

令和3年度 第1回高槻市自動車運送事業審議会

交通需要や市民生活に即した路線再編
及びダイヤ適正化

～山間3路線の再編について～

1 山間3路線再編の背景

山間3路線・・・田能線、萩谷線、川久保線の3路線
市域北部の山間部を走行する路線で、いずれも対キロ区間制運賃

- いずれも特定の停留所を境に利用者数が著しく減少し、収支均衡を図れず赤字が続いている
- 利用者の少ない区間は、市街化調整区域で人口が少なく、高齢化が進んでいることから利用者増も期待できない
- 生活交通路線維持事業補助金制度によって維持している路線



経営戦略で見直しの方向性が示される

「市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める」

2 再編検討範囲の設定(檜田地域)

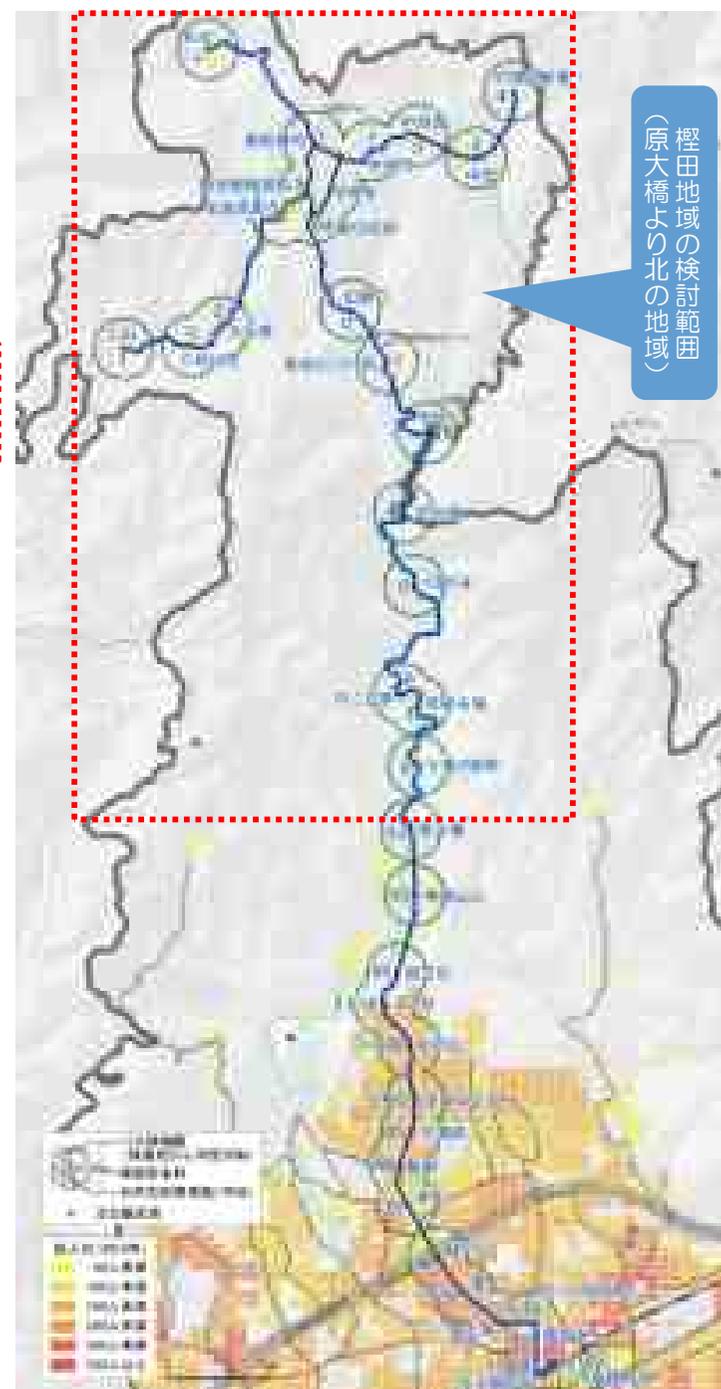
■檜田地域の路線状況

- 檜田地域の人口計は384人で、平均年齢60.3歳
- 原大橋を境に利用者が著しく減少し、利用者のうち99%以上は原大橋より南を利用
- 上の口より北は市街化調整区域で居住人口が少なく、原大橋より北はさらに少ない

●平日1日当たりのバス停別平均利用者数 (原・上の口線と田能線のすべての系統を含む)

