |
| 利用状況           | 利用状況（北東コース） | 1便あたりの乗車人員<br><b>11.3</b> （人/便） |
|                | 利用状況（西コース）  | 1便あたりの乗車人員<br><b>11.3</b> （人/便） |
|                | 利用状況（北西コース） | 1便あたりの乗車人員<br><b>11.3</b> （人/便） |
| <参考指標><br>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               |

# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- **路線バス・はっぴいバス再編後の状況について**
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について

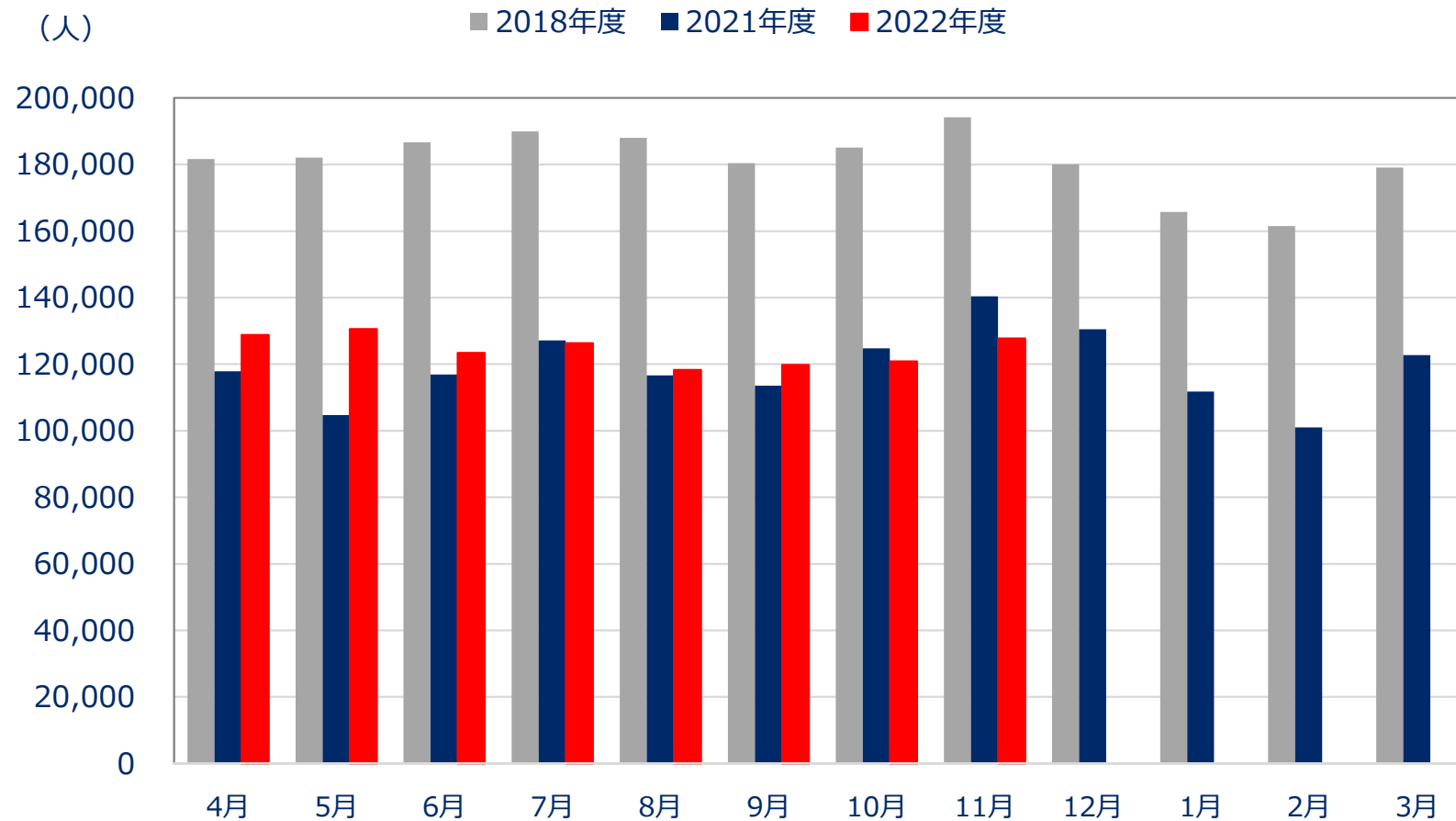
# 路線バス再編後の状況について

## 輸送人員（2018年度同月比）



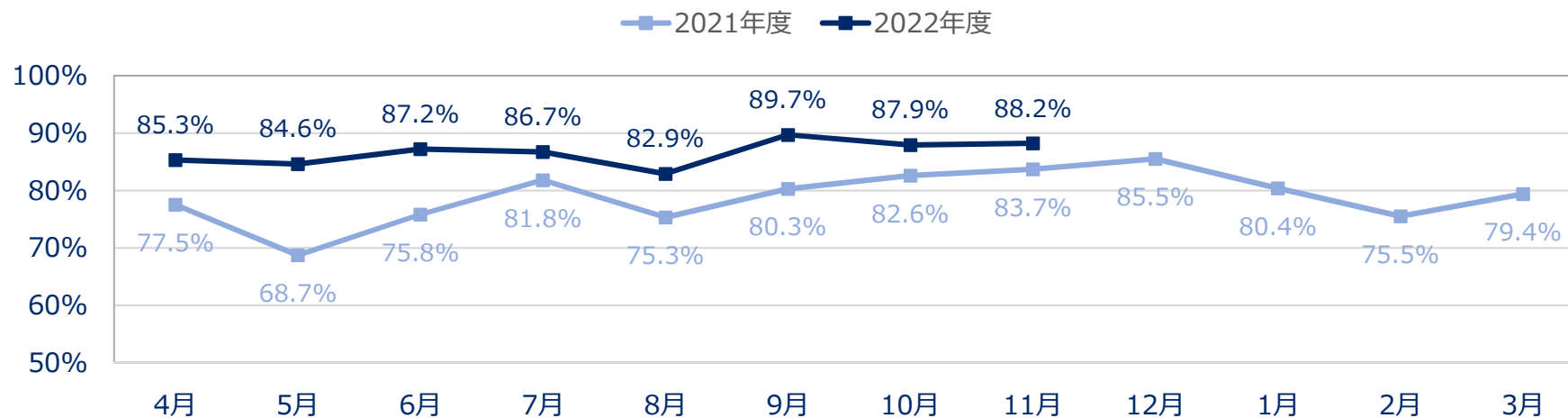
# 路線バス再編後の状況について

## 輸送人員【長岡京線】

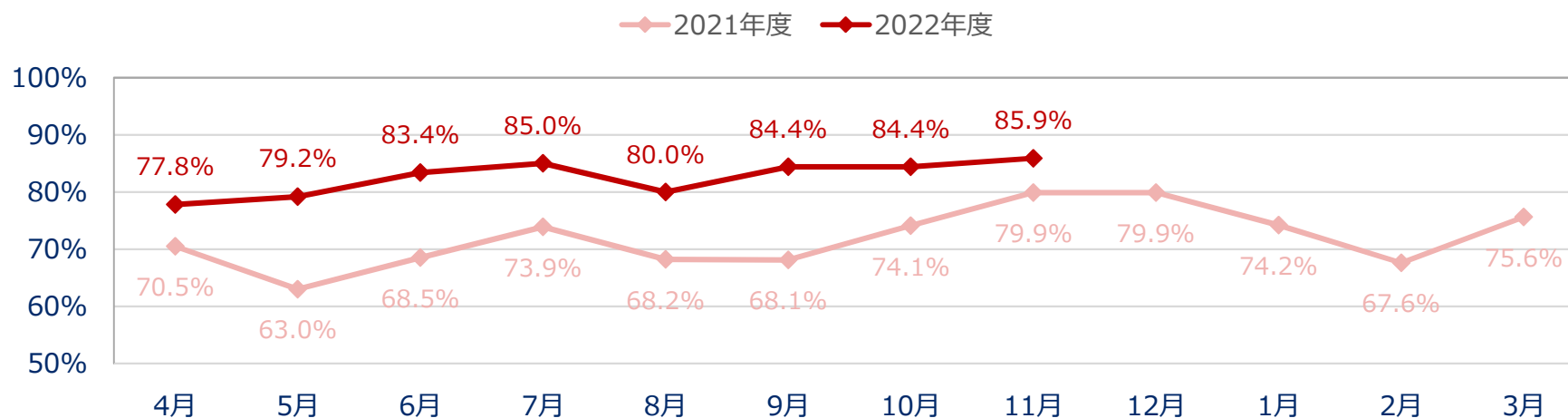


