

未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート結果【速報版】

1-1 アンケートの目的

現在、交通局においては、地下鉄の民営化議論の中で課題の一つとされている、今里筋線の延伸、長堀鶴見緑地線の延伸などいわゆる「未着手の地下鉄条例路線」の事業化の方策について、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」で検討を行っているところであるが、市民や利用者のご意見等をこの審議会の議論の参考にするため、「未着手の地下鉄条例路線」について、市民や利用者を対象としてアンケート調査を実施する。

アンケート調査では、以下の項目について、市民・利用者の意見を把握することを目的とする。

■アンケート調査の目的：

- 「未着手の地下鉄条例路線」に関する認知度と利用可能性
- 「未着手の地下鉄条例路線」の整備による効果・影響
(期待される効果、不安に感じる内容)
- 「未着手の地下鉄条例路線」の実現化方策
(費用負担に関する市民・利用者の考え、LRT・BRTのイメージ・代替可能性)

1-2 アンケート実施手法

WEBを活用したアンケートとし、合計で 1,030 件のサンプルを確保した。

1-3 アンケート対象区分と回収数

アンケート対象者は、「市営地下鉄を利用している」または『「未着手の地下鉄条例路線」沿線に居住している』ことを条件として、4 グループに分けた。

表 1 アンケート対象区分と回収数

居住地		地下鉄 利用あり	地下鉄 利用なし
大阪市内	「未着手の地下鉄条例路線」沿線：7 区 東成区、生野区、東住吉区、平野区、大正区、住之江区、住吉区 ・第 8 号線の延伸：東成区、生野区、東住吉区、平野区 ・第 7 号線の延伸：大正区 ・敷津長吉線：住之江区、住吉区、東住吉区、平野区 ・第 5 号線の延伸：生野区、平野区	412	206
	それ以外の区：17 区 都島区、福島区、此花区、西区、港区、天王寺区、浪速区、西淀川区、東淀川区、旭区、城東区、阿倍野区、西成区、淀川区、鶴見区、北区、中央区	206	—
大阪市外		206	—
計		1,030	

1-4 アンケートの回答の活用方法

項目	設問		活用方法
1個人属性	・ 居住地、居住年数、性別、年齢、職業		○属性把握 ○分析時のグループ分け
2現在の地下鉄の利用状況について	・ 利用頻度		
3自宅から最寄りの鉄道駅について	・ よく利用する路線・駅（最寄り駅） ・ 最寄り駅までのアクセス時間 ・ 最寄り駅までの主な交通手段 ・ 主な目的		
4現在の路線バスの利用状況について	・ 利用頻度		
5「未着手の地下鉄条例路線」について	・ 認知度 ・ 関心度 ・ 利用意向 ・ 利用頻度 ・ 主な目的		○「未着手の地下鉄条例路線」の認知度・関心度の把握 ○「未着手の地下鉄条例路線」整備時の利用特性の把握
6「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合の期待度・不安度について	■期待されるものの期待度	・ 行動の変化	○「未着手の地下鉄条例路線」に対する期待される項目（効果）の把握
		・ 都市環境の変化	
		・ 交通環境の変化	
	■不安であるものの不安度	・ 行動の変化	○「未着手の地下鉄条例路線」に対する不安の項目（影響）の把握
		・ 都市環境の変化	
		・ 交通環境の変化	
7「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の費用負担や、地下鉄以外の交通手段の可能性について	・ 建設費用と交通近代化との考え ・ 建設費の一部を加算運賃により補う場合の、加算運賃の妥当額 ・ 「未着手の地下鉄条例路線」に対する税金投入の妥当額 ・ 運営費用に対する税金投入の妥当性		○建設費および運営費に関する負担額と妥当性
8地下鉄以外の交通手段について	・ L R T、B R Tの知名度 ・ 利用の有無 ・ 長所、短所に対する印象 ・ 地下鉄との代替性		○L R T及びB R Tの利用の有無・イメージ把握等

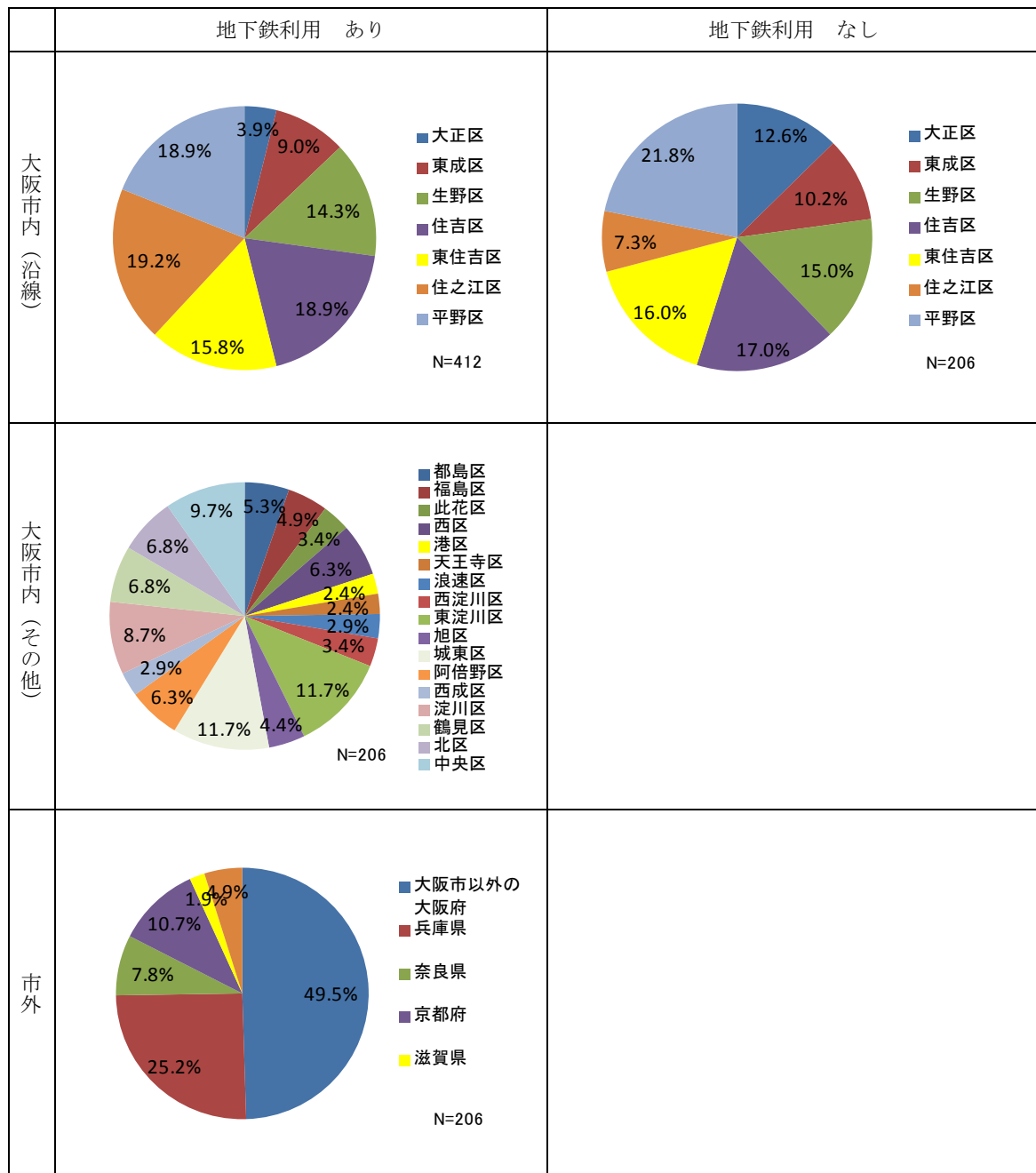
【利用者・市民アンケートの集計結果】

1. (1) お住まいはどこですか。

【個人属性について】

■居住地域

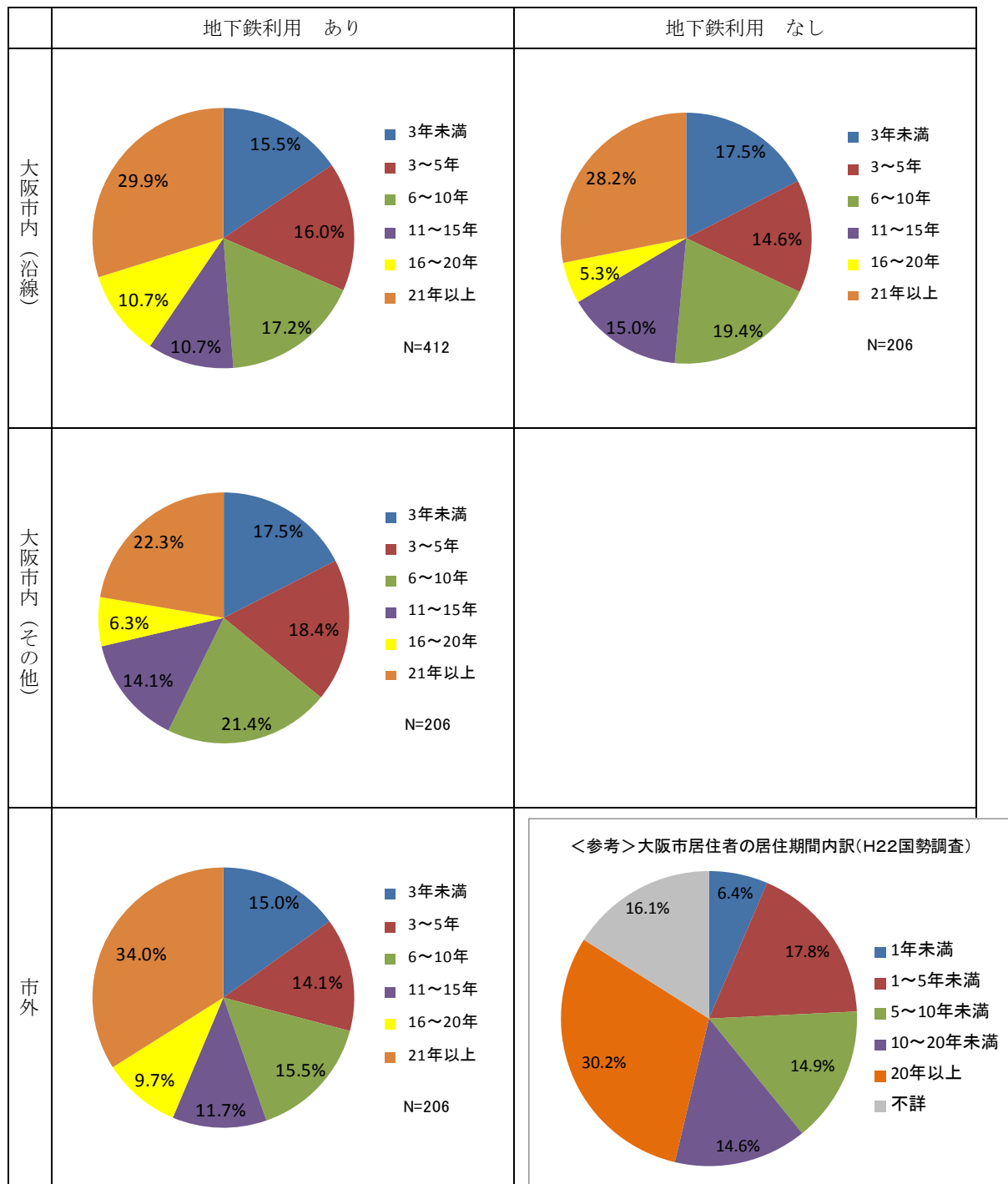
- ✓ 大阪市内（沿線）地域では、地下鉄利用あり区分で、大正区の居住者の割合が少ない。
- ✓ 大阪市内（その他）地域では、大きな偏りはみられない。
- ✓ 市外地域では、大阪府内の居住者が約半数を占め、次いで兵庫県が多い。



1. (3) 現在のお住まいの居住年数を選択してください。

■居住年数

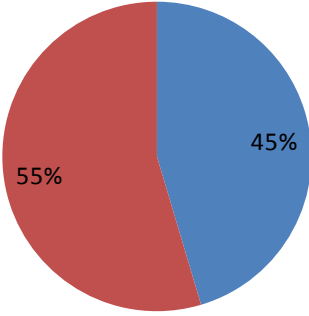
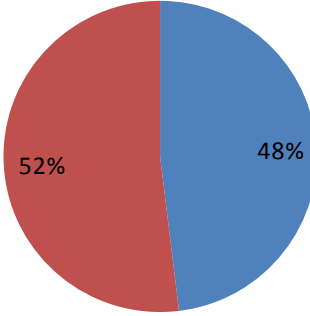
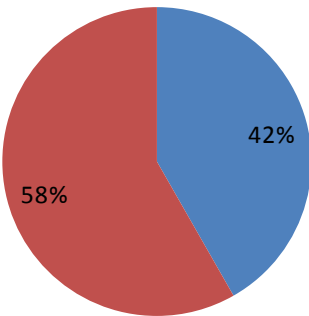
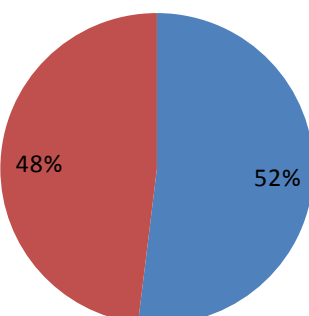
- ✓ 居住年数については、大阪市内（その他）以外では、地域間で大きな違いはみられないが、都心部が含まれる大阪市内（その他）で居住年数がやや短くなっている。



1. (4) 性別を選択してください。

■性別

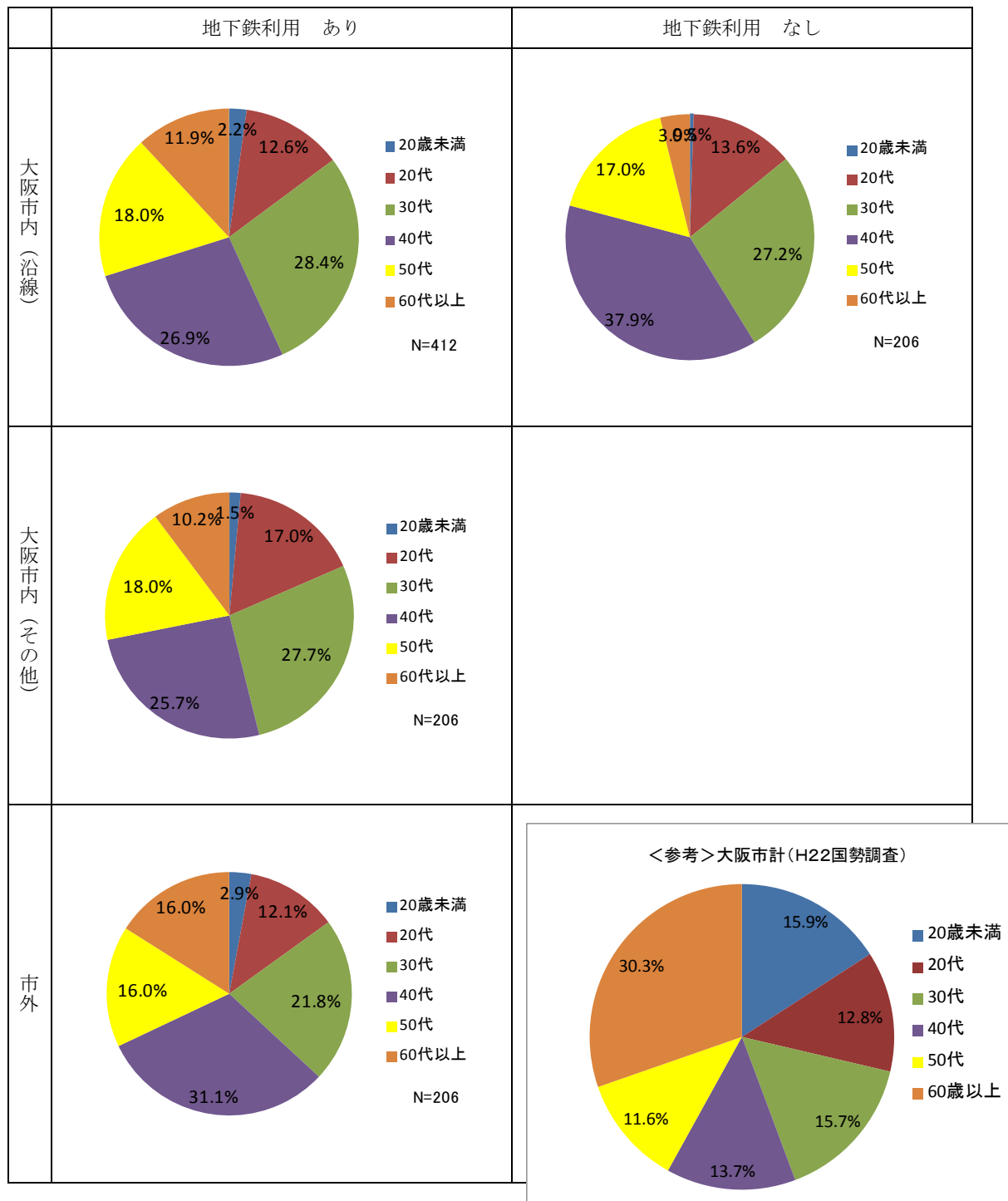
- ✓ 大阪市内（その他）地域で、男性の比率が若干低いものの、男女で概ね同数の割合となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 男性 ■ 女性 N=412	 ■ 男性 ■ 女性 N=206
大阪市内（その他）	 ■ 男性 ■ 女性 N=206	
市外	 ■ 男性 ■ 女性 N=206	

