

第 4 回 オレンジゆずるバス再編検討分科会における
説明内容・議論の結果、及びご意見について
【運行計画について】

◇令和3年度の利用実績によるルート別・便別乗車特性

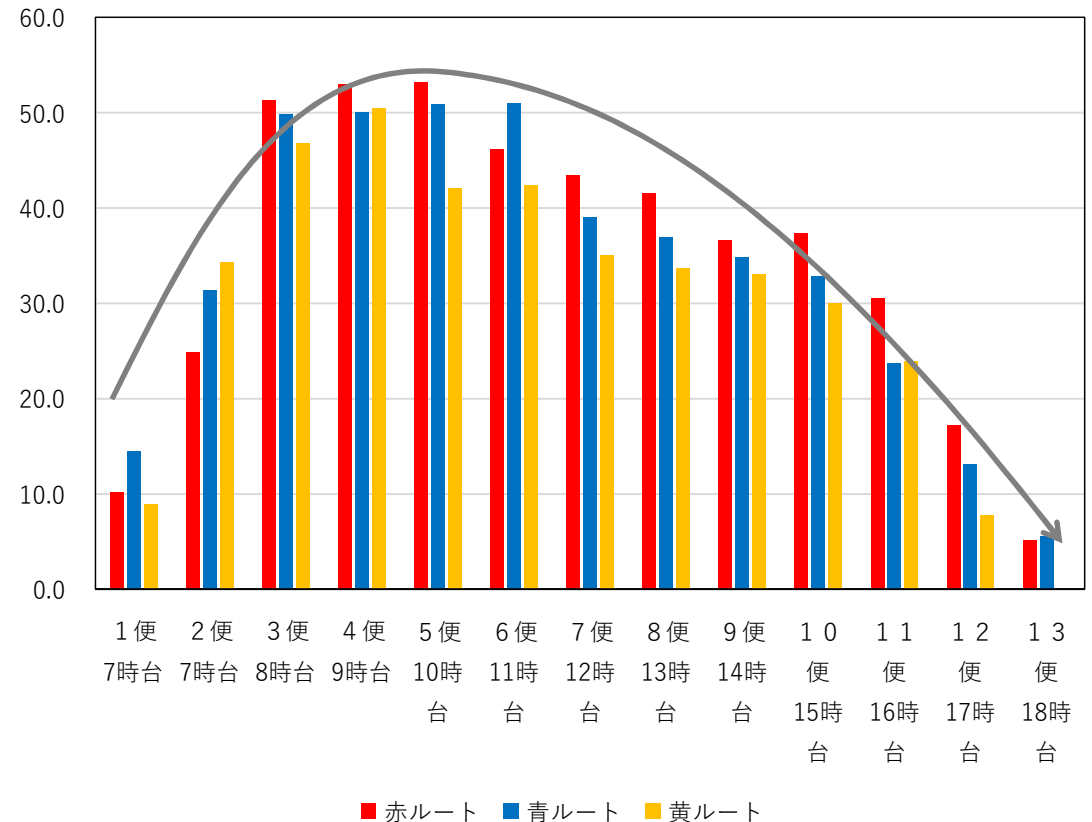
【ルート別・便別乗車特性】

- ・赤ルートの乗車が多く、黄ルートの乗車が比較的少ないです。
- ・赤ルートのピークは3便～5便（8時台～10時台）です。
- ・青ルートのピークは3便～6便（8時台～11時台）です。
- ・黄ルートのピークは4便（9時台）です。
- ・全ルートを通じ、13便（18時台）はオフピークです。（黄ルートは12便まで）

◇令和3年度の便別一日あたりの利用者数

	赤ルート	青ルート	黄ルート	合計
1便 7時台	10.2	14.5	8.9	33.6
2便 7時台	24.9	31.4	34.3	90.6
3便 8時台	51.3	49.8	46.8	147.9
4便 9時台	53.0	50.0	50.5	153.5
5便 10時台	53.2	50.9	42.0	146.1
6便 11時台	46.1	51.0	42.4	139.5
7便 12時台	43.9	39.0	35.0	117.9
8便 13時台	41.5	36.9	33.7	112.1
9便 14時台	36.6	34.8	33.1	104.5
10便 15時台	37.3	32.9	30.0	100.2
11便 16時台	30.5	23.7	23.9	78.1
12便 17時台	17.2	13.1	7.8	38.1
13便 18時台	5.1	5.6	-	10.7
合計	450.8	433.6	388.4	1272.8

(人/便・日)