# 路線バス再編後の状況について

## 運送収入【阪急バス全線】（2018年度同月比）



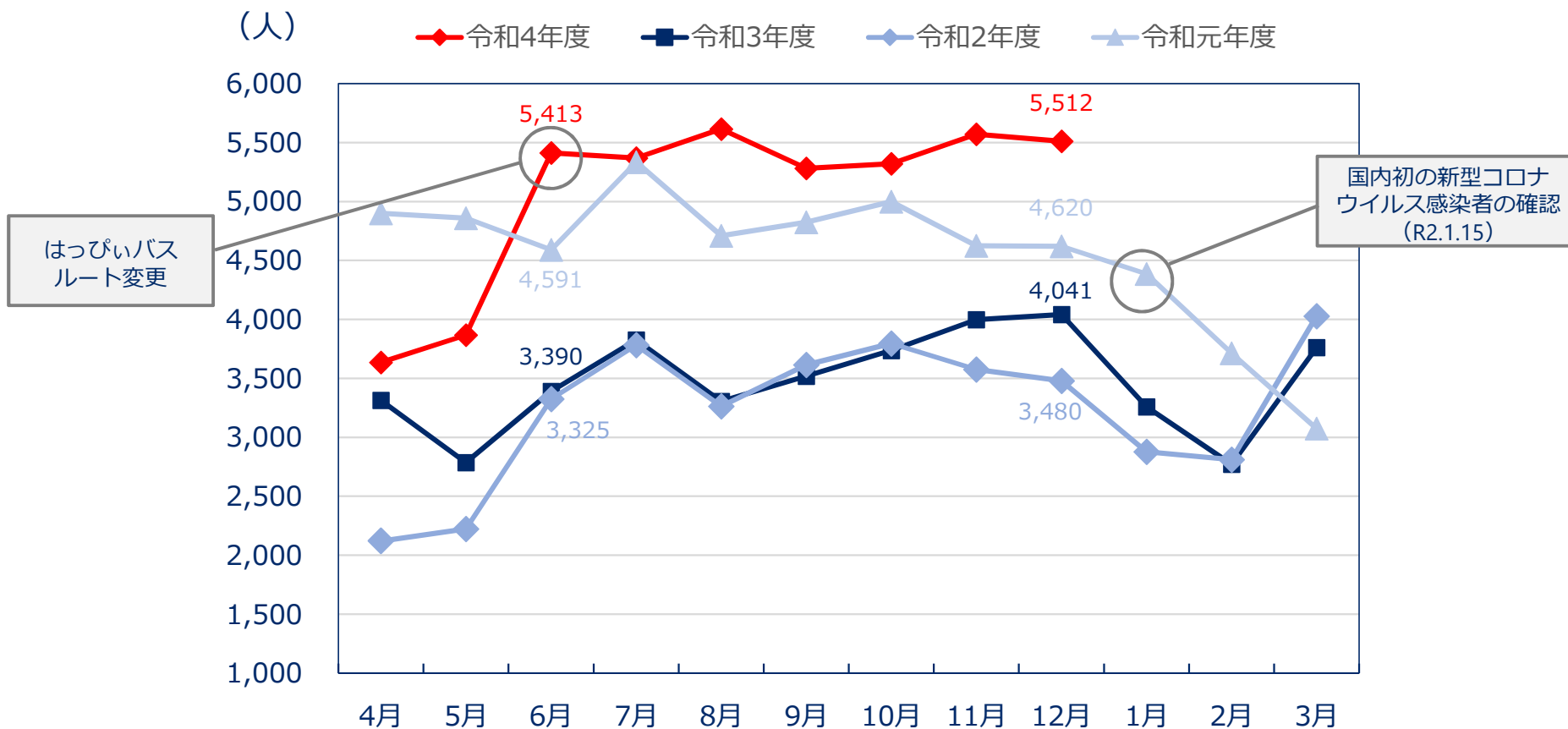
## 運送収入【長岡京線】（2018年度同月比）



# はっぴいバス利用者数の遷移（月別）



## はっぴいバス利用者数遷移（月別）

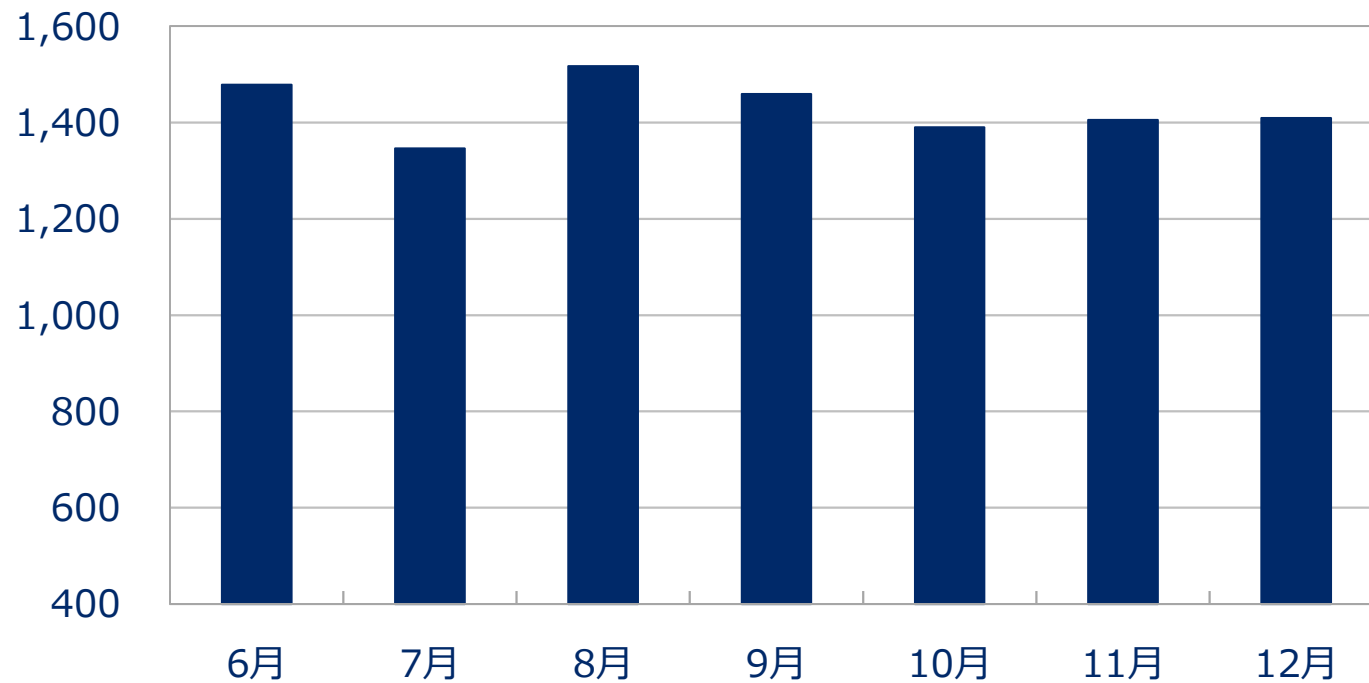


○令和4年12月は、令和2、3年度と比べて1.4～1.6倍、令和元年度と比べて1.2倍の利用者数である。

# 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



○無料乗車をご利用されるのは、1,400人前後で推移している。

# アウトライン

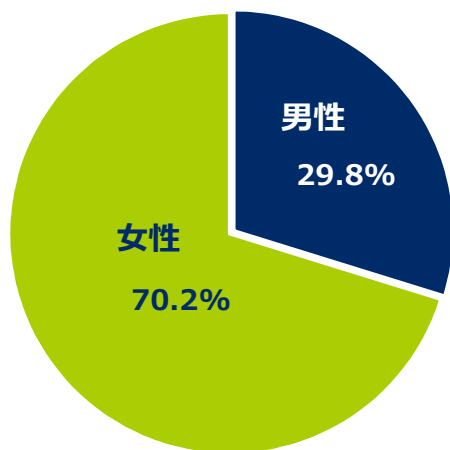
- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- **利便性向上・利用促進策の状況について**
- 東部バスのルート変更について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について



