

参考

茨木市の交通に関するアンケート 調査結果

茨木市

1.1. アンケートの概要

1) 調査目的

- ・茨木市総合交通戦略の策定を進めるうえで、茨木市民の交通利用実態や交通に関するニーズ等を把握することにより、本市の交通体系のあり方や概ね 20 年後を目標とした長期施策の考え方、短・中期で実施する交通施策（概ね 5 年以内及び 10 年以内に実施する施策）の検討に向けた基礎資料とすることを目的に、平成 24 年 11 月に茨木市民 5,000 人を対象に「茨木市の交通に関するアンケート」を実施しました。

2) 調査概要

- ・調査概要は以下のとおりです。

	概 要
● 名称	・茨木市の交通に関するアンケート
● 調査対象	・16 歳以上の茨木市民 5,000 人を対象
● 配布数	<ul style="list-style-type: none"> ・市域を 3 地域に区分し、それぞれに必要な配布数を設定した。 ・配布数：5,000 票 <ul style="list-style-type: none"> - 山間部 1,000 票 - 丘陵部 2,000 票 - 平野部 2,000 票 ※設定根拠は、次頁による。
● 調査日	・郵送配布、郵送回収
● 調査日	【配布日】 平成 24 年 10 月 31 日（水） 発送 【回収日】 平成 24 年 11 月 16 日（金） 投函締切 ※発送日より 2 週間程度を目安に設定した。
● 送付物	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート依頼文 A4 片面 1 枚（※46 ページを参照） ・調査票 A3 両面 2 枚（※47 ページを参照） ・返信用封筒 長形 3 号 1 枚
● 回収目標数	<ul style="list-style-type: none"> ・回収目標数：1,100 票程度（回収率 22%） <ul style="list-style-type: none"> - 山間部 300 票（回収率 30%） - 丘陵部 400 票（回収率 20%） - 平野部 400 票（回収率 20%）
● 回収状況	<ul style="list-style-type: none"> ・回収枚数：2,198 票（回収率 44%） <ul style="list-style-type: none"> - 山間部 489 票（回収率 49%） - 丘陵部 864 票（回収率 43%） - 平野部 818 票（回収率 41%） - 不 明 27 票 ※平成 25 年 3 月 28 日までの消印によるものを回収

【参考】地域別の配布数の設定

- ・町丁目ごとに以下に示す地域特性が異なる3地域に区分し、統計上有意なサンプル数が確保できるよう、配布数を決定しました。

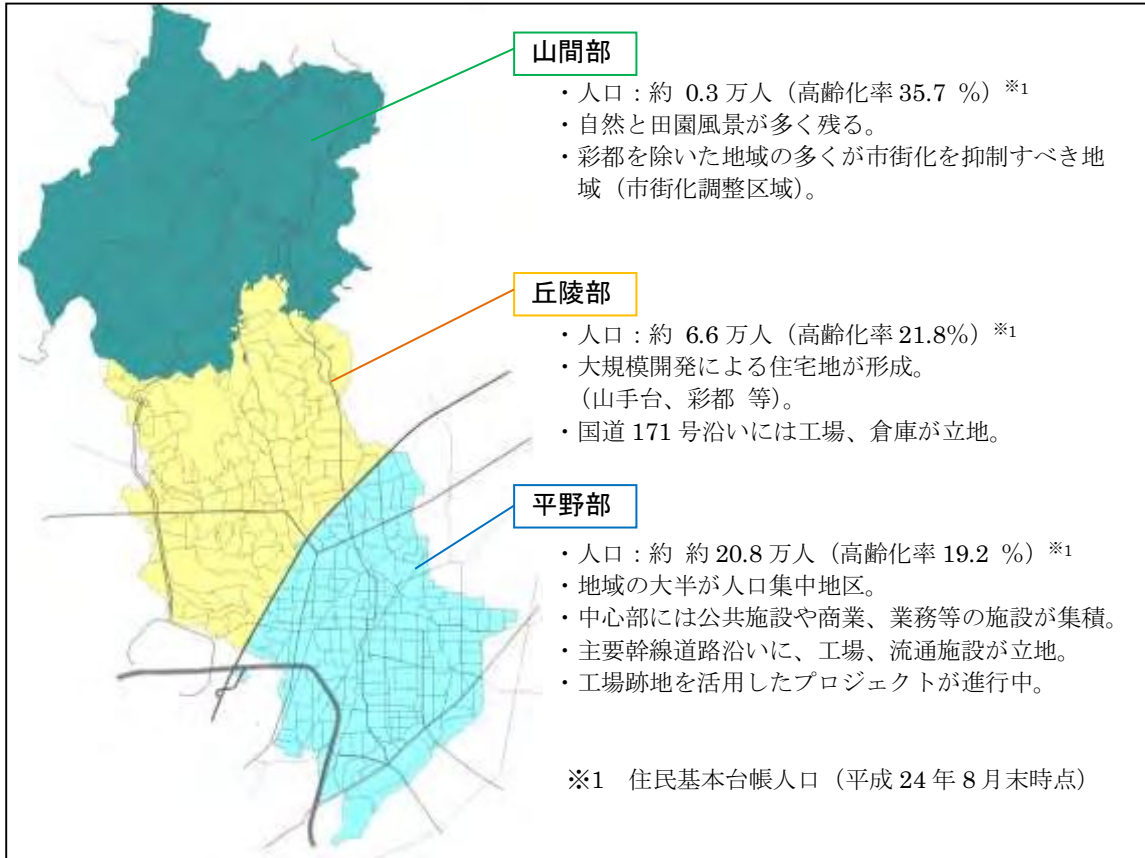


図 アンケート配布での地域区分

表 地域区分別の設定配布数

地域区分	15歳以上人口	必要サンプル数	想定回収率	必要配布数	設定配布数	想定回収数
山間部	2,649	336	30%	1,120	1,000	300
丘陵部	55,392	382	20%	1,910	2,000	400
平野部	176,553	384	20%	1,920	2,000	400
合計	234,594	1,102	-	4,950	5,000	1,100

※住民基本台帳人口は5歳階級別のため、15歳以上人口で設定した。

※必要サンプル数は統計上の数式による。

※アンケートの設問数が多いため、過去の実績と比較し、低めに回答率を設定した。

※一般的に高齢者のアンケート回答率は高いため、山間部の回収率を高め設定した。

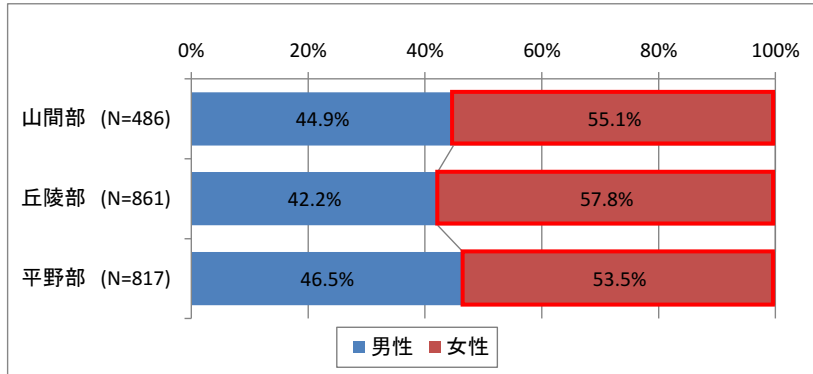
- ・移動に関する満足度など一部の設問については、市内の平均値を示しています。平均値は、地域別のアンケート結果に、各々の人口を加味したうえで算出しています（加重平均）。

1.2. アンケート結果

1) 回答者の属性等

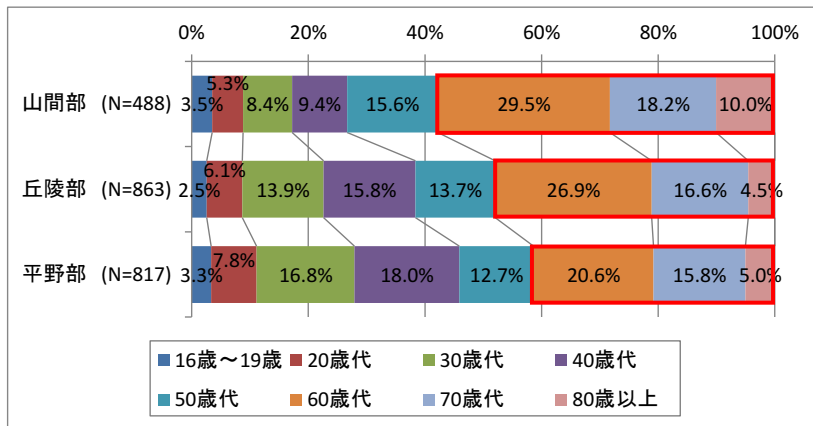
① 性別

- ・「女性」の回答がやや多くなっています。



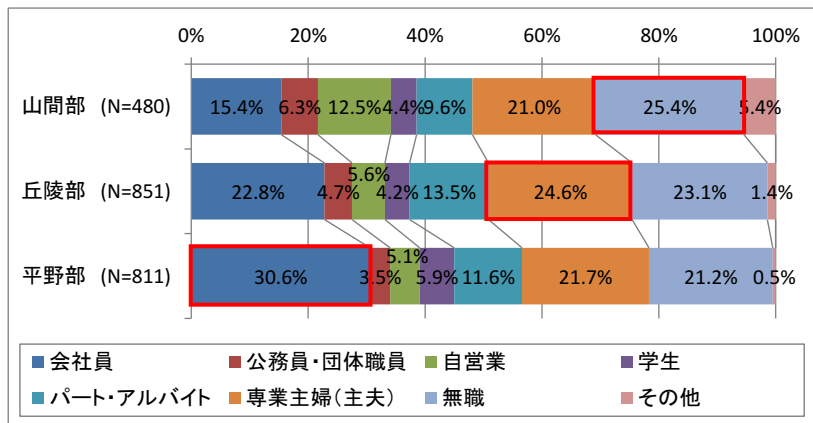
② 年齢

- ・各地域で「60歳代」以上の回答者が多くなっています。



③ 職業

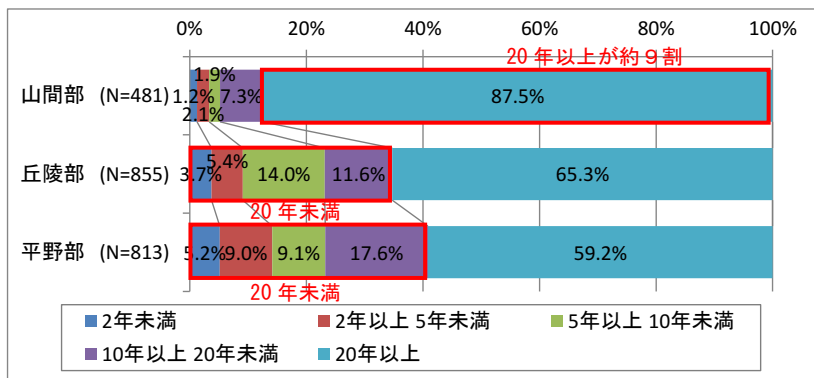
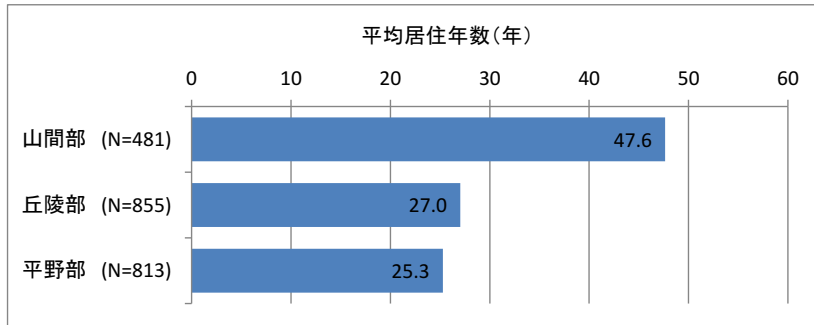
- ・山間部では「無職」、丘陵部では「専業主婦(主夫)」、平野部では「会社員」の回答者が最も多くなっています。



※その他：農業、僧侶など

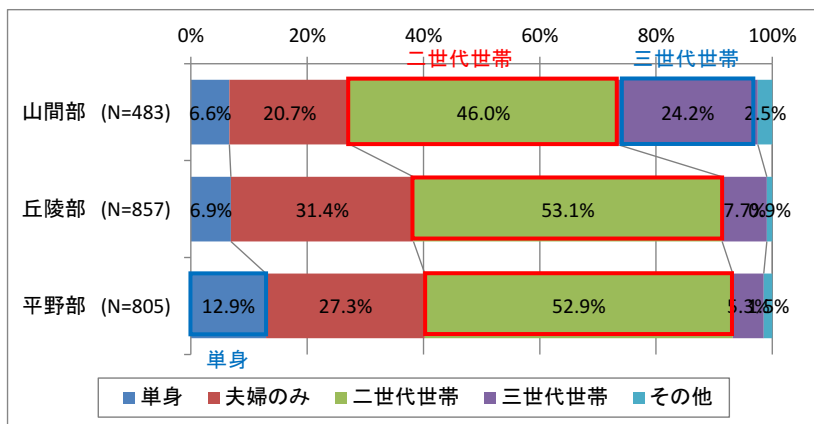
④ 居住年数

- 回答者の平均居住年数は山間部が約 48 年で他の地域よりも長く、丘陵部では 27 年、平野部では約 25 年となっています。
- また、回答者の平均居住年数は各地域ともに「20 年以上」の割合が最も高く、山間部は約 9 割を占めています。丘陵部及び平野部は、山間部と比較して平均居住年数が「20 年未満」の割合が高くなっています。



⑤ 世帯構成

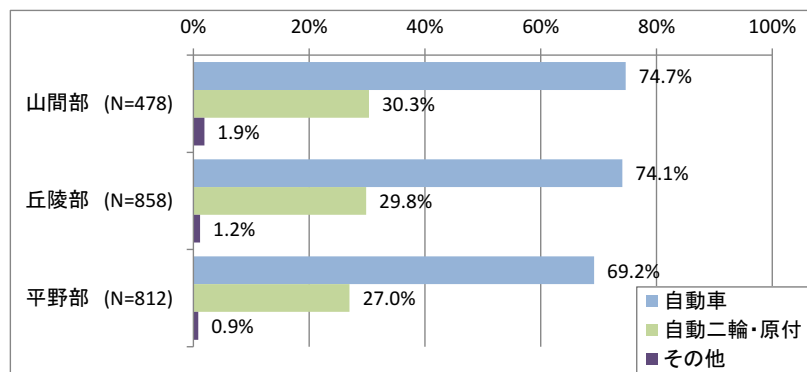
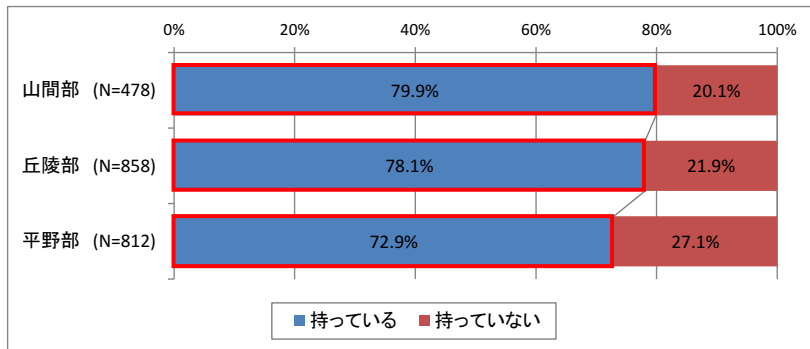
- 回答者の世帯構成は、各地域で「二世帯世帯」の割合が高く、約半数を占めています。山間部では「三世帯世帯」の割合が約 2 割で、他地域よりも高くなっています。なお、平野部では他地域よりも「単身」の割合が高くなっています。



※その他：四世代世帯、兄弟姉妹、共同生活など

⑥ 運転免許の保有状況

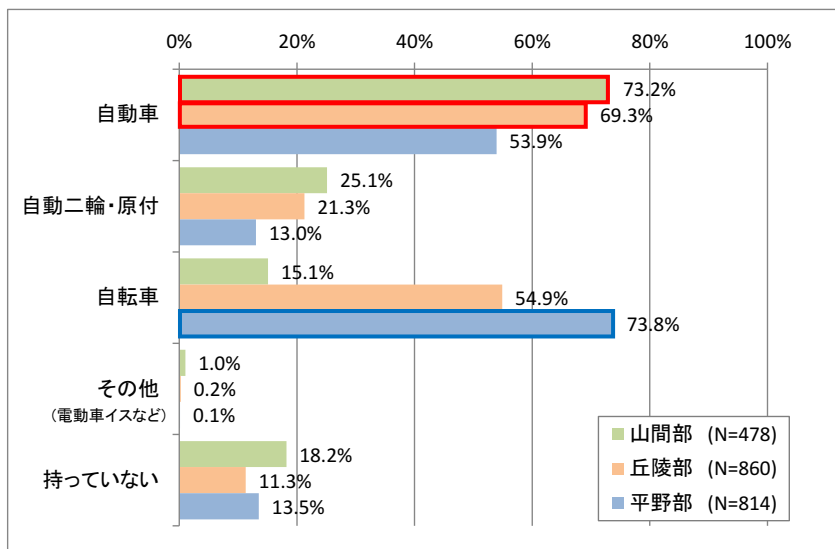
- 回答者の運転免許の保有状況は各地域で約7割～8割であり、平野部が最も低くなっています。
- 運転免許の種類は「自動車」の割合が最も高くなっています。



※その他：船舶、フォークリフトなど

⑦ 利用可能な乗り物の保有状況

- 回答者の利用可能な乗り物について、山間部及び丘陵部では「自動車」の割合が約7割となっています。平野部では「自転車」の保有率が約7割で、「自動車」の保有率は約5割となっています。

