

(1) 路線概要

- ・JR高槻駅北側ターミナルから府道枚方亀岡線を通って、榎田地区の4地域を結ぶ路線
- ・平日、駅から榎田方面に行く便が9便、駅方面に行く便が10便
- ・JR高槻駅北から原大橋までは均一制運賃、原大橋を越えると対キロ区間制運賃区域
- ・生活交通路線維持事業の対象(山間3路線)

【平成30年度の収支】

- ・約7,591万円の赤字(24位/24路線)

【その他】

- ・原上の口線など、他路線との重複区間が多い

(2) 人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・上の口から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない
- ・原大橋から北側は更に居住人口が少なくなる
- ・上の口までの沿線周辺には商業施設や総合病院が立地している
- ・市の行政機関である榎田支所は榎田校前が最寄バス停となる
- ・榎田校前が最寄バス停となる榎田小学校は、他の校区から通学が可能な特認校に指定されている

(3) 沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口, 単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	2,655	2,706	16,840	2,127	2,147	1,797	2,344	30,617
2030年 *2	2,285	2,713	16,815	1,691	1,360	1,568	4,185	30,617
対2015年比	86.1%	100.2%	99.8%	79.5%	63.4%	87.2%	178.5%	100.0%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4) 観光的な特色

- ・以前は「しょうぶ園」「二料山荘」「高槻フラワーパーク」などが沿線に立地していたが、現在は廃業・休業等の状況にある
- ・沿線には寺社仏閣が点在している

【主な観光資源】

- ・高槻森林観光センター
- ・素盞鳴(すさのお)神社
- ・ポンポン山
- ・榎船神社

なお、原大橋以南は「原・上の口線」の項を参照

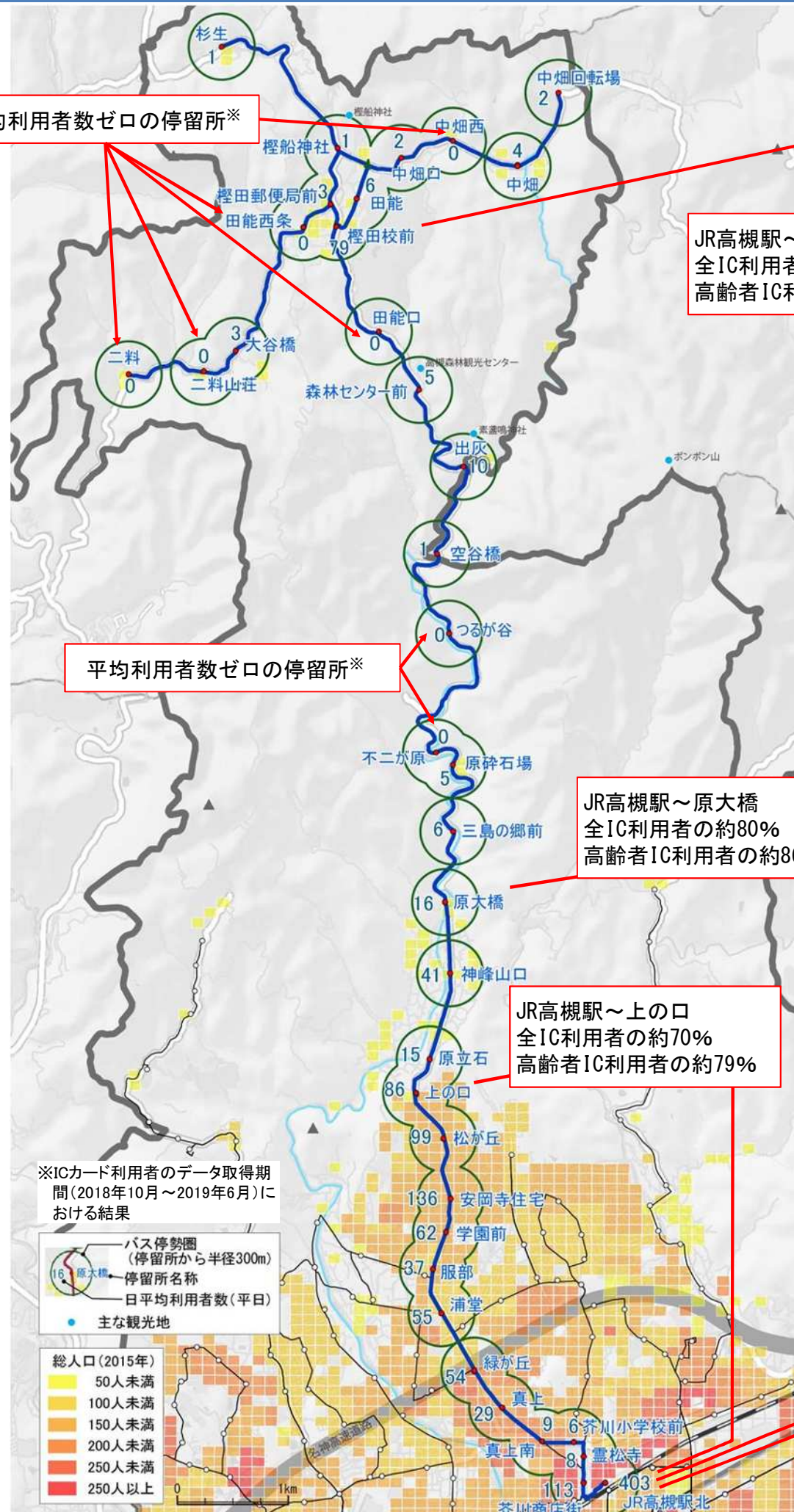
(5) ODデータに基づく利用状況

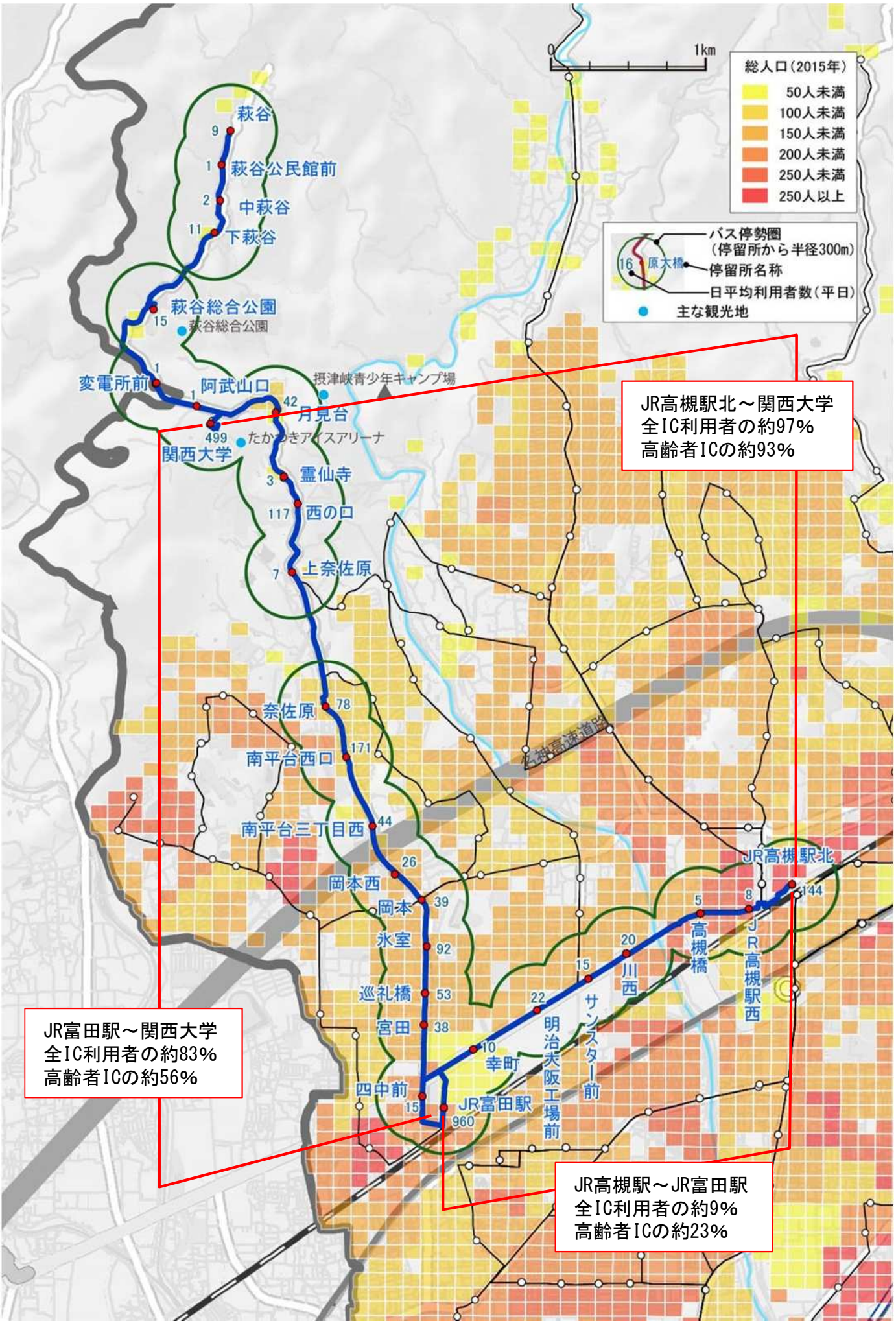
- ・路線全体のICカード利用者数は394人/日(20位/24路線)で、100人/日を超える乗降客があるのはJR高槻駅北、芥川商店街、安岡寺住宅のみ。50人未満のバス停が多くを占め、同路線で上位50以内のODはない
- ・平日、全ICカード利用者数の約70%が上の口まで、約80%が原大橋まで、約97%が榎田校前までの利用となっている
- ・平日、高齢者ICカード利用者数の約79%が上の口まで、約86%が原大橋まで、約96%が榎田校前までの利用となっている
- ・途中バス停では、1ヶ月の平均利用者がゼロの停留所※がある

