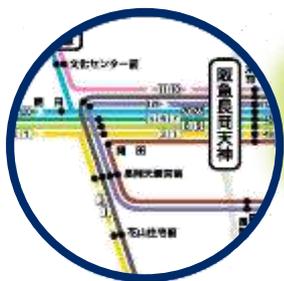


資料 1



第 6 回

長岡京市地域公共交通協議会

令和 6 年 12 月 2 日 (月) 午後 2 時 ~

長岡京市役所 新庁舎 (1期) 会議室 402

- はっぴいバスの事業評価について
- 東部バスの事業評価について
- はっぴいバス運行間隔の変更について
- はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
- 駐車場事業について

- はっぴいバスの事業評価について
- 東部バスの事業評価について
- はっぴいバス運行間隔の変更について
- はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
- 駐車場事業について

はっぴいバス事業評価について

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

事業の目的に
沿っているか

利用者は増
えているか



収支率は？

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（北東コース）	1便あたりの乗車人員 11.3（人/便）
	利用状況（西コース）	1便あたりの乗車人員 11.3（人/便）
	利用状況（北西コース）	1便あたりの乗車人員 11.3（人/便）
<参考指標> 収支状況	収支率（全体）	前年度収支率と比較して改善されたか



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 (以後、変化がないか定期的に検証)
多様な世代の 外出支援	利用者の外出頻度の状況を調査 はっぴいバスがどの程度貢献しているか検証

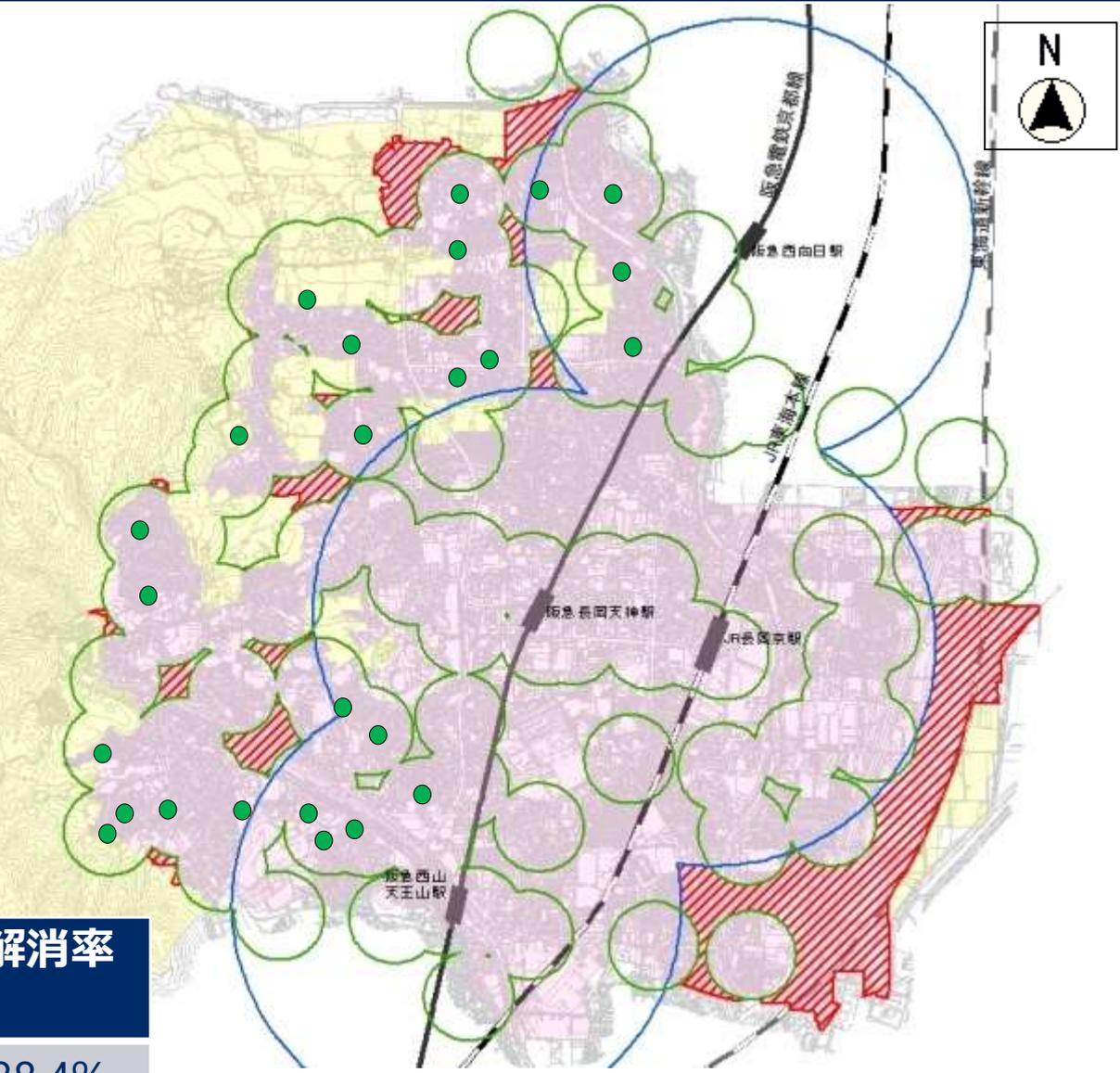


① 公共交通空白地域等の解消

バス	200m未満2便/時以上	200m未満2便/時未満	200m以上
500m未満	公共交通 利便地域		
500m以上1km未満		公共交通 検討対象 地域	
1km以上			公共交通 空白地域

はっぴいバスをみのの停留所：●

- バス停留所_200m 勢圏
- 鉄道駅_1km 勢圏
- 市街化区域
- 市街化調整区域



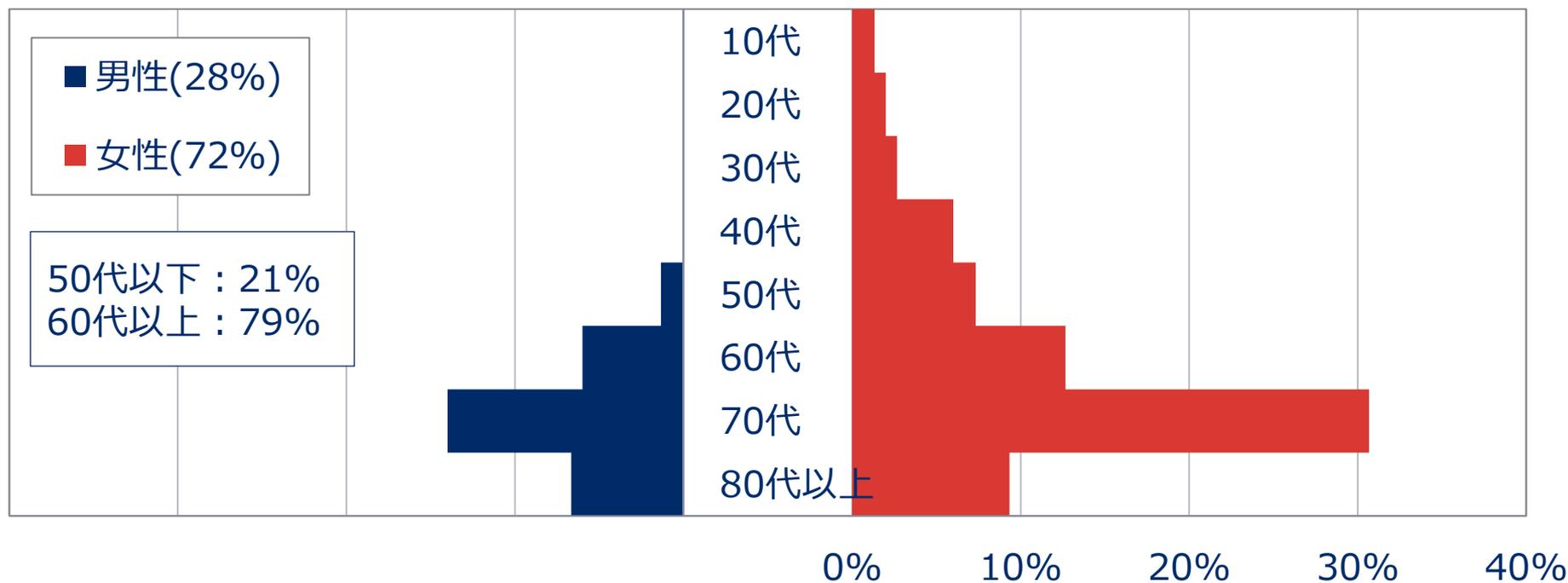
市街化区域 面積	公共交通 空白地域面積	解消率
958ha	111ha	88.4%

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アンケートを実施
 - ・アンケート実施日：令和6年10月21日(月)～10月24日(木)
 - ・回答者：150人（各コース50人程度）

乗車客属性

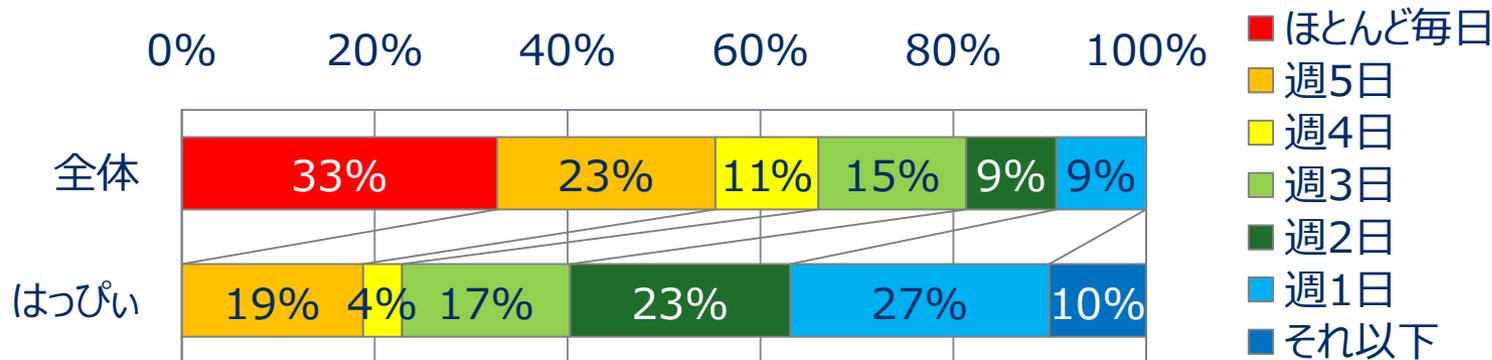


○回答者は女性のほうが多く、60歳以上の方が約80%を占める。

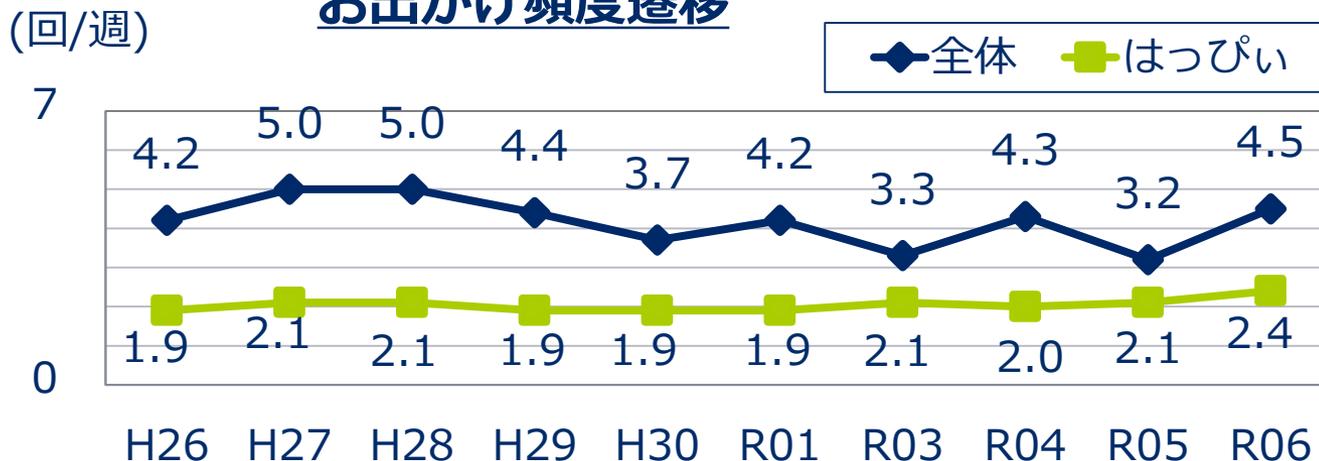
②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



お出かけ頻度 (全体/はっぴいバス)



お出かけ頻度遷移

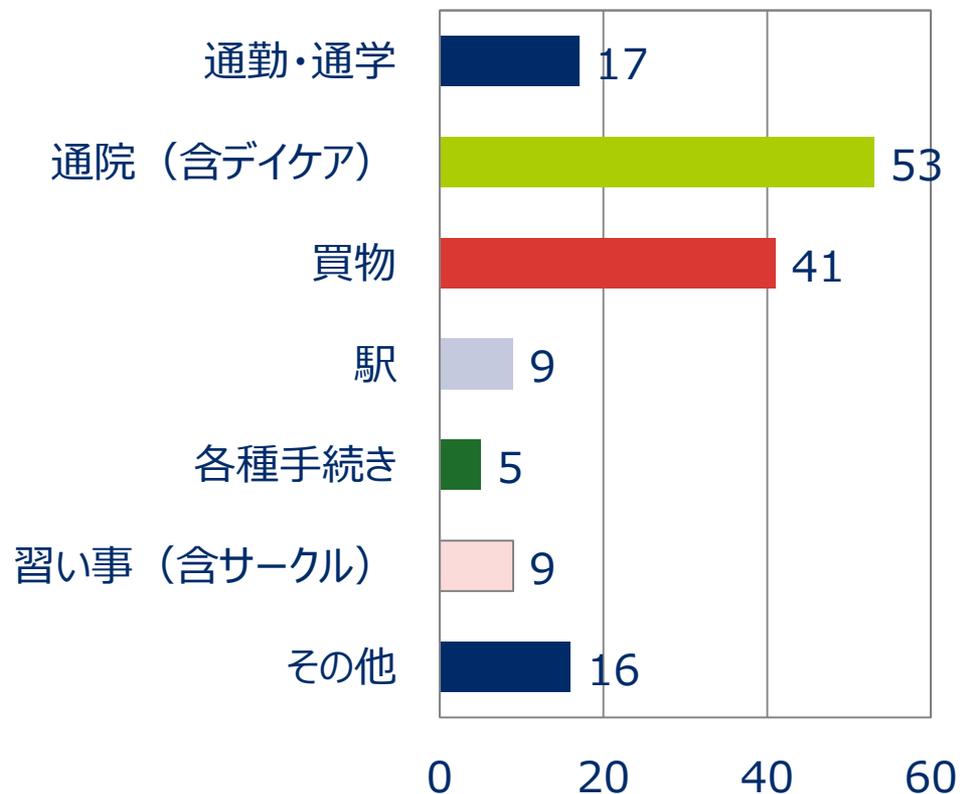


○お出かけ頻度は昨年度より増加している。はっぴいバスでのお出かけ頻度はほぼ横ばいである。

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)

