

平成17年度国土施策創発調査

京都府南部地域における立地企業による
交通運営方策に関する調査報告書
(本 編)

平成 18 年 3 月

国土交通省近畿運輸局
京 都 府

目 次

第1章	調査の目的と内容	1
1. 1	調査の背景と目的	1
1. 2	調査の対象地域	1
1. 3	調査の内容	3
第2章	対象地域の交通課題の整理	5
2. 1	通勤時の自動車交通の実態と事業所・従業員の意識	5
2. 2	京都南部地域の交通環境	7
2. 3	京都市南区でも鉄道アクセスが不便	8
2. 4	京都市南部の交通課題の整理	9
2. 5	久御山町の交通課題の整理	9
2. 6	交通課題のまとめ	9
第3章	企業と行政の対話の機会（研究会の設置・運営）	10
3. 1	企業と行政が地域交通を共に考える場づくりのための研究会	10
3. 2	研究会での企業の意見	11
第4章	アンケート調査、ヒアリング調査の実施	12
4. 1	事業所へのアンケート調査結果からみた現状	12
4. 2	事業所へのヒアリング調査結果からみた現状	18
第5章	企業が求める交通サービスと運営手法	20
5. 1	バスの共同運行の先進事例	20
5. 2	運営方式と制度	21
第6章	現在の資源を活用した質の高い実現性のある通勤交通サービス	23
6. 1	南区及び久御山町の地区別分科会での企業からの意見	23
6. 2	南区久世工業団地周辺地区	23
6. 3	久御山地区	31
第7章	今後の方策	32

第1章 調査の目的と内容

1. 1 調査の背景と目的

2005年2月の京都議定書の発効やエネルギーの使用の合理化に関する法律が改正されたことに伴い事業者に通勤交通の省エネルギー化の努力義務が課され、事業者による通勤交通マネジメント、低公害車等によるカーシェアリング、公共交通への利用転換など、主体的な取り組みが求められるようになってきている。

京都府南部地域においては、通勤時の自動車利用率が特に高い地域が多数見受けられるが、これは、京都市南部地域を東西方向に結ぶ公共交通サービスが希薄なことや鉄道空白地域があることが要因と考えられる。

昨年度に京都府が実施した企業向けアンケート調査においても、公共交通機関を利用しようにも、バスや鉄道のサービスが不十分であるという意見が多数寄せられる一方、事業所としても、従業員の安全確保や環境に対する意識は高いということが指摘されている。

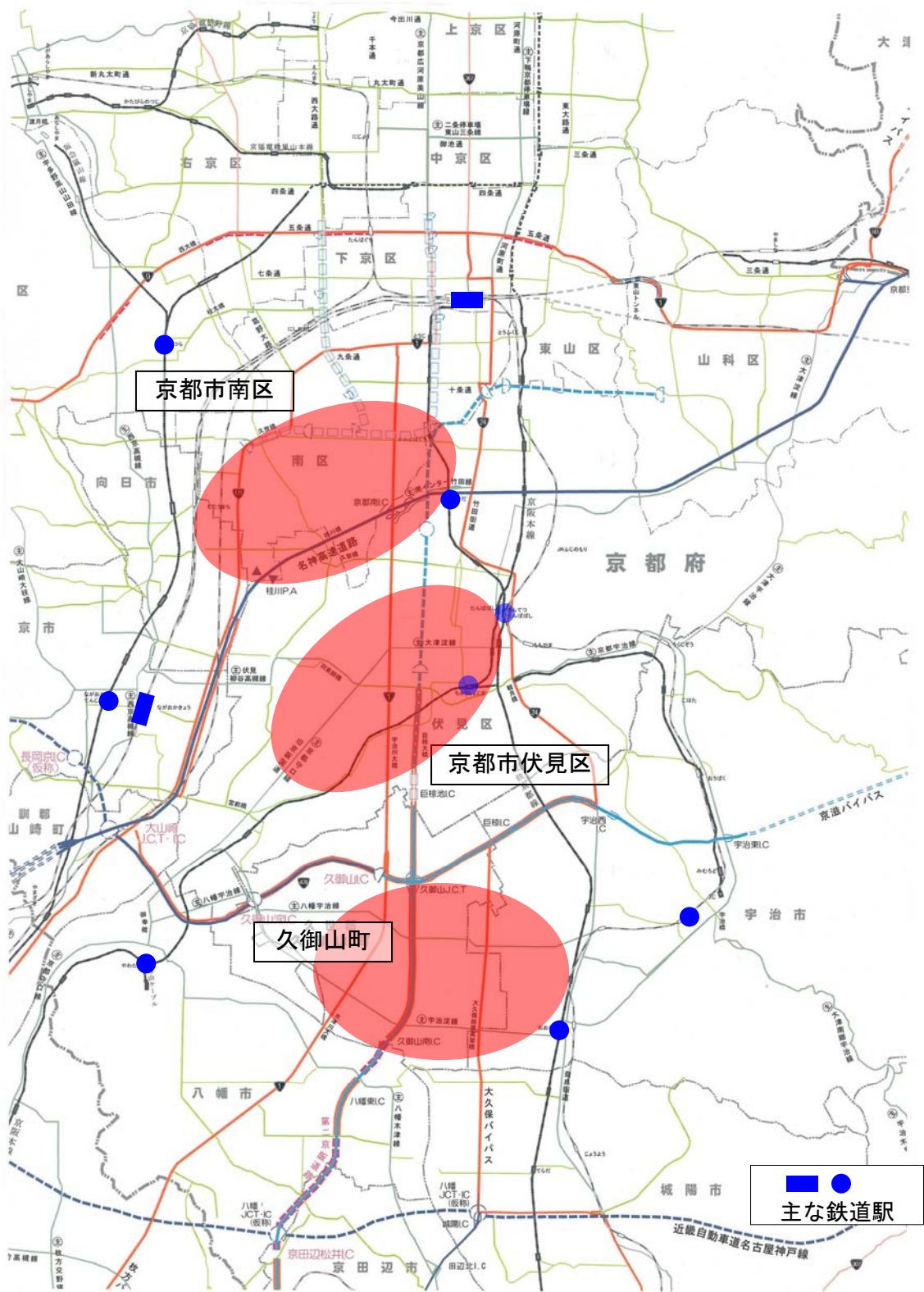
「南区地域経済懇話会」が実施されたアンケート結果では通勤の不便さや公共交通に対する関心が高く、「伏見区地域経済懇話会」においても、本年3月に「交通諸問題に関する提言」をまとめられ、地域としても交通問題に対する意識が高まってきている。

本地域においても大規模な事業所においては、事業所単位で送迎バスを運行しているところも見受けられるが、中小規模ではそれも難しく、自動車通勤を許容せざるを得ない状況も伺える。

そこで、本調査においては、立地企業が求める交通サービスを検討し、その実施・運営方策について検討するものである。

1. 2 調査の対象地域

対象地域は通勤時の自動車利用の比率が高い京都市伏見区、南区及び久御山町とした。



図表-1.1 調査対象地域（京都南部地域）と主たる対象地域

1. 3 調査の内容

① 対象地域の交通課題の整理

平成16年度京都府アンケート調査（事業所，従業員）結果，各種の交通調査また，公共交通サービス水準から対象地域の通勤交通実態を整理し，通勤交通の課題を明らかにした。

② 企業と行政の対話の機会（研究会の設置・運営）

地域の通勤交通等を考える場を設定し，交通の現状についての情報提供を行い，企業からは交通サービスに関するニーズを聴取し，企業と行政，企業と企業間の意見交換をおこなった。実施に当たっては，地域の関係企業の経営者にお集まりをいただく形で研究会を開催した。

③ アンケート調査，ヒアリング調査の実施

研究会においてアンケート調査を実施し，それぞれの企業の自動車通勤削減に向けた取り組みについてさらにヒアリングを実施し，企業の自動車通勤に対する考え方，方向性を確認した。

④ 企業が求める交通サービスと運営手法

通勤交通や従業員の移動を支える交通サービスとして，他地域の先進事例を整理し，本調査の対象地域での可能性を確認した。また，共同運行をおこなう場合の運営手法についても他地域の先進事例や制度について整理し，運営方法の可能性を確認した。

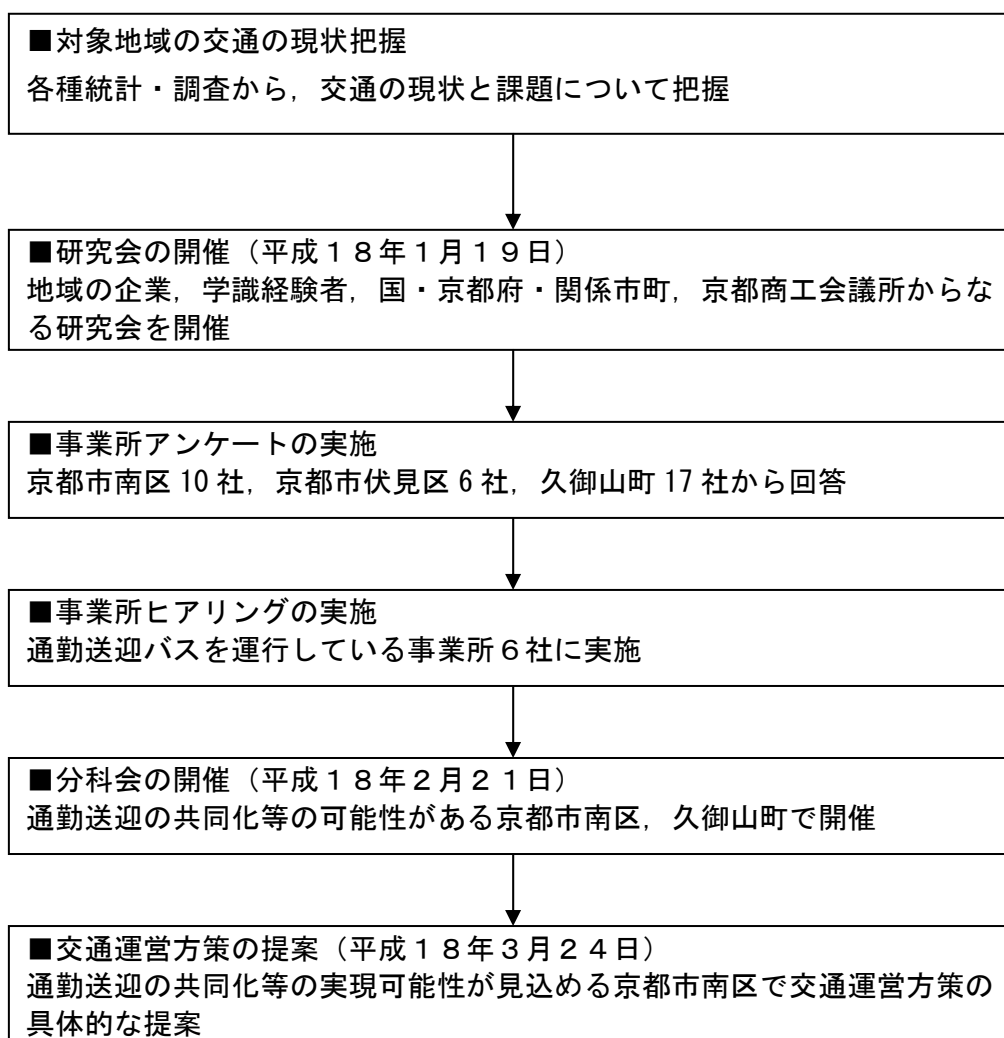
⑤ 現在の資源を活用した質の高い，実現性のある通勤交通サービス

アンケートの中で，通勤バスの共同運行に意義を見だし，実施意向を持っている京都市南区・久世工業団地周辺、久御山町の事業所に対して，共同運行交通システムの方策を検討し，実現性のある提案を行った。

