

3. 公共交通について

(1) 公共交通の利用状況について

「公共交通の利用頻度について」

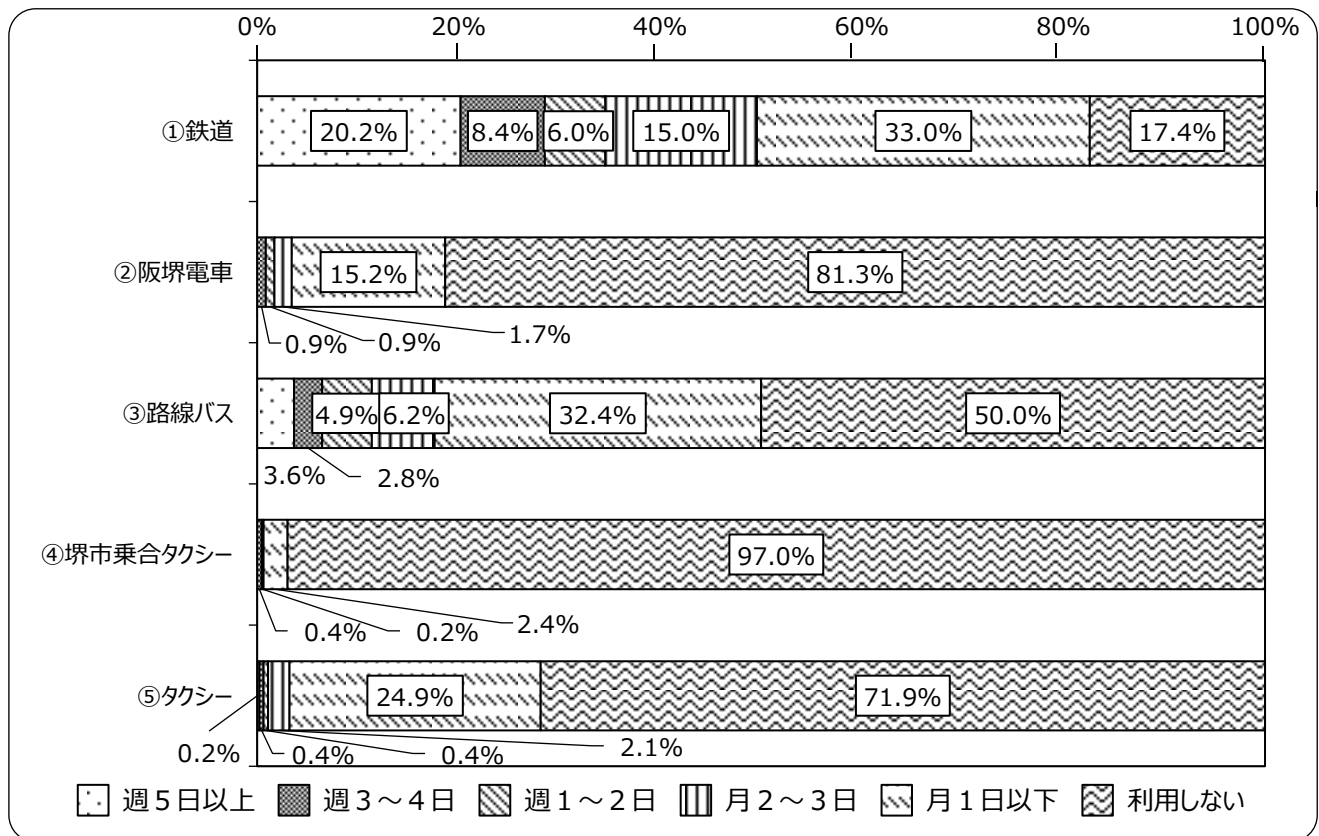
問 26. 日頃、次の公共交通をどの程度利用されていますか。

【各項目：選択は1つ】

週1日以上利用する方（「週5日以上」「週3～4日」「週1～2日」の合計）は、「鉄道」が34.6%と最も高く、次いで「路線バス」が11.3%、「阪堺電車」が1.8%、「タクシー」が1.0%、「堺市乗合タクシー」が0.6%となっている。

一方で、「阪堺電車」、「堺市乗合タクシー」を利用しない方は、81.3%、97.0%と高くなっているが、利用できるエリアが限定されているためと考えられる。

選択項目 (N=466)	週5日以上	週3～4日	週1～2日	月2～3日	月1日以下	利用しない	計 (回答総数)
①鉄道	94 20.2%	39 8.4%	28 6.0%	70 15.0%	154 33.0%	81 17.4%	466 100.0%
②阪堺電車	0 0.0%	4 0.9%	4 0.9%	8 1.7%	71 15.2%	379 81.3%	466 100.0%
③路線バス	17 3.6%	13 2.8%	23 4.9%	29 6.2%	151 32.4%	233 50.0%	466 100.0%
④堺市乗合タクシー	0 0.0%	2 0.4%	1 0.2%	0 0.0%	11 2.4%	452 97.0%	466 100.0%
⑤タクシー	1 0.2%	2 0.4%	2 0.4%	10 2.1%	116 24.9%	335 71.9%	466 100.0%



「公共交通の利用目的について」

問 27. 日頃、次の公共交通を利用される際、どのような目的で利用されていますか。

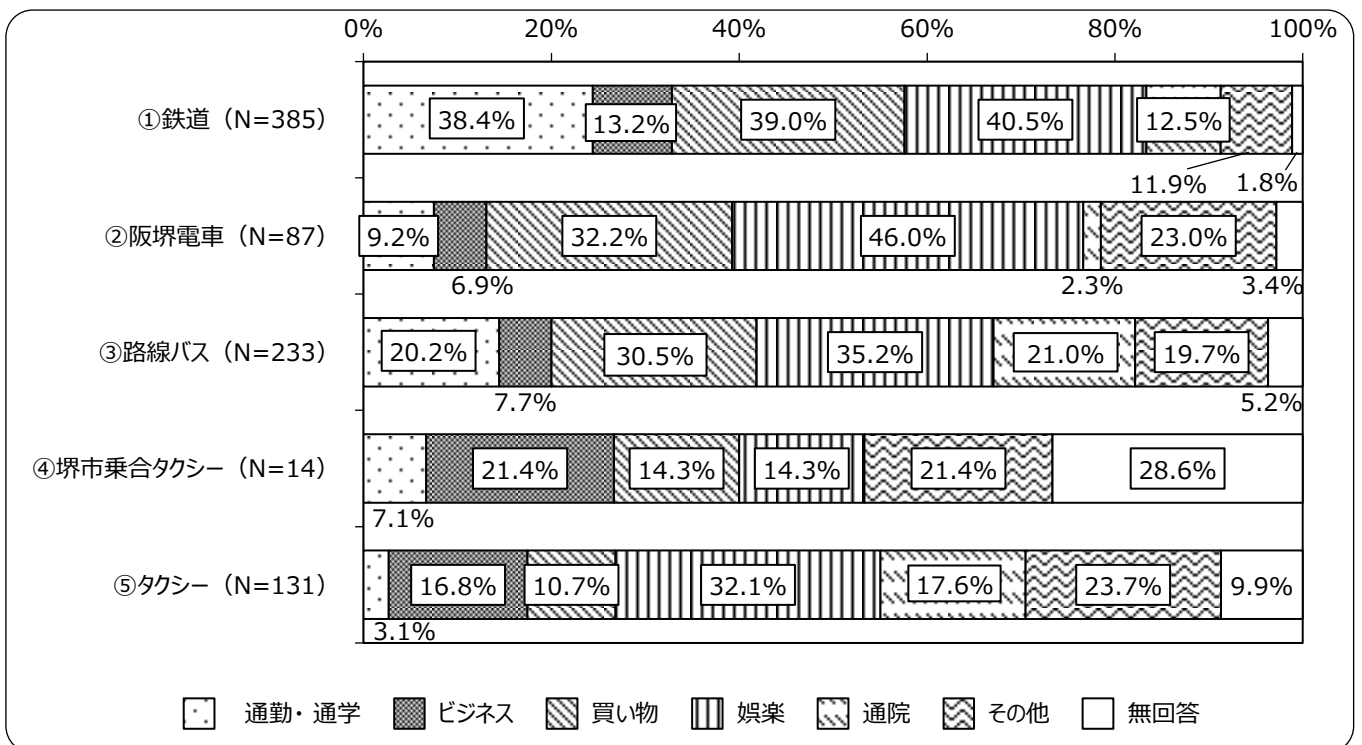
※問 26 で「6 利用しない」を選択された項目については、回答不要です。

【各項目：複数選択可】

鉄道において「通勤・通学」が 38.4%、「買い物」が 39.0%、「娯楽」が 40.5%であり、主な利用目的となっている。また路線バスにおいては上記の目的に加え、「通院」が 21.0%と高い割合となっている。阪堺電車においては「娯楽」が 46.0%と高い割合を示している一方、「通勤・通学」が 9.2%と鉄道、路線バスと比べて割合が低くなっていることがわかる。

堺市乗合タクシーにおいては回答者数が少ないが、「ビジネス」が 21.4%、「買い物」が 14.3%、「娯楽」が 14.3%であり、主な利用目的となっている。タクシーにおいてはこれらの目的に加え、「通院」が 17.6%と高い割合になっている。

