

5.2 バス利用促進方策の検討

5.2.1 実態調査の概要

箕面市においては、特に鉄道駅端末交通としてのバスの役割が大きく、サービスレベルも高い。北大阪急行線が延伸された後も、バスは重要な役割を果たすと考えられるが、市民満足度は低い状況にある。よって、公共交通の利用促進に向けては、バスの利便性向上による利用促進が重要な検討課題となる。

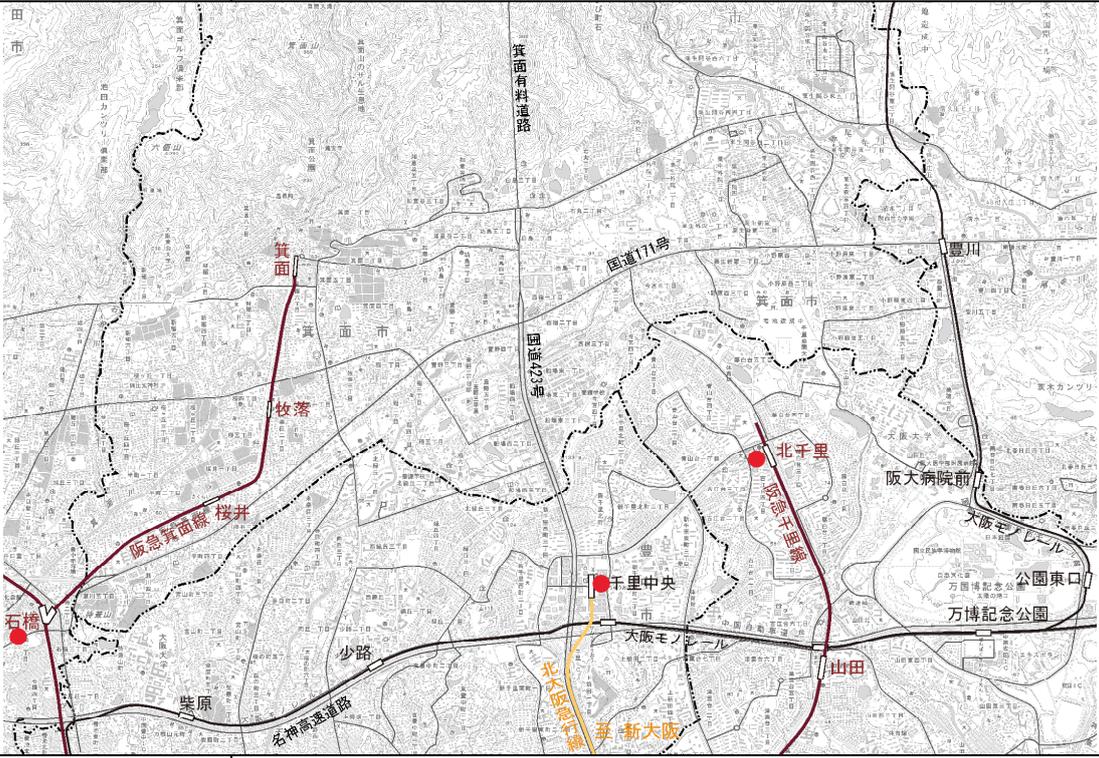
本検討においては、箕面市における課題・問題点の所在を明らかにすることを目的に、バスサービスやバスネットワークに対する利用者や市民の意識の把握を行うための意識調査を実施する。また、箕面市において実施した各種市民アンケート調査も活用する。

【バス利用に関する実態調査】

調査	目的・概要
バス利用者意識調査	バスの利用者に対して、問題点と改善要望等を聞く。
簡易 TFP (非バス利用者意識の把握)	栗生団地、桜ヶ丘地区の住民に対して、モビリティ・マネジメントと並行してバスに関する問題点・改善要望等を聞く。(事後調査)

5. 2. 2 バス利用者意識調査の実施

本業務では、箕面市における課題・問題点の所在を明らかにすることを目的に、バスサービスやバスネットワークに対する利用者や市民の意識の把握を行うための意識調査を以下の内容で実施した。

項目	内容
対象者	箕面市内と千里中央、北千里、阪急石橋を結ぶ路線バス利用者のうち、箕面市内で乗降する利用者（箕面市民を対象）
	
配布票数・回収票数	合計 1,000 票配布 357 票回収
配布方法	バスターミナルで箕面市方面のバスのりばの乗車待ちの利用者にアンケートハガキを配布（箕面市民を調査対象とするために、通勤・通学・買物利用者の帰宅時間帯を考慮）
回収方法	アンケート用紙をハガキとして郵便ポストに投函してもらう
実施日	平成 20 年 10 月 7 日（火） 13：00～20：00 当初 10 月 1 日（水） 予定→雨のため順延

アンケート項目	<p>⇒資料 5.2 - 1、5.2 - 2</p> <ul style="list-style-type: none">● 回答者の属性（性別、年代）● 公共交通利用の主な目的（通勤、通学、その他等）● 利用頻度● 乗降バス停● バスの問題点、改善して欲しい点● 循環バスに対する利用期待度● バス停駐輪場に対する期待
---------	--

■配布場所

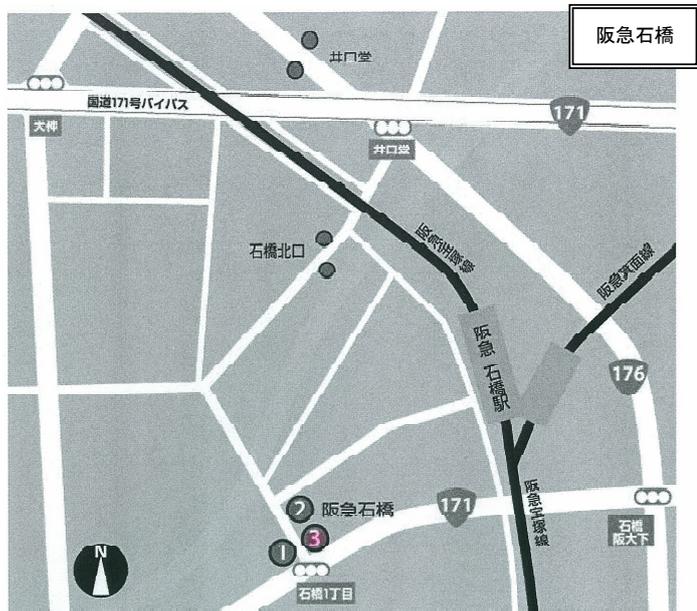
- 千里中央
4～7、11、12 番のりば



- 北千里
4～6 番のりば



- 阪急石橋
3 番のりば



■配布票数

以下のような振り分けで配布をおこなった。

● 千里中央（600票）

	4~7 番のりば	(バス本数)	11 番のりば	(バス本数)	12 番のりば	(バス本数)
13 時台	30 票	15 本	10 票	5 本	10 票	3 本
14 時台	35	15	10	5	10	3
15 時台	40	16	10	5	10	3
16 時台	40	16	15	6	10	4
17 時台	75	26	35	11	10	4
18 時台	75	24	35	8	15	5
19 時台	75	21	35	9	15	5
合計	370 票		150 票		80 票	
千里中央合計 600 票						

● 北千里（300票）

	4~6 番のりば	(バス本数)
13 時台	25 票	11 本
14 時台	25	11
15 時台	25	11
16 時台	30	12
17 時台	65	16
18 時台	65	16
19 時台	65	18
合計	300 票	

● 阪急石橋（100票）

	3 番のりば	(バス本数)
13 時台	10 票	4 本
14 時台	10	4
15 時台	10	4
16 時台	15	4
17 時台	15	4
18 時台	20	4
19 時台	20	4
合計	100 票	

■調査状況写真(千里中央)

千里中央4～7番乗場



千里中央4番乗場



千里中央5番乗場



千里中央7番乗場



調査状況写真01



調査状況写真02



調査状況写真03

千里中央11番乗場



千里中央11番乗場



調査状況写真01

千里中央12番乗場



千里中央12番乗場



調査状況写真01

■調査状況写真(北千里)

北千里4～6番乗場



北千里4番乗場



北千里5番乗場



北千里6番乗場



調査状況写真01



調査状況写真02

■調査状況写真(阪急石橋)

石橋3番乗場



石橋3番乗場



調査状況写真01



調査状況写真02

<p style="text-align: center;">郵便はがき</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin: 5px 0;"> 5 6 2 8 7 9 0 </div> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">大阪府箕面市西小路4丁目6番1号</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold;">箕面市役所都市計画部 交通政策課 行</p> <div style="text-align: center; font-size: 12px;">  箕面市における公共交通の活性化を検討する ため、是非ともご協力のほど、よろしくお願 いたします。 近畿運輸局・箕面市 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-bottom: 10px;"> <h3 style="text-align: center;">バス利用者意識調査 への協力のお願い</h3> <p>箕面市内の公共交通としてのバス路線は、千里中 央方面へのバスサービスレベルは高い状況にありま すが、市民満足度アンケート調査結果においては、 「バス路線網の整備」に関する市民満足度は低い状 況にあります。</p> <p>そこで、市民が不満に思うバスサービスの問題点 を改善し、利便性を向上させ、より多くの市民のみ なさまに利用して頂くため、本意識調査を実施する ものです。</p> <p>なお、調査結果については、今後、取り組むべき 施策の検討に活用するため、回答頂いた情報等に ついては、統計的に処理した後廃棄し、個人にご迷 惑をかけるようなことは一切ございません。</p> <p>つきましては、誠に恐縮ですが、本調査の主旨を ご理解のうえ、ご協力をいただきますようお願い申 し上げます。</p> <p style="text-align: right; font-size: 10px;">近畿運輸局 大阪運輸支局 箕面市 都市計画部 交通政策課</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center; margin-top: 10px;"> ご質問等は、下記までお問い合わせください。 箕面市役所都市計画部交通政策課 tel : 072-723-2121 (内線3426) e-mail : koutuu@maple.city.minoh.lg.jp </div> </div> <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <h3 style="text-align: center;">バスをご利用の方の行動・意識調査</h3> <p>問1 あなた自身についてお尋ねします。</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">性別</td> <td style="width: 15%;"><input type="checkbox"/> 男性</td> <td style="width: 15%;">年齢</td> <td style="width: 15%;"><input type="checkbox"/> 10代</td> <td style="width: 15%;"><input type="checkbox"/> 30代</td> </tr> <tr> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 女性</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 20代</td> <td><input type="checkbox"/> 40代</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> 50代</td> <td><input type="checkbox"/> 60代以上</td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-weight: bold;">引き続き裏面の質問にお答えください。</p> </div>	性別	<input type="checkbox"/> 男性	年齢	<input type="checkbox"/> 10代	<input type="checkbox"/> 30代		<input type="checkbox"/> 女性		<input type="checkbox"/> 20代	<input type="checkbox"/> 40代				<input type="checkbox"/> 50代	<input type="checkbox"/> 60代以上
性別	<input type="checkbox"/> 男性	年齢	<input type="checkbox"/> 10代	<input type="checkbox"/> 30代												
	<input type="checkbox"/> 女性		<input type="checkbox"/> 20代	<input type="checkbox"/> 40代												
			<input type="checkbox"/> 50代	<input type="checkbox"/> 60代以上												

