

箕面森町線バス延伸に関する住民意識調査
調査結果報告書

平成 30 年 9 月

豊能町

目 次

調査概要	1
調査結果の概要	2
1. 回答者属性.....	2
問 1 あなたの性別はどちらですか。	2
問 2 あなたの年齢はおいくつですか。	2
問 3 あなたのお住まいはどちらですか。	2
問 4 あなたの職業はどれにあたりますか。	3
2. 公共交通機関の利用状況について	4
問 5 あなたの公共交通機関の利用を伴う外出行動で一番多い目的はどれですか。(い ずれか一つ)	4
問 6 問 5 でお選びいただいた外出行動の際の移動手段をすべてお選びください。(あ てはまるものすべて)	5
問 7 自宅から鉄道を利用する際、最も利用頻度の高い鉄道駅はどちらですか。(い ずれか一つ)	7
問 8 公共交通機関を利用された際の主な目的地、もしくは通過・経由地はどの方面で すか。(いずれか一つ)	8
公共交通機関の利用状況について まとめ	9
3. バスが延伸した場合の将来ニーズについて.....	10
問 9 箕面森町線が豊能町まで延伸した場合、利用しますか。(いずれか一つ)	10
問 10 延伸したバスが、どの鉄道駅に接続すれば便利ですか。(いずれか一つ) ...	12
問 11 延伸されたバスを利用する際、一番多いと予想される目的はどれですか。(い ずれか一つ)	14
問 12 問 11 でお選びいただいた目的においては、バスを利用する頻度はどの程度 をお考えですか。(いずれか一つ)	16
問 13 自宅の最寄りのバス停からどちらの方面に向かうバスを利用したいですか。 (いずれか一つ)	17
問 13 箕面森町線が延伸した場合、利用したい時間帯(バス停を出発する時間帯)は どれですか。	18
問 15 利用するにあたって、最低限必要となる運行本数をお選びください。(い ずれか一つ)	20
問 16 新たな運行が期待される、箕面萱野駅～豊能町内の駅間の運賃は最大いくら 払えますか。(いずれか一つ)	22
問 17 新たな運行が期待される、箕面萱野駅～豊能町内の駅間の望ましい運賃はい くらですか。(いずれか一つ)	23
問 18 路線バス(箕面森町線)の延伸が実現した場合に期待できないこと、もしくは、	

不安に思うことは何ですか。3つまでお選びください。	24
バスが延伸した場合の将来ニーズについて まとめ	28
4. 延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別分析	29
延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別分析 まとめ	30

調査概要

この調査は、平成 32 年度に予定されている北大阪急行萱野延伸に伴う阪急バス路線の再編により期待される豊能町への箕面森町線の延伸に対し、現在の公共交通機関の利用状況や、バスが延伸した際の利用ニーズといった住民の意向を把握するために行ったものである。

以下に調査方法の概要を整理する。

対象地域	豊能町西地区（ときわ台、東ときわ台、光風台、新光風台、吉川）				
調査期間	配布期間：平成 30 年 8 月 13 日～15 日 回収期間：平成 30 年 8 月 31 日 ※十分な回収数を確保するため、9 月 11 日までの回収分を分析の対象とした。				
調査方法	郵送法（郵送による調査票の配布・回収）				
対象者	対象地域の世帯の代表者（通勤通学を行っている方、もしくは世帯主）の男女 1,000 名 地域別人口（その比率）に応じて配布数を算出した。 ■地域別の人口（平成 27 年国勢調査による）				
	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台	吉川
地域別人口	2,545 人	4,184 人	4,435 人	3,666 人	385 人
	■配布数				
	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台	吉川
地域別配布数	167 部	275 部	291 部	241 部	25 部
配布割合	16.7%	27.5%	29.1%	24.1%	2.5%
回収部数	126 部	199 部	207 部	170 部	12 部
回収割合	75.4%	72.4%	71.1%	70.5%	48.0%
	※地域別の配布対象者の割合等を考慮し、実際には 999 部配布した。 お住まいが特定できなかった調査票があるため、地域別の回収部数の合計と総回収部数は一致しない。				

配布部数	1000 部
回収部数	716 部
回収率	71.6%

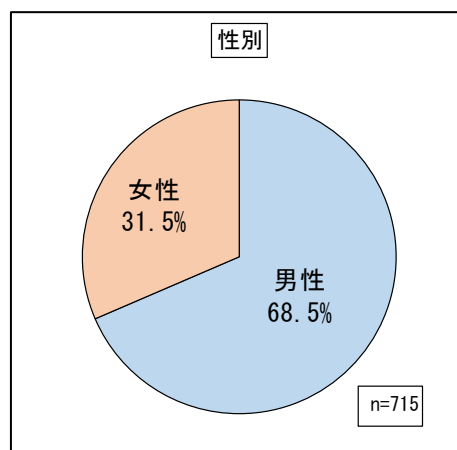
調査結果の概要

※以下、調査結果の概要に掲載している数値(%)は、四捨五入のため、内訳合計が100%にならない場合がある。

1. 回答者属性

問1 あなたの性別はどちらですか。

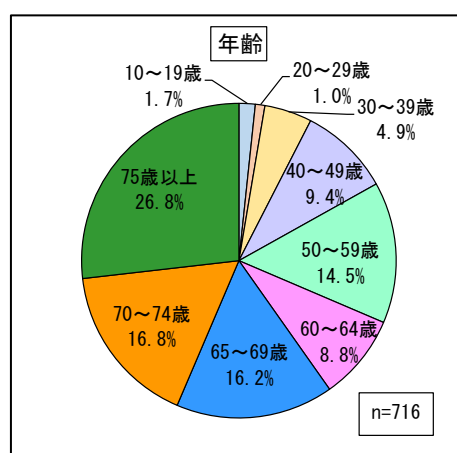
- ・「男性」が68.5%、「女性」が31.5%となっており、男性が多くなっている。



問2 あなたの年齢はおいくつですか。

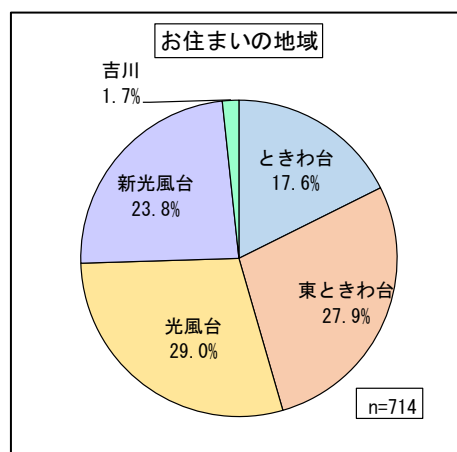
(平成30年8月1日現在の満年齢)

- ・「75歳以上」が最も多く26.8%、次いで「70～74歳」が16.8%、「65～69歳」が16.2%となっており、65歳以上の高齢者からの回答割合が約6割を占めた。
- ・若い世代の回答割合は「10～19歳」が1.7%、「20～29歳」が1.0%となっている。



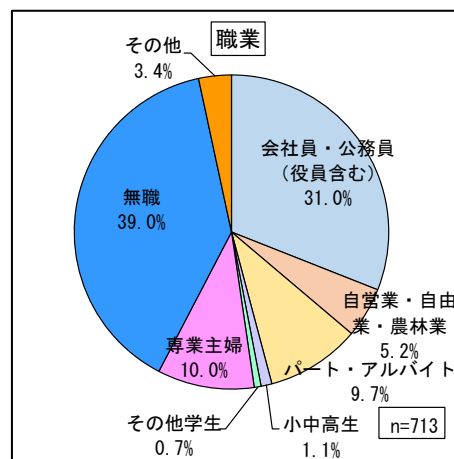
問3 あなたのお住まいはどちらですか。

- ・「ときわ台」が17.6%、「東ときわ台」が27.9%、「光風台」が29.0%、「新光風台」が23.8%、「吉川」が1.7%となっており、配布数と比例している。



問4 あなたの職業はどれにあたりますか。

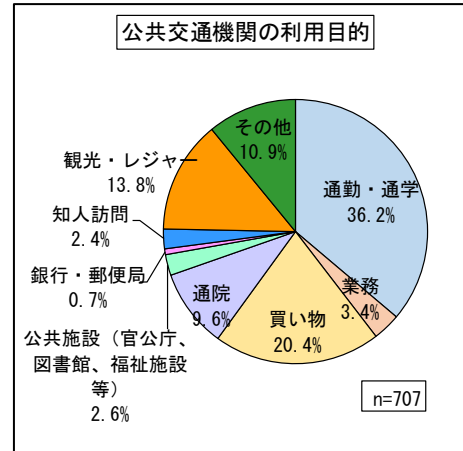
- ・「無職」が最も多く 39.0%、次いで「会社員・公務員（役員含む）」が 31.0%、「専業主婦」が 10.0%となっている。



2. 公共交通機関の利用状況について

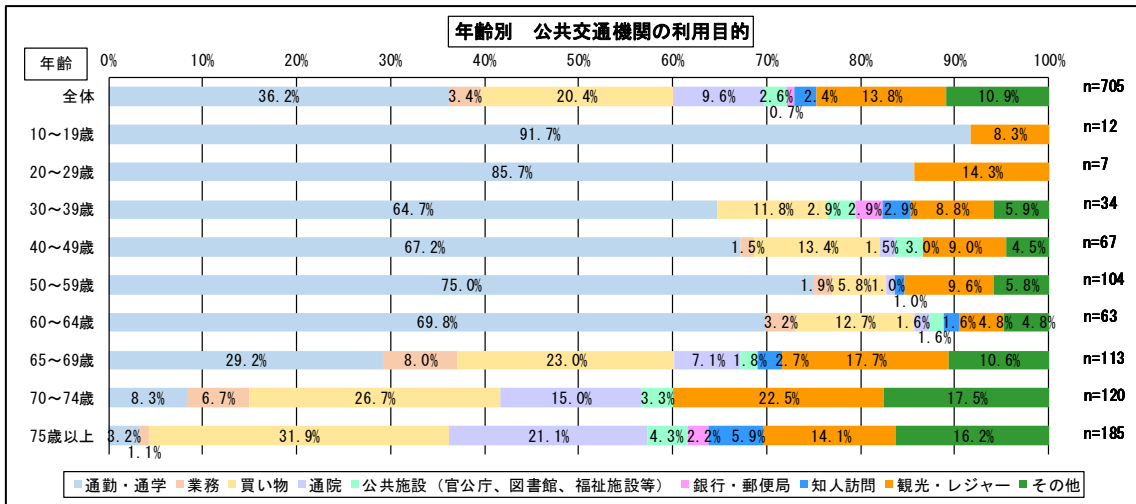
問5 あなたの公共交通機関の利用を伴う外出行動で一番多い目的はどれですか。(いずれか一つ)

- ・「通勤・通学」が最も多く36.2%、次いで「買い物」が20.4%、「観光・レジャー」が13.8%となっている。



【年齢別 公共交通機関の利用目的】

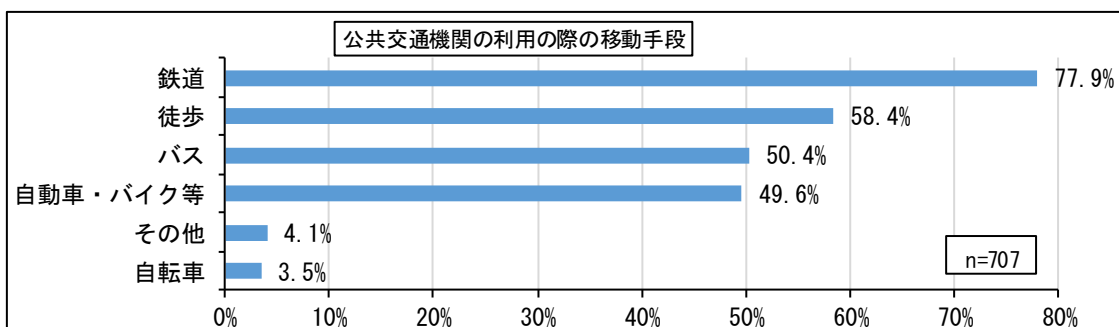
- ・10歳から64歳の年少人口及び生産年齢人口は主に「通勤・通学」で公共交通機関を利用している。
- ・老年人口は「買い物」または「観光・レジャー」に公共交通機関を利用している割合が高く、「通院」に利用する割合も増加する。