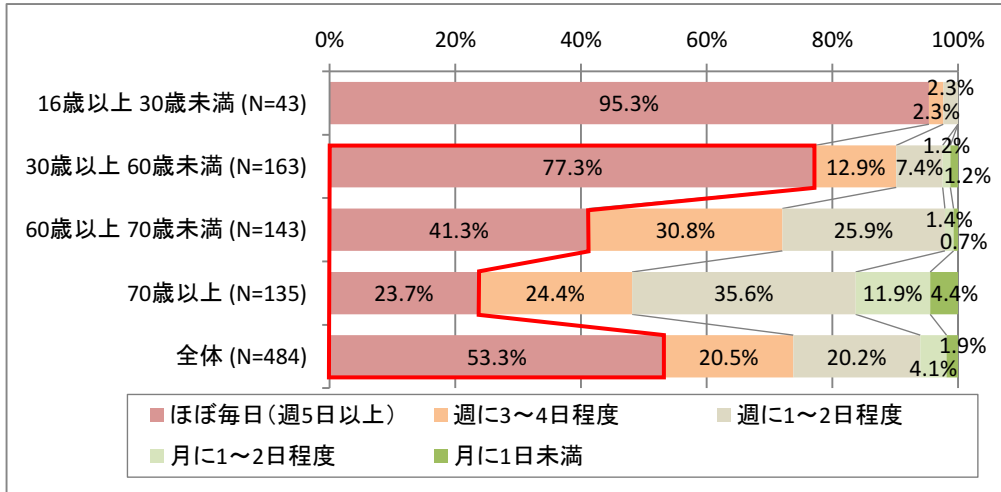


2) 日常の移動状況

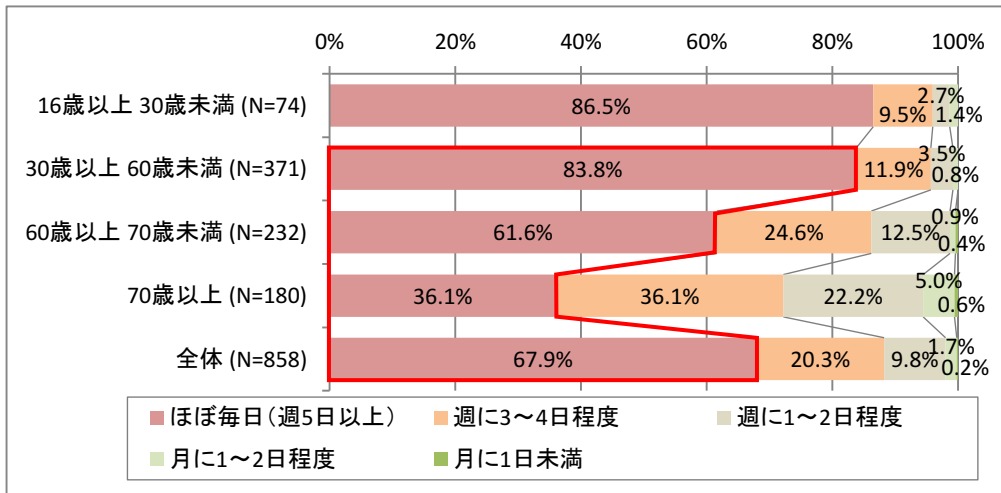
① 外出頻度

- 「16歳以上 30歳未満」を除く全ての年代で、山間部が最も外出頻度が低く、平野部が最も高くなっています。

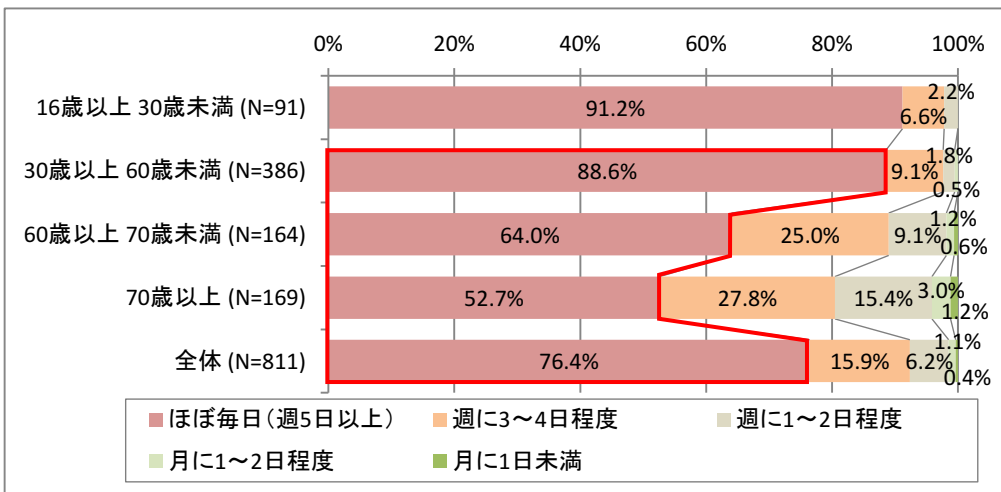
【山間部】



【丘陵部】



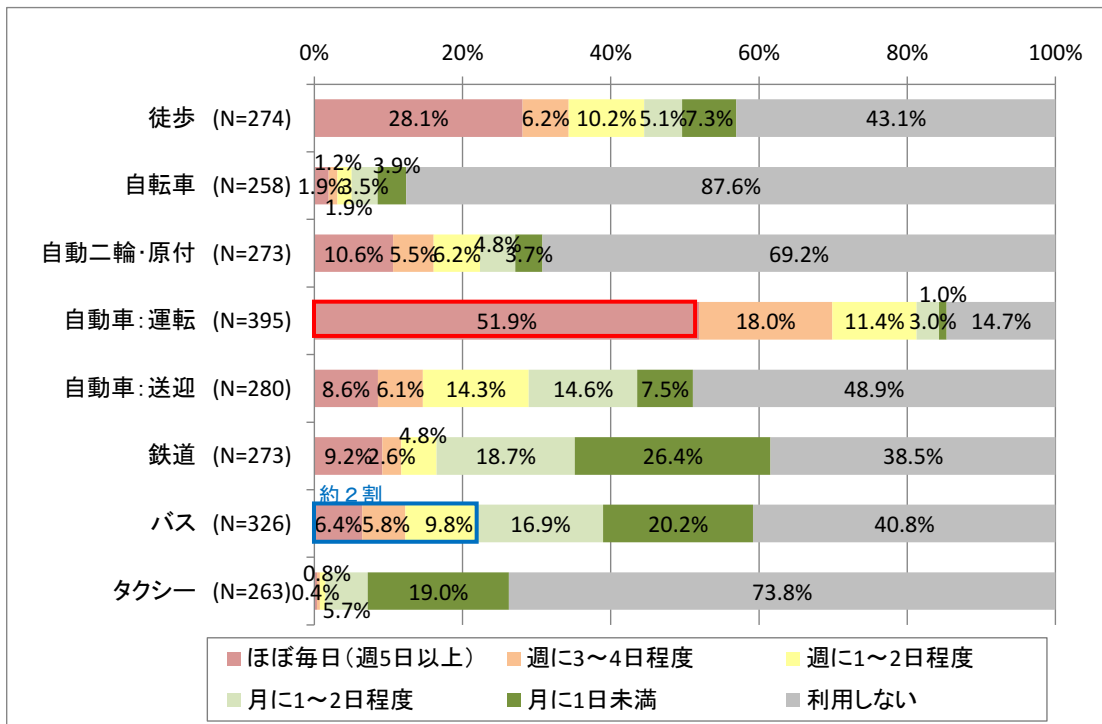
【平野部】



② 交通手段別の利用頻度

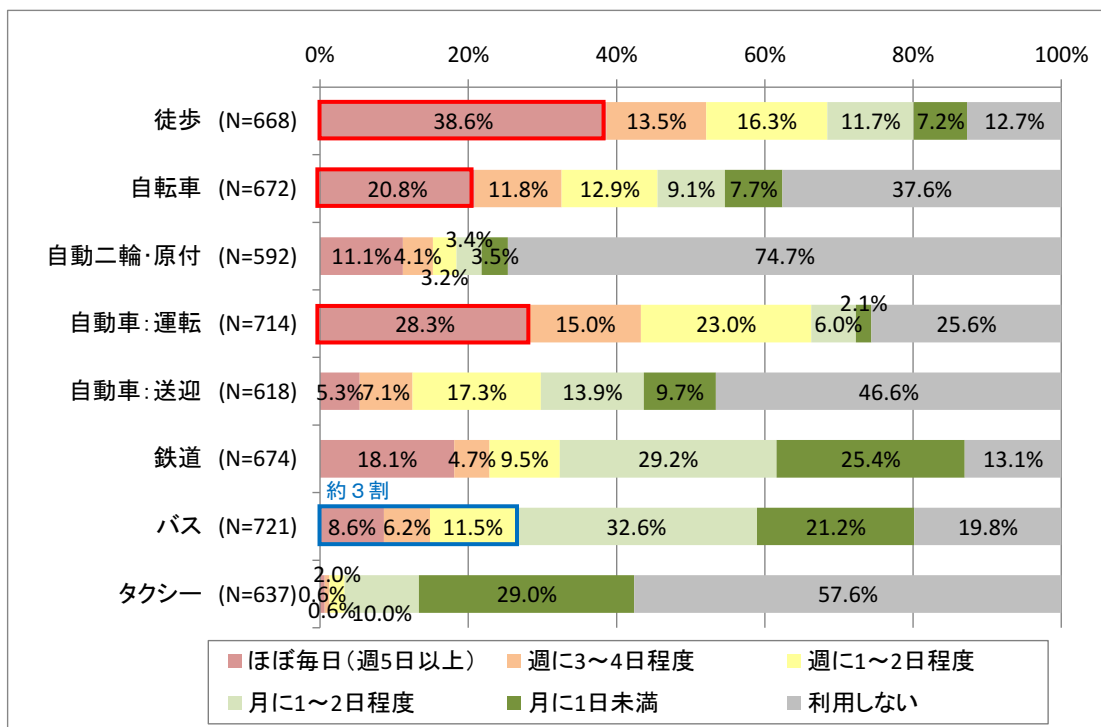
- 山間部では「自動車（運転）」をほぼ毎日利用する割合が約5割で、他地域よりも高くなっています。
- 丘陵部では、ほぼ毎日「徒歩」で移動する割合が約4割、「自動車（運転）」が約3割、「自転車」が約2割となっています。
- 平野部では、ほぼ毎日「徒歩」で移動する割合が約6割、「自転車」が約4割、「鉄道」が約3割となっています。「自動車（運転）」の割合は他地域よりも低く、約1割となっています。
- 「バス」を週に1回以上利用する割合は、山間部で約2割、丘陵部で約3割、平野部で約1割となっています。

【山間部】



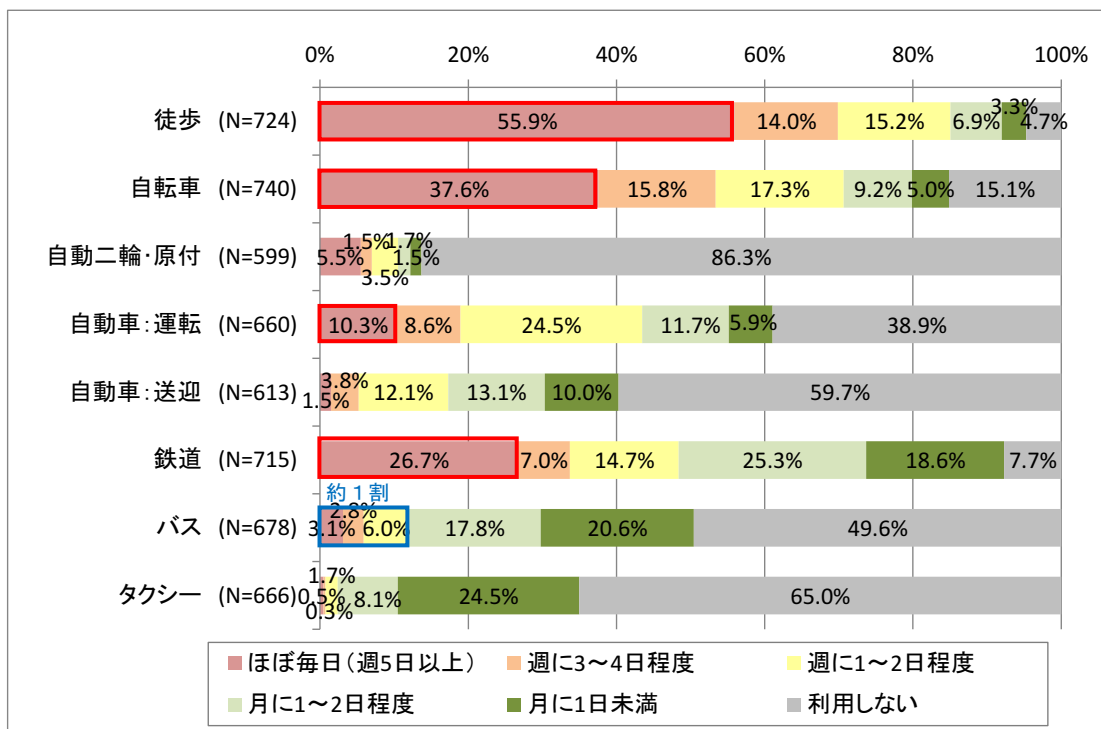
※その他：電動車イスなど(1件)

【丘陵部】



※その他：回答なし

【平野部】

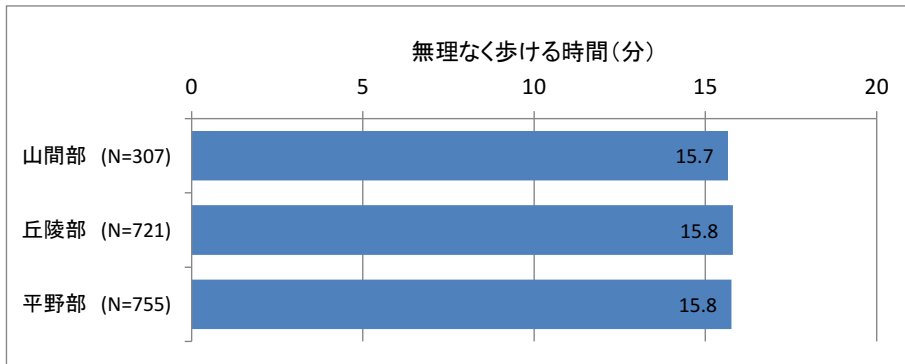
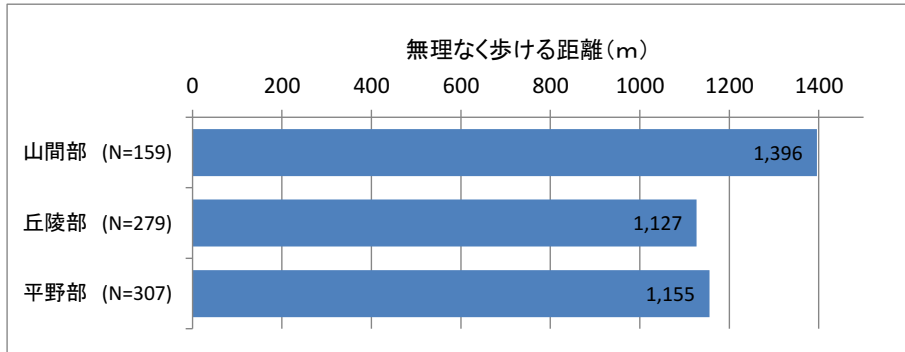


※その他：回答なし

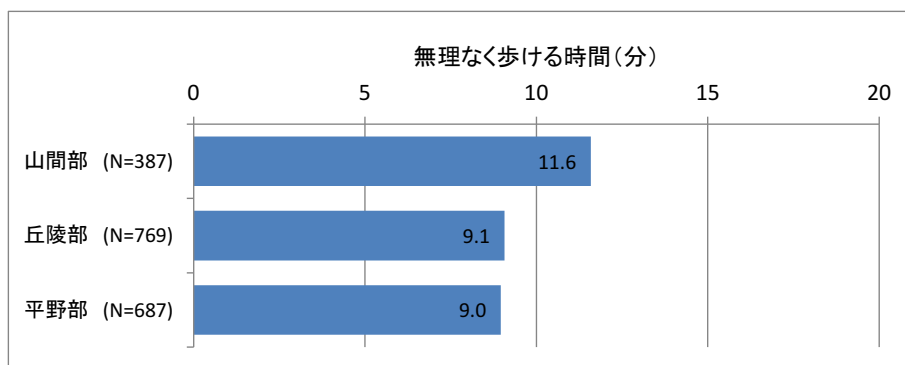
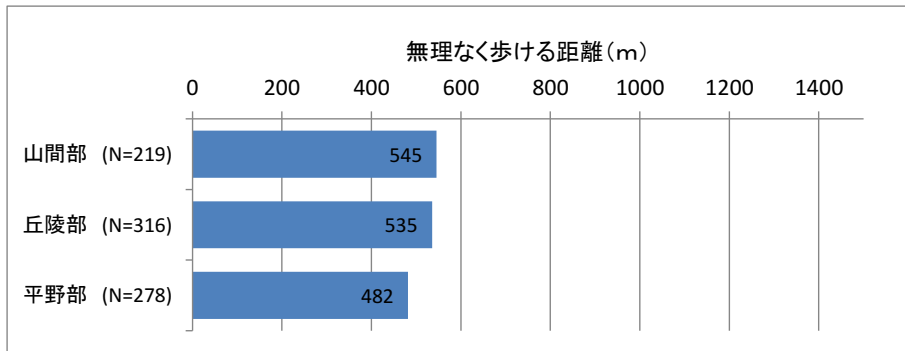
③ 鉄道駅・バス停まで無理なく歩ける距離（時間）

- アンケート回答者が記入した距離を平均すると、鉄道駅まで無理なく歩ける距離は約 1,100m～1,400m、時間では約 16 分、バス停まで無理なく歩ける距離は約 500m、時間では約 9 分～12 分となっています。

【鉄道駅】

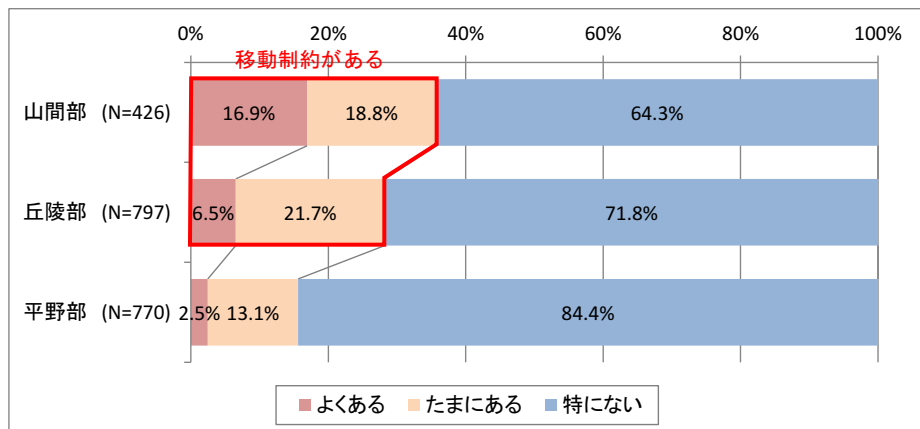


【バス停】



④ 公共交通の不便さによる移動制約の状況

- 山間部や丘陵部では、公共交通が不便なことで移動制約があると回答した割合が高くなっています。
- 平野部では移動制約があると回答した割合は低くなっています。



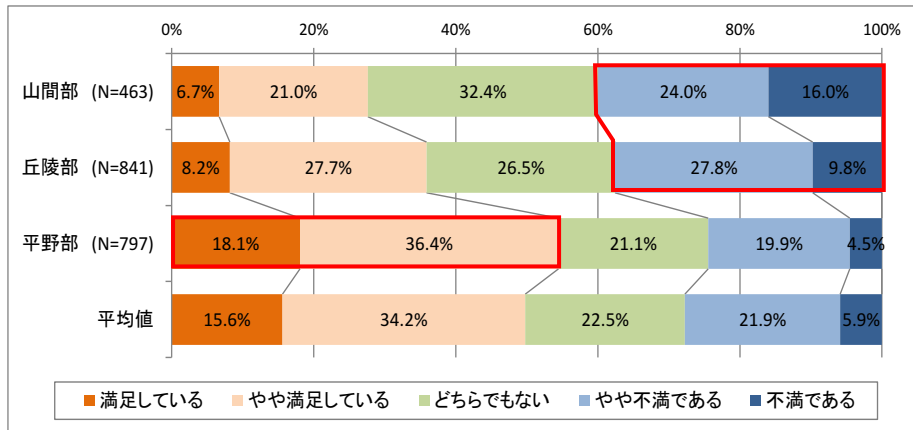
【「よく（たまに）ある」を選択した方の具体例】

地域	施設名等
山間部	子育て支援センター等行政機関の中心地に行きづらい。
	阪急茨木に行こうと思ってもバスが1～2時間に1本しかない時間帯がありあきらめた。
	ひらかたパークにいけなかった。
	モノレールに乗りたくて彩都西まで行きたかったが、家から車以外に行ける手段がなく、バスでJR 茨木まで行って、宇野辺まで歩いた。
	バスの運行本数が少なく、阪急茨木市駅などの市の中心への買い物に行こうとしたが、あきらめて千里中央や箕面へ買い物にいった。
丘陵部	高槻、大阪、箕面、彩都、千里中央に行くことができなかった。
	JR 茨木駅に行くためには、まず阪急茨木市駅までバスで行きそこから徒歩 15 分かけてあるかなければ行けない。
	特に京阪沿線、枚方へ行きたかったが(どうしても行かればならなかった場所)3～4 ヶ月先延ばしになった。
	山手台から彩都は距離は近いが公共交通が不便なので歩いた。
	関西国際空港、大阪国際空港（伊丹空港）
	万博公園や、モノレールの駅まで行きづらい。
平野部	なみはやドームへは公共交通が不便なので自動車で行った。
	イオン茨木店（マイカル茨木）に行くのに時間がかかるためイオン新茨木店（ジャスコ茨木店）に行った。
	里山センター、忍頂寺スポーツ公園
	北千里方面へのバスがないのでモノレールと阪急を乗り継がなければならなかった。
	万博公園経由で千里中央行きのバスが数本しか出ていないのは不便です。時々乗りおくれで行くことをあきらめます。

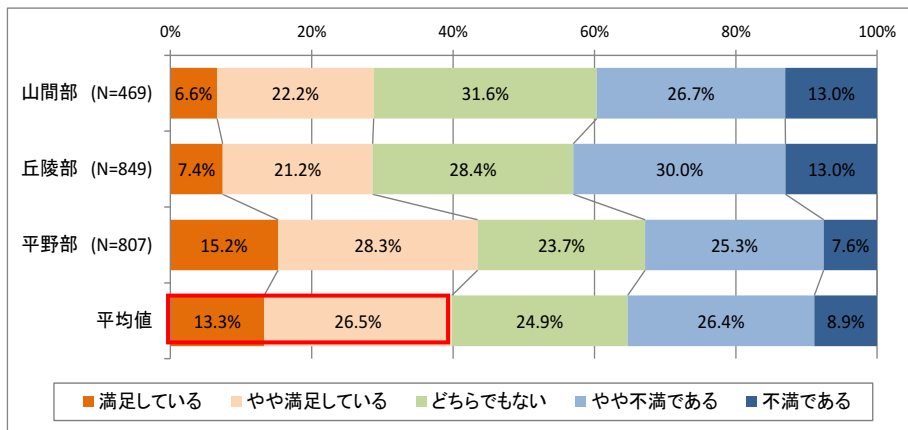
3) 日常移動の満足度等

- ・「市内の移動」についての満足度は、山間部や丘陵部では「不満である」または「やや不満である」と回答した割合が高く、平野部では「満足している」または「やや満足している」と回答した割合が高くなっています。
- ・「中心部の移動」についての満足度は、「市内の移動」及び「市外への移動」に関する満足度よりも低くなっています。
- ・「市外への移動」についての満足度は、山間部、丘陵部、平野部の全ての地域で「満足している」または「やや満足している」と回答した割合が高くなっています。

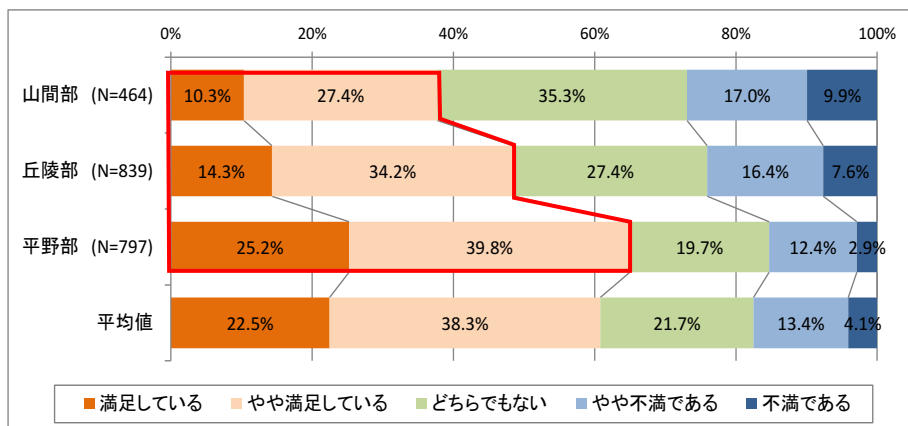
【市内の移動について】



【中心部の移動について】



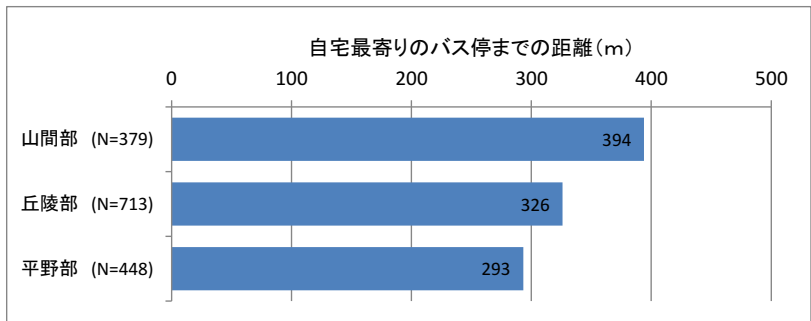
【市外への移動について】



4) 路線バスについて

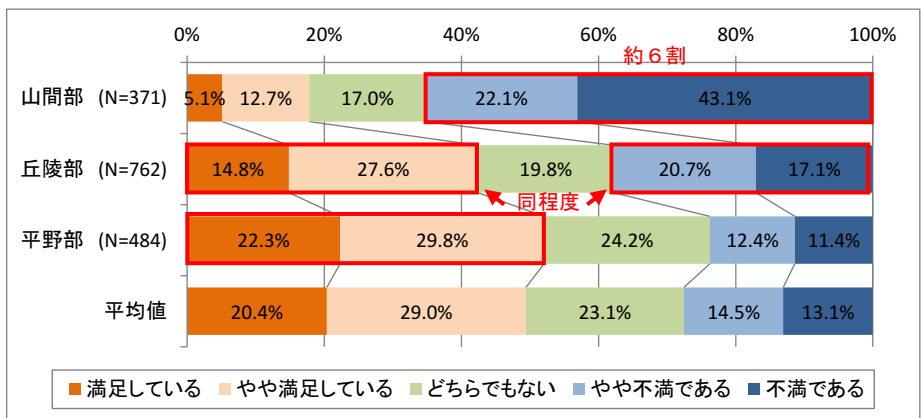
① 自宅と最寄りのバス停までの距離

- アンケート回答者が記入した距離を平均すると、自宅と最寄バス停までの距離は約 300m～400m で、バス停まで無理なく歩ける距離の回答（約 500m）より短くなっています。



