

# これまでの市民意見

## (1) 市民意識調査における傾向

### ① 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。

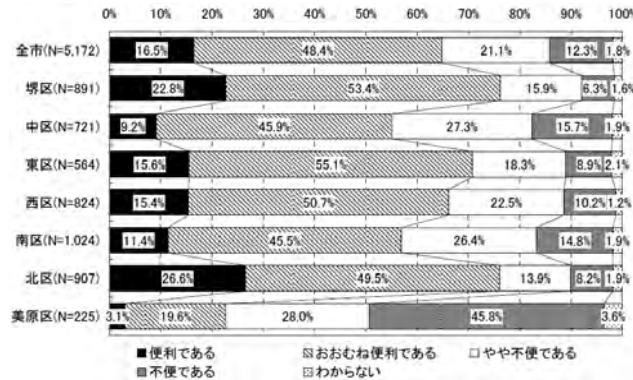


図. 公共交通の現状評価 (区別)

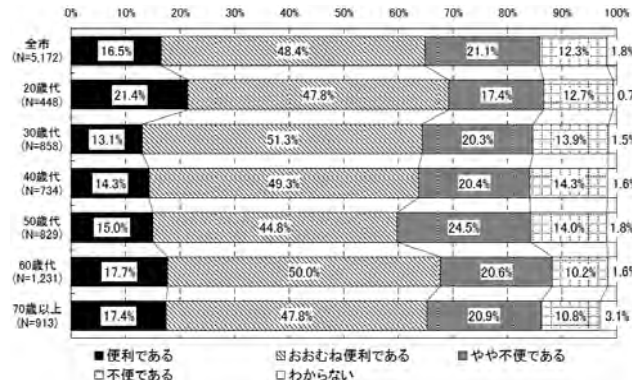


図. 公共交通の現状評価 (年齢別)

### ② 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を望む声が多い。
- 今後、公共交通の取組を重要と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。

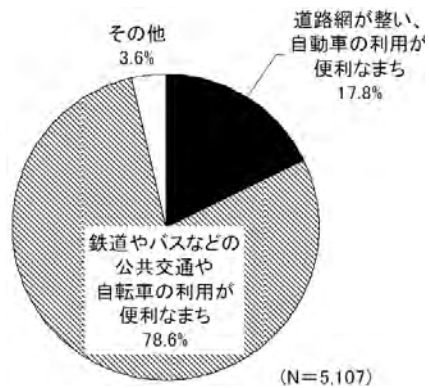


図. 交通とまちづくりの考え方

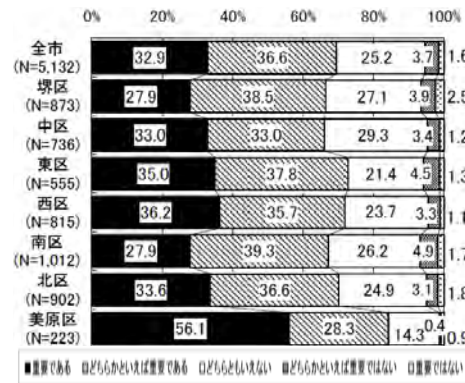
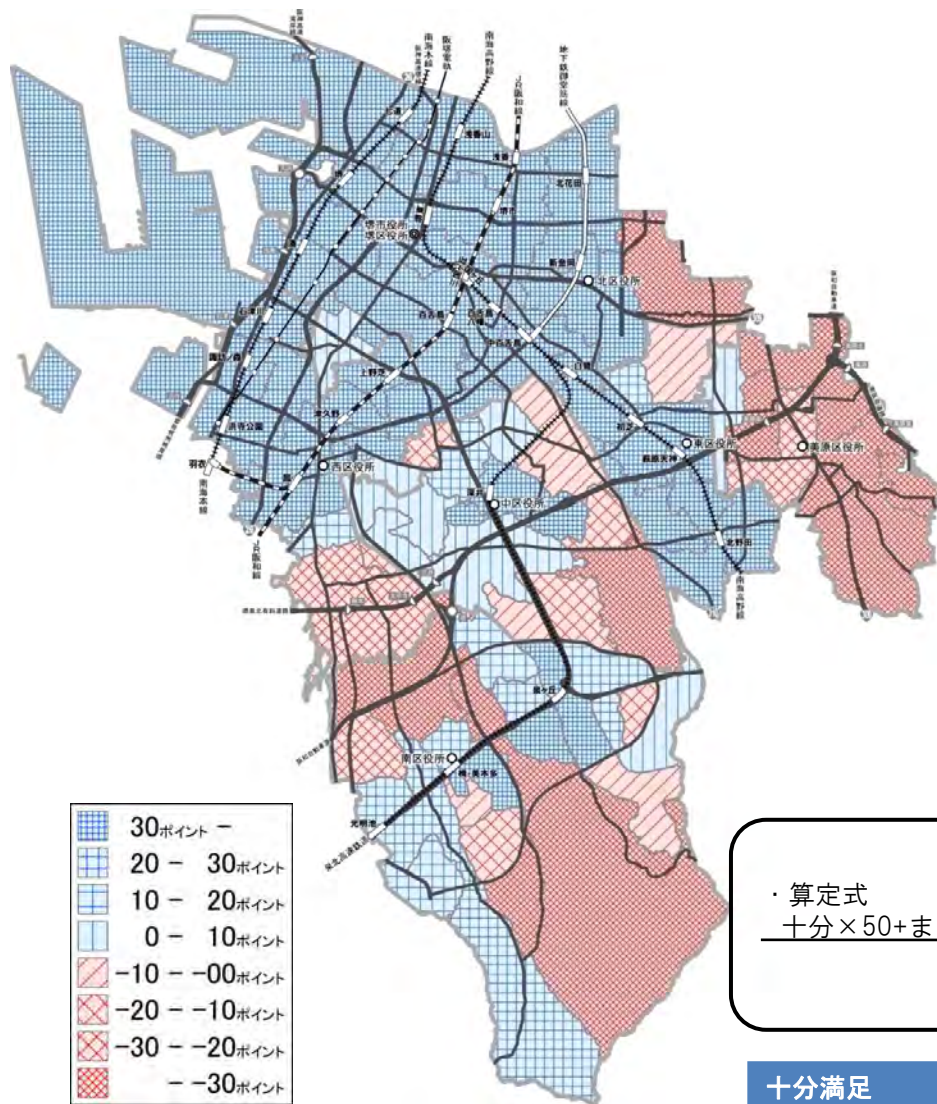


