

大山崎町コミュニティバス
導入に関する調査報告書

平成 24 年 3 月 京都大学

大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書 目次

目次

本編

1. 調査概要・目的	1
(1)目的	1
(2)調査概要	1
2. 公共交通の現況	2
(1)大山崎町の概況	2
(2)町内の公共交通	2
3. 住民アンケートの結果	3
(1)アンケート概要	3
(2)アンケート結果	3
4. 公共交通の課題	4
(1)買物	4
(2)通院	4
(3)施設	4
(4)公共交通の問題点	4
5. コミュニティバスのルート案	5
(1)ルート設定条件	5
(2)コミュニティバスの導入ルート	7
(3)その他の公共交通施策	8
6. 運営	9
(1)実証実験の経費	9
(2)コミュニティバスの運行収支	10
7. まとめ	12

大山崎町コミュニティバス
導入に関する調査報告書
本編

大山崎町コミュニティバス導入に関する調査報告書

1. 調査概要・目的

(1) 目的

本調査は、阪急の新駅設置や、住宅団地をはじめとする町内の少子高齢化等、地域情勢の変化に対応するため、大山崎町の交通計画を策定するにあたり、コミュニティバスの導入などの交通政策を検討するに必要となる定量的データの調査・分析等を行ったものである。

(2) 調査概要

本調査は、交通政策を検討するための現況と課題を明らかにするために、以下のような調査・分析を行った。

A. 統計データに基づく交通不便地域の設定

町丁目・字別、年齢別人口の把握できる最新データとして、2005年の国勢調査データをもとに、高齢者の多い地区と交通不便地域を設定し、公共交通の現況と課題を明らかにした。

B. コミュニティバス導入に関する住民アンケートを実施し、住民生活における移動の潜在需要とコミュニティバスに関する住民の意向を明らかにした。

C. 上記の分析をもとに現地調査を実施して、交通不便地域の解消に向けて、コミュニティバス導入による解決策と既存路線バスの改善による解決策を提示した。

D. コミュニティバス導入に関して、実証実験を行うルートとともに、運行経費や運営に関する条件の整理を行った。

2. 公共交通の現況

(1) 大山崎町の概況

大山崎町は京都府南西部、京阪の府境に位置した人口約 15,000 人（2012 年 2 月 1 日現在の町発表では 15,024 人）の町である。淀川と天王山にはさまれた狭隘部には名神高速道路、国道 171 号線、JR 東海道新幹線、JR 京都線、阪急京都線が通る交通の要衝となっている。これらは京阪間だけでなく、東京と大阪を結ぶ国土交通軸でもあるが、町内はこれらの幹線によって分断され、町内の移動に関しては障害ともなっている。また、通過交通によって渋滞が発生し、旧西国街道などの狭い道にまで通過交通が入り込むことによって、住民生活がおびやかされることにもなっている。今後は京都縦貫道が 2013 年に町内の名神高速道路・京滋バイパスとの接続部まで開通する予定である。

(2) 町内の公共交通

鉄道は JR 山崎駅と阪急大山崎駅が町南端、大阪府島本町との境界部に位置し、京都・大阪両方面への交通の便は良い。ただし、町中央部および北部から駅までのアクセスが悪く、2013 年 3 月には長岡京市の南部に阪急京都線の新駅が開業予定である（開業が数ヶ月遅れるとの報道あり）。

一方、路線バスは北隣の長岡京市への路線を中心に阪急バスが運行している。バスは北部で 1 時間に 2 本、複数の系統が集まる円明寺ヶ丘バス停では 1 時間に 4 本運行されているものの、中央部や南部では 1 時間に 1 本もしくはそれ以下しか運行されていない。

バスの系統としては、以下のものがある（1 時間あたりの本数は 10～16 時を基準とした）。

- A. JR 山崎駅・阪急大山崎駅から西国街道を通過して役場・小泉橋を經由して、阪急長岡天神駅・JR 長岡京駅に向かう系統が 1 日 7 往復。
- B. 新山崎橋から国道 171 号線を通過して阪急水無瀬駅・JR 島本駅に向う系統が 1 日 3 本、阪急水無瀬駅・JR 島本駅から新山崎橋に向かう系統が 1 日 10 本。
- C. 新山崎橋から国道 171 号線を通過して JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅に向かう系統が 1 時間に 3 本。うち、1 時間に 1 本もしくは 2 本が円明寺ヶ丘バス停を通る。
- D. 円明寺ヶ丘バス停から団地内を通り、JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅に向かう系統が 1 時間に 1 本もしくは 2 本。
- F. 円明寺ヶ丘バス停から友岡または金ヶ原を經由して、JR 長岡京駅・阪急長岡天神駅に向かう系統が 1 時間に 2 本から 5 本。

3. 住民アンケートの結果

(1) アンケート概要

大山崎町の住民を対象に、コミュニティバスの導入に関するアンケートを行なった。
実施日：2012年2月13日（月）～2月24日（金）
方法：町役場より町内会・自治会を通して各加入世帯に配布。回答は世帯代表者が記入のうえ、町役場に送付。町内会・自治会未加入世帯については、同じアンケート用紙を町内各公共施設に置き、また、町ホームページにて公開し、FAXにて送信することによって回答可能とした。
全世帯あたり回答率：37.2%（町内全5801世帯中、回答2,157件）
加入世帯あたり回答率：52.5%（町内会・自治会加入全4,112世帯中、回答2,157件）
（世帯数については2012年2月1日現在、町ホームページ公表値、町内会・自治会加入世帯は4,112世帯）
質問項目：加入町内会・自治会名・地区名，家族人数，車保有台数，最寄りバス停・駅，通勤・通学手段，買物場所，通院先，その他お出掛け先，バスの利便性