② 路線バスの利用のしやすさに対する満足度

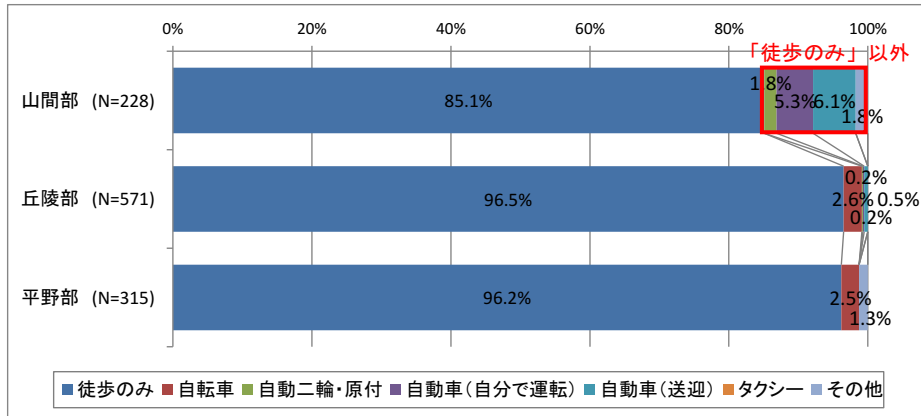
- 路線バスの利用のしやすさに対する満足度について、山間部では「不満である」または「やや不満である」と回答した割合が約6割となっています。丘陵部では「満足している」または「やや満足している」と「不満である」または「やや不満である」と回答した割合は概ね同程度で、平野部では「満足している」または「やや満足している」と回答した割合が高くなっています。



5) 路線バス利用者（月に1回以上利用）の実態・意向等

① バス停までの交通手段

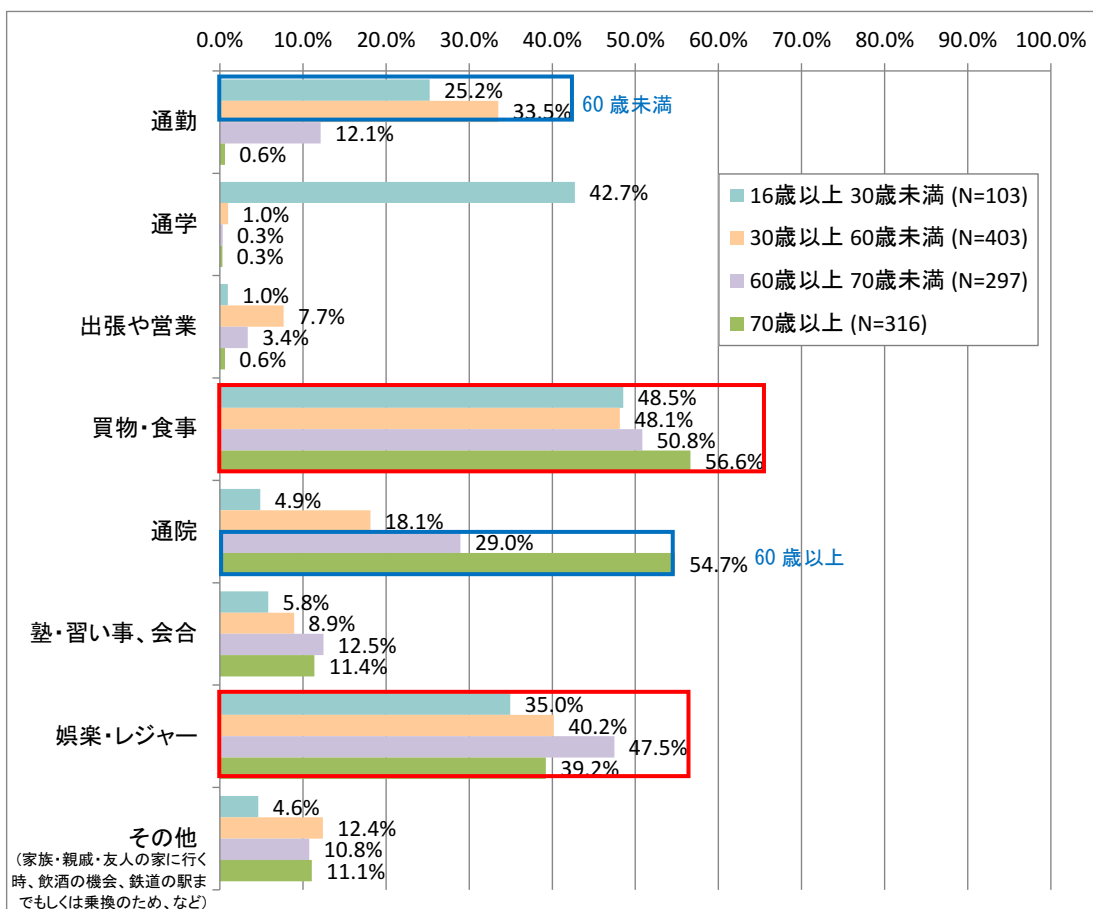
- ・バス停までの交通手段は各地域で「徒歩のみ」と回答した割合が高くなっています。
- ・山間部は他の地域より「徒歩のみ」以外の手段を回答した割合が高く、「自動車（自分で運転）」が約5%、「自動車（送迎）」が約6%と、自動車を用いてバス停まで行く割合が高くなっています。



※その他：電動車いすなど

② 路線バスの利用目的

- ・路線バスの利用について、「買物・食事」及び「娯楽・レジャー」を移動目的と回答した割合が各年代で高くなっています。また、60歳未満では「通勤」で、60歳以上では「通院」を移動目的と回答した割合が高くなっています。



③ 路線バスで最もよく利用する区間

- 路線バスは主に、自宅の周辺から「JR 茨木駅」または「阪急茨木市駅」間で利用されています。

【山間部】

区間	回答数	順位
車作 ～ 阪急茨木市駅	41	1
馬場 ～ 阪急茨木市駅	26	2
泉原 ～ 阪急茨木市駅	19	3
泉原 ～ JR 茨木駅	12	4
泉原西 ～ 千里中央	9	5
忍頂寺 ～ 阪急茨木市駅	6	6
馬場 ～ JR 茨木駅	5	7
生保 ～ 阪急茨木市駅	5	7
大岩 ～ JR 茨木駅	4	9
大岩 ～ 阪急茨木市駅	3	10

※上位 10 区間までを掲載。

193 件の回答があり、バス停名が特定できたものは 156 件。
上記表は、そのうちの約 60%に該当。

【丘陵部】

区間	回答数	順位
郡山団地 ～ 阪急茨木市駅	32	1
宿川原 ～ 阪急茨木市駅	25	2
郡 ～ 阪急茨木市駅	24	3
春日丘公園 ～ JR 茨木駅	24	3
茨木サニータウン ～ 千里中央	23	5
花園東和苑 ～ 阪急茨木市駅	16	6
安威団地 ～ JR 茨木駅	14	7
茨木美穂ヶ丘 ～ 阪急茨木市駅	14	7
福井 ～ JR 茨木駅	10	9
保育園前（山手台） ～ 阪急茨木市駅	10	9

※上位 10 区間までを掲載。

556 件の回答があり、バス停名が特定できたものは 481 件。
上記表は、そのうちの約 40%に該当。

【平野部】

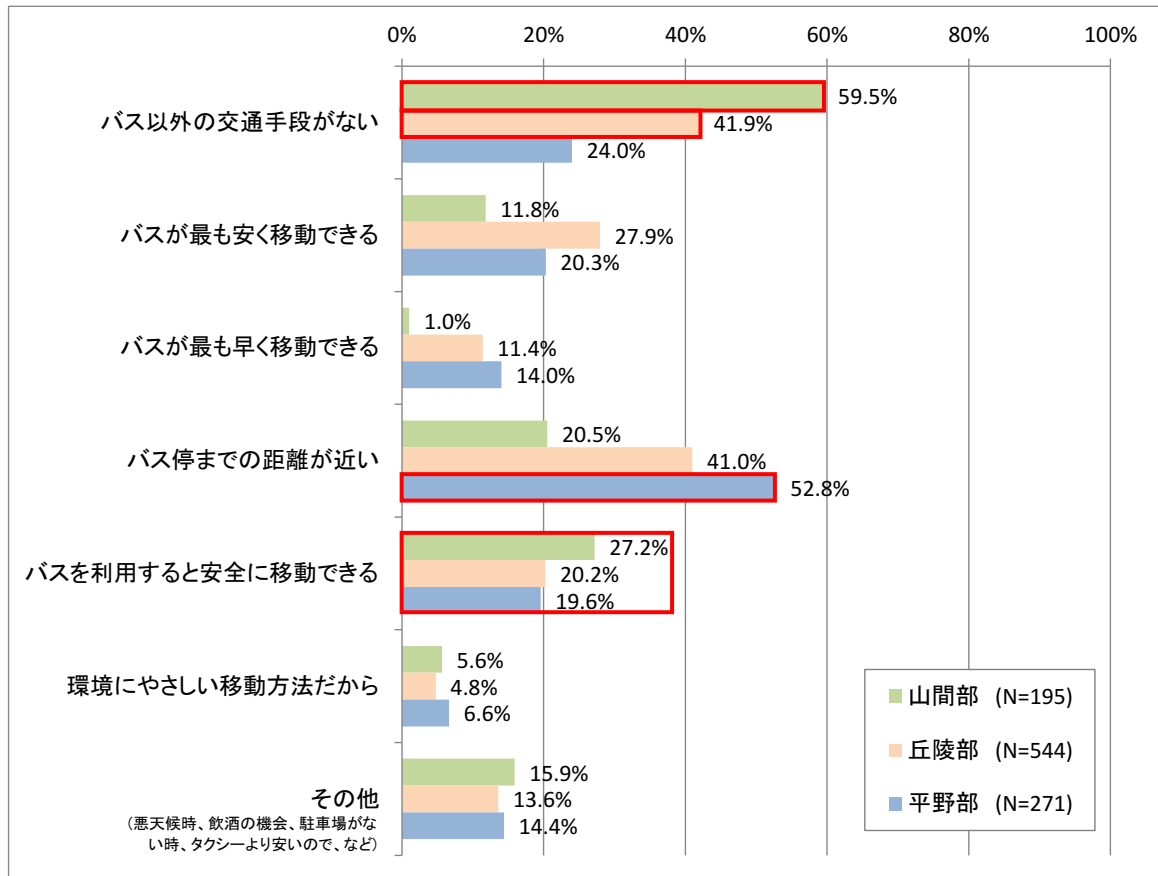
区間	回答数	順位
JR 茨木駅 ～ 阪急茨木市駅	15	1
白川三丁目 ～ 阪急茨木市駅	10	2
平田一丁目 ～ JR 茨木駅	9	3
東太田一丁目 ～ 阪急茨木市駅	9	3
水尾三丁目 ～ JR 茨木駅	6	5
真砂二丁目 ～ 阪急茨木市駅	6	5
春日 ～ JR 茨木駅	5	7
真砂一丁目 ～ JR 茨木駅	5	7
中津町 ～ JR 茨木駅	5	7
白川三丁目 ～ JR 茨木駅	5	7
水尾三丁目 ～ 阪急茨木市駅	5	7

※上位 10 区間までを掲載。

264 件の回答があり、バス停名が特定できたものは 218 件。
上記表は、そのうちの約 37%に該当。

④ 路線バスを利用する理由

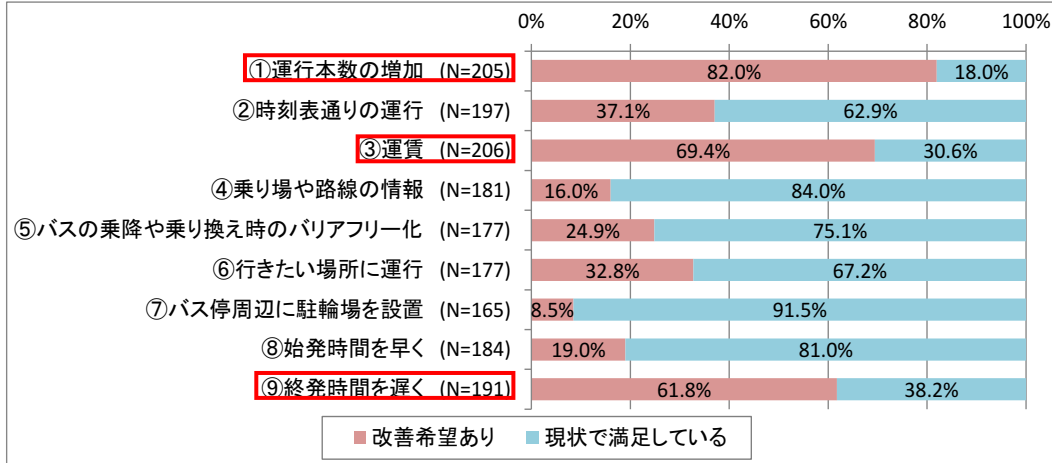
- 路線バスを利用する理由は、山間部では「バス以外の交通手段がない」と回答した割合が約6割で最も高く、丘陵部においても約4割を占めています。平野部では「バス停までの距離が近い」と回答した割合が約5割で最も高くなっています。また、「バスを利用すると安全に移動できる」について各地域で約2～3割の人が回答しています。



⑤ 路線バスに対する改善希望

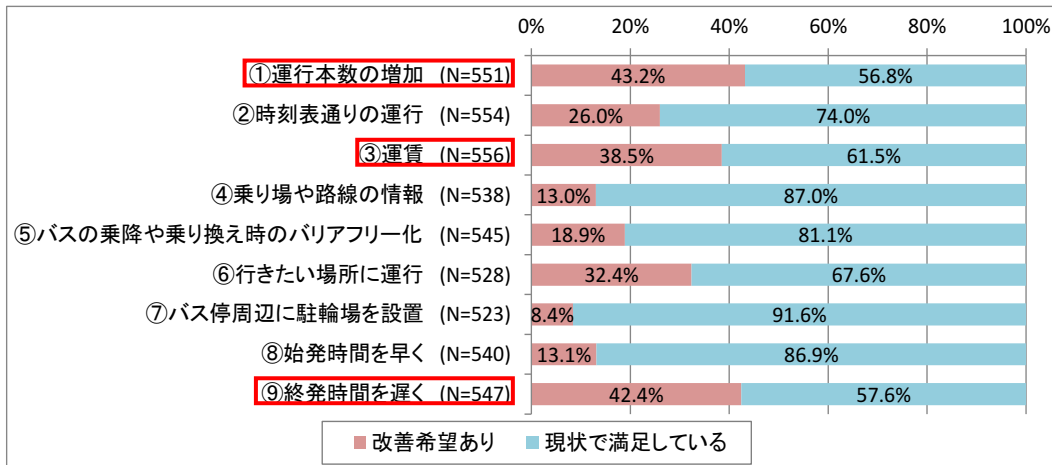
- ・路線バスを利用する人の改善希望は各地域で共通しており、「運行本数の増加」、「運賃」、「終発時間を遅く」と回答した割合が高くなっています。ただし、平野部では他地域よりも各改善希望に対して「現状で満足している」と回答した割合が高くなっています。

【山間部】



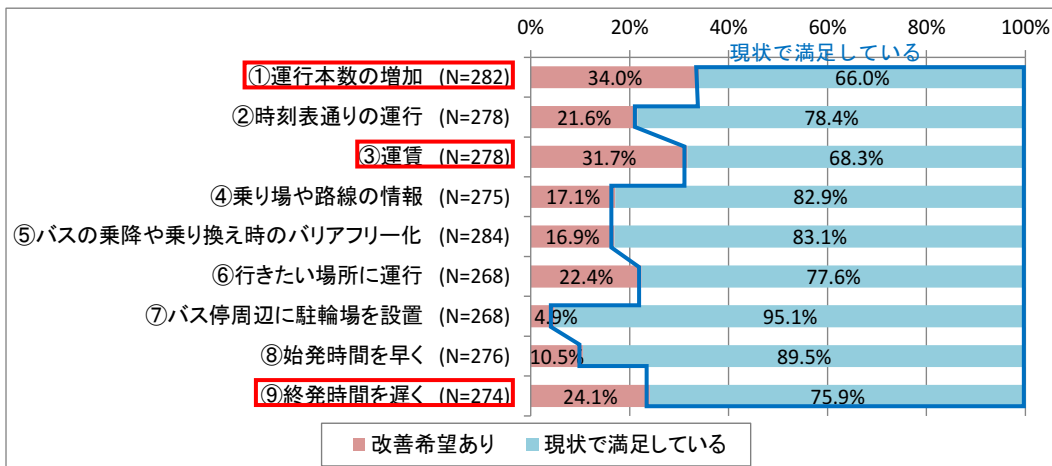
※⑩その他の改善希望ありについては 47 件 (P19 参照)

【丘陵部】



※⑩その他の改善希望ありについては 127 件 (P19 参照)

【平野部】

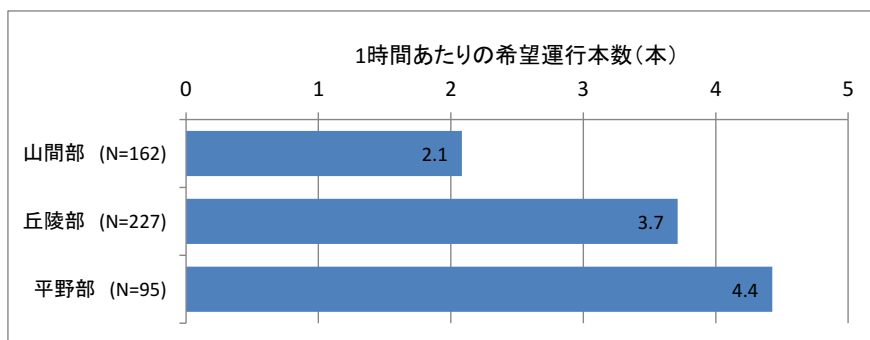


※⑩その他の改善希望ありについては 48 件 (P19 参照)

【具体的な改善希望】

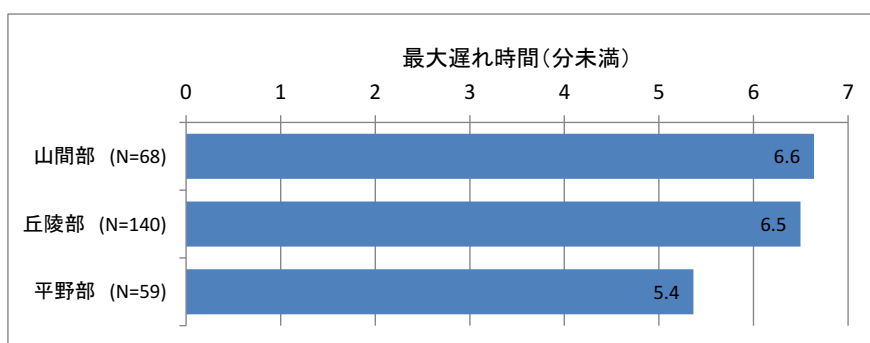
<①運行本数の増加（平均値）>

- 山間部では約 2 便／時間（30 分に 1 便程度）、丘陵部と平野部では約 4 便／時間（15 分に 1 位便程度）の運行本数を希望しています。



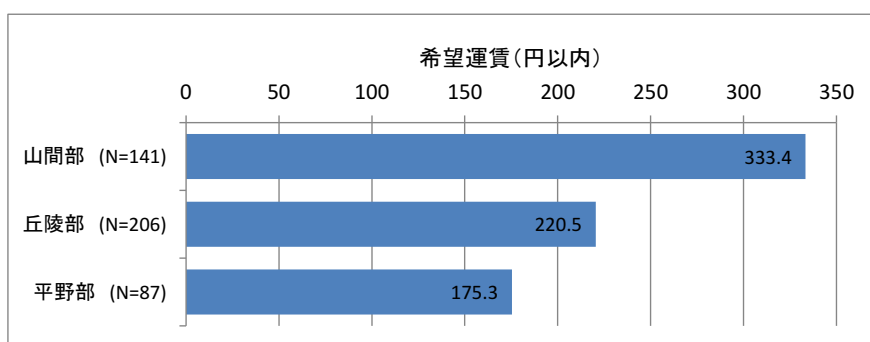
<②時刻表どおりの運行（平均値）>

- 時刻表からの遅れ時間は、5～6分程度以内であることを希望しています。



<③運賃（平均値）>

- 運賃は山間部では約 330 円以内、丘陵部では約 220 円以内、平野部では約 180 円以内であることを希望しています。



<④乗り場や路線の情報>

- 複数の系統や事業者間の情報を調べやすくしてほしい等の意見がありました。

<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 一箇所でも複数のバス会社の時刻や乗り場がわかる案内板があると便利。 • 時刻表が暗いと見にくい(市バスのように電光掲示板にしてほしい)。 • 大阪市バスのように、バスが来る数分前に点灯表示したり、2台後くらいのバスの情報表示をしてほしい。 • どこからどこまで何分かかるか知りたい。JR 茨木駅でバス停への階段を降りる前に情報を知りたい。 • 電車のようにインターネットで路線検索、また行きたい所への最寄りのバス停を調べられるツールがほしい。 • 駅にある時刻表をバス停のみではなく色々な系統のバスの時刻表を見られるようにしてほしい。 • 地図や主要施設の表示と一緒に路線を描いた路線図がほしい。

<⑤バスの乗降や乗り換え時のバリアフリー化>

- ベビーカーや車いすでの乗降時や、JR 茨木駅のバスターミナルのバリアフリー化を希望する意見がありました。

<p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> • 段差解消の促進、段差を小さくするなど。 • 車いす利用が出来るように。 • ベビーカーでももっと乗降しやすくしてほしい。 • バス停への平地移動を可能に!!横断歩道等の設置(高架のみでは不便)。 • JR 茨木バス停の段差を歩行補助カーが通れるよう一部スロープにして欲しい。 • 出来ればバス停に雨を凌ぐ屋根とか椅子など設けるとか。 • ノンステップバスが増便されるといいと思う。

