資料1

長岡京市地域公共交通計画（たたき案）

令和６年３月

長　岡　京　市

目次

1. 計画の策定について 1
1.1 計画策定の背景と目的 1
1.2 長岡京市地域公共交通計画の概要 1
2. 本市の現状 2
2.1 人口 2
2.2 都市機能 8
2.3 交通現況 11
2.4 人の動き 27
2.5 財政状況 42
2.6 その他 本市の地域公共交通を取り巻く環境 45
3. 地域公共交通に対するニーズ 49
3.1 市民ニーズ 49
3.2 「はっぴぃバス」の利用者ニーズ 83
3.3 「東部バス」の利用者ニーズ 93
4. まちづくりの方向性 103
4.1 総合的な視点 103
4.2 「都市計画」の視点 110
4.3 「健康福祉」の視点 114
4.4 「環境」の視点 115
4.5 「交通まちづくり」の視点 118
5. 計画策定に向けた着眼点・課題 121
5.1 まちづくりの視点 121
5.2 持続的な地域公共交通サービスの提供の視点 125
5.3 環境への配慮の視点 127
5.4 地域公共交通の活用の視点 129
6. 既存計画の振り返り 131
7. 基本的な方針 133
7.1 基本理念 133
7.2 基本方針 134
7.3 将来ネットワーク 135
7.4 基本目標 136
8. 施策 137
9. 計画の達成状況の評価体制 139

1. 計画の策定について

1.1 計画策定の背景と目的

本市では、少子高齢社会における人々の移動を支え、質の高い暮らしを実現していくため、2013 年（平成 25 年）に『長岡京市地域公共交通ビジョン』（以下、交通ビジョン）を策定し、交通まちづくりの課題に取り組んできました。

その後、少子高齢化の進展や新型コロナウイルスの感染拡大を契機としたライフスタイルの変化等、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しました。そのため、地域公共交通に関わる様々な主体がそれぞれの役割分担のもと、継続的かつ主体的に相互協力し、持続的な地域公共交通ネットワークのあり方を改めて検討していくことが必要となっています。

そこで、本市の地域公共交通における現状を踏まえ、住民の生活に必要な移動を考慮した、利便性の向上と、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築・再整理を目指し、「長岡京市地域公共交通計画」を新たに策定することとします。

1.2 長岡京市地域公共交通計画の概要

(1) 位置づけ

本計画は、2016 年（平成 28 年）３月に策定された「長岡京市第４次総合計画」を上位計画として、他分野の計画との整合を図りながら、（2013 年（平成 25 年））に策定された交通ビジョンの後継計画と位置づけ、本市の新たな交通マスタープランとして策定します。

また、本計画は、2020 年（令和２年）11 月 27 日に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」等の一部を改正する法律において、地方自治体によって作成することが努力義務化された地域公共交通計画に相当するものとして策定します。

(2) 目標年次（計画期間）

本計画は、今後５年間の本市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を 2024 年度（令和６年度）から 2028 年度（令和 10 年度）までの５年間とします。

(3) 計画の区域

本計画は、本市全域の地域公共交通のあり方を示すものとして、市全域を対象区域とします。

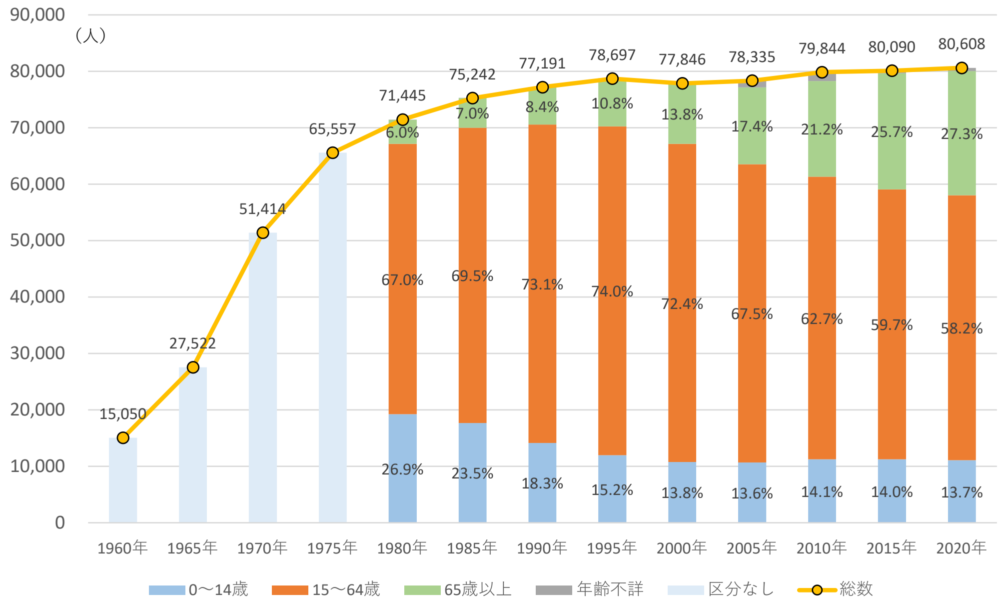
2. 本市の現状

2.1 人口

2.1.1 人口推移

(1) 総人口及び年齢層別人口の推移

- 本市では 1960 年（昭和 35 年）から 1975 年（昭和 50 年）にかけて飛躍的に人口が増加し、1980 年（昭和 55 年）以降は緩やかな増加傾向となっています。
- 高齢化率（65 歳以上の人口割合）は年々増加し、2015 年（平成 27 年）に 25%を超え、2020 年（令和 2 年）は 26.9%となっています。生産年齢人口（15～64 歳）比率は減少していますが、年少人口（0～14 歳）比率は 14%程度を維持しています。

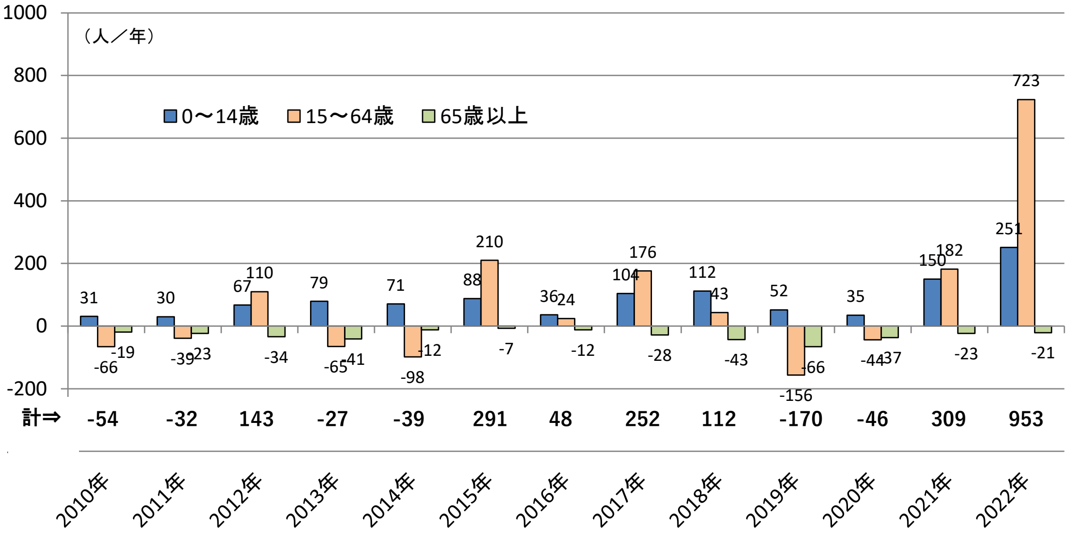


資料：国勢調査

図. 総人口及び年齢階層別人口の推移

(2) 人口動態

- 人口動態について、社会増減を見ると、2010 年（平成 22 年）以降、転入が転出を上回る（転入超過）となる年が多くなっています。直近では、2021 年（令和 3 年）では約 310 人、2022 年（令和 4 年）では約 950 人の転入超過となっています。
- 特に、0～14 歳の子ども世代と、その親（子育て）世代である 15～64 歳の転入超過が大きくなっています。

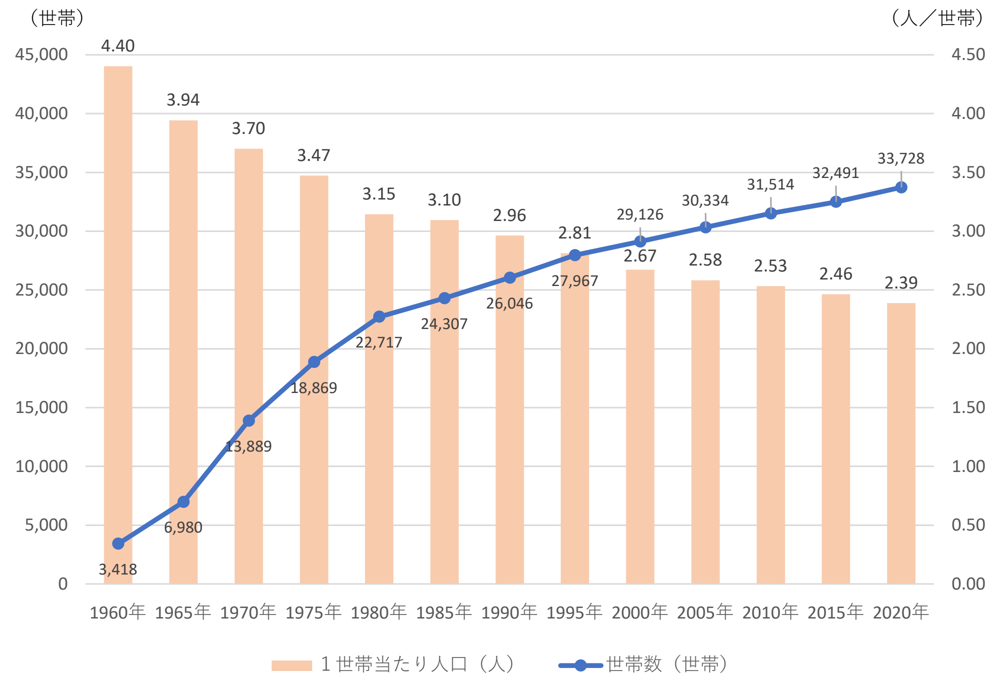


資料：国勢調査

図. 社会増減(転入と転出の差)の推移

(3) 世帯数及び１世帯あたり人員

- 本市の世帯総数は約 33,700 世帯となっており、人口増加と合わせて、増加が続いています。
- 一方、１世帯あたり人員は減少傾向が続いており、1960 年（昭和 35 年）の 4.40 人/世帯に比べ、2020 年（令和２年）は 2.39 人/世帯まで減少しています。
- また、65 歳以上の方が含まれている一般世帯の状況をみると、夫婦のみの世帯が約 5,000 世帯となり、65 歳以上の単独世帯（１人暮らし）は 4,000 世帯を上回っています。



資料：国勢調査

図. 世帯数及び1世帯あたり人員

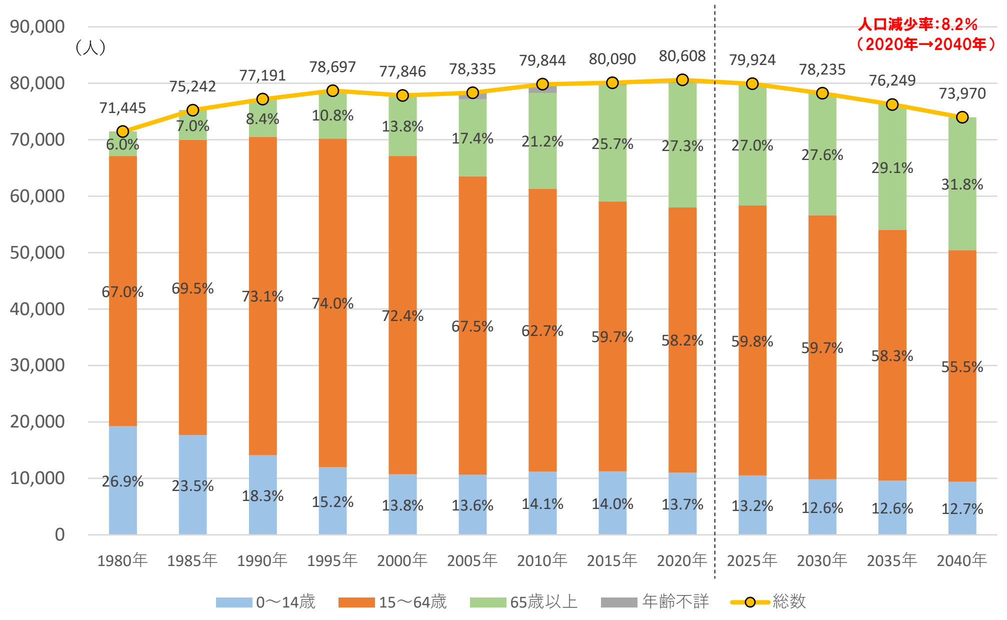
表. 65 歳以上の方が含まれている一般世帯の状況

<table>
<tr><th>項目</th><th colspan="2">世帯数</th></tr>
<tr><td>65 歳以上の方が含まれている一般世帯の数</td><td colspan="2">13,894 世帯</td></tr>
<tr><td>うち、夫婦のみの世帯</td><td>4,932 世帯</td><td rowspan="2">9,046 世帯</td></tr>
<tr><td>うち、単独世帯</td><td>4,114 世帯</td></tr>
</table>

資料：国勢調査

(4) 人口の見通し

- 2020 年（令和２年）をピークに人口が減少し、2030 年（令和 12 年）には 7.8 万人、2040 年（令和 22 年）には 7.4 万人になると推計されています。
- また、高齢化率は 2030 年（令和 12 年）に 27.6%、2040 年（令和 22 年）に 31.8%になると推計されています。



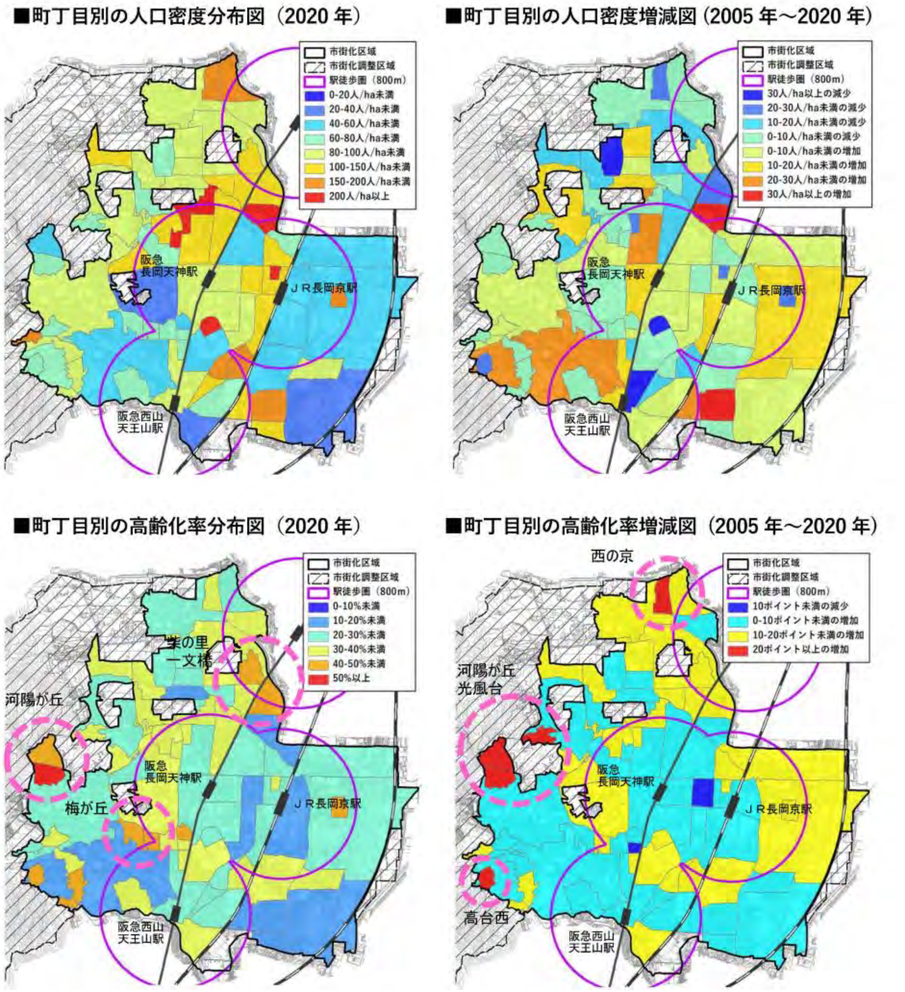
資料：国勢調査（1980～2020 年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」をもとに算出（2025～2040 年））

図. 総人口及び年齢階層別人口の見通し

2.1.2 人口分布

(1) 人口分布の動向

- 人口密度については、工業系用途地域が指定されているＪＲ東海道本線以東、長岡天満宮周辺の地域や農地等を多く含む地域等では比較的低いものの、概ね 60人/ha 以上の地域が多く、駅徒歩圏（鉄道駅から半径 800m圏）では 80人/ha 以上の地域が多くみられます。2005 年（平成 17 年）から 2020 年（令和 2 年）にかけての増減をみてみると、市南部で 10人/ha 以上増加した地域が多く、市北部では 10人/ha 以上減少した地域が多くなっています。
- 高齢化率については 20～30%未満の地域がほとんどですが、一部、40%以上の高い地域（河陽が丘、柴の里、一文橋、梅が丘などの住宅地）もみられます。2005 年（平成 17 年）から 2020 年（令和 2 年）にかけての増減をみてみると、比較的郊外の住宅地（河陽が丘や光風台、西の京、高台西）で 20 ポイント以上の増加がみられます。

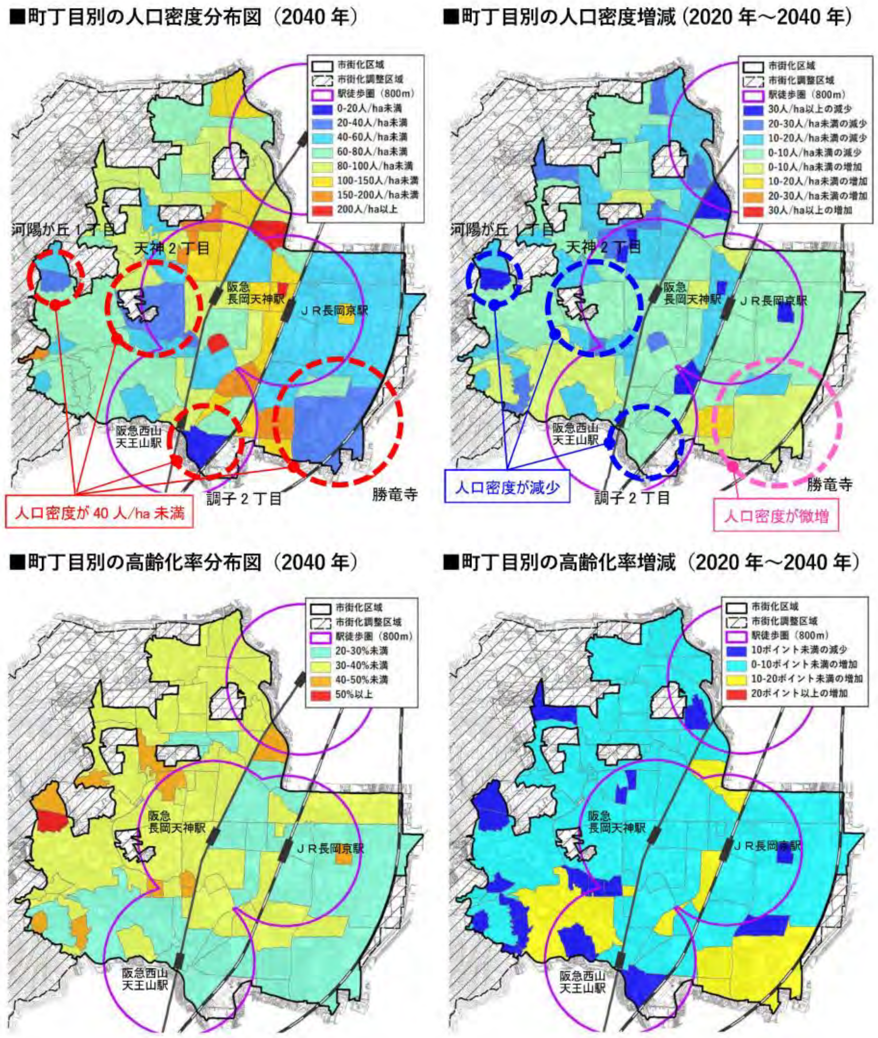


出典：国勢調査（2005 年）、長岡京市住民基本台帳（2020 年）

図. 人口分布の動向

(2) 人口分布の見通し

- 2040 年（令和 22 年）時点の人口密度が 40人/ha 未満になると予想される地域は、勝竜寺（工業地域）、長岡天満宮を含む天神 2 丁目、河陽が丘 1 丁目などです。このうち勝竜寺では、2020 年（令和 2 年）から 2040 年（令和 22 年）にかけて人口密度が微増すると予想されます。
- 2040 年（令和 22 年）時点の高齢化率は、古くから住宅地を形成している地域での高齢化率が高くなると予想されます。また、市南部の地域で高齢化が進行すると予想されます。



出典：長岡京市住民基本台帳(2020 年)、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」をもとに算出（2040 年））

図. 人口分布の見通し

2.2 都市機能

2.2.1 行政施設・教育文化施設

(1) 行政施設

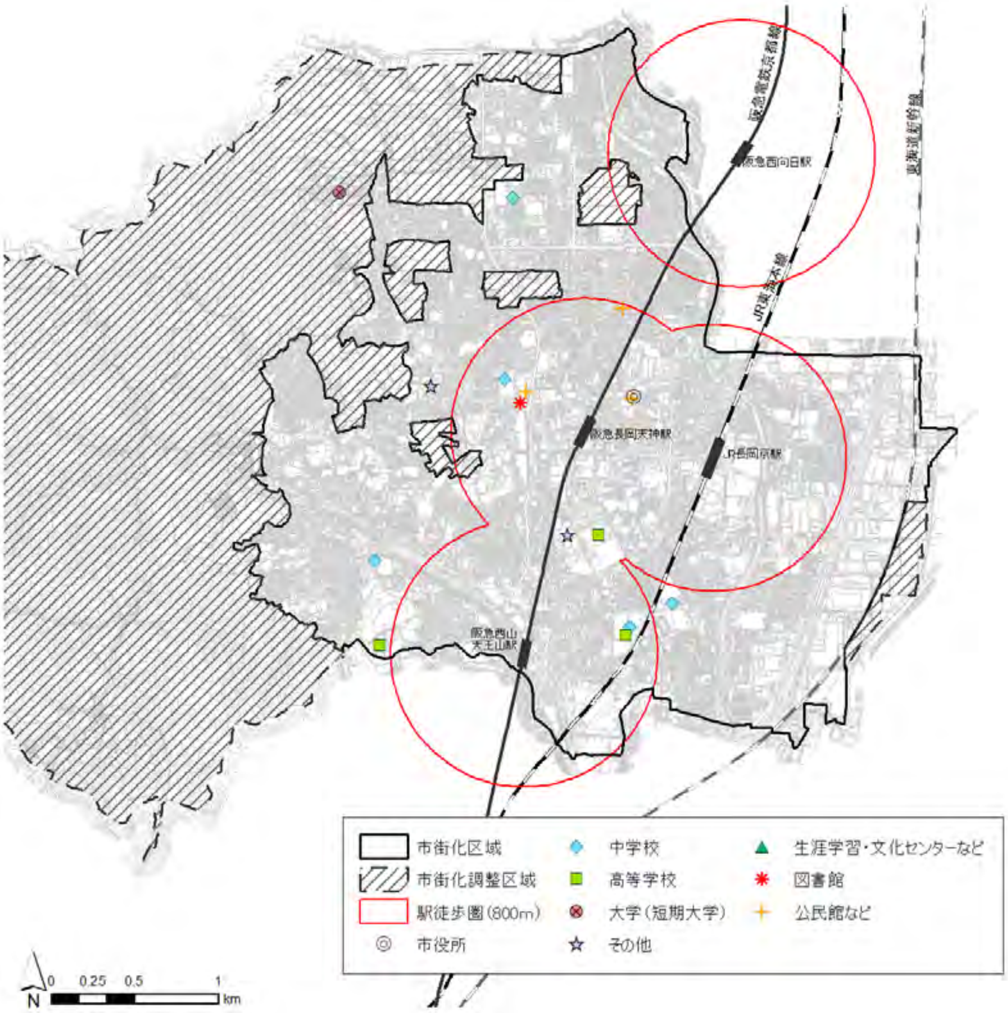
- 市役所が阪急長岡天神駅近くに立地しています。

(2) 教育施設

- 市外を含む広域的な通学が発生する私立中学校や、高等学校や大学、その他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。

(3) 文化施設

- 文化施設は、スポーツ関連施設等を除いた施設が駅徒歩圏内に立地しています。



出典：国土数値情報、長岡京市 HP

※　市域外の施設については、施設が市域から 300m以内に位置するものを抽出（バス停の徒歩圏 300mを引用）

図. 行政施設･教育文化施設の位置

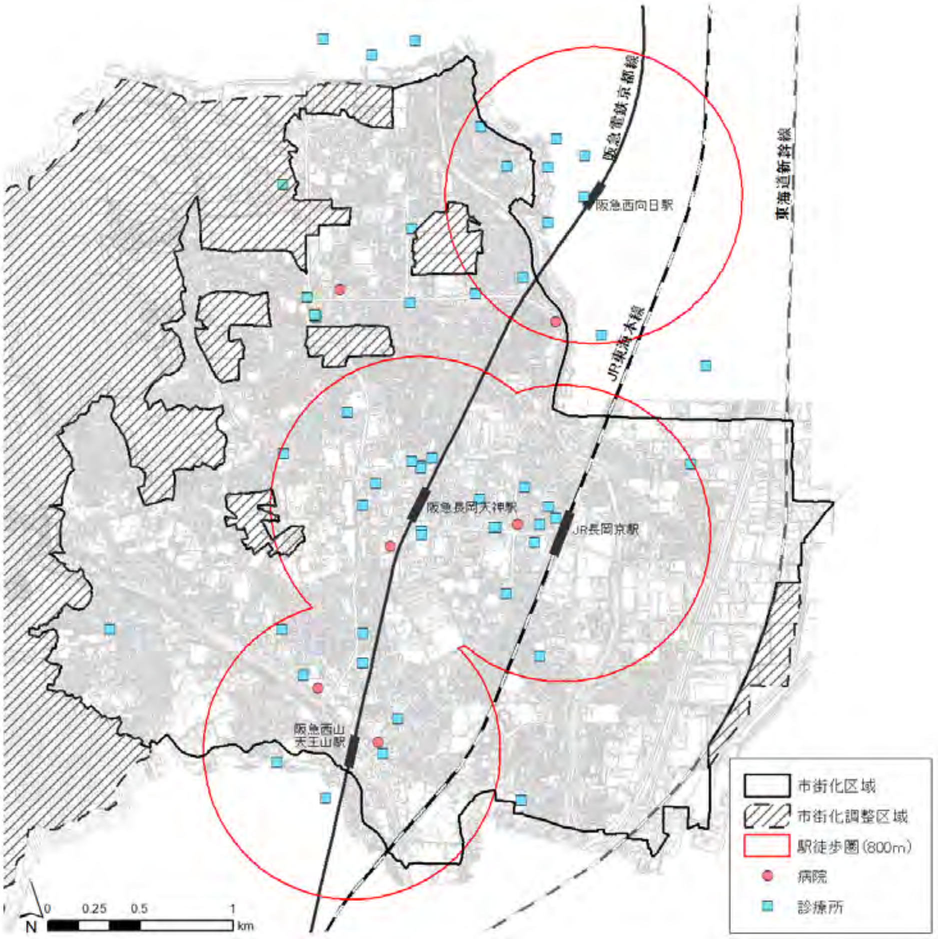
2.2.2 医療施設

- 医療施設は市街地全域に立地しており、特に駅徒歩圏内に多く立地しています。

表. 医療施設の数

	病院	診療所
施設数（2020 年）	6ヶ所	52ヶ所

出典：国土数値情報、病院など、長岡京市資料



出典：国土数値情報、病院など、長岡京市資料

※　医療施設のうち、病院、及び内科または外科を有する診療所を抽出

※　市域外の施設については、施設が市域から 300m以内に位置するものを抽出（バス停の徒歩圏 300mを引用）

図. 医療施設の位置

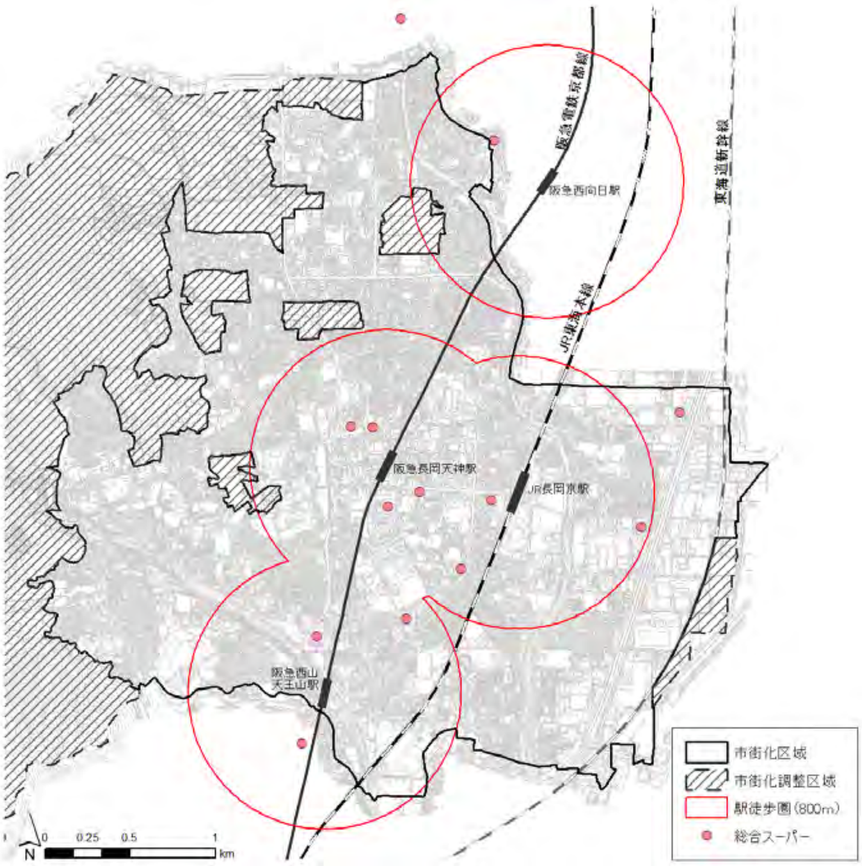
2.2.3 商業施設

- 商業施設は、主に駅周辺や主要な幹線道路沿道に立地しており、市街地西側の住宅地内には立地していません。

表. 商業施設の数

	総合スーパー
施設数（2020 年）	13 ヶ所

出典：ｉタウンページ、Google マップ



出典：ｉタウンページ、Google マップ

※　商業施設のうち、総合スーパーを抽出

※　市域外の施設については、施設が市域から 300m以内に位置するものを抽出（バス停の徒歩圏 300mを引用）

表. 商業施設の位置

2.3 交通現況

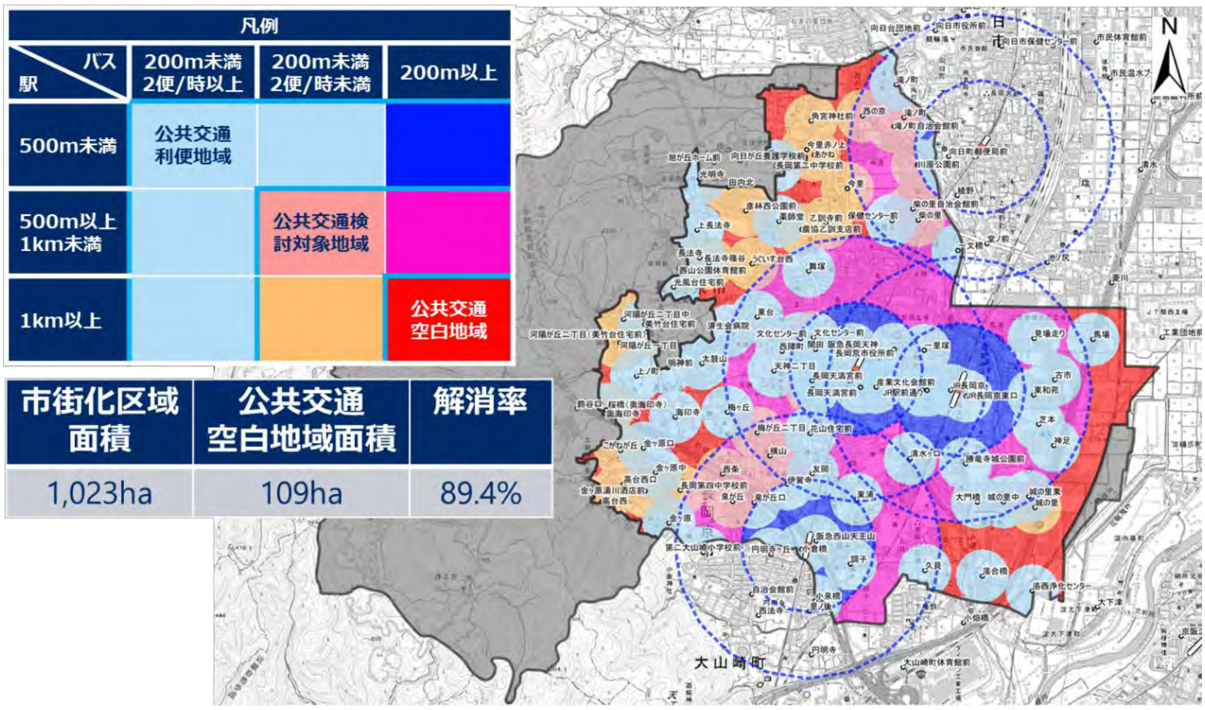
2.3.1 地域公共交通ネットワーク

(1) 概況

- 現在、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、両駅から路線バスとして、阪急バスが市内の大部分を運行しています。
- また、阪急バスは市内だけでなく、両駅から大山崎町、向日市へも連絡しています。その他の路線バスとして、京都市バスにより竹田駅西口（京都市伏見区）、阪急バス（株）・京都京阪バス（株）の共同運行により京阪淀駅と市内を結んでいます。
- また、鉄道や民間の路線バスを補完するものとして、市内の交通が不便な地域の解消や、高齢者の交通手段を確保するため、市が運行するコミュニティバス（愛称：はっぴぃバス）と、市の補助によって運行される東部バスが存在します。

(2) 交通空白地の解消状況

- 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、市街化区域面積 1,023ha のうち、公共交通空白地面積は 109ha であり、公共交通空白地の解消率は 89.4%となっています。



出典：第 27 回 長岡京市地域公共交通会議

図. 交通空白地の解消状況

2.3.2 鉄道

(1) 運行状況

- 市内３駅の１日あたりの発車本数は、阪急長岡天神駅が最も多く、１日 445 本が発車しており、ピーク時には、京都（河原町）方面に 15 本、大阪（梅田）方面に 14 本が発車しています。
- JR 長岡京駅、阪急西山天王山駅においても、１日 200 本以上が発車しており、ピーク時には JR 長岡京駅で各方面に 10 本以上、阪急西山天王山駅で各方面に７本以上が発車しています。

表. 市内 3 駅の 1 日あたりの発車本数

( )内はピーク時の発車本数

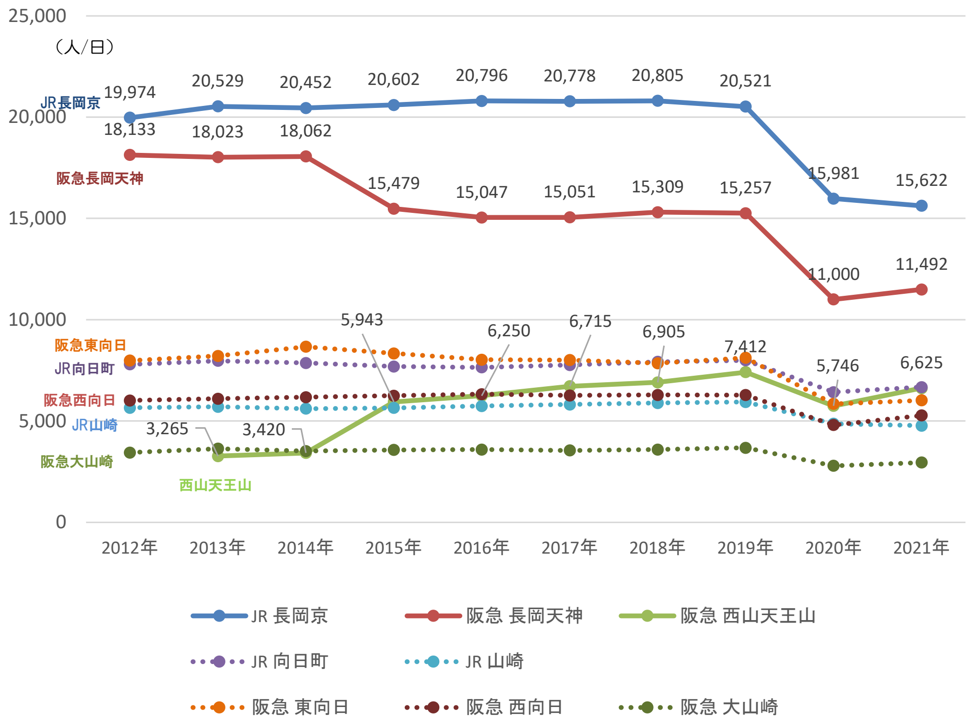
		発車本数
JR 長岡京駅	京都方面	126 本（10 本）
	大阪方面	131 本（11 本）
	計	257 本
阪急長岡天神駅	京都（河原町）方面	223 本（15 本）
	大阪（梅田）方面	222 本（14 本）
	計	445 本
阪急西山天王山駅	京都（河原町）方面	116 本（7 本）
	大阪（梅田）方面	118 本（8 本）
	計	234 本

※ 2023 年（令和５年）４月の平日ダイヤを対象に集計

出典：各鉄道事業者 HP

(2) 利用状況

- 2015 年（平成 27 年）以降、市内３駅のうち、JR 長岡京駅、阪急長岡天神駅の利用者は横ばい、阪急西山天王山駅の利用者は増加が続いていました。
- しかしながら、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。阪急長岡天神駅、阪急西山天王山駅では、2021 年（令和３年）に微増に転じていますが、３駅ともコロナ禍前を下回る状況となっています。
- 市の周辺駅については、2015 年（平成 27 年）以降の横ばい傾向から、新型コロナでの減少を経て、回復に転じる傾向となっていますが、市内各駅と同様、コロナ禍前を下回る状況となっています。



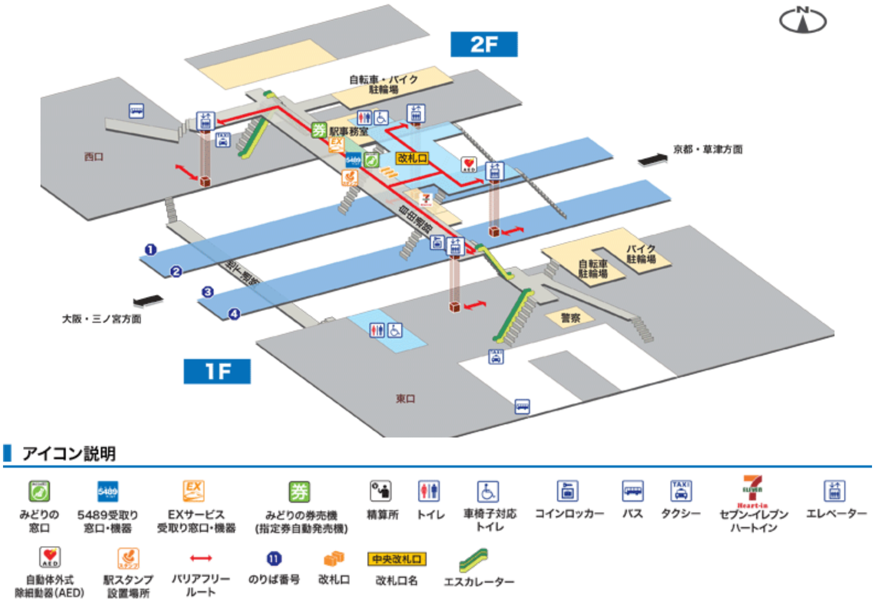
出典：長岡京市統計書（各鉄道事業者の提供資料に基づく）

図. 市内 3 駅及び周辺駅の利用状況(乗客数)

(3) 鉄道駅の状況

① JR 長岡京駅

- JR 長岡京駅については、２面４線のホーム構造を有する橋上駅となっており、東西にロータリーを有しています。
- 改札外では改札口と駅入り口間について、エレベーターと上りエスカレーターが整備され、改札内ではのりばと改札口を結ぶエレベーターが整備されています。
- 東口では、多くの人や車両が行き交うことから、駅利用者が安全・快適に利用していただくため、リニューアル工事を実施しており、バスの乗降場を含むロータリー部については、車いすユーザーやベビーバギー等の利用者も安全に利用できるよう、バリアフリー対策が講じられています。



- 改札外（駅入り口から改札口までのバリアフリー情報）

改札口と駅入口の間について、段差なしに移動が可能かどうか、また途中の移動設備の有無を表示しています。

改札口名	改札口の位置	改札口まで段差なしで移動可能な駅入り口名	エレベーター	上りエスカレーター	下りエスカレーター	備考
改札口	2F	東口・西口	あり	あり	なし	

- 改札内（改札口からのりばまでのバリアフリー情報）

のりばと改札口の間について、段差なしに移動が可能かどうか、また途中の移動設備の有無を表示しています。

のりば名	のりばまで段差なしで移動可能な改札口名	エレベーター	上りエスカレーター	下りエスカレーター	備考
2番のりば	改札口	あり	なし	なし	
3番のりば	改札口	あり	なし	なし	

- トイレ

駅構内のトイレについて、車イス対応・ベビーベッド設置・オストメイト対応の状況について表示しています。

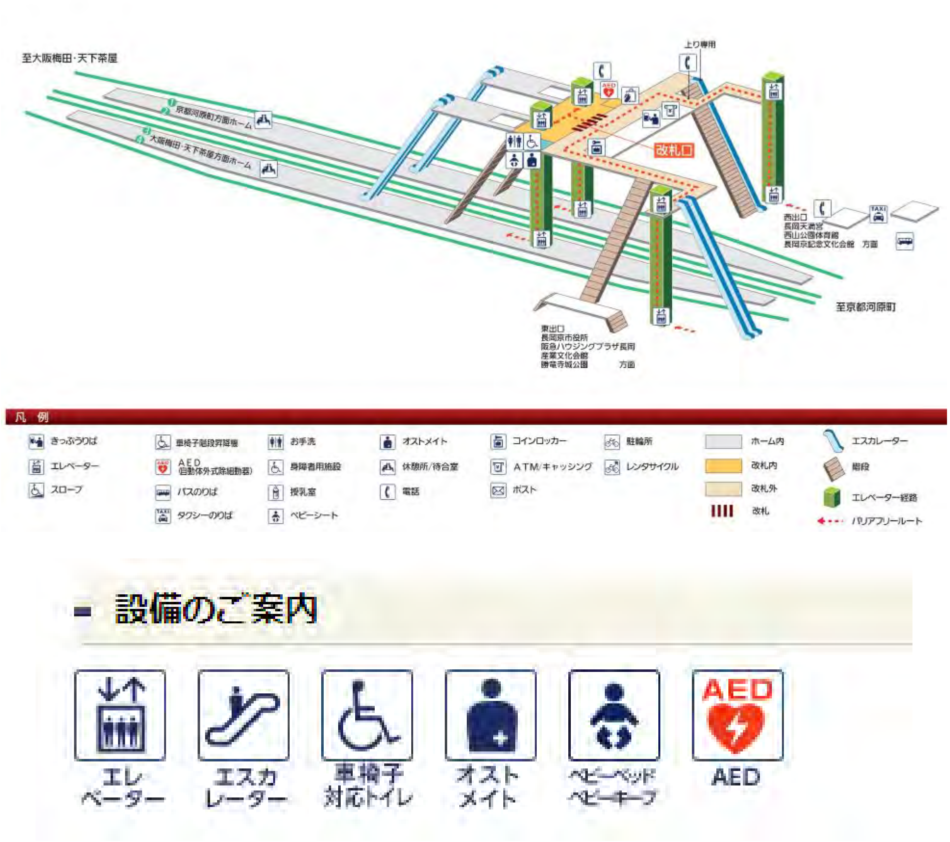
設置場所	車椅子対応	ベビーベッド	オストメイト対応
改札内	あり	あり	あり
改札外	あり	あり	なし

出典：JR 西日本 HP

図. JR 長岡京駅の概要

② 阪急長岡天神駅

- 阪急長岡天神駅については、２面４線のホーム構造を有する橋上駅となっており、東西に出入口を有しています。
- 改札外では改札口と駅入り口間について、エレベーターとエスカレーターが整備され、改札内ではのりばと改札口を結ぶエレベーターとエスカレーターが整備されています。
- 阪急長岡天神駅周辺地区は、2019 年（平成 31 年）３月に策定した『阪急長岡天神駅周辺整備基本計画』で掲げるコンセプトに沿って、東口において、ひとの活動を中心とした賑わい空間を創出するための暫定駅前広場の整備が進められています。



出典：阪急電鉄 HP

図. 阪急長岡天神駅の概要

③ 阪急西山天王山駅

- 阪急西山天王山駅については、２面２線のホーム構造を有する地上駅となっており、東西に出入口を有しています。
- 改札内ではエレベーターが整備され、いずれのホームにもアクセスできる整備がなされています。
- 当駅の開業に合わせて新たに「高速長岡京バスストップ」が設けられ、エレベーターを介して駅の東口と連絡しています。

出典：阪急電鉄 HP

図. 阪急西山天王山駅の概要

2.3.3 路線バス

(1) 運行状況

- 市内の路線バスについては、下記の運行本数となっています。
- 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。

表. 市内を運行する路線バスの拠点※からの発車本数

※ JR 長岡京駅の発車本数(平日)

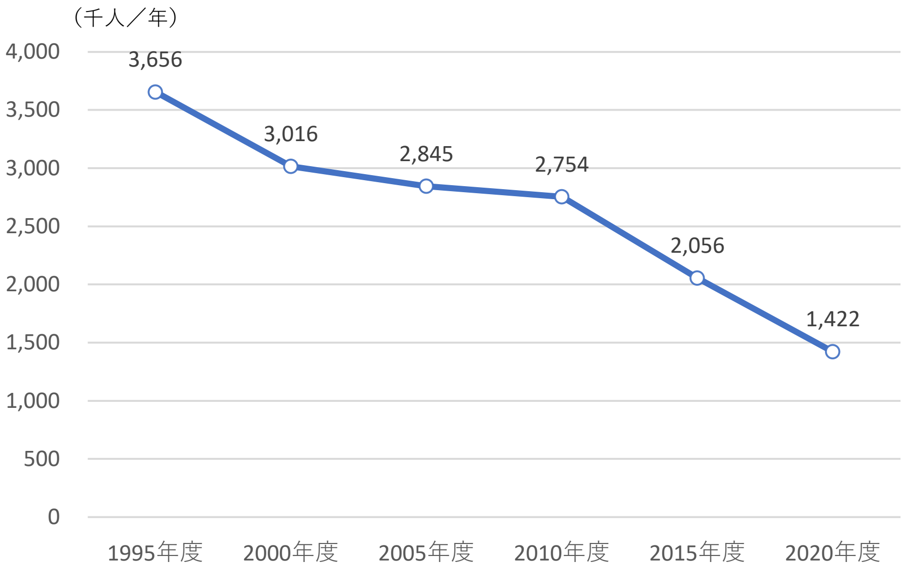
路線・系統(2023 年基準で記載)	2013 年	2018 年	2023 年
(阪急・京都京阪)長岡京淀線 90 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急西山天王山駅～京阪淀駅	-	22 本	22 本
(阪急)長岡京線 1、3 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～金ヶ原方面	86 本	54 本	51 本
(阪急)長岡京線 5、6、7 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～美竹台・光風台方面	34 本	39 本	38 本
(阪急)長岡京線 8、9 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～奥海印寺方面	21 本	21 本	17 本
(阪急)長岡京線 10、11 系統 ＪＲ長岡京駅～一里塚～今里方面	16 本	8 本	8 本
(阪急)長岡京線 12 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～免許試験場前	26 本	27 本	20 本
(阪急)長岡京線 14、15 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～小泉橋方面	26 本	-	-
(阪急)長岡京線 16 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅	9 本	-	-
(阪急)長岡京線 19 系統 ＪＲ長岡京駅～勝竜寺公園前～新山崎橋	-	-	1 本
(阪急)長岡京線 20、22 系統 ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～光明寺方面	31 本	31 本	15 本
(阪急)長岡京線 48 系統 ＪＲ長岡京駅～東浦～阪急西山天王山駅～新山崎橋	30 本	14 本	12 本
(阪急)長岡京線 49 系統 ＪＲ長岡京駅～一里塚～一文橋～菱川～JR 長岡京駅	11 本	7 本	7 本
(阪急)長岡京線 59 系統 ＪＲ長岡京駅～勝竜寺城公園前～JR 長岡京駅	6 本	-	-
(阪急)長岡京線 77、78 系統 ＪＲ長岡京駅～一文橋～菱川～阪急東向日駅	8 本	8 本	-
(阪急)長岡京線 80 系統(旧 81、82 系統) ＪＲ長岡京駅～阪急長岡天神駅～友岡～JR 山崎駅	9 本	12 本	7 本
(阪急)長岡京線 80 系統 ＪＲ長岡京駅～一文橋～滝ノ町～阪急東向日駅	-	7 本	7 本
(阪急)長岡京線 81 系統 ＪＲ長岡京駅(西口)～一文橋～滝ノ町	9 本	-	-
(京都市) 特南 2、南 2 系統 ＪＲ長岡京駅～パルスプラザ～竹田駅西口	※	34 本	34 本

