

「交通に対する意識調査」

(アンケート調査)

調査結果

目次

1. アンケート調査の目的	3
2. アンケート調査の実施概要	3
2.1 調査方法	3
2.2 調査対象	3
2.3 調査期間	3
2.4 回収結果	3
3. アンケート結果	4
① 回答者の地域属性について	5
② 公共交通の利用頻度について	5
③ 公共交通の主な利用目的について	6
④ 公共交通を不便だと感じる理由について	6
⑤ 最優先する交通まちづくりについて	9
⑥ 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策について	9
⑦ 公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて	10
⑧ 交通のために協力可能な取り組み	10
⑨ 回答者の地域属性×公共交通の利用頻度について	11
⑩ 回答者の地域属性×公共交通の主な利用目的について	11
⑪ 回答者の地域属性×公共交通を不便だと感じる理由について	12
⑫ 地域属性×最優先する交通まちづくりについて	16
⑬ 地域属性×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて	16
⑭ 公共交通の利用頻度×最優先する交通まちづくりについて	18
⑮ 公共交通の利用頻度×環境に配慮した交通対策について	18
⑯ 公共交通の利用頻度×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて	19
⑰ 公共交通の利用頻度×交通のために協力可能な取り組み	21
⑱ 公共交通の主な利用目的×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて	22
⑲ 自由意見について	24
参考資料：アンケート調査票	29

1. アンケート調査の目的

近畿圏交通実態調査（パーソントリップ調査）による交通行動の実態把握と併せて、堺市の公共交通（鉄道、路面電車、バス）に関する利用状況や意向を把握することで、今後の交通施策の検討に活かす基礎情報を得ることを目的として実施した。

2. アンケート調査の実施概要

2.1 調査方法

調査は以下の方法により実施した。

- ① 郵送による発送、郵送による回収
- ② 郵送による発送、インターネット（Web 回答）による回収
- ③ 郵送無し、オープンのインターネット（Web 回答）による回収

郵送については近畿圏交通実態調査の発送世帯 72,690 世帯に対してアンケート調査票を各世帯 1 枚送付した。

2.2 調査対象

郵送調査では、堺市の住民基本台帳（平成 22 年 5 月末現在）に登録のある 18 歳以上、WEB 調査では調査実施時点で堺市在住の 18 歳以上を対象とした。

2.3 調査期間

調査期間は平成 22 年 10 月 6 日から平成 22 年 11 月 30 日の約 2 箇月間とした。

2.4 回収結果

表 1 アンケートの回収結果

調査方法	発送数	回収数	回収率
①調査依頼・郵送回答	72,690	11,016	15.2%
②調査依頼・Web 回答		961	—
③オープン・Web 回答	—		—

3. アンケート結果

単純集計は全 8 項目、クロス集計は選定した 10 項目および自由意見の計 19 項目をとりまとめた。

表 2 アンケート調査のとりまとめ項目とその内容

集計の種類	No.	集計項目	内容
単純集計	①	地域属性	回答者の地域属性（区および Web 別に集計）
	②	【1】(1)	公共交通の利用頻度
	③	【1】(2)	公共交通の主な利用目的（設問【1】(1)「公共交通を利用しない」の回答者を除く）
	④	【1】(3)	公共交通を不便だと感じる理由
	⑤	【2】(1)	最優先する交通まちづくり
	⑥	【2】(2)	環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策
	⑦	【2】(3)	公共交通の利用につながると思う取り組み
	⑧	【2】(4)	交通のために協力可能な取り組み
クロス集計	⑨	地域属性 × 【1】(1)	地域属性と公共交通の利用頻度の関連をみるための集計
	⑩	地域属性 × 【1】(2)	地域属性と公共交通の主な利用目的の関連をみるための集計
	⑪	地域属性 × 【1】(3)	地域属性と公共交通を不便だと感じる理由の関連をみるための集計
	⑫	地域属性 × 【2】(1)	地域属性と最優先する交通まちづくりの関連をみるための集計
	⑬	地域属性 × 【2】(3)	地域属性と公共交通の利用につながると思う取り組みの関連をみるための集計
	⑭	【1】(1) × 【2】(1)	公共交通の利用頻度と最優先する交通まちづくりの関連をみるための集計
	⑮	【1】(1) × 【2】(2)	公共交通の利用頻度と有効だと思う環境対策の関連をみるための集計
	⑯	【1】(1) × 【2】(3)	公共交通の利用頻度と利用につながると思う取り組みの関連をみるための集計
	⑰	【1】(1) × 【2】(4)	公共交通の利用頻度と交通のために協力可能な取り組みの関連をみるための集計
	⑱	【1】(2) × 【2】(3)	公共交通の主な利用目的と利用につながると思う取り組みの関連をみるための集計
自由意見	⑲	【3】	堺市の交通に関する意見の分類

① 回答者の地域属性について

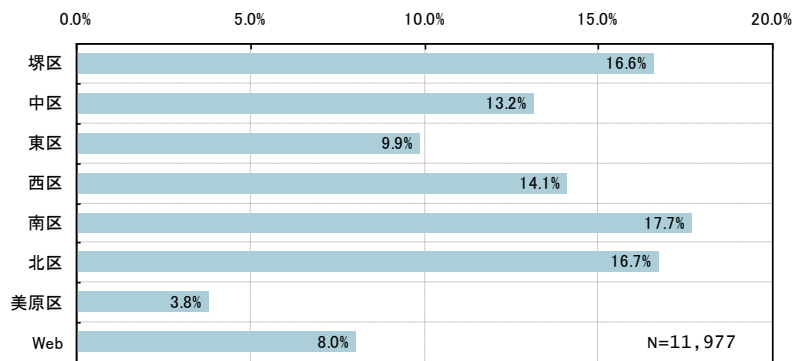


図 1 回答者の地域属性

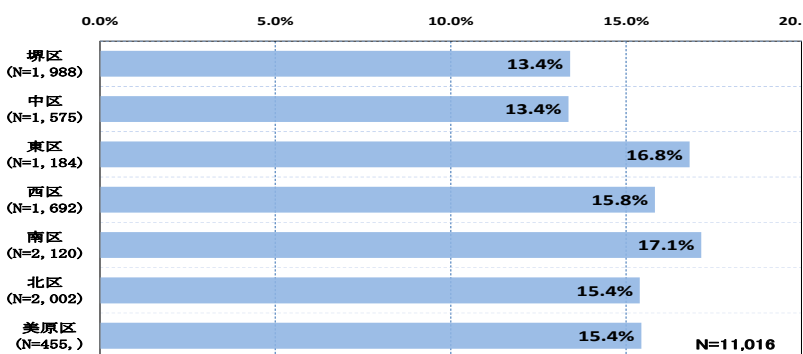
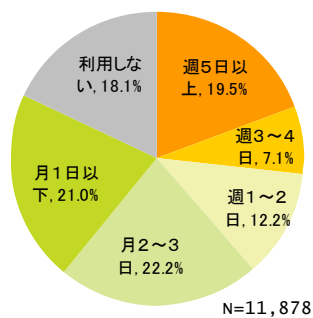