# 定期券購入補助（通学定期券等）

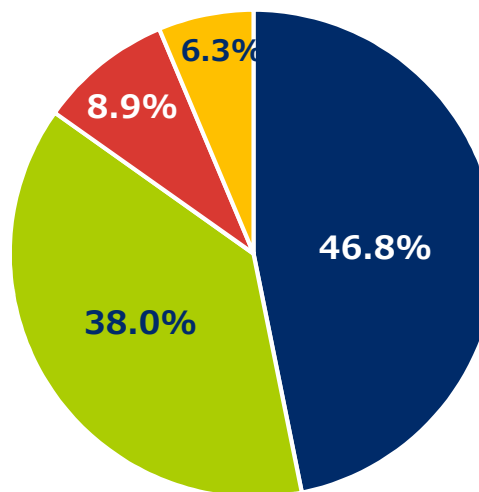
R5.1.6申請時点

## 性別（n=47）



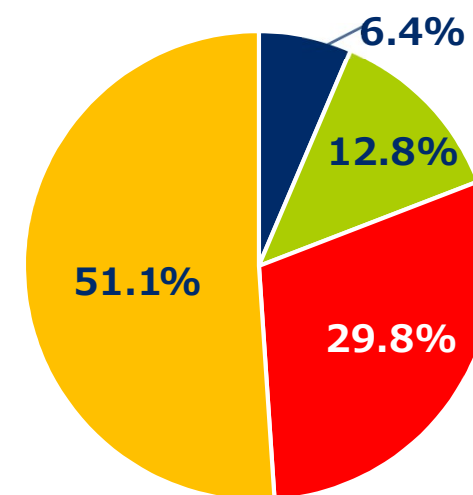
## 通学定期種類（n=79）

- 通学定期券
- スクールパス
- 連絡定期券
- 共通定期券



## 属性（n=47）

- 小学生
- 中学生
- 高校生
- 大学生等



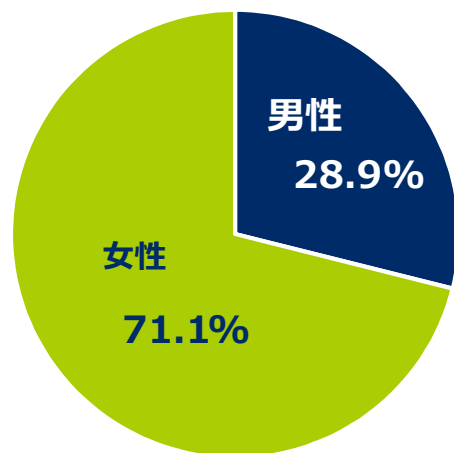
前回会議時点（R4.9.9申請まで）

実人数：43人（+4）  
件数：60件（+19）

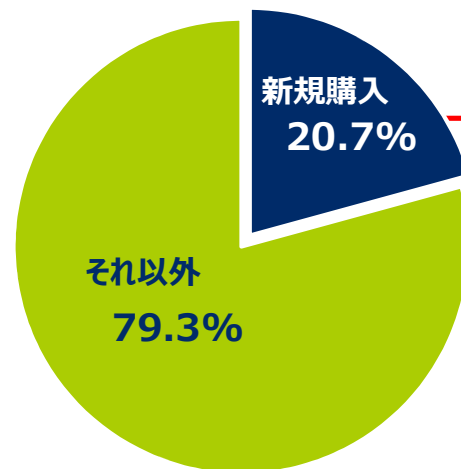
# 定期券等購入補助事業（グランドパス）

R5.1.6申請時点

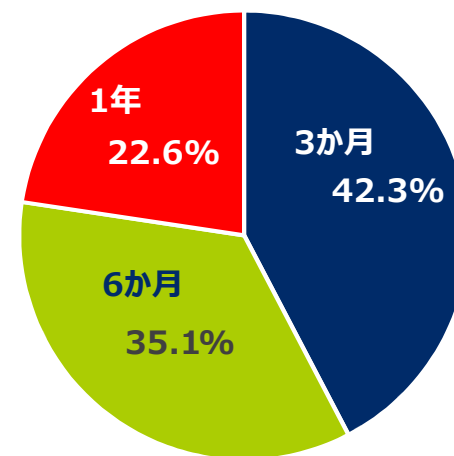
性別(n=294)



新規購入者割合 (n=294)

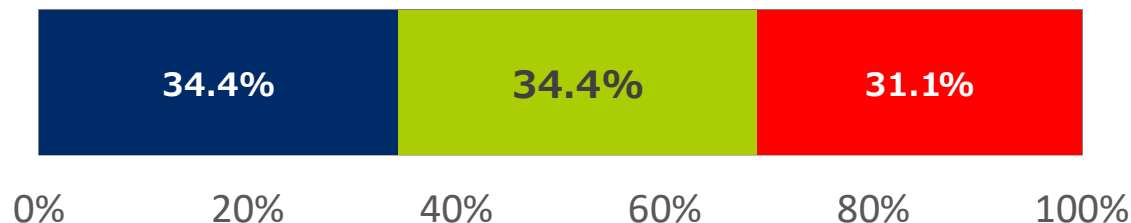


グランドパス【期間】 (n=482)



申請理由 (n=61)

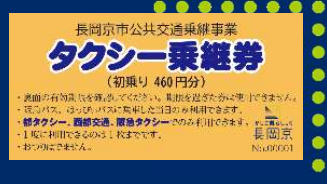
■ 事業の開始 ■ 運賃改定 ■ その他



前回会議時点 (R4.9.9申請まで)

