

長岡京市地域公共交通計画の策定に向けて

1. 交通ビジョン策定後の地域公共交通を取り巻く主な動き

2013年（平成25年）7月 交通ビジョン策定

2013年（平成25年）12月 **阪急西山天王山駅開業** / 高速長岡京バスストップ開業
市内バス路線の見直し / 京阪淀駅へのバス路線の開通

2015年（平成27年）7月 東部社会実験バスの運行開始

2019年（平成31年）4月 東部バスの本格運行開始

2021年（令和3年）11月 **長岡京市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール**

2022年（令和4年）6月 **路線バスの再編、運賃の適正化、利用促進策の導入**

はっぴいバスのルート再編

2023年（令和5年）2月 東部バスのバス停新設・ダイヤ見直し

2. まちづくりの方向性

長岡京市第4次総合計画(2016年(平成28年))

「住みたい住みつづけたい 悠久の都 長岡京」

【交通の視点】・・・**交通ネットワークの充実**

❖乗継利便性の向上などを目指すとともに、バスの利用促進を図り、バス路線の維持に努める。

第二期長岡京市都市計画マスタープラン(2016年(平成28年))

「～訪れたい、住みたい、住み続けたい～ みどり・歴史・ひとの織りなすにぎわいとuringおいの長岡京」

【交通の視点】・・・**きめ細やかな公共交通手段の確保**

❖路線バスやコミュニティバスなどの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する。

❖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を図る。

長岡京市地域公共交通ビジョン(2013年(平成25年))

【基本理念】

❖誰もが住みつづけたい交通まちづくり

❖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

そのほか、**長岡京市第2次地域健康福祉(中期)計画(2021年(令和3年))**においては、「市民の安全・安心な歩行空間の確保を目指し、歩道の整備やバリアフリー化、**だれもが出かけやすい交通環境の整備**等を進める」ことなどが挙げられています。

4. 長岡京市地域公共交通計画の方向性(たたき)

◆ 今後の高齢化を見据える中で、若い世代の転入が進む持続可能で魅力的なまちづくりを目指すうえでは、**多様な世代、属性を持つあらゆる市民が安心して住みつけられるために、生活を支える外出手段としての地域公共交通**の役割はますます大きくなると考えられます。2のまちづくりの方向性をふまえ、第23回長岡京市地域公共交通会議で示された**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「公共交通中心のまちづくり」の実現**に向けた具体的な取組みを示すことが地域公共交通計画の方向性になると考えます。

◆ ただし、2021年（令和3年）11月に「長岡京市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール」が発出されたように、地域公共交通を取り巻く環境は厳しく、行政やそれぞれの事業者が個別に対応することは限界を迎えています。これまでの長岡京市地域公共交通会議で示された方向性もふまえ、**行政、市民、交通事業者がともに担い手や主体となる役割分担を明確にしながら、総合的・複合的に利便性向上や利用促進に取り組む**ことを目指します。

◆ **市民の生活を支える移動の足としての公共交通**と位置づけ、**従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用**していくとともに、**市民ひとりひとりが利用者として、使う事で支えるという視点から利用促進をより強化し、地域公共交通を支える意識やライフスタイルづくり**に努めることで、地域公共交通の維持・活性化に努めることが重要と考えます。

3. 本市の現状

(人口)

- ◆ 人口は緩やかに増加しており、若い世代をはじめとする**転入が転出を上回る年**が多くなっています。
- ◆ ただし、今後、**人口は減少局面**を迎えると予想されています。
- ◆ 高齢化率（65歳以上の人口割合）の上昇とともに、**65歳以上の夫婦のみの世帯や単独世帯(1人暮らし)が、合わせて9,000世帯**を上回っています。
- ◆ 高齢化の進展については、高齢化率が**40%**を上回る地域も見られるようになっています。

(都市機能)

- ◆ 商業施設や市外を含む広域的な通学が発生する教育施設においては、**駅から離れて立地する施設も存在**しています。
- ◆ **医療施設は駅徒歩圏内に多く立地**しています。

(地域公共交通を取り巻く現況)

- ◆ 市内には阪急京都線の長岡天神駅、西山天王山駅とJR東海道本線の長岡京駅があります。また、路線バスとして、阪急バス、京都市バス、京都京阪バス（株）ならびにコミュニティバス（愛称：はっぴいバス）と東部バスが市内のバスネットワークを形成しています。
- ◆ 鉄道駅から1km以上かつバス停から200m以上のエリアを公共交通空白地とすると、**公共交通空白地の解消率は89.4%**となっています。
- ◆ 鉄道各駅については、新型コロナの影響で、市内3駅とも、2020年（令和2年）に利用者が大きく減少しました。2021年（令和3年）において、**3駅ともコロナ禍前を下回る状況**となっています。
- ◆ 路線バスについては、新路線の開設が見られる一方、2013年（平成25年）以降、**運行本数が減っている路線・系統**がみられます。
- ◆ 利用者の減少傾向は従来から続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、2015年度（平成27年）から2020年度（令和2年）にかけて、**バス利用者の減少がさらに大きく**なっています。
- ◆ 長岡京はっぴいバスや東部バスも、新型コロナウイルスによる影響で2020年度（令和2年度）は減少しましたが、2021年度（令和3年度）は回復傾向にあります。通院や買物、通勤利用など、**長岡京はっぴいバスや東部バスは、それぞれ事業目的に沿った利用**がなされています。
- ◆ タクシーについても、鉄道駅をはじめ、市内各地で利用可能となっています。

(財政状況)

- ◆ 歳入は依存財源（国庫支出金及び地方交付税等）が大幅に増加するとともに、**歳出は民生費が増加する傾向**にあります。
- ◆ 将来は課税対象となる個人の所得水準が減少した場合、個人市民税の減収等により、**自主財源比率の低下が見込まれます。**