図 1-1 地域別の回収率

② 公共交通の利用頻度について

- 週 1～2 日以上公共交通を利用する人が全体の約 4 割を占める。
- 公共交通を全く利用しない人は全体の約 2 割となっている。

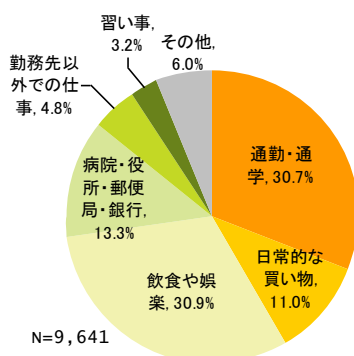


注) 無回答除く

図 2 公共交通の利用頻度

③ 公共交通の主な利用目的について

- 通勤・通学および日常的な買い物での利用が約4割を占めている。
- 「飲食や娯楽」が約3割となっており、「通勤・通学」とほぼ同程度となっている。



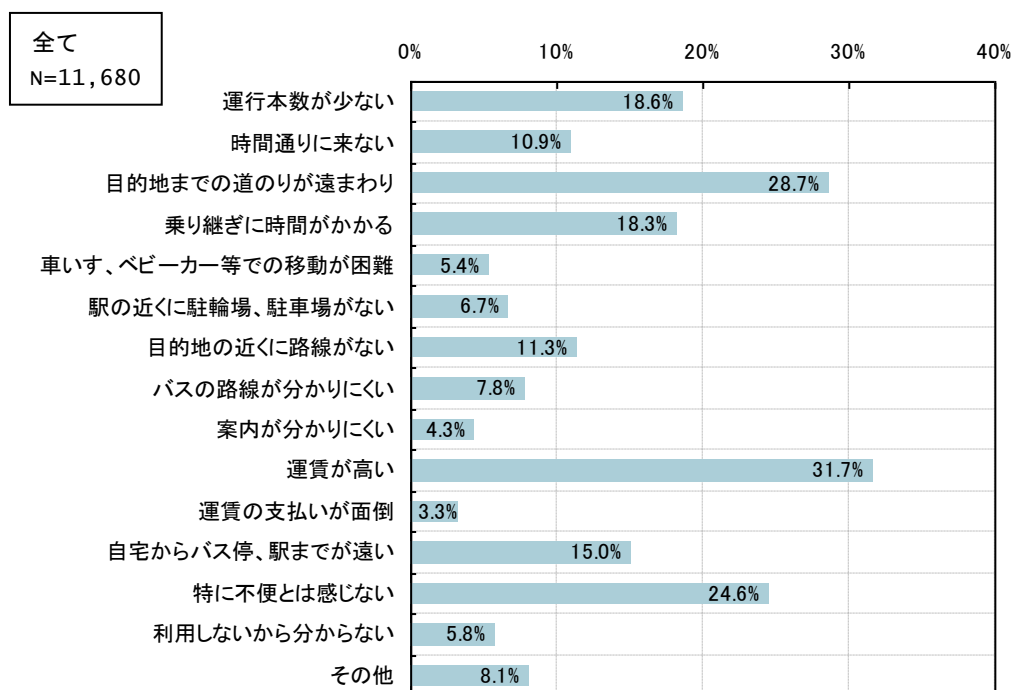
注) 設問【1】(1)「公共交通を利用しない」以外の回答者を対象として集計、無回答除く

図3 公共交通の主な利用目的

④ 公共交通を不便だと感じる理由について

<全ての回答者に関して>

- 全ての回答者でみると、「目的地までの道のりが遠まわり」と「運賃が高い」がそれぞれ約3割と多くなっている。

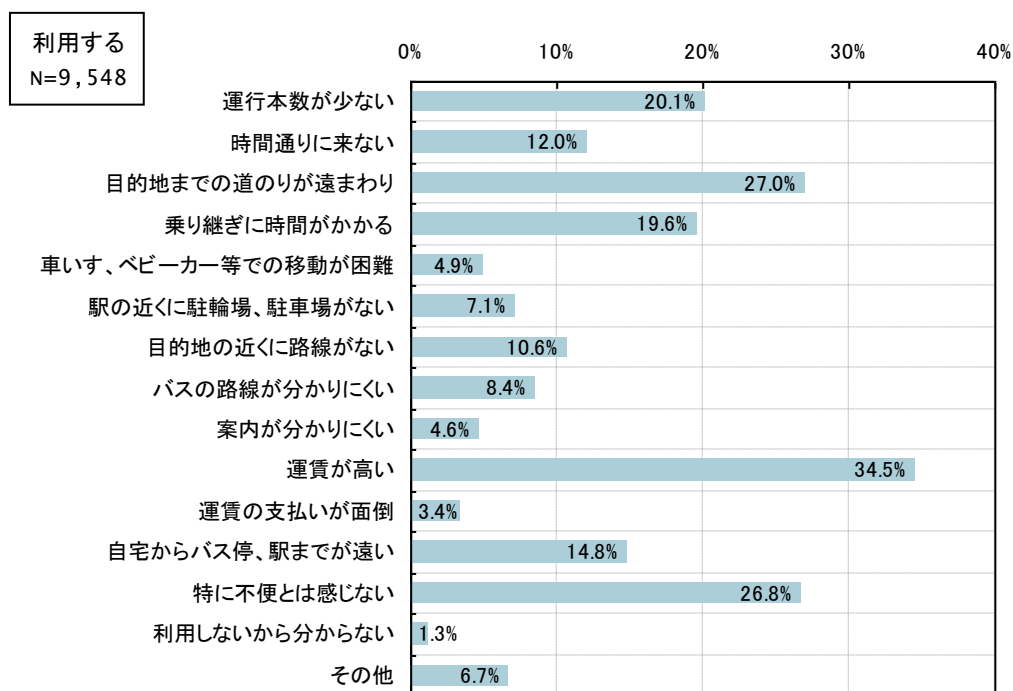


注) 複数回答可、無回答除く

図4 公共交通を不便だと感じる理由 (全ての回答者)

<公共交通を利用する人に関して>

- 公共交通を利用する人が不便だと感じる理由としては「運賃が高い」が最も高く、2番目が「目的地までの道のりが遠まわり」となっている。
- 「特に不便とは感じない」は3番目に高く、約3割となっている。
- 「運行本数が少ない」、「乗り継ぎに時間がかかる」もそれぞれ約2割となっている。

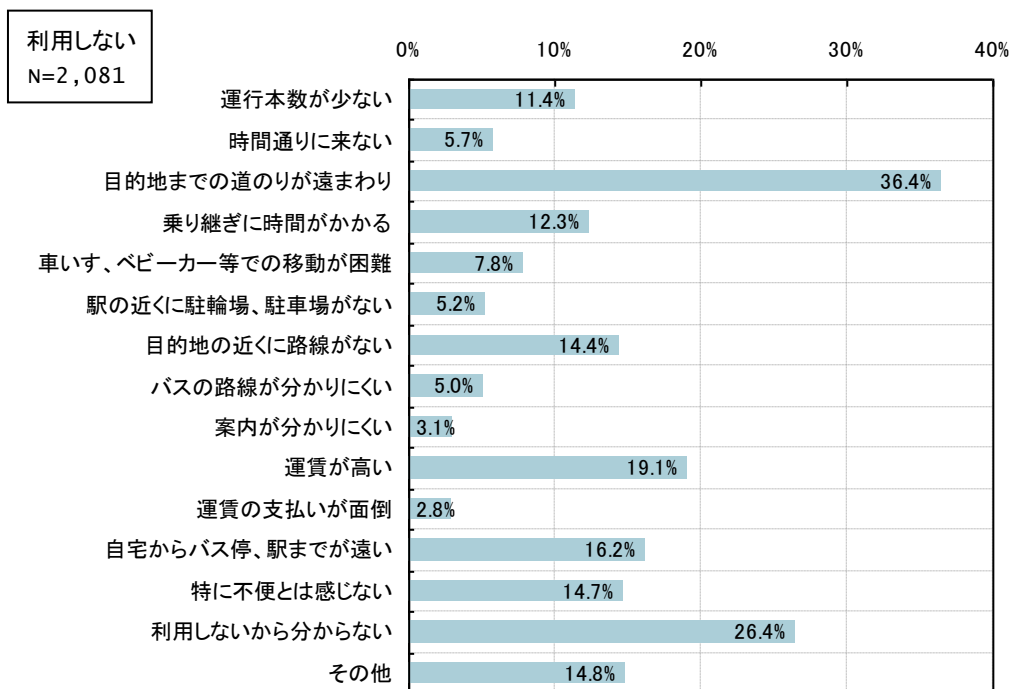


注) 複数回答可、無回答除く

図5 公共交通を不便だと感じる理由（利用する人）

<公共交通を利用しない人に関して>

- 公共交通を利用しない人が不便だと感じる理由としては「目的地までの道のりが遠まわり」が最も高くなっている。
- 「利用しないから分からない」を除けば「運賃が高い」が2番目に高い。