図. 市の取組に対する「今後の重要度」 (公共交通網の整備)

# 【参考】小学校区別の現状評価等



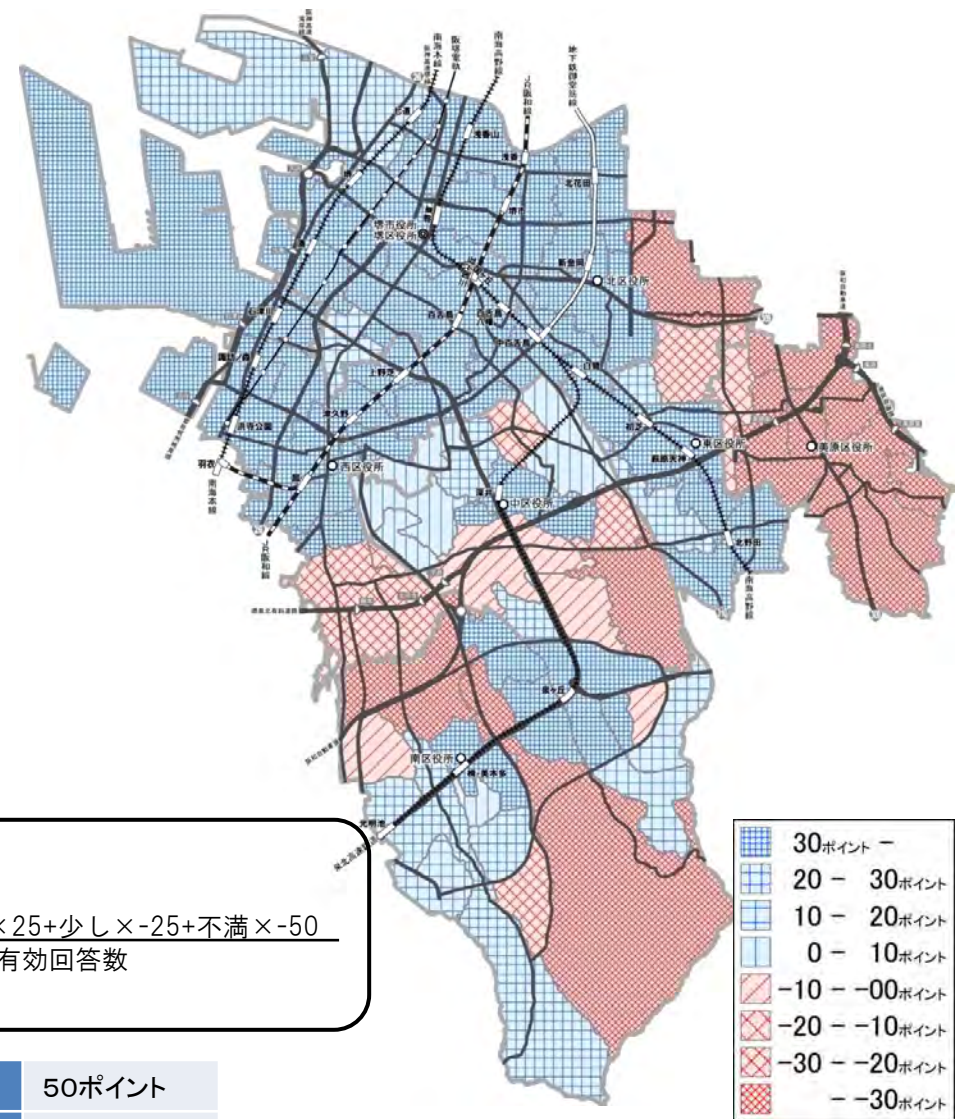
※「満足計」 - 「不満足計」の値を表示

図. 身近な生活環境の満足度  
(通勤の便利さ)

