

路線バスに関するアンケート調査 ＜利用者アンケート調査＞

集計結果

平成30年3月

箕面市

目 次

I. 調査実施概要.....	1
II. 集計結果.....	13
1. 調査票を受け取ったときの移動について.....	13
2. 普段の路線バスの利用などについて.....	43
3. 北大阪急行線延伸後の移動について.....	57
4. 路線バス（阪急バス）を再編することについて.....	77

I. 調査実施概要

1. 調査目的

北大阪急行線の延伸（平成32年度（2020年度）末開業目標）にあわせて、延伸線の新駅をはじめとする鉄道駅へのバスアクセスや東西方向等のバス移動の利便性向上を図ることを目的に、箕面市および周辺地域で運行されている路線バスの利用者を対象にアンケート調査を実施した。調査から得られた結果から、利用状況や意向等を把握するほか、今後の路線バス網の再編に向けた検討を進める上での基礎資料とする。

2. 調査設計

(1) 調査の対象者

- 阪急箕面駅・石橋駅・北千里駅、北大阪急行線千里中央駅からの路線バス利用者
- 配布件数：11,512件

表 1 各駅の配布件数

鉄道駅	配布数 (件)	内訳				<参考>乗車人数 (H27.10~12)
		停留所	のりば	路線	配布数	
阪急 箕面駅	1,070	箕面	1	箕面山麓	269	379
			2	白島	766	939
			3	阪北	35	46
阪急 石橋駅	691	阪急石橋	3	石橋・郡山団地	654	720
		石橋北口	1	箕面中央	37	57
			2	石橋・郡山団地		
阪急 北千里駅	2,131	北千里	2・4	小野原東	972	968
			5・6	粟生団地	1,159	1,447
北大阪急行線 千里中央駅	7,620	千里中央	4	箕面森町、箕面山麓	920	883
			5・6	粟生団地	2,326	2,946
			7	箕面中央、如意谷、北大阪ネオポリス	1,752	3,587
			11	白島、粟生団地	1,730	
			12	小野原東	892	1,102

(2) 調査方法および調査期間

- 手渡し配布・郵送回収、無記名方式
- 平成29年2月21日（火）配布 ～ 3月6日（月）

(3) 調査項目

- 問1：回答者属性（性別、年代、住所、職業、最寄りバス停までの距離）
- 問2：調査票を受け取ったときの移動について
- 問3：普段の路線バスの利用などについて
- 問4：北大阪急行線延伸後の移動について
- 問5：路線バス（阪急バス）を再編することについて
- 問6：路線バスをよくするためのアイデア（自由記述）

3. 調査票の回収結果

- 配布件数 11,512件
- 有効回答数（率） 3,141件（27.3%）

4. 集計結果のみかた

- 比率はすべて、各設問の不明・無回答を含む集計対象者数（副問では当該設問回答対象者数）に対する百分率（%）を表している。1人の対象者に2つ以上の回答を求める設問（複数回答設問）では、百分率（%）の合計は、100.0%を超える場合がある。
 - 百分率（%）は小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示した。1つだけ回答を求める設問（単数回答設問）では、四捨五入の関係上各選択肢の百分率（%）の合計が100.0%にならない場合がある。
 - 2つ以上の選択肢を集約した場合（「満足」と「やや満足」を合計した『満足』など）は、該当選択肢の回答数から算出した割合の小数第2位を四捨五入し、小数第1位までを表示しているため、グラフに示した選択肢ごとに算出した割合の合計と一致しない場合がある。
 - 図表中の「N」は集計対象者数を示し、各選択肢の回答比率は「N」を集計母数として算出した。
 - 図表中の「不明・無回答」は、回答の判別が著しく困難であったもの、あるいは回答が示されていないものである。
- 本調査における箕面市のゾーン区分は、図1に示す16ゾーンとする。

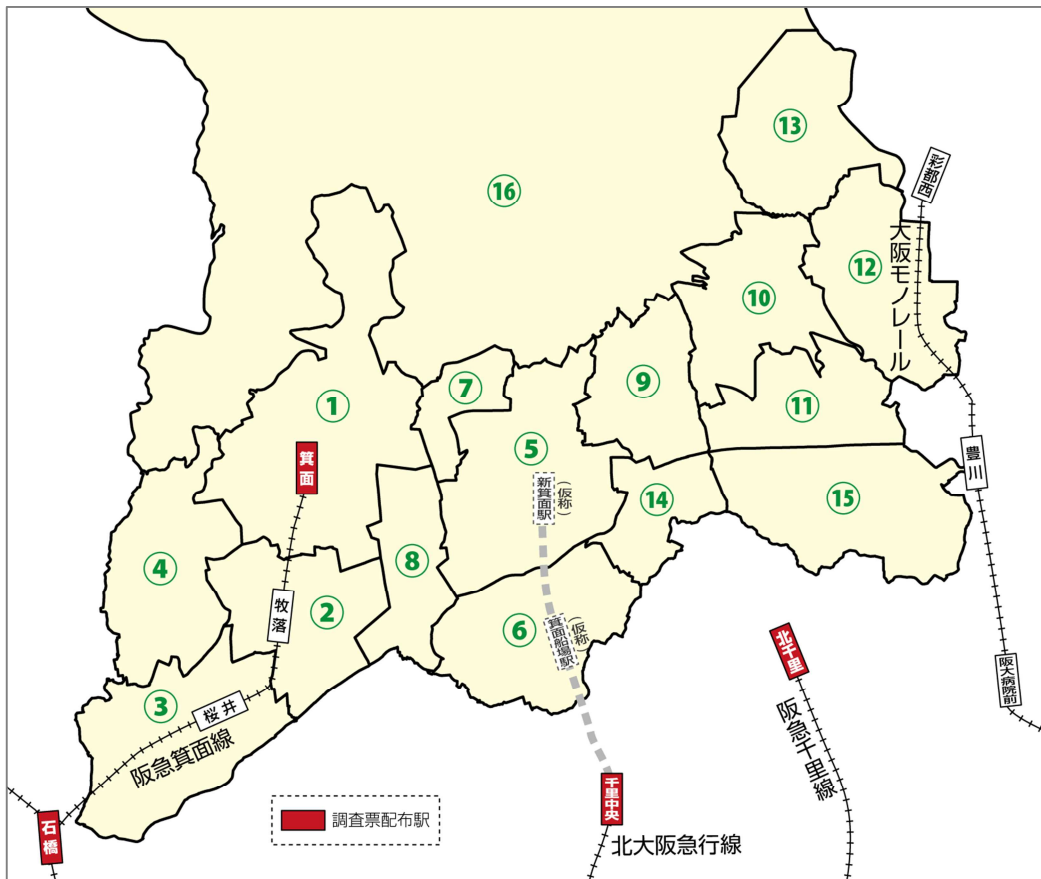


図1 箕面市のゾーン区分

表 2 ゾーン区分に該当する町丁目

ゾーン	町丁目
ゾーン①	箕面 1, 箕面 2, 箕面 3, 箕面 5, 箕面 6, 箕面 7, 箕面 8, 新稲 1, 新稲 3, 西小路 1, 西小路 2, 西小路 3, 温泉町, 箕面公園
ゾーン②	西小路 4, 西小路 5, 牧落 1, 牧落 2, 牧落 3, 牧落 5, 百楽荘 1, 百楽荘 2, 百楽荘 3, 百楽荘 4, 桜 1, 桜 2, 桜 3, 桜 4, 桜 5
ゾーン③	桜 6, 桜井 1, 桜井 2, 桜井 3, 半町 1, 半町 2, 半町 3, 半町 4, 瀬川 1, 瀬川 2, 瀬川 3, 瀬川 4, 瀬川 5
ゾーン④	新稲 2, 新稲 4, 新稲 5, 新稲 6, 新稲 7, 桜ヶ丘 1, 桜ヶ丘 2, 桜ヶ丘 3, 桜ヶ丘 4, 桜ヶ丘 5
ゾーン⑤	白島 1, 白島 2, 白島 3, 西宿 1, 西宿 2, 萱野 1, 萱野 2, 萱野 3, 萱野 4, 坊島 2, 坊島 3, 坊島 4, 坊島 5, 如意谷 2
ゾーン⑥	船場東 1, 船場東 2, 船場東 3, 船場西 1, 船場西 2, 船場西 3, 萱野 5, 稲 5, 稲 6
ゾーン⑦	如意谷 1, 如意谷 3, 如意谷 4, 如意谷 5
ゾーン⑧	坊島 1, 箕面 4, 稲 1, 稲 2, 稲 3, 稲 4, 牧落 4
ゾーン⑨	石丸 1, 石丸 2, 石丸 3, 外院 1, 外院 2, 外院 3
ゾーン⑩	栗生外院 2, 栗生外院 3, 栗生外院 5, 栗生外院 6, 栗生間谷西 2, 栗生間谷西 3, 栗生間谷西 4, 栗生間谷西 5, 栗生間谷西 6, 栗生間谷西 7, 栗生間谷
ゾーン⑪	栗生外院 1, 栗生外院 4, 栗生新家 2, 栗生新家 3, 栗生新家 4, 栗生新家 5, 栗生間谷西 1
ゾーン⑫	栗生間谷東 1, 栗生間谷東 2, 栗生間谷東 3, 栗生間谷東 4, 栗生間谷東 5, 栗生間谷東 6, 栗生間谷東 7, 栗生間谷東 8, 彩都栗生南 1, 彩都栗生南 2, 彩都栗生南 3
ゾーン⑬	彩都栗生南 4, 彩都栗生南 5, 彩都栗生南 6, 彩都栗生南 7, 彩都栗生北 1, 彩都栗生北 2, 彩都栗生北 3, 彩都栗生北 4, 彩都栗生北 5, 彩都栗生北 6, 彩都栗生北 7
ゾーン⑭	今宮 1, 今宮 2, 今宮 3, 今宮 4, 西宿 3
ゾーン⑮	栗生新家 1, 小野原西 1, 小野原西 2, 小野原西 3, 小野原西 4, 小野原西 5, 小野原西 6, 小野原東 1, 小野原東 2, 小野原東 3, 小野原東 4, 小野原東 5, 小野原東 6
ゾーン⑯	下止々呂美, 上止々呂美, 森町中 1, 森町中 2, 森町中 3, 森町南 1, 森町南 2, 森町北 1, 森町北 2

5. 回答者の属性

回答者の属性は、以下のとおりである。

(1) 性別

性別（図 2）は、「女性」が55.4%、「男性」が44.1%となっている。

居住地域別にみると、豊能町では「女性」より「男性」の割合が高くなっている。他の地域では「男性」より「女性」の割合が高く、特に、豊中市（39.3ポイント）、吹田市（32.1ポイント）では差が大きくなっている。また、箕面市内居住者の内訳では、ゾーン⑬⑮⑯では「女性」より「男性」の割合が高く、特にゾーン⑯では「女性」（34.0%）よりも「男性」（66.0%）の方が32.0ポイント高くなっている。他のゾーンでは「男性」より「女性」の割合が高く、特に、ゾーン④（38.8ポイント）、ゾーン①（32.2ポイント）では差が大きくなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

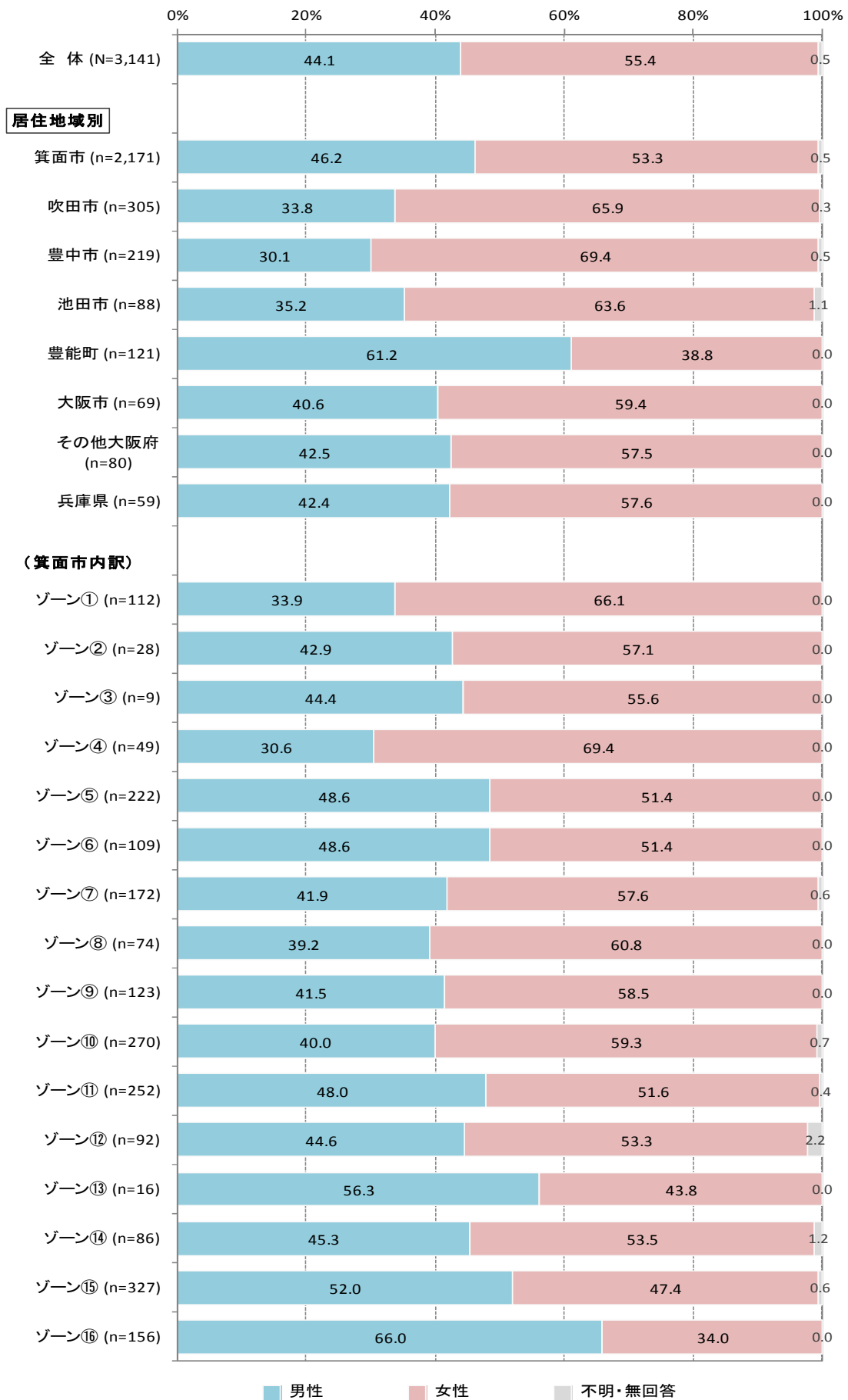


図 2 回答者の性別 (居住地域別)

(2) 年代

年代(図3)は、「50歳代」が19.5%で最も多く、以下、「60歳代」が19.2%、「40歳代」が18.2%と続いている。

居住地域別にみると、豊中市では70歳以上の割合が28.8%と他の地域と比べて高く、一方で、その他大阪府では30歳未満の割合が20.0%と他の地域と比べて高くなっている。また、箕面市内居住者の内訳では、ゾーン④では70歳以上の割合が32.7%と他のゾーンと比べて高く、ゾーン⑫では30歳未満の割合が17.4%と他のゾーンと比べて高くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

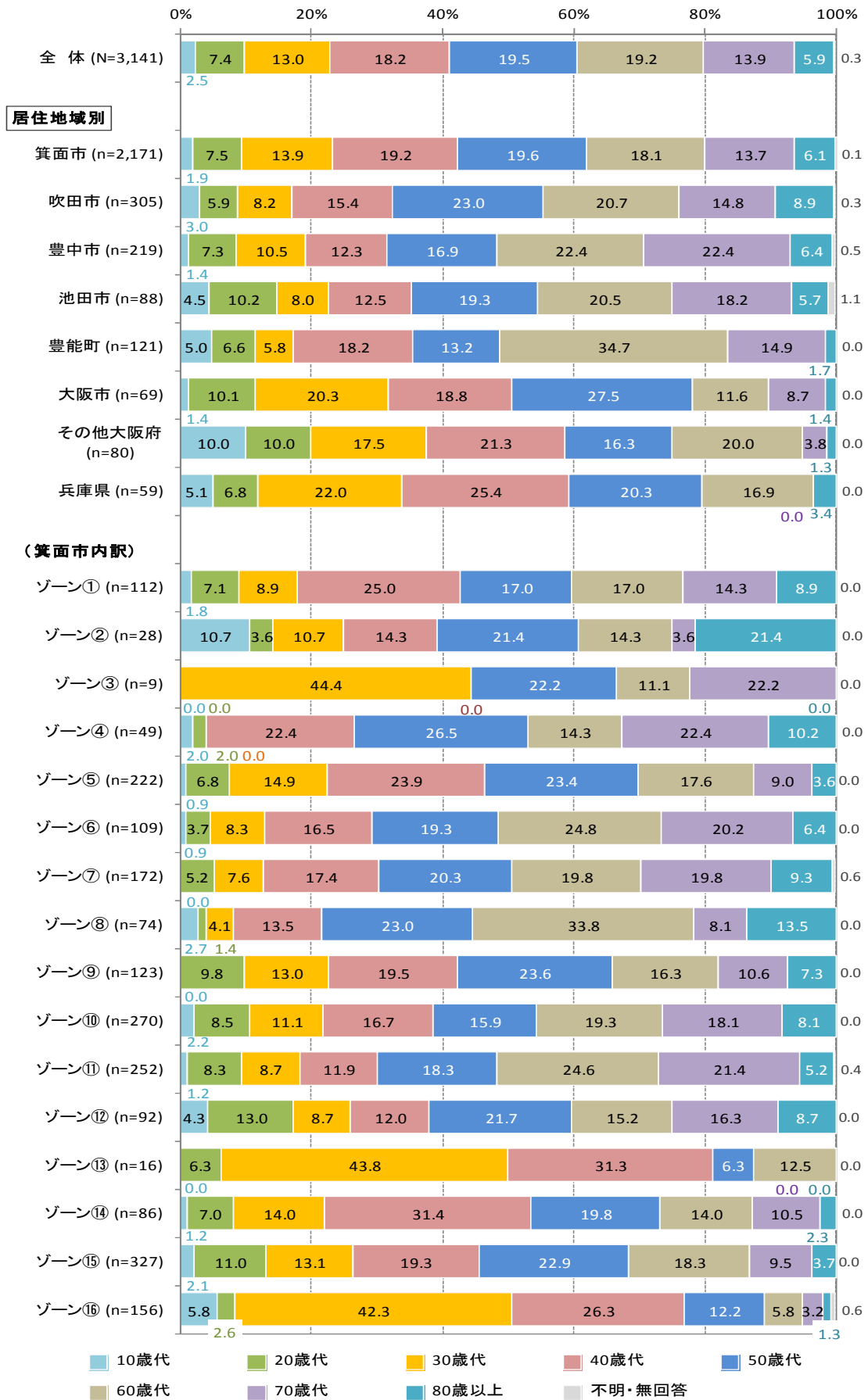


図 3 回答者の年代（居住地域別）

(3) 居住地

居住地（図 4）は、「箕面市」が69.1%で最も多く、以下、「吹田市」が9.7%、「豊中市」が7.0%と続いている。

「箕面市」の内訳は、「ゾーン⑮」が15.1%で最も多く、以下、「ゾーン⑩」が12.4%、「ゾーン⑪」が11.6%と続いている。

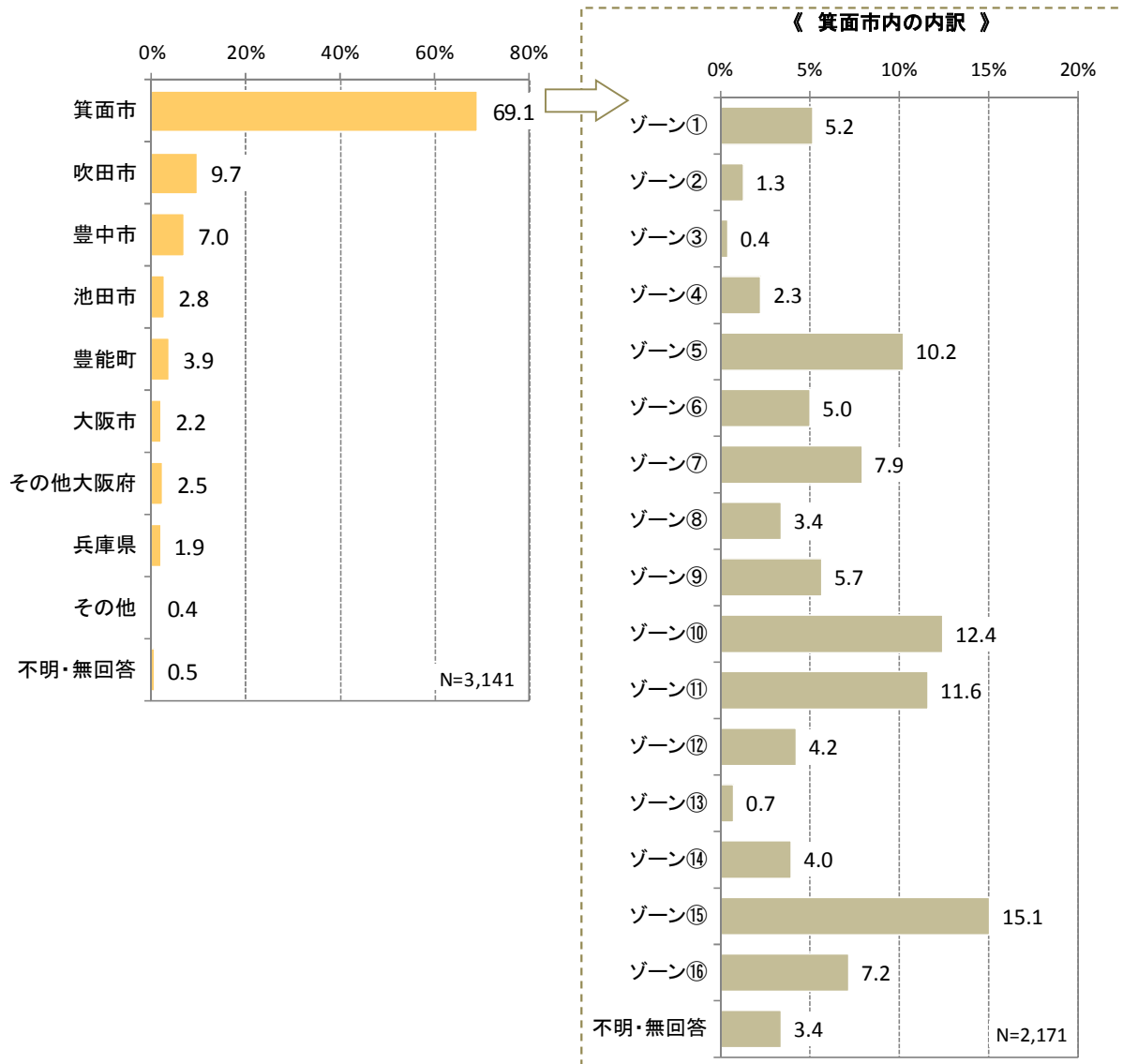


図 4 回答者の居住地

(4) 職業

主な職業（図 5）は、「会社員・公務員・団体職員」が51.7%で最も多く、以下、「アルバイト・パート」が14.8%、「無職」が12.9%と続いている。

居住地域別にみると、すべての地域で「会社員・公務員・団体職員」が最も多くなっている。特に、兵庫県（79.7%）では7割以上、その他大阪府（67.5%）、大阪市（65.2%）、豊能町（60.3%）では6割以上を占めている。箕面市内居住者の内訳でも、すべてのゾーンで「会社員・公務員・団体職員」が最も多く、特に、ゾーン⑩（74.4%）、ゾーン⑭（61.6%）では6割以上を占めている。また、ゾーン⑧では「無職」（25.7%）、ゾーン⑫では「大学生・専門学校生」（14.1%）の割合が、他のゾーンと比べて多くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

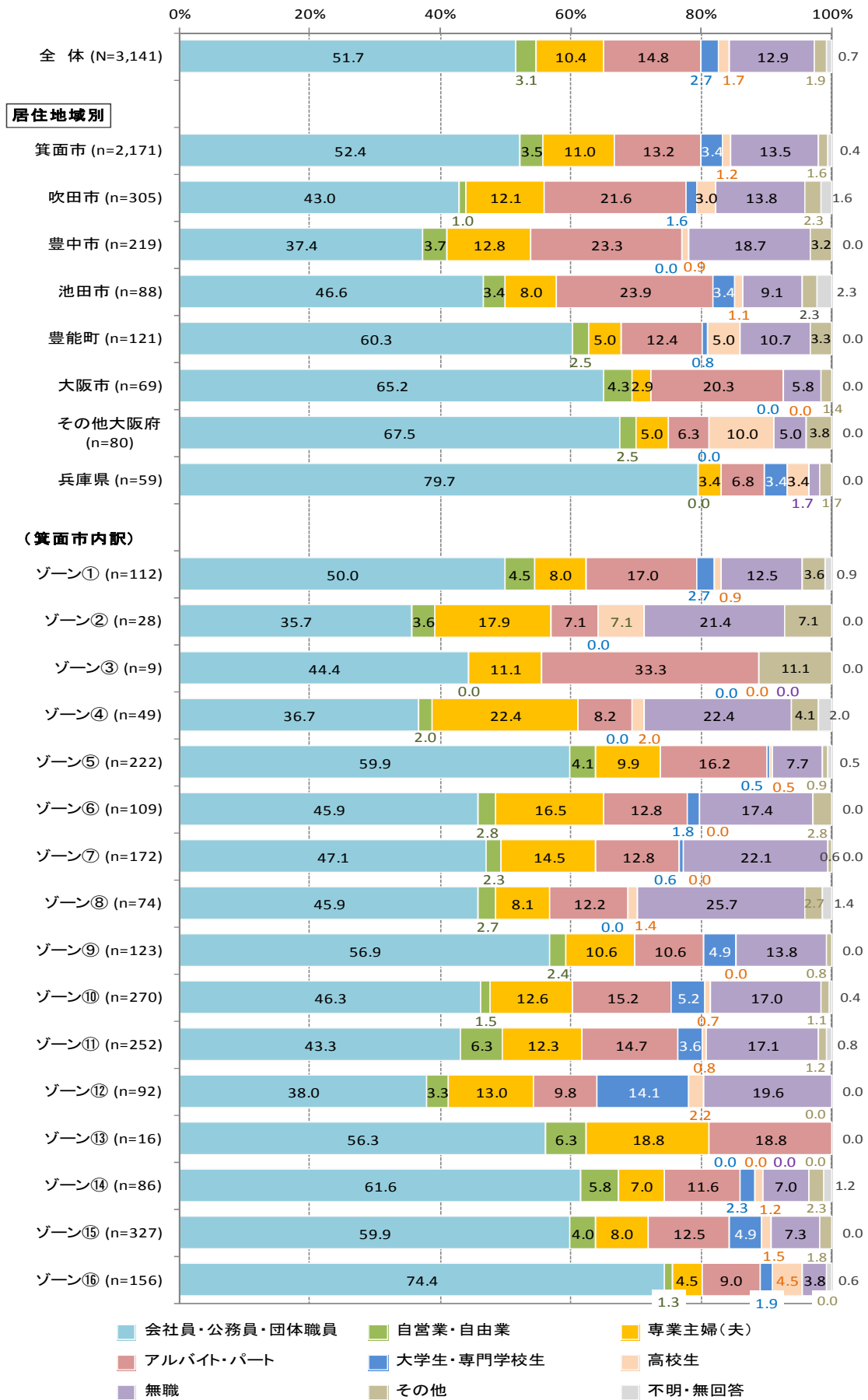


図 5 回答者の主な職業（居住地域別）

(5) 自宅から最寄りの「バス停」までの距離

自宅から最寄りの「バス停」までの距離(図 6)は、「徒歩3分以内(約250m以内)」が36.3%で最も多く、次いで、「徒歩5分以内(約400m以内)」が33.7%となっている。

居住地域別にみると、「徒歩3分以内」と回答した割合が高いのは、豊能町(44.6%)、箕面市(40.0%)など、箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑬(75.0%)、ゾーン⑫(71.7%)、ゾーン⑦(62.2%)などとなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

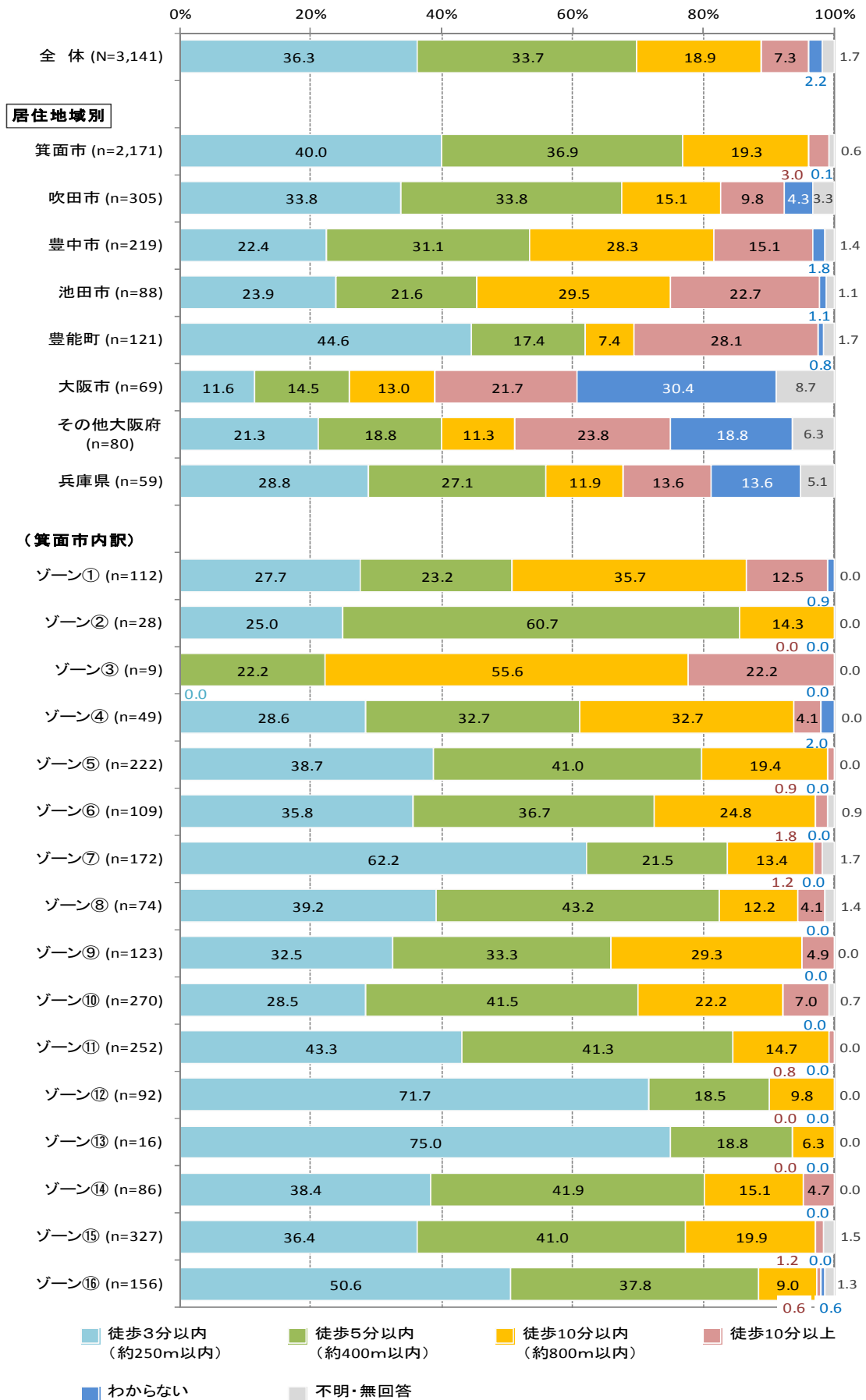


図 6 回答者の自宅から最寄りの「バス停」までの距離 (居住地域別)

Ⅱ. 集計結果

1. 調査票を受け取ったときの移動について

(1) 調査票を受け取ったバス停・降車したバス停

問2① この「アンケート票」を受け取った(乗車した)バス停、降車したバス停をお答えください。

○調査票を受け取った(乗車した)バス停(図7)は、「千里中央(駅)」が63.4%で最も多く、次いで、「北千里(駅)」が19.4%となっている。

○降車したバス停(図8)は、『箕面市内』が59.4%となっている。ゾーン別にみると、「ゾーン⑤」が9.0%で最も多く、以下、「ゾーン⑪」が7.3%、「ゾーン⑩」が7.2%と続いている。

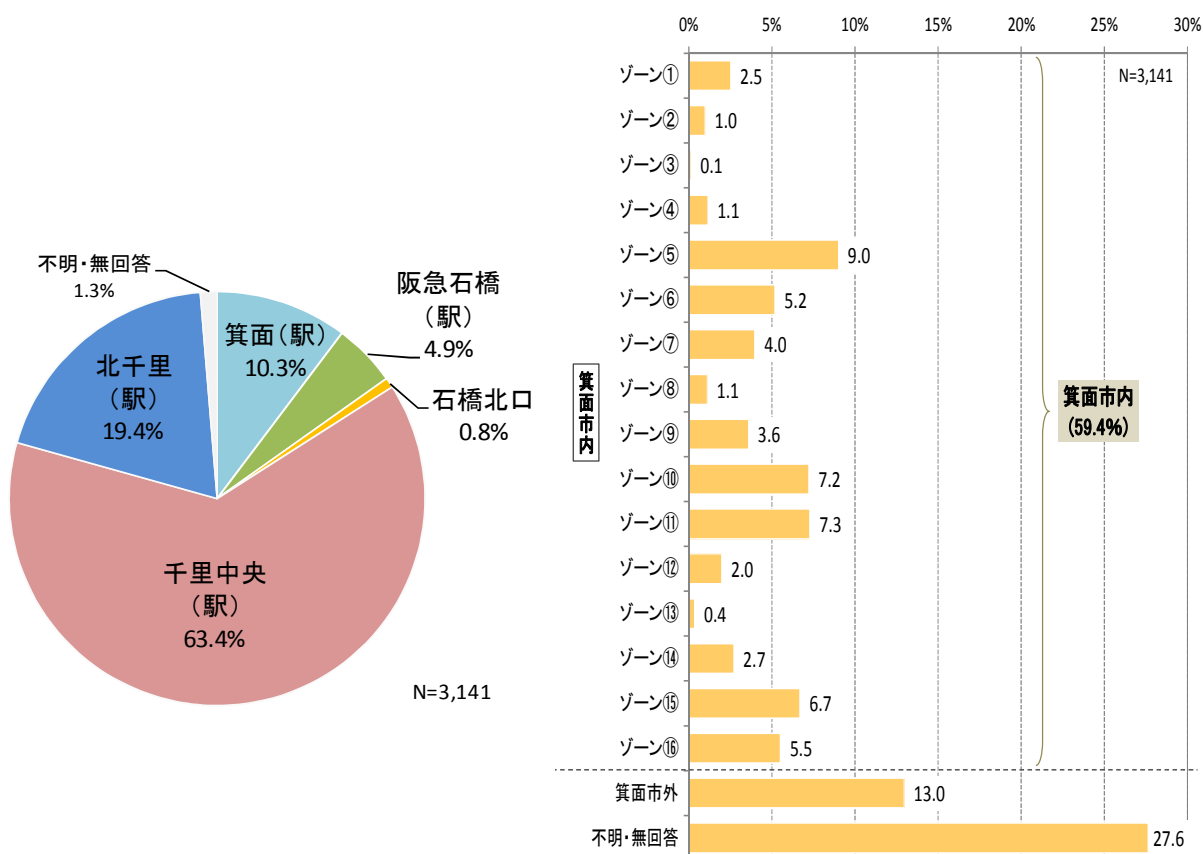


図7 調査票を受け取った(乗車した)バス停

図8 調査票を受け取った時に降車バス停のゾーン

○乗車バス停別の降車バス停のゾーン（図 9）をみると、箕面（駅）からの乗車では、「ゾーン⑤」（22.6%）と「箕面市外」（18.6%）、阪急石橋（駅）からの乗車では、「ゾーン⑤」（18.8%）と「箕面市外」（17.5%）、石橋北口からの乗車では、「箕面市外」（24.0%）、北千里（駅）からの乗車では、「箕面市外」（21.7%）、「ゾーン⑮」（17.4%）などの割合が高くなっている。千里中央（駅）からの乗車では、「ゾーン⑤」（9.0%）が最も多いが、その他さまざまなゾーンで降車している。

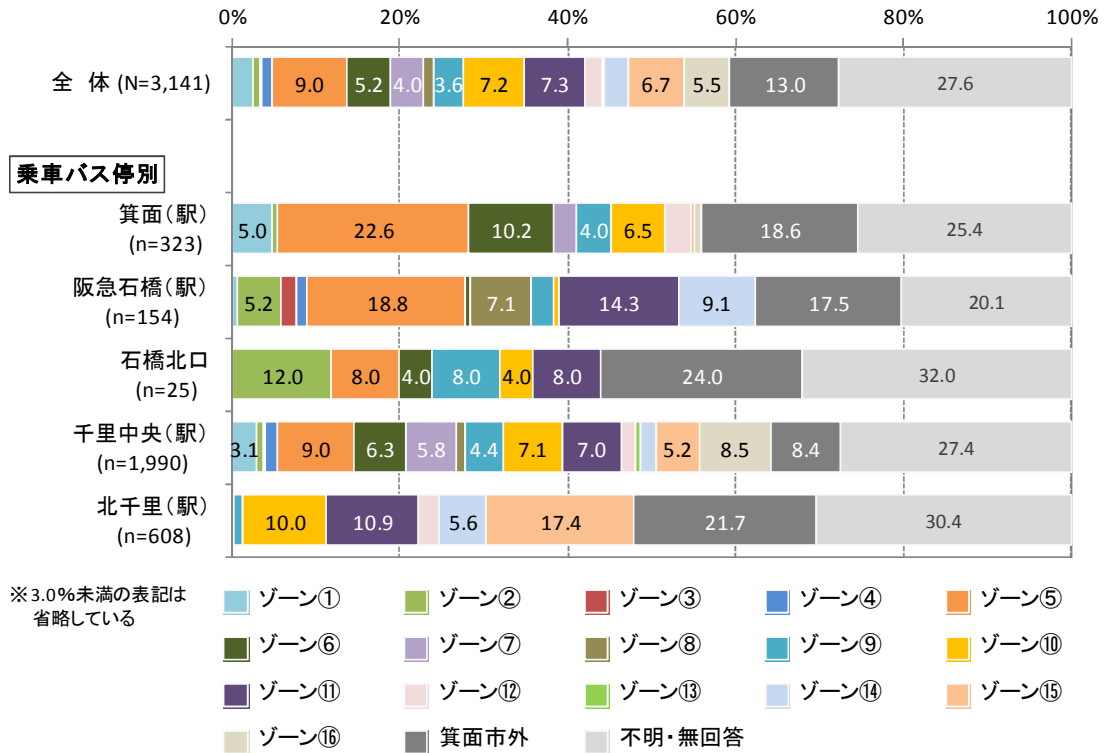


図 9 調査票を受け取った時に降車バス停のゾーン（乗車バス停別）

- 性別に乗車バス停（図 10）をみると、男女ともに「千里中央（駅）」が最も多く、その割合は、女性（61.0%）よりも男性（66.5%）の方が5.6ポイント高くなっている。また、降車バス停のゾーン（図 11）については、男性では「ゾーン⑤」、女性では「箕面市外」が最も多くなっている。
- 年代別に乗車バス停をみると、すべての年代で「千里中央（駅）」が最も多く、特に30歳代（73.5%）、40歳代（69.5%）でその割合が高くなっている。次いで、80歳以上を除く年代では「北千里（駅）」、80歳以上では「箕面（駅）」となっている。また、10歳代では、「阪急石橋（駅）」の割合が他の年代と比べて高い。降車バス停のゾーンについては、10歳代と50歳以上では「箕面市外」、30歳代では「ゾーン⑩」、40歳代では「ゾーン⑤」が最も多く、20歳代では「ゾーン⑪」と「箕面市外」が同率で多くなっている。
- 居住地域別に乗車バス停（図 12）をみると、吹田市では「北千里（駅）」、池田市と兵庫県では「阪急石橋（駅）」、他の地域では「千里中央（駅）」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①では「箕面（駅）」、他のゾーンでは「千里中央（駅）」が最も多い。また、ゾーン⑮では「北千里（駅）」も同程度で多くなっている。降車バス停のゾーン（図 13）については、箕面市では「ゾーン⑤」、豊能町では「ゾーン⑩」、他の地域では「箕面市外」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①に居住する人を除き、居住ゾーンと同じゾーンで降車している人が多くなっている。ゾーン①に居住する人では「箕面市外」での降車が最も多い。また、ゾーン⑧に居住する人では、居住ゾーンと同じゾーンと同率で「ゾーン①」での降車も多い。 ※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略
- 職業別（図 14）に乗車バス停をみると、すべての職業で「千里中央（駅）」が最も多くなっている。また、大学生・専門学校生では「北千里（駅）」、高校生では「阪急石橋（駅）」の割合が他の職業と比べて高い。
- 自宅から最寄りのバス停までの距離別に乗車バス停をみると、すべての距離で「千里中央（駅）」が最も多くなっている。

