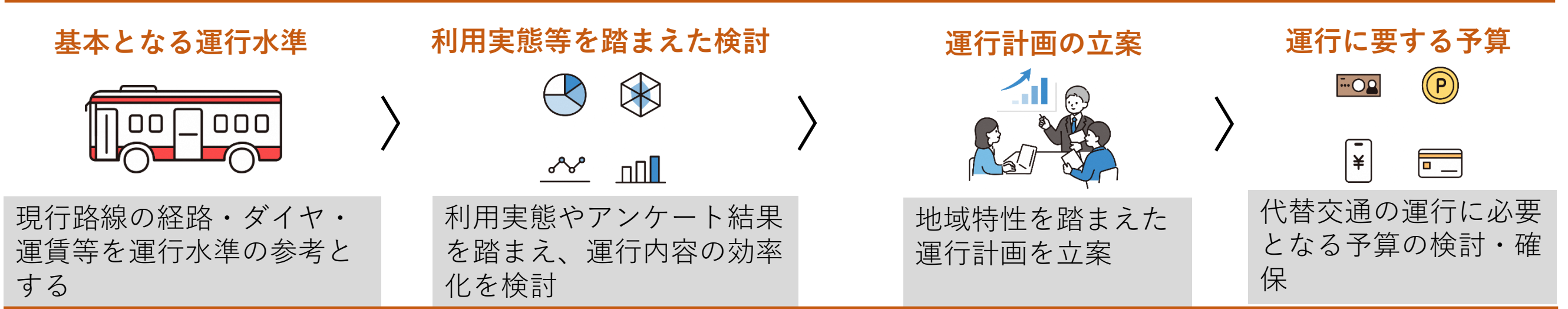


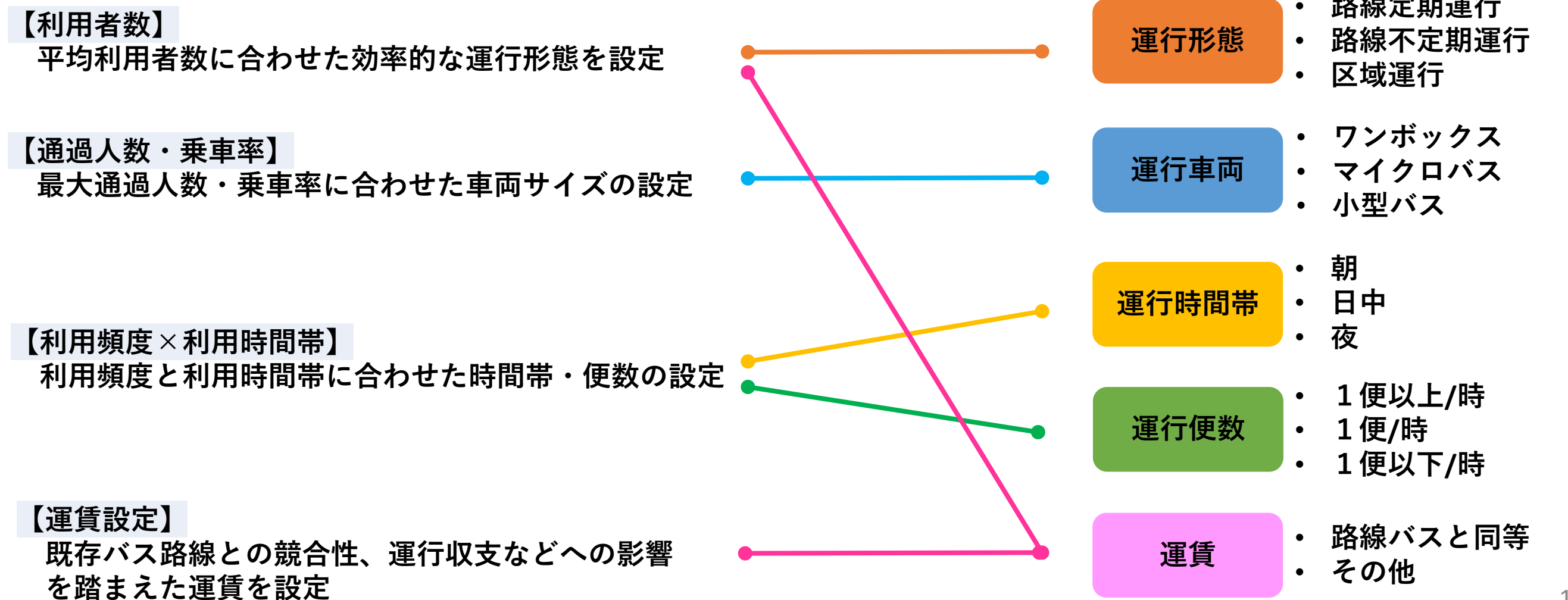


1. 運行計画(プラン)について

■ 運行計画検討のプロセス



■ 利用実態等を踏まえた検討





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)	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】