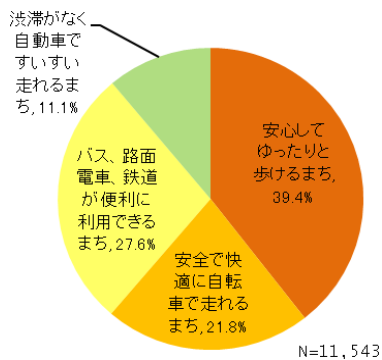


注) 複数回答可、無回答除く

図6 公共交通を不便だと感じる理由（利用しない人）

⑤ 最優先する交通まちづくりについて

- 「安心してゆったりと歩けるまち」を最優先と考える人は約4割となっている。
- また、公共交通の利便性向上についても約3割の人が最優先の方針として挙げている。
- このことから、公共交通・徒歩を優先したまちづくりが望まれていると考えられる。

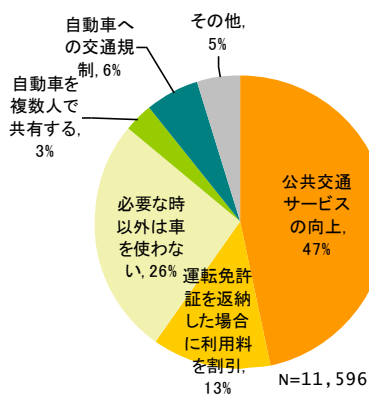


注) 無回答除く

図7 最優先する交通まちづくり

⑥ 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策について

- 「公共交通サービスの向上」が約5割で最も多く、次に「必要なとき以外は車を使わない」が多く約3割を占めている。

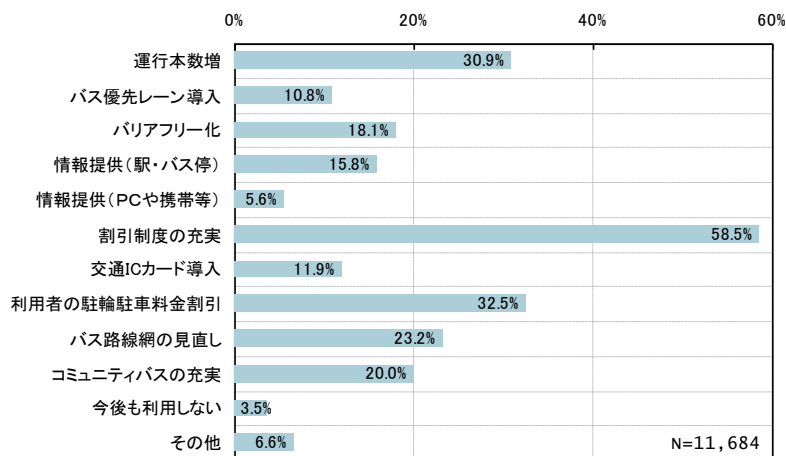


注) 無回答除く

図8 環境に配慮した交通対策

⑦ 公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて

- 「運賃割引制度の充実」が約 6 割、「駐輪駐車料金割引」が約 3 割となっており、公共交通の利用促進に向けて利用料金の低減及び優遇施策を望む意見が多い。
- 「運行本数を増やす」は約 3 割で、「バス路線の見直し」、「コミュニティバスの充実」がそれぞれ約 2 割の人が回答していることから、公共交通のサービス水準改善も望まれている。

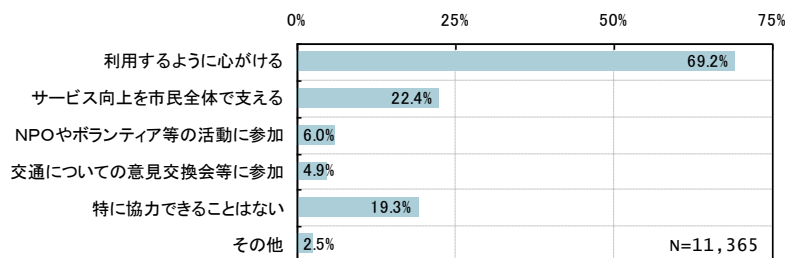


注) 複数回答可、無回答除く

図 9 公共交通の利用につながると思う取り組み

⑧ 交通のために協力可能な取り組み

- 約 7 割の人が「自ら積極的に公共交通を利用するように心がける」ことについて協力の意向を持っている。
- 「公共交通のサービス向上を市民全体で支える」とする意見も約 2 割みられる。
- ただし、「NPO やボランティア等による活動に自主的に参加する」や「交通についての意見交換会（ワークショップ）等に参加する」といった具体的な活動への参画意欲を持つ人は、共に 1 割未満にとどまっている。

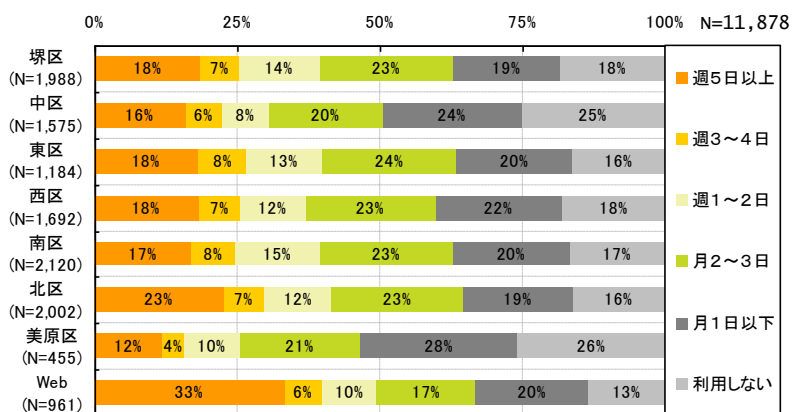


注) 複数回答可、無回答除く

図 10 交通のために協力可能な取り組み

⑨ 回答者の地域属性×公共交通の利用頻度について

- 中区と美原区においては、公共交通を利用しない人が約3割となっている。
- 特に美原区では週5日以上利用する割合が最も低く、公共交通が日常の移動手段として利用されていないことが伺える。

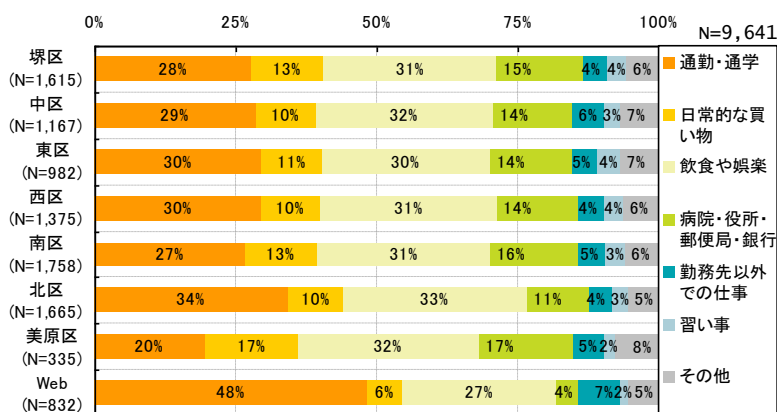


注) 無回答除く

図11 地域属性×公共交通利用頻度

⑩ 回答者の地域属性×公共交通の主な利用目的について

- 利用目的の内訳は地域別に目立った差異はないが、「通勤・通学」に着目すると北区が最も多く、美原区が最も少ない。



注) 設問【1】(1)「公共交通を利用しない」以外の回答者を対象として集計、無回答除く

図12 地域属性×公共交通の主な利用目的

⑪ 回答者の地域属性×公共交通を不便だと感じる理由について

<全ての回答者に関して>

- 堺区、東区、北区では「特に不便とは感じない」が最も高く、3割程度である。
- 南区では「運賃が高い」が最も高く、約6割である。
- 中区、西区、美原区では「目的地までの道のりが遠まわり」が最も高い。