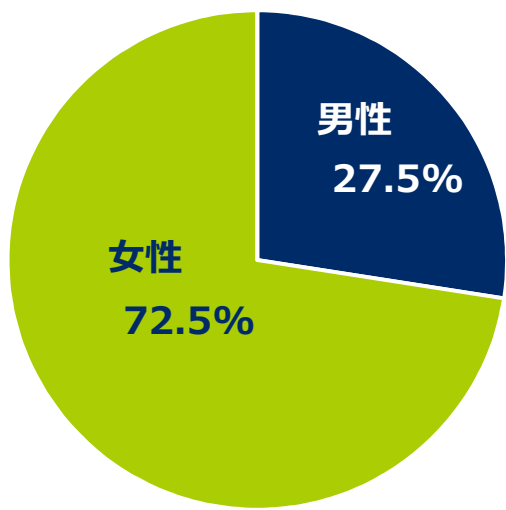
実人数 : 223人 (+71)  
件数 : 315件 (+167)

# 公共交通乗継事業

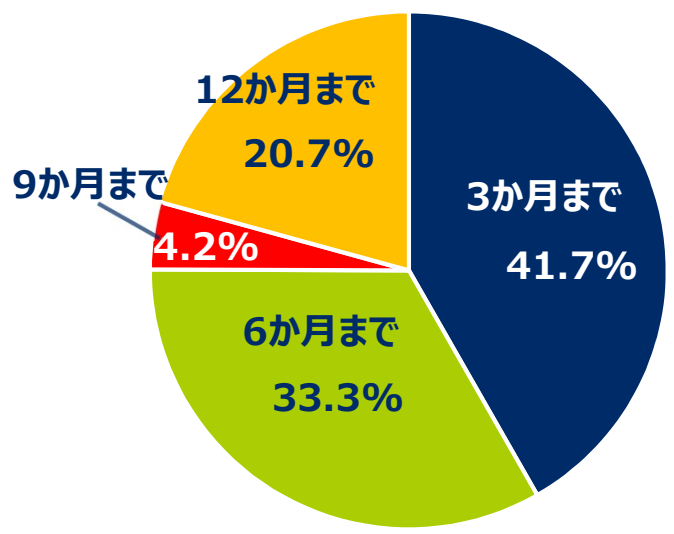


## R5.1.6申請時点

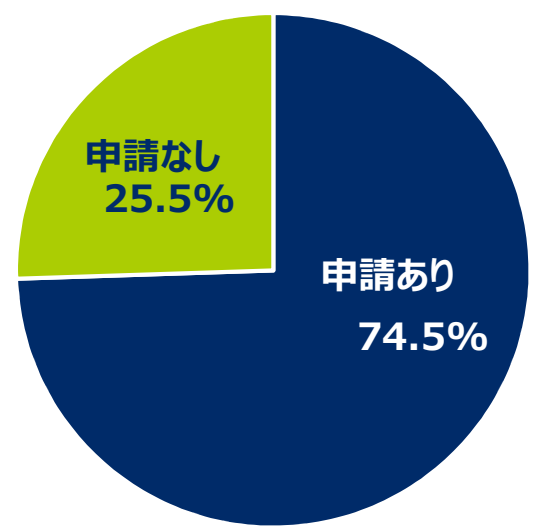
### 性別 (n=244)



### 交付期間 (n=381)



### GP補助同時申請【1回目】 (n=294)



前回会議時点 (R4.9.9申請まで)

実人数 : 196人 (+48)  
件数 : 246件 (+135)

# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について**
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- 地域公共交通ビジョンの改定について

