

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＞

単純集計結果

箕 面 市

目 次

I. 調査実施概要.....	5
II. 単純集計結果（中間速報）.....	10
1. 調査票を受け取ったときの移動について.....	10
2. 普段の路線バスの利用などについて.....	15
3. 北大阪急行線延伸後の移動について.....	18
4. 路線バス（阪急バス）を再編することについて.....	22

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%）

表 2 各配布停留所別の回答率

鉄道駅	停留所	配布数 (件)	配布停留所別		内訳	
			回答数	回答率	のりば	路線
阪急 箕面駅	箕面	1,070	323	30.2%	1	箕面山麓
					2	白島
					3	阪北
阪急 石橋駅	阪急石橋	654	154	23.5%	3	石橋・郡山団地
	石橋北口	37	25	67.6%	1	箕面中央
					2	石橋・郡山団地
阪急 北千里駅	北千里	2,131	608	28.5%	2・4	小野原東
					5・6	粟生団地
北大阪急行線 千里中央駅	千里中央	7,620	1,990	26.1%	4	箕面森町、箕面山麓
					5・6	粟生団地
					7	箕面中央、如意谷、北大阪ネオポリス
					11	白島、粟生団地
					12	小野原東

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。

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

性別は、「女性」が55.4%、「男性」が44.1%となっている。

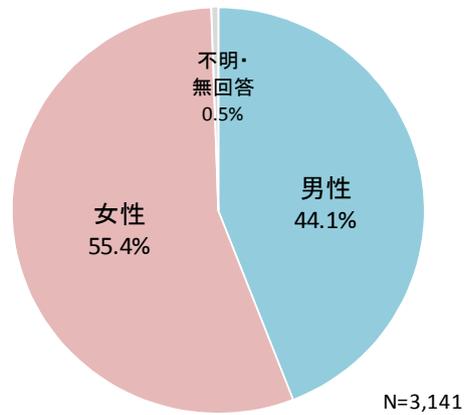


図 1 回答者の性別

(2) 年代

年代は、「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。

