

参 考 資 料

1. 第2回分科会の結果 (p2～p11)
2. 配布資料①で提示しているデータ等の根拠資料 (p12～p30)
3. 彩都地域を含む再編ルートの検討 (p31～p36)

1. 第2回分科会の結果

- テーマ1：コンセプトの決定
- テーマ2：再編ルート案の検討

●テーマ1
コンセプトの決定

事務局から提案した全体コンセプト案

- ① 市民と創り、使いたくなるバス
- ② 市民に寄り添い、支え合うバス
- ③ みんなが気軽に乗れて安心な、地域に愛されるバス
- ④ みんなで創る、身近で安心して乗れるバス



全体コンセプト案に対するご意見のまとめ

- ・ ①～④はいずれも必要な要素
- ・ 利用者の意見やニーズに沿った再編へ
- ・ 現在のオレンジゆずるバスのコンセプトは？
⇒ 「市民に愛され使いたくなるバス」
- ・ 必要なキーワード
「身近」「安心」「地域に愛される」



みんなが安心して乗れる 身近で地域に愛されるバス … (案)

地域

地域住民がバックアップして盛り上げる！地域を巻き込む！
地域の魅力を発掘・発信、地域に愛されるバス
地域に寄り添ったバス
地域で支えるオレンジゆずるバス

身近

いつでも気軽に乗れるバス
身近なところにあって、買い物や通院など、日常の中で使えるバス
快適な乗継・連携・情報サービス

安心

誰でも「使いやすい」オレンジゆずるバスへ
居心地の良い、誰もが安心して乗れるバス
人に優しいオレンジゆずるバス

●テーマ2 再編ルート案の検討

(各班の結果)

第2回分科会 各班の議論の内容 (A班)

ルート形式の決定 意見交換①	選んだルート	①循環型 + ③複合型
	選んだ理由	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者は高齢者が多いため、乗り継ぎが困る ・主要箇所（かやの中央、箕面駅、市立病院、箕面市役所、稲ふれあいセンター）には乗り継ぎなしで行きたい ・乗り継ぎの場合は待合空間の整備は必要（屋内で空調がある空間） ・アンケートからも東西の端から端まで利用している人は少ないため、東西ルートは必要ない
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが通る箇所は停車しないなど、路線バスと連携して運行時間の短縮を図る ・路線バスの補完がオレンジゆずるバスとなるが、オレンジゆずるバスの補完として何か工夫が必要（オレンジゆずるタクシーなど） ・平和台にバス停を追加してほしい ・将来的にかやの中央が拠点となる可能性があるため接続が必要（路線バスと重複しないように）
「循環型」に関する意見 意見交換②	循環型への補足意見	<ul style="list-style-type: none"> ・主要箇所（かやの中央、箕面駅、市立病院、箕面市役所、稲ふれあいセンター）には全ルート接続 ・かやの中央から西側、箕面駅・箕面市役所から東側の東西で分けたルート編成が良い（東西端から端までつなく必要はない） ・路線バスがすでに網羅している場所は厚くしない ・高齢者の利用を考え、山側をカバーする必要がある ・バス停位置は利用者に合わせて検討が必要
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・山側（粟生間谷）の内部をまわると時間がかかるため、バスだけでなく、別の方法（補完）も必要 <ul style="list-style-type: none"> ○もっと小さい乗り物でネットワークを補完 ○オレンジゆずるタクシー、ゴルフカートなど ○無人バスを将来的に利用できないか ・利用者増加の工夫を考える必要あり <ul style="list-style-type: none"> ○商店とコラボして運賃が安くなる方法はないか ○飲食店、病院を利用したら帰りの運賃割引 ○交通費を一部お店に負担してもらうことはできないか

第2回分科会 各班の議論の内容 (B班)

ルート形式の決定 意見交換①	選んだルート	①循環型
	選んだ理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要な施設は乗り換えなしで行きたい ・ どちらかといえば、時間がかかっても乗り継ぎがない方が良い
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光面も含め、箕面駅とかやの中央とを結ぶシャトルバスが欲しい ・ 阪急箕面線全駅を結ぶバスルートが欲しい ・ 間谷住宅の日曜の便が少なく不便 ・ バス停は、人の動線を考慮して設置して欲しい <p>→足腰が不自由だからゆずるバスを使っているのに、バス停が坂の上にあると結局使いにくい、すごくわかりにくい位置にバス停がある等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅ならバスの乗換えが便利（屋根があり、待ち時間をつぶせる）
「循環型」に関する意見 意見交換②	循環型への補足意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 循環型+複合案 ・ 主要施設（箕面駅・市役所・市立病院・稲ふれあいセンター・かやの中央）は必ず通るように ・ 現行ルートは大回りすぎる ・ 一方向の運行なので帰りに時間がかかる <p>新御堂筋より東部：西側へは、箕面駅まで行ければ十分 新御堂筋より西部：東側へは、かやの中央まで行ければ十分</p>
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 将来的に箕面萱野駅ができれば、東側からは箕面萱野駅までのルートがあれば十分 ・ 阪急バスとオレンジゆずるバスの連携が必要（料金も含めて） ・ 阪急箕面線全駅を網羅したバス路線が欲しい。 <p>→現状、千里中央に行く際は箕面駅まで電車に乗り、そこから阪急バスに乗り継ぐ必要がある。 →距離的には遠くはないので、自家用車に乗ってしまう。</p>

第2回分科会 各班の議論の内容 (C班)

ルート形式の決定 意見交換①	選んだルート	①循環型
	選んだ理由	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が主に利用するので、乗り継ぎはない方がよい (60～70歳代は乗り継ぎが大変、荷物が多い時や雨の日の乗り継ぎは負担になる) ・オレンジゆずるバスは阪急バスと比べて、施設の前で停車してくれるので、目的地まで歩く距離が少なく済む
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・逆方向のルート設定、箕面萱野駅を中心に東側と西側に循環するルートを設定 ・5分、10分遅れるのはよいが、1時間を超えると、待つのが大変 →到着時刻に遅れが発生しないことや時間短縮となる工夫が必要である ・彩都にオレンジゆずるバスが運行していないので、阪大周辺(間谷)につながるバス停を彩都に設定してほしい ・スーパー、市立病院、市役所、稲ふれあいセンター、主要駅である拠点の外さずに回ってほしい ・生活を支援する交通機関として、文化施設などへのアクセスも重要である ・桜井・小野原は代替交通があるので利用者も少ない ・買い物が困難な人や免許返納している人のための対策も検討していく必要があるのではないか
「循環型」に関する意見 意見交換②	循環型への補足意見	<ul style="list-style-type: none"> ・新御堂筋を境に東西それぞれ回る ・彩都西駅から箕面駅と新駅(箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅)を結ぶルートの新設
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・バスに乗ることで、知らなかったスーパーや施設などを見つけられるような、地域の新しい魅力発信を促していく取り組みが必要ではないか ・ルートによって同じ拠点でもバス停の位置が異なり、分かりにくく間違ってしまう。 →色んな地点を循環するルートだからこそそのデメリットとなっている

第2回分科会 各班の議論の内容 (D班)

ルート形式の決定 意見交換①	選んだルート	①循環型
	選んだ理由	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の利用がほとんど、足の確保として重要 ・現在のバスルートを確認してほしい、青ルートは生活のための必須ルートで乗り換えなく目的地に行ける ・循環型を補強するともっと利用しやすくなる ・東西の交流を考えて、箕面市内循環型が望ましい
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・お盆などは阪急バスは休日ダイヤ、オレンジゆずるバスは平日ダイヤなので戸惑ってしまう ・オレンジゆずるバスは公共交通を補完していく ・障がい者の屋外での待ち時間、乗り継ぎは大変なところが多い ・乗り換え案を作るなら増便してほしい ・日曜日は30分くらい遅れることはよくある ・市役所へ行く頻度は人によって違うが、市立病院へ行く人は多いので、市役所、市立病院へのルートは外せない ・今の循環を維持しながら、利用が増えるとよい ・循環型は残しつつ、東西軸のカバー、増便すれば利用者増につながる ・優先順位（利用者は高齢者が多いこと）を考えてほしい
「循環型」に関する意見 意見交換②	循環型への補足意見	<ul style="list-style-type: none"> ・阪急バスと並行して走っているところも多いので、阪急バスが行っていないところを手厚くカバーしてほしい ・循環型+きめ細やかさを考える <ul style="list-style-type: none"> ○乗り換えるときの料金・乗降人数を考えてルートを考える ○休日ルートは不要 ○交通空白地、交通弱者のためのコミュニティバスの意味を今一度考える ○朝、昼前後、夕方の時間帯を考え「小型車」をもっと活かす ○阪急バスの「中型化」も検討してほしい ・箕面市に住み続けてもらうためには公共交通の充実が大事 ・利用しやすい路線ルートにするために、免許返納に代わるもの、料金体系や乗り継ぎ券の工夫など高齢者が生活しやすいルートを考えていただきたい
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・かやの中央ー箕面駅ー箕面市役所ー市立病院を双方向で循環するバスと東側を循環するバスを阪急バスに担ってもらい、各結節点でオレンジゆずるバスに乗り換える（オレンジゆずるバスは細やかなルート）というやり方もあるのではないか？ ・現行の黄ルートは箕面船場阪大前駅には行くが、かやの中央へは行かない、市立病院へは1本で行ける ・オレンジゆずるタクシーがあるが、ピストン運行するなどオレンジゆずるバスのカバーができるのではないか？ ・箕面萱野駅が出来ればもちろん利用する

第2回分科会 各班の議論の内容 (E班)

ルート形式の決定 意見交換①	選んだルート	①循環型
	選んだ理由	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の利用が多い、高齢者は乗り継ぎが大変、乗り継ぎは少ない方がよい ・高齢者の東西の交通が保たれることが大切 ・桜ヶ丘から市立病院・かやの中央へのアクセスが必要 (運転免許がなく、車で移動できないため) ・小野原から箕面市役所までは45分ほどかかるが、乗り換えがあるよりはよい ・稲ふれあいセンター：バスを利用するのがルーティンになっている、現在のバスルートやダイヤが変わると生活リズムが変わってしまうので対応が大変 ・現在のパターンダイヤは高齢者でも覚えやすく、使いやすい
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・子育て世代：健診などで利用したいがベビーカーが邪魔になってしまうので利用しにくい →バスの大きさの問題？ ・循環型は補完すべき路線以外を運行している距離が長いように思う、基幹型の方がよいのでは ・バス待ち空間：屋根や空調がない（箕面駅） →高齢者には大変
「循環型」に関する意見 意見交換②	循環型への補足意見	<ul style="list-style-type: none"> ・団地や支線のエリアには利用ニーズがあると思う ・粟生間谷と平和台では双方向で運行してほしい ・黄ルートはかやの中央を通らないが、路線バスで北千里駅に行くことができるので問題ない
	その他の意見	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面駅：バス停に屋根がない部分があり雨天時濡れる ・どのルートに乗ればどこに行けるのかわからない