- ・全体結果でみると公共交通機関の利用は「通勤・通学」が最も多い（36.2%）。
- ・若年人口及び生産年齢人口に限ると、「通勤・通学」での公共交通機関の利用が各年代において少なくとも6割以上を占める。
- ・老年人口はその他を除き、「買い物」「通院」または「観光・レジャー」の利用が多くなっている。

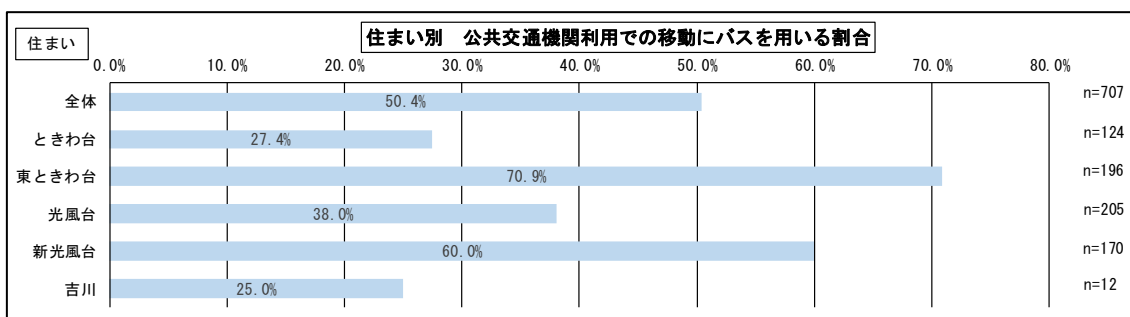
問6 問5でお選びいただいた外出行動の際の移動手段をすべてお選びください。(あてはまるものすべて)

- ・「鉄道」が最も多く77.9%、次いで「徒歩」が58.4%となっている。
- ・「バス」が50.4%、「自動車・バイク等」が49.6%と概ね同じ利用割合を示す。
- ・「自転車」は3.5%とかなり低くとなっている。



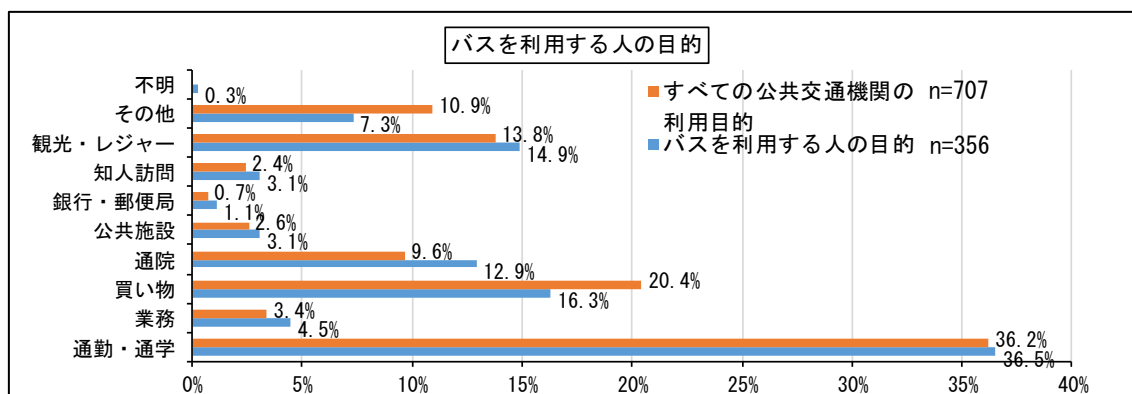
【住まい別 公共交通機関利用での移動にバスを用いる割合】

- ・住まい別にバスを用いる割合をみると、『東ときわ台』が約7割(70.9%)と最も多くなった。『新光風台』の住民も6割(60.0%)が「バス」を利用している。
- ・『ときわ台』、『光風台』、『吉川』は全体結果(50.4%)より「バス」を利用する割合が低くなっている。



【バスを利用する人の目的】

・バスを利用する方の目的をみると、概ね全ての公共交通機関の利用目的と比例したが、『買い物』に利用する割合が少なくなり、一方で、『通院』に利用する割合が高くなっている。

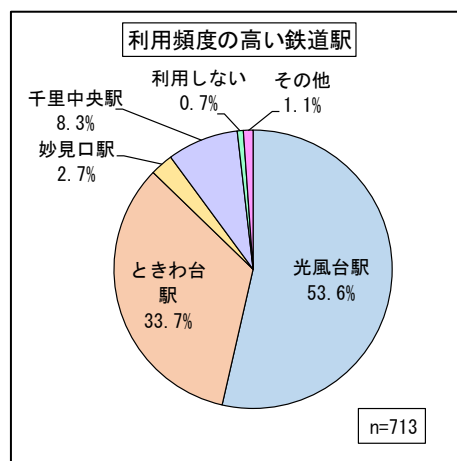


- ・公共交通機関を利用する際、最も利用されるのは「鉄道」である（約8割）。
- ・住まい別にバスを用いる割合をみると『東ときわ台』、『新光風台』に住む住民は「バス」を利用する割合が高い。
- ・『ときわ台』、『光風台』、『吉川』の住民はバスを利用する割合が低い。

問7 自宅から鉄道を利用する際、最も利用頻度の高い鉄道駅はどちらですか。(いずれか一つ)

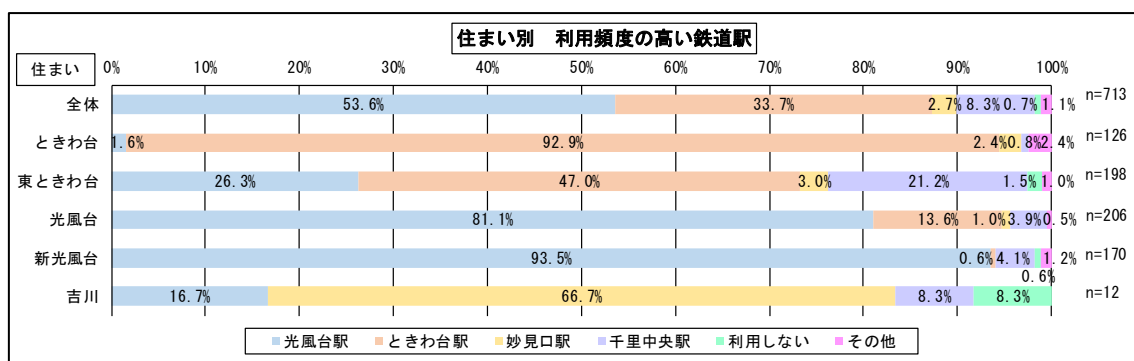
・「光風台駅」が最も多く 53.6%、次いで「ときわ台駅」が 33.7%であり、「妙見口駅」の 2.7%を含めると約9割の方が能勢電鉄を利用している。

・「千里中央駅」は 8.3%となっている。



【住まい別 利用頻度の高い鉄道駅】

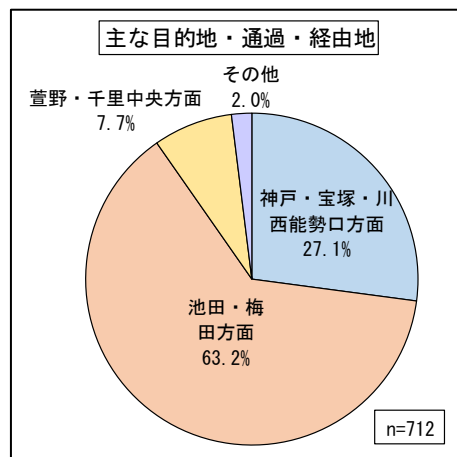
- ・『ときわ台』及び『東ときわ台』の住民は「ときわ台駅」を利用する割合が高い。
- ・『光風台』、『新光風台』の住民は「光風台駅」を利用する割合が高い。
- ・『吉川』の住民は「妙見口駅」を利用する割合は約7割弱（66.7%）となっている。
- ・「千里中央駅」を利用する割合は『東ときわ台』が約2割（21.2%）と最も高い。
- ・『吉川』では「ときわ台駅」を利用している住民が見受けられず、鉄道を「利用しない」と答えた割合も 8.3%と最も高かった。



- ・『光風台』、『新光風台』の住民はともに8割以上で「光風台駅」を利用する。
- ・『ときわ台』の住民は9割以上（92.9%）「ときわ台駅」を利用している一方、『東ときわ台』の住民の「ときわ台駅」の利用は5割弱（47.0%）にとどまっておき、「光風台駅（26.3%）」、「千里中央駅（21.2%）」と、利用する駅が分散している。
- ・『吉川』の住民の「ときわ台駅」の利用は今回確認できなかった。

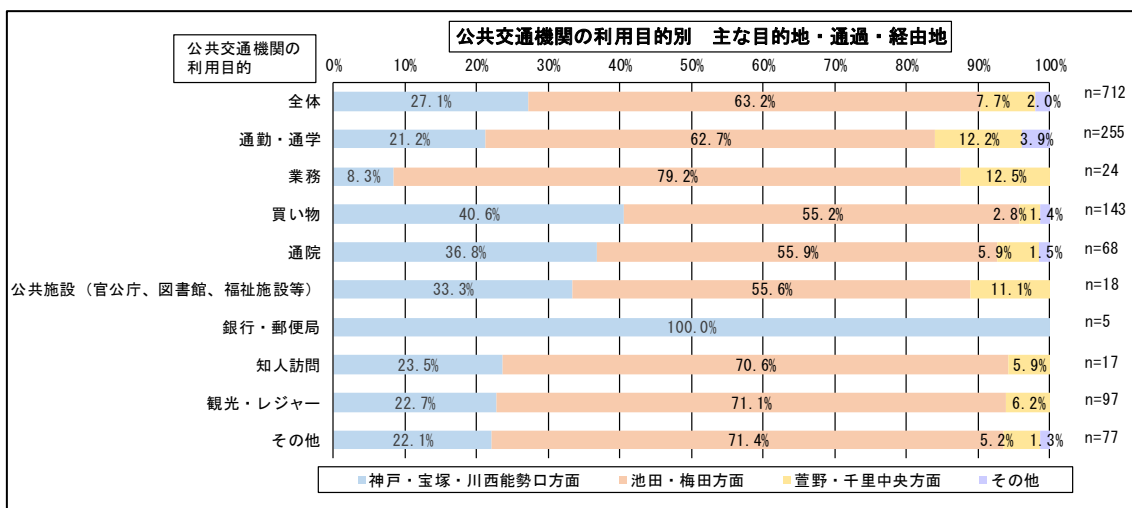
問8 公共交通機関を利用された際の主な目的地、もしくは通過・経由地はどの方面ですか。
(いずれか一つ)

- ・「池田・梅田」が最も多く63.2%、次いで「神戸・宝塚・川西能勢口方面」が27.1%、「萱野・千里中央方面」が7.7%となっている。



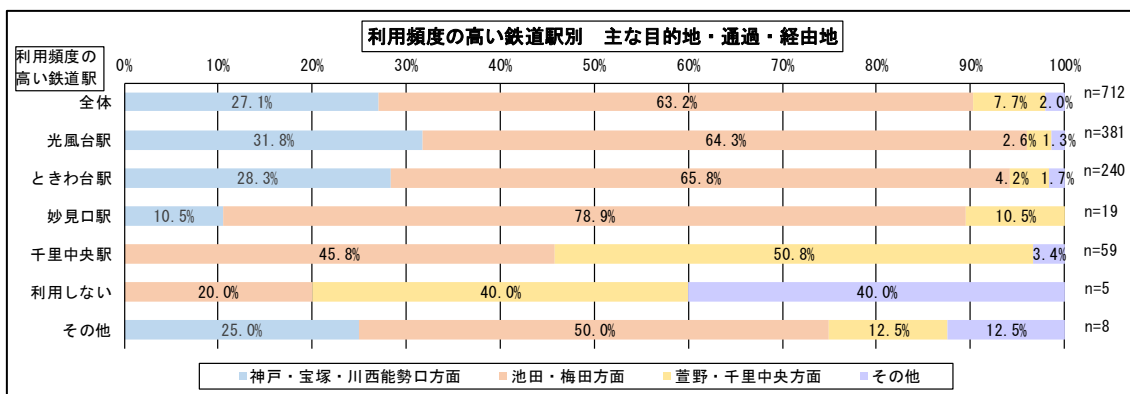
【公共交通機関の利用目的別 主な目的地・通過・経由地】

- ・『通勤・通学』を目的として公共交通機関を利用する人の目的地の内訳をみると、6割以上(62.7%)が「池田・梅田方面」へ、約2割(21.2%)が「神戸・宝塚・川西能勢口方面」、約1割(12.2%)が「萱野・千里中央方面」を目的地としている。
- ・『買い物』や『通院』、『公共施設』への移動では神戸・宝塚・川西能勢口方面を目的地とする割合が約3割から約4割程度と全体結果と比較して多くなっている。



