

向日市における公共交通のあり方等に関する

提 言 書

平成 2 5 年 7 月

向日市地域公共交通検討委員会

目 次

1	はじめに	1
2	向日市の地域公共交通を取り巻く現状	2
2.1	向日市民からみた公共交通に関する問題点	2
2.2	バス事業者からみた公共交通に関する問題点	3
2.3	その他の視点からみた公共交通に関する問題点	3
2.4	向日市における公共交通に関する課題整理	4
3	向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性及び提言	5
3.1	向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性	5
3.2	向日市の公共交通の課題改善に向けた対応策の検討	6
3.3	向日市の公共交通の課題改善に向けた提言	9
4	提言の実現に向けた提案	10
参考－1	向日市地域公共交通検討委員会 委員名簿	13
参考－2	向日市地域公共交通検討委員会の協議経過	14

1 はじめに

この提言書は、少子高齢化の進展に対応し、すべての人が安心・安全に利用でき、かつ環境への負荷が少ない地域公共交通の実現に向け、調査・検討を行うため設置された『向日市地域公共交通検討委員会』において市域内の公共交通のあり方等について協議、検討した成果をとりまとめたものです。

この『向日市地域公共交通検討委員会』は、平成23年8月25日の第1回開催以来、計5回の会議を行い、委員のみなさま方と一緒に、向日市における公共交通のあり方、および短期的な方針や中・長期的な取り組みについての議論を重ねてきました。

その際、本市の現状をはじめ、市内を運行している路線バスを取り巻く状況や近隣市町のコミュニティバス等の運行状況、交通全般に関する本市の取組状況、また、近畿圏パーソントリップ調査に基づく市民の移動実態や市民を対象に行った『バス交通に対する住民意識調査』の結果など、非常に膨大かつ多種に渡る、貴重な基礎情報、データおよび分析結果等を踏まえて、検討委員会にて議論を行いました。

このような過程を経て、本市の公共交通の抱える課題に対する当面の対応として、短期的な方針についての合意を形成することができました。

今後、本市を中心に関係機関の協力を得て、その実現に向けた協議、検討に早急に取り組んでいただくよう望みます。

一方、今回の検討委員会の協議は、公共交通のあり方および短・中・長期的な方針を中心として議論を行いましたため、協議した結果を提出することで終わるのではなく、本検討委員会の流れを汲む『向日市地域公共交通会議(仮称)』の設置、ならびに同会議の定期的な開催により、本市の地域公共交通を今後どのようにしていくのか、どうあるべきか等についてさらに議論を深めていくことが重要と考えております。

この提言書が、今後の本市の地域公共交通のあり方、あるべき姿等を考えていくための一つの指針となり、今回の地域公共交通検討委員会メンバーをはじめとして、広く市民や交通事業者、行政の参画を得つつ、関係者の連携、協働によって、“クルマに過度に依存しなくてよい、だれもが安心・安全に移動できるまち”の実現化に向けた取り組みが進むことを切に願います。

平成25年7月

向日市地域公共交通検討委員会

会長 宇野伸宏

2 向日市の地域公共交通を取り巻く現状

2.1 向日市民からみた公共交通に関する問題点

① 高齢化の進展

わが国では急速に高齢化が進んでいますが、向日市においても例外ではなく、向日市の高齢化率は23.5%(H25.1)と、すでに『超高齢社会』(高齢化率21%以上)に突入しています。

現時点では、クルマを自由に利用できず、公共交通以外に移動手段のない高齢者(特に、後期高齢者)も多くみられますが、高齢者の外出率や生成原単位は増加傾向にあること、あるいは昨今の長寿命化や高免許保有率等により、近い将来には、クルマを利用する元気な高齢者が増加することが容易に推察されます。

しかしながら一方で、現時点では、向日市内の高齢者の事故発生件数はほぼ横ばいとはなっていますが、身体的な能力が低下する高齢ドライバーの増加に伴い、今後将来的には、高齢者による交通事故はさらに増加していくことも予想されます。

