

## 第3回向日市地域公共交通検討委員会 会議録

日 時：平成24年1月30日（月） 9時30分～11時15分

場 所：向日市福祉会館大会議室

出席者：（委員）宇野委員、柳澤委員、生嶋委員、安田委員、鎌田委員、川本委員、森川委員、西山委員（代理出席）、西川委員、関委員（代理出席）、竹村委員、植田委員、酒井委員、河合委員、岸委員（代理出席）  
（事務局）中村市民生活部次長兼環境政策課長、山口建設産業部次長、永井環境政策課課長補佐、山本環境政策課主査  
中央復建コンサルタンツ株式会社：白水、山室、田中

傍聴者：7名

次 第：開会

### 1 議題

- （1）前回委員会での質問事項について
- （2）老人福祉センター送迎バスについて
- （3）アンケート調査結果（追加集計）について
- （4）公共交通の課題改善に向けた方向性について

### 2 その他

閉会

---

### 1 議題

#### （1）前回委員会での質問事項について

事務局 （資料に基づき、事務局より説明）

委員 5ページのバス停勢圏では、向日町がバス路線から外れている説明があり、前回も土日だけの運行という議論がありましたが、確かに向日市の中心部に入ってくるのは、土日ですが、長岡京市域の滝ノ町、向日町郵便局、植野といった停留所に接続しているのは、JR長岡京駅、阪急長岡天神駅になります。平日も9往復ほど走っていますので、補足として説明いたします。

#### （2）老人福祉センター送迎バスについて

事務局 （資料に基づき、事務局より説明）

委員長 確認ですが、4ページの費用の内訳等、もし仮に、老人福祉センター送迎バスをもう少し回数を増やして、そこに一般のお客さまに乘っていただくとした

場合、どのくらい経費が増えるのでしょうか。

燃料費は間違いなく増え、おそらく、リース料は車1台分には変わりはないでしょう。それ以外、添乗アルバイトは時給制かと思いますが、運転手の方の派遣料や契約形態等、何かお分かりでしたら、教えていただきたいと思います。

事務局 老人福祉センター送迎バスの運転手の派遣料は、実際に運転業務に従事している時間だけを対象にして払っております。したがって、便数が増えるとなると、拘束時間が増えることになるため、派遣料はアップする可能性があります。

委員長 分かりました。すると、燃料費は当然、走った分だけ、それから、添乗の方も乗った分の時間だけ増えるということなので、このままというわけではなくて、便数を増やしたりすると、それだけコストが増えていくと読めばよろしいですね。

事務局 はい。

委員長 3ページに、北コース3便、南コース2便の運行ルートがあります。ともに老人福祉センターを目当てに来られるということでしょうか、方向別では、どの辺りで利用が多いかなど、お分かりになればお答えください。

事務局 事務局で知り得る範囲内ですが、北コースと南コースに、老人福祉センターは2カ所あります。南コースの方が、従前の「桜の径」という老人福祉センターで、北コースの方は、新たにできた、「琴の橋」という老人福祉センターで、そこを起点としております。

そこを起点とした場合、向日市内の人口総数は、どうしても北コースのほうが多く、老人福祉センターを利用される方が多いということから、現在、北が3本、南が2本で運行されている状況となっております。

委員 次の議題になると思いますが、4ページで、運営主体は向日市で、運行主体が運転手は派遣で、車両についてはレンタルということで、向日市でもやっておられる業務委託契約として、体育館や市民プール等の形を採られた場合、便数は増減しても、契約形態を変えれば済む話ですが、現在、福祉センターの送迎バスについても検討されているのでしょうか。

それを検討して、拡大して市民の足にすることになると、事業自体を変えていかなければならないということも考えざるを得ないので、それなら、老人福祉センター送迎バスの資料が参考にはならないという考え方になりますが、その辺についてはいかがでしょうか。

委員長 この資料については、前回のご意見・ご質問の中でも、既存のサービスとして、老人福祉センター送迎バスがあり、それを有効活用できるかどうかという

可能性を、今回、検討するという意味で出させていただいていると思います。

その中でも、一番問題となるのは、コストがどれくらいかかるかということです。事務局の方で用意していただいた、参考資料を見ていると、近隣の自治体で運行されているもので、収支率で言うと、高い所でも3～4割であるため、やはりコストがかかるというのは見えています。

したがって、今、提供されているサービスとして、どれ程度のコストがかかっているのか、また、他都市のコミュニティバスのものとの比較という意味もあるので、実際の数値を出していただいています。

もしやるとなると、今後、契約形態をどうするか。また、お客さまに乗っていただくとなると、民業との関係もあり、有料サービスとすると、今の枠とは全然違った話になりますので、たぶん制度設計自体を見直していかなければならないと思います。

ただ、目安として、1年間、これくらいの人々に乗っていただいて、サービスをすると、この形態なら、これくらいのコストが実質的にかかっているという意味で、ご覧いただければと思います。

これとの比較で、他都市のコミュニティバス等も見いただければと、個人的には思っております。

事務局 老人福祉センター送迎バスの運営主体、運行主体というのは、あくまでも当初から老人福祉センターを主として運営することになっています。今、話が出ましたが、老人福祉センターバスのルートの変更や、コミュニティバスの運営をしていくとなれば、再度、一から全てを考え直さなければならない状況になると思います。

委員 他都市のコミュニティバスの状況等を見る中で、老人福祉センターの送迎バスについて、コストの話が出ているので、次のような見方を頭の中に置いておいていただければいいかと思い、発言をさせていただきます。

年間6,461千円の経費がかかっており、平成22年度で7,013人、ご利用されていて、1人当たり約920円のコストがかかっている計算になります。これを頭の中に置いて、これからの議論をしていただければと思います。

委員長 非常に分かりやすいご意見をいただき、ありがとうございます。それぐらいのコストがかかっているというご理解で、今後、議論していただければと思います。

### (3) アンケート調査結果(追加集計)について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員 各地域のアンケートに対して、ルートの色分けをされているのは結構ですが、色分けの凡例を見ると、基準は、回答者が多いと少ない場合で異なっています。向日町については人数が少ないので、5～9人が最低の色になっていますが、全体的になると、50人以上が最低の色であるため、消えていっているの、これはどういう意味でされたのか、基準をはっきりした上でやっていかないと、各アンケートを捉えても、地域別にやられた結果として、漏れが出る集計になる可能性があります。その辺のバランスが取れていないのではないかという感想です。

事務局 例えば、向日町を見ていただくと、運行してほしいルートとして、こういうものが多いというご回答です。全体において、この人数が消えているのではないかということですが、1、2人という非常に少ない回答まで反映をすると、そもそも、この図が見えなくなってしまう、どこまで反映するかということも確かにあります。

ただ、4ページの全体の図で見ていただいたときに、これがなくなっているかと言うと、例えば、先ほどご指摘の向日町でいくと、JR向日町駅から入っているルートは、図には足し込んであるので、それが消えていることは、まずあり得ません。

何がいいかというご指摘はもっともです。それについて、整理はしているので、細かい分析等を進めていく中では、当然反映していきたいと思っております。

委員 鶏冠井町はご存じのように、阪急西向日駅に通してほしいという希望があります。4ページのルートでは、阪急西向日駅には通っているでしょうか。その辺の漏れに気が付いておられるかどうかと思ったので、あえて向日町のお名前を出しましたが、鶏冠井町はどうでしょうか。

事務局 鶏冠井町についても、4ページの図を見ていただくと、ルートという面では、線が引かれていませんが、3ページの行きたい施設・場所で書いていただいたものは、確かに阪急西向日駅は書いております。

なぜ西向日駅の方へルートとして走っていないかというのは、道路の状況もあると思っておりますが、鶏冠井町でも上植野町でも、西向日駅は挙げられているので、今後、細かく検討を進めていく中では、行きたい施設・場所、バスの車両等を含めて、考慮して検討したいと思っております。

委員長 他都市のコミュニティバス等の例を見ていても、それぞれ要望が変わってきますが、全てに等しくサービスをするというのは、なかなか難しいところがあります。利用の多い所、向日市として、サービスするのが妥当と思われるような目的施設が、どうしても中心にならざるを得ない点があるかと思えます。

そういう意味では、今回の集計でも多少、実際に濃淡が付いて、見えてきて

いるので、その辺も踏まえてご議論いただければと思います。

委員 先ほど、質問に対して答えていただいたのは、次の施策を踏まえて分析をしたというような意味合いが考えられます。しかし、アンケート調査というのは、そのままの数字を明らかに、比を同じようにして、大きい所から細かい所まで、詳細に出すというのが本来の趣旨です。

各地域の希望どおりになるかどうか、これは次の施策に対する議論であり、施策の次に、こうあるべきだと考えながらアンケート調査をすると、絵に描いた餅になるので、その辺は事務局として十分に気を付けてください。

委員長 ご意見はごもっともかと思えます。ただ、今回、3ページでは全ての情報が網羅されています。4ページ以降で、町ごとにまとめているのは、どうしても量的に、お住まいの方も違うので、やはり同じようには表現できなかったかと思えます。

両方を並べて眺めていただくと、向日市としてもボリュームの多い所と、それぞれの町として要望する所は、両方とも事実として挙がってきます。

それほど、何か誘導しようという意図があって、こういう集計をされているとは思えません。その点に関して、もう一度、資料をご確認いただければと思います。

意見というわけではないですが、12ページの自由意見の集計がとても重要だと思っております。今、公共交通の空白地域に近い所、要望がたくさん挙がってきている所に対して、どう新たなサービスを提供するべきかという見方で、ルート設定については、もう少し今後この場でも検討していかなければならないかと思えます。

既存の路線バスについては、拡充の可能性があるかないかという辺りの話かと思えます。現状において、18ページでも、路線の拡充、運行本数の増便を、相当数の方がご希望として挙げておられるので、この点もこの場での議論のポイントにいただければと個人的には望んでおります。

#### (4) 公共交通の課題改善に向けた方向性について

事務局 (資料に基づき、事務局より説明)

委員長 コメントになりますが、6ページの構図と言うか、公共交通のサービス水準を上げるという話と、事業性を上げるという話とは、当然、トレードオフの関係にあるため、運行本数を増やしても、それほどのお客さまが利用されなければ、コストがかかっていくだけの話になります。

そこで、重要になるのが、「その他」のクルマ利用による環境への影響や、「利用者側」の今の高齢化という社会の動向だと思えます。

仮に向日市が何らかのサービスをするなら、黒字になるのはなかなか難しいですが、少しでも公共交通の利用者を増やしていき、いかにコストを圧縮していくか、逆に言えば、同じコストをかけるのであれば、いかに多くの方々に使っていただけるかという方向でやっていかないと、こういう施策に取り組む意味がなくなります。

環境への問題に訴えかけつつ、公共交通の利用を促進するという一方で、それは別に、向日市が新たにサービスをするということだけではなく、バス事業者で運行されている既存の路線バスの利用者を少しでも増やすということも含めて、公共交通のお客さまを増やしていくという、大枠での取組も踏まえて検討していく必要があるかと考えております。

今日、答えを出すという話ではありませんが、特に、8ページにある、今後の課題改善に向けた方向性という提案に対して、いろいろとご意見等をいただければ、次回の委員会に向けて、検討が深められるかと思っております。

委員 次回の検討会の中では、委員会としての何らかの方向づけをしないとイケないと思っております。委員長が言われたように、6～8ページの資料の中で、ここに示されているバス事業者の既存路線のバス利用促進ということが、事務局から言われています。

例えば、向日市の公共の路線バスに加えて、小型のコミュニティバス等を委託することになると、将来的には行政的な経路はあると思っております。バス事業者として、向日市の希望するルートが出てきていると思っております。

採算ではこの辺は取れる、この辺は取れないがその代わり他市と同じように市として税金を投入するのであれば、受けることは可能だという、はっきり言うと、民間的な経営の視点に立った検討が次の委員会でもいただけるのかどうか、その辺を委員として出席されている立場としては、持ち帰って検討しなければならぬと思っておりますが、ご回答いただける範囲の中で、何かあれば、お伺いしたいと考えております。

委員 今、ご質問いただいた内容は、皆さまや市の担当部署から、このルートを新たに運行してほしいということで、民間業者として、どういう見解を出すのかということだと思っております。

言われたとおり、赤字になる路線であれば、やはり、単独では無理だという話をさせてもらわなければなりません。赤字幅がどれくらいかということもありますが、何らかの調整をいただけるという話であれば、もちろんその辺は前向きに検討して、コストダウンをしながら、経費と収入のバランス等をご相談させていただきたいと考えております。

参考までに、ご存じかどうか分かりませんが、私どもは阪急東向日駅前に車庫を構え、運行しております。事務局からのご説明をいただいたように、ずっと採算性が悪く、お客さまが減り、去年の3月には減便もさせていただきました。

お客さまに不便を強いるとか、運賃値上げのご負担をお願いするとか、それ以前に、内部的なコスト削減、コストコントロールというものが大事だと考えて、向日町の営業所については、運転士、運行管理者等の責任者も含めて、子会社への委託ということも、もう既に10年以上前からやらせていただいております。コストを下げて、ギリギリまで頑張った上での減便だという点をご理解いただけたら、ありがたいと思いますので、よろしく願いいたします。

委員

アンケートの結果を見せていただくと、買い物が一番で、その次にいろいろとありますが、ゆめパレアむこう、市民体育館を利用されている方は、大体、元気な方で、20～50代が多いです。

それ以降の方というのは、行きたいと思ってもなかなか1人では行かない、行きにくいというのがあるので、地区の体育振興会やスポーツの関係の方たちを通じて、もっと町、地域を挙げて、プールや体育館で何らかの行事を何回か続けていただいた時に、バスがあれば、そのバスに乗って、また、そういう所に行こうという気持ちも出ると思います。

ただ単に、こういうコミュニティバスをつくっても、なかなか乗りたいという気持ちには結び付かないので、乗っていきたくなるようなことを、もっと考えていただいたら、利用率も伸びるのではないかと思います。

委員長

非常に貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。おそらく、今、なかなか、路線バスやコミュニティバスが成り立たないのは、お客さまの利用のされ方がかなり変わってきているからではないかと思います。

昔だったら、通勤・通学で毎日、たくさんのお客さまが乗っておられたのが、だんだん、特にコミュニティバスは週に1回のご利用になってしまうと、同じ人数でも、5分の1程度しか、お客さまはおられないわけです。

そういう意味では、なかなか厳しいです。

需要をどう喚起するか、増やしていくかというのは、非常に大きな視点かと思えます。何か、新たな公共交通サービス、先ほどのお話で、非常に厳しいということでしたが、仮に路線バスを少し増便していただくとするならば、やはり市民の方々にもご協力をいただく部分が、どうしても出てくるのではないかと思います。

要は、何でもかんでも、そのまま放っておいていいという話ではなく、ある程度の水準までご利用いただかないと、このサービスは続かないということも、しっかりとお示しした上で、公共交通サービスの改善を図っていくことは、今後、どうしても必要になるかと思えます。

その一環として、使っていただきたい、使いたいと思うような仕掛けをしていこうというのは、非常に貴重なことなので、この枠組みの中か、ちょっと外れるかもしれませんが、併せてご検討いただければと思います。

委員

今、言われたことは、まさに、そのとおりです。コミュニティバスが必要だ

と言って、実際に走りだしたら、知らん顔をしているのではうまくいきません。

コミュニティバスの検討を行っていくのと並行して、自治会・老人クラブ等、いろいろな諸団体や地域の皆さまが、このバスを応援しようという雰囲気をつくることによって、ルートとなる地域の皆さま方に、いかに乗っていただくかということを考えなければ、成功はしません。

