

目次

1. 廃止予定路線の概要
2. 【91系統】代替交通の導入要否について
3. 【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について
 - (1) 路線廃止による影響範囲
 - (2) 廃止予定路線の現状
 - (3) 廃止予定路線の現状(まとめ)
 - (4) 廃止路線沿線の地域特性
 - (5) 要否判断
4. 代替交通手段検討のプロセス
5. 地域交通の導入事例
6. 沿線地域へのアンケート調査



代替交通導入要否の判断について

1. 廃止予定路線の概要

【廃止予定路線】

――― 【5系統】※存続する代替系統なし※

樟葉駅～金振東～面取町～樟葉駅

――― 【84系統】※存続する代替系統なし※

樟葉駅～船橋住宅～北片鉾～樟葉駅

――― 【87系統】※存続する代替系統なし※

樟葉駅～樋ノ上～養父元町～樟葉駅

――― 【91系統】※存続する代替系統あり※

樟葉駅～中の池公園～家具町二丁目南
～長尾駅

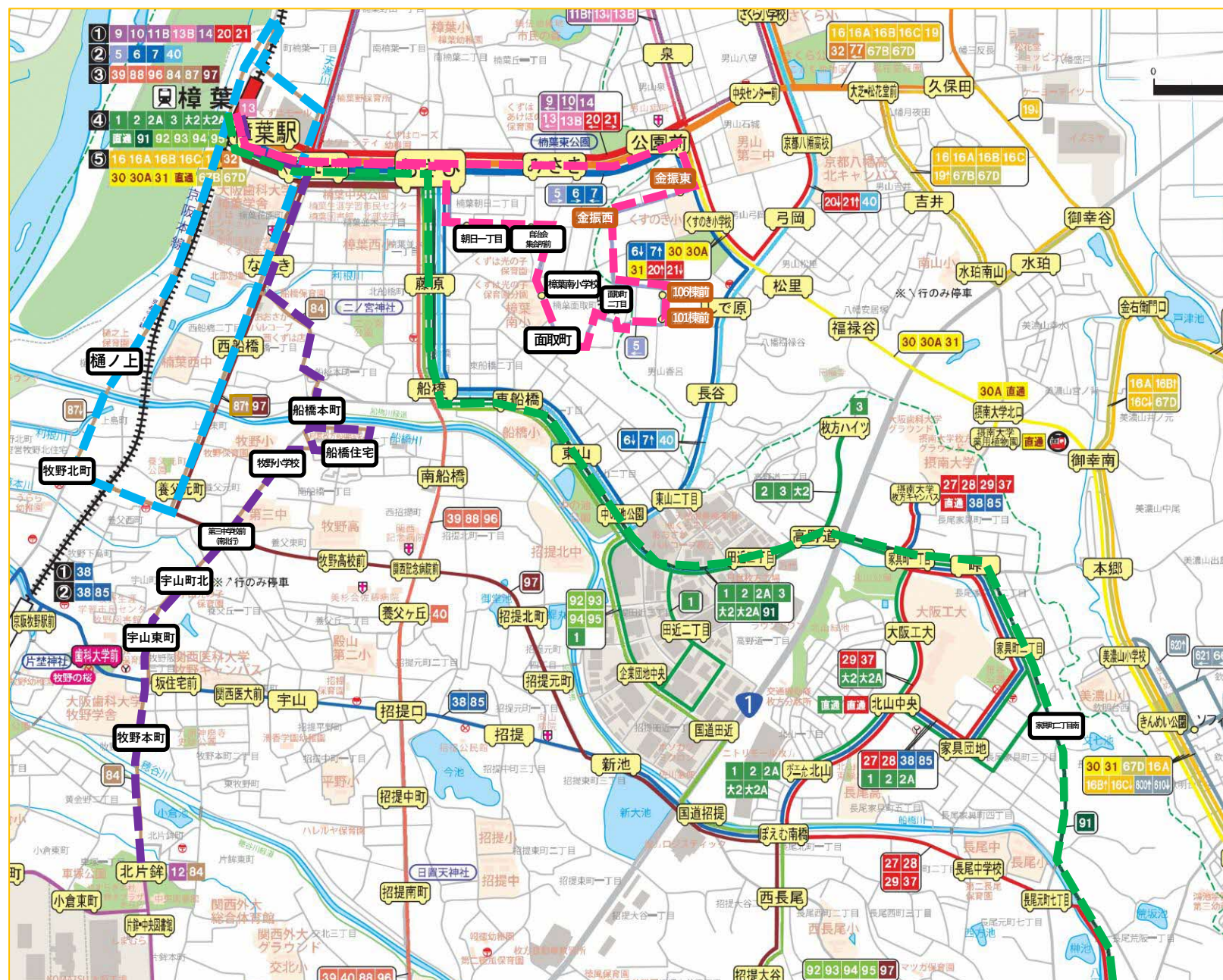
【廃止予定停留所】

□ 15箇所(市内)

「面取町二丁目」「面取町」「樟葉南小学校」「自治会集会所前」「朝日一丁目」「船橋本町」「船橋住宅」「牧野小学校」「第三中学校前(南北行)」「宇山町北」「宇山東町」「牧野本町」「牧野北町」「樋ノ上」「家具町二丁目南」

□ 4箇所(市外)

「金振東」「金振西」「106棟前」「101棟前」



【5,84,87系統 運行車両(小型バス)】



※87系統は一部大型バスでの運行

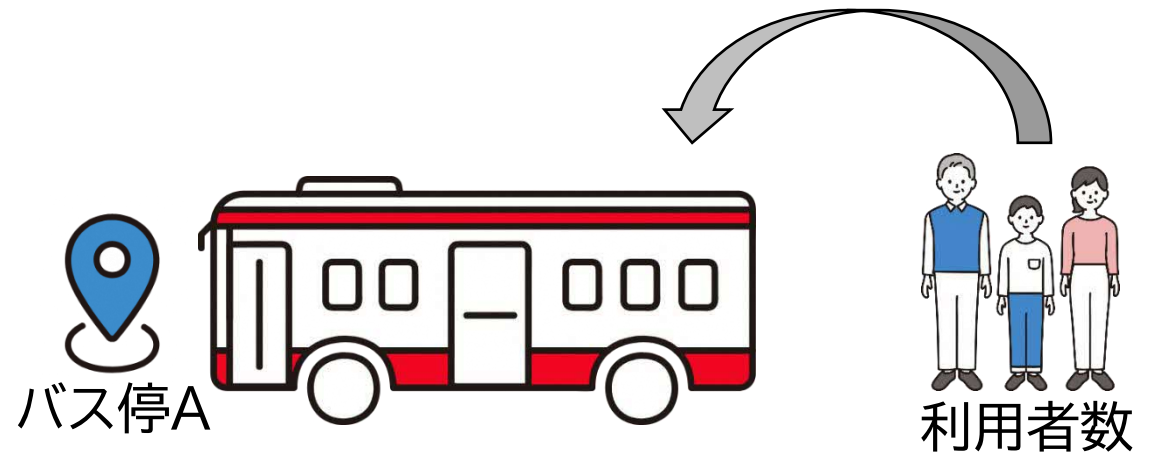


1. 廃止予定路線の概要

■ 用語の説明

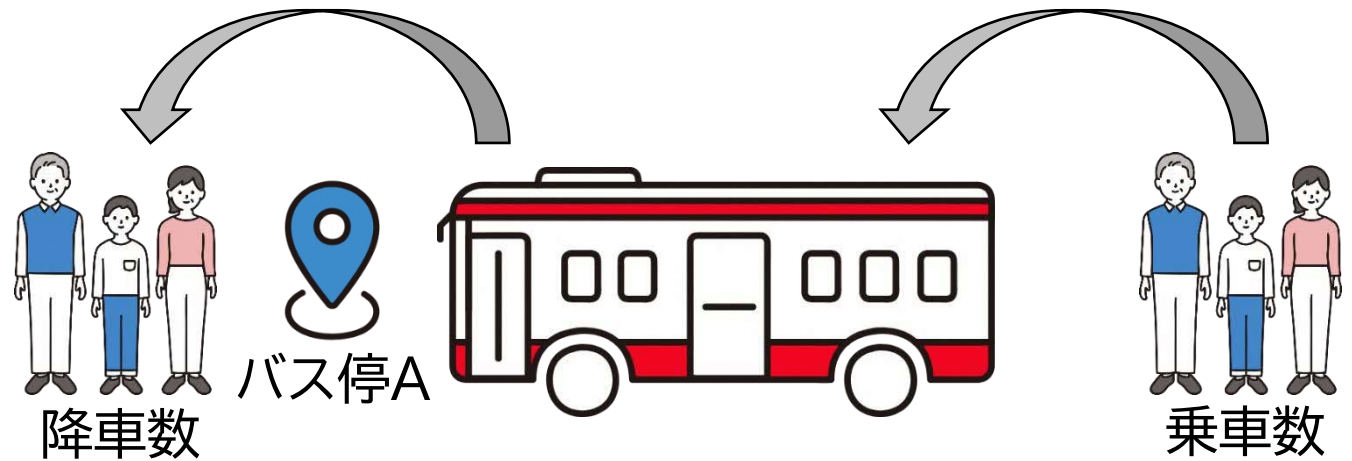
利用者数

👉 バスに乗車した人数



乗降者数

👉 バスに乗車・バスから降車した人数



通過人数

👉 バス停間での乗車人数



乗車率

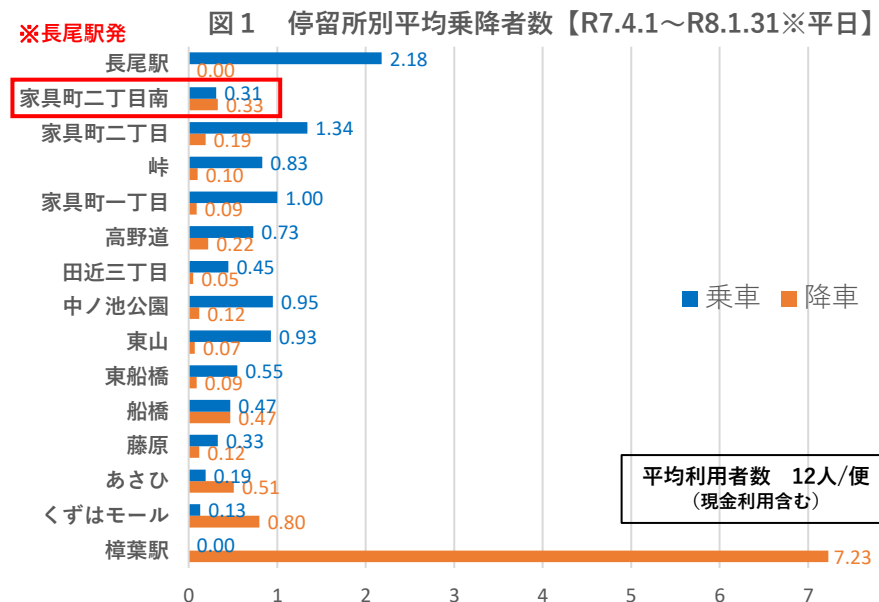
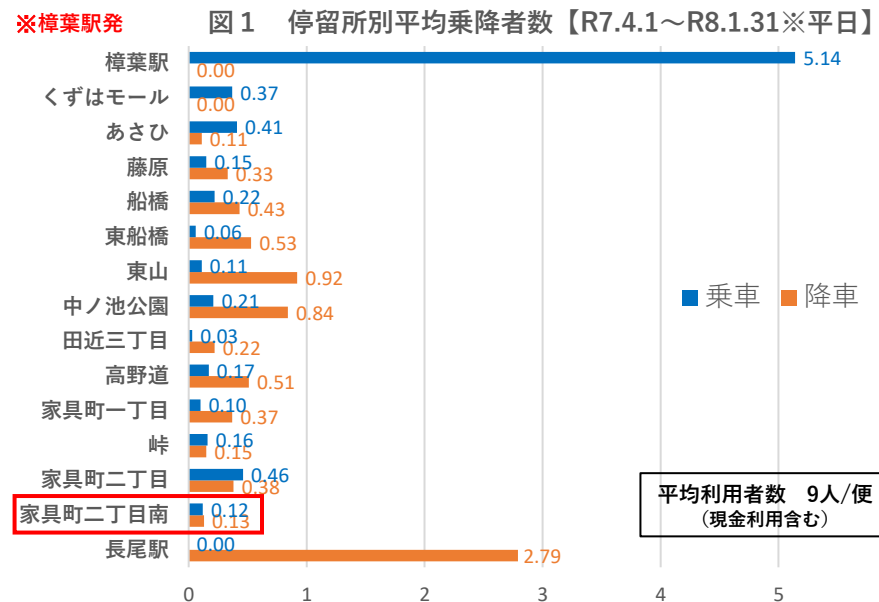
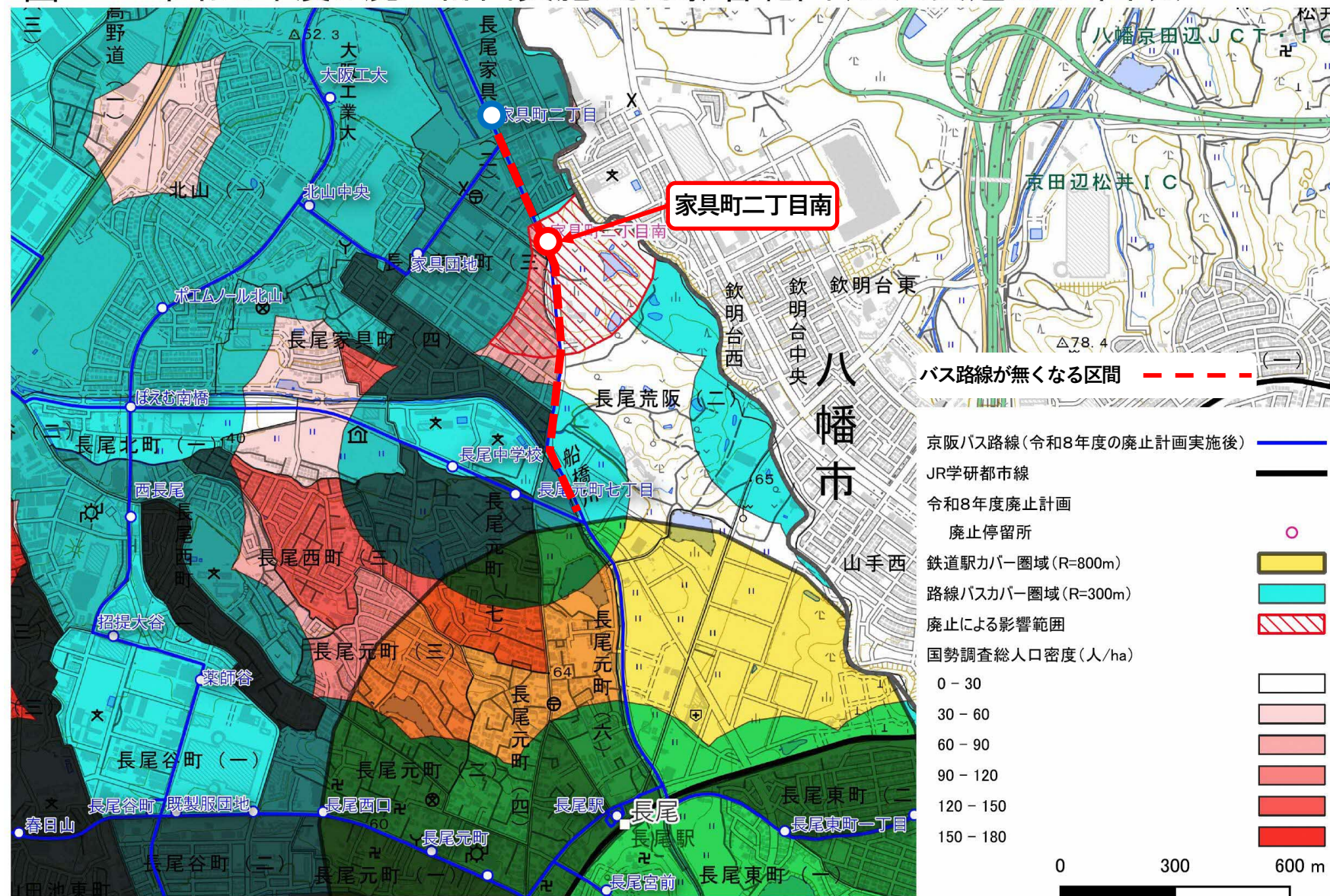
👉 $\frac{\text{通過人数}}{\text{車両定員数}}$

