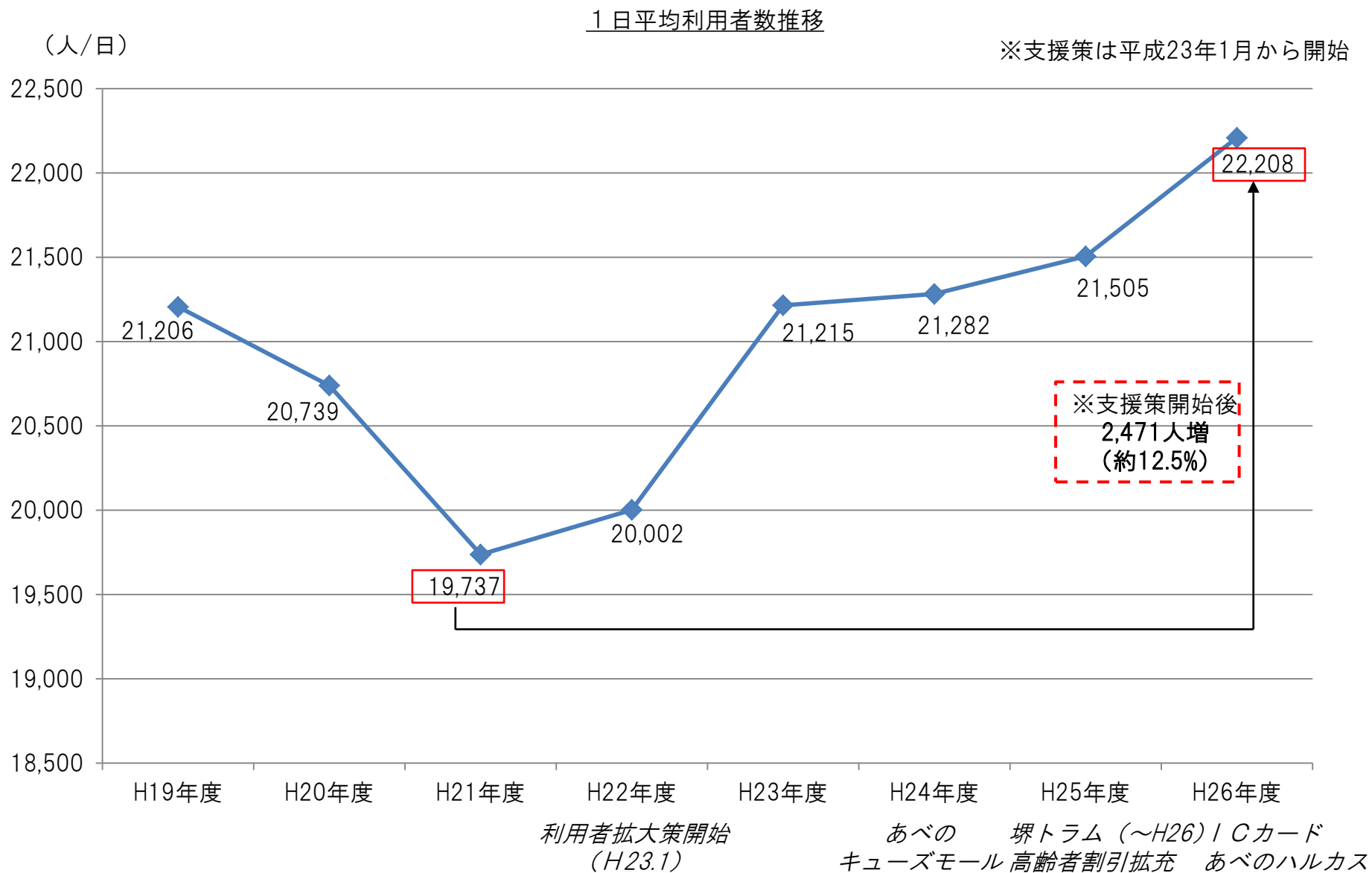


検証資料-3

(支援策後の阪堺電軌の利用状況について)

全路線（阪堺線、上町線）の利用者数について

・ 阪堺線全線の1日平均利用者数は、支援策前より、2,471人/日（約12.5%）の増加となっている。

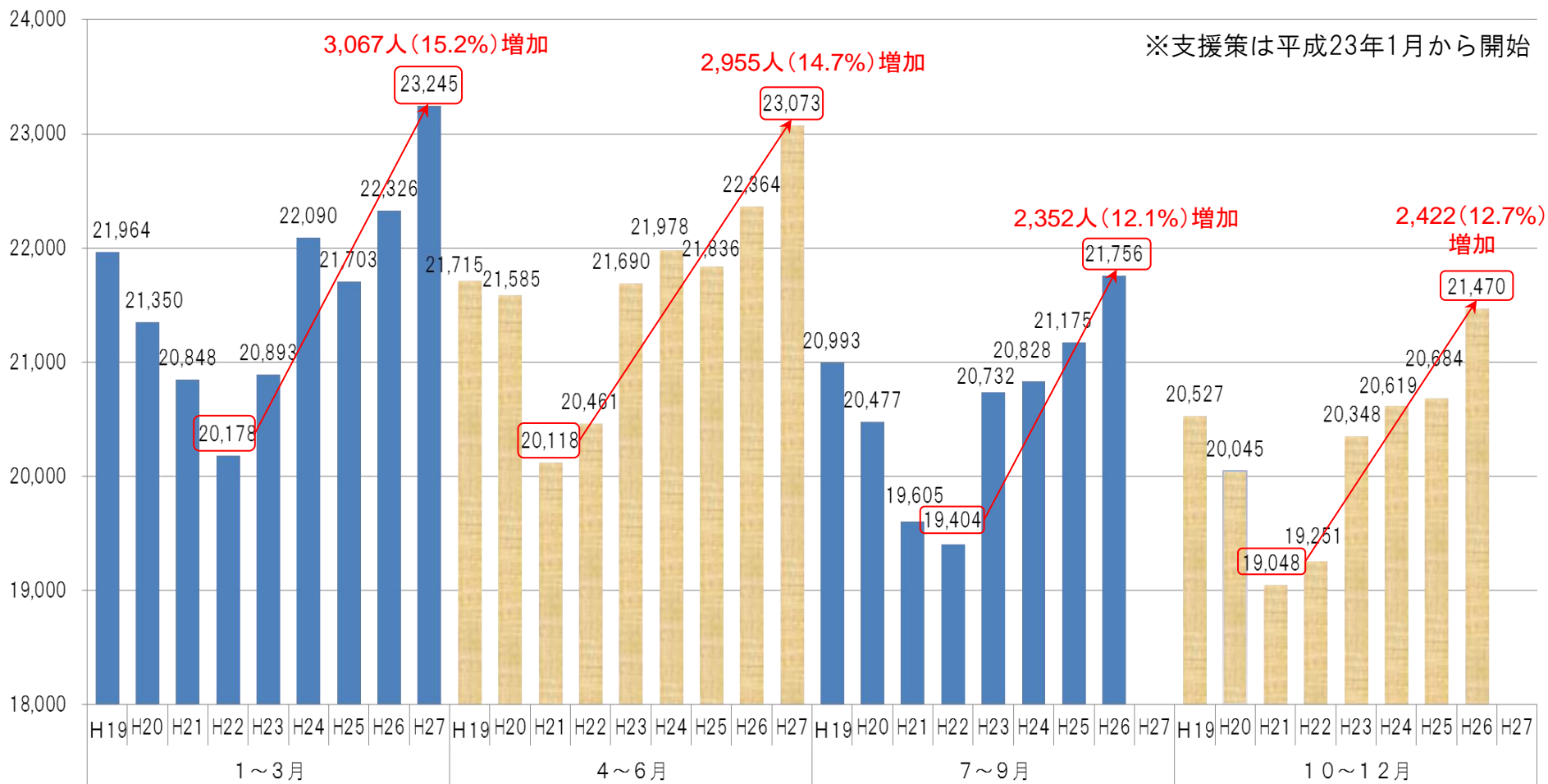


・3ヶ月毎の平均利用者数を年別に見た場合、最も利用者数の少ない時に比べ、12.1～15.2%の増加となっている。

(人/日)

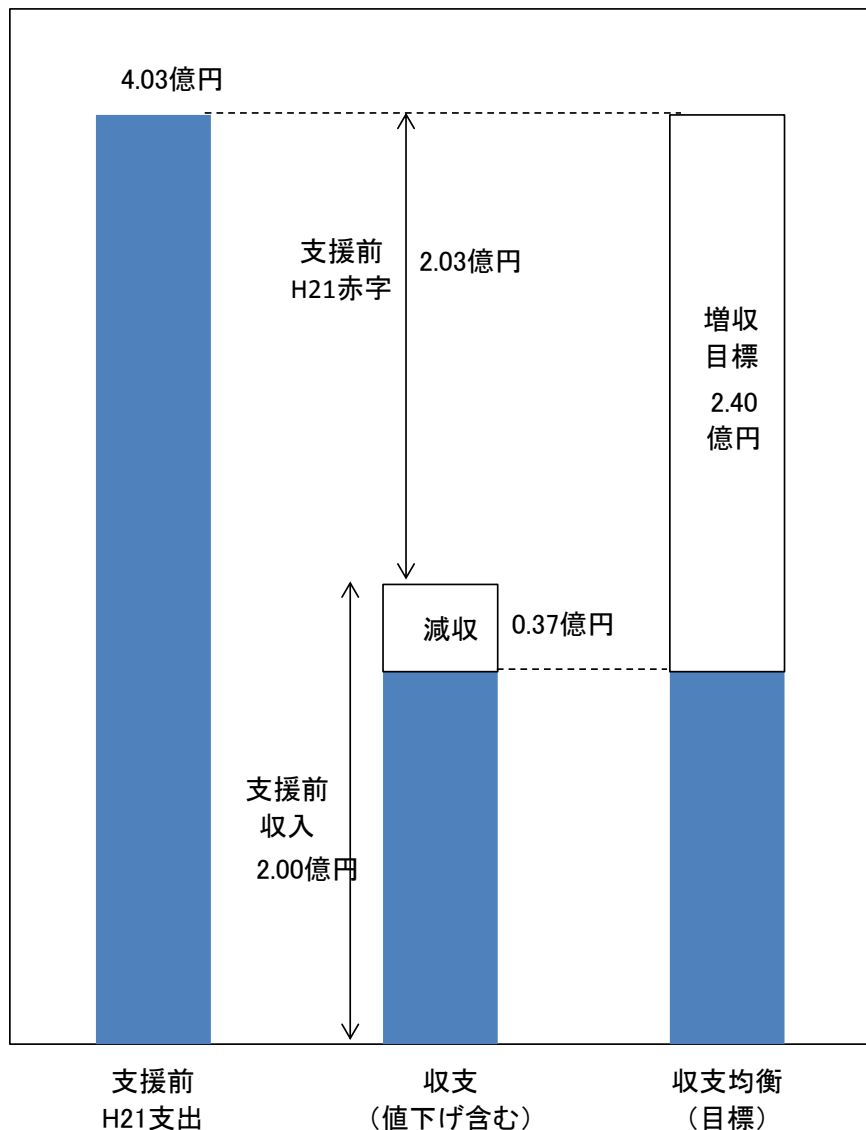
利用者数の対前年同月比較（3ヶ月平均）

※支援策は平成23年1月から開始



阪堺線堺市内区間の収支均衡に必要な利用者増加数について

- 堺市内区間の収支均衡に必要な堺市内区間利用者増加数約3,600人に対して、平成26年度は、支援策開始前の平成21年度より2,471人の利用者増加であり、約7割の達成度となっている。



