

3章 ODデータ等に基づく課題路線の分析



3-1 萩谷線【山間エリア】

<p>路線の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 摂津富田駅と市域北西部の萩谷地区を結び、JR 摂津富田駅～奈佐原は均一制運賃、奈佐原以北は対キロ区間制運賃区域となっている ● 奈佐原以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、関西大学までは通学需要があるが、関西大学以北は利用者が少ない ● 令和 5（2023）年度の収支は、約 5 千 7 百万円の赤字
<p>OD データに基づく分析（令和 6 年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間輸送人員：346,404（乗降人／年） ● 営業係数①：65.8（関西大学まで） ● 営業係数②：1,660.3（関西大学以北）
<p>検討の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 関西大学以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討する

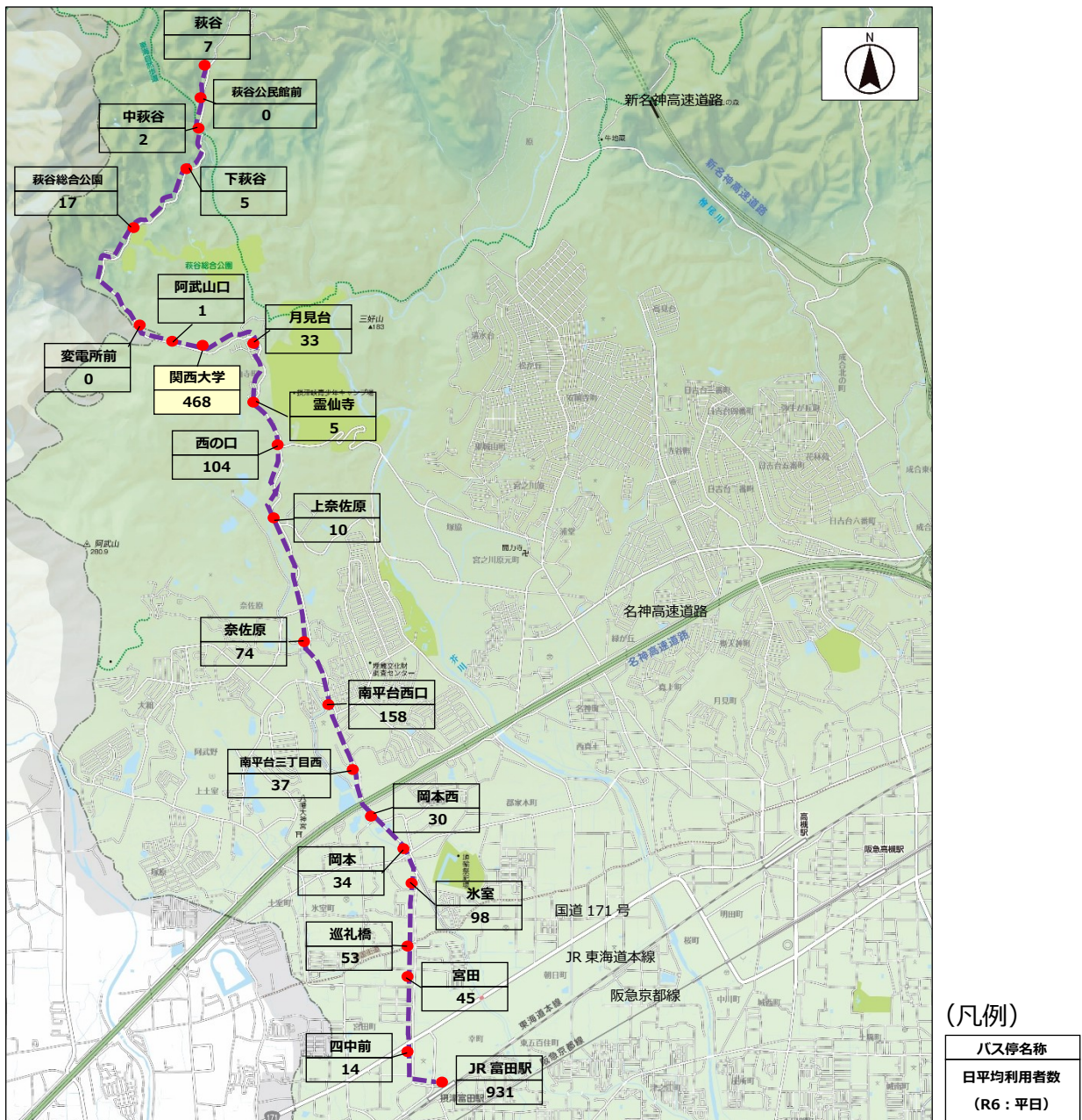


図 3.1 萩谷線のバス停別利用者数

3-2 川久保線【山間エリア】

<p>路線の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 高槻駅及び阪急高槻市駅と市域北東部の川久保地区を結び、JR 高槻駅北～上成合は均一制運賃、上成合以北は対キロ区間制運賃区域となっている ● 名神高速道路以北は市街化調整区域で居住人口が少なく、上成合以北は利用者が少ない ● 沿線では、新名神高速道路高槻インターチェンジ周辺のまちづくり（土地区画整理事業）が進められている ● 令和 5（2023）年度の収支は、約 3 千万円の赤字
<p>OD データに基づく分析 (令和 6 年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間輸送人員：779,973（乗降人／年） ● 営業係数①：90.2（上成合まで） ● 営業係数②：2,460.3（上成合以北）
<p>検討の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 上成合以北について、市民や地域にとって適切な交通手段の導入等について、引き続き、市の交通政策と連携しながら検討する