・算定式  

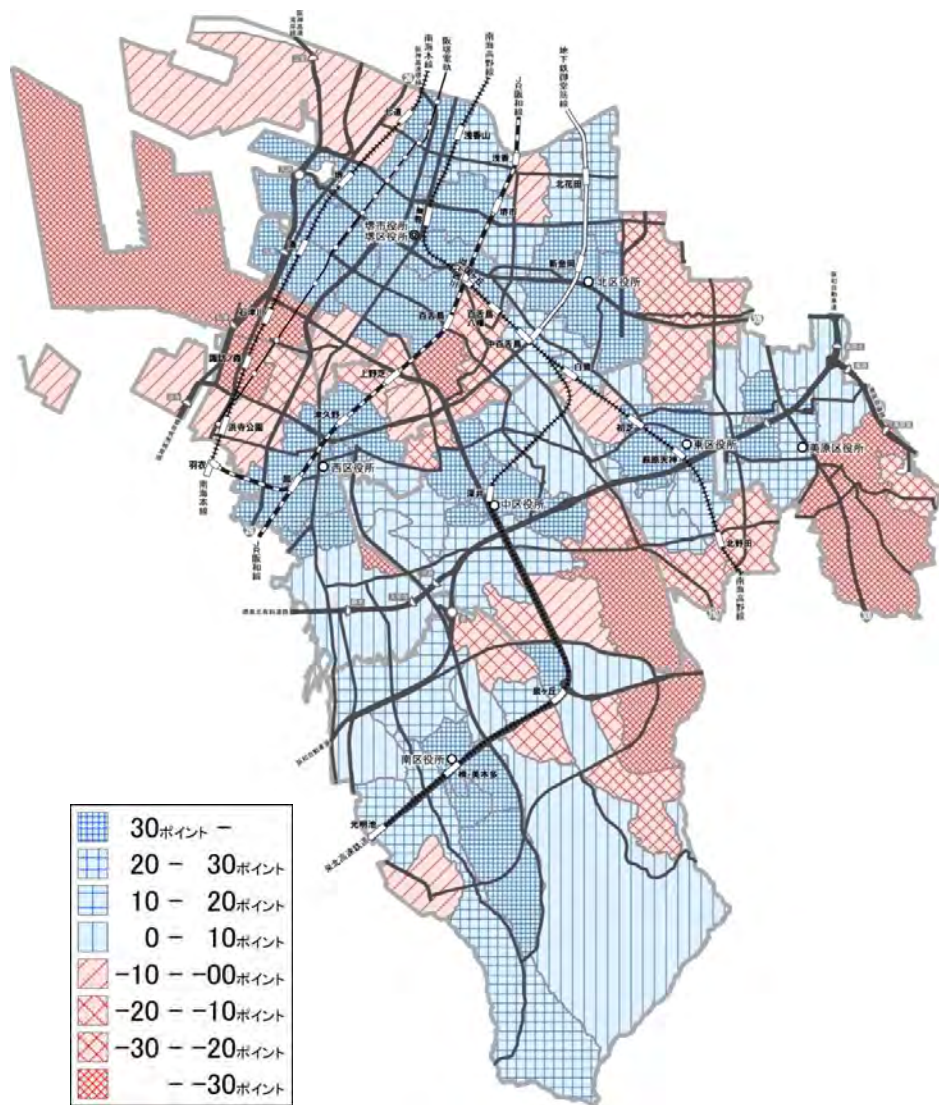
$$\frac{\text{十分} \times 50 + \text{まあ} \times 25 + \text{少し} \times -25 + \text{不満} \times -50}{\text{有効回答数}}$$

十分満足	50ポイント
まあ満足	25ポイント
どちらとも言えない	0ポイント
少し不満	-25ポイント
不満	-50ポイント



※「満足計」 - 「不満足計」の値を表示

図. 身近な生活環境の満足度  
(バス、鉄道などの日常交通の便利さ)



※「満足計」 - 「不満足計」の値を表示

図. 身近な生活環境の満足度  
(市役所、区役所へ行くときの便利さ)