※ICカード利用者のデータ取得期間(2018年10月～2019年6月)における結果

今後の見直しの方向性(案)

原大橋から北側の区間で、小型モビリティやデマンド交通など、路線バスに代わる他の交通手段導入を検討する





(1)路線概要

- ・JR摂津富田駅北側ターミナル(一部、JR高槻駅北発着の便あり)から府道萩谷西五百住線を通して、萩谷地区を結ぶ路線
- ・平日、駅から萩谷方面に行く便が14便(うち7便が高槻発)、駅方面に行く便が14便(うち4便が高槻行)
- ・JR高槻駅北から奈佐原までは均一制運賃、奈佐原を越えると対キロ区間制運賃区域
- ・生活交通路線維持事業の対象(山間3路線)

【平成30年度の収支】
・約7,261万円の赤字(21位/24路線)

- 【その他】
- ・奈佐原線など、他路線との重複区間が多い
 - ・関西大学の北側の萩谷総合公園では、イベント開催時等に臨時増発を行うほどの利用がある

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・奈佐原地区から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない
- ・関西大学の高槻キャンパス(総合情報学部、たかつきアイスアリーナ)が立地している

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口、単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	2,875	2,734	18,631	2,123	1,791	1,377	1,744	31,277
2030年 *2	2,601	2,878	19,348	1,743	1,463	1,514	3,274	32,820
対2015年比	90.4%	105.3%	103.8%	82.1%	81.7%	109.9%	187.7%	104.9%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)
*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的特色

- ・萩谷総合公園内の「休養・遊戯施設ゾーン」、「自然系ゾーン」には家族連れなどの市民が訪れている

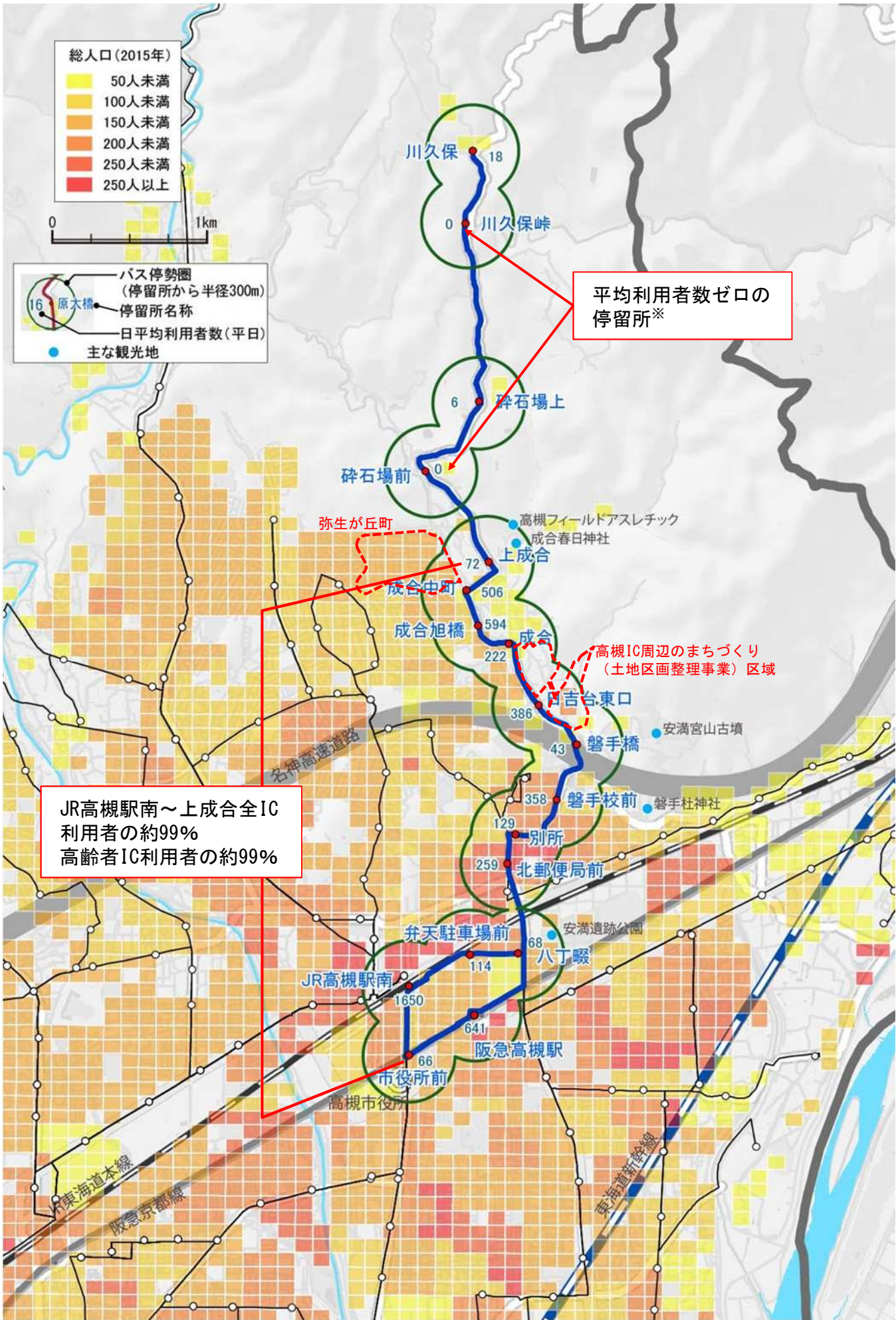
- 【主な観光資源】
- ・萩谷総合公園
 - ・たかつきアイスアリーナ
 - ・摂津峡青少年キャンプ場
 - ・東海自然歩道

(5)ODデータに基づく利用状況

- ・路線全体のICカード利用者数は1,225人/日(16位/24路線)だが、平日・全ICカード利用者数の約97%が関西大学までの利用となっており、学生による利用が多くを占めている。
- ・そのうち、JR富田駅⇄関西大学間の利用者が約83%を占めており、JR高槻駅～JR富田駅の利用者は約9%となっている
- ・平日・高齢者ICカード利用者数の約93%が関西大学までの利用となっている
- ・そのうち、JR富田駅⇄関西大学間の利用者が約56%を占めており、JR高槻駅～JR富田駅の利用者は約23%となっている

今後の見直しの方向性(案)

関西大学から北側の区間で、小型モビリティやデマンド交通など、路線バスに代わる他の交通手段導入を検討する



※ICカード利用者のデータ取得期間(2018年10月～2019年6月)における結果

(1)路線概要

- ・JR高槻駅南側ターミナルから府道伏見柳谷高槻線を通して、成合・川久保地区を結ぶ路線
 - ・平日、川久保発着の便が往復各8便(計16便)
 - ・JR高槻駅北から上成合まで均一制運賃、上成合を越えると対キロ区間制運賃区域
 - ・生活交通路線維持事業の対象(山間3路線)
- 【平成30年度の収支】
- ・約3,321万円の赤字(18位/24路線)
- 【その他】
- ・沿線の弥生が丘町住民からは、路線延伸(現行路線から分岐)の要望がある

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・名神高速道路から北側は市街化調整区域のため、居住人口が少ない
- ・新名神高速道路高槻IC周辺のまちづくり(土地区画整理事業)が進められている
- ・市立葬祭センター及び公園墓地が立地している

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口, 単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	2,051	1,985	14,731	1,654	1,371	1,030	1,535	24,356
2030年 *2	1,866	2,030	15,542	1,414	1,099	1,202	3,354	26,508
対2015年比	91.0%	102.3%	105.5%	85.5%	80.2%	116.7%	218.5%	108.8%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)
*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的特色

- ・沿線には寺社仏閣が点在している
- 【主な観光資源】
- ・高槻フィールドアスレチック
 - ・成合春日神社
 - ・安満宮山古墳
 - ・磐手杜神社
 - ・安満遺跡公園

