

路線バス廃止予定路線への代替交通の導入について

土木政策課
交通対策課

1. 政策等の背景・目的及び効果

令和8年(2026年)4月に開催した枚方市都市交通会議(以下、「都市交通会議」という。)の結果を踏まえ、令和9年(2027年)3月末に廃止予定のバス路線への代替交通の導入に向けて、利用実態を調査するため沿線地域へのアンケート調査を実施するとともに、国が示す検討プロセスに基づき、隣接市で事業用の所謂、緑ナンバーによる路線バスの運行実績のある交通事業者に提案を求めましたが、提案はありませんでした。

その後、他の交通事業者から代替交通の運行についての申し入れを受けましたが、具体的な提案には至らず、事業用による代替交通の運行が困難となったことから、現在、自家用有償旅客運送の導入に向けた検討を進めており、その内容等についてご報告するものです。

2. 内容及び実施方法等

(1) 利用実態アンケートの結果について …【資料1】

実施日時：令和8年(2026年)5月15日（金）から6月7日（日）まで

回答総数：1,130件(スマホ回答799、紙回答331)

(2) 代替交通手段及び運行計画（プラン）の検討内容について …【資料2】

令和8年(2026年)8月に開催した都市交通会議の地域分科会で、利用実態アンケート結果を踏まえた自家用有償旅客運送の導入に関する内容について検討いただきましたので、今後、令和8年(2026年)9月に開催予定の都市交通会議で道路運送法上の合意を得られるよう進めてまいります。

(3) その他検討内容について

道路運送法上の合意が得られた場合は、来年3月下旬予定の路線廃止後も切れ目なく代替交通の運行を開始できるよう以下の内容について検討を進めてまいります。

① 運行経費

都市交通会議で合意が得られた運行プランの実施に必要な人件費や車両経費などを算定する予定です。

②(仮称)枚方市自家用有償旅客運送自動車条例

自家用有償旅客運送自動車の運行に関して、運行路線、使用料、禁止行為、乗車拒否及び損害賠償等の主要項目を規定する予定です。

3. 実施時期等（今後のスケジュール）

令和8年(2026年) 8月 建設環境委員協議会へ報告「代替交通手段及び運行計画（プラン）の検討内容等」

9月 都市交通会議の開催「代替交通の導入に関する道路運送法上の合意」

以降 代替交通の運行に向けた補正予算及び条例に係る議案提出(※1)

令和9年(2027年) 3月 代替交通の運行開始予定(※2)

以降 P D C A管理（目標設定、利用状況の把握、実績評価、見直しなど）

※1 都市交通会議での合意が得られ次第、議会へ報告後、議案提出を予定しています

※2 京阪バス株式会社の路線廃止時期を踏まえて、運行開始日を判断します

4. 総合計画等における根拠・位置付け

総合計画 基本目標 安全で、利便性の高いまち

施策目標 4 安全で快適な交通環境が整うまち

施策目標 5 快適で暮らしやすい環境を備えたまち



5. 関係法令・条例等

都市・地域総合交通戦略要綱

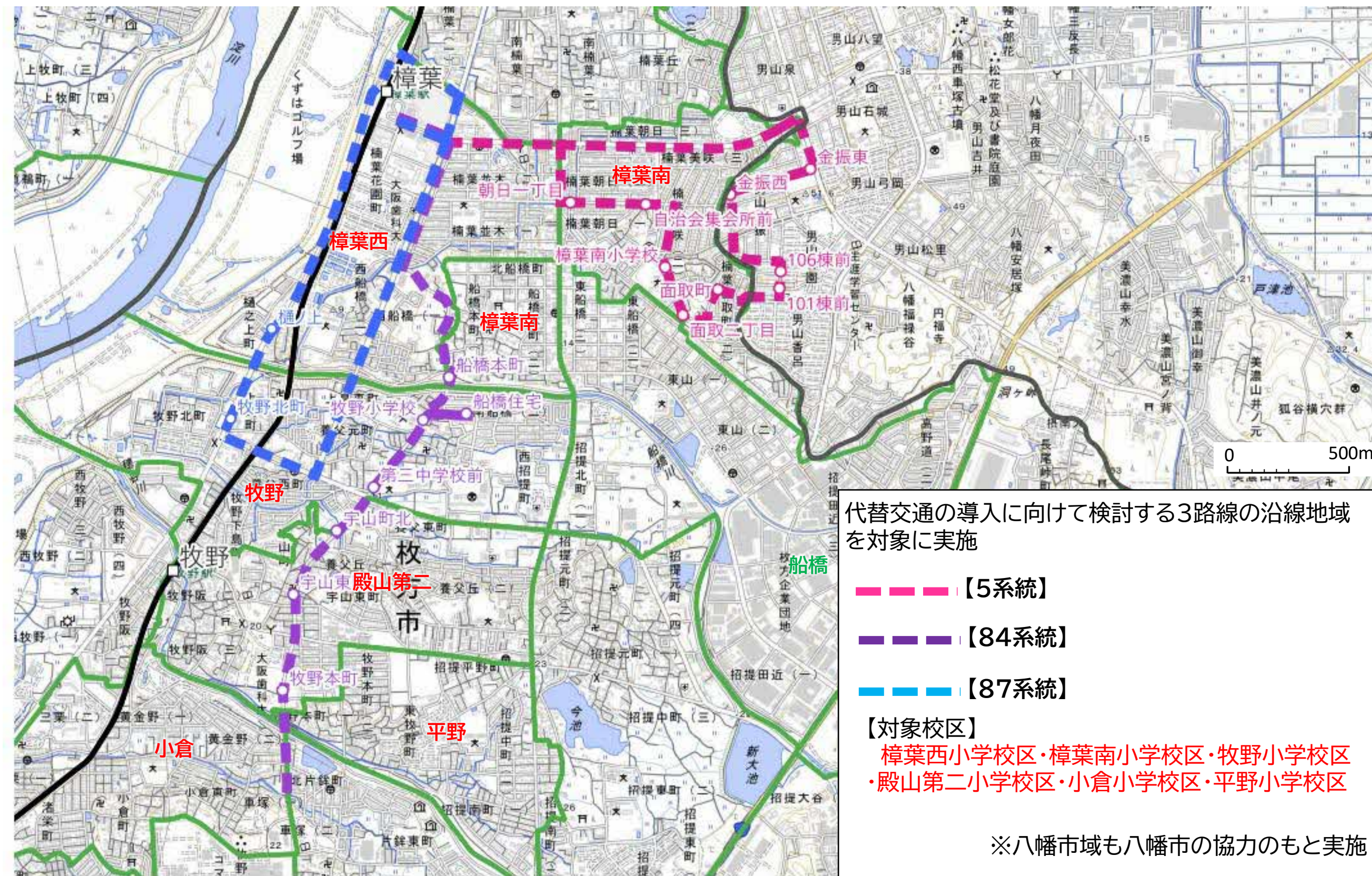
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