○阪堺線堺市内区間の収支均衡には

- ・ 支援前の赤字額 約 2.03億円
- ・ 値下げによる減収額 約 0.37億円

合計 約 2.40億円増収となる利用者増加が必要

※減収額の内訳

- 200円運賃均一化による減収 約 0.31億円
- 高齢者運賃 (100円) による減収 約 0.06億円

○運賃施策への支援等により、定期外収入が増加

⇒定期外の平均実収運賃をもとに、収支均衡に必要な利用者増加数を試算

表.平成26年度における定期外の平均実収運賃 (円)

種別	現金(大人)	現金(小児)	回数券	高齢者
構成比	69.9%	2.1%	20.1%	7.9%
実収運賃	200	100	176	100
平均実収運賃 (円)	185			

※ 現金にはICを含む

※ 平成27年2月からの消費税8%値上げ分の転嫁による運賃値上げ分は未考慮

※ 回数券には小児を含む

○必要利用者増加数 (市補助金無し) の試算

収入目標 約 2.40億円 ÷ 185円 = 1,297,297人/年

利用者増加数の目標 3,554人/日

平成21年度 利用者数 19,737人/日 (支援策前)

平成26年度 増加数 (日当たり)

2,471人/日 (前頁参照)

支援策前から12.5%増

⇒ 約7割

■交通調査について

阪堺電軌の利用状況の実態を把握するために、沿線で行事が行われている特異日ではない日に、

OD調査（利用者ごとの乗降停留場の把握）を実施

※支援策開始後に隔年で平日、休日調査を実施

■調査日時

H17.10.18（水） H18.10.17（水） H21.6.24（水） H22.10.13（水）

H23.10.12（水） H24.10.14（日） H25.10.30（水） H26.10.26（日）の終日（始発～終電）

■調査項目について

停留場別調査票を乗客1人につき1枚配布し、以下の項目について、乗客自らが当てはまる項目を折り曲げる

- ①券種
- ②乗車目的
- ③乗換停留場
- ④住まい地域
- ⑤年齢
- ⑥目的に対して行きの乗車か帰りの乗車か（H26のみ実施）

表面		裏面																													
<p>交通調査カード</p> <p>乗車駅名 我孫子道</p> <p>毎度ご乗車いただきありがとうございます。</p> <p>今後の交通施策の基礎資料とするため、交通調査をおこなっております。ご協力をお願いします。</p> <p>裏面の質問について、あてはまる□ところを1つつつ選んで裏側に折り曲げて、降りるときに調査員にお渡し願います。</p> <p>なお、乗り換え利用のお客様は、最終目的地となる降車駅で、お渡し願います。</p> <p>阪堺電気軌道株式会社</p>		<p>15 交通調査カード</p> <table border="1"> <tr> <td>通勤 1</td> <td rowspan="3">①ご利用の目的は？</td> <td>買い物 4</td> </tr> <tr> <td>通学 2</td> <td>観光レジャー 5</td> </tr> <tr> <td>ビジネス 3</td> <td>その他 6</td> </tr> <tr> <td>行き 1</td> <td>②目的に対して？</td> <td>帰り 2</td> </tr> <tr> <td>現金 1</td> <td rowspan="3">乗車券③ご利用の？</td> <td>回数券 4</td> </tr> <tr> <td>通勤定期券 2</td> <td>ICカード 5</td> </tr> <tr> <td>通学定期券 3</td> <td>その他 6</td> </tr> <tr> <td>65歳以上 1</td> <td rowspan="3">④年齢区分は？</td> <td rowspan="3">⑤お住まいは？</td> <td>堺市内 1</td> </tr> <tr> <td>65歳未満 2</td> <td>大阪市内 2</td> </tr> <tr> <td>小学生以下 3</td> <td>その他 3</td> </tr> <tr> <td>住吉駅 1</td> <td>⑥乗り換え駅は？ ※該当者のみ</td> <td>我孫子道駅 2</td> </tr> </table> <p>ご協力ありがとうございました</p>		通勤 1	①ご利用の目的は？	買い物 4	通学 2	観光レジャー 5	ビジネス 3	その他 6	行き 1	②目的に対して？	帰り 2	現金 1	乗車券③ご利用の？	回数券 4	通勤定期券 2	ICカード 5	通学定期券 3	その他 6	65歳以上 1	④年齢区分は？	⑤お住まいは？	堺市内 1	65歳未満 2	大阪市内 2	小学生以下 3	その他 3	住吉駅 1	⑥乗り換え駅は？ ※該当者のみ	我孫子道駅 2
通勤 1	①ご利用の目的は？	買い物 4																													
通学 2		観光レジャー 5																													
ビジネス 3		その他 6																													
行き 1	②目的に対して？	帰り 2																													
現金 1	乗車券③ご利用の？	回数券 4																													
通勤定期券 2		ICカード 5																													
通学定期券 3		その他 6																													
65歳以上 1	④年齢区分は？	⑤お住まいは？	堺市内 1																												
65歳未満 2			大阪市内 2																												
小学生以下 3			その他 3																												
住吉駅 1	⑥乗り換え駅は？ ※該当者のみ	我孫子道駅 2																													

阪堺電軌の交通調査結果（区間別の利用者数推移）【平日】

- ・全区間の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・堺市内相互発着と大阪市内～堺市内2区間利用の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加しているが、大阪市内相互発着の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が微減している。

全区間の利用者数

	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
大阪市内相互発着	15,147	15,017	15,042	▲ 130	▲ 0.9%	▲ 105	▲ 0.7%
堺市内相互発着	1,985	2,030	2,257	45	2.3%	272	13.7%
大阪市内～堺市内 2区間利用	1,928	2,683	3,104	755	39.2%	1,176	61.0%
全区間利用	19,060	19,730	20,403	670	3.5%	1343	7.0%

堺市内区間の利用者数

	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
堺市内区間利用者	3,913	4,713	5,361	800	20.4%	1,448	37.0%

阪堺電軌の交通調査結果（区間別の利用者数推移）【休日】

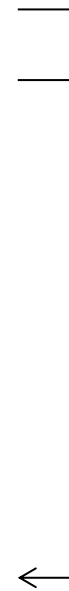
- ・ H24調査時よりもH26調査時の方が、すべての区間において利用者数が増加している。
- ・ 堺市内相互発着の利用者数は、H24調査時よりもH26調査時の方が、約2割増加している。

全区間の利用者数

	利用者数（人/日）		増減状況	
	H24.10	H26.10	H24→H26	
			増減（人/日）	増減率
大阪市内相互発着	11,394	11,549	155	1.4%
堺市内相互発着	1,218	1,452	234	19.2%
大阪市内～堺市内2区間利用	2,903	3,099	196	6.8%
全区間利用	15,515	16,100	585	3.8%

堺市内区間の利用者数

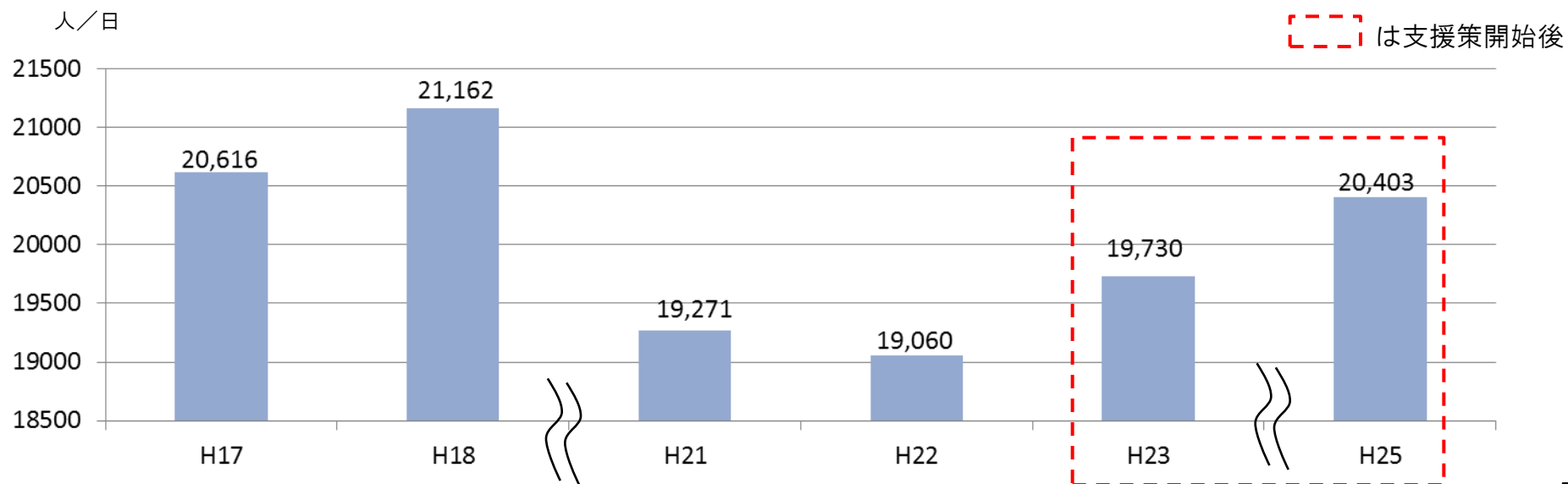
	利用者数（人/日）		増減状況	
	H24.10	H26.10	H24→H26	
			増減（人/日）	増減率
堺市内区間利用者	4,121	4,551	430	10.4%



