

向日市における公共交通のあり方等に関する提言書

資料編

平成25年7月

向日市地域公共交通検討委員会

目 次

1. 向日市の地域特性の把握	1
1.1 向日市の位置・地勢	1
1.2 人口特性	2
1.3 地域特性	6
1.4 交通特性	11
2. 現況整理	35
2.1 市民の移動実態調査	35
2.2 市民アンケート調査	63
3. 他地域（府内）のコミュニティバス等の取り組み状況	100
	End. 100

1. 向日市の地域特性の把握

1.1 向日市の位置・地勢

- 向日市は、北側、東側、西側を京都市と、南西側の一部を長岡京市と接しており、京都市中心部から南西に約 7km の至近距離に位置している。
- 市域は東西約 2km、南北約 4km、面積 7.67 ㎢と、全国で 4 番目に小さく西日本で最もコンパクトな市となっている。

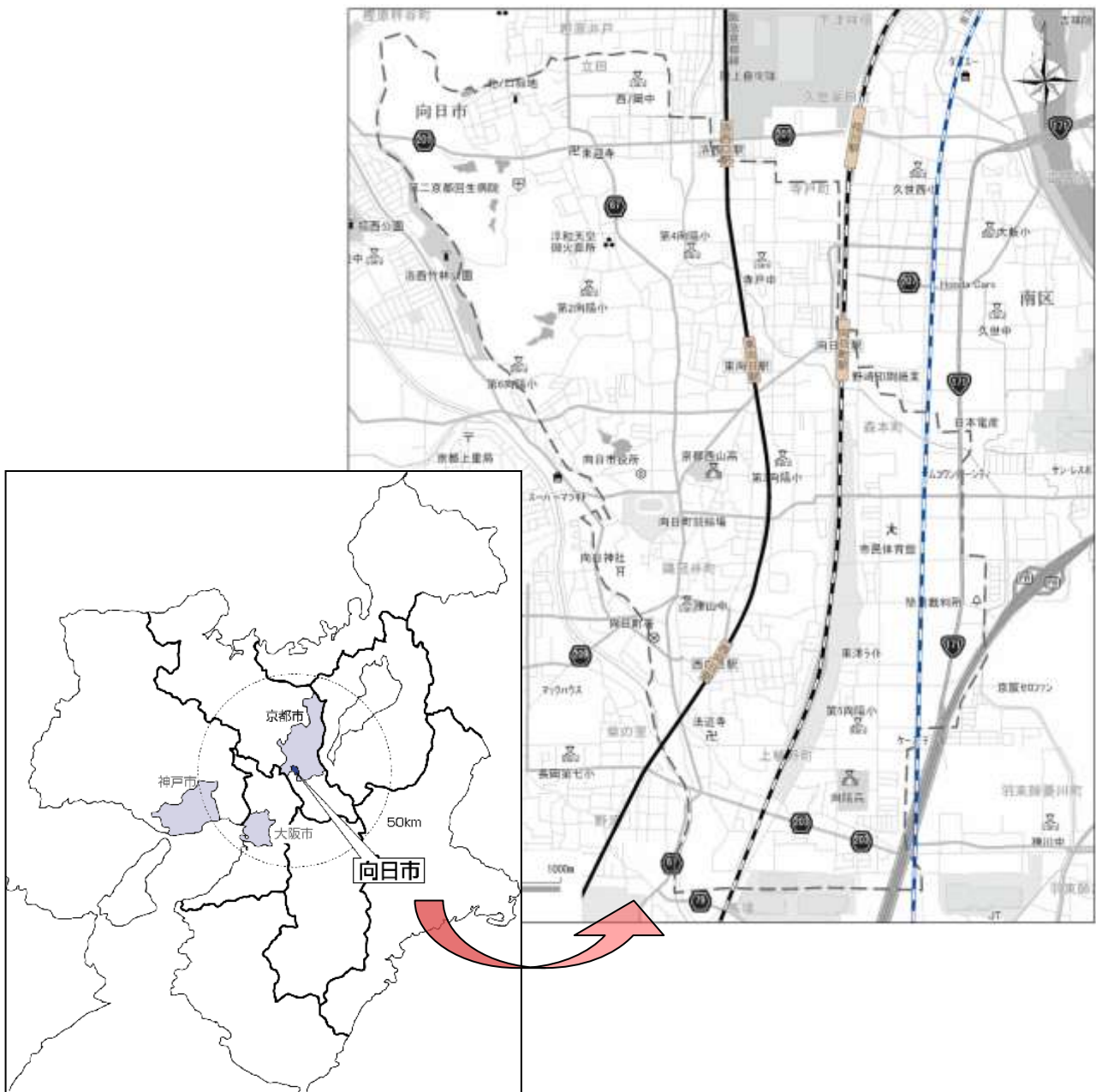


図 向日市の位置

1.2 人口特性

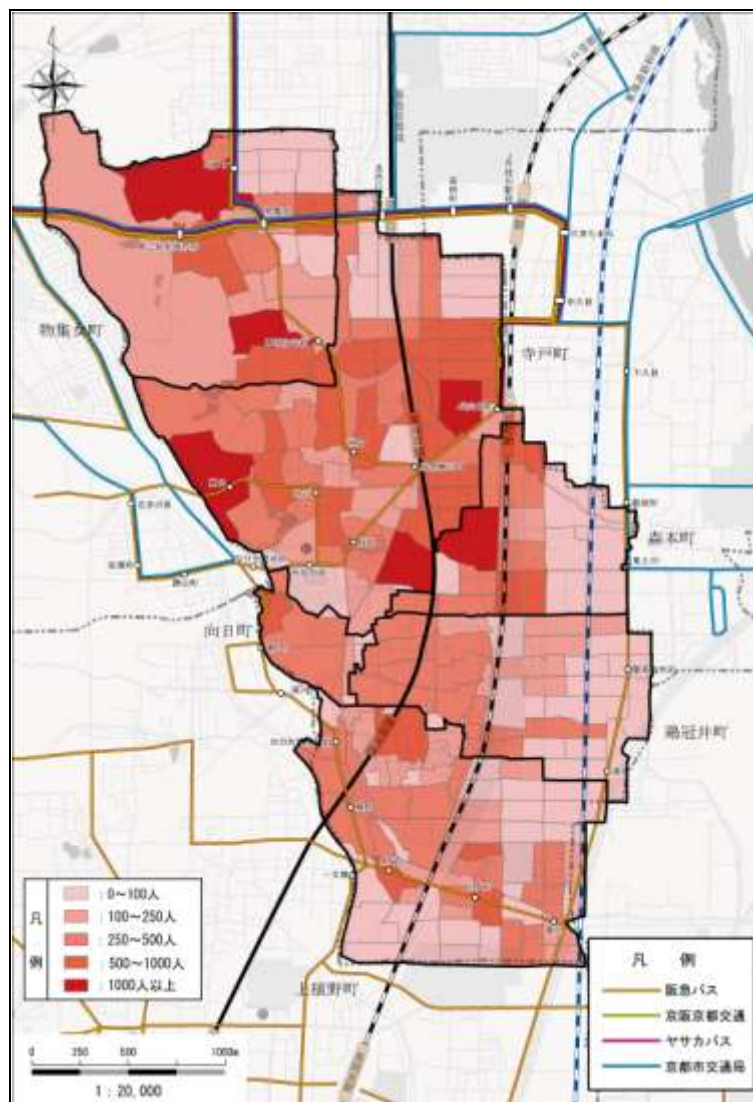
① 向日市の人口

- 向日市の人口は 54,751 人、人口密度は 7,138 人/㎢となっており、近隣都市と比べて人口密度が非常に高くなっている。
- 地区別の人口分布をみると、JR 向日町駅～市役所周辺や物集女町北部等に比較的多くの市民が居住していることがわかる。

表 向日市の人口

	向日市	参考	
		長岡京市	京都市
総人口 (人)	54,751	79,898	1,384,616
面積 (㎢)	7.67	19.18	827.90
人口密度 (人/㎢)	7,138	4,166	1,672

資料：住民基本台帳

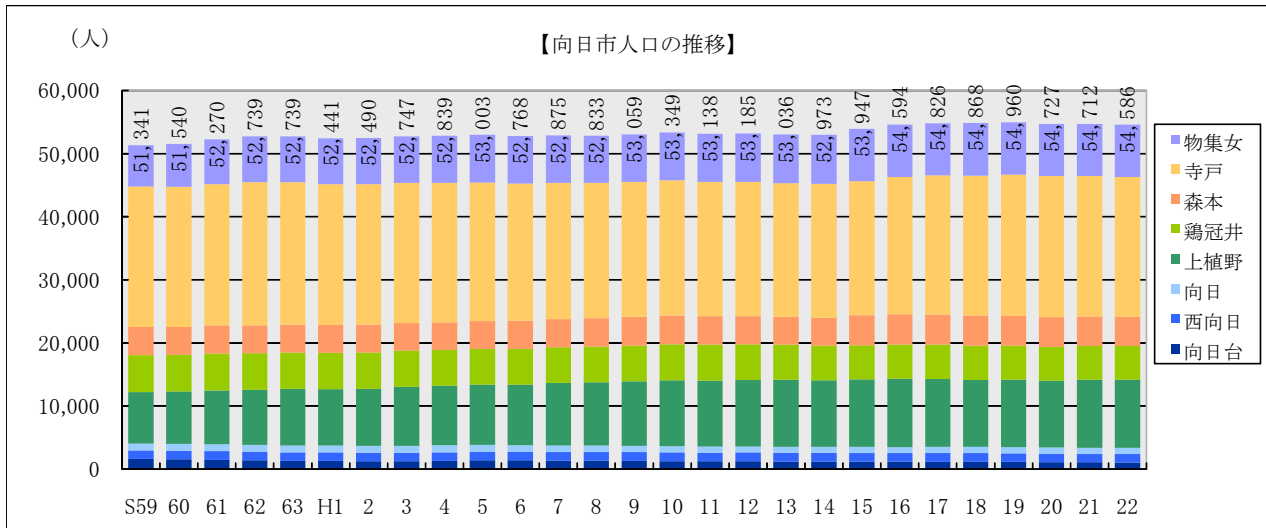


資料：住民基本台帳

図 向日市の地区別人口分布

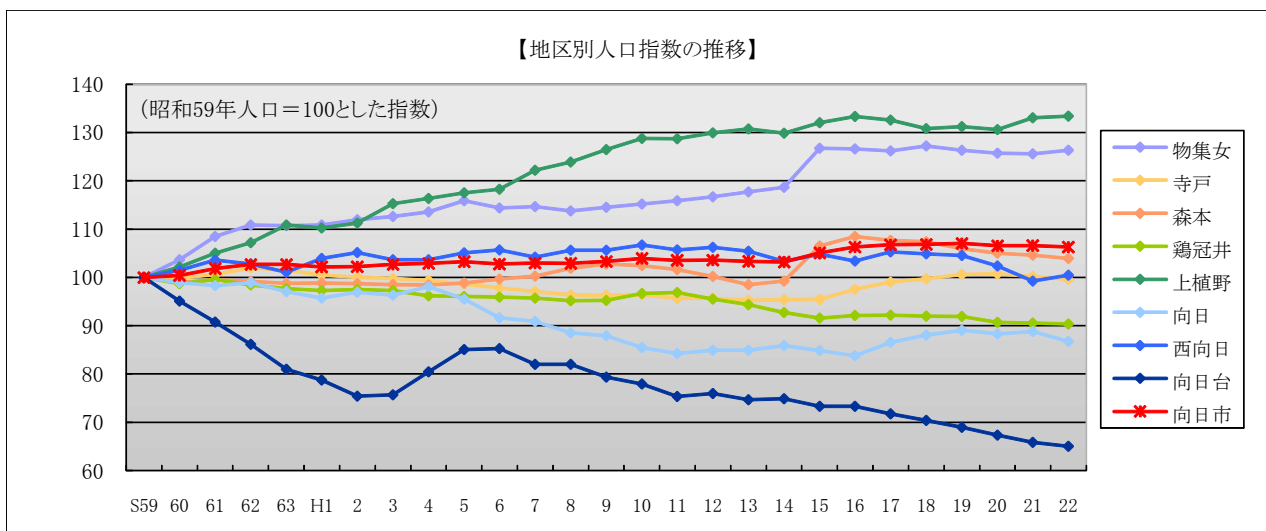
② 人口の推移

- 向日市の人口の推移をみると、昭和 59 年から平成 22 年まで概ね横ばいの傾向にある。
- また、地区別の人口の推移をみると、向日台を除く地区では、平成 15 年以降概ね人口が横ばいで推移している。
- 一方、向日台地区については減少が続いており、平成 15 年より 10%以上減少している。



資料：住民基本台帳

図 向日市の人口の推移



資料：住民基本台帳

図 地区別人口の推移

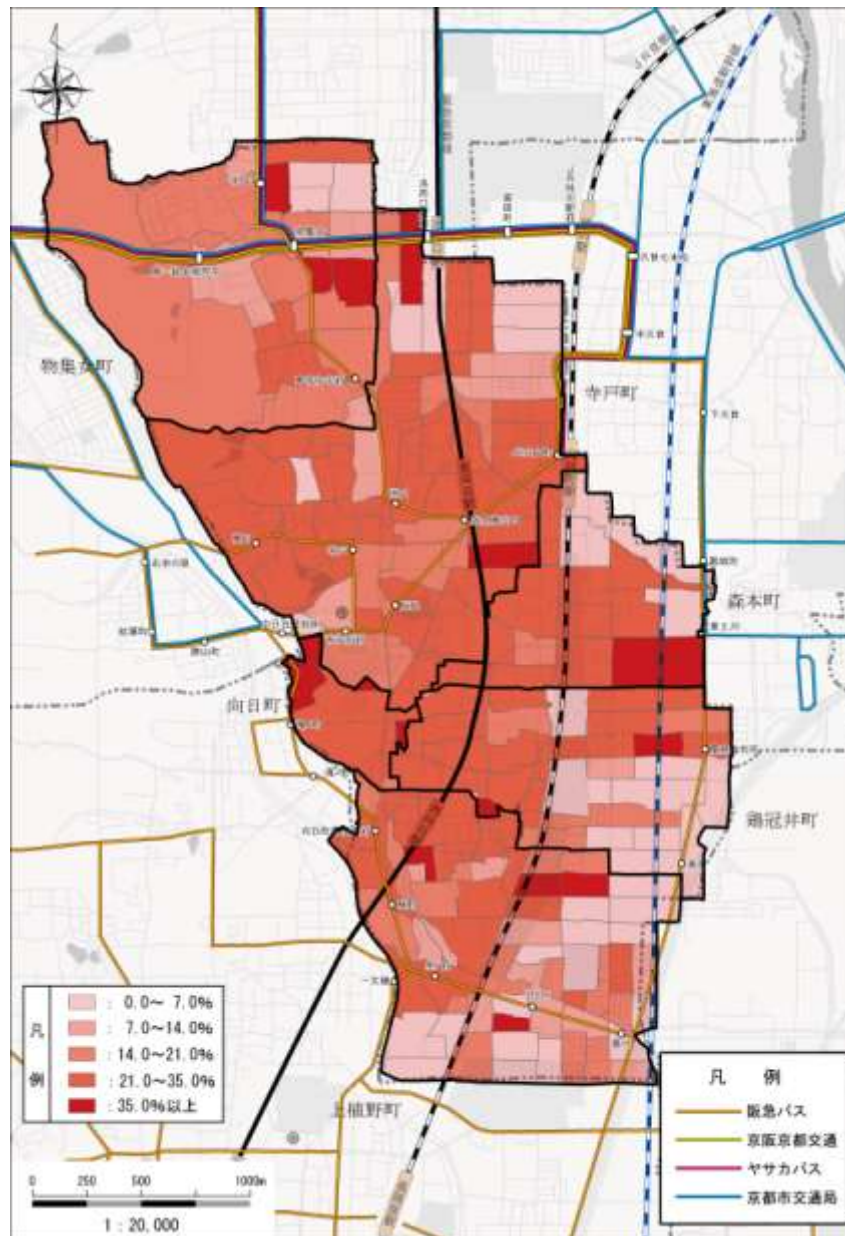
③ 向日市の高齢化率

- 向日市の高齢化率(平成 23 年)は 21.9%となっており、近隣都市と概ね同程度となっている。
- また、地区別の高齢化率をみると JR 向日町駅～市役所周辺や西向日駅周辺、洛西口駅西側等において、高齢化が高くなっている。

表 向日市の高齢化率(平成 23 年)

	向日市	参考	
		長岡京市	京都市
総人口 (人)	54,751	79,898	1,384,616
高齢化率 (%)	21.9	21.3	23.4
高齢者数 (人)	11,990	17,018	324,000

資料：住民基本台帳

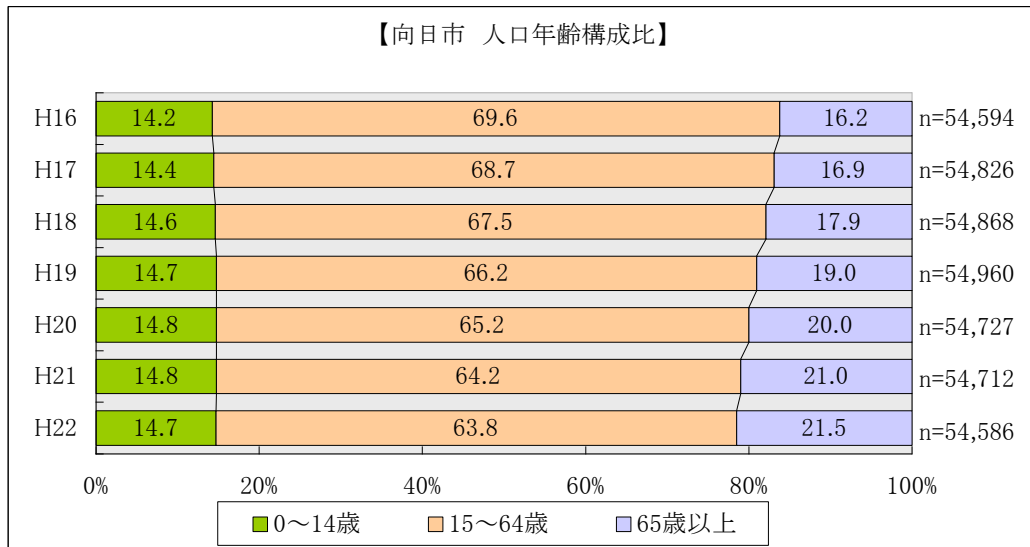


資料：住民基本台帳

図 向日市の地区別高齢化率(平成 23 年)

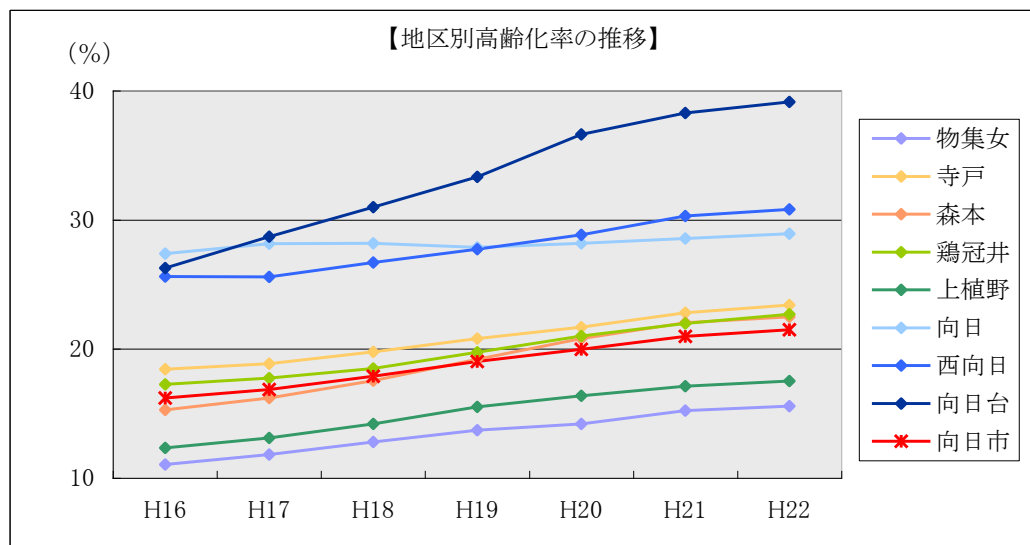
④ 高齢化率の推移

- 向日市の人口構成をみると、平成16年より高齢者の占める割合が約5pt増加している。
- 地区別に高齢化率をみると、特に向日台地区において高齢化率が上昇しており、平成22年では約40%が高齢者となっている。
- また、その他の地区においても、平成16年から5%程度、高齢化が進展している



資料：住民基本台帳

図 向日市の人口構成の推移



資料：住民基本台帳

図 地区別高齢化率の推移

1.3 地域特性

① 向日市内における公共施設の立地状況

- 市役所や市民会館、図書館等の各種公共施設が市中央部のバス路線沿いに多数立地している。
- 一方、市南東部の市民体育館やゆめパレアむこうなどの施設については、鉄道駅やバス停留所から離れた場所に立地しており、公共交通によるアクセス性が高くない状況となっている。

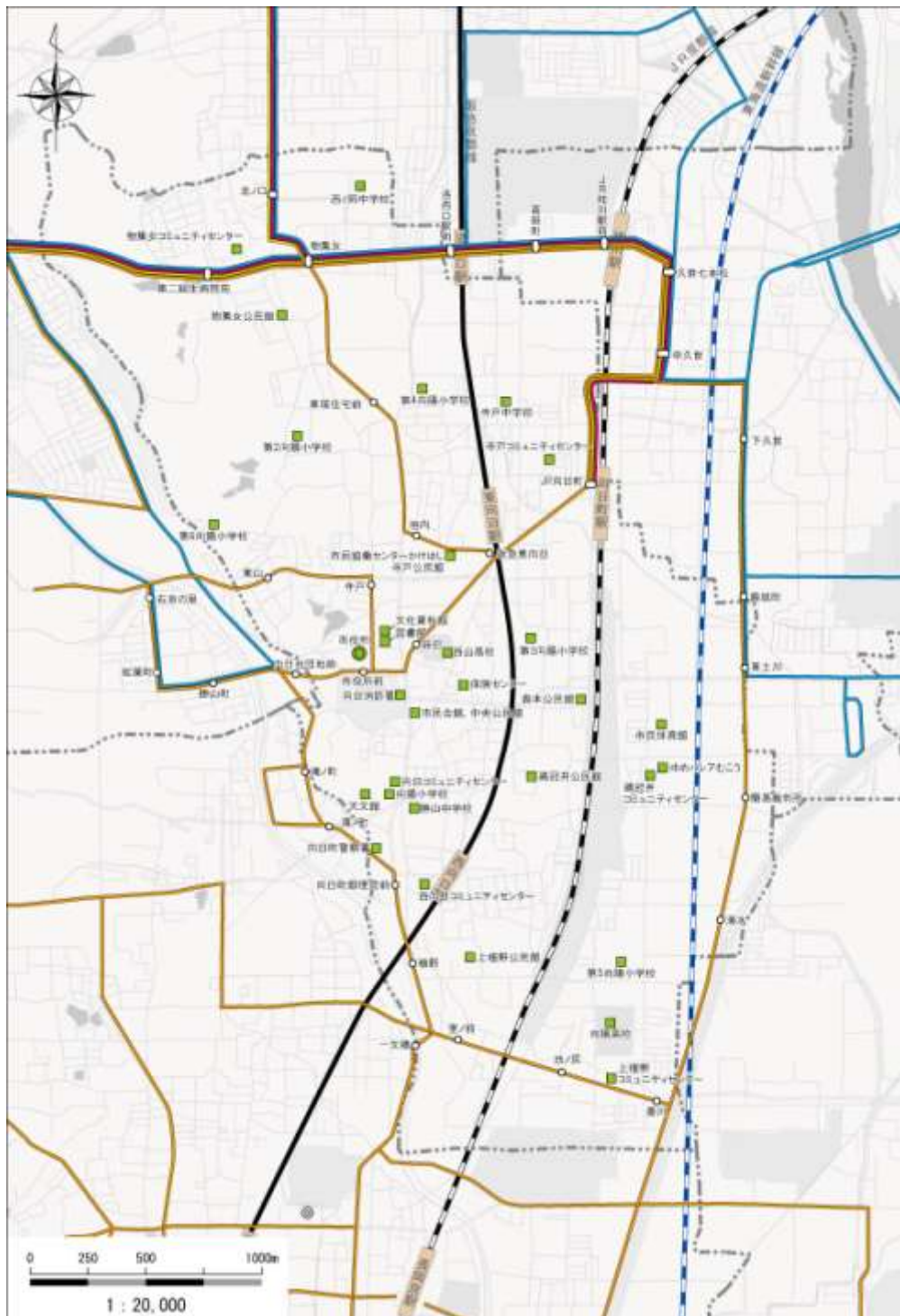


図 向日市内の公共施設立地状況

② 向日市内における医療・福祉施設の立地状況

- 東向日駅・西向日駅周辺においては、医療施設がバス停留所付近に多数立地している。
- 一方、向日市南東部等においては、医療施設が少なく、かつバス停留所が近くないような、医療施設にいくために自家用車等の利用が必要な地域もみられる。

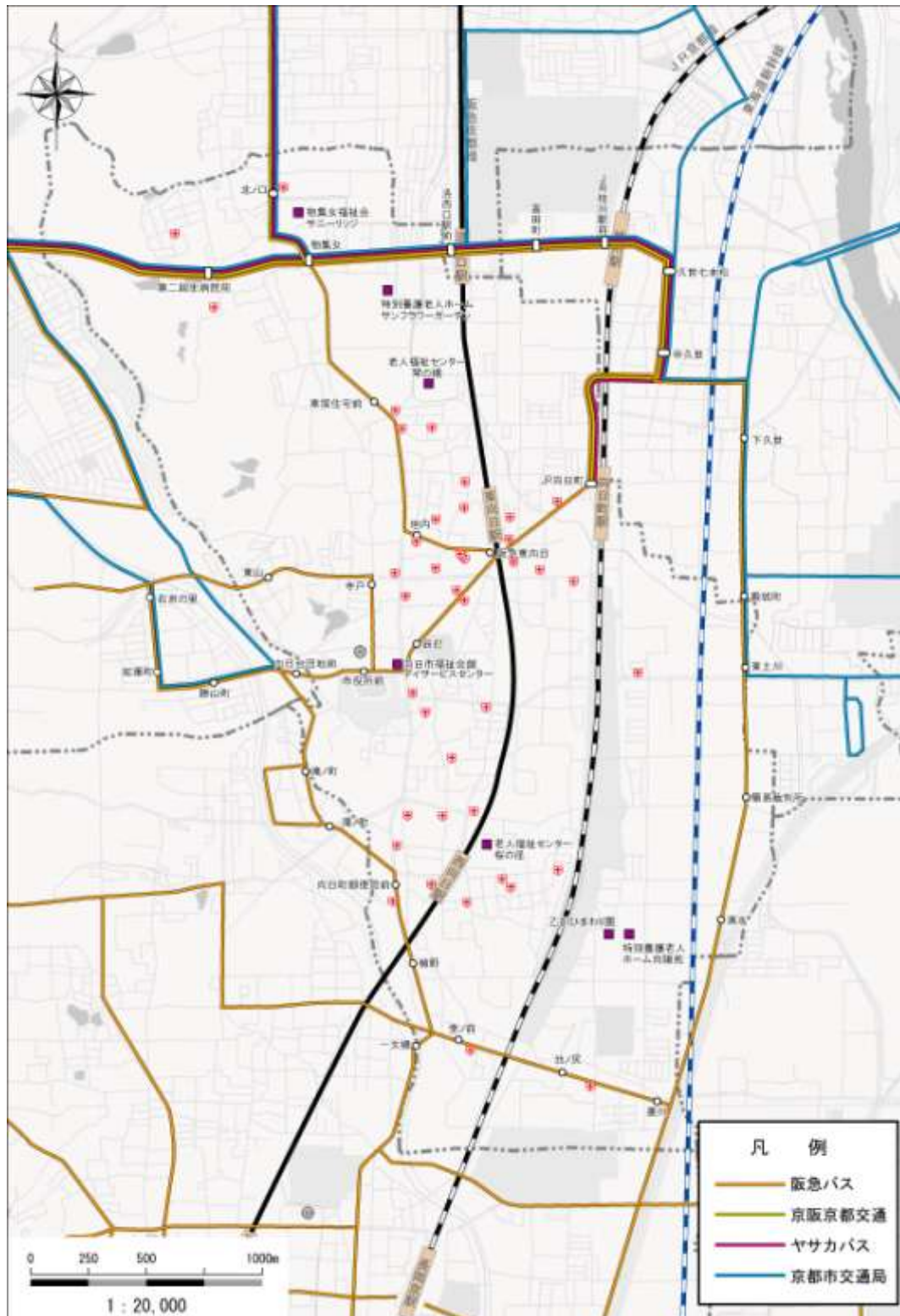


図 向日市内の医療・福祉施設の立地状況

③ 向日市内における商業施設の立地状況

- イオンなど、日用品の買物等に利用される主な商業施設がバス路線沿いに多数立地している。
- 一方、向日市南部地域においては商業施設が少ないうえバス路線もないため、自家用車等を活用して商業施設へアクセスする必要がある地域もみられる。

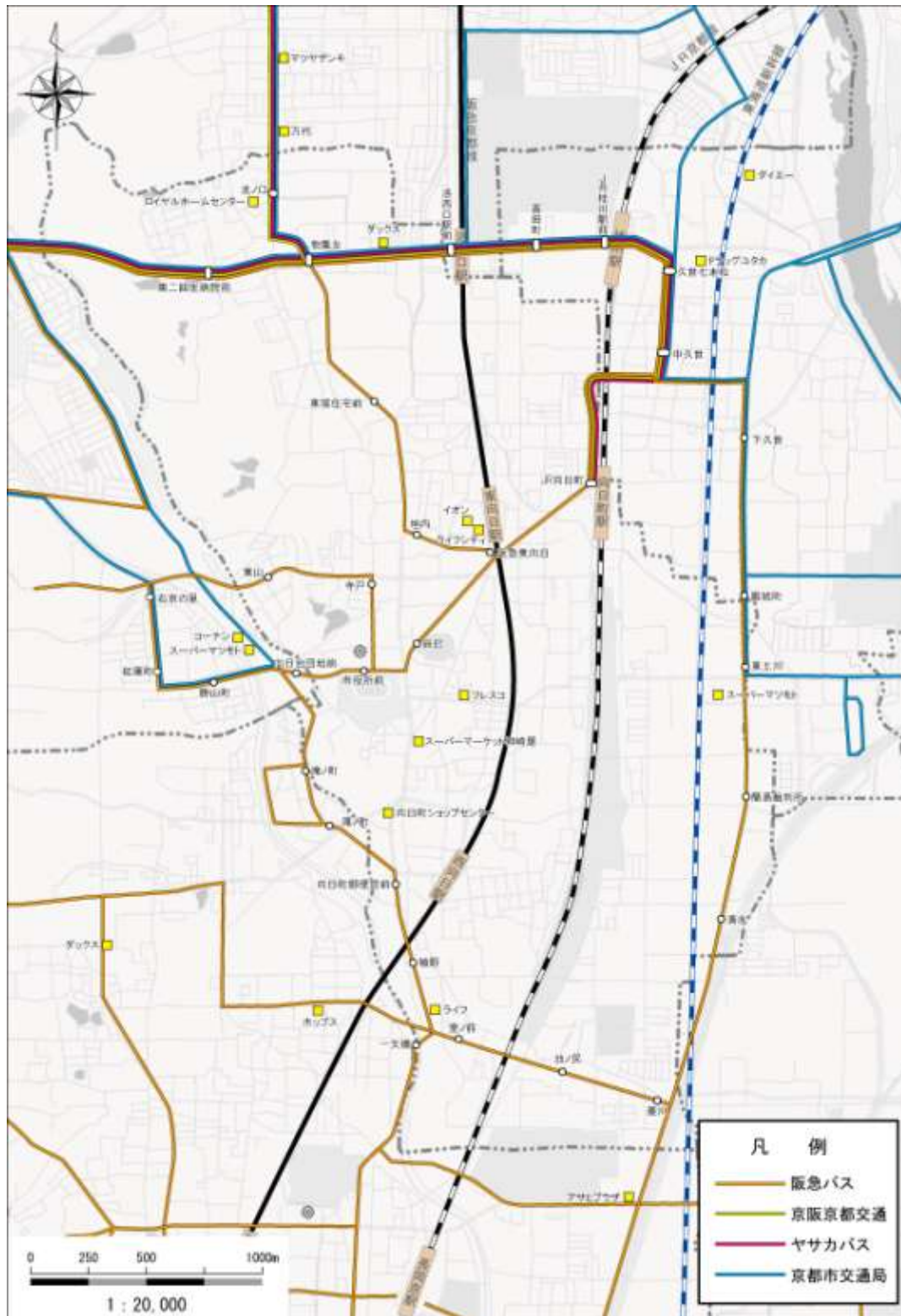
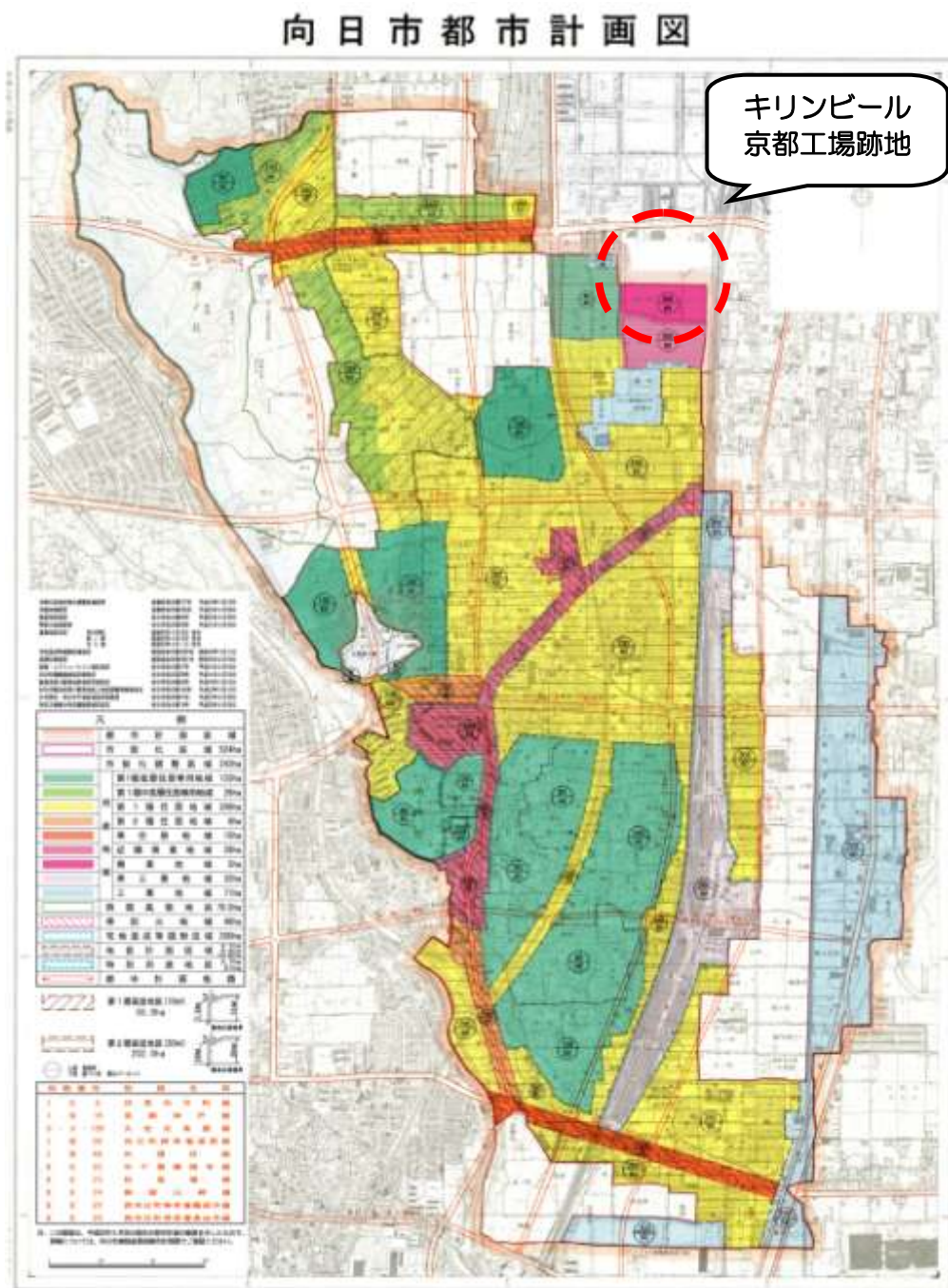


図 向日市内の商業施設立地状況

④ 都市計画の状況

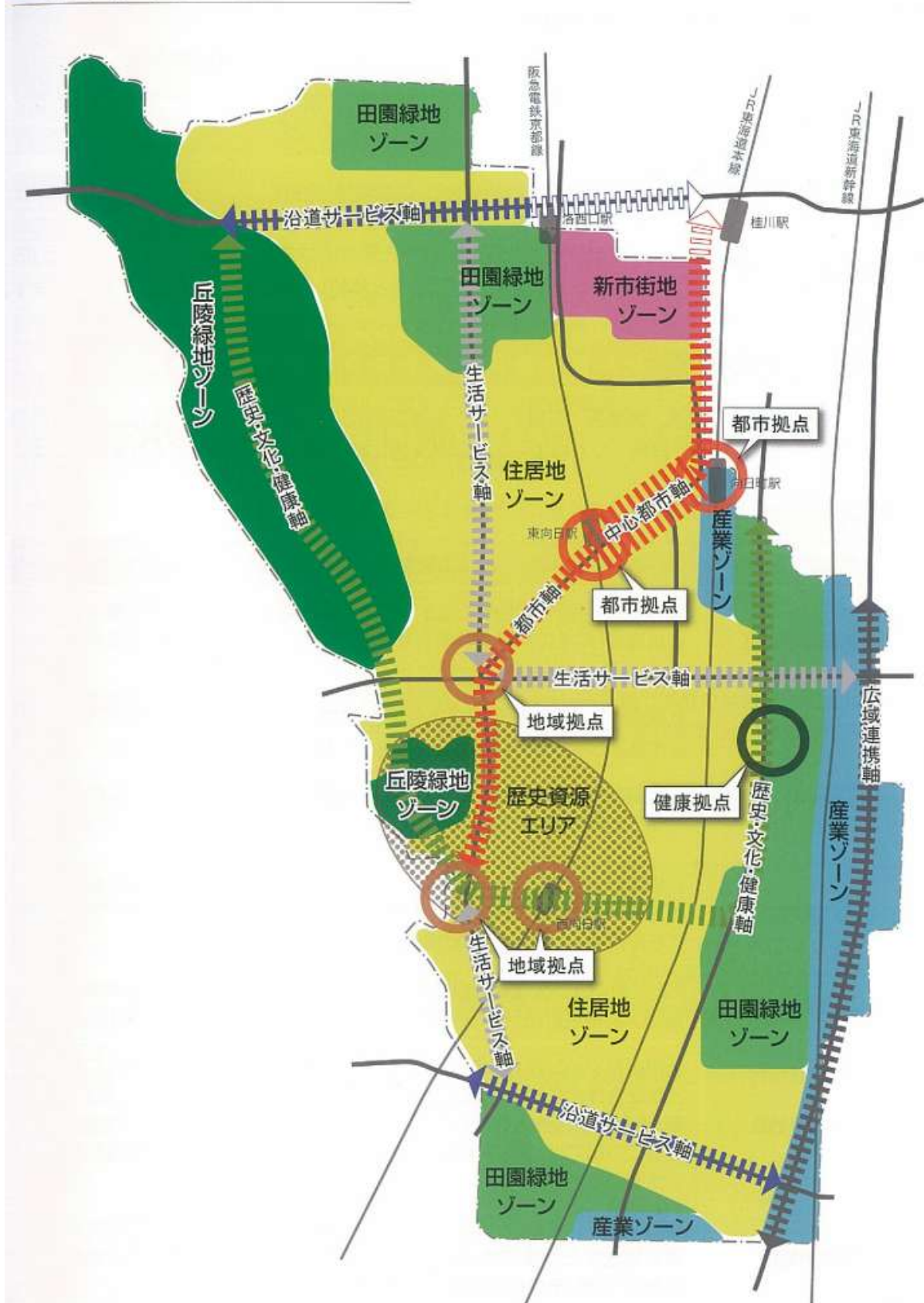
- 都市計画の状況をみると、JR 向日町駅～向日町競輪場～西向日駅間は近隣商業地域に指定されており、第2次向日市都市計画マスタープランにおいても、中心市街地軸・都市軸と位置づけられている。
- また、麒麟ビール京都工場跡地についても、商業地域・近隣商業地域に指定されており、新市街地ゾーンとして、今後、向日市の北の玄関口としてふさわしい複合的な都市機能が配置された新たな拠点地区の形成を誘導するとされている。



出典：向日市資料

図 都市計画の状況

■ 将来都市構造図



出典：第2次向日市都市計画マスタープラン

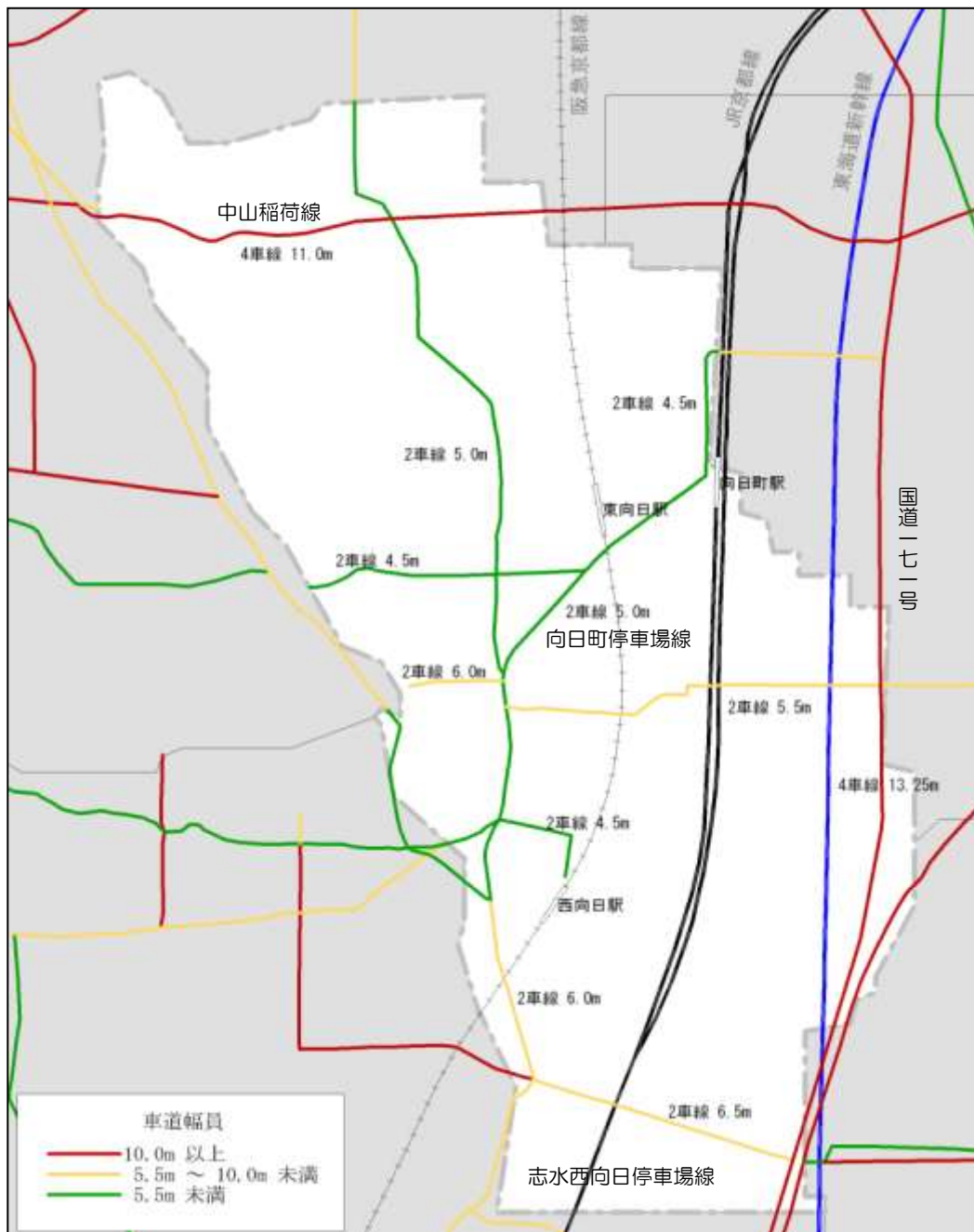
参考図 将来都市構造図

1.4 交通特性

1.4.1 自動車交通

① 向日市内の道路網

- 向日市内の道路網をみると、2車線 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る。そのため、市内では、バス車両の走行できる経路は限定的な状況にあると考えられる。
- 一方、国道 171 号、中山稻荷線など、4車線の広幅員道路も一部整備されている。