道路運送法

6. 事業費・財源

《報償費》 627 千円（一般財源）

1. アンケート対象地域





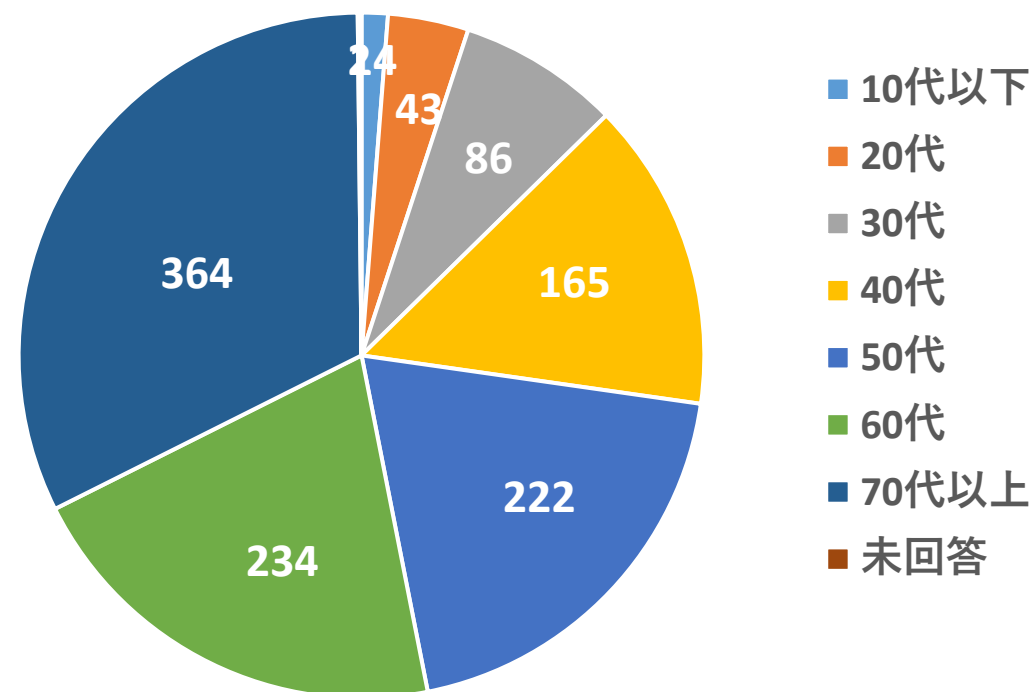
利用実態アンケートの結果について

2.全体傾向

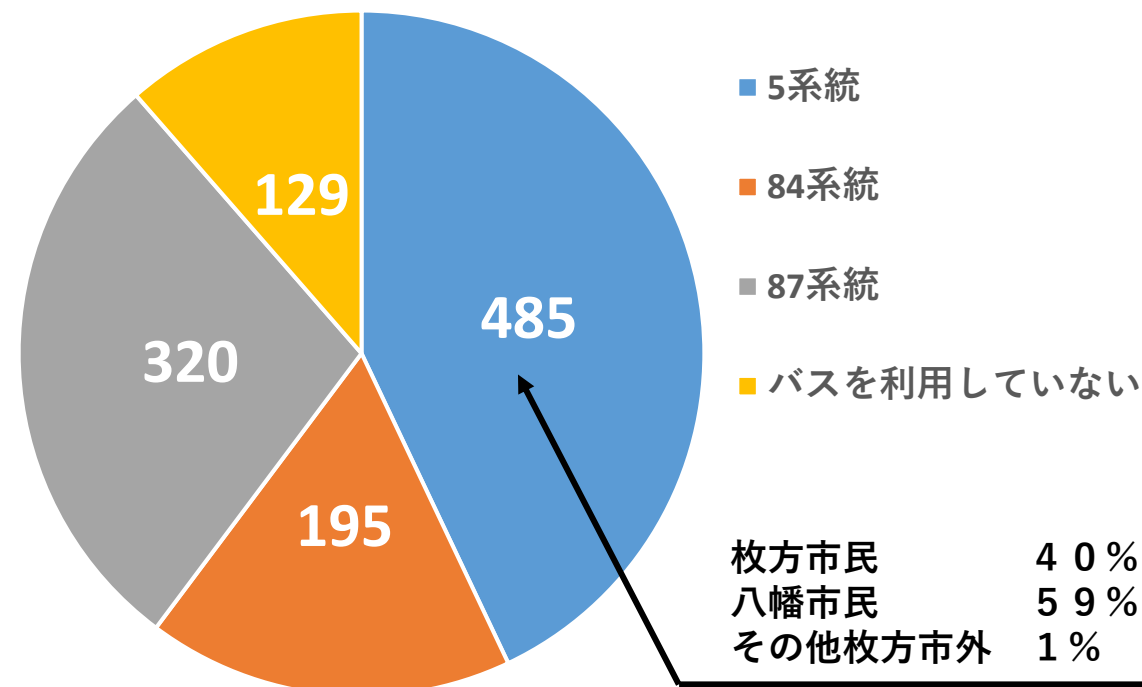
■ 実施期間：令和8年5月15日（金）～令和8年6月7日（日）

■ 回答数：1,130件（スマホ回答799、紙回答331）

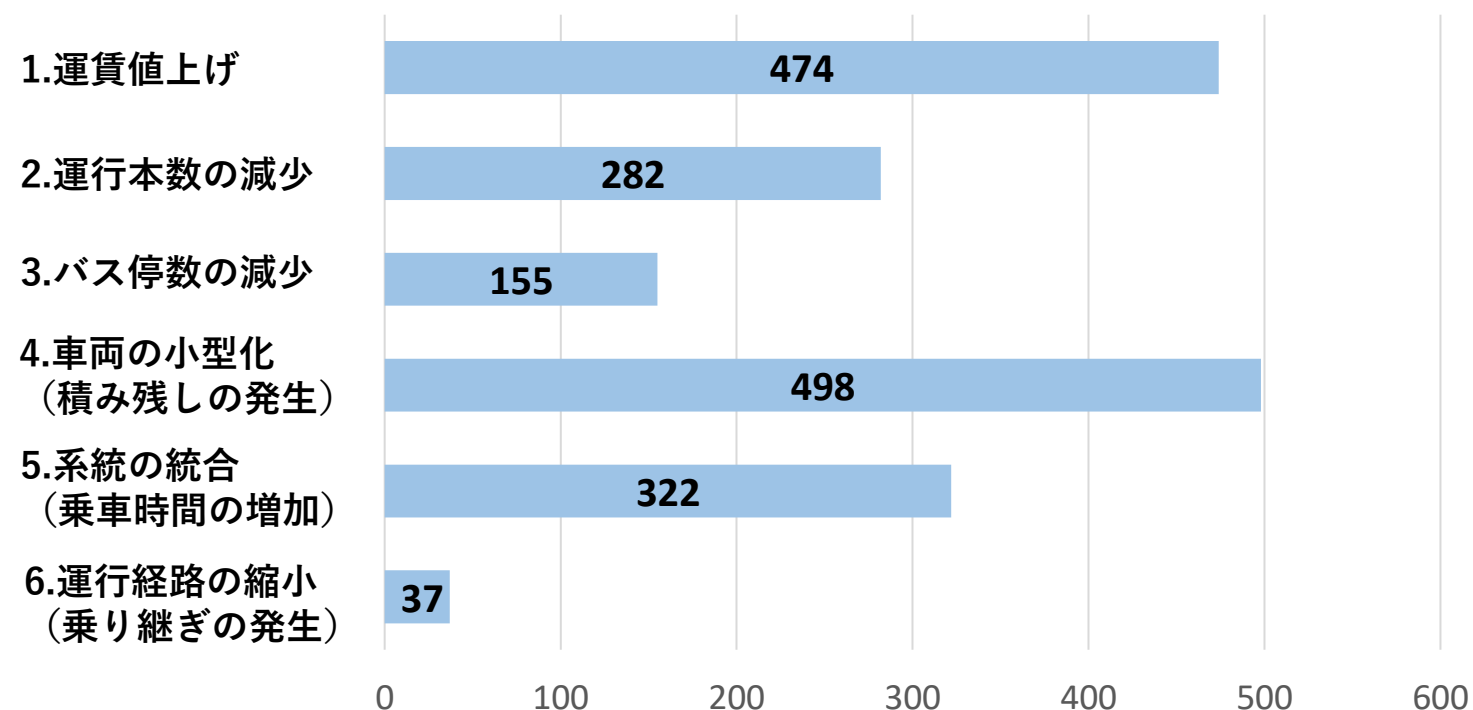
1.アンケート回答者の年齢層



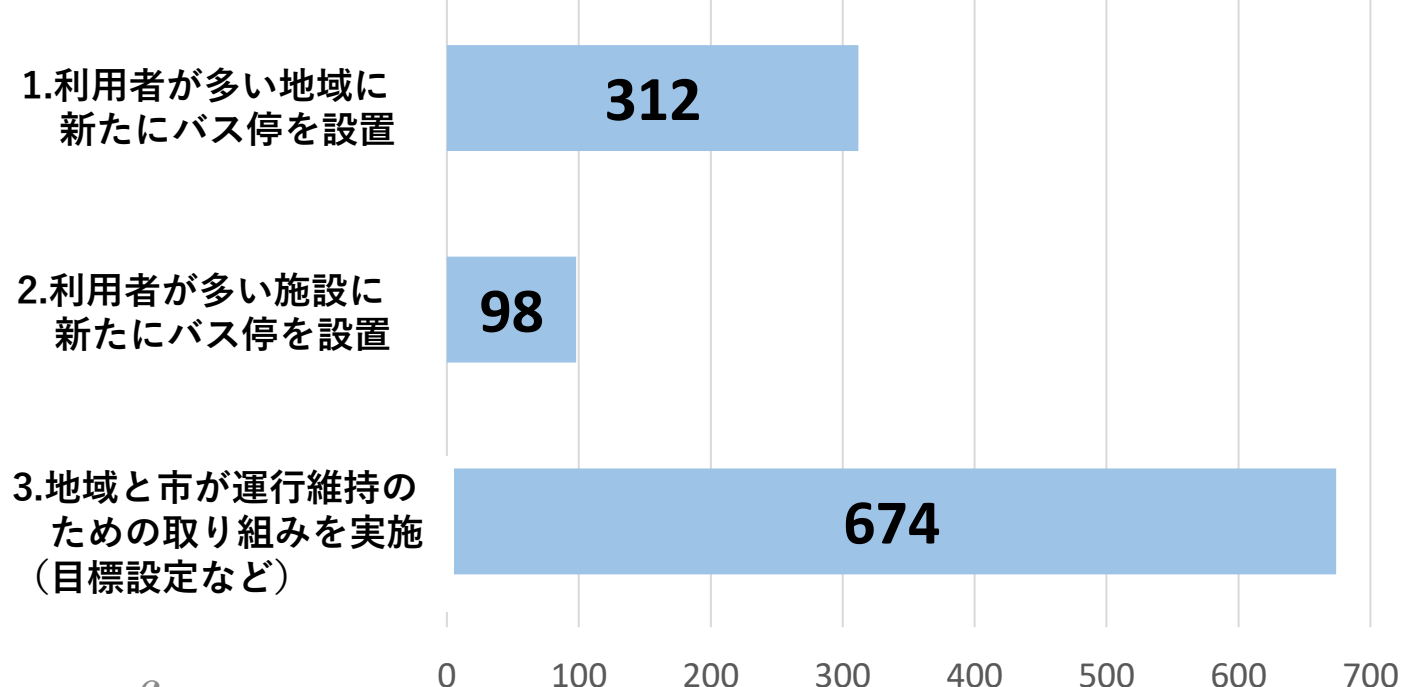
2.よく利用する系統



3.代替交通の運行を維持するため受け入れ可能な取り組み



4.代替交通の運行維持に向け、運行主体（市）の取り組みとして効果があるもの

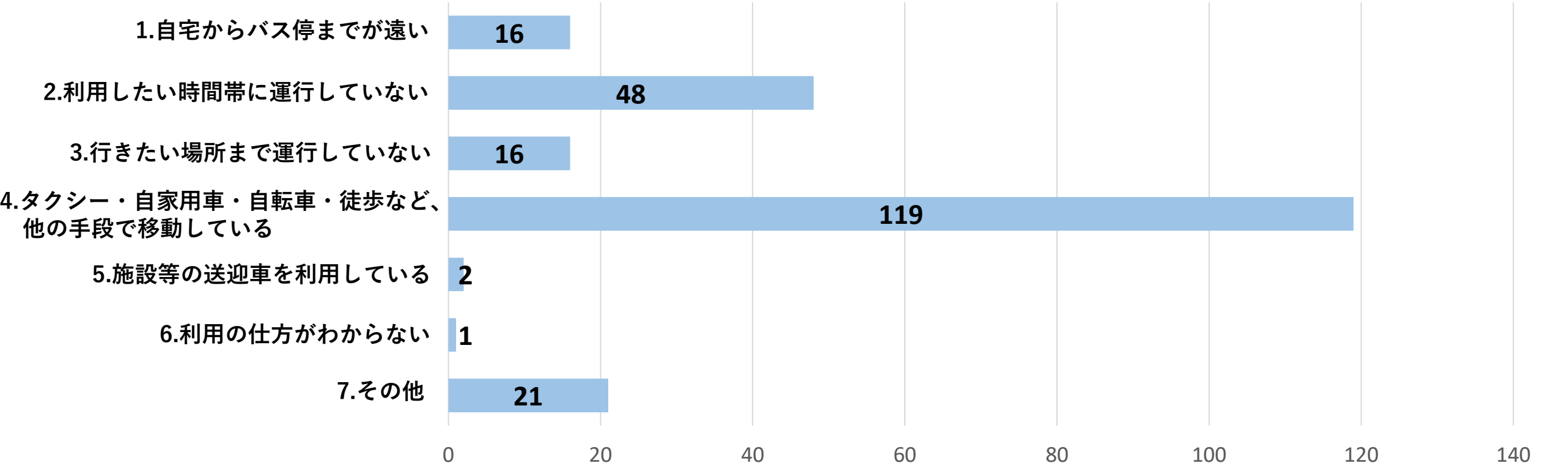




利用実態アンケートの結果について

2.全体傾向

5.バスを利用しない理由



6.その他自由意見

カテゴリ	件数	概要
高齢者の移動手段確保	197	交通弱者、免許を持たない方にとっての移動手段としての重要性への意見
路線存続・代替・改善への要望	133	路線の存続希望、本数やルートの見直し、運賃改定の検討、行政補助要望等