<⑥行きたい場所に運行>

- 行きたい場所として、主に鉄道各駅への運行を希望しています。

施設名	回答数	順位
阪急茨木市駅	41	1
JR 茨木駅	26	2
千里中央駅	19	3
大阪モノレール彩都西駅	12	4
イオン茨木ショッピングセンター	9	5
大阪モノレール宇野辺駅	6	6
阪急南茨木駅	5	7
市立中央図書館	5	7
大阪大学医学部附属病院	4	9
大阪モノレール豊川駅	3	10
JR 摂津富田駅	3	10
高槻赤十字病院	3	10

※上位 10 施設までを掲載。
 288 件の回答があり、施設として特定できたものは 157 件。
 上記表は、そのうちの約 87%に該当。

<⑦バス停周辺に駐輪場を設置>

- ・春日丘公園が最も多く6件でした。バス停周辺への駐輪場設置を希望する意見は、他の設問と比較しあまり多くありませんでした。

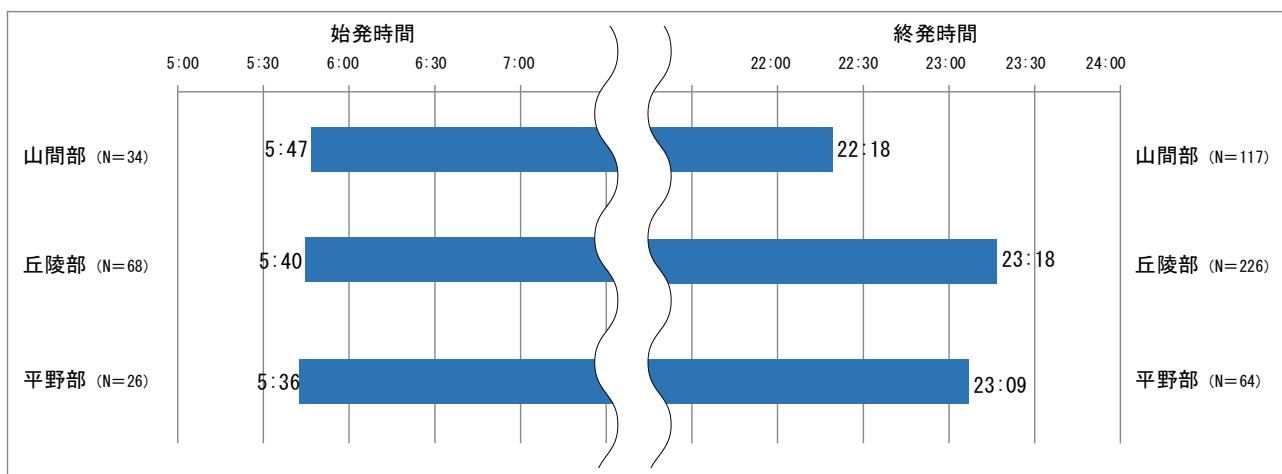
バス停名	回答数	順位
春日丘公園	6	1
JR 茨木駅	4	2
郡	3	3
馬場	3	3
忍頂寺	3	3
耳原	3	3
福井	3	3
団地入口	2	8
郡山団地	2	8
宿川原	2	8
阪急茨木市駅	2	8

※上位 10 バス停までを掲載。

58 件の回答があり、バス停名が特定できたものは 44 件。
上記表は、そのうちの約 75% に該当。

<⑧始発時間を早く／⑨終発時間を遅く (平均値)>

- ・始発時間は、各地域ともに5時半～6時の間を希望しています。
- ・終発時間は、山間部では 22 時過ぎ、丘陵部及び平野部では 23 時過ぎを希望しています。



<⑩その他を改善>

- ・交通系 IC カードの導入や乗り継ぎ時の割引運賃を希望する意見がありました。

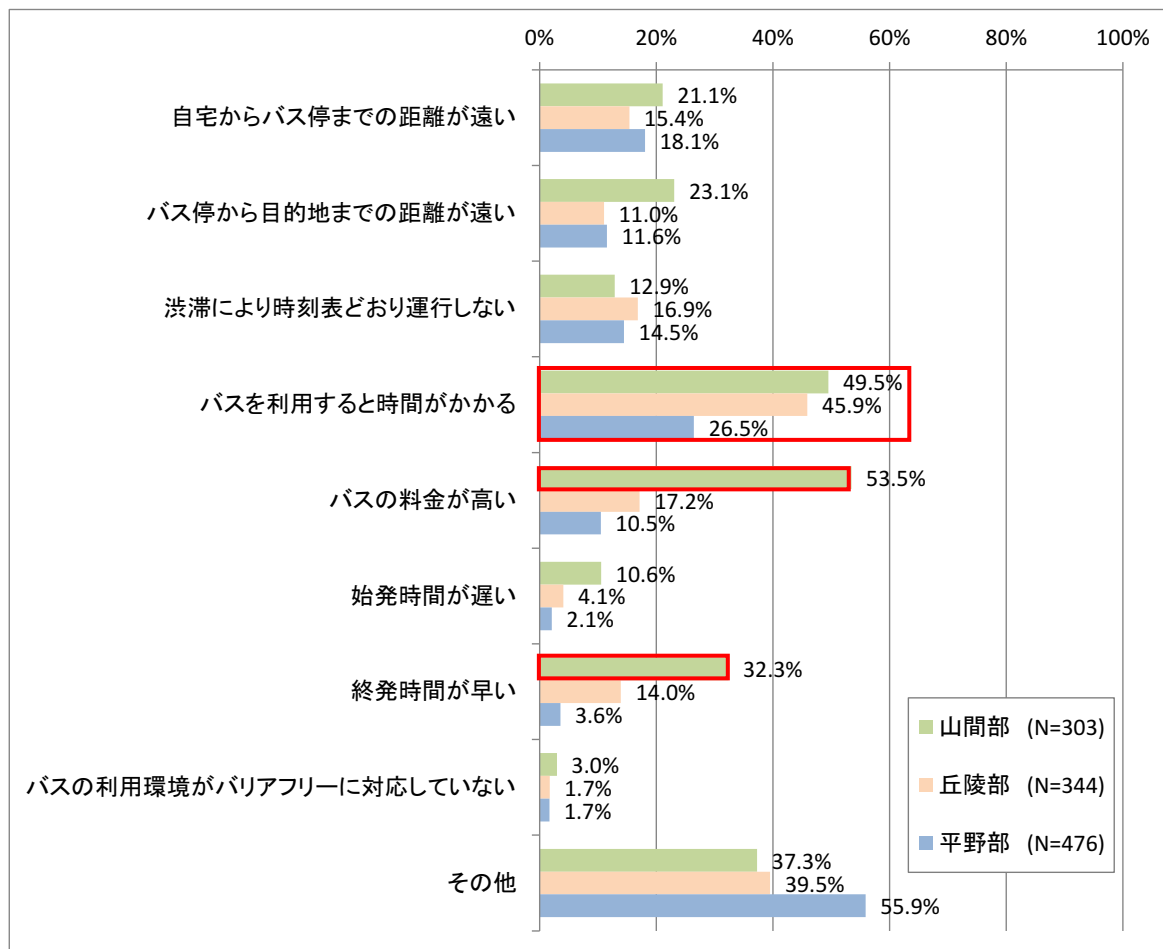
【主な意見】

- ・全てのバスで IC カードが使えるとありがたいです。
- ・箕面（阪急）駅まで通院するのに「オレンジゆするバス」を使っています。コミュニティバスが茨木市にもあればうれしいです。
- ・同社のバスを乗り継ぐ時の運賃値引き。
- ・JR 茨木～春日丘公園の近鉄バスを小型化してほしい。（通学時間帯は特に危ない）
- ・朝・夕にバス専用レーンを。
- ・運転手のサービス向上(あいさつ・態度)。

6) 路線バスを利用しない人(月に1回未満の利用)の意向等

① 路線バスを利用しない理由

- ・路線バスを利用しない理由として、「その他」を除き、各地域で「バスを利用すると時間がかかる」と回答した割合が高くなっています。また、山間部においては「バスの料金が低い」、「終発時間が早い」と回答した割合が高くなっています。



【その他の理由】

- ・徒歩や鉄道、マイカーで今のところは用が足りているから。
- ・バスの本数が少なく、乗りたい時間がない。
- ・バス停まで時間がかかる。
- ・ベビーカーでは乗りにくい。
- ・バイクの方が荷物が積み、思った時間に行き来出来る。
- ・自転車を利用するから。
- ・路線バスの運行状況が分からない。

など

② 普段の自宅からの移動先

- 普段の自宅からの移動先として、市内では JR 茨木駅、阪急茨木市駅、イオン茨木ショッピングセンターが多くなっています。また、市外では大阪市が最も多く、隣接する高槻市、箕面市も多くなっています。

【市内】

施設名	回答数	順位
JR 茨木駅	78	1
阪急茨木市駅	65	2
イオン茨木ショッピングセンター	61	3
アル・プラザ茨木	18	4
茨木市役所	11	5
阪急南茨木駅	8	6
市立中央図書館	6	7
平和堂	5	8
総持寺	4	9
阪急総持寺駅	3	10

※上位 10 施設までを掲載。

482 件の回答があり、茨木市内の施設として特定できたものは 297 件。

上記表は、そのうちの(約 87%)に該当。

【市外】

市町村名	回答数	順位
大阪市	204	1
高槻市	109	2
箕面市	53	3
吹田市	38	4
豊中市	26	5
摂津市	18	6
京都市	17	7
神戸市	11	8
枚方市	8	9
豊能町	4	10
東大阪市	4	10
池田市	4	10

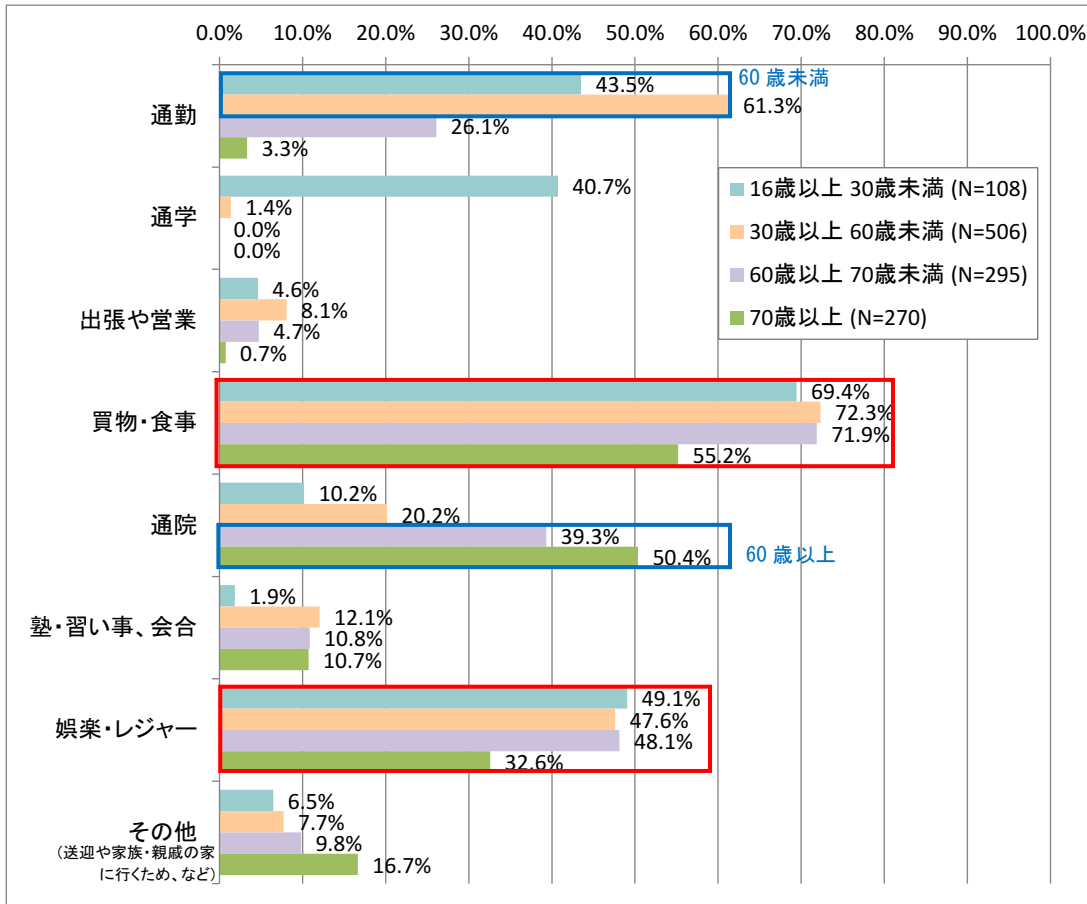
※上位 10 市町村までを掲載。

554 件の回答があり、市町村として特定できたものは 522 件。

上記表は、そのうちの(約 95%)に該当。

③ 外出する際の主な移動目的

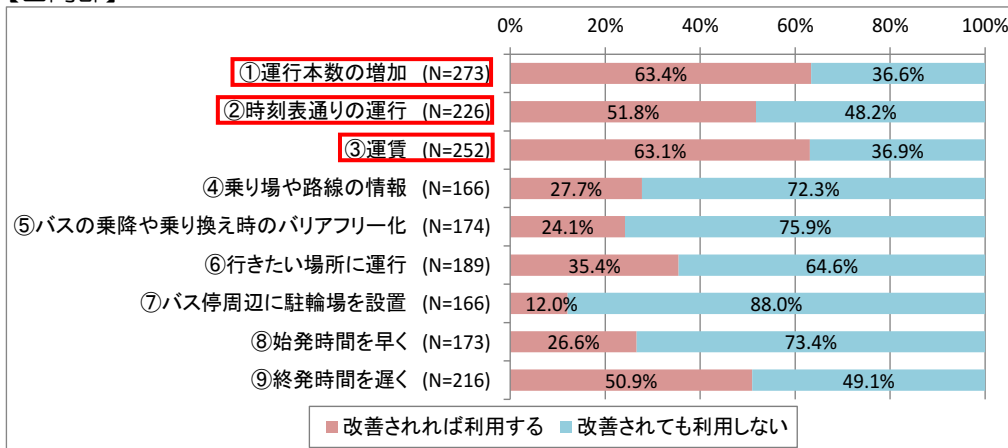
・外出する際の主な移動目的について、「買物・食事」及び「娯楽・レジャー」を移動目的と回答した割合が各年代で高くなっています。また、60歳未満では「通勤」、60歳以上では「通院」を移動目的と回答した割合が高くなっています。



④ 路線バス利用の可能性と改善内容

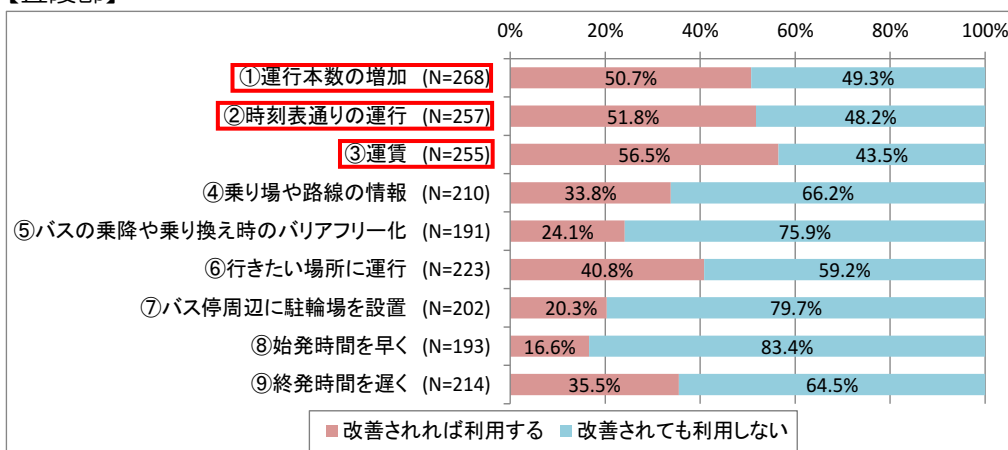
- ・現在、路線バスを利用していない人は、「運行本数の増加」、「時刻表通りの運行」、「運賃」が改善されれば利用すると回答した割合が高くなっています。平野部では、改善されれば利用すると回答した割合は他地域よりも少ないですが、一定の改善により最大で約4割の人が利用すると回答しています。

【山間部】



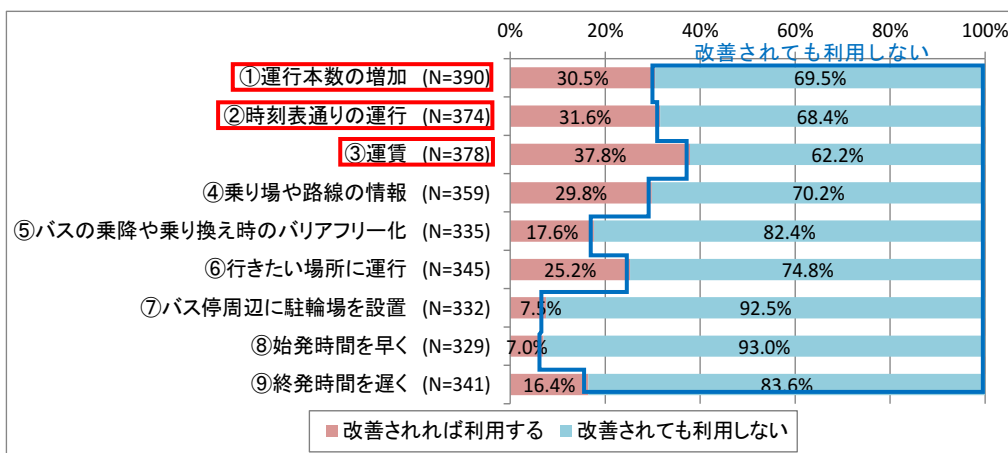
※⑩その他の改善希望ありについては 23 件 (P26 参照)

【丘陵部】



※⑩その他の改善希望ありについては 31 件 (P26 参照)

【平野部】

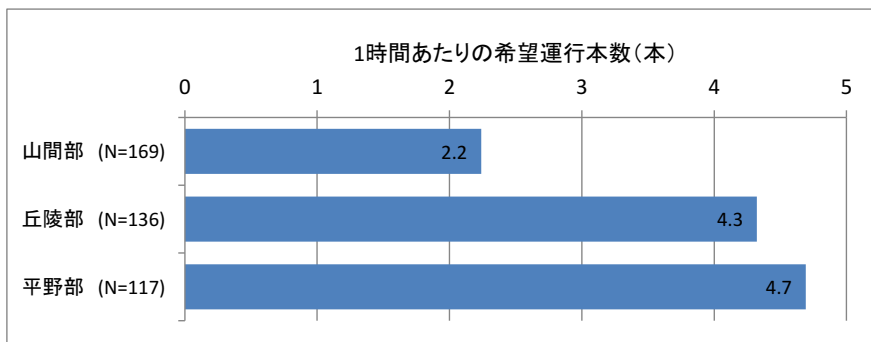


※⑩その他の改善希望ありについては 23 件 (P26 参照)

【具体的な改善内容】

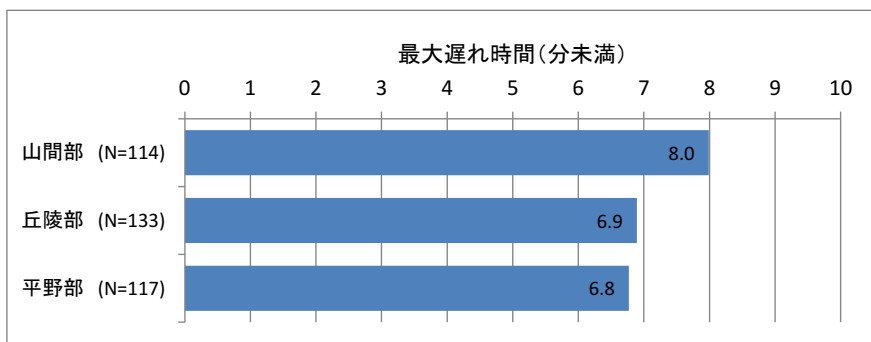
＜①運行本数の増加（平均値）＞

- 山間部では約 2 便／時間（30 分に 1 便程度）、丘陵部では約 4 便／時間（15 分に 1 位便程度）、丘陵部では約 5 便／時間（12 分に 1 位便程度）の運行本数を改善内容として挙げています。



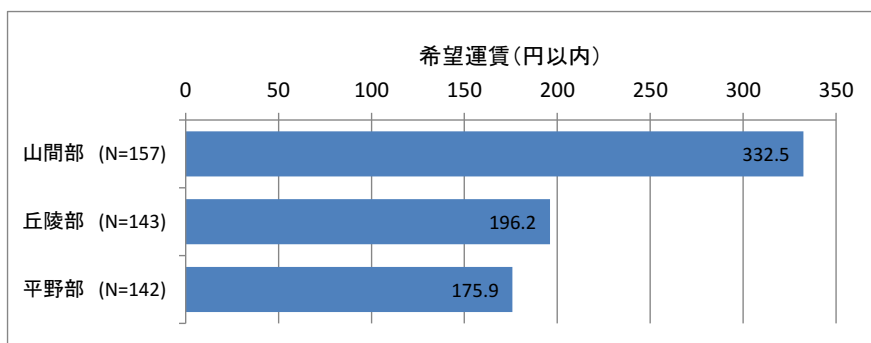
＜②時刻表どおりの運行（平均値）＞

- 時刻表からの遅れ時間は、7～8分程度以内であることを改善内容として挙げています。



＜③運賃（平均値）＞

- 運賃は山間部では約 330 円以内、丘陵部では約 200 円以内、平野部では約 180 円以内であることを改善内容として挙げています。



<④乗り場や路線の情報>

- ・バスの経路や所要時間、乗り場を分かりやすくすること等を改善内容として挙げています。

【主な意見】

- ・路線図の配付。
- ・字を大きく・太くしてほしい。
- ・行先名をわかりやすく。
- ・行き先は分かっても途中経路が不明。
- ・乗りかえ、目安所要時間。
- ・路線やバス停がしらべにくい（web）。住所からの最寄バス停の検索機能がほしい。
- ・到着時刻の表示（京都市バスの例）。
- ・乗りなれていないので目的地から帰りの乗り場不明。