【全区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の全区間の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の方が現金及び回数券利用が増加しているのは、高齢者割引利用及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	5,860	6,202	6,707	342	5.8%	847	14.5%
回数券	5,223	5,727	5,867	504	9.6%	644	12.3%
通勤定期	4,776	4,532	4,607	▲ 244	▲ 5.1%	▲ 169	▲ 3.5%
通学定期	2,792	2,957	2,841	165	5.9%	49	1.8%
その他	409	312	381	▲ 97	▲ 23.7%	▲ 28	▲ 6.8%
計	19,060	19,730	20,403	670	3.5%	1343	7.0%

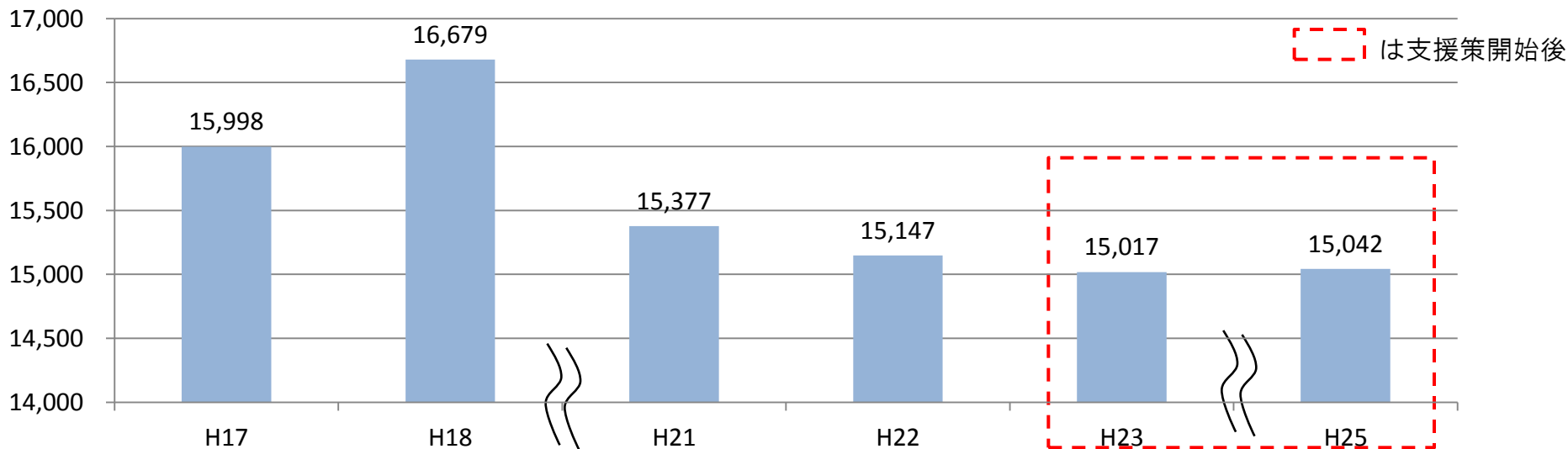


【大阪市内相互発着利用者数推移】

阪堺電軌の大阪市内相互発着の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が微減している。

券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	4,466	4,350	4,356	▲ 116	▲ 2.6%	▲ 110	▲ 2.5%
回数券	4,155	4,197	4,300	42	1.0%	145	3.5%
通勤定期	3,805	3,684	3,748	▲ 121	▲ 3.2%	▲ 57	▲ 1.5%
通学定期	2,480	2,637	2,389	157	6.3%	▲ 91	▲ 3.7%
その他	241	149	249	▲ 92	▲ 38.2%	8	3.3%
計	15,147	15,017	15,042	▲ 130	▲ 0.9%	▲ 105	▲ 0.7%

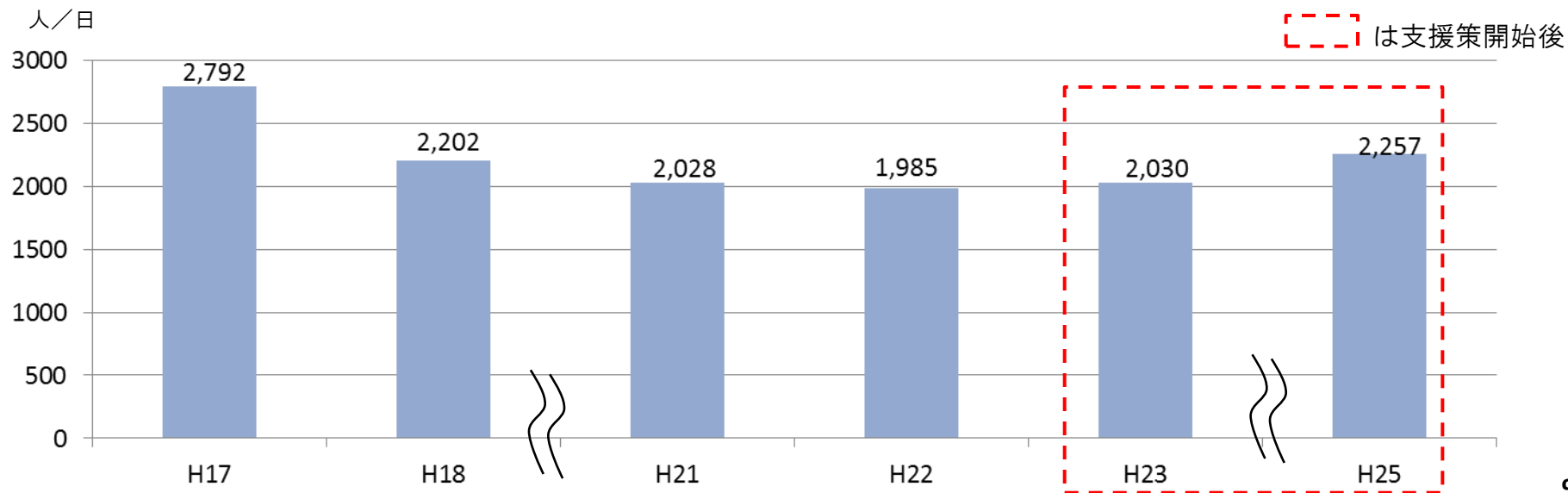
人/日



【堺市内相互発着利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の堺市内相互発着の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の方が現金利用が増加しているのは、高齢者割引利用の効果と考えられる。

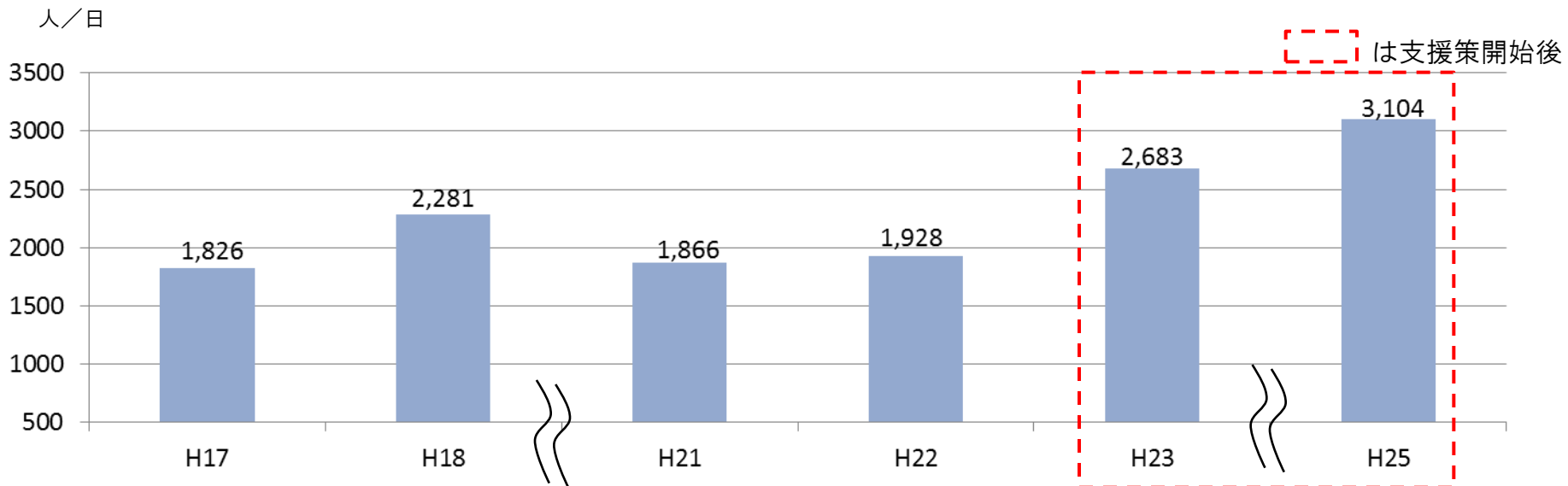
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	718	771	1,024	53	7.4%	306	42.6%
回数券	654	675	628	21	3.2%	▲ 26	▲ 4.0%
通勤定期	433	413	397	▲ 20	▲ 4.6%	▲ 36	▲ 8.3%
通学定期	75	67	129	▲ 8	▲ 10.7%	54	72.0%
その他	105	104	79	▲ 1	▲ 1.0%	▲ 26	▲ 24.8%
計	1,985	2,030	2,257	45	2.3%	272	13.7%



【大阪市内～堺市内2区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の大阪市内～堺市内2区間の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の方が現金及び回数券利用が増加しているのは、高齢者割引及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