# 東部バスのルート変更案



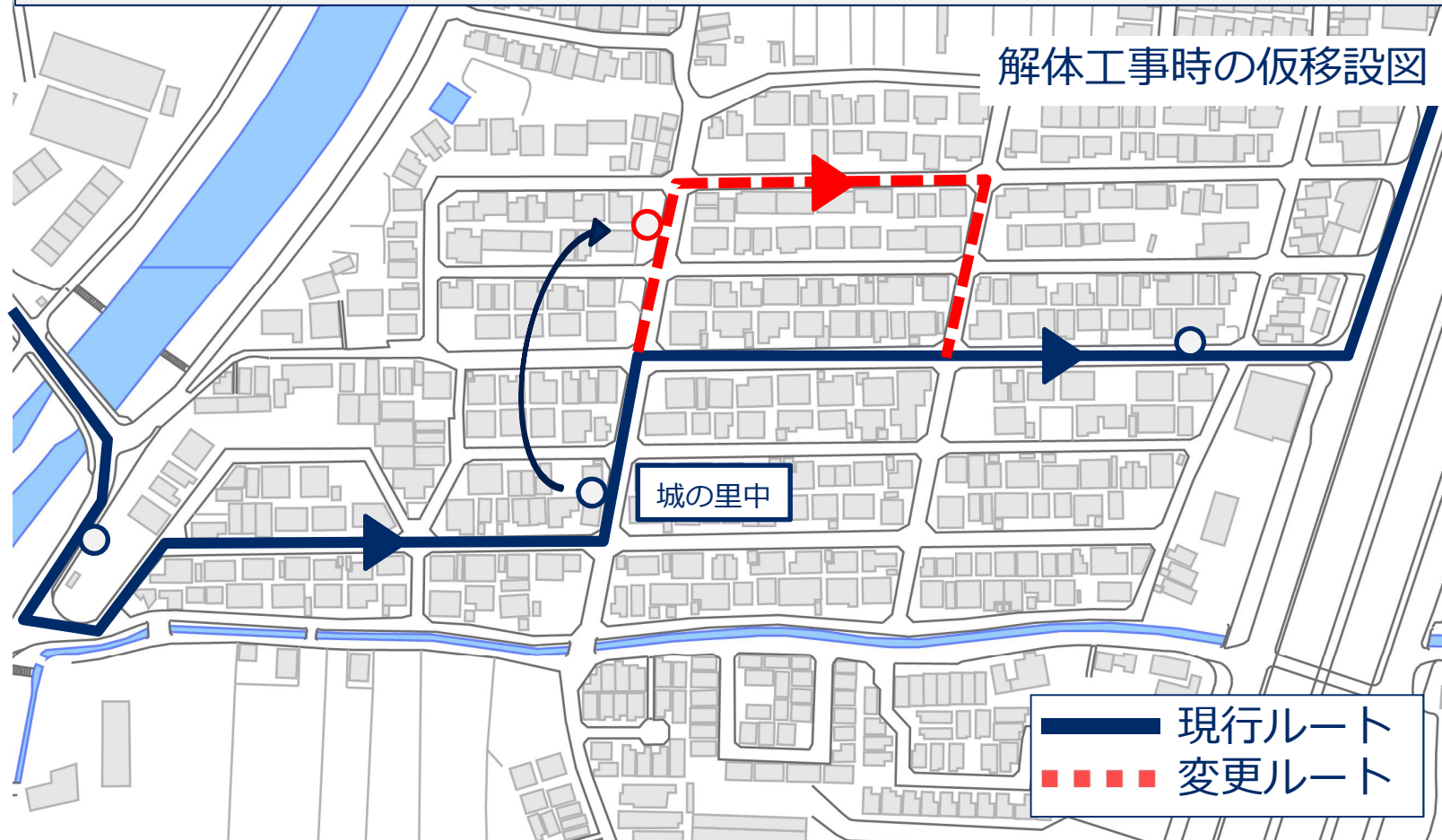
東部の新たなマンションの供用開始に伴い、公共交通全体の利用を促進していくため、城の里循環のルート変更を提案するもの。