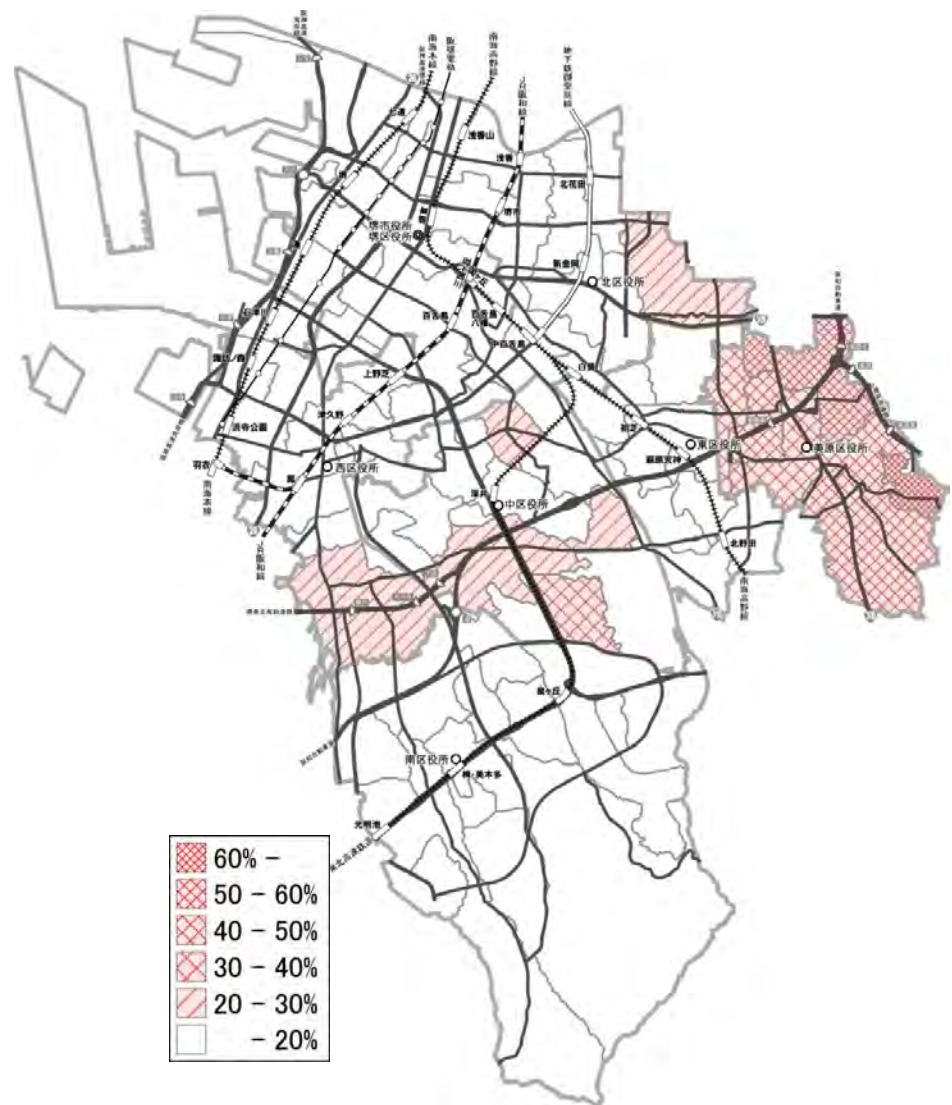


図. 日常生活で不便を感じる施設  
(鉄道の駅)

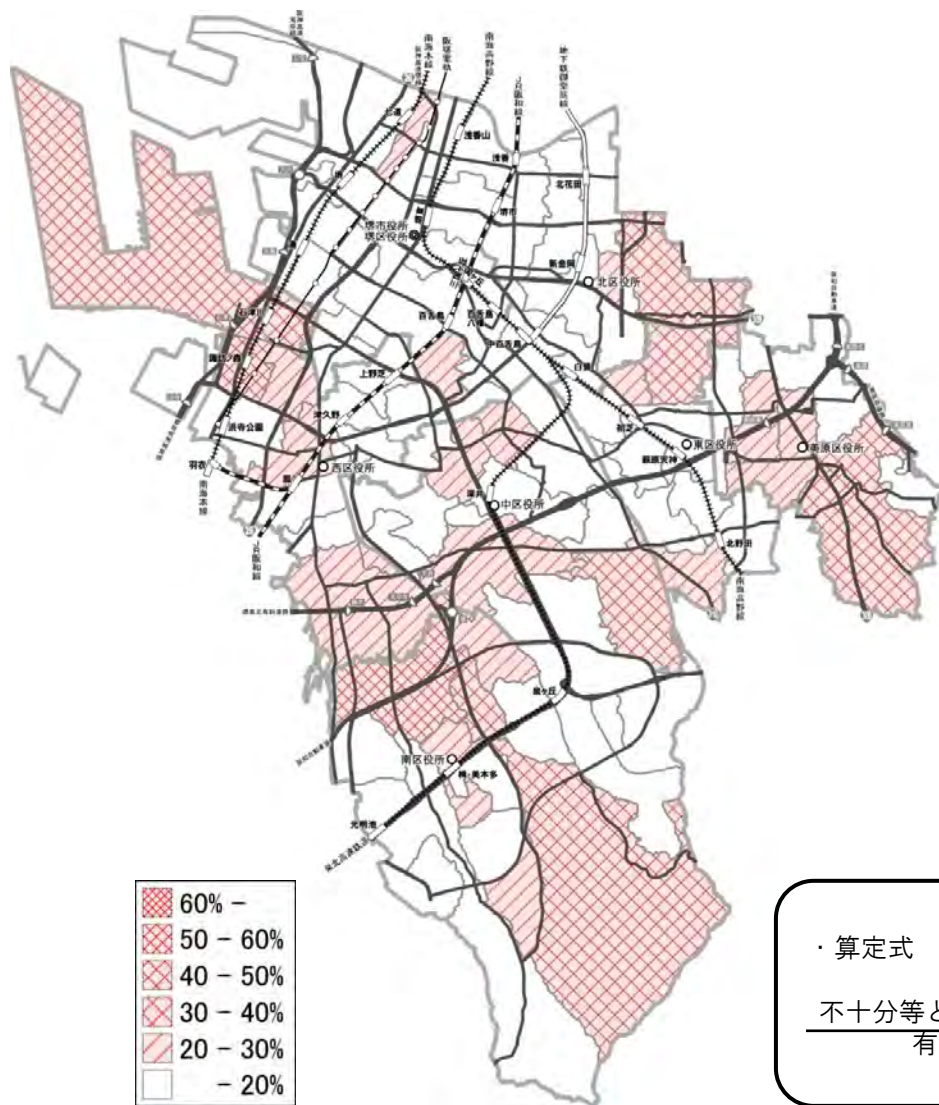


図. 日常生活で不便を感じる施設  
(バスの停留所・バス路線)