生活・通勤通学への支障	69	通勤・通学への影響、駅までの移動手段の喪失や悪天候時の利便性低下等
居住環境・利便性への影響	21	地域の住みやすさの低下、資産価値への懸念、地域の孤立化など
その他	125	個人的な感想など



利用実態アンケートの結果について

3. 系統別傾向

【回答者数の割合 単位%】

20以上 19～15 14～10 9～5 4～0

5 系統 利用頻度×利用時間帯

利用時間帯		9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台
利用頻度										
月に数日程度	231件	14	20	12	5	7	6	7	13	17
週に1～2日程度	113件	15	18	7	8	5	8	10	13	16
週に3～4日程度	80件	11	17	11	9	7	9	13	10	14
週に5日以上	26件	17	17	9	4	9	9	9	13	13
ほぼ毎日	31件	14	14	7	3	7	7	9	20	19

利用頻度は、月に数日程度から週に4日程度までの頻度が多い。
利用時間帯は、9時台～11時台と15時台～17時台の割合が多く、60代～70代以上の買い物・通院利用が多い。

8 4 系統 利用頻度×利用時間帯

利用時間帯		9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台
利用頻度									
月に数日程度	85件	26	19	8	5	4	8	8	21
週に1～2日程度	51件	22	21	9	6	6	3	10	22
週に3～4日程度	30件	18	16	7	9	7	15	12	16
週に5日以上	8件	27	0	0	0	45	0	9	18
ほぼ毎日	8件	23	23	15	0	8	8	8	15

利用頻度は、月に数日程度から週に4日程度までの頻度が多い。
利用時間帯は、9時台～10時台と16時台の割合が多く、50代～70代以上の買い物・通院利用が多い。

8 7 系統 利用頻度×利用時間帯

利用時間帯		7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台
利用頻度															
月に数日程度	81件	4	6	5	8	7	6	8	5	8	12	16	9	6	2
週に1～2日程度	73件	2	9	8	12	6	4	7	6	8	8	12	9	6	4
週に3～4日程度	66件	3	9	8	9	6	6	9	4	6	8	12	10	8	3
週に5日以上	24件	13	11	4	4	4	2	7	4	7	7	13	13	9	2
ほぼ毎日	45件	10	13	8	6	5	4	3	2	2	4	13	11	10	7

利用頻度は、ほぼ毎日から月に数日程度まで一定の利用が見られる。
利用時間帯は、各時間帯で割合が平準化しており、40代～50代の通勤利用、60代～70代以上の買い物・通院利用が多い。