1. (5) 年齢を選択してください。

■ 年齢

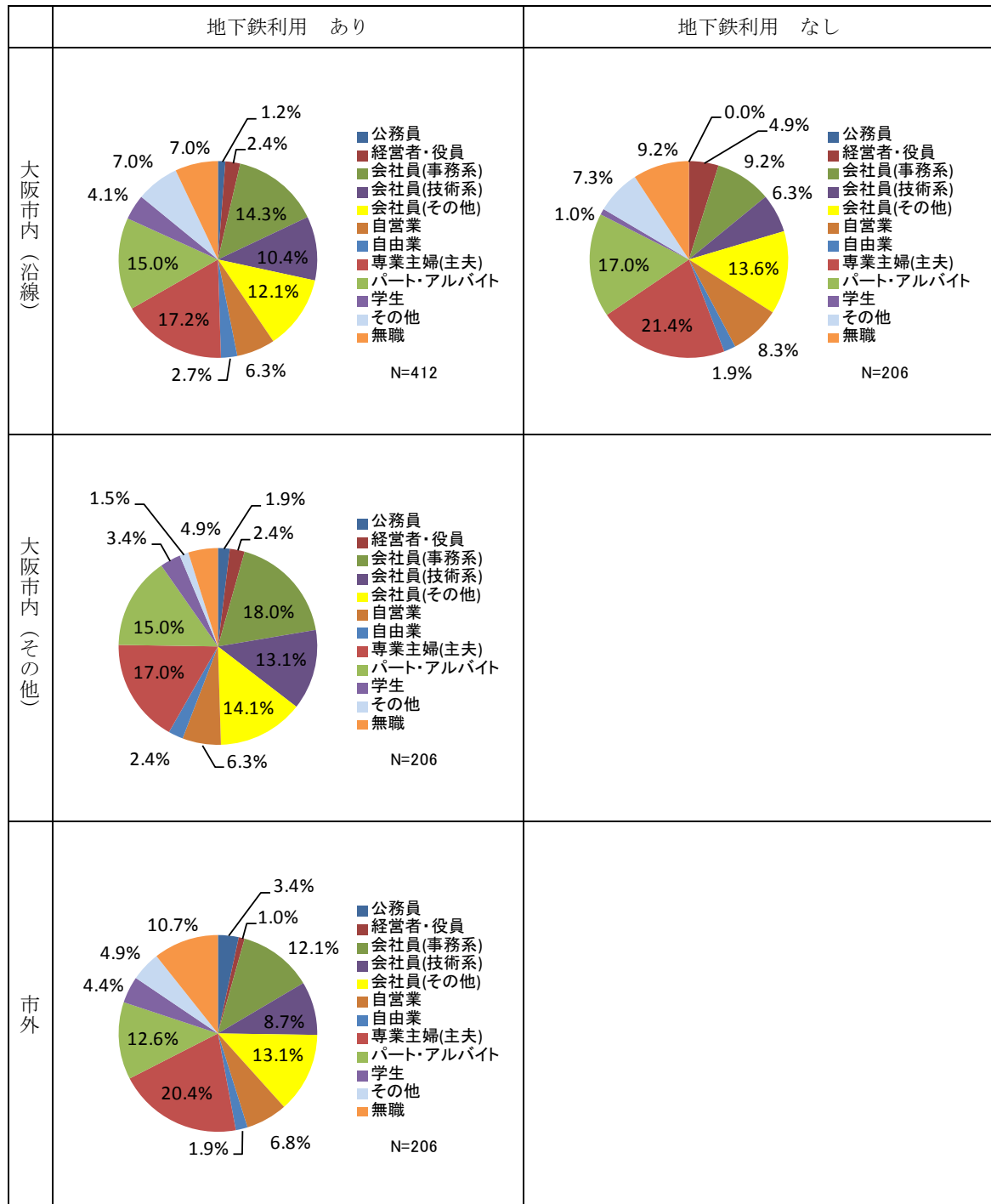
- ✓ 大阪市内（沿線）地下鉄利用なし以外の区分では、地域差はあまりみられないが、大阪市内（沿線）地下鉄利用なしの区分では、60歳以上の割合が低く、40代の割合が高い。



1. (6) 職業を選択してください。

■職業

- ✓ 大阪市内（その他）の地下鉄利用ありの区分では、公務員・経営者・役員・会社員などを合わせた会社に勤めている方の割合が、約半数を占める。
- ✓ 専業主婦とパート・アルバイトを合わせた割合は、約3分の1程度となっている。

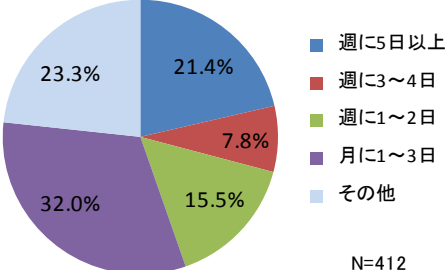
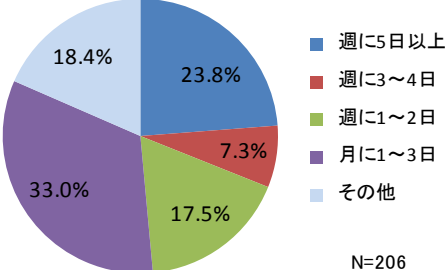
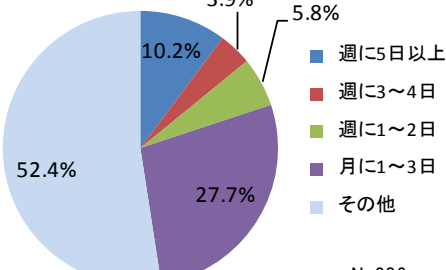


2. (1) 大阪市営地下鉄をどのくらい利用されていますか。

【「大阪市営地下鉄」の現在の利用状況について】

■頻度

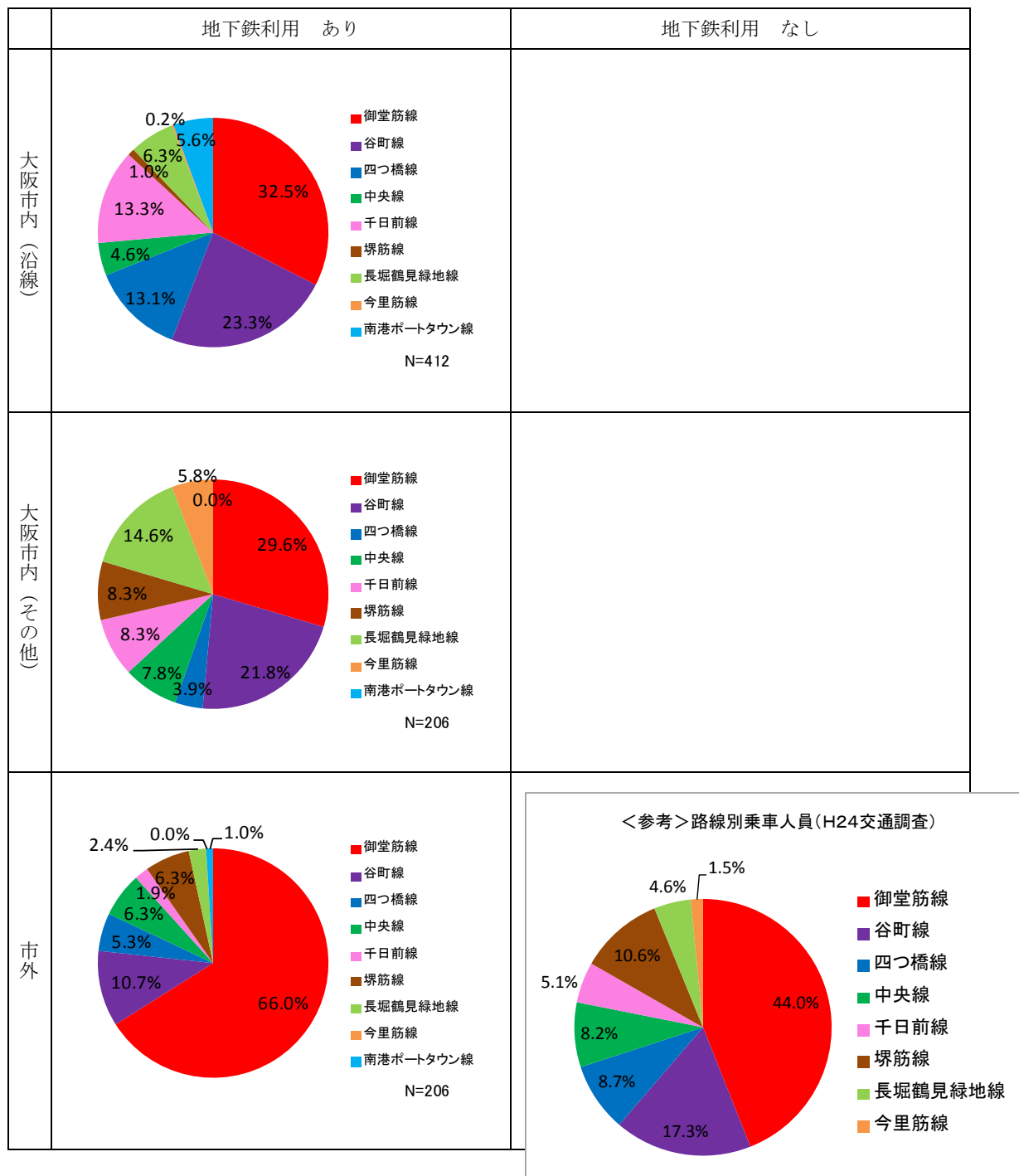
- ✓ 大阪市内では、「月に1～3日」の割合が最も大きく、また、「週5日以上」は20%程度となっている。
- ✓ 市外では、「その他」が半数以上、「月に1～3日」が30%弱で、「週5日以上」は10%程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 N=412	
大阪市内（その他）	 ■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 N=206	
市外	 ■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 N=206	

2. (2) 主に大阪市営地下鉄のどの路線を利用されていますか。

■主な大阪市営地下鉄の利用路線

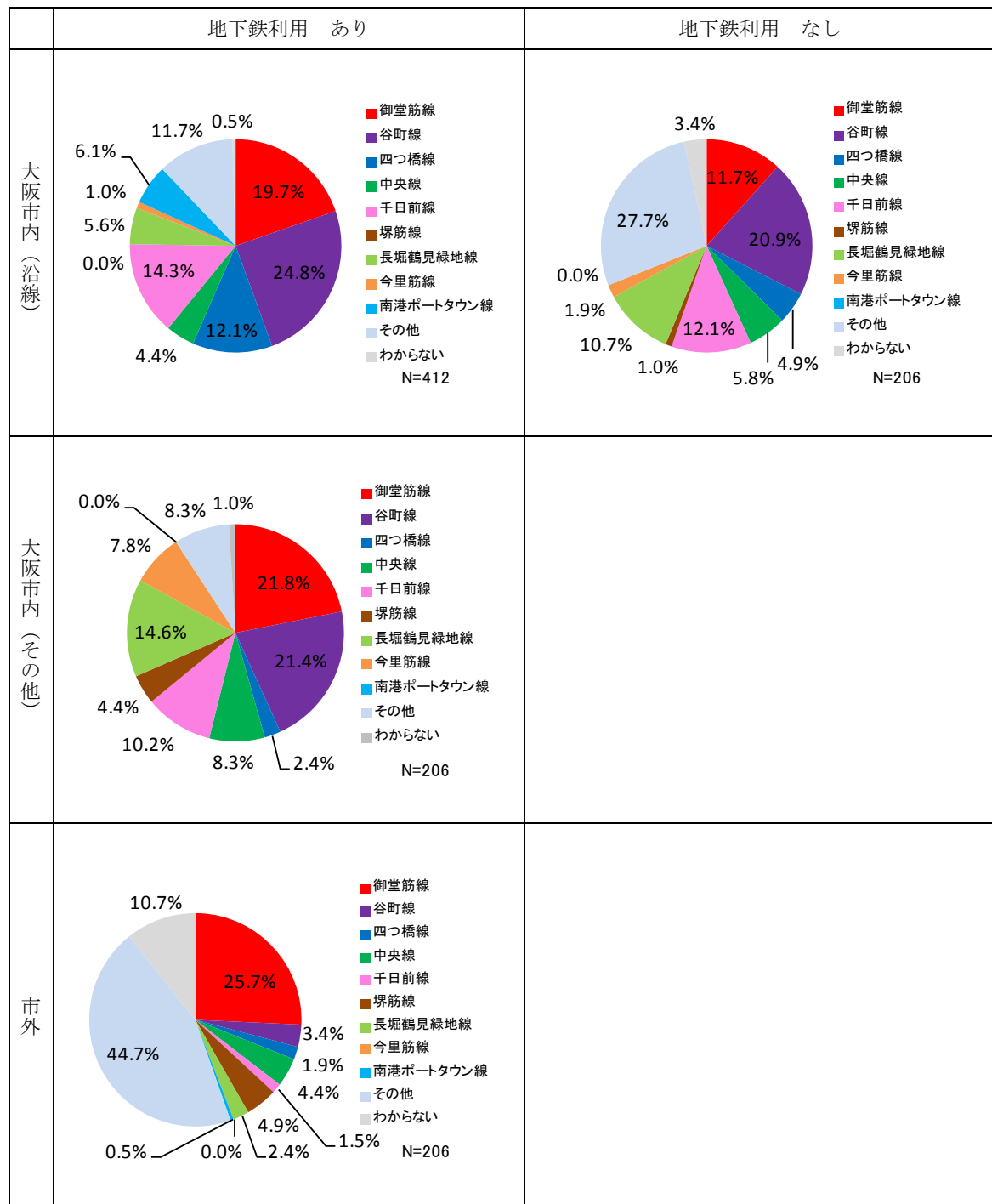
- ✓ いずれの区分においても、御堂筋線と谷町線の割合が大きく、これらを合わせると、半数を超える。
- ✓ 特に市外地域では御堂筋線の占める割合が大きく、御堂筋線のみで約3分の2となっている。



③. (1) 自宅から最寄りの路線・鉄道駅はどこですか。

■自宅から最寄りの鉄道駅（路線、駅名）

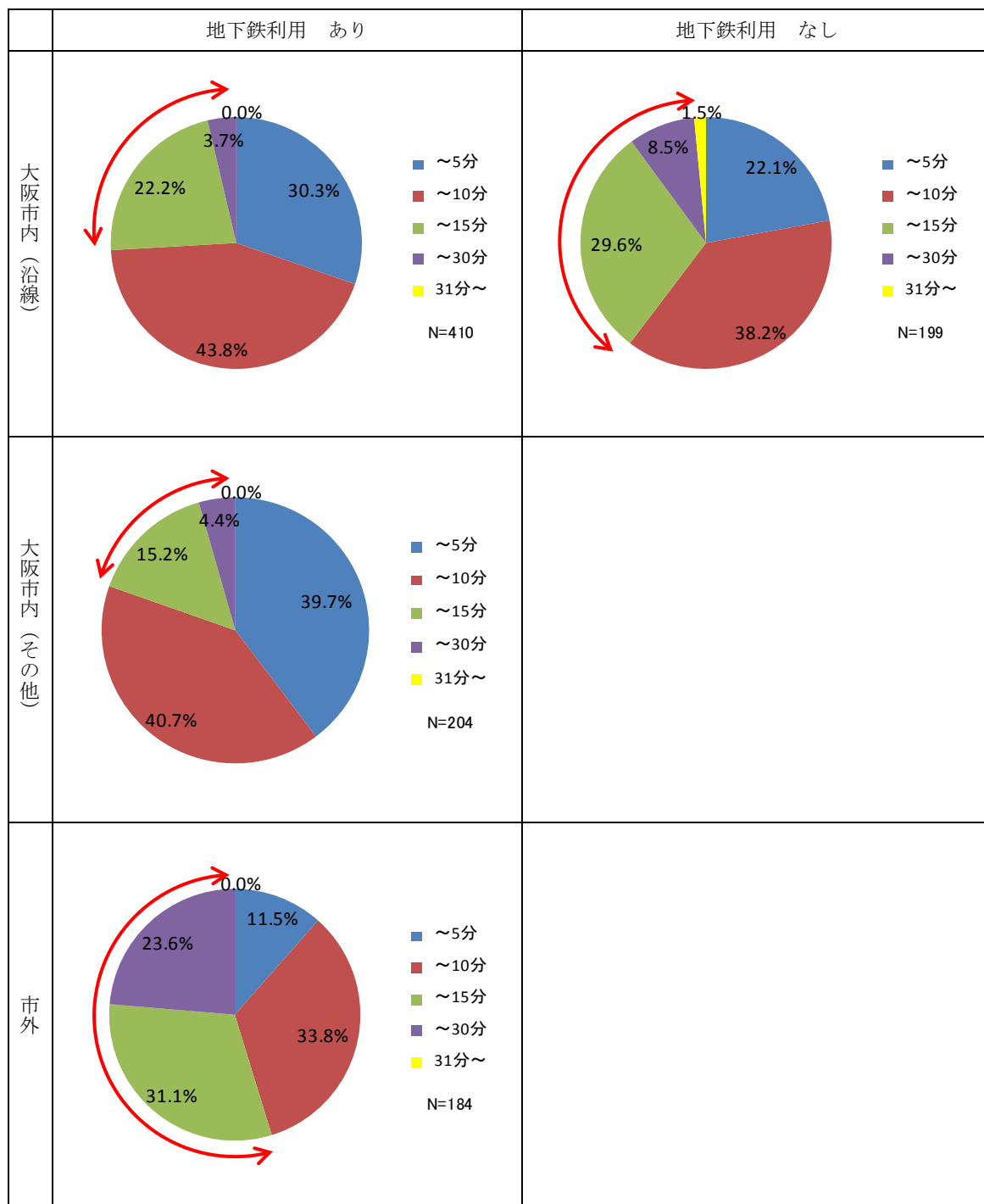
- ✓ 大阪市内ではいずれの区分においても御堂筋線・谷町線の割合が大きく、これらを合わせて約 30～40%程度となっている。
- ✓ 市外では、約半数がその他（地下鉄以外の路線）となっている。



③. (2) 自宅から最寄りの鉄道駅までのアクセス時間はどのくらいですか。

■自宅から最寄りの鉄道駅までのアクセス時間

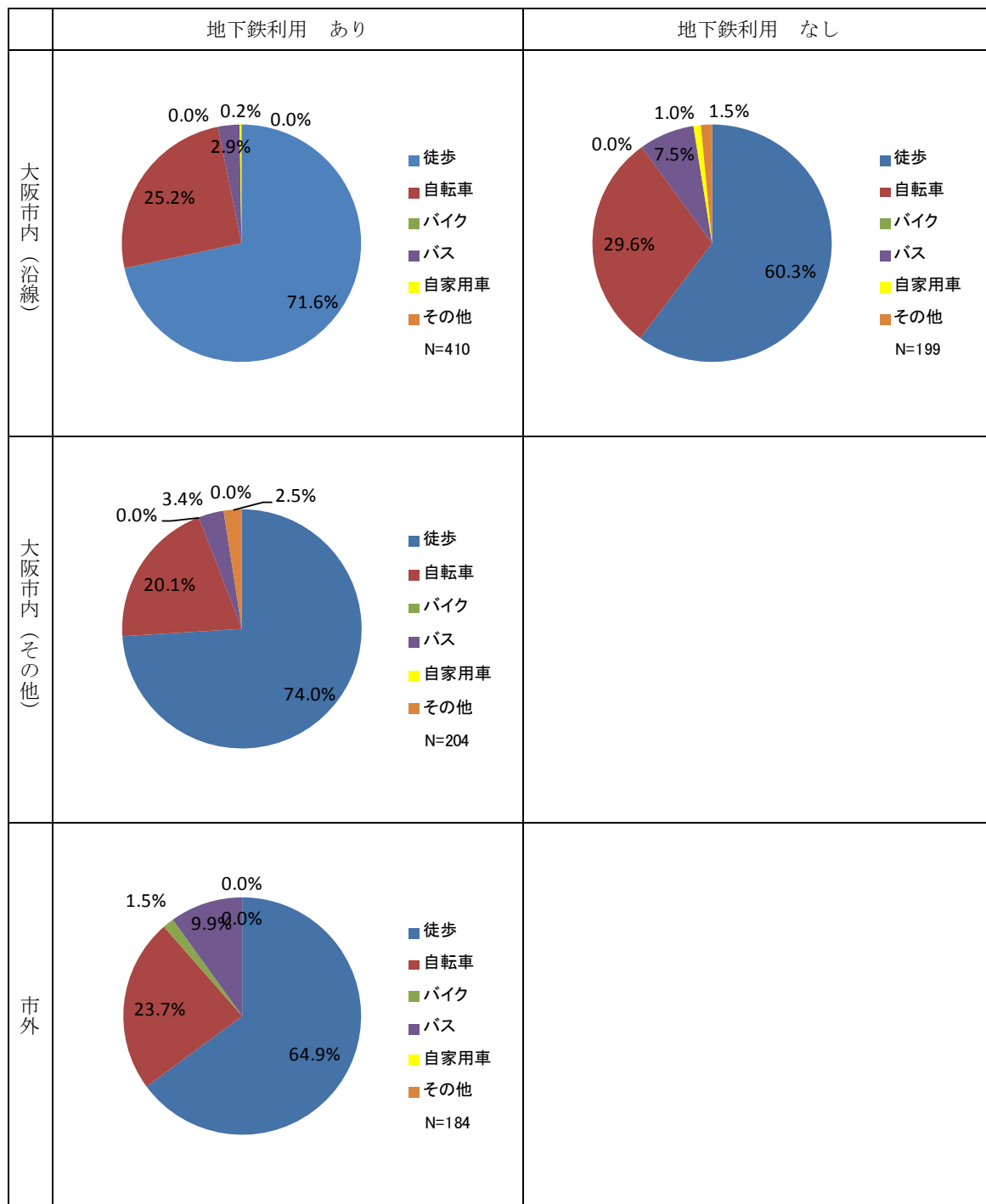
- ✓ 大阪市内（その他）の地域では、アクセス所要時間が10分超の割合が20%程度であるが、大阪市内（沿線）地下鉄利用ありでは10分超の割合が高くなり、大阪市内（沿線）地下鉄利用なしでは、さらに高く10分超の割合は40%程度となる。



