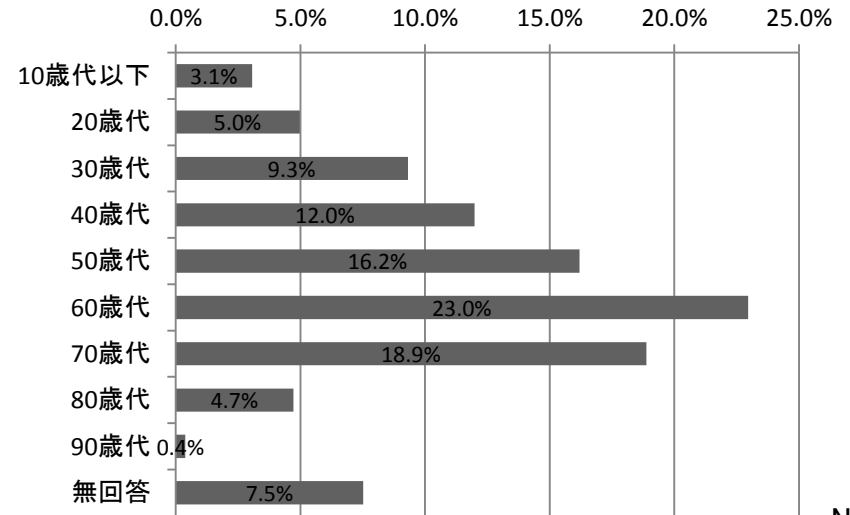


アンケート概要・回答者属性

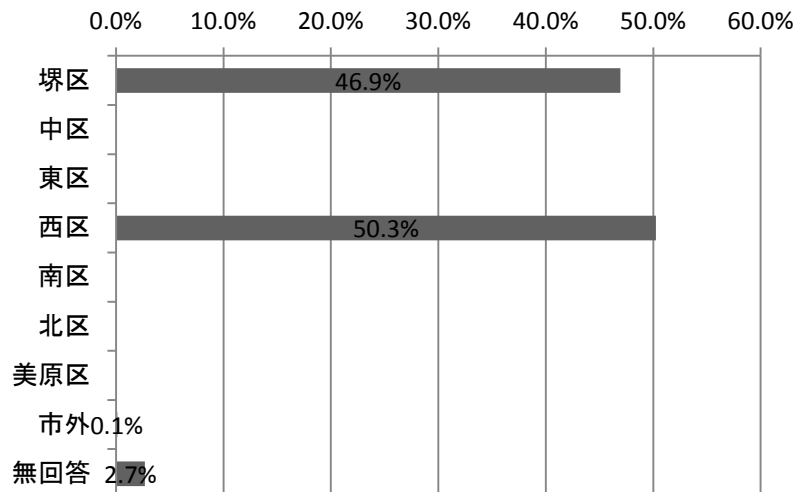
種別	阪堺線に関するアンケート
実施主体	大阪産業大学・堺市
配布対象	阪堺線堺市内沿線
配布数	6000部(2000世帯×3部/世帯) ・3部/世帯×1000世帯(LRV説明ありチラシ) ・3部/世帯×1000世帯(LRV説明なしチラシ)
配布方法	ポスティング
配布時期	平成24年3月
回答数	784

年齢層



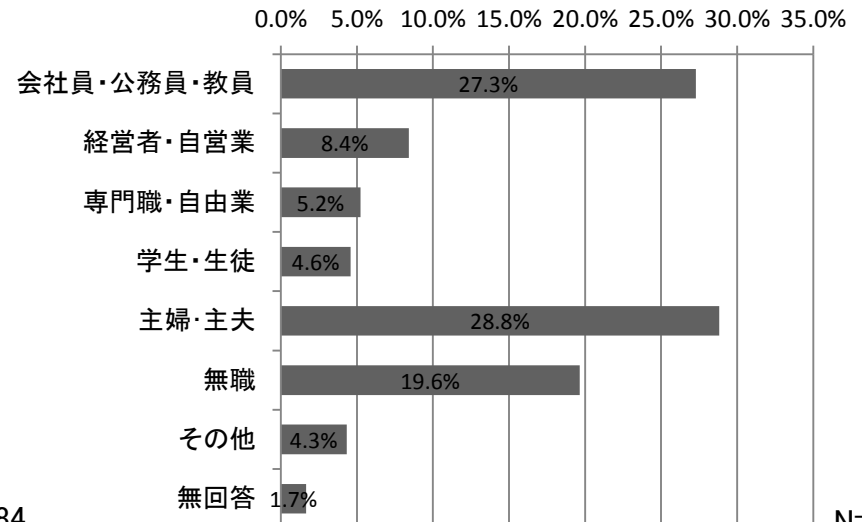
N=784

居住地



N=784

職業

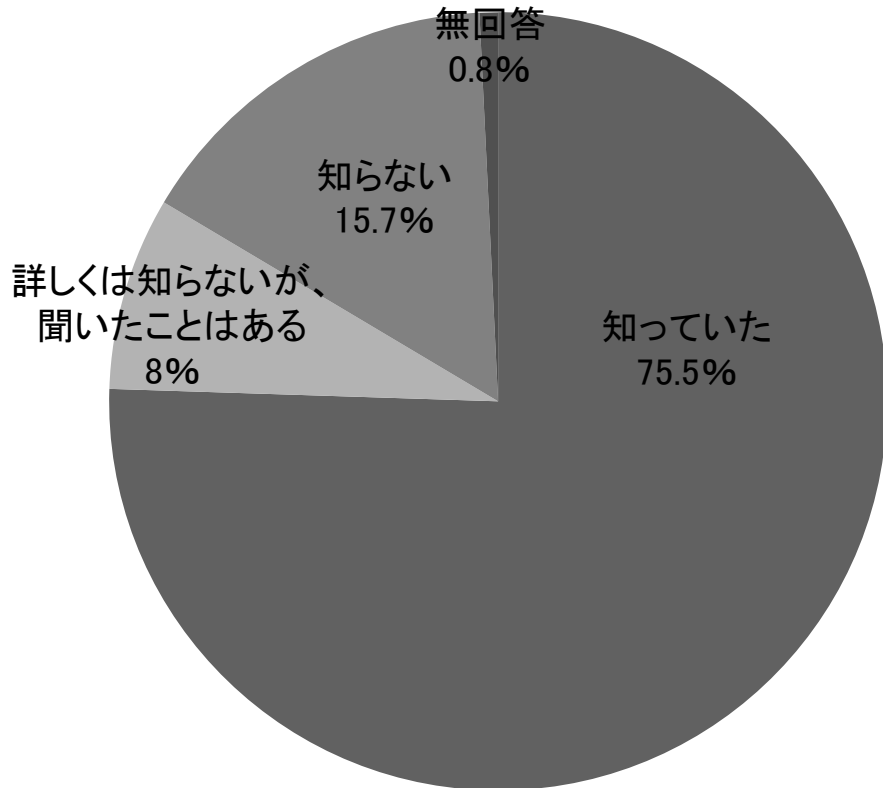


N=784

支援策認知度(運賃均一化)

支援策の運賃均一化については、約80%の認知度があり、運賃均一化の認知がされているといえる。また、運賃均一化を知った理由は、車内・停留場ポスターと広報さかいが多くなっている。