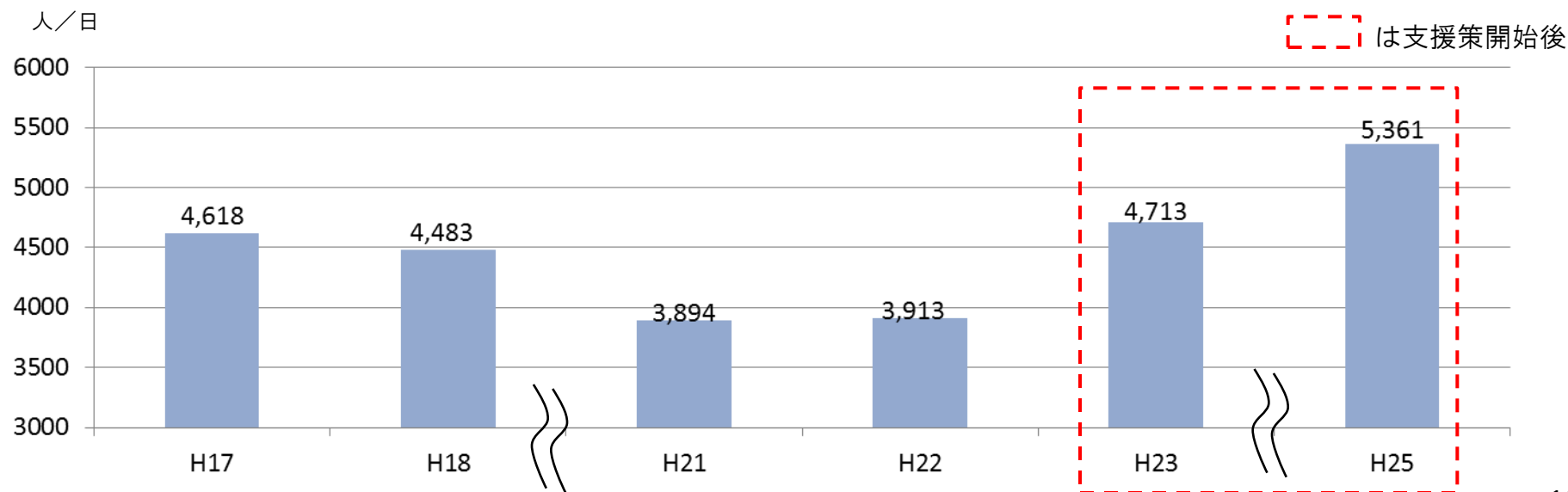
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	676	1,081	1,327	405	59.9%	651	96.3%
回数券	414	855	939	441	106.5%	525	126.8%
通勤定期	538	435	462	▲ 103	▲ 19.1%	▲ 76	▲ 14.1%
通学定期	237	253	323	16	6.8%	86	36.3%
その他	63	59	53	▲ 4	▲ 6.3%	▲ 10	▲ 15.9%
計	1,928	2,683	3,104	755	39.2%	1,176	61.0%



【堺市内区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の堺市内区間の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の方が現金及び回数券利用が増加しているのは、高齢者割引利用及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	1,394	1,852	2,351	458	32.9%	957	68.7%
回数券	1,068	1,530	1,567	462	43.3%	499	46.7%
通勤定期	971	848	859	▲ 123	▲ 12.7%	▲ 112	▲ 11.5%
通学定期	312	320	452	8	2.6%	140	44.9%
その他	168	163	132	▲ 5	▲ 3.0%	▲ 36	▲ 21.4%
計	3,913	4,713	5,361	800	20.4%	1,448	37.0%

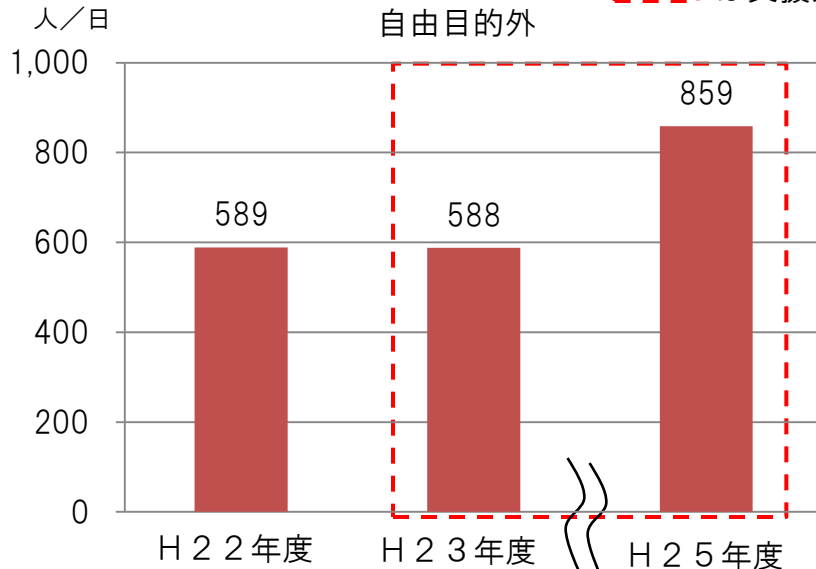
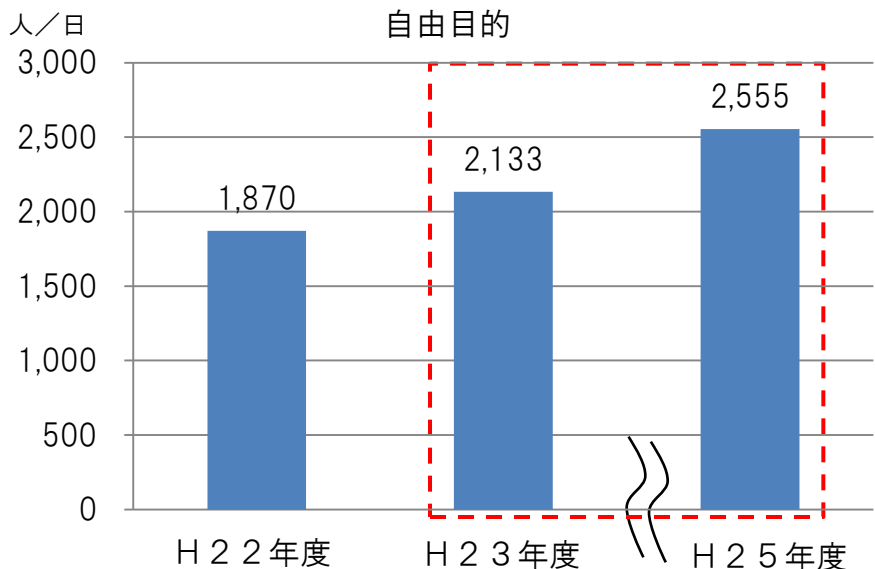


【全区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌全区間の65歳以上の定期外利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の65歳以上の利用者が増加しているのは、高齢者割引利用及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	461	436	685	▲ 25	▲ 5.4%	224	48.6%
ビジネス	128	152	174	24	18.8%	46	35.9%
買い物	489	564	695	75	15.3%	206	42.1%
観光・レジャー	295	401	491	106	35.9%	196	66.4%
その他	1,086	1,168	1,369	82	7.6%	283	26%
計	2,459	2,721	3,414	262	10.7%	955	38.8%

〔 〕は支援策開始後

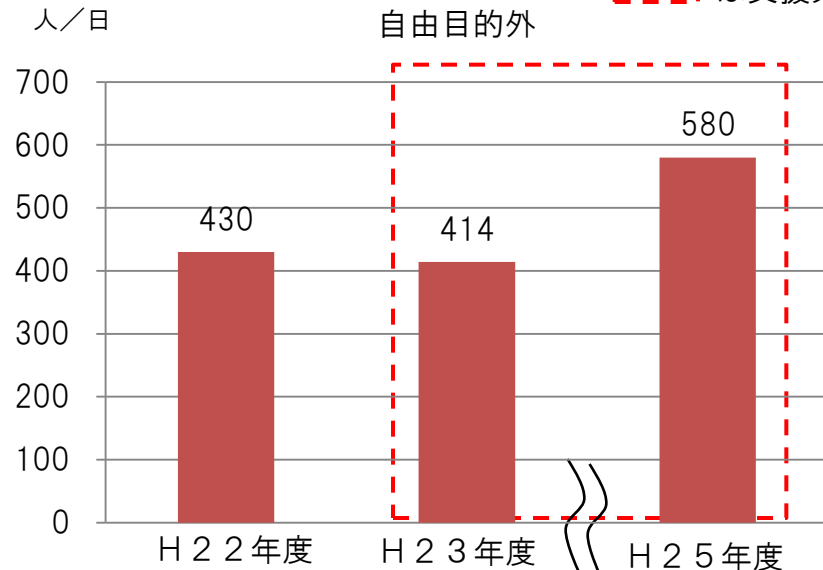
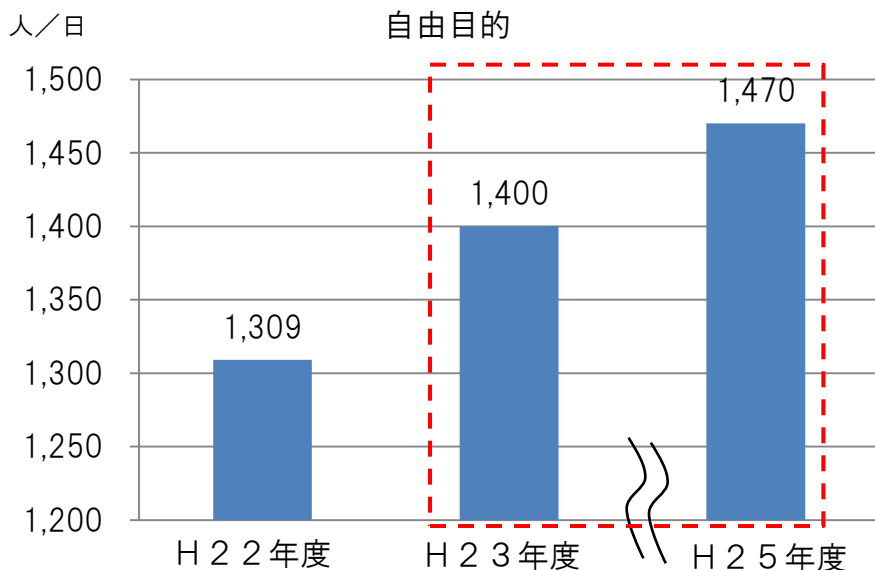


【大阪市内相互発着利用者数推移】

・ 阪堺電軌の大阪市内相互発着の65歳以上の定期外利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。

目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	343	306	466	▲ 37	▲ 10.8%	123	35.9%
ビジネス	87	108	114	21	24.1%	27	31.0%
買い物	347	397	410	50	14.4%	63	18.2%
観光・レジャー	174	221	231	47	27%	57	32.8%
その他	788	782	829	▲ 6	▲ 0.8%	41	5.2%
計	1,739	1,814	2,050	75	4.3%	311	17.9%