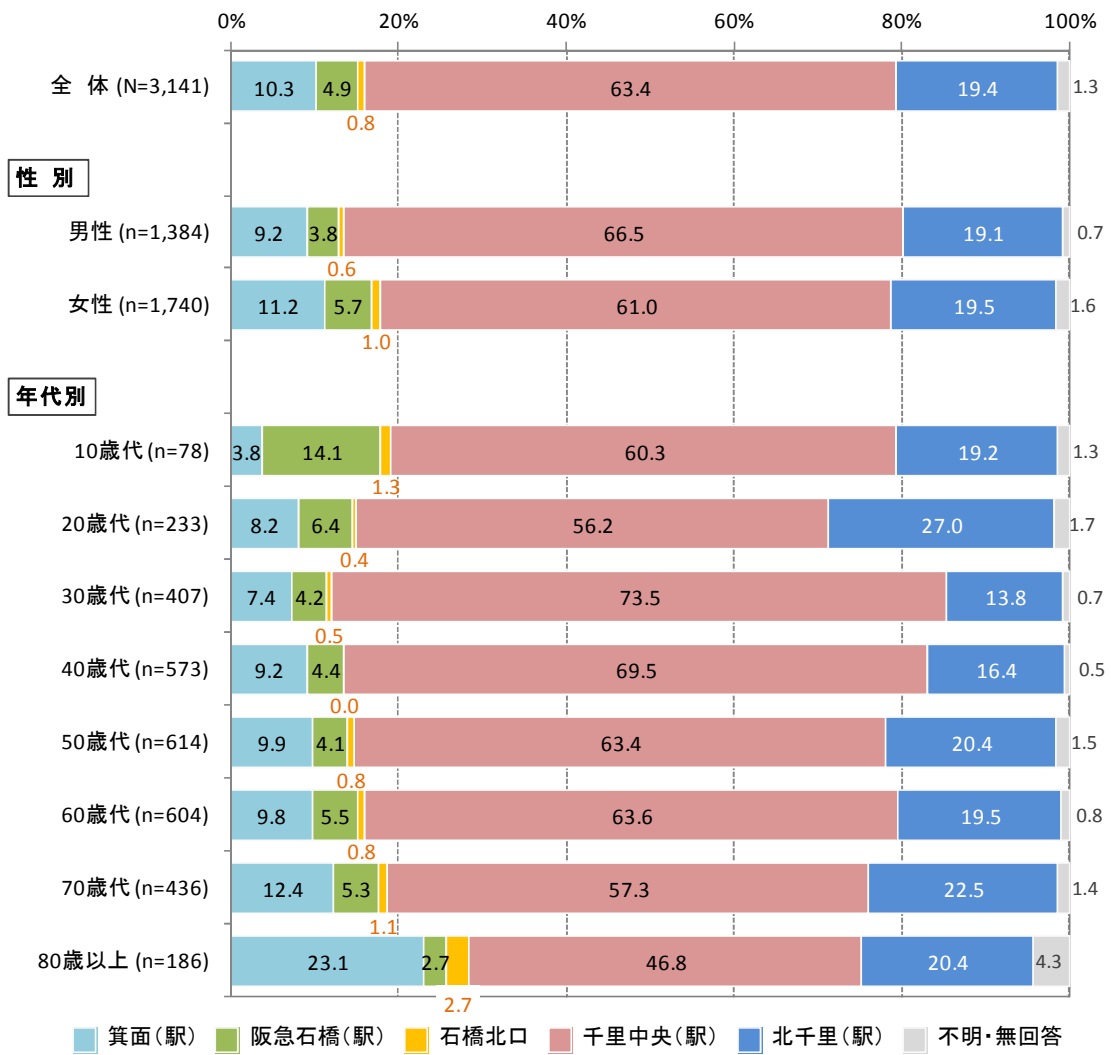


図 10 調査票を受け取った（乗車した）バス停（性別・年代別）

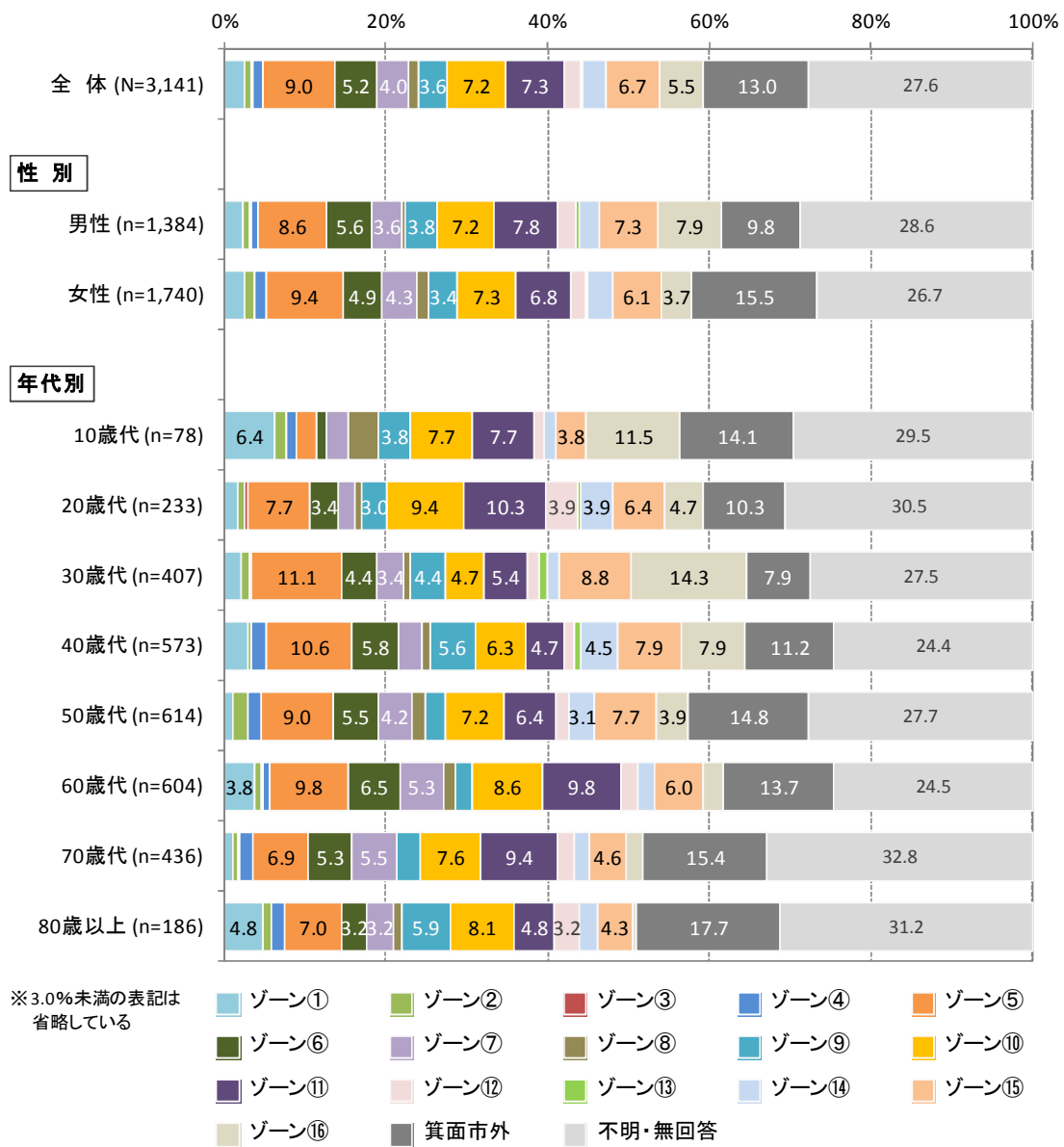


図 11 調査票を受け取った時に降車バス停のゾーン（性別・年代別）

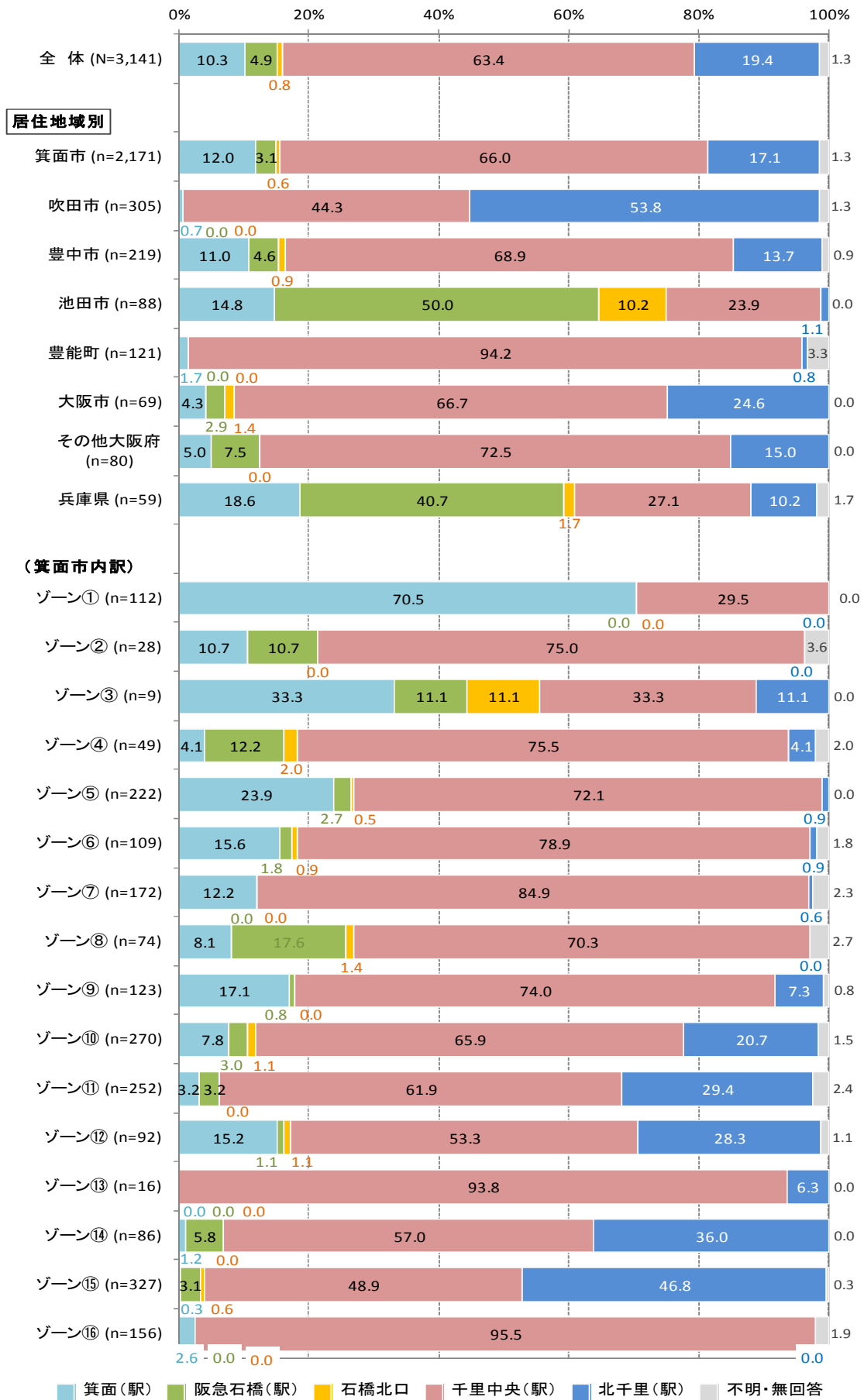


図 12 調査票を受け取った（乗車した）バス停（居住地域別）

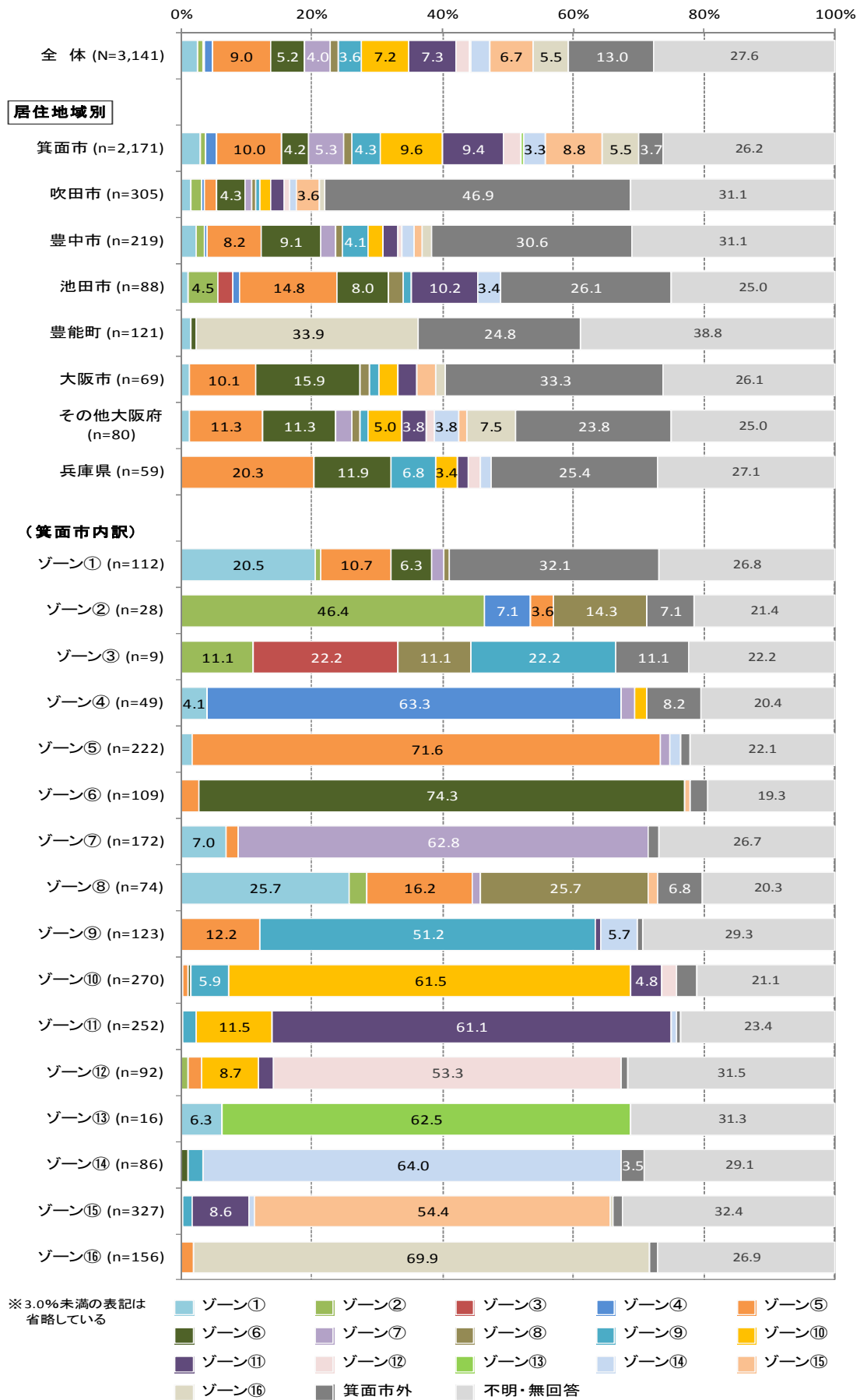


図 13 調査票を受け取った時に降車バス停のゾーン（居住地域別）

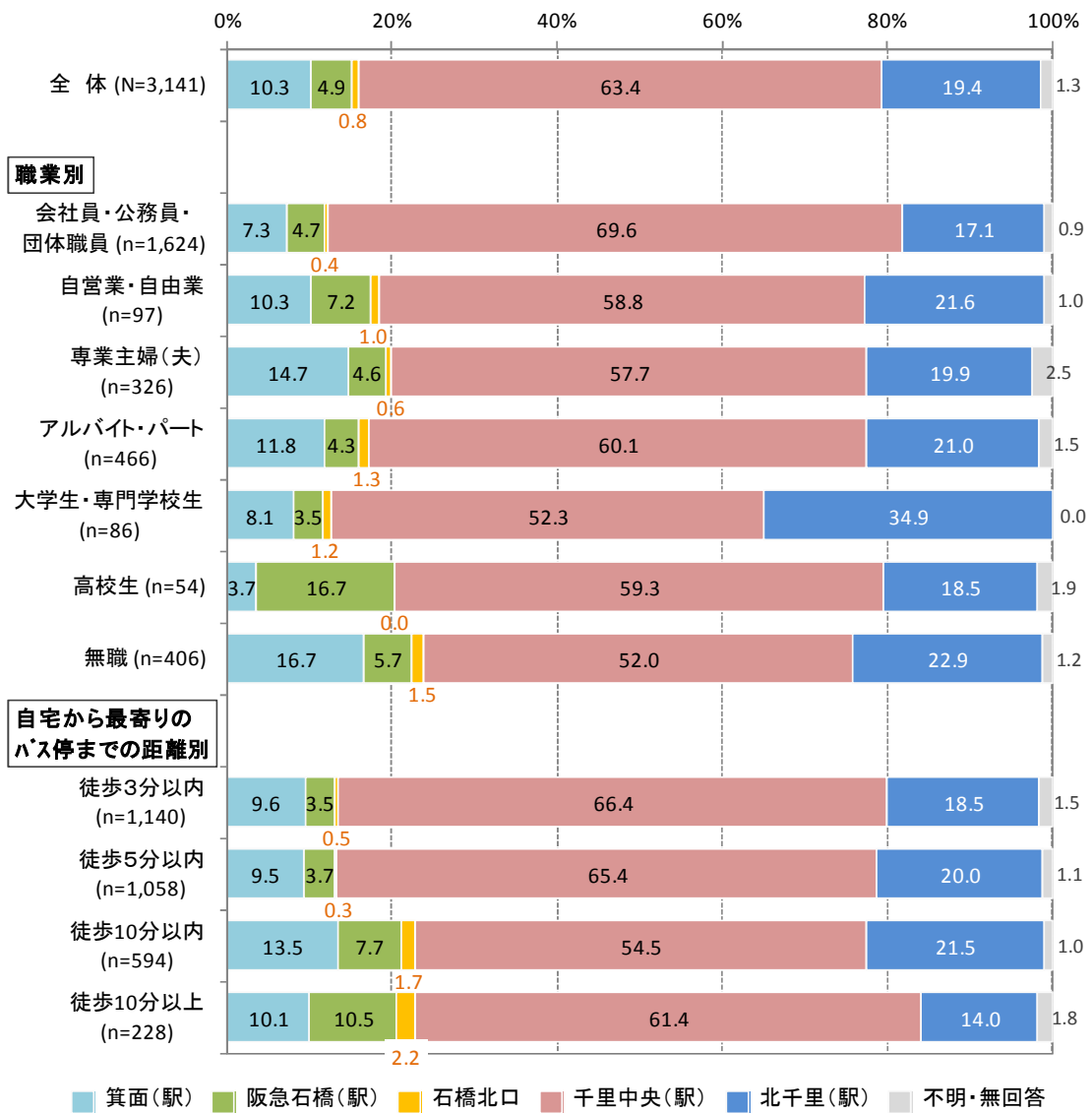


図 14 調査票を受け取った(乗車した)バス停(職業別・最寄りバス停距離別)

(2) 調査票を受け取った時刻

問2② この「アンケート票」を受け取った時刻は何時頃ですか。

○調査票を受け取った時刻（図 15）は、「17～20時台」が40.4%で最も多く、以下、「13～16時台」が19.0%、「5～9時台」が16.8%と続いている。

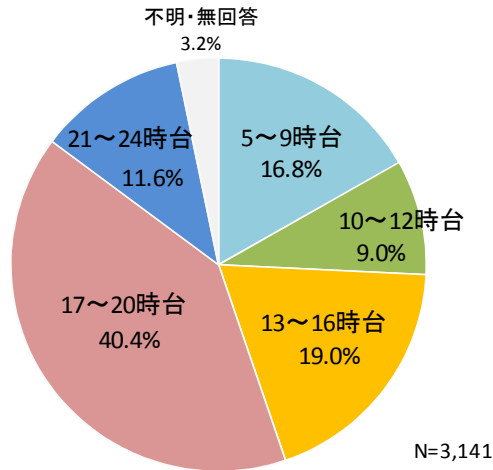


図 15 調査票を受け取った時刻

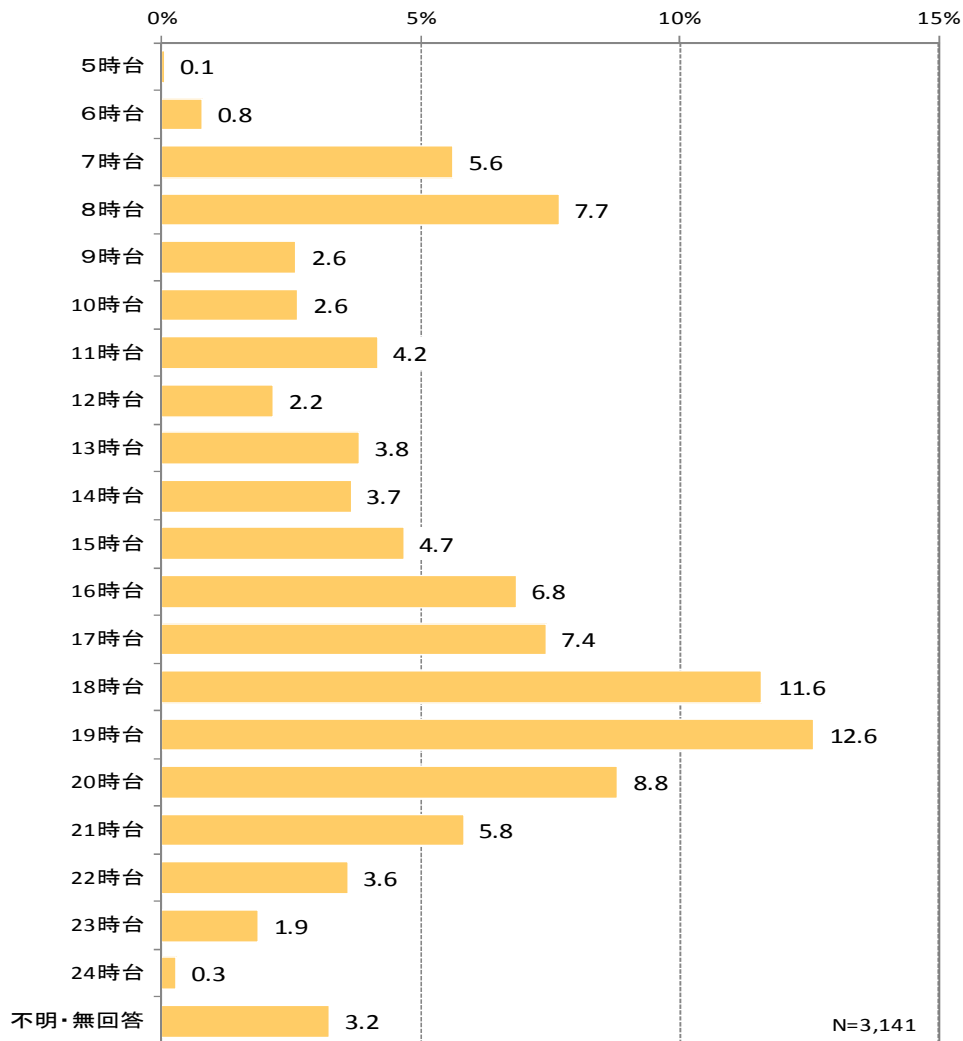


図 16 調査票を受け取った時刻（詳細）

○性別（図 17）にみると、男女ともに「17～20時台」が最も多く、次いで、男性は「21～24時台」、女性は「13～16時台」となっている。

○年代別にみると、10～60歳代では「17～20時台」、70歳以上では「13～16時台」が最も多くなっている。朝と夕方・夜の時間帯では、概ね、若い年代の割合が高く、一方、昼の時間帯では60歳以上の割合が高くなっている。ただし、10歳代については、朝の時間帯の割合は高いものの、夜の時間帯の割合は低い。

○居住地域別（図 18）にみると、箕面市と豊能町では「17～20時台」、他の地域では「5～9時台」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①では「5～9時台」、ゾーン④では「13～16時台」、他のゾーンでは「17～20時台」が最も多い。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○職業別（図 19）にみると、専業主婦（夫）と無職では「13～16時台」、他の職業では「17～20時台」が最も多くなっている。また、大学生・専門学校生では「21～24時台」、高校生、アルバイト・パート、会社員・公務員・団体職員では「5～9時台」の割合が、他の職業と比べて高くなっている。

○自宅から最寄りのバス停までの距離別にみると、距離が遠いほど「5～9時台」の割合が高く、一方で、距離が近いほど「17～20時台」、「21～24時台」の割合が高くなっている。

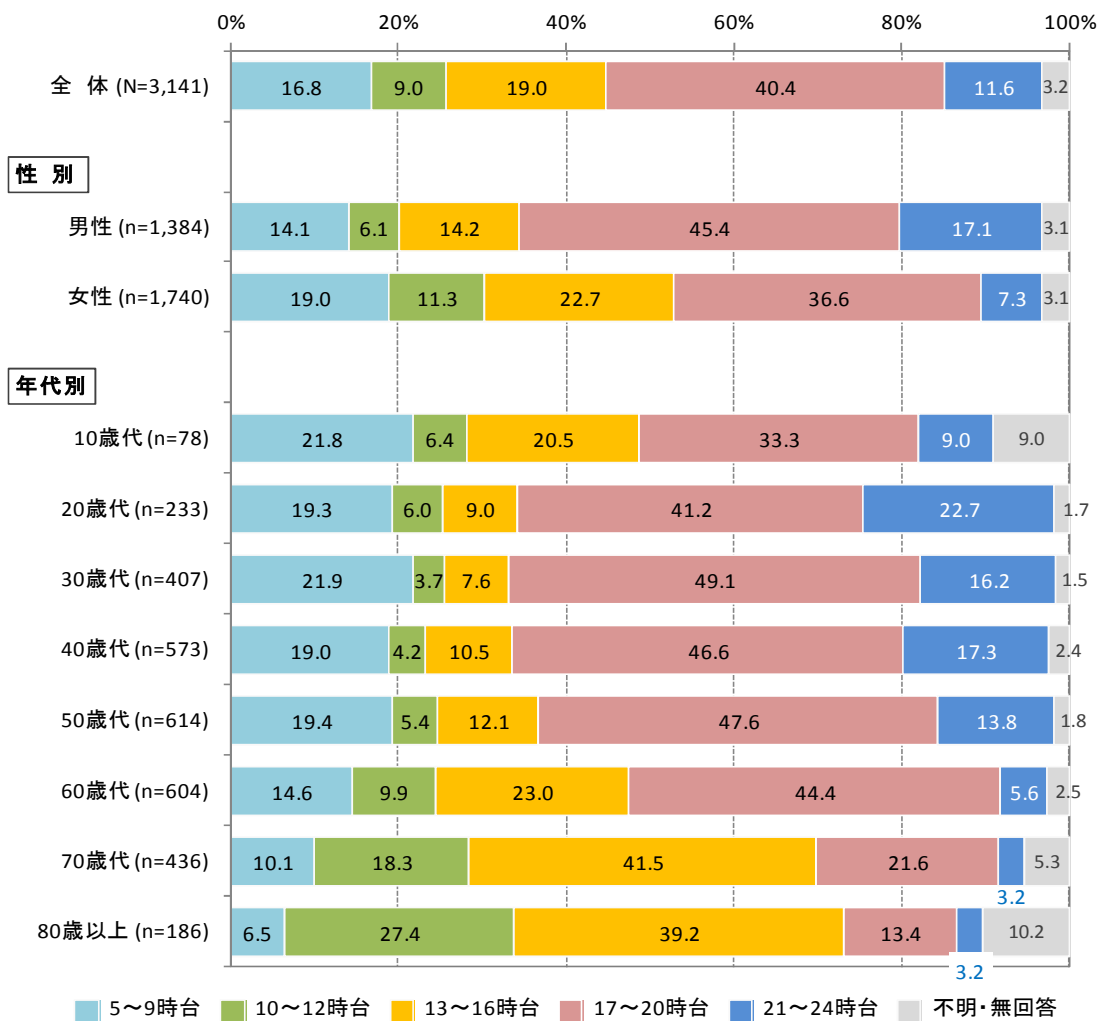


図 17 調査票を受け取った時刻（性別・年代別）

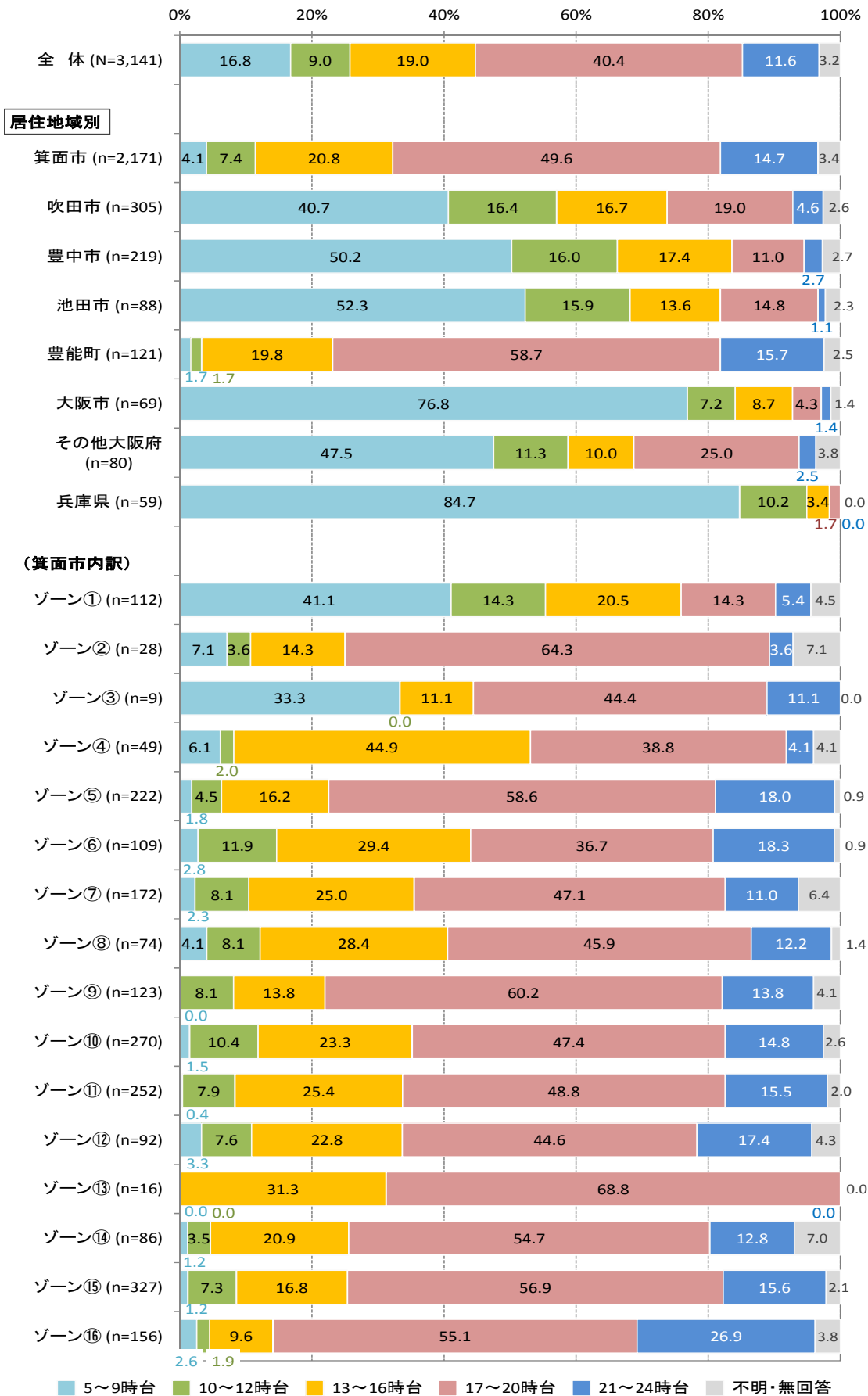


図 18 調査票を受け取った時刻 (居住地域別)

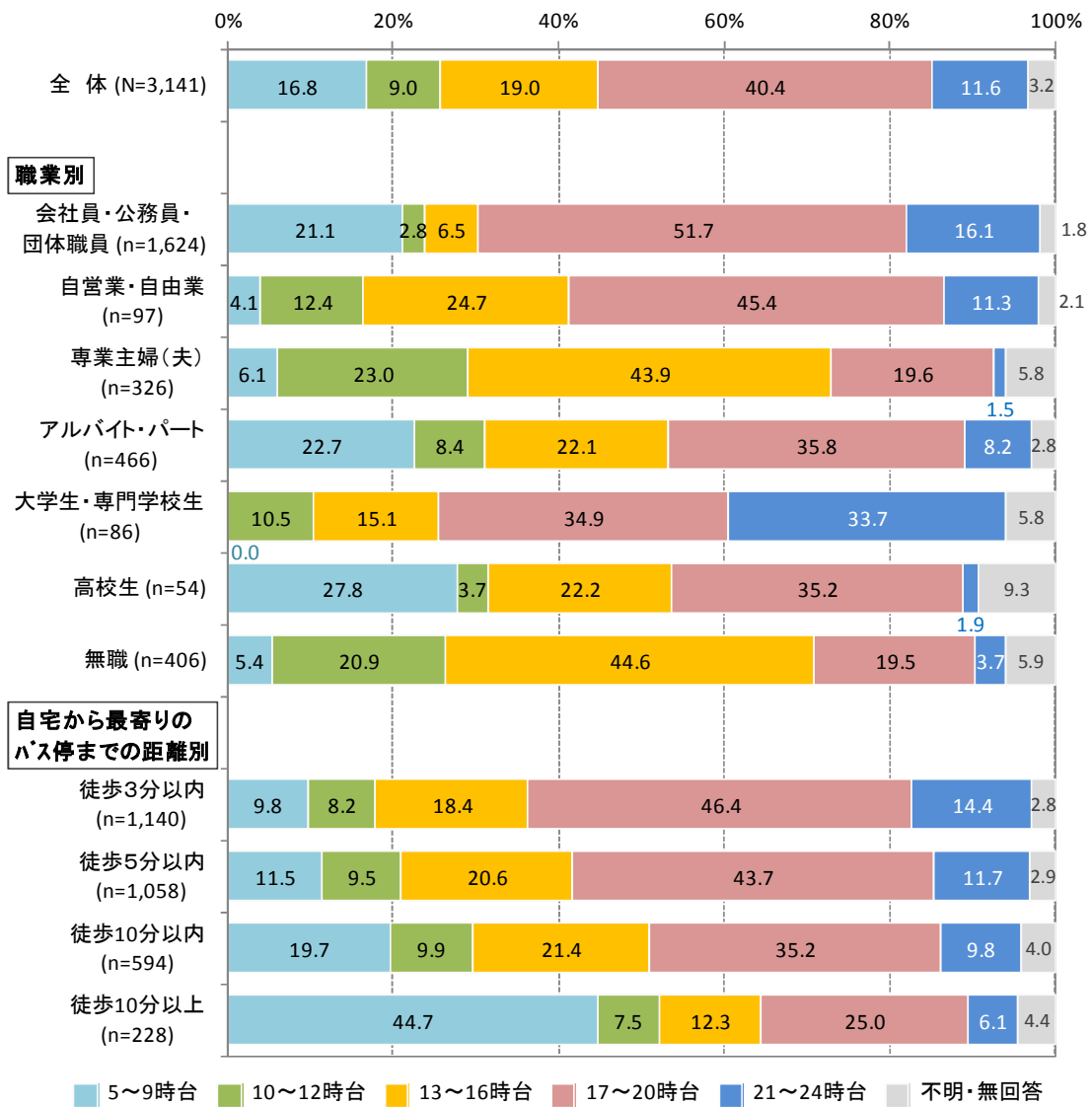


図 19 調査票を受け取った時刻（職業別・最寄りバス停距離別）

(3) バス運賃の支払い方法

問2③ その時のバス運賃の支払い方法はどれですか。(1つに○)

○調査票を受け取った時のバス運賃の支払い方法(図20)は、「それ以外の交通系ICカード」が34.1%で最も多く、以下、「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」が33.8%、「hanicaはんきゅうグランドパス65」が24.5%と続いている。

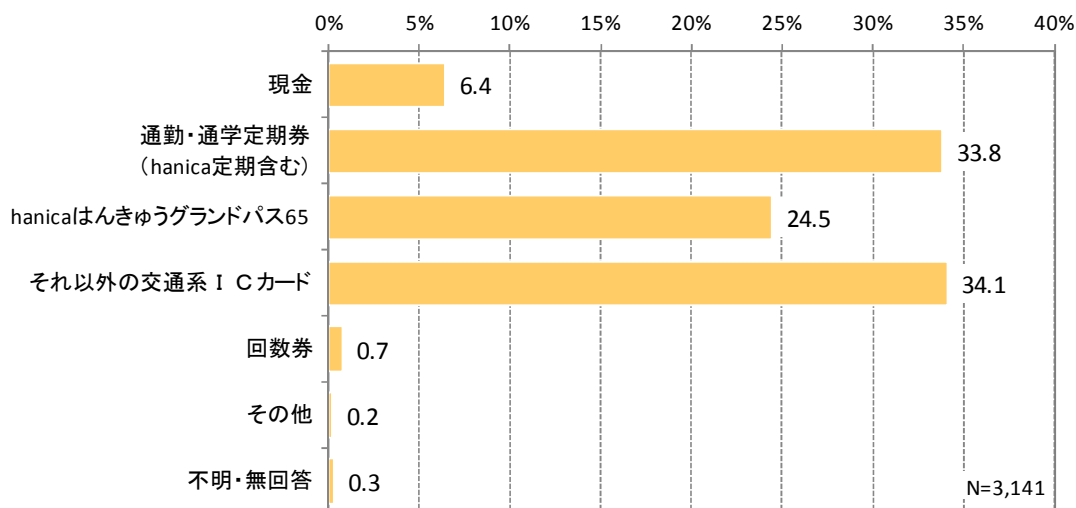


図20 調査票を受け取った時のバス運賃の支払い方法

○性別(図21)にみると、男女ともに「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」と「それ以外の交通系ICカード」が同程度で多くなっている。また、「hanicaはんきゅうグランドパス65」の割合は、男性(21.5%)よりも女性(26.7%)の方が5.2ポイント高い。

○年代別にみると、10~50歳代では「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」が最も多く、特に10歳代では70.5%を占めており、他の年代と比べてその割合が高い。一方、60歳以上では「hanicaはんきゅうグランドパス65」が最も多くなっており、70歳以上では65%以上を占めている。

○職業別にみると、高校生と会社員・公務員・団体職員では「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」、専業主婦(夫)と無職では「hanicaはんきゅうグランドパス65」、他の職業では「それ以外の交通系ICカード」が最も多くなっている。

○乗車バス停別(図22)にみると、石橋北口と千里中央(駅)では「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」、他のバス停では「それ以外の交通系ICカード」が最も多くなっている。

○調査票受取時間別にみると、10~16時台では「hanicaはんきゅうグランドパス65」、他の時間帯では「通勤・通学定期券(hanica定期含む)」が最も多くなっている。