(2) アンケート結果

アンケート用紙および詳細の結果については、別紙：「大山崎町コミュニティバス導入に関するアンケート調査結果」を参照。

近年は個人情報に関するアンケートの回答率は低く、特典をつけずに実施したアンケートとしては高い回答率を得た。また、町内会・自治会を通じて配布した数を母数と考えると回答率は50%を超え、関心の高さがうかがえる。また、コミュニティバスを導入するにあたっては、行政が交通サービスを用意するだけでなく、住民の参加意識、利用促進への協力が不可欠であるため、導入検討時点からアンケートの実施について協力を得られたことは意義深いものである。

ただし、アンケートに回答があったからといって、コミュニティバス導入後に毎日バスを使うようになるという人は限られており、統計データとの整合性を判断しつつ、評価する必要がある。通勤・通学については週5日の交通機関の利用があるものの、コミュニティバスとしては運行時間帯と一致するわけではない。通勤・通学用に運行時間帯を設定するためには費用が大幅に増加する。買物については週のうち2・3回、通院については月に数回の頻度となり、お出掛け先については年に数回といった頻度になってしまう。また、住民の意向と一致したルートにならないと、ただ走らせれば乗ってもらえるようになるわけではない。そのため、統計データによる分析とアンケート結果を踏まえて、公共交通の問題点・課題を検証する。

4. 公共交通の課題

住民が生活するうえでクルマは非常に便利であるが、クルマを持たない人、家庭にクルマがあっても他の家族が使うことで自由に使えない人にとっては、買物や通院は不便な状態となっている。

(1) 買物

まず、買物については町内に大規模な百貨店やスーパーが存在せず、長岡京市内の阪急長岡天神駅・JR長岡京駅周辺の商業施設（イズミヤ、西友等）に頼らざるを得ない（約36%）。食品や日用品については、町内のラブリー円明寺や大国屋など近隣店舗への買物客もみられる（約28%）。買回品については、長岡京市内のほか、JR京都駅周辺（伊勢丹、イオンモール等）、河原町周辺（高島屋、大丸、マルイ等）、JR高槻駅周辺（松坂屋）、JR大阪駅周辺（阪急百貨店、阪神百貨店、大阪ステーションシティ等）も候補となる（約12%）。いずれにしても、JRや阪急の駅までのアクセスが悪く、阪急長岡天神駅・JR長岡京駅周辺への移動もバスに頼らざるを得ず、バスの本数が少ない地域やバス停から遠い地域ではさらに買物が不便な状態となっている。

(2) 通院

次に通院については町内の医院に通う人は約48%と項目としては多くなる。ただし、長岡京市の済生会京都府病院へ通う人が約20%を占め、町外の医院への通院も約31%と、半数以上が町外へ通院に出掛けていることになる。さらに、円明寺が丘団地や南円明寺が丘団地では坂があり、多くの高齢者が徒歩で通院するには不便である。また、町北部は長岡京市内から京都市南部の病院や医院、町南部は大阪府島本町や高槻市内の病院や医院に通う人もみられる。

(3) 施設

よく出掛ける施設としては、役場やその周辺にある町立中央公民館（子育て支援センター、図書室）、老人福祉センターの利用が多く、約半数を占める。町域が狭いこともあり、クルマだけでなく、自転車や徒歩で出掛けることも可能であるが、高齢者が自由に出入りするにはバスなどの公共交通が必要となる。

(4) 公共交通の問題点

- 以上のことから、大山崎町における公共交通の問題点として、次のことが指摘できる。
- ・町域が狭いため、町内の移動はクルマだけでなく、自転車、徒歩でも可能であるが、クルマを自由に使えない人で、特に高齢者の移動は不便である。
 - ・町内に総合病院、大きな商業施設が存在せず、住民は町域をまたいで移動せざるを得ない。
 - ・北部はそれなりにバスの本数は多く、中南部はバスの本数が少ない。いずれにしても阪急長岡天神駅周辺の商業施設へは行くことができるが、町民の主な目的地となる役場周辺や済生会京都府病院へバス路線が通じていない。

5. コミュニティバスのルート案

(1) ルート設定条件

大山崎町域の全域を対象にコミュニティバスの導入について可能性を検証するため、小字別、年齢別人口の把握できる最新データとして、2005年の国勢調査データをもとに、高齢者の多い地区と公共交通不便地域を設定し、公共交通を整備すべき地域を明らかにする。そのうち、コミュニティバスを導入するために必要な条件を満たせばルートについて検討し、満たさなければコミュニティバス導入以外の交通政策について検討する。

A. バス停からの距離

小字別に既存バス停からの距離を測定し、小字の範囲が全て含まれる距離を算出し、①300m以内にすべて含まれる、②400m以内にすべて含まれる、③500m以内にすべて含まれる、④500m以内にはすべて含まれない、の4つに区分した。そのうち、③と④の地区を公共交通不便地域として設定した（図1_公共交通不便地域図参照）。

