

## 2. 回答者の属性(問1～問6のまとめ)

- ◆ 回答者の性別は、女性の回答者の方が 56.5%と男性よりも多い。
- ◆ 年代は、60代の回答者が最も多く、10代の回答者の割合が最も少ない。
- ◆ 居住地は、住民台帳による箕面市民の居住割合と地区別回答者の割合はほぼ一致しており、地区によってサンプル数の大きな偏りはないと思われる。
- ◆ 回答者の職業は、会社員・公務員の割合が最も高く 29.9%となっている。60歳以上の回答者が多いことより、家事専業や無職の回答者が多い。
- ◆ 回答者の 72.8%は自動車免許を保有しており、74.1%は自動車を保有している。

### (1)性別

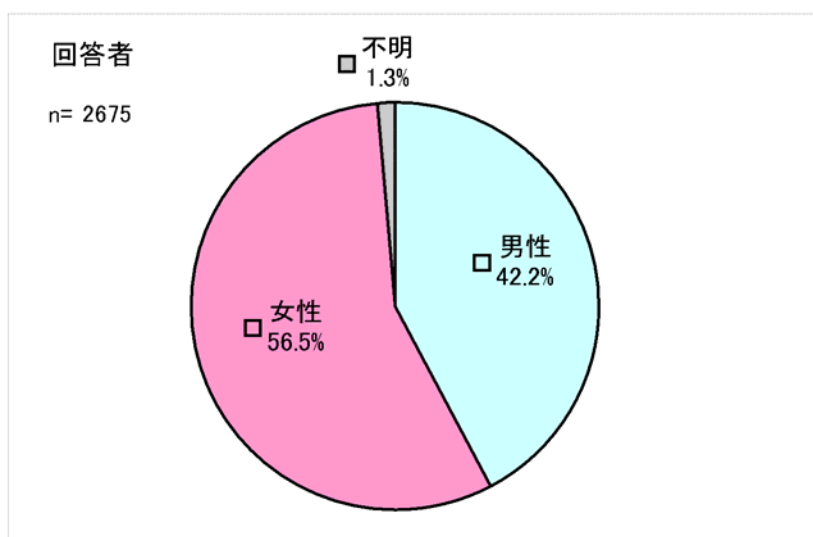


図:回答者の性別

### (2)年齢

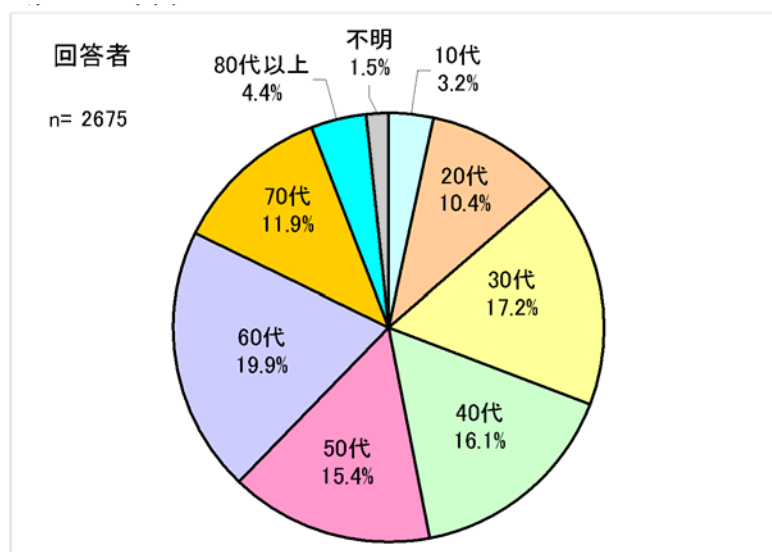


図:回答者の年齢

### (3)住所

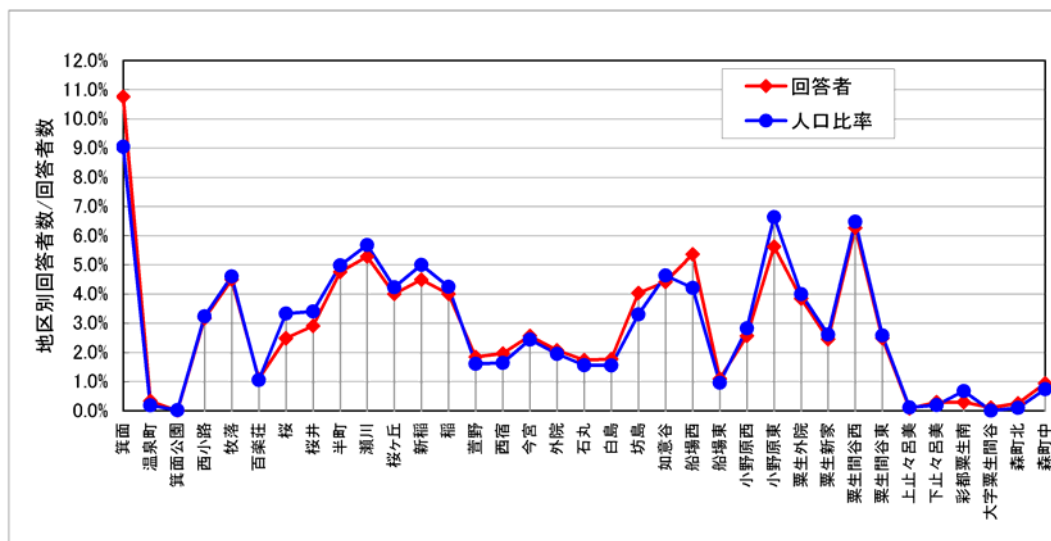


図: 回答者の居住地

### (4)職業

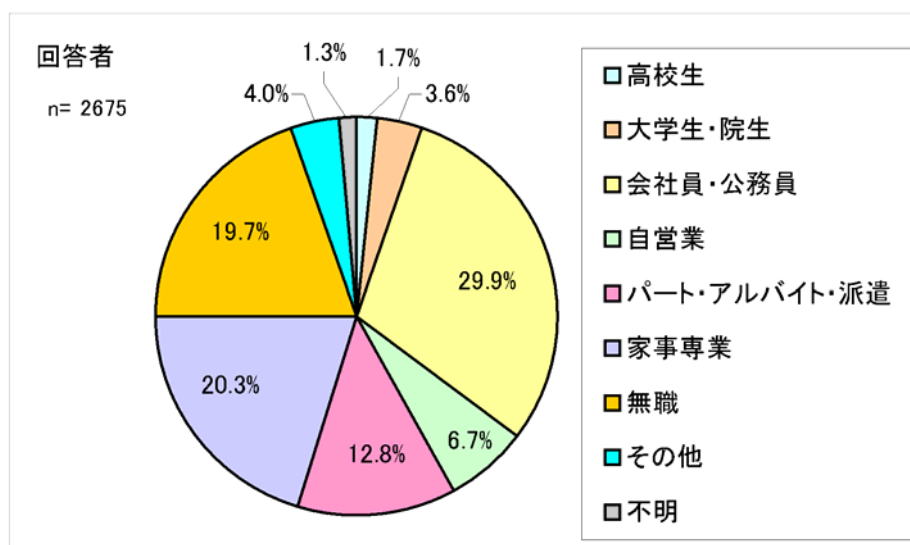


図: 回答者の職業

(5)自動車免許保有率

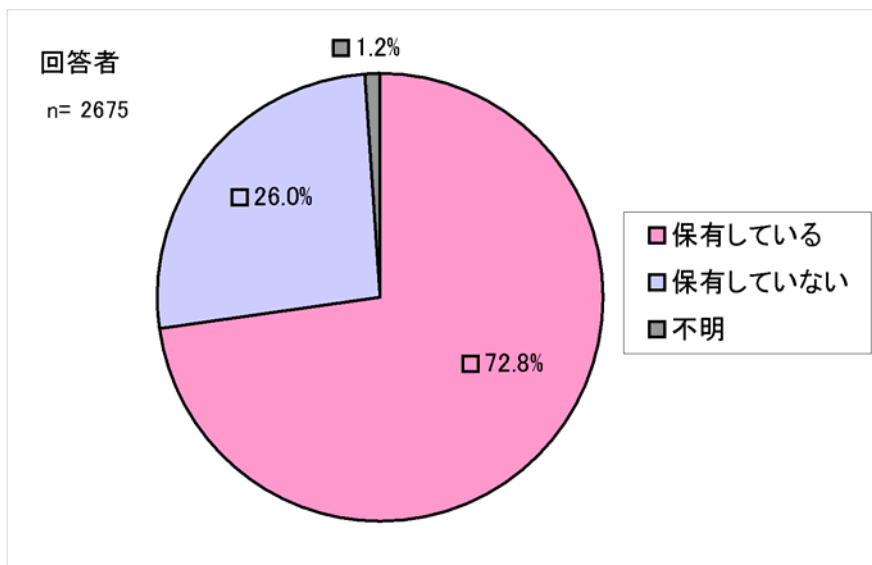


図:回答者の自動車免許保有率

(6)自動車保有率

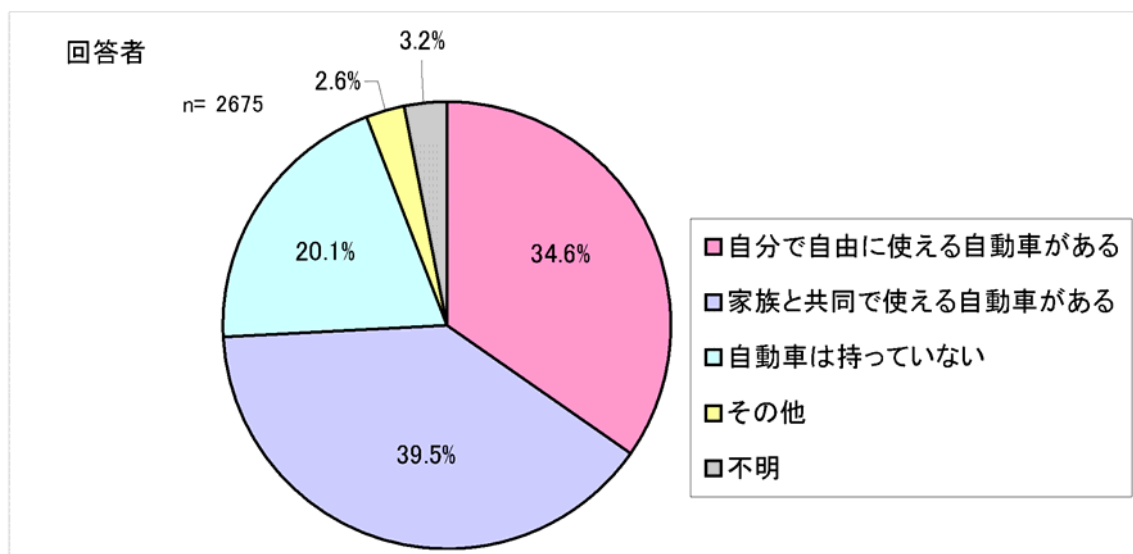


図:回答者の自動車保有率

### 3. 現在の交通行動について(問7～問13のまとめ)

#### (1) 平日に最もよく行く外出先への移動に主に利用する手段

- ◆ 平日に最もよく行く外出先への移動に利用する主な手段(代表交通手段)<sup>※</sup>としては、鉄道の割合が最も高く、56.4%、次いで自家用車が16.5%となっている。

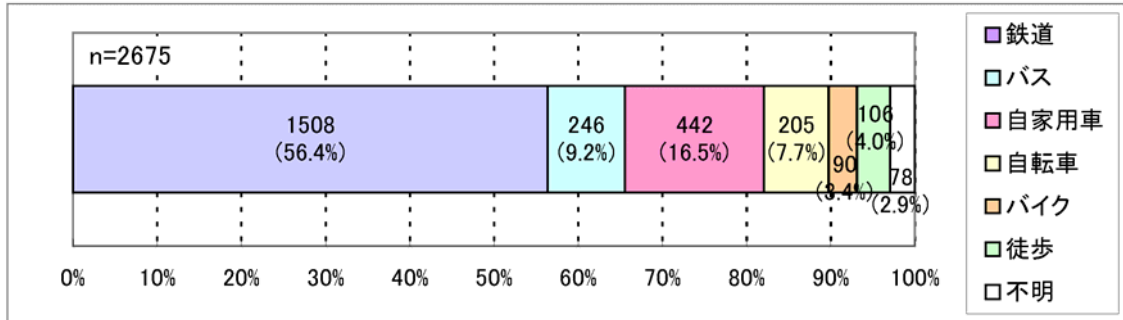


図: 代表交通手段

※: トリップの中で利用した最も優先順位の高い交通手段を代表交通手段といい、代表交通手段を決める優先順位は次の通りである。鉄道→バス→自動車→二輪(自転車、原付・自動二輪車)。

#### (2) 鉄道利用者の交通行動に関する集計

##### 1) 鉄道駅までの交通手段及び所要時間

- ◆ 鉄道駅までの交通手段は、徒歩が最も多く38.8%、次いでバスが38.6%となっており、鉄道利用者の駅までの交通手段はバスと徒歩で約8割を占めている。
- ◆ 鉄道駅までの所要時間は5～15分で65.7%となっている。

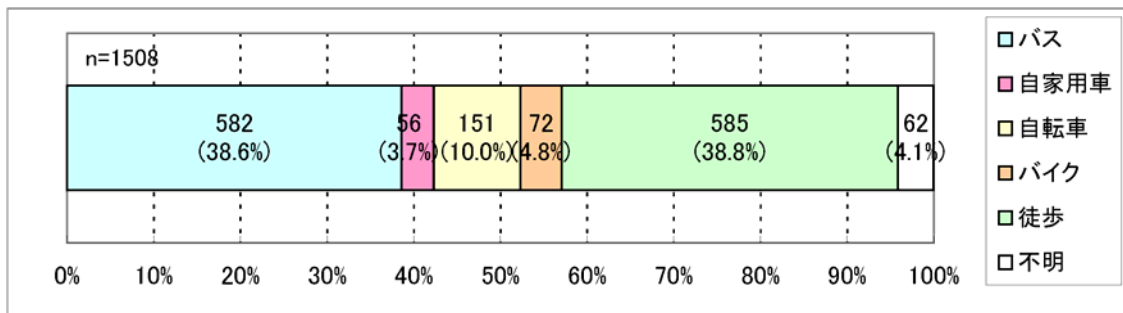
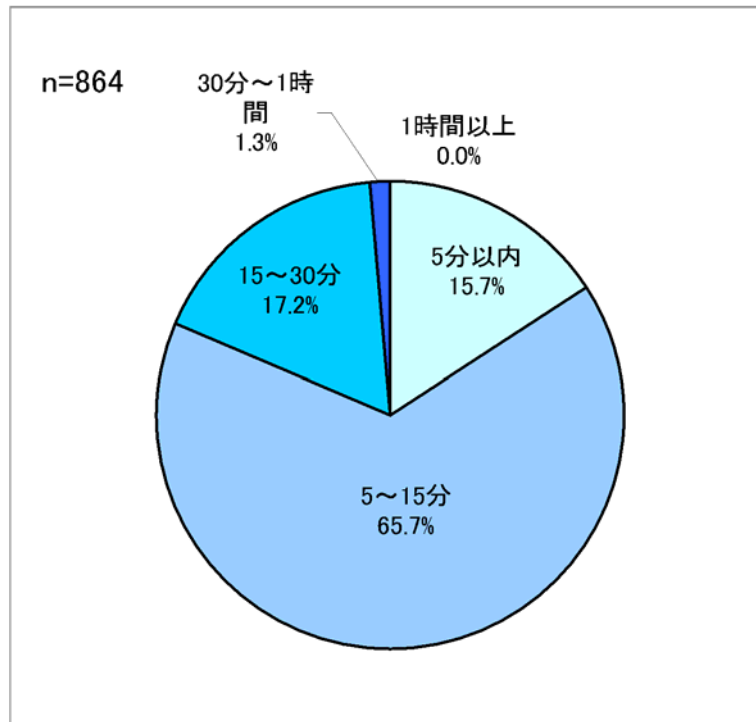


図: 鉄道駅までの交通手段



図：鉄道駅までの所要時間分布

## 2) 利用駅

- ◆ 駅別では、千里中央駅(北急)の利用割合が最も高く 32.0%(482 人)で、次いで箕面駅 19.9%(300 人)、桜井駅 13.4%(202 人)となっている。
- ◆ 路線では阪急線の駅利用割合が多く、箕面市民の駅利用者全体の 6 割程度である。
- ◆ 各駅までの交通手段は、阪急箕面線(箕面駅、牧落駅、桜井駅)の利用者は徒歩の割合が約 6~8 割と高い。また、北千里駅、千里中央駅(北急)、千里中央駅(大阪モ)の利用者はバスの割合が約 6 割と高く、自家用車の割合も他駅と比較すると高くなっている。

### i) 利用駅の割合

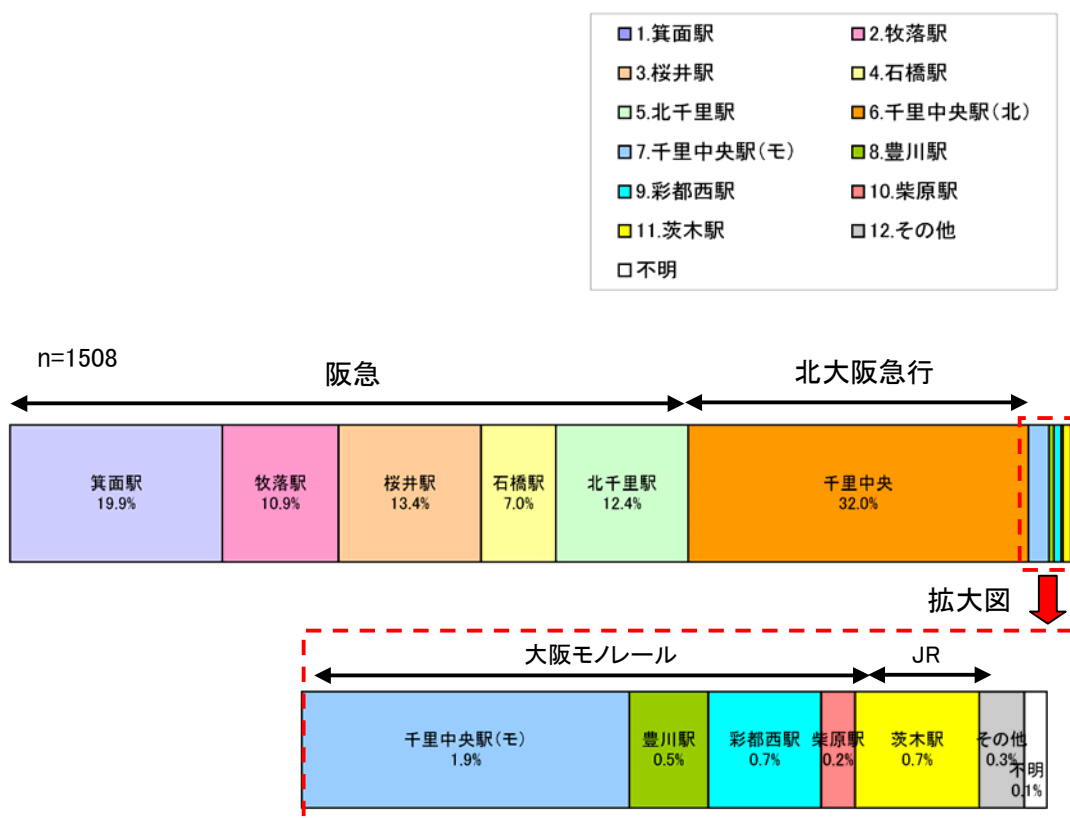
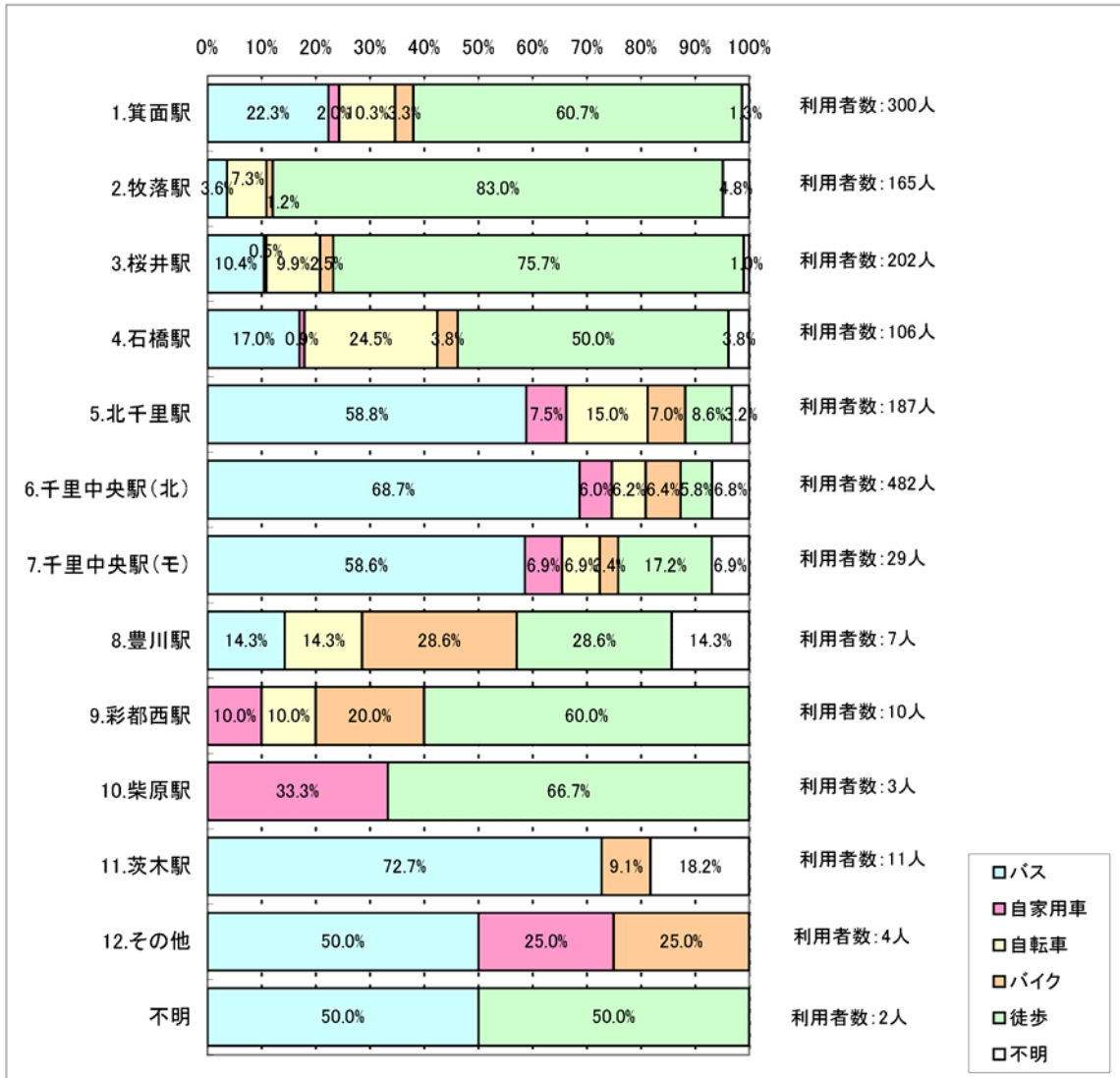