※幅員は各路線（調査区間毎）の調査地点で測定した値

資料：道路交通センサス (H17)

図 車線数と車道幅員

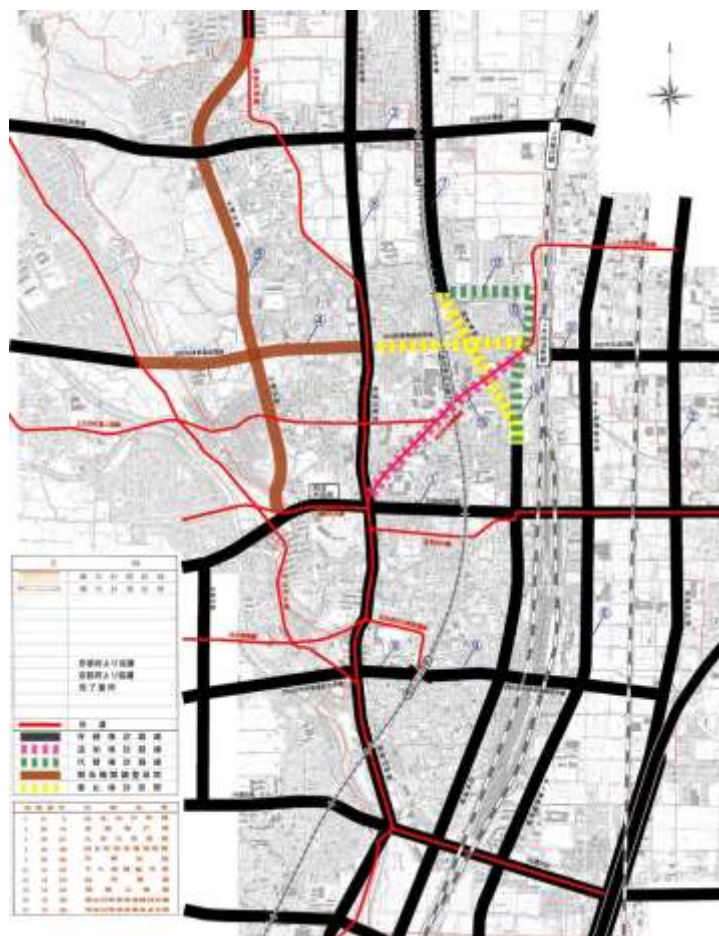
② 都市計画道路の整備状況

- 都市計画道路の整備状況をみると、幅員 15m 以上の広幅員道路の整備が延長計約 23.4km 計画されている。
- しかしながら、現時点において、整備率は 28.6%にとどまっている。

表 都市計画道路の整備状況

番号	街路名称	幅員 (m)	向日市域延長 (m)	整備済延長 (m)	概成済延長 (m)	整備率 (%)
1	伏見向日町線	32	約 1,880	0	0	0
2	京都神戸線	18	約 2,260	2,260	—	100.0
3	久世北茶屋線	22	約 1,760	1,760	—	100.0
4	向日町停車場塚原線	25	約 1,750	0	0	0
5	外環状線	22	約 3,420	1,160	0	33.9
6	牛ヶ瀬勝龍寺線	16	約 2,850	0	654	22.9
7	桂馬場線	16	約 4,160	0	0	0
8	御陵山崎線	15	約 3,860	70	780	22.0
9	西向日町停車場鶏冠井線	16	約 1,130	0	0	0
10	西向日町停車場長法寺線	18	約 340	0	0	0
11	向日町上鳥羽線	22	駅広のみ	—	—	—
合計			約 23,410	5,250	1,434	28.6

出典：向日市 HP

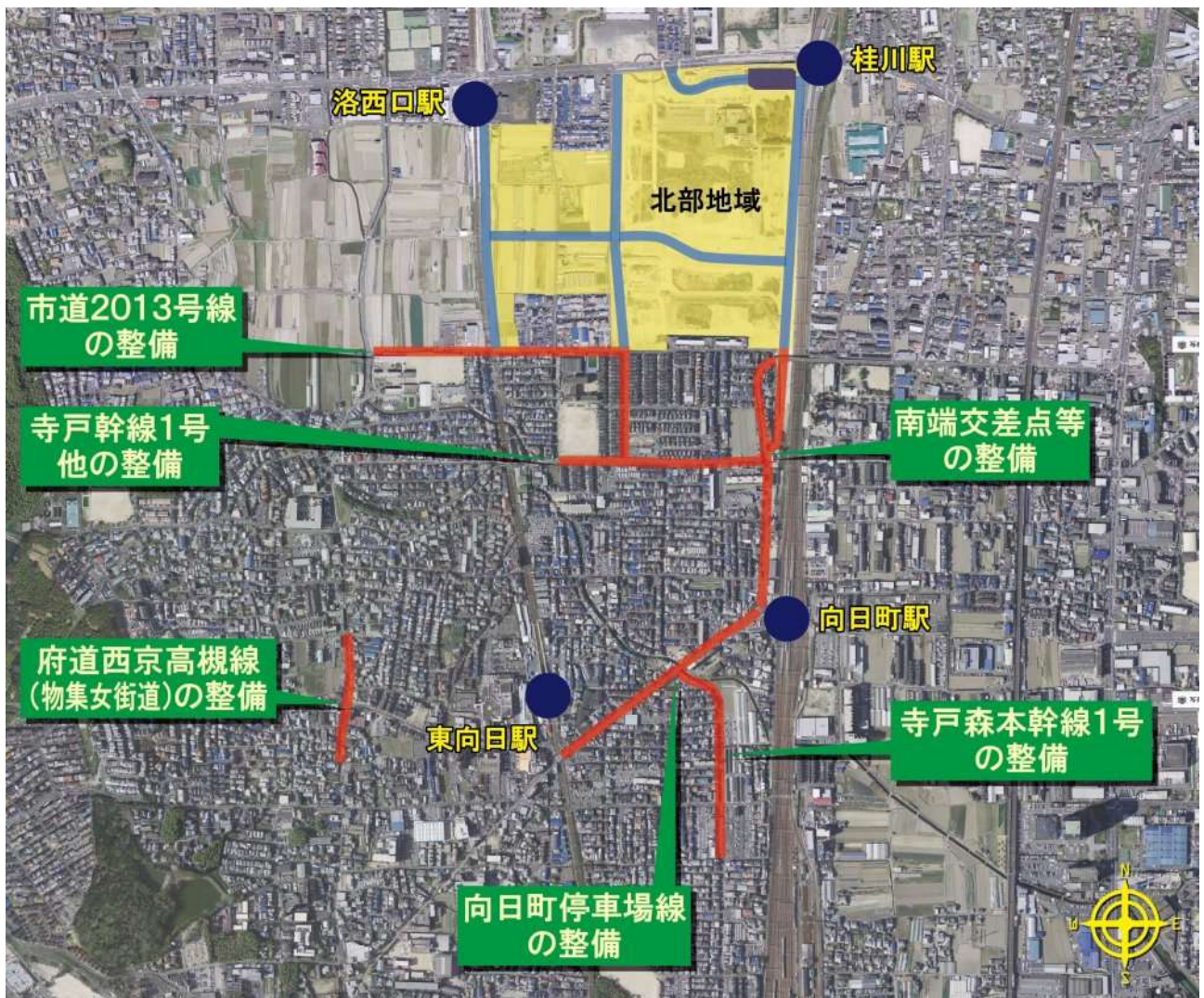


出典：向日市 HP

図 都市計画道路

③ 向日市北部と周辺の道路整備計画

- 向日市北部地域周辺では、「都市計画道路久世北茶屋線の4車線化」や「阪急洛西口駅の開業」に続いて、「JR桂川駅の設置」さらには「阪急京都線の連続立体交差化」など、新市街地にふさわしい充実した都市機能の整備が進められている。
- こうしたなか、北部地域～中心市街地間の移動円滑化、交通体系の変化等を目指し、北部地域と中心市街地を結ぶ道路に関しても、整備計画が進められている。

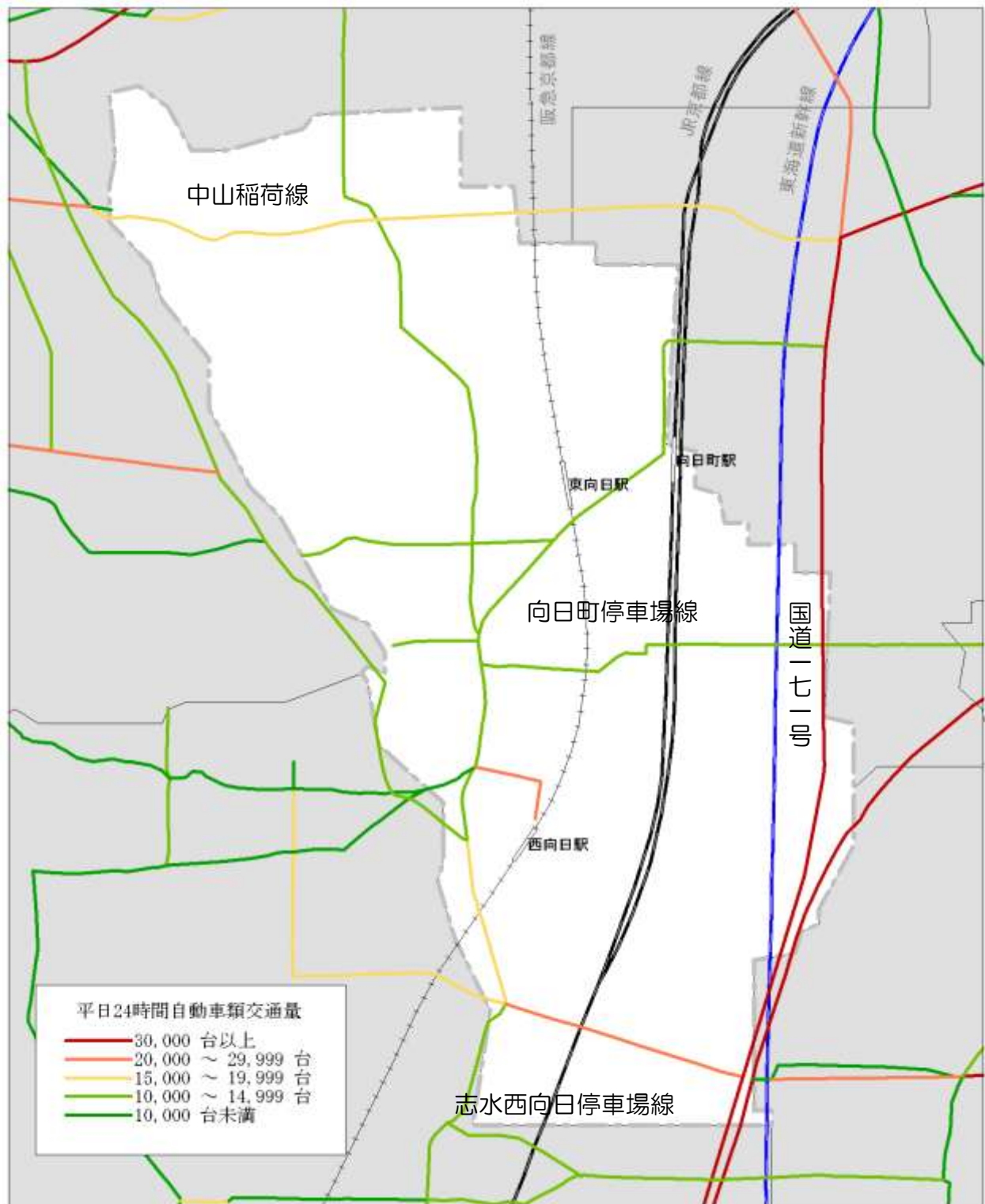


出典：向日市資料

図 向日市北部と周辺の道路整備計画

④ 平日 24 時間自動車交通量

- 向日市内の平日の 24 時間自動車交通量をみると、概ね 10,000～15,000 台となっている。
- また、国道 171 号や志水西向日停車場線等においては、比較的交通量が多く、20,000 台以上となっている。

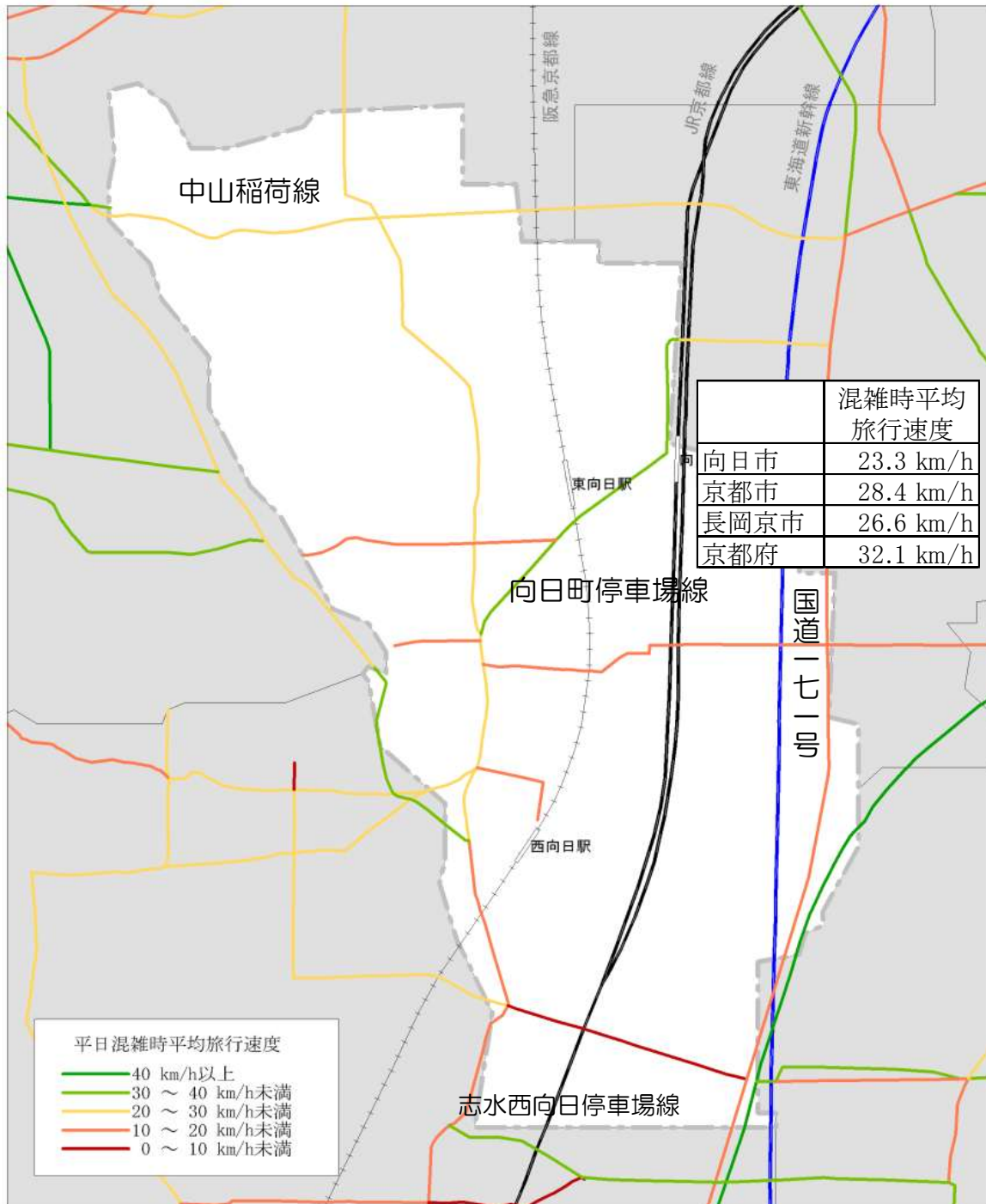


資料：道路交通センサス (H17)

図 平日 24 時間自動車交通量

⑤ 平日混雑時平均旅行(走行)速度

- 向日市の平日の混雑時平均旅行速度は 23.3km/h と、他都市と比べてやや遅くなっている。
- また、市内においては 20km/h 未満の路線も多数みられており、特に志水西向日停車場線においては、10km/h 未満となっている。
- 一方、向日町停車場線については、幅員が狭いにもかかわらず、旅行速度が 30km/h 以上と速くなっている。

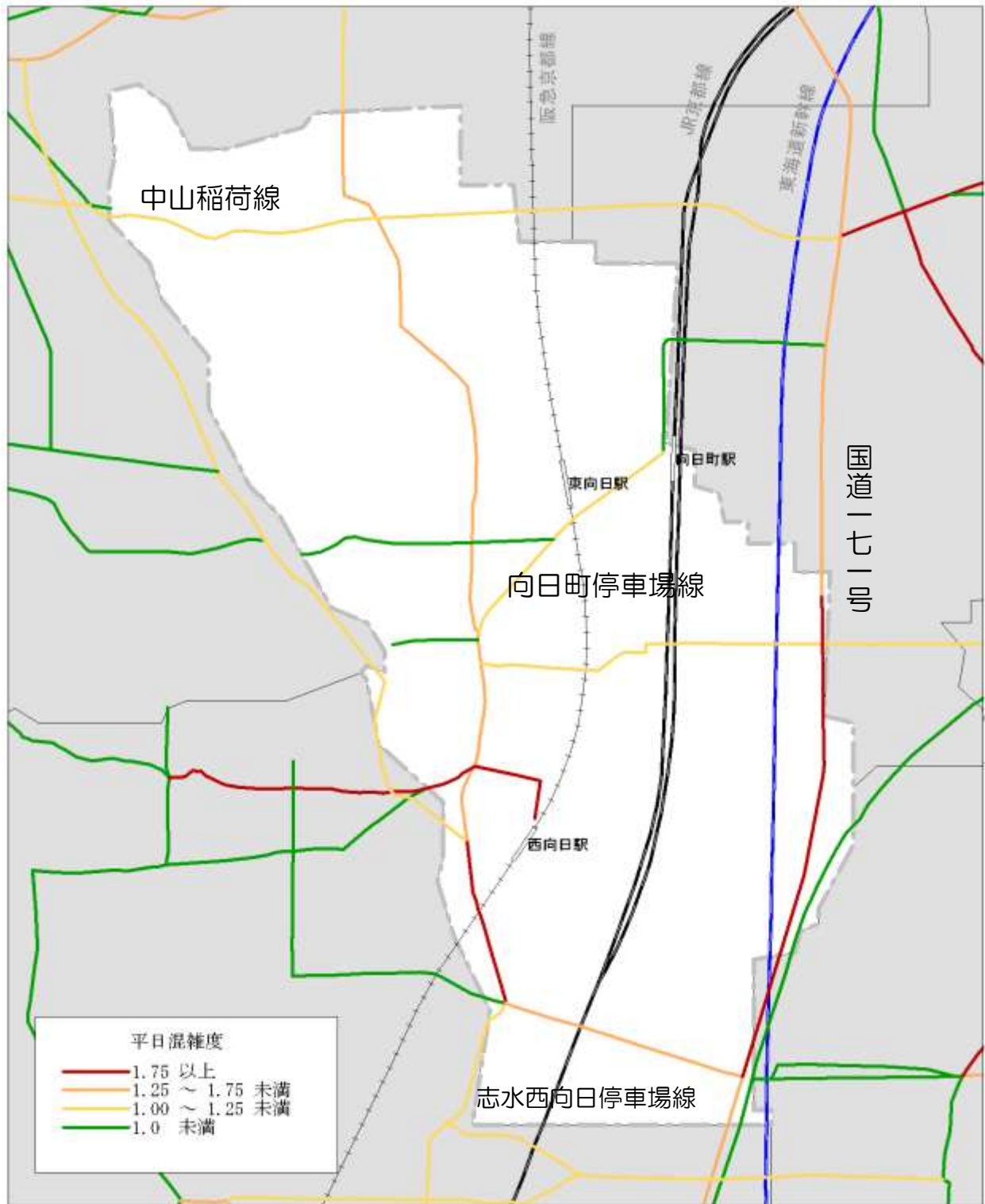


資料：道路交通センサス(H17)

図 平日混雑時平均旅行(走行)速度

⑥ 平日の混雑度

- 平日の混雑度をみると、西向日駅周辺で混雑度 1.75 以上と、慢性的な混雑状態となっている。
- また、その他の路線においても混雑度が 1.0 以上の区間が多く、ピーク時を中心に道路が混雑している状況となっている。



資料：道路交通センサス（H17）

図 平日の混雑度

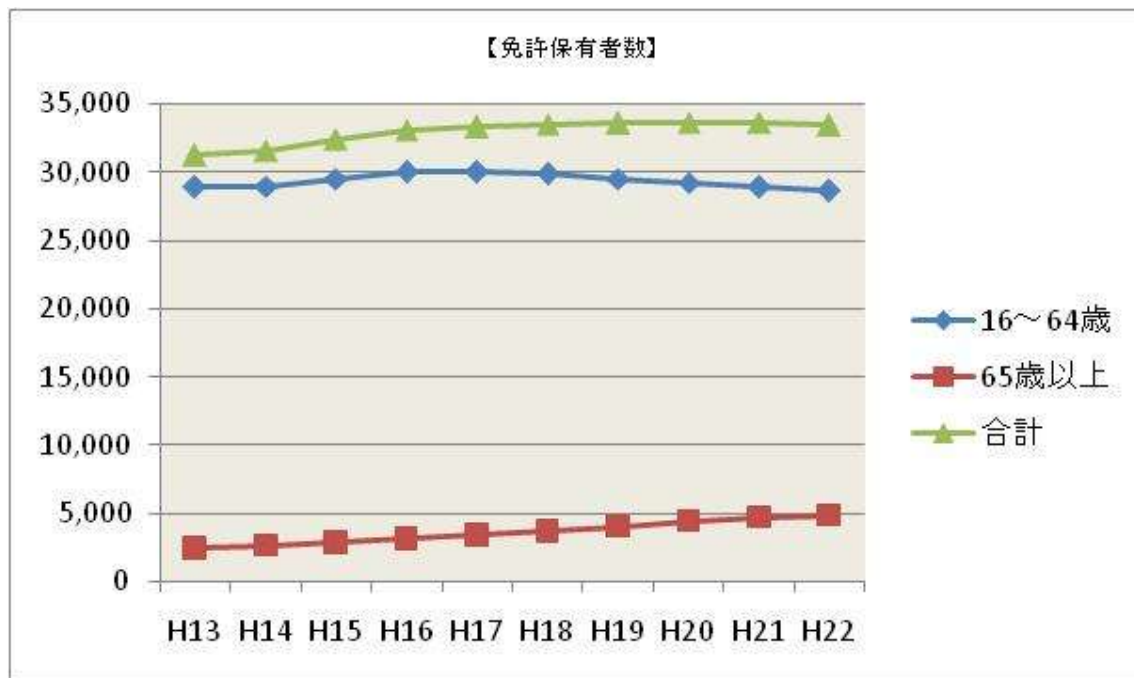
参考表 混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。 ※飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。 ※飽和時間は0～12, $Q/C > 1$ の時間が10～15%
1.0～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。 ※飽和時間はほとんどの区間で1～2時間以下, Q/C はほとんどの区間で1.0以下
1.0未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。 ※飽和時間0, $Q/C < 1.0$

資料：道路の交通容量

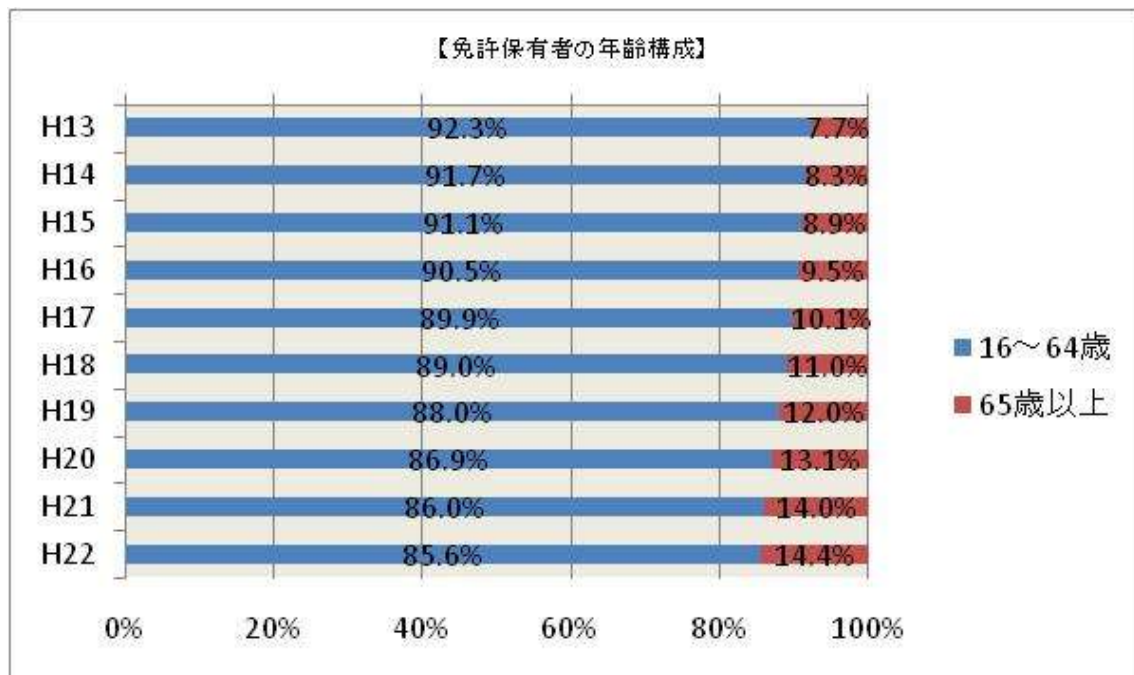
⑦ 免許保有状況

- 向日市民の免許保有状況をみると、65歳未満の免許保持者数は平成17年以降やや減少傾向となっている。
- 一方、65歳以降の保持者数は平成13年以降増加傾向にあり、免許保持者のうち65歳以上の占める割合も平成13年の7.7%から14.4%と倍増している。



資料：向日市資料

図 免許保有者数

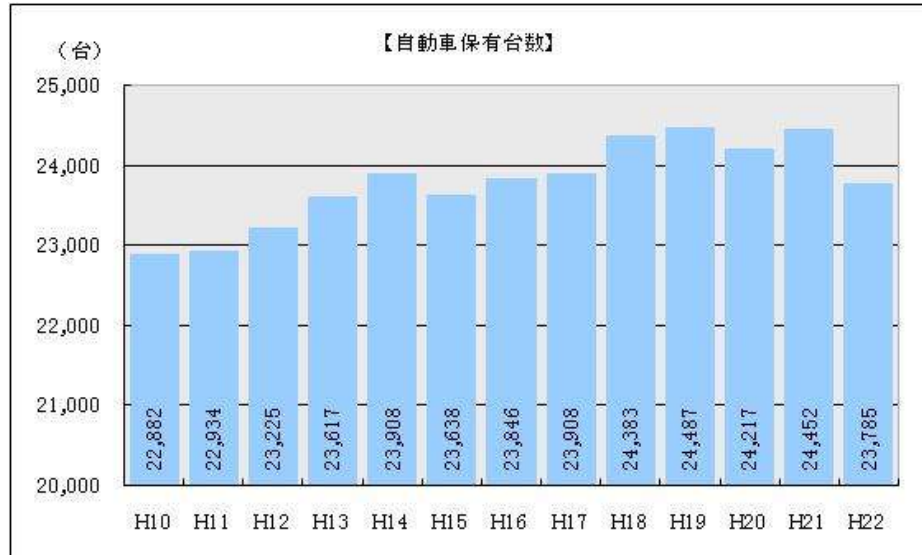


資料：向日市資料

図 免許保有者の年齢構成

⑧ 自動車保有台数

- 向日市内の自動車保有台数をみると、近年やや減少傾向となっており、平成 22 年で 23,785 台である。

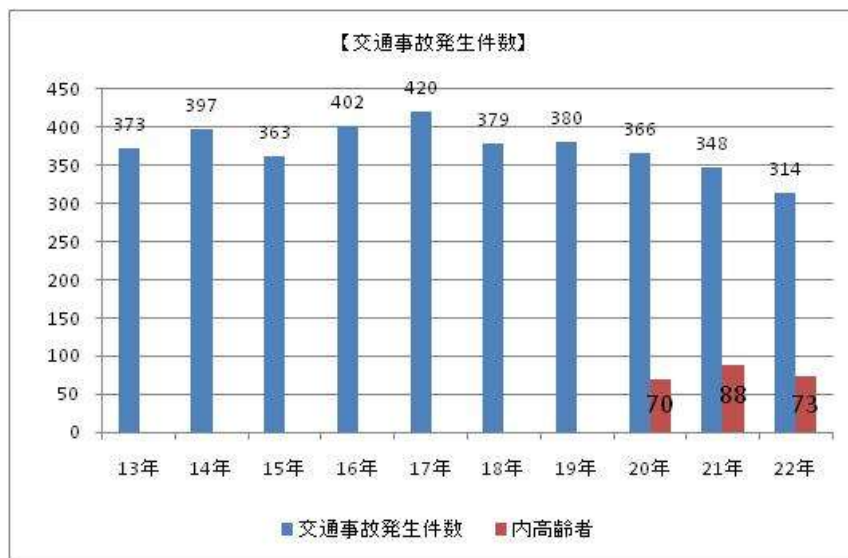


資料：向日市資料

図 自動車保有台数

⑨ 交通事故発生件数

- 向日市内の交通事故発生件数をみると、平成 17 年以降やや減少傾向となっている。これは、自動車の保有台数が減少していることにも起因していると考えられる。
- 一方、高齢者の交通事故発生件数については、73 件と全体の 23.2%を占めている。



資料：向日市資料

図 交通事故発生件数

1.4.2 鉄道交通

① 向日市内の鉄道網

- 向日市内の鉄道網をみると、阪急京都線、JR 京都線が運行している。
- 鉄道駅については、市内に JR 向日町駅、阪急東向日駅、阪急西向日駅の 3 駅が、JR 桂川駅、阪急洛西口駅もあわせると 5 つの鉄道駅が市内近郊に立地している。

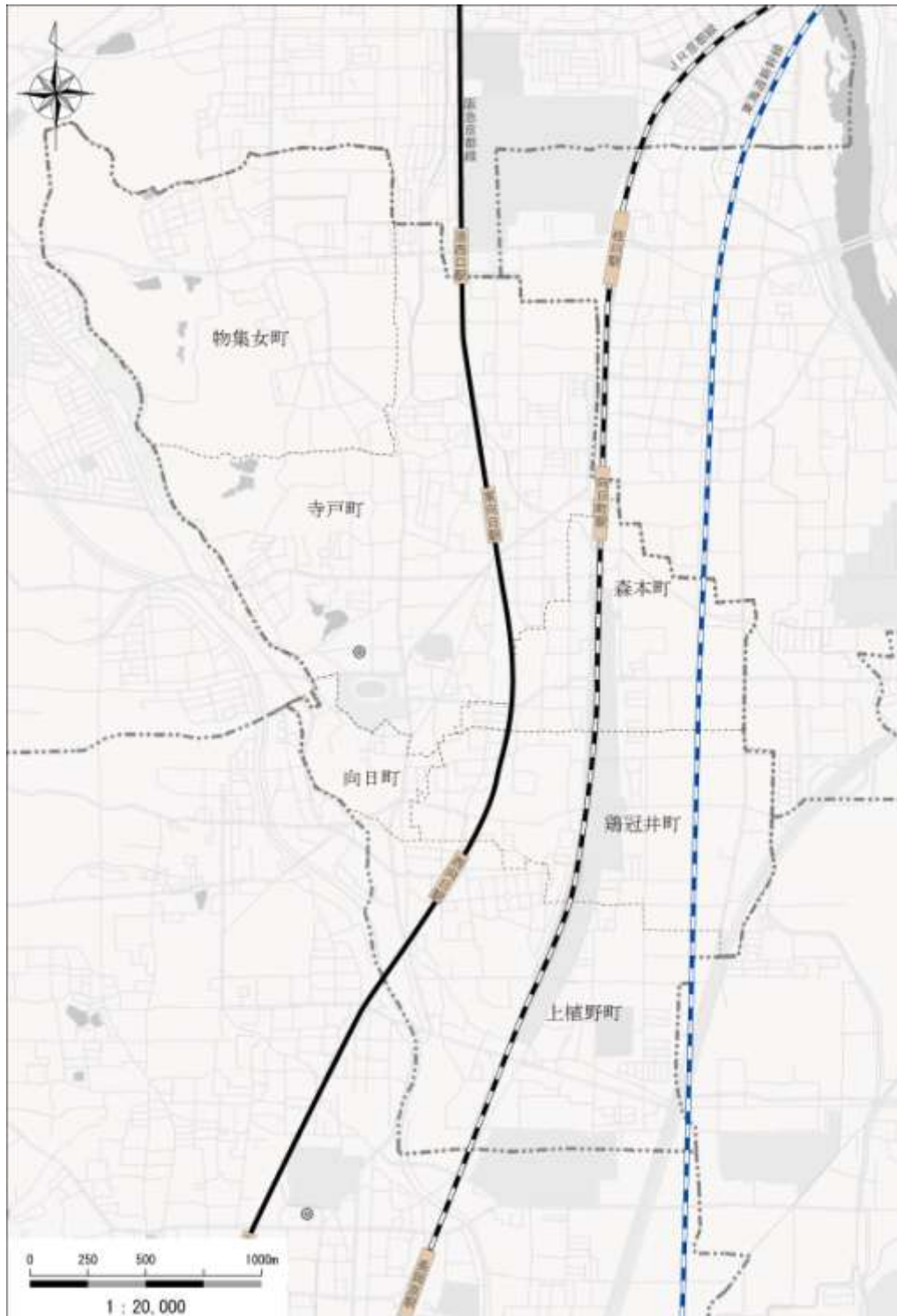
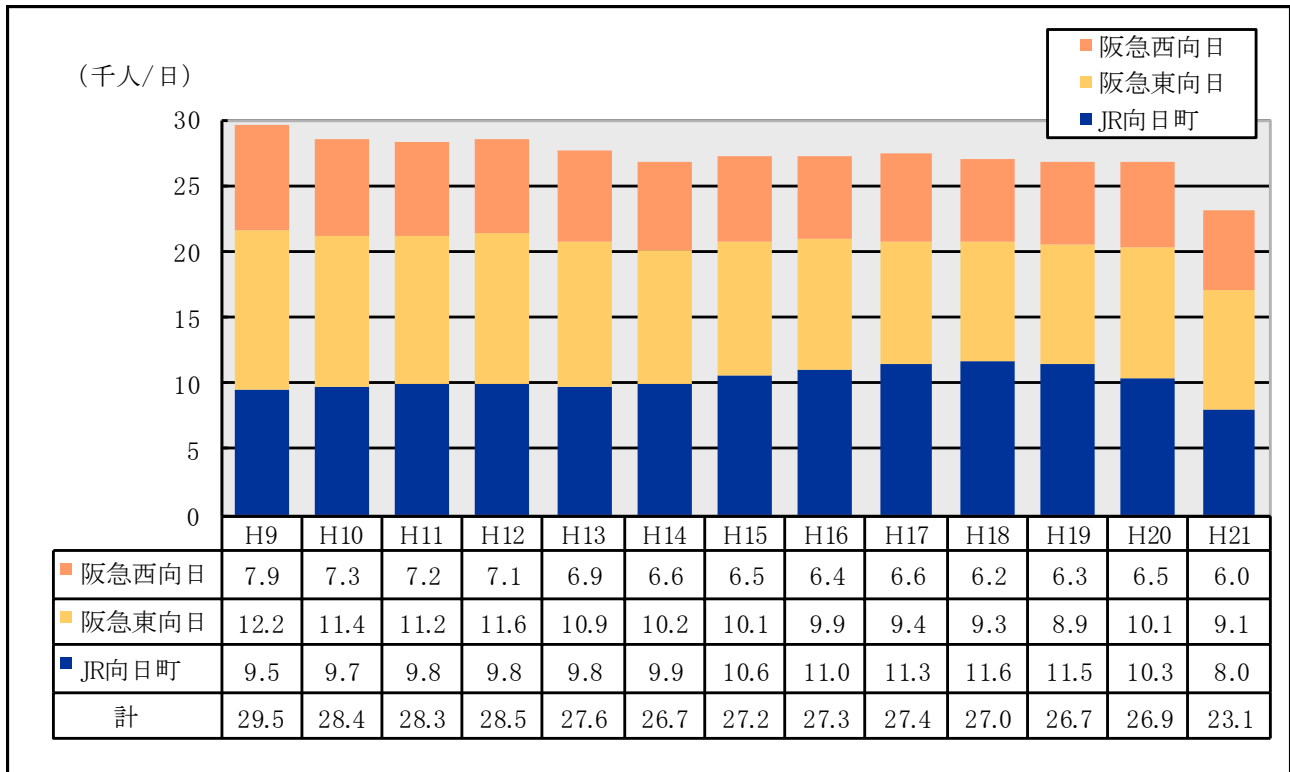


図 向日市内の鉄道網

② 鉄道駅の利用状況

- 市内の鉄道駅の乗客数をみると、平成 20 年まではほぼ横ばいとなっている一方、平成 20 年から平成 21 年にかけては大きく減少している。
- 鉄道駅別にみると、JR 向日町駅で最も減少していることから、JR 桂川駅が平成 20 年 10 月に開業したことの影響と考えられる。



資料：向日市資料

図 鉄道乗客数の推移(日平均)

1.4.3 バス交通

① 向日市内のバス路線網

- 向日市内の路線バスは、JR 向日町駅及び阪急東向日駅を起点として、阪急バスが中心となり運行している。
- 小字別人口と重ね合わせると、バス路線は比較的人口の多い地区を運行していることがわかる。

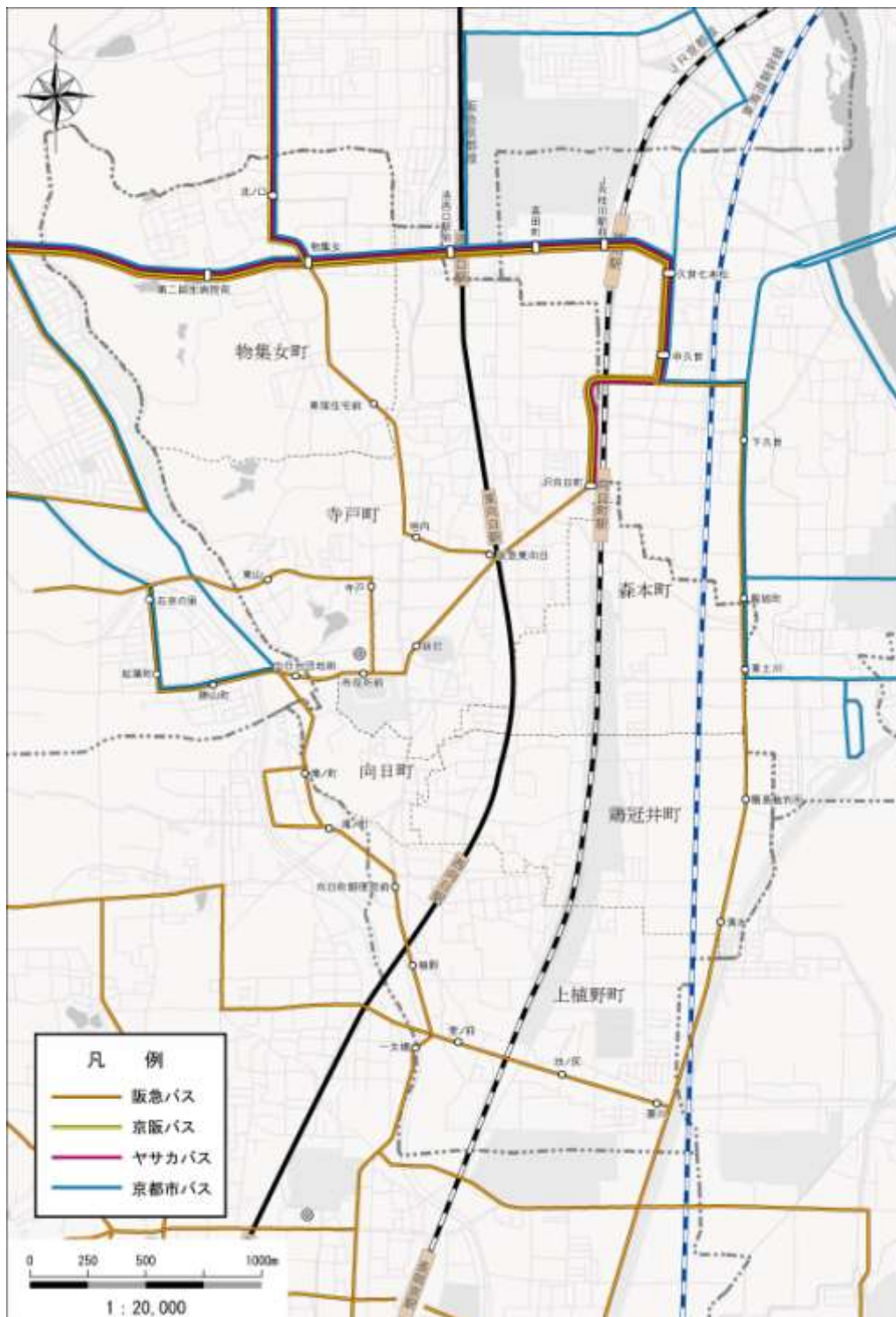
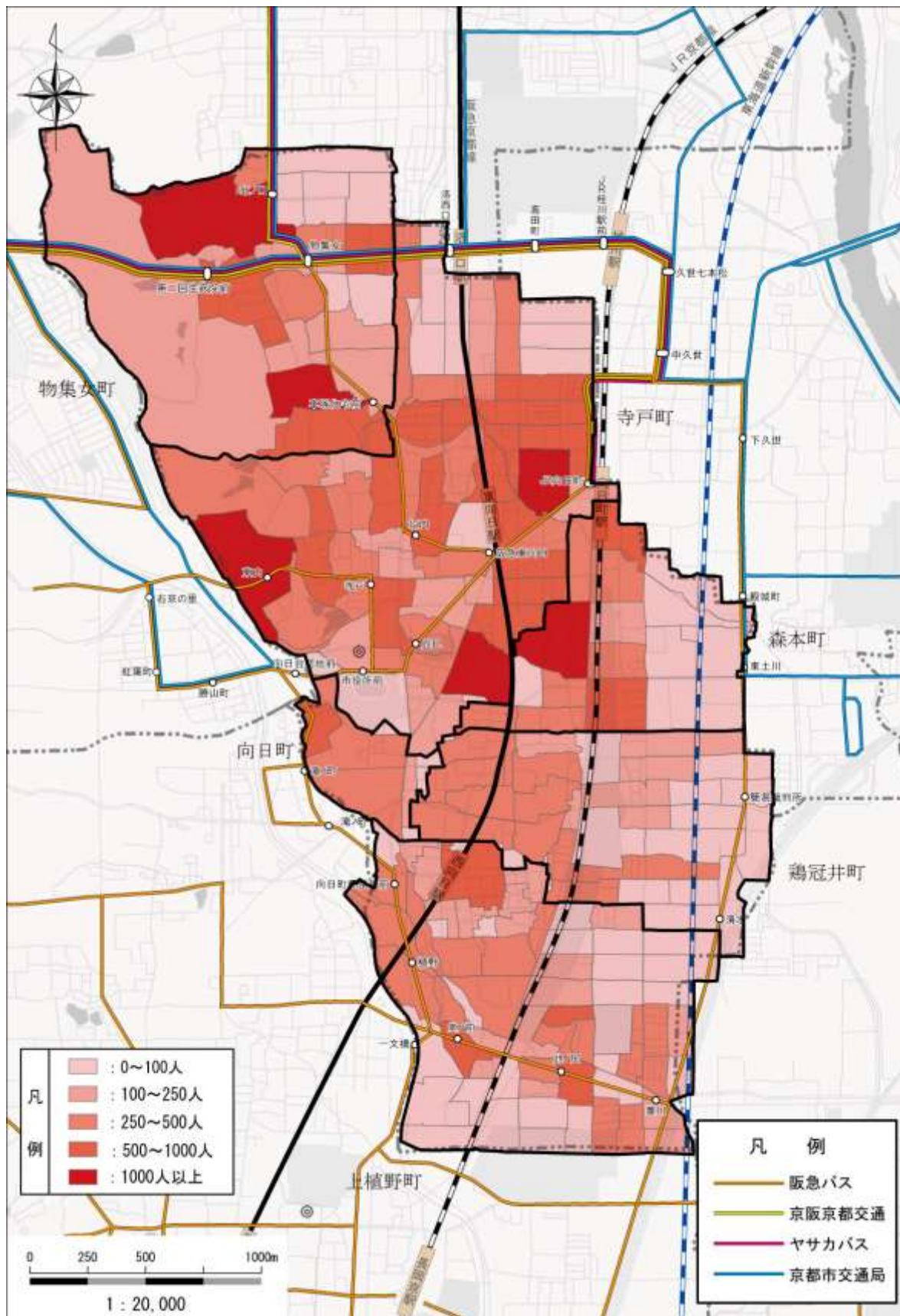


