

検証資料-3

(支援策後の阪堺電軌の利用状況について)

■現状に対する監修者の評価

○支援策前（平成21年度）より利用者数が大幅に増加し、収支均衡に必要な目標数に近づきつつある。

○運賃均一化により、2区間利用者（定期外）が大幅に増加している。

○高齢者割引により、堺市内区間のみの利用も含め、高齢者の利用が大幅に増加している。

<利用者アンケートより>

○「阪堺電軌の利便性が向上した」と実感している利用者が増加している。これにより、「利用頻度が増加している」との回答も多くなっている。

○「観光客が増えた」「子供連れが増えた」「高齢者が増えた」と実感している利用者が増加している。

○広報活動が、阪堺電軌の認知度向上や沿線地域の活性化に一定寄与している。

■主な実績

○平成26年度における1日平均利用者数が、平成21年度に比べて2,471人/日（約12.5%）増加

⇒ 目標数（3,600人/日）の約7割を達成

○平成26年度における定期外の2区間利用者が、平成21年度に比べて約86%増加

○平成26年度における65歳以上の高齢者利用が、平成21年度に比べて約39%増加

<利用者アンケートより>

○アンケート回答者の約60%が「堺市の支援により利用頻度が増加した」と回答

○アンケート回答者の約37%が「観光客が増えた」、約15%が「子供連れが増えた」、約27%が「高齢者が増えた」と回答

○アンケート回答者の約14%が「広報媒体で発信された情報により阪堺電軌の利用頻度が増えた」と回答し、そのうち約46%が「沿線の目的地に行くようになった」と回答

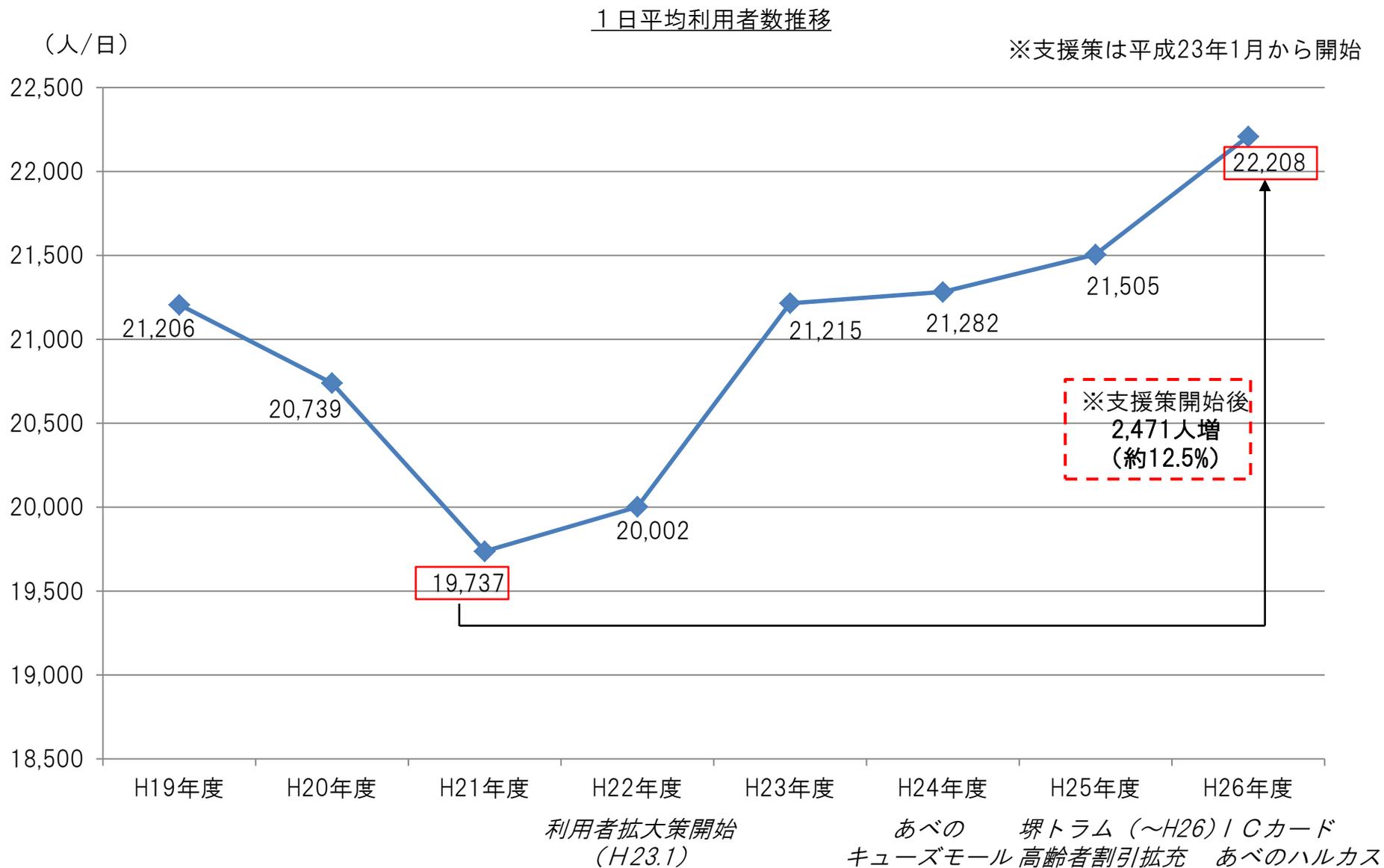
■監修者から提起された今後の課題

○一時的な利用者増加とならないよう、継続的な利用者拡大を図っていく必要がある。

○沿線地域外の人々の利用促進を図っていく必要がある。

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。

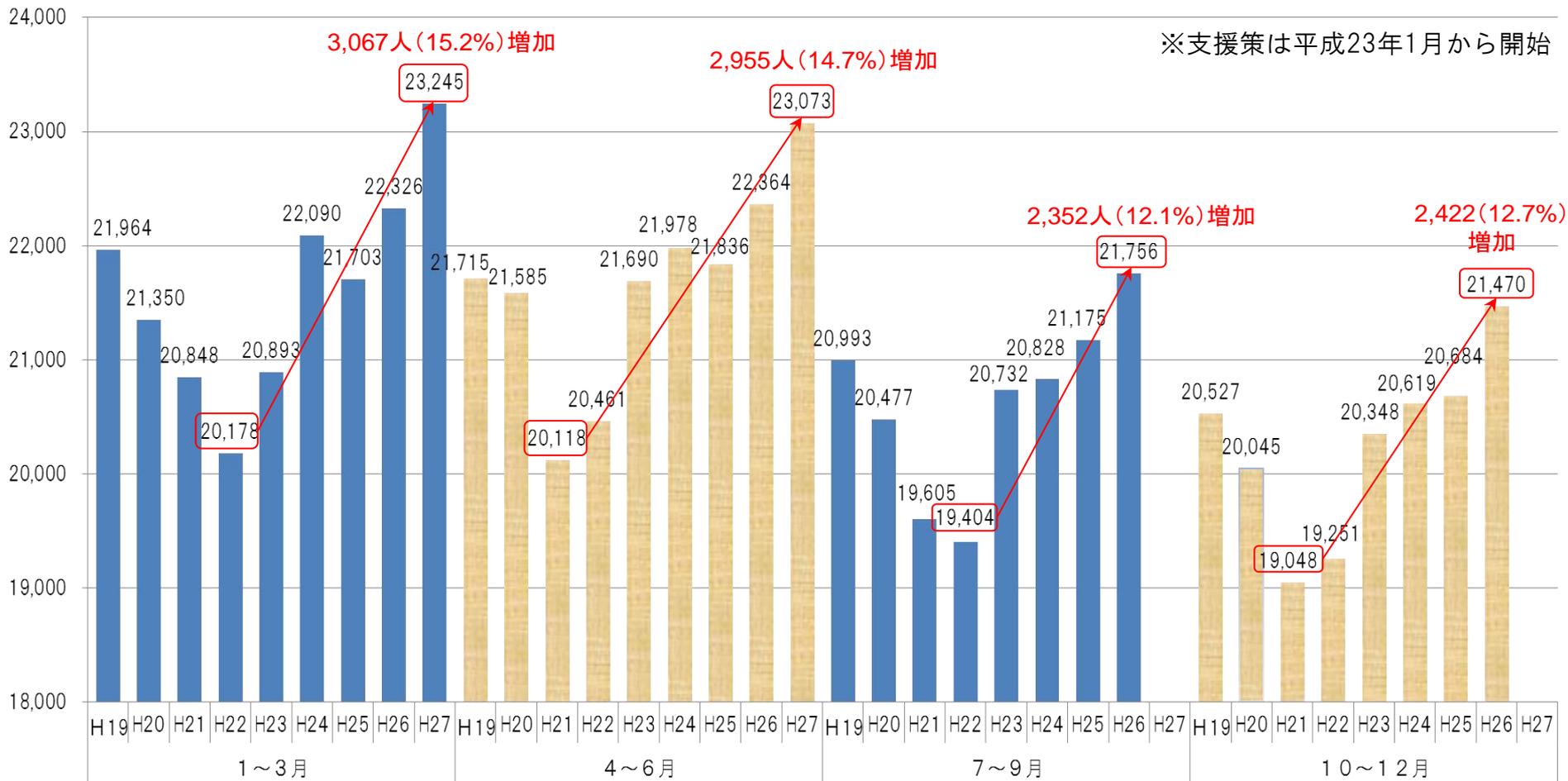


・3ヶ月毎の平均利用者数を年別に見た場合、最も利用者数の少ない時に比べ、12.1～15.2%の増加となっている。

(人/日)

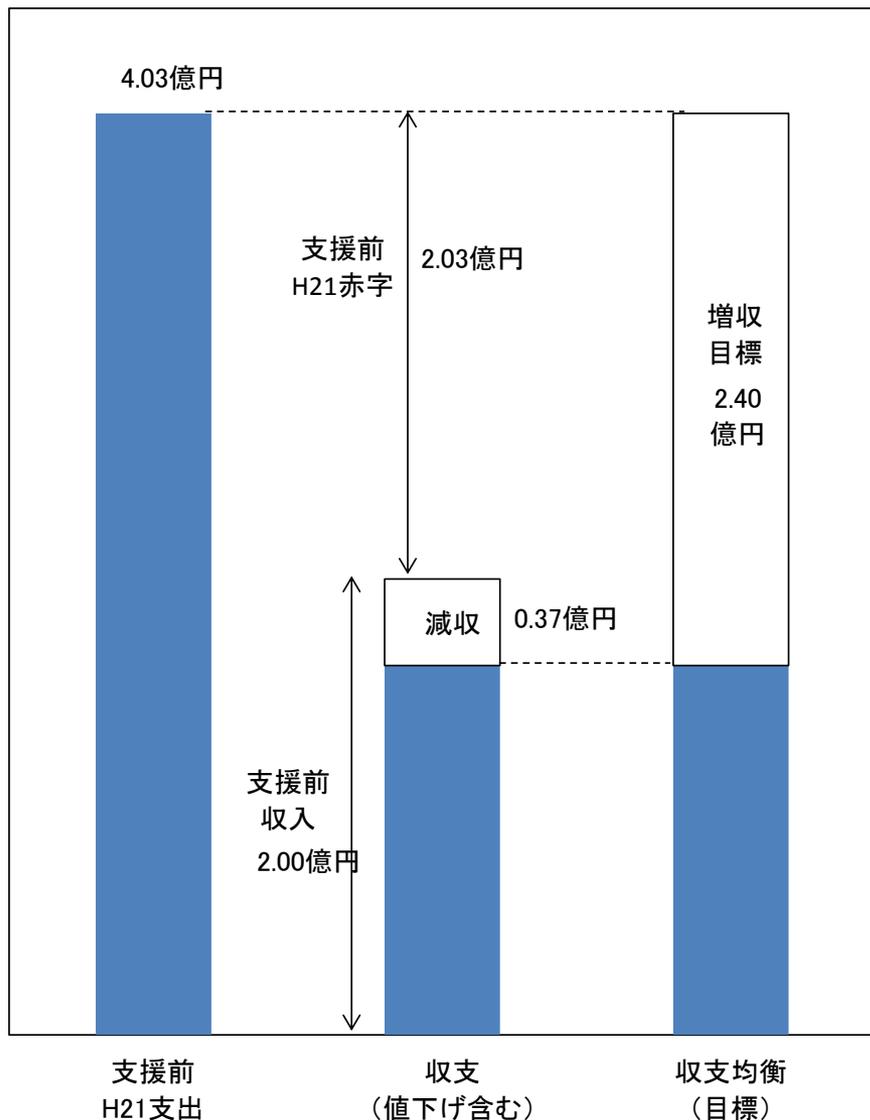
利用者数の対前年同月比較（3ヶ月平均）

※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	
交通調査カード		15 交通調査カード	
乗車駅名 我孫子道	①ご利用の目的は？ ②目的に対して？ ③ご利用の乗車券は？	通勤 1	4 買い物
毎度ご乗車いただきありがとうございます。		通学 2	5 レジャー
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。		ビジネス 3	6 その他
裏面の質問について、あてはまる□ところを1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。	行き 1	2 帰り	現金 1
	通勤定期券 2	回数券 4	通学定期券 3
	通学定期券 3	ICカード 5	その他 6
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。	65歳以上 1	④年齢区分は？	⑤お住まいは？
	65歳未満 2	2 大阪市内	1 堺市内
	小学生以下 3	3 その他	2 大阪市内
住吉駅 1	⑥乗り換え駅は？ ※該当者のみ	2 我孫子道駅	
阪堺電気軌道株式会社		ご協力ありがとうございました	

■ 平日分析項目

- ・ 全区間利用者数推移
- ・ 大阪市内相互発着利用者数推移
- ・ 堺市内相互発着利用者数推移
- ・ 大阪市内～堺市内 2 区間利用者数推移
- ・ 堺市内区間利用者数推移
- ・ 堺市内停留場乗降人員
- ・ 堺市内停留場目的別降車人員
- ・ 堺市内停留場目的別降車人員増減
- ・ 大阪市内の主要停留場毎の降車人員
- ・ 2 区間移動人員増減
- ・ 通勤・通学目的、定期外利用者、65 歳以上の定期外利用者について
 - 【全区間利用者数推移】
 - 【大阪市内相互発着利用者数推移】
 - 【堺市内相互発着利用者数推移】
 - 【大阪市内～堺市内 2 区間利用者数推移】
- ・ 堺市内区間利用者、65 歳以上の堺市内区間利用者について
 - 【堺市内区間利用者数推移】
 - 【大阪市内～堺市内 2 区間利用者数推移】
- ・ 堺市民と堺市民以外の 2 区間移動の目的別利用状況推移
- ・ 堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況推移
- ・ 65 歳以上の堺市民と堺市民以外の 2 区間移動の目的別利用状況推移
- ・ 65 歳以上の堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況推移

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%

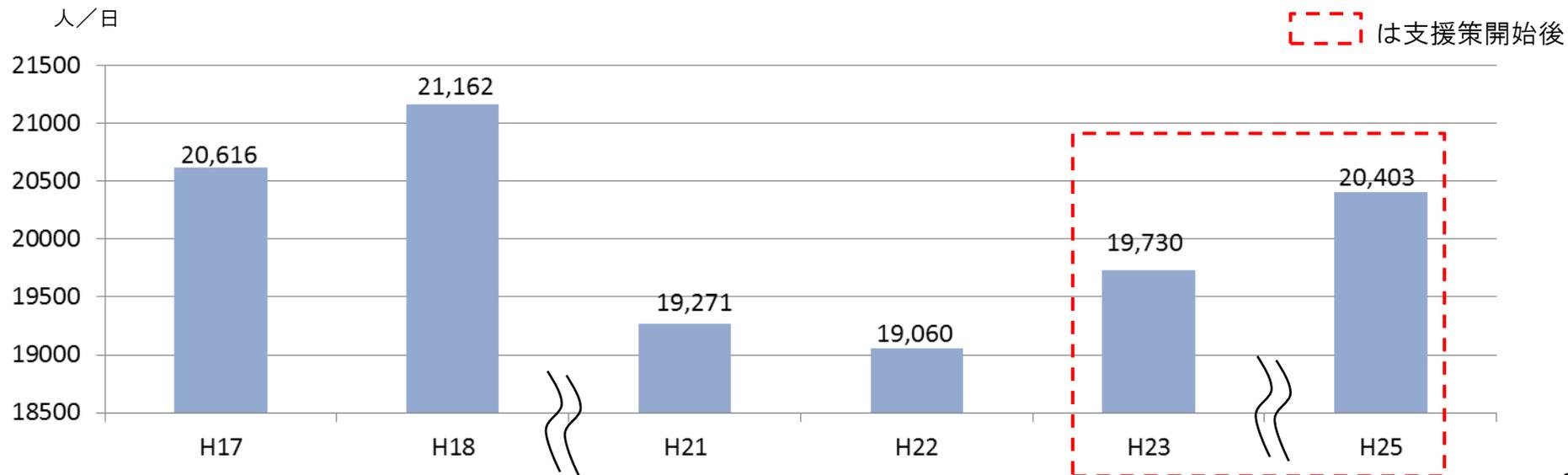
堺市内区間の利用者数

	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%

【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	<u>19,730</u>	20,403	670	3.5%	1343	7.0%

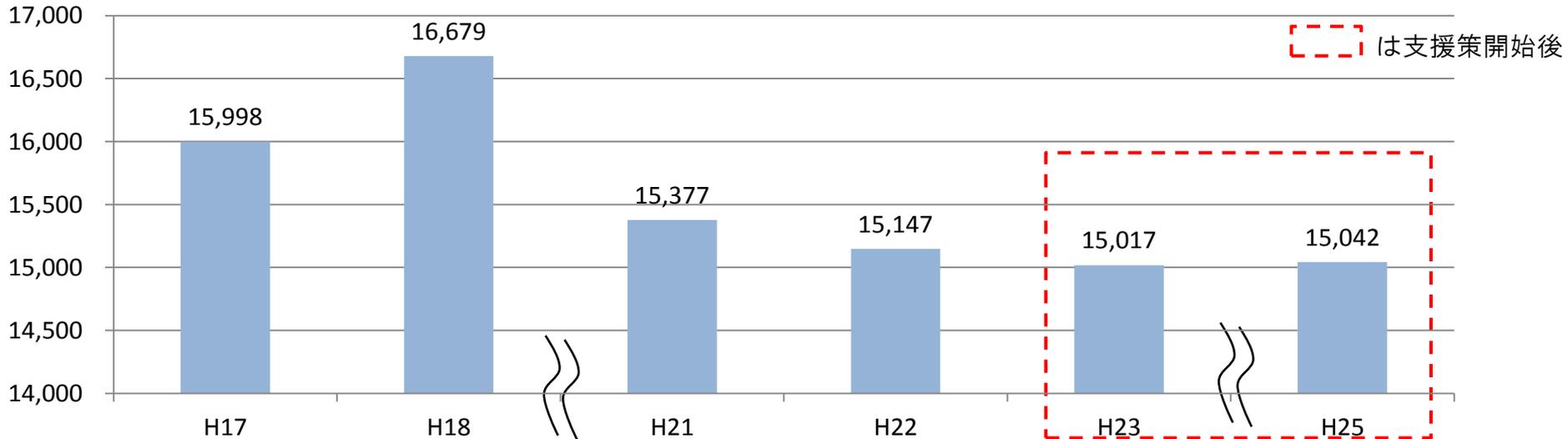


【大阪市内相互発着利用者数推移】

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%

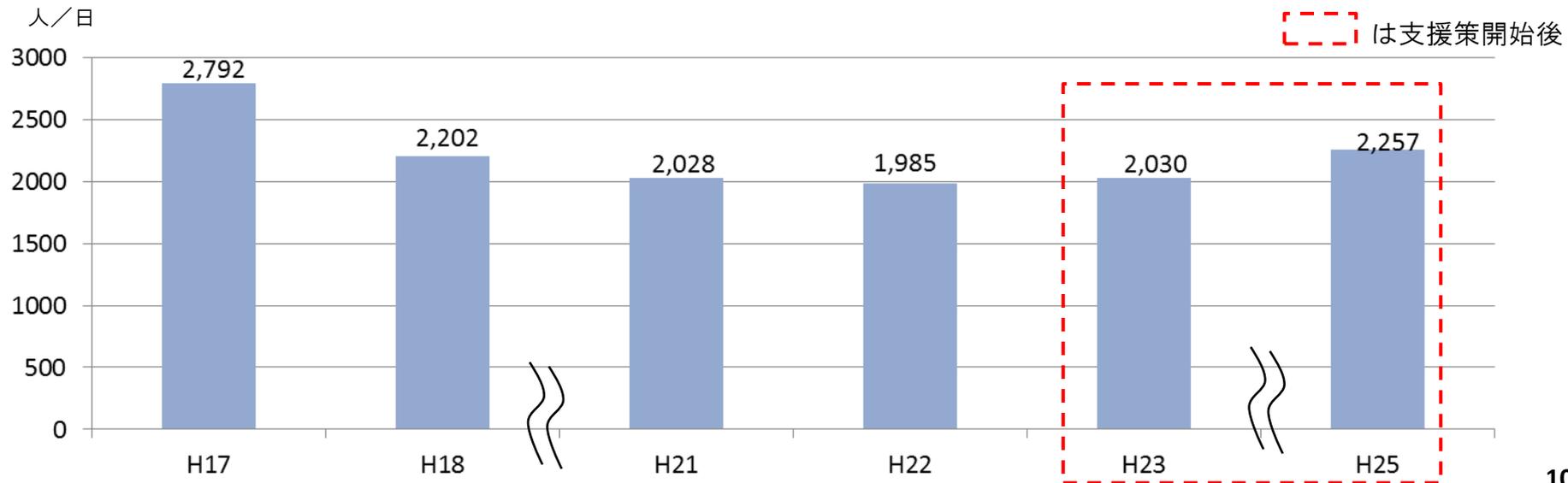
人/日



【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。

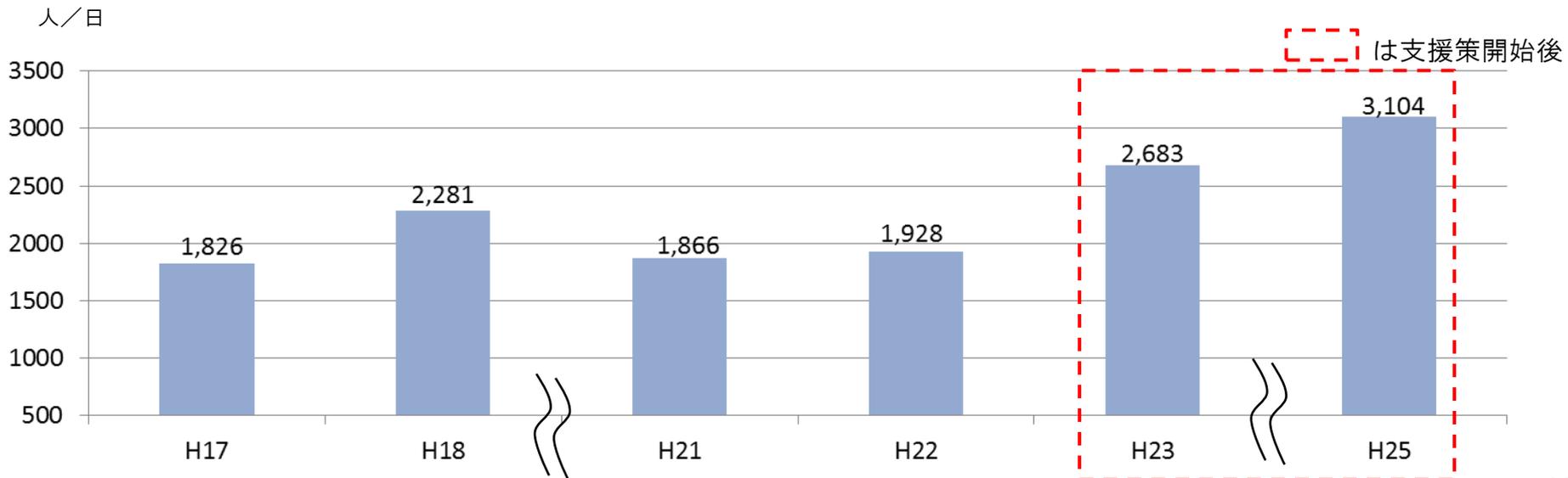
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	718	771	1,024	53	7.4%	306	42.6%
回数券	654	675	628	21	3.2%	▲ 26	▲ 4.0%
通勤定期	433	413	397	▲ 20	▲ 4.6%	▲ 36	▲ 8.3%
通学定期	75	67	129	▲ 8	▲ 10.7%	54	72.0%
その他	105	104	79	▲ 1	▲ 1.0%	▲ 26	▲ 24.8%
計	1,985	2,030	2,257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

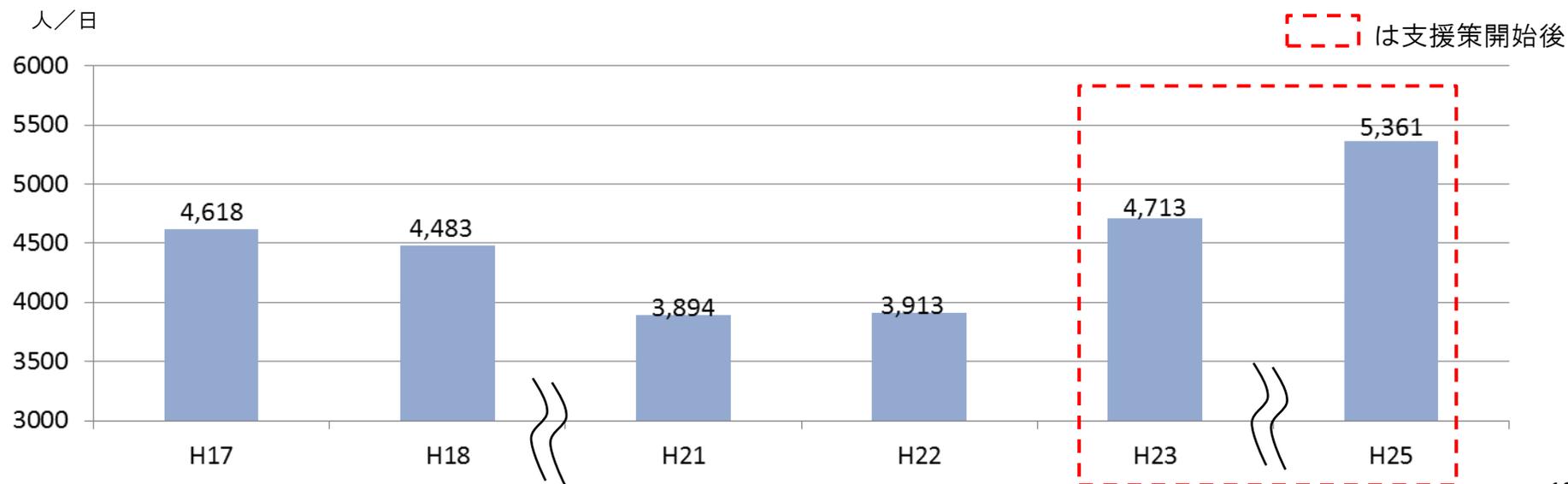


阪堺電軌の交通調査結果（堺市内区間利用者数推移）

【堺市内区間利用者数推移】

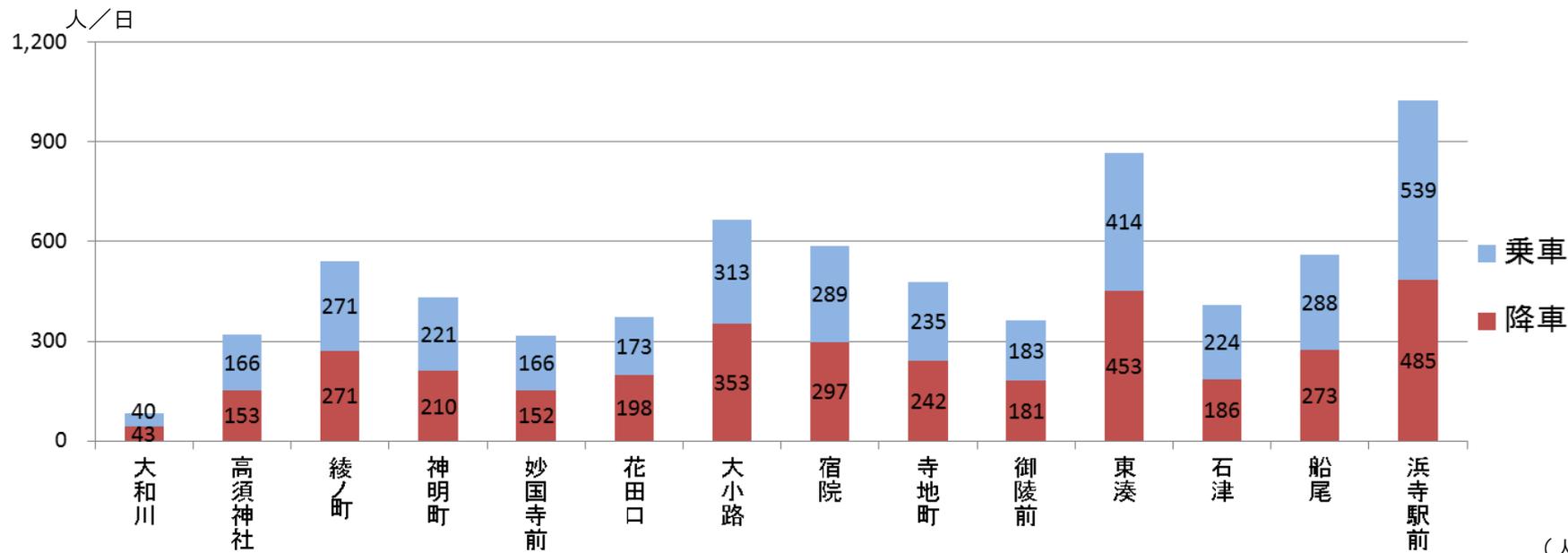
- ・ 阪堺電軌の堺市内区間の利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始後の方が現金及び回数券利用が増加しているのは、高齢者割引利用及び2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

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	<u>4,713</u>	<u>5,361</u>	800	20.4%	<u>1,448</u>	<u>37.0%</u>



阪堺電軌の交通調査結果（堺市内停留場の乗降人員の増減）

- ・ 阪堺電軌（堺市内区間）の中では、「浜寺駅前、船尾、東湊、宿院、大小路、綾ノ町」の乗降人員が多いことが分かる。
- ・ 支援策の実施前後（H25とH22の乗降人員比較）で、「浜寺駅前、宿院、大小路、花田口、神明町、綾ノ町、高須神社」が大きく増加している。

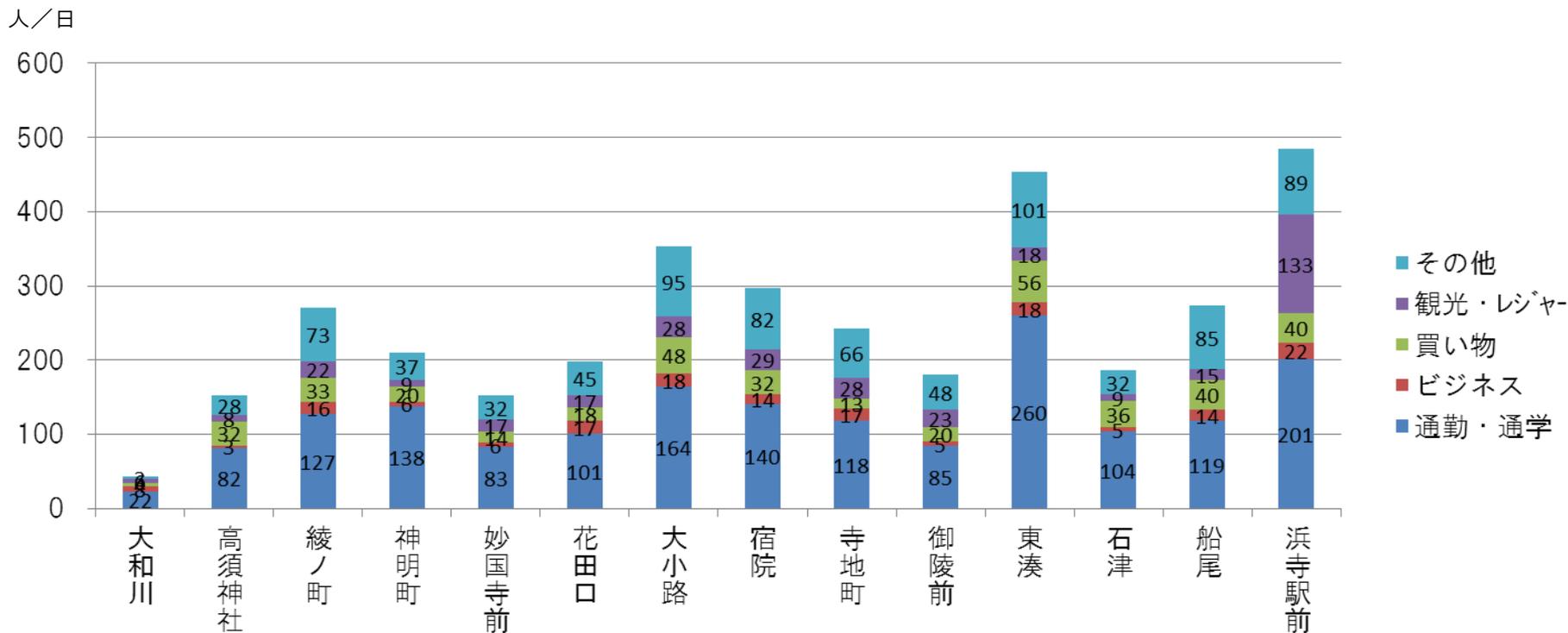


(人/日)