【利用頻度の高い鉄道駅 別主な目的地・通過・経由地】

- ・能勢電鉄（『光風台駅』『ときわ台駅』『妙見口駅』）を利用する場合、各駅すべてで6割以上が「池田・梅田方面」を目的地としている一方、『千里中央駅』を利用する方が『池田・梅田方面』を目的地とする割合は45.8%にとどまり、50.8%が「萱野・千里中央方面」を目的地としている。
- ・『光風台駅』の利用頻度が高い方は、「千里中央方面」に行く割合が最も低い。



- ・利用目的として最も多い『通勤・通学』で公共交通機関を利用する際は約6割が「池田・梅田方面」を、約2割が「神戸・宝塚・川西能勢口方面」を、約1割が「萱野・千里中央方面」を目的地としている。
- ・『買い物』や『通院』、『公共施設』に向向く場合は「神戸・宝塚・川西能勢口方面」へ行く割合が増える。

公共交通機関の利用状況について まとめ

公共交通機関の利用の際に、バスが利用される割合も約5割となっており、自動車やバイク等を使う割合を上回っている。

バスの利用目的としては「通勤・通学」を筆頭に「買い物」「観光・レジャー」に集中しており、会社員や学生等が主に利用していることがうかがえる。

地域別にバスを利用する割合をみると、「東ときわ台」および「新光風台」の住民がバスをよく利用しているが、これは駅から離れた地域であることが要因の一つであると考えられる。特に、「東ときわ台」の位置関係から、利用する鉄道駅が分散していることに加え、箕面森町地区センターから最も近いなどの理由により、バスの利用割合が高いことがうかがえる。

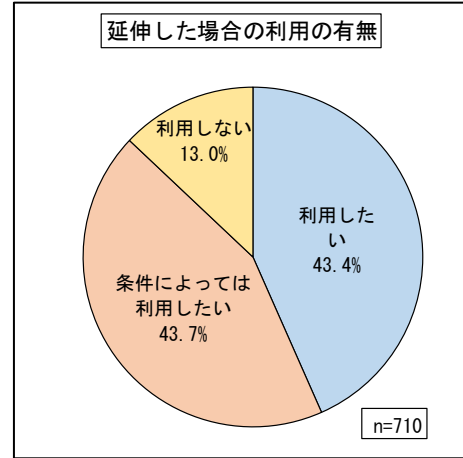
光風台、新光風台の住民は「光風台駅」を、ときわ台の住民は「ときわ台駅」を最も利用する傾向がかなり高く、東ときわ台の住民は約半数が「ときわ台駅」を利用するものの、「千里中央駅」も利用している。

住民の約3割弱が神戸方面へ、約6割が梅田方面に行くために公共交通機関を利用している。

3. バスが延伸した場合の将来ニーズについて

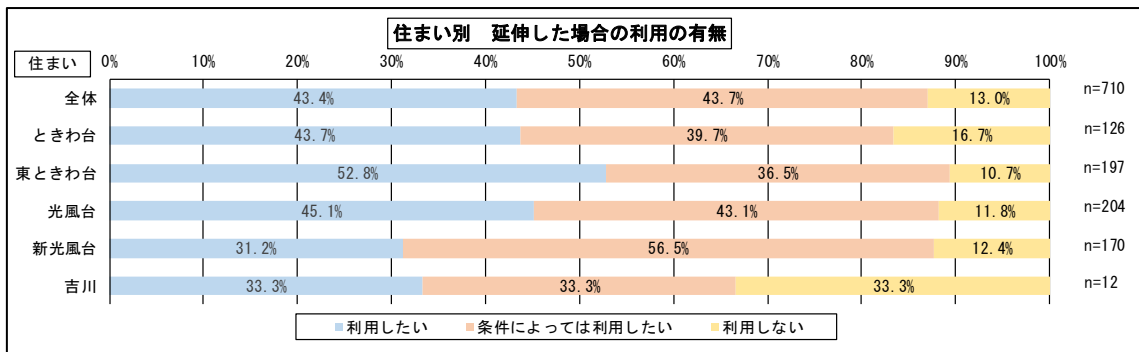
問9 箕面森町線が豊能町まで延伸した場合、利用しますか。(いずれか一つ)

- ・「条件によっては利用したい」が最も多く43.7%、次いで「利用したい」が43.4%、「利用しない」は13.0%となっている。



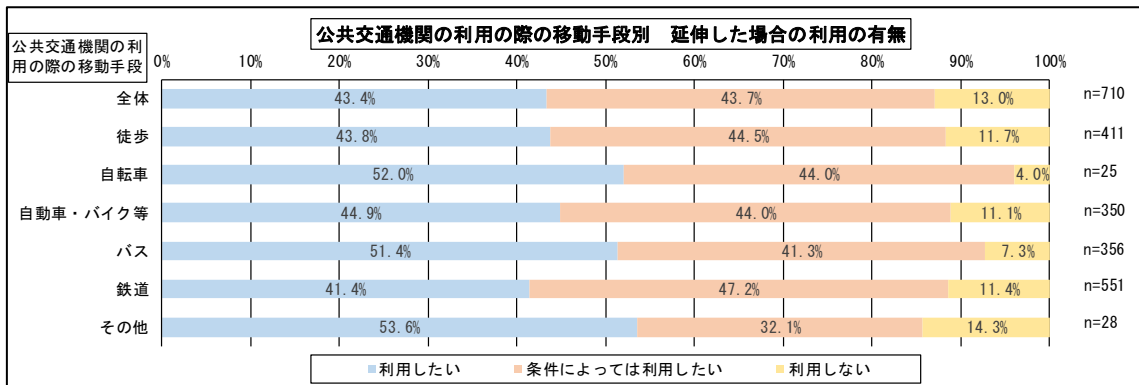
【住まい別 延伸した場合の利用の有無】

- ・唯一、『東ときわ台』だけが「利用したい (52.8%)」と回答した住民の割合が過半数を占めている。
- ・『新光風台』の住民は過半が「条件によっては利用したい (56.5%)」と回答している。



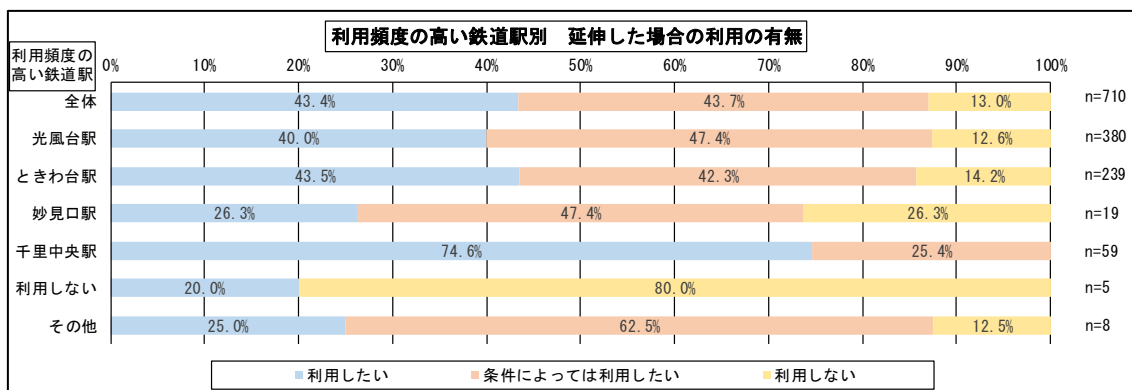
【公共交通機関利用の際の移動手段別 延伸した場合の利用の有無】

- ・『自転車』、『バス』および『その他』の利用者の過半数が、バスが延伸した場合「利用したい」と回答している。



【利用頻度の高い鉄道駅別 延伸した場合の利用の有無】

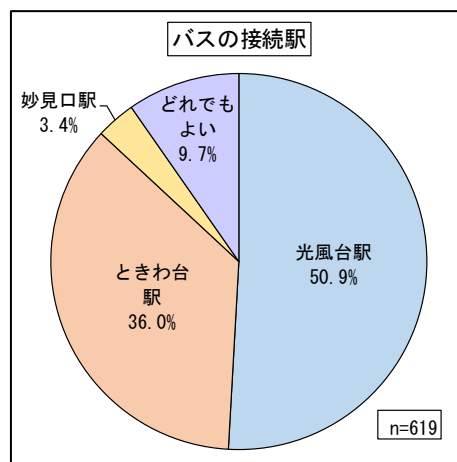
- ・『千里中央駅』を利用する約7割強（74.6%）がバスを「利用したい」と答えている。
- ・『ときわ台駅』の利用者は「利用したい（43.5%）」が「条件によっては利用したい（42.3%）」を上回っている。



- ・バスが延伸した場合、条件にもよるが約9割弱（87.1%）が利用の意向を示す。
- ・『東ときわ台』の住民の過半が延伸したバスを「利用したい」と回答している。
- ・『千里中央駅』を利用する方のバスが延伸した場合の「利用したい」と答える割合が突出して高い。
- ・能勢電鉄（『光風台駅』『ときわ台駅』『妙見口駅』）の利用者に限定すると、『ときわ台駅』を利用する方が最も「利用したい」と答え、唯一「条件によっては利用したい」を上回っている。

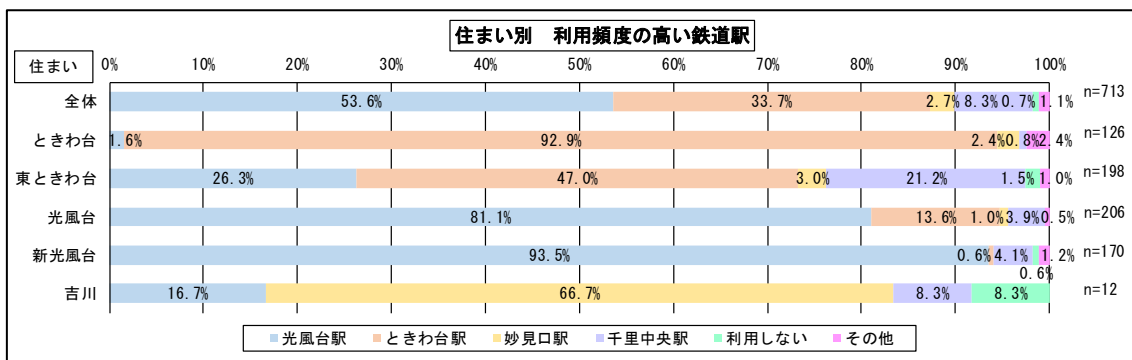
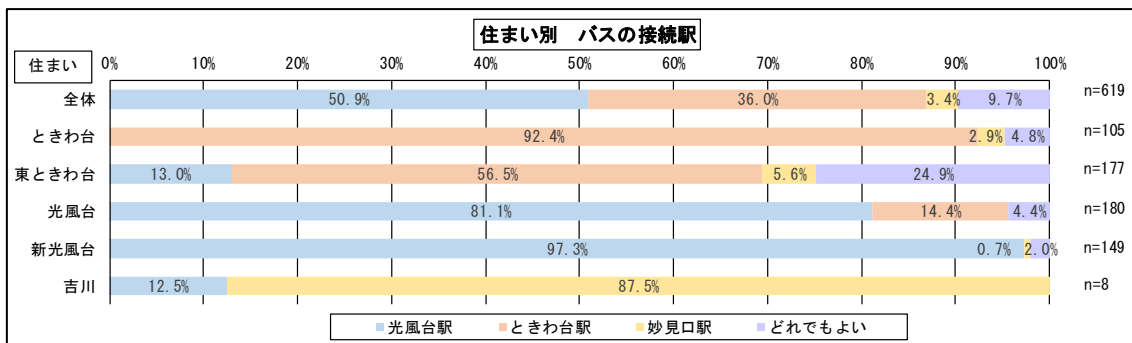
問10 延伸したバスが、どの鉄道駅に接続すれば便利ですか。(いずれか一つ)