2.【91系統】代替交通の導入要否について

- (1) 系統廃止により廃止となる停留所は「家具町二丁目南」のみで、利用者数が少ない → 図1
- (2) 廃止により影響を受ける市民が居住する範囲が限定的 → 図2の赤斜線の範囲
- (3) 周辺部で存続する別系統(停留所)が代替として機能 → 図2の青線

以上の3点から91系統は代替交通を導入しない

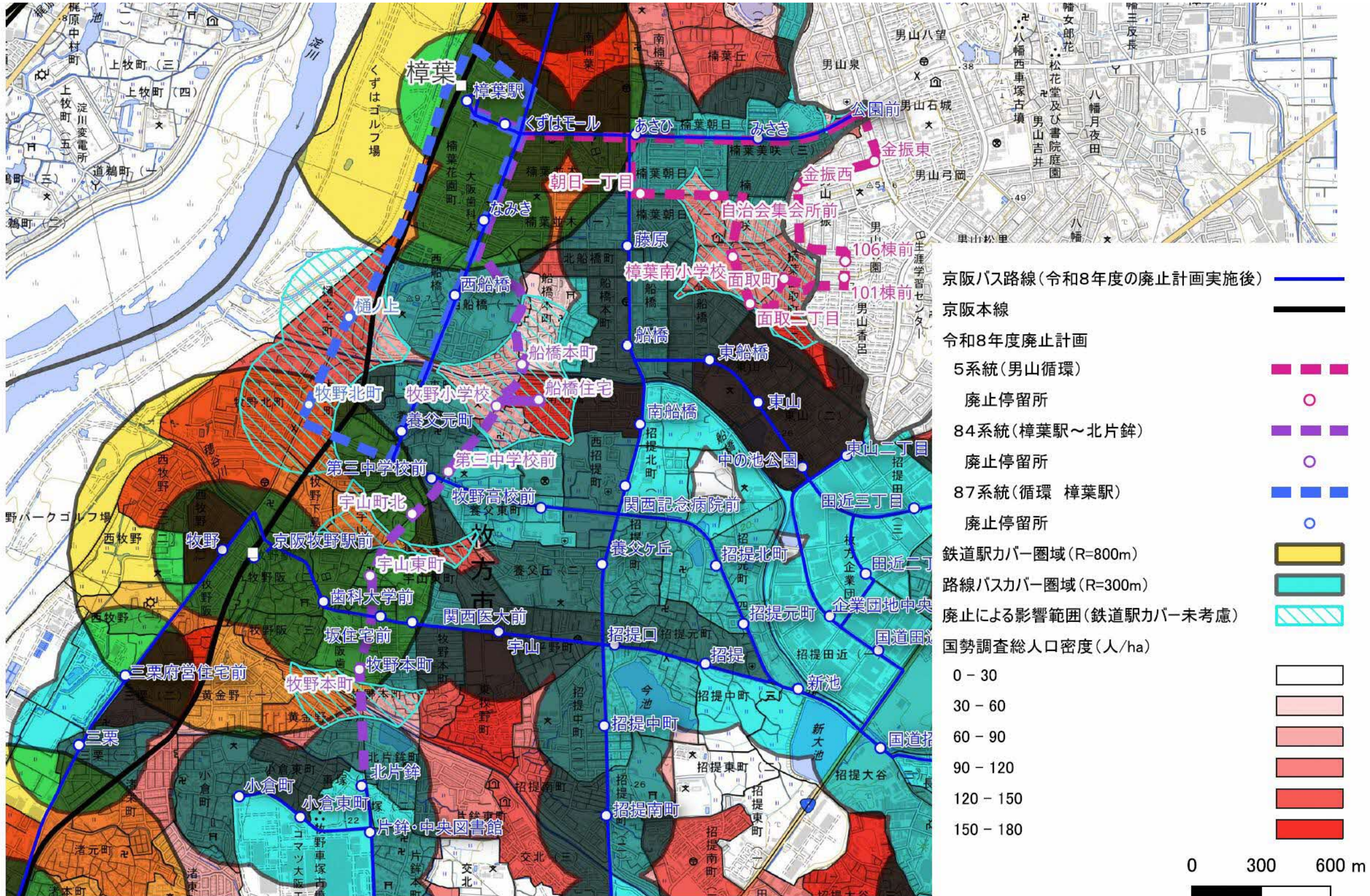
図2 令和8年度の廃止計画実施による影響範囲(公共交通カバー圏域)





代替交通導入要否の判断について

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (1) 路線廃止による影響範囲

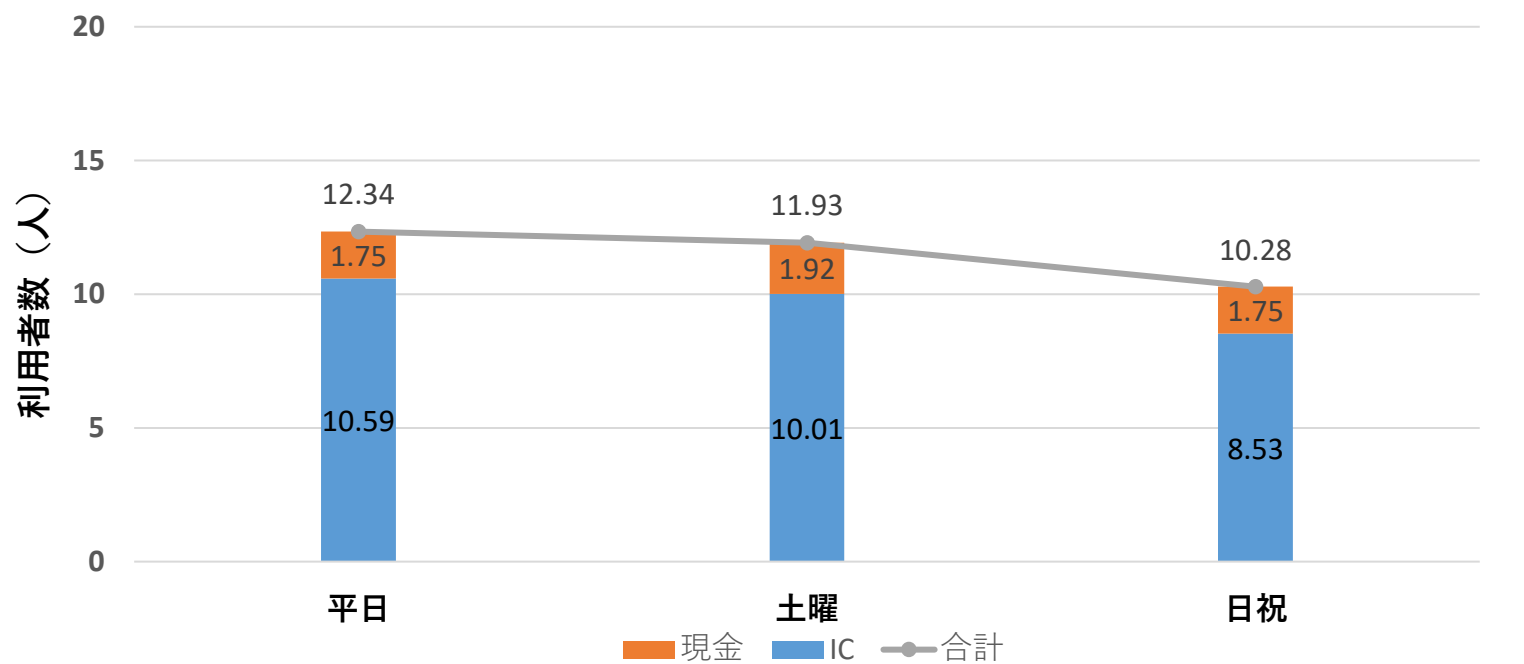


3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2) 廃止予定路線の現状

■ 5系統

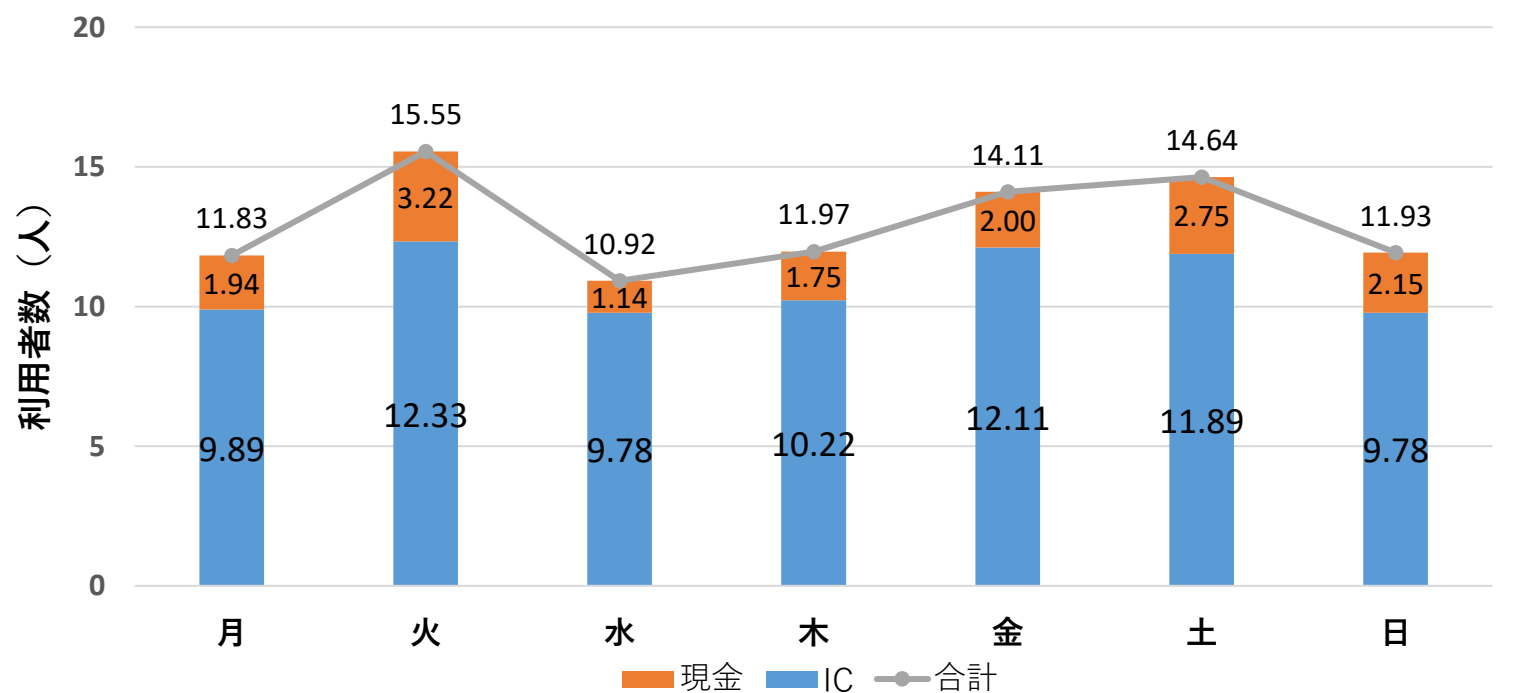


図1 1便当たり平均利用者数【R7.4.1～R8.1.31（10か月間）】



※現金データは運賃箱投入金額を片道運賃(250円)で除算

図2 曜日別1便当たり平均利用者数【R7.10.1～R7.10.7】



※現金データは運賃箱投入金額を片道運賃(250円)で除算

1便あたり平均利用者数(図1)