選択項目	通勤・通学	ビジネス	買い物	娯楽	通院	その他	無回答
①鉄道 (N=385)	148 38.4%	51 13.2%	150 39.0%	156 40.5%	48 12.5%	46 11.9%	7 1.8%
②阪堺電車 (N=87)	8 9.2%	6 6.9%	28 32.2%	40 46.0%	2 2.3%	20 23.0%	3 3.4%
③路線バス (N=233)	47 20.2%	18 7.7%	71 30.5%	82 35.2%	49 21.0%	46 19.7%	12 5.2%
④堺市乗合タクシー (N=14)	1 7.1%	3 21.4%	2 14.3%	2 14.3%	0 0.0%	3 21.4%	4 28.6%
⑤タクシー (N=131)	4 3.1%	22 16.8%	14 10.7%	42 32.1%	23 17.6%	31 23.7%	13 9.9%



(2) 公共交通の満足度について

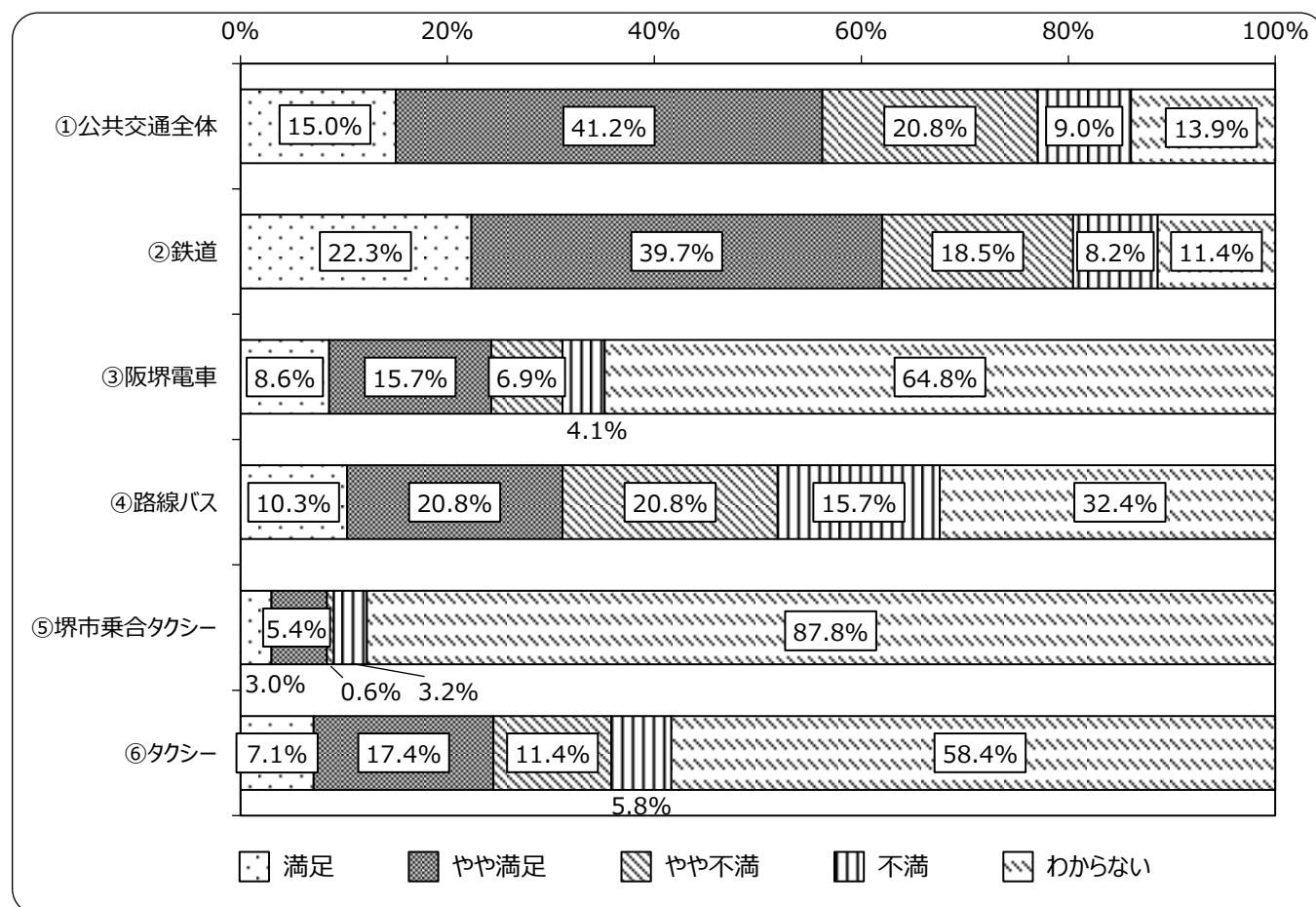
「公共交通の満足度について」

問 28. 現状の公共交通に対する満足度をお答えください。

【各項目：選択は1つ】

「公共交通全体」に対して「満足」「やや満足」の合計は 56.2%と半数以上が満足となっている。「鉄道」に対して「満足」「やや満足」と答えた方の割合は 62.0%となっている。

選択項目 (N=466)	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	計 (回答総数)
①公共交通全体	70 15.0%	192 41.2%	97 20.8%	42 9.0%	65 13.9%	466 100.0%
②鉄道	104 22.3%	185 39.7%	86 18.5%	38 8.2%	53 11.4%	466 100.0%
③阪堺電車	40 8.6%	73 15.7%	32 6.9%	19 4.1%	302 64.8%	466 100.0%
④路線バス	48 10.3%	97 20.8%	97 20.8%	73 15.7%	151 32.4%	466 100.0%
⑤堺市乗合タクシー	14 3.0%	25 5.4%	3 0.6%	15 3.2%	409 87.8%	466 100.0%
⑥タクシー	33 7.1%	81 17.4%	53 11.4%	27 5.8%	272 58.4%	466 100.0%



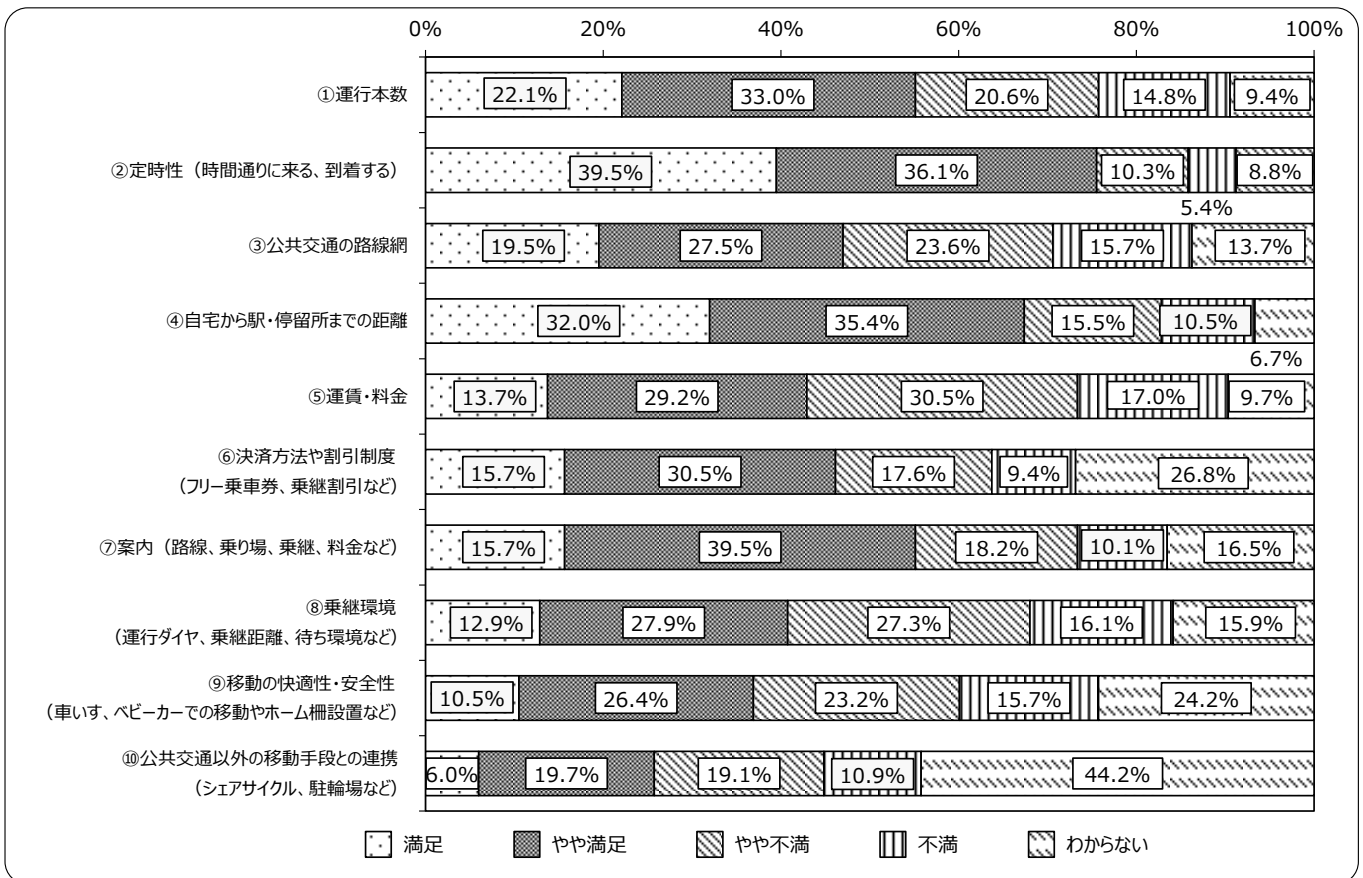
「公共交通の利用環境の満足度について」

問 29. 公共交通全体の利用環境に関する各項目の満足度をお答えください。

【各項目：選択は1つ】

「満足」「やや満足」の合計が高いものとして「定時制（時間通りに来る、到着する）」が75.6%、「自宅から駅・停留所までの距離」が67.4%、「案内（路線、乗り場、乗継、料金など）」が55.2%となっており、「不満」「やや不満」の合計が高いものとして、「運賃・料金」が47.5%、「乗継環境（運行ダイヤ、乗継距離、待ち環境など）」が43.4%となっている。