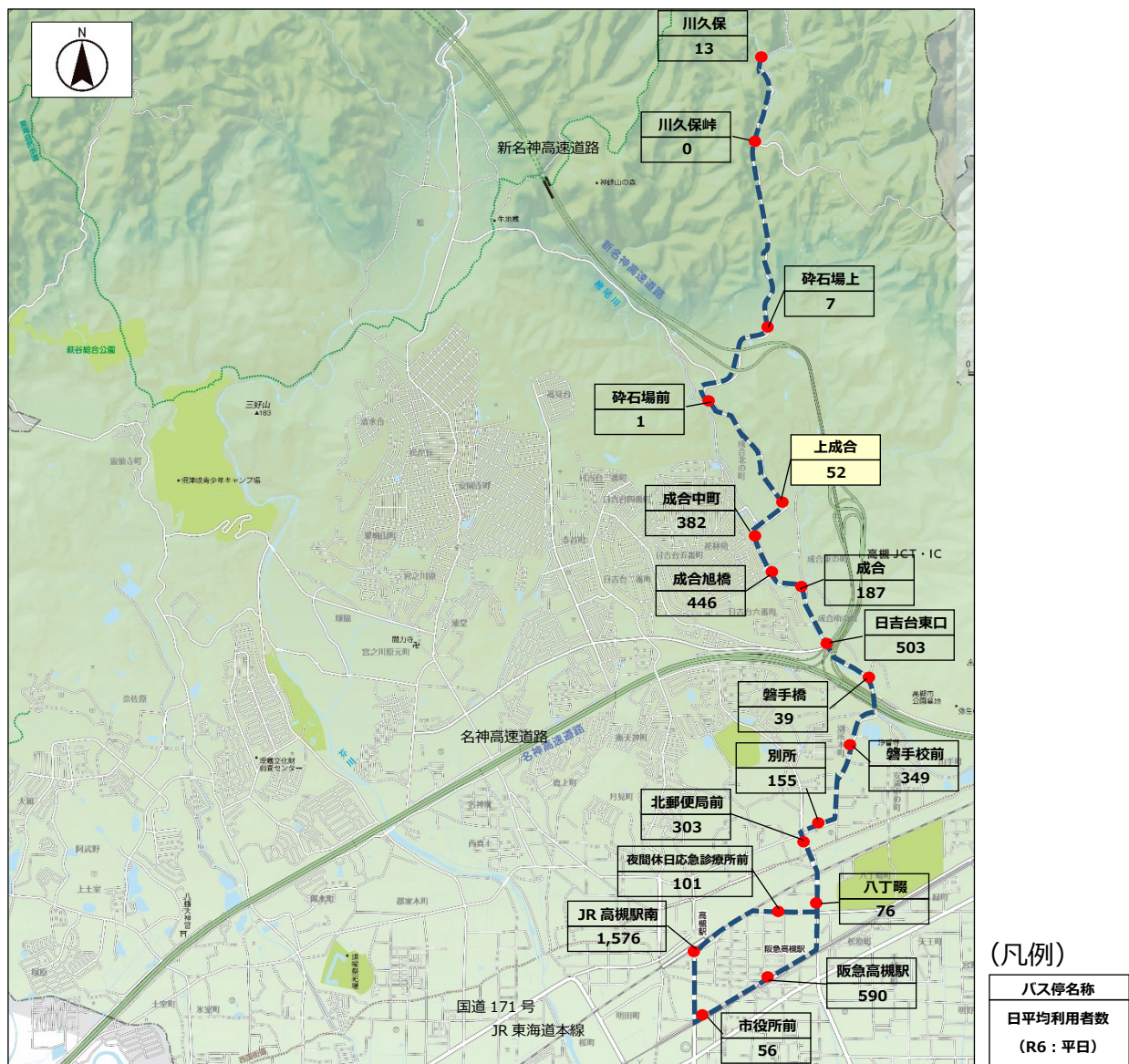


図 3.2 川久保線のバス停別利用者数

3-3 柱本・三島江線【南部エリア】

<p>路線の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 高槻駅及び阪急高槻市駅と柱本・三島江地区を結ぶ循環路線 ● 路線全体の利用者数は比較的多いものの、一部の便が三島江経由となる駅への復路については、三島江～唐崎間での利用者数が少ない ● 路線全体の距離が長いことから、所要時間を要し、遅延も発生しやすい等運行効率が悪く、令和6（2024）年度の収支見込は「約1億円の赤字（全路線中最低）」となっている ● 駅～車庫前区間は、富田団地線と重複するが、それぞれの運行間隔が異なるため、全体での等間隔ダイヤにはなっていない ● 令和5（2023）年度の収支は、約8千6百万円の赤字
<p>ODデータに基づく分析（令和6年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間輸送人員：652,029（乗降人／年） ● 営業係数：176.2
<p>検討の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 車庫前以南について、対キロ区間制運賃や特殊区間制運賃の導入、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