この資料にもあるように、一生懸命に頑張っておられる他の市でも、収支率が20～30%というような状況です。お隣の長岡京市でも、この委員会と同じようなバスの運行協議会を通じて、利用促進をやっていこうとしておられます。必ずそういう動きが並行して出てくるので、本当に地元の協力というのも非常に大事です。

コミュニティバスを検討していく中で、8ページの「高齢者の移動手段確保」「公共交通不便地域の解消」ということで、2つの大きな柱が出ています。今の向日市の状況下では、この2つの柱というのは、大事かと思えます。

コミュニティバスを検討するのに、まずどこをターゲットに置くかと言うと、高齢者の方の買い物や病院のための足を確保してあげることです。

これは一番今コミュニティバスで言われていることでもあります。足を確保してあげることに加えて、今公共交通が通っていない地域に、バスを通そうということからすると、自ずとルートが病院や市の公共施設を巡回することになってくると思います。

そうした場合に、老人福祉センターの送迎バスとの関係をどうするのかと言うと、まず自家用車でやっている、老人福祉センターの送迎に、一般の人も乗せるとするのは、ちょっと法的に無理があると思います。

アンケートの結果によると、運行してほしいルートと重なっている所もあるため、今の老人福祉センターのルートも走るようになるかとは思えます。したがって、老人福祉センターの年間約646万円の費用がなくなるわけなので、これをいかに、新しいコミュニティバスに吸い込むかということなのです。

向日市の中の財政的なことにはなりますが、直にコミュニティバスを走らせたなら、欠損が出たので、それを補助するというのではなくて、例えば、高齢者バスをつくるとか、回数券の購入を補助するとか、高齢者福祉という位置付けで行うわけです。

そういうバスの応援の仕方もあるので、既存のバス路線の有効な使い方というのでも考えていただく必要があるかと思えます。そういうことも併せて、ご検討いただければと思います。

委員長

今後、検討していくべき課題を、いろいろと明示していただき、ありがとうございます。今、言われたとおり、コミュニティバスというのは、おそらく、上からポンと降ってくるものではないだろうと思います。

うまくいっている事例を拝見すると、住民の方々がかなり積極的にお手伝いをされています。例えば、バス停をつくるにしても、地元の方々がつくられるとか、待っている間のシェルターみたいな物をつくっていただくとか、みんな



で声を掛け合って乗り合いをされるということがあって、初めて成り立つものです。市がやるからと言って、上からポンと降ってくるものではないと思います。

それから、今、言われたように、自家用車で運用されている、老人福祉センター送迎バスを、そのまま転用するというのは無理があるので、制度設計自体をいろいろと考えていかなければなりません。

ただ、逆に言えば、約646万円がそのまま使えるかどうかは別にしても、一定額のお金を確保できる可能性はあるのではないかと思います。

委員

先ほど、営業所で企業努力をして、減便もやっておられるというのをお聞きしましたが、それはコストダウンばかりではなくて、社会全体を見るような目で、見方を少し変えていただきたいところがあります。

お客さまが乗れないから、減便するというのではなくて、お客さまをどうしたら増やせるかということ、まずは考えるべきではないでしょうか。例えば、私も頻りにスーパーに行きます。そうすると、今、スーパーに買い物に行くと、半数近くの人が男性です。男の人がどんどん買い物をしておられます。

女の人の数がだんだん減ってくるので、男の人は買い物をどうしているかと言うと、やはり、あちこち歩いておられます。地方に行くと、スーパーそのものが車を動かして、努力をしています。そこにバスが入ったら、どうなるかということも、少し考えていただきたいわけです。

物の見方によると、毎日の買い物があるため、バスのお客さまが絶対に増えるような気がします。スーパー独自にマイクロバスを動かして、お客さまを集めているスーパーがあるわけです。そういった点を見習うと、バスのお客さまも増えていき、新しい路線が開拓できる可能性もあるのではないのでしょうか。既存のバスというのも、一度、検討していただきたいと思います。

このアンケートを見ると、一番必要なのは、毎日の買い物です。ただ、男性でも女性でも、やはり毎日の買い物では、スーパー等に行くのが一番多いのではないのでしょうか。その辺も検討する価値があるのではないかと思います。

委員

おっしゃるとおりで、お客さまのニーズが多様化しており、アンケートで買い物への要望がこれだけ高く出ていることに、驚いているところです。今後の参考にさせていただきたいと思います。

委員長

先ほどから出ているように、公共交通の利用促進として、今後、いかに使っていただくか、また、乗りたいと思う気持ちを起こさせるか、この両方の観点から、この枠の中でも検討していただければと思います。

方向性についても、8ページの にあるように、既存の路線バスをどう利用促進していくかと言うと、事業者に求めて、お願いする部分と、乗っていただく側の方々にも、いろいろと働き掛けていく部分と、両方あると思いますので、その点、よろしく願いいたします。

委員 近隣都市のコミュニティバスの運行事例として、長岡京市の利用者数の伸び率は凄いです。4年間で3倍弱伸びています。ほかの市は大体、横ばいです。

もちろん、道路整備とリンクしているのですが、具体的に、何をしてこれだけ増えたのかというのを参考にすることは、非常にいいと思いますが、いかがでしょうか。

事務局 長岡京市がどういう取組をされているかというのは、具体的には、よく分かっていませんので、今後、フォローはしていきたいと思っております。

知る限りで、先ほども少し説明させていただきましたが、非常に厳しい利用状況と収支状況の中で、どうしたら乗っていただけるのかということ、市の内部で、毎年ずっと検討されています。

もう1つは、先ほどから委員長を含め、皆さまが言われたように、地域の方々も含めながら、どうしたら利用促進することができるかについて、地道に取り組まれているということです。

具体的には、調べたいと思いますが、継続してやられているということはお聞きしております。ご指摘いただいたように、今後の非常にいい材料になるかと思っております。

委員 長岡京市のはっぴいバスは、私どもが運行させていただいております。細かい資料は持ち合わせていませんが、当初、トヨタのハイエースで、少し全長の長い車で、旅客定員が11人のバスを運行されておりました。

1年半後ぐらいで、今は、バスの大きさをマイクロバスに替えられたということで、バスの定員自体は増えているので、お客さまの乗車人員が大きく増えたということです。

その際、運行ルートも見直しがされました。ご存じかどうか分かりませんが、当初、文化センターのほうを起終点に、市内南北の2ルートでやられていたのを、見直しの際に、JRの駅前を起点に変更されたということです。

2、3カ月に1回、検討協議会のようなものが開催されて、利用促進の検討もされているというのが、要因としてあろうかと思えます。分かる範囲で、答えさせていただきました。

委員長 おそらく、1つの要因でどうなったというよりは、いろいろなものの積み重ねで、これだけ伸びているのではないのでしょうか。また、次回までに何かお調べいただければと思います。

今のところ、次回委員会が最終回となります。特に、次回に向けて検討してほしい、あるいは、こういう点をしっかりと考慮して、最終の資料としてまとめようというような、ご意見等がございましたら、お願いしたいと思います。

特に、今回は利用促進、それから、公共交通として、既存のサービスを提供していただいている、バス事業者と、今後も相談や調整をさせていただくとこ

るもあるかと思えます。

そういう点も含め、いかに、向日市の中の公共交通を充実させていくか、その中で利用促進をどう進めていくかという、非常に大切な視点も、今日、ご意見としていただいたので、次回の委員会の資料として、まとめていただけるよう、お願いしたいと思えます。

委員 資料4の10ページ、次回の委員会で検討する項目は4つあります。3つ目の「効果検証について」ということで、9ページのスケジュールの中でも、2月から3月の中旬くらいまで、「5 効果検証」と書かれています。

これは対策案に対する検討なのか、どういう効果を検証するのか、具体的に何か案をお持ちでしたら、出していただきたいと思えます。

事務局 第1回目のときに、委員長からもご指摘いただいた内容ですが、今、言われた、今後の具体的な検討の対策案に対して、どういった効果があるか、どういった利用状況、収支状況であるかといったものを検証していきたいと思っております。

委員長 おそらく、限られた時間ということもあるので、どこまで具体的な案として提示できるかは分かりませんが、いくつかの可能性を今回も示していただいているので、巡回バスの導入、既存ストックの有効活用、その他の方法という辺りで、大枠として、数字まで出るかどうかは別にしても、相対的な比較ができるように、いろいろと検討いただけるのではないかと考えております。

それに応じて、この先、進めるということになると、何らかの実験というものも、先々はあり得るかもしれませんが、今回の検討としては、先に述べたレベルになると、想像しております。

## 2 その他

事務局 先ほど、資料4の9、10ページでご説明させていただいた、第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査の分析結果次第ということになりますが、できましたら、3月下旬に委員会を予定しておりますので、追って、日程は連絡させていただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

閉会

## 第3回向日市地域公共交通検討委員会

日時 平成24年1月30日(月)

午前9時30分～

場所 福社会館 大会議室

### 会 議 次 第

開会

#### 1 議題

(1) 前回委員会での質問事項について

(2) 老人福祉センター送迎バスについて

(3) アンケート調査結果(追加集計)について

(4) 公共交通の課題改善に向けた方向性について

#### 2 その他

閉会

# 向日市地域公共交通検討委員会 (第3回)

～前回委員会での質問事項～

# 1 前回委員会での質問事項

## (1) 質問項目

- ① 老人福祉センター送迎バスの利用者減少の理由
- ② 新たな公共交通を「ぜひ利用したい」と回答した利用者と「サービスによっては利用したい」と回答した利用者についてサービスに関する質問項目(バス停までの距離、運賃)に違いがあるのかどうか
- ③ 向日町において、新たな公共交通を必要としている回答者が多い理由
- ④ アンケート調査の質問9 市民の希望するルート
- ⑤ 向日市の移動実態の分析
- ⑥ 福祉機関で運行している小型バスの有効活用の方法

# 1 前回委員会での質問事項

## ① 老人福祉センター送迎バスの利用者減少の理由

- ✚ 老人福祉センターの利用者数は、平成18～22年：やや増加
- ✚ 送迎バス利用者数は、平成18～19年：約3,000人減少  
平成19～22年：約1,500人減少

【バス利用者の減少について考えられる理由  
(担当部局)】

- ✚ 実施主体へのヒアリングによると、
  - 毎日もしくは週に数回、送迎バスを利用して老人福祉センターを訪れていた人が減少  
マイカーでの来訪者が増加
  - 老人福祉センターの帰りに買い物等にでる利用者が増加

など

年度	年度利用者数
H18	11,641
H19	8,414
H20	8,413
H21	8,423
H22	7,013

表 老人福祉センター送迎バス利用者数

表 老人福祉センター利用者数

	男性	女性	合計
H18	32,265 人	31,687 人	63,952 人
H19	32,592 人	30,948 人	63,540 人
H20	32,595 人	30,631 人	63,226 人
H21	32,915 人	31,599 人	64,514 人
H22	31,970 人	33,309 人	65,279 人

表 老人福祉センター桜の径利用者数

	男性	女性	合計
H18	22,434	18,763	41,197
H19	21,731	17,931	39,662
H20	21,584	17,267	38,851
H21	21,184	17,920	39,104
H22	20,186	19,312	39,498

表 老人福祉センター琴の橋利用者数

	男性	女性	合計
H18	9,831 人	12,924 人	22,755 人
H19	10,861 人	13,017 人	23,878 人
H20	11,011 人	13,364 人	24,375 人
H21	11,731 人	13,679 人	25,410 人
H22	11,784 人	13,997 人	25,781 人

# 1 前回委員会での質問事項

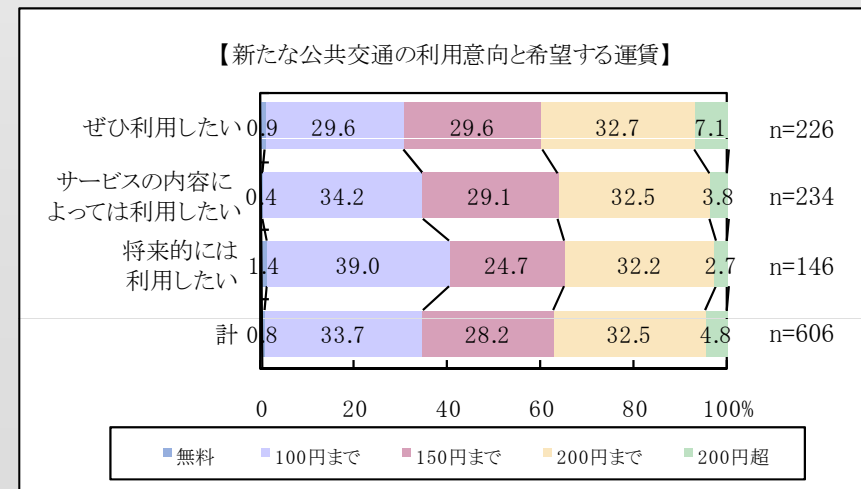
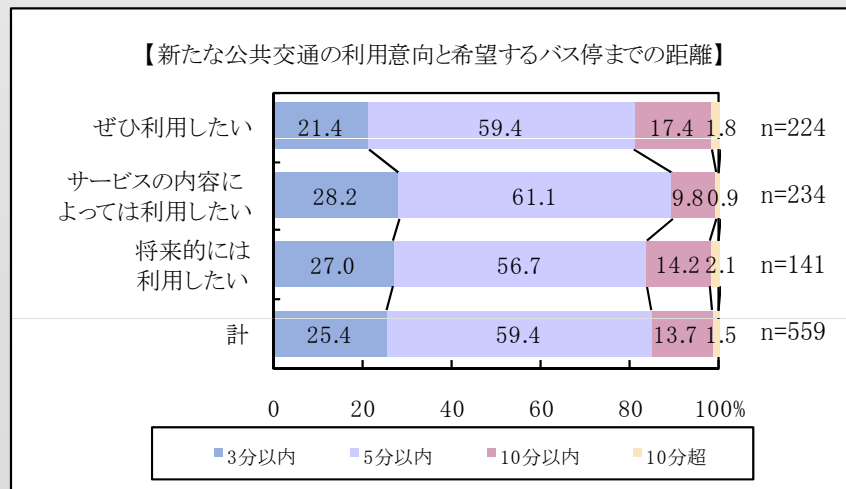
② 新たな公共交通を「ぜひ利用したい」と回答した利用者と「サービスによっては利用したい」と回答した利用者について、サービスに関する質問項目(バス停までの距離、運賃)に違いがあるのかどうか