- ・「光風台駅」が最も多く50.9%、次いで「ときわ台駅」が36.0%、「妙見口駅」が3.4%「どれでもよい」が9.7%となっている。



【住まい別 希望するバスの接続駅】

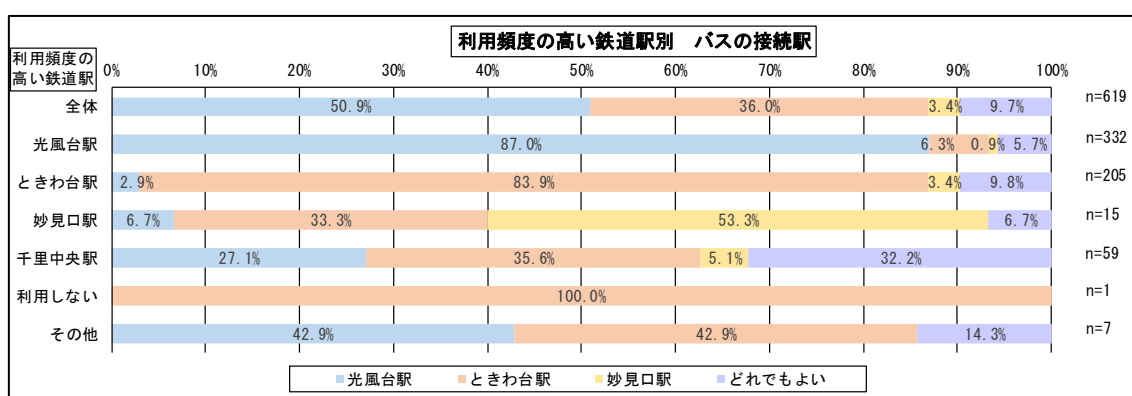
- ・『新光風台』の住民の「光風台駅 (97.3%)」を選択する割合及び、『ときわ台』の住民の「ときわ台駅 (92.4%)」を選択する割合が突出して高い。
- ・『東ときわ台』では「どれでもよい (24.9%)」と回答した住民の割合が他の地域と比較して最も高い。
- ・『東ときわ台』の住民が「ときわ台駅」と回答した割合は約半数にとどまる。
- ・現在の利用頻度の高い駅と希望するバスの接続駅はかなり相関が高いことが確認された。



■ 住まい別利用頻度の高い駅 ※再掲

【最もよく利用する駅別 希望するバスの接続駅】

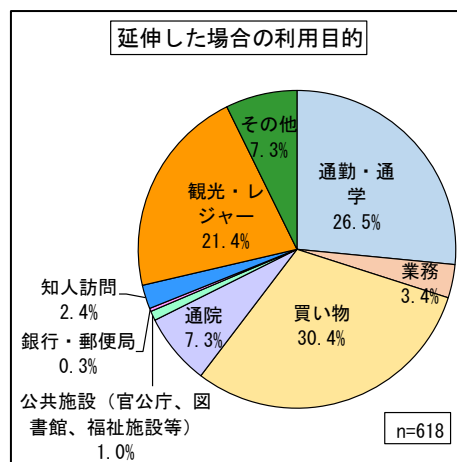
- ・『光風台駅』の利用者の約9割弱（87.0%）が「光風台駅」にバスが接続してほしいと回答しており、同様に『ときわ台駅』の利用者の約8割強（83.9%）が「ときわ台駅」にバスが接続してほしいと回答している。一方、『妙見口駅』利用者がバスの接続先として「妙見口駅」を望む割合は5割（53.3%）にとどまる。
- ・妙見口駅利用者の約3割（33.3%）がときわ台駅をバスの接続先として回答した。光風台駅を回答している割合は（6.7%）にとどまる。
- ・千里中央駅を最も利用する方はときわ台駅をバスの接続駅と回答した割合が約3割（35.6%）と最も高い。



- ・『新光風台』および『光風台』に住む方の8割以上が「光風台駅」をバスの接続先として選択している。
- ・『ときわ台』に住む方の約9割は「ときわ台駅」を選択している。
- ・『東ときわ台』に住む方の過半数は「ときわ台駅」をバスの接続先として選択しているものの、約2割が「どれでもいい」と回答している。
- ・現在の利用頻度の高い駅と希望するバスの接続駅はかなり相関が高い。

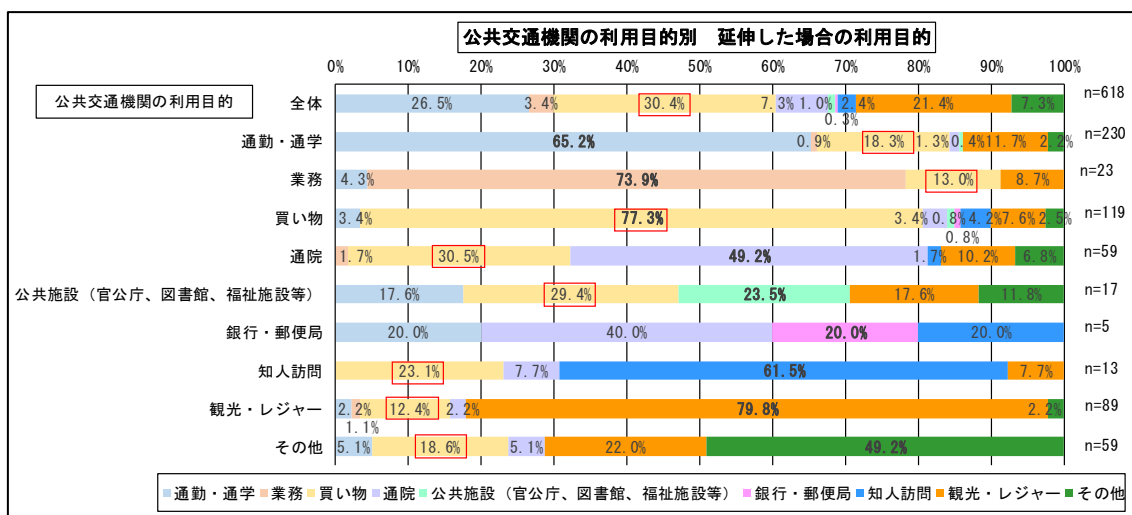
問 1 1 延伸されたバスを利用する際、一番多いと予想される目的はどれですか。(いずれか一つ)

- ・「買い物」が最も多く 30.4%、次いで「通勤・通学」が 26.5%、「観光・レジャー」が 21.4%となっている。



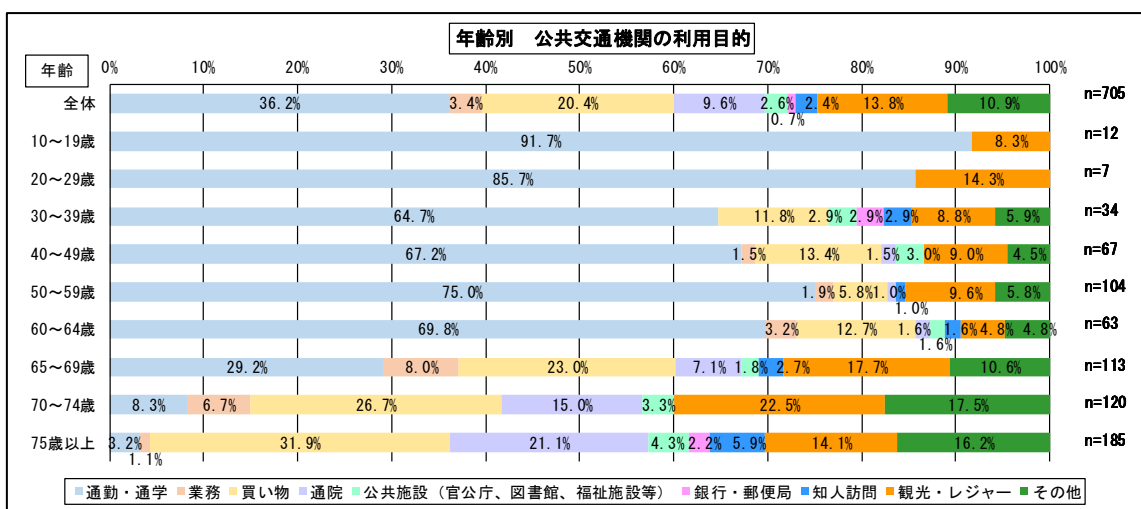
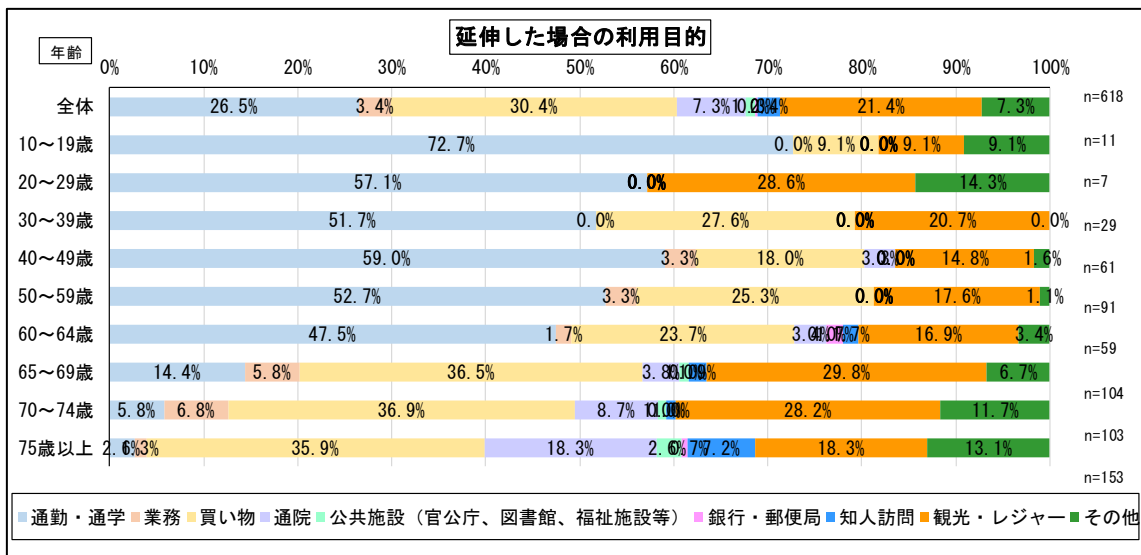
【公共交通機関の利用目的別 延伸した場合の利用目的】

- ・現在の公共交通機関の利用目的別に、延伸した場合の利用目的を確認したところ、他利用への転換という意味をなす同一以外の項目を回答した割合で、最も回答が集中したのは「買い物」であることから、他の行動から買い物の機会が増えていることがわかる。
- ・公共交通機関を『通勤・通学』にて利用する人のうち、延伸したバスを「通勤・通学」に利用する割合は約 6 割 (65.2%) となっている。



【年齢別 延伸した場合の利用目的】

- ・10歳から64歳の年少人口及び生産年齢人口は主に延伸したバスを通勤通学での利用を想定している割合が高い。
- ・老年人口は「買い物」または「観光・レジャー」にて延伸したバスの利用を想定する割合が高く、「通院」に利用する割合も増加する。

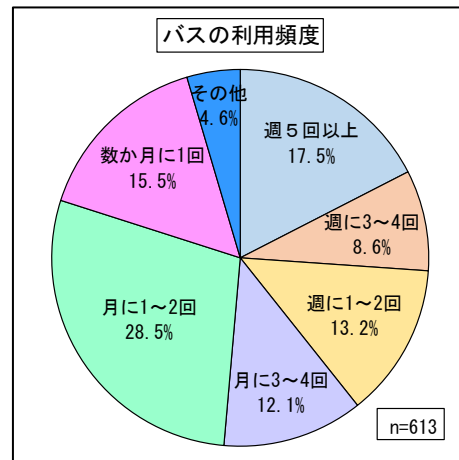


■ 住まい別利用頻度の高い駅 ※再掲

- ・「買い物」「通勤通学」の利用を想定する割合が高い。
- ・バスが延伸した場合、新たに「買い物」のための利用を考えている割合が高い。
- ・若年人口及び生産年齢人口に限ると、「通勤・通学」での公共交通機関の利用が各年代において最も高い割合を占める。
- ・老年人口は「買い物」または「観光・レジャー」での利用を想定している割合が高い。

