

# 豊能町巡回バス等の利用に関するアンケート

## アンケート結果報告書

**豊 能 町**

企画政策課

平成 21 年 11 月

## 目次

1. 概要	2
2. 総括（各路線のクロス集計とまとめ）	5
(1) 各路線の利用実態	5
(2) 巡回バスと路線バス	7
(3) 箕面森町停車について	8
(4) まとめ	9
3. 豊能町巡回バスの利用に関して	10
(1) 巡回バス利用の有無	10
(2) 利用内容について	11
(3) 巡回バスに関する意見	17
(4) まとめ	21
4. 箕面森町停車について	22
(1) 箕面森町利用予定の有無	22
(2) 利用内容について	24
(3) 箕面森町停車に関する意見	31
(4) まとめ	34
5. 路線バスについて	35
(1) 路線バス利用の有無	35
(2) 利用内容について	36
(3) 路線バスに関する意見	42
(4) まとめ	46

## 1. 概要

### (1) 調査の目的

この調査は豊能町巡回バス利用に関するアンケート実施要領に基づき、豊能町巡回バス、路線バスについての意見及び利用状況等を把握し、今後の運行見直しのための参考資料として活用することを目的として実施した。

### (2) 調査設計

**調査地域：**豊能町全域

**調査対象者：**豊能町在住者から無作為に抽出した 2,000 世帯（地域性に配慮し、送付世帯数を決定し、世帯主に送付）

**調査期間：**平成 21 年 9 月 18 日～平成 21 年 9 月 30 日

**調査方法：**調査票による本人記入方式（本人が記入できない場合は家族）

### (3) 回収結果

送付数 2,000 件に対し、1068 件の回答があり、回収率は 53.4%である。

#### 回答者地区別内訳

地区名	H21.8.31 世帯数	世帯数構成割合	送付世帯数	回収数	回収率
余野	165	1.8	35	18	51.4
川尻	116	0.5	10	4	40.0
木代	203	1.5	30	11	36.7
切畑	114	1.1	22	10	45.5
野間口	84	1.3	25	12	48.0
高山	72	0.7	14	7	50.0
牧	51	0.7	13	9	69.2
寺田	22	0.4	7	5	71.4
吉川	201	1.9	37	18	48.6
ときわ台	1,237	13.9	277	174	62.8
東ときわ台	1,792	20.4	407	208	51.1
光風台	2,047	24.9	497	281	56.5
希望ヶ丘	1,222	13.7	274	122	44.5
新光風台	1,494	17.6	352	189	53.7
計	8,820	100.0	2,000	1,068	53.4

#### (4) 報告書の見方

- ・ 回答結果のうち、割合を示したものは、少数第2位を四捨五入した有効サンプル数に対して、それぞれの割合を求めている。そのため、単数回答にあっては合計が100%にならない場合が、複数回答にあっては合計が100%を超える場合がある。又、サンプル数の少ないものについては、平均値が偏る傾向がある。
- ・ 図表中「無回答」「不定」とあるものは、回答が示されていない、又は回答の整合性の判定が著しく困難なものである。
- ・ グラフ及び表に示した（SA）は単数回答の設問、（MA）は複数回答の設問を表している。
- ・ 参考意見は、集計の分類にあてはまらないものや、意見の理由を述べたものを採用し長い文は簡略化した。
- ・ 利用停留所にかかる集計は、利用者が特に多い場所を除き、その停留所が属する地区で取りまとめた。

例… ときわ台3丁目、ときわ台5丁目⇒「ときわ台」で集計

### 3. 総括（各路線のクロス集計とまとめ）

#### （1）各路線の利用実態

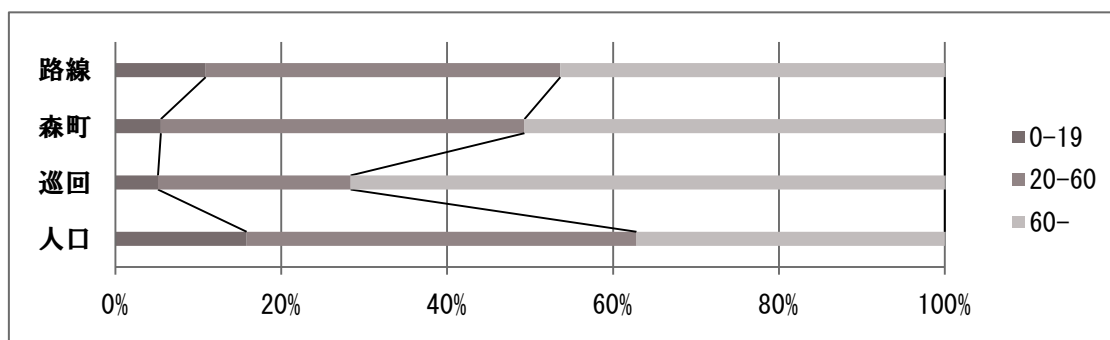
##### ①全体の傾向

各路線の年齢構成を人口の年齢構成（平成17年度国勢調査による平成21年度推計値）と比較すると、60歳以上の利用者（箕面森町は利用予定者）の比率はすべての路線で人口の年齢構成より大きくなっている。また60歳以上の利用者の比率は巡回バス、箕面森町、路線バスの順に人口の年齢構成よりも大きい。

年齢構成は、利用目的や使用頻度に大きく影響し、いずれの路線も就業者の割合が少ない60歳以上の利用者が大半を占めることから、自ずと利用目的は買い物や公共施設利用といった日常生活に関するものが多くなり、利用頻度も低くなる。

特に巡回バスはその傾向が顕著で、路線バスのほうがより年齢層が低く、箕面森町はその中間にあたる。

人口と各路線の年齢構成



##### ②地区別の傾向

###### 1 東地区（希望ヶ丘を除く）

…世帯構成割合より各路線の利用世帯の割合が小さく、全般に利用率が低い。巡回バスと箕面森町利用の割合は同じだが、路線バスの利用が多い。

2 吉川…世帯構成割合より巡回バスの利用世帯の割合が大きく、路線バスと箕面森町利用世帯の割合は小さい。

3 ときわ台…世帯構成割合より巡回バスと箕面森町の利用世帯の割合が大きく、路線バスは小さい。特に巡回バスは世帯構成との開きが大きく、他の地区より利用率が高い。

4 東ときわ台…各路線ともに世帯構成割合より利用世帯の割合のほうが大きい。

5 光風台…巡回バスと箕面森町の利用世帯の割合は世帯構成割合と似かよっているが、路線バスは小さい。

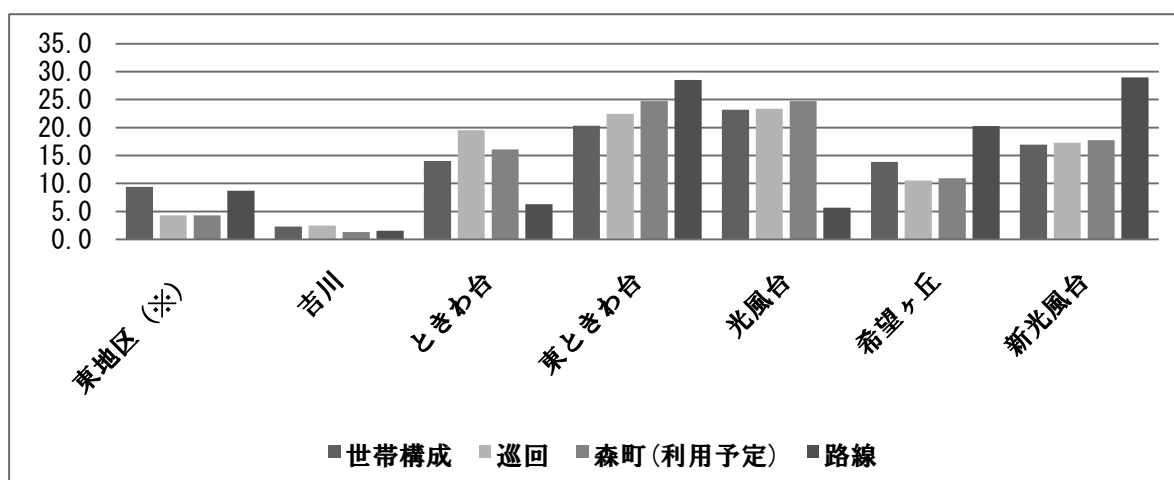
6 希望ヶ丘…巡回バスと箕面森町の利用世帯の割合は世帯構成割合より小さく、路線バスは大きい。特に路線バスは世帯構成との開きが大きく、利用率が高い。

7 新光風台…巡回バスと箕面森町の利用世帯の構成割合は世帯構成割合と似かよっているが、路線バスは大きい。特に路線バスは世帯構成との開きが大きく、利用率が高い。

#### 世帯構成割合と各路線の利用世帯の構成割合

	東地区 (希望ヶ丘を除く)	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	希望ヶ丘	新光風台	総計
世帯構成	9.4	2.3	14.0	20.3	23.2	13.9	16.9	100.0
巡回	4.3	<b>2.5</b>	<b>19.6</b>	22.5	23.4	10.6	17.3	100.0
森町	4.3	1.3	16.1	24.8	<b>24.8</b>	11.0	17.8	100.0
路線	<b>8.7</b>	1.5	6.3	<b>28.5</b>	5.7	<b>20.3</b>	<b>29.0</b>	100.0

※斜字は各地区のうち利用率の高いものを示す



(※) 希望ヶ丘を除く

## (2) 巡回バスと路線バス

巡回バスの利用世帯は全体の4割、路線バスは4割強となっている。

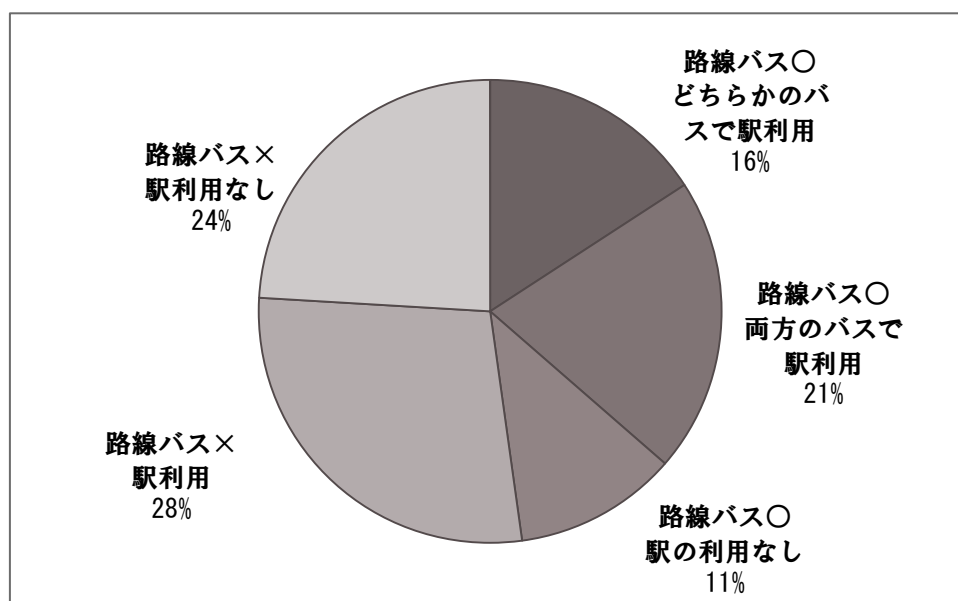
巡回バスの利用者のうち、路線バスを利用している者の割合は48%で、約半数が路線バスを利用している。

巡回バスと路線バス両方を利用する者のうち、37%は駅を利用しており、駅を含む路線に限れば、巡回バス利用者の約4割は巡回バスと路線バスの重複路線を利用していることになる。