③. (3) 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は何ですか。

■自宅から最寄りの駅までの主な交通手段

- ✓ いずれの区分でも、徒歩の占める割合が大きく、60～70%程度を占めている。
- ✓ 次いで、自転車の占める割合が大きく、徒歩・自転車を合わせて概ね90%以上となっている。



③. (4) 自宅から最寄りの鉄道駅を利用する主な目的は何ですか。

■自宅から最寄り駅を利用する目的

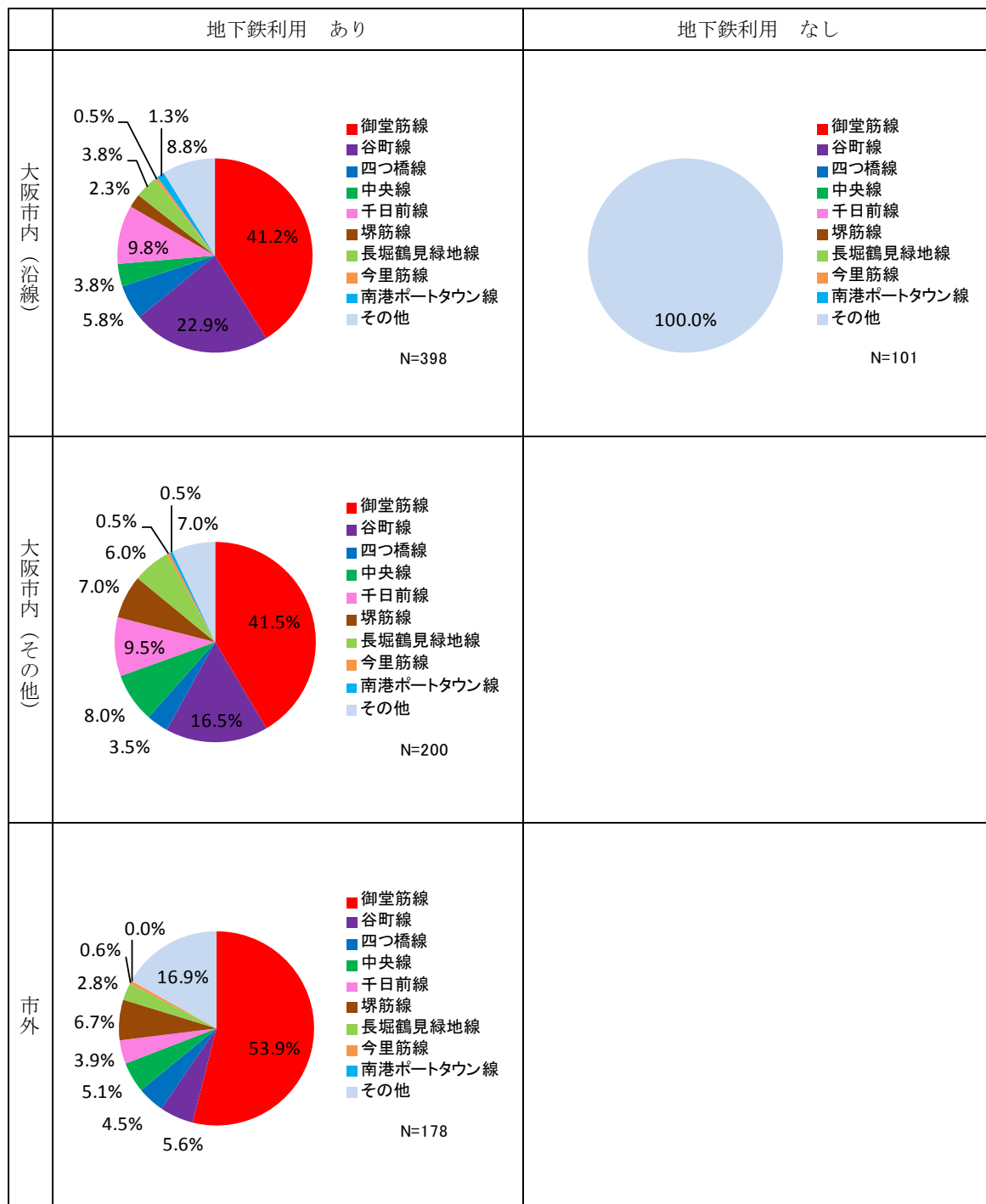
- ✓ 地下鉄利用ありの区分では、いずれも買い物・娯楽の占める割合が最も大きくなっている。
- ✓ 地下鉄利用なしの区分では、「駅は利用しない」の回答が約半数を占め、次いで買い物・娯楽の割合が大きくなっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	通勤 32.4% 通学 1.3% 買物・娯楽など 58.3% 業務 4.3% その他 3.8% N=398	通勤 5.5% 通学 0.5% 買物・娯楽など 43.2% 業務 1.0% その他 0.5% 駅は利用しない 49.2% N=199
大阪市内（その他）	通勤 36.5% 通学 2.5% 買物・娯楽など 55.0% 業務 4.0% その他 2.0% N=200	
市外	通勤 27.0% 通学 3.4% 買物・娯楽など 64.0% 業務 3.4% その他 2.2% N=178	

③. (5) 前問(4)の目的で乗車したとき、下車する路線・鉄道駅はどこですか？

■下車する鉄道駅(路線、駅名)

- ✓ いずれの区分においても、御堂筋線・谷町線の占める割合が高い。特に、市外では、御堂筋線が半数以上を占めている。



4. (1) 路線バス（大阪市営やその他の民間バスを含む）をどのくらい利用されていますか。

■【路線バス】の現在の利用状況

- ✓ いずれの区分においても「路線バスは利用しない」が占める割合が最も大きい。特に、地下鉄利用なしの区分においては、約 80%を占めている。
- ✓ 次いで多いのは「月に 1～3 日」で、10～30%程度を占めている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 ■ 路線バスは利用しない N=412	■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 ■ 路線バスは利用しない N=206
大阪市内（その他）	■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 ■ 路線バスは利用しない N=206	
市外	■ 週に5日以上 ■ 週に3～4日 ■ 週に1～2日 ■ 月に1～3日 ■ その他 ■ 路線バスは利用しない N=206	

⑤. (1) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」はご存じですか。

■「未着手の地下鉄条例路線」の認知度

- ✓ 路線間の比較では、いずれの区分でも「今里筋線の延伸」の認知度が最も高く、約 20～40％程度となっている。
- ✓ その他の路線の認知度は、概ね 10％程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 37.9% 62.1% ②長堀鶴見緑地線の延伸 15.3% 84.7% ③敷津長吉線 13.3% 86.7% ④千日前線の延伸 13.3% 86.7% 構成比率 N=412	知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 26.7% 73.3% ②長堀鶴見緑地線の延伸 9.2% 90.8% ③敷津長吉線 7.8% 92.2% ④千日前線の延伸 7.3% 92.7% 構成比率 N=206
大阪市内（その他）	知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 25.2% 74.8% ②長堀鶴見緑地線の延伸 13.1% 86.9% ③敷津長吉線 5.8% 94.2% ④千日前線の延伸 7.3% 92.7% 構成比率 N=206	
市外	知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 15.5% 84.5% ②長堀鶴見緑地線の延伸 10.7% 89.3% ③敷津長吉線 4% 95.6% ④千日前線の延伸 10.7% 89.3% 構成比率 N=206	

【沿線地域分割版】

- ✓ 今里筋線の延伸の認知度は、今里筋線の延伸沿線で 35～50%程度であり、その他の路線の沿線でも同程度となっている。
- ✓ その他の路線の認知度は、概ね今里筋線の延伸よりも低く、長堀鶴見緑地線の延伸沿線地域を除くと、約 20%以下程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 48.1% 51.9% ②長堀鶴見緑地線の延伸 14.6% 85.4% ③敷津長吉線 13.0% 87.0% ④千日前線の延伸 17.2% 82.8% 構成比率 N=239	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 35.4% 64.6% ②長堀鶴見緑地線の延伸 5.4% 94.6% ③敷津長吉線 8.5% 91.5% ④千日前線の延伸 8.5% 91.5% 構成比率 N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 31.3% 68.8% ②長堀鶴見緑地線の延伸 50.0% 50.0% ③敷津長吉線 6.3% 93.8% ④千日前線の延伸 12.5% 87.5% 構成比率 N=16	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 50.0% 50.0% ②長堀鶴見緑地線の延伸 30.8% 69.2% ③敷津長吉線 50.0% 50.0% ④千日前線の延伸 3.8% 96.2% 構成比率 N=26
敷津長吉線沿線	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 33.0% 67.0% ②長堀鶴見緑地線の延伸 14.3% 85.7% ③敷津長吉線 15.0% 85.0% ④千日前線の延伸 11.0% 89.0% 構成比率 N=300	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 28.1% 71.9% ②長堀鶴見緑地線の延伸 4.7% 95.3% ③敷津長吉線 10.2% 89.8% ④千日前線の延伸 6.3% 93.8% 構成比率 N=128
千日前線の延伸沿線	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 48.9% 51.1% ②長堀鶴見緑地線の延伸 15.3% 84.7% ③敷津長吉線 16.1% 83.9% ④千日前線の延伸 21.2% 78.8% 構成比率 N=137	■ 知っている ■ 知らない ①今里筋線の延伸 32.9% 67.1% ②長堀鶴見緑地線の延伸 5.3% 94.7% ③敷津長吉線 5.3% 94.7% ④千日前線の延伸 11.8% 88.2% 構成比率 N=76

⑤. (2) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」について関心がありますか。

■「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」の関心度

- ✓ 大阪市内（沿線）の地域では、今里筋線及び敷津長吉線に対する関心が、比較的高い。
- ✓ 大阪市内（その他）の地域では、長堀鶴見緑地線の延伸に対する関心が、他路線よりも高くなっている。

	地下鉄利用あり	地下鉄利用なし
大阪市内（沿線）	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 33% 31% 37% 18% 40% 42% 37% 29% 34% 20% 37% 42% 0% 20% 40% 60% 80% 100% 構成比率 N=412	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 19% 28% 53% 11% 33% 56% 19% 27% 54% 9% 31% 60% 0% 20% 40% 60% 80% 100% 構成比率 N=206
大阪市内（その他）	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 20% 27% 52% 25% 24% 51% 14% 27% 60% 16% 27% 58% 0% 20% 40% 60% 80% 100% 構成比率 N=206	
市外	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 11% 36% 53% 13% 36% 51% 10% 32% 58% 16% 30% 55% 0% 20% 40% 60% 80% 100% 構成比率 N=206	

【沿線地域分割版】

- ✓ 今里筋線の延伸の関心は、他の沿線と比較して高くなっているなど、各路線とも、その路線の沿線で関心が高くなっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 48% 27% 26% ②長堀鶴見緑地線の延伸 16% 41% 42% ③敷津長吉線 30% 34% 36% ④千日前線の延伸 29% 35% 36% 構成比率 N=239	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 28% 32% 39% ②長堀鶴見緑地線の延伸 7% 40% 53% ③敷津長吉線 20% 33% 47% ④千日前線の延伸 13% 36% 51% 構成比率 N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 6% 31% 63% ②長堀鶴見緑地線の延伸 63% 25% 13% ③敷津長吉線 13% 31% 56% ④千日前線の延伸 13% 25% 63% 構成比率 N=16	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 4% 19% 77% ②長堀鶴見緑地線の延伸 50% 19% 31% ③敷津長吉線 4% 23% 73% ④千日前線の延伸 4% 27% 69% 構成比率 N=26
敷津長吉線沿線	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 28% 31% 41% ②長堀鶴見緑地線の延伸 17% 38% 45% ③敷津長吉線 48% 23% 30% ④千日前線の延伸 14% 40% 46% 構成比率 N=300	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 17% 30% 52% ②長堀鶴見緑地線の延伸 3% 34% 63% ③敷津長吉線 26% 27% 48% ④千日前線の延伸 5% 31% 63% 構成比率 N=128
千日前線の延伸沿線	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 44% 32% 24% ②長堀鶴見緑地線の延伸 12% 46% 42% ③敷津長吉線 33% 36% 31% ④千日前線の延伸 34% 35% 31% 構成比率 N=137	■ 関心がある ■ どちらともいえない ■ 関心がない ①今里筋線の延伸 24% 36% 41% ②長堀鶴見緑地線の延伸 11% 39% 50% ③敷津長吉線 21% 37% 42% ④千日前線の延伸 17% 37% 46% 構成比率 N=76

⑤. (3) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」が整備された場合、利用しますか。

■ 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」が整備された場合の利用

- ✓ 大阪市内（沿線）の地域では、今里筋線および敷津長吉線について、「利用する」と回答した割合が、他路線と比較して高い。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 24% 41% 35% ②長堀鶴見緑地線の延伸 12% 50% 38% ③敷津長吉線 33% 35% 33% ④千日前線の延伸 14% 46% 40% 構成比率 N=412	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 11% 40% 50% ②長堀鶴見緑地線の延伸 6% 38% 56% ③敷津長吉線 10% 37% 53% ④千日前線の延伸 3% 41% 55% 構成比率 N=206
大阪市内（その他）	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 10% 42% 48% ②長堀鶴見緑地線の延伸 18% 36% 46% ③敷津長吉線 7% 36% 57% ④千日前線の延伸 9% 40% 51% 構成比率 N=206	
市外	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 8% 40% 52% ②長堀鶴見緑地線の延伸 8% 41% 51% ③敷津長吉線 5% 41% 54% ④千日前線の延伸 11% 37% 51% 構成比率 N=206	

【沿線地域分割版】

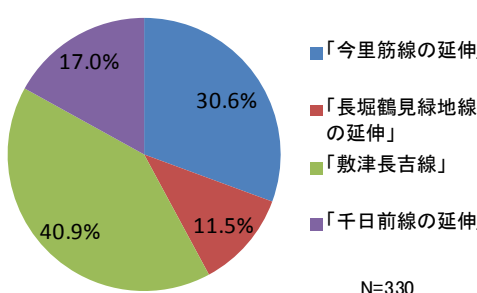
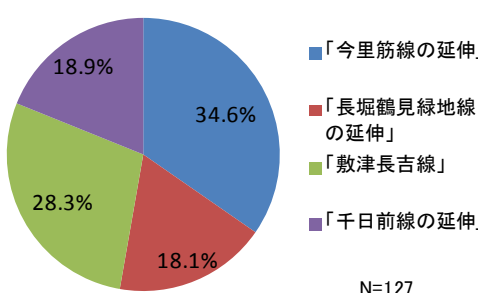
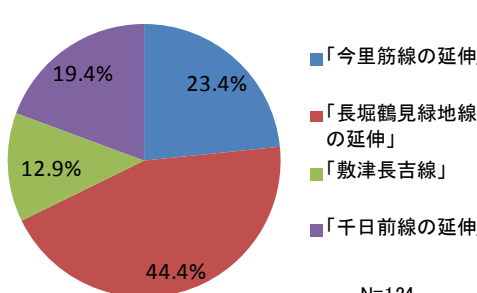
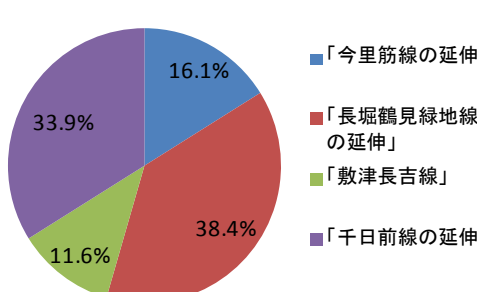
✓ 「利用する」の回答は、一部を除き、概ね全ての区分・項目で、30%程度までに収まっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 35% 40% 25% 10% 54% 37% 24% 42% 33% 21% 46% 34% 構成比率 N=239	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 16% 46% 38% 3% 42% 55% 12% 39% 49% 5% 44% 52% 構成比率 N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 6% 38% 56% 63% 25% 13% 6% 44% 50% 6% 50% 44% 構成比率 N=16	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 4% 35% 62% 31% 46% 23% 4% 38% 58% 4% 46% 50% 構成比率 N=26
敷津長吉線沿線	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 21% 40% 39% 10% 49% 41% 43% 29% 28% 9% 47% 44% 構成比率 N=300	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 11% 40% 49% 1% 37% 63% 14% 38% 48% 2% 41% 57% 構成比率 N=128
千日前線の延伸沿線	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 36% 45% 20% 9% 58% 34% 28% 45% 28% 26% 49% 25% 構成比率 N=137	■ 利用する ■ わからない ■ 利用しない ①今里筋線の延伸 ②長堀鶴見緑地線の延伸 ③敷津長吉線 ④千日前線の延伸 11% 47% 42% 4% 39% 57% 12% 38% 50% 5% 42% 53% 構成比率 N=76

⑤. (4) 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合、最も利用されると思われる路線はどれですか。

■ 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合、最も利用される路線

- ✓ 大阪市内（沿線）・地下鉄利用あり区分では「敷津長吉線」の割合が最も高く、地下鉄利用なし区分では「今里筋線の延伸」が高いといったように、地域毎に最も利用する路線が異なる。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=330	 ■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=127
大阪市内（その他）	 ■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=124	
市外	 ■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=112	

【沿線地域分割版】

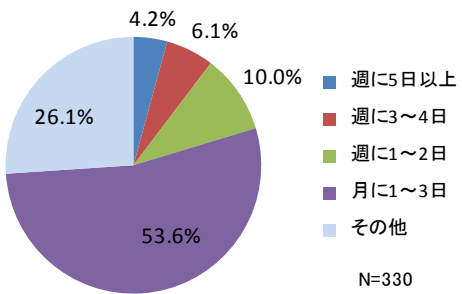
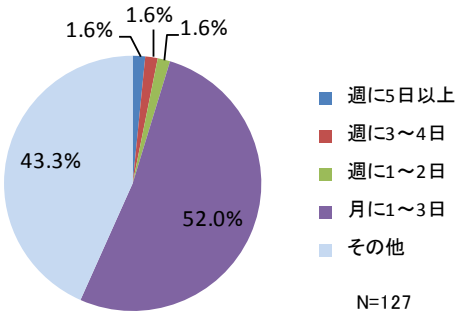
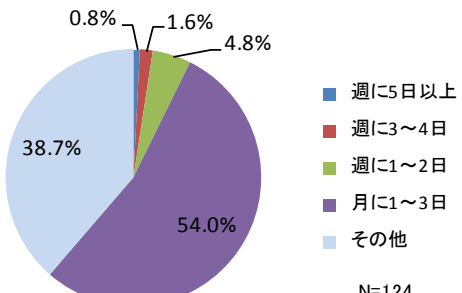
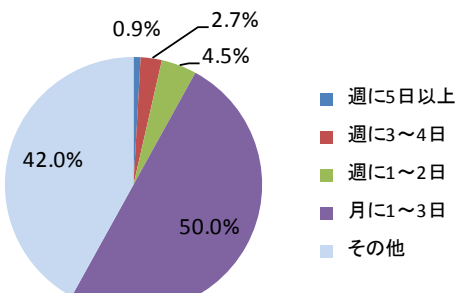
- ✓ 全体的に、各地域に関連する路線を利用すると回答した割合が高い。特に長堀鶴見緑地線の延伸沿線ではその傾向が顕著であり、約90%が「長堀鶴見緑地線の延伸」を選択している。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=200	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=84
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=16	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=26
敷津長吉線沿線	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=300	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=128
千日前線の延伸沿線	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=122	■「今里筋線の延伸」 ■「長堀鶴見緑地線の延伸」 ■「敷津長吉線」 ■「千日前線の延伸」 N=76