<⑤バスの乗降や乗り換え時のバリアフリー化>

- ・ベビーカーや車いすでの乗降時や JR 茨木駅のバスターミナルのバリアフリー化等を改善内容として挙げています。

【主な意見】

- ・ベビーカーごと乗り降りできる。
- ・車椅子で乗り降りできれば外出できる。させられる。
- ・手押し車は誰も手助けしてくれない。
- ・段差解消、手すり設置。
- ・バスの中の段差。
- ・JR 茨木周辺のバス乗り場は階段を降りないといけないので体の不自由な方や小さい子をもつママには大変。

<⑥行きたい場所に運行>

- ・行きたい場所として、主に鉄道各駅への運行を改善内容として挙げています。

施設名	回答数	順位
JR 茨木駅	22	1
千里中央駅	11	2
阪急茨木市駅	11	2
大阪モノレール彩都西駅	9	4
大阪モノレール宇野辺駅	7	5
阪急南茨木駅	4	6
イオン茨木ショッピングセンター	4	6
市立中央図書館	3	8
JR 高槻駅	3	8
JR 摂津富田駅	2	10
大阪国際空港（伊丹空港）	2	10
阪急箕面駅	2	10
万博記念公園	2	10
阪急北千里駅	2	10

※上位 10 施設までを掲載。

223 件の回答があり、そのうち施設として特定できたものは 94 件。

上記表は、そのうちの約 89%に該当。

<⑦バス停周辺に駐輪場を設置>

- ・春日丘公園が最も多く5件でした。バス停周辺への駐輪場設置については、他の設問と比較してあまり改善内容として挙がっていませんでした。

バス停名	回答数	順位
春日丘公園	5	1
耳原	3	2
中河原南口	2	3
JR 茨木駅	2	3
車作	2	3
福井	1	6
安威団地	1	6
太田	1	6
茨木サニータウン	1	6
忍頂寺	1	6
下音羽	1	6
千里中央	1	6
宿川原	1	6

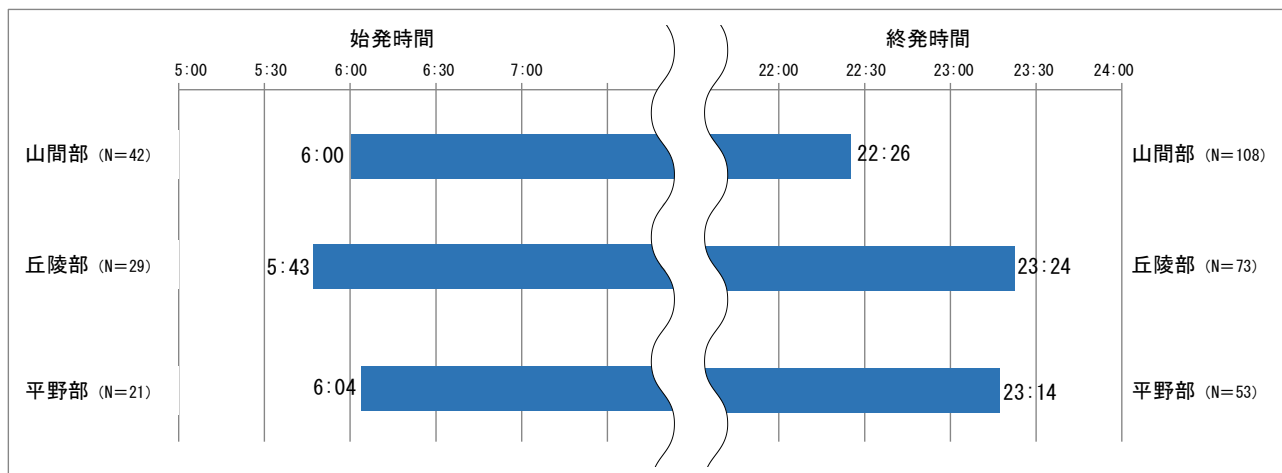
※上位 10 バス停までを掲載。

43 件の回答があり、バス停名として特定できたものは 22 件。

上記表は、そのうちの全てを掲載

<⑧始発時間を早く／⑨終発時間を遅く (平均値)>

- ・山間部及び平野部では6時頃、丘陵部では5時半過ぎを始発時間の改善内容として挙げています。
- ・山間部では 22 時半頃、丘陵部では 23 時半頃、平野部では 23 時過ぎを終発時間の改善内容として挙げています。



<⑩その他を改善>

- ・バス停でのバス待ち環境や割引料金の設定などを改善内容として挙げています。

【主な意見】

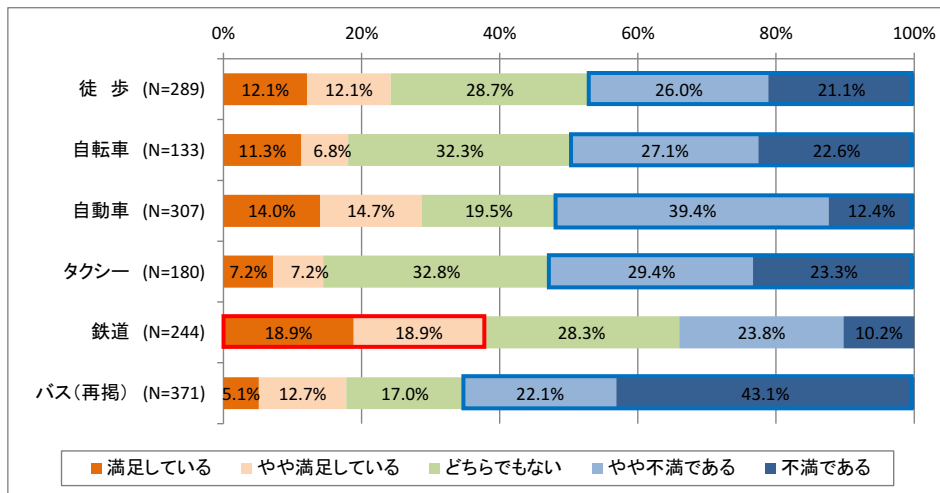
- ・(高齢者向きに)福祉バスか出来ないのであれば、無料バス又は割引料金の設定がほしい(他市にはあるので)。
- ・バス停が子供やお年寄りでも安全にバスを待てるスペースが十分あれば利用者として安心です。
- ・バス停をもっと居心地良く、雨・雪でも待てる建物。
- ・阪急茨木市駅へ直通のバスを増やしてほしい。
- ・電車の特急のようなものがあるといい。
- ・乗り継ぎの解消。

7) 各交通手段に対する意向等

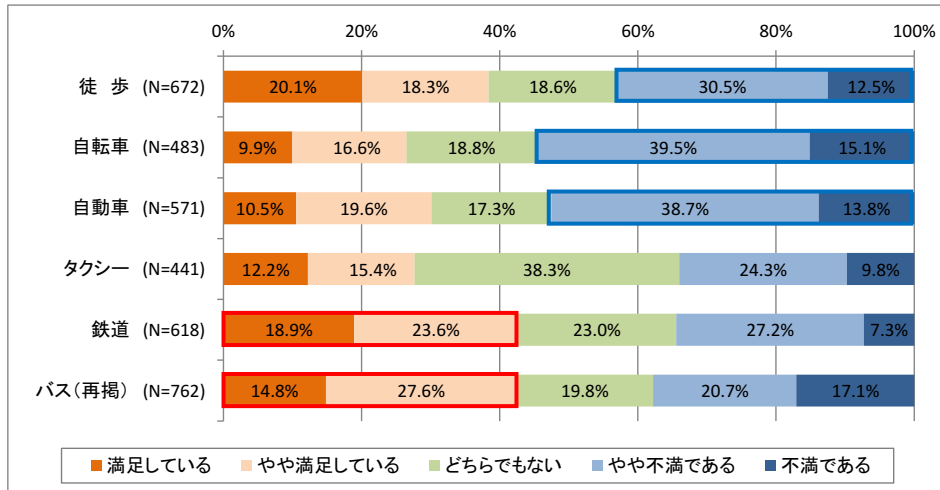
① 各交通手段に対する満足度

- 各地域で共通して「鉄道」については「満足である」または「やや満足である」と回答した割合が高くなっています。また、平野部では「タクシー」について「不満である」または「やや不満である」と回答した割合より、「満足である」または「やや満足である」と回答した割合が高く、平野部及び丘陵部では「バス」について「不満である」または「やや不満である」と回答した割合より、「満足である」または「やや満足である」と回答した割合が高くなっています。
- 「不満である」または「やや不満である」と回答した割合が高い交通手段は、山間部では「鉄道」を除く全て、丘陵部及び平野部では「徒歩」、「自転車」、「自動車」となっています。

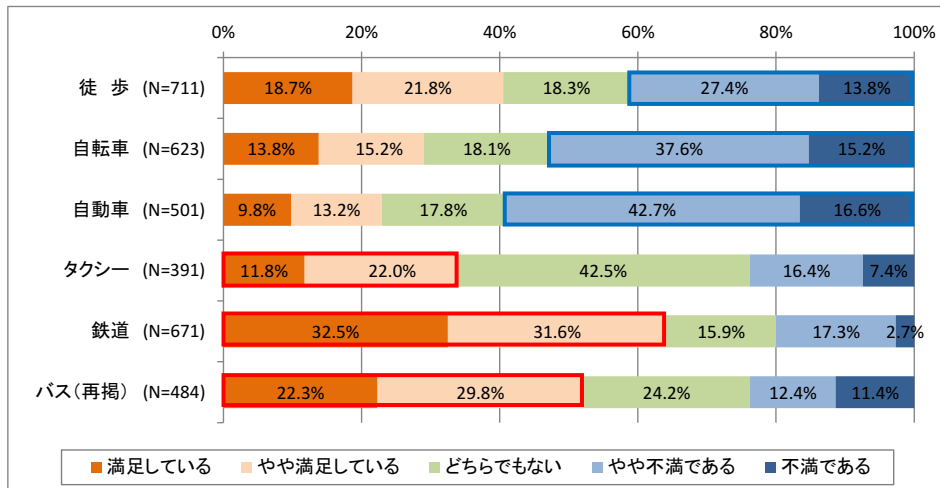
【山間部】



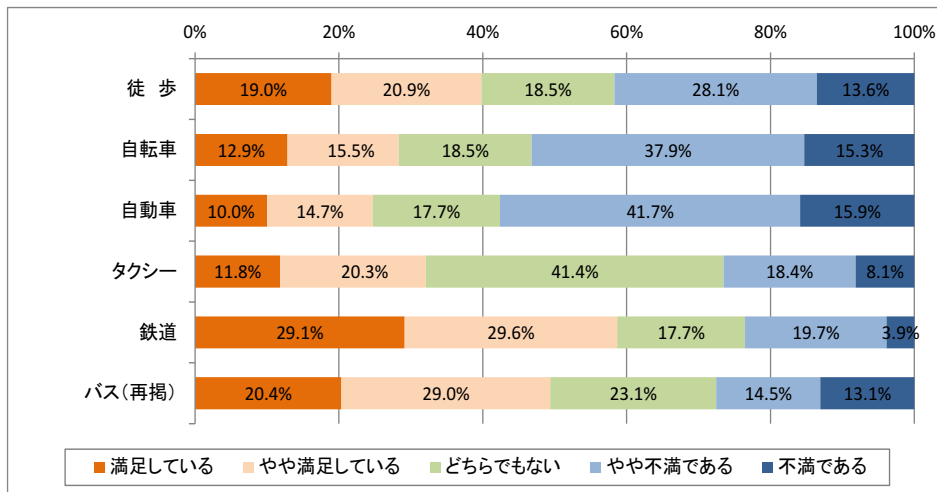
【丘陵部】



【平野部】



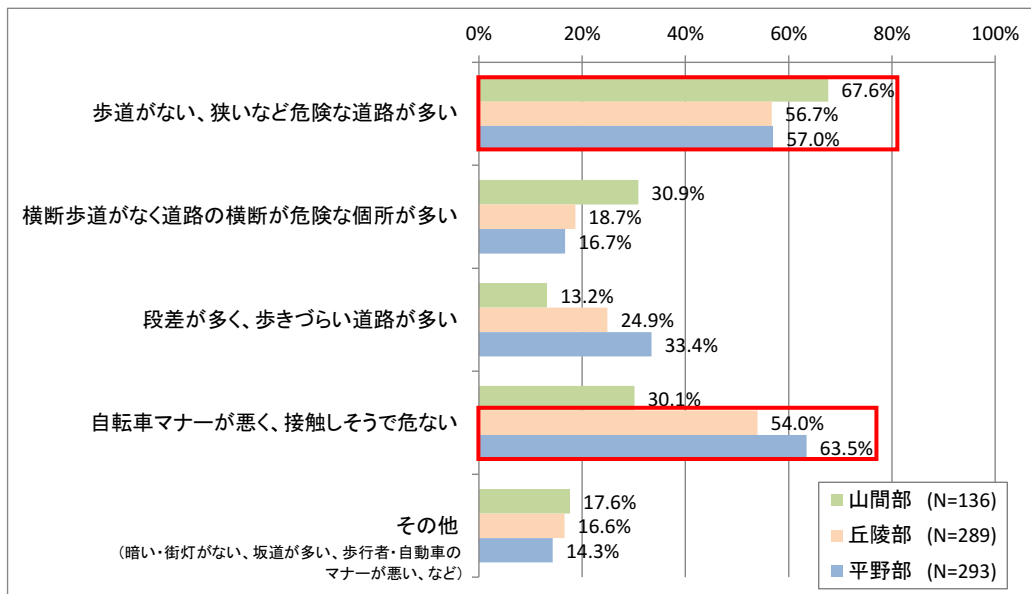
【平均値】



② 不満に思う内容

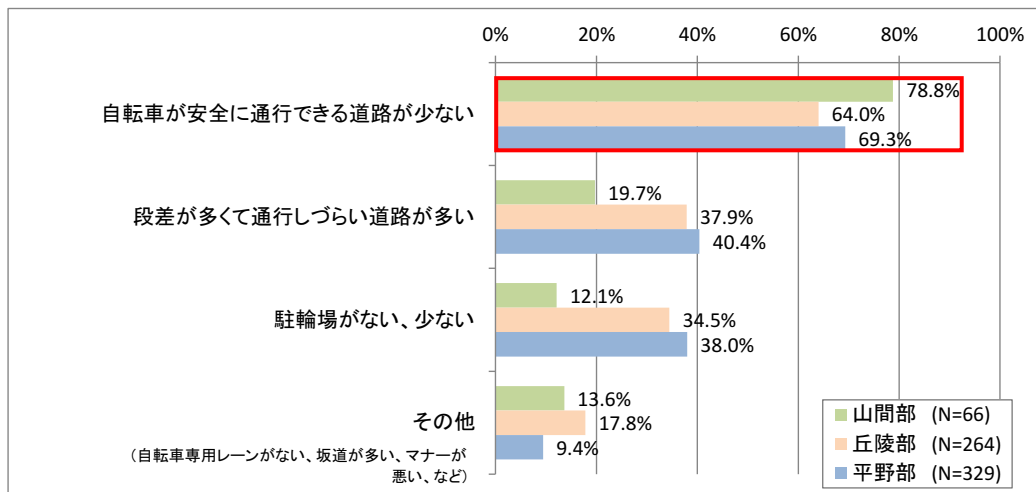
【徒歩】

- ・ 徒歩に対する不満の内容について、各地域で共通して「歩道がない、狭いなど危険な道路が多い」と回答した割合が高く、丘陵部及び平野部では「自転車マナーが悪く、接触しそうで危ない」と回答した割合も高くなっています。



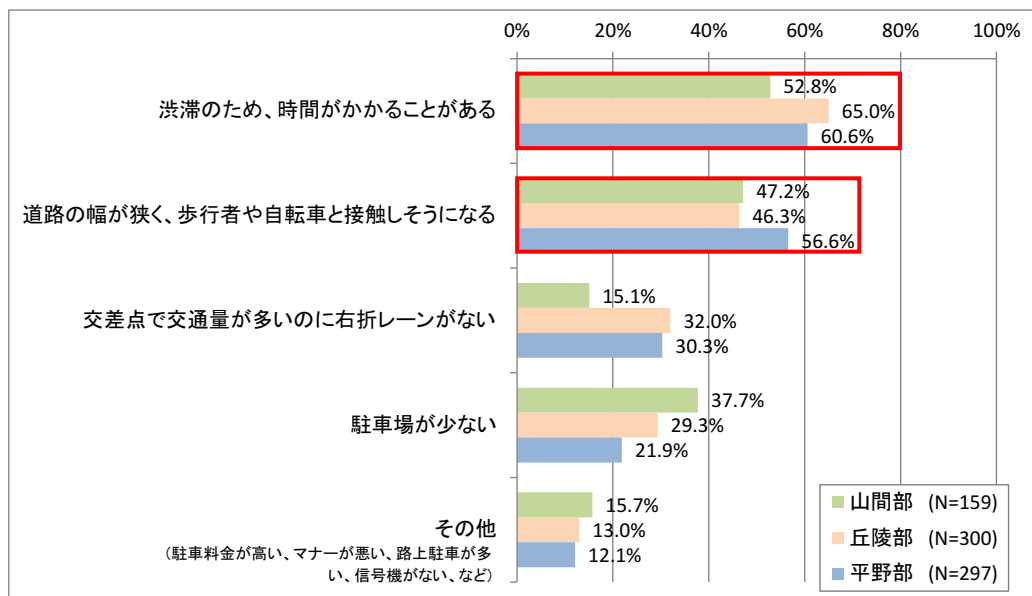
【自転車】

- 自転車に対する不満について、各地域で共通して「自転車が安全に通行できる道路が少ない」と回答した割合が高くなっています。



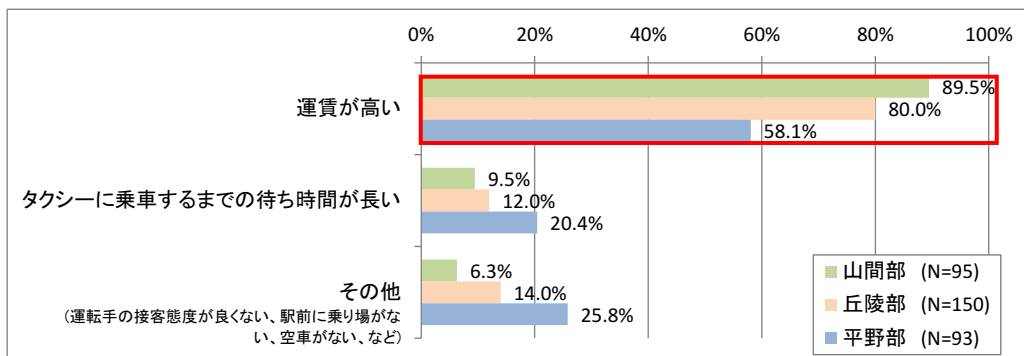
【自動車】

- 自動車に対する不満について、各地域で共通して「渋滞のため、時間がかかることがある」と回答した割合が最も高く、次に「道路の幅が狭く、歩行者や自転車と接触しそうになる」と回答した割合が高くなっています。



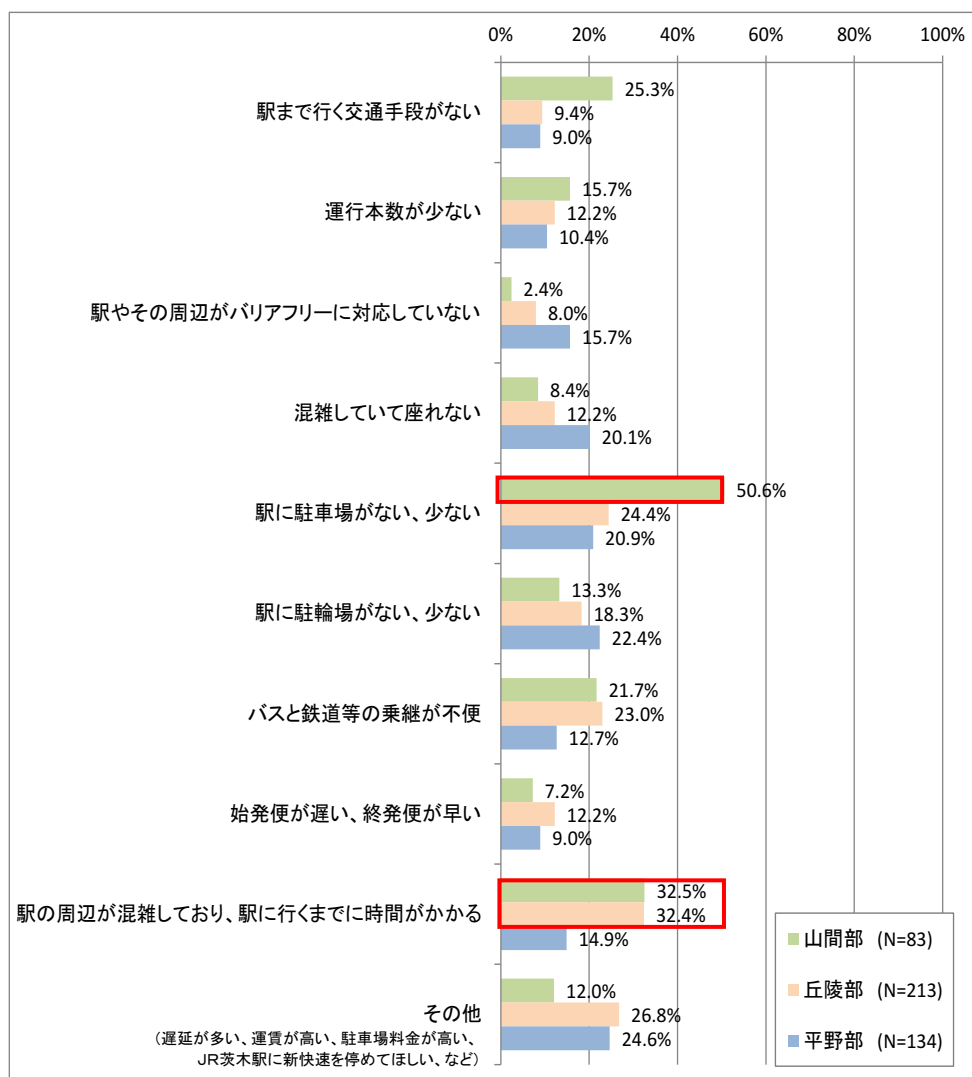
【タクシー】

- タクシーに対する不満について、各地域で共通して「運賃が高い」と回答した割合が高くなっています。



【鉄道】

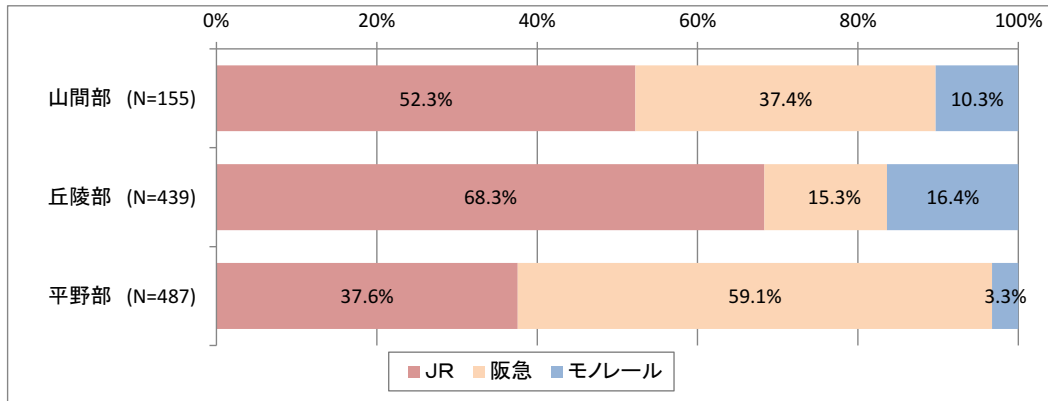
- 鉄道に対する不満について、山間部では「駅に駐車場がない、少ない」と回答した割合が5割となっています。また、山間部及び丘陵部では「駅の周辺が混雑しており、駅に行くまで時間がかかる」と回答した割合が高くなっています。平野部では山間部及び丘陵部と比較すると不満は少ないですが、「駅に駐輪場がない、少ない」と回答した割合が高く、他にも「駅に駐車場がない、少ない」と「混雑していて座れない」と回答した割合が高くなっています。