図 向日市内のバス路線網



参考図 向日市内のバス路線網×小字別人口

② バス交通空白地域

- 市役所周辺や JR 向日町駅・桂川駅周辺等の向日市北部地域ではバス停が集中しており、空白地域はあまりみられない。
- 一方、向日市南部においては、西向日駅東側などで、路線バスが運行していないバス交通空白地域がみられる。

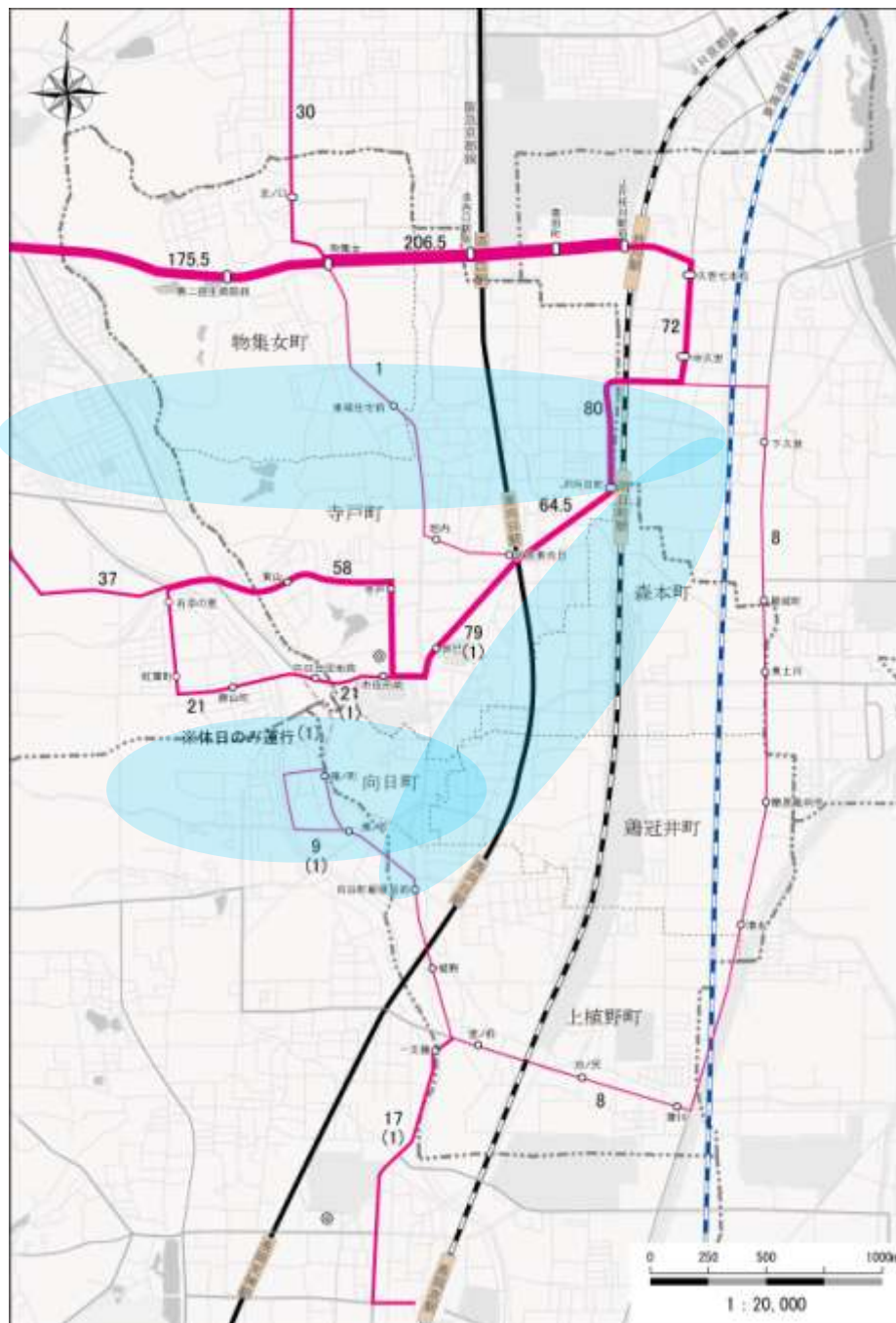


※バス交通空白地域：バス停勢圏 300m に含まれない地域

図 バス交通空白地域

③ バス運行本数

- バスの運行本数をみると、向日市北部では、JR 向日町駅～桂川駅～洛西ターミナル方面、JR 向日町駅～市役所方面など、概ね 1 時間に 4 往復程度（64 往復以上/日）と本数が多く、利便性が高くなっている。
- 一方、南部では、概ね 2 時間に 1 往復程度と運行本数は少なくなっており、特に、JR 向日町駅～向日町郵便局～JR 長岡京駅を運行する路線においては、減便もあり、現在は休日 1 便のみの運行となっている。



※図中の数値：向日市内を通過するバスの運行本数の合計（片道：0.5，往復：1）
資料：阪急バス株式会社 HP

図 バス運行本数

④ バス利用状況

- 向日市内のバス利用状況をみると、向日市役所方面へ向かう路線や、洛西ニュータウンへ向かう路線等において、利用者が1,000人/日以上と比較的多くなっている。

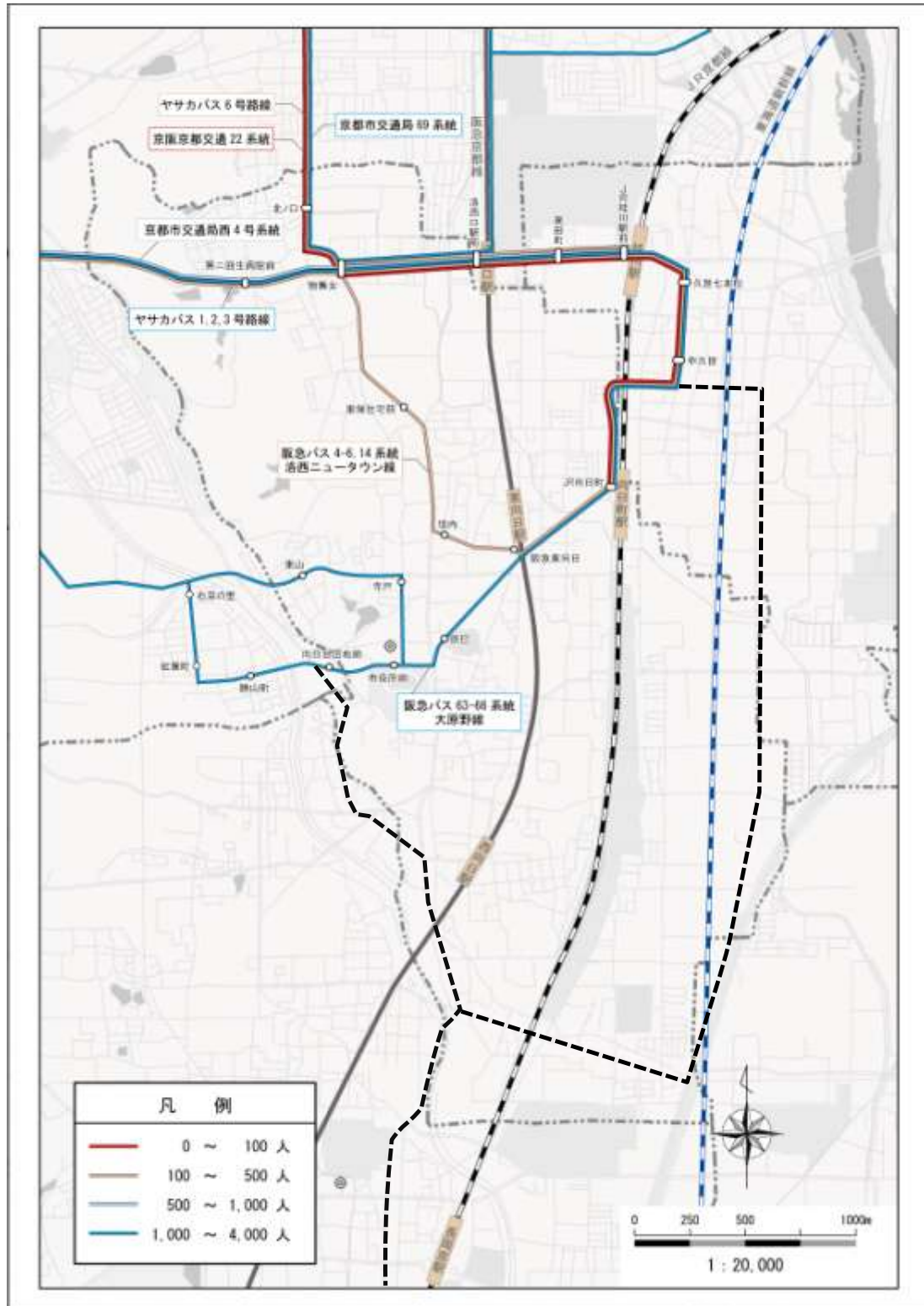
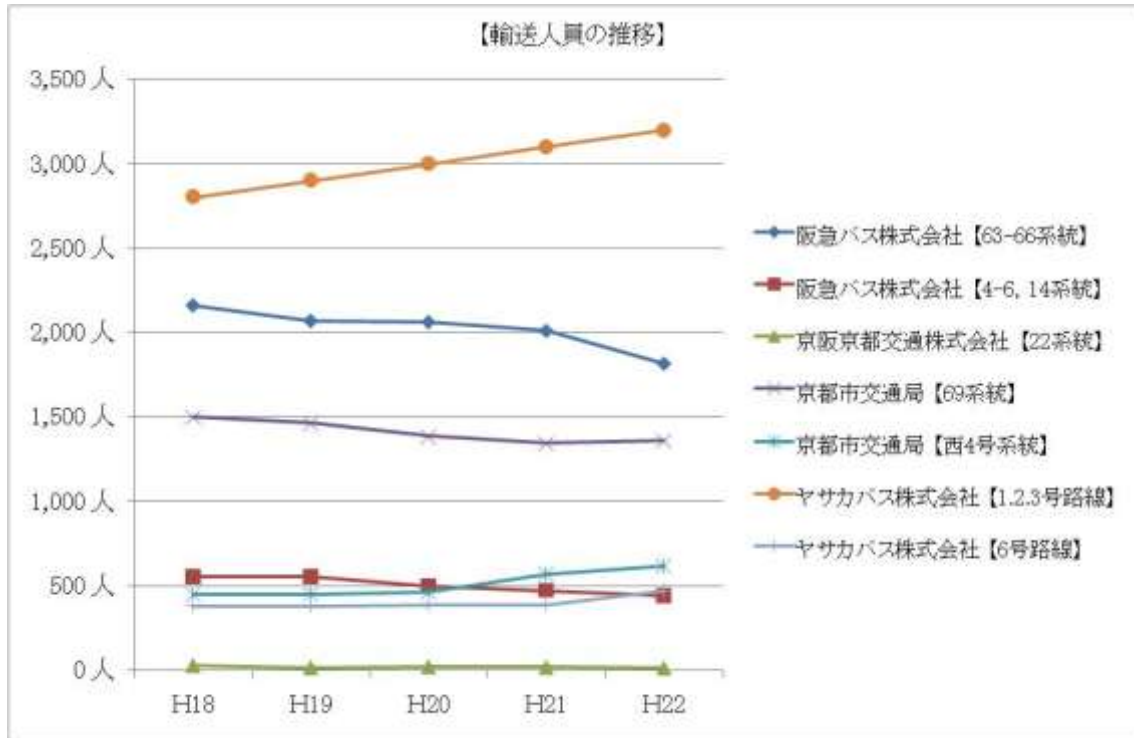


図 路線別利用状況

- バス利用者数の推移をみると、向日市役所など市内中心部をへ向かう路線(阪急バス運行)においては、平成 18 年以降減少傾向となっていることがわかる。
- 一方、洛西ニュータウンへ向かう路線(ヤサカバス運行)に関しては、平成 18 年以降、利用者が増加を続けている。



資料：各バス事業者資料

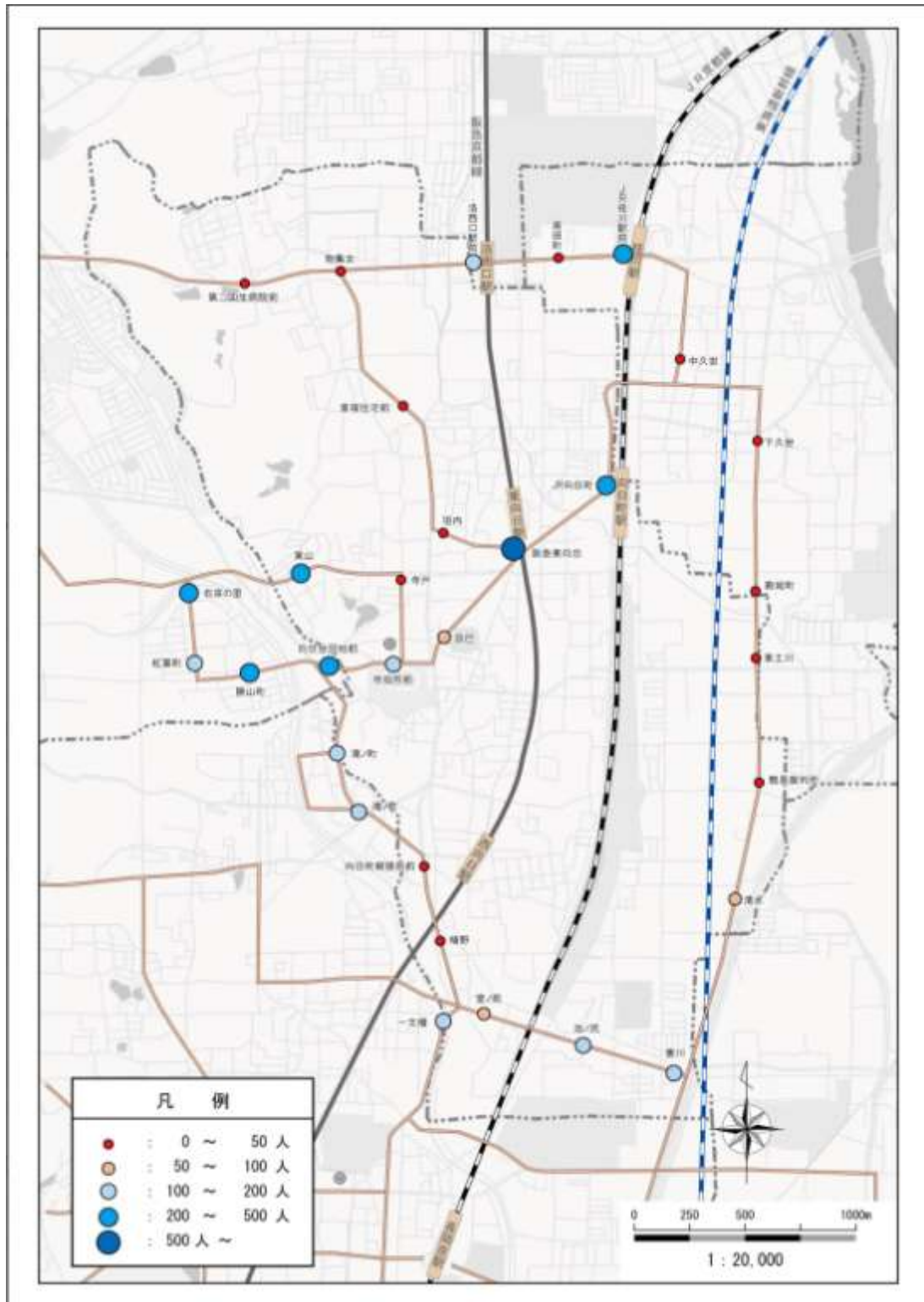
図 路線別利用者数の推移

参考表 路線別の運行回数

区分		便数
阪急バス株式会社	【63-66系統】	79回
	【4-6, 14系統】	25.5回
京阪京都交通株式会社	【22系統】	2回
京都市交通局	【69系統】	20回
	【西4号系統】	22回
ヤサカバス株式会社	【1.2.3号路線】	89回
	【6号路線】	28回

資料：各バス事業者資料

- バス停別の利用者数をみると、東向日駅や JR 向日町駅、JR 桂川駅などといった鉄道駅での利用者数が多くなっている。
- 鉄道駅以外においては、市役所周辺バス停や菱川・池ノ尻などの上植野町バス停等で比較的用户数が多くなっている。

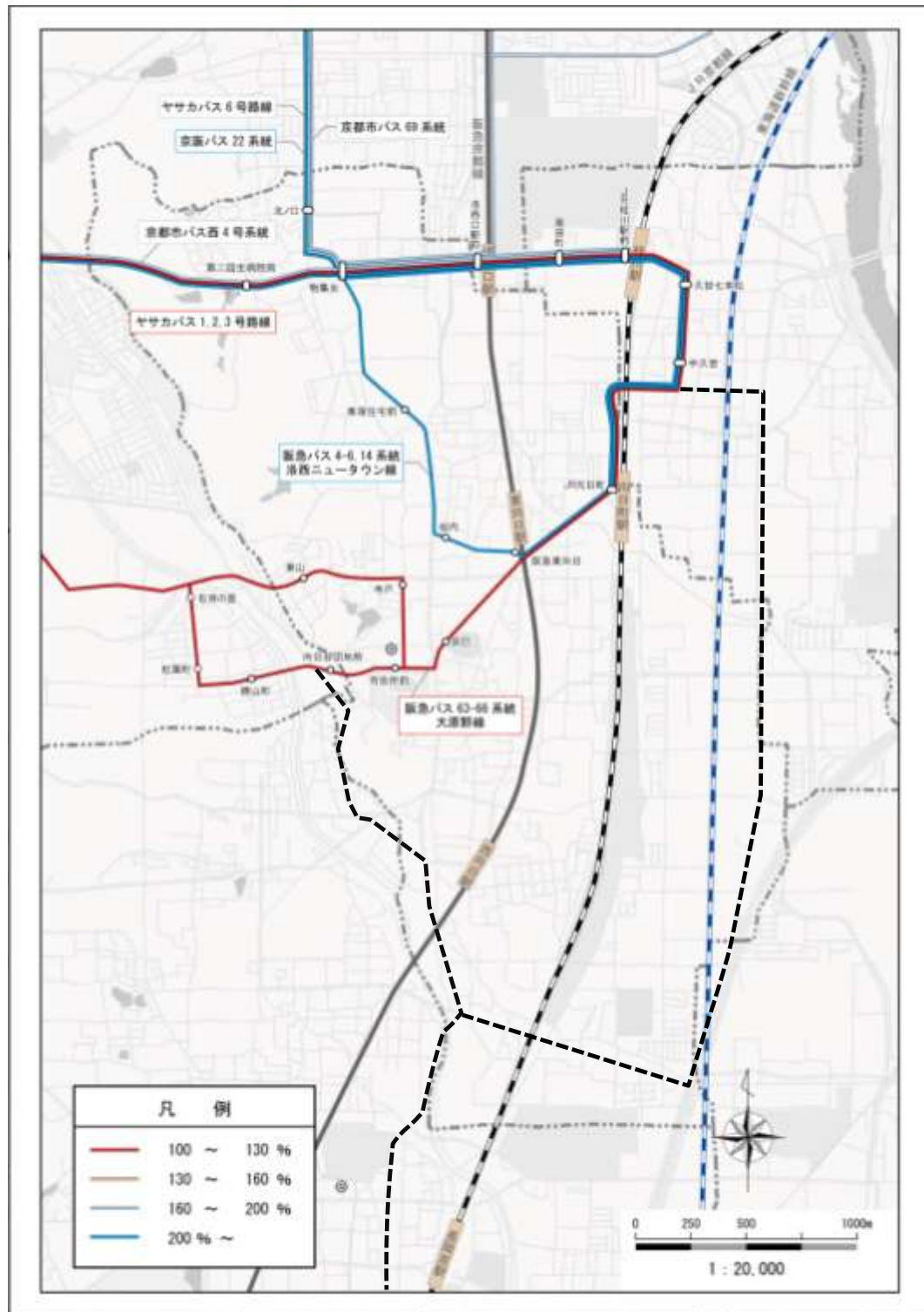


資料：阪急バス資料

参考図 バス停別利用状況(乗降客数)

⑤ バス収支状況

- 向日市内のバス収支状況をみると、全路線で営業係数 100 以上と赤字となっている。
- 向日市役所方面など市中央部へ向かう路線においても、他の路線と比べると営業係数は低いものの、収支は赤字となっている。



資料：阪急バス資料

図 路線別利用状況

1.4.4 市内の公共交通空白地域

- 鉄道駅 500m 圏域
 - ・市北部は、鉄道駅が集中しており、また鉄道駅までのバス路線も充実
 - ・市南部は、北部に比べて鉄道駅が少なく、また鉄道駅までのバス路線も少ない
- バス停 300m 圏域
 - ・市役所周辺や JR 向日町駅、桂川駅周辺にはバス停が集中
 - ・東向日駅北部、向日市南部には、路線バスの運行していない地域がみられる
- 公共交通空白地域
 - ・市内に公共交通空白地域が一部みられるが、これは当該地域内での道路事情等により、現行のバス車両での運行は困難であるため



参考図 市内の公共交通空白地域

1.4.5 その他の交通（老人福祉センターの送迎バス）

① 運行概要

- 老人福祉センター送迎バスの運行概要は、以下のとおりである。
 - ・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）
 - ・運 賃：無料
 - ・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）
 - ・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
 - ・運 行 時 間：下図のとおり
 - ・運行ルート：次項のとおり（概ね市全域をカバー）

北 コ ー ス				南 コ ー ス			
1便	3便	4便	乗 降 場 所	2便	5便	乗 降 場 所	
午前	午後	午後		午前	午後		
9:00	0:50	3:00	老人福祉センター桜の径	10:10	4:00	老人福祉センター桜の径	
9:04	0:55	3:04	競輪場前		4:05	競輪場前	
9:08	0:59		例慶公園前		4:09	例慶公園前	
9:10	1:01		東山バス停前		4:11	東山バス停前	
9:12	1:03		向日台団地前		4:13	向日台団地前	
9:13	1:04		向日市役所前		4:14	向日市役所前	
9:15	1:06	3:07	きくおかクリニック横	10:15	4:17	向陽ゴルフ場前	
9:18	1:09	3:12	JR向日町駅前	10:16	4:19	むらかみ歯科医院東側	
9:21	1:12	3:14	瓜生ガレージ前	10:17	4:20	市民体育館前	
9:23	1:14	3:15	繁本医院前	10:19	4:23	向陽苑前	
9:25	1:16	3:16	水道メンテナンス前	10:20	4:24	向陽高校東門前	
9:26	1:17	3:17	物集女交差点南詰め	10:22	4:26	菱川バス停前	
9:28	1:19	3:19	第2京都回生病院北詰め	10:23	4:27	池ノ尻バス停前	
9:29	1:20	3:20	北ノ口公園前	10:25	4:28	イトーピアマンション前	
9:32	1:23	3:22	大池前	10:29	4:29	植野バス停前	
9:34	1:25	3:25	八反田	10:35	4:35	向日町ショッピングセンター前	
9:36	着1:27	3:28	老人福祉センター琴の橋	10:40	4:40	老人福祉センター桜の径	
↓	発1:32	↓	老人福祉センター琴の橋				
9:38	1:33	3:30	山口石油前				
9:42	1:37	3:36	競輪場前				
9:50	1:45	3:42	老人福祉センター桜の径				



図 老人福祉センター送迎バスの運行時間

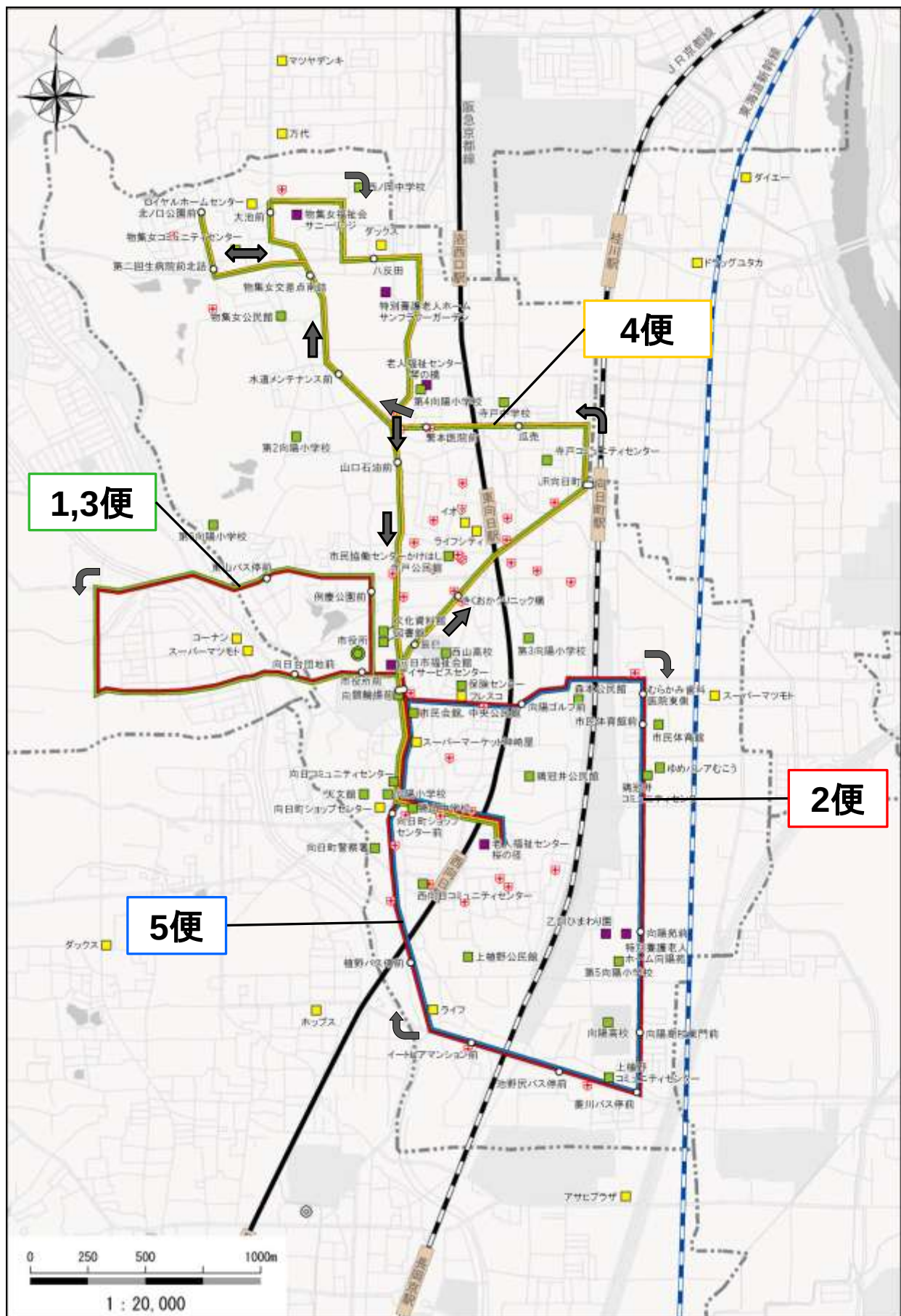


図 老人福祉センター送迎バスの運行ルート

② 利用状況

- 老人福祉センター送迎バスの利用状況をみると、年々減少傾向にある。特に、平成 18 年から平成 19 年度では、約 3,000 人減少している。
- 1 日あたりの平均利用者数も年々減少傾向にあり、平成 22 年度は平成 18 年度に比べて約 4 割減少している。

表 老人福祉センター送迎バスの利用者数

年 度	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

③ 運行内容

✚ 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)

✚ 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)スマイルより運転士派遣、車両は(株)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

✚ 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

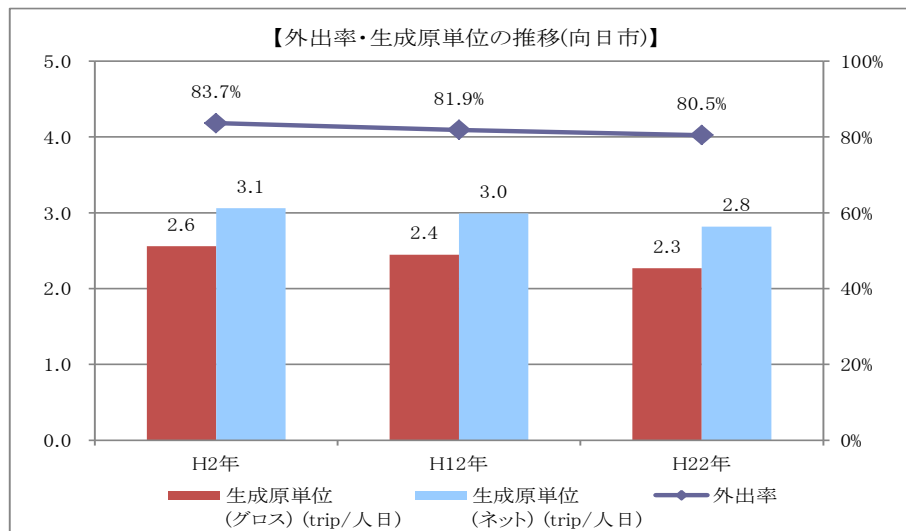
2. 現況調査

2.1 市民の移動実態調査

2.1.1 外出率・生成原単位

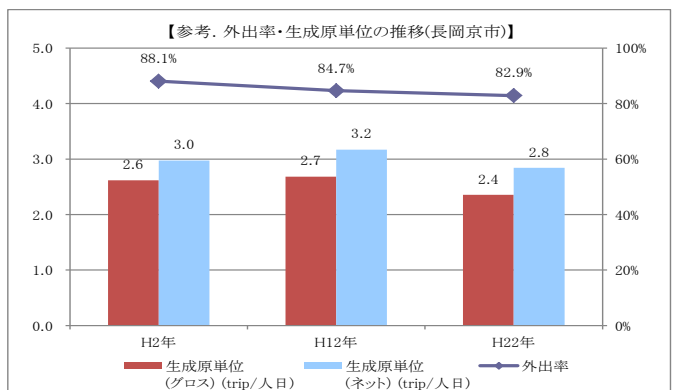
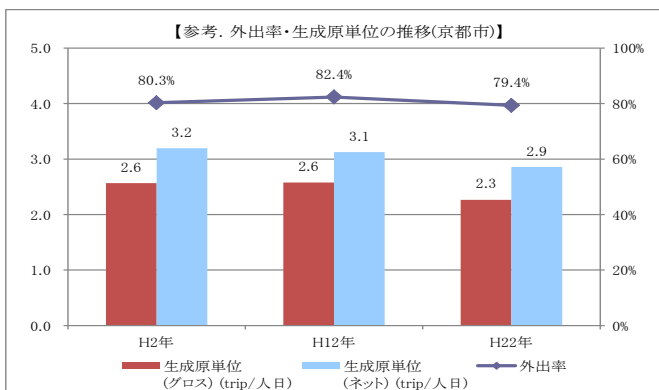
① 外出率・生成原単位の推移(H2-H22)

- 向日市全体の外出率は、年々減少傾向にあり、平成 22 年で約 80.5%となっている。また生成原単位についても減少傾向にある。
- このような傾向に関しては、少子・高齢化の進行が一因となっているものと考えられる。



資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 向日市全体の外出率・生成原単位の推移(H2-H22)

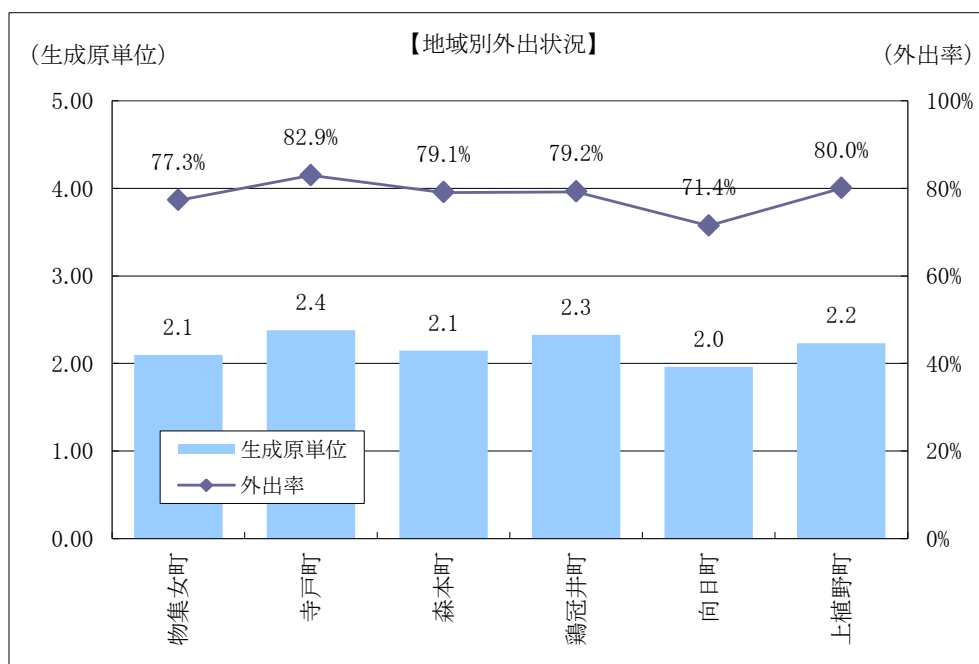


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

参考図 他都市の外出率・生成原単位(左図：京都市，右図：長岡京市)

② 地域別にみた外出率・生成原単位

- 地域別に外出率をみると、寺戸町で 82.9%と最も大きく、ついで上植野町の 80.0%、鶏冠井町の 79.2%等となっている。
一方、外出率が低いのは、向日町で 71.4%となっており、最も外出率の高い寺戸町と比べて約 12pt 低い。
- 生成原単位についても、寺戸町で最も大きくなっており、ついで鶏冠井町、上植野町等で大きくなっている。
一方、生成原単位が低いのは、外出率同様、向日町である。

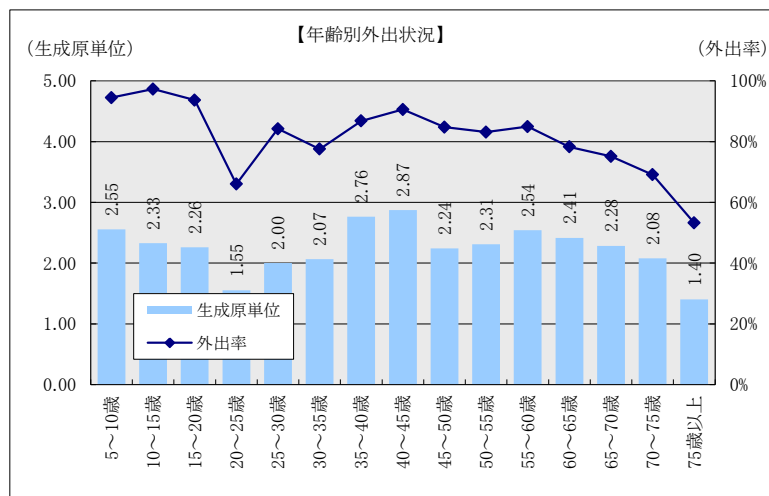


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 地域別にみた外出率・生成原単位の推移 (H2-H22)

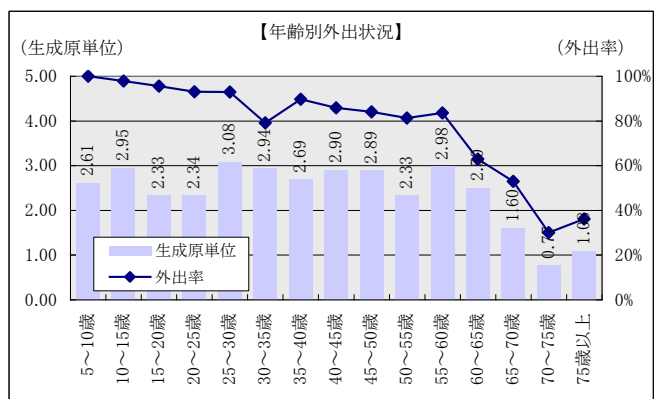
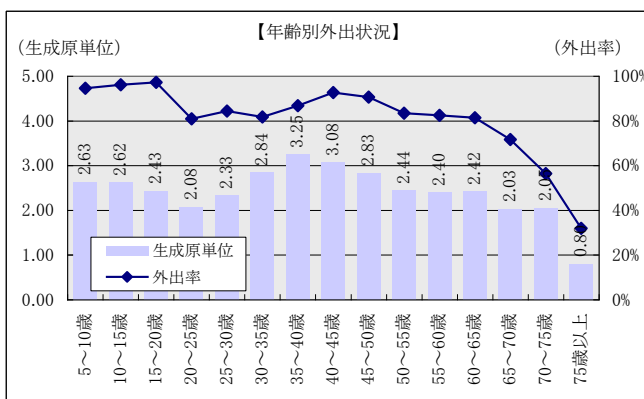
③ 年齢別にみた外出率・生成原単位

- 年齢別にみると、高齢になるほど外出率・生成原単位が低くなる傾向となっている。なお、20～25歳の外出率は、周辺の年代と比べて特に小さくなっている。
 - 平成2年からの推移をみると、高齢者の外出率が約30%から約50%まで高くなっており、元気な高齢者が増えている傾向にあると考えられる。
- 一方、20～25歳の年代においては、年々外出率・生成原単位が低くなっており、若者があまり外出しない傾向にあることがわかる。



資料：第5回近畿圏PT調査

図 年齢別外出率・生成原単位 (H22)



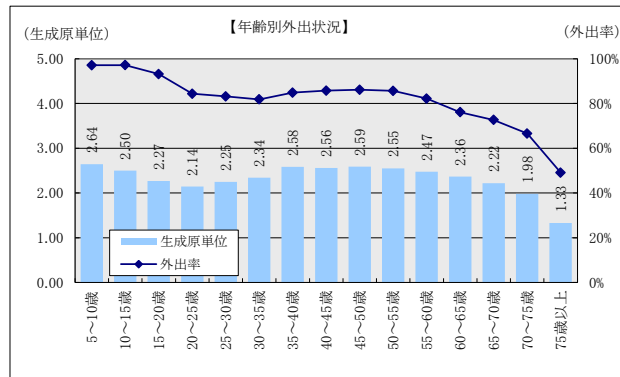
資料：第5回近畿圏PT調査

図 年齢別外出率・生成原単位 (左図：H12，右図：H2)