5. 2. 3 バス利用者意識調査の結果

バス利用者意識調査の集計項目は以下のとおりである。集計結果は次頁以降で示す。

■集計項目

(1) 回答率

(2) 回答者の属性

- ① 性別
- ② 年齢構成

(3) バス利用者の利用実態

- ① バス利用時の移動目的
- ② バスの利用頻度
- ③ 主な利用区間

(4) バス利用者の意識

- ① 現状のバスに対する要望
- ② 市内を循環するバス路線に関する意識
- ③ 自転車駐輪場の整備に関する意識

(1) 回答率

配布総数 1,000 人（千里中央：600 人、北千里：300 人、阪急石橋：100 人）のうち、回答があったのは 359 人（回答率 35.9%（千里中央：38.2%、北千里：35.3%、阪急石橋：24.0%））である。

郵送回収方法で想定される回収率（通常 20%前後）を上回った。

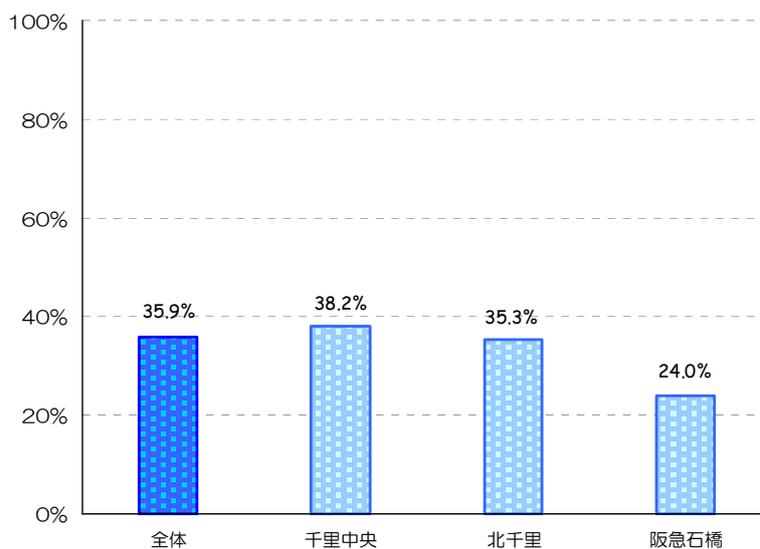


図 5 - 4 回答率（配布場所毎）

(2) 回答者の属性

① 性別

回答者全体では、女性の割合（59.9%）が男性の割合（31.2%）の約2倍である。

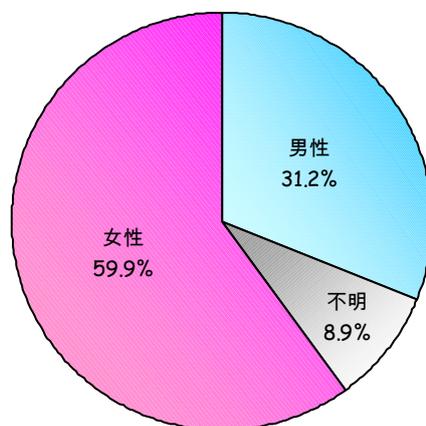


図 5 - 5 回答者の性別

② 年齢構成

回答者全体では、60代以上が3人に1人の割合（33.4%）を占めている。

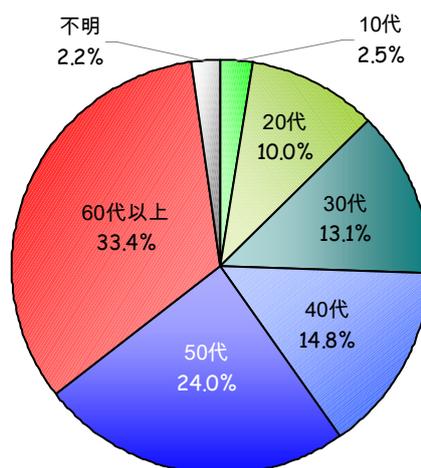


図 5 - 6 回答者の年齢構成

(3) バス利用者の利用実態

① バス利用時の移動目的

全ての配布箇所において通勤目的の利用割合が最も多く、特に阪急石橋では通学目的を含めると定期的な移動目的が6割以上（63.6%）となっている。

自由な移動目的のうち、買物目的に絞って見てみると、千里中央は25.0%で他の2箇所と比べて高く（北千里：20.8%、阪急石橋：18.2%）、千里中央駅周辺や大阪市内方面への需要が高いことが考えられる。

また、通院目的に絞って見てみると、北千里は8.8%で他の2箇所と比べて高く（千里中央：6.2%、阪急石橋：3.0%）、北千里駅近傍の医療機関への需要が高いことが考えられる。

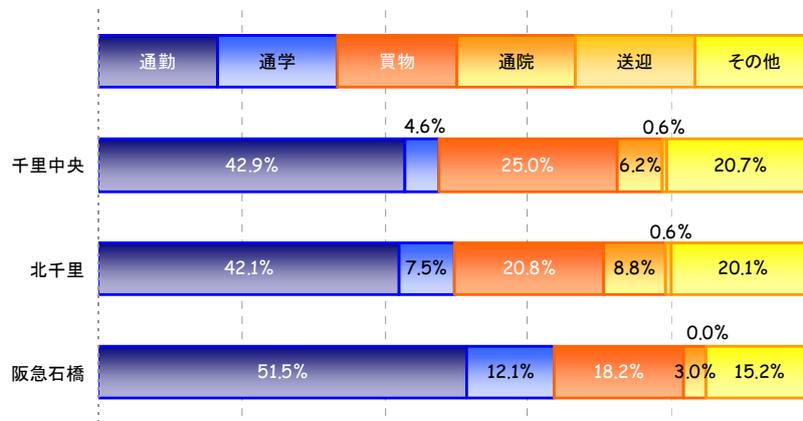


図 5 - 7 バス利用時の移動目的（複数回答含む）

② バスの利用頻度

回答者全体では、月に 21～25 回（週に約 5 回）利用する人の割合が最も多く（42.3%）、回答者の多くは日常的にバスを利用していることが考えられる。平均利用回数は、月に約 15.4 回（週に約 3 回）である。

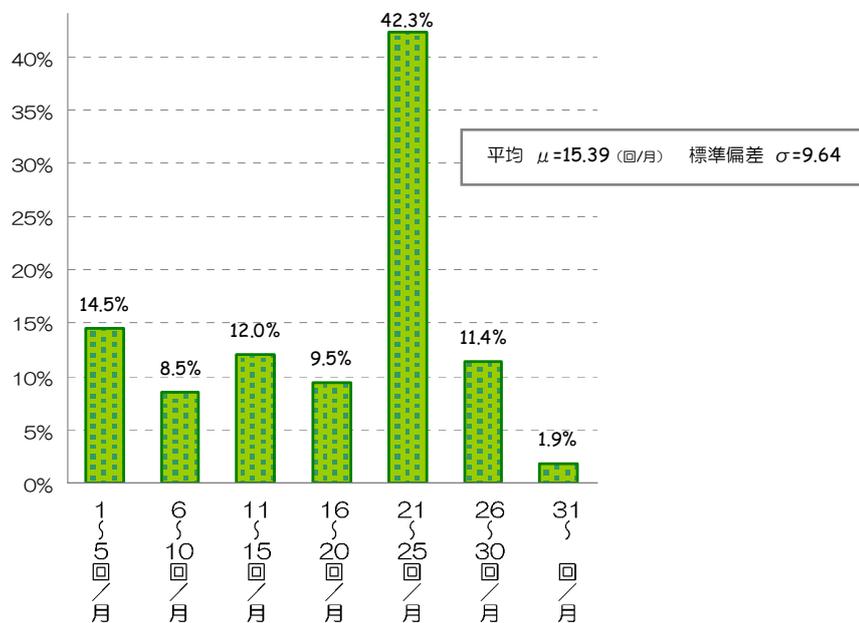


図 5 - 8 バスの利用頻度（目的：全目的 月あたり）

このうち、買物目的の利用では、月に 1～5 回（週に約 1 回）利用する人の割合が 66.0%で最も多い。

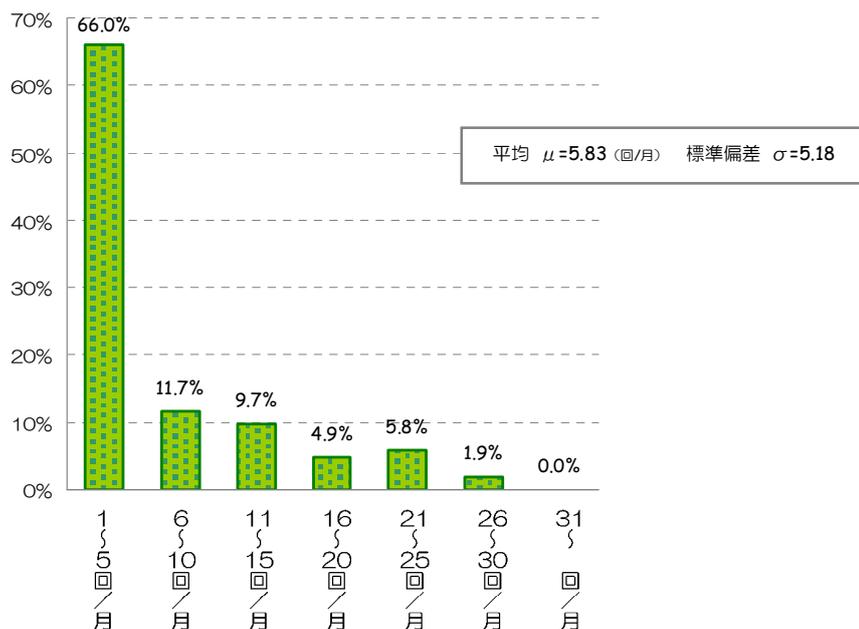


図 5 - 9 バスの利用頻度（目的：買物 月あたり）

③ 主な利用区間

千里中央、北千里、阪急石橋の各利用者が利用したバス停をもとに、主な利用区間の整理を行った。

1) 千里中央配布

千里中央の利用者は、市内の全域に広がっている。

このうち、利用者の割合が多い地域（路線によるゾーン分けに基づく）は、市中部の山麓線沿い、市中部の国道 171 号沿い、市東部の山麓線沿い、市東部の小野原豊中線沿いである。