このようなことから、今後の高齢化の進展を考慮しますと、公共交通機関を必要とする高齢者の数は一層増加するものと考えられます。

② 低い公共交通の利便性

向日市内には、阪急東向日駅北部や森本町、鶏冠井町の一部で、鉄道駅勢圏500mにも、バス停勢圏300mにも含まれない公共交通空白地域が見受けられます。アンケート調査結果をみると、新たな公共交通を必要としている人の割合は、バス停勢圏内に居住している人と比べますと、バス停勢圏外に居住している人の方が大きくなっています。

また、現在の路線バスの運行状況をみると、向日市役所や図書館等の立地する市の中央部あたりへはJR向日町駅や阪急東向日駅からしか路線バスが運行されていないため、向日市北部や南部から市中央部あたりへ路線バスを利用して移動する際には、JR向日町駅や阪急東向日駅で乗り継ぐ必要があるなど、アクセス性は低くなっています。アンケート調査結果をみると、公共交通により市内で行きたい施設・場所については、向日市役所が31.5%、図書館が16.5%となっており、市民のニーズは高いことがうかがえます。

その他のニーズの高い施設・場所として、JR向日町駅(20.5%)、阪急東向日駅(13.3%)等の鉄道施設、市民体育館(20.4%)やゆめパレアむこう(11.3%)等の施設も挙げられています。しかしながら、鉄道施設については、市南部から最寄駅までは概ね2時間に1往復程度の低運行頻度となっていること、あるいは市民体育館やゆめパレアむこう等は、バスを利用して行くには不便な地域に立地しており、現行の公共交通によるアクセス性は低くなっています。

2.2 バス事業者からみた公共交通に関する問題点

① バス利用者の減少

市民の移動実態調査結果をみると、代表交通手段構成のうちバスの分担率は約 1%程度と、自動車(約 32%)や徒歩(約 24%)、自転車(約 20%)に比べてかなり低くなっています。

向日市内の路線バスの現状において、比較的利用の多い向日市役所周辺などの市中央部あたりへ向かう路線バスでも、その利用状況としては減少傾向が続いており、平成 18 年から平成 22 年までに約 2 割も減少しています。

このような状況のため、向日市内を運行する路線バスの収支状況をみますと、全路線で営業係数が 100 を超える赤字運営となっています。

向日市に限らず、全国的な傾向として、路線バス利用者の減少傾向が続いていることを考えますと、今後将来的なバス運営はますます厳しくなっていくものと容易に推察されます。

② 限定的な運行ルート

向日市内の道路状況をみますと、特に市役所周辺等の中央部などを中心に、2 車線で 5.5m 未満と十分な幅員のとれていない道路が多数みられており、バスの走行できる経路が限定的な状況になっていることがうかがえます。

一方で、アンケート調査結果より新たな公共交通の運行ニーズの高いルートをみますと、御所海道交差点から一文橋交差点間の南北のルートや市民体育館～上植野方面の南北のルートなど、狭隘な道路を通るルートへのニーズが高いことがうかがえます。

そのようななか、今後、北部開発に伴う道路整備や森本幹線、第二外環等の道路整備が予定されていることから、これらの道路整備が進むことにより、市民ニーズの高いルートを運行させるなどの対応を図ることが期待できます。

2.3 その他の視点からみた公共交通に関する問題点

① クルマの利用可能性と環境への影響

自動車免許の保有者数をみますと、65 歳未満ではやや減少傾向にありますが、65 歳以上の高齢者については増加傾向にあるなど、全体的にはやや増加傾向、もしくは横ばい状態です。

市民の移動実態調査結果より、クルマの利用可能性についてみますと、現在は、20 代～40 代の約 8～9 割がクルマを自由に利用できる状況にあるのに対し、60 代では約 6 割、70 代以上で 2～4 割となっているなど、高齢になるにつれクルマを自由に利用できなくなる傾向にありますが、将来的には、クルマを自由に利用できる人は増えてくることが推察されます。