	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
H22	110	215	399	314	296	258	477	434	393	285	728	331	440	724	5404
H23	99	299	516	373	312	322	534	517	351	415	782	395	487	857	6259
H25	83	319	542	431	318	371	666	586	477	364	867	410	561	1,024	7019
H23-H22	-11	84	117	59	16	64	57	83	-42	130	54	64	47	133	855
増減率	-10%	39%	29%	19%	5%	25%	12%	19%	-11%	46%	7%	19%	11%	18%	16%
H25-H22	-27	104	143	117	22	113	189	152	84	79	139	79	121	300	1615
増減率	-25%	48%	36%	37%	7%	44%	40%	35%	21%	28%	19%	24%	28%	41%	30%

阪堺電軌の交通調査結果（堺市内停留場の目的別降車人員）

- ・ 全般的に、「通勤・通学」が多く、「ビジネス」が少なくなっている。
- ・ 浜寺駅前には「観光・レジャー」も多く、高須神社、石津、船尾は「買い物」も比較的多くなっている。



	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
通勤・通学	51%	54%	47%	66%	55%	51%	46%	47%	49%	47%	57%	56%	44%	41%	50%
ビジネス	19%	2%	6%	3%	4%	9%	5%	5%	7%	3%	4%	3%	5%	5%	5%
買い物	9%	21%	12%	10%	9%	9%	14%	11%	5%	11%	12%	19%	15%	8%	12%
観光・レジャー	14%	5%	8%	4%	11%	9%	8%	10%	12%	13%	4%	5%	5%	27%	10%
その他	7%	18%	27%	18%	21%	23%	27%	28%	27%	27%	22%	17%	31%	18%	23%

阪堺電軌の交通調査結果（支援策実施後の堺市内停留場の目的別降車人員の増減）

- ・「通勤・通学」は、綾ノ町、神明町、花田口、大小路、宿院、東湊で増加している。
- ・「買い物」は、高須神社、宿院、東湊、船尾、浜寺駅前で増加している。
- ・「観光・レジャー」は、浜寺駅前で大幅に増加している。

人／日

H23-H22	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
通勤・通学	▲ 4	▲ 3	27	11	18	5	17	12	▲ 10	13	9	25	19	19	158
ビジネス	▲ 7	7	1	▲ 1	▲ 3	▲ 5	▲ 1	6	7	14	▲ 10	3	▲ 2	6	15
買い物	0	11	▲ 3	2	0	▲ 1	▲ 4	10	▲ 9	8	5	0	11	6	36
観光・レジャー	3	11	▲ 7	4	3	17	7	18	3	15	3	3	6	19	105
その他	0	18	36	3	8	▲ 8	▲ 5	29	▲ 37	15	12	3	1	7	82
合計	▲ 8	44	54	19	26	8	14	75	▲ 46	65	19	34	35	57	396

調査日：H23.10.12（水）

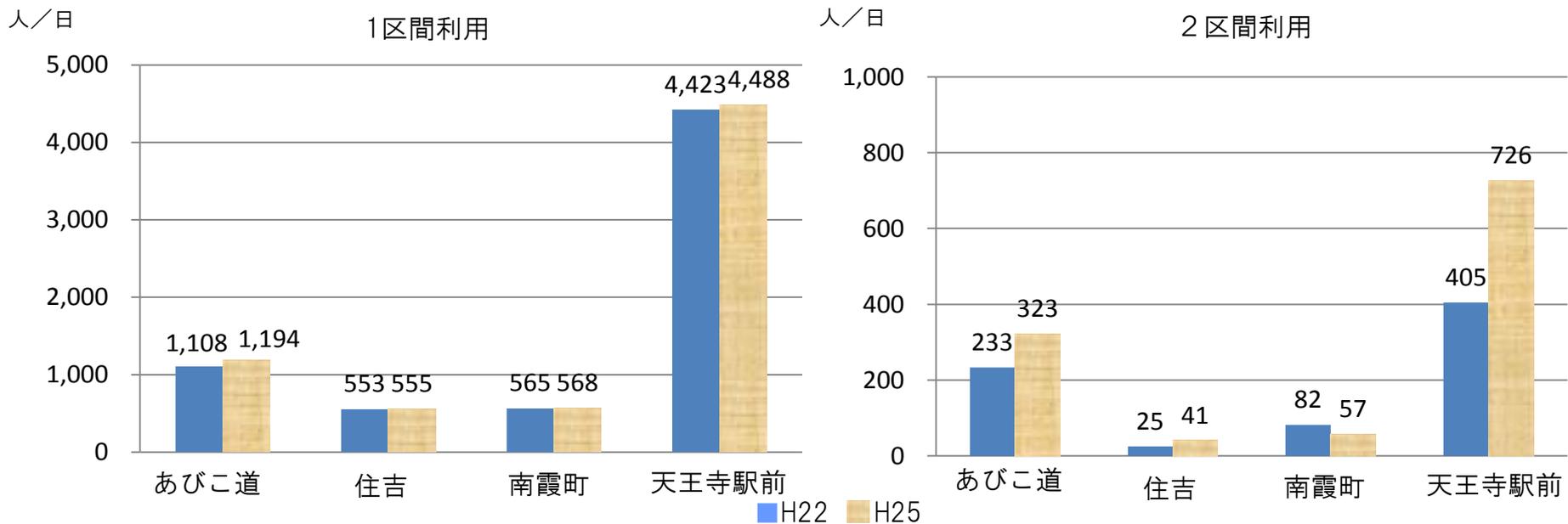
人／日

H25-H22	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
通勤・通学	▲ 6	11	26	31	9	26	38	38	21	6	20	17	15	19	271
ビジネス	▲ 8	2	5	▲ 2	▲ 4	▲ 2	▲ 1	▲ 10	9	▲ 1	▲ 18	▲ 3	4	7	▲ 22
買い物	1	25	12	12	5	8	15	20	▲ 3	5	23	17	21	28	189
観光・レジャー	5	2	7	2	7	15	10	6	23	7	11	0	3	78	176
その他	1	12	28	4	4	11	27	33	▲ 13	14	41	▲ 7	21	18	194
合計	▲ 7	52	78	47	21	58	89	87	37	31	77	24	64	150	808

調査日：H25.10.30（水）

阪堺電軌の交通調査結果（大阪市内区間の主要停留場毎の降車人員の増減）

- ・ 1区間利用、2区間利用とも天王寺駅前の降車人員が最も多くなっている。
- ・ 支援策前に比べて、支援策後には天王寺駅前の2区間利用の降車人員が大きく増加している。



	1区間利用者				小計	2区間利用者				小計	合計
	あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		
H22	1,108	553	565	4,423	6,649	233	25	82	405	745	7,394
H23	1,108	505	568	4,560	6,741	285	31	95	577	988	7,729
H25	1,194	555	568	4,488	6,805	323	41	57	726	1,147	7,952
H23-H22	0	▲48	3	137	92	52	6	13	172	243	335
増減率	0%	▲8.7%	0.5%	3.1%	1.4%	22.3%	24.0%	15.9%	42.4%	32.6%	4.5%
H25-H22	86	2	3	65	156	90	16	▲25	321	402	558
増減率	7.8%	0.4%	0.5%	1.5%	2.3%	38.6%	64.0%	▲30.5%	79.3%	54.0%	7.5%

阪堺電軌の交通調査（平日の支援策実施後の大阪市内⇄堺市内の2区間移動人員増減）

- ・朝ピーク時の堺→大阪での定期外の移動人員の増加分が高齢者割引拡充の効果と想定されるが、それが約2倍に増加している。
- ・また、朝に移動した人が帰宅していると想定される時間帯が、平成23年度より平成25年度の方が早まっているのも、高齢者割引の適用日を五・十日から平日に拡充したことの効果と考えられる。

H23-H22

調査日
H23.10.12
(水)

H23-H22	大阪→堺			堺→大阪			合計
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
5～8(時)	▲ 7	12	5	▲ 66	11	▲ 55	▲ 50
8～11(時)	4	100	104	32	139	171	275
11～14(時)	6	37	43	0	68	68	111
14～17(時)	▲ 6	108	102	▲ 2	77	75	177
17～20(時)	▲ 20	130	110	▲ 22	63	41	151
20～23(時)	▲ 7	46	39	1	51	52	91
計	▲ 30	433	403	▲ 57	409	352	755 (人/日)

H25-H22

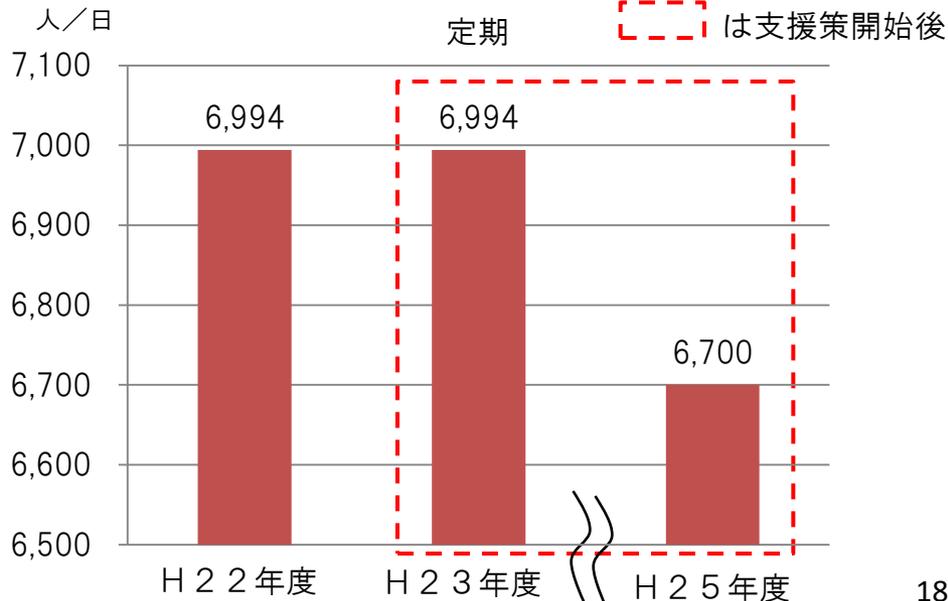
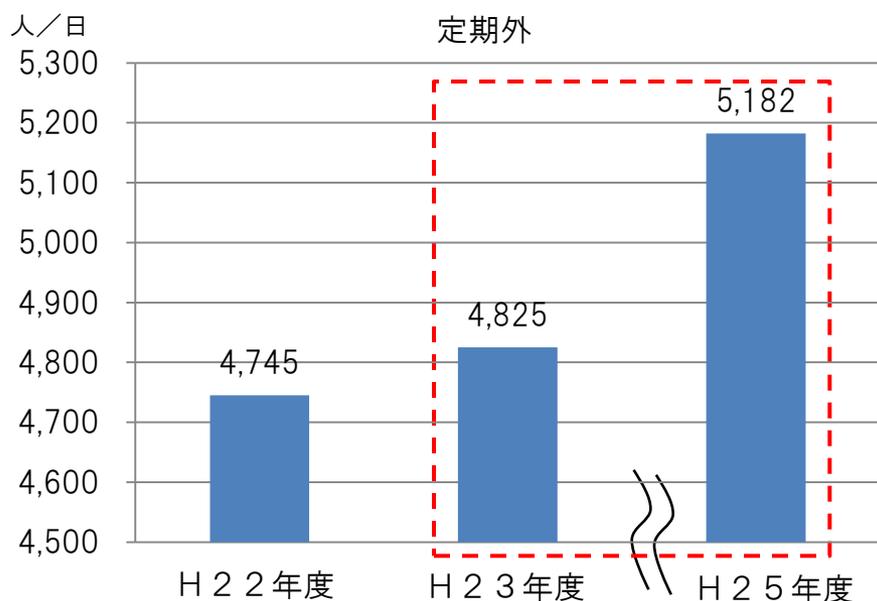
調査日
H25.10.30 (水)

H25-H22	大阪→堺			堺→大阪			合計
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
5～8(時)	▲ 12	71	59	13	83	96	155
8～11(時)	1	59	60	▲ 12	214	202	262
11～14(時)	▲ 7	67	60	9	117	126	186
14～17(時)	35	159	194	▲ 6	63	57	251
17～20(時)	26	163	189	▲ 23	66	43	232
20～23(時)	▲ 6	70	64	▲ 8	34	26	90
計	37	589	626	▲ 27	577	550	1,176 (人/日)

【全区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌全区間の通勤・通学目的の利用者数は、支援策開始前よりも開始後が微増しているが、定期利用者は減少している。
- ・ 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、2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

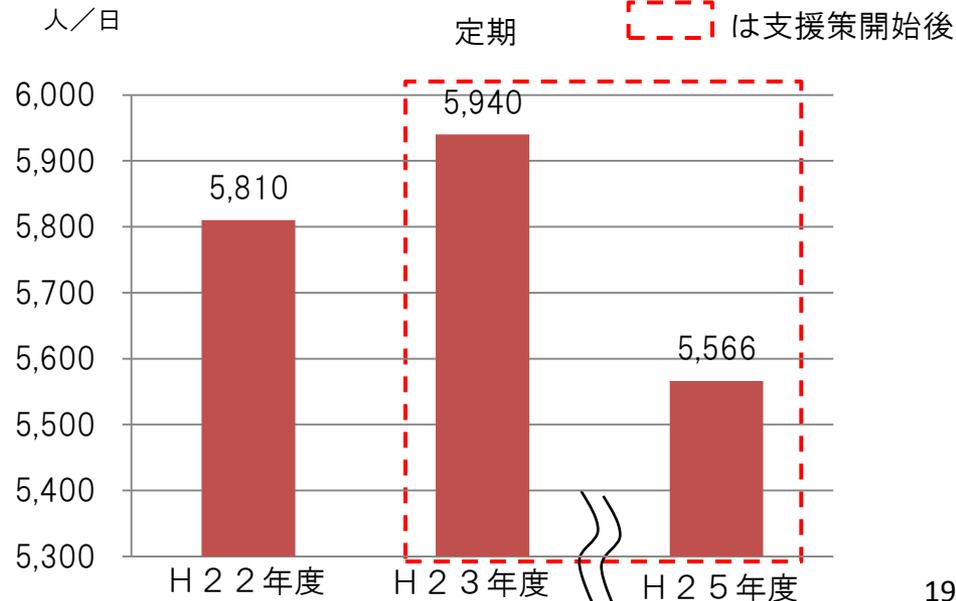
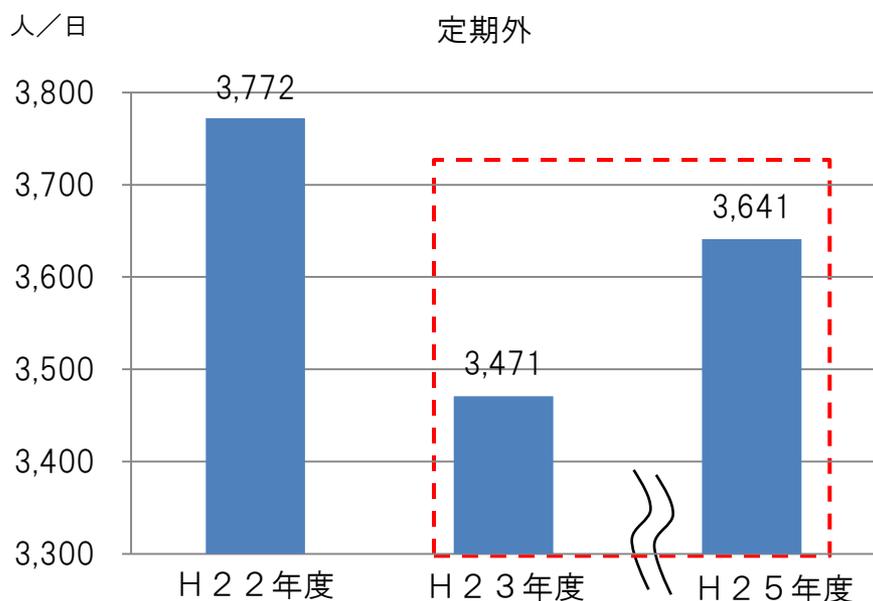
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	1,630	1,565	1,693	▲ 65	▲ 4%	63	3.9%
回数券	2,975	3,197	3,338	222	7.5%	363	12.2%
通勤定期	4,213	4,064	4,039	▲ 149	▲ 3.5%	▲ 174	▲ 4.1%
通学定期	2,781	2,930	2,661	149	5.4%	▲ 120	▲ 4.3%
その他	140	63	151	▲ 77	▲ 55%	11	7.9%
計	11,739	11,819	11,882	80	0.7%	143	1.2%



【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通勤・通学目的利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が微減している。

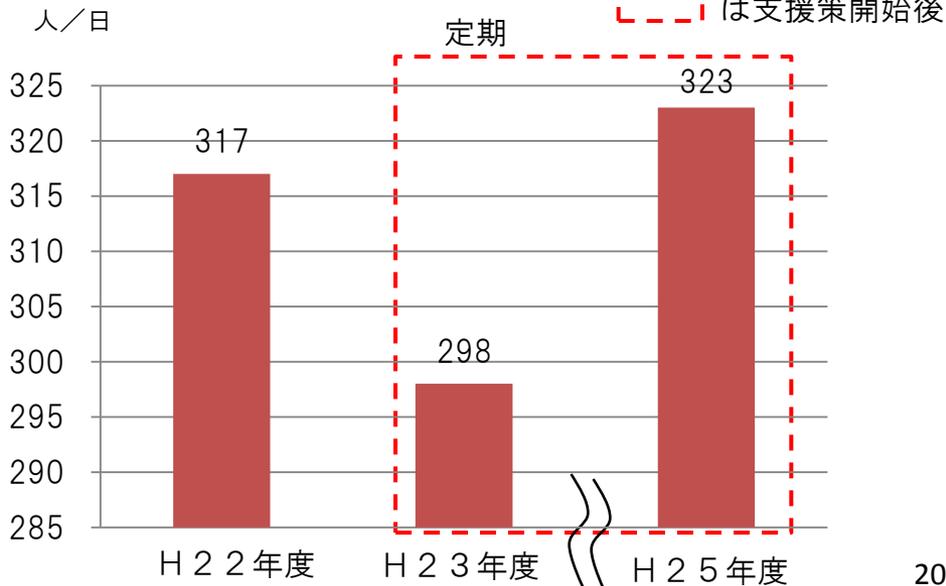
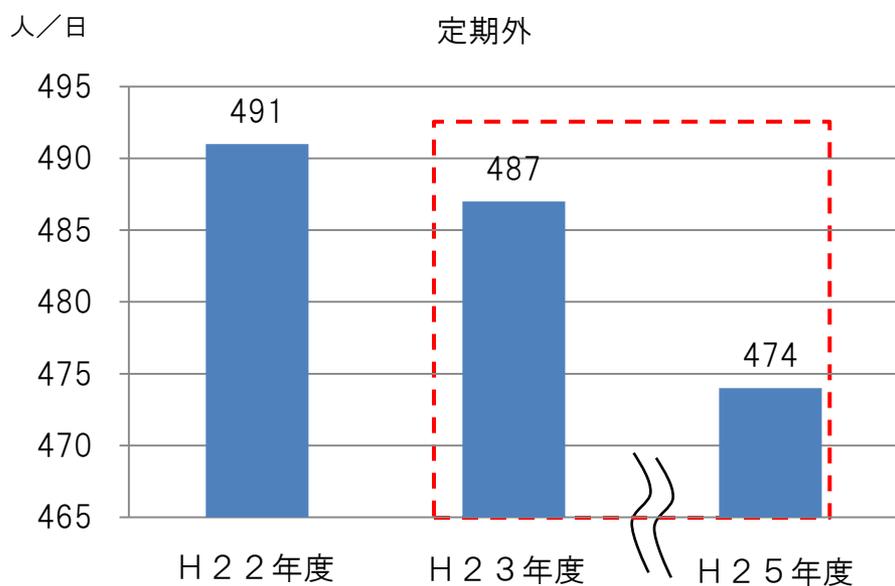
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	1,305	1,129	1,202	▲ 176	▲ 13.5%	▲ 103	▲ 7.9%
回数券	2,362	2,307	2,351	▲ 55	▲ 2.3%	▲ 11	▲ 0.5%
通勤定期	3,340	3,318	3,296	▲ 22	▲ 0.7%	▲ 44	▲ 1.3%
通学定期	2,470	2,622	2,270	152	6.2%	▲ 200	▲ 8.1%
その他	105	35	88	▲ 70	▲ 66.7%	▲ 17	▲ 16.2%
計	9,582	9,411	9,207	▲ 171	▲ 1.8%	▲ 375	▲ 3.9%



【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通勤・通学目的利用者数は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が微減であるが、通学定期利用者は大幅に増加している。

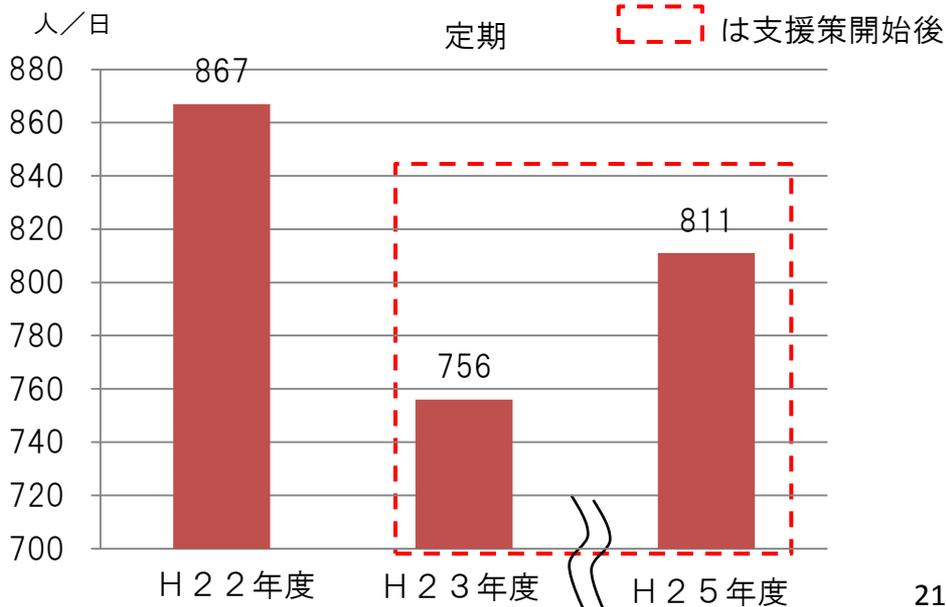
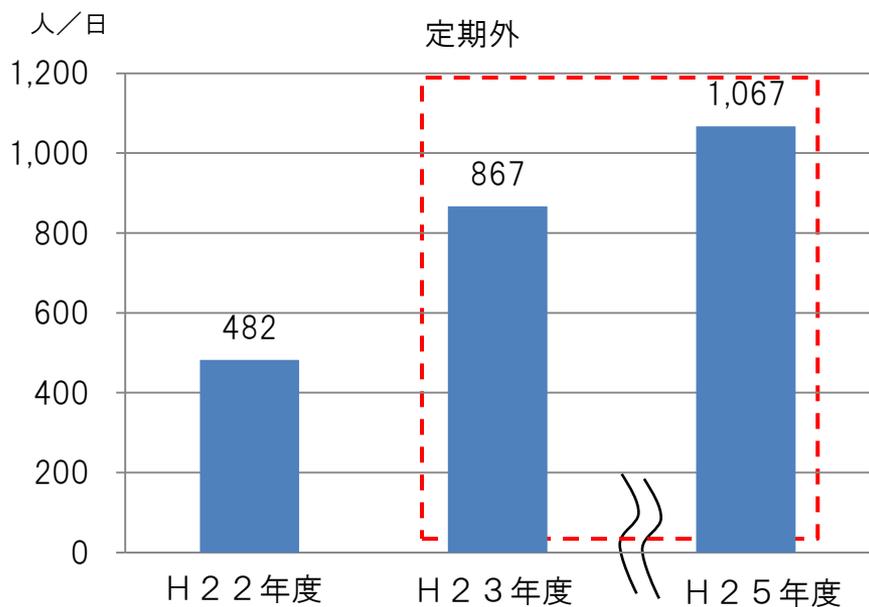
券種	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
現金	144	175	165	31	21.5%	21	14.6%
回数券	330	298	294	▲ 32	▲ 9.7%	▲ 36	▲ 10.9%
通勤定期	275	254	255	▲ 21	▲ 7.6%	▲ 20	▲ 7.3%
通学定期	42	44	68	2	4.8%	26	61.9%
その他	17	14	15	▲ 3	▲ 17.6%	▲ 2	▲ 11.8%
計	808	785	797	▲ 23	▲ 2.8%	▲ 11	▲ 1.4%



【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区間の通勤・通学目的利用者数は、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、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	181	261	326	80	44.2%	145	80.1%
回数券	283	592	693	309	109.2%	410	144.9%
通勤定期	598	492	488	▲ 106	▲ 17.7%	▲ 110	▲ 18.4%
通学定期	269	264	323	▲ 5	▲ 1.9%	54	20.1%
その他	18	14	48	▲ 4	▲ 22.2%	30	166.7%
計	1,349	1,623	1,878	274	20.3%	529	39.2%

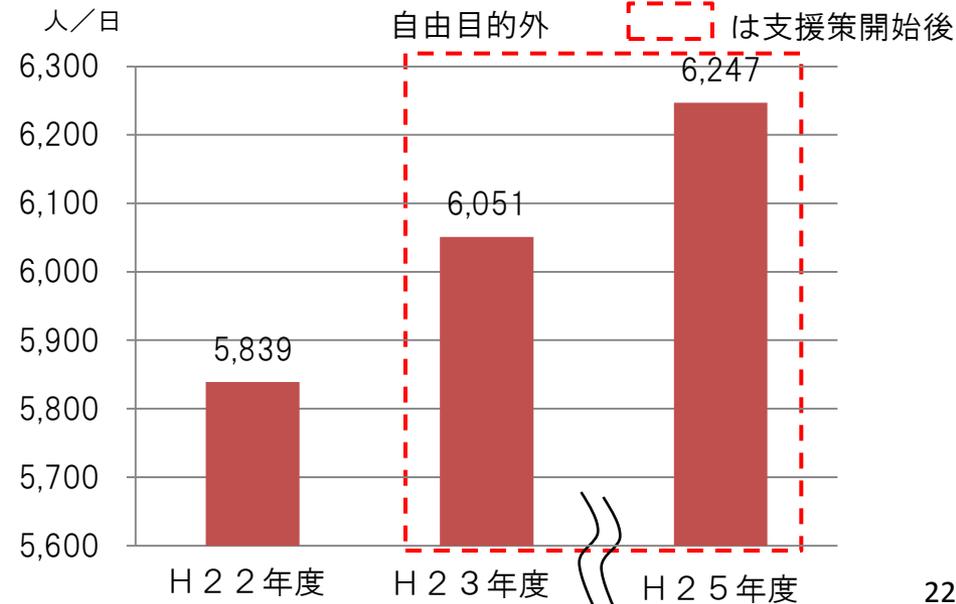
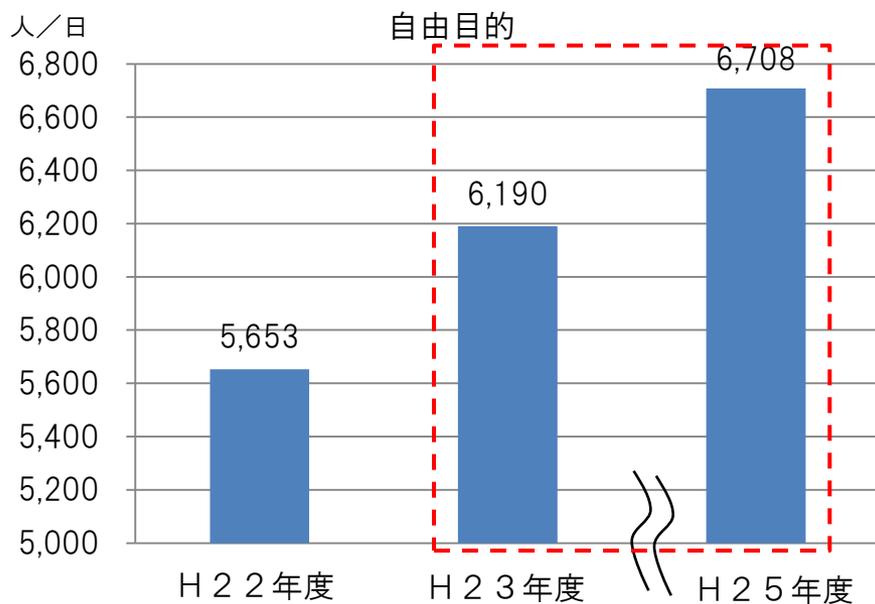


阪堺電軌の交通調査結果（定期外利用者について）

【全区間利用者数推移】

- ・ 阪堺電軌全区間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。

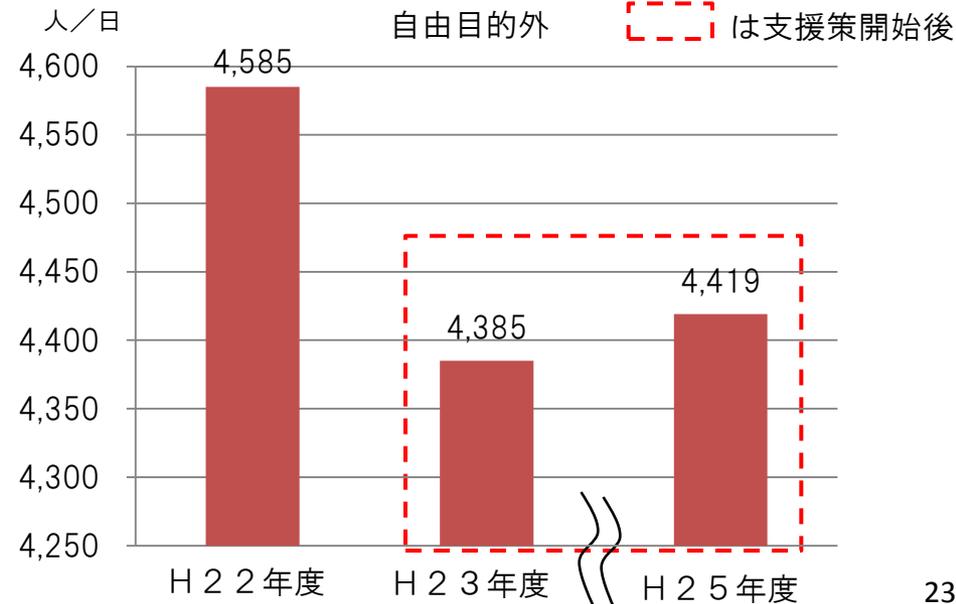
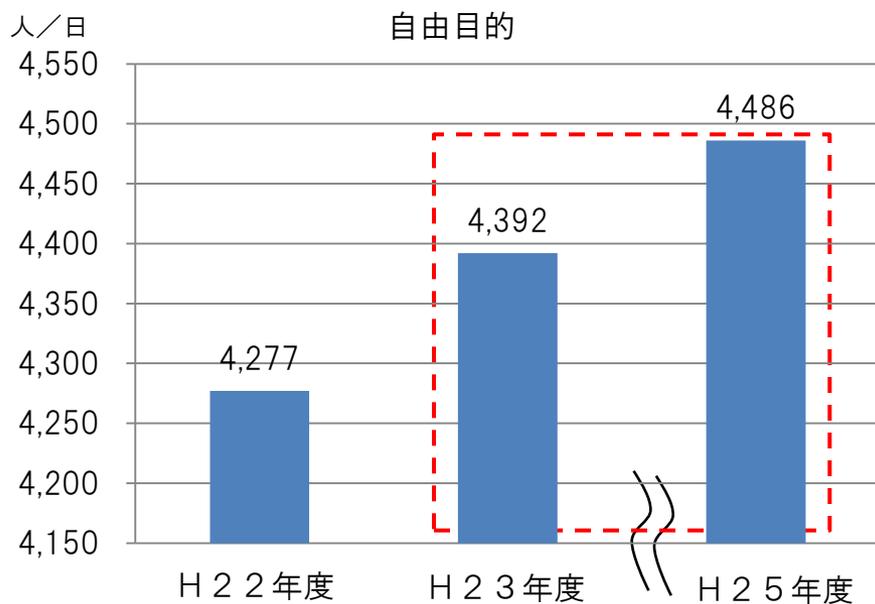
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	4,745	4,825	5,182	80	1.7%	437	9.2%
ビジネス	1,094	1,226	1,065	132	12.1%	▲ 29	▲ 2.7%
買い物	1,372	1,563	1,869	191	13.9%	497	36.2%
観光・レジャー	893	1,080	1,203	187	20.9%	310	34.7%
その他	3,388	3,547	3,636	159	4.7%	248	7.3%
計	11,492	12,241	12,955	749	6.5%	1,463	12.7%