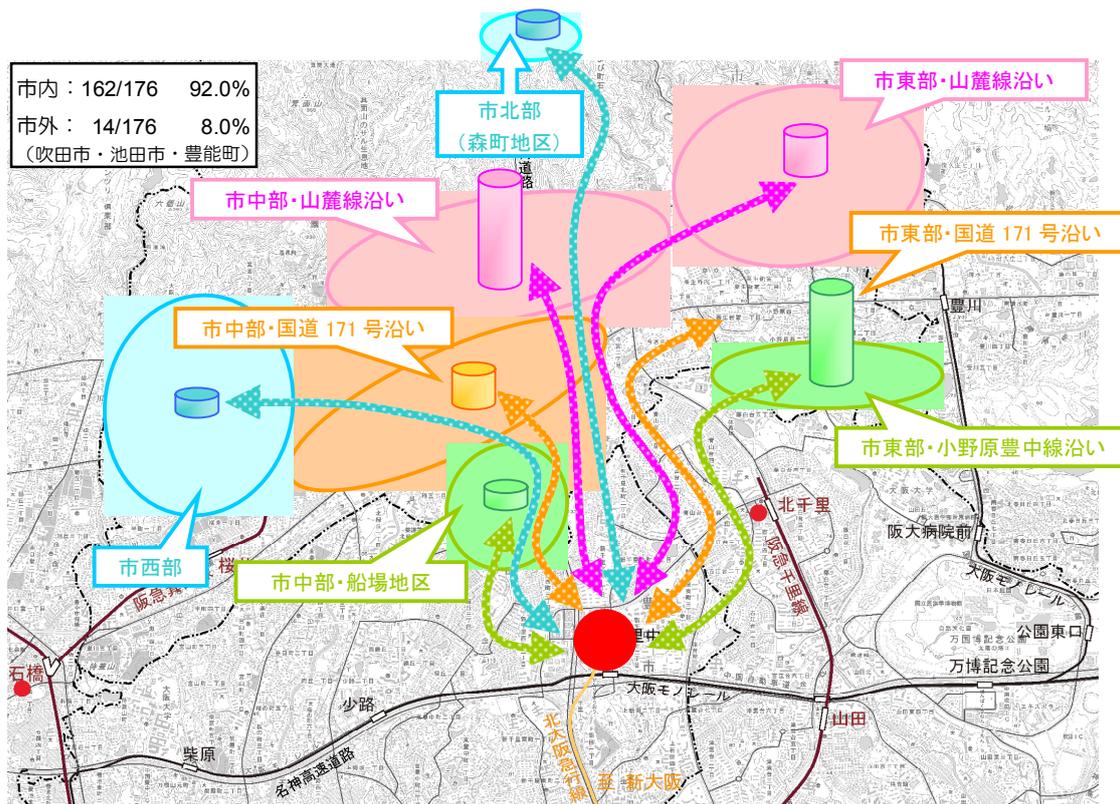


図 5 - 10 バス利用者の地域分布（千里中央発着）

2) 北千里配布

北千里の利用者は、市の東部に集中している。

利用者の割合には、大差がない。

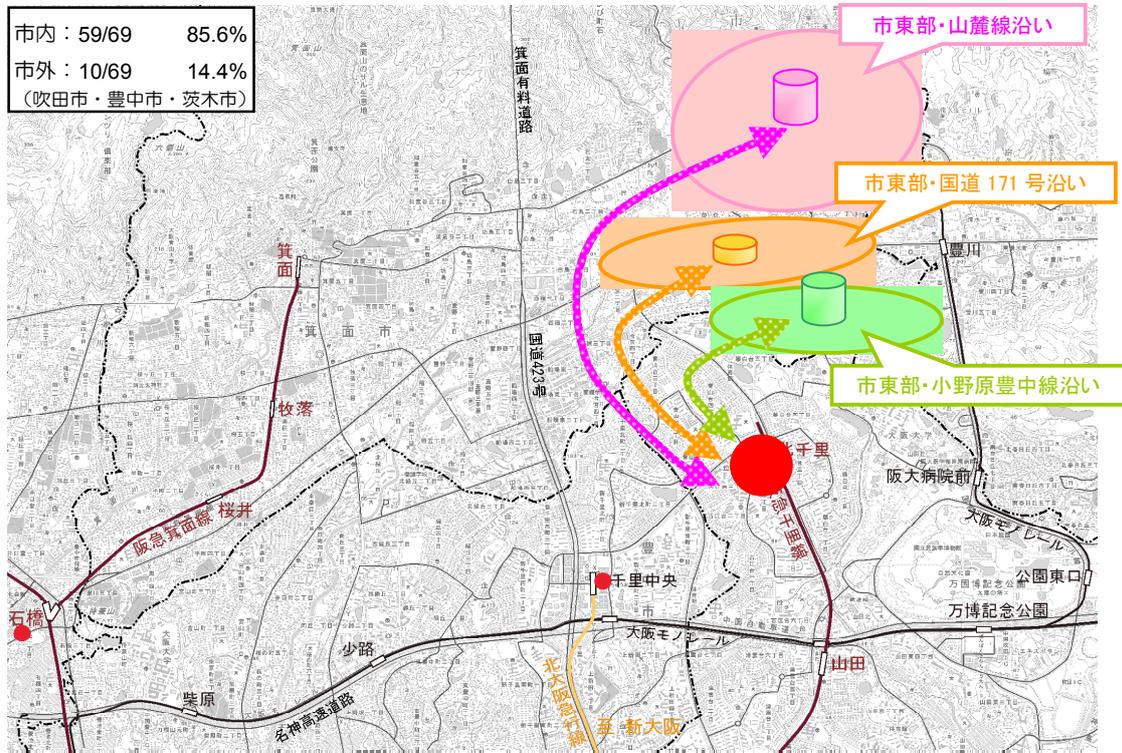


図5-11 バス利用者の地域分布（北千里発着）

3) 阪急石橋配布

阪急石橋の利用者は、国道 171 号沿いに集中している。

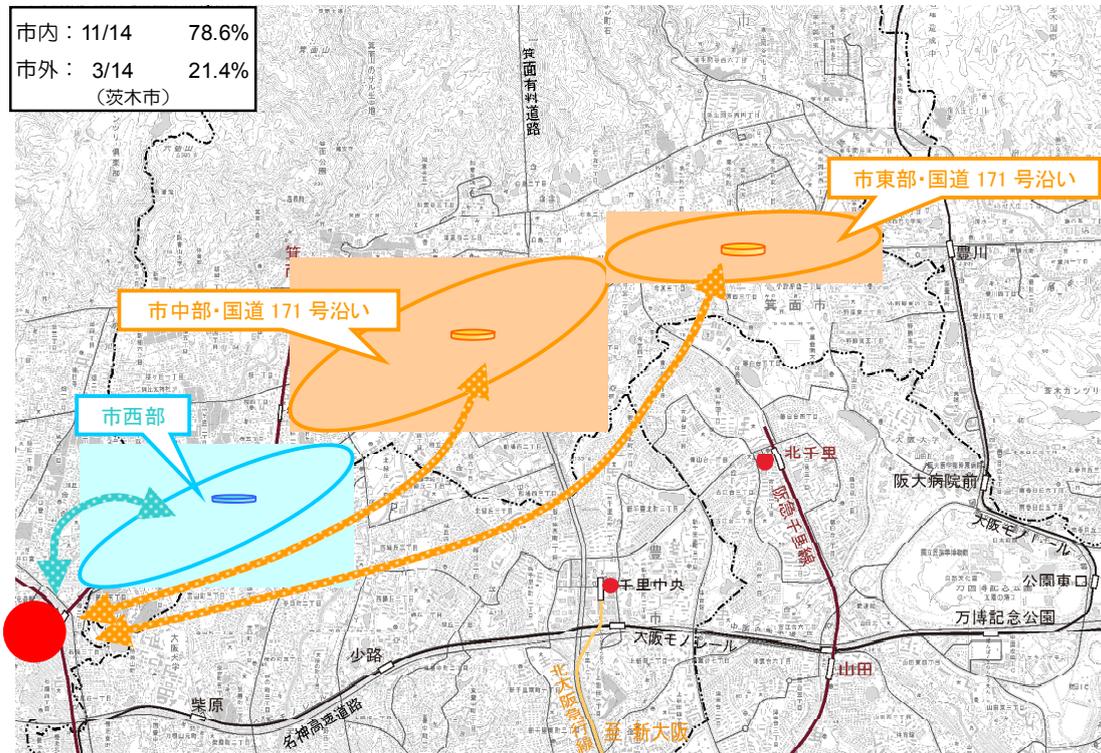


図 5 - 12 バス利用者の地域分布 (阪急石橋発着)

(4) バス利用者の意識

① 現状のバスに関する要望

箕面市内の停留所を出発地とする回答者全体のうち、「増発・増便」を望むものが58.7%と最も多く、「停留所施設の改善」(28.0%)、「運賃の値下げ」(23.5%)、「路線の新設・充実」(22.5%)を挙げる意見が多い。

このうち、「増発・増便」、「路線の新設・充実」、「運行時間帯の改善」(15.7%)を含めた運行サービスに関するものを挙げた人の割合は66.9%である。

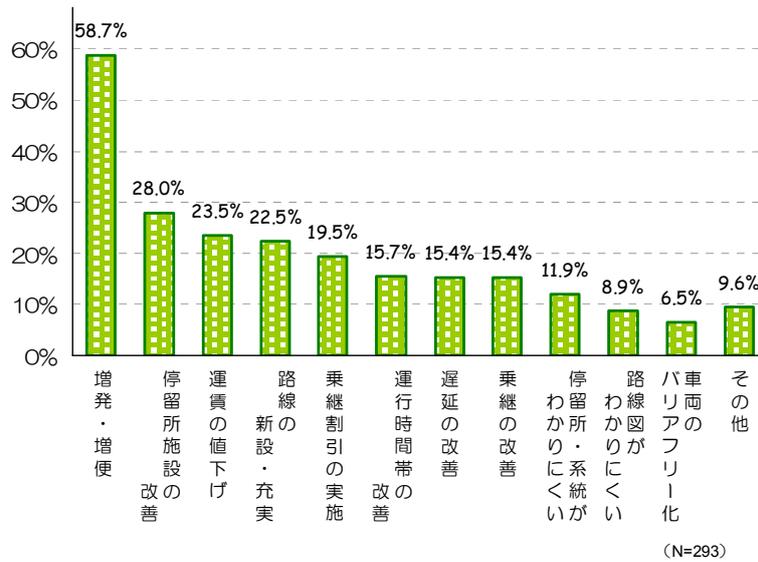


図 5 - 13 現状のバスに関する要望

「増発・増便」を要望すると回答した人について、自宅の最寄り停留所（地域）を見たところ、市中部の国道 171 号沿いや市西部（箕面中央線等）、市北部（箕面森町線）、小野原豊中線沿い（粟生団地線の千里国際学園方面、小野原東線）で割合が高い。

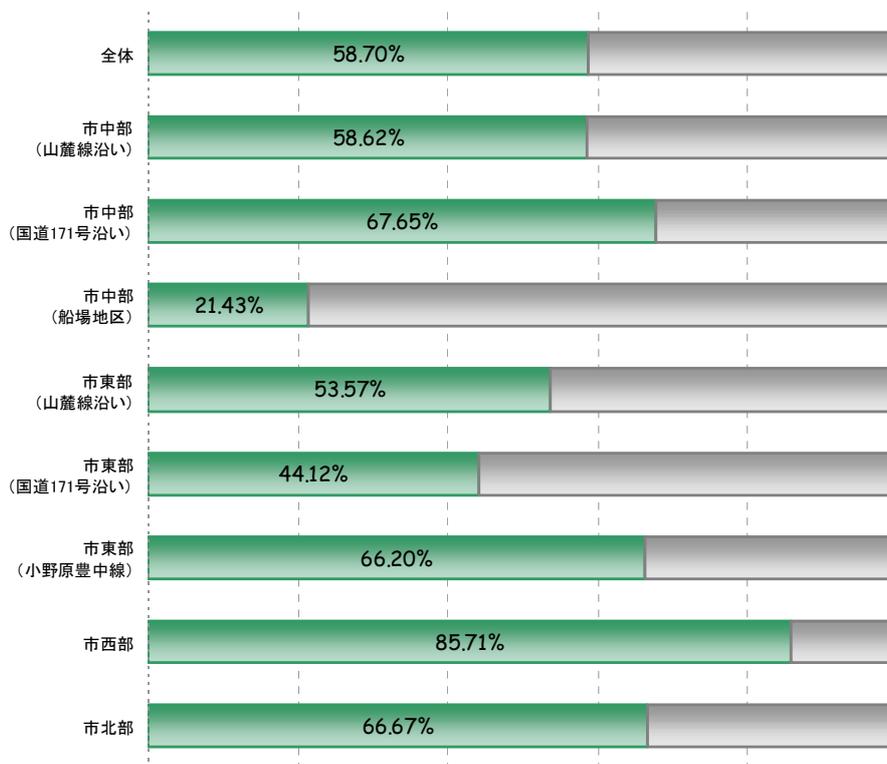


図 5 - 14 「増発・増便」への要望
(箕面市内の停留所を出発地とする回答者のみ)