B. 高齢者密度

小字別に居住する高齢者（65歳以上）の密度を算出し、2000人/km²以上の地区を高齢者が多い地域として設定した（図2_大山崎町高齢者人口密度図参照）。

C. 公共交通導入検討地域

上記、Aの公共交通不便地域とBの高齢者が多い地域の両方にあてはまる地域を公共交通導入検討地域として、数年内にコミュニティバスの導入をはじめとした公共交通の整備を検討すべき地域として設定した（図3_公共交通導入検討地域図参照）。

上記の過程を経て、公共交通導入検討地域に設定された小字は、以下の4地区であった。

- ・ 円明寺脇山 町域はバス停から300m以内に含まれず、高齢者密度は4651人/km²
- ・ 円明寺北浦 町域はバス停から300m以内に含まれず、高齢者密度は3049人/km²
- ・ 下植野宮脇 町域はバス停から500m以内に含まれず、高齢者密度は2823人/km²
- ・ 大山崎鏡田 町域はバス停から500m以内に含まれず、高齢者密度は2225人/km²

D. バス路線を維持するための条件

バス路線は社会的な基盤施設として、行政が住民サービスの一環として導入するだけの社会的価値（福祉の向上、市街地活性化、交流人口の増大、環境への寄与などの総合的な効果）があるといえる。しかしながら、あまりにも利用が少ない場合は、町の財政への影響もあり、コミュニティバスの導入ではなく、既存路線の改善、ワゴン車両による自主運行バスやタクシー等を利用した交通政策によって住民の足を確保するほうが望ましいといえる。

コミュニティバスを維持するための経費はバス1台あたり年間1,500万円程度必要で、需要との関係から、1時間あたり最低10人（1日11時間運行として110人）の利用があ

ることを条件として設定する（年間 550 万円の運賃収入、950 万円の町から助成金でまかなうものとする）。すなわち、バス停から 300m 圏内の居住者の 1%、高齢者の 2%がバスを利用するとして、1 日の利用者が 110 人を超えるようにコミュニティバスのルートを設定する。

E. ルート上に設定する施設

大山崎町の公共交通に関する問題を解消するために、住民生活の目的地のうち、町役場（福祉施設、図書室、町公民館）および済生会京都府病院へのアクセスを確保するようルートを設定する。また、阪急長岡天神駅周辺の商業施設については、既存バス路線と重複すること、阪急長岡天神駅周辺の道路が混雑するため、済生会京都府病院に向う途中の駅と商業施設への近接点にバス停を設けることで対応し、阪急長岡天神駅に直接寄ることは避ける。また、阪急新駅が開業後は乗換地点として駅前広場にバスを乗り入れるものとする。

F. バスルートの所要時間

1 台のバスで運行する場合、ルート全体の所要時間（循環であれば 1 周、循環でなければ往復）が 30 分未満であれば、30 分に 1 本運行することが可能となり、買物や通院目的として利用される確率が高くなる。また、所要時間が 1 時間までであれば、1 時間に 1 本の運行が可能となり、買物や通院目的として一応利用される許容範囲と考えられる。他に交通手段がないような中山間地域では 1 日数本のバスが住民生活の足としての需要があるが、1km ほど歩けばバス路線や鉄道の駅がある大山崎町のような大都市近郊部では 1 時間に 1 本も運行されない路線では利用はそれほど見込めない。

G. コミュニティバスの導入についての検討

ルートの所要時間の制約から、公共交通導入検討地域を全て周回することはできない。また、これらの地区だけを周回しても、住民の目的地となるのは役場周辺だけであり、バスの利用頻度は非常に低いものになってしまう。そのため、前述 D の条件により沿線の人口、高齢者人口密度を検討した結果、下植野宮脇（人口 4,660 人、高齢者人口 848 人）と大山崎鏡田（人口 5,987 人、高齢者人口 1,121 人）については周辺地区を含めて 1 日 110 人の利用を満たすのに必要な人口 11,000 人（高齢者人口でいえば 5,500 人）を確保することができず、コミュニティバスの導入以外の交通施策を検討すべき地区とせざるを得ない。

円明寺脇山と円明寺北浦は近接しており、周辺の円明寺が丘団地および南円明寺が丘団地の住民の利用を見込めることから（人口 7,453 人、高齢者人口 1,545 人）、コミュニティバスの導入について検討することとする。

(2) コミュニティバスの導入ルート

コミュニティバスの導入を検討する地区として、円明寺が丘団地周辺地域が候補としてあげられ、目的地となる施設として大山崎町役場周辺、済生会京都府病院とを結ぶルートについて検討する。

A. 近隣商業施設

円明寺が丘団地周辺で、生活必需品をまかなえる商業施設として、ラブリー円明寺があり、その近くに小さな医院もあることから、坂で自転車が使えない団地西側から、ラブリー円明寺までの交通手段を確保する。

B. 新駅への対応

阪急新駅ができれば、長岡京市や京都・大阪方面へのアクセスが便利になることから、新駅の駅前広場へ乗り入れるルートとする。ただし、開業までは広場がないためバス停を設けないが、阪急バスの現バス停の小倉橋バス停に停車する。

ただし、今後は新駅の工事や京都縦貫道の工事が行なわれるため、その間の道路状況によっては、ルートの見直しや一時的な変更が必要となり、工事の各段階での道路状況を把握しておく必要がある。