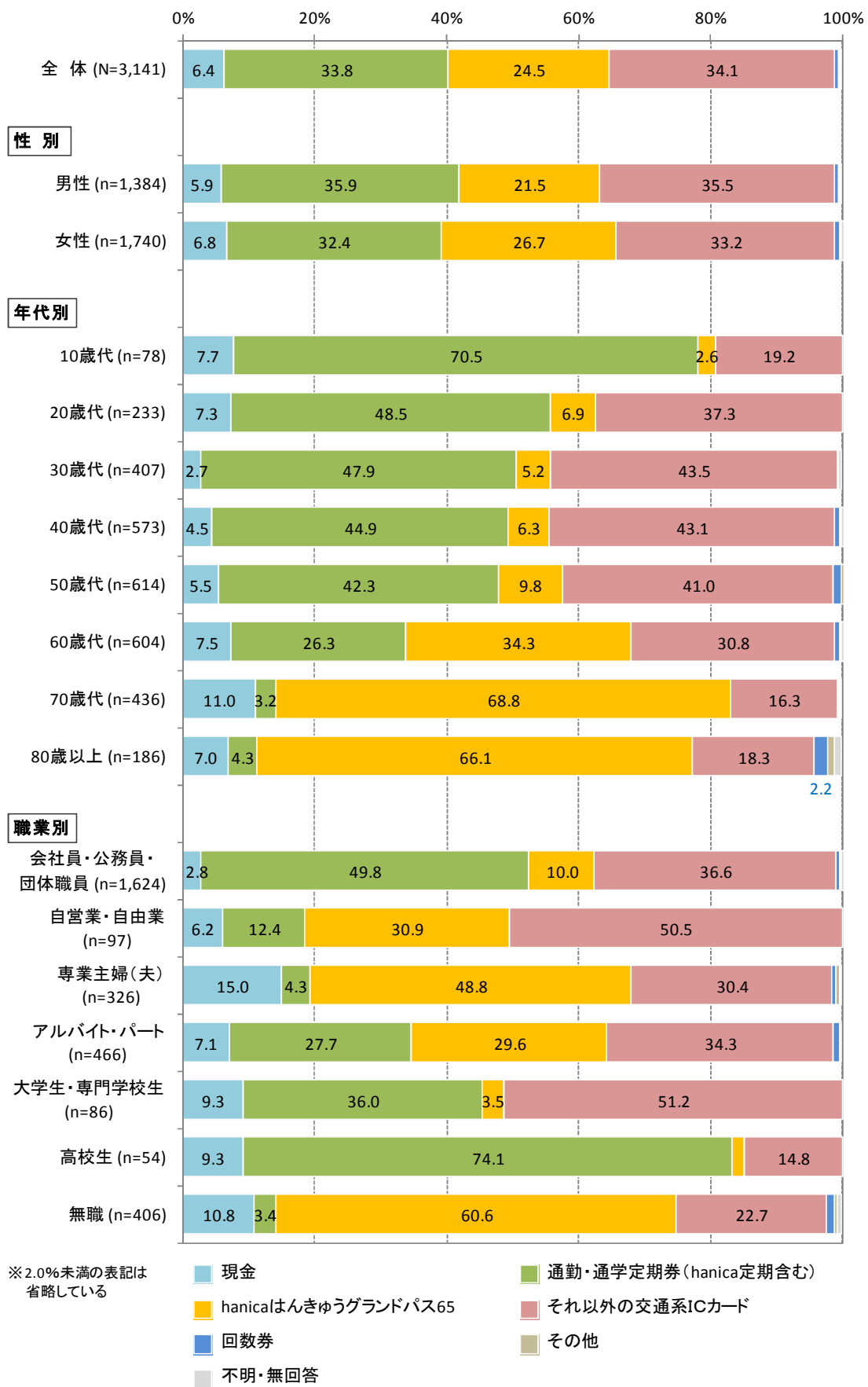


図 21 調査票を受け取った時のバス運賃の支払い方法（性別・年代別・職業別）

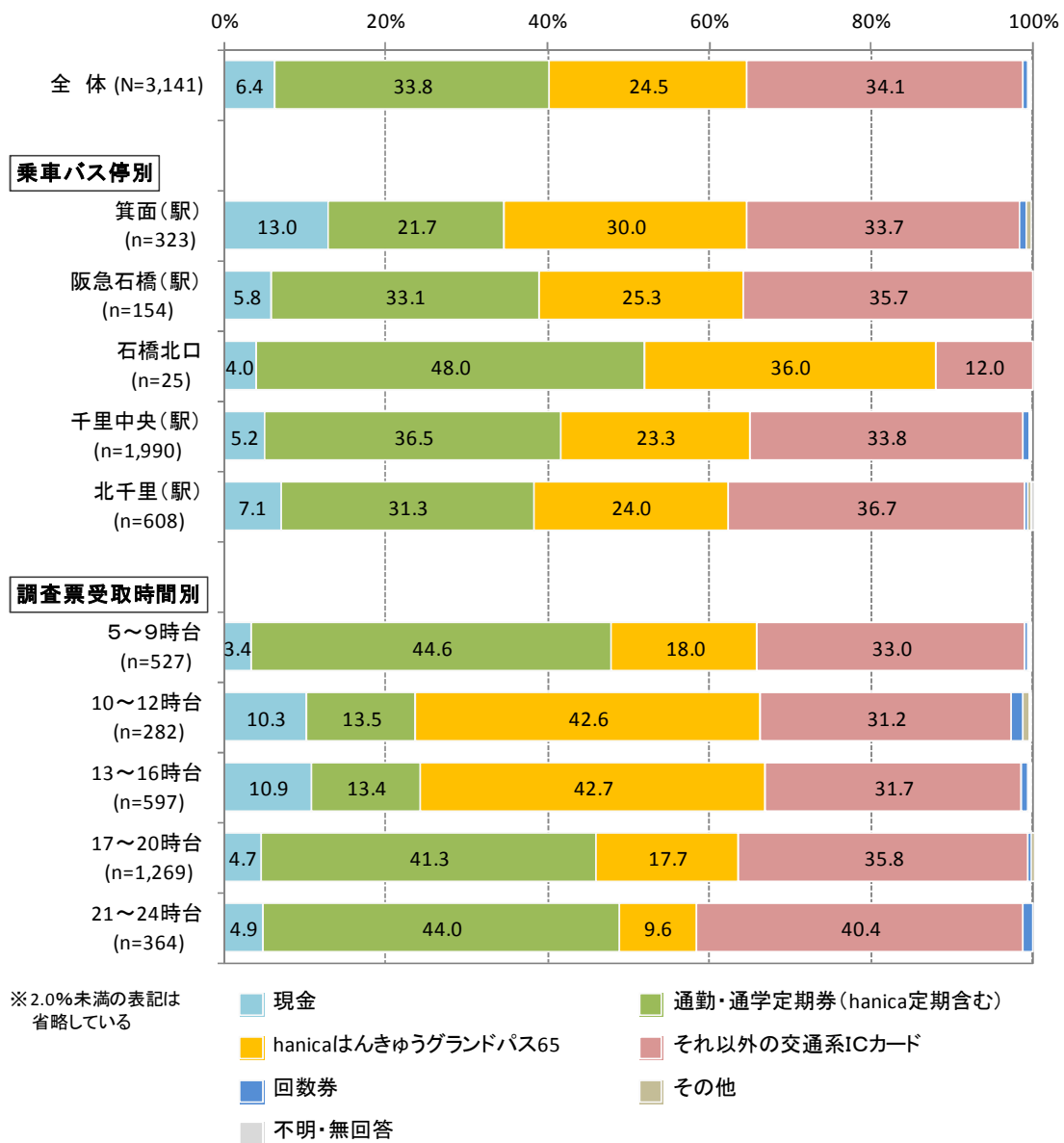


図 22 調査票を受け取った時のバス運賃の支払い方法（乗車バス停別・調査票受取時間別）

(4) 移動の目的

問2④ その時の移動の目的はなんですか。(1つに○)

※帰宅中の場合は、「この日の主な外出目的」をお答えください。

○調査票を受け取った時の移動の目的(図23)は、「通勤」が62.4%で最も多く、次いで、「レジャー・趣味・ショッピング」が13.6%となっている。

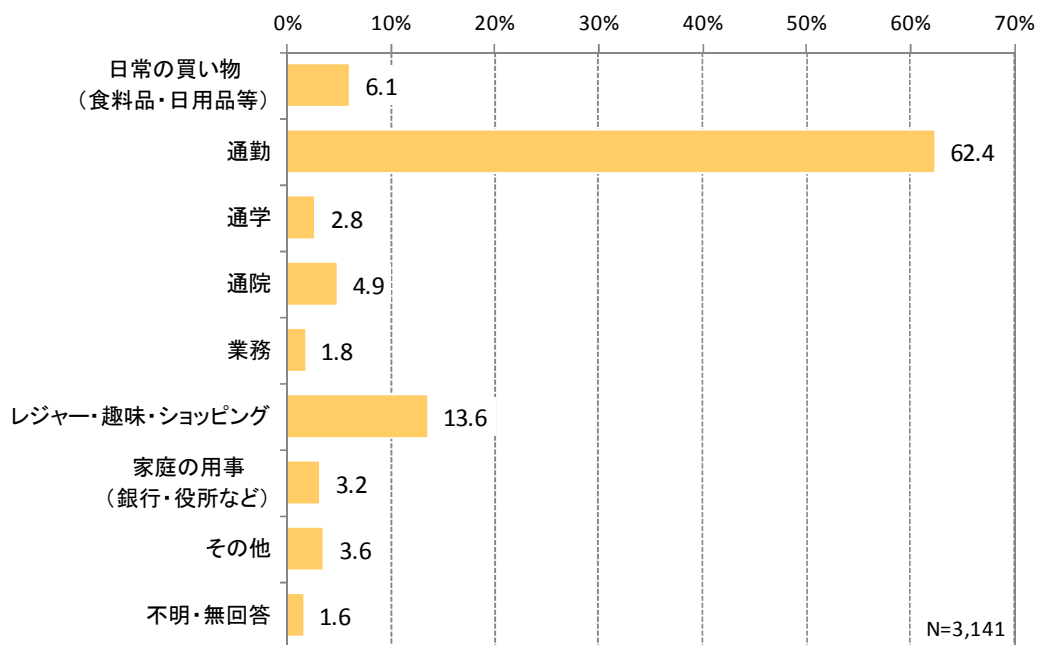


図23 調査票を受け取った時の移動の目的

- 性別（図 24）にみると、男女ともに「通勤」が最も多いが、その割合は、女性（55.1%）よりも男性（72.0%）の方が17.0ポイント高くなっている。次いで、男女ともに「レジャー・趣味・ショッピング」となっている。
- 年代別にみると、20～60歳代では「通勤」が最も多く、特に30～50歳代では8割以上を占めている。一方、10歳代では「通学」、70歳以上では「レジャー・趣味・ショッピング」が最も多くなっている。また、70歳以上では「日常の買い物」や「通院」の割合が他の年代と比べて高い。
- 職業別にみると、高校生と大学生・専門学校生では「通学」、専業主婦（夫）と無職では「レジャー・趣味・ショッピング」、他の職業では「通勤」が最も多くなっている。また、専業主婦（夫）と無職では「日常の買い物」、自営業・自由業では「業務」の割合が他の職業と比べて高い。
- 乗車バス停別（図 25）にみると、すべてのバス停で「通勤」が最も多く、特に千里中央（駅）では66.4%を占めており、他のバス停と比べてその割合が高い。
- 降車バス停ゾーン別にみると、すべてのゾーンで「通勤」が最も多い。また、ゾーン④⑬では「レジャー・趣味・ショッピング」の割合が他のゾーンと比べて高い。
- 調査票受取時間別（図 26）にみると、13～16時台では「レジャー・趣味・ショッピング」、他の時間帯では「通勤」が最も多くなっている。特に、5～9時台と21～24時台では「通勤」の割合が8割以上を占めている。また、10～16時台では「レジャー・趣味・ショッピング」、「日常の買い物」、「通院」の割合が他の時間帯と比べて高い。

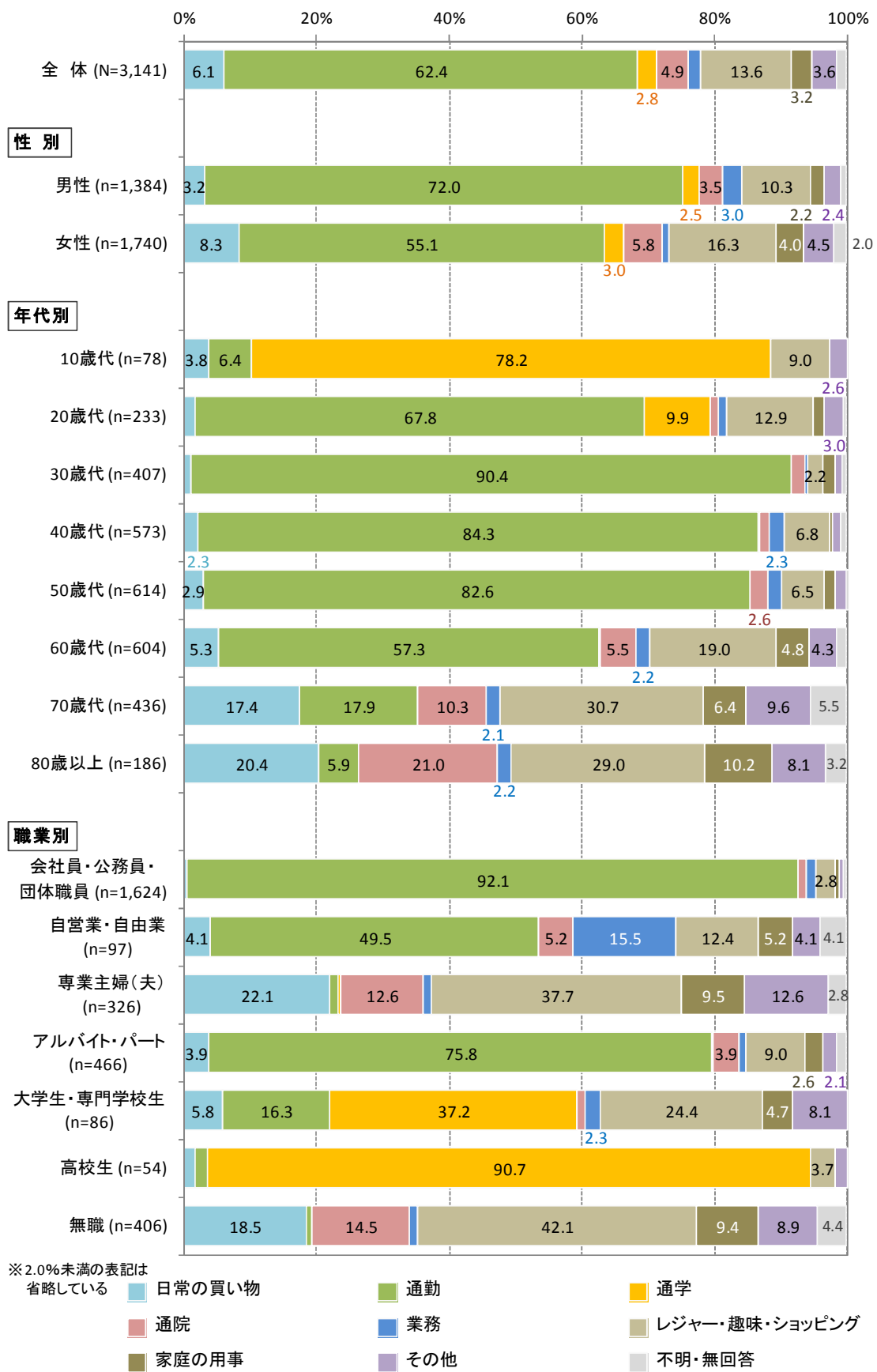


図 24 調査票を受け取った時の移動の目的（性別・年代別・職業別）

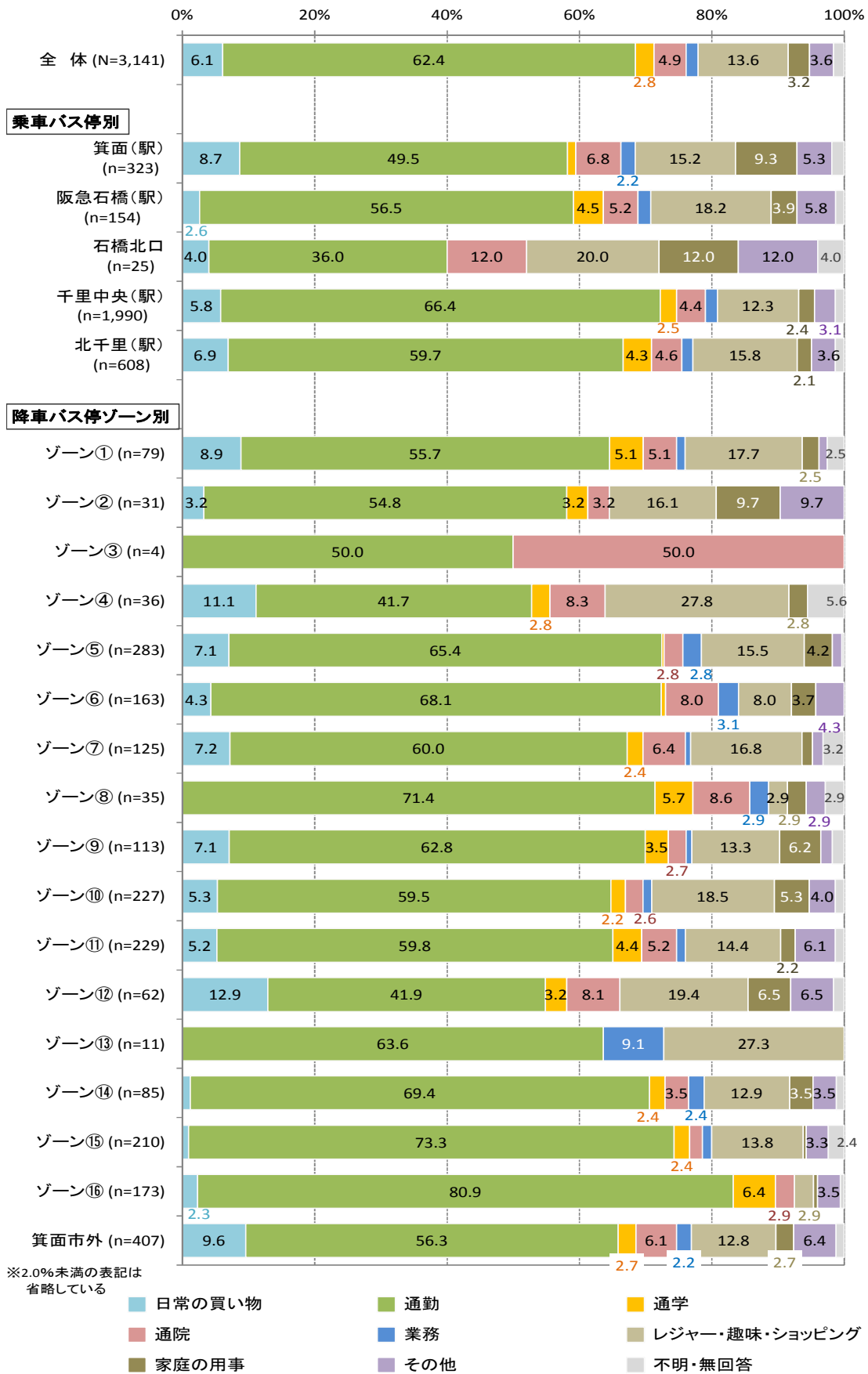


図 25 調査票を受け取った時の移動の目的（乗車バス停別・降車バス停ゾーン別）

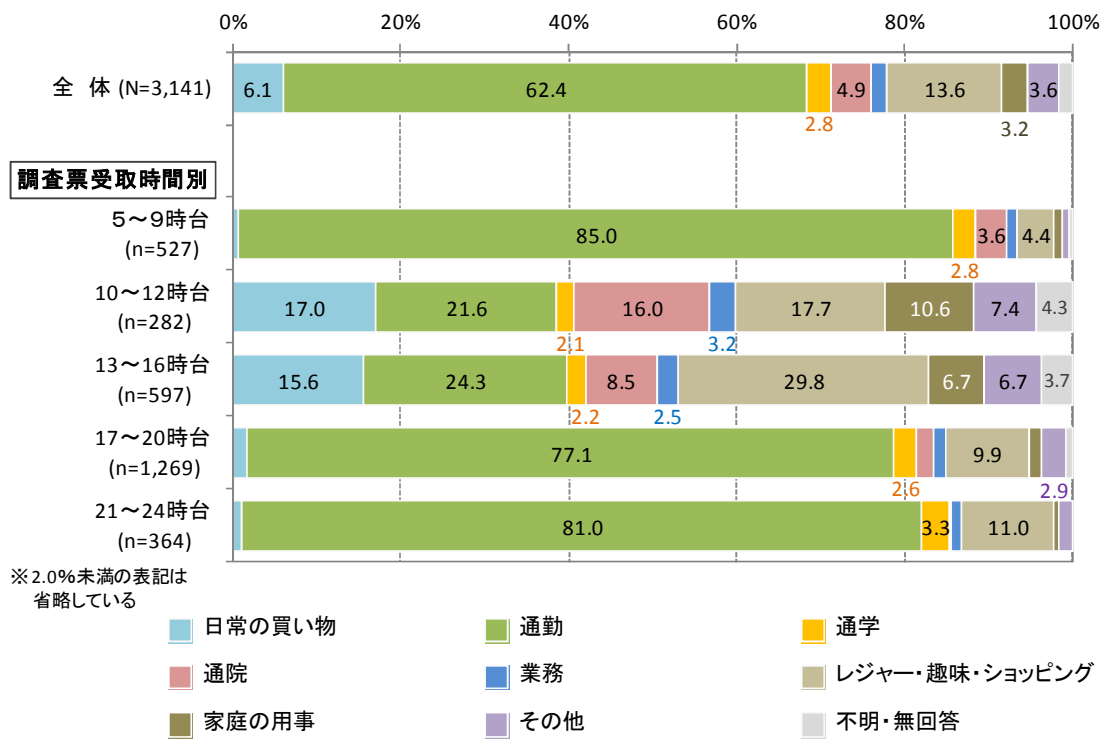


図 26 調査票を受け取った時の移動の目的（調査票受取時間別）

(5) 目的地の場所

問2⑤ その時の外出先（目的地がある場所）はどちらですか。（1つに○）

○調査票を受け取った時の外出先（目的地の場所）（図 27）は、「大阪市」が31.6%で最も多く、以下、「箕面市」が21.0%、「豊中市」が18.1%、「吹田市」が16.0%と続いている。

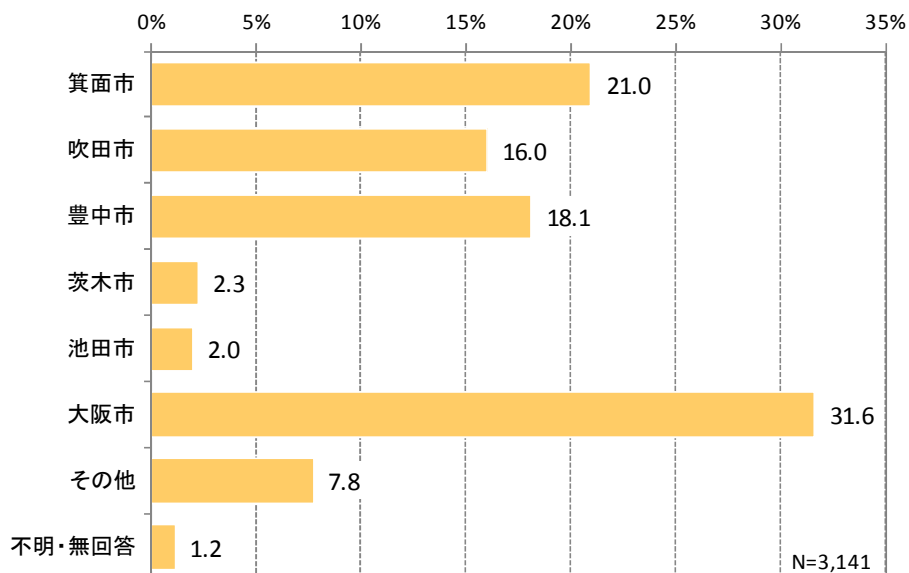


図 27 調査票を受け取った時の目的地の場所

○性別（図 28）にみると、男性は「大阪市」が41.9%で最も多くなっている。一方で、女性は「箕面市」、「大阪市」、「豊中市」が同程度で多くなっている。

○年代別にみると、20～60歳代では「大阪市」、10歳代と80歳以上では「箕面市」、70歳代では「豊中市」が最も多くなっている。

○職業別にみると、専業主婦（夫）と無職では「豊中市」、高校生では「吹田市」、アルバイト・パートでは「箕面市」、他の職業では「大阪市」が最も多くなっている。

○居住地域別（図 29）にみると、箕面市と豊能町では「大阪市」、他の地域では「箕面市」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①では「箕面市」、ゾーン②では「豊中市」、他のゾーンでは「大阪市」が最も多くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○乗車バス停別（図 30）にみると、箕面（駅）と阪急石橋（駅）では「箕面市」、千里中央（駅）では「大阪市」が最も多くなっている。また、石橋北口では「箕面市」と「池田市」、北千里（駅）では「吹田市」と「大阪市」が同程度で多くなっている。

○降車バス停ゾーン別にみると、ゾーン①②⑤⑥⑧では「箕面市」、ゾーン④では「豊中市」、箕面市外では「吹田市」、他のゾーンでは「大阪市」が最も多くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○調査時の移動目的別（図 31）にみると、通勤と業務、レジャー・趣味・ショッピングでは「大阪市」、通学と通院では「吹田市」、日常の買い物と家庭の用事では「豊中市」が最も多く、特に、日常の買い物で「豊中市」と回答した割合は51.3%と高くなっている。また、通院と業務、家庭の用事では「箕面市」も約3割を占めている。

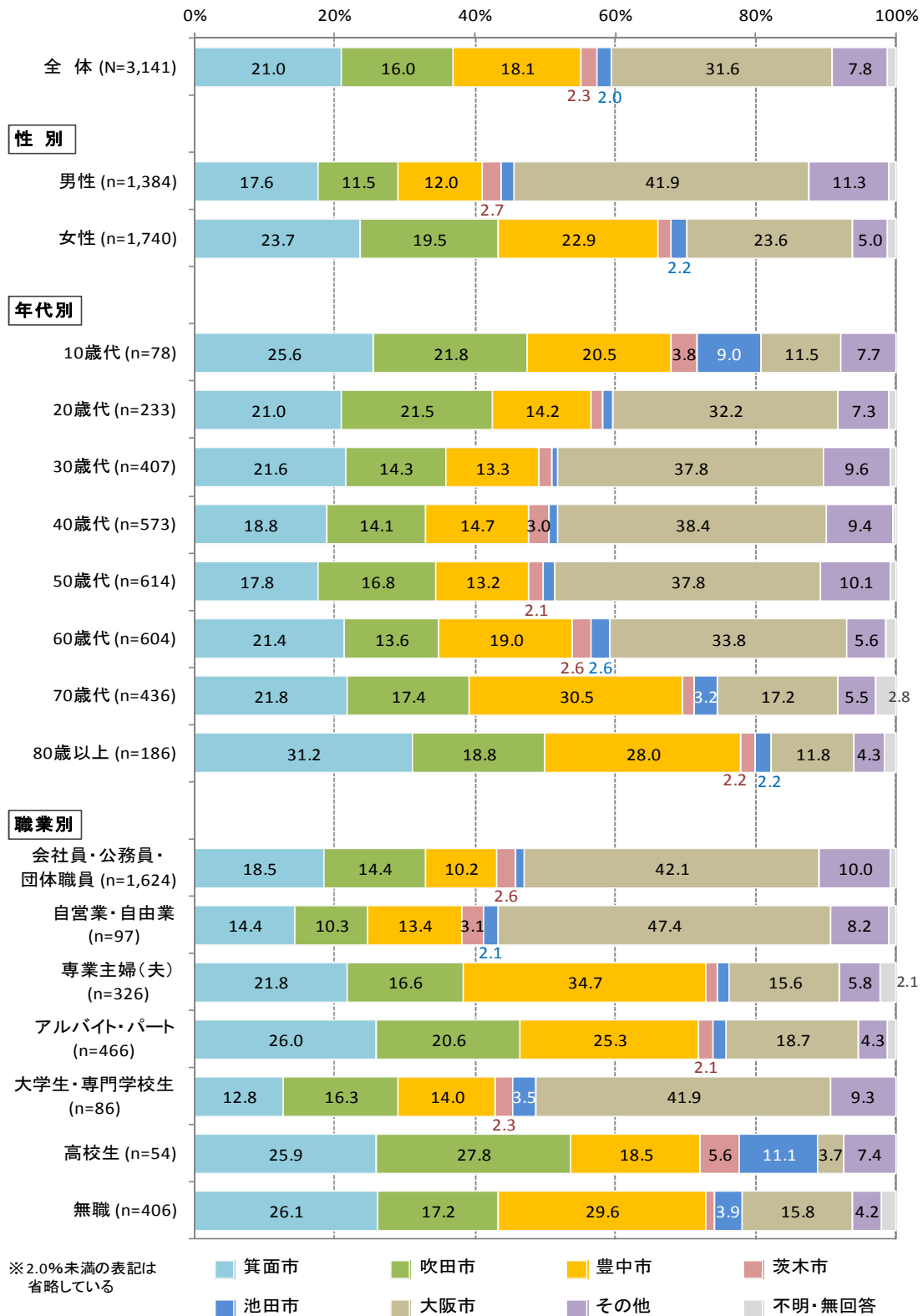


図 28 調査票を受け取った時の目的地の場所（性別・年代別・職業別）

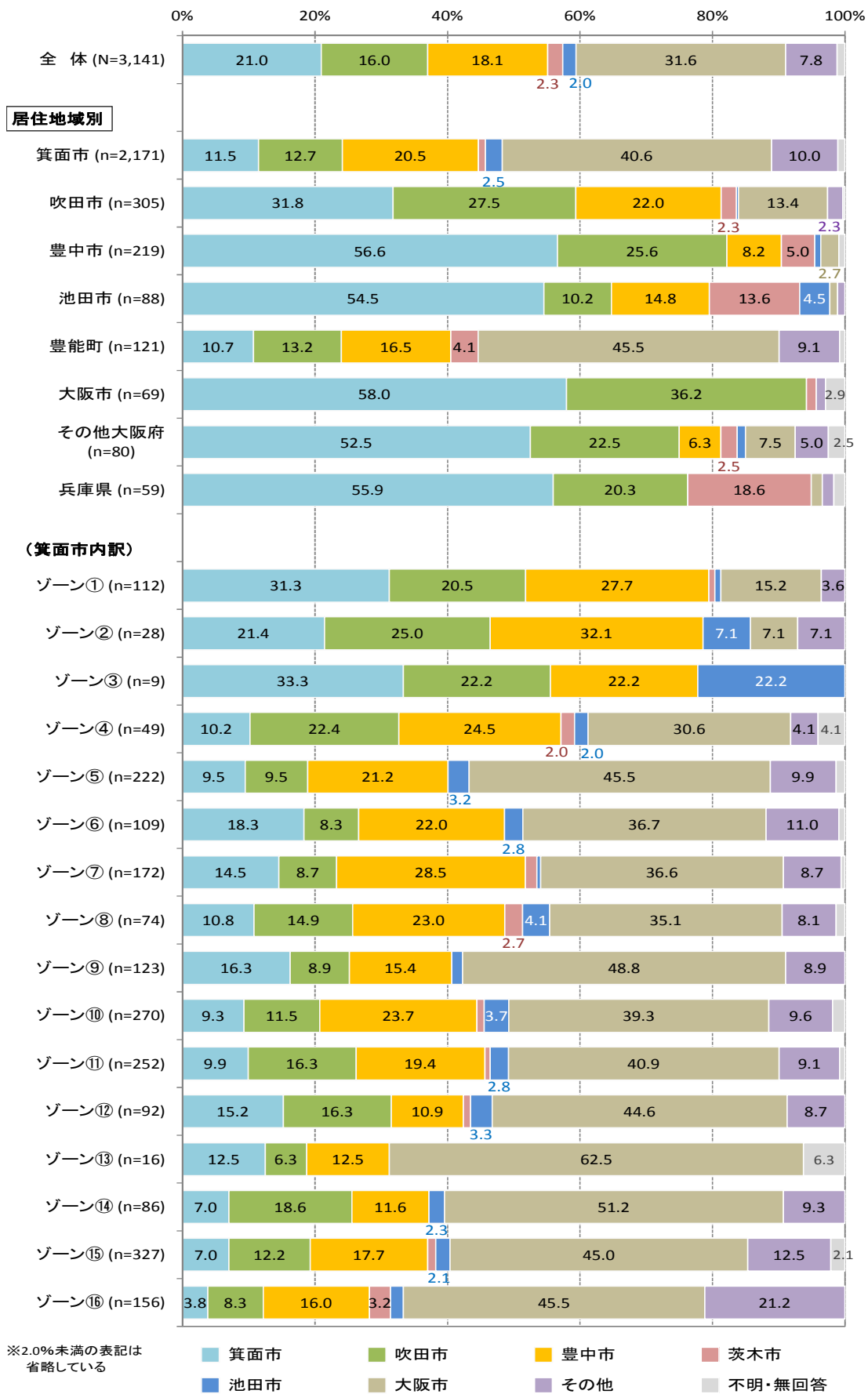


図 29 調査票を受け取った時の目的地の場所（居住地域別）

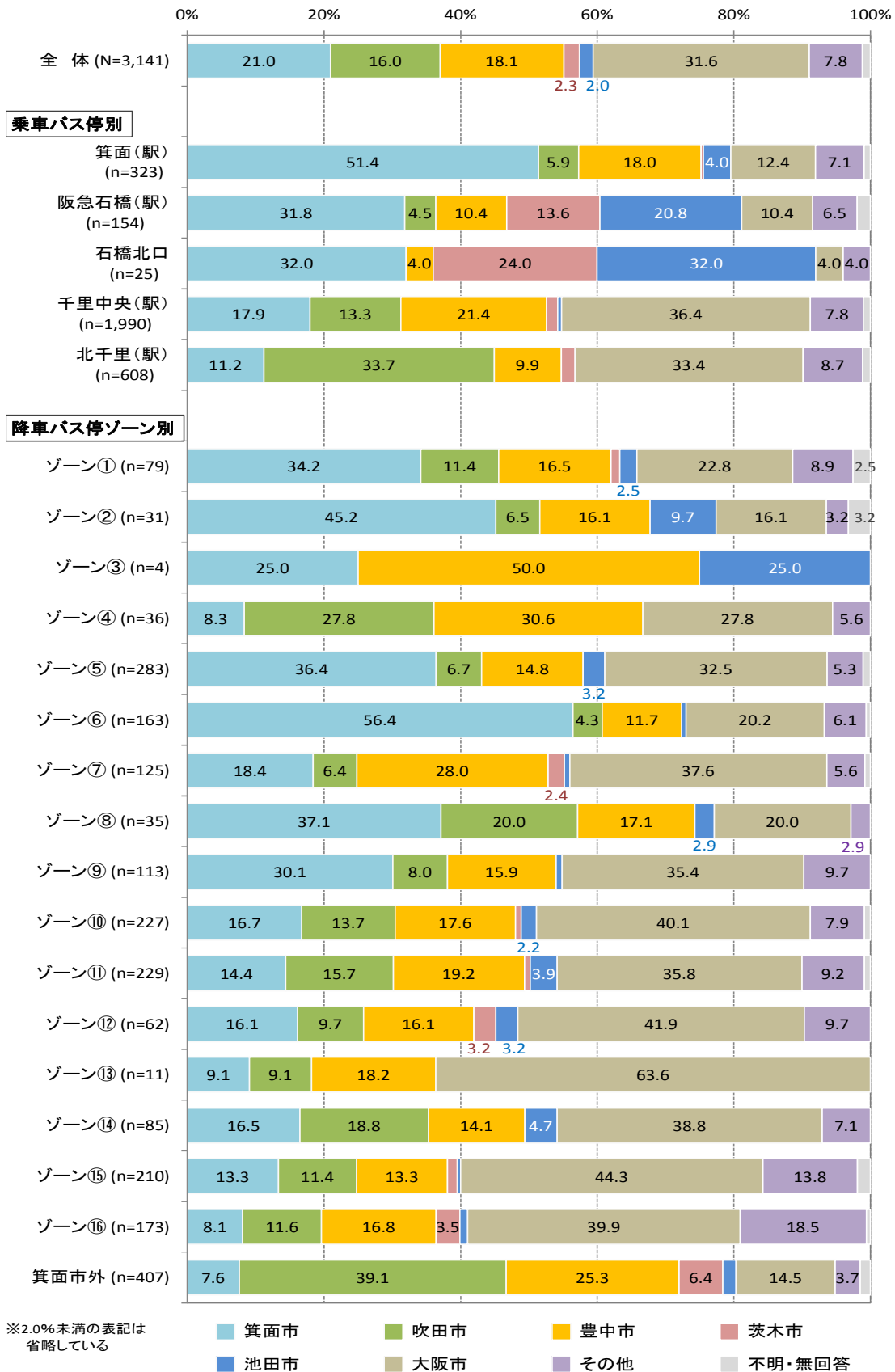


図 30 調査票を受け取った時の目的地の場所（乗車バス停別・降車バス停ゾーン別）

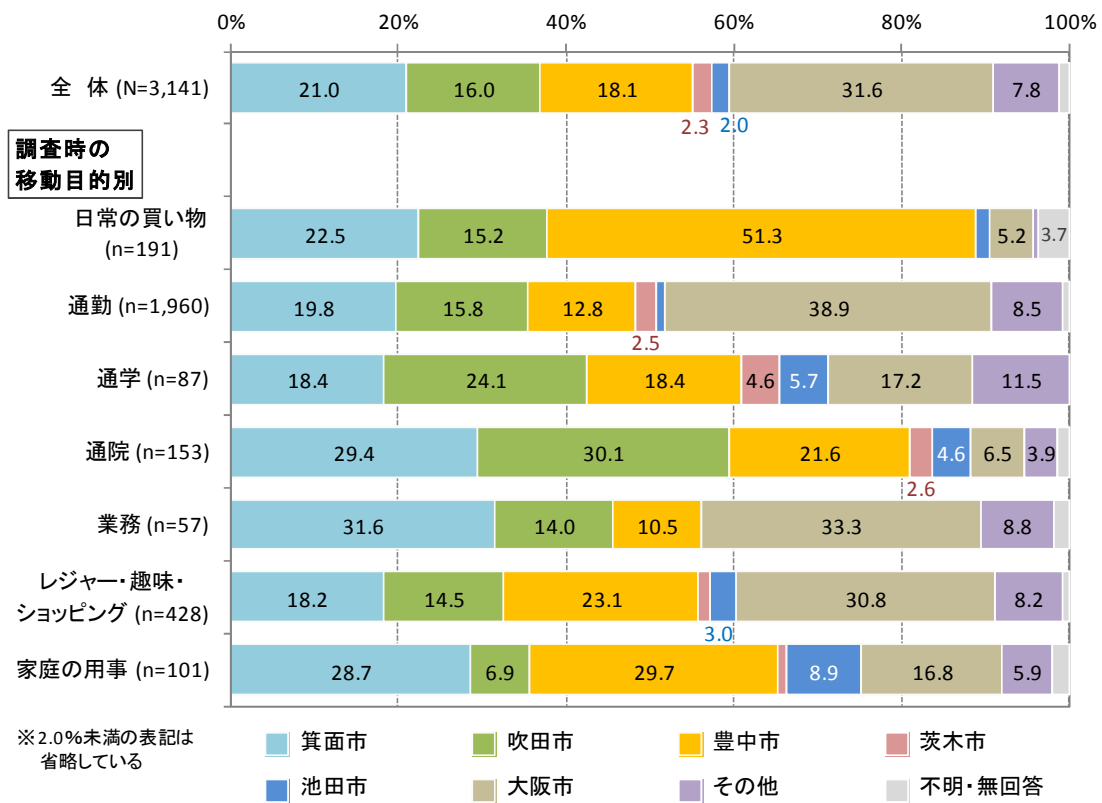


図 31 調査票を受け取った時の目的地の場所（調査時の移動目的別）

(6) バス利用した理由

問2⑥ 今回、バスを利用した理由はなんですか。(いくつでも○)

○今回、バスを利用した理由(図32)は、「バス以外に交通手段がない」が50.5%で最も多く、以下、「行きたい場所へ行ける路線がある」が45.8%、「自宅近くにバス停がある」が40.2%と続いている。

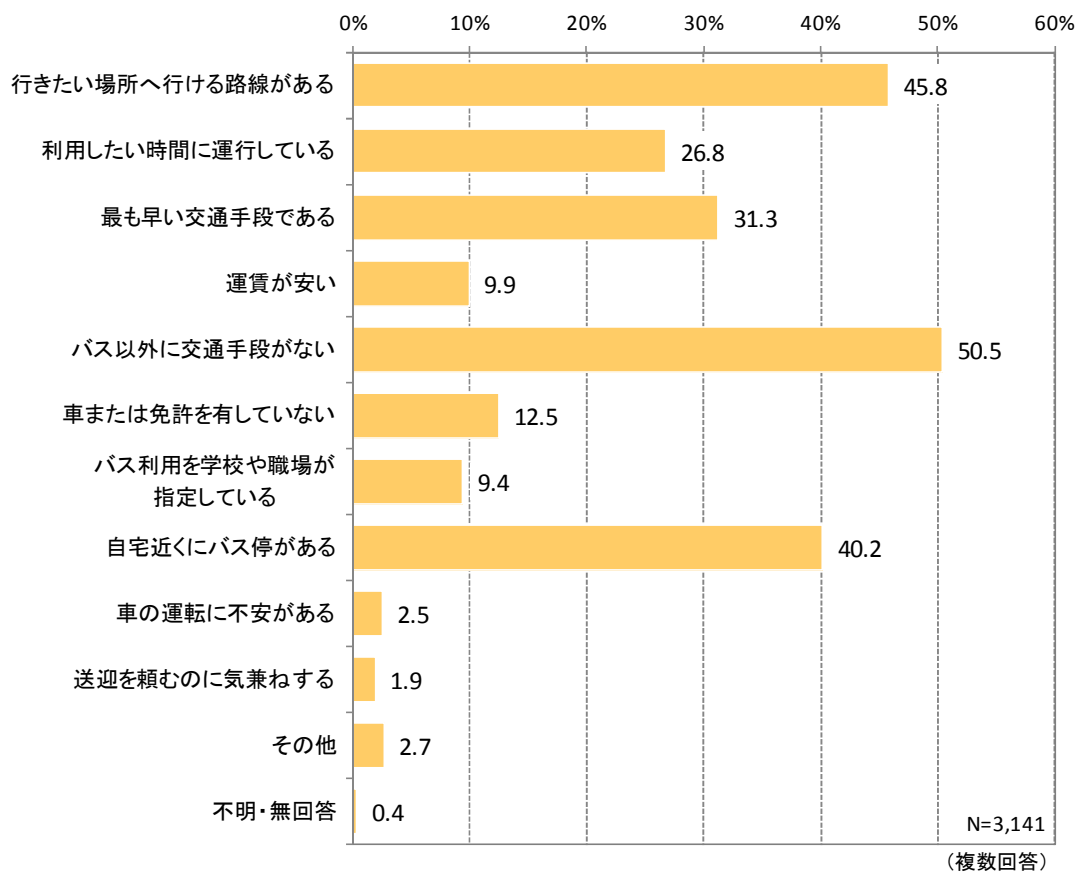


図 32 今回、バスを利用した理由

○性別（図 33）にみると、男女ともに「バス以外に交通手段がない」が最も多く、次いで、「行きたい場所へ行ける路線がある」が多くなっている。また、「車または免許を有していない」と回答した割合は、男女差が大きく、男性（6.4%）よりも女性（17.4%）の方が10.9ポイント高い。