「路線の新設・充実」を要望とした人の希望する行き先・方面は、箕面方面（箕面駅・市役所）が過半数を占めており、市内の拠点となる地区へのローカル輸送の改善を要望しているものと考えられる。

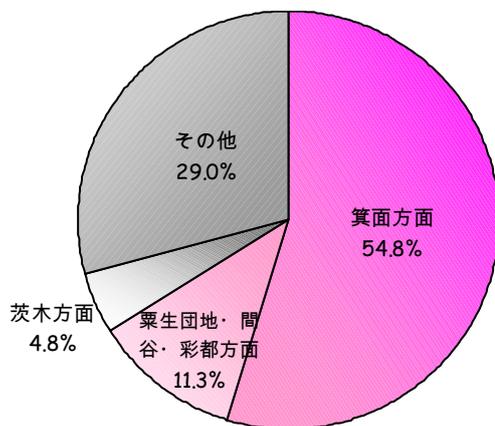


図 5 - 15 「路線の新設・充実」への要望 希望する行き先・方面
(箕面市内の停留所を出発地とする回答者のみ)

「運行時間帯の改善」を要望とした人の改善を希望する時間帯は、深夜の時間帯（22時以降）が38.5%で最も多い。

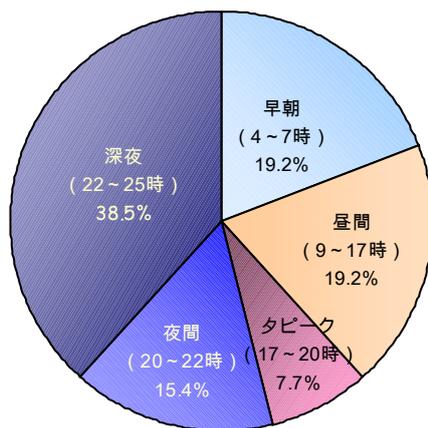


図 5 - 16 「運行時間帯の改善」への要望 希望する時間帯
(箕面市内の停留所を出発地とする回答者のみ)

■地区ごとの要望

地区ごとの要望を地図内に示す。

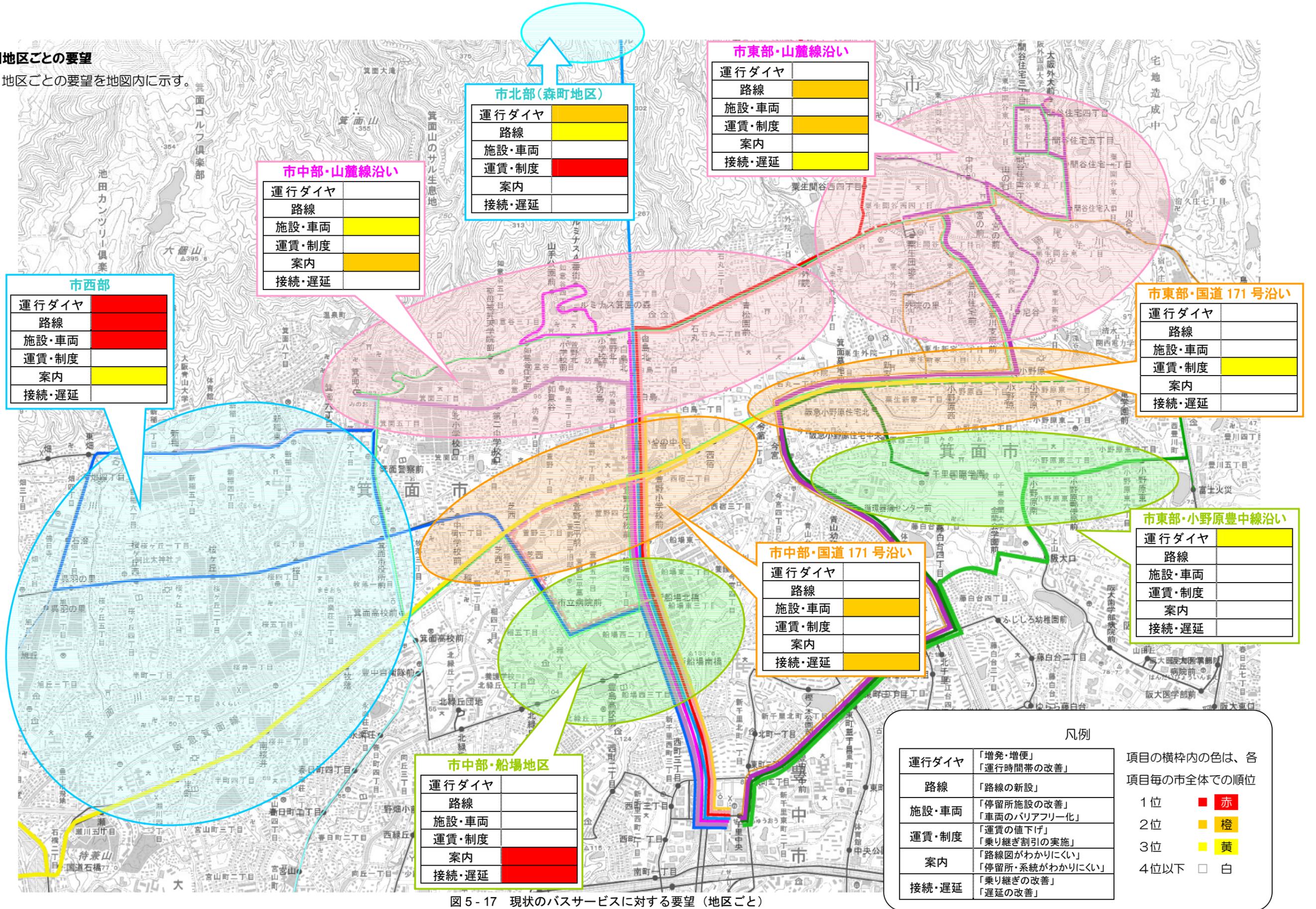


図5-17 現状のバスサービスに対する要望(地区ごと)

●市中部(山麓線沿い)

「増発・増便」以外の多数意見として、「停留所施設の改善」(31.0%)、「停留所や系統がわかりにくい」(25.9%)あるいは「路線の新設・充実」(24.1%)がある。

このうち、「停留所や系統がわかりにくい」との意見については、千里中央のバスターミナルにおいて乗車位置が分散していること(さらに異なる行き先(系統)のバスが混在している)等が原因として考えられる。また、「路線の新設・充実」との意見については、回答した人の71.4%が箕面駅方面への路線を挙げており、現在運行されている箕面山麓線(36・37系統)のバスサービスが低いことが原因として考えられる。

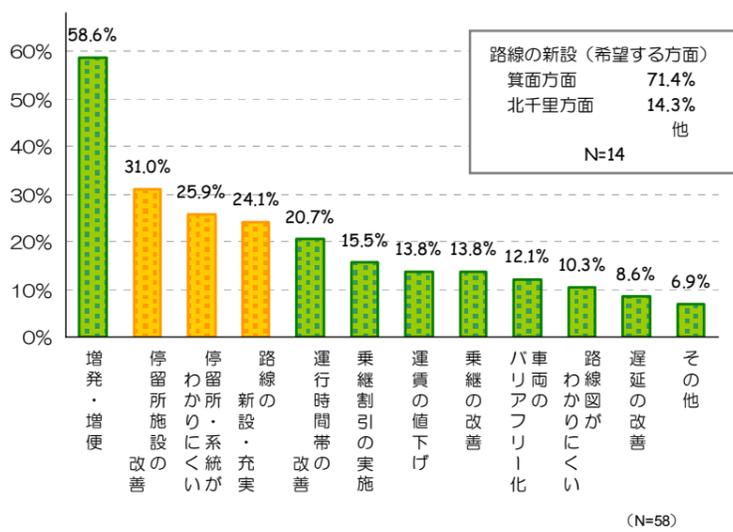


図5-18 現状のバスに関する要望(市中部・山麓線沿い)



●市中部(国道 171 号沿い)

国道 423 号を経由して千里中央を結ぶ路線が集中し、国道 171 号を走行する石橋・郡山団地線 (92 系統) も走行しているため、バス路線ならびにサービスレベルは充実しているため、「停留所施設の改善」(41.2%) や「遅延の是正」(38.2%) といった意見が多い。

このうち、「遅延の改善」については、国道 171 号の交通集中による渋滞が主な原因と考えられる。

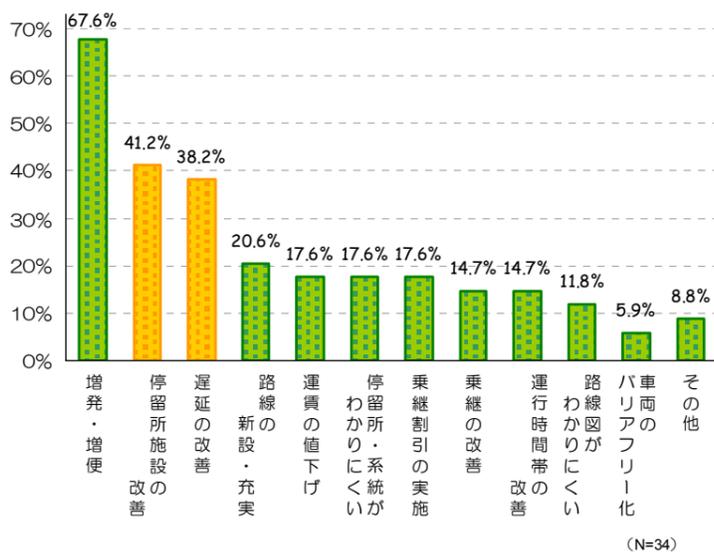


図 5 - 19 現状のバスに関する要望 (市中部・国道 171 号沿い)



●市中部(船場地区周辺)

国道 423 号を経由して千里中央を結ぶ路線が集中して、バスのサービスレベルが非常に高いため、「増発・増便」や「路線の新設・充実」といった意見は少なく、バスの定時性に関係した「遅延の改善」に関する意見が 42.9%とやや多い。

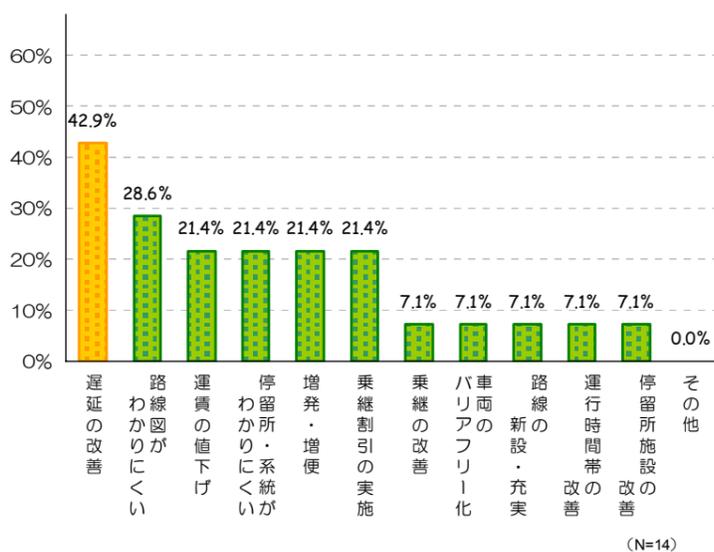


図 5 - 20 現状のバスに関する要望 (市中部・船場地区周辺)