➤ バス停までの距離

→ぜひ利用したいと回答した人の方が、ややバス停までの距離が遠くても利用するという回答が多い

➤ 運賃

→サービスの内容によっては利用したいと回答した人の方が「100円まで」の割合がやや大きくなっている

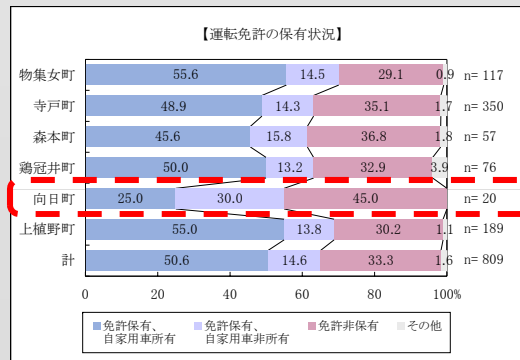
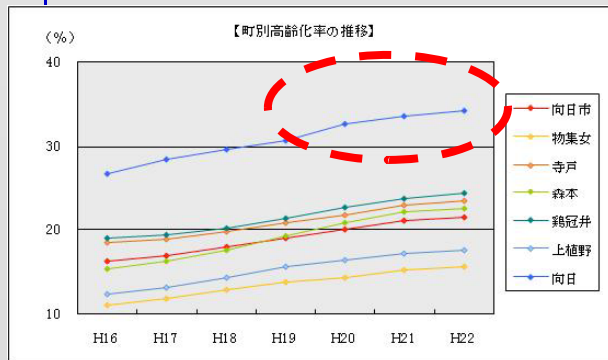
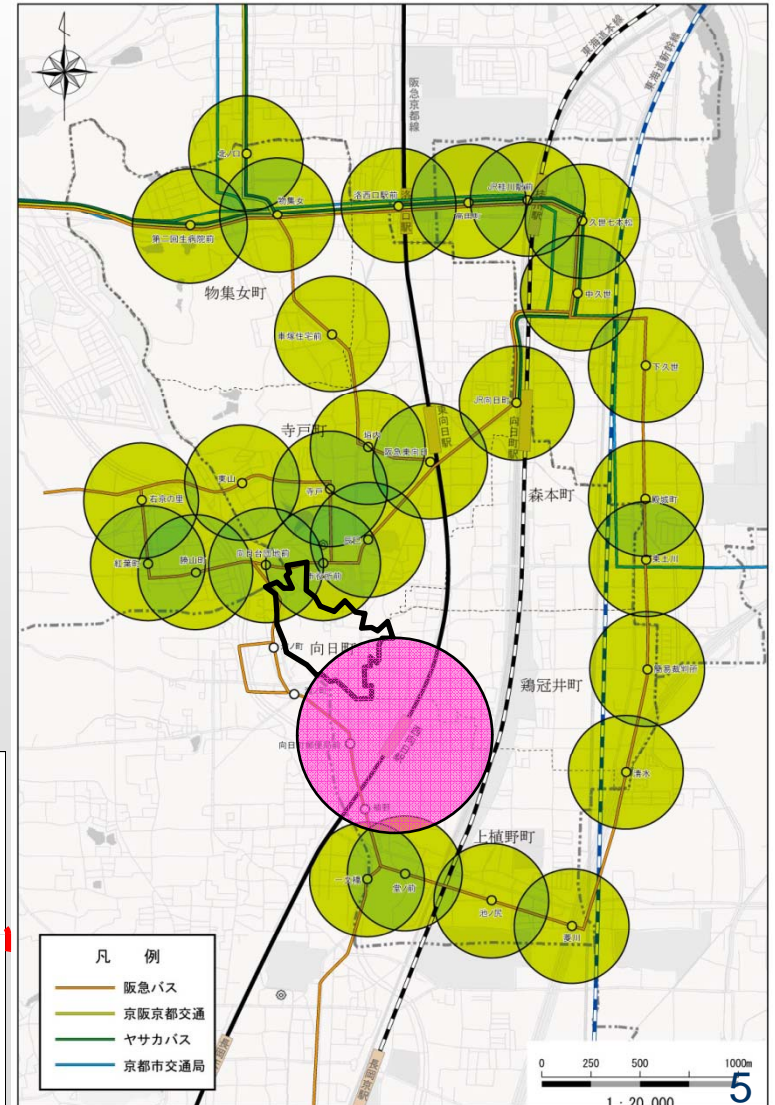




# 1 前回委員会での質問事項

## ③ 向日町において、新たな公共交通を必要としている回答者が多い理由

- 高齢化率
  - 他の地域と比べ高齢化率が高く、平成22年は約35%となっている
- 免許保有状況
  - 他の地域と比べ、自由にクルマを使える割合が低い
- バス停までの距離
  - 休日のみ運行の路線を除くと、向日町は大部分がバス停勢圏外となっている

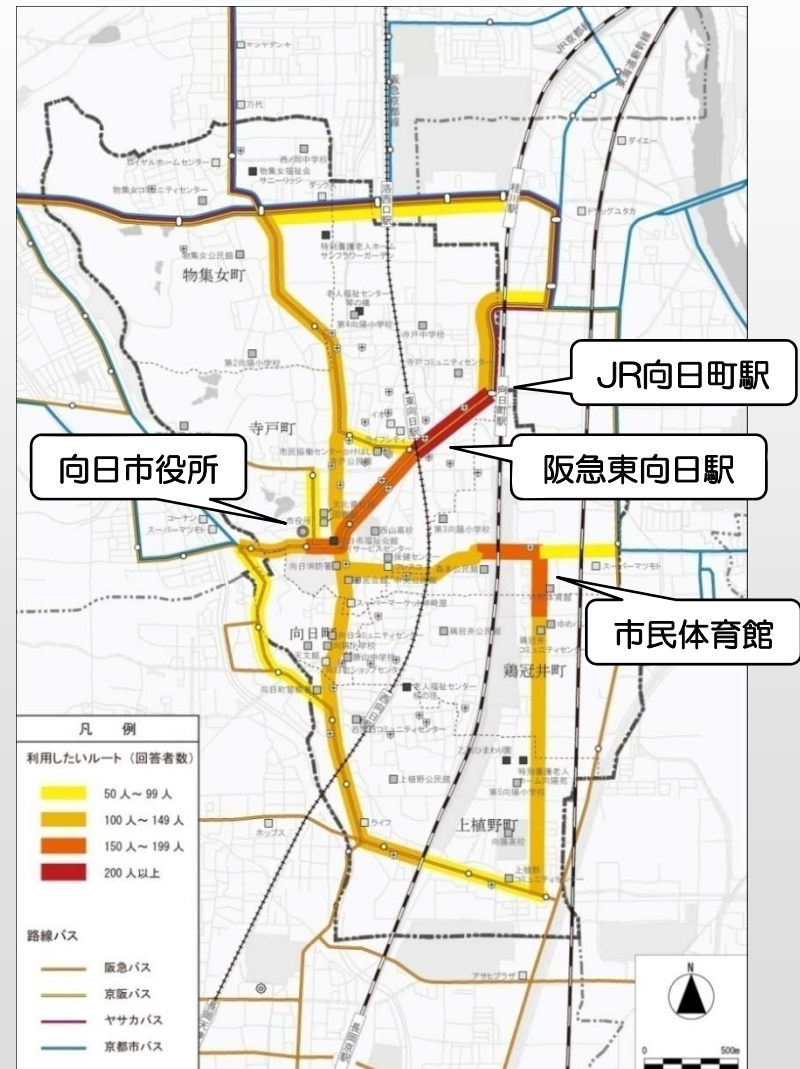


# 1 前回委員会での質問事項

## ④ アンケート調査の質問9 市民の希望するルート

- ▶ 運行してほしいルートは下記の2ルートが中心となっている
  - 各地域とJR向日町駅や市役所などの市の中心部を結ぶルート
  - 各地域と市民体育館を結ぶルート
- ▶ 運行してほしいルートのなかには、既存の路線バスの運行経路と重複している部分もある

※資料3 アンケート調査結果  
(追加集計) 参照



# 1 前回委員会での質問事項

## ⑤ 向日市の移動実態の分析

- 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査の調査結果が公表され次第、分析予定

→平成24年3月初旬に調査結果が公表される予定

※第5回PT調査配布回収状況

配布世帯数：3,700世帯， 回収世帯数：830世帯  
(回収率：22.4%)

## ⑥ 福祉機関で運行している小型バスの有効活用の方法

- 老人福祉センター送迎バスの活用等について検討予定

# 向日市地域公共交通検討委員会 (第3回)

～老人福祉センター送迎バスについて～

# 1 老人福祉センター利用状況

## 老人福祉センターの利用者数

➤ 平成18年以降やや増加

## 「桜の径」(S53開館)の利用者数

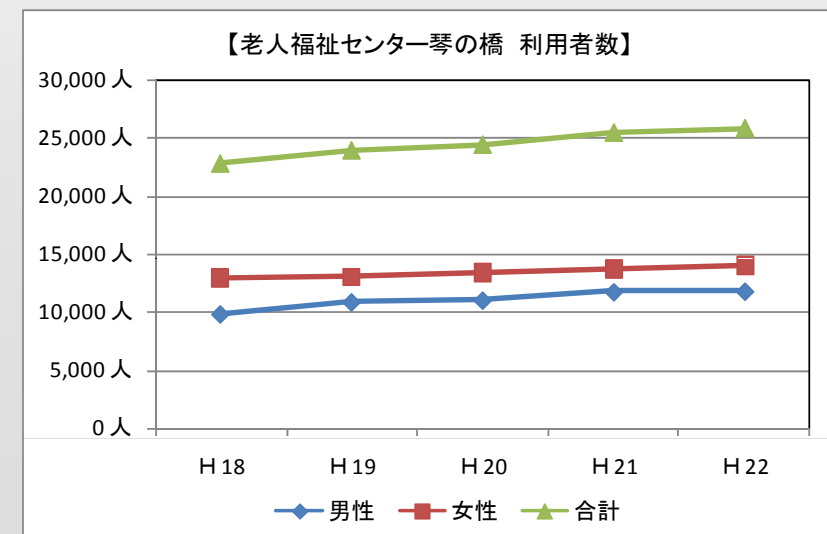
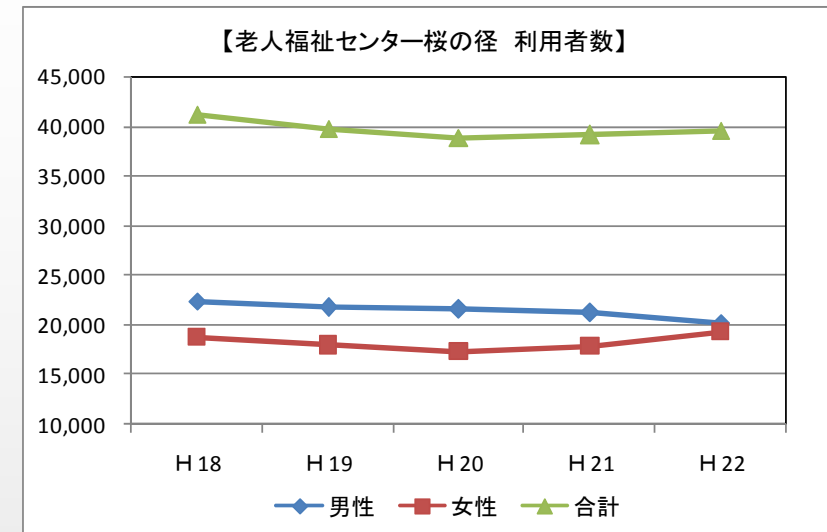
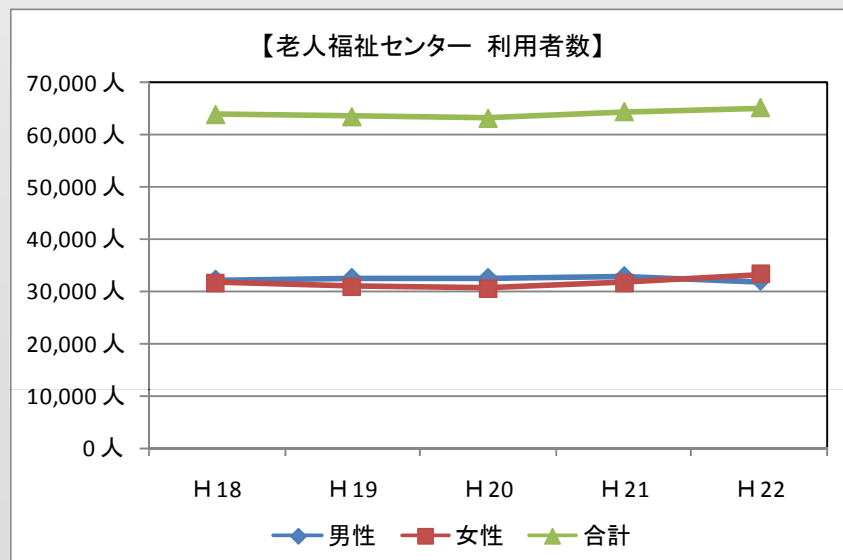
➤ 平成18年よりやや減少

→男女あわせて約1,500人減少

## 「琴の橋」(H12開館)の利用者数

➤ 平成18年以降増加

→男女あわせて約3,000人増加

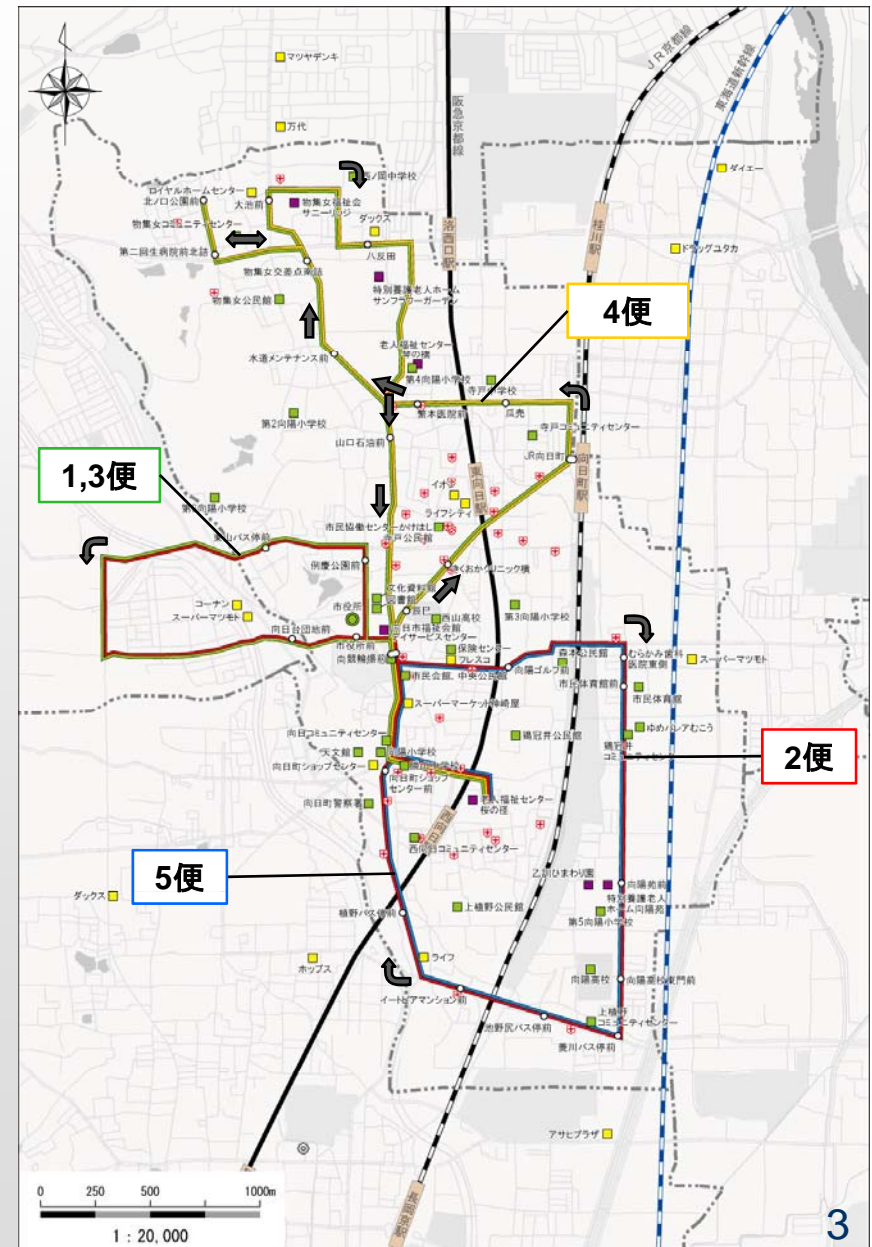




## 2 老人福祉センター送迎バスの運行状況

### 運行サービス

- ① 運行日
  - ・老人福祉センターの開所日  
(日祝・12月28日～1月4日以外)
- ② 運行ルート
  - ・市役所や市民体育館等の公共施設、JR向日町駅を經由  
→北コース3本(午前2本, 午後1本)  
南コース2本(午前1本, 午後1本)
- ③ 運賃
  - ・無料
- ④ 運行車両
  - ・29人乗りのマイクロバス  
(予備車として9人乗りワゴンあり)