2. 配布資料①で提示している データ等の根拠資料

- 各種アンケート調査結果
- ルート別バス車両の混雑状況
- ルート別バス停利用者数

各種アンケート調査結果

- オレンジゆずるバス利用者アンケート調査結果（抜粋）
- 市民アンケート調査結果（抜粋）

※進行資料に関連のある各種調査結果を抜粋して掲載します。

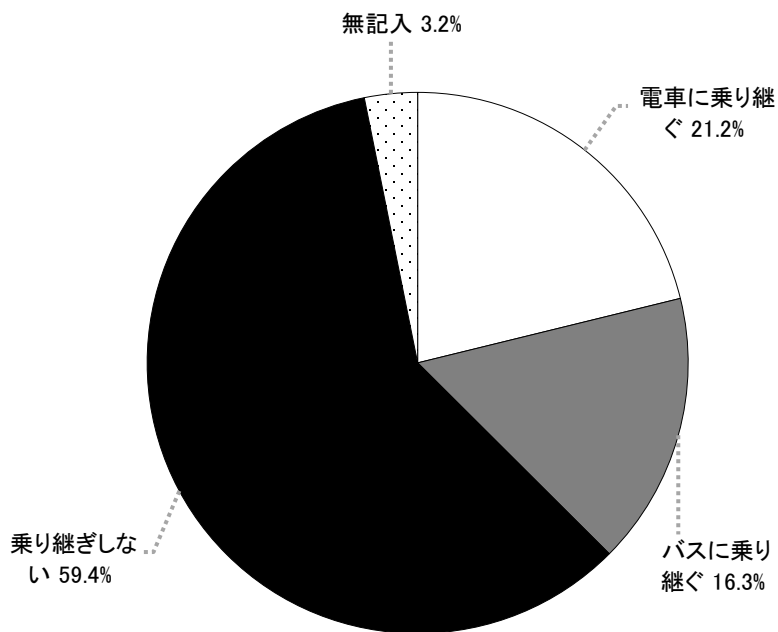
利用者アンケート調査結果

ゆずるバスから乗り継ぎの有無

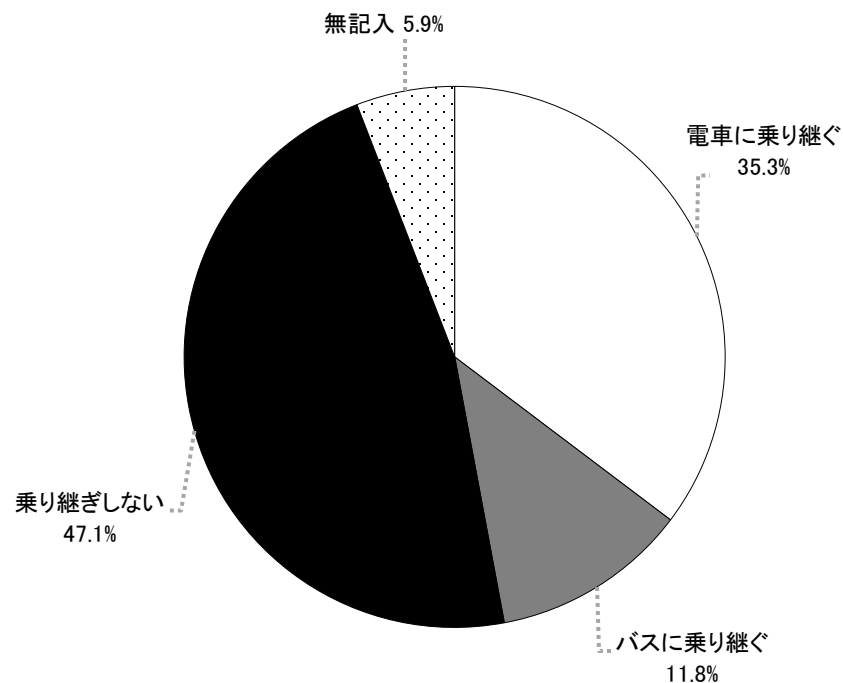
Q4:ゆずるバスから乗り継ぎの有無[平日]	青ルート	赤ルート	黄ルート	合計	比率
電車に乗り継ぐ	22	38	27	87	21.2%
バスに乗り継ぐ	26	23	18	67	16.3%
乗り継ぎしない	96	60	88	244	59.4%
無記入	6	3	4	13	3.2%
合計	150	124	137	411	100.0%

Q4:ゆずるバスから乗り継ぎの有無[休日]	紫ルート	緑ルート	合計	比率
電車に乗り継ぐ	17	1	18	35.3%
バスに乗り継ぐ	4	2	6	11.8%
乗り継ぎしない	16	8	24	47.1%
無記入	2	1	3	5.9%
合計	39	12	51	100.0%

Q4:ゆずるバスから乗り継ぎの有無[平日]



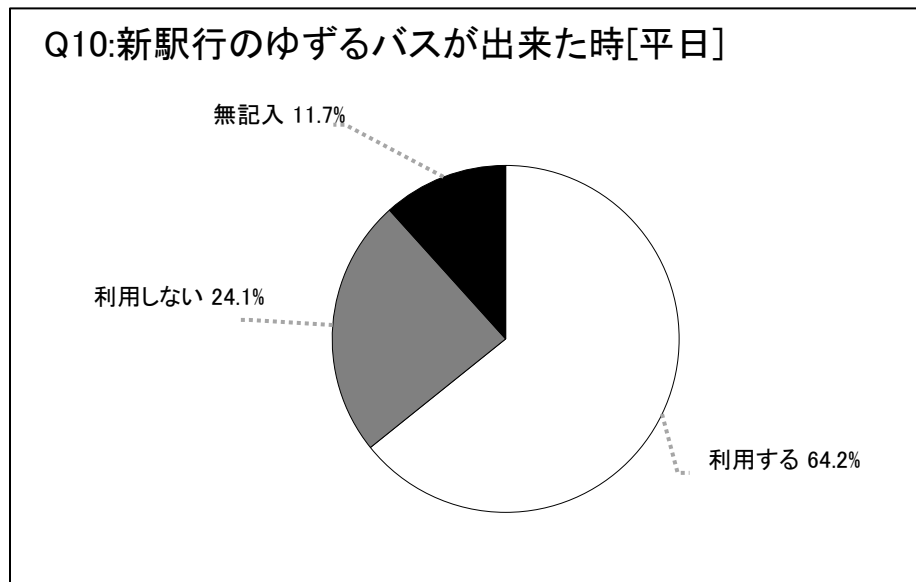
Q4:ゆずるバスから乗り継ぎの有無[休日]



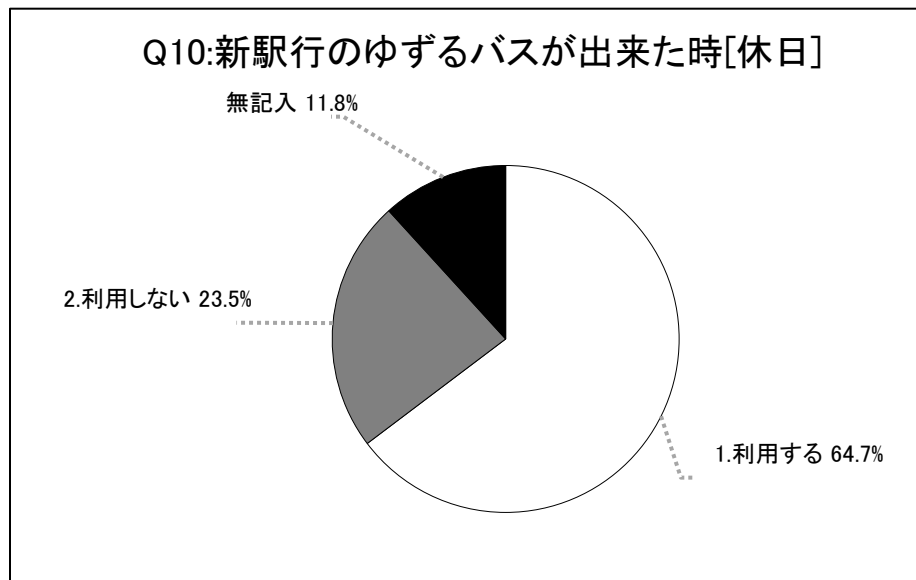
利用者アンケート調査結果

新駅行のゆずるバスの利用意向

Q10:新駅行のゆずるバスが出来た時[平日]	青ルート	赤ルート	黄ルート	合計	比率
利用する	94	86	84	264	64.2%
利用しない	36	23	40	99	24.1%
無記入	20	15	13	48	11.7%
合計	150	124	137	411	100.0%



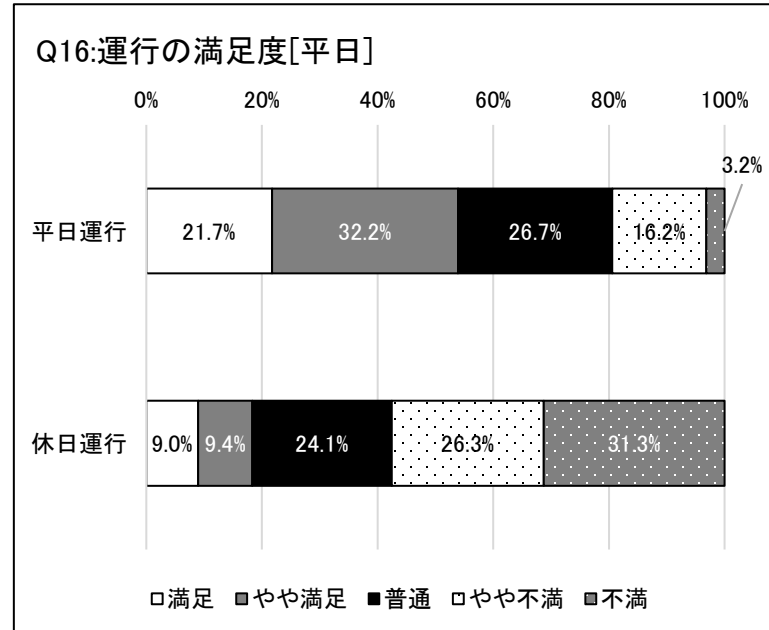
Q10:新駅行のゆずるバスが出来た時[休日]	紫ルート	緑ルート	合計	比率
利用する	30	3	33	64.7%
利用しない	8	4	12	23.5%
無記入	1	5	6	11.8%
合計	39	12	51	100.0%



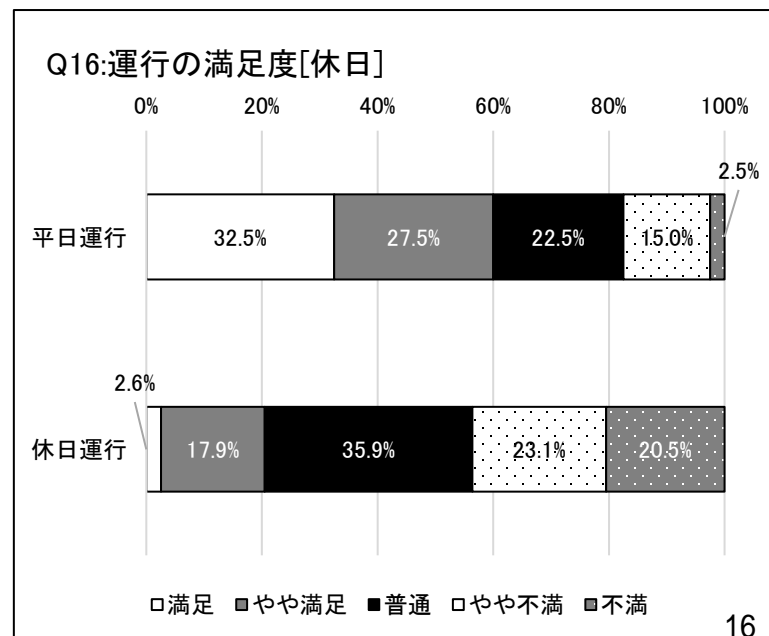
利用者アンケート調査結果

運行全体の満足度

Q16:運行の満足度[平日]		青ルート	赤ルート	黄ルート	合計	比率	無記入除外
平日運行	満足	30	27	18	75	18.2%	21.7%
	やや満足	40	30	41	111	27.0%	32.2%
	普通	38	25	29	92	22.4%	26.7%
	やや不満	19	19	18	56	13.6%	16.2%
	不満	3	1	7	11	2.7%	3.2%
	無記入	20	22	24	66	16.1%	
	合計	150	124	137	411	100.0%	100.0%
休日運行	満足	11	8	6	25	6.1%	9.0%
	やや満足	5	13	8	26	6.3%	9.4%
	普通	22	16	29	67	16.3%	24.1%
	やや不満	23	24	26	73	17.8%	26.3%
	不満	38	27	22	87	21.2%	31.3%
	無記入	51	36	46	133	32.4%	
	合計	150	124	137	411	100.0%	100.0%