○年代別にみると、すべての年代で「バス以外に交通手段がない」と「行きたい場所へ行ける路線がある」が上位2つを占めている。次いで、10歳代を除く年代では「自宅近くにバス停がある」、10歳代では「最も早い交通手段である」と「自宅近くにバス停がある」が同程度で多くなっている。また、「利用したい時間に運行している」と「自宅近くにバス停がある」と回答した割合は、概ね、年代があがるほど高くなっている。

○居住地域別（図 34）にみると、箕面市、大阪市、その他大阪府では「バス以外に交通手段がない」、豊能町では「最も早い交通手段である」、他の地域では「行きたい場所へ行ける路線がある」が最も多くなっている。また、箕面市では「自宅近くにバス停がある」と回答した割合が47.5%を占めており、他の地域と比べてその割合が高い。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑤⑨⑩⑪⑭⑯では「バス以外に交通手段がない」が最も多く、特にゾーン⑯（73.1%）ではその割合が他のゾーンと比べて高い。また、ゾーン④⑥⑦⑫⑬⑮では「自宅近くにバス停がある」が最も多く、特にゾーン⑬（68.8%）、ゾーン⑫（64.1%）ではその割合が他のゾーンと比べて高い。ゾーン①②では、「行きたい場所へ行ける路線がある」が最も多くなっている。ゾーン⑧では「行きたい場所へ行ける路線がある」と「自宅近くにバス停がある」が同率で多くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○職業別（図 35）にみると、会社員・公務員・団体職員と大学生・専門学校生では「バス以外に交通手段がない」、他の職業では「行きたい場所へ行ける路線がある」が最も多くなっている。

○自宅から最寄りのバス停までの距離別にみると、「徒歩3分以内」では「自宅近くにバス停がある」、「徒歩10分以上」では「行きたい場所へ行ける路線がある」、他の距離では「バス以外に交通手段がない」が最も多くなっている。

○乗車バス停別（図 36）にみると、千里中央（駅）では「バス以外に交通手段がない」、他のバス停では「行きたい場所へ行ける路線がある」が最も多く、特に石橋北口（68.0%）ではその割合が他のバス停と比べて高い。

○降車バス停ゾーン別にみると、ゾーン⑤⑥⑨⑩⑪⑭⑯では「バス以外に交通手段がない」ゾーン④⑦⑧⑫⑬は「自宅近くにバス停がある」、ゾーン①②と箕面市外では「行きたい場所へ行ける路線がある」が最も多く、ゾーン⑮では「行きたい場所へ行ける路線がある」と「自宅近くにバス停がある」が同率で多くなっている。また、ゾーン⑦⑫⑮では「バス以外に交通手段がない」、ゾーン⑬では「行きたい場所へ行ける路線がある」、ゾーン②では「自宅近くにバス停がある」についても5割以上と多くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(複数回答)		行きたい場所へ 行ける路線が ある	利用したい時間 に運行している	最も早い 交通手段である	運賃が安い	バス以外に 交通手段がない	車または免許を 有していない	バス利用を 指定している 学校や職場が	自宅近くに バス停がある	車の運転に 不安がある	送迎を頼むのに 気兼ねする	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)		45.8	26.8	31.3	9.9	50.5	12.5	9.4	40.2	2.5	1.9	2.7	0.4
性別	男性 (n=1,384)	41.5	26.4	31.3	10.0	48.8	6.4	11.6	41.0	1.2	1.7	2.4	0.2
	女性 (n=1,740)	49.2	27.0	31.4	10.0	51.7	17.4	7.7	39.7	3.6	1.9	2.9	0.4
年代別	10歳代 (n=78)	46.2	14.1	30.8	9.0	43.6	20.5	10.3	29.5	0.0	1.3	3.8	1.3
	20歳代 (n=233)	41.2	20.6	31.3	6.9	57.1	11.2	7.3	38.6	3.0	2.1	3.0	0.9
	30歳代 (n=407)	42.0	18.7	28.3	6.6	56.0	6.1	16.2	30.7	5.2	1.0	2.0	0.2
	40歳代 (n=573)	38.6	20.8	28.8	6.8	52.7	6.8	12.9	35.8	2.6	1.6	2.4	0.2
	50歳代 (n=614)	41.9	24.8	27.4	8.5	47.2	9.0	11.9	37.0	1.5	2.3	3.1	0.2
	60歳代 (n=604)	49.3	30.8	33.4	10.3	46.2	11.6	8.6	42.7	2.3	0.2	2.8	0.2
	70歳代 (n=436)	58.0	38.5	36.5	17.9	49.5	24.5	1.1	51.8	3.0	2.8	2.1	0.0
	80歳以上 (n=186)	54.8	42.5	39.2	15.6	51.6	29.0	0.0	57.0	0.5	7.0	3.8	1.6

図 33 今回、バスを利用した理由 (性別・年代別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(複数回答)	行きたい場所へ 行く路線が ある	に利用 したい時間	交通手段で 最も早い	運賃が 安い	バス以外に 交通手段が ない	車または 免許を 有して いない	学校や 職場が 指定して いる	バス利用を	自宅 近くに バス停が ある	車の 運転に 不安が ある	送迎を 頼むの に 気兼ね する	その他	不明・ 無回答
全 体 (N=3,141)	45.8	26.8	31.3	9.9	50.5	12.5	9.4	40.2	2.5	1.9	2.7	0.4	
居住地域別	箕面市 (n=2,171)	41.8	26.1	29.4	9.0	54.0	12.7	9.7	47.5	2.5	2.3	2.6	0.2
	吹田市 (n=305)	55.1	32.5	36.4	10.5	38.0	13.4	7.9	36.1	2.6	2.0	4.3	0.0
	豊中市 (n=219)	58.4	30.1	29.2	13.2	44.3	14.6	8.2	25.1	3.7	0.9	1.8	0.0
	池田市 (n=88)	71.6	42.0	50.0	25.0	33.0	17.0	5.7	25.0	3.4	1.1	2.3	0.0
	豊能町 (n=121)	47.9	20.7	49.6	9.1	39.7	7.4	4.1	24.8	1.7	0.8	4.1	0.8
	大阪市 (n=69)	47.8	17.4	30.4	7.2	58.0	15.9	11.6	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0
	その他大阪府 (n=80)	43.8	27.5	21.3	12.5	53.8	6.3	13.8	12.5	2.5	1.3	2.5	1.3
	兵庫県 (n=59)	57.6	18.6	33.9	13.6	47.5	6.8	20.3	3.4	1.7	0.0	1.7	1.7
居住地域別 (箕面市内内訳)	ゾーン① (n=112)	54.5	35.7	51.8	10.7	31.3	13.4	5.4	33.0	1.8	0.0	2.7	0.0
	ゾーン② (n=28)	60.7	32.1	46.4	21.4	21.4	14.3	0.0	57.1	3.6	0.0	7.1	0.0
	ゾーン③ (n=9)	66.7	11.1	33.3	11.1	33.3	11.1	0.0	11.1	11.1	0.0	0.0	0.0
	ゾーン④ (n=49)	42.9	14.3	22.4	8.2	42.9	16.3	4.1	53.1	0.0	0.0	0.0	2.0
	ゾーン⑤ (n=222)	31.5	23.4	26.6	5.4	58.6	11.7	11.3	42.8	2.3	2.3	4.1	0.0
	ゾーン⑥ (n=109)	35.8	29.4	32.1	9.2	38.5	14.7	9.2	49.5	0.9	0.0	0.9	0.0
	ゾーン⑦ (n=172)	41.9	30.8	30.2	5.8	58.1	14.0	5.8	58.7	2.9	1.7	2.9	0.0
	ゾーン⑧ (n=74)	54.1	28.4	25.7	9.5	39.2	14.9	4.1	54.1	2.7	5.4	2.7	1.4
	ゾーン⑨ (n=123)	32.5	14.6	24.4	8.1	62.6	11.4	9.8	38.2	3.3	5.7	3.3	0.8
	ゾーン⑩ (n=270)	44.8	28.1	23.3	10.7	64.1	15.6	10.4	48.1	3.7	1.9	3.7	0.7
	ゾーン⑪ (n=252)	47.6	33.3	30.6	12.3	63.1	14.7	9.9	50.4	2.4	2.8	2.8	0.0
	ゾーン⑫ (n=92)	40.2	25.0	25.0	13.0	51.1	20.7	4.3	64.1	0.0	5.4	0.0	0.0
	ゾーン⑬ (n=16)	50.0	25.0	43.8	18.8	25.0	0.0	0.0	68.8	0.0	0.0	0.0	0.0
	ゾーン⑭ (n=86)	34.9	29.1	30.2	7.0	51.2	14.0	14.0	48.8	1.2	2.3	4.7	0.0
	ゾーン⑮ (n=327)	45.3	24.5	29.7	9.2	43.7	9.2	11.0	50.5	2.8	2.8	2.1	0.0
	ゾーン⑯ (n=156)	30.1	17.3	26.9	2.6	73.1	6.4	19.9	31.4	2.6	0.6	1.3	0.0

図 34 今回、バスを利用した理由 (居住地域別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(複数回答)		行きたい場所へ 行ける路線が ある	利用したい時間 に運行している	最も早い 交通手段である	運賃が安い	バス以外に 交通手段がない	車または免許を 有していない	バス利用を 学校や職場が 指定している	自宅近くに バス停がある	車の運転に 不安がある	送迎を頼むのに 気兼ねする	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)		45.8	26.8	31.3	9.9	50.5	12.5	9.4	40.2	2.5	1.9	2.7	0.4
職業別	会社員・公務員・ 団体職員 (n=1,624)	39.8	22.6	30.1	7.2	53.0	6.0	14.5	36.4	2.1	1.2	2.3	0.1
	自営業・自由業 (n=97)	50.5	32.0	28.9	21.6	41.2	20.6	2.1	43.3	2.1	0.0	0.0	0.0
	専業主婦(夫) (n=326)	58.3	34.7	35.0	10.4	49.1	27.9	0.0	51.5	5.2	3.7	4.9	0.6
	アルバイト・パート (n=466)	48.3	28.3	30.7	9.2	46.8	12.9	9.9	34.1	2.8	0.9	2.6	0.2
	大学生・専門学校生 (n=86)	40.7	15.1	32.6	8.1	48.8	10.5	1.2	45.3	1.2	3.5	4.7	1.2
	高校生 (n=54)	44.4	14.8	31.5	7.4	42.6	20.4	11.1	27.8	0.0	0.0	3.7	1.9
	無職 (n=406)	57.4	37.9	34.0	18.7	51.0	23.6	0.0	53.4	2.7	4.2	2.2	0.5
最寄りバス停距離別	徒歩3分以内 (n=1,140)	43.9	27.4	34.5	9.3	45.5	10.3	9.6	54.9	2.5	1.7	2.6	0.2
	徒歩5分以内 (n=1,058)	46.1	26.9	27.4	9.5	52.5	14.7	10.4	44.2	2.1	2.2	2.7	0.2
	徒歩10分以内 (n=594)	46.5	26.3	33.0	11.8	55.6	13.0	6.7	25.3	3.4	1.9	2.7	0.8
	徒歩10分以上 (n=228)	52.6	28.9	31.6	12.7	50.0	14.9	7.9	5.7	2.6	2.6	3.5	0.0

図 35 今回、バスを利用した理由（職業別・最寄りバス停距離別）

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(複数回答)	行きたい場所へ 行ける路線が ある	に 利用したい時間 に 運行している	交通手段である 最も早い	運賃が安い	バス以外に 交通手段がない	車または免許を 有していない	バス利用を 学校や職場が 指定している	自宅近くに バス停がある	車の運転に 不安がある	送迎を頼むのに 気兼ねする	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)	45.8	26.8	31.3	9.9	50.5	12.5	9.4	40.2	2.5	1.9	2.7	0.4
乗車バス停別	箕面(駅) (n=323)	50.8	30.7	32.8	8.4	44.6	19.5	35.0	2.5	2.2	3.1	0.3
	阪急石橋(駅) (n=154)	54.5	32.5	37.7	13.6	39.0	12.3	26.0	1.9	1.3	3.2	0.6
	石橋北口 (n=25)	68.0	36.0	28.0	16.0	28.0	20.0	28.0	4.0	4.0	8.0	0.0
	千里中央(駅) (n=1,990)	43.8	25.2	30.1	10.5	55.2	11.4	41.2	2.8	1.9	2.1	0.3
	北千里(駅) (n=608)	47.0	28.1	33.4	8.2	42.1	12.0	43.9	1.8	2.0	3.6	0.2
降車バス停ゾーン別	ゾーン① (n=79)	55.7	38.0	38.0	8.9	19.0	12.7	41.8	1.3	1.3	3.8	2.5
	ゾーン② (n=31)	61.3	35.5	32.3	6.5	9.7	16.1	54.8	6.5	3.2	3.2	3.2
	ゾーン③ (n=4)	50.0	25.0	100.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0
	ゾーン④ (n=36)	47.2	22.2	36.1	11.1	38.9	8.3	2.8	52.8	0.0	0.0	0.0
	ゾーン⑤ (n=283)	42.0	26.5	29.7	6.4	59.4	12.4	12.0	34.6	2.5	1.4	2.5
	ゾーン⑥ (n=163)	45.4	30.7	31.3	8.0	49.7	11.0	9.8	26.4	1.8	0.6	1.2
	ゾーン⑦ (n=125)	42.4	31.2	32.0	4.0	55.2	8.0	6.4	58.4	4.8	0.8	4.0
	ゾーン⑧ (n=35)	45.7	17.1	22.9	5.7	48.6	17.1	2.9	51.4	2.9	5.7	5.7
	ゾーン⑨ (n=113)	38.1	19.5	20.4	9.7	61.9	11.5	14.2	38.9	2.7	3.5	3.5
	ゾーン⑩ (n=227)	47.6	30.4	24.2	11.5	66.1	18.1	12.8	44.1	3.5	2.2	3.1
	ゾーン⑪ (n=229)	43.2	32.8	27.9	10.9	63.8	14.8	7.9	44.5	2.2	2.2	0.9
	ゾーン⑫ (n=62)	40.3	27.4	27.4	11.3	61.3	17.7	0.0	66.1	0.0	1.6	0.0
	ゾーン⑬ (n=11)	54.5	27.3	45.5	18.2	18.2	0.0	0.0	81.8	0.0	0.0	0.0
	ゾーン⑭ (n=85)	34.1	28.2	36.5	5.9	50.6	15.3	11.8	38.8	2.4	1.2	8.2
	ゾーン⑮ (n=210)	51.4	25.7	26.7	9.0	50.0	11.0	11.0	51.4	3.8	2.9	2.4
	ゾーン⑯ (n=173)	36.4	17.9	37.6	2.9	60.7	6.9	15.6	24.9	1.7	0.6	1.7
箕面市外 (n=407)	59.5	32.2	38.6	15.5	33.7	15.2	8.6	35.4	1.7	1.5	3.2	

図 36 今回、バスを利用した理由 (乗車バス停・降車バス停ゾーン別)

2. 普段の路線バスの利用などについて

(1) 普段の路線バスの利用頻度

問3① あなたは、路線バスをどのくらい利用していますか。(1つに○)

○普段の路線バスの利用頻度(図37)は、「ほぼ毎日(平日5日利用を含む)」が65.6%で最も多く、次いで、「週に数回」が21.7%となっている。

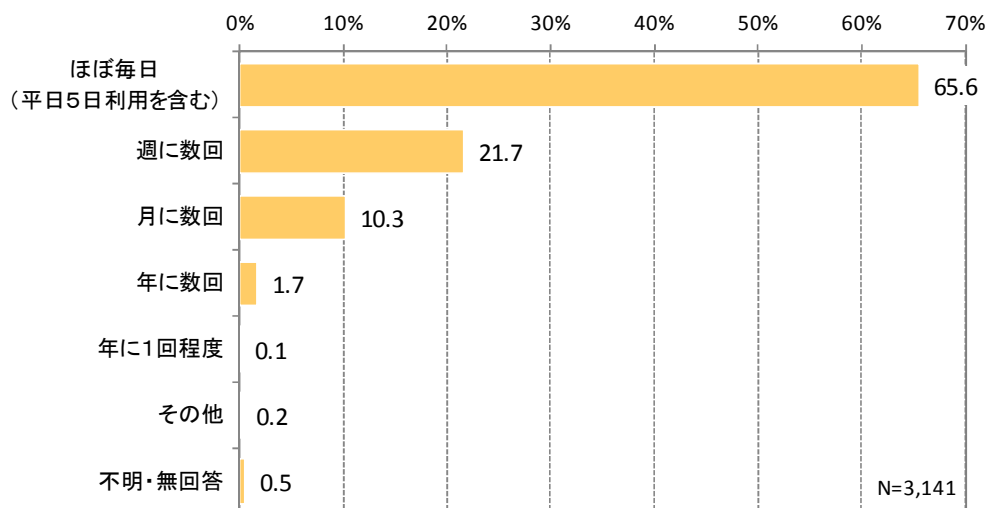


図37 普段の路線バスの利用頻度

- 性別(図38)にみると、男女ともに「ほぼ毎日」が最も多いが、その割合は、女性(61.0%)よりも男性(71.7%)の方が10.7ポイント高くなっている。
- 年代別にみると、すべての年代で「ほぼ毎日」が最も多く、特に10~50歳代では7割以上を占めている。一方、70歳以上では「週に数回」の割合が、他の年代と比べて高くなっている。
- 居住地域別(図39)にみると、すべての居住地域で「ほぼ毎日」が最も多く、特に兵庫県、その他大阪府、池田市、大阪市では7割以上を占めている。箕面市居住者の内訳でも、ゾーン⑬を除くゾーンで「ほぼ毎日」が最も多く、特にゾーン⑩(86.5%)、ゾーン⑤(73.4%)、ゾーン⑮(71.3%)では7割以上を占めている。一方、ゾーン⑬では、「週に数回」が最も多くなっている。
※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略
- 職業別(図40)にみると、専業主婦(夫)と無職では「週に数回」、他の職業では「ほぼ毎日」が最も多くなっている。特に、会社員・公務員・団体職員と高校生では、「ほぼ毎日」と回答した割合が8割以上を占めており、他の職業と比べて高い。
- 自宅から最寄りのバス停までの距離別にみると、大きな差はみられない。

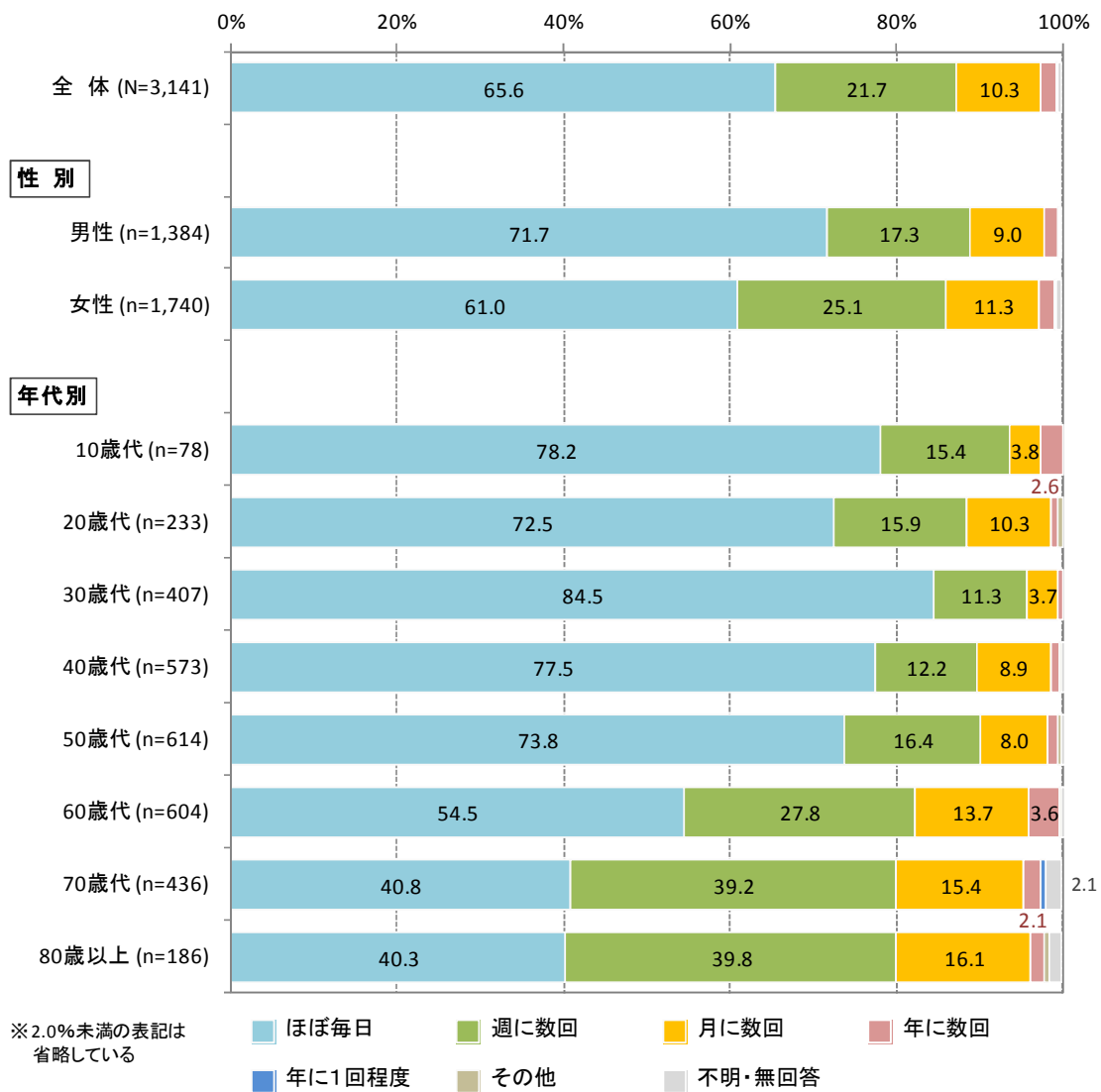


図 38 普段の路線バスの利用頻度（性別・年代別）

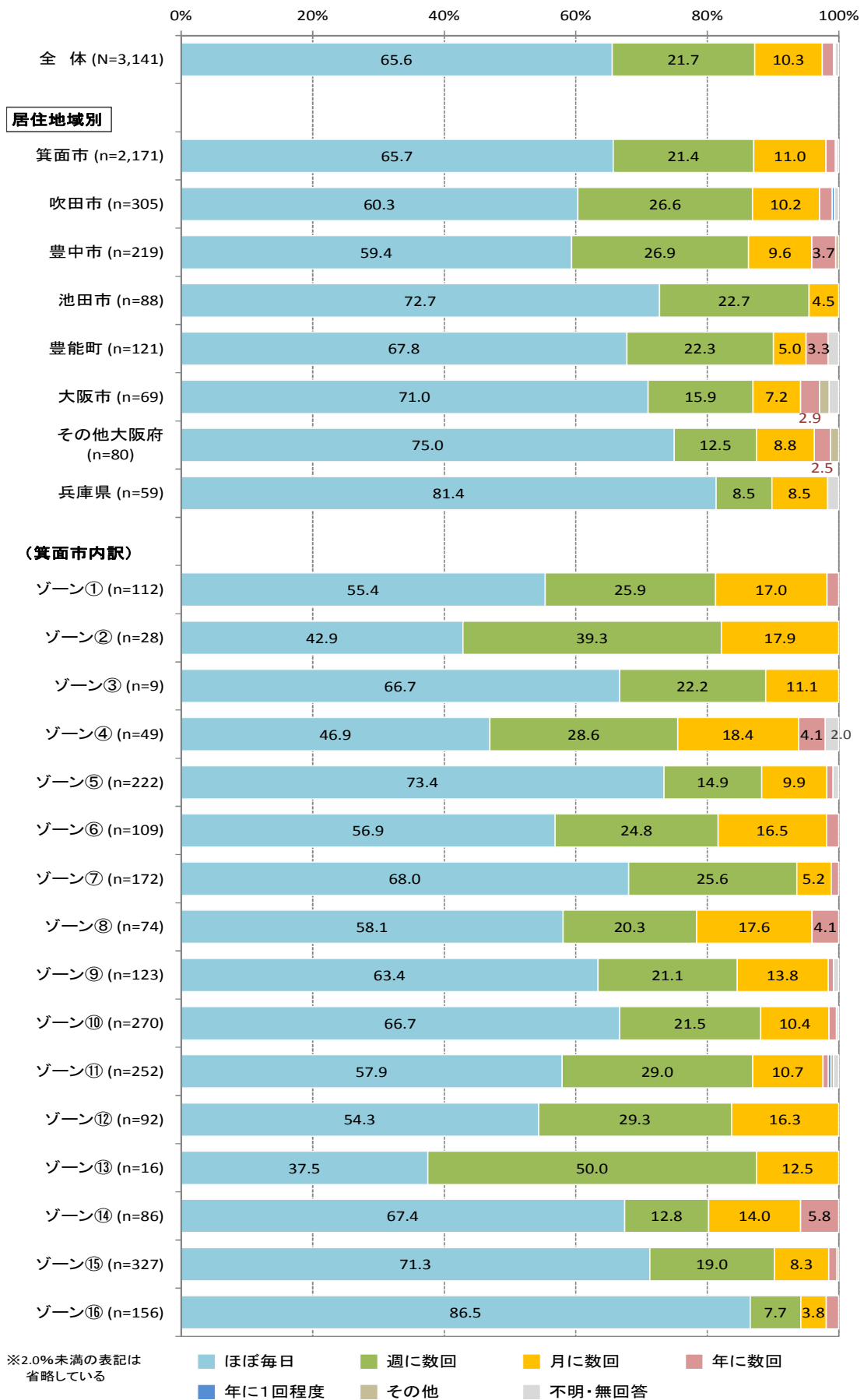


図 39 普段の路線バスの利用頻度 (居住地域別)

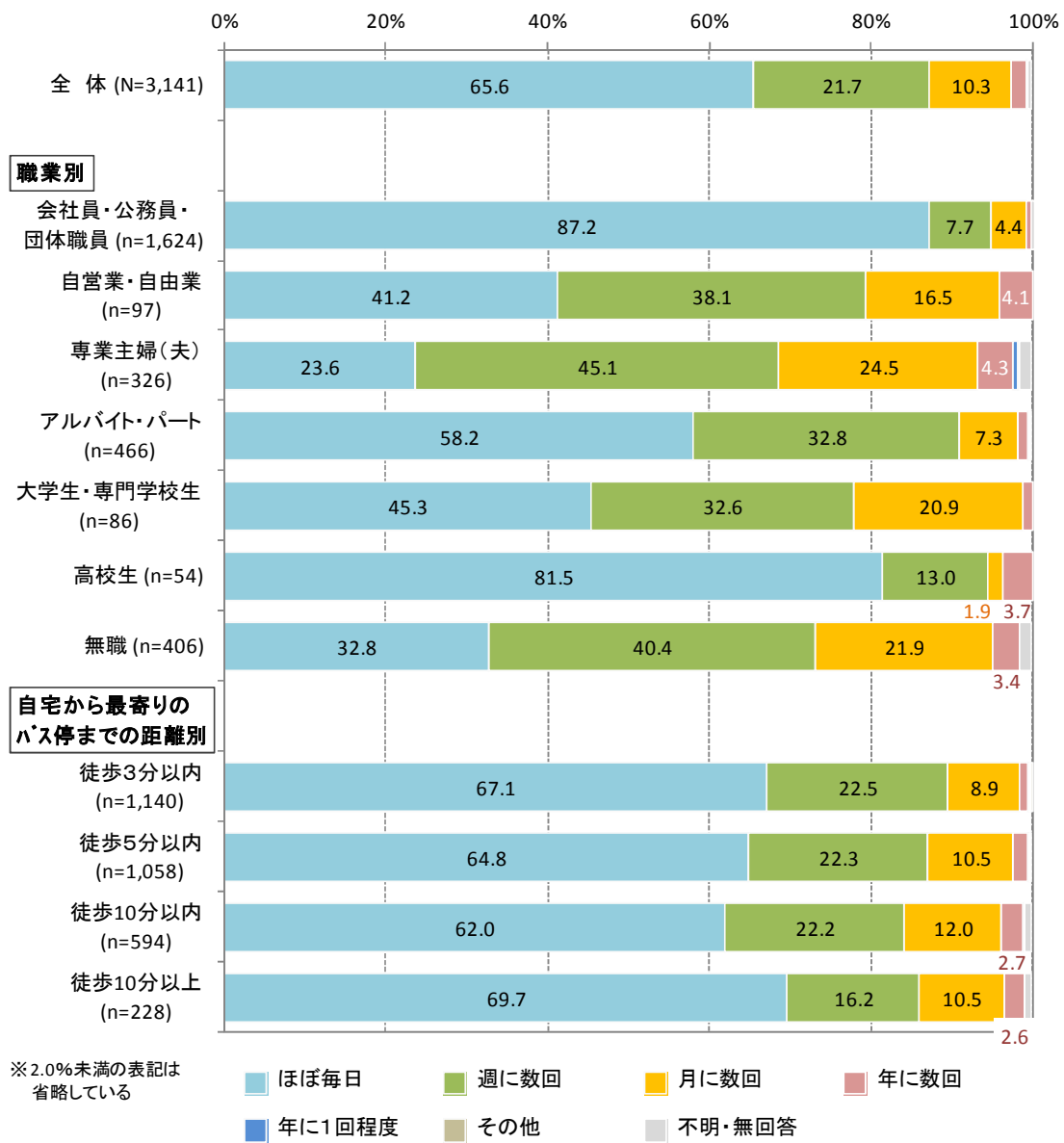


図 40 普段の路線バスの利用頻度（職業別・最寄りバス停距離別）

(2) 路線バスの満足度

問3② あなたは、路線バスに満足されていますか。(1つに○)

※『満足』:「大変満足」と「やや満足」の合計

※『不満』:「やや不満」と「大変不満」の合計

※『満足度』:以下の式で算出し、最高5.00～最低1.00で表す

$$\text{満足度} = \frac{\text{「大変満足」} \times 5 + \text{「やや満足」} \times 4 + \text{「普通」} \times 3 + \text{「やや不満」} \times 2 + \text{「大変不満」} \times 1}{\text{有効回答数 (有効回収数から各設問の不明・無回答を除いた数)}}$$

- 路線バスの満足度(図41)は、「やや満足」が48.0%で最も多く、「大変満足」(13.5%)と合わせると、61.5%が『満足』となっている。
- 一方、「やや不満」(14.9%)と「大変不満」(4.1%)を合わせた『不満』の割合は、18.9%となっている。
- 『満足度』は、3.53となっている。

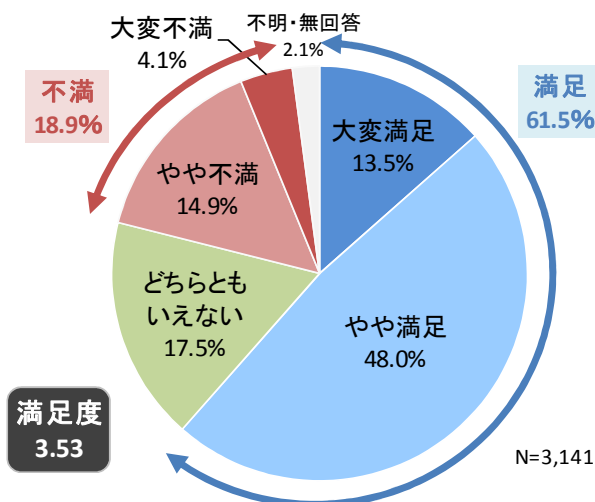


図41 路線バスの満足度

- 性別（図 42）に『満足』の割合をみると、男性が63.9%、女性が59.5%となっており、男女ともに『満足』が『不満』を上回っている。また、『満足度』で男女を比較すると、女性（3.48）よりも男性（3.59）の方が高くなっている。
- 年代別に『満足』の割合をみると、すべての年代で『満足』が『不満』を上回っており、特に、70歳以上では7割以上となっている。また、『満足度』で比較すると、80歳以上が3.92で最も高く、以下、70歳代が3.79、60歳代が3.58と続いている。一方で、40歳代（3.39）が最も低くなっている。
- 居住地域別（図 43）に『満足』の割合をみると、すべての地域で『満足』が『不満』を上回っており、特に、池田市では7割以上となっている。また、『満足度』で比較すると、池田市が3.78で最も高く、以下、豊中市が3.69、吹田市が3.67と続いている。一方で、その他大阪府（3.18）が最も低くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑨⑬を除くゾーンで『満足』が『不満』を上回っており、特に、ゾーン①（76.8%）では『満足』が7割以上となっている。一方、ゾーン⑨⑬では、『不満』がそれぞれ40.7%、56.3%となっており、『不満』が『満足』を上回っている。『満足度』で比較すると、ゾーン①が3.92で最も高く、以下、ゾーン⑧が3.77、ゾーン⑥が3.69と続いている。一方で、ゾーン⑬（2.60）が最も低くなっている。
※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略
- 職業別（図 44）に『満足』の割合をみると、すべての職業で『満足』が『不満』を上回っており、特に、無職では約7割となっている。また、『満足度』で比較すると、無職が3.77で最も高く、以下、高校生が3.62、専業主婦（夫）が3.51と続いている。一方で、大学生・専門学校生（3.35）が最も低くなっている。
- 自宅から最寄りのバス停までの距離別に『満足』の割合をみると、大きな差はみられない。
- 普段の利用頻度別に『満足』の割合をみると、利用頻度が高いほど『満足』の割合が高くなっている。

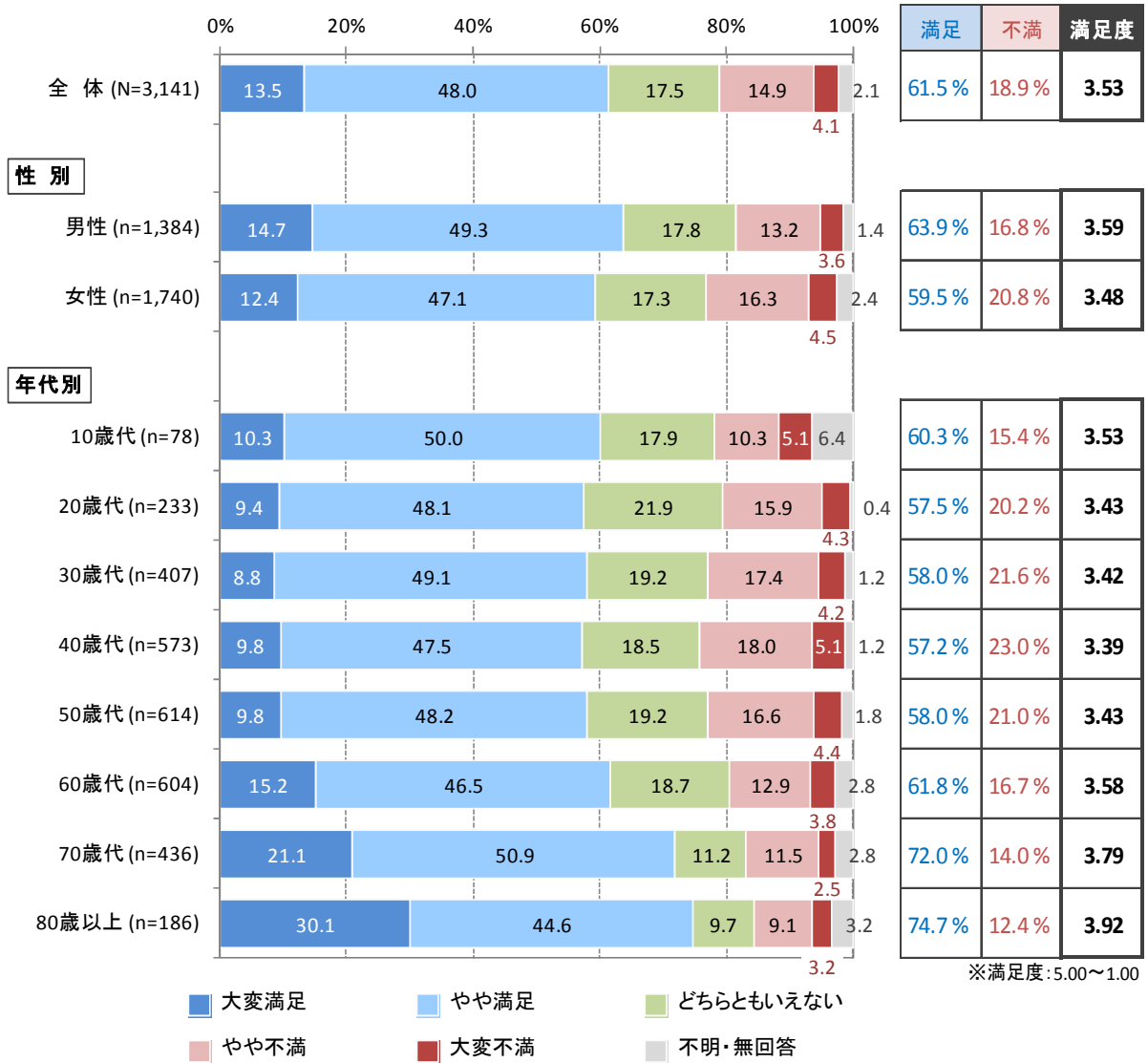


図 42 路線バスの満足度 (性別・年代別)

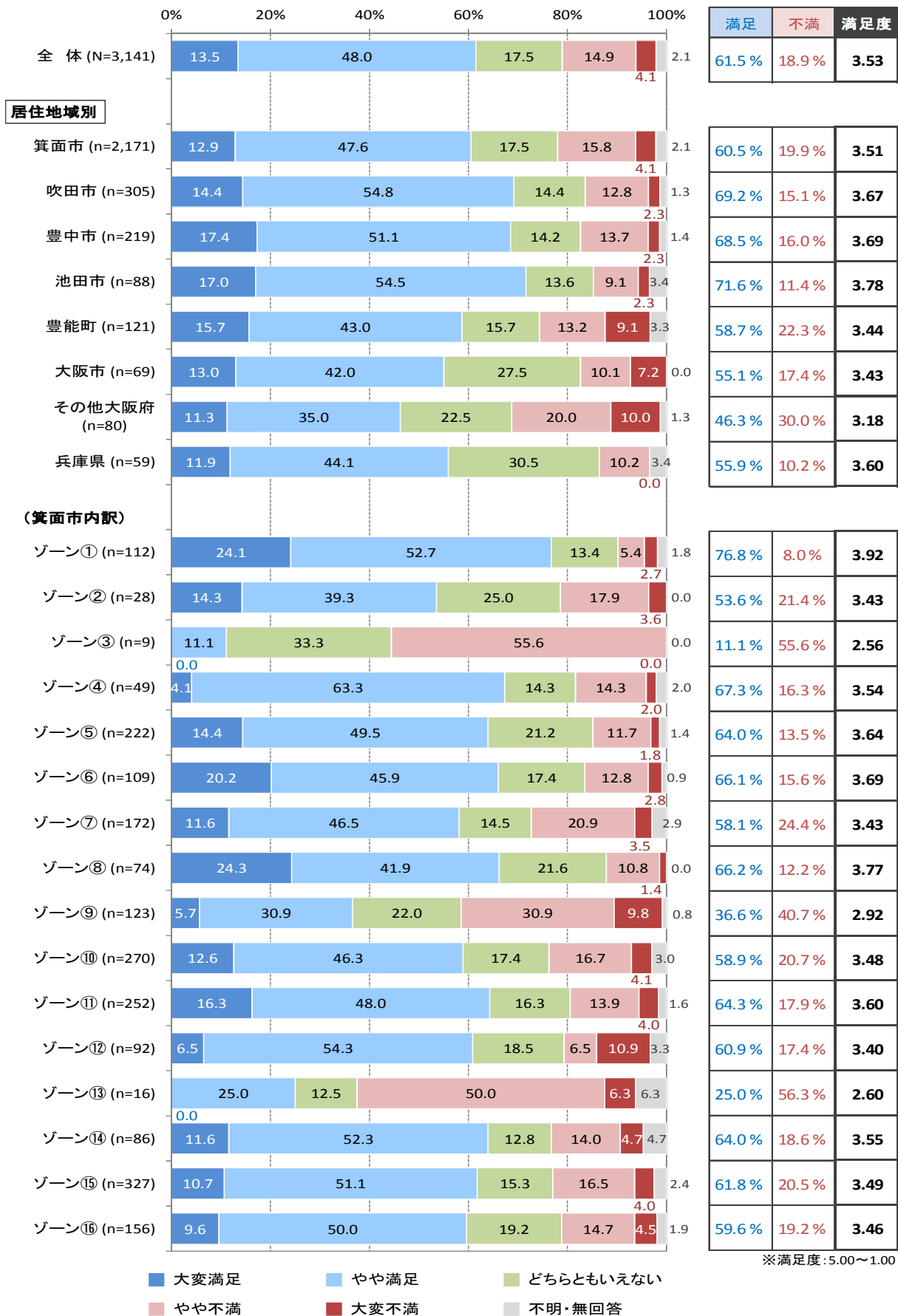


図 43 路線バスの満足度 (居住地域別)