選択項目 (N=466)	満足	やや満足	やや不満	不満	わからない	計 (回答総数)
①運行本数	103 22.1%	154 33.0%	96 20.6%	69 14.8%	44 9.4%	466 100.0%
②定時性（時間通りに来る、到着する）	184 39.5%	168 36.1%	48 10.3%	25 5.4%	41 8.8%	466 100.0%
③公共交通の路線網	91 19.5%	128 27.5%	110 23.6%	73 15.7%	64 13.7%	466 100.0%
④自宅から駅・停留所までの距離	149 32.0%	165 35.4%	72 15.5%	49 10.5%	31 6.7%	466 100.0%
⑤運賃・料金	64 13.7%	136 29.2%	142 30.5%	79 17.0%	45 9.7%	466 100.0%
⑥決済方法や割引制度（フリー乗車券、乗継割引など）	73 15.7%	142 30.5%	82 17.6%	44 9.4%	125 26.8%	466 100.0%
⑦案内（路線、乗り場、乗継、料金など）	73 15.7%	184 39.5%	85 18.2%	47 10.1%	77 16.5%	466 100.0%
⑧乗継環境（運行ダイヤ、乗継距離、待ち環境など）	60 12.9%	130 27.9%	127 27.3%	75 16.1%	74 15.9%	466 100.0%
⑨移動の快適性・安全性 （車いす、ベビーカーでの移動やホーム柵設置など）	49 10.5%	123 26.4%	108 23.2%	73 15.7%	113 24.2%	466 100.0%
⑩公共交通以外の移動手段との連携 （シェアサイクル、駐輪場など）	28 6.0%	92 19.7%	89 19.1%	51 10.9%	206 44.2%	466 100.0%



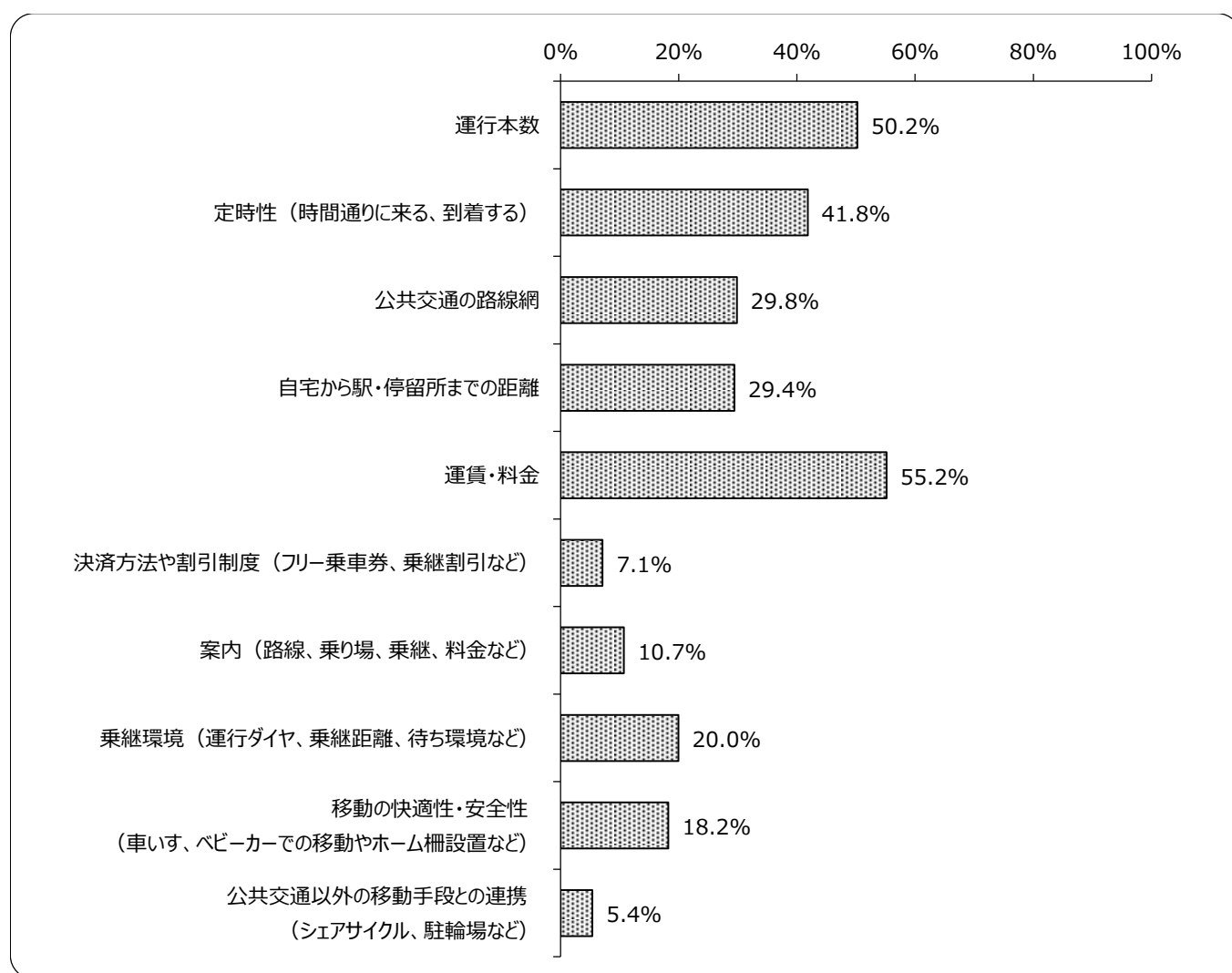
「公共交通における重要度について」

問 30. 公共交通を利用するうえで、特に重要と思うものは何ですか。

【複数選択可：3 つまで】

「運賃・料金」の 55.2%が最も割合が高く、次いで「運行本数」の 50.2%、「定時性（時間通りに来る、到着する）」の 41.8%の順に重視されていることがわかる。

	選択項目 (N=466)	回答数	回答数/N
1	運行本数	234	50.2%
2	定時性（時間通りに来る、到着する）	195	41.8%
3	公共交通の路線網	139	29.8%
4	自宅から駅・停留所までの距離	137	29.4%
5	運賃・料金	257	55.2%
6	決済方法や割引制度（フリー乗車券、乗継割引など）	33	7.1%
7	案内（路線、乗り場、乗継、料金など）	50	10.7%
8	乗継環境（運行ダイヤ、乗継距離、待ち環境など）	93	20.0%
9	移動の快適性・安全性（車いす、ベビーカーでの移動やホーム柵設置など）	85	18.2%
10	公共交通以外の移動手段との連携（シェアサイクル、駐輪場など）	25	5.4%



(3) 自動車の利用について

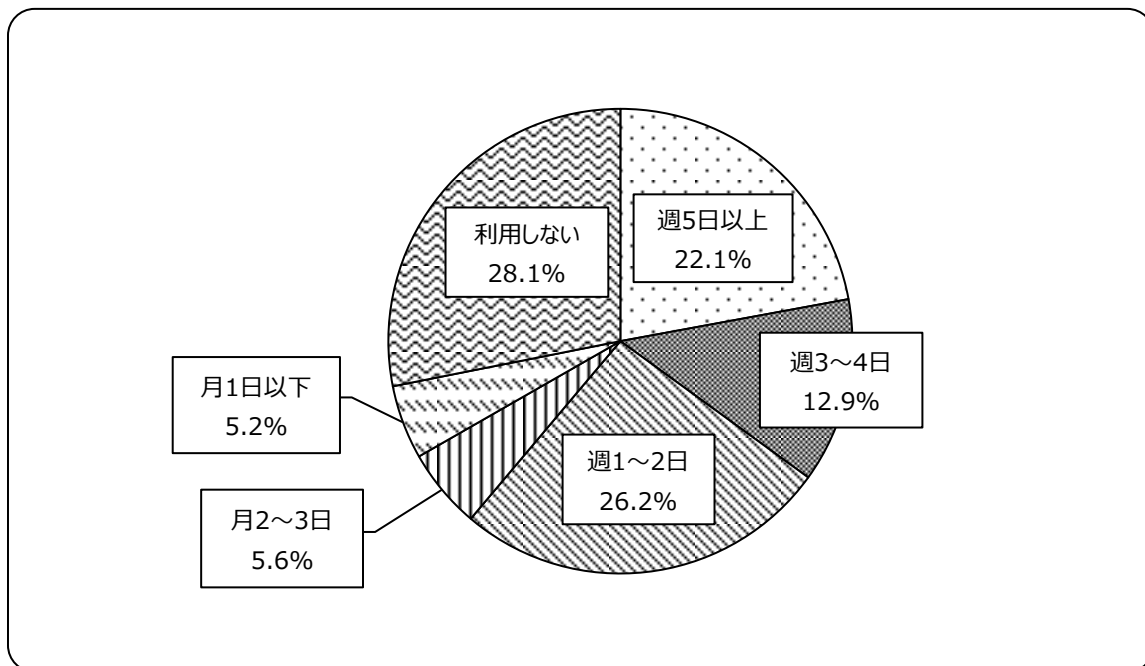
《自動車の利用頻度について》

問 31. 日頃、自動車をどの程度利用していますか。

【選択は 1 つ】

日頃、自動車を「利用しない」割合が 28.1%と最も高いが、「週 1 日以上」自動車を利用する割合（「週 5 日以上」「週 3～4 日」「週 1～2 日」の合計）が 61.2%となっており、日常的に自動車が利用されていることがわかる。