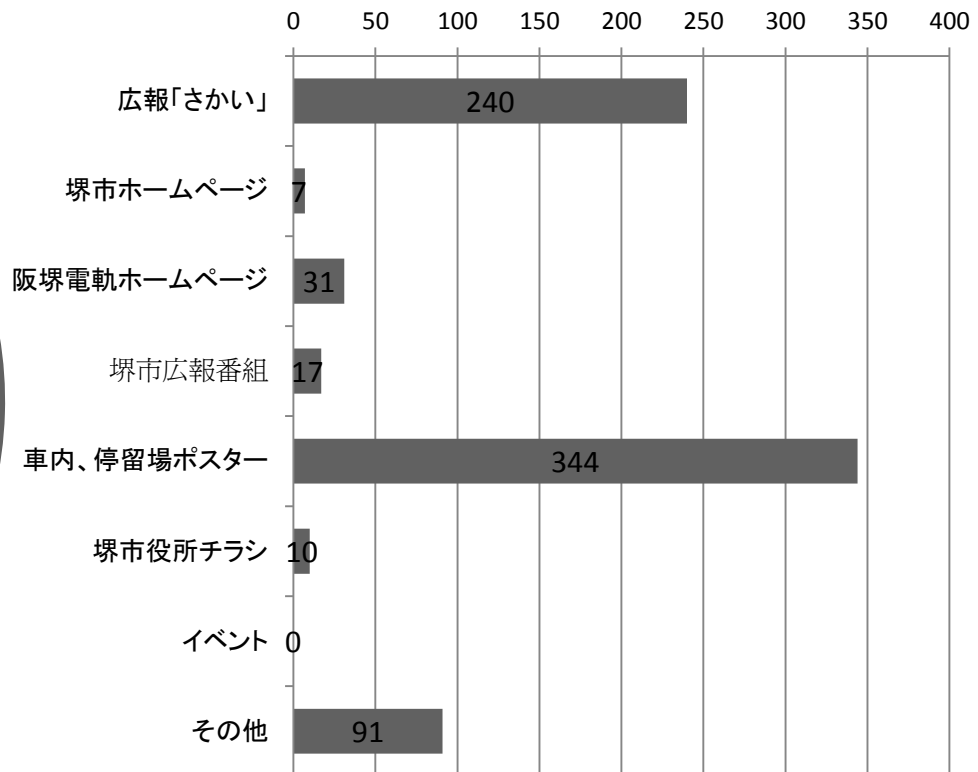
運賃均一化認知度



N=784

運賃均一化を知った理由

(“知っていた、詳しくは知らないが聞いたことはある”人が対象)

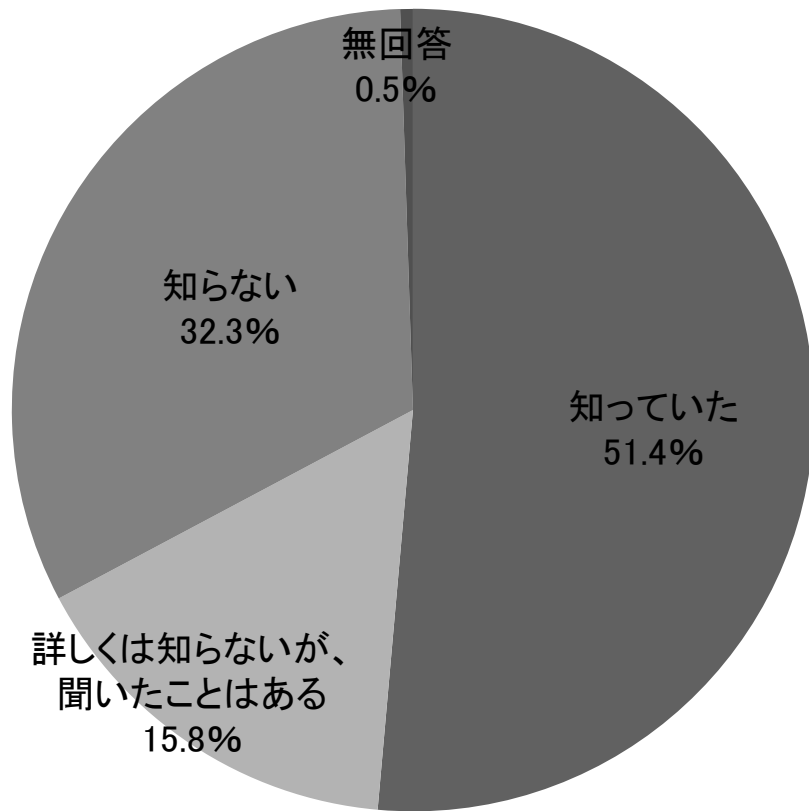


N=655

支援策認知度(高齢者運賃割引)

高齢者運賃割引については、約70%の認知度があり、概ね高齢者運賃割引の認知がされているといえる。また、高齢者運賃割引を知った理由は、広報「さかい」と車内・停留場ポスターが多くなっている。