【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微増している。

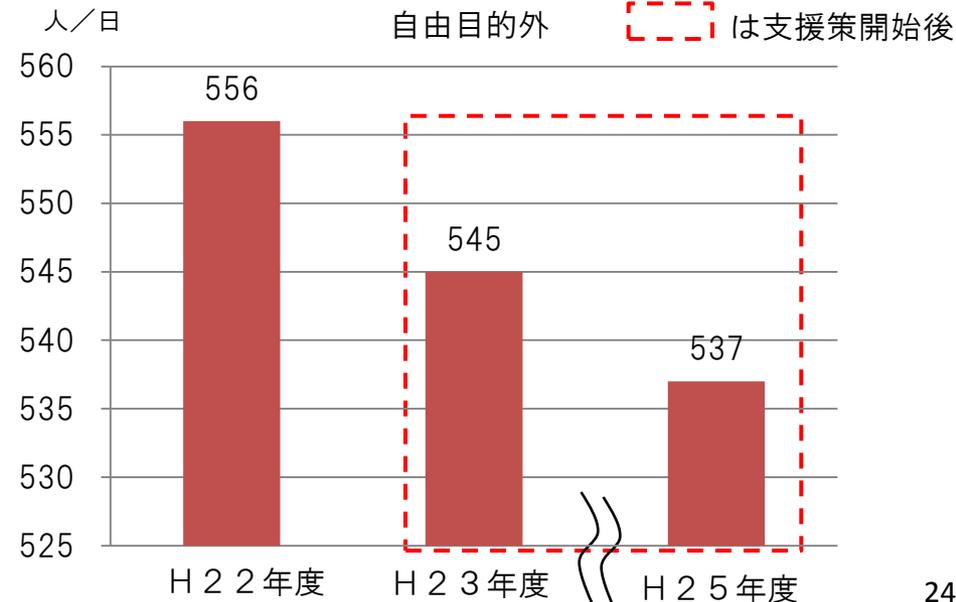
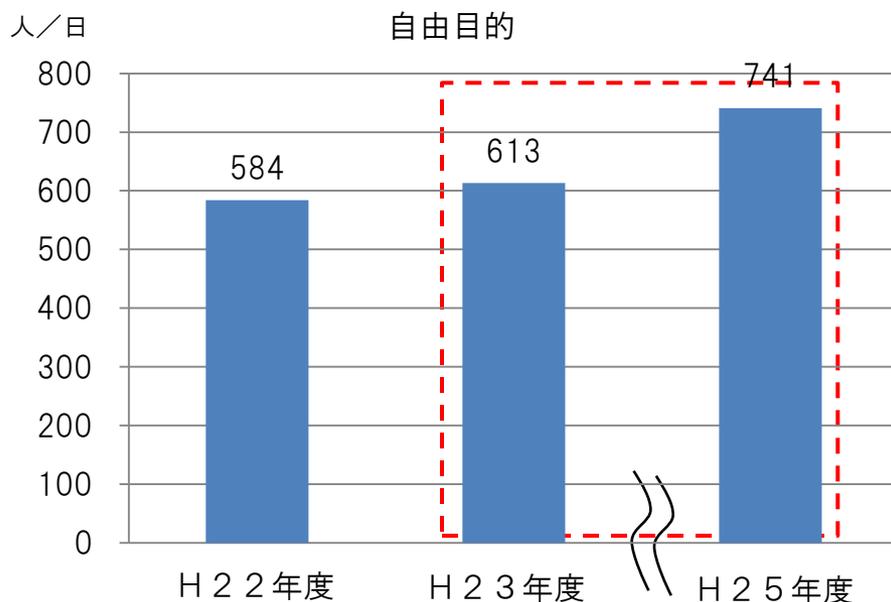
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	3,772	3,471	3,623	▲ 301	▲8.0%	▲ 149	▲4.0%
ビジネス	813	914	796	101	12.4%	▲ 17	▲ 2.1%
買い物	1,085	1,183	1,298	98	9.0%	213	19.6%
観光・レジャー	592	652	668	60	10.1%	76	12.8%
その他	2,600	2,557	2,520	▲ 43	▲ 1.7%	▲ 80	▲ 3.1%
計	8,862	8,777	8,905	▲ 85	▲ 1.0%	43	0.5%



【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	491	487	492	▲ 4	▲ 0.8%	1	0.2%
ビジネス	65	58	45	▲ 7	▲ 10.8%	▲ 20	▲ 30.8%
買い物	119	115	160	▲ 4	▲ 3.4%	41	34.5%
観光・レジャー	98	147	183	49	50.0%	85	86.7%
その他	367	351	398	▲ 16	▲ 4.4%	31	8.4%
計	1,140	1,158	1,278	18	1.6%	138	12.1%

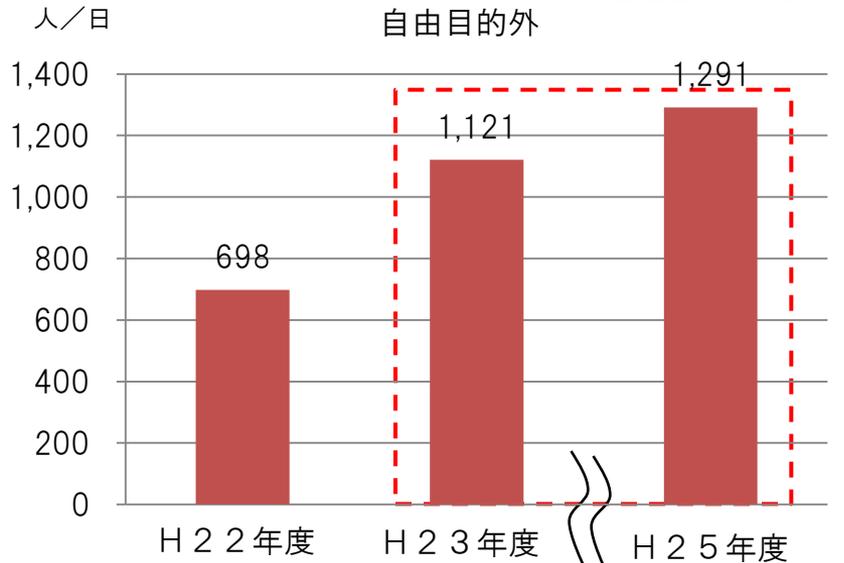
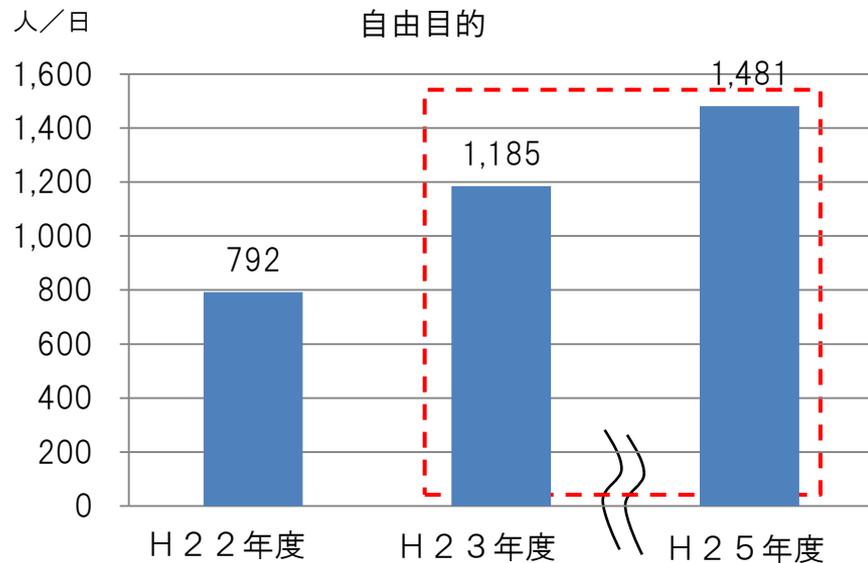


【大阪市内～堺市内2区間利用者数推移】

- ・ 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	482	867	1,067	385	79.9%	585	121.4%
ビジネス	216	254	224	38	17.6%	8	3.7%
買い物	168	265	411	97	57.7%	243	144.6%
観光・レジャー	203	281	352	78	38.4%	149	73.4%
その他	421	639	718	218	51.8%	297	70.5%
計	1,490	2,306	2,772	816	54.8%	1,282	86.0%

〔 〕 は支援策開始後

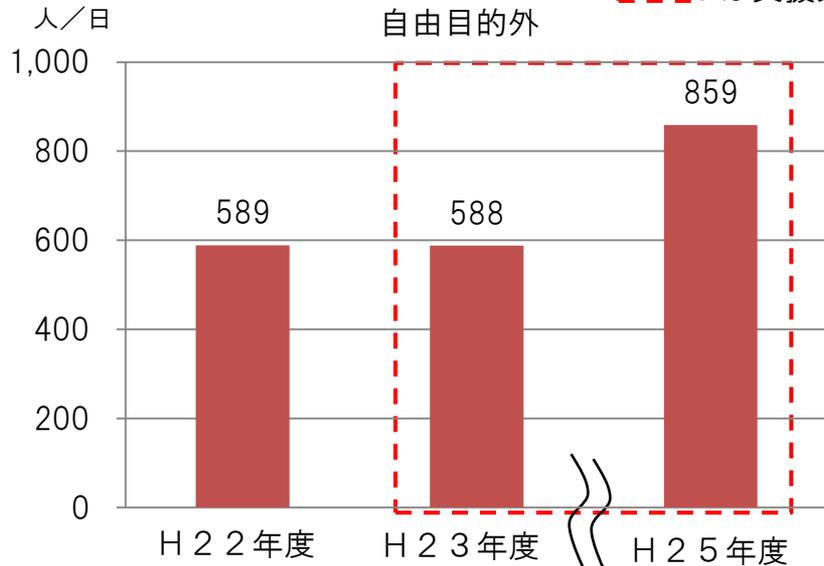
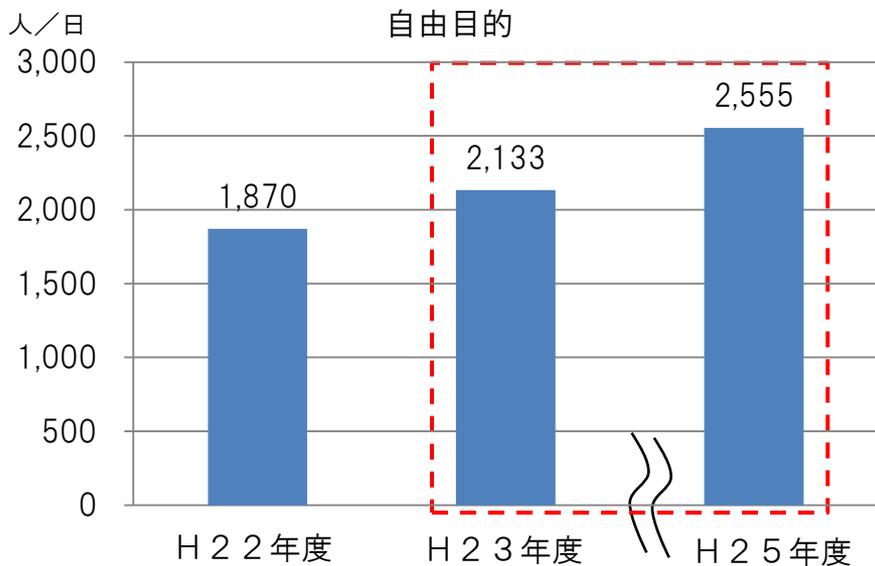


【全区間利用者数推移】

- ・ 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

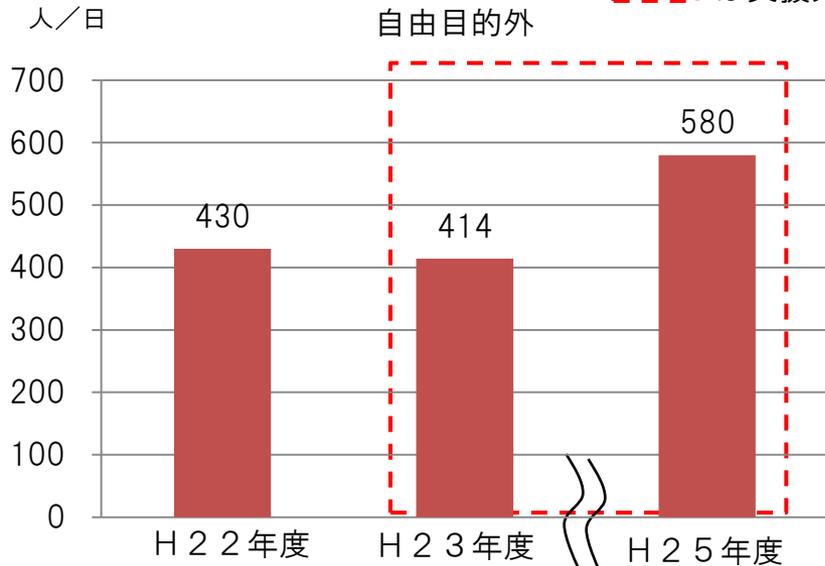
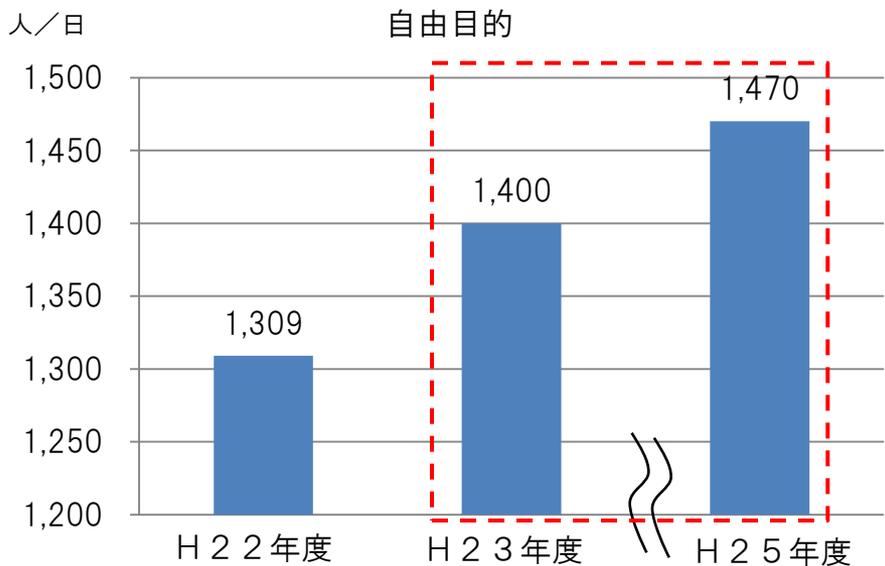


【大阪市内相互発着利用者数推移】

・ 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

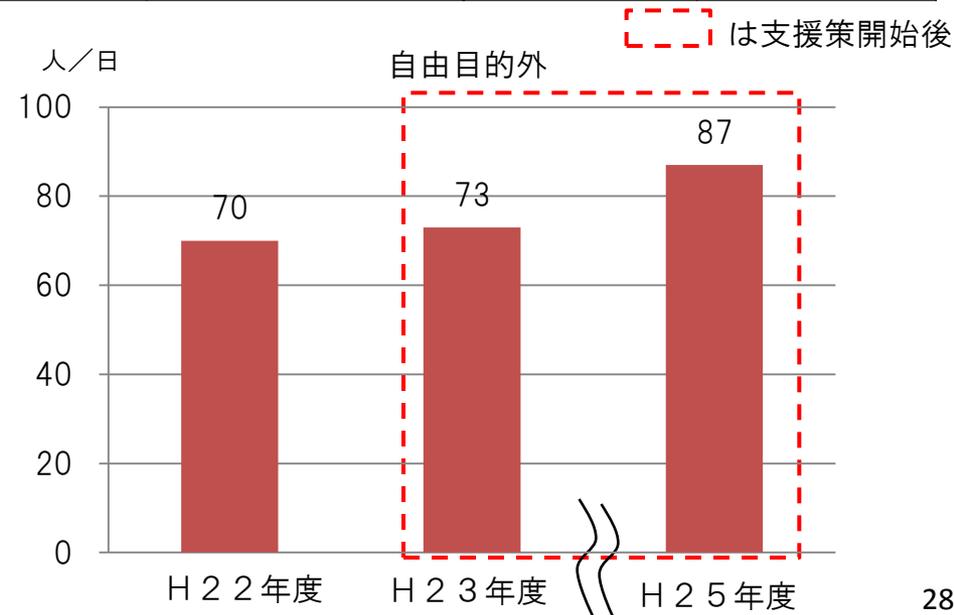
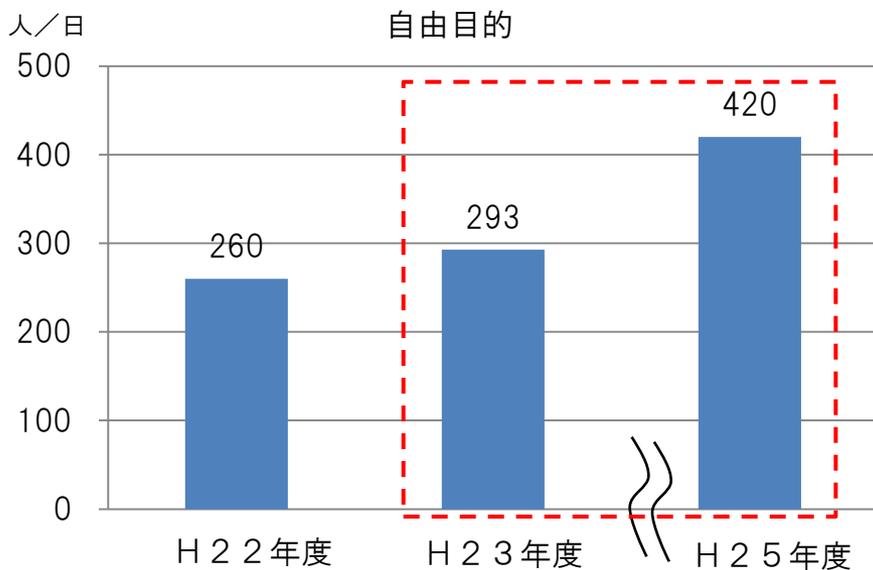


阪堺電軌の交通調査結果（65歳以上の定期外利用者について）

【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%

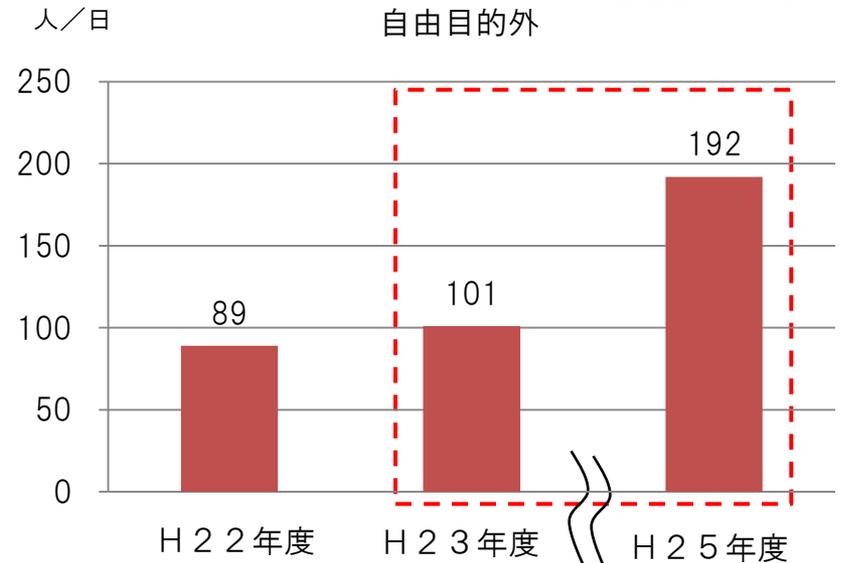
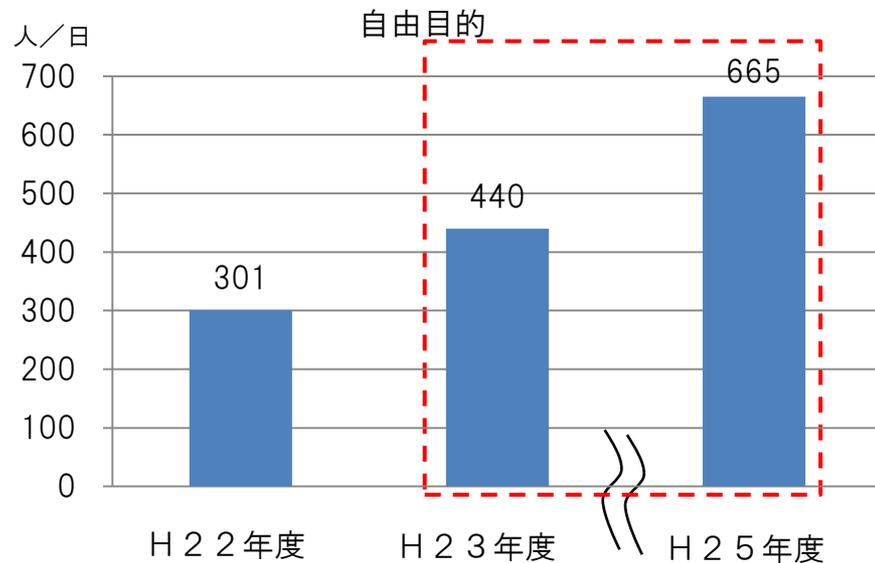


【大阪市内～堺市内2区間利用者数推移】

- ・ 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%

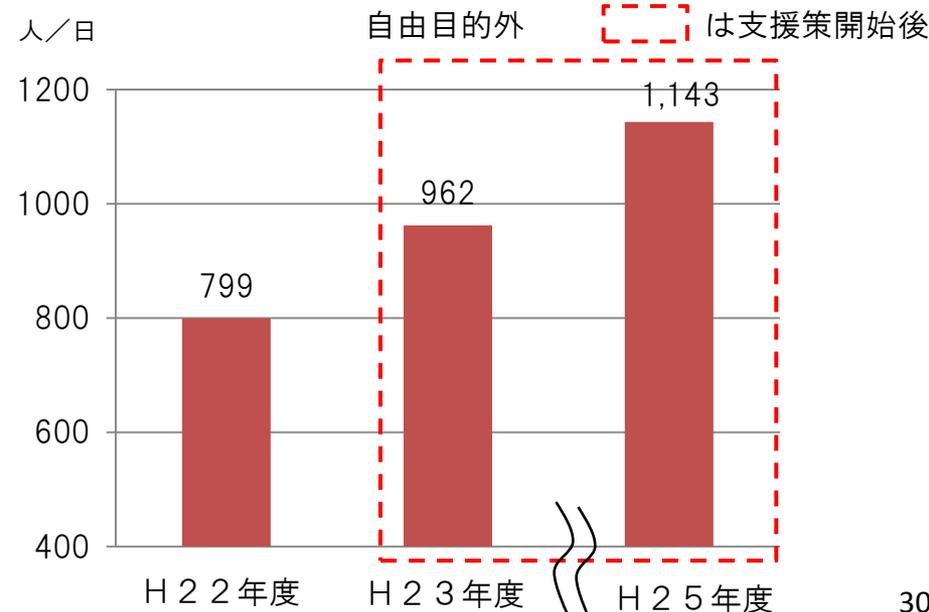
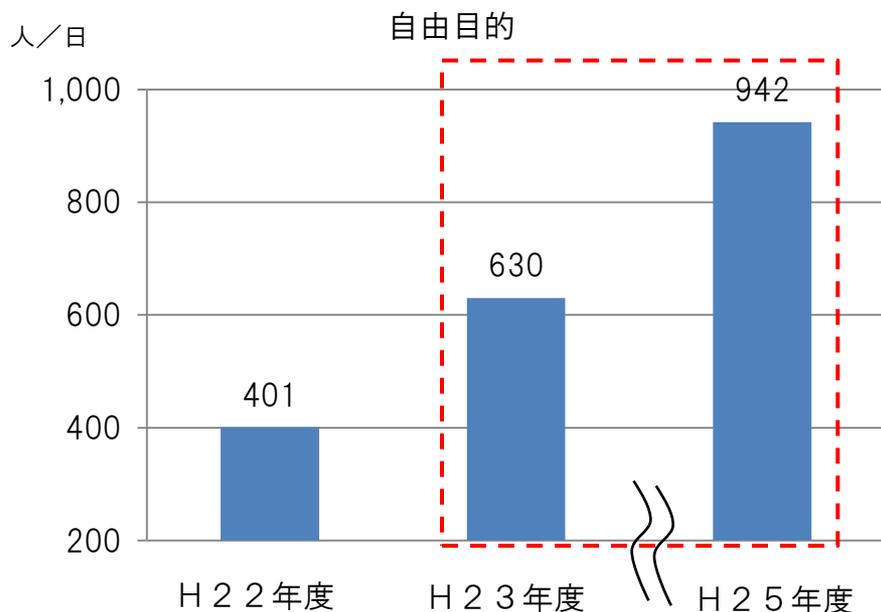
〔 〕は支援策開始後



【堺市民の2区間移動の目的別利用状況推移】

- ・堺市民の2区間移動は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・支援策開始前よりも買物、観光・レジャー、その他の自由目的が大きく増加している。

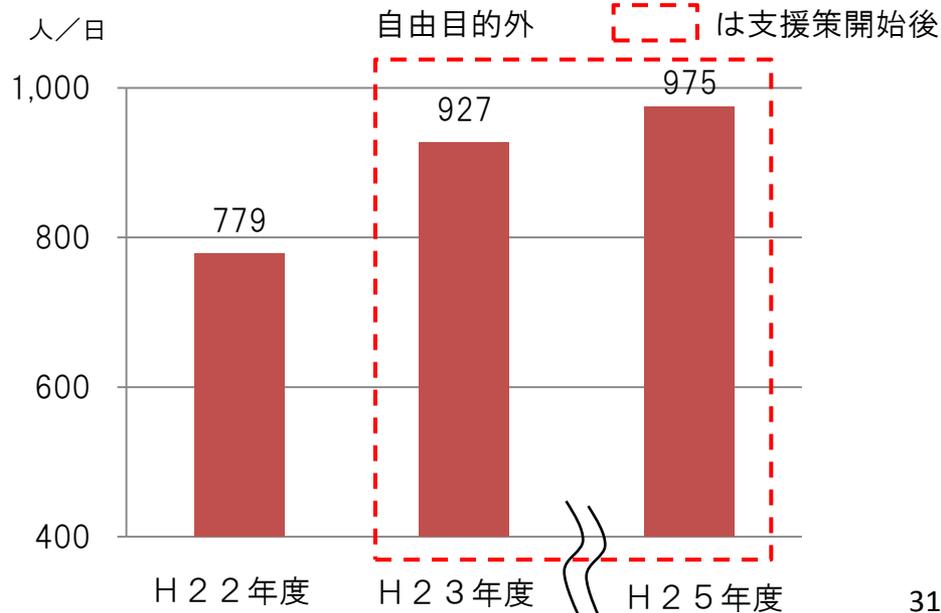
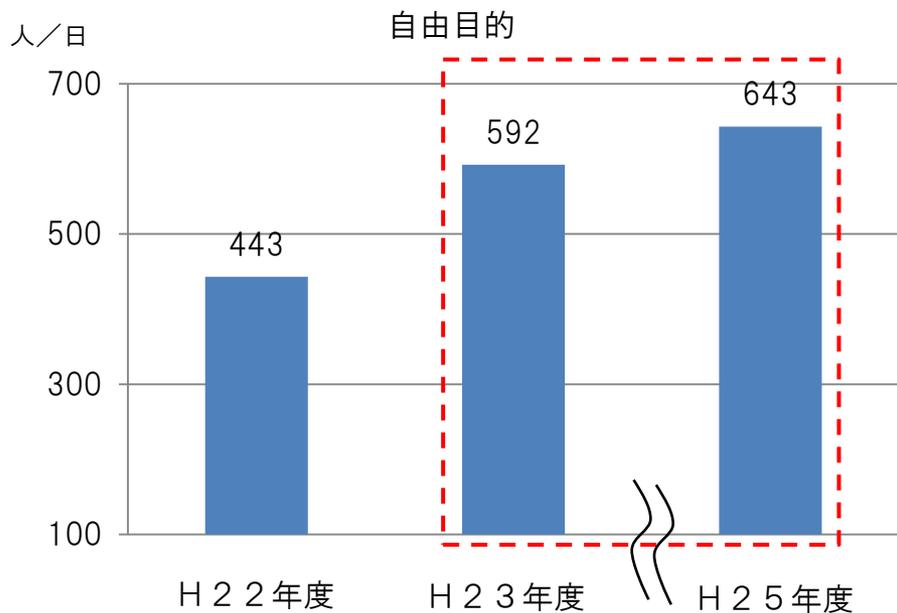
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	743	888	1,066	145	19.5%	323	43.4%
ビジネス	56	74	77	18	32.1%	21	37.5%
買い物	118	219	368	101	85.6%	250	211.9%
観光・レジャー	73	91	155	18	24.7%	82	112.3%
その他	210	320	419	110	52.4%	209	99.5%
計	1,200	1,592	2,085	392	32.7%	885	73.8%



【堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況推移】

- ・堺市民以外の2区間移動は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・支援策開始前よりも観光・レジャー目的が大きく増加している。

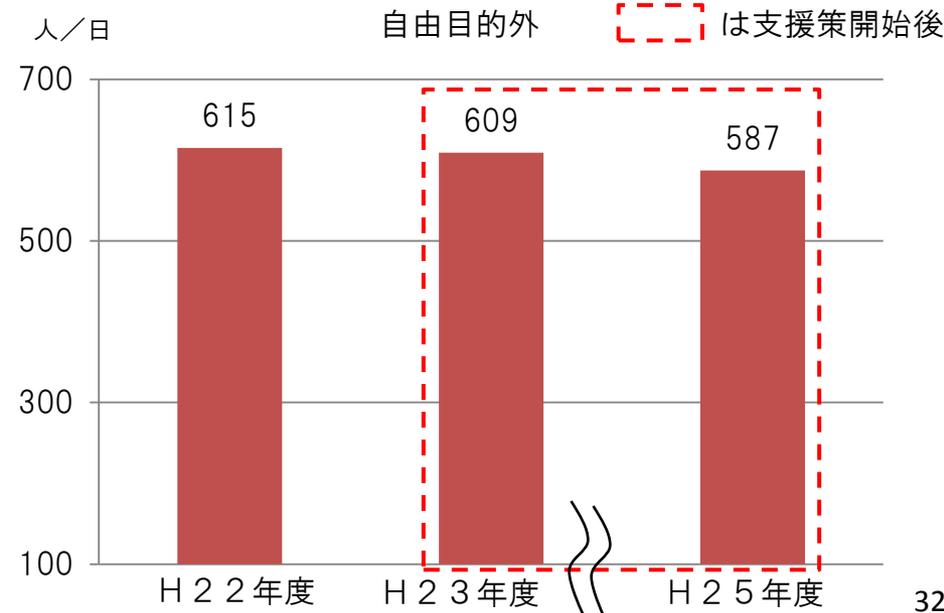
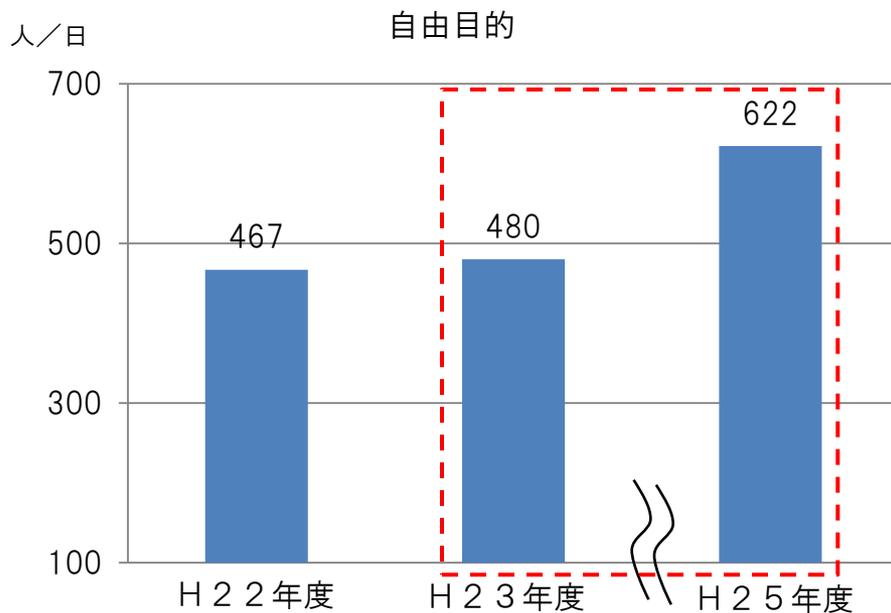
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	606	735	812	129	21.3%	206	34.0%
ビジネス	173	192	163	19	11.0%	▲10	▲5.8%
買い物	61	50	83	▲11	▲18.0%	22	36.1%
観光・レジャー	136	200	216	64	47.1%	80	58.8%
その他	246	342	344	96	39.0%	98	39.8%
計	1,222	1,519	1,618	297	24.3%	396	32.4%



【堺市民の1区間移動の目的別利用状況推移】

- ・堺市民の堺市内区間移動は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・支援策開始前よりも買い物、観光・レジャー目的が大きく増加しているのは、高齢者割引の効果と考えられる。