### 3 老人福祉センター送迎バスの運営状況

#### 老人福祉センター送迎バスの契約形態・運営の仕組み

- ① 運営主体
  - ・向日市
- ② 運行主体
  - ・株式会社スマイルより運転士派遣
  - 車両は株式会社トヨタレンタリースよりリース

#### 老人福祉センター送迎バスの運行経費

- ・老人福祉センター送迎バスの運行経費  
→年間約646万円
- ・運行経費の内訳  
→運転手派遣料が約64.9%  
添乗アルバイト料が約20.9%

項目	経費(千円)	構成比(%)
運転手派遣料	4,195	64.9
車両リース料	617	9.6
燃料費	300	4.6
添乗アルバイト料	1,349	20.9
合計	6,461	100.0

## 4 老人福祉センター送迎バスの利用状況

### ✚ 老人福祉センター送迎バス利用方法

#### ① 利用条件

- 老人福祉センターを利用できる60歳以上の向日市民全員  
→利用には登録が必要

#### ② 利用方法

- 原則、往路降車は老人福祉センター、復路降車は乗車地のみ

### ✚ 老人福祉センター送迎バス利用者数

#### ① 利用者数(平成23年)

- 平成23年の利用者数  
→7,430人(1月~11月)
- 10月が最も1日あたりの平均利用者数が多い  
→約32.6人が利用

	利用者数 (人)	運行日数 (日)	平均利用者数 (人/日)
1月	492	22	22.4
2月	578	23	25.1
3月	626	26	24.1
4月	628	25	25.1
5月	673	23	29.3
6月	716	26	27.5
7月	723	25	28.9
8月	776	27	28.7
9月	730	24	30.4
10月	782	24	32.6
11月	706	24	29.4
12月	—	—	—
合計	7,430	269	27.6



# 4 老人福祉センター送迎バスの利用状況

## 老人福祉センター送迎バス利用者数

### ② 利用者数の推移(H18~22)

- 平成18年より減少傾向  
平成22年で7,013人(平成18年より約4,500人減少)  
→老人福祉センター利用者は平成22年で65,279人  
(平成18年より約1,300人増加)

### バス利用者の減少について考えられる理由(担当部局)

- 毎日もしくは週に数回、送迎バスを利用して老人福祉センターを訪れていた人が減少、マイカーでの来訪者が増加
- 老人福祉センターの帰りに買い物等にでる利用者が増加 など

表 老人福祉センター送迎バス利用者数

年度	利用者数 (人) A	開所日数 (日) B	平均利用者数 (人/日) A/B
H18	11,641	292	39.9
H19	8,414	292	28.8
H20	8,413	293	28.7
H21	8,423	291	28.9
H22	7,013	292	24.0

表 老人福祉センター利用者数

年度	男性 (人)	女性 (人)	合計 (人)	平均利用者数 (人/日)
H18	32,265	31,687	63,952	219.0
H19	32,592	30,948	63,540	217.6
H20	32,595	30,631	63,226	215.8
H21	32,915	31,599	64,514	221.7
H22	31,970	33,309	65,279	223.6

## 5 老人福祉センター送迎バスの問題点

### ✦ 老人福祉センター送迎バスの現状

- 固定利用者は運行ルートや時刻表が体に染みついているため、予定通り運行できなかった場合の対応が難しい
- 天候等により地下道が通れなくなり、ルート変更を余儀なくされたときの対応が難しい

など

# 向日市地域公共交通検討委員会 (第3回)

～ アンケート調査結果(追加集計)～

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 利用目的

- 新たな公共交通の利用目的は  
買い物(50.1%)が最も多い

→現状の向日市内でのバス利用目的  
も買物が最も多い(44.4%)

- 娯楽・観光目的

現在のバス交通：6.9%

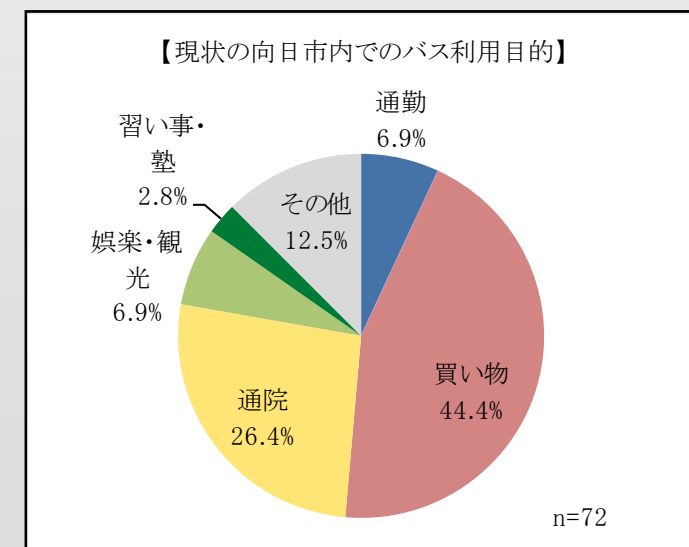
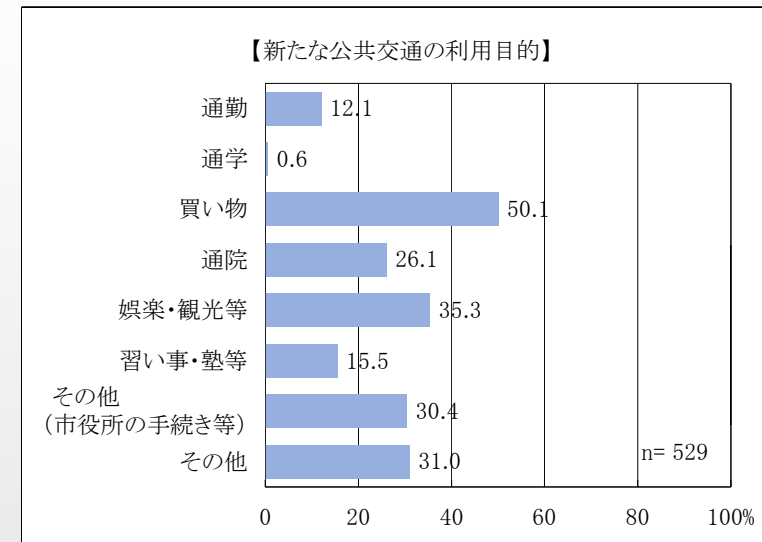
新たな公共交通：35.3%

→現在と将来で大きな差があり  
利用者が満足できていない項目  
と考えられる

→新たな公共交通で娯楽・観光目的  
で行きたい主な施設

- ・ゆめパレアむこう
- ・市民体育館
- ・図書館

など



# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 行きたい施設・場所

➤ 新たな公共交通で行きたい施設  
→ 公共施設, 鉄道駅が多い

### ➤ 施設別

- ・ 公共施設：向日市役所, 図書館  
市民体育館, ゆめパレアむこう
- ・ 鉄道駅：JR向日町駅, 阪急東向日駅

分類	票数
1 公共施設	510
2 鉄道駅	337
3 商業施設	188
4 医療施設	154
5 福祉施設	33
6 金融機関	30
7 学校・幼稚園	21
8 その他	66
計	1,339

分類	施設・場所など	票数	割合	
1 公共施設	向日市役所	173	31.5%	
	市民体育館	112	20.4%	
	図書館	91	16.5%	
	ゆめパレアむこう	62	11.3%	
	市民会館	20	3.6%	
	保健センター	14	2.5%	
	市民プール	13	2.4%	
	寺戸公民館	5	0.9%	
	警察署	4	0.7%	
	上植野コミュニティセンター	2	0.4%	
	その他公共施設	14	2.5%	
	2 鉄道駅	JR		
		JR向日町駅	113	20.5%
JR桂川駅		21	3.8%	
JR長岡京駅		17	3.1%	
JR京都駅		4	0.7%	
JR駅		20	3.6%	
阪急				
阪急東向日駅		73	13.3%	
阪急西向日駅		49	8.9%	
阪急洛西口駅		19	3.5%	
阪急桂駅		2	0.4%	
阪急長岡天神駅		2	0.4%	
阪急駅		17	3.1%	

※行きたい施設回答者数：550人

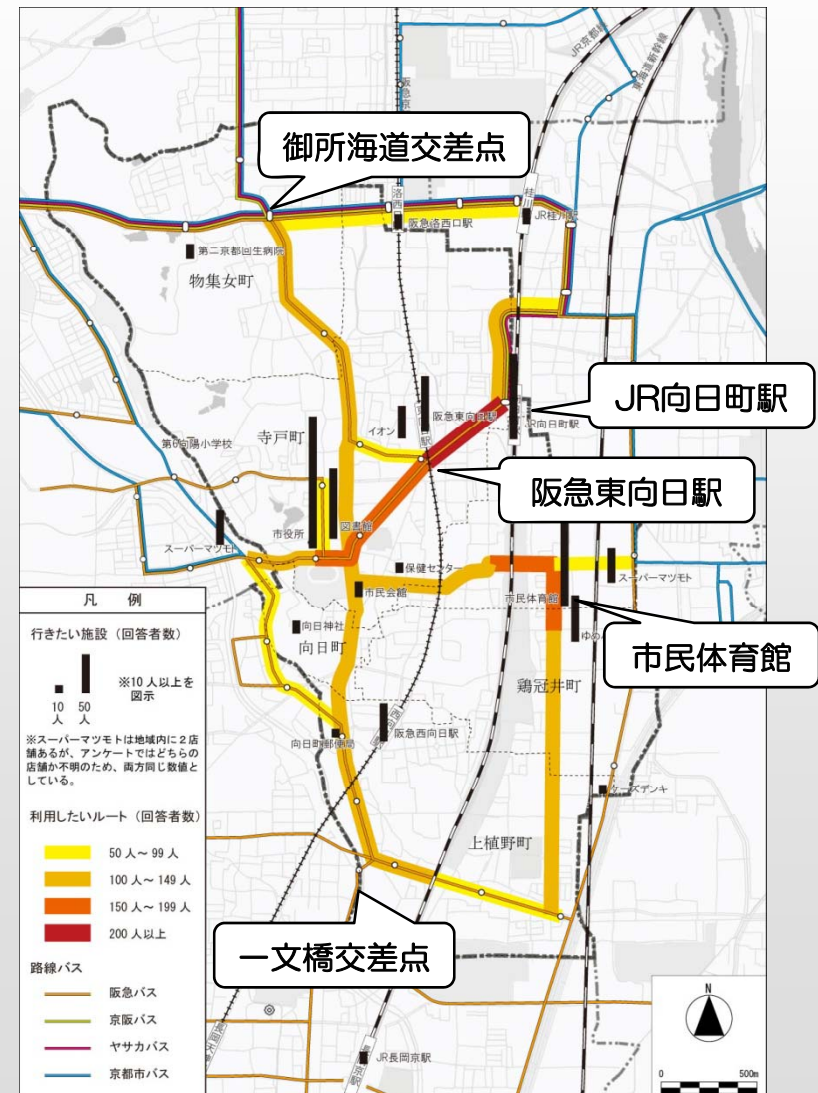
分類	施設・場所など	票数	割合
3 商業施設	ショッピングセンター		
	スーパーマツモト	45	8.2%
	イオン	43	7.8%
	スーパー	10	1.8%
	洛西タカシマヤ	9	1.6%
	ダイエー	5	0.9%
	ライフシティ	4	0.7%
	ライフ	4	0.7%
	その他	12	2.2%
	ホームセンター・電気店		
	ケーズデンキ	12	2.2%
	コーナン	2	0.4%
	ロイヤルホームセンター	2	0.4%
	その他	2	0.4%
	娯楽		
	ナムコワンダーシティ	9	1.6%
	トイザラス	3	0.5%
	その他	3	0.5%
	その他店舗		
飲食店	3	0.5%	
その他	20	3.6%	
4 医療施設	医療施設	95	17.3%
	第二京都回生病院	20	3.6%
	済生会京都府病院	8	1.5%
	洛西ニュータウン病院	5	0.9%
	医誠会	4	0.7%
	桂病院	3	0.5%
	その他医療施設	19	3.5%
	5 福祉施設		
	琴の橋(老人福祉センター)	8	1.5%
桜の径(老人福祉センター)	9	1.6%	
乙訓ひまわり園	5	0.9%	
老人福祉センター	4	0.7%	
向陽苑(老人ホーム)	4	0.7%	
福祉会館	3	0.5%	
6 金融機関	向日町郵便局	11	2.0%
	郵便局	11	2.0%
	銀行	8	1.5%
7 学校・保育所・幼稚園	高校		
	向陽高校	5	0.9%
	桂高校	2	0.4%
	中学		
	西ノ岡中学	2	0.4%
	勝山中学	1	0.2%
	小学校		
	向陽小学校	2	0.4%
	第5向陽小学校	1	0.2%
	第6向陽小学校	1	0.2%
	幼稚園		
まこと幼稚園	2	0.4%	
幼稚園	1	0.2%	
保育所			
保育所	3	0.5%	
第一保育所	1	0.2%	
8 その他	向日神社	17	3.1%
	寺社仏閣・墓	6	1.1%
	親戚・知人宅	9	1.6%
	東向日周辺	4	0.7%
	京都市内	5	0.9%
	その他	25	4.5%
計		1,339	

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート

- 運行を希望する回答者の多いルート
  - ・各地域からJR向日町駅、市役所等へ向かうルート
  - ・市民体育館付近
- 老人福祉センターの送迎バスの運行ルートと重複する部分が多い
- 運行してほしいルートには既存の路線バスの運行経路と重複しているルートもみられる