このことから、巡回バスに関する意見でも重複路線に関しては、路線バスと時間等を整理し、走行時間帯に空白のないようにといったものが多くなっていると考えられる。

巡回バス利用者の内、路線バス利用者の割合

路線バス	駅利用	件数
利用する	どちらかのバスで	100
	両方で	130
	利用しない	72
利用しない	利用する	178
	利用しない	152





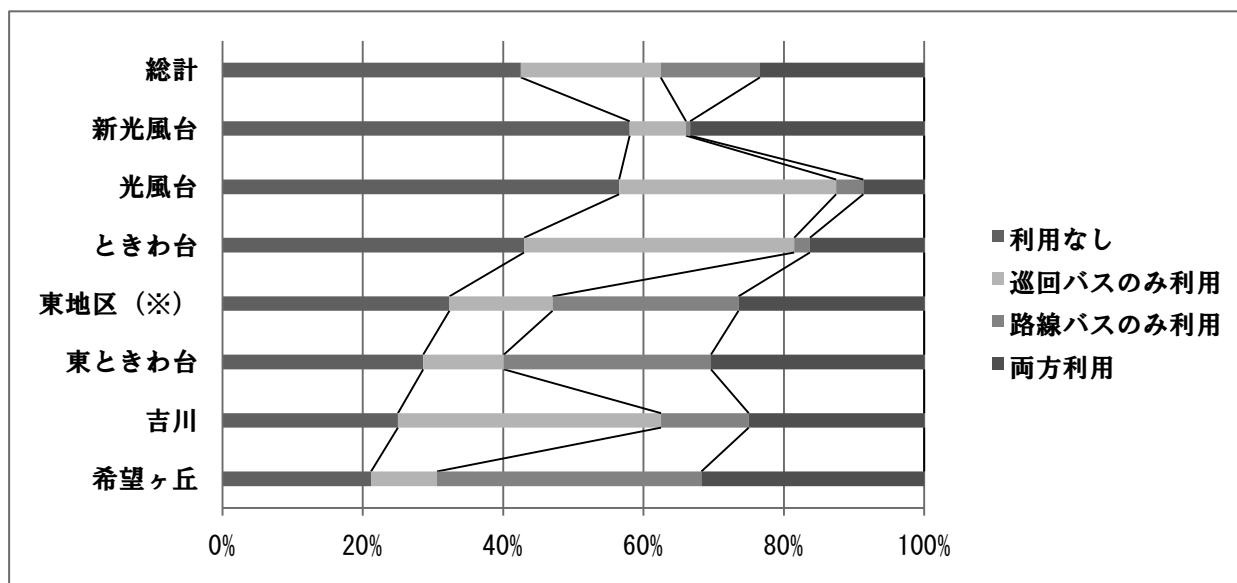
### (3) 箕面森町停車について

箕面森町の利用予定者については、全体では50%を超えている。また、路線バスに関する意見の中で、箕面森町もしくは千里中央への直行便を求める意見も多くあった。

利用予定者の年齢は既存路線同様60歳以上が多く、1ヵ月の利用平均は5回未満で61%を占める。利用目的については買い物46%を占めている。

箕面森町利用予定と巡回バス、路線バスの利用状況を比較すると、全体では既存バスの利用がない者が42%で、約4割は新たにバスを利用する者であり、光風台、新光風台においてこの傾向が顕著である。一方、東ときわ台においては既存バスの利用者が7割を超えており、箕面森町に近いという地域性から、従来の利用形態からの転換が主であると考えられる。又、希望ヶ丘その他の東地区においても同様の傾向がみられる。

箕面森町利用予定者のうち、既存バスの利用者の割合



(※) 希望ヶ丘を除く

#### (4) まとめ

各路線ともに地区によって利用率や要望の数、種類が異なり、これは、各地区の地理的な特性が大きく影響しているといえる。共通していることは、利用者の年齢層が高いこと、通勤通学の利用率が低く、利用頻度が少ないことである。逆にいえば、利用者の年齢層が高く主に日常生活のために利用するものとなっているため、今後高齢化が進む本町にあっては利用率が上昇することも考えられる。各路線の関する意見としては、増便や直行便の実現など、利便性の向上を求める声も多く寄せられており、利用者にとって必ずしも充実したものとはなっていないことがわかる。

以上により、バス路線の見直しに当たっては次のような視点が必要であると思われる。

- ①各地区の地理的特性…公共施設、商業施設、病院、駅等の分布と徒歩可能圏内、坂道等
- ②施策上の位置付け…福祉施策、活性化施策等、位置づけによって利便性の中身が異なる
- ③利用目的にあわせた利便性…“直行便の時間短縮≠きめ細やかな路線設定”など、利用目的によっては相反する利便性がある
- ④巡回バス、路線バスの整合性…重複路線の整理等

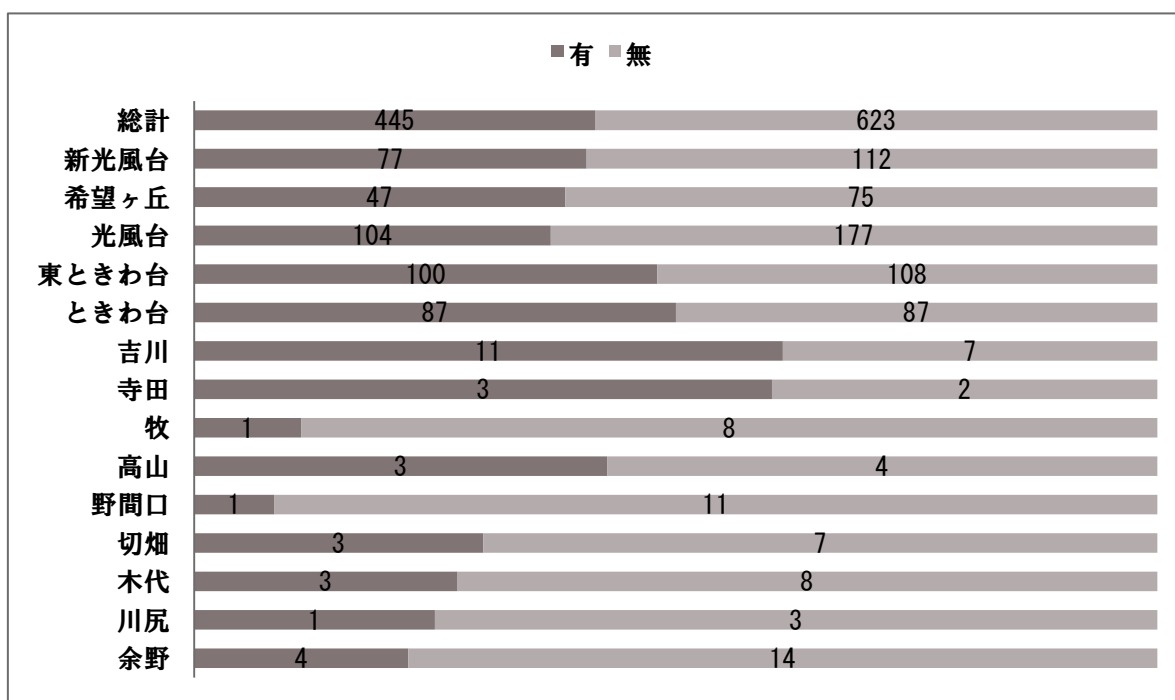
### 3. 豊能町巡回バスの利用に関して

#### (1) 巡回バス利用の有無（利用世帯数）

巡回バスの利用世帯は全体の41.7%であり、利用率を地区別にみると吉川が61.1%で最も高く、次いで寺田が60.0%である。東地区（希望ヶ丘を除く）及び吉川以外では、ときわ台が50.0%で最も高く、次いで東ときわ台が48.1%である。

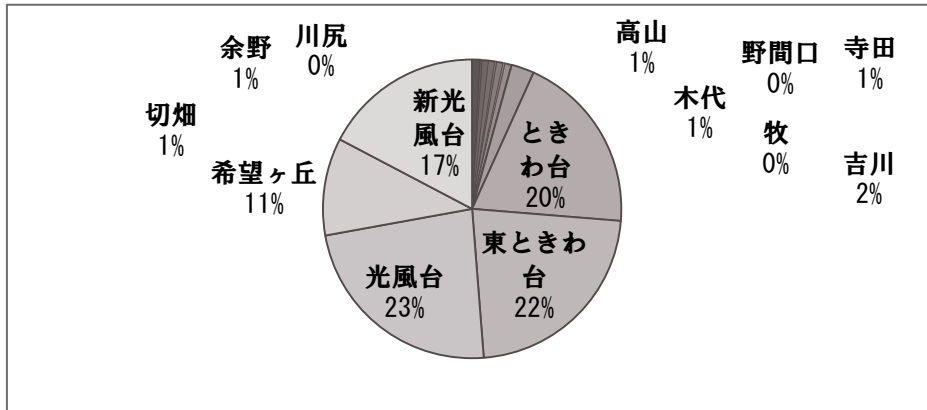
#### 巡回バス利用世帯（SA）

	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	希望ヶ丘	新光風台	総計
有	4	1	3	3	1	3	1	3	11	87	100	104	47	77	445
無	14	3	8	7	11	4	8	2	7	87	108	177	75	112	623
利用割合	22.2	25.0	27.3	30.0	8.3	42.9	11.1	60.0	61.1	50.0	48.1	37.0	38.5	40.7	41.7



次に、利用者の地区別割合をみると、光風台が23%で最も多く、次いで東ときわ台が22%となっている。西地区は全体の84%であり、東地区は希望ヶ丘が11%、その他が5%となっている。

利用者の地区別割合（1%未満は0表示）（SA）

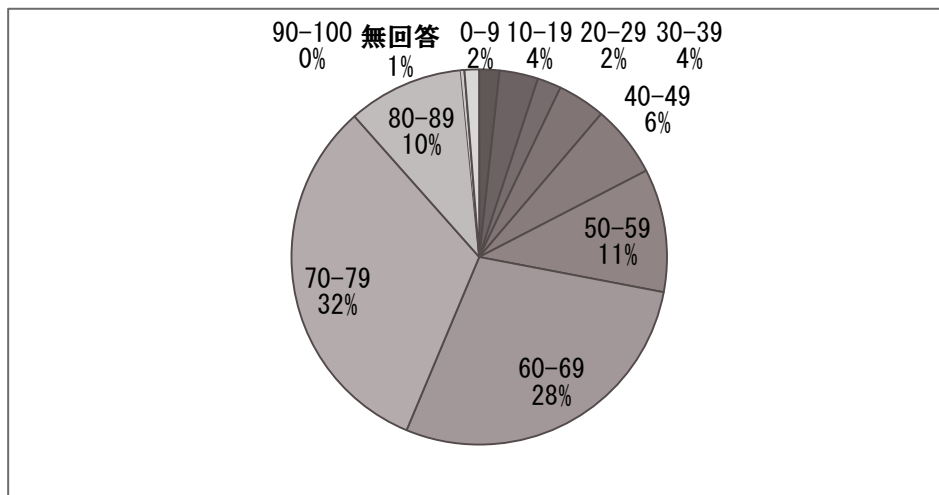


## （2）利用内容について

### ①利用者の年齢

利用者年齢の割合は70代が32%で最も多く、次いで60代が28%となっており、60歳以上の利用者は全体の70%である。

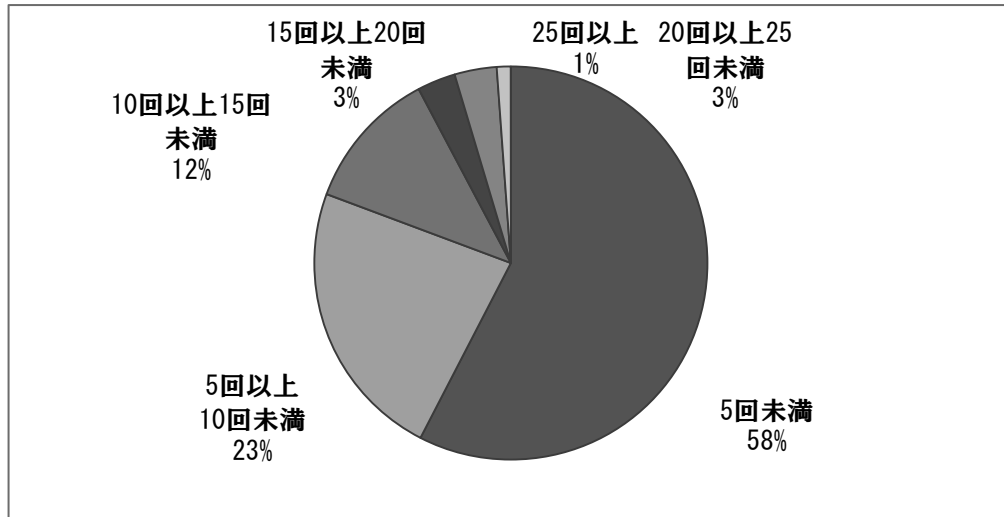
利用者の年齢構成（1%未満は0表示）（SA）



## ②利用回数

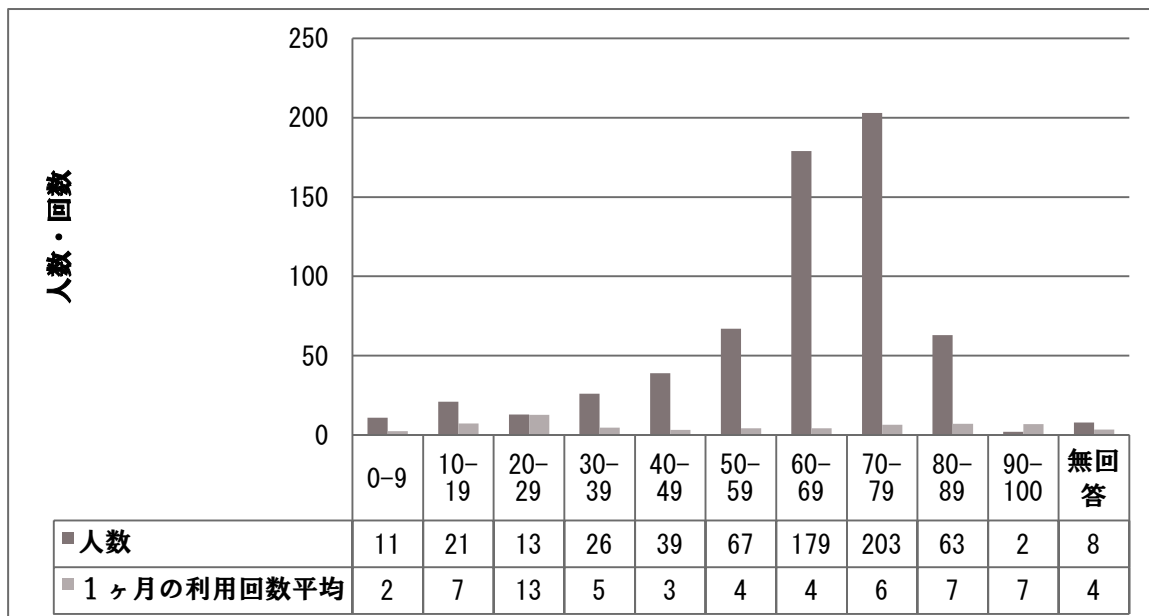
1ヶ月の利用回数は5回未満が58%で最も多く、次いで5回以上10回未満が23%となっている