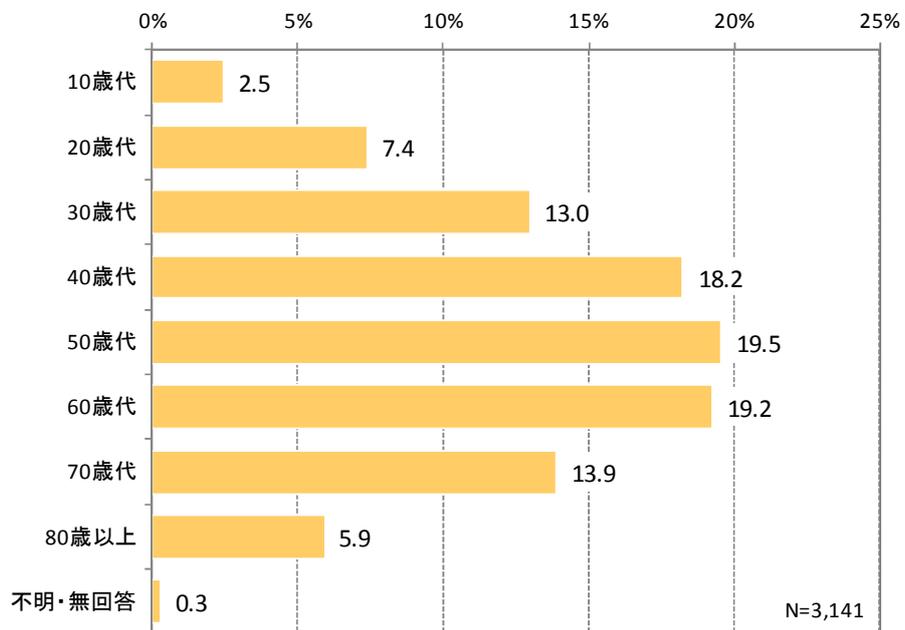


図 2 回答者の年代

(3) 居住地

居住地は、「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。

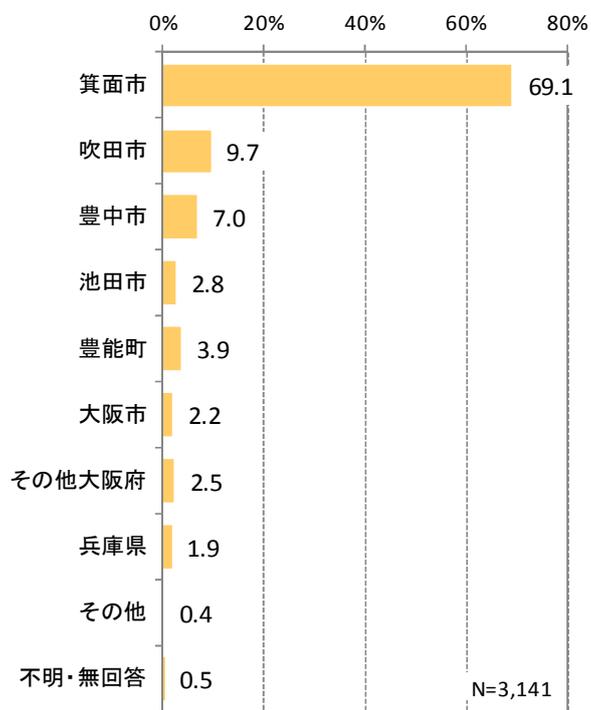


図 3 回答者の居住地

(4) 職業

主な職業は、「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。

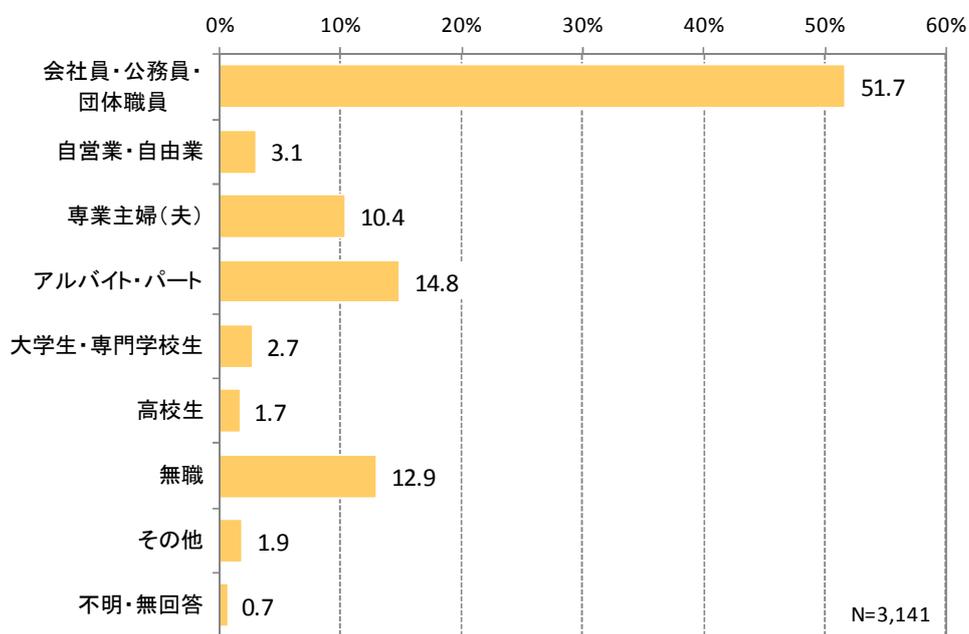


図 4 回答者の主な職業

(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。

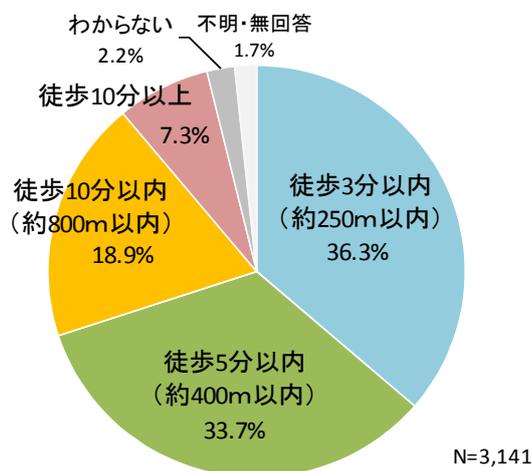


図 5 回答者の自宅から最寄りの「バス停」までの距離

Ⅱ. 単純集計結果

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。

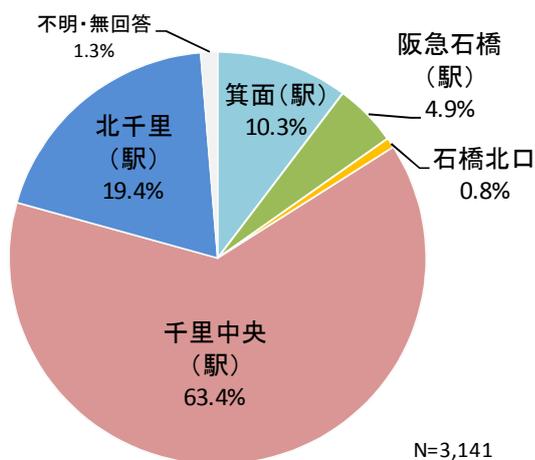


図 6 調査票を受け取った(乗車した)バス停

(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。

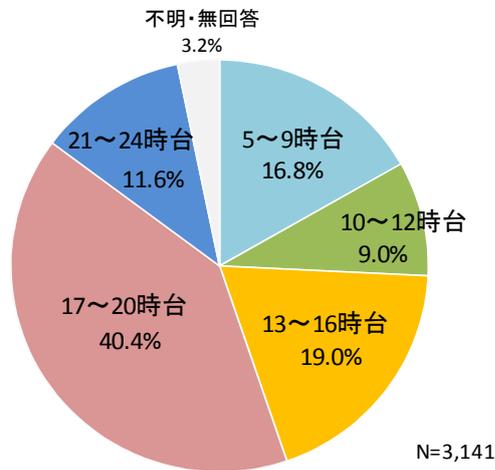


図 8 調査票を受け取った時刻

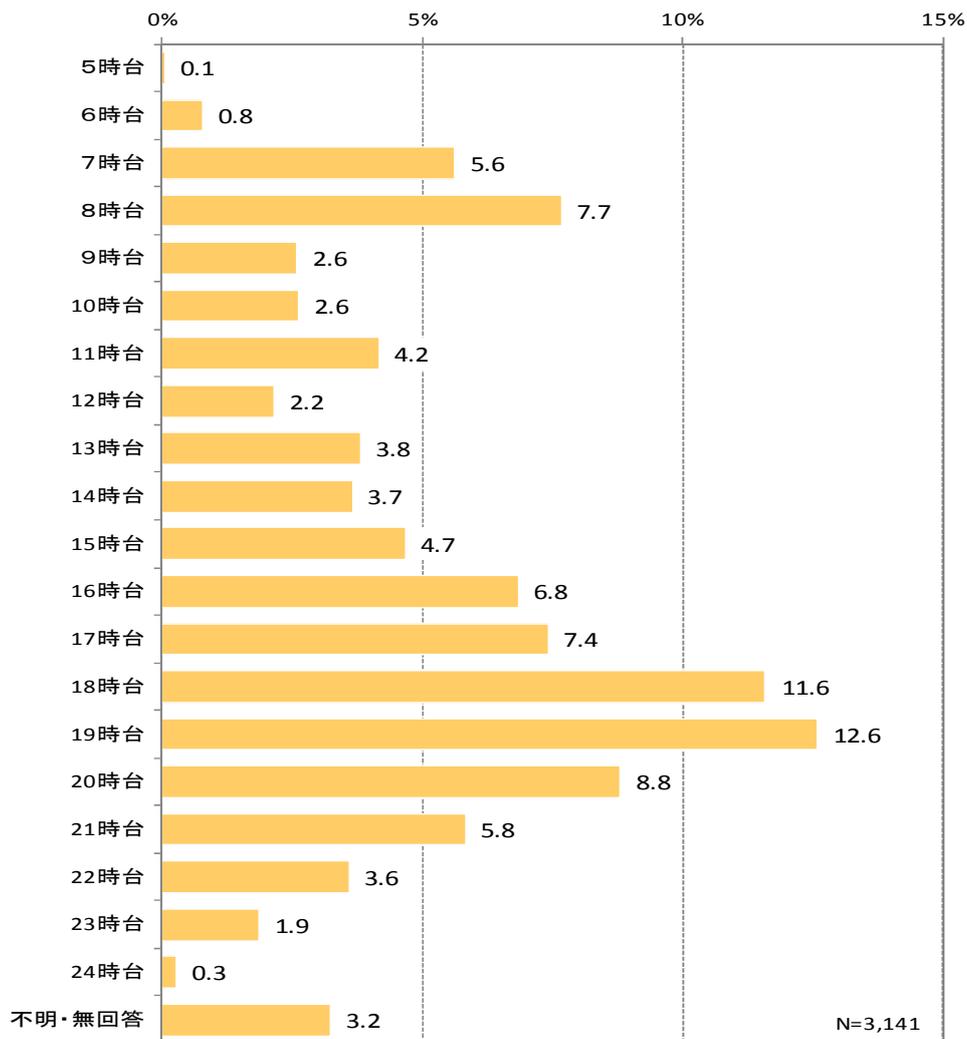


図 9 調査票を受け取った時刻 (詳細)

(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は、「それ以外の交通系 I C 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。