⑥ 今後の方策

今回の提案に基づき，送迎バス（ジャンボタクシー）の共同化を試行する場合において，検討が必要となる事項を整理した。試行による具体的な課題抽出，費用負担の考え方，参加企業の従業員を対象とした通勤交通に関する情報収集，同時に各種情報の提供やクルマ利用の意識を変えるMMの手法などを組み合わせ新しい交通モードへの転換策の必要性と，試行を経て継続的運行をおこなうに当た

って、地域での運営組織，運営手法の検討などがその内容である。



図表-1.2 本調査の流れ

第2章 対象地域の交通課題の整理

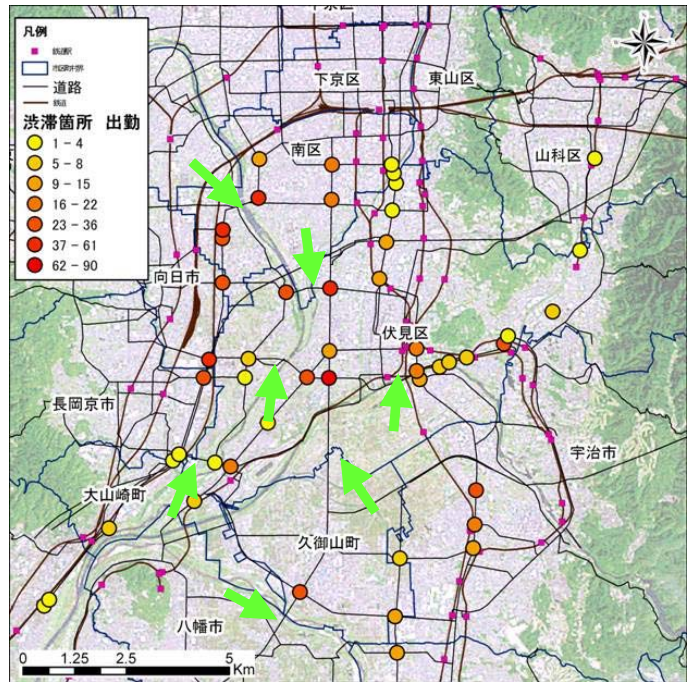
平成16年度の京都府南部の事業所向け及び従業員向けアンケート調査結果から、京都南部地域の交通課題を整理した。

2. 1 通勤時の自動車交通の実態と事業所・従業員の意識

① 通勤時の自動車交通の実態

京都府南部地域では、出勤時に自動車交通が集中し、特に、河川横断部など交通ボトルネックでの渋滞が顕著である。

また、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査から、京都市南部への通勤時の自動車利用が、「ほとんど1人乗り」で「特定の時間に集中」し「職場の駐車場」に留めているという実態が明らかになっている。



② 事業所の自動車通勤への意識（京都府・事業所向けアンケート調査から）

事業所の環境への配慮意識は高いものの自動車通勤については事故などの問題認識はあるが、従業員に任せている。

○ 事業所の環境への意識

環境への配慮は社会的義務を果たすためのコスト	53	4%
環境への配慮をしながら事業活動を遂行できる	39	4%
環境への配慮は企業の価値を高める	41	0%
環境への配慮をする余裕はない	8	3%

○ 事業所の自動車通勤に対する対応

従業員の自主性に任せている	37	7%
自動車通勤を容認している	35	4%
従業員の交通事故の危険性がある	62	2%

③ 従業員の自動車通勤の理由（京都府・従業員向けアンケート調査から）

○自動車通勤する理由

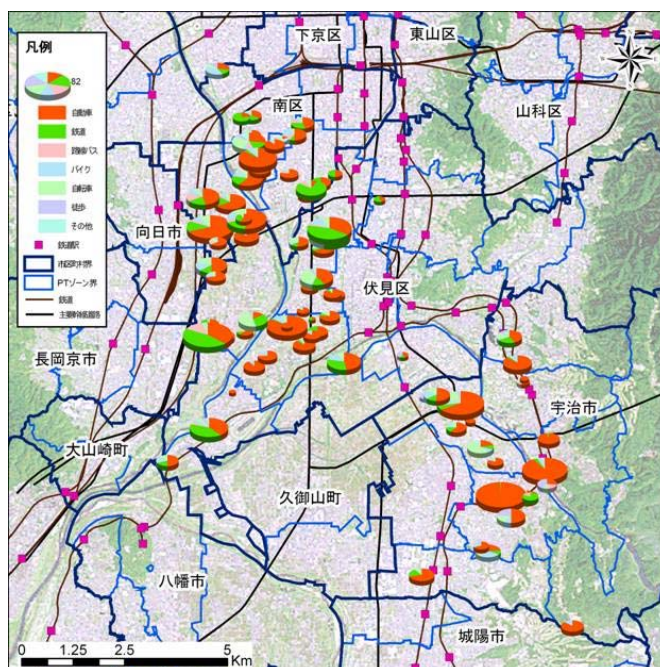
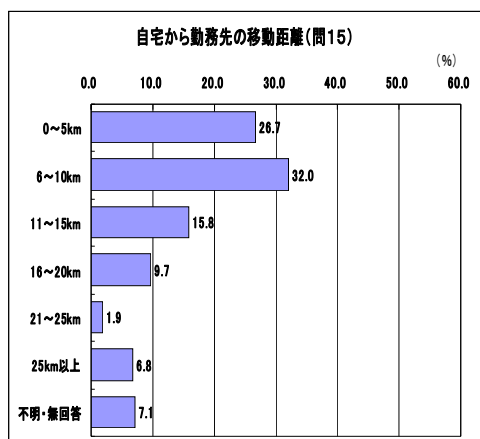
バスや鉄道を利用すると所要時間が長くなる	48.7%
バスや鉄道の始発・終発，運行頻度が通勤に適さない	19.9%
自宅から勤務先に行けるバスや鉄道がない	18.8%
業務用車で通勤する方が業務上効率的	14.4%

○公共交通を利用する際に不便な理由

路線バスの運行頻度	28.2%
電車乗り継ぎ時の接続	8.3%
路線バスの定時性	8.1%

④ 自動車通勤の実態（京都府・事業所向けアンケート調査から）

京都府南部地域の事業所への通勤交通手段では自動車の割合が大きい。また，多くの通勤者が10km以下と近隣からである。



2. 2 京都南部地域の交通環境

京都南部地域は鉄道が南北に走っているため、それらの路線に挟まれた縦に長いエリアは、鉄道空白地域（駅から半径1km以上）となり、面的に広がっている。また、バス路線はあるもののバス停からも遠い地区（バス停から半径300m以上）が桂川の兩岸に広がっている。

