

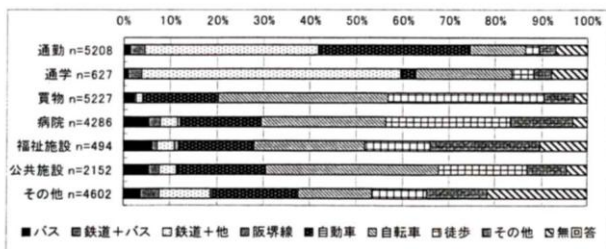
# これまでの市民意見

## (1) 既往アンケート等による市民意識の傾向

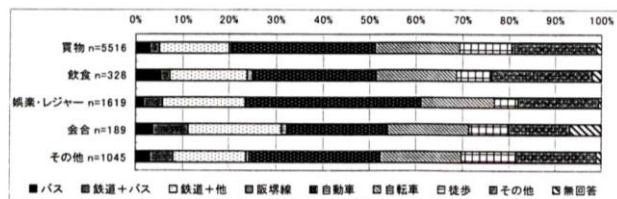
### 1) 外出時の利用交通手段

- ・ 通勤・通学は公共交通利用が多く、買い物・通院等は自動車・自転車・徒歩が多い。
- ・ 公共交通を利用している年齢層は、20代以下の若い世代が多く、また高齢になるほど割合が高くなる傾向がある。

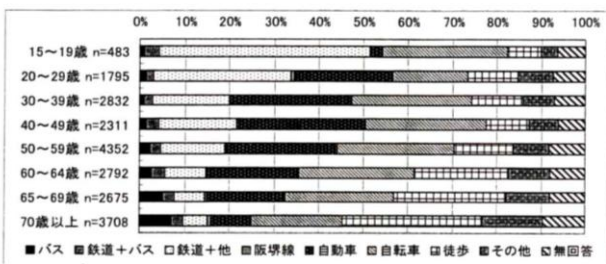
目的別



目的別



年齢別



年齢別

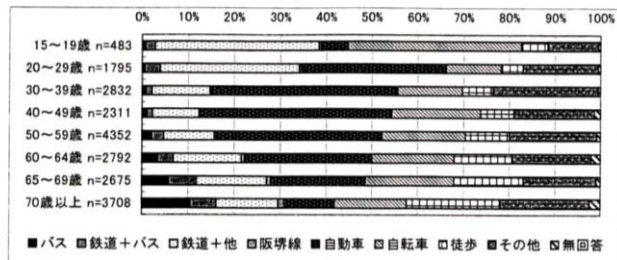


図.1 外出時の利用交通手段(平日)

図.2 外出時の利用交通手段(休日)

出典:公共交通利用活性化検討業務(平成15年3月)

### 2) 公共交通の現状評価

- ・ 公共交通の現状評価は区域別での傾向の差が大きく、美原区の評価が特に低く、次いで中区、南区が低い。

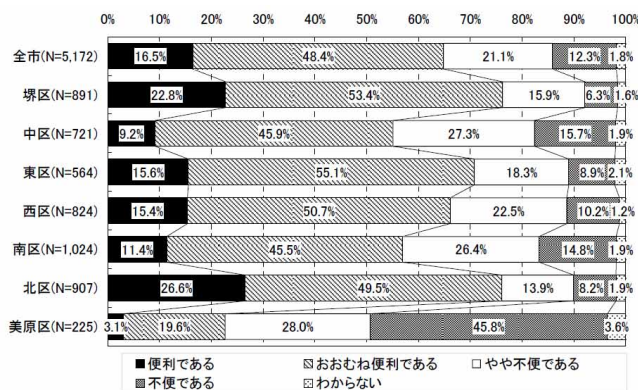


図.3 公共交通の現状評価(区別)