図: 利用駅の割合

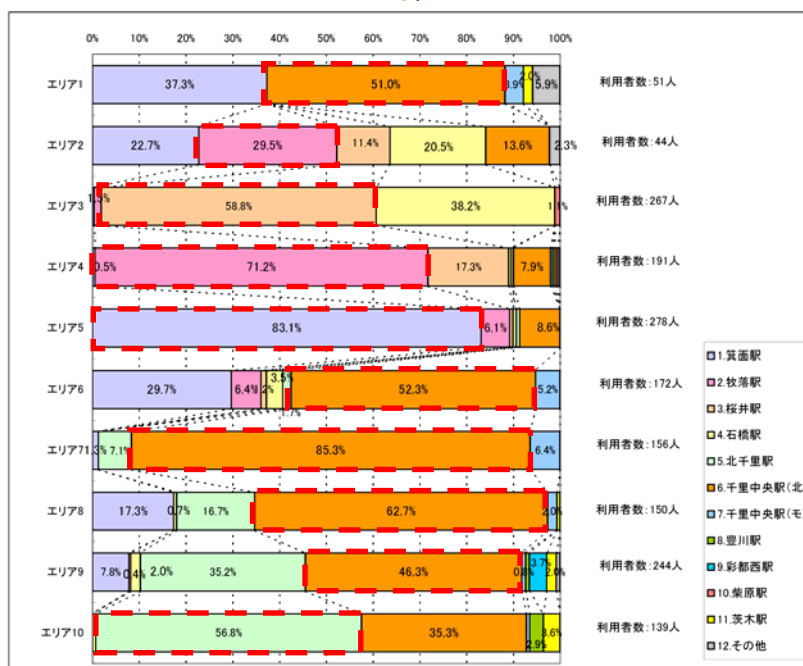
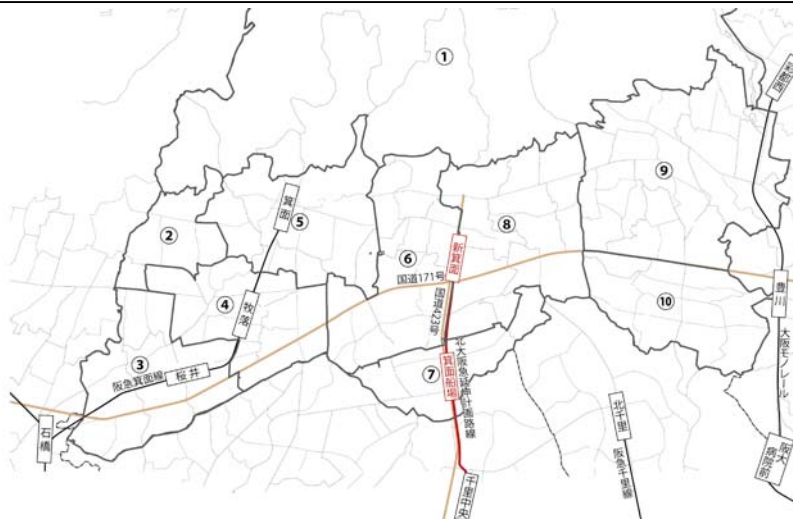
ii) 利用駅までの交通手段の割合〔駅別端末交通手段分担率〕



図：利用者数と利用駅までの交通手段割合

### 3) 居住地別の利用駅割合

- ◆ 西部の地域(エリア2、エリア3、エリア4、エリア5)は、箕面市内の3駅(箕面駅、牧落駅、桜井駅)を利用する割合が約6割~8割と高くなっている。
- ◆ 中部の地域(エリア6、エリア7、エリア8)は、千里中央駅(北急)を利用する割合が半数以上である。
- ◆ 東部の地区(エリア9、エリア10)は、千里中央駅(北急)と北千里駅を利用する割合が高い。また、大阪モノレール彩都線やJR茨木駅を利用する割合は他地域より高い。
- ◆ 北部の地域(エリア1)は、千里中央駅(北急)を利用する割合が半数以上となっており、上止々呂美や森町などからバスで千里中央駅(北急)に向かう割合が高い。
- ◆ 居住居別の利用駅への端末交通は、エリア2、エリア3、エリア4、エリア5では徒歩の割合が最も高く、それ以外はバスの割合が高い。



：エリア(居住地別)で最も利用割合が高い駅については、次頁に利用駅までの端末交通割合を示す。

図：エリアごとの利用駅者数



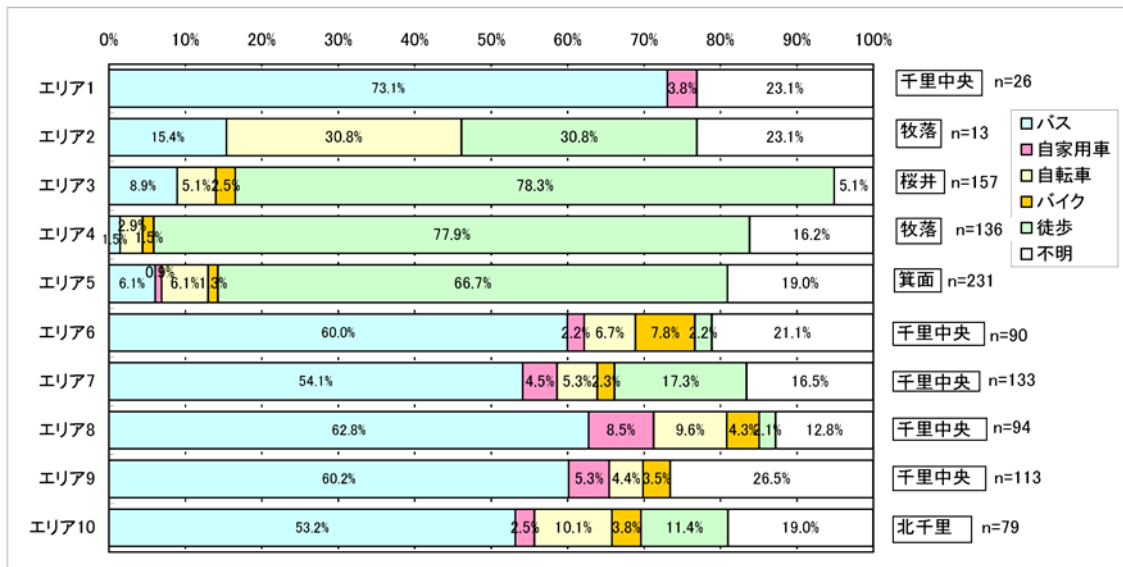


図:居住地別の利用駅への端末交通(エリアで最も利用割合が高い駅について示す)

#### 4) 目的地側の駅割合

- ◆ 目的地側の利用駅では阪急が約5割で、次いで大阪市営地下鉄が約3割となっており、これらで全体の約8割を占めている。
- ◆ 阪急線のうち宝塚線の各駅を目的地とする割合が最も高く 52.4% (407 人) である。
- ◆ 大阪市営地下鉄のうち、御堂筋線の各駅を目的地とする割合は高く 87.1% (373 人) で、その中でも、梅田駅の割合が高く 33.4% (143 人) となっている。

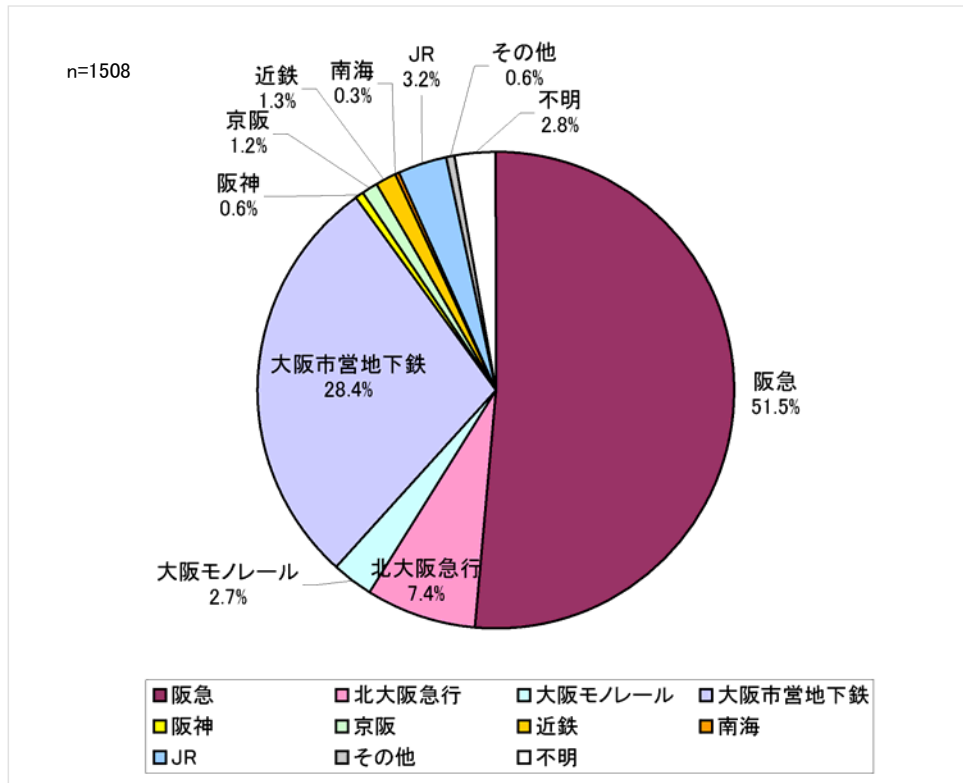
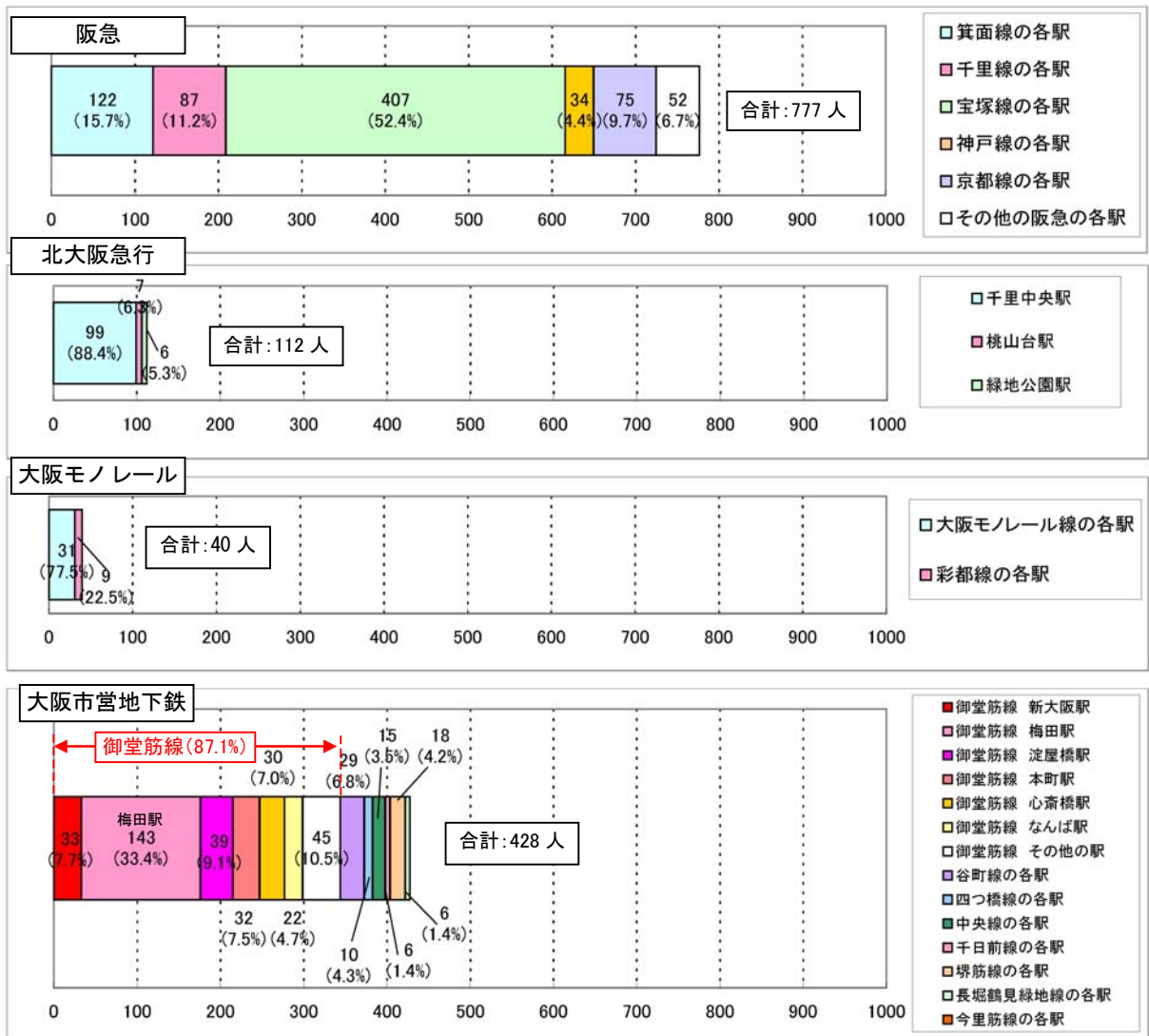


図: 目的地側の利用駅分布



図：市民の利用が多い路線の利用駅者数(目的地側)

### (3) バス利用者の交通行動に関する集計

#### 1) バスの利用状況

- ◆ バス利用者のうち、約7割が鉄道駅までの利用で、約3割が目的地までの利用である。
- ◆ バスで鉄道駅に着く利用者はほぼ阪急バスを利用している。
- ◆ バスで目的地に着く利用者の中では、オレンジゆずるバスを利用する割合は17%となっており、オレンジゆずるバスを利用する割合が高い。
- ◆ バス停までの交通手段は、9割以上が徒歩であり、その所要時間は15分以内である。

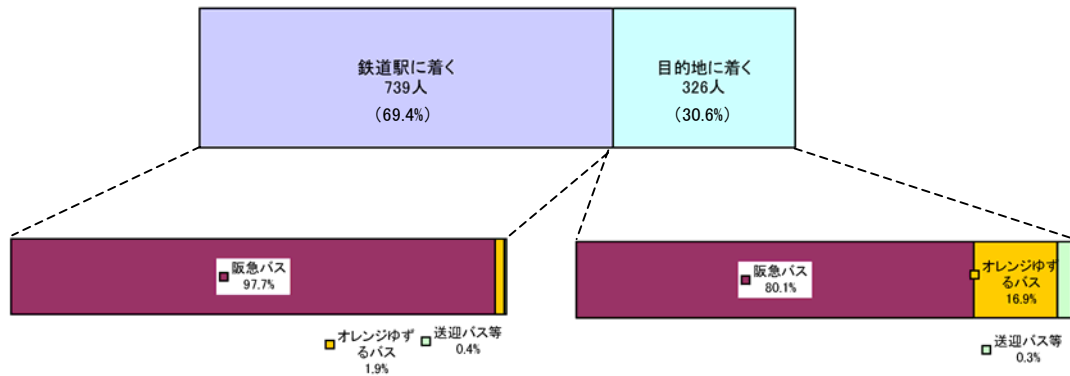
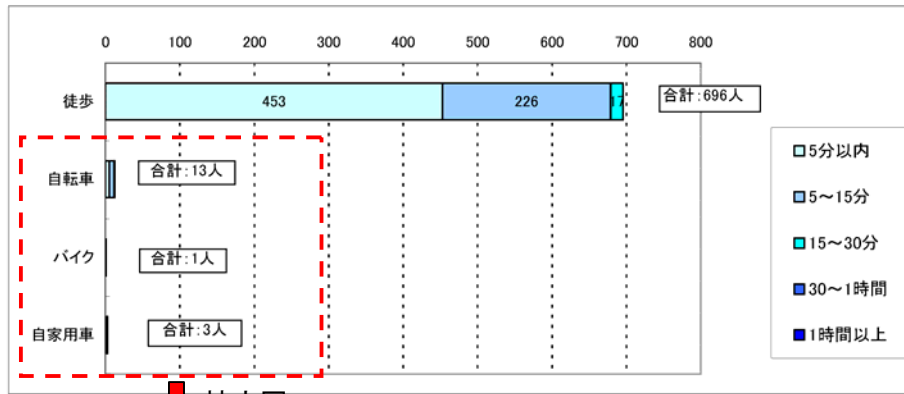


図: バスの利用割合

#### 2) バス停までの交通手段と所要時間



拡大図

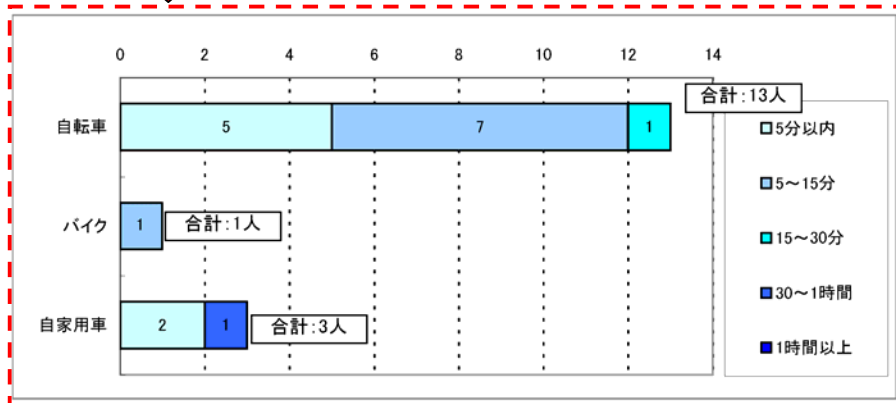


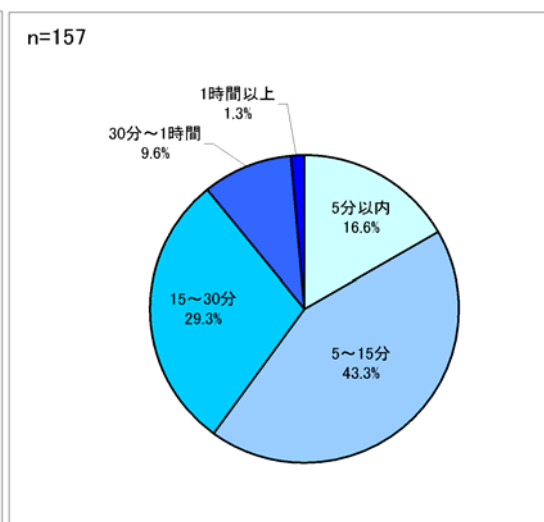
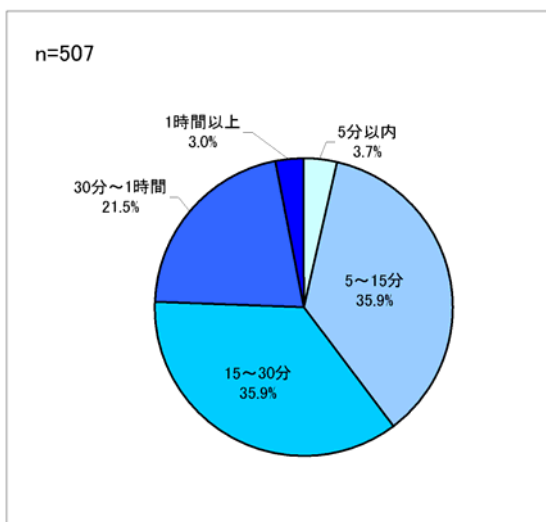
図: バス停までの交通手段と所要時間

#### (4) その他の交通手段の所要時間

- ◆ どの交通手段においても、目的地までの所要時間が5～15分の回答者の割合が高くなっている。
- ◆ 交通手段が自家用車の回答者のうち24.5%は、目的地までの所要時間が30分以上となっており、他の交通手段よりも割合が高くなっている。