⑤. (5) その路線は、どのくらい利用すると思われますか。

■前問(4)回答の路線の利用頻度

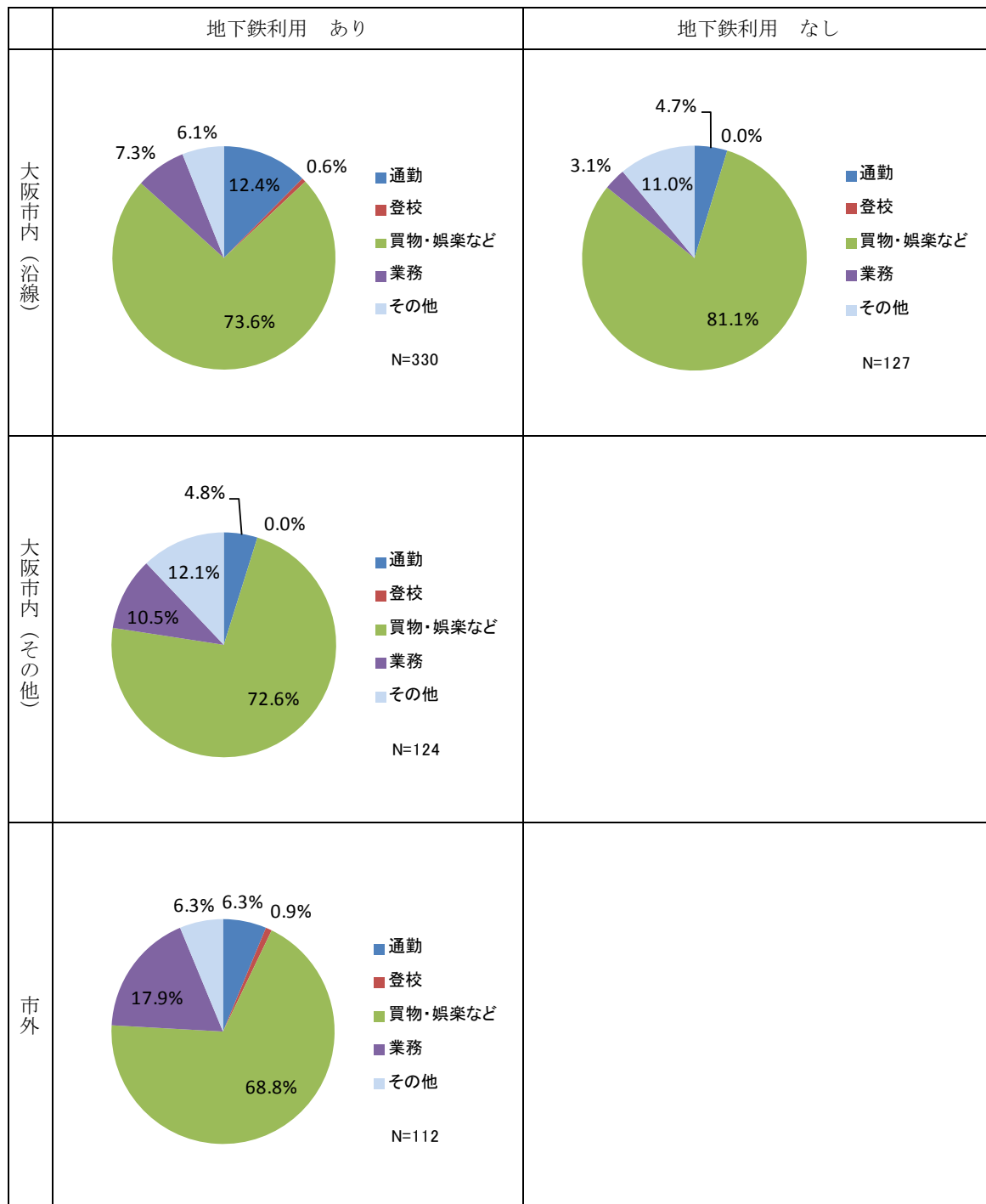
✓ いずれの区分でも、「月に1～3日」の利用頻度の回答が、半数以上を占めている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内(沿線)	 週に5日以上 週に3～4日 週に1～2日 月に1～3日 その他 N=330	 週に5日以上 週に3～4日 週に1～2日 月に1～3日 その他 N=127
大阪市内(その他)	 週に5日以上 週に3～4日 週に1～2日 月に1～3日 その他 N=124	
市外	 週に5日以上 週に3～4日 週に1～2日 月に1～3日 その他 N=112	

〔5〕（６）主にどのような目的で利用すると思われますか。

■前々問（４）の利用目的

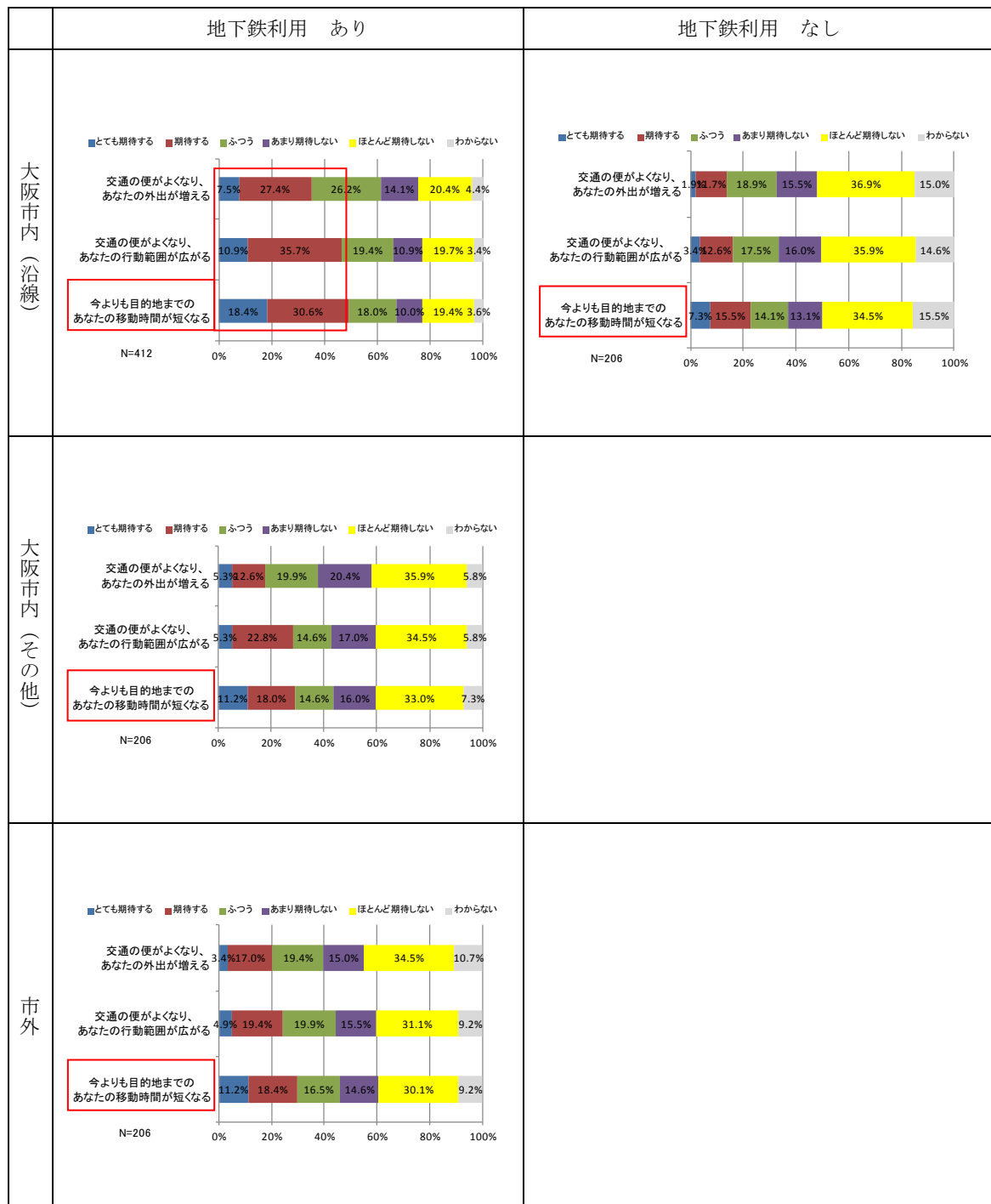
✓ いずれの区分でも、「買物・娯楽など」の占める割合が最も大きく、70％程度を占めている。



⑥ 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合の期待・不安について

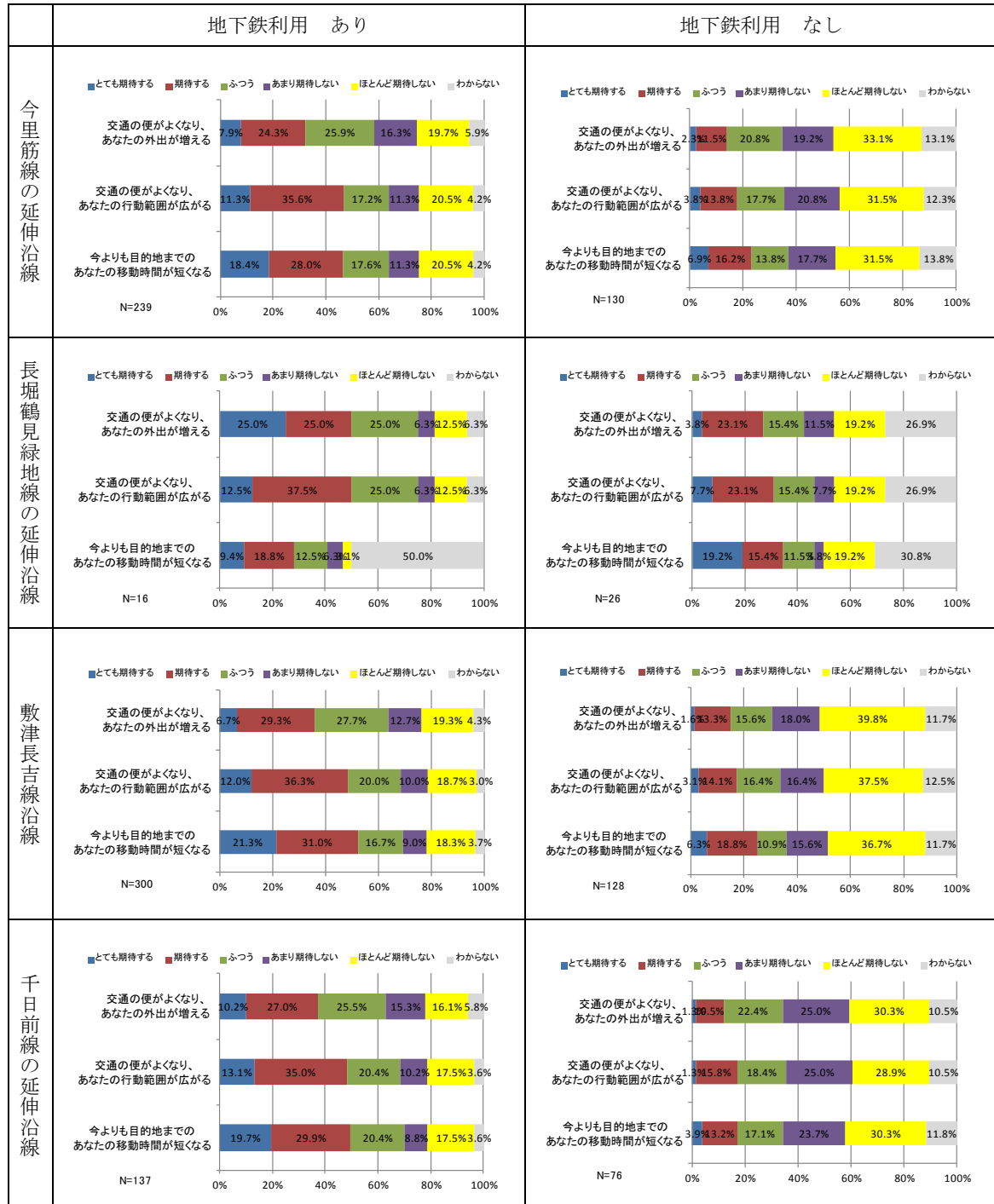
■ 以下のあなた自身への影響に関して、期待する度合いを6段階で選択（１）～（３）

- ✓ 自身に関する期待の項目では、「目的地までの移動時間が短くなる」の期待が最も高い。
- ✓ 大阪市内（沿線）の地下鉄利用ありの区分では、他区分と比較して、いずれの項目でも「とても期待する」「期待する」の割合が大きい。



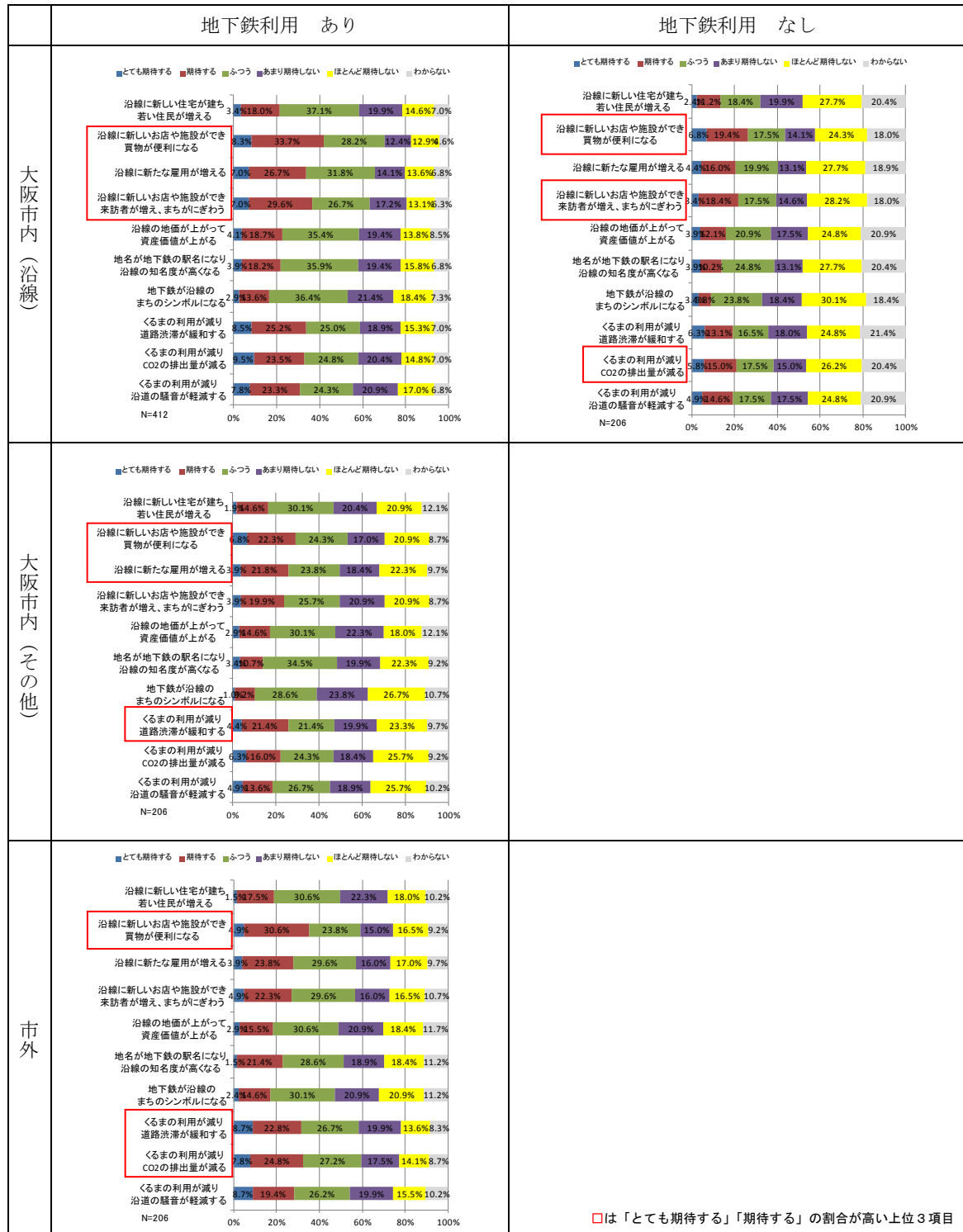
【沿線地域分割版】

- ✓ いずれの沿線地域・項目でも、地下鉄利用なし区分よりも地下鉄利用あり区分の方が、「とても期待する」「期待する」の割合が高い。



■以下の沿線地域や社会全体の変化に関して、期待する度合いを6段階で選択（４）～（13）

- ✓ 沿線地域や社会全体の変化の項目では、「沿線に新しいお店ができ買物が便利になる」「施設ができ来訪者が増えまちがにぎわう」などの賑わいの項目や、「道路渋滞が緩和する」「ＣＯ２排出量が減る」などの道路や環境に関する項目で、割合が高い。



【沿線地域分割版】

- ✓ 今里筋線の延伸沿線、敷津長吉線沿線、千日前線の延伸沿線では、「沿線に新しいお店や施設ができ買物が便利になる」に対する期待度が他項目と比較して大きい。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 28.8% 24.7% 25.5% 33.4% 11.0% 0% らう 27.2% 30.1% 15.5% 13.4% 7% あまり期待しない 18.8% 15.9% 8.4% ほとんど期待しない 14.7% わからない 0% N=239	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 26.8% 20.8% 23.8% 25.4% 17.7% らう 22.8% 18.2% 14.6% 25.4% 13.8% あまり期待しない 18.2% ほとんど期待しない 14.6% わからない 0% N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 18.8% 18.8% 18.8% 18.8% 12.5% 12.5% らう 18.8% 18.8% 18.8% 18.8% 12.5% 12.5% あまり期待しない 18.8% 18.8% 18.8% 18.8% 12.5% 12.5% ほとんど期待しない 18.8% 18.8% 18.8% 18.8% 12.5% 12.5% わからない 18.8% 18.8% 18.8% 18.8% 12.5% 12.5% N=16	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 23.3% 11.3% 11.3% 7.7% 38.5% らう 23.3% 11.3% 11.3% 7.7% 38.5% あまり期待しない 23.3% 11.3% 11.3% 7.7% 38.5% ほとんど期待しない 23.3% 11.3% 11.3% 7.7% 38.5% わからない 23.3% 11.3% 11.3% 7.7% 38.5% N=26
敷津長吉線沿線	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 28.8% 24.7% 25.5% 33.4% 11.0% 0% らう 27.2% 30.1% 15.5% 13.4% 7% あまり期待しない 18.8% 15.9% 8.4% ほとんど期待しない 14.7% わからない 0% N=300	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 26.8% 20.8% 23.8% 25.4% 17.7% らう 22.8% 18.2% 14.6% 25.4% 13.8% あまり期待しない 18.2% ほとんど期待しない 14.6% わからない 0% N=128
千日前線の延伸沿線	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 28.8% 24.7% 25.5% 33.4% 11.0% 0% らう 27.2% 30.1% 15.5% 13.4% 7% あまり期待しない 18.8% 15.9% 8.4% ほとんど期待しない 14.7% わからない 0% N=137	Legend: 期待する (Expect), らう (Will), あまり期待しない (Don't expect much), ほとんど期待しない (Don't expect much at all), わからない (Don't know) 期待する 26.8% 20.8% 23.8% 25.4% 17.7% らう 22.8% 18.2% 14.6% 25.4% 13.8% あまり期待しない 18.2% ほとんど期待しない 14.6% わからない 0% N=76