	選択項目 (N=466)	回答数	構成比
1	週5日以上	103	22.1%
2	週3～4日	60	12.9%
3	週1～2日	122	26.2%
4	月2～3日	26	5.6%
5	月1日以下	24	5.2%
6	利用しない	131	28.1%
	計 (回答総数)	466	100.0%



「自動車から公共交通への利用転換について」

問 32. 問 31 で 1～5 と回答された方に伺います。自動車から公共交通利用に転換することについて、あなたの考えに最も近いものをお答えください。 【選択は 1 つ】

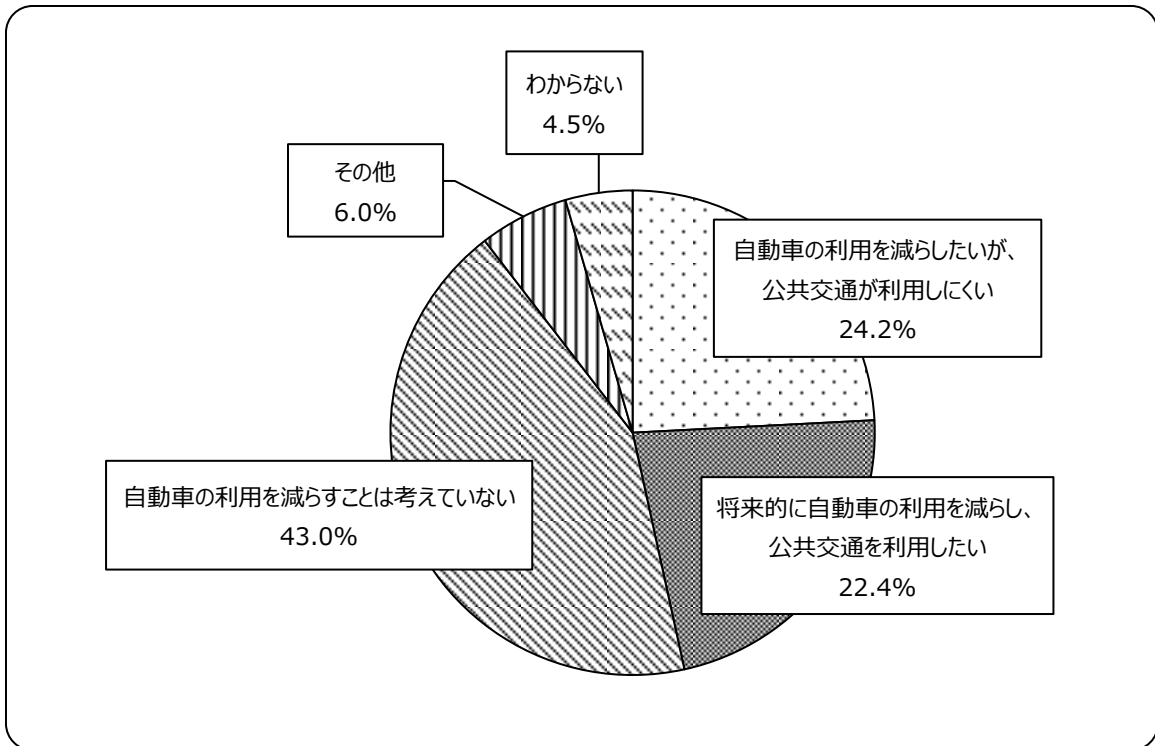
「自動車の利用を減らすことは考えていない」が 43.0%と最も割合が高くなっている。一方、「自動車の利用を減らしたいが、公共交通が利用しにくい」が 24.2%、「将来的に自動車の利用を減らし、公共交通を利用したい」が 22.4%となっており、公共交通の利便性が向上することで、公共交通への利用転換が進む。

	選択項目 (N=335)	回答数	構成比
1	自動車の利用を減らしたいが、公共交通が利用しにくい	81	24.2%
2	将来的に自動車の利用を減らし、公共交通を利用したい	75	22.4%
3	自動車の利用を減らすことは考えていない	144	43.0%
4	その他	20	6.0%
5	わからない	15	4.5%
	計 (回答総数)	335	100.0%

[4 その他]

【主な回答】

- 会社はガソリン代の支給の方が経費節減できると考えていると思う。
- 停留所まで遠い。
- 公共交通のない所へ行くために必要
- 身体障害者なので、買い物、病院、薬局に行くのにドアツードアでないで困難である。
- 高齢の母を買い物へ連れて行くために必要
- 子どもが小さいうちは難しい。
- コロナの状況や、時と場合による。
- もともと自動車の利用は少ない。



(4) 公共交通の必要性について

「公共交通の必要性について」

問 33. 公共交通の必要性について、あなたの考えに最も近いものをお答えください。

【選択は 1 つ】

「公共交通のサービスが低下する（なくなる）と、日常生活（通勤・通学・通院・買い物など）に支障が出る」と答えた割合が最も高く、54.7%と過半を超えている。次いで、「今は公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）困らないが、将来高齢になると困る」が 25.1%、「公共交通のサービスが低下する（なくなる）と、外出機会が減少する」が 13.5%、「公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）、他の移動手段で対応できるので困らない」が、5.2%となっており、将来も含めると約 9 割以上の方が公共交通のサービスが必要であると考えている。

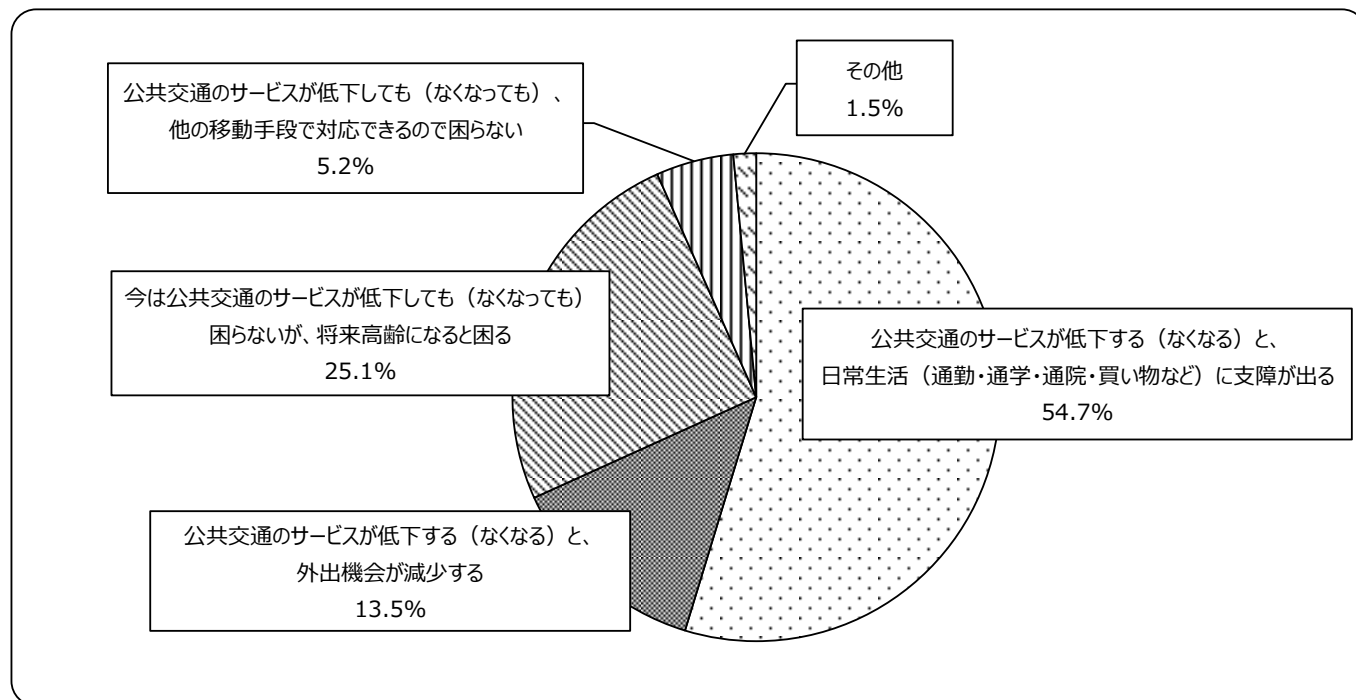
	選択項目 (N=466)	回答数	構成比
1	公共交通のサービスが低下する（なくなる）※と、日常生活（通勤・通学・通院・買い物など）に支障が出る	255	54.7%
2	公共交通のサービスが低下する（なくなる）※と、外出機会が減少する	63	13.5%
3	今は公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）困らないが、将来高齢になると困る	117	25.1%
4	公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）、他の移動手段で対応できるので困らない	24	5.2%
5	その他	7	1.5%
	計 (回答総数)	466	100.0%