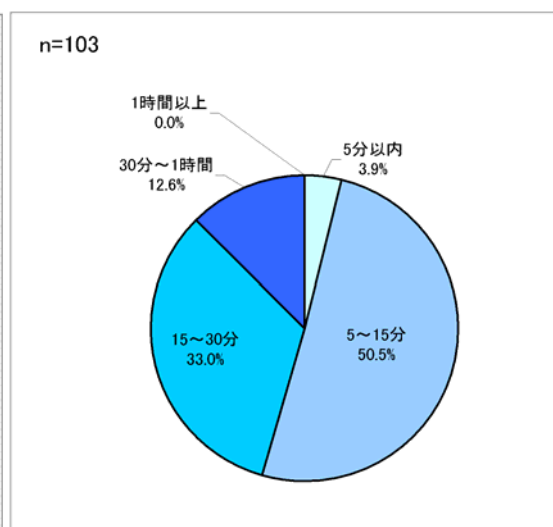
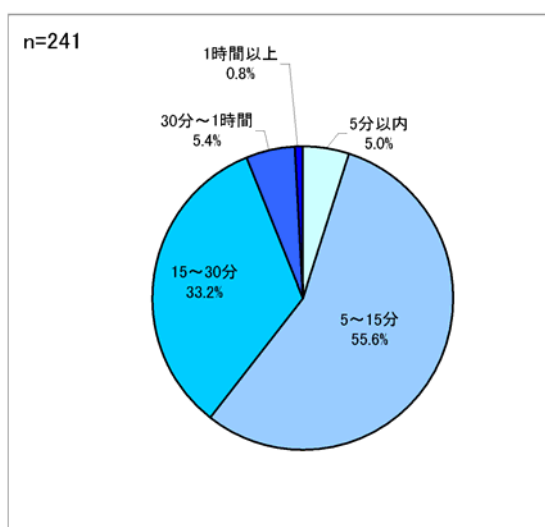
1) 自家用車

2) 徒歩



3) 自転車

4) バイク



(5) 目的地の分布

- ◆ エリア別では、箕面市西部地域が最も多く、全体の 16.1%で、次いで大阪市北区で 15.5%である。外出頻度を週 5 回以上に限定すると大阪市内を目的地とする割合が全体の 31.0%と高く、通勤通学による移動者割合が多いことが考えられる。
- ◆ 市域別では、箕面市内が 34.8%、大阪市内が 28.4%、豊中市が 21.2%で全体の 8 割を超えている。
- ◆ 移動目的は、通勤目的及び買い物の割合が約3割と高い。外出頻度をほぼ毎日(週 5 回以上)に限ると、約 6 割が通勤目的となる。
- ◆ 外出頻度がほぼ毎日(週に 5 回以上)の回答者の移動目的は、8 割以上が通勤、通学、仕事・業務となっている。

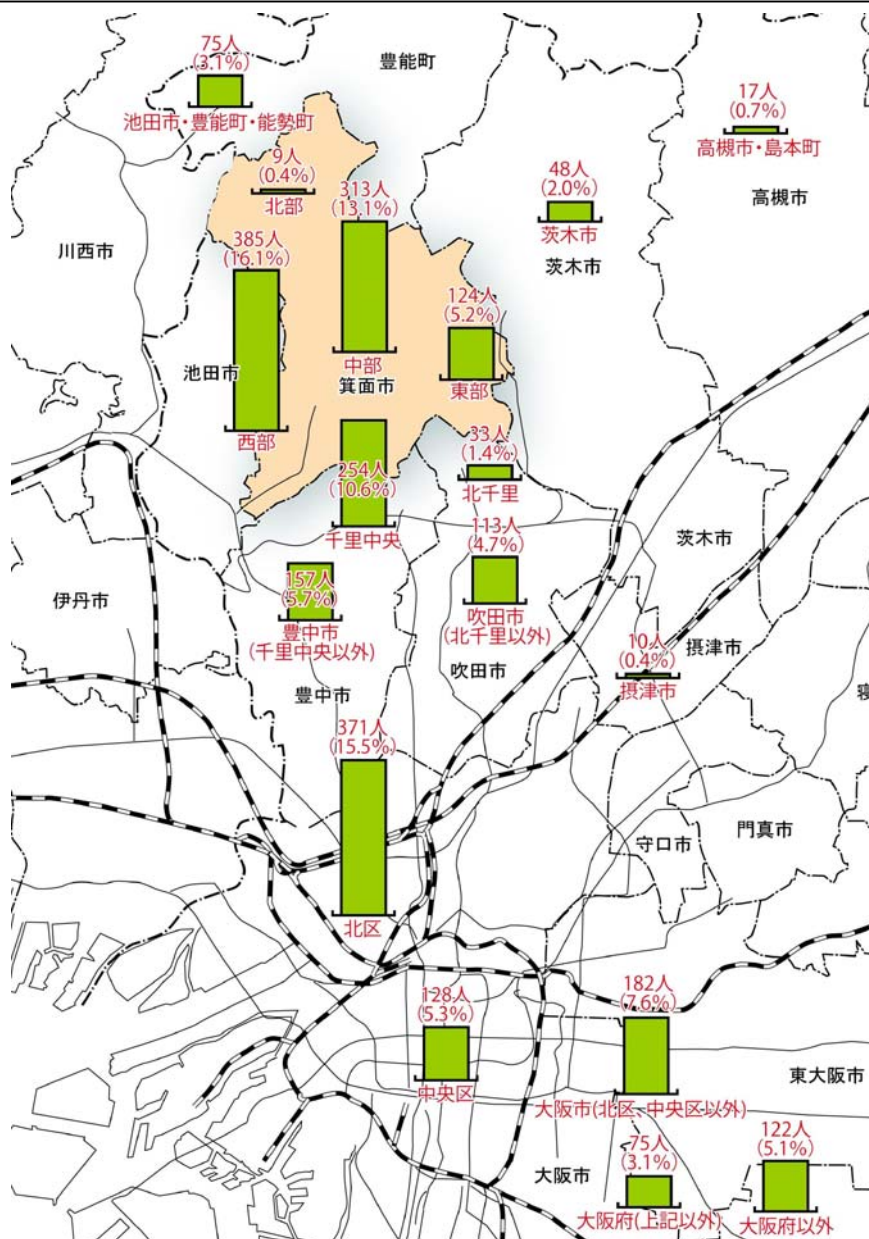
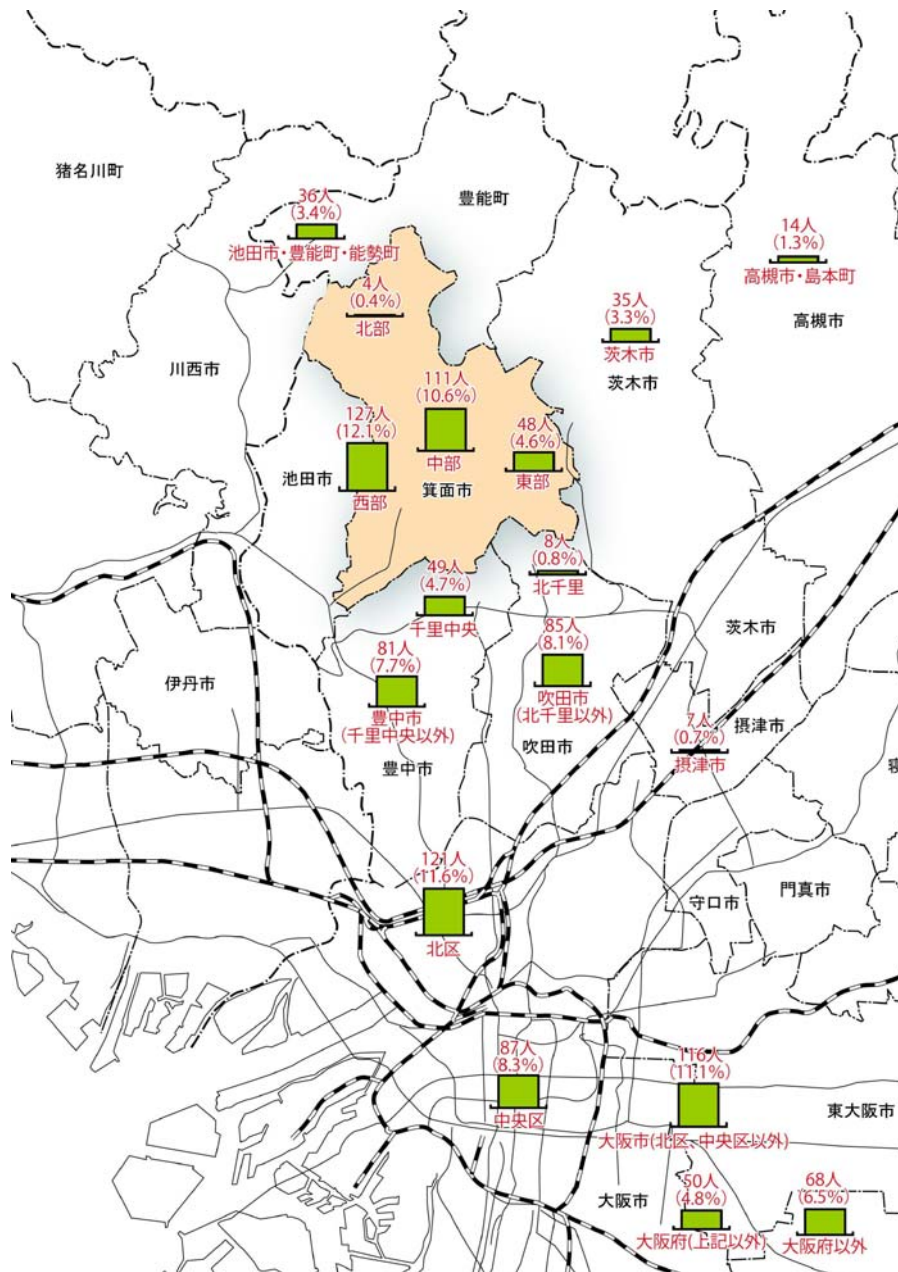


図:回答者の外出目的地(全回答者)



図：回答者の外出目的地(外出頻度週5回以上の場合)



(6) 目的分布

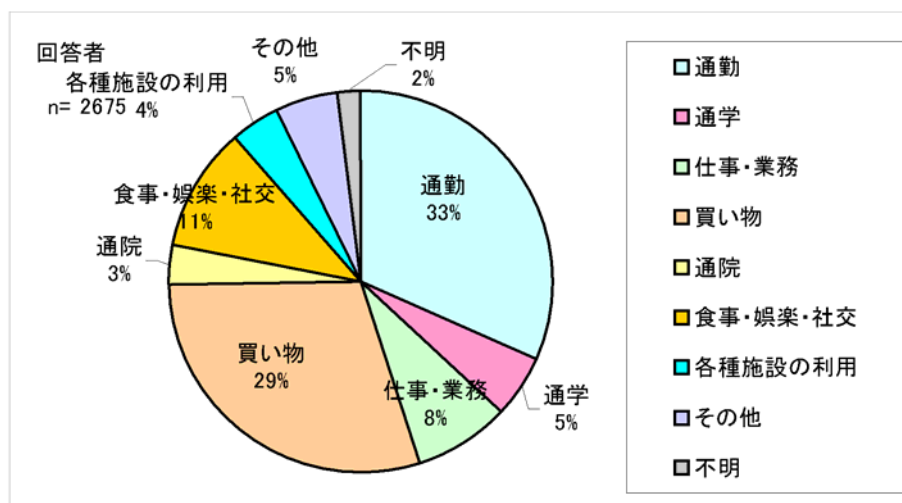


図: 目的分布

(7) 頻度分布

1) 全回答者の頻度分布

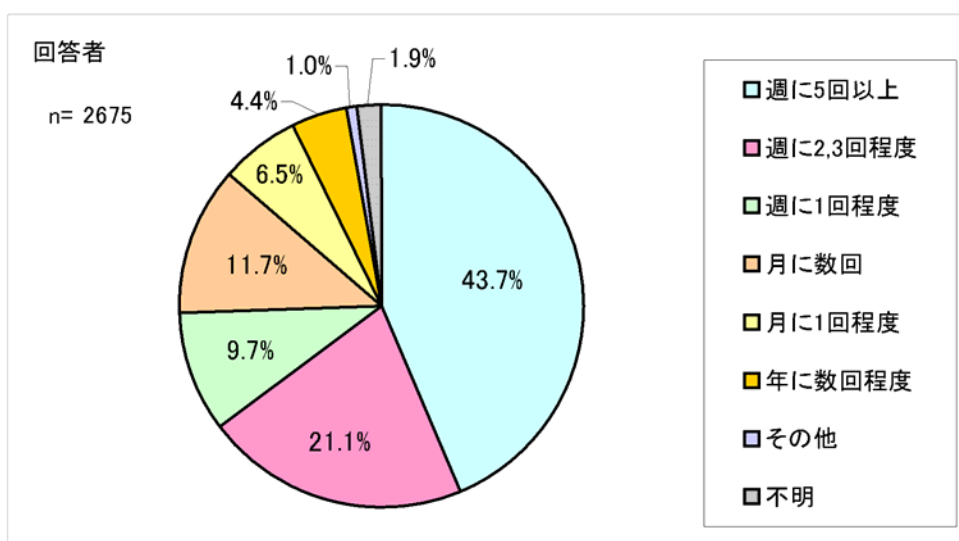


図: 頻度分布



2) 外出頻度ごとの外出者の目的分布

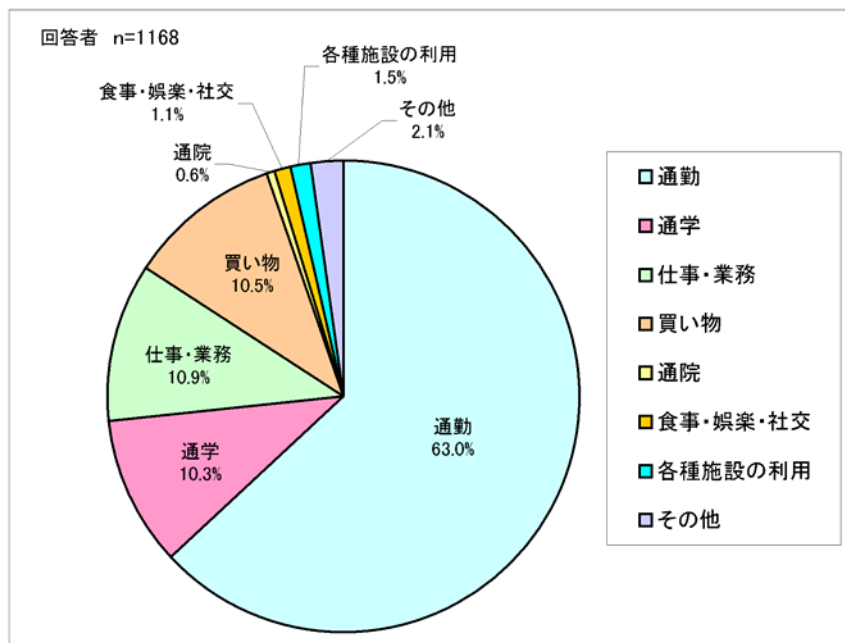


図: 目的分布(週5回以上の外出者)

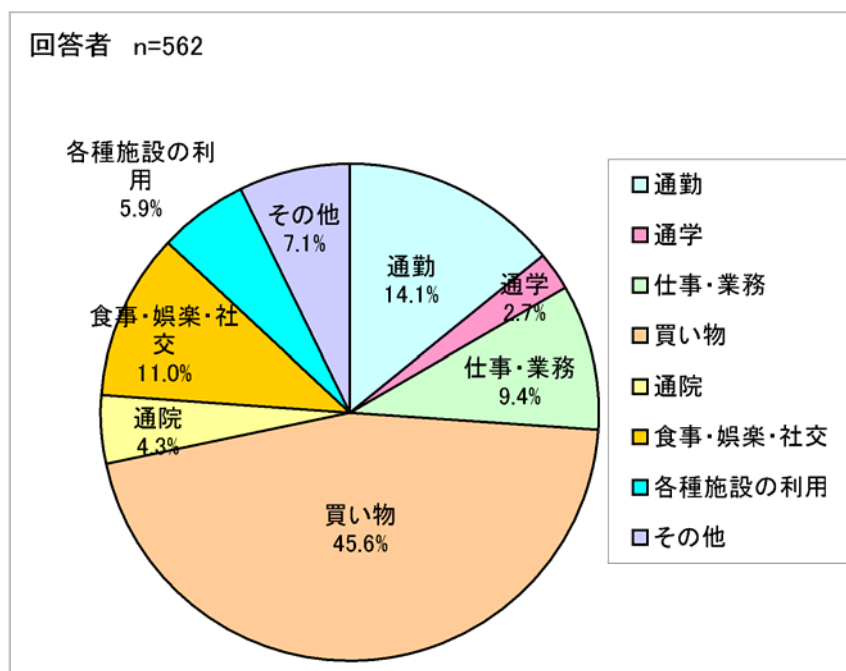


図: 目的分布(週2, 3回以上の外出者)

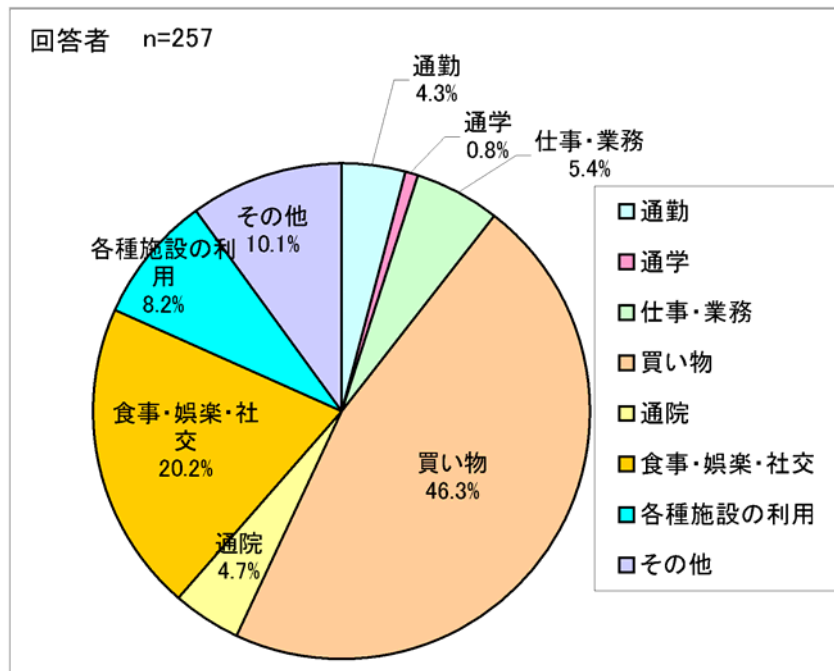


図: 目的分布(週1回以上の外出者)

(8) 手段を選ぶ理由

- ◆ 自転車、バイク、自家用車は「他の交通手段より早いから」が1番の理由となっているが、公共交通である鉄道及びバス利用者は、「他に選べる交通手段がないから」と回答する割合が1番高くなっている。
- ◆ 自家用車の利用者の約3割が「他の交通手段より楽だから」と回答しており、移動の快適性を重視する傾向である。