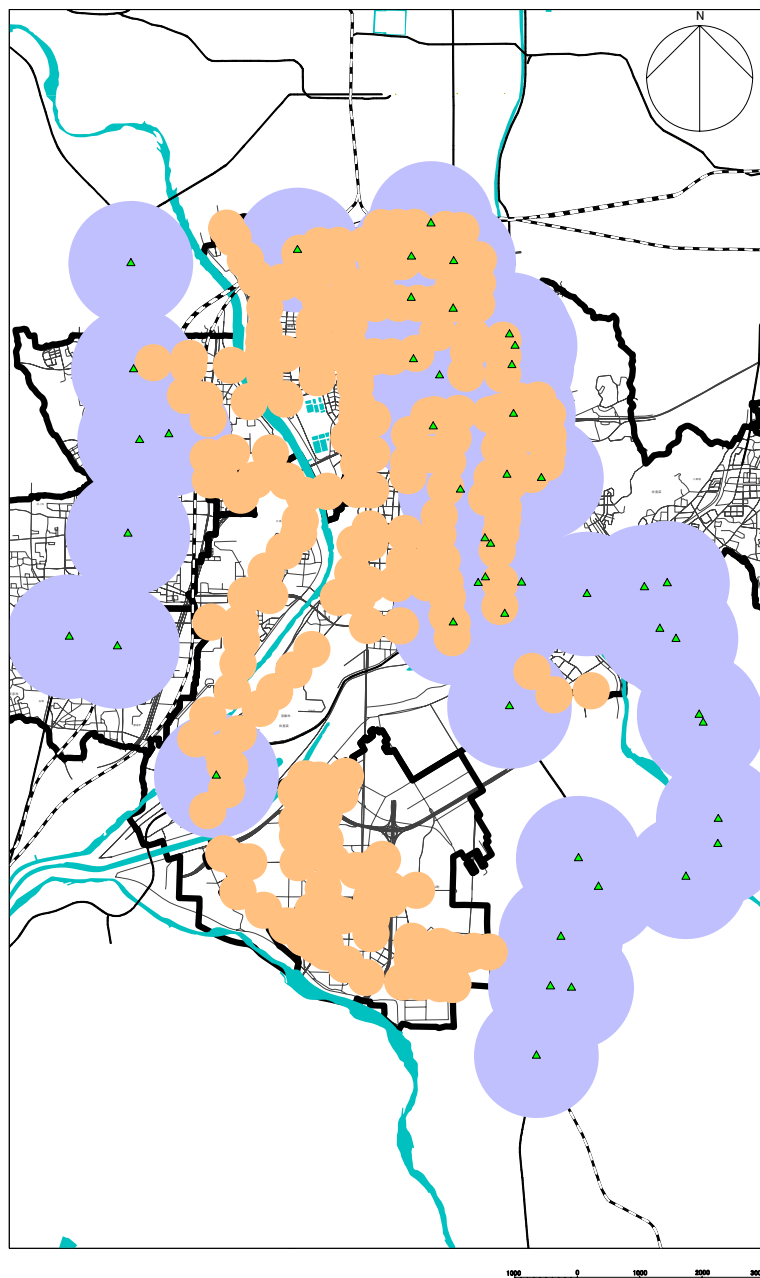


図 2.1 バス停勢力図（半径 300m）と鉄道駅勢力図（半径 1km）

2. 3 京都市南区でも鉄道アクセスが不便

京都市南区の久世・久我地区では、最寄りの鉄道駅からのアクセスが特に不便であり、通勤時間帯の路線バスは1時間に1本、しかもそれは離れた場所に停留所がある。

JR向日町

系統	阪急バス71
平日	時刻
6	33
7	38
8	

JR長岡京西口

系統	阪急バス72
平日	時刻
6	
7	
8	0

JR長岡京東口

系統	市バ斯特南2
平日	時刻
6	40
7	5, 45
8	15

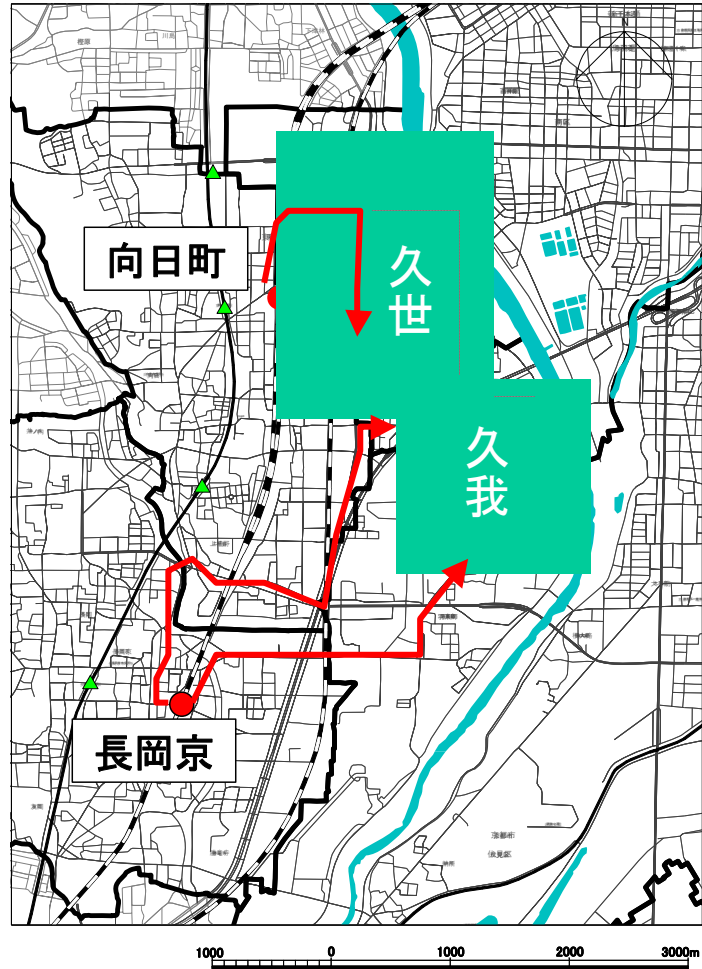


図 2.2 京都市南区久世・久我地区への鉄道駅からのアクセス

以上から京都南部地域の交通課題は次のように整理できる。

2. 4 京都市南部の交通課題の整理

- ・ 事業所の環境意識は高いが、転換する交通モードが弱いため自動車通勤を許容せざるを得ない
- ・ 自動車通勤距離は比較的短距離
- ・ 鉄道空白地域の存在
- ・ 東西方向の交通ネットワークが希薄
- ・ 独自の送迎バスを運行している企業の存在

2. 5 久御山町の交通課題の整理

- ・ 町内に鉄道駅が無く、京阪線、近鉄線の複数の駅から通勤
- ・ 通勤時に鉄道駅から事業所へのアクセスが弱い
- ・ 独自の送迎バスを運行している企業の存在
- ・ 京阪中書島駅からのバス路線の開設

2. 6 交通課題のまとめ

これらをさらに総括すると以下のような課題に整理される。

- ・ 対象地域においては立地企業の通勤・業務交通とも自動車への依存は高い。
- ・ 自動車から公共交通に転換できない理由に、最寄り駅から事業所までの公共交通の不便さがある。
- ・ 大規模事業所では、独自に送迎バスを運行できても、事業所の規模によっては独自運行が難しい。
- ・ 他の事業所の通勤者の通勤交通の情報は知り得ないし、それを調整する組織がない。
- ・ 京都市と周辺市町間を行き来する交通に着目する。

このような状況を踏まえて、“企業と行政の対話”を通じて、具体的地区での“通勤交通などに対する取り組み方策の提案”をおこなった。

第3章 企業と行政の対話の機会（研究会の設置・運営）

3. 1 企業と行政が地域交通を共に考える場づくりのための研究会

対象地域の企業においては、過去の調査等から公共交通が不便な地域であるために、通勤交通手段としてマイカー通勤が主流となっており、一部の企業では、独自の通勤バスの運行やタクシーの乗り合いなど、個別的に対応を取っている。

このような実状を踏まえると、企業が個別に通勤交通対策を実施するよりも共同化を進めることによって、経費の節減と周辺交通渋滞緩和や環境改善が実現し、企業の地域における存在意義、社会的責任などの醸成が期待される。

このため、企業間の連携や交通課題の共有化のために、行政と企業が共に地域の交通を考える機会が必要となる。新しい交通モードの導入には費用負担が発生することもあり、企業経営者にこれらの課題を認識してもらうことは必須であり、学識経験者などを加えた研究会と地域別分科会を設置し、意見交換の場を提供した。

■研究会 2006年1月19日

講演：かしこいクルマの使い方を考える企業の取り組み

～職場モビリティ・マネジメントの事例～

議事：京都南部地域の交通課題

アンケート調査票配布

参加者：地域の企業、学識経験者、国・京都府・関係市町、京都商工会議所

■第1回南区分科会 2006年2月21日

議事：企業の通勤交通に関する交通課題と交通施策

参加者：地域の企業、学識経験者、国・京都府・関係市町、京都商工会議所

■第1回久御山町分科会 2006年2月21日

議事：企業の通勤交通に関する交通課題と交通施策

参加者：地域の企業、学識経験者、国・京都府・関係市町、京都商工会議所

■第2回南区分科会 2006年3月24日

議事：南区久世地区における企業の通勤交通に関する交通運営方策

参加者：地域の企業、学識経験者、国・京都府・関係市町、京都商工会議所

3. 2 研究会での企業の意見

研究会において企業から発言された主な意見は以下の通りである。

- これまで企業側からは、行政に提言を行ってきたが、これからは行政とともに考え具体的に働くことが、企業の姿である。
- 交通の不便は従業員確保に大きなデメリットをもたらす。ものづくりのまちの発展・商いのまちの発展にも大きなデメリットがあると感じている。
- 企業は地域と共に生きていくという認識のもと、これからも参加していきたい。
- JR 向日町と桂川の間には公共交通がなにもなく、社員はマイカーがほとんどである。多くのパートを抱える上で大きな問題である。
- 「丸の内シャトル」のような共同運行が実現し、昼間は住民が利用できるような仕掛けをして、複数の企業で運行できるようにしたい。

第4章 アンケート調査, ヒアリング調査の実施

4. 1 事業所へのアンケート調査結果からみた現状

研究会においてアンケート調査を実施し、それぞれの企業の自動車通勤削減に向けた取り組みについてさらにヒアリングを実施し、企業の自動車通勤に対する考え方、方向性を確認した。回答事業所数は以下の通りである。

図表-4.1 アンケート調査回答企業数

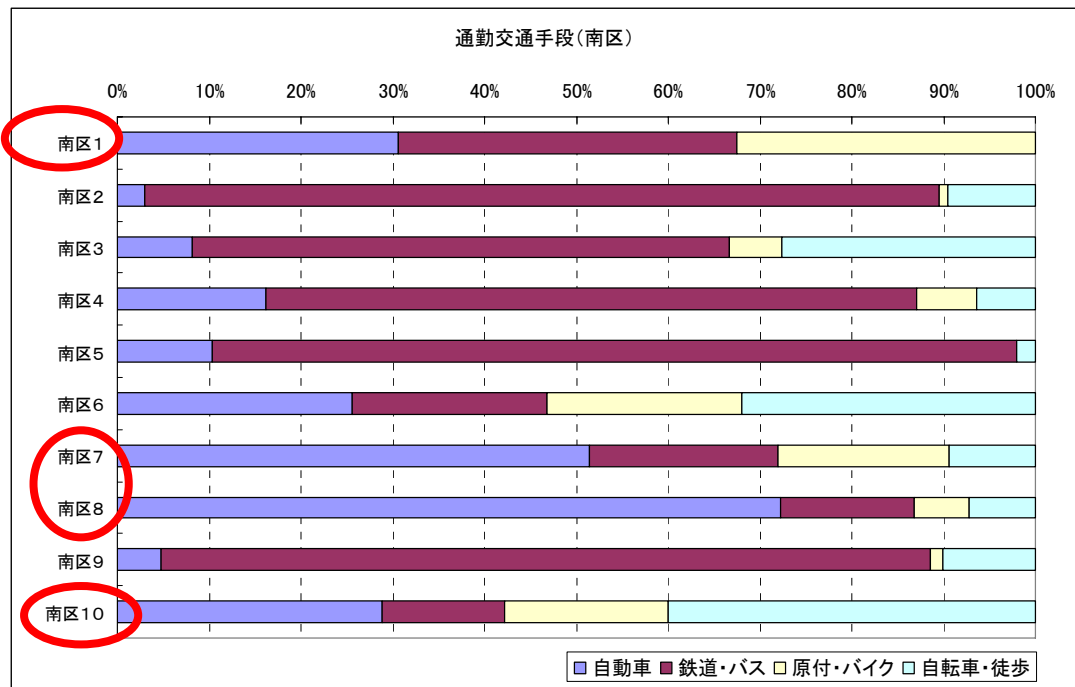
地域	回答企業数
京都市南区	10
京都市伏見区	6
久御山町	17
合計	33

① 京都市南区

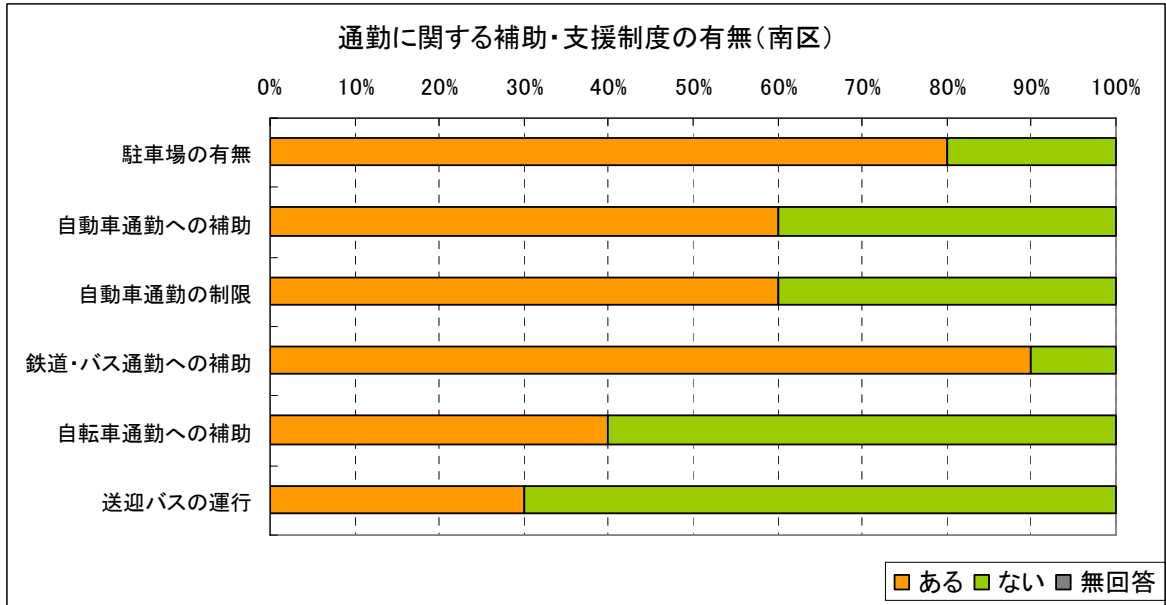
○京都市南区のアンケート参加企業の従業員の通勤交通手段は、鉄道利用が高い企業と自動車利用が高い企業とに分かれる。久世工業団地では、公共交通が不便なため、自動車の分担率が特に高い。