●市東部(山麓線沿い)

千里中央駅へのフィーダー型路線のみの停留所が多く、茨木、箕面、かやの中央、市立病院等への移動に関しては、一部を除いて途中で乗り換える必要があると見られる。

このため、「料金の値下げ」(33.9%)、「乗継割引」(33.9%)あるいは「路線の新設」(28.6%)といったバスの乗り継ぎに伴う負担の軽減を求める意見が多いと考えられる。

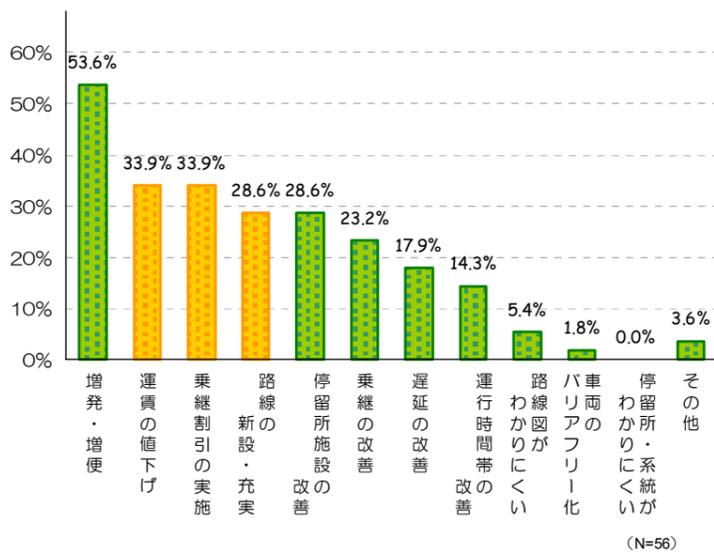


図 5 - 21 現状のバスに関する要望 (市東部・山麓線沿い)



●市東部(国道 171 号沿い)

千里中央・北千里の各駅や茨木・石橋方面の路線・本数が充実しているため、「増発・増便」への要望は他の地区に比べると低い割合であるが、「停留所施設の改善」(26.5%)、「乗継割引の実施」(23.5%)や「運行時間帯の改善」(23.5%)を挙げる意見が多い。

このうち、「乗継割引の実施」については、箕面駅方面のアクセスが不便な困難なために、途中での乗り換えに際しての負担軽減を求めていることが考えられる。

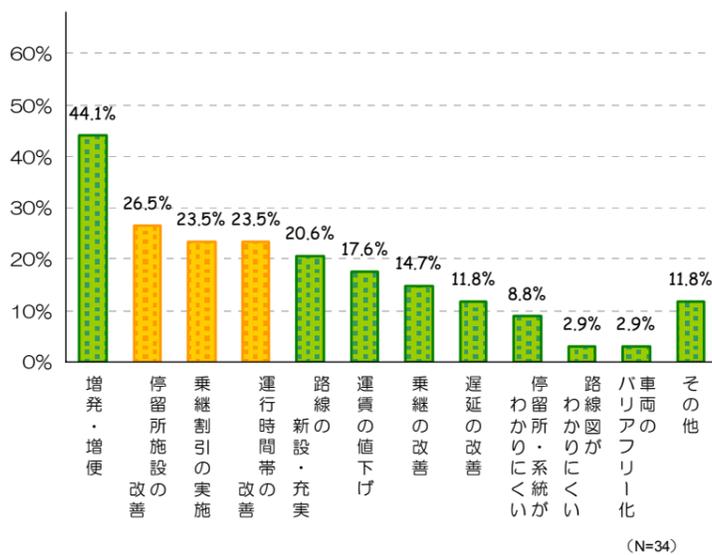


図 5 - 22 現状のバスに関する要望 (市東部・国道 171 号沿い)



●市東部(小野原豊中線沿い)

「増発・増便」以外の多数意見として、「停留所施設の改善」(25.4%)、「運賃の値下げ」(22.5%)がある。

このうち、「運賃の値下げ」については、千里中央方面以外へのバス利用に関しては、乗り換えが必要となり運賃の負担が大きくなることから、箕面方面や茨木方面へのバス利用に対するサービスの見直しまたは新たなサービスを求めている可能性も考えられる。

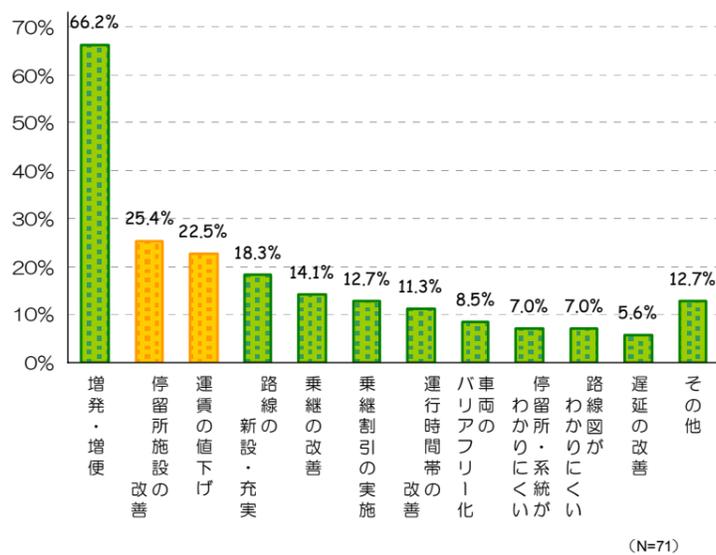


図 5 - 23 現状のバスに関する要望 (市東部・小野原豊中線沿い)



●市西部

バス利用者の大半の人（85.7%）が「増発・増便」を要望している。また、「路線の新設・充実」（35.7%）や「停留所施設の充実」（35.7%）を挙げる意見も多い。

「増発・増便」の要望が特に高い理由として、箕面中央線（81・82・83 系統）のサービスレベル等が影響しているものと考えられる。

また、「路線の新設・充実」に関しては、かやの中央等へのアクセス路線が設定されていない地区が存在していること等が原因と考えられる。

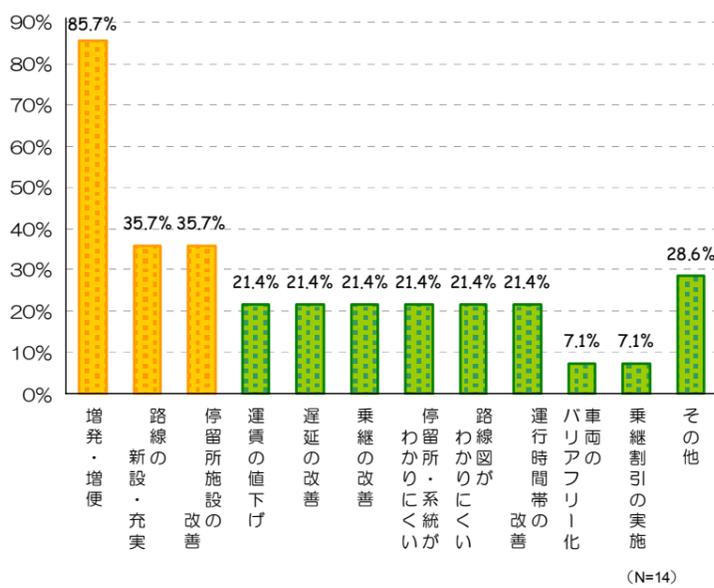


図 5 - 24 現状のバスに関する要望（市西部）



●市北部

「運賃の値下げ」(66.7%)と「増発・増便」(66.7%)を挙げる意見が多くなっているが、これは利用できる路線が限定されていて、箕面有料道路を経由するために料金が別体系(加算)となっている等、地区の特性が影響しているものと考えられる。

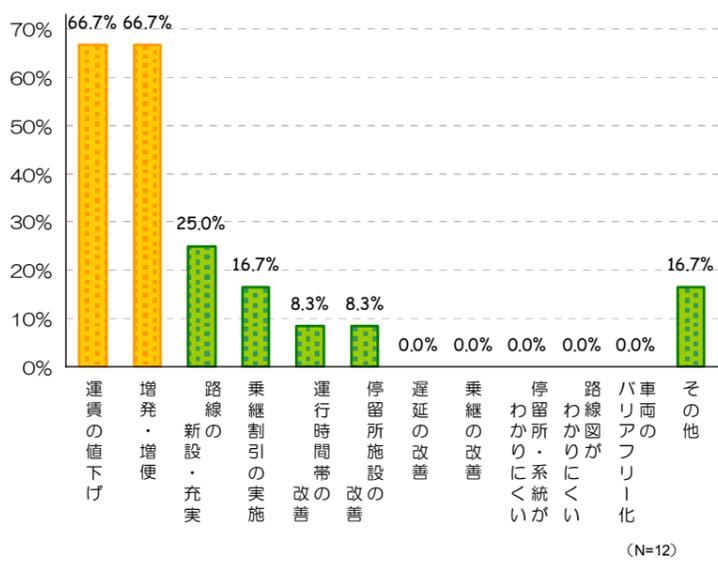
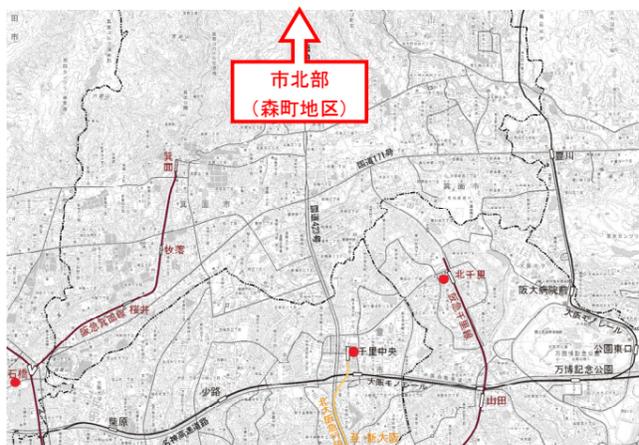


図 5 - 25 現状のバスに関する要望 (市北部)



② 市内を循環するバス路線に関する意識

箕面市内の停留所を出発地とする回答者のうち、「利用すると思う」と回答した人は68.8%で、回答者全体の3分の2を超えている。

このことから、市内のローカル輸送のバス路線に対して市民のニーズが高いと考えられる。

地区別に見ると、箕面市内各地へのアクセス路線が充実している船場地区を除いて、利用の意思が強く、現状において箕面市内の東西方向のバス路線が開設されていない小野原豊中線沿いやローカル輸送のバス本数が少ない山麓線沿い等においては、特にその割合が高い。