# 「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



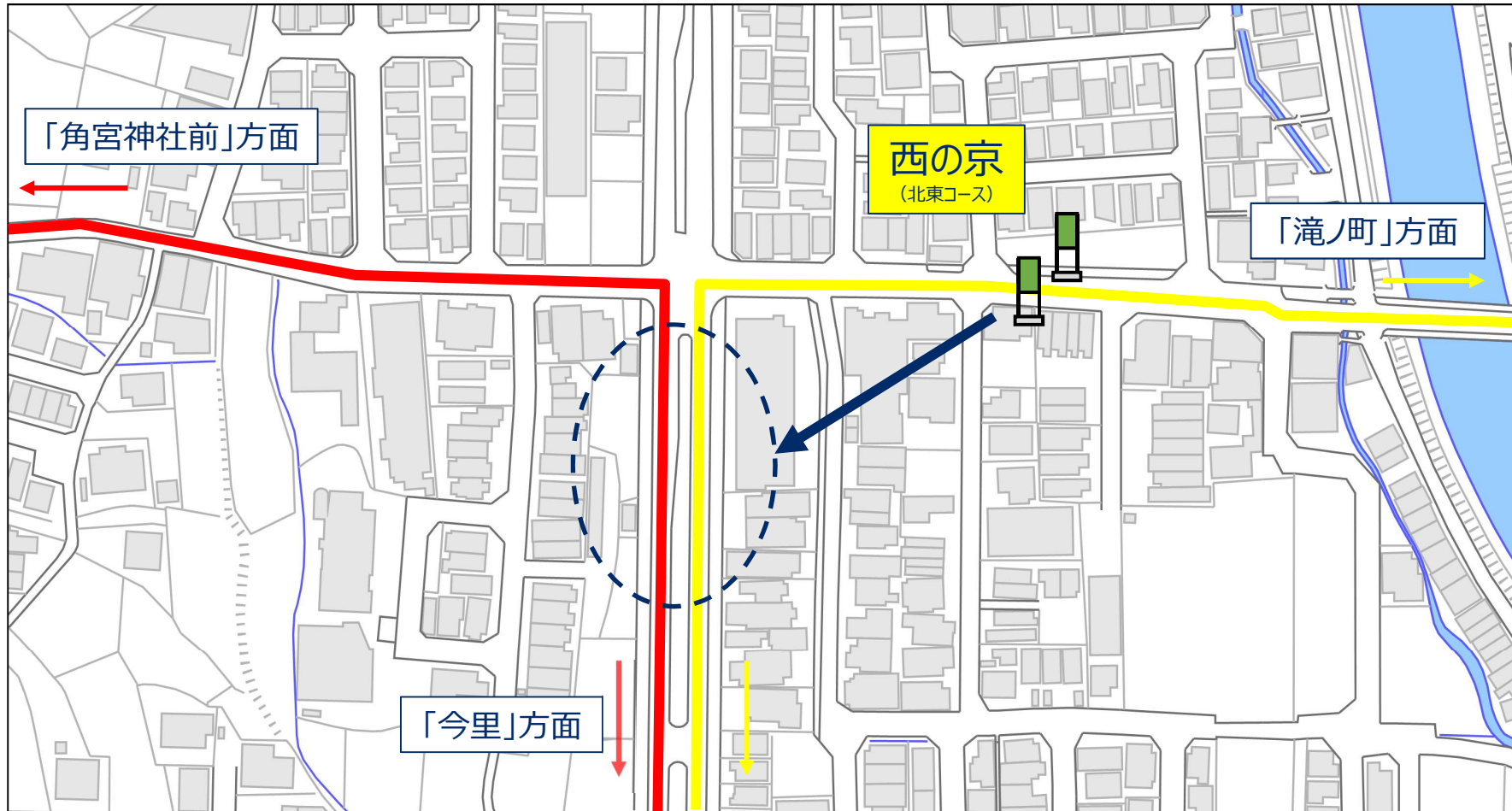
第26回長岡京市地域公共交通会議資料より



# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- **はっぴいバス「西の京」バス停について**
- 地域公共交通ビジョンの改定について

# はっぴいバス「西の京」バス停について





# アウトライン

- はっぴいバスの事業評価
- 東部バスの事業評価
- はっぴいバスの評価指標の変更について
- 路線バス・はっぴいバス再編後の状況について
- 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について
- はっぴいバス「西の京」バス停について
- **地域公共交通ビジョンの改定について**

# 地域公共交通ビジョンの改定について

| 地域公共交通ビジョン |   | (案) 地域公共交通計画 |  |
|------------|---|--------------|--|
| 根拠法        | なし  | 根拠法          | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律                     |
| 計画期間       | 平成25年度～令和5年度  | 計画期間         | 令和6年度～令和10年度                             |
| 策定主体       | 長岡京市  | 策定主体         | 活性化再生法に基づく協議会を通じて長岡京市が策定                 |
| 策定内容       | 公共交通について具体的な方向性・内容を示し、将来を見据えたまちづくりを支える「地域公共交通の見通し・構想」 | 策定内容         | 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」 |
| 拘束力        | 法律上規定なし   | 拘束力          | 尊重義務あり                                   |

# 地域公共交通会議と法定協議会の違い

| 地域公共交通会議 |                                   | 法定協議会  |                                  |
|----------|-----------------------------------|--------|----------------------------------|
| 目的       | 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃に関する事項など | 目的     | 地域公共交通計画の作成及び実施に関する必要な協議         |
| 対象モード    | バス及びタクシー                          | 対象モード  | 多様な交通モード                         |
| 構成員      | 市、府、運輸局、交通事業者、住民代表、道路管理者、交通管理者など  | 構成員    | 市、府、運輸局、交通事業者、住民代表、道路管理者、交通管理者など |
| 参加応諾義務   | なし                                | 参加応諾義務 | あり                               |
| 協議結果     | 法律上規定なし                           | 協議結果   | 参加者の尊重義務あり                       |

# 地域公共交通計画策定に係る業務内容（案）

## 1. 現況分析

公共交通の運行状況、利用状況及び収支等を整理

## 2. 上位・関連計画の整理

## 3. 公共交通に関するニーズ調査

- 1) 市民アンケート調査（約3,000人）
- 2) 交通事業者との意見交換会

## 4. 課題の整理

## 5. 基本方針・目標の設定

## 6. 目標達成のための施策・事業等の検討

## 7. その他