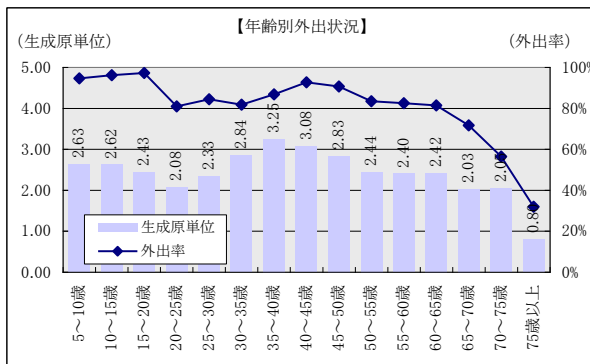
参考．他都市の年齢別外出率・生成原単位

【京都市】

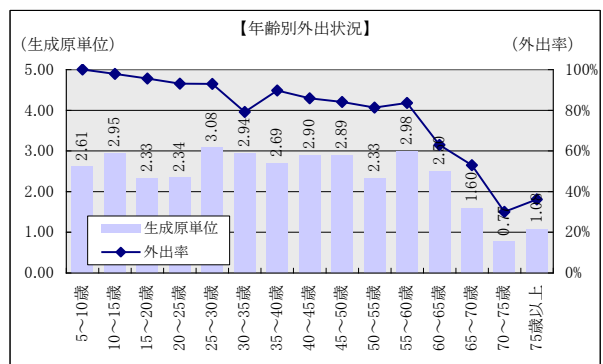
■平成 22 年



■平成 12 年

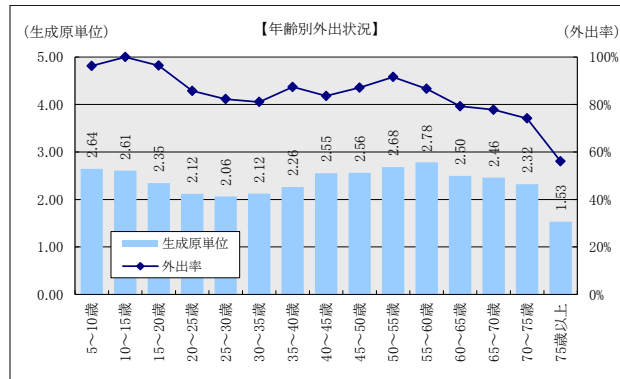


■平成 2 年

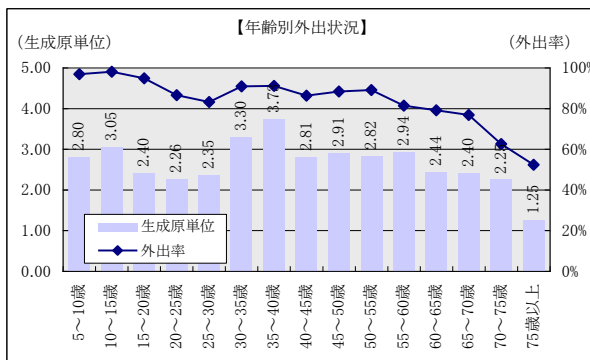


【長岡京市】

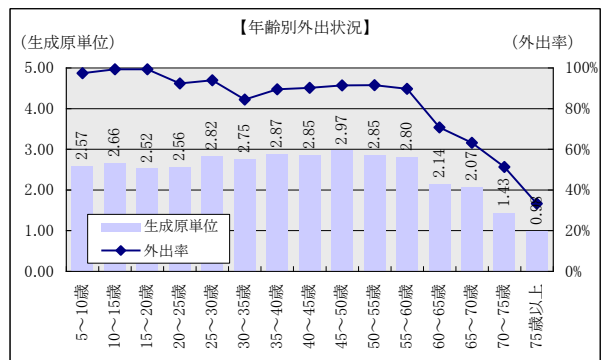
■平成 22 年



■平成 12 年



■平成 2 年

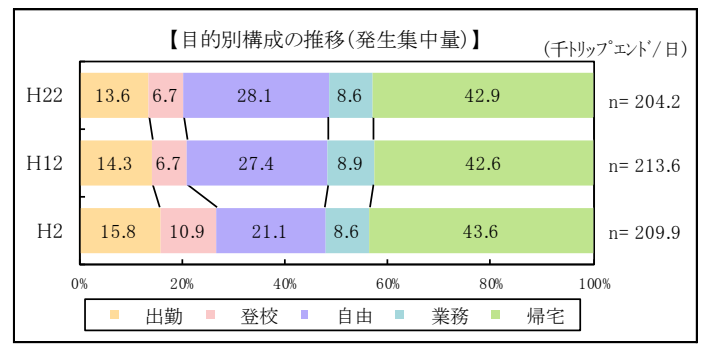
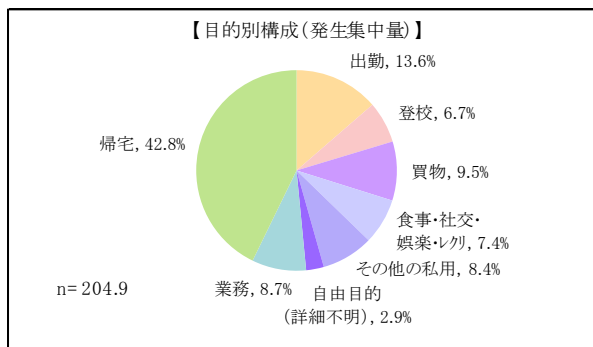
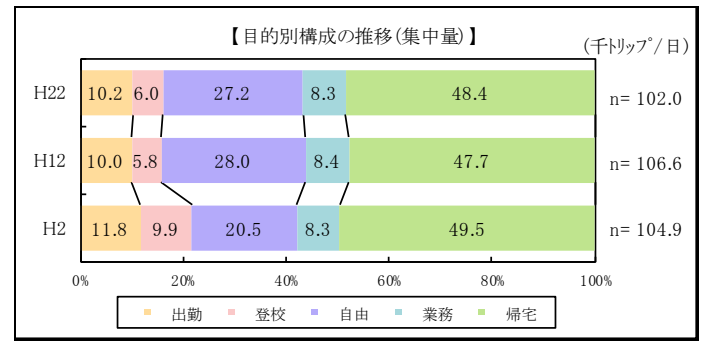
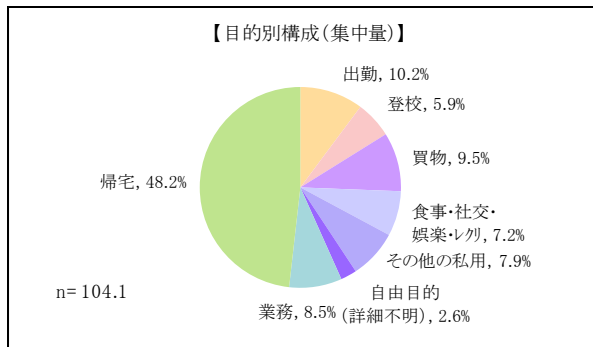
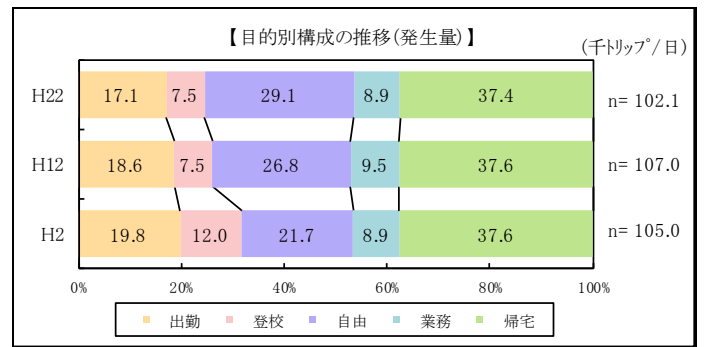
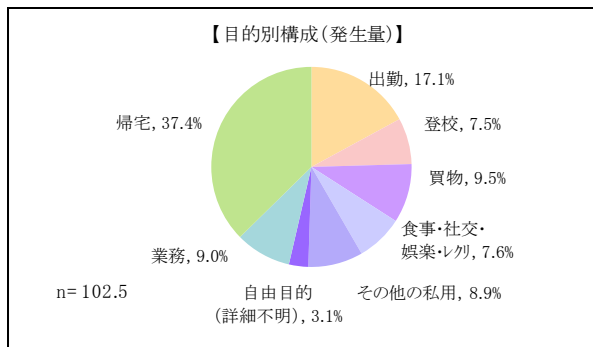


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

2.1.2 目的別発生集中量

① 目的別発生集中量の推移 (H2-H22)

- 向日市内に関連する移動の目的構成をみると、発生集中計では自由目的が最も大きく 28.1%を占め、ついで出勤目的の 13.6%となっている。
- 発生と集中で比べると、発生側では出勤目的が 17.1%と、集中側よりも大きくなっている。これは、向日市から出勤目的で他都市へ流出している割合が大きいものと考えられる。



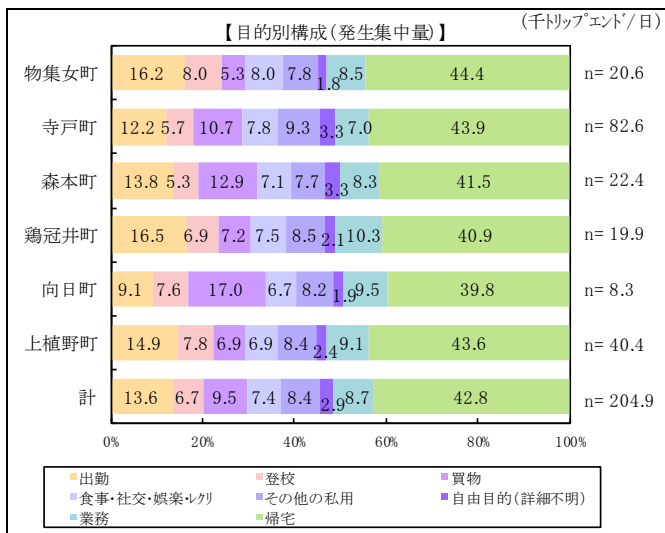
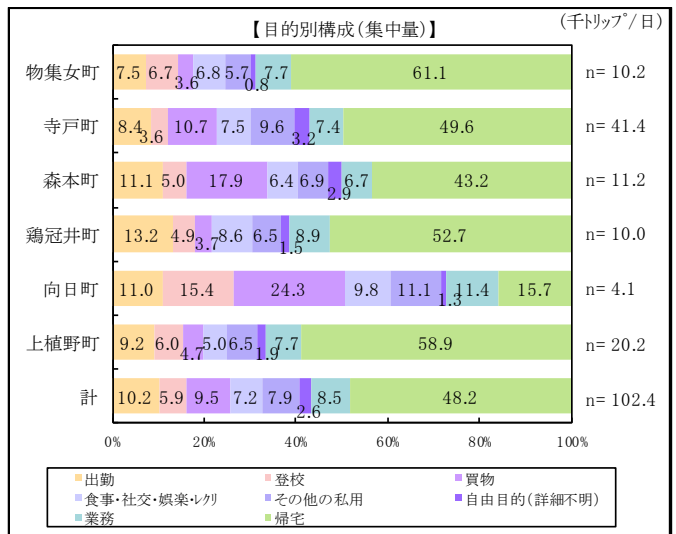
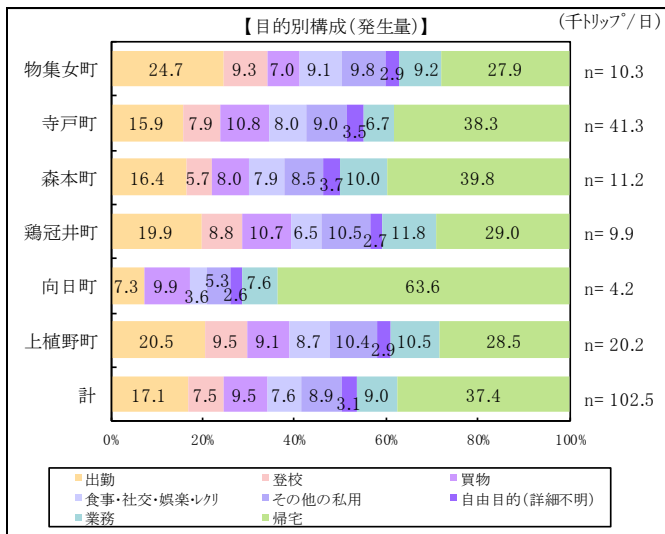
※自由目的：買物、食事・社交・娯楽・レクリエーション等、その他私用、自由目的(詳細不明)

資料：第5回近畿圏PT調査

図 目的別発生集中量の推移 (H2-H22)

② 地域別にみた目的別発生集中量

- 向日市の地域別における移動の目的構成をみると、発生集中計では物集女町、鶏冠井町などでは出勤目的による移動が多くなっている。一方、向日町や森本町などにおいては、自由目的、特に買物目的による移動が多くなっている。
- 向日町では発生と集中で大きな違いがみられ、特に登校と買物での集中が他と比べ大きな割合を占めている。これは、同地区内に、向日小学校や向日ショッピングセンター等の施設が立地していることが影響であるものと考えられる。

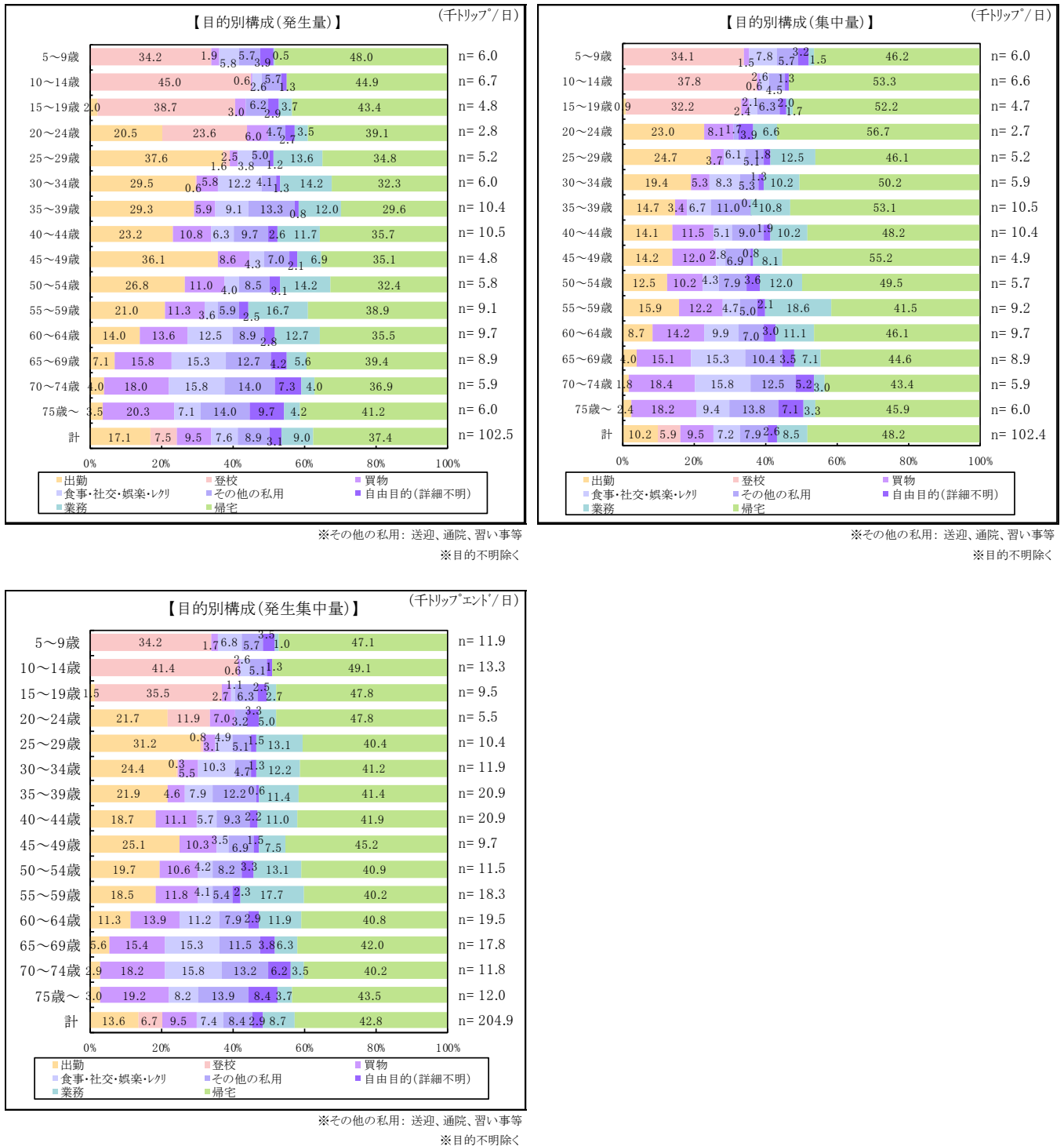


資料：第5回近畿圏PT調査

図 地域別にみた目的別発生集中量

③ 年齢別にみた目的別発生集中量

- 向日市の年齢別における移動の目的構成をみると、年齢を重ねるごとに出勤・登校トリップの割合が小さくなる一方、自由目的の割合は大きくなっている。



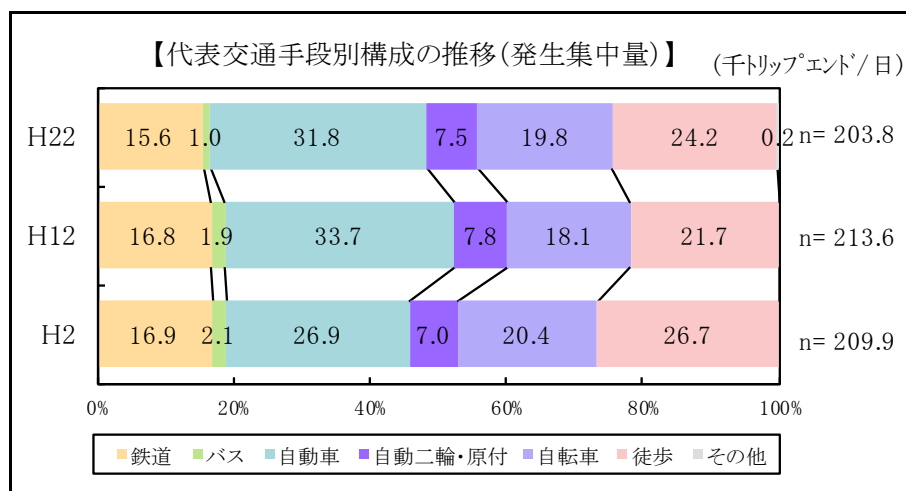
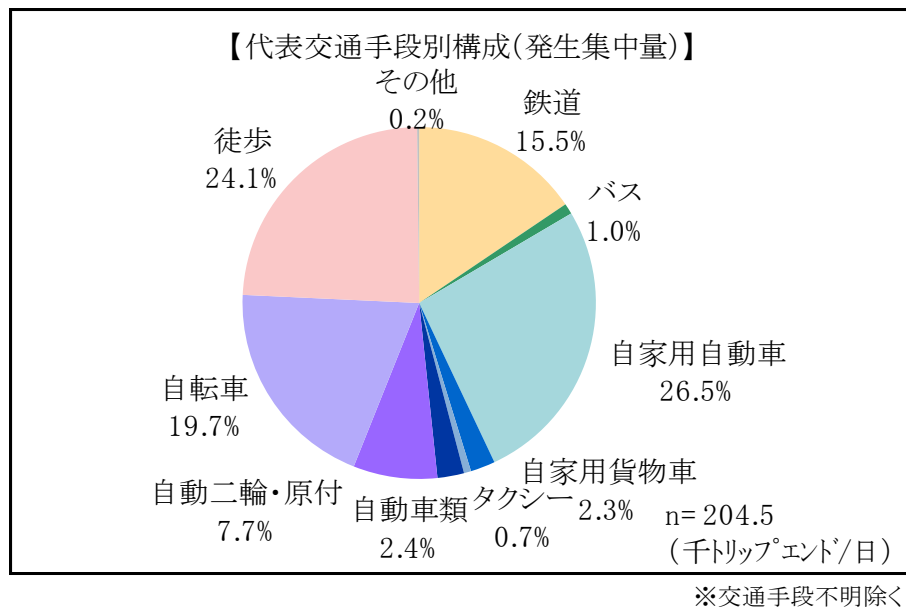
資料：第5回近畿圏PT調査

図 年齢別にみた目的別発生集中量

2.1.3 代表交通手段別発生集中量

① 代表交通手段別発生集中量の推移 (H2-H22)

- 向日市内に関連する移動の代表交通手段構成をみると、自動車が26.5%と最も多く占めている。また、向日市の地域特性から、同市はコンパクトなまちであることもあり、徒歩・自転車の割合が、あわせて43.8%と半数近くを占めている。
- 一方、バスの割合をみると、1.0%となっており、あまり利用されていないことがわかる。
- 平成2年からの推移をみると、バスの割合は平成2年より減少傾向にある。

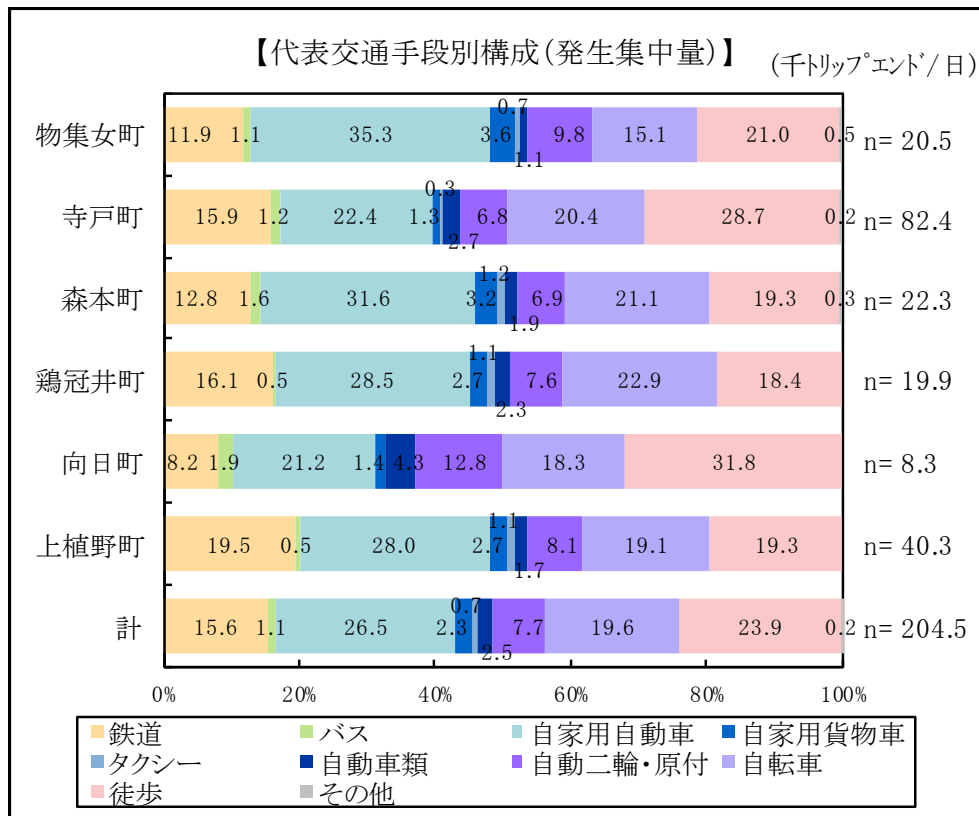


資料：第5回近畿圏PT調査

図 代表交通手段別発生集中量の推移 (H2-H22)

② 地域別にみた代表交通手段別発生集中量

- 向日市の地域別における移動の代表交通手段構成をみると、物集女町、森本町、鶏冠井町などでは、自動車の割合が高くなっている。
- 一方、寺戸町や向日町などにおいては、自動車の占める割合は高いものの、徒歩による移動も自動車と同程度みられている。



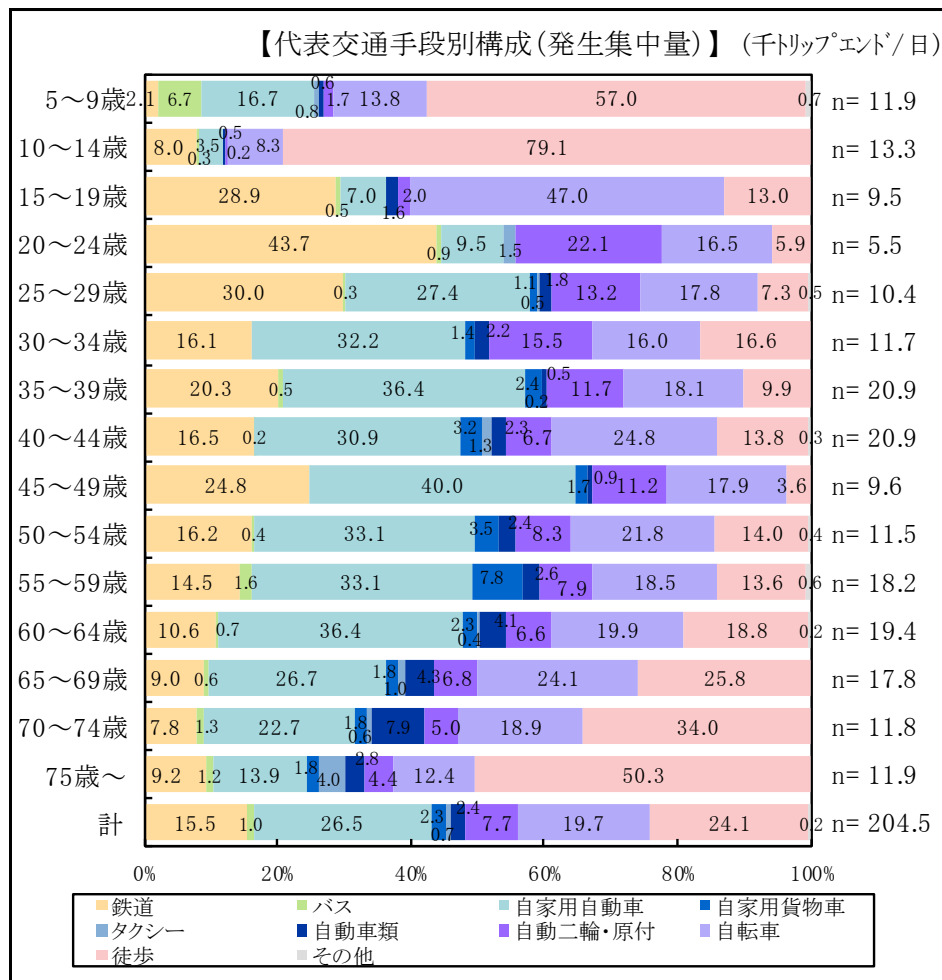
※計には向日市内地域不明を含む、交通手段不明除く

資料：第5回近畿圏PT調査

図 代表交通手段別地域別発生集中量

③ 年齢別にみた代表交通手段別発生集中量

- 向日市の年齢別における移動の代表交通手段構成をみると、29歳以下では鉄道の利用が多く、それ以降では自動車の利用が多くみられる。また、高齢者では徒歩の割合が高くなっている。
- 鉄道に関しては、高齢者より若年層の利用が多くなっており、特に20～24歳では全体の43.7%を占めている。
なお、20～24歳については、自動車の割合が約10.0%となっており、他の年齢層と比べ自動車を利用していないことがわかる。
- 一方バスに関しては、55歳以上での年齢層で比較的使用がみられるが、それより若い世代ではほとんど利用がみられていない。



※交通手段不明除く

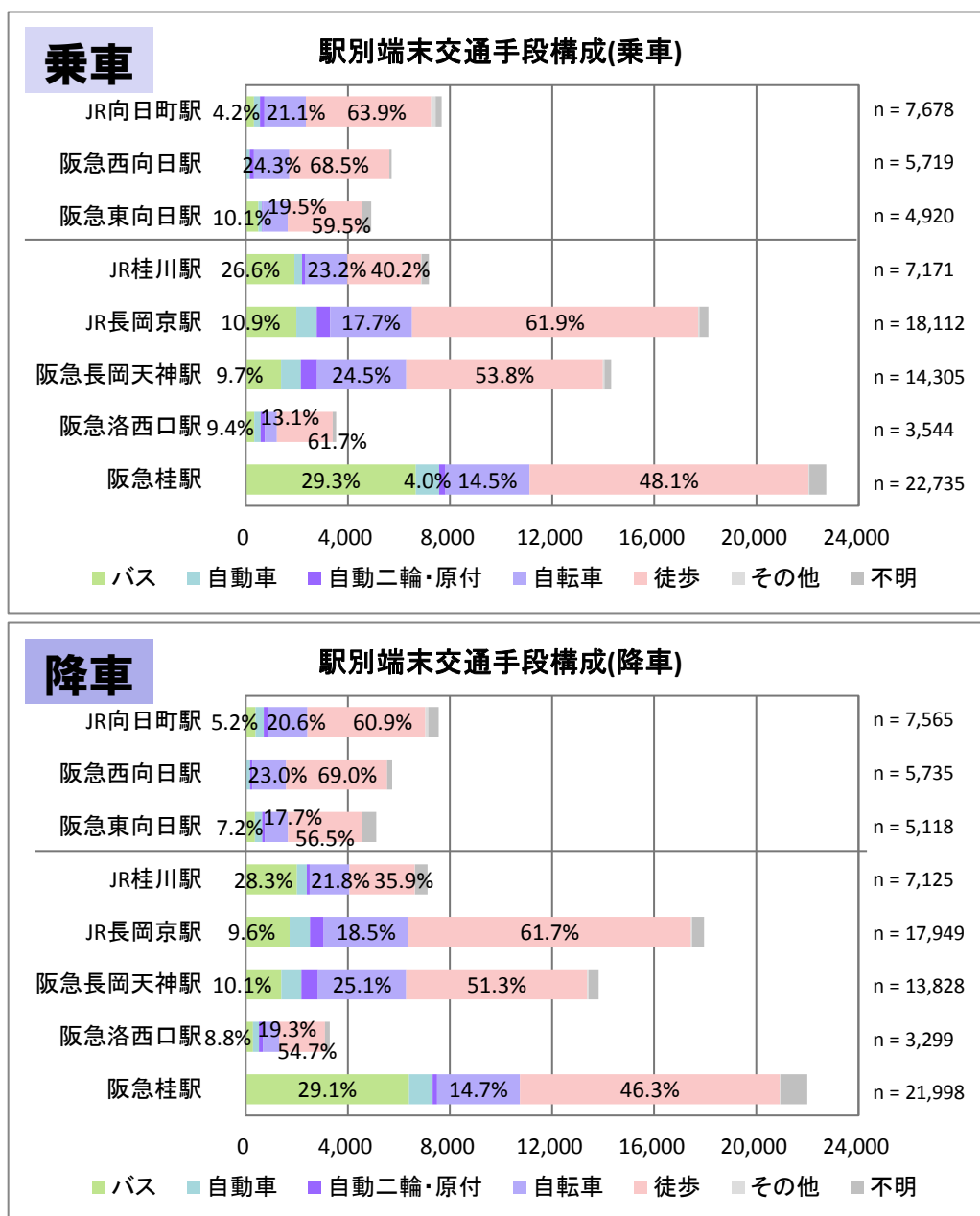
資料：第5回近畿圏PT調査

図 代表交通手段別年齢別発生集中量

2.1.4 端末交通手段別発生集中量

① 乗降別駅別にみた手段構成

- 向日市内にある鉄道駅での乗車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩が6～7割と最も多く、ついで自転車の2割程度となっている。
市外の駅では、バスの利用もみられており、特に阪急桂駅では約3割もみられている。
- 向日市内にある鉄道駅での降車時における駅別の交通手段をみると、乗車時の交通手段と同様、いずれの駅においても徒歩が6～7割と最も多く、ついで自転車の2割程度となっている。
市外の駅でも、乗車時同様、バスの利用もみられており、特に阪急桂駅では約3割もみられている。



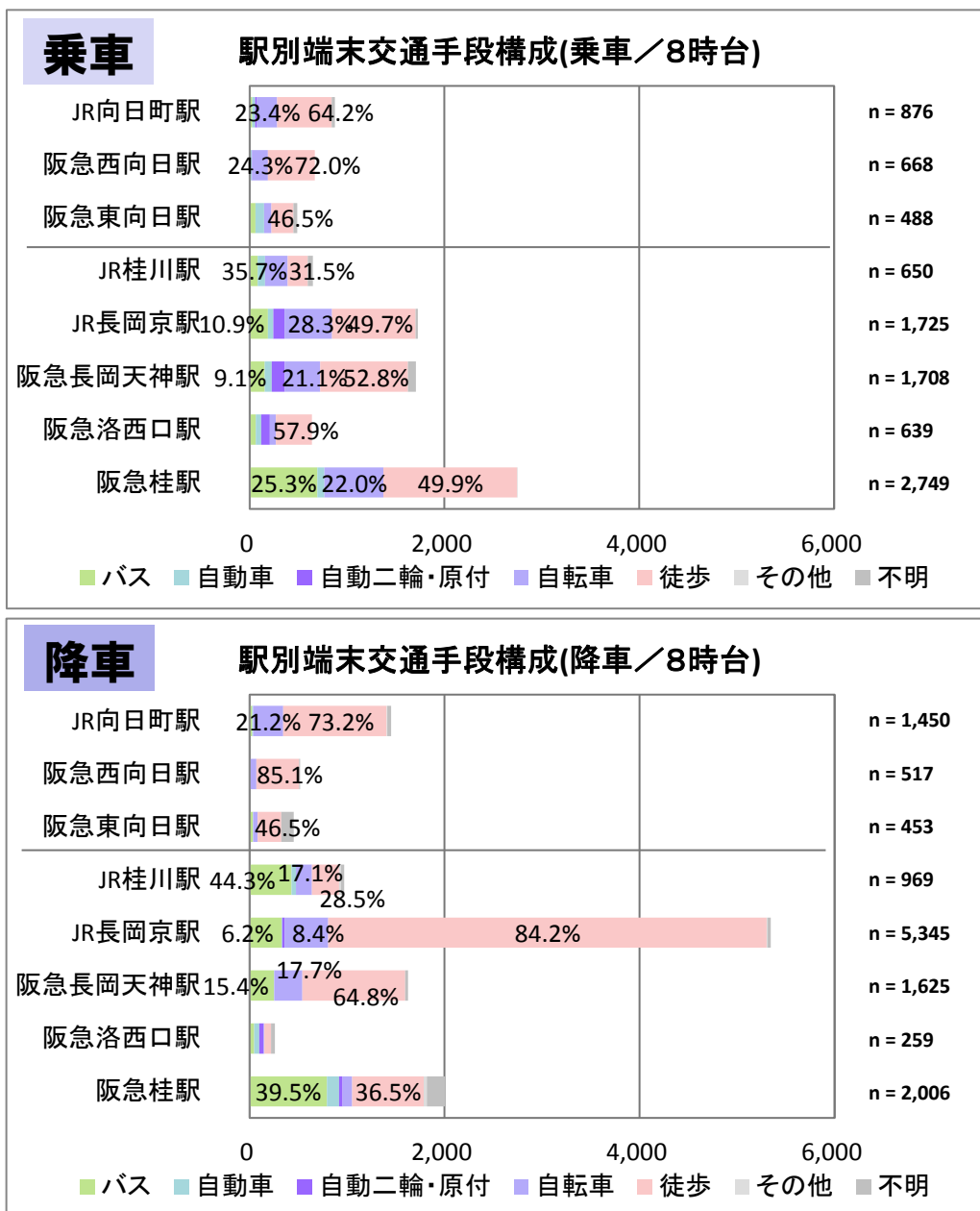
資料：第5回近畿圏PT調査

図 乗降別駅別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

② 時間帯別にみた乗降別駅別の手段構成

a. 8 時台

- 向日市内にある鉄道駅での 8 時台の乗車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩の利用が多い。また、JR 向日町駅や阪急西向日駅では、自転車利用もみられる。市外の駅でも、徒歩や自転車での移動が多くみられる。
- 向日市内にある鉄道駅での 8 時台の降車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩の利用が大半を占めている。また、JR 向日町駅では、自転車利用もみられる。市外の駅でも、徒歩や自転車での移動が多くみられるが、バスの利用もみられている。

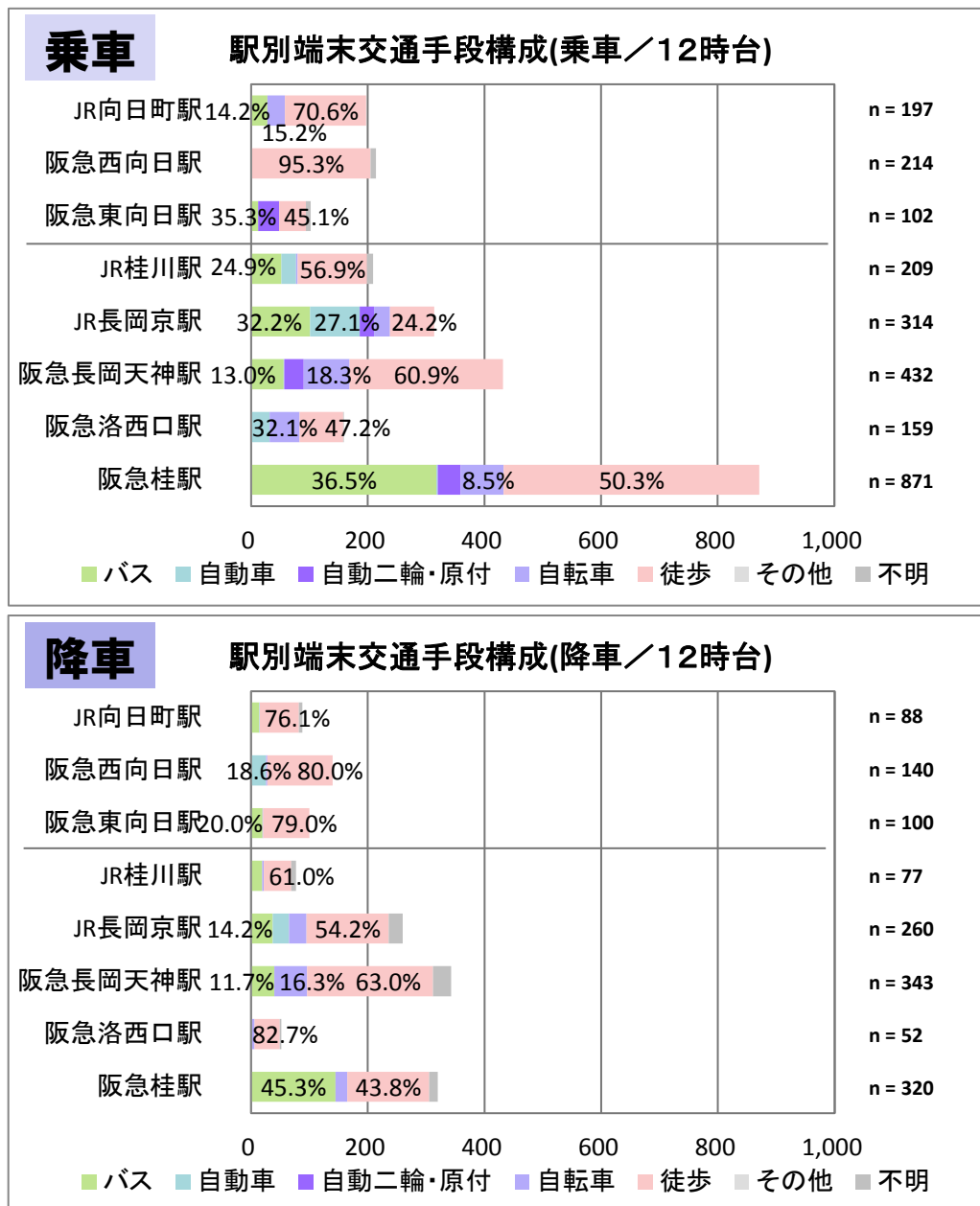


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 8 時台における乗降別駅別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

b. 12 時台

- 向日市内にある鉄道駅での 12 時台の乗車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩の利用が多い。
市外の駅でも、徒歩での移動が多くみられるが、バスの利用もみられる。
- 向日市内にある鉄道駅での 12 時台の降車時における駅別の交通手段をみると、乗車時同様、いずれの駅においても徒歩の利用が大半を占めている。
市外の駅でも、乗車時同様、徒歩での移動が多くみられるが、バスの利用もみられている。

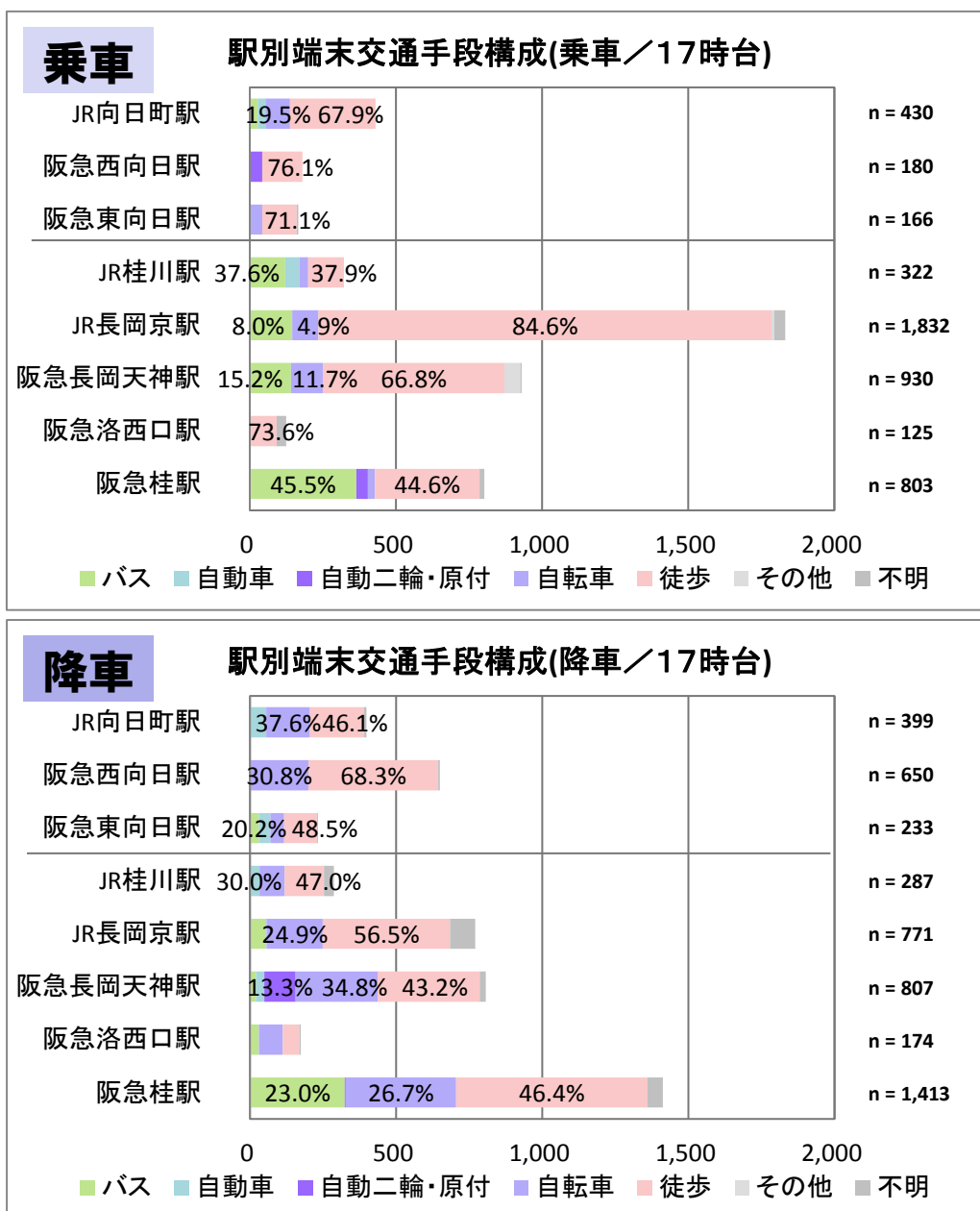


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 12 時台における乗降別駅別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

c. 17 時台

- 向日市内にある鉄道駅での 17 時台の乗車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩の利用が多い。
市外の駅でも、徒歩での移動が多くみられるが、バスの利用もみられる。
- 向日市内にある鉄道駅での 17 時台の降車時における駅別の交通手段をみると、いずれの駅においても徒歩の利用が大半を占めている。また、JR 向日町駅や阪急西向日駅では、自転車利用もみられる。
- 市外の駅でも、徒歩や自転車での移動が多くみられるが、バスの利用もみられている。