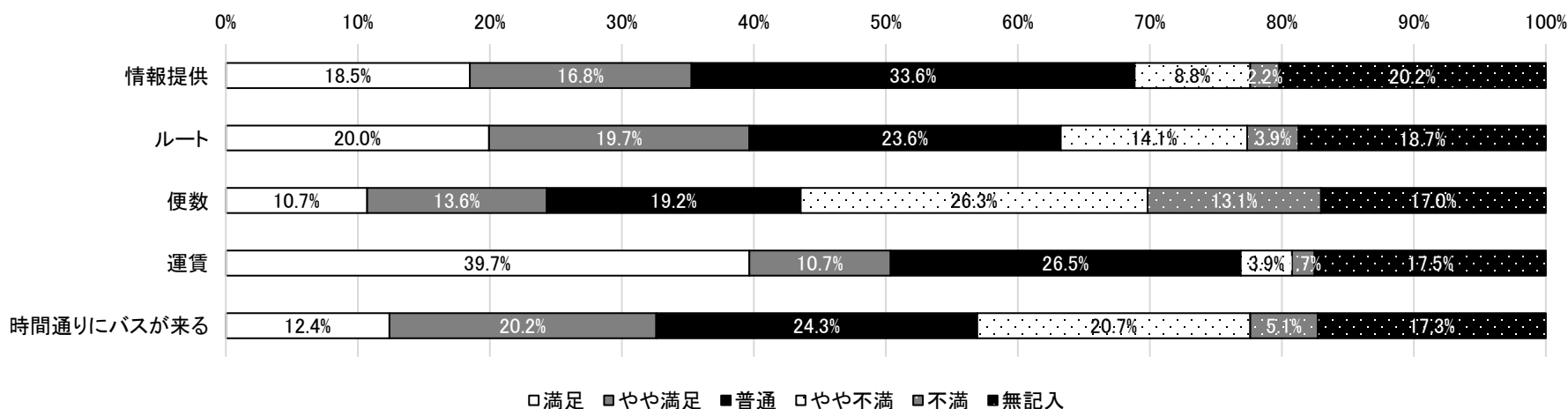
Q16:運行の満足度[休日]		紫ルート	緑ルート	合計	比率	無記入除外
平日運行	満足	12	1	13	25.5%	32.5%
	やや満足	8	3	11	21.6%	27.5%
	普通	8	1	9	17.6%	22.5%
	やや不満	5	1	6	11.8%	15.0%
	不満	1	0	1	2.0%	2.5%
	無記入	5	6	11	21.6%	
	合計	39	12	51	100.0%	100.0%
休日運行	満足	1	0	1	2.0%	2.6%
	やや満足	6	1	7	13.7%	17.9%
	普通	11	3	14	27.5%	35.9%
	やや不満	7	2	9	17.6%	23.1%
	不満	8	0	8	15.7%	20.5%
	無記入	6	6	12	23.5%	
	合計	39	12	51	100.0%	100.0%



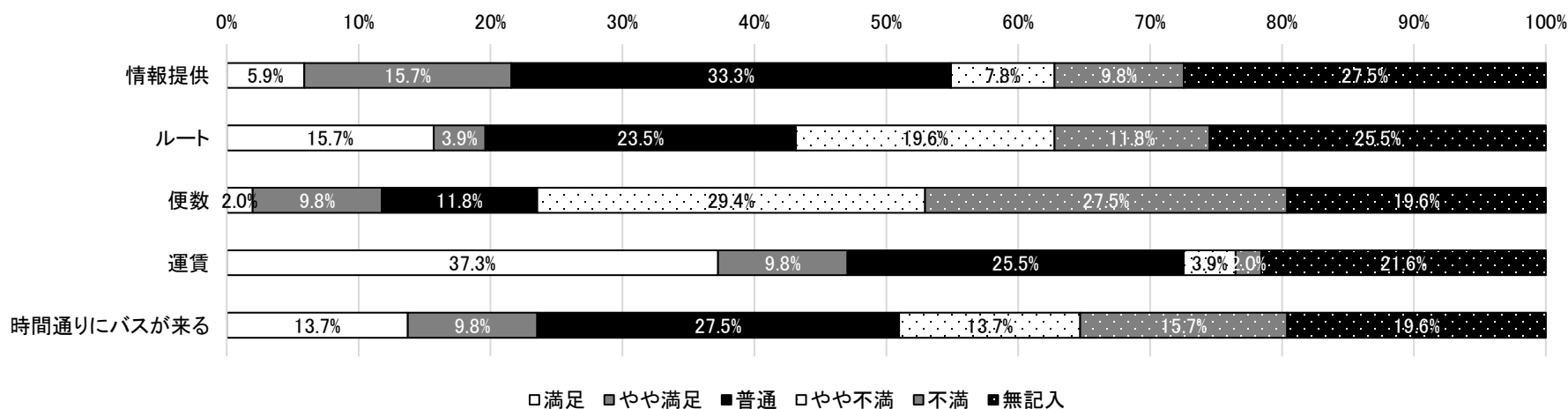
利用者アンケート調査結果

運行に関する各項目の満足度

Q17:【平日運行】各項目の満足度について[平日]



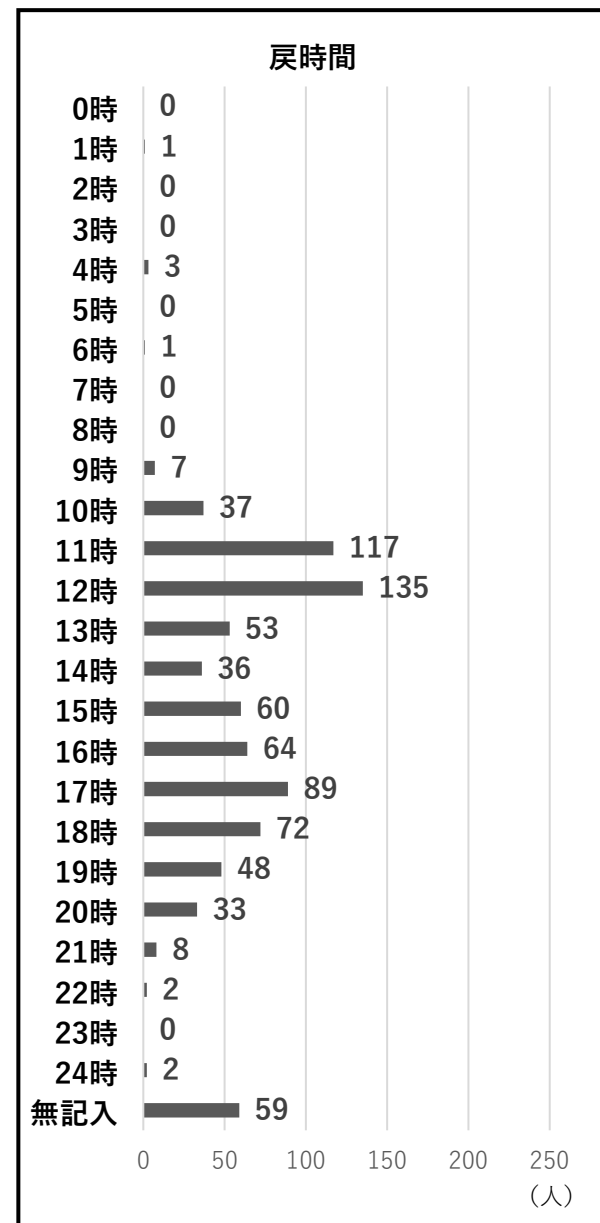
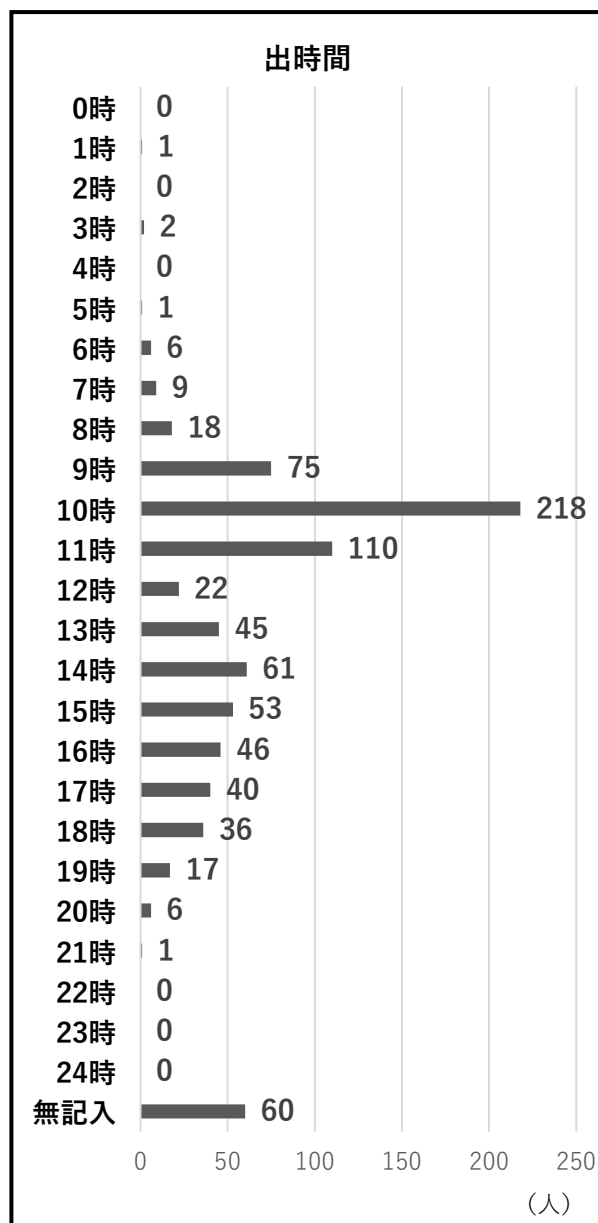
Q17:【休日運行】各項目の満足度について[休日]