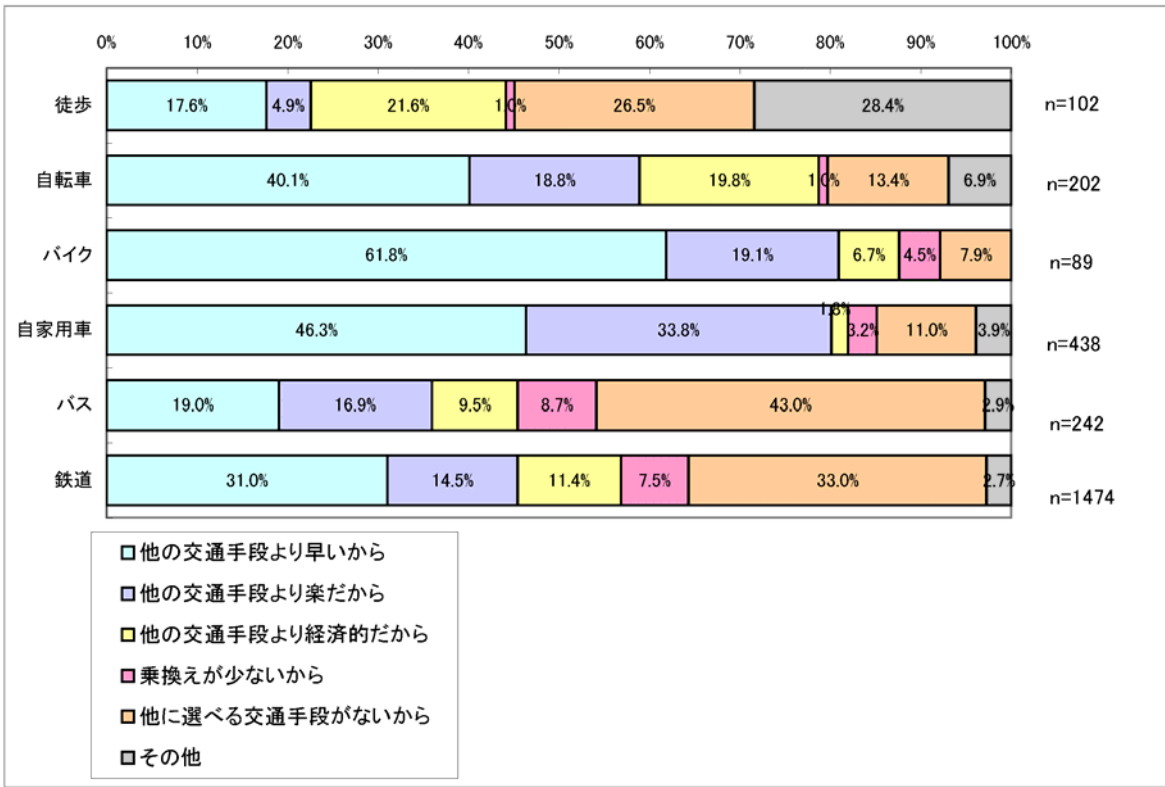


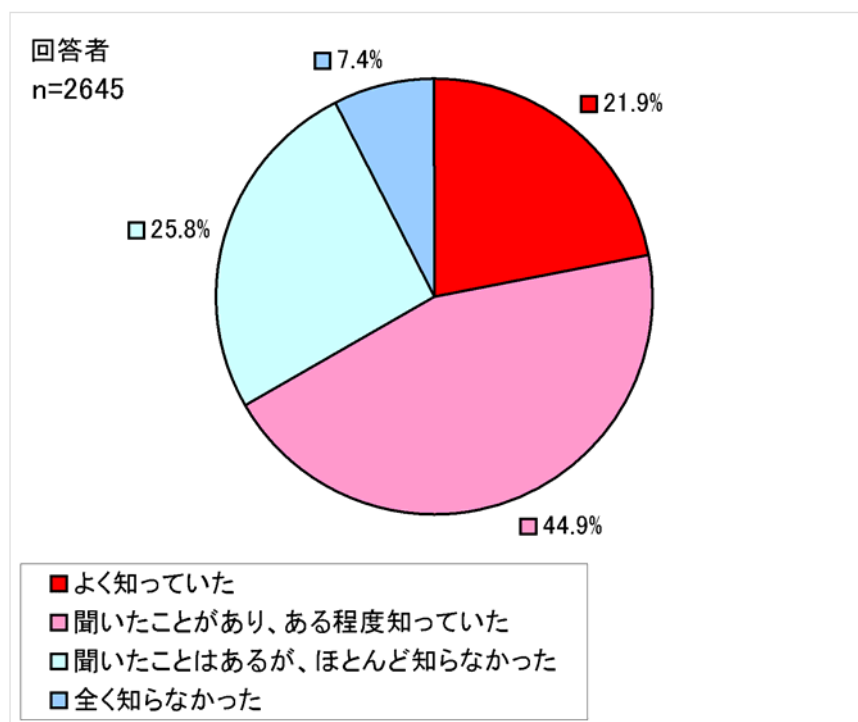
図: 交通手段を選ぶ理由

#### 4. 北大阪急行線延伸計画について(問14～問17のまとめ)

##### (1) 認知度

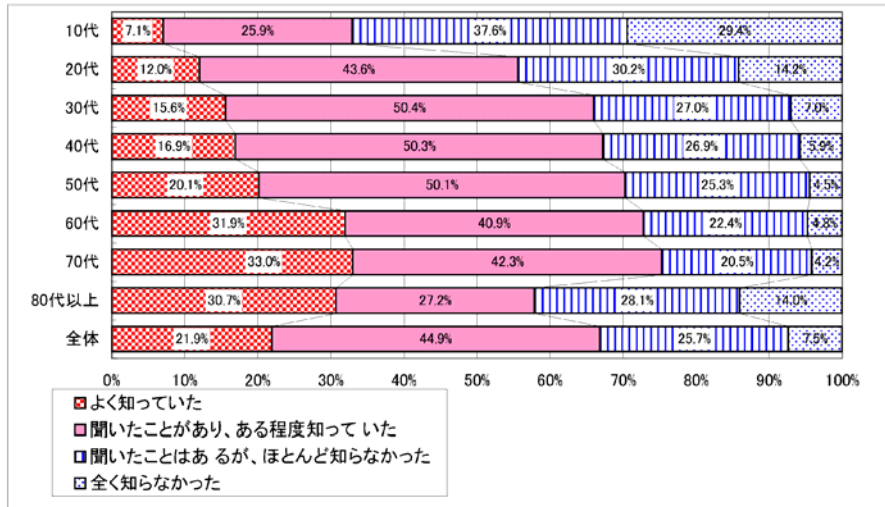
- ◆ 全回答者の 66.8%が延伸計画について認知している。
- ◆ 年代別では 10 代の認知率が 33.0%と最も低い。
- ◆ 70 代が 75.3%と最も高くなっているが、80 代以上になると 57.9%程度と低い。
- ◆ 30 代～70 代の 6 割以上が延伸計画に関して認知しているが、その中でも 60 代と 70 代の約 3 割以上が「よく知っていた」と回答している。
- ◆ 20 代と 80 代以上は約 55%が認知しているが、その中でも 80 代以上の約 3 割以上が「よく知っていた」と回答している。
- ◆ 地区別では、中部および北部の認知率がそれぞれ、80.2%、80.4%と高く、延伸によって利便性の影響度合いが高い地区ほど認知率が高い傾向である。
- ◆ 西部および東部は北部や中部ほど認知率は高くはないが、それぞれ 65.4%、68.5%と半数以上の回答者が認知している。

##### 1) 全回答者



図：全回答者の認知度

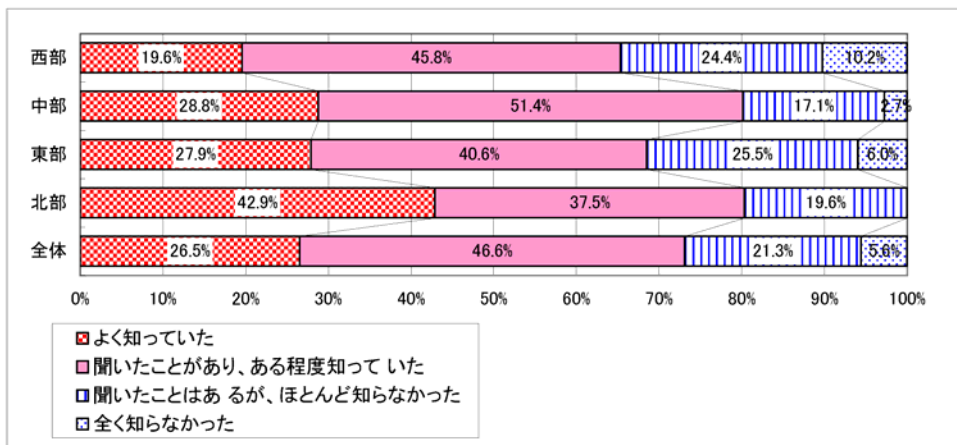
2) 年代別認知度



	よく知っていた	聞いたことがあり、ある程度知っていた	聞いたことはあるが、ほとんど知らなかった	全く知らなかった	合計
10代	6	22	32	25	85
20代	33	120	83	39	275
30代	71	230	123	32	456
40代	73	217	116	25	431
50代	82	204	103	18	407
60代	168	215	118	25	526
70代	103	132	64	13	312
80代以上	35	31	32	16	114
全体	571	1171	671	193	2606

図：年代別認知度

3) 地区別認知度



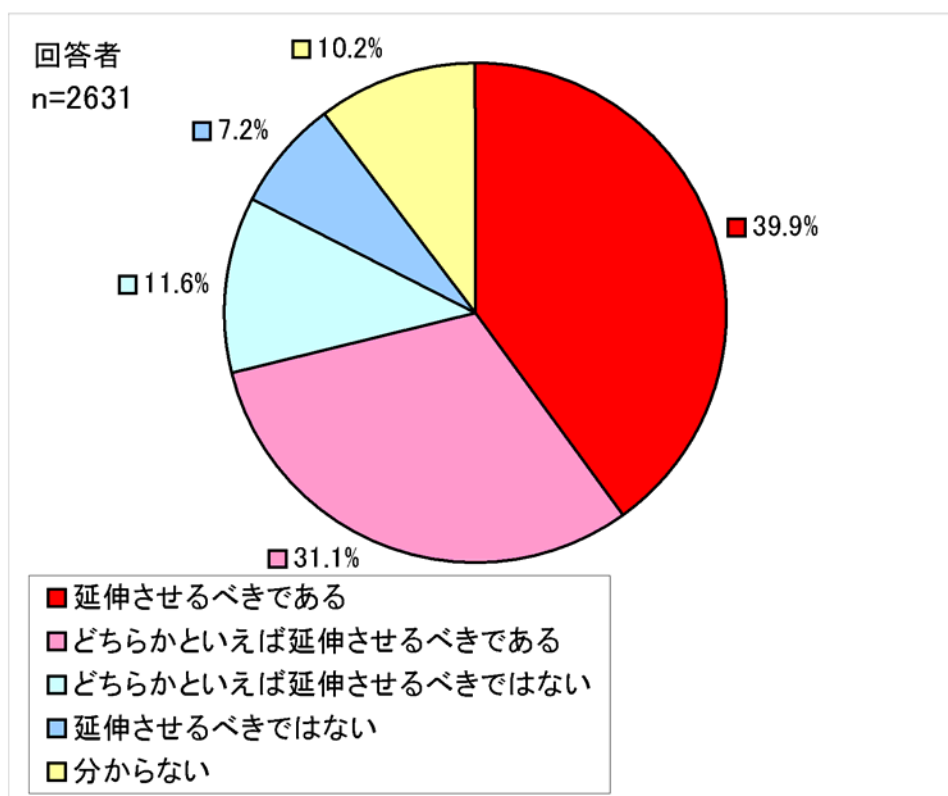
	よく知っていた	聞いたことがあり、ある程度知っていた	聞いたことはあるが、ほとんど知らなかった	全く知らなかった	合計
西部	65	152	81	34	332
中部	136	243	81	13	473
東部	70	102	64	15	251
北部	24	21	11	0	56
全体	295	518	237	62	1112

図：地区別認知度

## (2) 賛否

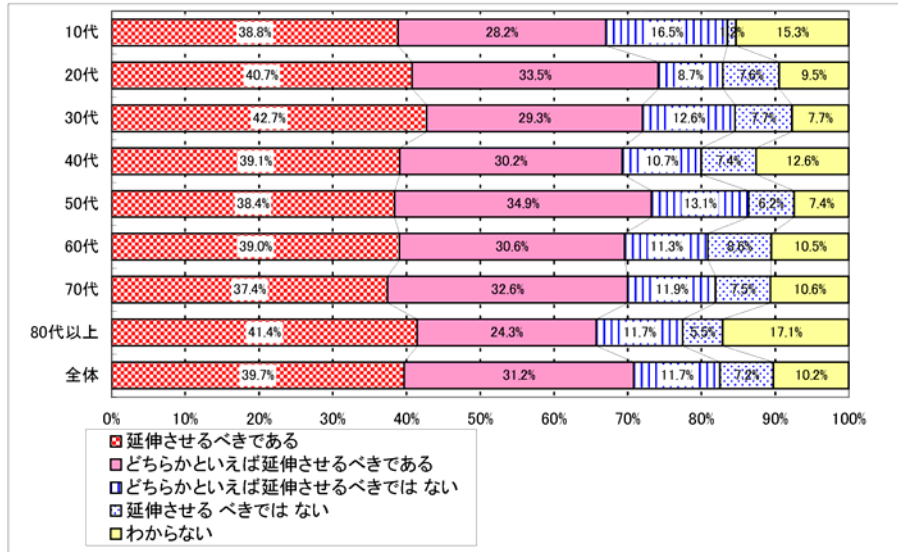
- ◆ 全回答者の 71.0%が延伸に賛成しており、18.8%が反対している。
- ◆ 年代によって延伸の賛否割合には大きな差はない。
- ◆ 地区別の賛否では、最も賛成の比率が高いのは中部地区で 85.0%となっており、続いて北部の 83.2%となっている。認知率と同様で、利便性の影響度合いが高い地区ほど賛成の比率が高くなっている。
- ◆ 西部と東部は賛成の比率は全体よりも低い、それぞれ 63.4%、67.7%と 2/3 程度が賛成である
- ◆ 延伸について「よく知っていた」、「聞いたことがあり、ある程度知っていた」と認知度が高い回答者の賛成割合はそれぞれ 82.6%、73.4%と高い。

### 1) 全回答者



図：全回答者の延伸への賛否

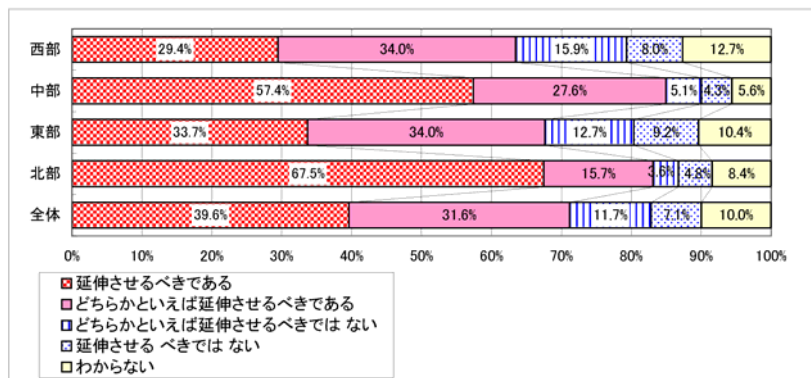
2) 年代別賛否



	延伸させるべきである	どちらかといえば延伸させるべきである	どちらかといえば延伸させるべきではない	延伸させるべきではない	わからない	合計
10代	33	24	14	1	13	85
20代	112	92	24	21	26	275
30代	194	133	57	35	35	454
40代	168	130	46	32	54	430
50代	155	141	53	25	30	404
60代	204	160	59	45	55	523
70代	116	101	37	23	33	310
80代以上	46	27	13	6	19	111
全体	1028	808	303	188	265	2592

図：年代別の賛否

3) 地区別賛否

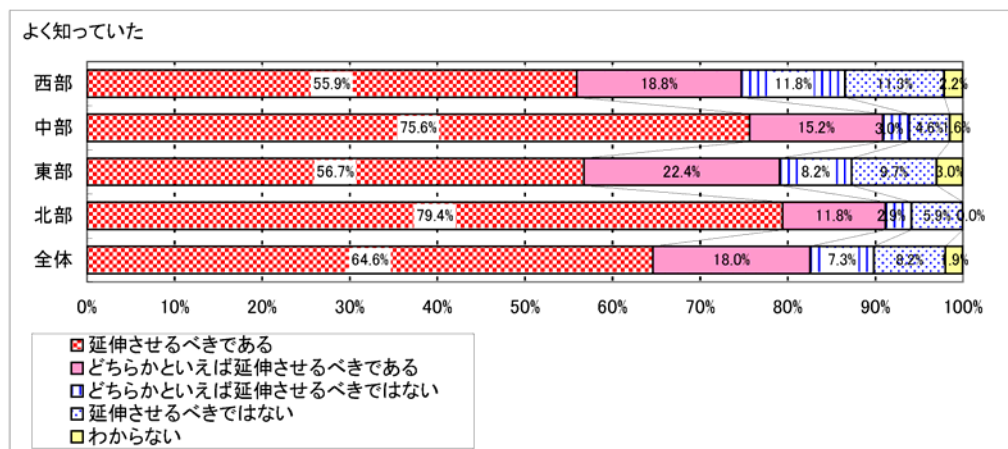


	延伸させるべきである	どちらかといえば延伸させるべきである	どちらかといえば延伸させるべきではない	延伸させるべきではない	わからない	合計
西部	328	379	177	89	141	1114
中部	408	196	36	31	40	711
東部	204	206	77	56	63	606
北部	56	13	3	4	7	83
全体	996	794	293	180	251	2514

図：地区別の賛否

4) 認知度別賛否

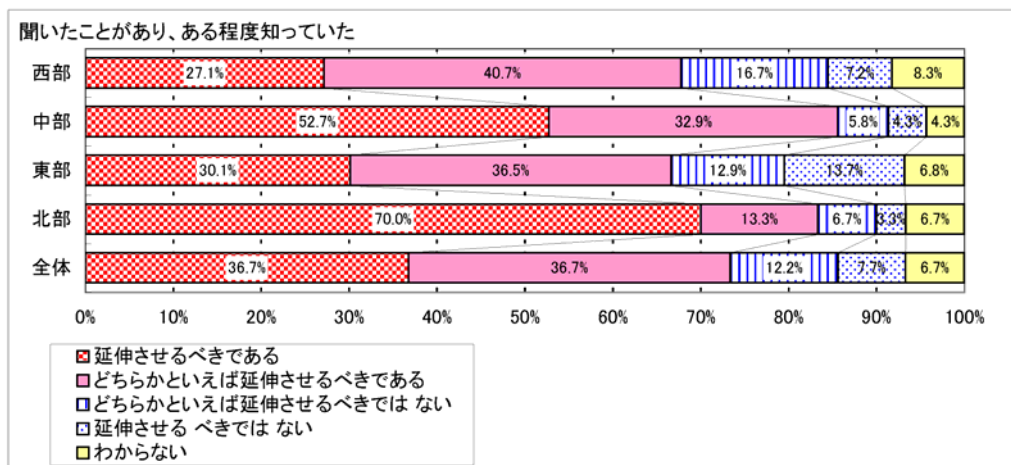
i) 「よく知っていた」回答者の賛否



	延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきではない	延ばさせるべきではない	わからない	合計
西部	104	35	22	21	4	186
中部	149	30	6	9	3	197
東部	76	30	11	13	4	134
北部	27	4	1	2	0	34
全体	356	99	40	45	11	551

図： 認知度別の賛否(よく知っていた)

ii) 「聞いたことがあり、ある程度知っていた」回答者の賛否

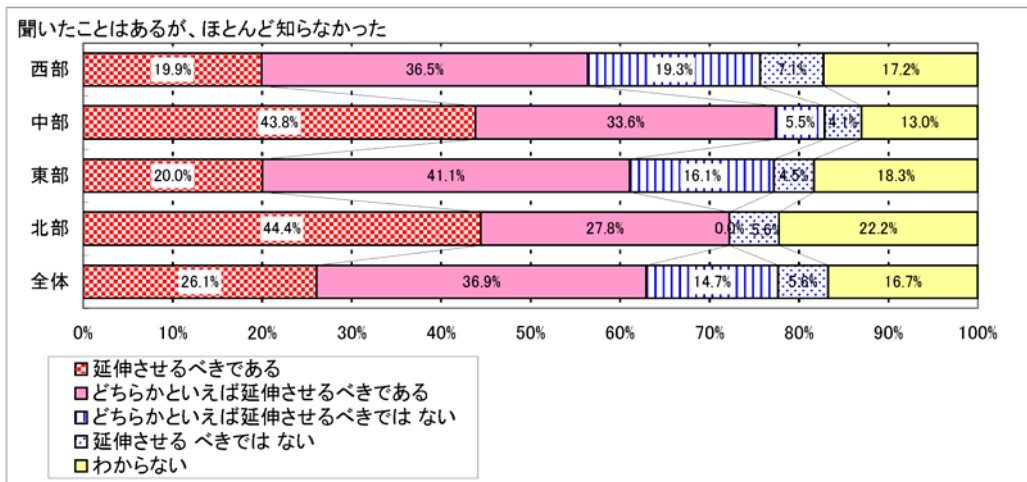


	延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきではない	延ばさせるべきではない	わからない	合計
西部	138	207	85	37	42	509
中部	183	114	20	15	15	347
東部	75	91	32	34	17	249
北部	21	4	2	1	2	30
全体	417	416	139	87	76	1135

図： 認知度別の賛否(聞いたことがあり、ある程度知っていた)



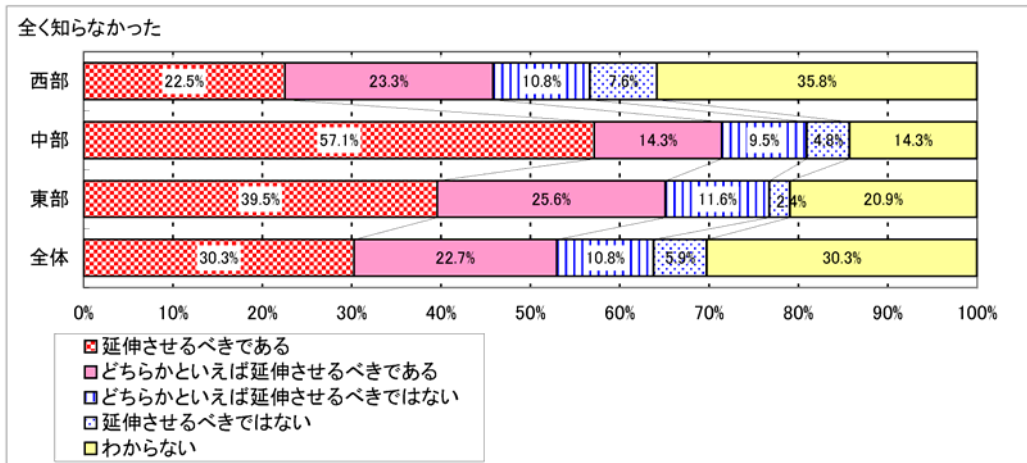
iii) 「聞いたことはあるが、ほとんど知らなかった」回答者の賛否



	延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきではない	延ばさせるべきではない	わからない	合計
西部	59	108	57	21	51	296
中部	64	49	8	6	19	146
東部	36	74	29	8	33	180
北部	8	5	0	1	4	18
全体	167	236	94	36	107	640