<公共交通を利用しない人に関して>

- 堺区、北区では「利用しないから分からない」が最も多く、3割程度である。
- 中区、東区、西区では「目的地までの道のりが遠まわり」が最も多い。
- 南区では「目的地までの道のりが遠まわり」に「運賃が高い」が同程度である。
- 美原区では「目的地までの道のりが遠まわり」が最も多く、「自宅からバス停、駅までが遠い」、「運行本数が少ない」と続いている。

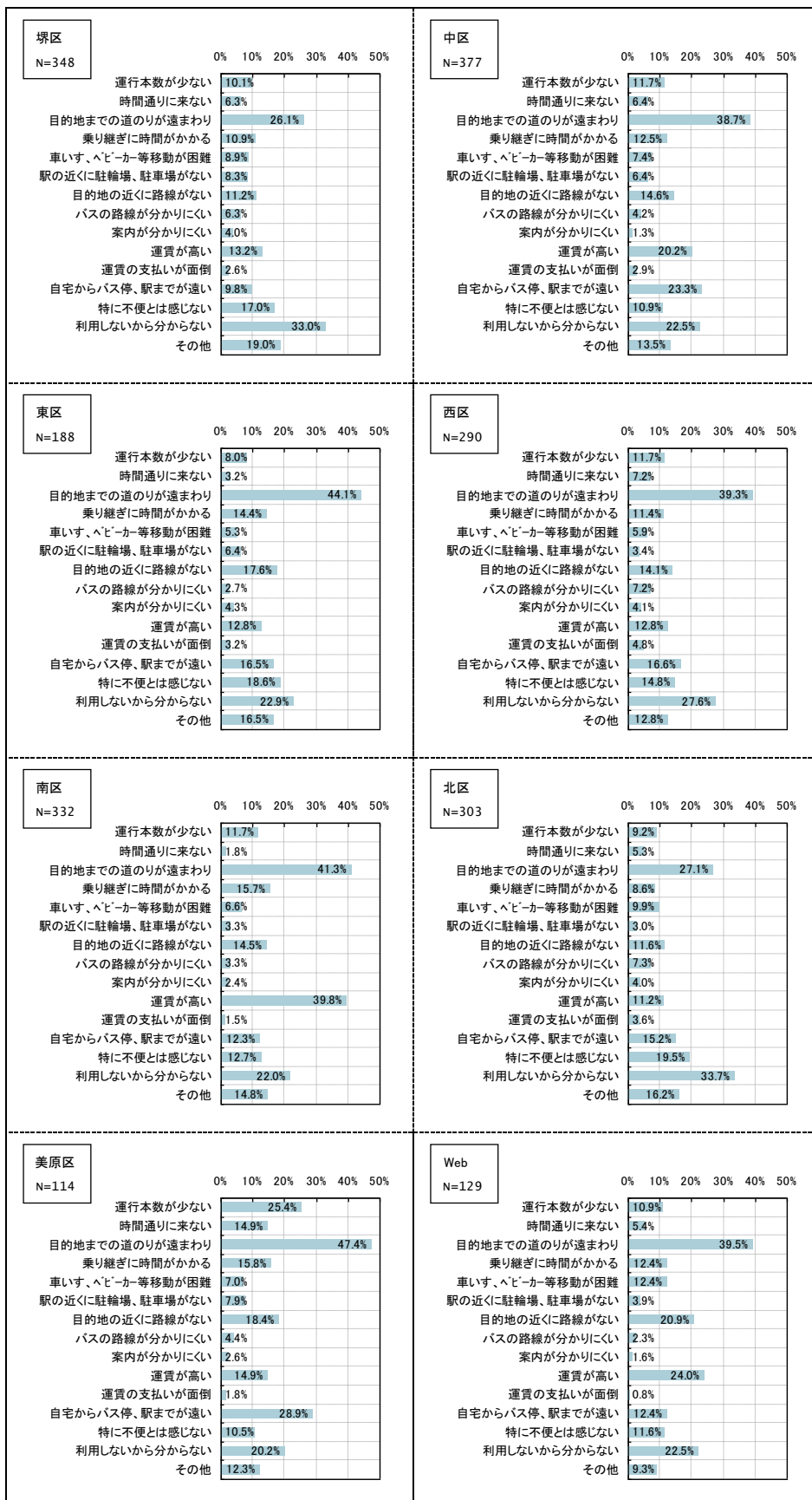
<公共交通を利用する人に関して>

- 堺区、東区、西区、北区では「特に不便とは感じない」が最も高く、3割程度である。
- 中区、南区では「運賃が高い」が最も高く（特に南区では約7割）、泉北高速鉄道の運賃に対する意見が多いと考えられる（後述の自由意見では「泉北高速鉄道の運賃値下げ」を望む声が最も多い）。
- 美原区では「運行本数が少ない」が最も高く、約4割となっている。



注) 複数回答可、無回答除く

図 13 地域属性×公共交通を不便だと感じる理由 (全ての回答者)



注) 複数回答可、無回答除く

図 14 地域属性×公共交通を不便だと感じる理由 (利用しない人)

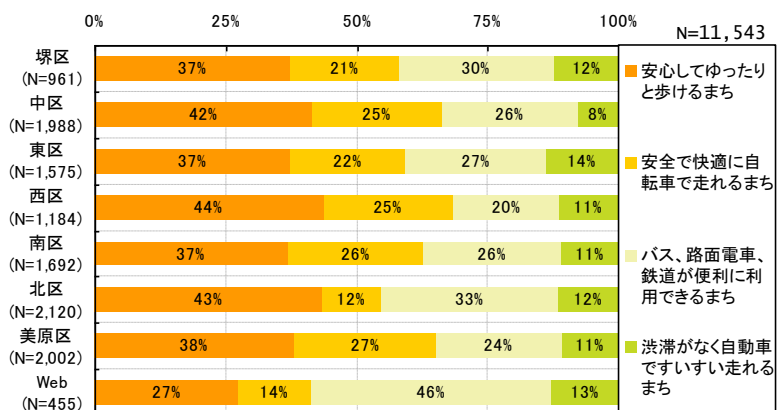


注) 複数回答可、無回答除く

図 15 地域属性×公共交通を不便だと感じる理由 (利用する人)

⑫ 地域属性×最優先する交通まちづくりについて

- 「安心してゆったりと歩けるまち」についてはいずれの区も4割と最も多くなっている。
- 「バス、路面電車、鉄道が便利に利用できるまち」については、北区が最も多く、西区が最も少ない。