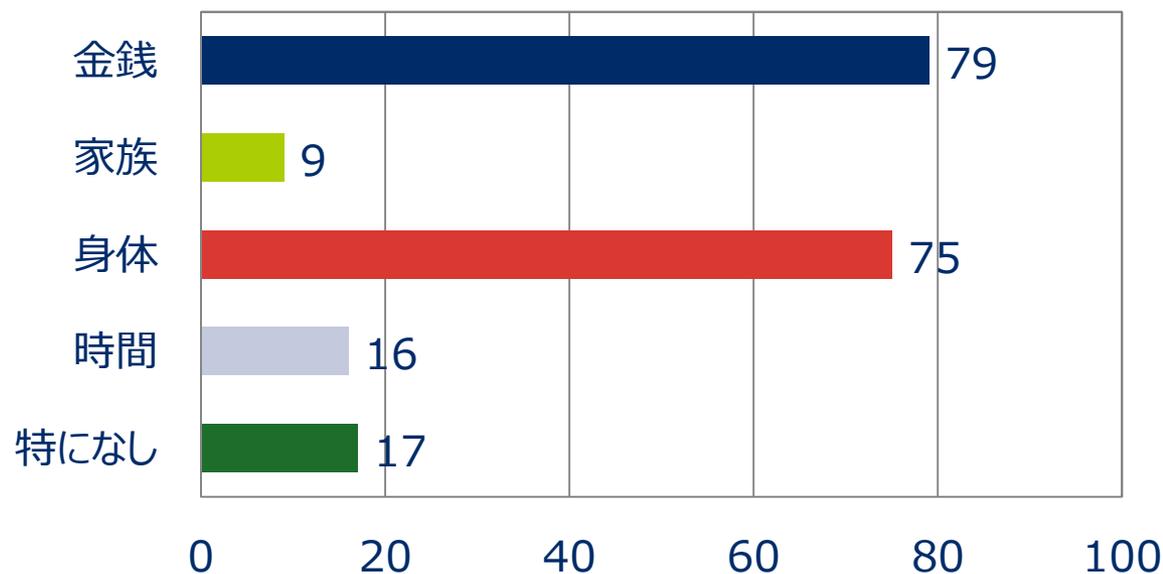


○「通院 (含デイケア)」や「買物」が多い状況である。

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=150,MA196)

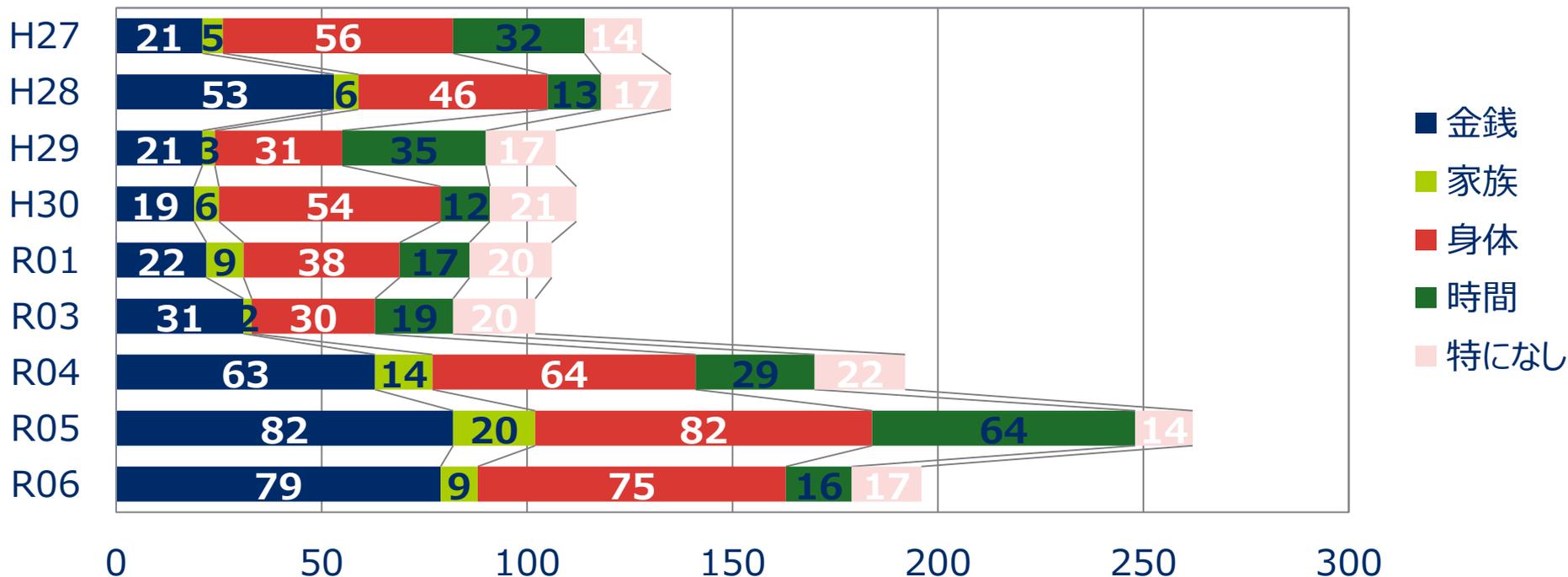


○はっぴいバスが無くなった場合の負担として、「金銭」と「身体」が同程度で最も多い。

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

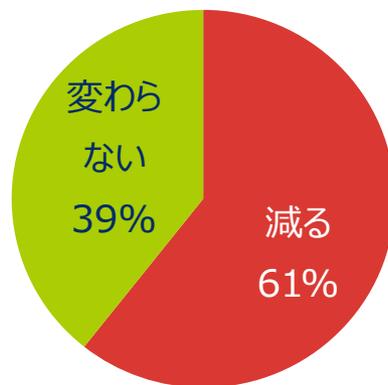


○近年では「金銭的な負担」と「移動のための身体的負担」の割合が多い傾向にある。

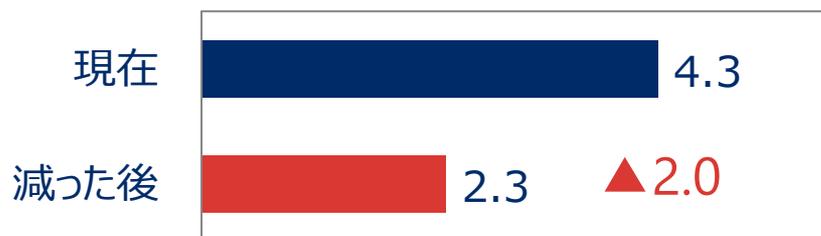
②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



お出かけの変化



お出かけ回数の変化



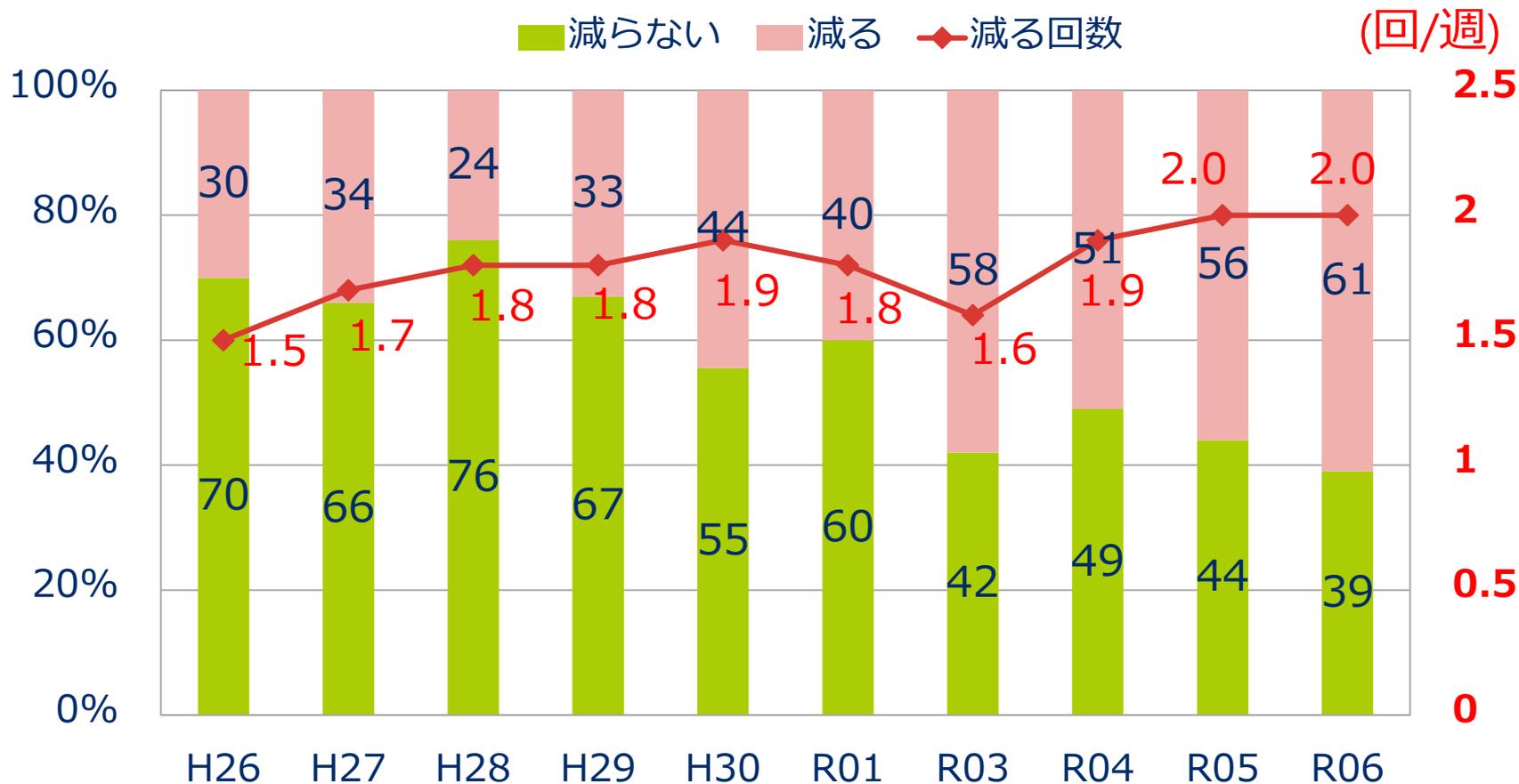
(回/週)

○お出かけ回数が減ると考える利用者が61%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)



はっぴいバス有無お出かけ頻度遷移

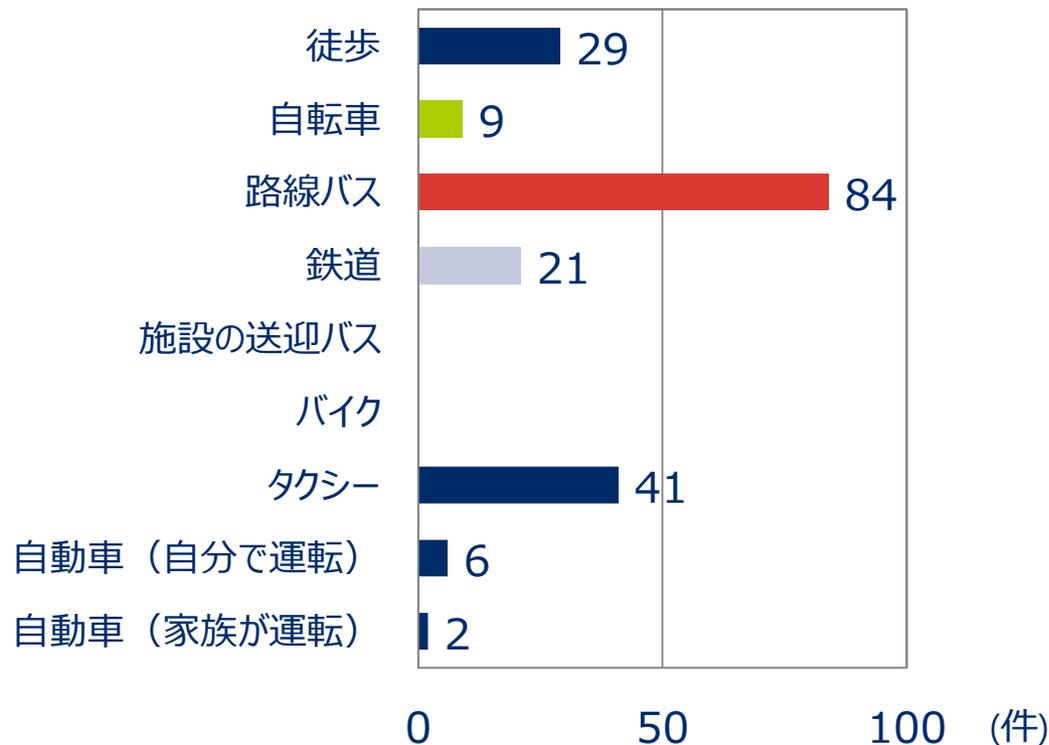


○はっぴいバスが無くなった場合、週に約1~2回おでかけが減る。

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,MA192)