C. 役場周辺の施設

役場への用事の頻度は多くないと思われるが、周辺に図書室、公民館、福祉施設があることから、役場までの路線を設定する。利点としては実証実験用のバスを役場の駐車場に留置が可能で、終点となるバスの方向転回場所も確保できる。

欠点としては、新駅～役場までの道路（旧西国街道）が狭く、幹線の役割も担っているため、通過交通や住民の通行によってしばしば渋滞する。また、ルート全体の所要時間も余裕がない。

以上のことから、途中のバス停を細かく設定せず、渋滞で遅れた場合の余裕時間が確保できるようにする。

D. 病院へのアクセス確保

町住民の通院が多い長岡京市にある済生会京都府病院へ向かうためには、所要時間が長くなるのをおさえるため、長岡京市内の途中バス停は設定しない。また、阪急長岡天神駅周辺の商業施設へのアクセスも確保したいが、駅周辺の道路は渋滞が激しく、時間がかかるうえに、定時性もそこなわれる。阪急長岡天神駅周辺の商業施設へ向かう既存の路線バスもあり、阪急新駅ができれば乗換えて阪急長岡天神駅に向かうことができるため、阪急長岡天神駅には寄らないルートとする。

ただし、既存のバス路線の本数が少ない地区やバス停まで遠い地区もあるため、病院までの途中に長岡京記念文化会館前と長岡天満宮前にバス停を設け、駅周辺地域、長岡京市の文化施設へのアクセスを確保する。

E. 円明寺が丘団地内の便数確保

ルートは役場→新駅→円明寺が丘団地周回→新駅→済生会京都府病院とし、往復の所要時間を1時間とする。新駅→円明寺が丘団地周回→新駅の部分は行きも帰りも同じ時計回りのルートとするため、この区間は30分に1本の便数が確保される。円明寺が丘団地から役場もしくは済生会京都府病院へは1時間に1本の便となる。詳細はコミュニティバス導入ルート案（図4）とバス停案（表1）を参照。

(3) その他の公共交通施策

コミュニティバスを導入する条件を満たしていないが、公共交通導入検討地域となっている下植野宮脇、大山崎鏡田やその周辺地域については、コミュニティバス以外の交通施策の実施によって、公共交通の利便性の向上が望まれる。公共交通の利便性を向上させるための方法として以下の施策が考えられる。

A. 既存バス路線の改編

下植野地区や鏡田地区に町の経費でコミュニティバスを導入する場合、利用者の低迷から路線の維持は困難と考えられる。これらの地区周辺の幹線道路には既存の阪急バスが運行しており、地区内にバスを乗り入れる形で運行されれば、公共交通の利便性は向上する。

利点としては、町の経費を使わないか、もしくは、路線の改編にあたって運行助成を支出する形で公共交通サービスの改善を図ることができる。欠点としては、現在の運行本数が1時間に1本程度であり、同時に便数も確保する必要がある。また、現在運行されている大型のバスでは、下植野団地内や鏡田地区の中心部は道路が狭いため通行できず、中型バスに置き換える必要がある。

- ・下植野地区 既存の新山崎橋バス停発着のバス路線を、久貝バス停もしくは小畑橋バス停より、下植野団地内に路線を乗り入れる。
- ・鏡田地区 既存のJR山崎バス停発着のバス路線を、山崎聖天前バス停より、鏡田地区内に路線を乗り入れる。

B. 自主運行バスの導入

中型のバスではなくワゴン車等の小型車両を用い、町内会・自治会やNPOなどの組織で有償運送を行なうことにより、公共交通サービスの改善を図ることができる。年間の維持費を750万円程度として、町からの助成金を400万円とすれば、残りの350万円を町内会・自治会や利用者等で負担するしくみとする。

利点としては町内会・自治会等で路線や運行本数を自由に決めることができ、個別のニーズに近い公共交通サービスを提供することができる。町は運行を希望する組織に対して、運行に至るまでの協議や実施にあたっての助言を行ない、運行後は適切に運営されているか定期的にチェックすることで、公共交通サービスの充実を図ることができる。欠点としては、運行計画、資金管理等の運営を自らの責任で実施する必要があり、運賃収入や広告料、会費等を自主的に確保する必要がある。

C. 高齢者優待乗車券の発行

クルマで移動できない人のうち、徒歩や自転車で移動することが難しい高齢者や障がい者に対しては公共交通サービスを確保する必要がある。しかし、居住者の少ない地区や既存の交通網から離れた地区では路線バスや自主運行バスの導入は、費用や運営体制の問題から困難である。そこで、既存の公共交通機関への結節点（乗換拠点となる駅やバス停）や近隣商業施設、病院、役場まで、私営のバスやタクシーを利用する際に料金を割り引く制度を設ける。タクシー料金を町負担で割り引く際には、利用できる区間を制限する必要がある、あくまでも既存の交通網を補完する目的で導入する制度である。

利点としては、町がバス等の運営にたずさわらなくなる。バス会社やタクシー会社が料金を割り引いた分を町が助成するため、利用者数や必要となる助成金の額が一定ではなく、予測が難しい。