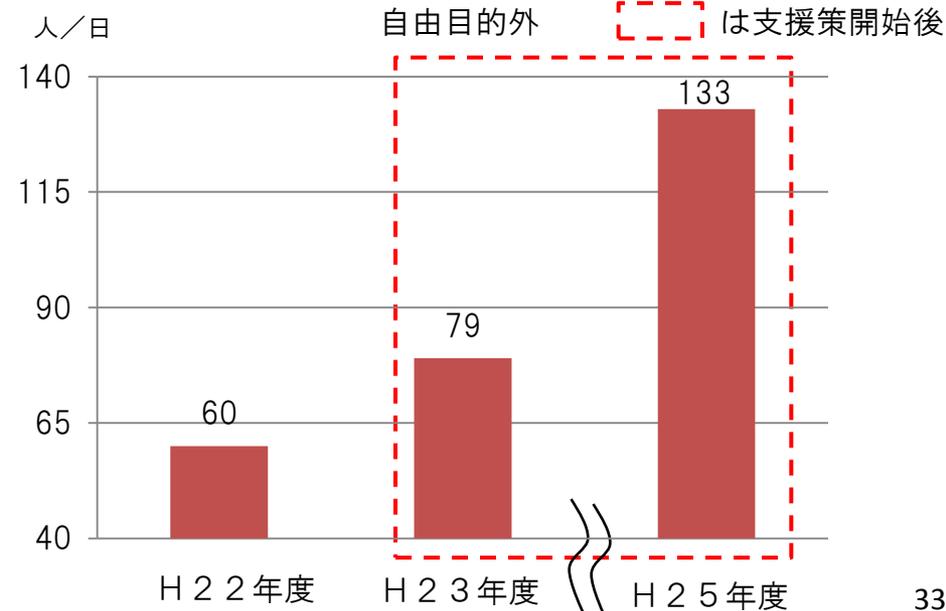
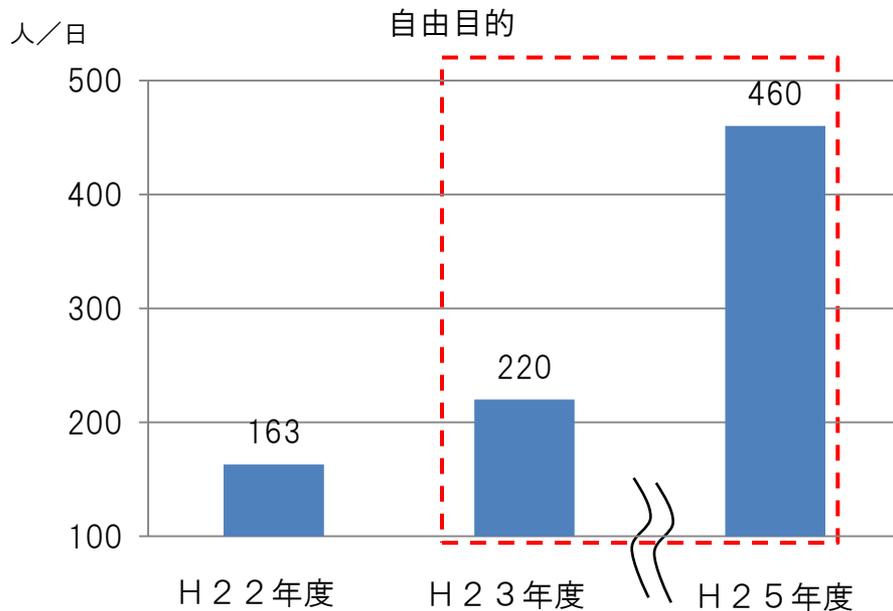
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	579	573	556	▲6	▲1.0%	▲23	▲4.0%
ビジネス	36	36	31	0	0.0%	▲5	▲13.9%
買い物	106	80	144	▲26	▲24.5%	38	35.8%
観光・レジャー	51	101	136	50	98.0%	85	166.7%
その他	310	299	342	▲11	▲3.5%	32	10.3%
計	1,082	1,089	1,209	7	0.6%	127	11.7%



【65歳以上の堺市民の2区間移動の目的別利用状況推移】

- ・ 65歳以上の堺市民の2区間移動は、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。
- ・ 支援策開始前よりも買い物、観光レジャー、その他の自由目的が多く増加しているのは、高齢者割引の効果と考えられる。

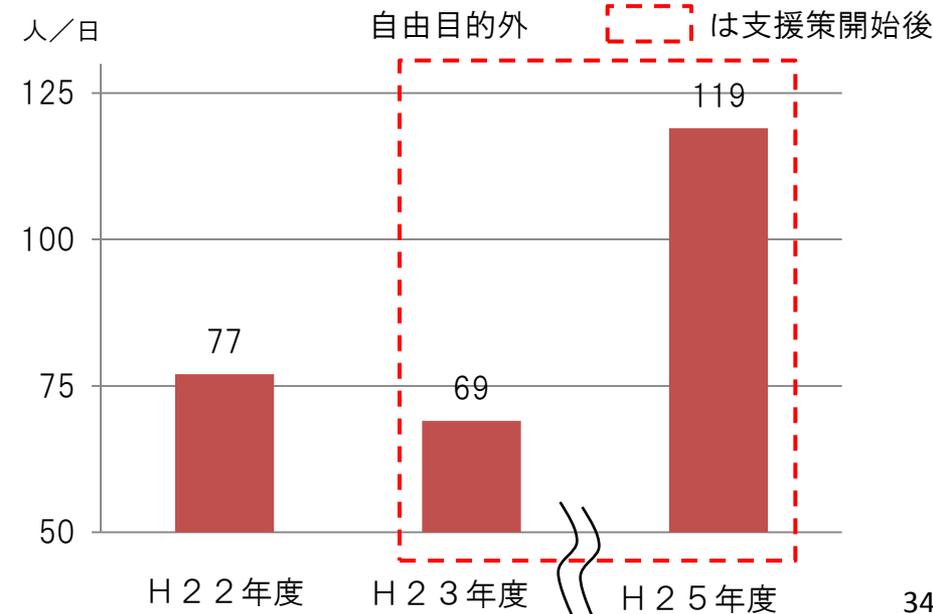
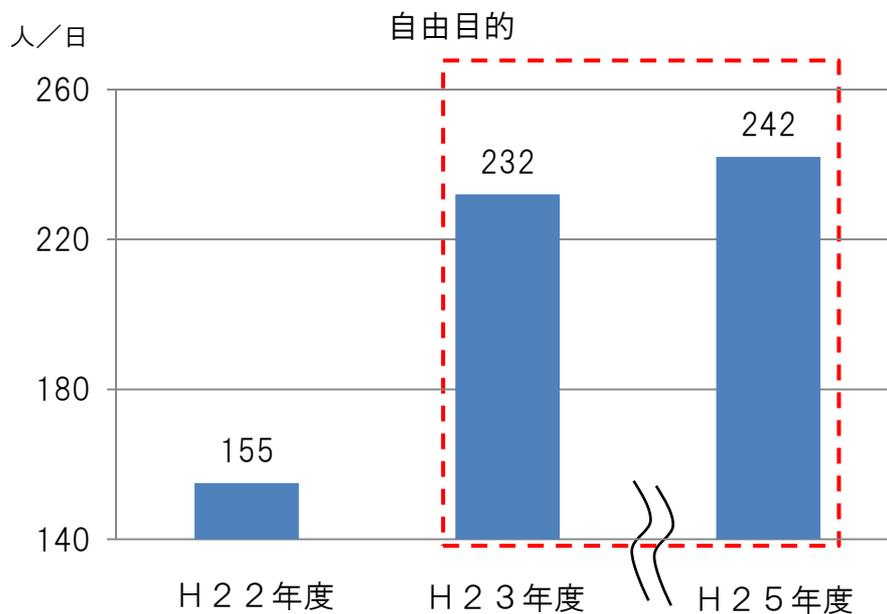
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	43	68	105	25	58.1%	62	144.2%
ビジネス	17	11	28	▲6	▲35.3%	11	64.7%
買い物	47	79	174	32	68.1%	127	270.2%
観光・レジャー	29	41	76	12	41.4%	47	162.1%
その他	87	100	210	13	14.9%	123	141.3%
計	223	299	593	76	34.1%	370	165.9%



【65歳以上の堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況推移】

- ・ 65歳以上の堺市民以外の2区間移動は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始前よりも観光・レジャー、その他利用が大きく増加している。

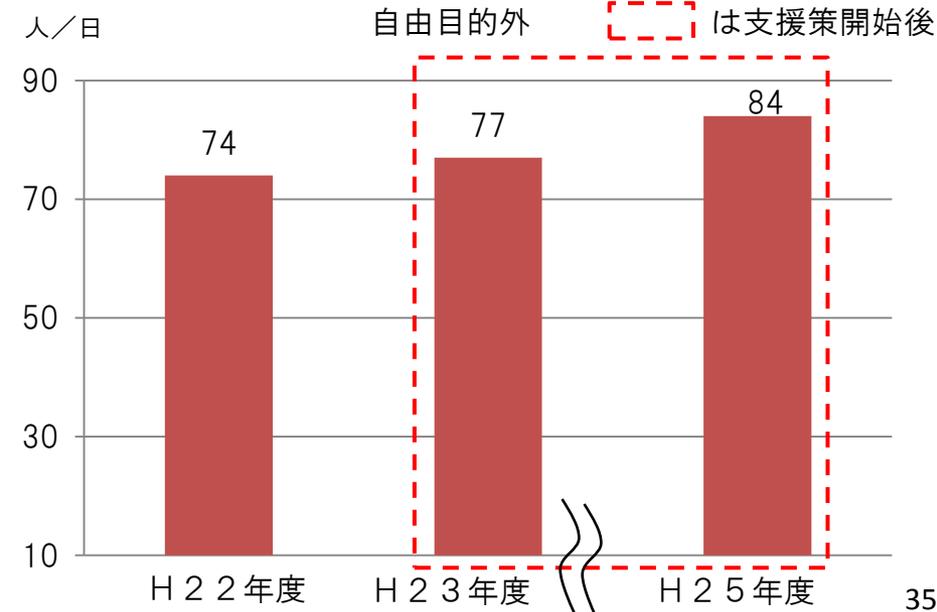
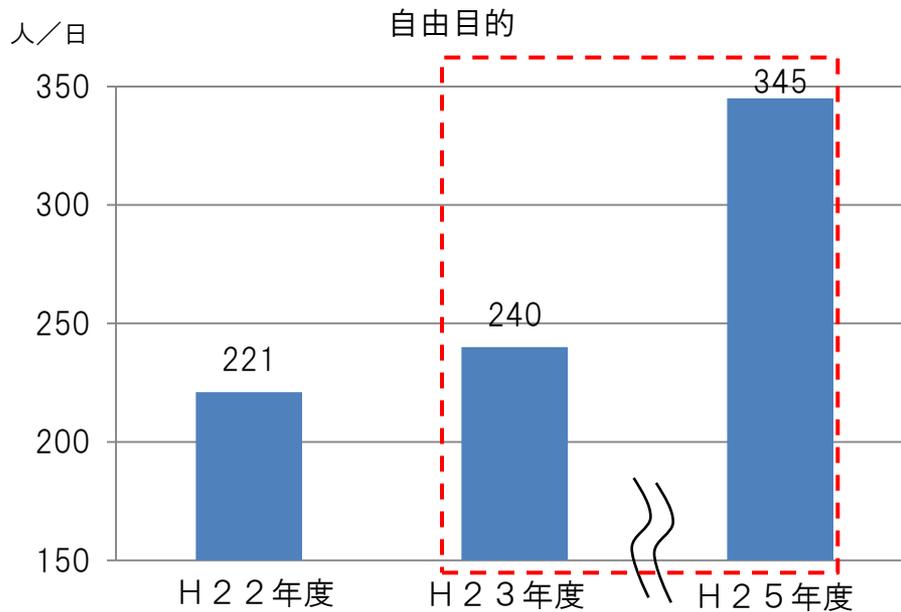
目的	利用者数（人/日）			増減状況			
	H22.10 （支援前）	H23.10	H25.10	H22→H23		H22→H25	
				増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
通勤・通学	60	46	92	▲14	▲23.3%	32	53.3%
ビジネス	17	23	27	6	35.3%	10	58.8%
買い物	27	19	30	▲8	▲29.6%	3	11.1%
観光・レジャー	51	77	87	26	51.0%	36	70.6%
その他	77	136	125	59	76.6%	48	62.3%
計	232	301	361	69	29.7%	129	55.6%



【65歳以上の堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況推移】

- ・ 65歳以上の堺市民の堺市内区間移動は、支援策開始前よりも支援策開始後の方が増加している。
- ・ 支援策開始前よりも買い物、観光レジャー、その他の自由目的が大きく増加しているのは、高齢者割引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	63	65	74	2	3.2%	11	17.5%
ビジネス	11	12	10	1	9.1%	▲1	▲9.1%
買い物	68	64	85	▲4	▲5.9%	17	25.0%
観光・レジャー	19	32	78	13	68.4%	59	310.5%
その他	134	144	182	10	7.5%	48	35.8%
計	295	317	429	22	7.5%	134	45.4%



■休日分析項目

- ・ 大阪市内⇄堺市内の2区間移動人員
- ・ 区間別利用者数の推移
- ・ 堺市内区間の停留場毎の乗降人員
- ・ 堺市内停留場毎の降車時の行き帰り比較
- ・ 堺市内区間の停留場の目的別降車人員
- ・ 大阪市内区間の主要停留場毎の降車人員
- ・ 堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況
- ・ 65歳以上の堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況
- ・ 堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況

阪堺電軌の交通調査（行き、帰りの大阪市内⇄堺市内の2区間移動人員）【休日】

- ・堺→大阪に行く人数は大阪→堺に行く人数に比べて、約2倍となっている。
- ・大阪→堺、堺→大阪ともに行きより帰りの利用者数が多いのは、行きは別の交通手段を利用し、帰りに阪堺線を利用しているためと考えられる。

行き

H26	大阪→堺			堺→大阪			合計
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
5～8(時)	15	15	30	22	82	104	134
8～11(時)	10	134	144	19	333	352	496
11～14(時)	2	181	183	12	285	297	480
14～17(時)	6	91	97	8	136	144	241
17～20(時)	6	44	50	0	37	37	87
20～23(時)	2	15	17	0	1	1	18
計	41	480	521	61	874	935	1,456

(人/日)

帰り

H26	大阪→堺			堺→大阪			合計
	定期	定期外	計	定期	定期外	計	
5～8(時)	2	13	15	3	20	23	38
8～11(時)	2	46	48	6	71	77	125
11～14(時)	2	124	126	2	146	148	274
14～17(時)	9	331	340	9	240	249	589
17～20(時)	27	350	377	12	87	99	476
20～23(時)	12	105	117	3	21	24	141
計	54	969	1,023	35	585	620	1,643

(人/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

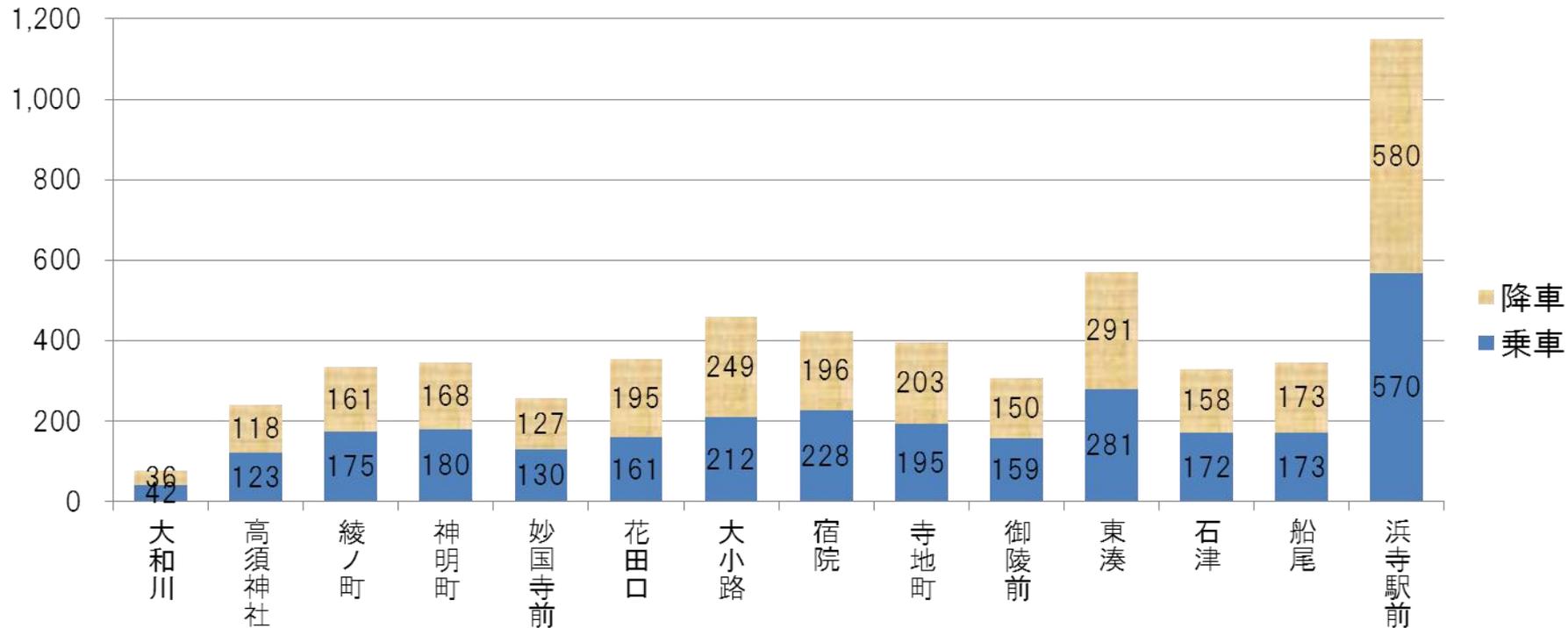
	利用者数（人/日）		増減状況	
	H24.10	H26.10	H24→H26	
			増減（人/日）	増減率
堺市内区間利用者	4,121	4,551	430	10.4%



阪堺電軌の交通調査結果（堺市内区間の停留場毎の乗降人員）【休日】

- ・ 阪堺電軌（堺市内区間）の中では、「浜寺駅前、東湊、宿院、大小路」の乗降人員が比較的多くなっている。
- ・ H24に比べH26の乗降人員が「浜寺駅前、石津、宿院、花田口、神明町」で大きく増加している。

人/日

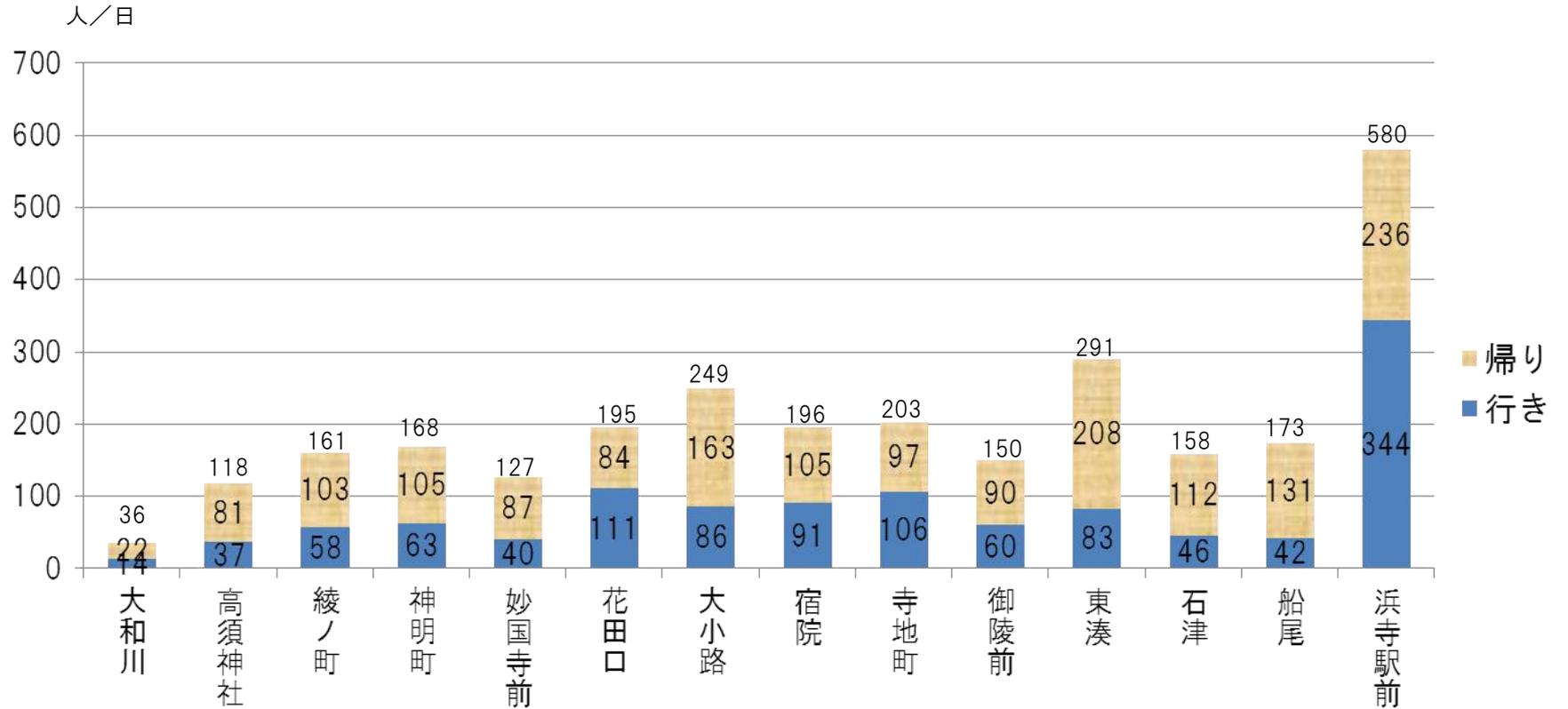


(人/日)

	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
H24	80	227	347	263	231	263	435	340	361	343	556	275	392	982	5,095
H26	78	241	336	348	257	356	461	424	398	309	572	330	346	1,150	5,606
H26-H24	-2	14	-11	85	26	93	26	84	37	-34	16	55	-46	168	511
増減率	-2.5%	6.2%	-3.2%	32.3%	11.3%	35.4%	6.0%	24.7%	10.2%	-9.9%	2.9%	20.0%	-11.7%	17.1%	10%

調査日：H24.10.14(日)、H26.10.26(日)

- ・「浜寺駅前、寺地町、花田口」では、行きの目的での降車が多くなっている。
- ・「船尾、石津、東湊、大小路」では、帰りの目的での降車が多くなっている。



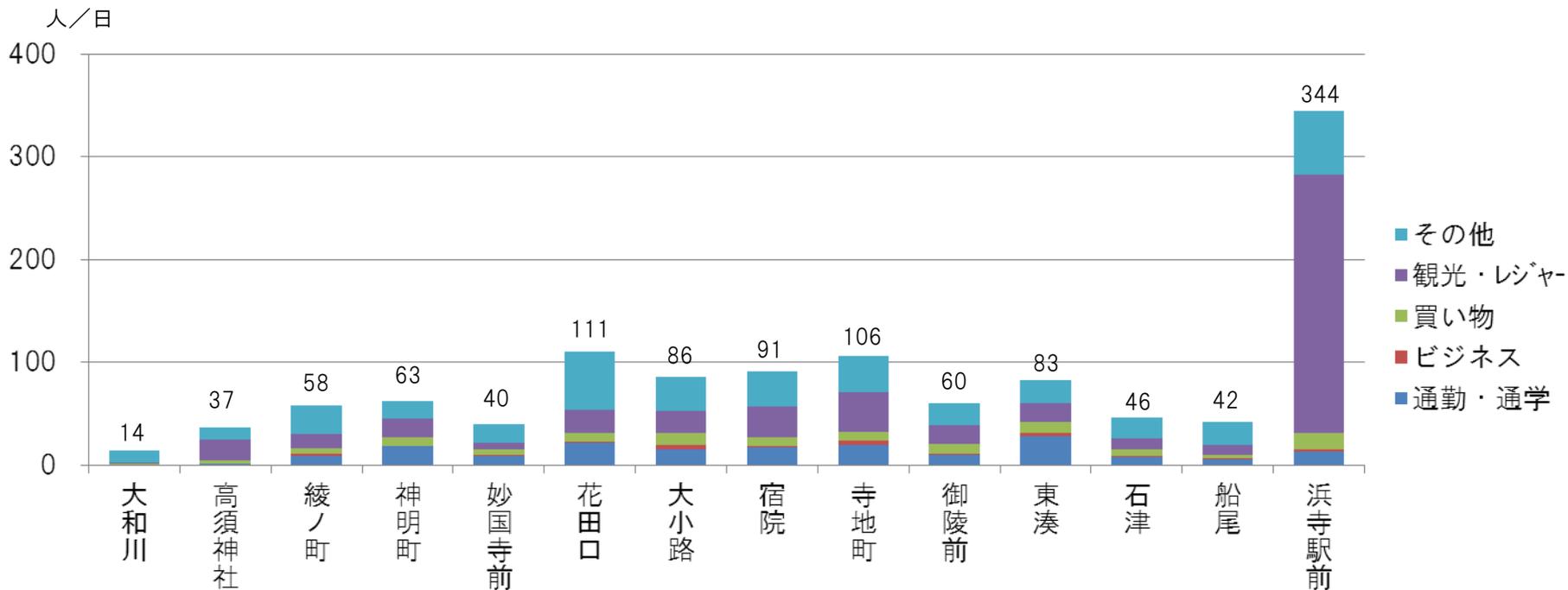
(人/日)

	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
行き	14	37	58	63	40	111	86	91	106	60	83	46	42	344	1,181
帰り	22	81	103	105	87	84	163	105	97	90	208	112	131	236	1,624

調査日：H26.10.26（日）

阪堺電軌の交通調査結果（堺市内区間の停留場の目的別降車人員）【行きの目的】【休日】

- ・ 浜寺駅前周辺に目的地をもつ人が多く、特に「観光・レジャー」の目的が突出して多くなっている。
- ・ 「観光・レジャー」は、宿院、寺地町が比較的多く、「通勤・通学」は、花田口、寺地町、東湊が比較的多くなっている。
- ・ 「その他」の目的では、花田口、大小路、宿院、寺地町、浜寺駅前が多くなっている。

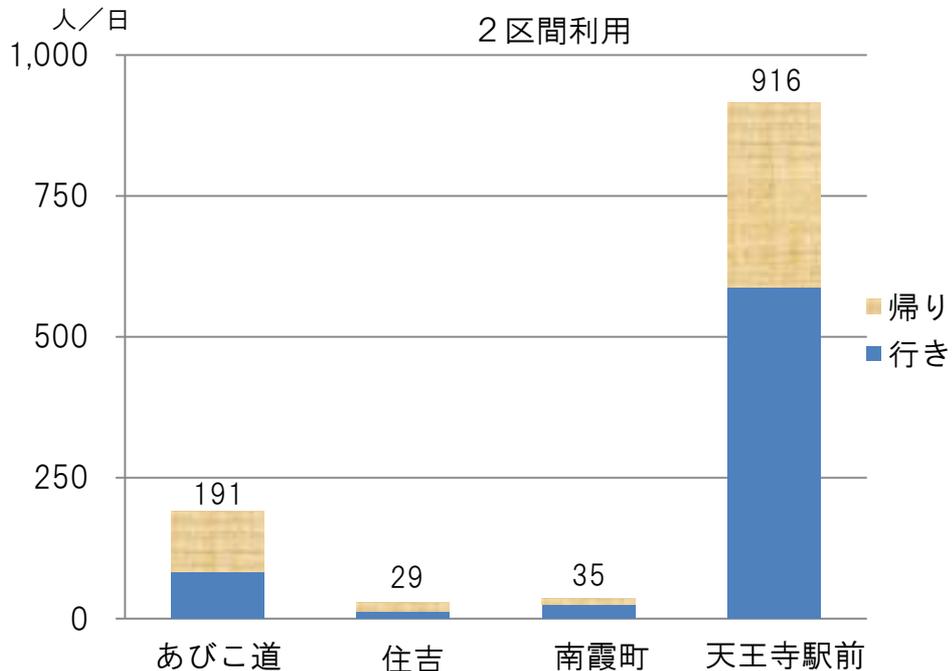
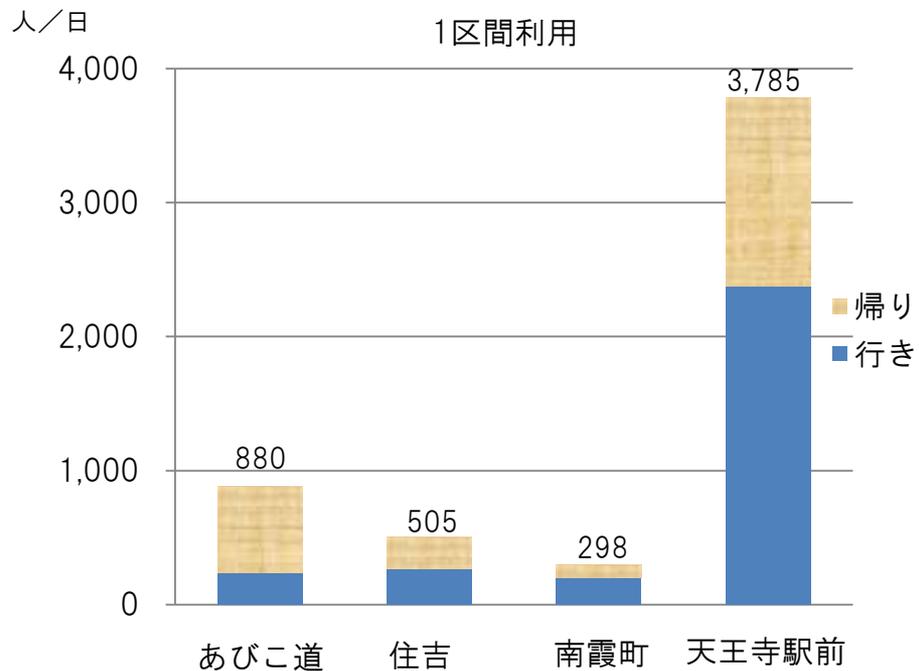


(人/日)

	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
通勤・通学	1	2	9	19	9	22	16	18	20	10	28	8	6	13	181
ビジネス	0	0	2	0	1	1	4	1	4	1	3	1	1	3	22
買い物	1	3	6	8	6	8	11	8	9	10	11	6	3	15	105
観光・レジャー	1	20	13	18	6	23	22	30	38	18	18	11	10	252	480
その他	11	12	28	18	18	57	33	34	35	21	23	20	22	61	393

調査日：H26.10.26（日）

- ・ 1区間利用、2区間利用とも「天王寺駅前」での降車が多くなっている。
- ・ 1区間利用では、「天王寺駅前」に次いで「あびこ道」での降車が多くなっている。



(人/日)

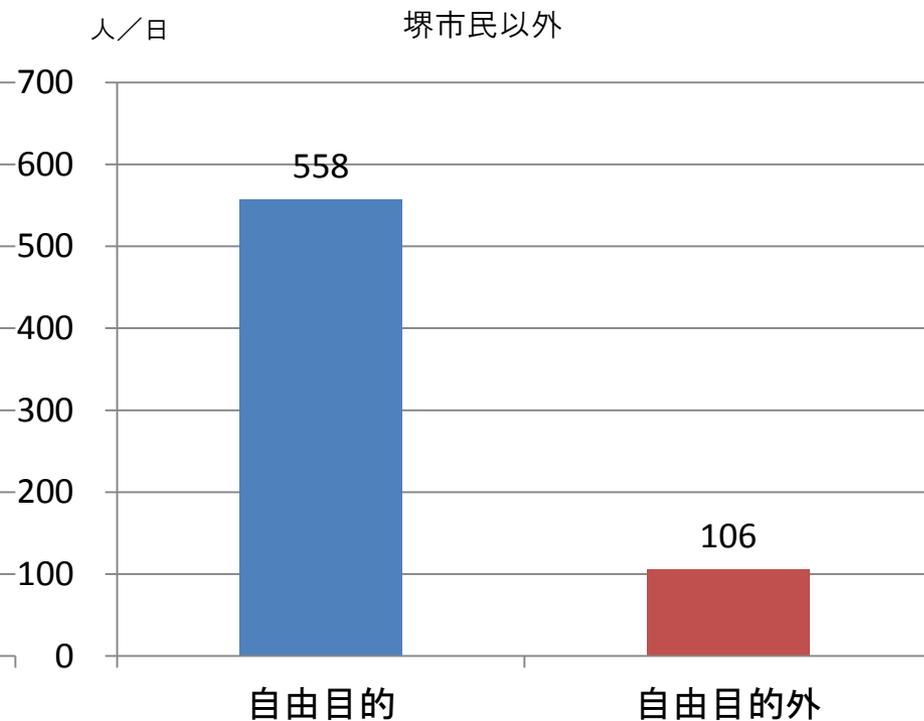
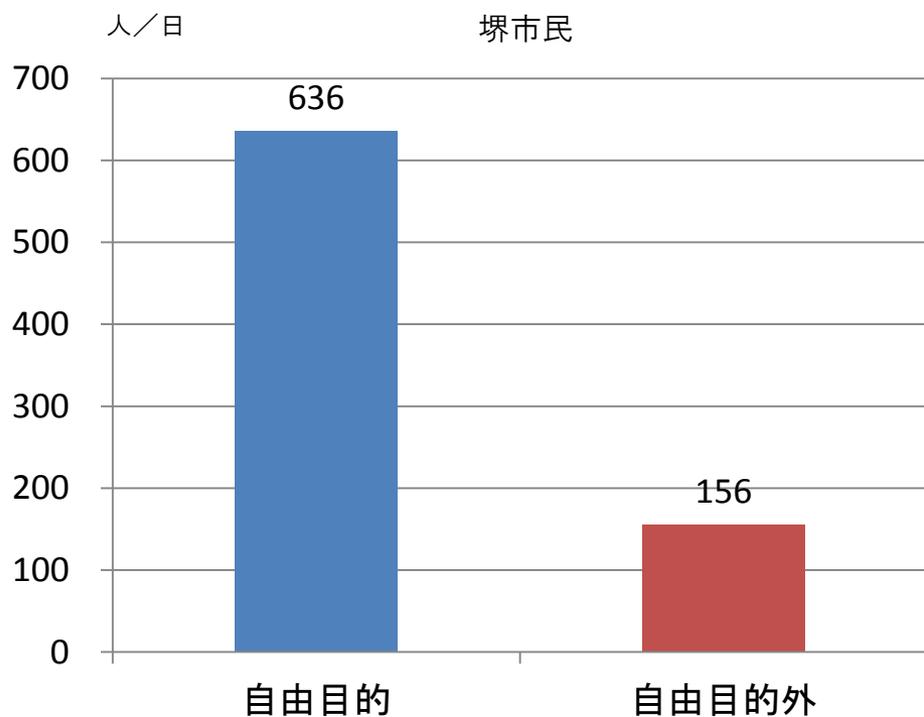
	1区間利用者				小計	2区間利用者				小計	合計
	あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		
行き	240	267	199	2,377	3,083	84	13	25	589	711	3,794
帰り	640	238	99	1,408	2,385	107	16	10	327	460	2,845