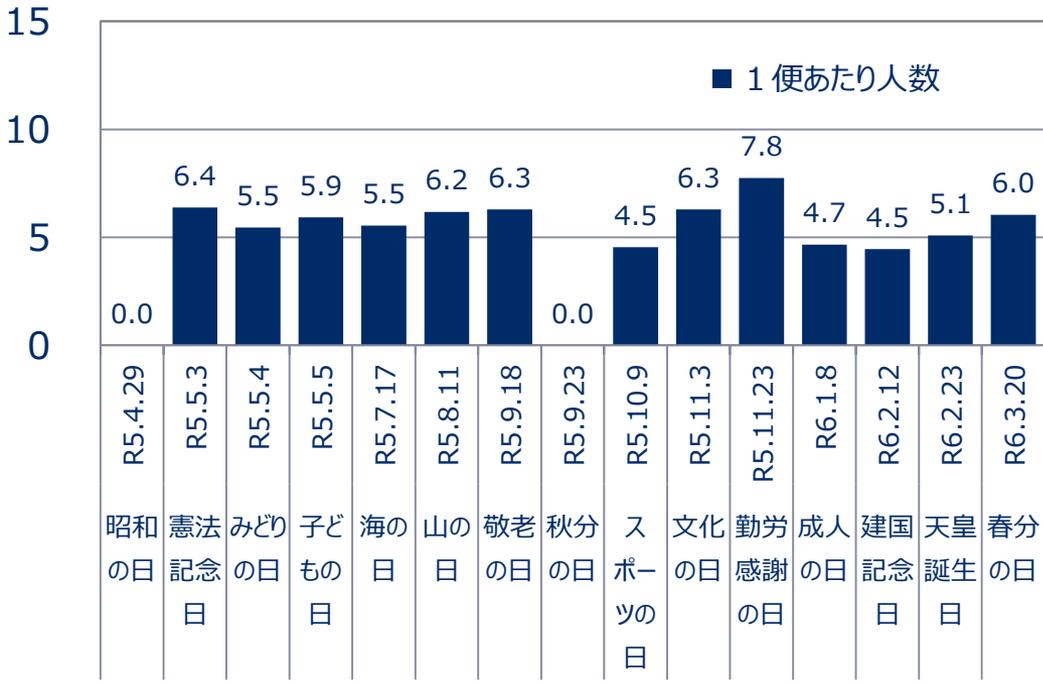


○代替手段として「路線バス」が最も多くなっている。

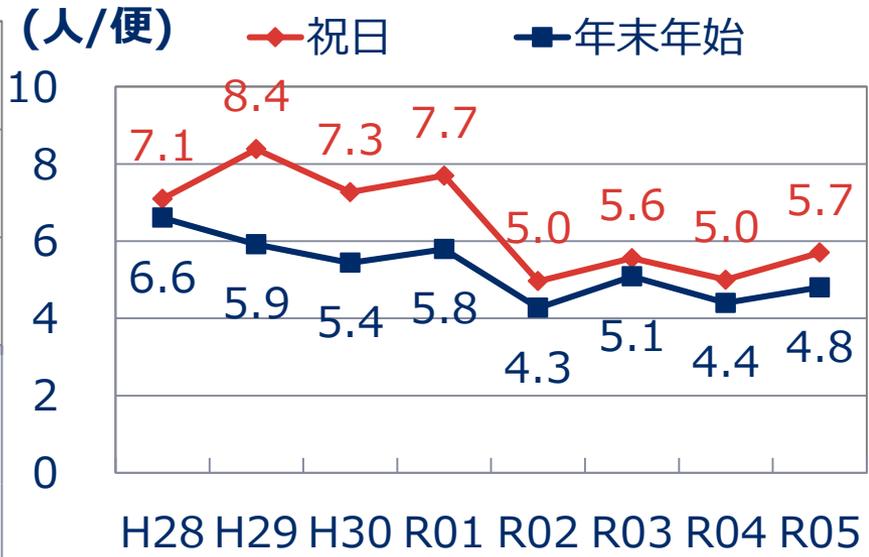
②多様な世代の外出支援【祝日運行】



(人/便) **令和5年度 祝日運行まとめ (5.7人/便)**



祝日運行等利用者数の推移



※年未年始特別運行 平成21年度～
 ※祝日運行 平成28年度～

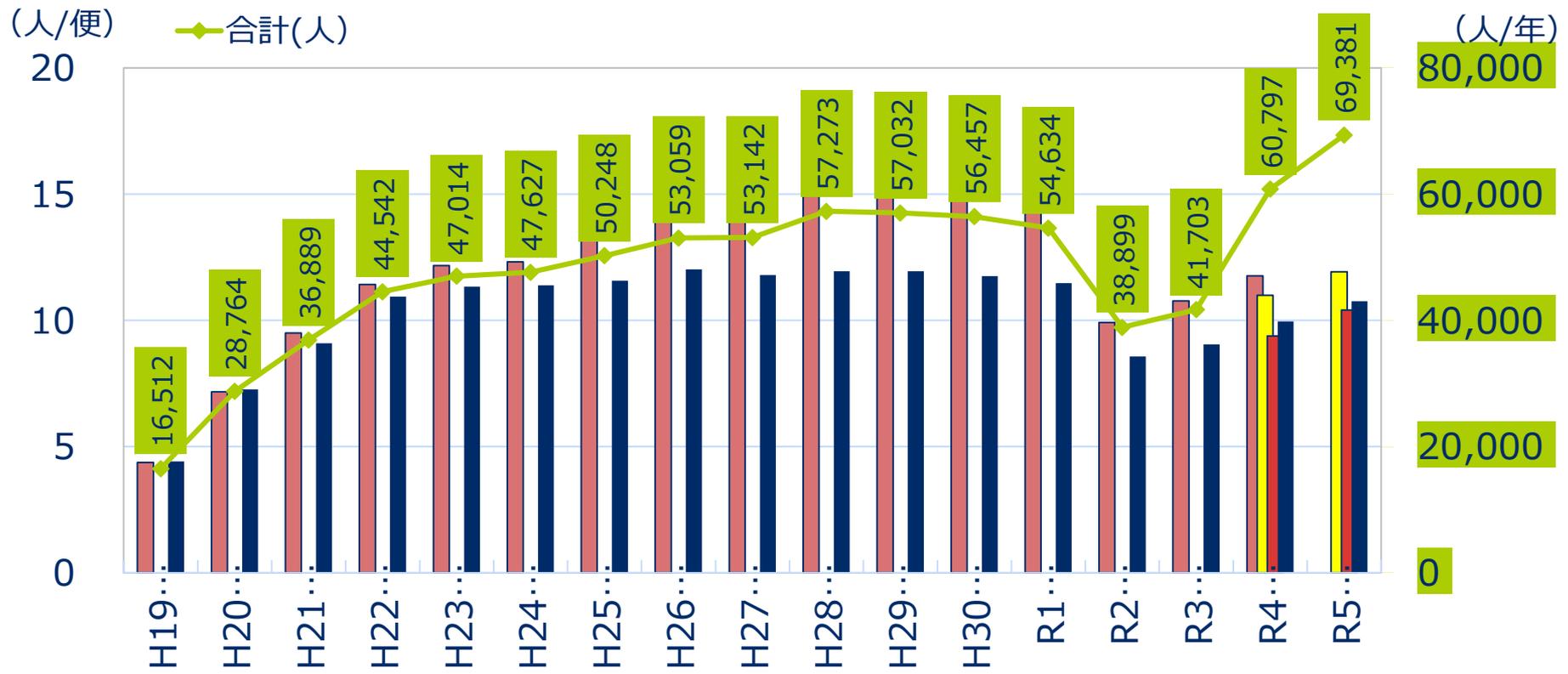
○平成28年度から祝日運行を行っているが、平日と比較すると大幅に少ない状況。



2. 利用状況に関する評価

はっぴいバス利用者数推移

- 1便あたり利用者数 (人/便) 北コース
- 1便あたり利用者数 (人/便) 北東コース
- 1便あたり利用者数 (人/便) 北西コース
- 1便あたり利用者数 (人/便) 西コース
- 合計(人)



○令和4年度以降についてはコースの増加及び新型コロナウイルス感染症に係る行動制限が緩和されたことにより利用人数も増加した。



<参考> 収支状況に関する評価①

はっぴいバス収支率遷移

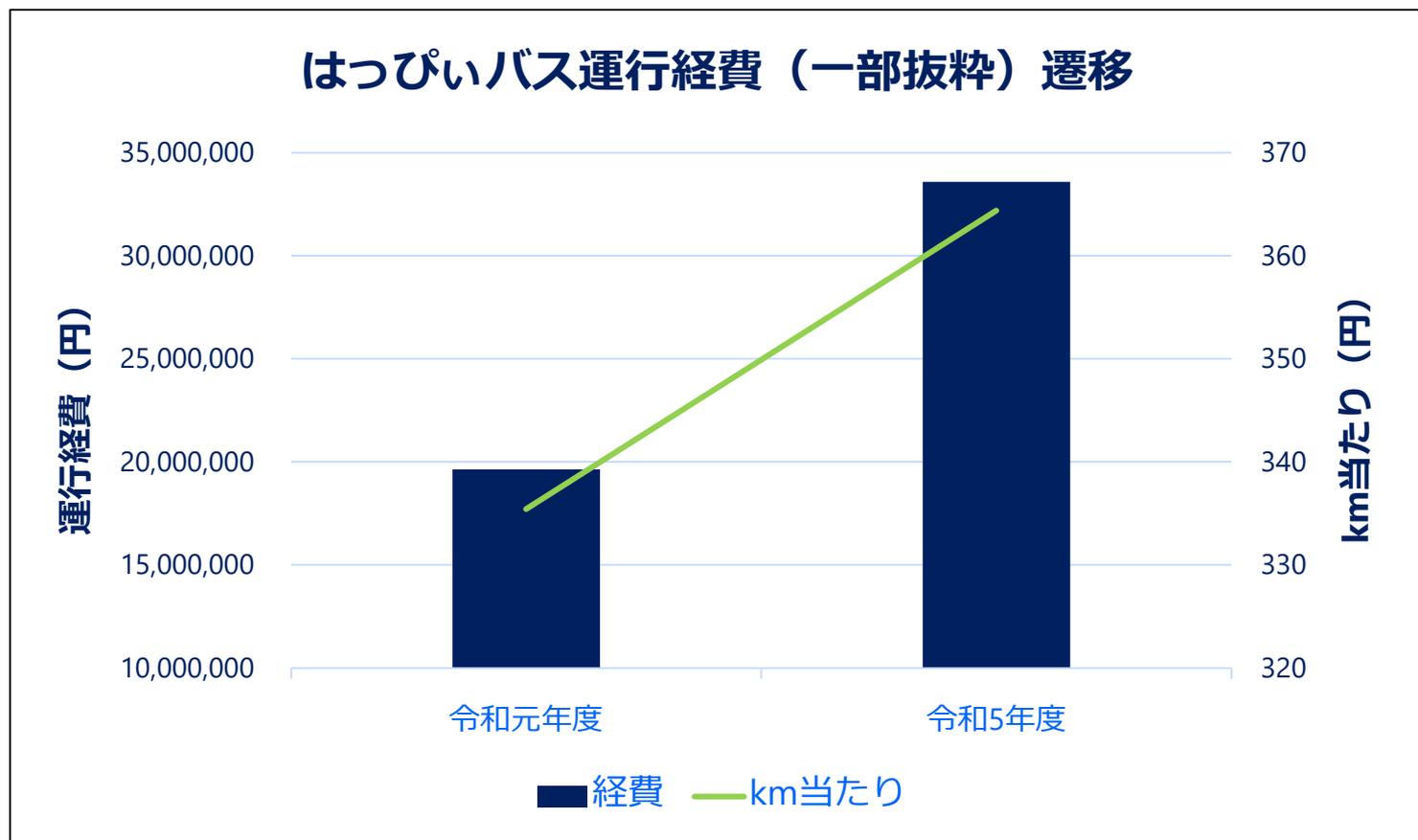
(%)



○利用者数の増加により収支率は回復しているが、運行経費も増加傾向にあるためコロナ禍前までは回復していない。



<参考> 収支状況に関する評価②



○燃料費や人件費といった運行にかかる経費について、総額、kmあたりの額はともに上昇傾向にある。

はっぴいバスの事業評価



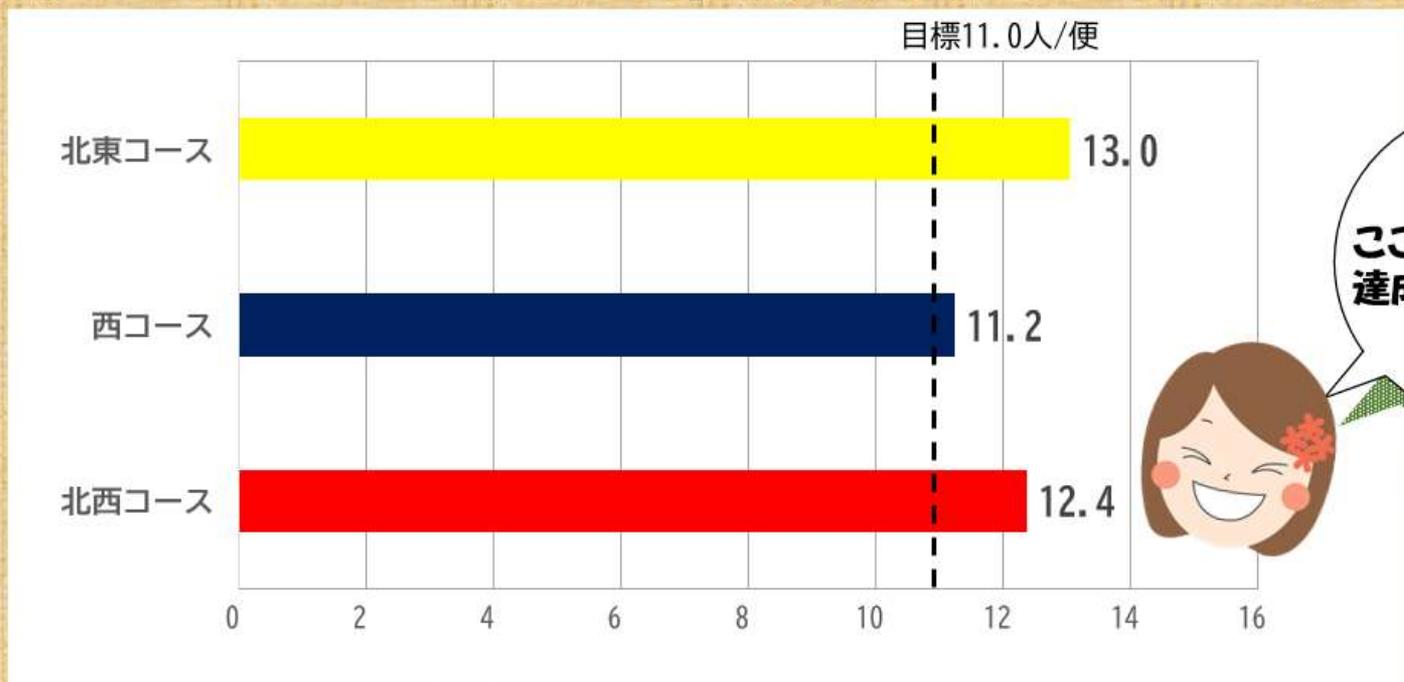
項目	指標	令和5年度	判定
事業の目的	公共交通空白地域の解消	解消率 88.4%	○
	多様な世代の外出支援	週4.5回 のお出かけのうち、 週2.4回 のお出かけで はっぴいバスを利用	○
利用状況	利用状況（北東）1便あたりの乗車人員11.3（人/便）	11.9人 > 11.3人	○
	利用状況（西）1便あたりの乗車人員11.3（人/便）	10.8人 < 11.3人	×
	利用状況（北西）1便あたりの乗車人員11.3（人/便）	10.4人 < 11.3人	×
	利用状況（全体）1便あたりの乗車人員11.3（人/便）	11.0人 < 11.3人	×
<参考指標> 収支状況	収支率（全体）前年度収支率と比較して改善されたか	22.4% > 16.7%	—

○利用状況については回復傾向にあり、通院、買物といった生活に必要な目的での利用での役割も果たしている。

令和6年度の利用状況 <参考>



1便あたりの利用者数(令和6年7月まで)



ここまででは目標を達成できています。



はっぴいバスの1便平均利用者数の目標(令和10年度(2028年度)実績)

→ 11人/便 (令和4年度は10.2人/便)

※「長岡京市地域公共交通計画」より

○令和6年7月までの利用状況では1便あたりの利用者数の指標は達成しています。

- はっぴいバスの事業評価について
- **東部バスの事業評価について**
- はっぴいバス運行間隔の変更について
- はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
- 駐車場事業について

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> 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