1ヶ月の利用回数 (SA)



次に年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均をみると、20代が13回で最も多く、次いで10代、80代、90代が7回となっている

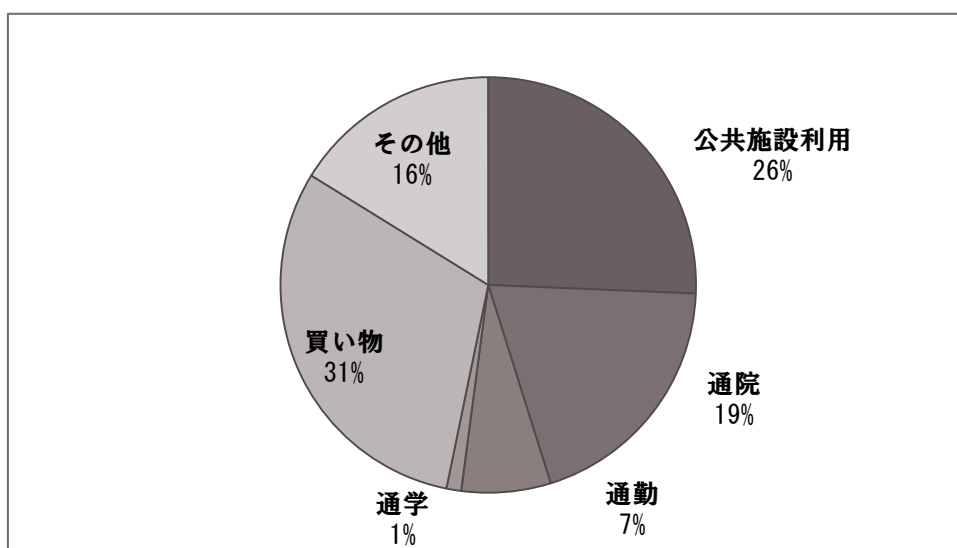
年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均 (SA)



### ③利用者の目的

巡回バスの利用者の目的は買い物が31%で最も多く、次いで公共施設利用が26%となっている。

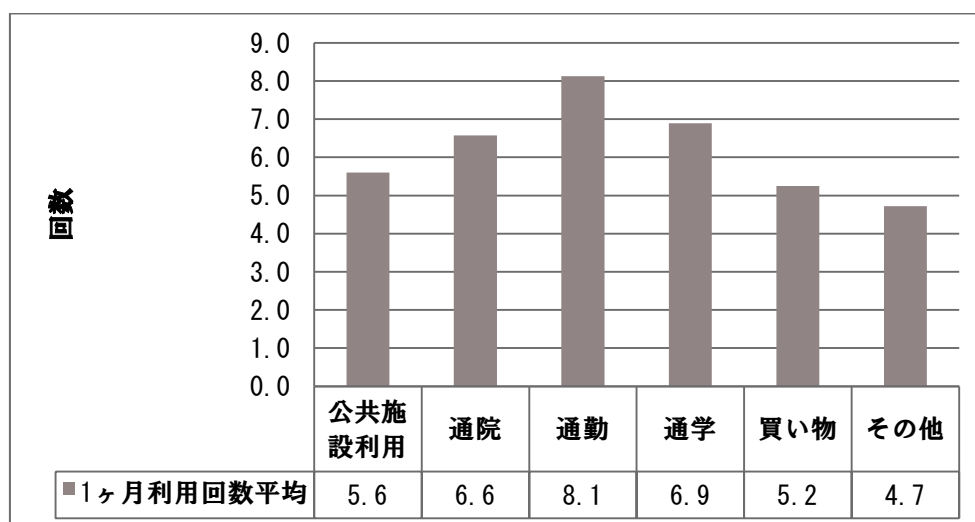
利用目的の構成 (MA)



※その他…知人と会う、会合に参加、レジャー等

次に、利用目的別の1ヶ月の利用回数平均を見ると、通勤が8.1回、次いで通学が6.9回となっている。

利用目的別1ヶ月の利用回数平均 (MA)

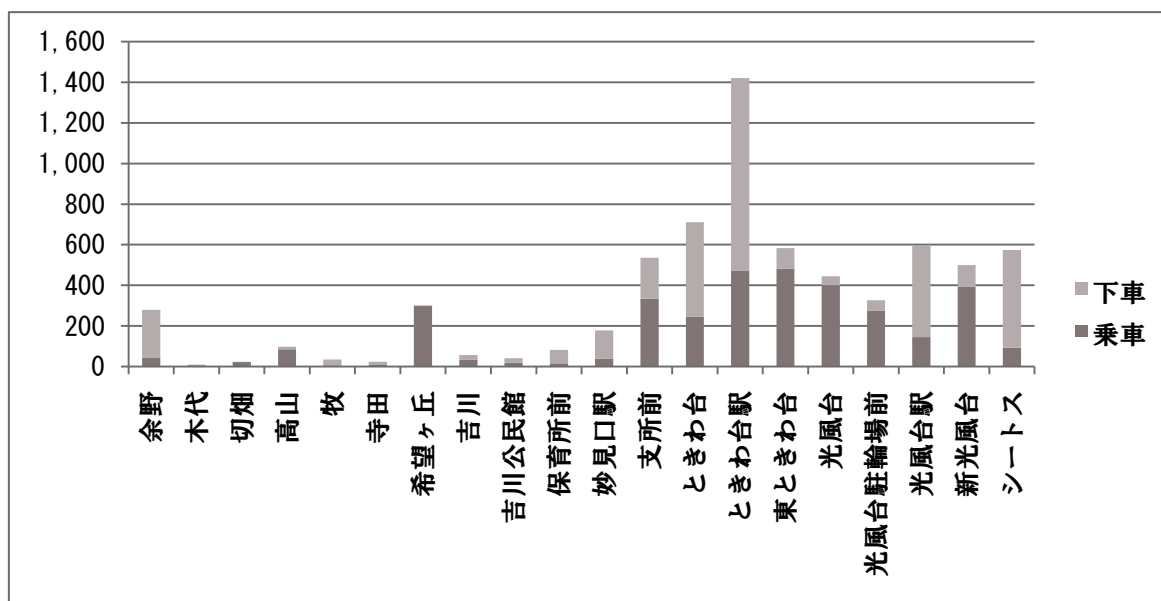


#### ④ 停留所利用者数と利用回数

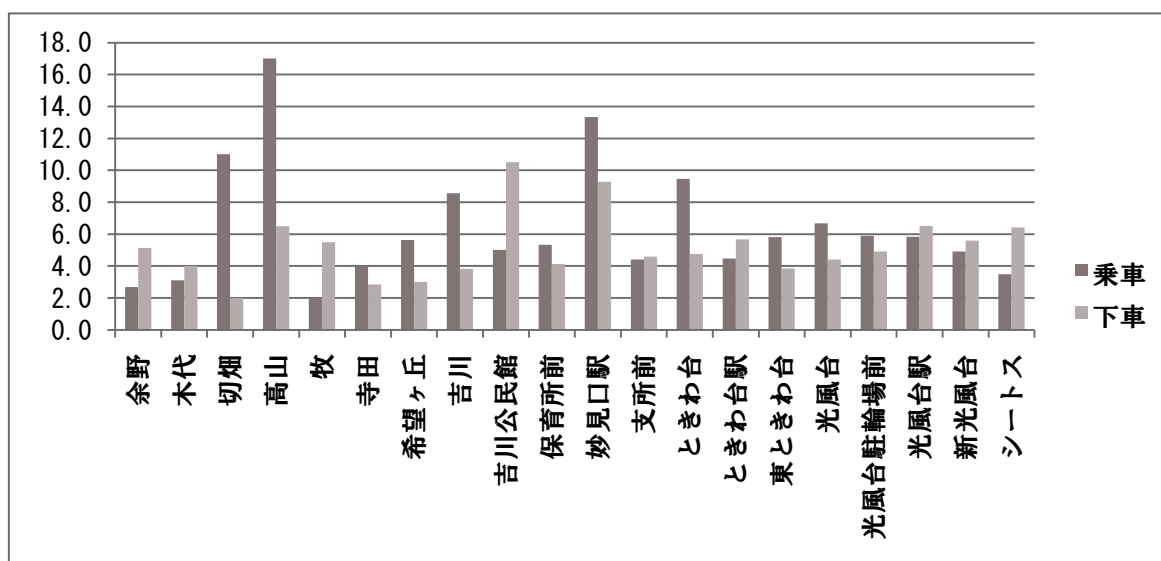
停留所別の延べ人数（人数×利用回数）はときわ台駅、ときわ台、光風台駅の順に多い。

停留所別の1ヶ月利用回数の平均は、乗車は高山、妙見口駅の順に多く、下車は吉川公民館、妙見口駅の順に多い。

停留所別1ヶ月の延べ人数（人数×利用回数）（SA）



停留所別1ヶ月の利用回数平均（SA）



## ⑤ 路線別利用状況

路線別の利用者延べ人数（人数×回数）は西地区巡回、東西線、東地区巡回に順に多い。

路線別の乗車区間の利用者延べ人数をみると

1 東西線…希望ヶ丘発支所着が最も多く、乗車場所では希望ヶ丘、余野、降車場所では支所前、シートスの順に多い

東西線		乗車場所													
		シートス	ときわ台	ときわ台駅	希望ヶ丘	光風台	光風台駅	光風台駐輪場前	支所前	新光風台	東ときわ台	妙見口駅	木代	余野	総計
降車場所	シートス				69										69
	ときわ台														0
	ときわ台駅				22										22
	希望ヶ丘			4				6							10
	吉川												3		3
	支所前				88									8	96
	東ときわ台												1	3	4
	妙見口駅														0
	余野	1	4	3		12	1	4	10	1	12	7			55
	総計	1	4	7	179	12	1	10	10	1	12	7	1	14	259

2 東地区巡回…高山発余野着が最も多く、乗車場所では希望ヶ丘、高山、降車場所では余野、永寿荘の順に多い

東地区巡回線		乗車場所							総計
		希望ヶ丘	高山	寺田	切畑	牧	木代	余野	
降車場所	永寿荘	4			20		6	3	33
	希望ヶ丘							7	7
	寺田	10						3	13
	川尻							4	4
	牧							2	2
	余野	83	85	5	2	2		4	181
	総計	97	85	5	22	2	6	23	240



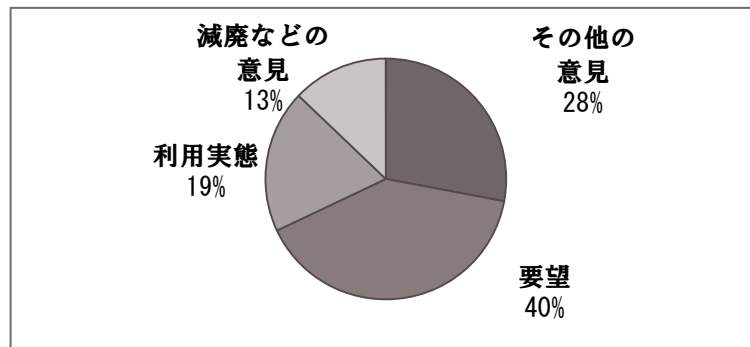
3 西地区巡回…東ときわ台発ときわ台駅着が最も多く、次いで新光風台発光風台駅着が多い。乗車場所は東ときわ台、ときわ台駅、降車場所では支所前、光風台駅の順に多い。