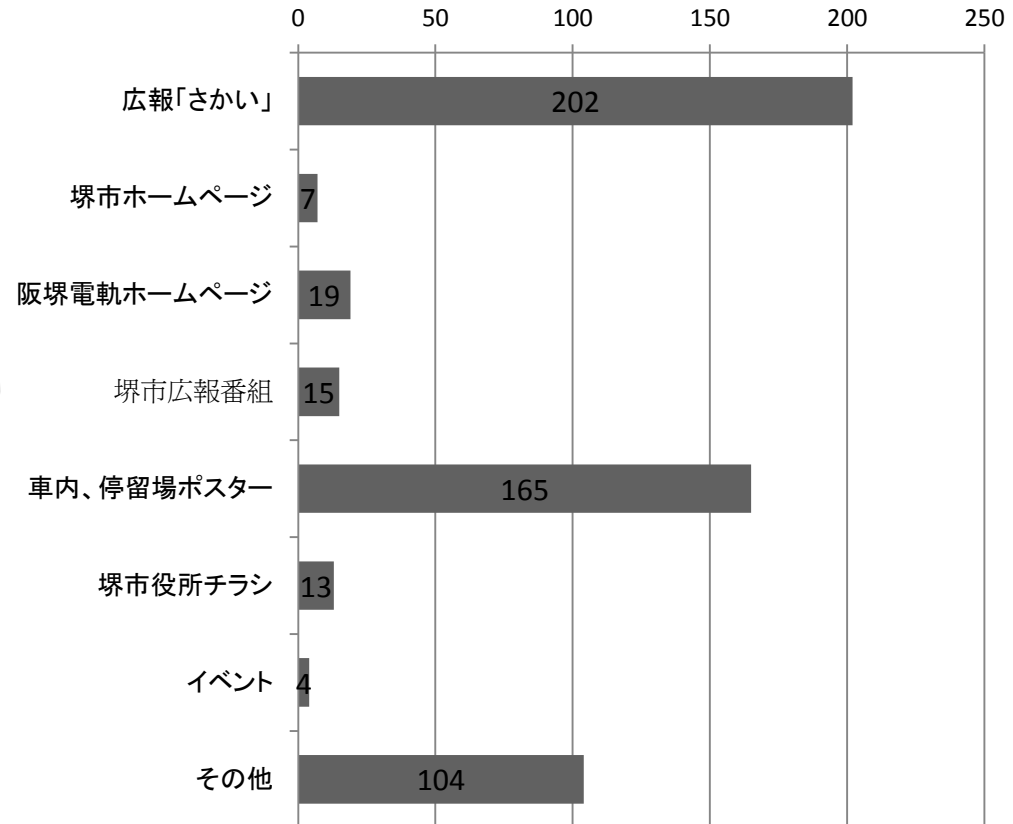
高齢者運賃割引制度認知度



N=784

高齢者運賃割引を知った理由

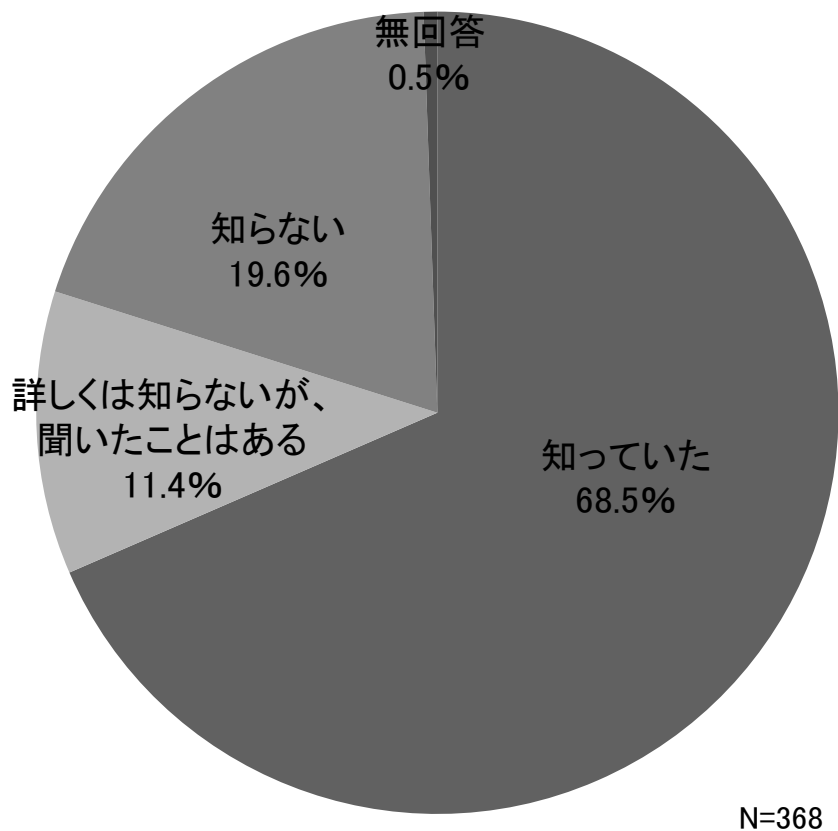
(“知っていた、詳しくは知らないが聞いたことはある”人が対象)



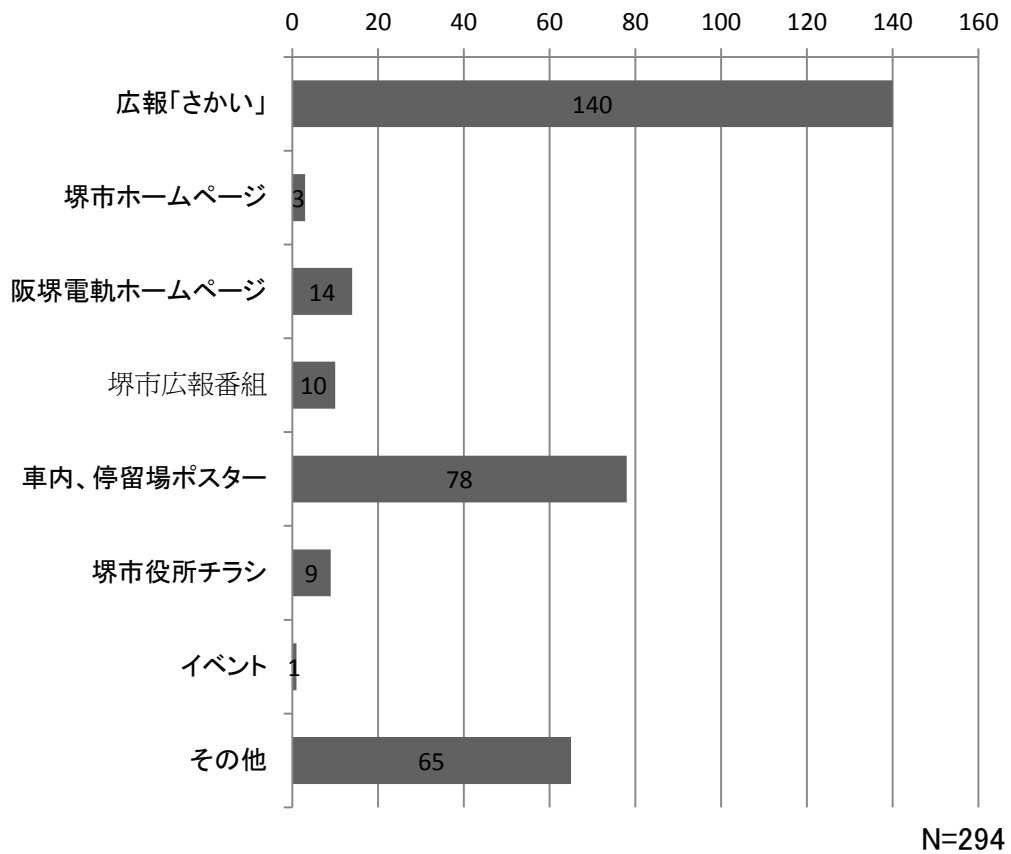
N=527

高齢者運賃割引については、60歳以上の場合、約80%の認知度があり、高齢者運賃割引の認知がされているといえる。
 また、高齢者運賃割引を知った理由は、広報さかいと車内・停留場ポスターが多くなっている。

高齢者運賃割引制度認知度



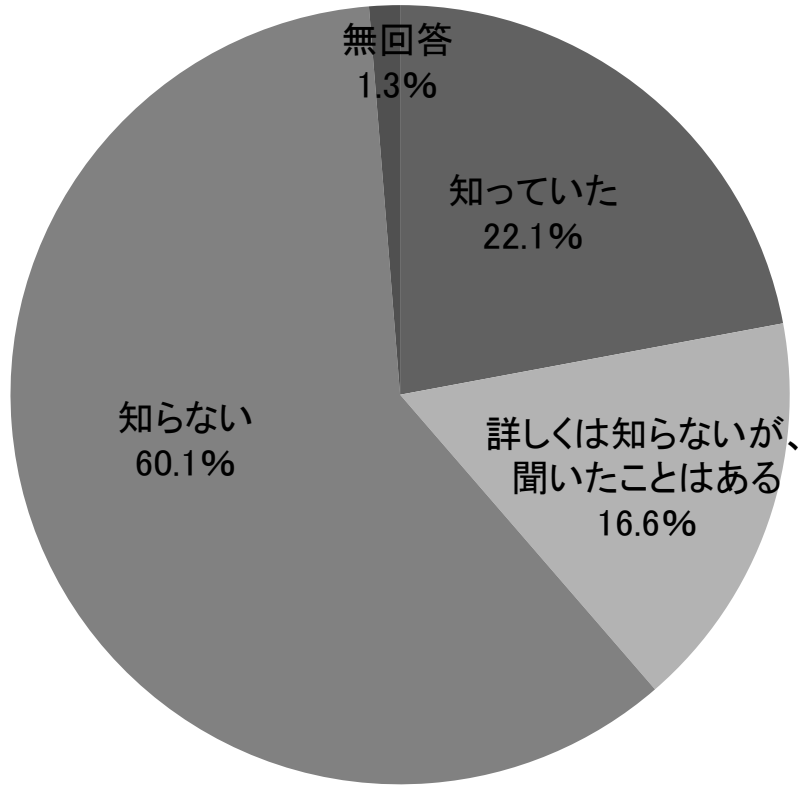
高齢者運賃割引を知った理由
 (“知っていた、詳しくは知らないが聞いたことはある”人が対象)



支援策認知度(おもてなしチケット)

おもてなしチケットについては、約40%の認知度があり、おもてなしチケットの認知が低いことが分かる。また、おもてなしチケットを知った理由は、車内・停留場ポスターが多くなっている。