※ いずれも各年次 4 月の平日ダイヤを対象に集計(京都市バスの路線については、2013 年のデータなし)

出典:各バス事業者 HP

(2) 利用状況

- 路線バス（阪急バス 長岡京線）については、1995 年度（平成７年度）以降、減少が続いていました。
- 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 年度）から 2020 年度（令和２年度）にかけて、さらに減少が大きくなっています。

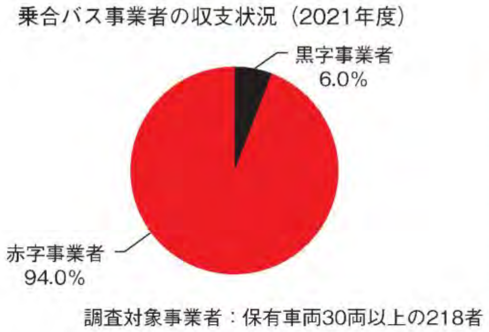


出典：阪急バスの提供資料に基づく

図. 路線バスの利用状況

（参考）我が国の一般路線バスを取り巻く経営環境

- 我が国では、バス利用者の減少による経営環境の悪化により、2021 年度（令和３年度）の黒字事業者は約６%にとどまり、年間 1,000ｋｍ以上の路線バスが廃止され続けています。



路線バスの廃止キロの推移

（単位：km）

	完全廃止
2010年度	1,720
2011年度	842
2012年度	902
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
計	15,332

資料：国土交通省自動車局作成

資料：令和５年版交通政策白書

図. 厳しい経営状況にある一般路線バス事業者の現状

2.3.4 市が運行もしくは運行補助するバス

(1) 長岡京はっぴぃバス

① 運行状況

- 長岡京はっぴぃバスは、市内の交通が不便な地域の解消や、高齢者の交通手段を確保するため、2006 年（平成 18 年）10 月に運行を開始しています。
- 利用客の増加に伴う積み残し等を解消するため、2009 年（平成 21 年）８月３日からはっぴぃバスを大きくし、バスデザインを一新しました。また、2019 年（令和元年）10 月には車両を更新しています。
- 2022 年（令和４年）６月１日からは、済生会病院の移転に合わせて、ルートを変更し、北東コース、西コース、北西コースそれぞれ１日８便を運行しています。

出典：長岡京市 HP

図. 長岡京はっぴぃバスの運行ルート

② 利用状況

- 長岡京はっぴぃバスの利用者については、運行を開始した 2006 年度（平成 18 年度）※以降、増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスによる影響で 2020 年度（令和 2 年度）に減少しました。
- 運行ルートの見直しを行った2022年度(令和４年度)においては、年間利用者が60,000人を上回り、運行開始以降、最も利用者が多くなっています。
- ただ、2022 年度（令和 4 年度）においては、6 月に実施した運行ルートの見直しにより運行本数が増えているため、1 便あたりの利用者数は新型コロナウイルスの感染拡大前を下回っています。

※　2006 年度（平成 18 年度）10 月運行開始

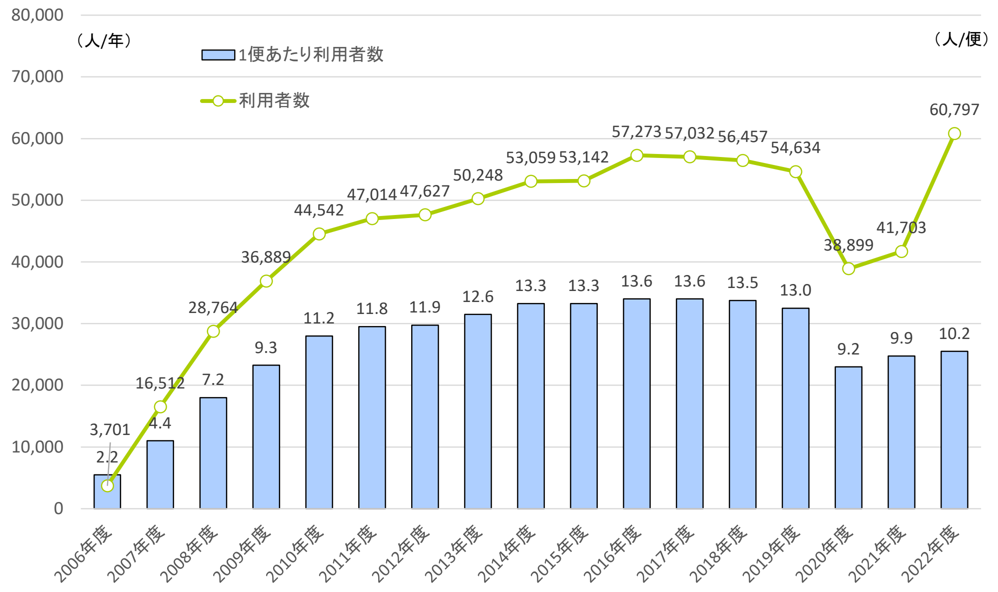


図. 長岡京はっぴぃバスの利用状況

③ 収支状況

- 長岡京はっぴぃバスの収支率については、新型コロナウイルスの感染拡大前まで約３割となっていました。
- 利用状況の回復に合わせ、収支率も回復傾向にありますが、収支率は 23.6%にとどまっており、新型コロナウイルスの感染拡大前を下回っています。

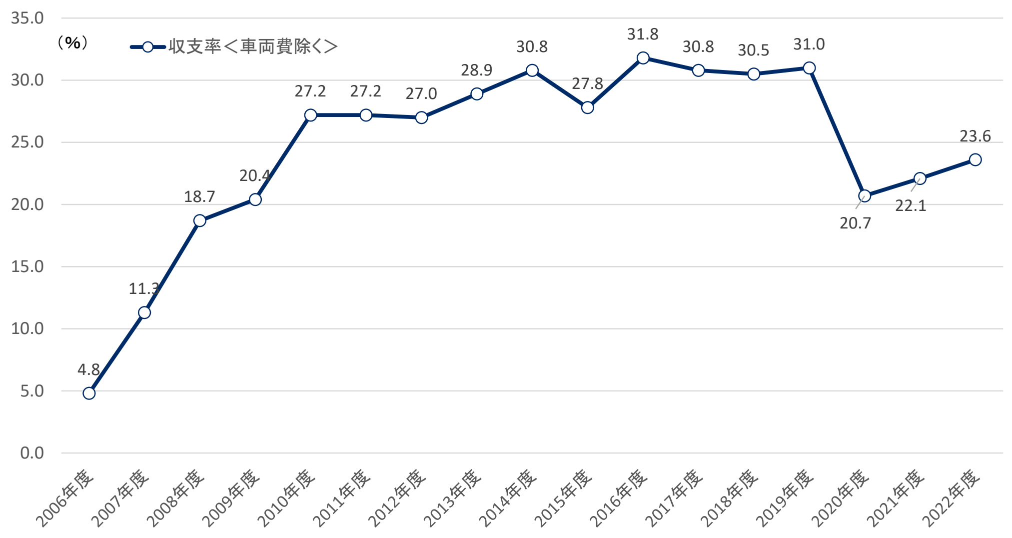


図. 長岡京はっぴぃバスの収支状況（車両費を除く）

④ 事業評価

- 利用状況については、新型コロナウイルスによる影響が大きい中ですが、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ます。

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 89.4%	○
	多様な世代の外出支援	週4.3回のお出かけのうち、週2.0回のお出かけではっぴぃバスを利用	○
利用状況	利用状況（北）1便あたりの乗車人員15.0（人/便）	10.8人 ＜ 15.0人	×
	利用状況（西）1便あたりの乗車人員15.0（人/便）	9.0人 ＜ 15.0人	×
＜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	19.3% ＞ 18.1%	−

出典：第 27 回長岡京市地域公共交通会議

図. 長岡京はっぴぃバスの事業評価の状況

(2) 東部バス

① 運行状況

- 東部バスは、通勤利用ならびに多様な世代の外出支援を目的に、2015 年（平成 27 年）10 月に東部社会実験バスとして運行を開始し、市の補助路線として、2019 年（平成 31 年）4 月に東部バスとして本格運行に至っています。
- 2023 年（令和 5 年）2 月にバス停の新設、ダイヤの見直しを行い、平日では 28 本を運行しています。

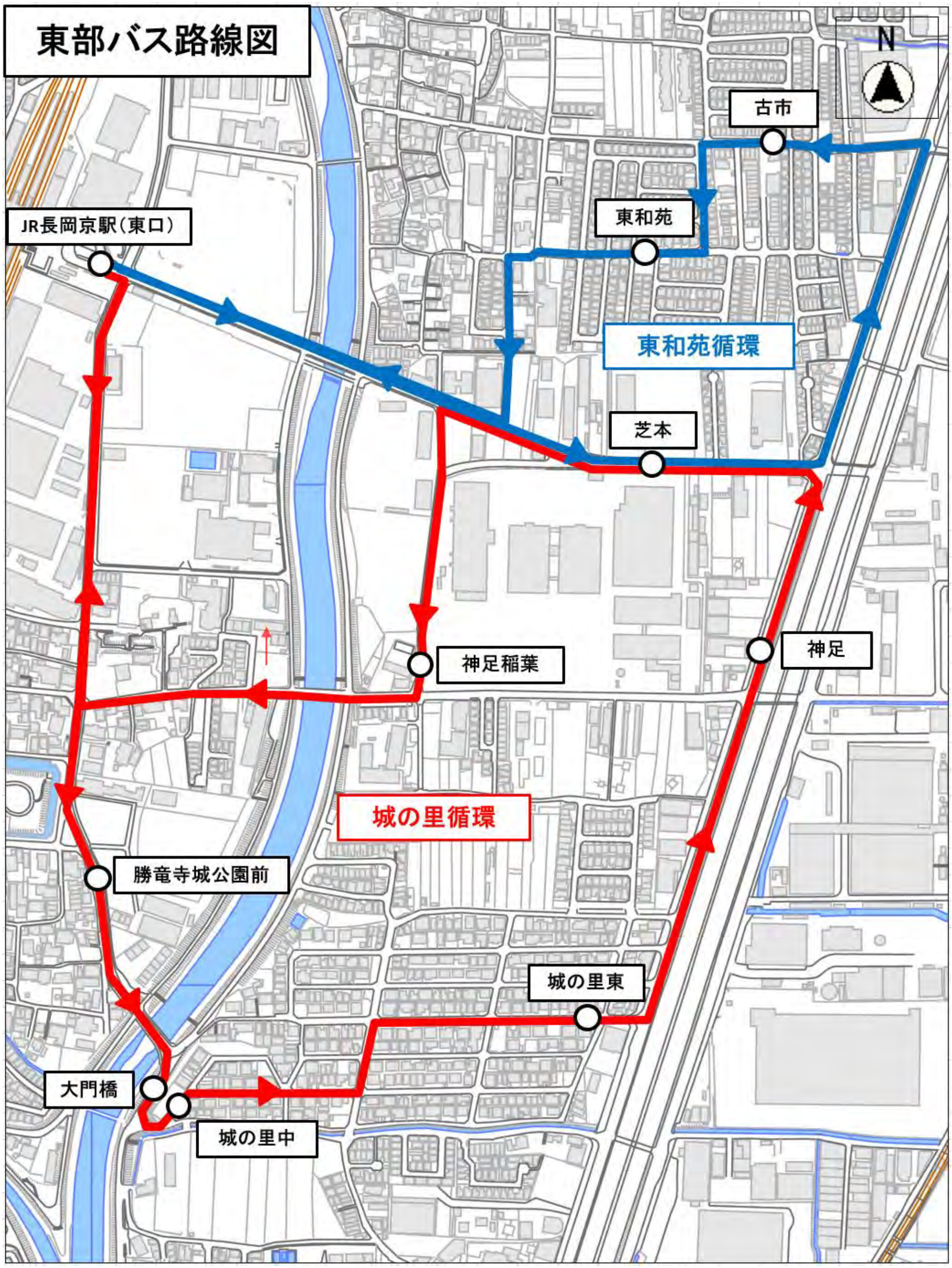


図. 東部バスの運行ルート

② 利用状況

- 新型コロナウイルスの影響で 2020 年度（令和２年度）に減少しましたが、2021 年度（令和３年度）以降、回復傾向となっています。

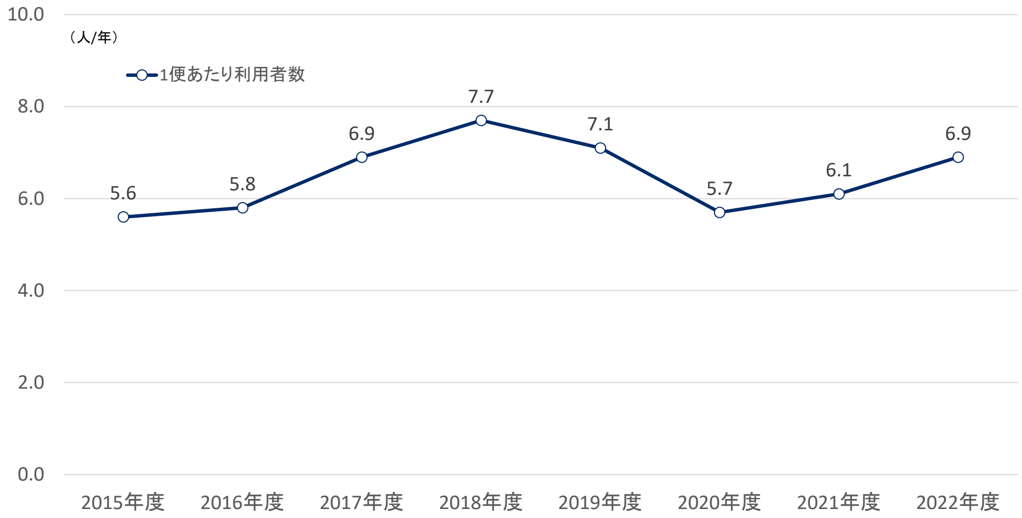


図. 東部バスの利用状況

③ 収支状況

- 利用状況の回復に合わせ、収支率も回復しており、2022 年度（令和４年度）は約 28.3%となっています。

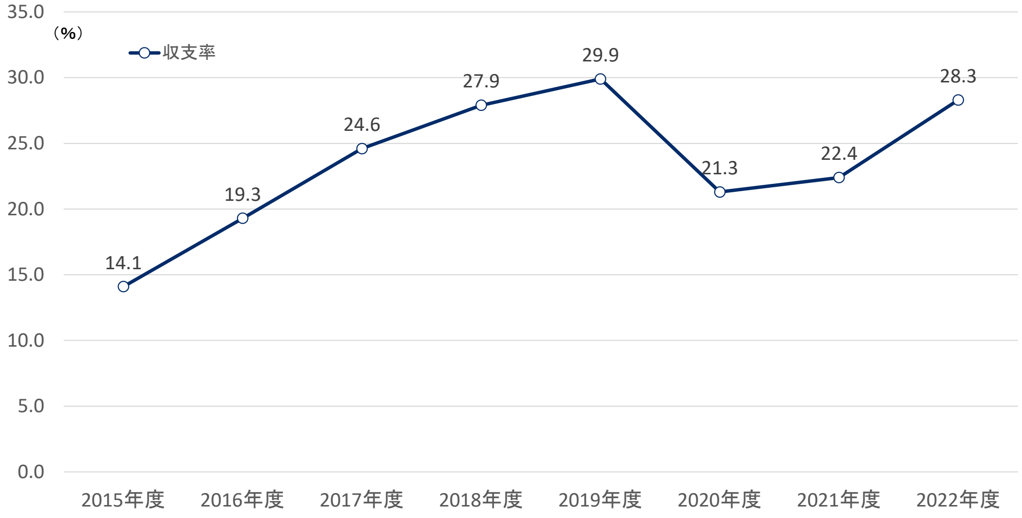


図. 東部バスの収支状況

④ 事業評価

- 利用状況については、新型コロナウイルスによる影響が大きい中ですが、事業目的が達成される結果となっています。

項目	指標	令和3年度	判定
事業の目的	通勤定期利用者数	4,495人/年 ＞ 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ぃバスよりも多い	○
利用状況	利用状況 1便あたり利用者数	6.1人 ＞ 5.7人/便	○
＜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	22.4% ＞ 21.3%	－

出典：第 27 回長岡京市地域公共交通会議

図. 東部バスの事業評価の状況

2.3.5 タクシー

- ＪＲ長岡京駅前広場にタクシー乗り場が設置されているほか、阪急西山天王山駅前広場にも設置されています。また、阪急長岡天神駅周辺には、 阪急タクシーや都タクシーの乗り場があり、どの駅からもタクシーの利用が可能です。
- また、本市では心身障がい者の交通機関割引制度の一つとして「愛のタクシー事業」 を実施しています。これは、外出困難な心身障がい者に対し、タクシー料金の一部を助成するものです。

表.「愛のタクシー事業」の概要

対象	身体障害者手帳１・２・３級の人 　下肢・体幹・平衡機能・運動機能・内部機能・視覚障がいに限る 療育手帳Ａの人 精神保健福祉手帳１級の人
助成額	年額 12,000 円

出典：長岡京市 HP

2.3.6 その他の輸送資源

- 主な送迎バスとしては、サントリービール工場見学者の送迎バスや大学、スイミングスクール等のスクールバス、病院の送迎バス、企業の従業員バスなどがあります。
- また、福祉バスとしては、市の老人福祉センター「竹寿苑」の巡回送迎バスがあります。

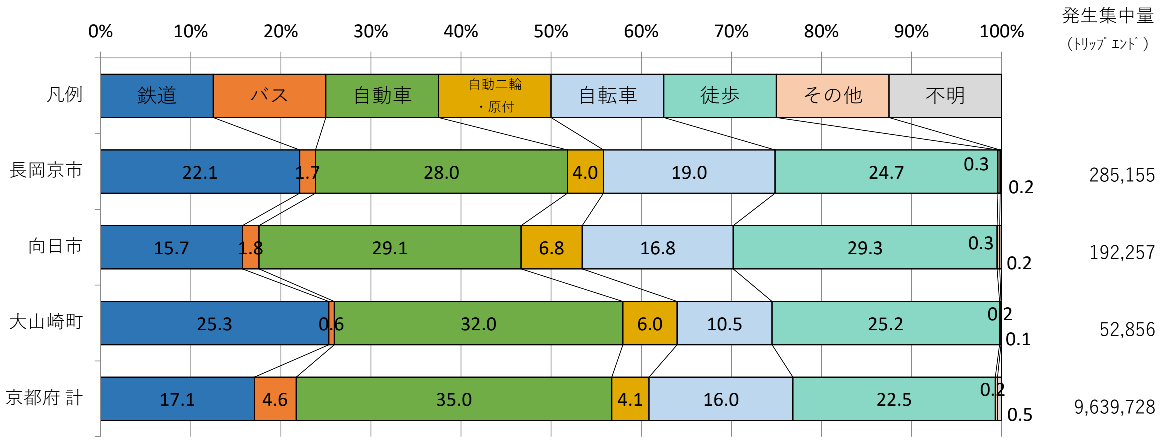
表. 市内で運行されている主な送迎サービス

施設	主な経由地
サントリービール工場	阪急西山天王山駅、JR 長岡京駅
京都西山短期大学	阪急長岡天神駅、JR 長岡京駅
長岡スイミングスクール	金ヶ原、舞塚、滝ノ町、柴の里、久貝
長岡ヘルスケアセンター	阪急長岡天神駅、JR 長岡京駅
西山病院	阪急長岡天神駅、JR 長岡京駅
新河端病院	阪急長岡天神駅、JR 長岡京駅
老人福祉センター「竹寿苑」	滝ノ町、八条が丘、友岡、柴の里、河陽が丘

2.4 人の動き

2.4.1 手段分担率

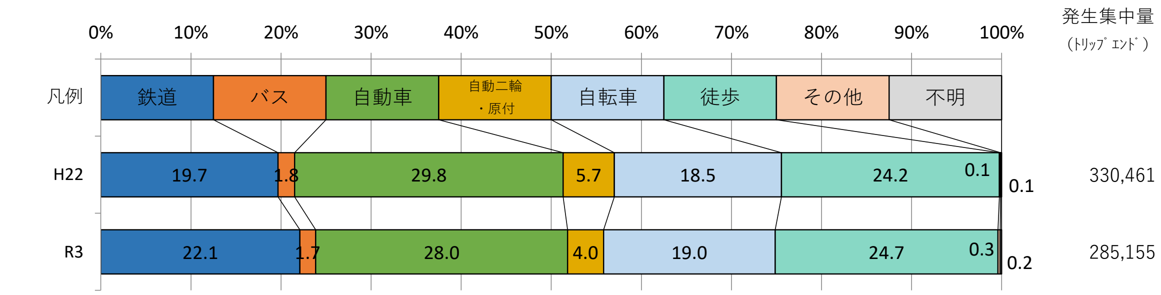
- 市内で発生するトリップ（移動）の代表交通手段分担率については、長岡京市では自動車（28.0%）の割合が最も高く、次いで徒歩（24.7%）、鉄道（22.1%）となっています。
- 自動車の割合については、隣接する向日市や大山崎町に比べ、低くなっています。一方で、自転車の割合が向日市や大山崎町よりも高く、19.0%となっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

図. 各市町で発生・集中するトリップの代表交通手段分担率（周辺と比較）

- また、前回調査（2010 年（平成 22 年））と比較すると、長岡京市内で発生するトリップ（移動）は、330 千トリップエンドから 285 千トリップエンドに減少しています。
- その中で、自動車の割合が減少（29.8%→28.0%）する一方、鉄道や自転車、徒歩の割合が増加しています。



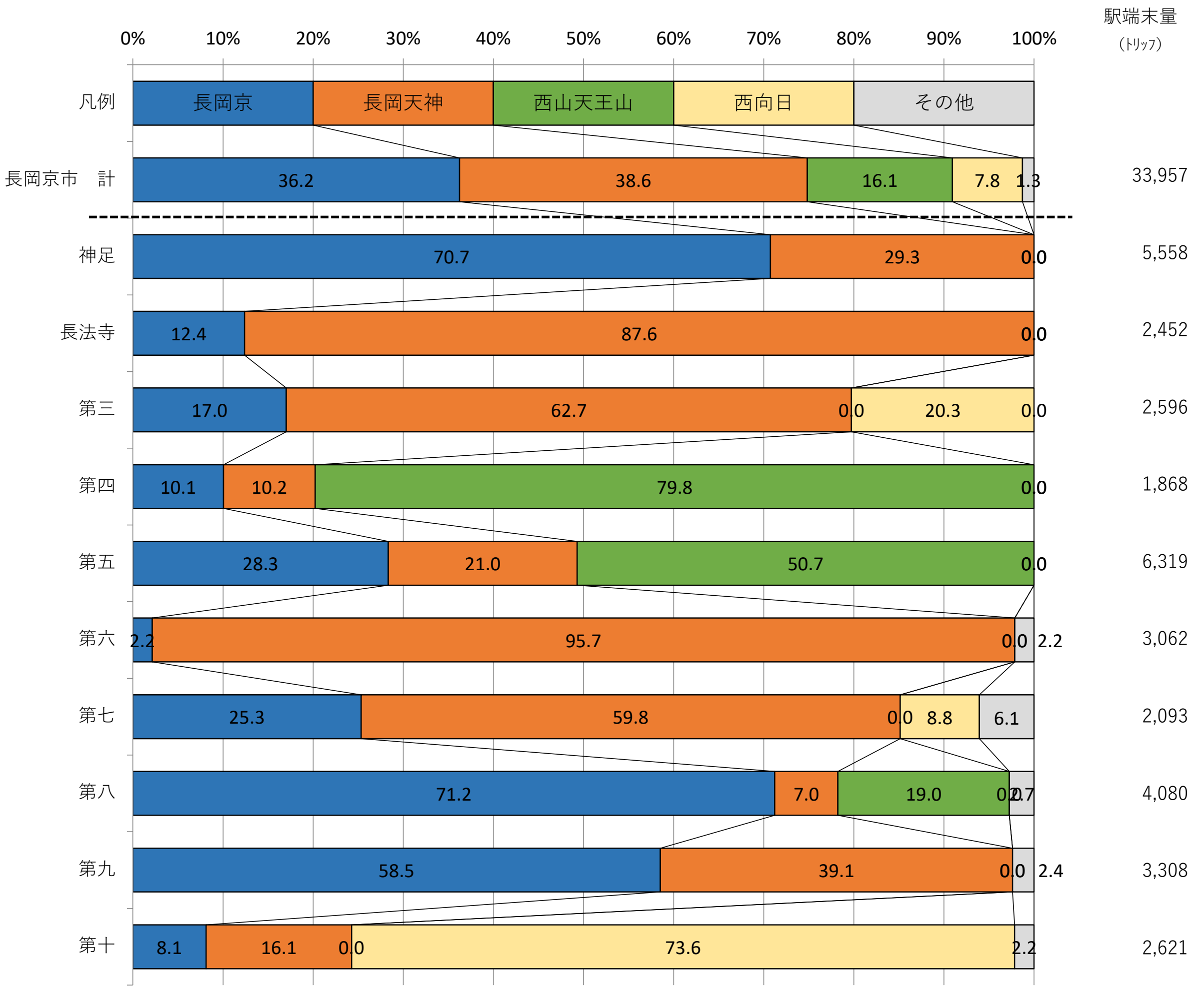
資料：近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年、令和３年）

図. 長岡京市で発生・集中するトリップの代表交通手段分担率（前回調査との比較）

2.4.2 鉄道駅の利用

(1) 居住地別 自宅を起終点とするトリップ（移動）における利用駅

- 長岡京市内の自宅を起終点とするトリップ（移動）において利用される鉄道駅は、長岡京市計では、阪急長岡天神駅とJR長岡京駅がそれぞれ約４割を占めています。ついで、阪急西山天王山駅が16.1%、市外の阪急西向日駅においても7.8%を占めています。
- JR長岡京駅が最も多いのは、神足、第八、第九の３小学校区となっています。また、阪急長岡天神駅が最も多いのは、長法寺、第三、第六、第七の４小学校区ではあり、阪急西山天王山駅が最も多いのは、第四、第五の２小学校区となっています。
- 第十小学校区においては、市外に立地する阪急西向日駅の利用が最も多くなっています。

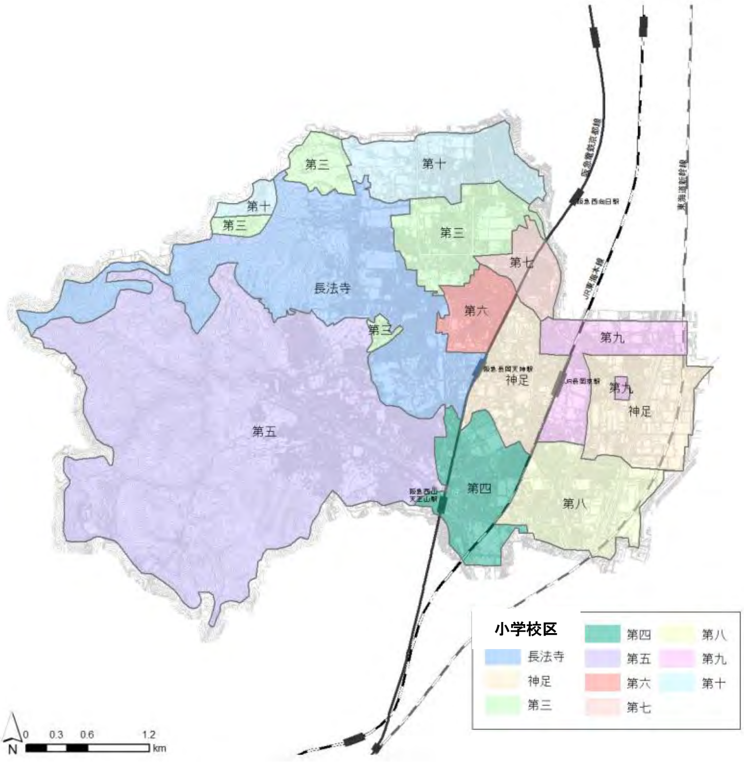


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年10月）

図. 居住地別 自宅を起終点とするトリップの利用駅

【参考】小学校区の取り扱いについて（以下、同じ）

- 小学校区については、郵便番号ゾーンをベースに割り当てています。本市においては、同一郵便番号（町字）内で小学校区が異なっている場所もあるため、便宜的に下記のとおり、振り分けを行っております。（例：町字「神足」はJR長岡京駅東西に広がる町字であり、神足、第九小学校区にまたがっているが、今回は神足小学校区で一律集計した。）



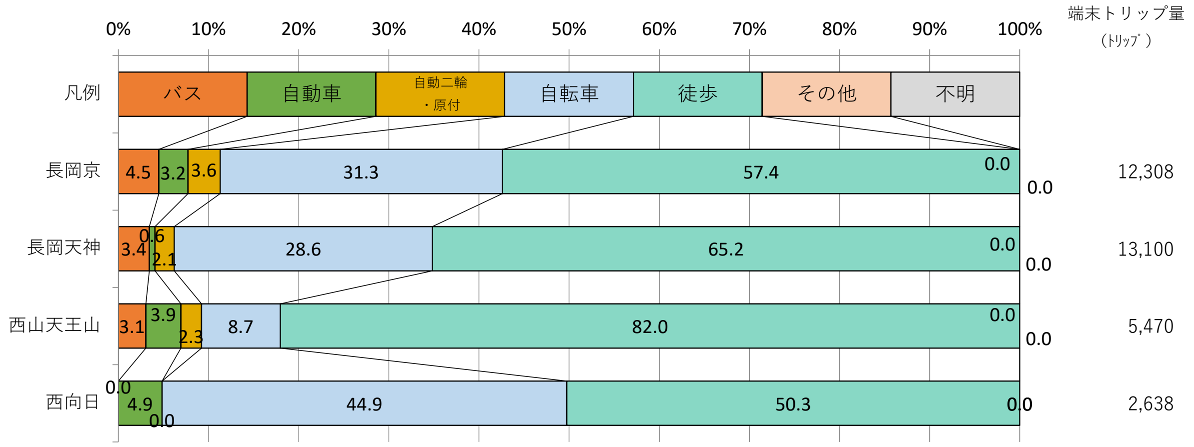
郵便番号ゾーン		小学校区
6170811	粟生	長法寺
6170812	長法寺	長法寺
6170813	井ノ内	第十
6170814	今里	第三
6170815	うぐいす台	長法寺
6170816	西の京	第十
6170817	滝ノ町	第十
6170818	柴の里	第七
6170821	野添	第七
6170822	八条が丘	第六
6170823	長岡	第六
6170824	天神	長法寺
6170825	一文橋	第七
6170826	開田	神足
6170827	竹の台	第四
6170828	馬場	第九
6170831	一里塚	神足
6170832	東神足	第九
6170833	神足	神足
6170834	東和苑	第九
6170835	城の里	第八
6170836	勝竜寺	第八
6170837	久貝	第八
6170838	緑が丘	第四
6170841	梅が丘	第五
6170842	花山	第四
6170843	友岡	第四
6170844	調子	第四
6170845	下海印寺	第五
6170846	泉が丘	第五
6170847	高台	第五
6170851	光風台	長法寺
6170852	河陽が丘	第五
6170853	奥海印寺	第五
6170854	こがねが丘	第五
6170855	浄土谷	第五
6170856	金ケ原	第五
6170857	高台西	第五

図. 郵便番号ゾーンに基づいた小学校区の振り分け状況

(2) 鉄道駅別 端末交通手段

① 長岡京市居住者による自宅を起終点とするトリップ

- 市内３駅及び阪急西向日駅の利用について、長岡京市居住者による自宅を起終点とするトリップ（移動）では、各駅とも徒歩が最も多くなっています。特に、阪急西山天王山駅では82%が徒歩による利用となっています。
- 市外の位置する西向日駅においては、自転車の割合が４割以上と高くなっています。

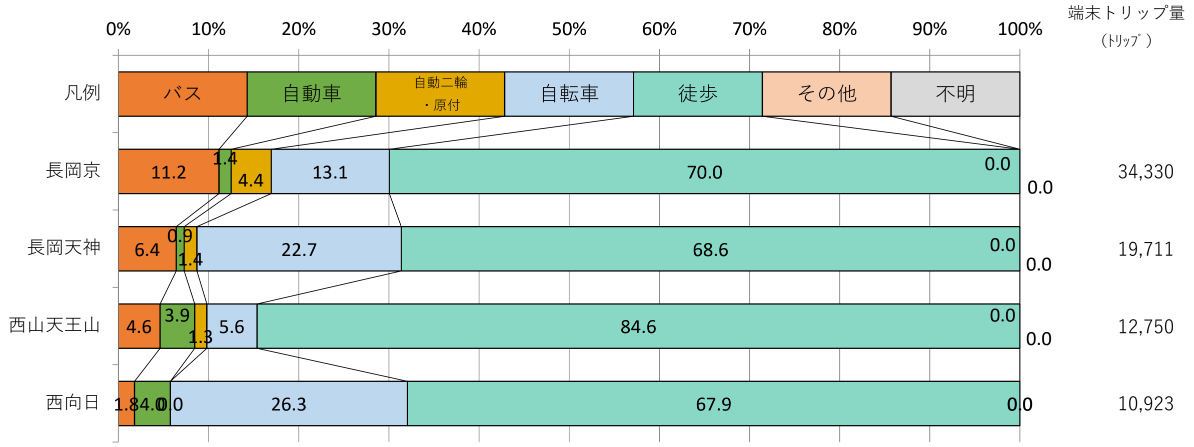


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

図. 鉄道駅を利用する際の端末交通手段(長岡京市居住者による自宅を起終点とするトリップ)

② 全利用者

- 市内３駅及び阪急西向日駅の利用について、全利用者で見ると、各駅とも徒歩による利用が最も多く、7～8割を占めています。次いで、自転車の割合が高い傾向にあります。
- また、JR 長岡京駅では、バスの割合が 11.2%を占めています。

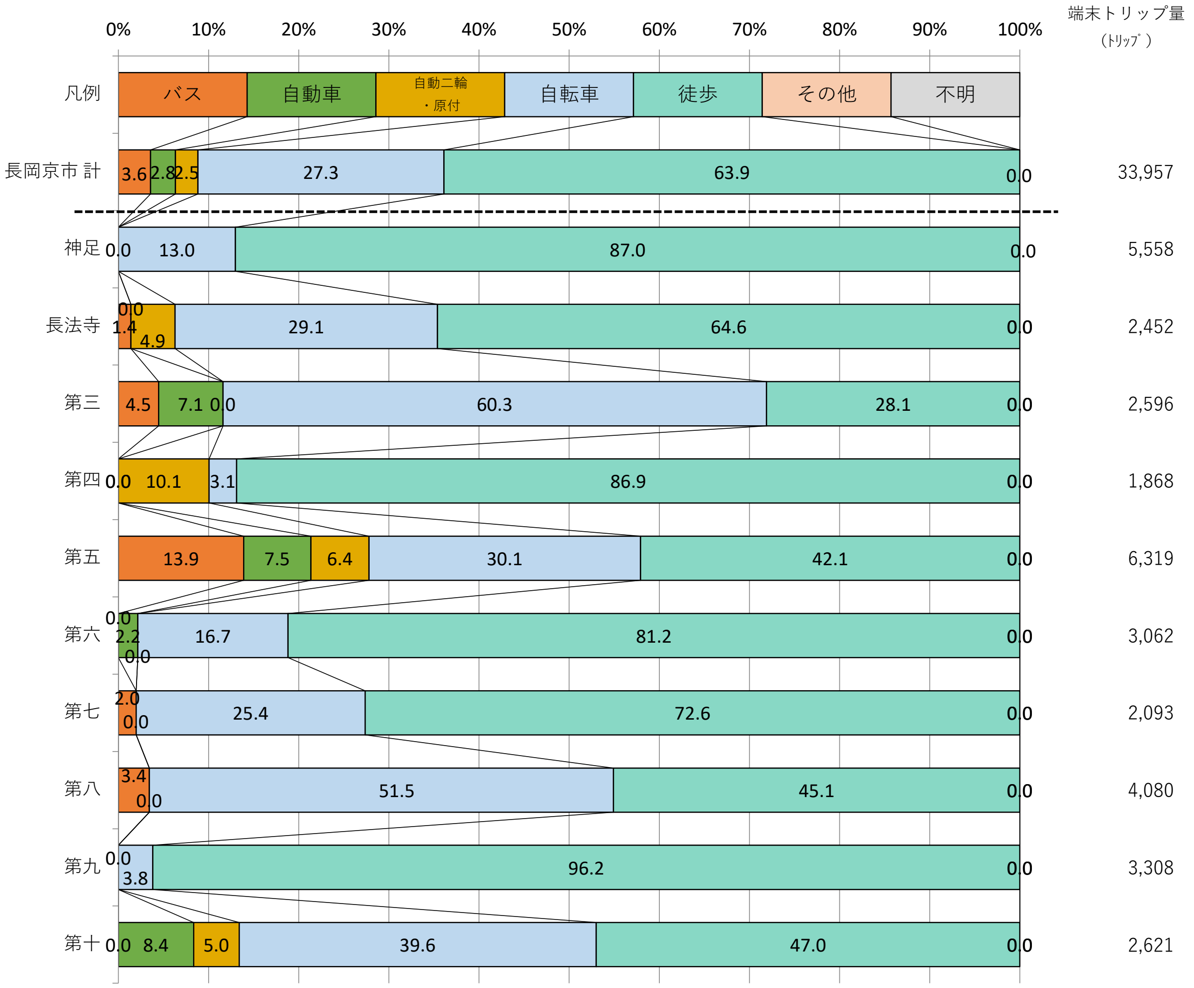


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

図. 鉄道駅を利用する際の端末交通手段(全利用者))

(3) 居住地別 端末交通手段

- 自宅を起終点とするトリップ（移動）において、駅への（もしくは、駅からの）端末交通手段をみると、長岡京市計では、徒歩が約６割、自転車が約３割を占めています。
- 小学校区別では、徒歩が最も多い小学校区（神足、第四、第九など）と、自転車が最も多い小学校区（第三、第八）が存在しています。
- 第五小学校区については、バスを端末交通手段とする割合も 13.9%を占めています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

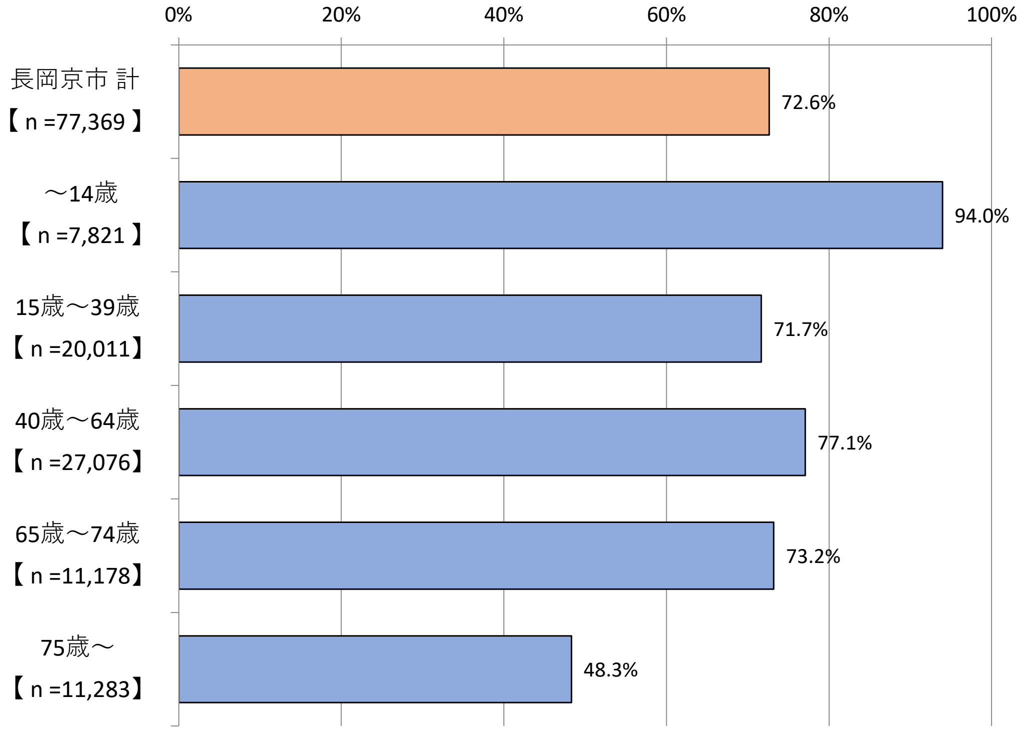
図. 居住地別 自宅発トリップの駅への端末交通手段(アクセス交通手段)

2.4.3 外出の状況

(1) 外出率

① 年齢階層別

- 年齢階層別に、外出の有無をみると、市全体では外出率が約 72.6%であるのに対し、75歳以上では外出率が 48.3%となっています。

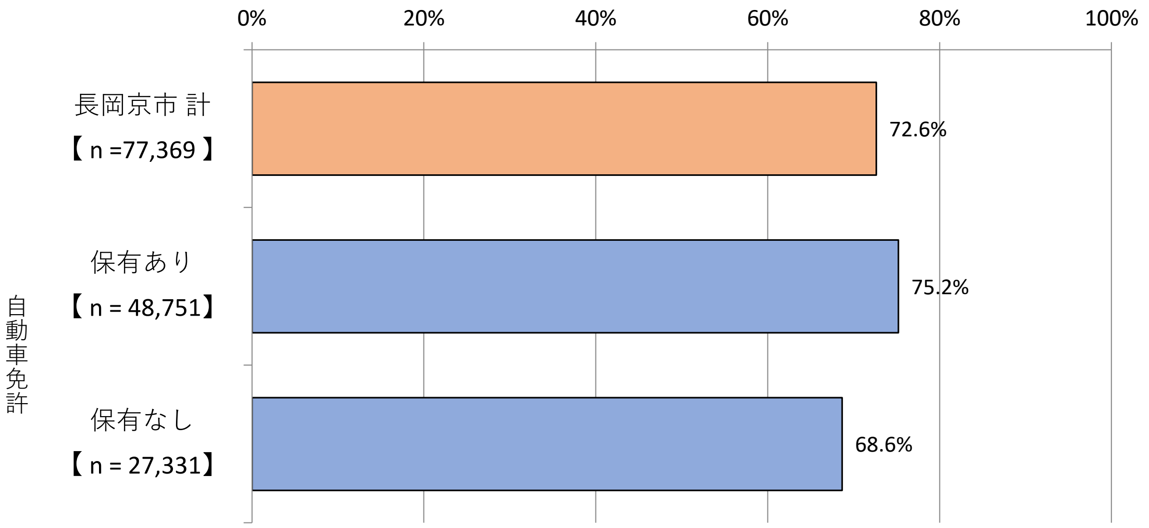


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 年齢階層別 外出率

② 自動車免許の保有状況別

- 自動車免許の保有状況別に、外出の有無をみると、自動車免許の保有ありに対して、保有なしでは外出率が約７ポイント低くなっています。



※ 長岡京市計には「自動車免許の保有状況が不明」の回答者を含む

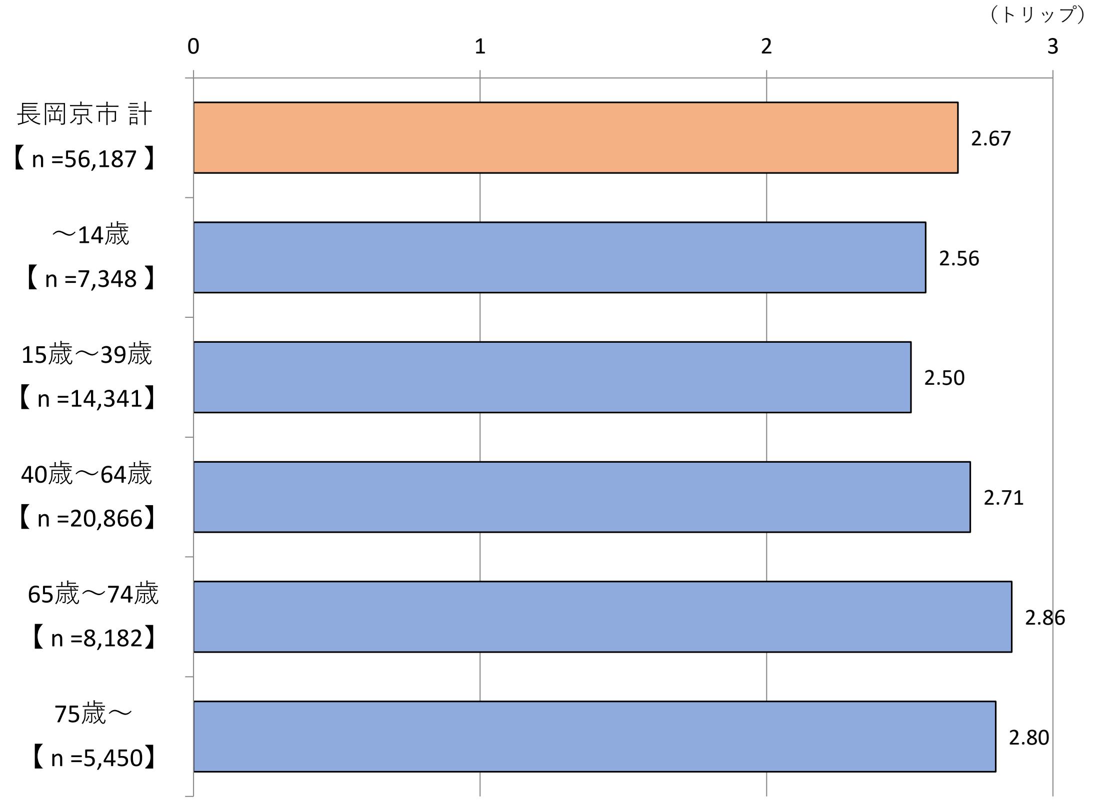
資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 年齢階層別 外出率

(2) １日あたりのトリップ数

① 年齢階層別

- 年齢階層別に、外出した方の１日あたりのトリップ※数をみると、市全体では約 2.67 トリップであるのに対し、65～74 歳では約 2.86 トリップ、75 歳以上で 2.80 トリップと市全体よりも多くなっています。



資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

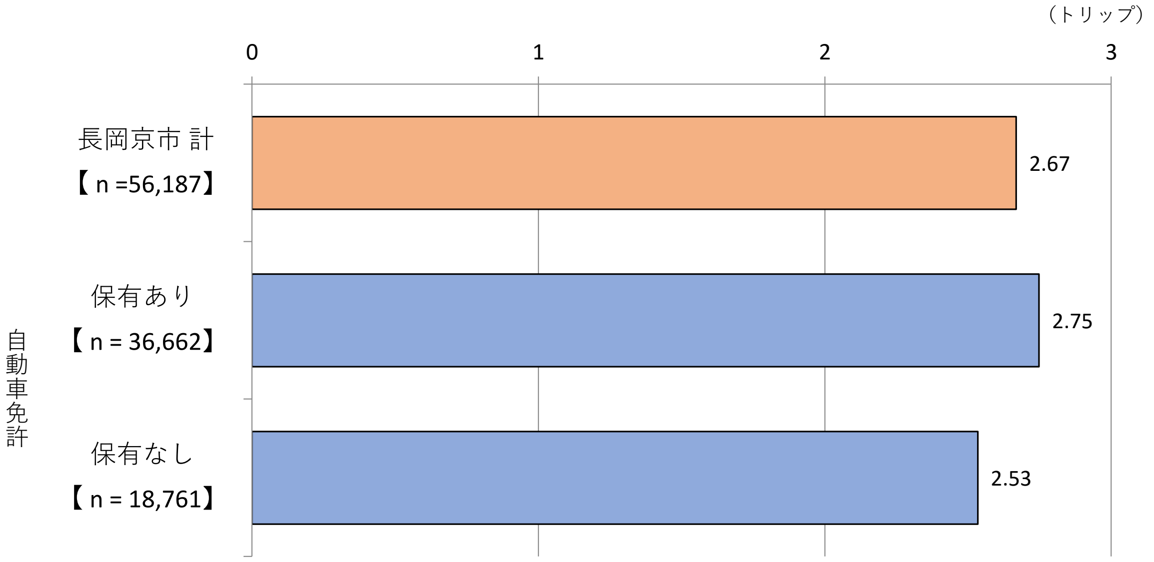
図. 自動車免許の保有状況別 １日あたりのトリップ数

<u>※ トリップ</u>

- 人の移動を表す単位。例えば、通勤や買い物など、「一つの目的」を達成するために出発地から到着地まで移動すると１回とカウントする。

② 自動車免許の保有状況別

- 自動車免許の保有状況別に外出した方の１日あたりのトリップ数をみると、自動車免許の保有ありに対して、保有なしでは約 0.22 トリップ少なくなっています。



※ 長岡京市計には「自動車免許の保有状況が不明」の回答者を含む

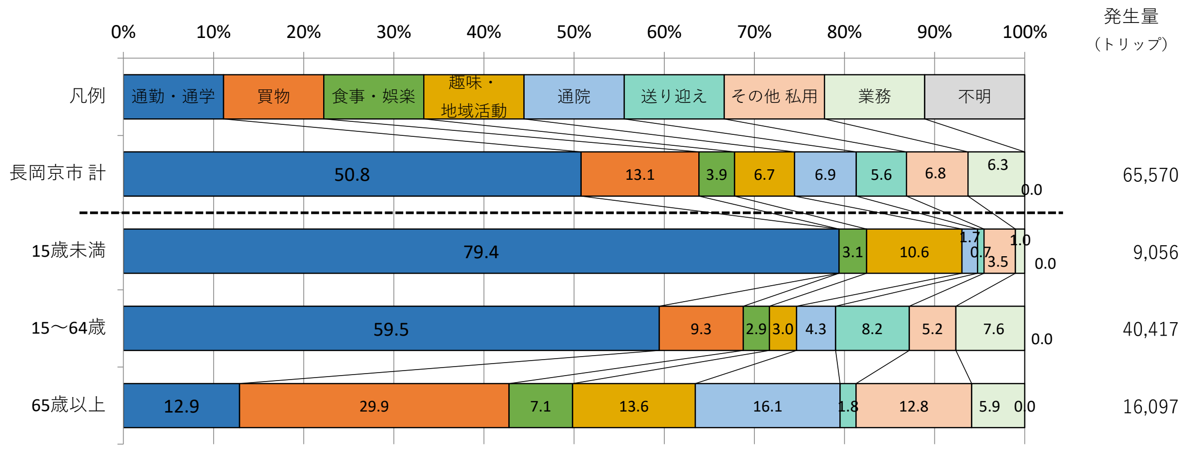
資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 自動車免許の保有状況別　１日あたりのトリップ数