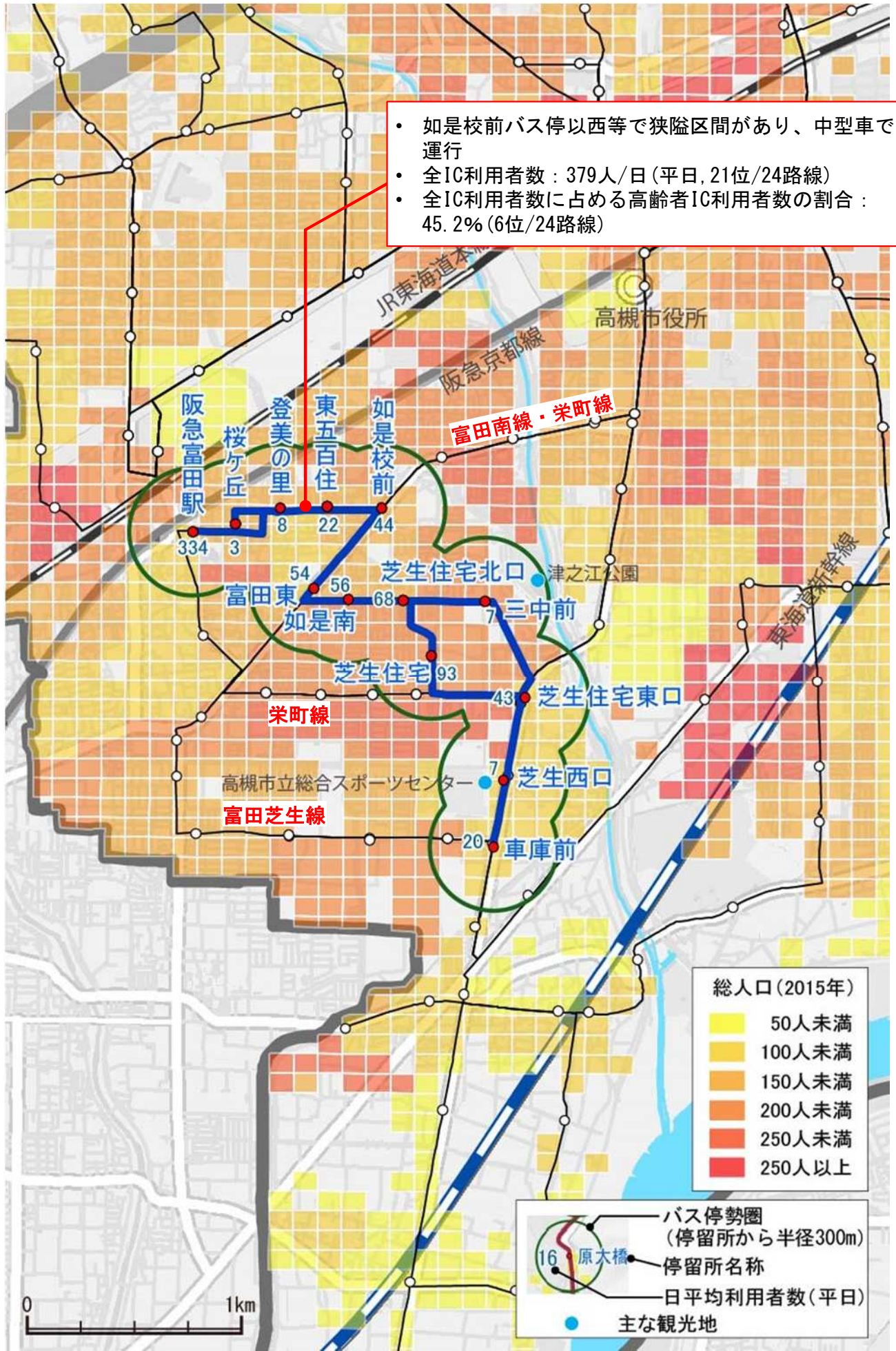
(5)ODデータに基づく利用状況

- ・路線全体のICカード利用者数は2,566人/日(10位/24路線)と比較的多い。JR高槻駅南、阪急高槻駅、成合旭橋、成合中町の乗降客数が500人/日を超えており、特に上成合以南のバス停の多くにおいて100人/日以上乗降がある。
- ・平日・全ICカード利用者数の約99%が上成合までの利用となっている
- ・平日・高齢者ICカード利用者数の約99%が上成合までの利用となっている
- ・上成合以北のバス停では、1ヶ月の平均利用者がゼロの停留所※がある

※ICカード利用者のデータ取得期間(2018年10月～2019年6月)における結果

今後の見直しの方向性(案)

- ・上成合から北側の区間で、小型モビリティやデマンド交通など、路線バスに代わる他の交通手段導入を検討する
- ・高槻IC周辺のまちづくりの状況を踏まえて、合理的な運行本数や経路を検討する



(1)路線概要

・ 阪急富田駅から府道高槻茨木線を通って、芝生住宅を結ぶ路線

【平成30年度の収支】
・ 約2,269万円の赤字 (13位/24路線)

【その他】
・ 栄町線、富田南線など、他路線との重複区間が多い
・ 如是校前バス停以西等で狭隘区間があり、中型車で運行となっている

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

・ 芝生住宅は昭和の末期に建て替えが行われている
・ 路線全般にわたって地勢が平坦で、自転車利用者が多い
・ 三中前バス停付近では、芥川堤防に近いエリアが再開発され、戸建ての建売住宅が立地している

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口, 単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	1,997	2,494	13,122	1,866	1,680	1,322	1,558	24,041
2030年 *2	1,507	1,878	11,476	1,238	1,001	1,090	2,728	20,917
対2015年比	75.5%	75.3%	87.5%	66.3%	59.6%	82.4%	175.0%	87.0%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的な特色

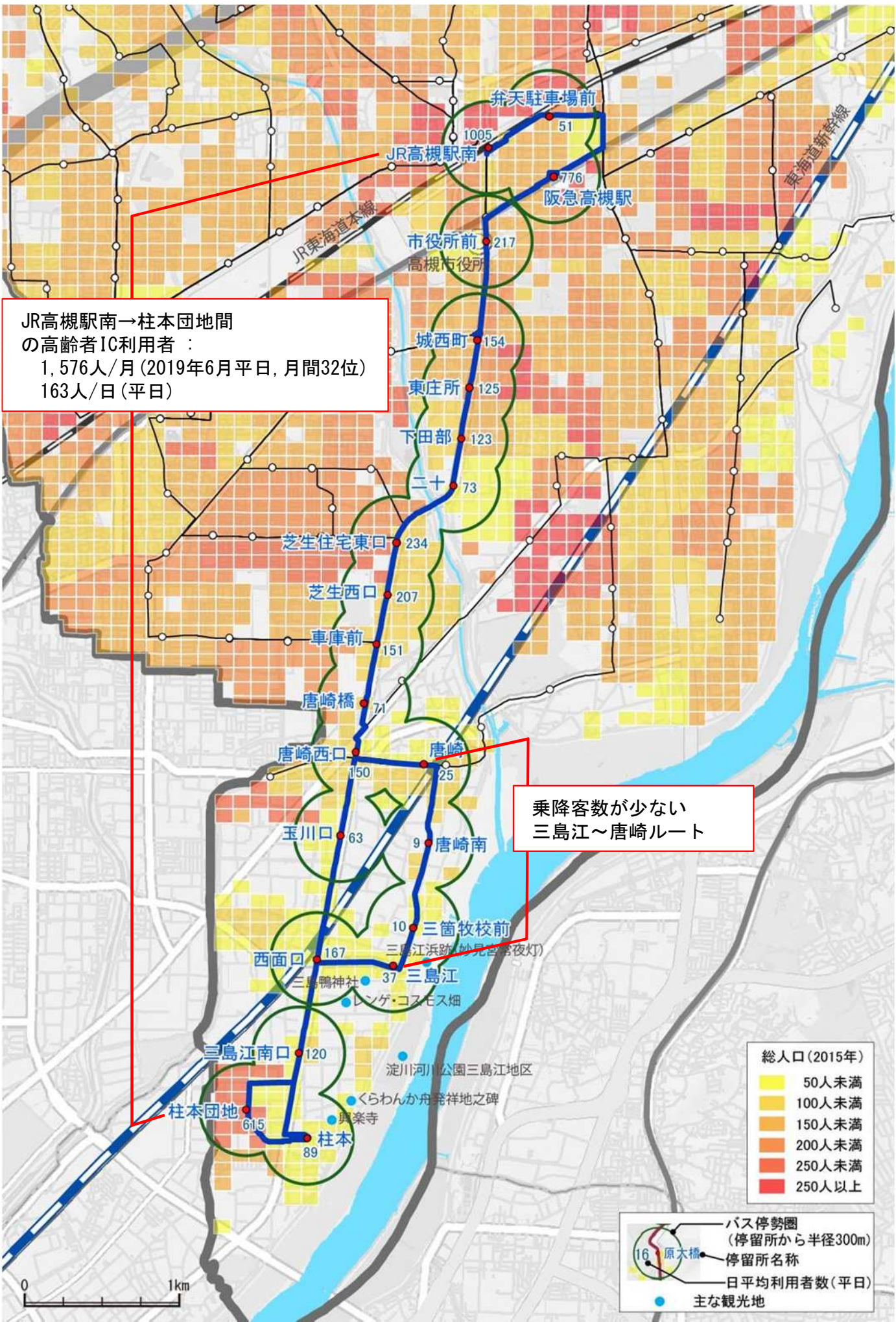
【主な観光資源】
・ 津之江公園
・ 高槻市立総合スポーツセンター

(5)ODデータに基づく利用状況

・ 路線全体のICカード利用者数は379人/日(21位/24路線)で、100人/日を超える乗降客があるのは阪急富田駅のみ。50人未満のバス停が多くを占め、同路線で上位50以内のODはない
・ 全ICカード利用者数に占める高齢者ICカード利用者数の割合が高い(45.2%, 6位/24路線)