6. 運営

(1) 実証実験の経費

平成 24 年度に実証実験を行うと想定した場合の予算をルート検討前に試算した結果を以下に示す。

A. 前提条件

- ・路線は 1 時間で 1 周を基本とする
- ・バスは中型 25 人乗り、1 台
- ・運行時間 [A] は 9 時～18 時（9 時間）
- ・社会実験期間 [B] は 3 カ月間（土、日、祝日は除く、66 日間）とする

B. 必要経費

- ・運行総費用：
 - I：327 万円， II：476 万円

C. 計算方法

運行総費用＝時間単価 [C] × 1 日あたりの運行時間 [A] × 運行日数 [B]

時間単価については既存事例等を参考にすると、1 時間あたり 5,000 円～6,000 円程度で運行可能と考えられる。ただし、既存路線バス事業者の場合は、1 時間あたり 7,000 円～9,000 円程度となっている事例も少なくない。

そこで、今回は下記の I～II のケースで設定した。

- I. 新規事業者を含んで事業者選定を行う場合 5,500 円/時間
- II. 既存路線事業者に随意契約等で委託する場合 8,000 円/時間

D. 総費用

- ・広報（バスマップ・チラシの作成・配布）：300 万円

- ・調査・分析：300万円
- ・総計 I：927万円，II：1,076万円

(2) コミュニティバスの運行収支

平成25年以降にコミュニティバスを導入する場合に必要な運行経費と収入予測から、町負担分を試算した。

A. 前提条件

- ・路線は往復で1時間を基本とする
- ・バスは中型25人乗り、1台
- ・運行時間[A]は9時～18時(9時間)
- ・運行日は土、日、祝日を除いた平日のみ(265日)とする

B. 運行経費

- ・運行総費用：
I：1,312万円，II：1,908万円
- ・広報費等(バスマップ・チラシの作成・配布)：300万円
- ・総費用
I：1,512万円，II：2,208万円

C. 運賃収入

- ・運賃：200円
- ・1日あたり利用者 105.43人
沿線人口7,453人×1% + 高齢者人口1,545人×2%
- ・年間利用者 27,938.95人 = 105.43人×265日
- ・年間運賃収入 558万円 = 27,938.95人 × 200円

D. 町負担

町負担 = 運行経費 - 運賃収入

I：954万円，II：1,650万円

円明寺が丘団地周辺は町人口の約半数が居住しており、この地域で一定の公共交通サービスが提供されないと、クルマを使えない高齢者が増える十数年後には買物や通院の不自由のために転出者が増加するものと思われる。近年では高齢者が駅近くの病院や商業施設の充実した地域での居住を指向しており、大山崎町域内ではそうした地域がみられないことから町外への転出者が増加するおそれがある。そのためにも、今の時点から公共交通サービスの充実を図り、生活の利便性を保っておく必要がある。町民の福祉の充実、環境対策、転居者の増加による町税の減収を防ぐための費用と考えれば、年間の負担額は決して高すぎるといえるものではない。

E. 運営体制

運行経費から運賃収入を差し引いた分が町負担となるが、広告収入等によって町負担分を減らすことも可能である。

運行経費については、既存事業者か新規事業者かというよりも、委託に際して事業者選定を行うか、随意契約とするかが経費の高低に影響し、常に事業者に対して経費や収入、利用者数の報告を受け、行政や住民が監視、評価を行なうことが必要となる。

運賃収入はあくまでも予測値であり、ただ運行しただけでは利用者数は伸びないため、広報の他、沿線住民の協力が不可欠である。今回の調査にあたって、住民の意向を収集する際に各町内会・自治会に協力を呼び掛けており、今後の運行計画策定、運営の段階においても協力を得られるようにすることが重要である。町内会・自治会など沿線住民のサポート体制がとられるためにも、行政、事業者、沿線住民、商業者、警察等がコミュニティバスや地域の公共交通に関して協議を行なう場を設けるほうが望ましい。利用促進については、1日乗車券、高齢者割引等を実施して利用しやすい運賃体系にすることも利用者数を増やすうえで重要となるが、1人あたりの平均運賃収入は下がってしまうので、町負担や利用促進の進展とのバランスを考慮する必要がある。

実証実験から本格運行への過程では、連続的なサービス内容を維持することが望ましい。住民生活の足となるには長期的・安定的な運行が必要で、短期間かつサービス内容が変化してしまえば、安心してバスを使うことができない。実証実験段階から将来的に導入するサービスをほぼ確定させたいうえで運行し、利用促進のための施策を試すなどの準備を行なうのが実証実験であり、様々なルートや本数を変えて利用があるかどうかを試すのは住民をまどわせるだけである。

そのため、平成24年度の実証実験を3ヶ月間行なうならば、年度末から逆算して2013年1月から実証実験を開始し、平成25年度にはそのまま本格運行につなげる方法が望ましい。

7. まとめ

大山崎町における公共交通の問題点として、以下の3点があげられる。①町域が狭いため、町内の移動はクルマだけでなく、自転車、徒歩でも可能であるが、クルマを自由に使えない人で、特に高齢者の移動は不便である。②町内に総合病院、大きな商業施設が存在せず、住民は町域をまたいで移動せざるを得ない。③北部はそれなりにバスの本数は多く、中南部はバスの本数が少ない。いずれにしても阪急長岡天神駅周辺の商業施設へは行くことができるが、町民の主な目的地となる役場周辺や済生会京都府病院へバス路線が通じていない。