また、市民の移動実態調査結果より、市民の向日市内々・内外の移動をみますと、市内々の移動より、市内外・外内の移動の方が倍近く多くみられています。内外・外内の移動では、クルマでの移動が約 36%と最も大きな割合を占めています。その一方、市内々の移動では、徒歩(約 44%)・自転車(約 27%)で全体の約 7 割を占めているものの、クルマでの移動も約 2 割みられています。

一方、アンケート調査結果より、市民のクルマ利用による環境問題に対する意識をみますと、クルマが環境問題に及ぼす影響は深刻だと思うと回答した人が 6 割近くと過半数を占めており、またクルマ利用の抑制は有効だと回答した人が 6 割以上と過半数を占めているなど、市民の環境に対する意識は高いことがうかがえます。

また、クルマ利用抑制の可能性については、7 割近くが抑制できる可能性を示していますが、現状では、クルマの利用抑制等を実践するまでには至っていないと推察されます。年齢別にクルマ利用抑制の可能性をみると、若い年代ほど抑制できる可能性が高くなっています(30 代・40 代で約 91%、50～64 歳で約 74%、65～74 歳で約 55%、75 歳以上で約 23%)。

2.4 向日市における公共交通に関する課題整理

以上に整理した向日市における公共交通に関する問題点等を踏まえ、向日市における公共交通に関する課題を下図に示します。

①利用者側

高齢化の進展

- 元気な高齢者の増加
- 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も多い

低い公共交通の利便性

- 市内に存する公共交通空白地域
- 向日市内の施設や鉄道駅への低いアクセス性

②事業者側

バス利用者の減少

- バスの分担率(代表・端末)は低く、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、バスの運行ルートは限定的
- 大規模開発や道路整備等による市内の走行環境の変化

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)
- クルマを自由に利用できる状況にある人の割合が高い
- 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
- ・公共交通空白・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
- ・大規模開発や走行環境の改善等に伴う運行ルートの見直し

■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 向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性及び提言

3.1 向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性

向日市における今後の公共交通の課題改善に向けては、地域の現況や人の動き、市民ニーズ、他都市における取組事例等を踏まえ、その基本的な方向性についての検討を行いました。なお、その際には、以下の点について留意する必要があります。

(公共交通の課題改善に向けた留意点)

- ☞ 向日市においては、他の都市と同様に少子・高齢化が進展しているなか、特に、クルマを利用できない高齢者等の交通弱者が、ふだんの生活を営む上で必要な移動手段を確保していくことが重要
- ☞ 『第二次向日市都市計画マスタープラン』で挙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”を実現していくために、公共交通の課題を改善し、だれもが安心・安全に移動できる交通環境づくりに向けた取り組みを進めていくことが重要
- ☞ 向日市を環境にやさしい都市とするため、市民がクルマに過度に依存しなくても移動できるよう、公共交通の利便性向上などの利用促進にも取り組むことが重要

以上に示した留意点、ならびに前項で整理した公共交通の課題等を踏まえ、向日市における公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性を下図に示します。

■公共交通サービス水準の向上

高齢者の移動手段確保

公共交通空白・不便地域の解消

■事業性の向上

利用者の拡大

大規模開発や走行環境の改善等に伴う運行ルートの見直し

■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

【他都市の事例等を踏まえた検討の方向性】

① 生活交通の維持・確保

- ・既存ストックの有効活用
→ 既存バス路線の再編，老人福祉センター送迎バスの活用，施設送迎バスの活用 など
- ・新たな公共交通サービス導入の検討
→ 巡回バスの導入，デマンド型交通の導入 など
- ・その他
→ タクシーチケットの配布 など