今後の見直しの方向性(案)

生活路線として、基本的に現行ダイヤを維持していくが、重複する他の路線と合わせて総合的に検討する



(1)路線概要

- ・JR高槻駅南側ターミナルから府道大阪高槻線を通って、柱本・三島江地区を結ぶ路線
- ・一部は往路三島江経由で運行している

【平成30年度の収支】

- ・約7,570万円の赤字(22位/24路線)

【その他】

- ・富田団地線など、他路線との重複区間が多い
- ・生活交通路線維持事業の対象路線
- ・路線の距離が長く所要時間も要し、遅延も発生しやすい

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・府道大阪高槻線の沿線は、産業道路的な性格があるため住工混在の状況である
- ・大規模な工場の撤退した跡地は大型物流施設となるケースがあり、ベッドタウンと逆向きの流動(朝ラッシュ時の駅→団地向き)も見られる
- ・車庫前以南は柱本団地を除いて、事業所や農地が立地している

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口,単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	3,039	2,848	20,220	2,704	2,410	1,776	2,257	35,254
2030年 *2	2,633	3,005	20,582	1,783	1,434	1,615	4,811	35,863
対2015年比	86.6%	105.5%	101.8%	65.9%	59.5%	91.0%	213.1%	101.7%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的特色

【主な観光資源】

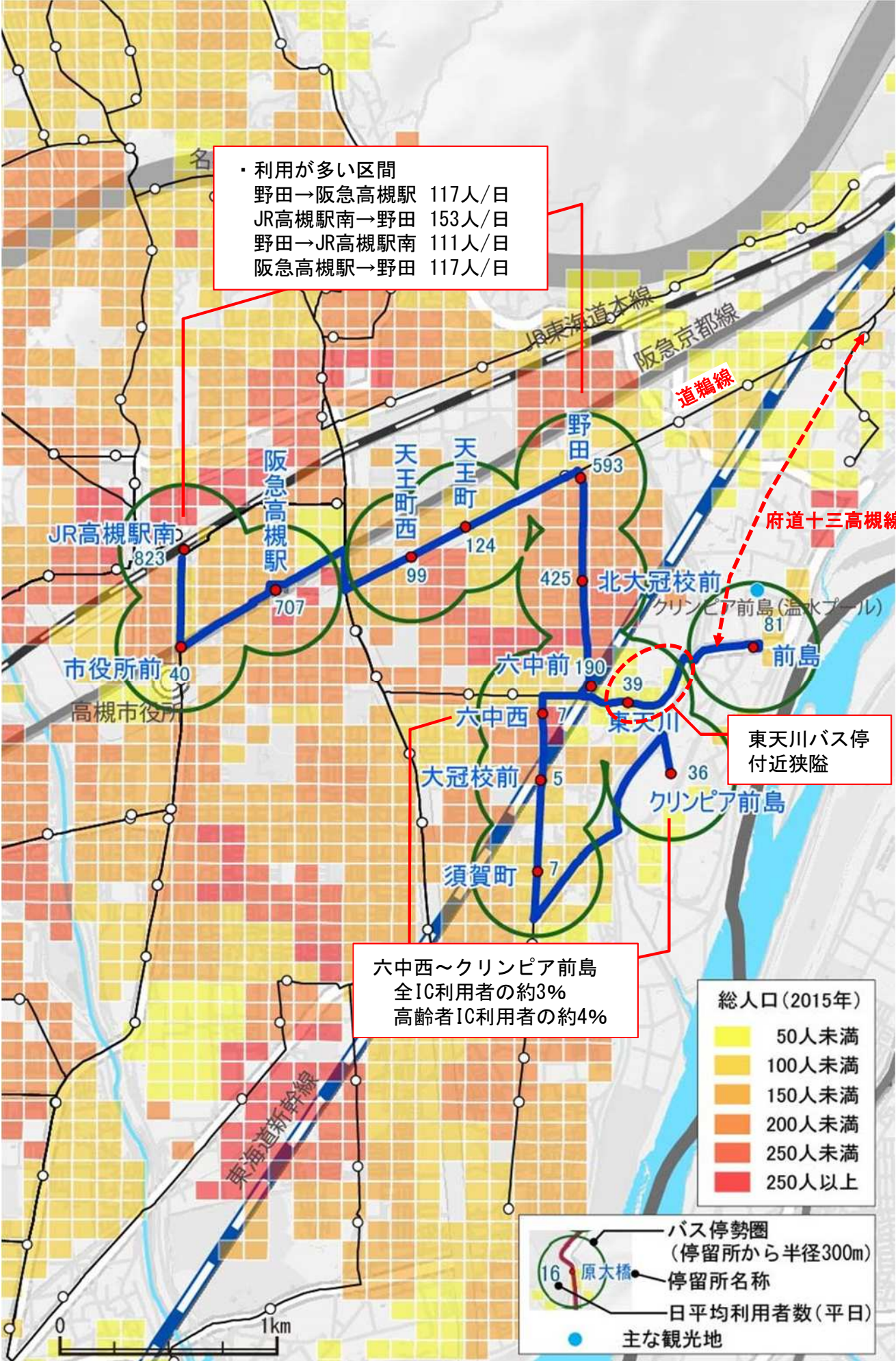
- ・三島江浜跡(妙見宮常夜灯)
- ・三島鴨神社
- ・レンゲ・コスモス畑
- ・くらわんか舟発祥地之碑
- ・興楽寺
- ・淀川河川公園三島江地区

(5)ODデータに基づく利用状況

- ・路線全体のICカード利用者は2,236人/日(11位/24路線)と比較的多い。JR高槻駅南、阪急高槻駅、柱本団地の乗降客数が500人/日を超えており、多くのバス停で100人/日以上乗降がある。
- ・そのなかで、三島江～唐崎方面へのルートにおける各バス停の利用者は50人/日を下回っており、路線の中では比較的少ない利用区間となっている。
- ・JR高槻駅南～柱本団地間の高齢者IC利用者がODが上位になっている。(2019年6月の高齢者ICカード利用者ODが全OD中32位)

今後の見直しの方向性(案)

車庫前から南側の区間について、対キロ区間制や特殊区間制運賃の導入や、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討する



(1) 路線概要

・ JR高槻駅南側ターミナルから国道171号を通過、野田方面を結ぶ路線

【平成30年度の収支】

・ 約2,719万円の赤字 (16位/24路線)

【その他】

- ・ 大塚線や道鶴線と重複している区間がある
- ・ 東天川バス停周辺の道路状況により、小型車（マイクロバス）限定路線となっている

(2) 人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・ 六中前までは住宅や商業施設などの立地が多い
- ・ 六中前から前島間は農地が多い
- ・ 野田バス停近傍に総合病院が立地している
- ・ 府道十三高槻線や高槻東道路の整備に伴い、交通需要に変動が見られ、また、周辺のまちづくりが検討されている

(3) 沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	2,377	2,377	16,691	2,005	1,758	1,439	1,959	28,607
2030年 *2	2,070	2,297	17,602	1,572	1,283	1,303	3,742	29,869
対2015年比	87.1%	96.6%	105.5%	78.4%	73.0%	90.6%	191.0%	104.4%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4) 観光的特色