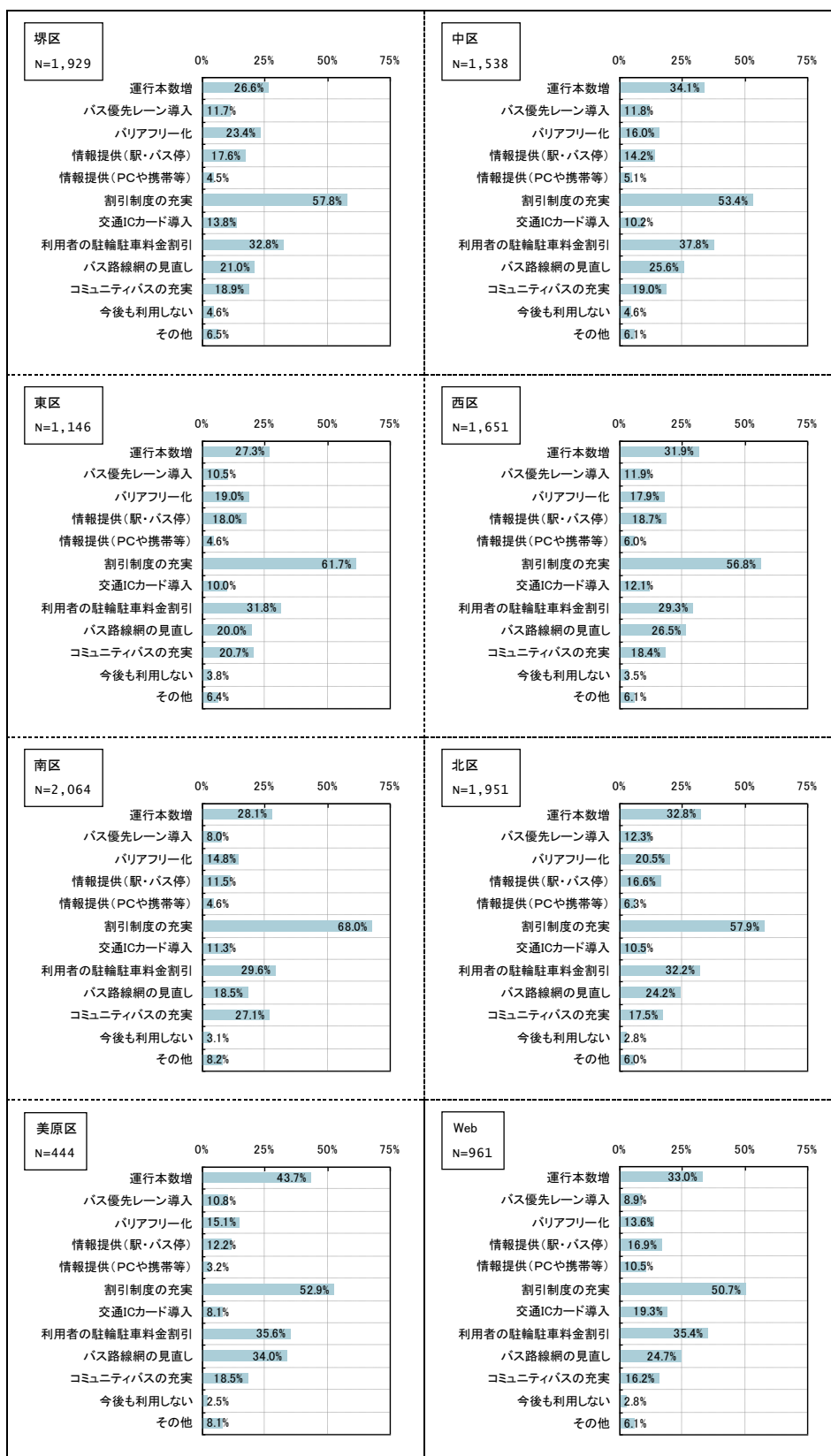


注) 無回答除く

図 16 地域属性×最優先する交通まちづくり

⑬ 地域属性×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて

- 公共交通の利用促進につながると思う取り組みは、「割引制度の充実」がすべての地域で最も多い。
- 美原区では、「運行本数を増やす」が「割引制度の充実」と同程度になっており、利用料金の低減に加えて利便性の向上が望まれている。

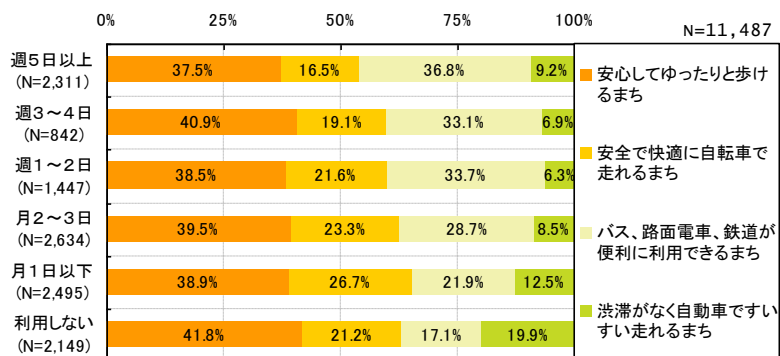


注) 複数回答可、無回答除く

図 17 地域属性×公共交通の利用促進につながると思う取り組み

⑭ 公共交通の利用頻度×最優先する交通まちづくりについて

- 公共交通の利用頻度が高くなるほど、「バス、路面電車、鉄道が便利に利用できるまち」の回答が多くなり、「安全で快適に自転車で走れるまち」の回答が少なくなる傾向がある。
- 公共交通の利用頻度の高い人ほど公共交通の利便性へのニーズが大きくなると考えられる。
- 公共交通を利用しない人は、「安心してゆったりと歩けるまち」と「安全で快適に自転車で走れるまち」で約6割となっており、歩行者、自転車を重視したまちづくりが望まれていると考えられる。

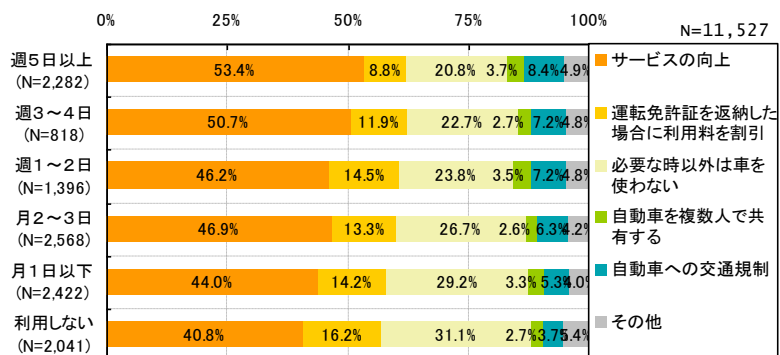


注) 無回答除く

図 18 公共交通の利用頻度×最優先する交通まちづくり

⑮ 公共交通の利用頻度×環境に配慮した交通対策について

- 公共交通の利用頻度が高くなるほど、「公共交通のサービスの向上」の回答が多くなり、「必要なとき以外は車を利用しない」の回答が少なくなる傾向がある。
- 利用頻度にかかわらず、環境に配慮した交通対策として「自動車への交通規制を行う」を挙げる人は1割以下にとどまっている。