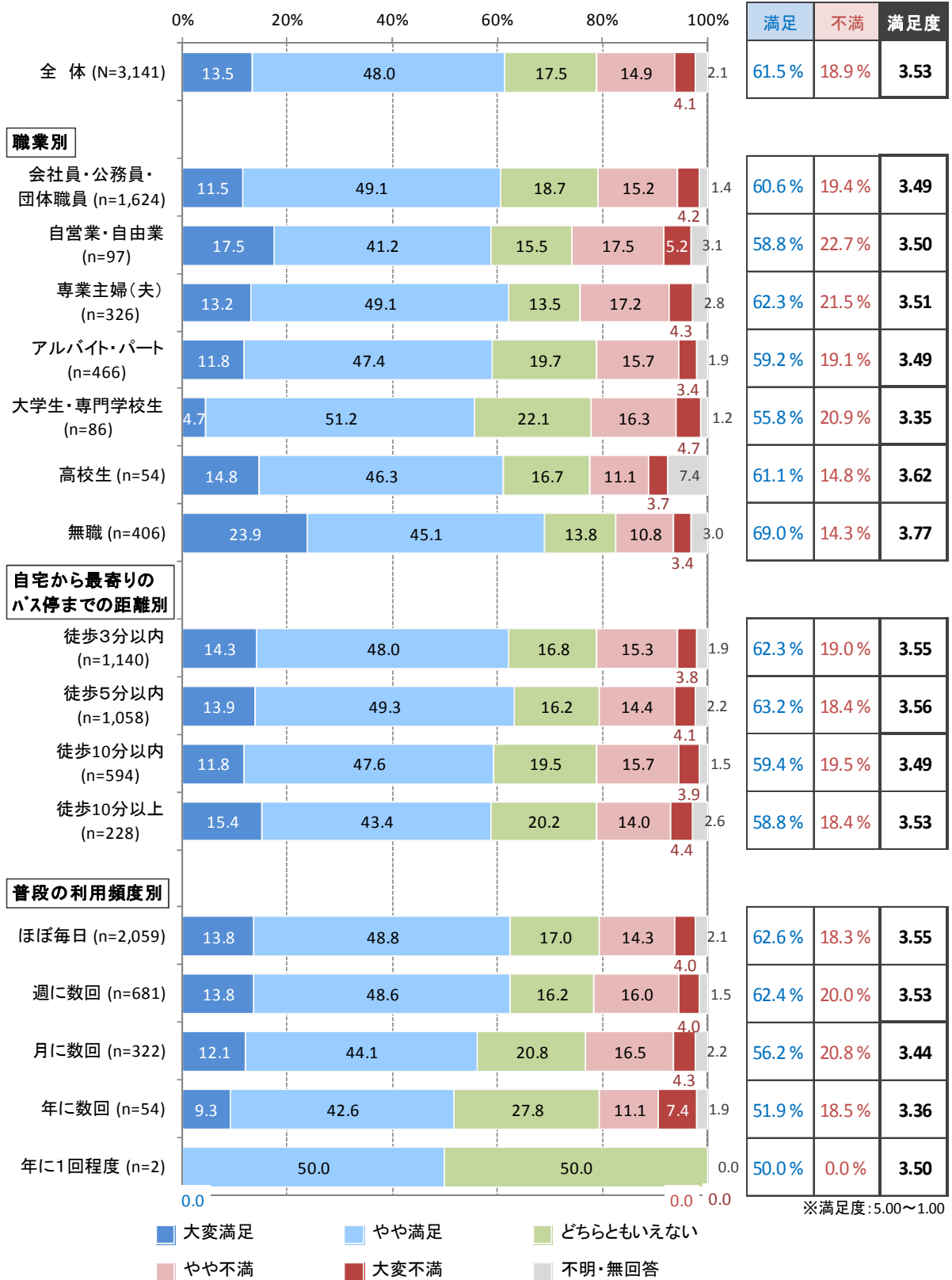


図 44 路線バスの満足度（職業別・最寄りバス停距離別・普段の利用頻度別）

(3) 路線バスの不満点

問3③ 路線バスのどのような点が不満ですか。(3つまで○)

○路線バスの不満点(図45)は、「利用したい時間に運行していない」が34.7%で最も多く、以下、「始発が遅い・終発が早い」が28.3%、「時刻表どおりに運行されない」が19.0%と続いている。(「その他」を除く)

○「特に不満はない」は、14.8%となっている。

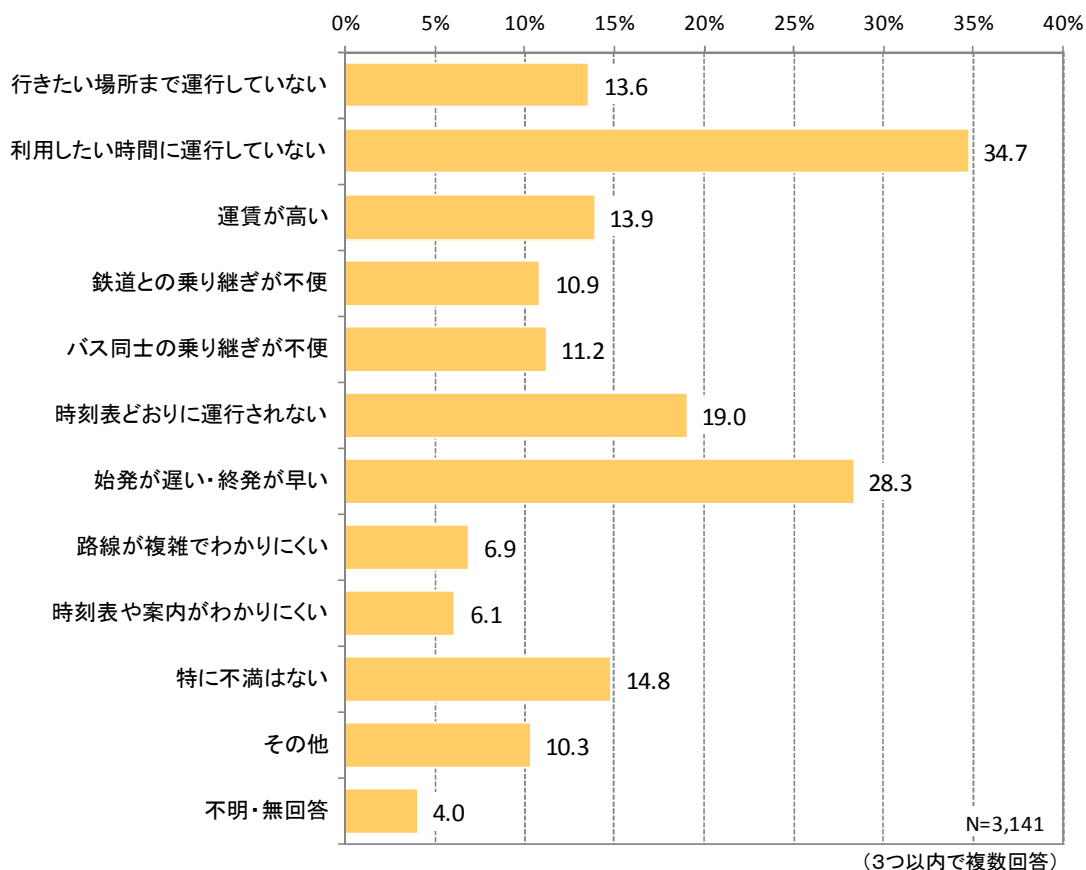


図45 路線バスの不満点

○性別（図 46）にみると、男女ともに「利用したい時間に運行していない」と「始発が遅い・終発が早い」、「時刻表どおりに運行されない」が上位3つを占めており、大きな差はみられない。

○年代別にみると、10～20歳代では「始発が遅い・終発が早い」、30～60歳代では「利用したい時間に運行していない」が最も多くなっている。一方、70歳以上では「特に不満はない」が最も多くなっている。

○居住地域別（図 47）にみると、箕面市、吹田市、豊中市、豊能町では「利用したい時間に運行していない」、他の地域では「時刻表どおりに運行されない」が最も多くなっている。また、箕面市では「始発が遅い・終発が早い」と回答した割合が他の地域と比べて高い。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①⑦⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮では「利用したい時間に運行していない」、ゾーン⑤⑥⑧では「始発が遅い・終発が早い」、ゾーン②では「時刻表どおりに運行されない」、ゾーン⑩では「運賃が高い」が最も多く、ゾーン④では「利用したい時間に運行していない」と「始発が遅い・終発が早い」が同率で多くなっている。「運賃が高い」については、ゾーンによる差が大きく、ゾーン①④⑥⑦⑨⑩⑭⑮では1割未満であるのに対し、ゾーン⑩では65.4%となっている。また、「利用したい時間に運行していない」についても、ゾーンによる差が大きく、ゾーン⑥⑧では2割未満であるのに対し、ゾーン⑬（75.0%）、ゾーン⑨（61.8%）では6割以上となっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○職業別（図 48）にみると、大学生・専門学校生では「始発が遅い・終発が早い」が最も多く、その割合は5割以上を占めており、他の職業と比べて高い。その他、無職を除く職業では「利用したい時間に運行していない」が最も多くなっている。一方、無職では「特に不満はない」が最も多くなっている。

○普段の利用頻度別にみると、ほぼ毎日～月に数回の方は「利用したい時間に運行していない」が最も多く、次いで、ほぼ毎日の方は「始発が遅い・終発が早い」、週に数回と月に数回の方は「行きたい場所まで運行していない」となっている。一方、年に数回の方では「特に不満はない」が最も多くなっている。

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)		まで 行きたい 場所 ない	利 用したい 時間 ない	運賃が 高い	乗り 継ぎが 不便 鉄道との	乗り 継ぎが 不便 バス同士の	時刻表ど おりに 運行され ない	始発が 遅い・ 終発が 早い	路線が 複雑で わかりに くい	時刻表 や案内が わかりに くい	特に不 満はない	その他	不明・ 無回答
全体 (N=3,141)		13.6	34.7	13.9	10.9	11.2	19.0	28.3	6.9	6.1	14.8	10.3	4.0
性別	男性 (n=1,384)	11.0	31.9	15.5	11.9	9.1	18.0	31.4	7.3	6.9	16.2	10.7	3.3
	女性 (n=1,740)	15.6	37.1	12.7	10.2	12.7	19.9	26.1	6.6	5.6	13.8	10.2	4.5
年代別	10歳代 (n=78)	10.3	39.7	24.4	12.8	19.2	32.1	42.3	7.7	5.1	5.1	3.8	3.8
	20歳代 (n=233)	12.0	37.8	18.5	16.3	9.9	21.5	44.2	7.7	5.2	9.4	9.4	3.4
	30歳代 (n=407)	12.3	40.8	19.7	16.2	8.1	21.9	31.7	9.3	7.1	7.1	15.2	2.9
	40歳代 (n=573)	14.7	38.0	15.9	12.0	6.8	19.0	35.4	7.3	6.5	8.4	14.5	3.7
	50歳代 (n=614)	12.4	37.0	14.7	14.5	9.0	23.1	34.5	5.7	4.7	9.3	12.1	3.1
	60歳代 (n=604)	13.1	33.3	12.1	7.1	14.2	16.9	23.2	7.5	7.0	20.2	7.1	4.1
	70歳代 (n=436)	17.2	26.6	6.7	4.1	15.4	12.4	12.8	5.3	5.7	29.4	6.2	5.7
	80歳以上 (n=186)	14.5	23.1	5.4	4.3	17.7	12.9	7.5	4.8	8.1	30.1	4.8	5.9

図 46 路線バスの不満点 (性別・年代別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)	行きたい場所まで運行して いない	利用したい時間 に運行して いない	運賃が高い	乗り継ぎが不便 鉄道との	乗り継ぎが不便 バス同士の	時刻表どおりに 運行されない	始発が遅い・ 終発が早い	路線が複雑で わかりにくい	時刻表や案内が わかりにくい	特に不満はない	その他	不明・無回答	
全 体 (N=3,141)	13.6	34.7	13.9	10.9	11.2	19.0	28.3	6.9	6.1	14.8	10.3	4.0	
居住地域別	箕面市 (n=2,171)	14.4	36.7	14.3	11.1	9.4	15.8	33.7	5.0	4.7	14.9	10.5	3.5
	吹田市 (n=305)	12.8	25.6	12.5	10.5	7.9	22.0	16.4	11.1	10.8	16.4	11.5	5.6
	豊中市 (n=219)	11.9	31.1	5.9	6.8	17.4	22.4	16.4	13.7	9.6	19.2	7.8	5.0
	池田市 (n=88)	13.6	30.7	5.7	6.8	20.5	34.1	26.1	9.1	3.4	11.4	11.4	6.8
	豊能町 (n=121)	13.2	38.0	34.7	9.1	35.5	10.7	22.3	5.0	3.3	9.1	8.3	3.3
	大阪市 (n=69)	8.7	30.4	7.2	18.8	10.1	39.1	4.3	15.9	14.5	15.9	13.0	2.9
	その他大阪府 (n=80)	8.8	40.0	12.5	20.0	11.3	42.5	8.8	7.5	8.8	13.8	12.5	3.8
	兵庫県 (n=59)	10.2	28.8	10.2	11.9	10.2	45.8	13.6	18.6	13.6	11.9	6.8	1.7
居住地域別(箕面市内訳)	ゾーン① (n=112)	15.2	24.1	6.3	4.5	15.2	13.4	22.3	5.4	2.7	23.2	12.5	6.3
	ゾーン② (n=28)	3.6	32.1	17.9	7.1	3.6	35.7	21.4	10.7	0.0	14.3	10.7	3.6
	ゾーン③ (n=9)	11.1	22.2	22.2	22.2	22.2	33.3	11.1	11.1	0.0	11.1	33.3	0.0
	ゾーン④ (n=49)	18.4	34.7	4.1	6.1	16.3	18.4	34.7	0.0	0.0	16.3	6.1	4.1
	ゾーン⑤ (n=222)	9.9	23.9	11.7	15.3	6.8	31.1	41.9	6.8	6.3	9.0	12.2	4.1
	ゾーン⑥ (n=109)	11.9	19.3	8.3	4.6	5.5	25.7	32.1	11.0	10.1	19.3	16.5	4.6
	ゾーン⑦ (n=172)	13.4	46.5	5.8	6.4	12.8	15.1	39.5	2.3	4.7	14.5	5.2	4.1
	ゾーン⑧ (n=74)	6.8	18.9	13.5	9.5	9.5	31.1	33.8	0.0	0.0	24.3	13.5	1.4
	ゾーン⑨ (n=123)	20.3	61.8	8.9	11.4	8.1	13.8	50.4	4.1	7.3	5.7	8.1	3.3
	ゾーン⑩ (n=270)	14.4	40.7	8.9	12.6	9.6	12.6	30.0	4.4	7.0	17.0	8.1	4.4
	ゾーン⑪ (n=252)	18.7	30.2	12.7	7.1	12.7	15.1	28.2	6.3	3.2	20.6	9.5	3.2
	ゾーン⑫ (n=92)	21.7	55.4	10.9	7.6	13.0	10.9	31.5	1.1	4.3	13.0	10.9	2.2
	ゾーン⑬ (n=16)	18.8	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	43.8	0.0	0.0	6.3	12.5	0.0
	ゾーン⑭ (n=86)	10.5	38.4	7.0	8.1	5.8	24.4	31.4	10.5	5.8	17.4	10.5	2.3
	ゾーン⑮ (n=327)	15.0	38.5	9.8	19.0	7.0	8.3	37.3	5.2	4.9	15.3	9.8	2.8
	ゾーン⑯ (n=156)	14.1	39.1	65.4	10.9	7.1	4.5	25.6	3.2	1.9	6.4	16.7	1.9

図 47 路線バスの不満点 (居住地域別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)		行きたい場所まで運ばない	利用したい時間に行かない	運賃が高い	乗継ぎが不便 鉄道との	乗継ぎが不便 バス同士の	時刻表どおりに運行されない	始発が遅い・ 終発が早い	路線が複雑で わかりにくい	時刻表や案内が わかりにくい	特に不満はない	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)		13.6	34.7	13.9	10.9	11.2	19.0	28.3	6.9	6.1	14.8	10.3	4.0
職業別	会社員・公務員・ 団体職員 (n=1,624)	10.9	37.8	15.7	14.0	7.5	21.8	35.1	7.5	6.3	10.0	13.1	3.3
	自営業・自由業 (n=97)	15.5	37.1	13.4	9.3	11.3	12.4	24.7	7.2	5.2	19.6	7.2	3.1
	専業主婦(夫) (n=326)	19.6	31.9	9.2	5.5	14.7	12.6	12.0	4.6	4.9	26.4	7.1	4.0
	アルバイト・パート (n=466)	14.4	32.4	13.7	8.6	14.6	19.1	26.0	7.7	6.0	14.8	9.7	3.6
	大学生・専門学校生 (n=86)	15.1	39.5	23.3	14.0	9.3	18.6	55.8	4.7	5.8	5.8	7.0	7.0
	高校生 (n=54)	11.1	42.6	25.9	13.0	22.2	31.5	37.0	9.3	5.6	5.6	3.7	1.9
	無職 (n=406)	17.5	25.6	7.9	4.4	18.5	13.3	13.1	6.4	7.1	26.8	4.9	6.4
普段の利用頻度別	ほぼ毎日 (n=2,059)	10.6	35.1	14.0	12.7	10.3	21.3	33.2	6.7	5.3	12.8	12.0	3.8
	週に数回 (n=681)	19.8	35.5	13.2	6.6	14.1	15.6	19.5	6.9	6.8	17.6	8.7	4.4
	月に数回 (n=322)	20.2	33.2	15.2	8.7	11.5	12.4	19.3	8.4	9.0	18.6	5.0	3.4
	年に数回 (n=54)	14.8	18.5	13.0	11.1	3.7	20.4	13.0	5.6	9.3	35.2	5.6	5.6
	年に1回程度 (n=2)	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0	50.0	0.0	0.0

図 48 路線バスの不満点（職業別・普段の利用頻度別）

3. 北大阪急行線延伸後の移動について

(1) 延伸開業後の延伸区間の利用意向

問4① 北大阪急行線の延伸開業後、あなたは延伸区間を利用しますか。(1つに○)

①-1 「利用しない」理由は何ですか。

※『利用意向あり』:「利用する」と「バス路線があれば利用する」の合計

○延伸開業後の延伸区間の利用意向(図49)は、「利用する」が42.2%で最も多く、「バス路線があれば利用する」(26.4%)と合わせると、68.5%が『利用意向あり』となっている。

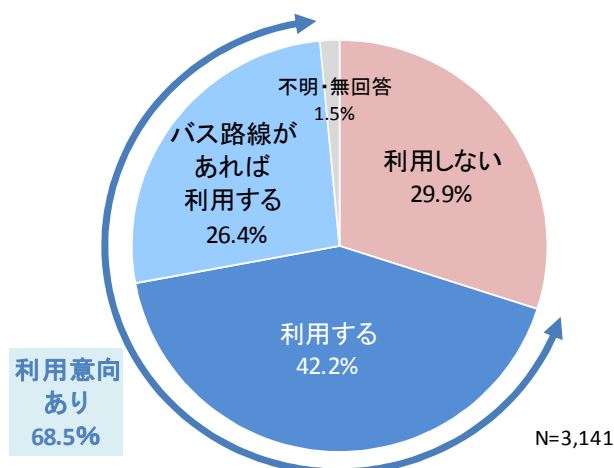


図49 延伸開業後の延伸区間の利用意向

○延伸開業後の延伸区間を「利用しない」と回答した人の主な理由(表3)は、延伸区間を利用する理由がない、現状の路線バスで満足、居住地から離れている等となっている。

表3 延伸開業後の延伸区間を利用しない理由

主な意見内容	のべ件数
延伸区間を利用する理由・必要がない	324
現状の路線バスの方が便利・満足	119
居住地から離れている	115
他路線(モノレール・阪急等)の方が便利・満足	88
現状の区間で満足	65
運賃が割高になる可能性がある	55
通勤ルートに関係ない	38
新駅までのアクセスがない・不便	33
乗り継ぎが必要になる・増える	32
遠方へ引っ越し予定(自宅・職場等)	24
自家用車・バイクを利用することが多い	20
延伸しても目的地まで離れている	15
その他(始発駅を利用希望、バス経路混雑、北大阪急行線混雑、延伸自体が不要、現状ではわからない等)	13

○性別（図 50）に『利用意向あり』の割合をみると、女性（65.0%）よりも男性（73.1%）の方が8.1ポイント高くなっている。

○年代別に『利用意向あり』の割合をみると、40歳代が74.5%で最も高く、以下、30歳代が72.5%、10歳代が69.2%と続いている。一方、80歳以上（57.5%）が最も低くなっている。

○居住地域別（図 51）に『利用意向あり』の割合をみると、豊能町が79.3%で最も高く、以下、箕面市が76.4%、その他大阪府が65.0%と続いている。一方、兵庫県（37.3%）が最も低くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑤が94.1%で最も高く、以下、ゾーン⑬が93.8%、ゾーン⑥が90.8%と続いている。また、ゾーン⑫では「バス路線があれば利用する」と回答した割合が6割以上を占めており、他のゾーンと比べて高い。一方、ゾーン④と⑮では「利用しない」と回答した割合が4割以上を占めており、他のゾーンと比べて利用意向が低くなっている。
※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○乗車バス停別（図 52）に『利用意向あり』の割合をみると、箕面（駅）（74.6%）と千里中央（駅）（74.0%）が同程度で高くなっている。一方、石橋北口（44.0%）が最も低くなっている。

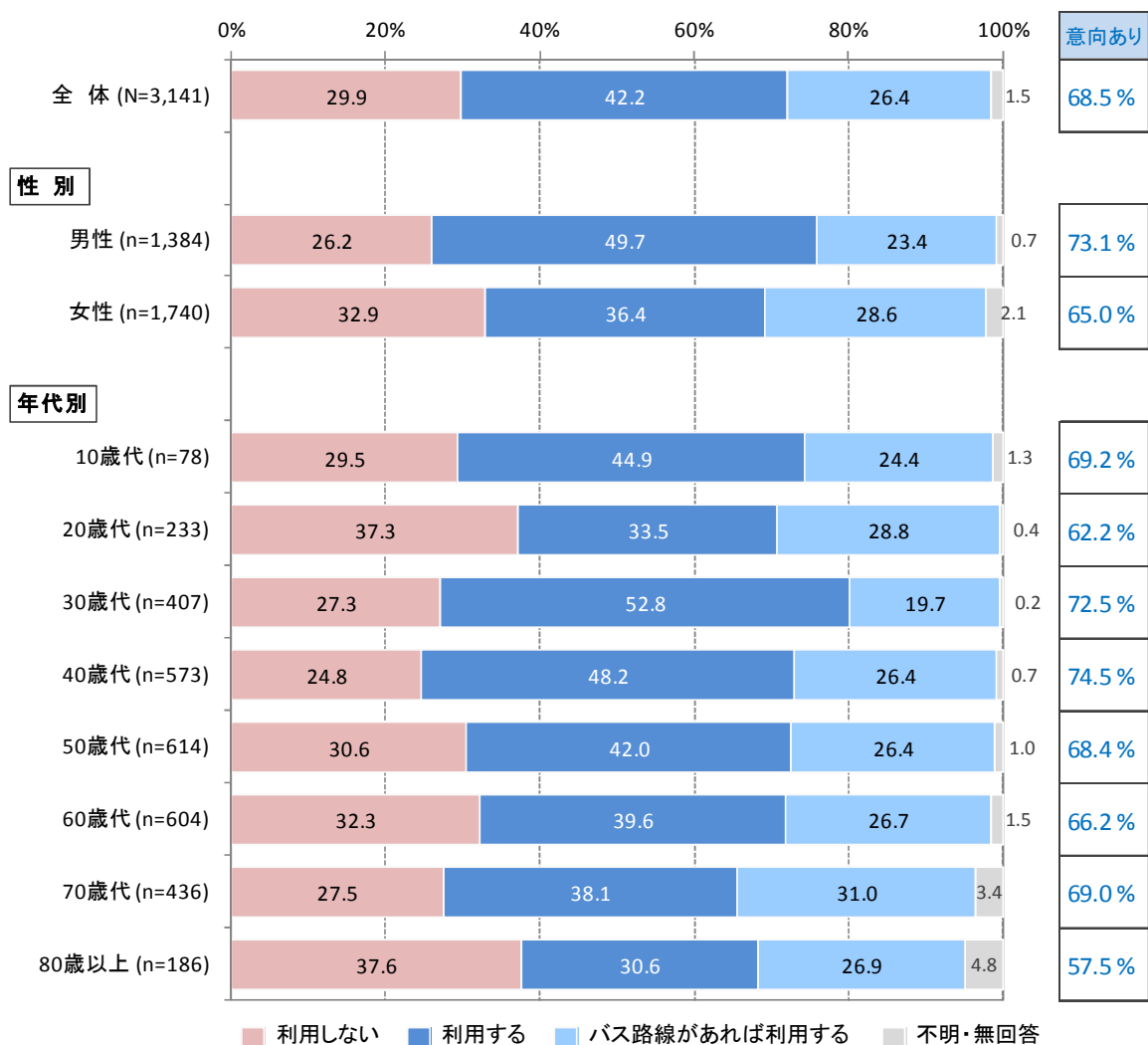


図 50 延伸開業後の延伸区間の利用意向（性別・年代別）

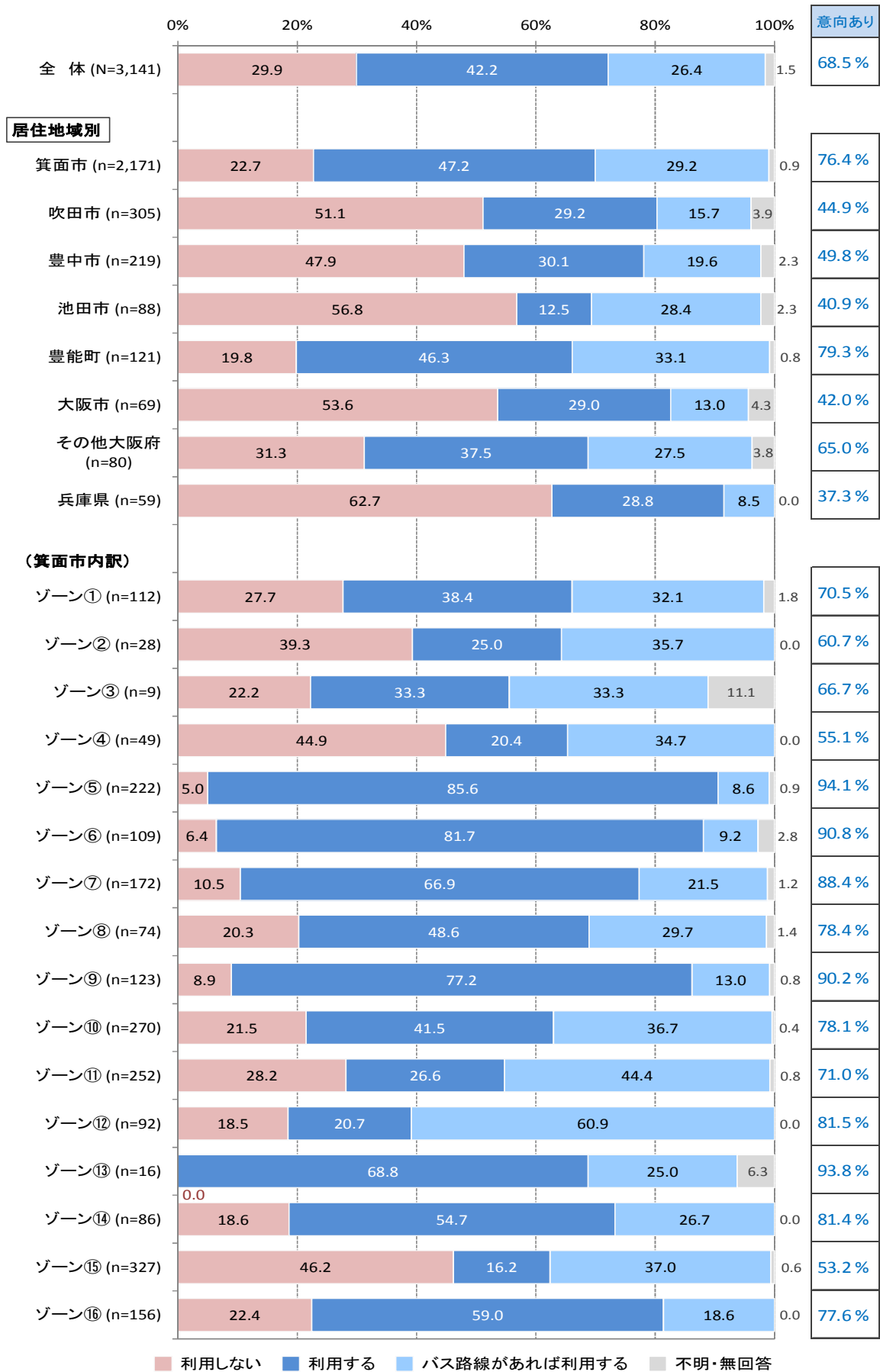


図 51 延伸開業後の延伸区間の利用意向 (居住地域別)

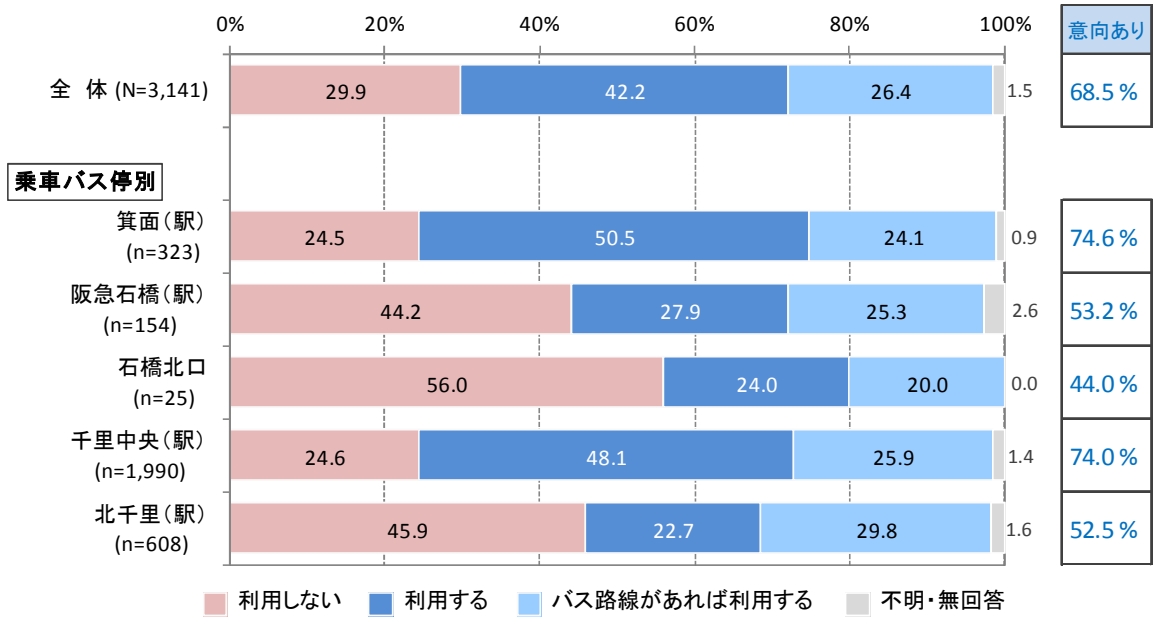


図 52 延伸開業後の延伸区間の利用意向（乗車バス停別）

(2) 主に利用する新駅

副問 問4①で「利用する」または「バス路線があれば利用する」と回答した人のみ
問4② 延伸開業後、北大阪急行線のどの新駅を主に利用しますか。(1つに○)

○「利用意向あり」と回答した人が主に利用する新駅(図53)は、「(仮称)新箕面駅」が78.0%、「(仮称)箕面船場駅」が19.0%となっている。

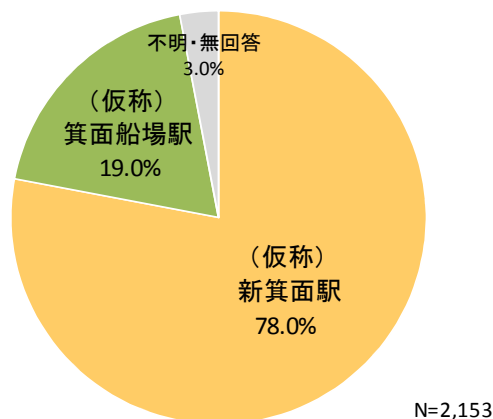


図53 主に利用する新駅

○性別(図54)にみると、男女で大きな差はみられない。

○年代別にみると、すべての年代で「(仮称)新箕面駅」の方が多く、特に10~30歳代では8割以上を占めている。

○居住地域別(図55)にみると、大阪市と兵庫県では「(仮称)箕面船場駅」、他の地域では「(仮称)箕面駅」の方が多くなっている。特に、「(仮称)箕面駅」と回答した割合は、豊能町では95%以上、箕面市では8割以上と高くなっている。箕面市居住者の内訳をみると、ゾーン⑥(98.0%)とゾーン⑮(51.1%)では「(仮称)箕面船場駅」の方が多く、他のゾーンでは「(仮称)箕面駅」の方が多くなっているが、ゾーン②(35.3%)とゾーン⑭(41.4%)では、「(仮称)箕面船場駅」と回答した割合も3割以上を占めている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○乗車バス停別(図56)にみると、すべての乗車バス停で「(仮称)新箕面駅」の方が多く、特に、箕面(駅)と千里中央(駅)では8割以上を占めている。また、「(仮称)箕面船場駅」と回答した割合は、北千里(駅)で31.7%となっており、他のバス停と比べてその割合が高い。

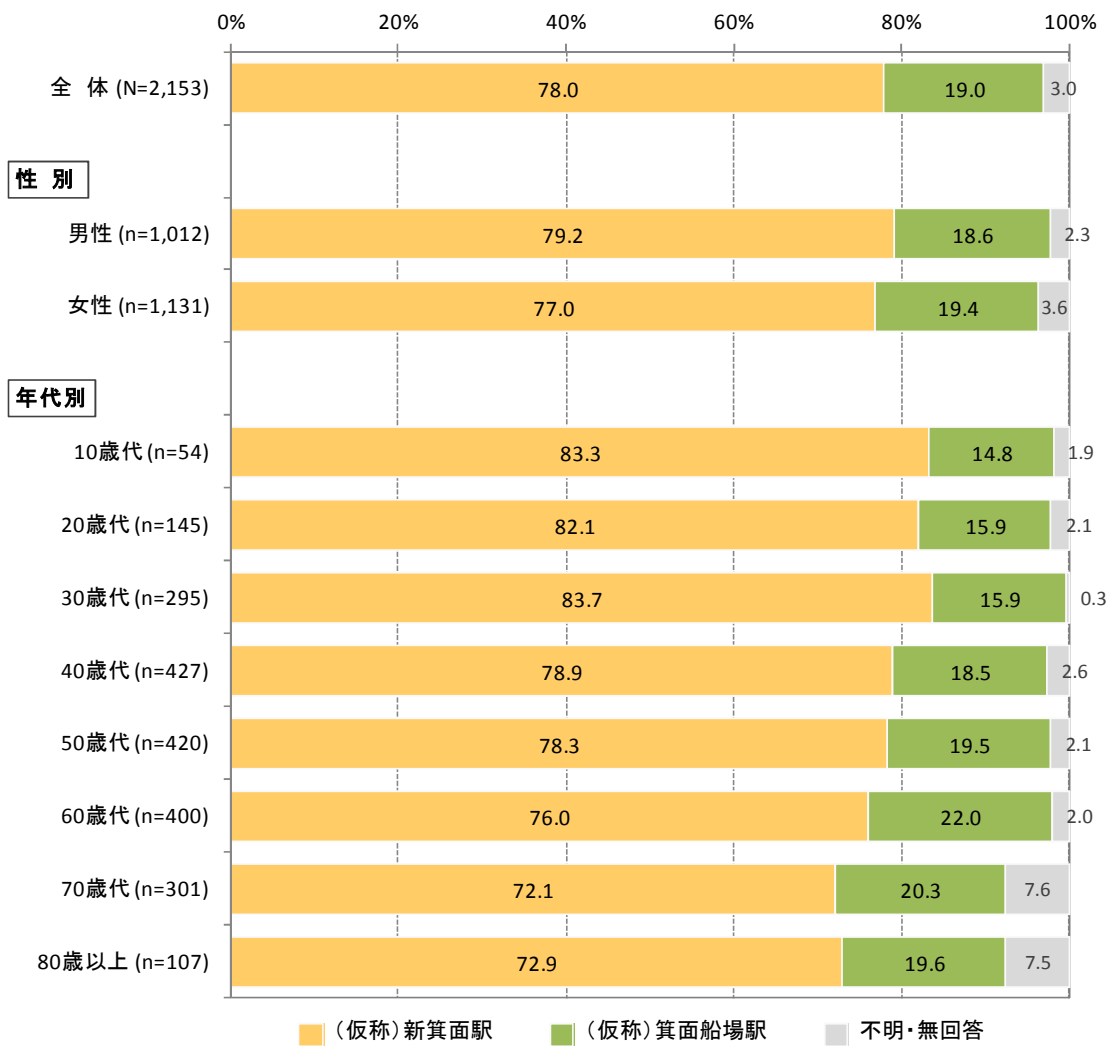


図 54 主に利用する新駅（性別・年代別）

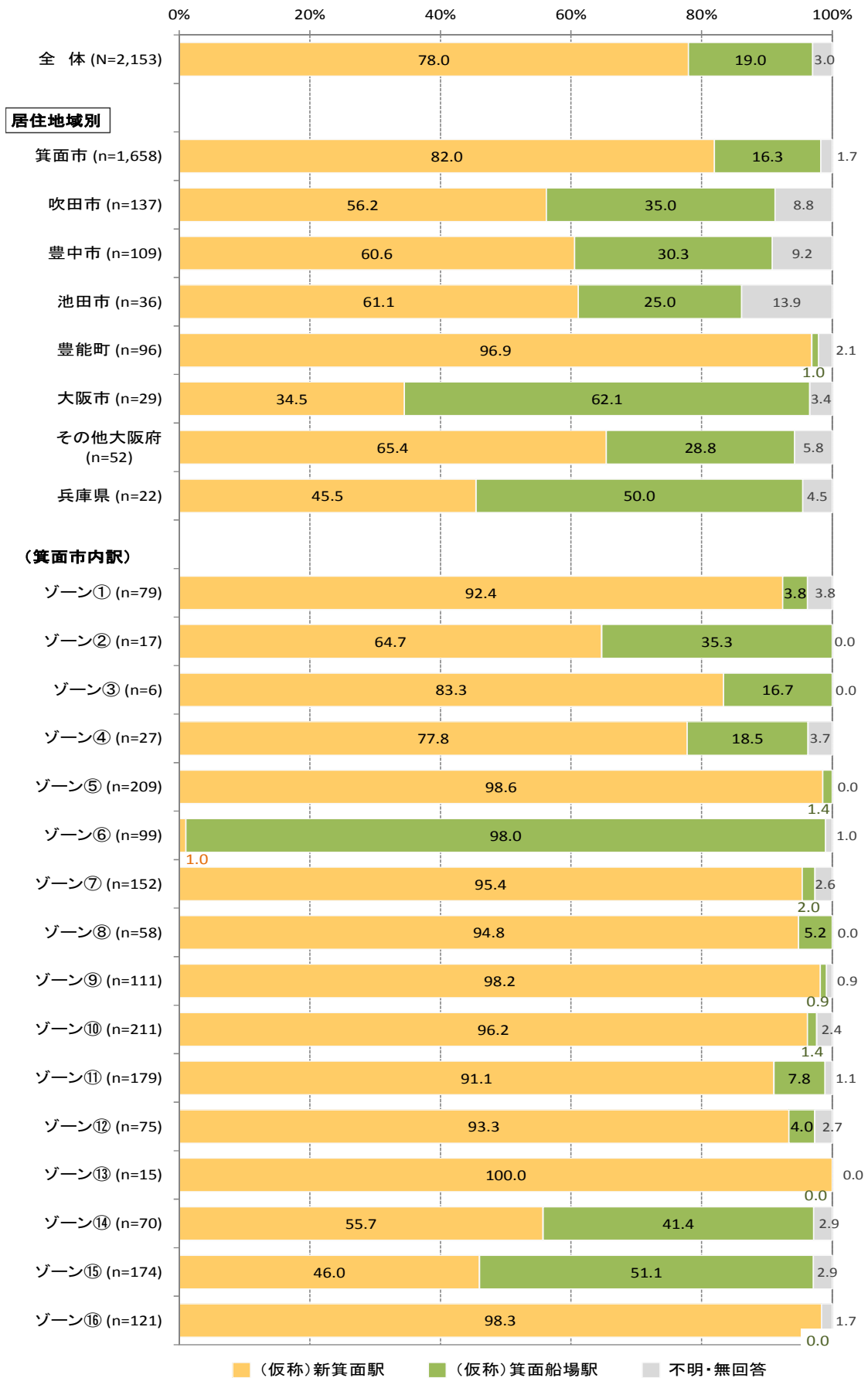


図 55 主に利用する新駅（居住地域別）

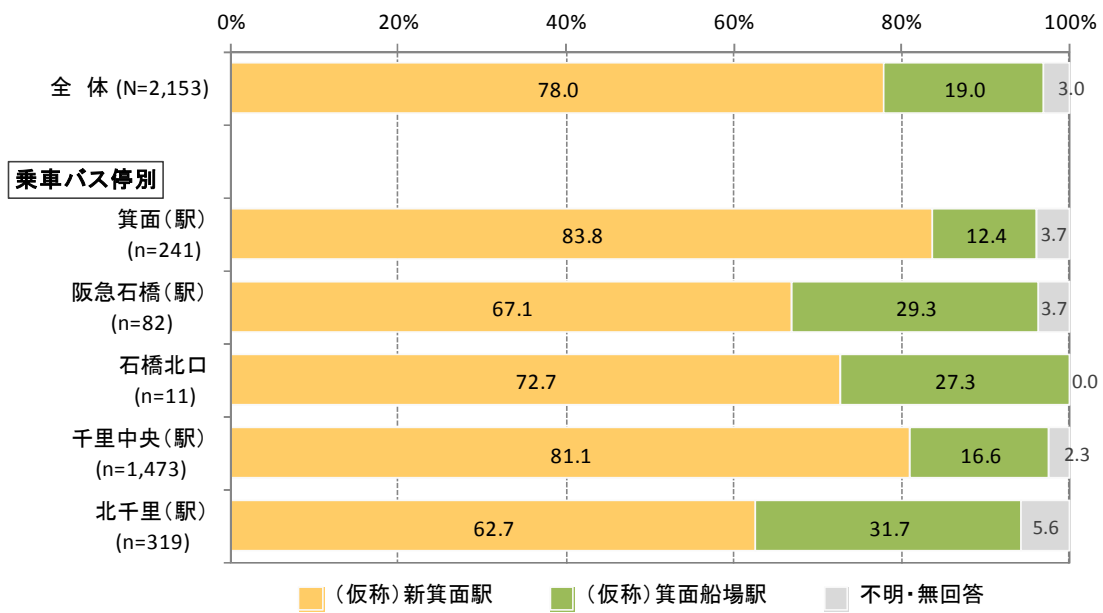


図 56 主に利用する新駅（乗車バス停別）

(3) 自宅から新駅までの交通手段

副問 問4①で「利用する」または「バス路線があれば利用する」と回答した人のみ
問4③ 自宅から新駅までの主な交通手段は何ですか。(1つに○)