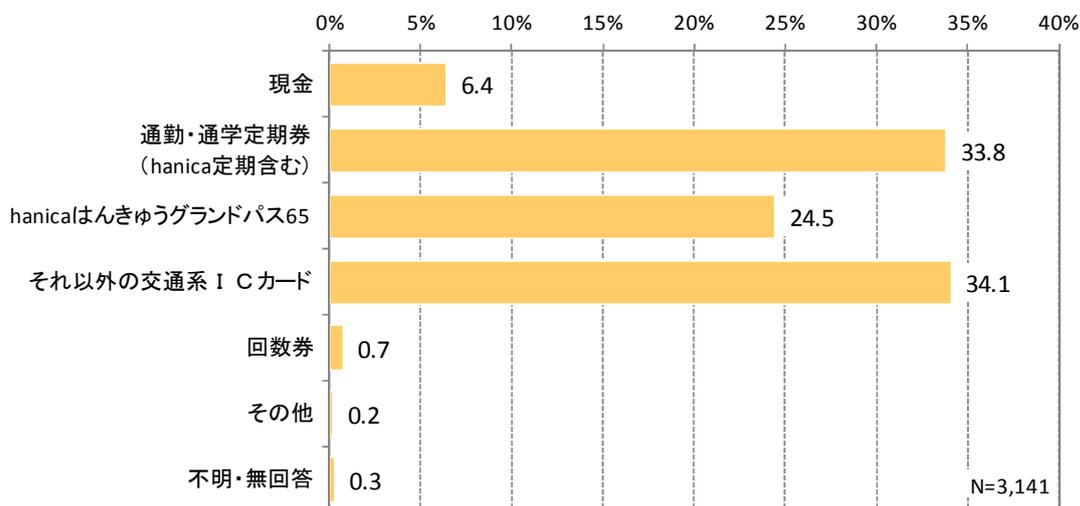


図 10 調査票を受け取った時のバス運賃の支払い方法

(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。

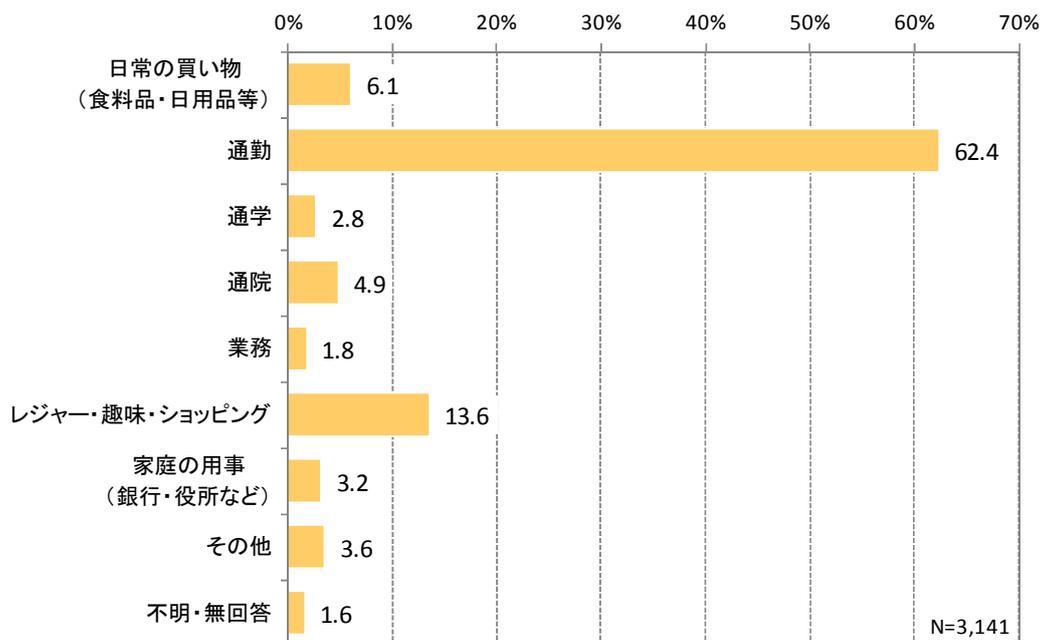


図 11 調査票を受け取った時の移動の目的

(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）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。