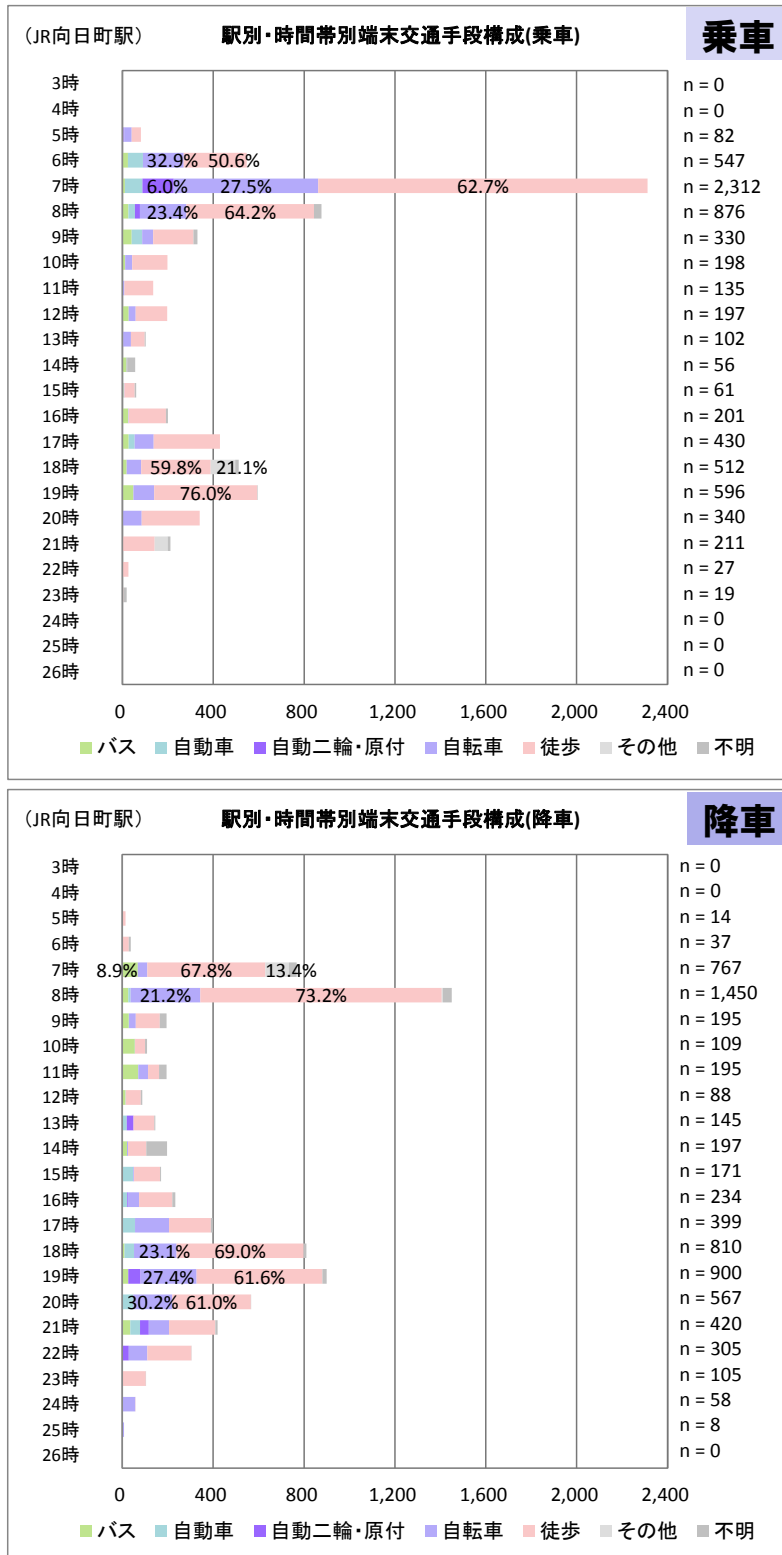
資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 17 時台における乗降別駅別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

③ 駅別にみた乗降別時間帯別の手段構成

a. JR 向日町駅

- JR 向日町駅では、乗車・降車ともに、7 時台・8 時台、あるいは 17～21 時台での利用が多くみられるなど、概ね乗車・降車ともに同じ利用形態となっている。

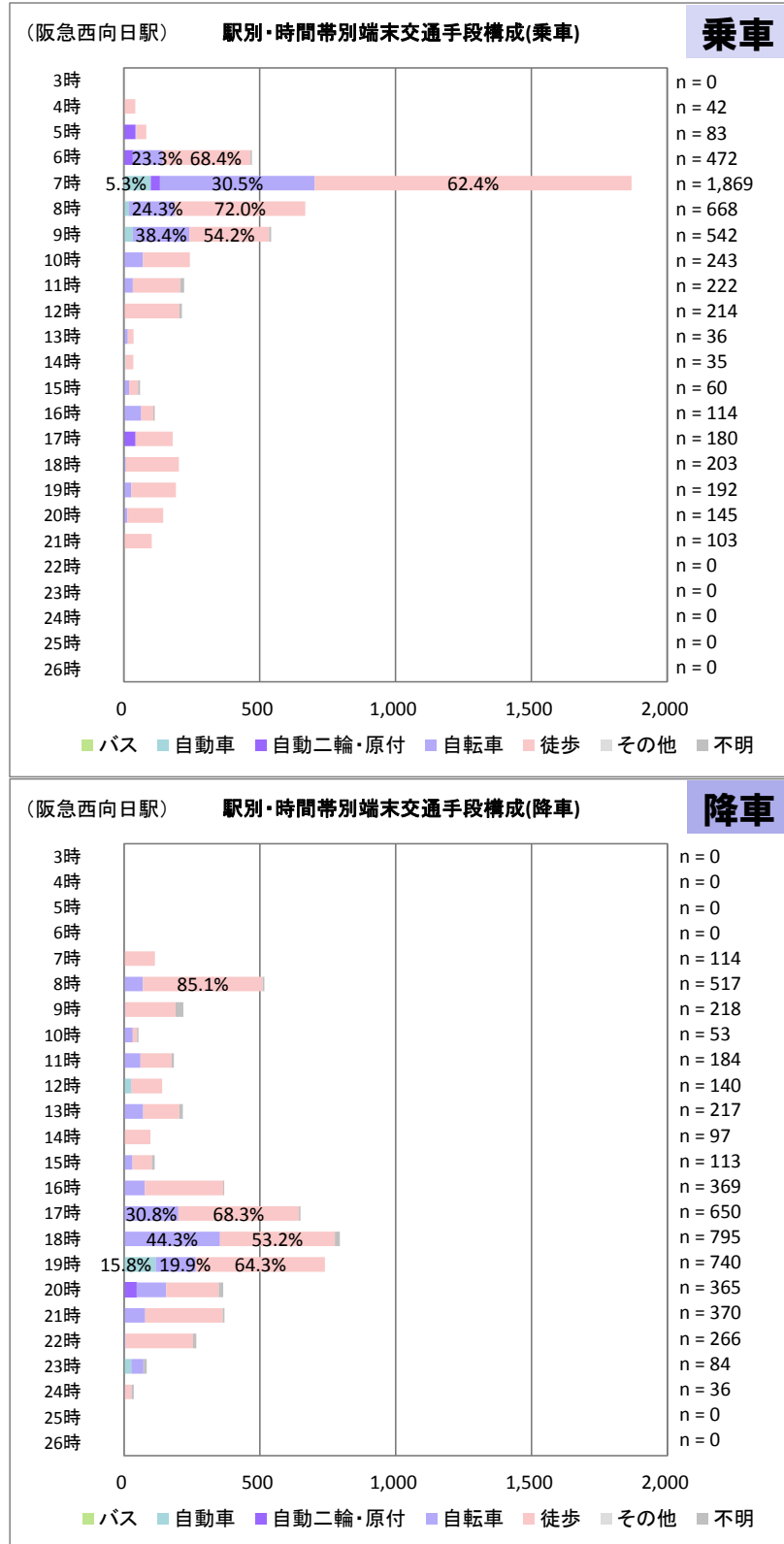


資料：第5回近畿圏PT調査

図 JR 向日町駅における乗降別時間帯別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

b. 阪急西向日駅

- 阪急西向日駅では、乗車時は、6～9 時台での朝の利用が多くみられ、昼以降は少ない。
- 一方降車時では、朝の利用は少ないものの、16～21 時台の夜での利用が多くみられる。

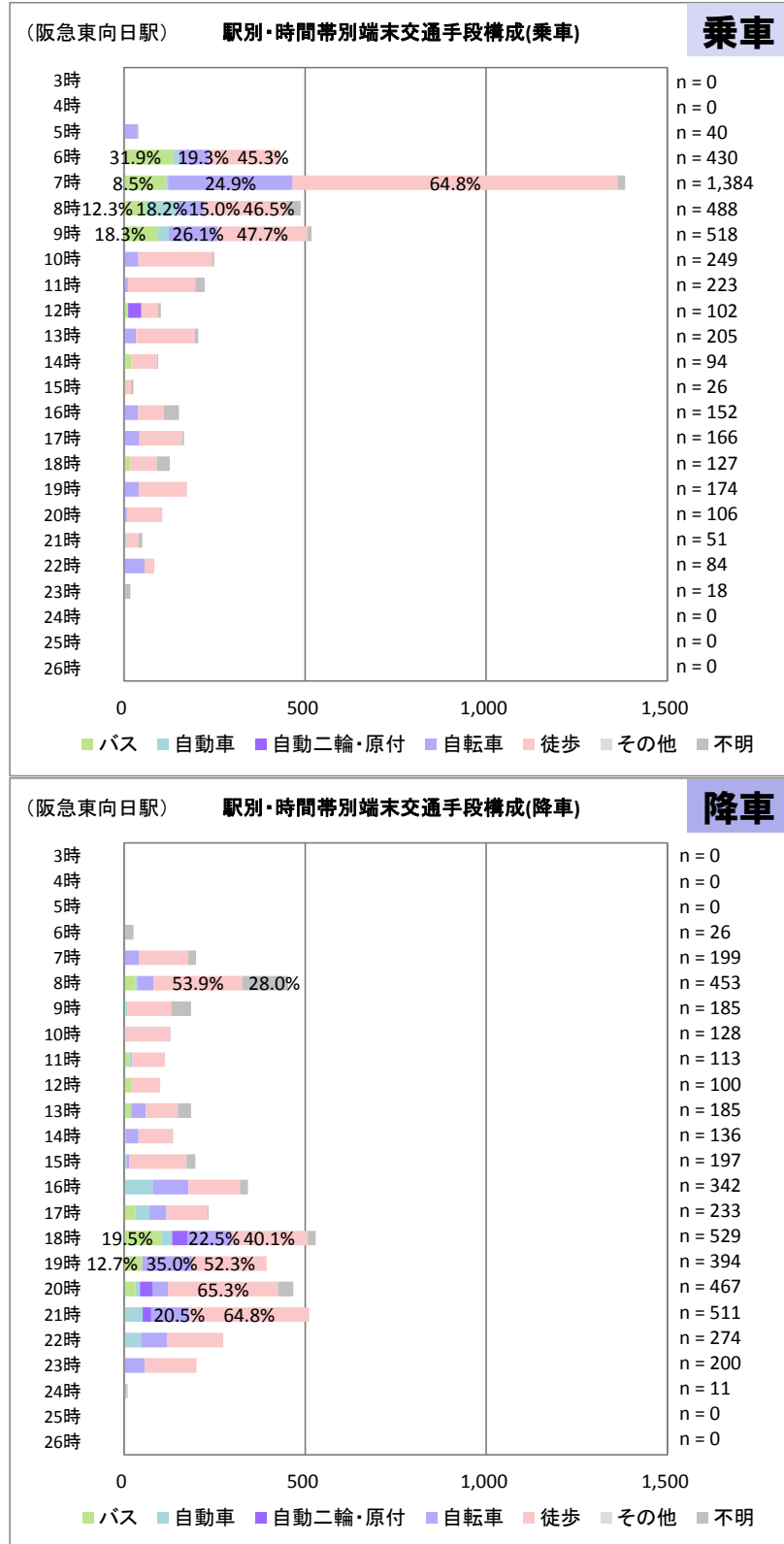


資料：第5回近畿圏PT調査

図 阪急西向日駅における乗降別時間帯別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

c. 阪急東向日駅

- 阪急東向日駅では、乗車時は、6～9 時台での朝の利用が多くみられ、昼以降は少ない。
- 一方降車時では、朝 8 時台と 16～21 時台での利用が多くみられる。



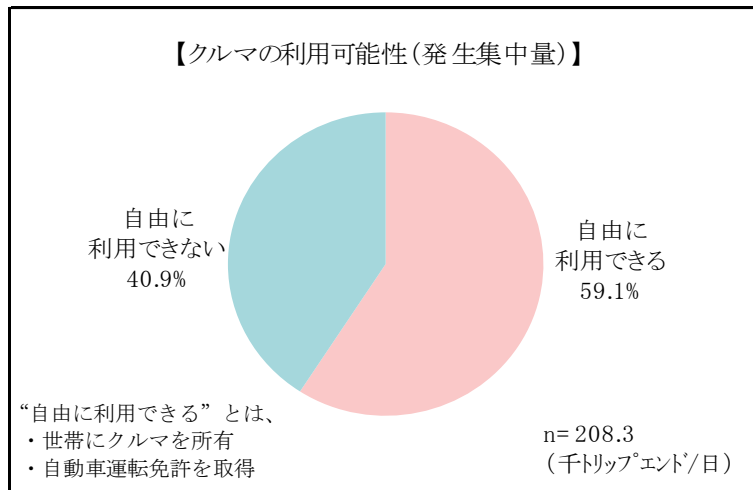
資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 阪急東向日駅における乗降別時間帯別にみた手段構成(上側：乗車，下側：降車)

2.1.5 クルマ利用可能性別の発生集中量

① クルマの利用可能性

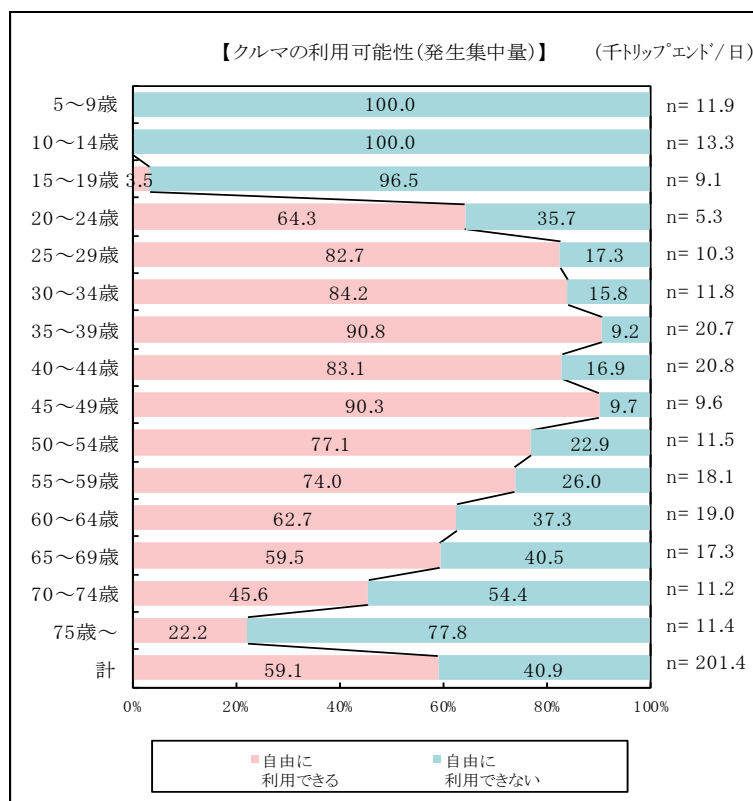
- クルマの利用可能性をみると、約 6 割がクルマを自由に利用できる状況にある。
- 年齢別にクルマの利用可能性をみると、加齢とともに自由に利用できる状況ではなくなるが、64 歳までは 6 割以上の人がクルマを自由に利用できる状況にある。
75 歳以上になると、約 2 割までとなる。



※免許保有不明・自動車保有不明除く

資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 クルマの利用可能性



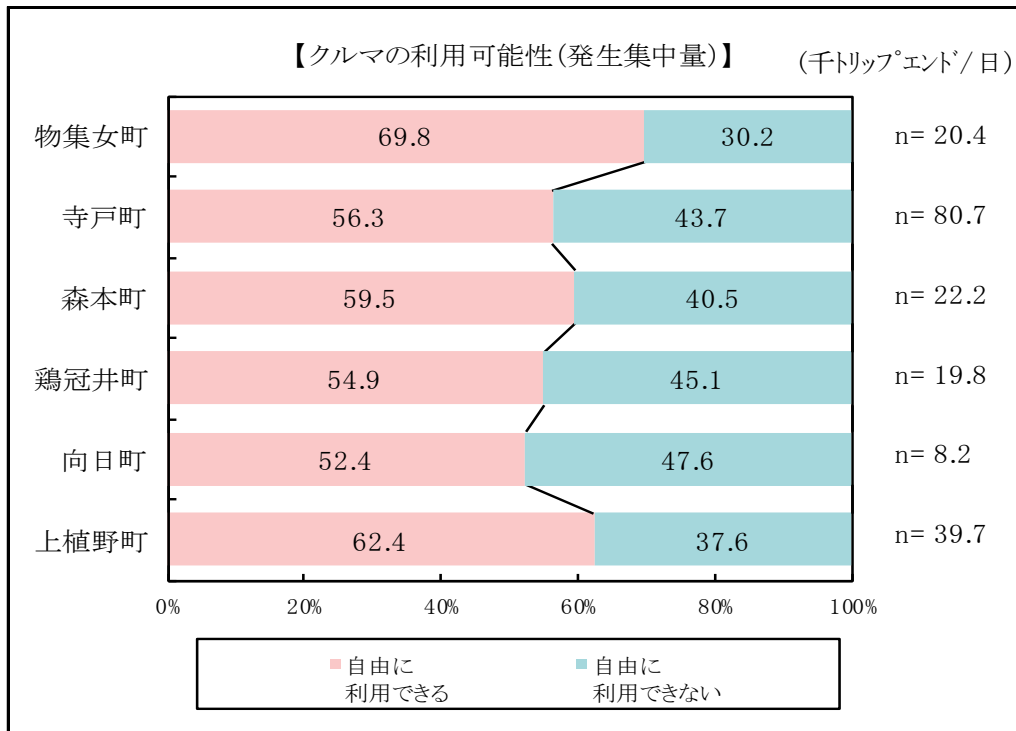
※免許保有不明・自動車保有不明除く

資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 年齢別にみたクルマの利用可能性

② 地域別にみたクルマの利用可能性

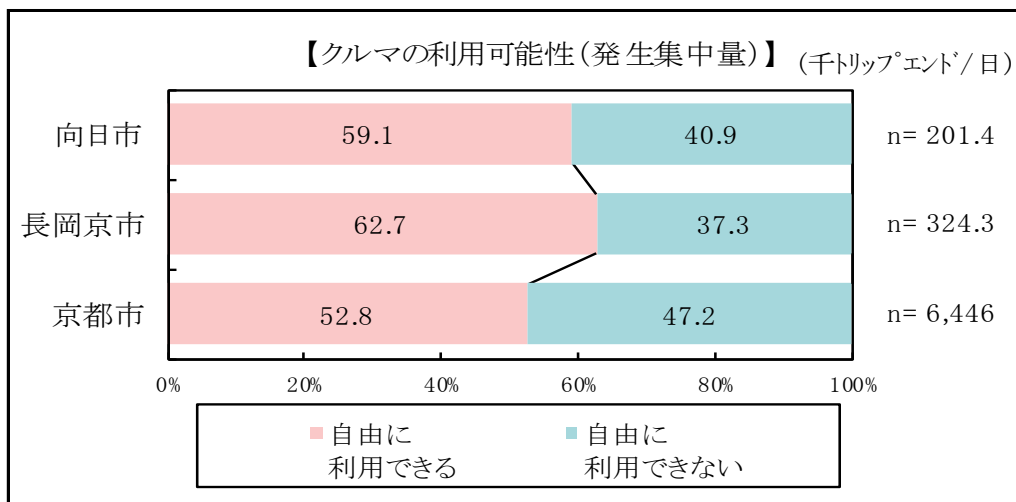
- 地域別にクルマの利用可能性をみると、物集女町が 69.8%と最も高く、ついで上植野町の 62.4%、森本町の 59.5%等となっている。一方、最も低いのは、向日町の 52.4%である。
- 近隣の都市と比べてみても、概ね同様の傾向が示されている。



※免許保有不明・自動車保有不明除く

資料：第5回近畿圏PT調査

図 地域別にみたクルマの利用可能性



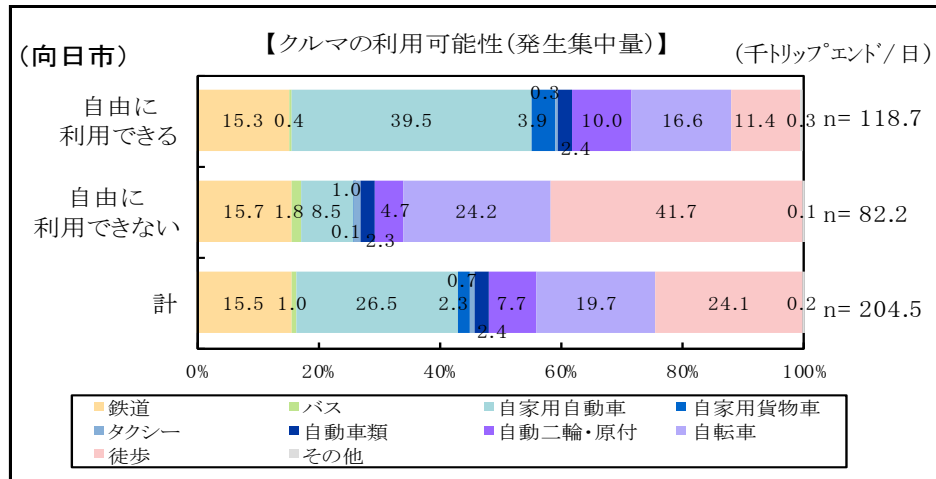
※免許保有不明・自動車保有不明除く

資料：第5回近畿圏PT調査

参考図 他都市におけるクルマの利用可能性

③ 手段別にみたクルマの利用可能性

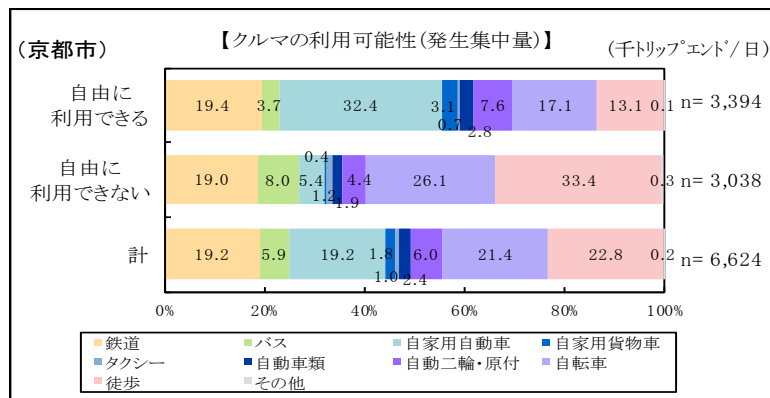
- クルマを自由に利用できる人の交通手段をみると、「自家用自動車」が 39.5%と最も高く、ついで自転車の 16.6%、鉄道の 15.3%等となっている。
- 一方、クルマを自由に利用できない人の交通手段をみると、「徒歩」が 41.7%と半数近くを占めており、ついで自転車の 24.2%、鉄道の 15.7%等となっている。



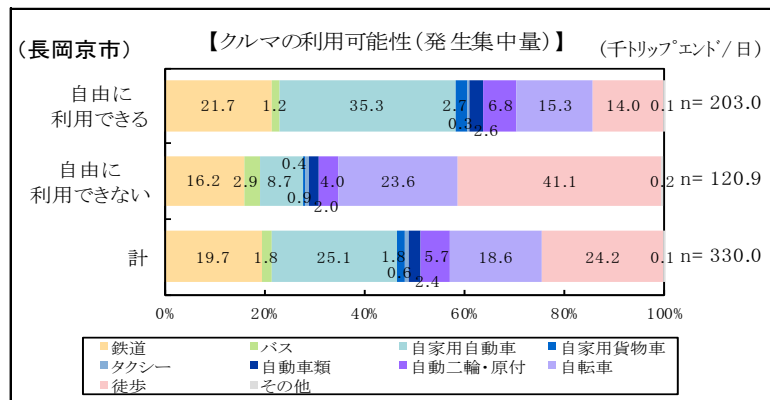
※計には免許保有不明・自動車保有不明を含む、交通手段不明除く

資料：第5回近畿圏PT調査

図 手段別にみたクルマの利用可能性



※計には免許保有不明・自動車保有不明を含む、交通手段不明除く



※計には免許保有不明・自動車保有不明を含む、交通手段不明除く

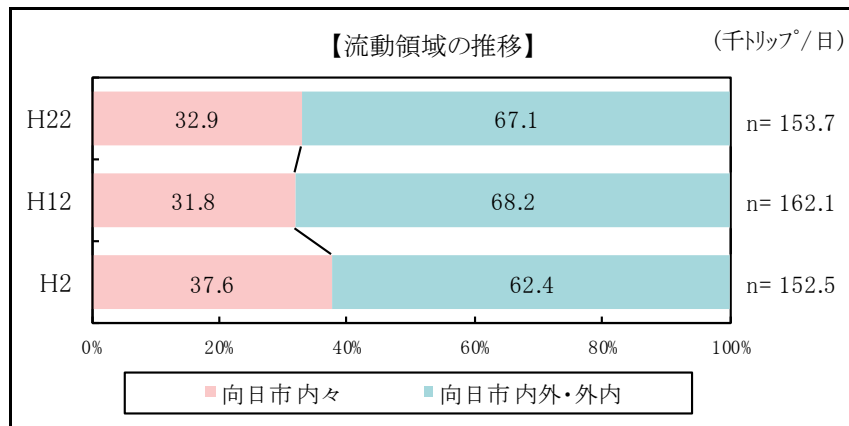
資料：第5回近畿圏PT調査

参考図 他都市における手段別にみたクルマの利用可能性

2.1.6 市内々・内外流動

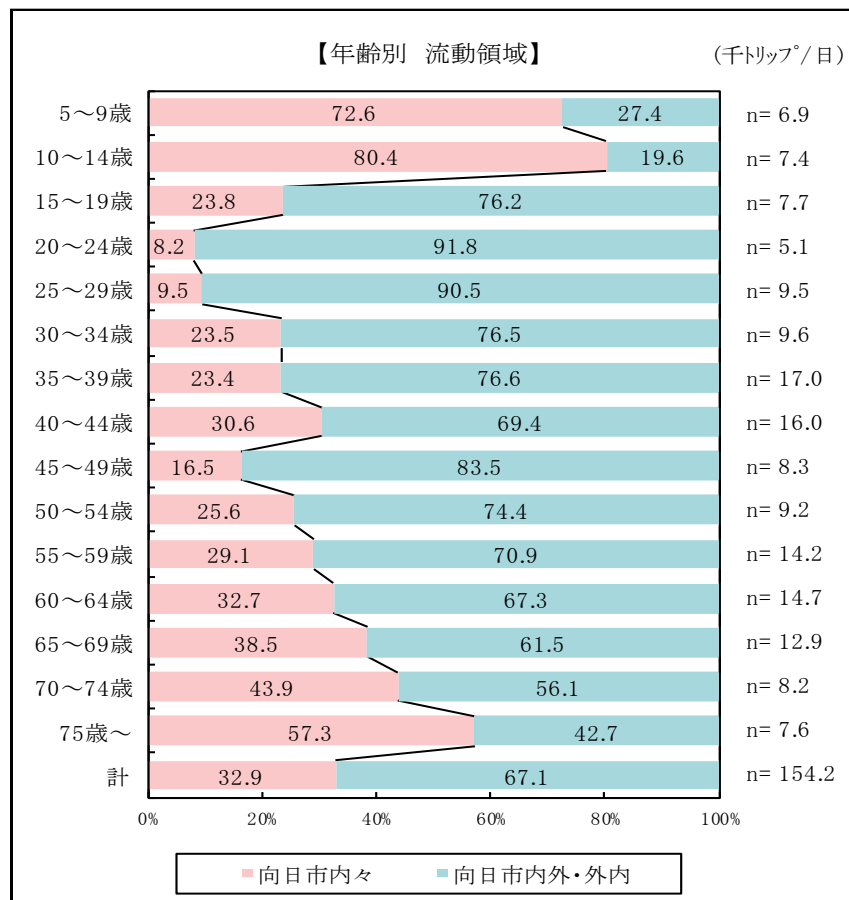
① 市内々・内外流動割合の推移 (H2-H22)

- 向日市の内々・内外流動の割合をみると、平成 22 年で市内々移動が約 32.9%、市内外流動が約 67.1%となっており、市外への移動が多くみられていることがわかる。
- 年齢別にみると、若い世代ほど市外への移動が多く、加齢とともに内々での移動が増えている。



資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 市内々・内外流動割合の推移

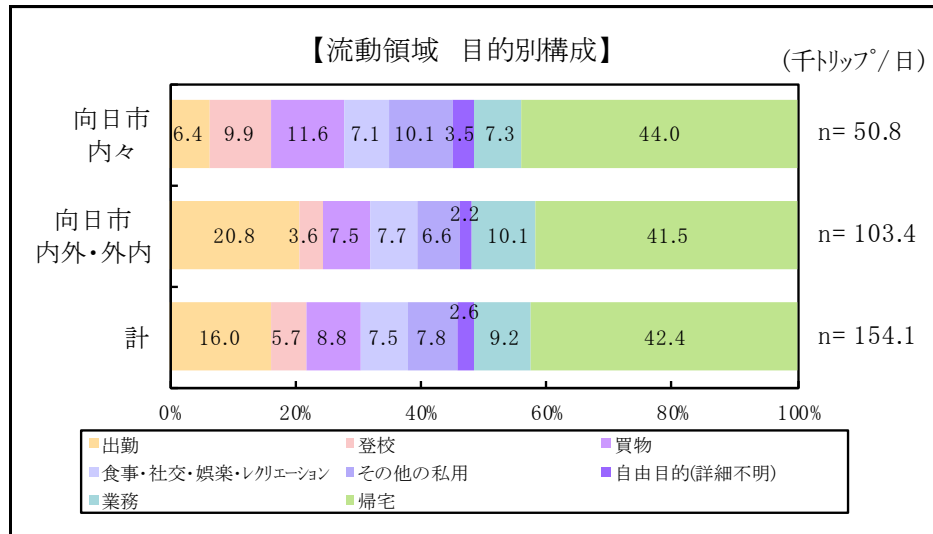


資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 年齢別にみた市内々・内外流動割合の推移

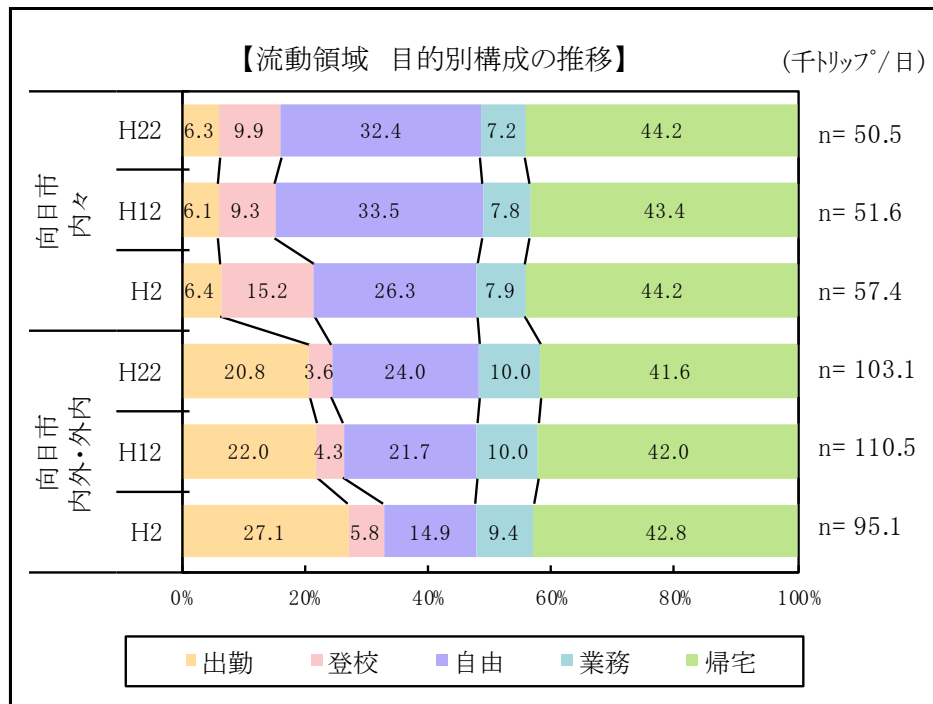
② 市内々・内外流動別の目的構成の推移

- 市内々・内外流動別の目的構成をみると、向日市内々の流動では自由目的の割合が最も大きく、ついで登校目的の割合が大きくなっている。
一方、市内外流動については、市内々流動と比べ自由目的・登校目的は少なく、出勤目的の割合が大きくなっている。
- 目的構成の推移をみると、市内外流動においては、平成2年以降出勤目的の割合が小さくなっている、一方、自由目的の割合が大きくなってきている。



※その他の私用：送迎、通院、習い事等

※目的不明除く



※H22目的不明除く

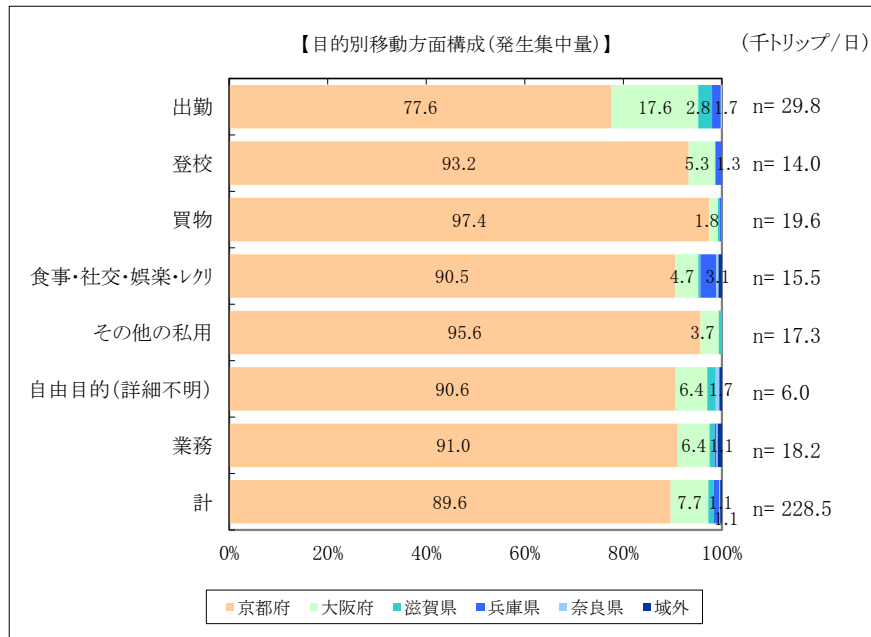
※第3回圏域での集計

資料：第5回近畿圏PT調査

図 市内々・内外流動別の目的構成の推移

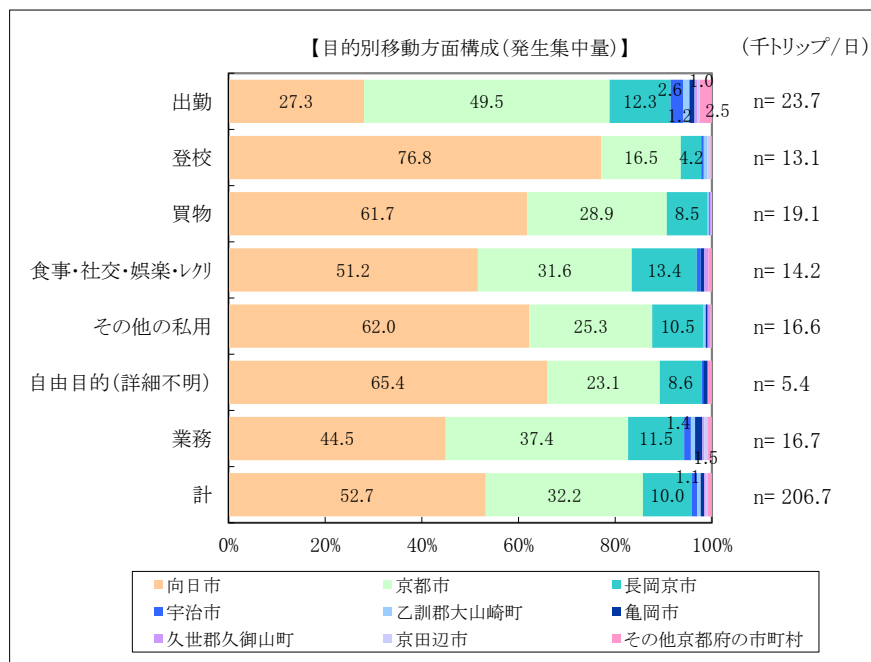
③ 市内外流動における目的別発着地構成

- 市内外流動における目的手段別の発着地構成をみると、向日市に関しては、いずれの目的についても、京都府内の移動がほとんどとなっている。また、京都府内の内訳をみると、向日市内々、京都市、長岡京市との移動が大半を占めている。
- 向日市内々の流動については、登校目的、自由目的の割合が大きくなっており、一方内外流動については、出勤目的、業務目的の割合が大きくなっている。



資料：第5回近畿圏PT調査

図 市内外流動における目的別発着地構成（都道府県別）

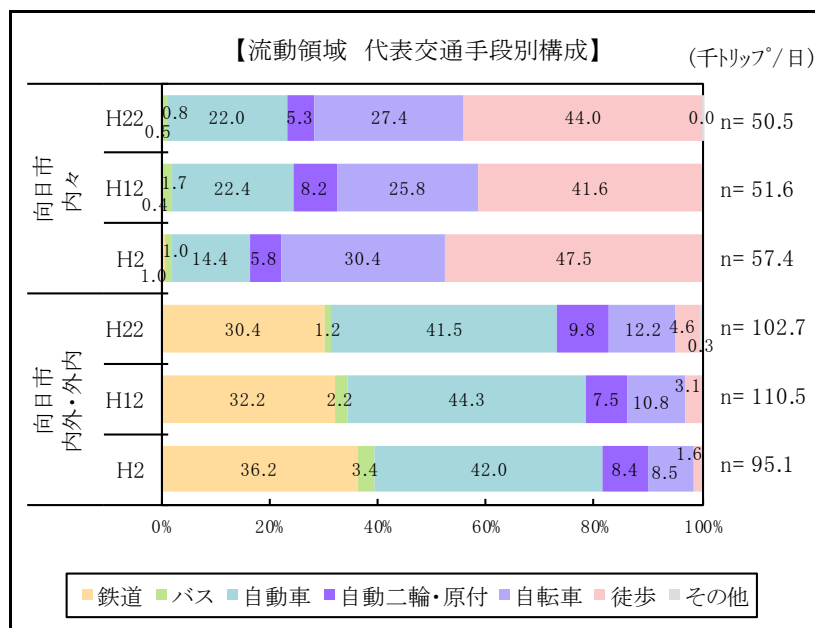
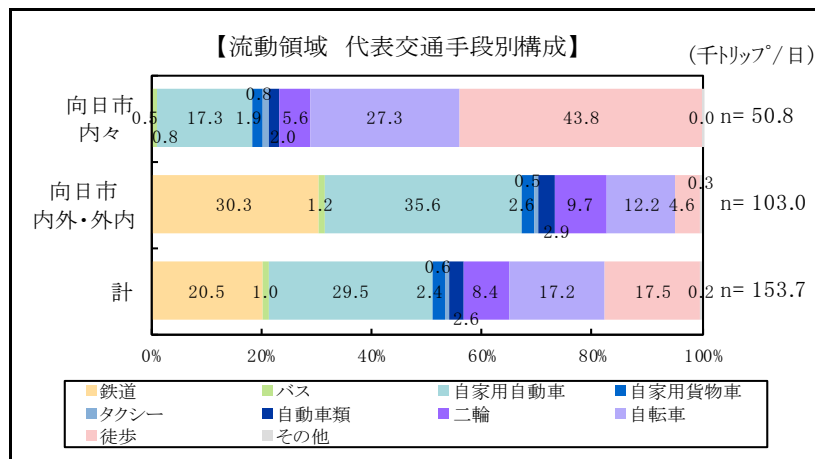


資料：第5回近畿圏PT調査

図 市内外流動における目的別発着地構成（京都府内のうち市町村別）

④ 市内々・内外流動別の代表交通手段構成の推移

- 市内々・内外流動別の代表交通手段構成をみると、向日市内々の流動では自転車・徒歩の割合があわせて約 71.4%と大半を占めている。
そのなかで、バスの割合は約 0.8%と小さくなっている。
- 一方で、市内外流動については、鉄道・自動車の割合が大きくなっている。
また、バスの割合も市内々流動と比べて大きくなっており、バスに関しては、市内々流動よりも、向日市から京都市、長岡京市への移動に利用されているものと考えられる。
- 代表交通手段構成の推移をみると、市内外流動においては、あまり大きな変化はなく、バスや自動車については割合がやや小さくなっている。
一方、市内外流動については、鉄道やバス、自動車の割合が小さくなっていており、自動二輪・原付や自転車などの割合が大きくなっていていっている。

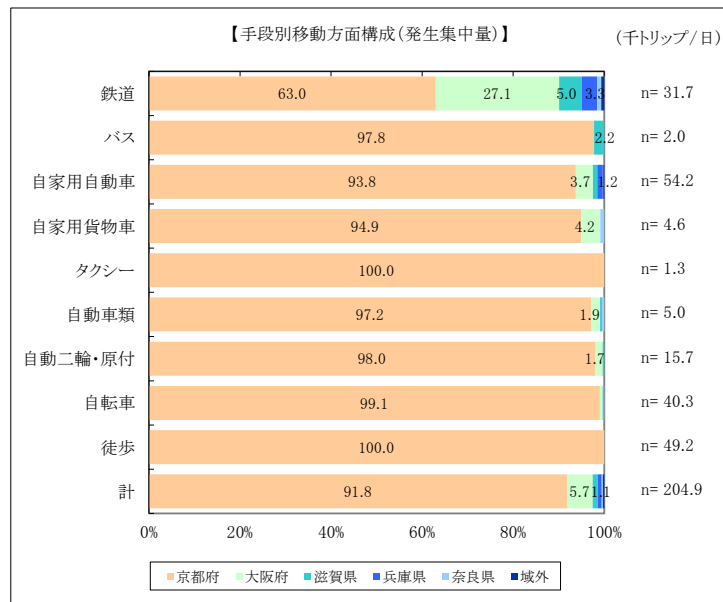


資料：第5回近畿圏PT調査

図 市内々・内外流動別の代表交通手段構成の推移

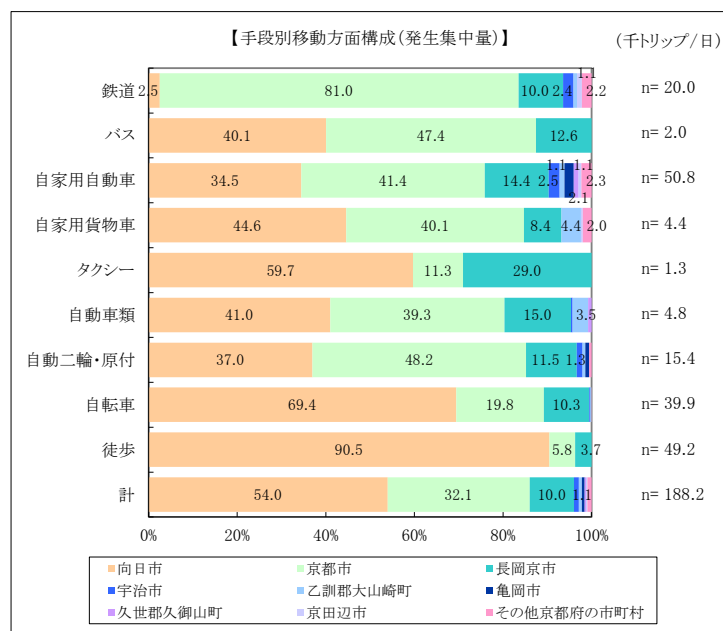
⑤ 市内外流動における代表交通手段別発着地構成

- 市内外流動における代表交通手段別の発着地構成をみると、向日市に関しては、いずれの代表交通手段についても、京都府内の移動がほとんどとなっている。また、京都府内の内訳をみると、向日市内々、京都市、長岡京市との移動が大半を占めている。
- バスでの移動の発着地については、京都市への移動の割合が約 47.4%と最も大きくなっており、これは、現行のバス利用状況を考慮すると洛西ニュータウン方面等への移動によるものと考えられる。ついで、向日市内々が約 40.1%、長岡京市が約 12.6%となっている。



