

1 調査名称：向日市公共交通検討調査

2 調査主体：向日市

3 調査圏域：向日市域内

4 調査期間：平成23年度～平成24年度

5 調査費： 8,999千円
(街路交通調査)

6 調査概要：

本市では、平成22年4月に策定した「第5次向日市総合計画」において、“身近な住環境を快適にする”・“駅力(えきちから)を強化する”を重要な政策の一つとして掲げるとともに、平成23年3月に策定した「第2次向日市都市計画マスタープラン」では、まちの活力を創出するために、都市基盤整備による移動の円滑化を図るとともに、活性化につながる新たなにぎわい拠点づくりを進めていくこととしている。

そこで、本市においても、昨今の社会経済情勢や本市の交通を取り巻く環境等の実態を把握し、課題の整理を行うとともに、クルマに過度に依存しなくてよい、だれもが安心・安全に移動できるような公共交通環境づくりを目指し、市民や事業者などの関係者との連携・協働のもと、本市における公共交通の課題改善・利便性向上に向けた施策を展開していくための基本的な方向性を示すものである。

なお、本計画を策定するにあたっては、市民アンケートを実施し、透明性の高いものとする。

I 調査概要

1 調査名：向日市公共交通検討調査

2 報告書目次

序．業務概要

1. 向日市の地域特性の把握

- 1.1 向日市の位置・地勢
- 1.2 人口特性
- 1.3 地域特性
- 1.4 交通特性

2. 現況整理

- 2.1 市民の移動実態調査
- 2.2 市民アンケート調査

3. 向日市の公共交通に関する課題整理

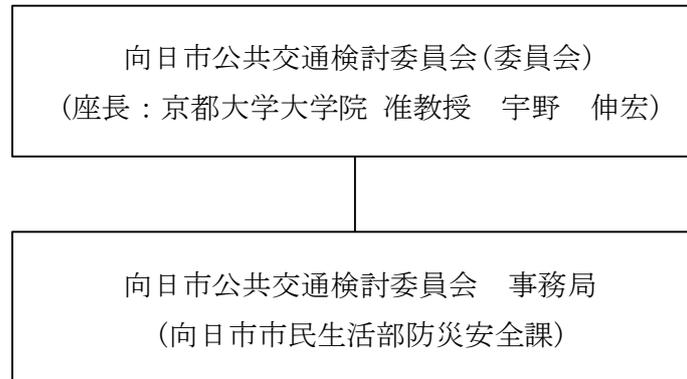
- 3.1 公共交通に関する問題点
- 3.2 公共交通に関する課題整理

4. 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対応策案

- 4.1 向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性
- 4.2 向日市の公共交通の課題改善に向けた対応策の検討

5. 実現に向けた課題整理

3 調査体制



4 委員会名簿等

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	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副会長
	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	西川 孝秀	近畿運輸局京都運輸支局 首席運輸企画専門官
	関 正典	京都府交通政策課長
	竹村 嘉容	向日町警察署交通課長
	植田 茂	向日市企画総務部長
	酒井 信一	向日市市民生活部長
	河合 幸子	向日市健康福祉部長
	岸 道雄	向日市建設産業部長