※サービスの低下（なくなる）：運行本数の減便や路線の廃止、運賃の値上げなど

[5 その他]

【主な回答】

- 車を自己所有しない街にできれば良い。
- 高齢者なので免許証返納の時期が来ればタクシーと公共交通機関のお世話にならざるを得ない。
- 自転車の利用が多いので低下しても、今は困らない。
- 歩行が難しいので、公共交通はほとんど使用できない。
- 東西の移動が難しい。



(5) 公共交通の維持・確保について

《公共交通の維持・確保について》

問 34. 今後、人口減少や高齢化による利用者の減少に伴い公共交通を取り巻く環境は、より厳しくなることが想定されますが、現状の公共交通を維持・確保することについて、あなたの考えに最も近いものをお答えください。

【選択は 1 つ】

「現状の公共交通を維持・確保するために、市の財政負担増はやむを得ない」が 52.8%と最も割合が高く、次いで「現状の公共交通を維持・確保するために、運賃が高くなってやむを得ない」が 25.5%、約 8 割の方が市、もしくは利用者の負担が増えても公共交通の維持・確保が必要と考えている。

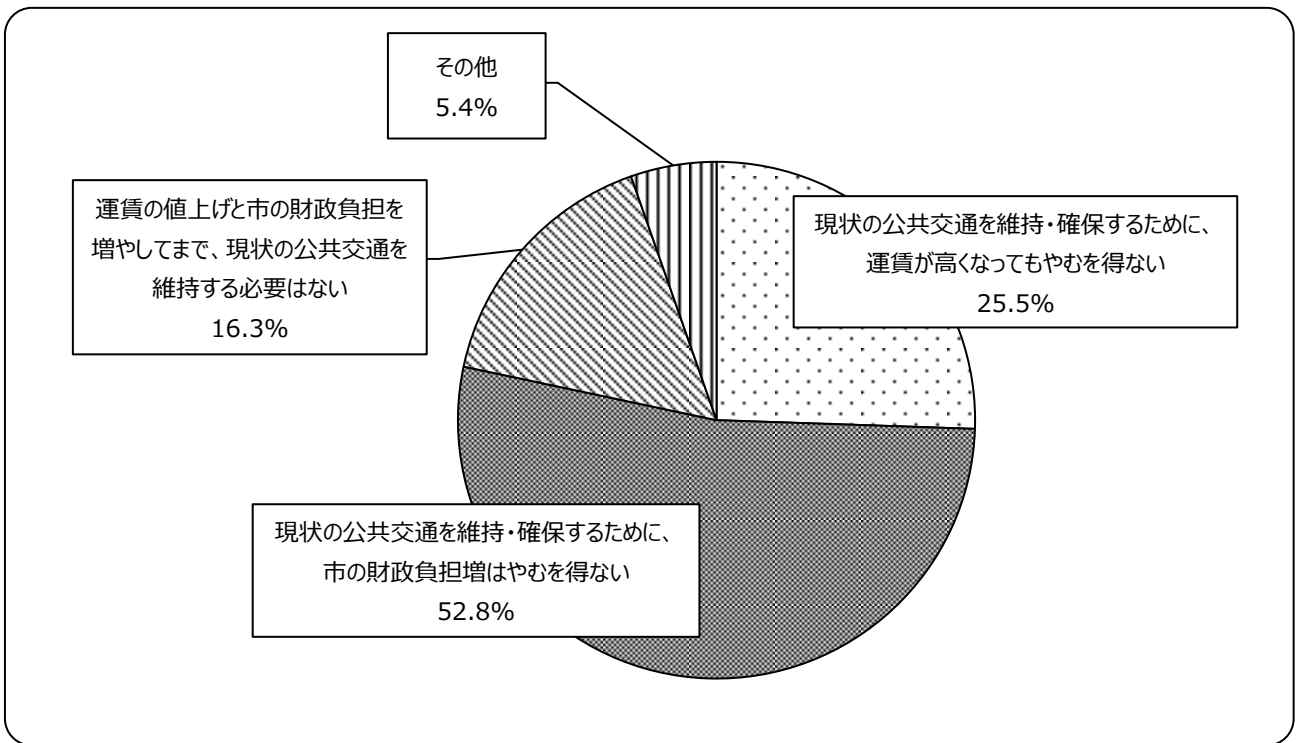
	選択項目 (N=466)	回答数	構成比
1	現状の公共交通を維持・確保するために、運賃が高くなってやむを得ない	119	25.5%
2	現状の公共交通を維持・確保するために、市の財政負担増はやむを得ない	246	52.8%
3	運賃の値上げと市の財政負担を増やしてまで、現状の公共交通を維持する必要はない	76	16.3%
4	その他	25	5.4%
	計 (回答総数)	466	100.0%

[4 その他]

【主な回答】

- 本数を減らす、乗り継ぎをうまくする、車両数を減らすことの努力
- 日中は本数を減らしている。
- 無駄な路線は廃止して皆が使う路線の方に力を入れる。その際に運賃が少し上がるのは仕方ない。
- 必要な値上げや負担はやむを得ないと思うが、基本的に関東などと比べても、既に初乗り運賃が高かったりするの
で、他機関との連携など、他の施策も織り交ぜながら、不要なコストは落とすなどのメリハリは必要に思う。
- なんでも市が負担するわけにもいかない。市のお金は税金だから、自己負担を増やせばいい。
- 確保して運賃の値上げをしてもいいが、その情報を詳細に公開してほしい。
- 高齢化による影響がよくわからない。厳しい状況である理解がまだできていない。新たな発想での解決策もあれば。
駅までの移動手段のウーバーイーツ化など（タクシーより安価で気軽に呼べる電動自転車タクシーなど）
- 全体に負担を求めるのではなく、受益者負担を推進すべき。高齢者が増えて公共交通機関の利便性や特定地
域へのサービス拡充が必要であるなら、その利用者が負担を多くし、全体で負担して全体の不満が高まらないよう
にしてほしい。
- 高齢化が進めば進むほど、公共交通の存在価値が高まり維持が必要。年金生活者が多くなり、高額なタクシーに
手が出ない状況を考慮すれば、公共交通の維持・確保が難しいとなれば、国からの援助を待つしかないのでは
- 全体のバランスなので運賃が高くなるなら、何か別のものを安くするなどの措置がほしい。
- 今より経費を下げる方法を考える。乗合タクシーのようなものの普及
- 市民に負担してもらおう考えが違う。
- 利用者が少なく採算性のない公共交通は廃止
- 自動化を進める。
- 内部改革
- 難しい。今の高齢者のバス、阪堺電車の補助を続けられるのか。
- 難しい問題でわからないが、交通環境が悪化し生活困難が生じれば、現在の住居を捨て便利な所へ転居を考え
ている。
- 別の方法を考えてほしい。
- バランスです。
- 根本の人口減少への取組が国に必要。市には子どもがいる家庭の堺市への誘致への取組が必要

- 観光や訪堺外国人を増やし、その税金を公共交通に充ててほしい。ベトナム大使館との連携など
- お店の出店促進や人が集まる仕組みを作り、財源確保を試みるのも必要
- まずは魅力向上、選ばれる公共交通となる施策を進める努力が必要
- わからない。



(6) 本市の公共交通について

《本市の公共交通について》

問 35. 市の公共交通に関するご意見などがございましたら、ご自由にお書きください。

【自由記述】

「市の公共交通に関する意見（自由意見）」では、市の交通全般に関すること、鉄道、バス、阪堺電車、その他交通に関して意見があった。

交通全般に関する意見としては、公共交通の利便性向上の意見が多く、次いで、おでかけ応援制度の維持・継続や拡充の意見が寄せられていた。また、東西方向の移動改善を望む声が多く寄せられていた。