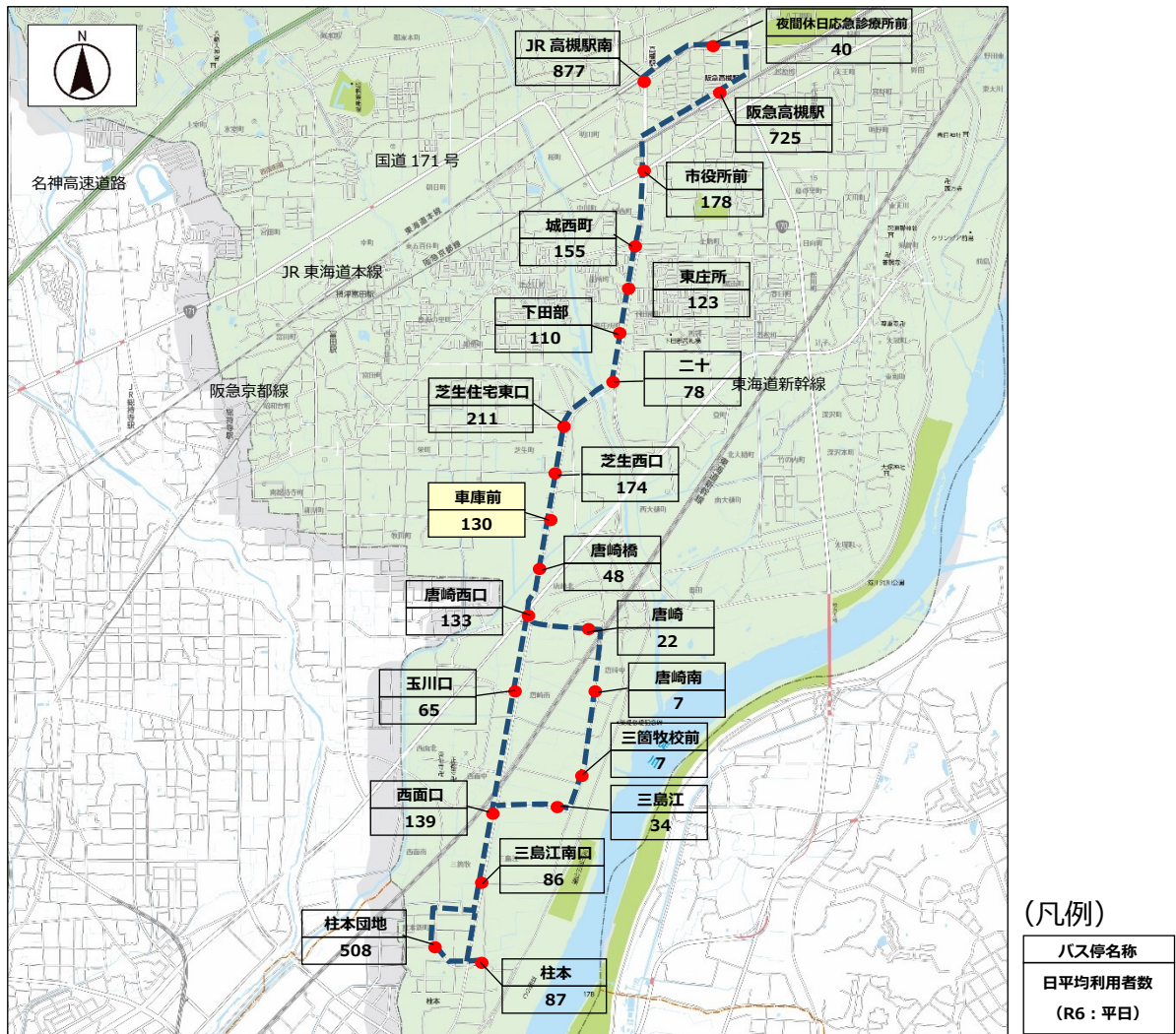


図 3.3 柱本・三島江線のバス停別利用者数

3-4 道鶴・上牧線【東部エリア】

<p>路線の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR 高槻駅及び阪急高槻市駅から市域東部の道鶴町及び上牧地区を結ぶ路線 ● 道鶴町折り返しの系統は大型車の運行が可能だが、上牧系統は路線の一部に狭隘区間があり、中型車で運行に制限されている ● 令和 5（2023）年度の収支は、約 1 千 6 百万円の赤字 ● （府道）十三高槻線や高槻東道路等の整備が進められており、周辺の交通需要に変動が生じると考えられる
<p>OD データに基づく分析 （令和 6 年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間輸送人員：932,536（乗降人／年） ● 営業係数：110.0
<p>検討の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● （府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況や、生活路線としての利用状況を踏まえ、系統再編等による効率化を検討する