資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 市内外流動における代表交通手段別発着地構成（都道府県別）



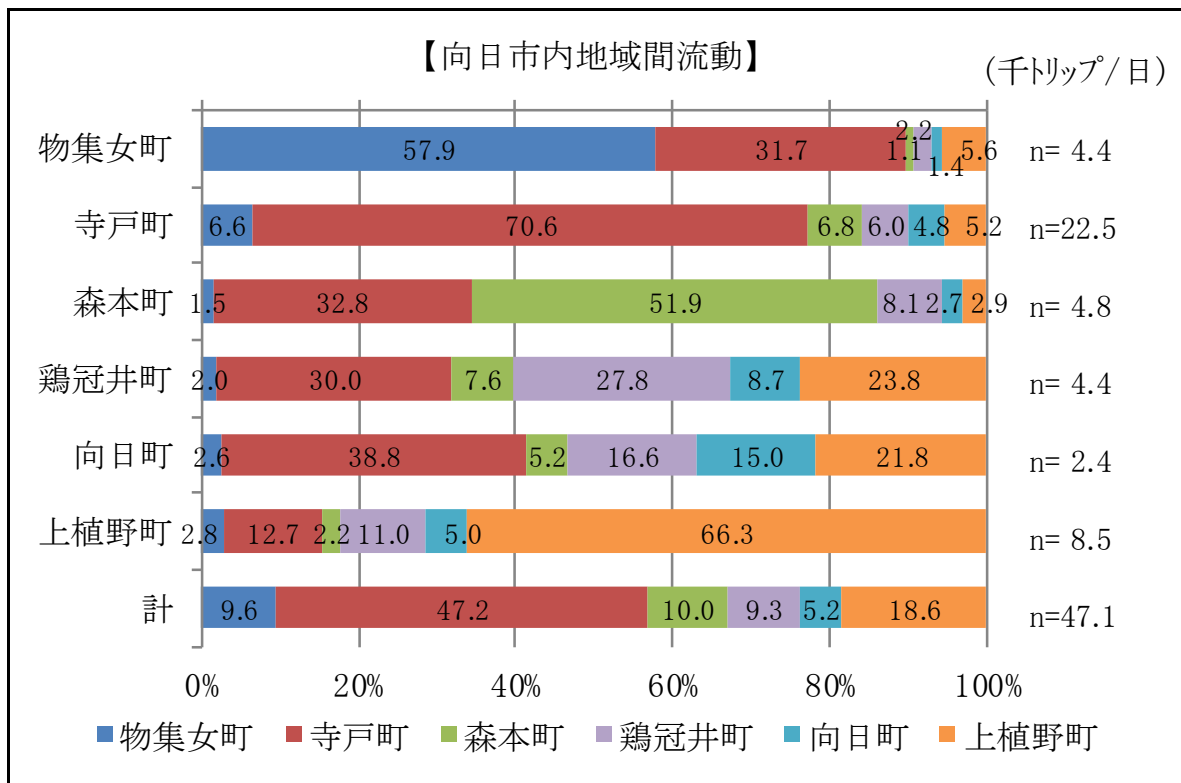
資料：第 5 回近畿圏 PT 調査

図 市内外流動における代表交通手段別発着地構成（京都府内のうち市町村別）

2.1.7 市内の地域間流動

① 地域別にみた市内の地域間流動

- 市内での地域間流動をみると、概ね各地区内での移動の占める割合が高いが、鶏冠井町や向日町では、寺戸町間での移動に占める割合が高い。
- 全体的にみると、寺戸町(47.2%)への流動が半数近くと最も多く、ついで上植野町(18.6%)、森本町(10.0%)、物集女町(9.6%)等となっている。

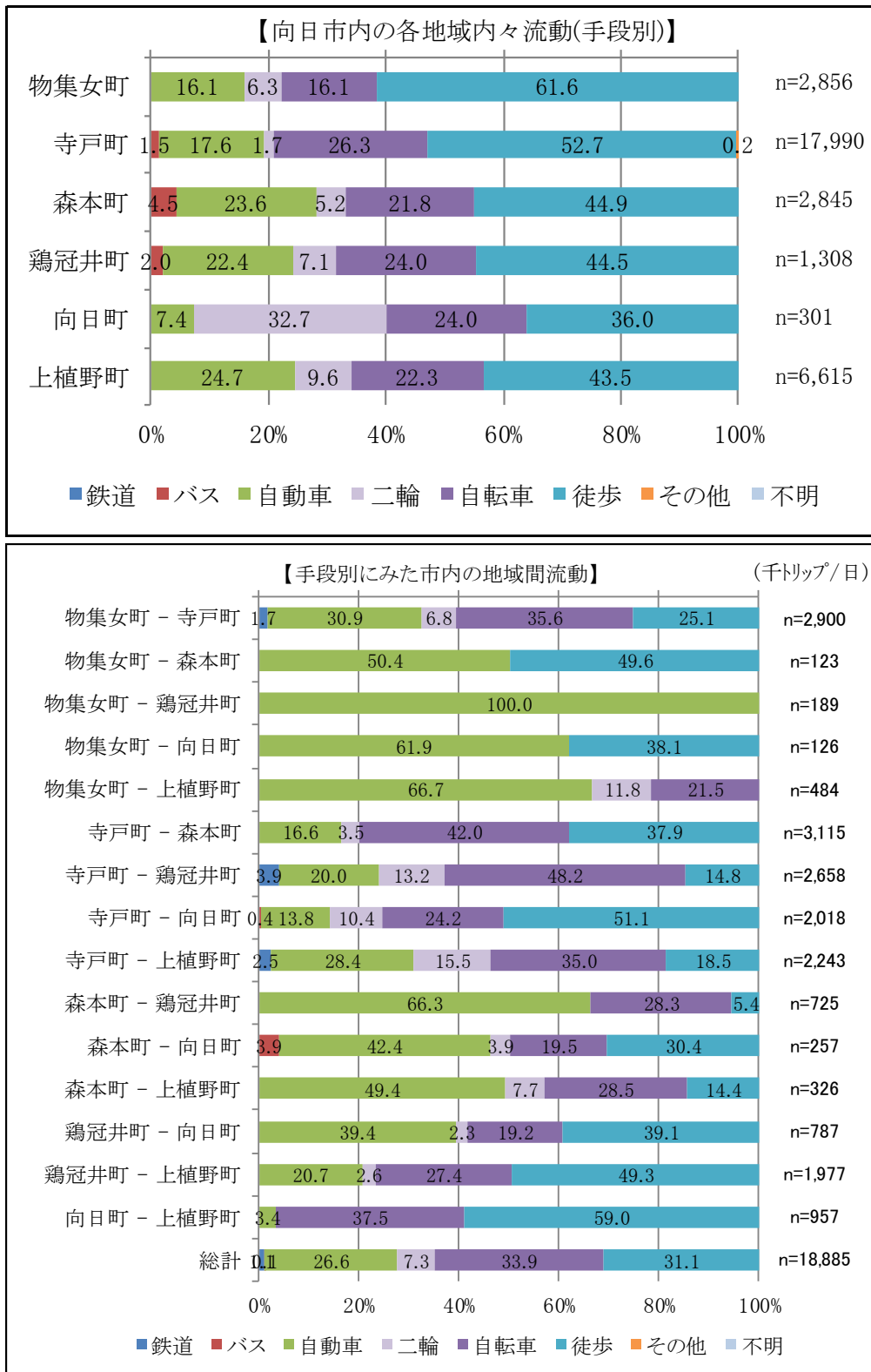


資料：第5回近畿圏PT調査

図 地域別にみた市内の地域間流動

② 手段別にみた地域間流動

- 地域を発着する流動の移動手段をみると、それぞれの地域を発着とする場合、あるいは異なる地域を発着地とする場合のいずれも、二輪・自転車、徒歩での移動が多い。

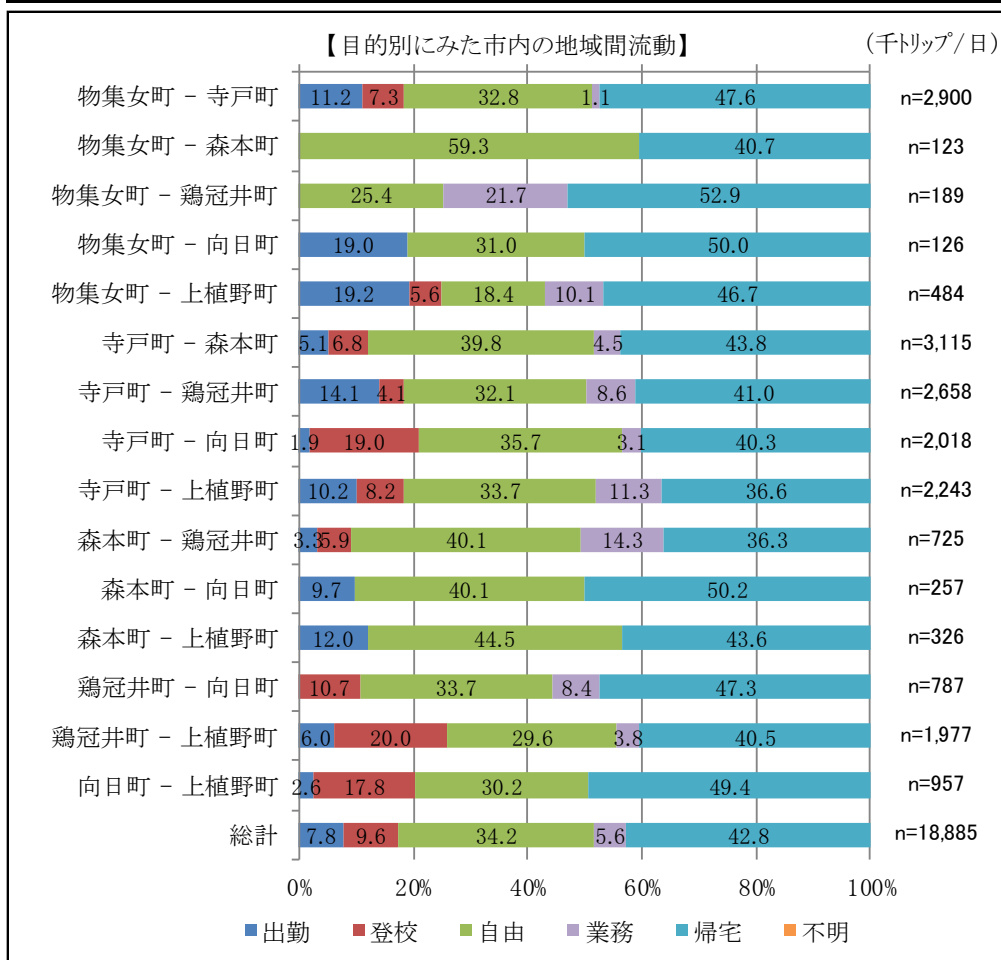
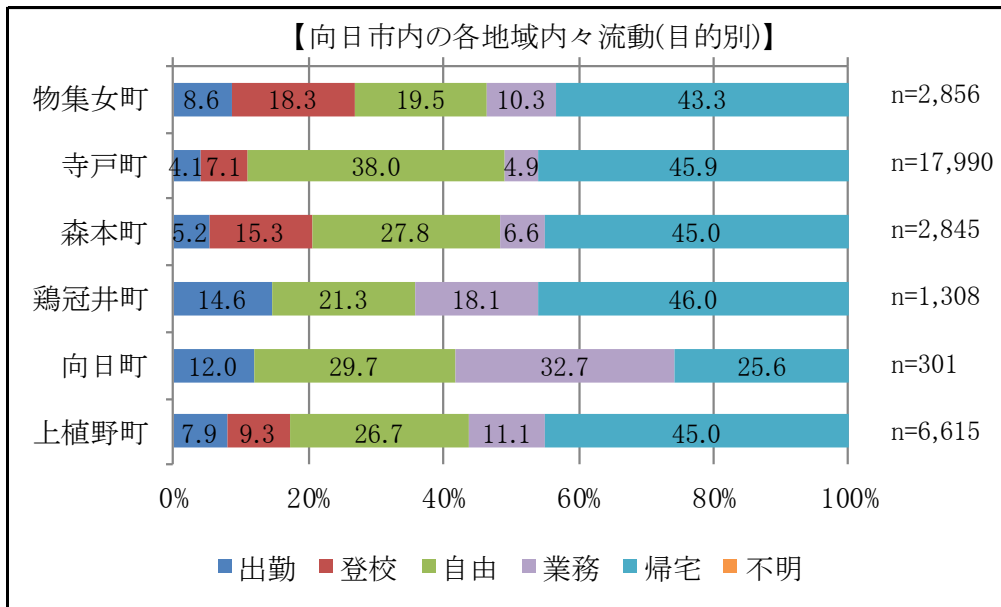


資料：第5回近畿圏PT調査

図 手段別にみた地域間流動

③ 目的別にみた地域間流動

- 地域を発着する流動の目的をみると、それぞれの地域を発着とする場合、あるいは異なる地域を発着地とする場合のいずれも、自由目的での移動が多い。



資料：第5回近畿圏PT調査

図 目的別にみた地域間流動

2.2 市民アンケート調査

2.2.1 調査概要

① 調査の目的

- 本調査では、クルマに依存しない、バス交通等を活用したまちづくりの展開に向け、バス交通の利便性や利用環境の改善、新たな公共交通手段の導入等を検討していくにあたり、市民のふだんの生活における外出状況や、公共交通の利用状況や公共交通サービスに対する市民のニーズ・意向、日常生活を支援する新たな移動手段の必要性などを把握することを目的とする。

② 調査対象

- 向日市居住者全員を対象とする。

③ 調査方法

- アンケート調査票の郵送配布・郵送回収による方法で実施し、計 2,000 世帯に配布した。
- 調査票は 1 世帯あたりに 2 枚ずつ配布（世帯に配布する封筒に調査票を 2 枚封入）し、世帯構成員 2 名に回答してもらうこととする。
- 配布先に関しては、地域毎に配布世帯数が偏らないようにするため、世帯数の割合に応じて配布枚数を決める。
地域ごとの配布世帯数は、下表に示すとおりである。

表 地域ごとの配布世帯数

	物集女町	寺戸町	森本町	鶏冠井町	上植野町	向日町	総 計
人 口	8,426	22,231	4,674	5,292	12,181	2,044	54,848
世帯数	3,337	9,521	1,883	2,237	4,885	964	22,827
地区ごとの 世帯数の割合	15%	42%	8%	10%	21%	4%	—
地区ごとの 配布世帯数	292	834	165	196	428	84	2,000

④ 調査実施期間

- 調査実施期間については、平成 23 年 9 月 15 日に調査票を発送し、調査票の回収期限を発送日の 10 日後、平成 23 年 9 月 26 日とした。

⑤ アンケート調査票

- 次項以降に、アンケート調査票を示す。

バス交通に対する住民意向調査

◆ バス交通の利用状況についてお教えてください。

質問1 ふだんどれくらいの頻度で所用のため外出されますか？【〇は1つ】

- 1 週に6～7回 2 週に4～5回 3 週に1～3回 4 2週間に1回 5 月に1回
6 月に1回未満 7 ほとんど外出しない

質問2 そのうち、どれくらいの頻度でバスを利用されますか？【〇は1つ】

- 1 週に6～7回 2 週に4～5回 3 週に1～3回 4 2週間に1回 5 月に1回
6 月に1回未満 7 特定の日のみ(雨や雪の時、飲みに行くとき等)
8 ほとんど利用しない 9 利用できない

質問2 で 1～5 を回答された方は **質問3へ** お進みください。

質問2 で 6～9 を回答された方は **質問7へ** お進みください。

質問3 バスを利用する際の主な利用目的をお教えてください。【〇は1つ】

- 1 通勤 2 通学 3 買い物 4 通院 5 娯楽・観光等
6 習い事・塾等 7 その他 ()

質問4 その際の外出先はどちらですか？ また、外出先の施設名称もあわせてお教えてください。
【〇は1つ・直接記入】

- 1 向日市内 () 町)
2 京都市内 () 区) 町)
3 その他京都府内 () 市・町) 4 その他 () 県) 市)
● 施設名称 ⇒ ()
(記入例) 向日市役所、第二京都回生病院 など

質問5 バスを利用される時間帯は何時ごろですか？【直接記入】

最も利用する時間帯 () 時台、2番目 () 時台、3番目 () 時台

質問6 バスを利用される理由は何ですか？【〇はいくつでも】

- 1 他に利用できる交通手段がない 2 出発地・目的地からバス停が近い
3 乗り継ぎなしで利用できる 4 他の交通手段を利用するより安くすむ
5 座っていける 6 家族や知人などに気を使わなくてすむ
7 自動車を運転できない 8 その他 ()

質問7 バスを利用しない・しづらい・できない理由は何ですか？【〇はいくつでも】

- 1 他の交通手段の方が楽である 2 自宅から最寄りのバス停が遠い
3 目的地がバス停から遠い 4 バス運賃が高い
5 運行本数が少ない 6 時間通りにバスが運行しない
7 徒歩や自転車などで移動できる 8 その他 ()

次ページ(中面)におすすみください。 ①

◆ ふだんの日常生活を支援する新たな公共交通(たとえば、巡回バス等)の必要性などについてお教えてください。



『巡回バス』とは…

市域内に交通空白地域があることや高低差、道路の狭小など本市の地形や道路形態から、市民の足として公共機関や公的な施設、駅などをつなぐ巡回バス

質問8 日常生活を支援するための新たな公共交通(たとえば、巡回バス等)は必要であると思いますか? また、その理由も併せてお教えてください。【〇は1つ・直接記入】

- | | |
|----------------|--------|
| 1 必要である | 理由 () |
| 2 どちらかという必要である | |
| 3 どちらかという必要でない | 理由 () |
| 4 必要でない | |
| 5 わからない | |

質問9 右ページにご回答ください。

質問10 質問9でお答えいただいた、行きたい施設へはどのような目的で行けますか?【番号を直接記入】

- | | | | | |
|----------------------|------|-------|------|----------|
| 1 通勤 | 2 通学 | 3 買い物 | 4 通院 | 5 娯楽・観光等 |
| 6 習い事・塾等 7 その他() | | | | |

質問11 質問9でお答えいただいた、行きたい施設へは、現在は、どのような交通手段で行かれていますか?【番号を直接記入】

- | | | | | |
|--------------|-----------|--------|----------|--------|
| 1 クルマ(自分で運転) | 2 クルマ(送迎) | 3 鉄道 | 4 バス | 5 タクシー |
| 6 バイク(原付含む) | 7 自転車 | 8 徒歩のみ | 9 その他() | |

質問12 質問9でお答えいただいた、行きたい施設へはどれくらいの頻度で行けますか? また、その行きたい場所に、現在は、どれくらいの頻度で行かれていますか?【番号を直接記入】

- | | | | | |
|-------------------------|----------|----------|----------|--------|
| 1 週に6~7回 | 2 週に4~5回 | 3 週に1~3回 | 4 2週間に1回 | 5 月に1回 |
| 6 月に1回未満 7 ほとんど利用しない | | | | |

質問13 新たな公共交通(たとえば、巡回バス等)を利用したい時間帯は何時ごろですか?【直接記入】

最も利用する時間帯()時台、2番目()時台、3番目()時台

質問14 自宅から停留所までの距離が、どの程度までなら利用したいと思いますか?【直接記入】

歩いて 約()分くらい

質問15 利用1回当たりの運賃は、いくら程度までなら利用したいと思いますか?【直接記入】

利用1回につき、()円まで

質問16 上記のような、新たな公共交通(たとえば、巡回バス等)が導入された場合、あなたは利用しようと思いますか?【〇は1つ】

- | | |
|--------------|---------------------|
| 1 ぜひ利用したい | 2 サービスの内容によっては利用したい |
| 3 将来的には利用したい | 4 利用しない |
| 5 わからない | |

②

図 アンケート調査票(2/4 ページ)

質問9

新たな公共交通（たとえば、巡回バス等）に関して、どのようなルートで運行すれば、利用したいと思いますか？下図に、ルートを赤ペン等で分かりやすくお書きください。
また、その際の行きたい施設・場所（施設名称等）もあわせて、図上記入欄にお書きください。

を記入

を記入

を記入

将来（新たな公共交通で）		現在	
行きたい施設・場所など	訪れる目的	訪れる頻度	訪れている頻度
(質問9)	(質問10)	(質問11)	(質問12)
例 市民体育館	5	3	2
1			
2			
3			
4			
5			

凡 例

- 阪急バス
- 京阪バス
- ヤサカバス
- 京都市バス

0 250 500 1000m

次ページ(裏面)におすすみください。▶

③

図 アンケート調査票(3/4 ページ)

◆ 環境に対する意識についてお教えてください。

質問17 クルマ利用による環境問題は深刻だと思いますか？【〇は1つ】

- 1 とてもそう思う 2 そう思う 3 どちらともえない
4 あまりそう思わない 5 そう思わない

質問18 環境問題を改善するのにクルマ利用を控えることは有効だと思いますか？【〇は1つ】

- 1 とてもそう思う 2 そう思う 3 どちらともえない
4 あまりそう思わない 5 そう思わない

質問19 あなたのクルマ利用を控えることはできますか？【〇は1つ】

- 1 できる 2 できるかもしれない 3 できない 4 わからない

質問20 あなたのバス利用を増やすことはできますか？【〇は1つ】

- 1 できる 2 できるかもしれない 3 できない 4 わからない

◆ 最後に、あなたご自身のことについてお教えてください。

質問21 あなたの性別・年齢をお教えてください。【〇は1つ】

- 性 別 ⇒ 1 男 性 2 女 性
● 年 齢 ⇒ 1 10代 2 20代 3 30代 4 40代 5 50代
 6 60～64歳 7 65～69歳 8 70～74歳 9 75～79歳 10 80歳以上

質問22 あなたのお住まいの場所と最寄りのバス停名についてお教えてください。【直接記入】

お住まいの郵便番号 □□□-□□□□ 向日市 ()町 ()
最寄りのバス停名 ()、バス停まで徒歩で約 ()分

質問23 運転免許証や自分で自由に使える自家用車をお持ちですか？【〇は1つ】

- 1 運転免許を持っていて、かつ自由に使える自家用車を持っている
2 運転免許は持っているが、自由に使える自家用車は持っていない
3 運転免許を持っていない 4 その他 ()

質問24 あなたは、70歳になれば運転免許を返納しますか？【〇は1つ】

- 1 返納する
2 条件によっては返納する（条件： ）
3 返納しない（理由： ）
4 わからない（理由： ）

質問25 公共交通をより多くの方にご利用いただくためには、どのような取り組みを行っていただければよいと思いますか？ ご意見・ご提案等がございましたら、ご自由にお書きください。

.....

.....

.....

④

以上で質問はおわりです。アンケートにご協力いただき、まことにありがとうございました。

図 アンケート調査票(4/4 ページ)

2.2.2 調査結果

① アンケート調査票の回収状況

- アンケート調査票は、2,000 世帯のうち 590 世帯から返送があり、回収率は約 29.5%となっている。

表 アンケート調査票の回収状況

配布世帯数	回収世帯数	回収率
2,000 世帯 (4,000 枚)	590 世帯 (884 枚)	29.5%

② 回答者の属性

a. 回答者の性別・年齢

- 回答者の性別をみると、男女の構成比は概ね同程度となっている。
- 年齢構成については、60 歳代の回答者が最も多く、また、回答者の 40%以上が 65 歳以上となっている。

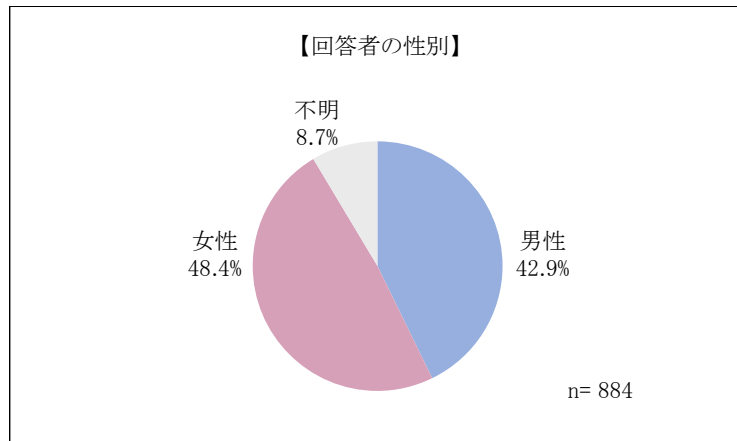


図 回答者の性別構成

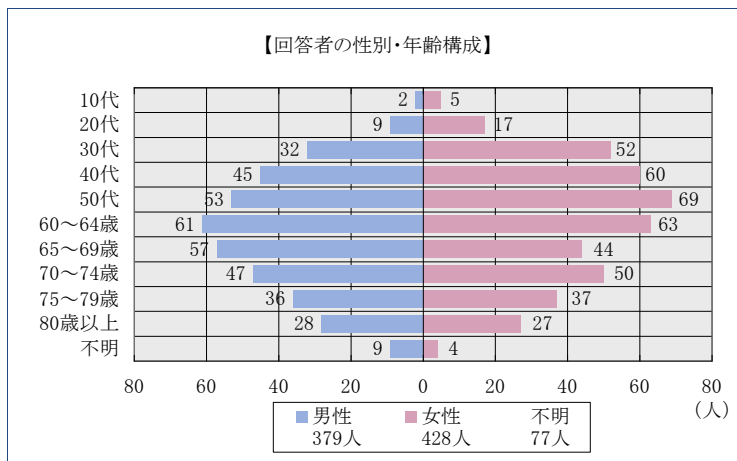


図 回答者の性別・年齢構成

b. 回答者の居住地

- 回答者の居住地をみると、寺戸町が43.0%と最も多く、ついで上植野町の23.5%、物集女町の14.5%等となっている。
- 地域ごとの世帯数の割合と概ね同様の傾向で、地域ごとに偏りなく回答があった。

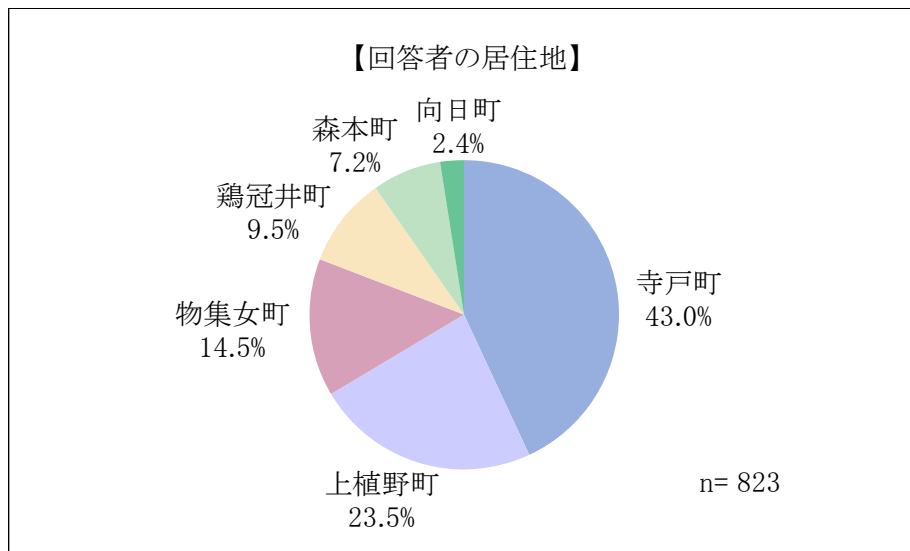


図 回答者の居住地

参考表 地域ごとの配布世帯数

	物集女町	寺戸町	森本町	鶏冠井町	上植野町	向日町	総 計
人 口	8,426	22,231	4,674	5,292	12,181	2,044	54,848
世帯数	3,337	9,521	1,883	2,237	4,885	964	22,827
地区ごとの 世帯数の割合	15%	42%	8%	10%	21%	4%	—
地区ごとの 配布世帯数	292	834	165	196	428	84	2,000

c. 回答者の免許保有状況

- 回答者の免許保有状況をみると、免許を保有している割合が 65.3%となっている。
- そのうち、免許を保有し、かつ自家用車を所持している、自家用車を自由に利用できる状況にある人が半数を占めている。
- 年齢別にみると、高齢になるほど免許を保有していない割合が大きくなっている。特に、75 歳以上の後期高齢者では、免許を保有していない人が全体の 3/4 近くを占めている。
- 地域別にみると、向日町でクルマを自由に使えない割合が大きくなっているが、それ以外の地域では、回答者の半数近くがクルマを自由に使える状況にあるなど、概ね同様の傾向にある。

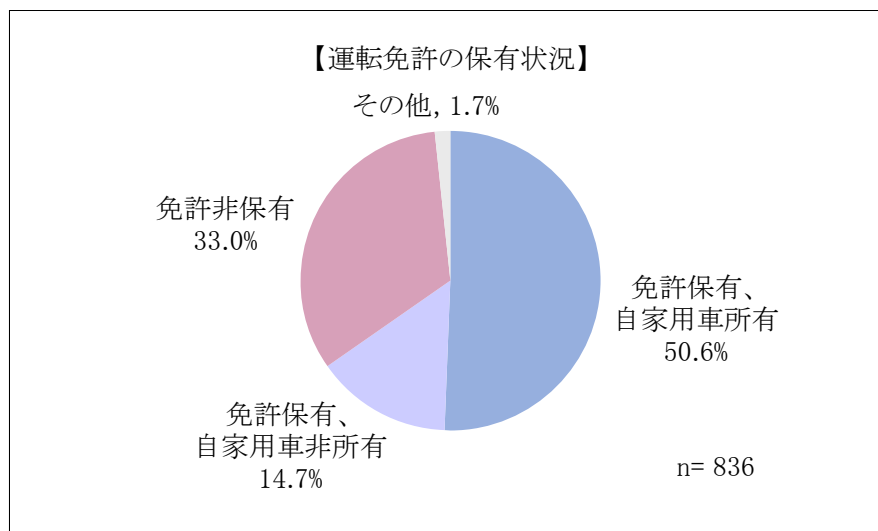


図 回答者の運転免許の保有状況

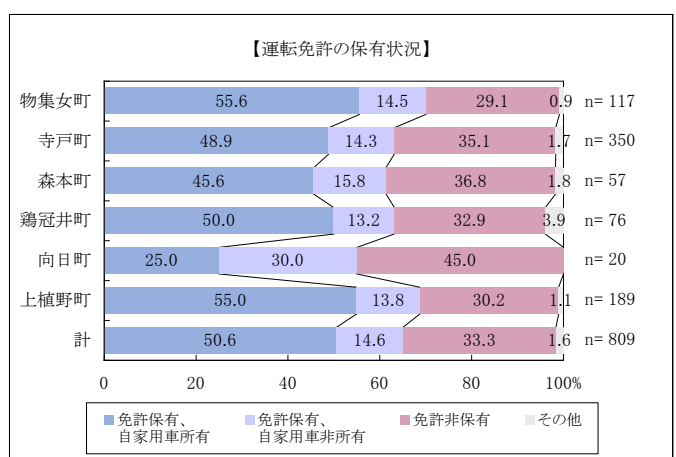
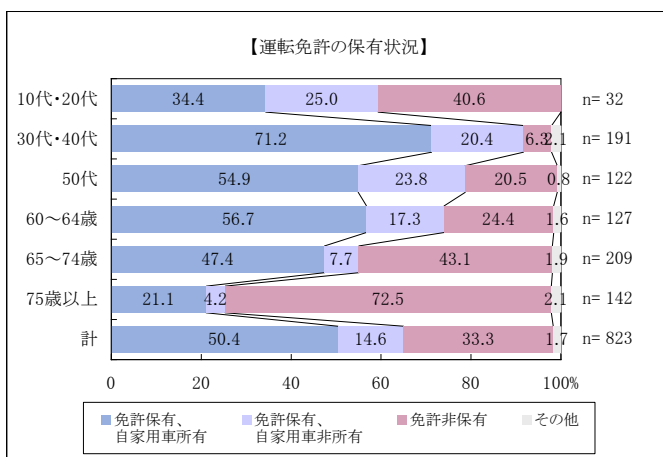


図 回答者の運転免許の保有状況（左図：年齢階層別，右図：地域別）

d. 回答者の運転免許返納の可能性

- 運転免許を返納する可能性についてみると、“返納する”、“条件によっては返納する”という割合が全体の約 42.4%と半数近くを占めている。
なお、返納する条件としては、「公共交通の充実」や「返納した際の公共交通利用の優遇」などの点が挙げられている。
- 年齢別にみると、高齢になるほど返納しないと回答する割合が大きくなっている。
- 地域別にみると、物集女町で 54.8%と半数以上が返納すると回答しており（条件によっては返納するを含む）、ついで鶏冠井町の 48.9%、上植野町の 44.9%等となっている。

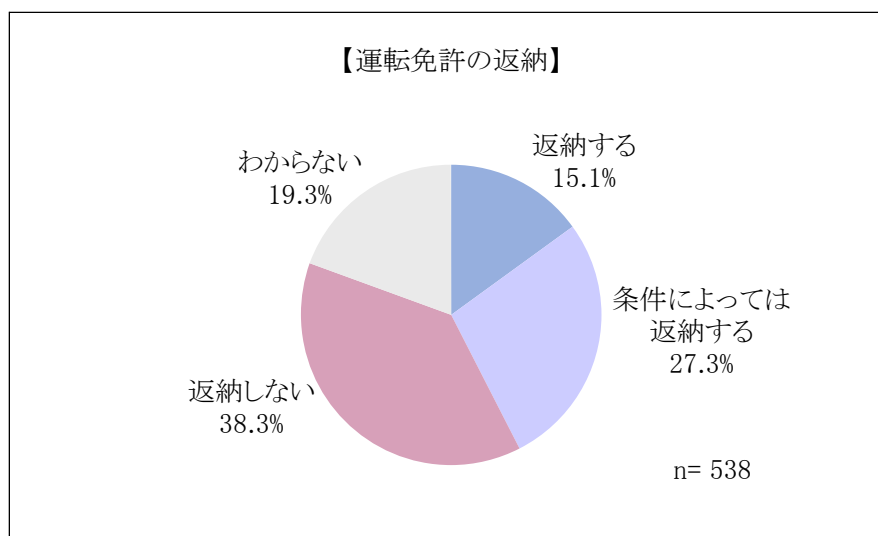


図 回答者の運転免許返納の可能性

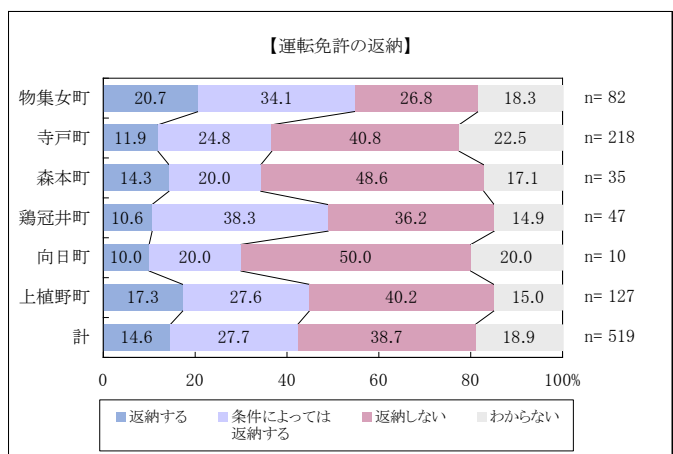
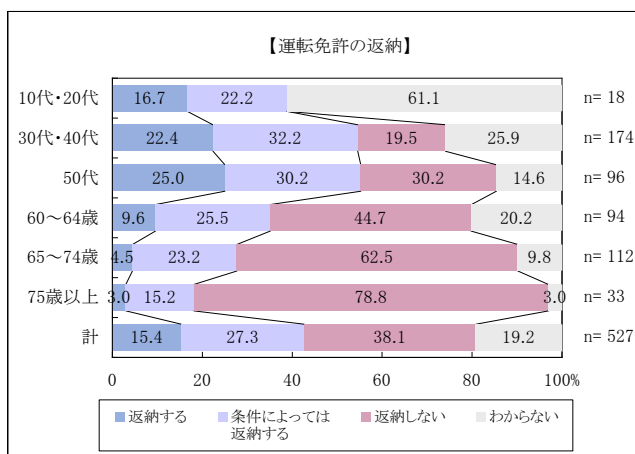


図 回答者の運転免許返納の可能性（左図：年齢階層別，右図：地域別）

③ バス交通の利用状況

a. ふだんの外出頻度

- ふだんの外出頻度をみると、“週に6～7回”が最も多く41.3%を占め、ついで“週に4～5回”の24.6%、“週1～3回”の24.0%と多くなっており、約9割の回答者が週1回以上は外出していることがわかる。
- 年齢別にみると、高齢になるほど、外出頻度が少なくなっている。
- 地域別にみると、いずれの地域においても、全体の6～7割がほぼ毎日（週に4日以上）外出しており、地域間での差はほぼみられない。

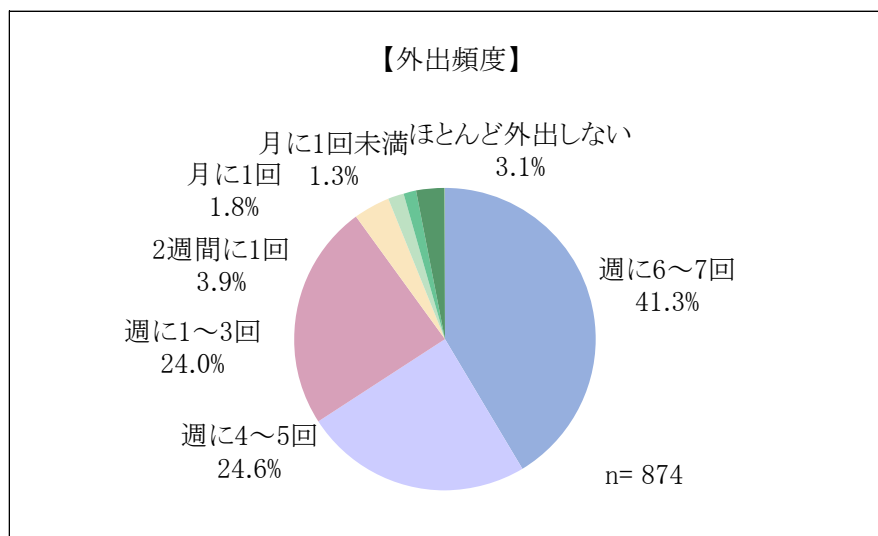


図 ふだんの外出頻度

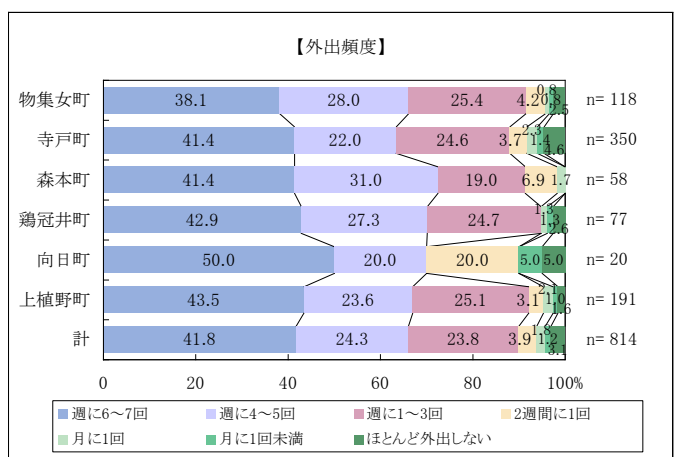
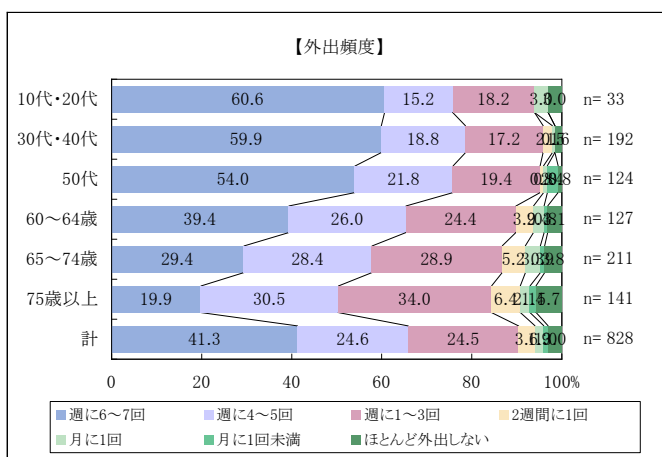


図 ふだんの外出頻度(左図：年齢階層別，右図：地域別)

b. バス利用頻度

- バスの利用頻度をみると、“ほとんど利用しない”が52.8%と半数以上を占めている。
また、“バスを利用できない”をあわせると、全体の65.4%の回答者がバスを利用していない状況にあることがわかる。
- 一方、“週に6～7回”が2.4%、“週に4～5回”が4.7%、“週1～3回”が8.8%と、週1回以上はバスを利用している回答者は約15.9%となっており、回答者の約9割が週1回以上外出している状況にあることを考慮すると、バスの利用率は低いものと考えられる。
- 年齢別にみると、高齢になるほど、週1回以上バスを利用する割合が大きくなっている。
- 地域別にみると、バスのほとんど運行していない森本町、鶏冠井町においては、“バスを利用できない”の割合が3割以上と、他の地域と比べ大きくなっている。

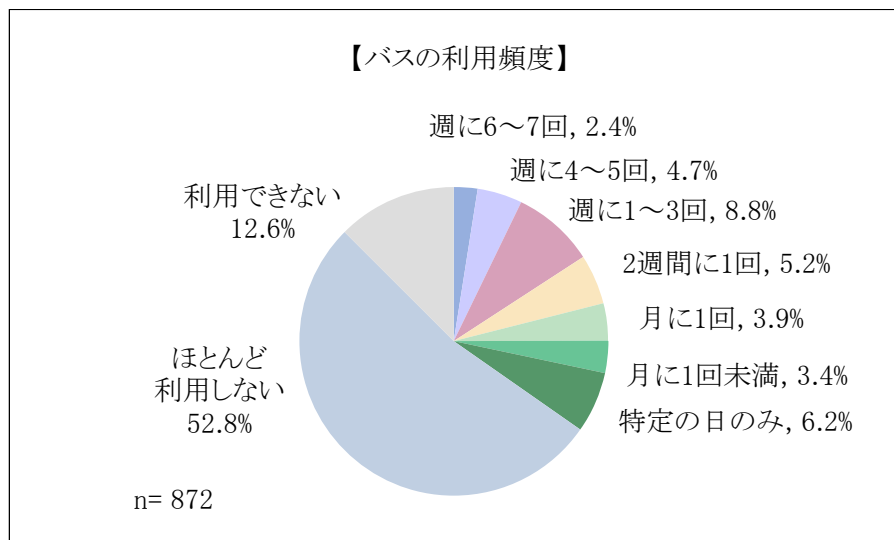


図 バスの利用頻度

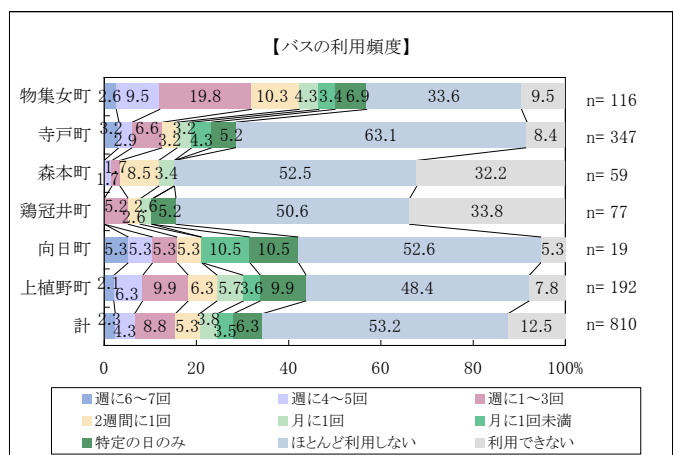
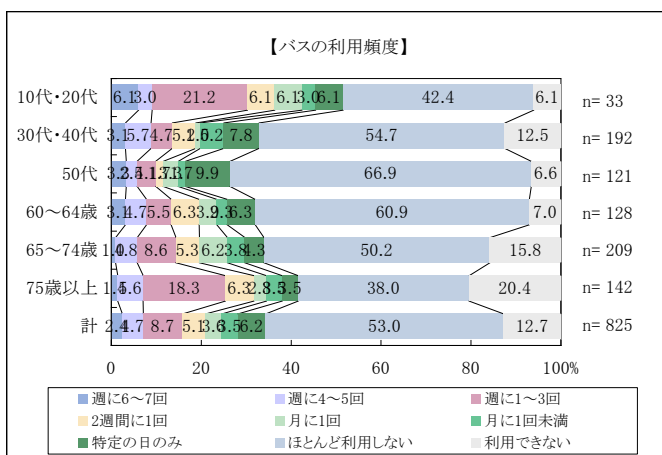