2.4.4 年齢階層別の移動状況

(1) 自宅から移動する際の移動目的

- 自宅から出発する際の移動目的については、通勤・通学が約 50.8%を占めています。ついで、買物が 13.1%を占めています。
- 年齢階層別にみると、15～64 歳では、通勤・通学、買い物のほか、送り迎えが 8.2%を占めています。
- また、65 歳以上では、自宅からの移動目的の約 30%が「買物」、約 16%が「通院」となり、日常に必要な移動が約５割を占めています。余暇的な移動は「趣味・地域活動」が 14%、「食事・娯楽」が 7%となっています。

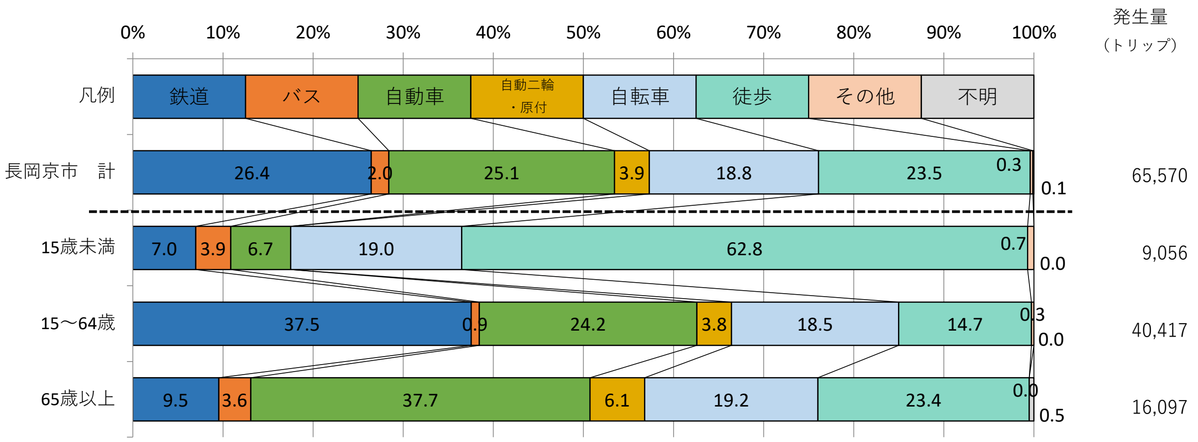


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 年齢階層別 自宅発トリップの移動目的

(2) 自宅から移動する際の代表交通手段

- 自宅から出発する際の代表交通手段については、鉄道が 26.4%、自動車が 25.1%、徒歩が 23.5%を占めています。
- 年齢階層別にみると、15～64 歳では鉄道が最も多い一方、65 歳以上の約 38%が自動車利用となっています。



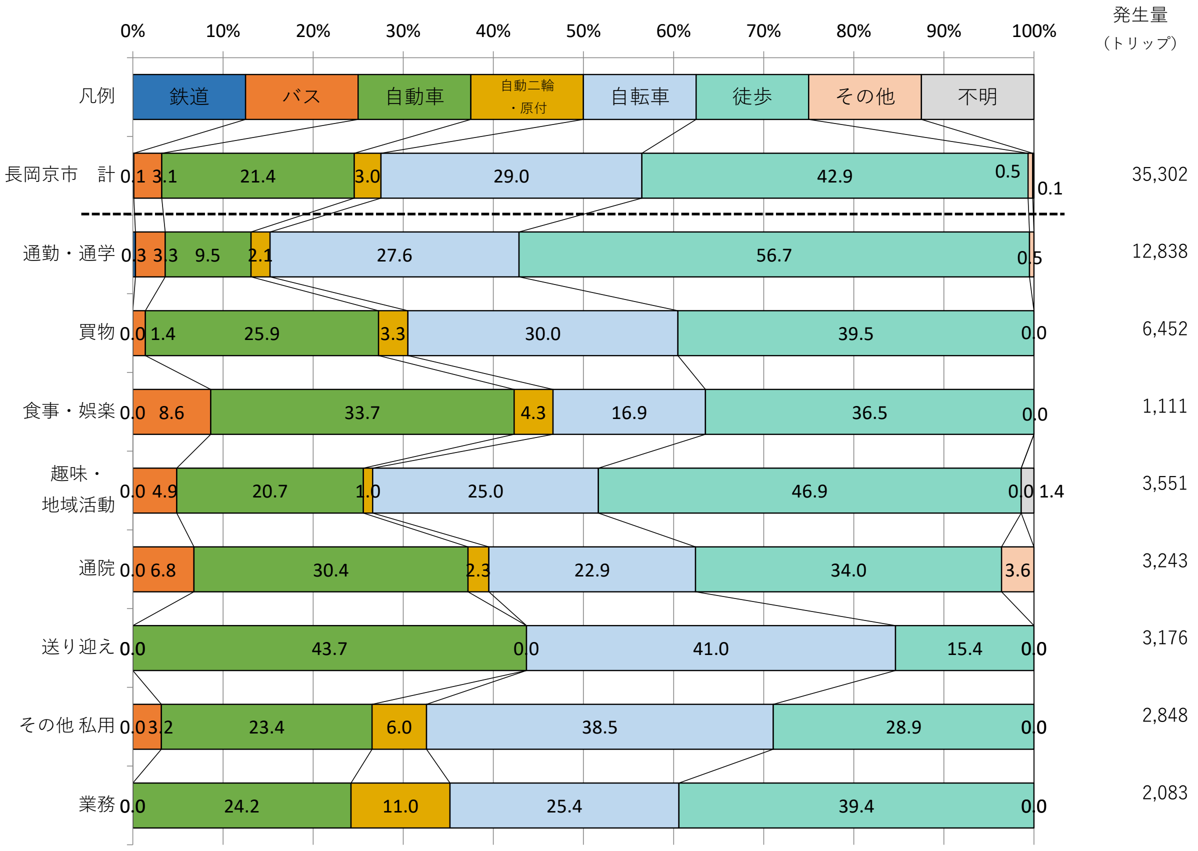
資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 年齢階層別 自宅発トリップの代表交通手段

2.4.5 自宅からの市内移動

(1) 自宅からの市内に移動する際の目的別代表交通手段

- 自宅から市内を目的地とするトリップ（移動）全体では、徒歩が 42.9%、ついで、自転車が 29.0%となっています。
- 目的別にみると、買物、食事・娯楽、通院、送り迎えで、自動車利用の割合が高い傾向にあります。



資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 目的別 自宅からの市内移動における代表交通手段

(2) 自宅からの移動先

- 自宅からの移動先について、自宅（発地）と目的地の関係をそれぞれ小学校区別にみると、同小校区内の移動が多いほか、神足や第四、第六小学校区で、他の校区からの流入が多い傾向にあります。

目的地→ 自宅（発地）↓	長岡京市内											市外	合計
	神足	長法寺	第三	第四	第五	第六	第七	第八	第九	第十	市内不明		
神足	3,003	623	190	467	0	153	142	391	969	159	302	4,290	10,689
長法寺	655	764	356	69	66	453	57	0	0	0	294	2,756	5,470
第三	453	45	1,231	0	0	79	48	0	204	215	141	2,607	5,023
第四	704	191	104	1,553	210	216	104	194	244	38	0	2,118	5,676
第五	1,509	327	257	1,235	2,835	646	0	0	113	0	527	5,815	13,264
第六	256	392	319	171	0	1,075	132	0	0	324	0	2,347	5,016
第七	249	150	423	66	43	133	238	0	0	0	0	1,665	2,967
第八	994	128	0	734	130	67	0	1,179	117	0	61	3,696	7,106
第九	1,998	156	191	107	43	167	0	333	801	63	0	2,221	6,080
第十	154	0	280	75	0	174	48	0	0	795	0	2,753	4,279
長岡京市　計	9,975	2,776	3,351	4,477	3,327	3,163	769	2,097	2,448	1,594	1,325	30,268	65,570

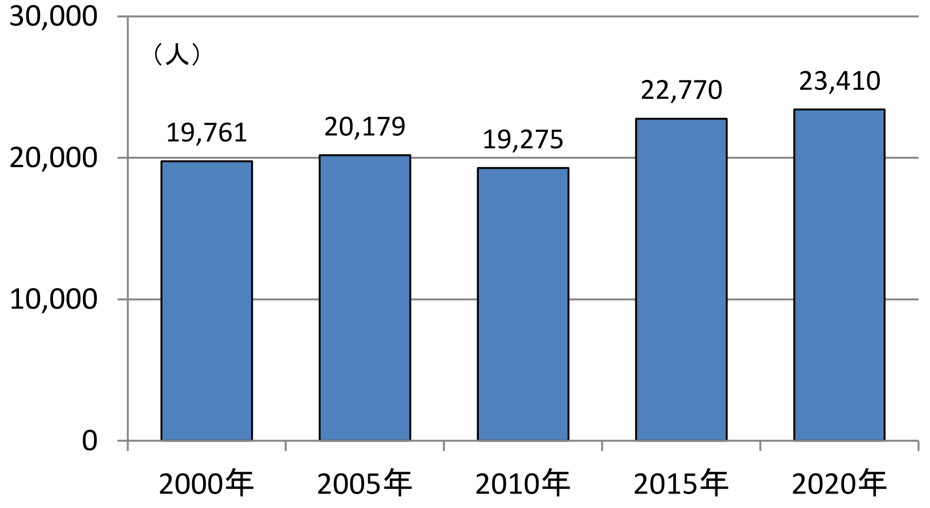
資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 年齢階層別　自宅と移動先の関係

2.4.6 市外からの流入

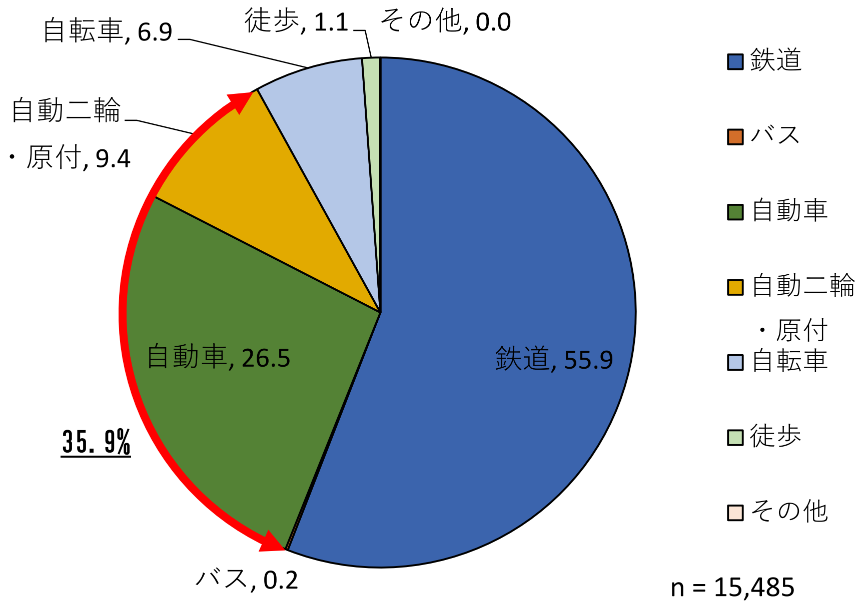
(1) 流入人口

- 市外から本市に従業・通学している流入人口は、2020 年（令和２年）において、23,410 人となっており、2000 年（平成 12 年）以降、増加傾向にあります。
- また、市外から本市に通勤目的で流入するトリップについて、約 56%が鉄道となっている一方、自動車、自動二輪・原付の合計が約 36%なっています。



資料：長岡京市統計書（令和４年度版）

図. 市外から本市に従業･通学している人数

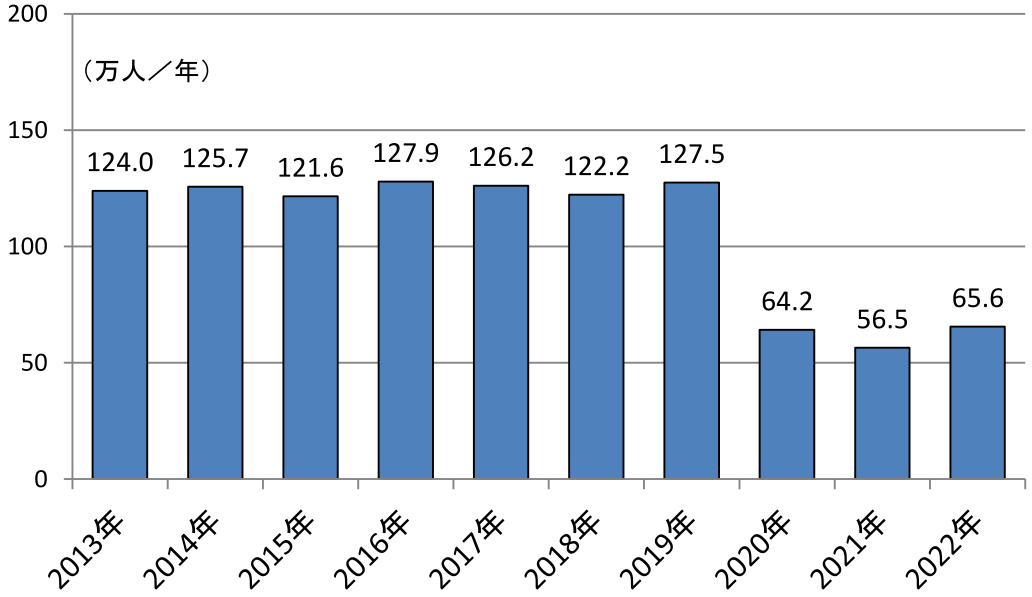


資料：近畿圏パーソントリップ調査（令和３年 10 月）

図. 市外から本市に通勤目的で流入するトリップの代表交通手段

(2) 観光流動

- 本市の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前まで、年間 120 万人を上回る状況が続いていました。2020 年以降は、約 60 万人程度となっています。



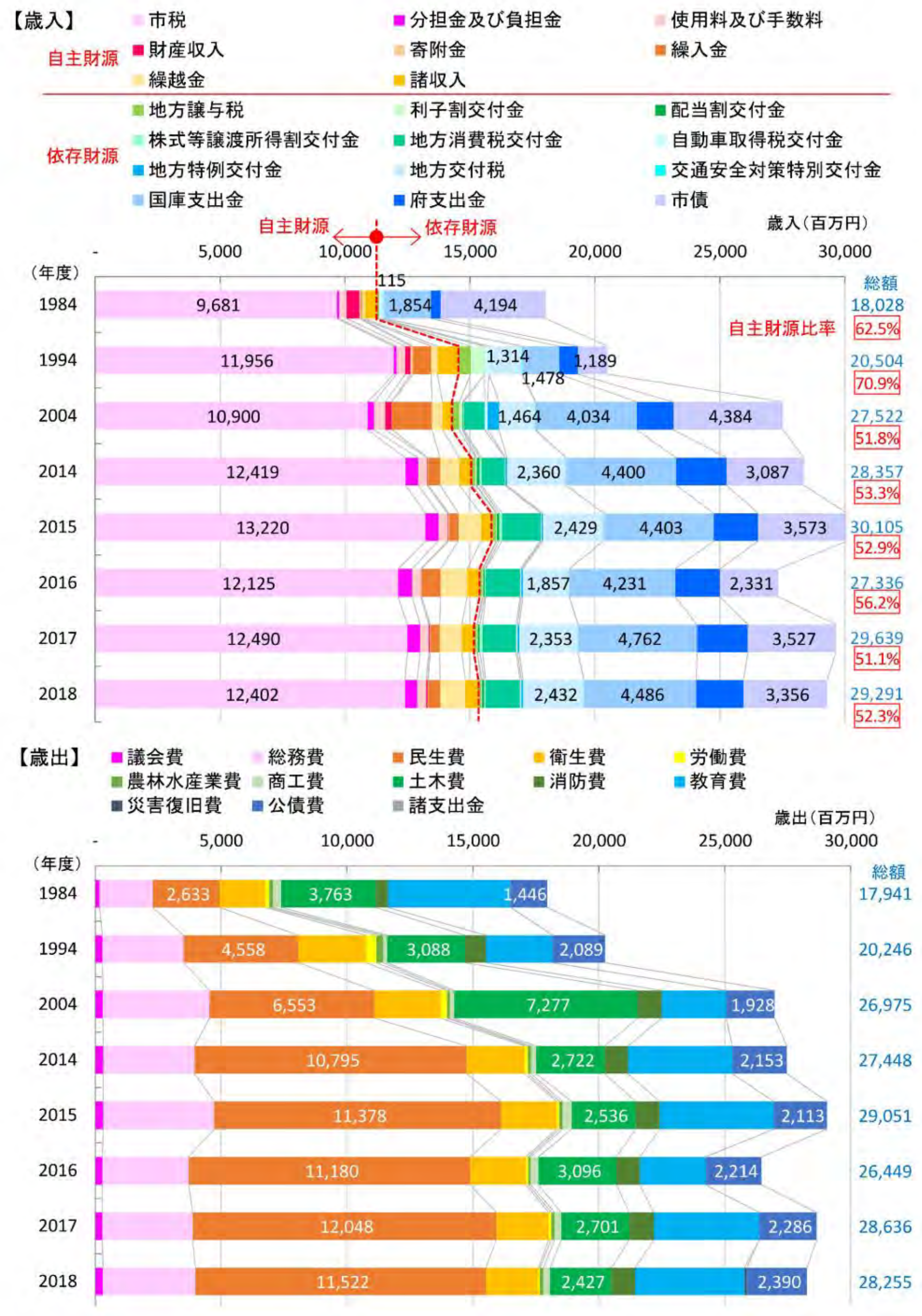
資料：京都府観光入込客数調査（旧基準）

図. 本市の観光入込客数

2.5 財政状況

2.5.1 歳入・歳出

- 一般会計の決算額は、歳入及び歳出ともに年度ごとに増減はあるものの、長期的には増加傾向にあります。
- 歳入については、自主財源（市税等）比率が過去 30 年間で約 10 ポイント減少し、依存財源（国庫支出金及び地方交付税等）が大幅に増加しています。
- 歳出については、民生費が増加する傾向にあります。

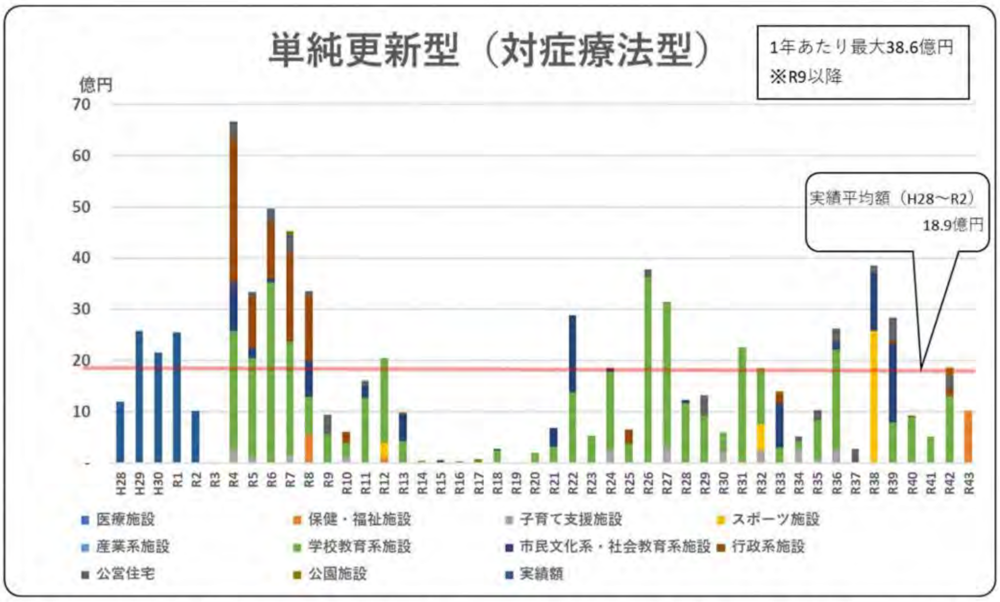


出典：長岡京市立地適正化計画

図. 一般会計の歳入･歳出の推移

2.5.2 財政の将来見通し

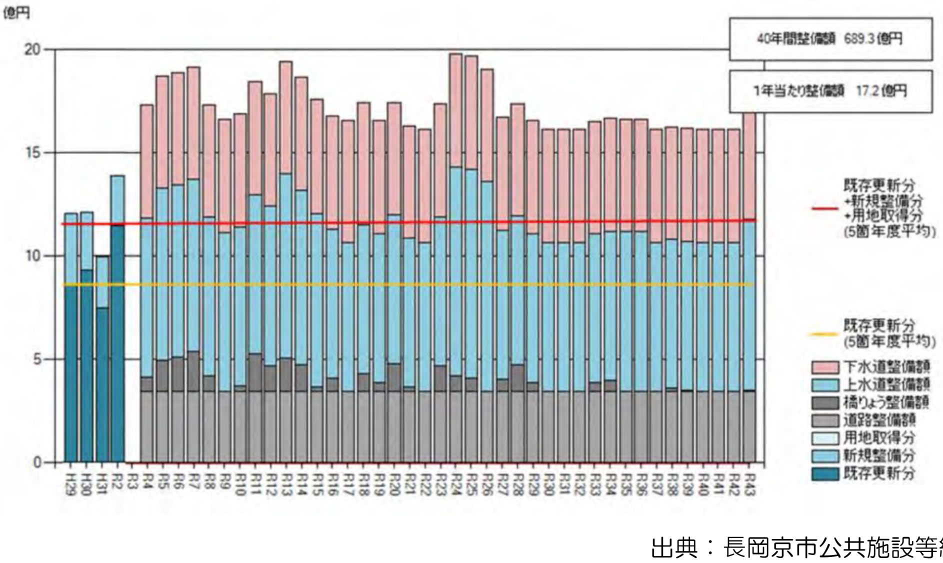
- 歳入は、自主財源比率が 50%台を推移していますが、将来は課税対象となる個人の所得水準が減少した場合、個人市民税の減収等により、自主財源比率の低下が見込まれます。
- 歳出は、民生費が増加する傾向にあり、今後も高齢人口が増加するため、さらに増加すると見込まれます。
- また、市保有の公共施設・インフラ資産の老朽化により、これらの更新費用や維持管理費用が増大すると見込まれます。
- そのため、今後も現状の公共サービスを維持するには、歳入増加と同時に歳出の抑制を中長期的視点でさらに進めて、より経営感覚を高めていくことが不可欠となります。



※単純更新型：施設の状態に関わらず公共施設（一部除く）を一律に築後 35 年で大規模改修、築後 70 年で建替えるものとして試算したもの

出典：長岡京市公共施設等総合管理計画

図. 公共施設の更新費用の将来推計



出典：長岡京市公共施設等総合管理計画

図. インフラ資産の更新費用の将来推計

2.5.3 地域公共交通施策に支出する予算

- 本市では、地域公共交通施策に支出する予算として、2019 年度（令和元年度）から 2021 年度（令和３年度）にかけて、年間 6,000 万円程度で推移していました。2022 年度（令和４年度）に予算は増加しており、2023 年度（令和５年度）は 9,951 万円となっています。
- 2023 年度（令和５年度）の一般会計に占める地域公共交通施策に支出する予算は 0.30%となっています。

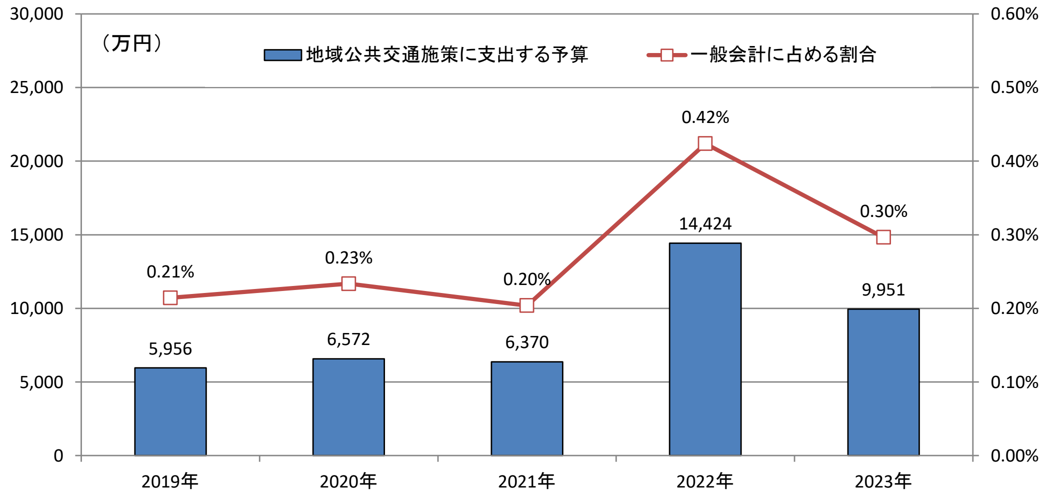


図. 当初予算に基づく地域公共交通に支出する予算と、一般会計に占める割合

2.6 その他 本市の地域公共交通を取り巻く環境

2.6.1 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

新型コロナウイルス感染症の感染拡大を背景に、本市の地域公共交通であるバスやタクシーにおいて、利用者の大幅な減少が続いたことにより、サービスの持続が危ぶまれる状況となりました。全ての人が地域公共交通を緊急的かつ継続的に支えていく必要性を踏まえ、2021 年(令和３年) 11 月 26 日に開催された第 23 回長岡京市地域公共交通会議において、緊急アピールを宣言しました。

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

長岡京市地域公共交通会議では、交通弱者の移動を公共交通で確保して市内外の移動の自由度を高め、活発な交流に基づくまちの活性化を目的として、長岡京市の望ましい公共交通体系を実現するための施策の検討を行うとともに、この地域で住み続けられるよう高校生、高齢者等の通学、通院の足の確保はもとより、広く住民や来訪者に公共交通を使っていただけるよう様々な取組みを実現してまいりました。

こうした中、今般の新型コロナウイルス感染症の影響は、公共交通にも非常に大きなダメージを与えています。本市においても、路線バスで令和２年度は令和元年度と比べて３割程度、タクシーで年間５割程度もの利用者の減少がみられます。このままでは、地域の公共交通を支えていただいている交通事業者の事業継続も危ぶまれる状況であり、そうなれば市民の皆様の生活にも大きな影響が生じます。

各交通事業者は、感染防止のために、３密を防ぐための換気、消毒等様々な取組みを行っております。当交通会議としても、こうした各交通事業者の感染防止策の取組みを住民の皆さんに知っていただく等、公共交通を守るとともに、利用促進に向けた様々な取組みを今後とも後押ししてまいります。

市民の皆様には、日常生活を支える重要なインフラである公共交通の大切さをご理解いただき、感染防止に留意したうえで、電車、バス、タクシー等の公共交通を積極的に利用していただくようお願いいたしますとともに、国土交通省及び京都府におかれましては、こうした地域の窮状をご理解いただき、持続可能な公共交通の維持確保のために必要な支援や措置を速やかに実施していただきますよう、ここに緊急アピールを宣言いたします。

令和３年１１月２６日

長岡京市地域公共交通会議
会長　　小林　潔司

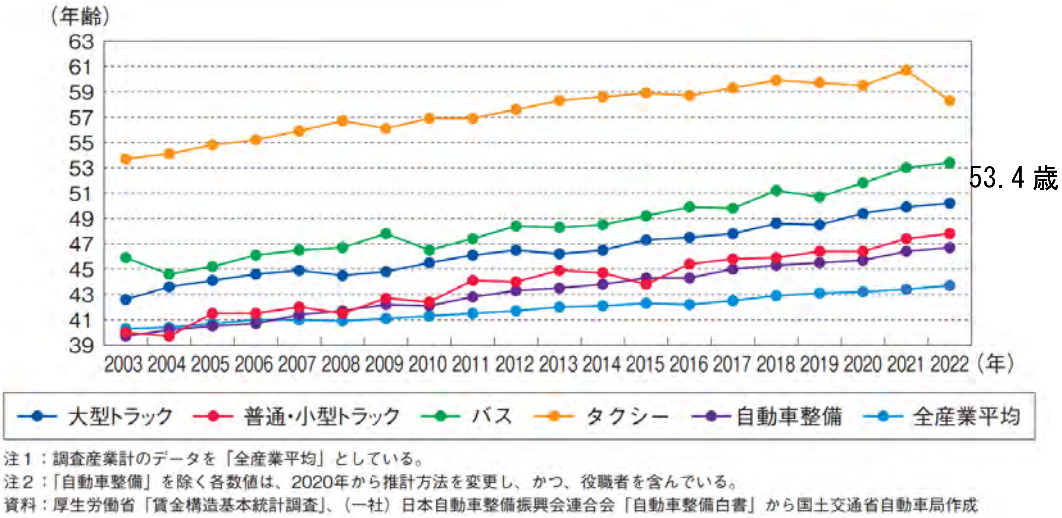
図. 長岡京市の地域公共交通の崩壊を食い止めるための緊急アピール（全文）

2.6.2 バス運転者を取り巻く動向

バス運送事業の就業構造の労働者は高齢化が進んでおり、2022 年（令和４年）の平均年齢は 53.4 歳と全産業の平均よりも高くなっています。

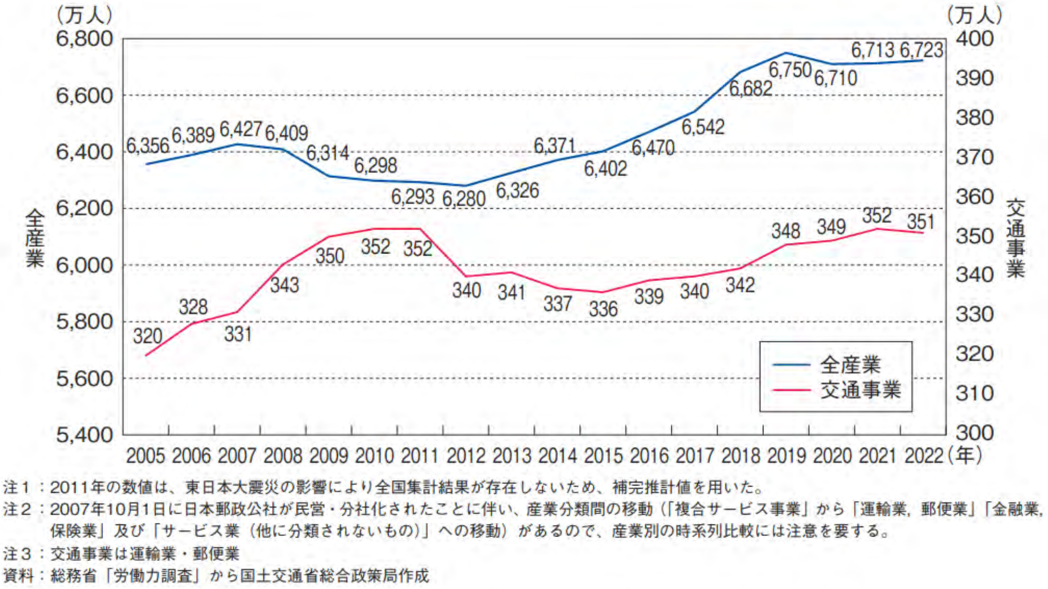
近年、産業全体では就業者数が増加してきているなかで、自動車運送事業等においては、労働力不足感の高まりや、バス・トラック等の自動車運転者の労働需給が逼迫しているにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。

さらに、2024 年４月以降に労働時間等基準の改正の適用が予定されており、バス路線網の維持に向けて更なる運転手の不足が発生する見込みです。



資料：令和５年版交通政策白書

図. 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移



資料：令和５年版交通政策白書

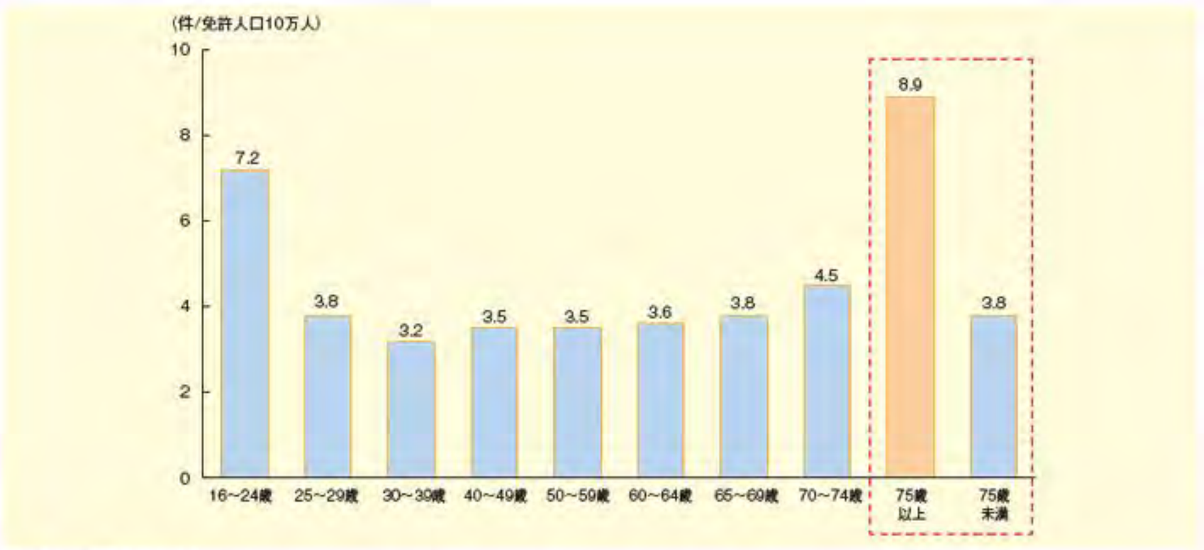
図. 全産業と交通事業の就業者数の推移

出典：厚生労働省リーフレット

図.自動車運転者の労働時間等基準の改正概要

2.6.3 交通事故の現状

わが国では、死亡事故全体に占める高齢ドライバーによる死亡事故の割合が増加しているなど、高齢者の移動に対する考え方、安全・安心への意識が見直される局面を迎えています。

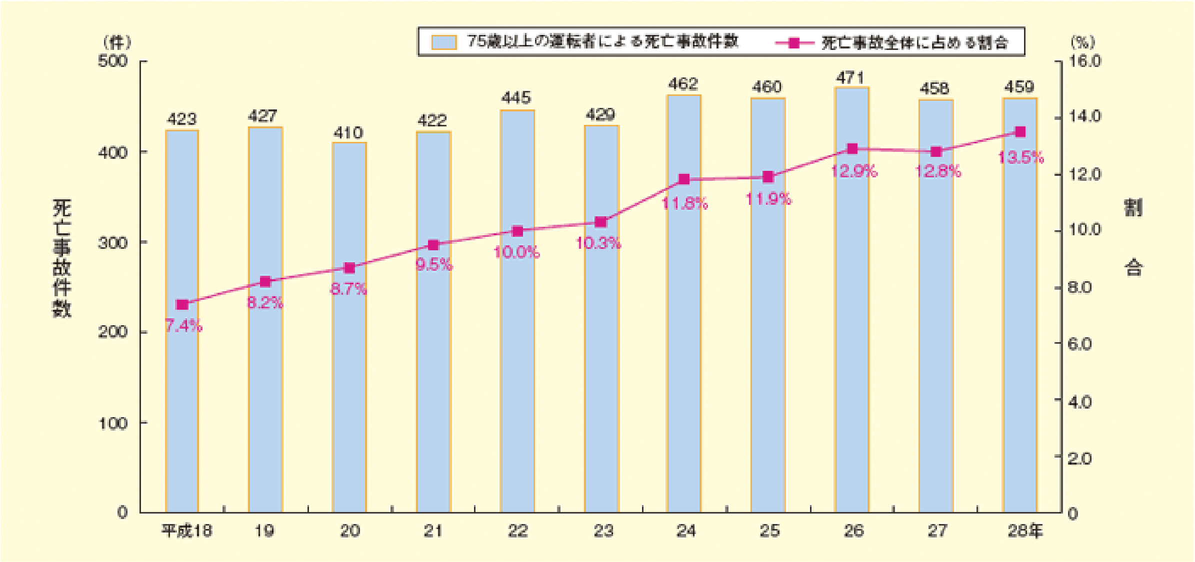


注 1 警察庁資料による。
2 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

資料：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

図. 年齢階層別 人口 10 万人当たり死亡事故件数

【原付以上 第1当事者】(全国)



注 警察庁資料による。

資料：平成 29 年版交通安全白書（内閣府）

図. 75 歳以上の運転者による死亡事故件数及び割合の推移

3. 地域公共交通に対するニーズ

3.1 市民ニーズ

3.1.1 調査概要

本市の地域公共交通政策のマスタープランとなる『長岡京市地域公共交通計画』策定に向けて、市民の日常的な移動の現状や、地域公共交通への考えやニーズなどを把握するため、2023 年（令和５年）８月に、市民 3,000 世帯（6,000 人）を対象に郵送配布、郵送回収によるアンケート調査を実施しました。

3.1.2 回収状況

3,000 世帯（6,000 票）への配布に対し、郵送回収により 843 世帯 1,287 票の回収を得ました。郵送回収による世帯ベースでの回収率は 28.1%となっています。

これに加えて、WEB から 354 票の回答を得て、全体では 1,641 票の回答を得ました。

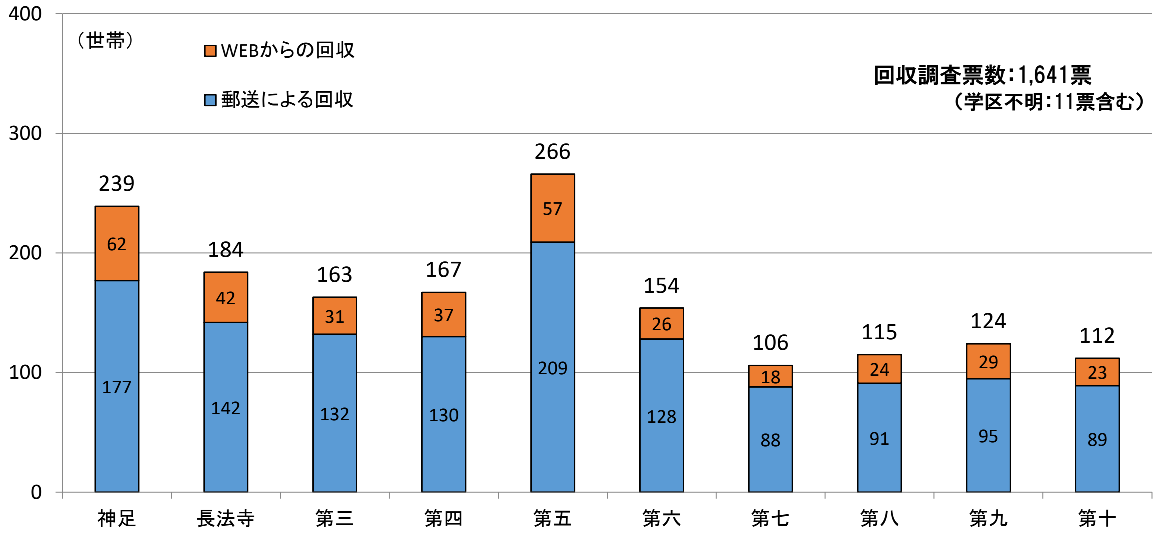
表. 郵送による回収状況

配布数	回収数（世帯）	回収率	回収（調査票）
3,000 世帯	843 世帯	28.1%	1,287 票

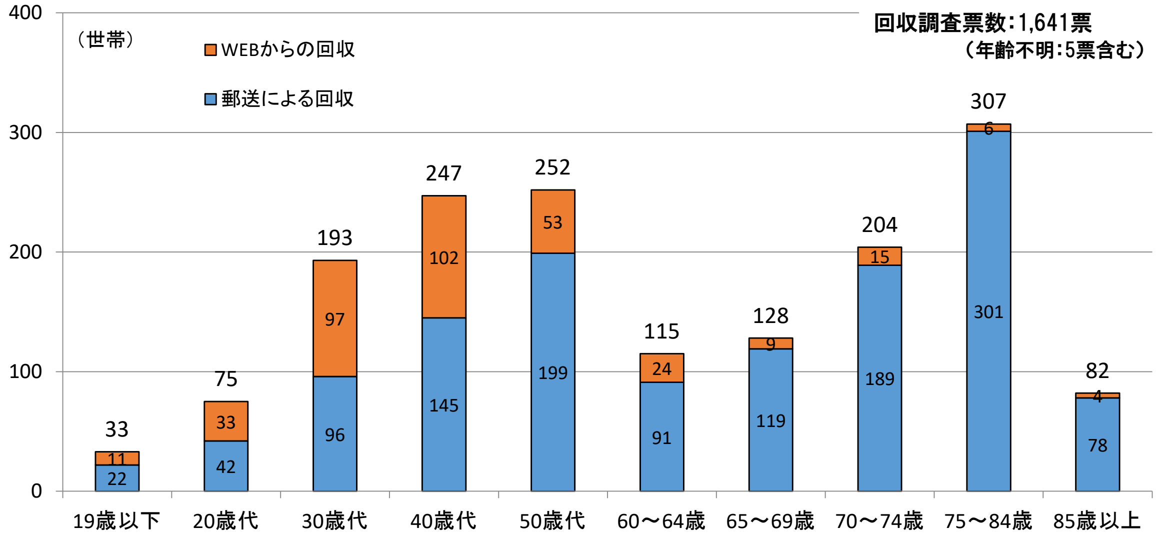
回収調査票数

郵送による回収	WEB からの回答	回収（調査票）
1,287 票	354 世帯	1,641 票

【参考：回収状況の概要】



参考. 小学校区別の回収状況



参考. 年齢別の回収状況

3.1.3 回答者の属性

(1) 性別

- 回答者の性別をみると、女性の割合が約 57%となっています。

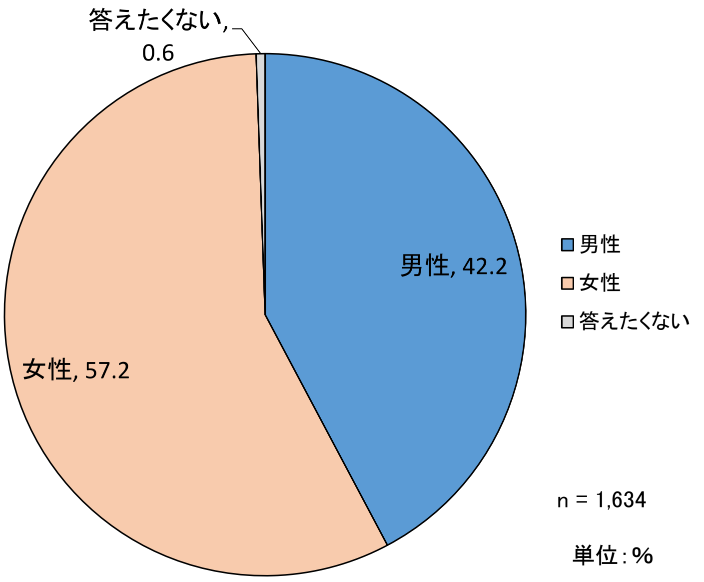


図. 性別

(2) 年齢階層

- 回答者の年齢階層をみると、本市の人口構成※に比べ、65 歳以上の回答者の割合が高い傾向となっており、約 44%を占めています。

※ 本市の 65 歳以上の割合は 27.3%（「2. 本市の現状」参照）

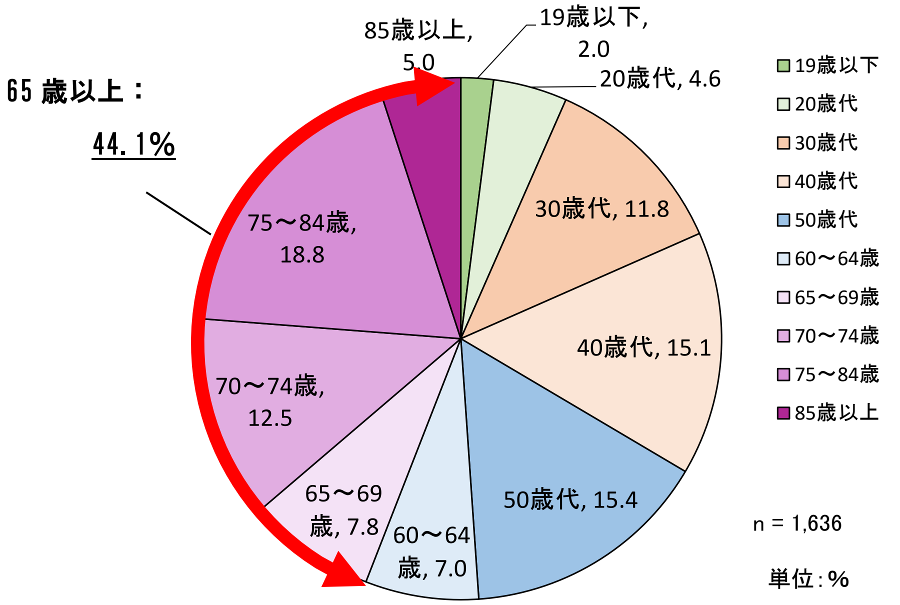


図. 年齢階層

3.1.4 新型コロナウイルスの感染拡大による行動変化

（1）外出の変化

- 新型コロナウイルスの感染拡大の時期（令和２年ごろ）の前後で、外出することが減った回答者が約 62%となっています。
- コロナ禍で外出が減った理由については、自主的な判断が約 86%となっています。

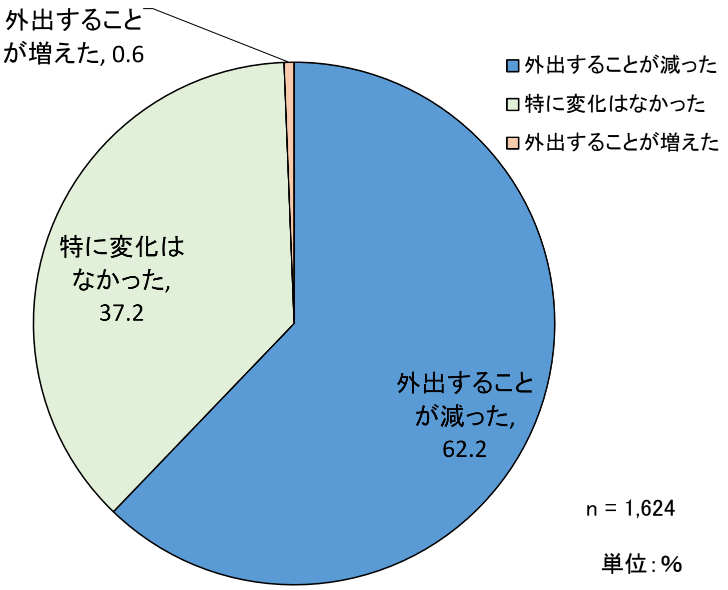


図. コロナ禍における外出の変化

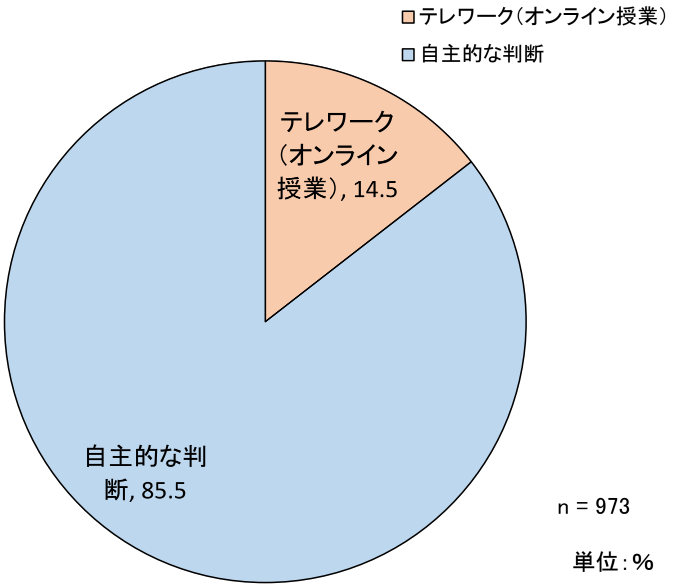


図. コロナ禍で外出が減った理由

(2) 地域公共交通の利用

① コロナ禍による地域公共交通の利用

- 新型コロナウイルスの感染拡大の時期（令和 2 年ごろ）の前後で、回答者の約 24%が、「ふだんから地域公共交通を利用していたが、コロナ禍で利用を控えた」と回答しています。