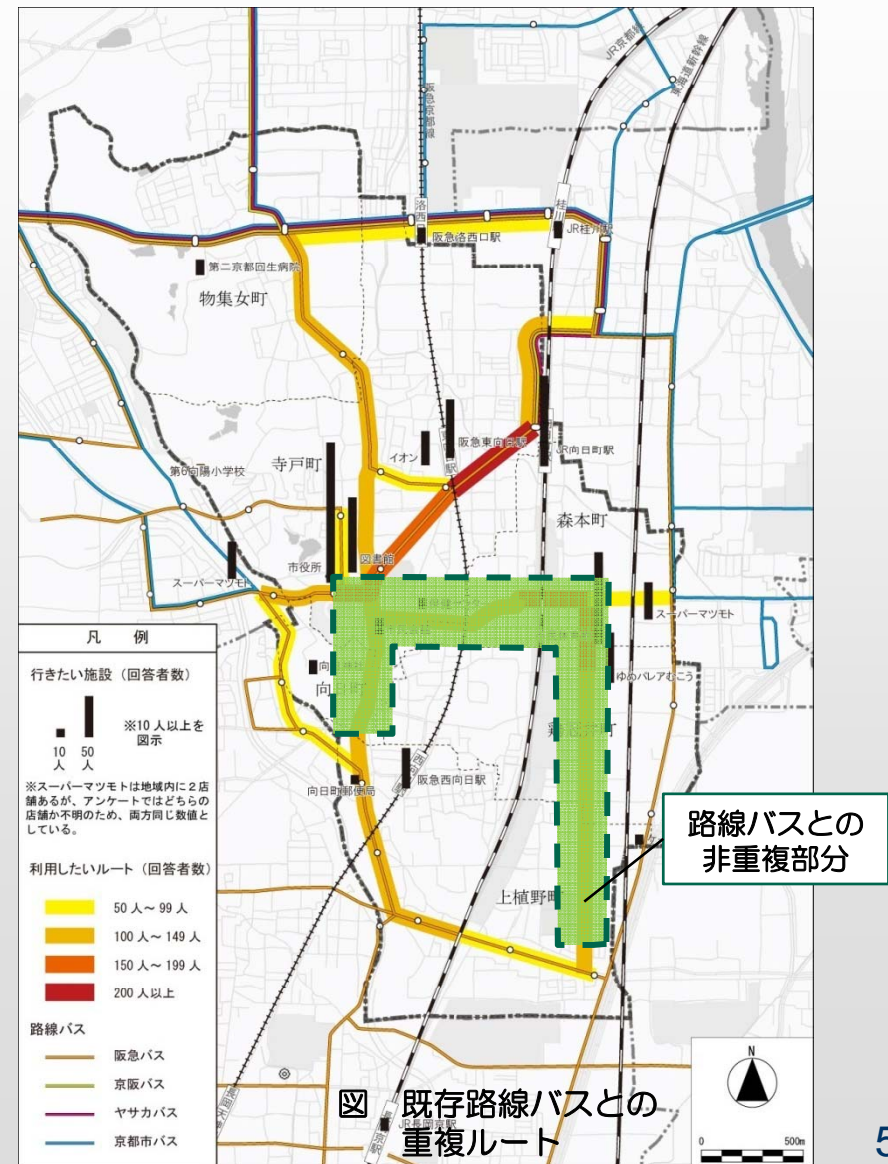
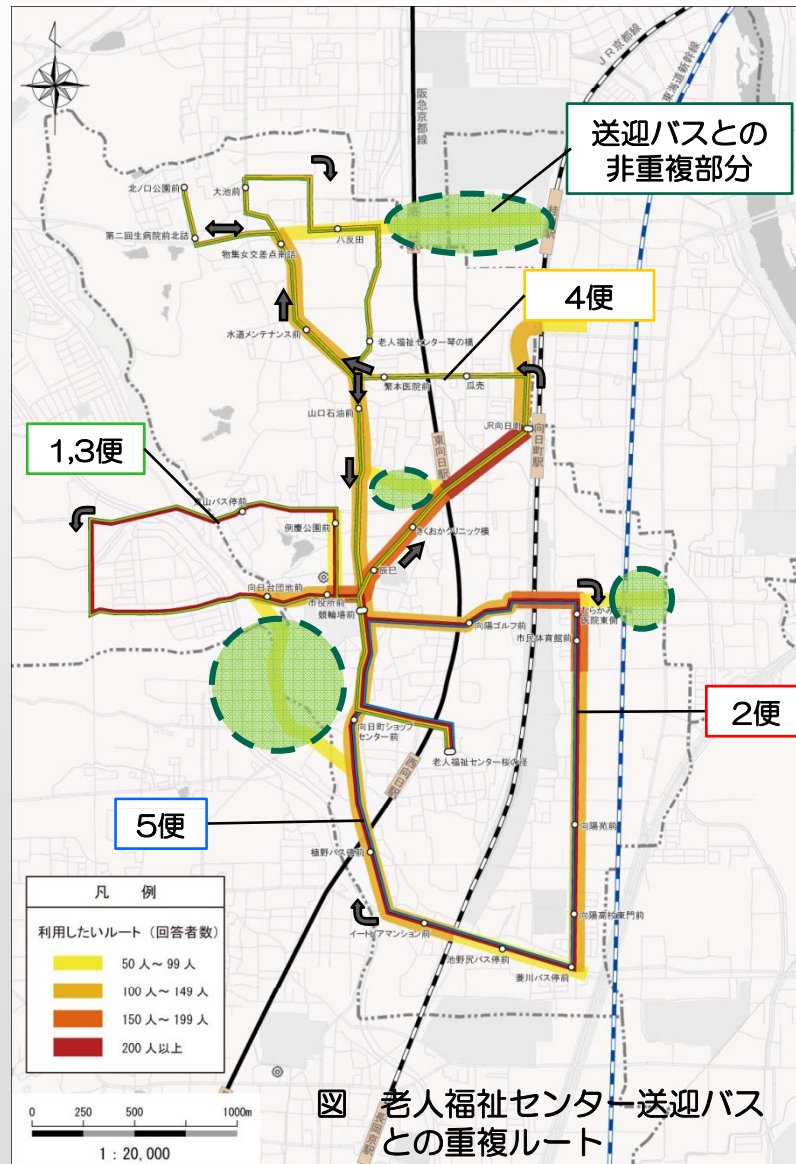


※行きたい施設回答者数：550人 利用したいルート回答者数：441人 4



# 1 アンケート調査結果の追加分析

(参考) 老人福祉センター送迎バスの運行ルート，既存路線バスとの重複ルート



# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート (物集女町)

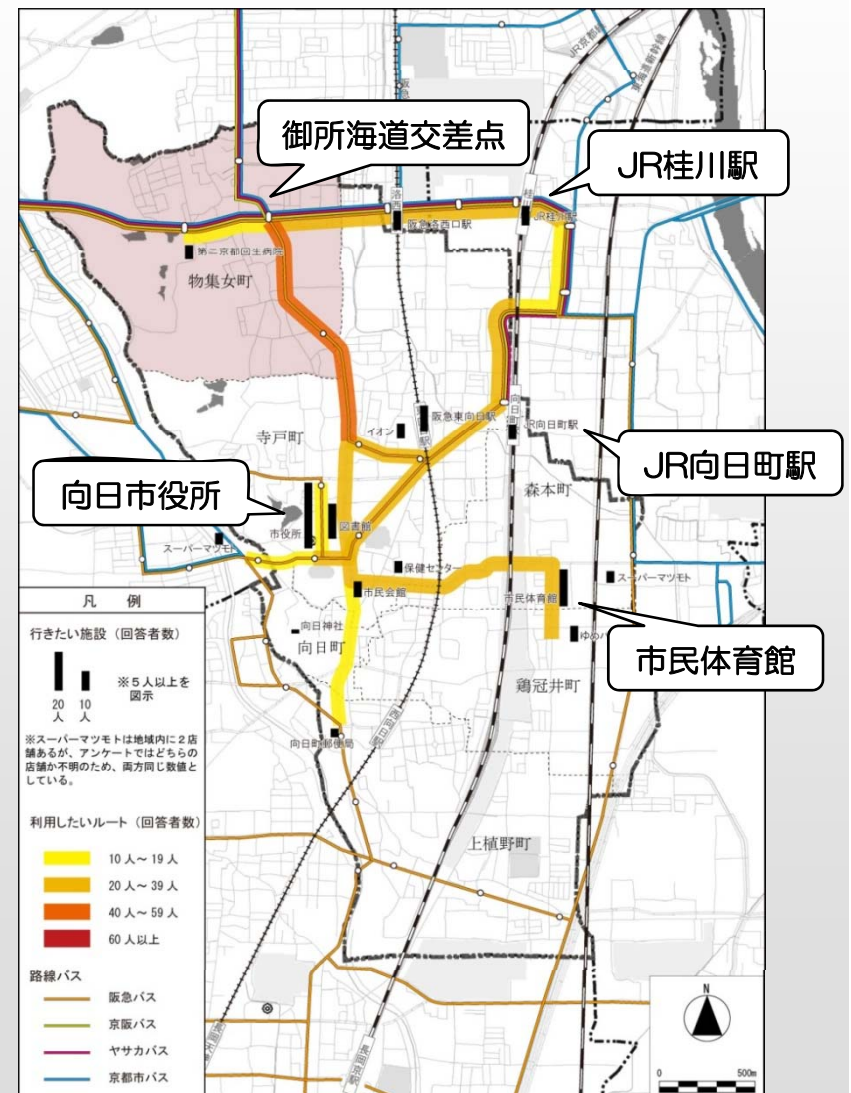
#### ➤ 行きたい施設

- ・ 向日市役所、図書館
- ・ 市民体育館、ゆめパレアむこう
- ・ JR向日町駅、阪急東向日駅

など

#### ➤ 運行してほしいルート

- ・ 向日市役所方面やJR向日町駅等、物集女町から市中心部へのルートが中心
- ・ 市民体育館へのルート
- ・ 物集女町からJR桂川駅へのルート  
→ 既存バスが運行している



※行きたい施設回答者数：85人 利用したいルート回答者数：68人



# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート(寺戸町)

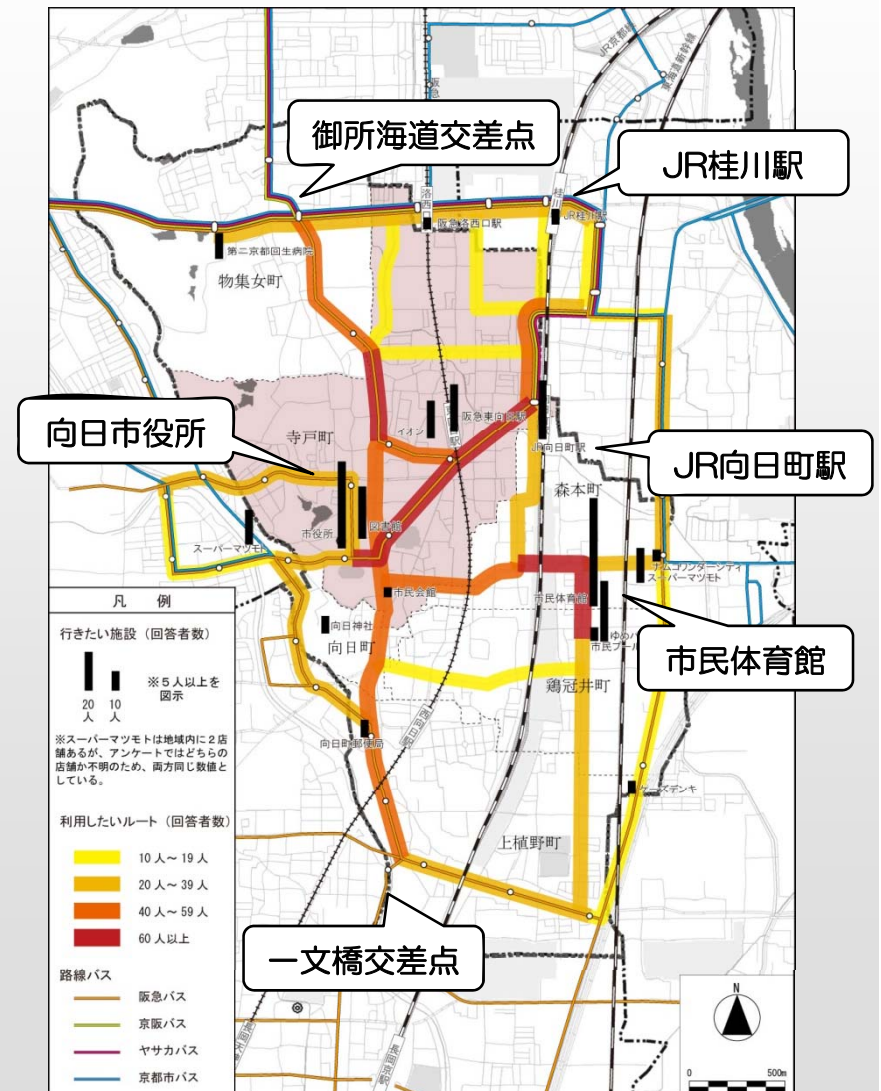
#### ➤ 行きたい施設

- ・ 向日市役所、図書館
- ・ 市民体育館、ゆめパレアむこう
- ・ JR向日町駅、阪急東向日駅

など

#### ➤ 運行してほしいルート

- ・ 寺戸町北部や西部とJR向日町駅、向日市役所等を結ぶルートが中心
- ・ 市民体育館や向日市北部、南部へのルート



※行きたい施設回答者数：210人 利用したいルート回答者数：159人 7

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート(森本町)

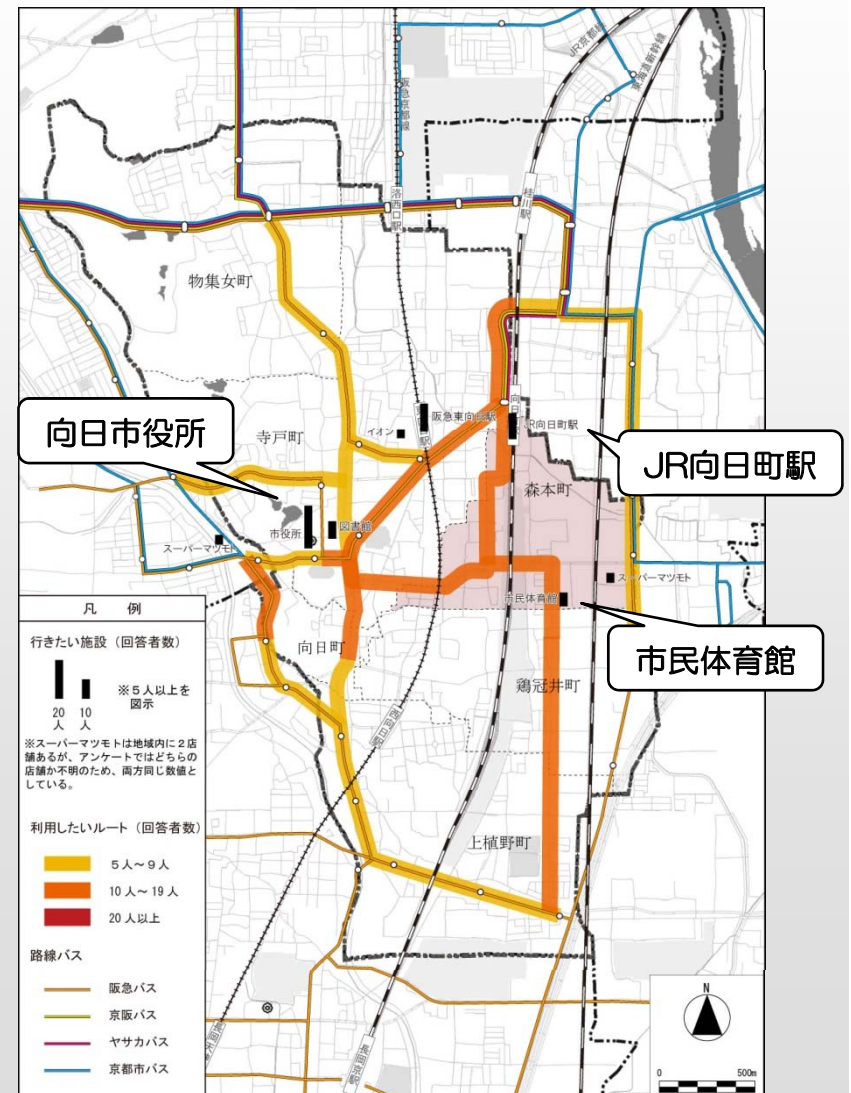
#### ➤ 行きたい施設

- ・ 向日市役所、図書館
- ・ JR向日町駅、阪急東向日駅
- ・ 市民体育館

など

#### ➤ 運行してほしいルート

- ・ 向日市役所方面やJR向日町駅等、森本町と中心部を結ぶルートが中心
- ・ 市民体育館や向日市南部へのルート



※行きたい施設回答者数：36人 利用したいルート回答者数：30人

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート(鶏冠井町)

