

箕面市の移動・オレンジゆずるバスの現状について

【各種調査結果の概要】
市民アンケート調査
オレンジゆずるバス利用者アンケート調査
OD調査

- はじめに … P Ⅰ
- 箕面市の移動に関する概況 … P 2
- オレンジゆずるバスの利用実績 … P Ⅰ Ⅰ
- オレンジゆずるバスの利用状況 … P Ⅰ 4
- 調査結果の整理 … P 2 8

0.はじめに

各調査で把握できる内容のイメージ

調査	把握できる内容のイメージ
市民アンケート	箕面市の市民の移動や外出傾向等の全体像を把握。 オレンジゆずるバス等の公共交通を利用しないかたの、 ニーズや要因を把握。
利用者アンケート	オレンジゆずるバスの利用目的・利用頻度やニーズ、 満足度等の情報を把握。
OD調査	ある1日において、オレンジゆずるバス利用者がどこで乗 車し、どこで降車したかの実態を詳細に把握。 あわせて、年齢や利用目的などを簡易的に把握。

-箕面市の移動に関する概況-

(市民アンケート調査結果より)

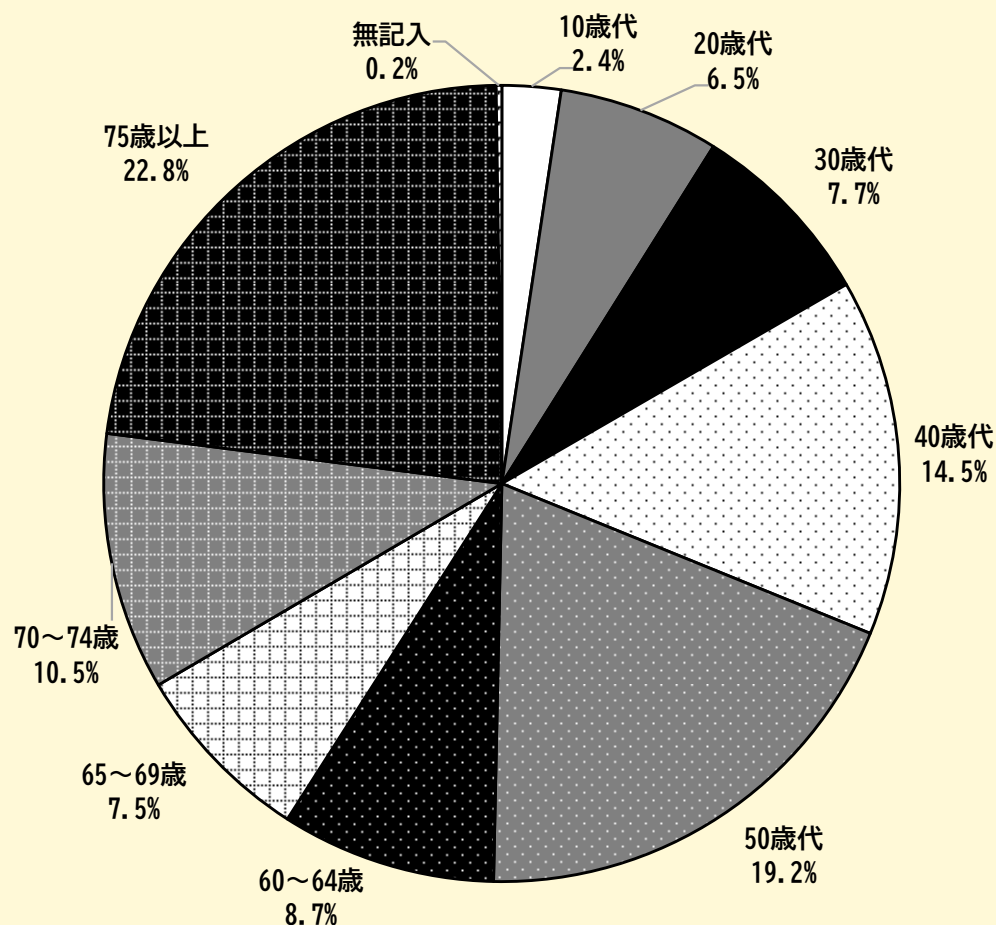
1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

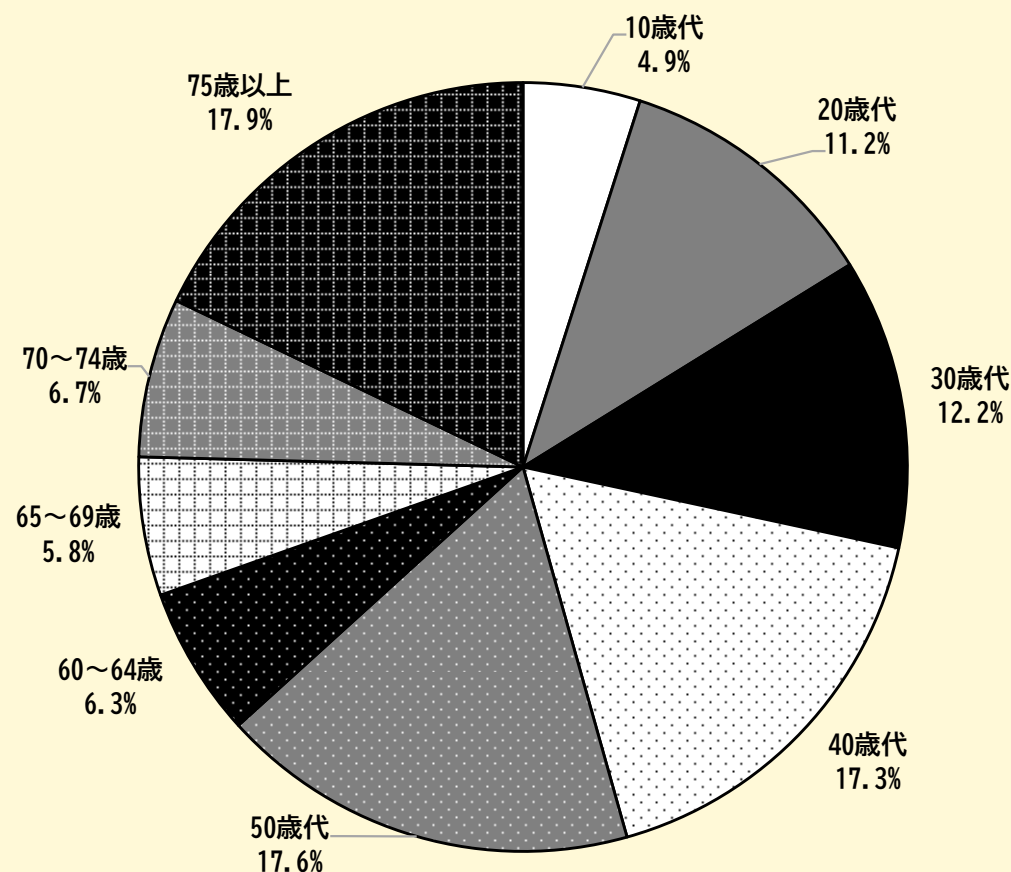
年代

回答者の年代は、75歳以上の回答が22.8%で最も多く、次いで50歳代の回答が19.2%で多くなっています。

●回答者の年代



●(参考) 箕面市の年齢構成比(16歳以上)



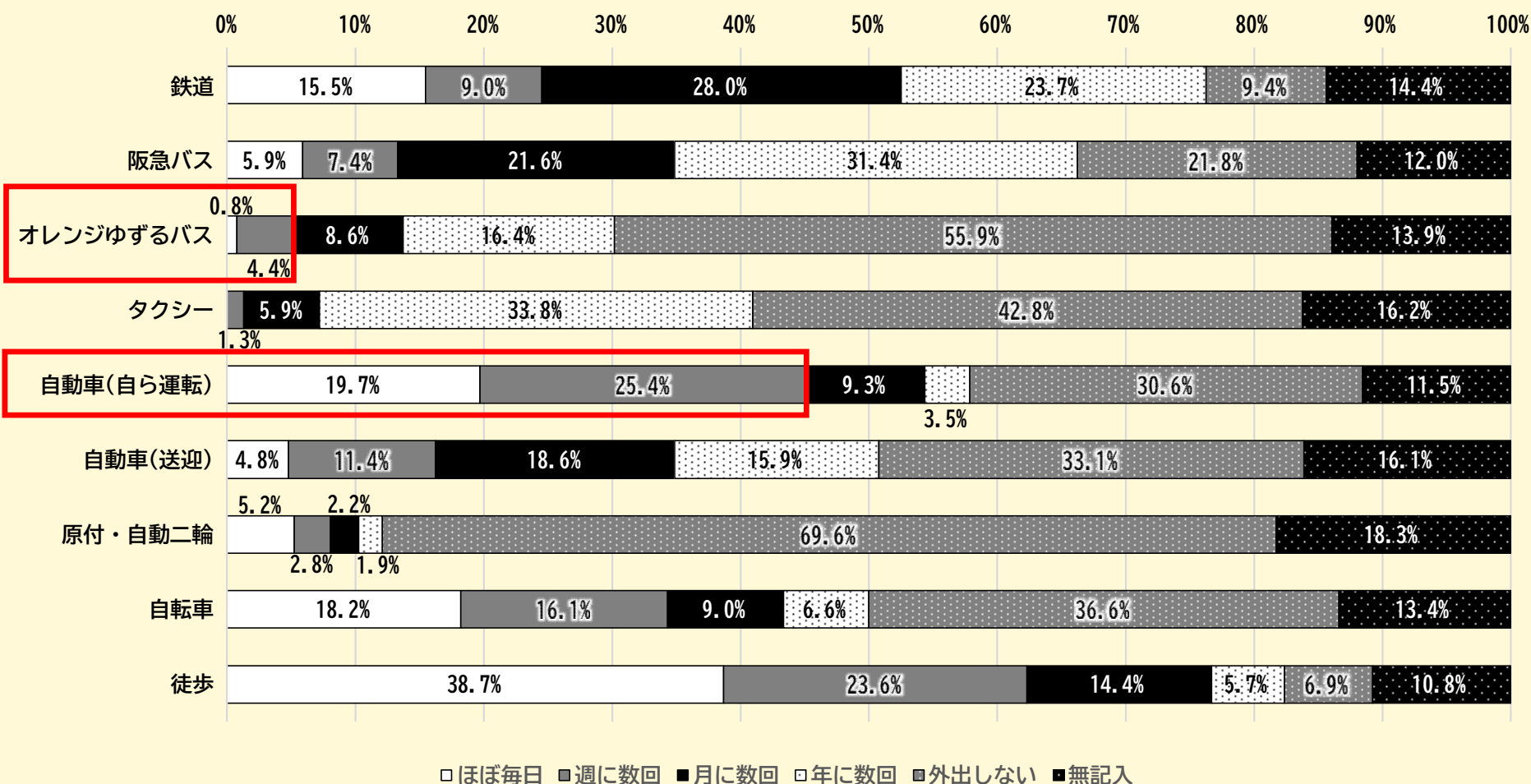
(出典: 令和6年度版市勢年鑑)

1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

外出頻度（手段別）

オレンジゆずるバスの日常的な利用（「ほぼ毎日」＋「週に数回」）は5.2%程度。
自動車（自ら運転）の日常的な利用は、45.1% と車への依存が高い。



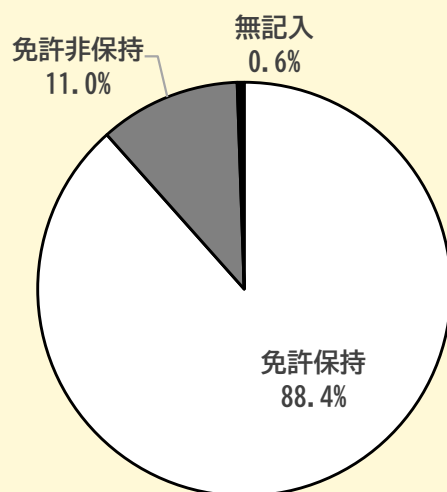
1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