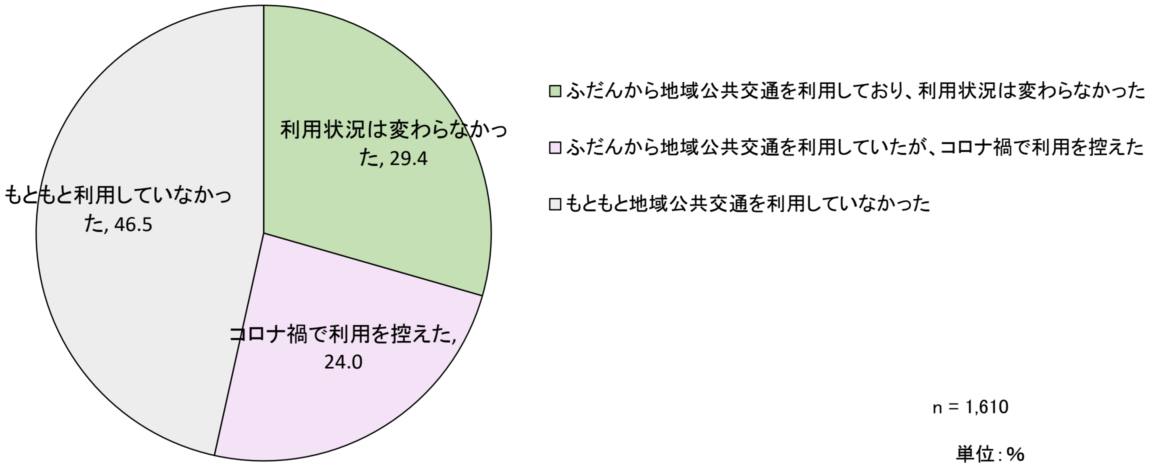


図. コロナ禍による地域公共交通の利用状況

② 今後の地域公共交通の利用について

- 「ふだんから地域公共交通を利用していたが、コロナ禍で利用を控えた」回答者のうち、令和５年５月、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが「５類」に移行される等、取り巻く状況が変化する中で、「すでに新型コロナウイルスの感染拡大前（令和２年以前）に戻っている」回答者が約 40%を占めています。
- 一方で、ライフスタイルや移動手段の変化により、地域公共交通の利用が今以上に戻らないと思う回答者が約 24%となっています。
- また、「日常の移動手段が変わったので、今以上に戻ることはないと思う」回答者のうち、50%が自動車に転換している結果となっています。

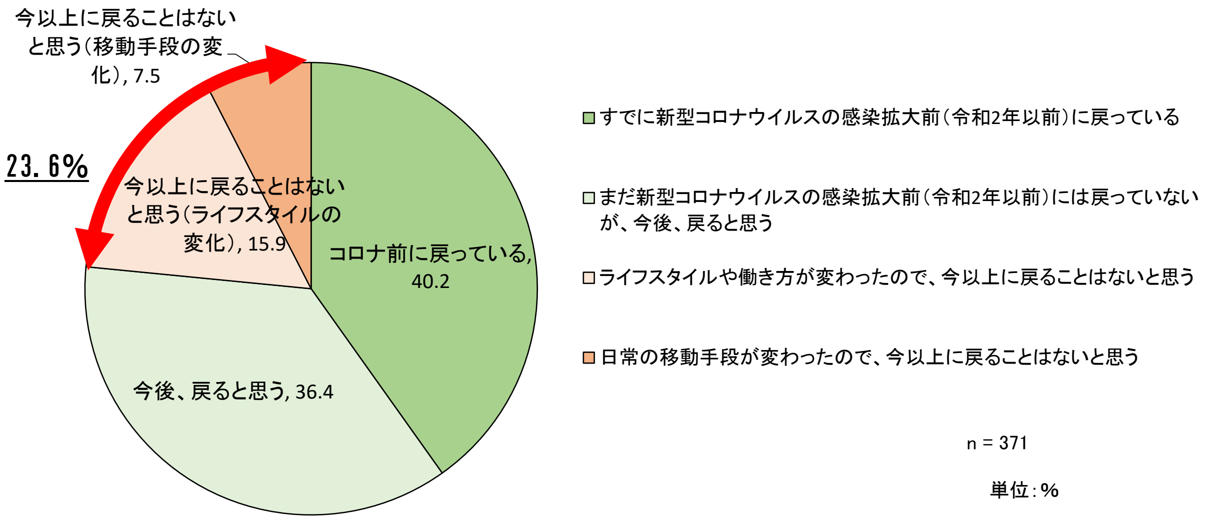


図. コロナ後の地域公共交通の利用

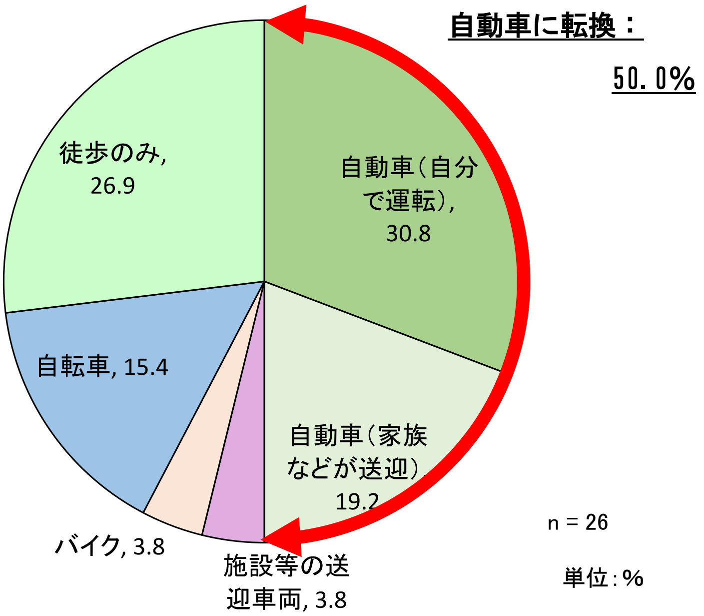


図. コロナ禍で地域公共交通から転換した日常的な移動手段

3.1.5 ふだんの外出状況

(1) 通勤・通学

① 外出頻度

- 通勤・通学目的で、「ほぼ毎日」外出する回答者が約 24%を占めています。「週４～５日程度」外出する回答者と合わせると約 60%となっています。

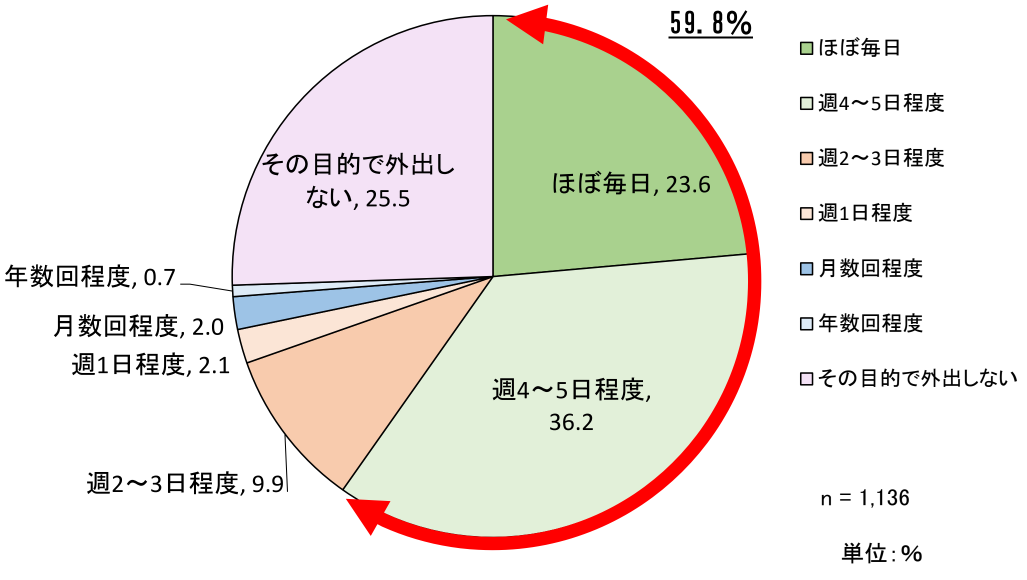


図. 通勤･通学による外出頻度

② 移動先

- 通勤・通学目的での移動先については、「京都市・京都府下」が約 31%を占めています。そのほか、「大阪市・大阪府下」等と合わせて、長岡京市外への通勤・通学が約 57%となっています。

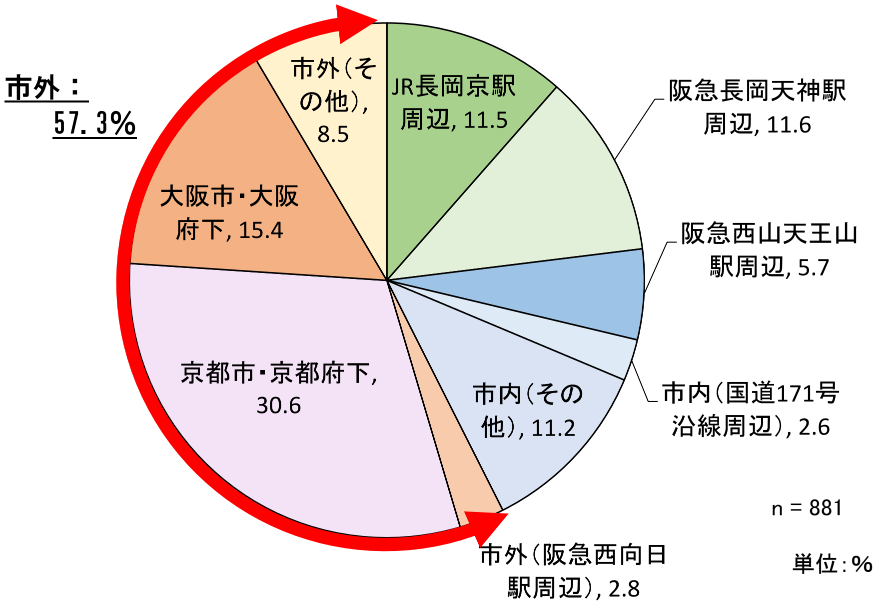


図. 通勤･通学による移動先

③ 移動手段

- 通勤・通学目的での移動手段については、鉄道利用が約 47%を占めています。特に、駅までバイク・自転車・徒歩による鉄道利用が約 38%となっており、最も多くなっています。

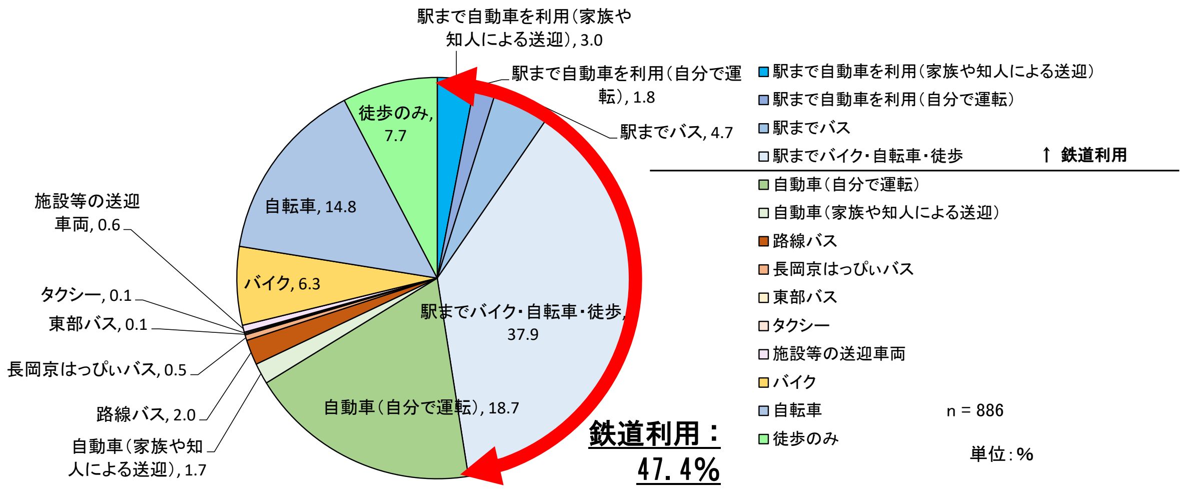


図. 通勤・通学による移動手段

(2) 買物

① 外出頻度

- 買物目的では、「週２～３日程度」外出する回答者が約 38%を占めています。

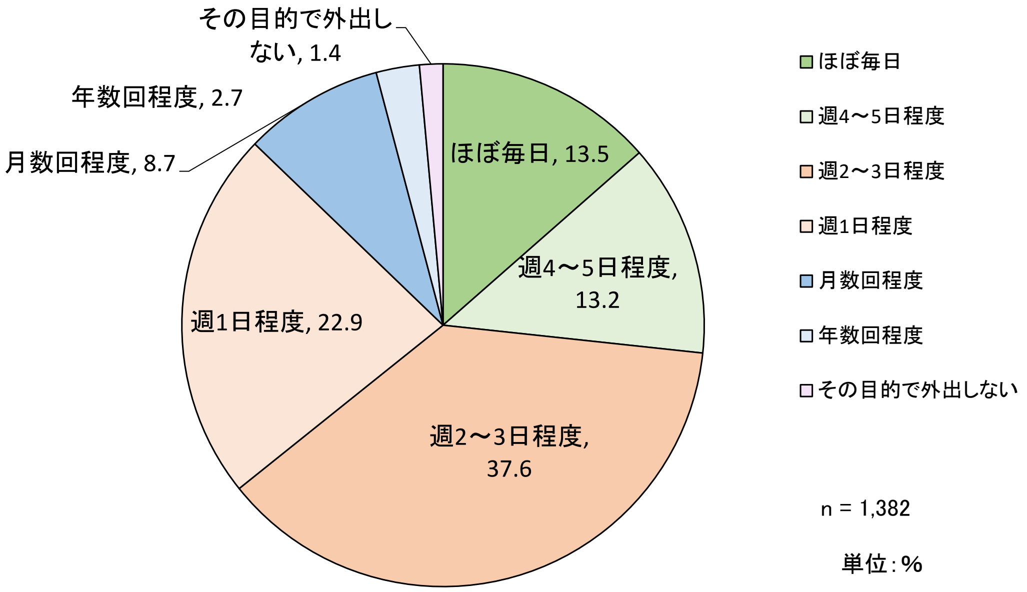


図. 買物による外出頻度

② 移動先

- 買物目的での移動先については、長岡京市内が約 79%を占めています。特に、「阪急長岡天神駅周辺」が約 36%となっており、最も多くなっています。

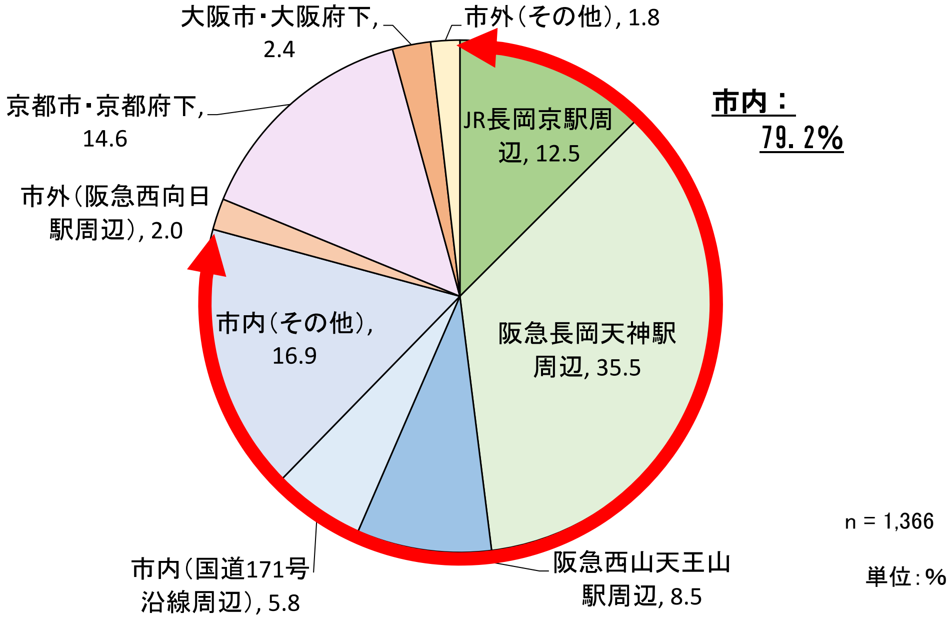


図. 買物による移動先

③ 移動手段

- 買物目的での移動手段については、自動車利用が約 45%を占めています。

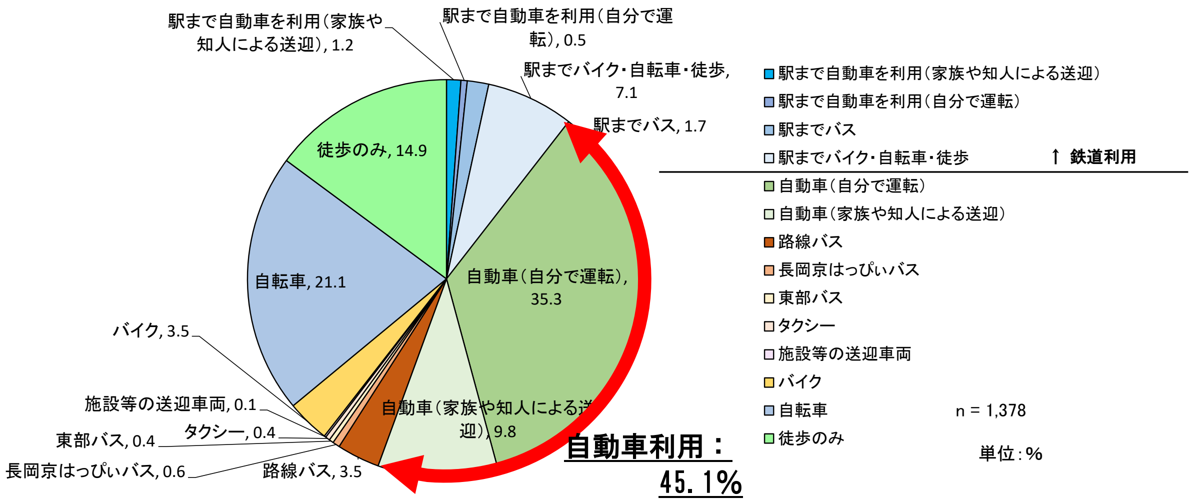


図. 買物による移動手段

(3) 通院

① 外出頻度

- 通院目的では、「年数回」外出する回答者が約 41%を占めています。ついで、「月数回程度」外出する回答者と合わせると約 75%となっています。

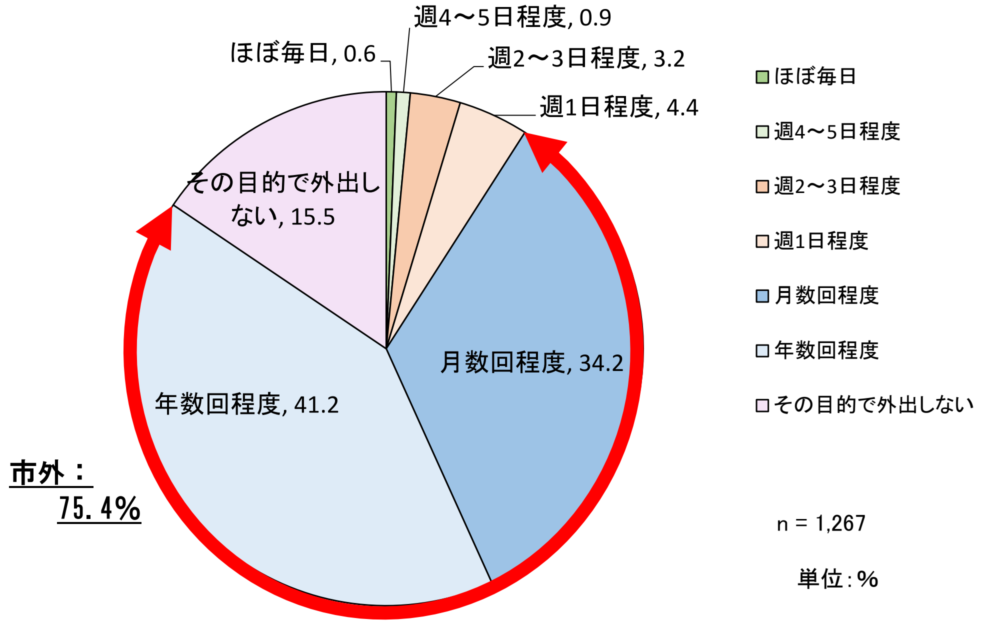


図. 通院による外出頻度

② 移動先

- 通院目的での移動先については、長岡京市内が約 75%を占めています。市内（その他）を除くと、「阪急長岡天神駅周辺」が約 18%となっており、最も多くなっています。

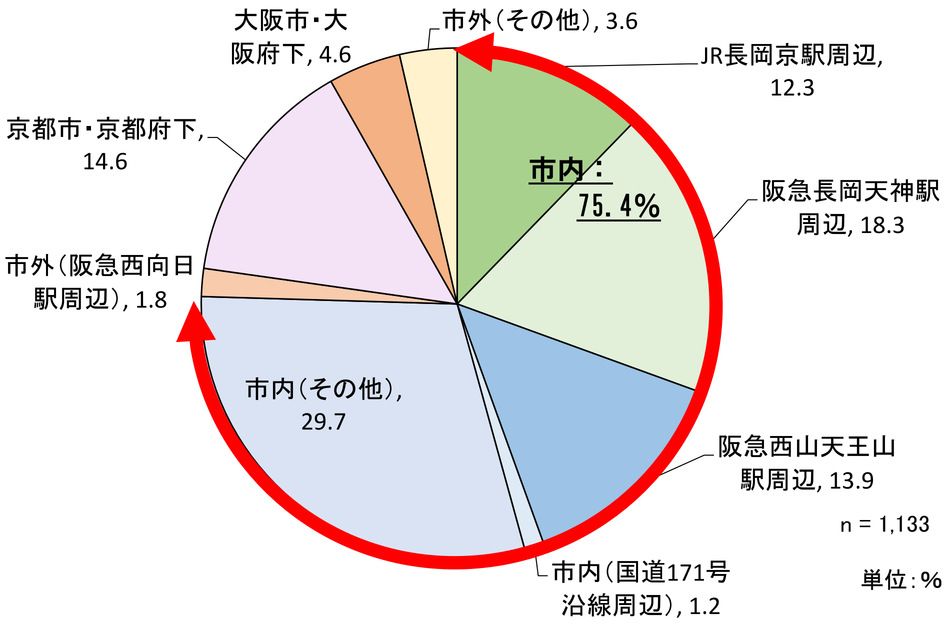


図. 通院による移動先

③ 移動手段

- 通院目的での移動手段については、「自動車（自分で運転）」が最も多く、約 27%を占めています。家族や知人による送迎を合わせると、自動車利用の割合が約 35%となっています。
- ついで、「自転車」が約 21%を占めています。

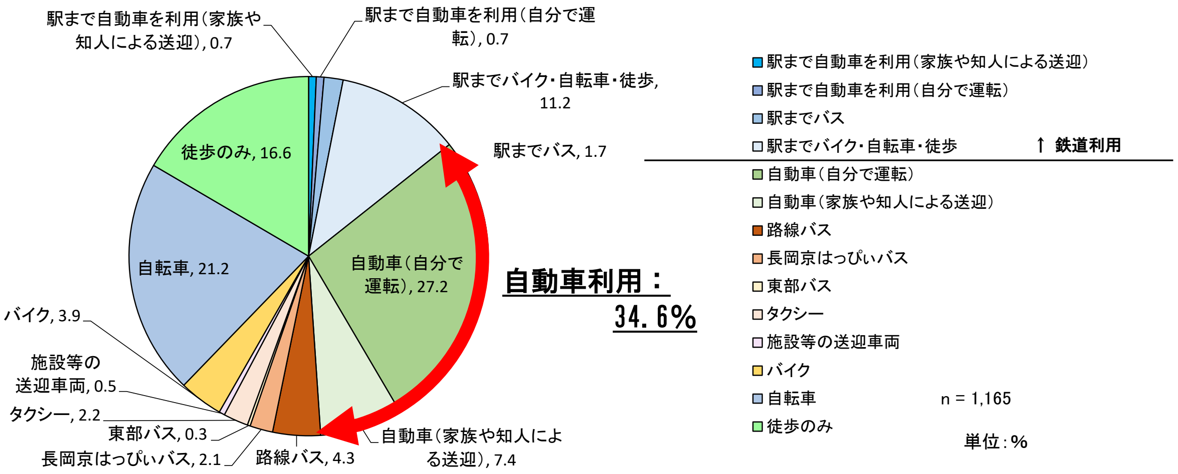


図. 通院による移動手段

(4) その他

① 外出頻度

- その他の目的では、「月数回」外出する回答者が約 26%を占めています。

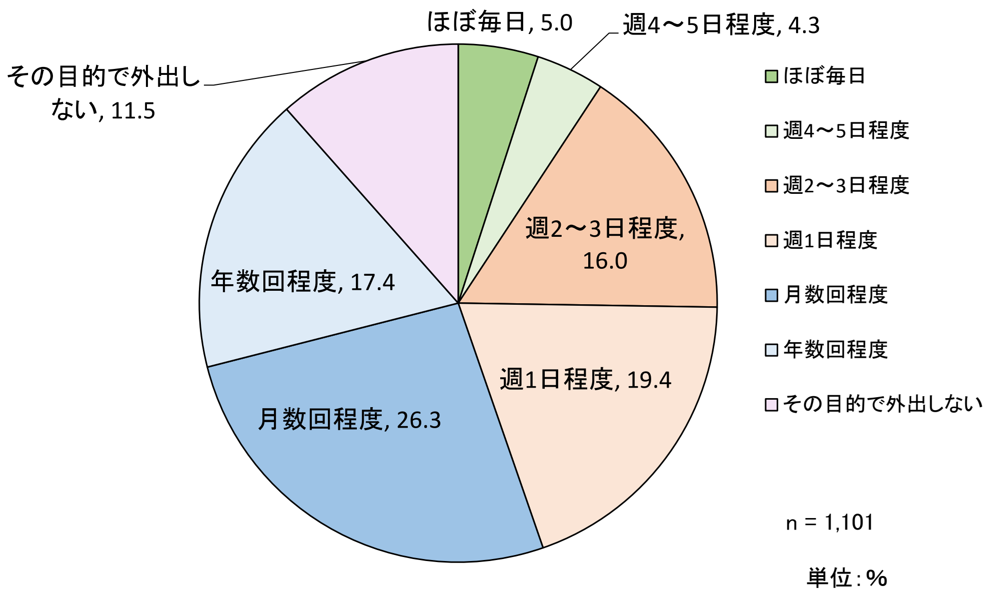


図. その他による外出頻度

- 「その他」の外出目的のうち、最も頻度が多いのは、「習い事」となっています。ついで、「各種手続き（役所・銀行）」、「知人等との交流」となっています。

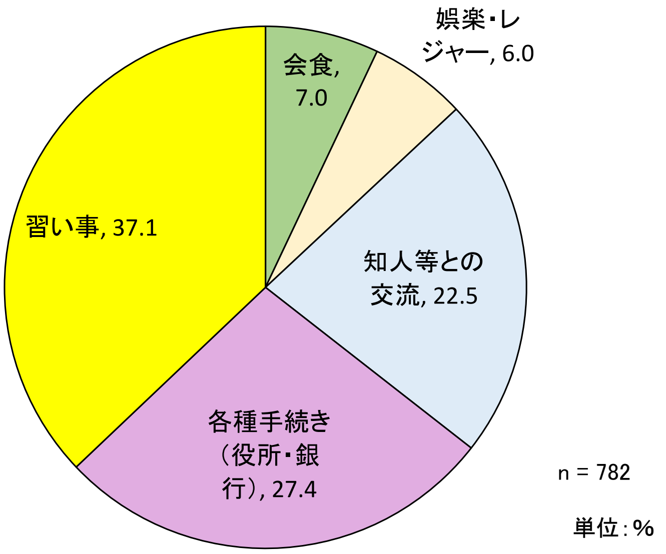


図. その他の内訳

② 移動先

- その他目的での移動先については、市外が約 64％を占めています。特に、「京都市・京都府下」が約 34％となっており、最も多くなっています。

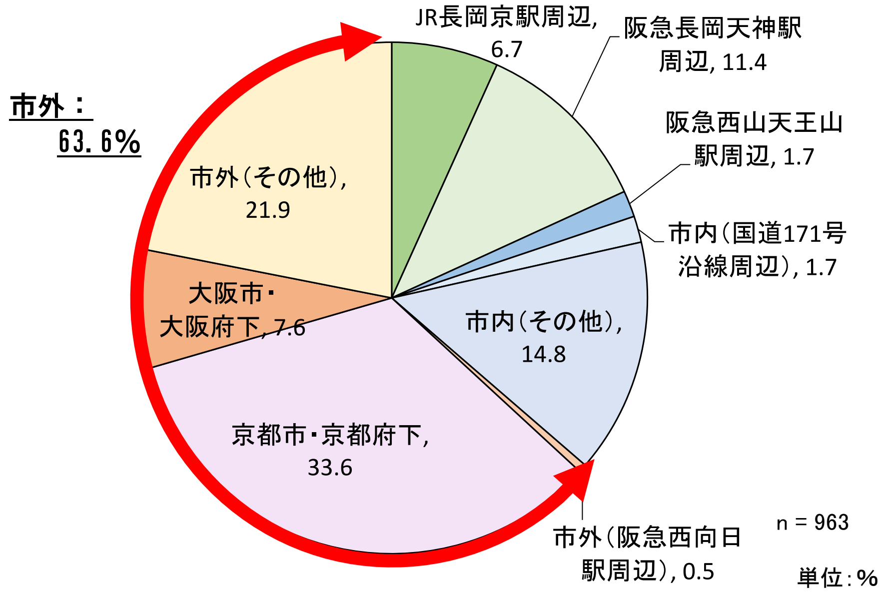


図. その他による移動先

③ 移動手段

- その他の目的での移動手段については、鉄道利用による「駅までバイク・自転車・徒歩」が最も多く、約 29％を占めています。また、「自動車（自分で運転）も同様に約 29％を占めています。

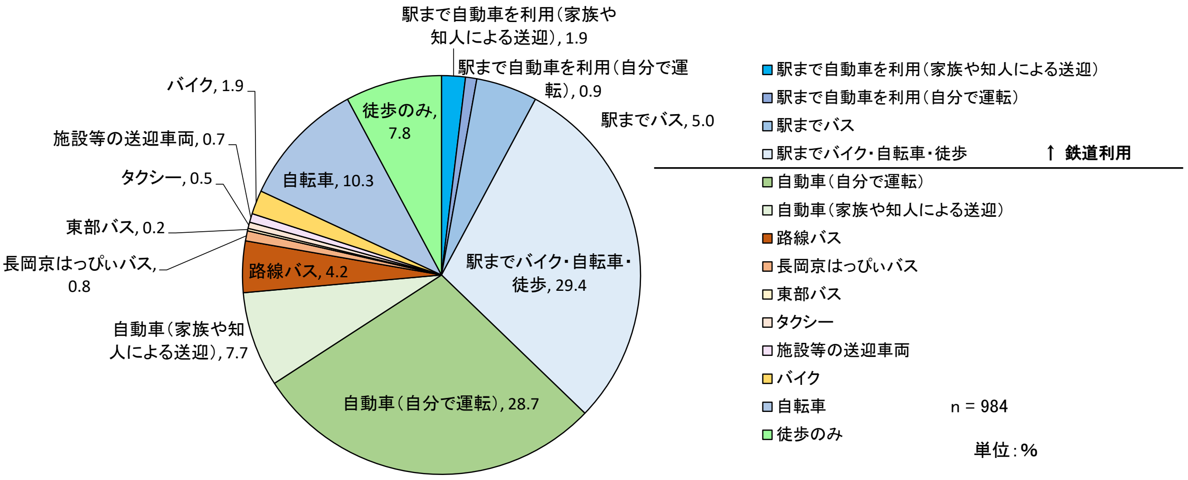


図. その他による移動手段

3.1.6 自動車の保有と利用

(1) 車両の利用環境

① 自動車の保有

- 自身が所有する等、自分の意思で比較的自由に使える車両について、回答者の約 62%が「ある」と回答しています。

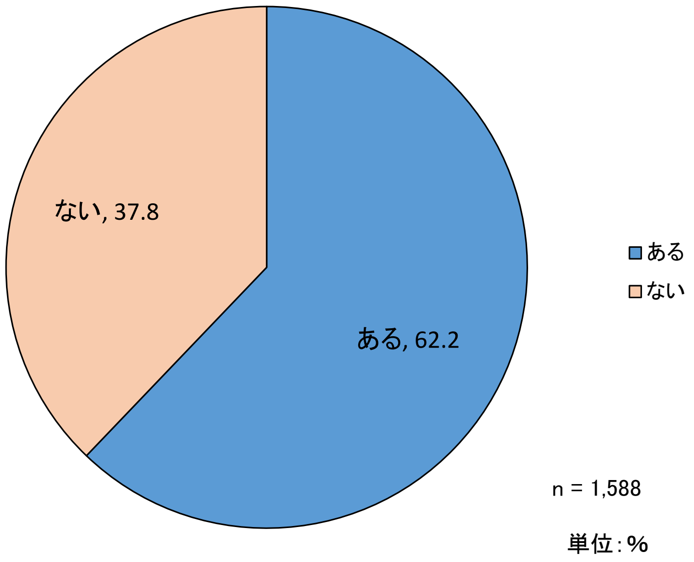


図. 比較的自由に使える車両の保有状況

② 免許の保有

- 自動車の運転免許について、回答者の約 72%が保有しています。

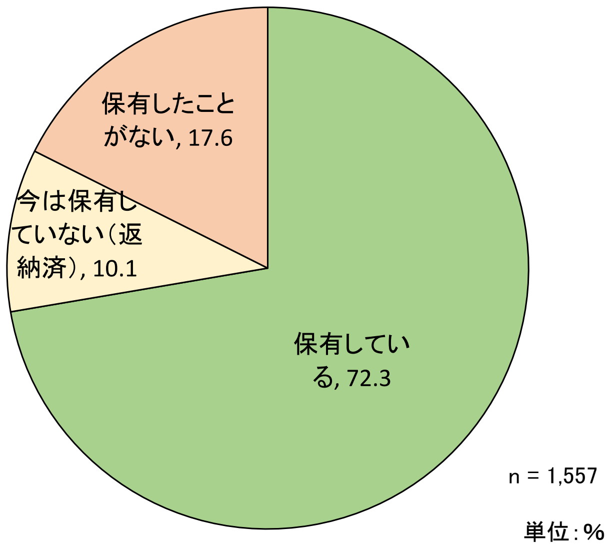


図. 免許の保有状況

(2) 自動車の利用

① 利用状況

- 自動車の利用について、回答者の約 54%が「自分で運転しており、今後も運転し続ける予定である」としています。一方、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人（家族や知人）もいない」回答者が約 15%存在しています。
- また、年齢階層別にみると、70 代では、「自分で運転しているが、今後は運転を控えたい」とする回答者が１割を上回っています。75 歳以上では「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人（家族や知人）もいない」回答者の割合が高くなっています。

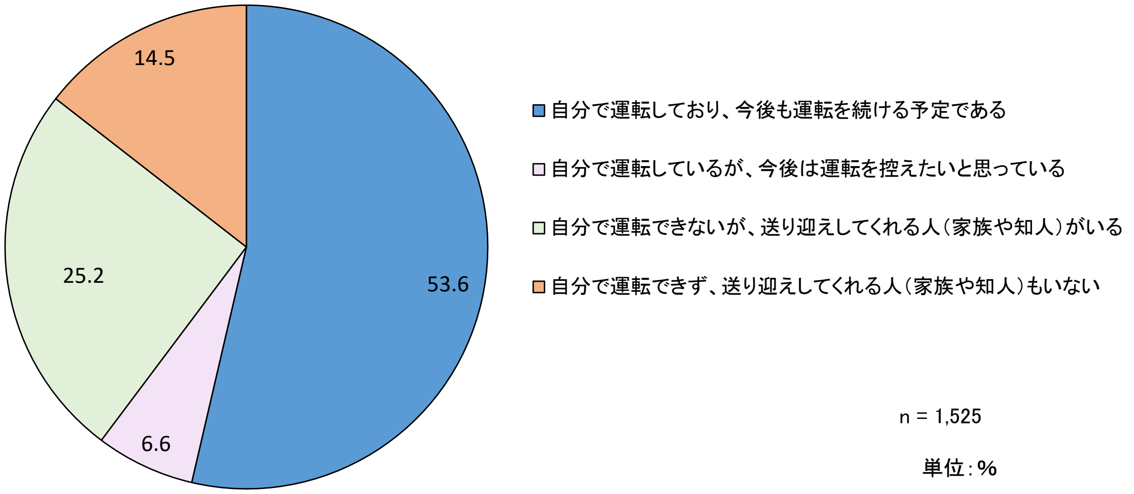


図. 自動車の利用環境

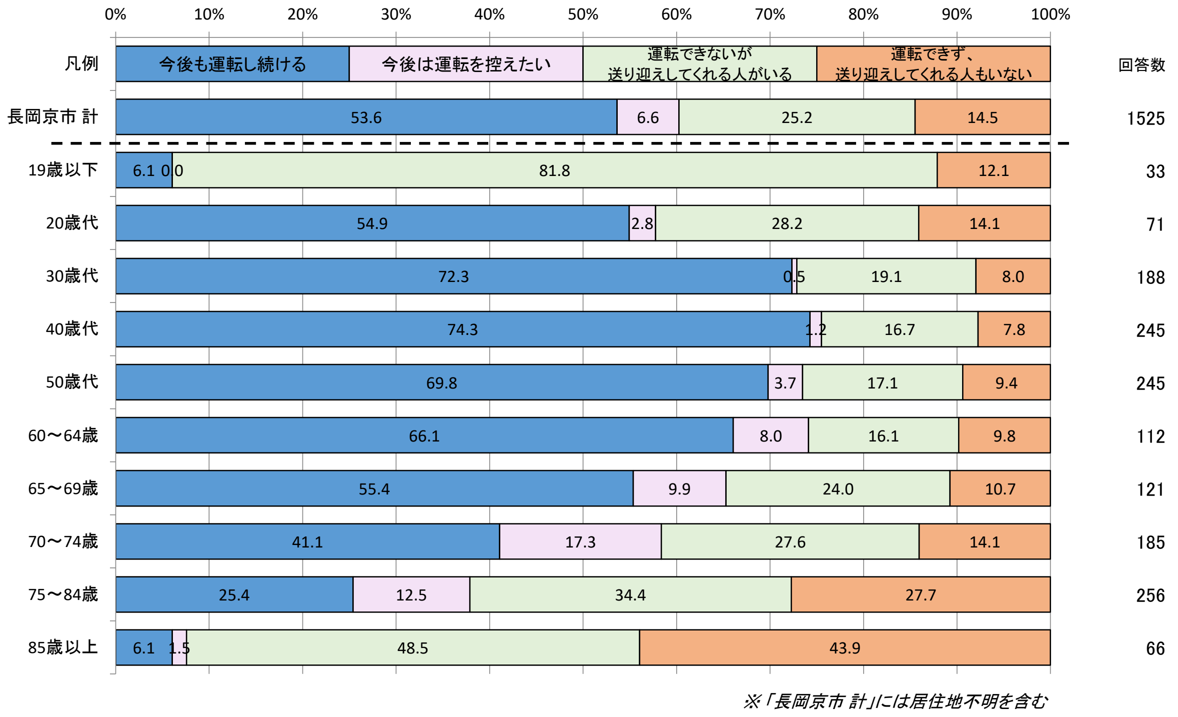


図. 自動車の利用環境（年齢階層別）

② 運転に対する不安

- 自動車の運転に対して、約 58%の回答者が、自動車の運転に対して、なんらか苦手意識を持っています。
- 年齢階層別にみると、年齢が高くなるにつれ、苦手意識が低い結果となっています。

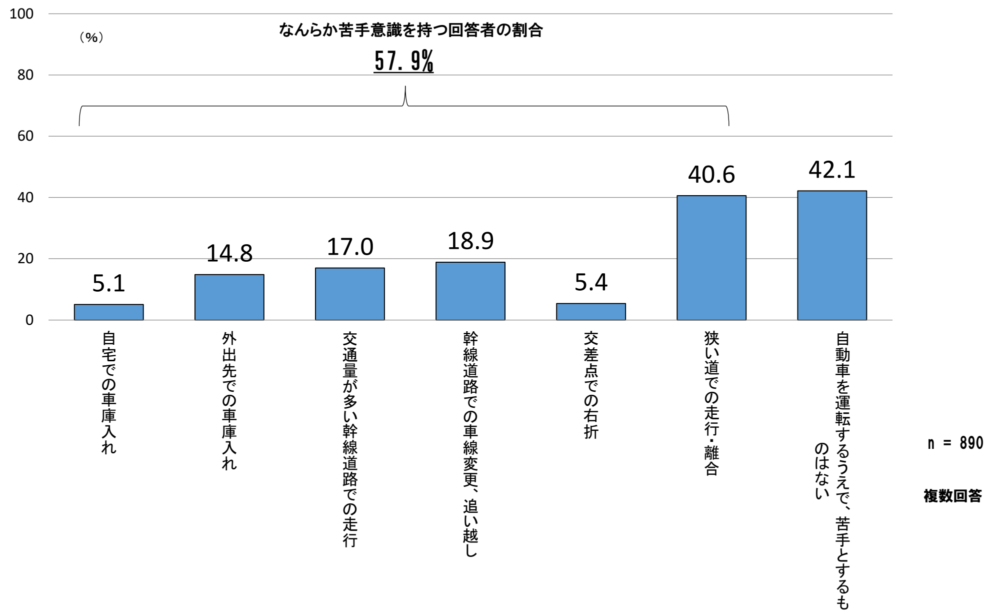


図. 運転に対する不安

表. 運転に対する不安（年齢階層別）

	自宅での車庫入れ	外出先での車庫入れ	交通量が多い幹線道路での走行	幹線道路での車線変更、追い越し	交差点での右折	狭い道での走行・離合	自動車を運転するうえで、苦手とするものはない	回答数
19歳以下	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	0.0	n = 2
20歳代	14.6	24.4	22.0	22.0	4.9	63.4	9.8	n = 41
30歳代	8.9	15.6	20.0	20.0	5.9	51.9	31.9	n = 135
40歳代	3.4	19.2	16.9	19.2	6.2	52.0	35.6	n = 177
50歳代	5.1	15.9	12.5	22.7	6.8	38.1	44.3	n = 176
60～64歳	0.0	13.9	12.7	15.2	2.5	34.2	48.1	n = 79
65～69歳	2.6	7.7	21.8	16.7	6.4	33.3	44.9	n = 78
70～74歳	2.9	9.8	22.5	20.6	2.9	22.5	53.9	n = 102
75～84歳	6.5	9.7	11.8	9.7	3.2	29.0	60.2	n = 93
85歳以上	0.0	20.0	0.0	40.0	20.0	40.0	40.0	n = 5
長岡京市　計	5.1	14.8	17.0	18.9	5.4	40.6	42.1	n = 890

(3) 送迎の状況

① 送迎の有無

- 自身が自動車を運転し、家族や知人を送迎することについて、約 45%の回答者が「ある」と回答しています。
- 送迎を行う回答者のうち、約 41%の回答者が週 1 日以上、送迎を行っています。

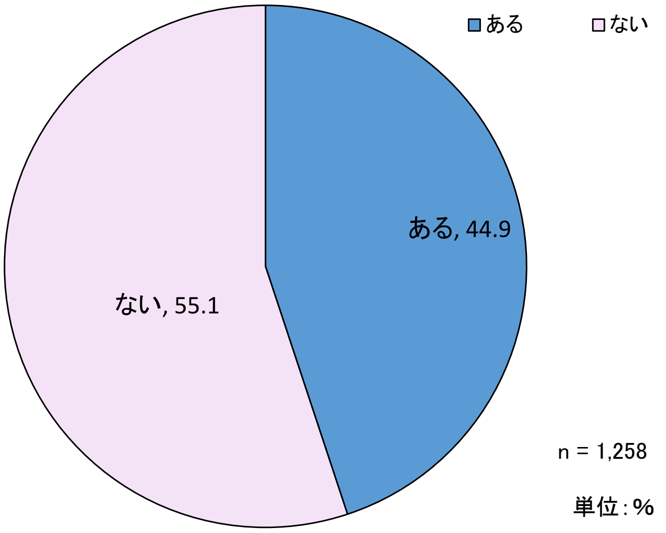


図. 送迎の有無

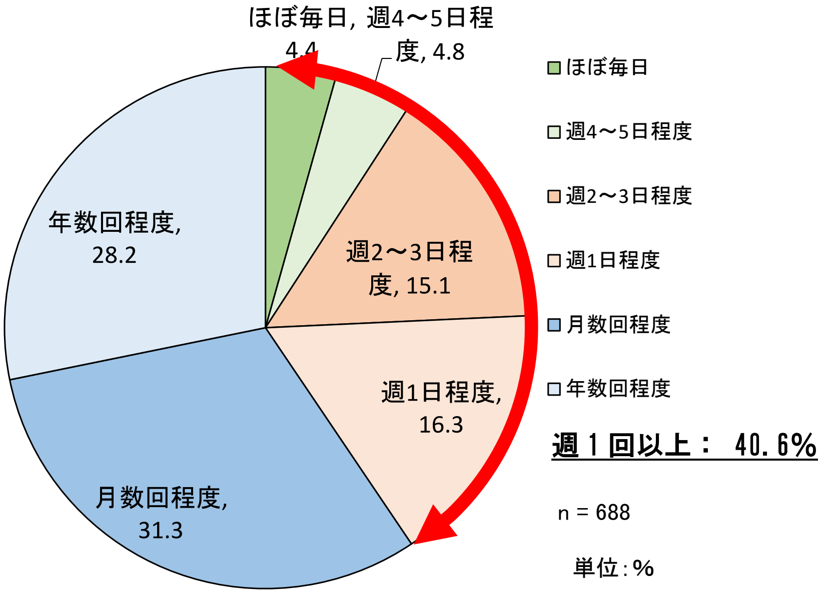


図. 送迎の頻度

② 送迎パターン

- 自身が自動車を運転し、家族や知人を送迎するパターンについては、約 85%の回答者が「“送り” “迎え” 両方」と回答しています。

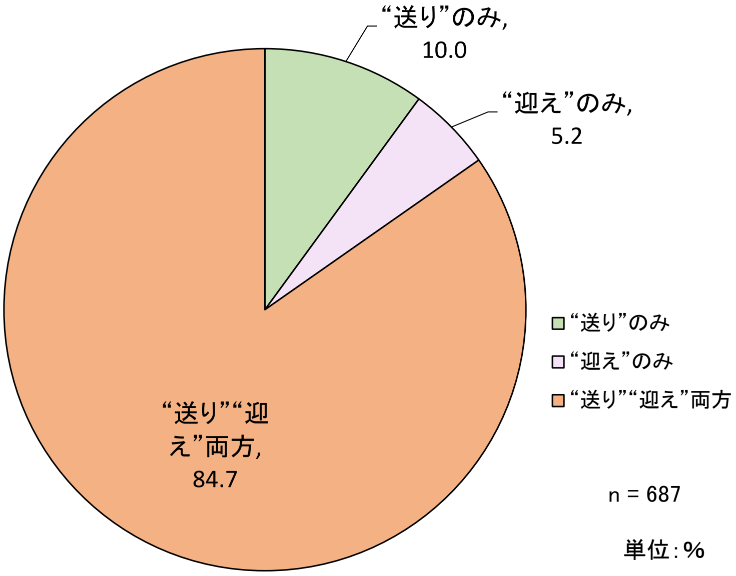


図. 送迎パターン

③ 送迎の負担感

- 自身が自動車を運転し、家族や知人を送迎する回答者のうち、約 18%の回答者が、これらの送迎になんらかの負担を感じています。

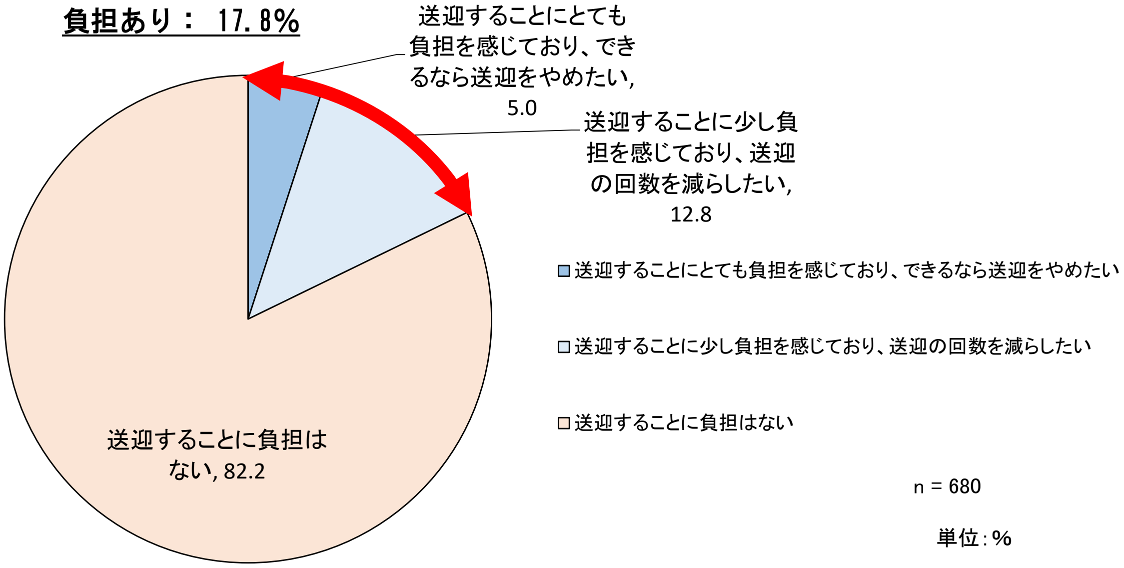


図. 送迎の負担感

3.1.7 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道の利用

① 鉄道の利用頻度

- 頻度に差はありますが、鉄道については約 92%の回答者が利用しています。
- 利用する回答者については、「年数回程度」、「月数回程度」の割合が高くなっています。