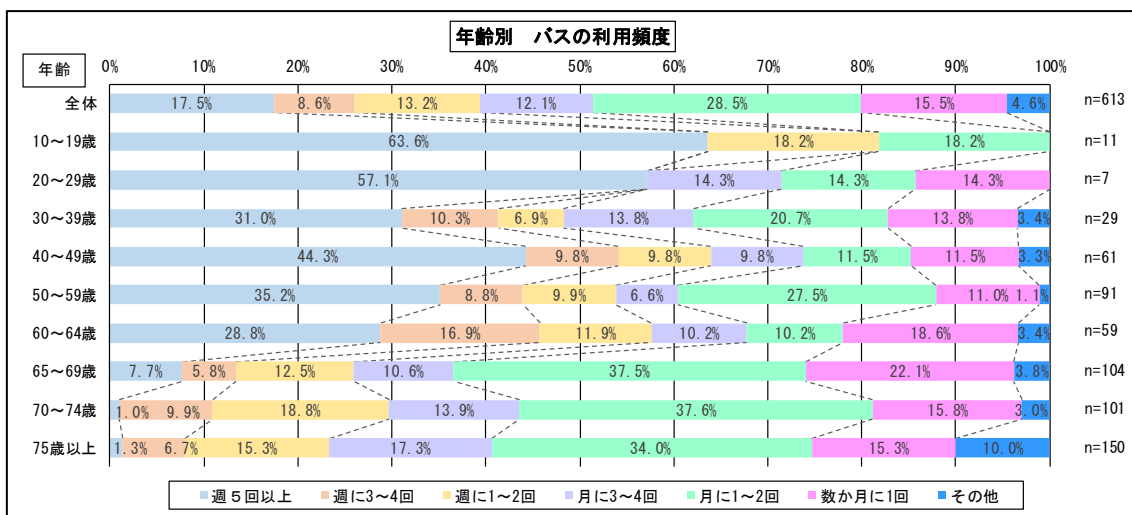
問12 問11でお選びいただいた目的においては、バスを利用する頻度はどの程度をお考えですか。(いずれか一つ)

- ・「月に1～2回」が最も多く28.5%、次いで「週5回以上」が17.5%、「数か月に1回」が15.5%となっている。



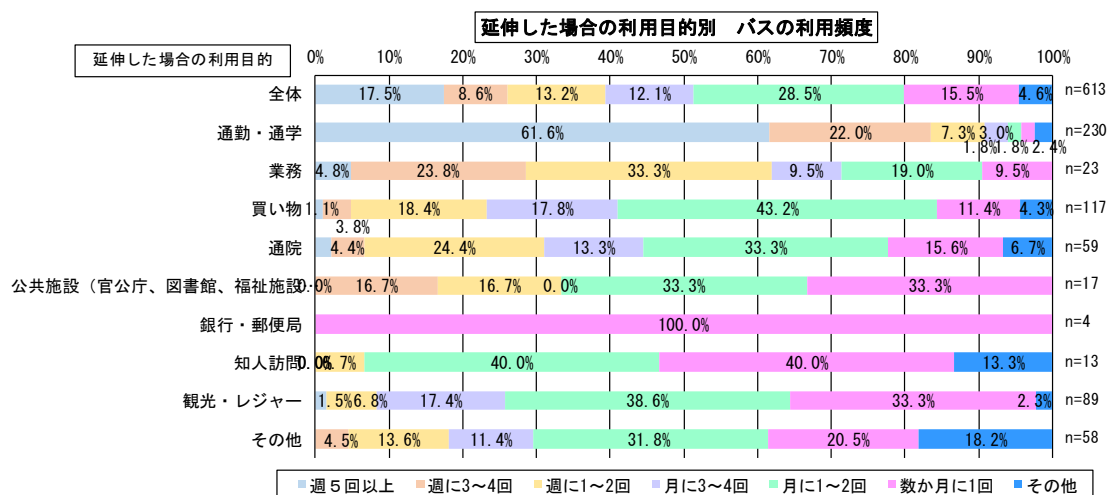
【年齢別 延伸した場合の利用頻度】

- ・『10～19歳』『20～29歳』『30～39歳』『40～49歳』『50～59歳』『60～64歳』において「週5回以上」と回答した割合が最も高くなっている。一方で『65～70歳』『70～74歳』『75歳以上』では「月に1～2回」と答えた割合が最も高くなっている。



【延伸した場合の利用目的別 バスの利用頻度】

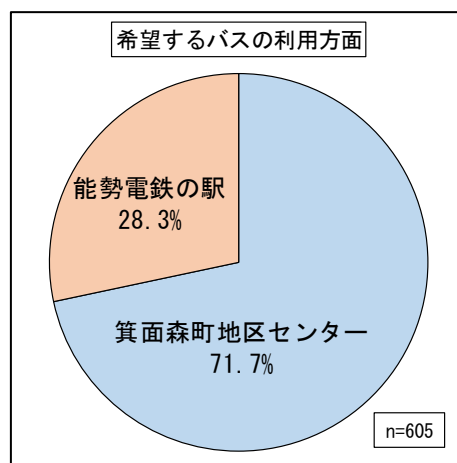
・『通勤・通学』を延伸バスの利用目的とした約6割（61.6%）の方が週5回以上の利用を想定している。



- ・約4割が週に1回以上のバスの利用を想定している。
- ・若い年代の人ほどバスの利用頻度は高い傾向にある。
- ・『通勤・通学』として利用を想定する約6割は週に5回以上の利用を考えている。

問13 自宅の最寄りのバス停からどちらの方面に向かうバスを利用したいですか。（いずれか一つ）

・「箕面森町地区センター」が71.7%、「能勢電鉄の駅」が28.3%となっている。

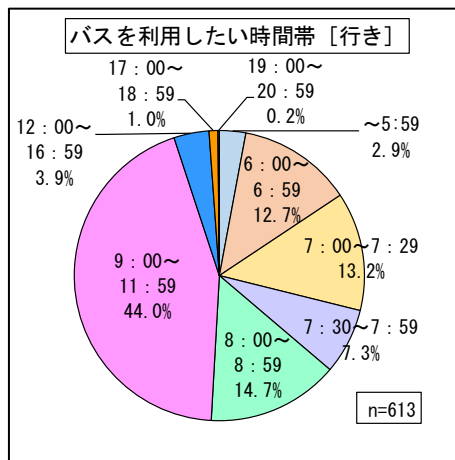


- ・バスが延伸した場合、約7割の住民が箕面森町地区センターへの移動を想定している。

問14 箕面森町線が延伸した場合、利用したい時間帯（バス停を出発する時間帯）はどれですか。

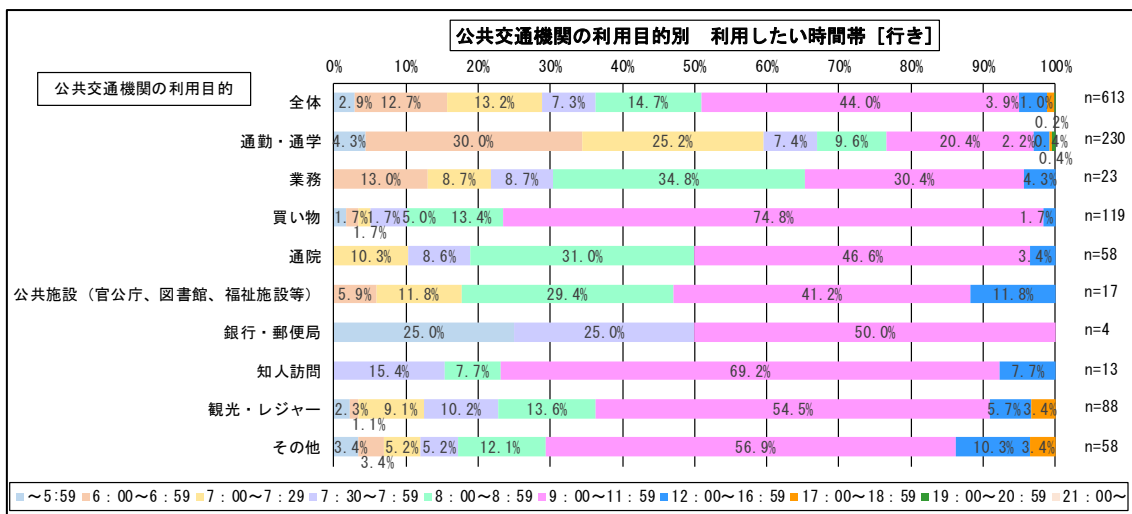
【行き】（いずれか一つ）

- ・「9：00～11：59」が最も多く44.0%と半数近くを占める。次いで「7：00～7：29」が13.2%、「6：00～6：59」が12.7%となっている。通勤通学が想定される6時台と7時台を合計した割合は33.2%と約3割を占めている。



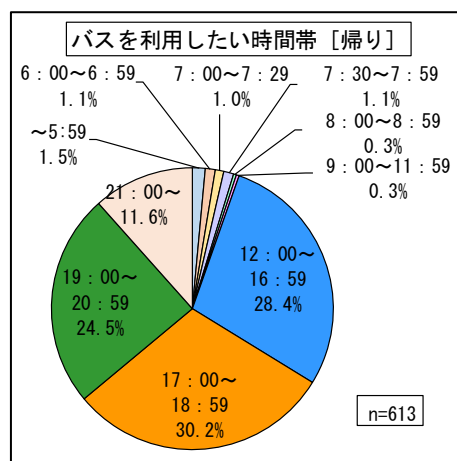
【公共交通機関の利用目的別 バスを利用したい時間帯[行き]】

- ・『通勤・通学』を目的としている方の過半数（55.2%）が6：00～6：59および7：00～7：29に集中している。
- ・買い物を目的としている方の7割以上（74.8%）が9時台から11時台にバスを利用したいと考えている。



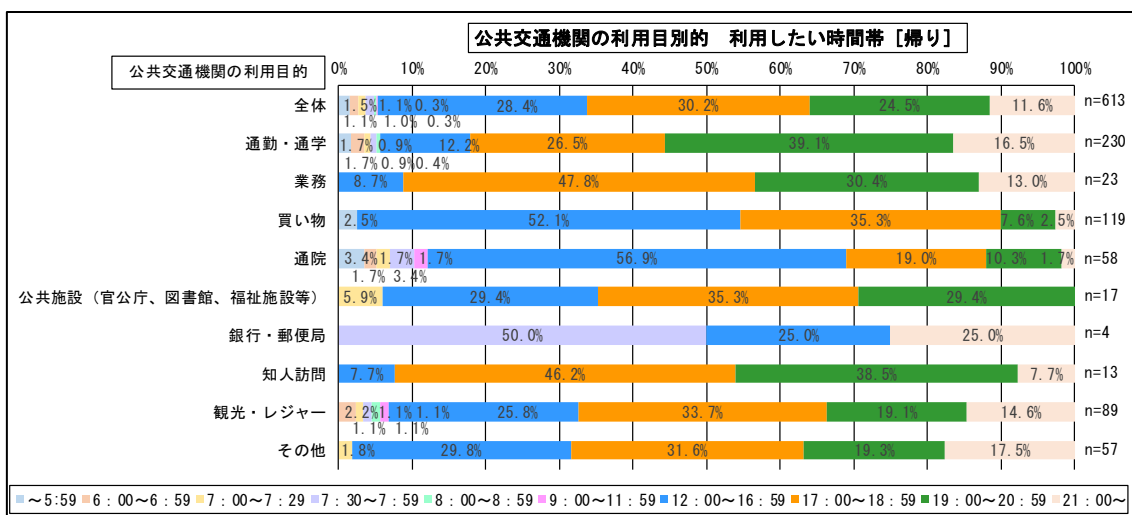
[帰り] (いずれか一つ)

- ・「17：00～18：59」が最も多く30.2%、次いで「12：00～16：59」が28.4%、「19：00～20：59」が24.5%となっている。17時以降の割合を合計すると約6割強(66.3%)を占める。



【公共交通機関の利用目的別 バスを利用したい時間帯[帰り]】

- ・『通勤・通学』を目的としている方が「19:00～20:59」と答えた割合が約4割(39.1%)となっている。
- ・『買い物』を目的としている方の半数以上(52.1%)および『通院』を目的としている方の約6割(56.9%)が「12:00～16:59」と回答している。