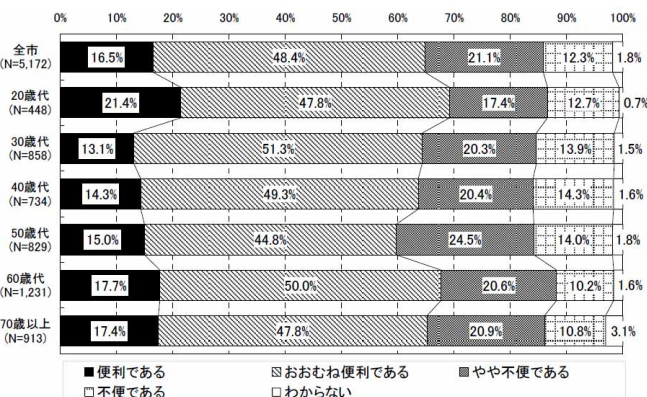
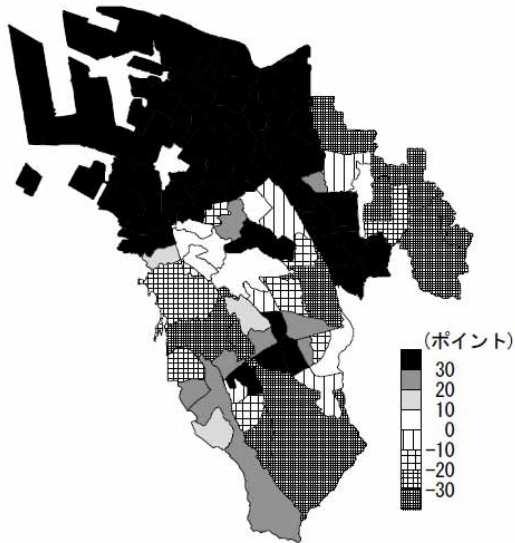


図.4 公共交通の現状評価(年齢別)