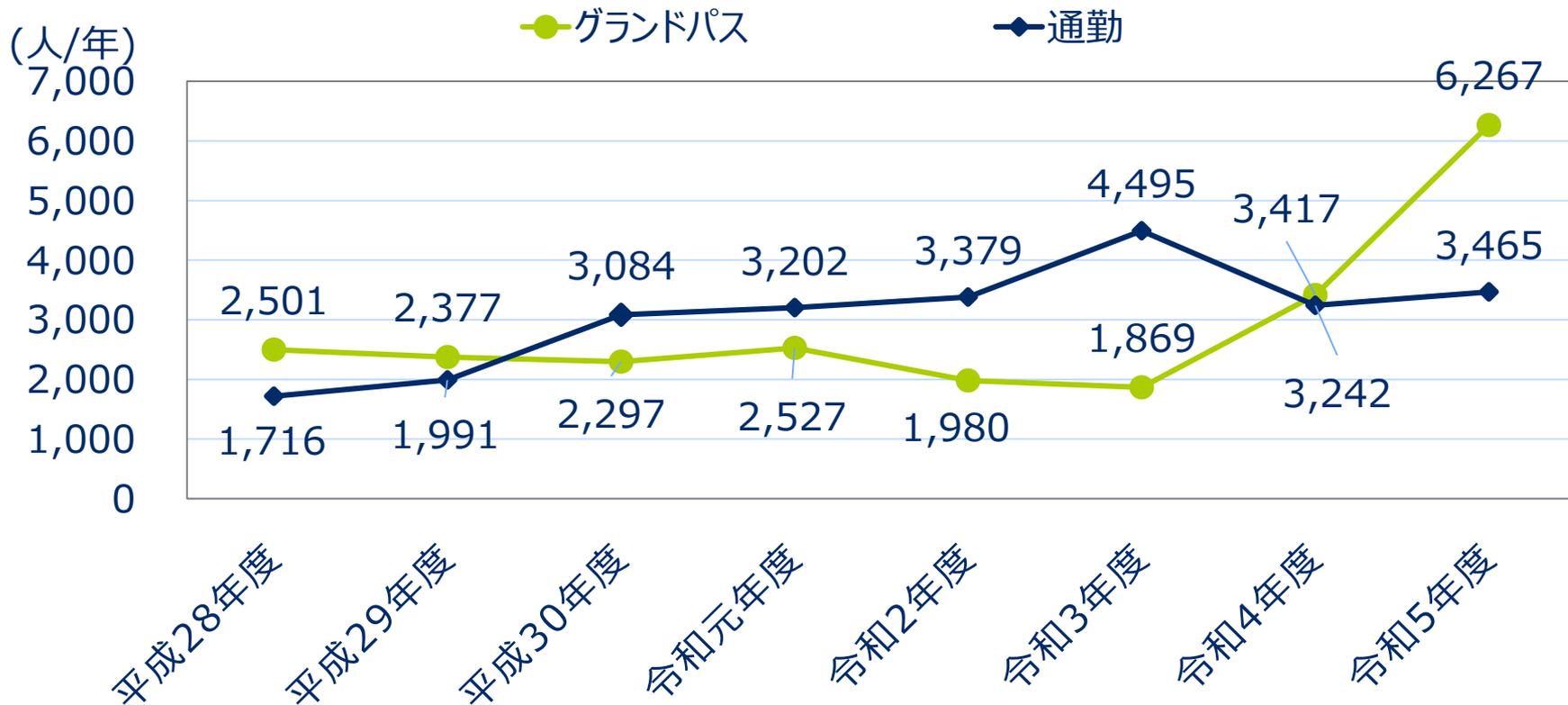
- 事業目的ごとに以下のような評価を実施

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 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・グランドパス利用者の推移



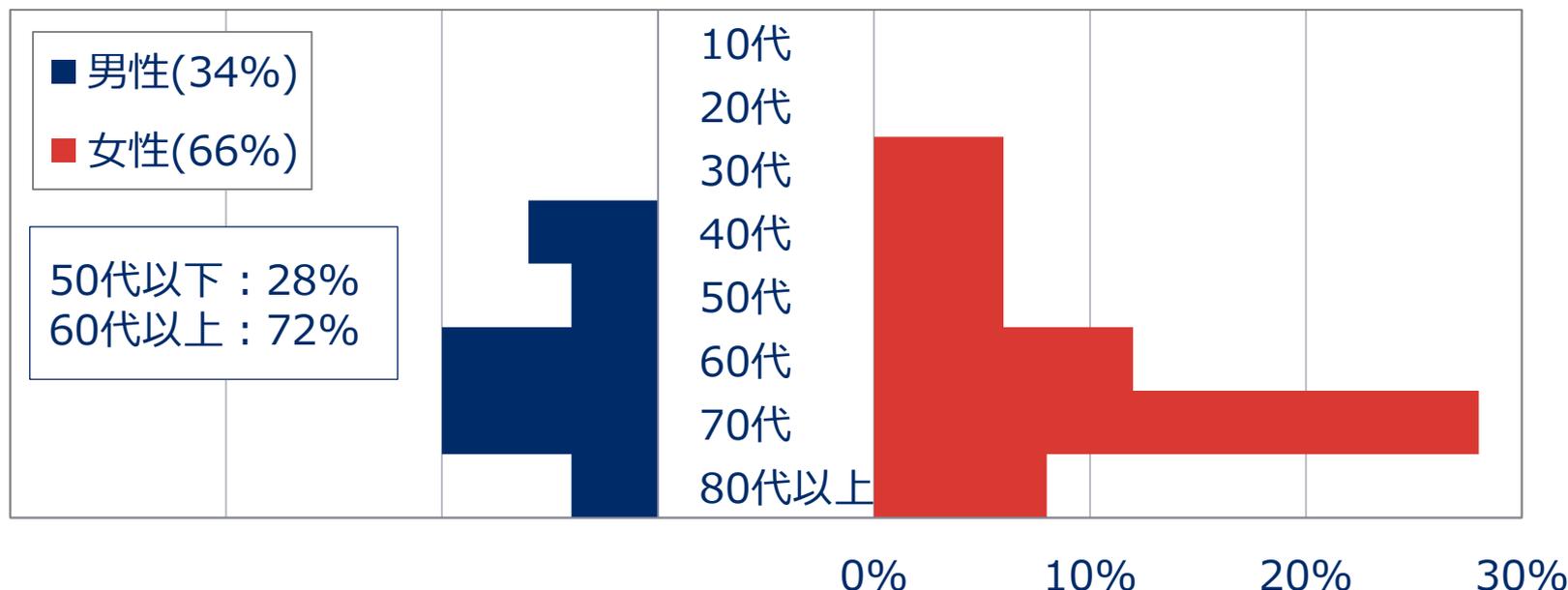
○通勤定期の利用は昨年度と比べて微増しており、グランドパスの利用者は昨年度と比べて大幅に増加している。

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
 - ・アンケート実施日：令和6年11月5日(火)
 - ・回答者：50人

乗車客属性

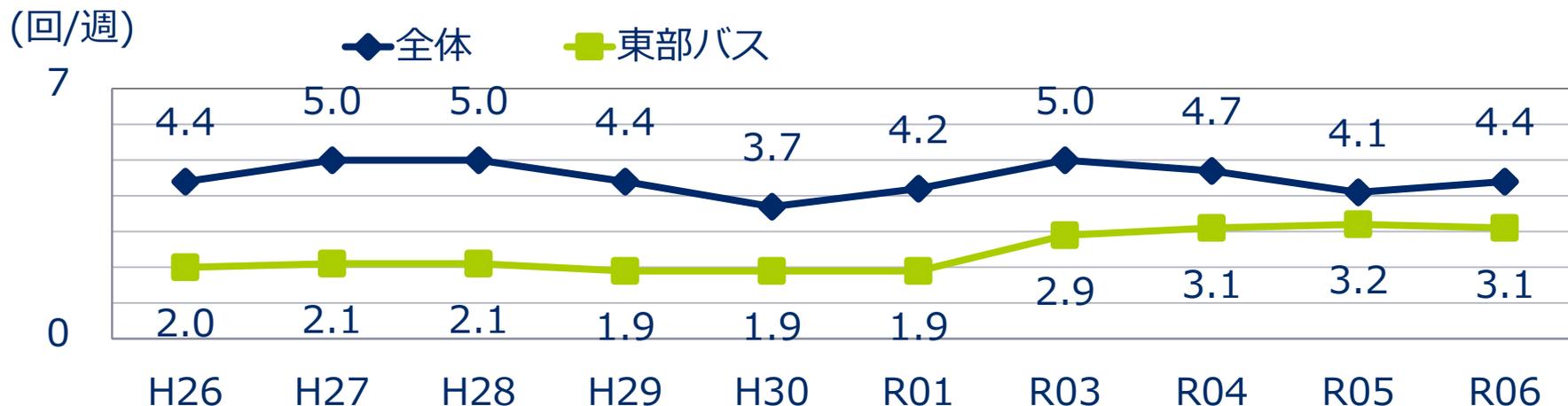


○回答者は女性のほうが多く、60歳以上の割合が多いが、はっぴいバスと比較すると50歳以下の利用者割合は多い。

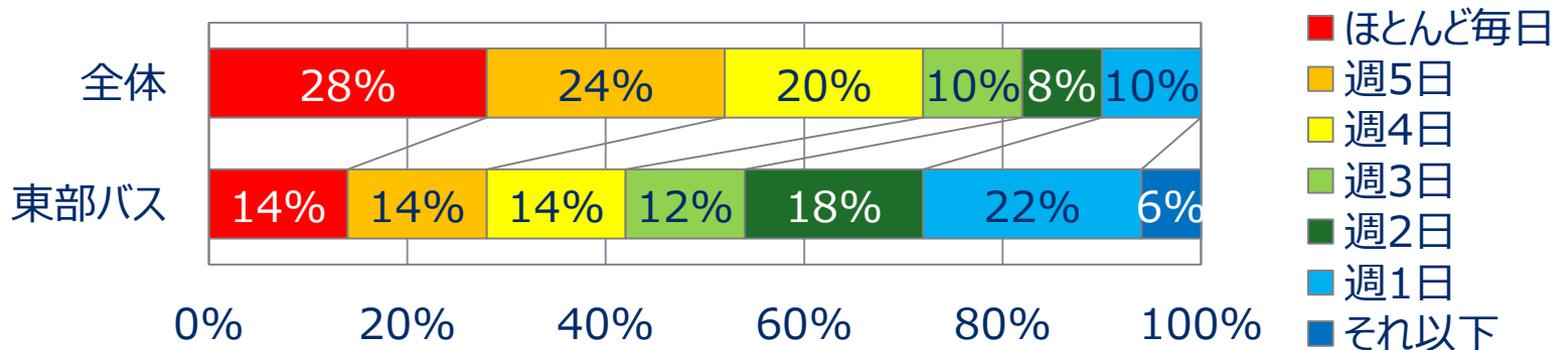
②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



お出かけ頻度遷移



お出かけ頻度 (全体/東部バス)

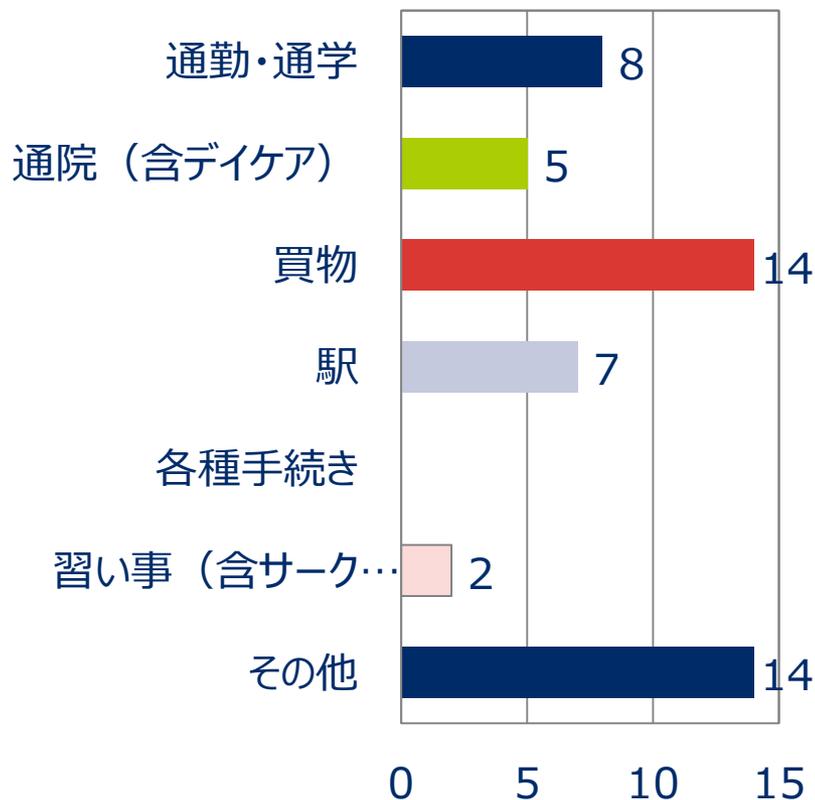


○お出かけ頻度4.4 (回/週) のうち、東部バス利用回数は3.1 (回/週) であり、お出かけの1/2以上は東部バスを利用している。

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)

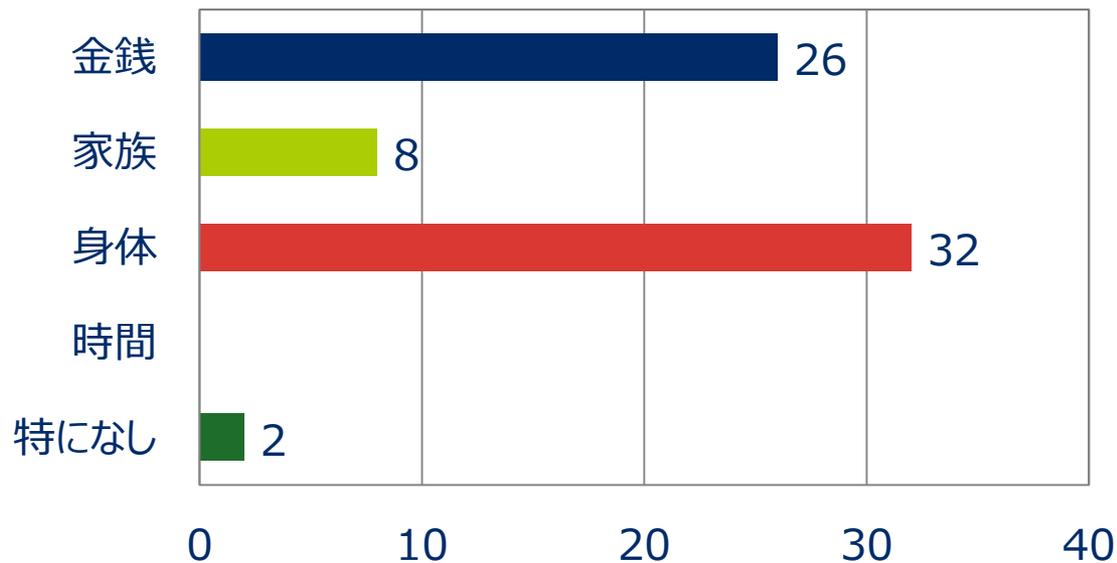


○買い物の割合が多くなっているが、通勤・通学についても一定数の利用がある。

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,MA68)

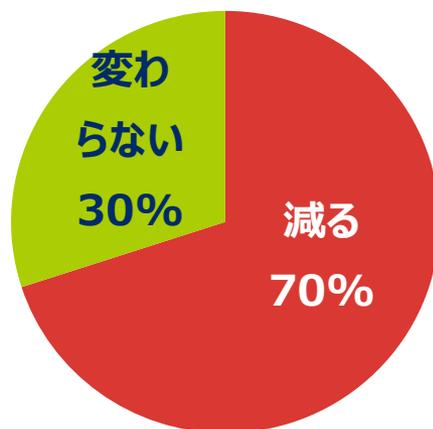


○東部バスがなくなった場合の負担として、「身体」が最も多く、次いで「金銭」となっている。

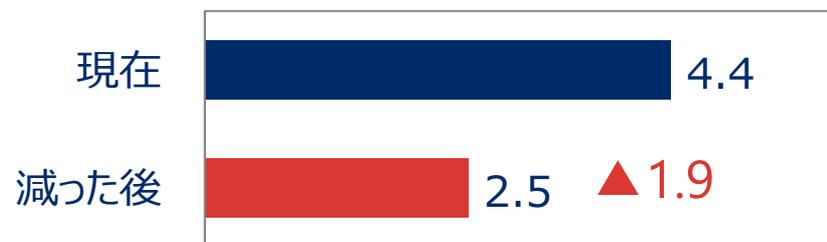
②多様な世代の外出支援 (アンケート結果から)