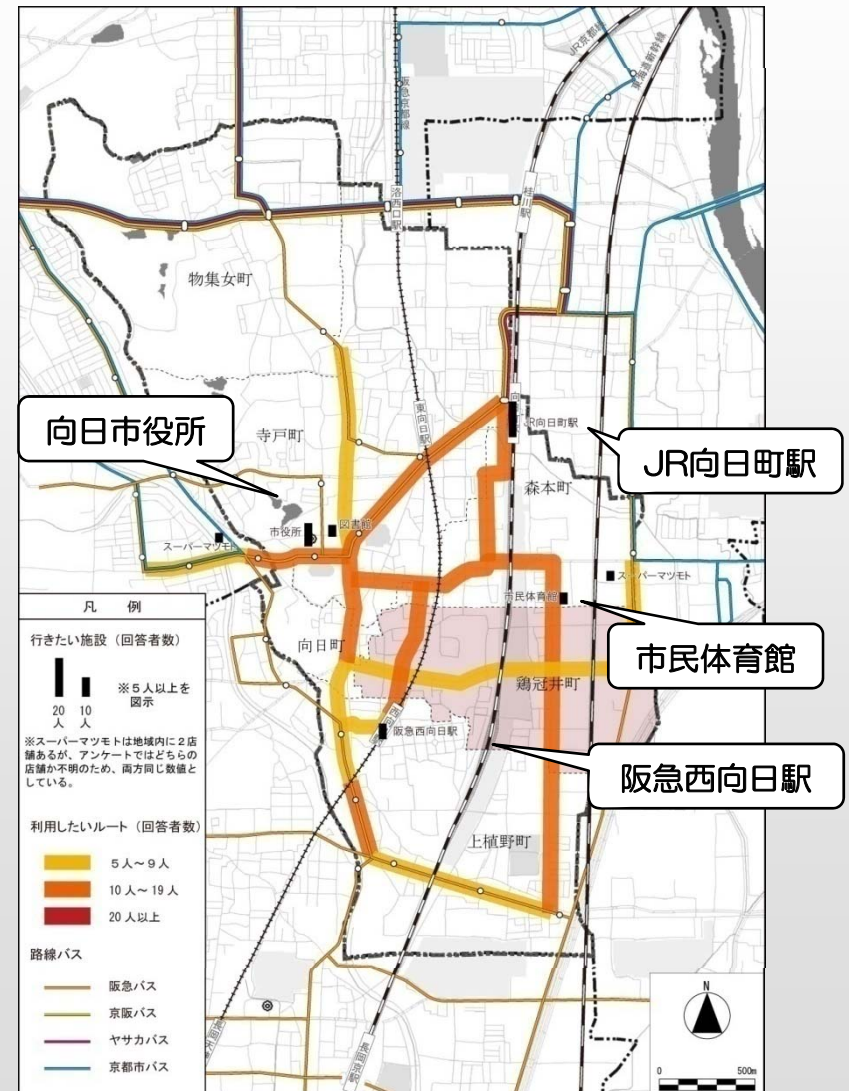
#### ➤ 行きたい施設

- ・ 向日市役所、図書館
- ・ JR向日町駅、阪急西向日駅
- ・ 市民体育館

など

#### ➤ 運行してほしいルート

- ・ 鶏冠井町と、市役所、JR向日町駅を結ぶルート
- ・ 阪急西向日駅へのアクセスルート
- ・ 鶏冠井町内及び周辺の細街路



※行きたい施設回答者数：51人 利用したいルート回答者数：43人



# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

### ✚ 運行してほしいルート(向日町)

#### ➤ 行きたい施設

- ・ JR向日町駅
- ・ ゆめパレアむこう
- ・ イオン

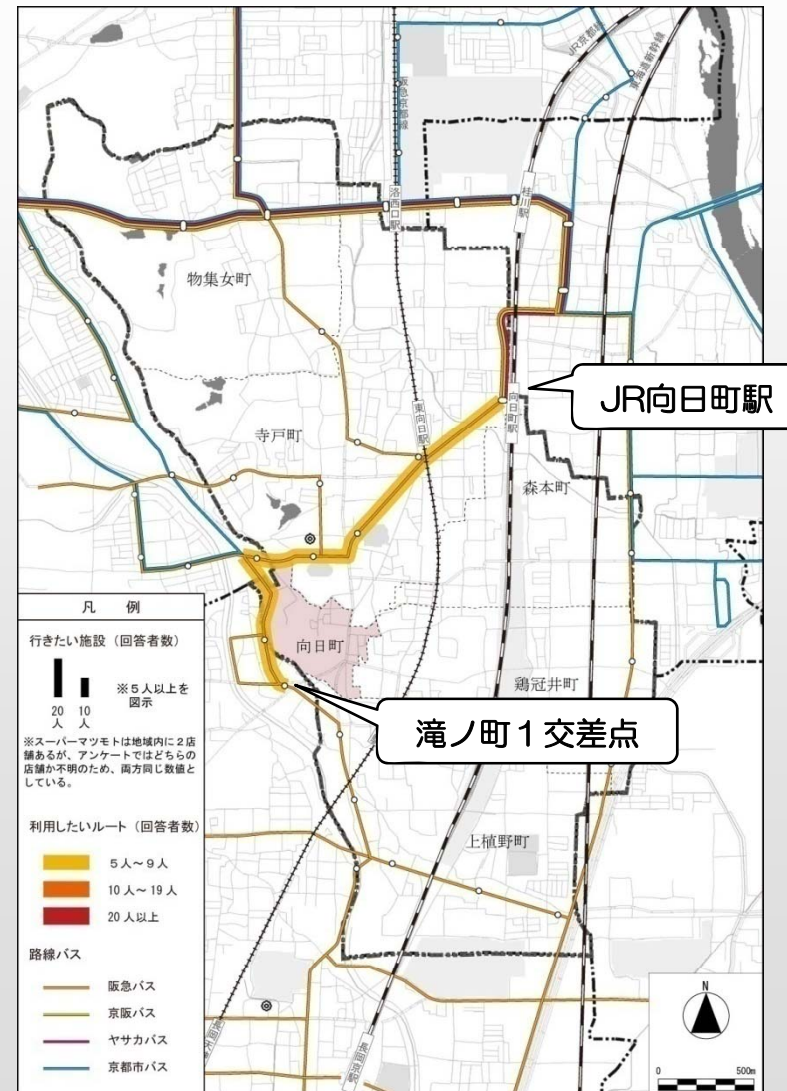
など

#### ➤ 運行してほしいルート

- ・ 向日町周辺(滝ノ町1交差点)から JR向日町駅までのルート

表 行きたい施設

施設	回答者数
JR向日町駅	4
ゆめパレアむこう	3
イオン	3



※行きたい施設回答者数：13人 利用したいルート回答者数：11人

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (1) 新たな公共交通の運行ルート

- ✚ 運行してほしいルート(上植野町)
  - 行きたい施設
    - ・ 向日市役所、図書館
    - ・ 阪急西向日駅、JR向日町駅
    - ・ 市民体育館、ゆめパレアむこう など
  - 運行してほしいルート
    - ・ 向日市役所方面やJR向日町駅等、上植野町と中心部を結ぶルート
    - ・ 上植野町～市民体育館へのルート



※行きたい施設回答者数：139人 利用したいルート回答者数：118人 11

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (2) 自由意見の類型化

### ✚ 新たな公共交通が必要・どちらかということが必要であると思う理由

#### ➤ 主な理由

- ・ 高齢者や交通弱者の足の確保, 将来クルマが運転できなくなったときのための足の確保のため
- ・ 鉄道駅や公共施設へのアクセスなど市内の移動円滑性向上のため
- ・ その他には、現行の路線バスのサービスが低いからという理由や、あれば便利である

など

大分類	小分類	票数	割合
移動手段確保	高齢者の足	113	24.5%
	交通弱者の足	69	14.9%
	将来の足	65	14.1%
市内の移動円滑性向上	鉄道駅	42	9.1%
	公共施設(市役所等中心部)	39	8.4%
	公共施設(体育館、ゆめパレア)	26	5.6%
	商業施設	24	5.2%
	公共施設(その他)	22	4.8%
	医療施設	17	3.7%
	福祉施設	4	0.9%
路線バスのサービスが低い	バスの運行本数が少ない	31	6.7%
	運行ルート(行きたい場所に運行していない)	27	5.8%
	最寄りのバス停が遠い	14	3.0%
	乗り換えが必要	5	1.1%
その他	あれば便利であるため	47	10.2%
	坂道が多い	34	7.4%
	外出の促進	13	2.8%
	自動車利用抑制	12	2.6%
	環境対策	5	1.1%
	その他	33	7.1%

※回答者：462人

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考)自由意見の類型化

✚ 新たな公共交通が必要・どちらかということが必要であると思う理由  
(地域別)

大分類	小分類	物集女町		寺戸町		森本町		鶏冠井町		向日町		上植野町		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
移動手段確保	高齢者の足	15	22.7%	44	25.7%	11	33.3%	8	21.1%	4	26.7%	30	24.8%	1	5.6%	113	24.5%
	将来の足	11	16.7%	26	15.2%	5	15.2%	5	13.2%	4	26.7%	13	10.7%	5	27.8%	69	14.9%
	交通弱者の足	5	7.6%	16	9.4%	4	12.1%	9	23.7%	3	20.0%	26	21.5%	2	11.1%	65	14.1%
市内の移動円滑性向上	鉄道駅	5	7.6%	14	8.2%	2	6.1%	6	15.8%	2	13.3%	13	10.7%	0	0.0%	42	9.1%
	公共施設(市役所等中心部)	8	12.1%	8	4.7%	3	9.1%	4	10.5%	1	6.7%	12	9.9%	3	16.7%	39	8.4%
	公共施設(体育館、ゆめパレア)	3	4.5%	19	11.1%	0	0.0%	1	2.6%	1	6.7%	1	0.8%	1	5.6%	26	5.6%
	商業施設	5	7.6%	7	4.1%	2	6.1%	3	7.9%	0	0.0%	3	2.5%	4	22.2%	24	5.2%
	公共施設(その他)	4	6.1%	9	5.3%	0	0.0%	3	7.9%	0	0.0%	6	5.0%	0	0.0%	22	4.8%
	医療施設	3	4.5%	6	3.5%	0	0.0%	2	5.3%	3	20.0%	1	0.8%	2	11.1%	17	3.7%
	福祉施設	0	0.0%	2	1.2%	1	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.8%	0	0.0%	4	0.9%
路線バスのサービスが低い	バスの運行本数が少ない	9	13.6%	6	3.5%	1	3.0%	0	0.0%	1	6.7%	14	11.6%	0	0.0%	31	6.7%
	運行ルート(行きたい場所に運行していない)	5	7.6%	13	7.6%	0	0.0%	1	2.6%	0	0.0%	8	6.6%	0	0.0%	27	5.8%
	最寄りのバス停が遠い	3	4.5%	5	2.9%	2	6.1%	1	2.6%	0	0.0%	2	1.7%	1	5.6%	14	3.0%
	乗り換えが必要	2	3.0%	2	1.2%	0	0.0%	1	2.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.1%
その他	あれば便利であるため	4	6.1%	22	12.9%	5	15.2%	3	7.9%	1	6.7%	12	9.9%	0	0.0%	47	10.2%
	坂道が多い	3	4.5%	13	7.6%	2	6.1%	3	7.9%	2	13.3%	11	9.1%	0	0.0%	34	7.4%
	外出の促進	1	1.5%	8	4.7%	1	3.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	2.5%	0	0.0%	13	2.8%
	自動車利用抑制	2	3.0%	3	1.8%	1	3.0%	1	2.6%	0	0.0%	4	3.3%	1	5.6%	12	2.6%
	環境対策	2	3.0%	0	0.0%	1	3.0%	1	2.6%	0	0.0%	1	0.8%	0	0.0%	5	1.1%
	その他	4	6.1%	13	7.6%	1	3.0%	2	5.3%	2	13.3%	9	7.4%	2	11.1%	33	7.1%
	合計		66		171		33		38		15		121		18		462

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考)自由意見の類型化

### ✚ 新たな公共交通が必要・どちらかということが必要であると思う理由 (年齢別)

大分類	小分類	10代・20代		30代・40代		50代		60～64歳		65～74歳		75歳以上		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
移動手段確保	高齢者の足	6	35.3%	19	17.0%	20	26.3%	15	25.0%	27	24.1%	24	36.9%	2	10.0%	113	24.5%
	将来の足	0	0.0%	5	4.5%	10	13.2%	20	33.3%	24	21.4%	6	9.2%	4	20.0%	69	14.9%
	交通弱者の足	2	11.8%	29	25.9%	11	14.5%	6	10.0%	10	8.9%	5	7.7%	2	10.0%	65	14.1%
市内の移動円滑性向上	鉄道駅	0	0.0%	10	8.9%	8	10.5%	8	13.3%	9	8.0%	6	9.2%	1	5.0%	42	9.1%
	公共施設(市役所等中心部)	1	5.9%	9	8.0%	4	5.3%	5	8.3%	10	8.9%	8	12.3%	2	10.0%	39	8.4%
	公共施設(体育館、ゆめパレア)	0	0.0%	5	4.5%	4	5.3%	2	3.3%	8	7.1%	6	9.2%	1	5.0%	26	5.6%
	商業施設	0	0.0%	3	2.7%	5	6.6%	1	1.7%	4	3.6%	8	12.3%	3	15.0%	24	5.2%
	公共施設(その他)	0	0.0%	7	6.3%	8	10.5%	2	3.3%	5	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	22	4.8%
	医療施設	0	0.0%	3	2.7%	5	6.6%	0	0.0%	5	4.5%	3	4.6%	1	5.0%	17	3.7%
	福祉施設	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.8%	2	3.1%	0	0.0%	4	0.9%
路線バスのサービスが低い	バスの運行本数が少ない	2	11.8%	11	9.8%	6	7.9%	5	8.3%	4	3.6%	3	4.6%	0	0.0%	31	6.7%
	運行ルート(行きたい場所に運行していない)	1	5.9%	7	6.3%	6	7.9%	2	3.3%	8	7.1%	2	3.1%	1	5.0%	27	5.8%
	最寄りのバス停が遠い	1	5.9%	4	3.6%	2	2.6%	1	1.7%	2	1.8%	2	3.1%	2	10.0%	14	3.0%
	乗り換えが必要	0	0.0%	1	0.9%	2	2.6%	0	0.0%	2	1.8%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.1%
その他	あれば便利であるため	5	29.4%	12	10.7%	11	14.5%	2	3.3%	11	9.8%	5	7.7%	1	5.0%	47	10.2%
	坂道が多い	2	11.8%	10	8.9%	7	9.2%	3	5.0%	5	4.5%	7	10.8%	0	0.0%	34	7.4%
	外出の促進	1	5.9%	3	2.7%	2	2.6%	2	3.3%	3	2.7%	2	3.1%	0	0.0%	13	2.8%
	自動車利用抑制	0	0.0%	2	1.8%	3	3.9%	2	3.3%	2	1.8%	1	1.5%	2	10.0%	12	2.6%
	環境対策	0	0.0%	4	3.6%	1	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	1.1%
	その他	1	5.9%	9	8.0%	7	9.2%	1	1.7%	11	9.8%	2	3.1%	2	10.0%	33	7.1%
	合計		17		112		76		60		112		65		20		462



# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (2) 自由意見の類型化

✚ 新たな公共交通が必要でない・どちらかということが必要でないと思う理由

➤ 主な理由

- ・ 現行の交通手段で移動できる  
→特に、徒歩・自転車で移動できるという意見が全体の41.4%
- ・ 新たな公共交通の運行にはコストがかかるから

など

大分類	小分類	票数	割合
現行の交通手段で活用	徒歩・自転車で移動	72	41.4%
	鉄道で移動	35	20.1%
	クルマで移動	23	13.2%
	路線バスで移動	21	12.1%
	タクシーで移動	4	2.3%
その他	コストがかかる	30	17.2%
	道路環境が悪化するから	17	9.8%
	運行サービスの内容に期待できない	16	9.2%
	その他	31	17.8%

※回答者：174人

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考) 自由意見の類型化

✚ 新たな公共交通が必要でない・どちらかということが必要でないと思う理由  
(地域別)

大分類	小分類	物集女町		寺戸町		森本町		鶏冠井町		向日町		上植野町		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
現行の交通手段で活用	徒歩・自転車で移動	4	17.4%	33	44.6%	5	38.5%	9	56.3%	0	0.0%	13	43.3%	8	47.1%	72	41.4%
	鉄道で移動	3	13.0%	12	16.2%	2	15.4%	6	37.5%	0	0.0%	10	33.3%	2	11.8%	35	20.1%
	クルマで移動	3	13.0%	8	10.8%	4	30.8%	0	0.0%	0	0.0%	5	16.7%	3	17.6%	23	13.2%
	路線バスで移動	5	21.7%	7	9.5%	0	0.0%	1	6.3%	0	0.0%	8	26.7%	0	0.0%	21	12.1%
	タクシーで移動	0	0.0%	2	2.7%	0	0.0%	1	6.3%	1	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	2.3%
その他	コストがかかる	2	8.7%	9	12.2%	1	7.7%	5	31.3%	0	0.0%	5	16.7%	8	47.1%	30	17.2%
	道路環境が悪化するから	5	21.7%	4	5.4%	1	7.7%	2	12.5%	0	0.0%	3	10.0%	2	11.8%	17	9.8%
	運行サービスの内容に期待できない	4	17.4%	7	9.5%	3	23.1%	0	0.0%	0	0.0%	2	6.7%	0	0.0%	16	9.2%
	その他	4	17.4%	14	18.9%	2	15.4%	2	12.5%	0	0.0%	6	20.0%	3	17.6%	31	17.8%
合計		23		74		13		16		1		30		17		174	

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考)自由意見の類型化

✚ 新たな公共交通が必要でない・どちらかということが必要でないと思う理由  
(年齢別)

大分類	小分類	10代・20代		30代・40代		50代		60～64歳		65～74歳		75歳以上		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
現行の交通手段で活用	徒歩・自転車で移動	4	50.0%	13	31.0%	3	15.8%	10	37.0%	22	53.7%	14	51.9%	6	60.0%	72	41.4%
	鉄道で移動	1	12.5%	8	19.0%	2	10.5%	5	18.5%	12	29.3%	5	18.5%	2	20.0%	35	20.1%
	クルマで移動	1	12.5%	4	9.5%	2	10.5%	4	14.8%	4	9.8%	5	18.5%	3	30.0%	23	13.2%
	路線バスで移動	3	37.5%	6	14.3%	6	31.6%	3	11.1%	1	2.4%	1	3.7%	1	10.0%	21	12.1%
	タクシーで移動	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.4%	3	11.1%	0	0.0%	4	2.3%
その他	コストがかかる	0	0.0%	7	16.7%	3	15.8%	9	33.3%	5	12.2%	3	11.1%	3	30.0%	30	17.2%
	道路環境が悪化するから	3	37.5%	6	14.3%	2	10.5%	0	0.0%	3	7.3%	3	11.1%	0	0.0%	17	9.8%
	運行サービスの内容に期待できない	1	12.5%	5	11.9%	2	10.5%	3	11.1%	3	7.3%	2	7.4%	0	0.0%	16	9.2%
	その他	0	0.0%	6	14.3%	6	31.6%	4	14.8%	11	26.8%	3	11.1%	1	10.0%	31	17.8%
合計		8		42		19		27		41		27		10		174	

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (2) 自由意見の類型化

### 公共交通をより多くの方にご利用いただくための取り組み

#### ▶ 主な取り組み

- ・ 既存バス路線の利便性向上  
→特に、バス路線の拡充や運行本数の増便など
- ・ その他のサービスの実施  
→高齢者割引の実施やバス路線の情報提供など
- ・ その他  
→バスの走行できる  
道路の整備など

大分類	小分類	票数	割合
路線バスの利便性向上	路線の拡充	96	22.4%
	運行本数の増便	87	20.3%
	低料金	57	13.3%
	きめこまかなバス停の設置	30	7.0%
	乗降しやすい車両	21	4.9%
	定時性の確保	13	3.0%
	利便性向上	6	1.4%
その他サービスの実施	高齢者割引	22	5.1%
	情報発信	16	3.7%
	近隣市町との連携	12	2.8%
	フリー乗降	7	1.6%
その他	バスが走行できる道路の整備	66	15.4%
	狭い道路でも走れる小型バスの導入	28	6.5%
	現存の送迎バス・福祉バス・タクシーの活用	11	2.6%
	マイカー規制・抑制	8	1.9%
	財政不安	40	9.3%
	現状で満足	27	6.3%
	その他	68	15.9%

※回答者：429人

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考) 自由意見の類型化

### 公共交通をより多くの方にご利用いただくための取り組み(地域別)

大分類	小分類	物集女町		寺戸町		森本町		鶏冠井町		向日町		上植野町		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
路線バスの利便性向上	路線の拡充	10	15.2%	46	27.5%	9	29.0%	5	11.9%	1	11.1%	23	21.7%	2	25.0%	96	22.4%
	運行本数の増便	17	25.8%	25	15.0%	4	12.9%	6	14.3%	1	11.1%	31	29.2%	3	37.5%	87	20.3%
	低料金	10	15.2%	22	13.2%	4	12.9%	6	14.3%	1	11.1%	12	11.3%	2	25.0%	57	13.3%
	きめこまかなバス停の設置	2	3.0%	15	9.0%	3	9.7%	5	11.9%	1	11.1%	4	3.8%	0	0.0%	30	7.0%
	乗降しやすい車両	5	7.6%	12	7.2%	0	0.0%	1	2.4%	1	11.1%	2	1.9%	0	0.0%	21	4.9%
	定時性の確保	1	1.5%	3	1.8%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	8	7.5%	0	0.0%	13	3.0%
	利便性向上	0	0.0%	4	2.4%	1	3.2%	1	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	1.4%
その他サービスの実施	高齢者割引	2	3.0%	13	7.8%	2	6.5%	1	2.4%	0	0.0%	3	2.8%	1	12.5%	22	5.1%
	情報発信	3	4.5%	5	3.0%	2	6.5%	1	2.4%	2	22.2%	3	2.8%	0	0.0%	16	3.7%
	近隣市町との連携	1	1.5%	3	1.8%	1	3.2%	0	0.0%	0	0.0%	7	6.6%	0	0.0%	12	2.8%
	フリー乗降	2	3.0%	0	0.0%	1	3.2%	0	0.0%	1	11.1%	3	2.8%	0	0.0%	7	1.6%
その他	バスが走行できる道路の整備	9	13.6%	29	17.4%	4	12.9%	10	23.8%	0	0.0%	12	11.3%	2	25.0%	66	15.4%
	狭い道路でも走れる 小型バスの導入	4	6.1%	16	9.6%	3	9.7%	0	0.0%	0	0.0%	5	4.7%	0	0.0%	28	6.5%
	現存の送迎バス・ 福祉バス・タクシーの活用	3	4.5%	4	2.4%	0	0.0%	1	2.4%	0	0.0%	3	2.8%	0	0.0%	11	2.6%
	マイカー規制・抑制	3	4.5%	3	1.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.9%	0	0.0%	8	1.9%
	財政不安	7	10.6%	10	6.0%	3	9.7%	6	14.3%	0	0.0%	13	12.3%	1	12.5%	40	9.3%
	現状で満足	3	4.5%	8	4.8%	1	3.2%	7	16.7%	1	11.1%	5	4.7%	2	25.0%	27	6.3%
	その他	14	21.2%	18	10.8%	6	19.4%	9	21.4%	2	22.2%	18	17.0%	1	12.5%	68	15.9%
	合計	66		167		31		42		9		106		8		429	

# 1 アンケート調査結果の追加分析

## (参考) 自由意見の類型化

### 公共交通をより多くの方にご利用いただくための取り組み(年齢別)

大分類	小分類	10代・20代		30代・40代		50代		60～64歳		65～74歳		75歳以上		不明		合計	
		票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合	票数	割合
路線バスの利便性向上	路線の拡充	1	5.6%	27	24.3%	14	20.6%	10	18.9%	29	26.6%	15	23.1%	0	0.0%	96	22.4%
	運行本数の増便	3	16.7%	27	24.3%	19	27.9%	14	26.4%	15	13.8%	7	10.8%	2	40.0%	87	20.3%
	低料金	2	11.1%	19	17.1%	12	17.6%	8	15.1%	10	9.2%	5	7.7%	1	20.0%	57	13.3%
	きめこまかなバス停の設置	1	5.6%	5	4.5%	6	8.8%	4	7.5%	11	10.1%	3	4.6%	0	0.0%	30	7.0%
	乗降しやすい車両	1	5.6%	3	2.7%	5	7.4%	3	5.7%	4	3.7%	4	6.2%	1	20.0%	21	4.9%
	定時性の確保	1	5.6%	4	3.6%	2	2.9%	1	1.9%	3	2.8%	2	3.1%	0	0.0%	13	3.0%
	利便性向上	0	0.0%	3	2.7%	1	1.5%	1	1.9%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	6	1.4%
その他サービスの実施	高齢者割引	1	5.6%	5	4.5%	2	2.9%	2	3.8%	8	7.3%	4	6.2%	0	0.0%	22	5.1%
	情報発信	2	11.1%	6	5.4%	0	0.0%	2	3.8%	6	5.5%	0	0.0%	0	0.0%	16	3.7%
	近隣市町との連携	0	0.0%	5	4.5%	3	4.4%	0	0.0%	2	1.8%	2	3.1%	0	0.0%	12	2.8%
	フリー乗降	0	0.0%	2	1.8%	4	5.9%	0	0.0%	1	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	7	1.6%
その他	バスが走行できる道路の整備	2	11.1%	21	18.9%	14	20.6%	4	7.5%	16	14.7%	8	12.3%	1	20.0%	66	15.4%
	狭い道路でも走れる 小型バスの導入	0	0.0%	10	9.0%	3	4.4%	3	5.7%	6	5.5%	6	9.2%	0	0.0%	28	6.5%
	現存の送迎バス・ 福祉バス・タクシーの活用	0	0.0%	2	1.8%	3	4.4%	2	3.8%	2	1.8%	2	3.1%	0	0.0%	11	2.6%
	マイカー規制・抑制	0	0.0%	3	2.7%	1	1.5%	2	3.8%	0	0.0%	2	3.1%	0	0.0%	8	1.9%
	財政不安	2	11.1%	5	4.5%	8	11.8%	8	15.1%	10	9.2%	6	9.2%	1	20.0%	40	9.3%
	現状で満足	2	11.1%	5	4.5%	2	2.9%	3	5.7%	9	8.3%	6	9.2%	0	0.0%	27	6.3%
	その他	1	5.6%	20	18.0%	11	16.2%	9	17.0%	15	13.8%	12	18.5%	0	0.0%	68	15.9%
	合計		18		111		68		53		109		65		5		429

# 向日市地域公共交通検討委員会 (第3回)

～公共交通の課題改善に向けた方向性～

# 1 向日市における公共交通を検討するうえでのポイント

- ✦ 現状整理結果及びアンケート調査結果より、向日市における公共交通を検討するうえでのポイントを整理する
- ✦ これらは利用者側，事業者側の視点で整理できると考えられる

## ①利用者側について

### a) 高齢化の進展

- 高齢者の増加
- 交通事故における高齢者の割合が増加
- 一方で公共交通以外に移動手段のない高齢者も多い  
→前期高齢者(65～74歳)は約半数が自由にクルマを使えず、  
後期高齢者(75歳以上)では約8割がクルマを自由に使えない
- 市民からも、  
高齢者やクルマを使えなくなった将来の移動手段の確保が必要  
という意見が多い  
→新たな公共交通を必要としているのは主に  
高齢者，バス停勢圏外の人，クルマを利用できない人



# 1 向日市における公共交通を検討するうえでのポイント

## b) 低い公共交通の利便性

- **公共交通空白地域**
  - 阪急東向日駅北部、森本町、鶏冠井町など
  - バス停までの所要時間が長い人が新たな公共交通を必要としている
  - ※公共交通空白地域：鉄道勢圏500m圏外，バス停勢圏300m圏外を想定
- **向日市内の施設や鉄道駅へのアクセス性が低い**
  - **向日市役所等の中心部へのアクセス性**
    - 向日市北部・南部から市役所や図書館等の中心部へは、バスを利用する場合、JR向日町駅で乗り継ぐ必要がある
    - 市民からも中心部へのアクセス改善のニーズは高い
  - **観光・娯楽施設へのアクセス性**
    - 観光・娯楽施設、特に公共交通空白地となっている市民体育館やゆめパレアむこうなどへのアクセスに対する市民のニーズは高いが、現状ではアクセス性が低いものと考えられる
  - **鉄道駅へのアクセス性**
    - 鉄道勢圏外でかつ鉄道駅まで公共交通でアクセスが困難な地域がある
    - 市民の鉄道駅までの公共交通利用ニーズも高い

# 1 向日市における公共交通を検討するうえでのポイント

## ②事業者側について

### a) バス利用者の減少

- バス利用者の減少
- 平均乗車密度の低下  
→市民のバス利用ニーズは高い(市内各施設や鉄道駅等へ)
- 厳しい路線バスの運営

### b) 限定的な運行ルート

- 幅員の狭い道路が多く、路線バスの運行できるルートは限定的  
→市民の望む新たな公共交通を運行してほしいルートのなかには、  
下記のルートのように狭隘な道路を含んでいる
  - 御所海道交差点～一文橋交差点間の向日市中心部の南北のルート
  - 市民体育館から上植野町方面への南北のルート

# 1 向日市における公共交通を検討するうえでのポイント

## ③その他の視点

### a) クルマ利用による環境への影響

- 自動車免許保有数がやや増加傾向(特に高齢者)
- バス利用率は低く、そのうえバス利用者が減少傾向
  - アンケート回答者の約8割がバスの利用頻度月1回未満
  - JR向日町駅～市役所方面のバス利用者は、平成18年から平成22年で約2割減少している
- 市民の環境に対する意識は高い
  - クルマ利用による環境問題に対して、深刻だと思うと回答した方が半数以上
  - 回答者の約3割がクルマの利用を抑制できると回答し、なかでも30～40代は約7割の回答者が利用抑制できると回答