免許の保有状況

- 免許を保有しているかたは、約9割。(高齢者(65歳以上)の免許保有率は約5割)
- 免許を保有していない高齢者の約6.5割で送迎してくれる家族がいない状況。

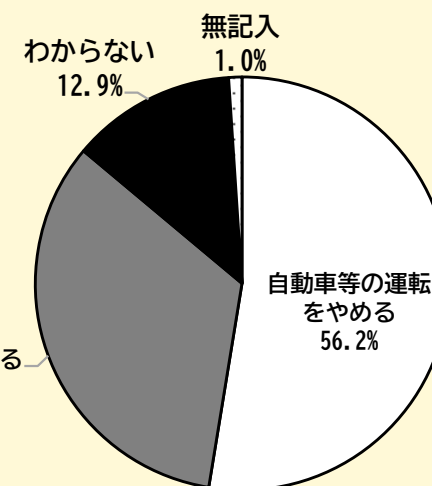
●全年齢の免許保有状況



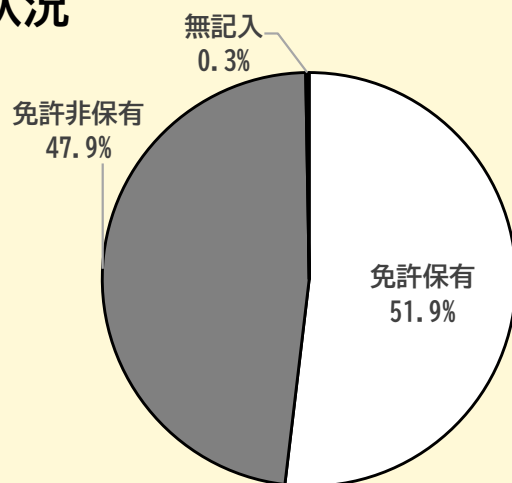
●高齢者の免許の返納意向

※免許を保有されている高齢者の回答

今後も運転を続ける予定
(10年以内には免許証を返納する
意向がない)
33.5%

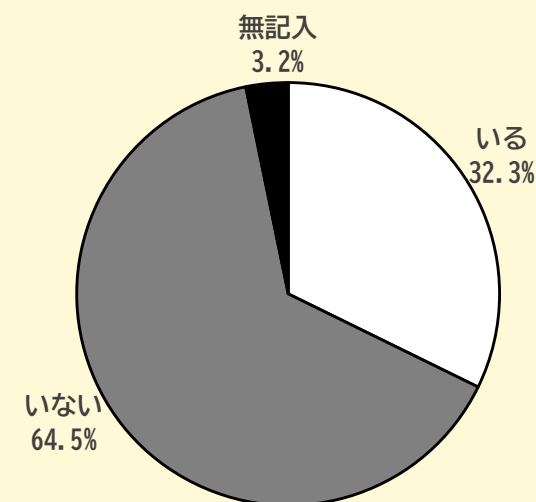


●高齢者の免許保有状況



●高齢者の送迎してくれる家族の有無

※免許を保有していない高齢者の回答

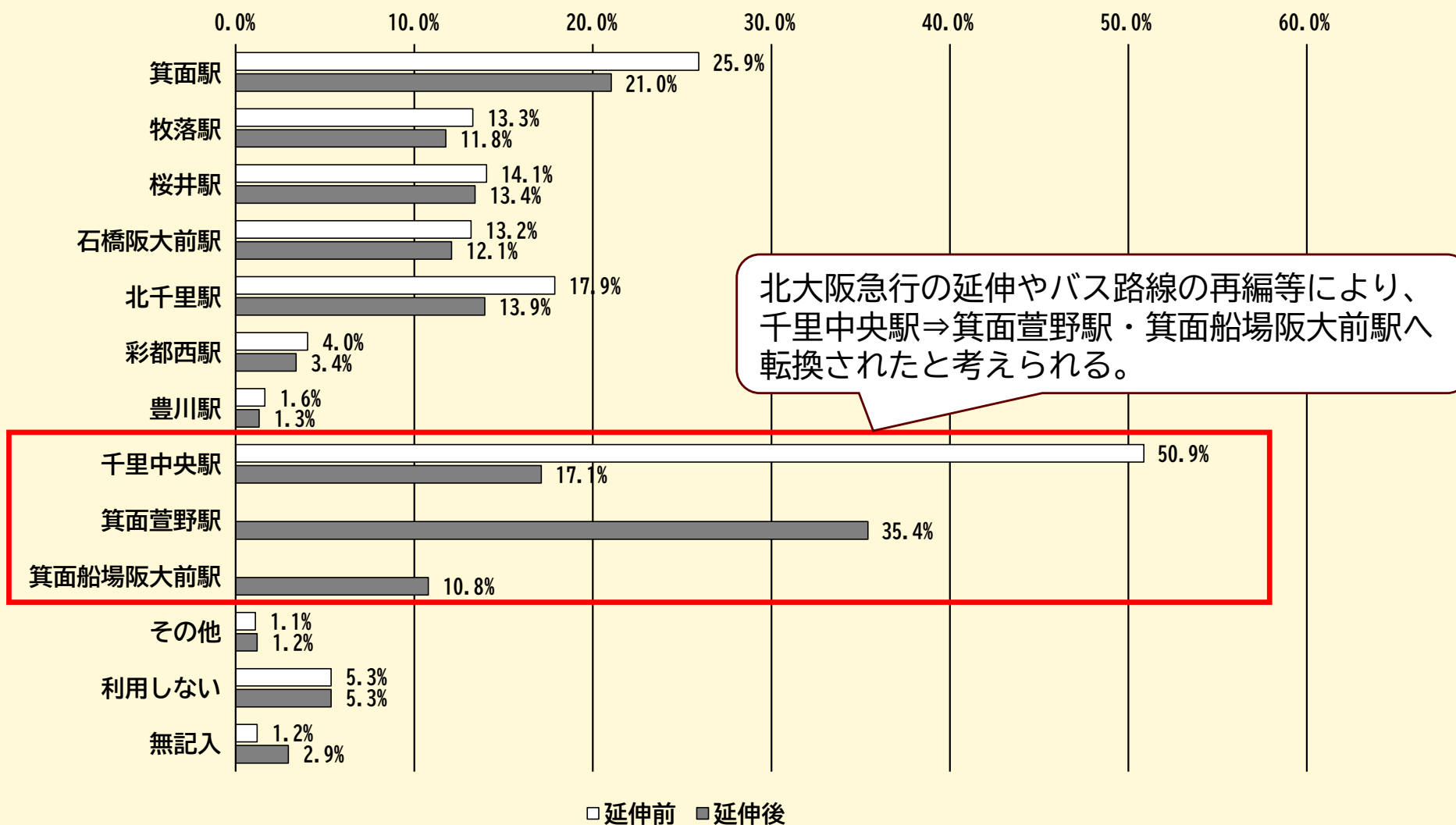


1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

北大阪急行延伸前後での利用駅の変化

- 北大阪急行延伸後、利用するとの回答が最も多かった駅は「箕面萱野駅」。



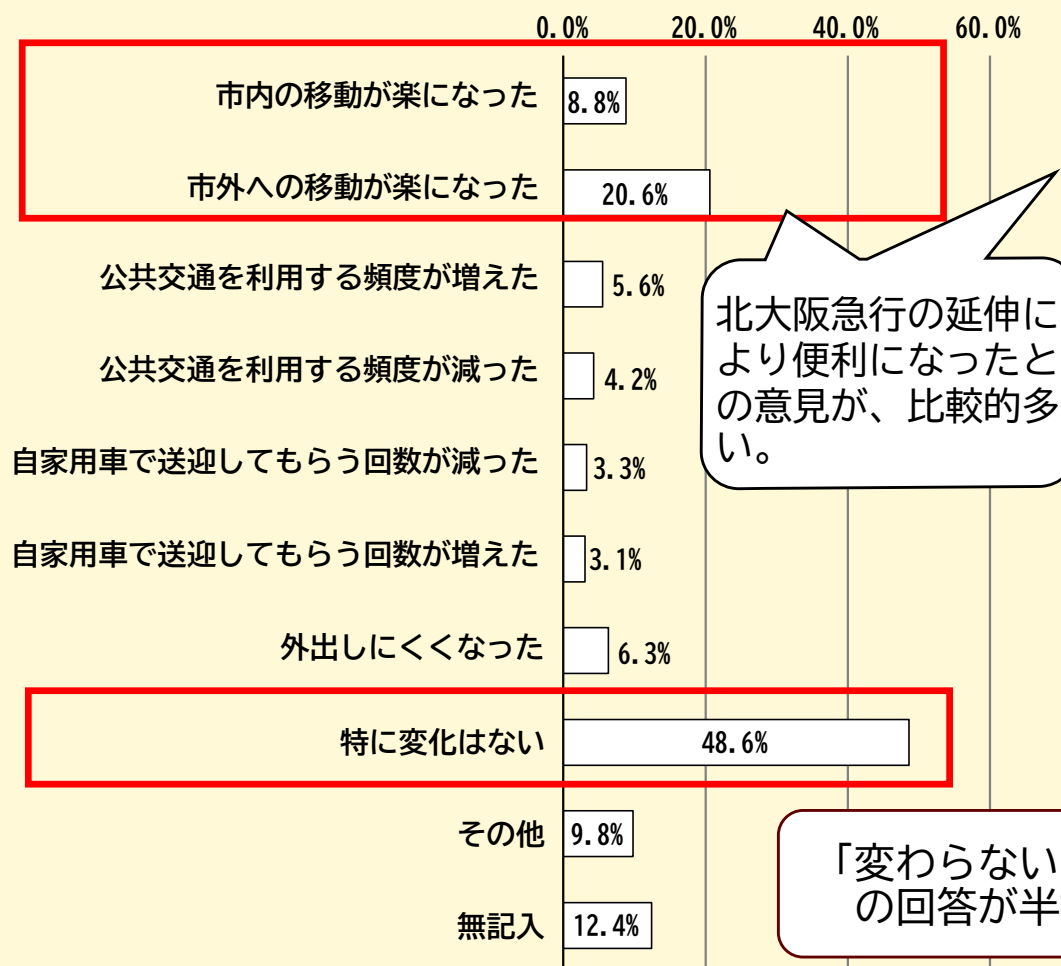
1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

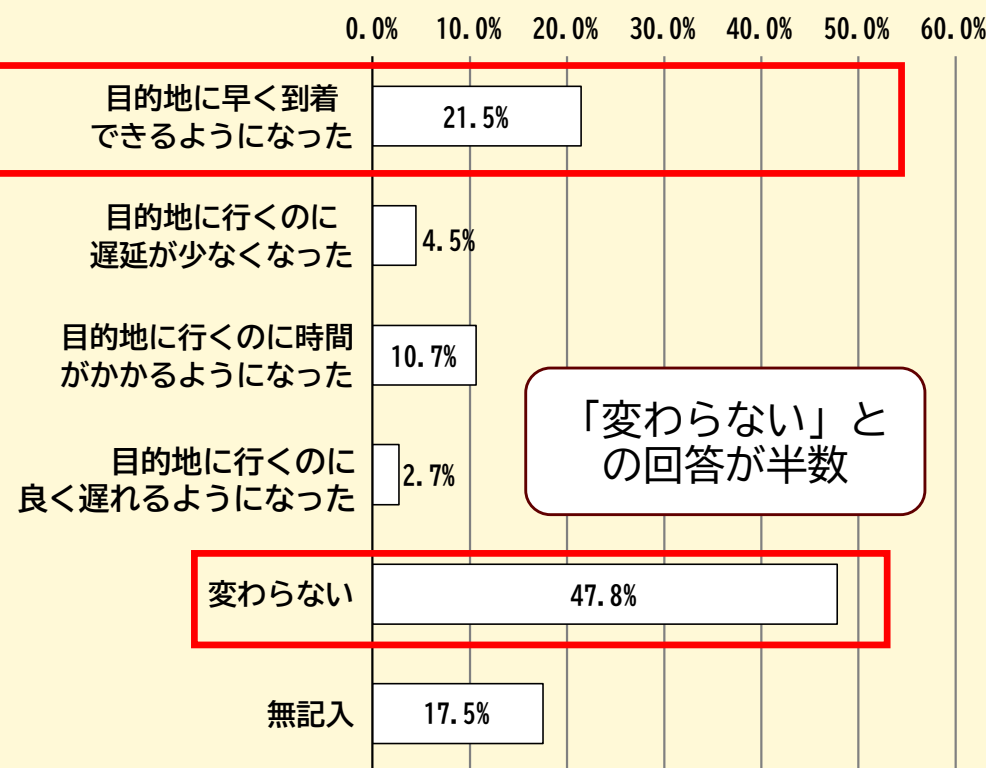
北大阪急行延伸による生活の変化

- 生活の変化や目的地へのアクセスの変化では約半数が「変わらない」と回答。
- 「市内の移動が楽になった」、「市外への移動が楽になった」や「目的地に早く到着できるようになった」との回答が多くなっている