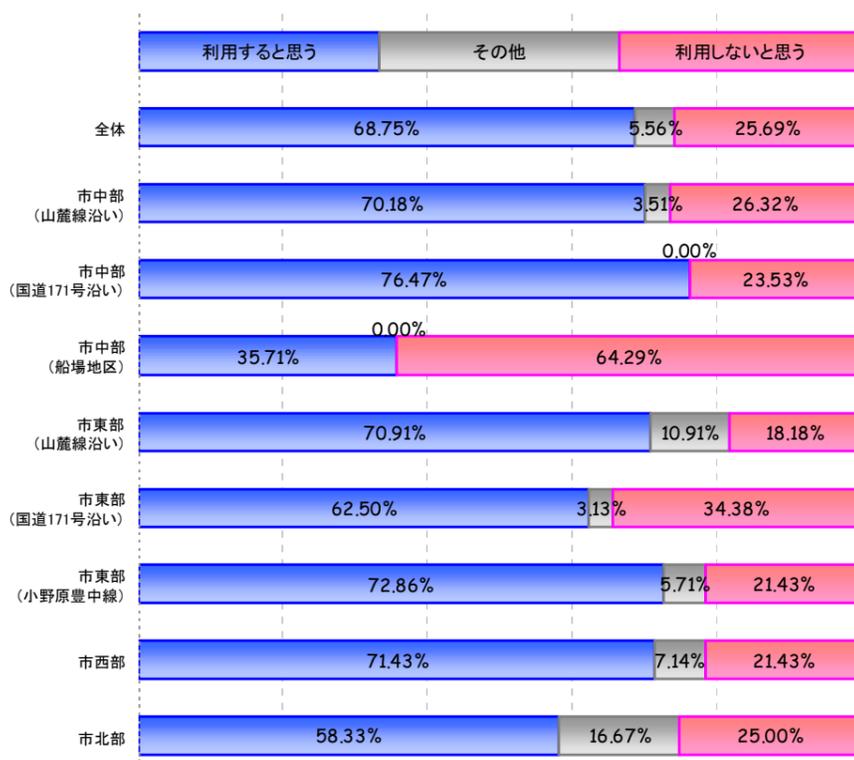


図 5 - 26 市内循環バスが開設された場合の利用意思
(箕面市内の停留所を出発地とする回答者のみ)

③ 自転車駐輪場の整備に関する意識

箕面市内の停留所を出発地とする回答者のうち、「利用すると思う」と回答した人は 25.5% で、回答者全体の約4人に1人である。

地区別に見ると、市中部の国道 171 号沿い、市東部の山麓線沿い、市西部、市北部では利用の意識が高い。一方で、市中部の山麓線沿いや船場地区では利用の意識が低い。

このことから、現状の地形（ならびにバス停勢圏）やバスサービス（路線・運行本数）等の条件により、自転車駐輪場の整備を実施した場合のバス利用促進の効果に影響するとみられる。

なお、利用の意識が高い地域を整備効果の高い地区と想定すると、市北部への路線である箕面森町線（1 系統）や市西部、市中部（国道 171 号沿い）を通過する石橋・郡山団地線（92 系統）といった広域型のバス路線までのアクセス等が考えられる。

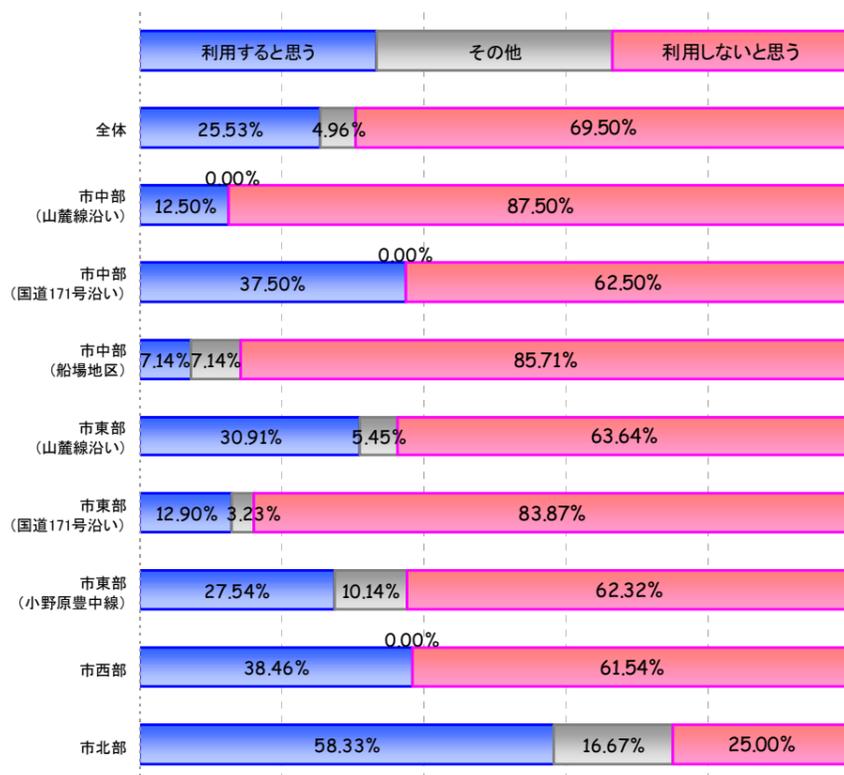


図 5 - 27 箕面市内の停留所に自転車駐輪場を設置した場合の利用の意思 (箕面市内の停留所を出発地とする回答者のみ)

5. 2. 4 非バス利用者の意識の把握

(1) 現状のバスサービスに対する要望

回答世帯全体では、バスの増発（増便）を望む意見が3割近く（29.9%）で最も多く、路線の新設や運賃の値下げ、乗り継ぎや路線図がわかりにくいといった意見が多い。

地区別に見ると、粟生団地では、バスの増発（増便）以外の代表的な意見として、運賃の値下げ（22.6%）、路線の新設（20.7%）、乗り継ぎ割引の実施（20.1%）が多い。このうち、路線の新設は、箕面方面と茨木方面を結ぶ路線を求める意見が多い。

現行の粟生団地のバス路線網は、千里中央へのフィーダー主体の路線となっている。また、要望の多い方面への移動については、バス同士の乗り継ぎが必要となることが多く、結果として運賃が割高になってしまう。このため、経路から外れる（もしくは運行サービスが低い）地域間の移動に対する改善を求めているものであると考えられる。路線の新設や運賃の値下げ、乗り継ぎ割引の実施に対する要望の割合が高いのは、こうしたことが原因のひとつであると考えられる。

桜ヶ丘では、路線図がわかりにくい（18.0%）、停留所や系統がわかりにくい（13.8%）、路線の新設（12.0%）が多い。

現行の桜ヶ丘地区のバス路線網は、近くに阪急箕面線が走っているために、路線や本数が限られたものとなっていることから、公共交通の主体が鉄道となっていることが考えられる。このため、目的地までバスで移動する場合の必要な情報を把握できていない人も少なくないものと考えられる。路線図や停留所・系統がわかりにくいという意見の割合が高いのは、こうしたことが原因のひとつであると考えられる。

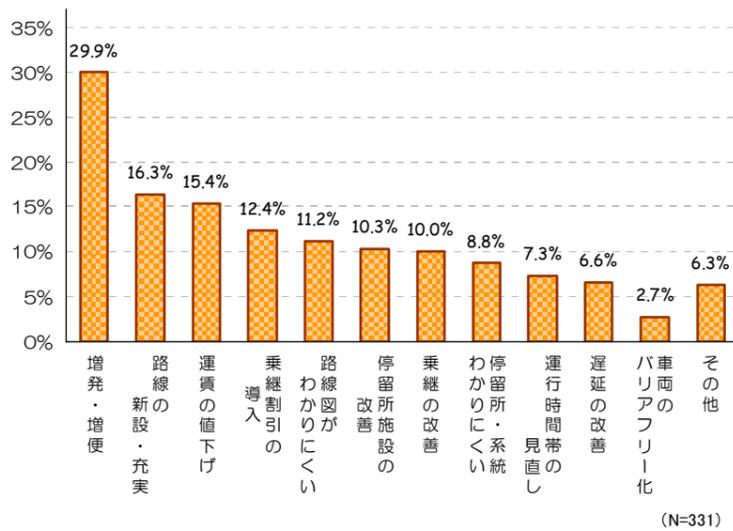
非バス利用者の定義について

TFPの事後調査における世帯全体の日常の交通行動について、
[自動車の利用回数]：[公共交通の利用回数]の割合が8：2より[自動車の利用回数]の割合が大きい
上の条件に該当する世帯を「非バス利用者」の世帯と定義した。

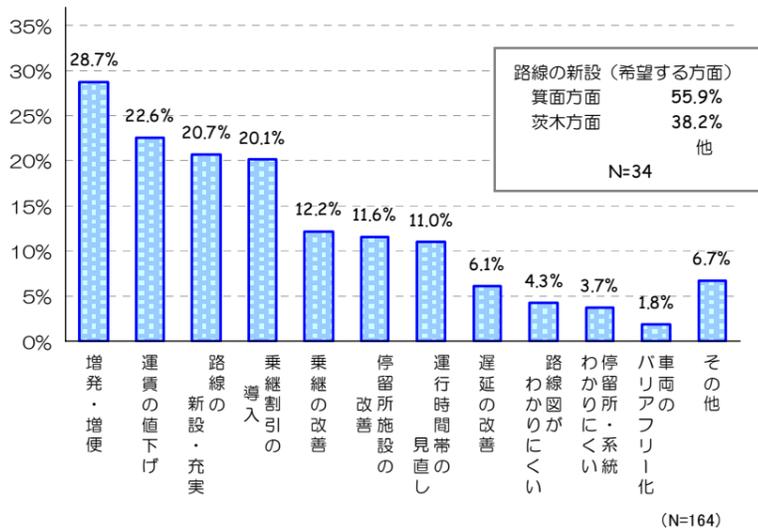
なお、調査結果については、TFPの事後調査の公共交通に関する意識の質問に対する回答結果を用いることとした。

（TFPの事後調査票は、101頁参照）

●全体



●栗生団地



●桜ヶ丘

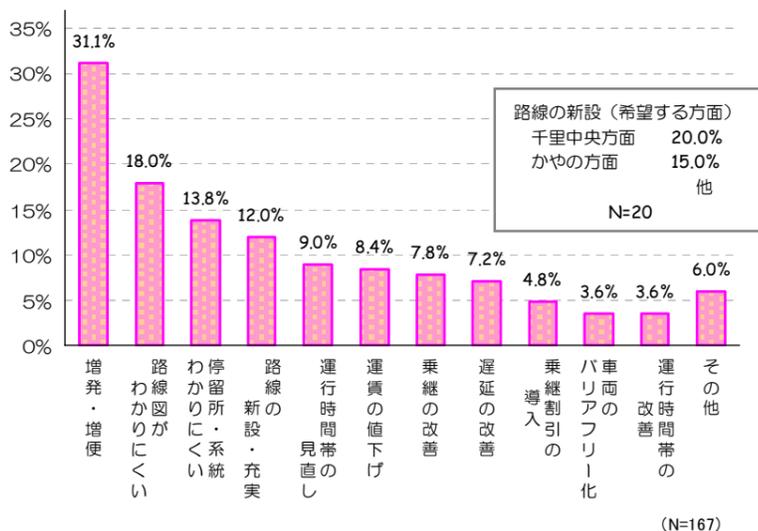


図 5 - 28 現状のバスサービスに対する要望

1) 市内循環バスに関する意識

回答世帯全体では、「利用すると思う」と回答した世帯が4割以上（44.1%）であるが、TFPの調査地区全体やバス利用者調査の結果と比較すると、その割合が2割以上低くなった。