○利用すると回答した人の自宅から新駅までの交通手段(図57)は、「路線バス」が65.4%で最も多く、次いで、「徒歩」が21.5%となっている。

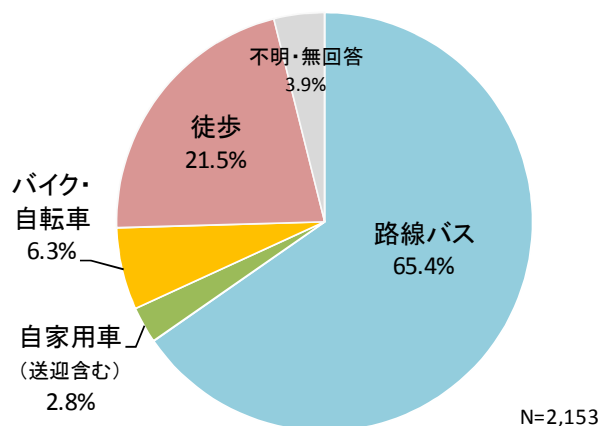


図57 自宅から新駅までの交通手段

○性別(図58)にみると、男女で大きな差はみられない。

○年代別にみると、すべての年代で「路線バス」が最も多く、特に80歳以上(83.2%)、70歳代(74.4%)でその割合が高くなっている。また、30~50歳代では「徒歩」、10~20歳代では「バイク・自転車」と回答した割合が他の年代と比べて高い。

○居住地域別(図59)にみると、大阪市を除く地域では「路線バス」が最も多く、特に池田市(94.4%)、豊能町(90.6%)でその割合が高くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑤⑥⑭では「徒歩」、他のゾーンでは「路線バス」が最も多くなっている。また、ゾーン⑨では「路線バス」に次いで「徒歩」も2割以上を占めている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

○自宅から最寄りのバス停までの距離別(図60)にみると、距離に関わらず「路線バス」が最も多く、その割合に大きな差はみられない。また、徒歩10分以内では、「徒歩」と回答した割合が他の距離と比べて高い。

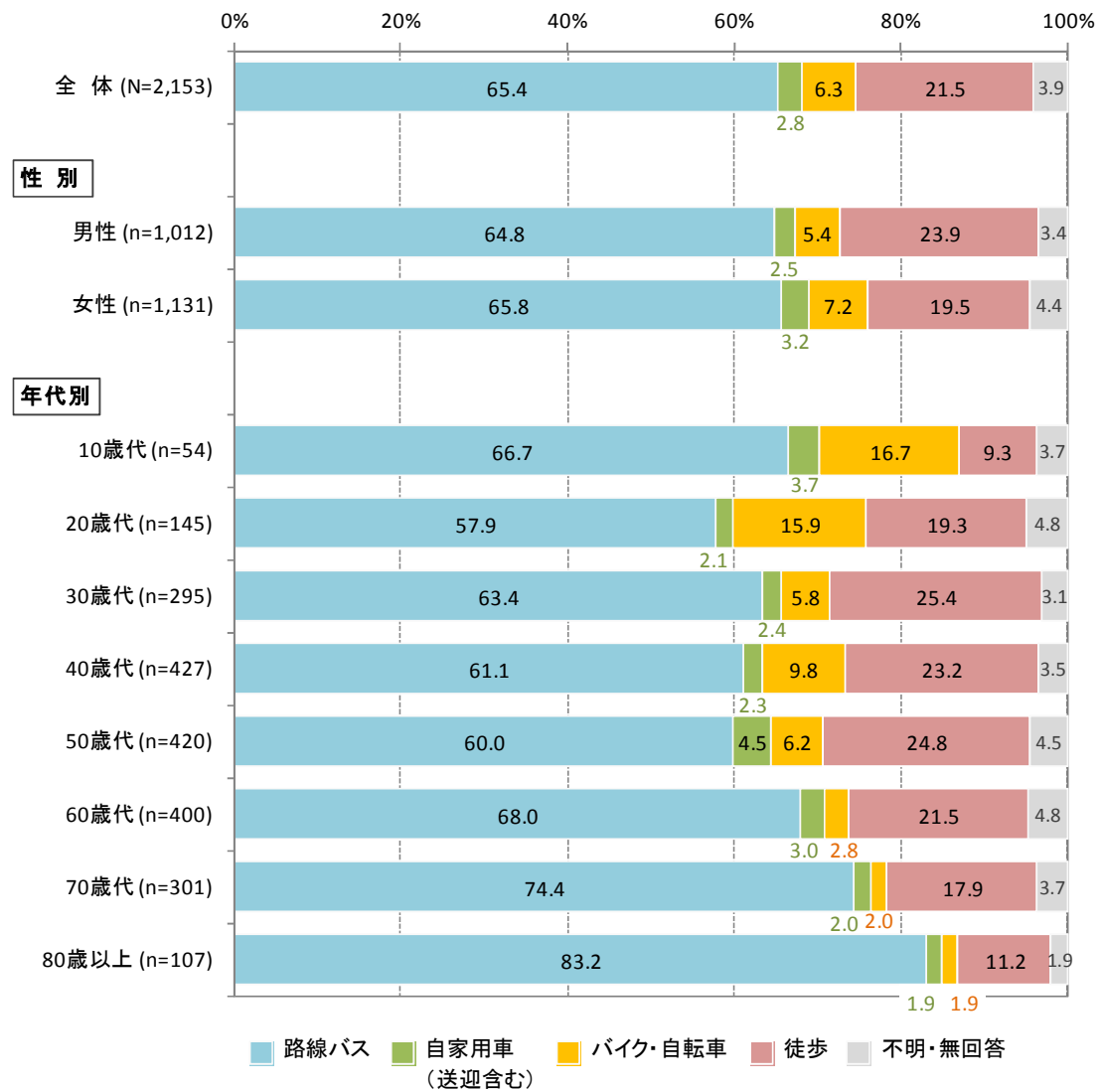


図 58 自宅から新駅までの交通手段（性別・年代別）

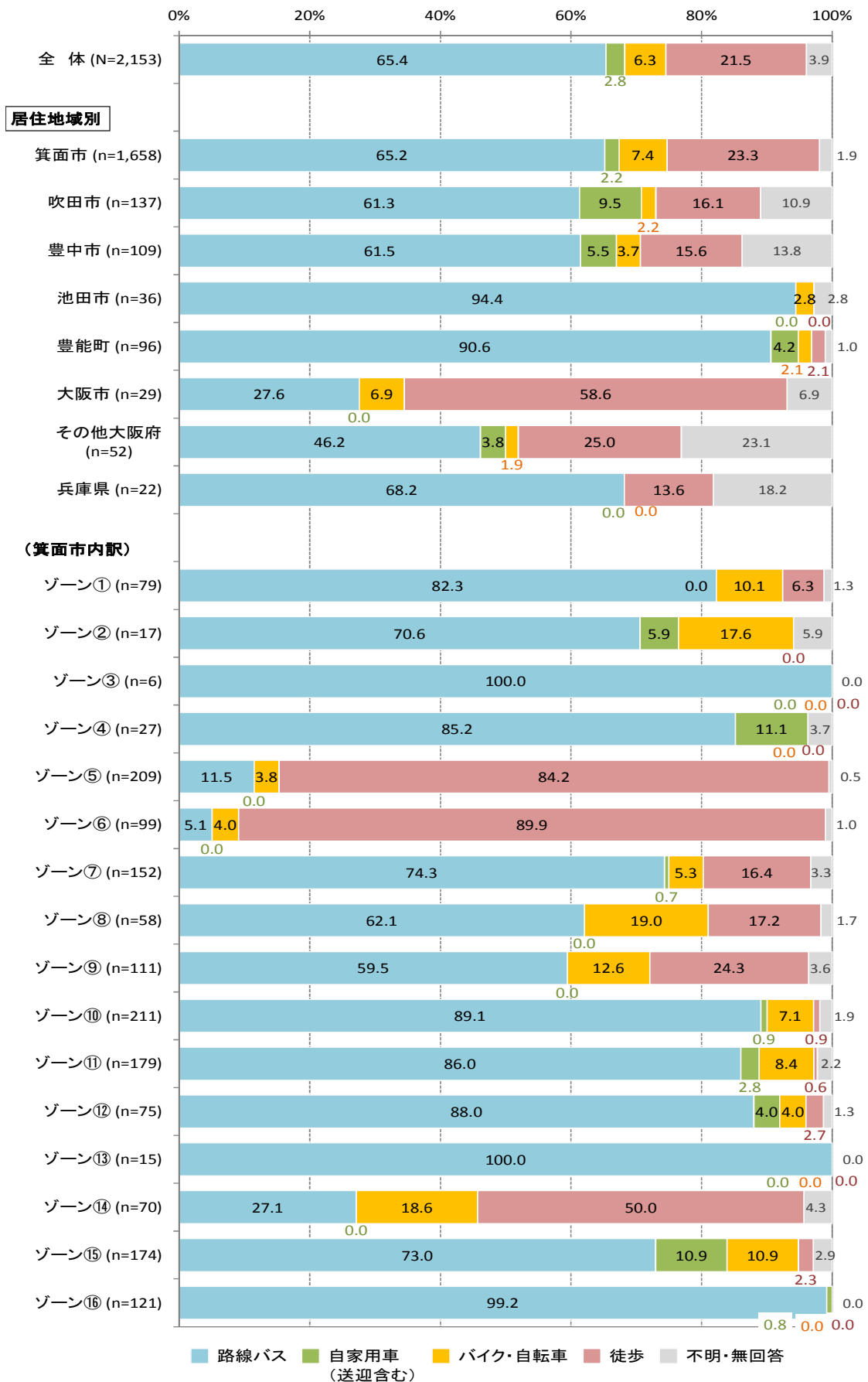


図 59 自宅から新駅までの交通手段（居住地域別）

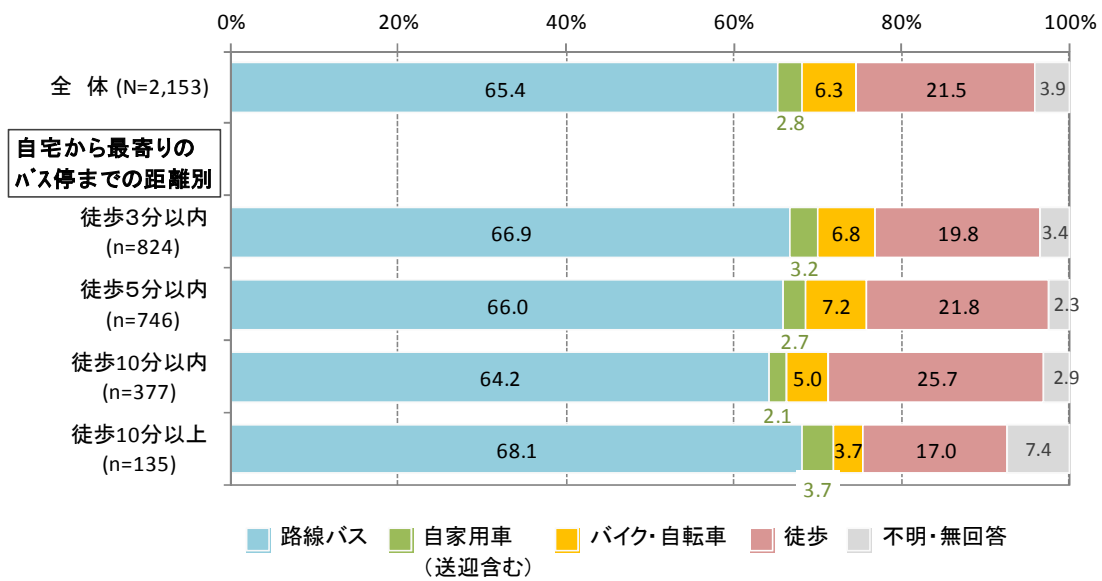


図 60 自宅から新駅までの交通手段（最寄りバス停距離別）

(4) 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由

副問 問4①で「利用する」または「バス路線があれば利用する」と回答した人のみ
 問4④ その交通手段を利用する理由は何ですか。(1つに〇)

○利用すると回答した人が自宅から新駅までその交通手段を利用する理由(図61)は、「他に交通手段がないから」が35.5%で最も多く、以下、「最も短時間でいけるから」が29.0%、「最も楽に行けるから」が18.5%と続いている。

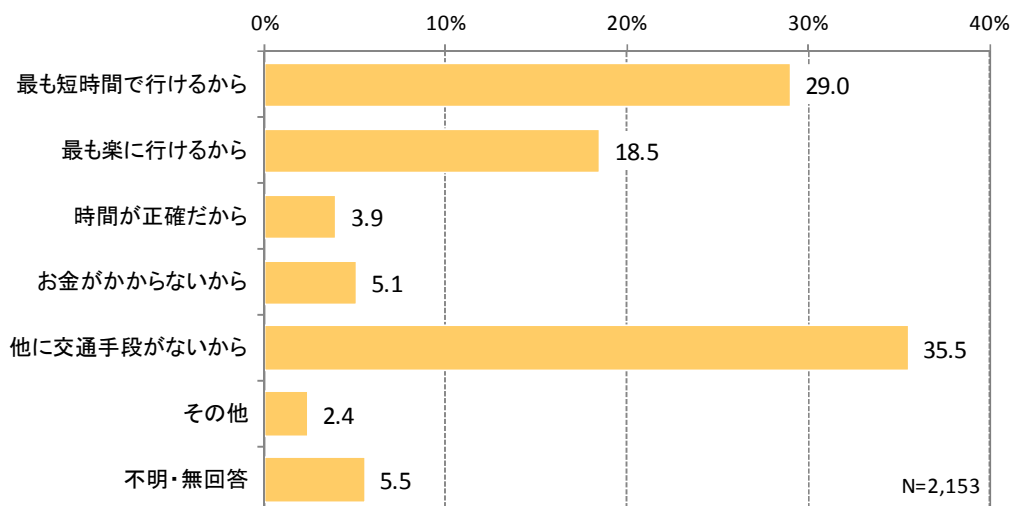


図61 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由

- 性別(図62)にみると、男性では「最も短時間でいけるから」、女性では「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。
- 年代別にみると、50~60歳代では「最も短時間でいけるから」と「他に交通手段がないから」が同程度で多く、他の年代では「他の交通手段がないから」が最も多くなっている。
- 居住地域別(図63)にみると、大阪市を除く地域では「他に交通手段がないから」が最も多く、特に豊能町では47.9%を占めており、他の地域と比べてその割合が高い。また、豊中市では「最も短時間でいけるから」も同率で多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑤⑥⑧⑭では「最も短時間でいけるから」が最も多く、ゾーン⑬では「最も短時間でいけるから」と「他に交通手段がないから」が同率、他のゾーンでは「他に交通手段がないから」が最も多くなっている。特に、ゾーン⑯(66.9%)では他のゾーンと比べて、「他に交通手段がないから」と回答した割合が高い。※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略
- 自宅から最寄りのバス停までの距離別(図64)にみると、すべての距離で「他の交通手段がないから」が最も多く、特に徒歩10分以上で他の距離の人と比べてその割合が高い。
- 自宅から新駅までの交通手段別にみると、路線バスと自家用車(送迎を含む)を利用する人では「他に交通手段がないから」、バイク・自転車とバイクを利用する人では「最も短時間でいけるから」が最も多くなっている。

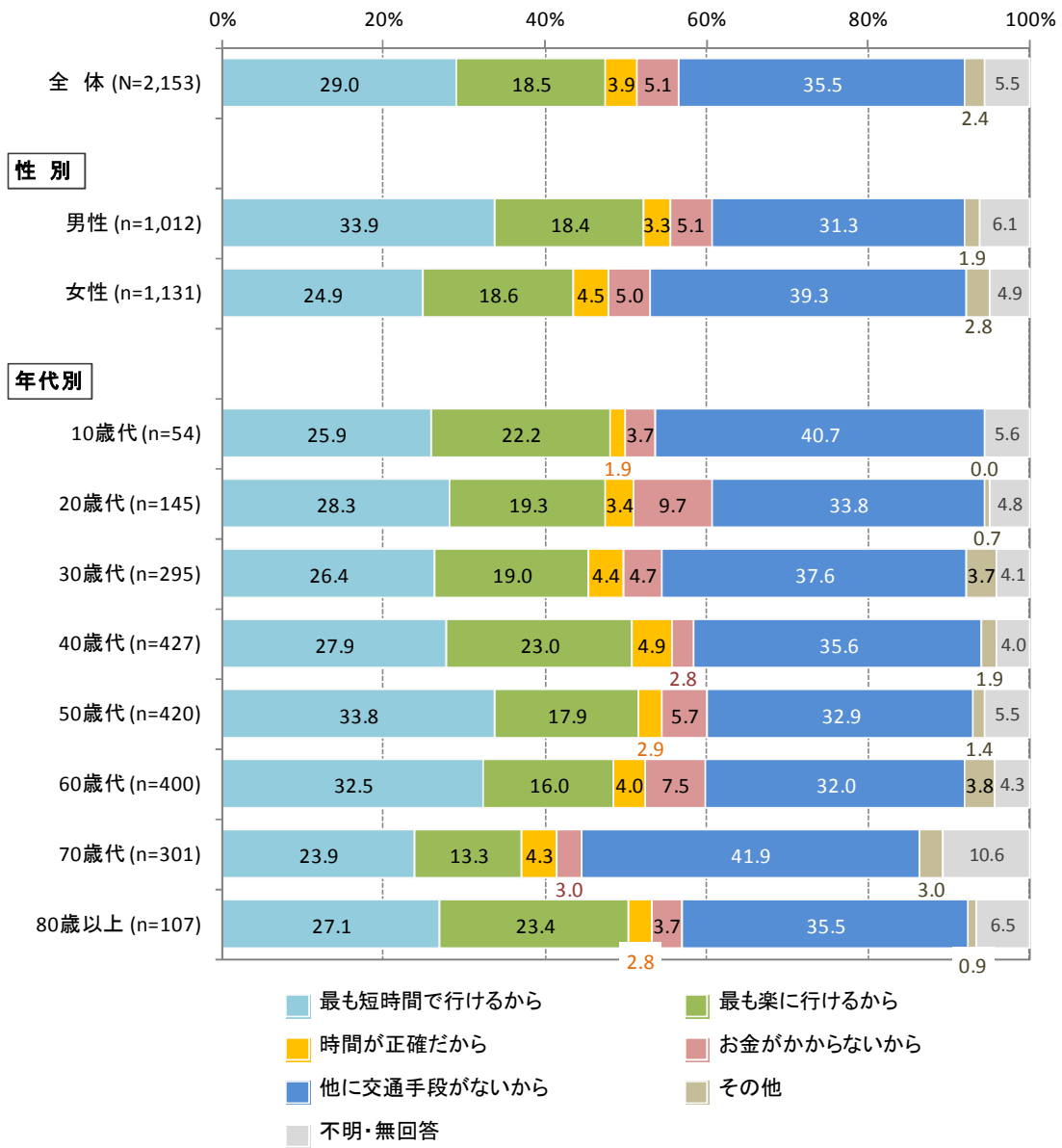


図 62 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由（性別・年代別）

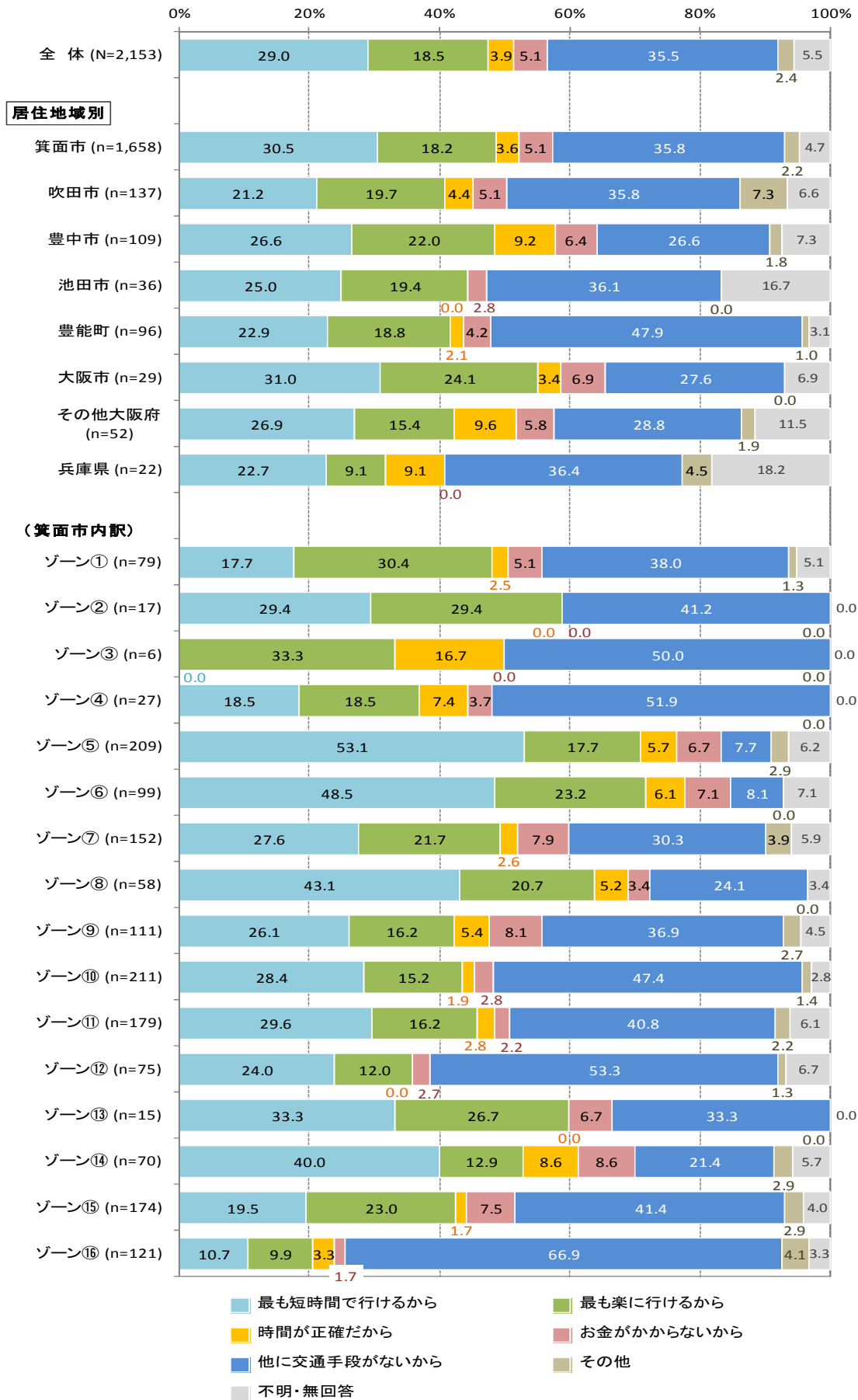


図 63 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由（居住地域別）

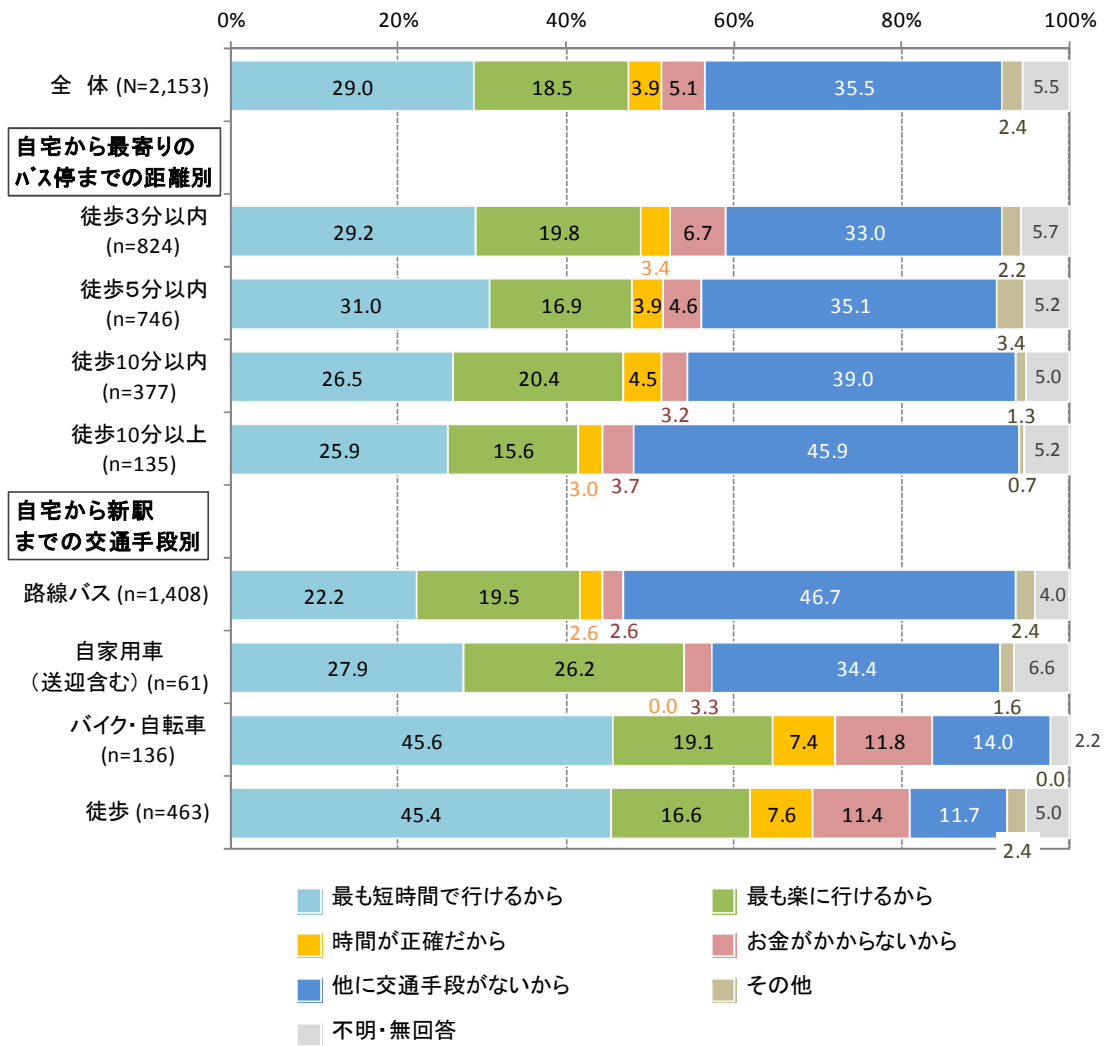


図 64 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由（最寄りバス停距離別・新駅までの交通手段別）

(5) 延伸区間の利用頻度

問 副問 問4①で「利用する」または「バス路線があれば利用する」と回答した人のみ
問4⑤ 延伸区間をどれくらいの頻度で利用しますか。(1つに〇)

○利用すると回答した人の延伸区間の利用頻度(図65)は、「ほぼ毎日(週5日を含む)」が44.1%で最も多く、以下、「月に数回」が23.9%、「週に数回」が18.7%と続いている。

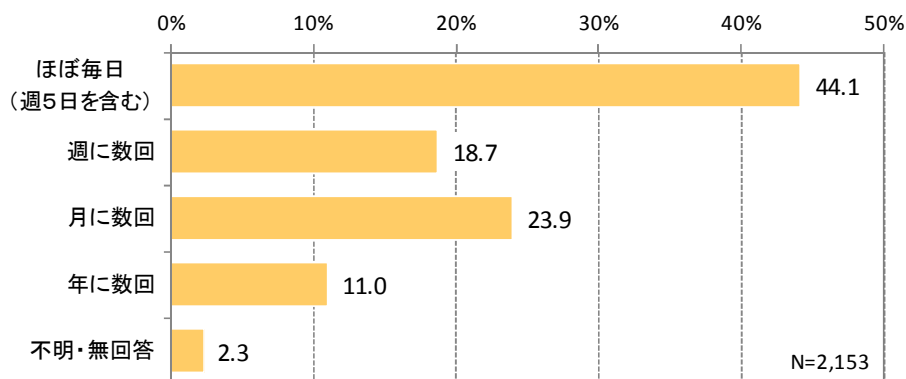


図 65 延伸区間の利用頻度

○性別(図66)をみると、男女ともに「ほぼ毎日」が最も多いが、その割合は女性(35.0%)よりも男性(54.6%)の方が19.6ポイント高くなっている。

○年代別にみると、10~60歳代では「ほぼ毎日」が最も多く、特に、30歳代(69.8%)、40歳代(61.6%)では他の年代と比べてその割合が高い。一方、70歳以上では「月に数回」が最も多くなっている。

○居住地域別(図67)にみると、箕面市、豊能町、大阪市、その他大阪府では「ほぼ毎日」が最も多く、特に大阪市(65.5%)、豊能町(63.5%)では他の地域と比べてその割合が高い。一方、他の地域では「月に数回」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン②④⑪⑮では「月に数回」が最も多く、ゾーン⑫では「ほぼ毎日」と「月に数回」が同率、他のゾーンでは「ほぼ毎日」が最も多くなっている。特に、ゾーン⑯(82.6%)では他のゾーンと比べて「ほぼ毎日」と回答した割合が高い。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

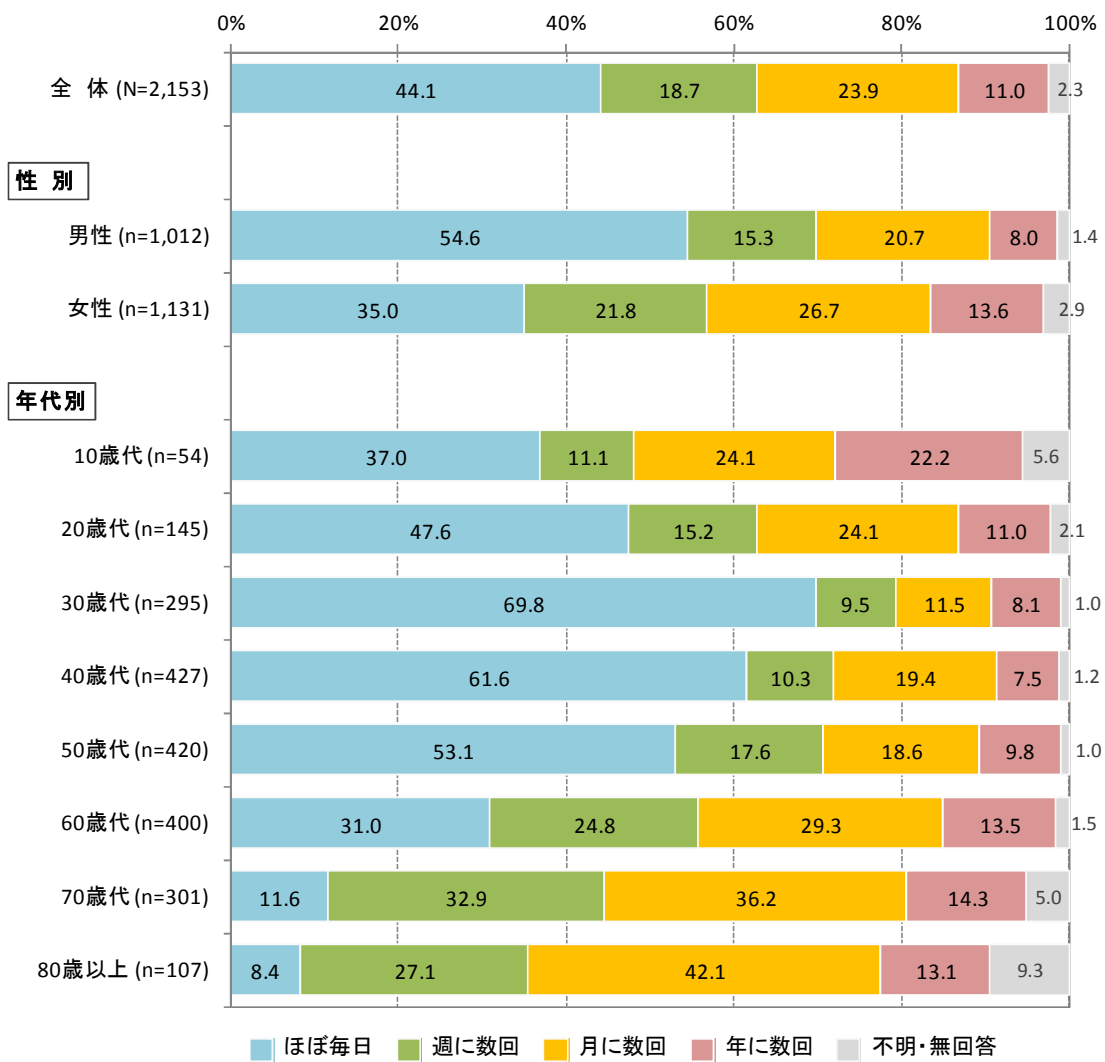


図 66 延伸区間の利用頻度（性別・年代別）

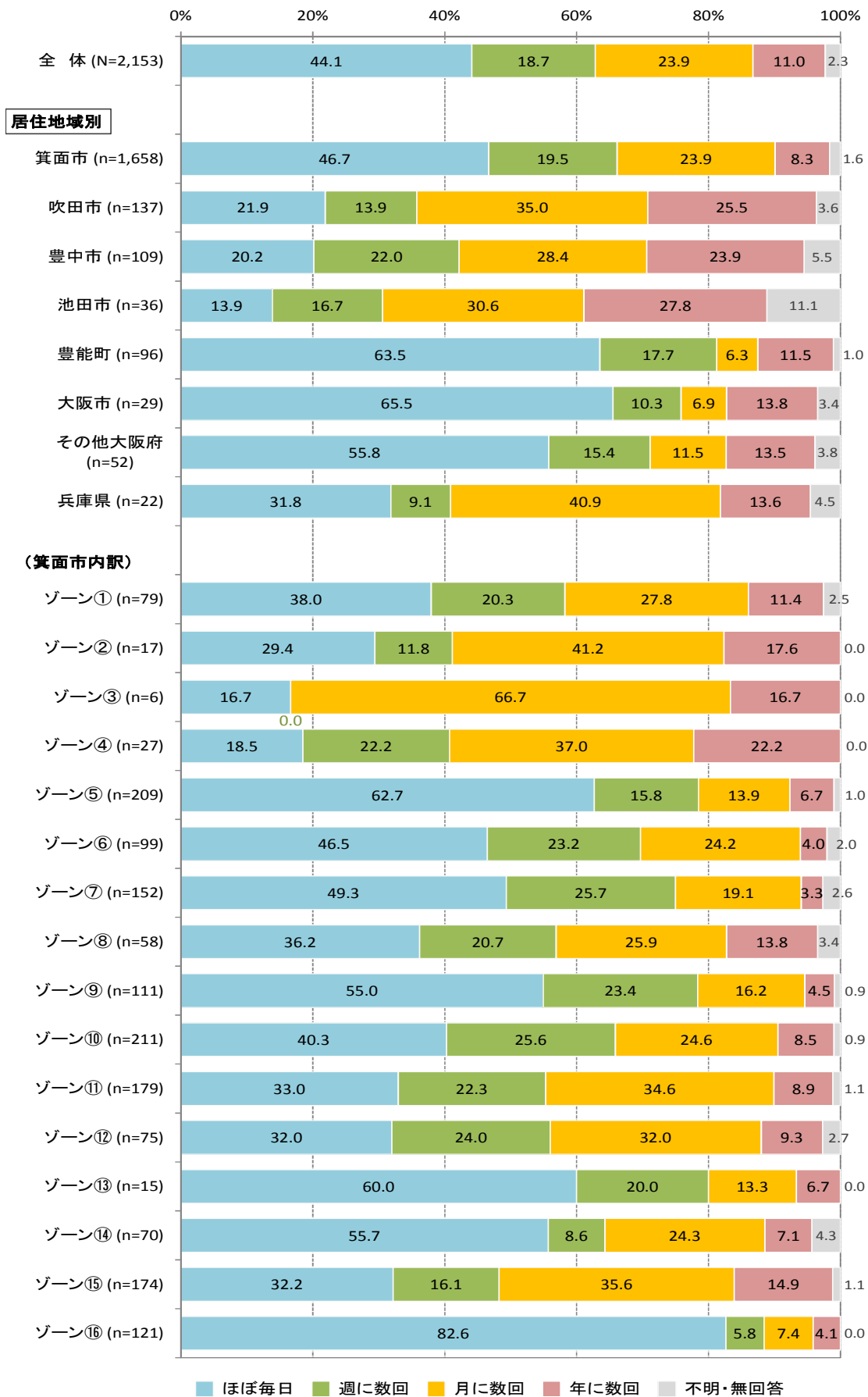


図 67 延伸区間の利用頻度（居住地域別）

4. 路線バス（阪急バス）を再編することについて

(1) 最も必要な行き先

問5 (A)① あなたにとって最も必要な行き先はどこですか。(2つに〇)

○最も必要な行き先(図 68)は、「北大阪急行／千里中央駅」が51.1%で最も多く、以下、「北大阪急行／(仮称)新箕面駅」が36.0%、「阪急／北千里駅」が27.8%と続いている。

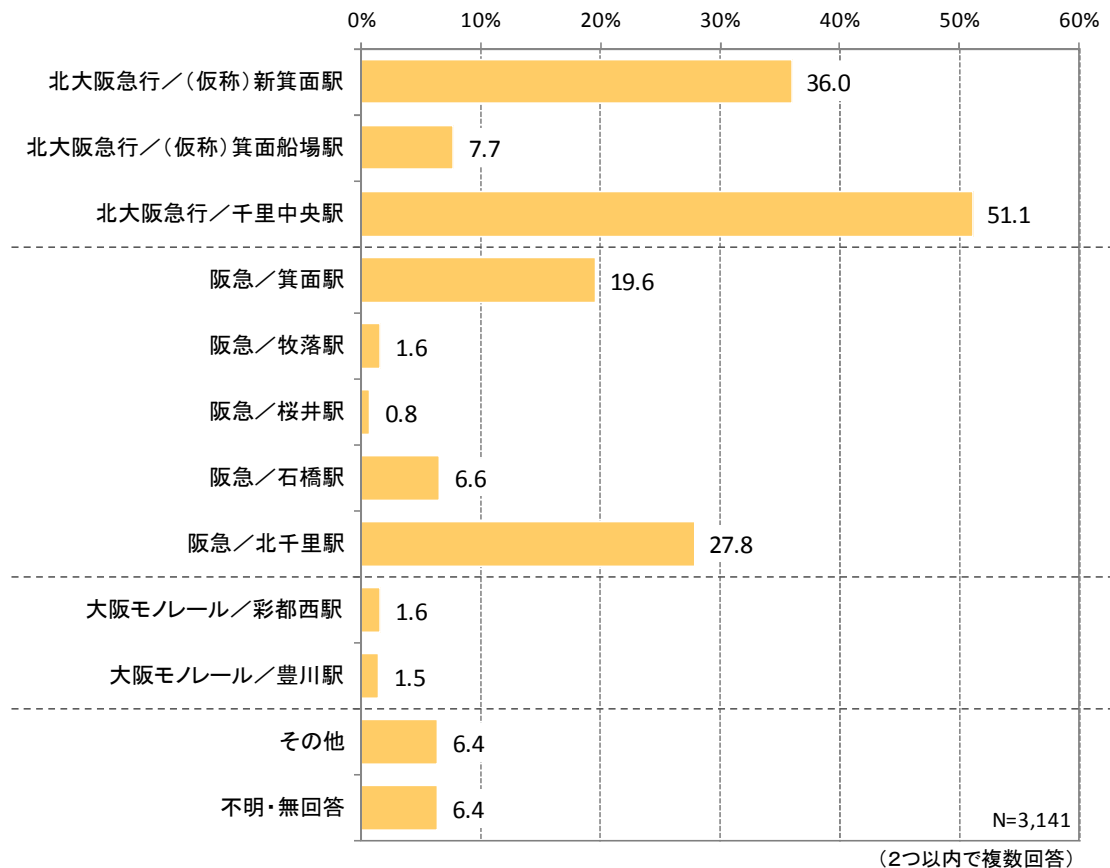


図 68 最も必要な行き先

○性別(図 69)にみると、男女ともに「北大阪急行／千里中央駅」が最も多く、以下、「北大阪急行線／(仮称)新箕面駅」、「阪急／北千里駅」と続いている。

○年代別にみると、すべての年代で「北大阪急行／千里中央駅」が最も多くなっている。次いで、30～70歳代では「北大阪急行線／(仮称)新箕面駅」、10～20歳代では「阪急／北千里駅」、80歳以上では「阪急／箕面駅」となっている。