運賃(円)	停留所名	R1 (人)	R2 (人)	運行本数		運賃(円)	停留所名	R1 (人)	R2 (人)	運行本数	
640	二料	1	1	7	対 区 間	340	原碎石場	5	3	19	
640	二料山荘	0	0	↑		280	三島の郷前	10	6	19	
610	大谷橋	4	2	↑	均 一 区 間	220	原大橋	127	103	96	
610	田能西条	1	0	↑		↑	神峰山口	299	243	↑	
570	檜田郵便局前	4	3	7		↑	原立石	110	82	96	
640	中畑回転場	4	4	6		↑	上の口	2,156	1,619	287	
620	中畑	6	3	↑		↑	松が丘	2,212	1,640	↑	
↑	中畑西	1	0	↑		↑	安岡寺住宅	2,759	1,962	↑	
620	中畑口	2	1	6		↑	学園前	1,288	945	↑	
620	杉生	1	1	5		↑	服部	831	608	↑	
590	檜船神社	1	1	5		↑	浦堂	1,118	879	287	
570	田能	6	4	12		↑	緑が丘	1,326	994	293	
570	檜田校前	88	64	19		↑	真上	794	589	↑	
520	田能口	1	0	↑		↑	真上南	179	135	↑	
520	森林センター前	10	7	↑		↑	芥川小学校前	120	85	↑	
450	出灰	18	10	↑		↑	霊松寺	154	119	↑	
450	空谷橋	4	1	↑		↑	芥川商店街	2,415	1,702	↑	
400	つるが谷	0	0	↑		↑	220	JR高槻駅北	8,440	6,185	293
400	不二が原	1	0	19		↑					