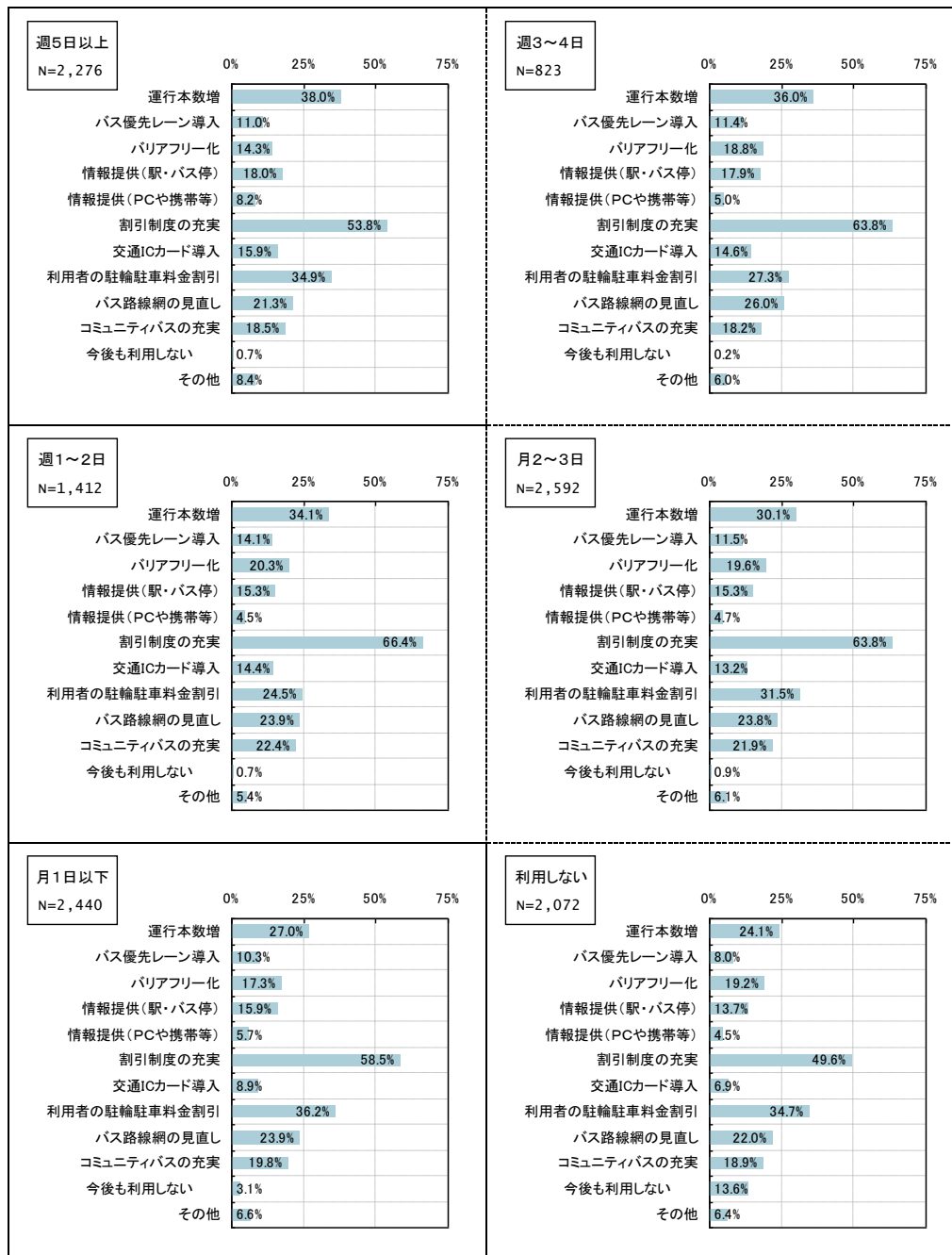


注) 無回答除く

図 19 公共交通の利用頻度×環境に配慮した交通対策

⑩ 公共交通の利用頻度×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて

- 利用頻度にかかわらず、公共交通の利用促進につながると思う取り組みとして「割引制度の充実」を挙げる意見が最も多い。
- 2 番目に多い取り組みに着目すると、利用頻度が「週 5 日以上」、「週 3～4 日」、「週 1～2 日」の人は「運行本数を増やす」と回答しており、利用頻度が「月 2～3 日」、「月 1 日以下」の人は「利用者の駐輪駐車料金割引」と回答している。
- つまり、公共交通を利用する人はサービス水準向上（割引制度の充実、運行本数の増加）により利用が促進されると考えており、公共交通を利用しない人はサービス水準向上に加えて駐輪駐車割引によりパークアンドライド（サイクルアンドライド）を促進することで、手段転換が図られる可能性があると考えられる。

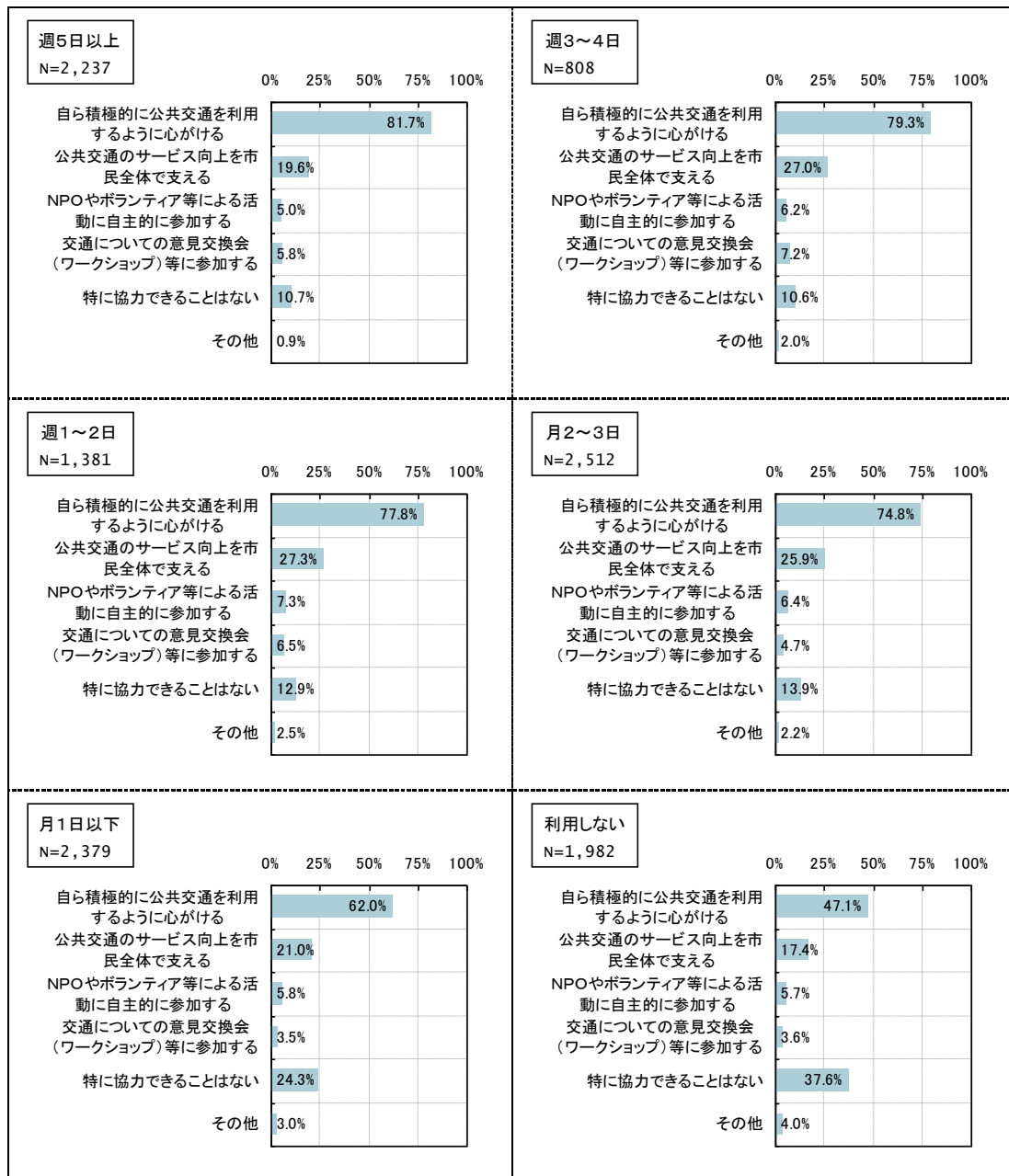


注) 複数回答可、無回答除く

図 20 公共交通利用頻度×公共交通の利用促進につながると思う取り組み

⑰ 公共交通の利用頻度×交通のために協力可能な取り組み

- 協力可能な取り組みでは、利用頻度にかかわらず「自ら積極的に公共交通を利用するように心がける」が最も多い。
- 利用頻度が高くなるほど、「特に協力できることはない」の回答が少なくなる傾向がある。