図 バスの利用頻度（左図：年齢階層別，右図：地域別）

c. バスの利用目的

- バスの利用目的をみると、“買い物”が31.0%と最も多く、ついで“通勤”の20.8%、“通院”の19.9%等となっている。
- 年齢別にみると、30代・40代では“通勤”での利用が6割以上を占めている。一方、高齢になるほど、“買い物”や“通院”の割合が大きくなっていくことがわかる。特に、65歳以上においては、“買い物”が4割以上を占めている。

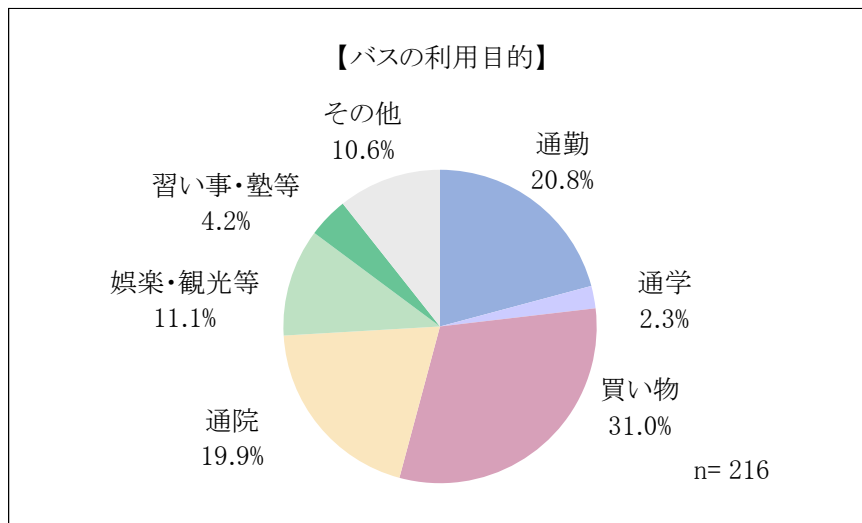


図 バスの利用目的

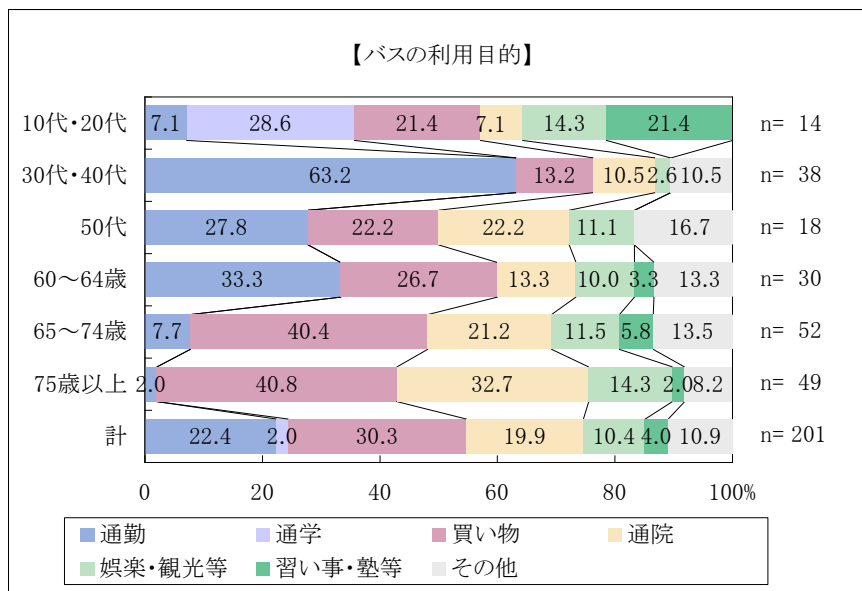


図 年齢別にみたバスの利用目的

d. バスの利用時間帯

- バスの利用時間帯をみると、10 時台に最も多く利用がみられ、ついで 9 時台の利用が多くなっており、午後と比べ午前に利用が集中していることがわかる。
- 午後に関しては、17 時までの時間帯では全体の 1 割前後利用がみられているが、18 時以降ではほとんど利用がみられていない。

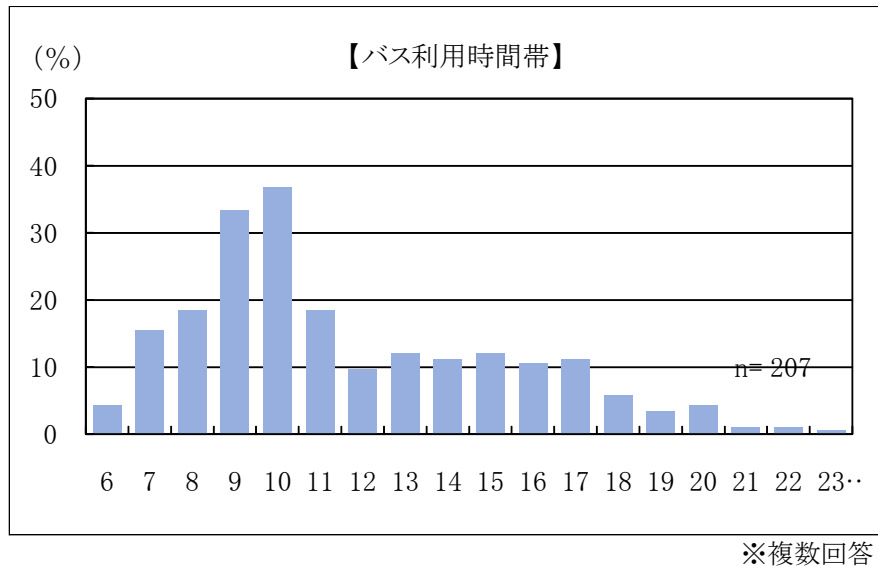


図 バスの利用時間帯

e. バス利用時の外出先

- 回答者のバス利用時の外出先をみると、“京都市”が最も多く全体の 53.5%を占めており、ついで“向日市内”が 28.8%、“長岡京市”が 12.7%などとなっている。

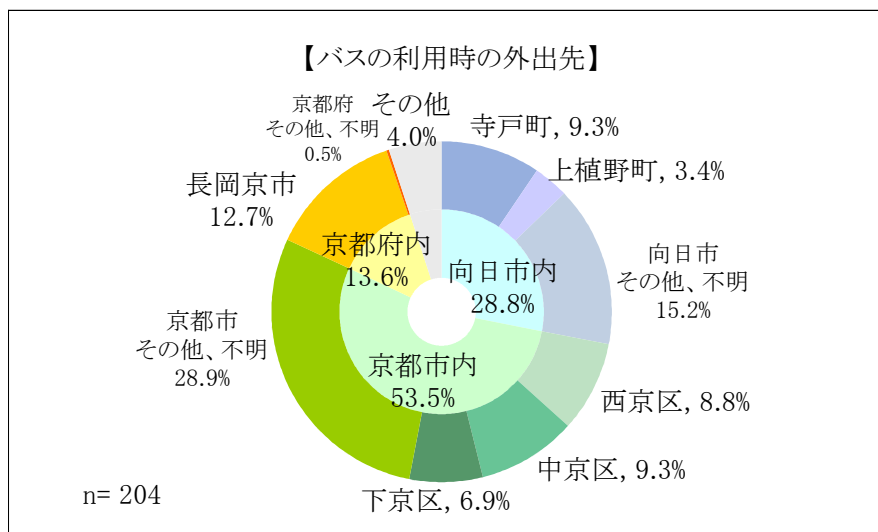


図 バス利用時の外出先

f. バスの利用理由

- バスの利用理由をみると、“出発地・目的地からバス停が近い”が51.4%と最も多く、全体の半数以上を占めている。
- その他の理由として、“他に利用できる交通手段がない”の50.0%、“自動車を運転できない”の26.2%など、バス以外に移動手段のない回答者がバスを利用していることがわかる。
- 年齢別にみると、高齢になるほど“他に利用できる交通手段がない”と回答している人の割合が大きくなっていることがわかる。

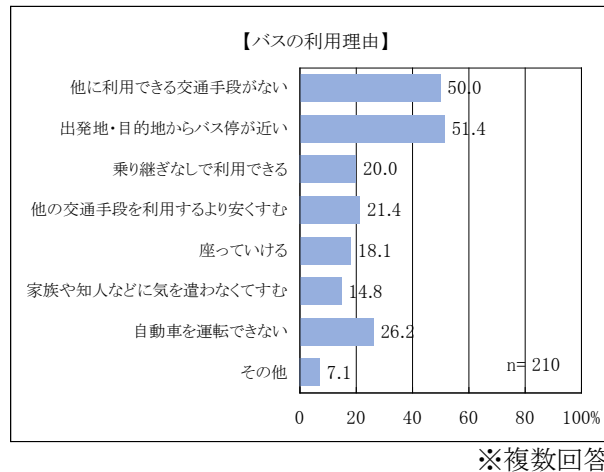
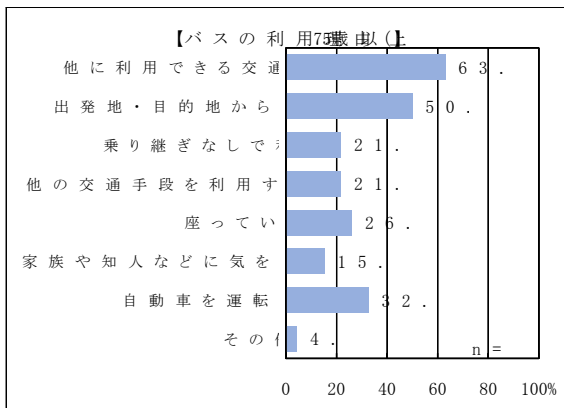
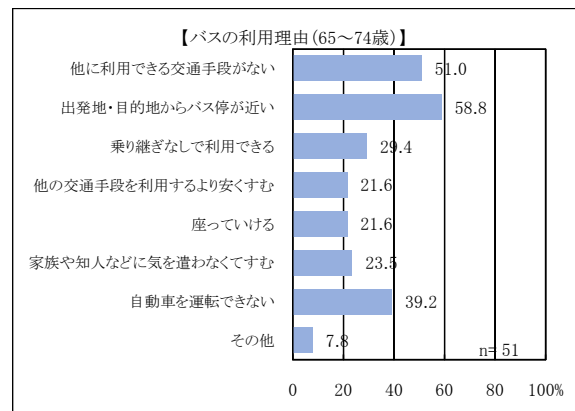
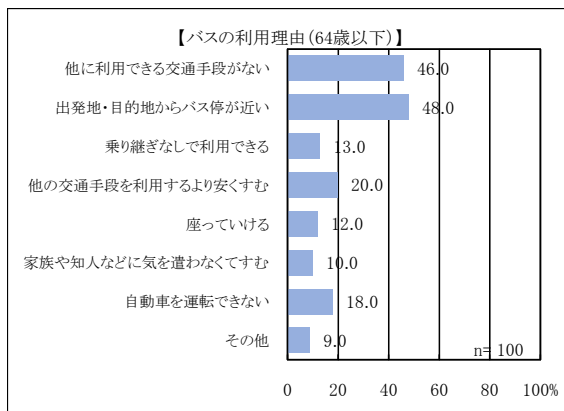


図 バスの利用理由

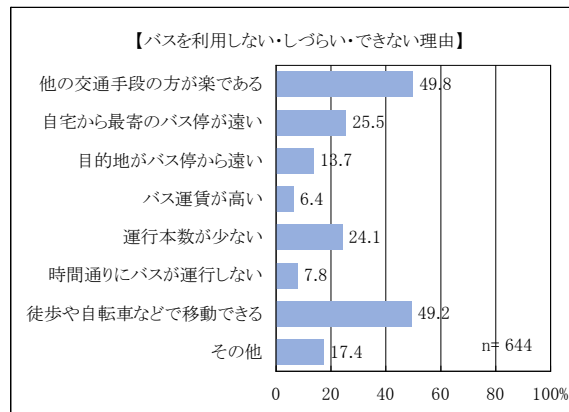


※複数回答

図 年齢別にみたバスの利用理由

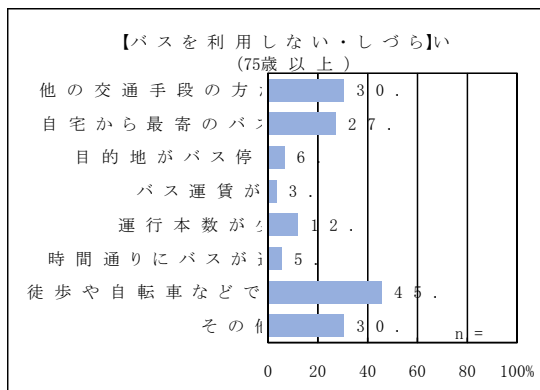
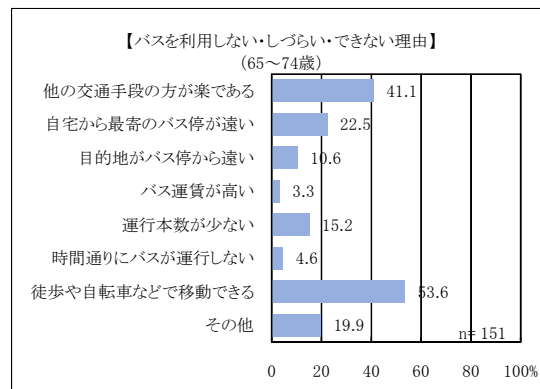
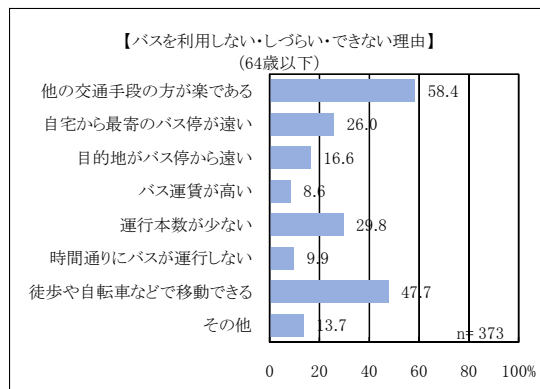
g. バスを利用しない・しづらい・できない理由

- バスを利用しない・しづらい・できない理由をみると、“他の交通手段の方が楽である”や“徒歩や自転車などで移動できる”といった理由を、それぞれ全体の半数近くが回答していることから、バスがなくても移動できている回答者が多いことがわかる。
- 一方、“自宅から最寄りのバス停が遠い”や“運行本数が少ない”といった運行サービスに関する理由もあげられている。
- 年齢別にみると、高齢になるほど“他の交通手段の方が楽である”と回答している人の割合が小さくなっており、高齢者の方がバスを必要としていない人の割合が小さいことがわかる。



※複数回答

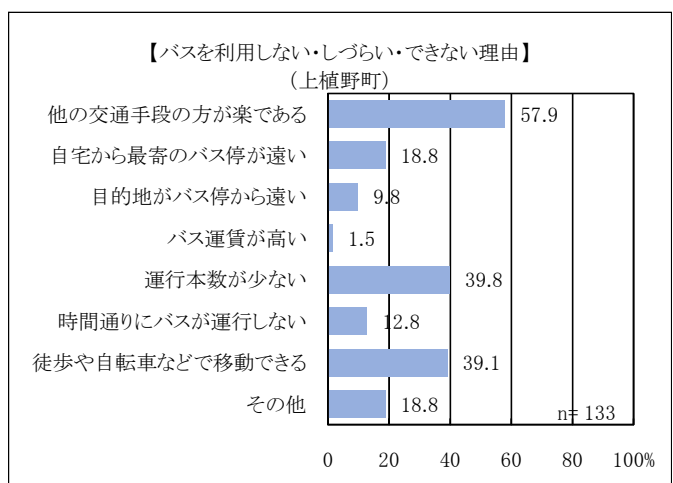
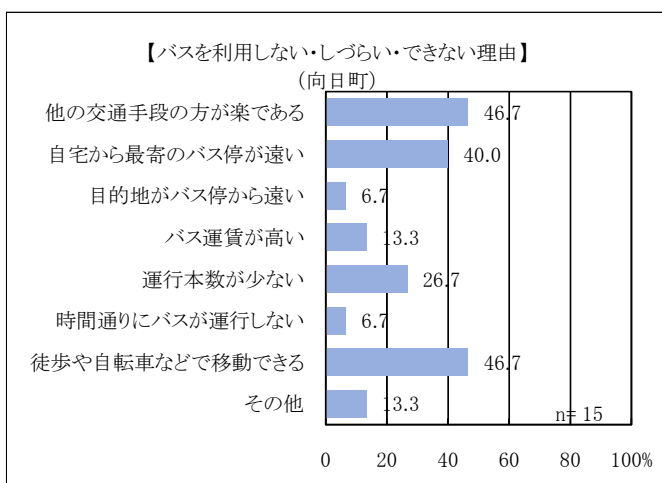
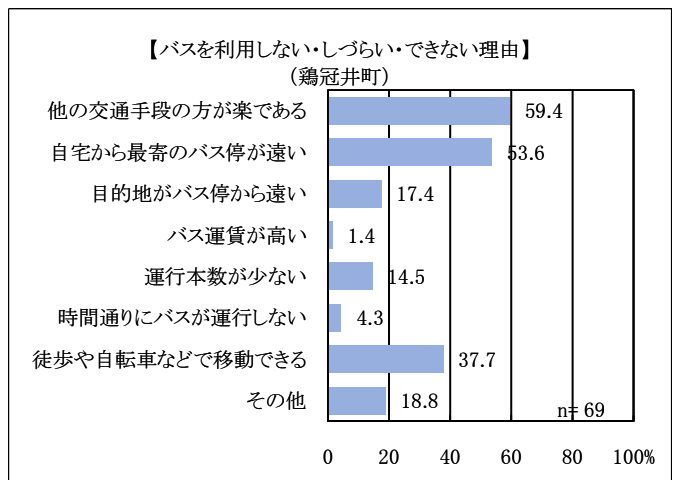
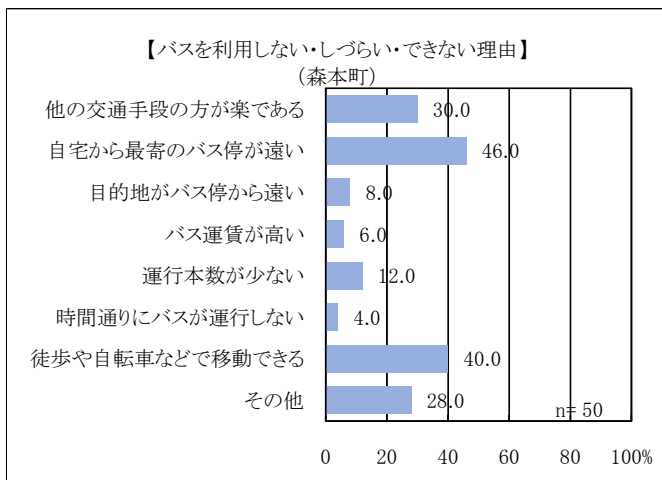
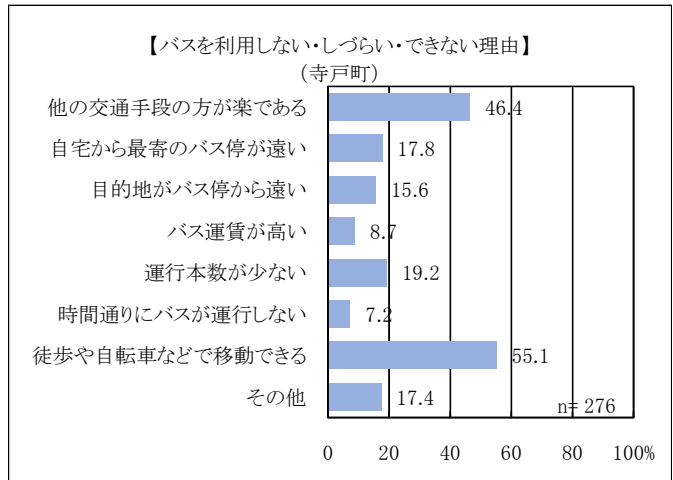
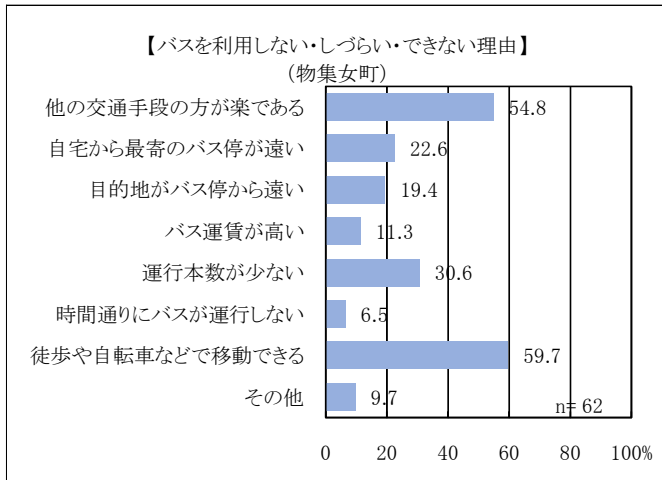
図 バスのしない・しづらい・できない理由



※複数回答

図 年齢別にみたバスのしない・しづらい・できない理由

- バスを利用できないという回答が比較的多かった森本町や鶏冠井町、向日町においては、他の地域と比べて、“自宅から最寄りのバス停が遠い”という回答が多く、全体の半数近くみられた。
- バスを利用できない理由として、“他の交通手段の方が楽である”という回答も、森本町を除いていずれの地域でも全体の半数程度みられている。



※複数回答

図 地域別にみたバスのしない・しづらい・できない理由

④ 新たな公共交通について

a. 新たな公共交通の必要性

- 新たな公共交通の必要性については、“必要である”と“どちらかという必要である”をあわせると、全体の 60.6%を占めている。
- 一方、“必要でない”、あるいは“どちらかという必要でない”と回答している人は、全体の 25.9%となっている。
- 地域別にみると、向日町で新たな公共交通を必要としている割合が高い一方、寺戸町や鶏冠井町では低くなっている。

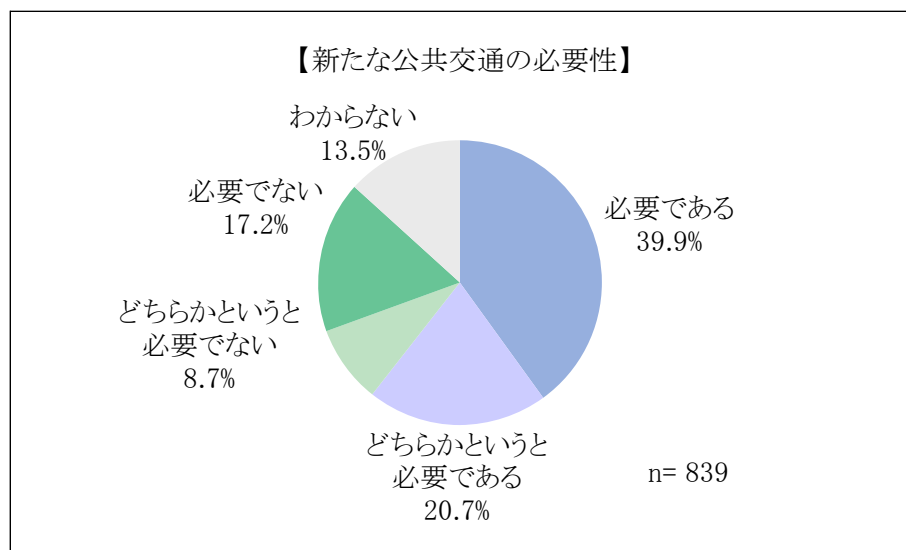


図 新たな公共交通の必要性

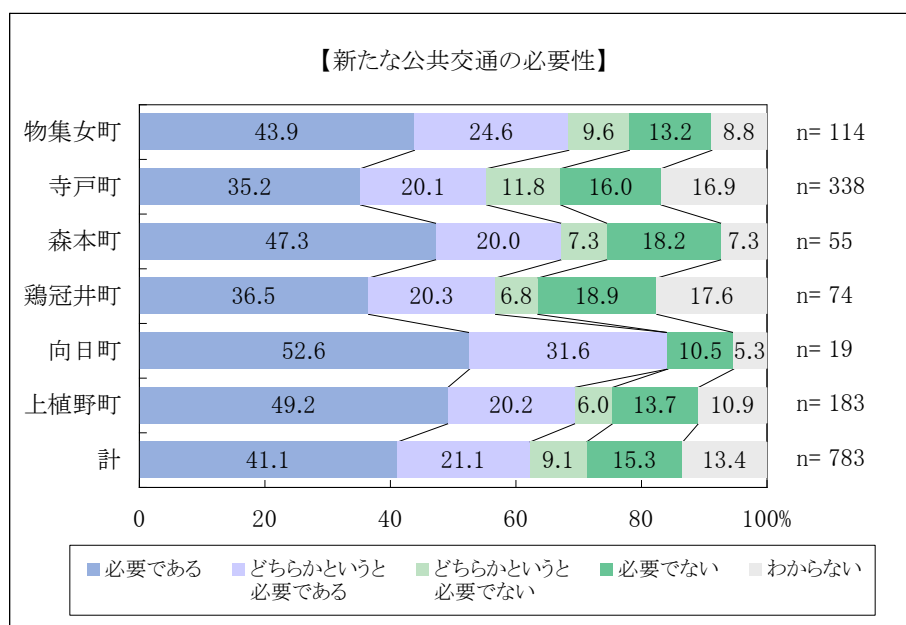


図 地域別にみた新たな公共交通の必要性

- 運転免許・自家用車の有無と公共交通の必要性の関係をみると、運転免許・自家用車をともに所有しているクルマを自由に使える回答者と比べ、クルマを自由に使えない回答者の方が公共交通を必要としている割合が大きいことがわかる。
- 居住地（バス停勢圏内外）と公共交通の必要性の関係をみると、ややバス停勢圏外の回答者の方が公共交通を必要としている割合が大きいことがわかる。
- 年齢と公共交通の必要性の関係をみると、高齢になるほど必要としている割合がやや高くなっているが、“どちらかという必要”も含めると、いずれの年齢においても概ね同程度である。

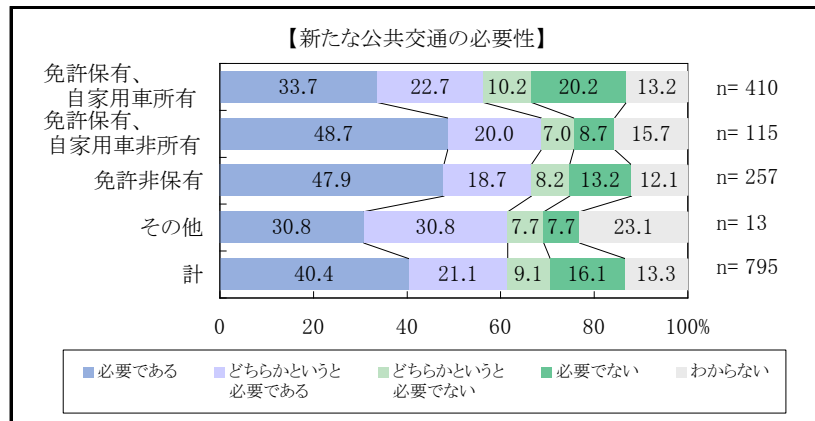
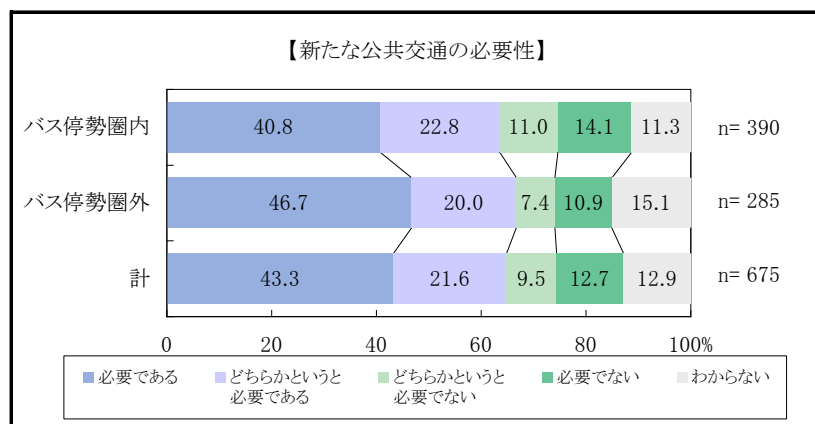


図 免許の有無、自家用車の有無別にみた新たな公共交通の必要性



※バス停勢圏：300m

図 バス停勢圏内外別にみた新たな公共交通の必要性

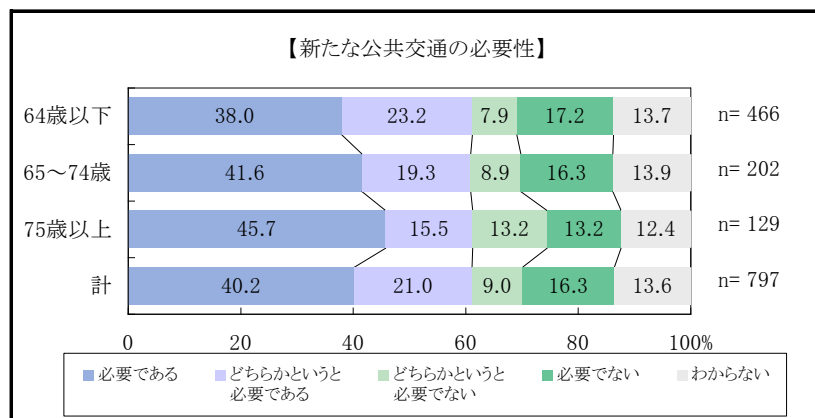


図 年齢別にみた新たな公共交通の必要性

- 新たな公共交通が必要・どちらかという必要であると思う理由としては、高齢者や交通弱者の移動手段確保のためという回答が多くなっている。また、将来高齢になった際の移動手段確保のため、という回答も多くみられる。
- その他には、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、現行の路線バスのサービスが低いからという理由や、あれば便利であるといった回答があげられている。
- 新たな公共交通が必要でない・どちらかという必要でないと思う理由としては、現行の交通手段を活用できるという回答が多く、特に徒歩・自転車で移動できるという回答が全体の約4割を占めている。

表 新たな公共交通が必要・どちらかという必要であると思う理由（自由意見）

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%

n=462

※複数回答

表 新たな公共交通が必要でない・どちらかという必要でないと思う理由（自由意見）

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%

n=174

※複数回答

b. 新たな公共交通の利用目的

- 新たな公共交通の利用目的としては、“買い物”が50.1%と最も多く、ついで娯楽・観光等の35.3%、市役所の手続き等の30.4%、通院の26.1%等となっている。

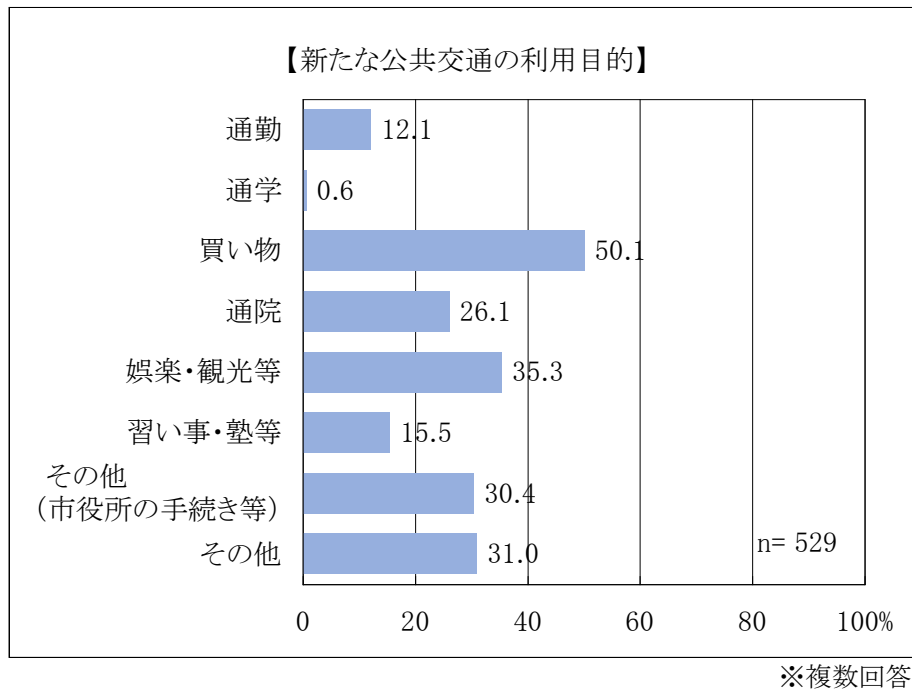


図 新たな公共交通の利用目的

c. 新たな公共交通で行きたい施設・場所

- 新たな公共交通で行きたい施設・場所についてみると、公共施設が 510 票と最も多くなっている。ついで、鉄道駅が 337 票、商業施設が 188 票等となっている。
- 公共施設の中では、「市役所」が最も多く、全体の約 31.5%が回答している。ついで、「市民体育館」や「図書館」、「ゆめパレアむこう」などが続いている。

分 類		
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%
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		
	ケースデンキ	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		
	第二京都回生病院	95	17.3%
	済生会京都府病院	20	3.6%
	洛西ニュータウン病院	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%
8 その他	幼稚園	1	0.2%
	保育所	3	0.5%
	第一保育所	1	0.2%
	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	

n=550

図 新たな公共交通で行きたい施設・場所

d. 新たな公共交通の運行して欲しいルート

- 新たな公共交通の運行して欲しいルートについては、各地域から JR 向日町駅、市役所等へ向かうルートや市民体育館周辺へのルートにおいて、多くの回答がみられる。
- 新たな公共交通の運行して欲しいルートをみると、老人福祉センターの送迎バスの運行ルートや、現行の路線バスの運行ルートと重複する部分が多くなっていることがわかる。



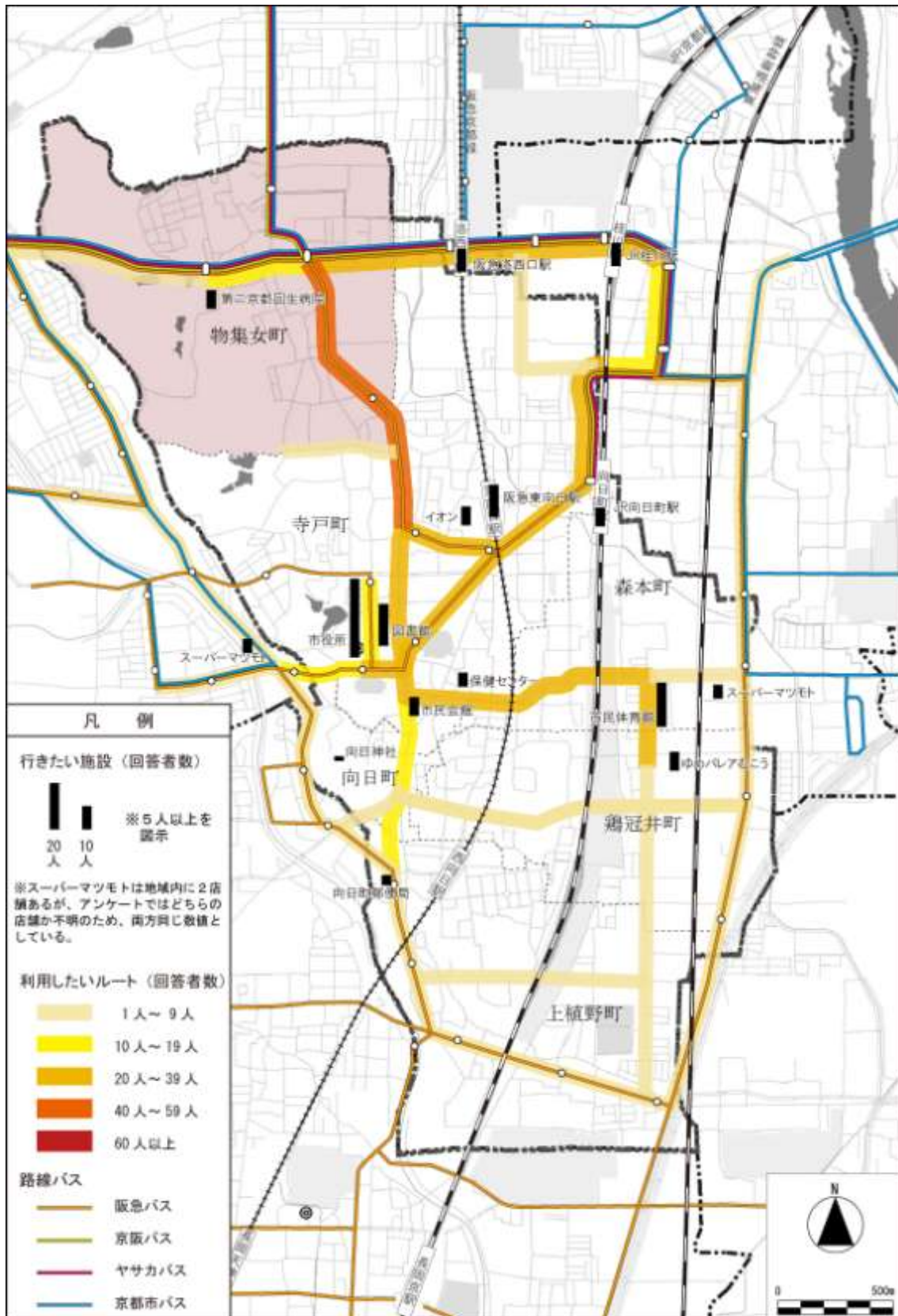
図 新たな公共交通の運行して欲しいルート



参考図 老人福祉センター送迎バスと新たな公共交通の運行して欲しいルート重複状況



- 物集女町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、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となっている。
- 市民体育館周辺へのルートや JR 桂川駅へのルートも比較的回答が多くみられる。



- 寺戸町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、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となっている。
- 市民体育館周辺へのルートや第二京都回生病院等へのルートも比較的回答が多くみられる。

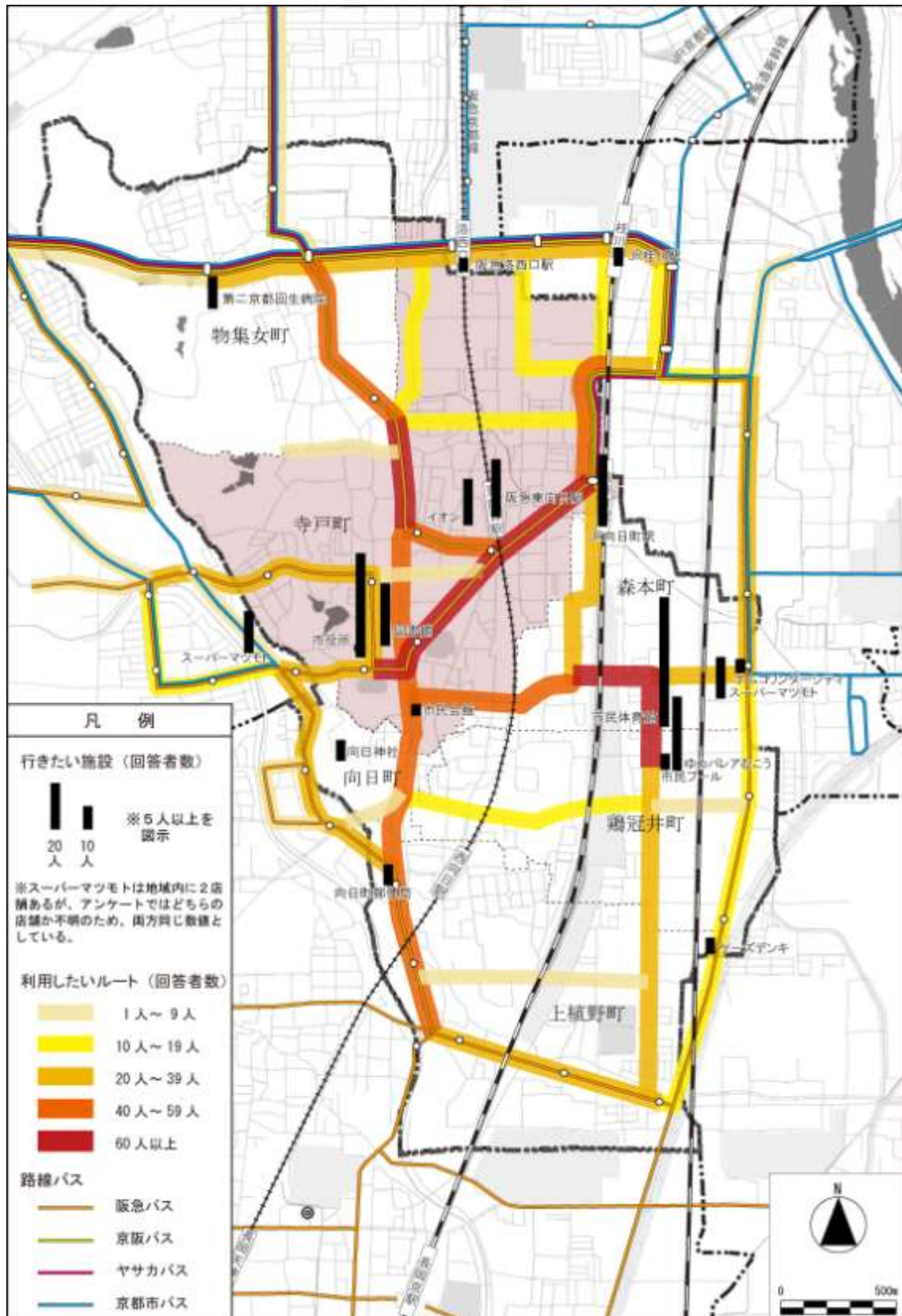


図 新たな公共交通の運行して欲しいルート(寺戸町)

- 森本町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、他の地域と同様 JR 向日町駅、向日市役所等へのルートが中心となっている。
- 市民体育館周辺へのルートや向日市南部へのルートも比較的回答が多くみられる。

