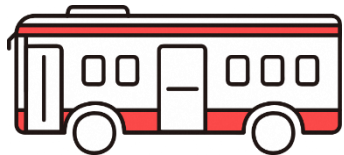




1. 運行計画(プラン)について

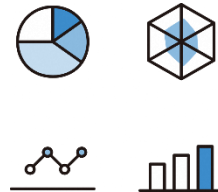
■ 運行計画検討のプロセス

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



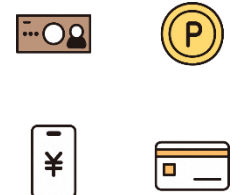
利用実態やアンケート結果を踏まえ、運行内容の効率化を検討

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



運行計画(プラン)

1.運行計画(プラン)について 【検討図】

【5系統】 樟葉駅～金振東～面取長～樟葉駅

代替交通手段 利用実態			運行形態			運行車両			運行時間帯			運行便数 (1時間あたり)			運賃	
			区域 運行	路線 不定期 運行	路線 定期 運行	ワンボッ クス	マイクロ バス	小型 バス	朝	日中	夜	1 便 以下	1 便	1 便 以上	路線 バス 同等	その 他
京阪 データ	1便あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	11.5人	路線定期運行													
	1日あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	103.5人														
乗込み 調査	1便あたりの 最大通過人数 (R8.3.13)	17人	乗降時間の効率性やUD対応など、 乗合事業に適した小型バスを使用													
	1便あたりの 最大乗車率 (R8.3.13)	68.0% (小型バス)														
主なアンケート 結果	利用時間帯	9時台～11時台 15時台～17時台	日中時間帯の運行を確保													
			効率的に運行するため、各時間帯で1便/時を確保													
			既存バス路線との重複区間があるため、 路線バスと同じ運賃を設定													



運行計画(プラン)

1.運行計画(プラン)について【検討図】

【84系統】樟葉駅～船橋住宅～北片鉾～樟葉駅

代替交通手段 利用実態			運行形態			運行車両			運行時間帯			運行便数 (1時間あたり)			運賃	
			区域 運行	路線 不定期 運行	路線 定期 運行	ワンボッ クス	マイクロ バス	小型 バス	朝	日中	夜	1 便 以下	1 便	1 便 以上	路線 バス 同等	その 他
京阪データ	1便あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	12.9人	路線定期運行													
	1日あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	103.2人														
乗込み調査	1便あたりの 最大通過人数 (R8.3.13)	16人	乗降時間の効率性やUD対応など、 乗合事業に適した小型バスを使用													
	1便あたりの 最大乗車率 (R8.3.13)	64.0% (小型バス)														
主なアンケート結果	利用時間帯	9時台～10時台 16時台	日中時間帯の運行を確保													
			効率的に運行するため、各時間帯で1便/時を確保													
			既存バス路線との重複区間があるため、 路線バスと同じ運賃を設定													



運行計画(プラン)

1.運行計画(プラン)について 【検討図】

【87系統】 樟葉駅～樋ノ上～養父元町～樟葉駅

代替交通手段 利用実態			運行形態			運行車両			運行時間帯			運行便数 (1時間あたり)			運賃	
			区域 運行	路線 不定期 運行	路線 定期 運行	ワンボッ クス	マイクロ バス	小型 バス	朝	日中	夜	1 便 以下	1 便	1 便 以上	路線 バス 同等	その 他
京阪データ	1便あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	8.7人	路線定期運行													
	1日あたりの 平均利用者数 (R7.4.1～ R8.1.31)	156.6人														
乗込み調査	1便あたりの 最大通過人数 (R8.3.13)	18人	乗降時間の効率性やUD対応など、乗合事業に適した小型バスを使用													
	1便あたりの 最大乗車率 (R8.3.13)	72.0% (小型バス)														
主なアンケート結果	利用時間帯	7時台～20時台	朝～夜の時間帯の運行を確保 朝夜の通勤ピーク時は1便以上/時、日中は1便/時を確保 既存バス路線との重複区間があるため、路線バスと同じ運賃を設定													