[行き]

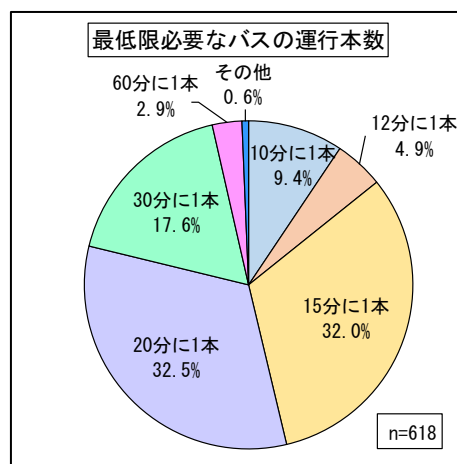
- ・半数近く(44.0%)の住民が9：00～11：59に目的地へのバスを利用したいと考えている。
- ・6時台及び7時台に目的地へのバスを利用したいと回答した割合の合計は約3割となっており、特に、公共交通機関の利用目的を「通勤・通学」としている方の6割以上が6時台及び7時台にバスを利用したいと回答している。

[帰り]

- ・17時以降にバスを利用したいと回答した割合は6割強となっている。
- ・「通勤・通学」の目的の方は比較的遅い時間のバスの利用を考えている。
- ・『買い物』『通院』を目的としている方の半数以上が帰りのバスの時間帯を「12：00～16：59」と回答している。

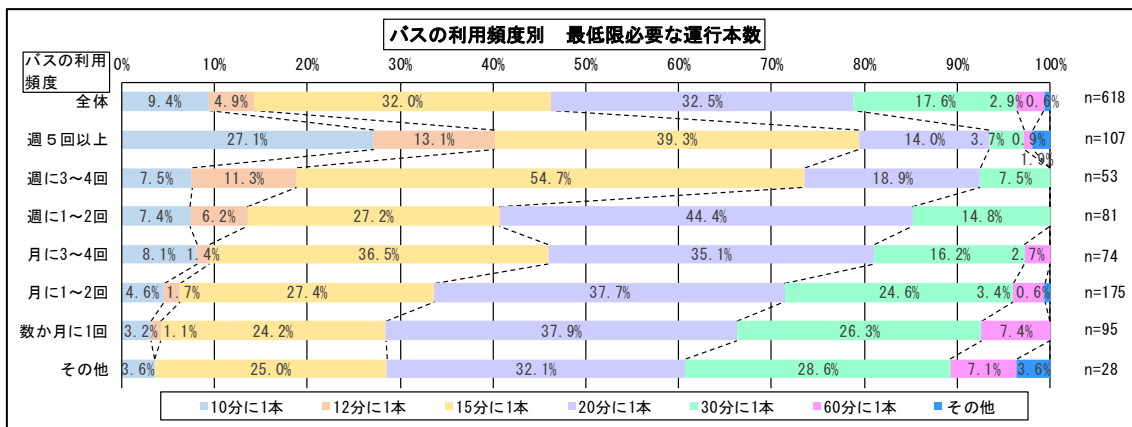
問15 利用するにあたって、最低限必要となる運行本数をお選びください。(いずれか一つ)

- ・「20分に1本」が最も多く32.5%、次いで「15分に1本」が32.0%、「30分に1本」が17.6%となっている。



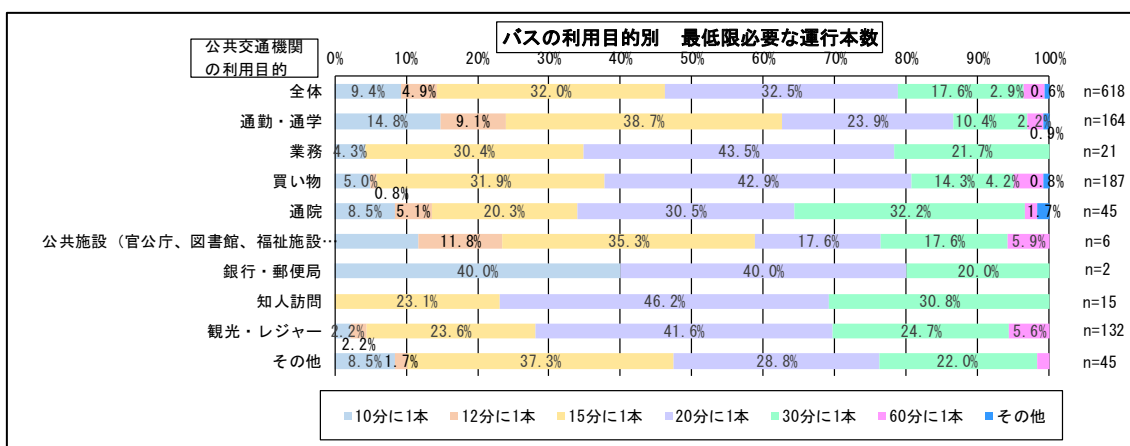
【バスの利用頻度別 最低限必要な運行本数】

- ・バスを『週に5回以上』利用している方の約4割が「15分に1本」、3割弱が「10分に1本」と回答している。
- ・週にバスを利用する回数が多いほど、最低限必要な運行本数が多くなる傾向がみられる。



【バスの利用目的別 最低限必要な運行本数】

- ・公共交通機関を『通勤・通学』『公共施設』および『その他』のための利用をしている方は、「10分に1本」「12分に1本」「15分に1本」を選択した割合の合計が突出している。

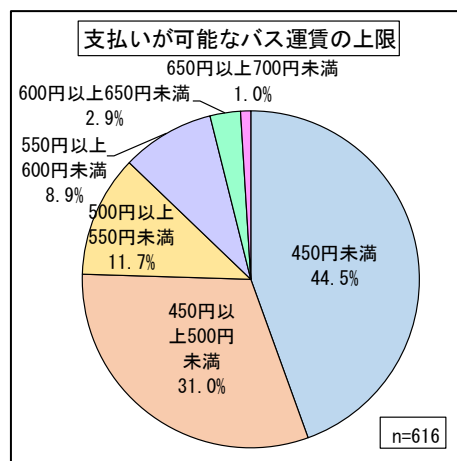


- ・約8割が1時間に2～4本バスの運行が最低限必要であると考えている。
- ・最低限必要な運行本数として「20分に1本」と回答した割合が32.5%と最も多く、「15分に1本」と回答した割合も約3割（32.0%）となっている。
- ・バスを利用する回数が多いほど最低限必要な運行本数が多くなる傾向がみられる。
- ・通勤通学にてバスを利用する方は最低限必要な運行本数が多い傾向がみられる。

現在のバスの運賃は千里中央駅～箕面森町地区センター間(阪急バス)が大人 410 円、箕面森町地区センター～ときわ台駅間(豊能町リレー便)が大人 210 円となっています。この運賃を踏まえ、問 16・問 17 をお答えください。

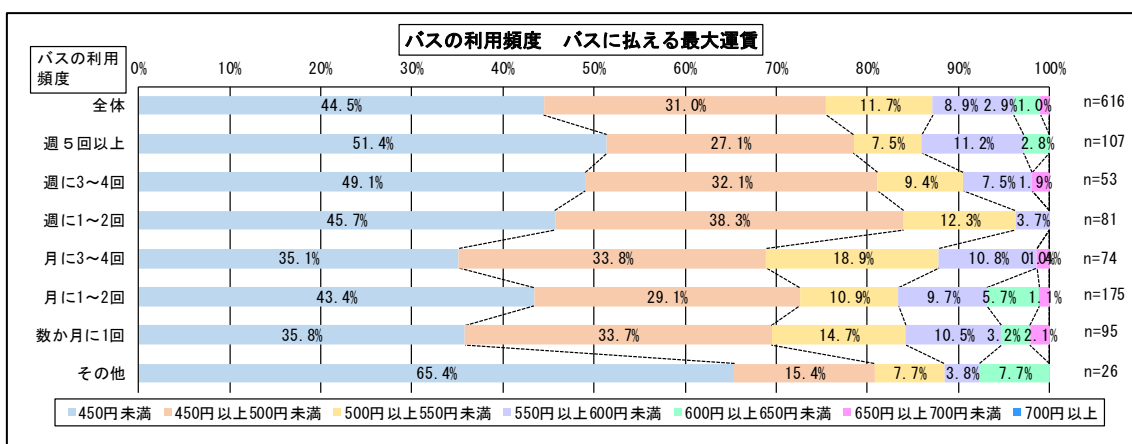
問 16 新たな運行が期待される、箕面萱野駅～豊能町内の駅間の運賃は最大いくら払えますか。
(いずれか一つ)

- ・「450 円未満」が最も多く 44.5%、次いで「450 円以上 500 円未満」が 31.0%、「500 円以上 550 円未満」が 11.7%となっている。



【バスの利用頻度別 バスに払える最大運賃】

- ・週 5 回以上バスを利用する人の過半数 (51.4%) がバスに払える最大運賃を「450 円未満」と回答している。

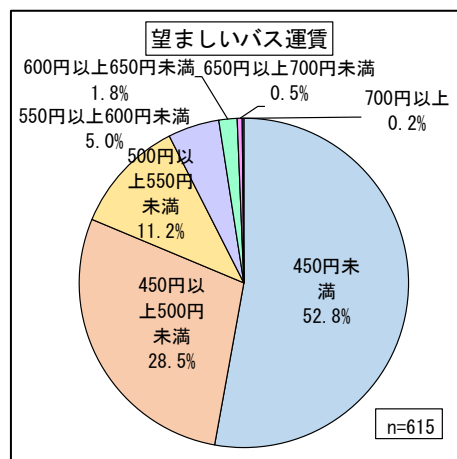


- ・約 4 割強が箕面萱野駅、豊能町内の駅間の運賃を 450 円未満しか払えない。
- ・週に 1 回以上バスの利用を考えている方に限定すると、バスの利用頻度が多くなるほど払える最大運賃を「450 未満」と回答した割合が高くなっている。
- ・バスの利用頻度が低くなるほどバスに払える最大運賃が高くなる傾向がある。

問17 新たな運行が期待される、箕面萱野駅～豊能町内の駅間の望ましい運賃はいくらですか。

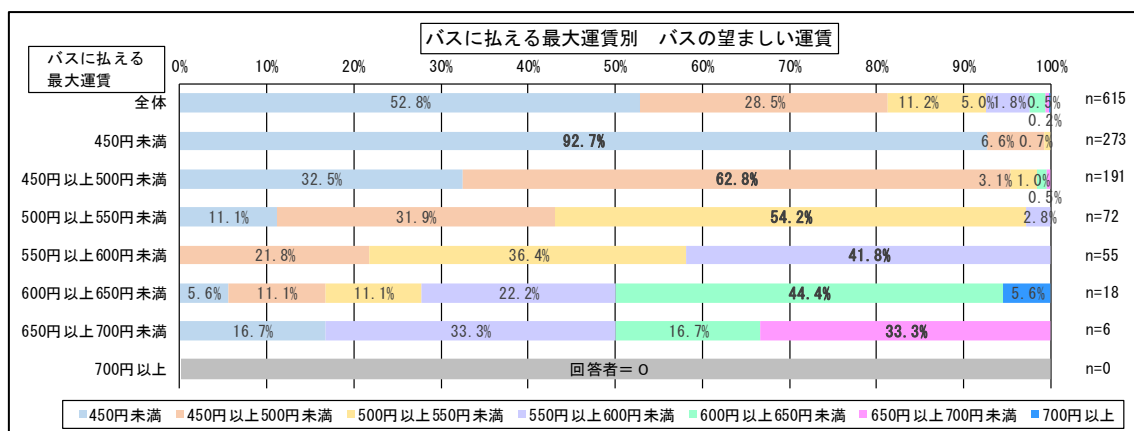
(いずれか一つ)