○居住地域別(図 70)にみると、池田市と兵庫県では「阪急／石橋駅」、他の地域では「北大阪急行／千里中央駅」が最も多くなっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン⑦⑨⑩⑫⑬⑯では「北大阪急行線／(仮称)新箕面駅」、ゾーン④⑥⑧⑪では「北大阪急行／千里中央駅」、ゾーン①では「阪急／箕面駅」、ゾーン②では「阪急／牧落駅」、ゾーン⑭⑮では「阪急／北千里駅」が最も多く、ゾーン⑤では「北大阪急行線／(仮称)新箕面駅」と「阪急／箕面駅」が同率で多くなっている。その他、ゾーン⑯(68.6%)、ゾーン⑮(58.4%)、ゾーン①②(50.0%)では、「北大阪急行／千里中央駅」と回答した割合も5割以上を占めている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)	北大阪急行			阪急箕面線・千里線					大阪モノレール		その他	不明・無回答	
	新箕面駅 (仮称)	箕面船場駅 (仮称)	千里中央駅	箕面駅	牧落駅	桜井駅	石橋駅	北千里駅	彩都西駅	豊川駅			
全体 (N=3,141)	36.0	7.7	51.1	19.6	1.6	0.8	6.6	27.8	1.6	1.5	6.4	6.4	
性別	男性 (n=1,384)	44.3	9.8	44.6	17.1	1.4	0.6	5.5	27.1	1.3	1.7	5.9	5.3
	女性 (n=1,740)	29.6	6.1	56.4	21.7	1.8	0.9	7.4	28.4	1.8	1.3	6.8	7.0
年代別	10歳代 (n=78)	28.2	6.4	53.8	14.1	2.6	0.0	14.1	29.5	5.1	2.6	7.7	10.3
	20歳代 (n=233)	33.5	5.6	53.6	14.6	1.7	0.4	8.6	42.9	1.7	1.7	5.2	5.2
	30歳代 (n=407)	44.7	7.9	52.3	15.0	1.5	1.2	5.9	23.1	2.0	1.2	9.3	3.7
	40歳代 (n=573)	40.8	8.6	50.3	20.8	1.9	0.2	5.2	25.1	2.6	1.9	6.6	4.7
	50歳代 (n=614)	37.8	9.3	47.7	19.7	1.3	1.0	6.4	29.8	0.8	2.0	7.5	5.0
	60歳代 (n=604)	36.4	7.9	49.7	20.0	1.3	1.0	6.1	28.6	1.0	1.2	6.0	7.0
	70歳代 (n=436)	27.3	6.9	53.4	21.1	1.1	0.9	6.9	25.5	1.1	1.4	3.4	10.8
80歳以上 (n=186)	22.6	4.8	54.8	29.0	3.2	0.5	7.5	22.6	2.2	0.0	5.4	9.7	

図 69 最も必要な行き先 (性別・年代別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)	北大阪急行			阪急箕面線・千里線					大阪モノレール		その他	不明・無回答	
	新箕面駅 (仮称)	箕面船場駅 (仮称)	千里中央駅	箕面駅	牧落駅	桜井駅	石橋駅	北千里駅	彩都西駅	豊川駅			
全体 (N=3,141)	36.0	7.7	51.1	19.6	1.6	0.8	6.6	27.8	1.6	1.5	6.4	6.4	
居住地域別	箕面市 (n=2,171)	43.5	6.6	49.0	23.1	1.9	1.0	4.6	28.2	1.2	1.3	3.8	6.2
	吹田市 (n=305)	11.8	8.9	65.2	6.9	1.0	0.0	0.3	53.8	0.0	0.7	10.2	7.5
	豊中市 (n=219)	14.6	9.1	63.0	18.3	0.5	0.0	9.6	20.5	2.3	2.3	12.3	6.8
	池田市 (n=88)	14.8	11.4	33.0	18.2	3.4	1.1	55.7	2.3	1.1	4.5	17.0	5.7
	豊能町 (n=121)	51.2	3.3	61.2	7.4	0.8	0.0	4.1	1.7	7.4	0.0	11.6	6.6
	大阪市 (n=69)	15.9	20.3	50.7	7.2	0.0	1.4	2.9	26.1	1.4	0.0	15.9	4.3
	その他大阪府 (n=80)	31.3	13.8	42.5	10.0	0.0	0.0	7.5	12.5	10.0	3.8	11.3	7.5
	兵庫県 (n=59)	6.8	18.6	22.0	25.4	1.7	0.0	35.6	16.9	1.7	8.5	15.3	6.8
居住地域別 (箕面市内内訳)	ゾーン① (n=112)	42.0	5.4	50.0	60.7	3.6	0.0	4.5	0.9	0.0	0.0	5.4	4.5
	ゾーン② (n=28)	39.3	14.3	50.0	7.1	57.1	0.0	3.6	3.6	0.0	0.0	3.6	7.1
	ゾーン③ (n=9)	33.3	0.0	22.2	11.1	11.1	44.4	22.2	11.1	0.0	0.0	11.1	0.0
	ゾーン④ (n=49)	20.4	2.0	57.1	16.3	14.3	28.6	14.3	2.0	0.0	0.0	10.2	8.2
	ゾーン⑤ (n=222)	51.8	0.5	35.6	51.8	0.9	0.5	8.1	7.7	1.4	0.0	5.0	3.2
	ゾーン⑥ (n=109)	8.3	46.8	54.1	33.0	3.7	0.0	5.5	6.4	0.0	0.0	8.3	2.8
	ゾーン⑦ (n=172)	57.6	0.0	47.7	55.2	0.0	0.0	3.5	1.7	0.6	0.0	2.3	4.7
	ゾーン⑧ (n=74)	47.3	2.7	51.4	35.1	5.4	0.0	16.2	2.7	0.0	0.0	4.1	2.7
	ゾーン⑨ (n=123)	73.2	0.8	32.5	34.1	0.8	0.0	1.6	25.2	0.0	0.0	2.4	1.6
	ゾーン⑩ (n=270)	51.5	0.4	48.9	14.8	0.4	0.0	2.2	44.8	1.5	1.9	1.9	4.8
	ゾーン⑪ (n=252)	46.0	1.2	46.4	8.7	0.0	0.4	5.6	46.0	0.0	2.4	2.8	10.7
	ゾーン⑫ (n=92)	51.1	2.2	38.0	14.1	0.0	0.0	2.2	37.0	12.0	0.0	2.2	10.9
	ゾーン⑬ (n=16)	93.8	0.0	31.3	0.0	0.0	0.0	6.3	18.8	25.0	6.3	0.0	6.3
	ゾーン⑭ (n=86)	27.9	25.6	45.3	1.2	0.0	0.0	2.3	52.3	0.0	1.2	3.5	3.5
	ゾーン⑮ (n=327)	13.8	14.4	58.4	2.8	0.3	0.0	2.8	63.6	0.0	4.3	2.8	11.0
	ゾーン⑯ (n=156)	71.8	0.0	68.6	7.7	0.6	0.6	1.3	1.9	0.6	0.0	7.1	1.9

図 70 最も必要な行き先 (居住地域別)

(2) 運賃とサービスレベルの関係

問5 (A)② 箕面市周辺の路線バスの利用者は減少傾向にあり、現在の運行ルートや便数（サービスレベル）などを将来も維持していくためにはバス事業者の採算性も必要となります。この点を踏まえ、運賃とサービスレベルの関係についてどう思われますか。（1つに○）

- 運賃とサービスレベルの関係（図 71）は、「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が67.6%で最も多くなっている。
- 「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてもよい」は12.4%、「サービスレベルが低下しても、運賃はもっと安いほうがよい」は8.4%となっている。

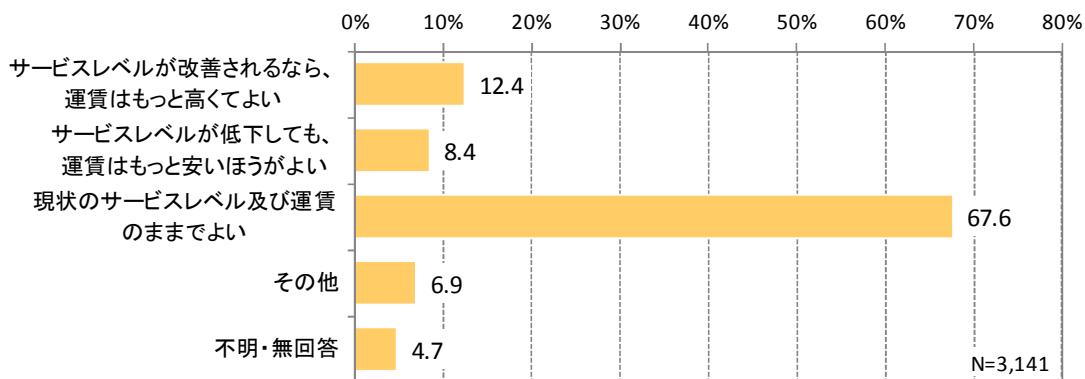


図 71 運賃とサービスレベルの関係

- 性別（図 72）にみると、男女ともに「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が最も多く、大きな差はみられない。
- 年代別にみると、すべての年代で「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が最も多く、特に60歳以上では7割以上と高くなっている。また、「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてよい」と回答した割合は、30～50歳代では15%以上となっており、他の年代と比べて高い。
- 居住地域別（図 73）にみると、すべての居住地域で「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が最も多く、特に豊中市では76.3%と高くなっている。また、「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてよい」と回答した割合は、兵庫県では16.9%となっており、他の地域と比べて高い。箕面市居住者の内訳では、すべてのゾーンで「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が最も多く、特にゾーン②⑥⑧では75%以上と高くなっている。また、「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてよい」と回答した割合は、ゾーン④⑨⑫⑬⑮では15%以上となっており、他のゾーンと比べて高い。一方、ゾーン⑩（18.6%）では「サービスレベルが低下しても、運賃はもっと安いほうがよい」と回答した割合が、他のゾーンと比べてやや高くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

- 普段の利用頻度別（図 74）にみると、利用頻度に関わらず「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」が最も多く、特に、年に数回と週に数回の人では7割以上と高くなっている。また、ほぼ毎日の人では「サービスレベルが改善されたら、運賃はもっと高くてよい」と回答した割合が13.9%となっており、他の頻度と比べてやや高い。
- 現在の満足度別にみると、満足度が高いほど「現状のサービスレベル及び運賃のままでよい」と回答した割合が高く、『不満』（50.3%）の人よりも『満足』（74.3%）の人の方が24.0ポイント高くなっている。一方、満足度が低いほど「サービスレベルが改善されるなら、運賃はもっと高くてよい」と回答した割合が高く、『満足』（10.4%）の人よりも『不満』（20.0%）の人の方が9.6ポイント高くなっている。また、「サービスレベルが低下しても、運賃はもっと安いほうがよい」についても、満足度が低いほどその割合が高い。

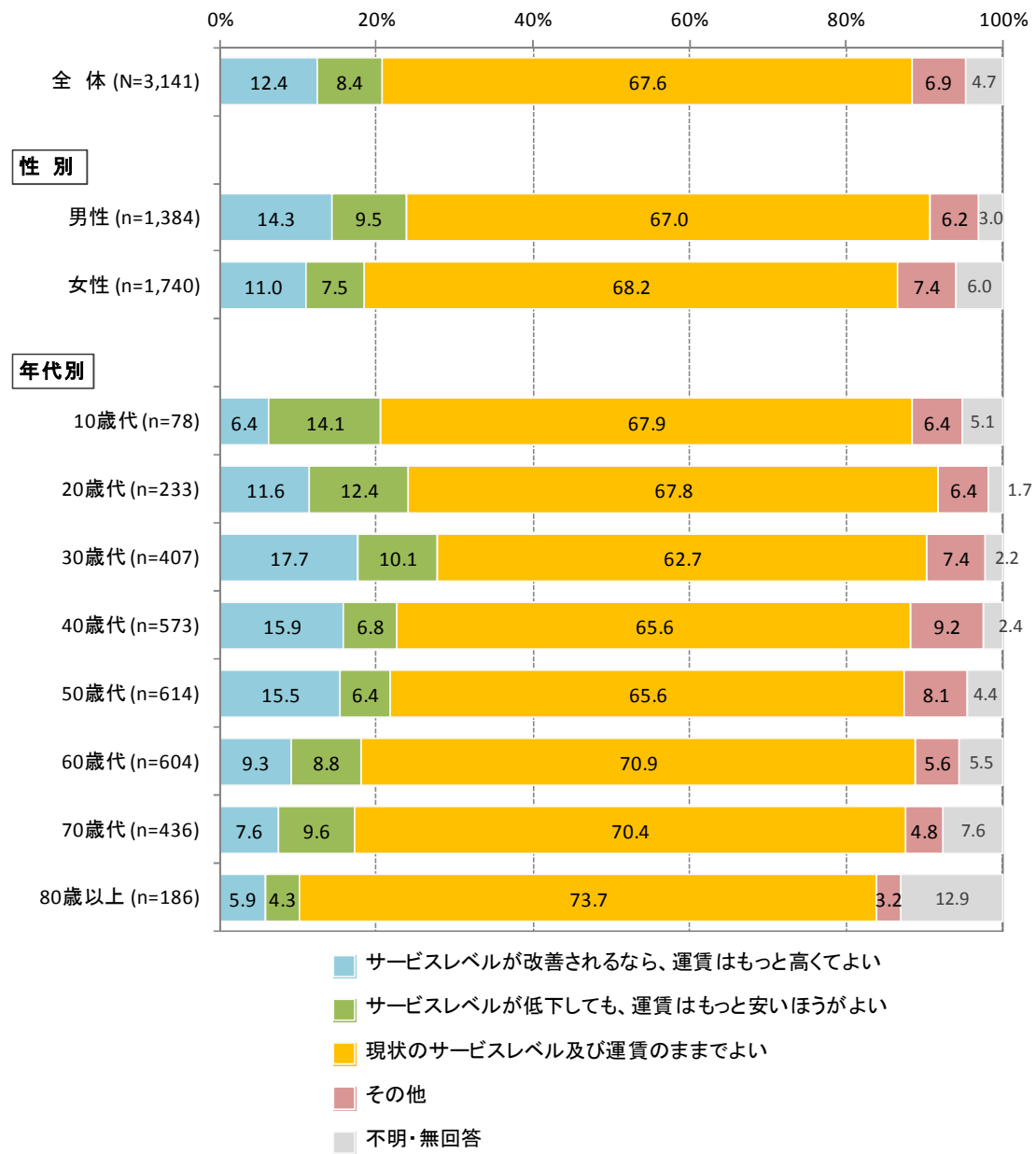


図 72 運賃とサービスレベルの関係（性別・年代別）

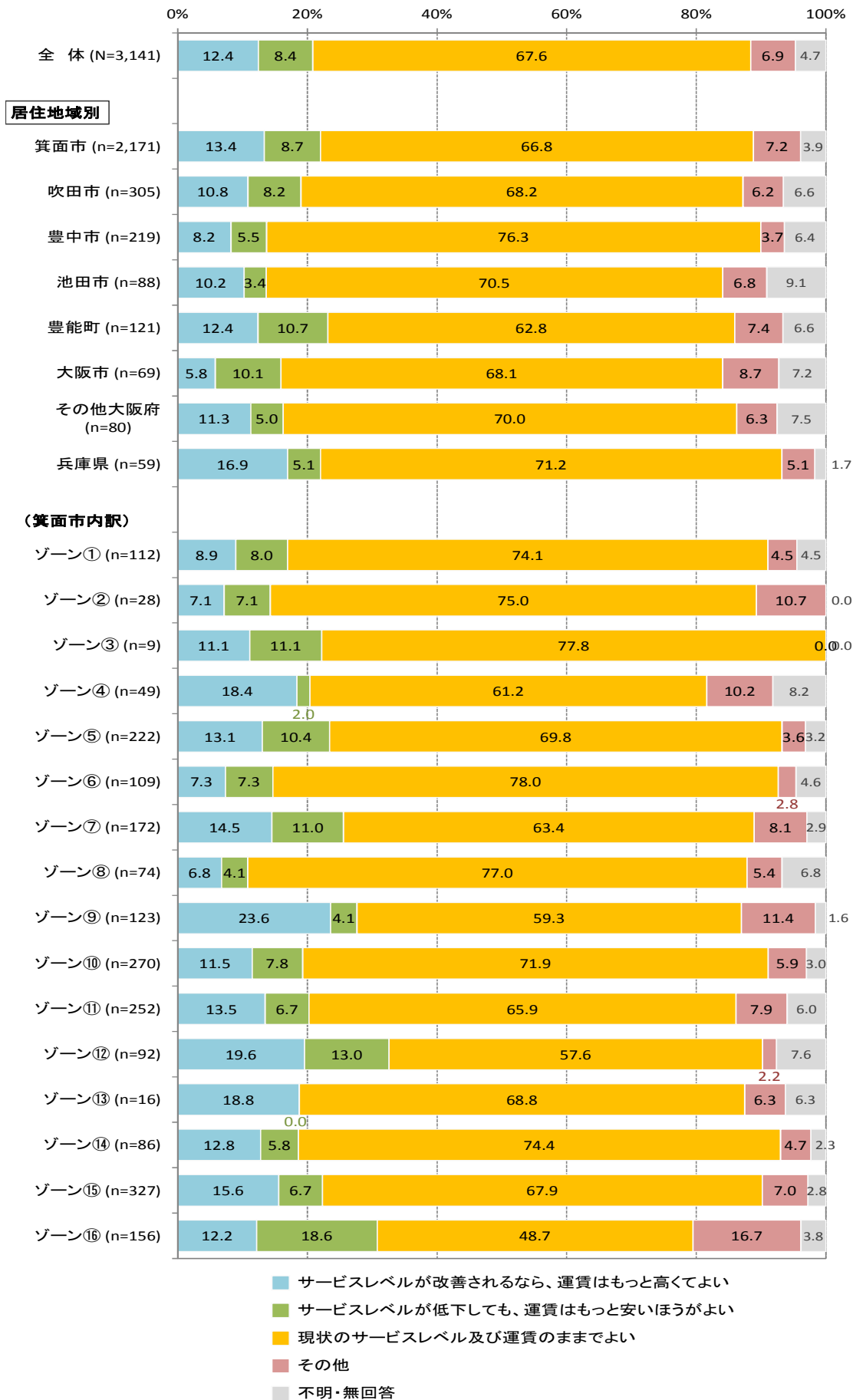


図 73 運賃とサービスレベルの関係（居住地域別）

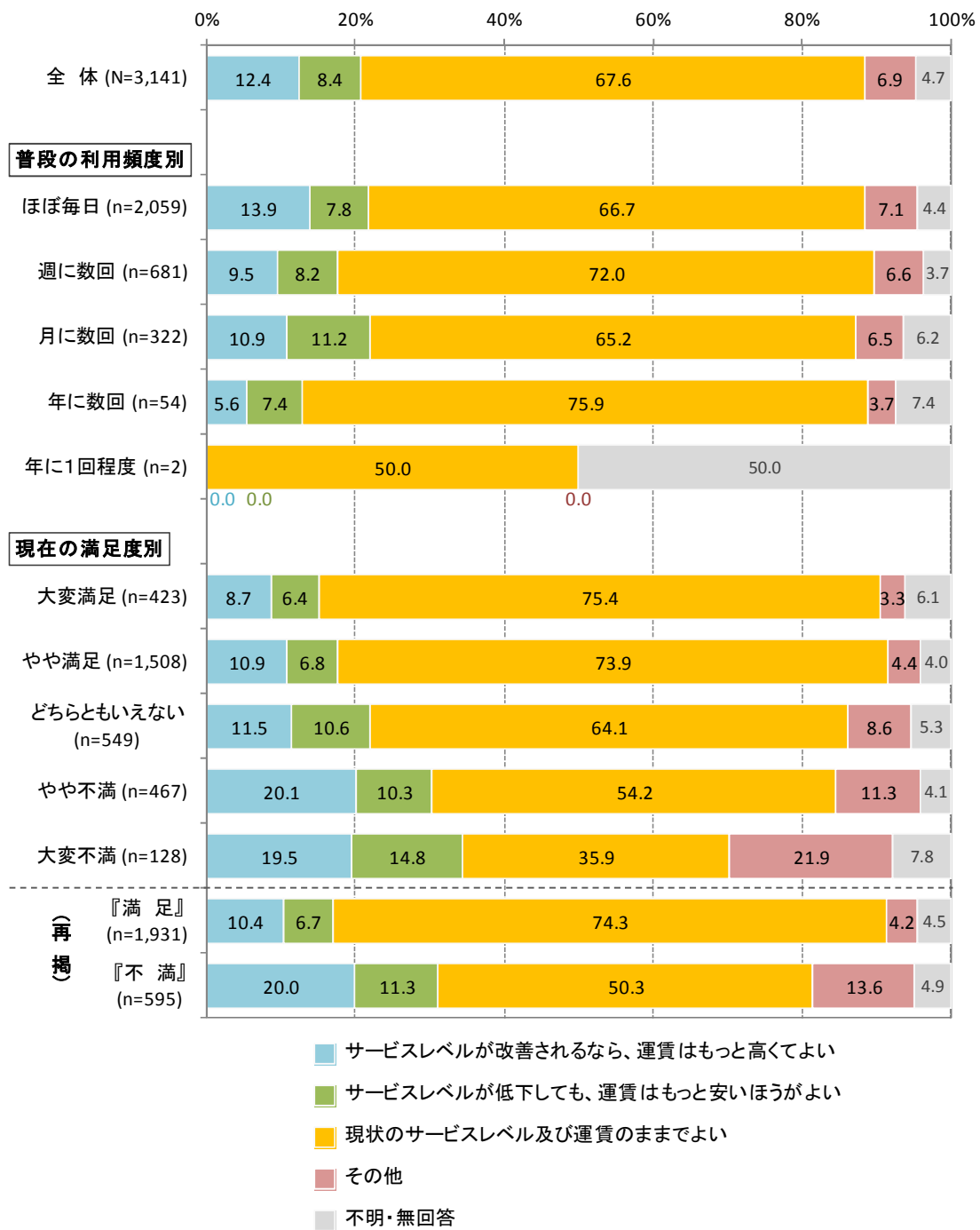


図 74 運賃とサービスレベルの関係（普段の利用頻度別・現在の満足度別）

(3) 最低限必要なバスの本数

問5(A) 路線バスを末永く利用していくことを念頭に、あなたが最低限必要と思うバスの本数(運転間隔)を、朝(通勤通学時)、昼、夕方(帰宅時)別でお選びください。
(それぞれ1つに○)

○朝(通勤通学時)の最低限必要なバスの本数(図75)は、「10分に1本」が35.2%で最も多く、次いで、以下、「15分に1本」が24.6%、「10分以内に1本」が23.2%と続いている。

○昼の最低限必要なバスの本数は、「20分に1本」が30.0%で最も多く、以下、「15分に1本」が25.7%、「30分に1本」が25.4%と続いている。

○夕方(帰宅時)の最低限必要なバスの本数は、「15分に1本」が32.0%で最も多く、以下、「10分に1本」が31.9%、「20分に1本」が14.3%と続いている。

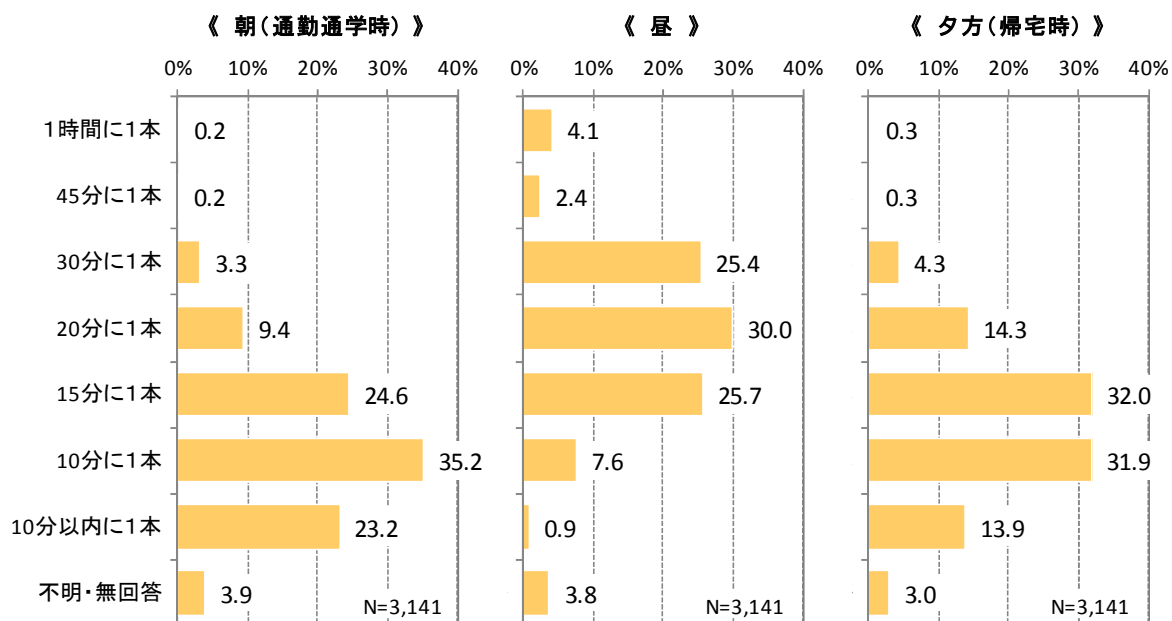


図75 最低限必要なバスの本数

- 性別（図 76，図 77，図 78）にみると、朝（通勤通学時）と夕（帰宅時）の最低限必要なバスの本数は、男女で大きな差はみられない。昼の本数は、男性よりも女性の方が短い運行間隔を希望する割合がやや高くなっている。
- 年代別に朝（通勤通学時）の最低限必要なバスの本数をみると、概ね、若い年代ほど「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高くなっている。昼の本数は、60歳以上では「15分に1本」と回答した割合が他の年代と比べて高い。夕（帰宅時）の本数は、20～50歳代では「10分に1本」、他の年代では「15分に1本」が最も多くなっている。
- 居住地域別（図 79，図 80，図 81）に朝（通勤通学時）の最低限必要なバスの本数をみると、すべての居住地域で「10分に1本」が最も多く、また大阪市では「15分に1本」も同率で多い。昼の本数は、吹田市と豊中市では「15分に1本」が最も多く、他の地域では「20分に1本」または「30分に1本」が最も多くなっている。夕（帰宅時）の本数は、豊中市、池田市、その他大阪府、兵庫県では「10分に1本」、他の地域では「15分に1本」が最も多くなっている。朝・昼・夕ともに、豊能町では他の地域と比べて、長めの運行間隔の割合が高くなっている。箕面市居住者の内訳では、朝（通勤通学時）と夕（帰宅時）の最低限必要な本数は、ゾーン⑤⑥⑪⑭⑮⑯などで「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高く、特にゾーン⑮では4割強の人が、朝（通勤通学時）には「10分以内に1本」が必要と回答している。昼の本数は、ゾーン①②⑥⑧⑪⑭では、他のゾーンと比べて短い運行間隔を希望する割合が高い。 ※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略
- 職業別（図 82，図 83，図 84）に朝（通勤通学時）の最低限必要なバスの本数をみると、高校生、会社員・公務員・団体職員、大学生・専門学校生、アルバイト・パートでは、「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高く、特に高校生では約4割が「10分以内に1本」と回答している。昼の本数は、会社員・公務員・団体職員では、他の職業と比べて短い運行間隔を希望する割合が低い。夕（帰宅時）の本数は、会社員・公務員・団体職員、大学生・専門学校生、アルバイト・パートでは「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高くなっている。
- 調査時の移動目的別（図 85，図 86，図 87）に朝（通勤通学時）と夕（帰宅時）の最低限必要なバスの本数をみると、通勤、通学を目的とする人では、他の目的と比べて「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高い。昼の本数は、通勤を目的とする人では、他の目的と比べて短い運行間隔を希望する割合がやや低い。
- 普段の利用頻度別に朝（通勤通学時）と夕（帰宅時）の最低限必要なバスの本数をみると、ほぼ毎日の人では、他の頻度と比べて「10分に1本」や「10分以内に1本」といった短い運行間隔の割合が高い。昼の本数は、大きな差はみられない。

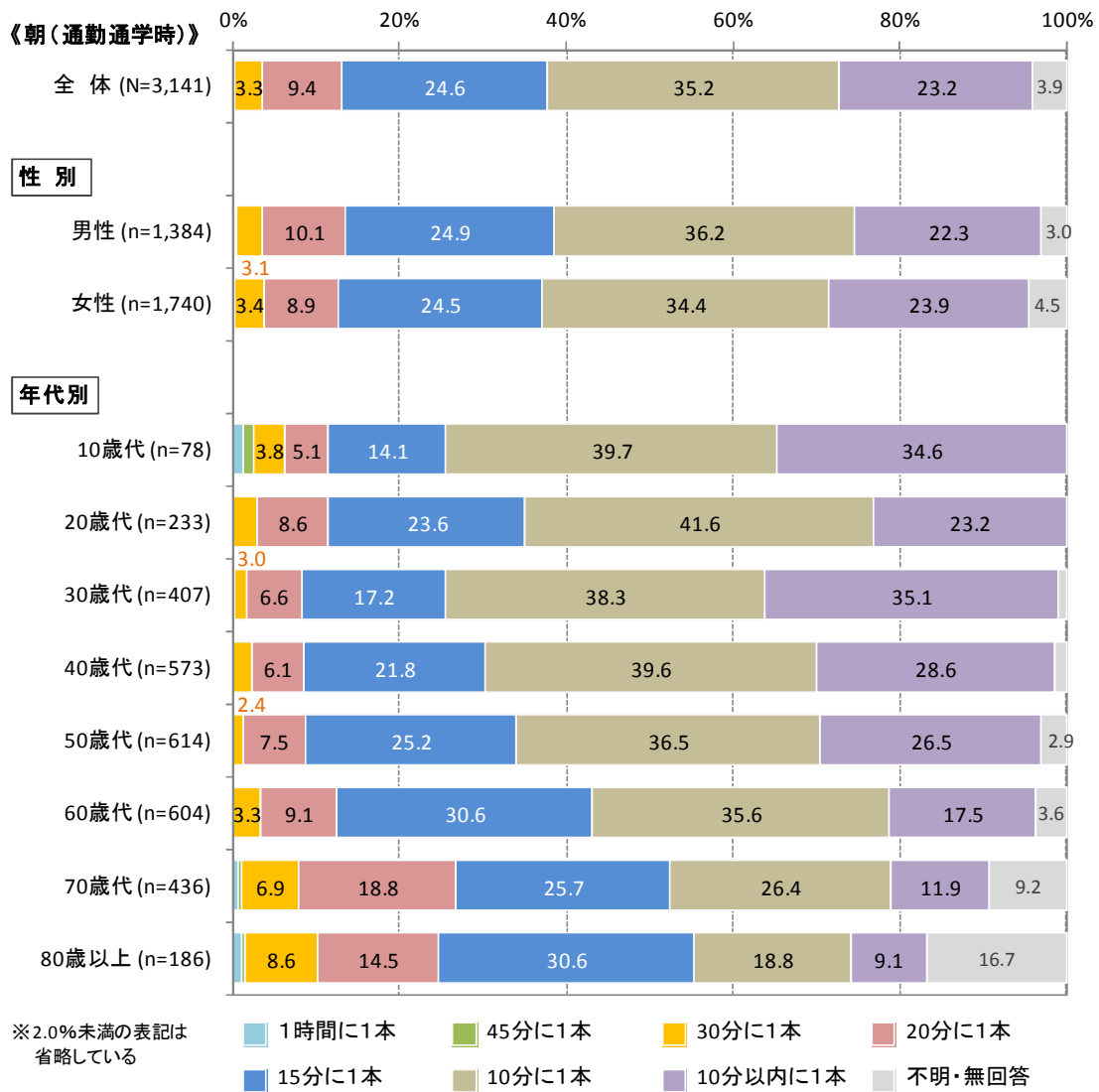


図 76 最低限必要なバスの本数一朝（通勤通学時）（性別・年代別）

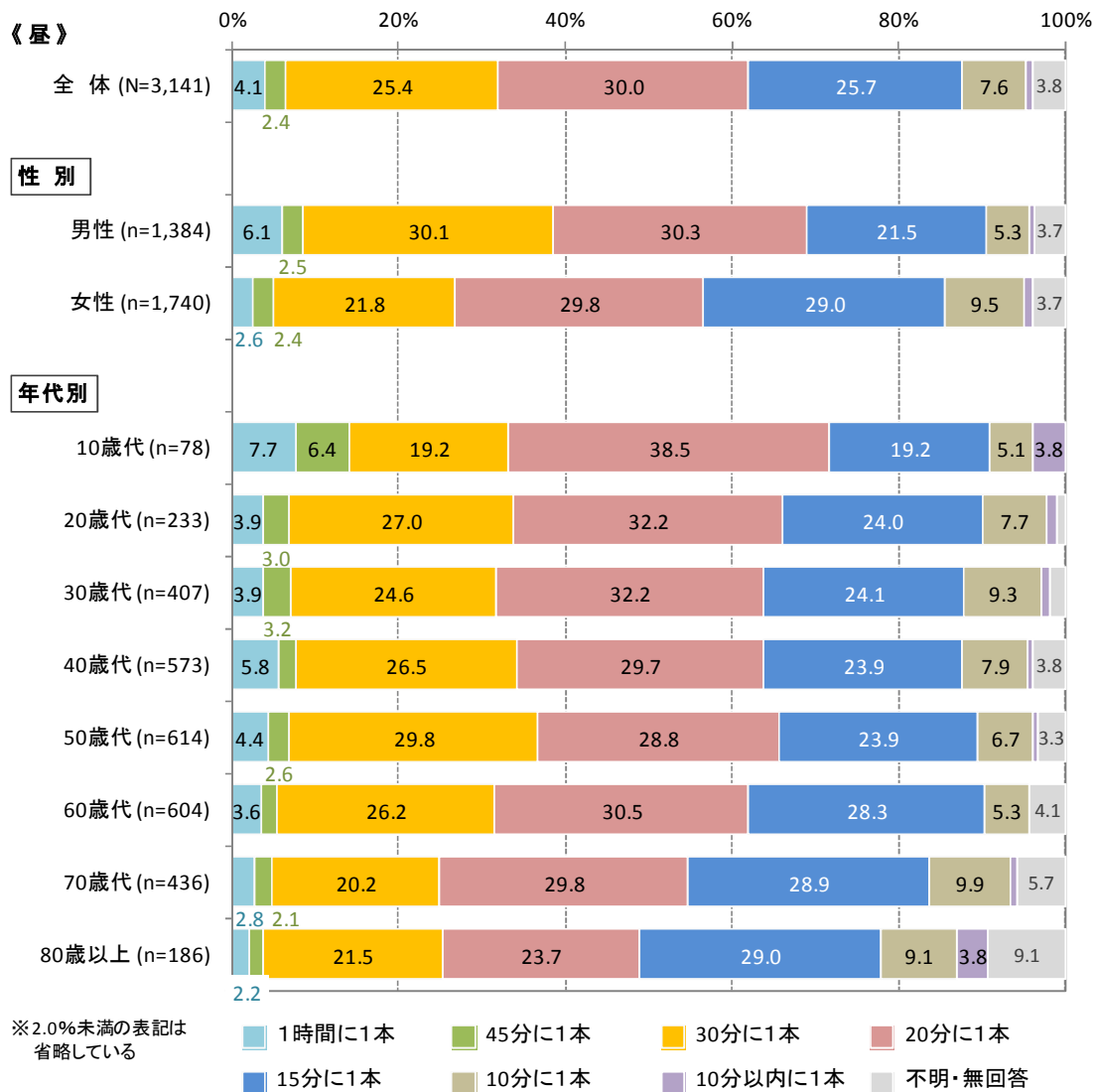


図 77 最低限必要なバスの本数一昼（性別・年代別）

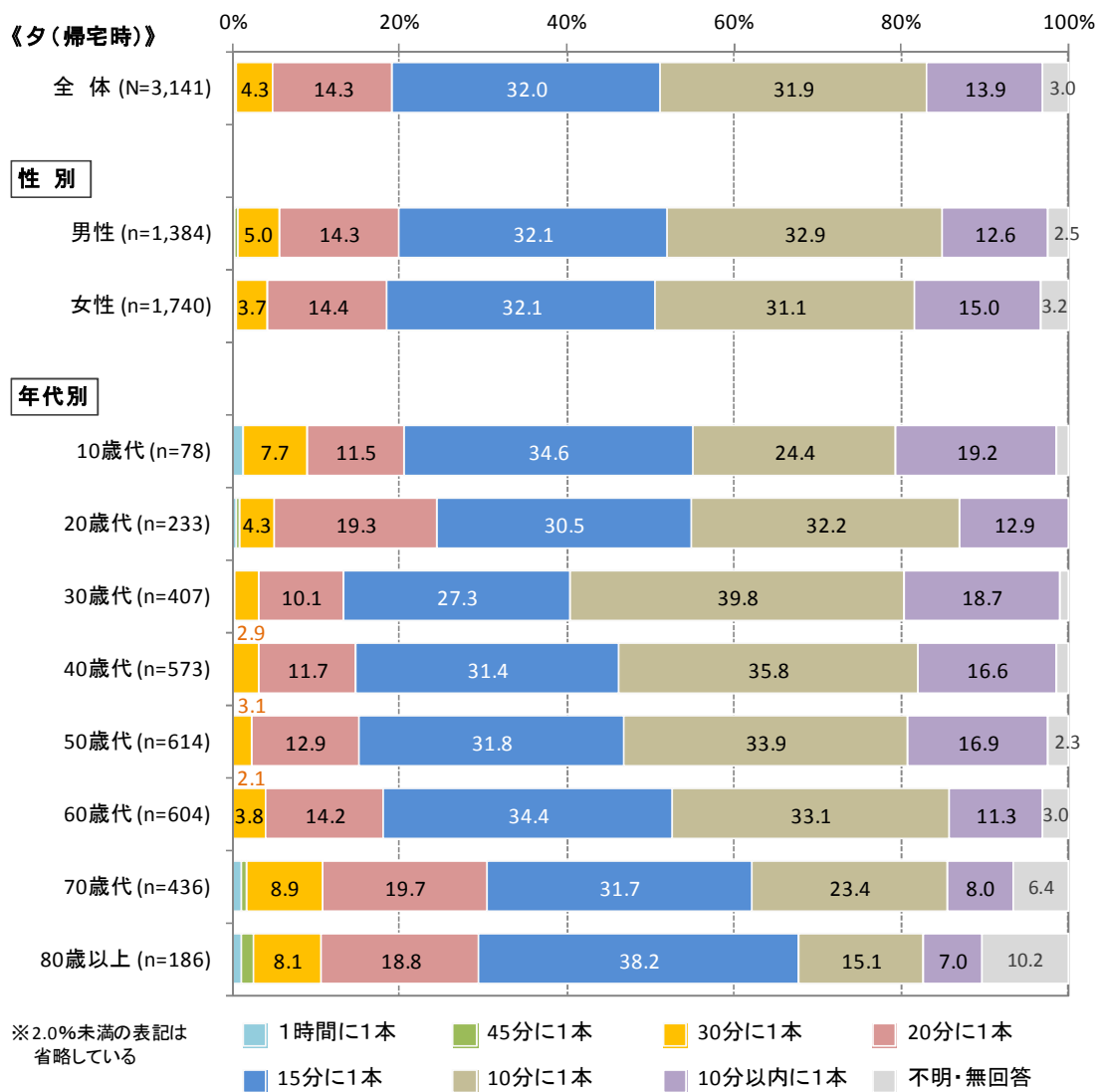


図 78 最低限必要なバスの本数ー夕(帰宅時)(性別・年代別)