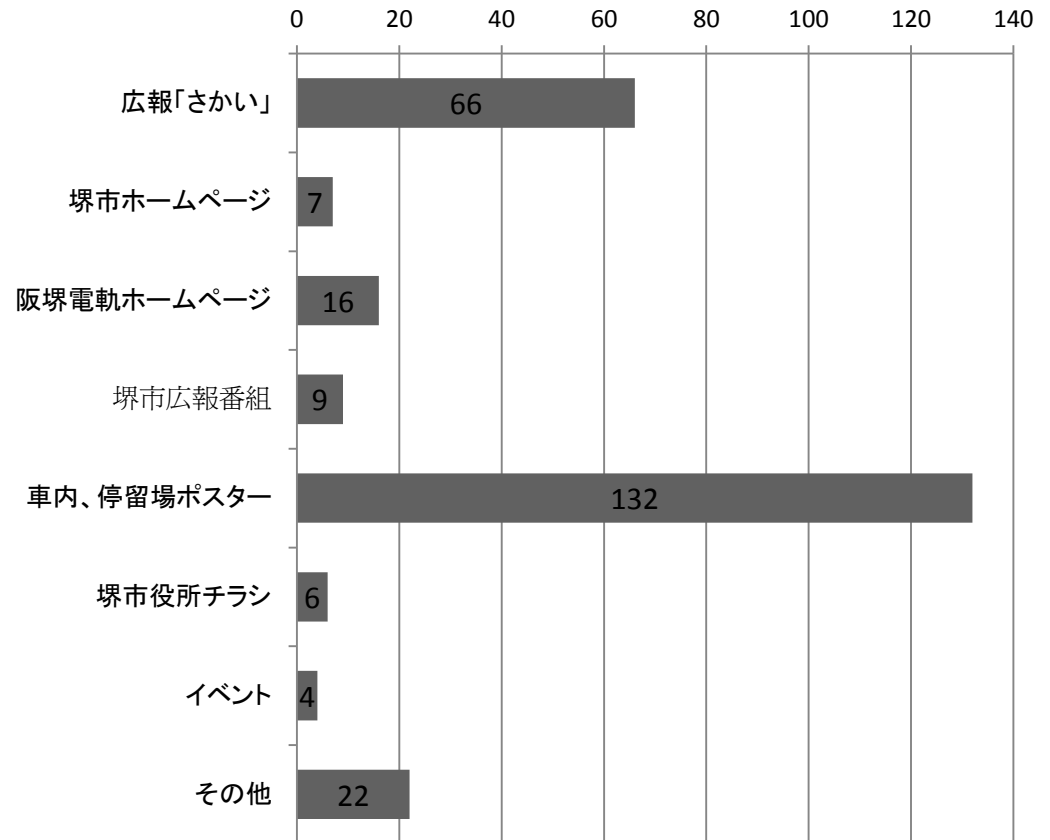
おもてなしチケット認知度



N=784

おもてなしチケットを知った理由

(“知っていた、詳しくは知らないが聞いたことはある”人が対象)

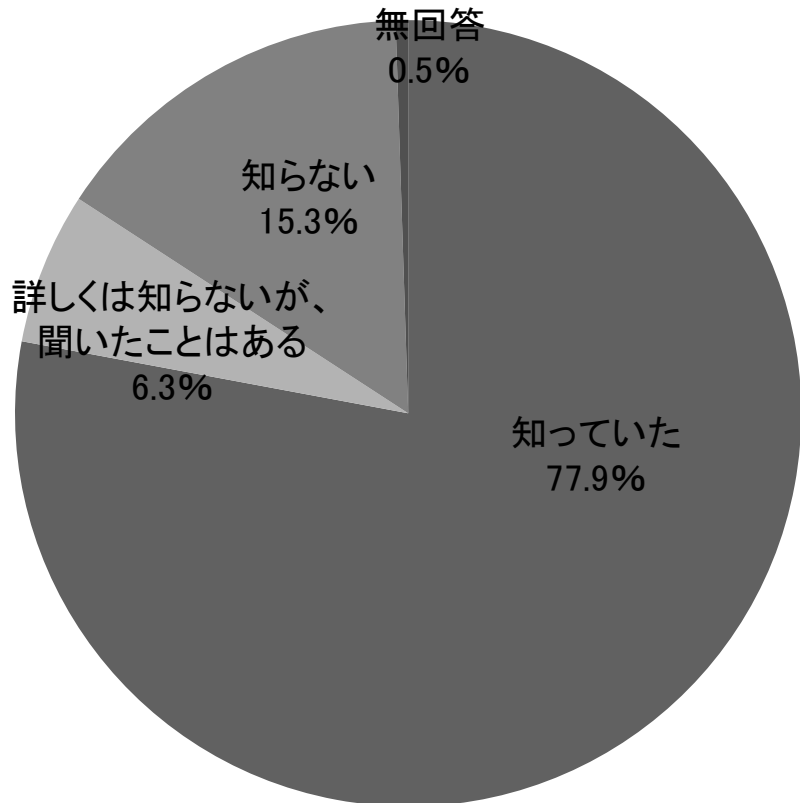


N=303

天王寺直通運転認知度

天王寺直通運転については、約80%の認知度があり、認知されているといえる。
また、天王寺直通を知った理由は、車内・停留場ポスターが多くなっている。

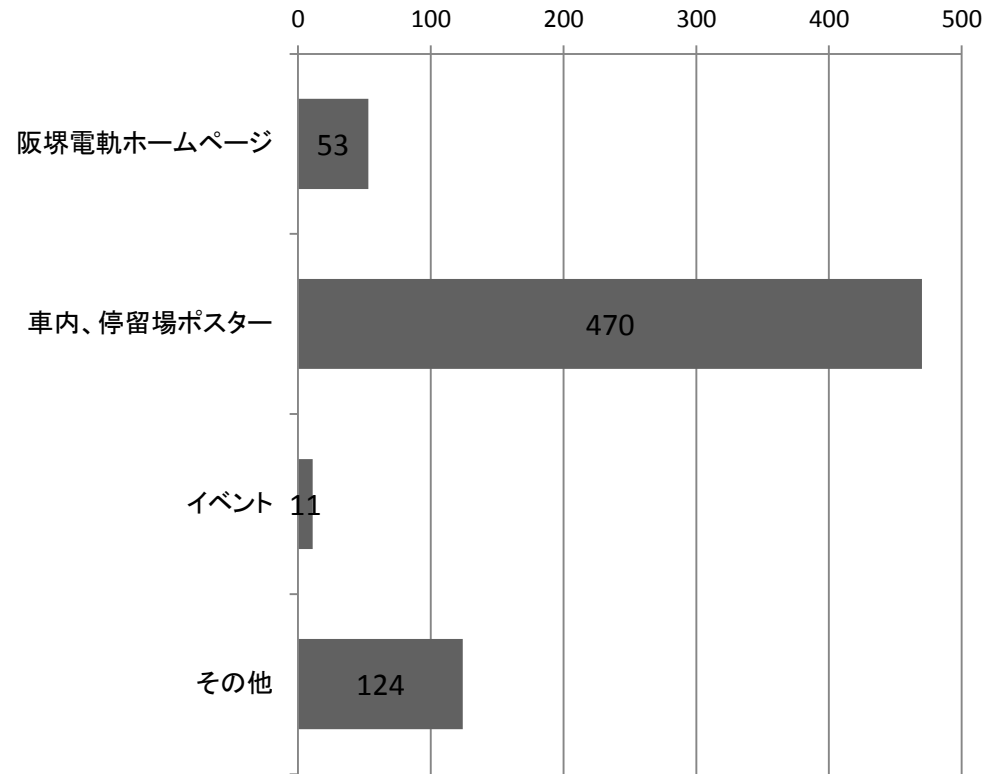
天王寺直通運転認知度



N=784

天王寺直通運転を知った理由

(“知っていた、詳しくは知らないが聞いたことはある”人が対象)

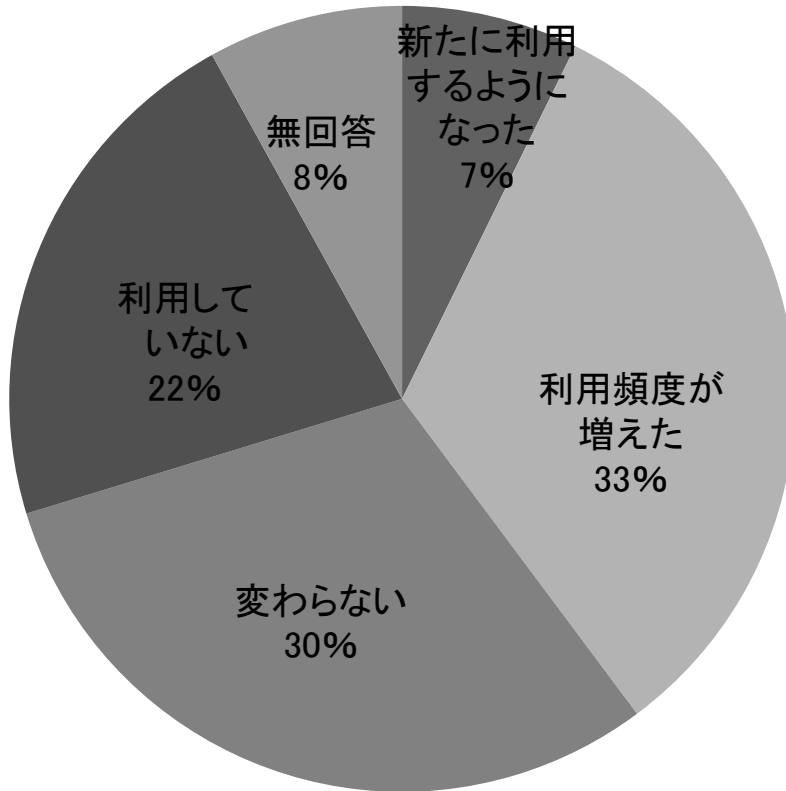


N=660

支援策の効果(利用頻度、利用目的)