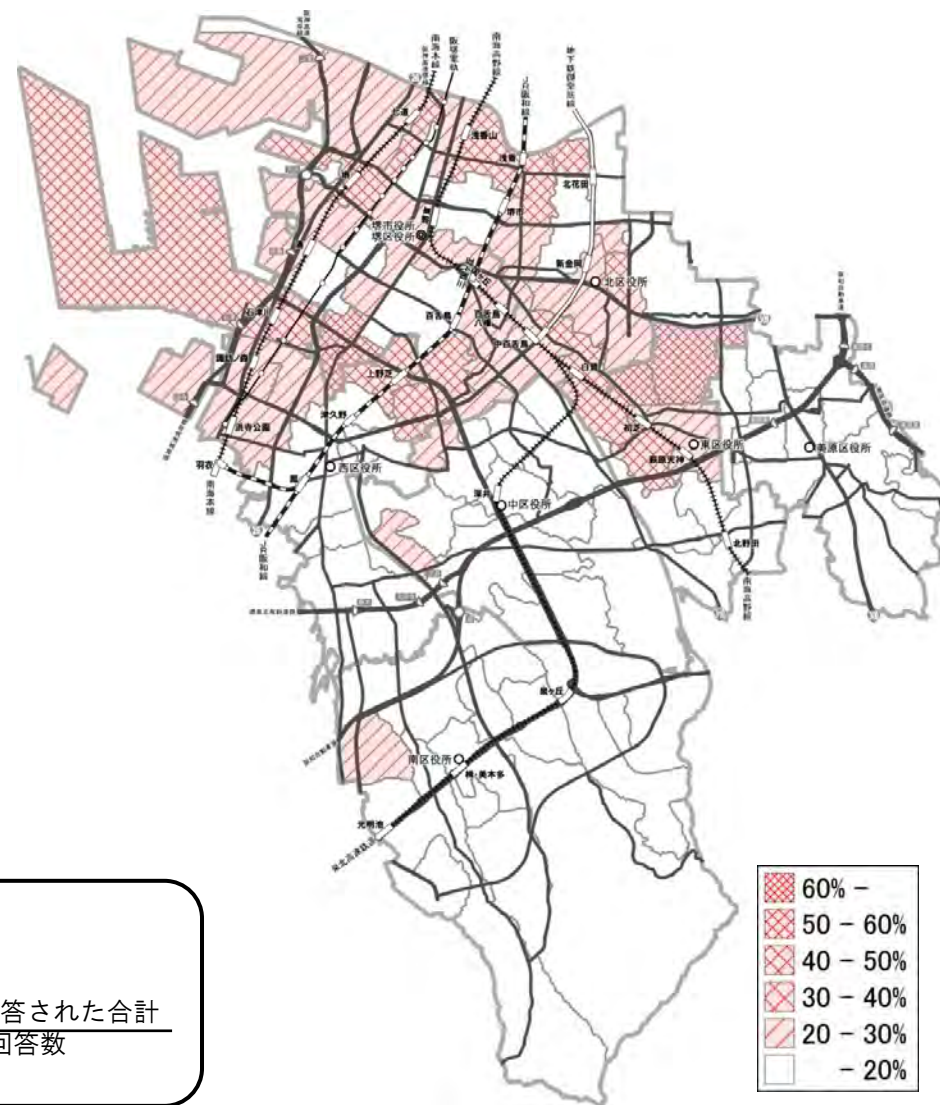


図. 日常生活で不便を感じる施設  
(公共施設や駅などのスロープ・エレベーター)