西地区巡回線		乗車場所													
		シートス	ときわ台	ときわ台駅	吉川	吉川公民館	光風台	光風台駅	光風台駐輪場前	支所前	新光風台	東ときわ台	保育所前	妙見口駅	総計
降車場所	シートス		32	43			93	3	88	90		37			386
	ときわ台			185				3							188
	ときわ台駅		47				9		4	115	4	251			430
	吉川公民館	4		6			9				4				23
	光風台	4		1				23	10		6				44
	光風台駅	21					197			12	214	5			449
	光風台駐輪場前			1						36	12				49
	支所前	49	109	161	20	11	52	78	132		127	54		30	823
	新光風台		10	1	14	8	19	22	22	2			8		106
	東ときわ台			43				5	6	17	7		8	3	89
	保育所前	11									10				21
	豊悠プラザ	4					3		1	32	7	15			62
	妙見口駅		25	3					2	6		94			130
総計	93	223	444	34	19	382	134	265	310	387	460	16	33	2,800	

### (3) 巡回バスに関する意見

巡回バスに関する意見は365件あり、内訳は増便や路線の見直し等要望に関するものが146件、その他の意見が102件、利用実態に関するものが70件、減便、廃止等の意見が47件となっている。

巡回バスに関する意見の内訳



#### ① その他の意見の内訳

意見の種類	件数
路線、時刻等がわかりにくい	26
便が少なすぎて利用しにくい	15
巡回しすぎて時間がかかる	13
路線バスとの重複をなくし空白のないように	20
現状への代替案	19
その他	9

○参考意見

意見の種類	内容
路線、時刻等 がわかりにくい	実態がわからない PR不足
	停留所に時刻表を
現状への代替 案	京都のように面白い形のバスを
	吉川中学校などのスクールバスとして運行
	東西別々に生活圏にあわせてダイヤを／東西直通は高額でもよい。
	おでかけくんから利用者を移す／東西巡回は直行、東・西はそれに接続 豊寿荘のバスとの統合
	マイカーが多いので不要／介護タクシーの充実／車を使わない人は環境負荷が少ないので、環境負荷の少ない人に何らかの補助を
	教育、福祉施策として町営にすべき
	時間帯によって運行目的を変える
	車の運転のできる退職者が高齢者送迎をする仕組みを
	小型化及び増便
	乗車率悪い・コスト公表を・タクシー利用補助には
	町職員がマイクロバスで運行
	東西線と西地区巡回のみとし、支所乗り継ぎとする
	ルートを分けて本数を増やす
	永寿荘を拠点としたバス
停留所を公共施設、病院、商業施設に絞る	
その他	交通の便の悪さ、高さが人口減少を招いている
	坂道の多い町なので充実したネットワークを
	運行目的に合った名称を

## ②巡回バスに関する要望の内訳

意見の種類	件数
サービスに関するもの	9
電車との接続	28
増便	72
停留所増設、路線見直し	35
その他	3

### ○参考意見

要望の種類	内容
サービスに関するもの	全てノンステップバスに
増便	増便、郵便局、病院等の利便性
	便数が少ないため、病院で何時間もバスを待つので増便してほしい
停留所増設、路線見直し	坂の上なのに東ときわ台に本数が少ない
	シートスどまりでなくそのまま新光風台内巡回へ
	近くに停留所がなく、利用できない／高齢のため通院の車代がかさむ
	西公民館に停留所を
	新光風台の郵便局前に停車を
	通院に便利な病院バスを
	豊能警察行き
	デマンドバス
	野間口、牧にも路線を
その他	定時運行でわかりやすくしてほしい
	牧の住民は中央公民館まで自力で行かねばならず、使えない

### ③利用実態の内訳

内容	件数
高齢のため利用又は高齢となったときに利用	62
その他	8

#### ○参考意見

実態の種類	内容
高齢のため利用又は高齢となったときに利用	なくなったらどこにも行けなくなる
	見ているだけで心強い
	高齢、障害者のために形を変えてでも存続を
	高齢の際使用 巡回バスは高齢者の自立を助ける
	定住施策として必要
	必要としている人の多少で決定してはならない
	免許証返納はバスの状況を見てからするつもり
その他	マイカーのため使うことはない
	夏休みにプールのため利用
	体調の悪いときに利用
	役に立っていない

### ④減便、廃止等の意見

意見の種類	件数
減便または廃止	21
無料バスの廃止	25
その他	1

## ○参考意見

意見の種類	内容
減便または廃止	路線バスとの重複は削減／東西は死活問題なので残す
	いつも同じ顔触れ／時間がかかりロスが大きい／高齢者はタクシーなどの代替手段を
	バスがなくてもタクシーやおでかけ君を利用
	運営が大変そうで心配
	財政難の折、西巡回廃止、東西を増便、箕面森町に停車
	阪急バスの自主運営を
無料バスの廃止	有料バス
その他	本当に必要か疑問

## (4) まとめ

巡回バスの利用世帯は全体の約4割であり、その約8割を西地区が占める。利用者の年齢は60歳以上が7割であるが、1ヶ月の利用平均は4～7回と若年層よりも少ない。これは、利用目的が買い物、公共施設利用、通院で76%を占めることからわかるように、巡回バスが主に日常生活のために使用されており、使用頻度の高い通勤通学用とはなっていないことを示している。また、通勤通学は利用日数の平均が他と比べて大きい、平均日数が2日以下であり、毎日利用されているわけではない。

停留所の利用状況によると、1ヶ月の延べ人数ではときわ台駅、光風台駅等の利用が多く、能勢電鉄利用のために使用している人が多いことがわかる。

路線別では、東西線は希望ヶ丘・支所前間が多く、公共施設利用が多いと考えられる。一方、東地区巡回は希望ヶ丘・余野間、西地区巡回はときわ台駅・東ときわ台間が多く、交通の結節点の利用が多いことがわかる。

巡回バスに関する意見としては、利便性を考慮した増便や所要時間の短縮、結節点での接続に関する要望が多い。又、利用の多い区間には路線バスが重複している区間もあるため、路線バスとの重複運行を改め、運行の空白がないようにといった意見も多く寄せられている。否定的な意見としては、財政事情を考慮した減便や、無料バスの廃止といった意見が寄せられている。

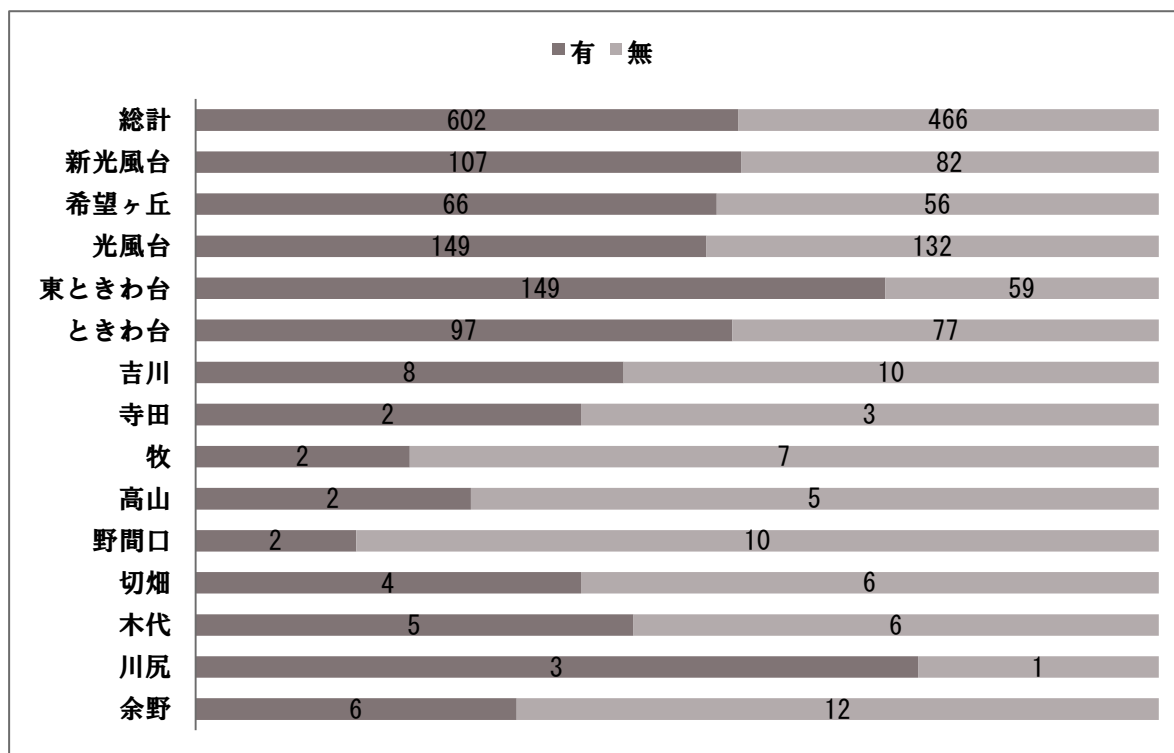
## 4. 巡回バス箕面森町停車について

### (1) 箕面森町に停車した場合の利用予定の有無（利用予定世帯数）

箕面森町の利用予定世帯は全体の56.4%であり、利用予定率を地区別にみると木代が75%で最も高く、次いで東ときわ台が71.6%となっている。東地区（希望ヶ丘を除く）及び吉川以外では、東ときわ台が71.6%で最も高く、次いで新光風台が56.6%である。

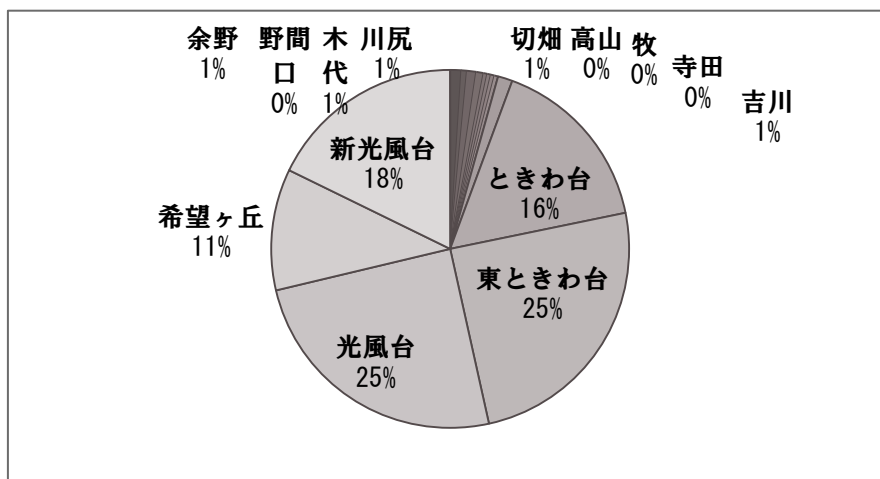
箕面森町利用世帯（SA）

	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	希望ヶ丘	新光風台	総計
有	6	3	5	4	2	2	2	2	8	97	149	149	66	107	602
無	12	1	6	6	10	5	7	3	10	77	59	132	56	82	466
利用割合	33.3	75.0	45.5	40.0	16.7	28.6	22.2	40.0	44.4	55.7	71.6	53.0	54.1	56.6	56.4



次に、利用者の地区別割合をみると東ときわ台、光風台が25%で最も多く、次いで新光風台が18%となっている。西地区は全体の85%であり、東地区は希望ヶ丘が11%、その他が4%となっている