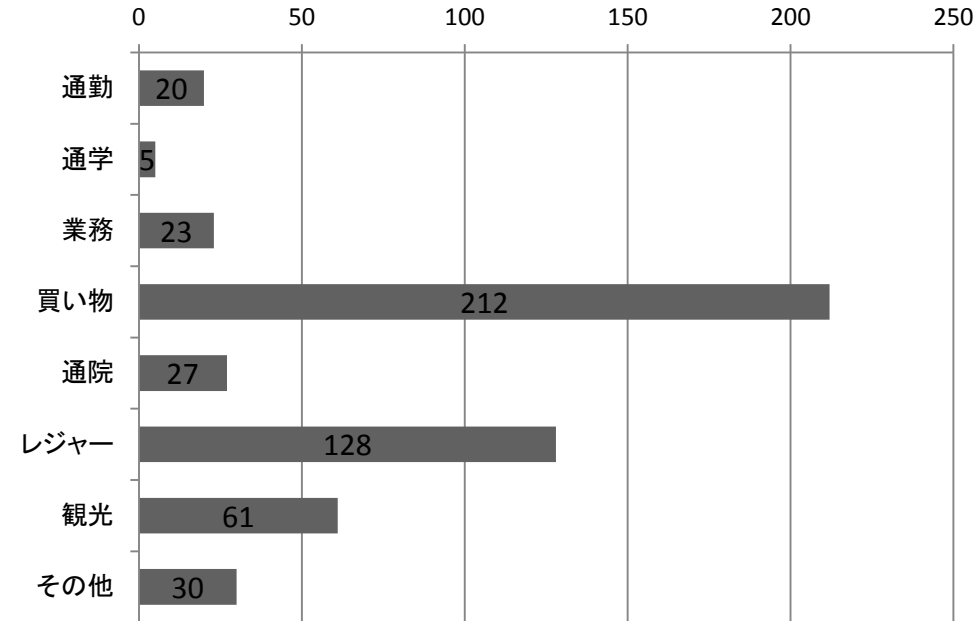
支援策後の阪堺線利用の頻度が増加した人が約40%になっている。
また、阪堺線を利用しての外出目的は、買い物とレジャーが多くなっている。

支援策後の阪堺線利用頻度



N=784

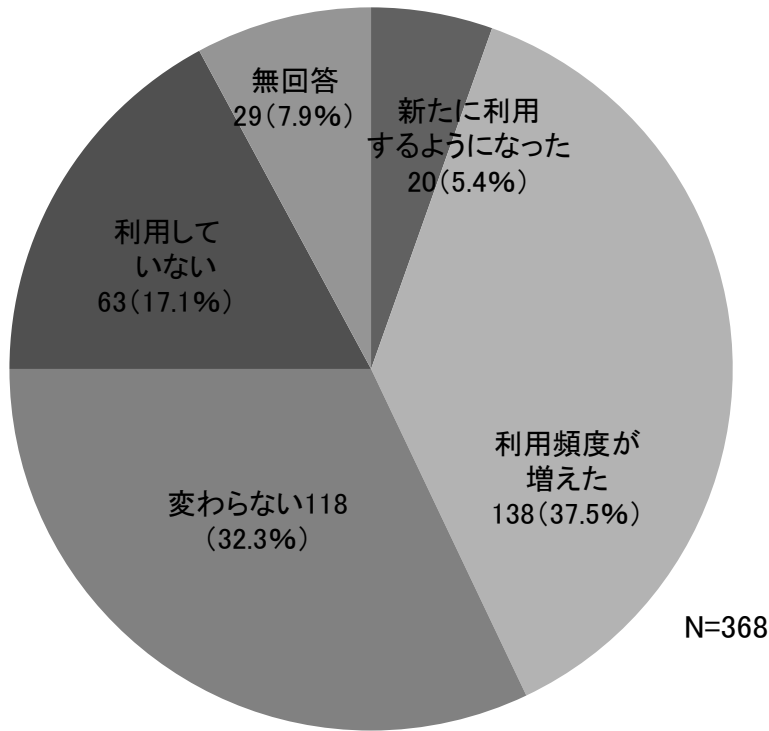
支援策で増加した阪堺線利用での外出目的
("新たに利用、利用頻度が増加した"人を対象に)



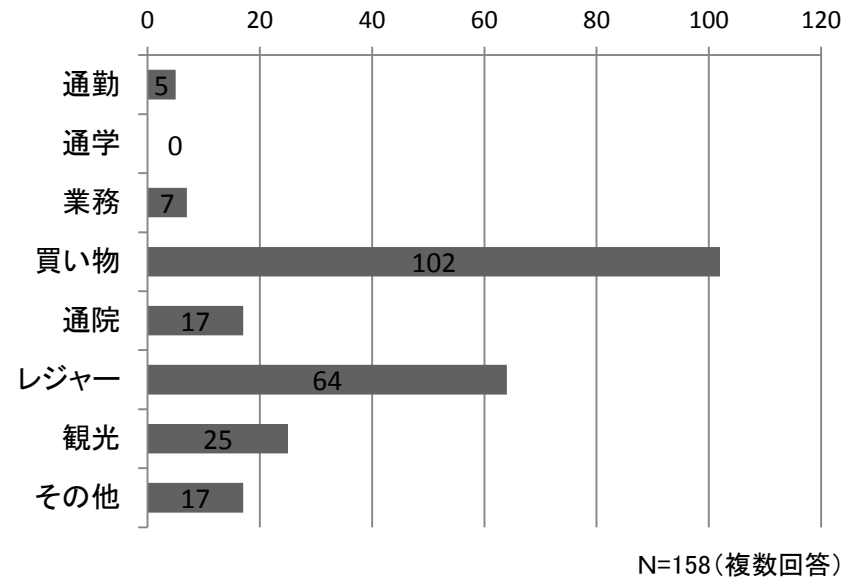
N=312

支援策後の高齢者の阪堺線利用が、約43%の人は利用頻度が増加し、外出目的も買い物やレジャーなど、高齢者の外出支援に効果を発揮していると考えられる。

支援策後に阪堺線の利用頻度に変化はありましたか
(60歳以上を対象に)



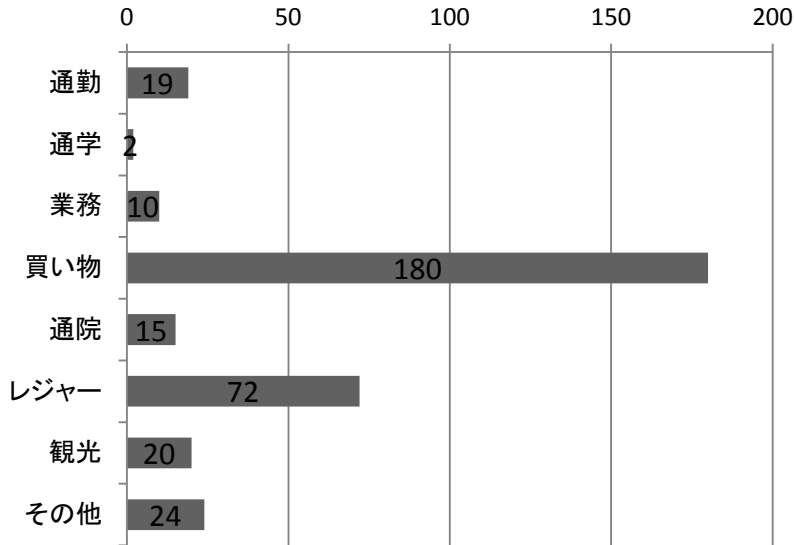
支援策後に増加した利用目的は何ですか
(新たに利用、利用頻度が増加した60歳以上を対象に)