○通勤に対する補助・支援制度は、駐車場、鉄道・バス通勤への補助は整備されている。独自に送迎バスを運行している企業もある。

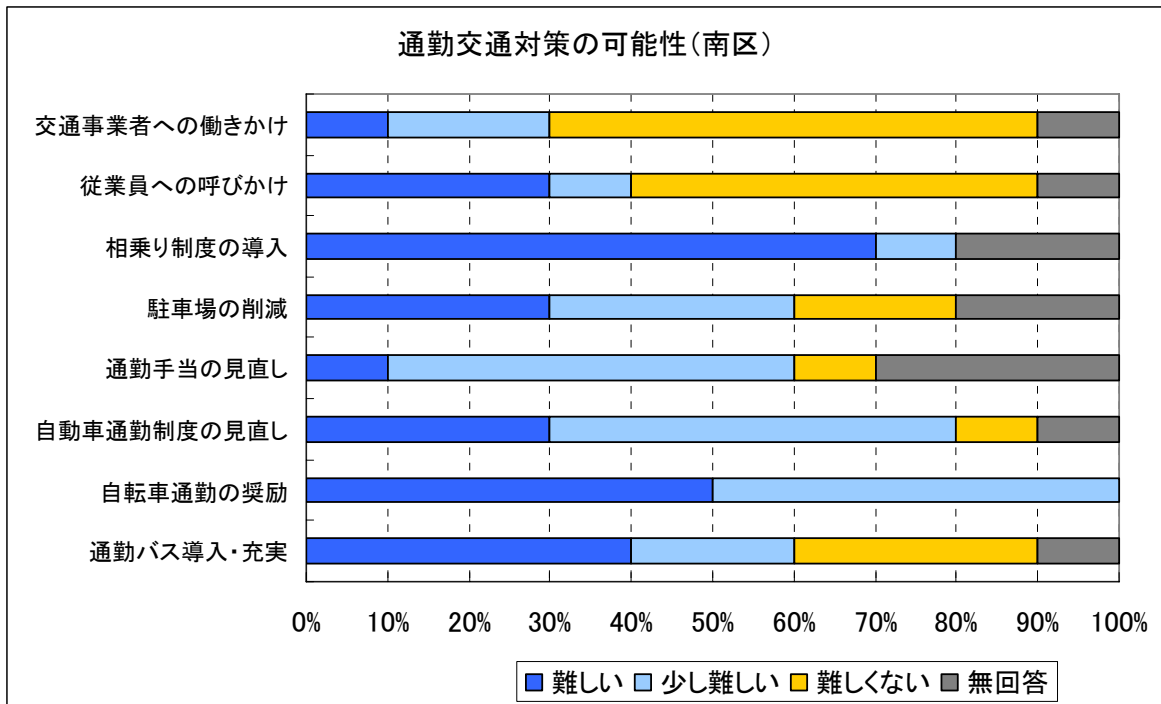
○通勤交通対策の可能性としては、「従業員へのクルマ通勤からの転換の呼びかけ」、「交通事業者への公共交通利便性向上の働きかけ」などは難しくなく、自社が取り組むことになる、「自転車通勤の奨励」、「相乗り制度導入」、「自動車通勤制度の見直し」は難しいという回答であった。



図表-4.2(1) 通勤交通手段(南区)



図表-4.2(2) 事業所における通勤関連の補助・支援制度 (南区)



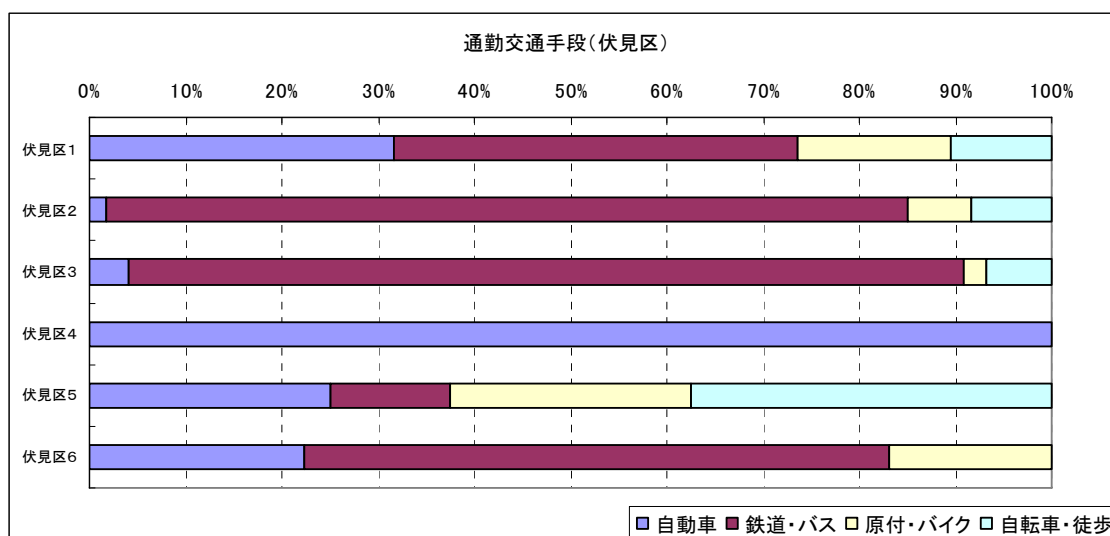
図表-4.2(3) 事業所における通勤交通対策の可能性 (南区)

② 京都市伏見区

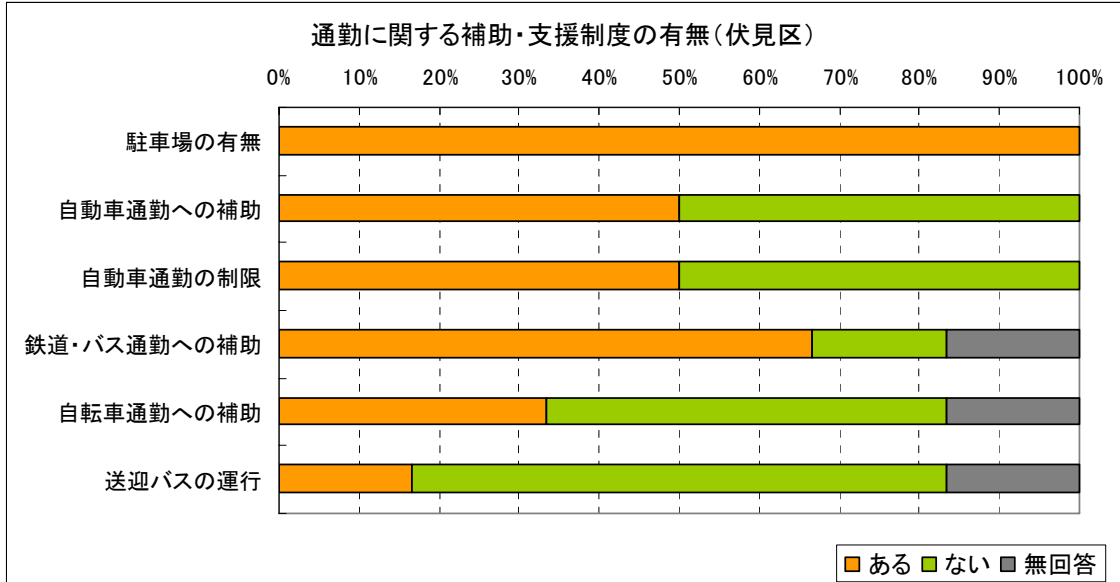
○京都市伏見区に立地する企業の通勤交通手段は、鉄道利用が高い企業と自動車利用が高い企業とに分かれるが、鉄道駅が比較的隣接していることから、南区久世地区に比べる自動車分担率は低い。

○通勤に対する補助・支援制度は、駐車場、鉄道・バス通勤への補助は整備されている。独自に送迎バスを運行している企業は少ない。

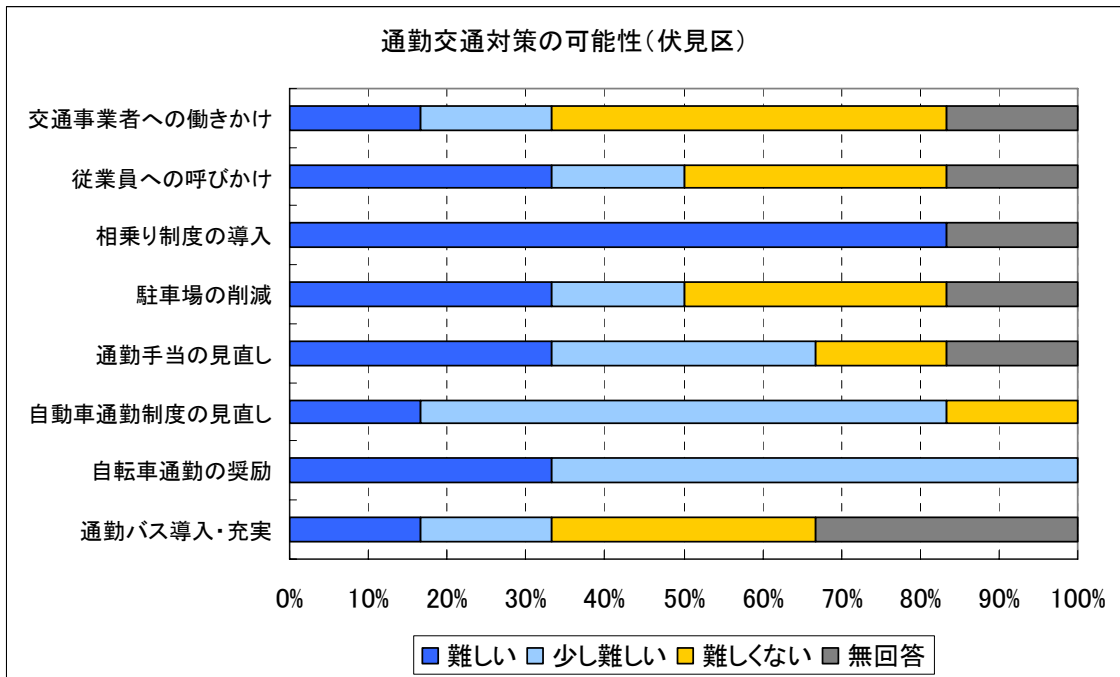
○通勤交通対策の可能性としては、「従業員へのクルマ通勤からの転換の呼びかけ」、「交通事業者への公共交通利便性向上の働きかけ」などは難しくない、自社が取り組むことになる、「自転車通勤の奨励」、「相乗り制度導入」、「自動車通勤制度の見直し」、「通勤手当の見直し」は難しいという回答であった。