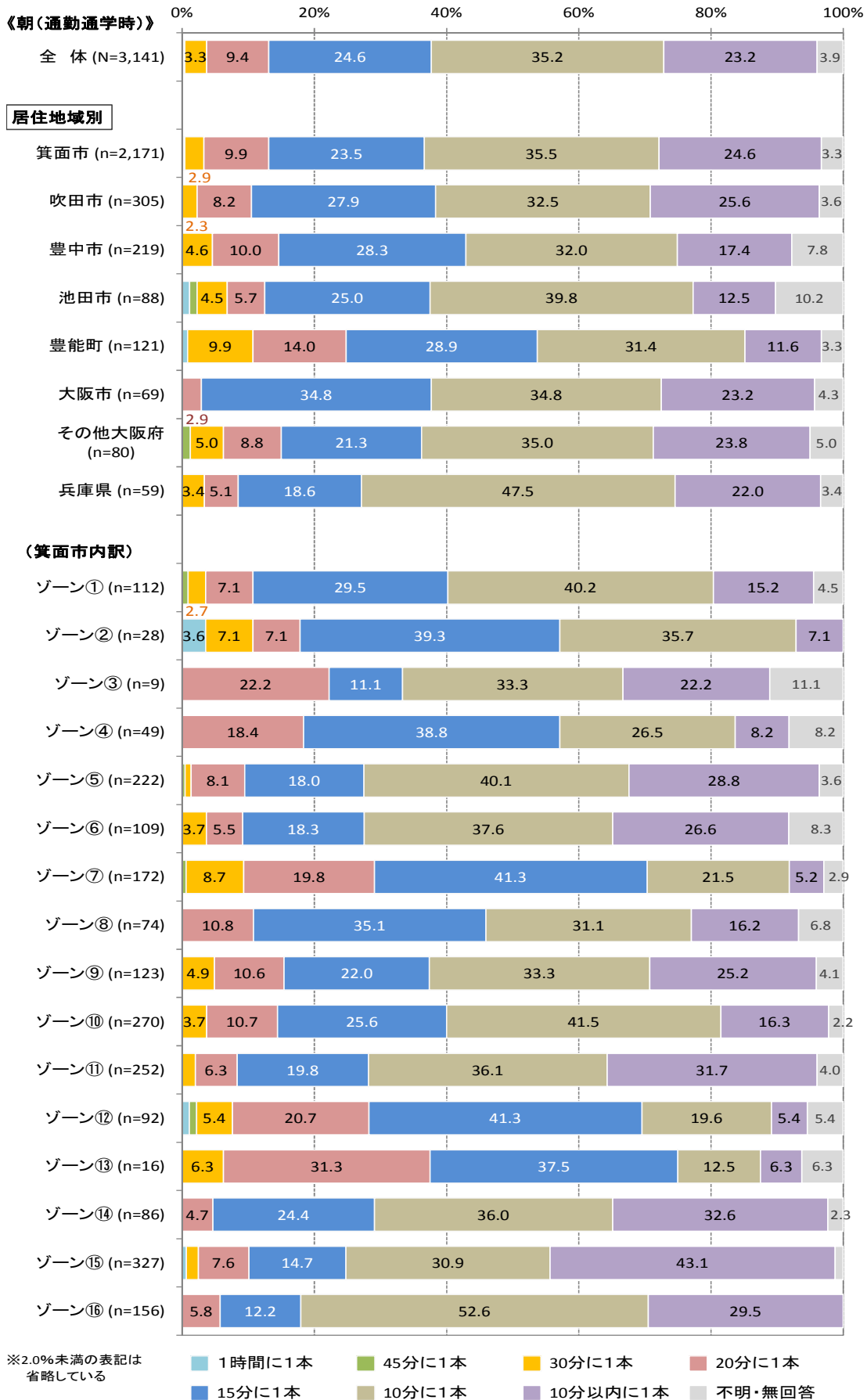


図 79 最低限必要なバスの本数一朝（通勤通学時）（居住地域別）

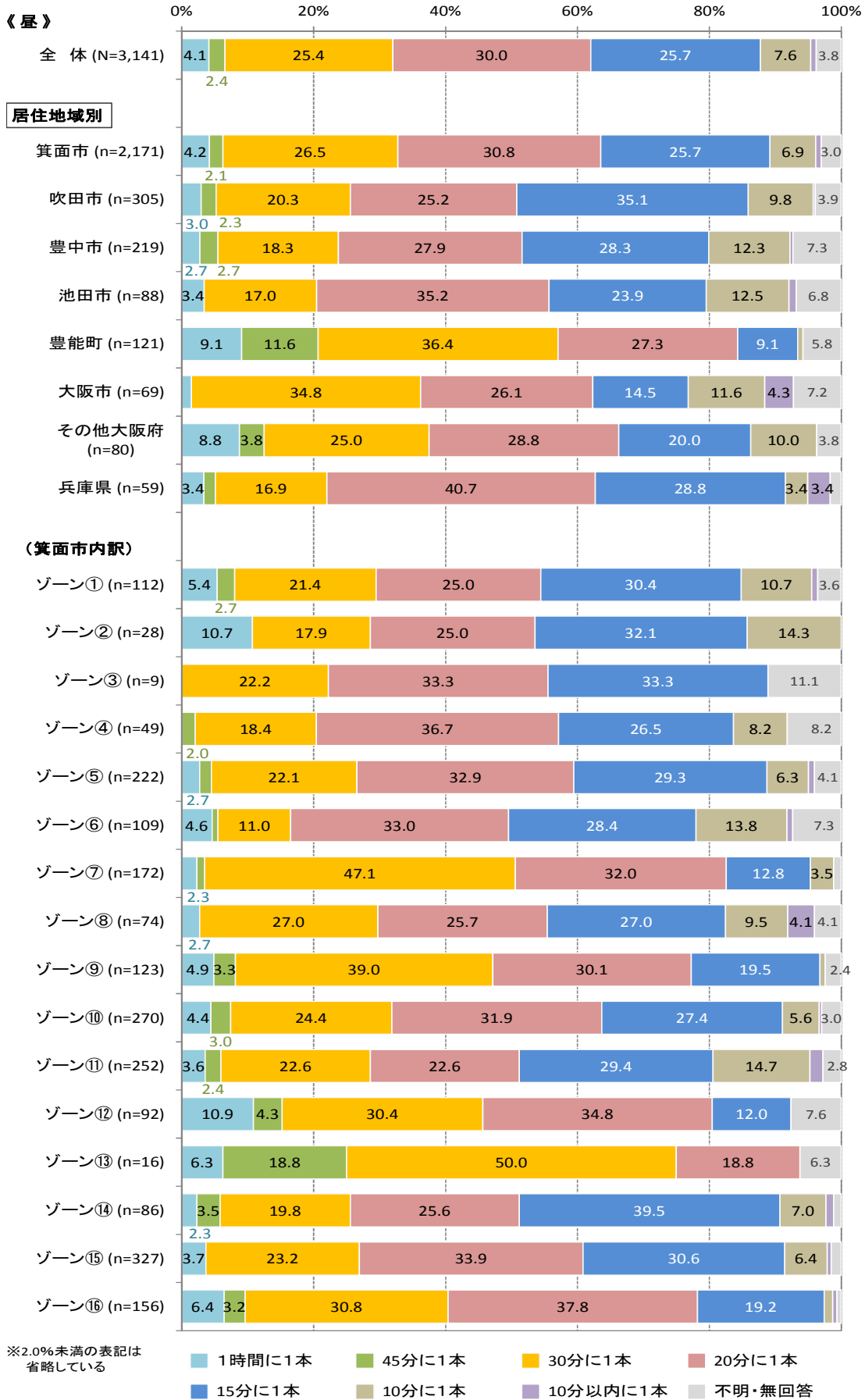


図 80 最低限必要なバスの本数一昼（居住地域別）

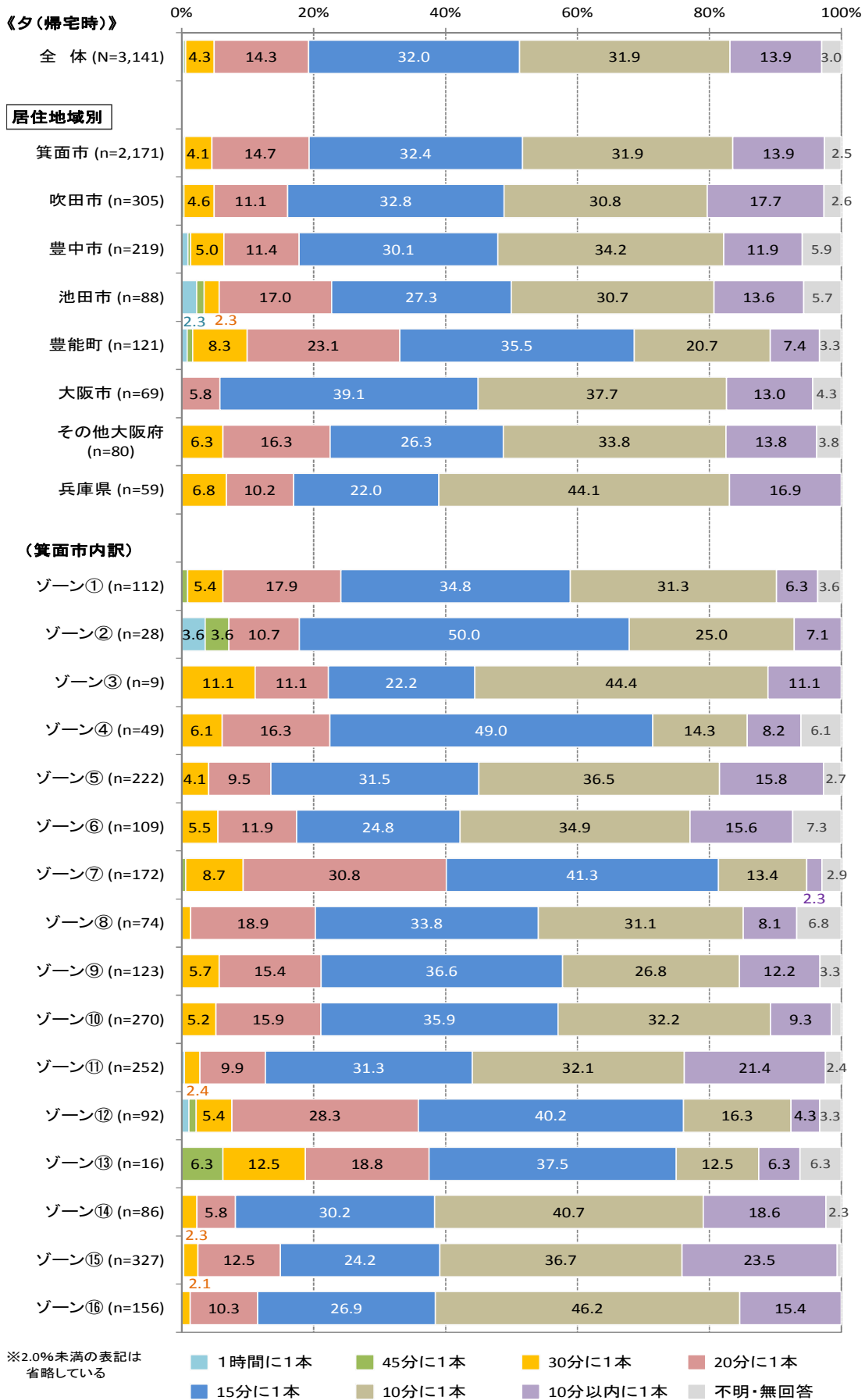


図 81 最低限必要なバスの本数ータ (帰宅時) (居住地域別)

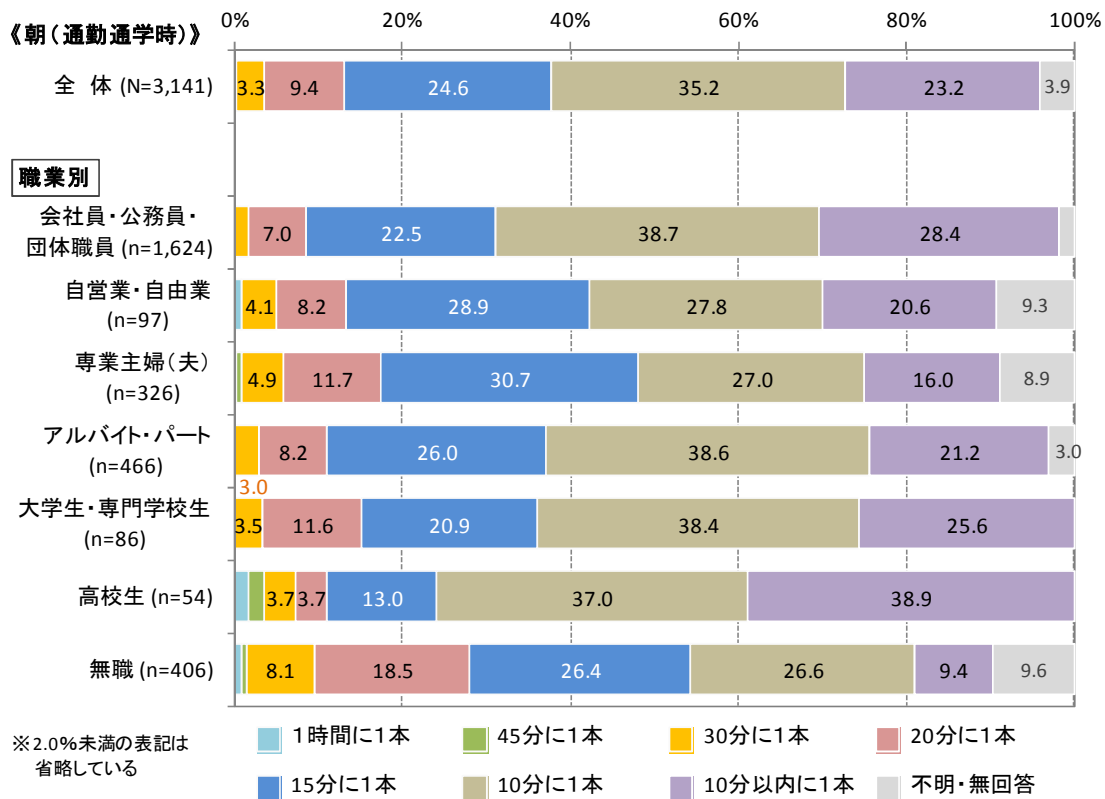


図 82 最低限必要なバスの本数一朝(通勤通学時)(職業別)

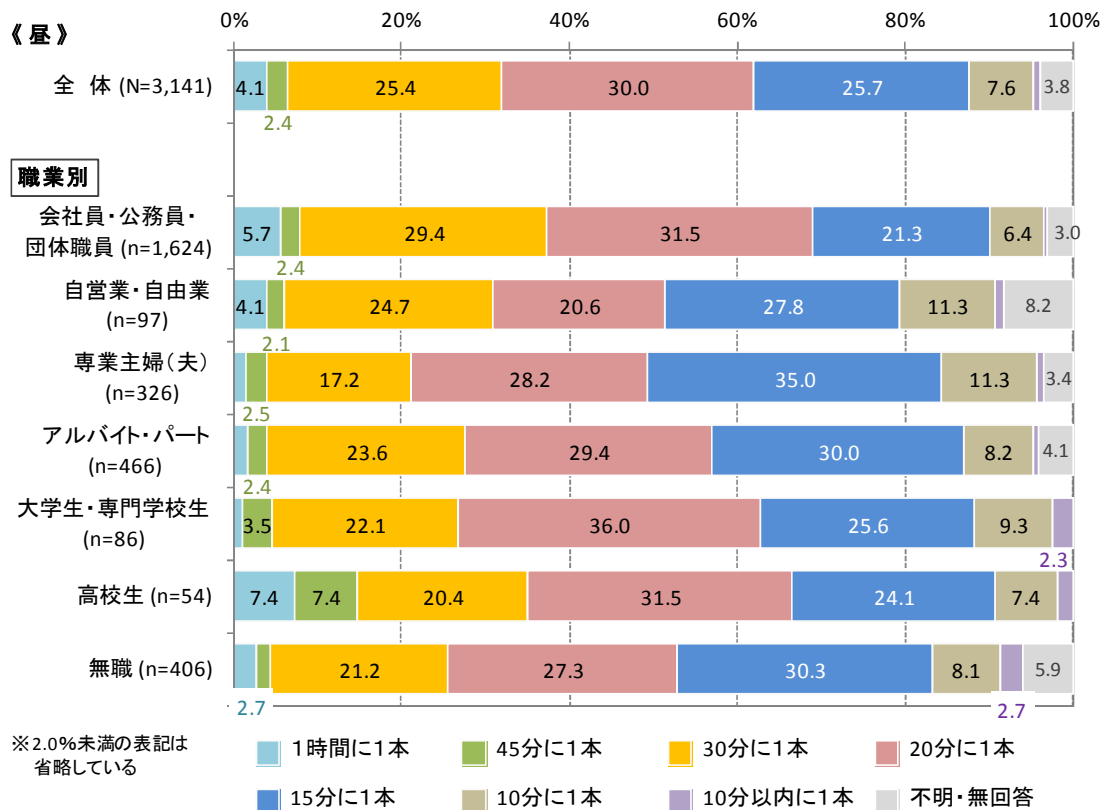


図 83 最低限必要なバスの本数一昼(職業別)

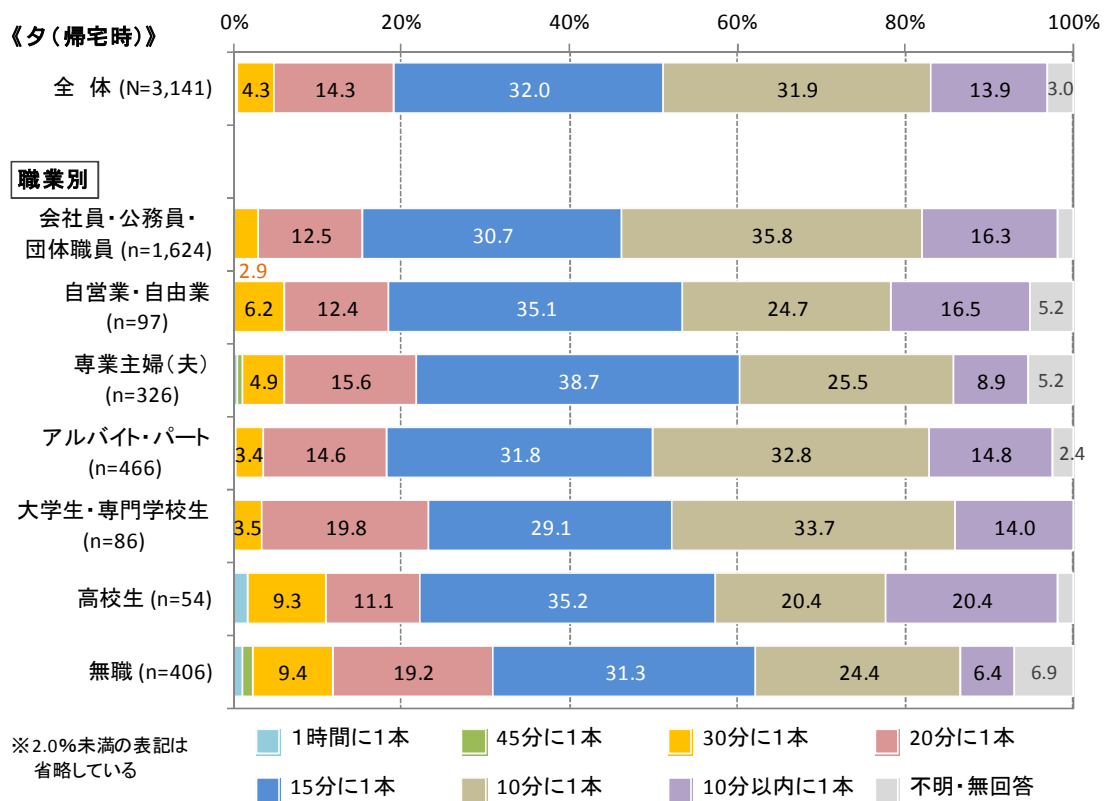


図 84 最低限必要なバスの本数ー夕(帰宅時)(職業別)

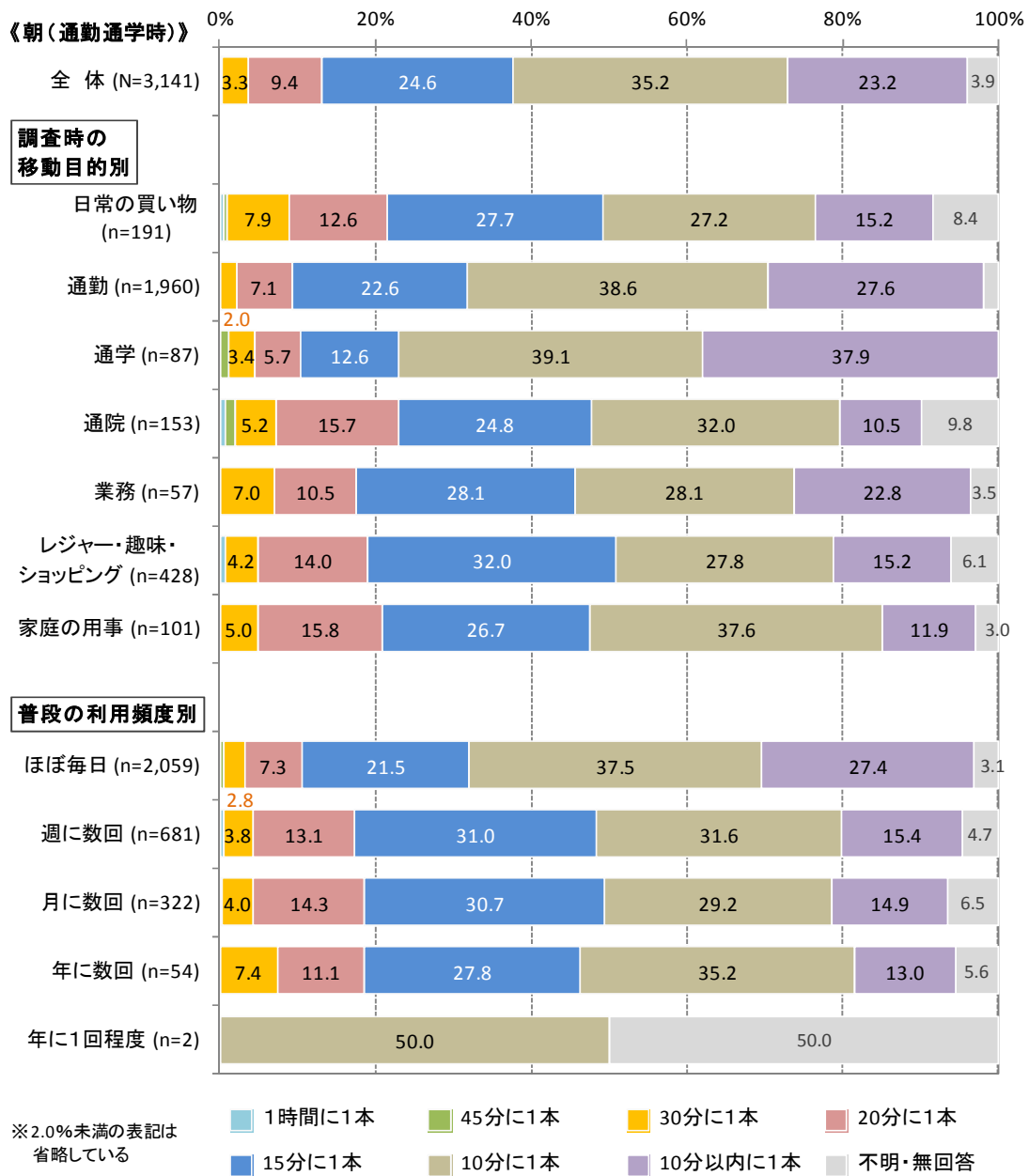


図 85 最低限必要なバスの本数一朝(通勤通学時)(調査時の移動目的別・普段の利用頻度別)

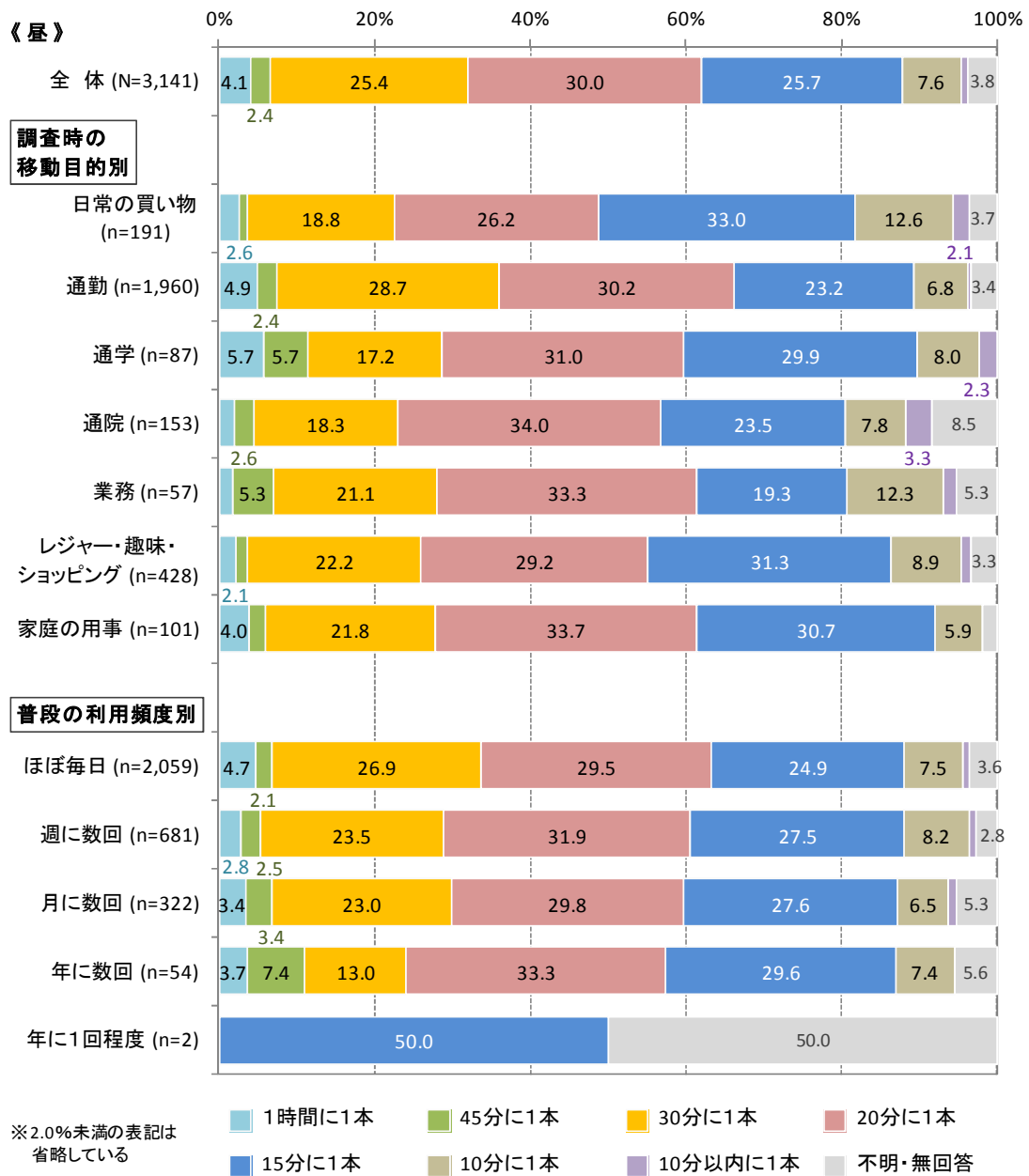


図 86 最低限必要なバスの本数一昼（調査時の移動目的別・普段の利用頻度別）

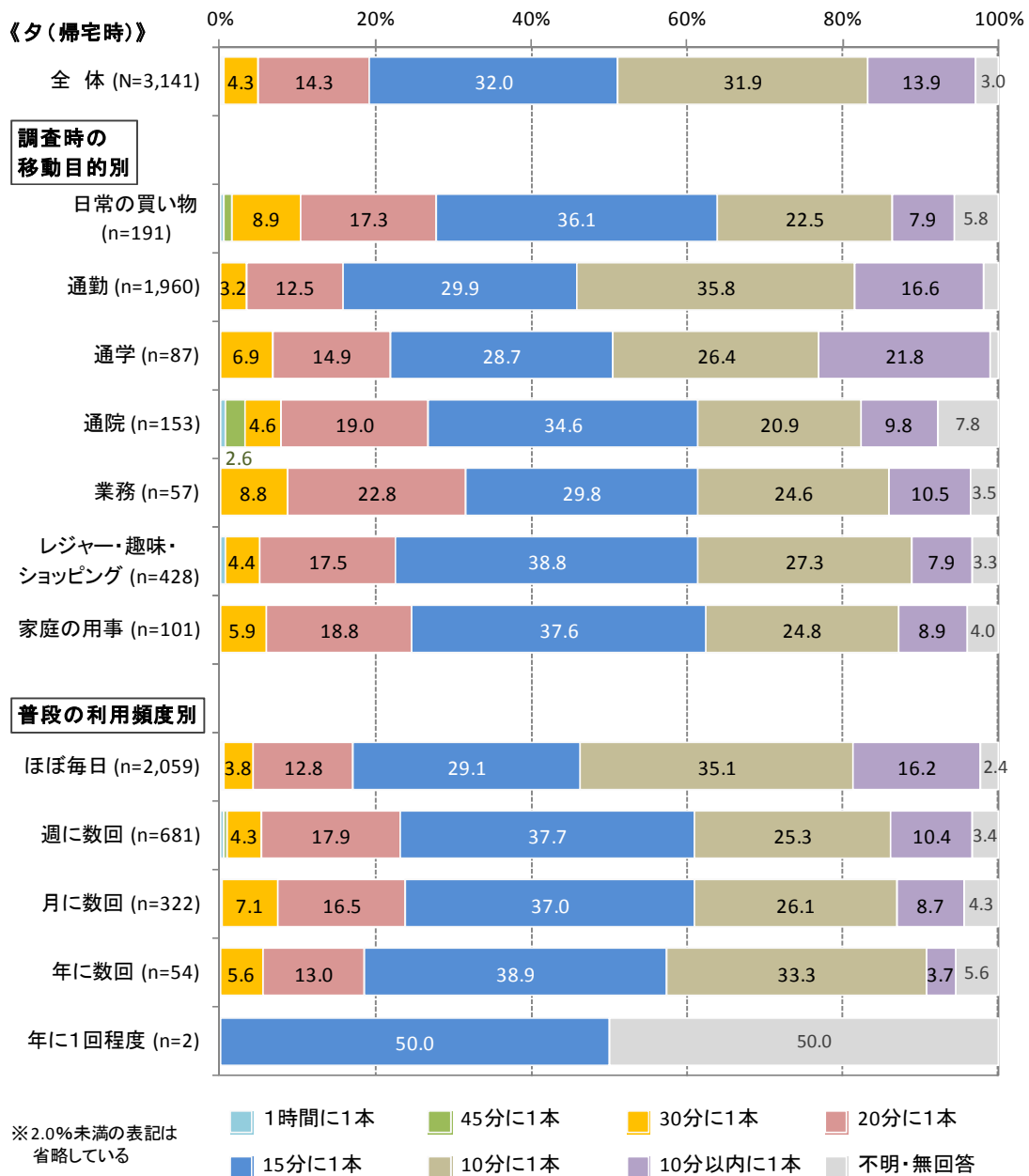
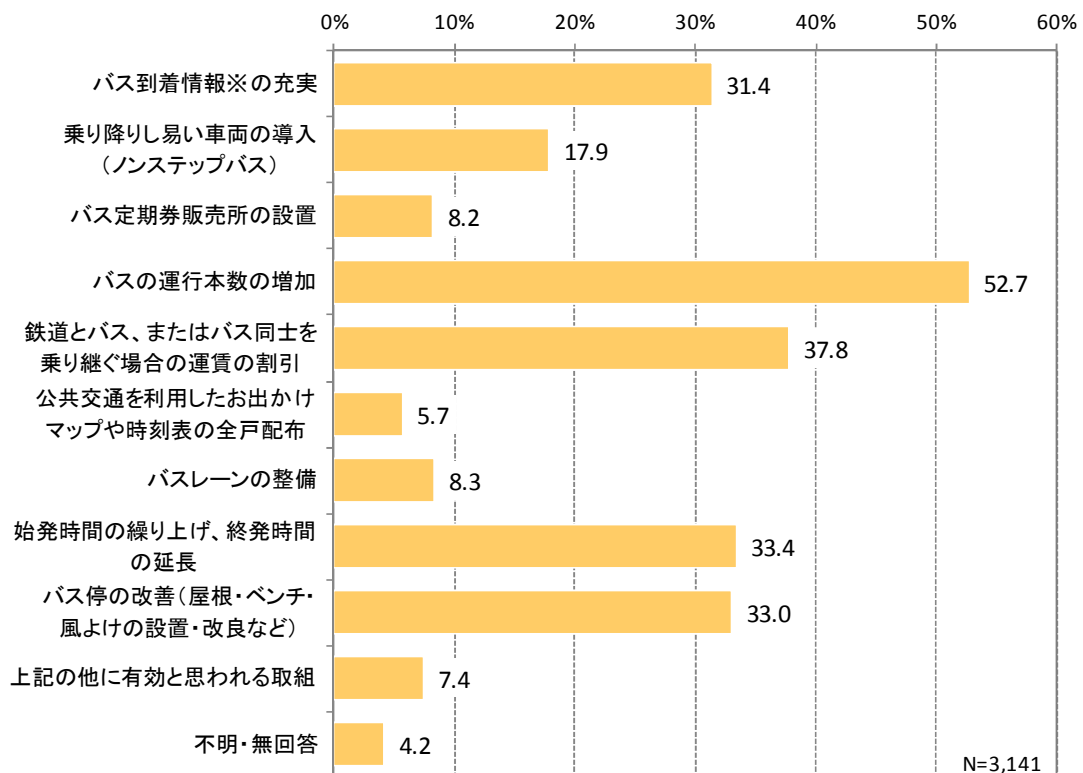


図 87 最低限必要なバスの本数—夕（帰宅時）（調査時の移動目的別・普段の利用頻度別）

(4) 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み

問5(B) 路線バスを利用しやすくするための1~10の取り組みの中から、あなたが特に重要と思うものはなんですか(3つまで○)

- 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み(図88)は、「バスの運行本数の増加」が52.7%で最も多くなっている。
- 以下、「鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引」(37.8%)、「始発時間の繰り上げ、終発時間の延長」(33.4%)、「バス停の改善(屋根・ベンチ・風よけの設置・改良など)」(33.0%)、「バス到着情報(電子看板、スマートフォンによる到着時刻案内等)の充実」(31.4%)が3割以上で続いている。



※電子看板、スマートフォンによる到着時刻案内等 (3つ以内で複数回答)

図88 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み

- 性別（図 89）にみると、男女で大きな差はみられない。
- 年代別にみると、10～60歳代では「バスの運行本数の増加」、70歳以上では「バス停の改善」が最も多くなっている。「バス停の改善」や「乗り降りし易い車両の導入」については、概ね年代があがるほど割合が高くなっている。一方、「バスの運行本数の増加」や「バス到着情報の充実」、「始発時間の繰り上げ・終発時間の延長」などは、概ね若い年代ほど割合が高い。
- 居住地域別（図 90）にみると、大阪市では「バス到着情報の充実」、吹田市では「バス停の改善」、他の地域では「バスの運行本数の増加」が最も多くなっている。「バス到着情報の充実」は、地域による差が大きく、「大阪市」（56.5%）と「兵庫県」（54.2%）が5割以上である一方で、豊能町は16.5%となっている。箕面市居住者の内訳では、ゾーン①⑤⑥を除くゾーンでは「バスの運行本数の増加」が最も多く、特にゾーン⑬（75.0%）、ゾーン⑯（70.5%）でその割合が7割以上と高くなっている。一方、ゾーン①⑥では「鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引」、ゾーン⑤では「始発時間の繰り上げ、終発時間の延長」が最も多くなっている。また、ゾーン⑬⑯では「鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引」、ゾーン⑨では「始発時間の繰り上げ、終発時間の延長」と回答した割合も5割以上と高くなっている。

※ゾーン③は件数が少ないため分析は省略

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)		バス到着情報の充実	乗り降りし易い車両の導入(ノンステップバス)	バス定期券販売所の設置	バスの運行本数の増加	鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引	公共交通を利用したお出かけマップや時刻表の全戸配布	バスレーンの整備	終発時間の延長	始発時間の繰り上げ、の	バス停の改善(屋根・ベンチ・風よけの設置・改良など)	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)		31.4	17.9	8.2	52.7	37.8	5.7	8.3	33.4	33.0	7.4	4.2	
性別	男性 (n=1,384)	30.2	12.2	9.0	54.3	38.1	5.4	9.8	37.8	30.0	7.9	3.9	
	女性 (n=1,740)	32.4	22.3	7.7	51.5	37.5	5.9	7.2	30.1	35.3	7.0	4.3	
年代別	10歳代 (n=78)	42.3	6.4	12.8	64.1	42.3	1.3	10.3	38.5	26.9	9.0	1.3	
	20歳代 (n=233)	44.6	8.6	8.6	57.9	43.8	3.4	3.4	48.1	25.8	7.3	0.9	
	30歳代 (n=407)	40.5	7.9	12.0	62.4	43.0	2.7	7.6	39.3	29.5	8.8	2.5	
	40歳代 (n=573)	34.7	8.2	9.4	55.8	40.8	3.0	7.5	42.8	26.9	9.8	3.0	
	50歳代 (n=614)	32.4	12.4	6.7	54.7	43.6	2.9	9.6	37.5	29.0	8.6	3.3	
	60歳代 (n=604)	26.3	22.4	6.5	49.7	37.1	8.1	11.3	29.6	36.3	5.8	5.3	
	70歳代 (n=436)	20.9	36.9	6.2	42.7	24.3	10.6	6.9	17.2	43.8	4.1	7.3	
	80歳以上 (n=186)	17.7	45.2	9.7	38.2	22.6	14.5	7.0	8.6	48.4	5.4	9.1	

図 89 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み (性別・年代別)

単位：%

※太字は上位3つ(「不明・無回答」を除く)

(3つ以内で複数回答)	バス到着情報の充実	乗り降りし易い車両の導入(ノンステップバス)	バス定期券販売所の設置	バスの運行本数の増加	鉄道とバス、またはバス同士を乗り継ぐ場合の運賃の割引	公共交通を利用したお出かけマップや時刻表の全戸配布	バスレーンの整備	始発時間の繰り上げ、終発時間の延長	バス停の改善(屋根・ベンチ・風よけの設置・改良など)	その他	不明・無回答
全体 (N=3,141)	31.4	17.9	8.2	52.7	37.8	5.7	8.3	33.4	33.0	7.4	4.2
居住地域別	箕面市 (n=2,171)	29.4	16.4	8.5	54.9	38.5	8.0	39.5	30.6	7.0	3.8
	吹田市 (n=305)	37.0	24.3	8.2	42.0	35.7	6.6	20.3	43.3	10.8	3.9
	豊中市 (n=219)	30.1	28.3	4.1	45.2	30.6	5.9	8.2	19.2	8.2	6.8
	池田市 (n=88)	35.2	25.0	6.8	58.0	30.7	2.3	11.4	22.7	4.5	5.7
	豊能町 (n=121)	16.5	18.2	5.8	57.9	44.6	6.6	7.4	33.1	12.4	3.3
	大阪市 (n=69)	56.5	8.7	13.0	40.6	34.8	2.9	8.7	14.5	8.7	4.3
	その他大阪府 (n=80)	40.0	11.3	11.3	50.0	42.5	2.5	12.5	10.0	6.3	10.0
	兵庫県 (n=59)	54.2	8.5	10.2	57.6	44.1	3.4	13.6	10.2	0.0	3.4
居住地域別(箕面市内内訳)	ゾーン① (n=112)	36.6	22.3	10.7	34.8	41.1	8.0	8.9	31.3	6.3	3.6
	ゾーン② (n=28)	28.6	17.9	3.6	60.7	35.7	3.6	10.7	21.4	3.6	3.6
	ゾーン③ (n=9)	33.3	11.1	22.2	66.7	33.3	0.0	11.1	22.2	11.1	0.0
	ゾーン④ (n=49)	36.7	24.5	4.1	51.0	30.6	10.2	4.1	34.7	4.1	6.1
	ゾーン⑤ (n=222)	40.5	15.3	9.9	40.5	32.9	8.6	8.6	44.1	6.3	4.5
	ゾーン⑥ (n=109)	35.8	24.8	3.7	31.2	41.3	11.0	12.8	31.2	6.4	4.6
	ゾーン⑦ (n=172)	32.6	20.3	5.8	64.5	30.2	4.7	9.3	43.6	3.5	2.3
	ゾーン⑧ (n=74)	33.8	16.2	9.5	47.3	31.1	8.1	6.8	33.8	8.1	4.1
	ゾーン⑨ (n=123)	28.5	13.0	7.3	65.0	32.5	3.3	7.3	55.3	7.3	4.1
	ゾーン⑩ (n=270)	25.9	19.6	7.0	60.0	38.5	8.5	6.3	33.3	5.2	3.7
	ゾーン⑪ (n=252)	30.6	20.2	9.1	50.4	39.3	7.5	9.9	38.1	7.1	3.6
	ゾーン⑫ (n=92)	29.3	12.0	7.6	62.0	39.1	2.2	6.5	37.0	6.5	6.5
	ゾーン⑬ (n=16)	43.8	0.0	6.3	75.0	56.3	6.3	0.0	37.5	0.0	12.5
	ゾーン⑭ (n=86)	34.9	12.8	8.1	52.3	40.7	3.5	11.6	34.9	7.0	2.3
	ゾーン⑮ (n=327)	22.0	12.5	9.2	59.3	41.3	4.3	7.6	45.3	9.2	4.6
	ゾーン⑯ (n=156)	18.6	7.7	10.9	70.5	51.9	3.8	6.4	43.6	12.2	0.0

図 90 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み(居住地域別)