調査日：H26.10.26（日）

【堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況】

- ・休日の2区間移動については、堺市民、堺市民以外とも、自由目的（買い物、観光・レジャー、その他）の移動が多くなっている。
- ・堺市民の移動の目的は「買い物」が多く、堺市民以外は「観光・レジャー」が多くなっている。

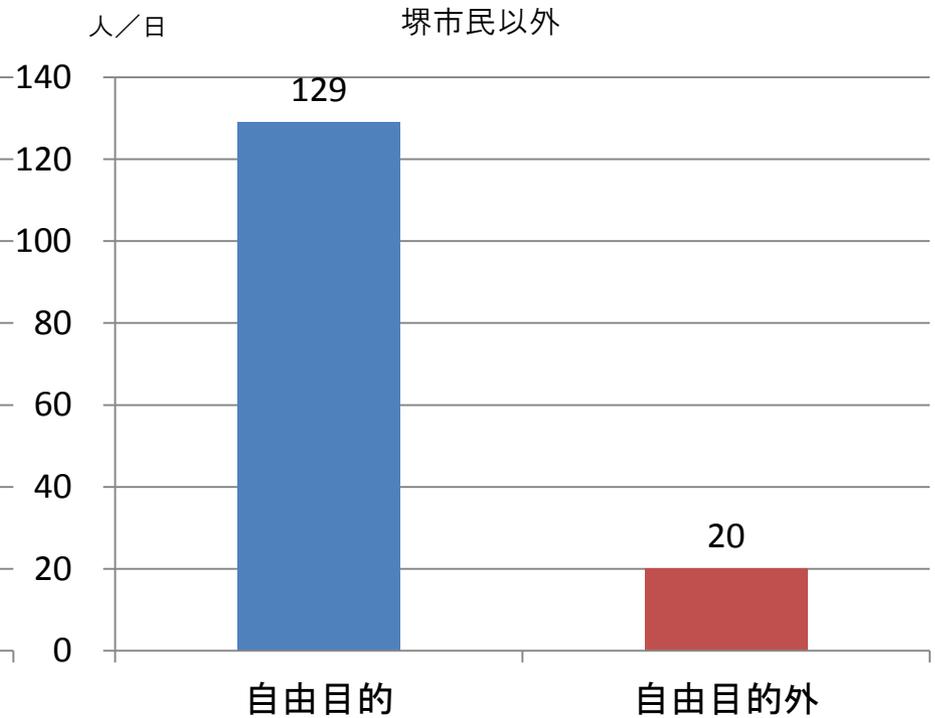
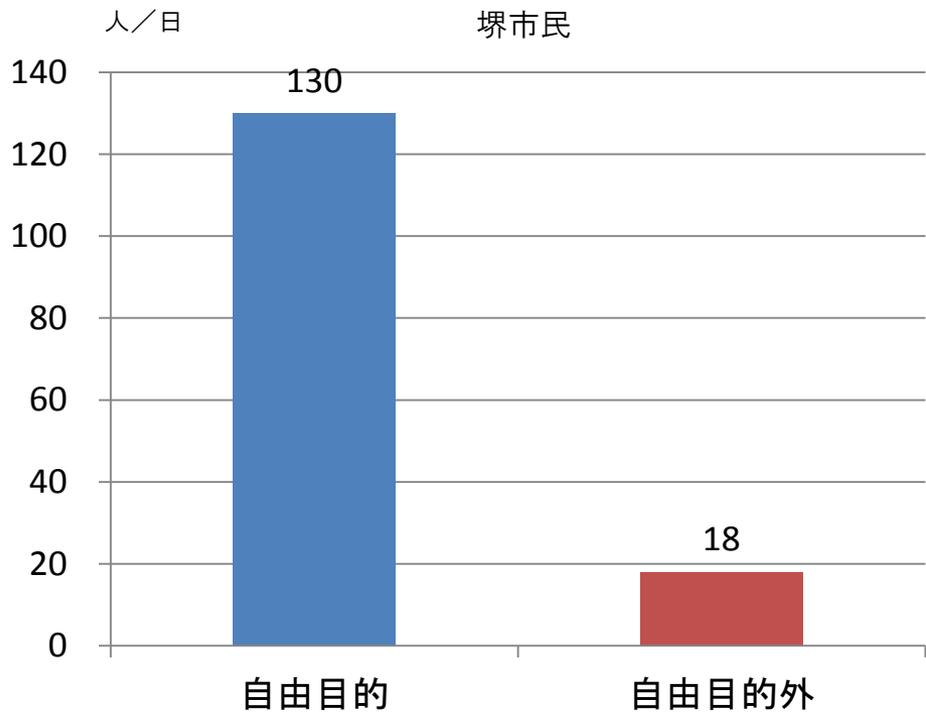
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
堺市民	146	10	269	157	210	792
堺市民以外	90	16	77	288	193	664



【65歳以上の堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況】

- ・堺市民、堺市民以外とも、自由目的（買い物、観光・レジャー、その他）の移動が多くなっている。
- ・堺市民の移動は「買い物」が多く、堺市民以外の移動は「観光・レジャー」が多くなっている。

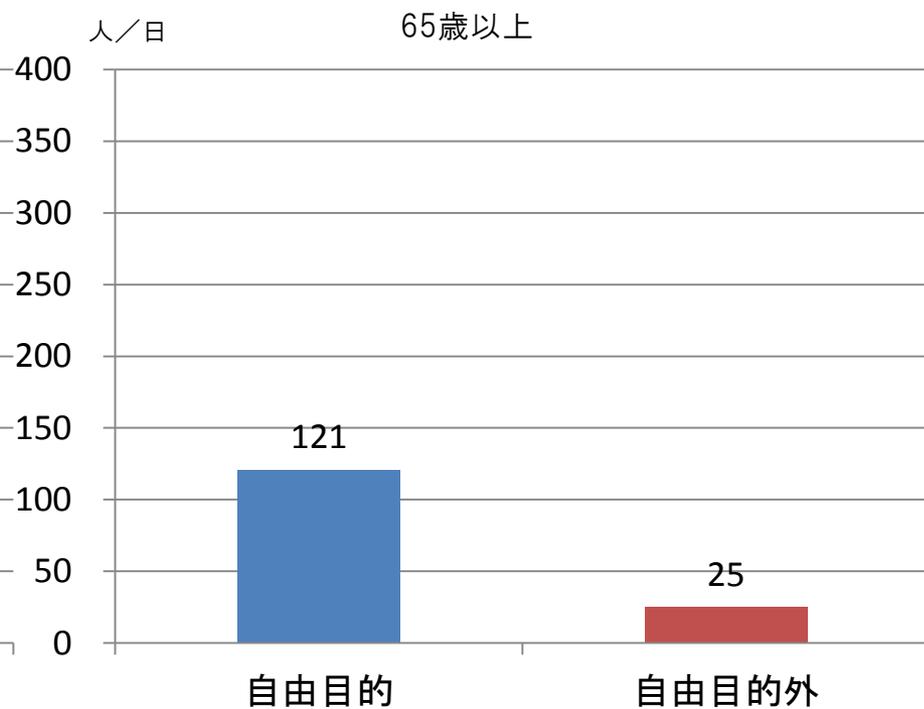
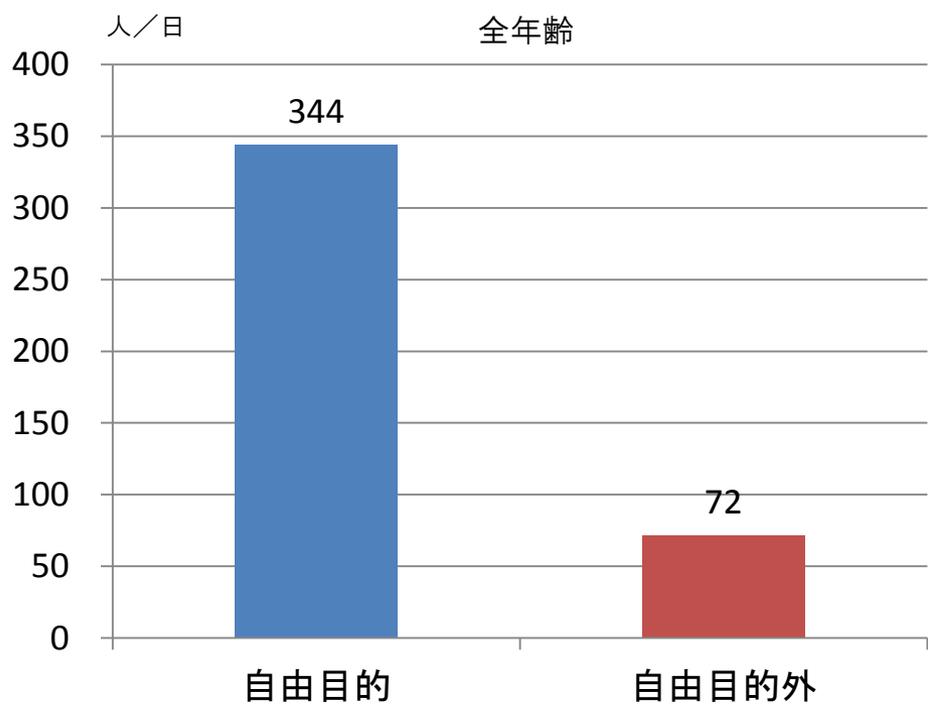
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
堺市民	17	1	39	33	58	148
堺市民以外	16	4	18	50	61	149



【堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況】

・堺市民の堺市内区間移動については、全年齢でも65歳以上でも、休日には自由目的外より自由目的の移動が多くなっている。

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	(人/日) 計
全年齢	69	3	48	141	155	416
65歳以上	24	1	20	33	68	146

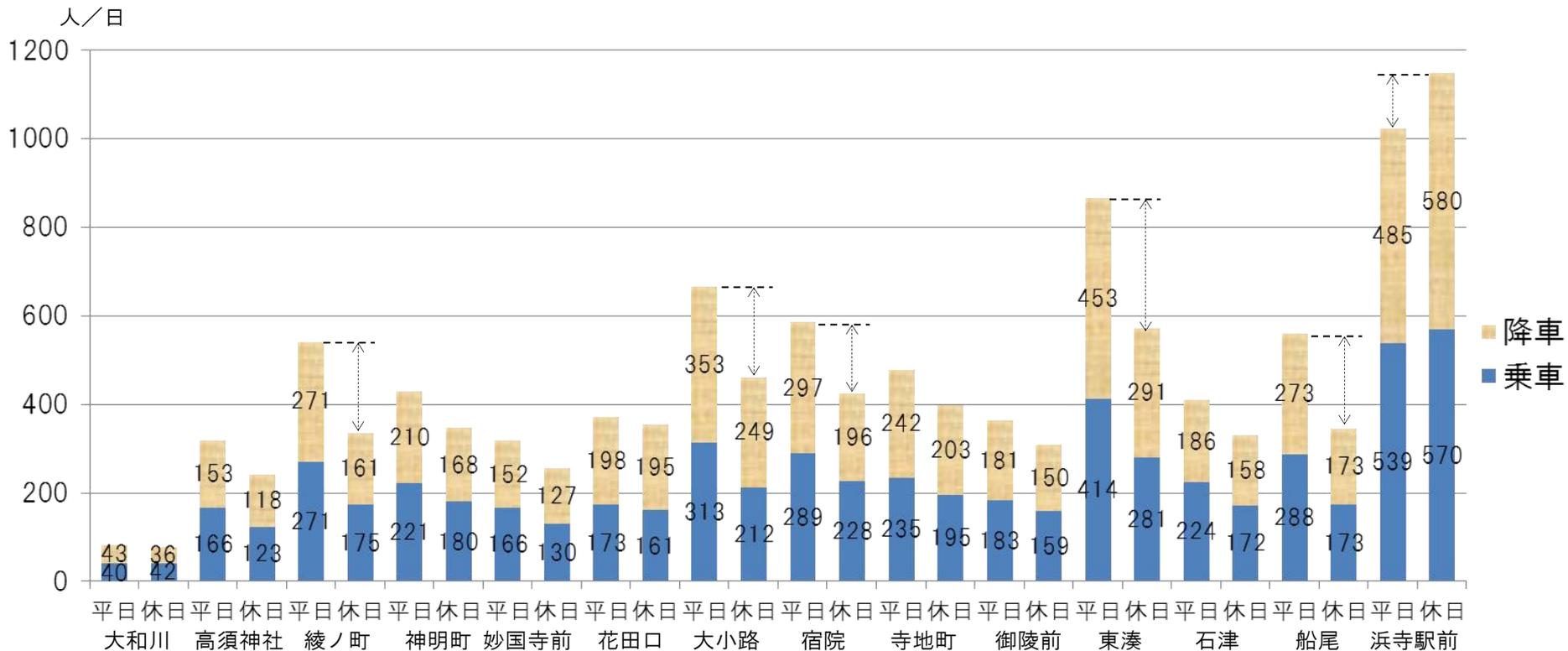


■平日・休日比較項目

- ・ 堺市内停留場乗降人員
- ・ 大阪市内の主要停留場の降車人員
- ・ 定期外利用者、65歳以上の定期外利用者の目的別利用状況
 - 【全区間利用者数】
 - 【大阪市内相互発着利用者数】
 - 【堺市内相互発着利用者数】
 - 【大阪市内～堺市内2区間利用者数】
- ・ 堺市内区間利用者、65歳以上の堺市内区間利用者について
 - 【堺市内区間利用者数推移】
 - 【大阪市内～堺市内2区間利用者数推移】
- ・ 堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況
- ・ 堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況
- ・ 65歳以上の堺市民と堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況
- ・ 65歳以上の堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況

阪堺電軌の交通調査結果（堺市内区間の停留場毎の乗降人員）【平日、休日比較】

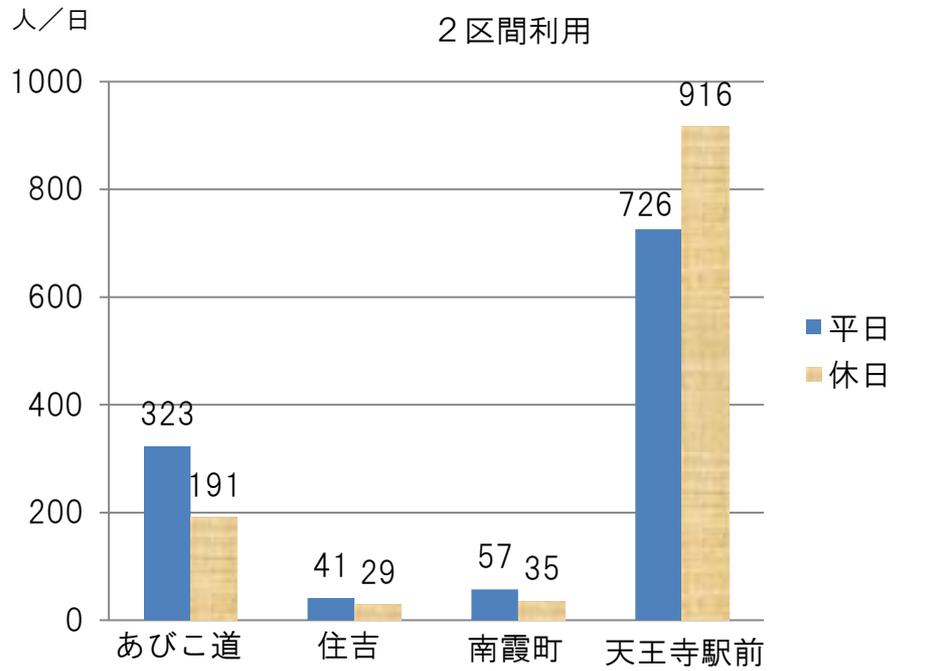
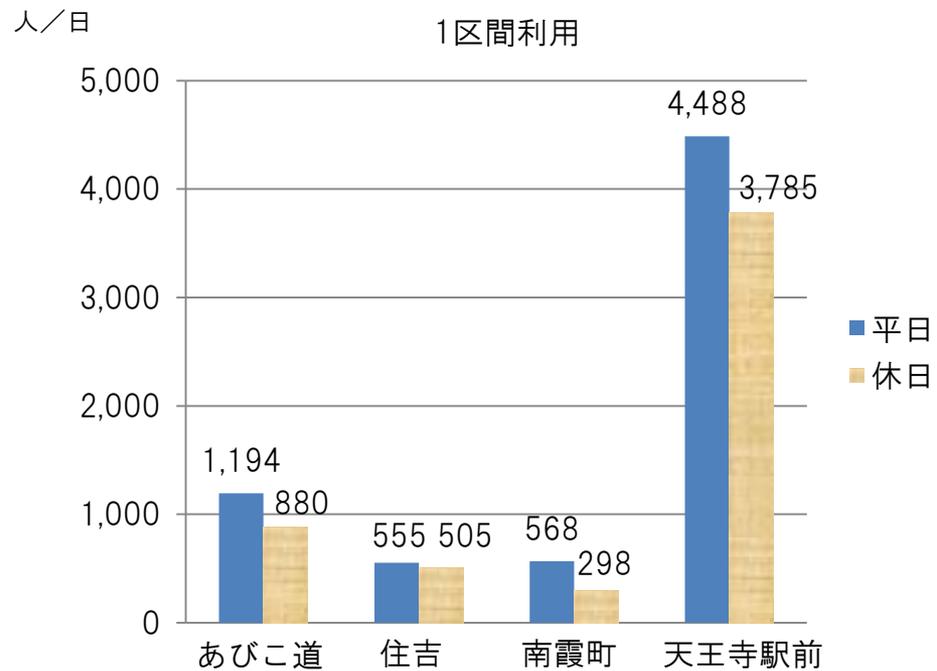
- ・「浜寺駅前、船尾、東湊、宿院、大小路、綾ノ町」で平日と休日の乗降人員の差が大きくなっている。
- ・「浜寺駅前」は休日の乗降人員が平日より多いが、他の停留場では平日の乗降人員の方が休日より多くなっている。



(人/日)

	大和川	高須神社	綾ノ町	神明町	妙国寺前	花田口	大小路	宿院	寺地町	御陵前	東湊	石津	船尾	浜寺駅前	合計
平日 (H25)	83	319	542	431	318	371	666	586	477	364	867	410	561	1,024	7,019
休日 (H26)	78	241	336	348	257	356	461	424	398	309	572	330	346	1,150	5,606

・平日、休日の1区間利用、2区間利用とも天王寺駅前の降車人員が突出して多くなっている。
 ・2区間利用の天王寺駅前のみ休日の降車人員が多くなっている。



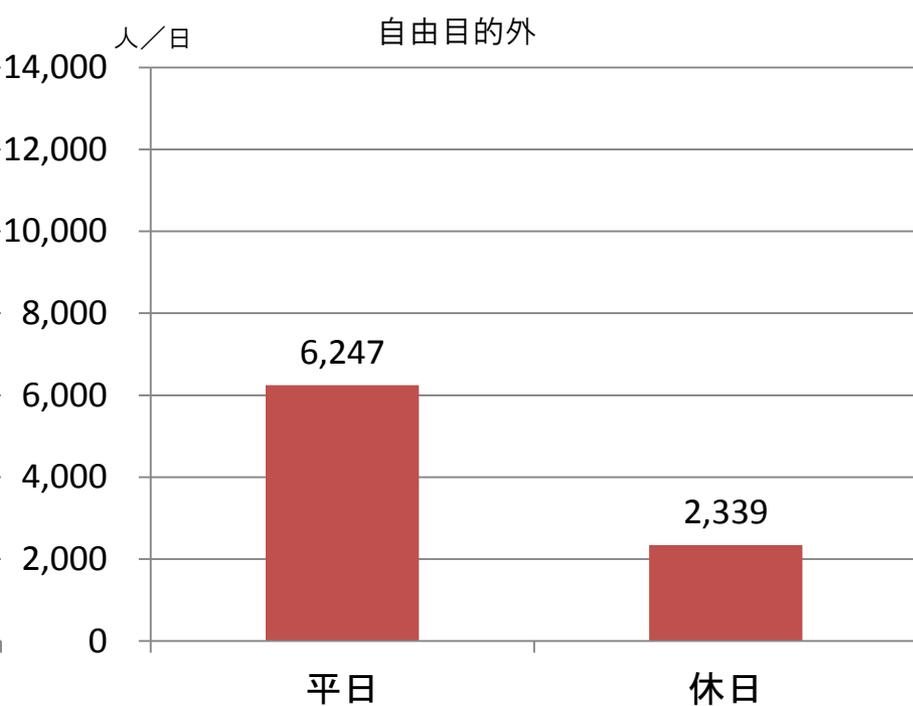
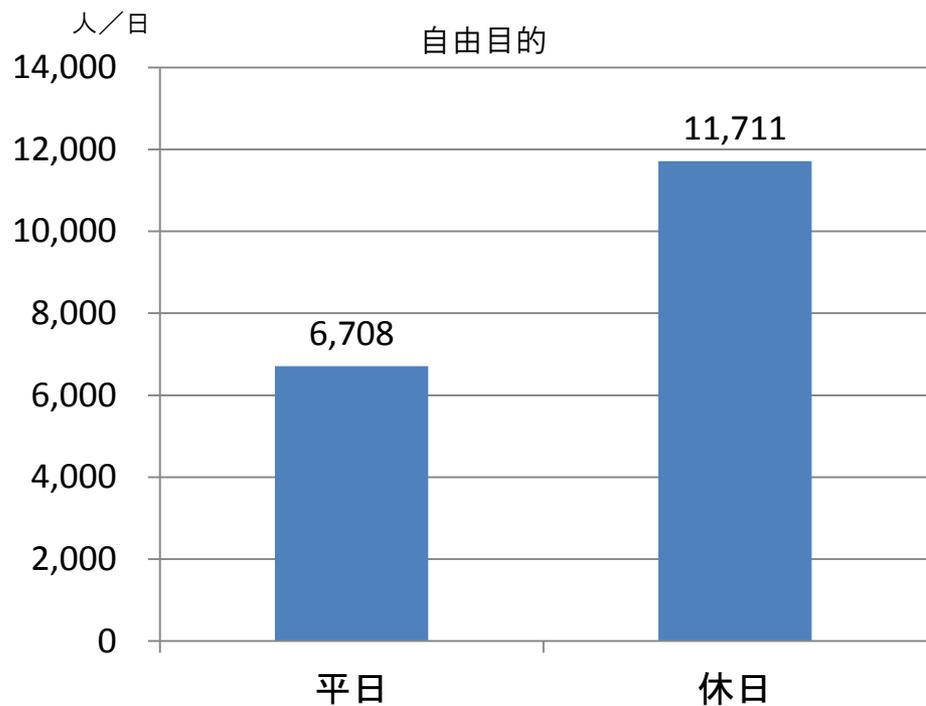
(人/日)

	1区間利用者				小計	2区間利用者				小計	合計
	あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		あびこ道	住吉	南霞町	天王寺駅前		
平日 (H25)	1,194	555	568	4,488	6,805	323	41	57	726	1,147	7,952
休日 (H26)	880	505	298	3,785	5,468	191	29	35	916	1,171	6,639

【全区間利用者数】

- ・定期外の利用は、平日より休日の方が多くなっている。
- ・平日は、自由目的と自由目的外の利用にほとんど差がないが、休日では、自由目的の利用が多くなっている。

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日（H25）	5,182	1,065	1,869	1,203	3,636	12,955
休日（H26）	1,996	343	3,044	3,799	4,868	14,050

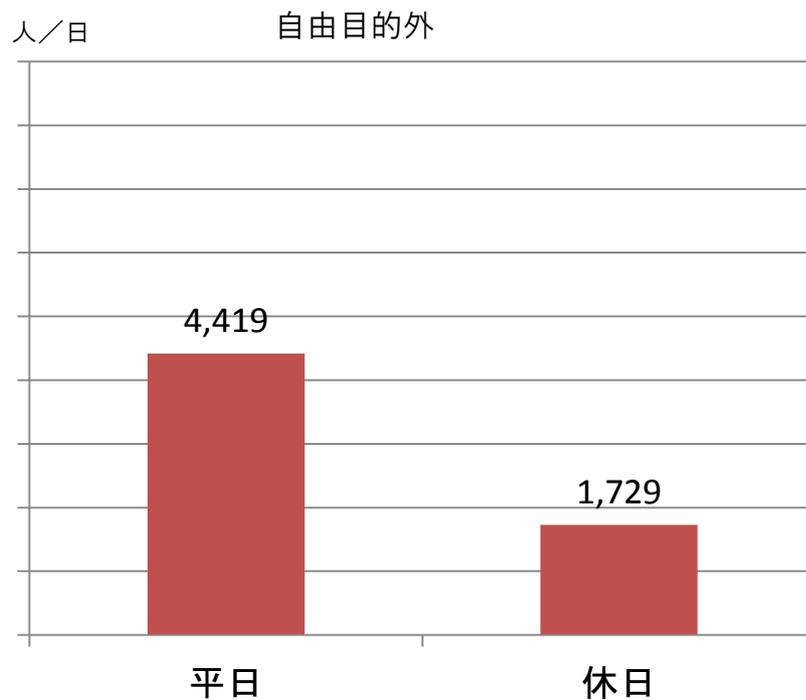
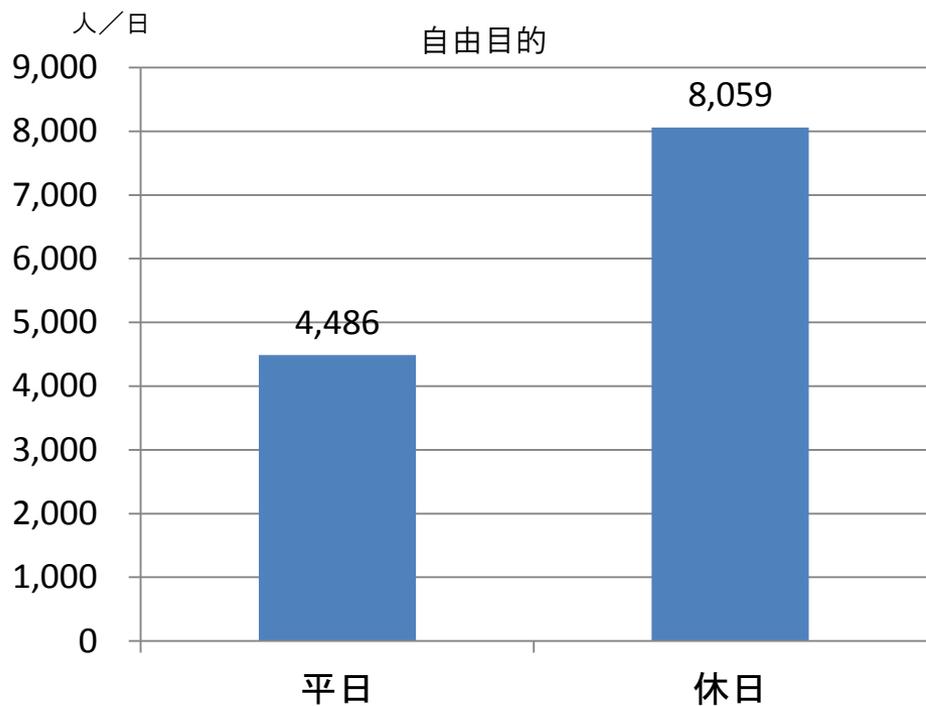


【大阪市内相互発着利用者数】

- ・定期外の利用は、平日より休日の方が多くなっている。
- ・平日は、自由目的と自由目的外の利用にほとんど差がないが、休日では、自由目的の利用が多くなっている。

(人/日)

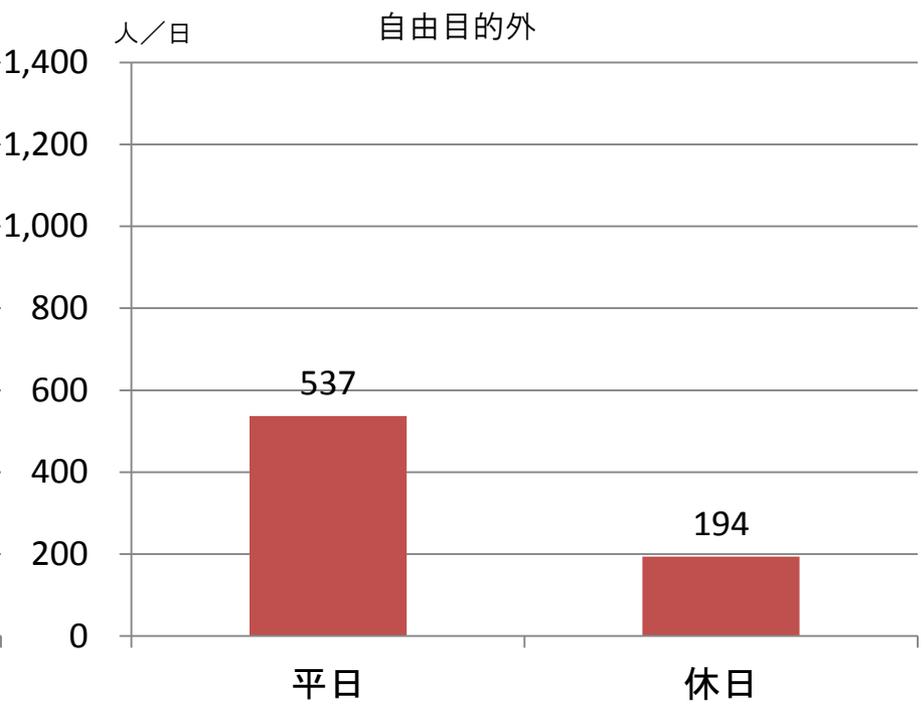
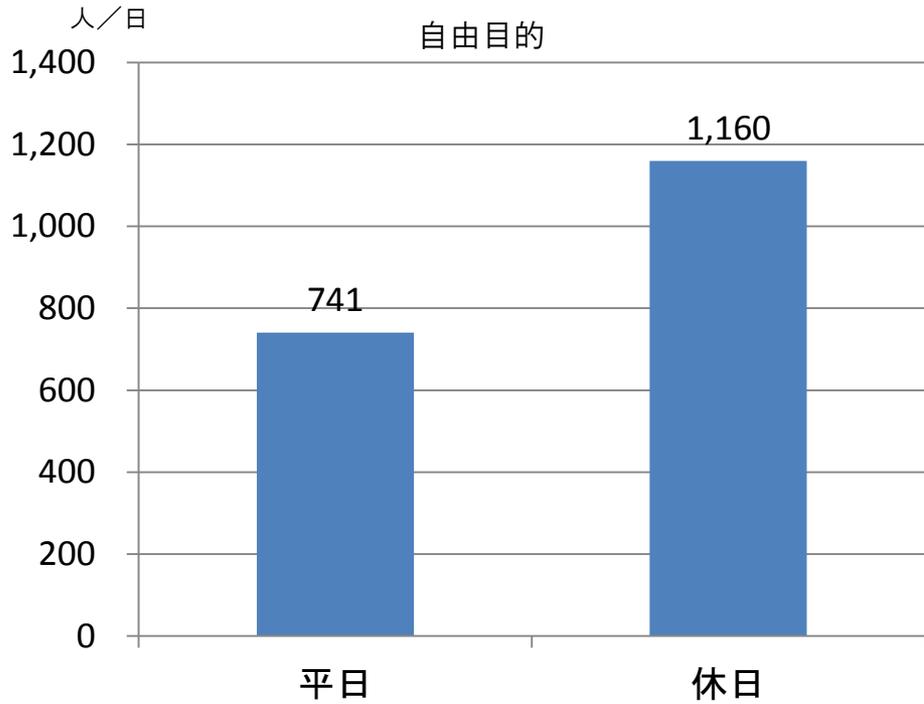
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	3,623	796	1,298	668	2,520	8,905
休日 (H26)	1,466	263	2,185	2,364	3,510	9,788