【5系統】
 樟葉駅～金振東～面取町～樟葉駅
 （一部八幡市域含む）

【84系統】
 樟葉駅～船橋住宅～北片鉾～樟葉駅

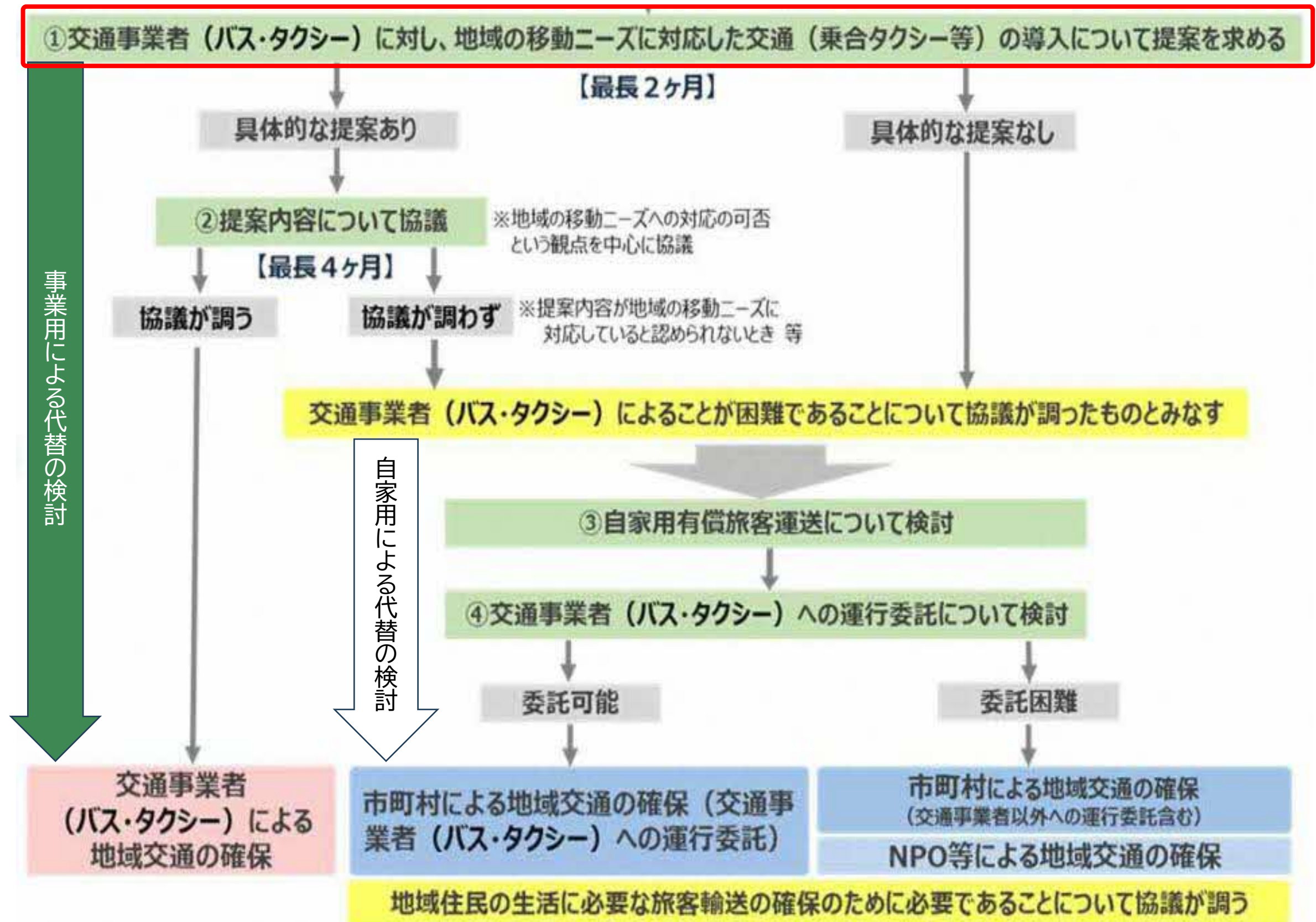
【87系統】
 樟葉駅～樋ノ上～養父元町～樟葉駅



代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

代替交通手段について【検討プロセス】

国の自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)ハンドブック等で示されている「検討プロセス」に加筆





【令和8年5月20日】

隣接市で路線バス事業の実績を有する事業者(4社)へ事業用(緑ナンバー)による代替運行の提案を打診

提案なし

- ・阪急バス
- ・近鉄バス
- ・京都京阪バス
- ・奈良交通

提案なし

【令和8年6月17日】

他の交通事業者から事業用(緑ナンバー)による代替運行の提案の申し入れ
↓ 具体的提案に向け、運行内容の確認

【令和8年7月16日】

交通事業者において実現性等を踏まえ検討された結果、具体的提案には至らず

事業用(緑ナンバー)による代替交通の運行は困難

5系統、84系統、87系統
は交通空白地に該当

交通空白地で有償運送を行う
自家用有償旅客運送
(公共ライドシェア)

交通事業者のノウハウを活用

事業者協力型自家用有償旅客運送
での代替運行を検討

運行主体:市町村

↓ 運行委託

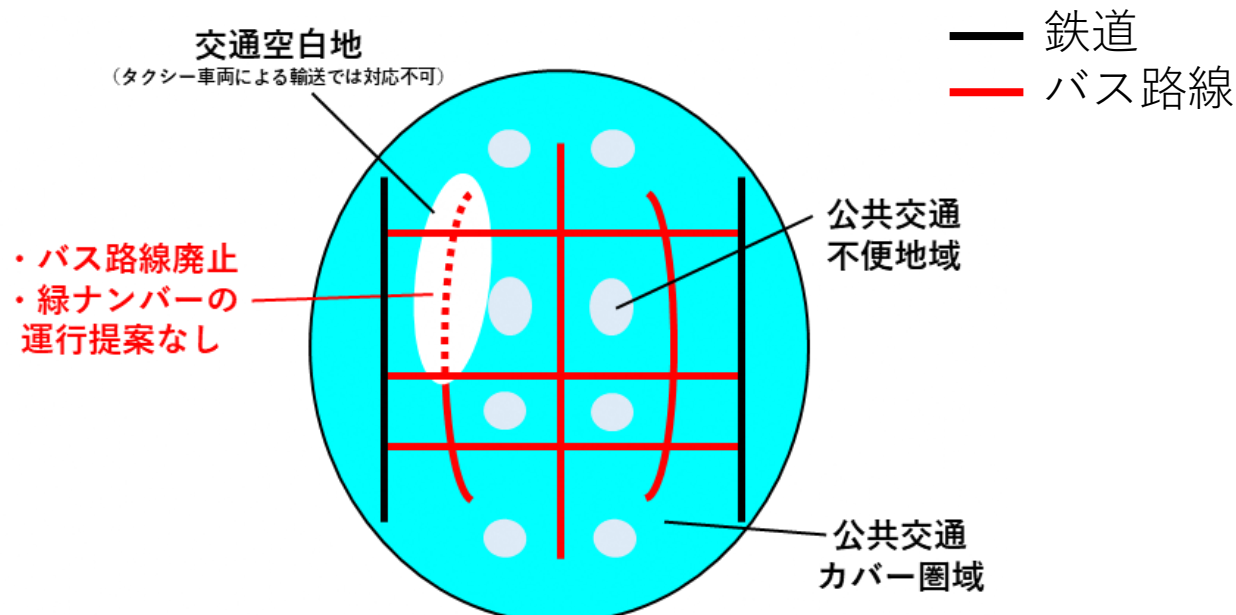
交通事業者(バス・タクシー)

より安心、安全なサービスの提供が可能

交通空白地について

【交通空白地の該当条件】

- (1)バス路線が廃止
- (2)交通事業者による営業運行が不可
- (3)タクシーが恒常的に30分以内に配車されない、あるいは配車されるものの、タクシー車両による輸送に対応できない程度の需要がある