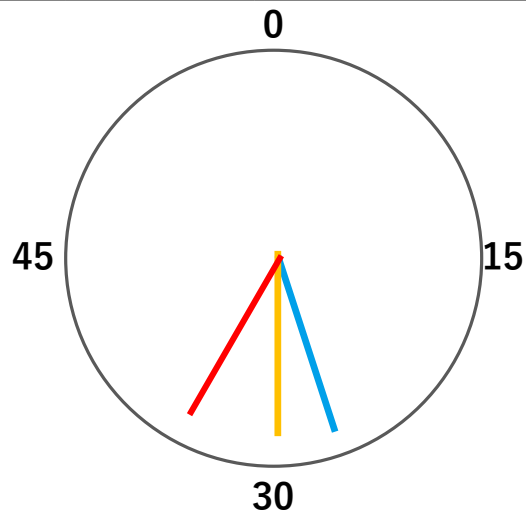


◇複数便が発着する停留所の運行ダイヤ

- 分科会や市民説明会において、「発着時間が集中している」「同じ時間に集中せず、均等にバスが来てほしい」という意見があった。

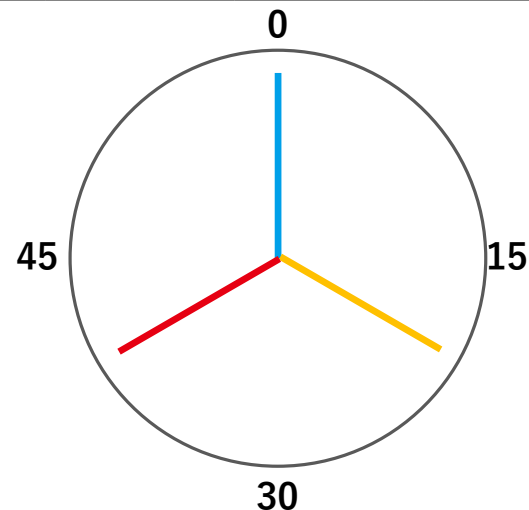
現在（例：市立病院発市役所方面）

	赤ルート	青ルート	黄ルート
毎時	35分	27分	30分



意見を反映したダイヤ（イメージ）

	赤ルート	青ルート	黄ルート
毎時	40分	0分	20分



メリット	<ul style="list-style-type: none"> 待ち人数が多いと次便に乗車できる 乗り継ぎの際、乗換え先によっては待ち時間が短い 集中している時間では待ち時間が短い
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 集中が途切れると待ち時間が長い 乗り継ぎの際、乗換え先によっては待ち時間が長い

メリット	<ul style="list-style-type: none"> 発車時刻が分散しており待ち時間が一定
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 一定の待ち時間が生じる
留意点	<ul style="list-style-type: none"> どのバス停のダイヤを均等にするか どの方面のダイヤを均等にするか

◇複数便が発着する停留所の運行ダイヤ

議論の結果	メリット、デメリットを整理し、引き続き検証が必要
分科会におけるご意見	<ul style="list-style-type: none">・ 主要区間においては、1つ乗り損ねてもすぐ次のバスが来る方が便利なので、現行どおりでよい。・ 待ち時間が均一であるほうが便利なので、分散させたほうがよい。

◇運行の時間帯

- 17時台以降の利用者が少ない
- 市民説明会において「通勤通学の人、特に夕方については利用できない」、
「運行時間帯を早くすることで、通勤に利用でき、その結果、若年層への利用促進につながるのではないか」という意見があった。

現在（箕面駅発）

	赤ルート	青ルート	黄ルート
始発	7 : 4 9	7 : 4 2	7 : 3 6
終発	1 8 : 4 9	1 8 : 4 2	1 7 : 3 6

30分早くすると



現在より30分早めた場合（箕面駅発）

	赤ルート	青ルート	黄ルート
始発	7 : 1 9	7 : 1 2	7 : 0 6
終発	1 8 : 1 9	1 8 : 1 2	1 7 : 0 6

メリット	<ul style="list-style-type: none"> • 市立病院の開業時間に間に合う • 概ね往復とも通勤・通学に利用できる • 公共施設が利用しやすい
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> • 現在の時間帯で使えない人は引き続き使えない

メリット	<ul style="list-style-type: none"> • 始発が早くなると、朝は通勤通学に使いやすくなる • オフピークとなる夕便の効率化が可能
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> • 市立病院の開業時間には早すぎる • 行先によっては終発が16時台になる • 現在、通勤通学で利用している人が帰宅に使えなくなる • 終発が早くなり公共施設の利用に使いづらくなる

◇運行の時間帯

議論の結果	運行時間帯は現行どおりとする
分科会におけるご意見	<ul style="list-style-type: none">・運行時間帯を変更する場合、市役所や図書館などが利用可能な時間をカバーできなくなる可能性があるため、運行時間帯を変更する必要は無い。

◇再編後の収支見込および運賃

目標収支率
50%

●再編後の運行経費見込（概算）

- ・運行条件 月曜日～金曜日 現行と同じ
土日祝 月～金から数便減便
- ・運行距離 現行より20,000km程度増加

●再編後の収支見込（概算）

- ・1日あたりの利用者 約1,200人（平日）
- ・平均単価 平日・土曜日125円／人
日曜日・祝日130円／人

運行経費 約1億5,000万円
(令和3年度決算比約2,400万円増)

収入見込 約4,800万円

見込収支率 32%

目標達成には約2,700万円の収入が必要

●運賃に反映した場合

70円の値上げ

- ・大人 290円
- ・高齢者 170円

※路線バス運賃との考慮
※値上げに伴う利用者減

●利用促進による利用者増

1日あたり約1,650人の利用が必要

(参考) 令和元年度 約1,700人／日（平日）

利用促進により、令和元年度並みの利用者
を確保し、休日の利用者増により実現可能

現在の運賃体系を維持し、利用促進により収支率向上を目指す

◇再編後の収支見込および運賃

確認の結果	現在の運賃体系を維持し、利用促進により収支率向上を図る
分科会におけるご意見	方向性を確認し、ご意見はなし