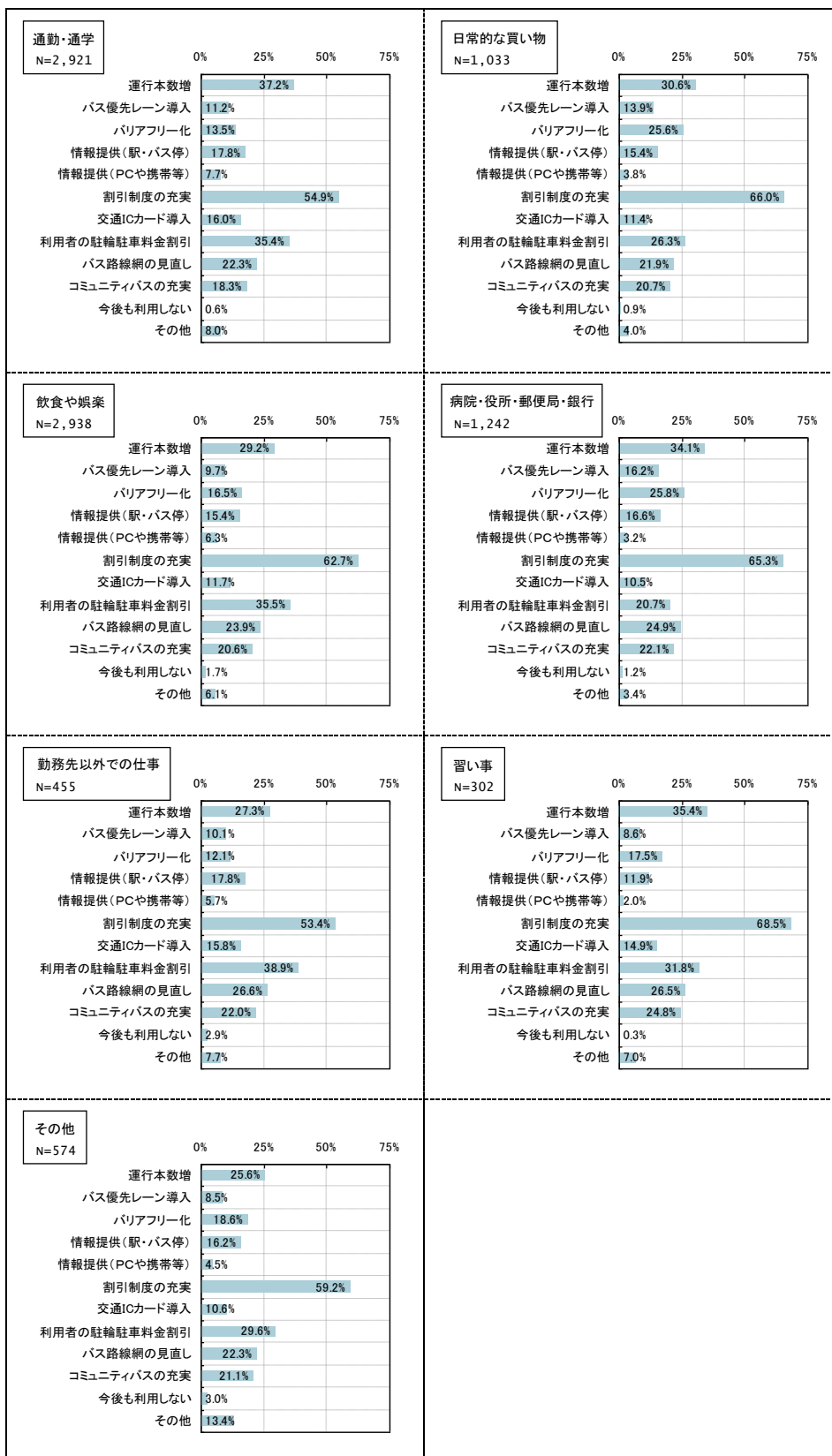


注) 複数回答可、無回答除く

図 21 公共交通の利用頻度について×協力可能な取り組み

⑱ 公共交通の主な利用目的×公共交通の利用促進につながると思う取り組みについて

- 公共交通の利用促進につながると思う取り組みでは、利用目的にかかわらず「割引制度の充実」が最も多い。
- 2番目に意見の多い取り組みに着目すると、利用目的が「通勤・通学」、「日常的な買い物」、「病院・役所・郵便局・銀行」、「習い事」の人は「運行本数を増やす」と回答しており、利用目的が「飲食や娯楽」、「勤務先以外での仕事」の人は「利用者の駐輪駐車料金割引」と回答している。



注) 設問【1】(1)「公共交通を利用しない」以外の回答者を対象として集計、無回答除く

図 22 公共交通を利用する主な目的×公共交通の利用促進につながると思う取り組み

⑱ 自由意見について

- 自由意見の回答者は3,899名（全回答者のうち約3割）であった。
- 一人の自由意見でも内容が複数ある場合は、複数回答として分類した。
- その結果、総回答数は6,919件となった。

表3 自由意見の分類

大分類	意見数(件)	中分類	意見数(件)	小分類	意見数(件)
公共交通	4,348	公共交通全般	913	公共交通全般	913
		バス	2,021	バス全般	195
				路線バス	1,592
				ふれあいバス	147
				お出かけ応援バス	87
		鉄道	1,414	泉北高速鉄道	711
				阪堺電車	249
				南海電車	165
				LRT	141
				地下鉄	98
JR	47				
				トロリーバス	3
道路	2,346	道路全般	585	道路全般	585
		自動車	674	自動車	674
		自転車	659	自転車	659
		歩行	428	歩行	428
その他	225	全般	13	全般	108
		堺市計画	108	堺市計画	13
		その他	104	その他	104
総計	6,919		6,919		6,919

- 意見の大きな分類を見ると、公共交通に関する意見が全体の約6割と多くなっている。
- 公共交通の中ではバスに関する意見が最も多く、総回答数の約3割を占める。
- 道路に関する意見は、自動車に関するものと自転車に関するものが多く、それぞれ総回答数の約1割を占める。

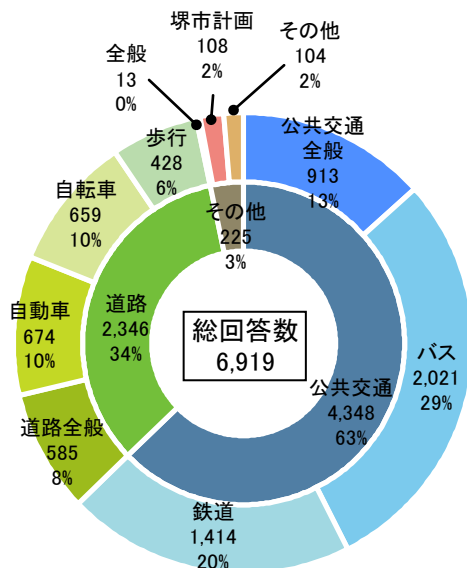


図 26 自由意見の内訳（全体）

- 公共交通に関する意見のうちバスに関するものが約5割、鉄道に関するものが約3割、公共交通全般に関するものが約2割となっている。
- 具体的な意見の対象に着目すると、路線バスに関するもの（約4割）、公共交通全般に関するもの（約2割）、泉北高速鉄道に関するもの（約2割）の順に多くなっている。

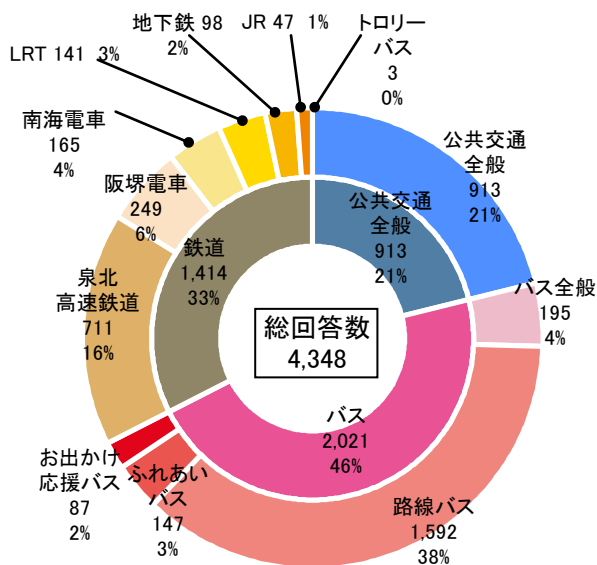


図 27 公共交通に関する自由意見の内訳

- 意見の具体的内容としては、「泉北高速鉄道の運賃値下げ」および「東西交通機関の充実」の意見が多くなっている。
- 意見の対象としては路線バスが最も多く、内容も路線・ルート、料金、運行本数、情報提供と幅広い。
- このことから公共交通の運賃値下げ、東西交通機関の充実、路線バスの利便性向上が望まれていると言える。

表4 件数の多い意見の内容（上位10意見）

順位	意見の対象		意見の内容	意見数(件)
1	公共交通	泉北高速鉄道	高い、運賃値下げ	554
2	公共交通	公共交通全般	東西交通機関の充実	518
3	道路	歩行	歩道の整備(拡幅、段差解消など)	275
4	公共交通	路線バス	乗り換えアクセスなどが不便	231
5	道路	自転車	自転車道(帯)の整備(段差解消)	228
6	公共交通	路線バス	高い、運賃値下げ	218
7	道路	自動車	道路幅の拡張・改善(危険箇所がある)	194
8	公共交通	路線バス	運行本数の増便	187
9	公共交通	路線バス	情報提供・周知が必要(路線図、停留所位置、時刻表、バスの現在位置など)	178
10	道路	自転車	自転車のマナーが悪い	174