令和7年4月1日から令和8年1月31日の**平均利用者数は12人程度**であり、平日の利用が最も多く12.34人、日祝の利用が最も少なく10.28人である。

曜日別1便あたり平均利用者数(図2)

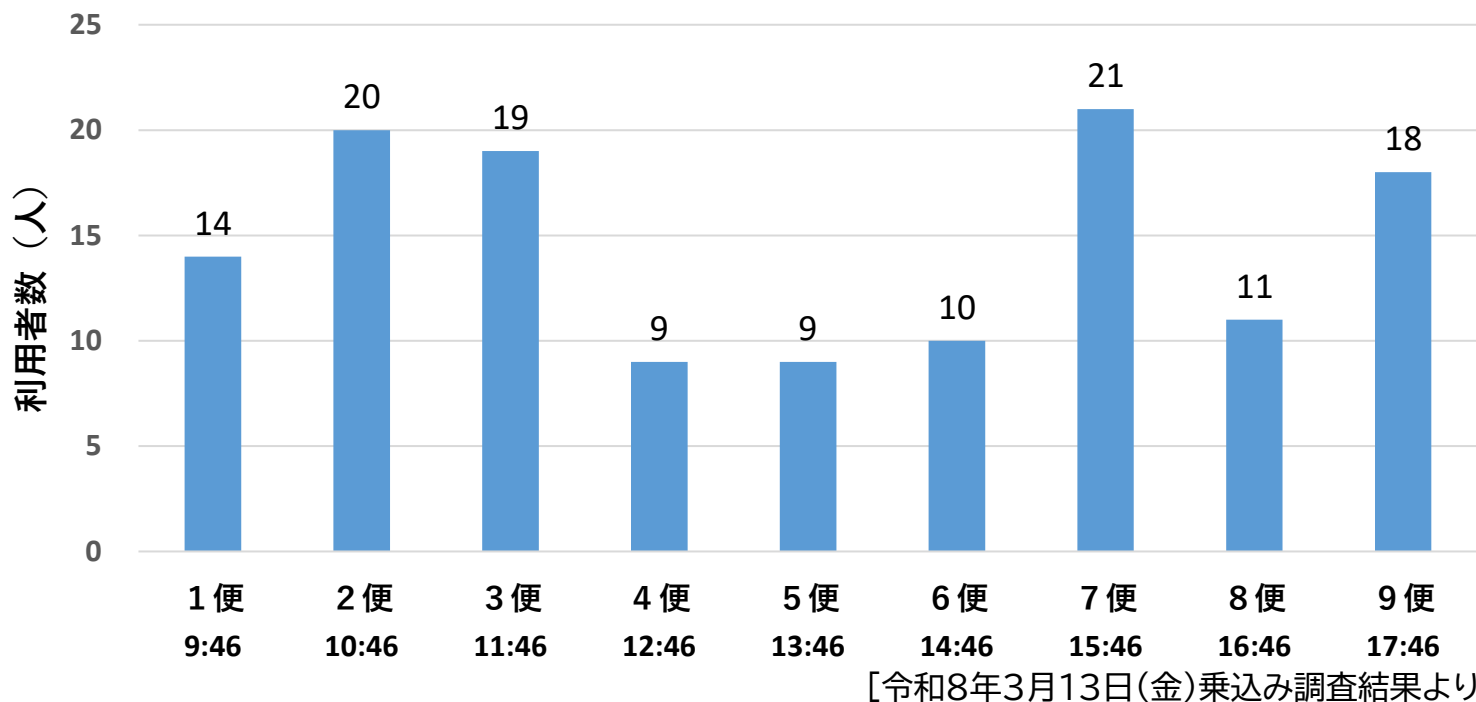
令和7年10月1日から7日の平均利用者数は、現金利用者を含めると**13人程度**であり、**火曜日の利用が最も多く15.55人**、水曜日の利用が最も少なく10.92人である。

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2)廃止予定路線の現状

■ 5系統



図3 運行便別利用者数【R8.3.13 (晴れ)】



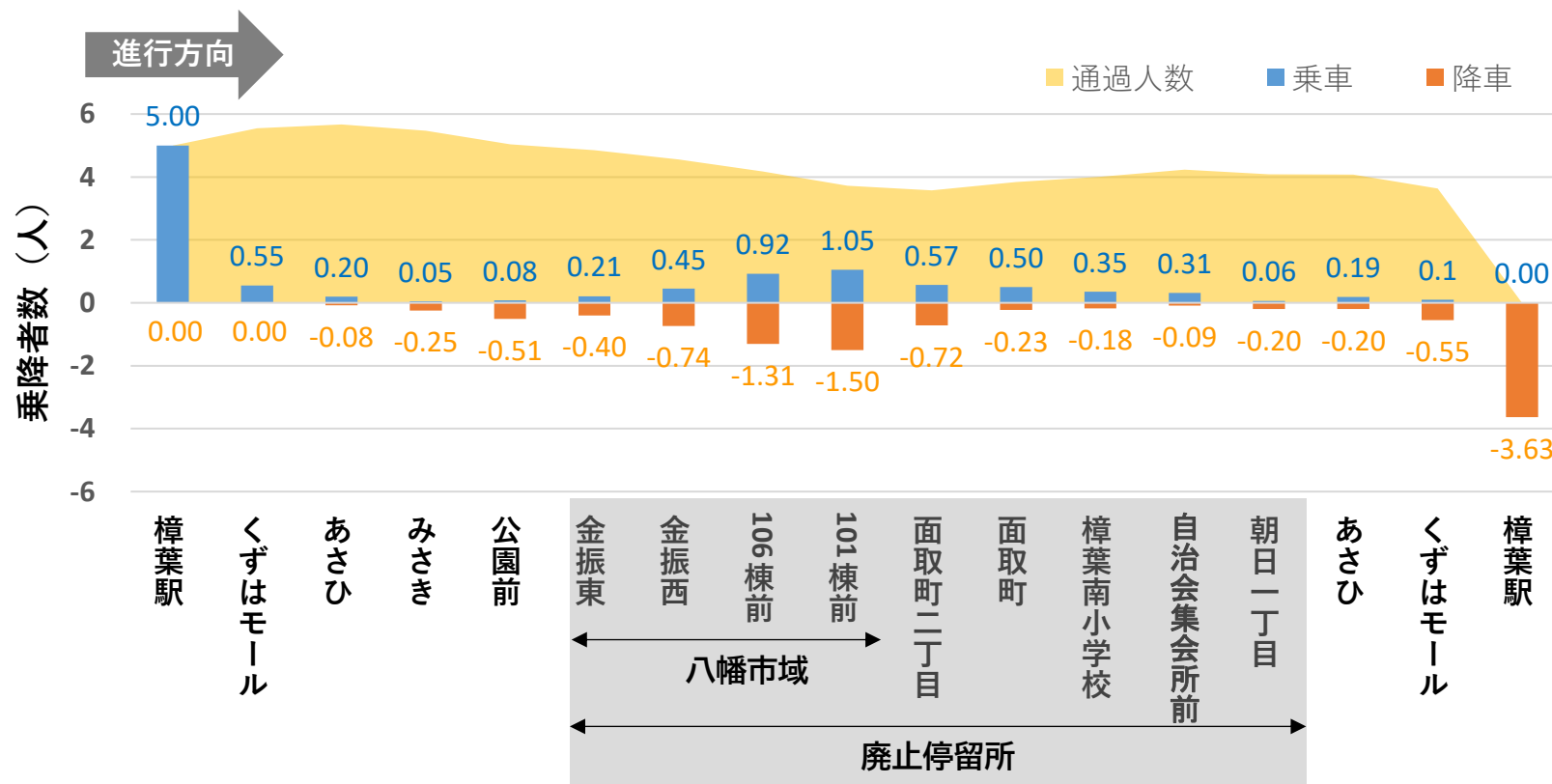
運行便別利用者数(図3)

令和8年3月13日(金)の利用者数は、**7便が最も多く21人**、4便と5便が最も少なく9人であり、4～6便が他の便と比べて少ない状況である。

停留所別平均乗降者数(図4)

令和7年4月1日から令和8年1月31日の平日における平均乗降者数は、**八幡市域の停留所の利用が多く**、枚方市域では面取町2丁目の利用が最も多い状況である。

図4 停留所別平均乗降者数【R7.4.1～R8.1.31 (10か月間※平日)】





代替交通導入要否の判断について

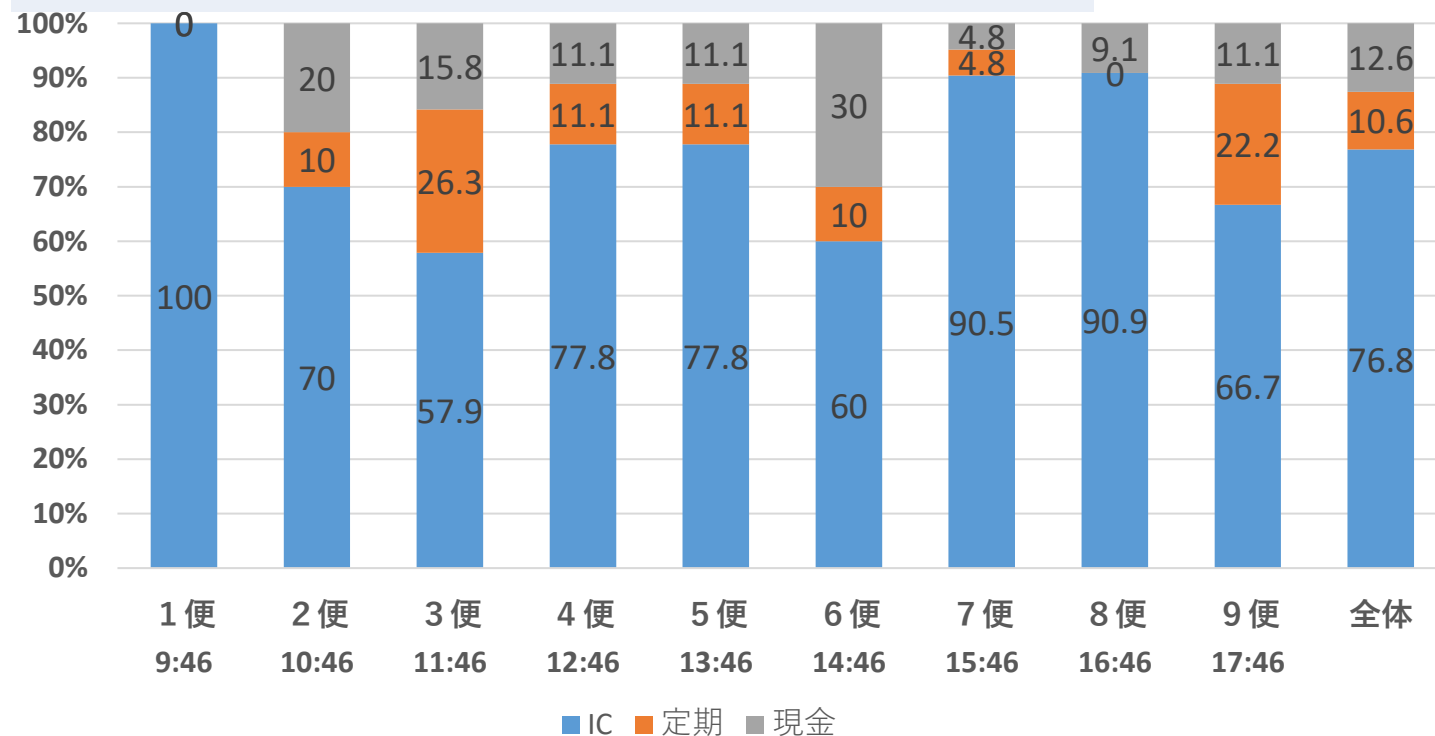
3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について