【主な観光資源】

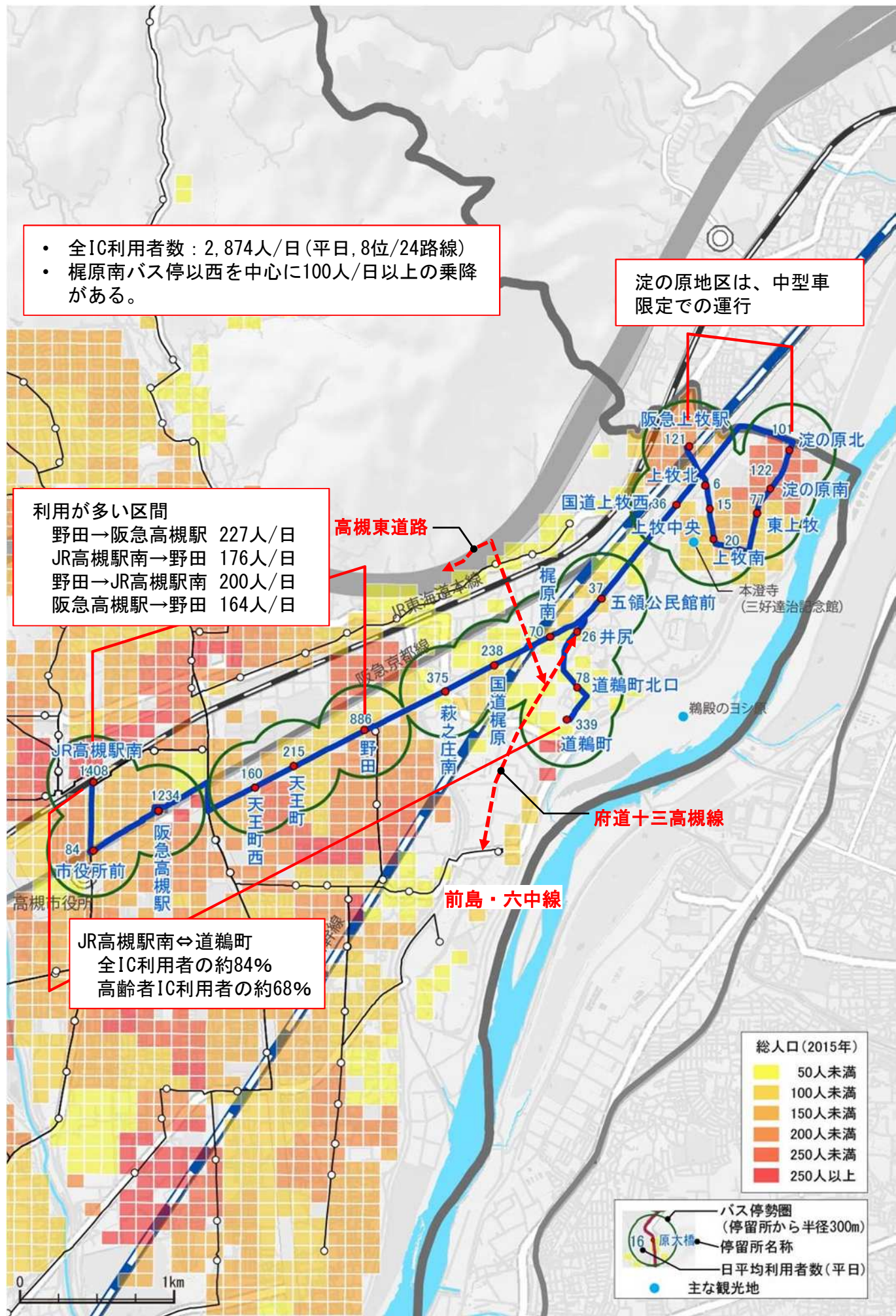
- ・ クリンピア前島（温水プール）

(5) ODデータに基づく利用状況

- ・ 野田⇄駅間のODが上位となっている(他路線ODを含む)
野田→阪急高槻駅 117人/日
JR高槻駅南→野田 153人/日
野田→JR高槻駅南 111人/日
阪急高槻駅→野田 117人/日
- ・ 六中西～クリンピア前島間のODは、全ICカード利用者の約3%と非常に少ない。

今後の見直しの方向性(案)

生活路線として、基本的に現行ダイヤを維持していくが、府道十三高槻線の整備を踏まえ、道鶴線との統合、再編等を検討する



(1)路線概要

- ・JR高槻駅南側ターミナルから国道171号を通過、道鶴町・上牧方面を結ぶ路線

【平成30年度の収支】

- ・約4,831万円の赤字(20位/24路線)

【その他】

- ・大塚線や前島・六中線と重複している区間がある
- ・生活交通路線維持事業の対象路線
- ・淀の原地区は路線環境の関係で、中型車限定での運行となっている

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・檜尾川より西側の国道区間は、総合病院やマンション・商業施設等が立地している
- ・檜尾川より東側の区間は、大型の商業施設や工場等も立地するものの、住宅は少ない
- ・府道十三高槻線や高槻東道路の整備に伴い、交通需要に変動が見られる

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	2,284	2,010	16,157	1,840	1,715	1,328	1,812	27,147
2030年 *2	2,086	2,112	17,590	1,593	1,174	1,213	3,285	29,052
対2015年比	91.3%	105.1%	108.9%	86.5%	68.5%	91.4%	181.3%	107.0%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的特色

【主な観光資源】

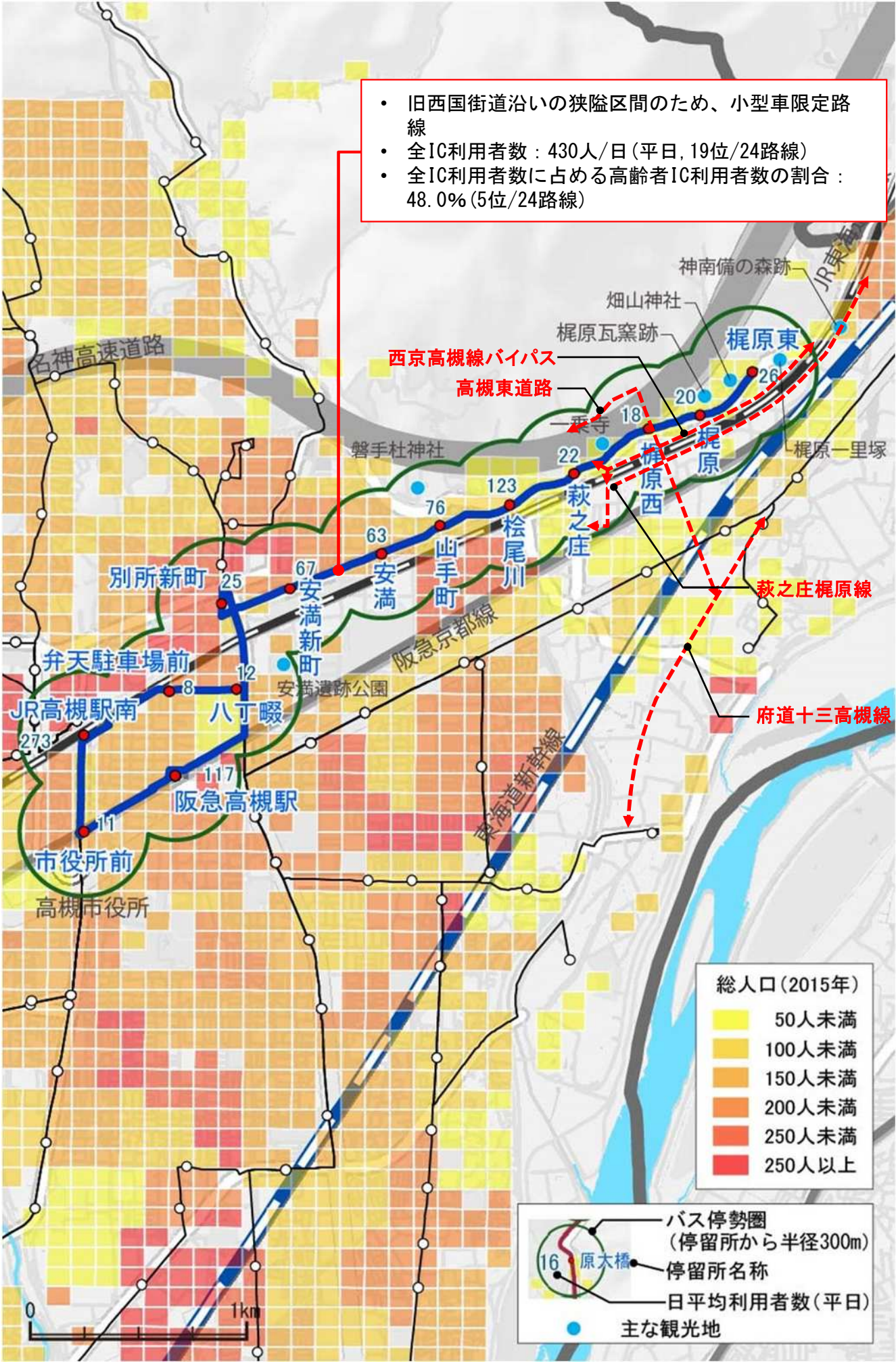
- ・鶴殿のヨシ原
- ・本照寺(三好達治記念館)

(5)ODデータに基づく利用状況

- ・路線全体のICカード利用者数は2,874人/日(8位/24路線)と比較的多い。JR高槻駅南、阪急高槻駅、野田の乗降客数が500人/日を超えており、特に梶原南バス停以西を中心に100人/日以上乗降がある。
- ・路線全体のICカード利用者数の約84%がJR高槻駅南～道鶴町の利用となっており、上牧・淀の原地区の利用は少ない。
- ・野田⇔駅間のODが上位となっている(他路線ODを含む)
野田→阪急高槻駅 227人/日
JR高槻駅南→野田 176人/日
野田→JR高槻駅南 200人/日
阪急高槻駅→野田 164人/日

今後の見直しの方向性(案)

生活路線として、基本的に現行ダイヤを維持していくが、府道十三高槻線の整備を踏まえ、一部経路の変更や前島・六中線との統合、再編等を検討する



(1)路線概要

- ・JR高槻駅南・阪急高槻駅から西国街道を通過、梶原地区を結ぶ路線

【平成30年度の収支】

- ・約3,778万円の赤字(19位/24路線)