図表-4.3(1) 通勤交通手段(伏見区)



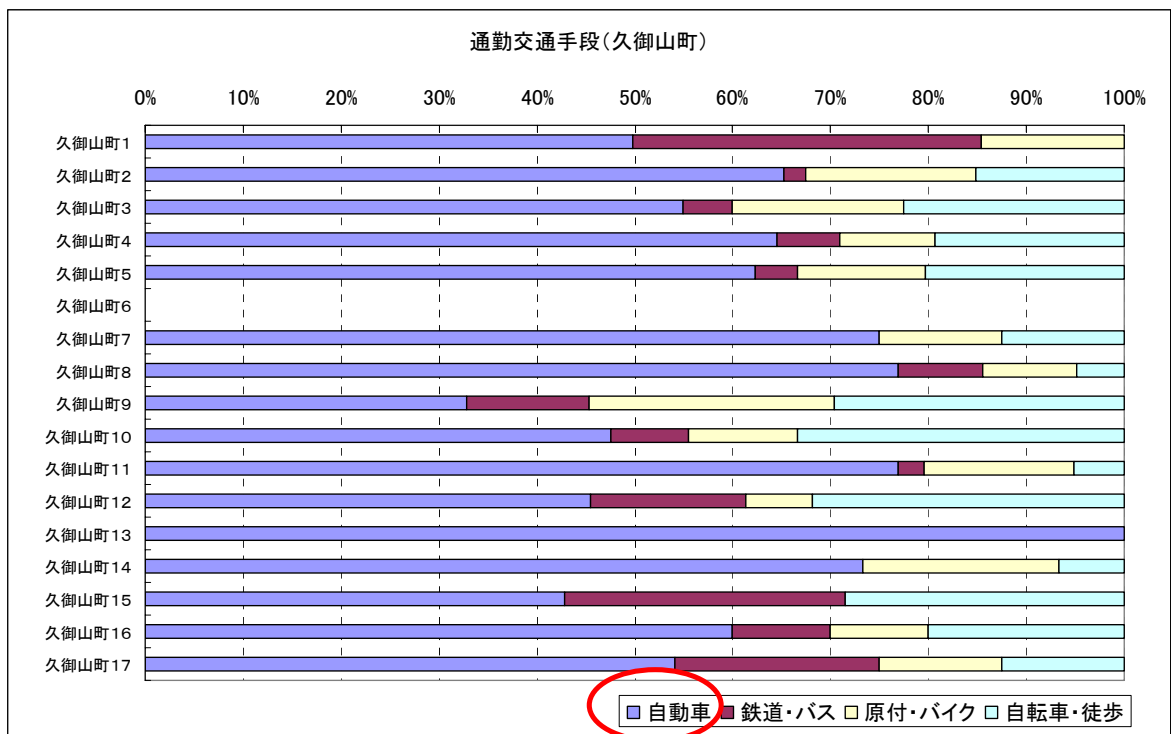
図表-4.3(2) 事業所における通勤関連の補助・支援制度(伏見区)



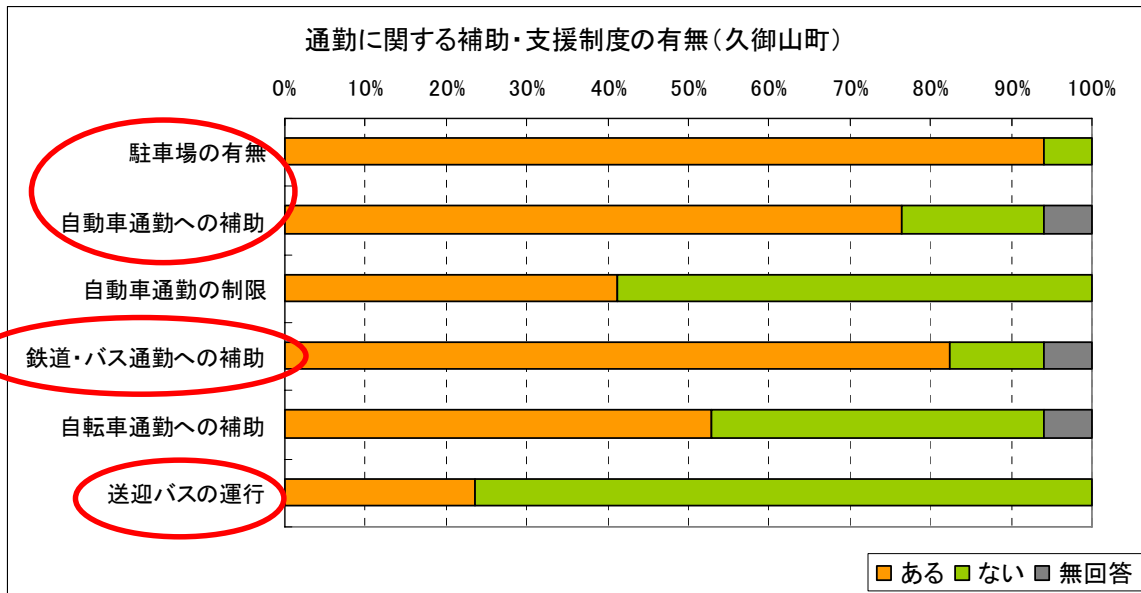
図表-4.3(3) 事業所における通勤交通対策の可能性(伏見区)

③ 久御山町

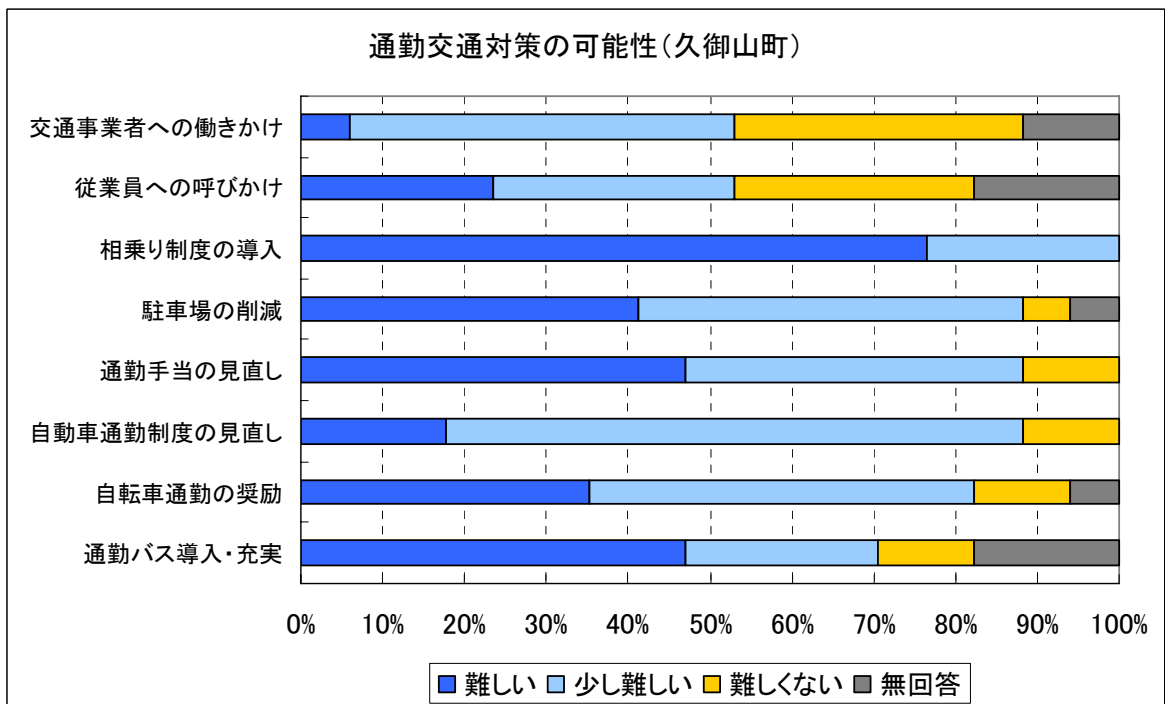
- 久御山町は、町内に鉄道駅が存在しないことから、すべての事業所で通勤交通は自動車を中心である。
- 通勤に対する補助・支援制度は、駐車場設置、鉄道・バス通勤への補助は充実している。独自に送迎バスを運行している企業は約1/4（4社）である。
- 通勤交通対策の可能性としては、「従業員へのクルマ通勤からの転換の呼びかけ」、「交通事業者への公共交通利便性向上の働きかけ」などは難しくない、自社が取り組むことになる、「相乗り制度導入」、「駐車場削減」、「通勤手当の見直し」、「自動車通勤制度の見直し」、「自転車通勤の奨励」は難しいという回答であった。



図表-4.4(1) 通勤交通手段(久御山町)



図表-4.4(2) 事業所における通勤関連の補助・支援制度(久御山町)



図表-4.4(3) 事業所における通勤交通対策の可能性(久御山町)

4. 2 事業所へのヒアリング調査結果からみた現状

対象地域の事業所へのアンケート回答企業から、特に、通勤送迎を独自に運行している企業を抽出して、ヒアリングを実施した。

① A社（南区久世地域）

- ・ 従業員の通勤手段として、1993年からバス・ジャンボタクシー運行を実施している。以前は昼間も運行していたが、人員の変動等により現在は運行していない。
- ・ ジャンボタクシー（一部、中型タクシーに委託）をJR駅、地下鉄駅まで、チャーターバス（路線バス事業者に委託）を近鉄駅まで運行しており、時刻表などはイントラネットで見ることができる。
- ・ 通勤送迎に関する、運行委託先との連絡や運行計画立案・見直し等は総務部が担当しており、日々の予約・キャンセルは、守衛（委託）に電話で各自が連絡するシステムである。
- ・ 就業形態は、全社フレックスタイム制（コア時間は10時～14時、拘束は8.75時間）である。

② B社（久御山町）

- ・ 自社運行延バスは、28人乗り1台である。バスの運転手は総務・人事部所属の派遣社員である。
- ・ バス運行は最寄りの京阪八幡市駅に朝夕1便ずつである。バスの利用者数8～10名程度である。
- ・ 会社の始業・終業の時刻は8時10分～17時10分である。

③ C社（南区久世地域）

- ・ 2005年1月中旬に伏見区下鳥羽から移転してきた。移転前は100人であったが、現在は500人規模の事業所である。
- ・ 自社運行バス（マイクロバス28人乗り2台、ワゴン9人乗り1台）は自社でリースし、運行は送迎会社に委託している。
- ・ バス利用は、社員もあるがほとんどがパートの利用であり、このため通常の通勤時間帯以外も運行している。
- ・ 運行は、最寄りのJR駅、地下鉄駅までの運行である。
- ・ 就業時刻は、8:50～17:30（社員）である。
- ・ 社員は、終業時刻がかなり遅くなるのが一般的なので、自動車通勤をしている者が多く、駐車場は確保されている。パートは、できるだけ自動車通勤は遠慮

してもらっている。

④ D社（南区久世地域）

- ・ 独自運行しているバス車両は、定員29名で1台である。
- ・ バスの運転手は外部（取引先の自動車会社）に委託している。
- ・ バスの運行実績は、月曜日～金曜日までの朝・夕各1便であり、朝は約20名、夕方は約10名の利用がある。
- ・ 就業時刻は、始業8：25、終業17：20である。