【堺市内相互発着利用者数】

- ・定期外の利用は、平日より休日の方が多くなっている。
- ・平日は、自由目的と自由目的外の利用にほとんど差がないが、休日では、自由目的の利用が多くなっている。

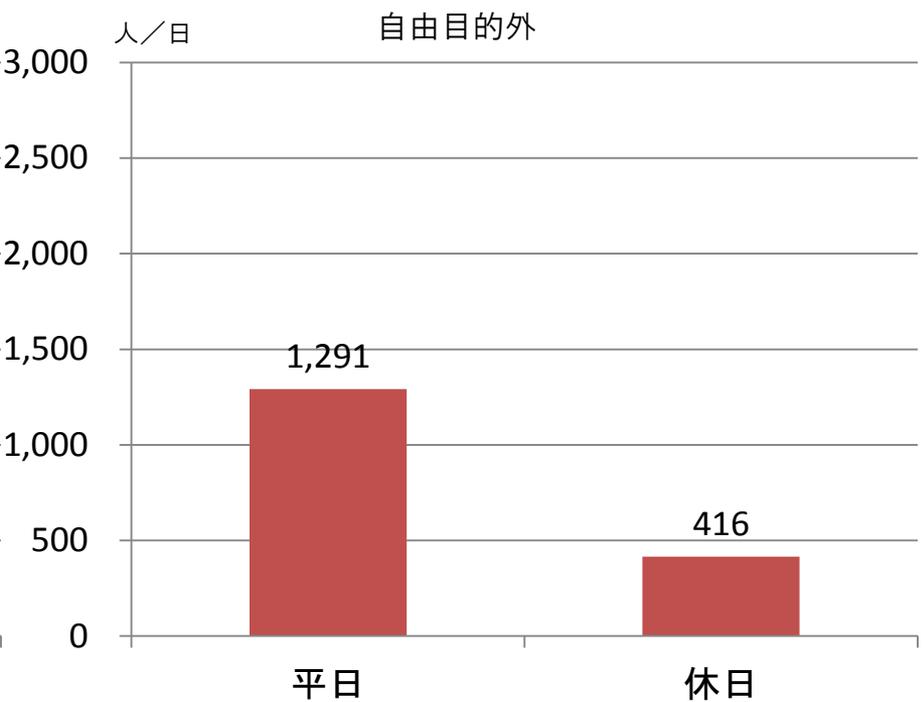
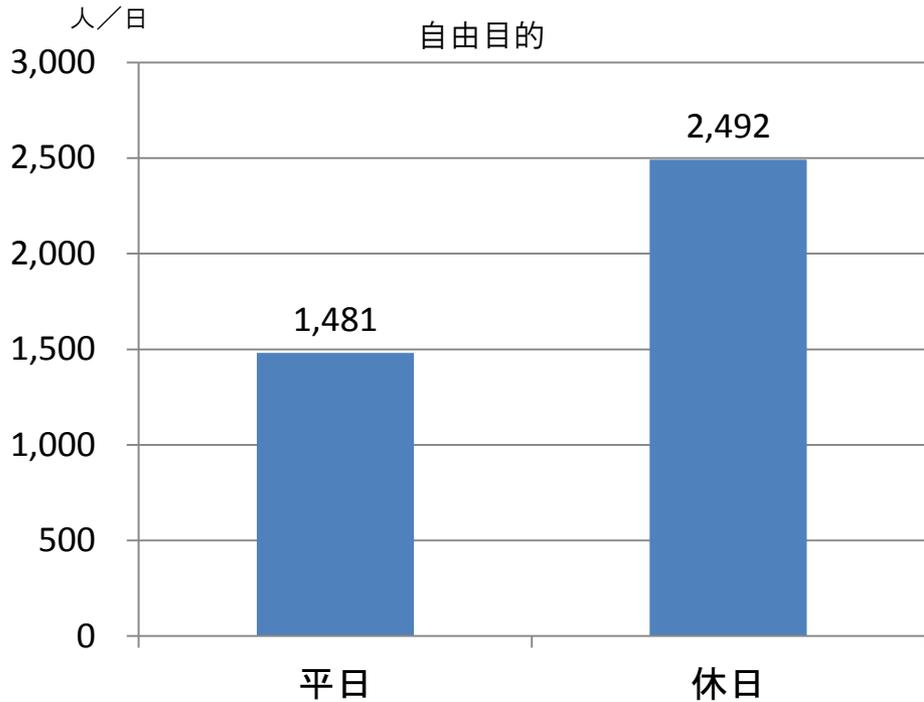
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日（H25）	492	45	160	183	398	1,278
休日（H26）	177	17	162	523	475	1,354



【大阪市内～堺市内2区間利用者数】

- ・定期外の利用は、平日より休日の方が多くなっている。
- ・平日は、自由目的と自由目的外の利用にほとんど差がないが、休日では、自由目的の利用が多くなっている。

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日（H25）	1,067	224	411	352	718	2,772
休日（H26）	353	63	697	912	883	2,908

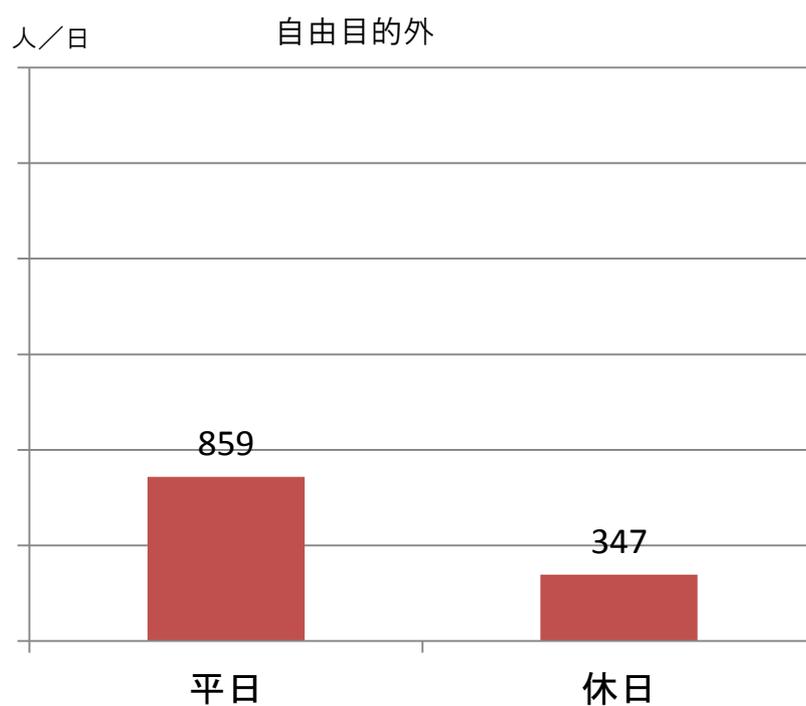
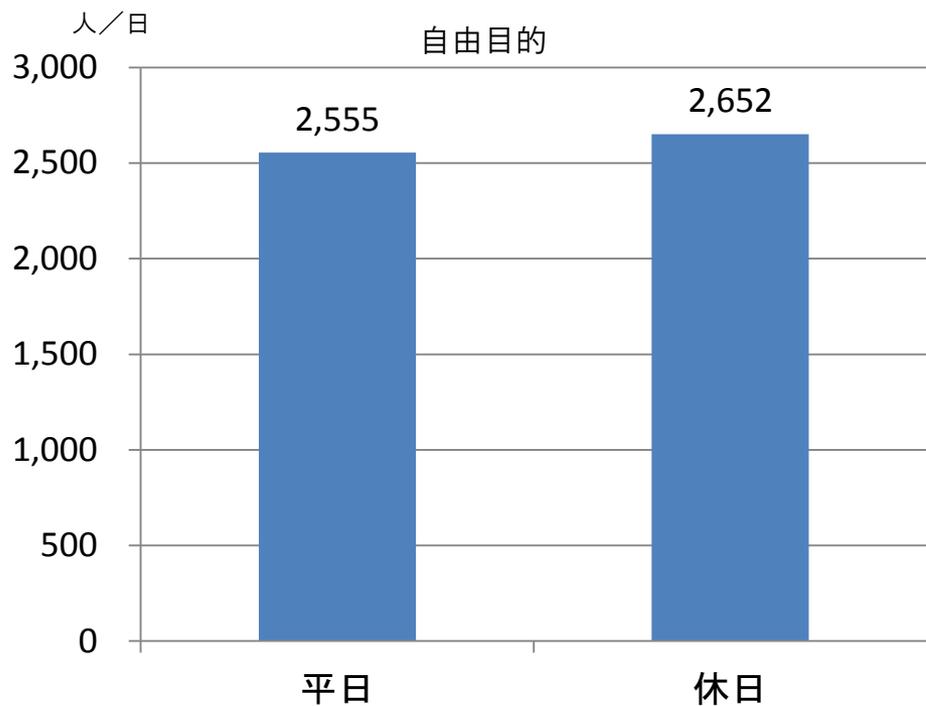


【全区間利用者数】

- ・65歳以上では、定期外の利用が休日より平日の方が多いの、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・平日、休日とも自由目的の利用が多くなっている。

(人/日)

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	685	174	695	491	1,369	3,414
休日 (H26)	278	69	634	738	1,280	2,999

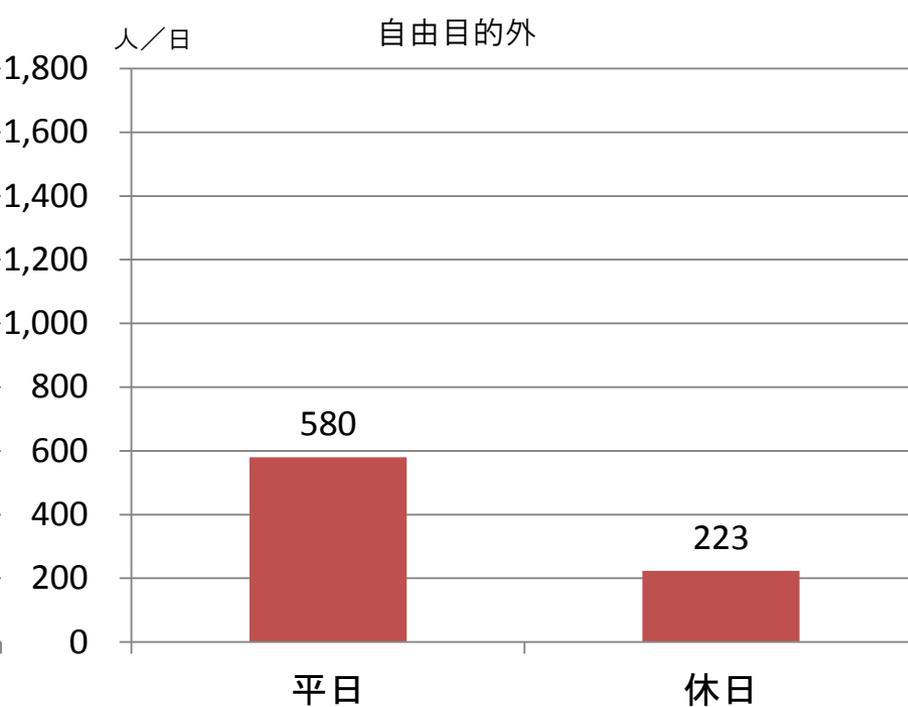
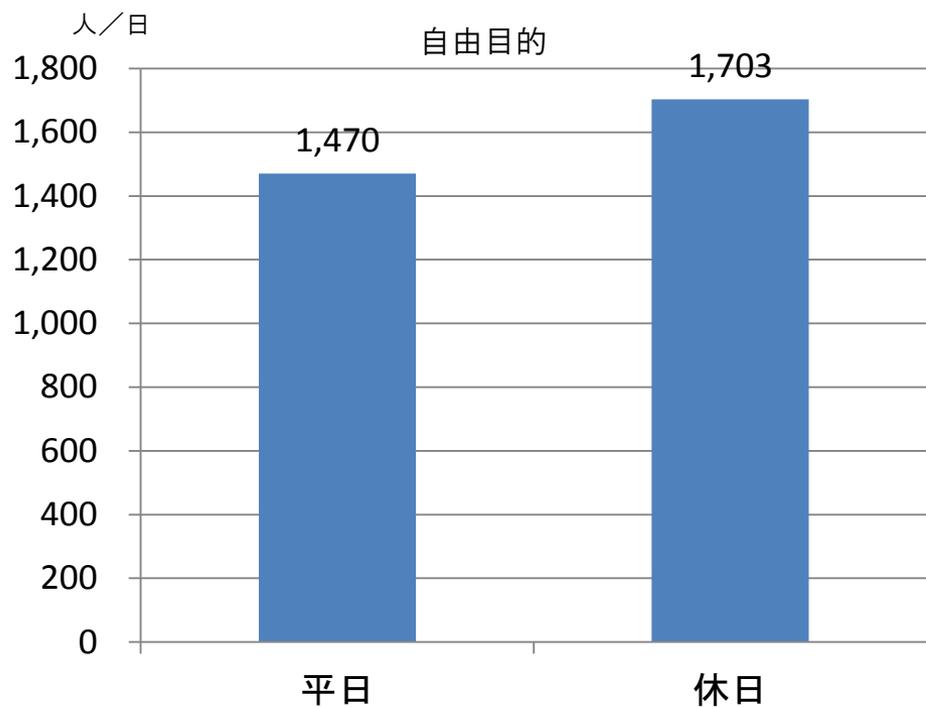


【大阪市内相互発着利用者数】

- ・大阪市内の65歳以上でも、定期外の利用は、休日より平日の方が多くなっている。
- ・平日、休日とも自由目的の利用が多くなっている。

(人/日)

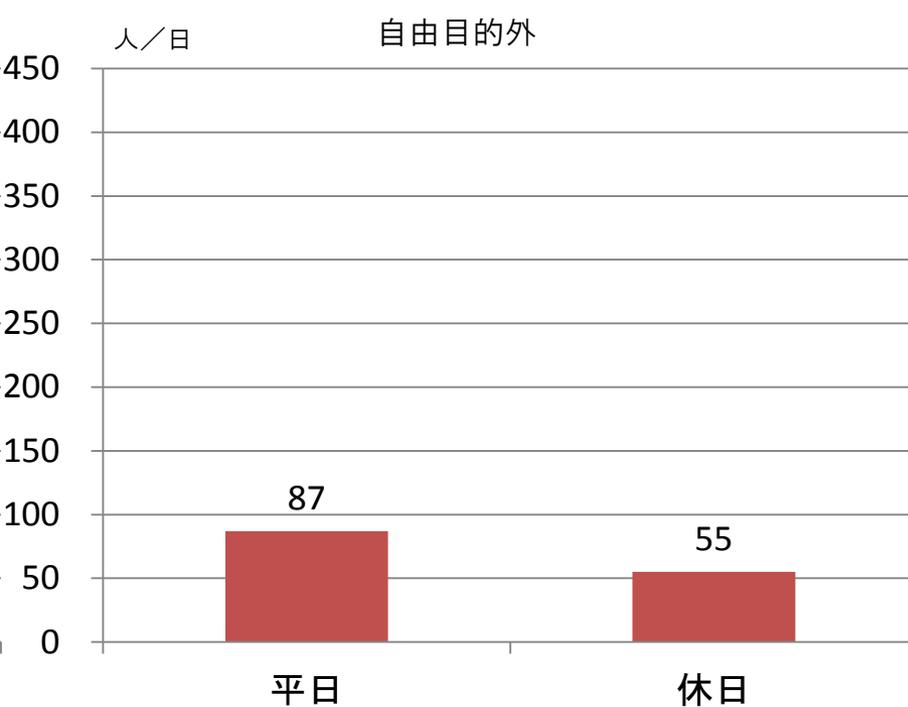
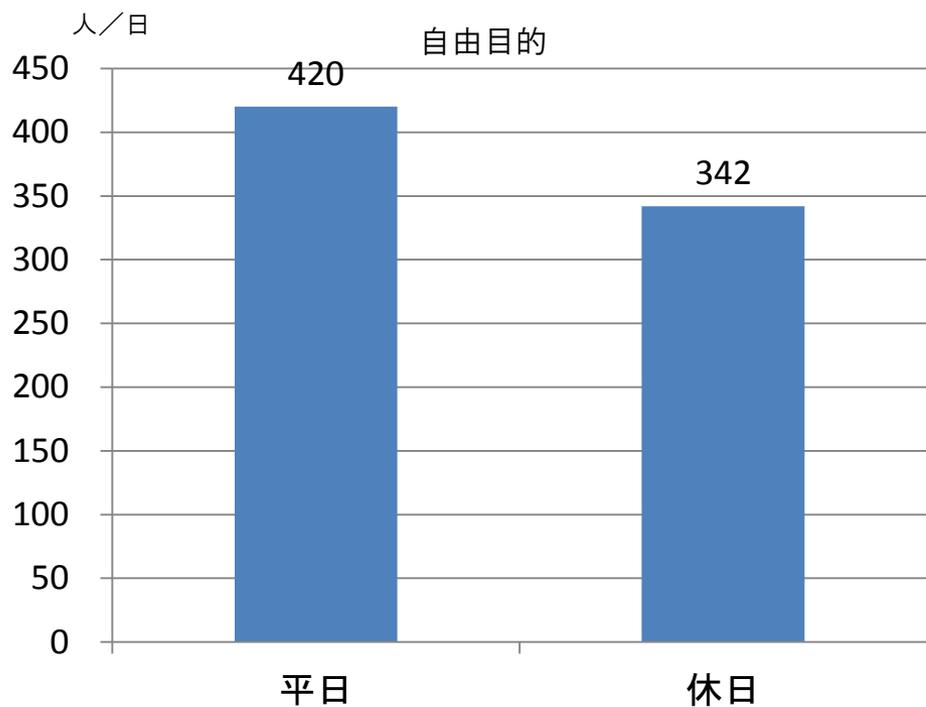
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	466	114	410	231	829	2,050
休日 (H26)	179	44	449	438	816	1,926



【堺市内相互発着利用者数】

- ・ 定期外の利用が休日より平日の方が多いの、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・ 65歳以上では、平日、休日とも自由目的の利用が多くなっている。

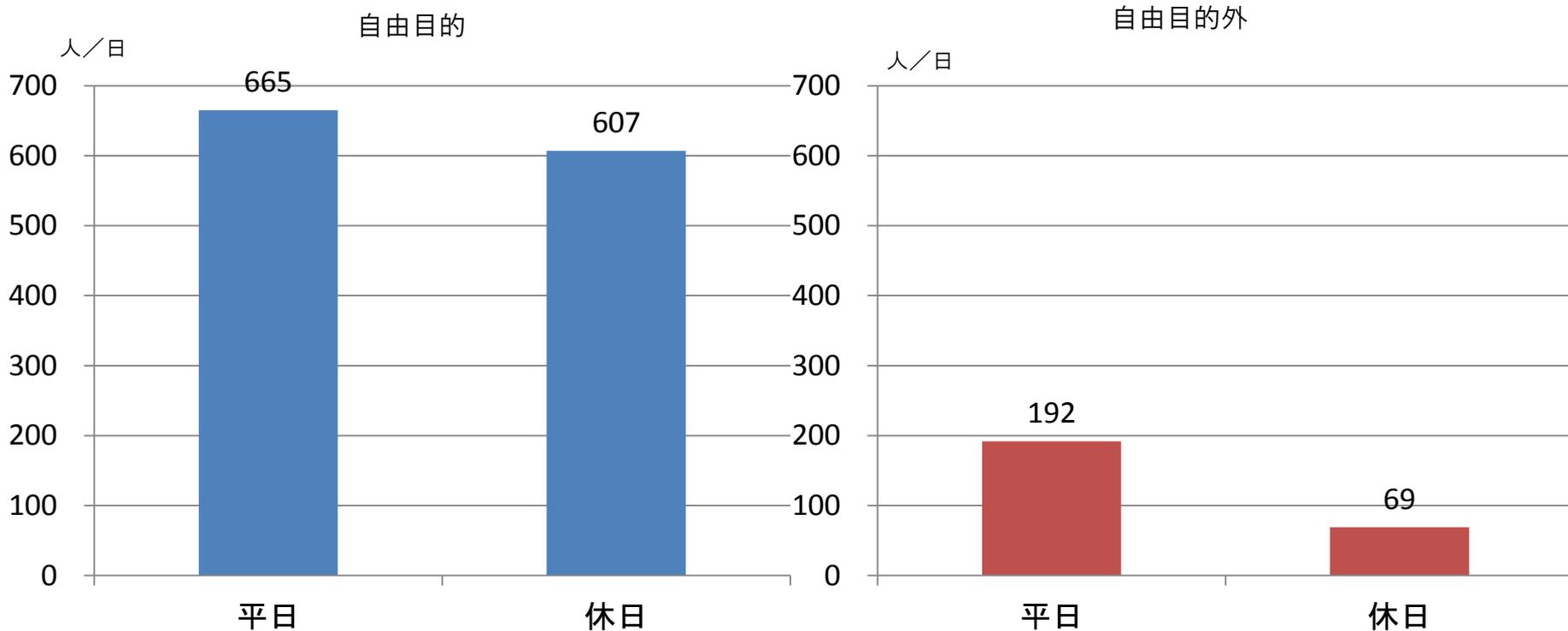
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	74	13	93	106	221	507
休日 (H26)	49	6	56	107	179	397



【大阪市内～堺市内2区間利用者数】

- ・ 定期外の利用が休日より平日の方が多いの、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・ 65歳以上では、平日、休日とも自由目的の利用が多くなっている。

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	145	47	192	154	319	857
休日 (H26)	50	19	129	193	285	676

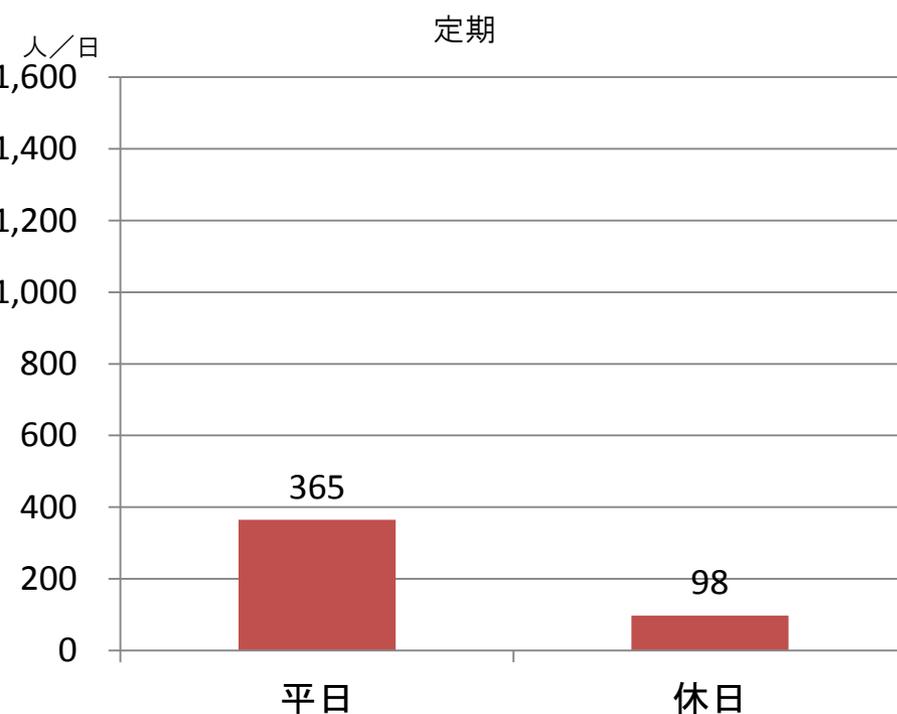
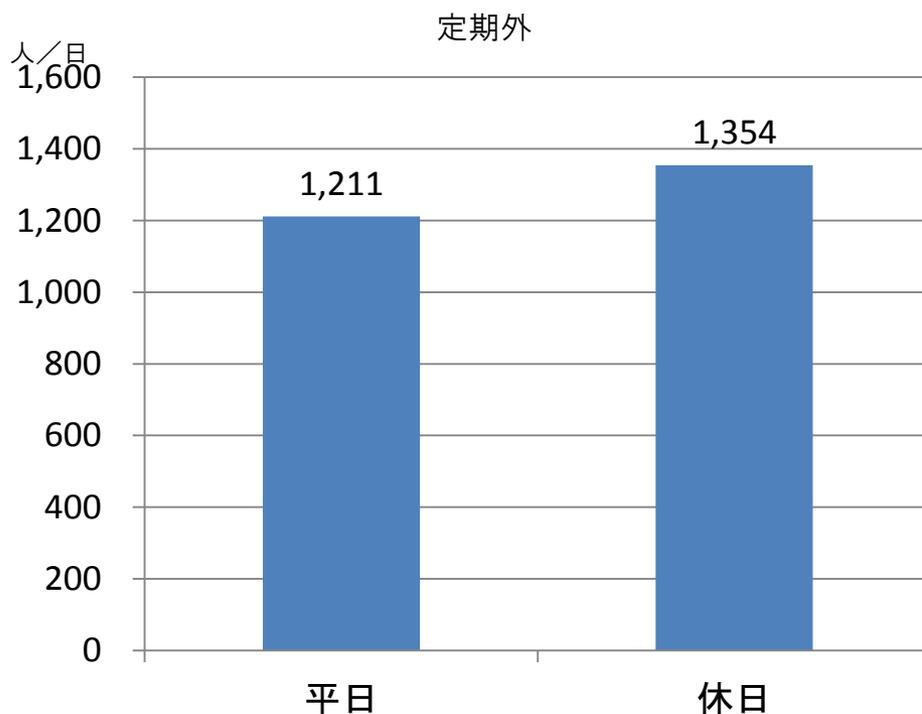


【堺市内相互発着利用者数】

- ・ 定期・定期外を合計すると、平日の方が休日より利用が多い。
- ・ 平日、休日とも定期外利用が大半を占める。

(人/日)

	現金	回数券	通勤定期	通学定期	その他	ICカード	計
平日 (H25)	534	399	272	93	278	-	1,576
休日 (H26)	780	243	82	16	98	233	1,452

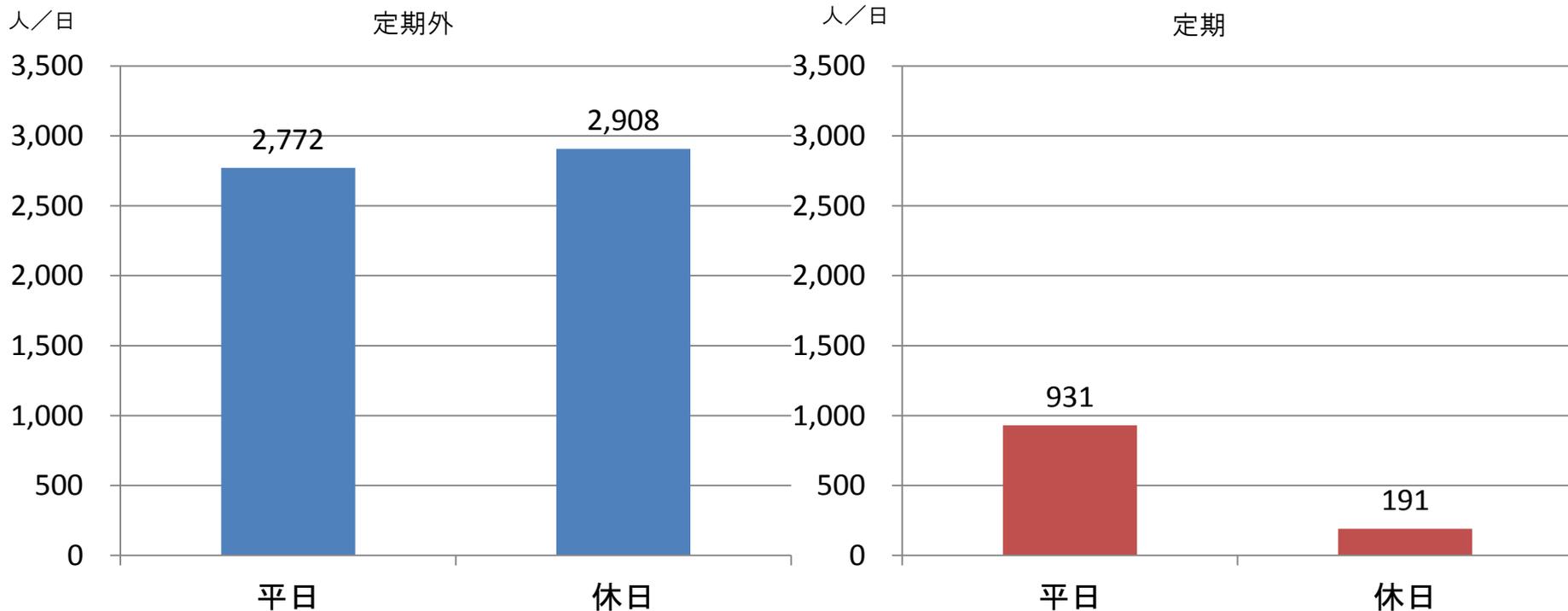


【大阪市内～堺市内2区間利用者数】

- ・平日の定期外利用が多くなっているのは、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。
- ・休日の定期外利用が多くなっているのは、2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

(人/日)

	現金	回数券	通勤定期	通学定期	その他	ICカード	計
平日 (H25)	1,248	1,139	575	356	385	-	3,703
休日 (H26)	1,560	538	129	62	77	733	3,099

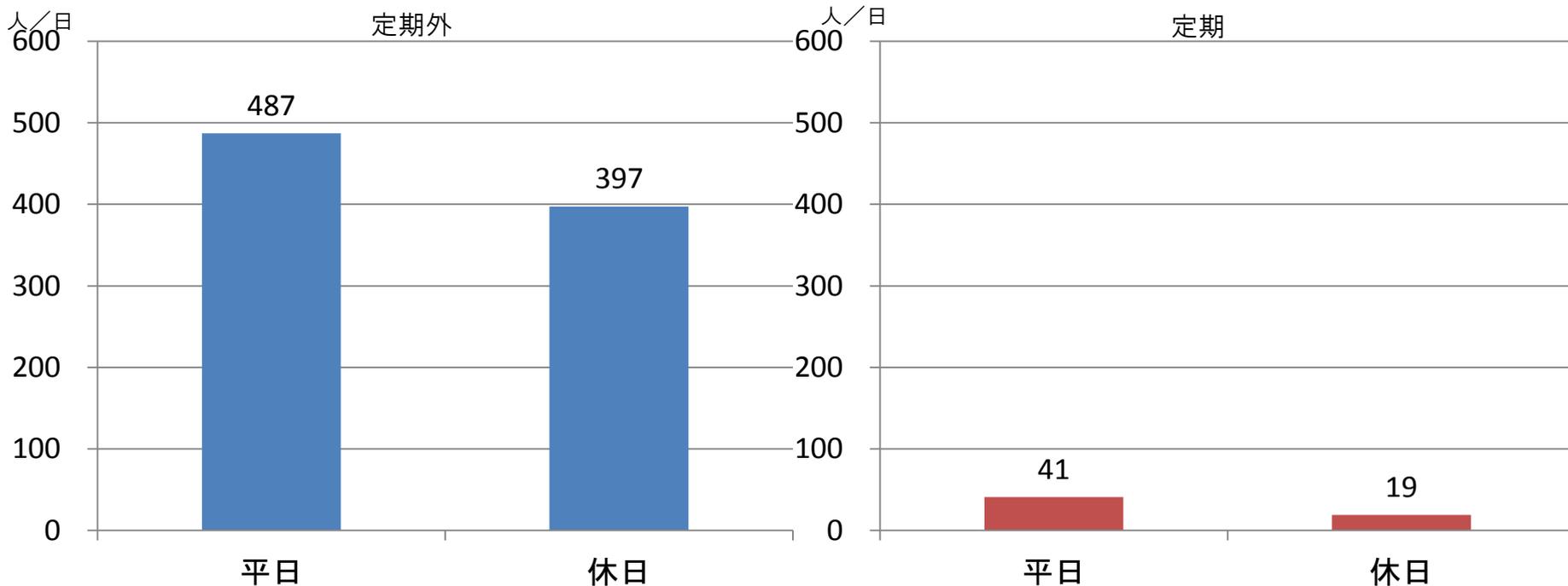


【65歳以上の堺市内相互発着利用者数】

- ・定期外の利用が休日より平日の方が多いの、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・平日、休日とも定期利用はごくわずかである。

(人/日)

	現金	回数券	通勤定期	通学定期	その他	ICカード	計
平日 (H25)	189	62	34	7	236	-	528
休日 (H26)	237	101	17	2	18	41	416