【その他】

- ・生活交通路線維持事業の対象路線
- ・旧西国街道沿いの狭隘区間であるため、小型車(マイクロバス)限定路線となっている

(2)人口分布・まちの沿革・施設立地等

- ・沿線は旧西国街道沿いには戸建ての住宅地が立地しているが、高齢化が進んでいる
- ・公的施設や商業施設の立地はほとんどない
- ・新名神高速道路の建設に関連して、JR東海道線沿いに新たな道路が整備されている

(3)沿線人口(各バス停から半径300m以内の人口, 単位:人)

	0-9歳	10-19歳	20-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総数
2015年 *1	1,878	1,555	13,680	1,520	1,262	923	1,247	22,065
2030年 *2	1,785	1,898	14,949	1,257	999	1,010	2,781	24,680
対2015年比	95.1%	122.1%	109.3%	82.7%	79.2%	109.5%	223.0%	111.9%

*1 2015年国勢調査(100mメッシュ)

*2 国立社会保障・人口問題研究所による推計(100mメッシュ)

(4)観光的特色

- ・路線そのものが旧西国街道であり、比較的観光資源が多い

【主な観光資源】

- ・安満遺跡公園
- ・磐手杜神社
- ・梶原瓦窯跡
- ・畑山神社
- ・一乗寺
- ・梶原一里塚
- ・神南備の森跡

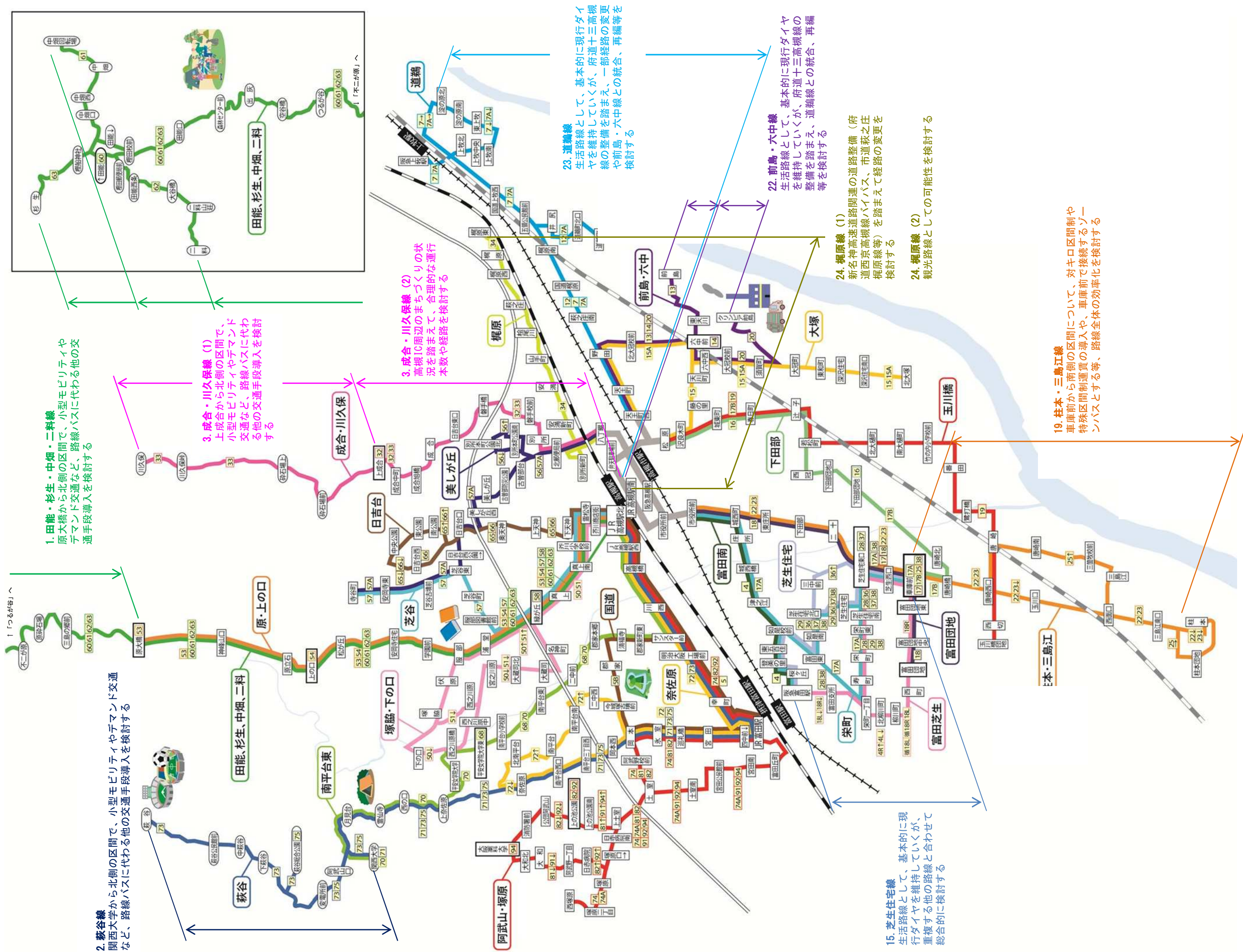
(5)ODデータに基づく利用状況

- ・路線全体のICカード利用者数は430人/日(19位/24路線)で、100人/日を超える乗降客があるバス停はJR高槻駅南、阪急高槻駅、梶尾川のみ。50人未満のバス停が多く、同路線では上位50以内のODはない
- ・全ICカード利用者数に占める高齢者ICカード利用者数の割合が高い(48.0%, 5位/24路線)

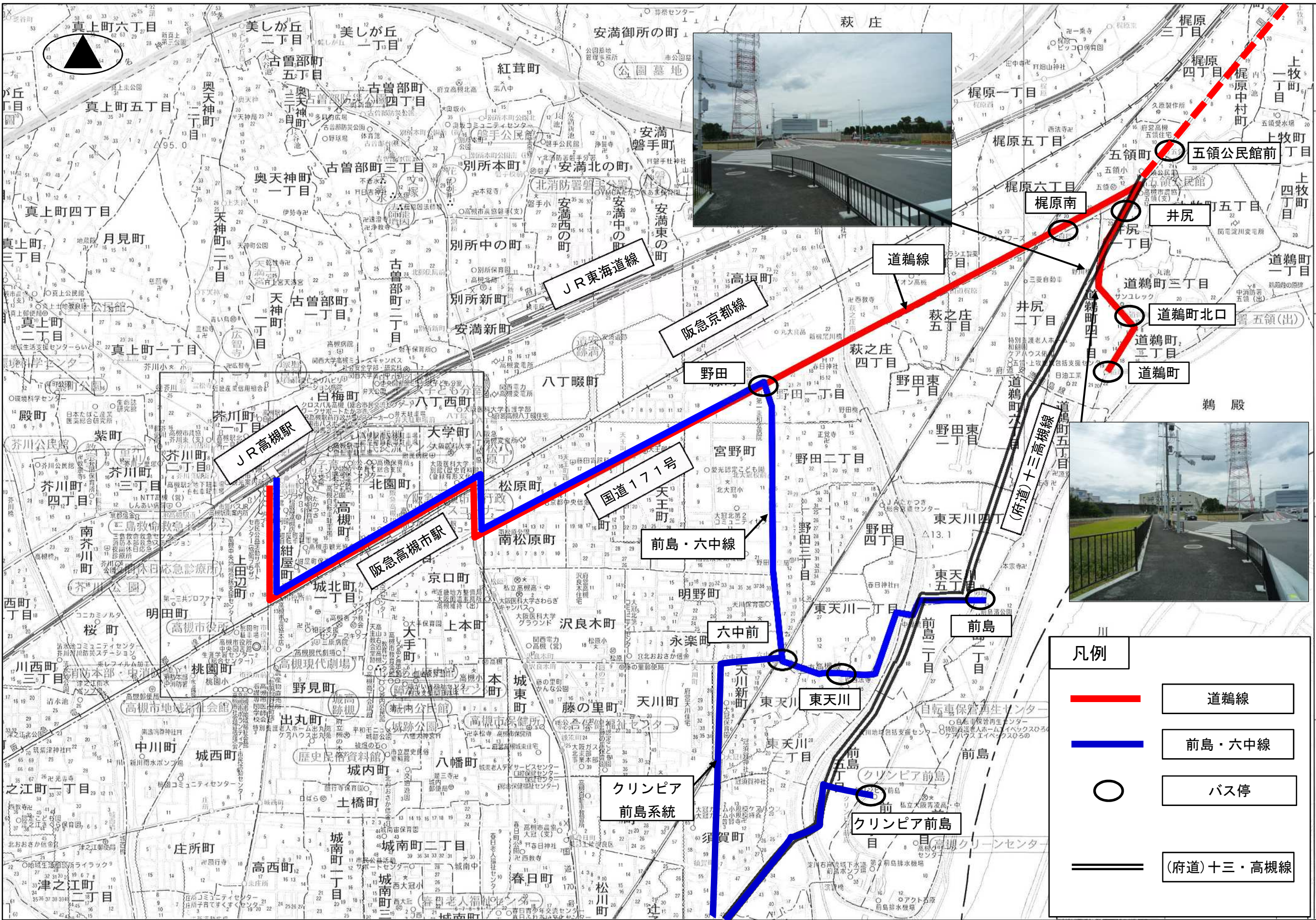
今後の見直しの方向性(案)