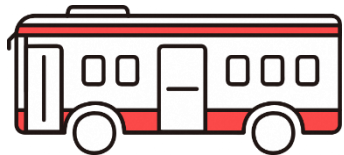


代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

運行計画(プラン)について

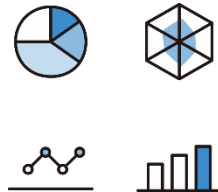
■ 運行計画検討のプロセス

基本となる運行水準



現行路線の経路・ダイヤ・運賃等を運行水準の参考とする

利用実態等を踏まえた検討



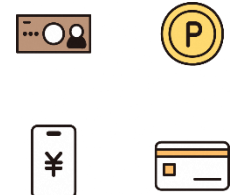
利用実態やアンケート結果を踏まえ、運行計画の効率化を検討

運行計画の立案



地域特性を踏まえた運行計画を立案

運行に要する予算



代替交通の運行に必要な予算の検討・確保

■ 利用実態等を踏まえた検討

【利用者数】

平均利用者数に合わせた効率的な運行形態を設定

【通過人数・乗車率】

最大通過人数・乗車率に合わせた車両サイズの設定

【利用頻度×利用時間帯】

利用頻度と利用時間帯に合わせた時間帯・便数の設定

【運賃設定】

既存バス路線との競合性、運行収支などへの影響を踏まえた運賃を設定

運行形態

- ・ 路線定期運行
- ・ 路線不定期運行
- ・ 区域運行

運行車両

- ・ ワンボックス
- ・ マイクロバス
- ・ 小型バス

運行時間帯

- ・ 朝
- ・ 日中
- ・ 夜

運行便数

- ・ 1便以上/時
- ・ 1便/時
- ・ 1便以下/時

運賃

- ・ 路線バスと同等
- ・ その他



代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

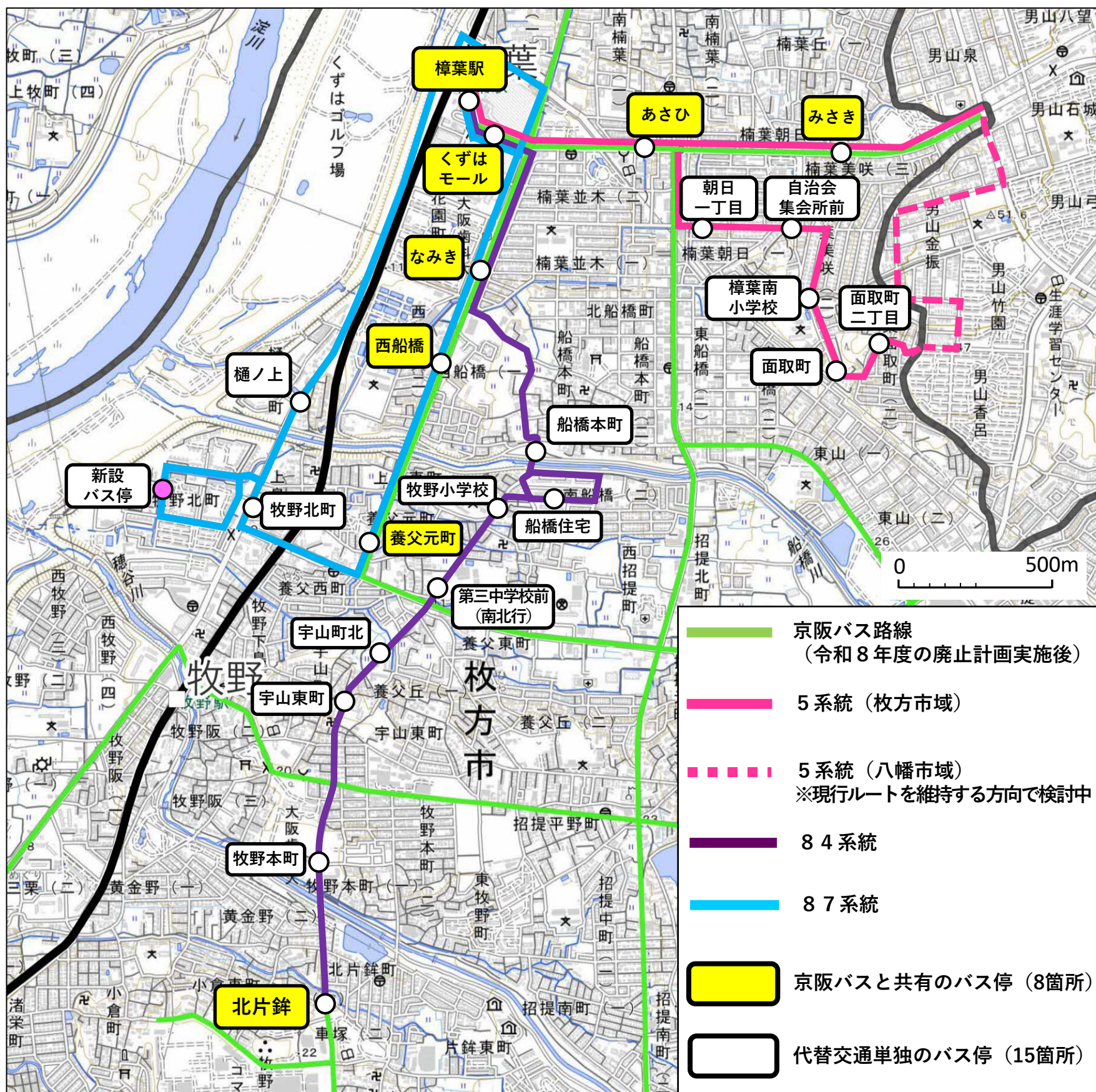
運行計画(プラン)について

	5系統	84系統	87系統
運行形態	路線定期運行	路線定期運行	路線定期運行
運行経路 バス停	現行経路と同様 あさひバス停 (東行)を通過 ※八幡市域は現行ルートを維持する方向で検討中	現行経路と同様 牧野小学校バス停 (北行)を移設	現行経路に 府宮住宅枚方牧野北 を追加 集会所前にバス停 を新設
運行車両	小型バス	小型バス	小型バス
運行時間帯	9時～17時 (現行と同様)	9時～16時 (現行と同様)	7時～20時 (現行と同様)
運行便数	9便(1便/時) (現行と同様)	8便(1便/時) (現行と同様)	18便(1～2便/時) (現行と同様)
運賃	路線バスと同等	路線バスと同等	路線バスと同等



代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

運行計画(プラン)について【代替交通の運行経路・バス停】



安全性確保対策が必要なバス停の対応

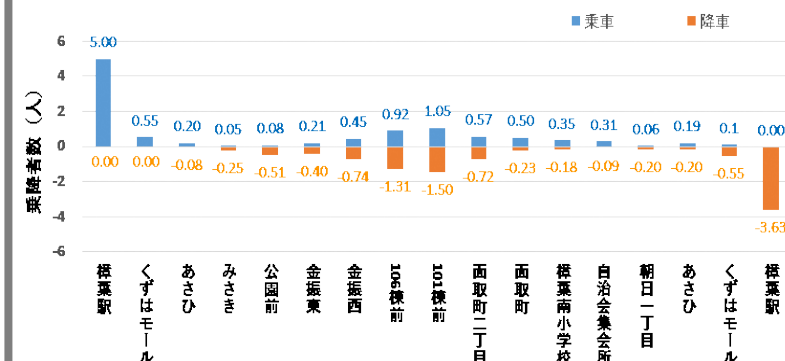
「牧野小学校（北行）」

- ・ **安全性確保対策が必要な理由**
バスがバス停に停車した際に交差点にその車体がかかるため
- ・ **対応**
交差点の前後5mの範囲に車体がかからない場所へバス停を移設