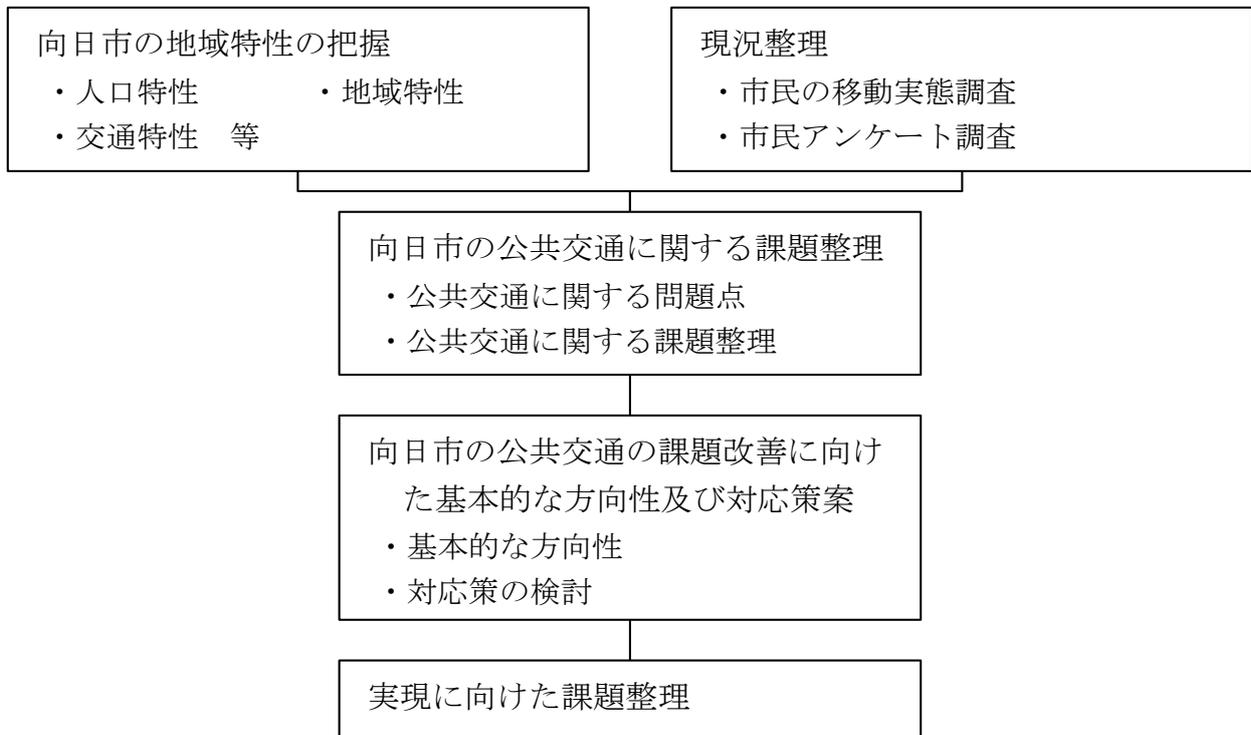
II 調査成果

1 調査目的

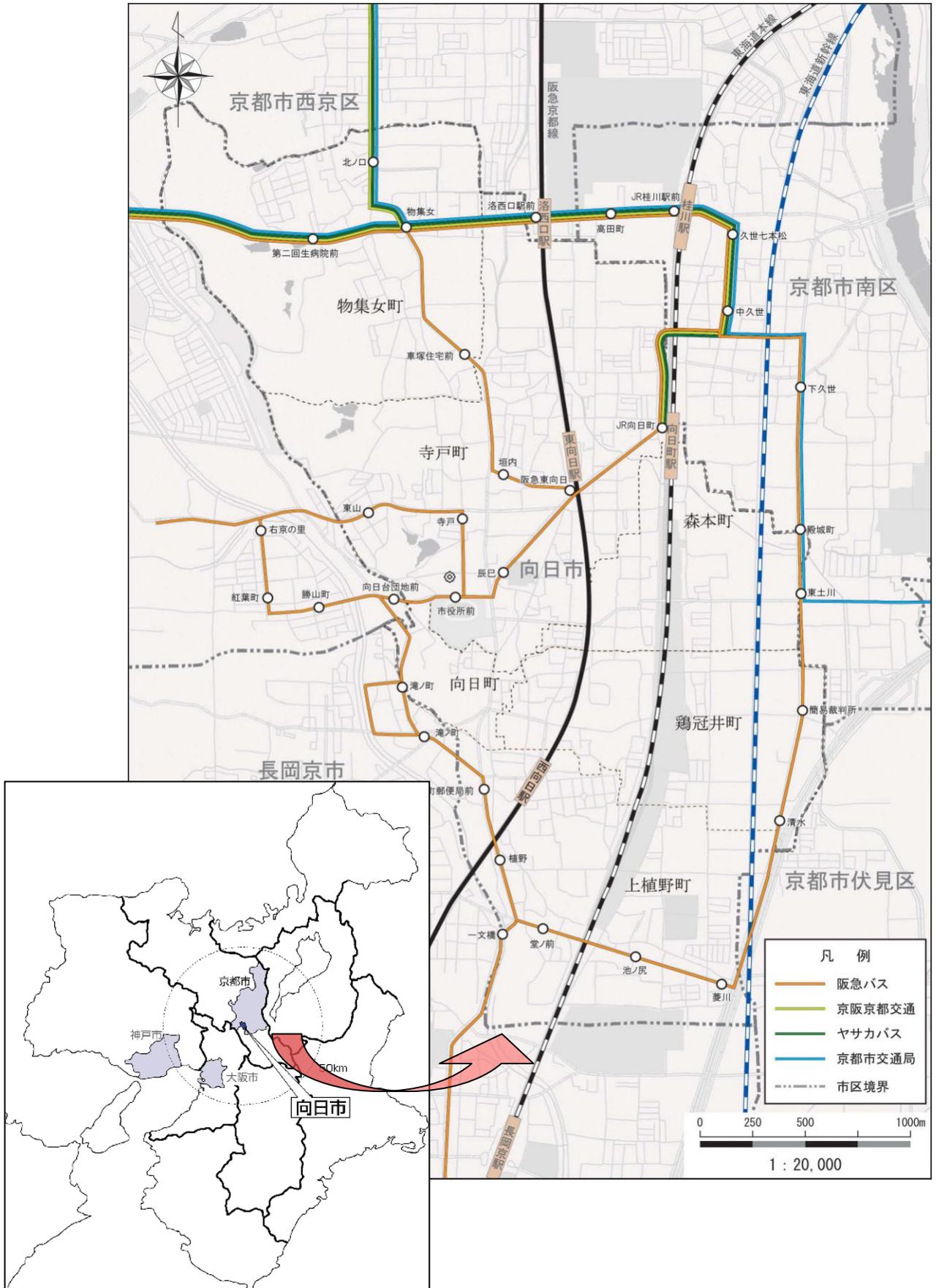
本市の現状をはじめ、市内を運行している路線バスを取り巻く状況や近隣市町のコミュニティバス等の運行状況、交通に関する市の取組状況、あるいは近畿圏パーソントリップ調査に基づく市民の移動実態や市民を対象に行った『バス交通に対する住民意識調査』の結果などを踏まえ、本市の公共交通の抱える課題を整理するとともに、これらの課題改善に向けた公共交通のあり方、および短期的な取り組みや中・長期的な方針等についての検討を行うことを目的とする。

なお、本調査を進めていくにあたっては、市民、学識経験者、公共交通事業者、関係行政機関その他の関係者で構成される「向日市地域公共交通検討委員会」を設置し、必要な事項についての調査や検討、意見交換等を行い、合意形成を図りながら進めていった。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

1. 向日市の公共交通に関する課題整理

- 向日市の地域特性・交通特性、あるいは市民アンケート調査結果等を踏まえ、向日市における公共交通に関する課題として、下記の3点を列挙する。

(公共交通に関する課題)

- 公共交通サービス水準の向上
- 事業性の向上
- 環境にやさしい交通体系への転換

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

図 向日市における公共交通に関する課題

2. 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対応策案

2.1 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う。その際、以下の点に留意する。

(公共交通の課題改善に向けた留意点)

- ☞ 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、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

- 上記の点、ならびに前項1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は下記のとおりである。

(公共交通の課題改善に向けた留意点)

