

ワークショップ
令和6年度オレンジゆずるバス利用状況
と評価結果について

- 評価基準について … P 3
- バスを取り巻く現状について … P 6
- 割引運賃の適用範囲の見直しの検討について… P 9
- 運行時間帯の見直しの検討について … P 1 5
- 本日のワークショップについて … P 2 4

評価基準について

評価基準について

【評価基準について】

- ・ オレンジゆずるバスでは3つの評価基準を設定。
- ・ 第7回分科会では、「バス停1日あたりの利用者数」を基に、バス停の「維持」「廃止・統合」「一部増設」を検討。

第7回分科会
で検討
⇒維持

評価指標	基準値	達成状況に応じた方策
バス停1日あたりの利用者数	8人/バス停・日	ルートやバス停の見直し ・「維持・新設」の検討（達成時） ・「廃止・統合」の検討（未達）
収支率 （運賃収入/運行経費）	50%	割引運賃の適用範囲の見直し ・「拡大」の検討（達成時） ・「縮小」の検討（未達）
バス1便あたりの利用者数	【青・赤・黄ルート】 48人/便 【緑ルート】 20人/便	運行時間帯の見直し ・「維持・拡大」の検討（達成時） ・「縮小」の検討（未達）

今回、ご検討
いただく内容

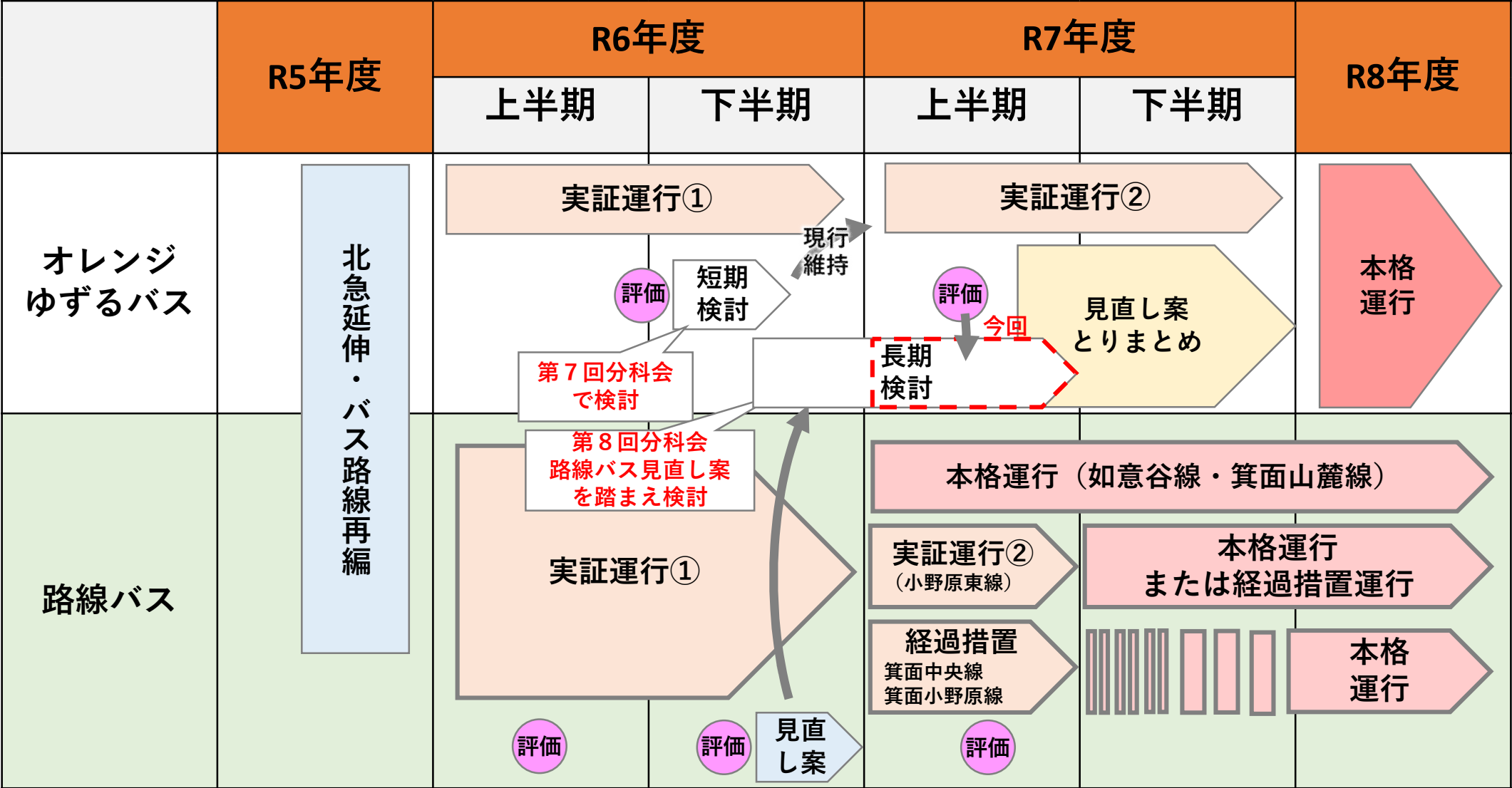
本日のワークショップテーマ

- ・ 割引運賃の適用範囲について、「現状維持」とするか、「縮小」するか
- ・ 運行時間帯について、「現状維持」とするか、「縮小」するか を検討いただきます。

評価基準について

【評価の流れについて】

- 第7回分科会ではR 7年度の運行に反映できる短期検討について検討。
- 第8回分科会では、社会実験路線の見直し方針を踏まえ、R 8年度の本格運行に向けた長期検討について検討。