② 安心・安全な走行環境への改善

③ 既存路線バスの利用促進

3.2 向日市の公共交通の課題改善に向けた対応策の検討

① 生活交通の維持・確保

向日市における路線バスの利用状況は、代表交通手段で約 1%、端末交通手段では約 5～10%と低い水準にあり、またその利用者数は年々減少傾向にあります。

これらの要因としては、人口減少やモータリゼーションの進展等も考えられますが、一方で道路環境の未整備等により路線バスが運行できない等による公共交通空白地域が市内にみられたり、あるいは市民・利用者ニーズの高い施設等へ公共交通を利用して移動することができないなど、サービスが十分に行き届いていない等といったことも考えられます。

一方、今後、高齢化は他都市と同様ますます進展することから、高齢者の数はさらに増加していくことが容易に予想されますが、身体機能の衰える高齢者がいつまでもクルマを運転することは、交通事故のリスクが高くなるため、鉄道やバス等の公共交通機関への転換が望まれます。

そのため、高齢者が、ふだんの日常生活を安心・安全に営んでいくためには、今後将来的にも、公共交通機関の維持・確保は不可欠であることがいえます。

そこで、地域のため、特に公共交通空白地域の居住者や移動が困難な高齢者等の交通弱者が、ふだんの日常生活を営んでいくための生活交通を維持・確保していくために、下表に示すような取り組みが考えられます。また、その実現にあたっての課題についてもあわせて列挙します。

表 生活交通の維持・確保に向けた取り組みと実現にあたっての課題整理

取り組み	概 要	実現にあたっての課題
既存路線バスの再編	現行の路線バスの利用状況や市民・利用者ニーズ等を踏まえ、現行バスサービス(運行ルート、バス停位置等)の見直し・改善	・運行事業者との調整(市民ニーズや公共交通空白地域の解消、運行サービス等) ・走行空間の確保(公共交通空白地域内は狭隘な道路が多い、新たな渋滞の発生等) ・現行利用者への配慮 ・事業効率性への配慮 等
老人福祉センター送迎バスの活用	現行の老人福祉センターの送迎バスの運行サービス(利用対象者、ルートや便数、乗降場所等)の拡大	・現行利用者への配慮(現在利用している人の利便性低下の回避等) ・既存の民間バス路線への影響(民間企業への経営圧迫の回避等) ・サービス向上に伴う経費負担への対応 等
巡回バスの導入	市内の公共交通空白地域を解消や交通弱者の移動手段の確保	・既存の民間バス路線への影響(民間企業への経営圧迫の回避等) ・走行空間の確保(公共交通空白地域内は狭隘な道路が多い、新たな渋滞の発生等) ・運行経費にかかる経費負担への対応(府下の近隣地域では、コミバスの運行維持に年間平均約 3,500 万円を負担) 等

② 安心・安全な走行環境への改善

向日市内の道路環境は、2車線5.5m未満と十分な幅員のとれていない狭隘な道路が多くみられ、また自動車の利用も多くみられています。

このような道路環境であることから、既存の路線バスの運行ルートは限定的とならざるを得なく、市民のニーズで挙げられているような施設・場所近くを運行したくてもできない状況となっています。

そのため、現在計画されている向日市北部の開発とそれに伴う周辺の道路整備、あるいは都市計画道路の整備等を進め、路線バスが安心・安全かつ円滑に走行できる空間を確保し、このような走行環境の改善に伴い、市民や利用者のニーズにあった運行ルートへの見直しを随時事業者働きかけるなど、バス利用者の増加に向けた取り組みを積極的に行うことが望まれます。

③ 既存路線バスの利用促進

公共交通の課題改善に向けては、市民や利用者のニーズ等に対して、既存の路線バスサービスでは対応できない部分については、新たな公共交通サービスを導入することも対応策案として考えられますが、まずは現在運行している路線バス等の既存ストックを有効活用し、またより多くの人に利用してもらうことができるような工夫を行うことが重要となります。

現在、向日市内を走る路線バスの利用状況は、代表交通手段で約1%、端末交通手段として約5～10%という低利用率であり、その利用者数は年々減少傾向にあること、さらに今後の人口減少等を考慮しますと、クルマを自由に利用できない交通弱者、特に高齢者や児童・生徒などのためにも“乗って守っていく”ことが大切となります。