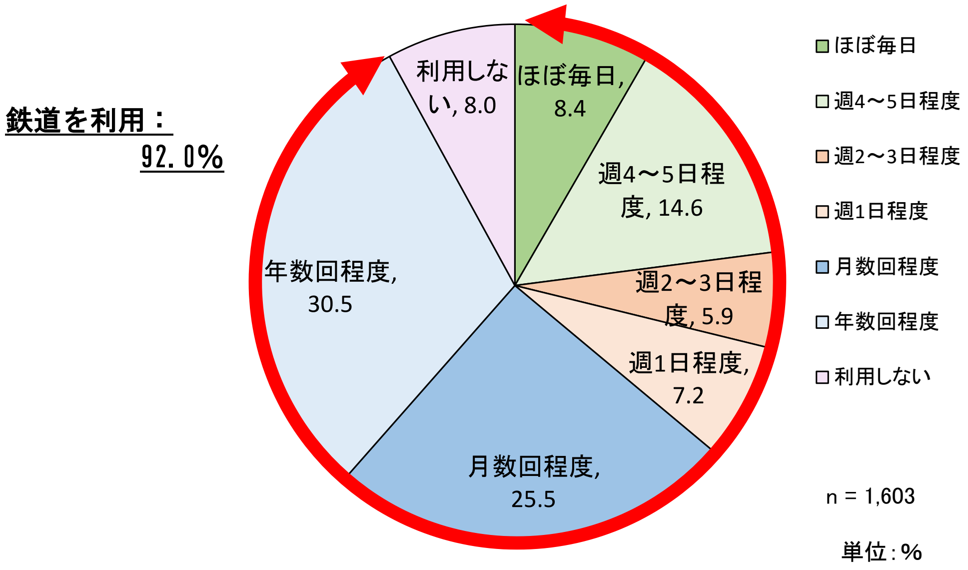


図. 鉄道の利用頻度

② よく利用する駅

- よく利用する駅については、「阪急長岡天神駅」が最も多くなっています。ついで、「JR長岡京駅」、「阪急西山天王山駅」となっています。
- 小学校区別にみると、神足、第八、第九小学校区では「JR 長岡京駅」、長法寺、第三、第五、第六、第七小学校区では「阪急長岡天神駅」、第四小学校区では「阪急西山天王山駅」、第十小学校区では市外の「阪急西向日駅」の割合が高くなっています。

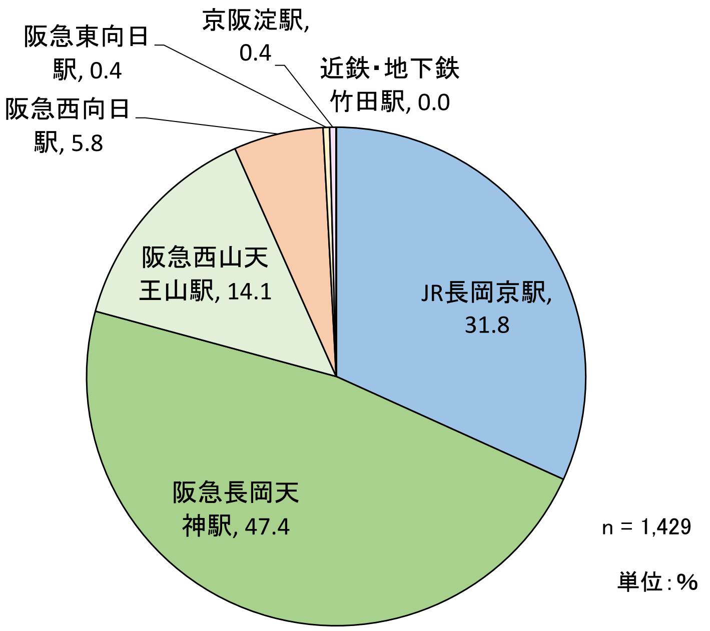


図. 利用駅

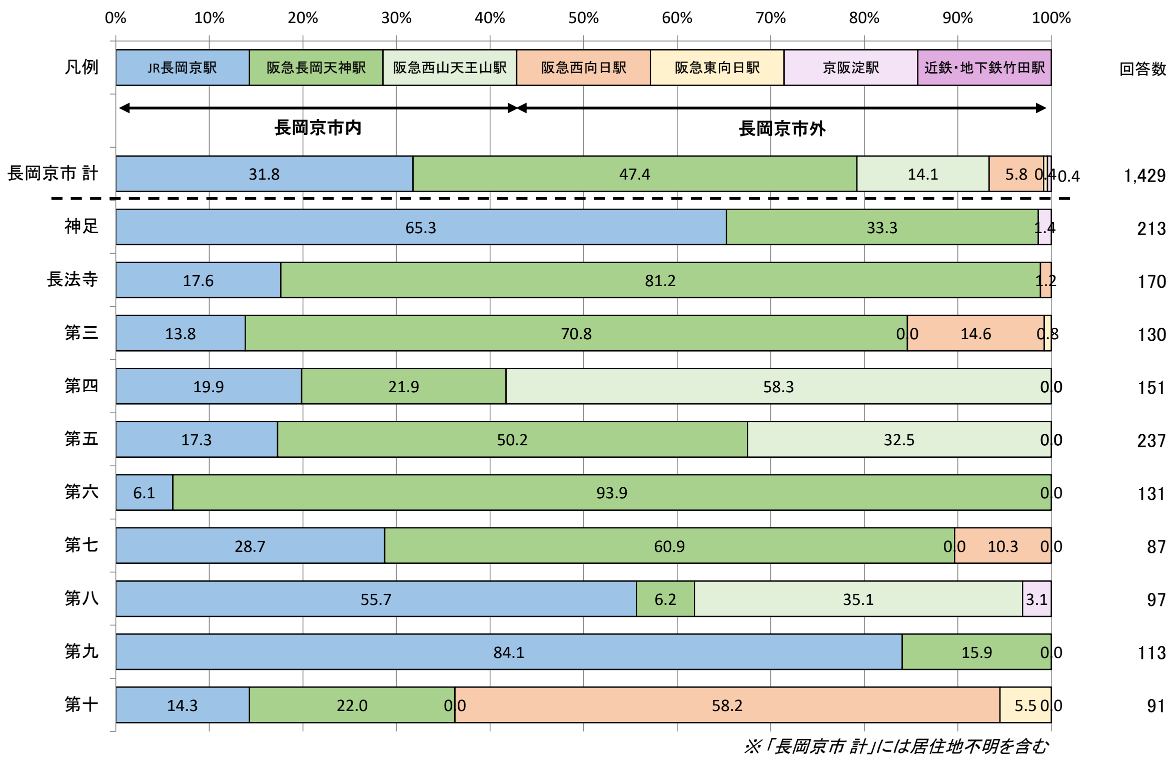


図. 利用駅（小学校区別）

③ よく利用する駅までの移動手段

- よく利用する駅までの移動手段については、「徒歩」の割合が約 50%を占め、最も高くなっています。ついで、「自転車」が約 22%、「路線バス」が約 13%となっています。
- 小学校区別にみると、長法寺、第三、第五小学校区で「路線バス」の割合が高くなっています。また、第三、第七、第八、第十小学校では「自転車」の割合が高くなっています。

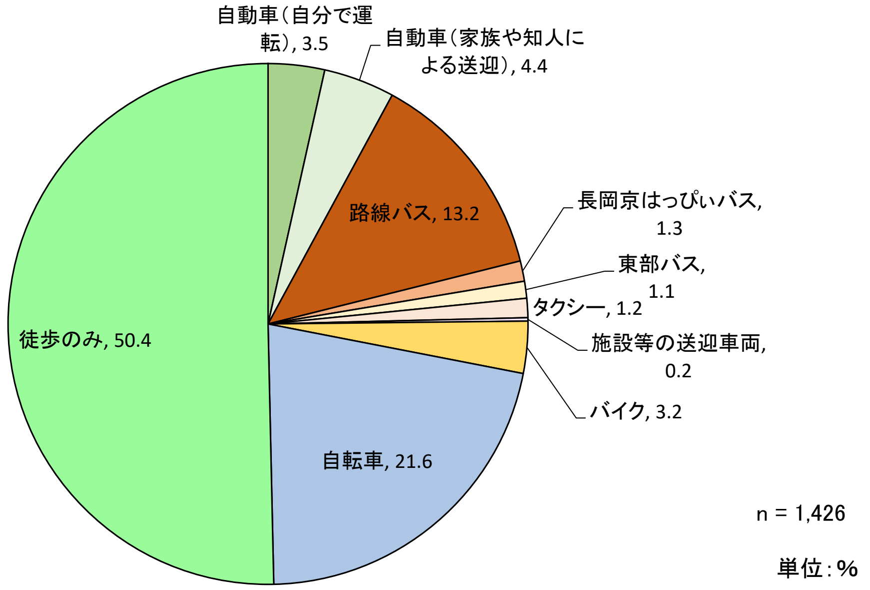


図. 駅までの移動手段

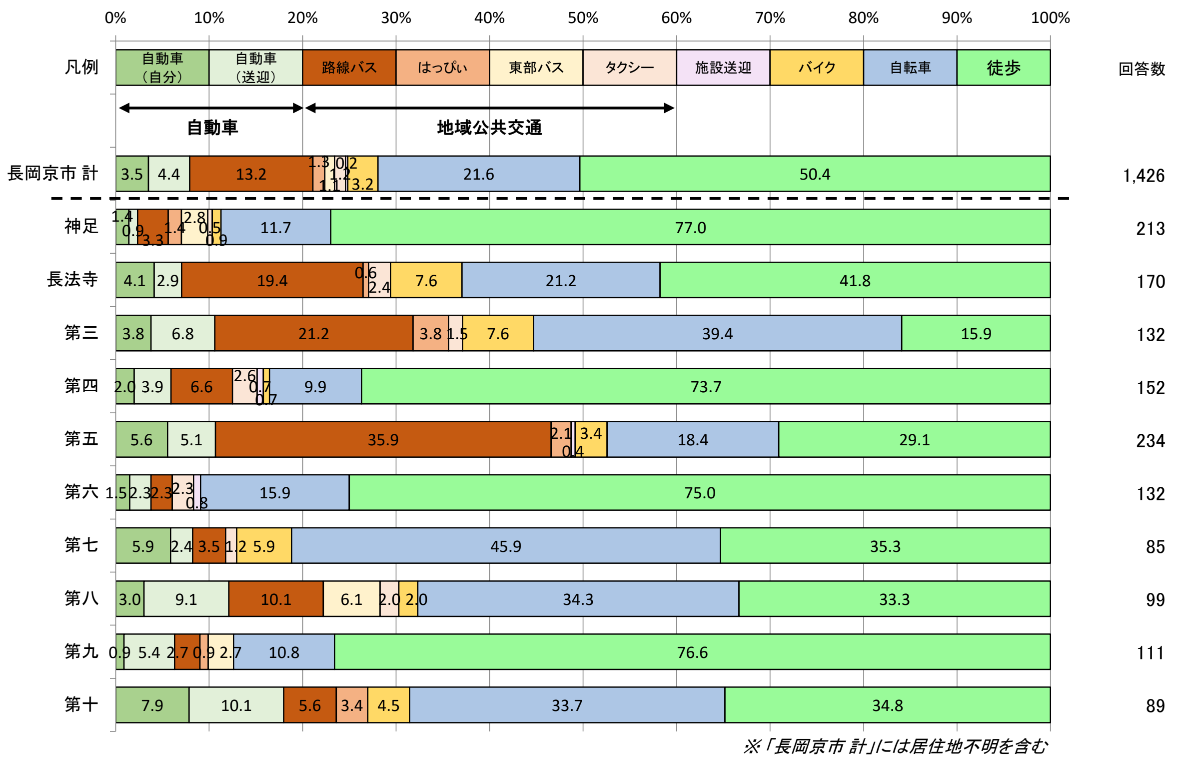


図. 駅までの移動手段（小学校区別）

(2) バスの利用

① バスの利用環境

<u>a. バス停までの距離</u>

- バス停までの距離については、「歩いて５分以内」とする回答者が約 61％を占めています。
- また、小学校区別にみると、第六、第七小学校区では、「歩いて５分以内」とする回答者の割合が低くなっています。第七小学校区では、「最寄りのバス停を知らない」回答者が約 23％となっており、最寄りバス停の距離や認知状況に差が出ています。

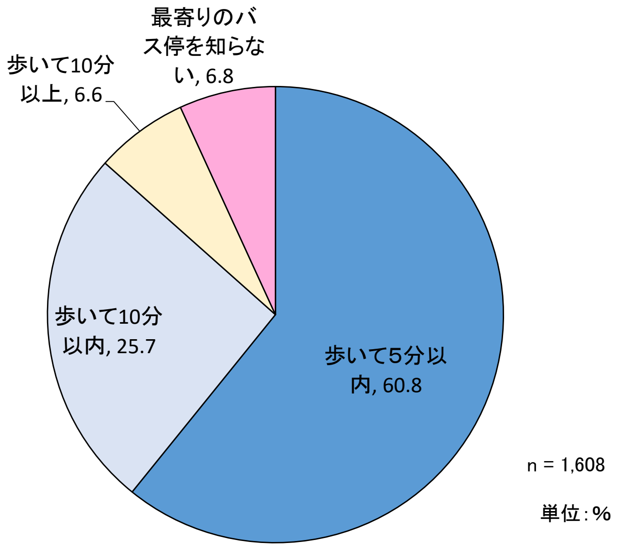
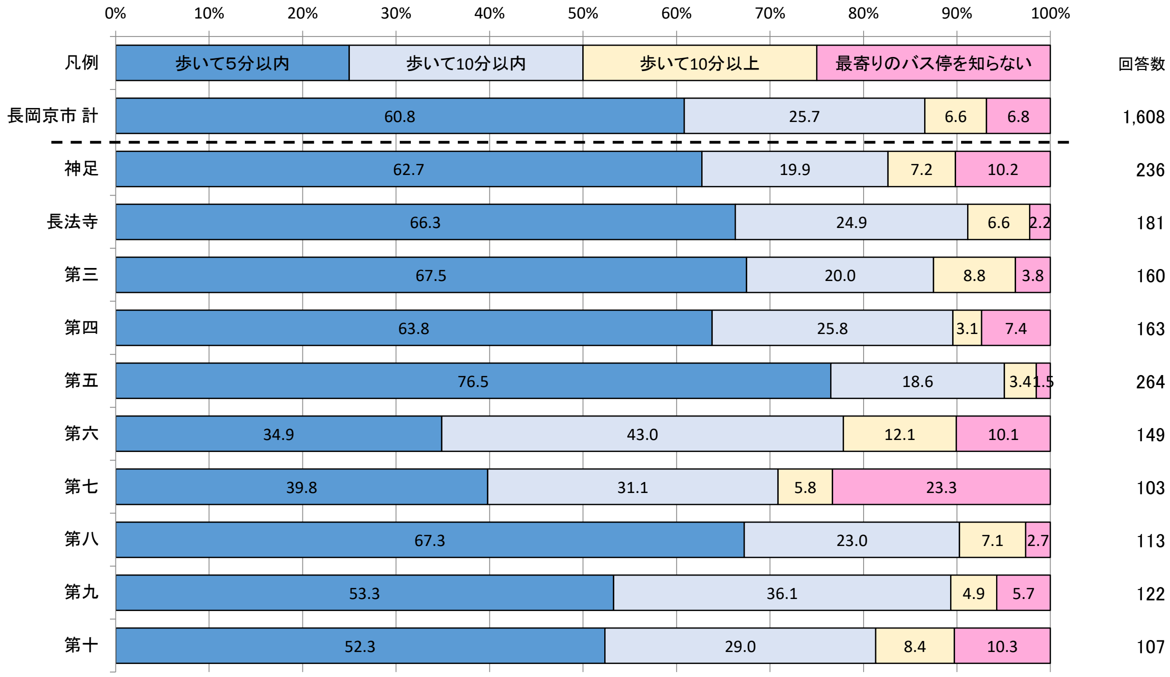


図. バス停までの距離



※「長岡京市 計」には居住地不明を含む

図. バス停までの距離（小学校区別）

b. バスサービスに対する認知状況

- ルート（行先）、運行内容（ダイヤや運行頻度等）、長岡京市内で運行されるバスサービスについて、なんらかの認知を有している回答者が約 80%となっています。一方、「バスが自宅の近くを走っているかどうかを知らない」が約 14%を占めています。
- 小学校区別にみると、最寄りのバス停が近くにない回答者が多かった地域（第六、第七小学校区）で「バスが自宅の近くを走っているかどうかを知らない」回答者の割合が高くなっています。

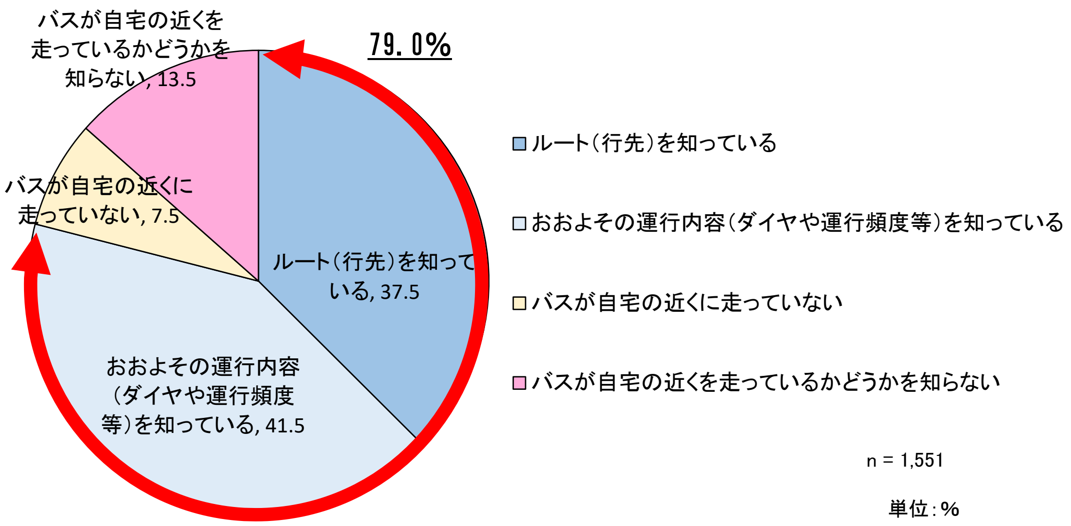


図. バスサービスに対する認知状況

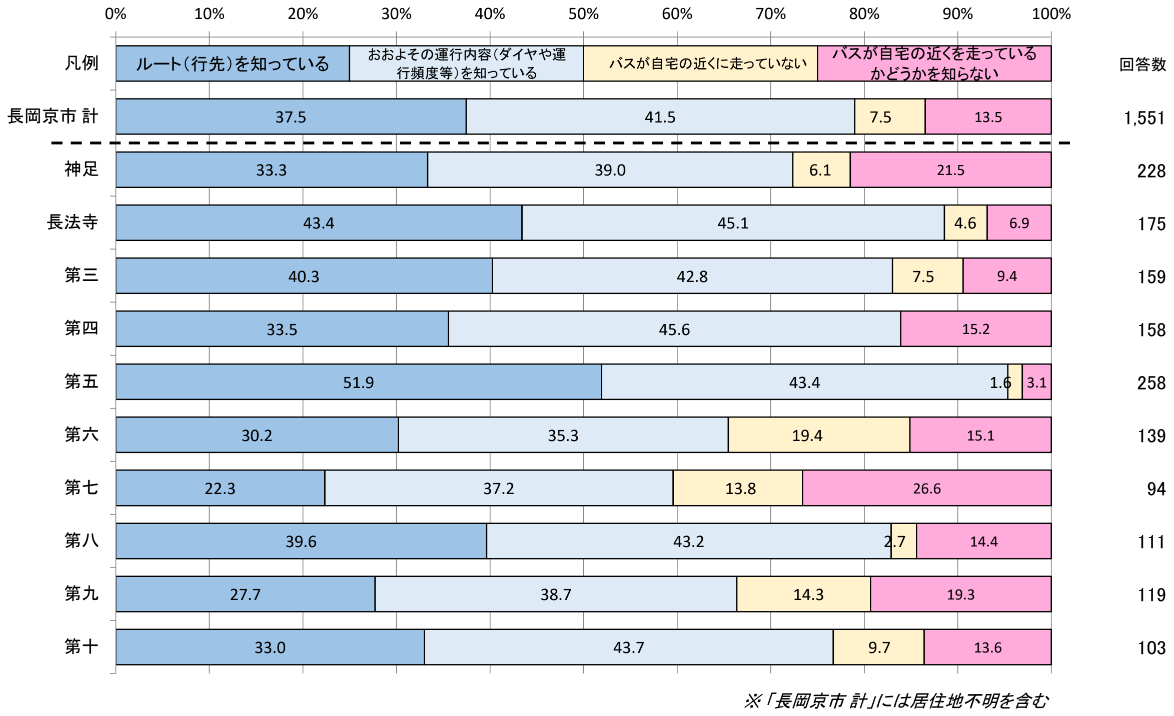


図. バスサービスに対する認知状況（小学校区別）

② 路線バスの利用状況

a. 利用目的

- 路線バスの利用については、「娯楽・レジャー」の割合が最も高くなっています。ついで、「通勤・通学」、「買物」など、日常的な目的による利用が多くなっています。

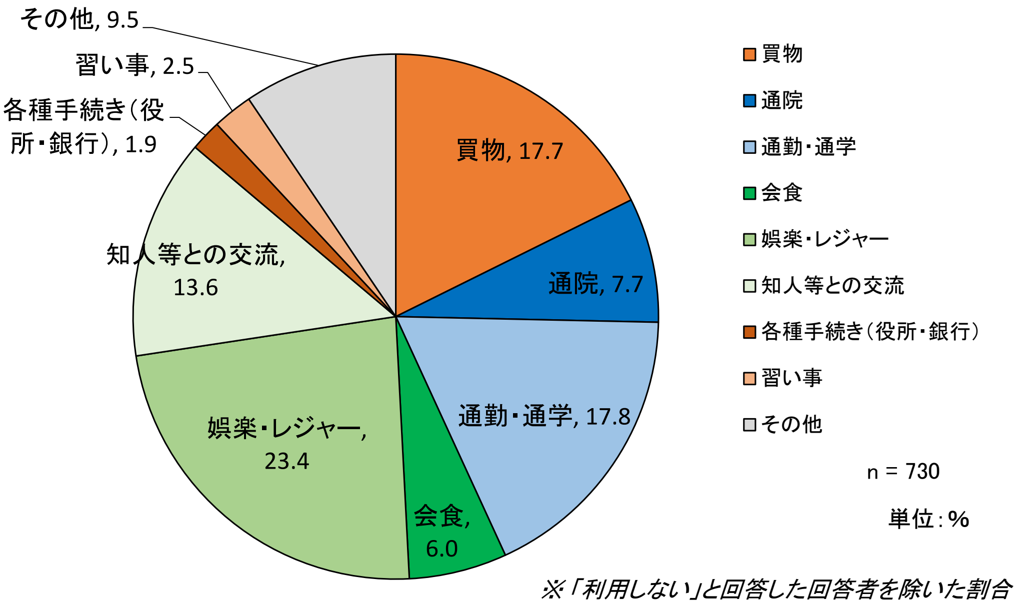


図. 路線バスの利用目的

b. 利用頻度

- 路線バスの利用頻度については、「利用しない」が最も多くなっています。
- 利用する回答者については、「年数回程度」、「月数回程度」の割合が高くなっています。

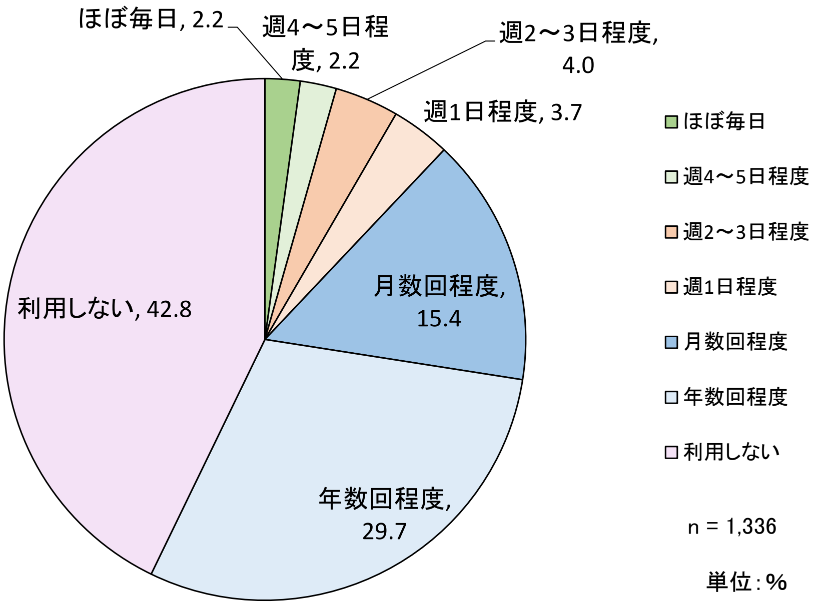


図. 路線バスの利用頻度

③ 長岡京はっぴぃバスの利用状況

a. 利用目的

- はっぴぃバスの利用については、「通院」の割合が最も高くなっています。ついで、「買物」のほか、「娯楽・レジャー」、「知人等との交流」などによる利用が多くなっています。

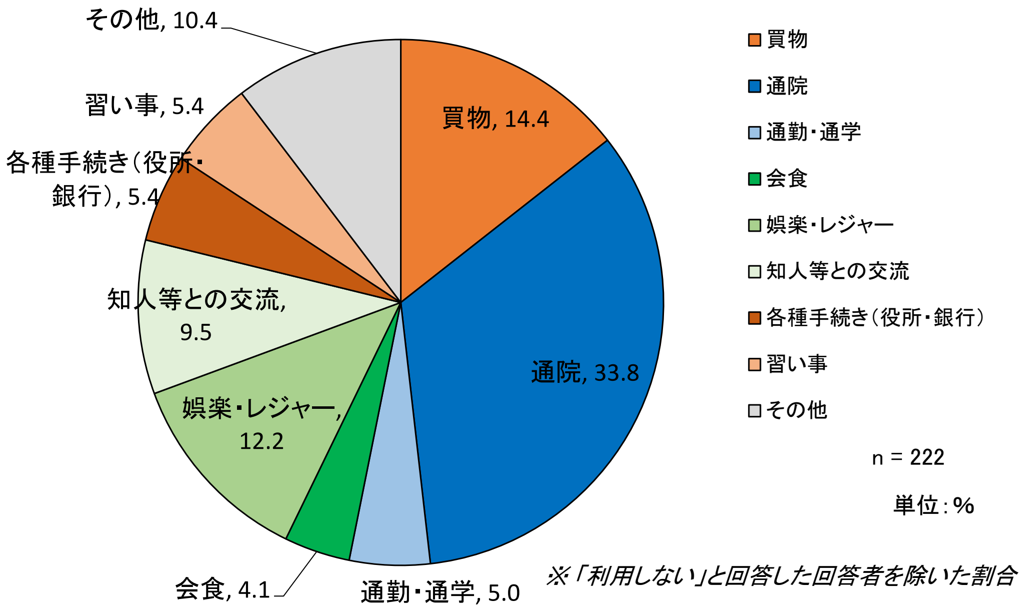


図. 長岡京はっぴぃバスの利用目的

b. 利用頻度

- はっぴぃバスの利用頻度については、「利用しない」が最も多くなっています。
- 利用する回答者については、「年数回程度」の割合が高くなっています。

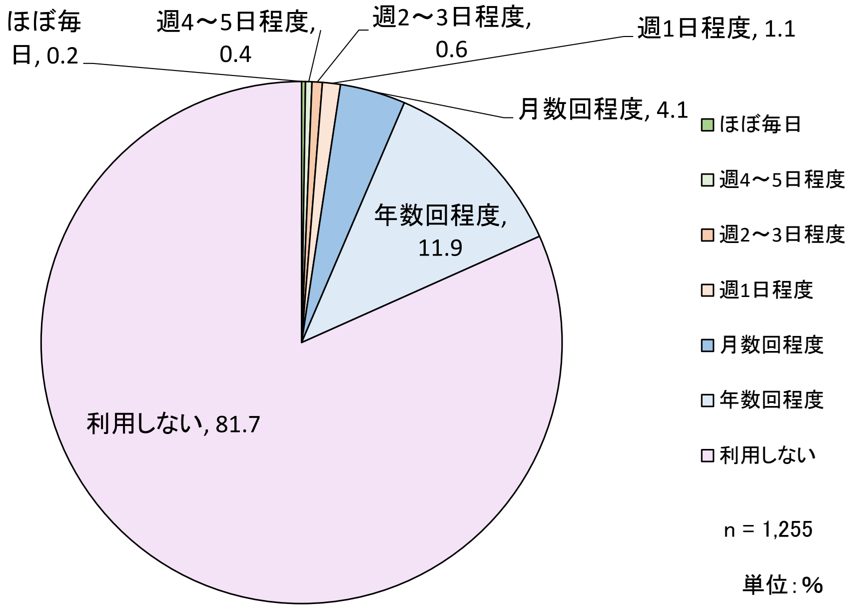


図. 長岡京はっぴぃバスの利用頻度

④ 東部バスの利用状況

a. 利用目的

- 東部バスの利用については、「買物」の割合が最も高くなっています。ついで、「買物」のほか、「娯楽・レジャー」、「知人等との交流」などによる利用が多くなっています。

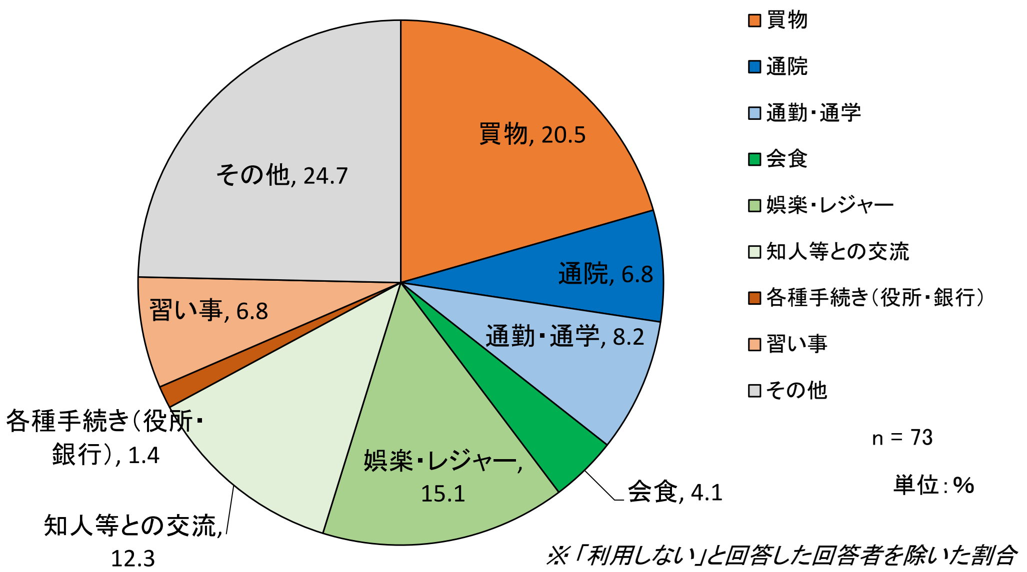


図. 東部バスの利用目的

b. 利用頻度

- 東部バスの利用頻度については、「利用しない」が最も多くなっています。
- 利用する回答者については、「年数回程度」の割合が高くなっています。

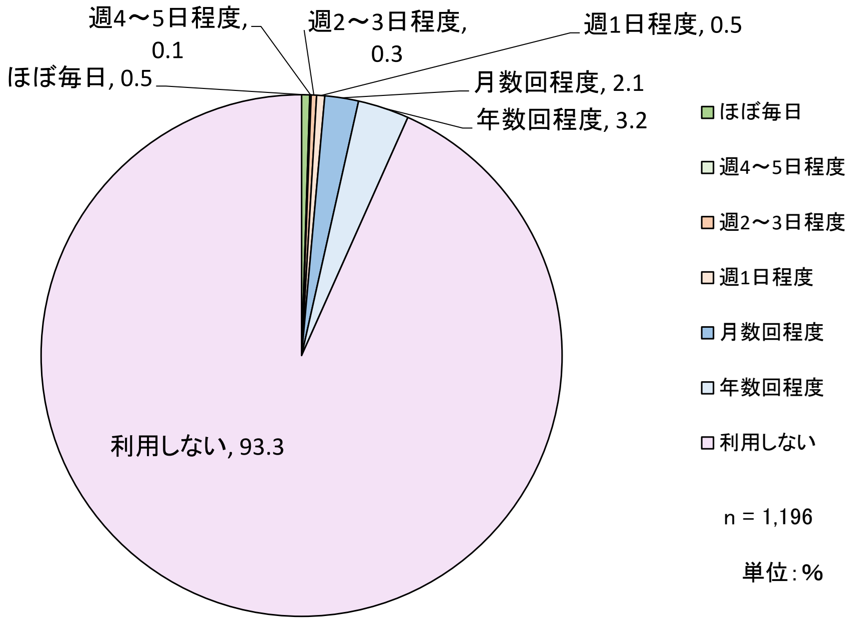


図. 東部バスの利用頻度

（参考：第八、第九小学校区に限った利用頻度）

- 東部バスのルート沿線となる第八・第九小学校区においての東部バスの利用頻度についても、「利用しない」が最も多くなっています。
- 利用する回答者については、「年数回程度」、「月数回程度」等、利用する人の割合が高くなっています。

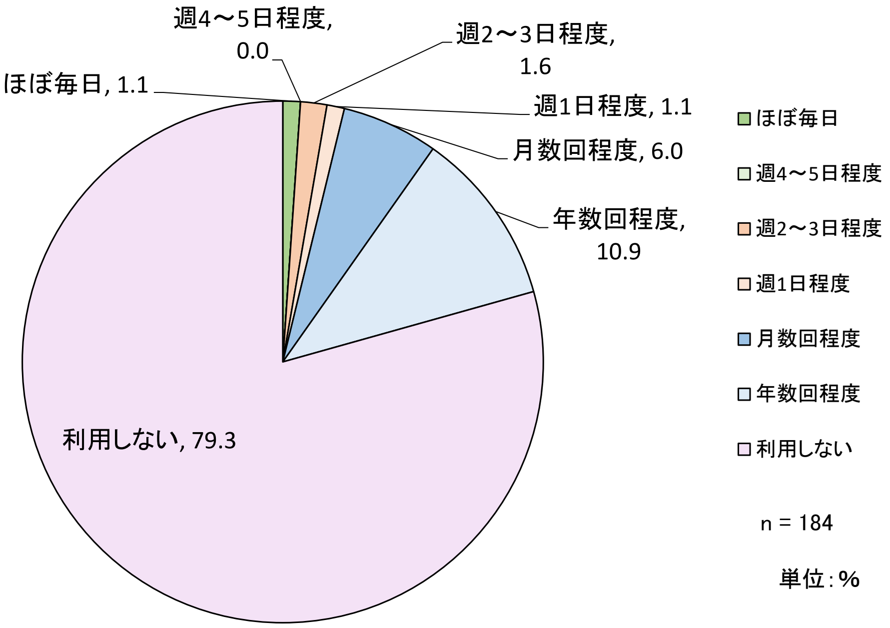


図. 東部バスの利用頻度（第八・第九小学校区）

(3) タクシーの利用状況

① 利用目的

- タクシーの利用については、「通院」の割合が最も高くなっています。ついで、「娯楽・レジャー」、「会食」、「知人等との交流」などによる利用が多くなっています。

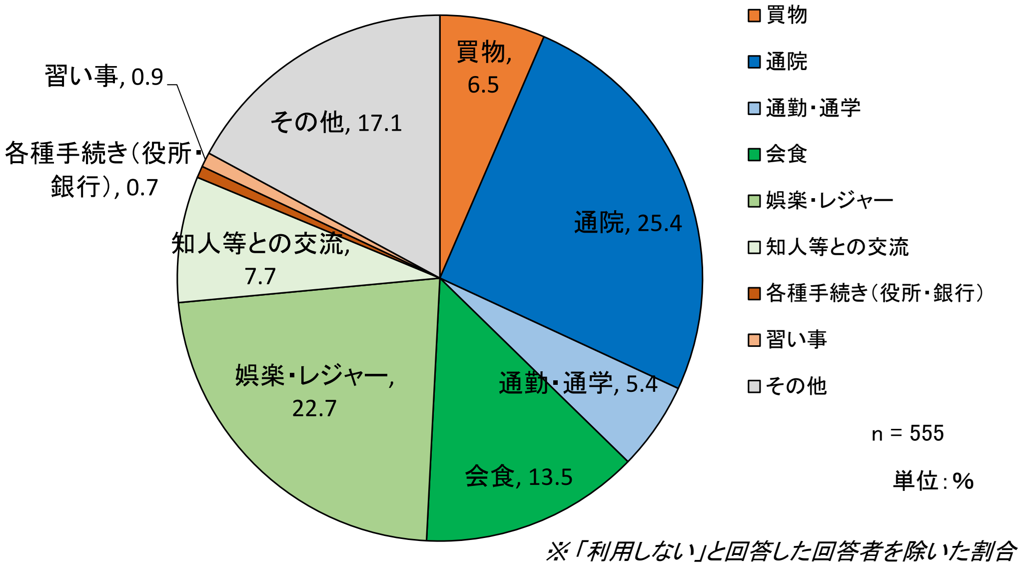


図. タクシーの利用目的

② 利用頻度

- タクシーの利用頻度については、「利用しない」が最も多くなっています。
- 一方、利用する回答者については、「年数回程度」や「月数回程度」など、頻度は低いながら。移動手段として利用している方の割合が高くなっています。

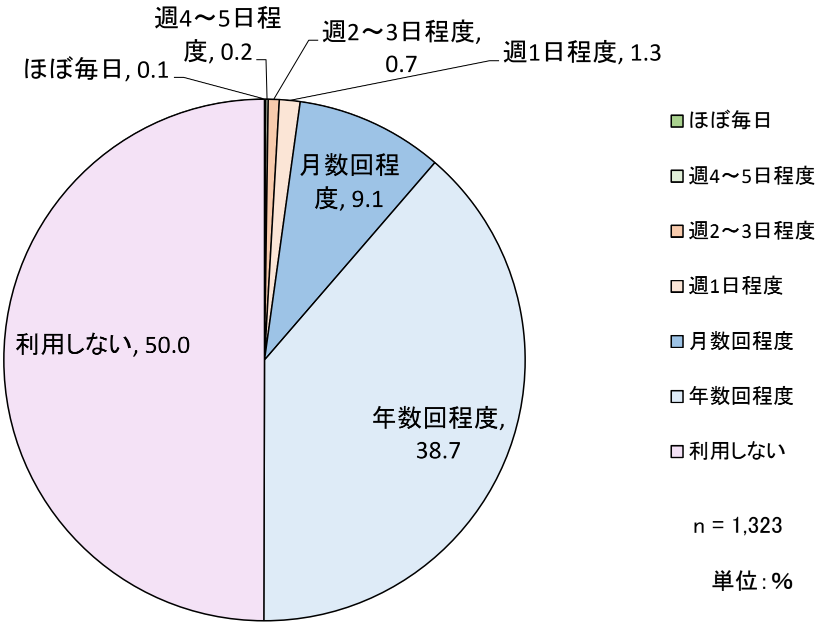


図. タクシーの利用頻度

③ 利用パターン

- タクシーの利用パターンについては、「“目的地からの“帰り”のみ利用する」回答者が最も多くなっています。なお、「“目的地からの“帰り”のみ利用する」回答者の“行き”の手段については、バスと回答する回答者が多くなっています。

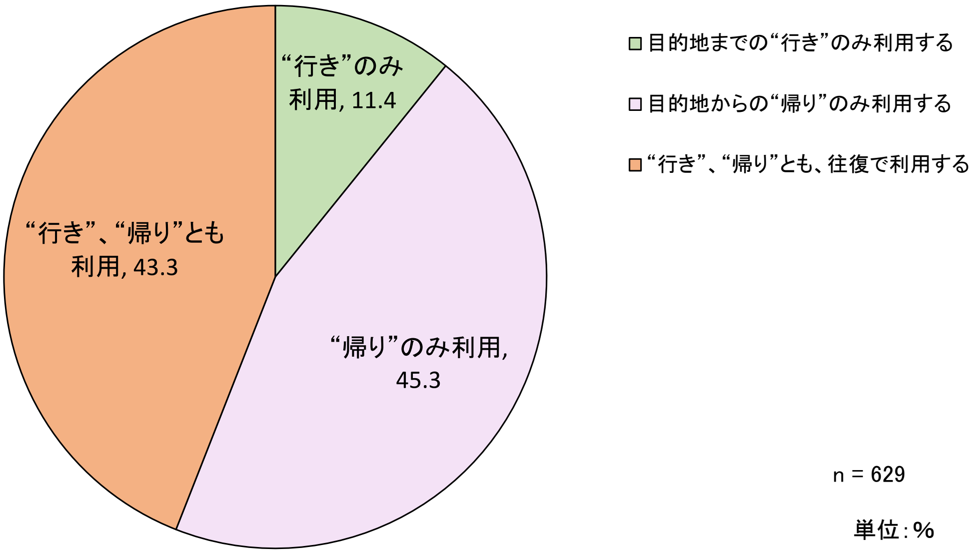


図. タクシーの利用パターン

「“目的地からの“行き”のみ利用する」回答者の“帰り”の手段の回答例

- ✓ 路線バス・はっぴぃバス等のバス（多数）
- ✓ 徒歩

「“目的地からの“帰り”のみ利用する」回答者の“行き”の手段の回答例

- ✓ 路線バス・はっぴぃバス等のバス（多数）
- ✓ 徒歩
- ✓ 家族の送り　　　　等

3.1.8 移動環境と改善ニーズ

(1) 移動制約の状況

① 移動に関する制約の有無

- 移動手段（自動車や公共交通機関など）の利便性が原因で「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者が、約 18%となっています。
- 年齢階層別にみると、85 歳以上において、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者が約 4 割を占め、最も多くなっています。また、20 歳代、30 歳代においても、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者が全体の平均（18.0%）よりも高くなっています。
- 小学校別にみると、第三、第十小学校区において、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者の割合が高い傾向となっています。

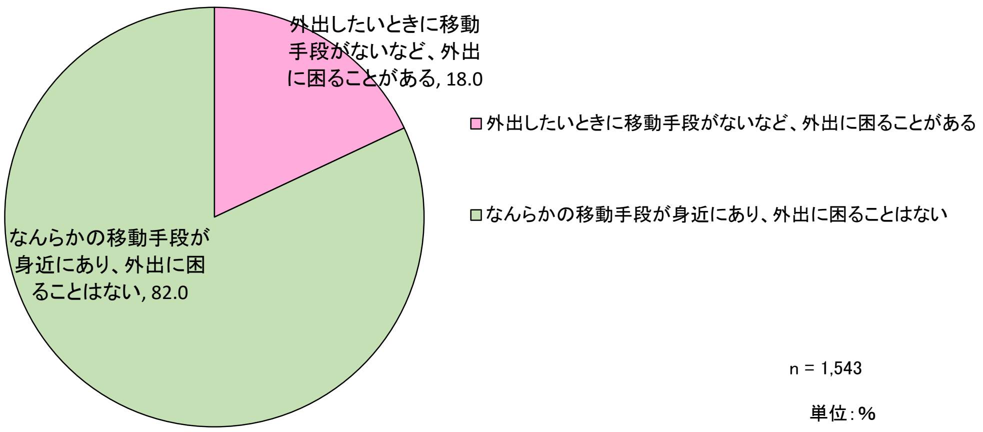
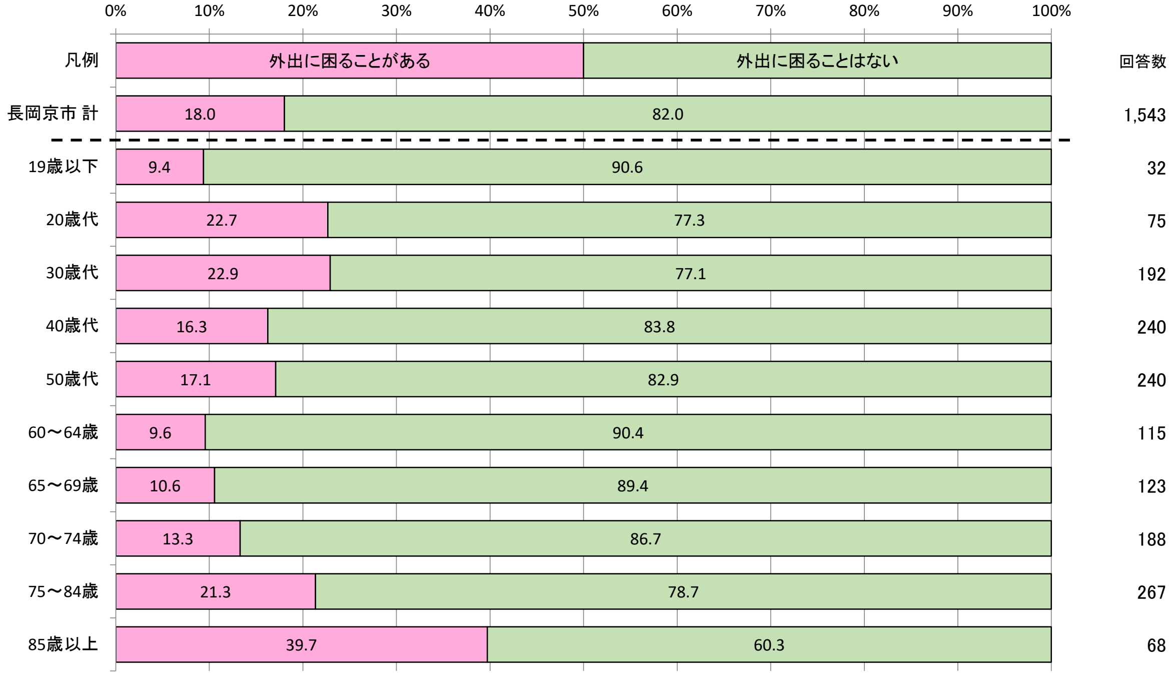
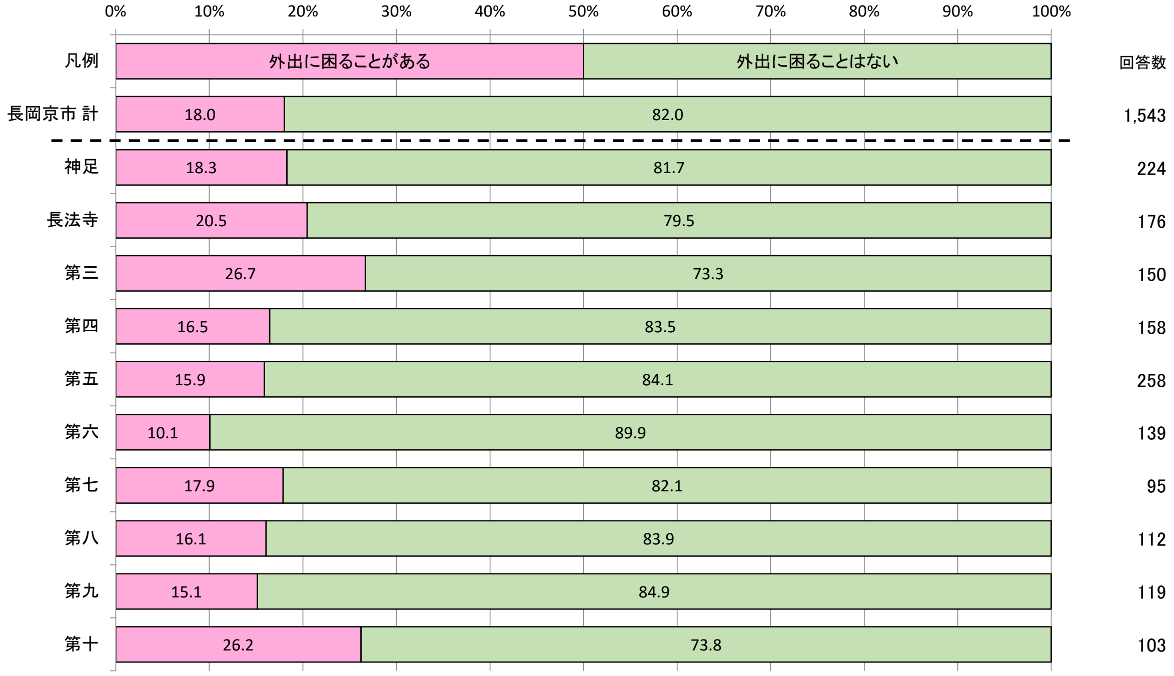