利用者の地区別割合（1%未満は0表示）（SA）



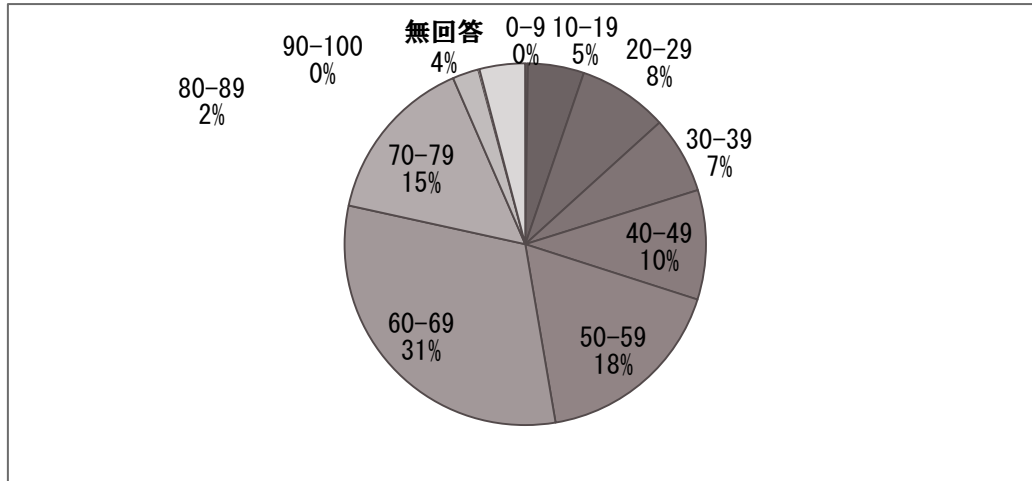


## (2) 利用内容について

### ①利用者の年齢

利用者年齢の割合は、60代が31%で最も多く、次いで50代が18%となっており、60歳以上の利用者は全体の48%である。

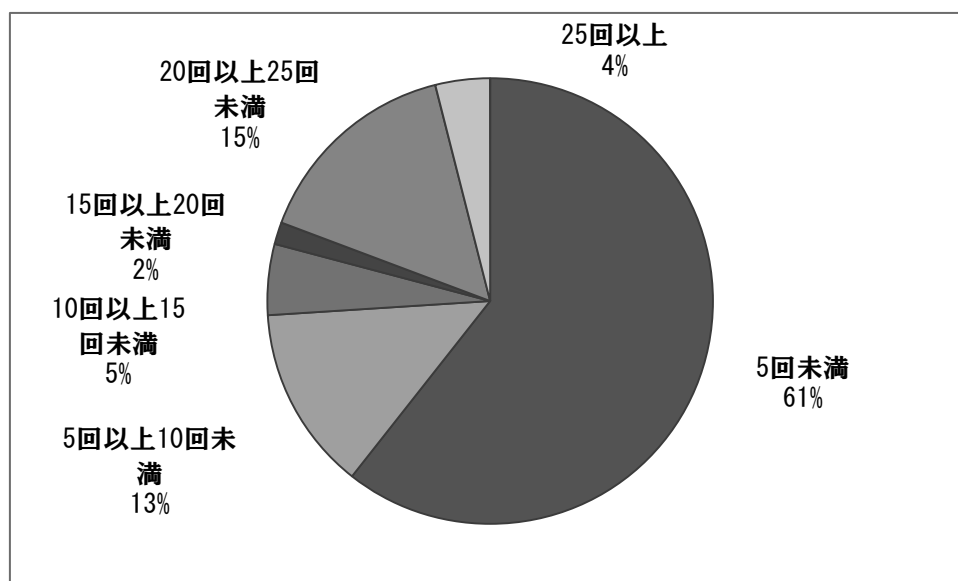
利用者の年齢構成（1%未満は0表示）（SA）



## ②利用回数

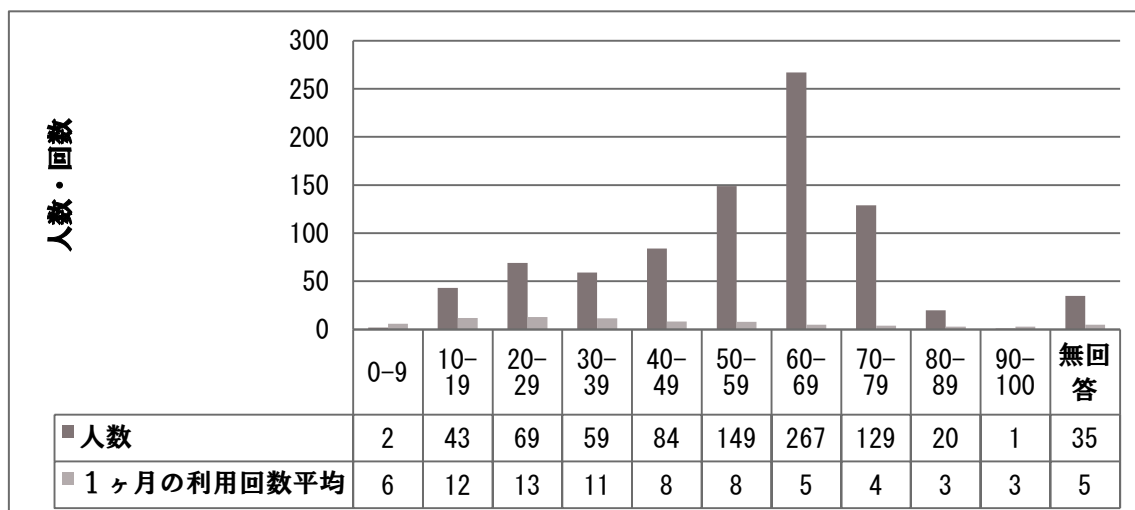
1ヶ月の利用回数は5回未満が61%で最も多く、次いで20回以上25回未満が15%となっている

1ヶ月の利用回数 (SA)



次に年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均をみると、20代が13回で最も多く、次いで10代が12回となっている

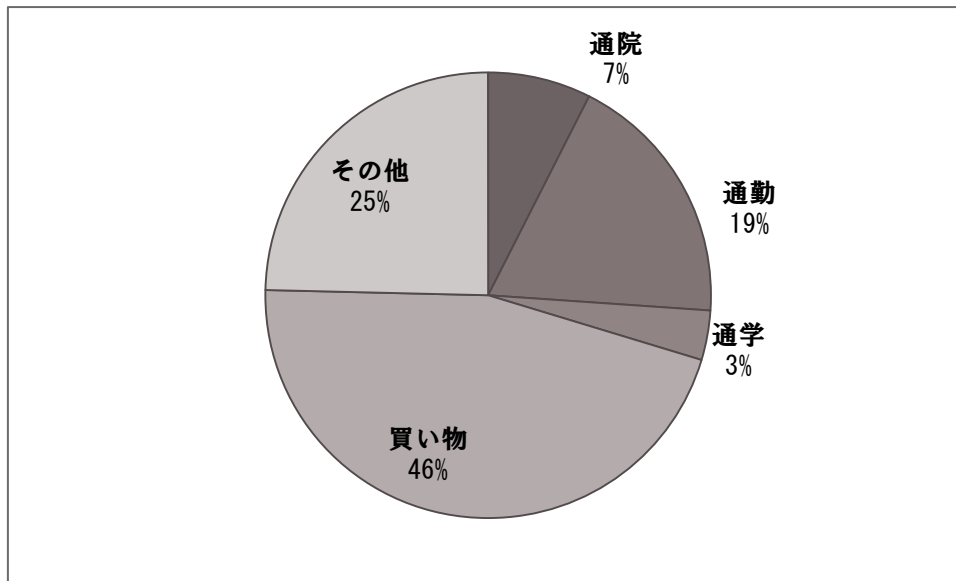
年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均



### ③利用者の目的

利用者の目的は買い物が46%で最も多く、次いでその他が25%となっている

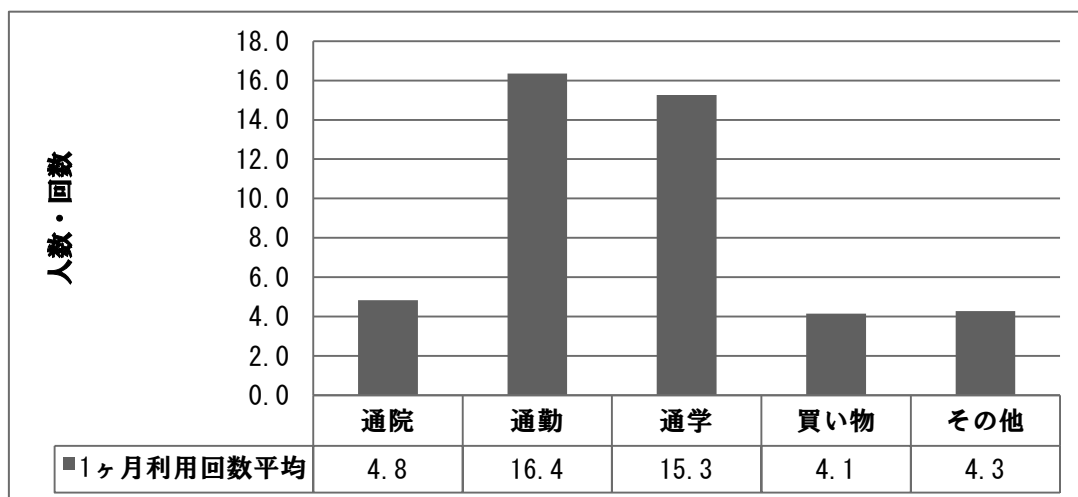
利用目的の構成 (MA)



※その他…知人と会う、会合に参加、レジャー等

次に、利用目的別の1ヶ月の利用回数平均をみると、通勤が16.4回、次いで通学が15.3回となっている。

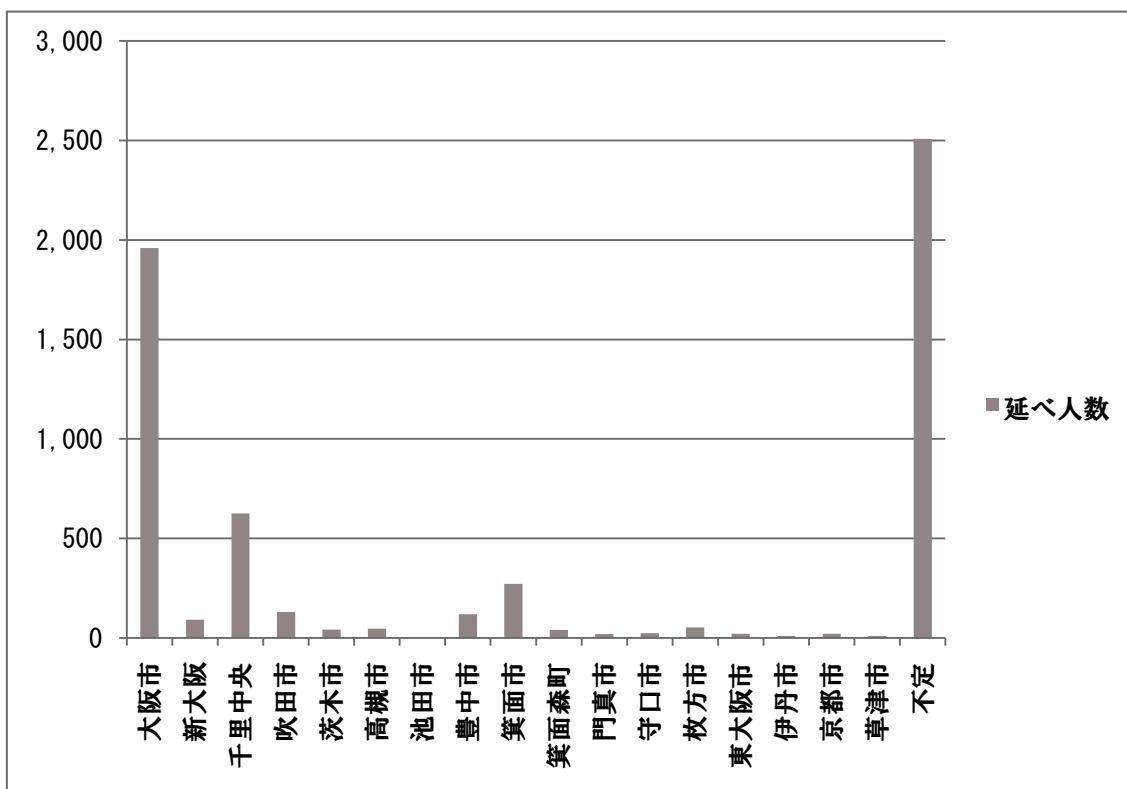
利用目的別1ヶ月の利用回数平均 (MA)



#### ④最終目的地と利用者数・利用回数

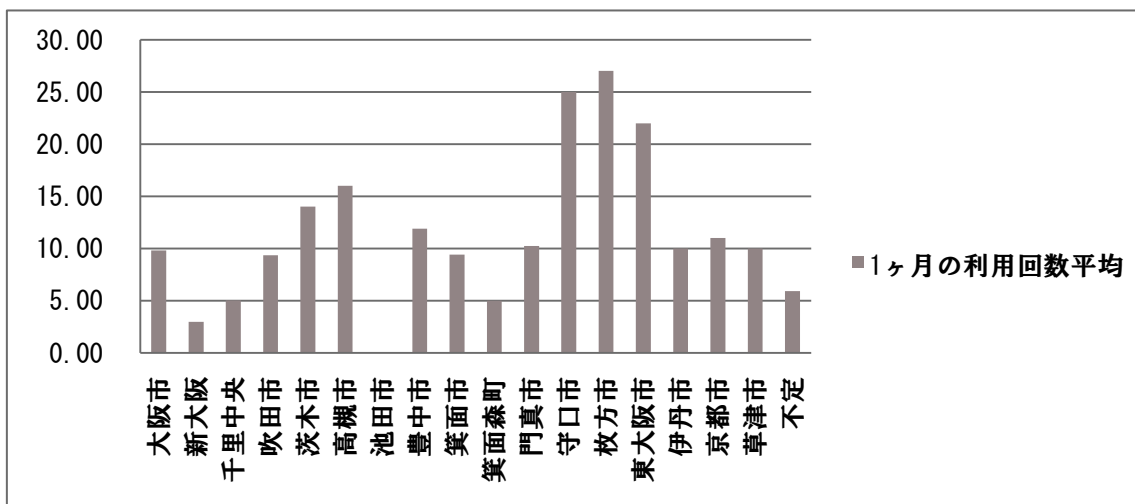
停留所利用者の最終目的地別延べ人数は不定が最も多く、次いで大阪市、千里中央となっている。利用回数の平均では枚方市、守口市の順に多い。