お出かけの変化



お出かけ回数の変化



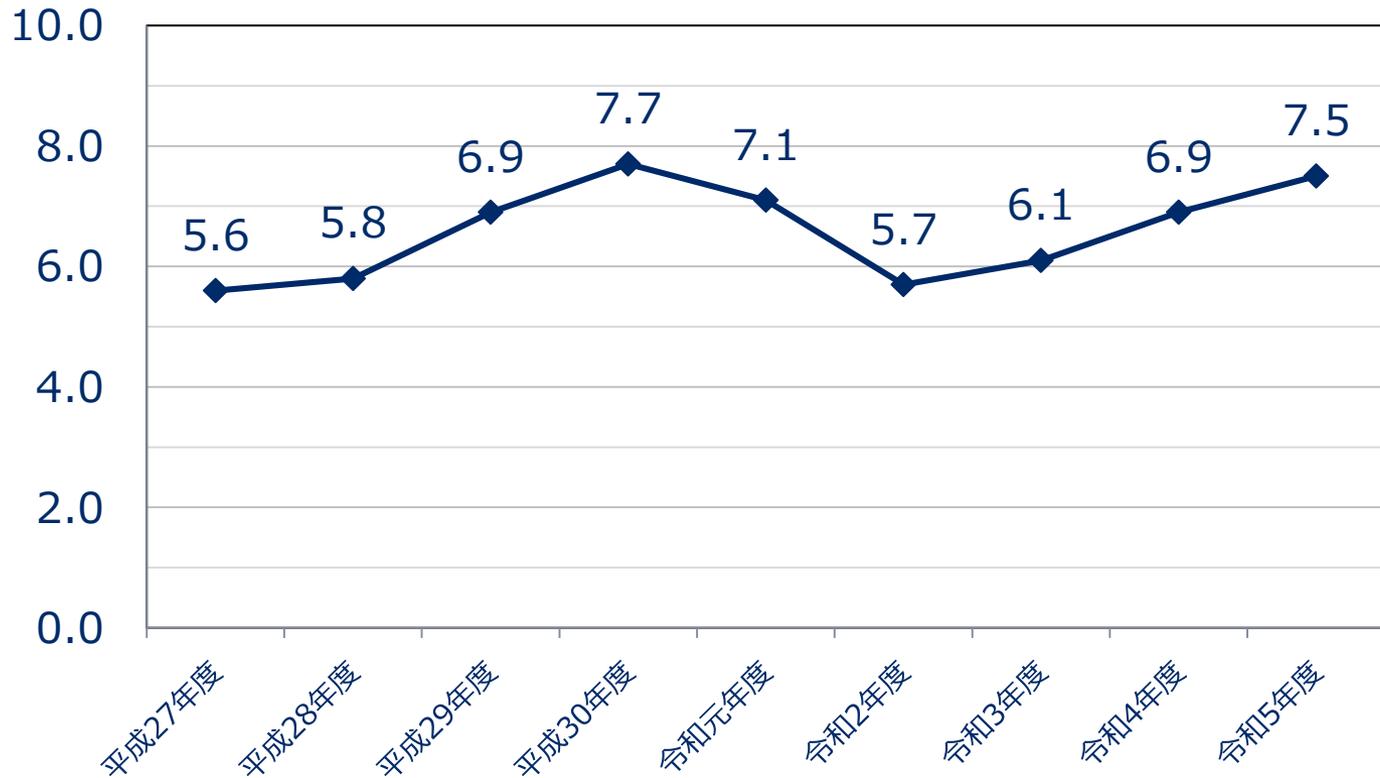
(回/週)

○ 70%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。



2. 利用状況の評価

1便平均利用者数（人/便）

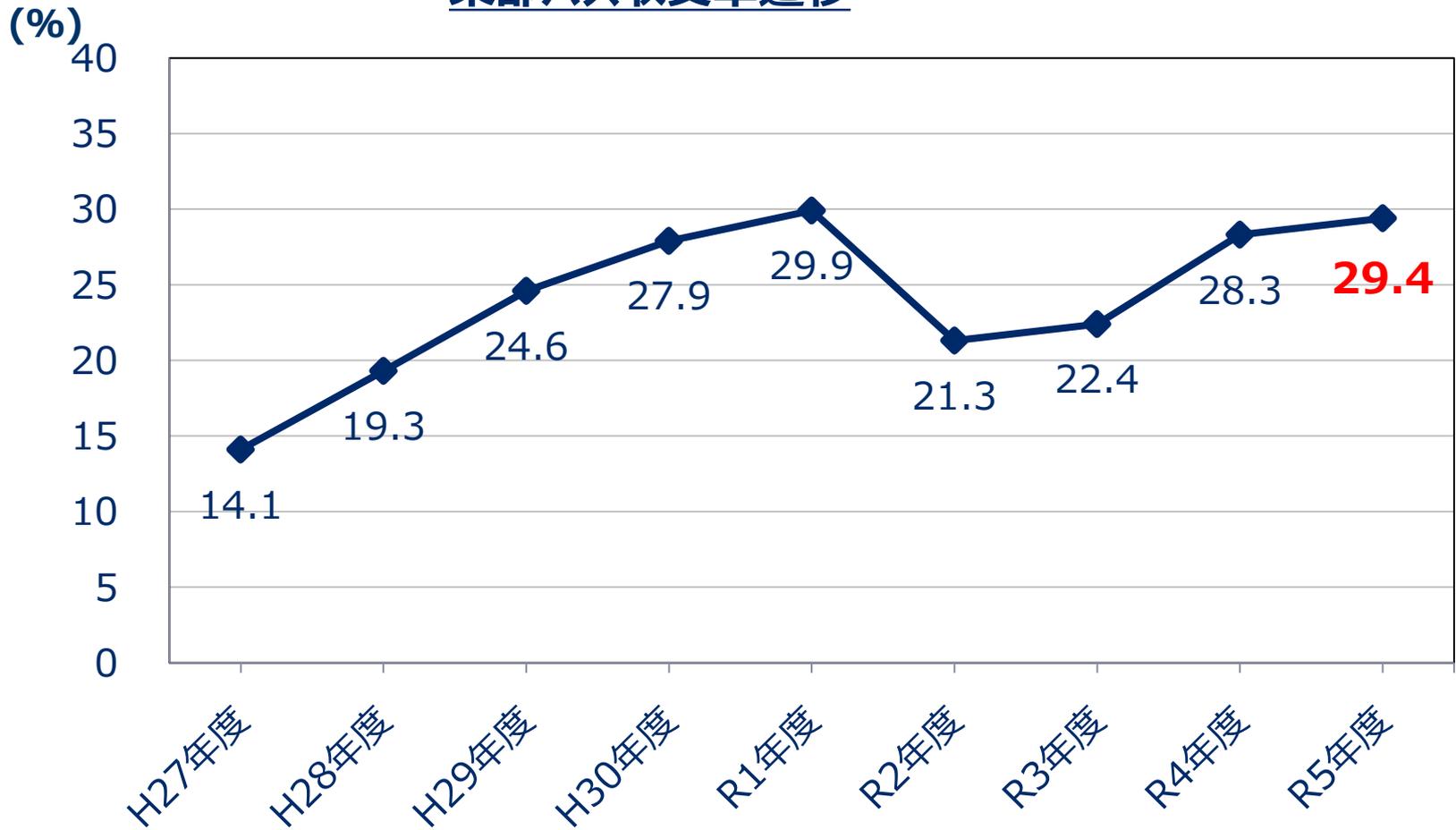


○令和3年度以降は新型コロナウイルス感染症に係る行動制限が緩和されたことにより回復傾向にある。

<参考> 収支状況に関する評価①

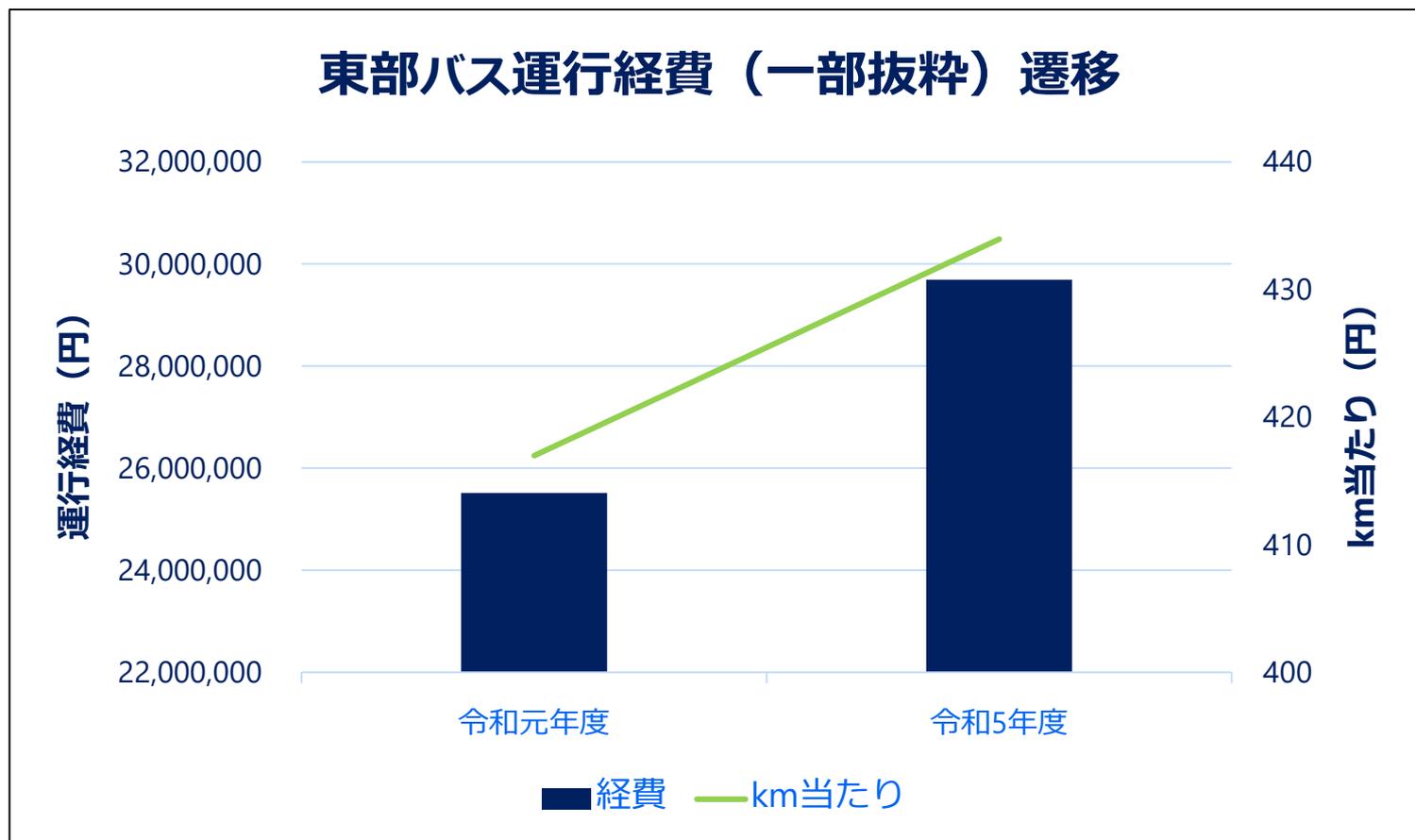


東部バス収支率遷移



○昨年度と比較すると、収支率も改善傾向にある。

<参考> 収支状況に関する評価②



○燃料費や人件費といった運行にかかる経費について、総額、kmあたりの額はともに上昇傾向にある。

東部バスの事業評価



項目	指標	令和5年度	判定
事業の目的	通勤定期利用者数	<u>3,465/年</u> > 3,242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 1便あたり利用者数	<u>7.5人</u> > 6.9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	<u>29.4%</u> > 28.3%	—

- はっぴいバスの事業評価について
- 東部バスの事業評価について
- **はっぴいバス運行間隔の変更について**
- はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
- 駐車場事業について

はっぴいバス運行間隔の変更案について

「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」 （改善基準告示）

バスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息时间、運転時間等の基準を定めている。

連続運転時間

- ・ 連続運転時間：1回がおおむね連続10分以上で、かつ合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間。
- ・ 連続運転時間は4時間以内。
- ・ 運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に、30分以上運転を中断して、休憩等を確保しなければならない。
- ・ 運転の中断は、1回が連続10分以上としたうえで分割することもできる。

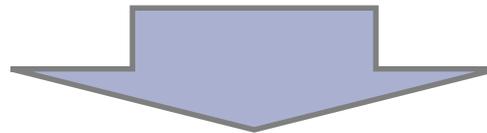
※改善基準告示より抜粋

現状の課題

はっぴいバス現行ダイヤの「約50分運行して10分休憩」で4便ずつ運行することは基準を満たすものの、道路状況等によってバスが遅延し、10分の休憩が取れないこともある。

基準上、30分の休憩を分割することはできるが、連続10分未満の休憩は基準を満たさない

→ 連続して10分休憩しないと、基準上は休憩にならない



運行ダイヤに余裕を持たせ、運転士の労働条件の改善を図る

<変更案検討の前提条件>

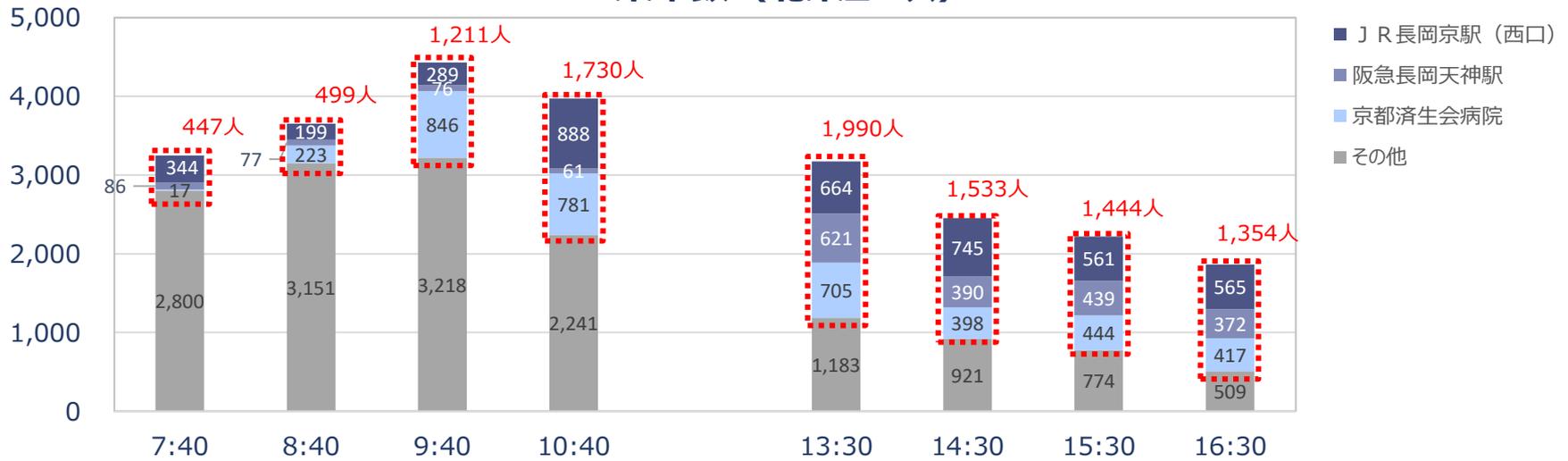
- ・ 運転士が1人でも1日運行できるダイヤ設定とする
- ・ JR長岡京駅から大山崎営業所までの回送は片道20分を見込む
- ・ 休憩時間は大山崎営業所で30分、1時間確保する
- ・ 今回は最小限のダイヤ変更に留める