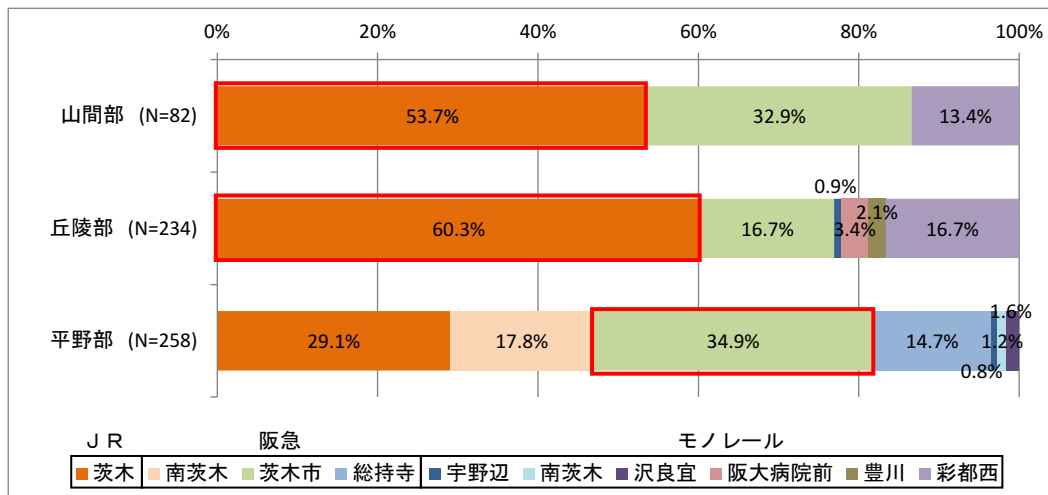
③ よく利用する駅

- 山間部と丘陵部では JR 茨木駅、平野部では阪急茨木市駅が最も多く利用されています。

【よく利用する路線】



【よく利用する駅】

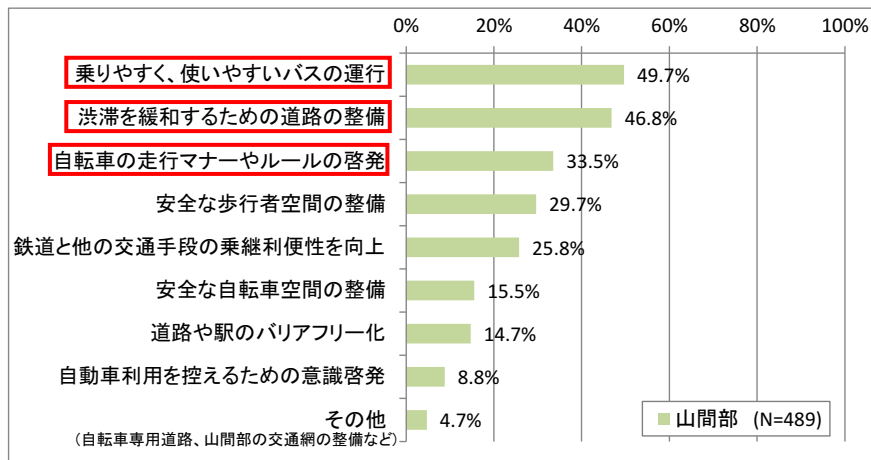


8) 将来の茨木市の交通について

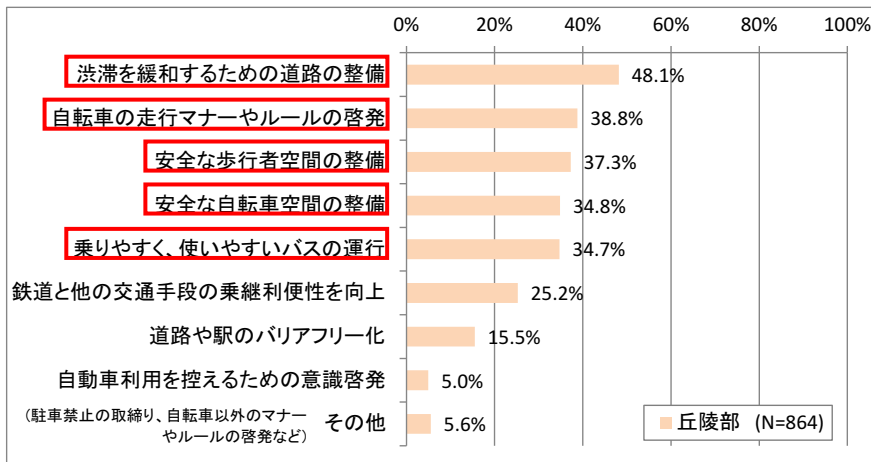
① 今後必要と思う取り組み

- ・山間部では、「乗りやすく、使いやすいバスの運行」及び「渋滞を緩和するための道路の整備」と回答した割合が高く、他にも「自転車の走行マナーやルールの啓発」と回答した割合が高くなっています。
- ・丘陵部では、「渋滞を緩和するための道路の整備」、「自転車の走行マナーやルールの啓発」、「安全な歩行者空間の整備」、「安全な自転車空間の整備」、「乗りやすく、使いやすいバスの運行」の順に回答した割合が高くなっています。
- ・平野部では、「安全な歩行者空間の整備」、「自転車の走行マナーやルールの啓発」、「安全な自転車空間の整備」、「渋滞を緩和するための道路の整備」の順に回答した割合が高くなっています。

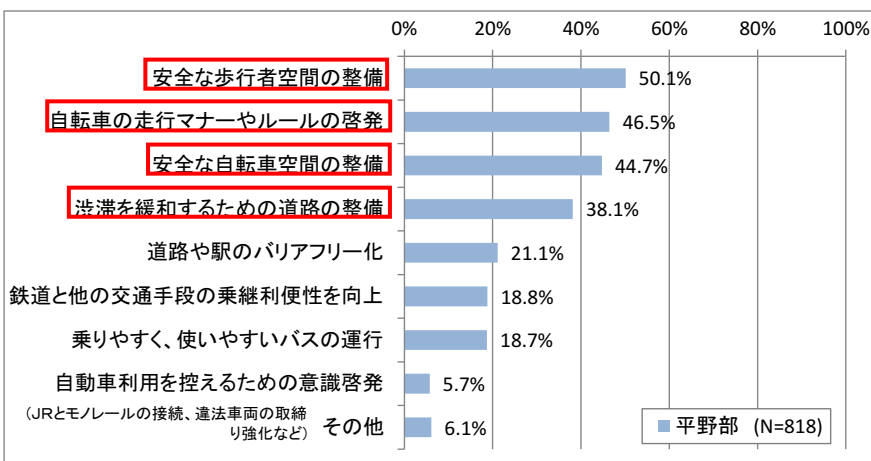
【山間部】



【丘陵部】



【平野部】



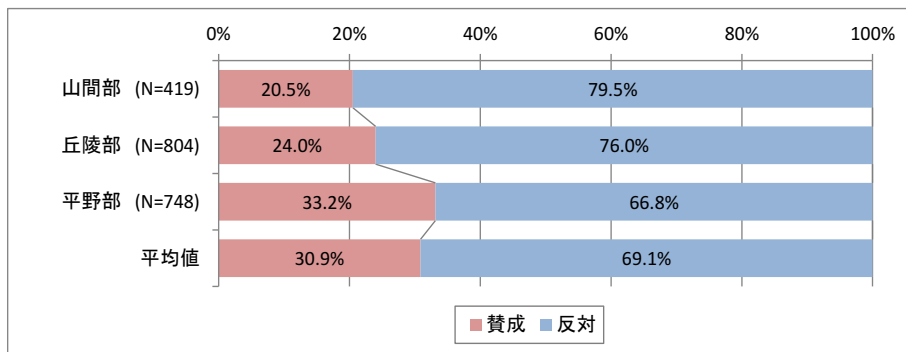
② 相反する交通施策への賛否

- 交通に関する取り組みとして、例えば一方が便利になることで、別のことが不便になる等の相反する交通施策を実施した場合において、「道路の混雑が悪化する」（設問①）、「迂回が必要になる」（設問③）、「一般の自動車は駅へのアクセスができなくなる」（設問⑥）のように、実施による影響が分かりやすいものについては反対の割合が高くなっています。ただし、平野部では他地域と比較して賛成の割合が高くなっています。
- 「高齢者や障害者など交通弱者に重点を置いた取り組みを重点的に行う」（設問⑤）については8割～9割の人が賛成と回答しており、また「事故の減少に向けた意識啓発やマナー教育を重視する」（設問④）についても7割の人が賛成と回答しています。
- 「街路樹や植樹帯を無くし、広い歩道や自転車通行環境を整備する」（設問②）については賛成及び反対と回答した人が概ね同数となっています。

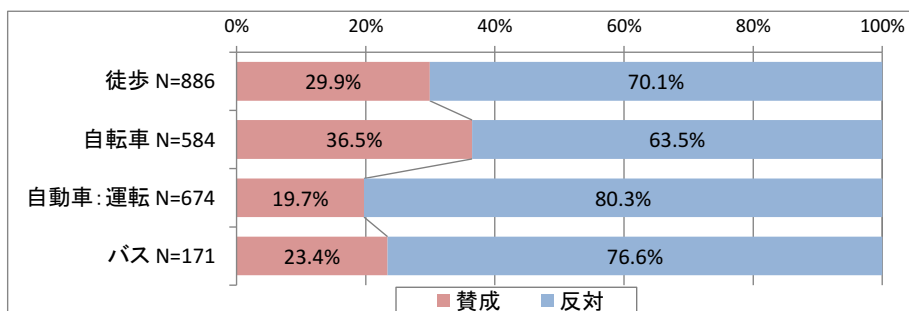
設問①) 市内の主要な道路で、車線数を減らして自転車通行環境を整備する。

→その結果、自転車は安全・快適に通行できますが、道路の混雑が悪化します。

【地域別】



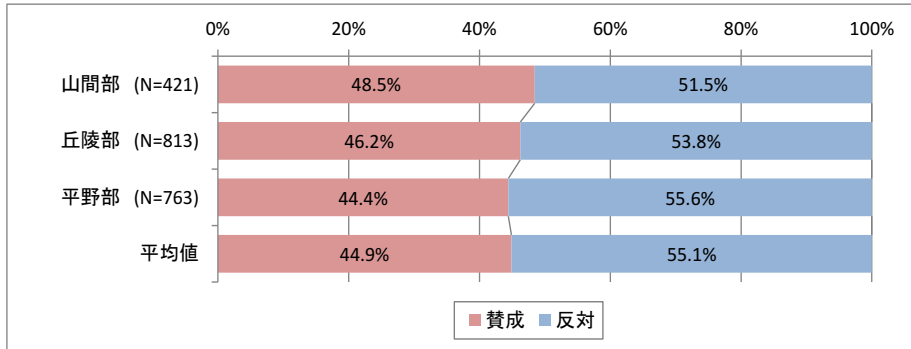
【交通手段別】 各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計



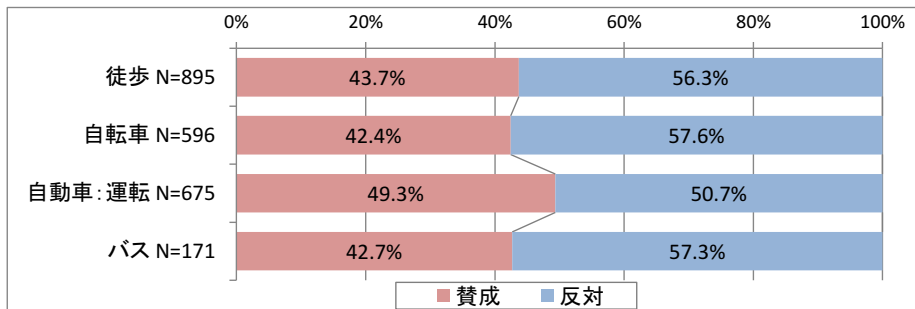
設問②) 街路樹や植樹帯を無くし、広い歩道や自転車通行環境を整備する。

→その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、まちなかの緑が減少します。

【地域別】



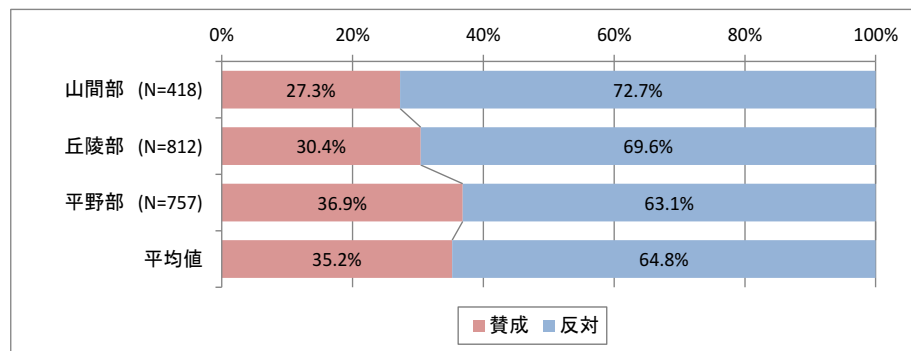
【交通手段別】各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計



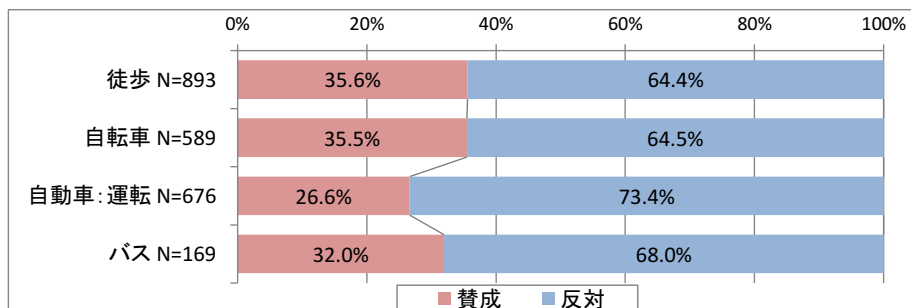
設問③) 片側1車線ずつの2車線道路を、1車線の一方通行にして、広い歩道や自転車通行環境を整備する。

→その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、自動車で沿道の住宅や商店へ行くためには、迂回が必要になり利便性が低下します。

【地域別】



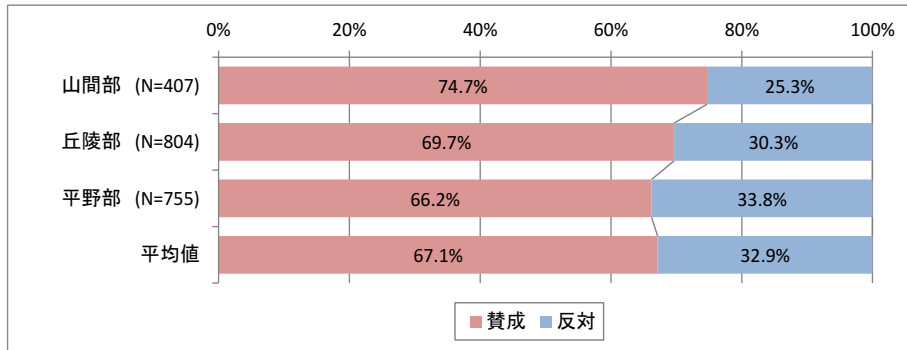
【交通手段別】各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計



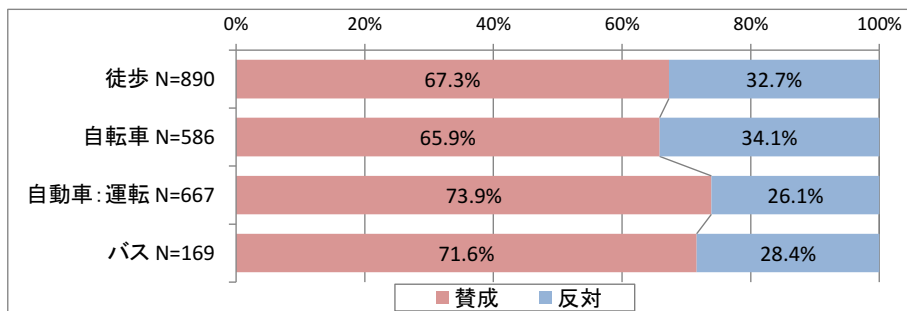
設問④) 歩道の拡幅や自転車通行環境の整備を行うよりも、歩行者と自転車や自転車同士の事故の減少に向けた意識啓発やマナー教育を重視する。

→その結果、歩行者の安全性は向上しますが、歩行者や自転車の通行のしやすさは変わりません。

【地域別】



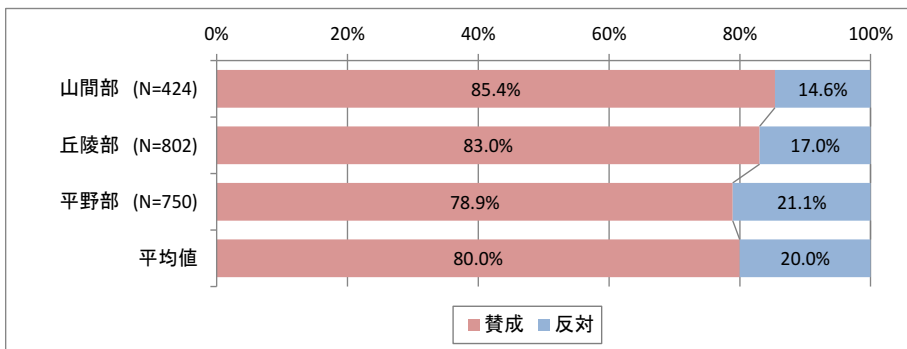
【交通手段別】各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計



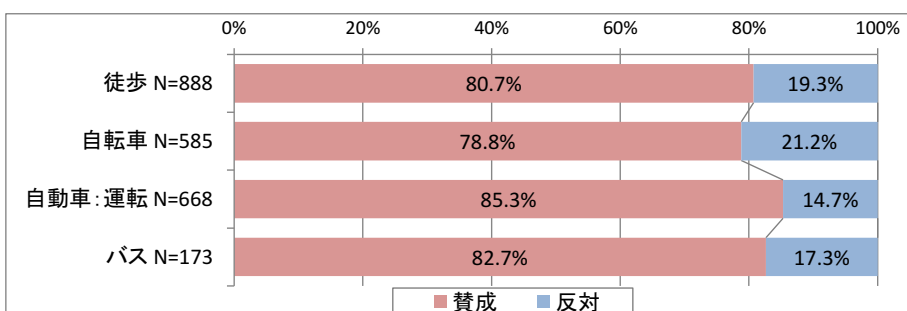
設問⑤) バス利用者の利便性向上について、高齢者や障害者など交通弱者に重点を置いた取り組み（ノンステップ車両、駅前のバリアフリー化、料金割引等）を行う。

→その結果、交通弱者の利用促進は期待できますが、必ずしも市民全体の利便性向上にはつながるとは言えません。

【地域別】



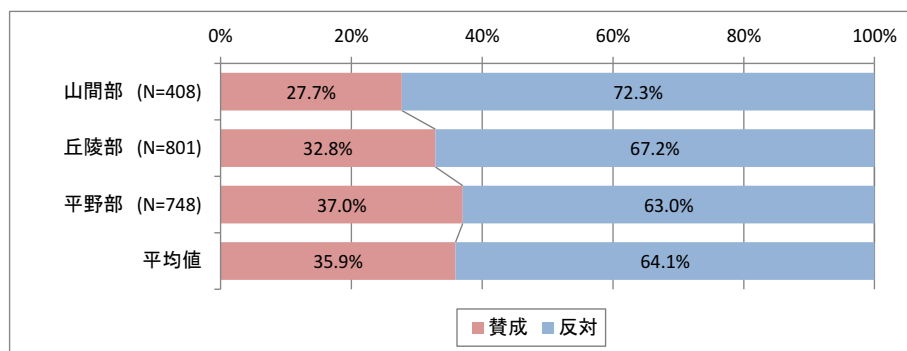
【交通手段別】各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計



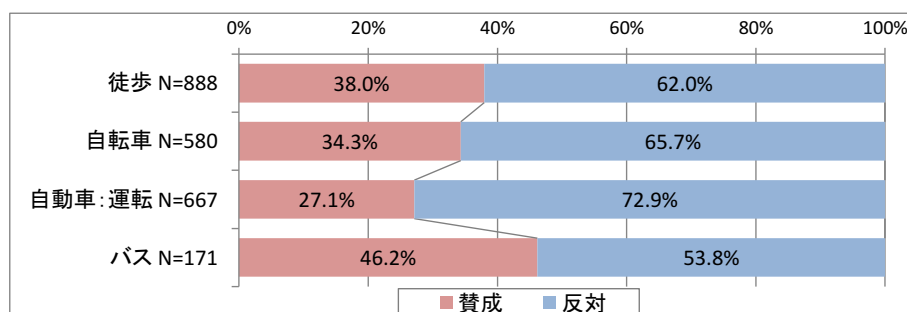
設問⑥) 朝の通勤・通学時間帯に、鉄道駅周辺の一部の道路についてバスやタクシーなど公共交通以外の自動車の通行を制限する。