◎ 平日1日当たりのバス停別利用者数(R2)と沿線の人口分布

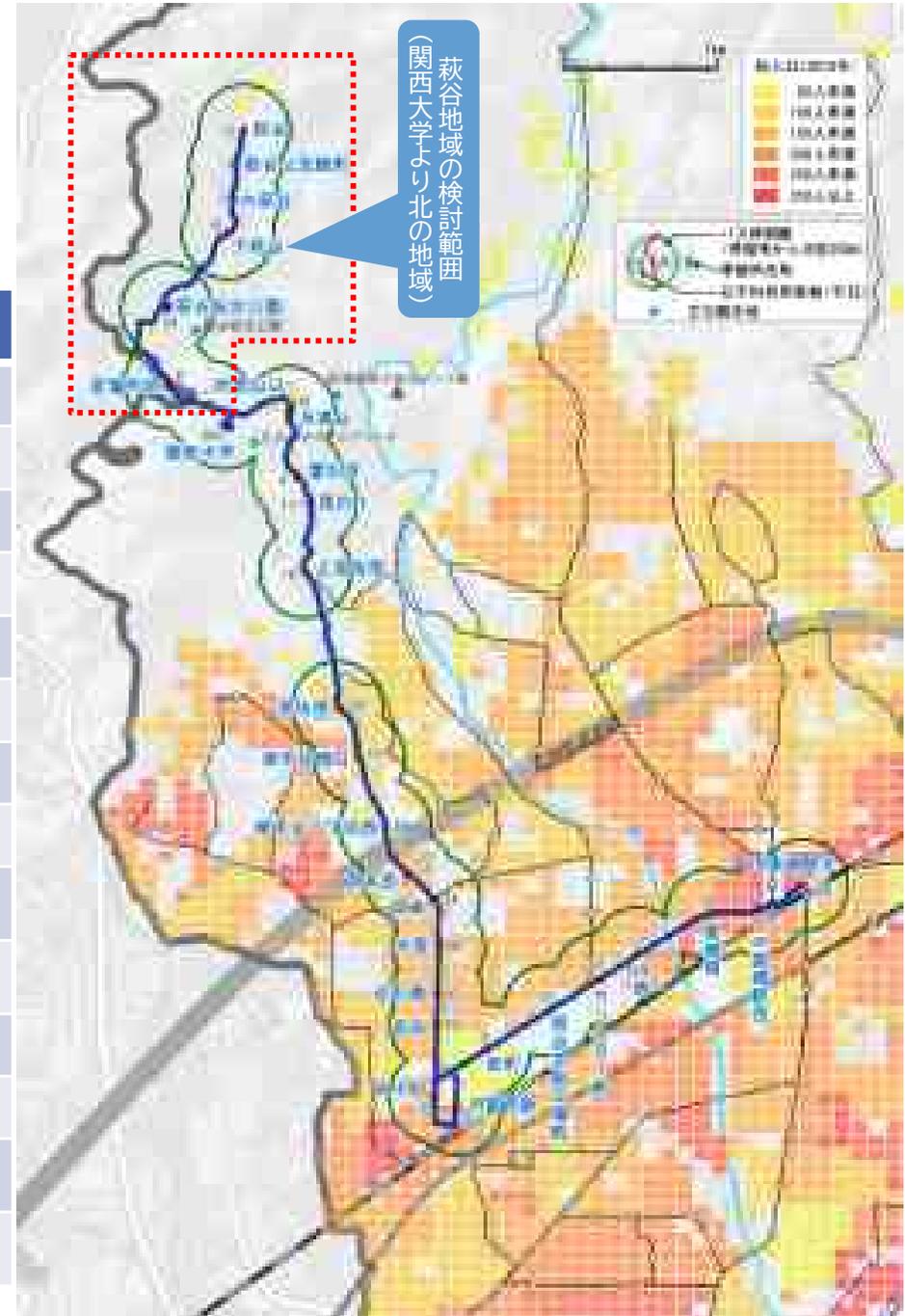


2 再編検討範囲の設定(萩谷地域)

■萩谷地域の路線状況

- 萩谷地域の人口は145人で、平均年齢60.2歳
- 関西大学を境に利用者が著しく減少し、利用者のうち約98%は関西大学より南を利用
- 奈佐原より北は市街化調整区域で居住人口が少ないが、関西大学までは通学需要がある

◎ 平日1日当たりのバス停別利用者数(R2)と沿線の人口分布



●平日1日当たりのバス停別平均利用者数 (萩谷線のすべての系統を含む)

運賃(円)	停留所名	R1 (人)	R2 (人)	運行本数
410	萩谷	9	12	28
410	萩谷 公民館前	1	1	↑
400	中萩谷	2	2	↑
400	下萩谷	11	10	28
370	萩谷 総合公園	15	24	34
↑	変電所前	1	0	↑
↑	阿武山口	1	1	34
370	関西大学	499	200	61
320	月見台	42	42	↑
320	霊仙寺	3	4	↑
280	西の口	117	117	↑
250	上奈佐原	7	10	↑
220	奈佐原	78	68	↑
↑	南平台 西口	171	157	↑
220	南平台 三丁目西	44	38	61

運賃(円)	停留所名	R1 (人)	R2 (人)	運行本数
220	岡本西	26	23	61
↑	岡本	39	34	↑
↑	氷室	92	86	↑
↑	巡礼橋	53	42	↑
↑	宮田	38	29	61
↑	四中前	15	9	30
↑	JR富田駅	960	684	61
↑	幸町	10	8	11
↑	明治大阪工場前	22	23	↑
↑	サンスタ一前	15	12	↑
↑	川西	20	18	↑
↑	高槻橋	5	6	↑
↑	JR高槻駅西	8	8	↑
220	JR高槻駅北	144	126	11

2 再編検討範囲の設定(川久保地域)