市民アンケート調査結果

買い物に出る時間帯

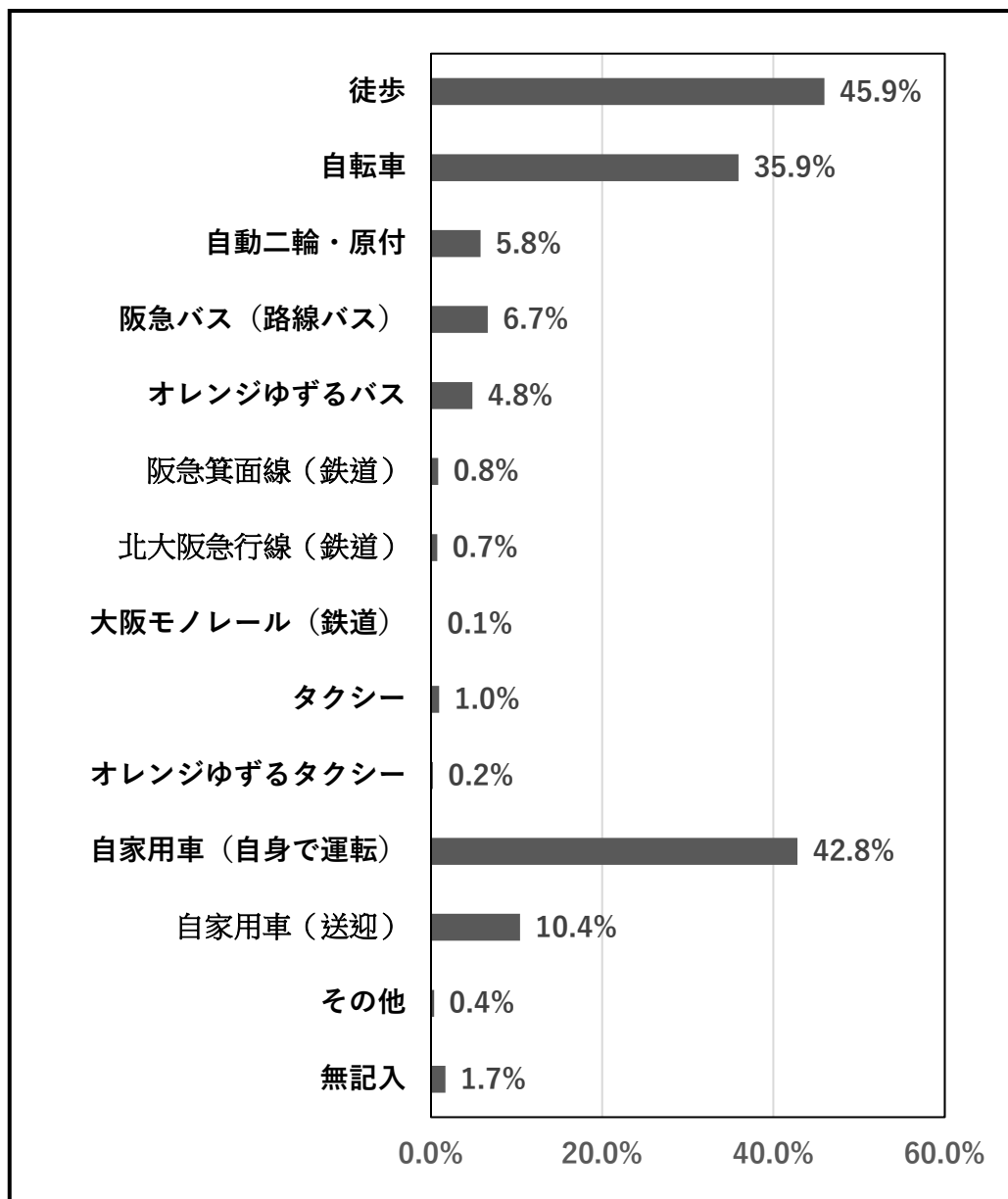
Q11.時間帯	出時間	戻時間
0時	0	0
1時	1	1
2時	0	0
3時	2	0
4時	0	3
5時	1	0
6時	6	1
7時	9	0
8時	18	0
9時	75	7
10時	218	37
11時	110	117
12時	22	135
13時	45	53
14時	61	36
15時	53	60
16時	46	64
17時	40	89
18時	36	72
19時	17	48
20時	6	33
21時	1	8
22時	0	2
23時	0	0
24時	0	2
無記入	60	59
合計	827	827



市民アンケート調査結果

最も利用する店への交通手段

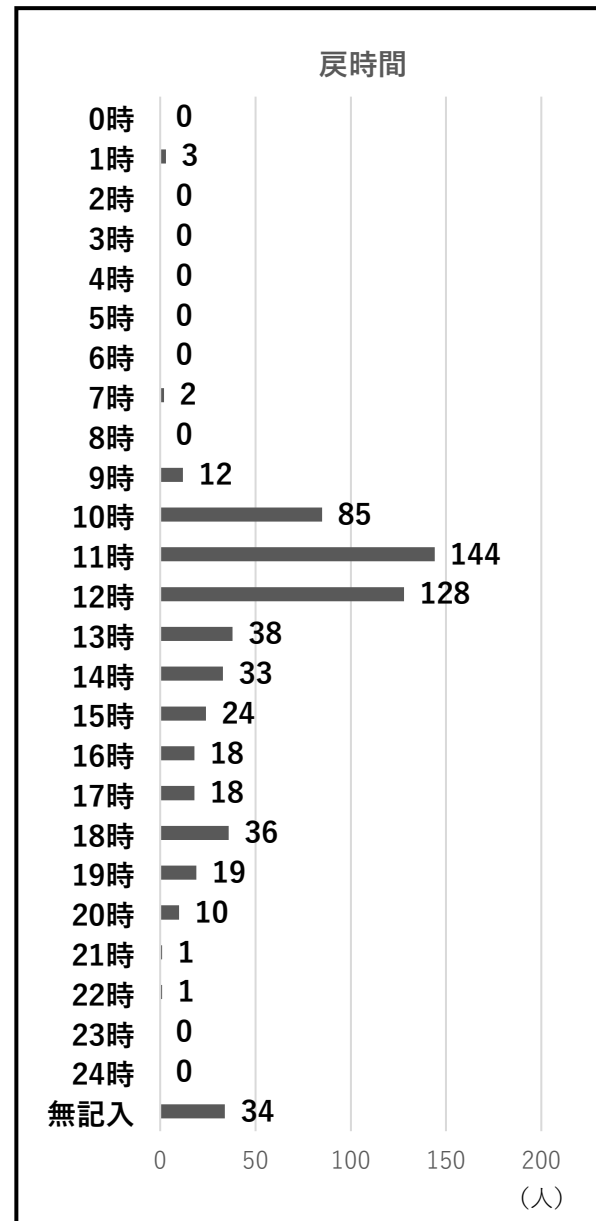
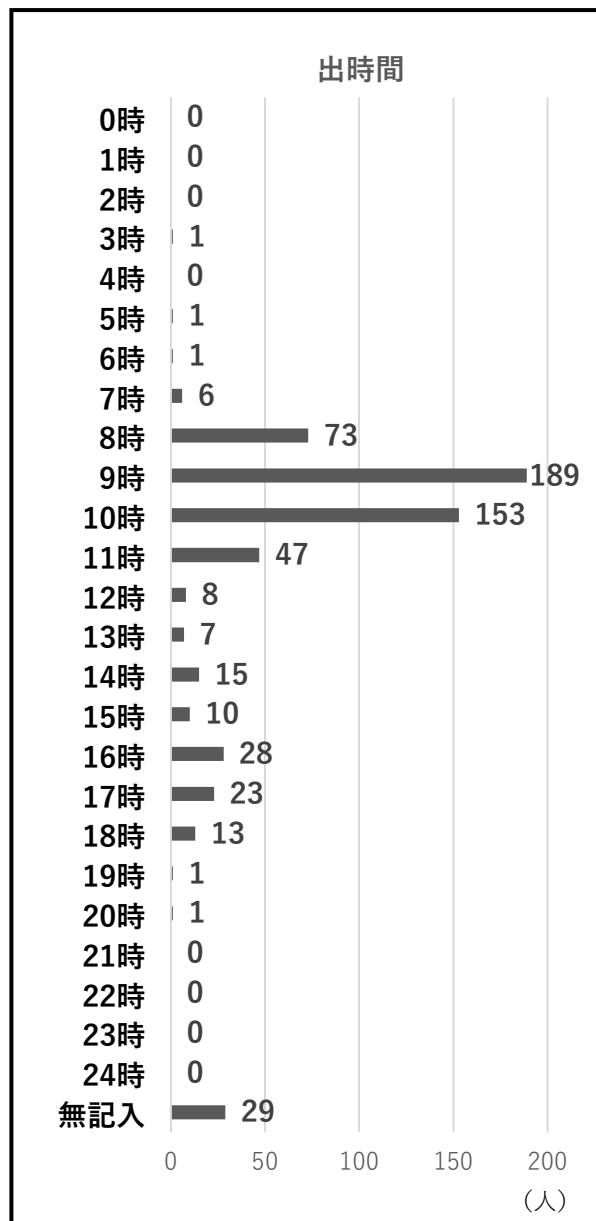
Q14.店への交通手段（すべて選択）	回答数	比率
徒歩	380	45.9%
自転車	297	35.9%
自動二輪・原付	48	5.8%
阪急バス（路線バス）	55	6.7%
オレンジゆずるバス	40	4.8%
阪急箕面線（鉄道）	7	0.8%
北大阪急行線（鉄道）	6	0.7%
大阪モノレール（鉄道）	1	0.1%
タクシー	8	1.0%
オレンジゆずるタクシー	2	0.2%
自家用車（自身で運転）	354	42.8%
自家用車（送迎）	86	10.4%
その他	3	0.4%
無記入	14	1.7%
合計	1,301	-



市民アンケート調査結果

通院の時間帯

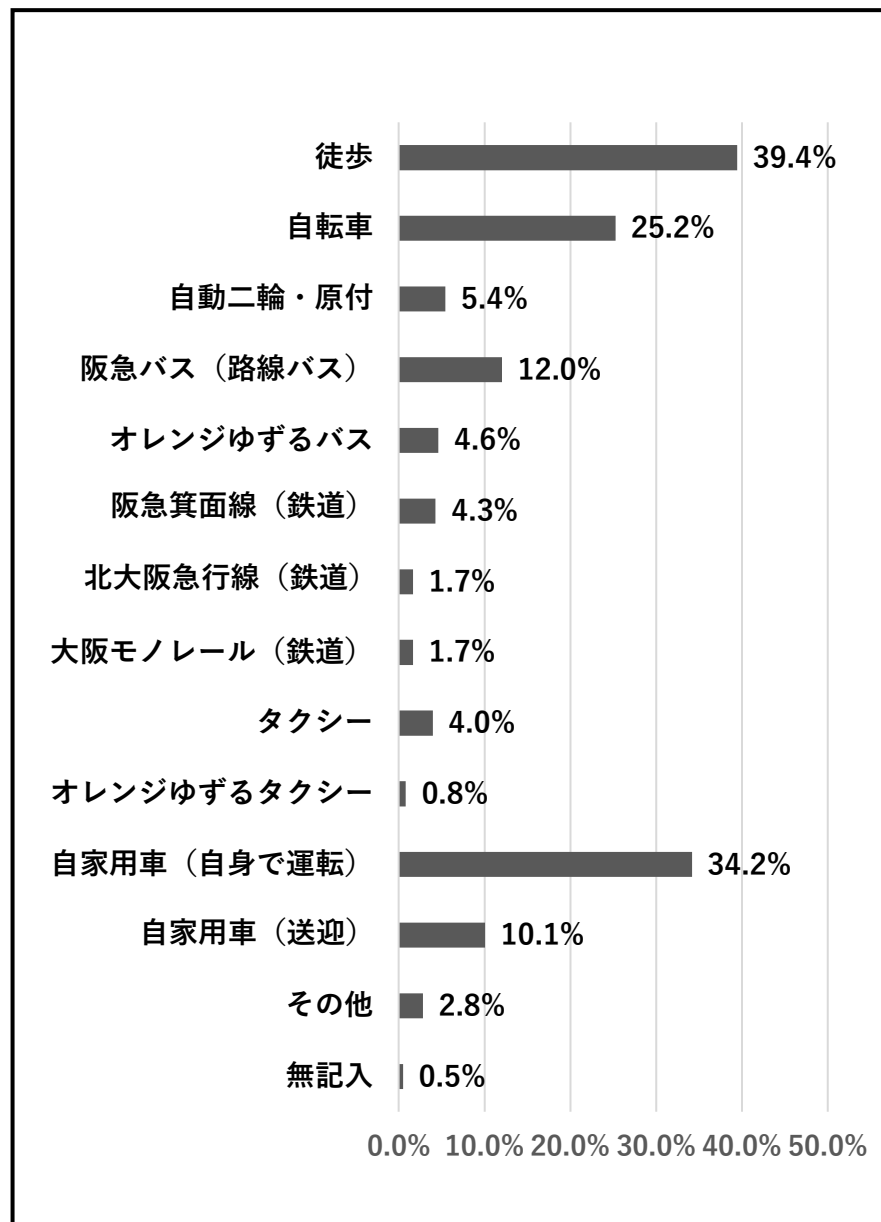
Q18.時間帯	出時間	戻時間
0時	0	0
1時	0	3
2時	0	0
3時	1	0
4時	0	0
5時	1	0
6時	1	0
7時	6	2
8時	73	0
9時	189	12
10時	153	85
11時	47	144
12時	8	128
13時	7	38
14時	15	33
15時	10	24
16時	28	18
17時	23	18
18時	13	36
19時	1	19
20時	1	10
21時	0	1
22時	0	1
23時	0	0
24時	0	0
無記入	29	34
合計	606	606