⑤ E社（久御山町）

- ・ 独自運行は、近鉄大久保駅までおこなっている。
- ・ 朝1便8:00（駅発）、夕2便17:15 / 19:00（会社発）である。
- ・ 車両はマイクロバスであり、自社の従業員（大型免許取得者6,7名で交代制）が運転している。
- ・ 利用は7～8人であるが、最大13人になる場合もある。
- ・ この車両は、通勤送迎時以外に車両はほとんど使っていない。
- ・ 総務部門が担当をしており、日々の予約、キャンセルでは総務の時間が取られている。また、送迎車両の運転は従業員が対応しているが、手当はあるものの本来業務以外の仕事のため、また、本来業務が中断されるため、できればドライバー自身も辞めたいという考え方である。
- ・ 総務としては、共同運行システムが進展するのであればぜひ参加したい。

第5章 企業が求める交通サービスと運営手法

5. 1 バスの共同運行の先進事例

① 富士見工業団地工業会（埼玉県川越市）の共同運行バス

埼玉県の富士見工業団地では、以下のように企業の共同運行バスを運営しており、高いサービス水準により、企業の従業員から高い評価を得ている。

運行主体：富士見工業団地工業会（会員数=48社、従業員=約10,000人）埼玉県川越市他、96ha、最寄り駅から約2km。

運行目的：H17年度末までに浮遊粒子物質の環境基準達成（県の戦略）に呼応し、低公害CNG（圧縮天然ガス）バスを導入し、従業員送迎バスの共同運行をおこなう。

- ・ 環境負荷低減を図るため、各社運行の送迎バスの台数削減
- ・ 企業における就業者のための通勤手当コストの削減
- ・ 最寄り鉄道駅の通勤時混雑の解消
- ・ マイカー通勤者による駐車スペース確保の問題解消

経過：平成12年12月に共同運行バス実行委員会発足
平成13年11月1日に1号車の運行開始（企業数5社）

車両：86人乗りノンステップ大型バス、CNGを100%使用
環境保護と資源の枯渇防止のシンボルとして「プラキオザウルス」（1億5千年前の草食恐竜）をロゴマークに採用している。

運行サービス：

1号車（朝5便、夕8便）、2号車（朝7便、夕9便）、3号車（朝8便、夕11便）、昼間=5.5便（10:00~16:00）（休日ダイヤもあり）のように高頻度であり、従業員の満足水準を満たしている。

導入効果（1号車の導入効果）：

- ・ 自社バスの削減
（5社で大型1台、マイクロバス2台のディーゼル車が廃止）
- ・ 通勤経費の削減（5社で年間1,500万円）
- ・ 社員の利便性向上
（増便：朝2回→5回、夕方1,2回→8回[PM8:30まで]）
- ・ 企業駐車場の削減
（マイカー通勤から電車通勤に変更する人が出てきた）
- ・ 環境への影響（ISO14001の取り組み推進）

さらなる進展：

- ・ 平成15年2月17日に2号車導入、5月8日に3号車導入

- ・ 非参加企業の社員からの乗車希望
- ・ 自社運行バスの買い換え時期
- ・ 乗車希望アンケート実施→しかし、乗車希望人員は予想以下→会社の責任者と直接面談→参加協力→乗車予想人員増加→2号車運行の決定

② 企業が走らせる“丸の内シャトル”

東京駅周辺では19社の企業が協賛して無料巡回バス「丸の内シャトル」を運行している。一周30分のルートを15分間隔で運行。車両は「低公害」「低騒音」「低床」と、人と環境にやさしいバス。運行は民間の交通事業者。

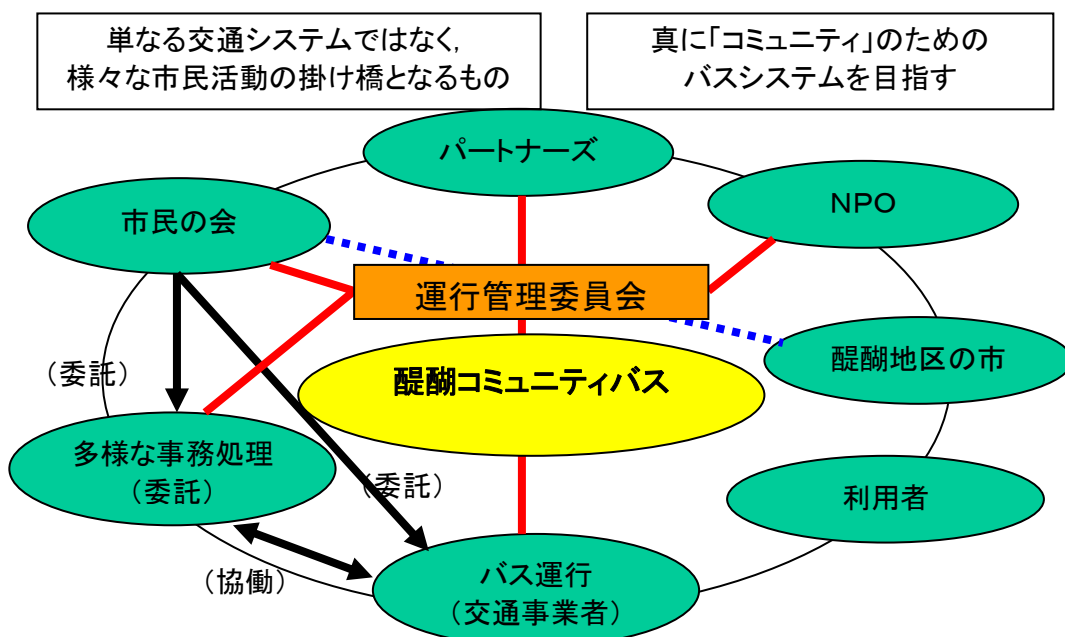
<http://www.hinomaru.co.jp/metrolink/marunouchi/>

5. 2 運営方式と制度

① 醍醐コミュニティバスの運営方式

京都市伏見区醍醐地域では、市民が運営する「醍醐コミュニティバス」が2004年から運行しており、先進事例として日本全国から視察があり、公的補助無しに運行し、市民の会が運営しているところが、本調査での企業の取り組みにおいても参考となる。

<http://www16.ocn.ne.jp/~daigobus/>



② NPO法人「生活バス四日市」の運営方式

2002年5月に三重県四日市市では路線バスが廃止され、地域住民の存続の声を受けて、2002年9月に、地域住民、協賛企業（スーパー、病院など）、運行事業者からなる「生活バス四日市運営協議会」を発足。2003年4月にはNPO法人「生活バス四日市」を設立し、有料でのバス運行を開始。特長は、バスを取り巻く住民、企業、地方公共団体が少しずつコストを負担していること、地域社会での理解を得るため積極的に情報開示していること、である。「自分たちのバス」だから「もっと利用しよう」に結びついて、地方公共団体の負担も軽減している。

<http://www.rosenzu.com/sbus/>

③ 制度面から見た運営手法の形態

企業の独自のバス運行を共同化するためには、運営組織の検討、運行形態の検討など課題がある。ここでは、その中から運営手法として、どのような組織形態が想定されるかを制度や事例から整理した。対象地域で具体的に運行を開始するためには、参加企業の意向を十分に踏まえつつ、地域の実状に適した運営手法を確定する必要がある。

実施主体・運営組織は「LLP（有限責任事業組合）」が有力であり、「組織の自由度が高く、即断即決による機動性」、「設立費用が少ない」、「法人税が無い」などのメリットがあるが、一方で法人格がない。

図表 5.1 運営手法の形態

種類	組織の自由度	責任の範囲	資金メリット	法人税	備考
LLP (有限責任事業組合)	・2人から設立可能 ・自由なルールで運営可能	有限責任	設立費用6万円から	法人税なし	2005年8月1日施行
日本版LLC(合同会社) (有限責任会社)	・1人から設立可能 ・自由なルールで運営可能	有限責任	設立費用24万円から	法人税あり	2006年5月以降
株式会社	・1人から設立可能 ・取締役会など法定機関必	有限責任	設立費用24万円から	法人税あり	
民法組合	・2人から設立可能 ・自由なルールで運営可能	無限責任	設立費用不要	法人税なし	
NPO法人	・10人の構成員が必要 ・営利目的の設立は不可能	—	設立費用不要	利益に法人税あり	

また、LLP（有限責任事業組合）には、大企業同士、大企業と中小企業、産学連携、専門人材同士など多様な共同事業が可能などの利点もあり、札幌市の「スノーマンズ・ライフ」（さっぽろ雪まつり支援活動、会員数 3,000 人）、大阪市の「アッセンブリ 119」（中小の部品メーカーが集結）などの事例がある。

第6章 現在の資源を活用した質の高い、実現性のある通勤交通サービス

対象地域の企業の通勤交通実態，公共交通サービス水準，交通課題，対象地域の企業の経営者を中心とした研究会の意見，事業所へのアンケート調査結果，さらには，共同運行バスの先進事例などを踏まえて，特に，企業の取り組みの進展が期待される，京都市南区の久世工業団地周辺及び久御山地区を対象として地区別分科会を開催した。分科会での企業からの意見は次のように，バス等の共同運行について積極的な反応があった。

これを受けて，これら2つの地区において，共同運行交通システムの具体的な提案をおこない，次年度のモデル事業実施へと結びつける。

6. 1 南区及び久御山町の地区別分科会での企業からの意見

① 南区分科会での企業からの意見

○バスの共同運行の取り組みには賛同。できれば，周辺の企業も巻き込んで，昼間時間帯も走らせてところまで行きたい。

○枠組みを拡げていくときには，当事者への意識付けが重要で，環境や健康の面からマイカー利用の意識を変える取り組みが必要である。

○マイカーから公共交通の利用への転換を促しても，行動を変えない人は多いが，変えていく人は必ずいる。1企業における変化はわずかでも，企業が複数になれば，全体として大きな変化となる。そして，変化が増えれば他者（市バスなど）の協力も得やすい。

○アンケートなどを行い，みんなバスをつくっているという雰囲気をつくれれば，「使おう」という気運が高まる。

② 久御山町分科会での企業からの意見

○久御山町商工会において，久御山の環境を考える分科会が活動しており，今回の研究会とCO2の削減の目的を同じくすることで注目している。

○通勤者用バスの充実を図るとともに，マイカー通勤が不便になるような対策も考える必要があるのではないかと。公共交通のメリットが大きければ利用者は増え，マイカー通勤にデメリットがあれば，利用者は減るのではないかと。

○京阪中書島駅へのバス路線ができたことにより，アクセスがよくなった。しかし，自社の送迎バスは労働組合との関係もあり継続している。共同運行に移行することのメリットが明確でなければ合意は困難である。

6. 2 南区久世工業団地周辺地区

① 共同運行交通システムのめざすもの

◆マイカー通勤削減によるCO2排出削減

- ◆従業員の利便性の拡大
- ◆従業員駐車場の削減
- ◆通勤交通等に関わるコストの軽減

共同運行交通システムを実現により自動車通勤者を公共交通に転換させ、CO2 排出削減など環境負荷の低減につながることはもとより、企業独自の送迎バスの共同化による利用者の利便性向上と運行主体の一元化、車両の特定化、さらに周辺事業所の参加により企業のコスト削減が期待できる。