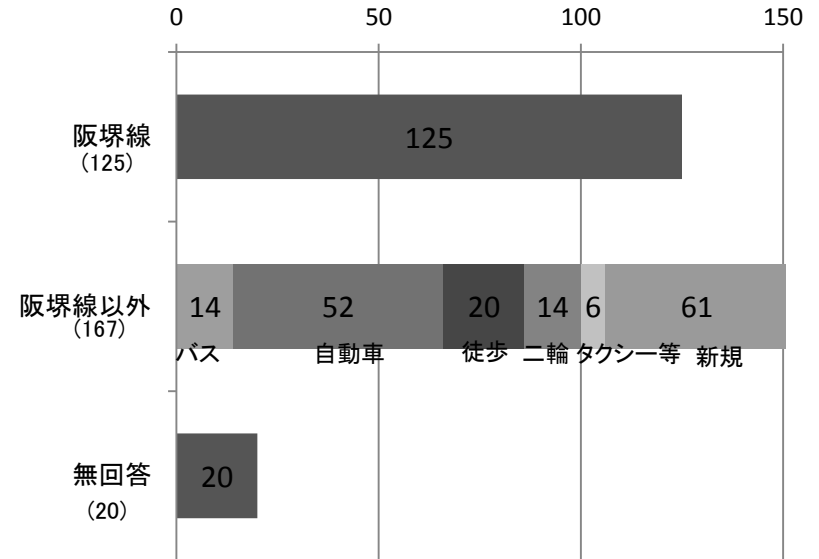
支援策の効果(従前の交通手段、利用が増加した要因)

支援策で最も増加した利用目的は、買い物やレジャーとなっている。
また、阪堺線利用の従前の交通手段として、バスや自動車などの阪堺線以外からの転換も多くなっている。

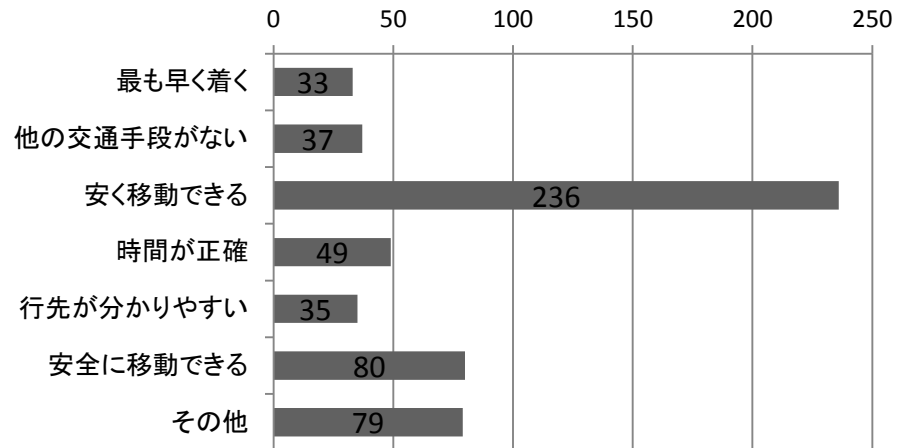
支援策で最も増加した阪堺線利用での外出目的
("新たに利用、利用頻度が増加した"人を対象に)



支援策で最も増加した外出目的の支援策前の交通手段
("新たに利用、利用頻度が増加した"人を対象に)

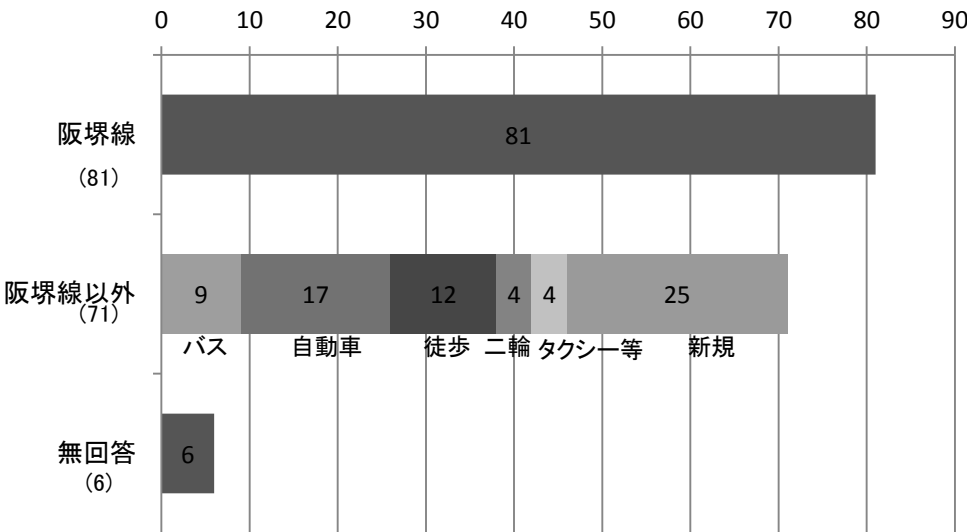


阪堺線を利用している理由
("新たに利用、利用頻度が増加した"人を対象に)



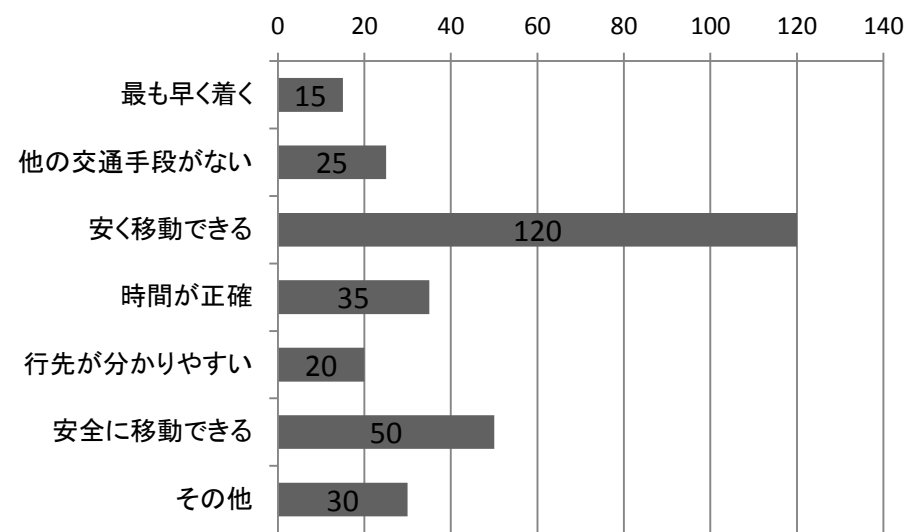
阪堺線利用の従前の交通手段として、バスや自動車などの阪堺線以外からの転換も多くなっている。
また、阪堺線を利用する利用としては安く移動できるという回答が最も多い。

目的地に行く以前の交通手段は何ですか
(新たに利用、利用頻度が増加した60歳以上を対象に)



N=158

阪堺線を利用している理由は
(新たに利用、利用頻度が増加した60歳以上を対象に)