- ・「450円未満」が最も多く52.8%、次いで「450円以上500円未満」が28.5%、「500円以上550円未満」が11.2%となっている。



【バスに払える最大運賃別バスの望ましい運賃】

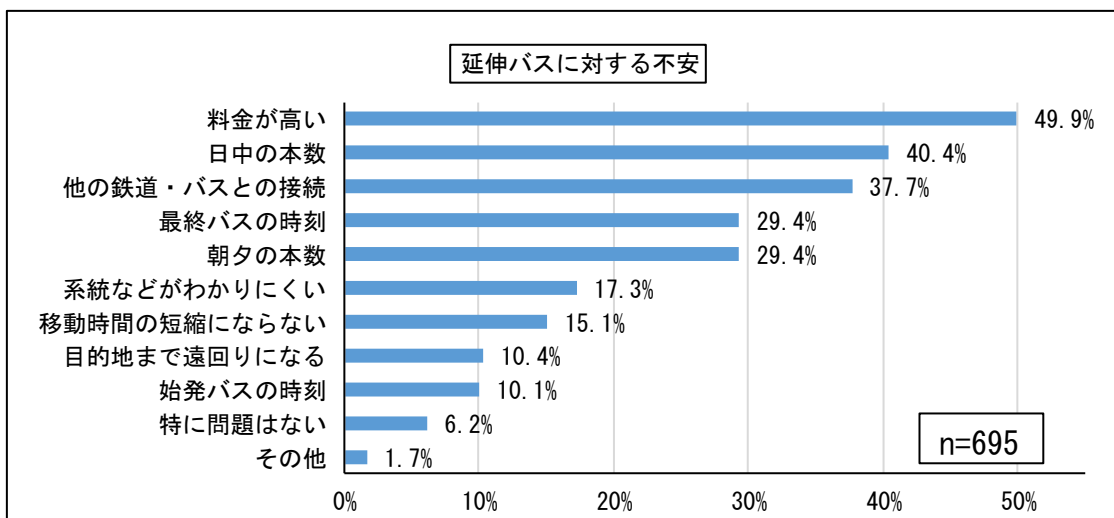
- ・「バスの望ましい運賃」において『バスに払える最大運賃』での回答よりも安い値段を答える傾向がある。



- ・ 約5割が箕面萱野駅、豊能町内の駅間の運賃を450円未満と希望している。
- ・ 「450円未満」および「450円以上500円未満」を選択した割合が、問16の支払いが可能なバス運賃の上限における結果よりも増加している。

問18 路線バス（箕面森町線）の延伸が実現した場合に期待できないこと、もしくは、不安に思うことは何ですか。3つまでお選びください。

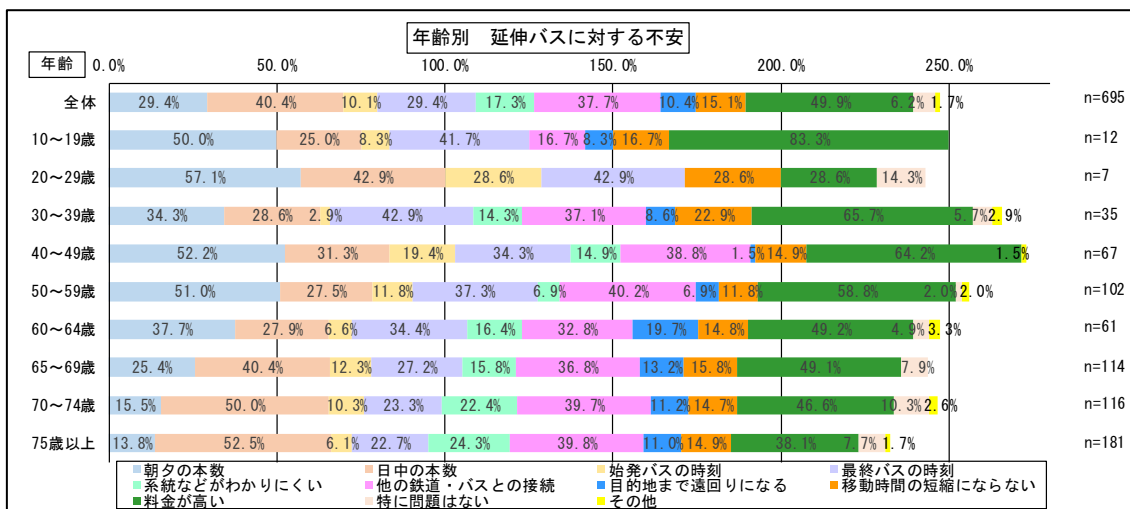
- ・「料金が高い」が最も多く49.9%、次いで「日中の本数」が40.4%、「ほかの鉄道・バスとの接続」が37.7%となっている。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合 (%) を算出しているため、合計が100%以上となる

【年齢別 延伸バスに対する不安】

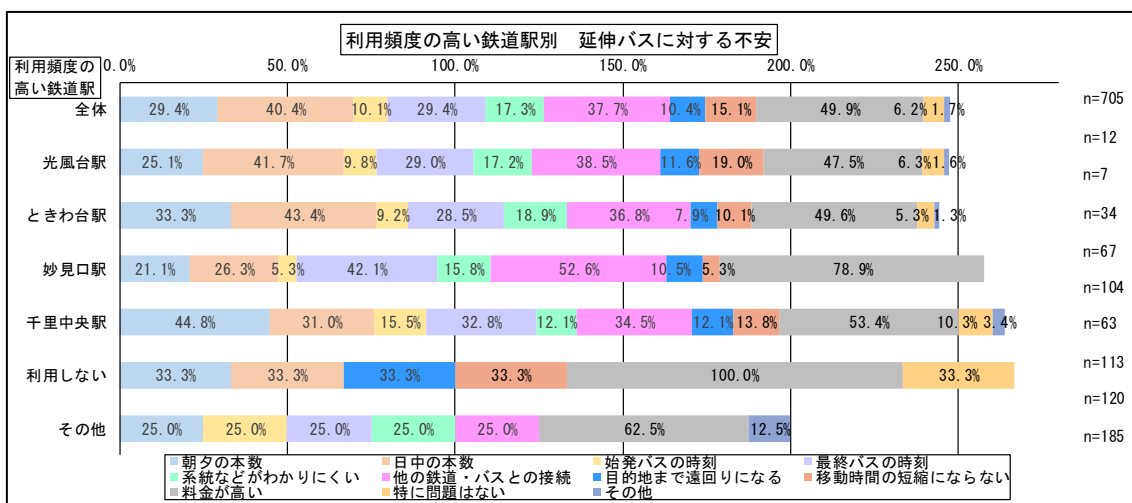
- ・10～64歳の年少人口および労働人口の住民は朝夕の本数を不安視する傾向がある。
- ・老年人口は日中の本数を不安に思っている割合が高い。
- ・全年齢区分において、「始発バスの時刻」よりも「最終バスの時刻」を選択している割合が高い。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合 (%) を算出しているため、合計が100%以上となる

【利用頻度の高い鉄道駅別 延伸バスに対する不安】

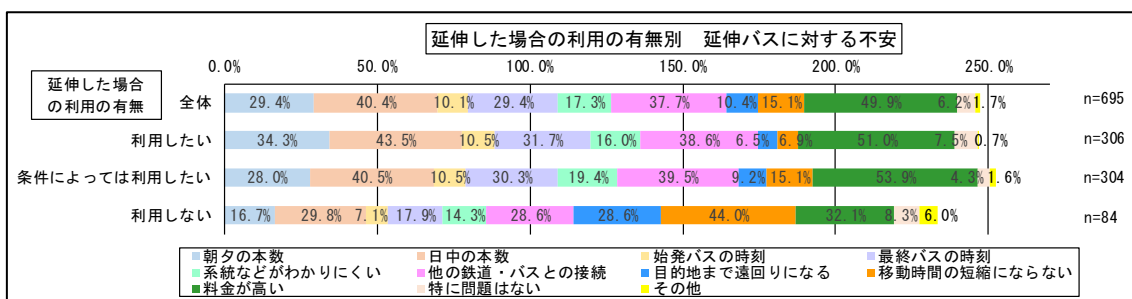
- ・ 妙見口駅の利用者は「最終バスの時刻 (42.1%)」および「他の鉄道・バスとの接続 (52.6%)」といったバスの運行に対する不安への回答が他の駅の利用者よりも多い。
- ・ 千里中央駅の利用者は「朝夕の本数 (44.8%)」および「始発バスの時刻 (15.5%)」といった朝の時間帯の運行に対する不安への回答が他の駅の利用者よりも多い。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合 (%) を算出しているため、合計が 100% 以上となる

【延伸した場合の利用の有無別 延伸バスに対する不安】

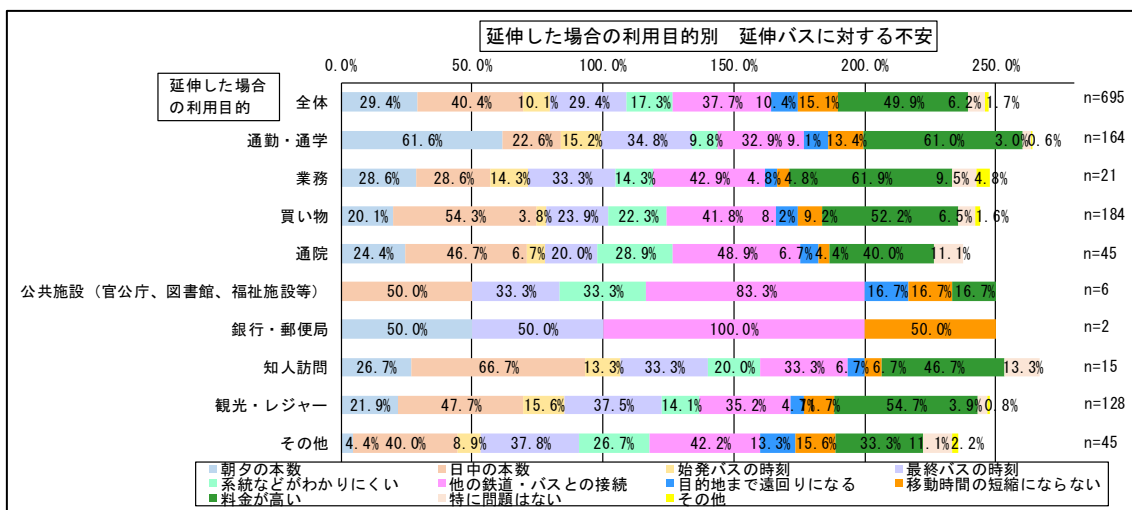
- ・ 延伸した利用の有無において「利用しない」と回答した方は、「目的地まで遠回りになる (28.6%)」「移動時間の短縮にならない (44.0%)」と回答した割合が高くなっている。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合 (%) を算出しているため、合計が 100% 以上となる

【延伸した場合の利用目的別 延伸バスに対する不安】

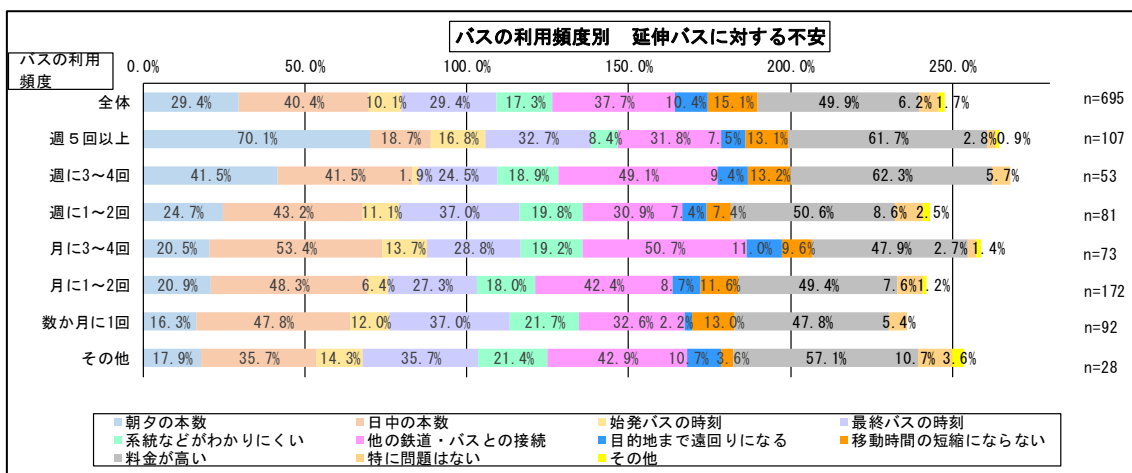
- ・『通勤・通学』に利用している方は、「朝夕の本数（61.6%）」が「料金が高い（61.0%）」を選択した割合が上回っている。
- ・『買い物』として利用している方は、「日中の本数（54.3%）」が「料金が高い（52.2%）」を選択した割合が上回っている。
- ・『通院』として利用している方は、「他の鉄道・バスとの接続（48.9%）」や「日中の本数（46.7%）」が「料金が高い（40.0%）」を選択した割合が上回っている。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合（%）を算出しているため、合計が100%以上となる