→その結果、駅へ到着する公共交通の定時性は確保されますが、一般の自動車は駅へアクセスできなくなります。

【地域別】

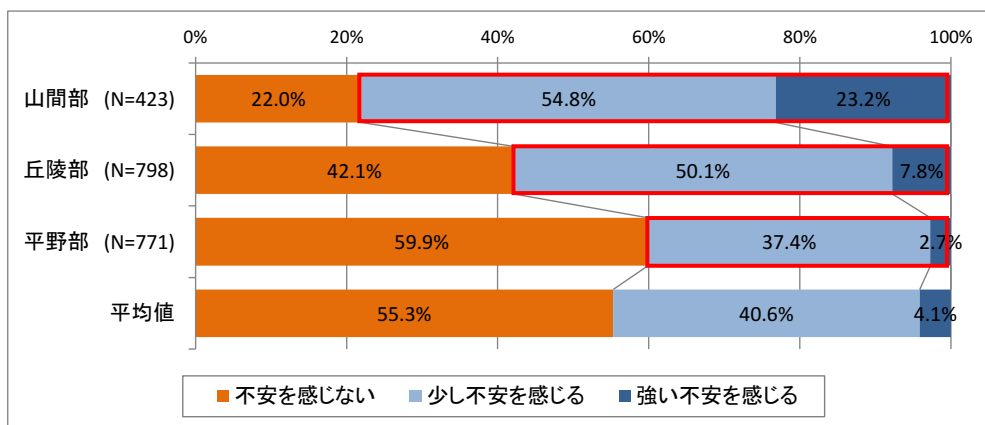


【交通手段別】 各交通手段を頻繁に用いる（週に3回以上）人を対象に集計

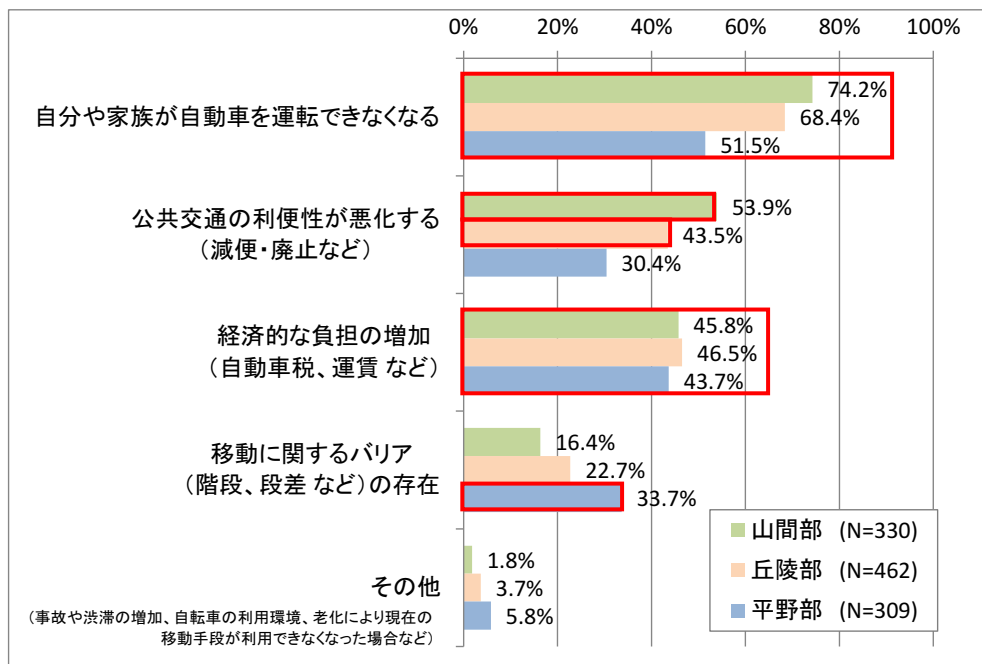


③ 将来的な移動確保についての不安

- 将来的な移動手段の確保について、山間部で約8割、丘陵部で約6割、平野部で約4割の人が「少し不安を感じる」または「強い不安を感じる」と回答しています。
- 不安に思う内容は、各地域で共通して「自分や家族が自動車を運転できなくなる」と回答した割合や「経済的な負担の増加」と回答した割合が高くなっています。
- また、山間部及び丘陵部では「公共交通の利便性が悪化」と回答した割合が約4～5割で、平野部では「移動に関するバリア」と回答した割合が約3割を超えています。

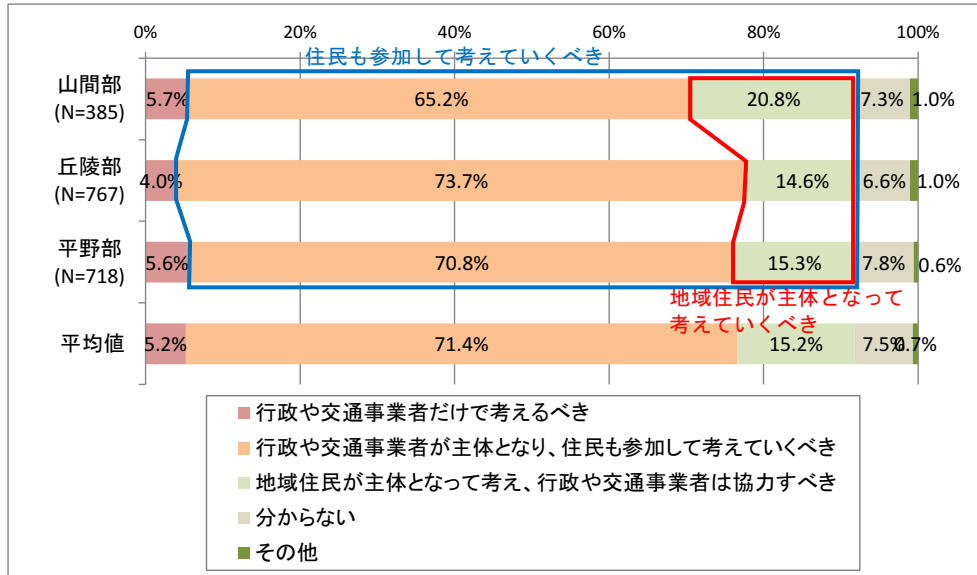


【不安に思う内容】



④ 今後、利用しやすい公共交通を実現するための取り組み主体

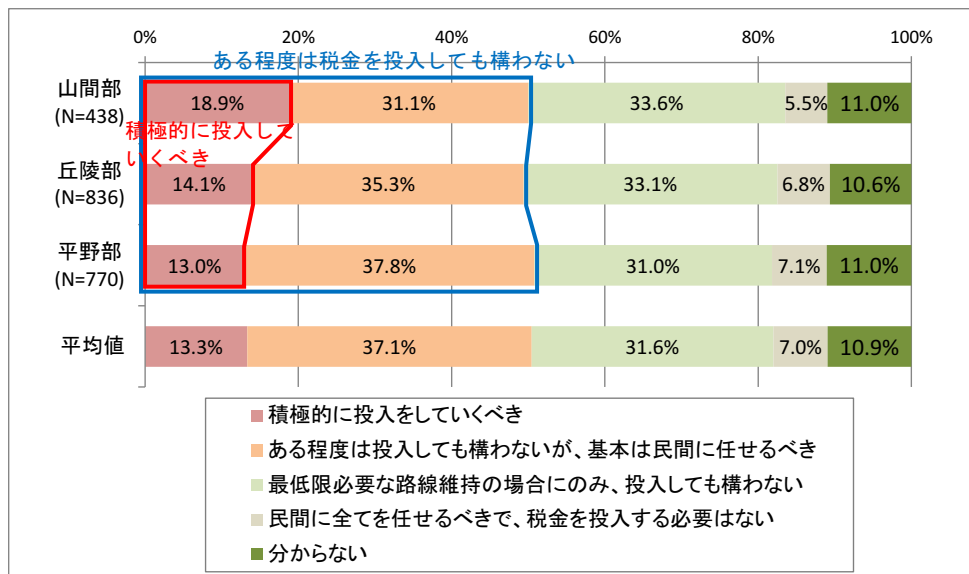
- ・利用しやすい公共交通を実現するための取り組みとして、各地域で約1～2割の人が「地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者は協力すべき」と回答しており、約8割以上の人が少なからず住民も参加して考えていくべきと考えています



※その他：「行政、事業者、住民の3者による取り組みを行う」、「有識者に問題点を挙げてもらい、その解決策を有識者や住民に提案してもらい、行政はそれに従う」など

⑤ 公共交通の確保、利用サービス向上のための税金投入について

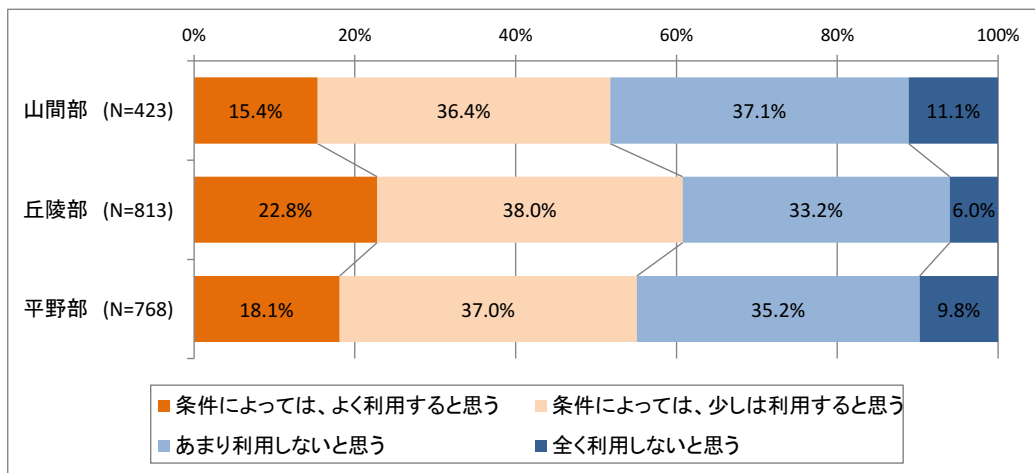
- ・公共交通の確保、利用サービスの向上については、「積極的に投入をしていくべき」と回答した割合は約1割～2割で、「ある程度は投入しても構わないが基本は民間に任せるべき」を合わせると約5割となっています。



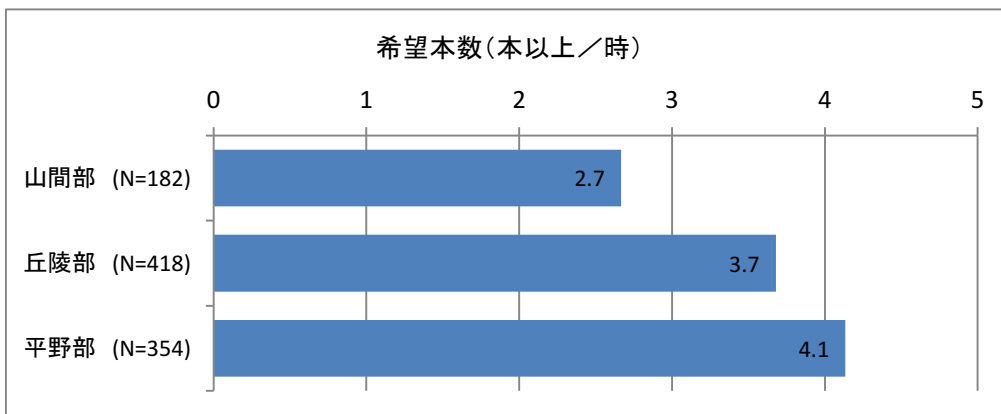
⑥ 市内中心部の主要施設・鉄道駅を循環するバスが導入された場合の利用意向

- 市内中心部で主要施設や鉄道駅を循環するバスが導入された場合の利用意向について、山間部では約 15%、丘陵部では約 22%、平野部では約 18%の人が「条件によっては、よく利用すると思う」と回答しています。
- 利用する条件として、希望する運行本数については、山間部の平均で「約 2.7本以上/時」、丘陵部の平均で「約 3.7本以上/時」、平野部の平均で「約 4本以上/時」となっています。また、希望する料金については、山間部の平均で約 250 円、丘陵部の平均で約 180 円、平野部の平均で約 170 円となっています。
- 運行を希望する施設については、特に「JR 茨木駅」、「茨木市役所」、「阪急茨木市駅」、「市立中央図書館」、「イオン茨木ショッピングセンター」の5施設について多くの人が回答しています。

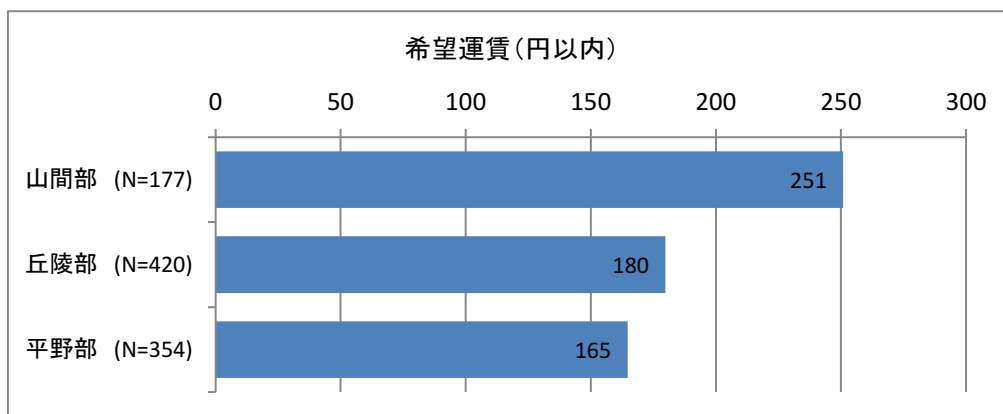
【利用意向】



【利用する運行本数（平均値）】



【利用する料金（平均値）】



【運行を希望する施設】

施設名	回答数	順位
JR 茨木駅	286	1
茨木市役所	245	2
阪急茨木市駅	228	3
市立中央図書館	167	4
イオン茨木ショッピングセンター	150	5
大阪モノレール宇野辺駅	29	6
阪急南茨木駅	22	7
市立生涯学習センターきらめき	21	8
保健医療センター	21	8
市立市民体育館	14	10
大阪モノレール彩都西駅	14	10

※上位 10 施設までを掲載。

1,865 件の回答があり、茨木市内の施設として特定できたものは 1,361 件。
上記表は、そのうちの約 88%に該当。

【その他・利用する条件】

- 自宅の近く（5分以内）にバス停がある。
- 目的地までの直行バス
- 駅に行く便はすでにあると思うので、市の辺縁部を循環する様な路線で、ポイントポイントで他の路線とバス停を共有できたら。
- 満員バスでなければ。
- 路線図をわかりやすく、料金もわかりやすく。
- 駅や市役所・警察・子供の集団検診所などを循環するバス。
- 乗り継ぎなしで市内どこでも可なら。
- バス専用レーンなどが整備される。
- モノレールの各駅とJR阪急を結ぶ路線があれば。
- 乗り継ぎなしで市内どこでも可なら。
- 深夜便でなんば・梅田→茨木（市内巡回）。
- グリーンロードの沿線にバスを運行する。
- 大型ショッピングモールへ行く。

9) 自由意見について

アンケートの終わりに、今後の茨木市の交通についてのご意見やご提案など自由意見をお聞きしたところ、回答者の約48%の1,046名の方からご記入いただきました。

いただいた自由意見の種類については以下のとおりで、交通手段ごとに代表的な意見を掲載しています。

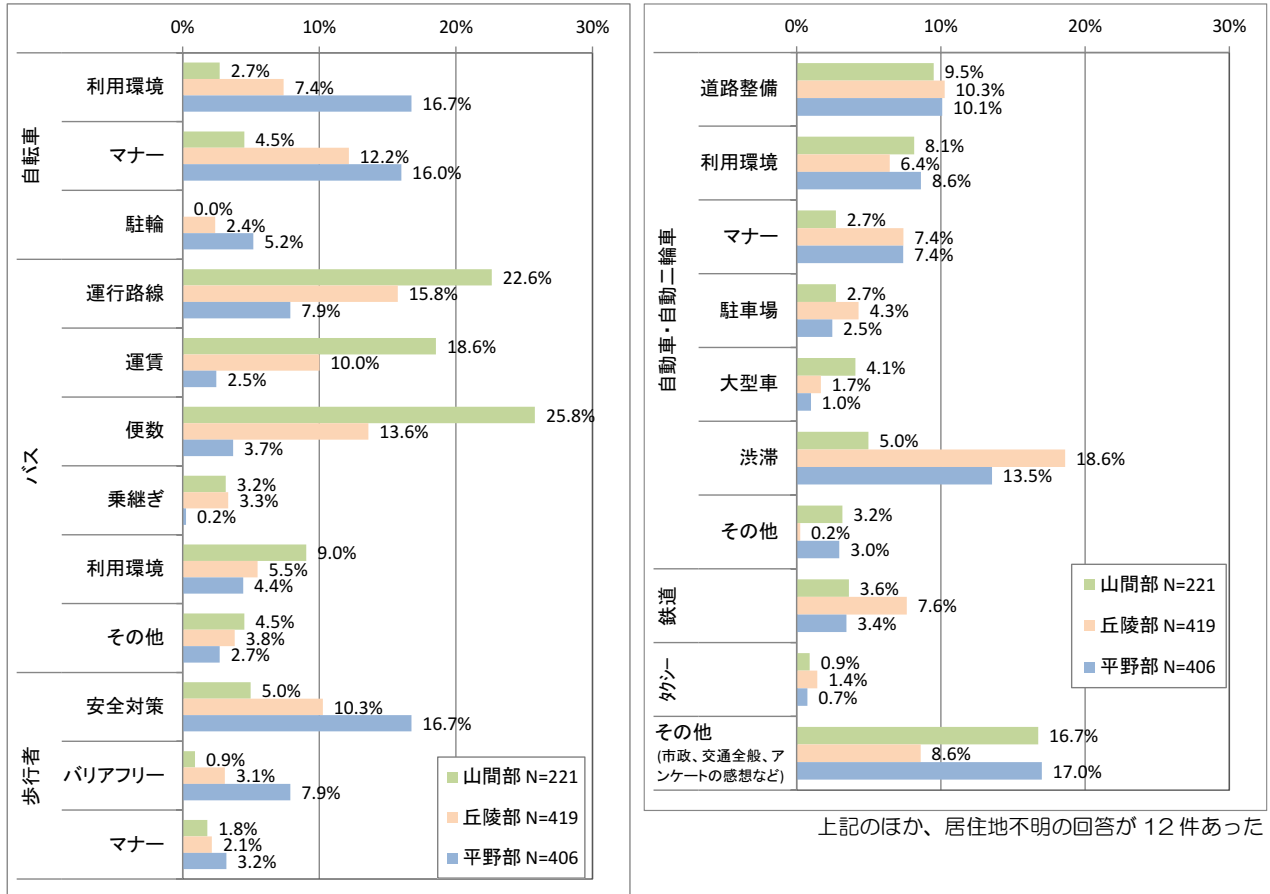


図 自由意見の記載状況

自転車	利用環境
	<ul style="list-style-type: none"> 道幅が狭いからか、車道で自転車が走行できるスペースが狭い。そのため、歩道を走行する時もあるが、年輩の人に叱られることがある。また、自転車で車道を走行する際は路上駐車が多くて、よけると車道に大きくはみ出して危ない。 朝、阪急茨木市駅やJR茨木駅周辺の道路は通勤・通学の歩行者や自転車で混みあっています。自転車専用道路があってもよいのではないかと思います。
	マナー
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を運転している人のマナーが悪い。右側通行、信号無視、両耳にイヤホンをしての運転等。マナー向上の為に警察との連携や協力が必要。 自転車の走行ルール、マナーは、現在どの程度市民に広められているのでしょうか？個人的にそういったことを見かけません。近所に限らず、茨木市内を歩いていると、歩道をものすごいスピードで走行する自転車や車道の真ん中を走行する自転車が見られ、怖いと思うことがしばしばです。学校などでルール・マナーを徹底する教室などを行ってほしいです。 中高生、大学生の自転車マナーがとても悪くて危険を感じます。
	駐輪
	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の駐輪場が少ない。 駅前の駐輪場の料金を無料にしてほしい。駅まで自転車で行く人が無料だと鉄道も利用するだろうけど、得が無いから車を使っての方が楽だと考え、車を使う人も多くなると思う。

バス	運行路線
	<ul style="list-style-type: none"> 行政機関（公民館、市役所、保健医療センター、図書館、生涯学習センター）の循環バスを検討すべきではないかと考える。
	<ul style="list-style-type: none"> 阪急茨木市駅とJR茨木駅には、どのバス停からも直通で行けるようにしてほしい。どのバスもJR茨木に重点を置いているのか、阪急行きが少ない。JR茨木から阪急茨木まで歩くと遠いが、バスだとまたお金を払って乗るので片道400円もかかり金銭的な負担を伴い、また乗継の利便性も悪い（JR茨木から阪急行きのバス停までまた歩く）ため改善してほしい。また、京阪バスに乗りたい時も、阪急バスから乗り継ぐ際に時間がかかり余ったり、間に合わなかったりしてかなりの時間のロスがあるので改善してほしい。
	<ul style="list-style-type: none"> ミニバスを運行して欲しい。住宅地の中を巡回するミニバスができ、既存の停留所よりもっと近くで乗車でき、阪急茨木市駅やJR茨木駅、中央図書館、きらめき等に移動することができれば、外出の幅が広がり、茨木の中心部での買物も容易になると思う。
	運賃
	<ul style="list-style-type: none"> 山間部料金を値下げしてください。
	<ul style="list-style-type: none"> 駅へ行く以外は、ほとんど乗継が必要で、乗継時の割引があっても良いのではないですか？ 阪急・近鉄・京阪と3社共通で、1日乗車券があれば、バスの利用が増えるのではないですか？（京都市内観光時はよく利用します）。
	<ul style="list-style-type: none"> 茨木は市バスが無いため、高齢者無料が無いと思いますが、高槻等はあるため、高齢の方が昼間多く乗っています。無料とはいかないまでも、100円位であれば高齢になってもひきこもりにならずに良いと思います。
	便数
	<ul style="list-style-type: none"> 山間部のバスの本数を増やしてほしい。 週末の終バスを遅らせてほしい。24時頃にJR茨木へ着くとタクシー乗り場がタクシー待ちで人が多い。
	<ul style="list-style-type: none"> とにかく、バスの本数が少ないため、好きな時間に利用する事ができない。今は、年齢も若いため、自分で運転をして色々な所に出かける事が可能だが、将来がとても不安である。過疎化にも繋がる。又、通学も平日の昼間の時間帯のバスの本数が少なく不便です。市が学校と連携をして、その時間帯だけでも、もう少しバスの本数を増やす事を考えてもらいたい。
	乗継ぎ
	<ul style="list-style-type: none"> 市内の移動手段（公共交通）のメインがバスであるにもかかわらず、乗換にリスクが大きく伴っている。待ち時間が大きい。乗継割引がないなど・・・。運行事業者が、1社ではなく大変だろうが、乗換回数に関係なく、1回の移動でいくら払うという、利用者本位の料金体系を構築してほしい。特に、JR茨木駅と阪急茨木市駅での乗換（バス同士）については、料金の増加は避けてほしい。 イオン茨木などに行くのにバスを利用する場合、駅前などで乗り換えをしないと行けないので二重に運賃がかかります。追加運賃（100円程度）などで行けると助かります。
	利用環境
	<ul style="list-style-type: none"> バスの場合は直通路線の開通よりも、乗継に関する運賃サービス、乗継方法のわかりやすい視覚化を考えるべき。 バスの利用者を増やすためには、車両のグレードアップ・道路の改善・バス乗務員と車輛を優先するマナー。 バスの利用の便利性と経済性のPR・市内移動は自動車以外を市民に考える啓蒙。 駅前のバス利用者の利便性向上。
	その他
<ul style="list-style-type: none"> バスの本数が多いほうが良いが、収支の問題があると思うので、仕方ない。もっと利用者が増えれば便数、本数も増えると思う。 阪急茨木市駅のターミナルはバス会社別に乗り場分けを行わずに、行先、方面別に乗り場分けをすべきではないか。 路線バスの乗客が少なく、さらなる減便も検討されていることに困っていますが、これ以上の減便は避けてほしい。自家用車の利用が多く、バス利用が少ないが、今後を考えると高齢者が増え、市内への交通手段はバスに頼らずにられない。 	