粟生団地や桜ヶ丘でも同様の傾向であった。

ただし、この中から自動車の利用を控える意識が高い世帯について分析してみると、TFPの調査地区全体やバス利用者調査の結果と同様に、「利用すると思う」と回答した世帯が7割近く（68.0%）と高くなった。

この結果から、バス路線（運行サービス）が整備（向上）すれば、箕面市内の拠点となりうる地区への移動に公共交通を利用する可能性があるかと期待される。

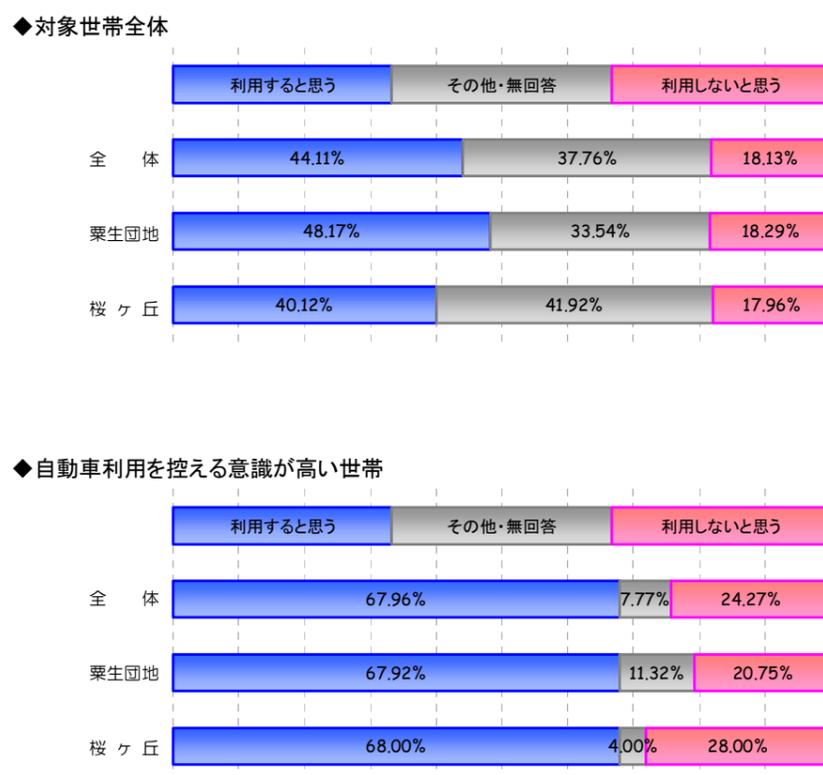


図 5 - 29 市内循環バスが開設された場合の利用意思

2) 北急延伸における公共交通への転換の意思

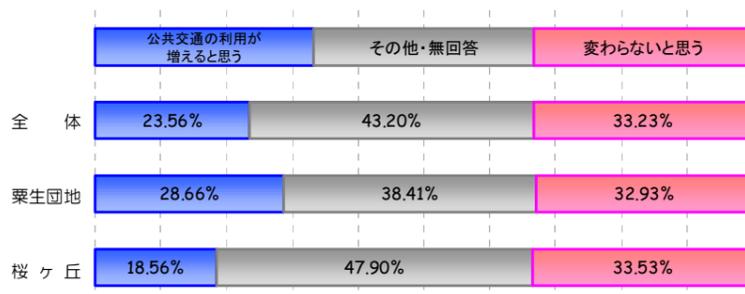
回答世帯全体では、自動車交通を減らして電車やバス等の「公共交通の利用が増えると思う」と回答した世帯は4分の1程度（23.6%）で、「変わらないと思う」と回答した世帯はおよそ3分の1（33.2%）であった。

地区別に見ると、粟生団地では「公共交通の利用が増えると思う人」と回答した世帯が3割近く（28.7%）なのに対して、桜ヶ丘では2割以下（18.6%）であった。

ただし、この中から自動車の利用を控える意識が高い世帯について分析してみると、「公共交通の利用が増えると思う人」と回答した世帯がそれぞれ1割以上多くなった。

地域差が生じた原因としては、桜ヶ丘では既に徒歩等の移動で鉄道が利用できる環境にあるのに対して、粟生団地では鉄道駅から距離が離れているために、北大阪急行線が箕面市内に延伸されると公共交通の利用環境が飛躍的に向上すると期待している世帯が多いことが考えられる。また、鉄道の延伸によって公共交通の利用が増える可能性が大きくなると考えられる。

◆対象世帯全体



◆自動車利用を控える意識が高い世帯

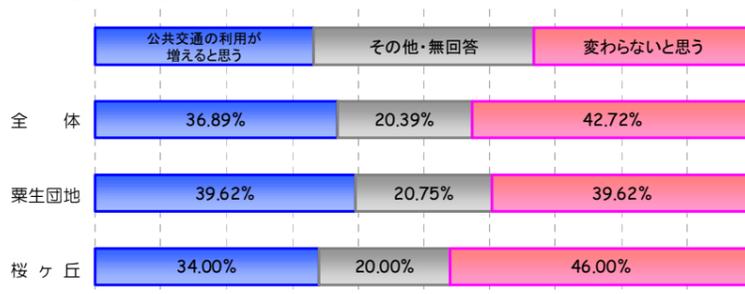


図 5 - 30 北大阪急行線が延伸された場合の公共交通の利用意思

5. 2. 5 市民アンケート結果等の分析

平成 18 年度に実施した「箕面市市民満足度アンケート調査」ならびに平成 19 年度に実施した「Mバス利用者へのアンケート調査」の結果に基づいて、箕面市の公共交通（主にバスに関するもの）に対する市民の意見を整理した。

- ・ 市内のバス路線網については、全体の4割を超える人（43%）が不満を感じている。
- ・ 路線バスの利用状況は、半数以上（55%）が利用している。
- ・ 路線バスの必要性は、全体の約8割（80%）が必要であると感じている。
- ・ 全体の約3分の2の人（66%）がバス路線網の整備を求めている。
- ・ 現在の路線バスの交通体系の主力となっている駅へのアクセスに関する不満の割合は非常に低い（4%）。
- ・ Mバスの自由乗降が可能な場合に、行きたい目的地は、箕面駅、箕面駅周辺の施設、かやの中央の施設が全体の3分の2近く（68%）を占めている。

●現状のバス路線網について

全体の4割を越える人が現状のバス路線に対して不満に感じており、満足だと感じている人は1割ほどに留まっている。

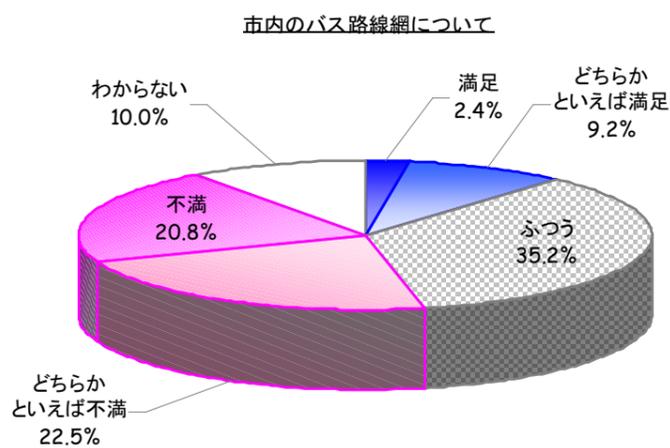


図 5 - 31 バス路線網についての満足度
(平成 18 年度 箕面市市民満足度アンケートより)

●路線バスの利用状況と必要性

路線バスの利用状況は、半数以上の人々が利用している。

また、路線バスの必要性については、全体の8割近くの人が必要だと考えている。

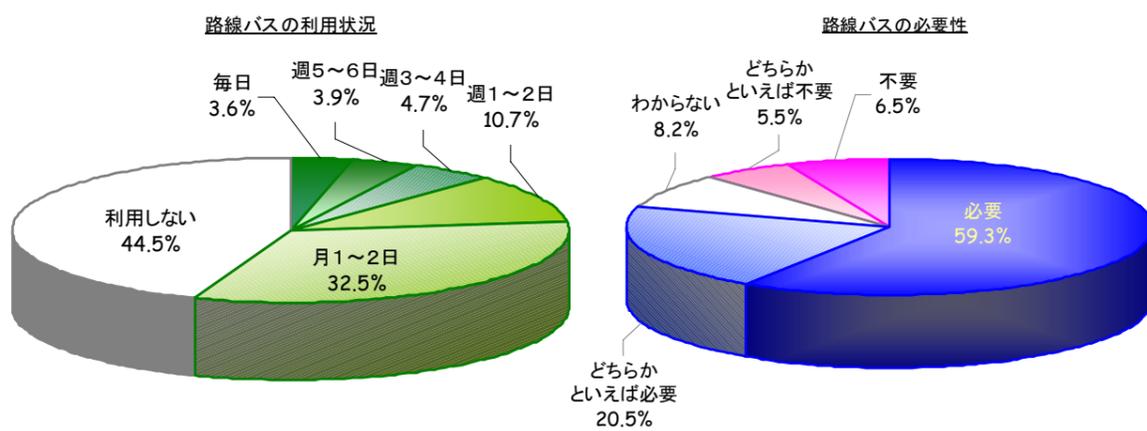


図 5 - 32 路線バスの利用状況と必要性
(平成 18 年度 箕面市市民満足度アンケートより)

●バス路線網整備の重要度

全体の約3分の2の人がバス路線網整備を求めており、現状の問題点を整理したうえで、よりよいバス路線網の構築が求められている。

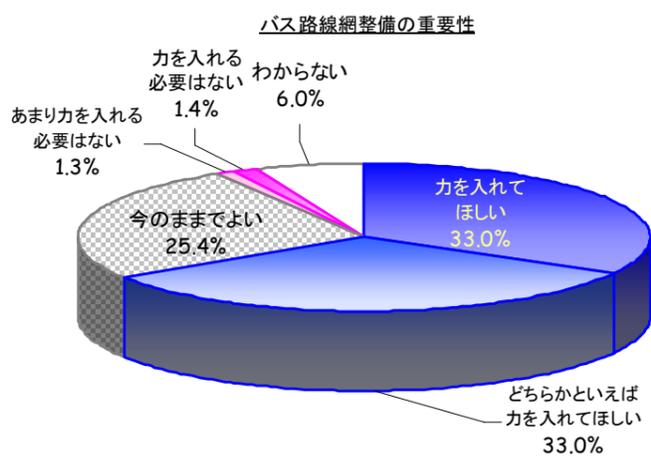


図 5 - 33 バス路線網整備に対する要望
(平成 18 年度 箕面市市民満足度アンケートより)

●路線バスへの不満内容

運行時間・便数や行き先といった公共交通体系全般の運行サービスについての内容が多くなっている。現在の路線バスの交通体系の主力となっている駅へのアクセス（鉄道フィーダー）輸送に関する不満の割合は低くなっている。