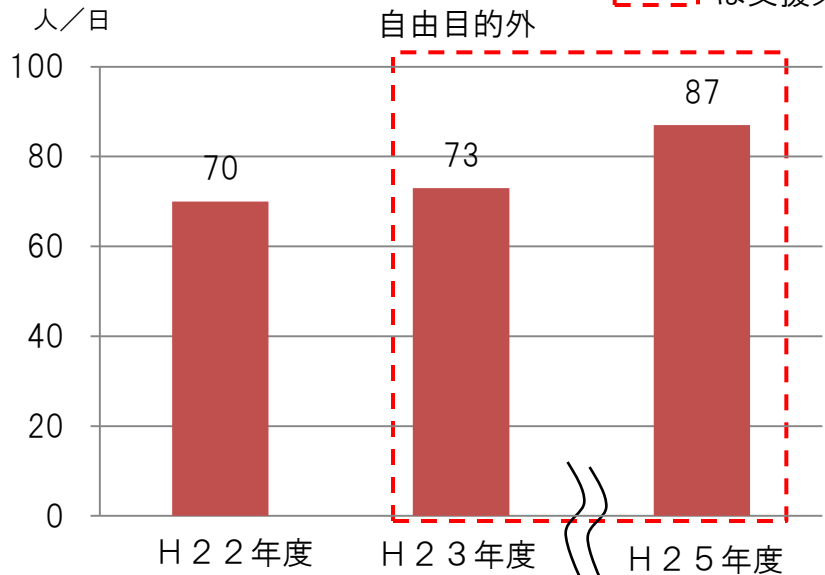
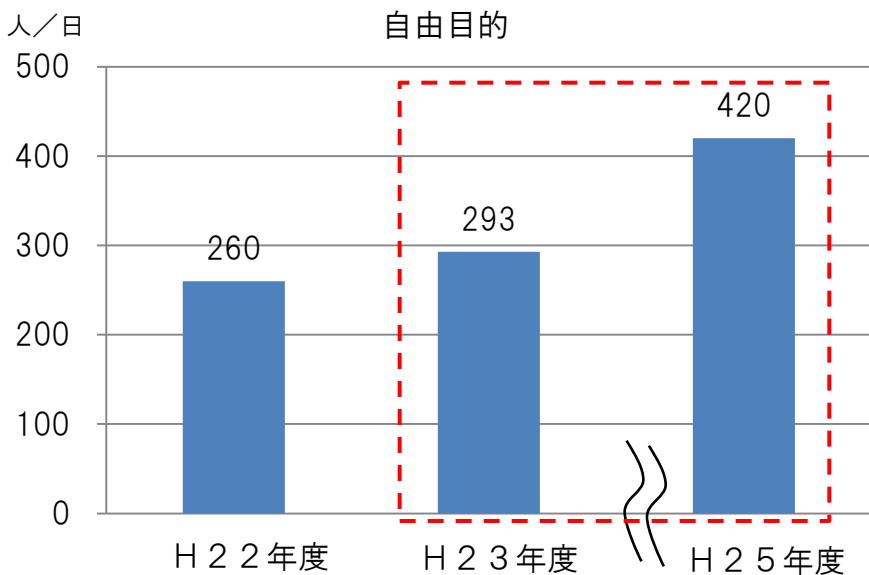
〔 〕は支援策開始後



【堺市内相互発着利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の堺市内相互発着の65歳以上の定期外利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が大幅に増加している。
- ・ 支援策開始後の利用者が増加しているのは、高齢者割引利用の効果と考えられる。

目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	58	59	74	1	1.7%	16	27.6%
ビジネス	12	14	13	2	16.7%	1	8.3%
買い物	71	69	93	▲ 2	▲ 2.8%	22	31.0%
観光・レジャー	42	64	106	22	52.4%	64	152.4%
その他	147	160	221	13	8.8%	74	50.3%
計	330	366	507	36	10.9%	177	53.6%



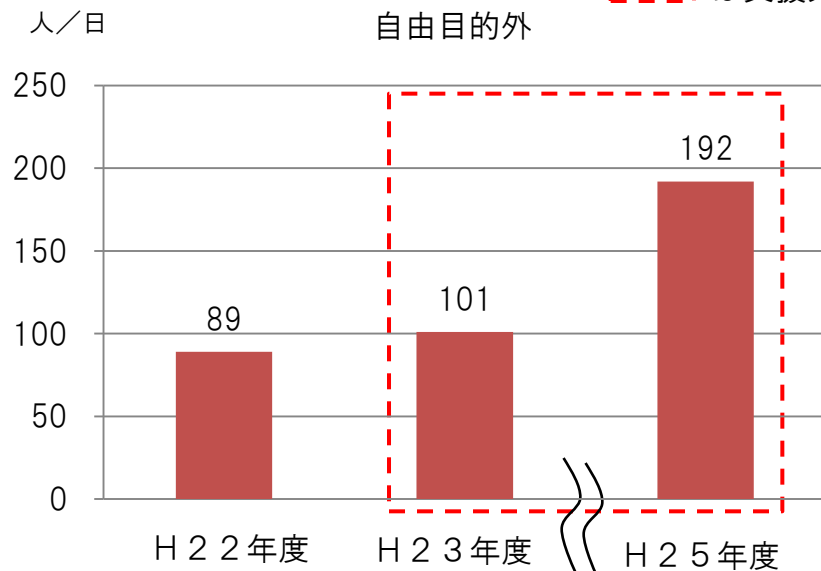
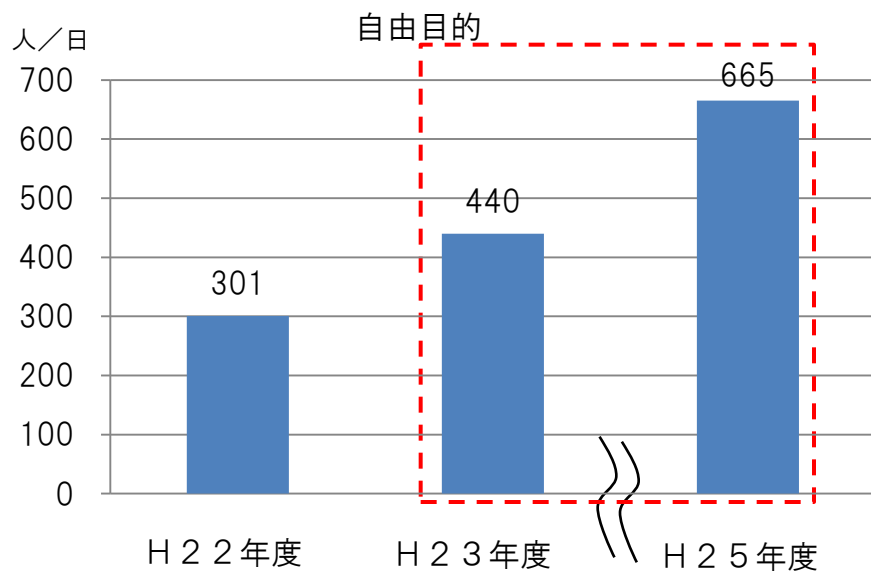
〔 〕 は支援策開始後

【大阪市内～堺市内2区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌の大阪市内～堺市内2区間の65歳以上の定期外利用者数は、支援策開始前よりも開始後の方が倍増している。
- ・ 支援策開始後の利用者が増加しているのは、高齢者割引利用及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	60	71	145	11	18.3%	85	141.7%
ビジネス	29	30	47	1	3.4%	18	62.1%
買い物	71	98	192	27	38.0%	121	170.4%
観光・レジャー	79	116	154	37	46.8%	75	94.9%
その他	151	226	319	75	49.7%	168	111.3%
計	390	541	857	151	38.7%	467	119.7%

〔 〕は支援策開始後



■ アンケート調査

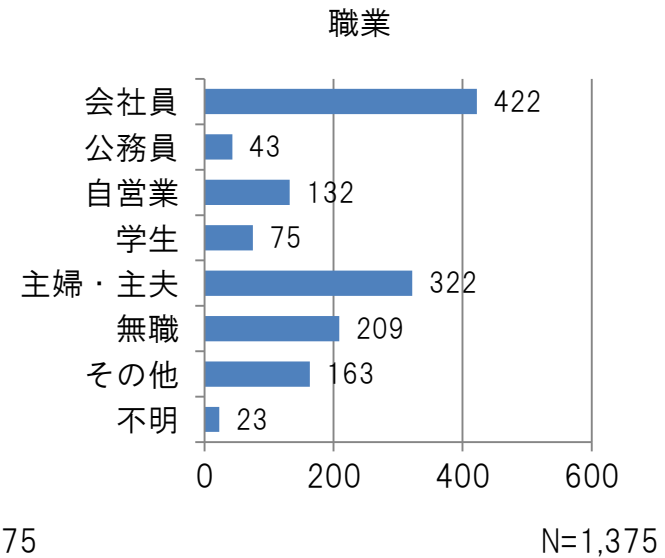
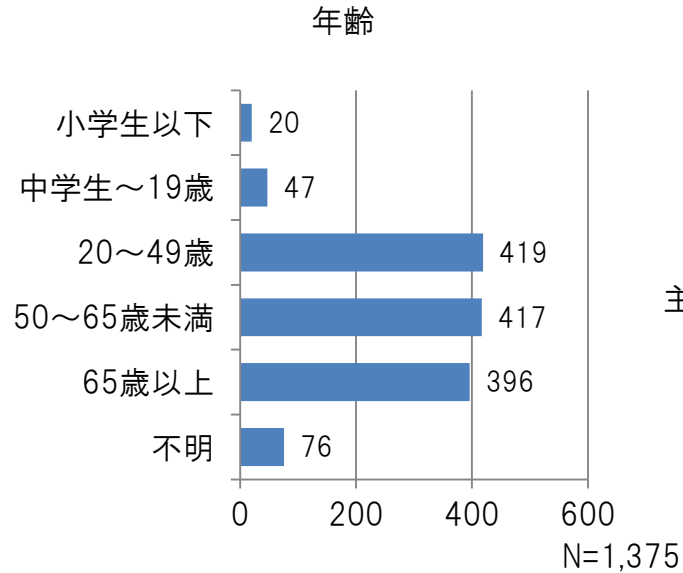
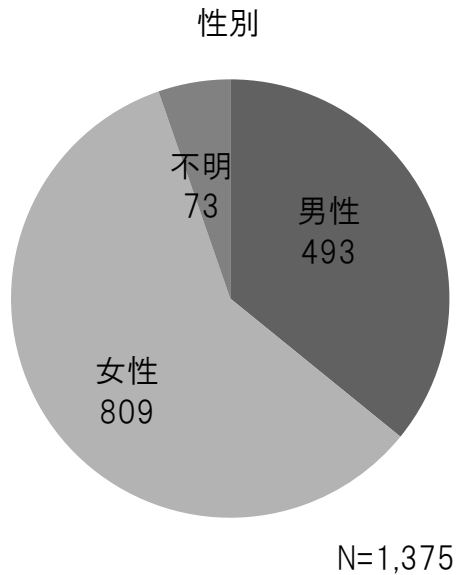
- ・ アンケート項目については、交通行動の調査以外に、阪堺線のプロモーション効果の確認と阪堺線への支援策についての確認ができる調査とした。
- ・ 回収率を上げるため、A4両面1枚のアンケート用紙とした。