(2) 廃止予定路線の現状

■ 5系統



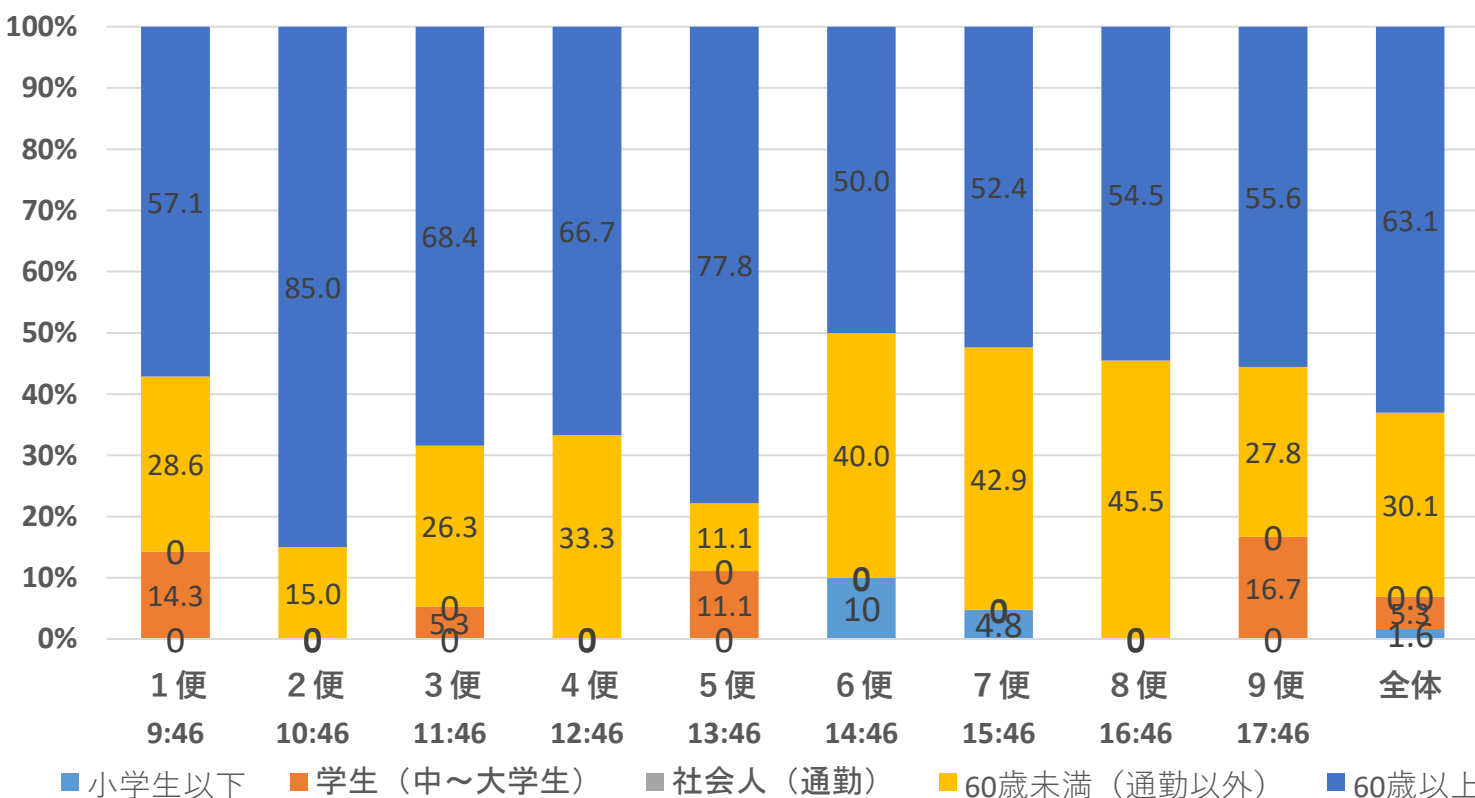
図5 運行便別利用種別割合【R8.3.13（晴れ）】



運行便別利用種別割合(図5)

利用種別割合は、**IC利用が全体の約77%**を占めており、現金利用は約13%、定期利用は約10%である。

図6 運行便別利用者属性割合【R8.3.13（晴れ）】



運行便別利用者属性割合(図6)

利用者属性は、**60歳以上が全体の約63%**を占めており、60歳未満が約30%、学生が約5%と小学生以下が約2%である。



代替交通導入要否の判断について

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2)廃止予定路線の現状

84系統



図1 1便当たり平均利用者数【R7.4.1～R8.1.31 (10か月間)】

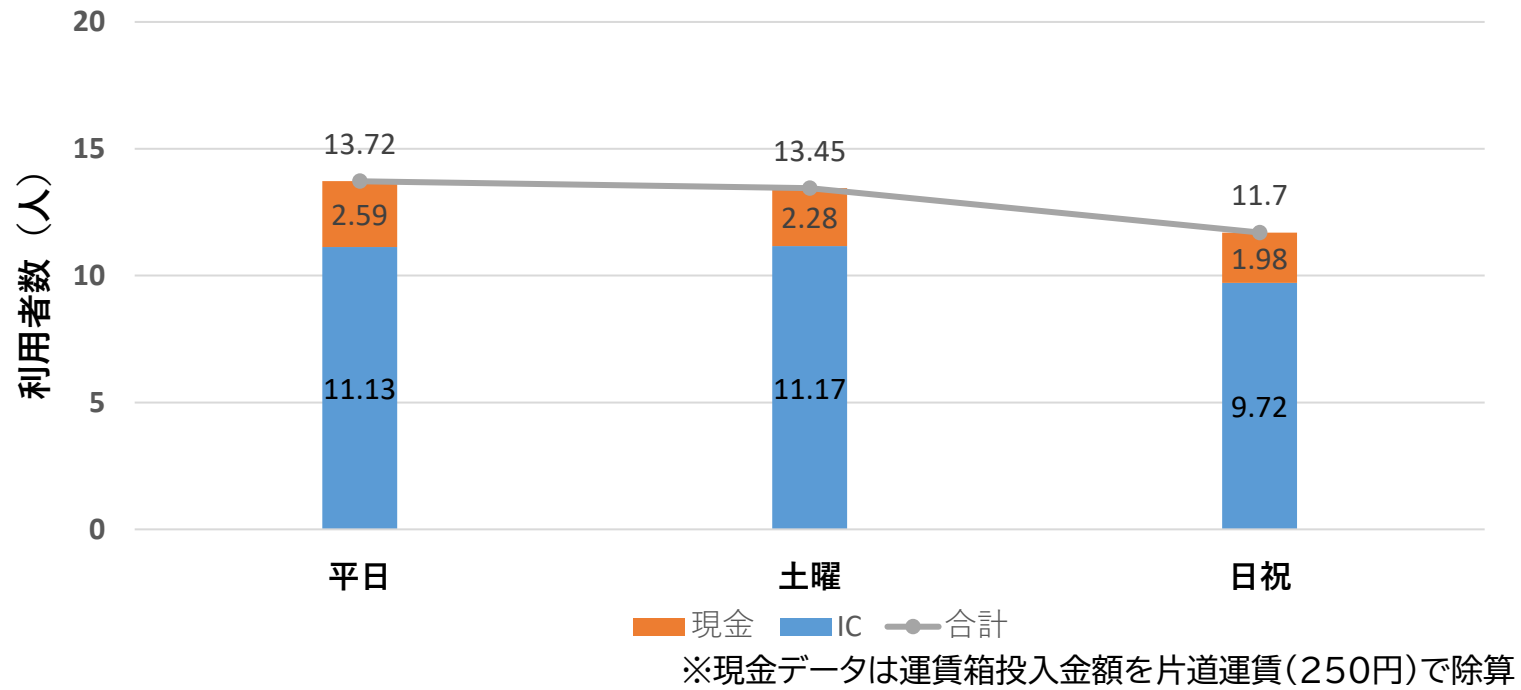
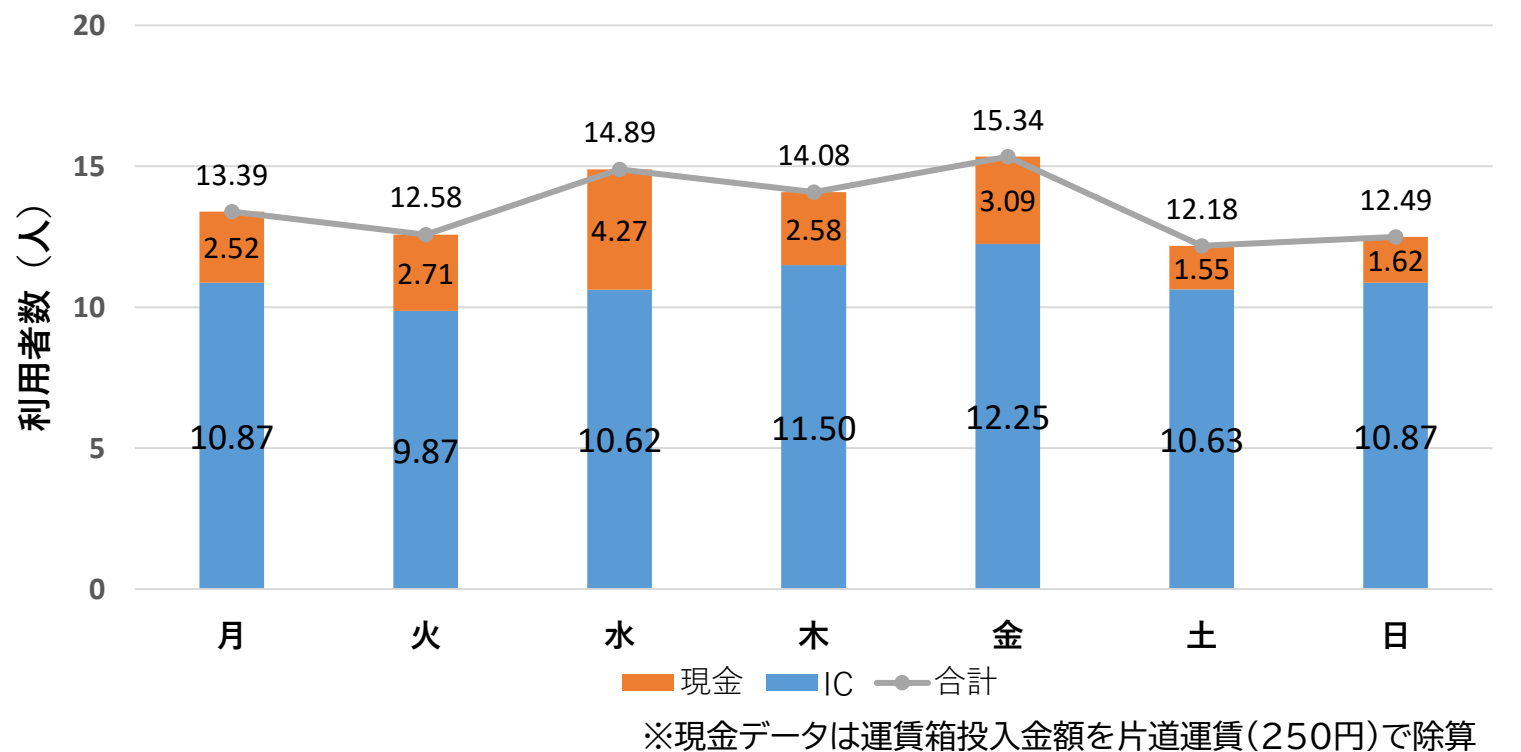


図2 曜日別1便当たり平均利用者数【R7.10.1～R7.10.7】



1便あたり平均利用者数(図1)

令和7年4月1日から令和8年1月31日の**平均利用者数は13人程度**であり、平日と土曜ではそれほど差はなく、日祝の利用が最も少ない。

曜日別1便あたり平均利用者数(図2)

令和7年10月1日から7日の平均利用者数は、現金利用者を含めると**14人程度**であり、**金曜日の利用が最も多く15.34人**、土曜日の利用が最も少なく**12.18人**である。



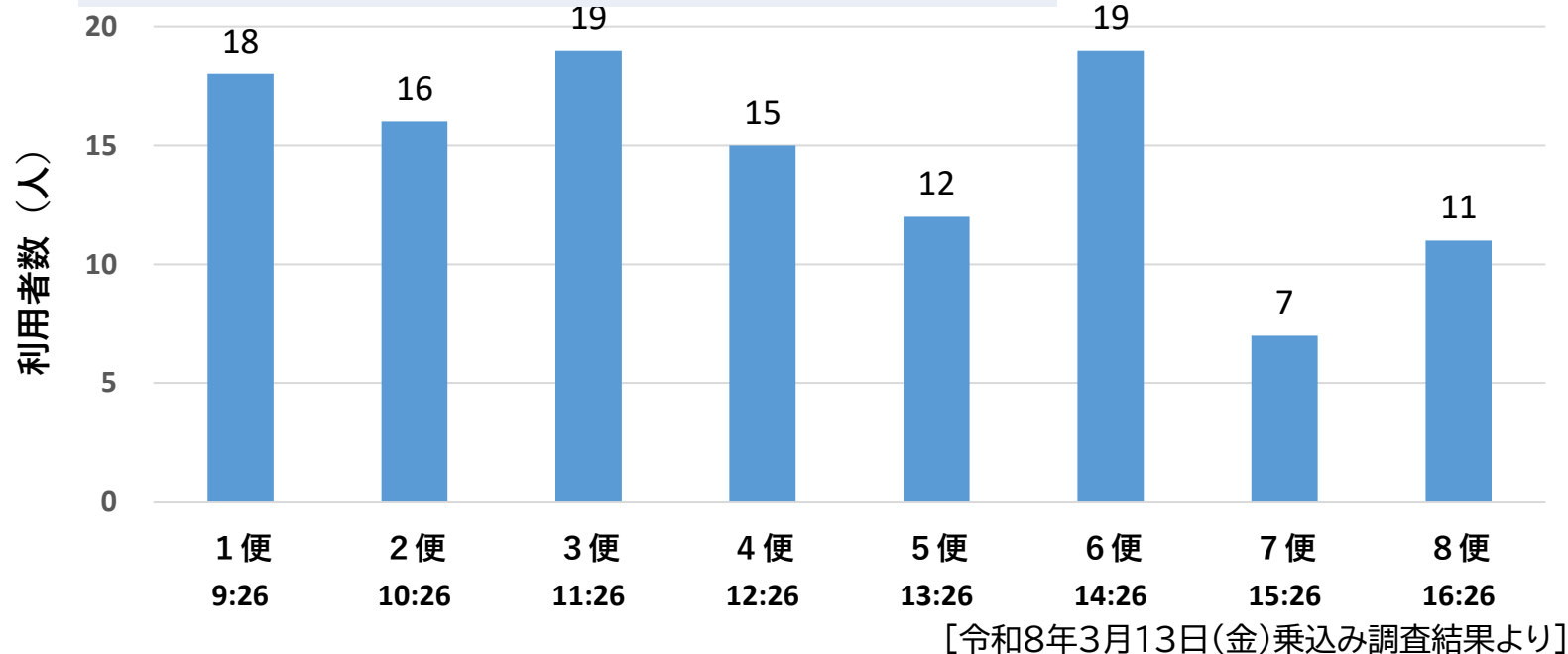
代替交通導入要否の判断について

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2)廃止予定路線の現状

■ 84系統



図3 運行便別利用者数【R8.3.13 (晴れ)】



運行便別利用者数(図3)