図：認知度別の賛否(聞いたことはあるが、ほとんど知らなかった)

iv) 「全く知らなかった」回答者の賛否



※北部はサンプル数が1票であるため、図示していない。

	延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきである	どちらかといえば延ばさせるべきではない	延ばさせるべきではない	わからない	合計
西部	27	28	13	9	43	120
中部	12	3	2	1	3	21
東部	17	11	5	1	9	43
北部	0	0	0	0	1	1
全体	56	42	20	11	56	185

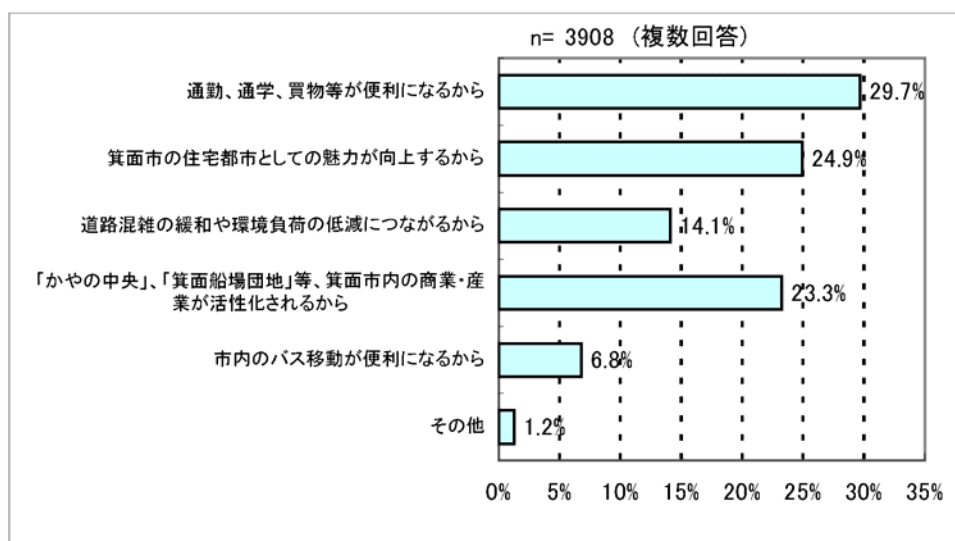
図：認知度別の賛否(全く知らなかった)

### (3) 賛否の理由

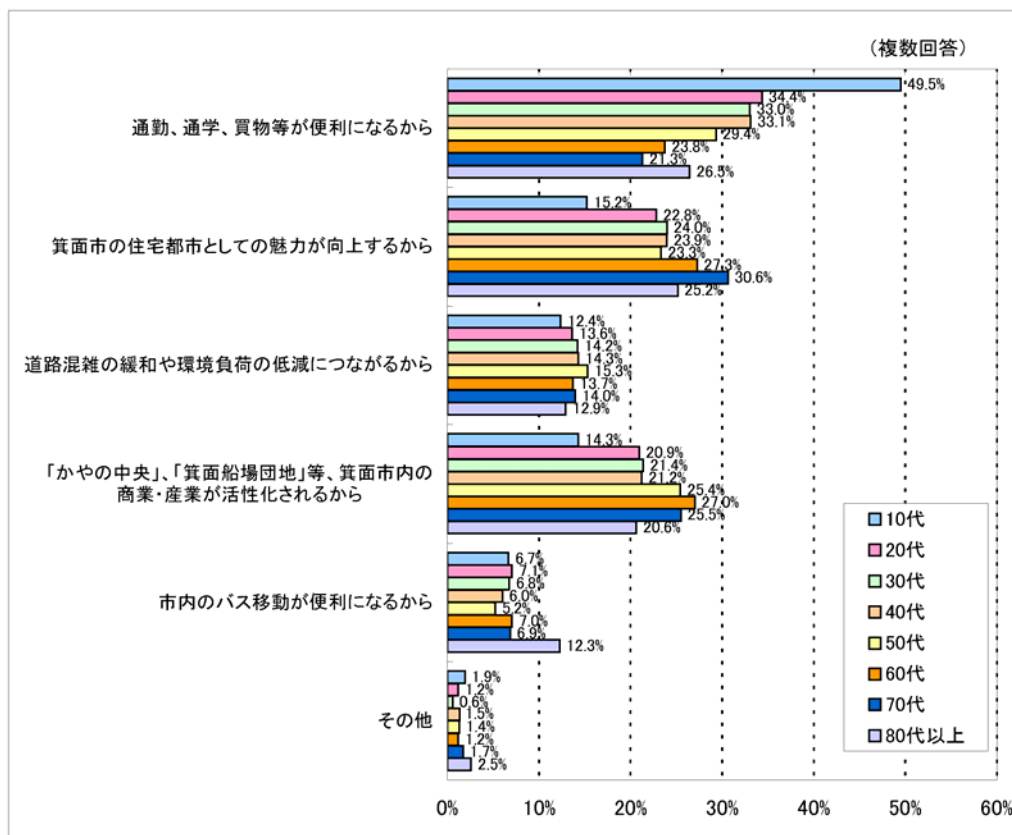
- ◆ 賛成の理由としては、全体で「通勤、通学、買物等が便利になるから」と回答する割合が高い。
- ◆ 年代別では 20 代～50 代は「通勤、通学、買物等が便利になるから」と回答する割合が高く、60 代、70 代は、箕面市の住宅都市としての魅力が向上することを賛成理由としている割合が高い。
- ◆ 地区別では、中部・東部・北部地区は「通勤、通学、買物等が便利になるから」と回答する割合が最も高いが、西部地区は「箕面市の住宅都市としての魅力が向上するから」と回答する割合が高い。
- ◆ 延伸反対の理由としては、「市が多額の費用負担をしてまで延伸する必要はない」と回答する割合が最も高く、その中でも 10 代、40 代、50 代の割合が高い。
- ◆ 認知度別の賛否の理由は、それぞれの回答項目内の割合に大きな差はない。

#### 1) 賛成の理由

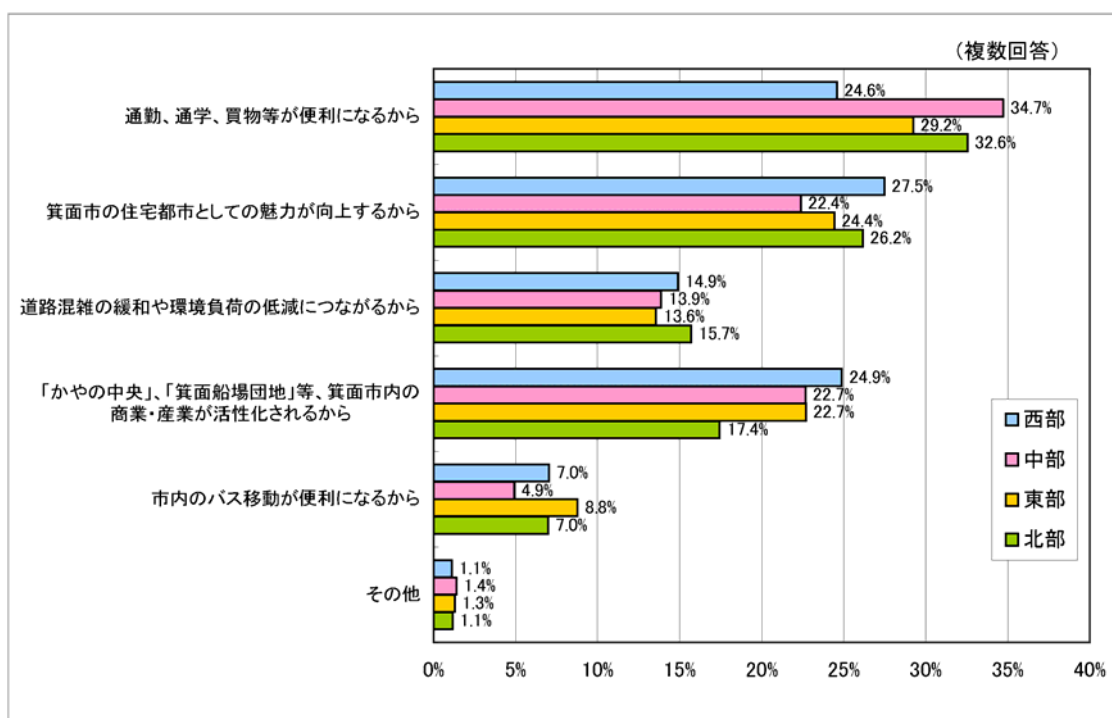
##### i) 全回答者



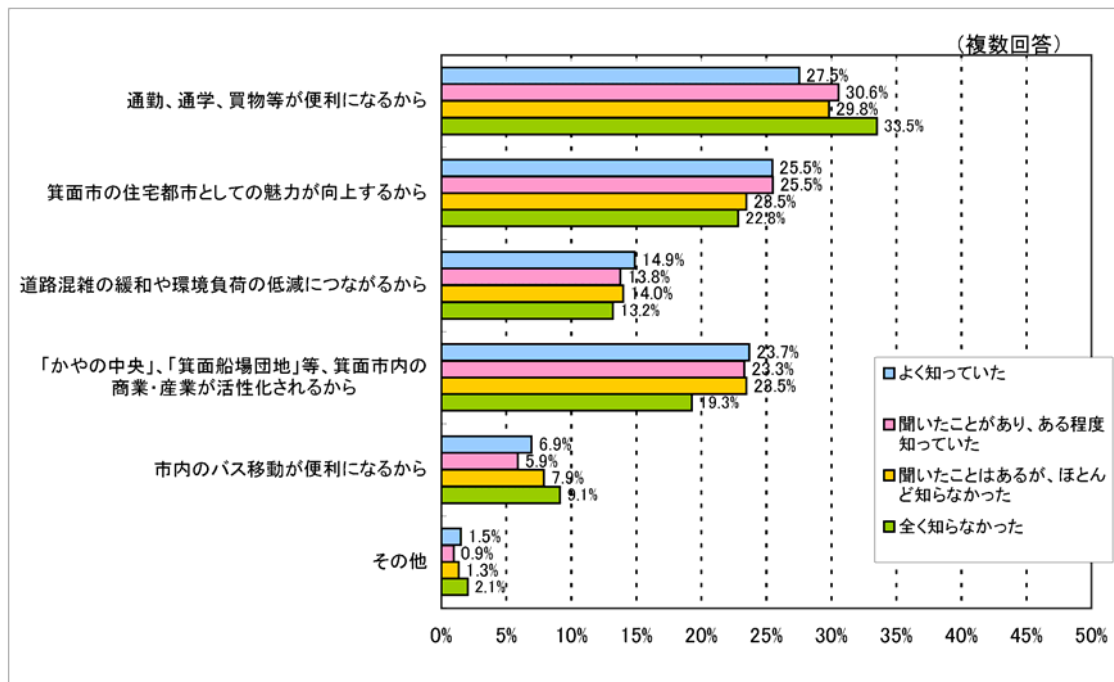
ii) 年代別



iii) 地区別

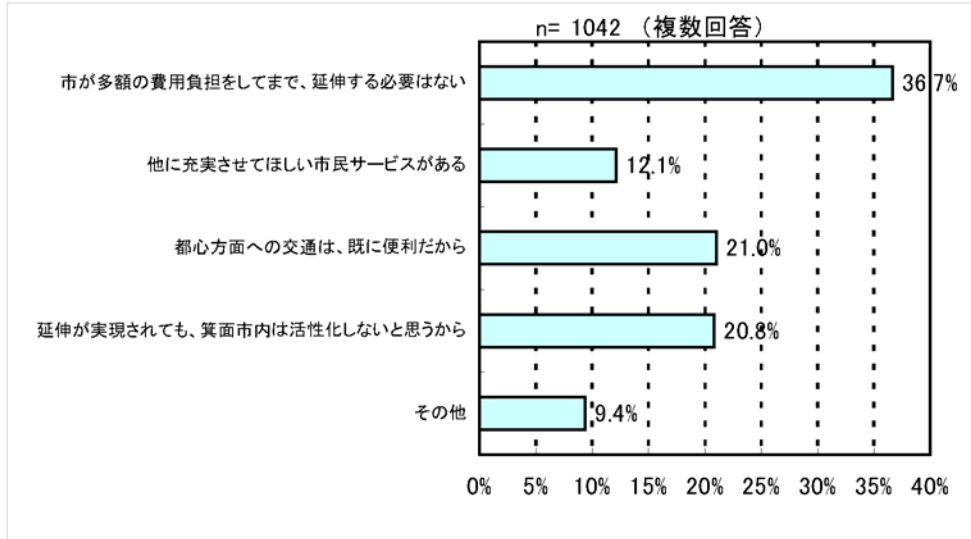


iv) 認知度別

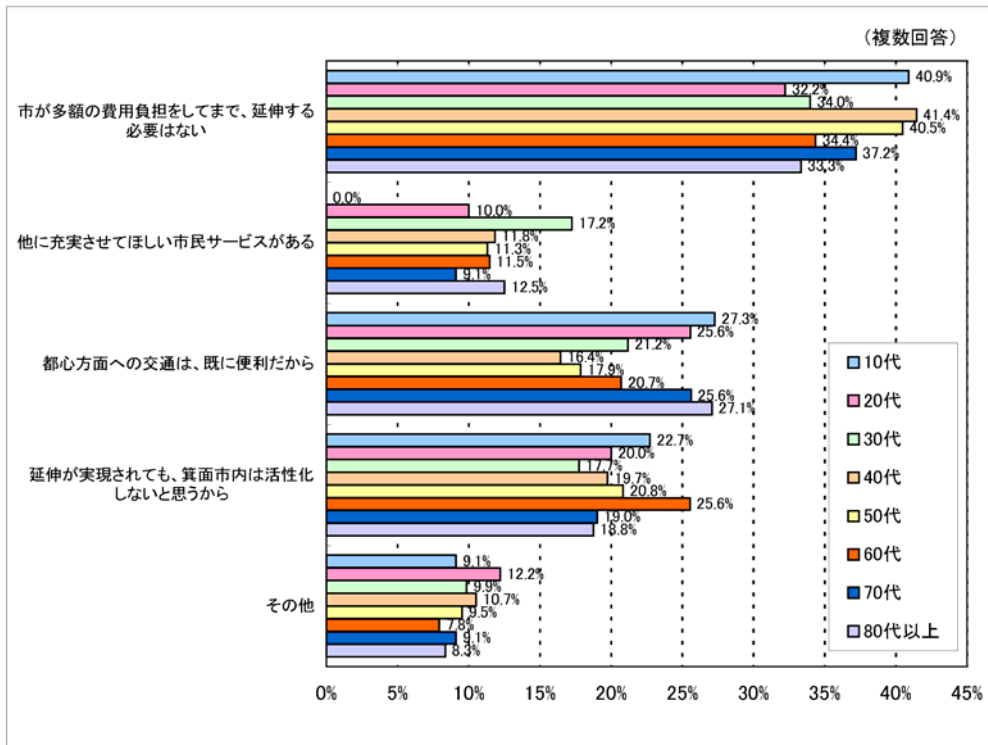


2) 反対の理由

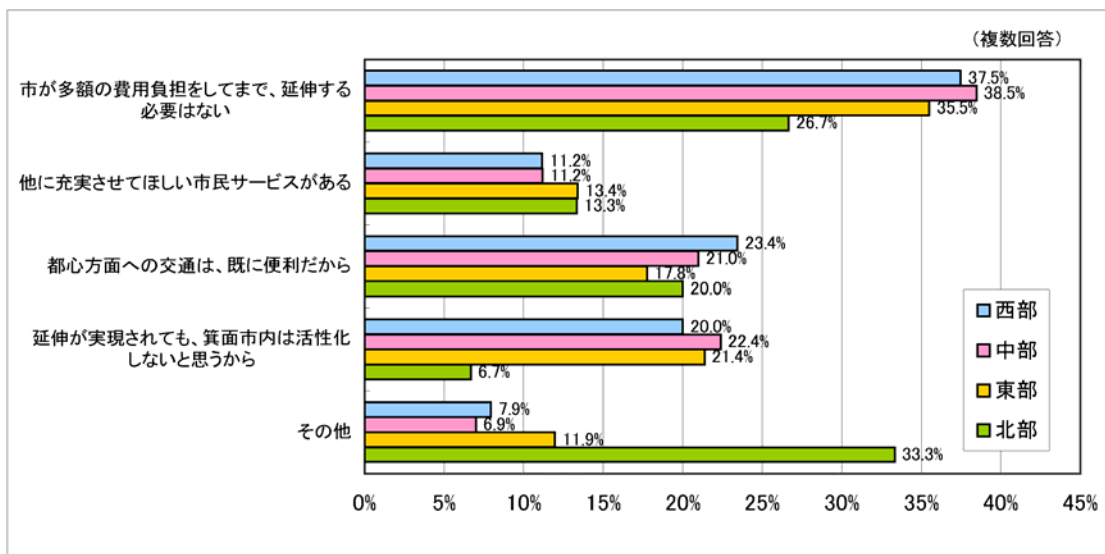
i) 全回答者



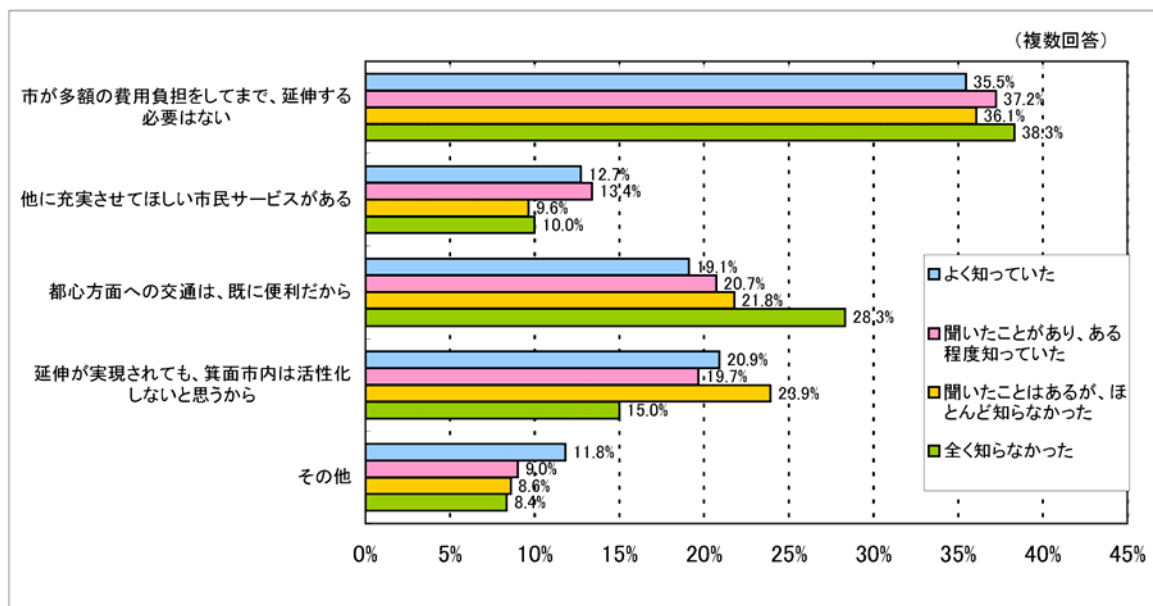
ii) 年代別



iii) 地区別



iv) 認知度別



## 5. 延伸後の交通行動について（問18～問22のまとめ）

### (1) 延伸による新駅の利用者割合

- ◆ 延伸により新駅を利用するという回答者は 2/3 程度で、市民から高い支持を得ている。外出頻度を週5回の回答者に限定しても、その割合は大きくは変わらない。
- ◆ 利用すると回答した中で、「新駅へのバス路線があれば利用すると思う」とした回答者は 17.0%である。
- ◆ 新駅の利用意向がある回答者 1819 人のうち、平日に最もよく行く外出先への利用に使うのは 69.8%(1271 人)である。約 3 割は利用意向があっても、平日に最もよく行く外出先へは新駅を利用しないと回答している。
- ◆ 平日に最もよく行く外出先の利用で新駅を利用する割合は、(仮称)新箕面駅で 50.6% (921 人)、(仮称)箕面船場駅で 19.2%(350 人)となっている。

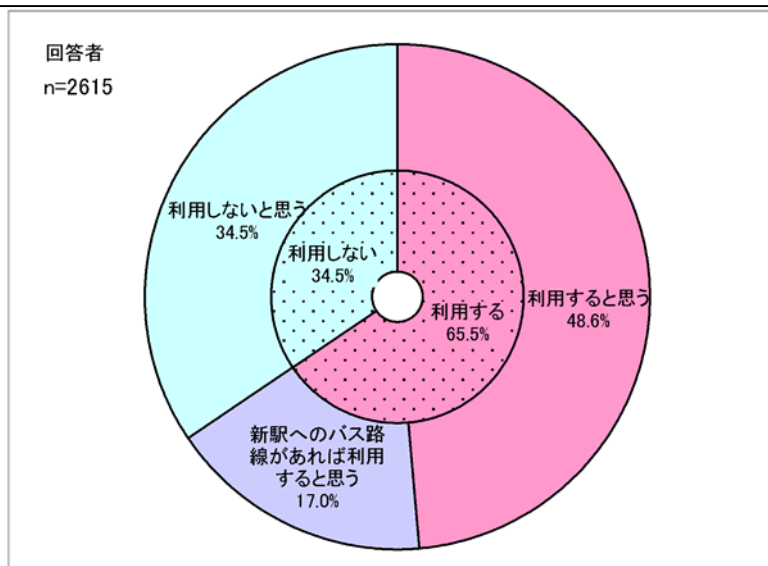


図: 新駅の利用意向(全回答者)