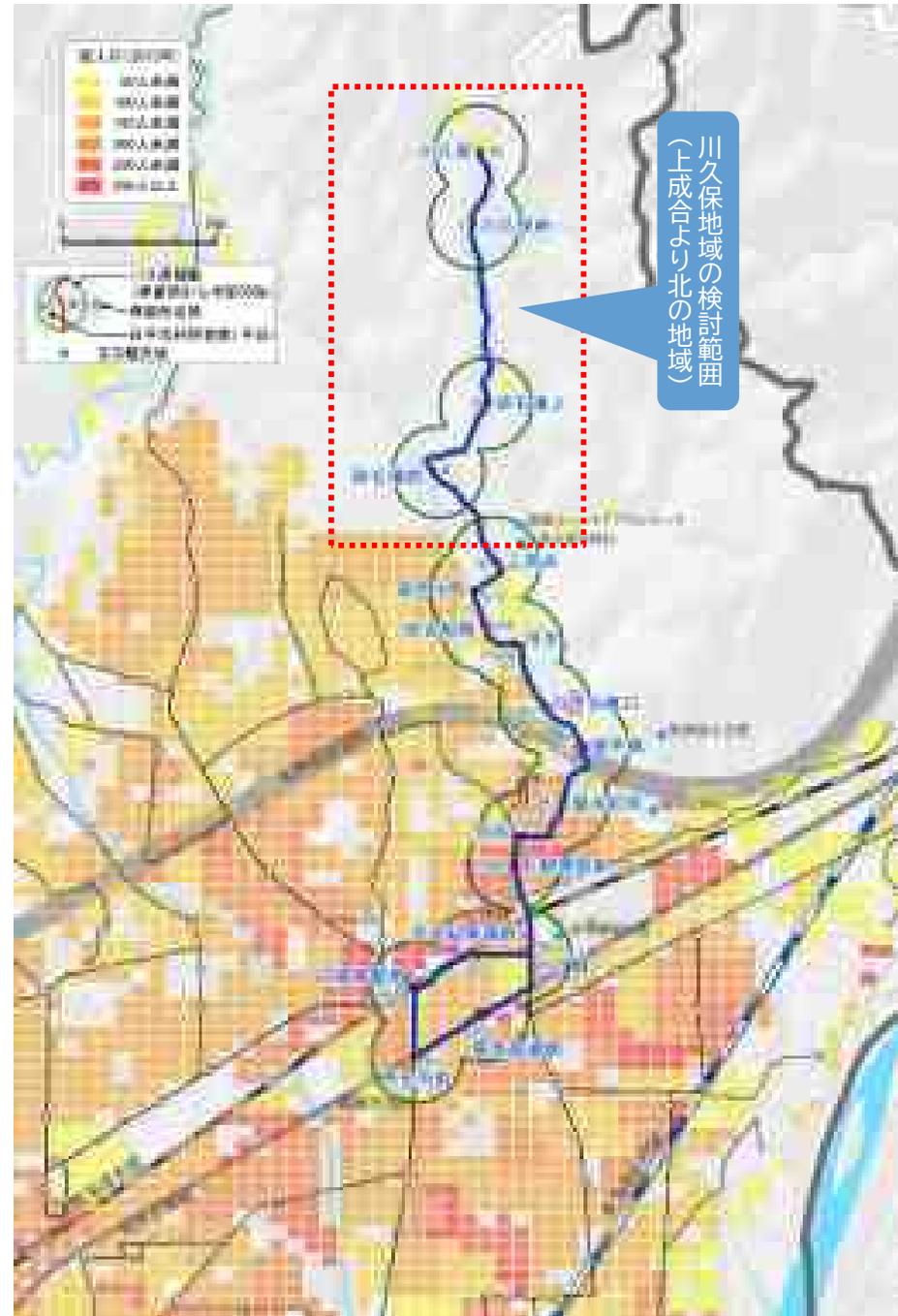
■川久保地域の路線状況

- 川久保地域の人口は51人で、平均年齢69.0歳
- 上成合を境に利用者が著しく減少し、利用者のうち99%以上は上成合より南を利用
- 成合地区では高槻インターチェンジエリアのまちづくりに取り組んでいるが、上成合より北は居住人口が少ない

●平日1日当たりのバス停別平均利用者数 (成合・川久保線のすべての系統を含む)

	運賃(円)	停留所名	R1 (人)	R2 (人)	運行本数
対 キ 口 区 間	300	川久保	18	20	16
	300	川久保峠	0	1	↑
	250	碎石場上	6	6	↑
	250	碎石場前	0	0	16
均 一 区 間	220	上成合	72	74	128
	↑	成合中町	506	473	↑
		成合旭橋	594	536	
		成合	222	228	
		日吉台東口	386	307	
		磐手橋	43	51	
		磐手校前	358	347	
		別所	129	136	
		北郵便局前	259	300	
		八丁畷	68	78	
		阪急高槻駅	641	622	
		市役所前	66	61	
	JR高槻駅南	1,650	1,598	128	
	220	弁天駐車場前	114	83	105

◎ 平日1日当たりのバス停別利用者数(R2)と沿線の人口分布



3 地域公共交通に関する住民アンケート

- 地域の移動手段を将来にわたって確保するため、現在の運行形態にこだわらず、最適な交通手段の在り方について検討する
- 市営バスの利用実績からは分析しきれない地域の移動実態や、潜在的な需要等について把握するとともに、適切なサービス水準を検討する上での参考とするため、アンケートによる意見聴取を実施

実施主体

都市創造部都市づくり推進課

実施手法

書面によるアンケート

対象

山間3地域にお住まいの小学生以上の市民(世帯単位で調査票配布)

期間

令和3年7月中旬ごろから令和3年8月上旬まで

回収数

檜田地域	回収世帯数	134世帯	回答者数	268人	回収率	84.3%
萩谷地域	回収世帯数	43世帯	回答者数	95人	回収率	100%
川久保地域	回収世帯数	25世帯	回答者数	32人	回収率	73.5%