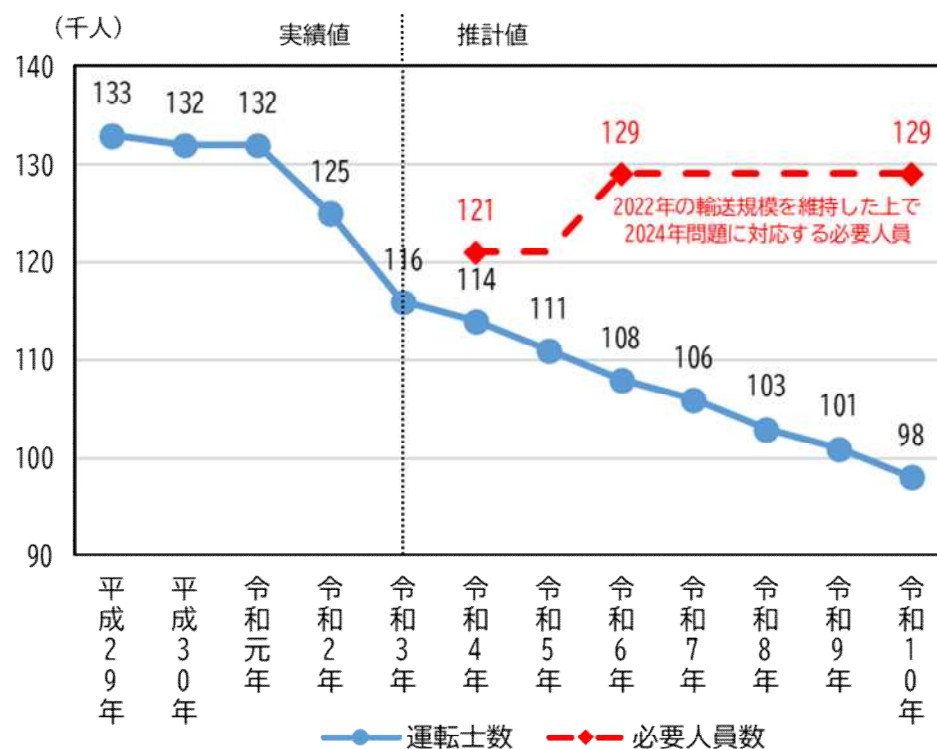


バスを取り巻く現状について

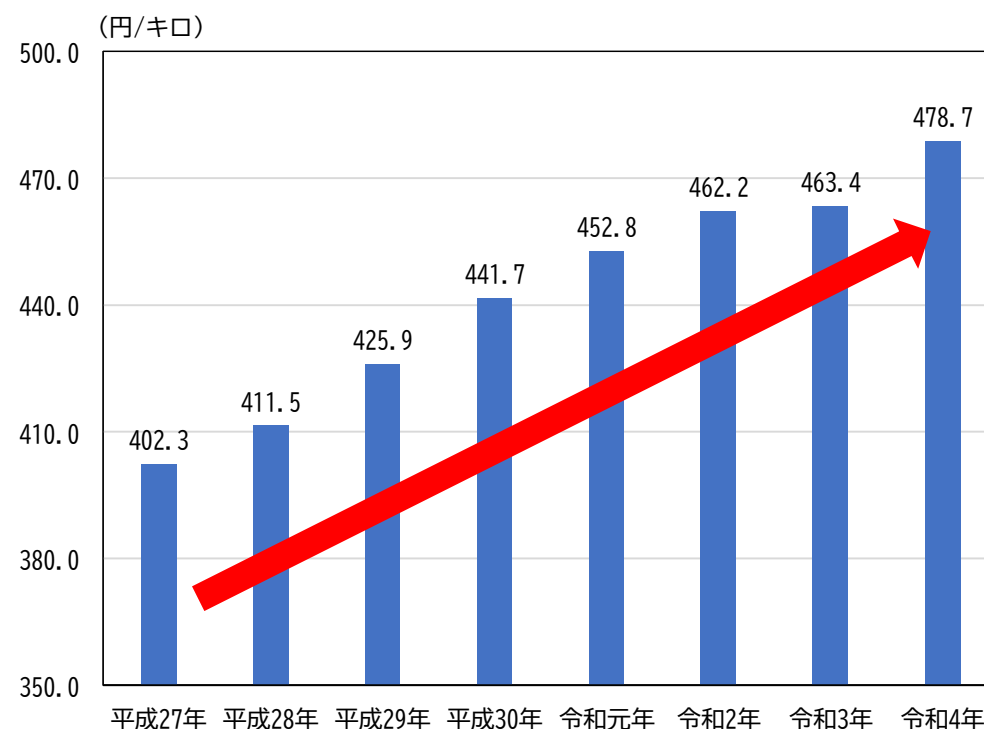
バスを取り巻く現状について

【運転士不足・運行経費の増大】

- 令和6年4月のバス運転士に関する労働時間の規制強化（2024年問題）によって、全国的にバス運転士不足が深刻化しました。また、今後も更なる運転士不足が見込まれる。
- 人件費（運転士の確保・就業環境の改善）の増加、燃料費の高騰によって、運行経費は年々増加。



2024年問題によるバス運転士不足の試算
(出典：日本バス協会)



乗合バス実車キロ当たり経費の推移
(出典：日本バス協会)

バスを取り巻く現状について

【バス業界の現状】

一般路線バスの廃止について



運転士の残業時間規制や勤務間インターバル確保を目的とする4月施行の法令対応や、深刻な運転士不足の状況等により、下記路線について運行を終了いたします。
お客様にはご不便をおかけいたしますが、何卒ご理解賜りますようお願い申し上げます。
なお、「京阪交野市駅」「天の川」「星田北五丁目」停留所については他系統で継続して運行いたします。

実施日 2025年3月23日(日) [予定]

廃止する系統

■ 交野南部線

- 17 妙見口→南星台→星田駅
- 20 京阪交野市駅→南星台→京阪交野市駅
- 20 京阪交野市駅→南星台→妙見口
- 50 星田駅→南星台→コモンシティ星田→星田駅
- 51 コモンシティ星田→星田駅



廃止停留所

「京阪交野タウン」「私市三丁目」「私市四丁目」「藤が尾二丁目」「藤が尾団地」「妙見口」「星田九丁目」「南星台一丁目」「東原」「妙見坂五丁目」「妙見坂七丁目」「妙見東一丁目」「妙見東二丁目」「妙見東三丁目」「南星台」「南星台四丁目」「星田七丁目」「星の森」「南旭町」「高岡」「星田山手」「ふれあいプラザ」「南公園」「コモンシティ星田」
(計24カ所)

★「京阪交野市駅」「天の川」「星田北五丁目」ご利用のお客様へ

- 15 星田駅→京阪交野市駅→高田→香里ヶ丘→京阪香里園駅等の系統にて、2025年3月以降も運行いたします。

京阪バスの一部バス路線廃止

(出典:京阪バスHP)

阪急バス80・82系統の廃止に関する対応

80系統

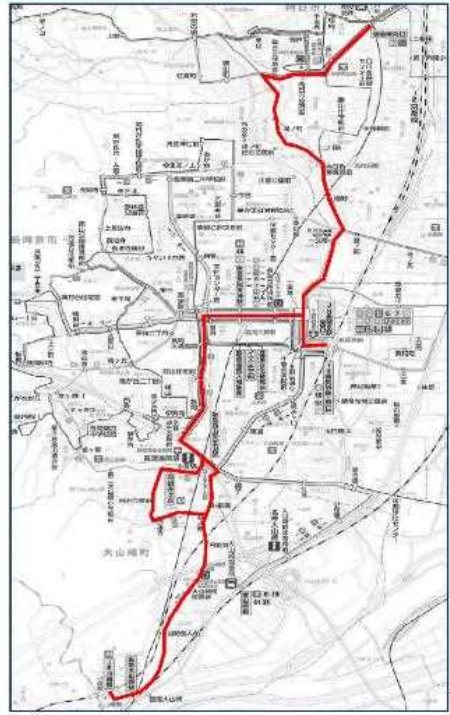
- ・路線ルート：JR山崎駅～阪急東向日駅
- ・運行時間帯：午前6時～午後9時
- ・運行本数：1日7往復

82系統

- ・路線ルート：円明寺ヶ丘(大山崎町)～JR長岡京駅
- ・運行時間帯：午前6時～午前8時
- ・運行本数：1日2便平日のみ

系統廃止について

- ・1便当たりの乗車人数も少なく、不採算を抱えている状況
- ・令和6年度から実施されている働き方改革により、運転士の労働時間上限に制限がかかり、運転士の人手不足が深刻化



阪急バスの一部バス路線廃止

(出典:長岡京市地域公共交通協議会)

このような状況を踏まえ...

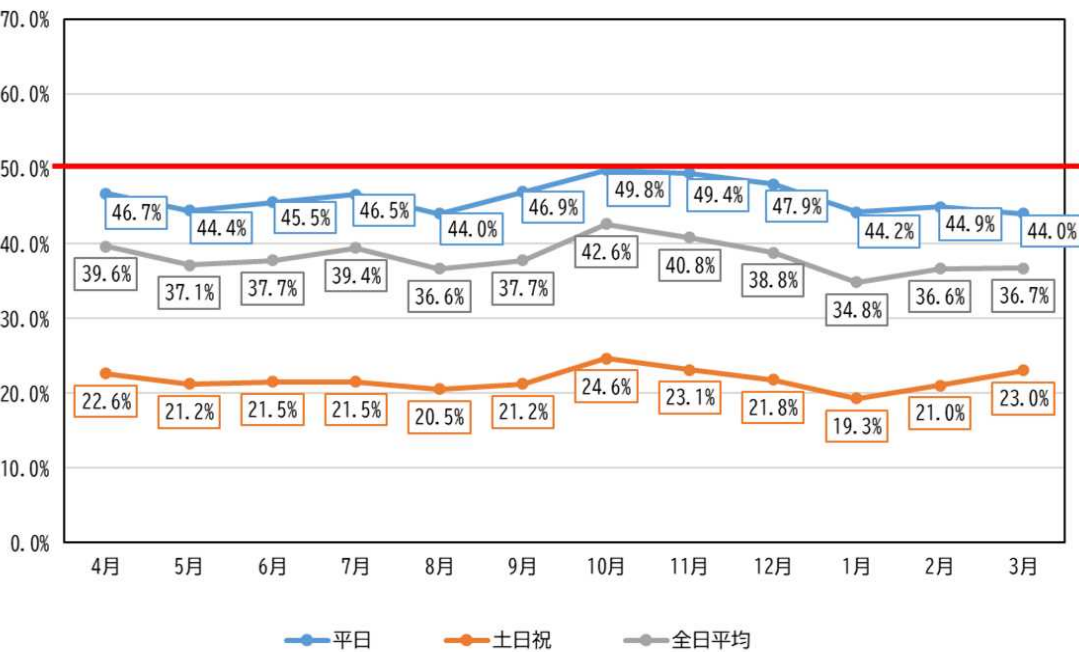
見直しの必要性、また、維持とする場合にはその理由について検討いただきます。

割引運賃の適用範囲の見直しの検討について (収支率による評価結果)