●生活の変化



●目的地へのアクセス



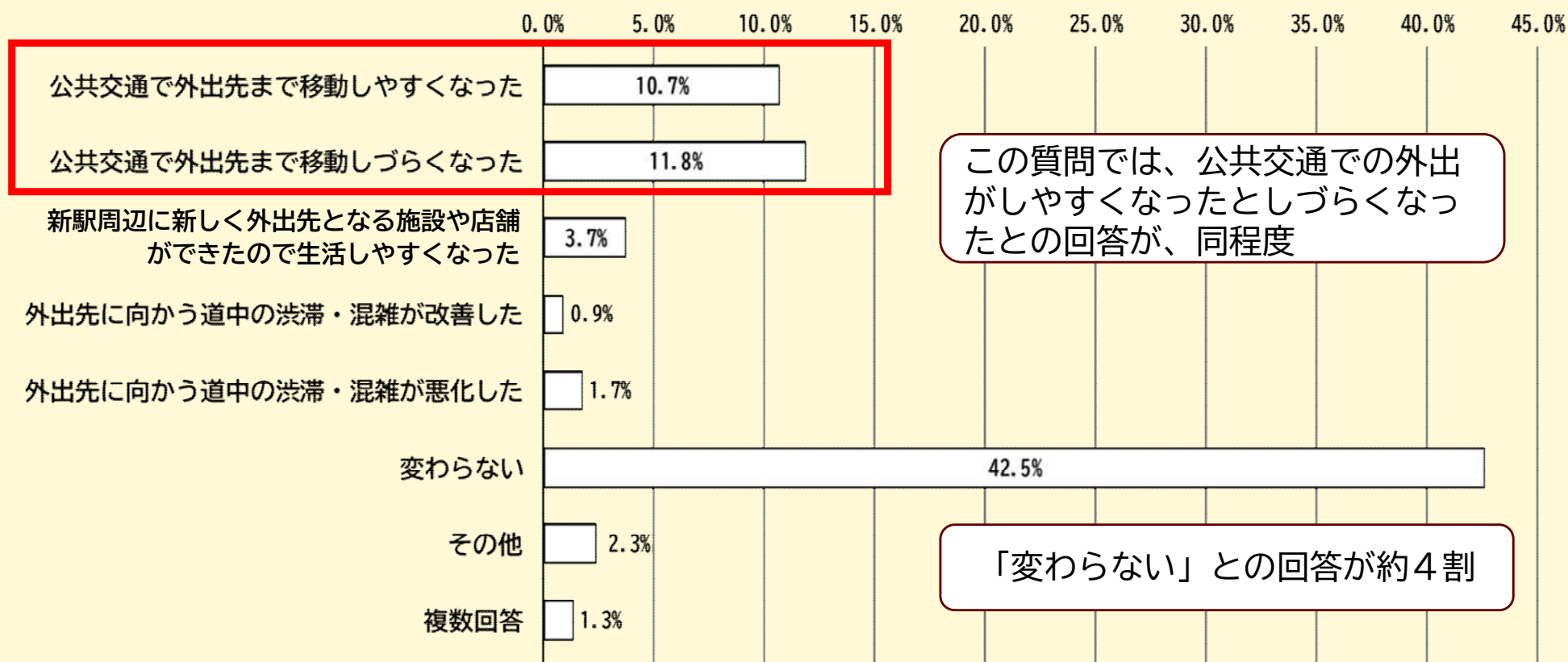
「変わらない」との回答が半数

1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

北大阪急行延伸及びバス路線再編による生活の変化

- 「変わらない」との回答が約4割。
- 「公共交通での外出がしやすくなった」と「公共交通での外出がしづらくなった」の回答が、同程度。



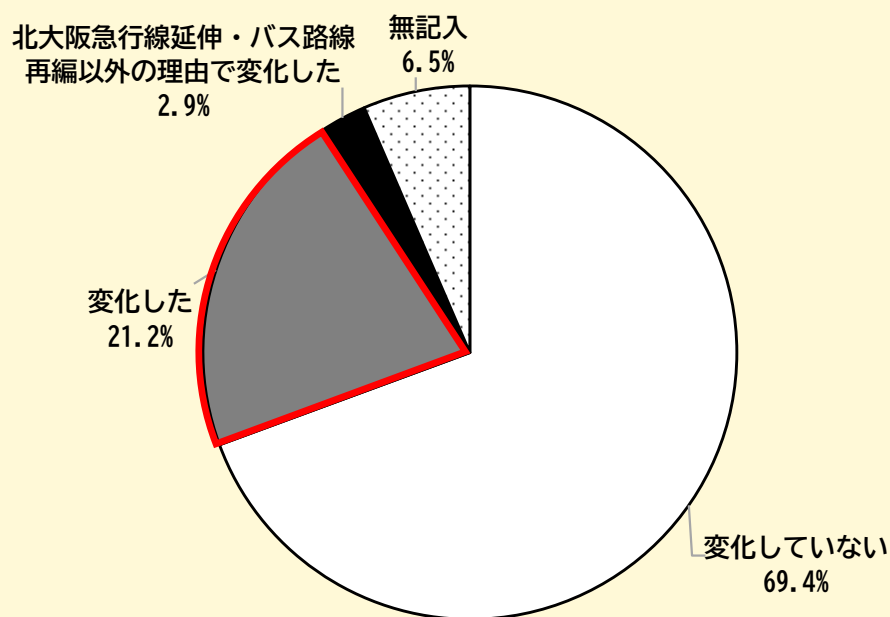
1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

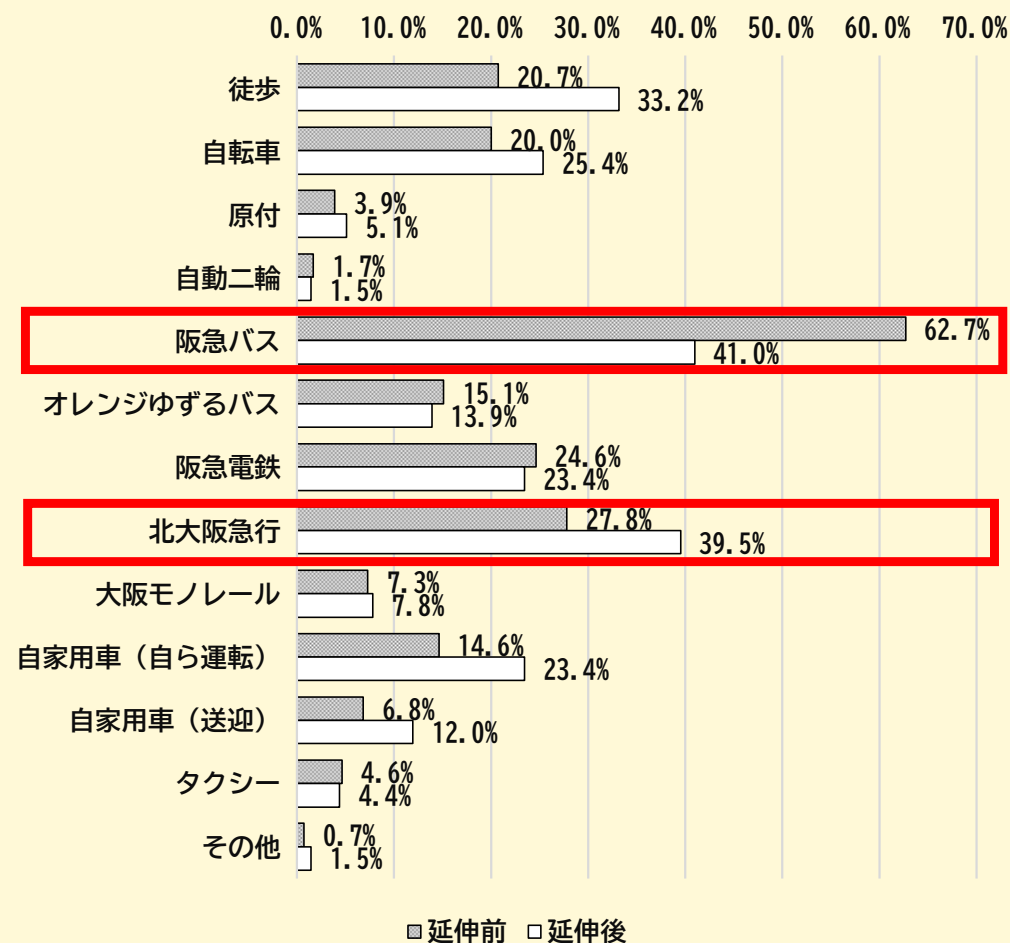
北大阪急行延伸及びバス路線再編による移動の変化

- 北急延伸・バス路線再編によって、約2割のかたが、移動の変化が生じたと回答。

●移動に関する変化の有無



●移動手段の変化

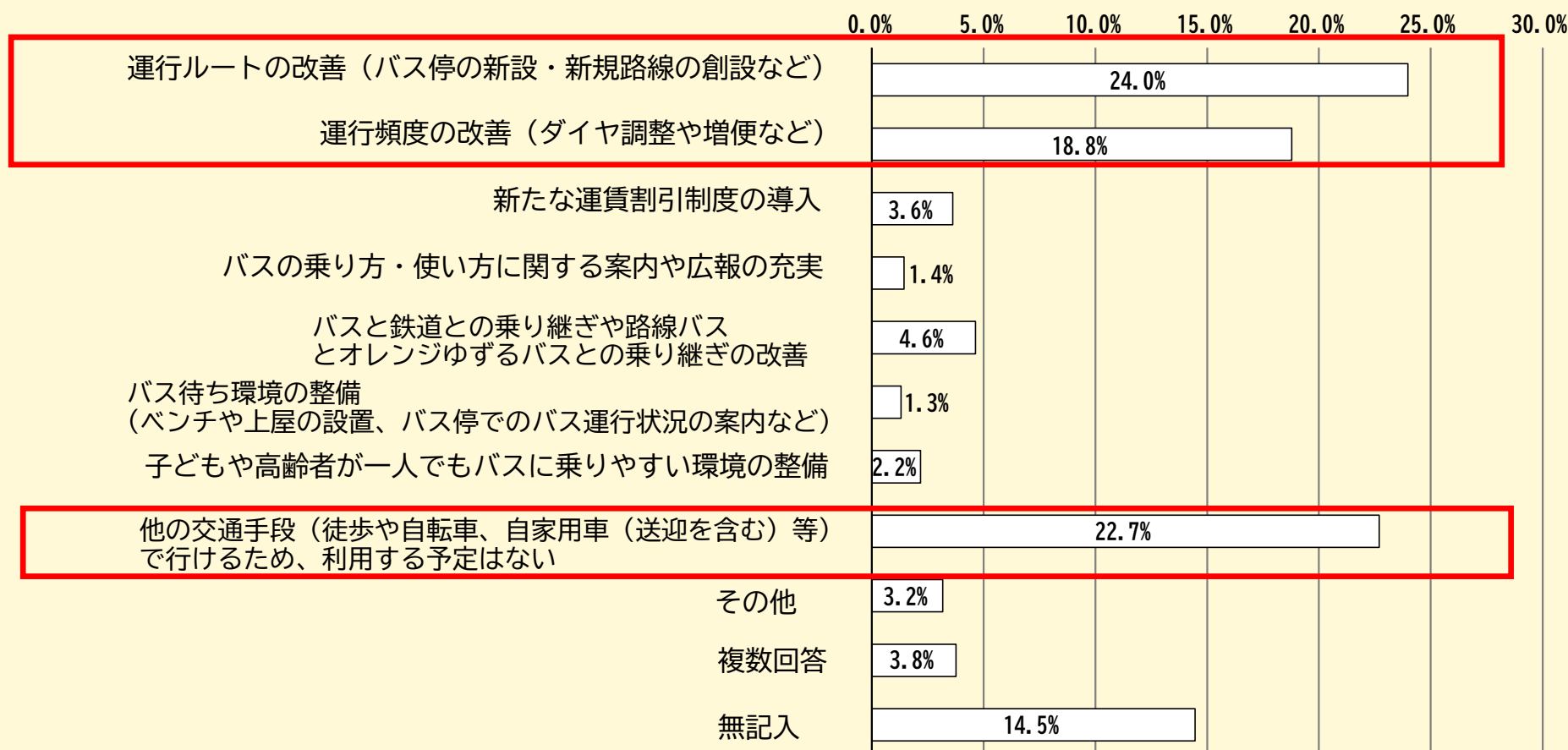


1. 箕面市の移動に関する概況

(市民アンケート調査より)