市民アンケート調査結果

病院・クリニックまでの交通手段

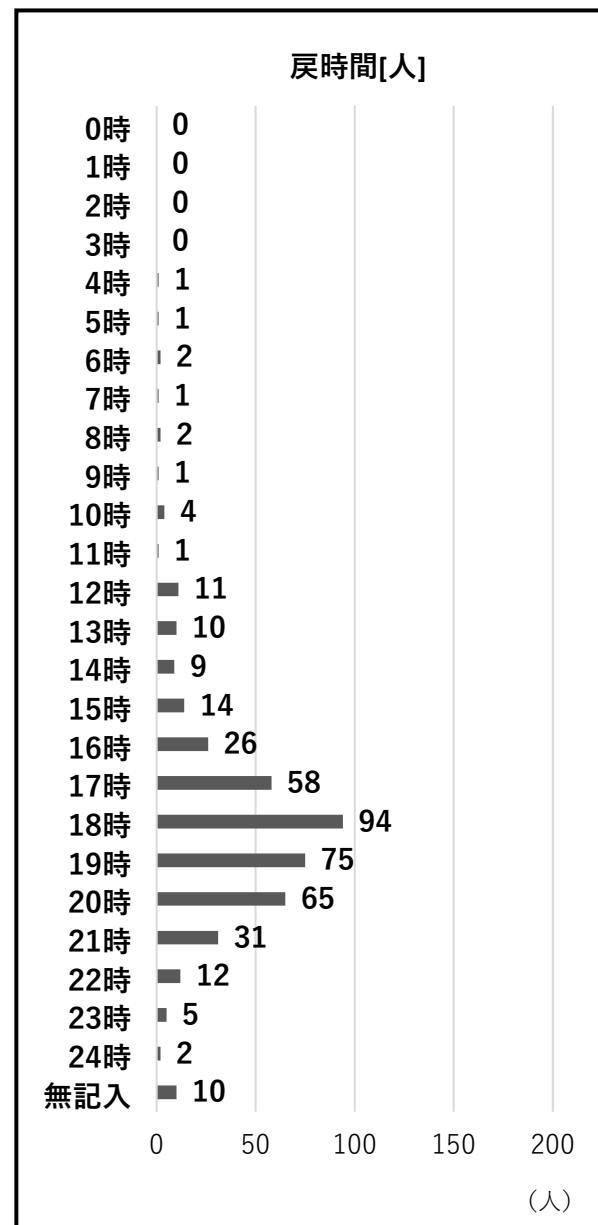
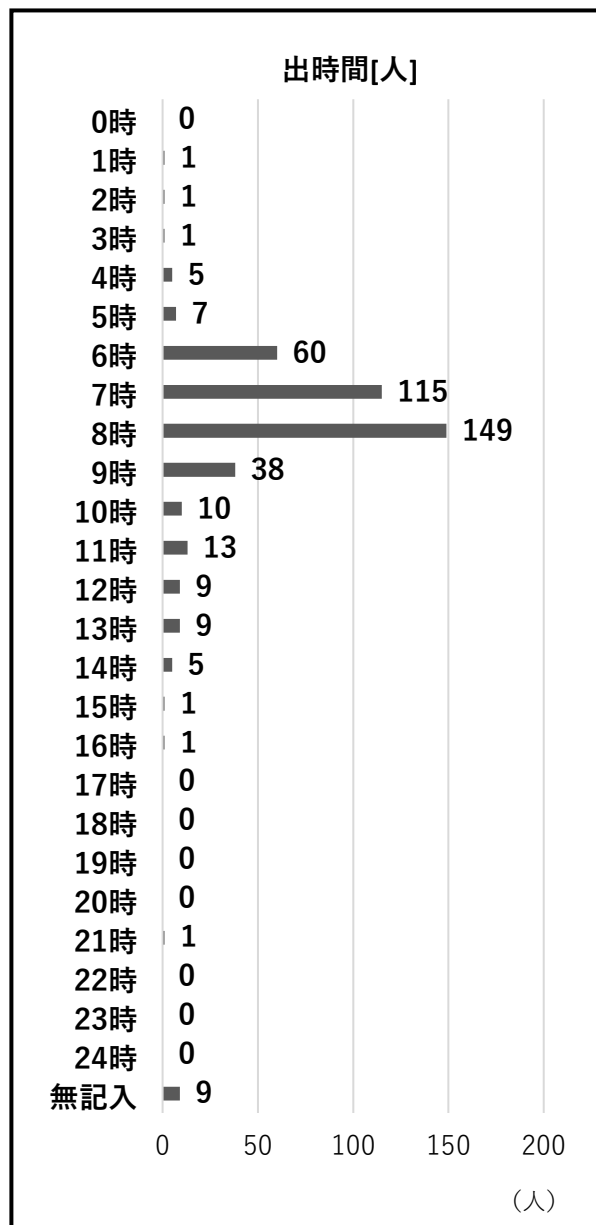
Q20.病院・クリニックまでの交通手段 (すべて選択)	回答数	比率
徒歩	239	39.4%
自転車	153	25.2%
自動二輪・原付	33	5.4%
阪急バス（路線バス）	73	12.0%
オレンジゆずるバス	28	4.6%
阪急箕面線（鉄道）	26	4.3%
北大阪急行線（鉄道）	10	1.7%
大阪モノレール（鉄道）	10	1.7%
タクシー	24	4.0%
オレンジゆずるタクシー	5	0.8%
自家用車（自身で運転）	207	34.2%
自家用車（送迎）	61	10.1%
その他	17	2.8%
無記入	3	0.5%
合計	889	-



市民アンケート調査結果

通勤・通学の時間帯

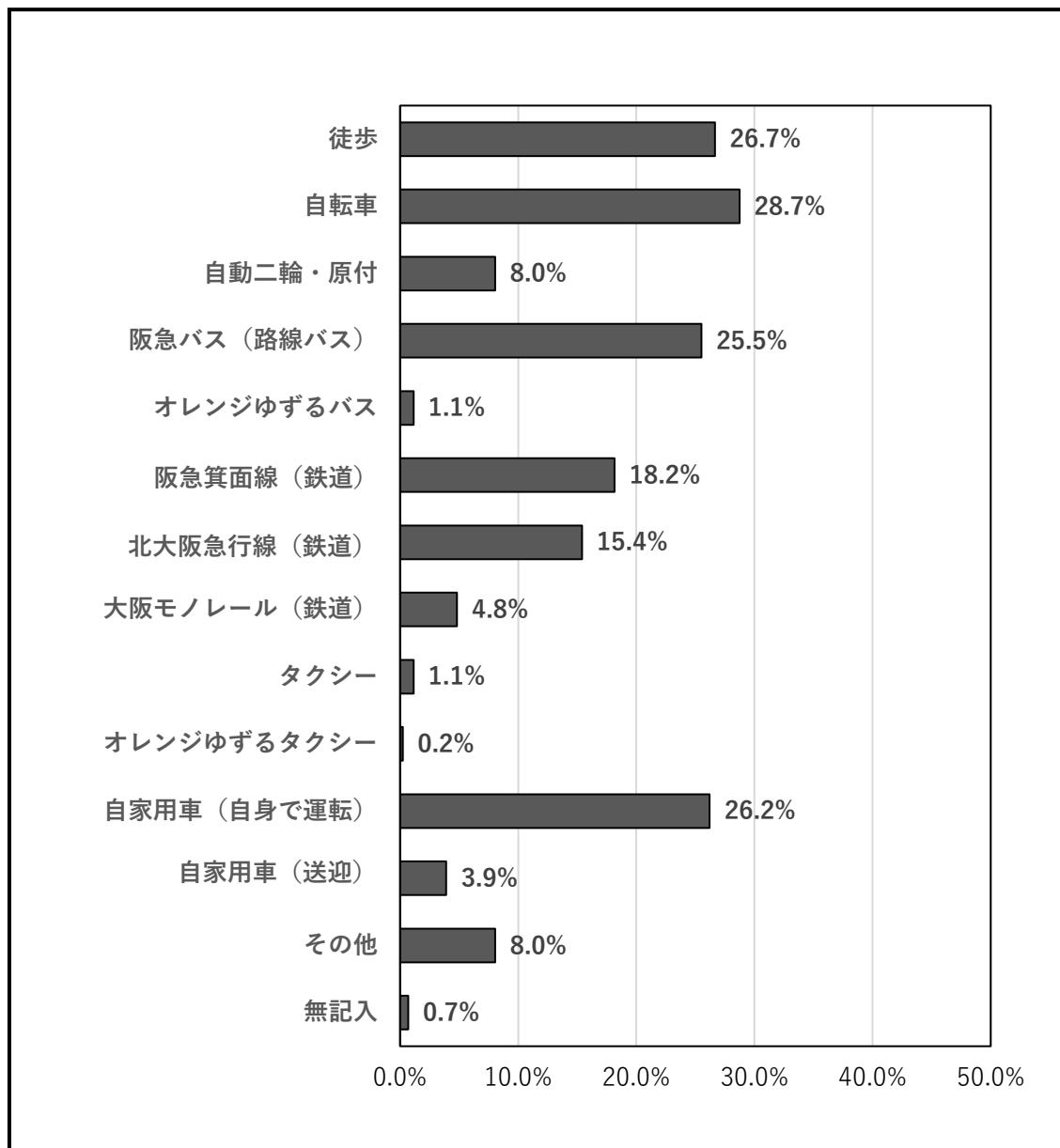
Q24.通勤・通学の時間帯	出時間	戻時間
0時	0	0
1時	1	0
2時	1	0
3時	1	0
4時	5	1
5時	7	1
6時	60	2
7時	115	1
8時	149	2
9時	38	1
10時	10	4
11時	13	1
12時	9	11
13時	9	10
14時	5	9
15時	1	14
16時	1	26
17時	0	58
18時	0	94
19時	0	75
20時	0	65
21時	1	31
22時	0	12
23時	0	5
24時	0	2
無記入	9	10
合計	435	435