「あさひ（東行）」

- ・ **安全性確保対策が必要な理由**
バスがバス停に停車した際に交差点の前後5mの範囲にその車体がかかるため
- ・ **対応**
既存バス停との共有は不可であり、利用者が極端に少ないことから、バス停は設置せず通過とする

停留所別平均乗降者数
(R7.4.1～R8.1.31 (10か月間※平日))



[京阪バス提供データより]

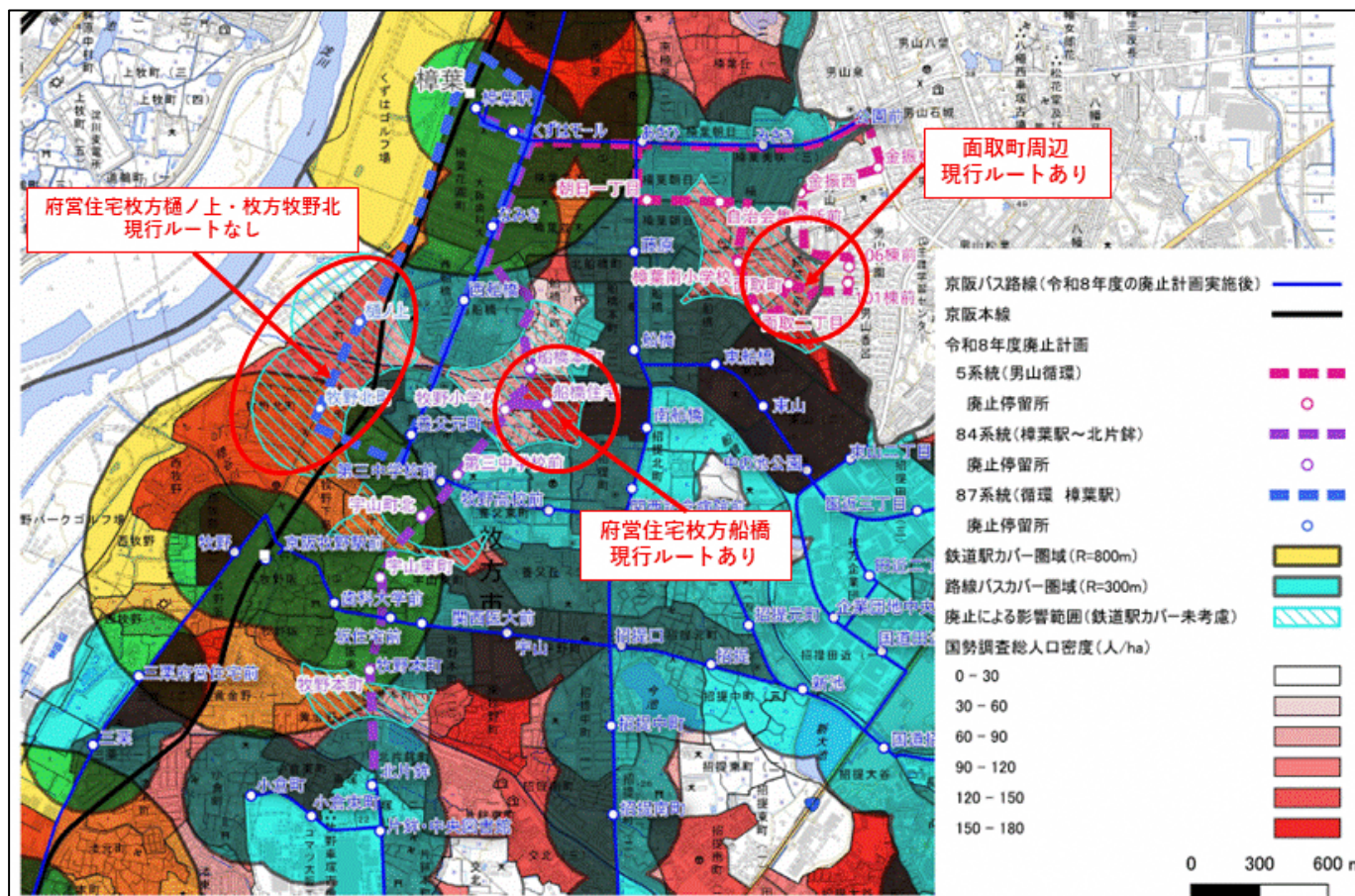


代替交通手段と運行計画(プラン)

1. 運行計画(プラン)について【利用者増加の可能性のある地域へのバス停設置】

視点：現在のバス利用者の利便性維持と運行への影響を最小限に抑えることを前提としつつ、ルート変更やバス停の追加が利用促進、ひいては採算性向上に繋がる可能性について検討する。

■ 利用者が多いバス停と周辺地域 5系統：面取町周辺、84系統：府営住宅枚方船橋周辺、87系統：府営住宅枚方樋ノ上及び枚方牧野北周辺



府営住宅枚方樋ノ上

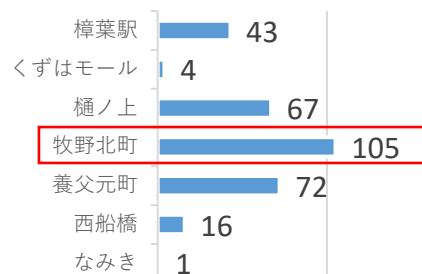
➤ 車両の離合が不可・消防活動用地があるため困難



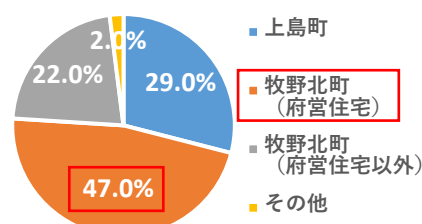
府営住宅枚方牧野北

- 住宅地内の道路状況から運行は可能
- 潜在的利用者増加の可能性 (各グラフより)