割引運賃の適用範囲の見直しの検討について

【収支率について】

R6年度の収支率の推移



【基準値】収支率：50%

	令和6年度 平均収支率
平日	46.2%
土日祝	21.8%
全日	38.2%

※R6年度実績値

令和6年度の収支率（運賃収入/運行経費）は、全日38.2%（平日：46.2%、土日祝：21.8%）となり、評価基準の50%に未達

- ➡ オレンジゆずるバス再編計画に定める「達成状況に応じた方策」より、**割引運賃の適用範囲（年齢・支払い方法）の縮小**について検討が必要。
- ①年齢：高齢者割引の対象者を70歳以上から縮小するか検討
 - ②支払い方法：高齢者割引の設定がある支払い方法（現金・回数券など）を縮小するか検討

割引運賃の適用範囲の見直しの検討について

ご議論いただきたい見直し内容①（高齢者運賃割引の適用範囲見直し）

【現状】

- ・ 収支率は未達成。
- ・ オレンジゆずるバスの利用者の約7割が高齢者割引対象の70歳以上。
- ・ 高齢者割引利用者は、対象となる70歳以上のかたの7割以上が利用。
- ・ 回数券、現金での高齢者割引の利用率が高くなっている。

(1) 「適用年齢の見直し」について

- 例：適用年齢を縮小し、75歳以上を対象とした場合
 - ：収支率41.7%（現状+3.5%）（※適用年齢の縮小による利用者の減少は考慮していない）
 - ×：約150人/日（70～74歳で割引を利用されたかた）に影響する（利用できなくなる）。



適用年齢について

「現状維持（70歳以上）」とするか、「見直し（縮小）が必要」かをご検討ください。

(2) 「支払い方法の見直し」について

- 例：回数券のみとした場合
 - ：高齢者のバス利用（＝外出）の機会が増える。
 - ×：約360人/日（回数券以外で割引を利用されたかた）に影響する（利用できなくなる）。
- 〔※支払い方法を限定した場合、別の支払い方法へ変更すると見込まれるため、収支率へは大きく影響しないと考えられる。〕