【バスの利用頻度別 延伸バスに対する不安】

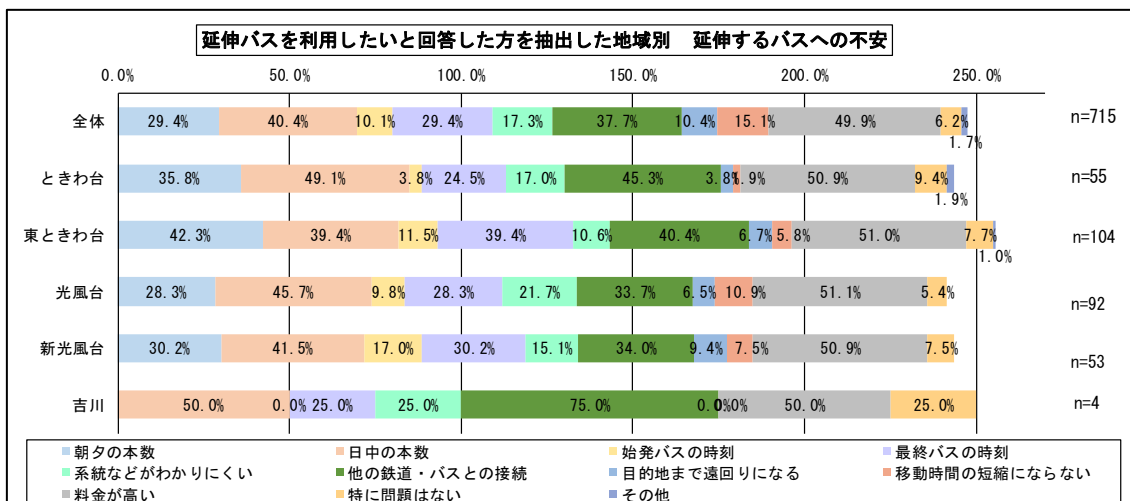
- ・利用頻度が高くなるほど、「料金が高い」を選択する傾向が高くなる。
- ・週に5回以上バスを利用する人は「朝夕の本数」を選択する割合が70.1%と高くなっている。
- ・バスの利用頻度が低くなると「日中の本数」を選択する割合が高くなる。



※複数選択の設問であり、回答者数に対して選ばれた選択肢の割合（%）を算出しているため、合計が100%以上となる

【最低限必要な本数別 延伸バスに対する不安】

- ・最低限必要な本数を多く望む方ほど、「朝夕の本数」を選択する割合が高くなる。一方で、最低限必要な本数が少なくなるほど、「日中の本数」を選択する割合が高くなる。



- ・バスの料金、日中の本数、鉄道とバスの接続を不安と考える方が多い
- ・年少人口および労働人口の住民は朝夕の本数を不安視する傾向がある。
- ・老年人口は日中の本数を不安に思っている割合が高い。
- ・妙見口駅の利用者は他の公共交通機関とバスの連携に対し不安を感じている。
- ・千里中央駅をよく利用される方はバスの朝の時間帯の運行に対し不安を感じている。
- ・延伸したバスを「利用しない」と回答した方は、目的地までの所要時間やルートに不安を感じている。
- ・『通勤・通学』『買い物』『通院』としてバスを利用する意向のある方は、運賃の高さよりもバスの本数に対して不安を感じる割合が高い。
- ・朝早い時間帯、またはバスの利用頻度、最低限必要な一時間当たりのバスの本数が多い方ほど、「朝夕の本数」を不安に思う割合が高くなる。
- ・バスの利用頻度が多い方ほどバスの料金の高さに不安を感じている。

バスが延伸した場合の将来ニーズについて まとめ

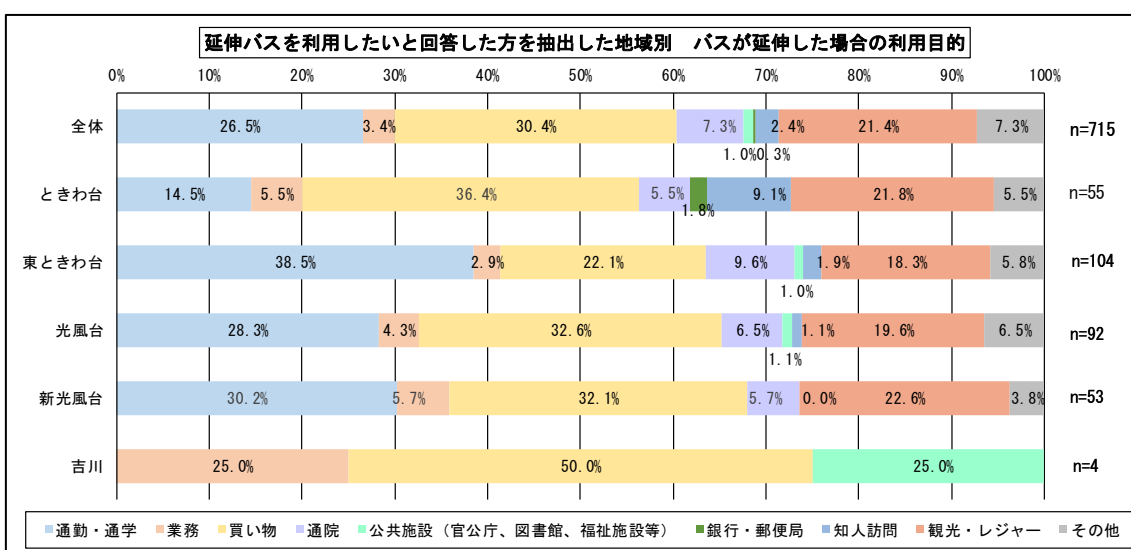
- ・バスが延伸した場合の利用の有無について住んでいる地域ごとに結果を見たところ、「東ときわ台」の住民のバスの延伸を希望する割合が最も高くなっている。この要因として、家から駅が他の地域と比較して離れていることに加え、千里中央駅を利用している方が最も多いことなどが考えられる。
- ・「東ときわ台」の住民は過半が延伸したバスを「利用したい」と答え、最も利用の意向が強いが、バスの接続先として「ときわ台駅」が選択された割合が半数程度にとどまることに加え、「どれでもよい」と回答した割合が突出して高いことから、どの駅へ接続するかということよりもバスが東ときわ台地区内を運行することを望んでいることが考えられる。
- ・バスの接続先として「新光風台」の住民は、延伸したバスを「条件によっては利用したい」と答えた方が過半を占めていることに加え、そのほとんどがバスの接続先に「光風台駅」を希望している。これは光風台駅以外へのアクセスが良くないためだと考えられ、光風台駅の住民の延伸したバスを利用する大きな条件の一つとして光風台駅にバスが接続することが考えられる。
- ・延伸するバスにおいて、「通勤・通学」での利用を想定している約6割が週5回以上となっており、若い世代ほどバスの延伸を望む傾向が高いと考えられる。
- ・全世代において、バスの運行本数を「15分に1本」「20分に1本」と回答した割合の合計が50%を超えており、住民の過半が1時間に3～4本の運行が必要と考えている。
- ・バスの運賃については不安視する住民の割合が非常に高く、特に「通勤・通学」での利用を想定している住民のその傾向が顕著である。

4. 延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別分析

問9 「箕面森町線が豊能町まで延伸した場合、利用しますか。」において「利用する」と回答した人を抽出し、住んでいる地域ごとに延伸したバスの需要を把握した。

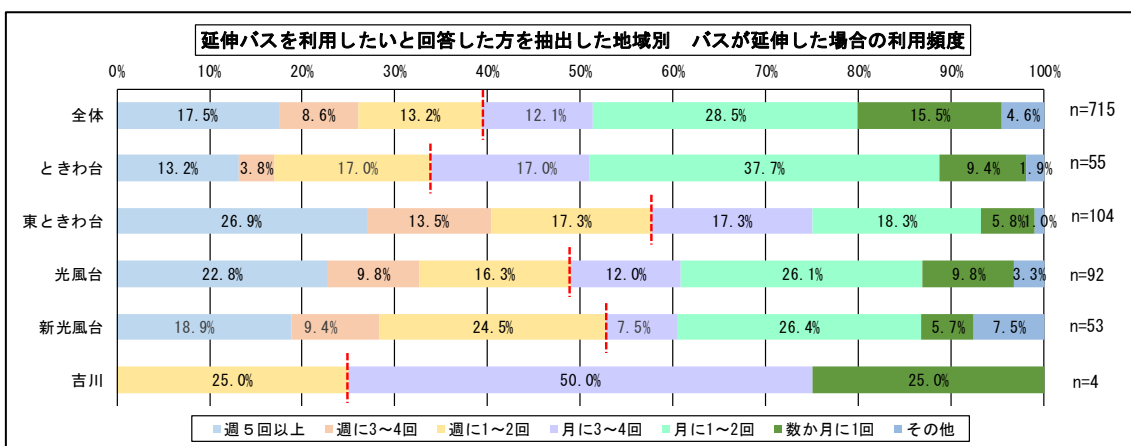
【延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別 バスが延伸した場合の利用目的】

- ・『東ときわ台』が「通勤・通学（38.5%）」を選んだ割合が突出して高い。
- ・『ときわ台』は全体結果よりも「通勤・通学（14.5%）」を選んだ割合が低くなっている一方、「買い物」を利用している割合が多くなっている。



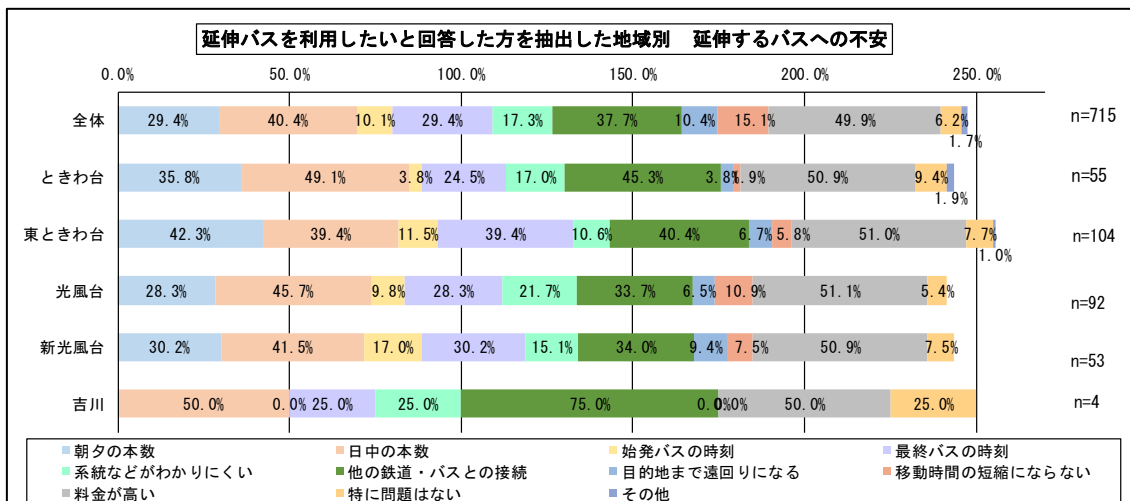
【延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別 バスが延伸した場合の利用頻度】

- ・『東ときわ台』が最も「週5回以上（26.9%）」を選択している。
- ・『ときわ台』および『吉川』では週に1回以上バスに乗る割合が全体結果と比較して少なくなっている。



【延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別 延伸するバスへの不安】

- ・全体結果よりも、「料金が高い」を選択した割合がすべての地域において高い。
- ・『東ときわ台』の「朝夕の本数」を選択する割合が突出して高い。



延伸バスを利用したいと回答した方を抽出した地域別分析 まとめ

- ・『東ときわ台』『光風台』『新光風台』では延伸したバスを新たに「通勤・通学」で利用しようとする傾向があり、特に『東ときわ台』においてその傾向が強い。
- ・『ときわ台』及び『吉川』ではバスが延伸した場合新たに「買い物」に利用する傾向があり、相対的に「通勤・通学」としての利用を想定する割合が少ない。