■以下のあなたや身近な人への影響に関して、不安の度合いを6段階で選択（14）、（15）

- ✓ いずれの区分でも、「とても不安である」「不安である」の回答に比べて、「あまり不安でない」「ほとんど不安でない」と回答する割合が大きい。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスがなくなるとかえって不便になってしまう N=412	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスがなくなるとかえって不便になってしまう N=206
大阪市内（その他）	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスがなくなるとかえって不便になってしまう N=206	
市外	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスがなくなるとかえって不便になってしまう N=206	

【沿線地域分割版】

- ✓ 今里筋線の延伸沿線、敷津長吉線沿線、千日前線の延伸沿線では、「あまり不安でない」「ほとんど不安でない」が概ね半数となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=239	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=16	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=26
敷津長吉線沿線	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=300	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=128
千日前線の延伸沿線	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=137	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 地下鉄が開業してもバスの本数が減るとバスが利用しにくくなる 地下鉄が開業してもバスの本数がなくなるとかえって不便になってしまう N=76

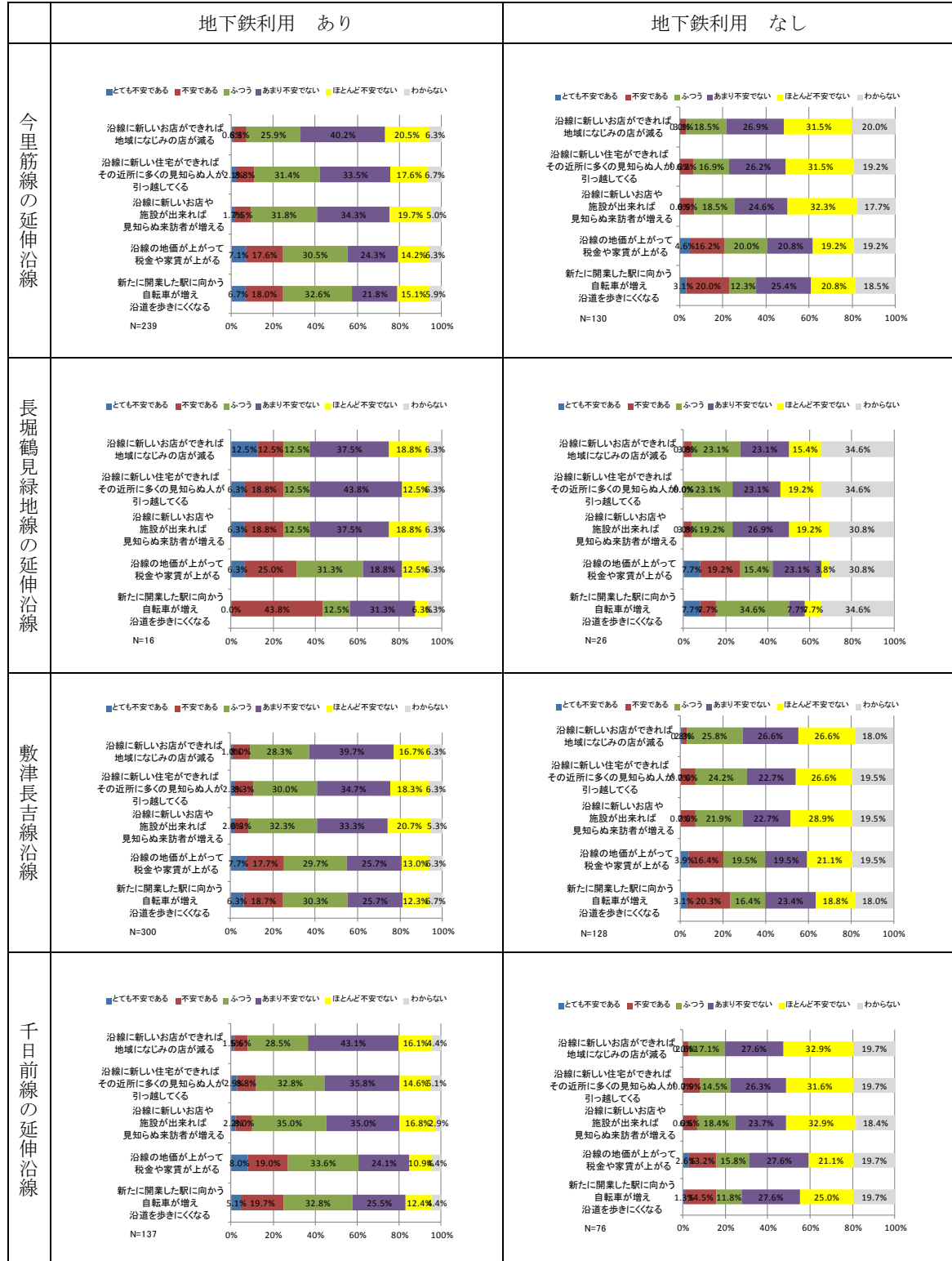
■以下の沿線地域や社会全体の変化に関して、不安の度合いを6段階（16）～（20）

- ✓ いずれの区分でも「税金や家賃の上昇」「自転車が増え、沿道が歩きにくくなる」の不安度が、他項目と比較して大きい。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 沿線に新しいお店ができれば 地域になじみの店が減る 1.7% 26.7% 40.5% 18.2% 6.1% 沿線に新しい住宅ができれば その近所に多くの見知らぬ人が 引っ越してくる 27.8% 29.6% 35.2% 19.2% 6.1% 沿線に新しいお店や 施設が出来れば 見知らぬ来訪者が増える 17.0% 30.3% 34.5% 21.1% 5.3% 沿線の地価が上がって 税金や家賃が上がる 7.0% 17.7% 29.4% 24.8% 14.8% 6.3% 新たに開業した駅に向かう 自転車が増え 沿道を歩きにくくなる 5.6% 18.7% 29.6% 25.5% 14.6% 6.1% N=412	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 沿線に新しいお店ができれば 地域になじみの店が減る 12.4% 22.3% 25.2% 28.2% 21.4% 沿線に新しい住宅ができれば その近所に多くの見知らぬ人が 引っ越してくる 4.3% 19.9% 23.8% 28.2% 21.8% 沿線に新しいお店や 施設が出来れば 見知らぬ来訪者が増える 0.0% 20.4% 23.3% 29.1% 20.4% 沿線の地価が上がって 税金や家賃が上がる 4.9% 15.5% 18.9% 20.4% 18.9% 21.4% 新たに開業した駅に向かう 自転車が増え 沿道を歩きにくくなる 3.9% 17.0% 18.4% 21.8% 18.4% 20.4% N=206
大阪市内（その他）	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 沿線に新しいお店ができれば 地域になじみの店が減る 1.6% 20.9% 32.0% 29.1% 10.2% 沿線に新しい住宅ができれば その近所に多くの見知らぬ人が 引っ越してくる 26.2% 20.9% 30.6% 27.7% 8.7% 沿線に新しいお店や 施設が出来れば 見知らぬ来訪者が増える 20.7% 21.4% 31.1% 26.7% 8.7% 沿線の地価が上がって 税金や家賃が上がる 18.9% 24.3% 19.9% 22.3% 11.7% 新たに開業した駅に向かう 自転車が増え 沿道を歩きにくくなる 5.3% 17.5% 24.8% 18.9% 22.3% 11.2% N=206	
市外	■とても不安である ■不安である ■ふつう ■あまり不安でない ■ほとんど不安でない ■わからない 沿線に新しいお店ができれば 地域になじみの店が減る 0.0% 27.7% 28.2% 19.9% 15.0% 沿線に新しい住宅ができれば その近所に多くの見知らぬ人が 引っ越してくる 22.0% 28.6% 26.7% 21.8% 13.6% 沿線に新しいお店や 施設が出来れば 見知らぬ来訪者が増える 5.2% 28.2% 28.2% 20.4% 13.6% 沿線の地価が上がって 税金や家賃が上がる 5.8% 14.6% 32.0% 17.0% 14.1% 16.5% 新たに開業した駅に向かう 自転車が増え 沿道を歩きにくくなる 2.9% 14.6% 33.0% 20.4% 14.6% 14.6% N=206	

【沿線地域分割版】

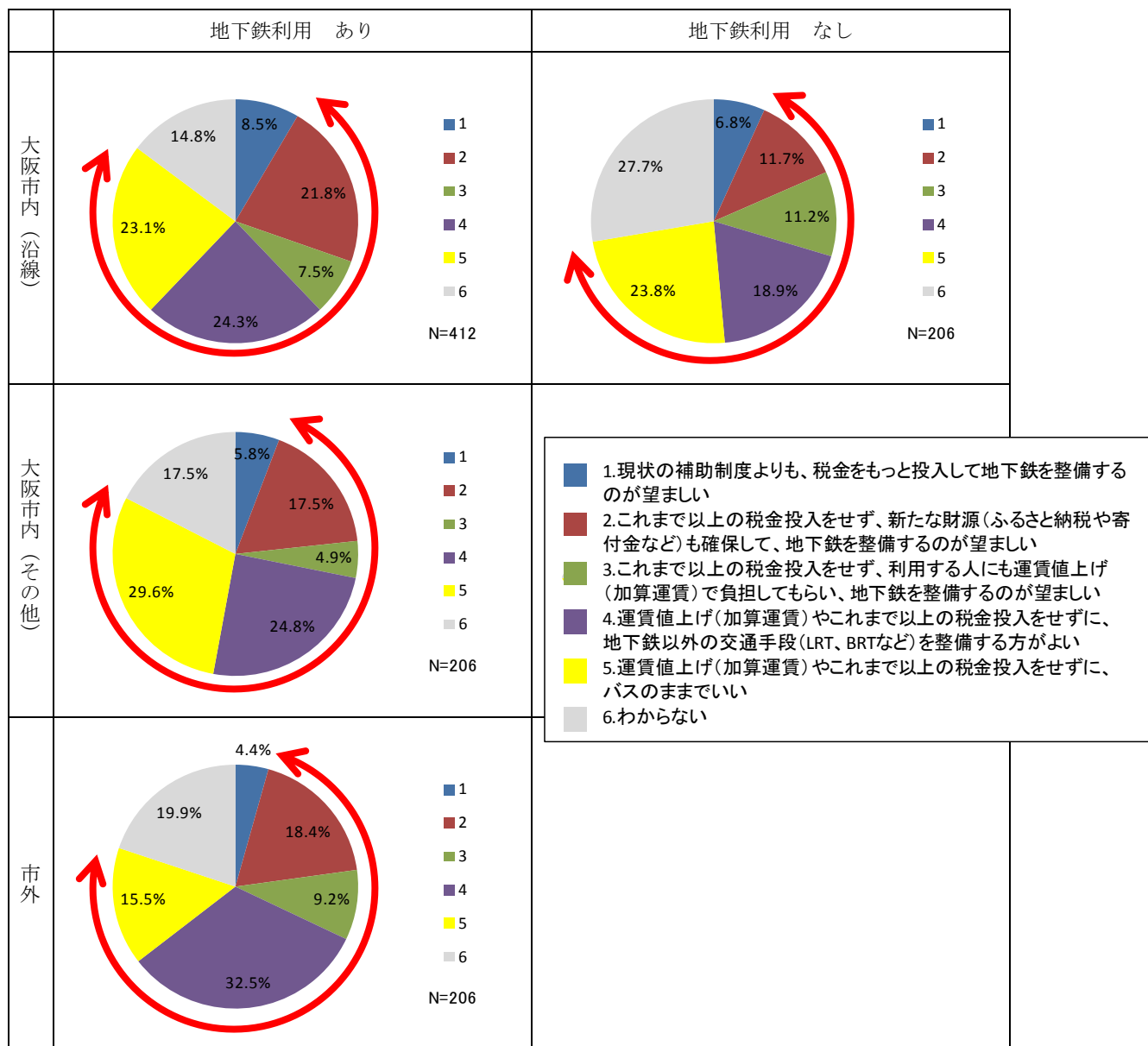
- ✓ 路線の沿線別の区分でも、「税金や家賃の上昇」「自転車が増え、沿道が歩きにくくなる」の不安度が、他項目と比較して大きい。



7. 「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の費用負担や、地下鉄以外の交通手段の可能性について
 (1) 地下鉄の整備には、多大な建設費が必要になります。(今里筋線や長堀鶴見緑地線のような小型の地下鉄でも、整備には1km当たり200億円程度が必要になります。)

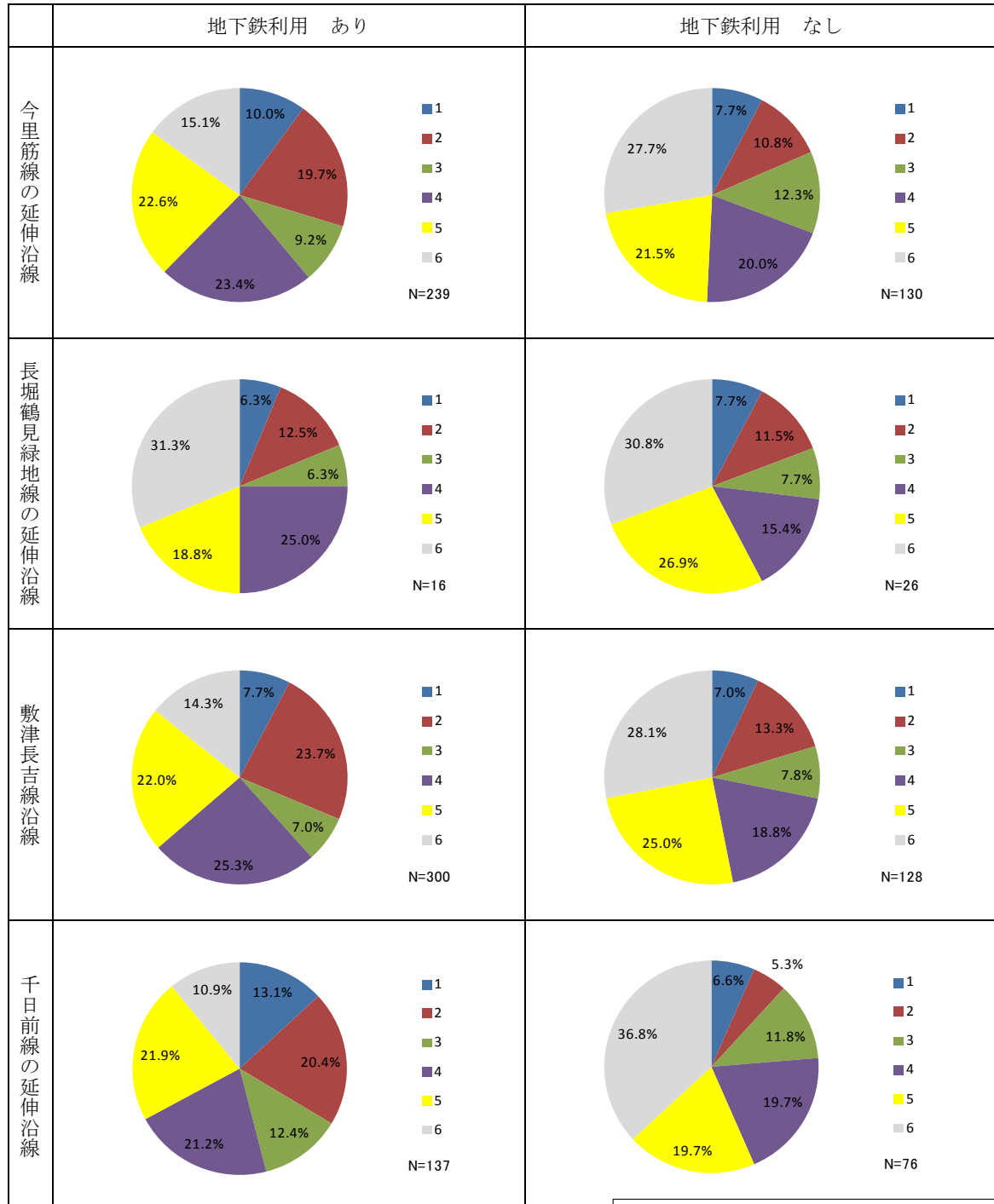
そのため、地下鉄の建設費の一部には、国の補助制度に基づき、市民の皆様からいただいた税金が投入されていますが、人口減少などにより、乗車人員の増加は大きくは期待できないなど、今後の鉄道事業の経営環境は厳しく、現状の補助制度では地下鉄の整備は厳しくなっています。このことを踏まえて、「未着手の地下鉄条例路線」の整備について、どのようにお考えですか。

- ✓ いずれの区分においても、4分の3程度の方が「これまで以上の税金投入」に対して懸念されている。
- ✓ 「地下鉄以外の交通手段（LRT、BRT）の整備」や、「バスのままでいい」の選択率が比較的高く、2つの項目を合わせて、概ね半数程度となっている。



【沿線地域分割版】

✓ 更なる税金投入が望ましいとする意見は、いずれの区分でも少なく、概ね 10%程度となっている。

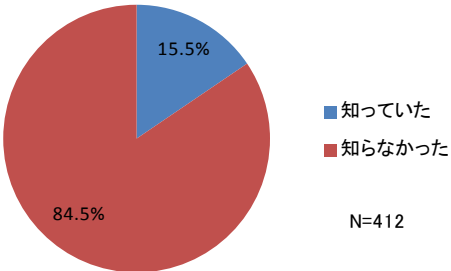
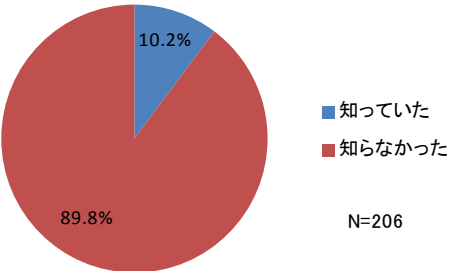
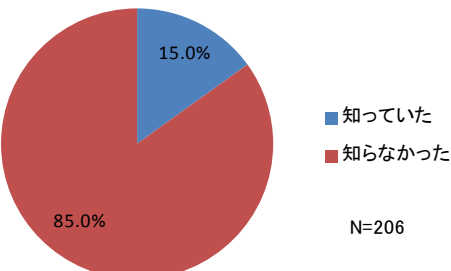
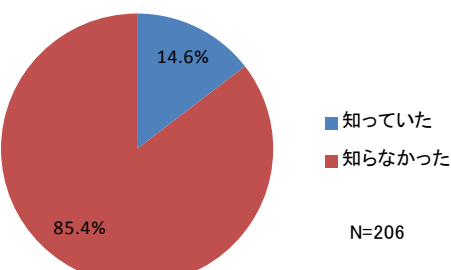