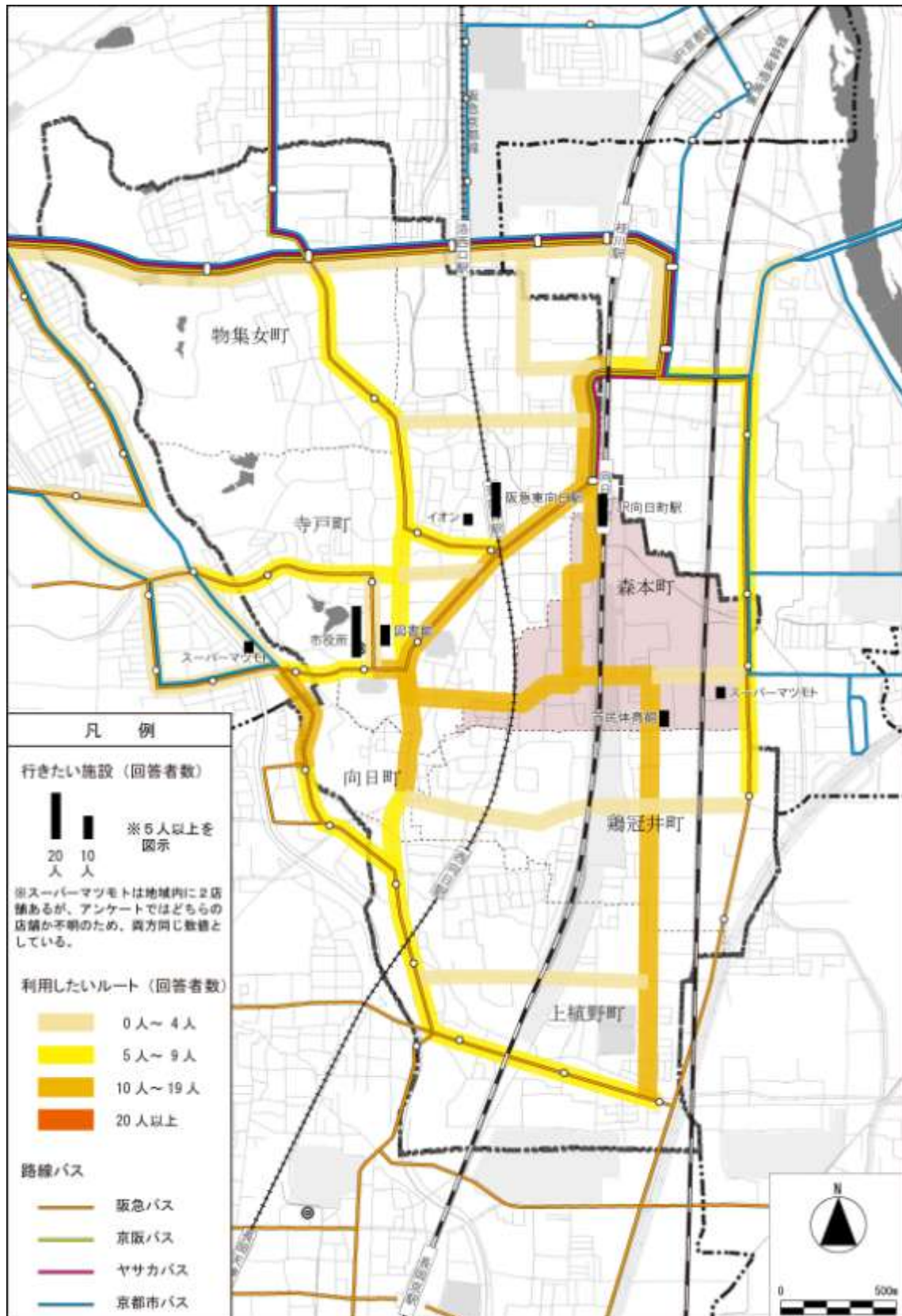


図 新たな公共交通の運行して欲しいルート（森本町）

- 鶏冠井町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、他の地域と同様 JR 向日町駅、向日市役所等へのルートが中心となっている。
- 阪急西向日駅へのルートや鶏冠井町内及び周辺の細街路についても比較的回答が多くみられる。

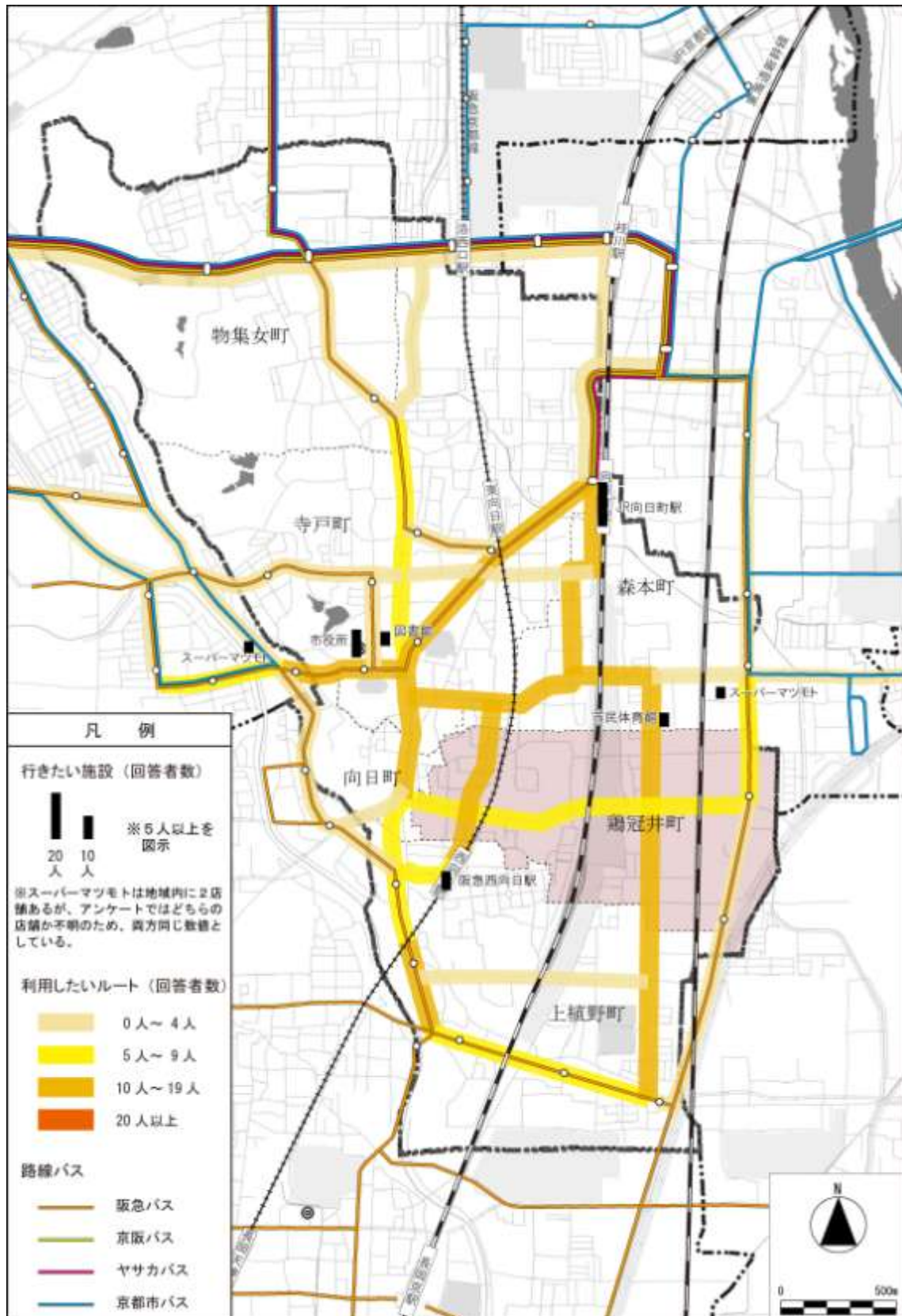


図 新たな公共交通の運行して欲しいルート（鶏冠井町）

- 向日町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、JR 向日町駅へのルートが中心となっている。
- 向日町内及び周辺の細街路についても回答もみられる。

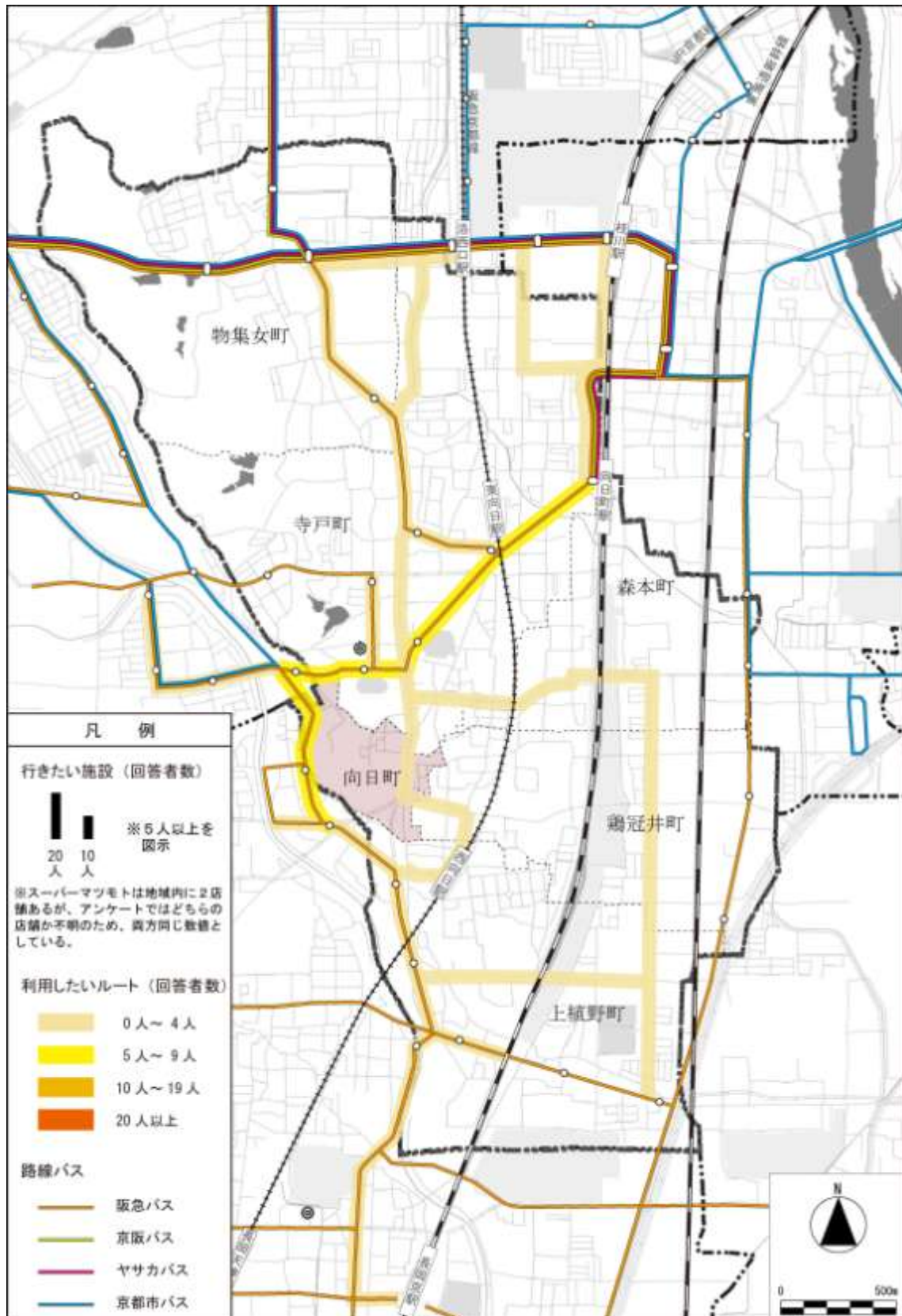


図 新たな公共交通の運行して欲しいルート(向日町)

- 上植野町居住者からみた新たな公共交通の運行して欲しいルートは、他の地域と同様 JR 向日町駅、向日市役所等へのルートが中心となっている。
- 市民体育館周辺へのルートについても比較的回答が多くみられる。

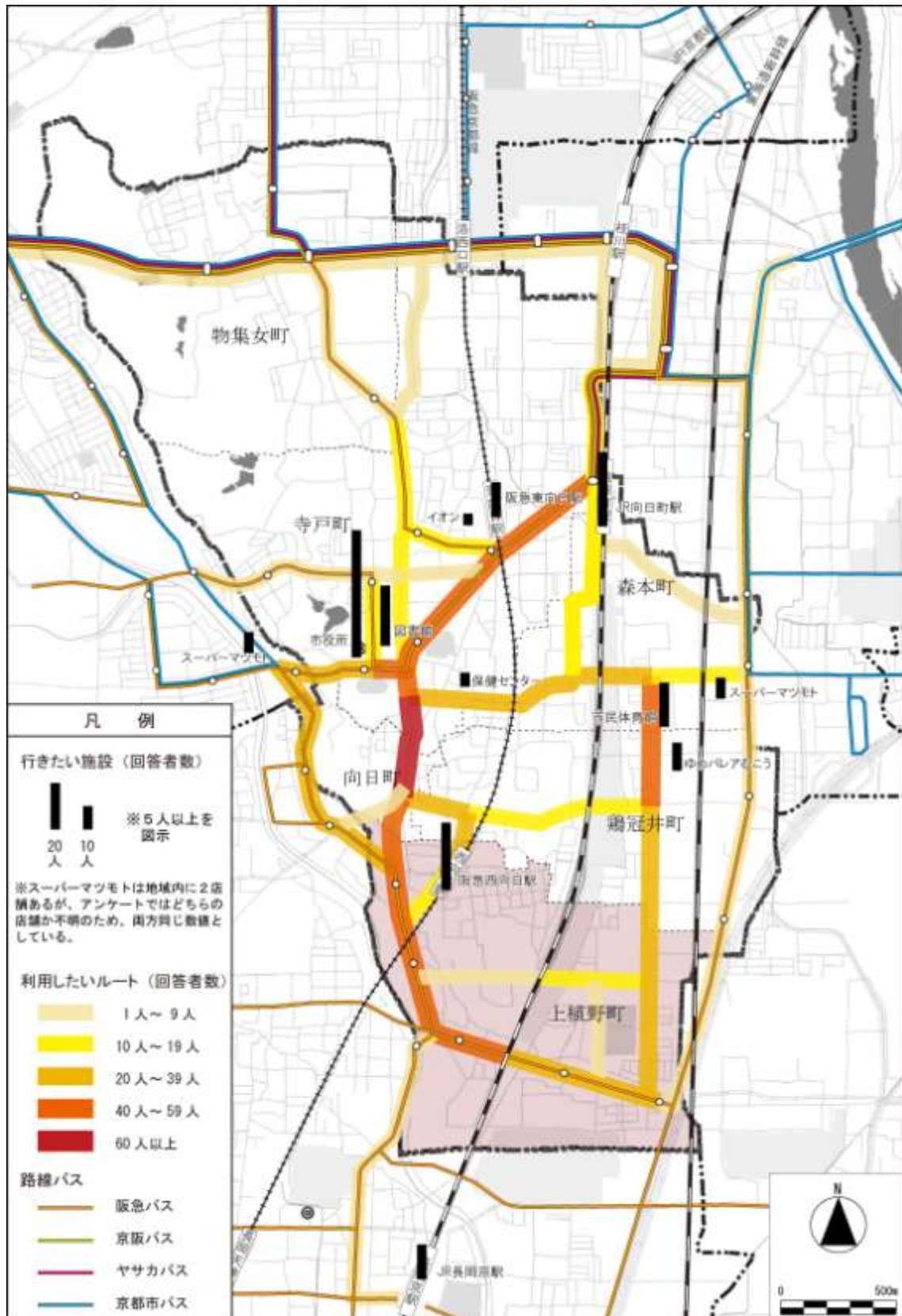
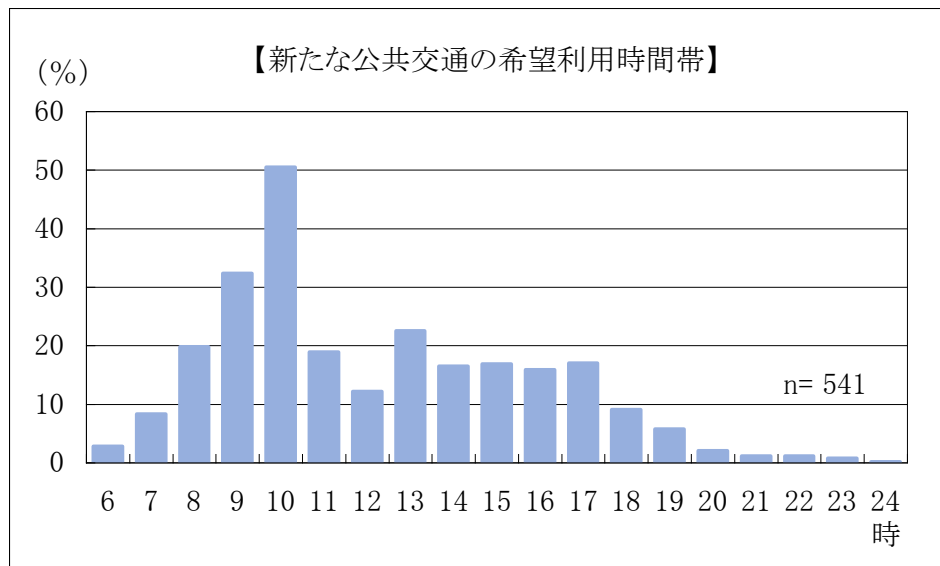


図 新たな公共交通の運行して欲しいルート（上植野町）

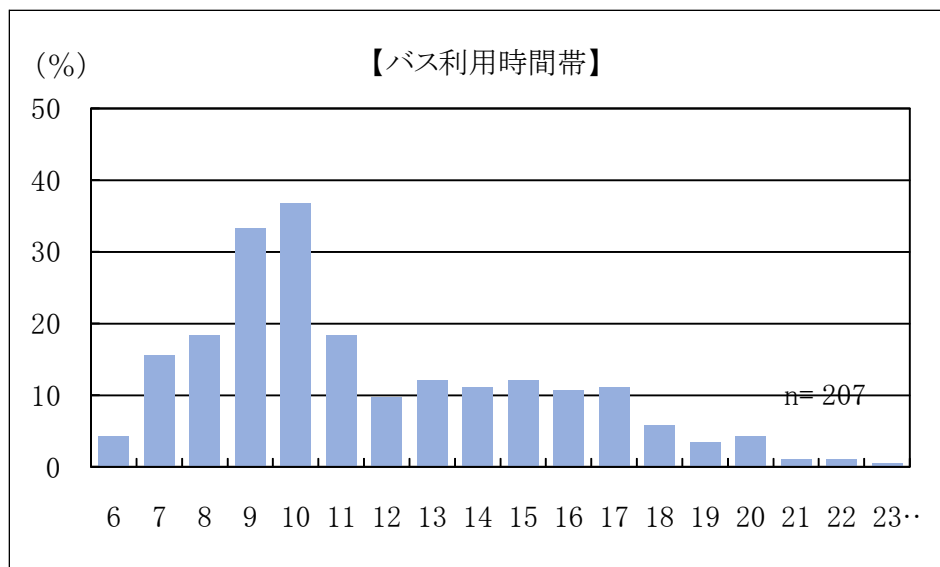
e. 新たな公共交通の希望利用時間帯

- 新たな公共交通の希望利用時間帯をみると、10 時台に利用したいという回答者が約 5 割と最も多く、ついで 9 時台の約 3 割、8 時台・13 時台の約 2 割等となっている。
- これは、現行の路線バスの利用時間帯と概ね同様の傾向となっている。



※複数回答

図 新たな公共交通の希望利用時間帯



※複数回答

参考図 現在のバス利用時間帯

f. バスを利用したいと思える最寄り停留所までの距離

- バスを利用したいと思える最寄りの停留所までの距離については、5分以内の距離に停留所があるのであれば、利用したいと思うと回答した方が、全体の74.5%となっている。
- 年齢別にみると、高齢になるほど、停留所までの距離が遠くても利用したいと回答している。

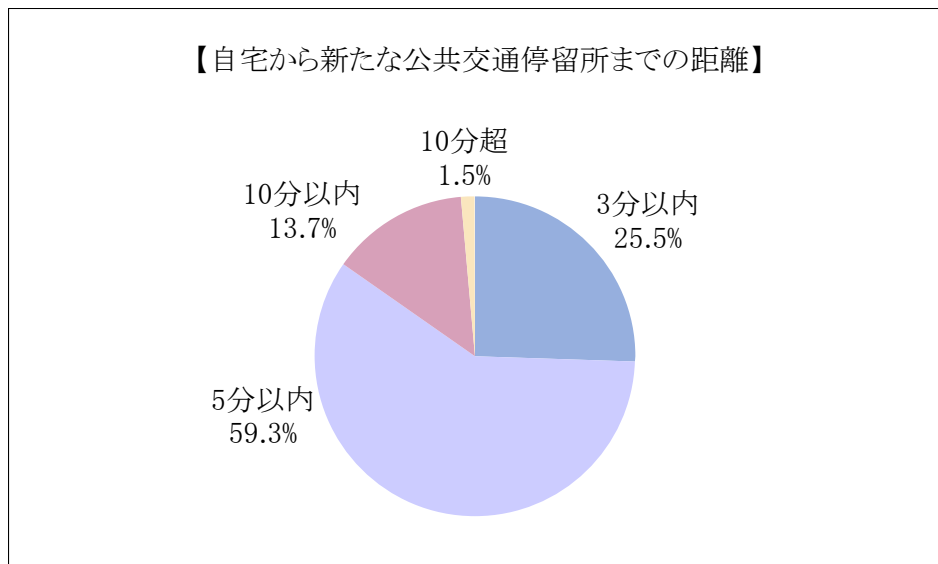


図 バスを利用したいと思える最寄りの停留所までの距離

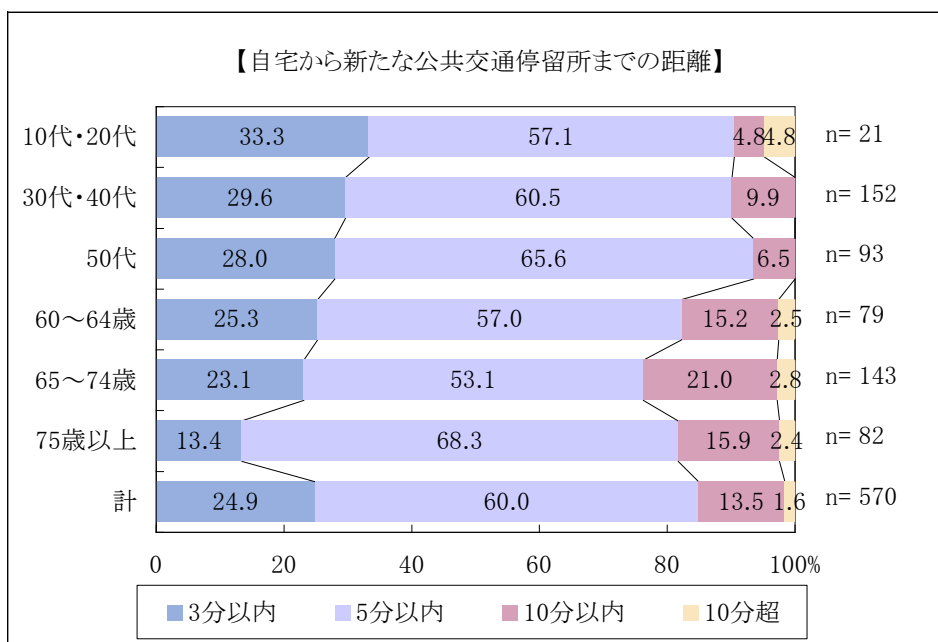


図 年齢別にみたバスを利用したいと思える最寄りの停留所までの距離

g. バスを利用したいと思える新たな公共交通の運賃

- バスを利用したいと思える新たな公共交通の運賃をみると、“100 円まで” が 33.8%と最も多く、ついで“200 円まで” の 32.3%等となっている。
- 一方、運賃が 200 円超の場合も利用したいと回答した方は、全体の 4.8%となっている。
- 年齢別にみると、それぞれの年齢階層において大きな差はみられない。

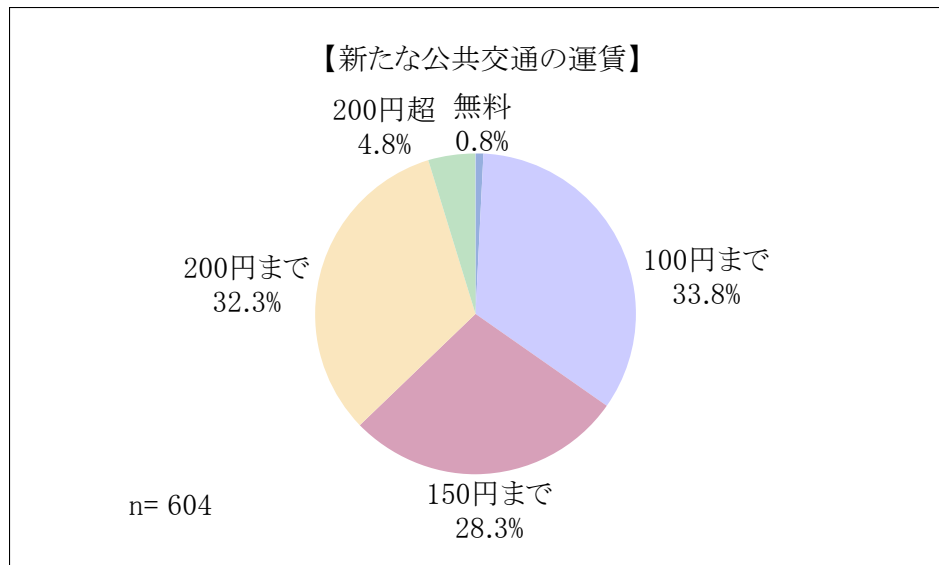


図 バスを利用したいと思える新たな公共交通の運賃

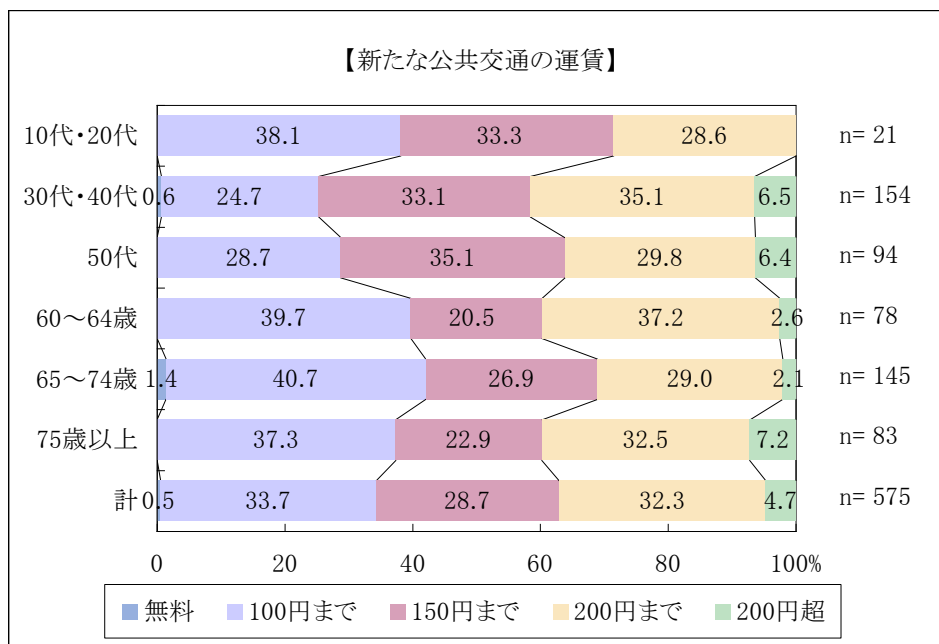


図 年齢別にみたバスを利用したいと思える新たな公共交通の運賃

h. 新たな公共交通の利用意向

- 新たな公共交通の利用意向をみると、“ぜひ利用したい”と回答した人は全体の28.8%となっている。一方、“利用しない”と回答した人も11.7%みられる。
- “将来的には利用したい”との回答は19.8%となっており、これは高齢になり、自動車を自由に利用できなくなった際に利用されるものと考えられる。
- 年齢別にみると、65歳以上の高齢者において、“ぜひ利用したい”と回答した人の割合が大きくなっている。
- 地域別にみると、向日町や森本町、上植野町で“ぜひ利用したい”との回答が多くみられる。

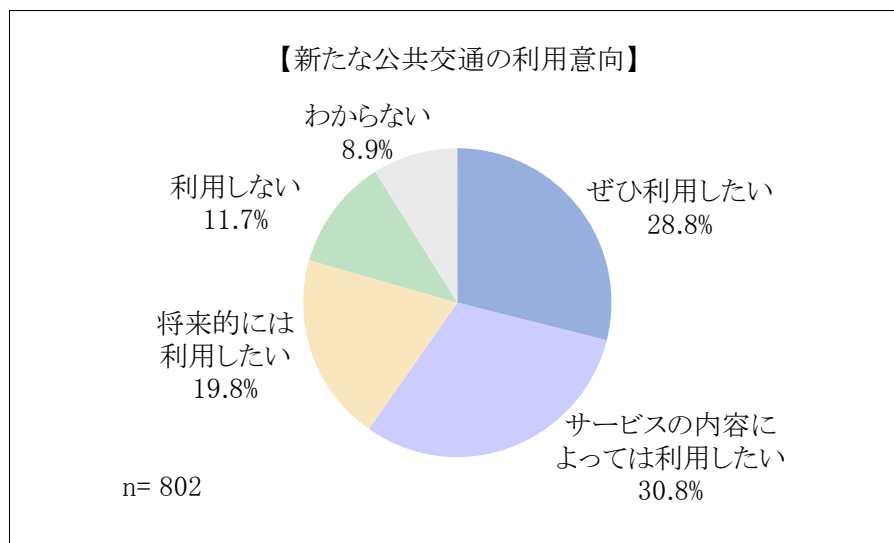


図 新たな公共交通の利用意向

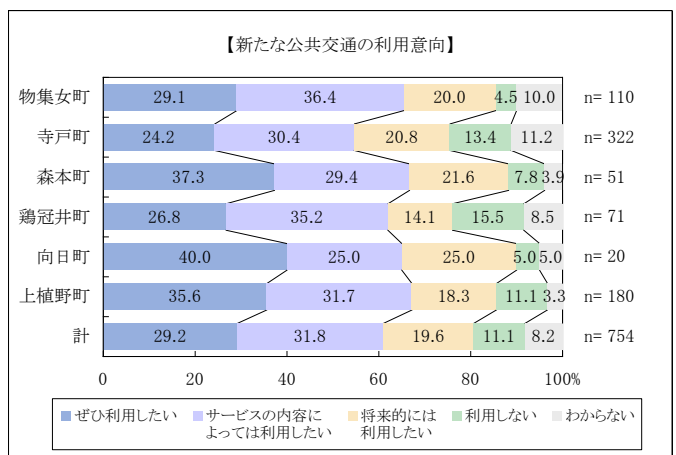
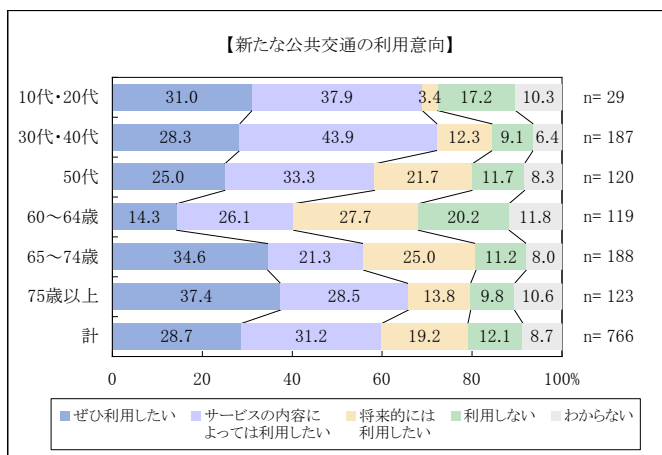


図 新たな公共交通の利用意向(左図：年齢階層別，右図：地域別)

⑤ 環境に対する市民の意識

a. クルマ利用による環境への影響

- クルマ利用による環境への影響に関する市民の意識をみると、深刻だと思っている人（“深刻だと思う”・“とても深刻だと思う”）が、全体の6割近くと過半数を占めている。
- 一方で、深刻だと思っていない人（“深刻だと思わない”・“あまり深刻だと思わない”）が、全体の2割近くと、クルマ利用による環境への影響を意識していない人も少なからずみられる。

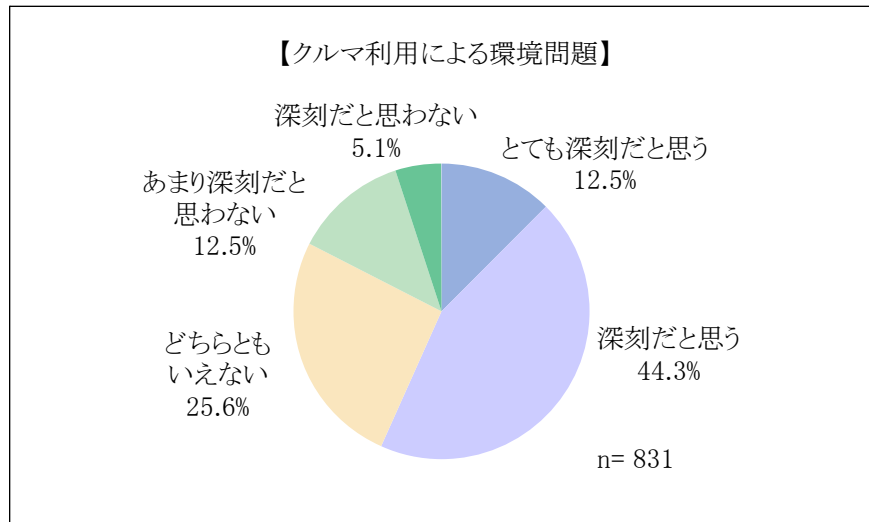


図 クルマ利用による環境への影響

b. クルマ利用抑制による環境問題の改善

- クルマ利用抑制による環境問題の改善について市民の意識をみると、有効だと思っている人（“有効だと思う”・“とても有効だと思う”）が、全体の6割以上と過半数を占めている。

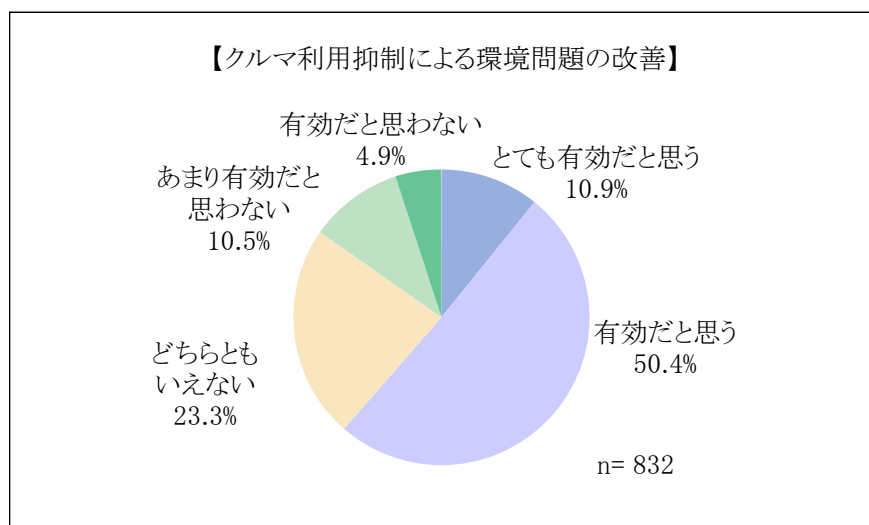


図 クルマ利用抑制による環境問題の改善

c. クルマの利用抑制の可能性

- クルマの利用抑制の可能性について市民の意識をみると、クルマを利用抑制できる人（“できる”・“できるかもしれない”）が、全体の7割近くと過半数を占めている。
- 年齢別にみると、クルマの利用を抑制できないと回答している人は、65歳以上の高齢者で多く、特に75歳以上では7割を超えている。

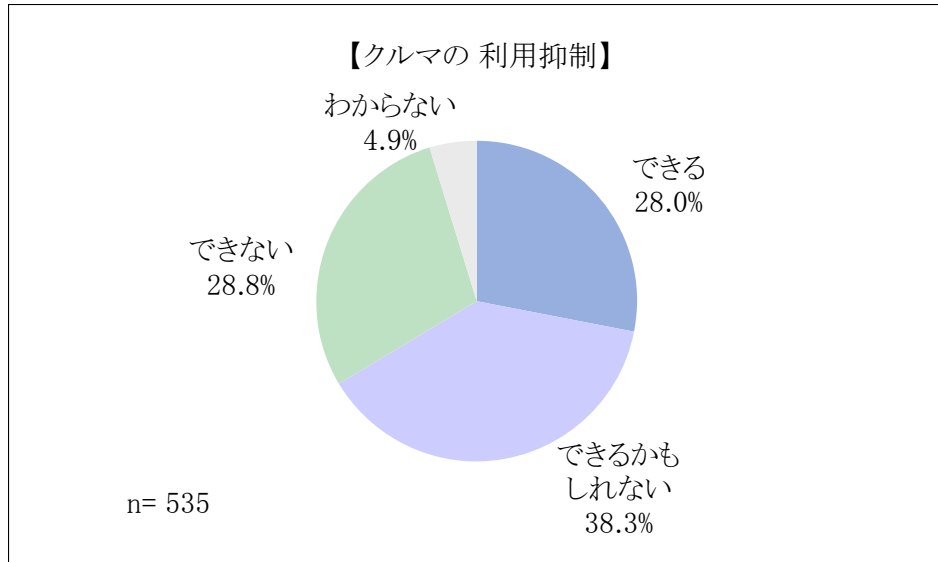


図 クルマの利用抑制の可能性

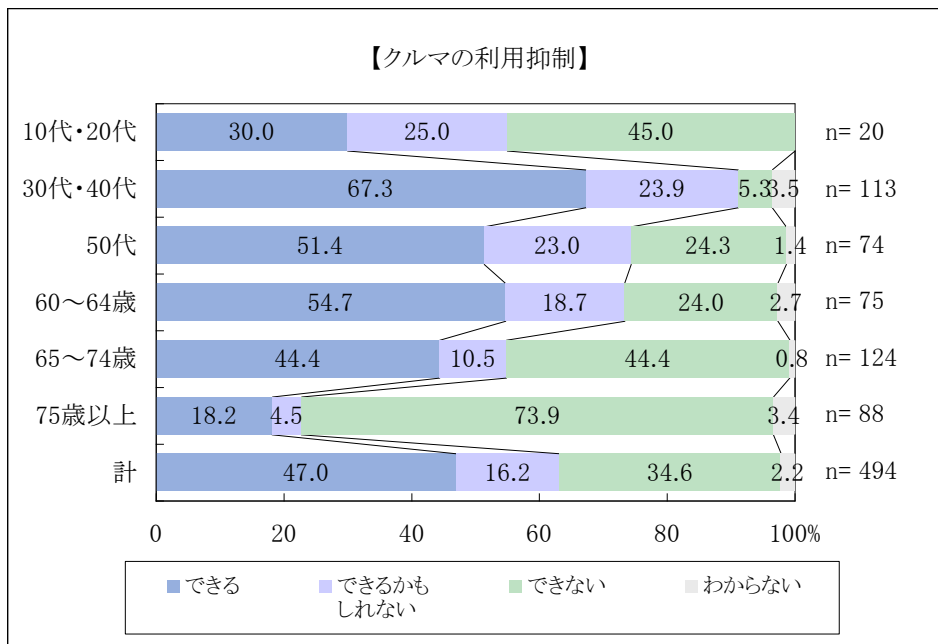


図 年齢別にみたクルマの利用抑制の可能性

d. バス利用増加の可能性

- バス利用増加の可能性について市民の意識をみると、バス利用を増やせる人（“できる”・“できるかもしれない”）が、全体の7割近くと過半数を占めている。
- 年齢別にみると、バス利用を増やせる人は、50代が他の年代に比べて若干多くみられるものの、年齢に関係なく、概ね同様の傾向が示されている。

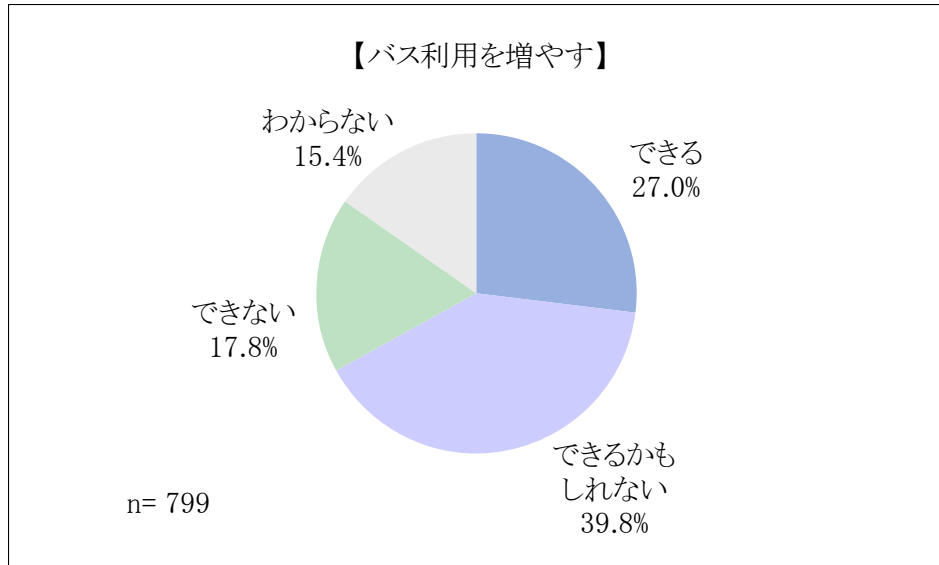


図 バス利用増加の可能性

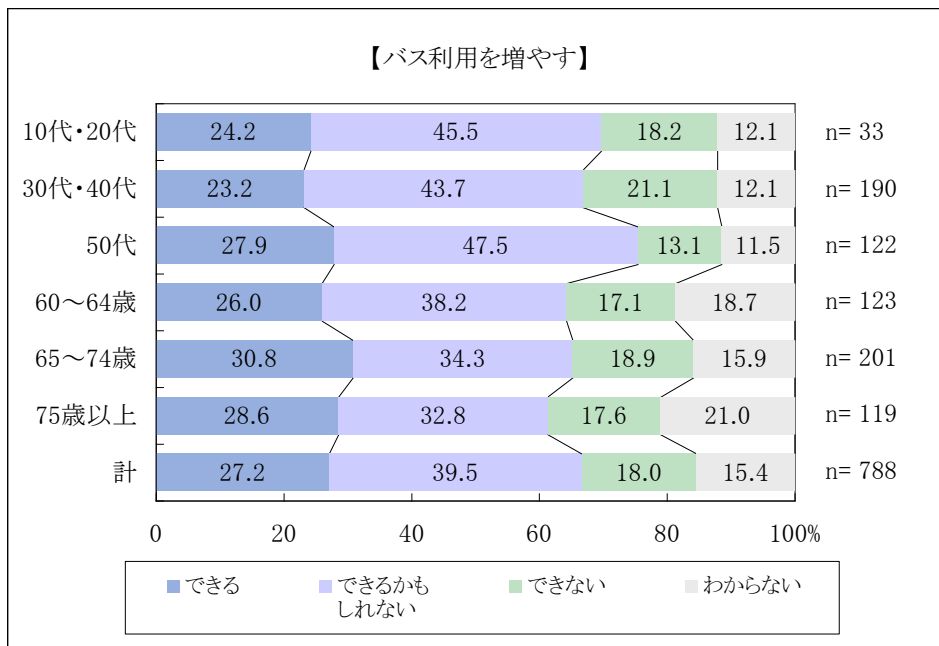


図 年齢別にみたバス利用増加の可能性

3. 他地域（府内）のコミュニティバス等の取り組み状況