また、公共交通の導入を検討する地域として、円明寺脇山、円明寺北浦、下植野宮脇、大山崎鏡田の4地区があげられる。そのうち、下植野周辺と鏡田周辺はバス路線を維持するための条件として人口集積が弱く、コミュニティバスの導入以外の公共交通施策によって利便性を向上させるほうが望ましい。円明寺が丘団地周辺は人口集積もあり、高齢者が増えてきており、また、地形的にも坂があって自転車や徒歩だけでは移動しにくい地域のため、コミュニティバスの導入によって利便性を向上させることが望ましい。

コミュニティバスのルート案として、大山崎町役場から阪急新駅を経由して円明寺が丘団地を周回し、長岡京市内の商業施設に近接した地点を通って済生会京都府病院に至るルートが住民生活の移動にあったものとなる。町域を越えて長岡京市内を運行する必要があるため協議が必要となるが、町民の生活にそくしたものと見える。

運行については業者選定を行なったうえで運行委託するほうが望ましく、それでも約1,500万円の経費に対して運賃収入は550万円ほどで、町の負担は約950万円になると見込まれる。町人口の半数をしめる円明寺が丘団地周辺ではクルマを使うことができない高齢者が増加しており、買物や通院の不便さから転出者が増加していくと思われる。町民の福祉の充実、環境対策、転居者の増加による町税の減収を防ぐためにも、公共交通サービスの充実を図り生活の利便性を保つ必要がある。