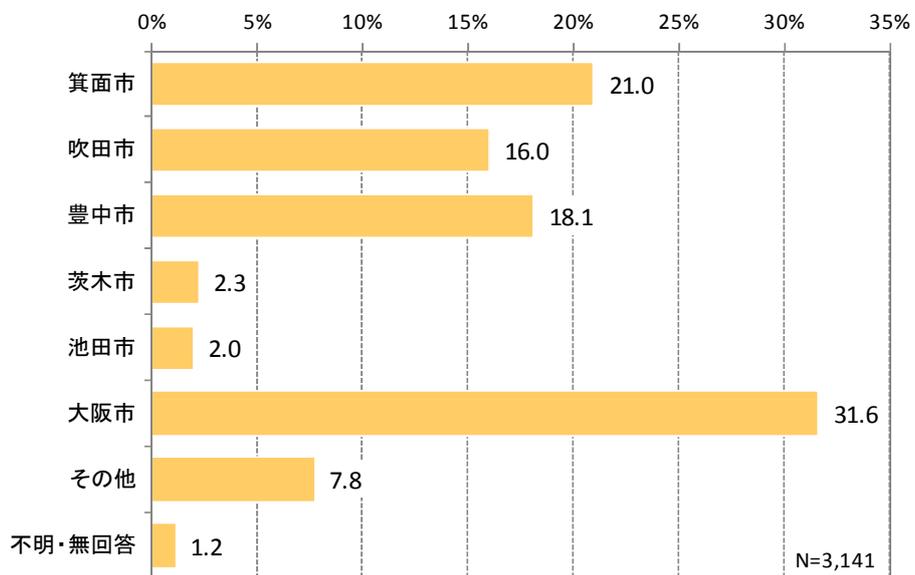


図 12 調査票を受け取った時の目的地の場所

(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。

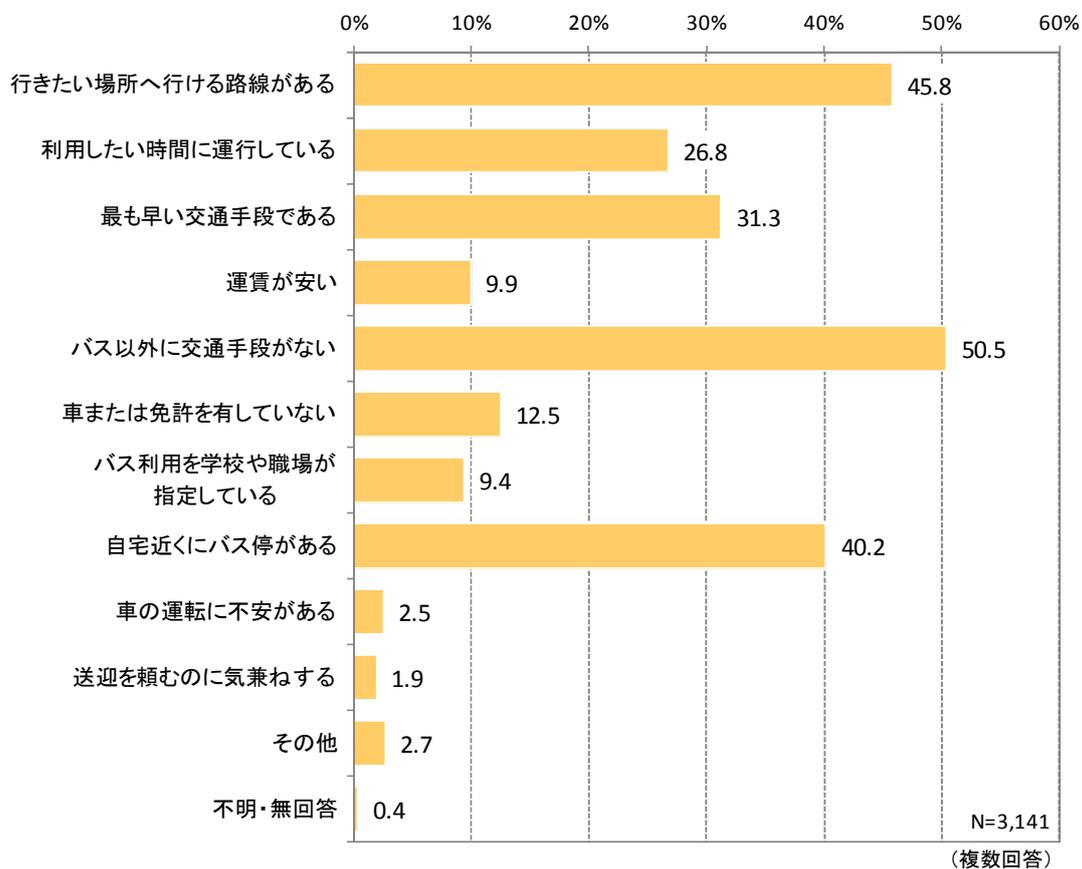


図 13 今回、バスを利用した理由

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。

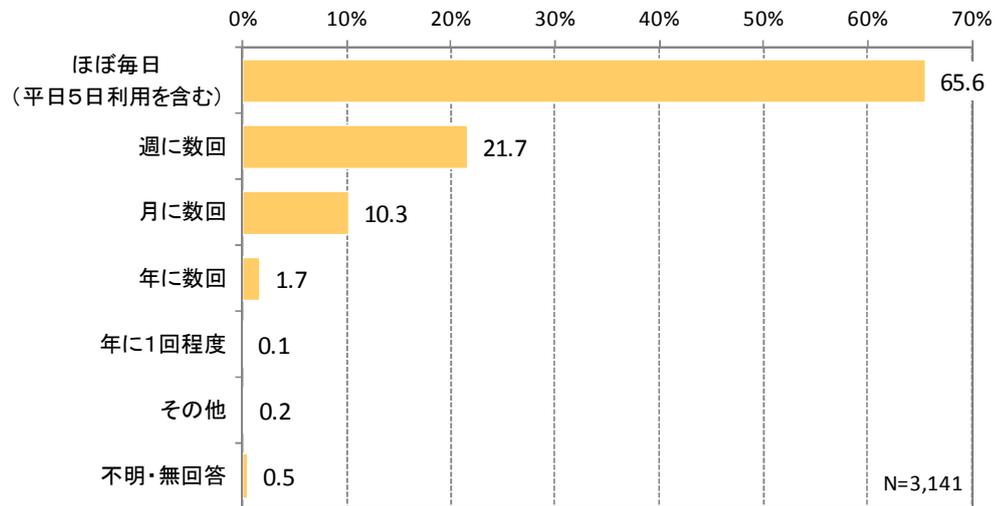


図 14 普段の路線バスの利用頻度

(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。

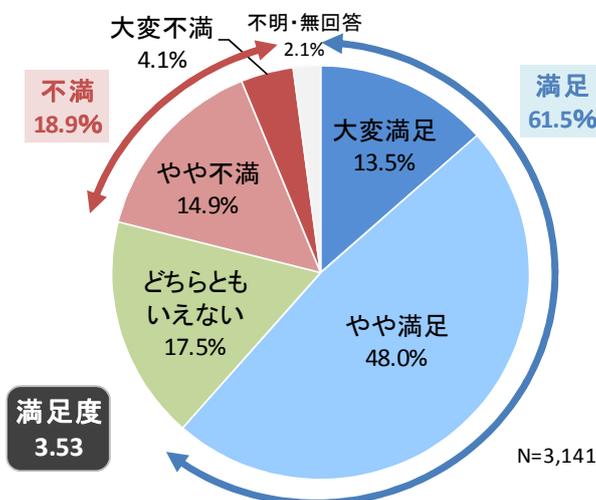


図 15 路線バスの満足度

(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。