図. 移動に関する制約



※「長岡京市 計」には年齢不明を含む

図. 移動に関する制約（年齢階層別）

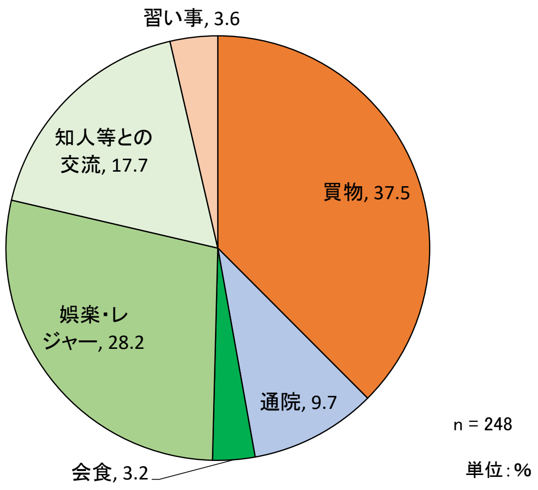


※「長岡京市 計」には年齢不明を含む

図. 移動に関する制約（小学校区別）

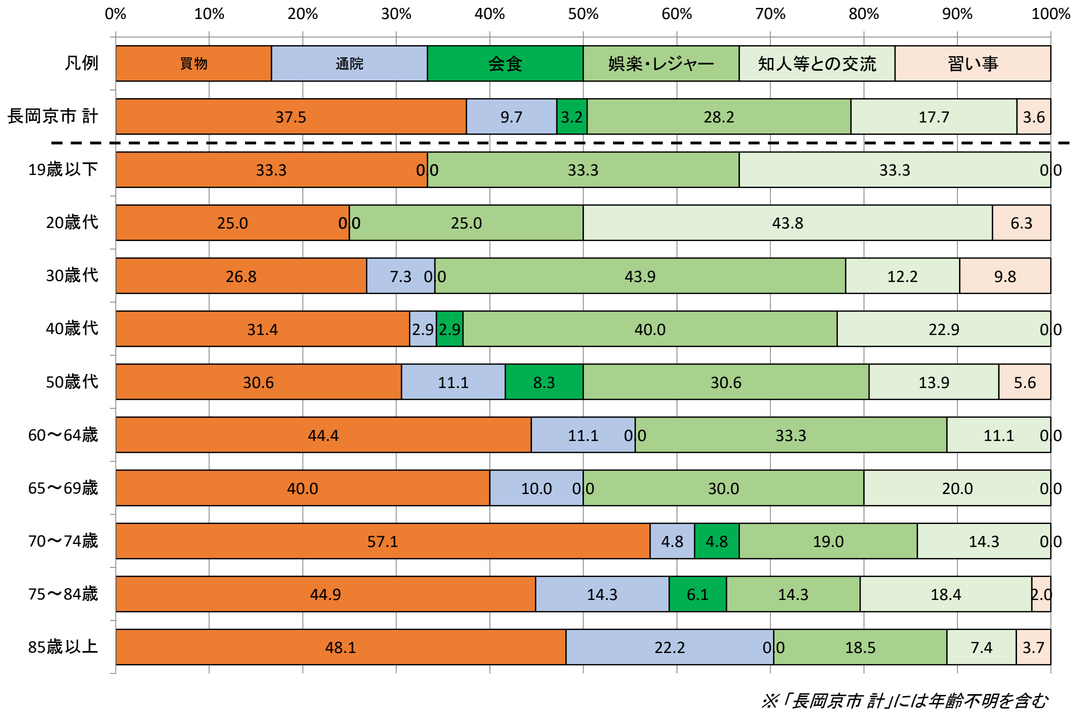
② 移動に関する制約のある外出

- 「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者が、外出を増やしたいと思う外出目的については、「買物」が最も多く、約 38%を占めています。ついで、「娯楽・レジャー」が約 28%、「知人等との交流」が約 18%を占めています。
- 年齢階層別にみると、30 歳代以上では、年齢階層が高いほど「買物」が多くなる一方、年齢階層が低いほど「娯楽・レジャー」や「知人等との交流」が占める割合が高くなっています。



※ 「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者のみを対象に集計

図. 移動に関する制約のある行動



※ 「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者のみを対象に集計

図. 移動に関する制約のある行動（年齢階層別）

(2) 必要な改善内容

- 移動に関する制約を防ぐために必要な施策については、「本数が増えるなど、出かけたい時間にバスが運行されるとよい」とする回答者が約 54%となっています。ついで、バスやタクシーの運賃負担を支援する仕組みがあればよい」とする回答者が約 40%となっています。
- また。(1)で「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」と回答した回答者でみると、「本数が増えるなど、出かけたい時間にバスが運行されるとよい」とする回答者が約 79%となっており、全回答者の割合を上回る結果となっています。

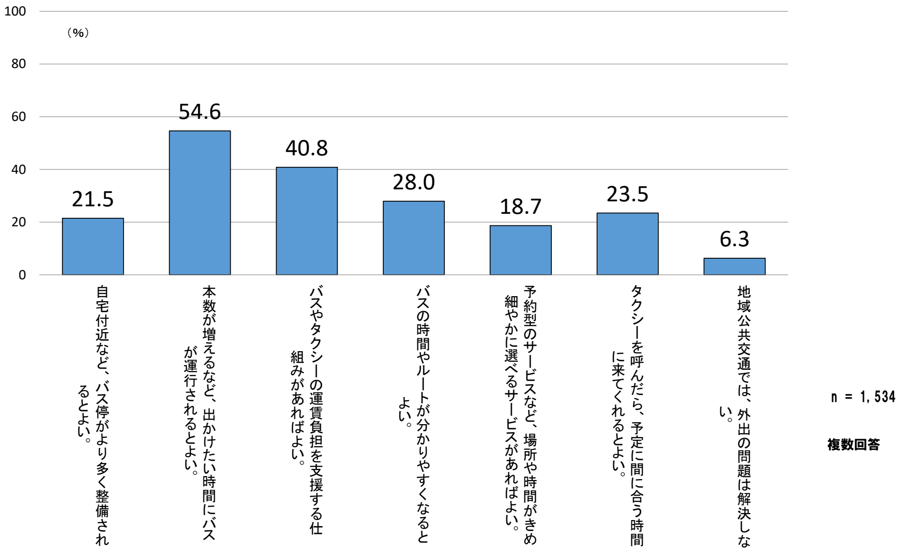


図. 移動に関する制約を防ぐために必要な改善

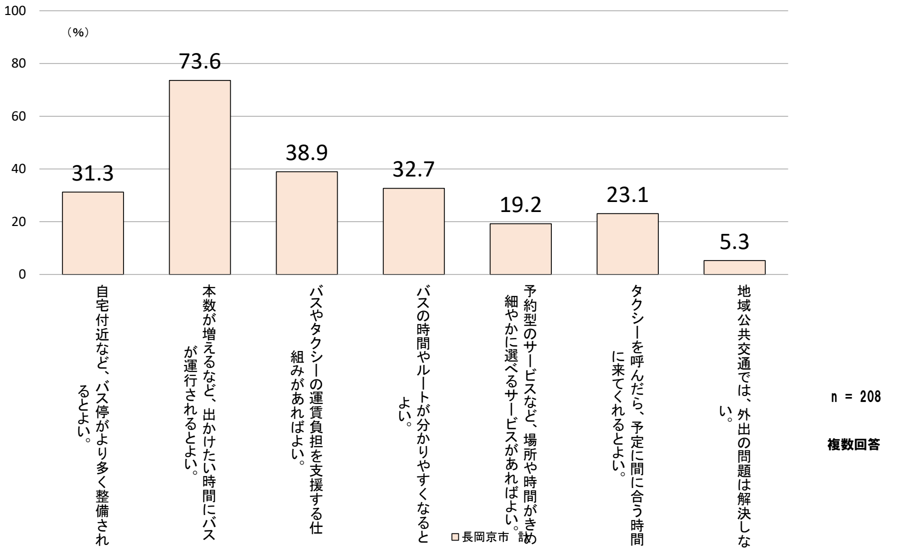


図. 移動に関する制約を防ぐために必要な改善
(「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者)

3.2 「はっぴぃバス」の利用者ニーズ

3.2.1 調査概要

本市の地域公共交通政策のマスタープランとなる『長岡京市地域公共交通計画』策定に向けて、実際の利用者の視点から、はっぴぃバスの利用状況や必要性、改善ニーズなどを把握するため、2023 年（令和５年）８月 31 日（木）に、バス車内でのアンケート調査を実施しました。

3.2.2 回収状況

- 各コースとも約 60 名の利用者から、計 185 名の回答を得ました。

表. 回収状況

	回収数
北東コース	58 名
西コース	62 名
北西コース	61 名
後日回収（コース不明）	４名
合計	185 名

3.2.3 回答者の属性

(1) 性別

- 回答者の性別をみると、女性の割合が約 72%となっています。

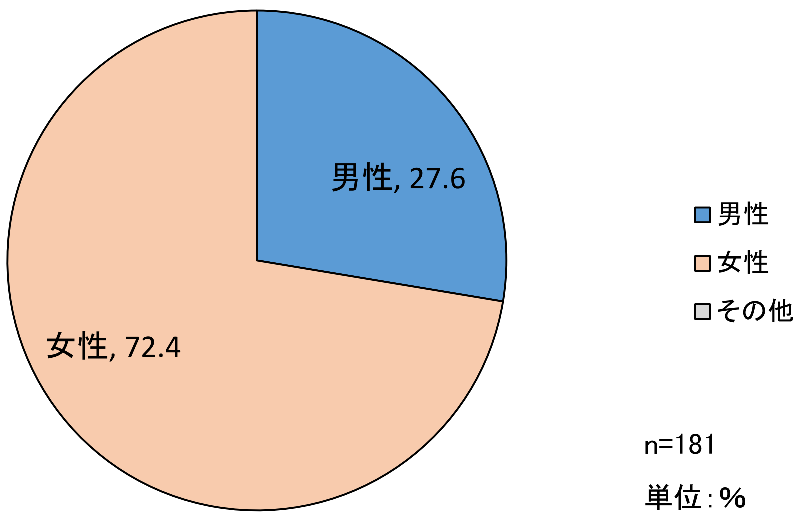


図. 性別

(2) 年齢階層

- 回答者の年齢階層をみると、70 歳以上が約 63%を占めています。

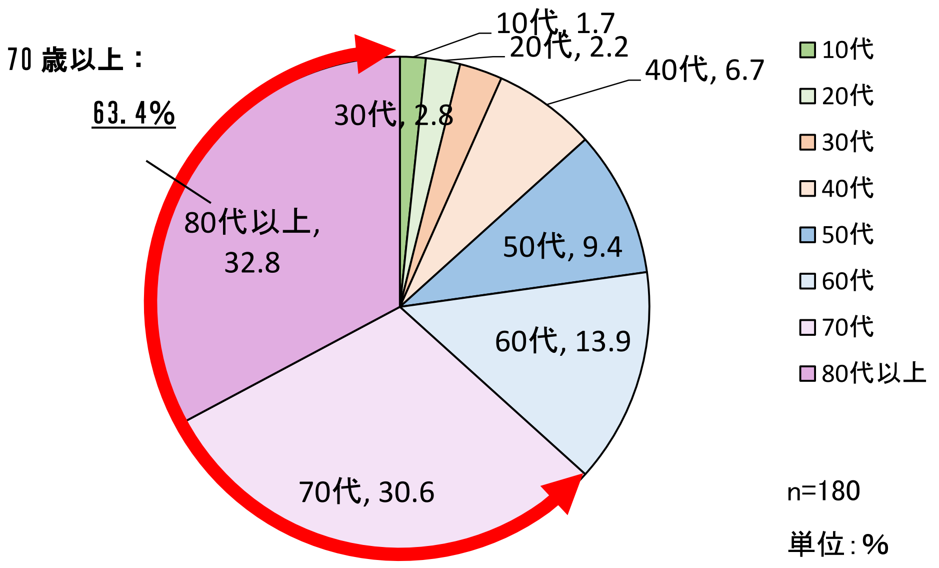


図. 年齢階層

3.2.4 はっぴぃバスの利用状況

(1) お出かけの頻度 / はっぴぃバスの利用頻度

- はっぴぃバスの利用者について、お出かけ頻度は「ほとんど毎日」や「週５日」が多いのに対し、はっぴぃバスの利用頻度は、週１日よりも少ない利用者が約 37%となっています。

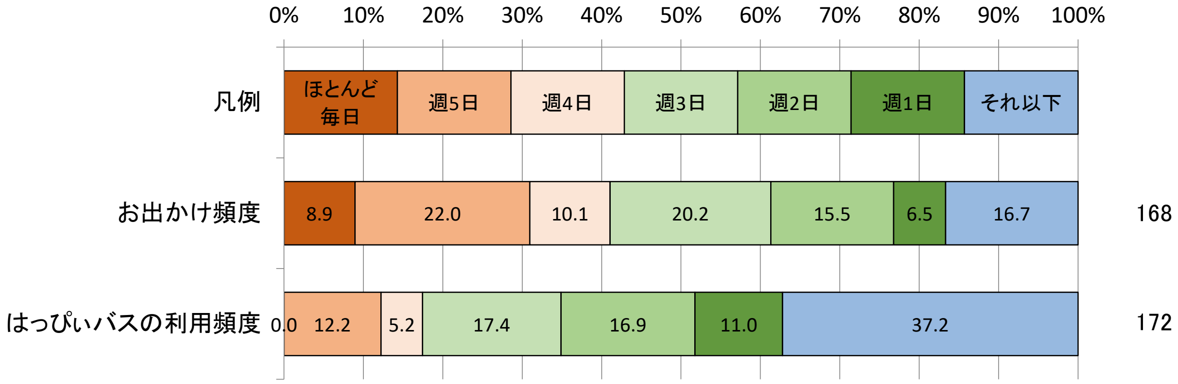


図. お出かけ頻度とはっぴぃバスの利用頻度

(2) 利用時間帯

① 行き

- 「行き」の利用時間帯については、８時台から 10 時台で約 79%を占めています。

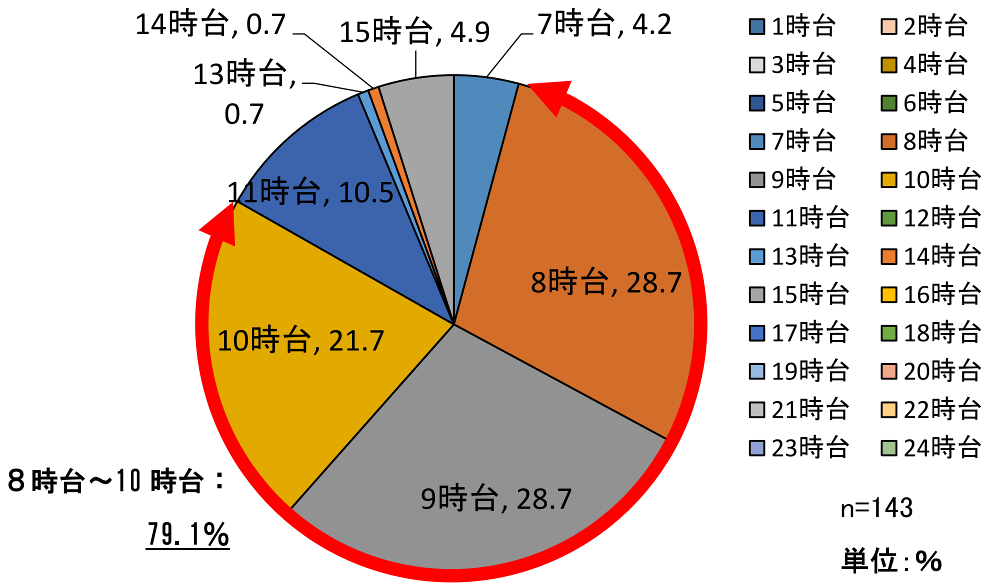


図.「行き」の利用時間帯

② 帰り

- 「帰り」の利用時間帯については、15 時台と 16 時台で約 50%を占めています。

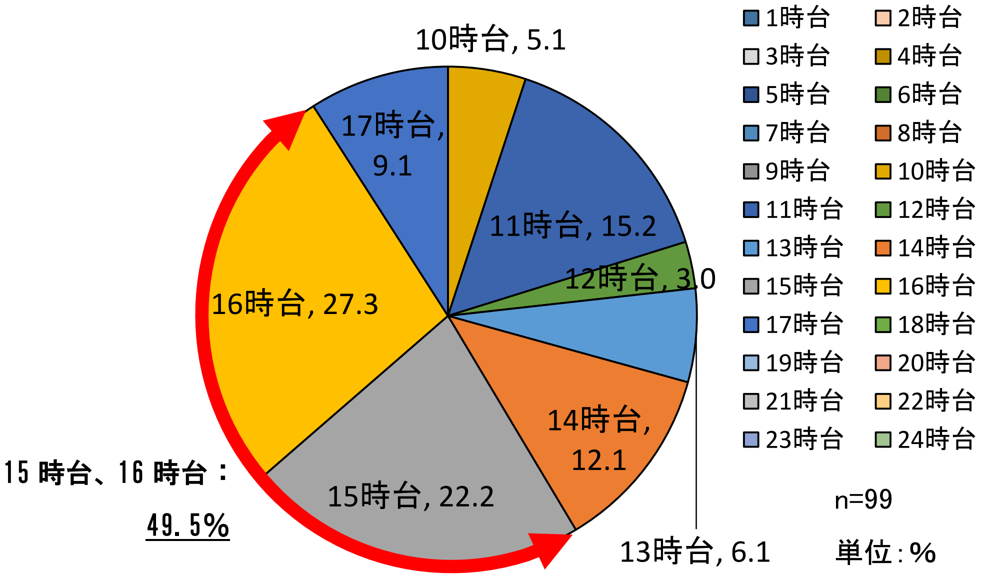


図.「帰り」の利用時間帯

(3) 利用パターン

① 行き

- 『「行き」は利用しない』とする回答者が、約 10%となっています。これらの利用者については、はっぴぃバスに代わる手段として「路線バス」を利用している割合が高くなっています。

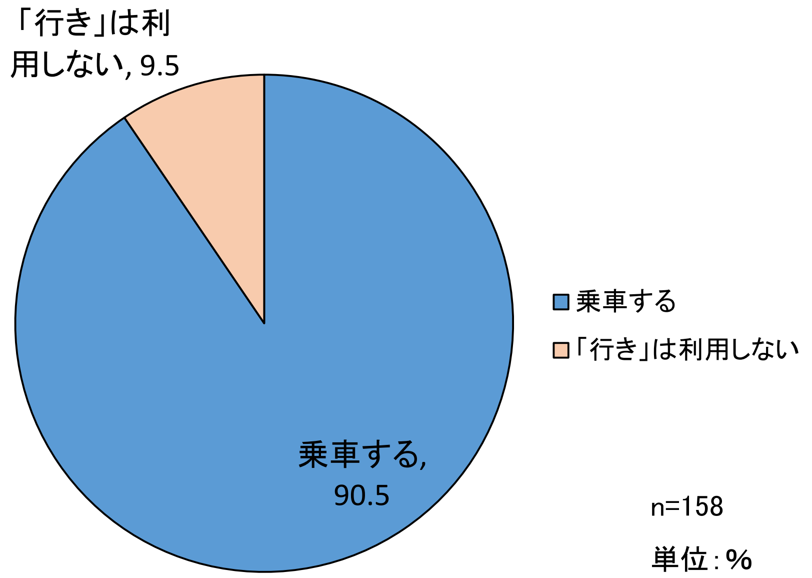


図.「行き」に利用する人の割合

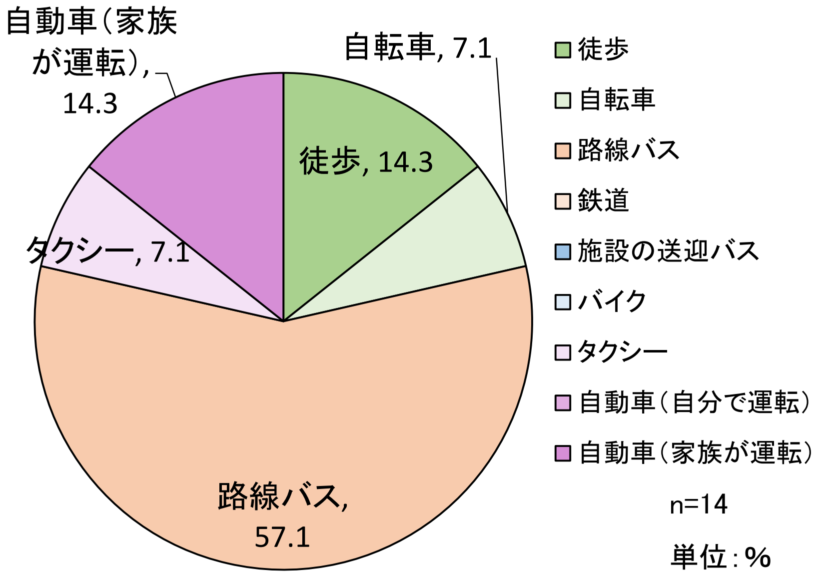


図.「行き」にはっぴぃバスを利用しない人の移動手段

② 帰り

- 『「帰り」は利用しない』とする回答者が、約 36%となっています。これらの利用者については、はっぴぃバスに代わる手段として「路線バス」を利用している割合が高くなっています。

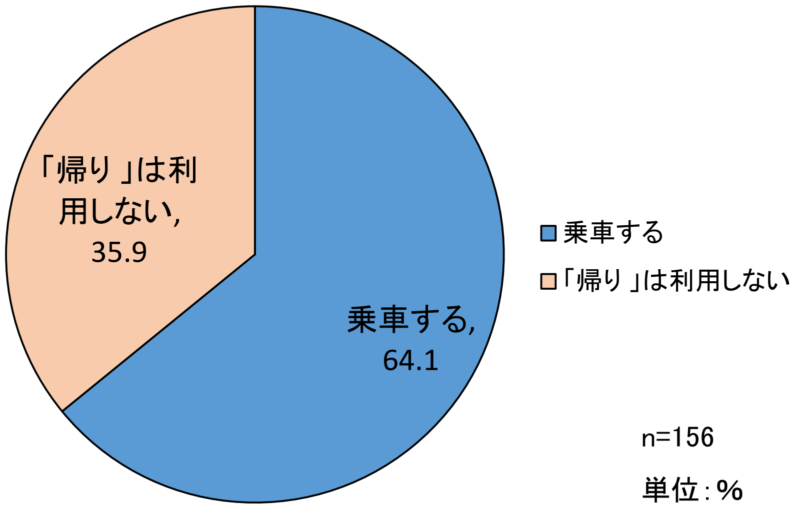


図. 「帰り」に利用する人の割合

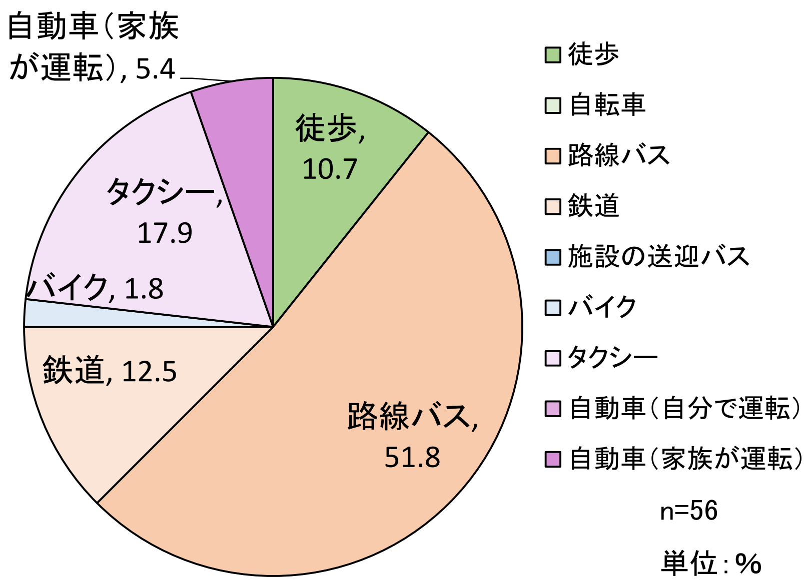


図. 「帰り」にはっぴぃバスを利用しない人の移動手段

(4) お出かけ目的

- はっぴぃバスを利用したお出かけについて、「通院（デイケア含む）」が約 26%、「買物」が約 25%を占めています。ついで、「通勤・通学」が約 17%となっています。

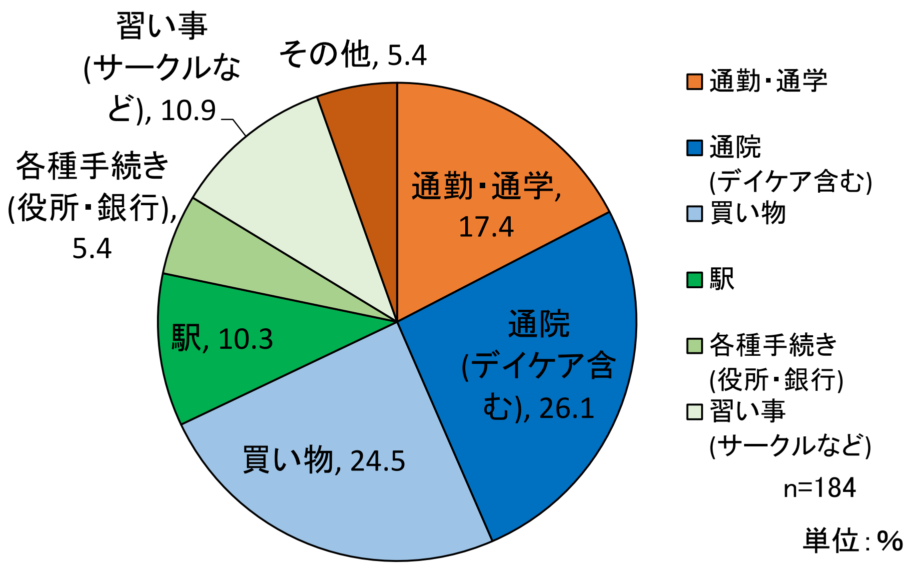


図. はっぴぃバスを利用したお出かけ目的

(5) お出かけ先

- はっぴぃバスを利用したお出かけについて、「JR 長岡京駅周辺」が約 39%、「阪急長岡天神駅周辺」が約 32%を占めています。

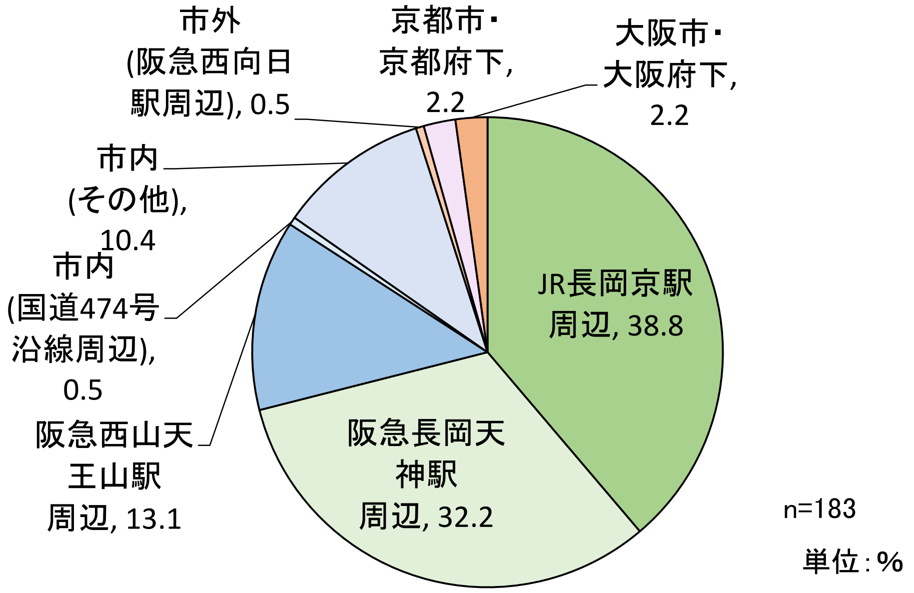


図. はっぴぃバスを利用したお出かけ先

3.2.5 はっぴぃバスの必要性

(1) お出かけへの影響

- はっぴぃバスがなくなった場合について、お出かけの回数が「減る」と考える利用者が約44%となっています。

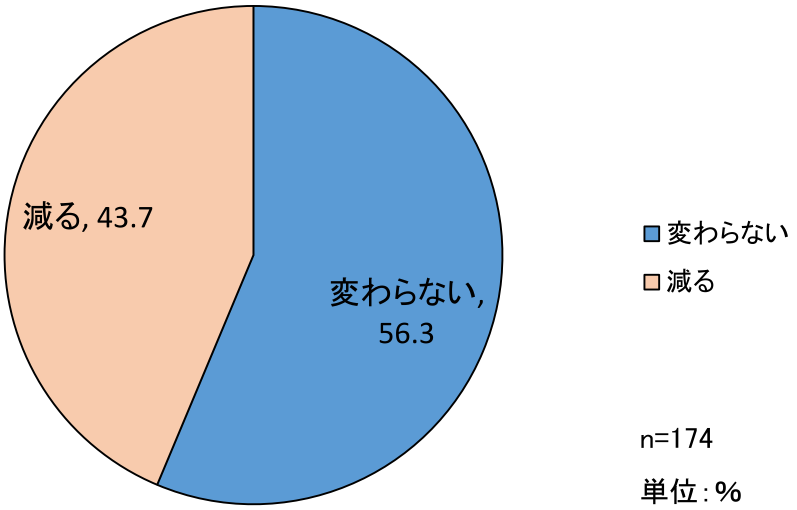


図. はっぴぃバスがなくなった場合のお出かけ回数の変化

(2) はっぴぃバスに代わる手段

- はっぴぃバスがなくなった場合の代わりの手段について、「路線バスが」が約 68%を占めています。

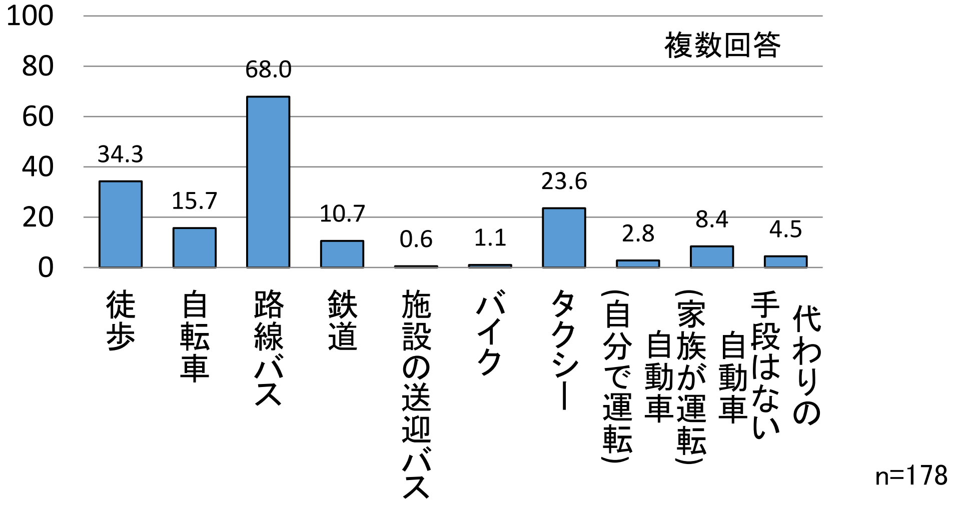


図. はっぴぃバスがなくなった場合のお出かけ回数の変化

(3) はっぴぃバスがなくなった場合の負担

- はっぴぃバスがなくなった場合の負担について、「移動のための身体的負担」、「金銭的な負担」が増加すると思う回答者が多くなっています。ついで、「バス待ち時間などの時間的負担」が増加すると思う回答者が多くなっています。

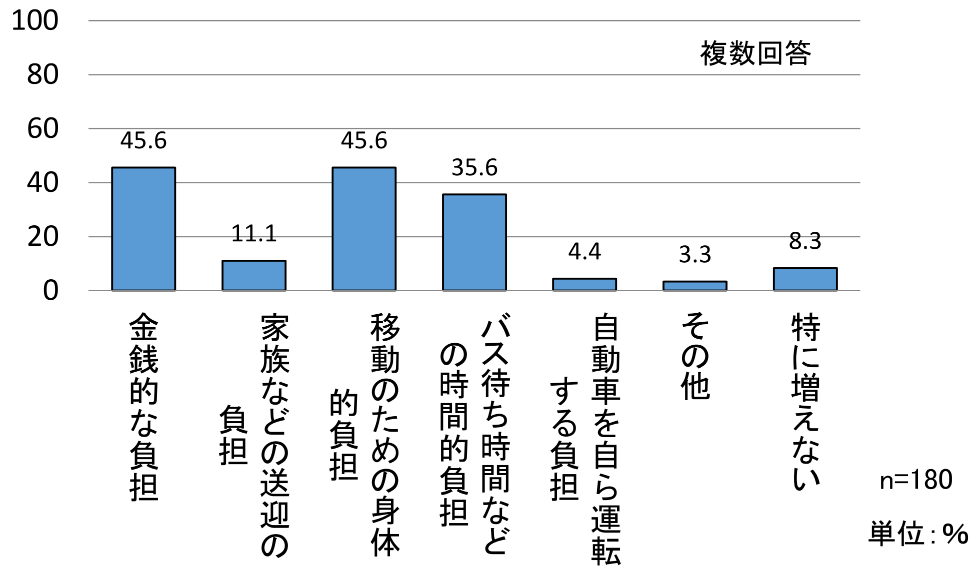


図. はっぴぃバスがなくなった場合の負担

3.2.6 利用状況の変化

- 2022 年（令和 4 年）6 月、はっぴぃバスが 3 ルートに増えて以降、「利用が増えた」利用者が約 32%となっています。

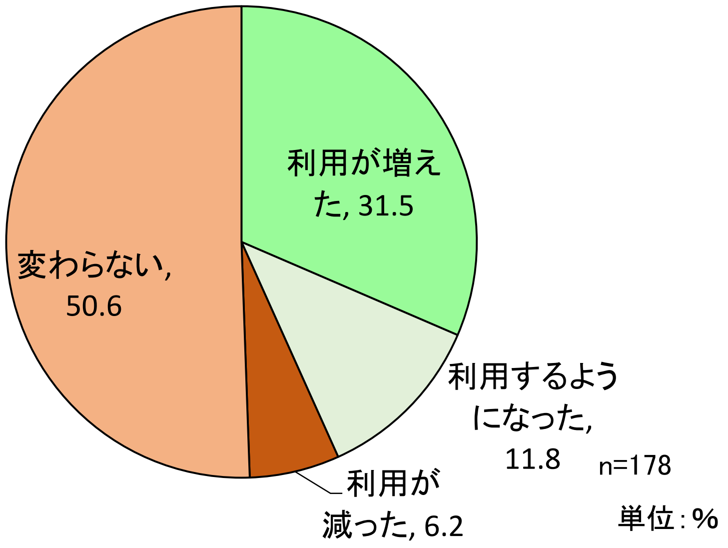
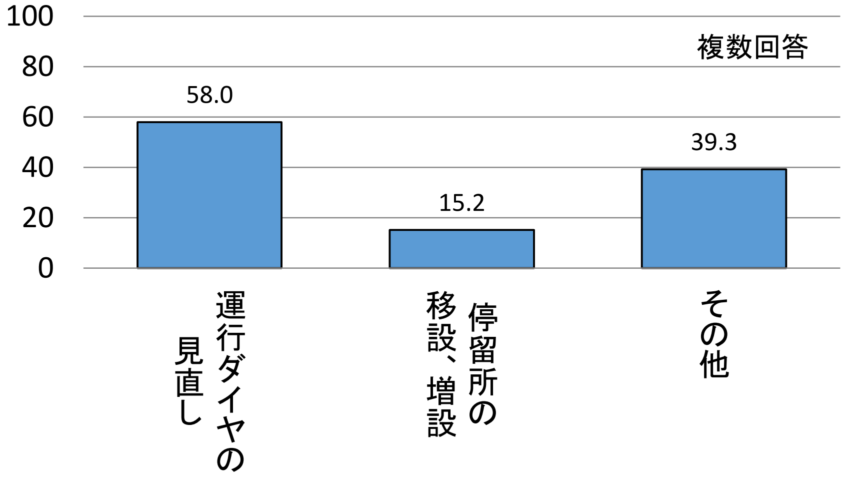


図. はっぴぃバスのルート見直し以降の利用の変化

3.2.7 はっぴぃバスの改善

- はっぴぃバスを利用するうえで、改善してほしい点については、運行ダイヤ（運行本数や時間帯）に対する意見が多くなっている。



n=112

単位：%

図. はっぴぃバスに改善を求める点

【主な自由意見】

<u>運行ダイヤについて</u>

- 運行本数を増やしてほしい
- 路線バスと時間が重複する便があり、もったいない。
- 12 時台（昼間）にも運行してほしい
- 18 時台まで運行してほしい
- 病院が終わった後、帰りのバスがない。

<u>その他</u>

- 土日祝も運行してほしい
- バスの遅れがないようにしてほしい
- 回数券を車内以外でも買えるようにしてほしい

3.3「東部バス」の利用者ニーズ

3.3.1 調査概要

本市の地域公共交通政策のマスタープランとなる『長岡京市地域公共交通計画』策定に向けて、実際の利用者の視点から、東部バスの利用状況や必要性、改善ニーズなどを把握するため、2023年（令和５年）８月 31 日（木）に、バス車内でのアンケート調査を実施しました。

3.3.2　回収状況

- 調査により、計 170 名の回答を得ました。

3.3.3 回答者の属性

(1) 性別

- 回答者の性別をみると、男女がほぼ同じ割合となっています。

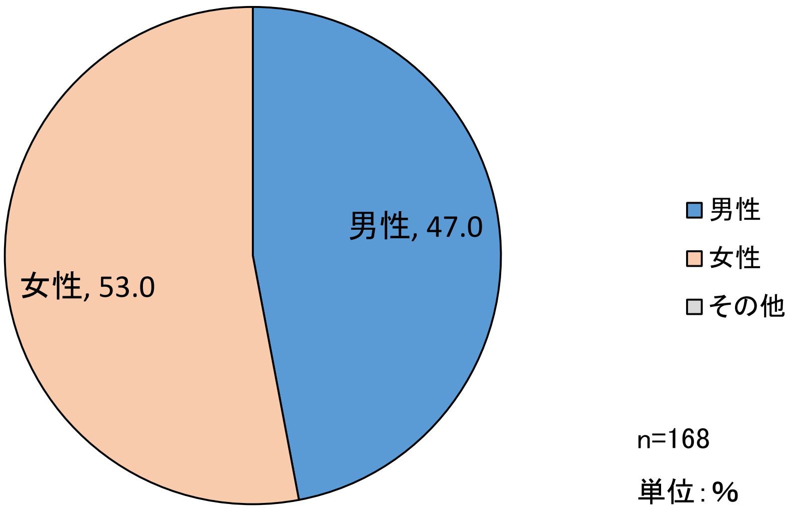


図. 性別

(2) 年齢階層

- 回答者の年齢階層をみると、70 歳以上が約 36%となっています。また、40 代～60 代がそれぞれ約 2 割を占めています。

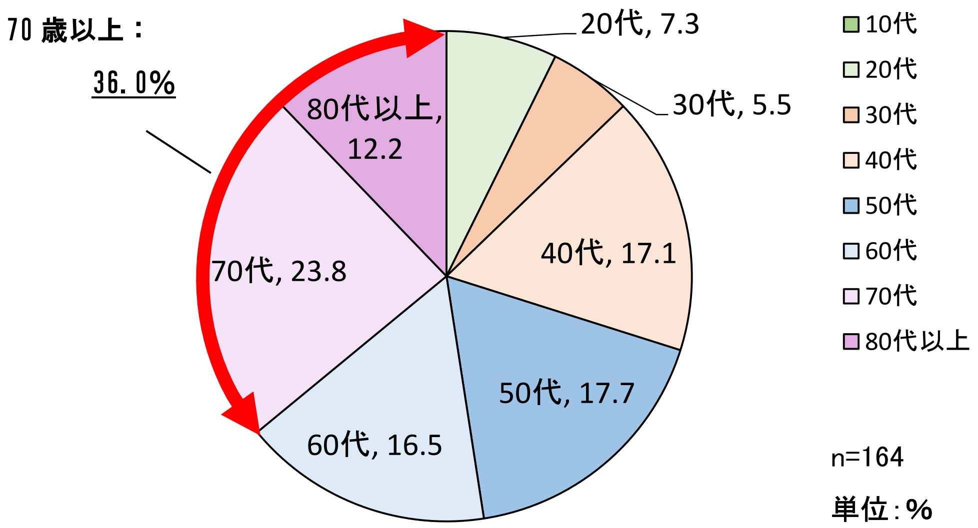


図. 年齢階層

3.3.4 東部バスの利用状況

（1）お出かけの頻度 ／ 東部バスの利用頻度

- 東部バスの利用者について、お出かけ頻度、利用頻度とともに「ほとんど毎日」や「週５日」が多くなっています。

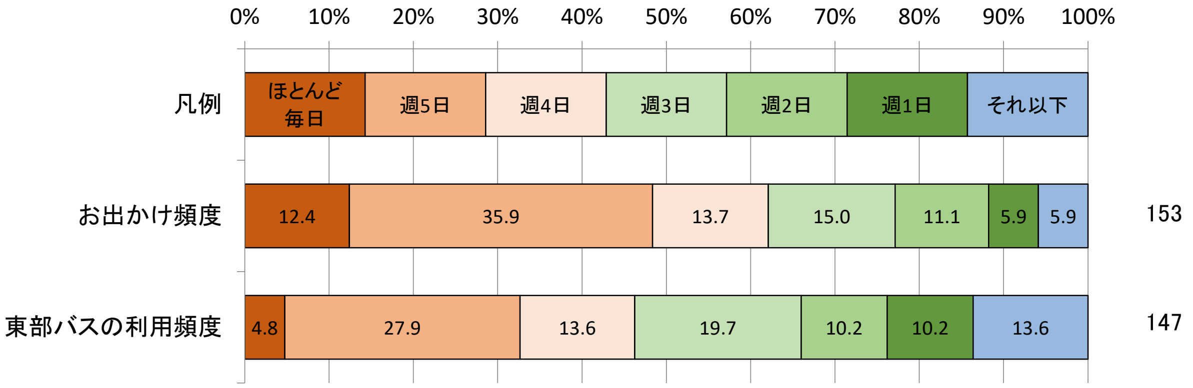


図. お出かけ頻度と東部バスの利用頻度

（2）利用時間帯

① 行き

- 「行き」の利用時間帯については、８時台から 10 時台で約 70%を占めています。

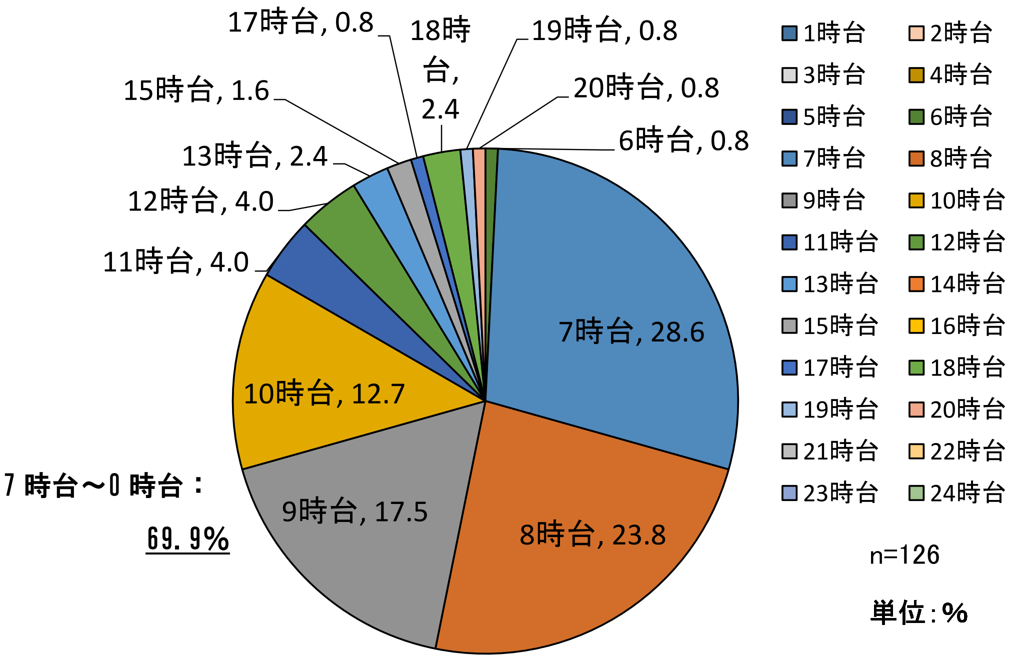


図.「行き」の利用時間帯

② 帰り

- 「帰り」の利用時間帯については、17 時台が最も多く、17 時台～19 時台で約 50%を占めています。

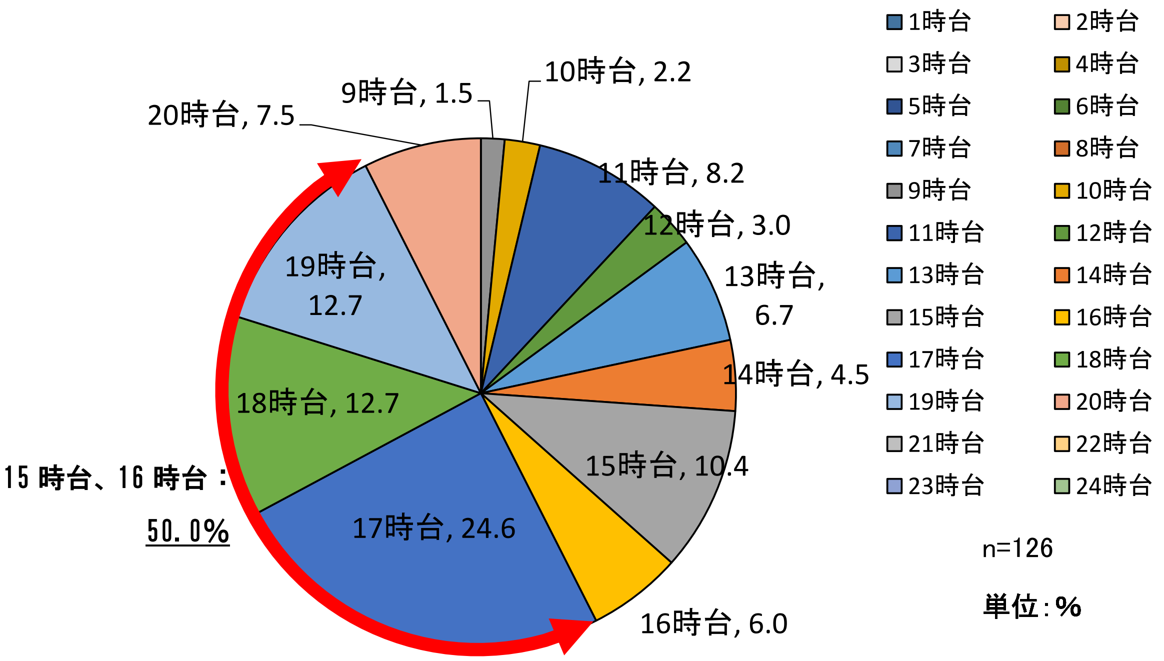


図.「帰り」の利用時間帯

(3) 利用パターン

① 行き

- 『「行き」は利用しない』とする回答者が、約 22%となっています。これらの利用者については、東部バスに代わる手段として「徒歩」を利用している割合が高くなっています。