- ① 生活交通の維持・確保
- ② 安心・安全な走行環境の改善
- ③ 既存路線バスの利用促進

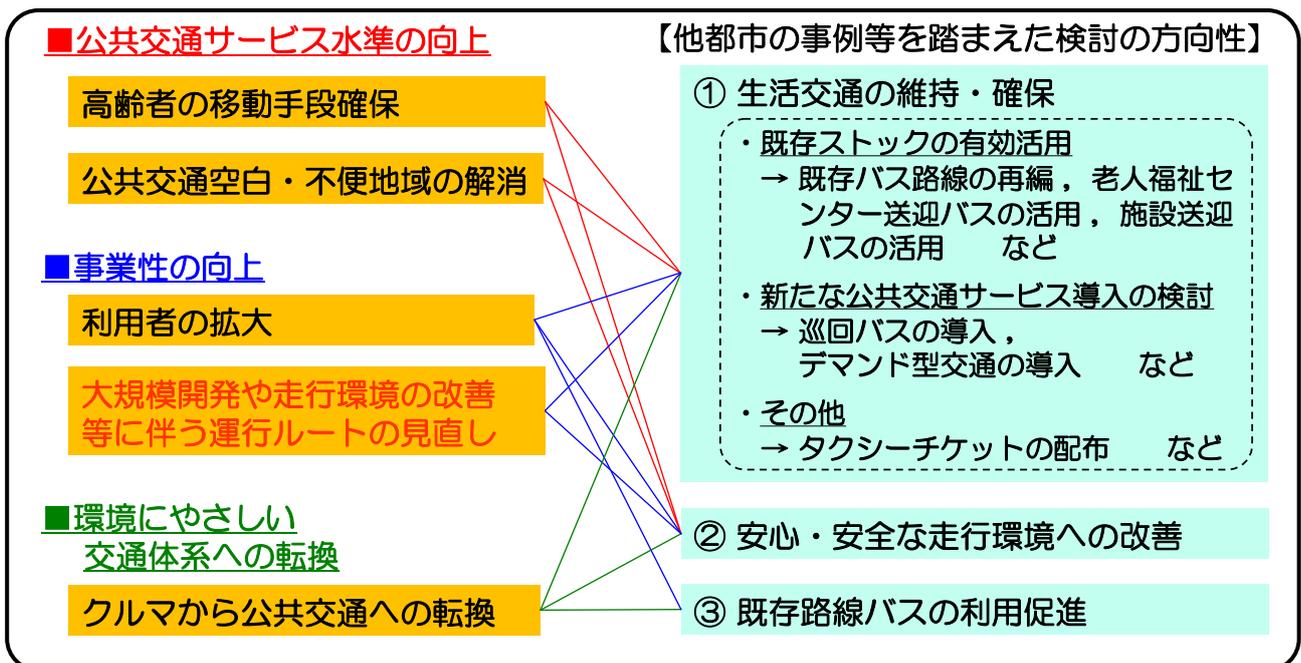


図 向日市の公共交通の課題改善に向けた基本的な方向性

2.2 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%と低く、また利用者数は年々減少傾向にある。
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るが、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る。
- 一方、今後、高齢化はますます進展することから、高齢者の数はますます増加していくことが容易に予想されるが、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る。
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・確保が不可欠となる。
- 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、下記のような取り組みが考えられる。また、実現にあたっての課題についてもあわせて列挙する。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、1.で整理したとおり、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い状況にある。
- 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近辺を運行したくてもできない状況である。
- 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の確保が望まれる。
- また、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行うなど、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る。



図 向日市北部と周辺の道路整備計画

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
3	久世北茶屋線	22	約1,760	1,760	—	100
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	16	約1,130	0	0	0
10	西向日町停車場長法寺	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