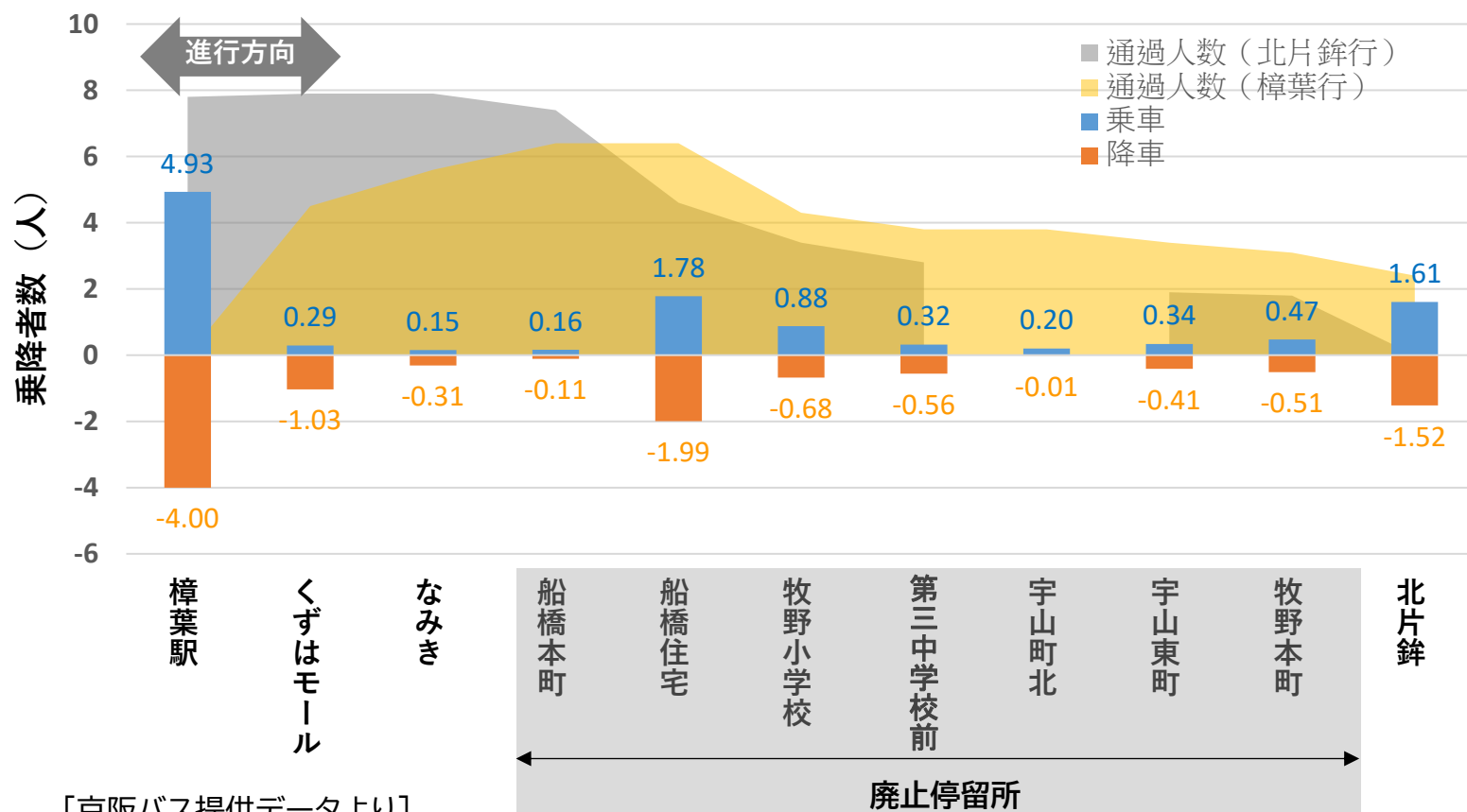
令和8年3月13日(金)の利用者数は**3便と6便が最も多く19人**、7便が最も少なく7人であり、7便と8便が他の便と比べて少ない状況である。

停留所別平均乗降者数(図4)

令和7年4月1日から令和8年1月31日の平日における平均乗降者数は、**船橋住宅停留所の利用が多い**。

また、令和8年3月13日(金)の乗り込み調査結果では、**樟葉駅⇔船橋住宅の利用が多い**。

図4 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]
 ※上り下りの乗降者数は各停留所ごとに合算(通過人数は市乗り込み調査結果より)
 ※宇山町北は樟葉行のみ停車

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2)廃止予定路線の現状

84系統



運行便別利用種別割合(図5)

利用種別割合は、**IC利用が全体の約63%**を占めており、現金利用は約29%、定期利用は約8%である。

運行便別利用者属性割合(図6)

利用者属性は、**60歳以上が全体の約60%**を占めており、60歳未満が約18%、社会人が15%、学生が約6%、小学生以下が約1%である。

図5 運行便別利用種別割合【R8.3.13（晴れ）】

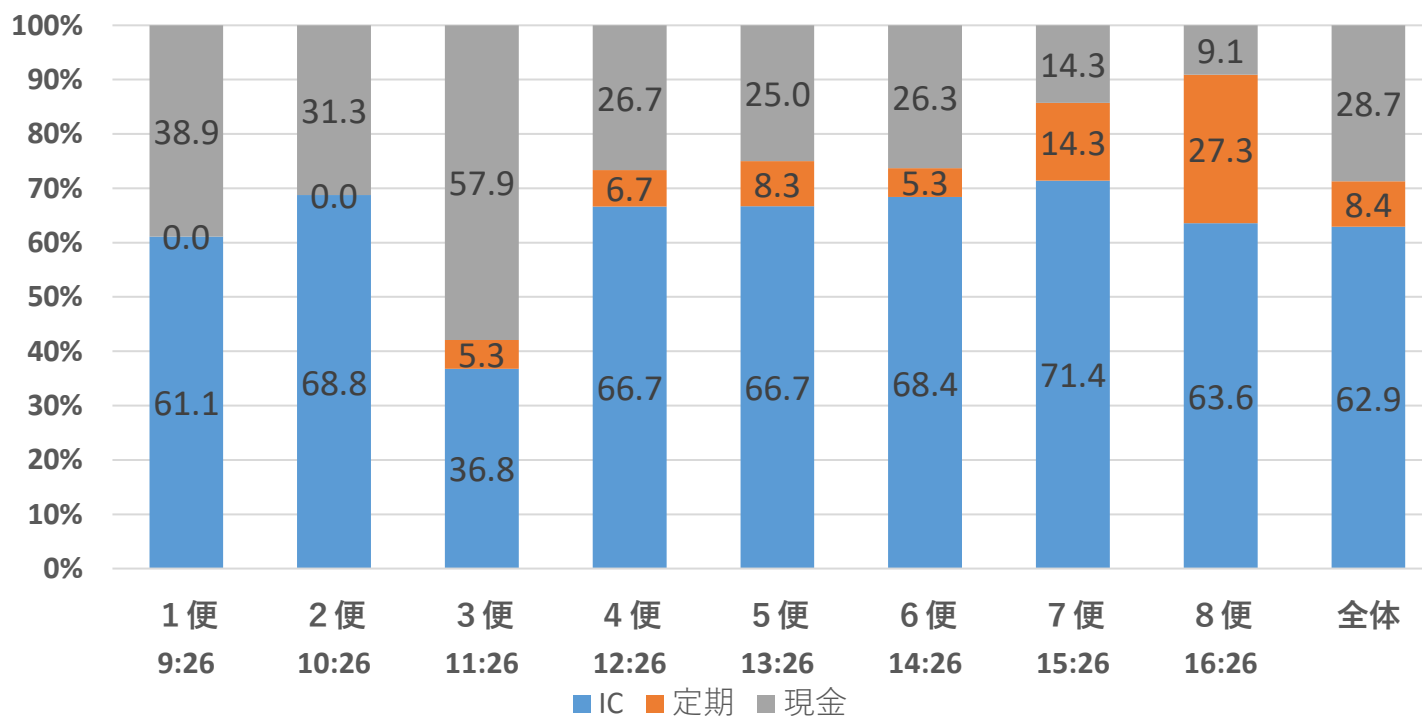
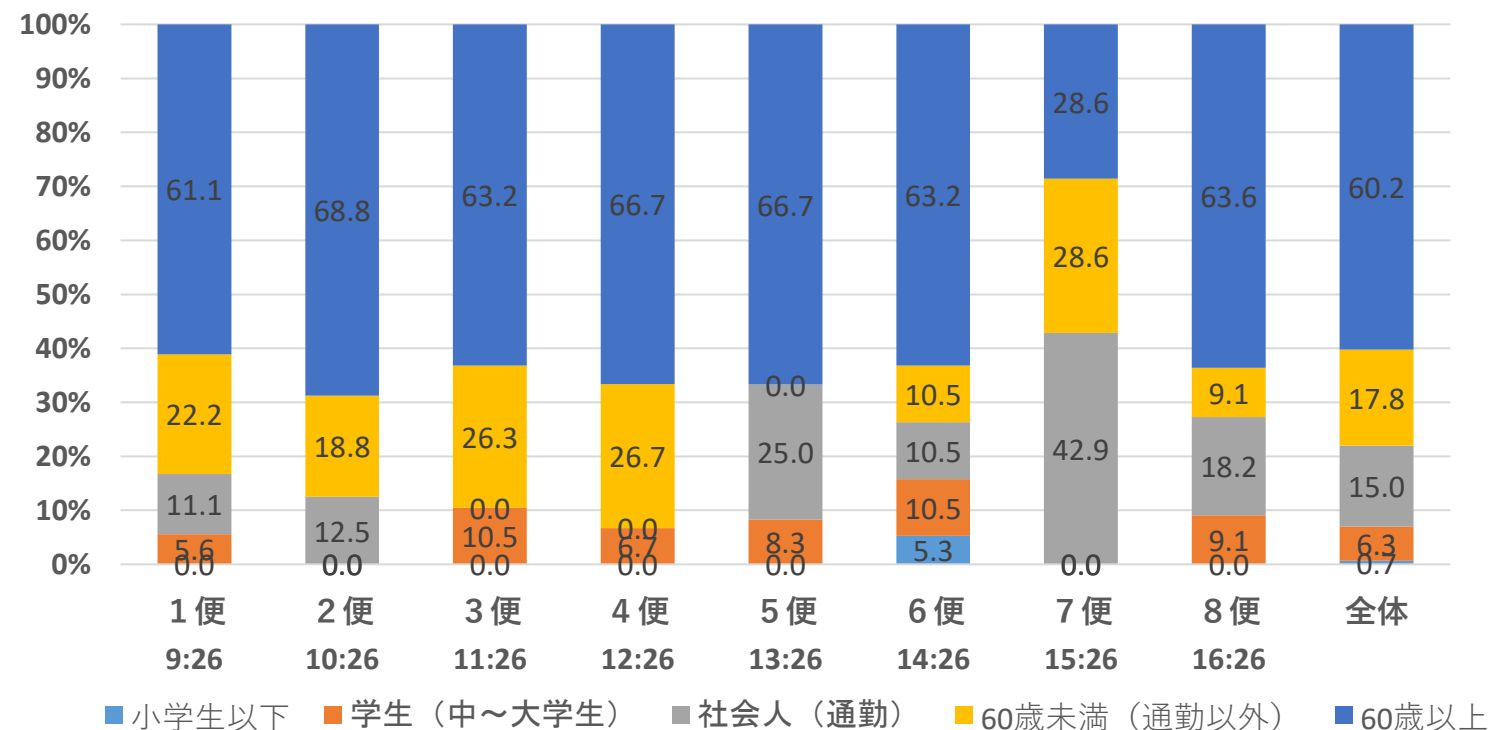