バス（路線バス・オレンジゆずるバス）利用するための改善案

- 改善案は、「運行ルートの変更」や「運行頻度の改善」が多いが、「他の交通手段で行けるため、利用する予定はない」も多くなっている。

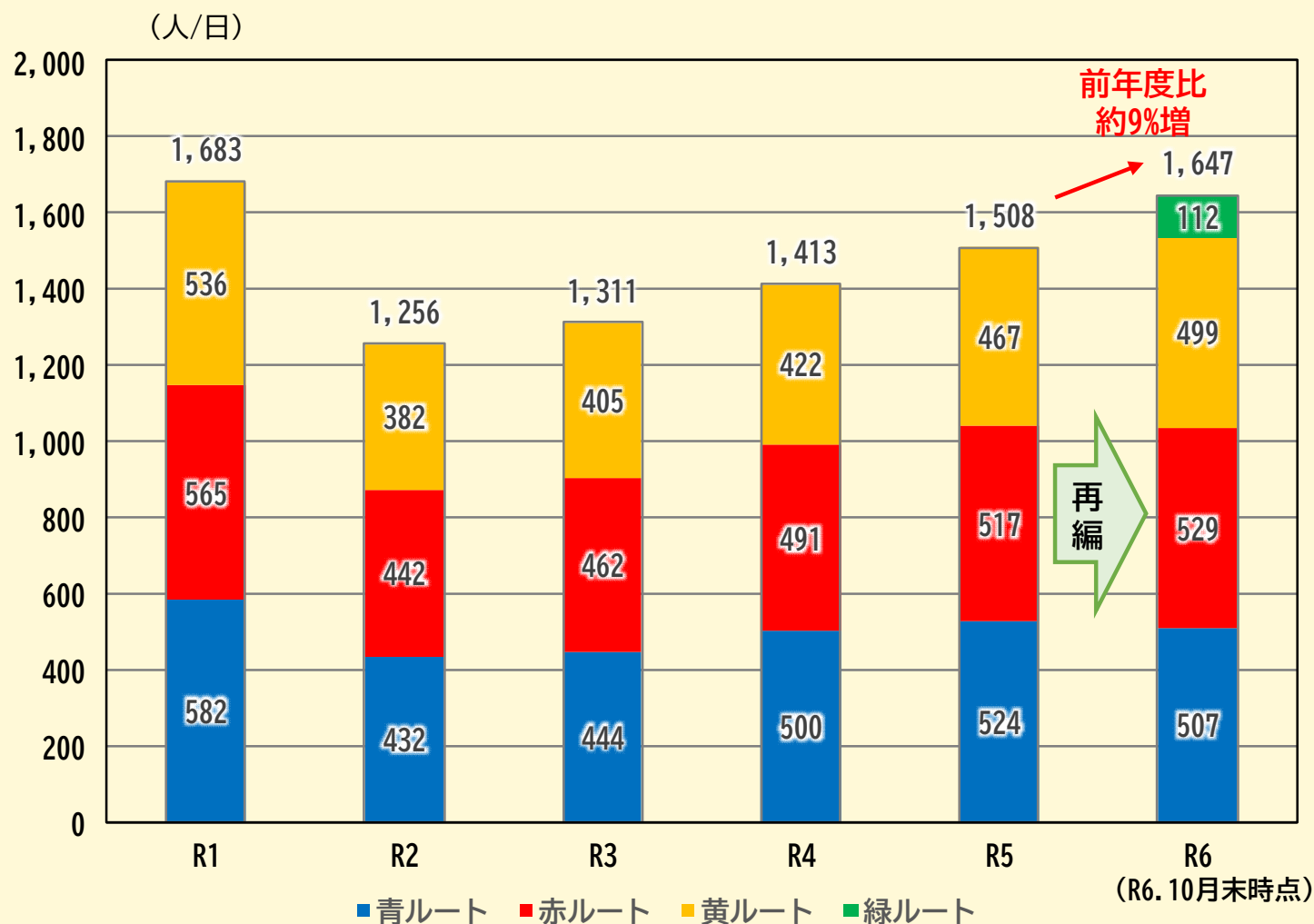


-オレンジゆずるバスの利用実績-

2. オレンジゆずるバスの利用実績

オレンジゆずるバスの1日あたりの利用者数（平日）

- 再編後の平日の1日あたりの利用者数は、再編前（令和5年度）と比較し、約9%増加した。

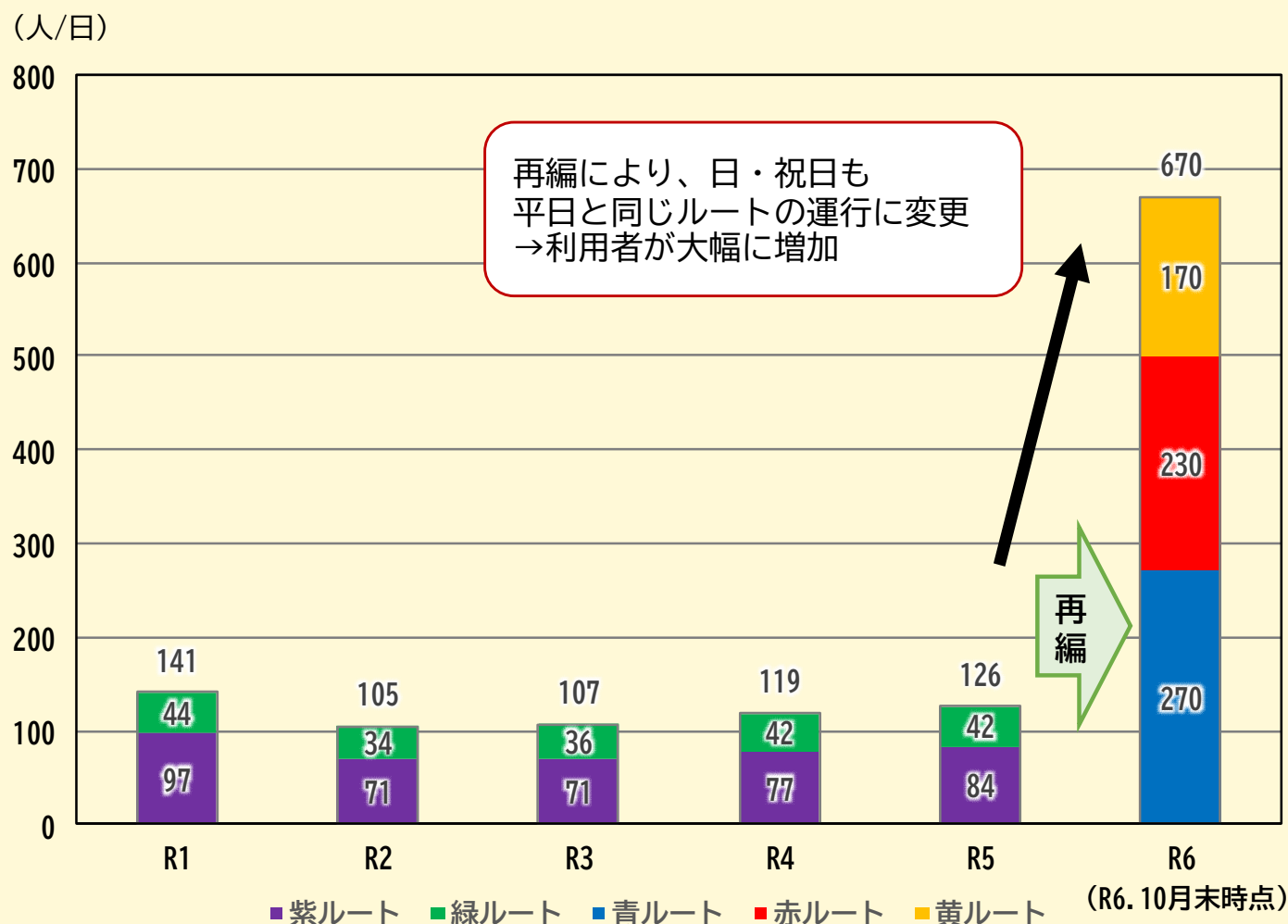


※緑ルートはR6年度以前の休日運行していた緑ルートと異なる。

2. オレンジゆずるバスの利用実績

オレンジゆずるバスの1日あたり利用者数（日・祝日）

- 再編後の日・祝日の1日あたりの利用者数は、約5.3倍となった。



-オレンジゆずるバスの利用状況-

(利用者アンケート・OD調査より)

3. オレンジゆずるバスの利用状況

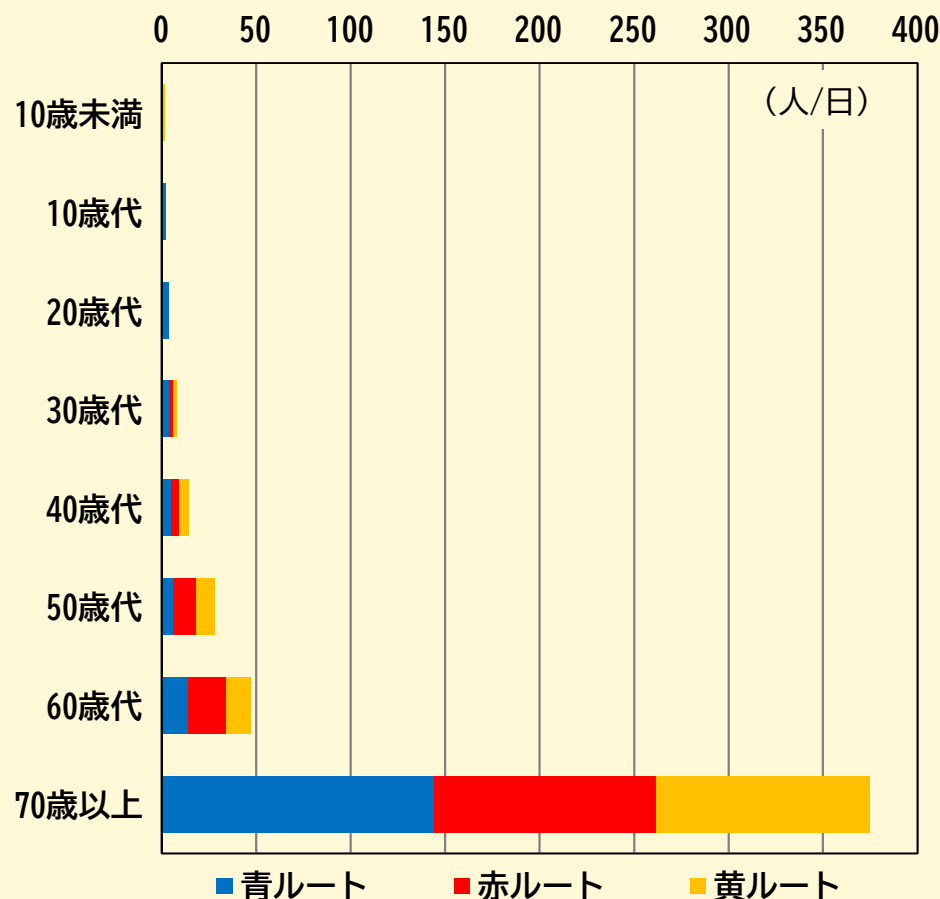
(利用者アンケートより)

利用者の年代（平日）

- 利用者の年代では、再編前と変わらず70歳以上（高齢者割引対象）の利用者が約7割と最も多くなっている。
- 日・祝日についても、平日と同様に70歳以上の利用者が最も多くなっている。