既に独自運行をおこなっている企業にとっては、利便性の向上とコスト削減がおこなわれ、新規に参加する企業にとっては、従業員の利便性向上が期待され、企業と交通システム運行者との間に交通運営組織を設けることで、企業の事務量の軽減など見えないコスト軽減も期待される。

現在の企業の独自運行を共同する具体的方法として、朝の通勤時、昼間時、夕方以降のそれぞれの時間帯で、現在の各企業のバス等の時刻表と追加（増便）車両を基に「共同運行交通システム」の時刻表を作成した。結果は、以下の②～④の通りである。

② 朝の通勤時の共同運行パターン（向日町駅ルート、竹田ルート）

- ・現状運行から共同運行化へ

現状では3つの事業所が独自にバス・ジャンボタクシーを運行している。運行頻度は事業所によってバラツキがあるが、朝7時30分頃から10時までの間に合計8～9便の運行がなされている。これだけの便数をそのまま共同運行として運行するだけでも利便性は向上する。

- ・共同運行化の発展形（パターンダイヤ化、増便）

事業所単独のバス・ジャンボタクシー運行を共同運行化するだけで、利便性は向上するが、それらの時刻表をパターンダイヤ化（あるいは、最寄り駅時刻表にきめ細かく合わせる）をおこない、さらに、少しのバス・ジャンボタクシーの追加によって、現在のバス利用者だけでなく、マイカー通勤者からの利用転換が大いに期待できる。

■向日町ルートの場合（現状→共同運行化）

企業	阪急東向日発	JR向日町発	久世着	車両
K		7:35	(7:50)	送迎バス
A	7:45	(7:50)	8:15	送迎バス
D	8:05	8:10	8:25	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
D	8:35	8:40	8:55	ジャンボタクシー2台
D	8:50	8:55	9:10	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
D	9:05	9:10	9:25	中型タクシー1台
K		9:35	(9:50)	送迎バス
D	9:35	9:40	9:55	ジャンボタクシー1台
D	9:55	10:00	10:15	中型タクシー1台

(集約)



- ・利用者にとっては利用可能性の拡大
- ・共同運行により運行の効率化

企業	阪急東向日発	JR向日町発	久世着	車両
共同運行	7:30	7:35	(7:50)	送迎バス
共同運行	7:45	(7:50)	8:15	送迎バス
共同運行	8:05	8:10	8:25	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
共同運行	8:35	8:40	8:55	ジャンボタクシー2台
共同運行	8:50	8:55	9:10	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
共同運行	9:05	9:10	9:25	中型タクシー1台
共同運行	9:30	9:35	(9:50)	送迎バス
共同運行	9:55	10:00	10:15	中型タクシー1台

■向日町ルートの場合（共同運行の発展形）

企業	阪急東向日発	JR向日町発	久世着	車両
共同運行	7:30	7:35	(7:50)	送迎バス
共同運行	7:45	(7:50)	8:15	送迎バス
共同運行	8:05	8:10	8:25	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
共同運行	8:35	8:40	8:55	ジャンボタクシー2台
共同運行	8:50	8:55	9:10	ジャンボタクシー1台, 中型タクシー1台
共同運行	9:05	9:10	9:25	中型タクシー1台
共同運行	9:30	9:35	(9:50)	送迎バス
共同運行	9:55	10:00	10:15	中型タクシー1台

時間の調整・パターンダイヤ化



- 追加バス・ジャンボタクシーによる利用可能性拡大
- 中型タクシーはジャンボタクシーに

企業	阪急東向日発	JR向日町発	久世着	車両
共同運行	7:30	(7:35)	7:50	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	7:40	7:45	(8:00)	送迎バス
共同運行	7:50	(7:55)	8:10	送迎バス
共同運行	8:00	8:05	8:20	ジャンボタクシー2台
共同運行	8:10	(8:15)	8:30	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	8:20	(8:25)	8:40	ジャンボタクシー2台
共同運行	8:40	8:45	9:00	ジャンボタクシー2台
共同運行	9:00	9:05	9:20	ジャンボタクシー1台
共同運行	9:20	(9:25)	9:40	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	9:40	9:45	(10:00)	送迎バス
共同運行	10:00	10:05	10:20	ジャンボタクシー1台

■竹田ルートの場合（現状→共同運行化）

企業	地下鉄竹田発	久世着	車両
K	7:40	(8:05)	ジャンボタクシー
D	7:45	8:10	ジャンボタクシー1台
K	8:10	(8:35)	送迎バス2台
D	8:35	9:00	中型タクシー2台(メーター制)
K	8:40	(9:05)	ジャンボタクシー
D	9:00	9:25	ジャンボタクシー1台
K	9:20	(9:45)	送迎バス
D	9:35	10:00	ジャンボタクシー1台

(集約)



・利用者にとっては利用可能性の拡大

企業	地下鉄竹田発	久世着	車両
共同運行	7:40	(8:05)	ジャンボタクシー
共同運行	7:45	8:10	ジャンボタクシー1台
共同運行	8:10	(8:35)	送迎バス2台
共同運行	8:40	(9:05)	ジャンボタクシー
共同運行	9:00	9:25	ジャンボタクシー1台
共同運行	9:20	(9:45)	送迎バス
共同運行	9:35	10:00	ジャンボタクシー1台

■竹田ルートの場合（共同運行の発展形）

企業	地下鉄竹田発	久世着	車両
共同運行	7:40	(8:05)	ジャンボタクシー
共同運行	7:45	8:10	ジャンボタクシー1台
共同運行	8:10	(8:35)	送迎バス2台
共同運行	8:40	(9:05)	ジャンボタクシー
共同運行	9:00	9:25	ジャンボタクシー1台
共同運行	9:20	(9:45)	送迎バス
共同運行	9:35	10:00	ジャンボタクシー1台

時間の調整・パターンダイヤ化



追加バス・ジャンボタクシーによる利用可能性拡大

企業	地下鉄竹田発	久世着	車両
共同運行	7:30	(7:55)	ジャンボタクシー1台
共同運行	7:45	8:10	ジャンボタクシー1台
共同運行	8:00	(8:25)	送迎バス2台
共同運行	8:15	(8:40)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	8:30	(8:55)	ジャンボタクシー1台
共同運行	8:45	(9:10)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	9:00	9:25	ジャンボタクシー1台
共同運行	9:15	(9:40)	送迎バス
共同運行	9:30	9:55	ジャンボタクシー1台

③ 昼間時の運行スケジュール（向日町駅ルート，竹田ルート）

昼間時は，既存の送迎バスなどを活用しながら，一定時間ごとのパターンダイヤで，企業への来訪者への利便性，業務目的の利用などを支援する。ここでも，業務時間帯に外部との移動が多く，マイカー通勤をしている従業員がある場合などは，マイカーからの転換が期待できる。

向日町ルート(40分間隔運行:追加運行のバス・ジャンボタクシーで高頻度運行)

企業	阪急東向日	JR向日町	久世	JR向日町	阪急東向日	車両
共同運行			12:00	12:15	12:20	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	12:20	12:25	12:40	12:55	13:00	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	13:00	13:05	13:20	13:35	13:40	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	13:40	13:45	14:00	14:15	14:20	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	14:20	14:25	14:40	14:55	15:00	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	15:00	15:05	15:20	15:35	15:40	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	15:40	16:05	16:20	16:35	16:40	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	16:40	16:45	17:00			追加バス・ジャンボタクシー

竹田ルート

(既存運行にバス・ジャンボタクシーの運行を加えて高頻度運行を確保)

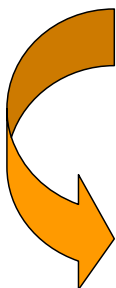
企業	地下鉄竹田	久世	地下鉄竹田	車両
共同運行		12:00	12:25	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	12:20	12:45		送迎バス
共同運行	12:30	12:55/13:00	13:25	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行		13:10	13:35	送迎バス
共同運行	13:30	13:55/14:00	14:25	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	14:30	14:55/15:00	15:25	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行		15:40	16:05	ジャンボタクシー
共同運行	15:30	15:55/16:00	16:25	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行		16:20	16:45	送迎バス
共同運行	16:30	16:55		追加バス・ジャンボタクシー

④ 夕方以降の運行スケジュール（向日町駅ルート，竹田ルート）

夕方以降の運行は，既存の送迎バス，ジャンボタクシーを活用しつつ，少しの追加により，向日町ルート，竹田ルートともに，パターンダイヤにすることによって，残業等で遅くなる従業員の利便性は格段に向上する。仮に，遅い時間帯までの運行が可能になった場合は，マイカー通勤者からの転換も大いに期待できる。

■向日町ルートの場合

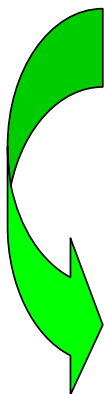
企業	久世発	JR向日町着	阪急東向日着	車両
K	17:10	(17:25)	(17:30)	送迎バス
D	17:15	(17:30)	(17:35)	通常のタクシー
A	17:30	(17:45)	17:50	送迎バス
D	17:35	(17:50)	(17:55)	通常のタクシー
D	17:55	(18:10)	(18:15)	通常のタクシー
K	18:15	(18:30)	(18:35)	送迎バス
D	18:25	(18:40)	(18:45)	通常のタクシー
D	18:55	(19:10)	(19:15)	通常のタクシー
D	19:25	(19:40)	(19:45)	通常のタクシー
K	19:30	(19:45)	(19:50)	送迎バス



企業	久世発	JR向日町着	阪急東向日着	車両
共同運行	17:00	(17:15)	(17:20)	送迎バス
共同運行	17:20	(17:35)	(17:40)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	17:40	(17:55)	18:00	送迎バス
共同運行	18:00	(18:15)	(18:20)	ジャンボタクシー
共同運行	18:20	(18:35)	(18:40)	送迎バス
共同運行	18:40	(18:55)	(19:00)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	19:00	(19:15)	(19:20)	ジャンボタクシー
共同運行	19:30	(19:45)	(19:50)	送迎バス
共同運行	20:00	(20:15)	(20:20)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	20:30	(20:45)	(20:50)	ジャンボタクシー
共同運行	21:00	(21:15)	(21:20)	送迎バス

■竹田ルートの場合

企業	久世発	地下鉄竹田着	車両
K	17:10	(17:35)	送迎バス2台, ジャンボタクシー
D	17:15	(17:40)	通常のタクシー
D	17:35	(18:00)	通常のタクシー
D	17:55	(18:20)	通常のタクシー
K	18:10	(18:35)	送迎バス
D	18:25	(19:50)	通常のタクシー
D	18:55	(19:20)	通常のタクシー
K	19:10	(19:35)	送迎バス
D	19:25	(20:50)	通常のタクシー
K	20:00	(20:25)	送迎バス