市民アンケート調査結果

通勤・通学の交通手段

Q26.利用する交通手段 (すべて選択)	回答数	比率
徒歩	116	26.7%
自転車	125	28.7%
自動二輪・原付	35	8.0%
阪急バス (路線バス)	111	25.5%
オレンジゆずるバス	5	1.1%
阪急箕面線 (鉄道)	79	18.2%
北大阪急行線 (鉄道)	67	15.4%
大阪モノレール (鉄道)	21	4.8%
タクシー	5	1.1%
オレンジゆずる タクシー	1	0.2%
自家用車 (自身で運転)	114	26.2%
自家用車 (送迎)	17	3.9%
その他	35	8.0%
無記入	3	0.7%
合計	734	—



ルート別バス車両の混雑状況

平日運行のルート別のバス車両の混雑状況について、令和4年7月5日(火)に実施したOD調査結果をもとに各ルートデータを作成しました。OD調査は平日運行の全路線全便で行っています。

エリア別OD調査結果集計表

割合		降車エリア								
		主要	西部中	西部南	東部中	東部南	東部北	如意谷	平和台	総計
乗車エリア	主要	22.2%	3.1%	4.4%	5.0%	3.6%	4.7%	7.6%	3.2%	53.8%
	如意谷	6.8%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%	6.9%
	平和台	0.4%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	1.2%
	西部中	4.1%	0.2%	0.4%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	5.0%
	西部南	5.0%	1.0%	0.8%	0.0%	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	7.2%
	東部中	5.0%	0.0%	0.0%	1.6%	1.6%	0.0%	0.1%	0.0%	8.4%
	東部南	4.4%	0.0%	0.4%	1.3%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	8.9%
	東部北	5.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.1%	0.0%	0.0%	8.5%
総計	53.3%	4.5%	6.1%	8.0%	8.4%	8.1%	7.8%	3.8%	100.0%	

※「主要」＝箕面駅⇄市立病院⇄かやの中央間を主要区間として設定しています。

ルート別バス車両の混雑状況

ルート別便数別バス車両の混雑状況

乗客15人以上を混雑している状況と定義し、各ルートの各便について、乗客数を調査し混雑状況を把握する。

ルート	便数	時間	区間	最大人数
青	1便	8時台	青松園前→白島	17
			かやの中央→新船場北橋	16
	3便	9時台	箕面市役所前→市立病院	20
	4便	10時台	箕面市役所前→市立病院	25
	5便	12時台	市立病院→箕面市役所前	17
			箕面警察前→箕面駅	22
6便	12時台	かやの中央→青松園前	16	
赤	2便	9時台	如意谷三丁目→箕面駅	17
	3便	8時台	箕面駅→箕面警察前	15
	3便	10時台	山手公園前→箕面駅	16
	5便	10時台	箕面駅→市立病院	19
黄	2便	8時台	多文化交流センター前→船場団地	21
		9時台	半町→箕面警察前	20
	3便	8時台	箕面高校前→市立病院	19
	3便	10時台	牧落→箕面市役所前	19
	6便	12時台	市立病院→箕面駅	21
	8便	14時台	箕面警察前→桜井駅	15

- ・混雑状況の大半が、箕面駅⇄市立病院間で発生している。
- ・箕面駅→市立病院への混雑は午前中、市立病院→箕面駅への混雑は昼過ぎに集中している。

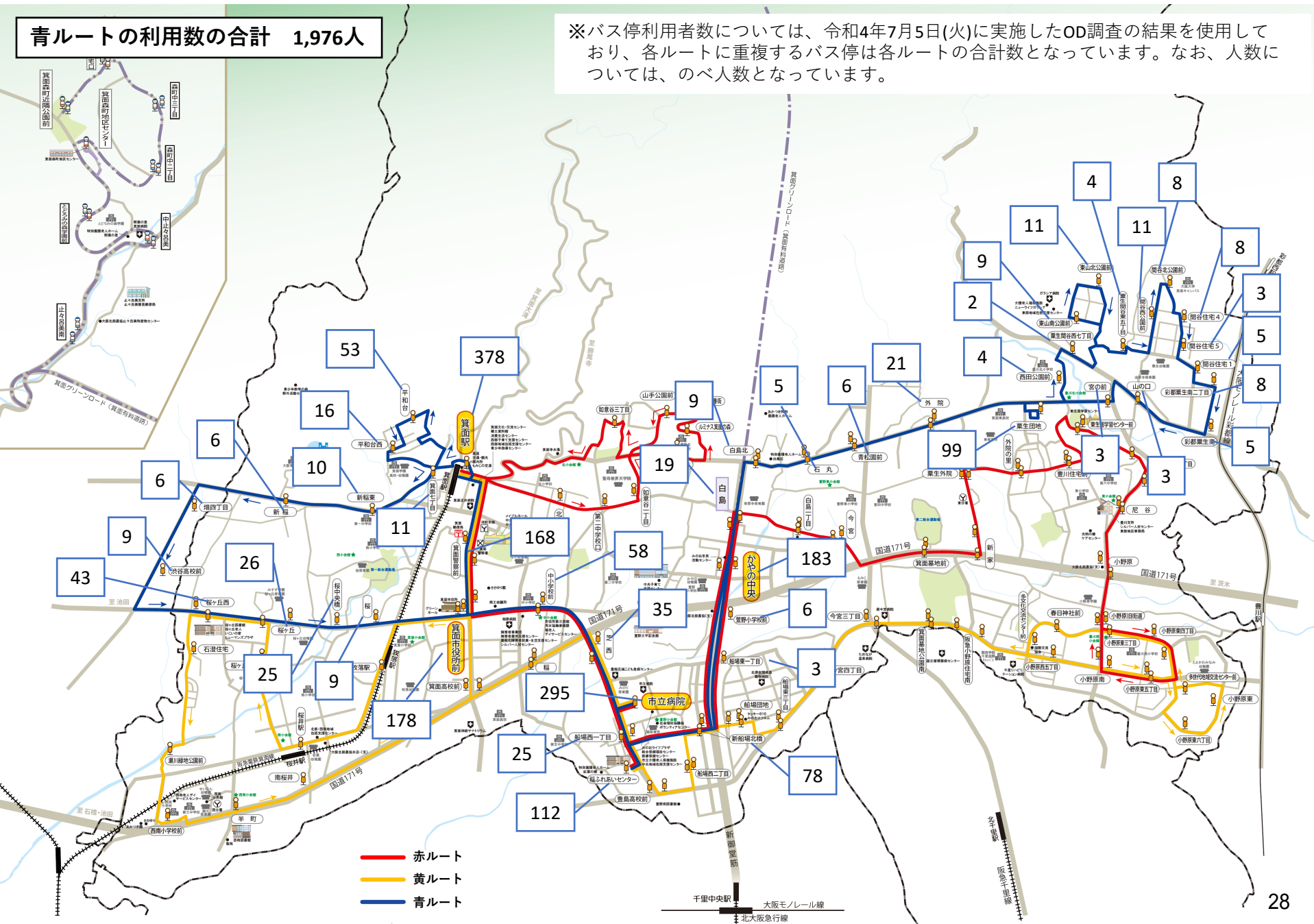
ルート別バス停別利用者数

現行のバスルート of バス停別の利用者数について、令和4年7月5日(火)に実施したOD調査結果をもとに平日運行の各ルートのデータを作成しました。OD調査は平日運行の全路線全便で行っています。

現行ルート別の利用者数（青ルート）

青ルートの利用者数の合計 1,976人

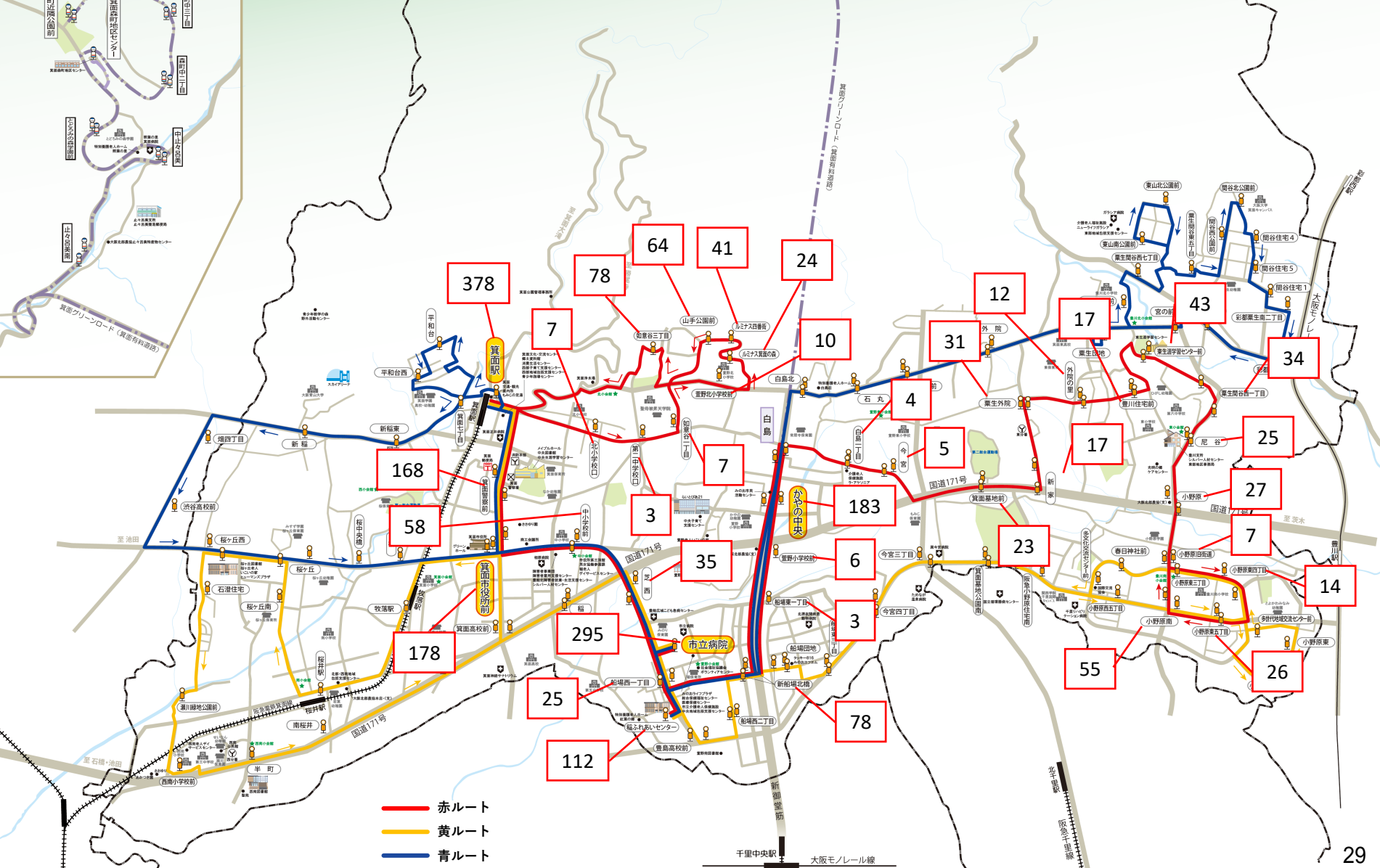
※バス停利用者数については、令和4年7月5日(火)に実施したOD調査の結果を使用しており、各ルートに重複するバス停は各ルートの合計数となっています。なお、人数については、のべ人数となっています。