■ アンケート配布結果

	アンケート配布方法
配布対象	阪堺線利用者
配布数	5,308部（予定配布部数 6,000部）
配布方法	乗降客に直接配布 朝：2,000部 昼：1,879部（予定配布部数 2,000部） 夜：1,429部（予定配布部数 2,000部） 配布 ※昼、夜の部は、帰宅利用が多く、既にアンケート用紙を持っていたため、予定配布数に達しなかった 後日郵送回収
回収数	1,375部（回収率25.9%）
配布時期	平成26年10月26日

■ アンケート質問内容

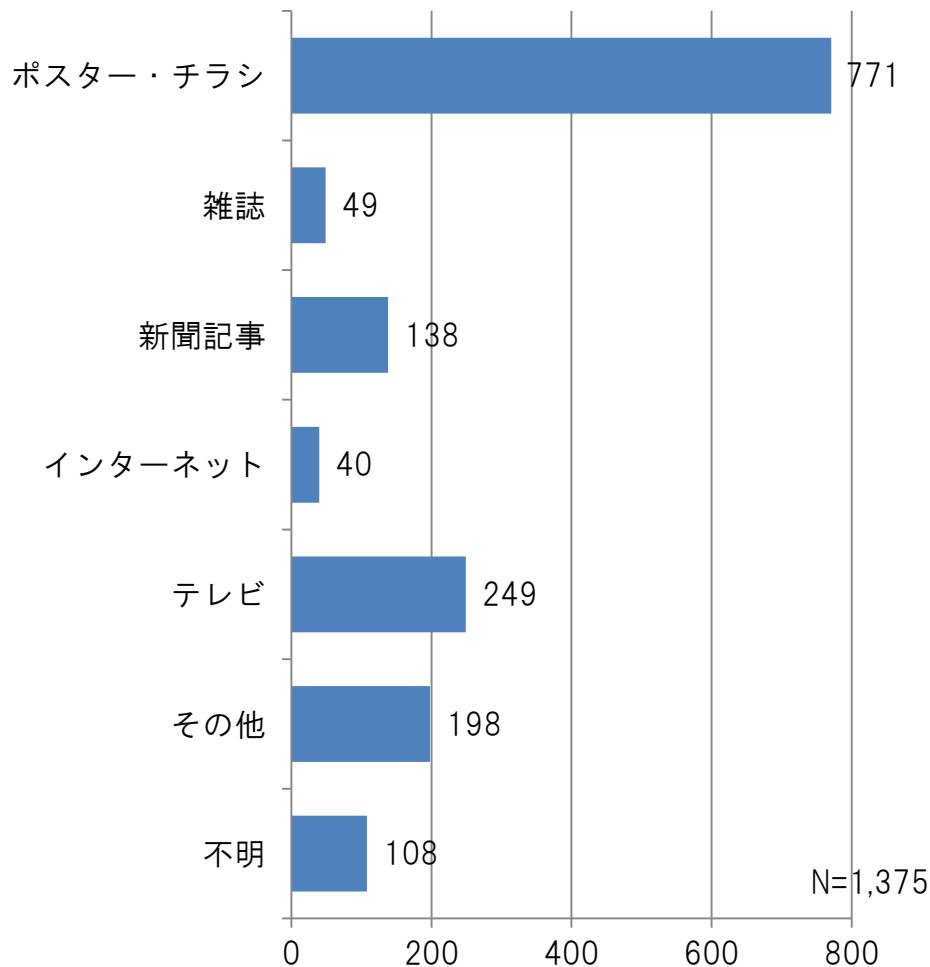
分類	質問内容
個人属性	性別、年齢、職業、居住地、自動車保有状況
阪堺線の利用状況	利用頻度、外出目的、乗降停留場、利用理由、降車後の交通手段
広報認知度とその影響	阪堺広報の媒体、発信内容、利用頻度の変化、変化の理由、乗車時の実感
支援策の評価	支援策の認知度、支援策による利便性の評価、評価の理由、支援策による行動変化、支援の賛否、賛否の理由



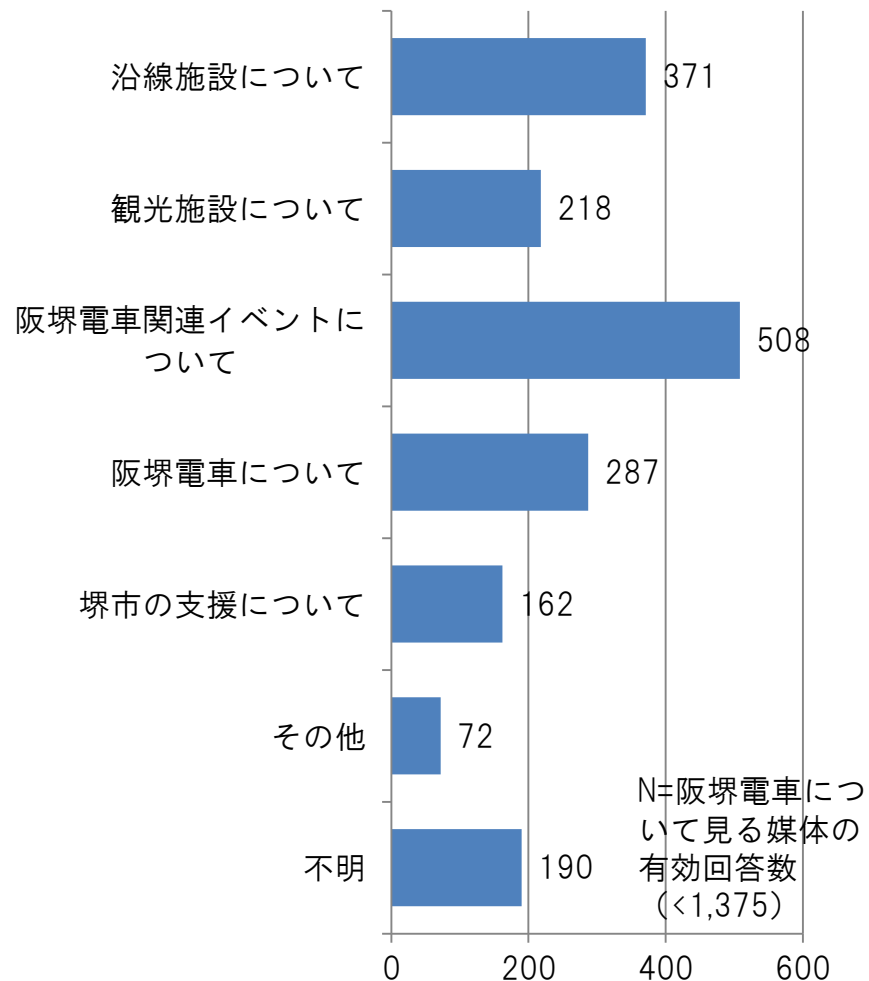
広報認知度について

- ・ 阪堺電車についての情報は「ポスター・チラシ」が多くなっており、次に「テレビ」や「新聞記事」となっている。
- ・ 「ポスター・チラシ」や「テレビ」等で情報を得ているため阪堺電車関連イベントが多くなっており、次に沿線施設についてが多くなっている。