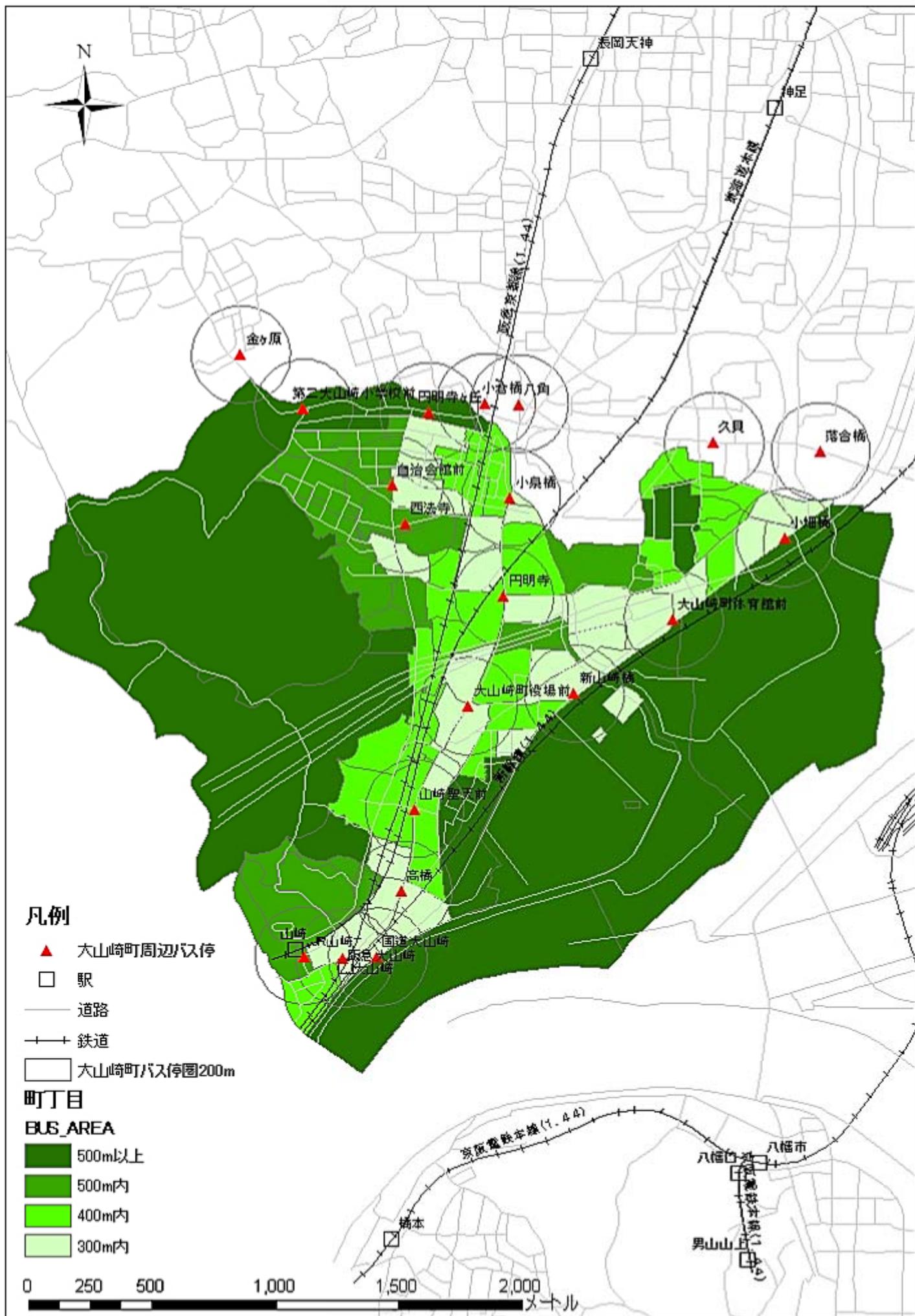


図1 公共交通不便地域

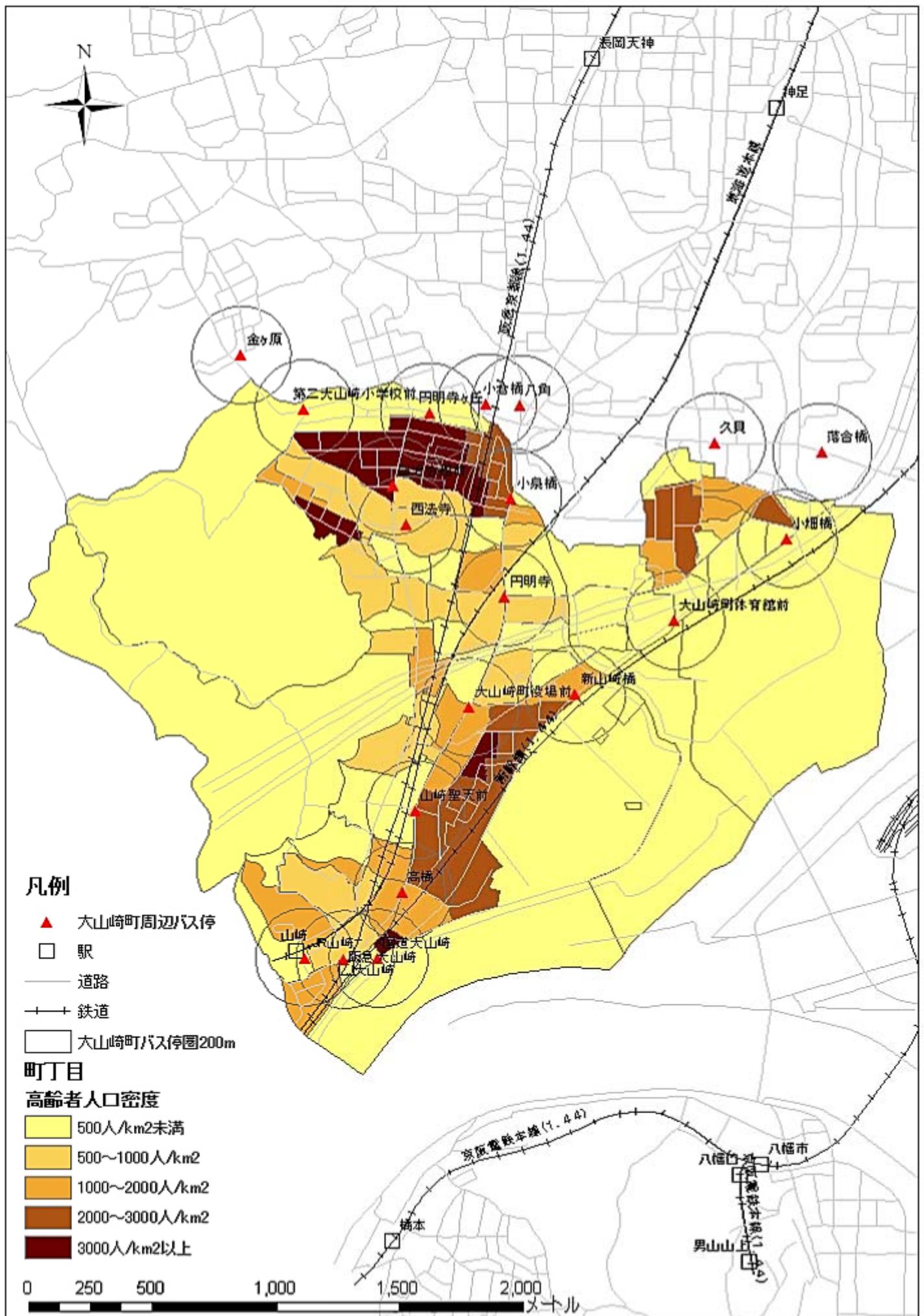


図2 大山崎町高齢者人口密度

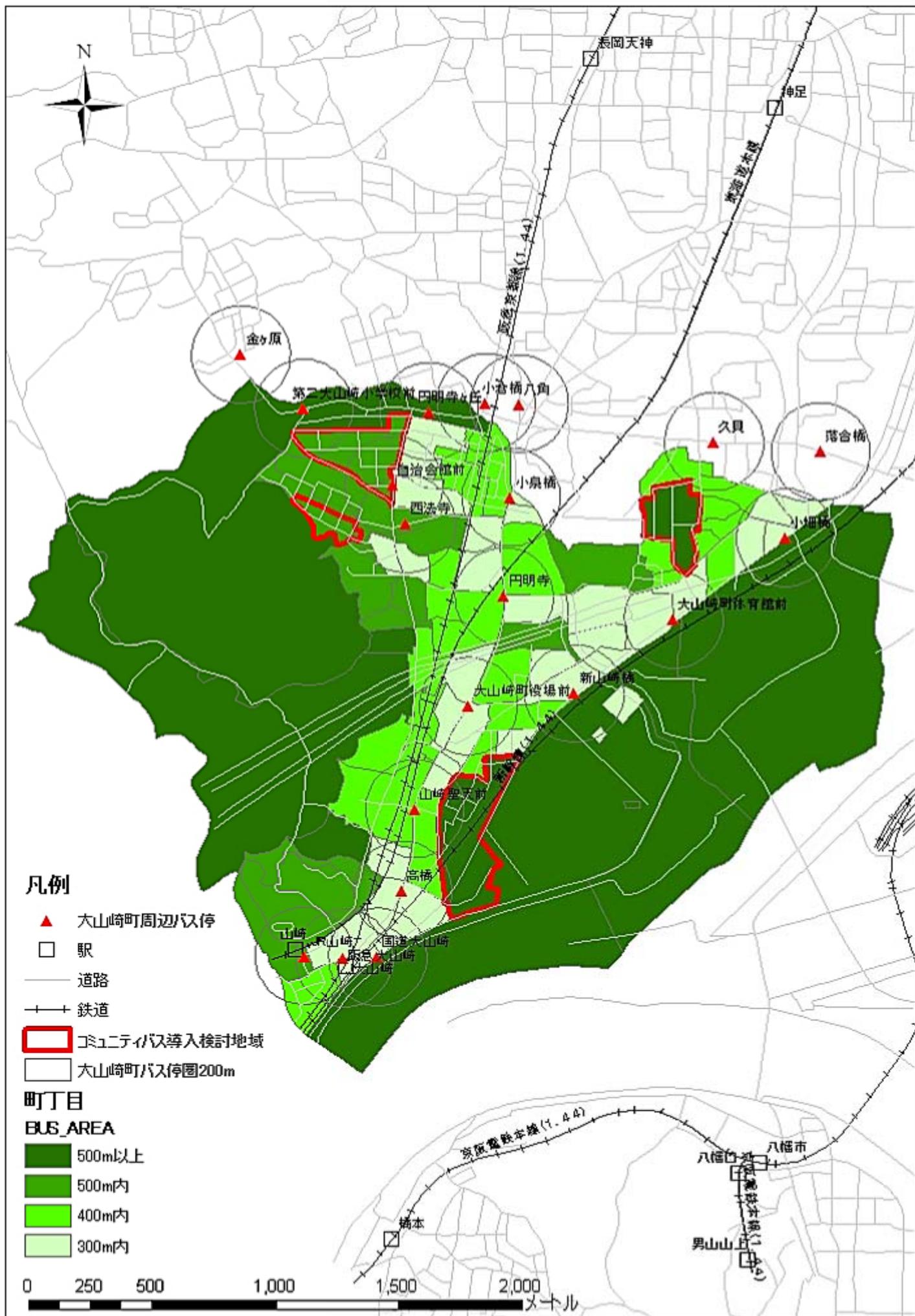


図3 公共交通導入検討地域



済生会病院

円明寺団地

小倉橋(新駅)

ラブリー前

南円明寺ヶ丘

大山崎町役場

4 ミュニティバス導入ルート案

0 300 600m 木内

表1 大山崎町コミュニティバス 円明寺が丘団地－大山崎町役場－済生会京都府病院ルート案					
1時間に1本運行(新駅～円明寺が丘団地内は30分に1本)					
番号	バス停	バス停間 距離(m)	バス停間所 要時間(分)	総所要時間 (分)	備考
1	大山崎町役場	0	0	0	円明寺が丘団地・済生会京都府病院行
2	小泉橋	770	3	3	
3	(八角南・阪急新駅)	370	2	5	新駅開業後は駅前広場へ
4	葛原	210	1	6	
5	ラプリー円明寺前	150	0.5	6.5	
6	殿山	200	1	7.5	
7	円明寺が丘自治会館前	200	1	8.5	
8	西法寺	240	1	9.5	
9	北浦	210	1	10.5	
10	南円明寺が丘	240	0.5	11	
11	南円明寺が丘西	200	0.5	11.5	
12	第二大山崎小学校正門前	210	1	12.5	
13	円明寺が丘団地西	330	1	13.5	
14	円明寺が丘団地	240	1	14.5	済生会京都府病院行