- 1. 現状の補助制度よりも、税金をもっと投入して地下鉄を整備するのが望ましい
- 2. これまで以上の税金投入をせず、新たな財源（ふるさと納税や寄付金など）も確保して、地下鉄を整備するのが望ましい
- 3. これまで以上の税金投入をせず、利用する人にも運賃値上げ（加算運賃）で負担してもらい、地下鉄を整備するのが望ましい
- 4. 運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずに、地下鉄以外の交通手段（LRT、BRTなど）を整備する方がよい
- 5. 運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずに、バスのままでいい
- 6. わからない

7. (2) 近年新たに整備された私鉄の路線では、「加算運賃」が適用されている路線がありますが、このことをご存じでしたか。

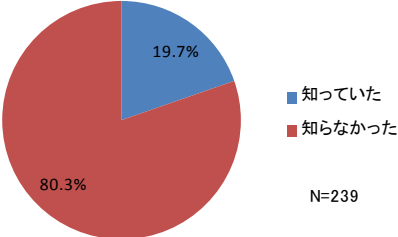
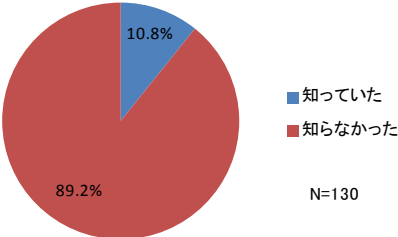
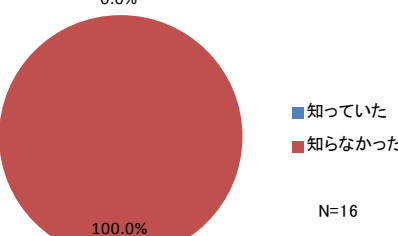
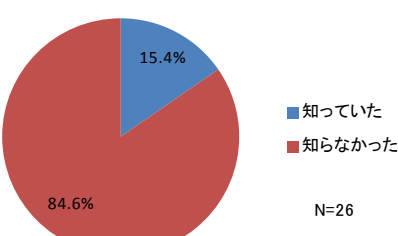
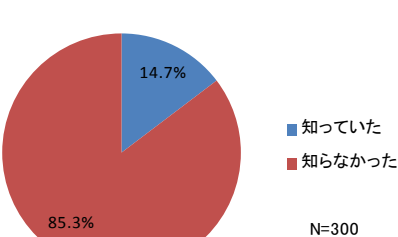
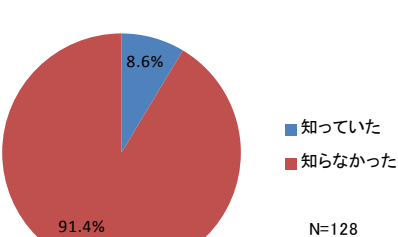
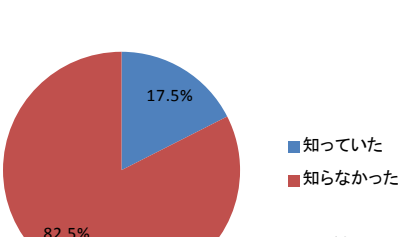
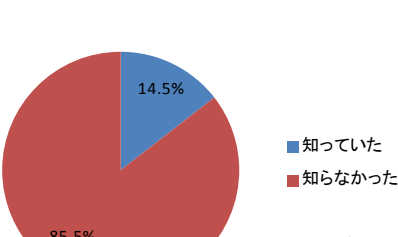
■近年新たに整備された「加算運賃」が適用されている私鉄路線の認知度

- ✓ 加算運賃の認知度はいずれの区分でも低く、「知っていた」の割合は概ね 15%程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=412	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206
大阪市内（その他）	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206	
市外	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206	

【沿線地域分割版】

- ✓ 路線の沿線別でも、加算運賃を「知っていた」の回答は20%を下回っている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=239	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=16	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=26
敷津長吉線沿線	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=300	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=128
千日前線の延伸沿線	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=137	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=76

7. (3)「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮に加算運賃を適用する場合、その金額はどれくらいが妥当と考えますか。 ※1回の乗車毎の加算運賃としてお考えください。

■加算運賃を適用した場合の妥当な金額

- ✓ いずれの区分でも、「10～30 円」の割合が最も高く、30～40%台となっている。
- ✓ 「10～30 円」「40～60 円」「70～90 円」「100 円以上」を足した、加算運賃の回答は、いずれの区分でも 50%を超えている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=412	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=206
大阪市内（その他）	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=206	
市外	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=206	

【沿線地域分割版】

- ✓ 長堀鶴見緑地線の延伸沿線の地下鉄利用なしを除いては、いずれの区分でも、「10 円～30 円」とする回答が最も多い。
- ✓ 「10～30 円」「40～60 円」「70～90 円」「100 円以上」を足した、加算運賃の回答は 40%程度以上となっている。

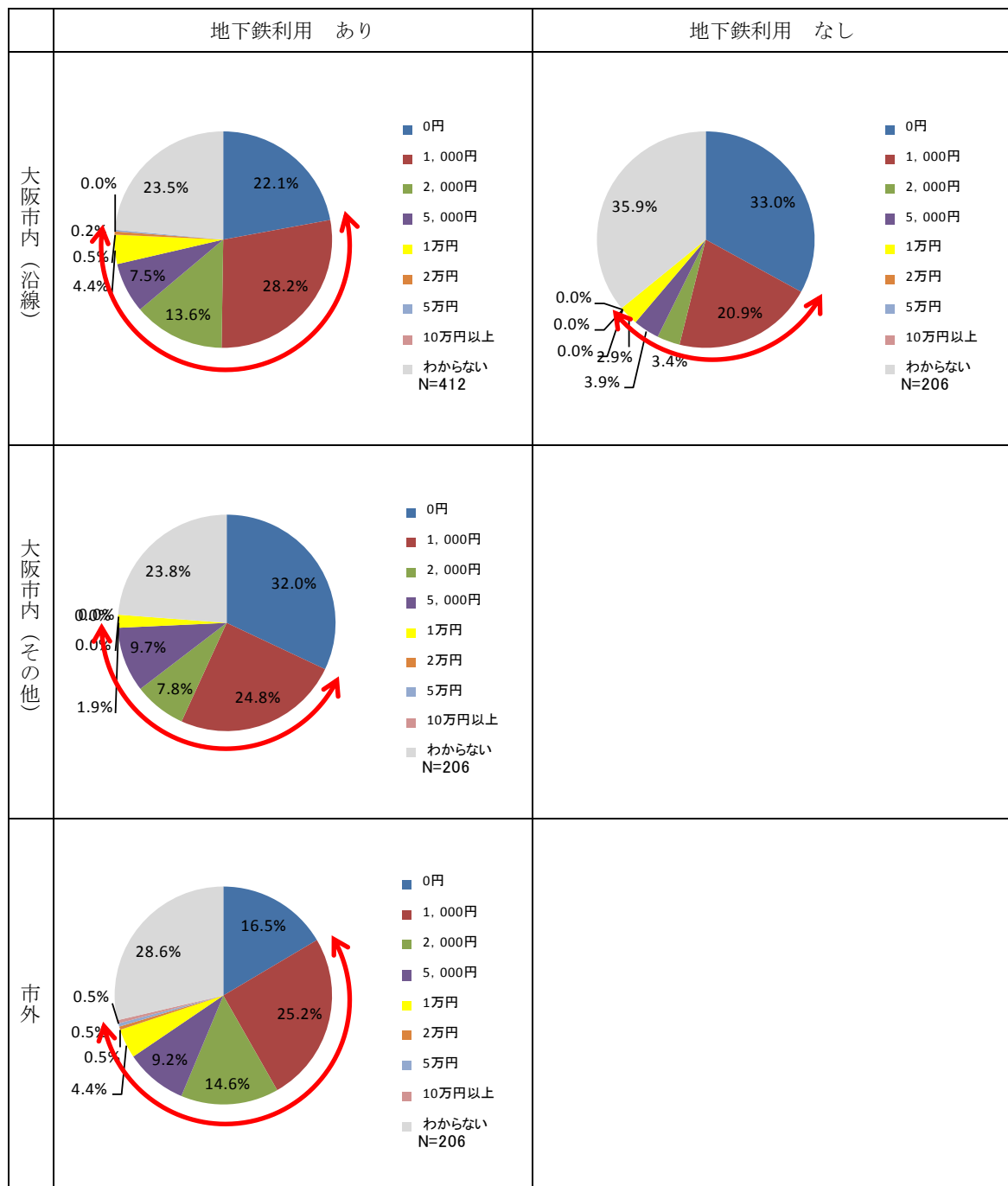
	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=239	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=16	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=26
敷津長吉線沿線	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=300	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=128
千日前線の延伸沿線	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=137	0円 10円～30円 40円～60円 70円～90円 100円以上 わからない N=76

7. (4)「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮にこれまで以上に税金を投入する場合、市民の皆様が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか。

(なお、負担の金額は、毎年負担するものではなく1回のみの負担額として、お答えください。)

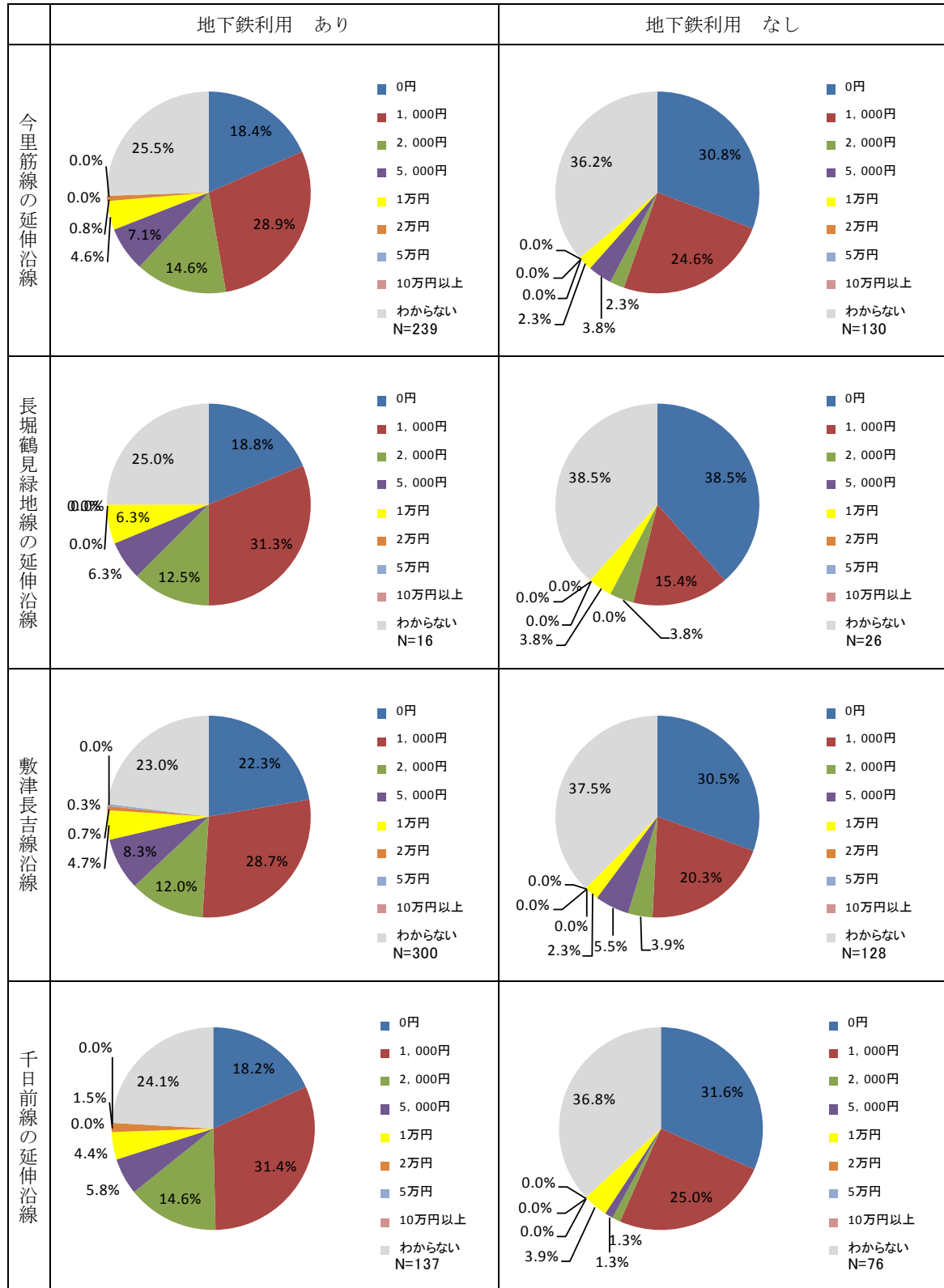
■これまで以上に税金を投入する場合の負担金額

- ✓ 「1000 円」～「10 万円以上」の金額を入れた回答は、大阪市内では沿線の地下鉄利用ありで高くなっているが、大阪市外でも同程度となっている。



【沿線地域分割版】

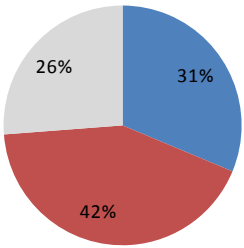
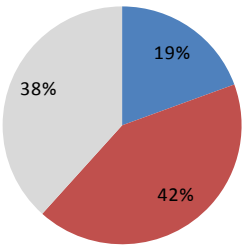
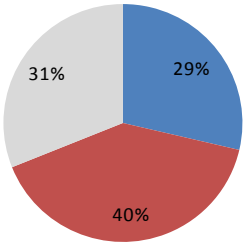
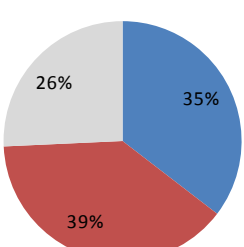
- ✓ いずれの区分でも「0 円」「1000 円」といった低額の回答が、概ね半数を占めている。特に、長堀鶴見緑地線の延伸沿線・地下鉄利用なし区分で、「0 円」と回答した割合が高く、約 40%を占めている。



7. (5) 道路は様々な人が利用する公共の施設として、「建設」から「維持管理」まで、全て税金が投入されています。一方、地下鉄については、「建設」の一部にだけ税金を投入が投入されています。（諸外国では、「建設」だけでなく「運営」や「維持管理」にも税金が投入されています。）このことについて、どのようにお考えですか。

■「運営」や「維持管理」への税金投入

- ✓ 「税金投入すべき」と「税金投入すべきでない」との回答では、「税金投入すべきでない」の回答が高くなっている。
- ✓ 一方で、いずれの区分でも、「わからない」の回答が大きくなっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=412	 ■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=206
大阪市内（その他）	 ■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=206	
市外	 ■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=206	

【沿線地域分割版】

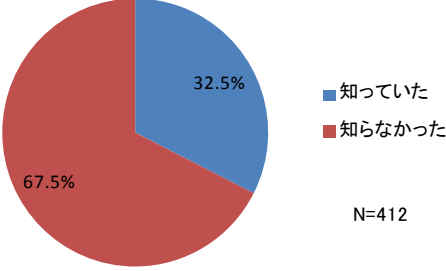
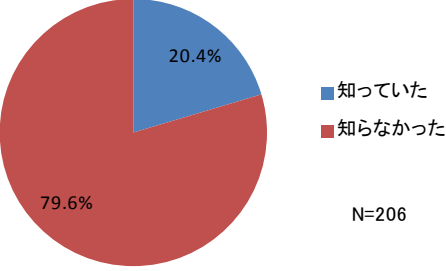
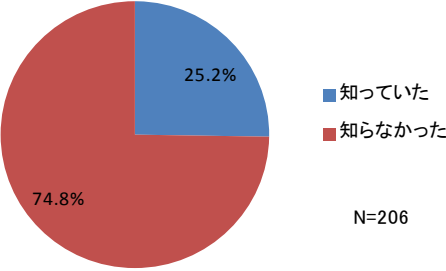
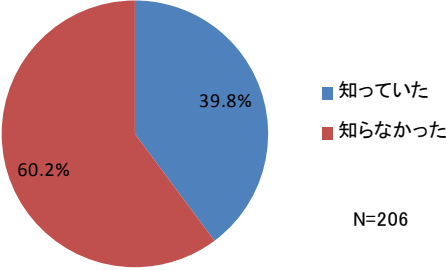
- ✓ 沿線毎に、「税金投入すべき」「税金投入すべきでない」の回答の割合にばらつきはあるが、「わからない」の回答も大きくなっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
今里筋線の延伸沿線	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=239	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=130
長堀鶴見緑地線の延伸沿線	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=16	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=26
敷津長古線沿線	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=300	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=128
千日前線の延伸沿線	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=137	■ 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき ■ 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない ■ わからない N=76

8. (1) L R Tを知っていましたか。

■ L R Tの認知度

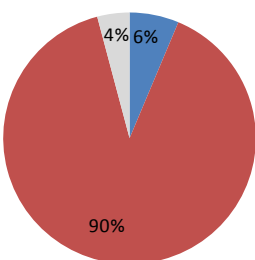
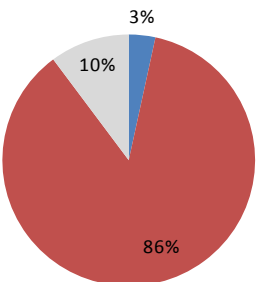
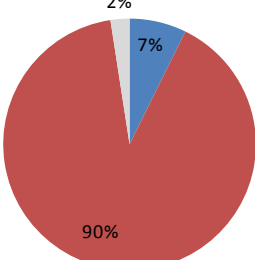
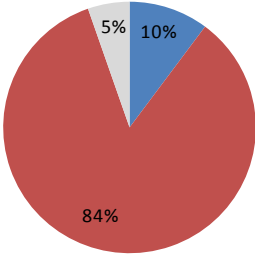
✓ L R Tの認知度は、20～40％程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=412	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206
大阪市内（その他）	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206	
市外	 ■ 知っていた ■ 知らなかった N=206	