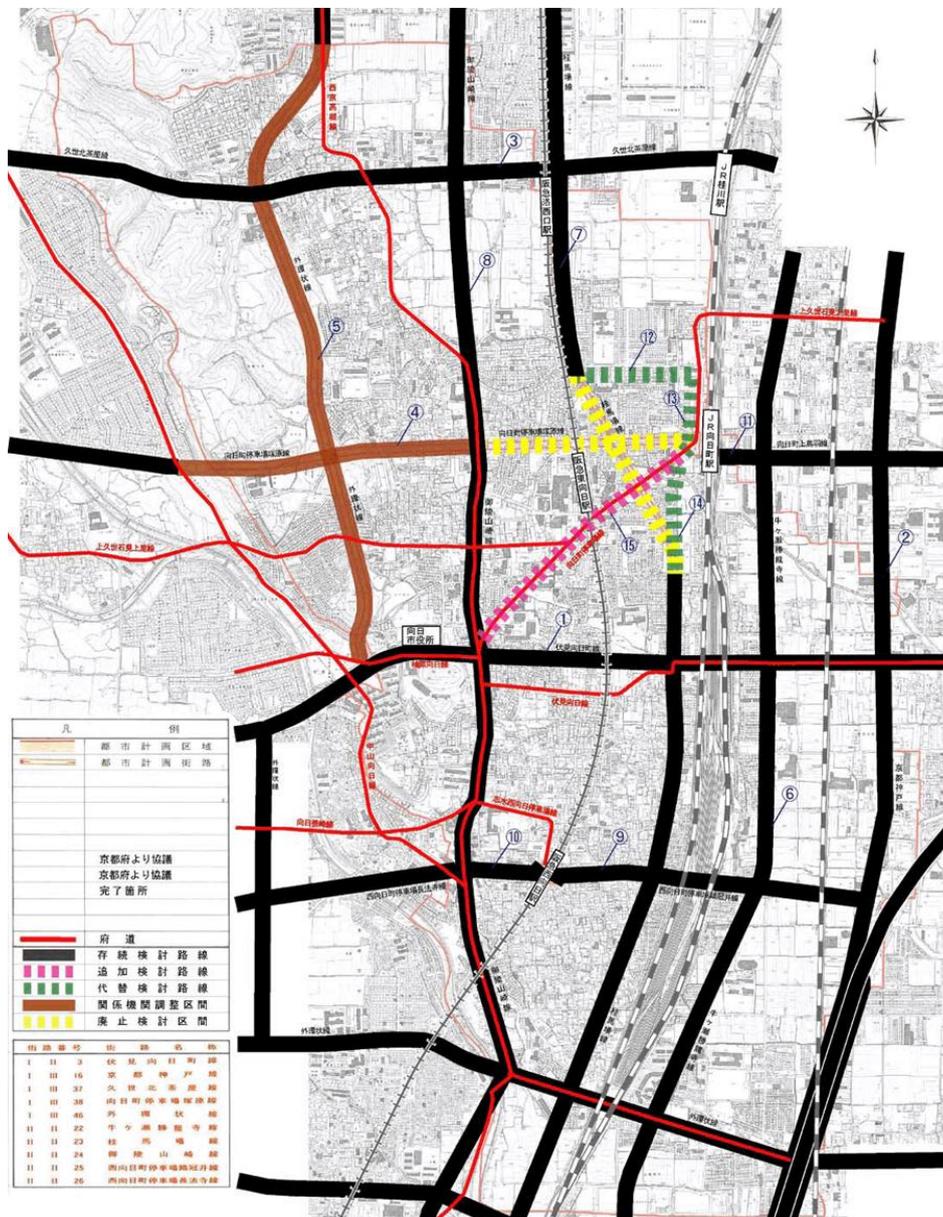


図 都市計画道路

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るが、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である。
- また、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すると、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”ことが重要である。
- 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る。
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重要である。

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, 高齢者バスの導入 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, バスマつり, 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

2.3 向日市の公共交通の課題改善に向けた対応策案

- 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る。
- 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、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る。そのため、アンケート調査結果等からもわかるように、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、図書館等)などへの移動手段の確保が望まれている。
- 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るが、先行されている他都市の事例をみても、いわゆる“空気を運ぶ”利用状況となり、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ない。また近年、財政的に厳しくなってきた自治体においては、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・改善の声が高まっている。
- そこで、2.2の①～③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、以下に示すような流れにしたがって取り組んでいくことが望まれる。

✦ 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への検討

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の検討 → 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