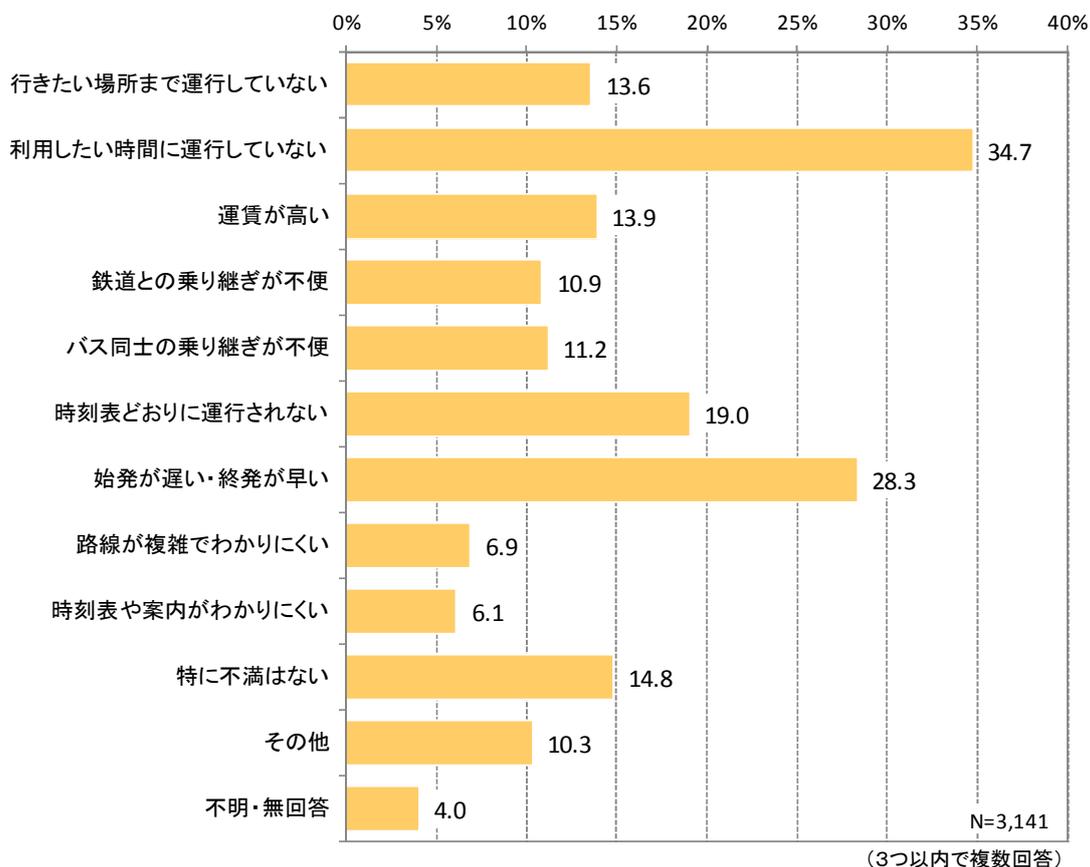


図 16 路線バスの不満点

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。

○延伸開業後の延伸区間の利用意向は、「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。

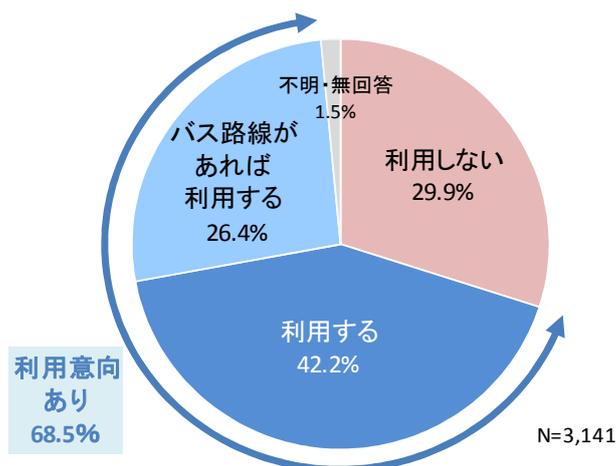


図 17 延伸開業後の延伸区間の利用意向

○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2)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 2 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

(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つに〇)