図6 運行便別利用者属性割合【R8.3.13（晴れ）】

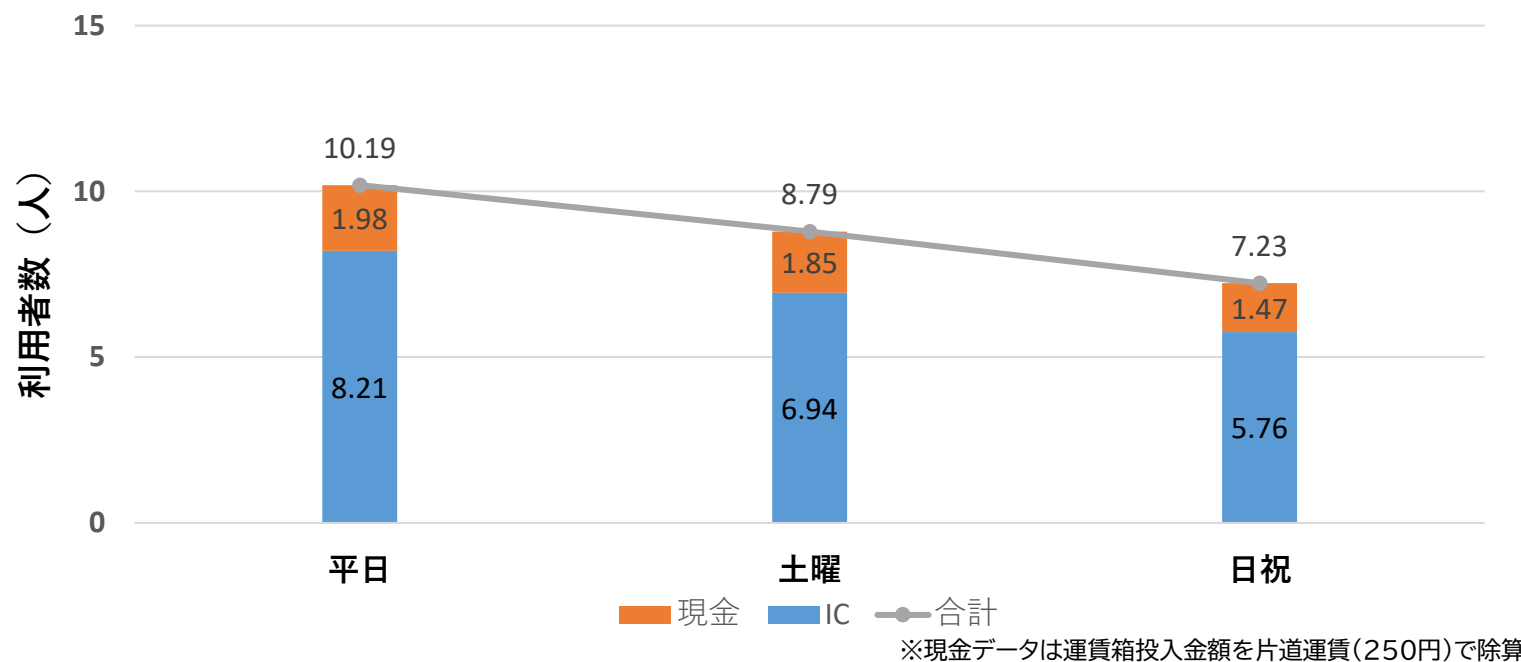


3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2) 廃止予定路線の現状

■ 87系統



図1 1便当たり平均利用者数【R7.4.1～R8.1.31 (10か月間)】



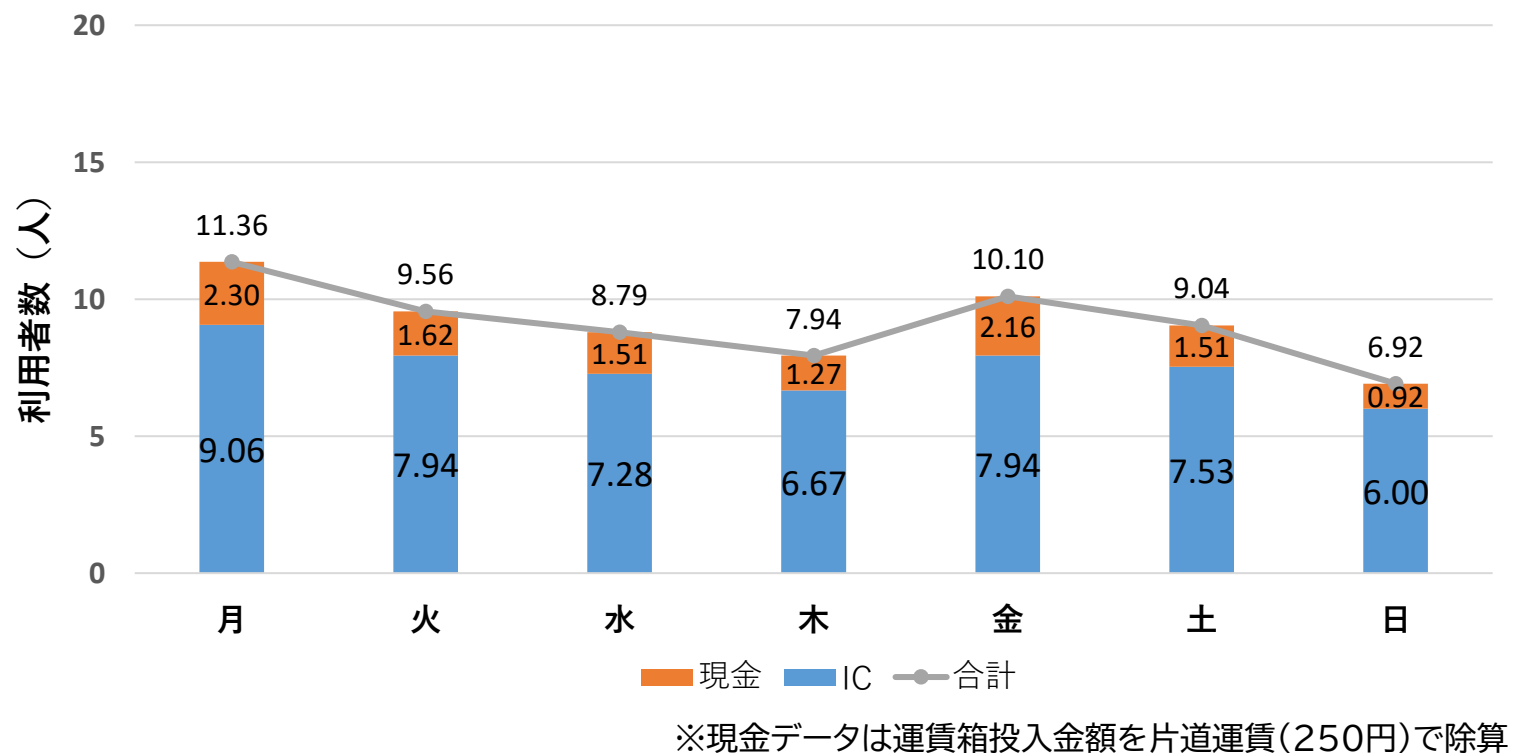
1便当たり平均利用者数(図1)

令和7年4月1日から令和8年1月31日の**平均利用者数は9人程度**であり、平日の利用が最も多く10.19人であり、休日に比べて平日の利用が比較的多い。

曜日別1便当たり平均利用者数(図2)

令和7年10月1日から7日の平均利用者数は、現金利用者を含めると9人程度であり、**月曜日の利用が最も多く11.36人**、日曜日の利用が最も少なく6.92人である。

図2 1便当たり平均利用者数【R7.10.1～R7.10.7 (7日間)】

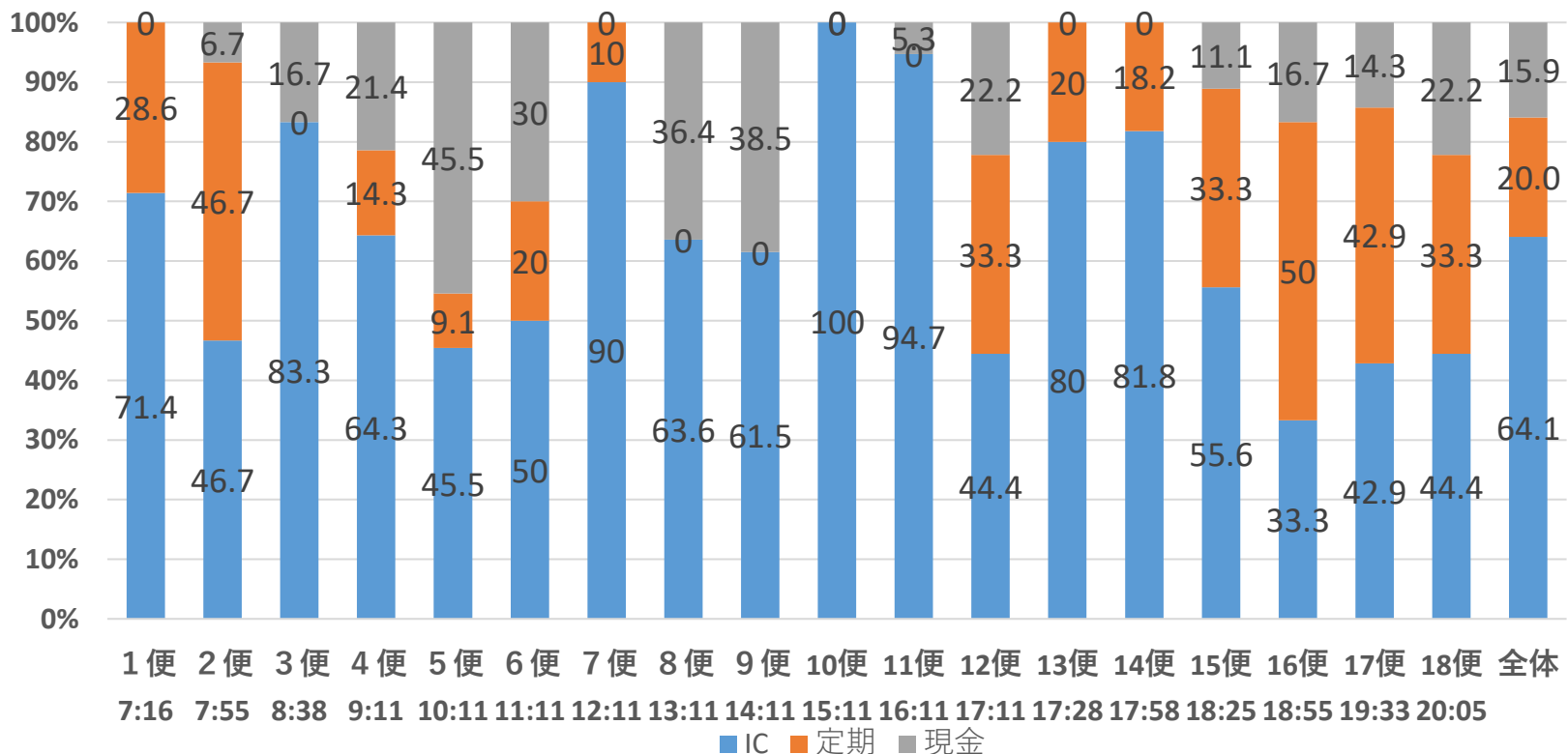


3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (2)廃止予定路線の現状

87系統



図5 運行便別利用種別割合【R8.3.13 (晴れ)】



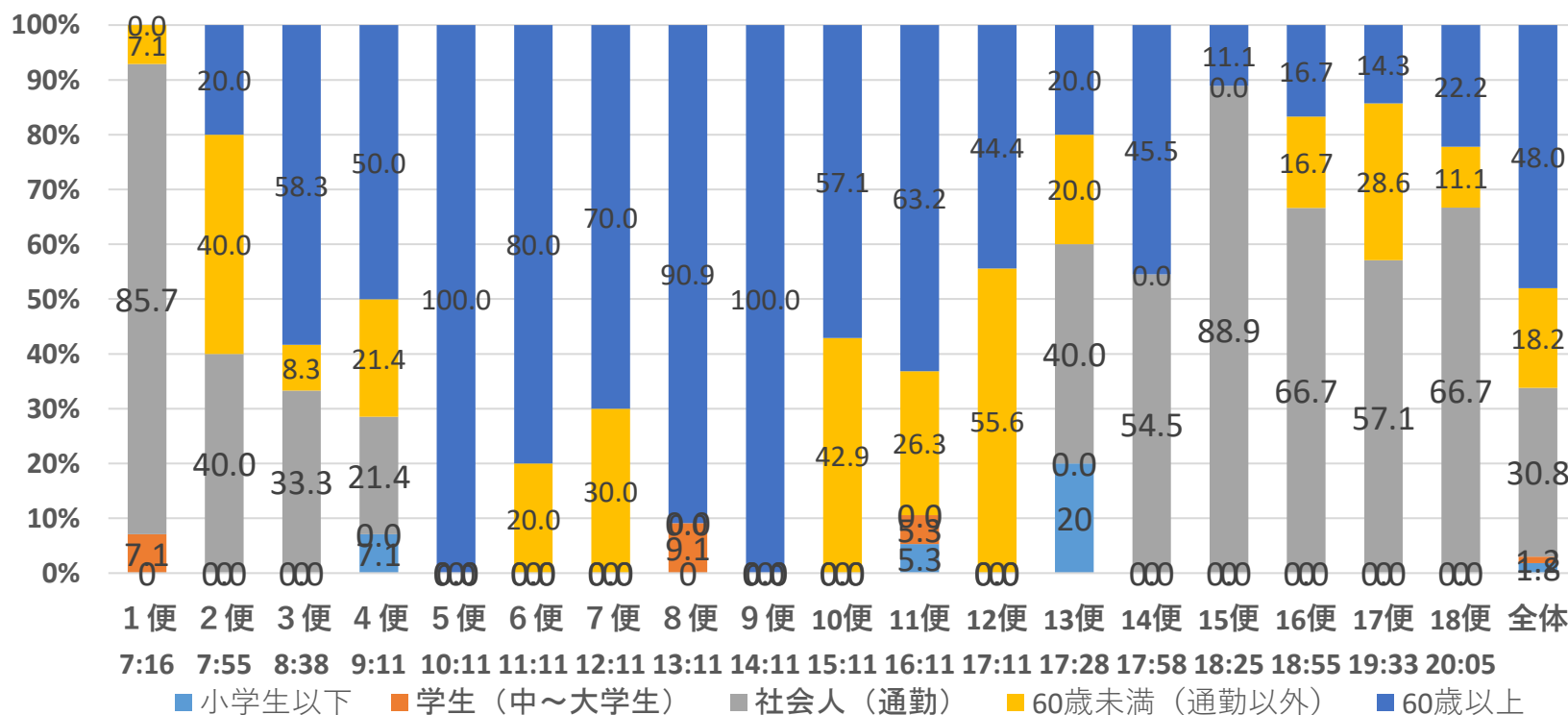
運行便別利用種別割合(図5)

利用種別割合は、IC利用が全体の約64%を占めており、定期利用は20%、現金利用は約16%である。

運行便別利用者属性割合(図6)

利用者属性は、60歳以上が全体の48%を占めており、社会人が約31%、60歳未満が約18%、小学生以下が約2%、学生が約1%である。

図6 運行便別利用種別割合【R8.3.13 (晴れ)】



3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (3)廃止予定路線の現状(まとめ)

		5系統	84系統	87系統	
特 徴		<ul style="list-style-type: none"> 廃止停留所の平均乗降割合 八幡市域 67.2% 枚方市域 32.8% 	<ul style="list-style-type: none"> 船橋住宅⇔樟葉駅の高齢者利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 樋ノ上・牧野北町・養父元町で高齢者利用が多い 	
運行状況	京阪バス提供データ	時間本数	9時～17時・9本	9時～16時・8本	7時～20時・18本
		1便あたりの平均利用者数 (R7.4.1～R8.1.31)	11.5人	12.9人	8.7人
		1日あたりの平均利用者数 (R7.4.1～R8.1.31)	103.5人	103.2人	156.6人
		1便あたりの最大通過人数 (R7.4.1～R8.1.31)	5.67人	7.88人 ※数値は乗り込み調査より	4.03人
		1便あたりの最大乗車率 (R7.4.1～R8.1.31)	22.7% (小型バス 定員25名)	31.5% (小型バス 定員25名) ※数値は乗込み調査より	16.1% (小型バス 定員25名)
	(R8.3.13) 乗込み調査	1便あたりの平均利用者数	14.5人	14.6人	10.6人
		1日あたりの利用者数	130.5人	116.8人	190.8人
		1便あたりの最大利用者数	21.0人	19.0人	19.0人
		1便あたりの最大通過人数	17人	16人	18人
		1便あたりの最大乗車率	68.0% (小型バス 定員25名)	64.0% (小型バス 定員25名)	72.0% (小型バス 定員25名)