現行ルート別の利用者数（赤ルート）

赤ルートの利用者数の合計 2,093人

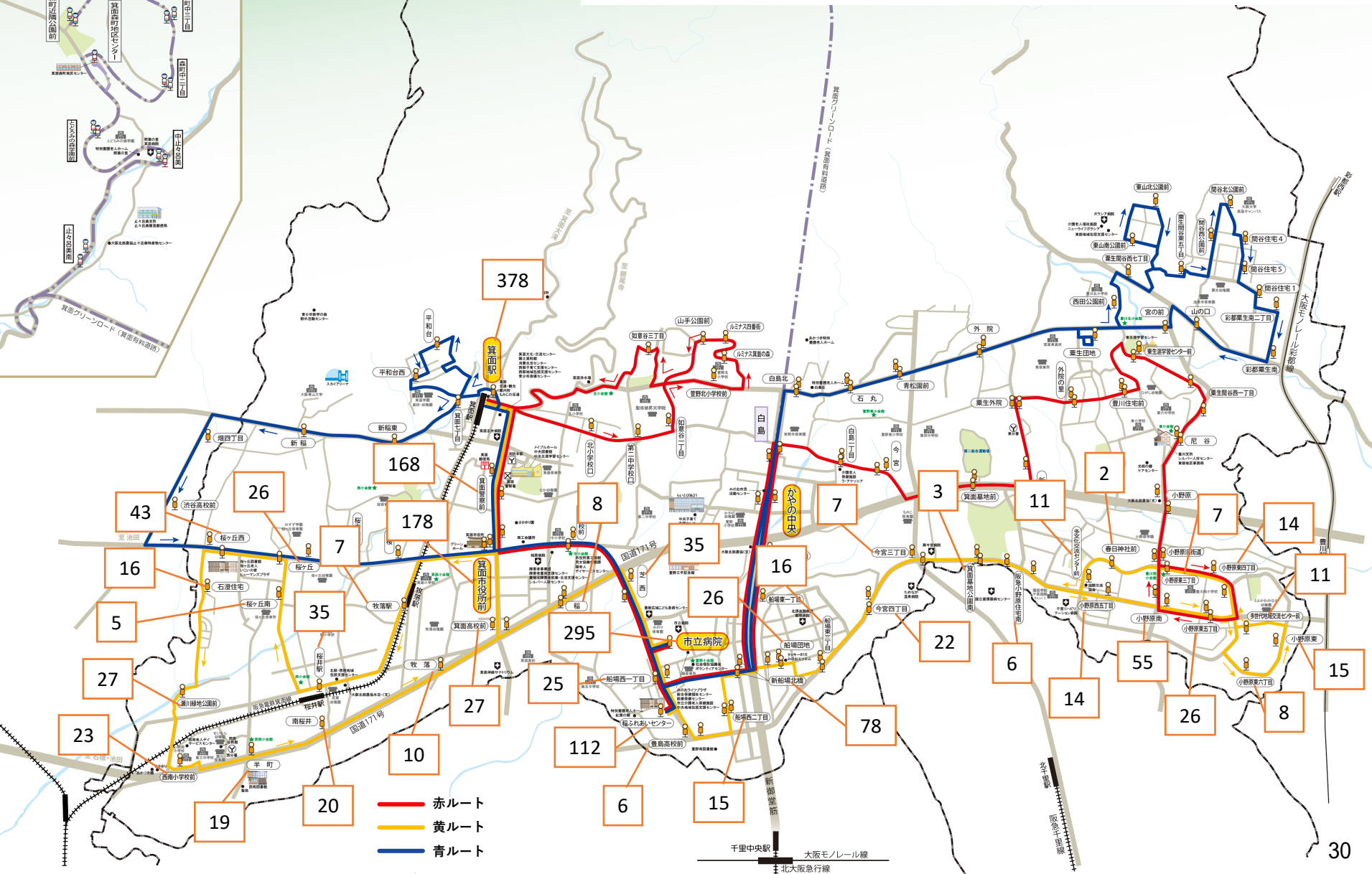
※バス停利用者数については、令和4年7月5日(火)に実施したOD調査の結果を使用しており、各ルートに重複するバス停は各ルートの合計数となっています。なお、人数については、のべ人数となっています。



現行ルート別の利用者数（黄ルート）

黄ルートの利用者数の合計 1,799人

※バス停利用者数については、令和4年7月5日(火)に実施したOD調査の結果を使用しており、各ルートに重複するバス停は各ルートの合計数となっています。なお、人数については、のべ人数となっています。



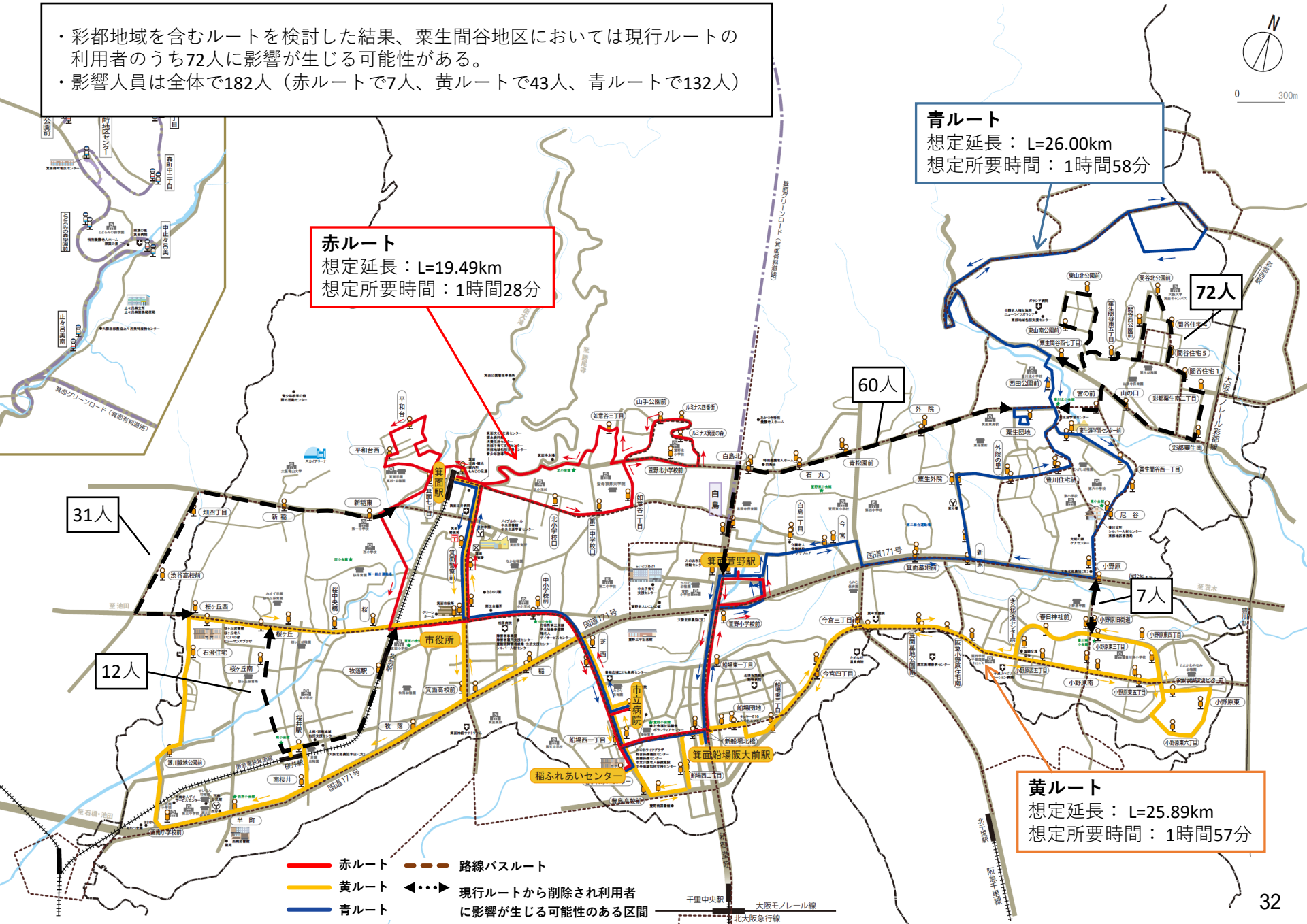
- 赤ルート
- 黄ルート
- 青ルート

3. 彩都地域を含む再編ルート の検討

- 検討ケース
- 関連する市民アンケート調査結果（抜粋）

彩都地域を含む再編ルートを検討

- ・彩都地域を含むルートを検討した結果、栗生間谷地区においては現行ルートの利用者のうち72人に影響が生じる可能性がある。
- ・影響人員は全体で182人（赤ルートで7人、黄ルートで43人、青ルートで132人）



赤ルート
 想定延長：L=19.49km
 想定所要時間：1時間28分

青ルート
 想定延長：L=26.00km
 想定所要時間：1時間58分

黄ルート
 想定延長：L=25.89km
 想定所要時間：1時間57分

31人

12人

60人

72人

7人

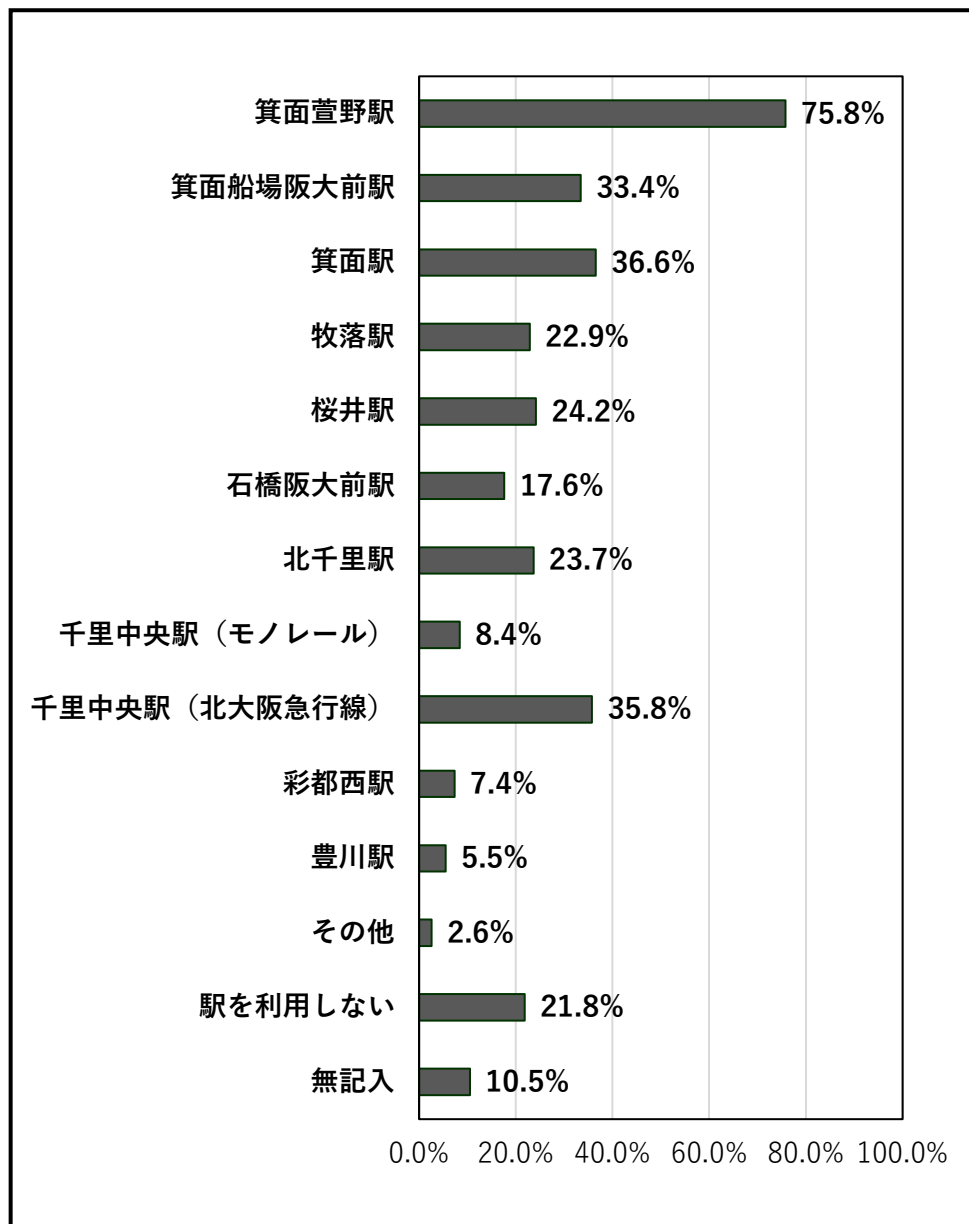
- 赤ルート
- 黄ルート
- 青ルート
- 路線バスルート
- 現行ルートから削除され利用者に影響が生じる可能性のある区間