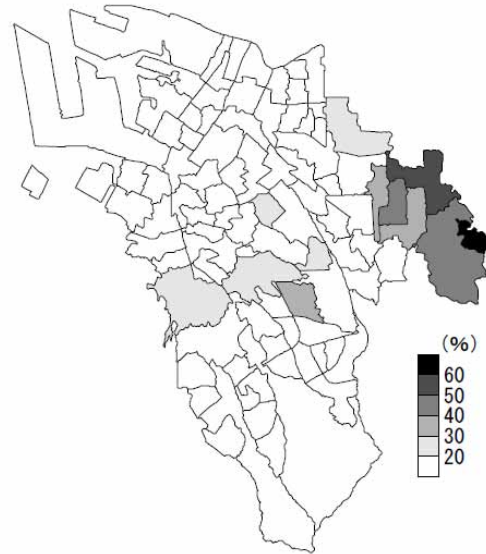
出典:平成21年度市民意識調査報告書

【参考】小学校区別の現状評価

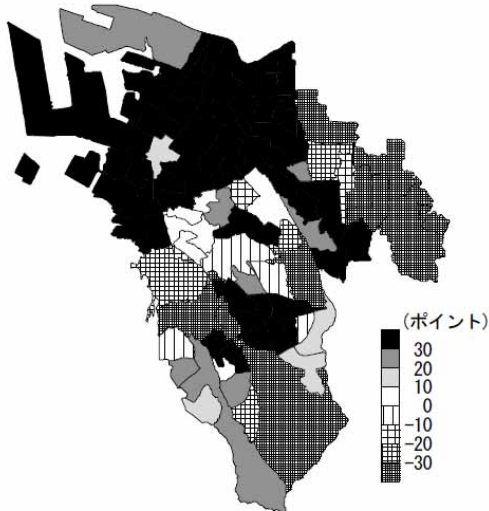
通勤の便利さ



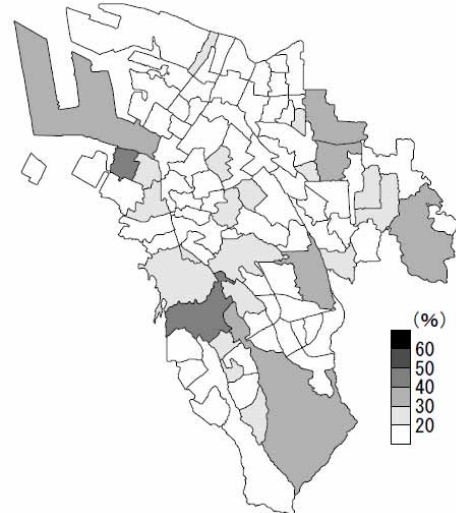
鉄道の駅



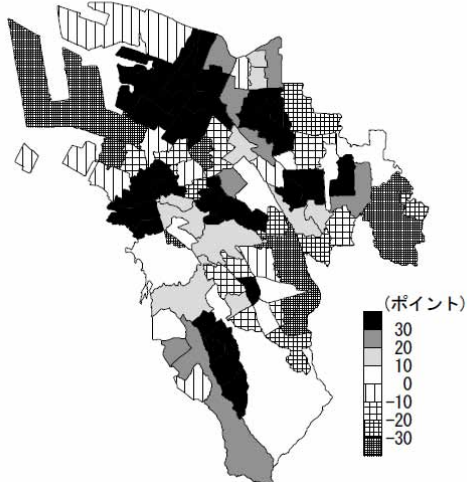
バス、鉄道などの日常交通の便利さ



バスの停留所・バス路線



市役所、区役所へ行くときの便利さ



公共施設や駅などのスロープ・エレベーター

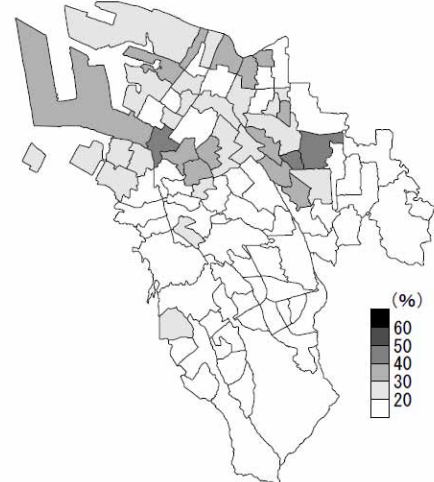


図.5 身近な生活環境の満足度(通勤の便利さ)

※「満足計」-「不満足計」の値を表示

図.6 日常生活で不便を感じる施設

出典：平成21年度市民意識調査報告書

3) 今後の公共交通の取り組みに対する考え方

- ・ 「公共交通や自転車の利用が便利なまち」が、「自動車の利用が便利なまち」よりも圧倒的に割合が高い。
- ・ 今後、公共交通の取組の重要度を認識している割合は全市的に高く、特に美原区での割合が高い。

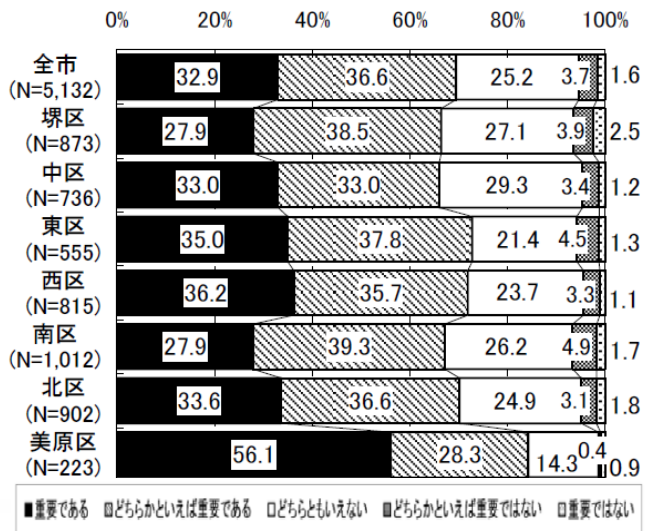
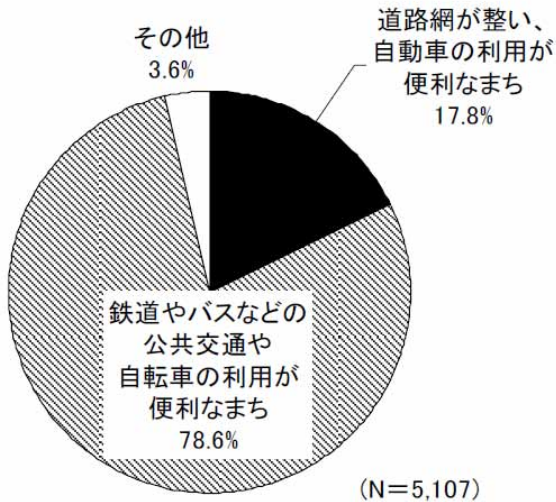