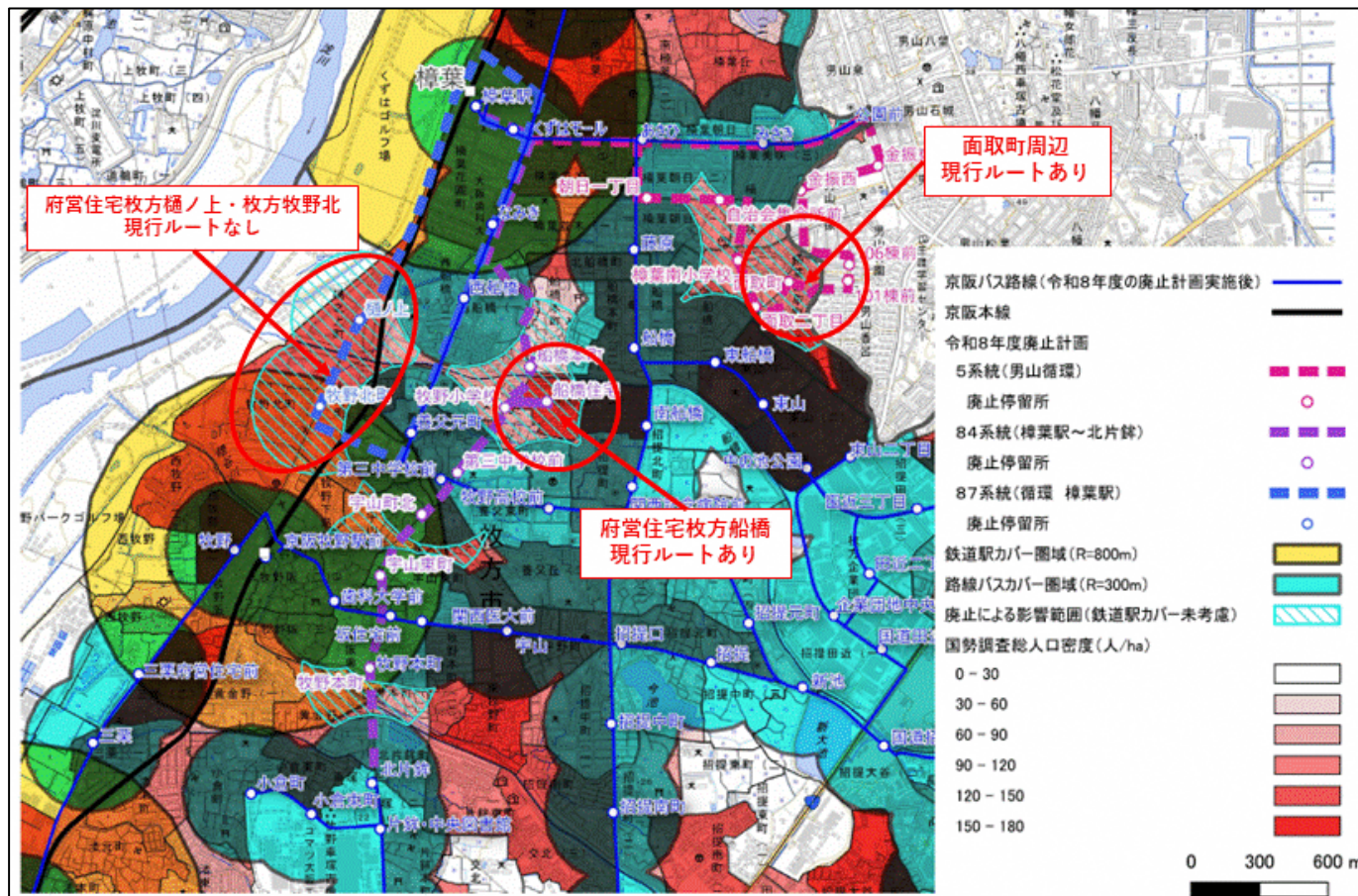
【87系統】 樟葉駅～樋ノ上～養父元町～樟葉駅

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			↓ 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			↓ 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	
	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			↓ 朝～夜の時間帯の運行を確保			↓ 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	
	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～夜の時間帯の運行を確保			↓ 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	

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

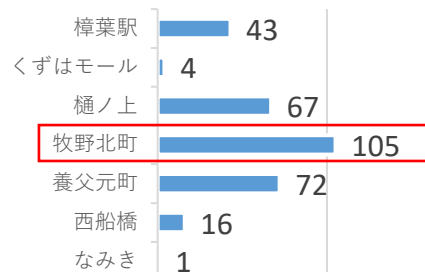
➤ 車両の離合が不可・消防活動用地があるため困難



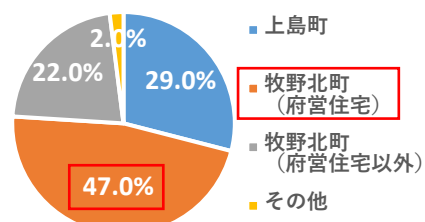
府営住宅枚方牧野北

- 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)