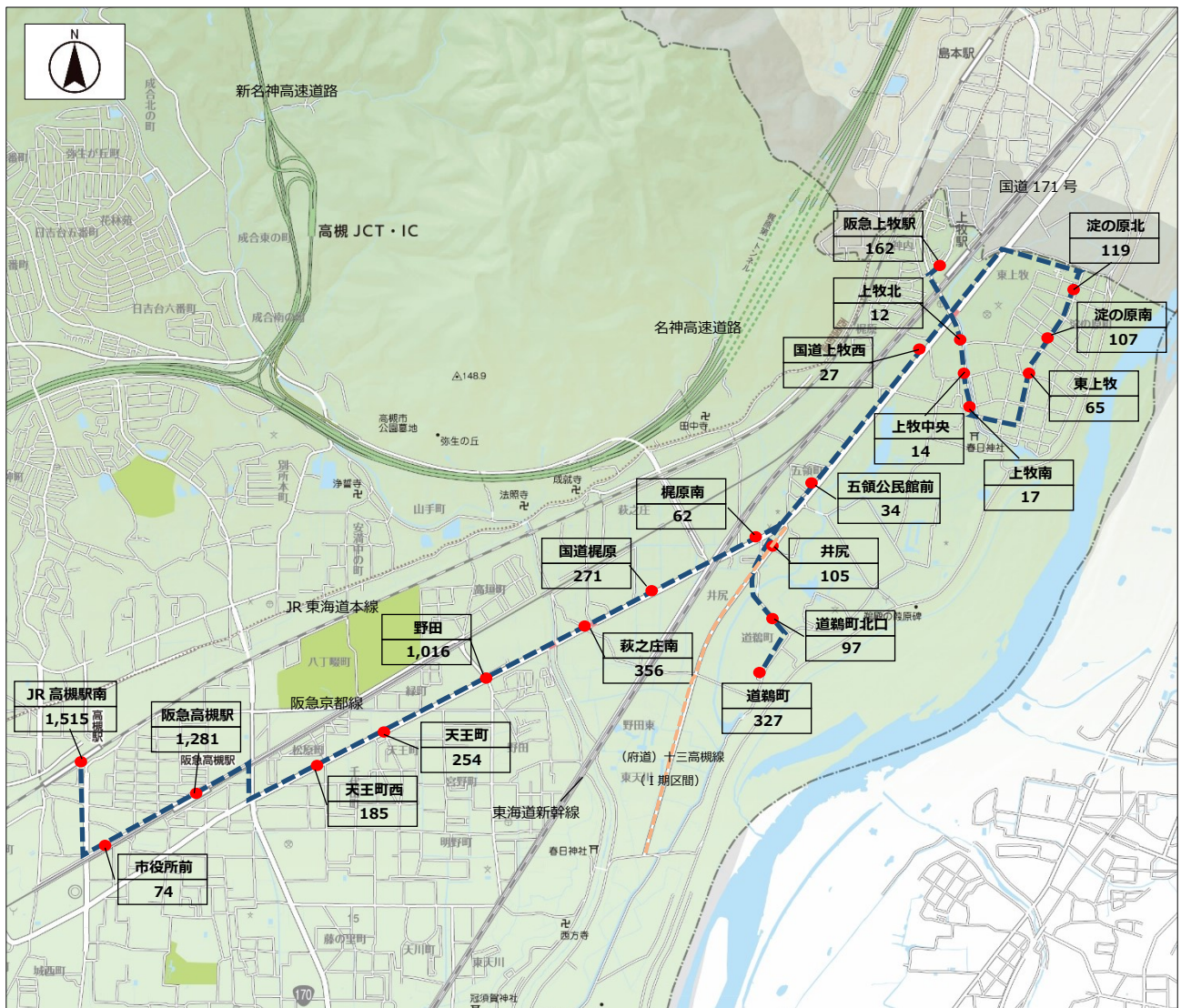


図 3.4 道鶴・上牧線のバス停別利用者数

(凡例)

バス停名称
日平均利用者数 (R6: 平日)

3-5 梶原線【北東部エリア】

<p>路線の概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● JR高槻駅及び阪急高槻市駅から旧西国街道経由で梶原地区を結ぶ路線 ● 旧西国街道区間は大変狭隘なため、小型車限定での運行となっている ● 新名神高速道路の延伸を踏まえ、令和5年12月に「萩之庄～梶原東」間の運行経路を（府道）西京高槻線バイパスに変更 ● 令和5（2023）年度の収支は、約3千7百万円の赤字
<p>ODデータに基づく分析（令和6年度）</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間輸送人員：108,235（乗降人／年） ● 営業係数：312.7
<p>検討の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 山間部を除く路線のうち、最も営業係数が大きいこと及び萩之庄以东の利用が少ないこと等を踏まえ、路線の効率化を検討する