そこで、他都市で取り組まれている様々な利用促進策の実施例等を参考に、向日市の地域特性やニーズ等を踏まえ、実践できるものから随時、施策を展開していくことが望まれます。利用促進策を実施するに際しては、バス事業者だけ、行政だけで取り組むのではなく、地域も含め、関係者の連携・協働のもとで取り組んでいくことが必要であります。

表 バスの利用促進に向けた取組例

大分類	中分類	取組例
バスサービス水準の向上	運行頻度の改善	ダイヤの改善，最終便の延長，運行本数の増便 等
	料金体系の改善	均一料金，ゾーン制料金 等
公共交通の利用環境の向上	運賃支払い方法の改善	乗継割引制度の導入，高齢者パスの導入 等
	運行体系の改善	路線の機能分担，バス停の増設・位置改善，フリー乗降区間の設定 等
	バス停施設の改善	上屋・ベンチ等の整備，駐車場・駐輪場附帯バス停の整備，広告付きバス停の整備 等
	バス車両の改善	ノンステップバス，自転車積載バス，環境に配慮したバス（CNG，BDF，電気等） 等
	バス情報提供の改善	バスロケーションシステムの導入，総合案内表示板の設置，公共交通情報紙の提供 等
	走行環境の整備	バス専用・優先レーンの整備，PTPS の整備，バスベ이의整備，バリアフリーの整備 等
その他の利用促進	イベント	カーフリーデー，ノーマイカーデー，バスまつり，車内イベント，スタンプラリー 等
	意識改革	モビリティ・マネジメントの実施，広報誌の活用，バスの乗り方教室の開催 等
	地元地域との協働	商店・施設との連携，地域通貨の発行，アテンダントの乗車，協賛金制度，ネーミングライツ制度の導入 等
	公共交通利用支援制度	運転免許自主返納支援制度，エコ通勤認定制度，公共交通沿線居住推進制度等
	自動車利用抑制	ロードプライシング 等
	その他	車内販売，傘の貸出，グッズ製作 等

3.3 向日市の公共交通の課題改善に向けた提言

運転免許証保有や自家用車利用が進展している現状においては、市民の多くはクルマに依存したライフスタイルが定着しており、また今後将来的にはクルマを利用できる層(特に、現在利用率の低い高齢者)が、ますます増えることが容易に予想されます。

市内あるいは市外の移動においては、クルマを自由に利用することのできる人にとっては利便性、快適性は高い一方で、クルマを自由に利用することができない人(特に、公共交通空白地域に居住している交通弱者)にとっては非常に不便な状況であることがわかります。そのため、アンケート調査により得られた結果からもわかりますように、公共交通により主に行きたい場所である鉄道駅や公共施設(市役所、市民体育館、図書館、ゆめパレアむこう等)などへの移動手段の確保に関するニーズが高くなっています。

しかしながら、移動手段の確保にあたって、昨今、コミュニティバスや巡回バス等の新たなサービスの導入が行われていますが、先行されている他都市の事例をみましても、いわゆる“空気を運ぶ”利用状況が多く、また多額の赤字運営であったとしてもなかなか撤退することもできず、毎年継続的な財政負担が必要となっている事例は少なくありません。また近年、財政的に厳しくなっている自治体においては、市民も含めて、コミュニティバス等の運行に対する見直し・改善を図る必要があるなどの声が高まってきています。

3.2 に示した対応策の実現に向けては、社会経済情勢の変化や道路整備、大規模開発の状況、まちづくりの観点、市の財政状況等を勘案し、下記のような取り組みを提言します。