鉄道に関する意見としては、特急や快速の通過待ちや停車駅に関する意見、乗換え、他交通への接続に関する意見が多く寄せられていた。

バスに関する意見としては、運行本数に関する意見や、停留所の案内に関する意見が多く寄せられていた。

引き続き交通事業者と共に、公共交通の利便性向上につながる施策の検討や施策展開に努める。

紙面の都合上、主な内容を集約、抜粋して掲載しています。

【主な回答一覧】

1 交通全般

- 鉄道、阪堺電車、バスなど、交通網が整っており、便利。
- とても満足している。
- 市の公共交通には感謝している。
- 当たり前と思っているだけで、目の見えない気付かないところで助かっている。
- 「おでかけ応援カード」は有難く有効に利用させていただいている。
- 現状には個人的に非常に満足して利用している。障害のある方や高齢者、妊婦の方、子連れの方など、何かのきっかけあるいは必ずその時を迎えることになる状況に今ある人々も利用しやすいように今後も改善してほしい。
- 乗車の時間帯による金額の変動や、乗車回数による割引、アプリなどによる最新の運行状況の把握など、すべての面で便利、利用したいと思うようになれば利用回数を増やしたい。
- 公共交通機関も安定した経営が大切だから、多少の値上げは仕方ない。
- 人口減少からの運賃値上げもある程度仕方がない。交通系電子マネーなどの利用で運賃の値上がりを抑えられる部分もある。私は交通系電子マネーが難なく使えるけど、苦手な人には昔ながらの支払い方法も必要。堺まつりをきっかけに、環濠ツアーへ行った。その際バスの1日乗車券を購入しバスを利用した。とても便利で魅力的で堺を1日走り回った。堺にはまだまだ知らないところがあった。時間の都合、海遊館方面行きを諦めた。電車で行くより便利だとわかった。
- 現在の住まいは駅に近く便利であるが、駅から遠く、路線バスも1時間に2、3本のところに住む父母は不便。近くの病院へもタクシーを呼ばないといけない。
- 車の運転をしないので、電車、バスは必要
- 公共交通は市民生活の重要な基盤である。合理的な維持がなされてはじめて近代的なコミュニティが際立つ要である。
- 駅と駅の間が広い。停留所が近隣になく不便
- 阪堺線と堺市内バスは65歳以上は100円なので、近所の人もよく利用している。動くことで、老化や体力の維持にも繋がる。廃止する動きもありましたが、長い目でみると健康になり、医療費面での削減になると思う。ぜひ続けてほしい。
- 今の制度である、100円制度を維持して欲しい。電車にも広げてほしい。
- 高齢者の方が、公共交通利用する機会が多いと思われるので、料金面、施設面の高齢者支援策が重要。
- このままの路線で運用するのは厳しいのであれば料金が高くなったり本数が減るのはやむを得ないと思うが、高齢になって高い運賃を払うのはきついと思うので、混雑する時間以外は利用しやすい料金にするなどの検討していただけるとありがたい。
- 高齢者こそ気軽に、いつでも乗れてこそその、価値だと思う。

- 不必要な時間帯の本数を減らすことは必要。しかし、高齢者や身体障害者には優しい公共交通になってほしい。
- 市の財政状況を考えると湯水のように注ぎ込めない。赤字路線は減便も仕方がないし、高所得の高齢者にも負担いただくのはある程度仕方がないかと。難しい問題だが、若者世帯にツケが回るのだけはやめてあげてほしい。
- お年寄りの値段、もう少しあげてもいいのではないか。ほとんどお年寄りが乗っているし、安すぎる。大人 1 人に対して、幼児代金は 1 人しか対応してくれないのも困る。せめて、2 人にしてほしい。双子なので、シングルベビーカーと抱っこ紐で乗りましたがとても不親切で、困った。その様な事があり、子どもが歩けるまでは、乗らなかった。
- 高齢者にはバス、阪堺電車の割引があるが妊婦、子連れへの支援がない。妊婦や赤ちゃんがいると自転車に乗れない。健康な高齢者よりも、移動が難しい。妊婦、子連れへの割引支援を強く希望する。
- 高齢者を優遇する政策はやめてほしい。堺市は人口が多いと思うので高齢者優遇よりもっと将来を担う子どもたちに向けた政策を考えてほしい。
- 子ども料金をせめて中学生までにしてほしい。部活の試合などですごく料金がかかった為つらかった。
- 65 歳以上の 100 円で乗れるバスは IC カードにチャージ機能を持たせて降車時に 100 円支払わずに済むようにすべき。100 円を落としたり探したりしてバスの車内事故のもとに思う。
- 堺市の一部は大阪市バスの乗り入れがあるが堺市自体にないのが不思議。政令指定都市として利便性を考慮すべき
- 公共交通維持のため予算化すべき
- 公共交通こそ、必要なら赤字でもすべきだと思う。民営化ばかり進んで、弱者は切り捨てられ、公共でされていた意味がわからない。
- 公共交通の維持が必要であれば、値上げよりも先に、公務員の人件費を適正なレベルに下げて、財源をねん出することが必要
- 運賃が高くなるのは困るが、税金で賄われるのも困る。
- 公共交通など、直接市民に還元される部分にもっとお金を回してほしい。
- 私自身は利用しないが、家族が利用するので値上げは本当に家庭が厳しくなる。
- 南海堺、堺東から松原、羽曳野方面（東西）の公共交通をもっと利用しやすくする工夫が必要
- 東西方向の移動が特に不便。これがもっと整備されれば私自身、車じゃなくて公共交通を利用するようになる。
- 堺は横（東西）の移動が非常にわかりにくい。特に外国人にとっては難易度が高いように感じる。堺でインバウンド需要を取りこむにはしっかりとした対応が必要。住民で需要が取れないなら、外国人インバウンドに頼るべき。
- 旧市内（堺区）や東西交通網の便数、不足の検討（便数が減り悪循環になっている、以前から検討されている東西交通の早急な検討）。大阪メトロの延伸やモノレールの延伸などの検討も早急にしてほしい。
- 堺は南北は南海本線・高野線があり便利だが、東西には鉄道がなく、堺市内を移動するには車がないと不便が多い。例えば大型公園（大仙公園など）を経由する路線バスには、ペットも乗れるようにしてほしい。そうすれば、車を運転しない人もたまには大きな公園にペットを連れていくことができる。
- 東西の交通をもっと充実させる事が必要。観光にも相乗効果があるはず。前まで東西の利便性を計画していたと思うが、どうなったのか。
- 市内の東西の鉄道網が無い。バスの乗継割引が無い。阪堺電車の停留所が遠くて利用しづらい。
- 横の横断が難しい。美原区に行くにもバスの乗り換えが大変
- 中区在住だが、泉北高速線・南海高野線から南海本線に行くために、一度堺市から出て大阪市（天下茶屋）に行ってから堺市に戻ってくるルートを取らざるを得ないことが不満。堺東からシャトルバスに乗る選択肢では初乗り運賃×2 が掛かるので余程のことがない限り選択しない。例えば、堺東駅と堺駅間の乗り継ぎなら 1 時間以内であれば初乗り運賃不要とするとか、シャトルバスも南海グループなのだから同様の措置が取られれば良い。
- 市内の東西の移動に不便さを感じる。鳳から深井まで自転車で行くには遠いし停める場所もない。バスを利用すると運行コースがあるのですごく時間がかかるし、電車を利用すると三国ヶ丘駅経由で遠回りになる。
- 近い将来、南海本線と阪堺線が浜寺公園駅での乗り換えが便利になる。このような形で「鉄道と軌道」、「鉄道とバス」、

「軌道とバス」の乗り継ぎがダイヤだけではなく接続点の整備が重要だと思う。行政ももっと積極的に公共交通機関の維持に努めるべき。これは、市内を東西に結ぶ鉄軌道も同様。現在では技術も進歩し、蓄電池車両の LRT を活用すれば、架線は不要となり軌道部分の整備のみとなる。また、排気ガスも出さないのがクリーンな環境にやさしい交通機関にもなる。車がなくてももっと移動しやすい交通体系になってほしい。