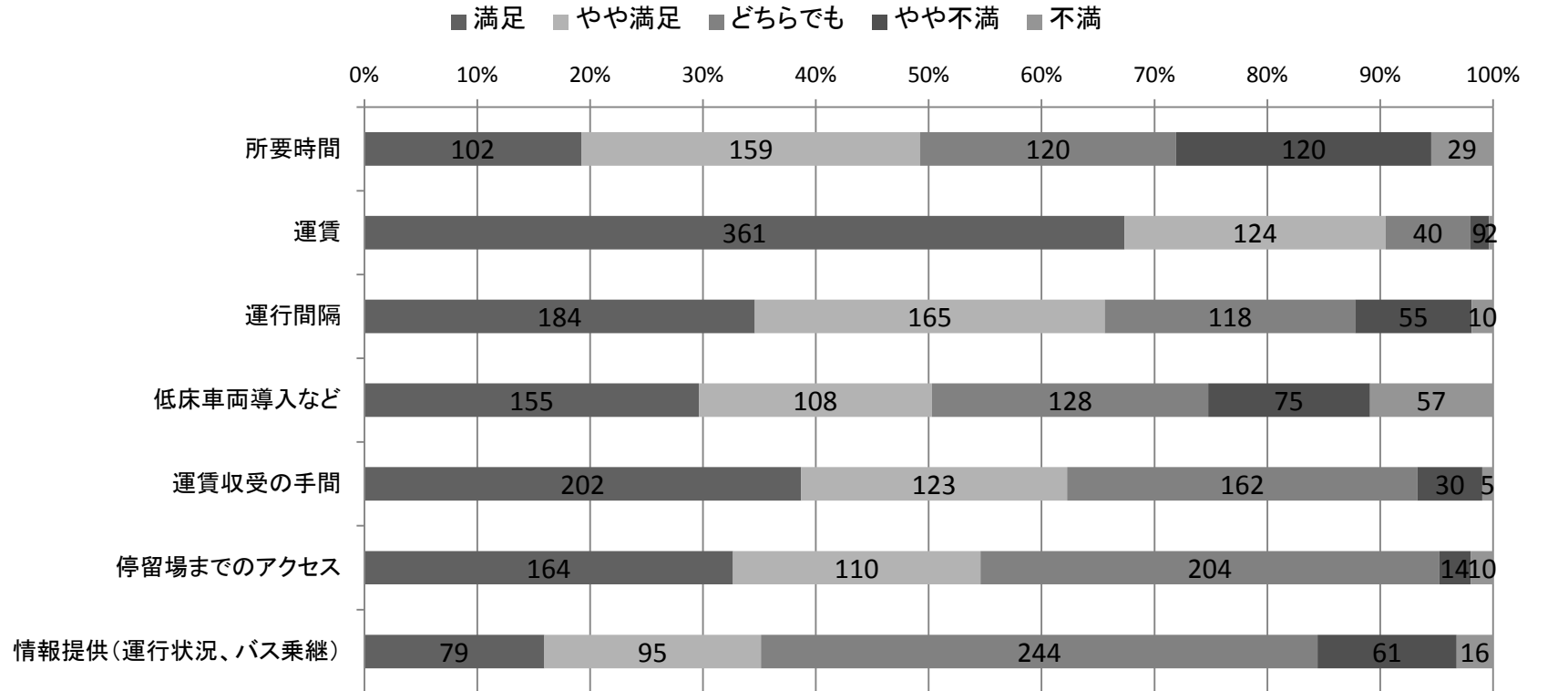
N=158(複数回答)