短期的な取り組み案

① 生活交通の維持・確保

- ・ 既存ストックの有効活用 → 既存バス路線の再編による対応

② 安心・安全な走行環境への改善

- ・ 北部開発に伴う周辺道路の供用による路線バス運行ルートを検討

③ 既存路線バスの利用促進

- ・ モビリティ・マネジメントや情報提供(広報誌等)、イベント等による意識の醸成等

中・長期的な取り組み案

① 生活交通の維持・確保

- ・ 既存ストックの有効活用を検討 → 老人福祉センター送迎バスの活用等
- ・ 新たな公共交通サービス導入の検討 → 巡回バスの導入等

② 安心・安全な走行環境への改善

- ・ 大規模開発や道路整備等に伴う走行環境の改善によるバス運行ルートを検討

③ 既存路線バスの利用促進

- ・ 3.2③に示したハード・ソフトの各種取り組みの実施

4 提言の実現に向けた提案

提言した各種取り組みの実現に向けては、さまざまな課題解決や具体的な内容の決定等について、各関係者との協議・調整等を行い、合意形成を図りながら進めていく必要があります。そのためには、関係者が一堂に会して議論・調整等を行う「場」が必要となります。

そこで、今後、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項等についての協議・調整等を行う【(仮称)向日市地域公共交通会議】の設置を提案します。

なお、この(仮称)向日市地域公共交通会議では、以下に挙げるような点についての協議・調整等を行うことが重要です。

① 地域の実情に応じた適切な運行サービスに関すること

これまで述べてきたように、今後の社会経済情勢の変化等を踏まえて、地域にとって不可欠な生活交通手段を維持・確保していくためには、交通事業者だけ、あるいは行政だけが取り組むのではなく、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を果たす中で、共に考え、共に取り組んでいくことが大切です。

より多くの市民等に利用してもらい、第2次向日市都市計画マスタープランで定められている“都市のにぎわいの創出、移動円滑化によるまちの活力の創出”を実現していくためには、地域の実情に応じた適切な運行サービスの提供が必要であります。

そこで、既存の路線バスについては、現行のサービス内容(例えば、バス路線、バス停位置、運行本数・ダイヤ、運賃、車両等)についての妥当性、あるいは新たな公共交通を導入する際においては、運行サービスの内容(例えば、バス路線、バス停位置、運行本数・ダイヤ、運賃、車両、運行主体等)についての妥当性等についての協議・調整等が求められます。

なお、これらの実施にあたっては、交通事業者との連携・協働による展開はもちろん、市民の積極的な関与も不可欠となることから、関係者の地域公共交通に対する意識の醸成と、今後、財政状況がますます厳しくなっていくことが予想される中、持続的にその運営を行っていくためには、地域が主体となり、自分たちの手で創り、守り、育てていくことが重要となります。

② 地域公共交通の利用促進に関すること

向日市は、市内に駅が計 5 駅(JR：2 駅、阪急：3 駅)あり、またバス事業者も 4 事業者(阪急バス、京阪京都交通、ヤサカバス、京都市交通局)が運行しており、バス路線も車両が走行可能な道路にはほぼ運行しているなど、他地域と比較すれば、比較的公共交通は恵まれている地域であると言えます。しかしながら、運転免許証保有や自家用車利用の進展等の影響もあり、既存の路線バスの利用状況・収支状況は、非常に厳しい状況にあります。

このような現状、あるいは社会経済情勢の変化や財政事情等を考慮しますと、地域公共交通の持続的な運行を維持していくためには、まずは既存の地域公共交通を積極的に利用し、活性化させていくことが重要です。

そこで、より多くの人に利用してもらうための利用促進策を実施していくことが求められますが、その際には、交通事業者だけで取り組むのではなく、地域や行政と一体的に取り組むことが大切です。

利用促進策については、利用者や市民の声を参考にしたり、あるいは他都市でもすでにさまざまなことが取り組まれているので、そのような先行の取組事例等も参考にしながら、向日市で実践できるものから順次進めていき、その効果は、一朝一夕に発現されるものではないことから、継続的に取り組んでいくことが重要となります。