支払い方法について

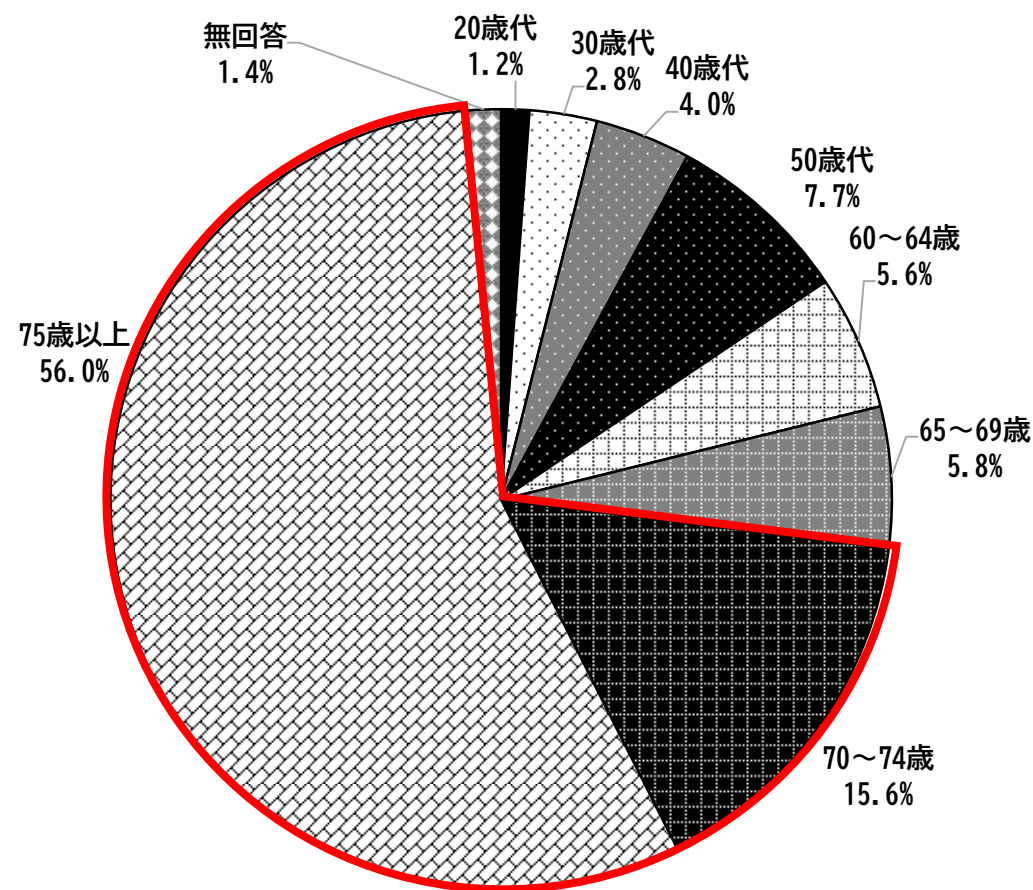
「現状維持（制限なし）」とするか、「見直し（縮小）が必要」かをご検討ください。

割引運賃の適用範囲の見直しの検討について

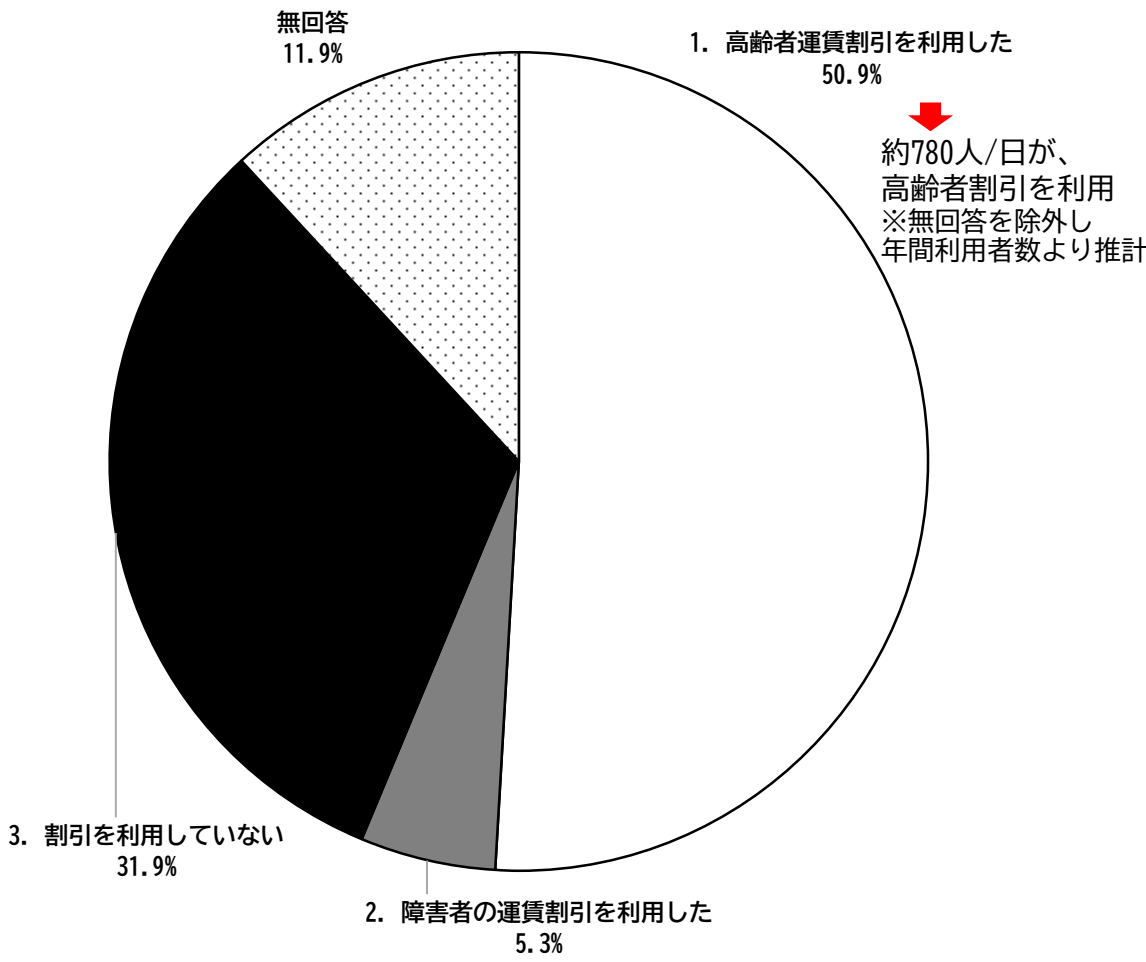
参考：利用者の年齢と運賃割引の利用について

- 高齢者割引運賃の対象となる70歳以上のかたの利用は7割以上。
- 高齢者割引を利用されたかたは、全体の5割以上。（対象の70歳以上では7割以上が利用）

Q1 年代



Q10 運賃割引の適用有無

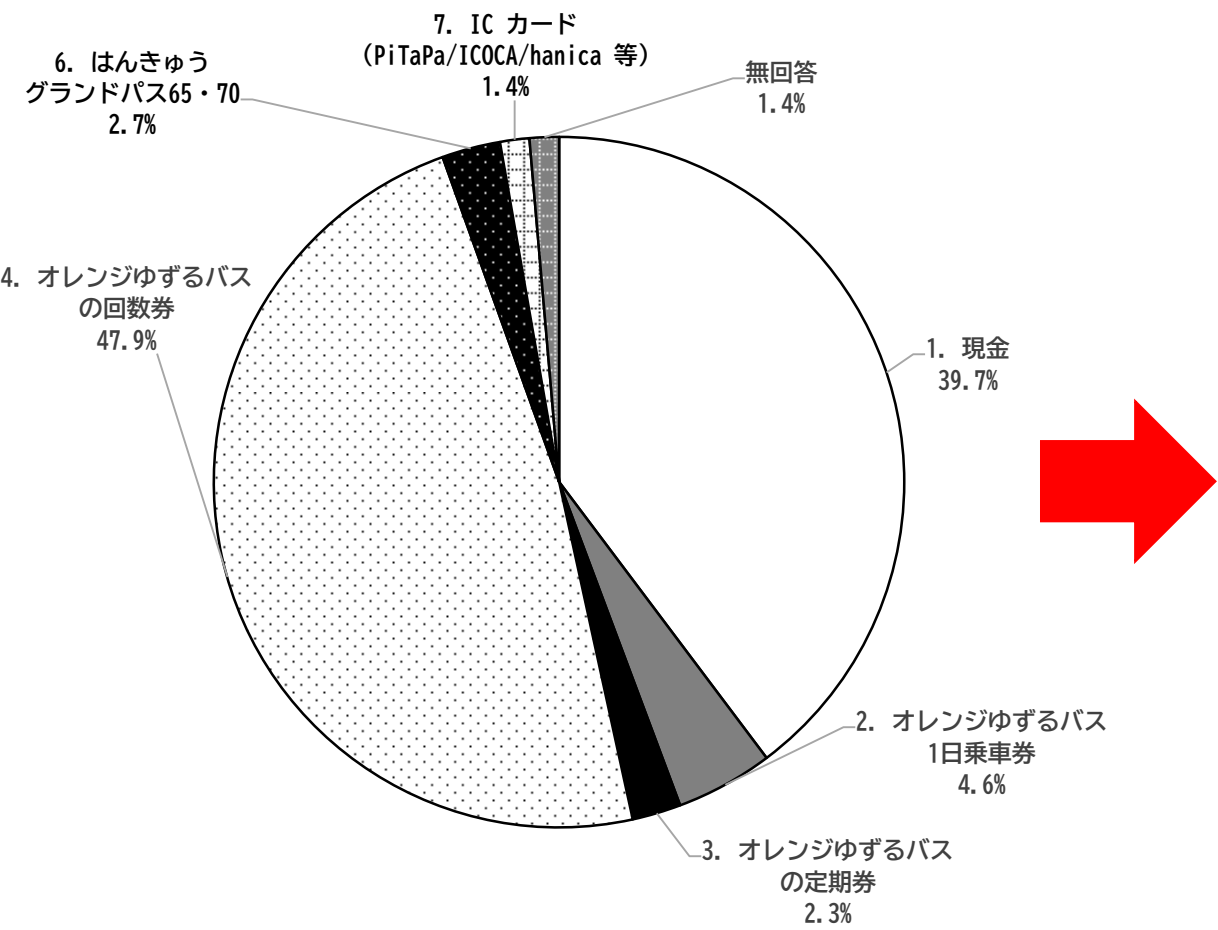


割引運賃の適用範囲の見直しの検討について

参考：支払い方法と運賃割引の利用について

- 高年齢者割引運賃の対象となる70歳以上のかたの支払い方法は、回数券、現金、阪急グランドパスでの支払いが多くなっている。
- 回数券、現金での高年齢者割引の利用率が高い。

高年齢者割引運賃を利用されたかたの支払い方法



※R6オレンジゆずるバス利用者アンケート

支払い方法ごとの
高年齢者割引運賃を利用者数
(アンケート・年間利用者数より推計)