- ららぽーと堺までの公共交通をもう少し増やしてほしい。
- 私の住んでいるところは交通機関特にバスも通わぬところですが何とかできないか。高齢社会の中大変困る。陸の孤島で、何とかしてほしい。
- 本数が少ない、乗っている人が少ない、このまま維持できるのが不安
- 観光施設が散らばりすぎて公共交通でつなぐのがむずかしそう。イベントで周遊バスがあるときは利用させてもらっている。子ども達は堺の灯台を見られて喜んでいて。駅前に住んでいるのと休日は自動車での移動がメインなので交通網をよく理解していない。広報さかいに交通網と各施設をのせた簡易マップがあると助かる方もおられるかもしれない。
- サービスの提供が堺区に集中していると思う。都市部以外の利便性を考えていただきたい。
- 美原区在住、バス路線が少なく本数も少ない。電車が通っていないので不便
- バスや電車など乗りたいがまだ小さい子どもがいて、停留所などに行くのも大変。駅のそばに電車に乗った証明があれば割引になる駐車場があればありがたい。
- 高齢者の自動車事故が減らすため、免許を手放す高齢者へのタクシーチケット・バスチケット発行など、「堺はやってますよ！」と話題になるような政策をすべき。自分を顧みない高齢者の事故が多すぎる。程よく都会で便利な堺の地の利や公共サービスをもっと生かすべき。
- 高齢の親のために、マンション前から病院までの公共交通サービスを行ってほしい。最寄りの駅、停留所まで歩いていくことも難しいため
- 足が悪く杖を使用し、弱視停留所まで遠く乗り降りも怖くて出来ない方も多い自転車云々よりも弱者の市民が通院出来る交通機関の充実をすべき
- 弱者に寄り添う交通機関を常に考えてもらいたい。
- コミュニティバス路線の充実。高齢者パス、精神障害者保健福祉手帳所持の人にも割引。バスの中でも観光案内や個人店舗の広告メッセージを流して、乗客の料金負担を軽減する。バスに乗る人にはバスポイントが貯まるなどのお得感を付加してほしい。
- 利用しやすいように、ポイントが貯まったら一回無料やサービスデーなどあれば良いのでは
- 高い。不便
- 土日、早朝、夕方利用すると割引になるなどのお得キップがあれば、利用も考える。
- 利便性をよくしてほしい。
- 本数は 1 時間に 2 本を基準にしてほしい。
- 病院やリハビリ、デイサービスの送迎車は増えたが市営バスは年々乗車人数や本数が減っている。理想は送迎車の用な家の近くを通るマイクロバスのようなものや、もっと小回りがきく小さい乗り物（4～5 人乗り）であれば乗る人も増えるのでは。バスの運転手は大型免許など必要ですが大型免許が必要無い乗り物であれば運転手も増やしやすいかと。これから高齢者はまだ増える。小回りのきく乗り物が街中を走ってくれると有難い。今の停留所は遠いし本数が少な過ぎる。
- 子どもが小さいためベビーカーで公共交通機関を利用する。エレベーターがない駅がある、乗り降りする際段差がある車両が多い、ベビーカーやキャリーバッグを持った人用のスペースに関係のない人が占領していて使えず肩身が狭い時が多い。
- 泉ヶ丘駅前（北側）ロータリーのエレベーターが古い、狭くて小人数しか乗れないことが問題と感じる。
- 阪堺電車を利用したいと思うが、駅までのアクセスが悪いため、休日だけでも JR か南海バス沿線からのシャトルバスなどあれば、もっと利用できるのと思う。
- バス、電車などの調べ方の簡素化と無料での利用幅の増加。調べようとすると、有料の方だけ見られる。などがあり、不便と感じた事がある。特にバス。堺市は沢山バスが走ってるので、もっとわかりやすくしてもらえると助かる。まだ若い方に入る

年代だと思うが、調べにくく諦めたことが多々ある。

- ダイヤ改正時の周知徹底が不十分。できるだけ「広報さかい」や LINE で知らせてほしい。
- 公共交通の自動化
- 経済発展と人口増加に伴って拡大してきた公共交通を、経済縮小と人口減少の現在も維持するのは、どうやっても不可能だと思い。無理に「維持」や「改善」しようとすると、何らかの不可（金銭的な負荷を含む）も生じる事を思えば、適当な時期に公共交通の「縮小」や「閉鎖」もすべきと考える。
- 基本の移動は自転車だが、公共交通がなくなる（減る）と行きにくい場所が出てくると思う。乗車人数があまりにも少ないところなどは減便などの検討の余地があるかもしれないが、使用する人がひとりでもいるなら代替案もあれば嬉しい。
- 世の中便利になり過ぎている。過去に戻りましょう。
- 目新しいさやマスコミ受けをするもの、派手さ強調するよりも利用しやすい体系交通網を整備してほしい。
- 少なくとも現状のサービスを維持してほしい。
- 減多に利用しないので特にない。
- 現状は特に問題はない。

2 鉄道

- 最寄り駅が無人駅になった時は驚いたけど、これはこれでありだなと思った。困った時も遠隔で対応してもらえた。
- 日常では阪和線しか使わないが、特に不便を感じたことはない。
- 利便性の向上や東西鉄道の整備は必要だと思う。
- 東西の移動が不便。南海高野線沿線に住んでいますが、堺市内への移動のために天下茶屋経由をすることが多い。電車での東西交通の整備を希望します。
- 東西に鉄道がないのは弱点
- 世界遺産が最寄り駅である JR 百舌鳥駅に快速が停車しないことに不便を感じる。
- JR 阪和線の特急電車を堺市内（特に鳳駅）で停車するようにしてほしい。特急はるかが停車すれば、堺市民の新大阪や京都へのアクセスが良くなるし、海外からの観光客も堺を訪れやすくなる。
- 津久野に快速が止まるように、働きかけてほしい。市民病院もあるし、利用者が多いのに、天王寺から帰る時間は、和歌山方面の富木や和泉府中よりも時間がかかり、大変不便である。何とか、津久野にも快速列車が止まるように堺市長からも働きかけてほしい。
- 阪和線の津久野駅に快速が止まるように堺市から財源を投入してほしい。
- 天王寺から津久野に各駅停車で帰ってくると、長居と杉本町と上野芝と待ち時間だけでも 20 分近い時があり、動いている時間より長いように思い、イライラする。堺市の財源使っても、津久野に快速が止まるように依頼してほしい。もしくは、鳳から天王寺は快速をなくして、地下鉄のようにすべて各駅停車にして、快速待ち時間をなくしてほしい。
- 電車は快速通過待ちで待ち時間が長すぎる。
- JR 阪和線の百舌鳥、上野芝、津久野（特にひどい）の 3 駅の天王寺駅からのダイヤは無茶苦茶で、快速電車優先がひどすぎる。堺市駅で快速電車から各停への乗換待ち時間の長さは全国の政令指定都市のなかでも最も長いのではないかと。これでは JR 離れが増えると思う。
- ちょっとした事での遅延が多い。事故などの場合は各停は後回して快速が優先されるため非常に不便。快速よりも各停を優先運行すべき
- 南海以外にも JR も重視してほしい。
- JR と南海の乗り継ぎが悪い、不便すぎる。
- 南海本線と泉北高速鉄道の乗り換えがかなり不便
- 中百舌鳥にも南海線の急行電車を停車させてほしい。
- 泉北高速鉄道を利用している市民は、泉北高速鉄道が麻痺してしまうと陸の孤島になり、身動きが出来なくなるので、

困る。

- 泉北高速鉄道の運賃が高すぎる。南海電鉄との合併を元株主の大阪府と連携して、堺市として要望すべき。東西交通の鉄道は不要。大阪市の市営地下鉄の大赤字と同じ轍を堺市は踏まないでほしい。阪堺電車の赤字を教訓にしてほしい。
- 中百舌鳥に全列車を停めて、ガラガラの有料特急をやめてほしい。
- 南海電車の問題だと思うが、中百舌鳥駅を改装して地下鉄に近づけたのは良いが、その分階段が急になって、高齢者には辛いと思う。中百舌鳥の乗り継ぎはずっと課題
- 中百舌鳥駅の乗り継ぎ時刻の連携をしてほしい。
- なかもず駅の地下鉄と南海の接続は改善してほしい。地下での乗り換えをできるように
- 泉北高速鉄道の椅子が臭い。
- 南海高野線初芝駅の西側に改札がほしい。
- 地下鉄御堂筋線の駅の改札口を、大阪市内のように複数にしてほしい。
- ラピートは不要
- 地下鉄御堂筋線や泉北高速鉄道線がもう少し南部方面まで延長してくれれば、本当に有り難い。
- JR 沿線に住んでいるのですが、ホームと電車の隙間が広く、ベビーカーで乗り降りするのにいつも苦労している。
- 朝方や夜遅くに行くと座席で寝ている人がいて迷惑。食事や化粧を電車ですると匂いが充満し嗚咽感を感じる事がしばしばある。乗り換えをスムーズにしてほしい。乗客が最近喧嘩をしている人をよく見るので監視体制を見直してほしい。
- 電車を利用する際に妊婦やお年寄りに席を譲らない人が多すぎる。また、妊婦で顔を真っ青にしているも見ないふりして携帯へ目を移す社員が多いのが嫌。優しく無さすぎる。
- 南海高野線は遅れる事が多い。2、3分の事だが朝の2、3分は大事
- 南海電鉄、三国ヶ丘駅すぐ横の踏切が酷すぎる。開かずの踏切になる事が多い。そもそも駅のホームに停車している間、ずっと踏切閉鎖している事が問題。ホーム停車中は踏切を空け、発車直前に遮断するようにすれば、その間だけでも相当数が踏切を渡れる。JR 阪和線も同様だが、どちらも予算的に高架化は先ず無理だと思うので、ホーム停車中は踏切を開放する方向で改善してほしい。
- 高齢者の地下鉄の料金を大阪市と同じように安くしてほしい。

3 軌道（路面電車）

- 阪堺電車が安く利用できて良い。
- 私自身はあまり利用しないが阪堺電車は町の1つ風景として小さい頃からずっと利用してきた。阪堺電車からお年寄りや子どもが1人で降りてくる所を見ると他の電車とは違う気軽さや敷居が低いのかと思う。色々問題はあると思うが、堺市の交通と町の風景との両面で残して欲しい。
- 阪堺電車を堺市は負担しているが、未来に残さないといけない公共交通だと思う。乗客減少が避けられないのであればJR九州の様にもっと観光（豪華列車とか貸し切り）に特化してもいいんじゃないかと思う。やはり、地元商売を巻き込んで（観光とか）自分の儲けで残せるように負担している堺市が間に入ってもっと努力すべきだと思う。
- 堺市駅、堺東駅、堺駅を路面電車をつないだらどうか。
- LRTによる堺駅から堺市駅までを結ぶ東西線計画を復活してほしい。
- 費用は必要になるかも知れないが、阪堺電車の拡充（東西など）をお願いしたい。南海高野線の高架計画よりも先に、堺市電（広島市を参考）の拡充を検討していただきたい。
- 堺市の場合、東西の交通手段が脆弱。10年以上前に大小路にトラム構想があったが住民アンケートの結果などにより議会で否決され実現しなかった経緯があるが再チャレンジしてほしい。堺市駅までは無理だと思うが堺駅－堺東駅だけでも実現してほしい。大小路通りは歩道が広すぎるので「トラム」の運行は可能だと思う。ただし、採算面は難しいと思うので「利晶の杜」などの最寄り先や延長先だけでは採算面が改善されると思う。