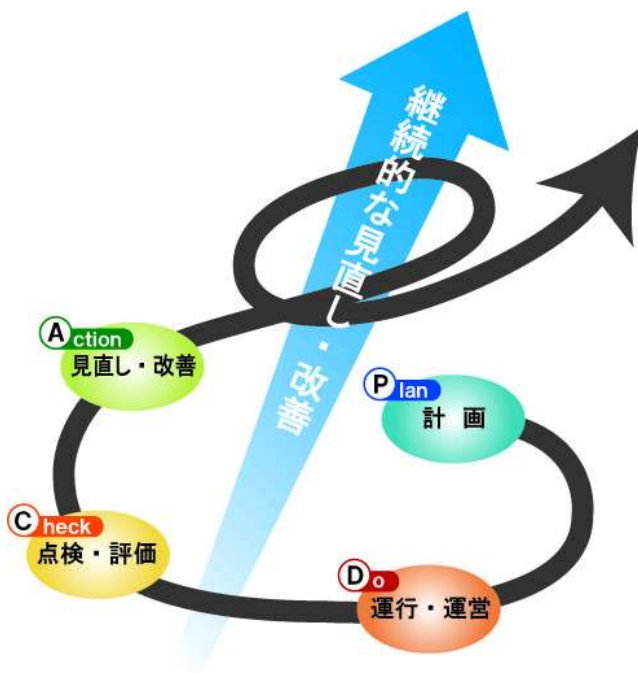
③ 向日市における地域公共交通のあり方等に関すること

「向日市地域公共交通検討委員会」では、少子高齢化の進展に対応し、誰にでも安全で安心して利用でき、かつ、環境への負荷が少ない地域公共交通の実現に向けての調査、検討等を、各関係者と意見交換を行いながら進め、短期的な取り組み案と中・長期的な取り組み案を整理しました。

しかしながら、短期的な取り組み案だけでは、公共交通空白地域内の居住者など、いわゆる交通弱者の生活交通手段を十分には確保できないかもしれないこと、一方で向日市においても他都市同様、地域公共交通を取り巻く環境は今後ますます厳しくなっていくことが予想されますことから、今後は、市の上位計画でも示されている市の将来像やまちづくりの目標を踏まえ、市域全体における地域公共交通のあり方や将来の望ましい交通体系の構築に向けた交通戦略等の検討を進めていくことが重要となります。

④ PDCA サイクルにもとづく継続的な進行管理に関すること

地域公共交通は、市民の日常生活に欠かせない移動手段として、持続的な維持確保はもちろん、今後さらなる利便性の向上やサービス水準の向上等を図っていくことが求められるため、受益者であり、真の利用者である市民をはじめとする交通事業者や行政等の関係主体の連携・協働のもと、PDCA サイクルにもとづく進行管理を継続的に実施することが大切です。その各段階においては、市民や利用者等の声を取り入れ、ニーズを的確に把握しながら、継続的な見直し・改善を図り、地域公共交通の利便性やサービス水準の向上を遂行していくことが必要であります。



[地域による PDCA サイクルの取組み(例)]

- ・ P：事業計画検討の場への積極的な参画
- ・ D：積極的なバス利用
- ・ C：利用者や地域住民等の利用回数や目的地等を調査・調査
- ・ A：自治会・寄合等での呼びかけ、停留所周辺の清掃活動、商店等との連携(買い物客への割引等)による利用促進 など

[行政による PDCA サイクルの取組み(例)]

- ・ P：計画の策定、支援制度の検討
- ・ D：検討委員会等の「場」の提供、各種調査の実施、運行にあたっての側面的な支援
- ・ C：輸送サービス内容の問題点の整理、結果の検証・評価
- ・ A：地域や事業者等への結果の報告、地域への意識の醸成、利用促進策の積極的な実施 など

[交通事業者による PDCA サイクルの取組み(例)]

- ・ P：効率的かつ効果的な輸送サービスの策定
- ・ D：安全・安心・快適な運転
- ・ C：利用動態・利用者の声等の調査・把握
- ・ A：より効率的で事業性の高いサービスへの見直し・改善、運転士教育の徹底、利用促進策の積極的な実施 など

