

## 1. 計画の策定について(本編p.1)

### 1.1 計画策定の背景と目的(本編p.1)

- ◆ 本市は、2013年（平成25年）に『長岡京市公共交通に関する条例』を制定するとともに『長岡京市地域公共交通ビジョン』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。
- ◆ そこで、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(本編p.1)

#### (1) 位置づけ

- ◆ 本計画は、「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、本市の新たな交通マスタープランとして策定します。（左下図）

#### (2) 計画の構成

- ◆ 本計画では、今後の地域公共交通のあり方を考えるうえでの前提となる本市の現状や地域ニーズを示したうえで、上位・関連計画をもとにまちづくりの方向性を確認し、計画策定に向けた着眼点・課題を明らかにします。さらに、交通ビジョンの振り返りをしたうえで、基本的な方針とそれに基づいた施策メニューを示します。（右下図）

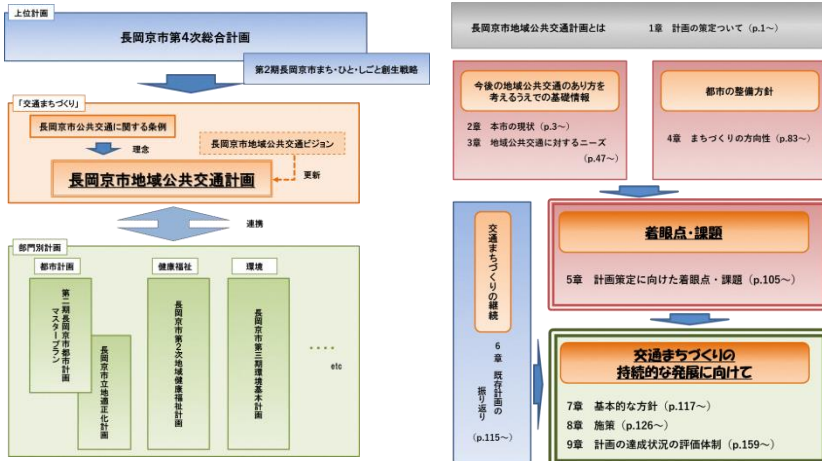


図. 位置づけ

図. 計画の構成

#### (3) 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。

## 7. 基本的な方針(本編p.117)

### 7.1 基本理念(本編p.117)

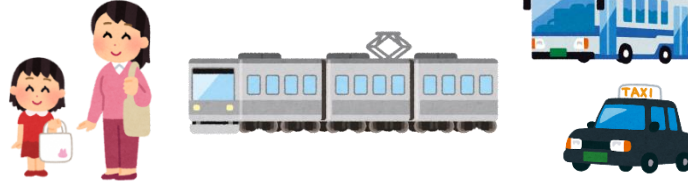
#### 基本理念1: 誰もが「住みたい住みつづけたい」交通まちづくり

- ◆ 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。



#### 基本理念2: 持続可能な公共交通中心のまちづくり

- ◆ 「市民に愛され、市民自ら育む公共交通」の実現を目指して、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、いつまでも走り続ける地域公共交通**とします。



#### 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

- ◆ クルマに頼らず、環境にやさしく、徒歩や自転車も活かした、事故のない**“エコ”で“健康”で“安全”な交通まちづくり**を進めます。



#### 基本理念4: 市民が当事者となる交通まちづくり

- ◆ 市民の生活を支える地域公共交通が失われることがないように、**ひとりひとりが当事者意識をもって、ともに考えて、そして、守る地域公共交通**とします。



### 7.2 基本方針(本編p.118)

#### 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

- ◆ 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、**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、**環境に配慮したまちづくりに貢献**する視点から、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。
- ◆ 以上のことから、**「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、市民の移動手段が守られてきた中で、**それらを守っていくことが最重要**であることから、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。

#### 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

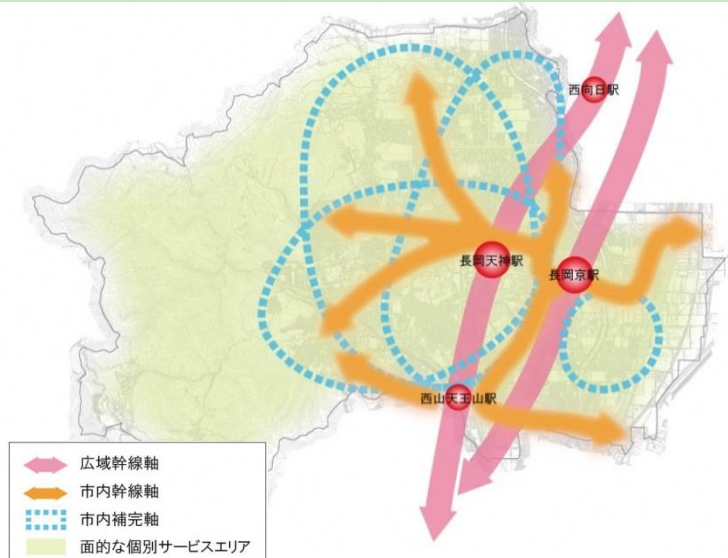
- ◆ 移動手段がないことで**外出に困る高齢者などの移動支援**や**若年層・子育て層などの生活利便性の向上**を目指すとともに、**環境負荷の少ない健康で安全な交通まちづくり**を目指すうえで、自動車に依存しない地域公共交通中心のまちづくりが不可欠になります。
- ◆ 本計画では、地域公共交通による交通まちづくりの視点からクルマ利用の削減と公共交通利用の増加につながる施策の展開を図ることで、**お出かけの促進、賑わいの創出、地域及び観光の活性化**へつなげることを目指し、**「自家用車に頼らず、歩いて暮らせる公共交通中心のまちづくり」**を図ることを基本方針とします。