阪堺線の満足度

運賃や運賃收受の手間の満足度が高く、一方で、所要時間や低床式車両などバリアフリーの満足度が低いことが分かる。

阪堺線の満足度について

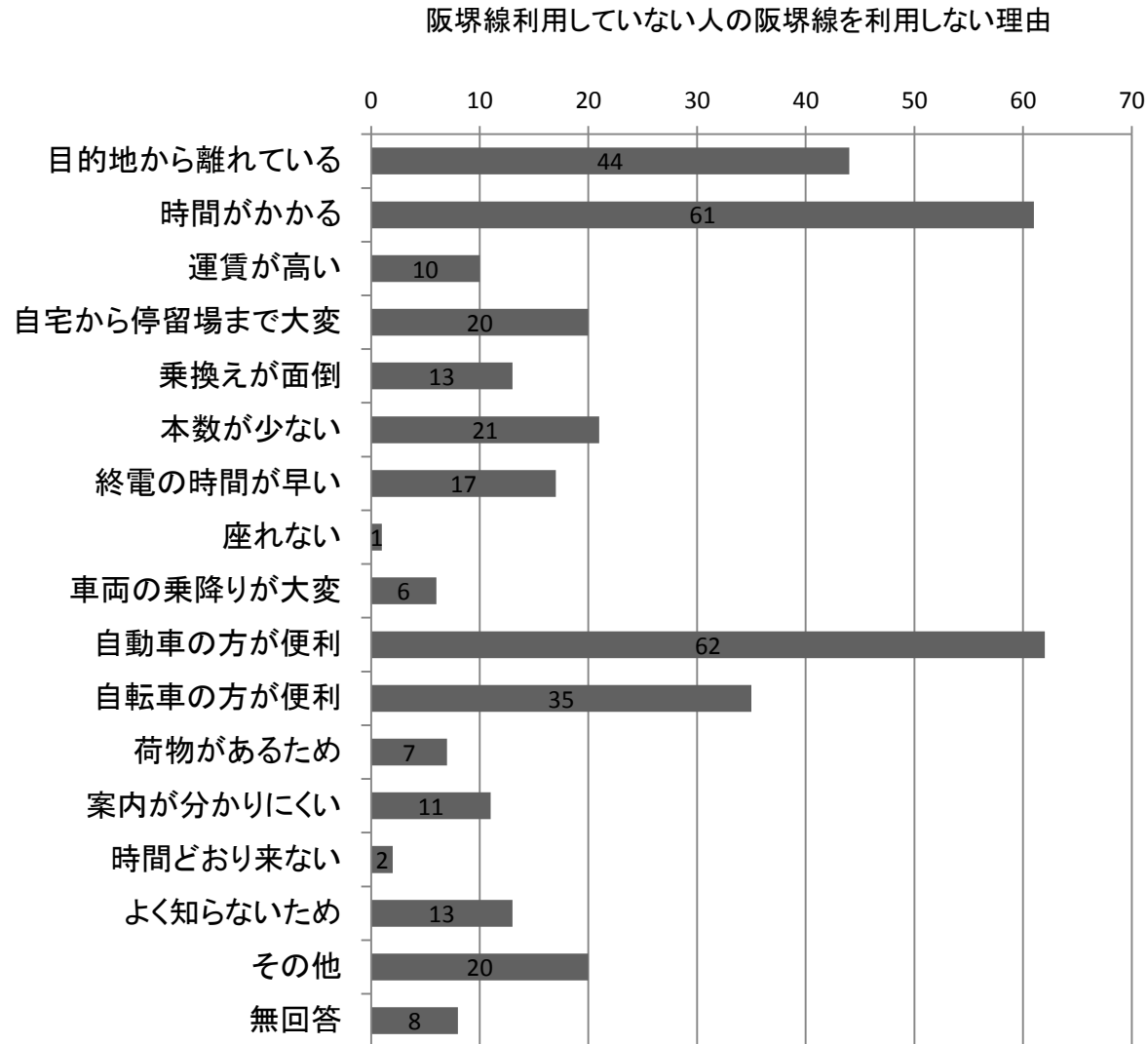
（“新たに利用、利用頻度が増加した、変化がない”人を対象に）



N=551

阪堺線を利用しない理由

阪堺線を利用していない人の理由としては、時間がかかることや自動車のほうが便利という回答が多いことが分かる。

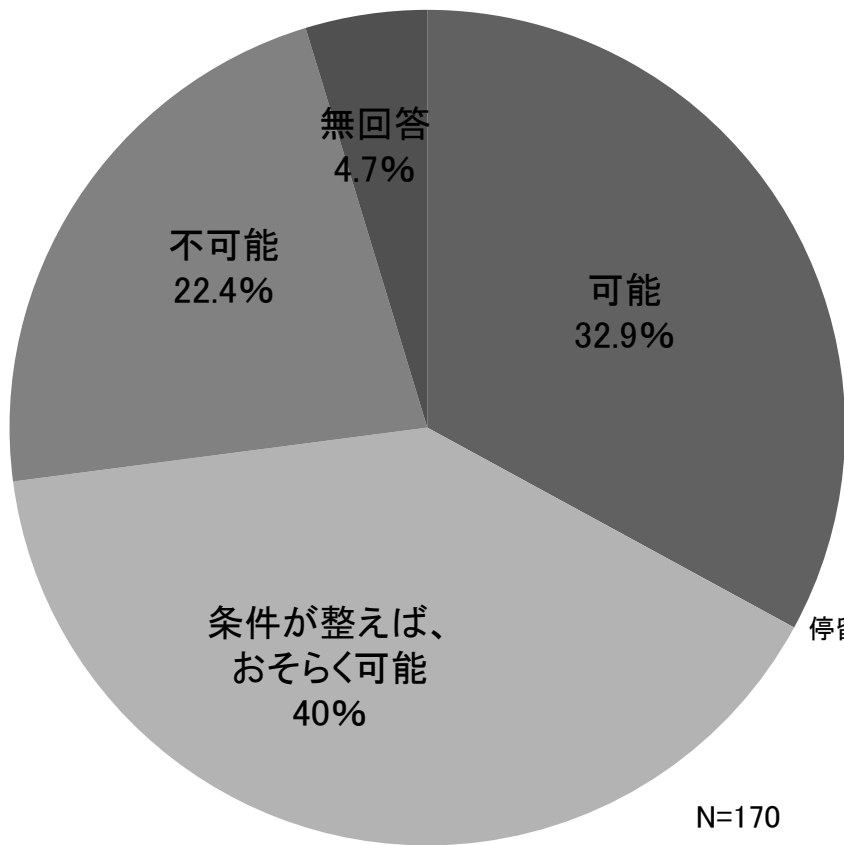


N=170

阪堺線利用転換の可能性

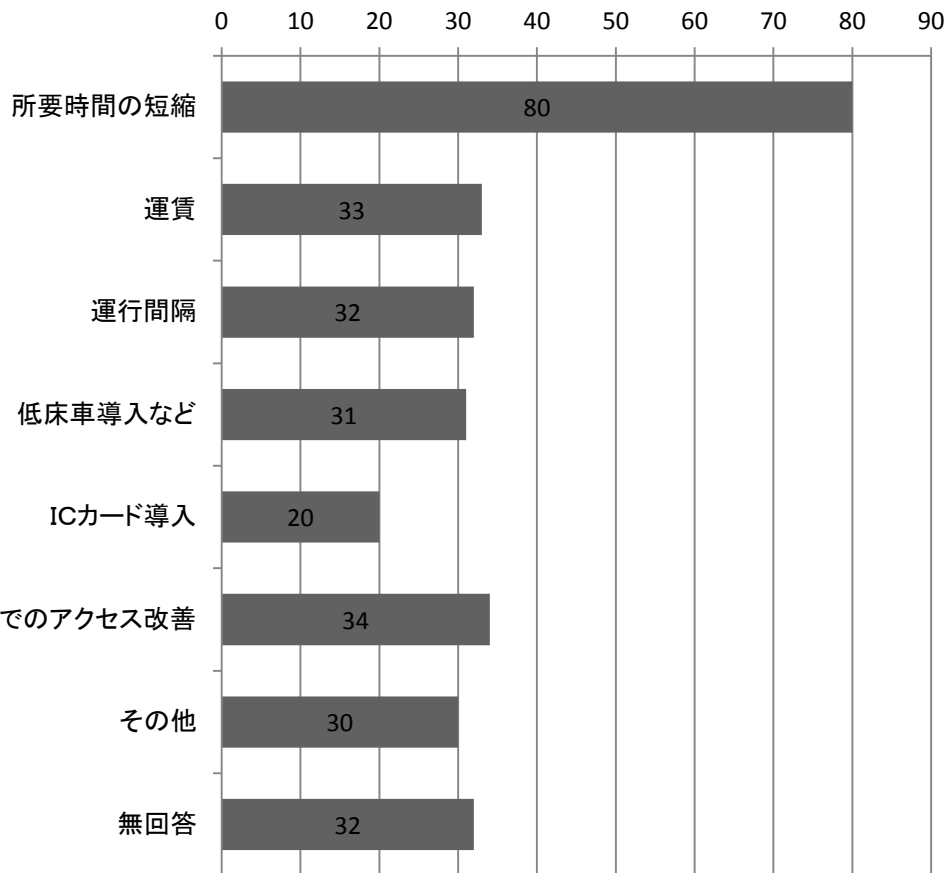
約80%の阪堺線を利用していない人が、条件が整えば阪堺線で移動できると回答しており、阪堺線で移動するための条件をクリアする施策を行えば、阪堺線の利用者増加につながると考えられる。

阪堺線利用していない人の阪堺線での移動



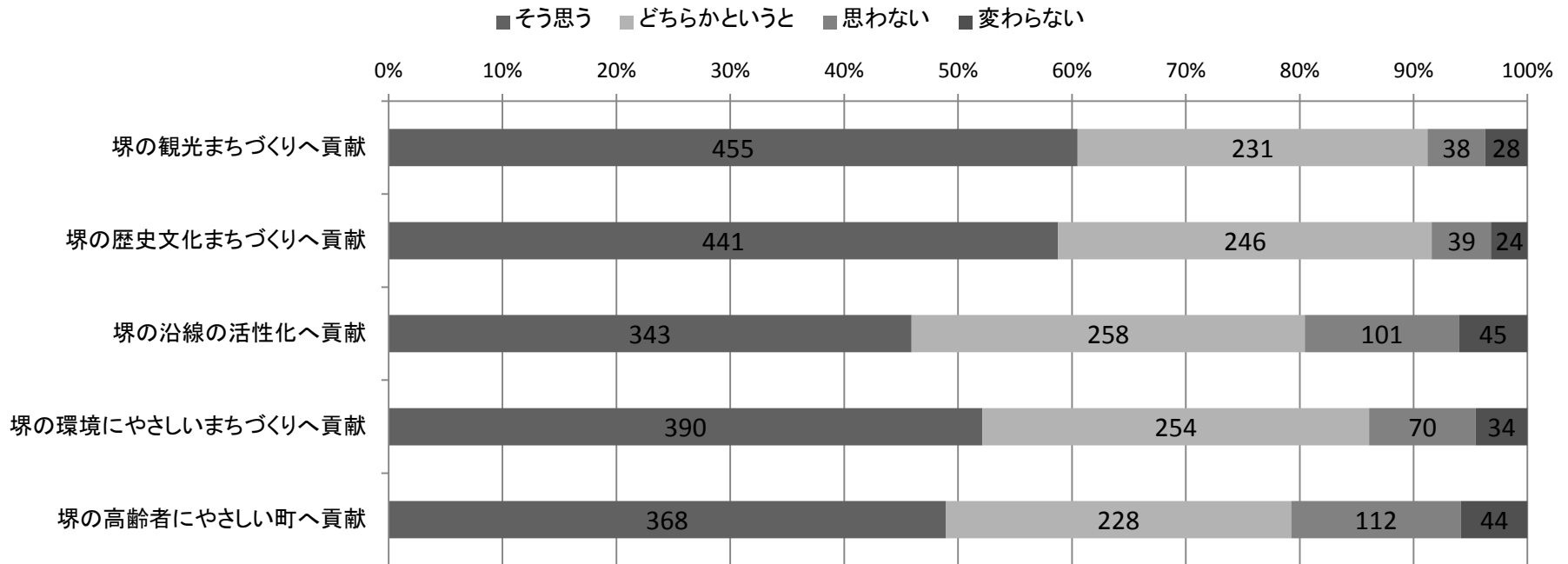
阪堺線で移動するための条件

(“可能、条件が整えば可能”を対象に)



阪堺線のまちづくりへの貢献

観光まちづくり、歴史文化のまちづくりへ貢献していると回答する人の割合が高いことが分かる。その他の回答についても概ね半数以上の人々が貢献していると回答している。



N=784