再編前（R5）

※914名配付、483名回答（回収率52.8%）



再編後（R6）

※608名配付、309名回答（回収率50.8%）



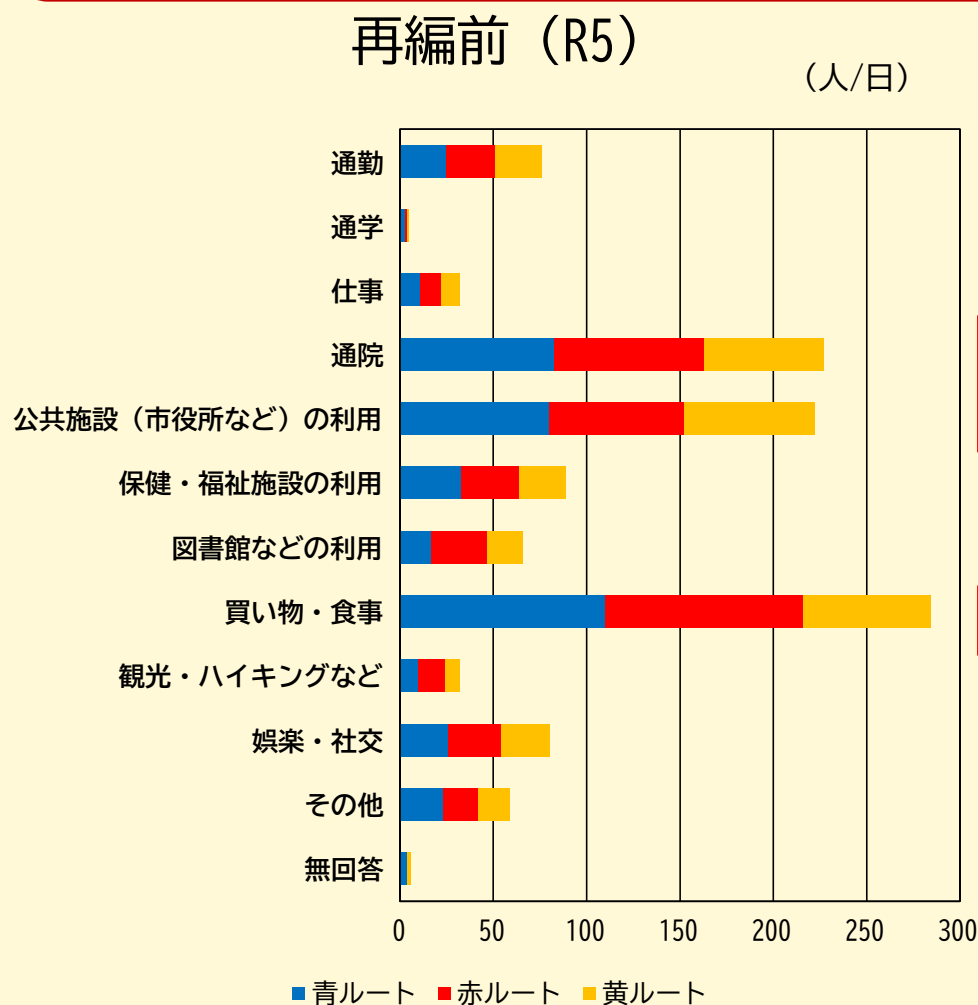
70歳以上がメインの利用者

3. オレンジゆずるバスの利用状況

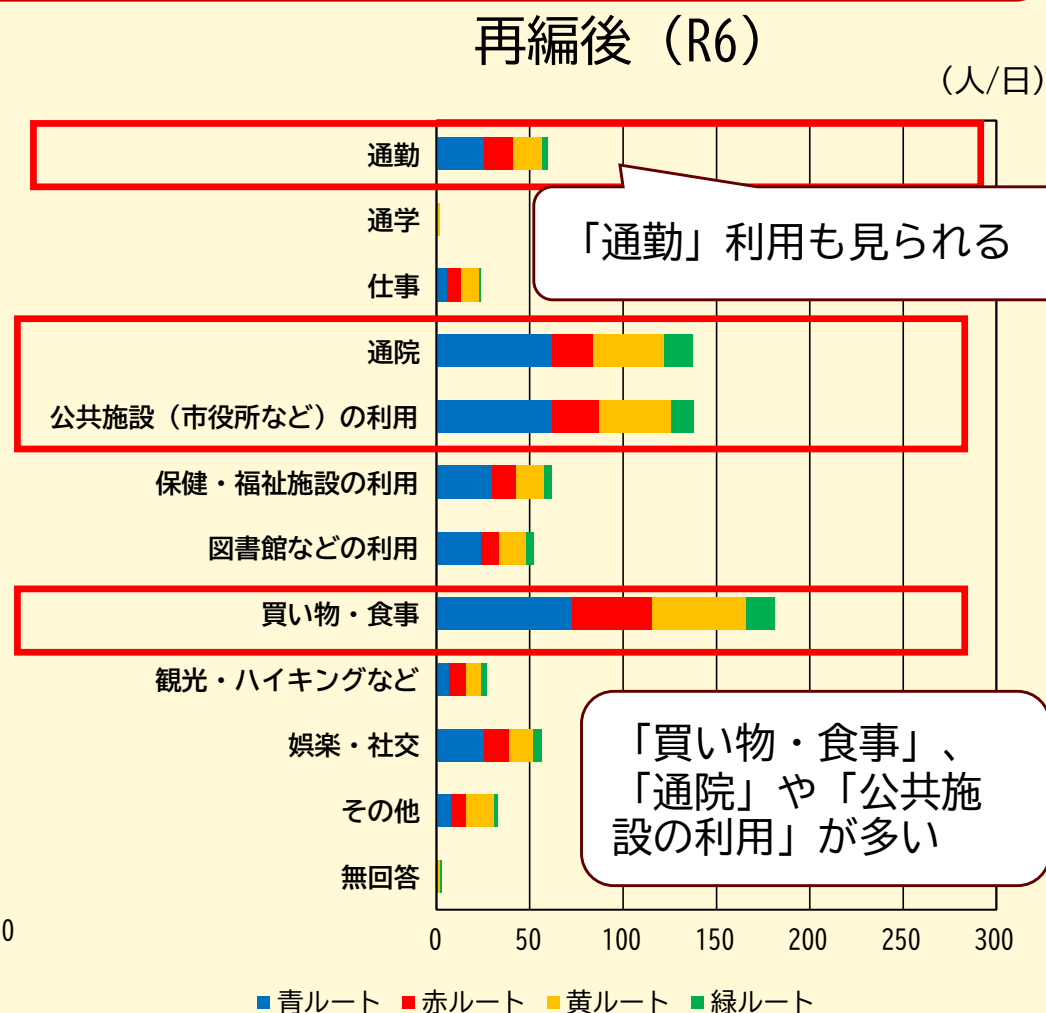
利用の目的（平日）

（利用者アンケートより）

- 平日の利用目的では、「買い物・食事」、「通院」や「公共施設（市役所など）」の利用が多い他、「通勤」も一定数見られる。
- 再編前後で、利用の目的の傾向は変わらず。



※914名配付、483名回答（回収率52.8%）



※608名配付、309名回答（回収率50.8%）

3. オレンジゆずるバスの利用状況

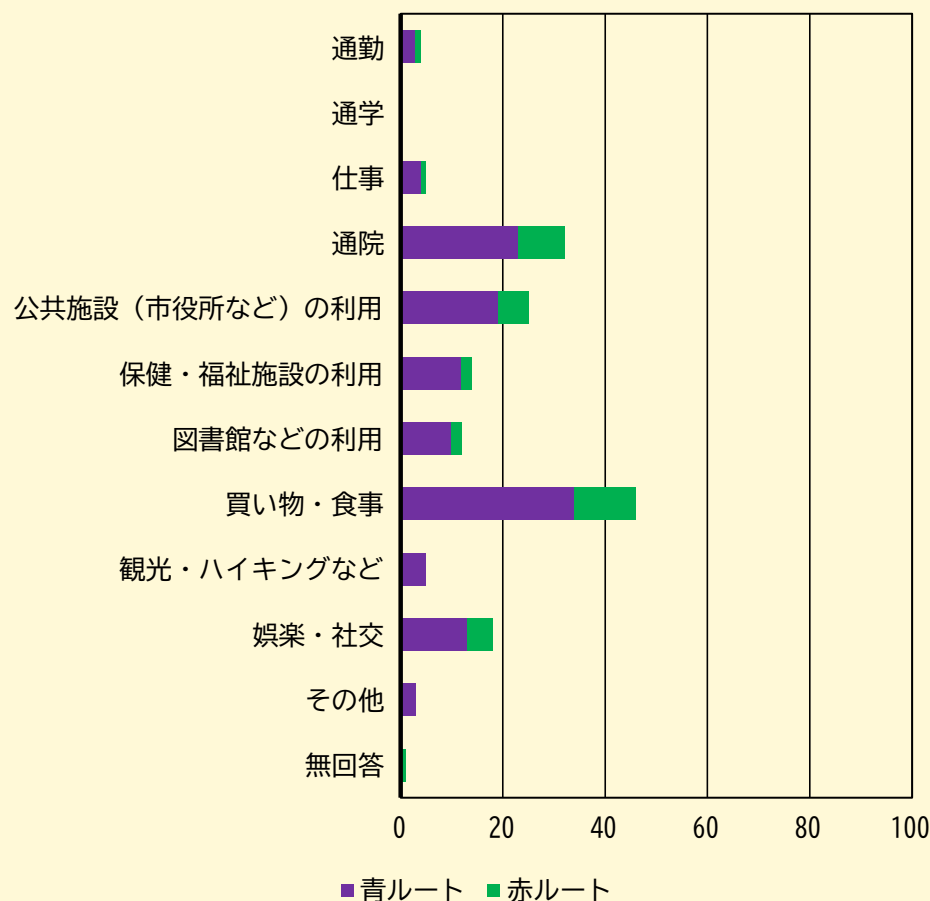
(利用者アンケートより)

利用の目的（日・祝日）

- 日・祝日の利用目的も、通勤利用を除き平日と同様の傾向がみられる。

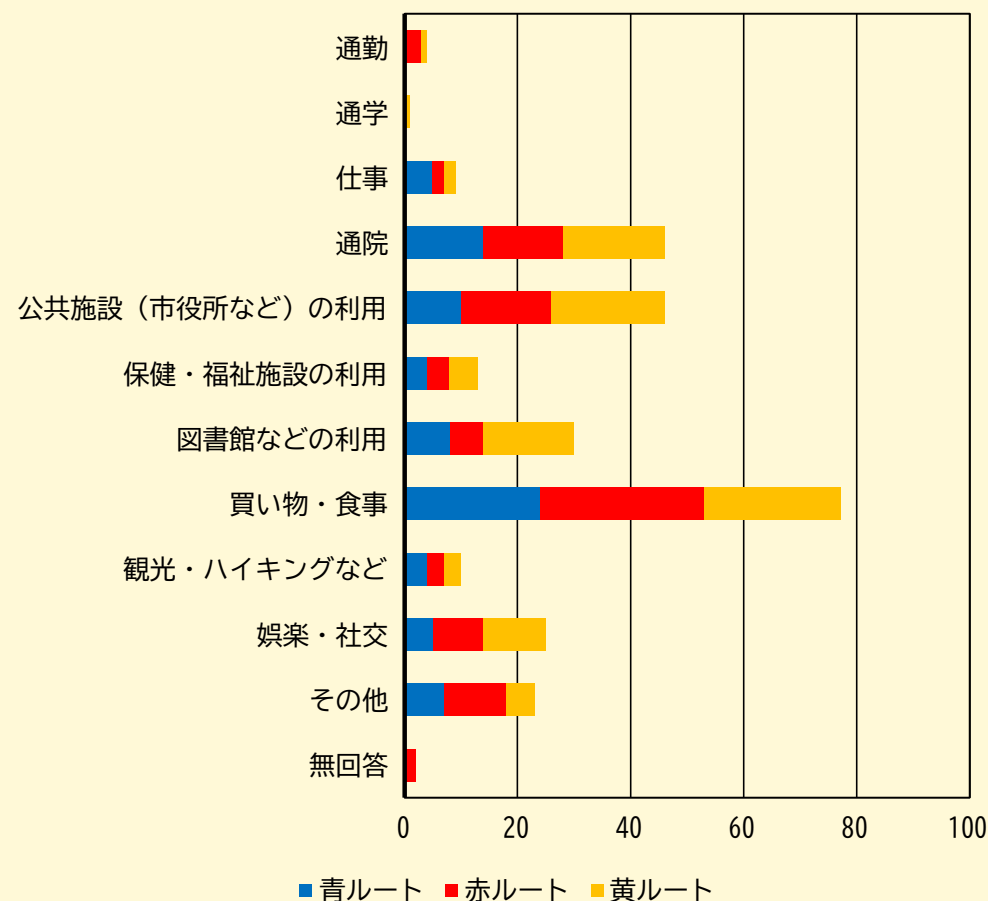
再編前（R5）

(人/日)



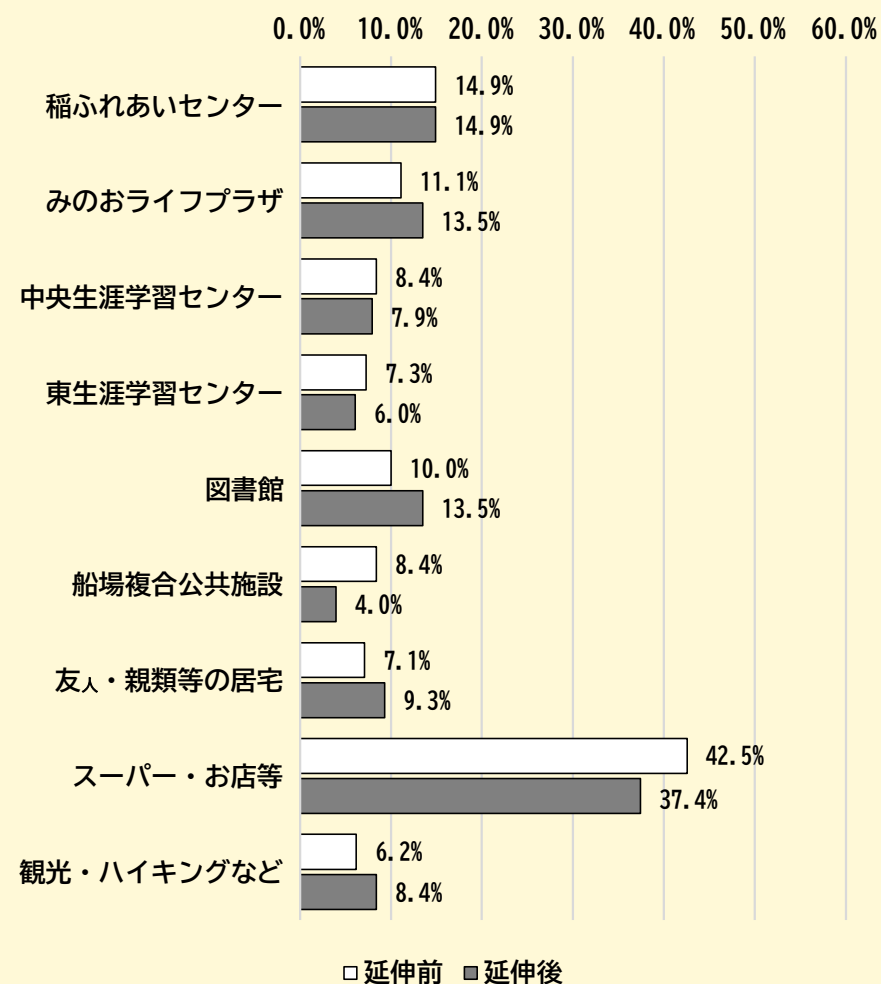
再編後（R6）

(人/日)