最終目的地別1ヶ月の延べ人数（人数×利用回数）（SA）



※池田市は回数の回答がなかったため、計上不能（以下延べ人数において同じ）

最終目的地別1ヶ月の利用回数の平均（SA）



### ⑤ 地区別最終目的地の状況

地区別最終目的地別の延べ人数（人数×回数）は目的地不定を除くと、東ときわ台発大阪市が最も多く、次いで光風台発大阪市となっている。

地区別最終目的地の状況（SA）

	余野	木代	川尻	切畑	野間口	高山	牧	寺田	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	希望ヶ丘	新光風台	総計
大阪市		25	3						2	286	786	356	220	243	1,921
新大阪				2						5	22	32		20	80
千里中央	5		3						21	72	135	175	101	60	571
吹田市										26	25	34	2	44	131
茨木市												40	2		42
高槻市													3	45	48
池田市															
豊中市										9	25	20	40	25	119
箕面市										70	51	33	51	68	273
箕面森町										8		6		26	40
門真市	20													1	21
守口市										25					25
枚方市													54		54
東大阪市												22			22
伊丹市											10				10
京都市	20									2					22
草津市										10					10
不定	9	23	47	6		4	5		10	279	629	368	218	436	2,034
総計	54	48	53	8		4	5		33	792	1,683	1,085	691	966	5,422

## ⑥最終目的地別利用目的

目的地不定は買い物が最も多く、次いでその他となっている。不定を除き、利用者の多い大阪市は通勤が最も多く、次いで買い物となっている。次に多い千里中央は買い物が最も多く、次いで通勤となっている。

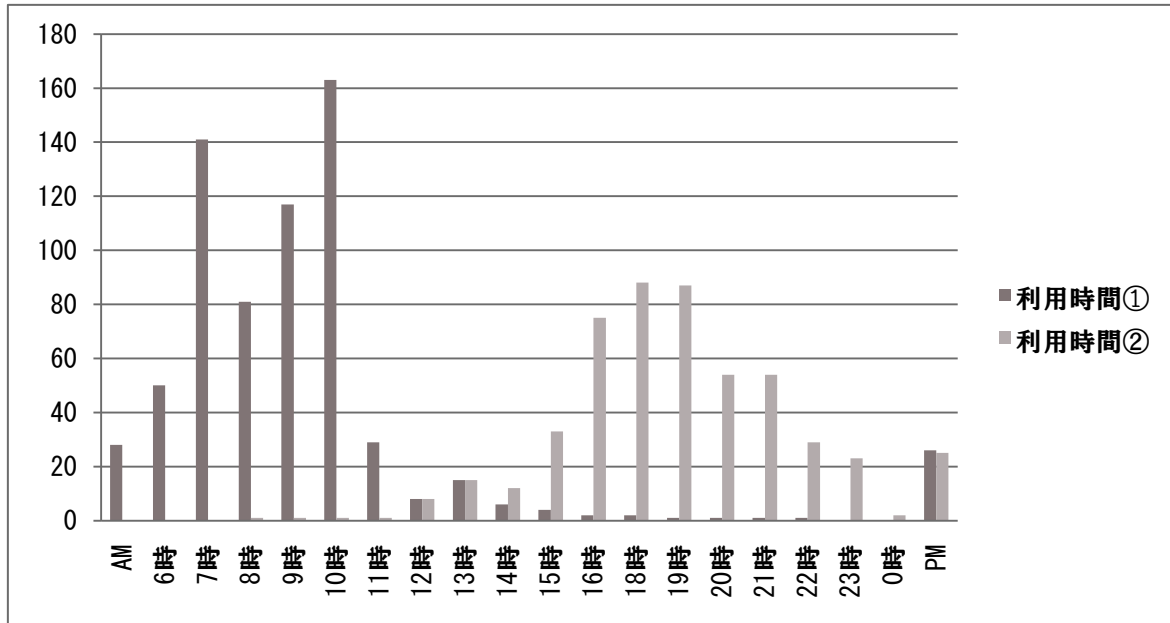
最終目的地別利用目的の状況（利用目的のうち最初に記載した1つを選択）（SA）

最終目的地	通院	通勤	通学	買い物	その他	計
大阪市	13	81	7	72	26	199
新大阪	1	4		5	21	31
千里中央	6	15	3	85	13	122
吹田市	3	7		2	2	14
茨木市		2	1			3
高槻市		3				3
池田市					2	2
豊中市	2	5	1	2		10
箕面市	4	8	2	12	3	29
箕面森町	2			3	3	8
門真市		1			1	2
守口市		1				1
枚方市		1	1			2
東大阪市		1				1
伊丹市					1	1
京都市	1		1			2
草津市			1			1
不定	40	52	16	223	60	391

## ⑦利用時間帯

利用時間帯は、行きは10時台が最も多く、次いで7時台となっている。帰りは18時台が最も多く、次いで19時台となっている。

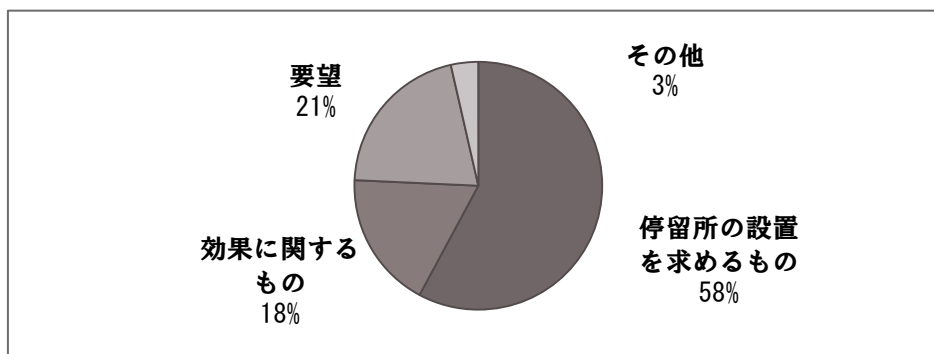
箕面森町利用時間帯（主に①は行き、②は帰りを示す）（MA）



### (3) 箕面森町停車に関する意見

箕面森町停車に関する意見は140件あり、内訳は停留所の設置を求めるものが81件、設置に際しての要望が29件、設置による効果に関するものが25件、その他が5件となっている。

#### 箕面森町停車に関する意見の内訳



#### ① 停留所の設置を求めるものの内訳

意見の種類	件数
設置を求めるもの	69
条件付きで設置を求めるもの	12

#### ○参考意見

意見の種類	内容
条件付きで設置を求めるもの	運賃、速さによる
	最終時間による
	便が少なければ利用しない
	料金等の判断材料がないとわからない



## ② 要望の内訳

意見の種類	件数
ダイヤに関するもの	21
路線バス化	3
その他	5
計	29

### ○参考意見

意見の種類	内容
ダイヤに関するもの	イベント時には臨時便を
	路線によって目的を明確化し、時間短縮も検討
	止々呂美に停車 池田行きに接続
	箕面病院停車
	光風台駅接続
	森町行きは幹線のみを走り、時間短縮を
路線バス化	箕面森町線は豊能町民が多い／路線バス化し、光風台駅、妙見口駅で接続を
その他	早急に実現を
	森町までの区間は運賃を上げる／ただし森町線の運賃を下げる
	実現にむけ箕面市、大阪府に働きかけを

## ③ 効果に関するものの内訳

意見の種類	件数
高齢者	2
通勤	2
進学	3
病院	5
その他	13
計	25

○参考意見

意見の種類	内容
高齢者	高齢となったときに車のかわりとして必要
進学	子供が進学した際、選択肢が広がる
病院	阪大病院利便性
	箕面市民病院
	病院の選択肢が増える
その他	運転免許がない 停車望む 時間短縮により町アピールの良い機会
	森町住民も町内でお金を使う
	利便性が上がり、若い人も転入

④その他の内訳

意見の種類	件数
反対意見	2
その他	3
計	5

○参考意見

意見の種類	内容
反対意見	さらなる環境破壊になる
反対意見	メリットはバス会社にしかない
その他	運賃は？ 阪急バスでなくてもよいのでは？
その他	東西巡回が余野までなので、牧から利用するには森町に停車しても無意味（池田行きでよいため）

#### (4) まとめ

箕面森町の利用予定世帯は全体の5割強であり、その8割強を西地区が占める。利用者の年齢は60歳以上が5割弱であるが、1ヶ月の利用平均は3~5回と若年よりも少ない。1ヶ月の利用日数は5回未満が6割強を占めている。これは、利用目的が買い物、その他で7割を占めること、利用時間帯も行きは10時台が多く、通勤通学時間帯と一致しないことからわかるように、主に日常生活に利用されることが多く、使用頻度の高い通勤通学の利用が少ないことを示している。

最終目的地別の利用状況によると、1ヶ月の延べ人数では不定が最も多い一方で、1ヶ月の利用平均日数が少ないことから、目的地が決まっていない利用者が多いことがわかる。

不定を除いた最終目的地では大阪市が半数を占め、特に東ときわ台においては主に通勤時の能勢電鉄・阪急電鉄利用の代替手段として使われることが多くなることがわかる。次に多いのは千里中央であるが、既存手段よりも利便性が高まることから、買い物、その他の目的で新たに利用する機会が多いことがわかる。

巡回バスの箕面森町停車に関する意見としては、停車を求める意見が多く寄せられ、反対意見は少ない。又利便性を考慮した巡回バスのダイヤに関する意見も多く寄せられている。

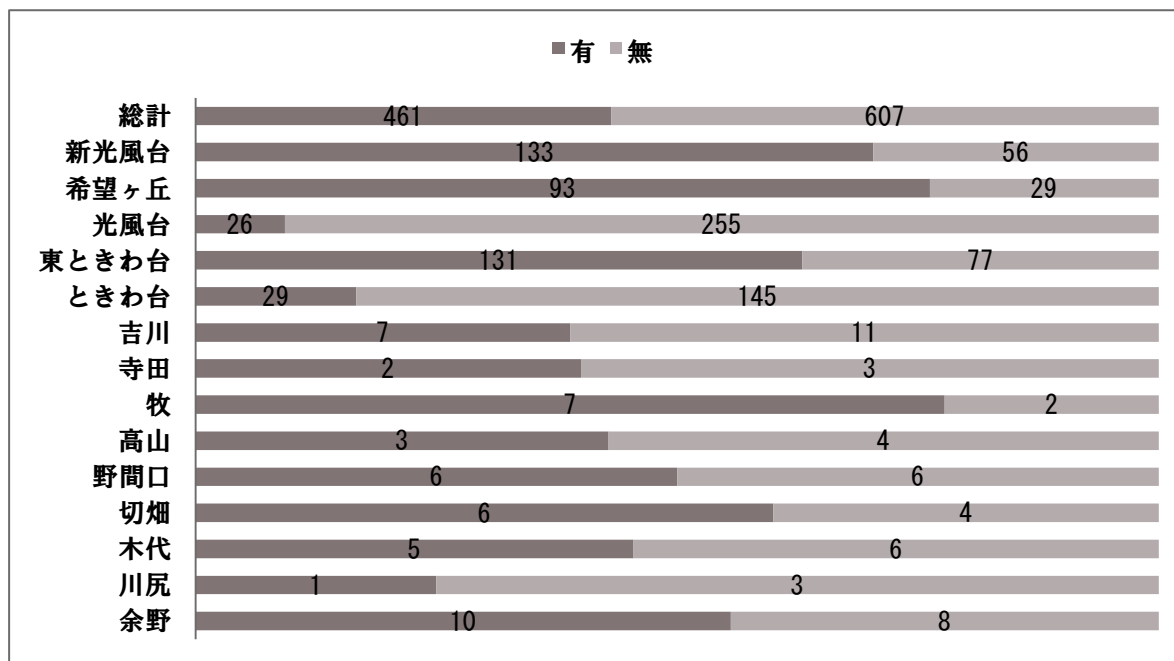
## 5. 路線バスの利用に関して

### (1) 路線バス利用の有無（利用世帯数）

路線バスの利用世帯は全体の43.2%であり、利用率を地区別にみると牧が77.8%で最も高く、次いで希望ヶ丘が76.2%である。東地区（希望ヶ丘を除く）及び吉川以外では希望ヶ丘が最も高く、次いで新光風台が70.4%である。