表5 (参考) 公共交通に関する意見の内容

意見の対象		意見の内容	意見数(件)	
公共交通全般	路線・ルート	東西交通機関の充実	518	
		市内全体の路線網の拡充、整備	23	
		一部路線集中している(サービス水準の格差)	14	
		不便である	9	
	料金	利用しやすい料金に(値下げ、割引制度)	40	
	その他	子供連れ、高齢者、障害者に対する配慮	81	
		公共交通のバリアフリー化	74	
		高齢者・障害者への対応、支援策	36	
		大阪が近くて便利	17	
		トイレの整備	5	
その他		96		
バス	バス全般	バスの車体の改善(小型化、ハイブリッド化、バリアフリー化など)	81	
		運転手のマナー向上	76	
		その他	38	
	路線バス	路線・ルート	乗り換えアクセスなどが不便	231
			病院・商業施設・駅などへの路線の充実	162
			代替交通構想	61
			美原エリアの充実	32
			泉北エリアの充実	30
			優先レーン導入	28
			地域によるサービスの格差	23
			市内環状線	6
		料金	高い、運賃値下げ	218
			高齢者優遇	54
			さまざまな割引制度	36
			ICカード導入	24
	運行本数・時間	均一料金	14	
		運行本数の増便	187	
	その他	時間がかかる	59	
		時間どおりに運行しない	56	
		運行時間の延長	39	
		情報提供・周知が必要(路線図、停留所位置、時刻表、バスの現在位置など)	178	
		バス停の利便性向上(配置、バリアフリーなど)	92	
		市営バスの導入	47	
	ふれあいバス	路線・ルート	バス会社に補助金、運行進言	7
			新規バス会社導入	6
		運行本数・時間	市営バスは不要	2
			路線の拡大	36
		その他	運行日・便数の拡大	51
市民への周知			27	
利用しない、不要			9	
サービス向上(デマンドバス、バリアフリー化など)			6	
お出かけ応援バス		その他	18	
		料金	無料化	7
	運行本数・時間	運行日の拡大	34	
		サービス向上(利用対象者拡大、対象交通機関拡大)	33	
鉄道	泉北高速鉄道	大変ありがたい	9	
		回数式の導入	2	
		使っていない、不要	2	
		路線・ルート	JR、南海、地下鉄等と合併	39
	阪堺電車	アクセスが不便	33	
		料金	高い、運賃値下げ	554
			乗り継ぎ割引など割引制度	35
		その他	サービス向上(延伸、時間延長など)	34
			補助金で改善、府・市が運行の指導	16
			他鉄道との接続、延伸	20
			料金の見直し、割引制度導入	27
		南海電車	路線・ルート	阪堺線の存続
税金投入反対	39			
利用促進施策、将来を見据えた検討など必要	38			
その他	必要性が低い、利用したことがない		15	
	廃止に賛成		14	
	バリアフリー化		10	
LRT	路線・ルート	便利である	5	
		その他	18	
	料金	乗り換えの利便性向上(本線と高野線の接続改善など)	62	
		踏切対策実施	33	
	運行本数・時間	停車駅の再考	7	
		運賃が高い	38	
	地下鉄	路線・ルート	運行本数が少ない	4
			その他	21
その他		計画路線以外の路線網(東西線など)	23	
		LRTが部分的過ぎる、堺市を網羅すべき	8	
		LRT案賛成	42	
		LRT案反対	41	
JR	路線・ルート	既存交通の活用	12	
		その場しのぎでない将来を見据えた検討	9	
	その他	その他	6	
		堺市内への延伸	65	
トロリーバス	中百舌鳥での乗換の改善	19		
	踏切の改善	9		
JR	路線・ルート	連続立体交差化	6	
		延着時の代替、定時性の確保	19	
	その他	その他	13	
		トロリーバスの導入	3	

表6 (参考) 道路、その他に関する意見の内容

意見の対象	意見の内容	意見数(件)		
道路	道路全般	駐輪場の整備、利便性向上	166	
		駐車禁止、迷惑駐車などの取締の強化	148	
		駅前整備	52	
		信号の改善	45	
		マナーの向上	35	
		街路の緑化や清掃、整備(撤去)	24	
		駐車場の整備、利便性向上	24	
		街灯設置	21	
		道路の踏切対策	12	
		見通しの悪い道の改善(ミラー設置)	11	
		その他	47	
		自動車	道路幅の拡張・改善(危険箇所がある)	194
			渋滞対策	115
	マナーの向上		94	
	道路の整備		70	
	自動車が必要(公共交通が不便、子供連れなど)		57	
	タクシー利用(公共交通が不便、病院への移動など)		33	
	新規、延長、連結道路、道路網の拡充		27	
	免許返納者優遇措置(高齢者事故対策)		12	
	自動車通行規制実施		9	
	免許返納予定である		8	
	タクシー料金、運転手の対応改善		8	
	市による自動車のエコ社会化推進		6	
	免許返納者優遇措置(高齢者事故対策)		4	
	その他		37	
	自転車		自転車道(帯)の整備(段差解消)	228
		自転車のマナーが悪い	174	
		自転車交通の利便性・安全性向上	173	
		自転車のまち、堺をアピール	59	
		レンタサイクル(充実、普及)	13	
		主に自転車を利用している	9	
		その他	3	
	歩行	歩道の整備(拡幅、段差解消など)	275	
		歩車分離(歩行雨者と自転車、信号・道路)	84	
		バリアフリー化(段差の解消など)	48	
		歩行者のマナー向上	20	
		その他	1	
	その他	全般	以前と変わらず不便	8
			その他	5
		堺市計画	都市計画の他事例を参考	39
			観光振興	29
安心・安全なまち			8	
市民のために考えた施策			7	
市全体の一体化施策			4	
その他			21	
その他		その他	104	

(2) 過度の自動車利用を見直し、環境にやさしいまちにするためにはどのような取組が有効と思いますか。

(1つに○をお願いします)

1. 公共交通のサービスを向上させる
2. 運転免許証を返納していただいた方に公共交通の利用料金を割り引く
3. 車の使い方について考え、必要な時以外は車を使わないようにする
4. 自動車を個人で所有せず、複数人で共有する
5. 自動車への交通規制を行う(バス優先レーン[※]の設置など)
6. その他()

※バス優先レーン…バスが後方から接近している時一般車両はバスに道を譲らなければいけない車線

(3) 今後どのような取組が実施されると、現在より公共交通を利用すると思いますか。

(最大3つまで○をお願いします)

1. 運行本数を増やす
2. バス優先レーンの導入
3. バリアフリー化(低床車両の導入等)
4. 駅やバス停での運行・乗継情報の提供
5. パソコンや携帯電話等での運行・乗継情報の提供(運賃、路線、キャンペーン等)
6. 割引制度の充実(乗り継ぎ割引、高齢者割引、昼間割引)
7. 交通ICカード^{※1}の導入(バス、路面電車)
8. 電車利用者に対する駐輪場、駐車場料金の割引
9. バス路線網の見直し
10. コミュニティバス^{※2}の充実
11. 今後も利用しない
12. その他()

※1交通ICカード…イコカやピタパなど、精算機にタッチするだけで乗車区間の運賃を精算できるカード

※2コミュニティバス…地域の活性化や公共施設などへのアクセスを目的として運行されるバス

(4) 交通に関して市民としてあなたが協力できると思われる取組は何ですか。

(該当するものすべてに○をお願いします)

1. 自ら積極的に公共交通を利用するように心がける
2. 公共交通のサービス向上を市民全体で支える
3. NPOやボランティア等による活動に自主的に参加する
(コミュニティバスの運営、清掃活動など)
4. 交通についての意見交換会(ワークショップ)等に参加する
5. 特に協力できることはない
6. その他()

【3】堺市の交通に関する意見などがございましたら、ご自由にお書きください。

アンケートにご協力いただきありがとうございました。