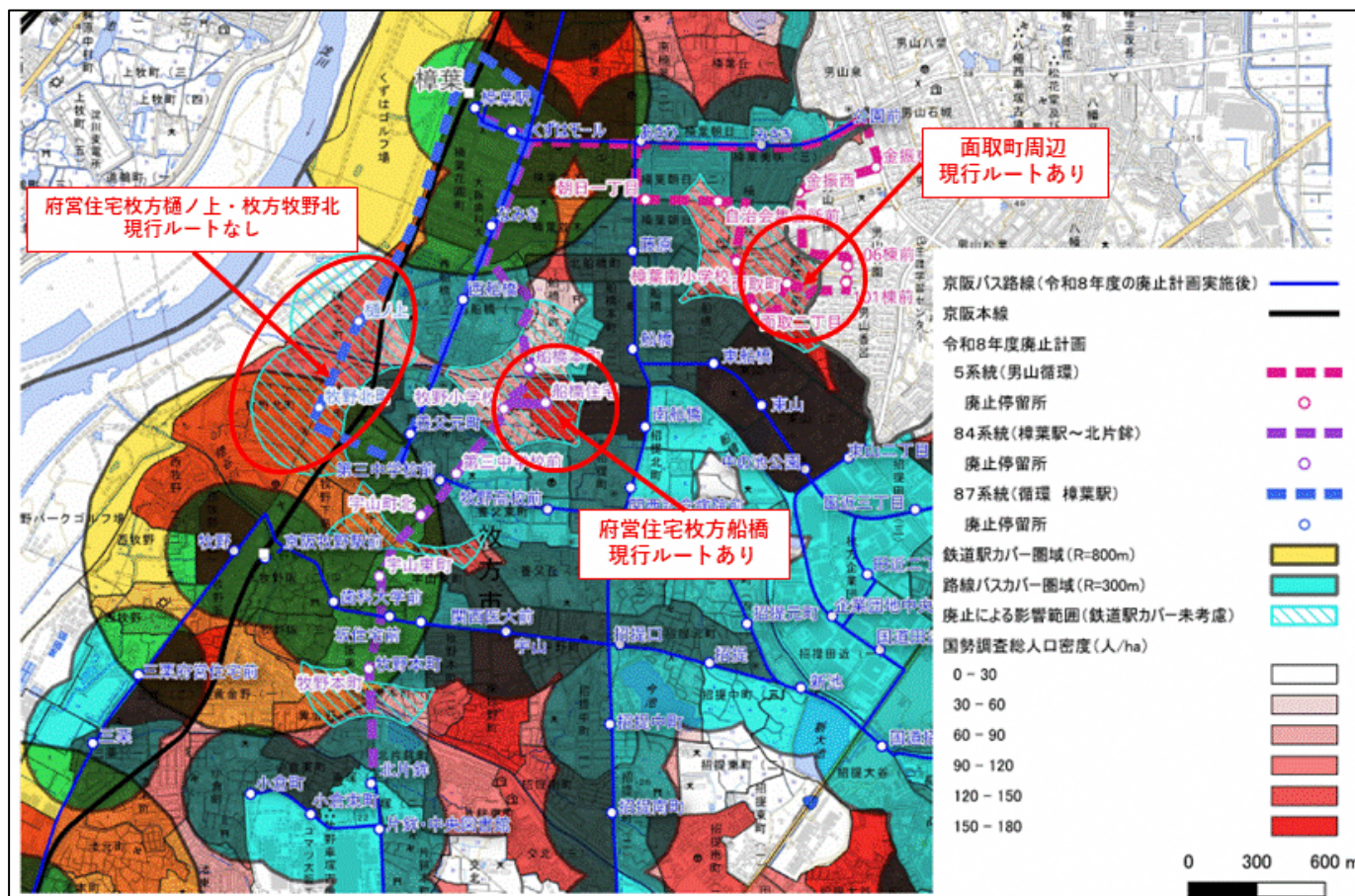


運行計画(プラン)

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

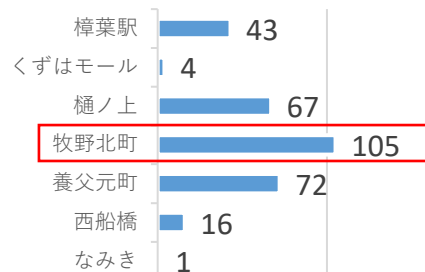
➤ 車両の離合が不可・消防活動用地があるため困難



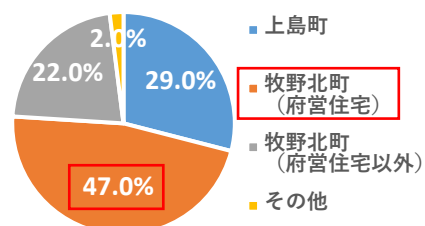
府営住宅枚方牧野北

- 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)