○利用すると回答した人が主に利用する新駅は、「(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。

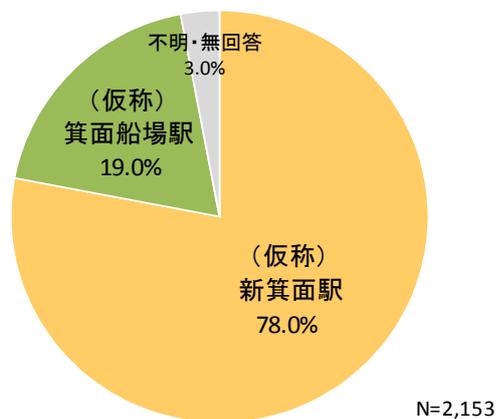


図 18 主に利用する新駅

(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。

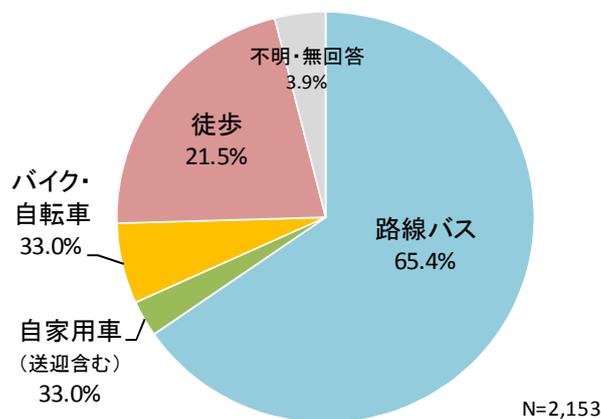


図 19 自宅から新駅までの交通手段

(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○)

○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%、「最も楽にいけるから」が18.5%と続いている。

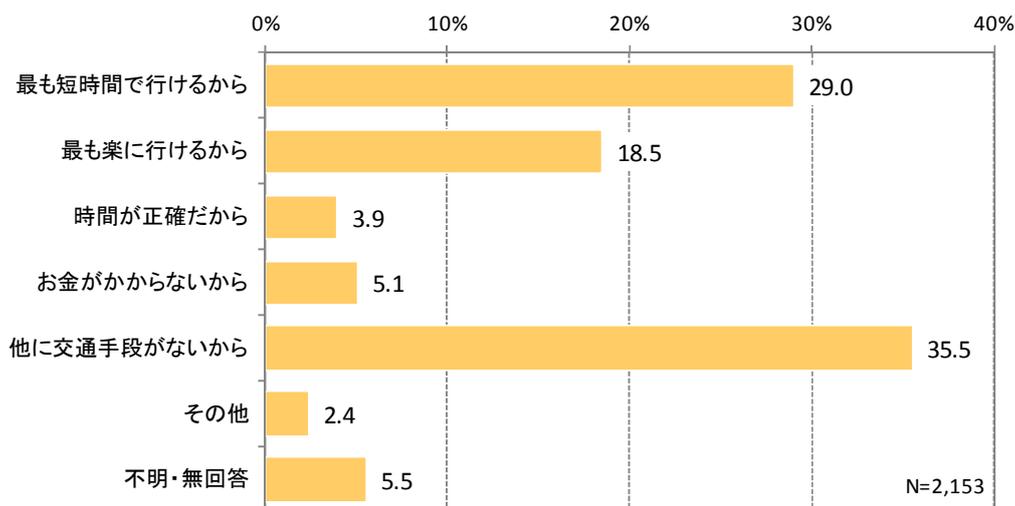


図 20 自宅から新駅までその交通手段を利用する理由

(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○)