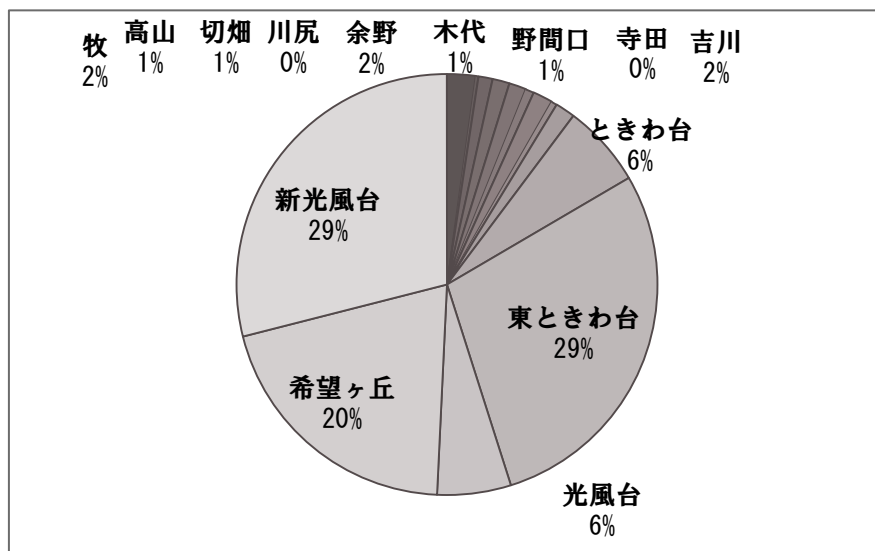
#### 路線バス利用世帯（SA）

	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	希望ヶ丘	新光風台	総計
有	10	1	5	6	6	3	7	2	7	29	131	26	93	133	461
無	8	3	6	4	6	4	2	3	11	145	77	255	29	56	607
利用割合	55.6	25.0	45.5	60.0	50.0	42.9	77.8	40.0	38.9	16.7	63.0	9.3	76.2	70.4	43.2



次に、利用者の地区別割合をみると、東ときわ台と新光風台が29%で最も多く、次いで希望ヶ丘が20%である。西地区の割合は72%であり、東地区は希望ヶ丘以外が8%である。

利用者の地区別割合 (SA) (1%未満は0表示)

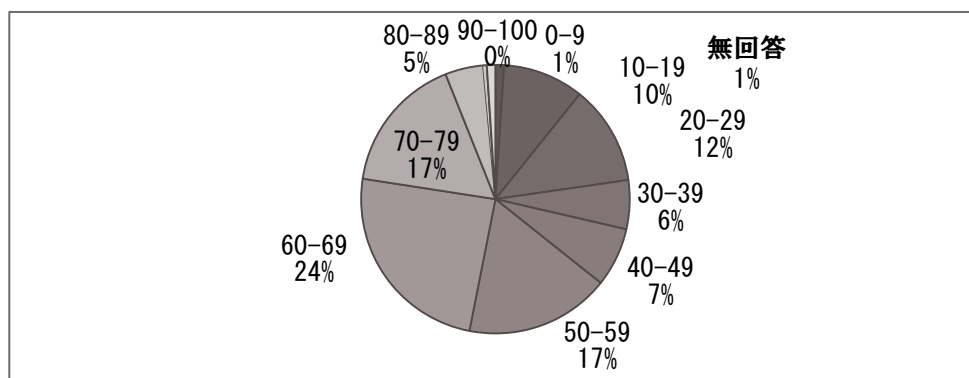


## (2) 利用内容について

### ① 利用者の年齢

利用者年齢の割合は60代が24%で最も多く、次いで50代、70代の17%となっている。60歳以上の利用者は全体の46%である。

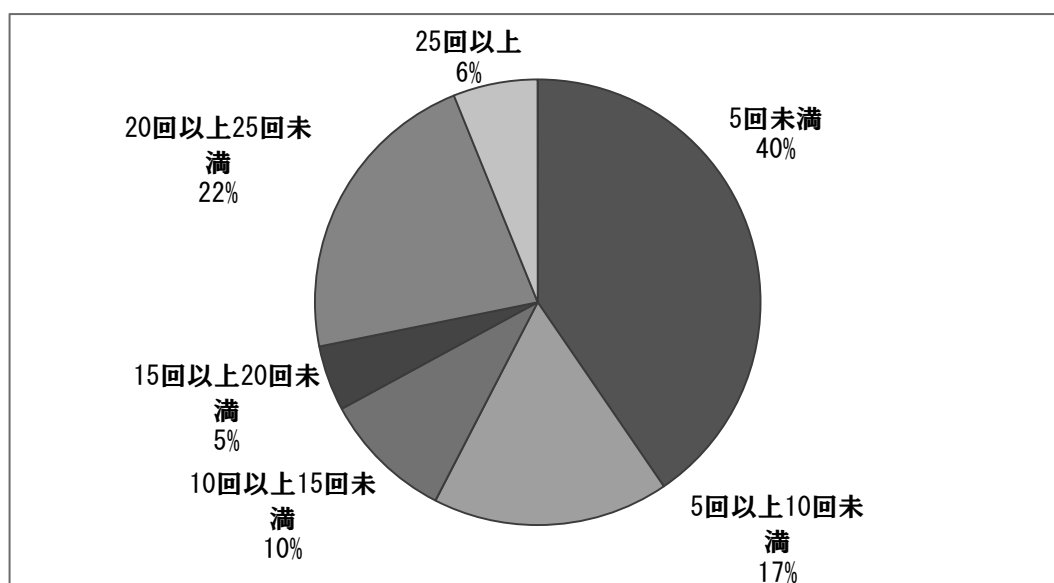
利用者の年齢構成 (1%未満は0表示) (SA)



## ②利用回数

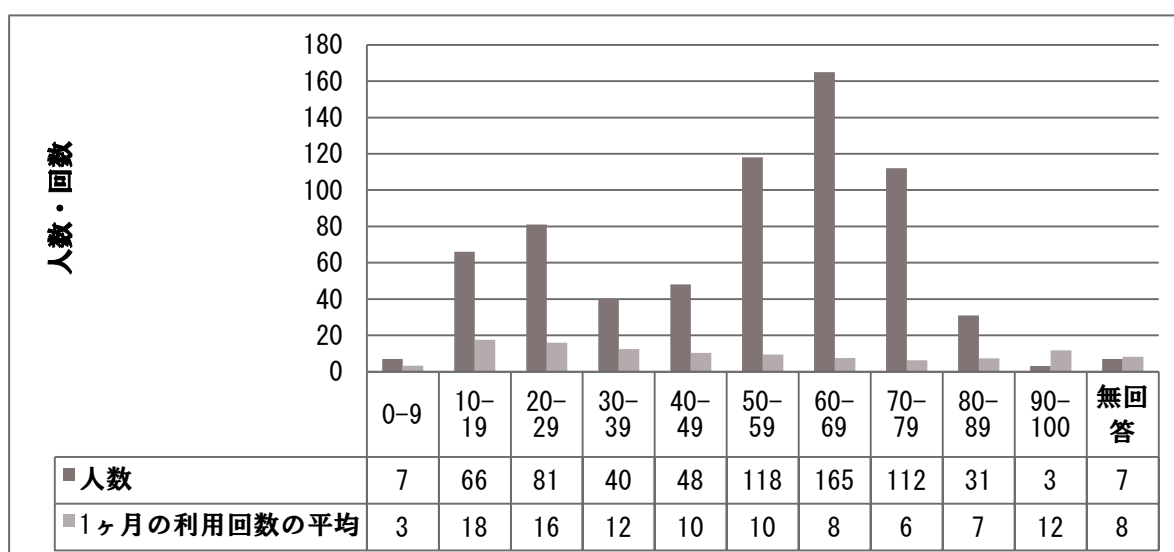
1ヶ月の利用回数は5回未満が40%次いで20回以上25回未満が22%となっている

1ヶ月の利用回数 (SA)



次に年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均をみると10代が18回で最も多く、次いで20代が16回となっている。

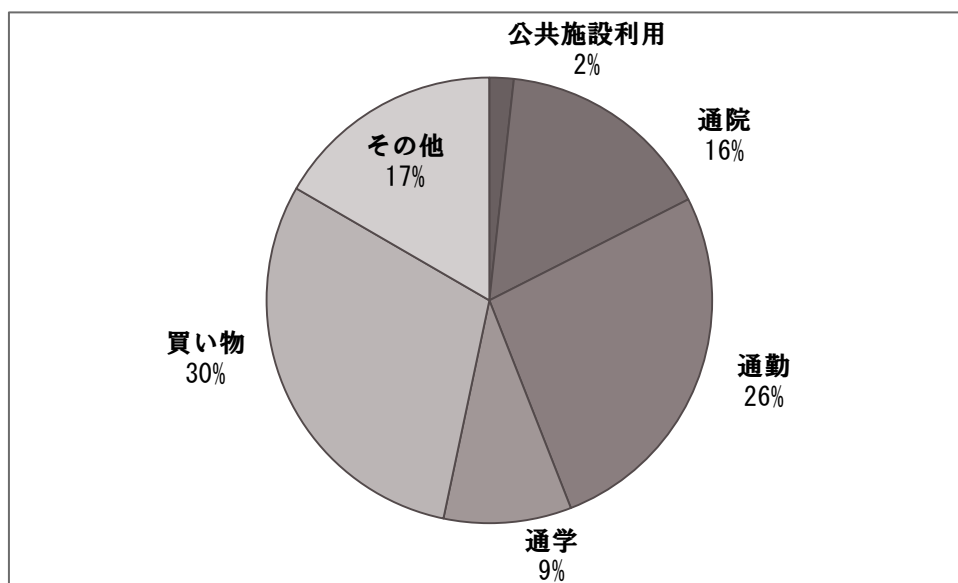
年齢構成と1ヶ月の利用回数の平均 (SA)



### ③利用者の目的

利用者の目的は買い物が30%、次いで通勤が26%となっている。

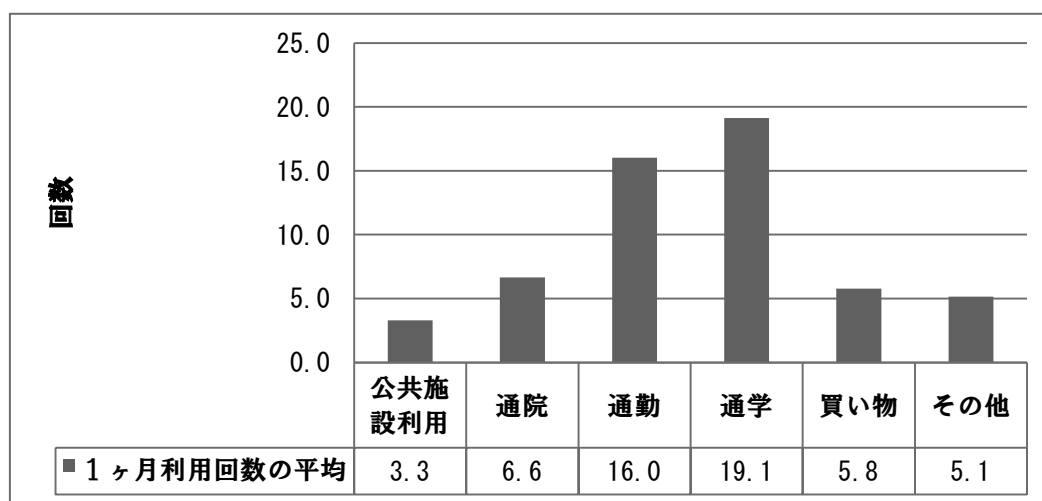
#### 利用目的の構成 (MA)



※その他…知人と会う、会合に参加、レジャー等

次に、利用目的別の1ヶ月の利用回数平均をみると、通学が19.1回、次いで通勤が16回となっている。

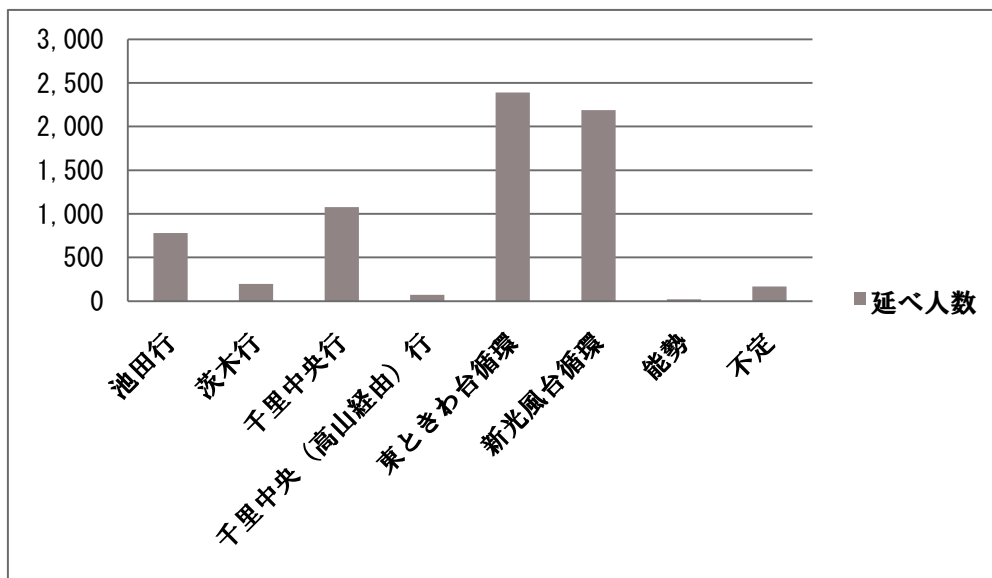
#### 利用目的別1ヶ月の利用回数平均 (MA)