阪堺電車について見る媒体は（複数回答あり）



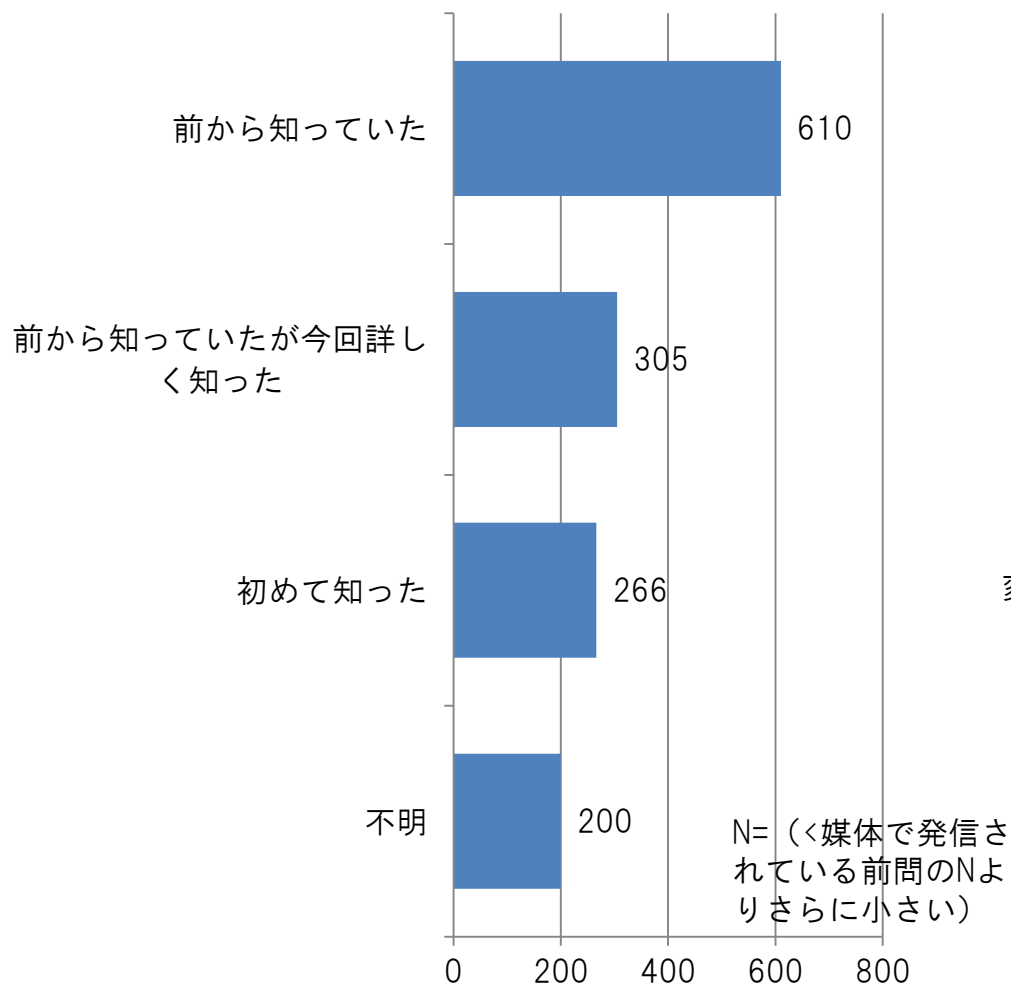
媒体で発信されていること（複数回答あり）



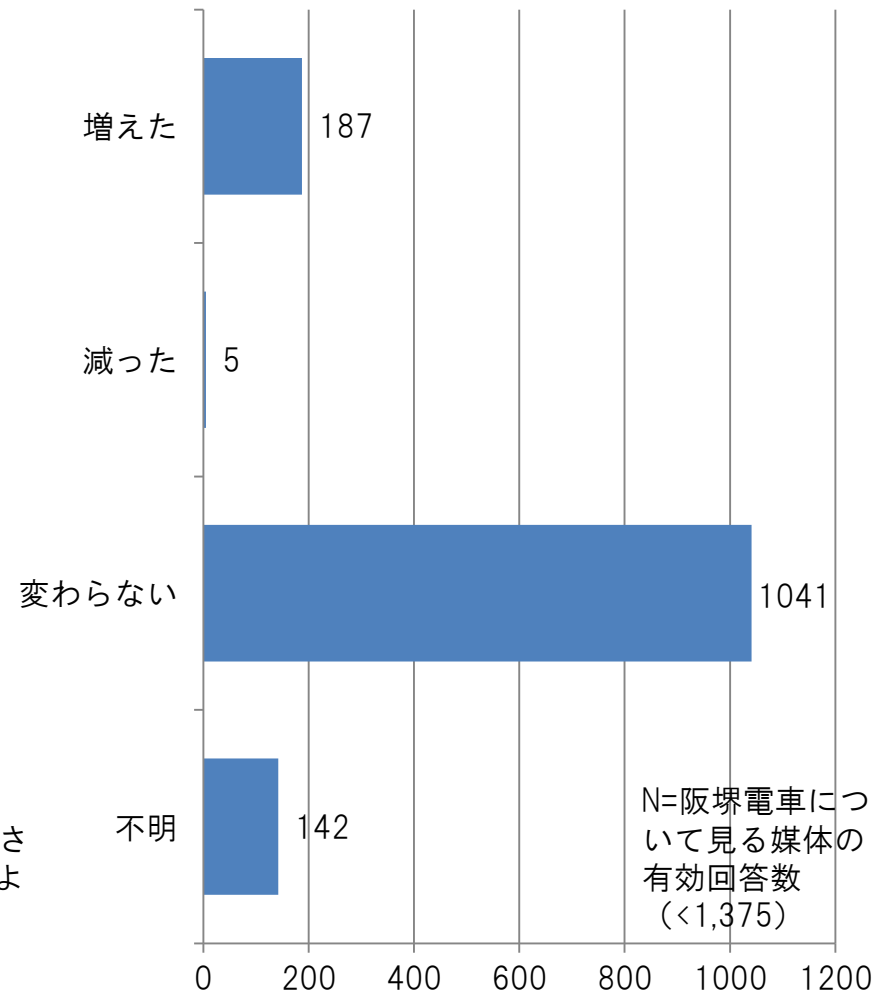
広報認知度について

- ・「前から知っていたが今回詳しく知った」、「初めて知った」が約4割となっており、広報媒体の情報発信効果があったと考えられる。
- ・発信された情報で利用頻度が「増えた」が約13.6%あり、広報媒体が阪堺線の利用頻度に一定の影響があったと考えられる。

発信されていた情報について（複数回答あり）

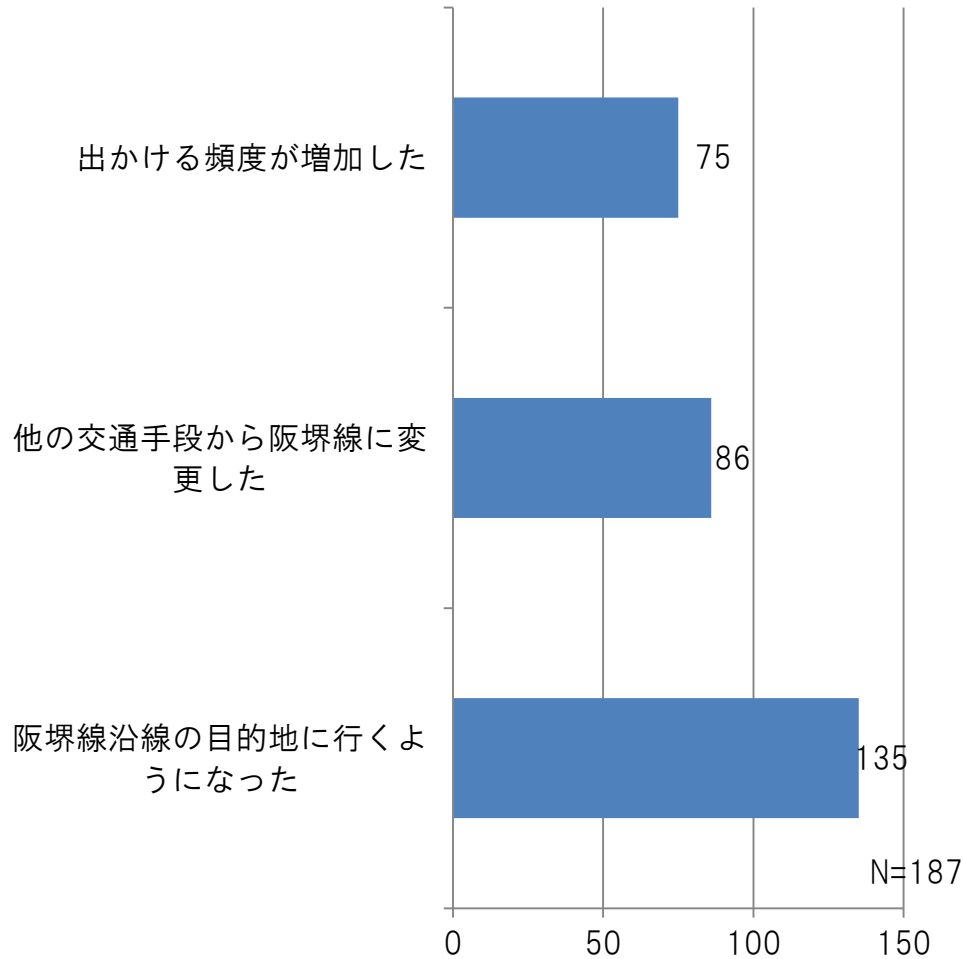


発信された情報での利用頻度

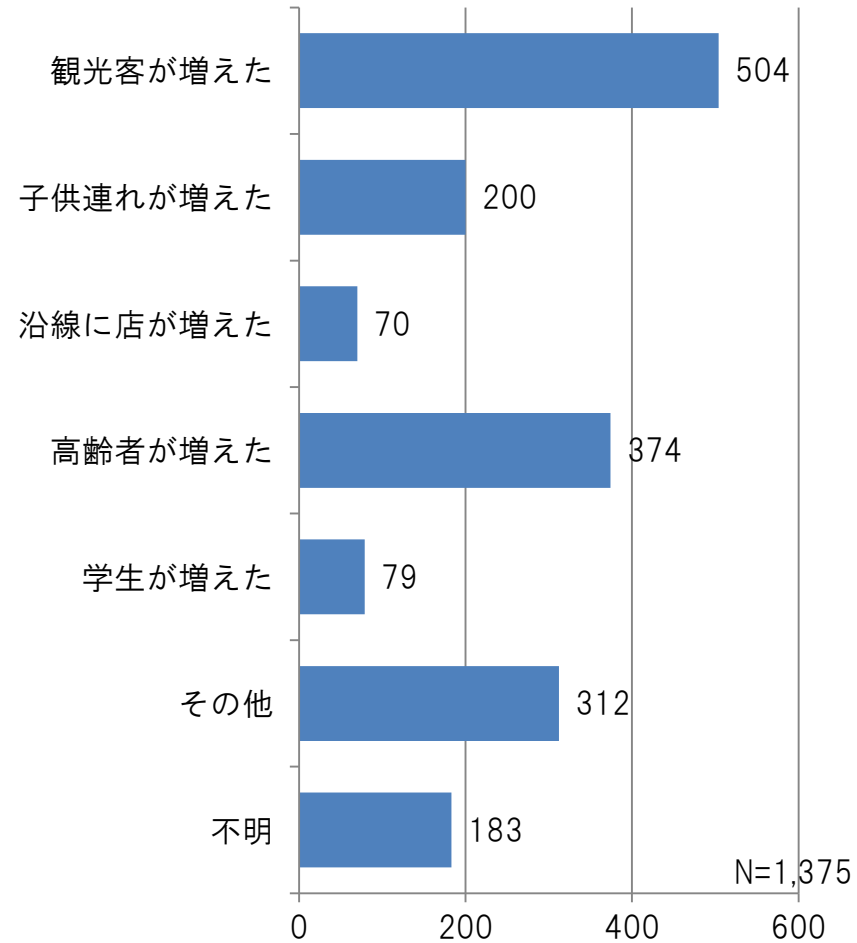


- ・「沿線の目的地に行くようになった」が約45.6%になっており、沿線情報発信効果があったと考えられる。
- ・「観光客が増えた」が約29.2%となっており、周知広報の効果が一定あったと考えられる。また、「高齢者が増えた」が約21.7%となっており、高齢者割引の効果と考えられる。