- ・新名神高速道路関連の道路整備(府道西京高槻線バイパス、市道萩之庄梶原線等)を踏まえて、経路の変更を検討する
- ・観光路線としての可能性を検討する

市営バス路線等の今後の見直し方針（案）



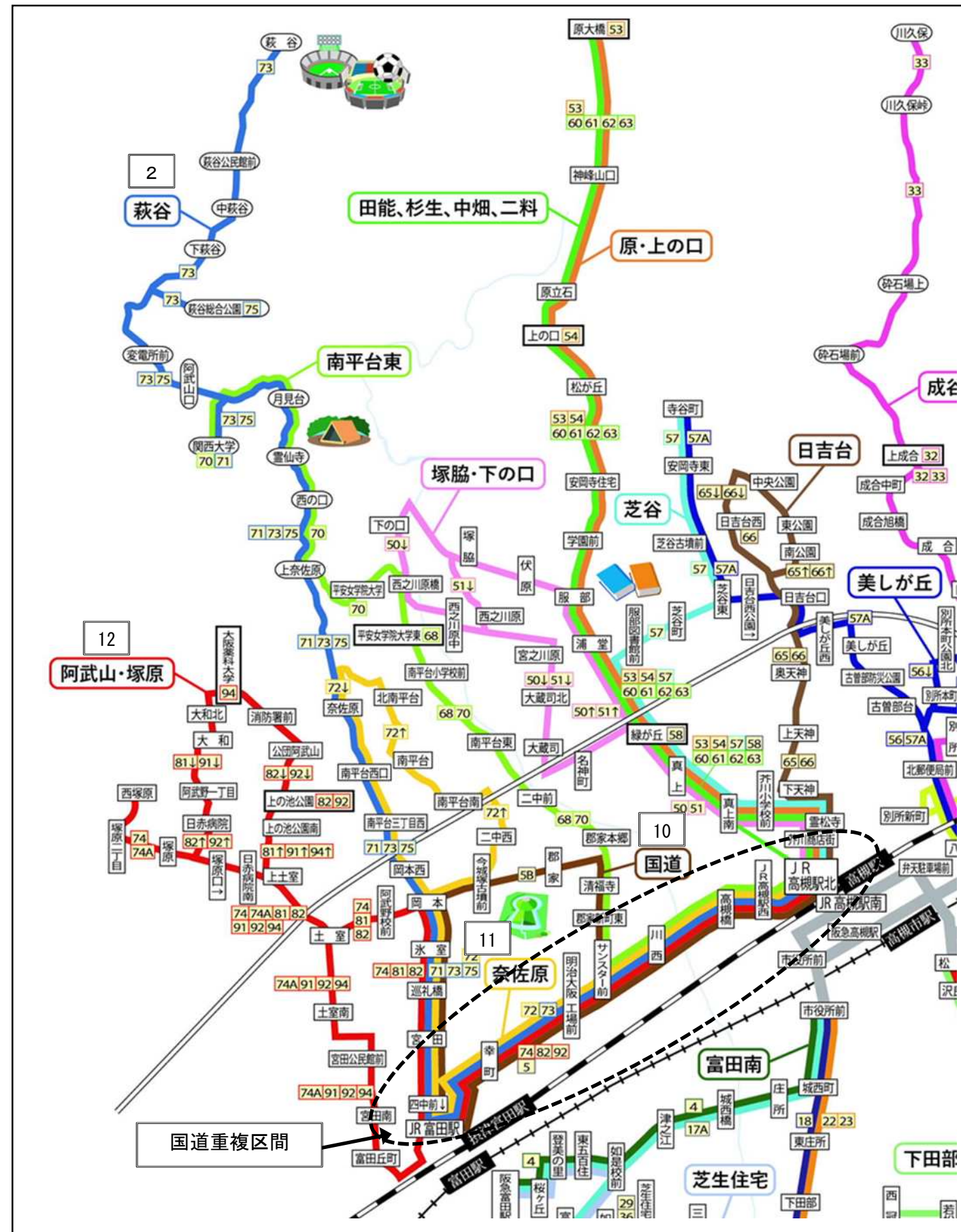
■道鶴線と前島・六中線詳細図



■梶原線詳細図



(1) 路線図



路線 番号	路線名	バス停名称																		合計		
		ＪＲ高槻駅西			高槻橋			川西			サンスター前			明治 大阪工場前			幸町					
		乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計
2	萩谷線	4	5	8	2	3	5	7	14	20	6	9	15	10	11	22	5	5	10	34	47	81
10	国道線	6	7	13	3	3	6	9	10	19	7	14	21	6	7	13	3	3	6	34	45	79
11	奈佐原線	14	22	36	8	11	18	25	43	68	31	26	57	40	51	91	17	17	34	134	170	304
12	阿武山・塚原線	19	61	79	20	24	44	71	76	147	65	66	131	88	82	170	31	42	73	294	350	645

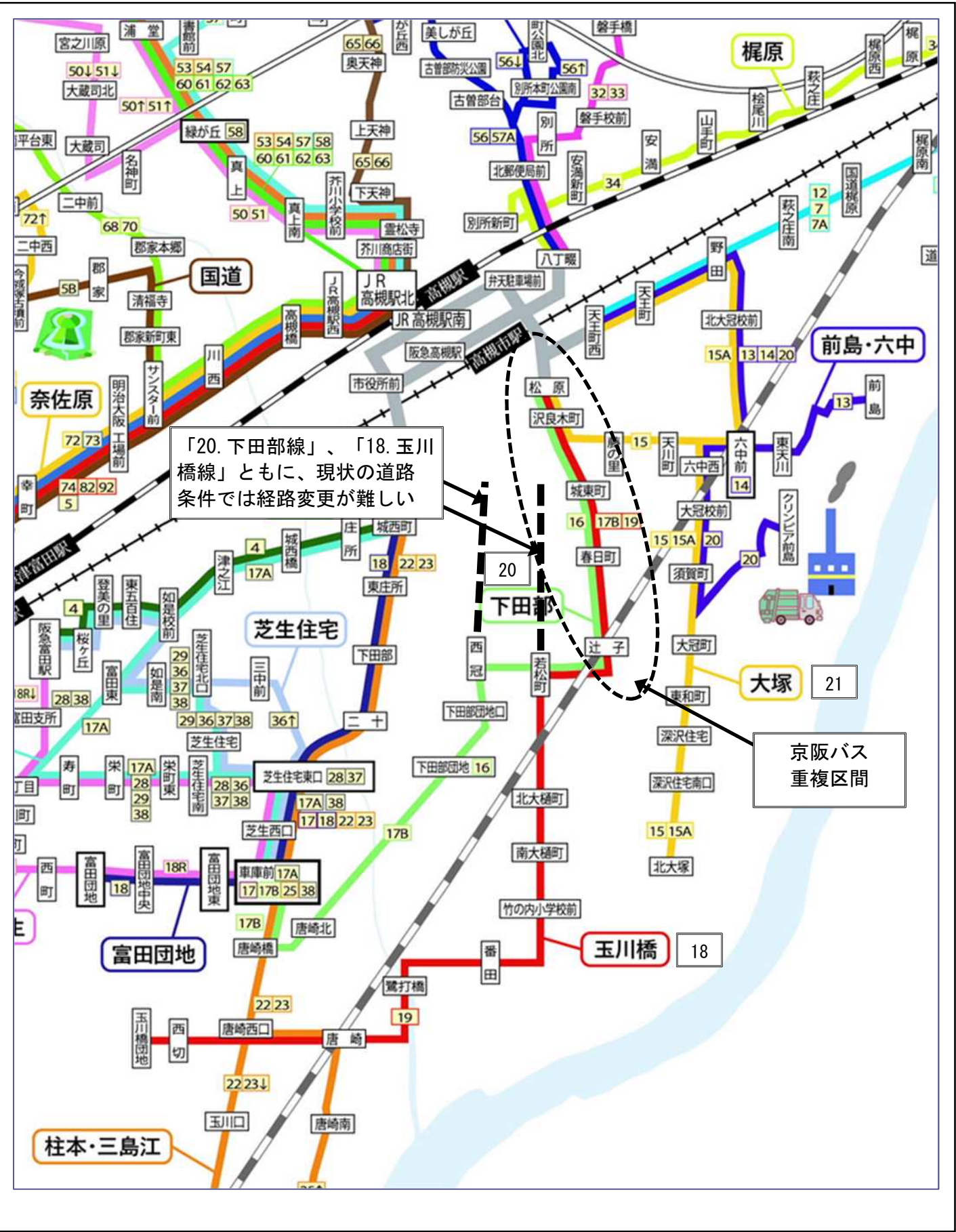
路線 番号	路線名	系統 番号	往路 (高槻駅 → 富田駅)			復路 (富田駅 → 高槻駅)			合計		
			便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員
2	萩谷線	32	7	47	6.7	4	27	6.7	11	74	6.7
10	国道線	24, 25	4	29	7.1	7	23	3.3	11	52	4.7
11	奈佐原線	26, 27, 30	19	159	8.3	17	118	6.9	36	277	7.7
12	阿武山・塚原線	36, 44, 45	34	267	7.9	35	318	9.1	69	585	8.5
合計			64	501	7.8	63	486	7.7	127	987	7.8