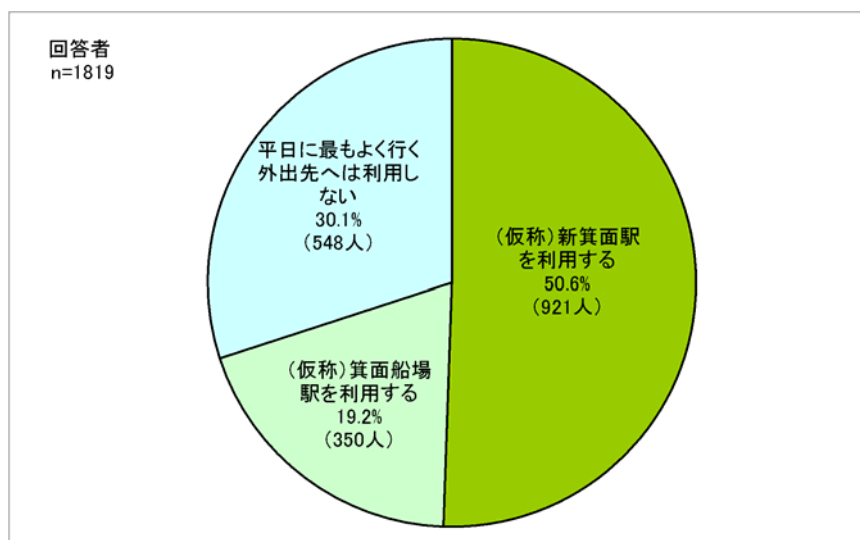
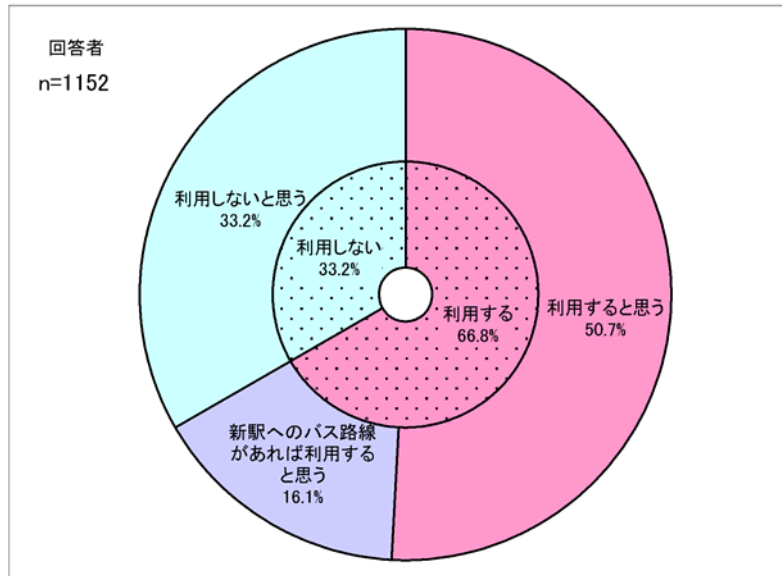
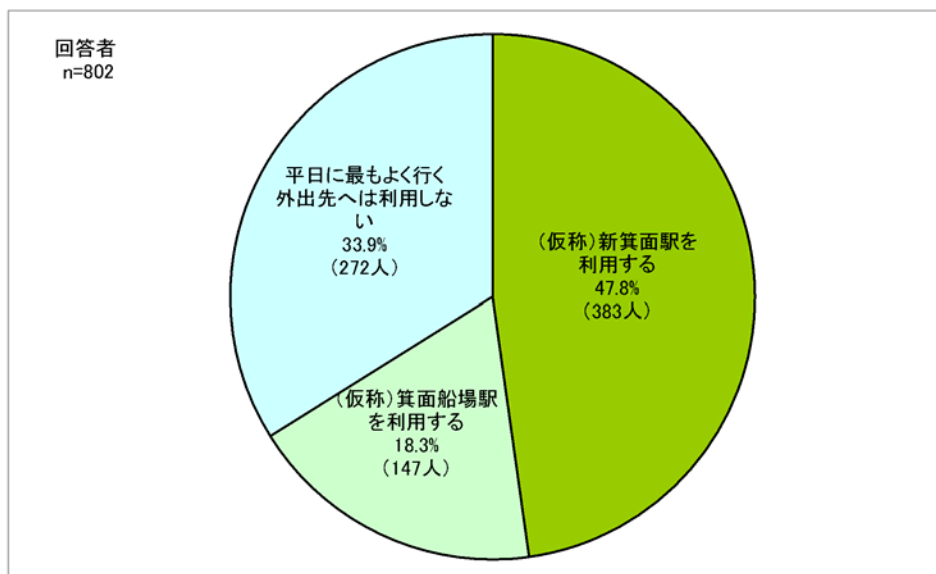


図: 平日に最もよく行く外出先の利用に使う新駅(全回答者)



図：新駅の利用意向(外出頻度週 5 回以上)



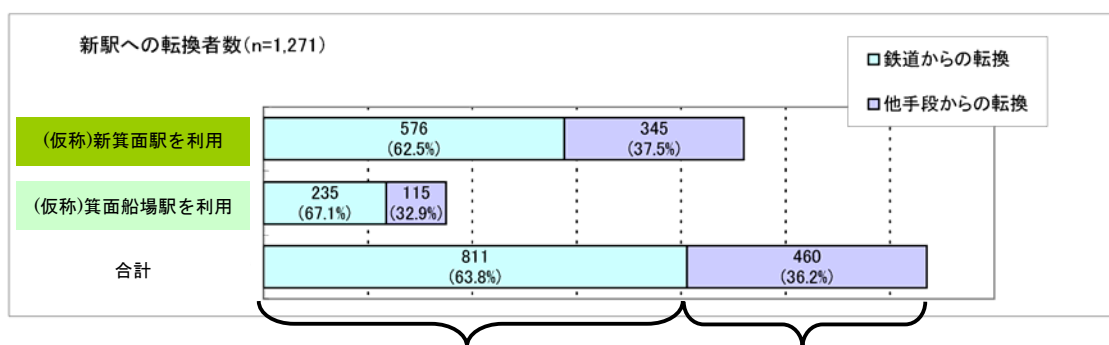
図：平日に最もよく行く外出先の利用に使う新駅(外出頻度週 5 回以上)



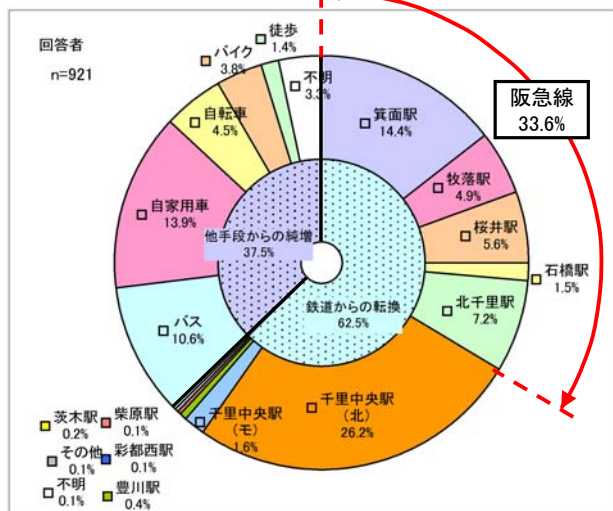
## (2) 延伸による新駅の利用者

### 1) 延伸による新駅への転換者数

- ◆ 新駅の利用者のうち、鉄道利用からの転換数は約 6 割で、鉄道以外の代表交通手段からの転換者数は約 4 割となっており、(仮称)新箕面駅、(仮称)箕面船場駅の両駅とも同程度の割合となっている。外出頻度週 5 回以上の回答者の場合は、鉄道利用からの転換が多少高くなる。
- ◆ (仮称)新箕面駅、(仮称)箕面船場駅の両駅とも千里中央駅(北急)からの転換割合が高い。
- ◆ 外出頻度が週 5 回以上の定期的な鉄道利用者の中の(仮称)新箕面駅への転換予定者のうち、約 3 割が現在阪急線(箕面駅、牧落駅、桜井駅、石橋駅、北千里駅)を利用しており、その中でも箕面駅の割合が 12.5%と高くなっている。また、(仮称)箕面船場駅は 16.3%が現在の阪急線利用者である。
- ◆ 外出頻度週 5 回以上の回答者で、他手段からの転換者では、自家用車からの転換割合が最も高くなっており、(仮称)新箕面駅で 15.4%(59 人)、(仮称)箕面船場駅で 14.3%(21 人)である。



#### (仮称)新箕面駅



#### (仮称)箕面船場駅

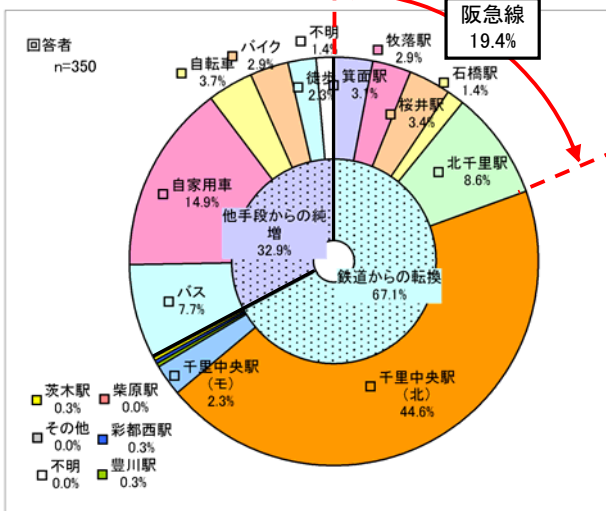


図: 鉄道からの転換者数と他手段からの転換者数(全回答者)

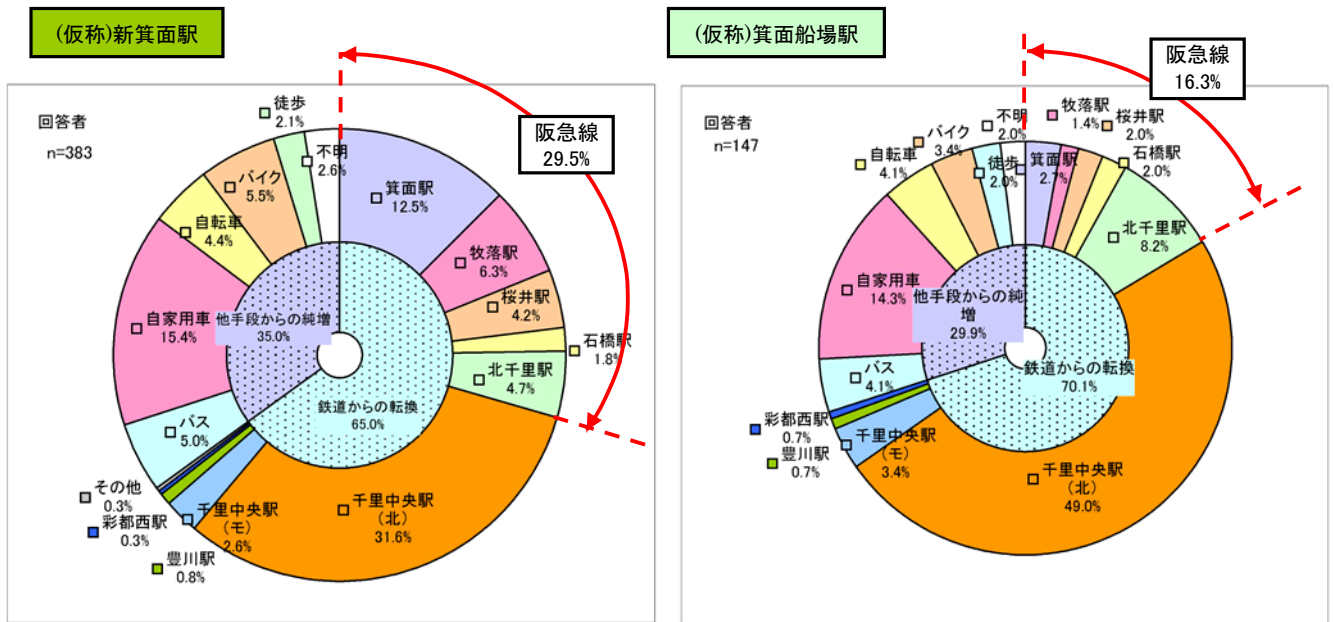
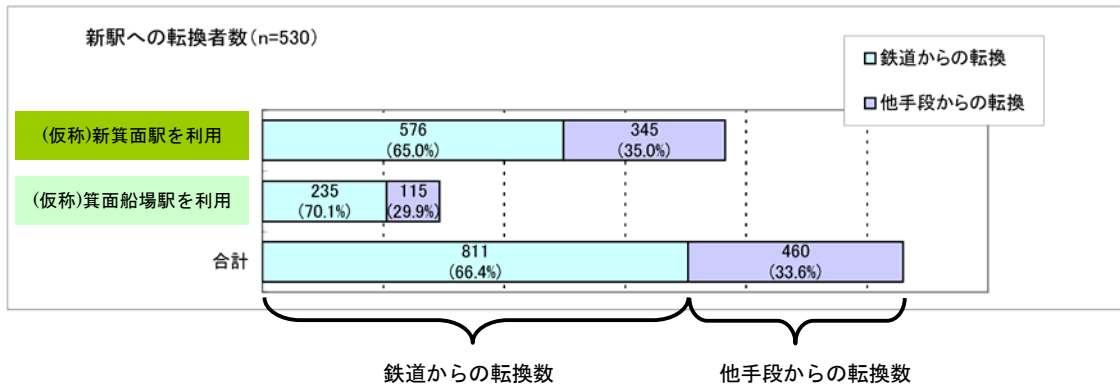
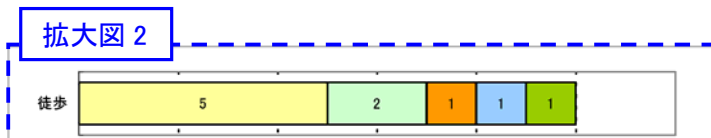
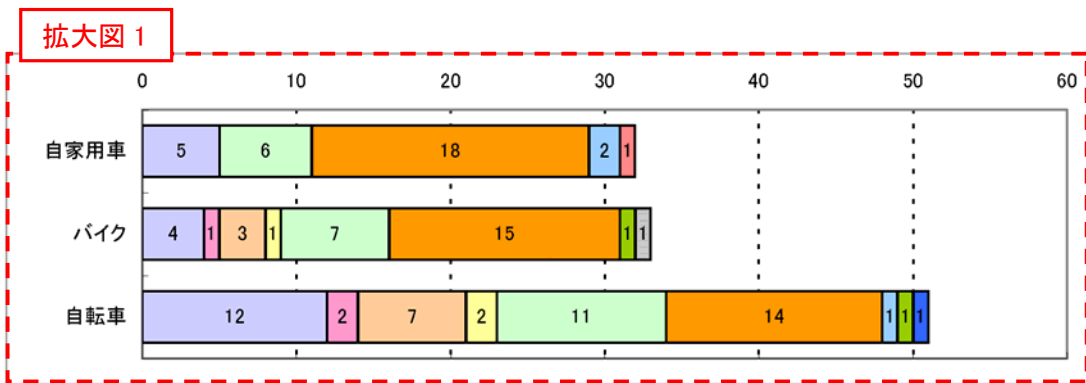
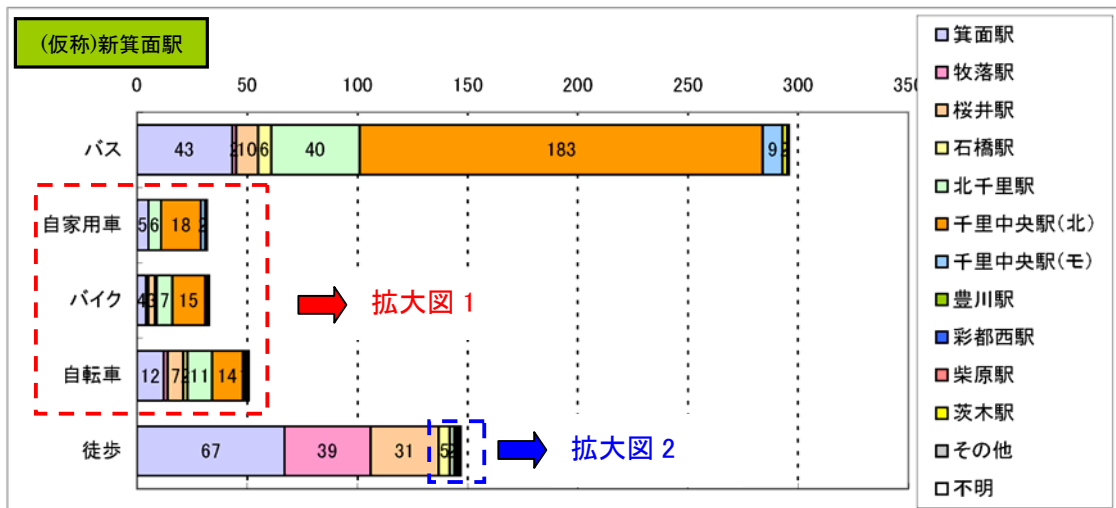


図: 鉄道からの転換者数と他手段からの転換者数(外出頻度週5回以上場合)

2) 新駅利用者のうち、鉄道利用の端末交通手段から見た転換傾向

- ◆ 端末交通手段別の転換傾向は、現在の鉄道駅までの交通手段のうち、バスを利用している回答者の割合が高くなっており、特に現在、バス利用者が多い千里中央駅(北急)の転換数が多い。
- ◆ エリア別の駅端末交通ごとの転換者数について、(仮称)新箕面駅への転換者の中では、新駅周辺エリア(エリア1、6、8、9)からバスからの転換割合が高い。また、その中でも、千里中央駅を利用している割合が高い。
- ◆ (仮称)箕面船場駅への転換者は、新駅周辺のエリア(エリア7)が多く、現在、バスにより千里中央を利用している割合が高い。



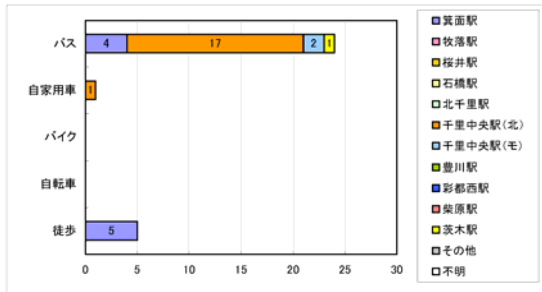
図：駅端末交通ごとの転換者数((仮称)新箕面駅)(箕面市内全て)

(仮称)新箕面駅

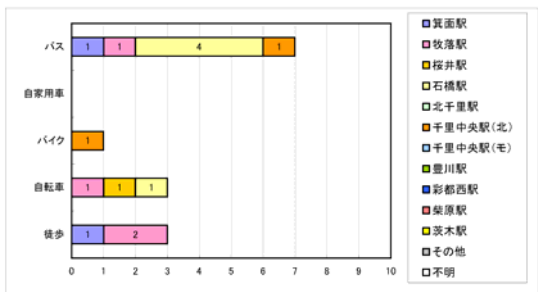


エリア別の駅端末交通ごとの転換者数((仮称)新箕面駅)