## 2 向日市における公共交通に関する課題

### ①利用者側

#### 高齢化の進展

- 高齢者の増加
- 交通事故における高齢者割合が増加
- 公共交通以外に移動手段のない高齢者が多い

#### 低い公共交通の利便性

- 公共交通空白地域
- 向日市内の施設や鉄道駅へのアクセス性が低い

### ②事業者側

#### バス利用者の減少

- バス利用者の減少
- 厳しい路線バスの運営
- ※市内各施設や鉄道駅等 へのバス利用ニーズは高い

#### 限定的な運行ルート

- 幅員の狭い道路が多く、路線バスの運行できるルートは限定的

### ③その他

#### クルマ利用による環境への影響

- 自動車免許保有数がやや増加傾向(特に高齢者)
- バス利用率は低く、そのうえバス利用者が減少傾向
- 市民の環境に対する意識は高い

### ■公共交通サービス水準の向上

- 高齢者の移動手段確保
- 公共交通不便地域の解消

トレードオフ

### ■事業性の向上

- 利用者の拡大
- 道路整備に伴う新たな運行ルートの構築

### ■環境にやさしい交通体系への転換

- クルマから公共交通への転換

### 3 公共交通の課題改善に向けた方向性の検討

- ✦ 公共交通の課題を踏まえ、改善に向けた方向性を検討するにあたっての留意点を以下に示す

#### 【公共交通の課題改善に向けた留意点】

- ✦ 本市においては、他の都市と同様に高齢化が進展しているなか、特に、自動車を利用できない高齢者等の交通弱者の生活の足を確保していくことが必要である
- ✦ 第二次向日市都市計画マスタープランであげられているような、すべての人が安心・安全に生活できる都市を目指し、公共交通の課題を改善し、だれもが移動できるような交通環境づくりに向けた取り組みを進める
- ✦ また、安心・安全な生活に向け、クルマに過度に依存しなくてもよいよう、公共交通の利便性向上などの利用促進にも取り組む

### 3 公共交通の課題改善に向けた方向性の検討

✚ 公共交通の課題改善に向けては、他都市における取り組み事例等を踏まえ、方向性を検討していく

【他都市の事例等を踏まえた検討の方向性】

#### ■公共交通

##### サービス水準の向上

高齢者の移動手段確保

公共交通不便地域の解消

#### ■事業性の向上

利用者の拡大

道路整備に伴う新たな運行ルート構築

#### ■環境にやさしい

##### 交通体系への転換

クルマから公共交通への転換

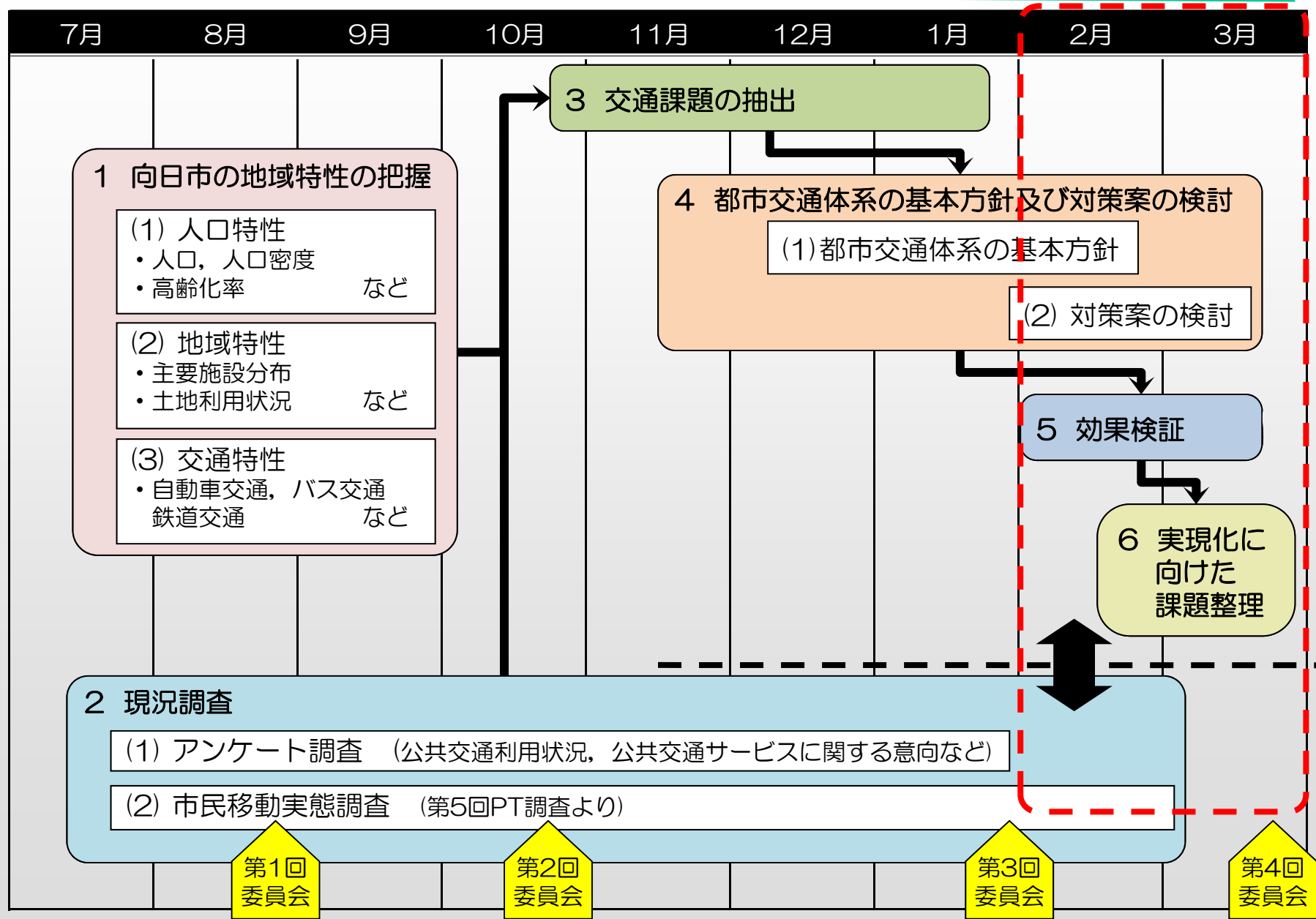
#### ① 新たな交通手段の確保

- 公共交通サービスの導入  
→ 巡回バスの導入  
デマンド型交通の導入 など
- 既存ストックの有効活用  
→ 老人福祉センター送迎バスの活用 など
- その他  
→ タクシーチケットの配布 など

#### ② 既存路線バスの利用促進

#### ③ バスが安全に走れる走行空間確保

# 4 今後の検討フロー(案)





## 5 各委員会における検討事項(案)

	議題 (案)
第1回 委員会 (8月25日)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 業務の進め方等について</li><li>• アンケート調査について</li></ul>
第2回 委員会 (10月25日)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 市の地域特性について</li><li>• アンケート調査結果について</li></ul>
第3回 委員会 (1月30日)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 市の抱える交通課題について</li><li>• 都市交通体系の基本方針について</li></ul>
第4回 委員会 (3月下旬予定)	<ul style="list-style-type: none"><li>• 市民の移動実態について</li><li>• 都市交通体系の基本方針及び対策案について</li><li>• 効果検証について</li><li>• 実現化に向けた課題について</li></ul>

向日市地域公共交通検討委員会(第3回)～近隣都市(京都府下)のコミュニティバス(巡回バス)運行事例～

①運行状況

市	長岡京市	八幡市	木津川市	久御山町	
事業名	長岡京はっぴいバス	コミュニティバス運行事業(コミュニティバスやわだ)	きのつバス(3路線)、当尾線加茂路線(8路線)、山城線、神童子線	のってこバス	
運行の背景・経緯等	<ul style="list-style-type: none"> <li>当市域西部の勾配や北部地域の交通手段は、自家用自動車に頼る公共交通空白地域であり、高齢者等の交通弱者や地域住民の移動手段の確保が重要な課題となっていた。</li> <li>そのため、平成17年2月から市コミュニティバス運行協議会に置いて、その対応が協議され、平成18年10月から国の補助金制度を活用しコミュニティバスの実証運行を実施した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>当市の北部(通称:男山団地)の一部地域を通る路線バスをバス事業者が運行していた。</li> <li>平成13年度に、バス事業者からこの路線変更の相談があったことが、コミュニティバスについて検討をするきっかけとなった。</li> <li>その後、検討会議・部会を設置し、平成15年10月から17年3月までそれぞれ6回と9回の検討会議を開催して、検討・協議を重ね、平成17年2月5日から実証運行を実施した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>木津町、加茂町及び山城町の合併により引き継いだ路線バス、福祉バスやコミュニティバス等について、旧町域間による運行形態・料金形態の差違が生じ、サービスの均一化をはじめ地域の実情に応じたバス路線の見直し・再編が課題となっていた。</li> <li>その対応について平成19年12月より推進会議や協議会において検討・協議され、平成20年11月から、加茂地域・山城地域で路線再編を行い、現在の実証運行に至った。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民等で形成する明日まち委員会で提言がとりまとめられ、その中の一つにコミュニティバスの運行について、住民からの強い要望があった。</li> <li>協議会を立ち上げ更に検討を重ね、平成16年4月からの試験運行となった。</li> <li>タイミング的には規制緩和直後となり民間廃止路線を一部埋めるような形にもなった。</li> </ul>	
運行開始日	H18年10月	H17年2月	きのつバス:H14年9月 当尾線:H20年11月再編 加茂路線:H20年11月再編 山城線:H20年11月再編 神童子線:H20年11月再編	H16年4月 (本格運行 H19年4月)	
運行形態	事業主体	事業主体:長岡京市 →運行はバス事業者へ委託	事業主体:八幡市 →運行はバス事業者へ委託	きのつバス:バス事業者と協定 当尾線:バス事業者と協定 加茂路線:バス事業者へ委託(市自家用有償運送) 山城線:バス事業者と協定 神童子線:タクシー事業者と協定	事業主体:久御山町 →バス事業者へ委託
	バス等型式	26人乗り 2台	19人乗り 2台 →日野ポンチョ、ショート、ワンドア前向きタイプ	きのつバス:小型バス 16台 当尾線:小型バス 1台 加茂路線:10人乗り 2台 マイクロボス 1台 山城線:マイクロボス 1台 神童子線:タクシー中型車 7台	38人乗り2台
	運行形態	定時定路方式	定時定路方式	きのつバス:定時定路線方式 当尾線:定時定路線方式 加茂路線:定時定路線方式 山城線:定時定路線方式 神童子線:定時定路線 デマンド方式	定時定路方式
	運行日	平日のみ	365日	きのつバス:365日 当尾線:365日 加茂路線:平日 (年末年始除く、通学線は小学校休校日除く) 山城線:平日(年末年始除く) 神童子線:平日(年末年始除く)	365日
	運行時間	午前7時55分～午後5時7分 (計約9時間)	午前7時35分～午後5時29分 (計約9時間)	きのつバス:平日午前7時～午後5時 休日午前9時～午後5時 当尾線:午前7時～午後5時 加茂路線:午前7時～午後4時 山城線:午前8時～午後4時 神童子線:午前8時～午後4時	東ルート 8:22～18:26 西ルート 6:52～19:24
	1日運行回数	2路線 16便	1路線 往復で計20便	きのつバス:平日10便 休日8便 当尾線:8.5便 加茂路線:4便(通学線除く) 山城線:8便 神童子線:8便	2路線 計20便
	運賃体系	均一 大人150円 小人80円	均一 大人200円 小人100円	きのつバス:均一 大人200円 当尾線:区間制 大人200・300・400円 加茂路線:均一 大人200円 山城線:均一 大人200円 神童子線:均一 大人200円	均一 大人150円 小人80円
	独自のサービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用回数券</li> <li>→8枚綴り1,000円,小児用500円</li> <li>障がい者回数券</li> <li>→8枚綴り500円,小児用250円</li> <li>乗継制度</li> <li>→はっぴいバス～はっぴいバス:無料</li> <li>はっぴいバス～路線バス: 大人50円・小児30円割引</li> <li>子ども夏冬休み無料体験事業</li> <li>→夏休み冬休み期間中、小学生の乗車は無料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1日乗車券(1日乗り放題)300円</li> <li>→コミュニティバスが運行していない特定の方向の地域から路線バスを利用してコミュニティバスに乗り継いだ場合(反対も可)は、コミュニティバス運賃を50円とする</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>奈良交通ICカードが使用可能</li> <li>→特別回数券</li> <li>→1乗車200円×10枚(当尾線)</li> <li>乗継券(神童子線)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>毎月最終日曜日は運賃無料</li> </ul>

②運営状況・利用状況

市	長岡京市	八幡市	木津川市	久御山町														
収支状況(千円)	年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	
	収入	運賃	1,992	3,486	4,433	5,409	11,530	12,184	11,680	11,129	35,814	36,945	43,336	53,036	6,059	6,144	6,223	6,196
		市負担	10,700	11,631	12,923	14,972	27,822	22,180	24,617	30,707	69,405	73,537	76,344	60,226	33,985	33,791	33,933	32,565
		その他(補助等)	10,080	6,729	10,110	5,362	1	6	142	113	9,455	10,469	20,035	14,683	0	0	0	0
	計	22,772	21,846	27,466	25,743	39,353	34,370	36,440	41,949	114,674	120,951	139,715	127,945	40,043	39,934	40,157	38,761	
	支出	運行経費	17,908	18,619	19,741	20,000	23,251	24,519	23,268	22,347	112,737	118,649	136,673	125,045	40,043	39,934	40,157	38,761
		車両費	4,036	3,196	4,408	5,478	9,630	1,507	1,507	5,456	0	0	0	0	0	0	0	0
		その他	828	31	3,317	265	6,571	8,338	11,523	12,488	1,937	2,302	3,043	2,900	0	0	0	0
	計	22,772	21,846	27,466	25,743	39,352	34,364	36,298	40,291	114,674	120,951	139,715	127,945	40,043	39,934	40,157	38,761	
	収支率(%) 収入(運賃)/支出(計)	8.7	16.0	16.1	21.0	29.3	35.5	32.2	27.6	31.2	30.5	31.0	41.5	15.1	15.4	15.5	16.0	
利用状況(人) (カッコ内は日平均)	16,512 (66.6)	28,764 (115.5)	36,889 (148.7)	44,542 (178.9)	75,965 (207.6)	80,357 (220.2)	78,145 (214.1)	76,793 (210.4)	372,773	385,464	390,474	311,114	40,200 (109.8)	42,451 (116.3)	44,557 (122.1)	41,247 (113)		

③コミュニティバスを運行するにあたっての問題点・今後の予定

コミュニティバス等を運行するにあたっての問題点等	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バスの経路が大幅に変わることが予想されるため、路線バスとの連携や再編を含めた検討が必要</li> <li>絶対的に利用者数の少ないため、それをいかに伸ばしていくかが課題となっている</li> <li>収支的には黒字になる要素はないが、利用者を増やし、少しでも圧縮を図る必要がある</li> <li>利用者の約8割が片道利用となっている</li> <li>1巡回の所要時間が長い</li> <li>運行ルートが限られるので、市内全域の住民に平等に利用してもらえるようなコミュニティバスの運行は難しい</li> <li>路線の新設希望が多い</li> <li>「今は必要でないが、いずれバスは必要になる」や「無いよりあった方がいい」といった、即利用されない方の声が多い</li> <li>一度走らせると、減便や運賃値上げ等について、実施することが難しい</li> <li>バス停の設置は、隣であればいいが、自分の家の前は困るといった迷惑施設となっており、地域を巻き込んだ議論が必要である</li> </ul>
コミュニティバス等を継続運行の予定やサービス内容の改善などの今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後も継続運行していく予定だが、利用者が少ないという現状もあり、運行ルートの変更を検証・実施する予定である</li> <li>現在、大変多くの市民の足として利用していただいているため、今後も継続して運行する予定である</li> <li>今後、利用が少ない路線について、見直しの基準となるガイドラインの検討を進めている</li> <li>市の公共交通を検討する場として、「地域公共交通会議」が設立され、コミュニティバスの運行についても、部会として検討の場を持つ</li> <li>福祉施設が新しくオープンするため、あわせてルート変更を計画している</li> <li>運賃変更等の検討を行う予定である</li> <li>一日乗車券の導入について、検討を進める</li> </ul>