	<ul style="list-style-type: none"> バス停留所に乗降者の待合スペースが無い。歩道も無く、車道にバス待ちの人がおり、通行する車から避難しなければならない。雨天時は傘をさしているため、車に接触する。 小さい子供がいるのでママ目線の意見になりますが、ベビーカーを利用してバスに乗るのが不便だと感じます。ノンステップのバスもありますが、まだまだ段差のあるバスが多い、車内が混雑すると乗りにくい、居場所がない、降りる時もまた大変（前から降りられないので後ろのドアを開けてもらえるが、運賃を前まで支払いに行かないといけない。）。もちろんバス車内ではベビーカーをたたむのがマナーかも知れませんが、でも小さい子供を連れ歩くほど荷物も多く、ベビーカーをたためば、一人で子供・荷物・ベビーカーを抱えなければなりません。さらに上の子供などがいれば、なおさらたたむのは大変です。私の子供はベビーカーを使うことが少なくなる年頃になってきましたが、高齢者の方だけでなく育児をする者にとっても利用しやすい交通になればと思います。 JR茨木駅西口のバス停には歩道橋からしか行くことができません。年をとって歩行が不自由になったり、重い荷物等がある時はJRからバスを利用することをためらってしまいます。地上からバス停まで平面的に車の間をぬって渡っている人をたくさん見かけます。この部分の改善がないとバス利用は難しい。 阪急茨木へ行くJR茨木からのバス停が分からず、よく質問されます。市外から来られた方へのバス利用の案内ができていない。今の看板は不親切です。 バスが時間通りに来ないことが多く困ることが多い。遅れている時間が表示されていたら別の交通手段を選択できると思います。渋滞のため途中で降り、歩いたことがあります。バスに乗る前に、渋滞の度合いが分かると助かります。携帯で情報が分かるとうれしいです。お願いします。
	安全対策
	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行が多いものの、歩道や車道の整備が追いついておらず、事故の危険性を感じることがあります。 彩都在住ですが横断歩道や信号のない所が多いため、歩行者は車が途切れた時に横断しています。子供に正しい交通ルールを教えることもできませんし危ないです。 阪急茨木市駅でバス停への道路を渡る時、非常に危ないので、駅前の整理を希望。 茨木市は、他の市町村に比べて、歩道すらないところが多くある。箕面市に入れば広い歩道が確保されている（余野や能勢でも）。通学路でさえ歩道がない。自転車が安全に走れることも大事だが、歩くこと（子供や学生）をまず考えるべきだと思う。佐保ではバス停でさえ安全に確保されていない。宿久庄も多くの学校のバスが走っているが、歩道もなく自転車や通学の子供たちが大きなバスの横すれすれ通っている。学校（学生）が多いのだからもっと整備して安全な活気ある道にすべきだと思う。 駅前や人通りの多い道路では街灯もあり、夜間の歩行も安全だが、住宅街に入ると街灯が極端に少なく暗い箇所が多く、夜間の移動がとても怖い。
	バリアフリー
	<ul style="list-style-type: none"> 健康な者でも歩きづらいのだから不自由な方は大変な思いをされていると思う。点字ブロックの上にも常に自転車を平気でとめる人も多い。整備するだけで後の利用状況を把握していない市にも問題がある。花や木の見かけの美しさのよりも歩行者が安全に歩けるデコポコや高低差の少ない歩道にしていきたい。 2年前から車いすになりました。外出は一人ではできません。歩道がほとんどなく、あっても狭く、高低差がひどくて往生することもしばしば。一人での外出はできません。介添え者も苦勞し心配するばかりです。せめて、円滑な傾斜にしていだけないかと思います。 JR茨木駅にエスカレーターがないのがすごく不便です。エレベーターは、利用するのにとても不便なところにあります。特に東口のエレベーターは自転車置場利用の人専用で、スーツケースなど重い物を持ってJR茨木駅を利用できないので、阪急で京都まで行き、新幹線に乗らなければなりません。近くにJRの駅があるのに、エスカレーターがないだけで駅を利用できないのは情けない状況です。
歩行者	

自動車・自動二輪車	マナー
	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者も広がって歩き、車道を堂々と渡られると、車や自転車の通行の妨げになります。交通ルールの徹底を年齢問わず行う必要があります。 よく横断歩道以外の所を横切っている人がいますが危ないです。特にお年寄りの方で杖をついてゆっくり横切っている方がいます。自分の歩行速度を考えないで横切っており、信号があるところまで行くには遠いので横切られるのだと思いますが、事故につながると思います。
	道路整備
	<ul style="list-style-type: none"> 茨木市の中心部（JR～阪急間）は渋滞することが多い。その原因として中心部を通過しないと目的地へ行けない道路事情がある。市役所や商店街へ行く車は比較的少なく、通過車両が渋滞の原因をつくっているように思える。従って迂回路かオーバーパス、アンダーパスなどの根本的な道路改革を考えないと渋滞は解決しない。特に南北間の中心道路が問題と思える。 茨木亀岡線の4車線化（一部工事停止中、買収未決）。安威地区は一部2車線。1日も早く工事完成を！ 山麓線の早期着工・完成を！！（茨木亀岡線 西河原交差点の陸橋の完成を！！） JR茨木駅北側のガードはJRの東西を結ぶ大切な道路ですが、浸水のおそれもあり、災害時等に備えて改善が必要と思います。 道路事情に関してですが、思うところがいくつかあります。毎日通勤に使う交通事情ですが、国道171号を越える西河原西交差点は朝はとも渋滞します。高架の予定はないのでしょうか。高架化の予定地は何年も前からごみ捨て場状態になっているのがよく分かりません。 産業道路の渋滞の改善（横からの道も全て渋滞するから）。 中央環状線へのルートが少なく、時間がかかる。すぐに中央環状線へ入ることができるような道路環境をつくってほしい。
	利用環境
	<ul style="list-style-type: none"> 山間部の冬の道路は凍結するので、早い時間に凍結防止剤を撒いてほしい。 スクールゾーンで幅員が狭い箇所改善の見込みがない場合は、登校経路の見直し、又は、許可車両のみの通行時間を設けるべき。 歩行者が道路に出ないようにガードレールの設置をしてほしい。民家の近くの道路については、ガードレールがほとんどありません。
	マナー
	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の道路は道が狭いにも関わらず、停車や駐車が多く、対面通行でも向かいからの車の通行を待って通行しなければならないことが多い。最悪の場合、両側に駐停車車両がみられる。また、30km制限の道路で明らかに速度超過の車が多い。取締りを強化してもらえると、もっと安全に走行できると思う。 狭い道路が多く、そこを車がスピードを出して通るため、歩行者、自転車にとっては危険である。 バイクの交通ルール厳守・取り締まり（最近右折レーンを直進したり、対向車線へはみ出し走行が多い）。
	駐車場
	<ul style="list-style-type: none"> JR茨木駅付近に駐車する場所がなく、迎えに行った時など困る。 路線バスが1時間に1本程度の運行のため、自家用車での送迎を頼むことが多い。また、休日に出かける時も自家用車を駐車場に停めて出かける。その場合、駐車料金は1200円で、市営にしては高いのではないかと？府営駐車場は最大700円なので、それにならって同額くらいにしてほしい。 駅周辺の駐輪場は増えたが、自動車の駐車スペースもあれば良い。習い事のお迎えやちょっとした買物のため、10～15分程度駐停車できるスペースの確保。
	大型車
	<ul style="list-style-type: none"> 道路が整備されても、相変わらず（道路脇に）駐車するダンプ車があり、渋滞している。スムーズに車で走っていてもそのダンプ車がとまっているため、（急な）車線変更をしなければならない。取締りを強化してほしい。 府道46号で朝、ダンプやトラックの運転マナーがひどい。時間規制してほしい。

	<p>渋滞</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車については国道171号線、中央環状線に向かう道路の渋滞が発生しやすい。複数の誘導路、迂回路の整備が望まれる。 産業道路の渋滞がひどい。 イオン茨木(マイカル)の休日、雨のとき、午後は買物客の自家用車で産業道路、R171が渋滞し、都市機能を壊している。 特にありませんが、信号が多すぎると思います。また、古い信号機がたくさんあるので新しいLEDの信号機を付けてください 自動車への案内標識を充実し、スムーズな運行を誘導してほしい。「この先行き止まり」、「生活道路につき徐行」などの標識、看板等を設置し、自動車をわかりやすく誘導する。 名神高速道路の茨木インター出口から高槻方面に行く場合、国道171号線の合流があまりに危険だと思います。 福井地区から泉原地区へ通じる道路について、道際の草が覆い繁っており道路幅が4分の3程度に狭くなっている箇所が存在する。大型自動車とすれ違う度に危険を感じています。それにもまして道路横からの木の枝の張り出しや竹の垂れ下がり等により、通行の度に車に接触し、ボディーの一部に傷が付いたこともあります。 信号について、深夜、ほとんど人も車も通っていない時間帯に、点滅信号でないのは何故か？しかも時間が長い。 <p>タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> JR茨木駅西口や東口の客待ちタクシーが駅付近の交通を妨げている(タクシーが我が者顔で駐車しているが、他の車の通行を妨げている)。タクシー乗り場を移動してほしい。茨木市内のタクシー運転手のマナーが悪い。時々ぶつかりそうになる。狭い場所になぜタクシー乗り場を許可しているのか？ 終バスの時刻が早いのでタクシーに仕方なく乗る場合もあるが、費用がかかりすぎる。
その他	<p>その他(市政、交通全般、アンケートの感想など)</p> <ul style="list-style-type: none"> 問34の中心部のみの循環バスでは利用するにできない。市内の内部にのみ視点をもたないで、近隣との相互サービスなどに目を向けてみてはどうか。例えば、近隣市との境界近辺の住民への利便性向上につながるサービスなど。 茨木市は公共施設が駅から遠くバラバラに存在するため、高齢者にとっては茨木市は住みにくいと思う。 交通に関して、市の方針の説明会を行ってほしい。 市に対する要望の窓口を明確にしてほしい。 茨木市の3分の1は山間部であるというのに、山間部に住む市民への対応が悪すぎる。 茨木市は、企業の撤退が相次ぎ税収の見込みが少ないと思われるので、交通に関しても、費用をかけずに行うことが望ましいと思われる。 他市での高齢者に対するサービスと比較すると、茨木市では何の思惑もないのに憤りを感じている。他市と同じようにしてもらえないか？ 必要な用件があれば市内の中心部に行くが、必要でない場合は隣接市に行くことが多い。市内中心部にはなぜか人をひきつける魅力的な町、場所等がない。 決算月に集中して公共の工事をしている様に思います。本当に必要なのかどうかと思う。予算を組んでいても、次年度にまわすなど本当の必要性も考えてもいいと思う。

1.3. アンケート協力依頼文

茨木市の交通に関するアンケート

ご協力をお願い

日頃より、道路事業をはじめ、市政各般にご協力いただきありがとうございます。

本市では、少子高齢化の進展や環境負荷の低減といった社会情勢のほか、立命館大学の進出、(仮称)JR総持寺駅の建設をはじめ、現在の交通に関する課題など、市をとりまくまちの状況の変化に対応するため、学識経験者や交通事業者等を構成メンバーとする茨木市総合交通戦略策定協議会を設置し、将来のまちづくりに必要な交通の考え方を整理したうえで、具体的な交通施策として「茨木市総合交通戦略」の策定を目指しています。

今回ご協力をお願いいたしますアンケートは、市民のみなさんの交通に関する実態や満足度、ニーズを把握し、「茨木市総合交通戦略」を策定するための基礎資料とすることを目的に実施するものです。

ご多忙とは存じますが、本アンケートの趣旨をご理解いただき、ご協力いただきますようお願い申し上げます。是非とも、率直なご意見をお聞かせください。

なお、アンケートでは具体的な施策を記載している設問もありますが、今後取り組みを検討していくこととしており、現時点で決定しているものではありません。

平成 24 年 11 月 茨木市建設部道路交通課

【ご記入にあたって】

1. このアンケートは、16歳以上の茨木市民（住民基本台帳から5,000人を無作為に抽出）を対象に調査するものです。
2. ご回答は、このアンケートを受け取られた**ご本人がお答えください。**
3. ご回答は、同封のアンケート票に直接ご記入ください。
4. アンケート票のご記入にあたっては、設問ごとに定められた回答数に従い、該当する番号に○印を付けてください。また、() 内には具体的な数値や内容をご記入ください。
5. ご記入いただきましたアンケート票は、返信用封筒にて

11月16日(金)までにご投函ください。 ※切手は不要です。

【調査実施主体・問い合わせ先(返信先)】

茨木市 建設部 道路交通課 交通対策係

電話 072-620-1651 (直通)

072-622-8121 (代表) 内線2822

設問数が多く、お手数をおかけしますがご協力をお願いします。

※ なお、このアンケートの結果はすべて統計的に処理しますので、個人の情報が流出したり、ご迷惑をおかけしたりすることはありません。

【茨木市総合交通戦略策定協議会の開催状況等について、市のホームページに掲載しております。】
<http://www.city.ibaraki.osaka.jp/kikou/kensetsu/dorokotsu/menu/koutsusenryaku/index.html>

※茨木市総合交通戦略の策定について、平成25年度は本市都市政策課が担当していますが、平成24年度は道路交通課が担当していたため、アンケートの返信先が道路交通課になっています。

1.4. アンケート調査票

『茨木市の交通に関するアンケート票』

1. あなたご自身のことについて教えてください。

問1. あなたの性別は？	1. 男性 2. 女性
問2. あなたの年齢は？	1. 10歳代 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代 7. 70歳代 8. 80歳以上
問3. あなたのご職業は？	1. 会社員 2. 公務員・団体職員 3. 自営業 4. 学生 5. パート・アルバイト 6. 専業主婦（主夫） 7. 無職 8. その他（ ）
問4. あなたのお住まいは？	町丁名・字名まで教えてください（例：大字〇〇、〇〇町、〇〇三丁目 等） 茨木市（ ）
問5. 茨木市に住んで何年ですか？	約（ ）年
問6. あなたの家族構成は？	1. 単身 2. 夫婦のみ 3. 二世帯世帯（親と子など） 4. 三世帯世帯（親と子と孫など） 5. その他（ ）
問7. あなたがお持ちの運転免許は？（該当する全てに○印）	1. 自動車 2. 自動二輪・原付 3. その他（ ） 4. 持っていない
問8. あなたが利用できる自動車等の乗り物をお持ちですか？（該当する全てに○印）	1. 自動車 2. 自動二輪・原付 3. 自転車 4. その他（ ） 5. 持っていない

2. 普段の移動について教えてください。

問9. 外出する頻度を教えてください。（○印は1つだけ）

1. ほぼ毎日（週5日以上）	2. 週に3～4日程度	3. 週に1～2日程度
4. 月に1～2日程度	5. 月に1日未満	

問10. 各交通手段を利用する頻度を教えてください。（○印はそれぞれ1つだけ）

※全ての交通手段についてお答えください。

交通手段	ご回答					
	ほぼ毎日 (週5日以上)	週に3～4日 程度	週に1～2日 程度	月に1～2日 程度	月に1日 未満	利用しない
① 徒歩	1	2	3	4	5	6
② 自転車	1	2	3	4	5	6
③ 自動二輪・原付	1	2	3	4	5	6
④ 自動車（自分で運転）	1	2	3	4	5	6
⑤ 自動車（送迎）	1	2	3	4	5	6
⑥ 鉄道	1	2	3	4	5	6
⑦ バス	1	2	3	4	5	6
⑧ タクシー	1	2	3	4	5	6
⑨ その他（ ）	1	2	3	4	5	6

5. 将来の茨木市の交通について教えてください。

問28. 今後必要と思う、交通に関する取り組みについて、あなたが特に重要と考えるものを教えてください。（重要と思うものを3つまで○印）

1. 乗りやすく、使いやすいバスの運行	2. 鉄道と他の交通手段の乗継利便性を向上
3. 安全な歩行者空間の整備	4. 安全な自転車空間の整備
5. 渋滞を緩和するための道路の整備	6. 道路や駅のバリアフリー化
7. 自転車の走行マナーやルールの啓発	8. 自動車利用を控えるための意識啓発
9. その他（ ）	

問29. 交通に関する取り組みを実施する際、一方が便利になることで、別のことが不便になる等の相反することがあります。以下の想定されるケースで、取り組みを実施することに賛成か反対について、あなたのお考えを教えてください。（それぞれ○印は1つだけ）

想定されるケース	賛成	反対
① 市内の主要な道路で、車線数を減らして自転車通行環境を整備する。 その結果、自転車は安全・快適に通行できますが、道路の混雑が悪化します。	1	2
② 街路樹や植樹帯を無くし、広い歩道や自転車通行環境を整備する。 その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、まちなかの緑が減少します。	1	2
③ 片側1車線ずつの2車線道路を、1車線の一方通行にして、広い歩道や自転車通行環境を整備する。 その結果、歩行者や自転車は安全に通行できますが、自動車で沿道の住宅や商店へ行くためには、迂回が必要になり利便性が低下します。	1	2
④ 歩道の拡幅や自転車通行環境の整備を行うよりも、歩行者と自転車や自転車同士の事故の減少に向けた意識啓発やマナー教育を重視する。 その結果、歩行者の安全性は向上しますが、歩行者や自転車の通行のしやすさは変わりません。	1	2
⑤ バス利用者の利便性向上について、高齢者や障害者など交通弱者に重点を置いた取り組み（ノンステップ車両、駅前のバリアフリー化、料金割引等）を行う。 その結果、交通弱者の利用促進は期待できますが、必ずしも市民全体の利便性向上にはつながるとは言えません。	1	2
⑥ 朝の通勤・通学時間帯に、鉄道駅周辺の一部の道路についてバスやタクシーなど公共交通以外の自動車の通行を制限する。 その結果、駅へ到着する公共交通の定時性は確保されますが、一般の自動車は駅へアクセスできなくなります。	1	2

問30. 市内移動に関して、将来的な移動手段の確保について不安に思うことはありますか？

(○印は1つ)

- | | | |
|------------|-------------|-------------|
| 1. 不安は感じない | 2. 少し不安を感じる | 3. 強い不安を感じる |
|------------|-------------|-------------|

→ 『問32』へお進みください

→ 『問31』へお進みください

問31. 上記の問30で、「少し不安を感じる」、「強い不安を感じる」を選択した方は、どのようなことを不安に感じているか教えてください。(該当する全てに○印)

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 自分や家族が自動車を運転できなくなる
2. 公共交通の利便性が悪化する(減便・廃止など)
3. 経済的な負担の増加(自動車税、運賃 など)
4. 移動に関するバリア(階段、段差 など)の存在
5. その他 () |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

問32. 今後、より利用しやすい公共交通にしていくためには、誰が取り組みを行っていくことが重要だと思いますか？(○印は1つだけ)

- | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 行政や交通事業者だけで考えるべき
2. 行政や交通事業者が主体となり、住民も参加して考えていくべき
3. 地域住民が主体となって考え、行政や交通事業者は協力すべき
4. 分からない
5. その他 () |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

問33. 公共交通の確保、利用サービスの向上のために税金を投入することについて、どのように思われますか？(○印は1つだけ)

- | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. 積極的に投入をしていくべき
2. ある程度は投入しても構わないが、基本は民間に任せるべき
3. 最低限必要な路線維持の場合にのみ、投入しても構わない
4. 民間に全てを任せるべきで、税金を投入する必要はない
5. 分からない |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

問34. 市内中心部の主要な施設や鉄道駅を循環するバスがあれば利用したいと思いますか？

(○印は1つだけ)

- | | |
|-----------------------------------------------|-------------------|
| 1. 条件によっては、よく利用すると思う
2. 条件によっては、少しは利用すると思う | } → 『問35』へお進みください |
| 3. あまり利用しないと思う
4. 全く利用しないと思う | |

問35. 上記の間34で、「条件によっては、よく（少しは）利用すると思う」を選択した方は、利用するためには、どのような条件が必要ですか？必要と思う条件をお答えください。

条 件	具体的な内容
① 運行本数	1時間に（ ）本以上運行していれば利用する
② 運賃	1回の乗車が（ ）円程度なら利用する
③ 行先（施設名） ※最大3つまで記載してください	（ ） （ ） （ ） に行くならなら利用する
④ その他	（ ）なら利用する

6. 最後に、あなたの自由なご意見を教えてください。

問36. 今後の茨木市の交通について、ご意見やご提案がありましたら、ご自由にお書きください。

（ほか、各設問で「やや不満である」「不満である」等を回答された場合は、その理由や不満に思う内容についてもお書きください。）

以上で質問は終わりです。

ご協力ありがとうございました