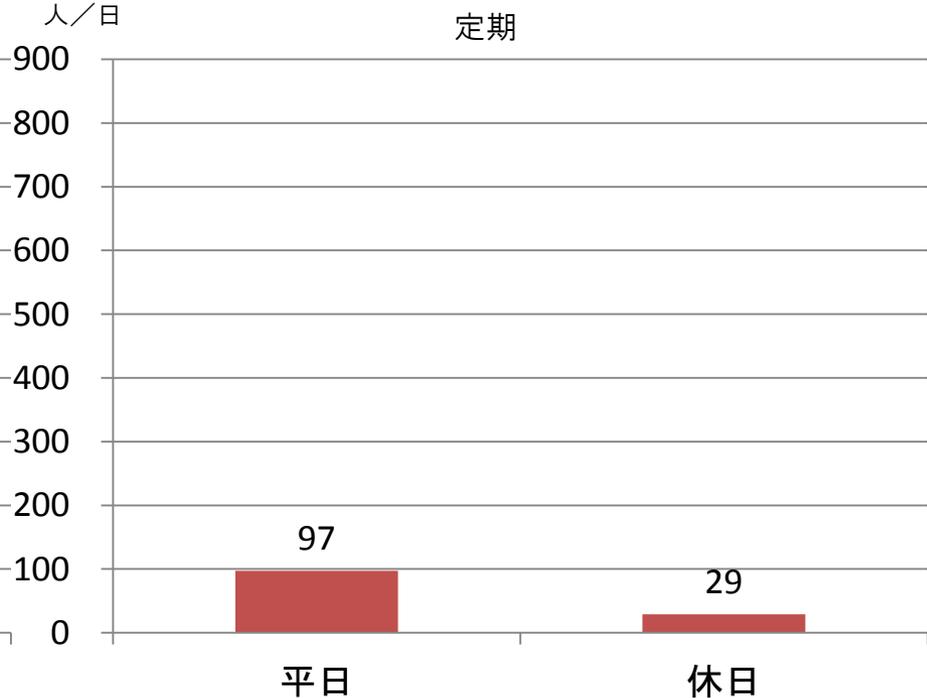
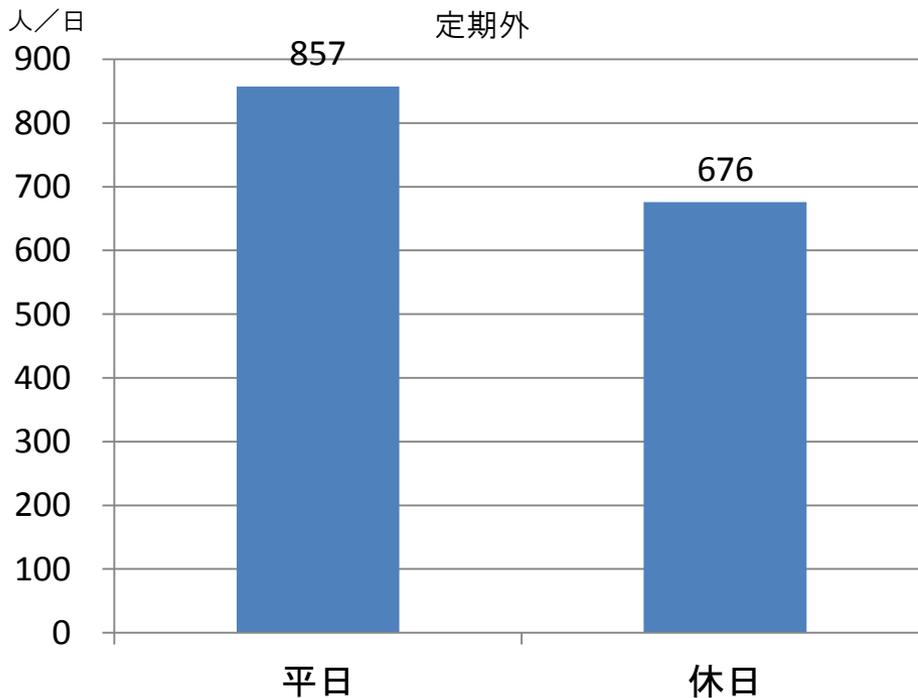


【65歳以上の大阪市内～堺市内2区間利用者数】

- ・平日の定期外利用が多くなっているのは、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。
- ・休日の定期外利用が多くなっているのは、2区間運賃の均一化の効果と考えられる。

	現金	回数券	通勤定期	通学定期	その他	ICカード	計
平日 (H25)	313	212	90	7	332	-	954
休日 (H26)	435	134	23	6	12	95	705

(人/日)

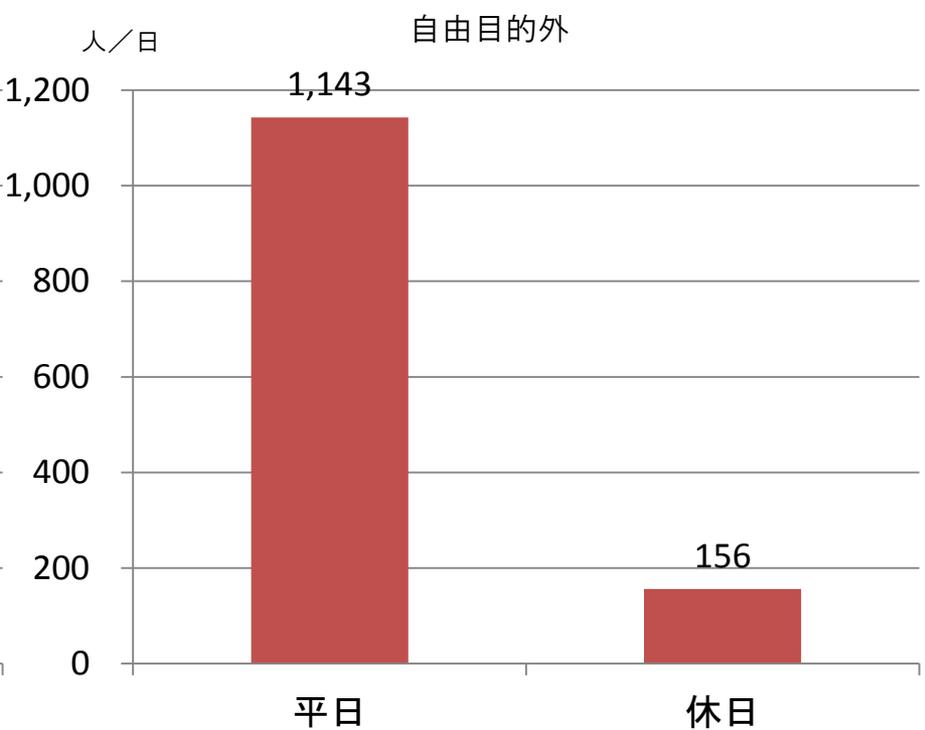
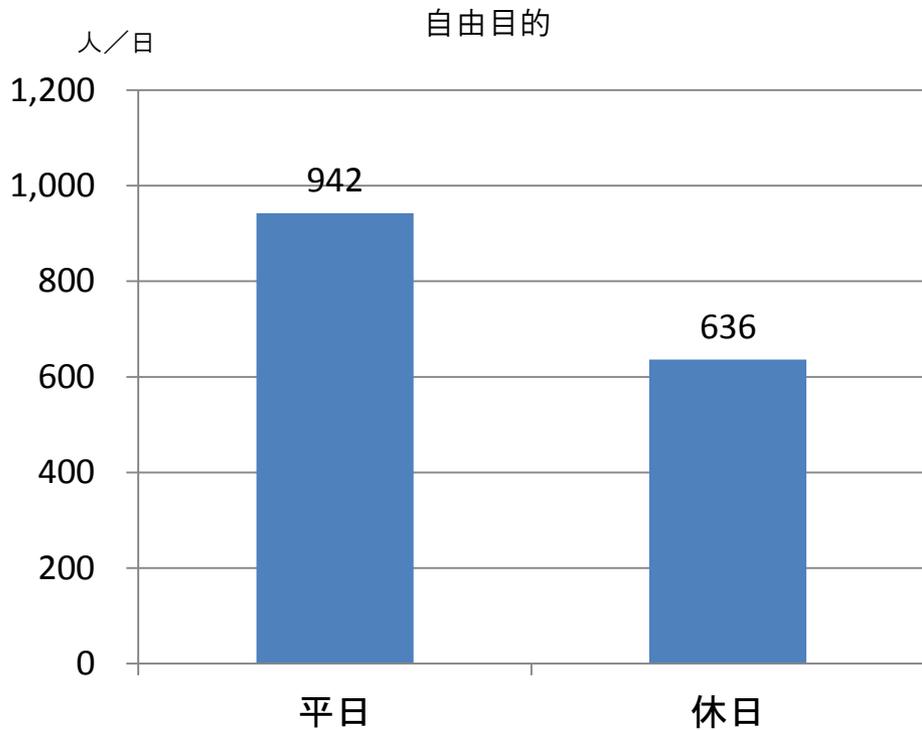


【堺市民の2区間移動の目的別利用状況】

- ・堺市民2区間移動を平日と休日で比較すると、平日の方が休日より2倍以上多くなっている。
- ・平日では、自由目的より自由目的外の利用の方が多いが、休日の自由目的外の利用は、自由目的より大幅に少なくなっている。

(人/日)

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	1,066	77	368	155	419	2,085
休日 (H26)	146	10	269	157	210	792

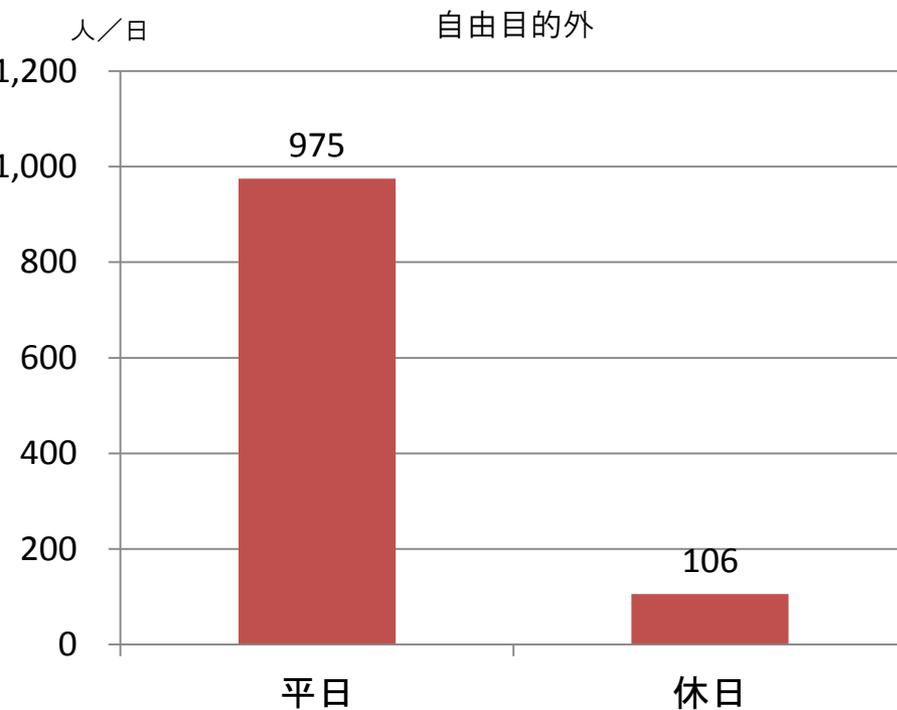
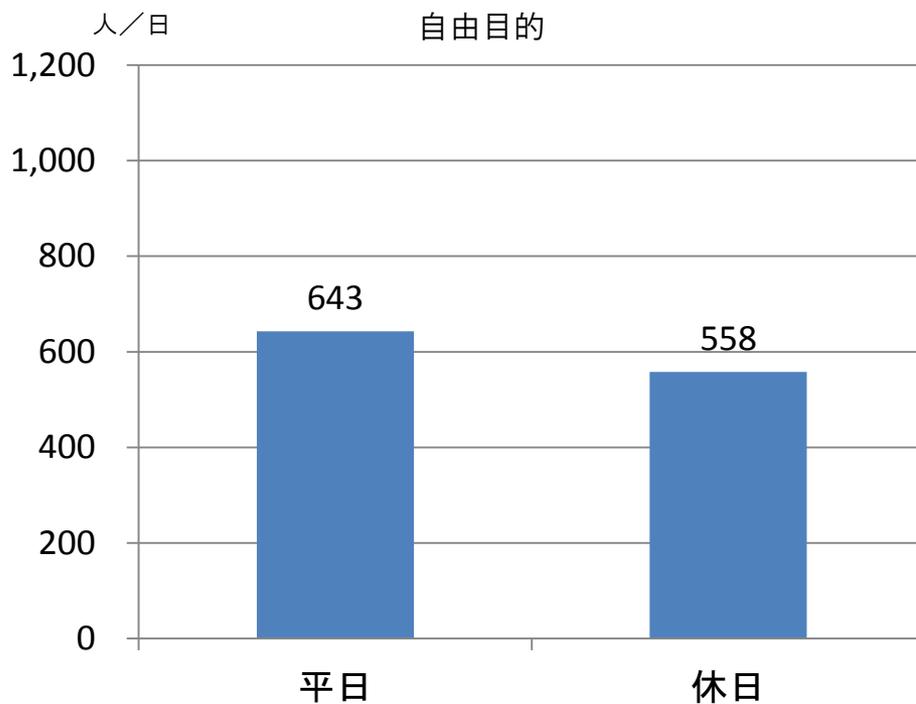


【堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況】

- ・堺市民以外の2区間移動についても、平日の方が休日より2倍以上多くなっている。
- ・自由目的と自由目的外のバランスも堺市民と同様だが、平日・休日とも堺市民に比べ買い物が少なく観光・レジャーが多くなっている。

(人/日)

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	812	163	83	216	344	1,618
休日 (H26)	90	16	77	288	193	664

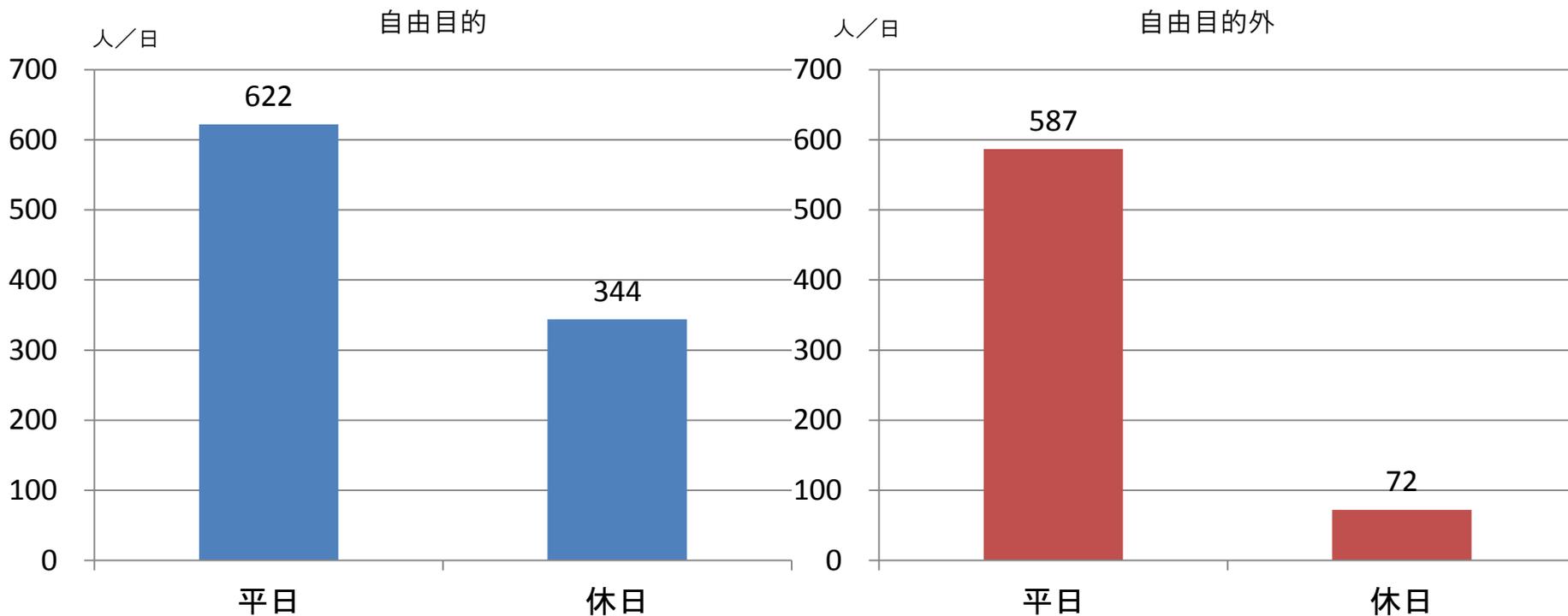


【堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況】

- ・堺市民の堺市内区間移動についても、平日の方が休日より2倍以上多くなっている。
- ・平日では、自由目的と自由目的外の利用には大きな差はないが、休日の自由目的外の利用は、自由目的より大幅に少なくなっている。

(人/日)

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	556	31	144	136	342	1,209
休日 (H26)	69	3	48	141	155	416

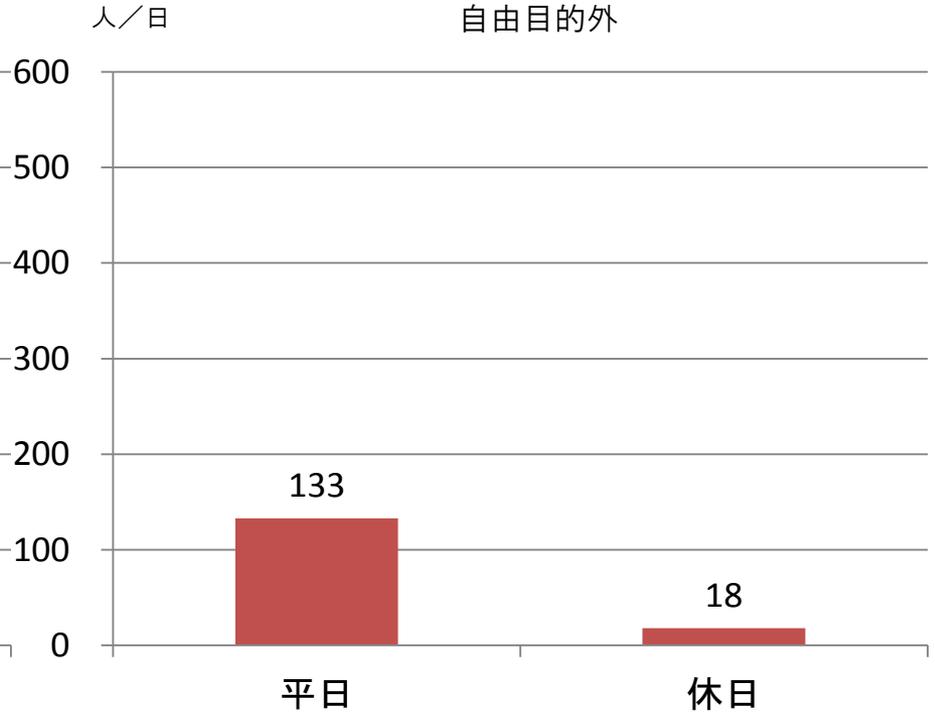
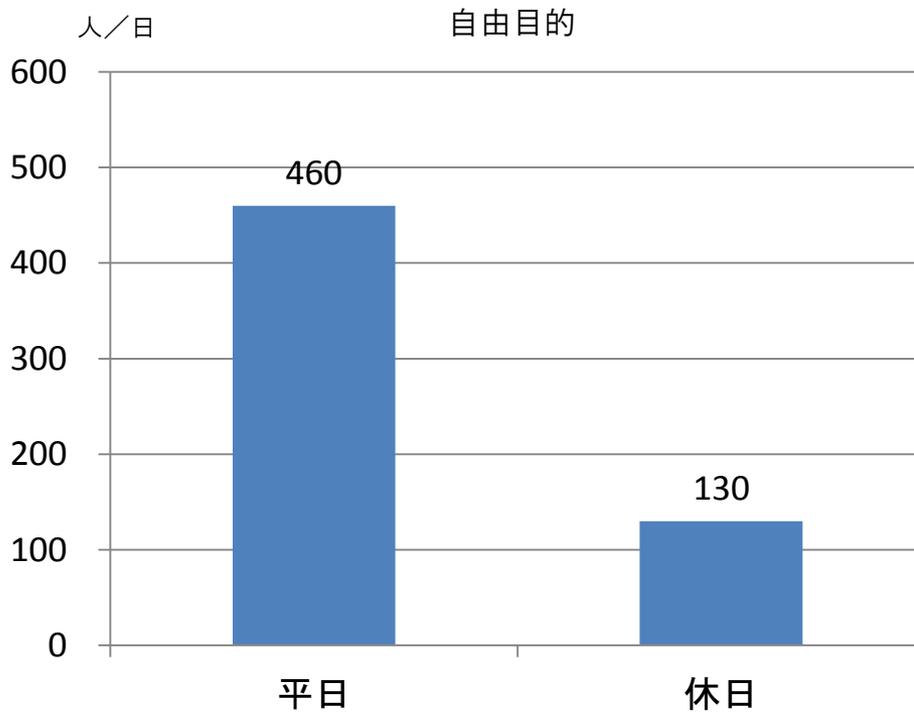


【65歳以上の堺市民の2区間移動の目的別利用状況】

- ・平日利用が休日利用より3倍以上多くなっているのは、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・平日、休日とも、自由目的と自由目的外の利用に大きい差がある。

(人/日)

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	105	28	174	76	210	593
休日 (H26)	17	1	39	33	58	148

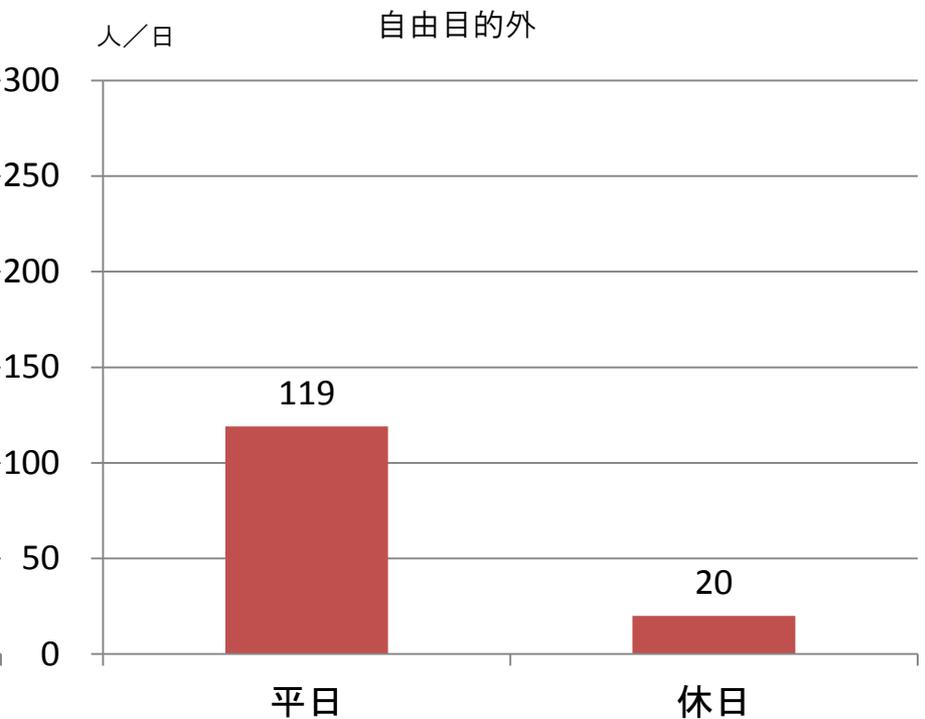
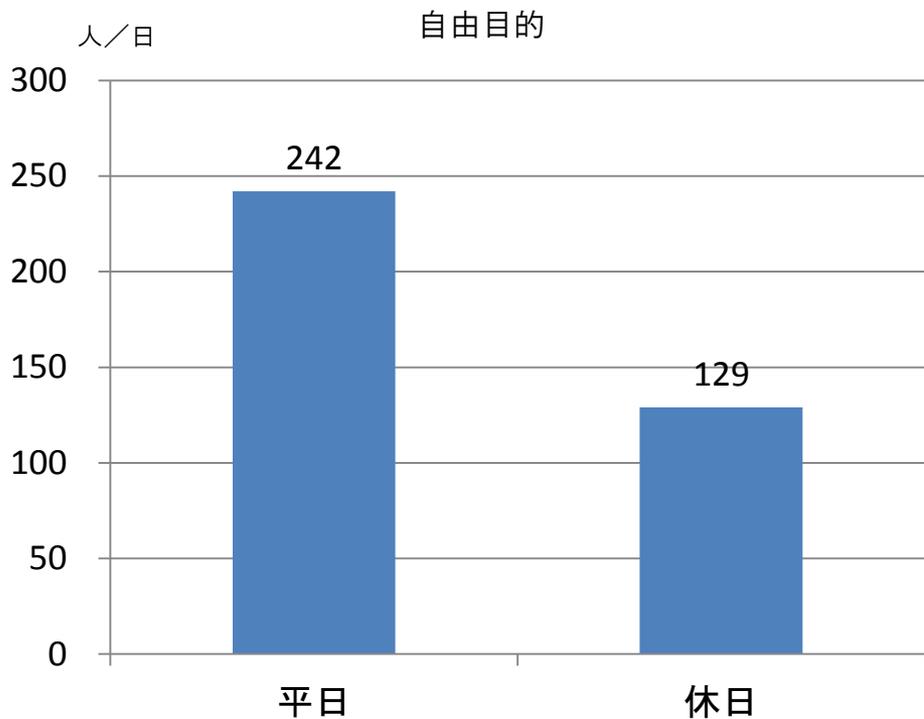


【65歳以上の堺市民以外の2区間移動の目的別利用状況】

- ・平日、休日とも、自由目的と自由目的外の利用に大きい差がある。
- ・高齢者割引の適用がないが、平日の方が休日より自由目的で2倍ほど利用が多い。

(人/日)

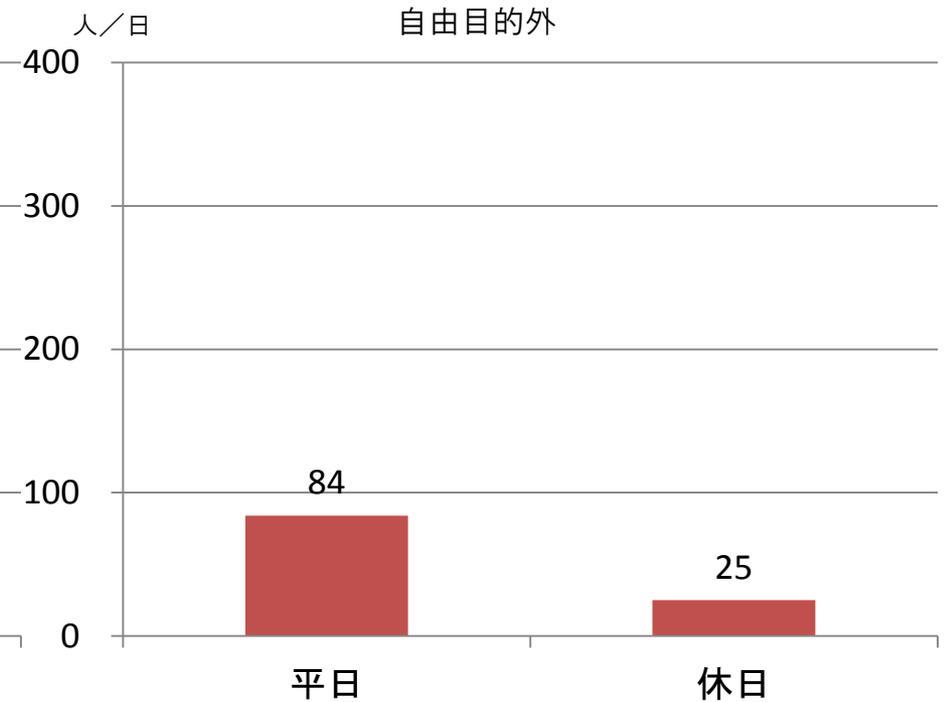
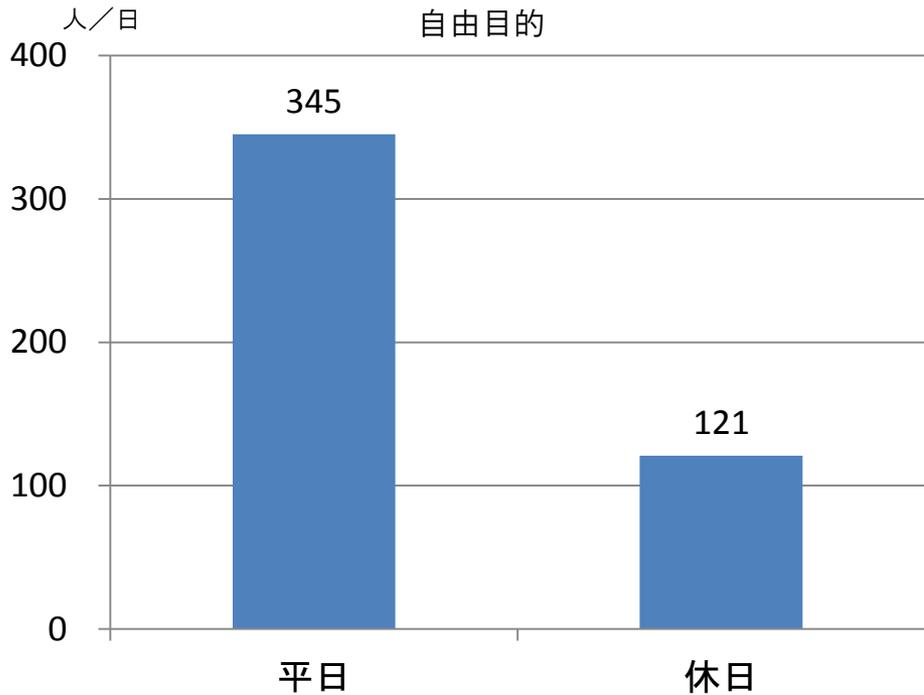
	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日 (H25)	92	27	30	87	125	361
休日 (H26)	16	4	18	50	61	149



【65歳以上の堺市民の堺市内区間移動の目的別利用状況】

- ・平日利用が休日利用より多くなっているのは、高齢者割引の効果と考えられる。
- ・平日、休日とも、自由目的と自由目的外の利用に大きい差がある。

	通勤・通学	ビジネス	買い物	観光・レジャー	その他	計
平日（H25）	74	10	85	78	182	429
休日（H26）	24	1	20	33	68	146



■ アンケート調査

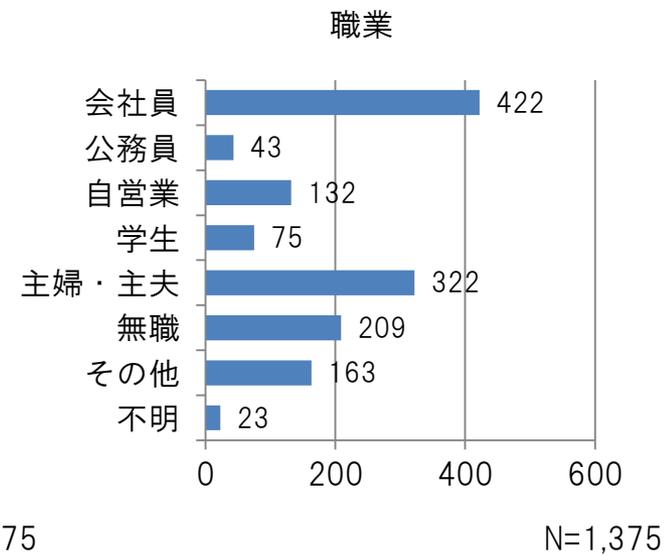
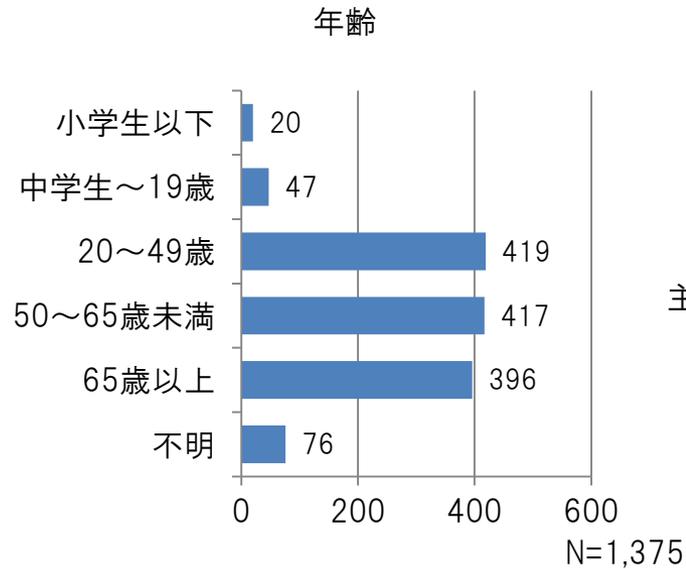
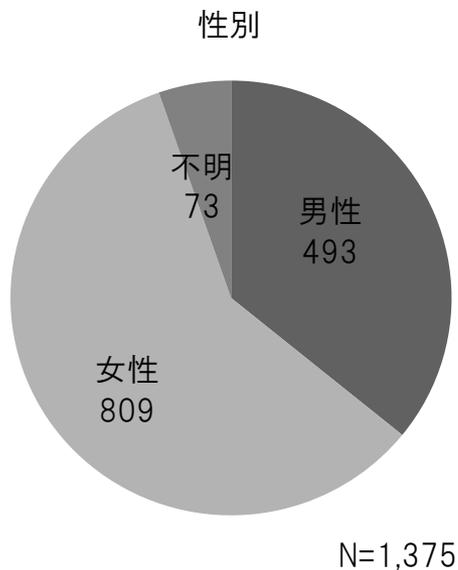
- ・ アンケート項目については、交通行動の調査以外に、阪堺線のプロモーション効果の確認と阪堺線への支援策についての確認ができる調査とした。
- ・ 回収率を上げるため、A4両面1枚のアンケート用紙とした。