○利用すると回答した人の延伸区間の利用頻度は、「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。

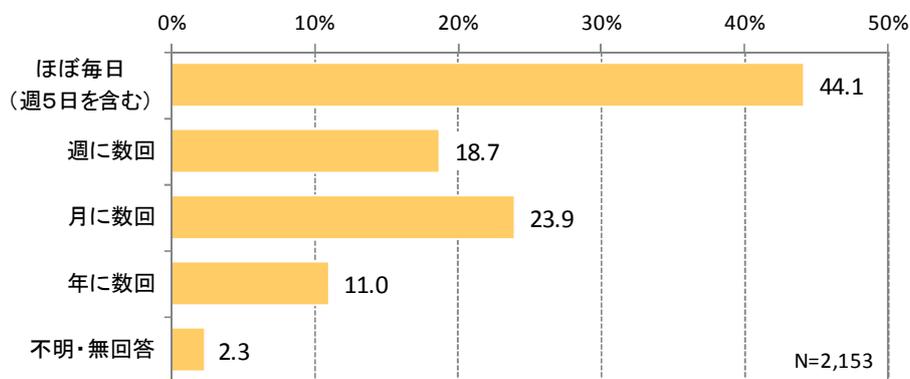


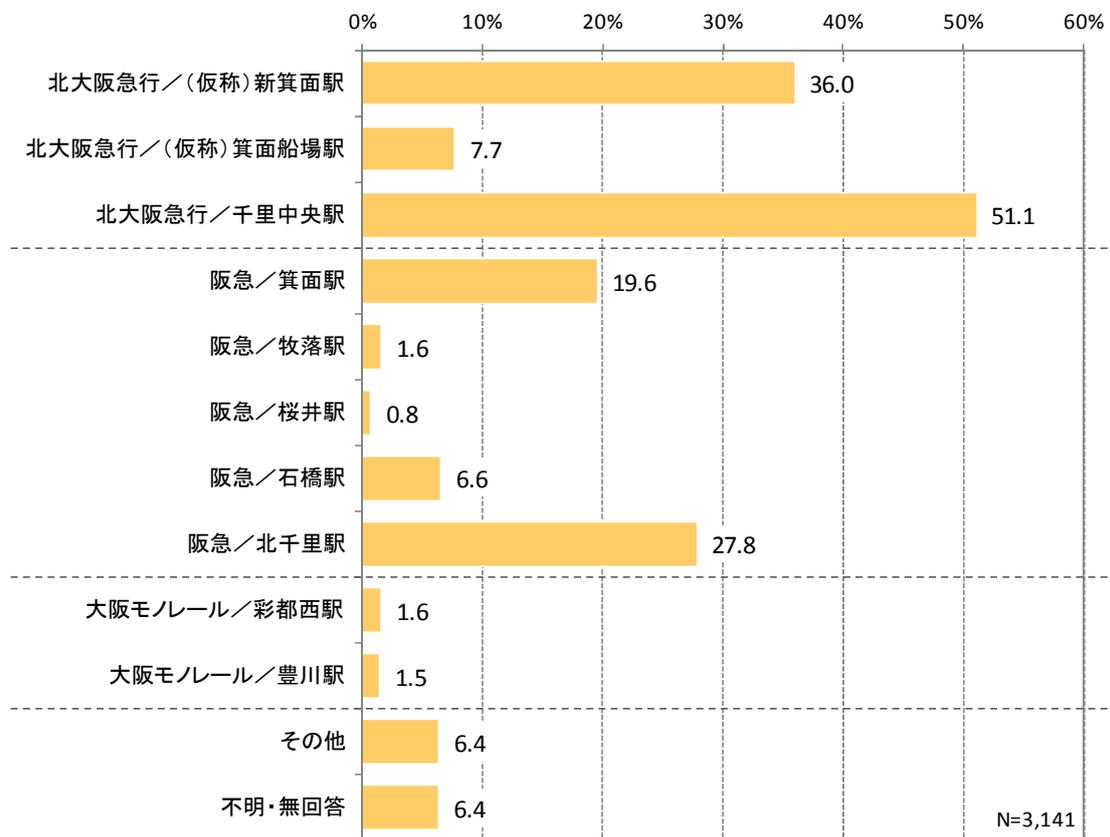
図 21 延伸区間の利用頻度

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。



（2つ以内で複数回答）

図 22 最も必要な行き先

(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。