支払い方法	利用者数(推計)
現金	約300人/日
1日乗車券	約40人/日
定期券	約20人/日
回数券	約370人/日

※はんきゅうグランドパス、ICカードでは
高年齢者運賃割引は利用できないため、誤回答と考えられる
※利用者数は無回答や誤回答を除外し算出。

割引運賃の適用範囲の見直しの検討について

【参考：運賃体系について】

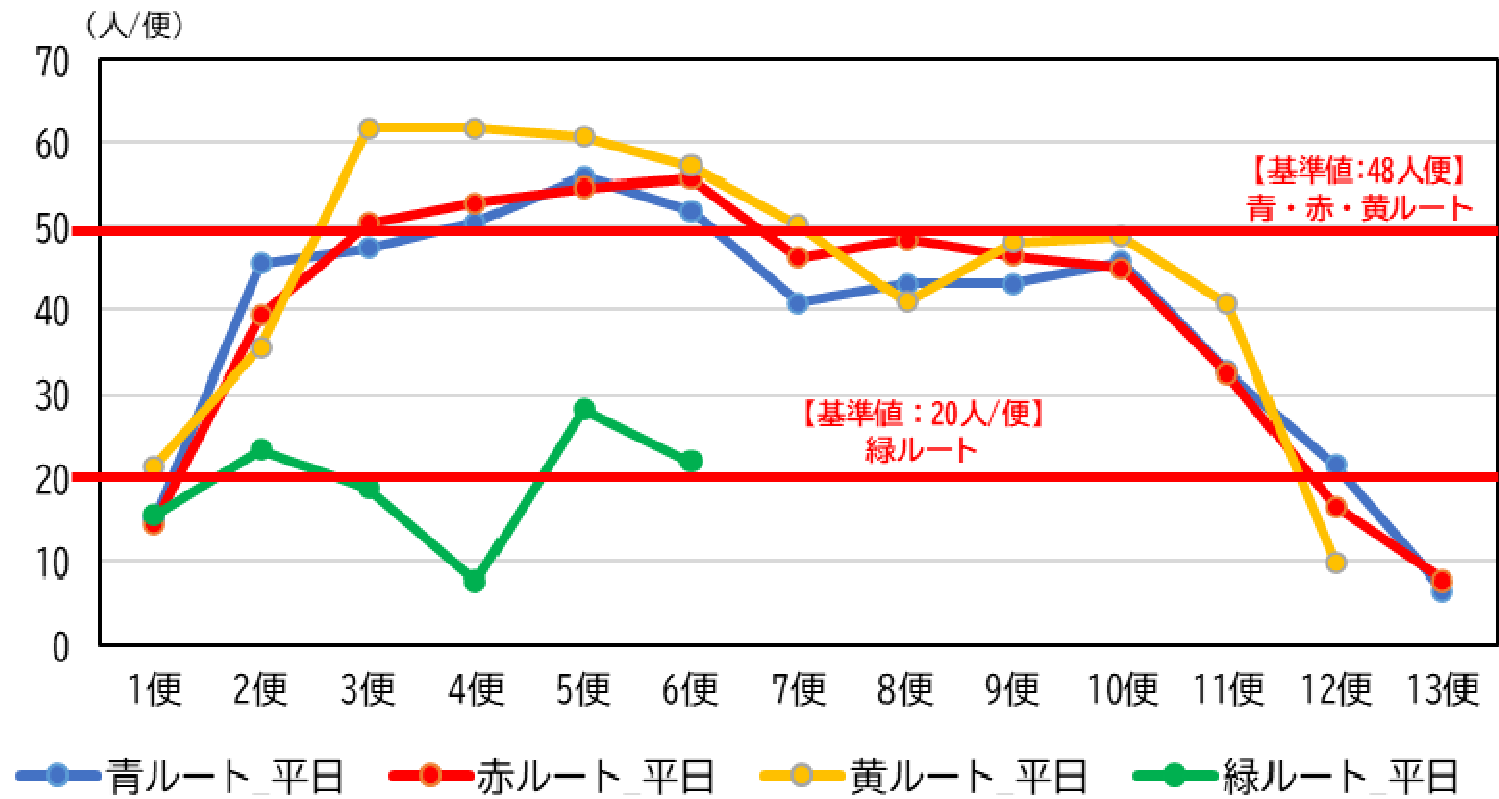
	大人 (中学生以上のかた)	小人 (小学生以下のお子様)	高齢者（70歳以上） (高齢者運賃割引証 を見せた場合)	障害者 (障害者、介護者 のかた)
運賃	250円	100円	100円 ※ICカード対象外	大人 100円 ※ICカード対象外 小児 50円 ※現金のみ対象
1日 乗車券	500円	200円	200円	大人200円 小人100円
専用 回数券	11枚綴：2,500円 28枚綴：6,250円	11枚綴：1,000円 28枚綴：2,500円		
専用 定期券	1ヶ月：10,500円 3ヶ月：29,930円 6ヶ月：56,700円	1ヶ月：4,620円 3ヶ月：11,780円 6ヶ月：20,790円	1ヶ月：4,200円 3ヶ月：10,710円 6ヶ月：18,900円	

運行時間帯の見直しの検討について (バス 1 便あたりの利用者数による評価結果)

運行時間帯の見直しの検討について

平日のバス1便あたりの利用状況について

朝と夕方の便で利用者が少ない傾向にあります。
(※運行時間の関係などから停車バス停が少ないことが要因。運行距離を考慮した達成状況を後述)



※以下の便は停車するバス停が少なくなっています。
青・赤：1便、12便、13便
黄：1便、2便、12便
緑：3便、4便

平日1便あたりの利用者数														
ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便	基準値
青ルート	15.1人	45.6人	47.4人	50.6人	55.9人	52.0人	40.9人	43.2人	43.2人	45.8人	32.7人	21.5人	6.6人	48.0人
赤ルート	14.5人	39.4人	50.5人	52.9人	54.6人	55.8人	46.3人	48.5人	46.5人	45.0人	32.4人	16.5人	7.8人	
黄ルート	21.4人	35.5人	61.7人	61.7人	60.6人	57.2人	50.2人	41.0人	48.1人	48.8人	40.7人	9.8人	－	
緑ルート	15.5人	23.4人	18.8人	7.7人	28.2人	22.0人	－	－	－	－	－	－	－	20.0人

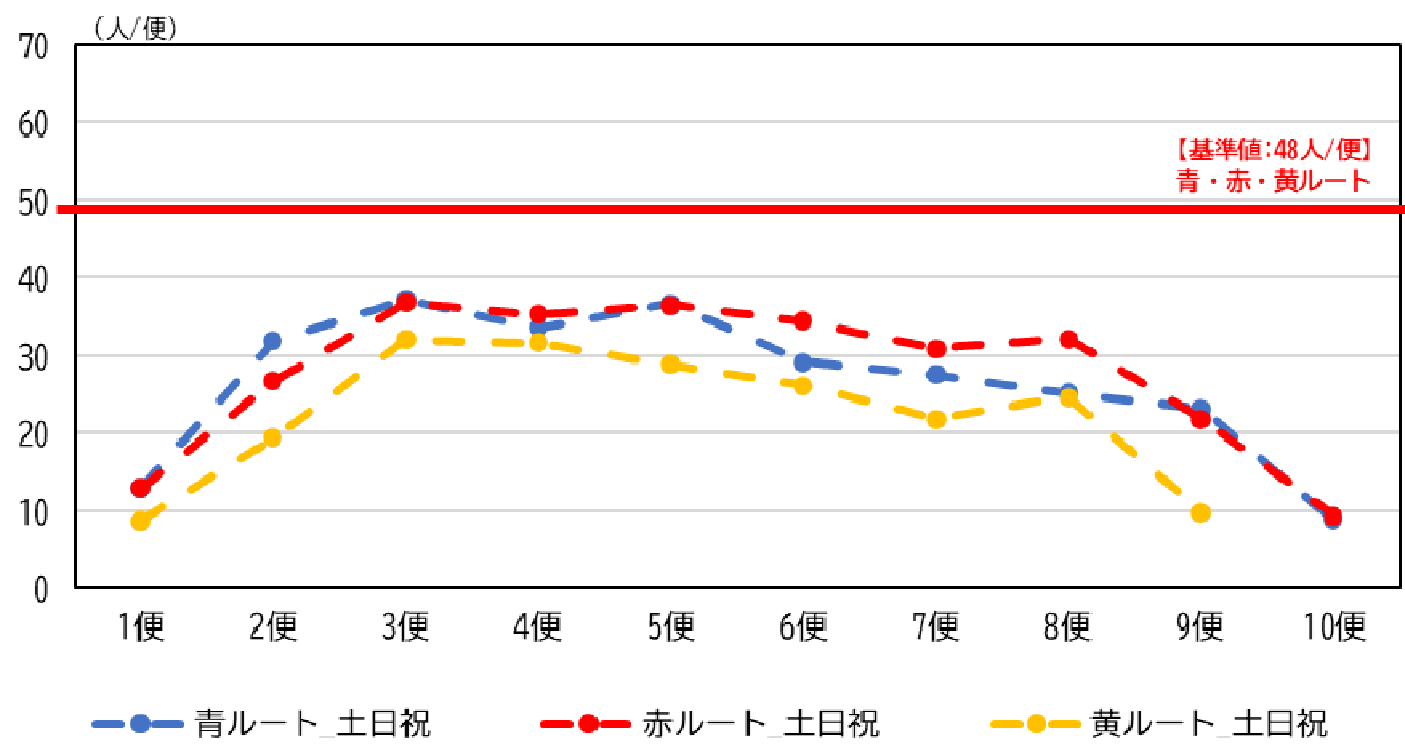
ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

(人/便)

運行時間帯の見直しの検討について

土日祝のバス1便あたりの利用状況について

土日祝では、全ての便で基準が満たせていません。



※以下の便は停車するバス停が
少なくなっています。
青・赤：1便、9便、10便
黄 ：1便、11便

土日祝 1 便あたりの利用者数											
ルート	1 便	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	7 便	8 便	9 便	1 0 便	基準値
青ルート	12.7人	31.4人	37.2人	33.7人	36.8人	28.8人	27.2人	25.6人	23.3人	8.7人	48.0人
赤ルート	13.6人	26.4人	35.7人	34.6人	35.7人	34.3人	30.4人	32.0人	21.0人	9.2人	
黄ルート	11.8人	19.7人	37.6人	31.7人	33.0人	26.4人	27.1人	24.9人	13.0人	－	

ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

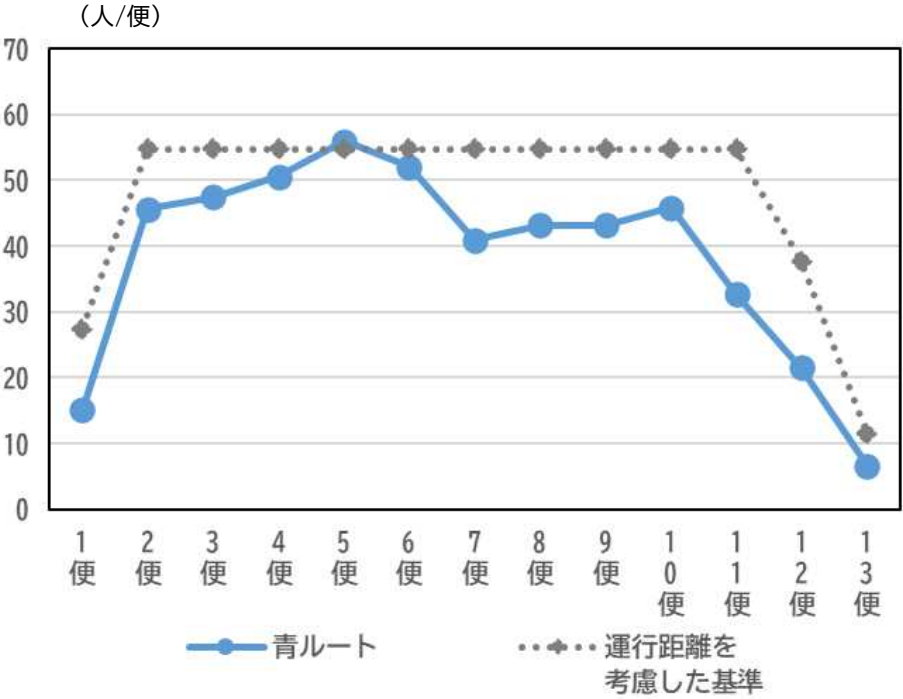
(人/便)

運行時間帯の見直しの検討について

参考：運行距離を考慮した達成状況について（青ルート）

平日：5便のみ基準を達成
土日祝日：全便未達成

平日

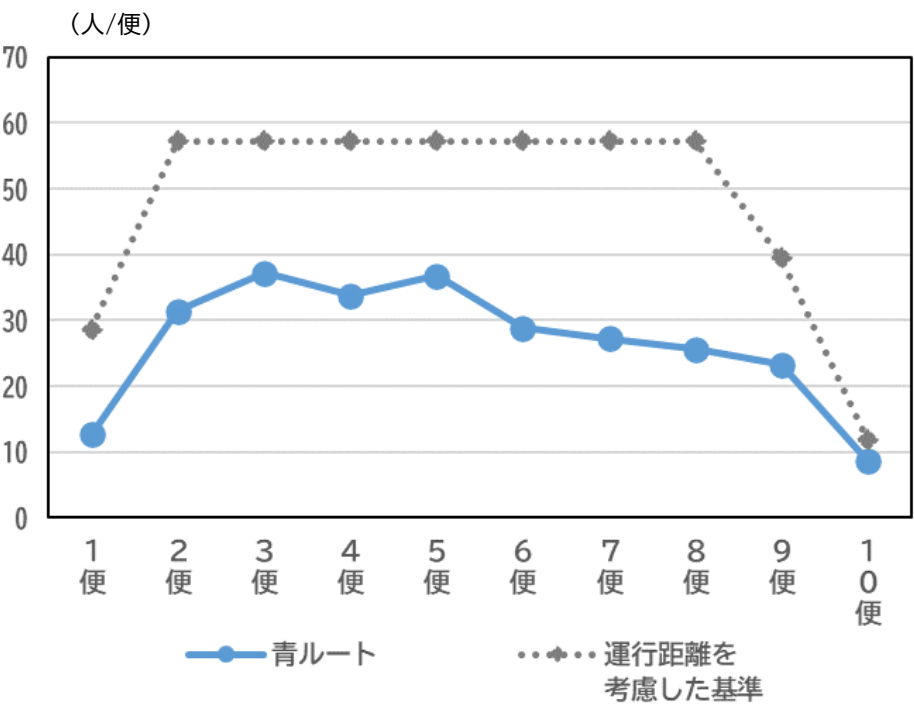


ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便
青ルート	15.1	45.6	47.4	50.6	55.9	52	40.9	43.2	43.2	45.8	32.7	21.5	6.6
運行距離考慮基準	27.4	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	54.7	37.7	11.4

ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

(人/便)

土日祝日



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
青ルート	12.7	31.4	37.2	33.7	36.8	28.8	27.2	25.6	23.3	8.7
運行距離考慮基準	28.6	57.2	57.2	57.2	57.2	57.2	57.2	57.2	39.4	11.9

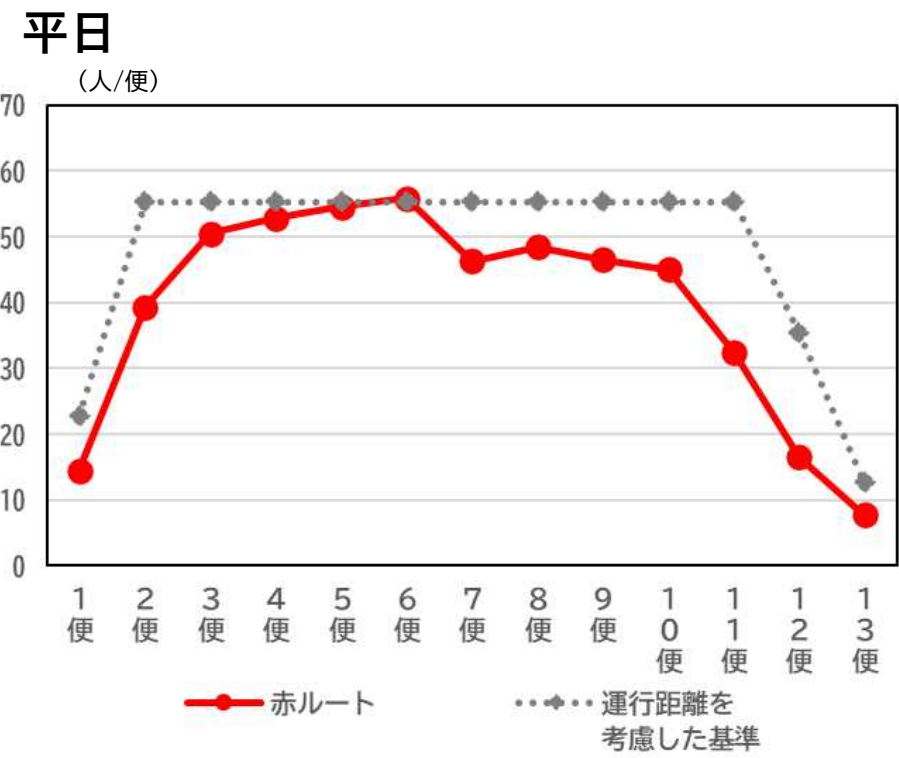
ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

(人/便)