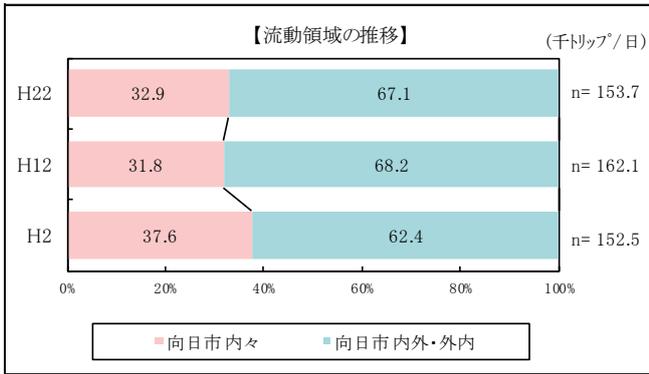
② 安心・安全な走行環境への改善

- 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への検討

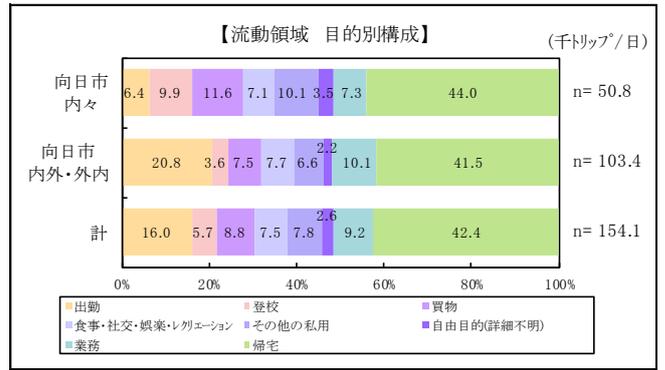
③ 既存路線バスの利用促進

- 前項③に示したハード・ソフトの各種取り組みの実施

参考. 市内々・内外の流動状況 (PT・市民アンケート調査結果より)