利用者の目的地

- オレンジゆずるバスの利用者の目的地の傾向は、北大阪急行の延伸前後で大きな変化はないが、箕面萱野駅を目的地とする割合が増加。



3. オレンジゆずるバスの利用状況

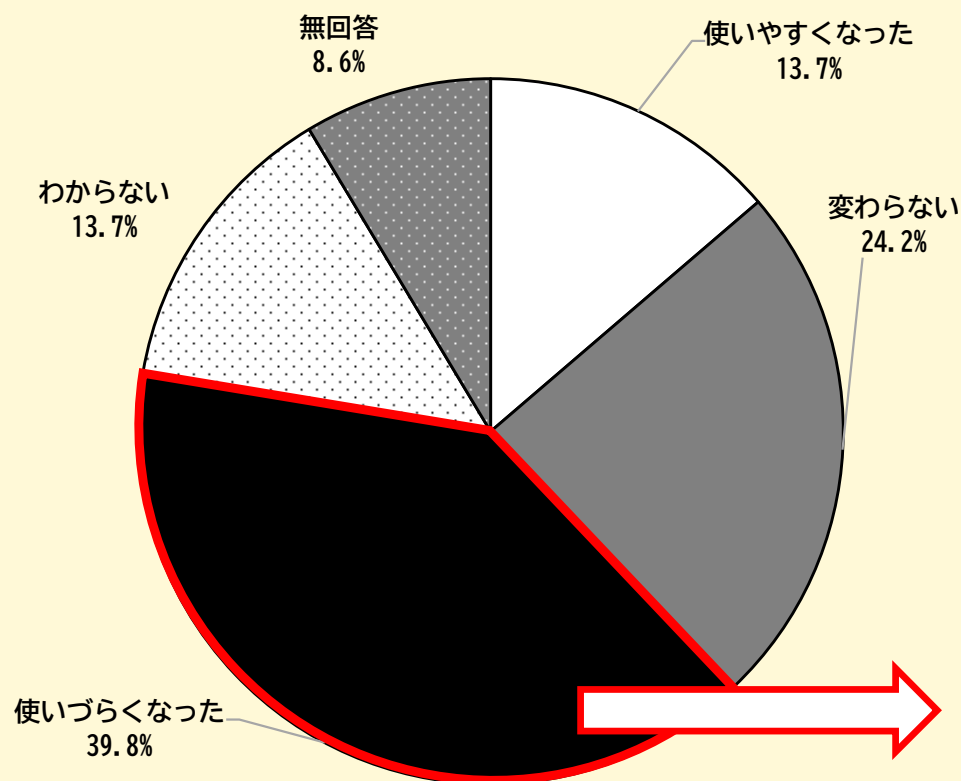
再編後の利用しやすさ

(利用者アンケート調査より)

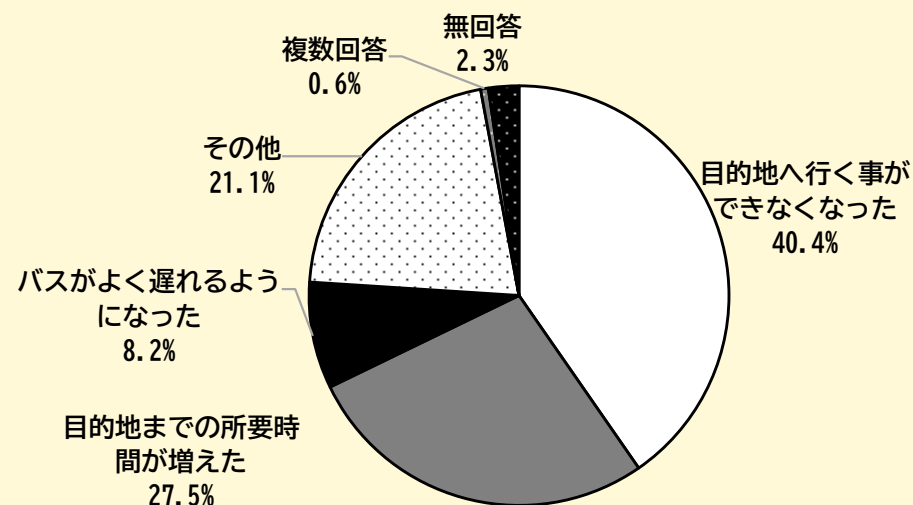
- ・ オレンジゆずるバスの再編後、使いづらくなったとの回答が約4割
- ・ 「使いづらくなった」と回答されたかたの約4割が「目的地へ行くことができなかった」と回答。

※青ルートでの箕面萱野駅へのアクセスや旧赤ルート(栗生・小野原地区循環)に関する意見がある。

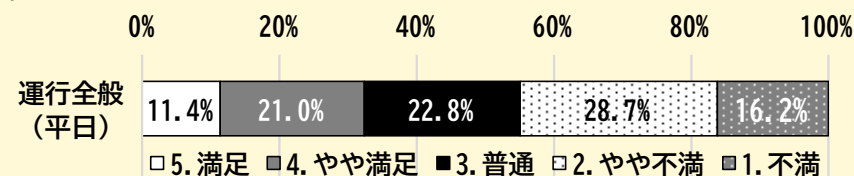
●利用しやすさ



●利用しづらくなった理由 ※使いづらくなったと回答されたかた



●(参考) 満足度 ※使いづらくなったと回答されたかた



再編により「使いづらくなった」と回答した人において、バスの運行に対して不満に感じている人は半数以下にとどまる。

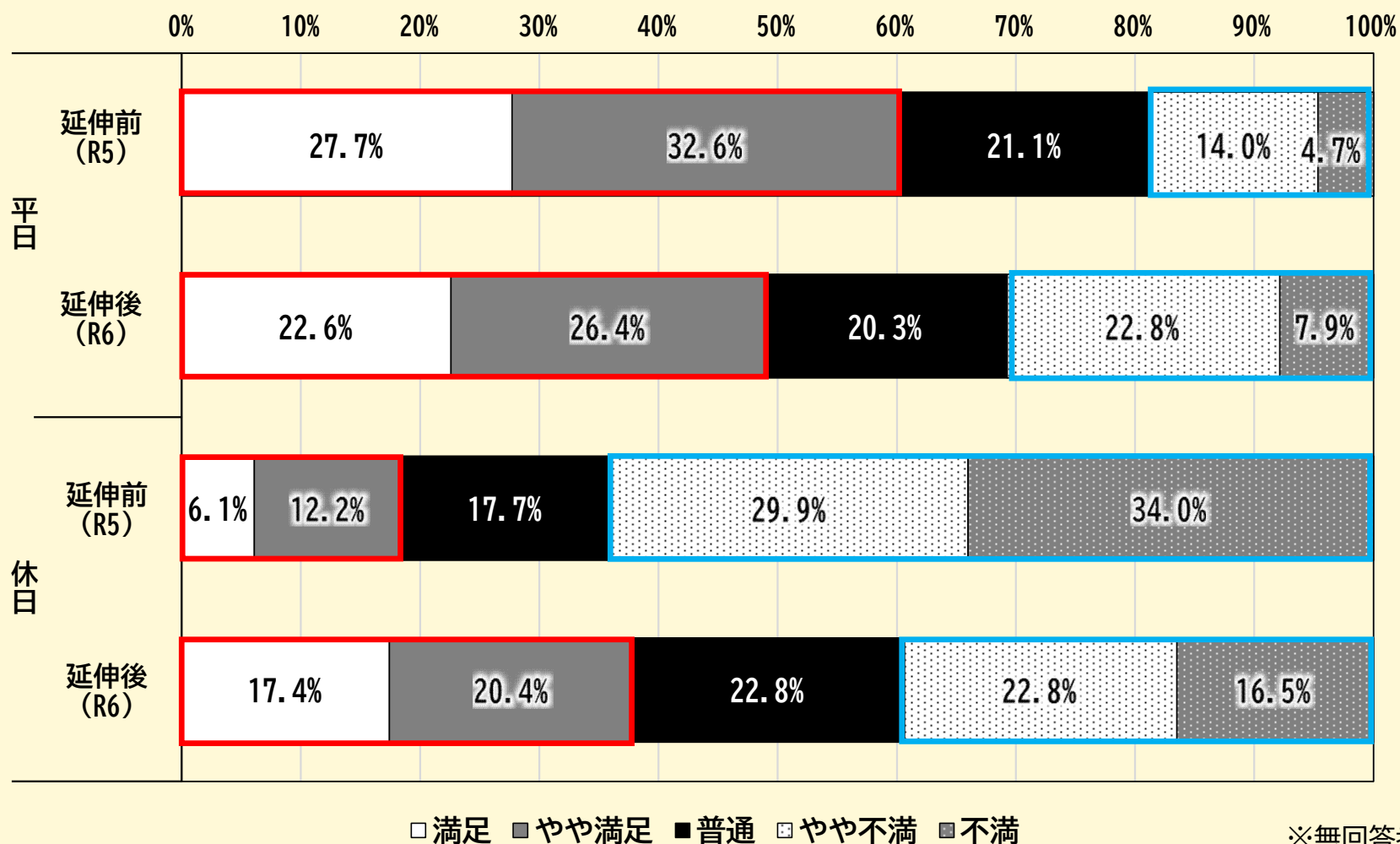
3. オレンジゆずるバスの利用状況

満足度（運行全般）

延伸前後比較

（利用者アンケート調査より）

- 平日運行では、満足度（満足＋やや満足）は減少しているものの、約半数が満足＋やや満足と回答。
- 休日運行では、満足度（満足＋やや満足）が増加。



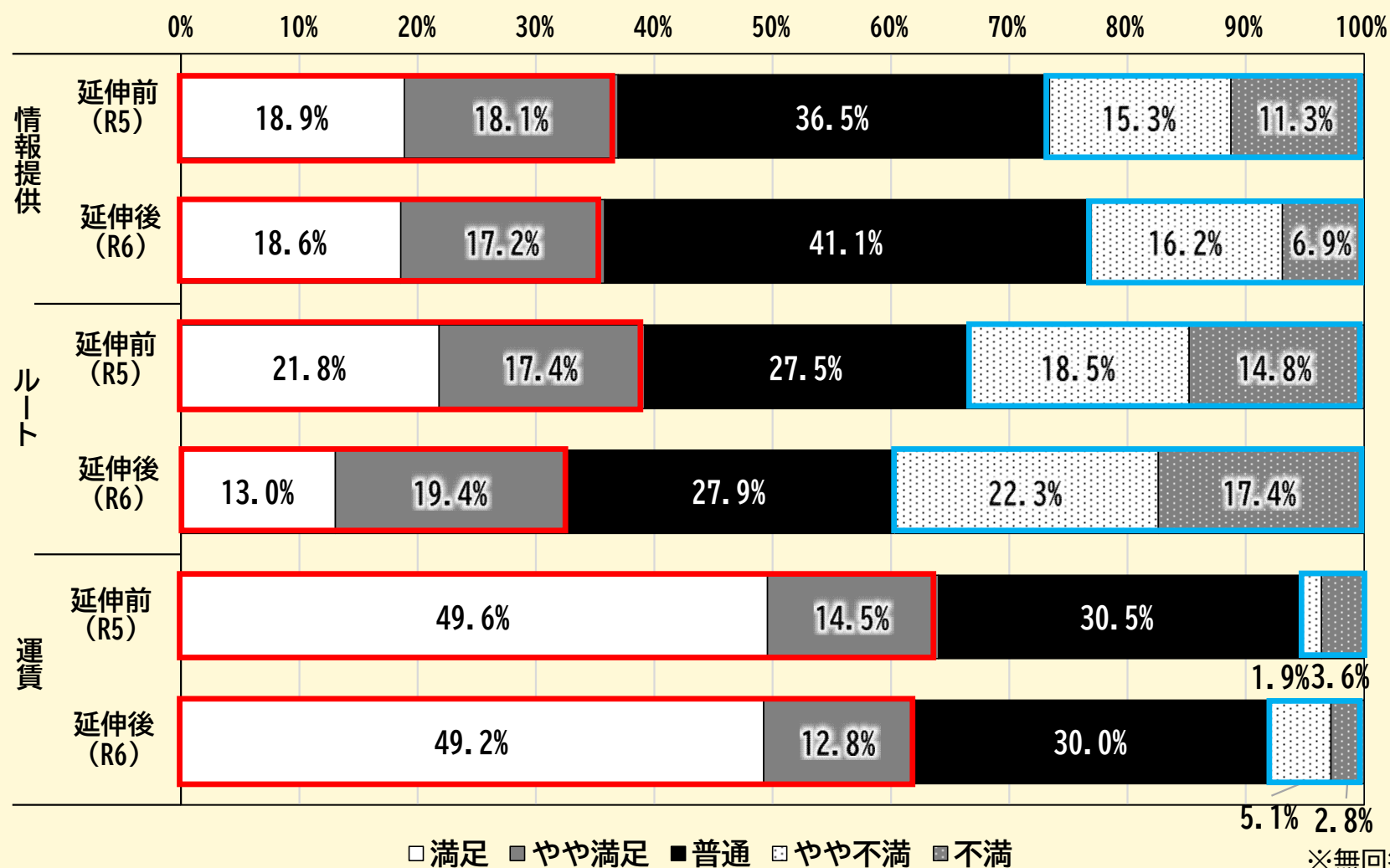
※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