4 アンケートの設問

問1	あなた自身のことをお聞かせください。
1-1	性別【一つを選択】
1-2	年齢【一つを選択】
1-3	職業【一つを選択&記述式】
1-4	車の保有状況【一つを選択】
1-5	運転免許の保有状況【一つを選択】
1-6	歩行可能状況【一つを選択】
1-7	お住いの地区(檜田地域のみ)【一つを選択】
問2	普段の外出状況についてお聞かせください。
2-1	普段よく行く外出先はどこですか？【一つを選択】 具体的な施設名称を1つお書きください【記述式】
2-2	2-1で回答いただいた外出の主な目的は何ですか？【一つを選択&記述式】
2-3	2-1で回答いただいた外出の頻度はどれくらいですか？【一つを選択】
2-4	2-1で回答いただいた外出の出発する時間帯・帰宅する時間帯はそれぞれ何時頃ですか？【記述式】
2-5	2-1で回答いただいた外出の移動手段は何ですか？【あてはまるもの全て選択&記述式】
問3	現在、お住まいの地域を運行する市営バスについてお聞かせください。
3-1	お住まいの地域を運行する市営バスのサービスについて満足していますか？【一つを選択】
3-2	お住まいの地域を運行する市営バスのサービスについて、不便を感じる点は何ですか？【3つまで選択&記述式】
3-3	お住まいの地域を運行する市営バスのサービスが不便であることが理由で、外出ができないなど、日常生活や移動に制限を受けていることがありますか？ある場合は具体的にご記入ください【一つを選択&記述式】
問4	今後のお住まいの地域における公共交通に対する考えについてお聞かせください。
4-1	お住まいの地域における公共交通の改善の検討にあたって、重視すべき点をお聞かせください。【順位付けして3つまで選択&記述式】
4-2	お住まいの地域における公共交通が改善された場合、普段の外出等に公共交通を利用しようと思いませんか？【一つを選択】

5 アンケート集計結果(その①)

回答者属性

■ 檜田地域	■ 萩谷地域	■ 川久保地域
【年齢】 ・ 10代以下 10% ・ 20～50代 30% ・ 60代以上 59%	【年齢】 ・ 10代以下 4% ・ 20～50代 35% ・ 60代以上 61%	【年齢】 ・ 10代以下 0% ・ 20～50代 0% ・ 60代以上 100%
【車の保有状況】 ・ 主に自分用を保有 51% ・ 主に家族と共用で保有 22%	【車の保有状況】 ・ 主に自分用を保有 58% ・ 主に家族と共用で保有 11%	【車の保有状況】 ・ 主に自分用を保有 50% ・ 主に家族と共用で保有 13%
【運転免許の保有状況】 ・ 持っており、今後も保有し続ける 62% ・ 持っているが、5年以内に返納したい 12%	【運転免許の保有状況】 ・ 持っており、今後も保有し続ける 61% ・ 持っているが、5年以内に返納したい 11%	【運転免許の保有状況】 ・ 持っており、今後も保有し続ける 38% ・ 持っているが、5年以内に返納したい 25%

普段の外出状況

■ 檜田地域	■ 萩谷地域	■ 川久保地域
【行先】 ・ 高槻市内 65% ・ 高槻市外 24%	【行先】 ・ 高槻市内 76% ・ 高槻市外 22%	【行先】 ・ 高槻市内 91% ・ 高槻市外 9%
【外出目的】 ・ 通勤、通学 26% ・ 買い物 32% ・ 通院 14%	【外出目的】 ・ 通勤、通学 35% ・ 買い物 31% ・ 通院 20%	【外出目的】 ・ 通勤、通学 9% ・ 買い物 41% ・ 通院 22%
【外出頻度】 ・ ほぼ毎日 25% ・ 週3～4回 17% ・ 週1～2回 26%	【外出頻度】 ・ ほぼ毎日 33% ・ 週3～4回 27% ・ 週1～2回 20%	【外出頻度】 ・ ほぼ毎日 31% ・ 週3～4回 25% ・ 週1～2回 22%
【移動手段】 ・ 自家用車(自身で運転) 45% ・ 自家用車(家族の送迎) 32% ・ 自動二輪、原付 3% ・ 路線バス 25% ・ タクシー 3%	【移動手段】 ・ 自家用車(自身で運転) 46% ・ 自家用車(家族の送迎) 26% ・ 自動二輪、原付 14% ・ 路線バス 26% ・ タクシー 3%	【移動手段】 ・ 自家用車(自身で運転) 34% ・ 自家用車(家族の送迎) 34% ・ 自動二輪、原付 3% ・ 路線バス 44% ・ タクシー 9%

5 アンケート集計結果(その②)