運行時間帯の見直しの検討について

参考：運行距離を考慮した達成状況について（赤ルート）

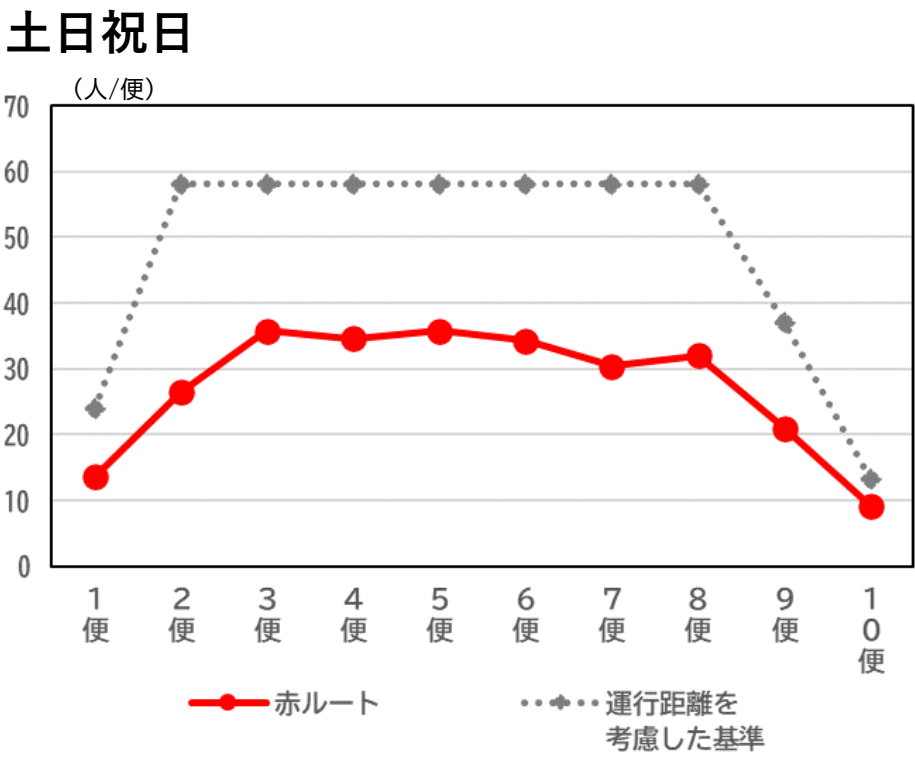
平日：6便のみ基準を達成
土日祝日：全便未達成



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便	13便
赤ルート	14.5	39.4	50.5	52.9	54.6	55.8	46.3	48.5	46.5	45	32.4	16.5	7.8
運行距離考慮基準	22.7	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	55.3	35.4	12.7

(人/便)

ハッチ掛けの箇所は基準を未達成



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便
赤ルート	13.6	26.4	35.7	34.6	35.7	34.3	30.4	32	21	9.2
運行距離考慮基準	23.8	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	58.0	37.1	13.3

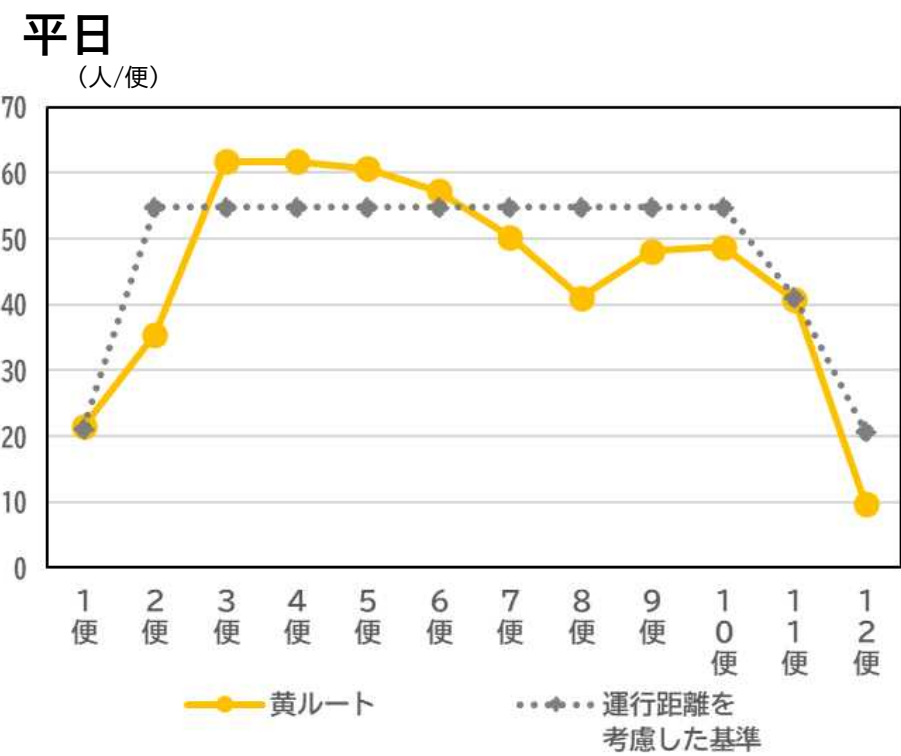
(人/便)

ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

運行時間帯の見直しの検討について

参考：運行距離を考慮した達成状況について（黄ルート）

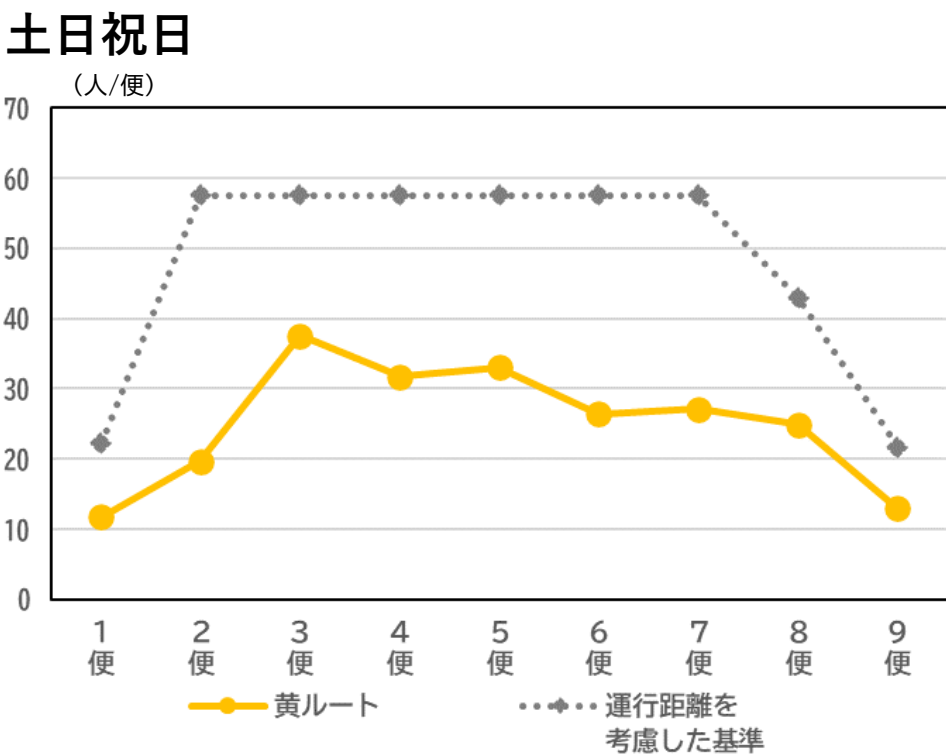
平日：1便、3～6便で基準を達成
土日祝日：全便未達成



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	11便	12便
黄ルート	21.4	35.5	61.7	61.7	60.6	57.2	50.2	41	48.1	48.8	40.7	9.8
運行距離考慮基準	21.1	54.8	54.8	54.8	54.8	54.8	54.8	54.8	54.8	54.8	41.0	20.7

(人/便)

ハッチ掛けの箇所は基準を未達成



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
黄ルート	11.8	19.7	37.6	31.7	33	26.4	27.1	24.9	13
運行距離考慮基準	22.2	57.5	57.5	57.5	57.5	57.5	57.5	43.0	21.7

(人/便)

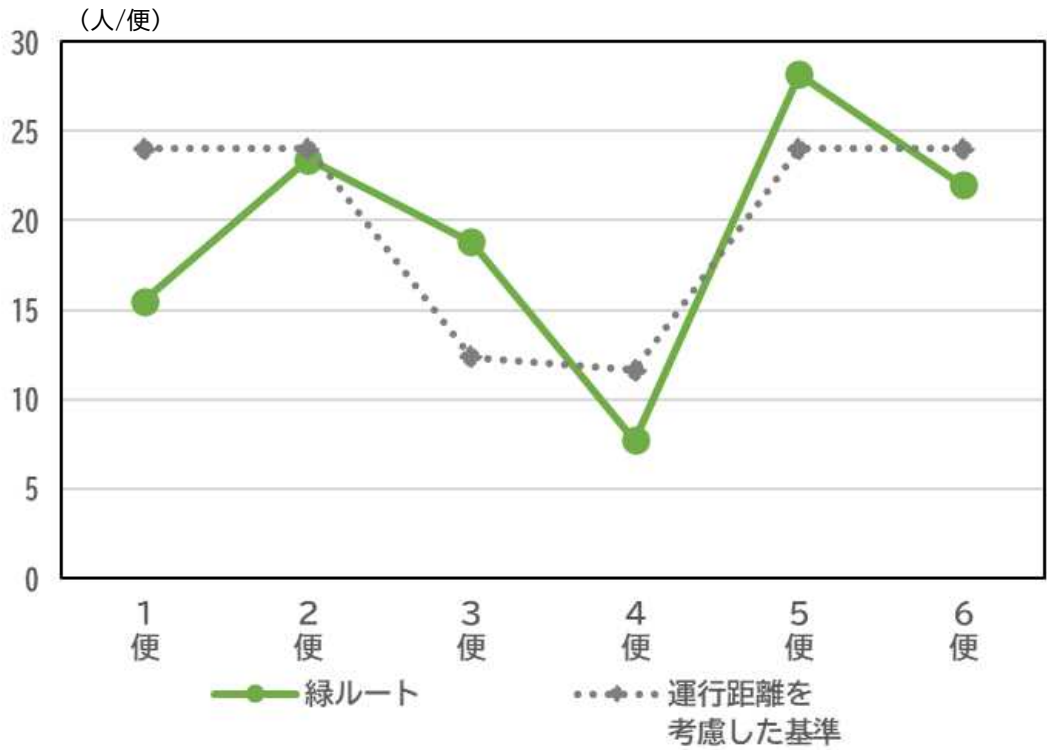
ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