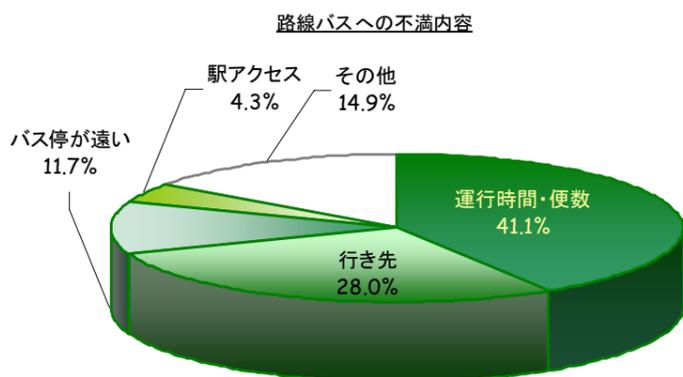


図 5 - 34 路線バスに対する不満
(平成 18 年度 箕面市市民満足度アンケートより)

●市民の意見

フィーダー型のバス路線については、市内東北部（外院・粟生・間谷地区）や市内東南部（小野原地区）、そして中部（国道423号沿線）では、終日にわたって比較的サービスレベルが高くなっているが、その他の地区では、時間帯によりサービスレベルに差が生じている。

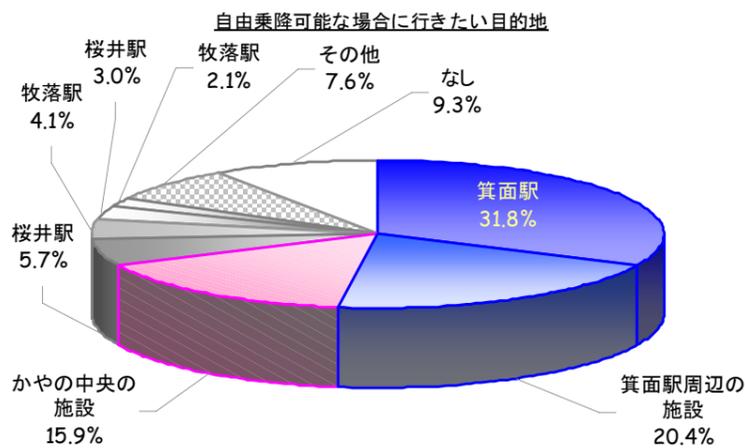


図 5 - 35 Mバスを利用して行きたい目的地
(平成 19 年度 Mバス利用者アンケート調査より)

Mバスの自由乗降が可能な場合に、行きたい目的地を尋ねたところ、箕面駅、箕面駅周辺の施設、かやの中央の施設の上位3カ所（地区）が全体の3分の2近くを占めている。

一方で、こうした場所への公共交通サービスの状況は以下のとおりである。

表 5 - 5 箕面市内の主要場所への公共交通サービスの現状

出発地 \ 目的地	箕面駅	箕面駅周辺の施設	かやの中央の施設
西北部 (桜・桜ヶ丘・新稲地区)	△	△	×
西南部 (国道 171 号沿線)	×	×	○
北部 (止々呂美・森町地区)	×	×	△
中部 (国道 423 号沿線)	○	○	○
東北部 (外院・粟生・間谷地区)	△	△	△
東南部 (小野原地区)	×	×	△

(備考) ○：概ね1時間に2本以上の運転本数が確保されている
 △：概ね1時間に1～2本の運転本数が確保されている
 ×：概ね1時間に1本未満 もしくは アクセスに必要な路線がない

5. 2. 6 課題抽出

これまでの各アンケート調査の結果を踏まえると、バス利用促進方策の検討に際しては、以下のような課題が挙げられる。

課題1 運行のサービスレベルの引き上げ

調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、最も多い要望が運行のサービスレベルの引き上げ(増便(増発)、運行時間帯の見直し)である。特に、現行のバスサービスにおいて運行のサービスレベルが比較的低い市の西部と北部で意見が多い。

また、運行のサービスレベルが高い地区では、運賃の値下げや乗り継ぎ割引の充実や箕面(もしくは茨木方面)への路線の整備を求める意見が多く、さらなるバスの利便性を要望する意見が多いことから、運行のサービスレベルの改善が期待される。

課題2 バスサービスの地域差の解消

バスサービスが低い地域ではサービスレベルの引き上げを求める意見が多く見受けられる。また、フィーダー型のバスサービスが充実している地区でも、ローカルのバスサービスが不足しているために改善を求める要望が多い。

箕面市内のバス路線は、千里中央駅への鉄道フィーダー輸送が主力となっていて、概ね高いサービスレベルにあるが、一部の地域や箕面市内のローカル輸送ではバスサービスが不足している等、箕面市内のバスサービスには地域差が認められることから、これを解消するためのバスサービスの改善が期待される。

課題3 箕面市内のローカル輸送の改善

調査地区、日常におけるバス利用の有無に関わらず、箕面市内の拠点(箕面駅周辺等)を結ぶ路線の整備(もしくはサービスレベルの引き上げ)を期待しており、整備された場合には、多くの市民が「利用すると思う」と回答(バス利用者:68.8%、非バス利用者:44.1%(自動車利用を控える意識が高い世帯では68.0%))しており、公共交通の利用促進のためにも市内循環型ネットワークの改善が期待される。

課題4 停留所設備のさらなる整備・改善

バス利用者の意見で「増発(増便)」の次に全市域で多いものに、停留所の設備(ベンチ、上屋)の整備・改善への要望があることから、さらなる整備・改善が期待される。

また、バス停までのアクセス改善・利便性向上のための自転車駐輪場の整備については、広域型のバス路線が走行する国道171号の沿線や、最寄駅からの距離が離れている地区で整備された場合に「利用すると思う」と回答する意見が多いことから、整備に向けた検討が期待される。

課題5 公共交通の利用促進に向けた積極的な情報の提供

非バス利用者の中には、「路線図がわかりにくい」、「バス停、系統がわかりにくい」といった意見が比較的多く、自動車利用を控える意識が高いながらも路線バスを利用していない状況が考えられる。

こうした人たちが今後、自動車利用からバス等の公共交通利用へ転換する可能性があると考えられることから、現在の公共交通への課題に対応しながら、同時に公共交通に関する情報やサービス内容をきめ細かく提供していくことが期待される。

5. 2. 7 バス利用促進方策(まとめ)

これまで、箕面市内の公共交通（主にバス）について各アンケートの結果から市民の意識や要望について分析したが、運行に関するもの、設備に関するもの、制度に関するもの、利用環境に関するもの等多くの内容があるため、全てについて実現していくのは困難である。

そこで、前頁で整理した5つの課題について、バス利用方策を検討する上でこれらを整理すれば、①ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直しと②市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善に集約されると考えられる。

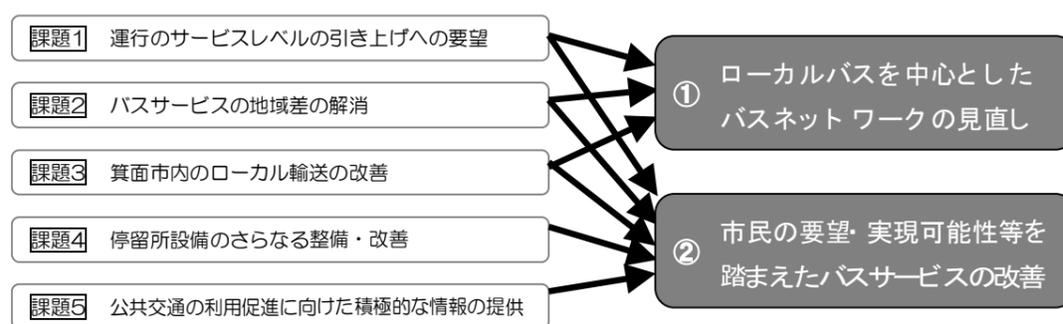


図 5 - 36 バス利用促進の課題と方策

①ローカル輸送を中心としたバスネットワークの見直しについては、以下のものが挙げられる。

- 公共施設巡回福祉バス（Mバス）の路線バスとの連携または一体化に向けた計画
- 小野原豊中線の供用開始に伴う新たなバス路線計画

ローカルバスについては、箕面市内の地域間移動における重要な公共交通機関であるが、現状では路線が整備されていない地区があり、バスサービスも十分とはいえない状況であるので、平成 20 年 12 月に取りまとめられた「市内バス路線網の整備に関する研究成果報告書」も活用しながら、公共施設巡回福祉バス（Mバス）と路線バスとの連携または一体化を前進させることが必要である。

また、小野原豊中線の供用開始に伴って新たな計画される路線は東西バスネットワークの一端となりうると期待されるので、バスネットワークの見直しの一環として行政、バス事業者、市民等の関係者との間で調整を図る必要がある。

②市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善については、現状のフィーダー主体のバスサービスにおいて、さらなる改善が可能と考えられる内容を中心に実施可能なバスサービスについては、行政、バス事業者、市民等の関係者が連携して検討・調整を図る必要がある。

バス利用促進の検討結果を踏まえ、今後箕面市や関係者が取り組むべき公共交通利用活性化に関するプログラムは以下のとおりである。

表 5-6 バス利用促進方策

方策		取組内容		取組にあたっての協力関係
① バロ ス ー カ ル 輸 送 を 中 心 と 直 し た	公共施設福祉巡回バス(Mバス)と路線バスとの連携計画	課題1 課題2 課題3	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく制度を活用して、箕面市、国、府、バス事業者、市民を含めた関係者で組織する法定協議会を設置し、「地域公共交通総合連携計画」を策定し、実証実験を目指す。(平成21年度～)	箕面市 国 大阪府 事業者 (阪急バス) 市民
	小野原豊中線の供用開始に伴う新たな路線	課題2	東西バスネットワークの一つとして、本路線への路線バスの検討を箕面市、阪急バスが中心となり進める。	箕面市 事業者 (阪急バス)
② 市民の要望・実現可能性を踏まえたバスサービスの改善	夜間時間帯における運行便数の増便	課題1	利用者の要望が多い夜間時間帯以降の運行サービスの向上について検討を行う。 ※ 深夜時間帯については、小野原東線で深夜便の運行がなされている。	事業者 (阪急バス)
	地区によるバスサービスレベルの差の改善(路線の改善・新設や増便等)	課題1 課題2	ローカル路線については、Mバスと路線バスとの連携または一体化によって市内全域でのローカルバスの利用環境整備を進める。 フィーダー路線については新たな道路の供用開始に合わせた新規路線の整備等を見極めながら、現行路線の経路の変更・系統の振替、もしくは増便等を検討する。	箕面市 事業者 (阪急バス)
	乗り継ぎにおける運賃割引	課題1	利用者から要望の多い路線バス同士を乗り継いだ場合の料金体系・制度を検討する。 ※ ゾーン定期券、1日乗車券、各種乗り継ぎ制度(通し運賃の適用、割引運賃)	箕面市 事業者 (阪急バス)
	主要なバス停における上屋・ベンチの整備	課題4	道路状況や利用者数等を勘案しながら、停留所への整備を進める。	箕面市 国 大阪府 事業者 (阪急バス)
	バス路線や時刻表等の情報提供を行うマップ等の作成	課題5	バスの利用に有用な情報を盛り込んで、気軽に便利にバスが利用できるように地区毎に編集して、家庭や職場等で活用してもらえるようにする。(モビリティ・マネジメントで実施) また、市域全体をカバーするわかりやすいバス路線網図(路線バス、Mバス)を作成して市民に配布するとともに、箕面市ホームページにもバスマップを掲載し、バス事業者のホームページとのリンクにより、バス停ごとの時刻表等の情報提供を行う。(平成21年度～)	箕面市 事業者 (阪急バス・阪急電鉄) 市民

※は近隣の市等で実施されている内容