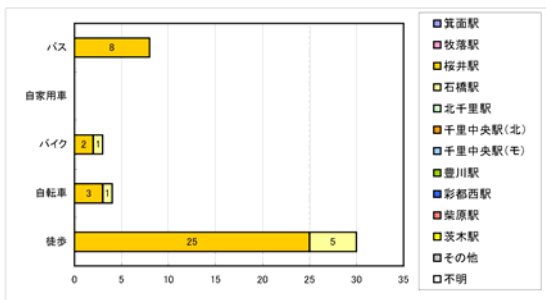
エリア 1



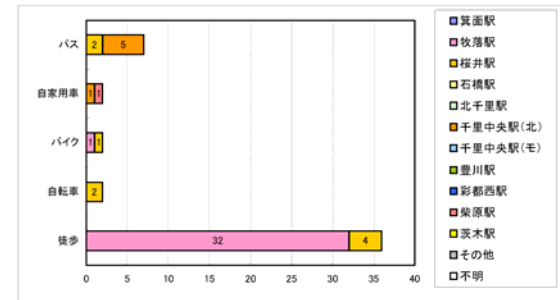
エリア 2



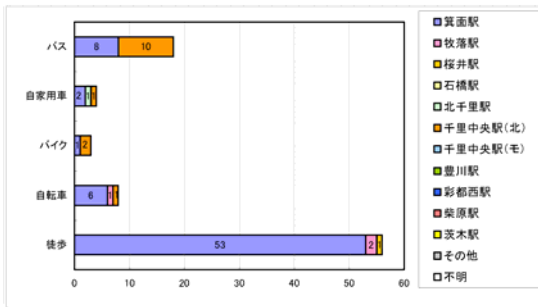
エリア 3



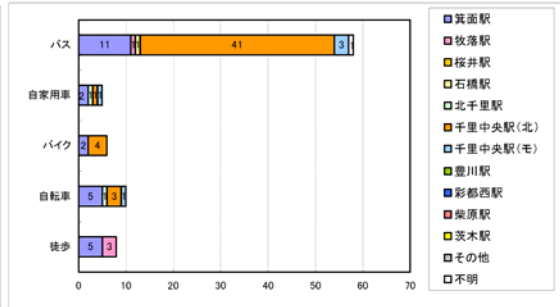
エリア 4



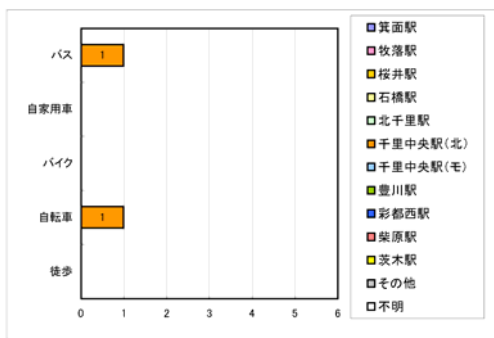
エリア 5



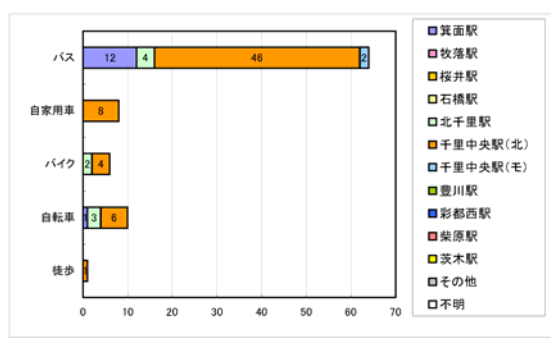
エリア 6



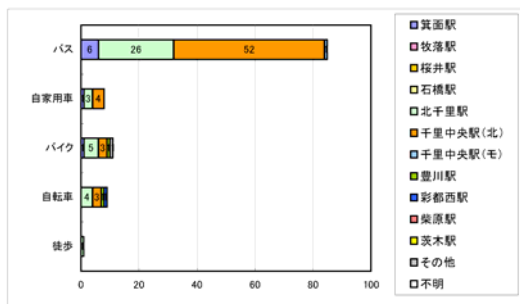
エリア 7



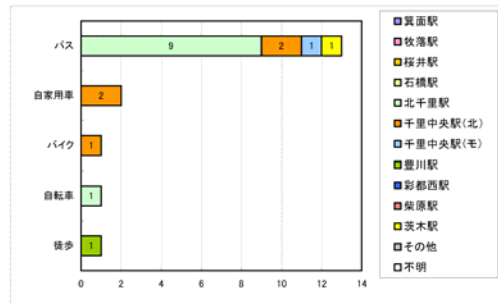
エリア 8

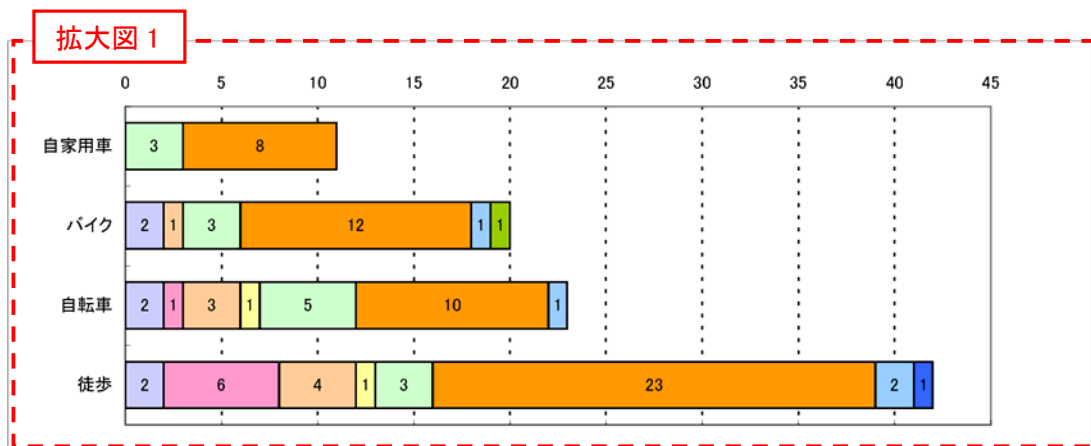
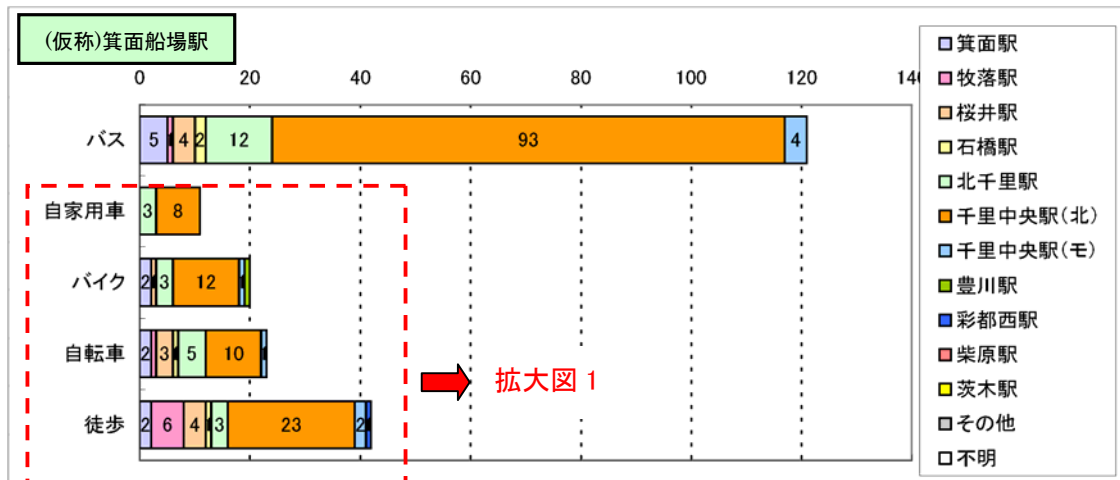


エリア 9



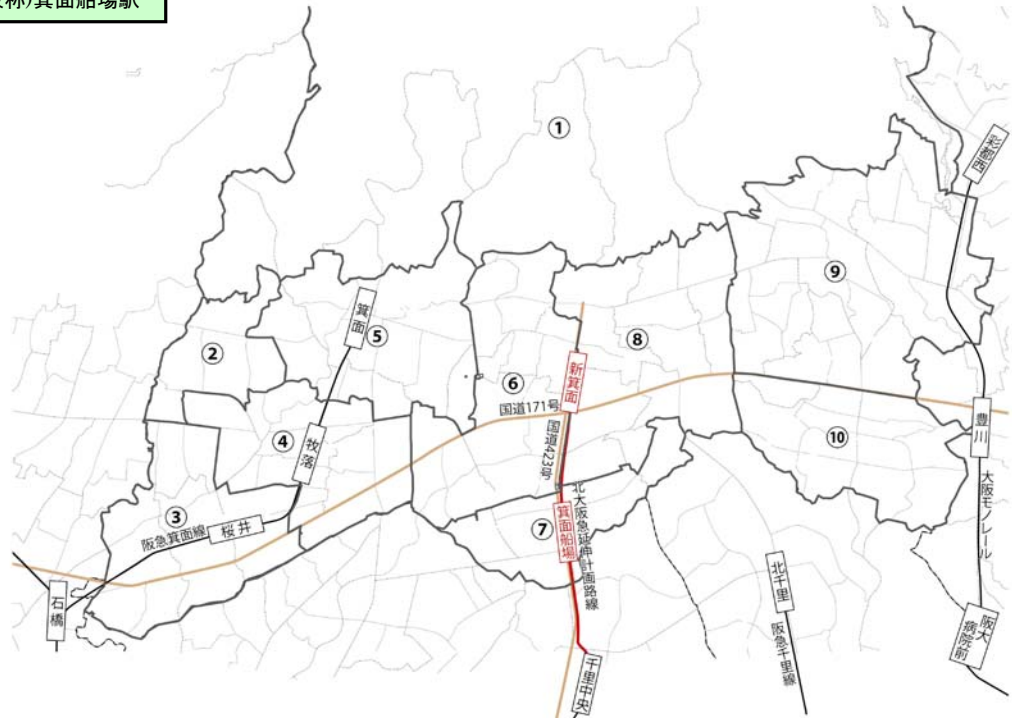
エリア 10





図：駅端末交通ごとの転換者数((仮称)箕面船場駅)(箕面市内全て)

(仮称)箕面船場駅

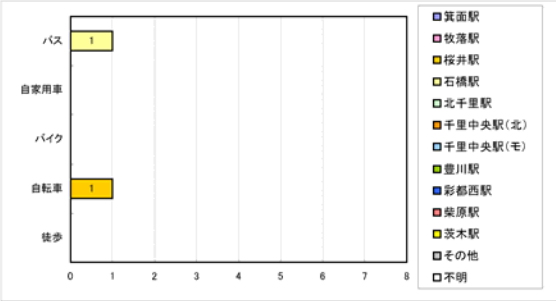


エリア別の駅端末交通ごとの転換者数((仮称)箕面船場駅)

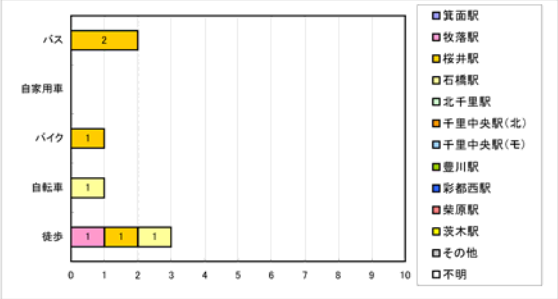
エリア 1

駅端末交通の転換者はいない

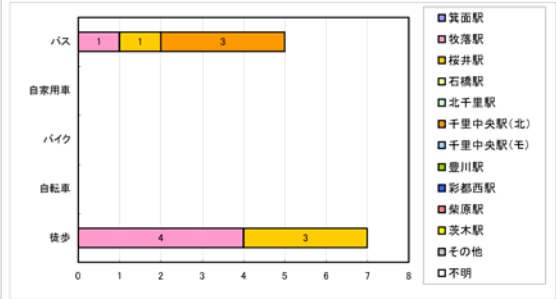
エリア 2



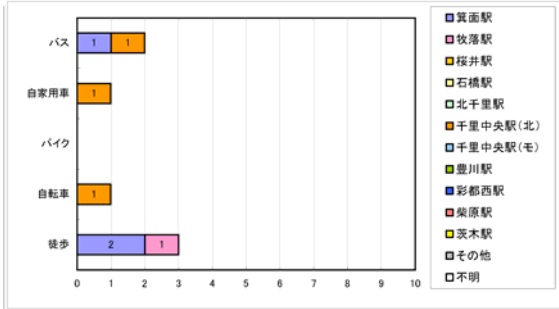
エリア 3



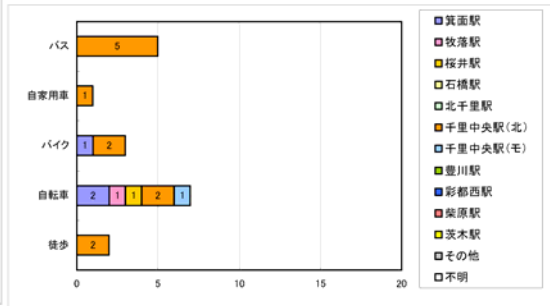
エリア 4



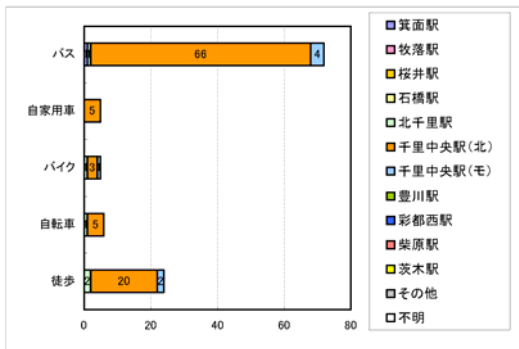
エリア5



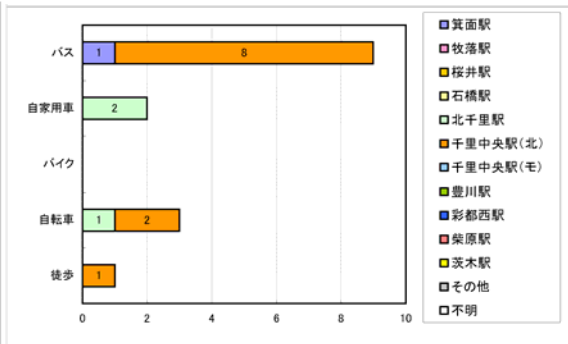
エリア6



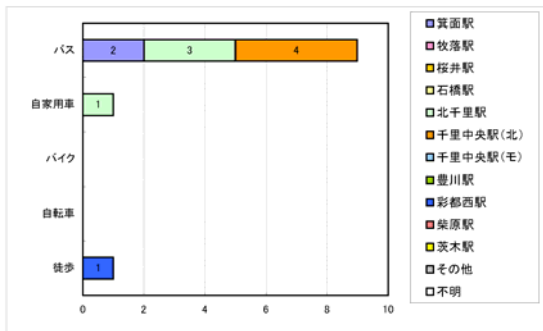
エリア7



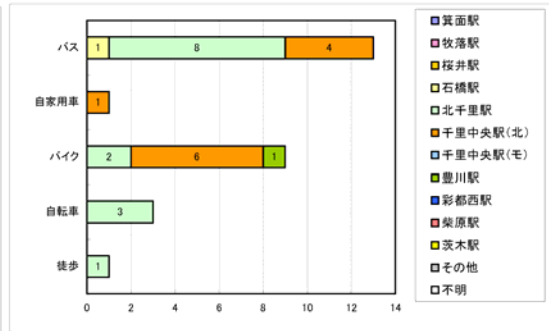
エリア8



エリア9



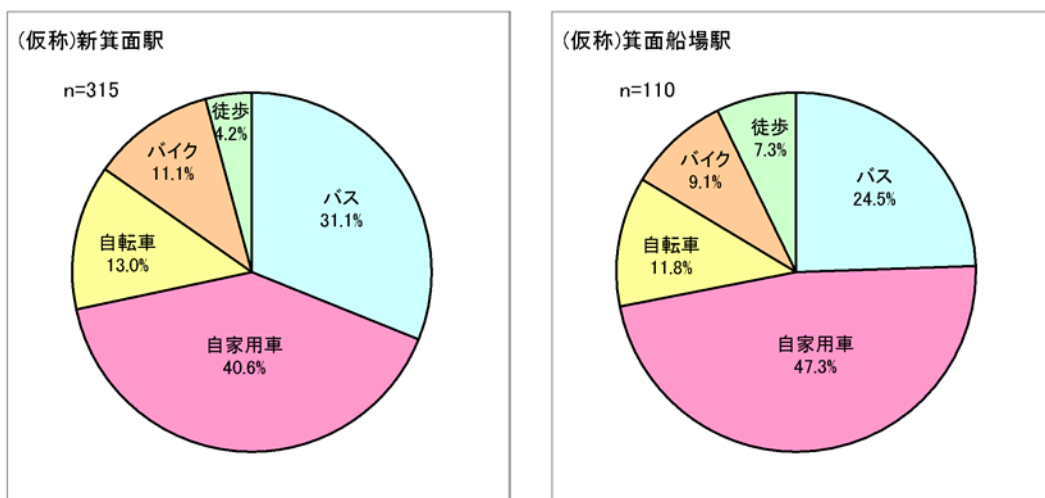
エリア10



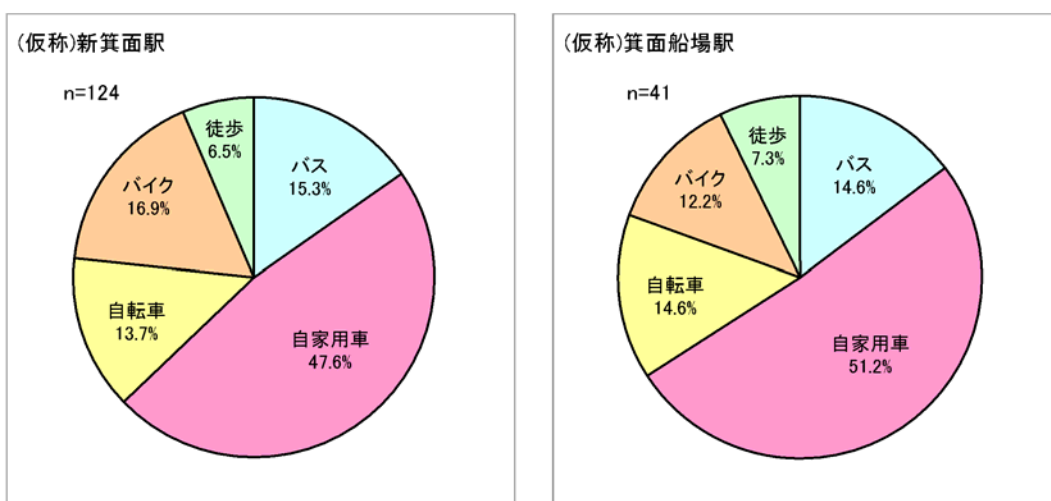


3) 新駅利用者のうち、他の代表交通手段からの転換傾向

- ◆ 新駅利用者のうち、鉄道以外の他の代表交通手段からの転換予定者のなかでは、全回答者及び外出頻度週 5 回以上の回答者のどちらも、自家用車からの転換割合が 4 割以上と最も高い。
- ◆ 全回答者と外出頻度週 5 回以上の回答者の転換傾向を比較すると、外出頻度が週 5 回以上の回答者が、自家用車や二輪を利用している割合が高く、バス利用者の割合が低い。



図：他手段から新駅への転換者数(全回答者)



図：他手段から新駅への転換者数(外出頻度週 5 回以上)

### (3) 延伸後の交通手段

#### 1) 新駅への交通手段

- ◆ 延伸後の新駅までの交通手段のうち、(仮称)新箕面駅を利用する回答者の中では路線バスの割合が全回答者で 41.9%、外出頻度 5 回以上で 35.6%と最も高く、(仮称)箕面船場駅では徒歩の割合がそれぞれ 54.9%、57.9%と半数以上となっている。
- ◆ (仮称)新箕面駅は徒歩圏外からの利用が約 7 割以上占めており、特に路線バス(全回答者:41.9%、外出頻度 5 回以上の回答者:35.6%)と自転車(全回答者:20.1%、外出頻度 5 回以上の回答者:24.3%)の割合が高い。
- ◆ (仮称)箕面船場駅では、路線バス利用者が全回答者で 21.4%、外出頻度 5 回以上の回答者で 18.6%あり、そのうち 6 割程度(全回答者:56.8%、外出頻度 5 回以上の回答者:59.3%)が「バス路線があれば利用する」と回答している。