市営バスのサービスに対する満足度 【複数回答(あてはまるもの3つまで)】

■ 樫田地域

【市営バスのサービスに対する満足度】

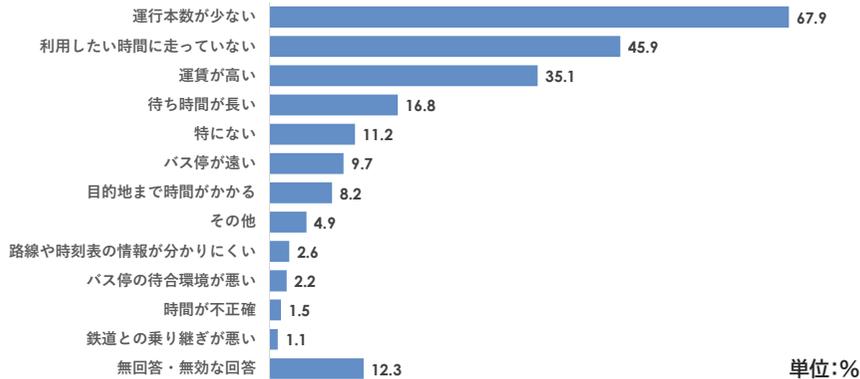
- 回答者の約4割が「満足」「どちらかと言えば満足」と回答し、「不満」「どちらかと言えば不満」の回答者よりも少ない

【市営バスのサービスに対して不便に感じる点】

- 「運行本数が少ない」→「利用したい時間に走っていない」→「運賃が高い」の順に回答者が多い

【市営バスが不便なことによる日常生活や移動への制限の有無】

- 回答者の約5割が「ない」



■ 萩谷地域

【市営バスのサービスに対する満足度】

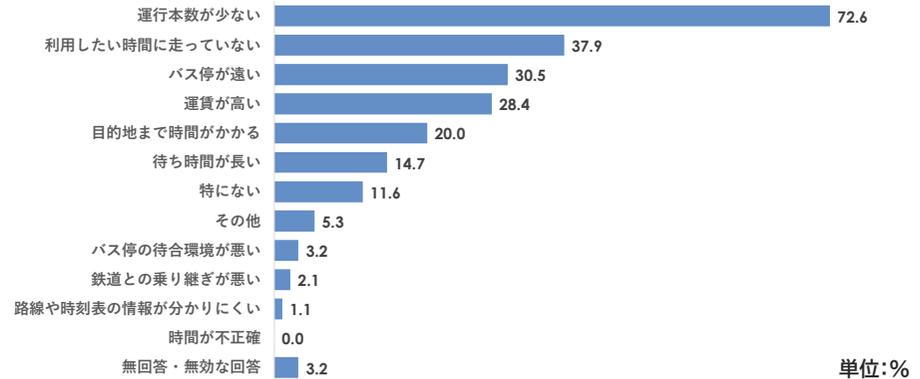
- 回答者の約6割が「満足」「どちらかと言えば満足」と回答し、「不満」「どちらかと言えば不満」の回答者よりも多い

【市営バスのサービスに対して不便に感じる点】

- 「運行本数が少ない」→「利用したい時間に走っていない」→「バス停が遠い」→「運賃が高い」の順に回答者が多い

【市営バスが不便なことによる日常生活や移動への制限の有無】

- 回答者の約7割が「ない」



■ 川久保地域

【市営バスのサービスに対する満足度】

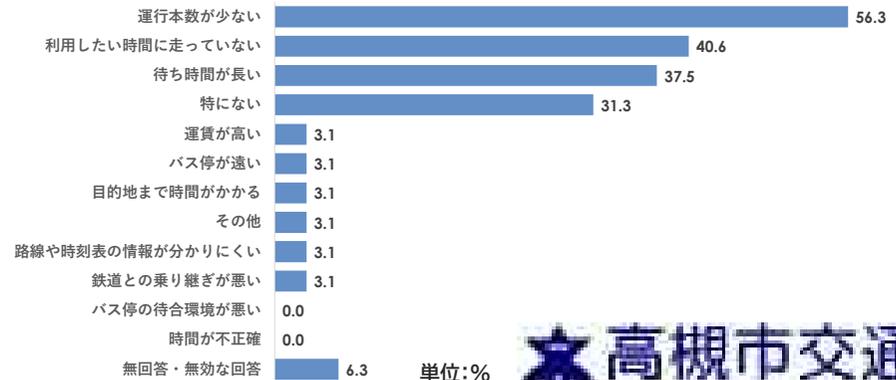
- 回答者の6割以上が「満足」「どちらかと言えば満足」と回答し、「不満」「どちらかと言えば不満」の回答者よりも多い

【市営バスのサービスに対して不便に感じる点】

- 「運行本数が少ない」→「利用したい時間に走っていない」→「待ち時間が長い」→「特にない」の順に回答者が多い

【市営バスが不便なことによる日常生活や移動への制限の有無】

- 回答者の約6割が「ない」



5 アンケート集計結果(その③)