市民アンケート調査結果

北大阪急行延伸後の利用予定駅

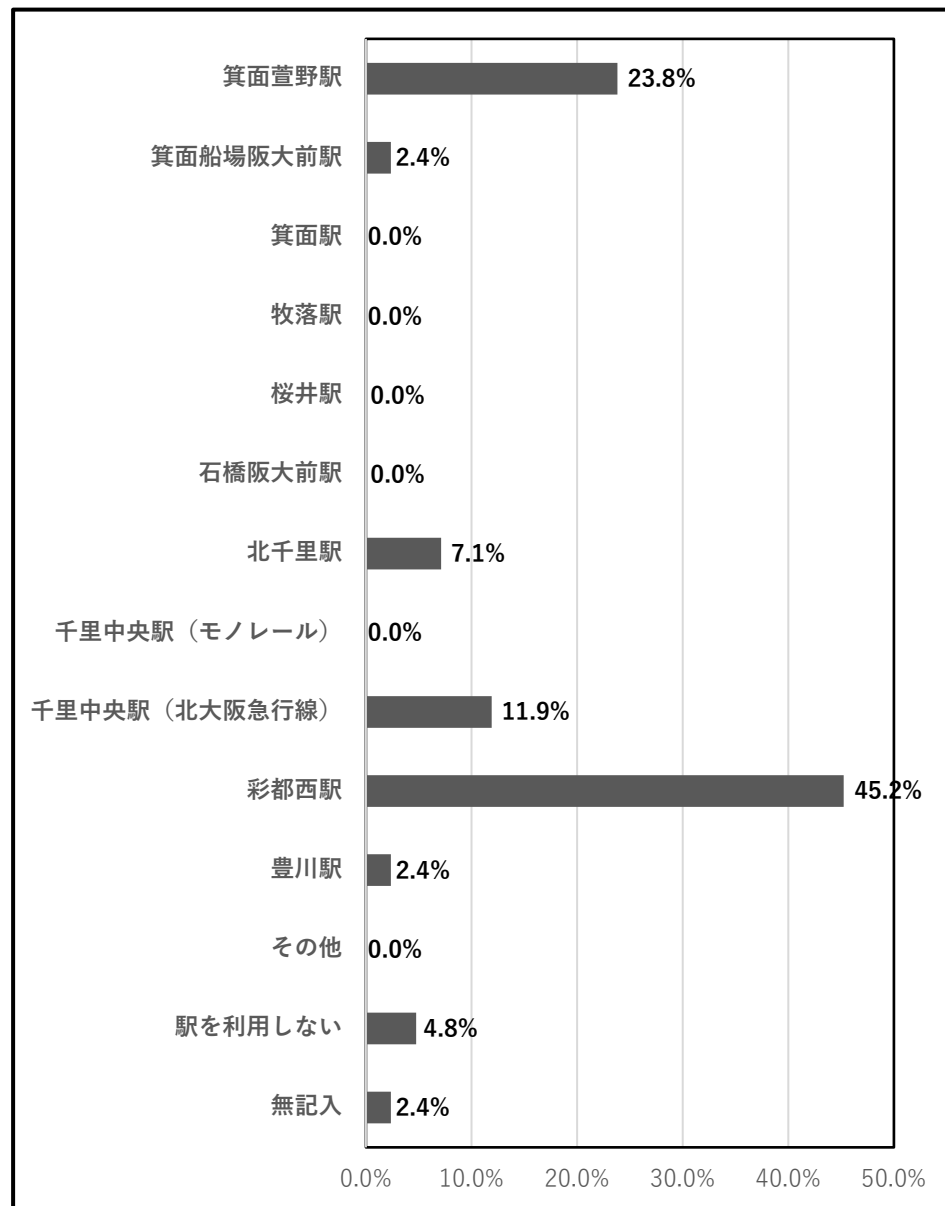
Q41.北大阪急行線延伸開業後の主に利用を予定する駅	回答数	比率
箕面萱野駅	288	75.8%
箕面船場阪大前駅	127	33.4%
箕面駅	139	36.6%
牧落駅	87	22.9%
桜井駅	92	24.2%
石橋阪大前駅	67	17.6%
北千里駅	90	23.7%
千里中央駅（モノレール）	32	8.4%
千里中央駅（北大阪急行線）	136	35.8%
彩都西駅	28	7.4%
豊川駅	21	5.5%
その他	10	2.6%
駅を利用しない	83	21.8%
無記入	40	10.5%
合計	1,240	-



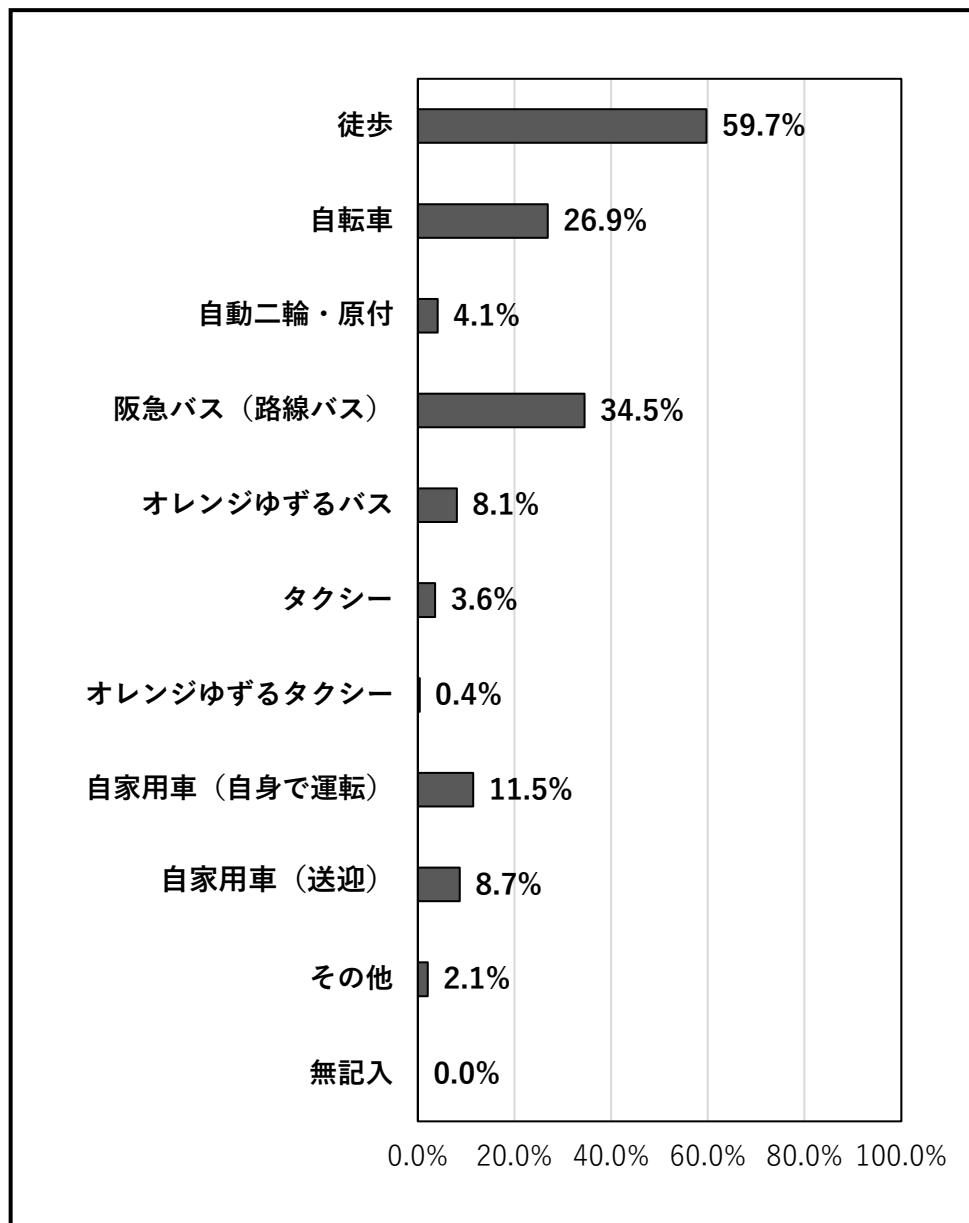
市民アンケート調査結果

彩都地域のアンケート調査結果の分析

Q41.北大阪急行線延伸開業後の主に利用を予定する駅	回答数	比率
箕面萱野駅	10	23.8%
箕面船場阪大前駅	1	2.4%
箕面駅	0	0.0%
牧落駅	0	0.0%
桜井駅	0	0.0%
石橋阪大前駅	0	0.0%
北千里駅	3	7.1%
千里中央駅（モノレール）	0	0.0%
千里中央駅（北大阪急行線）	5	11.9%
彩都西駅	19	45.2%
豊川駅	1	2.4%
その他	0	0.0%
駅を利用しない	2	4.8%
無記入	1	2.4%
合計	42	—



Q42.延伸後利用予定駅への 主な交通手段（すべて選択）	回答数	比率
徒歩	448	59.7%
自転車	202	26.9%
自動二輪・原付	31	4.1%
阪急バス（路線バス）	259	34.5%
オレンジゆずるバス	61	8.1%
タクシー	27	3.6%
オレンジゆずるタクシー	3	0.4%
自家用車（自身で運転）	86	11.5%
自家用車（送迎）	65	8.7%
その他	16	2.1%
無記入	0	0.0%
合計	1,198	-



市民アンケート調査結果

彩都地域のアンケート調査結果の分析

Q42.延伸後利用予定駅への主な交通手段（すべて選択）	回答数	比率
徒歩	15	31.3%
自転車	8	16.7%
自動二輪・原付	0	0.0%
阪急バス（路線バス）	8	16.7%
オレンジゆずるバス	2	4.2%
タクシー	1	2.1%
オレンジゆずるタクシー	1	2.1%
自家用車（自身で運転）	8	16.7%
自家用車（送迎）	4	8.3%
その他	1	2.1%
無記入	0	0.0%
合計	48	—