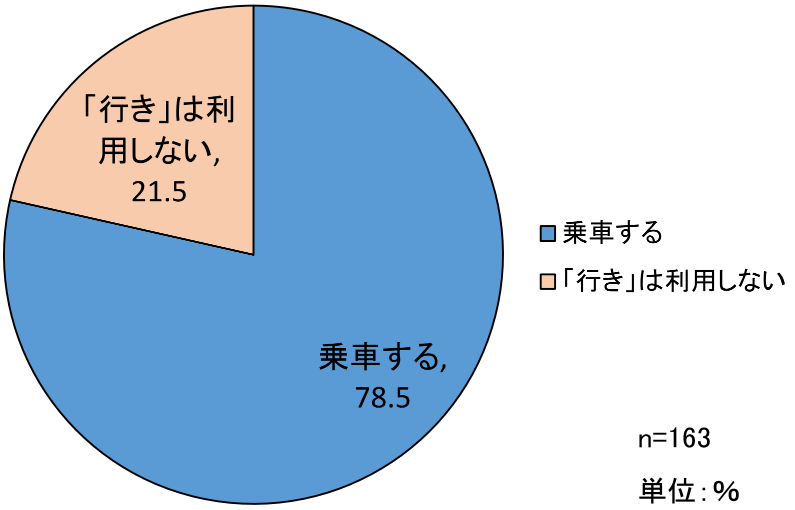


図. 「行き」に利用する人の割合

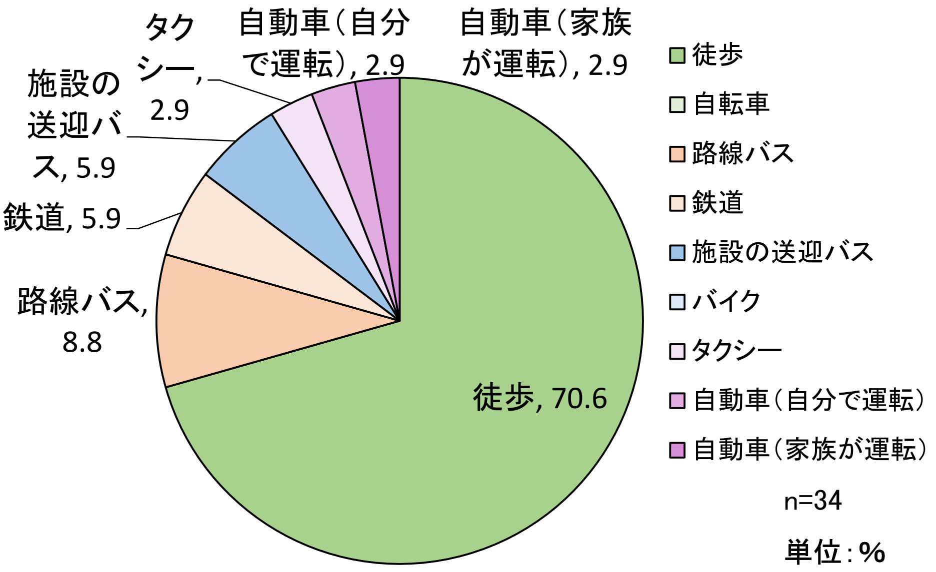


図. 「行き」に東部バスを利用しない人の移動手段

② 帰り

- 『「帰り」は利用しない』とする回答者が、約 17%となっています。これらの利用者については、東部バスに代わる手段として「徒歩」を利用している割合が高くなっています。

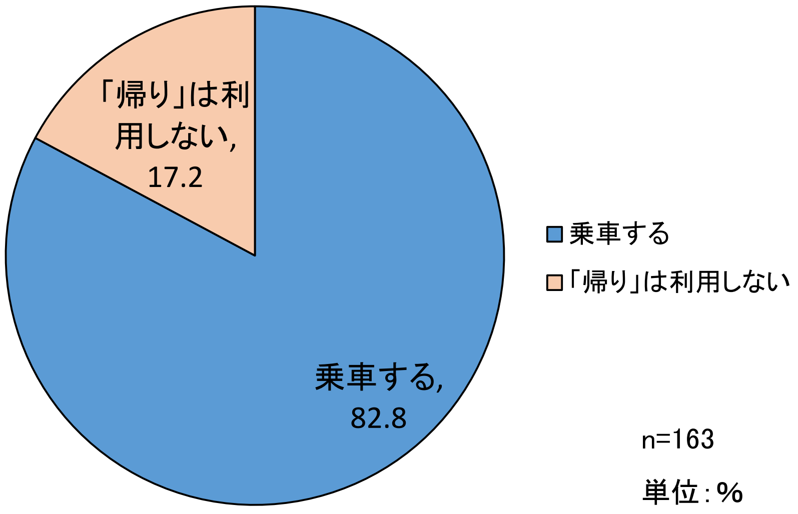


図.「帰り」に利用する人の割合

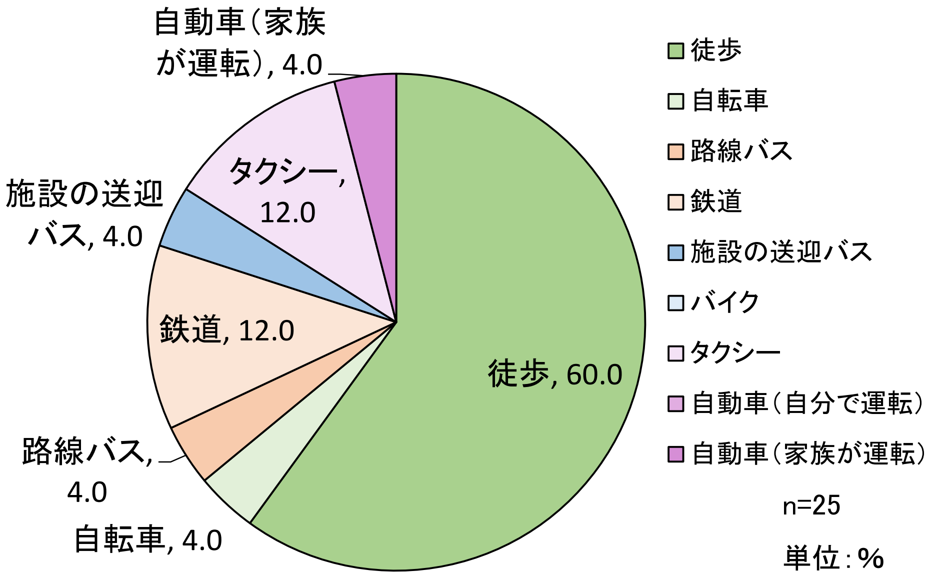


図.「帰り」に東部バスを利用しない人の移動手段

(4) お出かけ目的

- 東部バスを利用したお出かけについて、「通勤・通学」が約 59%となっています。

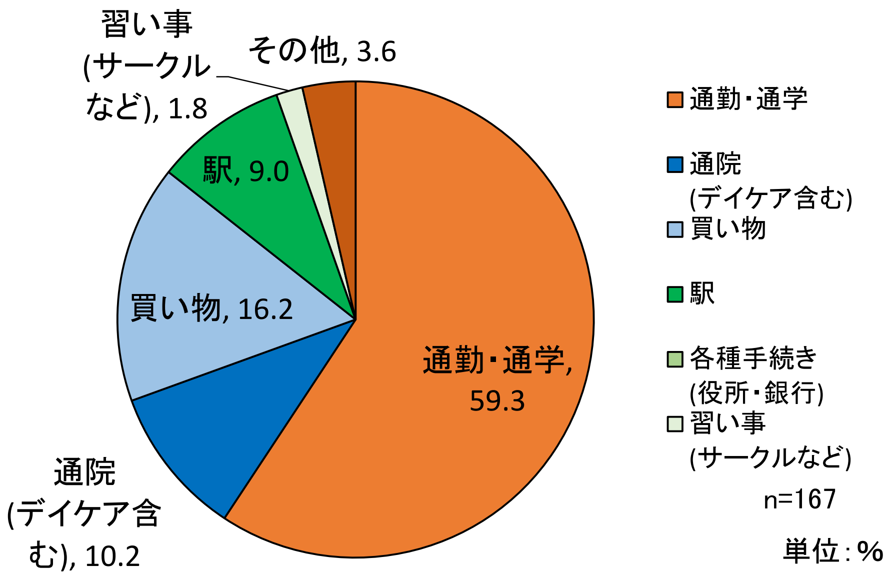


図. 東部バスを利用したお出かけ目的

(5) お出かけ先

- 東部バスを利用したお出かけについて、「JR 長岡京駅周辺」が約 66%を占めています。

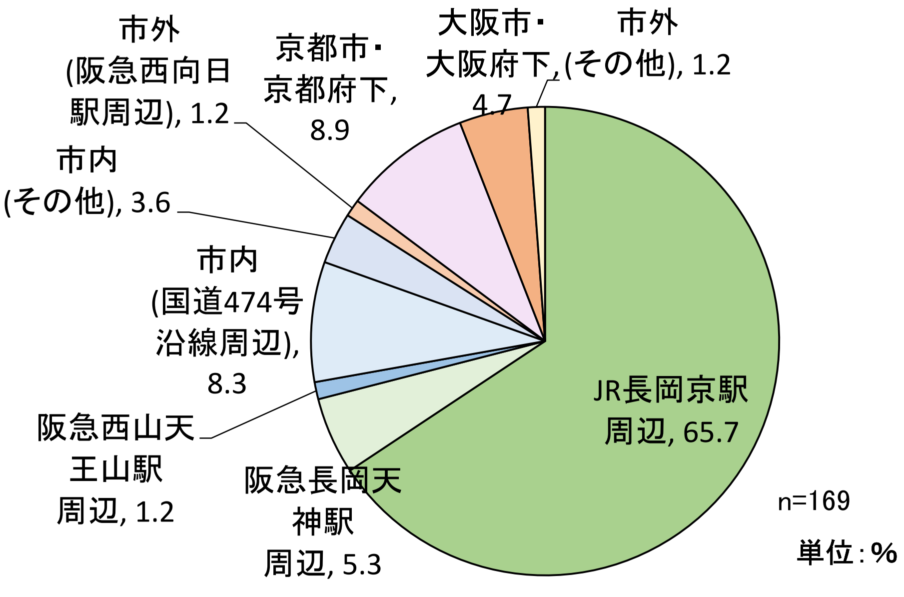


図. 東部バスを利用したお出かけ先

3.3.5 東部バスの必要性

(1) お出かけへの影響

- 東部バスがなくなった場合について、お出かけの回数が「減る」と考える利用者が約 34%となっています。

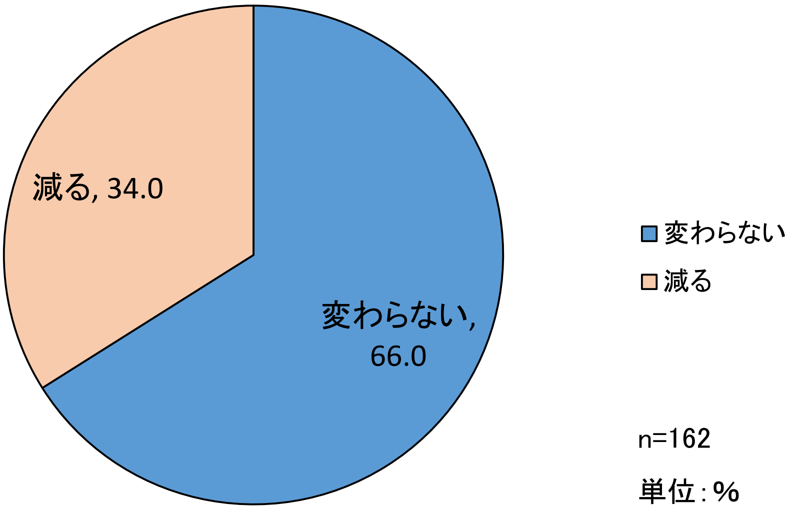


図. 東部バスがなくなった場合のお出かけ回数の変化

(2) 東部バスに代わる手段

- 東部バスがなくなった場合の代わりの手段について、「徒歩」が約 87%を占めています。

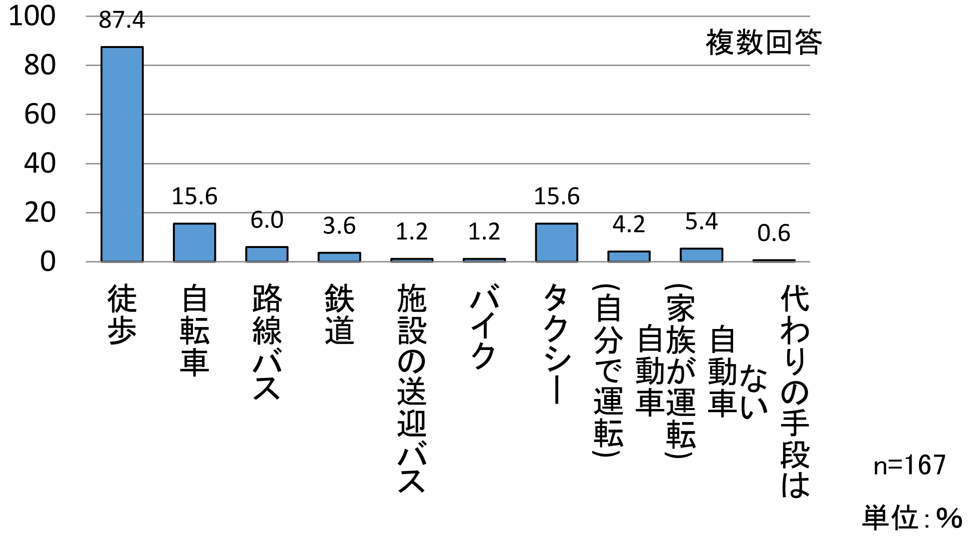


図. 東部バスがなくなった場合のお出かけ回数の変化

(3) 東部バスがなくなった場合の負担

- 東部バスがなくなった場合の負担について、「移動のための身体的負担」が増加すると思う回答者が多くなっています。

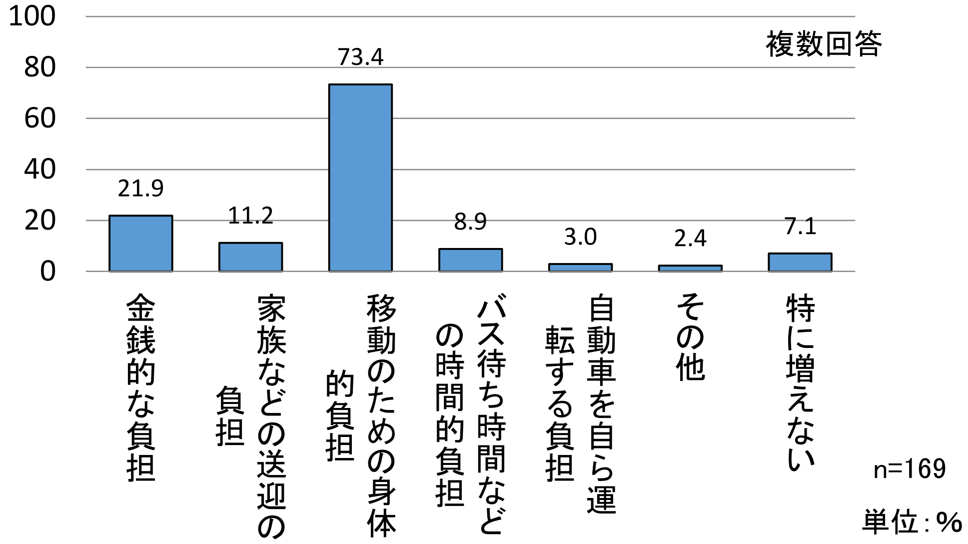


図. 東部バスがなくなった場合の負担

3.3.6 東部バスの改善

- 東部バスを利用するうえで、改善してほしい点については、運行ダイヤ（運行本数や時間帯）に対する意見が多くなっている。

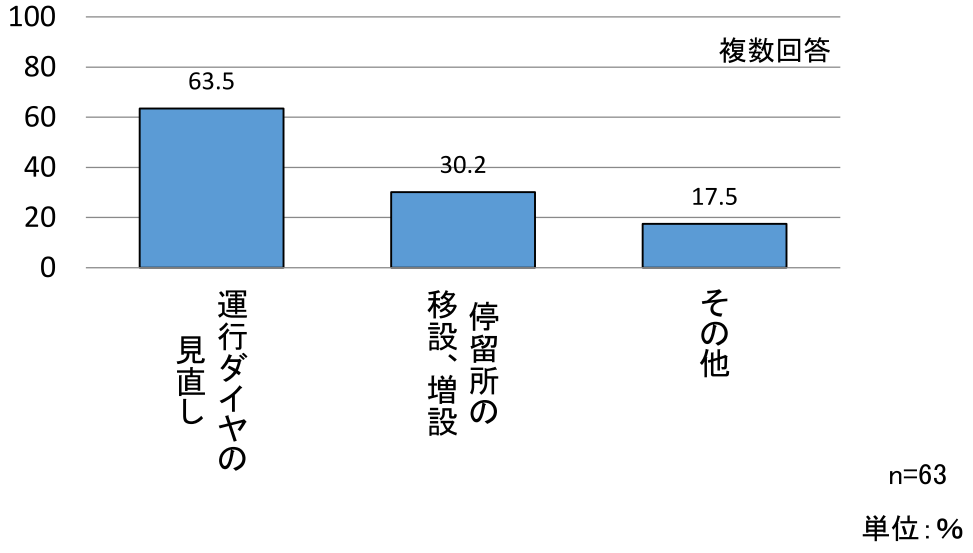


図. 東部バスに改善を求める点

【主な自由意見】

<u>運行ダイヤについて</u>

- 運行本数を増やしてほしい
- 終バスの時間を遅くしてほしい
- 土日祝の本数を増やしてほしい

<u>その他</u>

- 停留所にベンチがほしい
- 遅れが気になる。

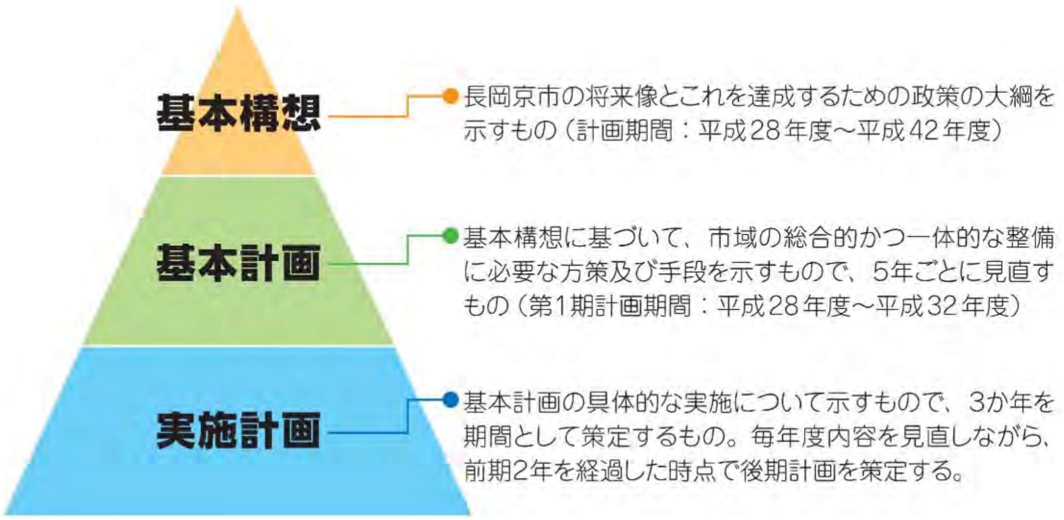
4. まちづくりの方向性

4.1 総合的な視点

4.1.1 長岡京市第４次総合計画

本市では、第３次総合計画期間を通じて構築した行財政マネジメントの仕組みとの機能的な整合を保ち、さらに洗練させながら進めていくための計画として、2016 年（平成 28 年）に『長岡京市第４次総合計画』を策定しています。

この計画は、2030 年度（令和 12 年度）までを計画年次とし、「基本構想」「基本計画」「実施計画」の３つで構成しています。



資料：長岡京市第４次総合計画（2016 年）

図. 計画の構成

(1) 基本構想

長岡京市の将来像とこれを達成するための政策の大綱を示すものとして、2016 年（平成 28 年）に『長岡京市第４次総合計画』の基本構想を策定しています。

この基本構想では、「住みたい 住みつづけたい 悠久の都 長岡京」をキャッチフレーズに掲げ、15 年後（計画年次である 2030 年度（令和 12 年度））にめざす「ひととまちの姿」を下記のように描いています。

なお、交通に係る視点として、「にぎわい・交流」のなかで、「交通至便というまちの強みを最大に活かす」や「市内移動の円滑化を図っていく」ことを示しています。

資料：長岡京市第４次総合計画（基本構想）（2016 年）

図. 基本構想で示された 15 年後の長岡京市の姿（将来像）

うるおい・環境 ～緑と水と歴史を継いで～

15年後にめざす姿	この地に暮らした先人の心が確かに引き継がれ、うるおいに満ちた暮らしがあり、他に秀でる良質の住み心地が醸されている。

西山の緑・水、歴史・文化、良好なまち並みなどの"うるおい資源"があり、人々のあたたかい心、多様な学びが、私たちの生活に豊かさをもたらしています。これらを継承し、また、持続可能な循環型社会への転換を進め、さらに住み心地の良いまちを目指します。

にぎわい・交流 ～まちの魅力を最大に～

15年後にめざす姿	まちなかがにぎわい、巡りたい・歩きたいまち長岡京を舞台に、人・もの・文化の交流、産業の活力が導かれている。

交通至便というまちの強みを最大に活かし、地域の農商工業などの活性化に結びつけるとともに、市内移動の円滑化を図っています。これをさらに進めるとともに市街地の整備を図り、まちの活力を軸に、多世代がふれあい、多様な文化が交わることで、にぎわいと交流がうまれるまちを目指します。

あんしん・安全 ～支えあう市民生活へ～

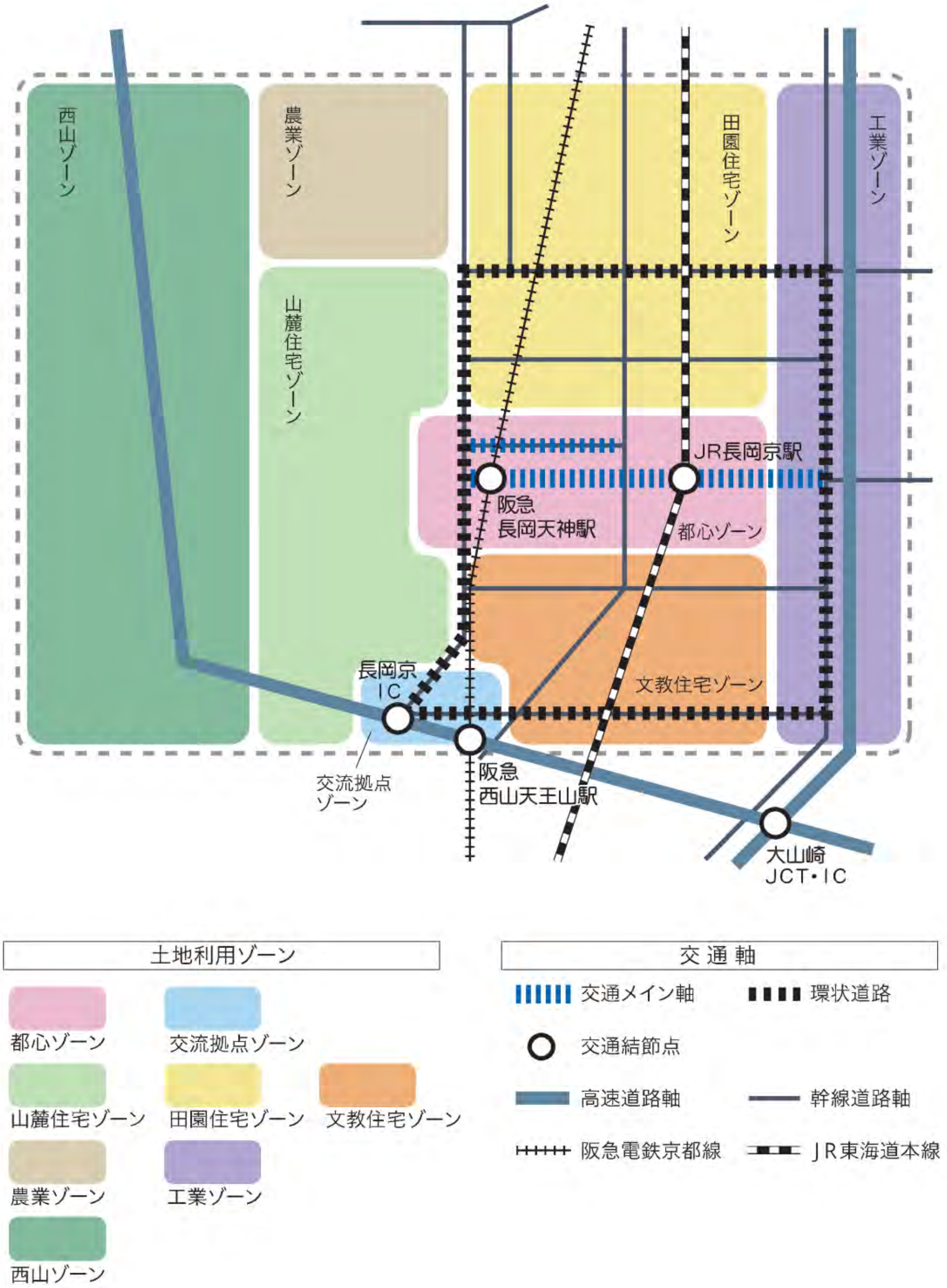
15年後にめざす姿	いのち・尊厳・健康・財産が守られ、コミュニティの働きのもとで強まる自治の機能と市民間の支えあいが、暮らしの安心をつくっている。

安心は、確かな安全の上に成り立つ市民生活の基本です。まちと暮らしの安心は、私たち一人ひとりの不断の努力と地域の力がつくり守っていくものです。自助、互助･共助、公助の精神で互いに支えあい、心豊かに生活できるまちを目指します。

資料：長岡京市第４次総合計画（基本構想）（2016 年）

図．計画年次である 2030 年にめざす「ひととまちの姿」

また、この基本構想では、土地利用構想として、下記のとおり、８つの土地利用ゾーン、交通軸の設定を行っています。



資料：長岡京市第４次総合計画（基本構想）（2016 年）

図. 土地利用構想

(2) 第２期基本計画

『長岡京市第４次総合計画』の基本構想と合わせ、この実現のための方策や手段を示すものとして策定した第１期基本計画をもとに、本市の現状や市民等のニーズを把握して見直したうえで、2021 年（令和３年）に『長岡京市第４次総合計画』の第２期基本計画を策定しています。

この第２期基本計画では、計画年次を 2021 年度（令和３年度）から令和７年度（2025 年）として、「こども」「くらし」「かがやき」「まち」「みどり」「けいえい」の６つの柱のもとに、22 の分野において、下記に示す 49 の施策展開を掲げています。

なお、交通に係る施策として、「交通ネットワークの充実」を挙げ、施策の重点方針（主な内容）には、乗継利便性の向上とバス路線の維持やバス以外の移動手段の検討を示しています。

資料：長岡京市第４次総合計画（第２期基本計画（概要版））（2021 年）

図. 第２期基本計画の施策体系

◎地域公共交通ビジョンに基づき、交通事業者との連携や地域公共交通会議での意見を踏まえて、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ます。
◎バス以外の移動手段について、先進事例の調査・研究を行い、財源確保と併せて検討を進めます。
◎高速バスなど広域的交通も含め、円滑な移動を行えるよう公共交通網のあり方について、交通事業者や関係機関と連携し検討を行います。
◎自転車の安全で快適な利用環境の整備と放置自転車防止の取り組みを推進します。

資料：長岡京市第４次総合計画（第２期基本計画）（2021 年）

図. 「交通ネットワークの充実」に関する施策概要

(3) 後期実施計画書

実施計画は、第２期基本計画に示された基本的な方向や施策を推進する主要な事務事業を明らかにするとともに、その計画的な推進を図るために策定するものです。

この後期実施計画は、前期実施計画から引き続き行政評価の考え方を用いながら、第２期基本計画における後半３年間（2023 年度（令和５年度）～2025 年度（令和７年度））を計画期間として策定しています。

この計画では、第２期基本計画に掲げる柱、分野、施策ごとに、施策の５年後の目標、施策の内容、実施計画事業名称と事業の概要、目標指標を記載しています。先ほど第２期基本計画で示した交通に係る施策「交通ネットワークの充実」について、下記のとおり、実施計画を定めています。

柱	4	まち
分野	42	道路・交通
施策	421	交通ネットワークの充実
5年後の目標		超高齢社会やエコライフ実践を踏まえた交通ネットワークが充実しており、誰もが安心して快適に移動できている。
施策の内容		市民や本市を訪れる人の移動のさらなる円滑化のため、鉄道駅を拠点とした徒歩・自転車・公共交通など多様な移動手段による交通ネットワークを充実します。

通番	実施計画名称	担当課
79	公共交通基盤整備事業	交通政策課
事業の概要		
路線バスやはっぴぃバスで地域の人々の移動手段を確保します。また、バス以外の移動手段についても、様々な移動手段を総合的に活用する事を検討しながら、交通ネットワークの充実を目指します。 令和4年度に阪急バス長岡京線のルート・ダイヤの再編、運賃改定が実施され、また京都済生会病院の移転開院に合わせはっぴぃバスのルート・ダイヤも変更されました。今後、バスの更なる利用促進、必要に応じた補助制度などの手段を講じながら、市民に利用いただく事でバス路線の維持に努めます。		

指標		バスの利用率（1日あたりの対人口利用率）				単位	%
現　状（計画策定時）	年度	3	4	5	6	7	
7.4（令和元年度）	目標			7.4%以上	7.4%以上	7.4%以上	

通番	実施計画名称	担当課
80	自転車ネットワーク路線整備事業	交通政策課
事業の概要		
長岡京市自転車活用推進計画（自転車ネットワーク計画）に基づき、自転車ネットワーク優先整備路線の整備を推進します。		

指標		自転車ネットワーク計画における優先整備路線の整備率				単位	%
現　状（計画策定時）	年度	3	4	5	6	7	
0（令和2年度）	目標	10	20	30	40	50	

資料：長岡京市第４次総合計画（第２期基本計画 後期実施計画書）（2023 年）

図. 「交通ネットワークの充実」に関する実施計画

4.1.2 第２期長岡京市まちひとしごと創生戦略

本市では、第４次総合計画との整合性を確保し、より一体的で効率的・効果的な推進を図るため、第４次総合計画の事業・目標を有機的に結び付け、地域創生を進めるための戦略として、2021年（令和３年）に『第２期長岡京市まちひとしごと創生戦略』を策定しています。

この戦略では、2025 年度（令和７年度）を目標年次として、下記に示す４つの基本目標と２つの横断的な視点を定めています。

《基本目標》

《基本目標1》　結婚・出産・子育ての希望を導き、かなえる
《基本目標2》　良質で快適な暮らしを追求する
《基本目標3》　にぎわいを創出し、地域経済を活性化する
《基本目標4》　まちの魅力を発信し、人のつながりと流れをつくる

《横断的な視点》

《視点①》　多様な人材の活躍と価値の創出
《視点②》　新しい時代の流れを力にする

資料：第２期長岡京市まちひとしごと創生戦略（2021 年）

図. 第２期長岡京市まちひとしごと創生戦略の基本目標・横断的な視点

なお、交通に係る主な取組み・施策について、基本目標２「良質で改定な暮らしを追求する」のなかで、「くるりと便利なまちプロジェクト」を挙げ、主な取り組み・事業として、「公共交通基盤の整備」等、コンパクトで暮らしやすいまちの構造をさらに活かせるよう、市民ニーズと地域特性等を踏まえて、都市機能の配置を最適化することとしています。

〔「くるりと便利なまちプロジェクト」の主な取り組み・事業〕

- コンパクトシティの推進
- 公共施設再編整備の推進
- 公共交通基盤の整備
- 自転車ネットワーク路線の整備　　など

4.2「都市計画」の視点

4.2.1 第二期長岡京市都市計画マスタープラン

本市では、長期的視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現にむけての大きな道筋を明らかにするものとして、2016 年（平成 28 年）に『長岡京市都市計画マスタープラン』を策定しています。

なお、本計画は、第 4 次長岡京市総合計画との整合性に配慮し、2030 年度（令和 12 年度）を目標年次としていますが、より長期の将来を見据えた計画として位置づけています。

この計画では、都市づくりの理念として、「～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うるおいの 長岡京」を挙げ、下記の都市づくりの目標を定めています。この目標の中には、「誰もが自由に市内を行き来している」ことも含んでいます。

資料：第二期長岡京市都市計画マスタープラン（2016 年）

図. 都市づくりの目標

なお、都市の整備方針のうち、交通体系の整備方針では、地域公共交通に係るものとして、「きめ細やかな公共交通手段の確保」を挙げています。

(2) きめ細やかな公共交通手段の確保

- ✤公共交通全体として、運行目的や対象者を明確にし、各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します。
- ✤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ります。また、鉄道駅、バス停周辺など公共交通にアクセスしやすい地区への居住の誘導などを目指した、立地適正化計画の検討を行います。
- ✤公共交通網の充実にあたっては、全てのひとが利用しやすい低床式バスの更なる導入を促進します。また、バス停環境整備によるバス待ち環境の改善を進めます。
- ✤高速長岡京バスストップを活用した広域的な公共交通網としての高速バス路線の更なる充実を図り、阪急西山天王山駅と併せた広域交通拠点としての機能強化を目指します。

コミュニティバス（長岡京はっぴぃバス）

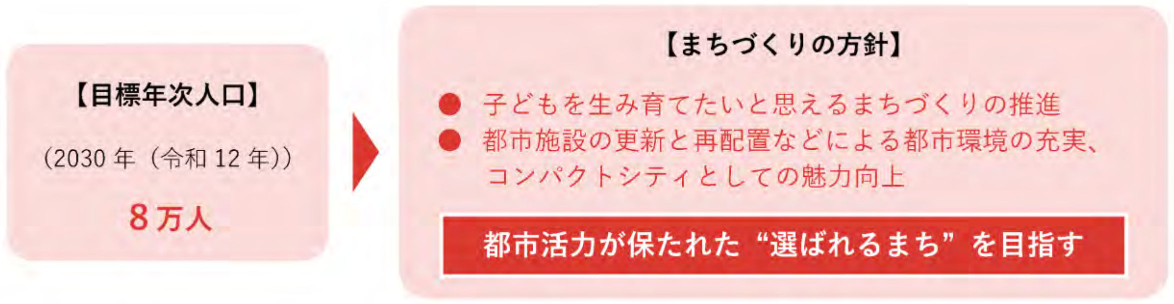
資料：第二期長岡京市都市計画マスタープラン（2016 年）

図. 地域公共交通に係る整備方針

4.2.2 長岡京市立地適正化計画

本市では、コンパクトなまちづくりとこれと連携した公共交通のネットワークを形成するため、居住や医療・福祉・子育て・商業などの様々な都市機能の立地と公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして策定する計画として、2017 年（平成 29 年）に『長岡京市立地適正化計画』を策定しました。その後、2022 年（令和４年）に改訂版を策定しています。

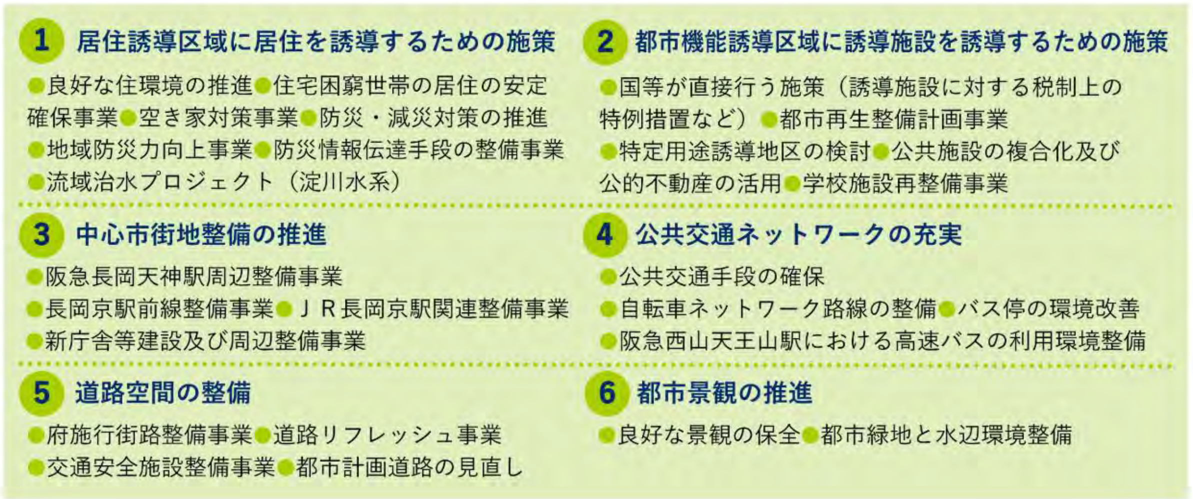
この計画では、目標年次（2030 年（令和 12 年））の人口を８万人と設定し、その達成に向けて、子どもを生み育てたいと思えるまちづくりを進めるとともに、都市施設の更新と再配置などにより現在の都市環境をさらに充実させ、コンパクトシティとしての魅力を磨くことで、都市活力が保たれた “選ばれるまち” をめざすこととしています。



資料：長岡京市立地適正化計画（2022 年改訂）

図. まちづくりの方針

なお、次頁に示す居住誘導区域への居住の誘導や、都市機能誘導区域への誘導施設の誘導を図るための施策を下記のように定め、交通に係る誘導施策として「公共交通手段の確保」や「バス停の環境改善」などを挙げています。



資料：長岡京市立地適正化計画（概要版）（2022 年改訂）

図. 誘導するための施策

資料：長岡京市立地適正化計画（概要版）（2022 年改訂）

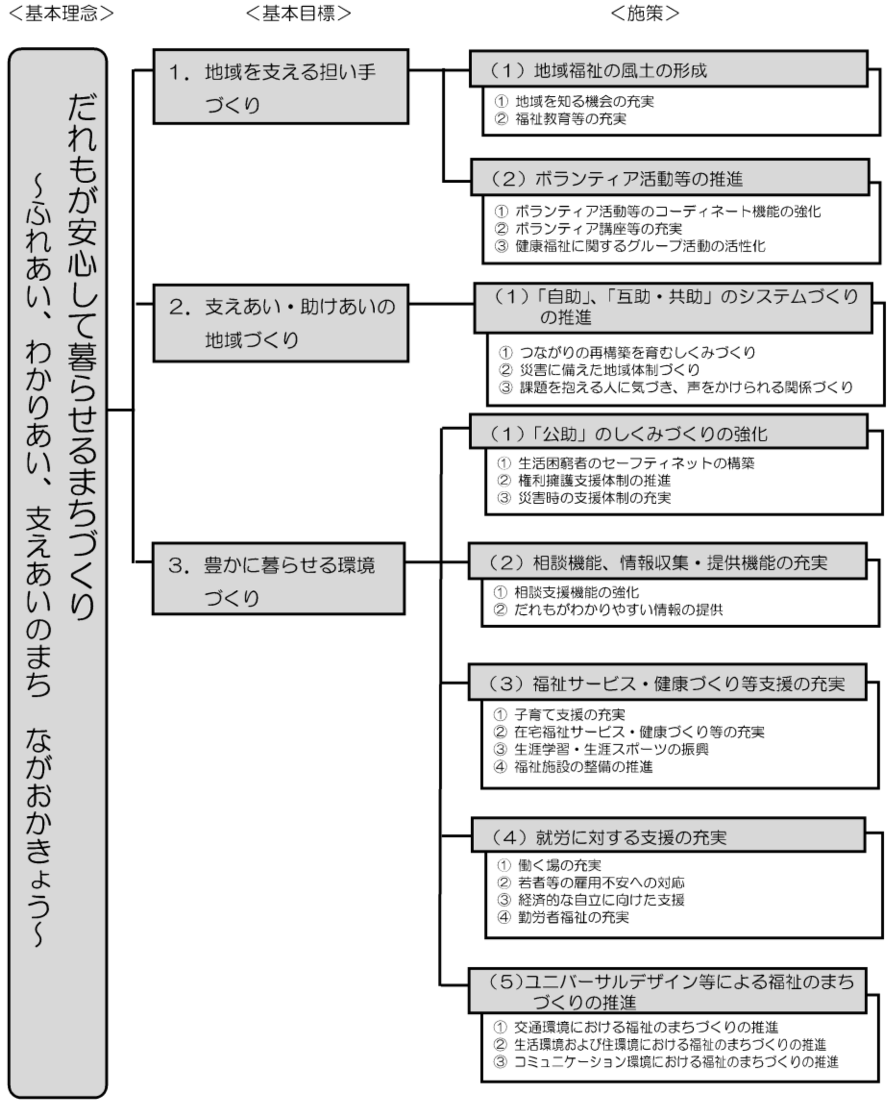
図. 居住誘導区域・都市機能誘導区域

4.3「健康福祉」の視点

○ 長岡京市第２次地域健康福祉（中期）計画

「長岡京市第４次総合計画」の健康福祉に関する分野別計画の中核的な計画として、2021 年（令和３年）に、『長岡京市第２次地域健康福祉（中期）計画』を策定しています。本計画は、健康と福祉に関する分野別計画において共有する理念、重点施策等を取りまとめた上位計画と位置付けています。

本計画では、「だれもが安心して暮らせるまちづくり ～ふれあい、わかりあい、ささえあいのまち　ながおかきょう～」を基本理念として、３つの基本目標のもと、８項目 24 の施策を上げています。交通に係る視点として、「ユニバーサルデザイン等による福祉のまちづくりの推進」のなかで、「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」ことを掲げています。



資料：長岡京市第２次地域健康福祉（中期）計画（2021 年）

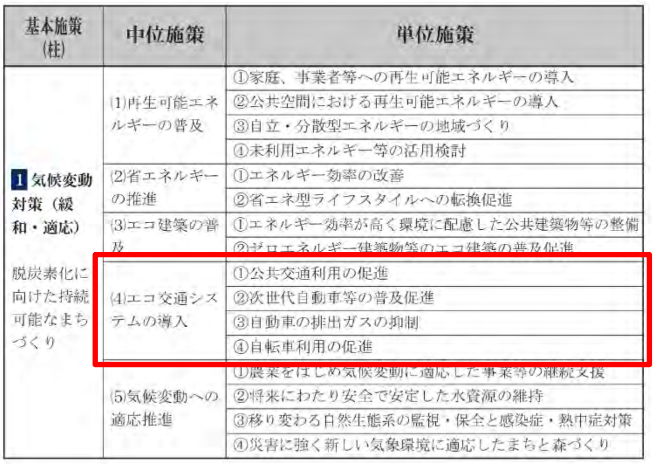
図. 長岡京市第 2 次地域健康福祉（中期）計画の施策体系

4.4「環境」の視点

○ 長岡京市第三期環境基本計画

「環境基本法」の趣旨を踏まえ、長岡京市の環境施策の基本的方針を定めたものとして、2022 年（令和４年）に『長岡京市第三期環境基本計画』を策定しています。本計画については、気候変動適応法に基づく地域気候変動適応計画を兼ねたものとなっています。

本計画では、それぞれ４つの基本施策（柱）と分野横断的視点及び施策を示しており、「1.気候変動対策」の１つとして、公共交通の利用促進等を含めた「エコ交通システムの導入」を掲げています。



基本施策(柱)	中位施策	単位施策
1 気候変動対策（緩和・適応） 脱炭素化に向けた持続可能なまちづくり	(1)再生可能エネルギーの普及	①家庭、事業者等への再生可能エネルギーの導入
		②公共空間における再生可能エネルギーの導入
		③自立・分散型エネルギーの地域づくり
		④未利用エネルギー等の活用検討
	(2)省エネルギーの推進	①エネルギー効率の改善
		②省エネ型ライフスタイルへの転換促進
	(3)エコ建築の普及	①エネルギー効率が高く環境に配慮した公共建築物等の整備
		②ゼロエネルギー建築物等のエコ建築の普及促進
	(4)エコ交通システムの導入	①公共交通利用の促進
		②次世代自動車等の普及促進
		③自動車の排出ガスの抑制
		④自転車利用の促進
	(5)気候変動への適応推進	①農業をはじめ気候変動に適応した事業等の継続支援
		②将来にわたり安全で安定した水資源の維持
		③移り変わる自然生態系の監視・保全と感染症・熱中症対策
		④災害に強く新しい気象環境に適応したまちと森づくり

資料：長岡京市第三期環境基本計画（概要版）（2022 年）

図. 長岡京市第三期環境基本計画の分野横断的視点及び施策

なお、本市の環境まちづくりのあり方として、この計画に先立ち、平成 21 年（2009 年）4 月に「環境の都”長岡京市環境都市宣言」を行っています。また、令和４年（2022 年）４月には「2050 年ゼロカーボンシティ宣言」を表明しています。

“環境の都”長岡京市環境都市宣言

西山の自然に抱かれ、悠久の歴史が刻まれた長岡京市。

緑と水に恵まれ、多くの命が育まれてきました。

しかし、私たちが自然への畏敬と感謝を忘れ、物質的な豊かさを求め続けた結果、温暖化をはじめ、地球規模で様々な環境の悪化が進んでいます。

人類は、自然の一部であり、自然との共生によってのみ存続が可能です。

これを踏まえ、私たち長岡京市民は、自然と共生する持続可能な社会を目指し、世代を超えた市民と企業や諸団体そして行政等との協働により、生活様式や、社会のあり方そのものを見直します。

未来の子どもたちが心の安らぎと豊かさを得られる“環境の都”長岡京の実現が、今の私たちに課せられた責務です。

私たち長岡京市民は、先人の歴史と叡知に学び、あらゆる人々と手を携え、真に環境都市として誇れるまちづくりに取り組む決意をここに宣言します。

平成 21 年 4 月 1 日

資料：長岡京市

長岡京市
2022 市制50周年

「2050年ゼロカーボンシティ」宣言

今、地球は気候変動が進行していると言われています。既にその影響は、世界各地で報告されており、海面上昇、大規模森林火災、記録的な高温や大洪水、干ばつなど、人類をはじめ地球上に住む多くの生命にとって脅威となっています。

この問題に対処するため、2015年に採択された国際的枠組み「パリ協定」では、「世界の平均気温上昇を産業革命前に比べ2℃より十分低く保ち、1.5℃に抑える努力をする」という目標を広く共有しました。我が国も、この目標の実現のため、2050年ゼロカーボンを宣言しました。

長岡京市はかつて都が置かれ、悠久の歴史と文化、西山が育む水と緑に恵まれた自然と都市が調和したまちです。先人から受け継いできた、人々に潤いと安らぎを与えてくれるこの豊かな環境のまちを、未来世代の子どもたちに引き継ぐことは、今の私たちに課せられた責務です。

そのため、本市は、世代を超えた市民と企業や諸団体、そして行政等との協働により、「2050年ゼロカーボンシティ」を目指すことを宣言します。

令和4年4月1日

長岡京市長　中小路健吾

資料：長岡京市

4.5「交通まちづくり」の視点

○ 長岡京市地域公共交通ビジョン

本市では、長岡京市のまちづくりを考え、長岡京市が抱える地域公共交通課題の解消に向け、効果的な施策展開を図りながら、将来の交通環境の変化に対応するために、2013 年（平成 25 年）に『長岡京市地域公共交通ビジョン』を策定しています。

この計画は、2013 年（平成 25 年）から 2023 年（令和５年）までの概ね 10 年間を計画期間として位置付け、下記に示す基本理念に沿った地域公共交通がめざすまちづくりに取り組んできました。

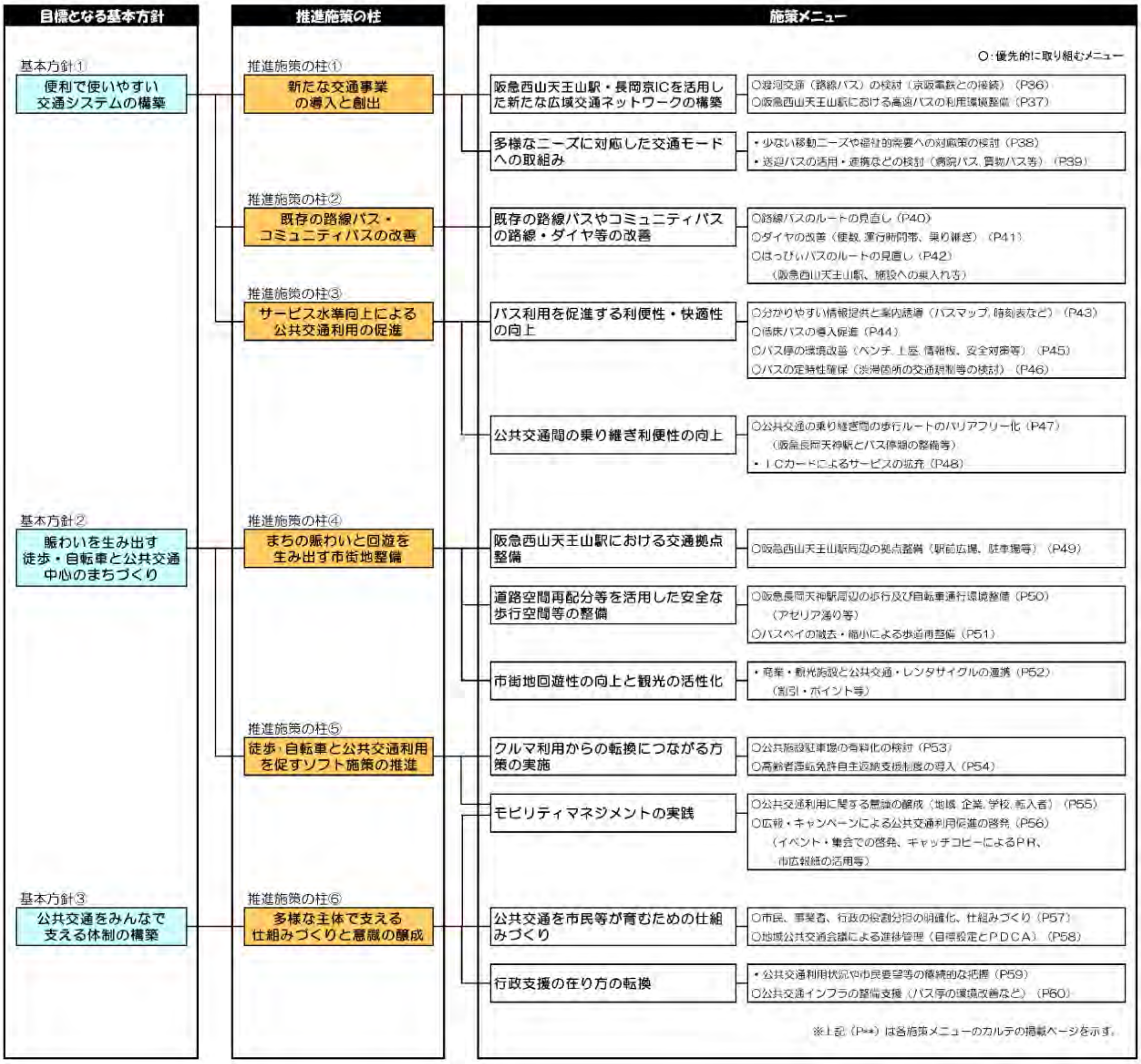
基本理念１	「誰もが住みつづけたくなる交通まちづくり」の実現
基本理念２	「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」の実現
基本理念３	「持続可能な交通まちづくり」の実現