運行間隔変更案

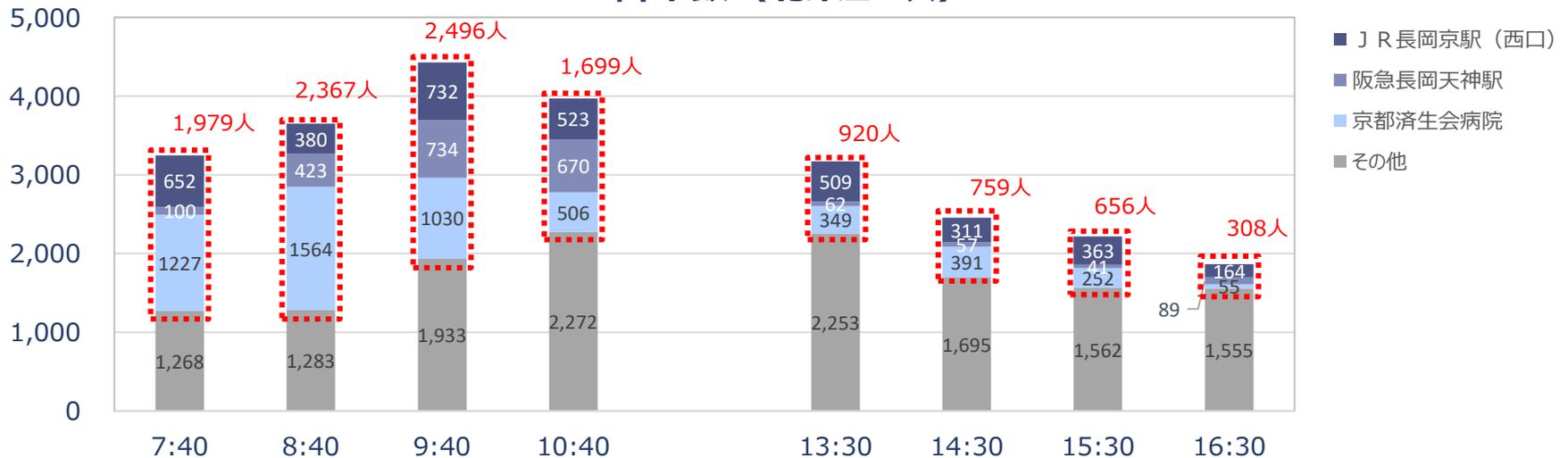
案	コース	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時		
現行	北東コース		AM	AM	AM	AM	2時間		PM	PM	PM	PM				
	西コース		AM	AM	AM	AM			PM	PM	PM	PM				
	北西コース		AM	AM	AM	AM			PM	PM	PM	PM				
案①	北東コース		AM	AM	1時間10分		AM	AM	1時間40分		PM	PM	1時間10分		PM	PM
	西コース		AM	AM			AM	AM			PM	PM		PM	PM	
	北西コース		AM	AM			AM	AM			PM	PM		PM	PM	
案②	北東コース		AM	AM	AM	1時間10分		AM	PM	1時間40分			PM	PM	PM	
	西コース		AM	AM	AM			AM	PM			PM	PM	PM		
	北西コース		AM	AM	AM			AM	PM			PM	PM	PM		
案③	北東コース		AM	AM	AM	1時間40分			AM	PM	PM	1時間10分		PM	PM	
	西コース		AM	AM	AM			AM	PM	PM			PM	PM		
	北西コース		AM	AM	AM			AM	PM	PM			PM	PM		

はっぴいバス乗降客数 (①北東コース)

乗車数 (北東コース)

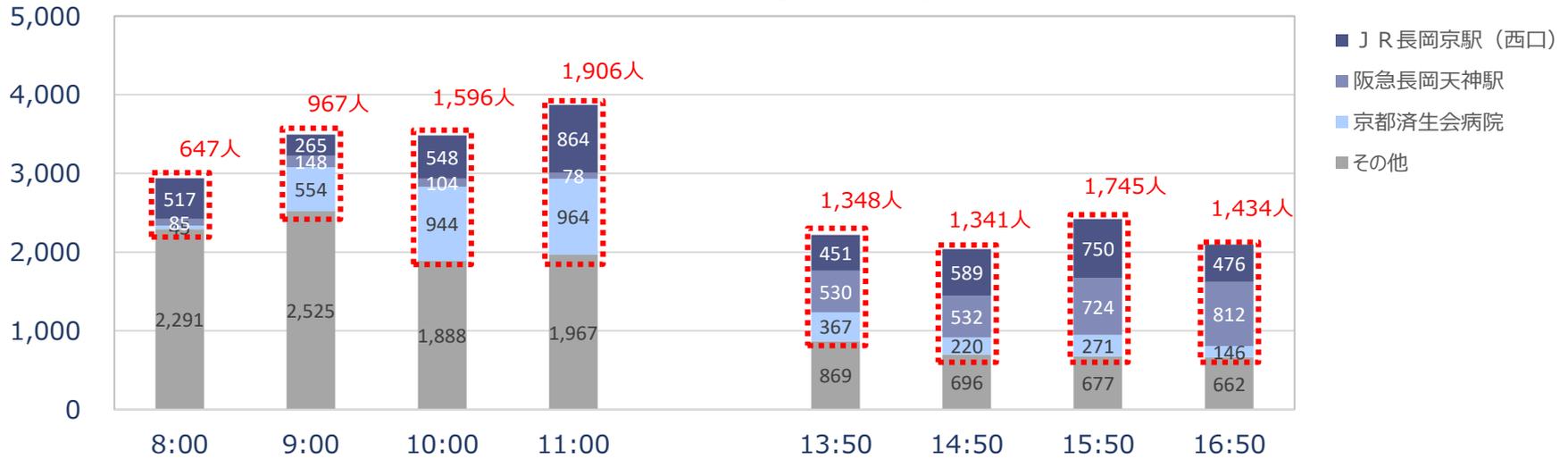


降車数 (北東コース)

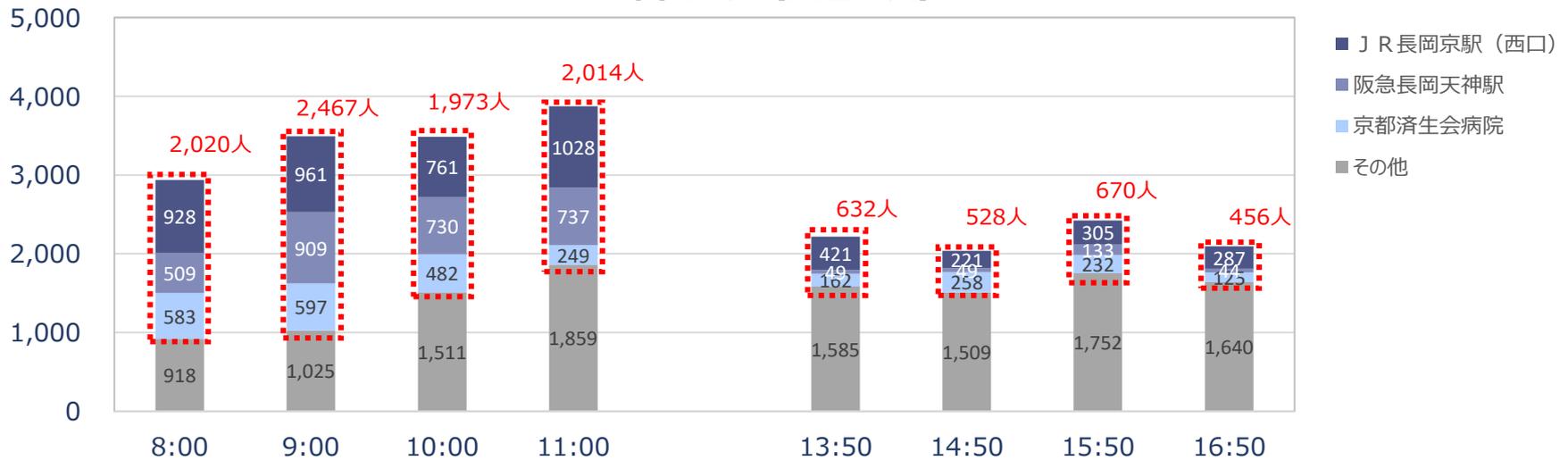


はっぴいバス乗降客数 (②西コース)

乗車数 (西コース)

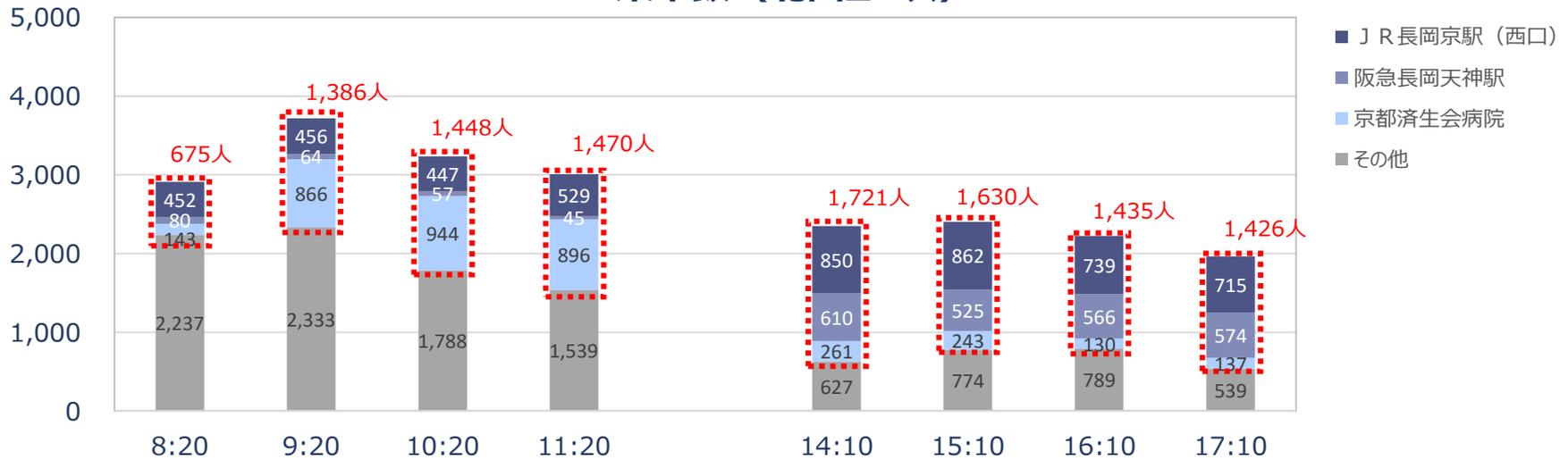


降車数 (西コース)

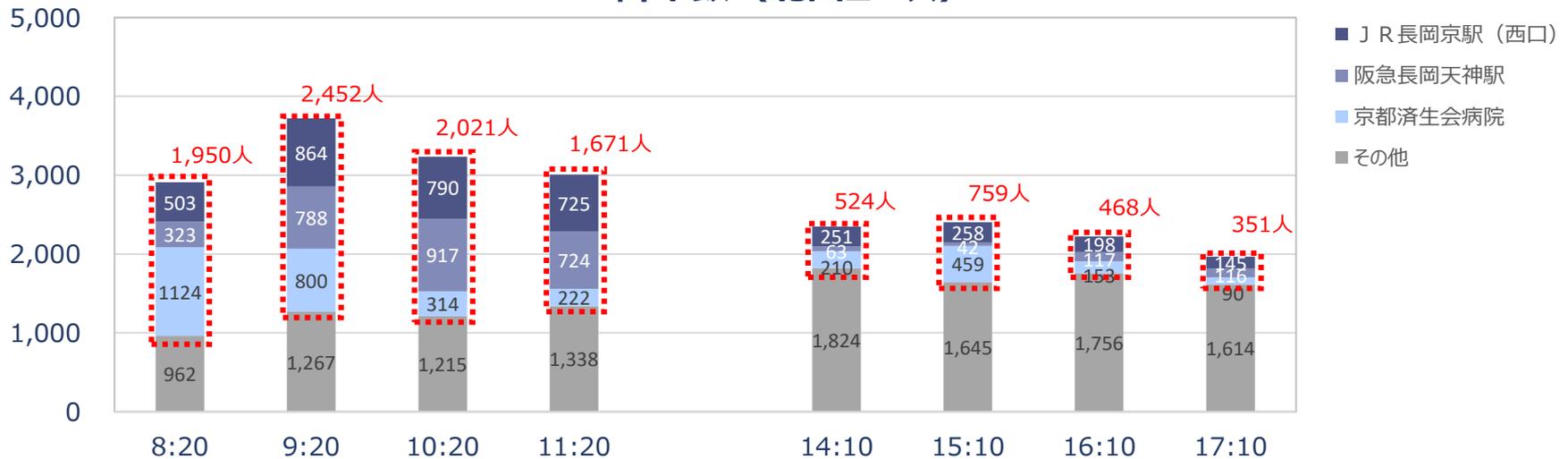


はっぴいバス乗降客数 (③北西コース)

乗車数 (北西コース)

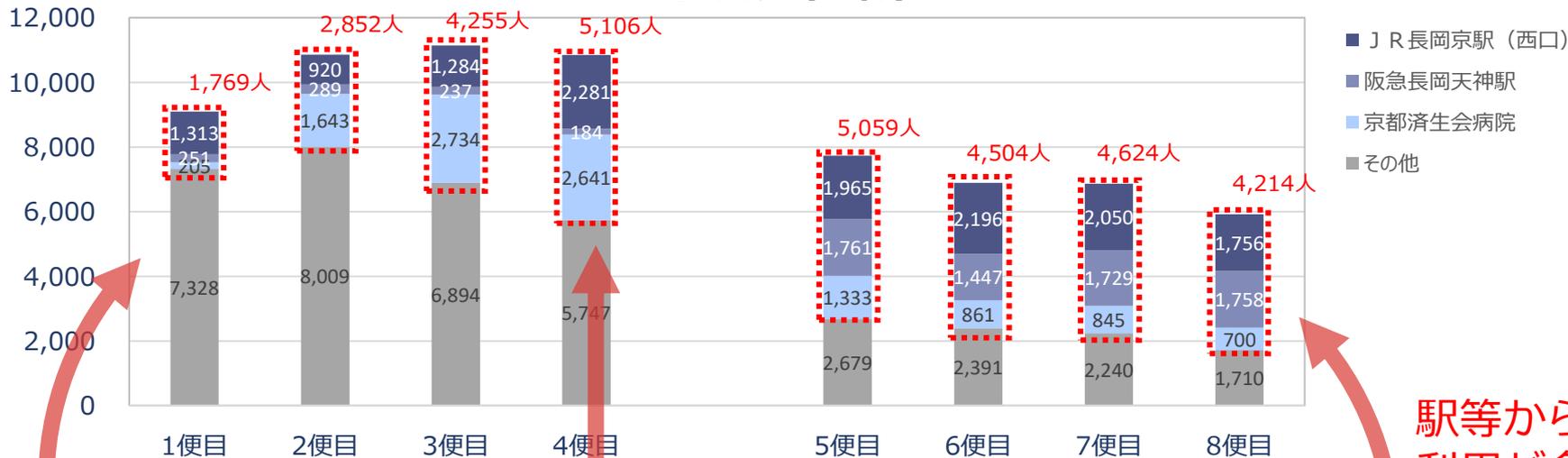


降車数 (北西コース)