#### 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

- ◆ 持続可能な公共交通中心のまちづくりを目指すうえで、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し、維持する体制の構築」**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、**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。

### 7.3 将来ネットワーク(本編p.121)

◆ 本市では、民間事業者を中心とする既存の地域公共交通からなる広域幹線軸（鉄道2路線）と、市内幹線軸（民間路線バス）を基本としたうえで、交通空白地の解消を図る市内補完軸（コミュニティバス（はっぴいバス）や東部バス）や面的な個別サービス（タクシー）によって、市街化区域を中心に市域をカバーした地域公共交通ネットワークを維持することを目指します。



### 7.4 基本目標(本編p.122)

◆ 本計画の基本目標については、基本方針に沿った取組みを通じて期待される成果や効果を表現する視点から下記のとおり、定めます。

指標		現況	目標値 (2028年度)	評価※
交通空白地の解消率		88 (%)	⇒ 88 (%)	毎年
タクシーの市内配車台数		63 (台)	⇒ 63 (台)	毎年
(参考) 阪急バス長岡京線の収支状況		2023年度の収支状況を「1」として	⇒ 1.3	毎年
自動車分担率	通勤・通学	25.2 (%)	⇒ 23.0 (%)	最終年次
		【うち、送迎】4.7 (%)	⇒ 3.0 (%)	
	買物	45.1 (%)	⇒ 41.0 (%)	
		【うち、送迎】9.8 (%)	⇒ 7.0 (%)	
	通院	34.6 (%)	⇒ 31.0 (%)	
		【うち、送迎】7.4 (%)	⇒ 5.0 (%)	
免許返納した高齢者に占める日常的に運転していた人の割合		47 (%)	⇒ 50 (%)	毎年
グランドパスの保有者数		333 (人)	⇒ 500 (人)	毎年
タクシー乗継事業の利用件数		2,003 (件/年)	⇒ 3,500 (件/年)	毎年
自転車ネットワーク優先路線整備状況		7.7 (km)	⇒ 18 (km)	毎年
鉄道駅の利用者数 (市内3駅)		約37,000 (人/日)	⇒ 約37,000 (人/日)	毎年
路線バスの利用者数		150 (万人/年)	⇒ 150 (万人/年)	毎年
コミュニティバス等の利用者数				毎年
(はっぴいバス)		約10 (人/便)	⇒ 約11 (人/便)	
(東部バス)		約7 (人/便)	⇒ 約10 (人/便)	
タクシーの利用者数		47 (万人/年)	⇒ 47 (万人/年)	毎年

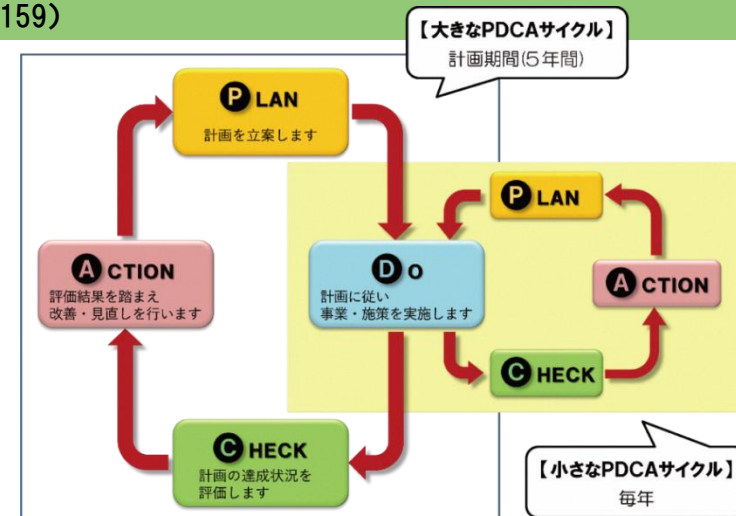
### 8. 施策(本編p.126)

◆ 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。（太字：特に重要と位置付ける施策）

基本方針	施策の柱	施策
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>既存の幹線公共交通軸の維持</b></li> <li>● 相互の連携による移動環境の確保 (乗り継ぎ利便性の向上)</li> <li>● 安全・快適な移動を支えるバス・タクシー利用環境の整備</li> </ul>
	既存コミュニティバスの運行	● 既存コミュニティバス等の適切な運行
	タクシーサービスによる移動ニーズへの対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 需要に応じた利用支援制度の実施</li> <li>● バスとタクシーの相乗的な利便性向上を図るタクシー利用環境の整備</li> </ul>
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	駅周辺まちづくりとの連携	● 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
	自転車利用環境整備との連携	● 自家用車に頼らないライフスタイルを支える自転車の利用環境整備
	徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢者の免許返納支援の実施</li> <li>● 通学時における地域公共交通の利用支援の実施</li> <li>● <b>モビリティ・マネジメントの実践を通じた地域公共交通への理解醸成</b></li> </ul>
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	多様な主体で維持・活性化する仕組みづくりと意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主体の枠を超えた担い手確保の支援</li> <li>● 拠点施設との連携</li> <li>● 需要に応じたサービスの継続的な見直し</li> </ul>
	既存の枠組みのとられない地域公共交通のあり方検討	● 新技術等を活用した地域公共交通の利便性向上

### 9. 計画の達成状況の評価体制(本編p.159)

◆ 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。



発行：令和6年3月

長岡京市 建設交通部 交通政策課

〒617-8501 長岡京市開田 1-1-1

TEL：075-955-3160 FAX：075-951-5410 Eメール：koutsuuseisaku@city.nagaokakyo.lg.jp