・算定式

$$\frac{\text{不十分等と回答された合計}}{\text{有効回答数}}$$

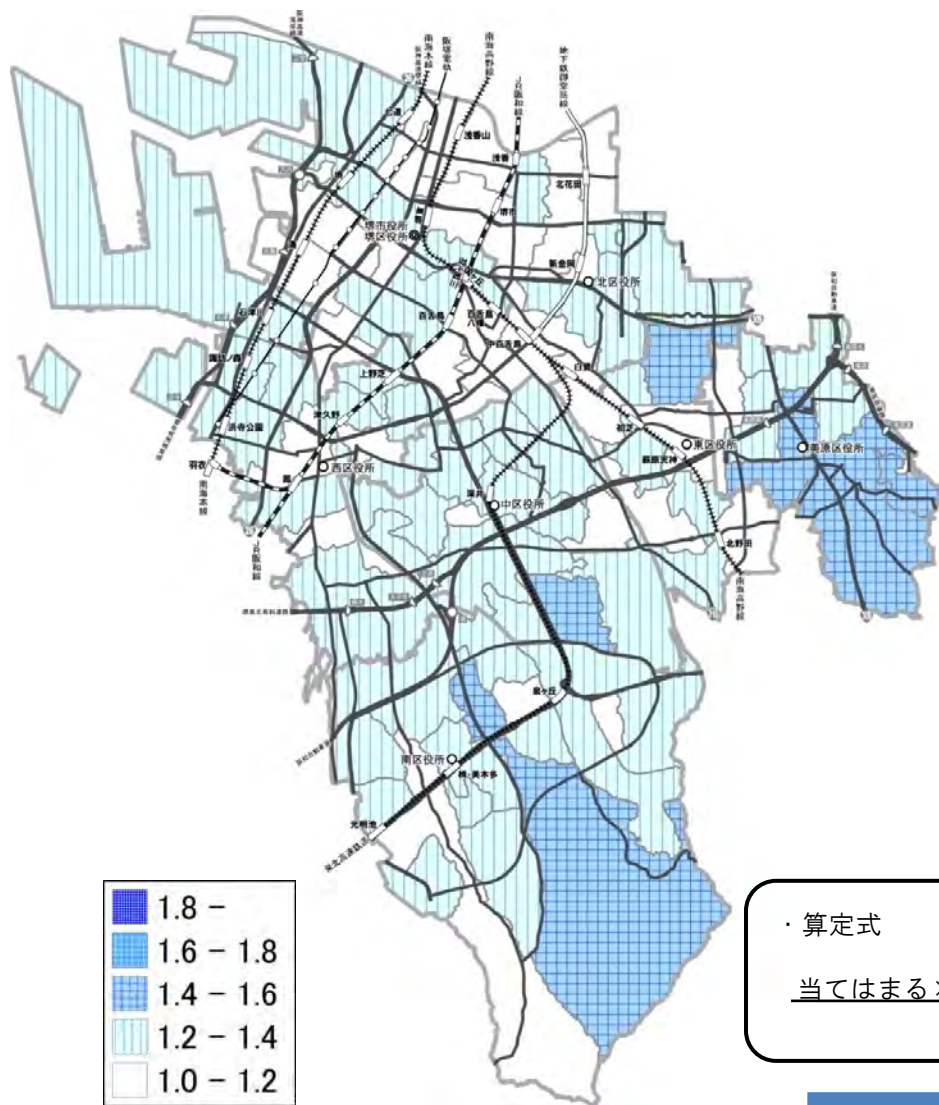


図. 日常生活の主要な活動・行動（平均評価点）  
（通勤・通学に自家用車を利用している）

・算定式

$$\frac{\text{当てはまる} \times 2 + \text{当てはまらない} \times 1}{\text{有効回答数}}$$

当てはまる	2点
当てはまらない	1点

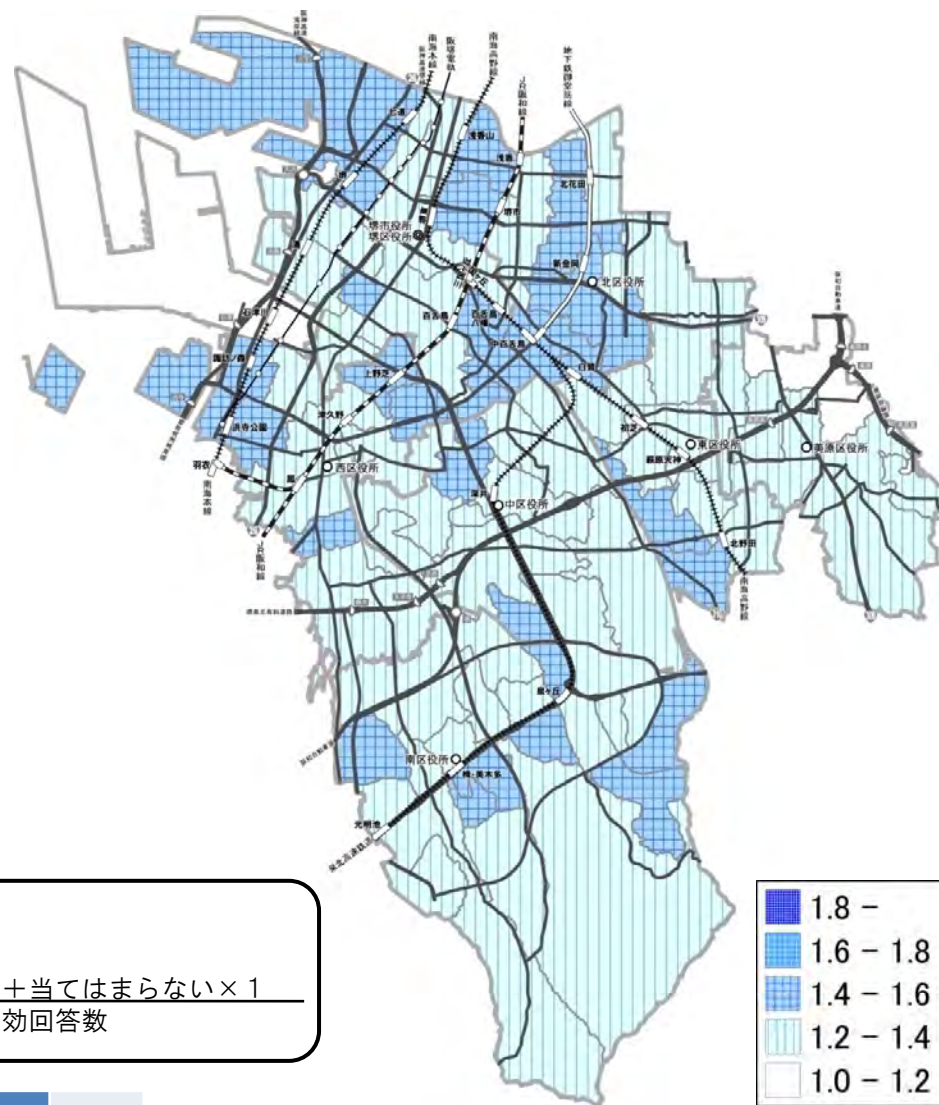
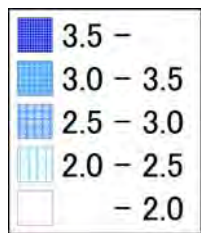
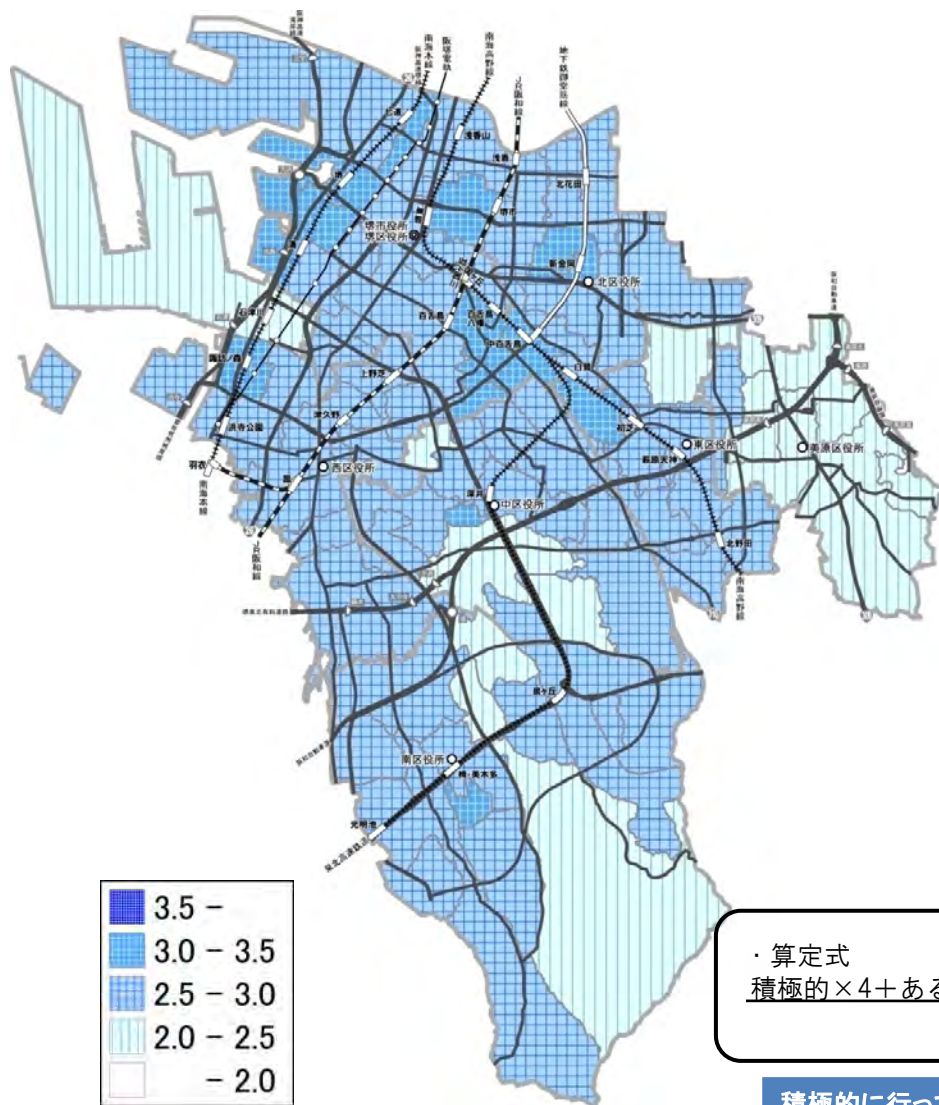