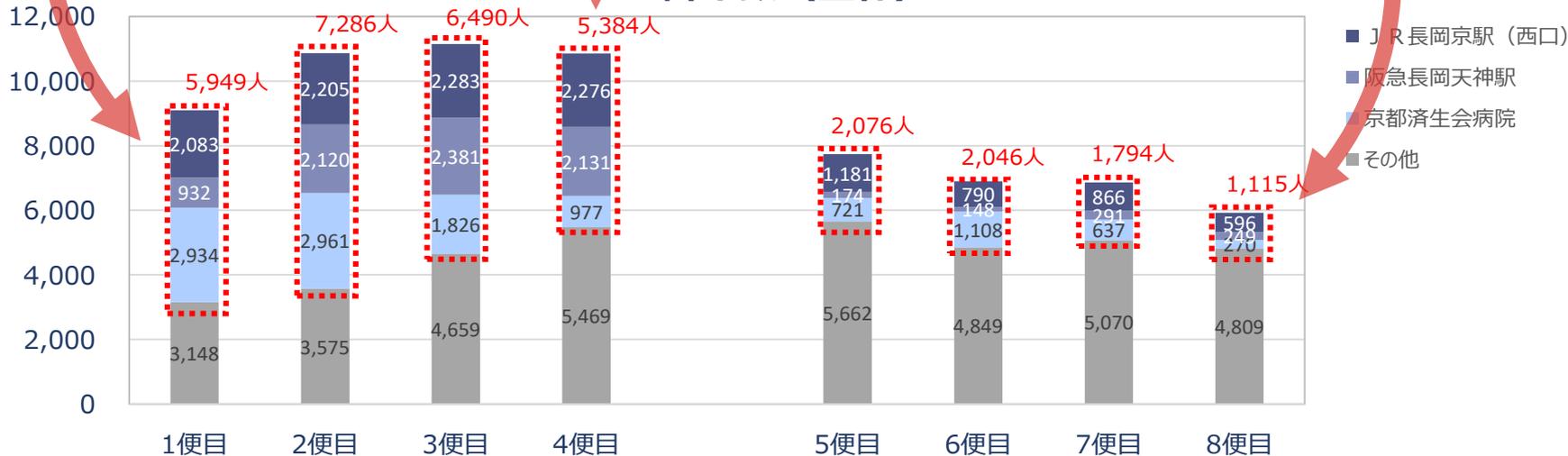


はっぴいバス乗降客数（全体）

乗車数（全体）



降車数（全体）



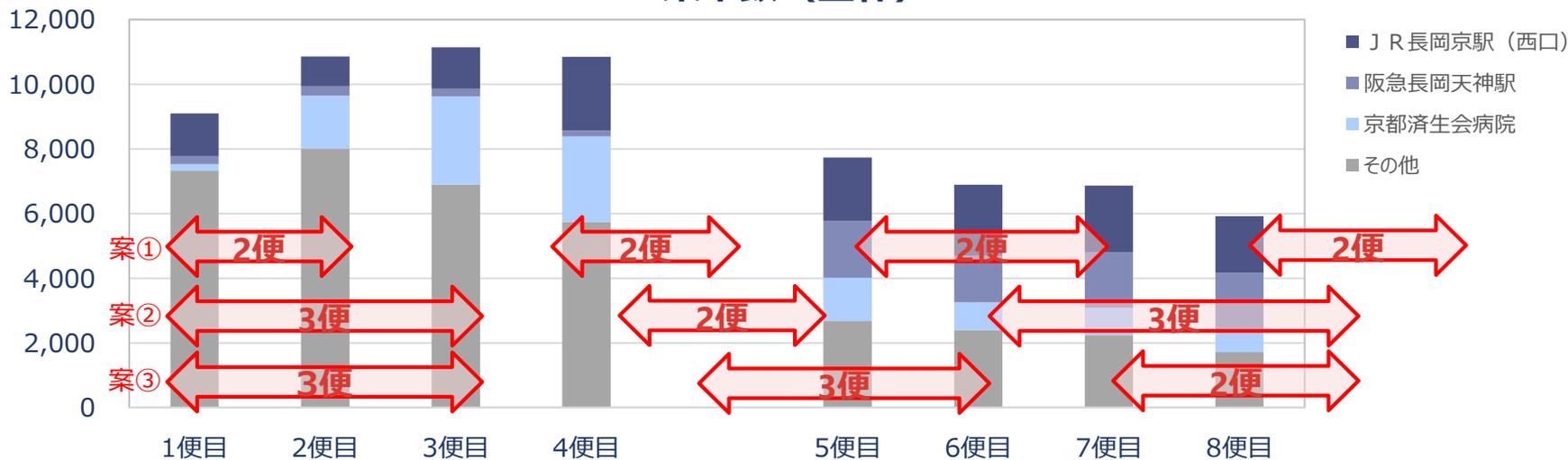
駅等への利用が多い

どちらの需要も一定数ある

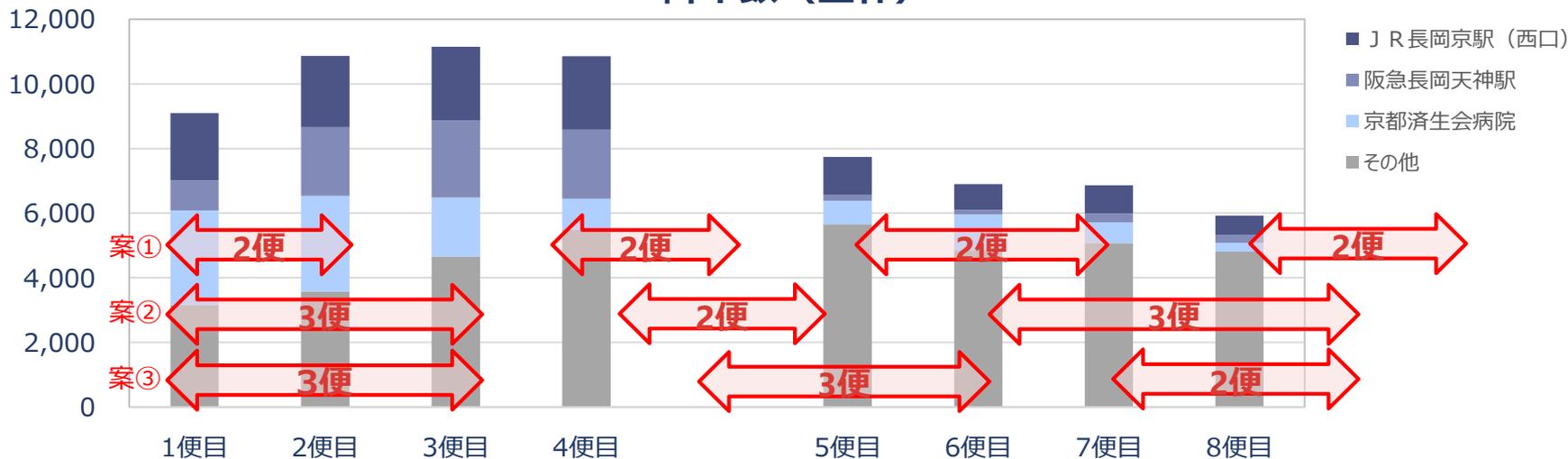
駅等からの利用が多い

はっぴいバス乗降客数（全体）

乗車数（全体）



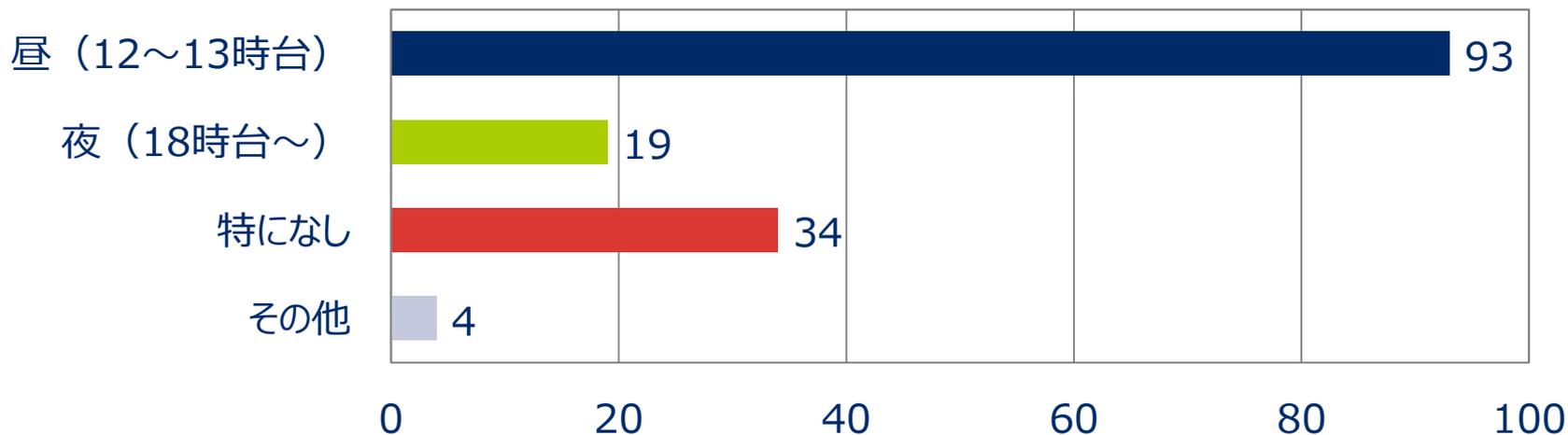
降車数（全体）



利用者アンケート結果（参考）

Q. はっぴいバスの運行間隔変更を検討していますが、今走っていない時間帯のうち、走れば利用する時間帯はありますか？

運行間隔変更について（n=150）



夜よりも、昼間（12時～13時台）の運行を希望される方が多い。

運行間隔変更の候補について

<変更案検討の前提条件>

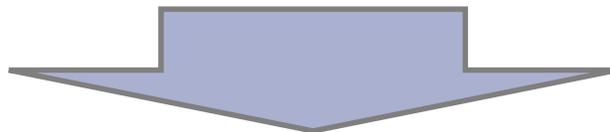
- ・ 運転士が1人でも運行できるダイヤ設定とする
- ・ JR長岡京駅から大山崎営業所までの回送は片道20分を見込む
- ・ 休憩時間は大山崎営業所で30分、1時間確保する
- ・ 現利用者への影響を考慮し、最小限のダイヤ変更に留める

<利用状況>

- ・ 全体を通して午前中の利用者が多い
- ・ 1～3便目までは行き利用（住宅地から目的地）が多い
- ・ 4便目はどちらも拮抗、5便目以降は帰り利用（目的地から住宅地）が多い

<変更案の選択>

- ・ 夜の需要は少ないため、終バスの時間は繰下げ過ぎない
- ・ 朝の便を繰下げると終バスが繰下がるため、上記の利用状況から1～3便目は維持し、4便目もなるべく早い時間に運行する
- ・ 1日の中で利用の多い午前から昼間にかけての時間帯に運行本数が多くなるように設定



案② (3・2・3便)

ダイヤ例

4便目

一部抜粋

	北東コース		西コース		北西コース	
現行 ダイヤ	J R	10:40	J R	11:00	J R	11:20
	滝ノ町	10:54	河陽が丘一丁目	11:14	角宮神社	11:35
	千春会病院	11:08	高台西	11:24	うぐいす台西	11:45
	済生会病院	11:16	済生会病院	11:36	済生会病院	11:56
	長岡天神駅	11:23	長岡天神駅	11:43	長岡天神駅	12:03
	J R	11:29	J R	11:49	J R	12:09

新ダイヤ (案)	J R	11:40	J R	12:00	J R	12:20
	滝ノ町	11:54	河陽が丘一丁目	12:14	角宮神社	12:35
	千春会病院	12:08	高台西	12:24	うぐいす台西	12:45
	済生会病院	12:16	済生会病院	12:36	済生会病院	12:56
	長岡天神駅	12:23	長岡天神駅	12:43	長岡天神駅	13:03
	J R	12:29	J R	12:49	J R	13:09

ダイヤ例

5便目

一部抜粋

	北東コース		西コース		北西コース	
現行 ダイヤ	J R	13:30	J R	13:50	J R	14:10
	長岡天神駅	13:36	長岡天神駅	13:56	長岡天神駅	14:16
	済生会病院	13:43	済生会病院	14:03	済生会病院	14:23
	千春会病院	13:51	高台西	14:13	うぐいす台西	14:34
	滝ノ町	14:05	河陽が丘一丁目	14:25	角宮神社	14:44
	J R	14:19	J R	14:39	J R	14:59

新ダイヤ (案)	J R	12:40	J R	13:00	J R	13:20
	長岡天神駅	12:46	長岡天神駅	13:06	長岡天神駅	13:26
	済生会病院	12:53	済生会病院	13:13	済生会病院	13:33
	千春会病院	13:01	高台西	13:23	うぐいす台西	13:44
	滝ノ町	13:15	河陽が丘一丁目	13:35	角宮神社	13:54
	J R	13:29	J R	13:49	J R	14:09

スケジュール

令和6年12月 協議会で承認

令和6年12月～ 運輸支局へ申請

令和7年2月 広報紙等で周知（時刻表全戸配布）

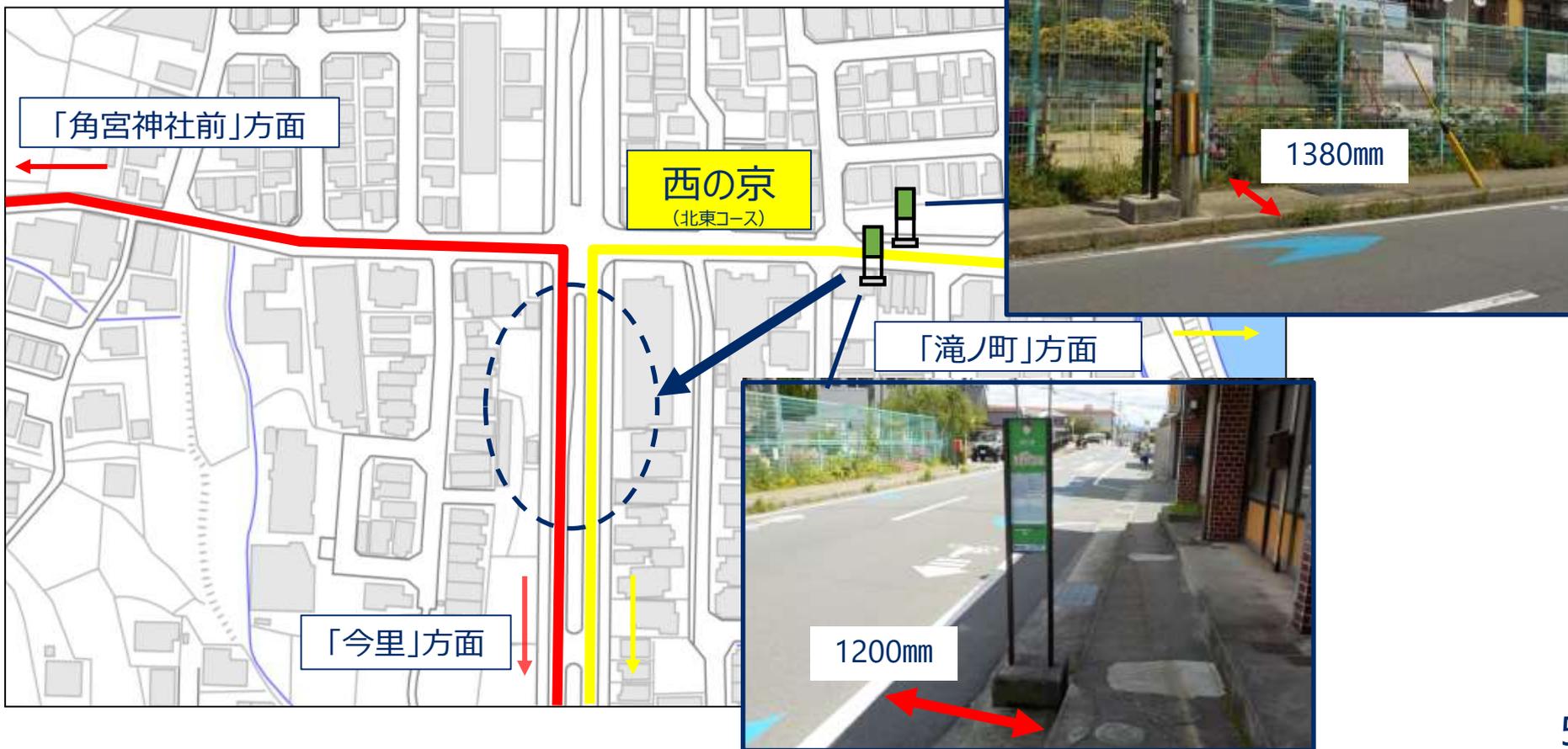
令和7年3月 **新ダイヤで運行開始**

- はっぴいバスの事業評価について
- 東部バスの事業評価について
- はっぴいバス運行間隔の変更について
- **はっぴいバス「西の京」バス停の移設について**
- 駐車場事業について