8. (2) L R Tを利用したことがありますか。

■ L R Tの利用の有無

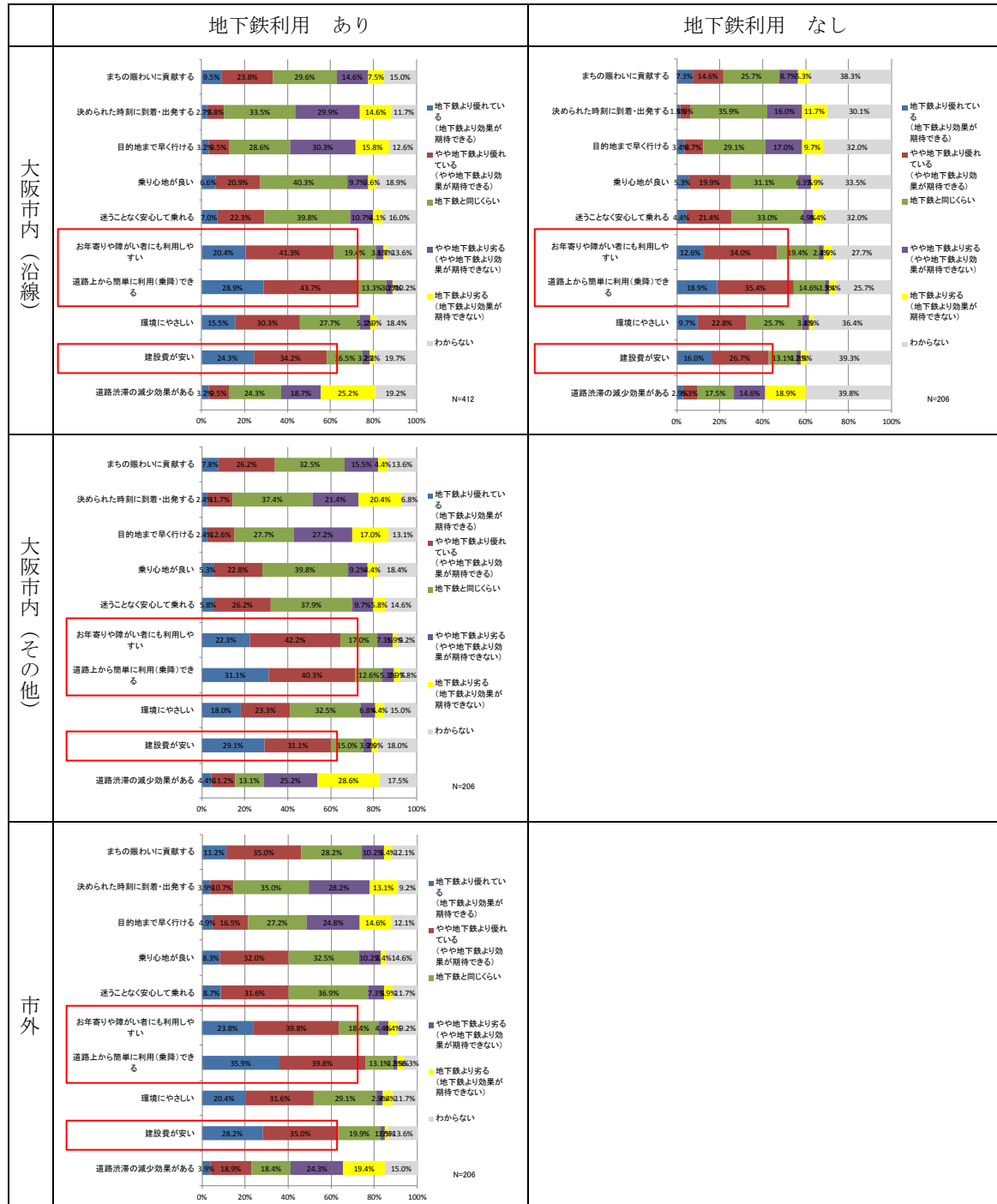
- ✓ 「利用したことがない」が、いずれの区分でも約 90%となっており、「利用したことがある」の回答は少ない。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■ 利用したことがある ■ 利用したことがない ■ わからない N=412	 ■ 利用したことがある ■ 利用したことがない ■ わからない N=206
大阪市内（その他）	 ■ 利用したことがある ■ 利用したことがない ■ わからない N=206	
市外	 ■ 利用したことがある ■ 利用したことがない ■ わからない N=206	

8. (3) L R Tの特徴について、その効果や影響はどのように印象を受けますか。効果が期待できる大きさを、地下鉄との比較で、6段階で選択してください

■ L R Tに対する印象

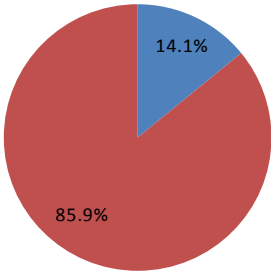
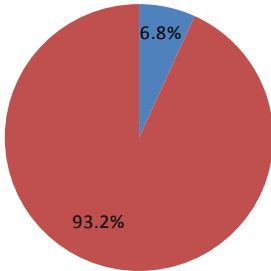
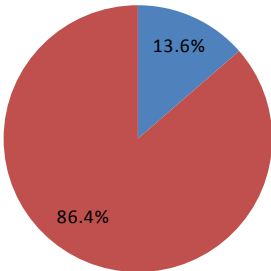
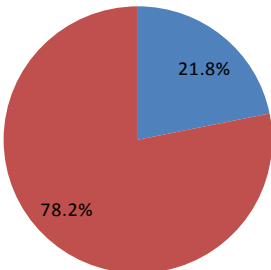
- ✓ 特徴の各項目の中では、「道路上から簡単に乗降」「お年寄りや障がい者にも利用しやすい」「建設費が安い」が、「地下鉄より優れている」「やや優れている」ものとして、約40～70%選択されている。
- ✓ その他、「まちの賑わいに貢献する」「環境にやさしい」なども地下鉄よりも効果が期待できるとの回答が多い。



8. (4) BRTを知っていましたか。

■BRTの認知度

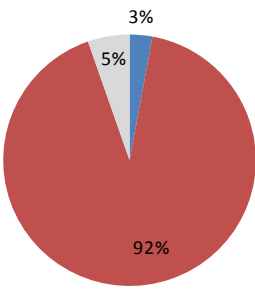
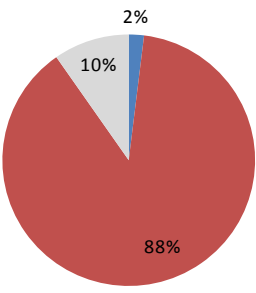
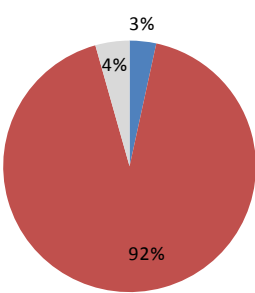
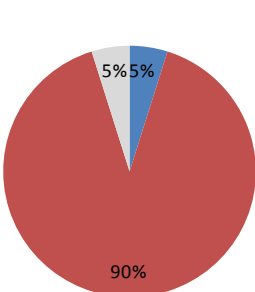
✓ BRTの認知度は、10～20%程度となっている。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■知っていた ■知らなかった N=412	 ■知っていた ■知らなかった N=206
大阪市内（その他）	 ■知っていた ■知らなかった N=206	
市外	 ■知っていた ■知らなかった N=206	

8. (5) BRTを利用したことがありますか。

■BRTの利用の有無

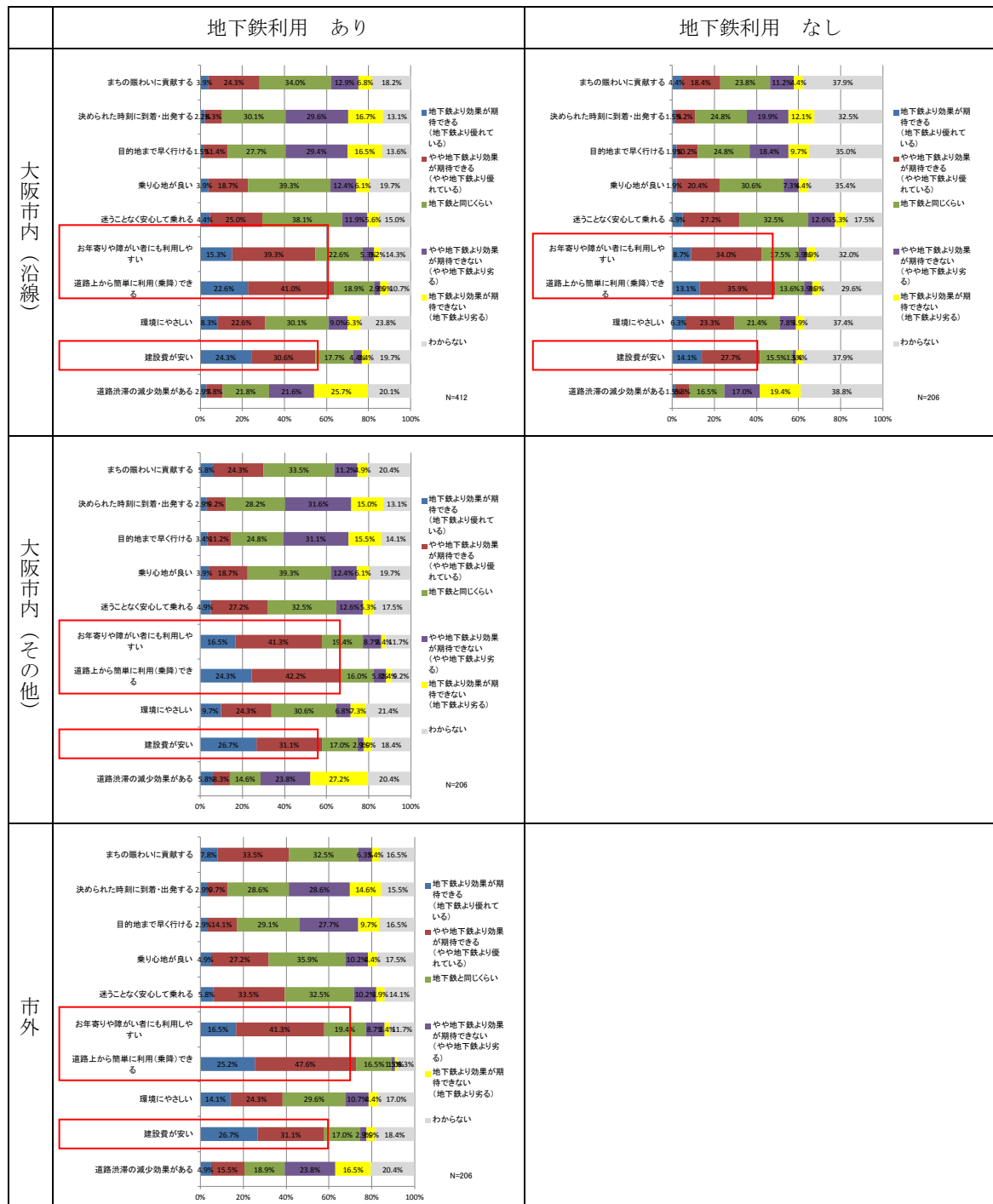
- ✓ 「利用したことがない」が、いずれの区分でも約90%となっており、「利用したことがある」の回答は少ない。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）	 ■利用したことがある ■利用したことがない ■わからない N=412	 ■利用したことがある ■利用したことがない ■わからない N=206
大阪市内（その他）	 ■利用したことがある ■利用したことがない ■わからない N=206	
市外	 ■利用したことがある ■利用したことがない ■わからない N=206	

⑧. (6) BRTの特徴について、その効果や影響はどのように印象を受けますか。効果が期待できる大きさを、地下鉄との比較で、6段階で選択してください

■BRTに対する印象

- ✓ 特徴の各項目の中では、「道路上から簡単に乗降」「お年寄りや障がい者にも利用しやすい」「建設費が安い」が、「地下鉄より優れている」「やや優れている」ものとして、約40～70%選択されている。
- ✓ その他、「まちの賑わいに貢献する」「環境にやさしい」などの項目も、LRTと同様に地下鉄よりも効果が期待できるとの回答が多い。



⑧. (7) 「未着手の地下鉄条例路線」の整備について、どう思われますか。

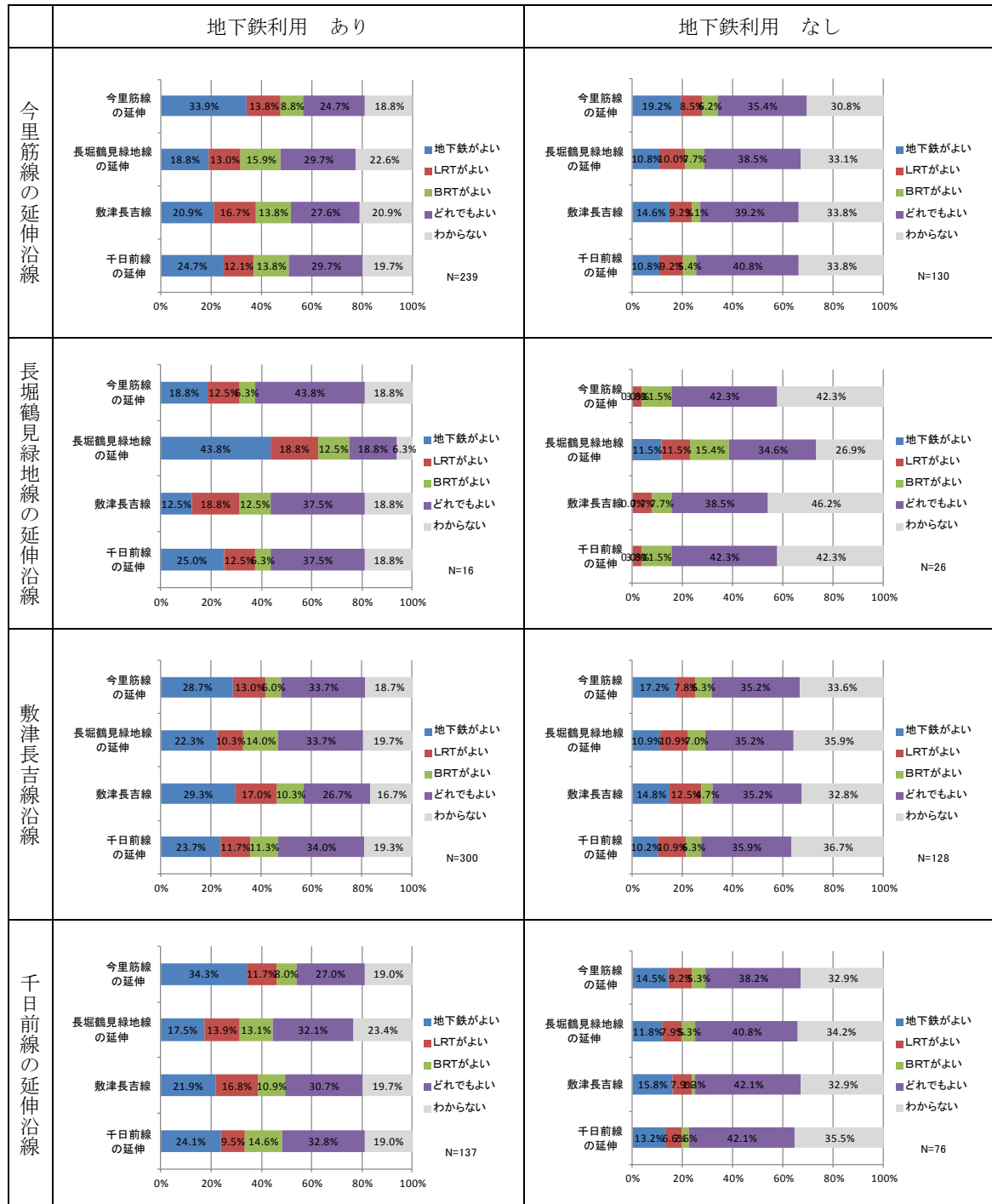
■「未着手の地下鉄条例路線」の整備

- ✓ 「いずれの区分においても、「地下鉄がよい」とされる方が15～30%程度あるのに対し、「LRTがよい」や「BRTがよい」に「どれでもよい」とされる方を加えると2分の1程度となっている。
- ✓ 全体的に、「どれでもよい」「わからない」とする回答が多く、いずれの区分でも過半数を占めている。
- ✓ 地下鉄利用なし区分では、「地下鉄」「LRT」「BRT」の割合が同程度となっている。
- ✓ 一方で大阪市内（沿線）・地下鉄利用あり区分では、地下鉄利用なし区分と比較して、「地下鉄がよい」とする回答が多い。

	地下鉄利用 あり	地下鉄利用 なし
大阪市内（沿線）		
大阪市内（その他）		
市外		

【沿線地域分割版】

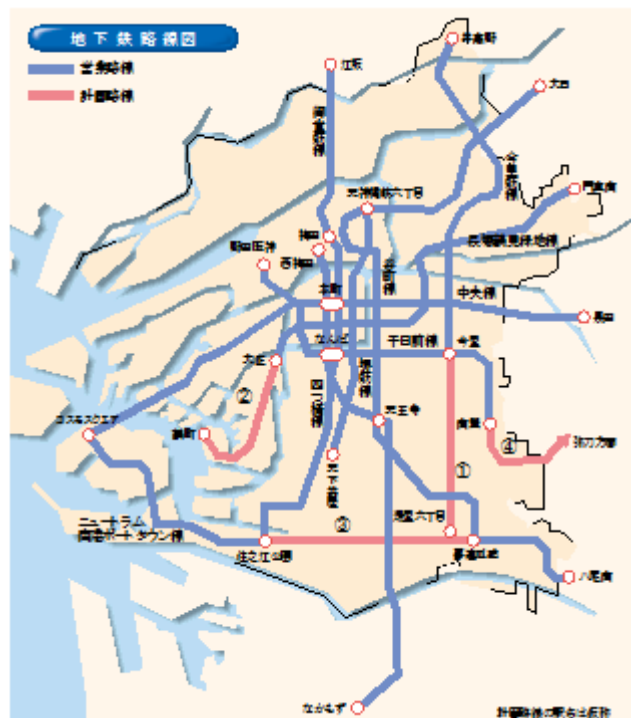
- ✓ 沿線別では、今里筋線と長堀鶴見緑地線において、その沿線で「地下鉄がよい」の回答が大きいが、「LRTがよい」「BRTがよい」「どれでもよい」とする回答も、同程度となっている。



【市民・利用者アンケート 調査票】

未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート

「未着手の地下鉄条例路線」とは、下図のルートで地下鉄を整備することが大阪市の条例に位置づけられたもので、整備の時期は決まっていますが、「大阪市鉄道ネットワーク審議会」において、その事業化の方策について検討が行われている路線です。



＜未着手の地下鉄条例路線＞

- ① 今里筋線の延伸（今里～湯里六丁目間）
- ② 長堀鶴見緑地線の延伸（鶴町～大正間）
- ③ 敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破間）
- ④ 千日前線の延伸（南巽～弥刀方面）

1. あなた自身についてお聞きします

(1) お住まいはどこですか。

1. 大阪市内

(都島区、福島区、此花区、西区、港区、大正区、天王寺区、浪速区、西淀川区、東淀川区、東成区、生野区、旭区、城東区、阿倍野区、住吉区、東住吉区、西成区、淀川区、鶴見区、住之江区、平野区、北区、中央区)

※赤字下線部の区は、「未着手の地下鉄条例路線」の沿線区

2. 大阪市外

(大阪府、兵庫県、奈良県、京都府、滋賀県、和歌山県、その他)

(2) 現在のお住まいの郵便番号を入力してください。

□□□-□□□□

(3) 現在のお住まいの居住年数を選択してください。

1. 3 年未満

2. 3～5 年

3. 6～10 年

4. 11～15 年

5. 16～20 年

6. 21 年以上

(4) 性別を選択してください。

1. 男性

2. 女性

(5) 年齢を選択してください。

1. 20 歳未満

2. 20 代

3. 30 代

4. 40 代

5. 50 代

6. 60 歳以上

(6) 職業を選択してください。

1. 公務員

2. 経営者・役員

3. 会社員（事務系）

4. 会社員（技術系）

5. 会社員（その他）

6. 自営業

7. 自由業

8. 専業主婦

9. パート・アルバイト

10. 学生

11. その他

2. 「大阪市営地下鉄」の現在の利用状況についてお聞きます

(1) 大阪市営地下鉄をどのくらい利用されていますか。

- | | |
|-------------|--------------|
| 1. 週に 5 日以上 | 2. 週に 3～4 日 |
| 3. 週に 1～2 日 | 4. 月に 1～3 日 |
| 5. その他 | 6. 地下鉄を利用しない |