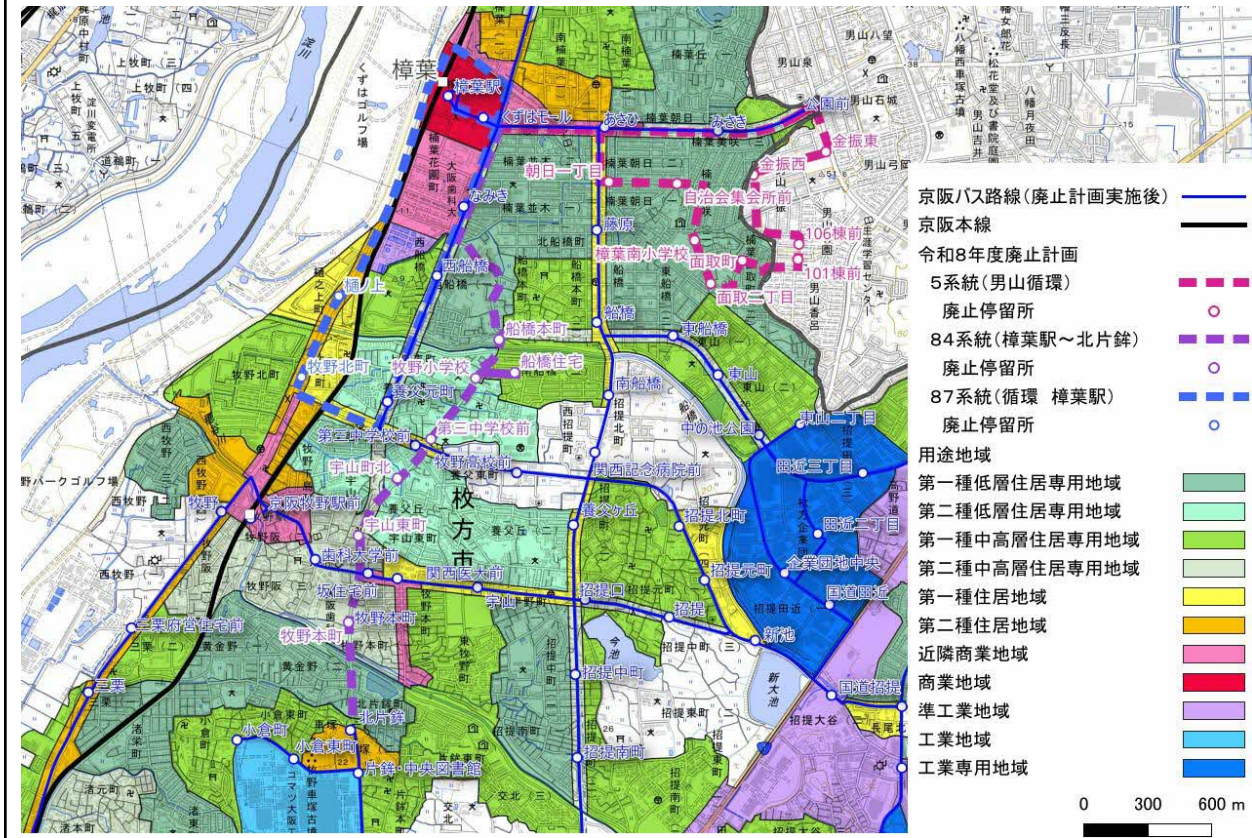


代替交通導入要否の判断について

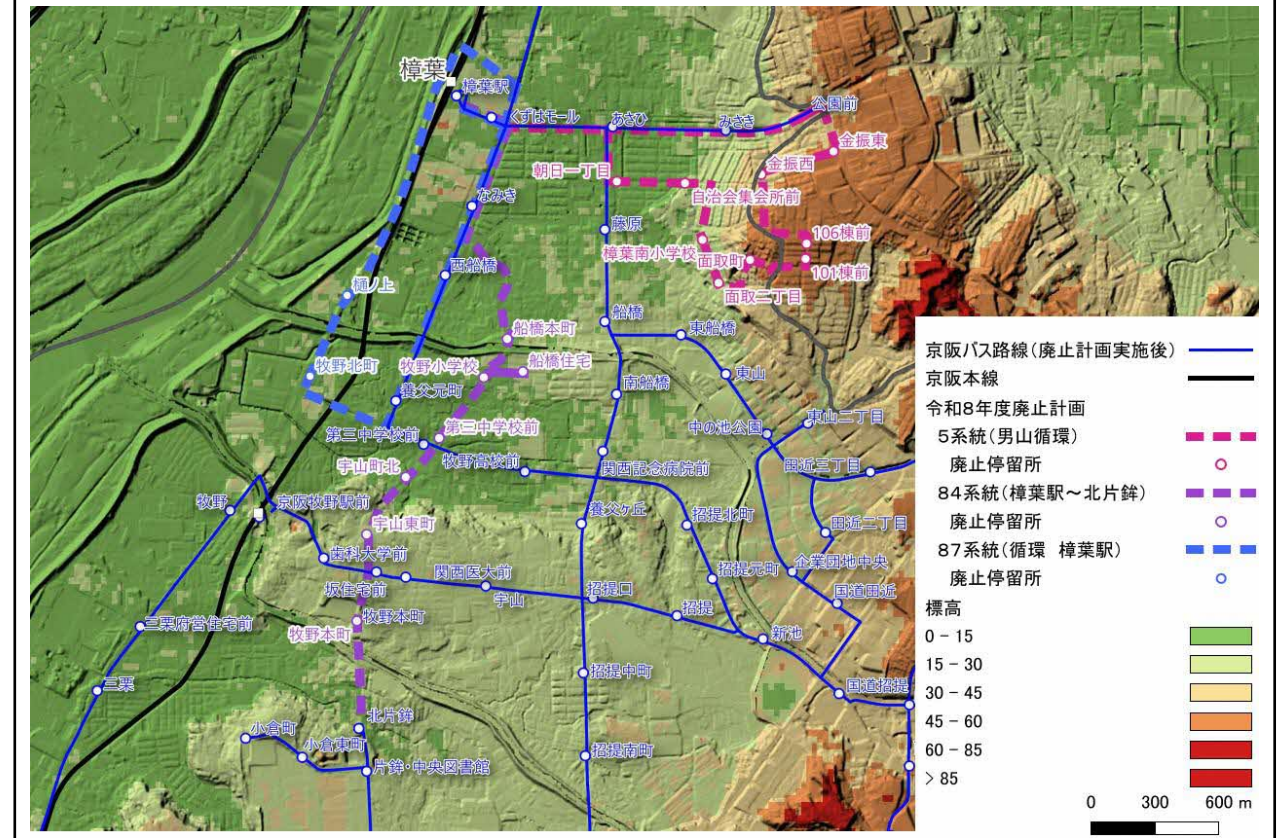
3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について

(4) 廃止路線沿線の地域特性

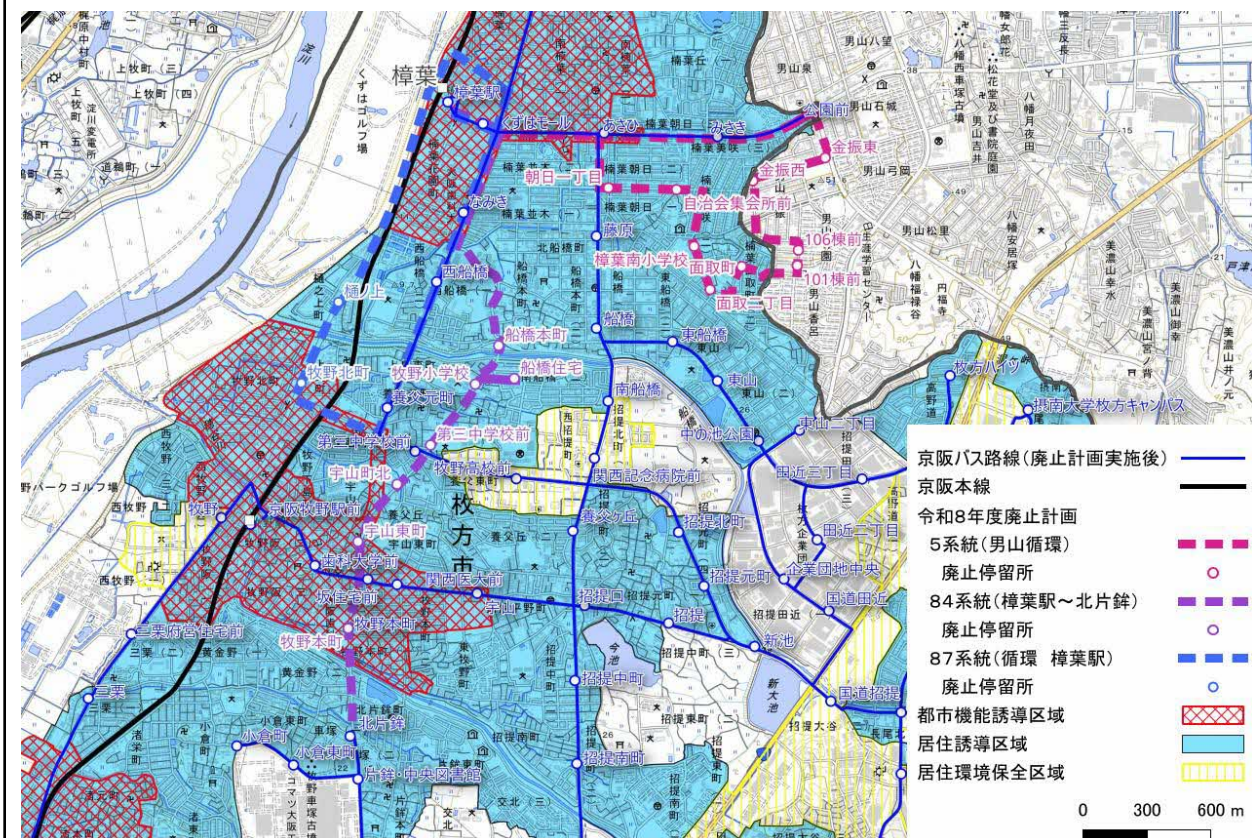
〈用途地域図〉



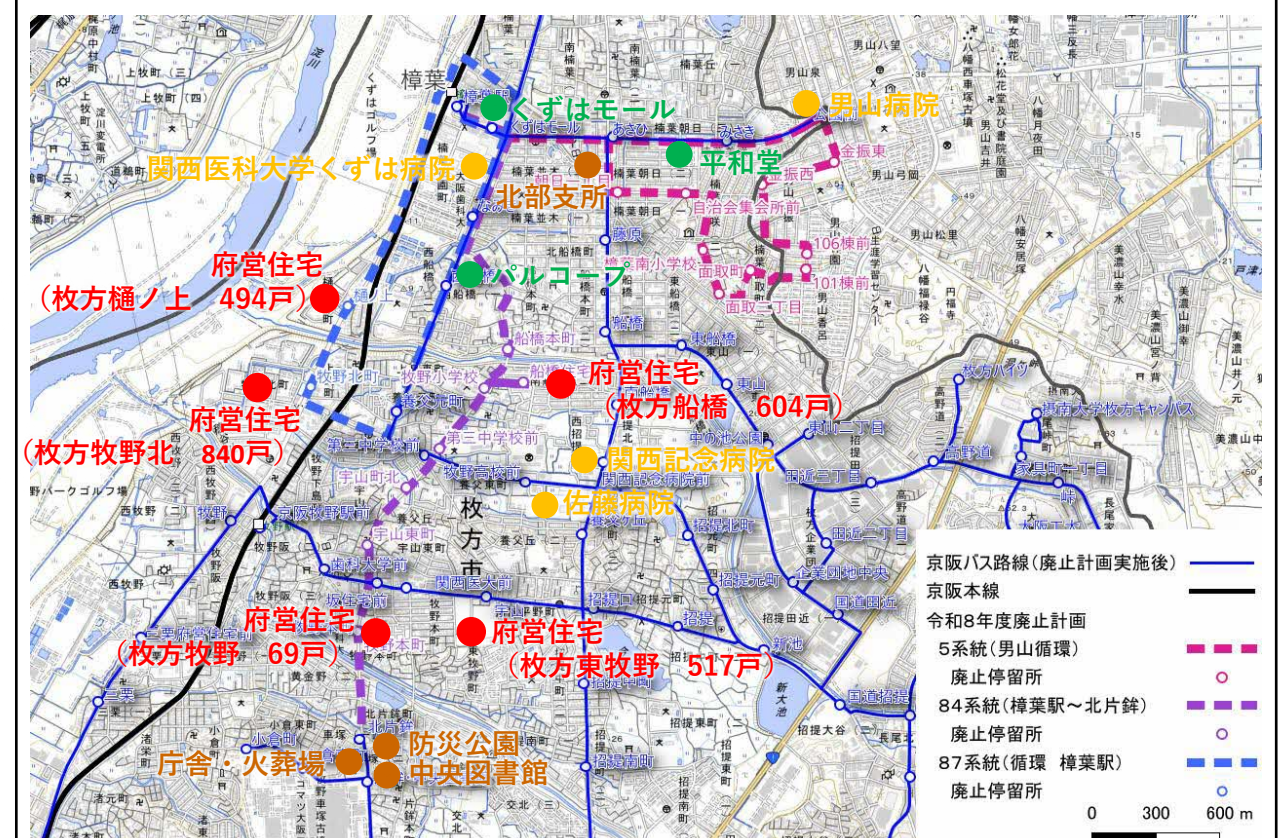
〈標高図〉



〈立地適正化計画〉



〈施設立地状況図〉



3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (4) 廃止路線沿線の地域特性

廃止停留所周辺の地域特性

5 系 統		都市政策上の位置付け			交通政策上の位置付け	地形
		市街化区域	第一種低層住居専用地域	居住誘導区域	生活圏域※	勾配 3～8%
<ul style="list-style-type: none"> 影響を受ける区域内は戸建て住宅が立ち並んでいる 勾配が3～8%程度と樟葉駅周辺と比べ標高が高く、一部面取町周辺は傾斜地となっている 系統の沿線には、北部支所が立地 						
8 4 系 統		都市政策上の位置付け			交通政策上の位置付け	地形
		市街化区域	第一種低層住居専用地域 第二種低層住居専用地域 第一種中高層住居専用地域	居住誘導区域	生活圏域※	勾配 3%未満
<ul style="list-style-type: none"> 「船橋住宅」を最寄りの停留所として、府営住宅が立地 系統の発着停留所である「北片鉾」には、庁舎、学習施設、中央図書館、火葬場、防災公園など公共施設が集積 						
8 7 系 統		都市政策上の位置付け			交通政策上の位置付け	地形
		市街化区域	第一種住居地域 第二種住居地域 第一種中高層住居専用地域	居住誘導区域 都市機能誘導区域	生活圏域※ 都市拠点※	勾配 3%未満
<ul style="list-style-type: none"> 「榎ノ上」と「牧野北町」には、府営住宅が立地 系統の沿線には、関西医科大学くずは病院（二次救急医療機関）が立地 						