公共交通の改善にあたって重視する点【複数回答(あてはまるものを順位付けして3つまで)】

■ 榎田地域

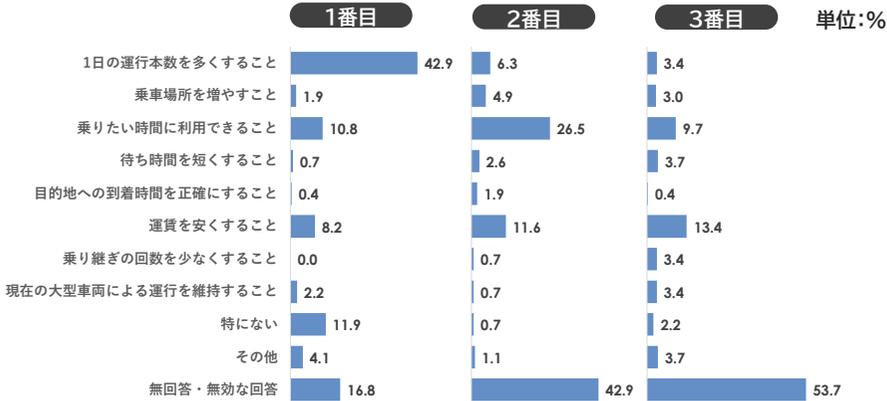
【1番目～3番目の合計】

- 「1日の運行本数を多くすること」→「乗りたい時間に利用できること」→「運賃を安くすること」の順に回答者が多い
- 「乗り継ぎの回数を少なくすること」「現行の大型車両による運行を維持すること」の回答者は比較的少ない

- 【記述回答】
- 運行車両の小型化に関すること 17件
 - 運行時刻に関すること 7件
 - 現状維持に関すること 5件

【地域公共交通が改善した場合の利用意向】

- 回答者の7割以上が「利用する」



■ 萩谷地域

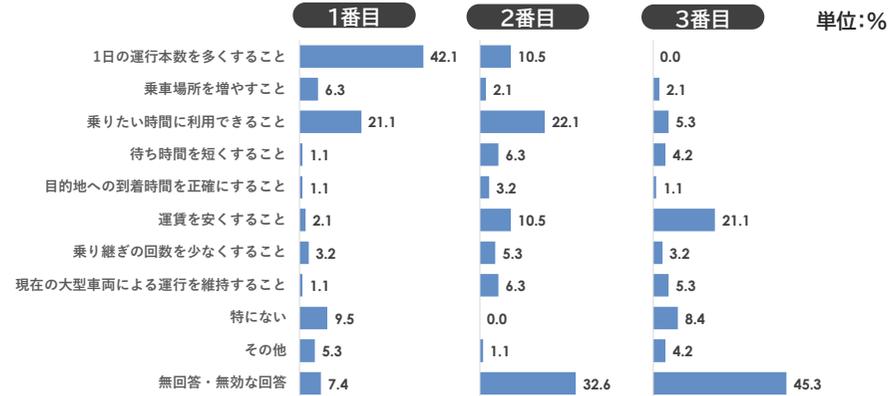
【1番目～3番目の合計】

- 「1日の運行本数を多くすること」→「乗りたい時間に利用できること」→「運賃を安くすること」の順に回答者が多い
- 「乗り継ぎの回数を少なくすること」「現行の大型車両による運行を維持すること」の回答者は比較的少ない

- 【記述回答】
- 運行車両の小型化に関すること 5件
 - 路線の延長に関すること 9件
 - 現状維持に関すること 2件

【地域公共交通が改善した場合の利用意向】

- 回答者の8割以上が「利用する」



■ 川久保地域

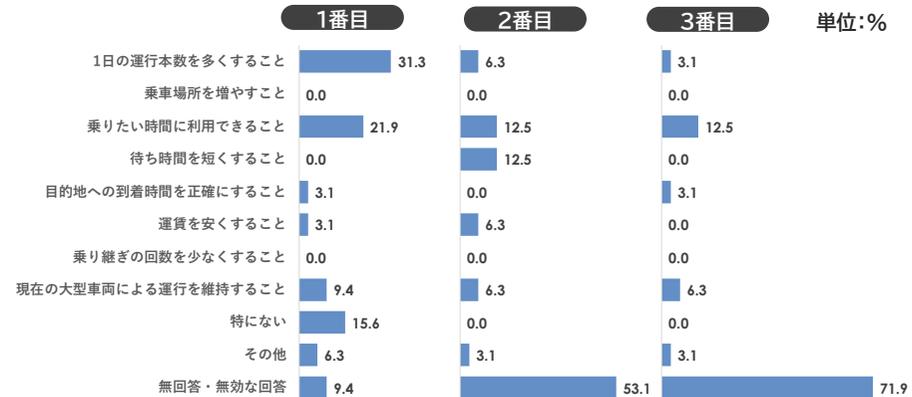
【1番目～3番目の合計】

- 「乗りたい時間に利用できること」→「1日の運行本数を多くすること」→「現在の大型車両による運行を維持すること」の順に回答者が多い
- 「乗り継ぎの回数を少なくすること」の回答者は無し、「現行の大型車両による運行を維持すること」の回答者は比較的多い