資料：長岡京市地域公共交通ビジョン（2013 年）

図. 長岡京市地域公共交通ビジョンの基本理念

また、この計画では、次頁に示すとおり、３つの基本方針を定め、６つの推進施策のもと、少ない移動ニーズや福祉的需要への対応策の検討、路線バスやはっぴぃバスのルートの見直し、わかりやすい情報提供と案内誘導などを挙げています。

なお、今回策定する『長岡京市地域公共交通計画』は、この『長岡京市地域公共交通ビジョン』の後継計画と位置付け、施策の推進に努めます。



資料：長岡京市地域公共交通ビジョン（2013 年）

図．長岡京市地域公共交通ビジョンの基本方針・推進施策の柱・施策メニュー

※　交通ビジョン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
	はっぴぃバスのルート再編
2023年（令和5年）2月	東部バスのバス停新設・ダイヤ見直し

5. 計画策定に向けた着眼点・課題

5.1 まちづくりの視点

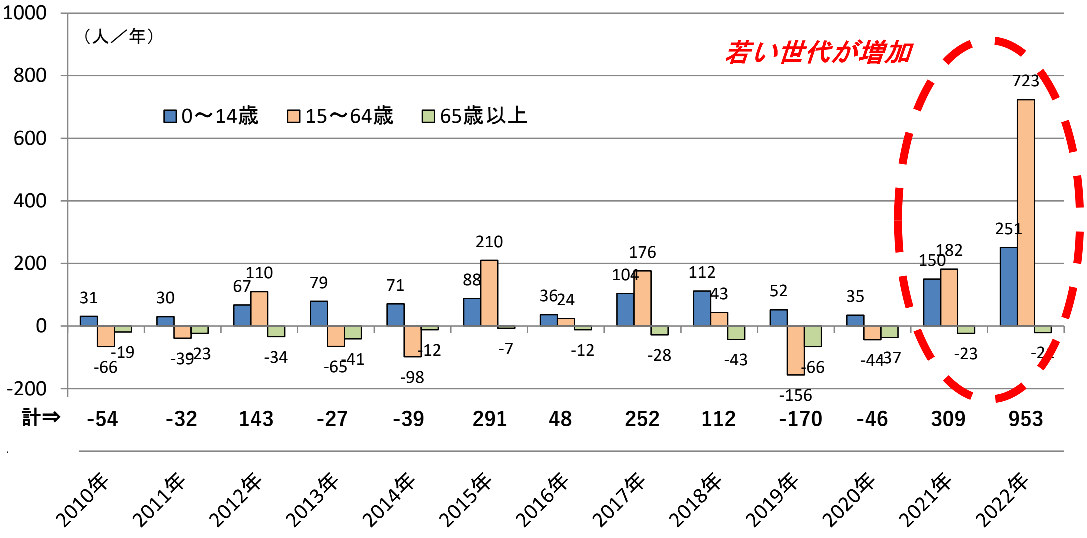
5.1.1 自家用車に頼らず生活できる環境づくり

（着眼点）

- 本市の最上位計画である『長岡京市第４次総合計画』では、基本構想のキャッチフレーズとして「住みたい 住みつづけたい 悠久の都 長岡京」が掲げられている中で、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。
- 一方で、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が市全体で 9,000 世帯を上回っています。
- このような中、転入の中心である若い世代や、増加する高齢者を中心に「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」の割合は高くなっています。
- また、70 代では「自分で運転しているが、今後は運転を控えたい」とする回答者が１割を上回っており、安心・安全なまちづくりを進めるうえでも自家用車に頼らず生活できる環境づくりの必要性が高くなっています。

（地域公共交通の観点から取り組むべき課題）

- 自家用車が利用できないことで外出に不便を感じていたり、やむを得ず自家用車を利用している市民が存在している現状を踏まえ、誰もが「住みたい 住みつづけたい」まちの実現に向けて、今後、本市のまちづくりを考えるうえで重要なターゲットとなる高齢者などの移動支援や若年層・子育て層などの生活利便性の向上も含め、**<u>自家用車に頼らず生活できる移動環境づくり</u>**が課題となります。



資料：国勢調査

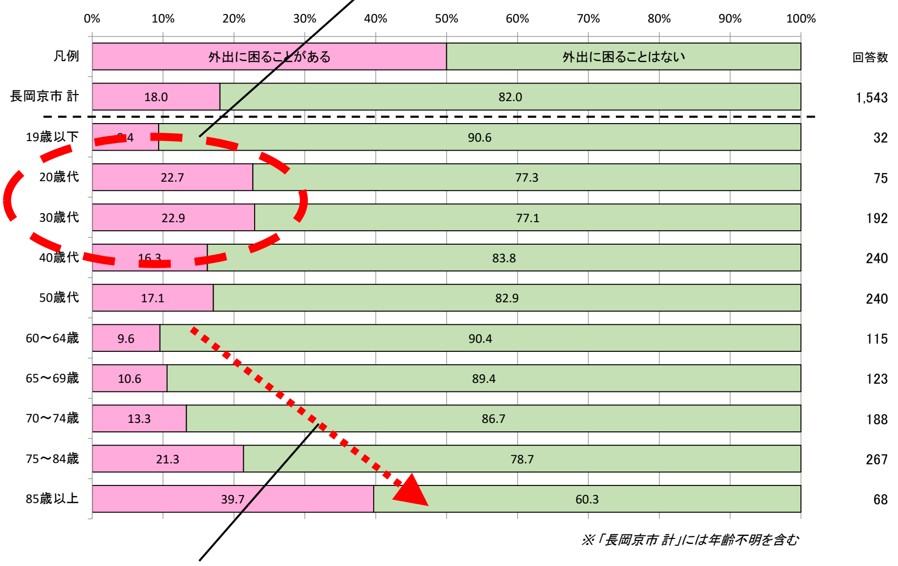
図. 社会増減（転入と転出の差）の推移（再掲）

表. 65 歳以上の方が含まれている一般世帯の状況（再掲）

項目	世帯数	
65 歳以上の方が含まれている一般世帯の数	13,894 世帯	
うち、夫婦のみの世帯	4,932 世帯	9,046 世帯
うち、単独世帯	4,114 世帯	

資料：国勢調査

20～30 代で「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者の割合が高い傾向

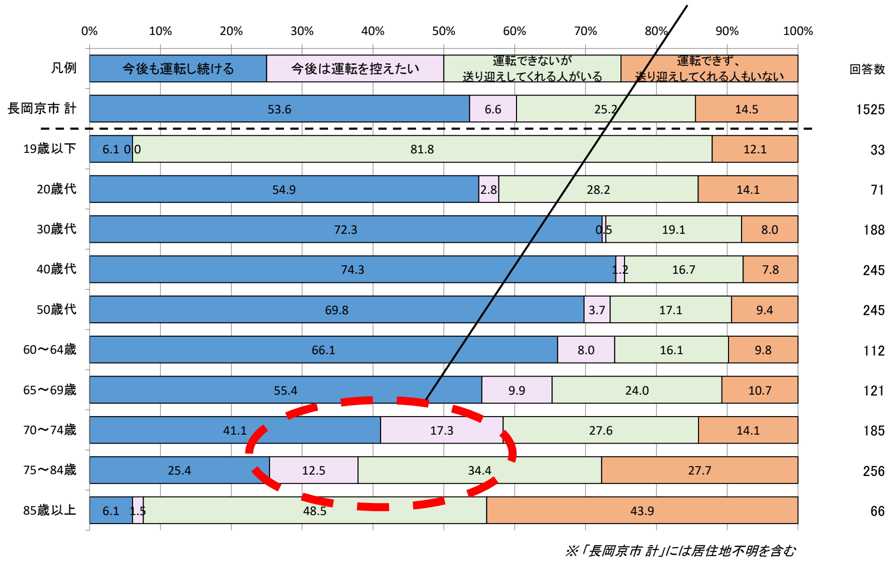


年齢が高いほど、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者の割合が高い傾向

資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 移動に関する制約（年齢階層別）（再掲）

「自分で運転しているが、今後は運転を控えたい」割合が高い



資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 自動車の利用環境（年齢階層別）（再掲）

5.1.2 市内の賑わいを創出する地域公共交通づくり

（着眼点）

■ 市民の動き

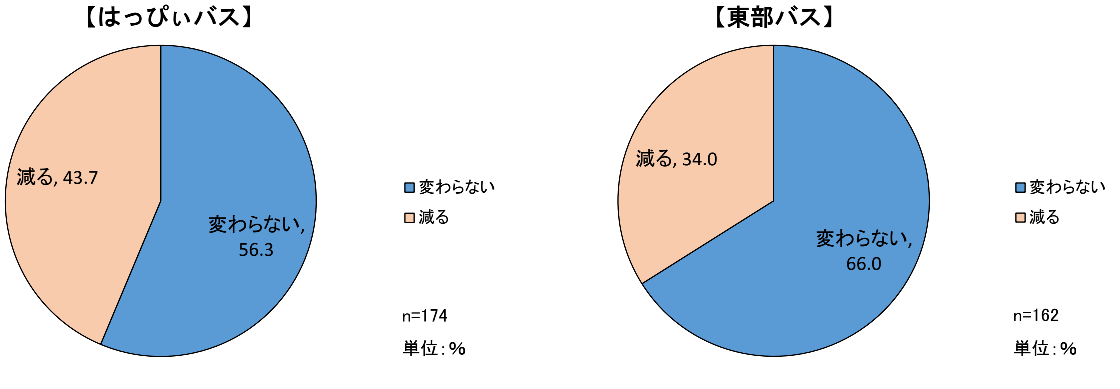
- 市内へのお出かけに利用される「はっぴぃバス」や「東部バス」がなくなれば、お出かけが「減る」という利用者の割合が高くなっており、地域公共交通がお出かけを支えている状況となっています。また、「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者が、外出を増やしたいと思う外出目的について、「買物」、「娯楽・レジャー」、「知人等との交流」が多くなり、地域公共交通によって、お出かけを支援することが市内の賑わいにつながることが考えられます。

■ 市外からの人の動き

- 本市は、東部に工業ゾーンを有するとともに、本社機能を有する企業の立地や、市外を含む広域的な通学が発生する私立中学校や、高等学校や大学、その他教育施設を有しており、市外からの流入人口も増加傾向にあります。
- また、本市の観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の拡大前まで、年間 120 万人を上回る状況が続いており、観光の視点でも交通まちづくりが重要になっています。

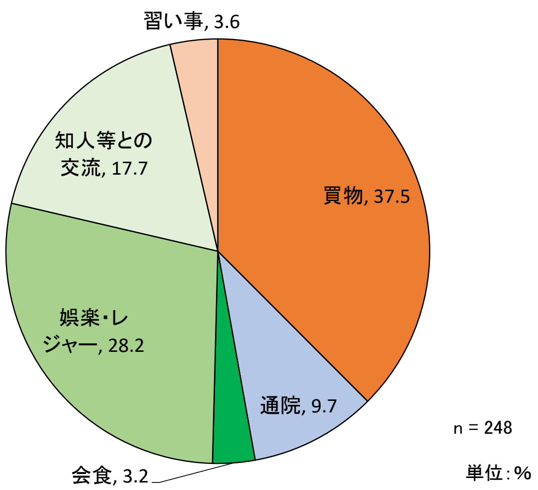
（地域公共交通の観点から取り組むべき課題）

- 地域公共交通が市民のお出かけを支える重要な手段になる中で、これらの外出を積極的に支援し、市内の賑わいにつながる地域公共交通づくりを行うことが課題となります。
- また、市民の移動とともに、市外からの流入への対応にも配慮し、ただ働く場所、通学する場所ではなく、**市内の賑わいにつながる地域公共交通づくり**を行うことが課題となります。また、観光の視点からは、複数の観光資源の回遊に地域公共交通が活用されていくことが重要な課題となります。



資料：はっぴぃバス・東部バス利用者へのアンケート調査（2023 年８月）

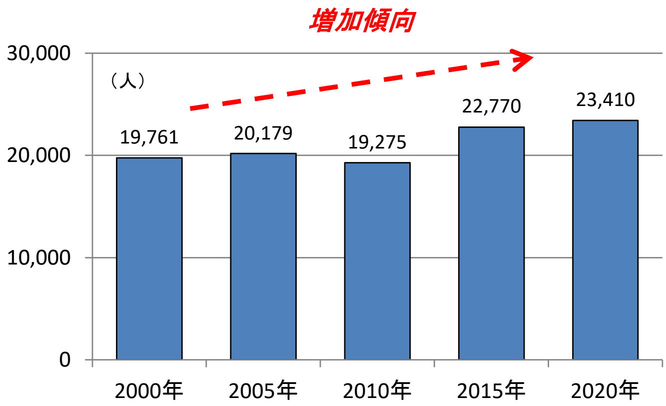
図. はっぴぃバス（左）、東部バス（右）がなくなった場合のお出かけ回数の変化（再掲）



※ 「外出したいときに移動手段がないなど、外出に困ることがある」回答者のみを対象に集計

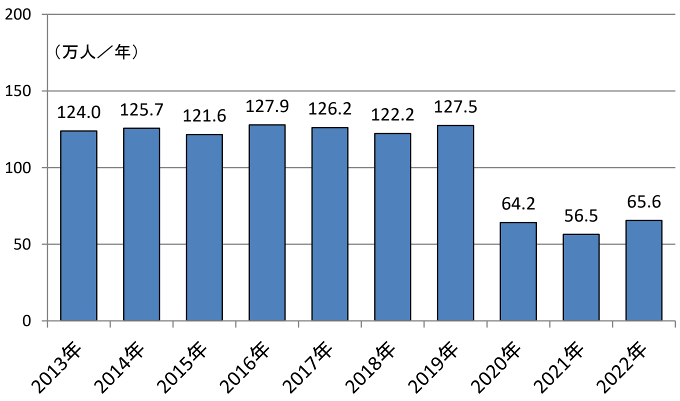
資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 移動に関する制約のある行動（再掲）



資料：国勢調査

図. 市外から本市に従業・通学している人数



資料：京都府観光入込客数調査（旧基準）

図. 本市の観光入込客数

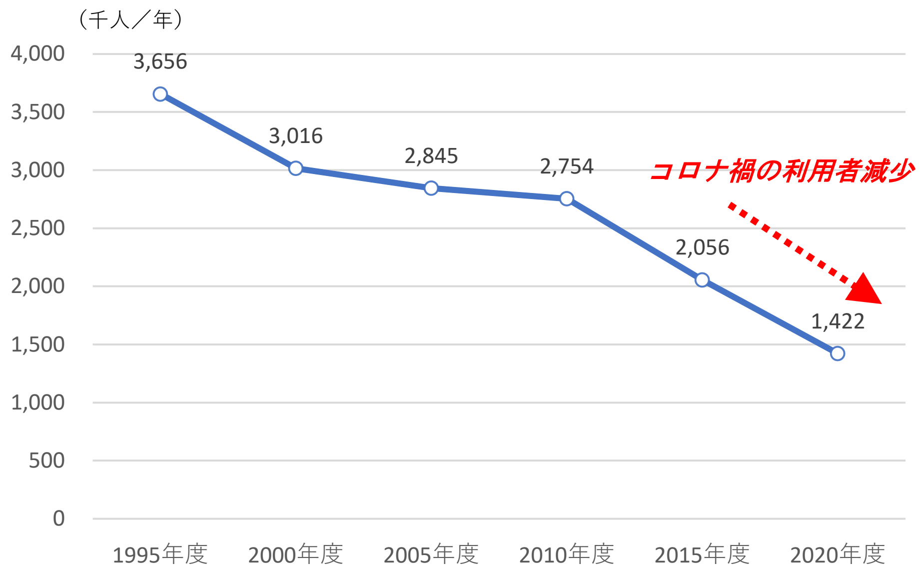
5.2 持続的な地域公共交通サービスの提供の視点

（着眼点）

- 本市は、鉄道や路線バスならびにコミュニティバスと東部バスが市内のバスネットワークを形成しており、2023 年（令和５年）１ 月時点での公共交通空白地（鉄道駅から 1km 以上かつバス停から 200m以上のエリア）の解消率は 89.4%となっています。
- これらの地域公共交通サービスは多様な市民ニーズを支えてきましたが、モータリゼーションによる利用者減に加え、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴い、地域公共交通利用者の減少が大きく、2021 年（令和３年）11 月 26 日に開催された第 23 回長岡京市地域公共交通会議において、「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」を宣言するに至っています。
- また、2024 年４月以降に労働時間等基準の改正の適用が予定されており、さらなる乗務員不足が深刻化することが見込まれており、担い手の観点からも持続可能なサービスの維持が難しい環境となっています。

（地域公共交通の観点から取り組むべき課題）

- これまでのように、交通事業者の努力に依存したサービスの維持ではなく、**多様な担い手が連携し、地域公共交通を維持していく体制・体系づくりが課題**となります。



出典：阪急バスの提供資料に基づく

図. 路線バスの利用状況（再掲）

働き方の改善により、乗務員１人あたりで運行を担える時間が短くなる。

出典：厚生労働省リーフレット

図.自動車運転者の労働時間等基準の改正概要（再掲）

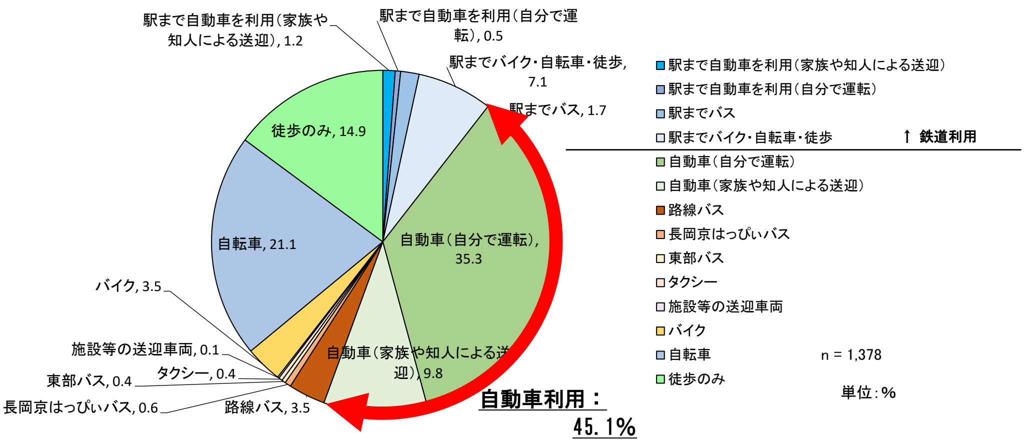
5.3 環境への配慮の視点

（着眼点）

- 本市は、平成 21 年（2009 年）４月に“環境の都”長岡京市環境都市宣言、令和４年（2022 年）４月に 2050 年ゼロカーボンシティ宣言を表明しており、環境の取組みのトップランナーとなるまちづくりを目指しています。
- しかしながら、交通面から見ると、市民の日常的な移動（買物や通院）において、その多くが、温室効果ガスの原因となるメタン（CH_4）や一酸化二窒素（N_2O）を排出する自家用車を利用した移動となっています。

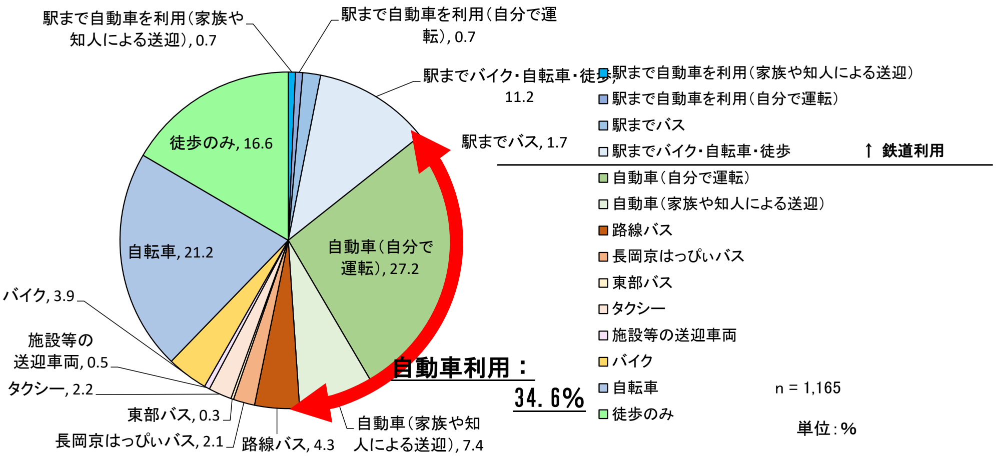
（地域公共交通の観点から取り組むべき課題）

- 環境にやさしい交通まちづくりに向け、過度に自家用車に頼らず、**移動手段の転換を促す地域公共交通サービスの構築と市民の意識醸成**が課題となります。



資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 買物による移動手段(再掲)



資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 通院による移動手段(再掲)

“環境の都”長岡京市環境都市宣言

西山の自然に抱かれ、悠久の歴史が刻まれた長岡京市。

緑と水に恵まれ、多くの命が育まれてきました。

しかし、私たちが自然への畏敬と感謝を忘れ、物質的な豊かさを求め続けた結果、温暖化をはじめ、地球規模で様々な環境の悪化が進んでいます。

人類は、自然の一部であり、自然との共生によってのみ存続が可能です。

これを踏まえ、私たち長岡京市民は、自然と共生する持続可能な社会を目指し、世代を超えた市民と企業や諸団体そして行政等との協働により、生活様式や、社会のあり方そのものを見直します。

未来の子どもたちが心の安らぎと豊かさを得られる“環境の都”長岡京の実現が、今の私たちに課せられた責務です。

私たち長岡京市民は、先人の歴史と叡知に学び、あらゆる人々と手を携え、真に環境都市として誇れるまちづくりに取り組む決意をここに宣言します。

平成21年4月1日

資料：長岡京市

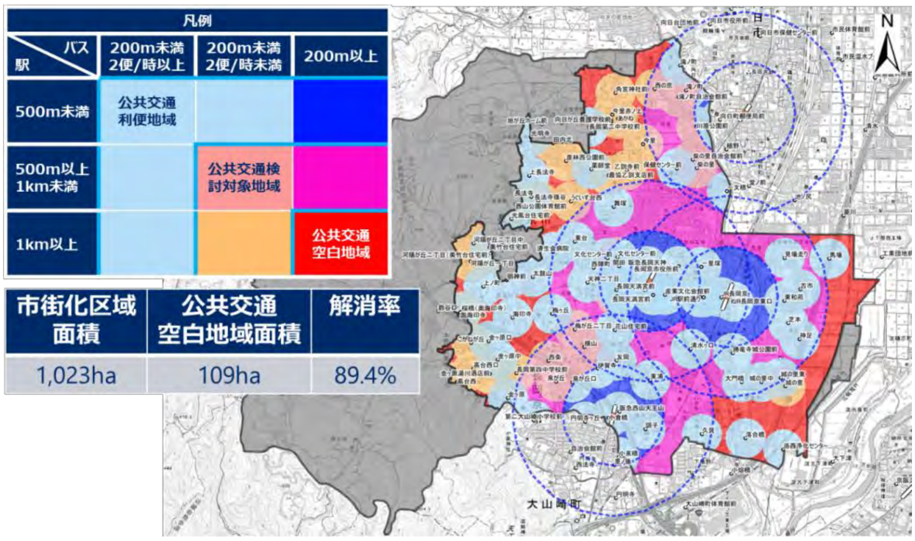
5.4 地域公共交通の活用の視点

（着眼点）

- 前述のとおり、本市は、鉄道や路線バスならびにコミュニティバスと東部バスが市内のバスネットワークを形成しており、複数のタクシー事業者と合わせて、面的な地域公共交通サービスが既に提供されています。
- しかしながら、路線バスをはじめとするバスサービスやタクシーを利用しない市民も多くなっています。また、市民には「最寄りのバス停を知らない」、「バスが自宅近くを走っているかどうか知らない」方も存在し、貴重な地域公共交通の資源が十分に活用されていないケースも考えられます。

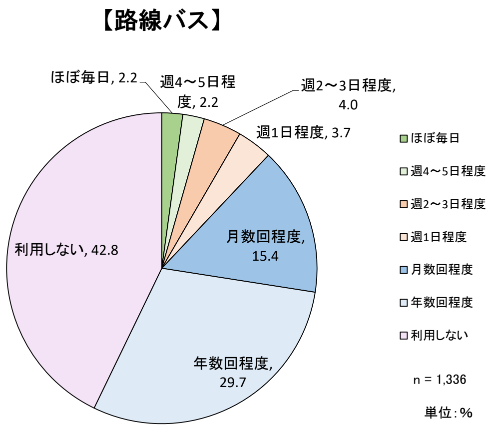
（地域公共交通の観点から取り組むべき課題）

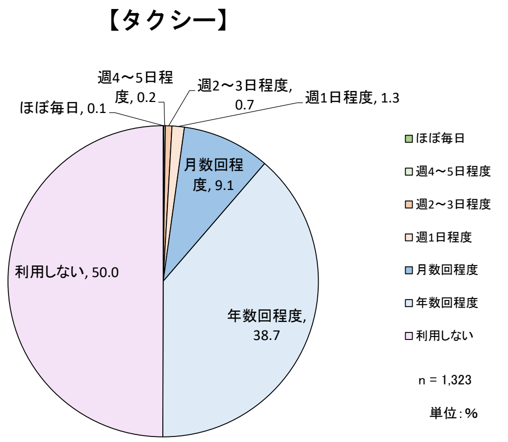
- 市民の生活を支える不可欠な移動手段としての公共交通と位置づけ、既存の公共交通サービスについて、日常的な利用者のすそ野を広げ、<u>**従来の鉄道、バスやタクシーといった既存の公共交通サービスが最大限活用される仕組みづくり**</u>が課題となります。



出典：第 27 回 長岡京市地域公共交通会議

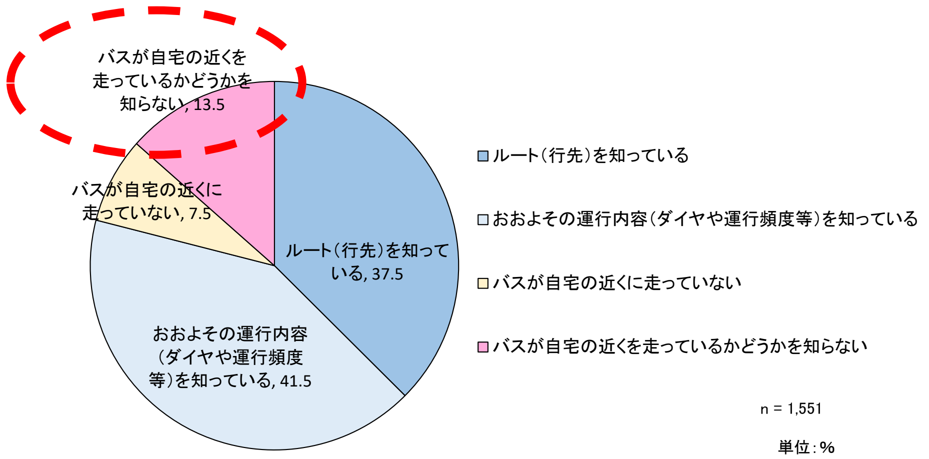
図. 交通空白地の解消状況





資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. 路線バス（左）、タクシー（右）の利用頻度



資料：移動に関する市民アンケート調査（2023 年８月）

図. バスサービスに対する認知状況（再掲）

6. 既存計画の振り返り

本計画は、本市における既存の交通マスタープランとなる『長岡京市地域公共交通ビジョン』の後継計画と位置付け、交通まちづくりの推進に努めることとなります。
前身となる『交通ビジョン』で定めた施策の進捗状況やその効果を評価し、あわせて、本計画の策定にあたっての今後の方向性を整理します。

表.『長岡京市地域公共交通ビジョン』の振り返り（その1）

基本方針	施策の柱	施策	進捗状況	主な成果	今後の課題
便利で使いやすい交通システムの構築	**新たな交通事業の導入と創出**	• 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	• 京阪淀駅へのバス路線の開通により、路線バスによる渡河交通を実現（H25） • 阪急西山天王山駅・高速長岡京バスストップ開業を実現（H25）	• 阪急西山天王山駅を核として、広域の公共交通ネットワークが確立	• 確立した地域公共交通を活かした取組みが求められる。 • 多様な交通モードについては需要と効果を引き続き検討していく必要がある。
		• 多様なニーズに対応した交通モードへの取組み	• 移動に関するアンケートと併せて、「愛のタクシー事業」に関するアンケートの実施によるニーズ把握の実施	• 「愛のタクシー事業」年間助成額の拡大（9,600 円→12,000 円）	
	既存の路線バス・コミュニティバスの改善	• 既存の路線バスやコミュニティバスの路線・ダイヤ等の改善	• はっぴぃバスの本格運行開始（H25） • 東部バスの本格運行開始（H31） • 路線バスの再編、利用促進策の導入、運賃の適正化を実施（R4） • はっぴぃバスのルート見直しを実施、3 ルート化および京都済生会病院への乗り入れ開始（R4）	• 路線バスの大幅な減便を回避 • 鉄道との乗り継ぎ利便を考慮したダイヤ改正を実施 • 路線バスにおいて、運送収入が改善傾向 • はっぴぃバスにおいて、見直し後に利用者が増加 • 東部バス・はっぴぃバスともに、事業目的を達成した運行を継続	• 鉄道のダイヤ改正、周辺施設や土地利用の変化への対応 • 利用者の減少が続いており、また路線の赤字が常態化しているため、更なる収支改善が必要
	サービス水準向上による公共交通利用の促進	• バス利用を促進する利便性・快適性の向上	• 出前講座の実施 • 運転免許自主返納事業の申請時におけるバスの乗り方紹介や最寄りバス停の時刻表配布サービスの実施 • バスロケーションシステムの整備・導入 • ルート見直しによるはっぴぃバスの時刻表作成 • ノンステップバスの継続的な導入 • バス停での上屋やベンチの設置	• スマートフォンやデジタルサイネージによるバス接近情報の分かりやすい発信 • 阪急バス長岡京線ノンステップバス導入率 100% • 上屋・ベンチの整備によるバス待ち環境の向上	• 利用促進に向けて、移動の選択肢となるよう分かりやすい情報提供と案内誘導の継続的な実施が必要 • 引き続き、乗継利便を考慮したダイヤ調整の取組み • 引き続き、バス停の上屋やベンチ等の整備、バリアフリー化等によるバス利用環境の向上 • 国や事業者と連携した「危険なバス停」の改善 • 公共交通の複合的な活用の検討が必要
		• 公共交通間の乗り継ぎ利便性の向上	• 市営駐車場でのＰ&R を前提とした IC カード対応 • 阪急西山天王山駅における交通拠点の整備の実施 • バスやタクシーでのICカード全国相互利用の開始 • バスからタクシーへの公共交通乗継事業の開始（R4）	• 鉄道との乗り継ぎ利便を考慮したダイヤ改正を実施 • IC カード対応による利便性向上 • タクシー乗継の運賃補助による利便性の向上	

表.『長岡京市地域公共交通ビジョン』の振り返り(その2)

基本方針	施策の柱	施策	進捗状況	主な成果	今後の課題
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	**まちの賑わいと回遊を生み出す市街地整備**	• 阪急西山天王山駅における交通拠点の整備	• 2013 年(平成 25 年)12 月の阪急西山天王山駅開業と合わせて、実施 • 令和４年６月の京都済生会病院の移転開業に際し、駅との通路を直結し整備	• バス停、タクシー乗り場、パーク&ライド駐車場が整備された利便性の高い駅環境の構築 • 阪急西山天王山駅を核として、市南部の地域公共交通ネットワークが確立	• 整備された環境の更なる活用 • 長岡京市自転車推進計画に基づき、自転車ネットワーク路線整備の更なる推進 • 公共交通の利用促進の視点から検討
		• 道路空間再配分等を活用した安全な歩行空間等の整備	• 長岡京市自転車推進計画を策定(R3) • 自転車ネットワーク路線の整備の推進 • アゼリア通りの一部無電柱化の実施(R5)	• 自転車ネットワーク路線整備　令和 4 年度末約 9.5km • 市庁舎周辺の無電柱化による歩行空間の確保	
		• 市街地回遊性の向上と観光の活性化	• 西山天王山駅でのレンタサイクルを実施(H29) • 観光周遊マップに路線バス、はっぴぃバスの情報を記載(H30) • 京都府、阪急バス、関係先と連携し、観光利用をターゲットとしたバスの 1 日乗車券を発売(R4)	• 観光における自家用車以外の移動手段の提供 • 観光地における自家用車による来訪の減少	
	徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進	• クルマ利用からの転換につながる方策の実施	• 高齢者運転免許自主返納支援事業の開始(H26) • 定期券等購入補助制度の開始(R4)	• 年間 300 人程度の免許返納を推進 • バス定期保有者数の増加	• 高齢者運転免許自主返納支援等、公共交通への転換を継続 • 自家用車利用から公共交通利用へ、負担のあり方の検討 • モビリティ・マネジメントの継続的な実施
		• モビリティ・マネジメントの実践	• バスの乗り方教室などを継続的に実施 • 広報誌等を通じた PR の実施 • ガラシャ祭り等のイベント時におけるはっぴぃバスの臨時運行	• コロナ前までのはっぴぃバス、東部バスの利用者の増加傾向	
公共交通をみんなで支える体制の構築	**多様な主体で支える仕組みづくりと意識の醸成**	• 公共交通を市民等が育むための仕組みづくり	• はっぴぃバス、東部バスの実証実験時より地域において利用推進の取組みを実施 • 京都済生会病院利用者に対する病院から運賃負担の仕組みを構築(R4)	• はっぴぃバス、東部バスの本格運行開始 • はっぴぃバスという選択肢を提示する事による通院利用者の増、運賃収支や周辺交通環境への寄与	• 参画する市民や事業者が参加できる意識付け・仕組みづくり • 利用する事で維持していく視点からの更なる利用促進 • 他施策の検討と合わせて、行政支援の在り方を検討
		• 行政支援の在り方の転換	• ノンステップバスの導入補助 • JR 長岡京駅でのデジタルサイネージの設置(R4) • 定期券等購入補助制度、公共交通乗継事業の開始(R4)	• 利用者の利便性の向上 • 利用促進による定期保有者数の増加	

7. 基本的な方針

7.1 基本理念

7.1.1 基本理念１：誰もが「住みたい 住みつづけたい」交通まちづくり

「住みたい 住みつづけたい」の実現には、年齢や障がいの有無等に関係なく、誰もが日常の暮らしにおいて自由に安心して移動できる交通環境が不可欠です。

特に、今後の高齢化を見据えるとともに、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づけられるための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ります。

本市では、市内に賑わいのあるコンパクトシティの実現を目指す中で、その魅力の向上に資する「公共交通中心のまちづくり」を進め、誰もが「住みたい 住みつづけたい」まちを目指します。

7.1.2 基本理念２：持続可能な公共交通中心のまちづくり

市民の暮らしそのものを支える地域公共交通は、市民が住みつづけるための必要条件です。

経営状況などを理由に路線の廃止が生じないよう、継続可能な地域公共交通システムを構築することが不可欠です。可能な限りの経済的な自立と、「市民に愛され、市民自ら育む公共交通」の実現のため、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。

7.1.3 基本理念３：環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり

地域公共交通は安全で環境にやさしい乗り物であり、クルマ利用からの転換を積極的に促すことで環境負荷の少ないまちづくりを進めます。

また、クルマからの転換を促進することで、高齢ドライバーの事故の抑制や、徒歩や自転車での移動を含めた、まちへの外出機会が増えるなど、健康まちづくりへの貢献を図ります。

7.1.4 基本理念４：市民が当事者となる交通まちづくり

今後、地域公共交通のあり方を考えていくうえでは、取り巻く環境が厳しいことを市民も含めた関係者全員で共有し、一人一人が当事者意識をもって、ともに考えていくことが不可欠となります。

市民の生活を支える不可欠な移動手段として公共交通を位置づけ、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・活性化を目指します。

7.2 基本方針

7.2.1 基本方針１：市民の移動を支える交通システムの維持・構築

基本理念１『誰もが「住みたい 住みつづけたい」交通まちづくり』を目指すうえで、交通ビジョンで示された考え方を継承し、快適に移動できる環境を整えることにより、住み心地の良いまちを目指します。また、基本理念３「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」を推進するうえでも、市民の日常の移動手段として地域公共交通が組み込まれることが必要と考えます。このことより、「利便性」と「分かりやすさ」を実現した「市民の移動を支える交通システムの維持・構築」を図ることを基本方針とします。

ただし、本市では、民間事業者を中心とする既存の地域公共交通により、市内のほぼ全域がカバーされ、市民の移動手段が守れてきた中で、それらを守っていくことが最重要であることから、厳しい経営環境の中で過度なサービスの充実を図るものではなく、既存の地域公共交通を最大限活用することを前提としたシステムの構築を基本的な考え方とします。

7.2.2 基本方針２：自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくり

移動手段がないことで外出に困る高齢者などの移動支援や若年層•子育て層などの生活利便性の向上を目指すうえでは、自家用車に頼らないまちづくりが重要になります。また、基本理念３「環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり」を目指すうえでも、交通ビジョンで示された考え方を継承し、自動車に依存しない地域公共交通中心のまちづくりが不可欠になります。

クルマ利用を削減することは、公共交通の利便性・持続性の向上や徒歩・自転車の安全性の向上に密接につながっています。本計画では、地域公共交通による交通まちづくりの視点からクルマ利用の削減と公共交通利用の増加につながる施策の展開を図ることで、お出かけの促進、賑わいの創出、地域及び観光の活性化へとつなげることを目指し、「自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくり」を図ることを基本方針とします。

7.2.3 基本方針３：公共交通をみんなで活用し、維持する体制の構築

基本理念２「持続可能な公共交通中心のまちづくり」を目指すうえで、交通ビジョンで示された考え方を継承し、多様な主体により、地域公共交通を活用し、維持する体制づくりが不可欠になります。地域公共交通を支える担い手としては、地域公共交通事業者、行政とともに、市民が積極的に関われる仕組みづくりを進めることを目指し、「公共交通をみんなで活用する体制の構築」を図ることを基本方針とします。

市民においては、利用することはもちろんのこと、基本理念４「市民が当事者となる交通まちづくり」に基づいて、市民や行政、地元の企業・店舗・病院など、何らかの形で公共交通の恩恵を受けるさまざまな主体が、それぞれの主体に合わせた活用の在り方や方法を検討し、仕組み・体制づくりと活用の実践を進めていくこととします。

このような意識を持つ、地域やバスに愛着を持つような市民を増やし、少しでも多くの市民でバスなどの地域公共交通を「守り、育む」ことができるように、モビリティ・マネジメントなどの手法を用いて取り組みます。

7.3 将来ネットワーク

既存ネットワークの維持を前提とした
ネットワーク図を作成する方向で検討中

7.4 基本目標

基本方針に基づき、本計画で目指すべき基本目標を下記のとおり、定めます。

基本方針	指標	現状		目標値
基本方針 1 市民の移動を支える交通システムの維持・構築	**路線バス長岡京線の収支率** • 市民の移動を支える交通システムとして、収支率を維持し、地域の人々の移動手段を確保します。	● （%）	⇒	● （%）
基本方針2 自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくり	**免許返納者数(年間)** • 市民が自家用車に頼らず、暮らせる移動環境を確保し、積極的な免許返納を実現します。	● （人/年）	⇒	● （人/年）
	自動車分担率(%) • 市民の日常的なお出かけ（買物や通院）における自動車への依存を抑制します。	【買物】 45.1 （%）	⇒	【買物】 40.0 （%）
		【通院】 34.6 （%）	⇒	【買物】 30.0 （%）
基本方針3 公共交通をみんなで活用し、維持する体制の構築	**鉄道駅の利用者数(市内3駅)** • 自家用車に頼らず、市民が日常的に鉄道を利用する環境を確保します。	● （人/年）	⇒	● （人/年）
	路線バス及びコミュニティバスの利用者数 • 自家用車に頼らず、市民が日常的に路線バスやはっぴぃバスを利用する環境を確保します。	● （人/年）	⇒	● （人/年）

8. 施策

これまでに示した基本理念、基本方針や基本目標に基づき、既存の『交通ビジョン』との整合性や連続性も考慮した施策・事業を以下に示します。

※ 現時点では、項目並びに概要の整理にとどまっています。項目の精査や具体化にあたっては、交通事業者や関係者との協議・調整のうえ、役割分担やスケジュールの具体化を図る予定です。

表. 基本方針１に基づいた施策(案)

基本方針	施策の柱	施策	概要
基本方針１ 市民の移動を支える交通システムの維持・構築	**幹線ネットワークの維持**	• 既存の幹線公共交通軸の維持	**(位置づけ)** • 既存の幹線公共交通軸は、通勤・通学、買物、通院など、市民の生活を支える不可欠なライフラインとなっており、維持することそのものが、本市の「住みたい 住みつづけたい」交通まちづくりの根幹となる。 **(実施内容)** • 既存の交通事業者は、本市の幹線軸となる既存の鉄道、路線バスネットワークの維持につとめる。 • 行政は、周辺市町と連携の場を設け、必要な補助施策を検討し、積極的な支援を行う。
		• 相互の連携による面的な移動環境の確保（乗り継ぎ利便性の向上）	**(位置づけ)** • 本市で運行される複数のモード間の一体的なつながりを強化し、市民の自宅から目的地までの移動全体の利便性、シームレスな移動環境を向上させることで、ネットワーク全体としての価値の向上を図る。 **(実施内容)** • 鉄道に合わせたバスダイヤの調整を行う。 • 駅での情報提供、案内誘導を強化する。
	既存コミュニティバスの改善	• 既存コミュニティバス等の路線・ダイヤの改善	**(位置づけ)** • 幹線公共交通軸を補完する役割として、引き続き、市の支援によるはっぴぃバス、東部バスの運行を行うことで、買物や通院、さらには、本市で楽しく暮らすための余暇等、市民の日常的な移動を支える。 **(実施内容)** • はっぴぃバス、東部バスの継続的な運行を行う。運行にあたっては、継続的に評価を行い、路線やダイヤの見直しを行う。
	タクシーサービスによる移動ニーズへの対応	• 外出困難者への利用支援制度の実施	**(位置づけ)** • 鉄道や定時定路線型のバスサービスでは移動できない市民の生活を、タクシーを活用して支援する。 **(実施内容)** • 心身障がい者の交通機関割引制度の１つである「愛のタクシー事業」を継続し、外出困難な心身障がい者に対し、タクシー料金の一部を助成する。

表. 基本方針2．3に基づいた施策（案）

<table>
<tr><th>基本方針</th><th>施策の柱</th><th>施策</th><th>概要</th></tr>
<tr><td rowspan="4">基本方針2
自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくり</td><td>駅周辺まちづくりとの連携</td><td>• 長岡天神駅周辺整備と連携した地域公共交通の利用環境の向上</td><td>（位置づけ）
• 阪急長岡天神駅の東西で検討や事業が進められている駅周辺整備とあわせて、乗継環境の改善と合わせて、地域公共交通の利用環境の向上を図る。
（実施内容）
• 公共交通機関相互の乗り継ぎ動線の確保を検討する。
• 拠点での待合環境の確保を検討する。</td></tr>
<tr><td>自転車利用環境整備との連携</td><td>• 二次交通としての自転車の利用環境整備</td><td>（位置づけ）
• 幹線ネットワークからの二次交通として、自転車利用を促進し、地域公共交通を利用しやすい環境をつくることで、自家用車に依存したライフスタイルからの地域公共交通を利用したライフスタイルへの転換を促す。
（実施内容）
• 公共交通を補完する区間を中心とした自転車走行空間を確保する。
• 需給バランス等を踏まえた駐輪場サービス向上を行う。</td></tr>
<tr><td rowspan="2">徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進</td><td>• 高齢者の免許返納支援の実施</td><td>（位置づけ）
• 高齢者の安全・安心な生活を実現するため、面鏡が返納しやすい環境づくりを推進する。
（実施内容）
• 高齢者運転免許自主返納支援を継続的に実施する</td></tr>
<tr><td rowspan="2">• モビリティ・マネジメントの実践</td><td rowspan="2">（位置づけ）
• 地域公共交通に対する理解を深めることで、自家用車に依存したライフスタイルからの地域公共交通を利用したライフスタイルへの転換を促す。
（実施内容）
• 出前講座、小学生への乗り方教室、バリアフリー教室等を実施する</td></tr>
<tr><td rowspan="3">基本方針3
公共交通をみんなで活用し、維持する体制の構築</td><td rowspan="3">多様な主体で維持する仕組みづくりと意識の醸成</td></tr>
<tr><td>• 主体の枠を超えた担い手確保の支援</td><td>（位置づけ）
• 乗務員不足の解消に向けて、多様な主体、媒体での担い手確保に向けた取組みを一体的に実施する。
（実施内容）
• 既存の交通事業者は、魅力的な労働環境の創出に努めつつ、担い手確保の機会づくりに取り組む。
• 行政は、広報紙や HP 等を通じて、地域公共交通の担い手募集の周知等を行う。</td></tr>
<tr><td>• 拠点施設との連携</td><td>（位置づけ）
• 目的地となる施設との連携を強化し、利用者の利便性の向上を図る。
（実施内容）
• 医療施設・集客施設や事業所と意見交換を行い、利用者や従業者に対する地域公共交通の利用に向けた検討や、利便性の向上策をともに検討する。</td></tr>
</table>

9. 計画の達成状況の評価体制

策定した計画（Plan）を推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力し、重点施策の取り組みを進め（Do）、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

なお、本市では、計画の策定後に関連部局と連携し、小さな PDCA サイクルを実現する以下の進行管理、役割分担を掲げ、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定しています。

表. 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組内容
長岡京市地域公共交通協議会	・全体的な進捗管理 ・定期的な評価・検証 ・中間見直し（令和８（2026）年度） ・最終的な評価・検証（令和 10（2028）年度）
関連主体	・各施策の実施 ・各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）

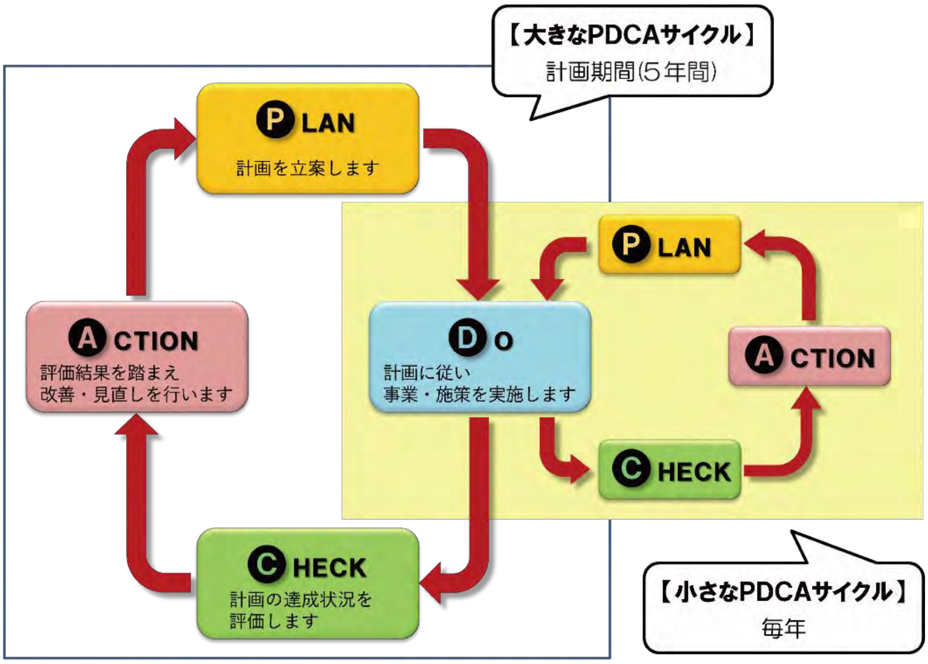


図. PDCA サイクル

	春 （4～6 月）	夏 （7～9 月）	秋 （10～12 月）	冬 （1～3 月）
【CHECK】 事業内容の評価	→			
進捗状況の確認	→			
【ACTION】 改善案の検討	→			
【PLAN】 計画の立案		→		
事業化に向けた手続き			→	
【PLAN】 計画の実行（準備）				→
＜協議会の開催＞	○		○	

図. 小さな PDCA サイクル内の年次スケジュールイメージ