廃止による影響範囲

※生活圏域：枚方市総合交通計画において、拠点にアクセスしやすい交通環境の形成を図る地域
都市拠点：枚方市総合交通計画において、賑わい・活力ある拠点の形成を支える交通環境の形成を図る地域



代替交通導入要否の判断について

3.【5系統】【84系統】【87系統】の導入要否について (5)要否判断

	5系統	84系統	87系統	91系統
代替系統の有無	なし	なし	なし	あり
1日あたりの平均利用者数	103.5人(9便) (うち枚方市民33.9人/日)	103.2人(8便)	156.6人(18便)	
代替交通導入要否の判断	代替交通を 導入する ※運行範囲・手段について 今後八幡市と協議	代替交通を 導入する	代替交通を 導入する	代替交通を 導入しない

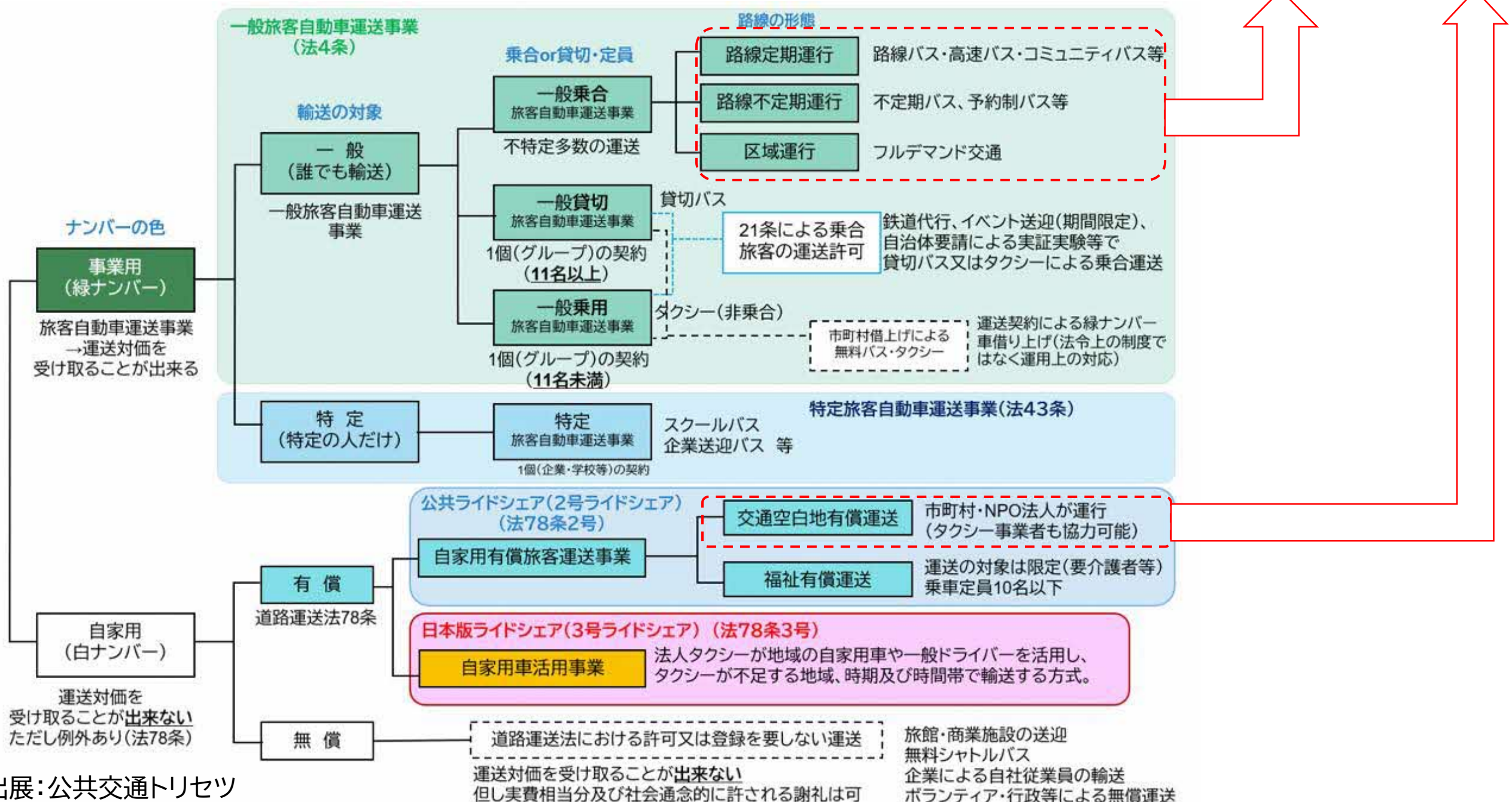


代替交通導入要否の判断について

4.代替交通手段の検討プロセス

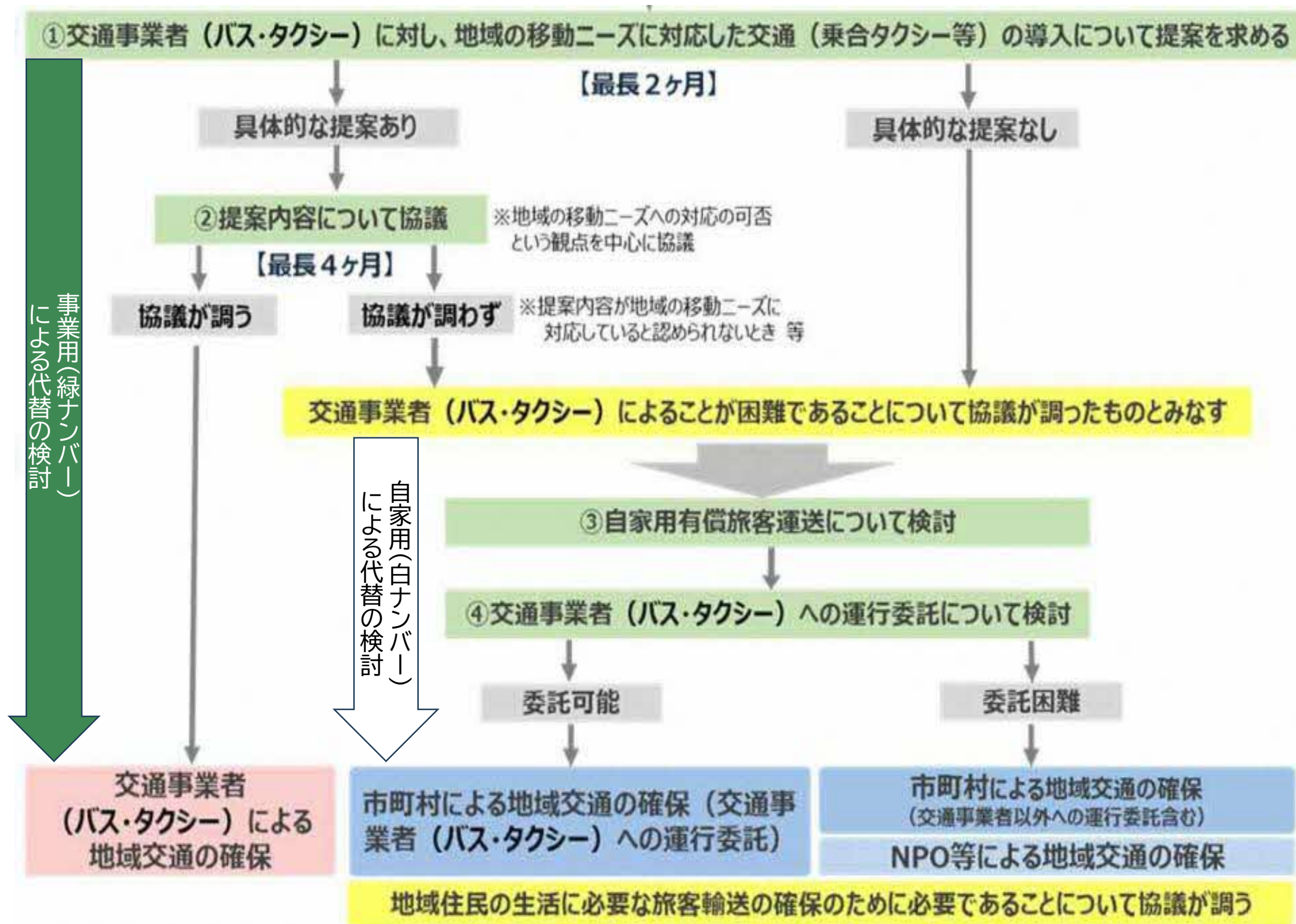
名称	路線	ダイヤ	備考
路線定期運行	決まった路線を通る	決まったダイヤどおりに運行する	(通称「定時定路線型」ともいう)
路線不定期運行 ※		需要(予約等)に応じて運行	
区域運行※	路線を定めない(一定の区域内で要望に応じて運行)		原則、地区単位(大字・字、町丁目、街区等)

(※) 地域公共交通会議等で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。



4.代替交通手段の検討プロセス

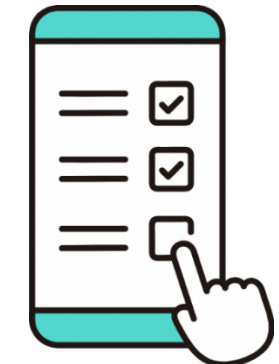
国の自家用有償旅客運送(公共ライドシェア)ハンドブック等で示されている「検討プロセス」



5. 地域交通の導入事例

		交野市		寝屋川市		八幡市		
地域交通の分類		公共ライドシェア (コミュニティバス)	乗合タクシー (実証実験)	公共ライドシェア (コミュニティバス)	乗合タクシー	コミュニティバス	公共ライドシェア (オンデマンド交通)	乗合タクシー
運行開始		R7.3	R6.9	R6.4	R3.4	H17.2	R2.3	R7.3
運行形態	ナンバーの色	白 (自家用)	緑 (事業用)	白 (自家用)	緑 (事業用)	緑 (事業用)	白 (自家用)	緑 (事業用)
	路線形態	路線定期運行	路線定期運行	路線定期運行	区域運行	路線定期運行	区域運行	路線定期運行
車両								
実施主体		交野市	交野市	寝屋川市	寝屋川市	八幡市	地域(NPO法人)	八幡市
運行・協力事業者		京都京阪バス(協力) 大新東(協力)	日本タクシー(運行)	日本タクシー(協力) 第一交通(協力)	日本タクシー(運行) 第一交通(運行)	京都京阪バス(運行)	NPO法人(運行)	京都第一交通(運行)
運行方法		運行委託(随意契約)	協定に基づく協力 (公募)	運行委託(随意契約)	協定に基づく協力	運行委託(随意契約)	直営	運行委託(随意契約)
導入経緯		バス路線廃線対応	交通不便地域による 実証実験	バス路線廃線対応	市長公約施策	八幡市バス交通計画	地域発意	バス路線廃線対応
利用対象		不特定多数	不特定多数	不特定多数	高齢者、障害者、妊 産婦(事前登録制)	不特定多数	不特定多数 (事前登録制)	不特定多数
運賃		200円	200円	250円	無料	200円	400円	300円

6.沿線地域へのアンケート調査



◆ アンケート目的

☞ 今後、代替交通手段や運行プランを検討するにあたり、利用実態や地域課題などを把握する

◆ 実施・周知方法

☞ バス停にアンケートQRコードを掲示、バス車内へアンケート実施チラシを配架、地域への周知、公共施設や樟葉駅ロータリー等へアンケート用紙や回収箱を設置、樟葉駅前デジタルサイネージ掲載など

◆ 回答方法

☞ スマートフォン、郵送、FAX、アンケート用紙回収箱への投函

◆ 実施期間

☞ 約1ヶ月間

【アンケート項目(案)】 想定回答時間:3分以内

#1 基本情報

・年齢層・居住地(町名)・バス利用歴

#2 利用実態

・乗車バス停・降車バス停・利用時間帯・利用回数/月

#3 利用目的・行先

・バスの利用目的(通勤/通学/買い物/病院・医療機関受診/レジャー・観光/帰宅/その他)
・主な目的地(施設名・地域名・駅)

#4 その他自由意見(利用上の課題など)