図.7 交通とまちづくりの考え方

図.8 市の取組に対する「今後の重要度」(公共交通網の整備)

(2) “市民の声”における代表的な意見

- ・ “市民の声”としていただいている意見について、代表的な意見を以下に整理する。

		項目	意見・要望
全般		利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノーマイカーデーの取り組み強化</li> <li>・ パークアンドライドの拡大</li> </ul>
		東西軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東西間の交通の強化（堺駅～新金岡、中百舌鳥方面、堺浜～堺東～美原区方面、鳳～北野田方面 など）</li> <li>・ 鉄軌道で充実するべき／鉄軌道に反対（バスで十分）</li> </ul>
		新たな交通機関の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRT の導入（賛成／反対）</li> </ul>
バス	路線バス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルートの創設、延長（駅を拠点にしたニュータウンの循環バス、東区と美原区役所を結ぶバス路線 など）</li> </ul>
		料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金を安く、鉄道・バス等の一律運賃化</li> </ul>
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行本数の増便（石津川～西区役所など）</li> <li>・ 運行時間の延長（泉ヶ丘駅～金剛駅など）</li> </ul>
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベビーカー、バギー利用の際の取扱緩和（運送約款により折りたたんで乗車）</li> </ul>



		項目	意見・要望
	ふれあいバス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行ルートの改善（ルートが限定されていて行きたいところに行けない、ルートが変更になり不便になった）</li> <li>バス停の増設（バス停が遠くて不便）</li> </ul>
		料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>みはらふれあい号の無料制度の存続</li> <li>スルッと KANSAI のカード利用可能化</li> </ul>
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行日の改善（運行の曜日が決まっていて不便）</li> <li>運行本数の増便（朝一番の南区 C ルートが混雑、昼間の便が少ない）</li> <li>ダイヤ改正（ダイヤ改正後乗継が悪くなった）</li> </ul>
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>周知・PR の強化（利用できる路線でも知らないために利用していないのではないか）</li> <li>停留所への屋根、ベンチの設置</li> </ul>
鉄道	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線の延伸（地下鉄四つ橋線を堺・堺東まで／地下鉄御堂筋線をニュータウン・浜寺公園まで等）</li> </ul>	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>泉北高速鉄道の運賃引き下げ（上下分離方式の導入）</li> </ul>	
	バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーター・エスカレーターの設置（堺東駅東出口、三国ヶ丘駅、JR 鳳駅 等）</li> <li>駅ホームの転落防止柵設置</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅舎の美装化、老朽化駅の改築</li> <li>南海高野線浅香山～堺東等の高架化もしくは地下化（渋滞の解消等）</li> </ul>	
阪堺電車	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>他路線への延伸・接続（堺駅、天王寺駅）</li> <li>他の路線との接続（接続路線が堺市内に無い）</li> </ul>	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃割引（阪堺線とバスの乗継割引運賃 等）</li> </ul>	
	利用促進・活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>PR の強化（南海電鉄の「NATTS」に沿線情報を載せる 等）</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪堺線の存続</li> <li>阪堺線への補助見直し（なぜ 50 億円も補助するのか）</li> <li>阪堺線の廃止（南海本線が役割を担う）</li> </ul>	