出典：「地域のニーズに応じた効率的な乗合旅客輸送サービス導入・促進マニュアル」
(国土交通省中国運輸局, H19. 3)

参考図 『地域公共交通』の持続的な維持・確保に向けたPDCAサイクルでの取組

参考－１ 向日市地域公共交通検討委員会 委員名簿

向日市地域公共交通検討委員会 委員名簿

(平成 25 年 3 月 31 日現在)

区 分	氏 名	所 属 等
学 識 経 験 者	宇野 伸宏	京都大学大学院経営管理研究部 准教授
市 民	柳澤 明	市民公募
	生嶋 博子	市民公募
	安田 忠和	前物集女町自治連合会長
	鎌田 豊一	上植野町自治連合会長
	川本 忠夫	向日市老人クラブ連合会会長
	森川 博丞	向日市身体障害者協会会長
公共交通事業者	西山 哲	阪急バス株式会社 取締役 自動車事業部長
行 政 機 関	川合 宏和	近畿運輸局京都運輸支局 首席運輸企画専門官
	村尾 俊道	京都府交通政策課長
	村上 秀幸	向日町警察署交通課長
	植田 茂	向日市総務部長
	酒井 信一	向日市市民生活部長
	小林 賢次	向日市健康福祉部長
	大野 勘一郎	向日市建設産業部長

参考－２ 向日市地域公共交通検討委員会の協議経過

	開催日時・場所	協議内容等	主な検討事項等
第1回	H23. 8. 25 14:30～ 向日市民会館 第5会議室	(1) 委嘱状の交付 (2) 市長挨拶 (3) 委員及び事務局の紹介 (4) 委員長及び副委員長の選出 (5) 向日市地域公共交通の検討に向けて (6) アンケート調査について (7) その他	・ 地域公共交通検討委員会の開催の目的、意義について説明 ・ 向日市の公共交通の現状と課題について説明 ・ 市民向けアンケート調査の方法、調査票について討議
第2回	H23. 10. 25 13:30～ 向日市民会館 第5会議室	(1) 向日市の地域特性について (2) アンケート調査結果について (3) 地域特性とアンケート調査結果から見た課題と検討事項について (4) その他	・ 向日市の地域特性や公共交通を取り巻く現状について説明 ・ 市民向けアンケート調査の結果(速報)を説明した後に討議 ・ これらを踏まえ、向日市の公共交通の係る課題と検討事項について討議
第3回	H24. 1. 30 9:30～ 福社会館 大会議室	(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 (5) その他	・ 前回委員会での質問事項に対する回答について説明 ・ 老人福祉センター送迎バスの運行サービスについて説明 ・ 市民アンケート調査の結果(追加集計)について説明 ・ これらを踏まえ、向日市の公共交通の課題改善に向けた方向性について討議
第4回	H24. 10. 31 14:00～ 向日市民会館 第2会議室	(1) 向日市民の移動実態について (2) 公共交通の課題改善に向けた方向性案について (3) 生活交通の維持・確保に向けた検討について (4) その他	・ 近畿圏パーソントリップ調査結果(速報)による向日市民の移動実態について説明 ・ 市民の移動実態の結果も踏まえての公共交通の課題改善に向けた方向性について説明 ・ 生活交通の維持・確保に向けた取り組みについて討議
第5回	H25. 3. 27 13:30～ 向日市民会館 第2会議室	(1) 向日市民の移動実態について (2) 公共交通の課題改善に向けた方向性案について (3) 生活交通の維持・確保に向けた検討について (4) その他	・ 近畿圏パーソントリップ調査結果(確定版)による向日市民の移動実態について説明 ・ 公共交通の課題改善に向けた方向性や生活交通の維持・確保に向けた取り組みを説明し、各委員から意見、考え方を述べていただいた後に討議 ・ 短期的な対応、中・長期的な取り組み、今後の会議の役割等を説明した後に討議