6 を選択した場合、(1) の回答（居住地）が「未着手の地下鉄条例路線」の沿線区以外の回答の場合は、ここでアンケート終了

(2) 主に大阪市営地下鉄のどの路線を利用されていますか。（一つ選んで下さい。）

- | | | | |
|-----|------------|---------|--------------|
| 路線： | 1. 御堂筋線 | 2. 谷町線 | 3. 四つ橋線 |
| | 4. 中央線 | 5. 千日前線 | 6. 堺筋線 |
| | 7. 長堀鶴見緑地線 | 8. 今里筋線 | 9. 南港ポートタウン線 |

3. 自宅から最寄りの路線・鉄道駅についてお聞きます

(1) 自宅から最寄りの路線・鉄道駅はどこですか。（一つ選んで下さい。）

JR を含め最もご自宅から近い路線をお答え下さい。

a) 地下鉄

- | | | | |
|-----|------------|-----------|--------------|
| 路線： | 1. 御堂筋線 | 2. 谷町線 | 3. 四つ橋線 |
| | 4. 中央線 | 5. 千日前線 | 6. 堺筋線 |
| | 7. 長堀鶴見緑地線 | 8. 今里筋線 | 9. 南港ポートタウン線 |
| | 10. その他 | 11. わからない | |

駅名：※別紙参照

b) その他の鉄道

(_____ 線 _____ 駅)

(2) 自宅から最寄りの鉄道駅までのアクセス時間はどのくらいですか。

- | | | | |
|----------|----------|----------|----------|
| 1. ～5 分 | 2. ～10 分 | 3. ～15 分 | 4. ～30 分 |
| 5. 31 分～ | | | |

(3) 自宅から最寄りの鉄道駅までの主な交通手段は何ですか。

- | | | | |
|---------|--------|--------|-------|
| 1. 徒歩 | 2. 自転車 | 3. バイク | 4. バス |
| 5. 自家用車 | 6. その他 | | |

(4) 自宅から最寄りの鉄道駅を利用する主な目的は何ですか。

- | | | |
|-------|--------|------------|
| 1. 通勤 | 2. 通学 | 3. 買物・娯楽など |
| 4. 業務 | 5. その他 | 6. 駅は利用しない |

(5) 前問(4)の目的で乗車したとき、下車する路線・鉄道駅はどこですか。

a) 地下鉄

- 路線： 1. 御堂筋線 2. 谷町線 3. 四つ橋線
 4. 中央線 5. 千日前線 6. 堺筋線
 7. 長堀鶴見緑地線 8. 今里筋線 9. 南港ポートタウン線

駅名：※別紙参照

b) その他の鉄道

(_____ 線 _____ 駅)

4. 「路線バス」の現在の利用状況についてお聞きます

(1) 路線バス（大阪市営やその他の民間バスを含む）をどのくらい利用されていますか。

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日 4. 月に1～3日
5. その他 6. 路線バスは利用しない

5. 「未着手の地下鉄条例路線」についてお聞きます

■「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」についてお聞きます。

(1) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」はご存知ですか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 知っている 2. 知らない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 知っている 2. 知らない)

(2) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」について関心がありますか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 関心がある 2. どちらともいえない 3. 関心がない)

(3) 「未着手の地下鉄条例路線（４路線）」が整備された場合、利用しますか。

- ① 「今里筋線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ② 「長堀鶴見緑地線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ③ 「敷津長吉線」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)
- ④ 「千日前線の延伸」 (1. 利用する 2. わからない 3. 利用しない)

(4) 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合、最も利用すると思われる路線はどれですか。

- 1. 今里筋線の延伸
- 2. 長堀鶴見緑地線の延伸
- 3. 敷津長吉線
- 4. 千日前線の延伸
- 5. どれも利用しない

5 を選択した場合は 7. ～

(5) その路線は、どのくらい利用すると思われますか。

- 1. 週に 5 日以上
- 2. 週に 3～4 日
- 3. 週に 1～2 日
- 4. 月に 1～3 日
- 5. その他

(6) 主にどのような目的で利用すると思われますか。

- 1. 通勤
- 2. 登校
- 3. 買物・娯楽など
- 4. 業務
- 5. その他

6. 「未着手の地下鉄条例路線」が整備された場合の期待・不安についてお聞きします

■以下のあなた自身への影響に関して、期待する度合いを6段階で選択してください

	とても期待する	期待する	ふつう	あまり期待しない	ほとんど期待しない	わからない
(1) 交通の便がよくなり、あなたの外出が増える	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(2) 交通の便がよくなり、あなたの行動範囲が広がる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(3) 今よりも目的地までのあなたの移動時間が短くなる	☐	☐	☐	☐	☐	☐

■以下の沿線地域や社会全体の変化に関して、期待する度合いを6段階で選択してください

	とても期待する	期待する	ふつう	あまり期待しない	ほとんど期待しない	わからない
(4) 沿線に新しい住宅が建ち、若い住民が増える	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(5) 沿線に新しいお店や施設ができ、買物が便利になる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(6) 沿線に新たな雇用が増える	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(7) 沿線に新しいお店や施設ができ、来訪者が増え、まちがにぎわう	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(8) 沿線の地価が上がって、資産価値が上がる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(9) 地名が地下鉄の駅名になり、沿線の知名度が高くなる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(10) 地下鉄が沿線のまちのシンボルになる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(11) くるまの利用が減り、道路渋滞が緩和する	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(12) くるまの利用が減り、CO ₂ の排出量が減る	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(13) くるまの利用が減り、沿道の騒音が軽減する	☐	☐	☐	☐	☐	☐

■以下のあなたや身近な人への影響に関して、不安の度合いを6段階で選択してください

	とても不安 である	不安で ある	ふつう	あまり 不安でない	ほとんど 不安でない	わからない
(14) 地下鉄が開業してもバスの本数が減ると、バスが利用しにくくなる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(15) 地下鉄が開業してもバスがなくなると、かえって不便になってしまう	☐	☐	☐	☐	☐	☐

■以下の沿線地域や社会全体の変化に関して、不安の度合いを、6段階で選択してください

	とても不安 である	不安で ある	ふつう	あまり 不安でない	ほとんど 不安でない	わからない
(16) 沿線に新しいお店ができれば、地域になじみの店が減る	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(17) 沿線に新しい住宅ができれば、その近所に多くの見知らぬ人が引っ越してくる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(18) 沿線に新しいお店や施設が出来れば、見知らぬ来訪者が増える	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(19) 沿線の地価が上がって、税金や家賃が上がる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
(20) 新たに開業した駅に向かう自転車が増え、沿道を歩きにくくなる	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. 「未着手の地下鉄条例路線」の整備・運営の費用負担や、地下鉄以外の交通手段の可能性についてお聞きします

(1) 地下鉄の整備には、多大な建設費が必要になります。

(今里筋線や長堀鶴見緑地線のような小型の地下鉄でも、整備には1km当たり200億円程度が必要になります。)

そのため、地下鉄の建設費の一部には、国の補助制度に基づき、市民の皆様からいただいた税金が投入されていますが、人口減少などにより、乗車人員の増加は大きくは期待できないなど、今後の鉄道事業の経営環境は厳しく、現状の補助制度では地下鉄の整備は厳しくなっています。

このことを踏まえて、「未着手の地下鉄条例路線」の整備について、どのようにお考えですか。

以下の中からご自身の考えに最も近いものをひとつお選びください。

1. 現状の補助制度よりも、税金をもっと投入して地下鉄を整備するのが望ましい
2. これまで以上の税金投入をせず、新たな財源（ふるさと納税や寄付金など）も確保して、地下鉄を整備するのが望ましい
3. これまで以上の税金投入をせず、利用する人にも運賃値上げ（加算運賃）で負担してもらい、地下鉄を整備するのが望ましい
4. 運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずに、地下鉄以外の交通手段（LRT、BRTなど）を整備の方がよい
(LRT、BRTの概要については、[こちら](#)をクリックしてください)
5. 運賃値上げ（加算運賃）やこれまで以上の税金投入をせずに、バスのままでいい
6. わからない

大阪市の地下鉄は、これまで全線共通の運賃を設定しておりますが、平成 20 年度に開業した「京阪中之島線」や「阪神なんば線」では、開業した新線区間を利用する場合には、**通常の運賃に 60 円を加算した運賃**が適用されており、この加算運賃を建設費の一部に充てています。

(加算運賃の事例)

●京阪中之島線 (中之島～渡辺橋駅間) の場合

京阪の通常運賃(初乗り)		加算運賃		この区間の運賃合計
150円	+	60円	=	210円

●阪神なんば線 (西九条～九条駅間) の場合

阪神の通常運賃(初乗り)		加算運賃		この区間の運賃合計
140円	+	60円	=	200円

●近鉄けいはんな線 (長田～学研奈良登美ヶ丘駅間) の場合

近鉄の通常運賃		加算運賃		この区間の運賃合計
390円	+	130円	=	520円

注) 運賃は平成 26 年 1 月時点の運賃

加算される運賃は利用する区間によって異なる場合があります

(2) 上記のように、近年新たに整備された私鉄の路線では、「加算運賃」が適用されている路線がありますが、このことをご存じでしたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

(3) 「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮に加算運賃を適用する場合、その金額はどれくらいが妥当と考えますか。

以下の中からご自身のお考えに最も近いものをひとつお選び下さい。

※1 回の乗車毎の加算運賃としてお考えください。

1. 10 円～30 円 2. 40 円～60 円 3. 70 円～90 円 4. 100 円以上
5. 0 円 6. わからない

(4)「未着手の地下鉄条例路線」の整備に、仮にこれまで以上に税金を投入する場合、市民の皆様が負担する金額としては、どれくらいが妥当と考えますか。

以下の中からご自身のお考えに最も近いものをひとつお選び下さい。

(なお、負担の金額は、毎年負担するものではなく1回のみの負担額として、お答えください。)

- | | | | |
|------------|------------|------------|---------|
| 1. 1,000 円 | 2. 2,000 円 | 3. 5,000 円 | 4. 1 万円 |
| 5. 2 万円 | 6. 5 万円 | 7. 10 万円以上 | 8. 0 円 |
| 9. わからない | | | |

(5)道路は様々な人が利用する公共の施設として、「建設」から「維持管理」まで、全て税金が投入されています。

一方、地下鉄については、「建設」の一部にだけ税金を投入が投入されています。

(諸外国では、「建設」だけでなく「運営」や「維持管理」にも税金が投入されています。)

このことについて、どのようにお考えですか。

以下の中からご自身のお考えに最も近いものをひとつお選び下さい。

1. 道路と同じように、地下鉄の「運営」や「維持管理」にも税金を投入すべき
2. 地下鉄の「運営」や「維持管理」に税金を投入すべきではない
3. わからない

8. 地下鉄以外の交通手段についてお聞きます

※LRTの概要は、以下の通りです。

LRT<Light Rail Transit>次世代型路面電車



LRTは、従来の路面電車から、走行空間の質や車両性能を向上させた次世代型交通システムです。様々な特色（下図参照）を持つことから、近年各所で注目を集めています。

フランスのストラスブールやドイツのフライブルク等、海外の各地で導入されている他、日本でも富山市で導入されています。

<LRTの特徴>

長所

○まちづくりとの連携

- ・車両や電停のデザインを工夫する事で街のシンボルとして、賑わいの創出に寄与する

○時間通りに到着

- ・優先信号、専用軌道等を設置する事により、決められた時間通りに到着する

○バリアフリーに対応

- ・低床式車両を導入する事で、移動の際の段差を解消する

○建設費が安い（小型地下鉄の約2割）

短所

○自動車交通に影響

- ・道路を走行するので自動車交通に影響する

特に、決められた時間に到着しようとした場合、専用軌道の確保が必要となり、自動車交通への影響が大きくなる

○新たな専用の車庫が沿線に必要

○既設の鉄道（地下鉄）と直接乗り入れることができない

○輸送力は小型地下鉄の約6割。速度は小型地下鉄の約7割

(1) L R Tを知っていましたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

(2) L R Tを利用したことがありますか。

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない 3. わからない

(3) L R Tの特徴について、その効果や影響はどのように印象を受けますか。効果が期待できる大きさを、地下鉄との比較で、6段階で選択してください

L R Tの特徴	地下鉄より優 れている (地下鉄より 効果が期待で きる)	...	地下鉄と同 じくらい	...	地下鉄より劣 る (地下鉄より 効果が期待で きない)	わからない
①まちの賑わいに貢献する	☐	☐	☐	☐	☐	☐
②決められた時刻に到着・出発する	☐	☐	☐	☐	☐	☐
③目的地まで早く行ける	☐	☐	☐	☐	☐	☐
④乗り心地が良い	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑤迷うことなく安心して乗れる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑥お年寄りや障がい者にも利用しやすい	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑦道路上から簡単に利用（乗降）できる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑧環境にやさしい	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑨建設費が安い	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑩道路渋滞の減少効果がある	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑪その他	(自由記入欄)					

※BRTの概要は、以下の通りです。

BRT<Bus Rapid Transit>



岐阜市提供

BRTは、バス専用レーンや連節バス等を用いることで高い機能を備えた、次世代のバスシステムです。

その特色（下図参照）から、日本でも導入が進められており、名古屋市の基幹バスや岐阜市の岐阜市型BRTが運営されています。海外でも導入事例は多く、ブラジルのクリチバや、コロンビアのボゴタ、カナダのオタワ等が例として挙げられます。

<BRTの特徴>

長所

○まちづくりとの連携

- ・車両や停留所のデザインを工夫する事で街のシンボルとして賑わいの創出に寄与する

○行き先が明確に

- ・専用レーンや停留所での情報提供システムの整備により、行き先が明確になる

○時間通りに到着

- ・優先信号、専用レーン等を設置する事により、決められた時間通りに到着する

○建設費が安い（小型地下鉄の約1/50）

短所

○自動車交通に影響

- ・決められた時間に到着しようとした場合、バス専用レーンの確保が必要となり、自動車交通に影響する

○設備の新設等が必要

- ・基本的にはバス車両を使用するが、連節バスを使用した場合、点検設備の新設が必要となり、車庫の拡張も必要な場合がある

○輸送力は小型地下鉄の約4割。速度は小型地下鉄の約6割

(4) BRTを知っていましたか。

1. 知っていた 2. 知らなかった

(5) BRTを利用したことがありますか。

1. 利用したことがある 2. 利用したことがない 3. わからない

(6) BRTの特徴について、その効果や影響はどのように印象を受けますか。効果が期待できる大きさを、地下鉄との比較で、6段階で選択してください

BRTの特徴	地下鉄より効果が期待できる (地下鉄より優れている)	...	地下鉄と同じくらい	...	地下鉄より効果が期待できない (地下鉄より劣る)	わからない
①まちへの賑わいに貢献する	☐	☐	☐	☐	☐	☐
②決められた時刻に到着・出発する	☐	☐	☐	☐	☐	☐
③目的地まで早く行ける	☐	☐	☐	☐	☐	☐
④乗り心地が良い	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑤迷うことなく安心して乗れる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑥お年寄りや障がい者にも利用しやすい	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑦道路上から簡単に利用（乗降）できる	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑧環境にやさしい	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑨建設費が安い	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑩道路渋滞の減少効果がある	☐	☐	☐	☐	☐	☐
⑪その他	(自由記入欄)					

(7)「未着手の地下鉄条例路線」の整備について、どう思われますか。

①今里筋線の延伸

- | | | |
|-----------|--------------|--------------|
| 1. 地下鉄がよい | 2. L R T がよい | 3. B R T がよい |
| 4. どれでもよい | 5. わからない | |

②長堀鶴見緑地線の延伸

- | | | |
|-----------|--------------|--------------|
| 1. 地下鉄がよい | 2. L R T がよい | 3. B R T がよい |
| 4. どれでもよい | 5. わからない | |

③敷津長吉線

- | | | |
|-----------|--------------|--------------|
| 1. 地下鉄がよい | 2. L R T がよい | 3. B R T がよい |
| 4. どれでもよい | 5. わからない | |

④千日前線の延伸

- | | | |
|-----------|--------------|--------------|
| 1. 地下鉄がよい | 2. L R T がよい | 3. B R T がよい |
| 4. どれでもよい | 5. わからない | |

別紙：駅名一覧

路線名	御堂筋線	谷町線	四つ橋線	中央線	千日前線	堺筋線	長堀鶴見緑地線	今里筋線	南港PT線
駅名	江坂(M11) 東三国(M12) 新大阪(M13) 西中島南方(M14) 中津(M15) 梅田(M16) 淀屋橋(M17) 本町(M18) 心斎橋(M19) なんば(M20) 大国町(M21) 動物園前(M22) 天王寺(M23) 昭和町(M24) 西田辺(M25) 長居(M26) あびこ(M27) 北花田(M28) 新金岡(M29) なかつ(M30)	大日守口(T11) 太子橋市林大(T12) 今宮(T13) 関目高田(T14) 野江内都島(T15) 代橋丁(T16) 都天神橋六丁目(T17) 筋六丁目(T18) 中崎町(T19) 東梅田(T20) 南森町(T21) 天満橋(T22) 谷町四丁目(T23) 谷町六丁目(T24) 谷町九丁目(T25) 四天王寺前(T26) 天王寺(T27) 阿倍野里(T28) 文の田辺(T29) 駒川中野(T30) 野平(T31) 喜連瓜破(T32) 出戸(T33) 長原(T34) 八尾(T35) 南(T36)	西梅田(Y11) 肥後橋(Y12) 本町(Y13) 四ツ橋(Y14) なんば(Y15) 大国町(Y16) 花園町(Y17) 岸里出賀(Y18) 北加賀江園(Y19) 住之公(Y20) (Y21)	コスモスクエア(C10) 大阪港(C11) 朝潮橋(C12) 弁天町(C13) 九条座(C14) 阿波座(C15) 本町(C16) 堺筋本町(C17) 谷町四丁目(C18) 森ノ宮(C19) 緑橋(C20) 深江橋(C21) 高井田(C22) 長田(C23)	野田阪神(S11) 川玉座(S12) 阿波座(S13) 西長堀(S14) 桜川(S15) なんば(S16) 日本橋(S17) 谷町九丁目(S18) 鶴里(S19) 今江(S20) 深小路(S21) 北巽(S22) 南巽(S23) 巽(S24)	天神橋六丁目(K11) 扇町(K12) 南森町(K13) 北浜(K14) 堺筋本町(K15) 長堀橋(K16) 日本橋(K17) 恵美須町(K18) 動物園前(K19) 天下茶屋(K20)	大正ムネ代(N11) 道千崎(N12) 西長堀(N13) 西大橋(N14) 心斎橋(N15) 長堀橋(N16) 松屋町(N17) 谷町六丁目(N18) 玉造宮(N19) 森ノ宮(N20) 大阪ヒューズパーク(N21) 京橋(N22) 蒲生四丁目(N23) 今福鶴見(N24) 横堤(N25) 鶴見緑地(N26) 門真(N27)	井高野瑞光四目(I11) 丁(I12) だいど里(I13) 太子橋市(I14) 清水古成(I15) 新市(I16) 関目育(I17) 蒲生四目(I18) 鳴野橋(I19) 緑里(I20) 今(I21)	コスモスクエア(P09) トレードセンター前(P10) 中ふ頭(P11) ポートタウン西(P12) ポートタウン東(P13) フェリーターミナル(P14) 南港東(P15) 南港口(P16) 平林江園(P17) 住之江園(P18)