はっぴいバス「西の京」バス停の移設について

経緯

現在の「西の京」バス停が資源ごみステーションと重なっている等の問題があり、西の京自治会から移設の要望書が提出されたため、下印田交差点近辺への移設を検討。



はっぴいバス「西の京」バス停の移設について

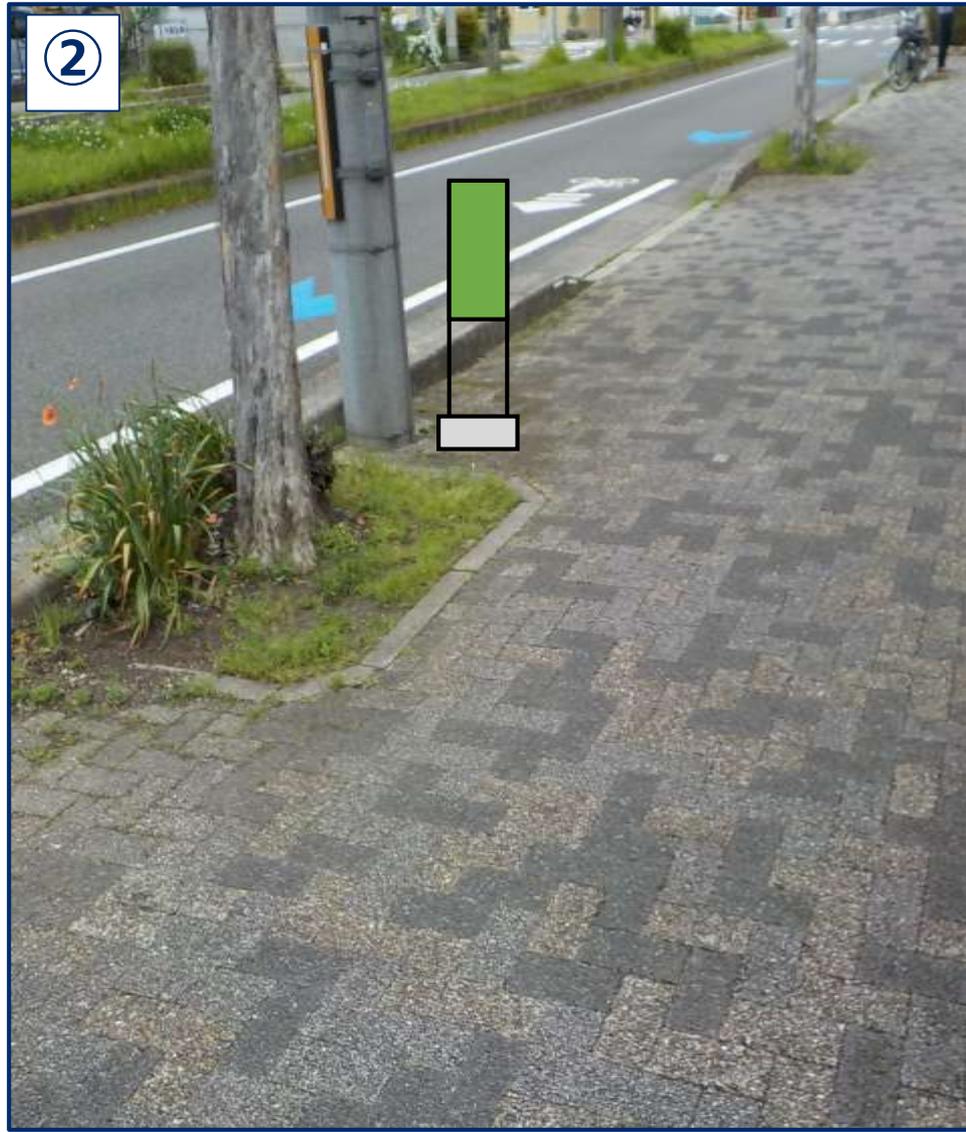
下印田交差点近辺の地権者と協議を進めた結果、下記の場所を移設後のバス停候補地とする。



はっぴいバス「西の京」バス停の移設について



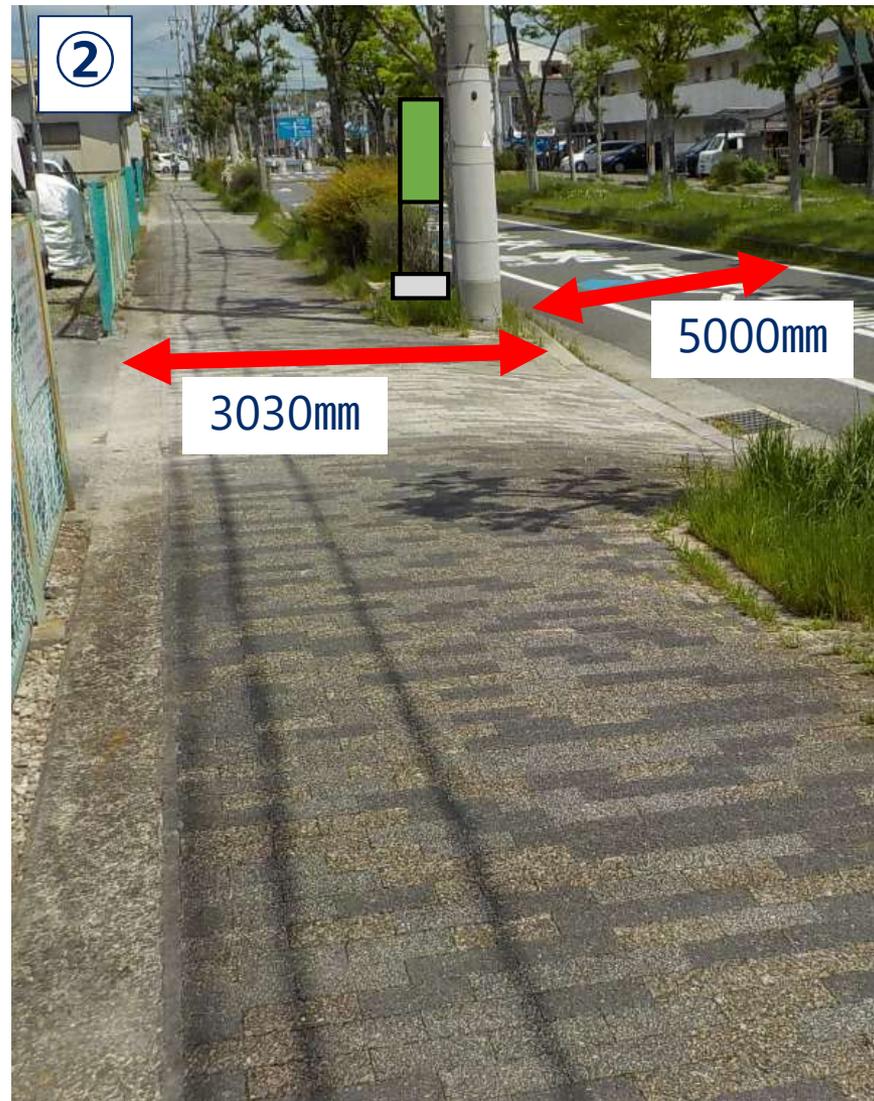
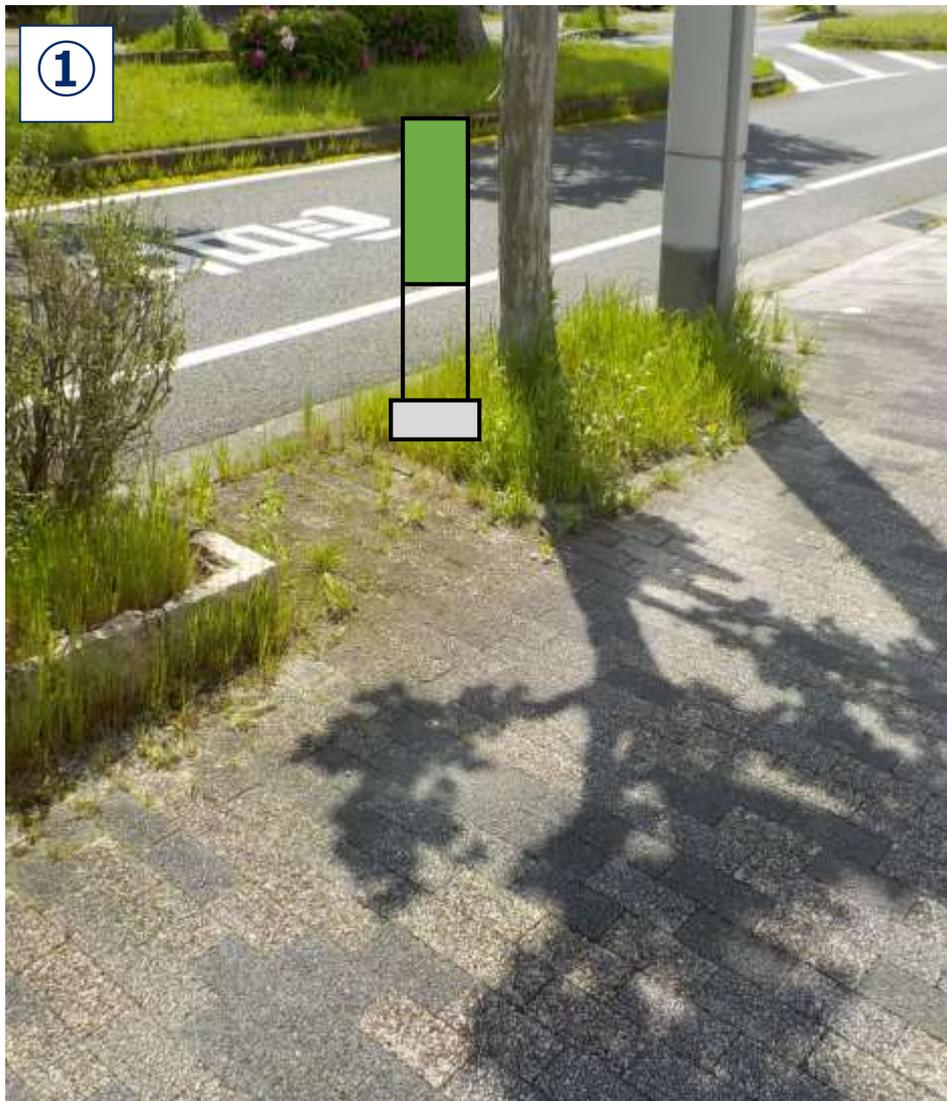
はっぴいバス「西の京」バス停の移設について



はっぴいバス「西の京」バス停の移設について



はっぴいバス「西の京」バス停の移設について



- はっぴいバスの事業評価について
 - 東部バスの事業評価について
 - はっぴいバス運行間隔の変更について
 - はっぴいバス「西の京」バス停の移設について
- **駐車場事業について**

市営駐車場事業について

長岡京市地域公共交通計画

- ・計画期間5年（令和10年まで）
- ・本市の**交通マスタープラン**
- ・現状を踏まえて、**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・再整理を目指す

市営駐車場事業

- ・令和6年度末 事業債償還終了
- ・令和7年度より一定の余剰金の発生
- ・余剰金は新たな基金も設置しながら**公共交通の維持・確保に充てる**事で広く市民に還元していく方針



地域公共交通計画を推進する事が、地域公共交通の維持・確保に資する事となる。



全体の方向性

地域公共交通計画の方針・成果指標を踏まえた
関連事業の展開及び駐車場余剰金の活用

市営駐車場事業について

基本方針	施策の柱	実施中の施策
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	・ 利便性向上・利用促進策
	既存コミュニティバスの運行	・ はっぴいバス、東部バスの運行
	タクシーサービスによる移動ニーズへの対応	・ タクシー乗継事業 ・ 愛のタクシー事業
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	・ 阪急長岡天神駅周辺整備
	自転車利用環境整備との連携	・ 矢羽根の整備 ・ 駐輪場管理運営事業
	徒歩・自転車と公共交通利用を促すソフト施策の推進	・ 免許返納支援事業 ・ 定期券等購入補助事業
3.公共交通をみんなでも活用し、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	・ モビリティ・マネジメントの取組み
		・ はっぴいバス済生会無料
	既存の枠組みにとらわれない地域公共交通のあり方検討	・ 事例調査・研究

市営駐車場事業について

指標	現況		目標値	関連施策	
交通空白地の解消率	88%	⇒	88%	・はっぴいバス・東部バスの運行	
タクシーの市内配車台数	63台	⇒	63台		
(参考)阪急バス長岡京線の収支状況	1(2023)	⇒	1.3		
自動車分担率	通勤・通学	25.2%	⇒	23.0%	・定期券等購入補助事業
	買物	45.1%	⇒	41.0%	
	通院	34.6%	⇒	31.0%	・はっぴいバス済生会無料
免許返納者に占める日常的に運転していた人の割合	47%	⇒	50%	・免許返納支援事業	
グランドパスの保有者数	333人	⇒	500人	・定期券等購入補助事業	
タクシー乗継事業の利用件数（年間）	2003件	⇒	3500件	・タクシー乗継事業	
自転車ネットワーク優先路線整備状況	7.7km	⇒	18km	・矢羽根の整備	
鉄道駅の1日利用者数（市内3駅）	37000人	⇒	37000人		
路線バスの利用者数（年間）	150万人	⇒	150万人		
コミバス等の利用者数	はっぴいバス	10人/便	⇒	11人/便	
	東部バス	7人/便	⇒	10人/便	
タクシーの利用者数（年間）	47万人	⇒	47万人	・タクシー乗継事業	

市営駐車場事業について

現状

- ・ コミバスや東部バスの運行によりネットワークの維持に寄与している。
→喫緊の課題である担い手不足の問題に対して具体的な取組みはない。
- ・ 高齢者をメインターゲットとした施策は、比較的充実している。
→若年世代向けの施策は、高齢者向けの施策と比べ規模は小さい。
→直接に現役世代をターゲットとした施策はない。
- ・ 利便性向上・利用促進につながる施策を複合的に展開している。
→利用者数の増加に直結する施策はない。

課題

- ・ 担い手確保に向けた取組み
- ・ 若年・現役世代へ向けた取組み
- ・ 利用者数の増加につながる取組み



方針

駐車場余剰金の活用により地域公共交通計画を補完する取組み・施策を展開