満足度（情報提供・ルート・運賃） 延伸前後比較

（利用者アンケート調査より）

- ・ ルートに関する、不満度（やや不満＋不満）が増加。
- ・ 運賃に関する、満足度（満足＋やや満足）は高い。



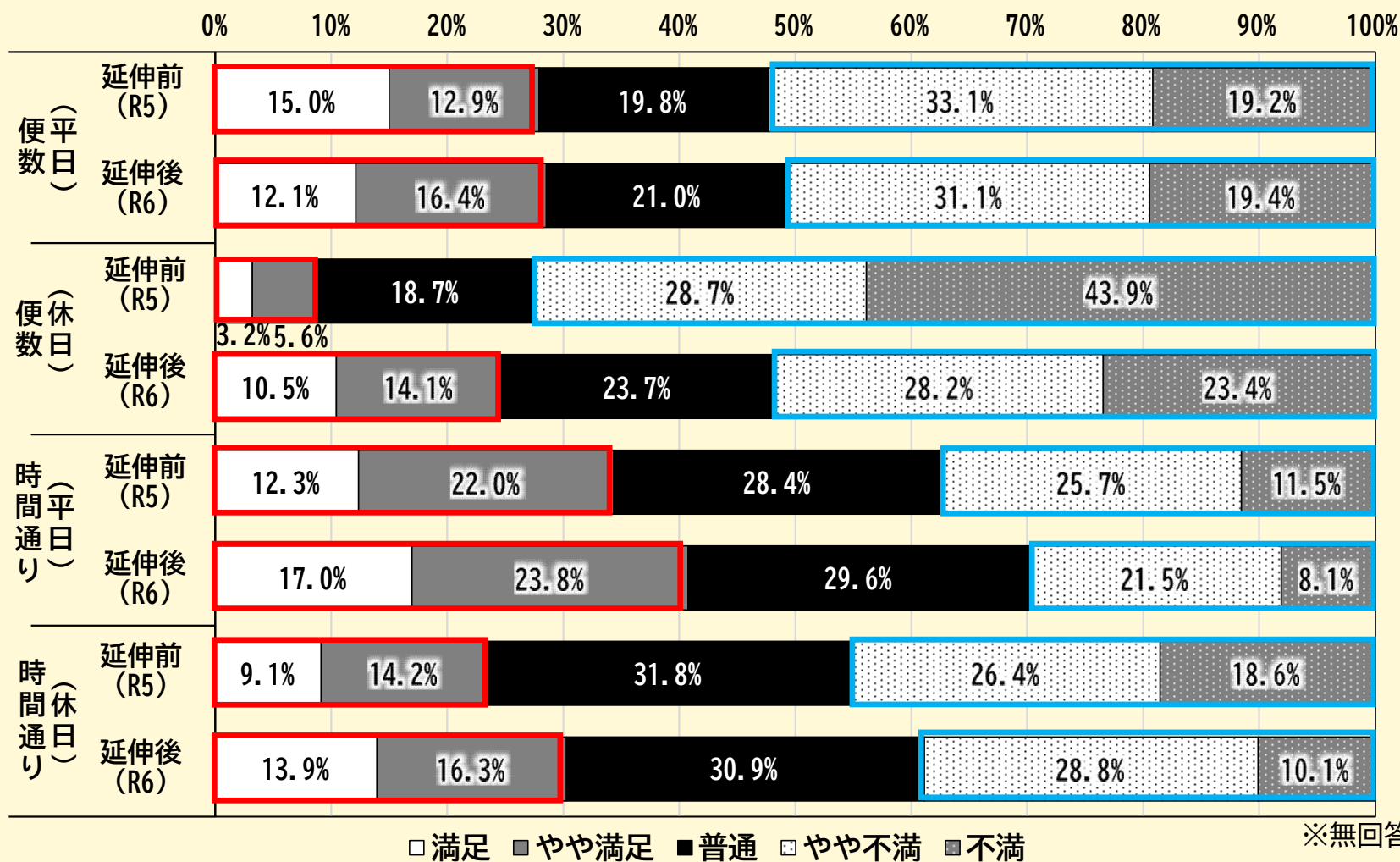
※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

(利用者アンケート調査より)

満足度（便数・時間通り） 延伸前後比較

- 平日の便数に関する、満足度（満足＋やや満足）と不満度（やや不満＋不満）に変化はなし。
- 休日の便数に関する、満足度（満足＋やや満足）が増加。
- 時間通り（定時性）に関する、満足度（満足＋やや満足）が増加。



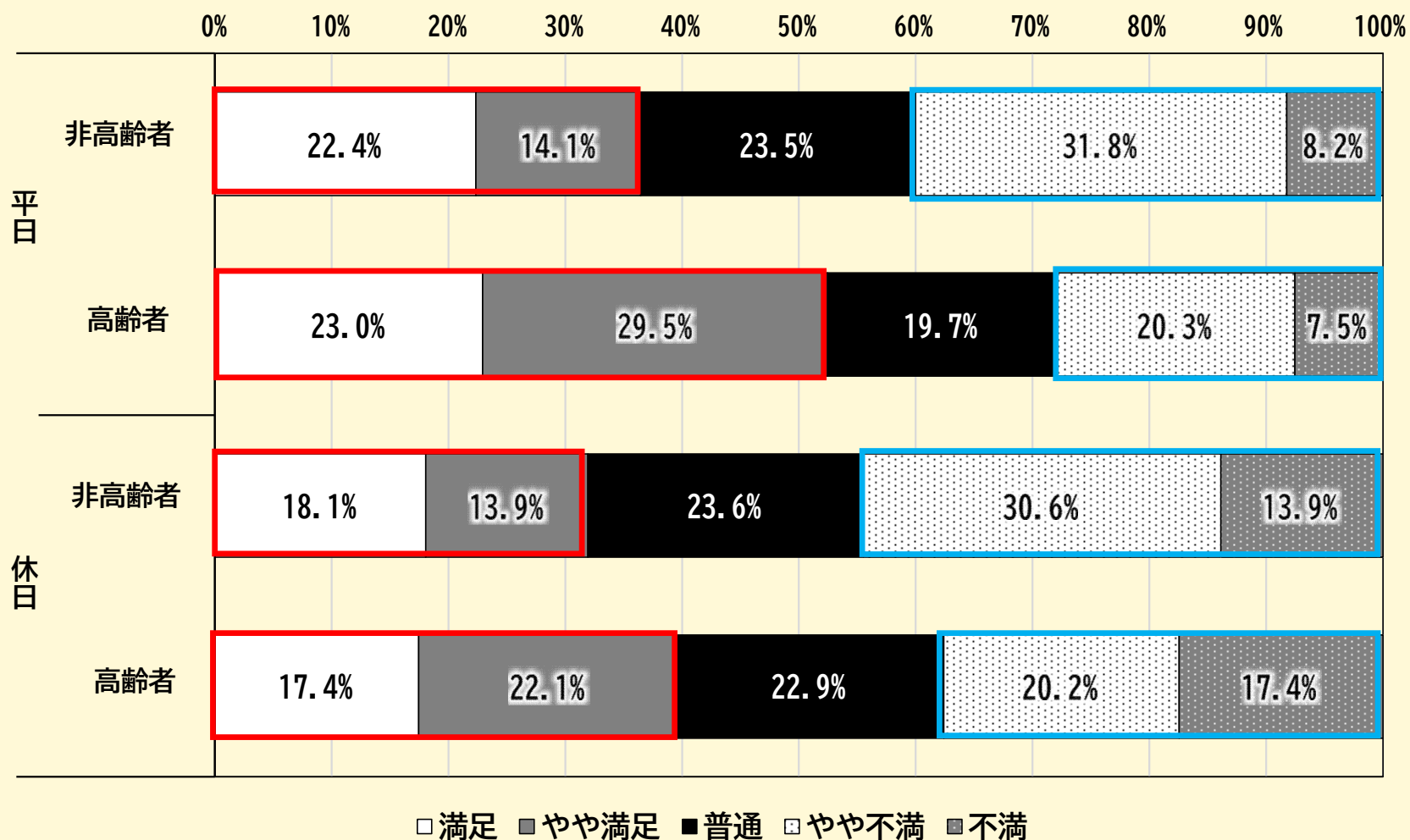
※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

満足度（運行全般）

（利用者アンケート調査より）

非高齢者（65歳未満）・高齢者（65歳以上）比較



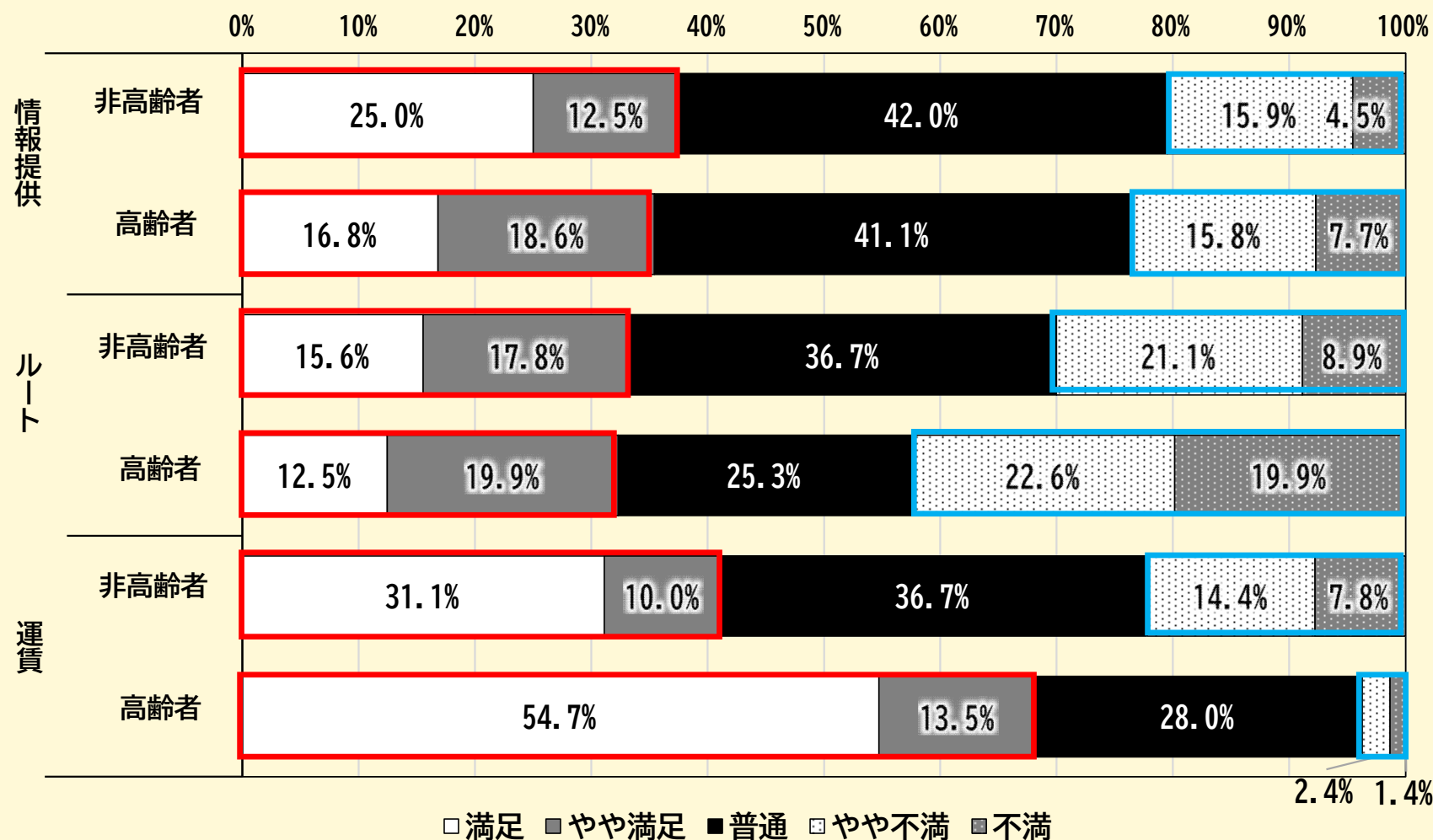
※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