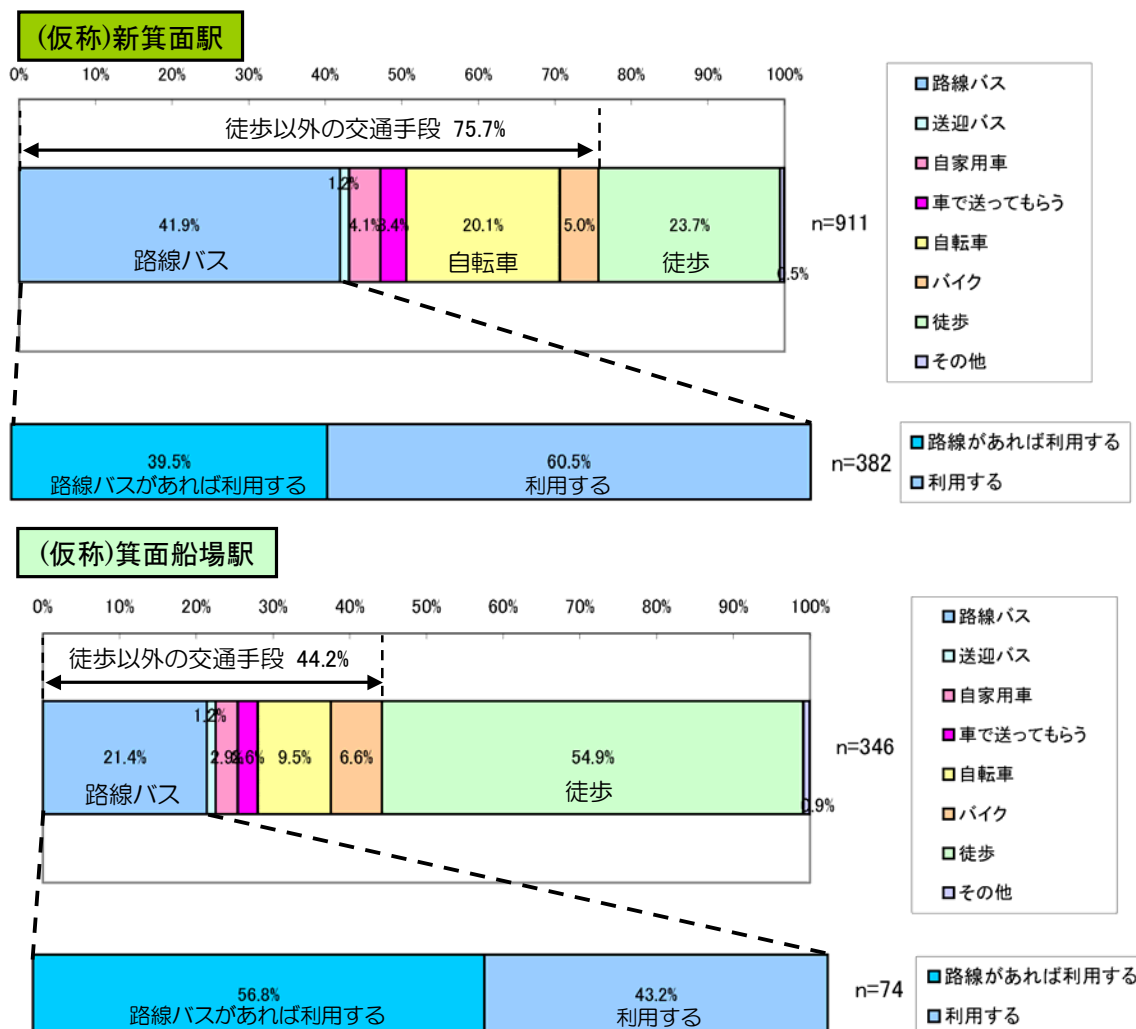
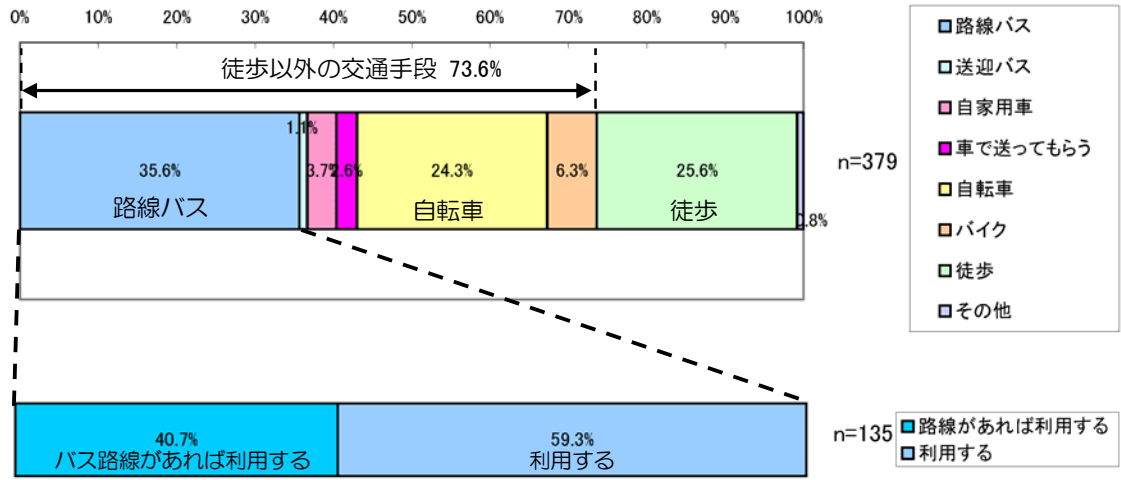
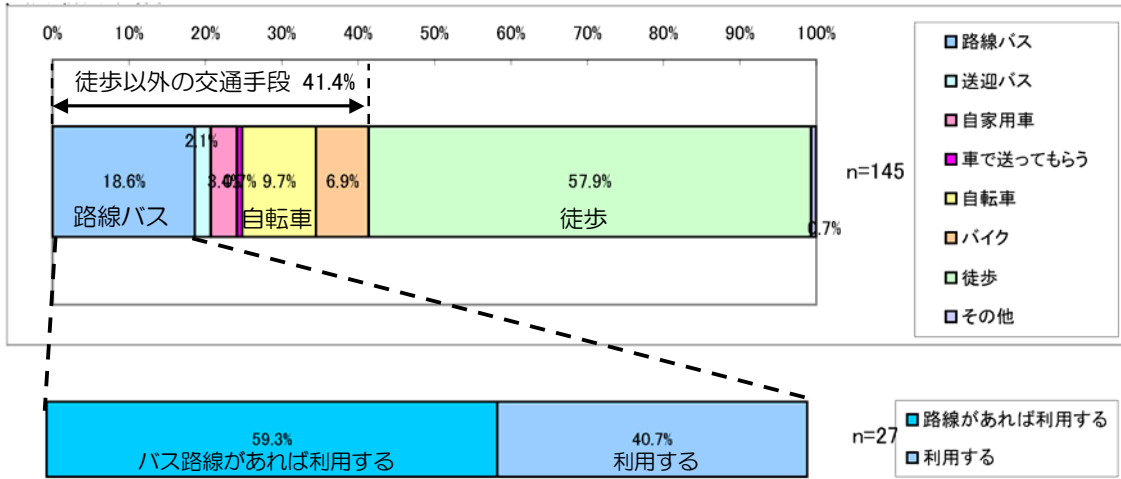


図: 新駅までの交通手段(全回答者)

(仮称)新箕面駅



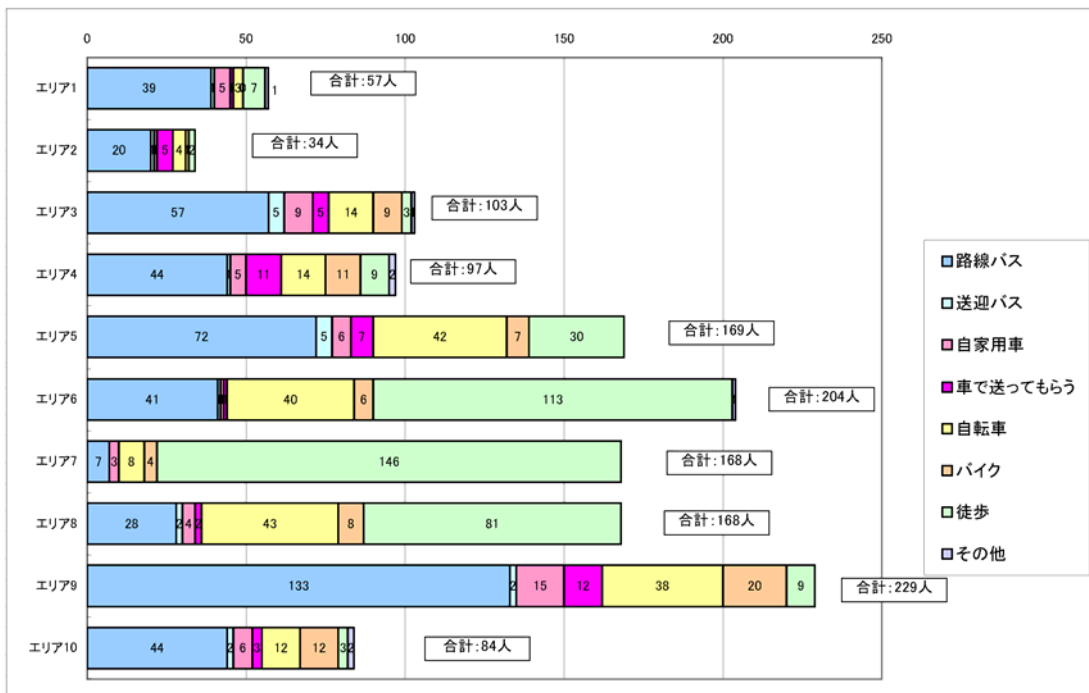
(仮称)箕面船場駅



図：新駅までの交通手段(外出頻度週5回以上の場合)

2) 居住地別の新駅への交通手段

- ◆ 新駅予定箇所周辺のエリア(エリア 6、7、8)は、新駅までの交通手段は徒歩の割合が高い。また、新駅周辺エリア(エリア 6、8)及び多少離れたエリア(エリア 5、9)では、自転車の割合が高い。
- ◆ 路線バスは特に東部地区(エリア 9、10)が多くなっている。



図：居住地別の新駅までの交通手段

#### (4) 延伸線の利用および非利用の理由

##### 1) 延伸線を利用する理由

- ◆ 延伸により新駅を利用する理由としては、「目的地まで早く行けるから」と回答する割合が半数以上で最も高くなっており、居住地別に見ても高い割合になっている。
- ◆ 阪急箕面線の沿線地域(エリア2、3、4、5)では、他地域と比較し「乗換が減るから」と回答する割合が高くなっている。

##### i) 単純集計

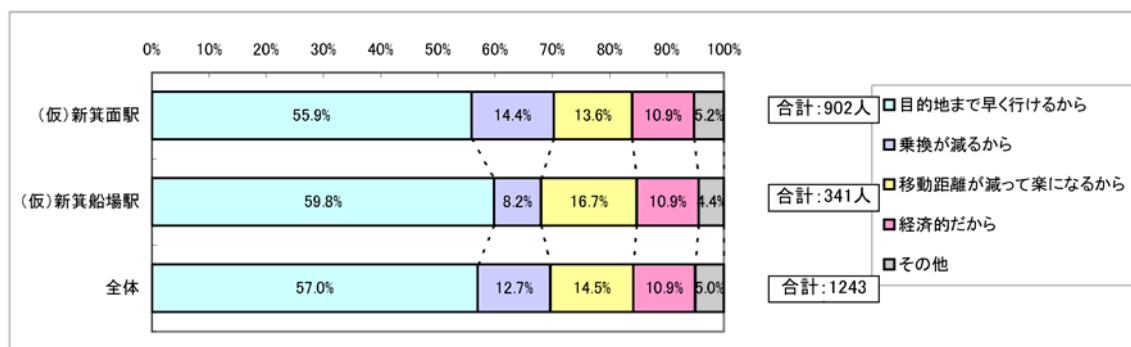
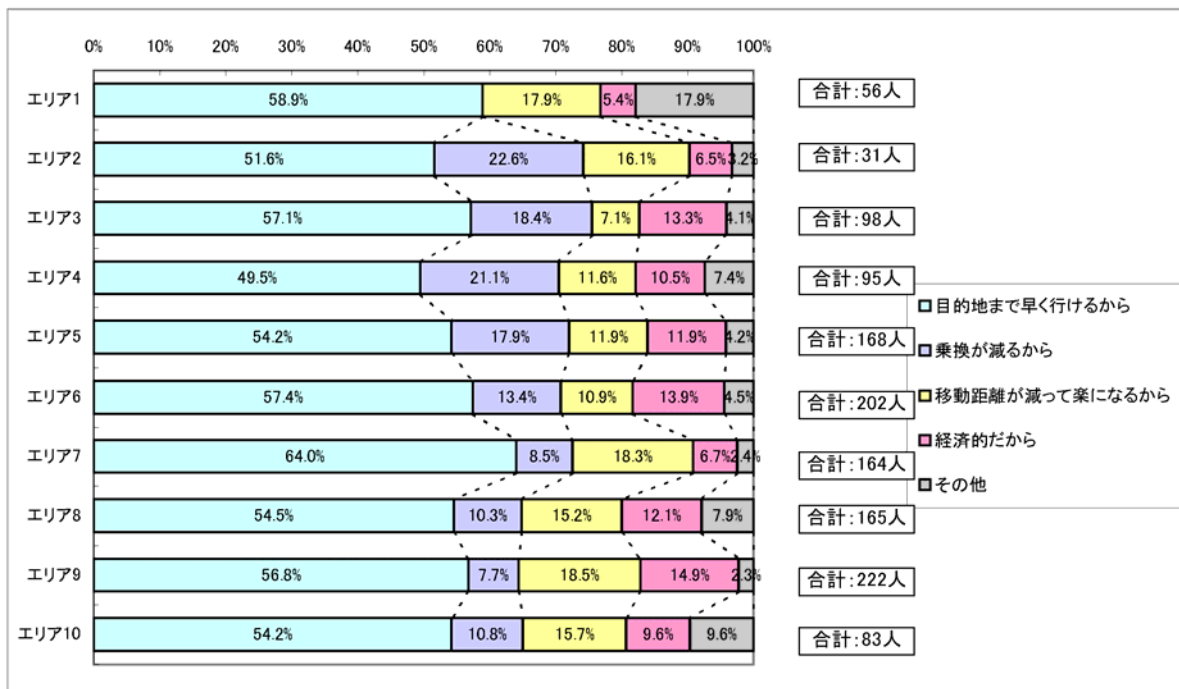


図 : 延伸線を利用する理由

ii) 居住地別集計

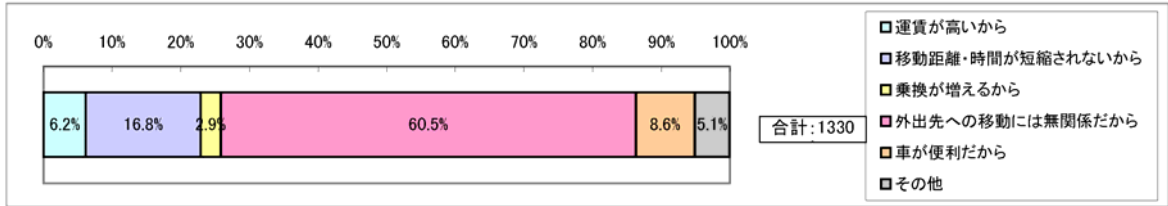


図： 延伸線を利用する理由(居住地別)

2) 延伸線を利用しない理由

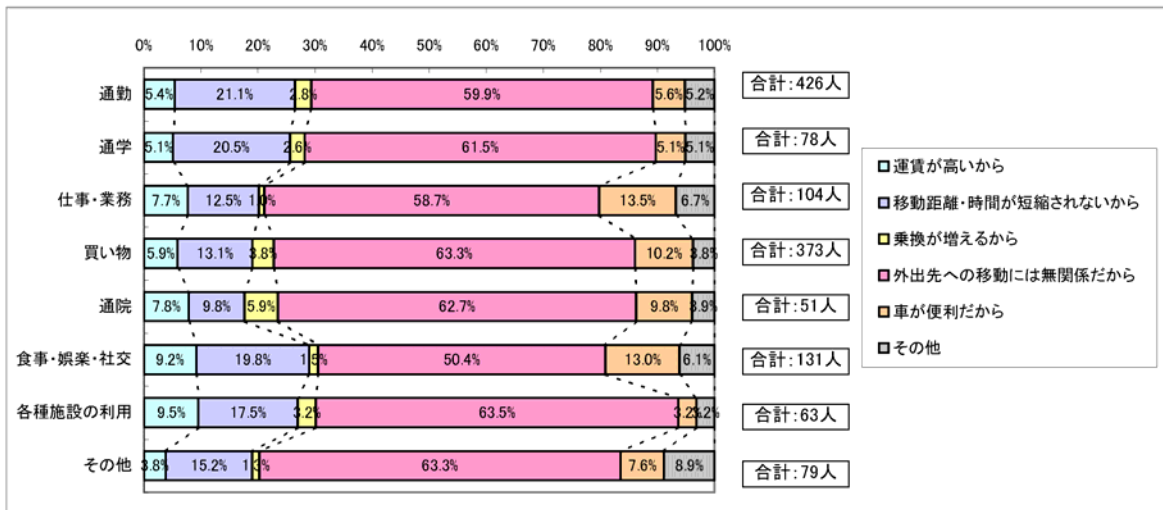
◆ 延伸線を利用しない理由としては、「外出先への移動には無関係だから」と回答する割合が 60.5%と高い割合になっている。目的地別、代表交通手段別、年齢別に見てもその傾向は変わらない。

i) 単純集計



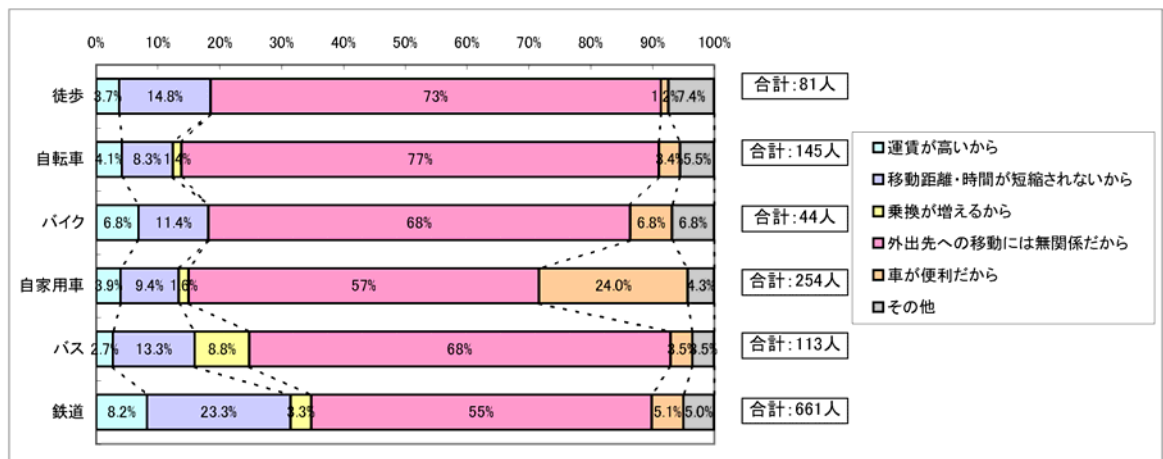
図： 延伸線を利用しない理由

ii) 目的別集計



図： 延伸線を利用しない理由(目的別)

iii) 現在の代表交通手段別集計



図： 延伸線を利用しない理由(代表交通手段別)

iv) 年齢別の別集計

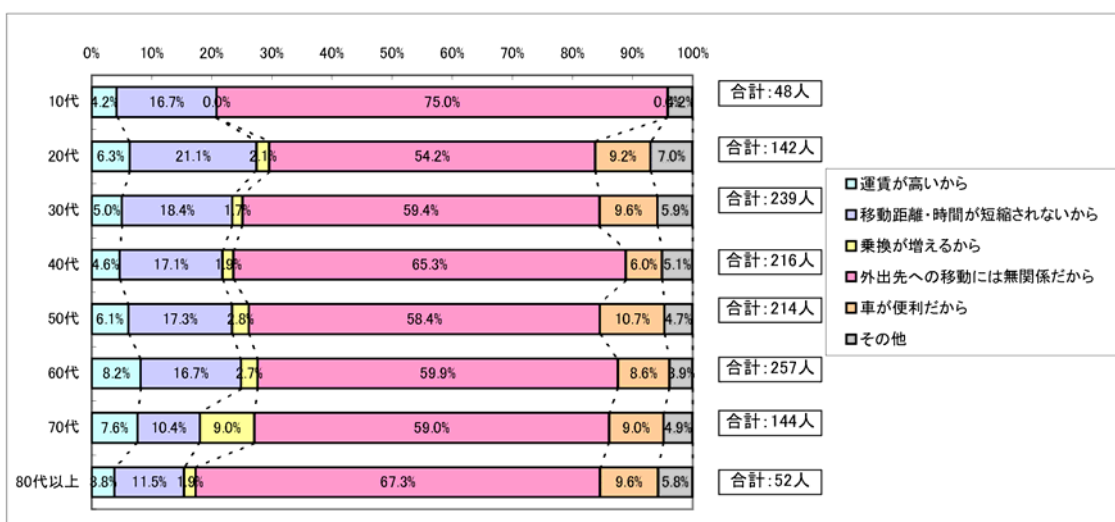


図 : 延伸線を利用しない理由(年齢別)



## 6. 総括

北急延伸に対する箕面市民の意向を把握するとともに、現在の移動経路からどの様に変化するのかを把握し、需要予測精度の向上を図ることを目的として市民を対象にアンケートを実施した。アンケート結果による総括を以下に示す。

### ■属性に関して

- ・アンケートの回収率は **53.9%**であった。
- ・アンケート回答者は、女性の割合が高く、年代では **60代**の回答者の割合が高い結果である。
- ・アンケート回答者の自動車免許保有率は **72.8%**であり、自動車保有率は **74.1%**で、約 **7割以上**の回答者が自動車の利用が可能な状況である。

### ■現在の交通行動について

- ・市民が平日に最もよく行く外出先への移動に利用する主な手段(代表交通手段)としては、鉄道の割合が最も高く、**56.4%**、次いで自家用車が **16.5%**となっている。
- ・箕面市民が利用する駅は、千里中央駅(北急)の利用割合が **32.0%**と最も高く、次いで阪急箕面駅が **19.9%**となっている。
- ・駅までの交通手段は、箕面市西部の阪急箕面線沿線域では徒歩の割合が最も高く **6割以上**であり、中部、東部、北部はバスの割合が最も高く **5割以上**となっている。

### ■北大阪急行線延伸計画について

- ・計画の認知率は、全体で **66.8%**である。延伸によって利便性の影響度合いが高い箕面市中部及び北部は、それぞれ **80.2%**、**80.4%**と高くなっている。
- ・賛否は **71.0%**が延伸に賛成しており、**18.8%**が反対である。計画の認知率と同様に延伸による利便性の影響度合いが高い中部と北部では、賛成率がそれぞれ **85.0%**、**83.2%**と高くなっている。
- ・また、認知度が高いほど賛成割合も高くなり、延伸計画を「よく知っていた」及び「聞いたことがあり、ある程度知っていた」と回答した中での賛成割合は、それぞれ **82.6%**、**73.4%**となっている。
- ・賛成の理由としては、**20～50代**は「通勤、通学、買物等が便利になるから」と利便性の向上を期待する割合が高く、**60～70代**は箕面市の住宅都市としての魅力が向上することを賛成理由とする割合が高くなっている。

## ■ 延伸後の交通行動について

- 回答者の 2/3 程度が新駅の利用意向があり、市民から非常に高い支持を得ている。また、利用する理由としては、目的地までの移動時間が短縮されることと回答する割合が 57.0% と高く、速達性が向上することを期待する市民の割合が高くなっている。
- 新駅利用者のうち鉄道以外の代表交通手段からの転換では、自家用車からの転換割合が 4 割以上と最も高くなっている。また、外出頻度が高いほど、バスからの転換割合が低くなり、二輪からの転換割合が高くなる。
- 新駅のうち、(仮称)新箕面駅は徒歩圏外からの利用予定者が約 8 割を占めており、徒歩を除くと、特に路線バスと自転車の割合がそれぞれ 41.9%、20.1% (外出頻度週 5 回以上の場合 35.6%、24.3%) と高くなっている。また、(仮称)箕面船場駅では徒歩を除くと路線バスの割合が 21.4% (外出頻度週 5 回以上の場合 18.6%) と高くなっている。