図. 日常生活の主要な活動・行動（平均評価点）  
（通勤・通学にバスや電車などの公共交通を利用している）



・算定式  

$$\frac{\text{積極的} \times 4 + \text{ある程度} \times 3 + \text{ほとんど} \times 2 + \text{全く} \times 1}{\text{有効回答数}}$$

積極的に行っている	4点
ある程度行っている	3点
ほとんど行っていない	2点
全く行っていない	1点

図. 日常生活の主要な活動・行動（平均評価点）  
 （できる限り、バスや電車などの公共交通を使うようにしている）

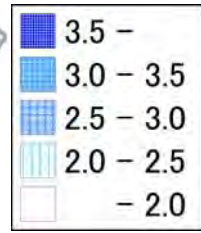
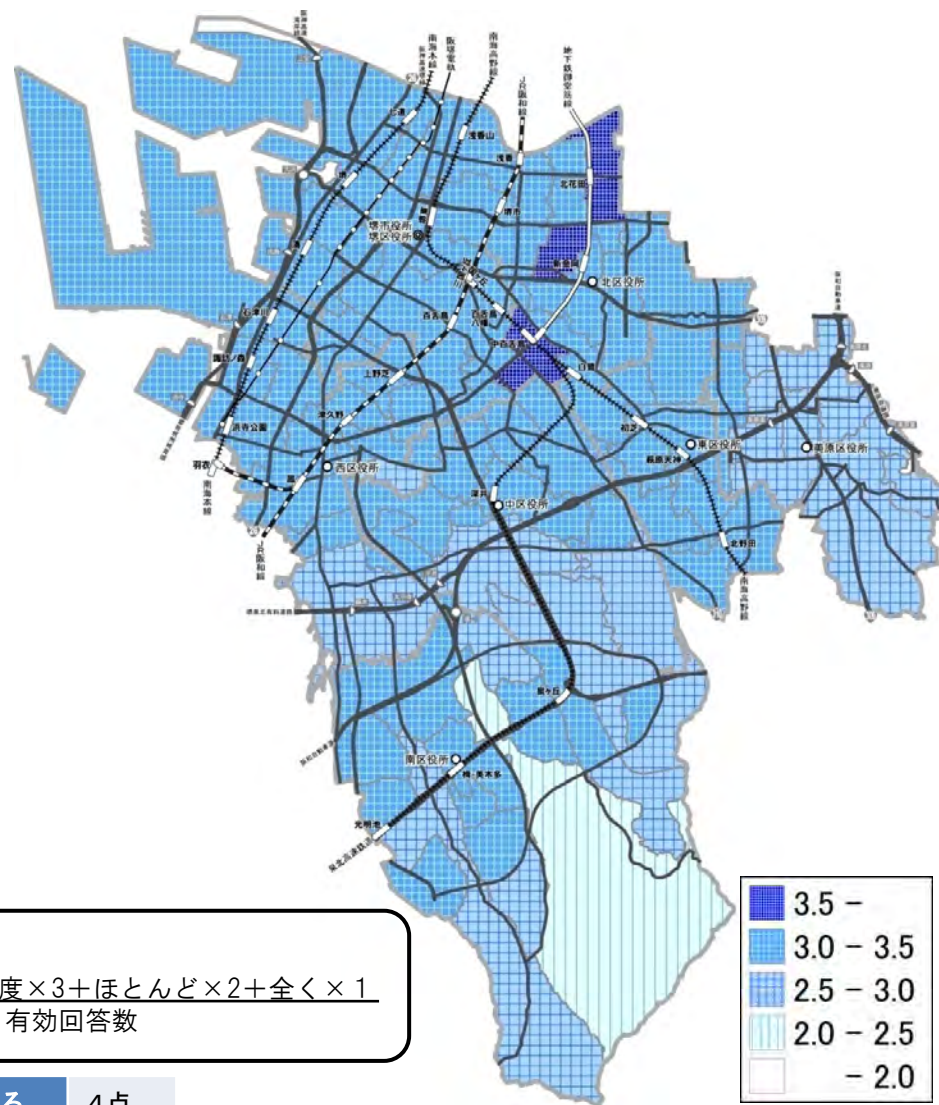
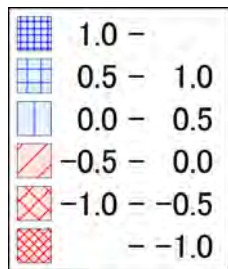
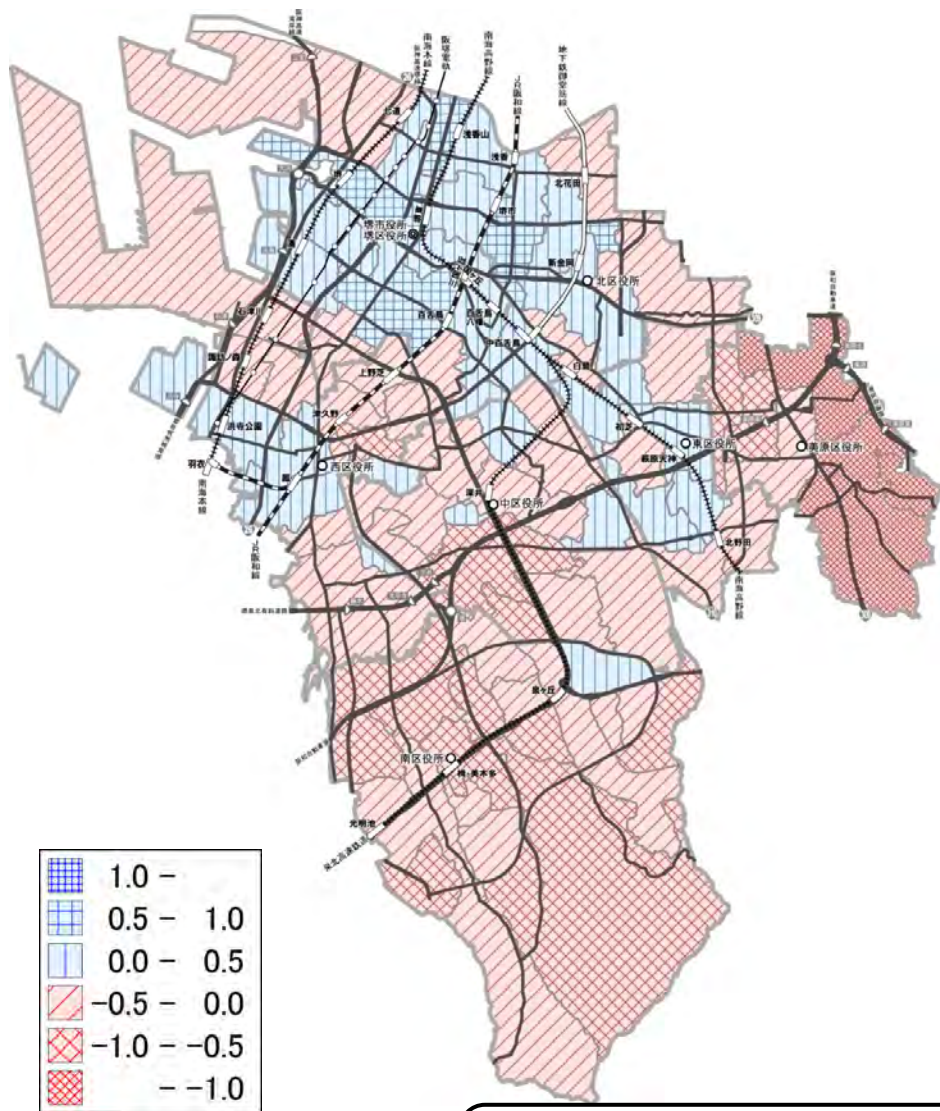


図. 日常生活の主要な活動・行動（平均評価点）  
 （近隣の移動の際は、できる限り徒歩や自転車で行くようにしている）



・算定式  

$$\frac{\text{そう思う} \times 3 + \text{ある程度そう思う} \times 1 + \text{あまりそう思わない} \times -1 + \text{全くそう思わない} \times -3}{\text{有効回答数}}$$

図. 日常生活の意識（平均評価点）  
 （日々の暮らしや仕事において堺市内の移動は便利である）

○市民意識調査（平成21年度）

- (1) 調査対象  
平成21年度5月末時点で20歳以上、10,000人を無作為抽出
- (2) 調査方法  
郵送による発想・回収
- (3) 調査期間  
平成21年7月1日～7月21日
- (4) 回収結果  
発想数：10,000  
有効回答数：5,353  
有効回収率：53.8%

市民意識調査（平成22年度）

- (1) 調査対象  
平成22年度5月末時点で20歳以上、10,000人を無作為抽出
- (2) 調査方法  
郵送による発想・回収
- (3) 調査期間  
平成22年7月7日～7月30日
- (4) 回収結果  
発想数：10,000  
有効回答数：5,528  
有効回収率：55.6%

そう思う	3点
ある程度そう思う	1点
どちらともいえない	0点
あまりそう思わない	-1点
全くそう思わない	-3点

## (2) “市民の声”としていただいている代表的な意見

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>
	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・エスカレーターを設置（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>	