満足度（情報提供・ルート・運賃）

（利用者アンケート調査より）

非高齢者（65歳未満）・高齢者（65歳以上）比較



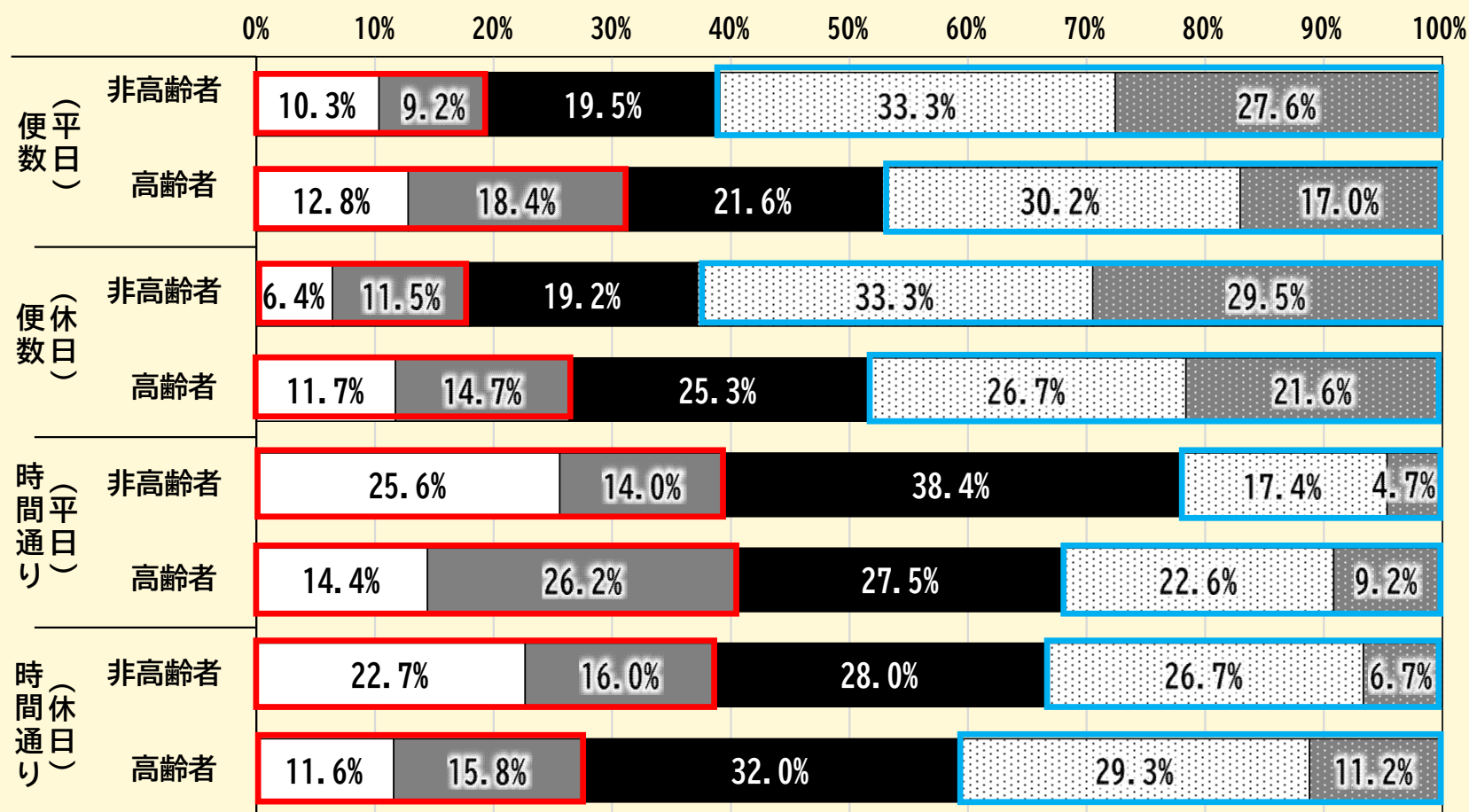
※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

満足度（便数・時間通り）

（利用者アンケート調査より）

非高齢者（65歳未満）・高齢者（65歳以上）比較



□ 満足 ■ やや満足 ■ 普通 □ やや不満 ■ 不満

※無回答者を除外

3. オレンジゆずるバスの利用状況

(利用者アンケート調査より)

方向性

- 運賃とサービス水準に関しては、「運賃を高くしてでも、運行経路や便数を増やしてほしい」と「運賃を高くするなら今の運行路線や便数でよい」が約4割で同程度。(経済的な負担の軽さが、オレンジゆずるバスを利用する要因の1つと考えられる。)
- オレンジゆずるバスの方向性としては、「いつでもだれでも気軽に移動できるように満遍なく地域を回ってほしい」が約3割、次いで「家の近くから駅・病院など拠点まで、乗り継ぎせずに行きたい」で高くなっている。

バス路線や便数を減らしてでも、
運賃を安くしてほしい。

0.9%

無回答
12.1%

さらに運賃を高くしてでも、
運行路線や便数を増やしてほしい。

44.2%

運賃を高くする必要があるなら、
今のままの運行路線や便数でよい。

42.8%

どのルートも同じように半々

いつでもだれでも気軽に移動できるように
満遍なく地域を回ってほしい。

32.6%

利用者の少ないバス停は減らし、
時間通りに運行してほしい。

11.9%

1時間に1本の運行でなくてもいいので、
運行ルートを増やしてほしい。

14.7%

乗り継ぎ回数が増えても、運行ルートを
短くして運行本数を増やしてほしい。

14.0%

運行本数は現行程度でいいので、
乗り継ぎは減らしたい。

6.7%

家の近くから駅・病院など拠点まで、
乗り継ぎせずに行きたい。

23.7%

駅・病院など拠点に行くのが便利になれば、
乗り継ぎがあってもいい。

11.2%

現在の運行内容で十分。
(特に見直しは必要ない。)

20.5%

無回答

8.8%

3. オレンジゆずるバスの利用状況

(0D調査より)

地域間の移動状況

- 再編前後で、オレンジゆずるバスによる地域間の移動傾向に大きな変化はないが、「萱野」に発着する移動は増加している。

市民アンケートと同様に萱野に関する移動が増加している。

再編前

再編後

発 (オレンジゆずるバスに乗った地域)	着(オレンジゆずるバスを降りた地域)														計
	箕面	西小路	稲	船場	萱野	白鳥・石丸	如意谷	外院・新家	粟生間谷西	粟生間谷東	小野原	今宮	桜・桜ヶ丘・新稲	瀬川・半町・桜井・牧落	
箕面	52	20	48	10	3	1	60	6	5	3	6	4	21	25	264
西小路	41	3	24	5	5	2	23	3	7	1	8	1	3	7	133
稲	56	32	10	7	14	5	15	9	27	11	17	6	13	17	239
船場	10	5	10	1	7	0	2	2	10	3	8	0	3	3	64
萱野	11	6	11	5	0	2	3	8	18	7	6	0	4	0	81
白鳥・石丸	1	3	3	0	0	2	0	0	3	4	1	0	0	0	17
如意谷	63	4	23	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	94
外院・新家	6	4	15	2	9	2	2	4	5	2	5	0	0	0	56
粟生間谷西	8	7	27	5	18	6	0	6	0	7	13	0	0	0	97
粟生間谷東	2	2	5	4	11	7	0	0	5	4	0	0	1	0	41
小野原	11	9	16	20	9	0	0	6	14	0	15	1	0	2	103
今宮	2	2	7	5	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	20
桜・桜ヶ丘・新稲	7	21	20	3	5	0	0	2	0	1	0	0	3	6	68
瀬川・半町・桜井・牧落	22	8	23	0	0	0	0	0	0	0	1	0	13	9	76
計	292	126	242	68	82	28	106	46	94	43	84	12	61	69	1353

発 (オレンジゆずるバスに乗った地域)	着(オレンジゆずるバスを降りた地域)														計
	箕面	西小路	稲	船場	萱野	白鳥・石丸	如意谷	外院・新家	粟生間谷西	粟生間谷東	小野原	今宮	桜・桜ヶ丘・新稲	瀬川・半町・桜井・牧落	
箕面	42	38	77	21	19	1	53	5	7	3	8	4	29	20	327
西小路	53	5	37	13	19	2	8	3	2	5	4	0	2	8	161
稲	81	41	23	11	34	4	11	8	19	12	20	6	7	12	289
船場	21	16	12	0	12	1	3	1	11	4	13	4	3	4	105
萱野	31	24	22	18	0	2	0	14	18	4	2	0	1	0	136
白鳥・石丸	3	3	7	5	13	1	0	0	1	0	1	0	0	0	34
如意谷	56	25	13	4	1	0	11	0	0	0	0	0	0	0	110
外院・新家	4	0	5	5	12	1	0	1	5	0	0	0	0	0	33
粟生間谷西	8	7	18	7	27	6	0	4	0	13	0	0	0	0	90
粟生間谷東	9	3	16	4	15	2	0	1	9	12	0	0	0	0	71
小野原	10	7	15	21	3	0	0	1	4	0	5	3	0	3	72
今宮	3	4	11	4	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	24
桜・桜ヶ丘・新稲	10	11	24	5	4	0	0	1	1	0	0	0	2	5	63
瀬川・半町・桜井・牧落	38	17	9	4	0	0	0	0	0	0	2	0	18	21	109
計	369	201	289	122	159	21	86	39	77	54	55	17	62	73	1624

-調査結果の整理-

4. 調査結果の整理

調査結果の整理①

【箕面市の交通に関する現状】

• 公共交通の重要性

- 免許を持たない高齢者において、約6.5割が送迎してくれる家族がいないと回答。
今後、更に高齢化が見込まれ、公共交通はより重要な移動手段となると考えられる。
- 一方で、市民アンケートより、毎日外出される高齢者は少なく、公共交通を維持するには、より多くの利用者を確保していく必要がある。

• 依然として高い、マイカーでの移動

- 自家用車（自ら運転）の日常的な利用（「ほぼ毎日」＋「週に数回」）は、45.1%となっており、依然として、市民の移動は車への依存が高い状態にあるといえる。（オレンジゆずるバスの日常的な利用は5.2%）
- バスを使わない理由としては「他の交通手段で行くことができるため」が最も高く、改善案としてもそもそも利用する予定はないとの回答割合も高い状況にある。

• 箕面萱野駅を中心とした移動ニーズ

- 市民アンケートや利用者アンケート等から箕面萱野駅への移動需要は増加。
- また、北急延伸による利便性向上が確認できた一方で、地域によっては、北大阪急行線延伸の効果を感じづらい状況にあると考えられる。

4. 調査結果の整理

調査結果の整理②

【オレンジゆずるバスに関する現状】

・ 70歳以上の利用が中心

- ・ オレンジゆずるバスの利用者は70歳以上が中心となっており、将来の公共交通を支える子どもやその親世代の利用が少ない。
- ・ 持続可能な公共交通としていくためには、幅広い世代に利用いただく必要がある。

・ ルートや便数に対する不満と多様化するオレンジゆずるバスに対するニーズ

- ・ 平日の運行に対する満足度は再編により、やや減少したが、休日の満足度は増加している。
- ・ 項目別の満足度では、定時性の満足度が再編により増加した。
- ・ オレンジゆずるバスのサービスに対する不満はあるものの「運賃を高くしてでも、運行経路や便数を増やしてほしい」と「今の運行路線や便数でよい」が同程度で意見が2分している。
- ・ 方向性として「いつでもだれでも気軽に移動できるように満遍なく地域を回ってほしい」が最も高く、「家の近くから駅・病院など拠点まで、乗り継ぎせずに行きたい」も高くなっている。
- ・ OD調査からは、箕面萱野駅を中心とした移動が増加。



分科会にて、オレンジゆずるバスのルート見直しを検討

4. 調査結果の整理

ワークショップのテーマ

利用されないかたのご意見（利用するための改善案）として、
「運行ルートの改善」・「運行頻度の改善」を上げています。
オレンジゆずるバスの利用者の満足度として、
特にルート・便数（運行頻度）に対して不便さを感じています。

ルート・便数
をどう見直す
かがポイント

↓ ●具体的な見直しに入る前に
（具体的な見直し検討は、次回以降を予定しています。）

【今回のテーマ】 オレンジゆずるバスの便利な点・不便な点

今後、具体的な検討をするうえで、アンケートからでは、こういった点を便利に感じて利用されているのか、こういった点で不便に感じられているのかといった細かなニュアンスを汲み取ることが難しくなっています。

そのため、例えば...

- ・再編前より利用されているかたは、便利になった点や不便になった点
 - ・再編後から利用されているかたは、利用されたきっかけ
 - ・あまり利用されていないかたは、利用にあたってハードルとなっている点
- …等の視点からご意見をお願いします。（ルートや便数以外のご意見でも構いません）