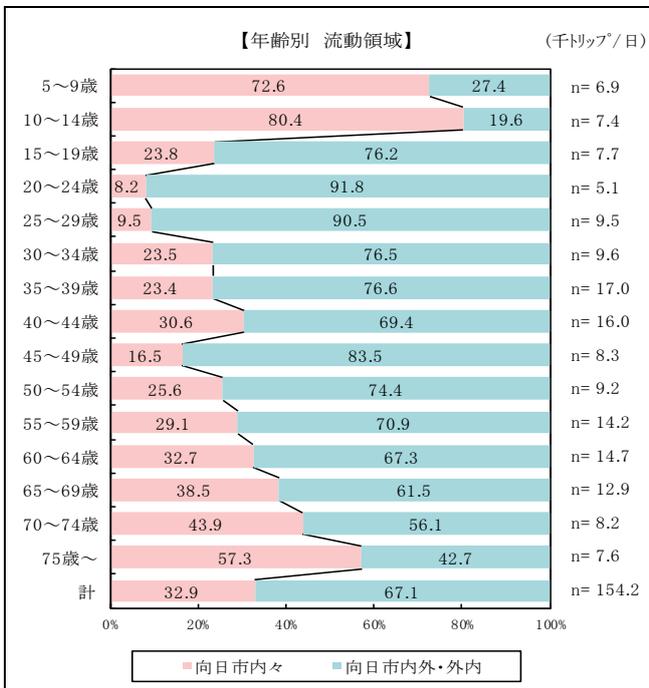


参考図 市内々・内外流動割合の推移

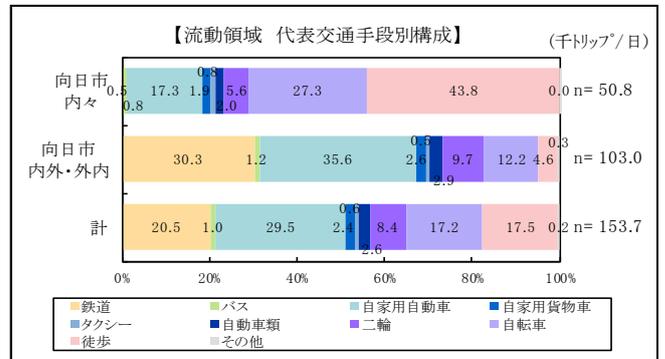


※その他の私用: 送迎、通院、習い事等
※目的不明除く

参考図 市内々・内外流動別の目的構成の推移

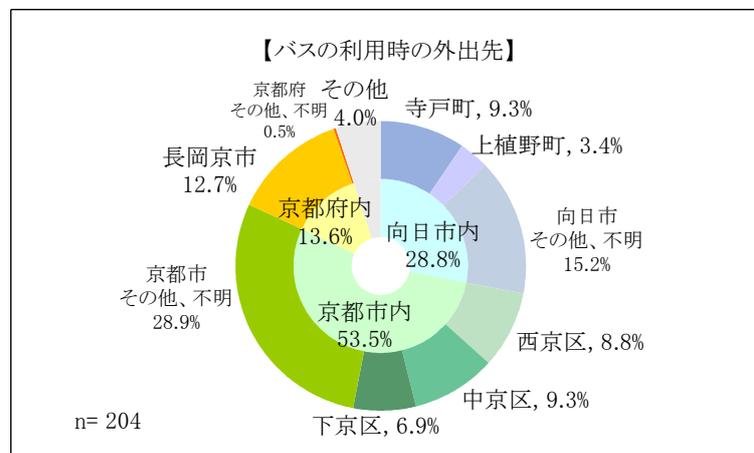


参考図 年齢別にみた市内々・内外流動割合の推移



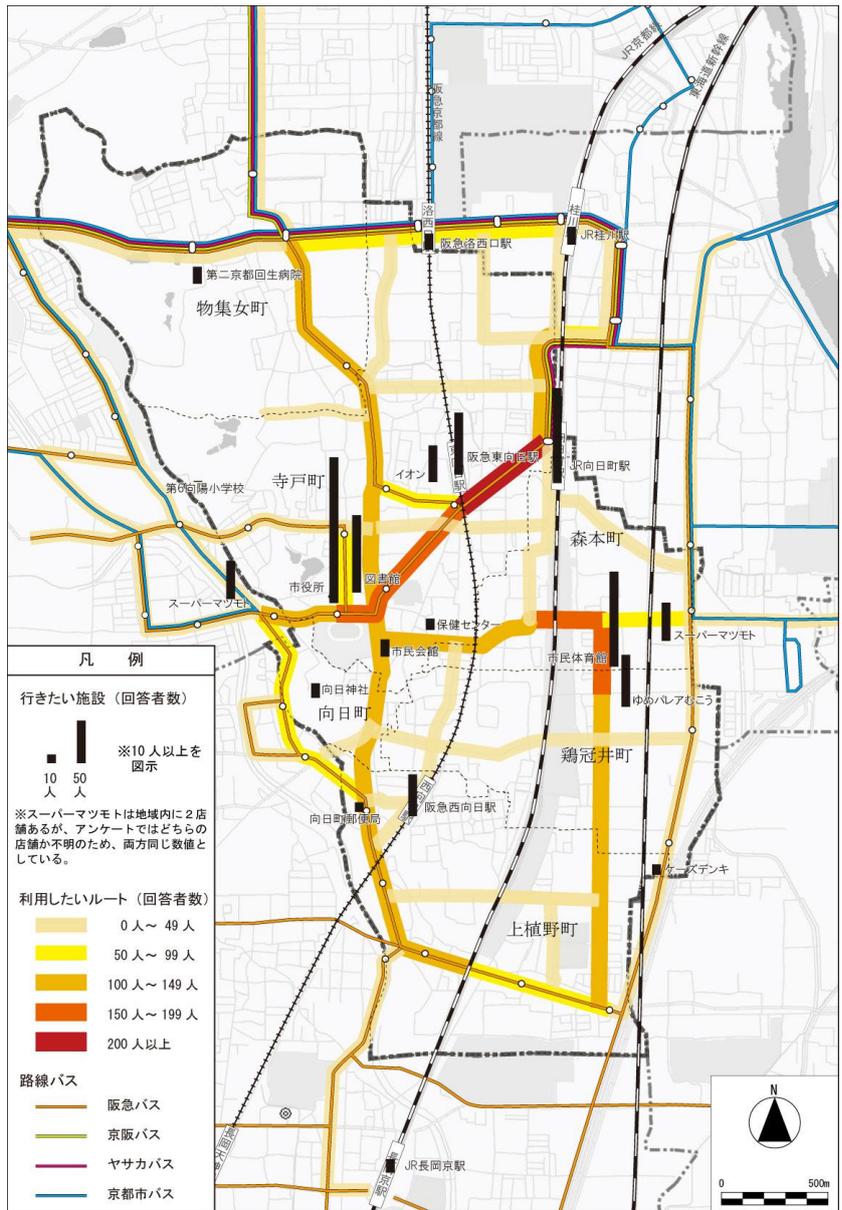
※交通手段不明除く

参考図 市内々・内外流動別の代表交通手段構成の推移

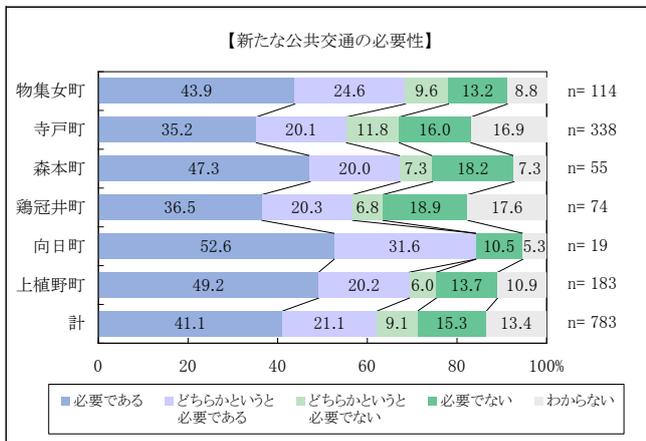


参考図 バス利用時の外出先

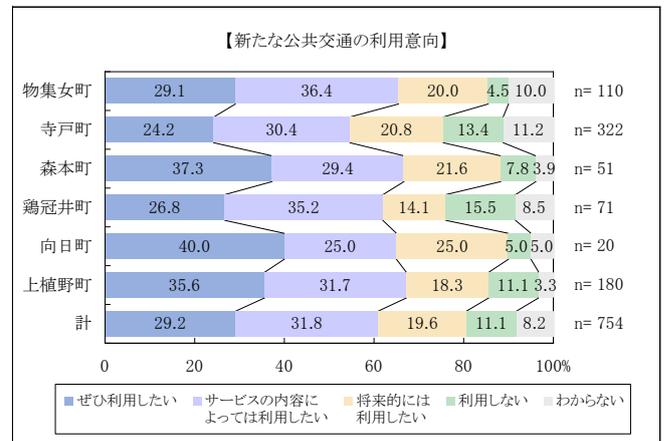
参考. 運行して欲しいルート(市民アンケート調査結果より)



参考図 新たな公共交通の運行して欲しいルート



参考図 地域別にみた新たな公共交通の必要性



参考図 地域別にみた新たな公共交通の利用意向

3. 実現に向けた課題整理

- 前項4で示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る。
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」が必要であると考えられる。
- 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】の設置が望まれる。
- なお、(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考えられる。

((仮称)向日市地域公共交通会議で協議・調整等を行う事項案)

協議事項案①：地域の実情に応じた適切な運行サービス(運行形態、運賃、事業計画(路線・営業区域・使用車両等)、運行主体等)に関する事

協議事項案②：地域公共交通の利用促進に関する事

協議事項案③：市域における地域公共交通のあり方等に関する事

協議事項案④：PDCAサイクルにもとづく継続的な進行管理に関する事 など

協議事項案① 地域の実情に応じた適切な運行サービスに関する事

- ・ 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・調整等が必要

協議事項案② 地域公共交通の利用促進に関する事

- ・ 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るが、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重要
なお、実施に際しては、利用者や市民の声、あるいは他都市での先行事例等を参考にしながら、本市で実践できるものから、順次進めていくことが重要

協議事項案③ 市域における地域公共交通のあり方等に関する事

- ・ 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

協議事項案④ PDCAサイクルにもとづく継続的な進行管理に関する事

- ・ 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していくことが重要