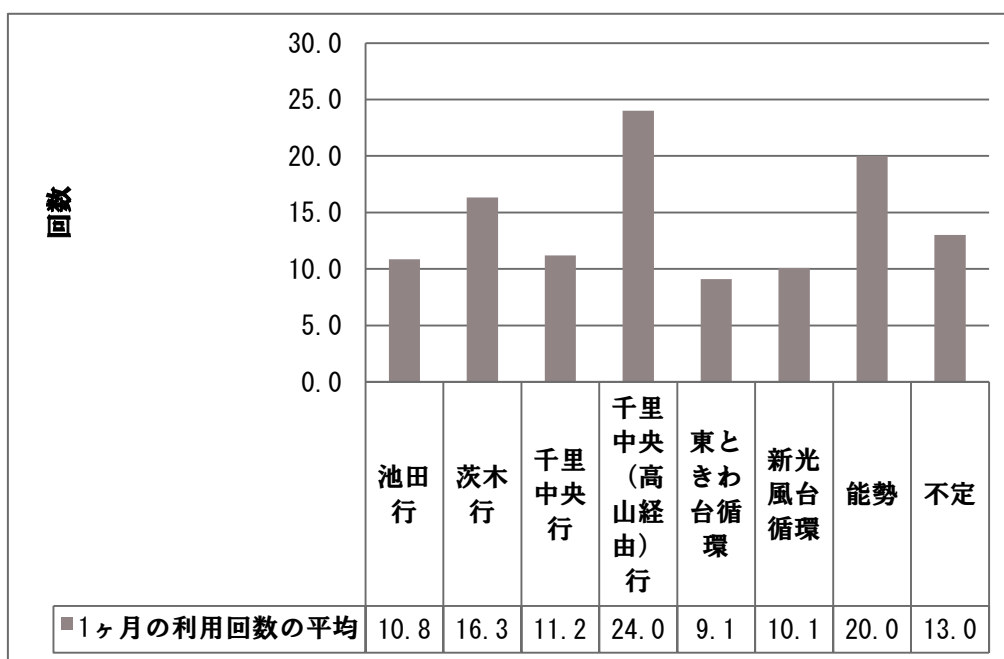
#### ④ 路線利用者数と利用回数

路線別の利用者の延べ人数は、東ときわ台循環、新光風台循環、千里中央行の順に多く、路線別の利用回数の平均は千里中央行（高山経由）、能勢行、茨木行の順に多い。

路線別1ヶ月の延べ人数（人数×利用回数）（SA）



路線別1ヶ月の利用回数平均（SA）





## ⑤ 路線別利用状況

路線別の乗車区間の延べ人数（人数×回数）をみると

1 池田行き…余野発が最も多く、次いで希望ヶ丘が多い。

(SA)	希望ヶ丘	高山	切畑	川尻	牧	野間口	木代	余野	総計
池田	257	6	10	2	58	64	25	337	759
総計	257	6	10	2	58	64	25	337	759

2 茨木行き…希望ヶ丘・茨木間、余野・茨木間の順に多く、希望ヶ丘の利用が最も多い。

(SA)	希望ヶ丘	切畑	余野	総計
茨木	72		41	113
警察病院前	20			20
中河原南	18			18
福井	26			26
余野		19		19
総計	136	19	41	196

3 千里中央行き…希望ヶ丘・千里中央間が最も多く、希望ヶ丘の利用が最も多い。高山経由の千里中央行きは余野・高山間のみの利用である。

(SA)	希望ヶ丘	木代	余野	総計
粟生	24			24
希望ヶ丘	3			3
千里中央	845	42	30	917
白島	68			68
余野	41			41
総計	981	42	30	1053

(SA)	余野	総計
高山	72	72
総計	72	72

4 東ときわ台循環…東ときわ台・妙見口駅間が最も多く、次いで支所前・妙見口駅間が多い。東ときわ台の利用が最も多い。

	ときわ台	支所前	東ときわ台	妙見口駅	総計
ときわ台				11	11
支所前			36	21	57
東ときわ台		25		408	439
保育所前			20		20
妙見口駅	38	97	1,611		1,746
総計	38	122	1,667	440	2,273

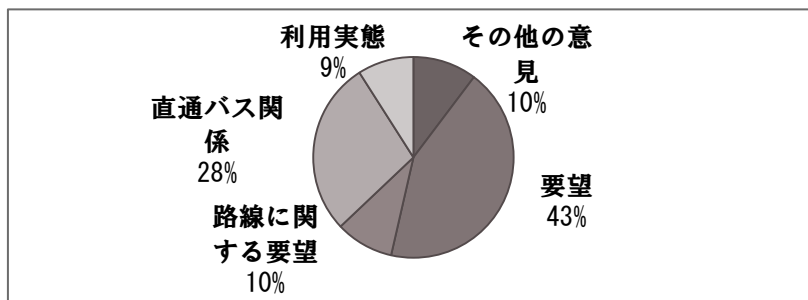
5 新光風台循環…新光風台・光風台駅間が最も多く、次いで光風台駅・シートス間が多い。  
新光風台の利用のみである。

	シートス	光風台駅	新光風台	総計
シートス		157		157
光風台駅	143		1,536	1,679
新光風台		331	2	333
総計	143	488	1,538	2,169

### (3) 路線バスに関する意見

路線バスに関する意見は321件あり、内訳は増便等の要望に関するものが139件、直通バスの要望が90件、その他意見が33件、路線に関する要望が30件、利用実態に関するものが29件となっている。

#### 路線バスに関する意見の内訳



#### ① その他の意見の内訳

意見の種類	件数
現状維持を求めるもの	13
代替案	12
その他	8
計	33

○参考意見

意見の種類	利用路線	内容
現状維持を求めるもの	東ときわ台	廃止は人口流出を招く
	東ときわ台	利用者減だが通勤時ダイヤは維持を
	無回答	利用が少ないが、坂道が多いので必要
代替案	東ときわ台	閑散時間帯は乗合タクシーを
	東ときわ台	巡回バスより路線バスの充実を図る
	東ときわ台	路線統合し、巡回バス1台増やして路線バス廃止
	新光風台	バスを小型化
	新光風台	巡回バスとの重複路線の時間調整
	新光風台	新光風台発公共施設経由箕面森町行きにして巡回バス減便を
	無回答	森町を中心とした東西各々のバス路線を
その他	東ときわ台	高齢化で利用は減る
	東ときわ台	阪急バスでなく阪急本体と交渉すべき
	新光風台	バスによって出かける人が多くなった
	無回答	財政難の折統一を
	無回答	わかりにくい

②要望の内訳

意見の種類	件数
運賃に関するもの	11
サービスに関するもの	14
増便を求めるもの	77
接続に関するもの	23
光風台線設置要望	13
その他	1
計	139

○参考意見

意見の種類	利用路線	内容
運賃に関するもの	千里中央	運賃が高く利用しにくいので行動範囲が最小限となる
サービスに関するもの	池田	ノンステップバス
	千里中央	ノンステップバスは酔いやすい
増便を求めるもの	池田	希望ヶ丘・池田間増便
	新光風台	昼間
	東ときわ台	料金が高くても深夜便を／三田に例がある
接続に関するもの	茨木	茨木行接続が悪い・直行便を／最終が早い
	池田	余野での接続
	東ときわ台	能勢電との乗り継ぎ時間を十分に
光風台線設置要望	無回答	買い物などで東ときわ台へ行きにくい
その他	無回答	ラガールカードなどの交通費補助 川西市に例がある

③利用の実態に関する意見の内訳

意見の種類	件数
高齢のため又は高齢となったとき使用	21
巡回バスの代替として使用	21
その他	4
総計	29

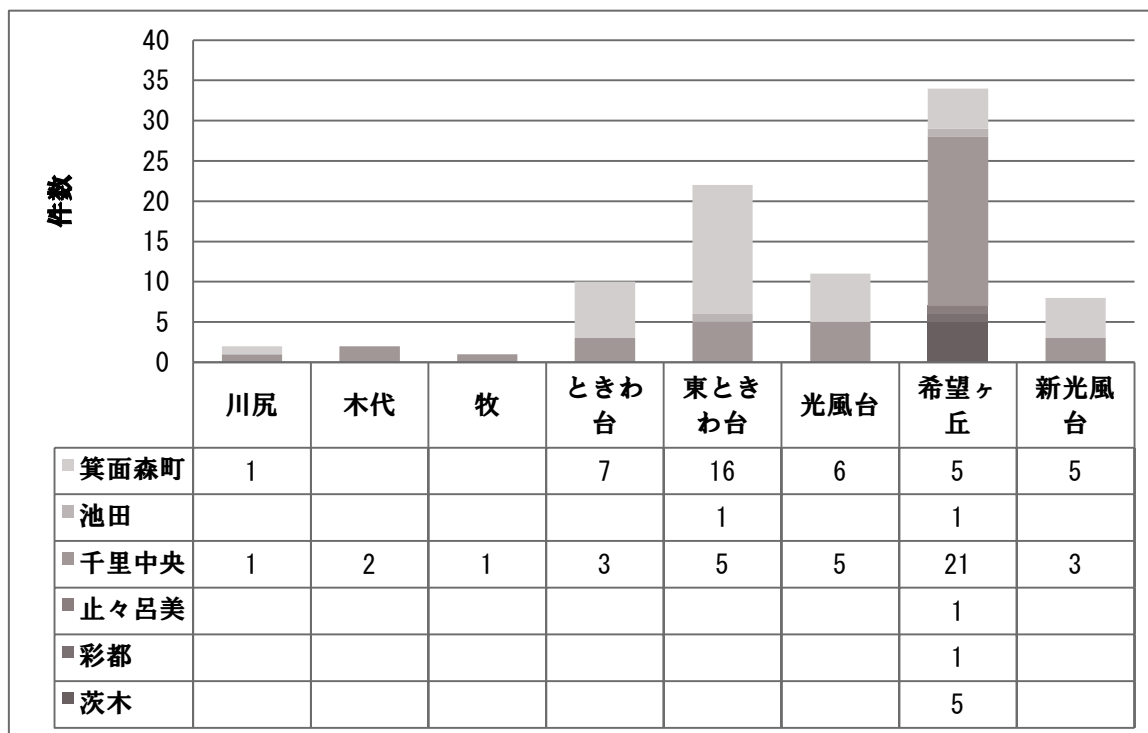
○参考意見

意見の種類	内容
高齢のため又は高齢となったとき使用	今後車に乗らなくなった際重要な足
	将来の人口構成を考えて検討を
	買い物通院には昼間が多いほうがよい

#### ④ 直行便に関する意見の内訳

希望ヶ丘、東ときわ台の順に要望が多い。希望ヶ丘発では千里中央行（箕面グリーンロード経由）が最も多く、東ときわ台発では箕面森町行が多い。

地区別直行便要望の件数（SA）



#### ○ 参考意見

路線	内容	地区
茨木	茨木行、学区変更で利用者が増	希望ヶ丘
	茨木線 高校学区変更により選択肢が増える	希望ヶ丘
千里中央	光風台内路線バス 千里中央行	光風台
	池田行のかわりに千里中央行を	川尻
	すべてでなくてもよいので箕面 GR 経由便を	希望ヶ丘
箕面森町	森町線接続 乗り継ぎ券が必要	川尻
	ラッシュ時のみでもよい	希望ヶ丘

#### (4) まとめ

路線バスの利用世帯は全体の4割強で、その6割強を西地区が占めるが、希望ヶ丘の占める割合も大きい。利用者の年齢は60歳以上の利用者は4割強で60歳以下の利用者のほうが多く、利用回数は年齢が下がるほど多くなる。利用目的の割合は使用頻度の高い通勤通学でも3割強であり、路線バスが日常生活に使われることが多いが、使用する年齢層は若干低いことを示している。

路線別の利用状況によると、1ヶ月の延べ人数は東ときわ台循環、新光風台循環が多く、各路線ともに駅の利用が多く、能勢電鉄を利用するために使用する人が多いことがわかる。他の路線については、終着地（他市）の利用が多く、町内のみの利用は少ない。

路線バスに関する意見としては、利便性を考慮した増便の要望や箕面森町や千里中央への直行便の要望が多い。中でも希望ヶ丘発箕面グリーンロード経由千里中央行の要望が多く寄せられている。