運行時間帯の見直しの検討について

参考：運行距離を考慮した達成状況について（緑ルート）

平日：3便、5便で基準を達成

平日のみ運行



ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
緑ルート	15.5	23.4	18.8	7.7	28.2	22
運行距離を考慮した基準	24.0	24.0	12.4	11.6	24.0	24.0

(人/便)



ハッチ掛けの箇所は基準を未達成

運行時間帯の見直しの検討について

参考：休日運行について

【再編前の状況】 平日（月～土）と休日（日・祝）は別ルートを行
利用者アンケート（再編前：令和4年）

- 休日運行（日・祝日）に対する満足度は低く、
平日と同じルートでの運行を望む声が多かった。

分科会

- 日曜日、祝日にゆずるバスが運行していなくて不便
- 日曜日、祝日も平日と同じルートを運行してほしい

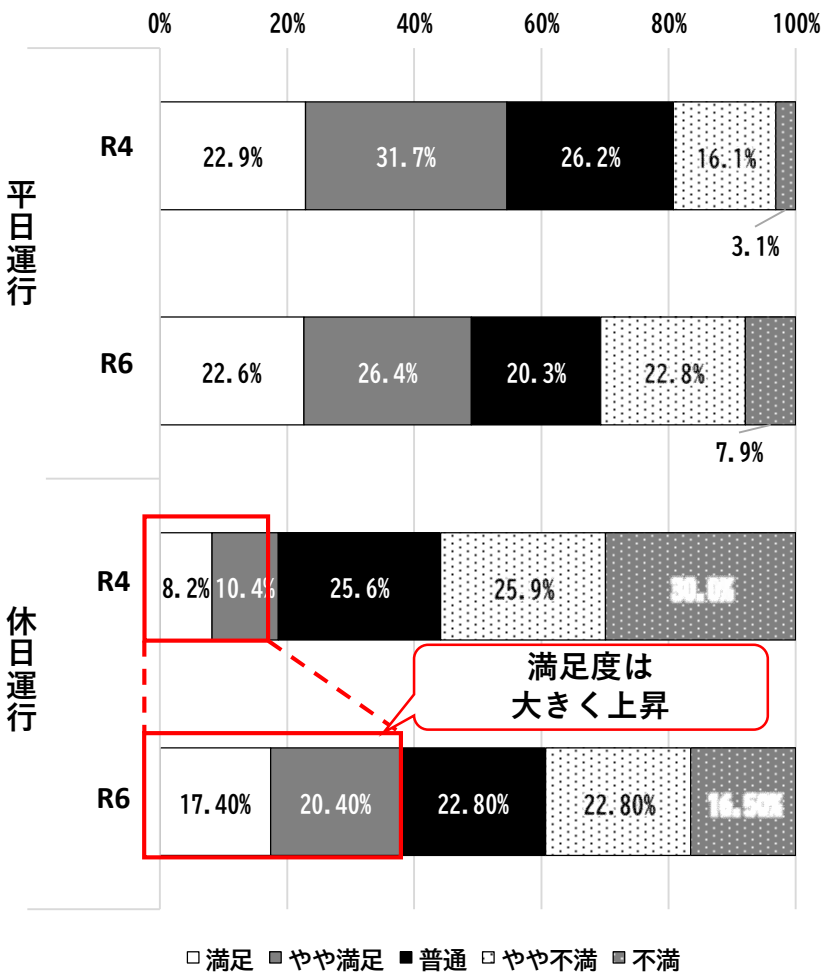


- 土曜日・日曜日、祝日も平日（月～金）と同じルートで運行する。
- 土日祝の利用状況に合わせた土日祝ダイヤとして設定し運行することとした。

【再編後の状況】

- 運行距離の拡大により、収支率は悪化。
- 土日祝の満足度（満足＋やや満足）の割合は大幅に上昇。

運行に関する満足度（R4・R6比較）



※R4・R6オレンジゆずるバス利用者アンケート

運行時間帯の見直しの検討について

ご議論いただきたい見直しのパターン②（運行時間帯の見直し）

【現状】

- 評価基準の「バス1便あたりの利用者数」を見ると、朝・夕の便での利用状況が悪いが、運行距離を考慮すると朝・夕の便の利用状況が著しく悪いとは言えない。
- 土日祝の運行は、市民から要望があり、再編時に実現。満足度は向上している。
- 最終便の利用者は、路線バスのバス停の無い地域の利用者が多い。

(1) 「運行時間帯」の見直し（縮小）について

（例）運行時間帯を縮小した場合

○：収支率の改善（＝運行経費の縮小）

×：縮小した時間帯での移動への影響（＝利用者の減少）



運行時間帯について

「現状維持」とするか、「見直し（縮小）が必要」かをご検討ください。

検討にあたって以下の点も考慮ください。

- 運行距離を考慮した場合、朝・夕が著しく利用状況が悪いわけではない。
- 縮小した場合、路線バスの無い地域への影響。

本日のワークショップについて (議論いただきたい内容の整理)

本日のワークショップについて

【割引運賃の適用範囲の見直し】

(1) 適用年齢	現状維持	縮小した場合
メリット	70歳以上のかたが、現状どおり、利用できる	収支率の改善
デメリット	収支率の改善が図れない	70～74歳の利用者に影響 (約150人/日が割引を利用できなくなる)
検討いただきたいポイント	- 維持と判断した理由 - 収支率の改善に向けた対策	70～74歳の利用者への影響（ゆずるバスの利用や外出への影響） - 影響への対応方針

(2) 支払い方法	現状維持	縮小（限定）した場合
メリット	70歳以上のかたが、現状どおり、利用できる	収支率の改善
デメリット	収支率の改善が図れない	- 支払い方法が限定されることで利便性の低下 - 支払い方法を変更すればよいので、十分な効果は期待できず
検討いただきたいポイント	- 維持と判断した理由 - 収支率の改善に向けた対策	- 支払い方法限定による影響（ゆずるバスの利用や外出への影響） - 影響への対応方針

- 割引運賃の見直し（縮小）について、「(1)適用年齢」と「(2)支払い方法」において、「現状維持」とするか、「縮小」とするかそれぞれご検討をお願いします。
- 選ばれた内容について選定理由について整理ください。
- 検討ポイントについて、議論と対策のアイデアをお願いいたします。

本日のワークショップについて

【運行時間帯の見直し】

	現状維持	運行時間帯を縮小した場合
メリット	7時台～18時台で、1時間に1本の利用ができる。（見通しをたてて行動・移動ができる。）	収支率の改善（運行経費削減）
デメリット	収支率の改善が図れない	- 縮小した時間帯での移動への影響 - 路線バスの無い地域への影響
検討いただきたいポイント	- 維持と判断した理由 - 収支率の改善に向けた対策	- 不便になる地域への対応 - 利便性の観点と収支の改善について - 縮小する時間帯

- 運行時間帯の見直し（縮小）について、「現状維持」とするか、「縮小」とするかご検討をお願いします。
- 選ばれた内容の選定理由について整理ください。
- 検討ポイントについて、議論と対策のアイデアをお願いいたします。