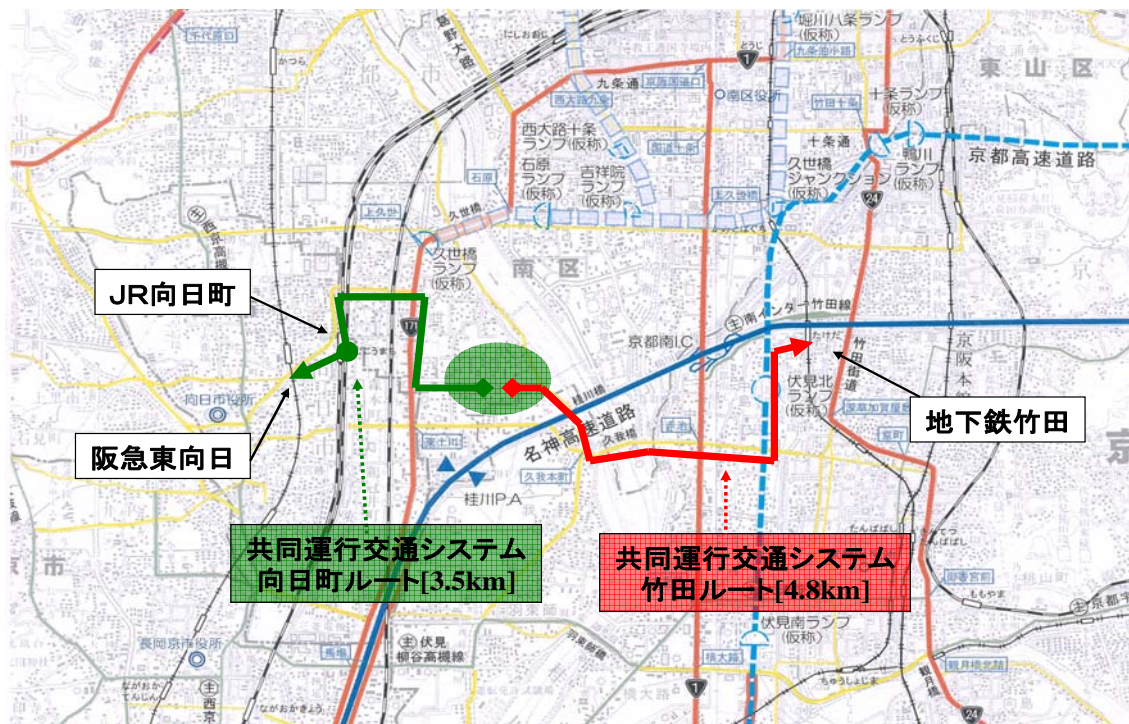
企業	久世発	地下鉄竹田着	車両
共同運行	17:00	(17:25)	送迎バス2台, ジャンボタクシー
共同運行	17:30	(17:55)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	18:00	(18:25)	送迎バス
共同運行	18:30	(18:55)	追加バス・ジャンボタクシー
共同運行	19:00	(19:25)	送迎バス
共同運行	19:30	(19:55)	ジャンボタクシー
共同運行	20:00	(20:25)	送迎バス
共同運行	20:30	(20:55)	ジャンボタクシー
共同運行	21:00	(21:25)	追加バス・ジャンボタクシー

⑤ 南区久世地区における企業の共同運行交通システムの提案

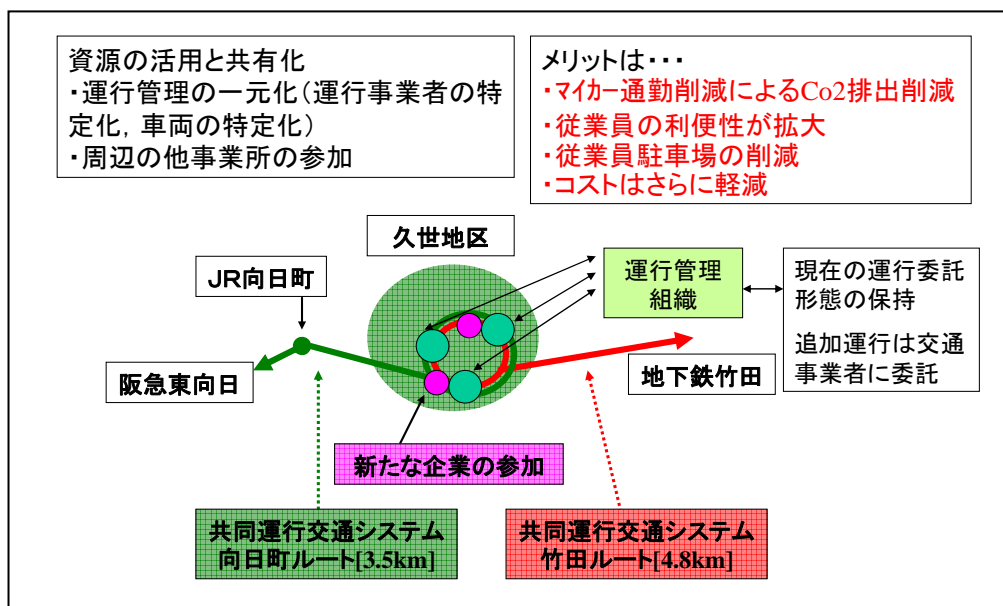
本調査で実施した研究会，分科会，事業所アンケート，事業所ヒアリング，個別事業所との調整等を踏まえて，特に，実施の可能性が高い，京都市南区久世地区を対象に，「企業の共同運行交通システム」を提案した。

共同運行交通システムの実証運行（向日町ルート，竹田ルート）

- ・ 実施内容：
 - 「共同運行交通システム」（向日町・竹田ルート）の運行
 - ・ 現在個別に通勤バスを運行している事業所の車両の活用，新たにバスまたはジャンボタクシーを増車して増便運行
 - ・ 昼間時のバス運行
 - ・ 夜間のデマンド・タクシー
 - マイカー通勤者からの参加モニター募集
 - 利用者へのアンケート調査（要望などの把握）
 - 参加企業の従業員へのモビリティ・マネジメント（MM）
～講演会の開催，従業員へのアンケート調査の実施～
 - 共同運行交通システムの運用管理（運用管理組織の検討）
 - 実施結果の分析・実施の提案
 - ・ 参加企業：現在，独自で通勤送迎を行っている企業を含めた複数企業
 - ・ 運行期間：平成18年11月～1月（3ヶ月間）
 - ・ 概算経費の内訳：
 - ・ 追加的経費（マイカー利用からの転換者の対応，昼間時対応）
交通事業者委託によりバス2台を想定 370万円
 - ・ 利用者へのアンケートなど調査費用 50万円
 - ・ 参加企業の従業員へのモビリティ・マネジメント費用 150万円
 - ・ 共同運行オペレーション費用（3ヶ月） 30万円
 - ・ 実験結果の分析・実施提案 150万円
- ＜概算経費合計＞ 750万円



図表-6.1 共同運行交通システムの運行イメージ (起終点, ルート)



図表-6.2 共同運行交通システムの実現化

6. 3 久御山地区

① 実施の基本的考え方

- (ア) 通勤交通を始めとする運輸部門の環境負荷を小さくする。
- (イ) 通勤者の交通サービスの質を高め、通勤コストを低減する。
- (ウ) 久御山町が進めるバス交通ネットワークを最大限活用する。

② 久御山町の企業の共同運行バス

- ・ 既存路線バス（幹線）と連携した共同運行バス（地区内循環）
- ・ 快適な乗換ポイントの整備，高頻度運行
- ・ 企業送迎バス（大久保駅，八幡市駅）の共同利用（送迎バス相乗りバンクの検討）



図表-6.3 久御山町の企業の共同運行バスの提案（イメージ図）

第7章 今後の方策

今回の提案に基づき、送迎バス（ジャンボタクシー）の共同化を試行し、具体的な課題や費用負担など実務面での検証が必要である。

試行に当たっては、参加企業の従業員の通勤交通に関する情報収集、停車位置の特定、運行ルートの設定などが必要である。また、今後、各地域で交通運営組織を考える上では、地域の交通環境に応じ、それぞれに提供するサービスが異なるため、コストも組織形態も千差万別であり、地域の実状に合わせた運営組織のあり方を検討する必要がある。

本調査を通じて、企業の通勤交通を変える具体的な提案ができたが、同様のニーズを抱えている地域は多くあると同時に地域毎に処方箋が異なることが明らかとなった。

今後、他地域においても企業経営者への情報提供と対話を通じて事案の掘り起こしを行い、各地域において企業と連携し交通運営組織を立ち上げることにより、通勤交通がより環境負荷の小さなものへと転換することが期待される。

京都府南部地域の企業と連携した交通運営方策研究会の設置と開催経過

■研究会の参加者名簿（○印は事務局）2006年1月19日開催

学識経験者 龍谷大学経済学部 井口富夫教授
東京工業大学大学院理工学研究科 藤井聡助教授

企業等

- ・ 南区地域経済懇話会（TOWA（株）、朝日レントゲン工業（株）、オープン工業（株）、京南倉庫（株）、旭光精工（株）、京阪バス（株）、日本新薬（株）、（株）桶谷製作所、（株）片岡製作所、（株）カワタキコーポレーション、（株）ジーエス・ユアサコーポレーション、（株）堀場製作所）
- ・ 伏見区地域経済懇話会（英興（株）、京セラ（株）、黄桜酒造（株）、月桂冠（株）、（株）増田組、サムコ（株）、キンシ正宗（株））
- ・ 大日本スクリーン製造（株）
- ・ ○京都商工会議所、久御山町商工会

行政

- ・ 近畿運輸局（○企画振興部企画課、交通環境部環境・安全課、京都運輸支局）
- ・ 京都府（○企画環境部交通対策課、商工部企業立地推進室）
- ・ 京都市（都市計画局交通政策課、都市計画局都市づくり推進課、伏見区役所、南区役所）
- ・ 久御山町事業建設部都市計画課
- ・

■南区分科会の参加者名簿（○印は事務局）2006年2月21、3月24日開催

学識経験者 龍谷大学経済学部 井口富夫教授
東京工業大学大学院理工学研究科 藤井聡助教授

企業等

- ・ 久世工業団地協同組合、朝日レントゲン工業（株）、（株）桶谷製作所、（株）片岡製作所、（株）カワタキコーポレーション、大日本スクリーン製造（株）、京阪バス（株）
- ・ ○京都商工会議所

行政

- ・ 近畿運輸局（○企画振興部企画課、交通環境部環境・安全課、京都運輸支局）
- ・ 京都府（○企画環境部交通対策課、商工部企業立地推進室）
- ・ 京都市（都市計画局交通政策課、都市計画局都市づくり推進課、伏見区役所、南区役所）

■久御山町分科会の参加者名簿（○印は事務局）2006年2月21日開催

学識経験者 龍谷大学経済学部 井口富夫教授

企業等

- ・ 久御山町商工会（（株）朝日製作所、（株）大林組、（株）富永製作所、津田電線（株）、中沼アートスクリーン（株）、（株）ツダエレクトリック、大日本スクリーン製造（株））、京阪宇治バス（株）

行政

- ・ 近畿運輸局（○企画振興部企画課、交通環境部環境・安全課、京都運輸支局）
- ・ 京都府（○企画環境部交通対策課、商工部企業立地推進室）

久御山町事業建設部都市計画課