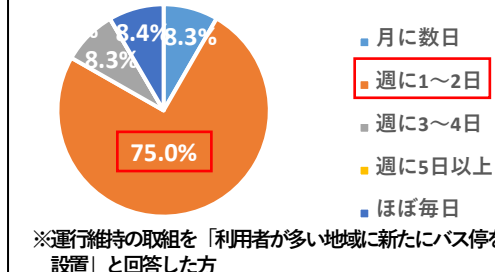
<よく乗車するバス停>



<牧野北町利用者の居住地>



<牧野北町 (府営住宅) 居住者※の利用頻度>

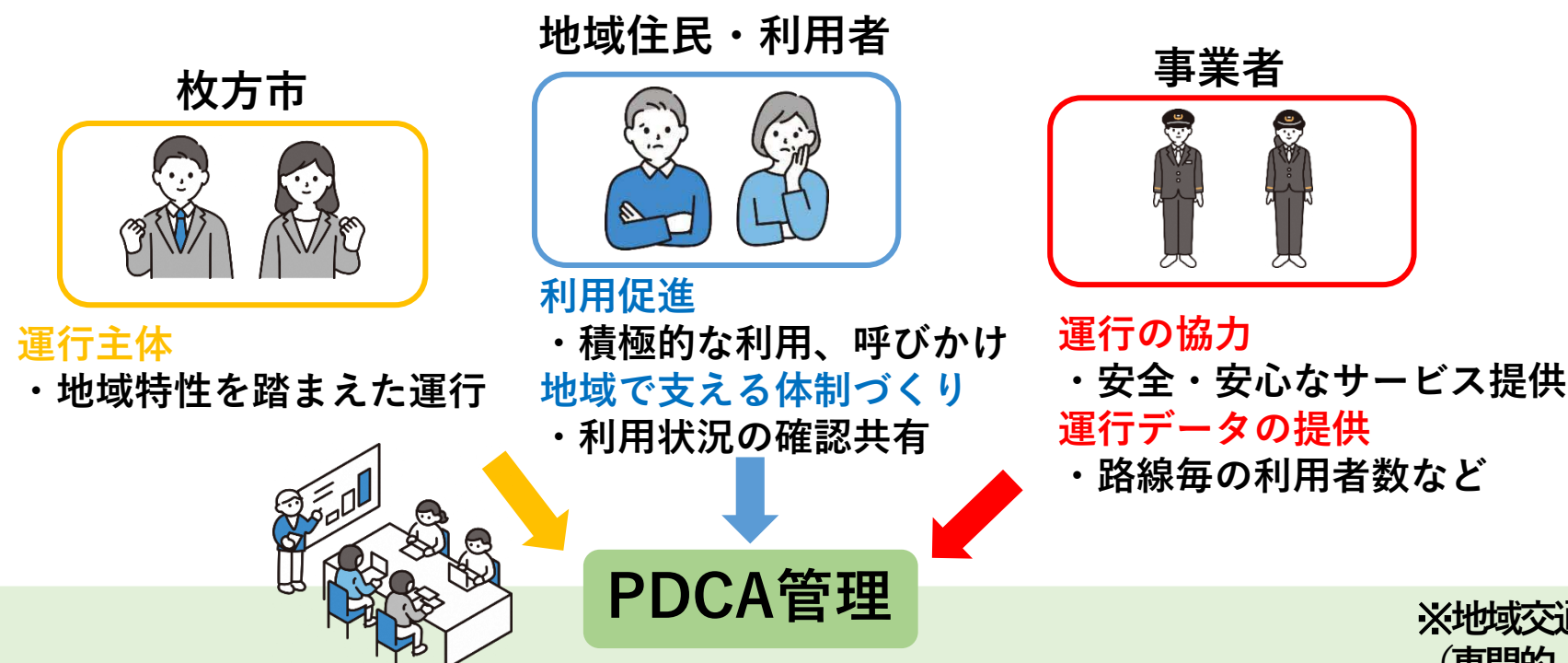


試験的に府営住宅地内へバス停を追加
(平日の日中時間帯のみ停車)

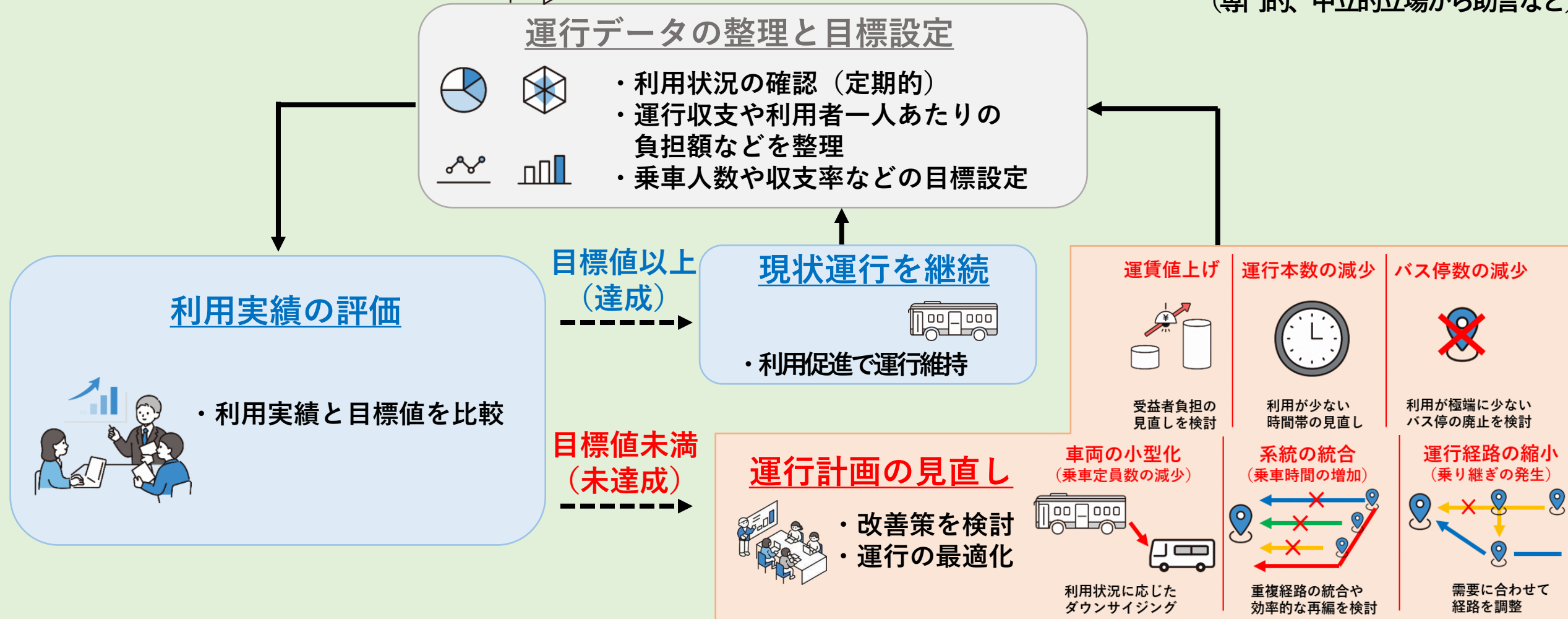


代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

運行計画(プラン)について【地域と一体となった運行維持管理(PDCA)】



※地域交通の専門家の参加を想定
(専門的、中立的立場から助言など)





代替交通手段及び運行計画(プラン)の検討内容について

今後の予定

● 都市交通会議(本会) ● 都市交通会議(地域分科会) ● 庁内委員会