発信された情報での利用頻度が増えた理由（複数回答あり）



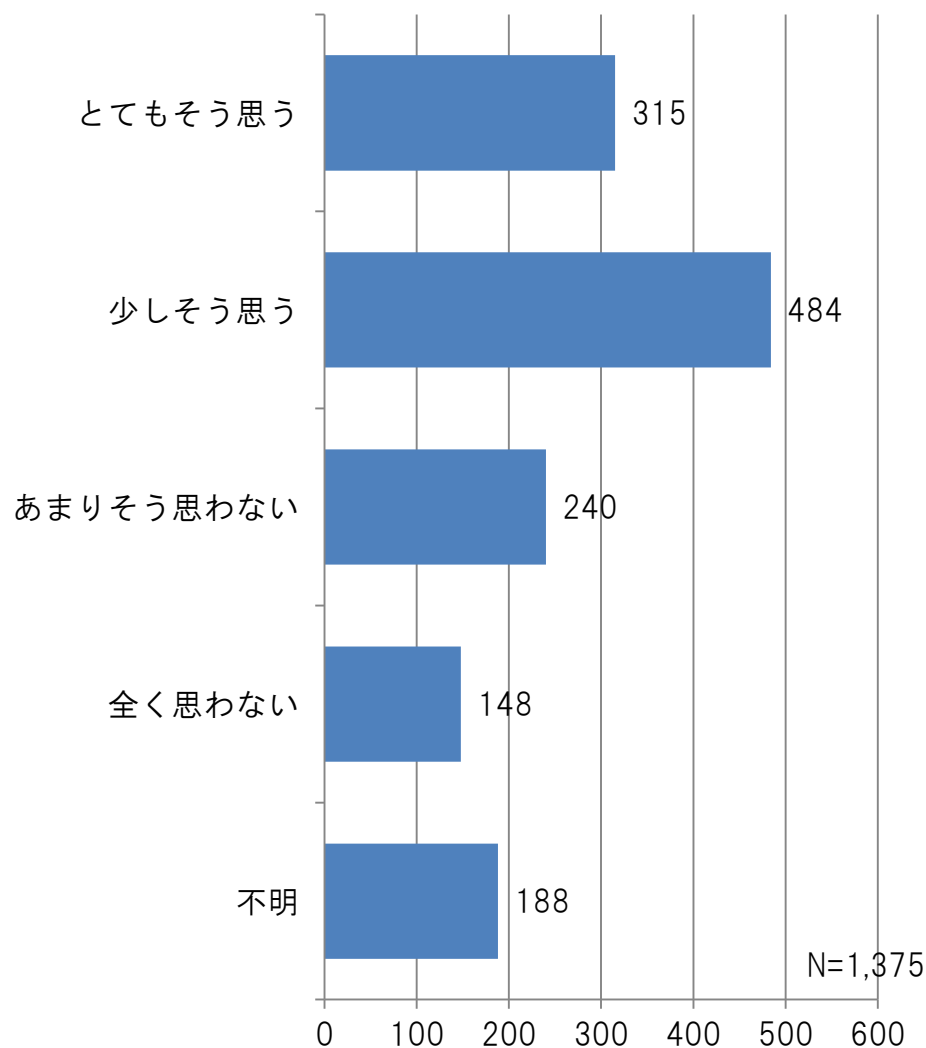
阪堺電車を利用して実感していること（複数回答あり）



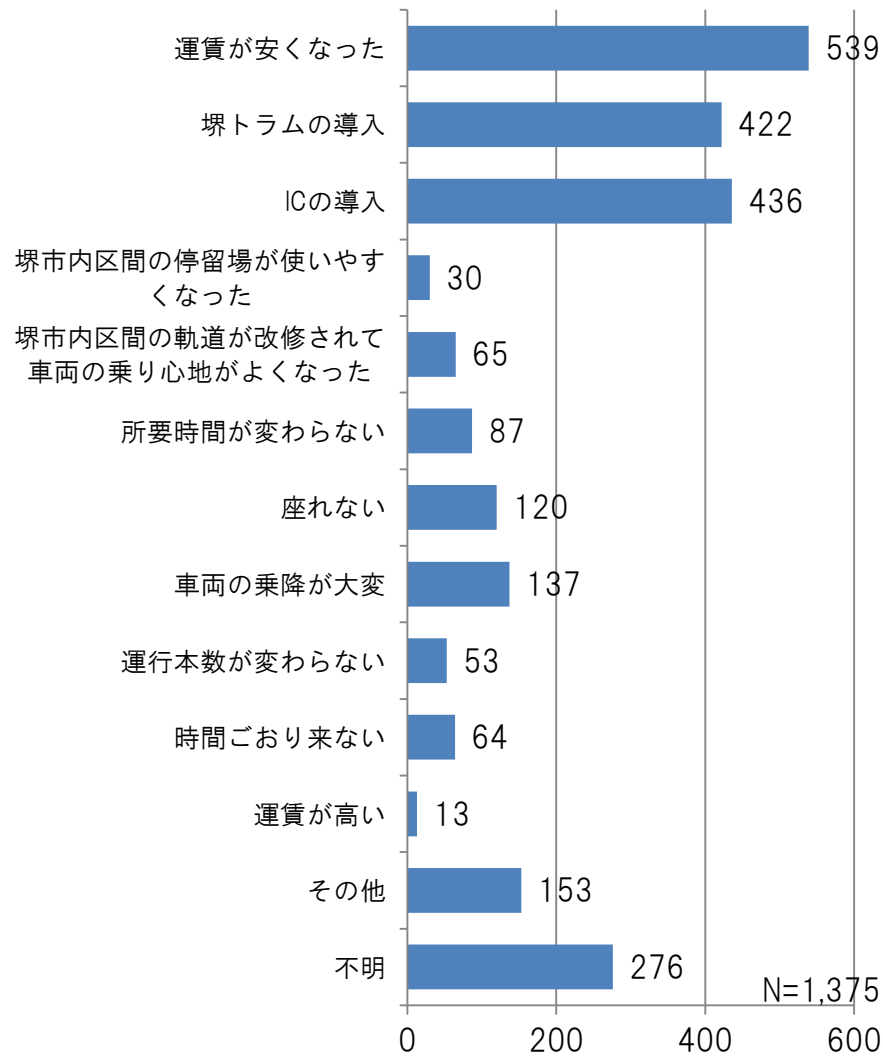
阪堺線への支援について

- ・ 堺市の支援により阪堺線の利便性が向上したとの回答が約6割となっている。
- ・ 「運賃が安くなった」、「堺トラム・ICの導入」等、支援が阪堺線の利便性向上に一定寄与している結果となった。

支援による阪堺線の利便性の向上



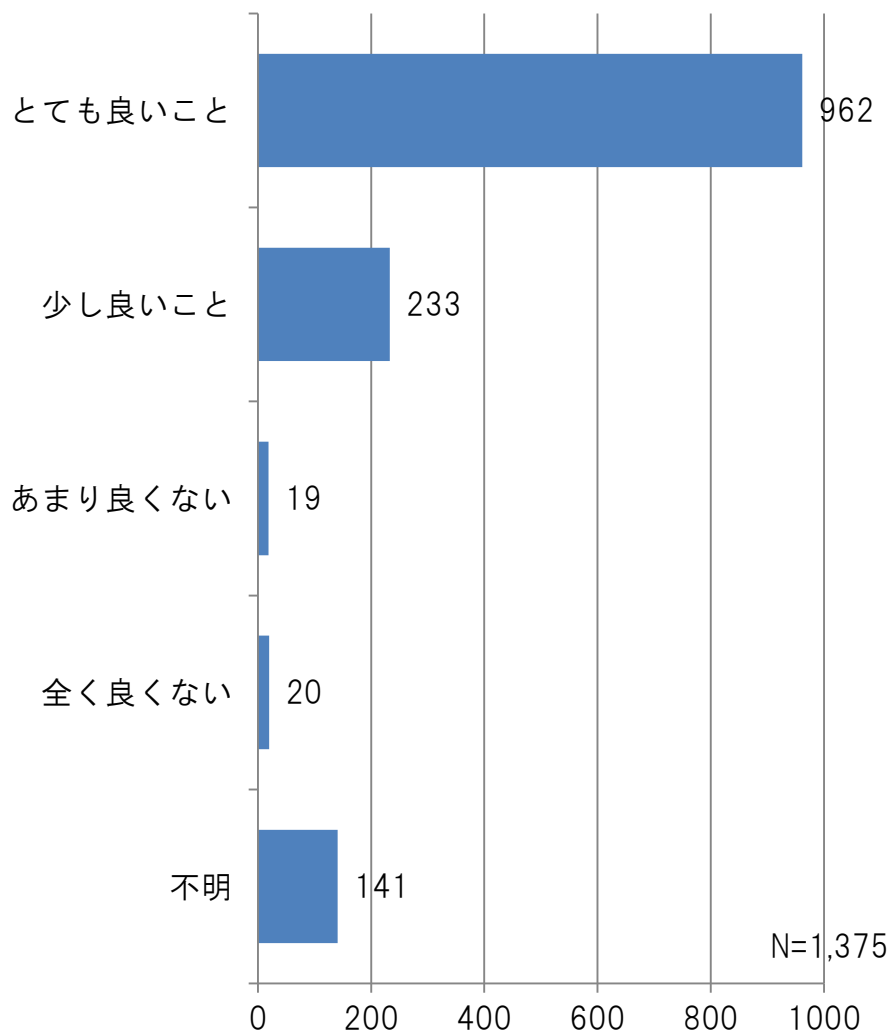
利便性が向上したと思う理由（複数回答あり）



阪堺線への支援について

- ・堺市の阪堺線への支援について、評価しないは全体の約2.8%となっており、約87%が支援を評価している。
- ・「公共交通の維持には必要」や「堺市の発展には必要」等、約63%が堺市の公共交通ネットワークの維持のため支援を評価しており、「阪堺電車が便利だから」も入れると約89%が評価している。

堺市の支援の評価



支援を評価する理由（複数回答あり）