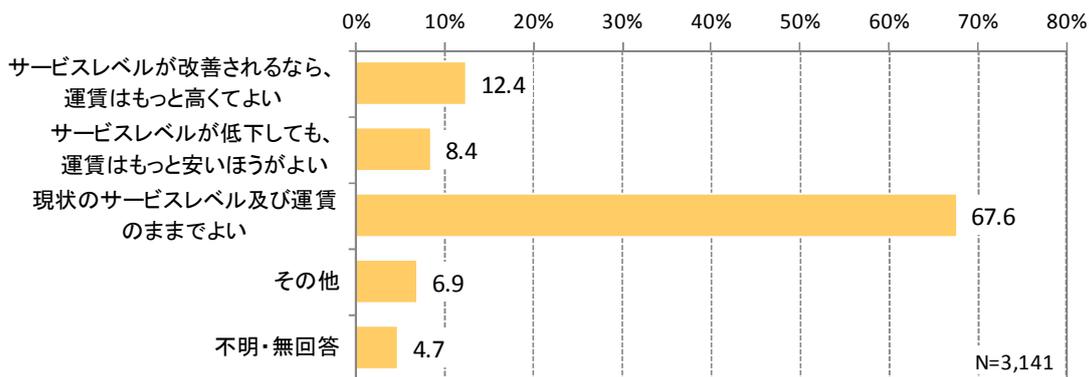


図 23 運賃とサービスレベルの関係

(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。

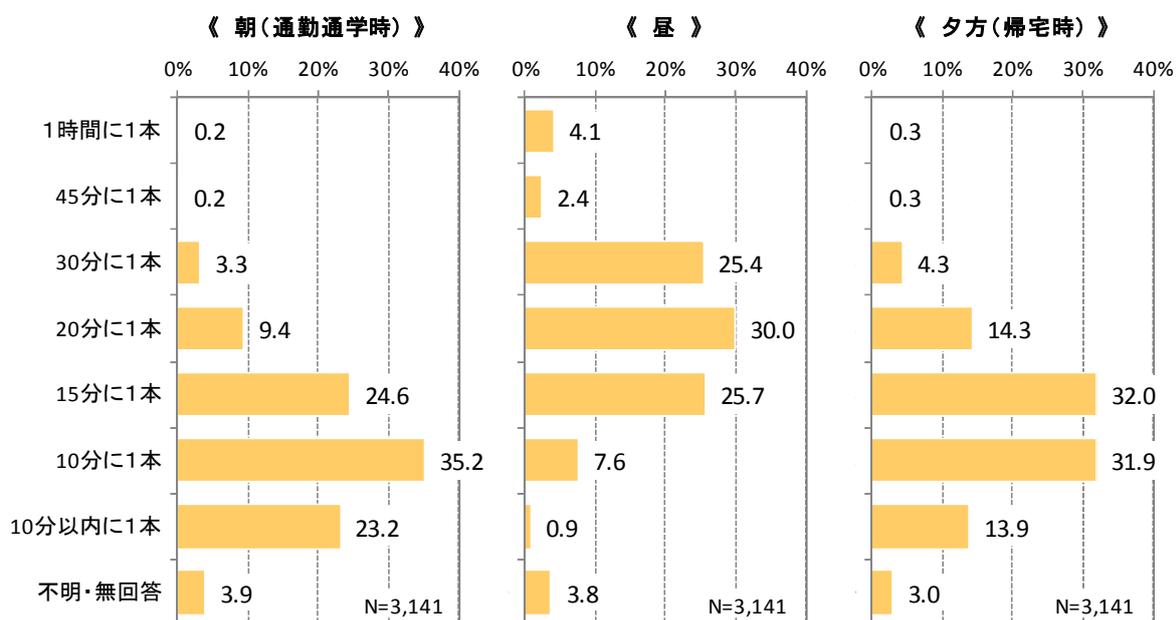


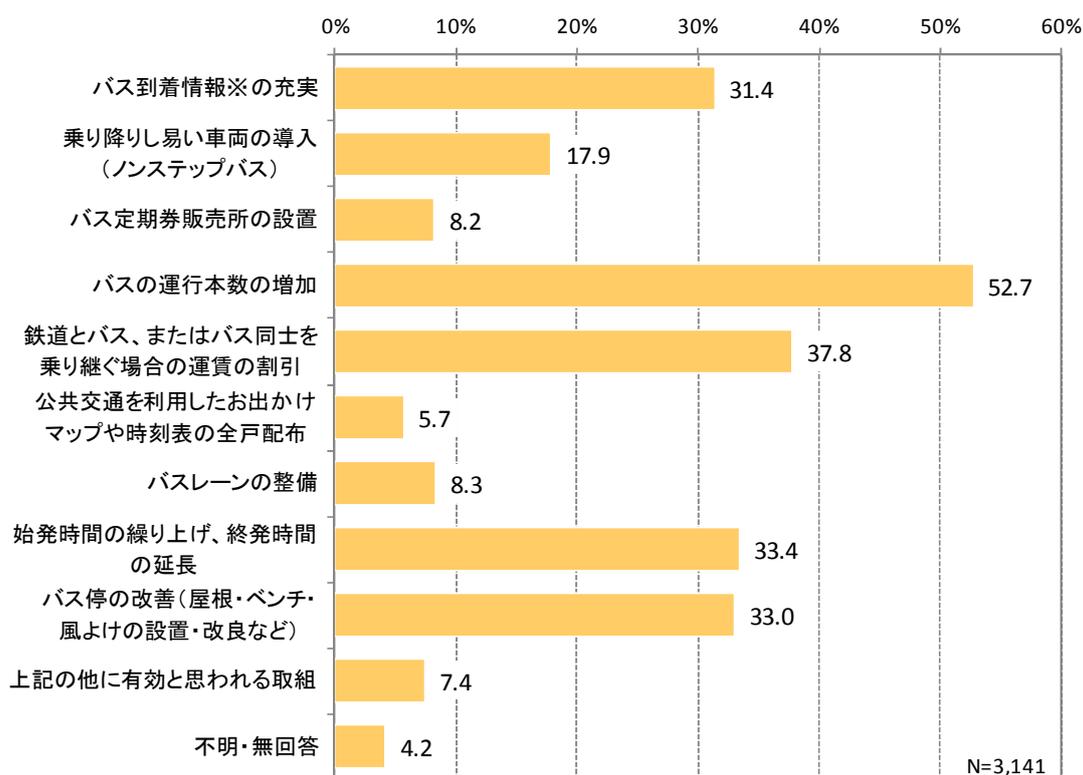
図 24 最低限必要なバスの本数

(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 25 路線バスを利用しやすくするために重要な取り組み