- 【記述回答】
- 運行車両の小型化に関すること 3件
 - 運行時刻に関すること 1件
 - 現状維持に関すること 2件

【地域公共交通が改善した場合の利用意向】

- 回答者の9割以上が「利用する」



6 地域公共交通として想定される交通モードの比較

	①	②	③	④	⑤
交通手段	一般乗合旅客自動車運送事業			一般乗用 旅客自動車運送事業	自家用有償旅客運送
	路線定期運行	路線不定期運行	区域運行		路線定期/路線不定期/ 区域運行
運行の特性	時刻と路線を定め、決まった時間に決まったルートを実行し、不特定多数の利用者を輸送する	路線を定め、予約があった時間に、決まったルートを実行し、不特定多数の利用者を輸送する	運行区域を定め、予約があった時間に、予約があった場所のみを効率的に運行し、不特定多数の利用者を輸送する	営業区域を定め、個別の需要に応じて運行する	交通空白地において、自家用車を用いて地域住民や来訪者を輸送する
例	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス コミュニティバス 	<ul style="list-style-type: none"> オンデマンド型交通 (バス・乗合タクシー) 	<ul style="list-style-type: none"> オンデマンド型交通 (バス・乗合タクシー) 	<ul style="list-style-type: none"> タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> 白ナンバー車による有償運行
行政の関与	路線維持のための補助金交付	路線維持のための補助金交付または運行委託	路線維持のための補助金交付または運行委託	運賃等の一部補助	運行委託
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 一般的な運行のため、利用者にとって分かりやすい 時刻表に合わせて、いつでも誰でも乗れる まとまった需要に対応しやすい 比較的安価な運賃 	<ul style="list-style-type: none"> 予約に応じて運行するため燃料費等の削減が期待できる 路線を定めて運行するため、比較的用户を束ねやすい 一般的に安価な運賃 	<ul style="list-style-type: none"> 予約に応じて最短ルートで運行するため、経費の削減や乗車時間の短縮が期待できる 低密度で広範囲に分布する利用者に対しても、面的なカバーができる 一般的に安価な運賃 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズに応じて柔軟な運行ができる 家や目的地の前で乗降できる 既存タクシーを活用するため、車両費等の投資費用を抑制できる 一般的に高額な運賃 	<ul style="list-style-type: none"> 予約に応じて運行するため、燃料費等の削減が期待できる 2種免許を必要としないため、運転士を確保しやすい 地域の人材や車両を有効活用することで、投資費用を抑制できる 路線バスと同等の運賃水準
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 需要が少なれば運行本数が少なくなり、利用しにくくなる 利用者の有無に関わらず、時間通り運行するため、経費の無駄が生じやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 利用するには予約が必要 予約に応じて決まったルートを実行しなくてはならないため、経費の無駄が生じやすい 適度に利用者を束ねられないと、かえって非効率な運行や経費増加となる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> 利用するには予約が必要 乗客の多寡により所要時間が変わる 適度に利用者を束ねられないと、かえって非効率な運行や経費増加となる可能性がある タクシーと競合する懸念があるため、差別化が必要となる 	<ul style="list-style-type: none"> 乗合での運行ができないため、個別の需要ごとに車両を確保しなくてはならない 一人当たりの運賃負担額が高くなりやすい 	<ul style="list-style-type: none"> バスやタクシーが成り立たない場合の特例措置 利用するには予約が必要 交通事業者でなくても運行できるため、技術やノウハウの不足など安全面での懸念がある

7 山間3路線再編検討の方向性

- ① 今回実施したアンケート調査結果やODデータ及び、地元協議等により、3地域それぞれの特性や需要を十分に把握する
- ② 地域公共交通の確保を目的に、持続可能な交通手段の導入並びに、利用しやすい運行計画(運行経路・停留所の位置・ダイヤ等)を検討する
- ③ 利用することこそが地域公共交通の維持に繋がるということを地域住民に理解してもらい、自分たちの手で公共交通を守る意識を持ってもらうような仕組みを検討する



【目指すべき姿】

市・市営バス・地域住民が一体となって、持続可能な地域公共交通体系の構築に取り組む