- 堺浜シーサイドステージまでの LRT を作ってほしい。
- 泉北ニュータウンに LRT を導入してほしい。
- 東西鉄軌道についてですが、現在南海バスが運行しているのに、費用（税金）をかけてまで行う意味がないと思う。
- 阪堺電車にお金を投入するのは、いかがなものか。

4 路線バス

- もっと気軽に乗れる値段にしてほしい。よほど遠くなければ 100 円にしたらもっと利用する子育て世代がふえるのでは
- 運賃がもう少し安いと嬉しい。
- 運賃がとても高いので、子育て世代には厳しい。割引などがあると嬉しい。
- 近鉄バスと南海バスの運行ルートが競合している部分があり、競争するのはよいが、運賃は安くなっているのか疑問
- 堺市は縦の移動はしやすいのに、横の移動はしにくい。バス路線の拡充を願う。
- 利用していないが高齢になったら必要性があるので減便しないでほしい。
- 堺港の方に行くバスが、朝夕の通勤時間は座りたいが混雑して座れない。朝夕は本数増やしてほしい。
- 健康福祉プラザなどの公共施設への本数が、少し少ない。
- 堺市立総合医療センターへの本数をもう少し増やして欲しい。せめて 1 時間に 1 本はほしい。
- 昼間の本数が少なく、ほとんど使っていない。高齢者は昼間に移動と思うので、配慮してほしい。
- 休日の本数が極端に少ない、老人のみの家庭では大変
- 便が少ないなど子どもが小さい時にはとても不便だった。
- 南海バスをよく利用していますが、路線バスとしてもっと本数を増やしてほしい。
- 1 時間にバスが 2 便。その 2 便が同じ時間に偏って走るのなら、1 時間に 1 便となら変わりはない。エネルギーも無限にあるわけではないし、人が不足するのは火を見るよりあきらか。タクシーとバスの長所を兼ね備えた、気楽に呼べる、気楽に乗れる、安心して生活できる公共交通を、行政だけではなく、民間事業者、市民、みんなで、みんなが考えるように進めてほしい。
- 南海バスは運賃どうこうの前に、時間通りに来ないし、すごく荒いし、あまり乗りたいと思わない。会社員で朝はいっぱい乗れないから、もう少し本数増やしてほしい。
- 南海バスは、本数が少なく、車椅子の乗降がきちんと把握できていない乗務員が多い。
- 大学に通っているが、泉ヶ丘方面よりも金剛行きの方の方が本数が少なく、不便な思いをしている。
- 中区の公共交通事情がひどい。鉄道駅が深井しかないのに深井に行くバスが極端に少ない。快速停車駅の鳳へ向かう本数が地方ローカルバス級に本数が少ない。政令指定都市なのに恥ずかしい。
- バスを小型化し本数を増やす。
- 鳳地区と泉ヶ丘の直通バスがほしい。
- 堀上緑町から鳳駅へ行く路線バスを希望する。
- 御池台から泉ヶ丘行きのバスはあるが光明池、和泉中央へのバスがなく不便
- 泉北郵便局、南区区役所に停留所が無いのは困る。
- 地下鉄（北花田～新金岡～なかもず）沿線に沿って運行しているバスがないので不便。北花田～阪和堺市駅の循環が多すぎる。
- バスの本数が少ないところには、屋根付きの待てるところがほしい。
- 南海バスが自宅近くを通っているのでよく利用しているが、停留所で屋根無しの所が多い様に感じている。雨天や特に夏は陽射しが強い為、バス待機時に屋根があればと思う事が多かった。
- 停留所の表示名と実態が乖離しているケースが見られる。正確な場所の認定不良や人に場所を正確に教えられない。
例：南海バス「北公園前」は周囲に公園らしきものは全く見えない。おそらく北波止町の海辺にある公園と思われるが、離れており全くわからない。たとえば「神南辺町 2 丁」や「古川橋北詰」などが候補としてあげられる。

- どのバスに乗れば目的地に着くのかわかりづらい。〇〇方面行き、と書いていても、地名と場所が一致しない。ネットで調べた番号の停留所から乗っても、路線や経路が違ったりする。バスの本数が少なくて使いにくい、実際乗客も少ないので、本数を増やすのも難しいだろうと思う。8人乗りなど、コンパクトなバスの本数を増やす。安全機能が整備された車両の運転手に関しては、免許取得のハードルを下げ、アルバイトに近いような運転手の人数を増やす。ICカードを使えるようになってから、支払いについては非常に使いやすくなった。バスのリアルタイム待ち時間は便利
- 利用しにくい。停留所の場所、経路などわかりづらい。
- 停留所や路線などがわかりにくく、電車と違って本数も少ないのであまり利用価値を感じない。
- 停留所の案内板の、見てすぐ理解できるようにしてほしい。現状、時間がかかる。
- もう少し路線が多ければいい。南海とJRを結んでほしい。
- 停留所を増やしてほしい。停留所が近い人が羨ましい。
- 始発の見直し。例えば、津久野駅発の始発に乗れば、新大阪発の新幹線の始発に乗れる。
- 最終時間を伸ばしてほしい。
- 利便性が低下している。乗降客の減少→便数の減少→利便性低下によるさらに乗降客の減少
- 天気や時間によって道路がかなり渋滞し、バスの運行時間への影響が大きい。時刻表なんてあってないようなものだ。道路の渋滞を解消することも必要。
- バス路線で道幅がとても狭い箇所もあるから道路の拡張が必要
- 市内の幅員の狭い道で大型の路線バスが使われていることも不満。運転手の方は細心の注意を払われていると思うが、歩行者や対向車からだと怖く感じる。
- 停留所がわかりにくく、ベビーカーで待っている時に道幅がなく邪魔になり折りたたみたいが、子どもを椅子とかに座らせる事が出来ればいいが何もないのでどこに行くか不安になるので折りたたまず、そのまま乗るには時間がかかる。
- 赤ちゃん連れでバスを利用するには心理的ハードルが高い
- ベビーカーで移動するような小さい子どもがいる家庭では乗降時の困難性からバスを利用するのは控えざるをえない。
- バスは乗降口の段差があり乗り降りしにくい。
- 高齢者、子連れに向けて無料バスを復活してほしい。
- 鳳など西への移動手段がバスしかない。バスの乗り継ぎがよいように改善してほしい。
- 南海バスで堺東での乗り継ぎがうまくいかず不便
- 小型バスの運営
- 夜など、だれも乗ってないのに、大きなバスを走らせるのもどうかと思う。
- 以前住んでいた大阪市では区内の巡回バスが1回100円程で利用できていたが、こちらにもそういうものがあれば子どものお出かけもしやすい。
- バス路線に頼る状況は理解するが、乗客がいらない運行バスを見るとむなしくなる。
- バスが遅れたり本数が少ない所があるのは仕方ない。

5 堺市乗合タクシー

- 個人的には知らなかった。情報を知ることによって使用市民の使用頻度が高まるよう感じる。
- 老若男女分かりやすい説明があればいい。

6 タクシー

- 1人で乗るのが怖いので、あまり使いたくないが、子どもの怪我などで病院に行く時に使った事があるので、必要。
- タクシーアプリを簡単に使えるようになれば、高齢者も利用しやすい。海外ではウーバータクシーが普及している。
- タクシー利用助成券を年間24枚いただいています、月2回なので少ない。
- 運転手が高齢化しており利用するのが怖い。

- 車椅子での使用することが難しい。
- 配車が不便（予約をさせてくれない）

7 その他

- 先日試験的に東西を結ぶバス無人運転されていたが、大いに期待している。
- 堺東から美原の実証実験のバス運行を一度利用したが、とても便利だった。是非定着させてほしい。
- 自転車シェアは便利。ただ、いま、ある場所は、物陰に隠れていることや、駅から少し離れた場所など、探すのに時間がかかり、結局、余裕があるときしか使えないという課題を感じる。
- 駐輪場代金を安くすると、もっと利用が増えるかなと思う。
- 自転車の一時駐輪場所がほしい。定期を買ったり、友人との待ち合わせで駅で待つ際に自転車を置くところがないため困ることがある。駐輪場の台数を増やしてほしい。
- 高齢者だけでなく、免許返納を促進、公共交通利用増、環境配慮、他の都市がやらない政策で差別化を図る。他府県からも人が集まり、税収が入る。政令指定都市なのに知名度が低いと感じる。海に近いのであまり起伏がないので自転車（堺は有名）をうまく活用した政策など
- 今後、高齢者の自動車運転のリスクを軽減する為にも公共の介護タクシーを拡充して幅広く利用出来るようにしてほしい。
- 大小路のモビリティイノベーションでの再開発は緊急性も重要性も感じないので、優先度を下げてほしい。