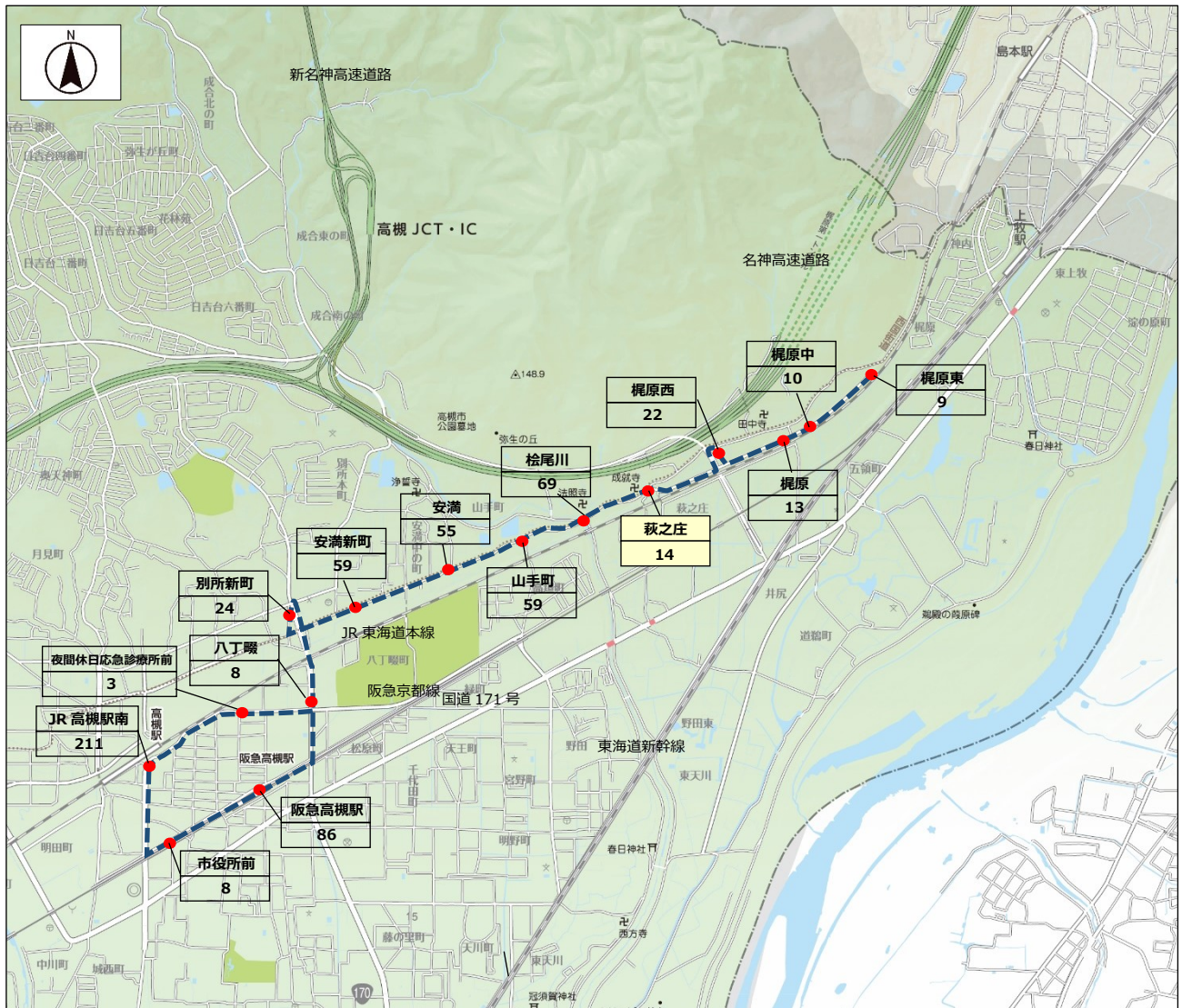


図 3.5 梶原線のバス停別利用者数

(凡例)

バス停名称
日平均利用者数 (R6：平日)