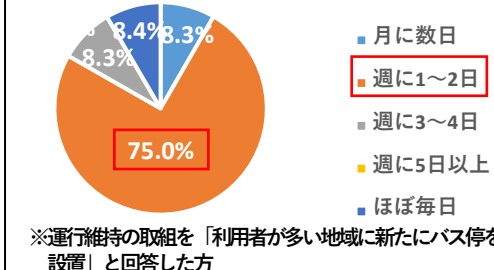
<よく乗車するバス停>



<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>



※運行維持の取組を「利用者が多い地域に新たにバス停を設置」と回答した方

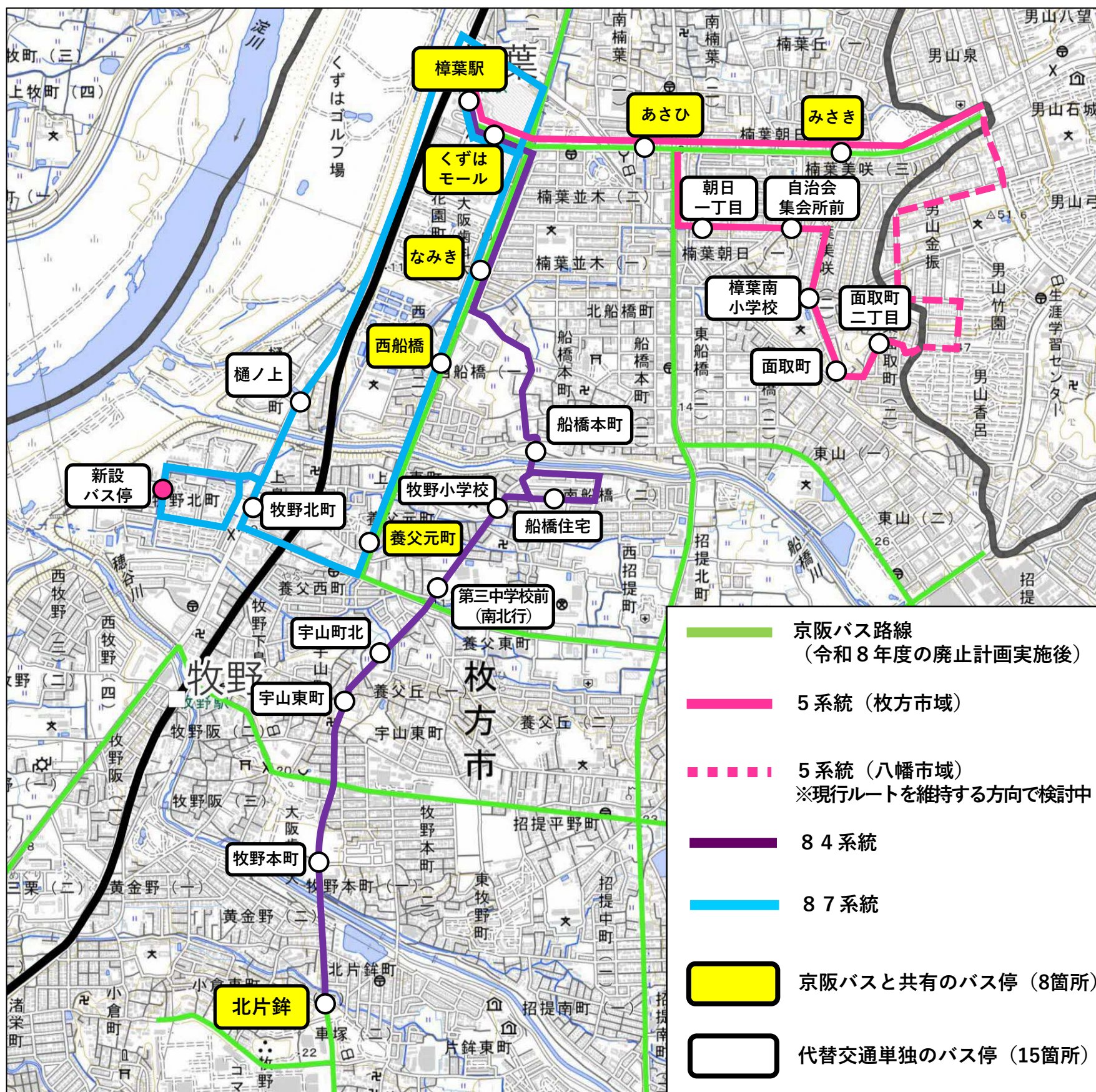


試験的に府営住宅地内へバス停を追加
(平日の日中時間帯のみ停車)



運行計画(プラン)

1.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

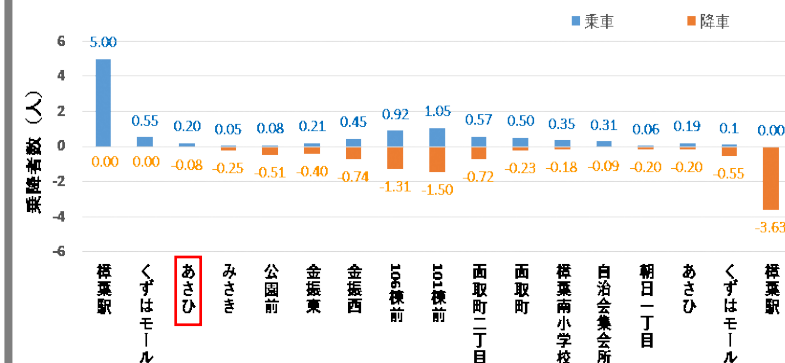
「牧野小学校(北行)」

- ・ **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**
既存バス停への代替交通車両の追加停車は不可であり、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]



運行計画(プラン)

1.運行計画(プラン)について【まとめ】

	5系統 (樟葉駅～金振東～面取町～樟葉駅)	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)
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)は通過 ※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 府営住宅枚方牧野北 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)
ダイヤ	等間隔運行	等間隔運行	等間隔運行 ※朝夜は除く
運賃	路線バスと同等	路線バスと同等	路線バスと同等



運行計画(プラン)

2.運行維持に向けた取り組み【地域と一体となった運行維持管理(PDCA)】