路線 番号	路線名	運送収益	運行経費	営業損益額	営業係数
		(千円/年)	(千円/年)	(千円/年)	(-)
2	萩谷線	56,176	128,787	-72,611	229.3
10	国道線	9,251	12,937	-3,686	139.8
11	奈佐原線	119,818	124,428	-4,610	103.8
12	阿武山・塚原線	524,543	422,060	102,483	80.5
合計		709,788	688,212	21,576	97.0

- ・基本的に、ＪＲ富田駅の乗務員並びに車両待機スペースが狭小なため、各路線をＪＲ富田駅止まりとした場合でもＪＲ高槻駅まで回送する必要がある。また、国道区間の輸送需要も一定数あることから、これらの条件を総合的に鑑みた現行ダイヤの効率化を検討する。
- ・また、「10. 国道線」では、郡家や今城塚古墳前経由の系統を観光路線として拡充することも含めた検討を行う。

■京阪バス(枚方高槻線) 重複区間について

(1) 路線図



(2) 重複区間におけるバス停毎の利用者数(平日、1日平均)

路線 番号	路線名	バス停名称															合計		
		松原			沢良木町			城東町			春日町			辻子					
		乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計
18	玉川橋線	2	2	4	4	5	8	10	11	21	10	11	21	11	15	25	36	44	79
20	下田部線	18	20	39	41	37	78	113	119	232	120	127	247	127	151	278	420	455	874
21	大塚線	21	26	47	70	68	138	—	—	—	—	—	—	—	—	—	91	94	185

(3) 重複区間における輸送人員(平日、1日平均)

路線 番号	路線名	系統 番号	往路 (高槻駅 → 終点)			復路 (終点 → 高槻駅)			合計		
			便数	輸送人員	1便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1便あたり 平均 輸送人員			
18	玉川橋線	174	7	42	6.0	5	35	7.1	12	77	6.5
20	下田部線	81, 82	49	436	8.9	49	418	8.5	98	854	8.7
21	大塚線	84, 105	64	75	1.2	68	109	1.6	132	184	1.4
合計			120	553	4.6	122	562	4.6	242	1,115	4.6

(4) 重複路線の営業収支

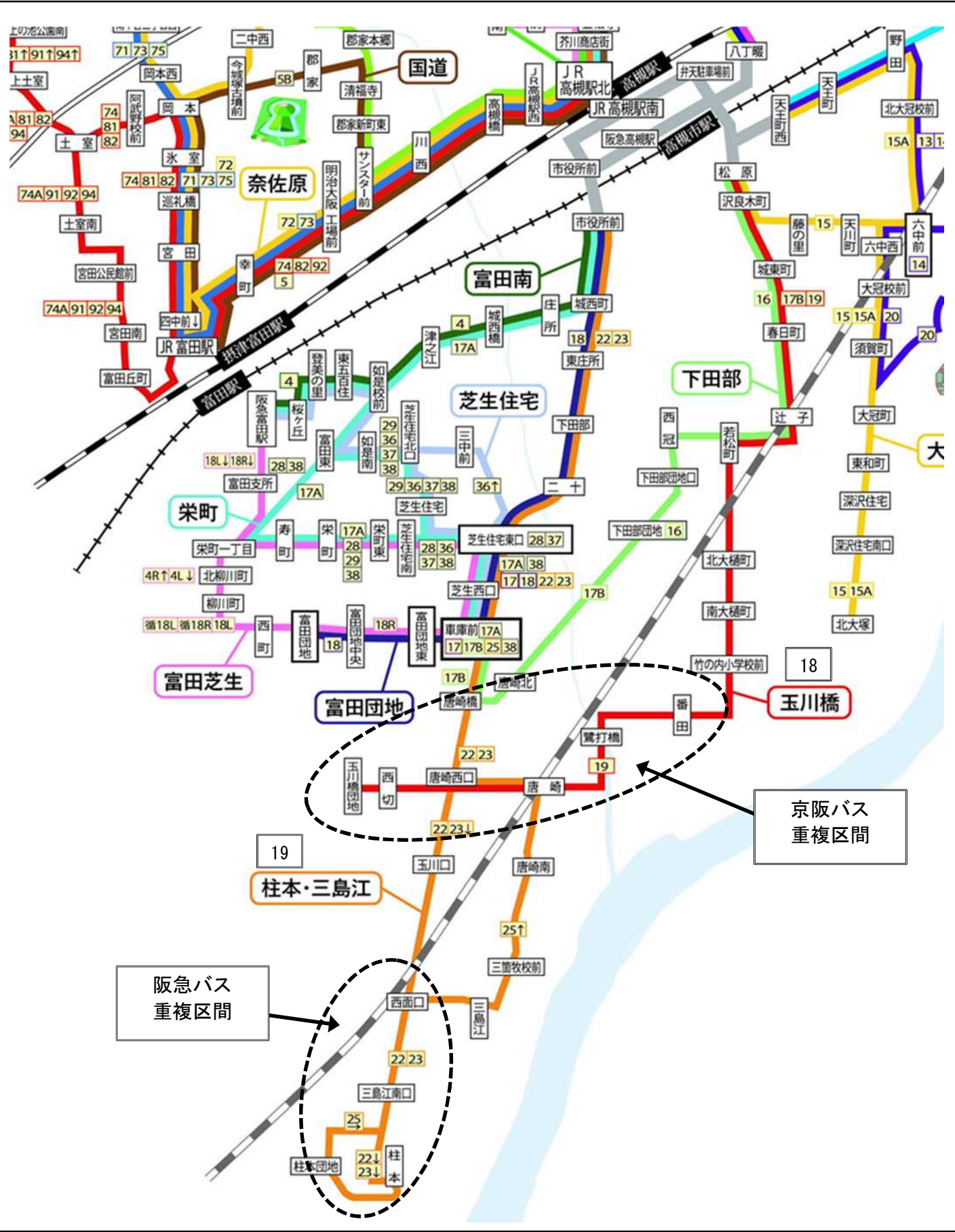
路線 番号	路線名	運送収益	運行経費	営業損益額	営業係数
		(千円/年)	(千円/年)	(千円/年)	
18	玉川橋線	14,569	25,811	-11,242	177.2
20	下田部線	120,902	147,715	-26,813	122.2
21	大塚線	179,278	187,099	-7,821	104.4
合計		314,749	360,625	-45,876	114.6

<考 察>

- ・京阪バスの高槻枚方線と重複する運行区間は、国道170号(外環状線)の「松原～辻子バス停」。
- ・「18. 玉川橋線」及び「20. 下田部線」は、道路条件的に重複区間の運行経路を変更するのは難しい。
- ・「21. 大塚線」は、重複区間の1便当りの平均輸送人員が少ないが、重複区間以外のバス停のODが多くまた、営業収支も比較的良好な路線であるため、基本的に現行ダイヤを維持するのが望ましいと考えられる。

■京阪バス(枚方茨木線)・阪急バス(柱本線)__重複区間について

(1) 路線図



(2) 重複区間におけるバス停毎の利用者数(平日、1日平均)

路線 番号	路線名	バス停名称															合計		
		番田			鷺打橋			唐崎			西切			玉川橋団地					
		乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計
18	玉川橋線	2	2	4	1	2	3	6	6	12	2	5	7	34	32	67	46	47	93

路線 番号	路線名	バス停名称												合計		
		西面口			三島江南口			柱本団地			柱本					
		乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計	乗車 人数	降車 人数	計
19	柱本・三島江線	80	86	167	55	65	120	319	297	615	39	50	89	493	499	992

(3) 重複区間における輸送人員(平日、1日平均)

路線 番号	路線名	系統 番号	往路 (高槻駅 → 終点)			復路 (終点 → 高槻駅)			合計		
			便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員
18	玉川橋線	174	7	46	6.6	5	43	8.7	12	90	7.5

路線 番号	路線名	系統 番号	往路 (高槻駅 → 終点)			復路 (終点 → 高槻駅)			合計		
			便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員	便数	輸送人員	1 便あたり 平均 輸送人員
19	柱本・三島江線	75, 76, 77 78, 79, 80	19	491	26.6	24	486	20.7	42	977	23.3

(4) 重複路線の営業収支

路線番号	路線名	運送収益	運行経費	営業損益額	営業係数
		(千円/年)	(千円/年)	(千円/年)	(-)
18	玉川橋線	14,569	25,811	-11,242	177.2
19	柱本・三島江線	135,513	211,210	-75,697	155.9

＜考 察＞

- ・「18. 玉川橋線」について、当面は現行経路及びダイヤでの運行を基本とするが、今後の番田バス停以降の利用状況を踏まえて、京阪バスとの連携を検討する。
- ・「19. 柱本・三島江線」について、柱本団地のODが多いことを踏まえ、当面は現行経路及びダイヤでの運行を基本とするが、西面口以降の利用状況を踏まえて、阪急バスとの連携を検討する。