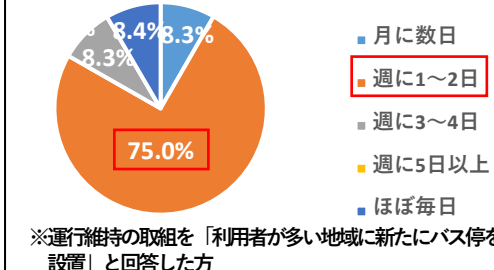
<よく乗車するバス停>



<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>

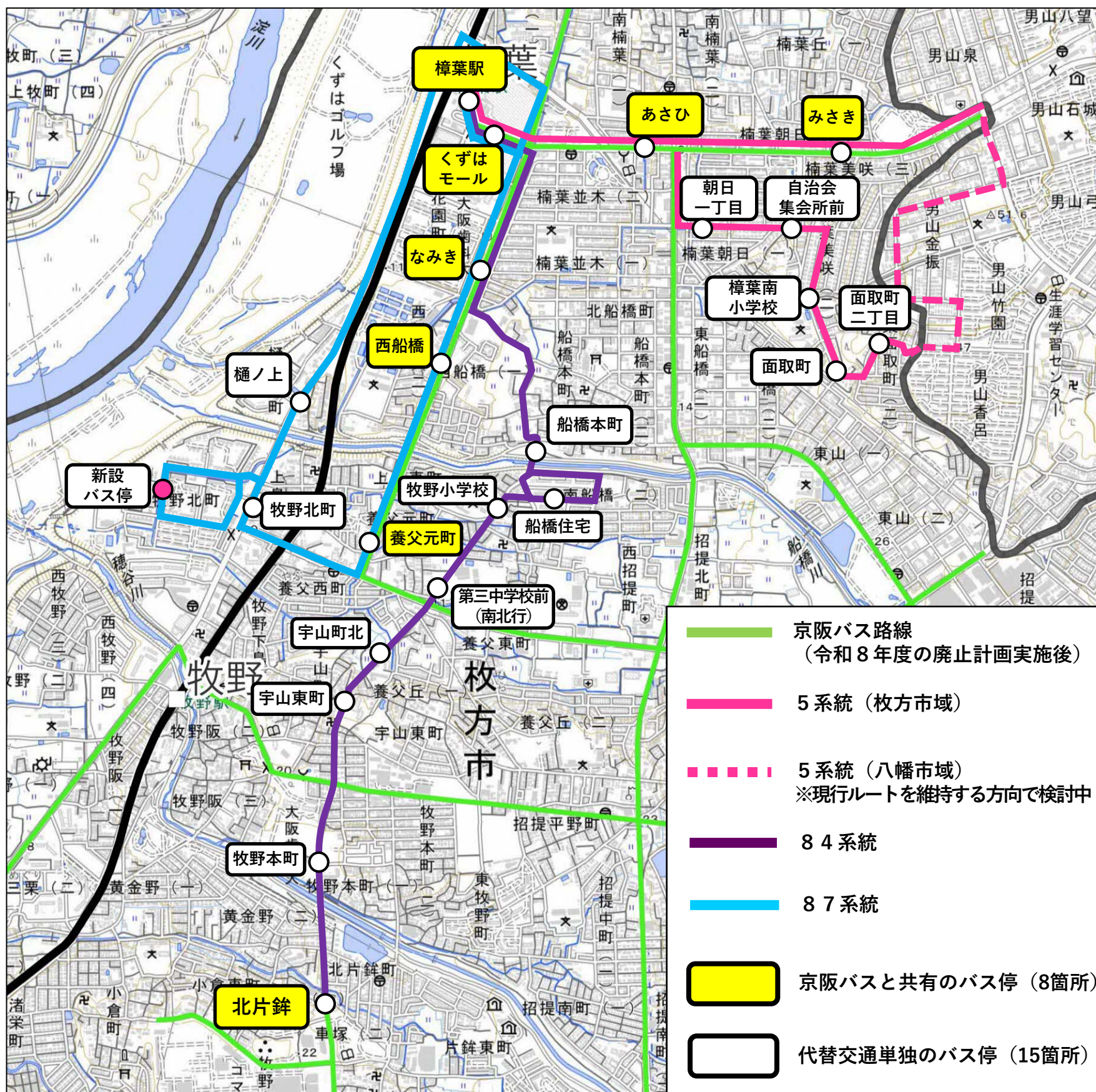


試験的に府営住宅地内へバス停を追加
(平日の日中時間帯のみ停車)



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

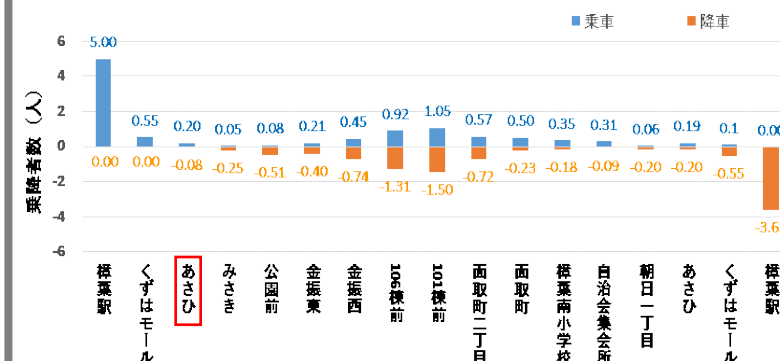
「牧野小学校 (北行)」

- ・ **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 (現行と同様)	等間隔運行 (現行と同様)	等間隔運行 (現行と同様) ※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)】