15	殿山	320	1	15.5	
16	ラプリー円明寺前	240	0.5	16	
17	葛原	150	0.5	16.5	
18	小倉橋(阪急新駅)	210	2	18.5	新駅開業後は駅前広場へ
19	長岡天満宮前・阪急長岡天神駅口	1170	3.5	22	
20	長岡京記念文化会館前	280	1	23	
21	済生会京都府病院	480	3	26	円明寺が丘団地・大山崎町役場行
22	長岡京記念文化会館前	1000	4	30	
23	長岡天満宮前・阪急長岡天神駅口	280	1	31	
24	小倉橋(阪急新駅)	1170	3.5	34.5	新駅開業後は駅前広場へ
25	葛原	210	1.5	36	
26	ラプリー円明寺前	150	0.5	36.5	
27	殿山	200	1	37.5	
28	円明寺が丘自治会館前	200	1	38.5	
29	西法寺	240	1	39.5	
30	北浦	210	1	40.5	
31	南円明寺が丘	240	0.5	41	
32	南円明寺が丘西	200	0.5	41.5	
33	第二大山崎小学校正門前	210	1	42.5	
34	円明寺が丘団地西	330	1	43.5	
35	円明寺が丘団地	240	1	44.5	大山崎町役場行
36	殿山	200	1	45.5	
37	ラプリー円明寺前	200	0.5	46	
38	葛原	150	0.5	46.5	
39	(八角南・阪急新駅)	450	1.5	48	新駅開業後は駅前広場へ
40	小泉橋	370	2	50	
41	大山崎町役場	770	3	53	