■ 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

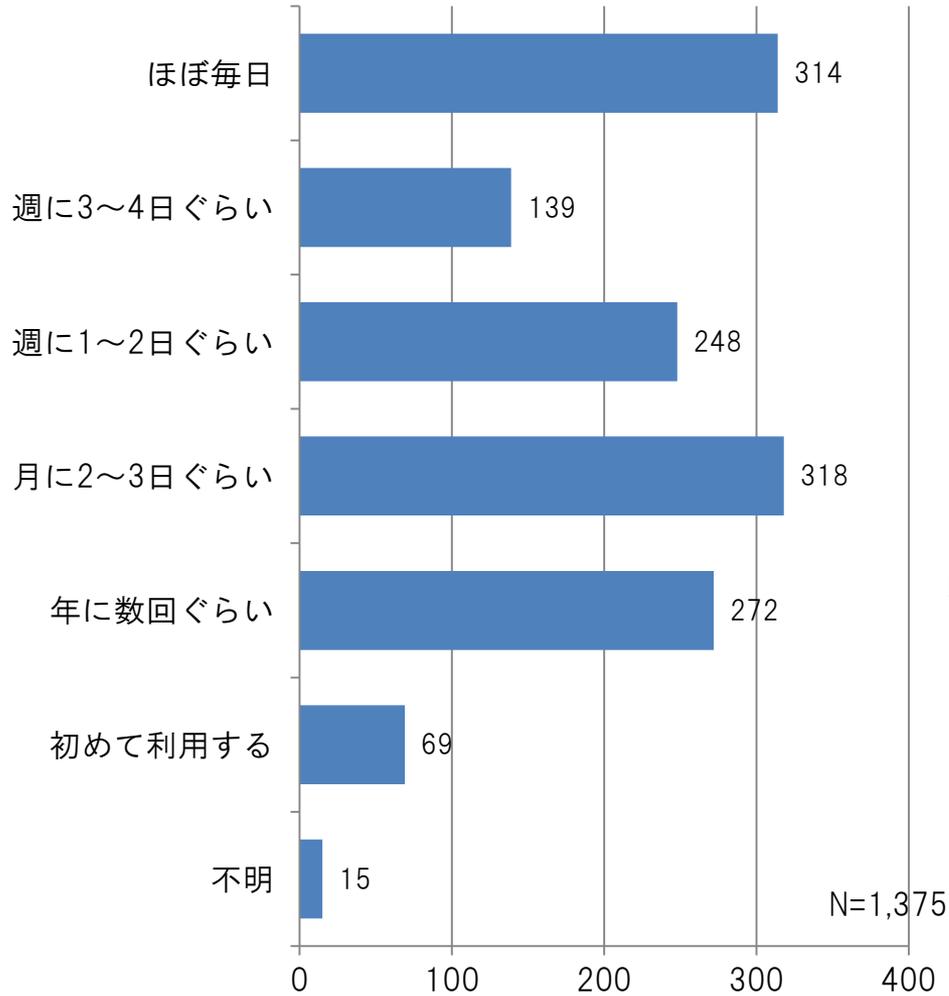
分類	質問内容
個人属性	性別、年齢、職業、居住地、自動車保有状況
阪堺線の利用状況	利用頻度、外出目的、乗降停留場、利用理由、降車後の交通手段
広報認知度とその影響	阪堺広報の媒体、発信内容、利用頻度の変化、変化の理由、乗車時の実感
支援策の評価	支援策の認知度、支援策による利便性の評価、評価の理由、支援策による行動変化、支援の賛否、賛否の理由



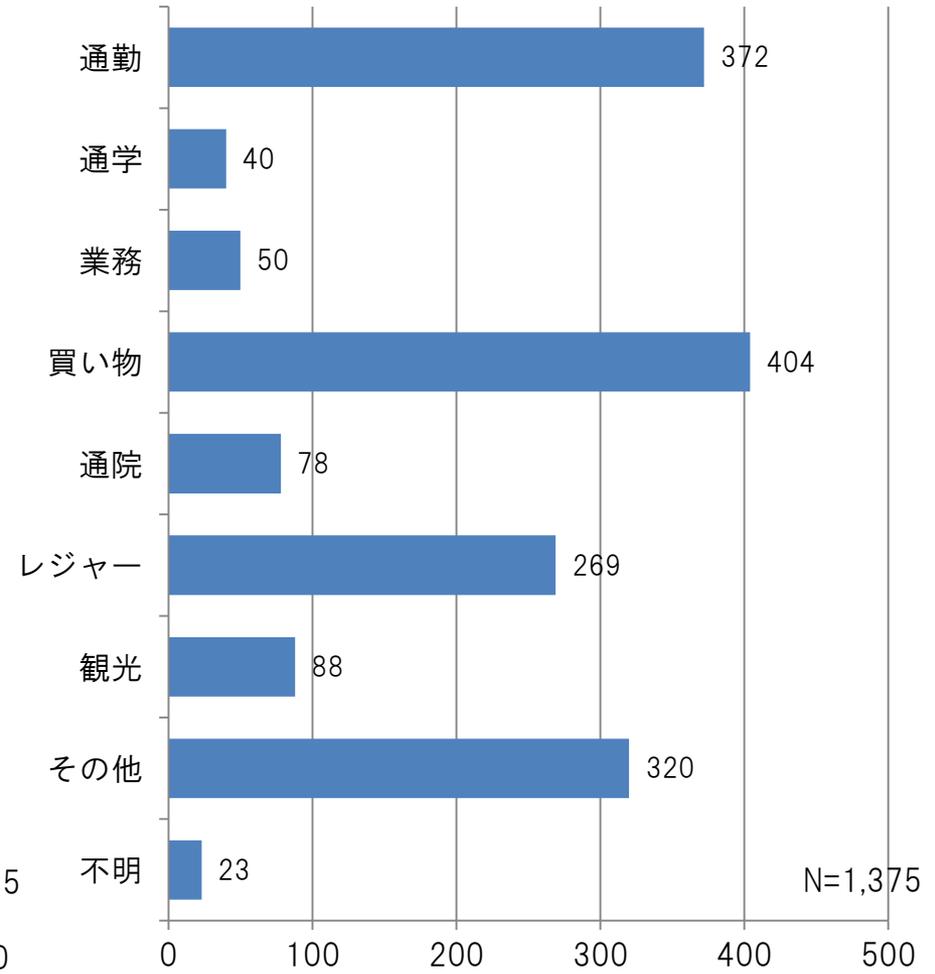
阪堺線の利用状況について

- ・ 「月に2～3日」利用が1番多くなっているが、週に1日以上の利用者が全体の約半数となっている。
- ・ 利用目的は「通勤」以外に、「買い物」、「レジャー」等自由目的での利用も多くなっている。

利用頻度



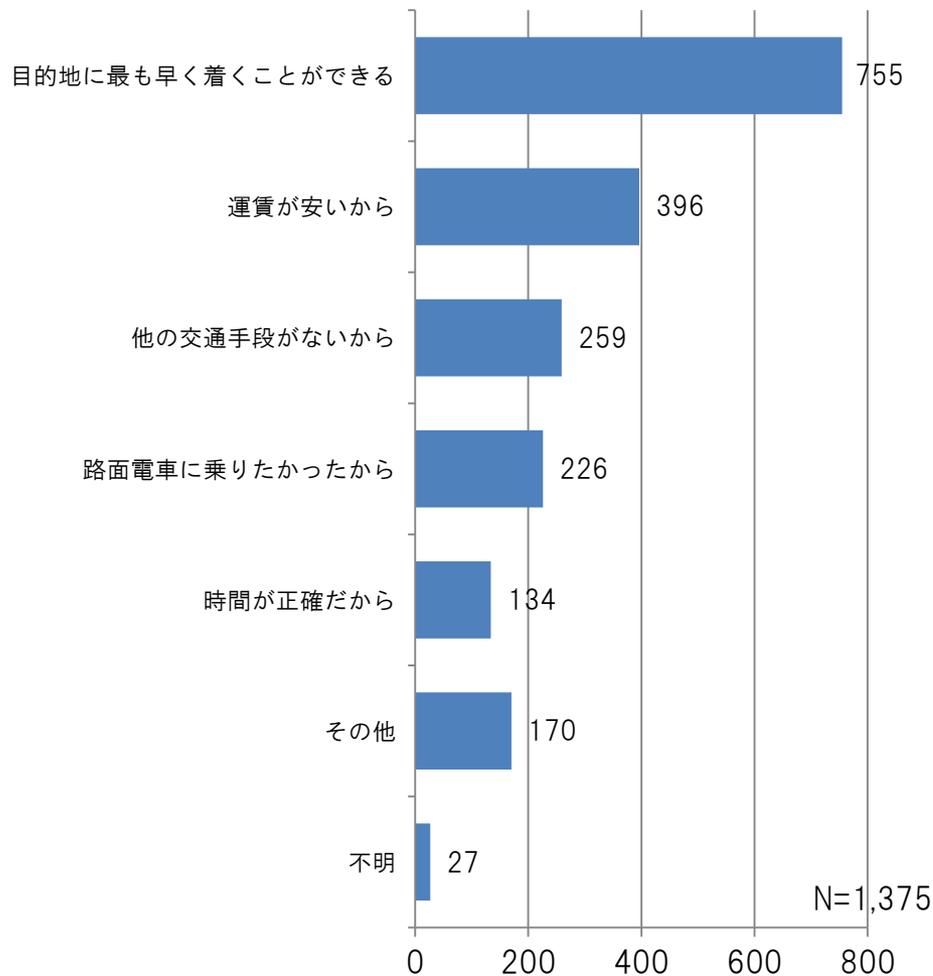
主な外出目的（複数回答あり）



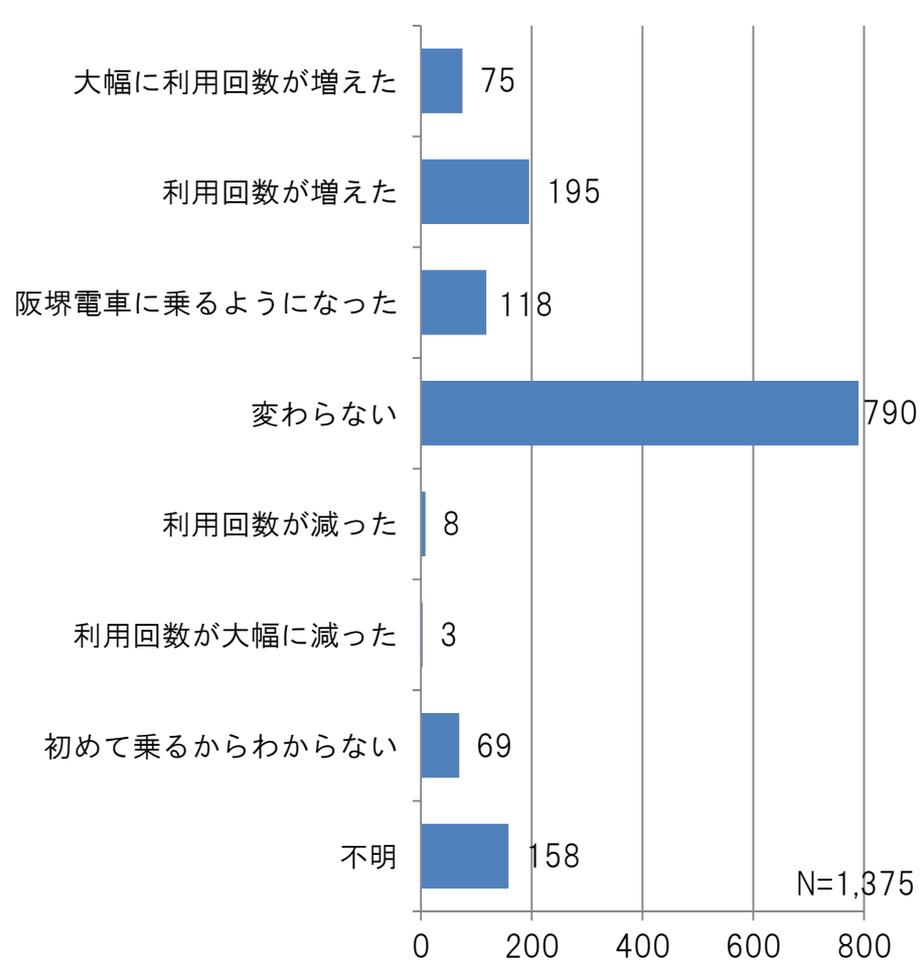
阪堺線の利用状況について

- ・「目的地に最も早く着くことができるから」が1番多くなっており、次に「運賃が安いから」となっており、支援策の効果ができていると考えられる。
- ・阪堺線の利用が増えたと回答したのは、全体の3割となっており、支援策の効果により利用頻度が増加したと考えられる。

阪堺線を利用する理由（複数回答あり）



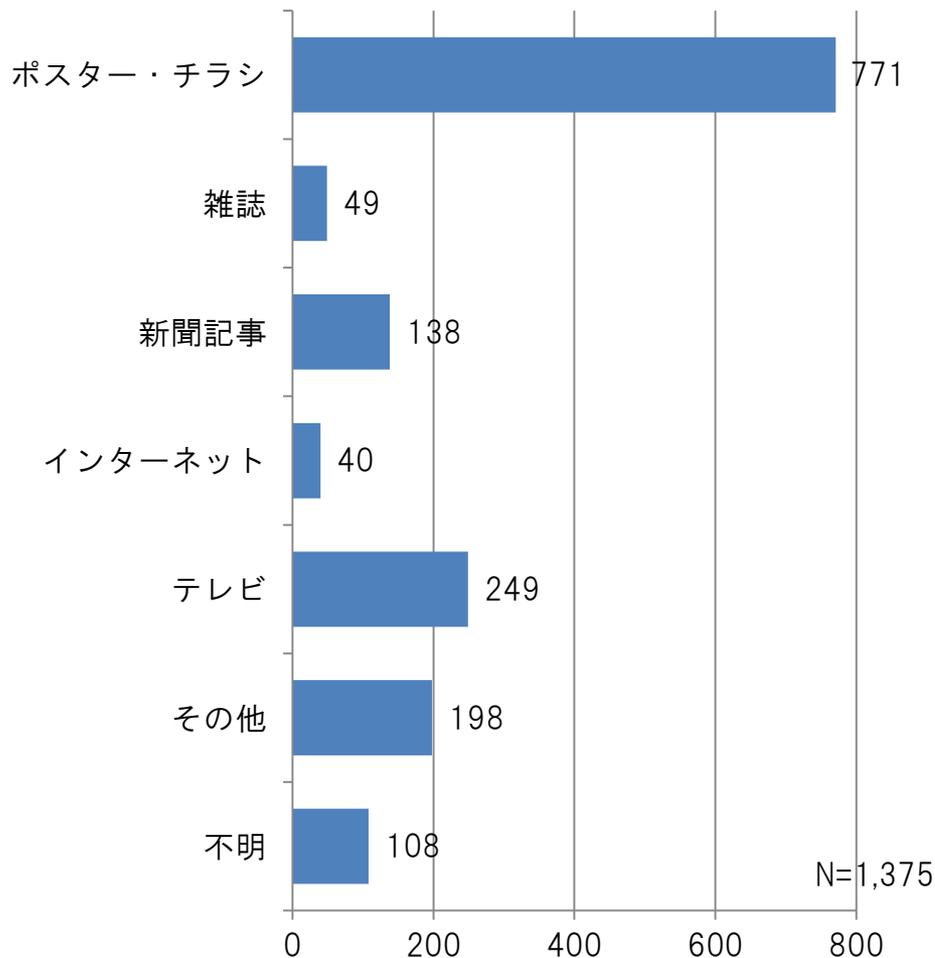
阪堺線利用の変化



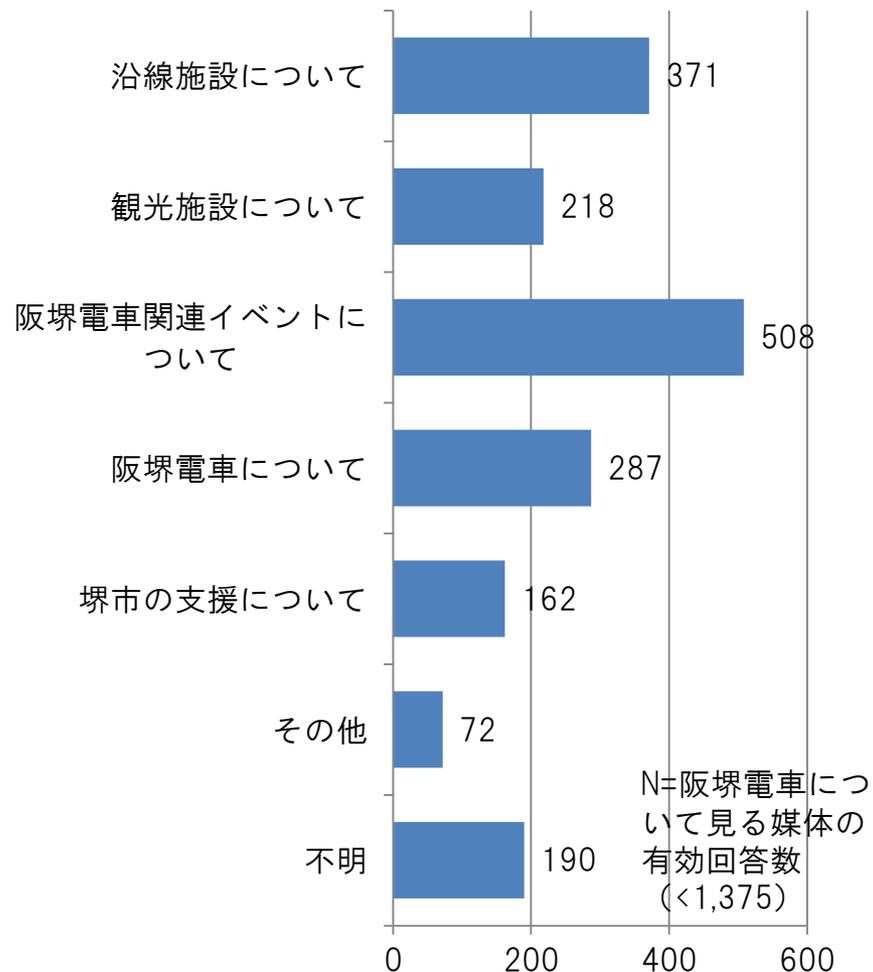
広報認知度について

- ・ 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）



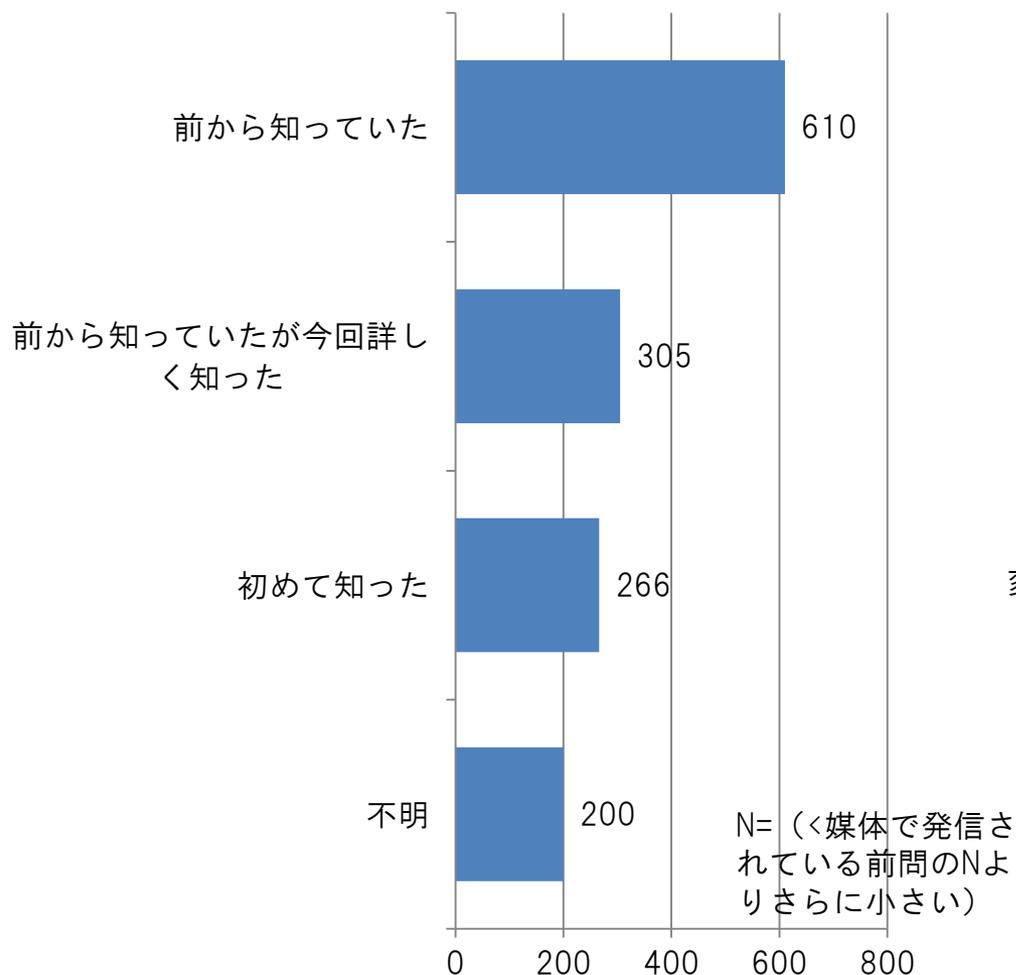
媒体で発信されていること（複数回答あり）



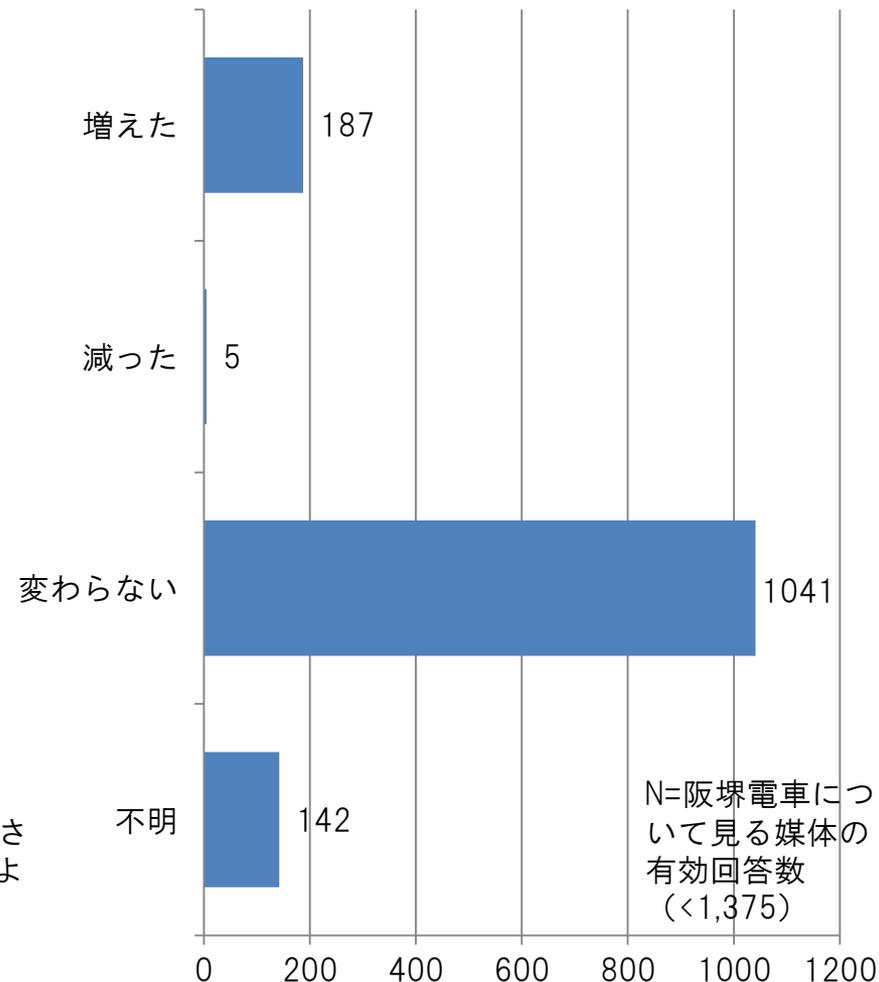
広報認知度について

- ・「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）

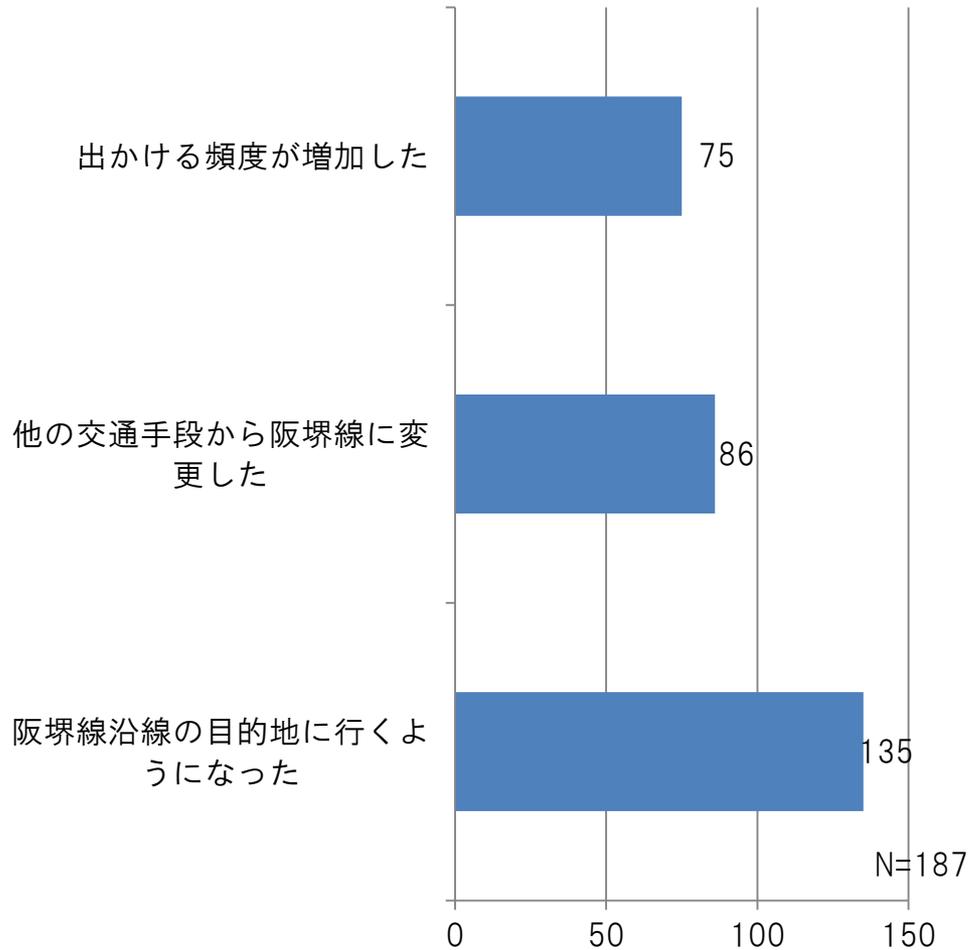


発信された情報での利用頻度

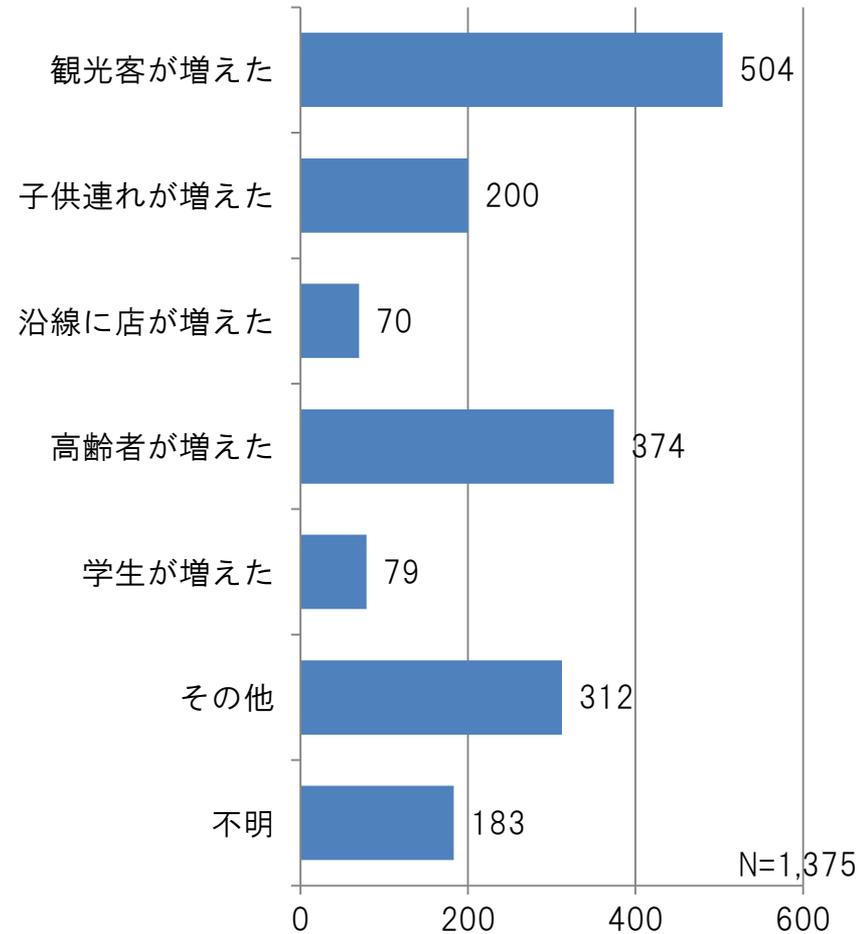


- ・「沿線の目的地に行くようになった」が約45.6%になっており、沿線情報発信効果があったと考えられる。
- ・「観光客が増えた」が約29.2%となっており、周知広報の効果が一定あったと考えられる。また、「高齢者が増えた」が約21.7%となっており、高齢者割引の効果と考えられる。

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）

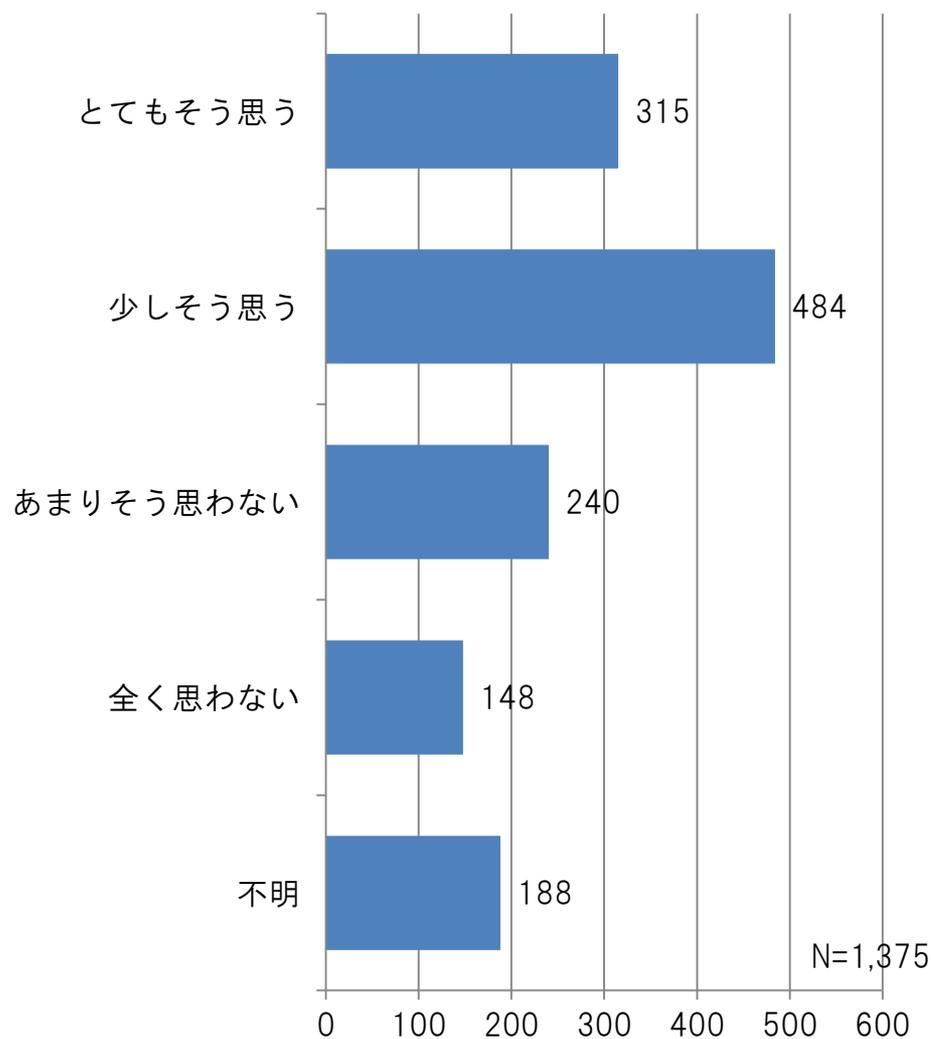


阪堺電車を利用して実感していること（複数回答あり）

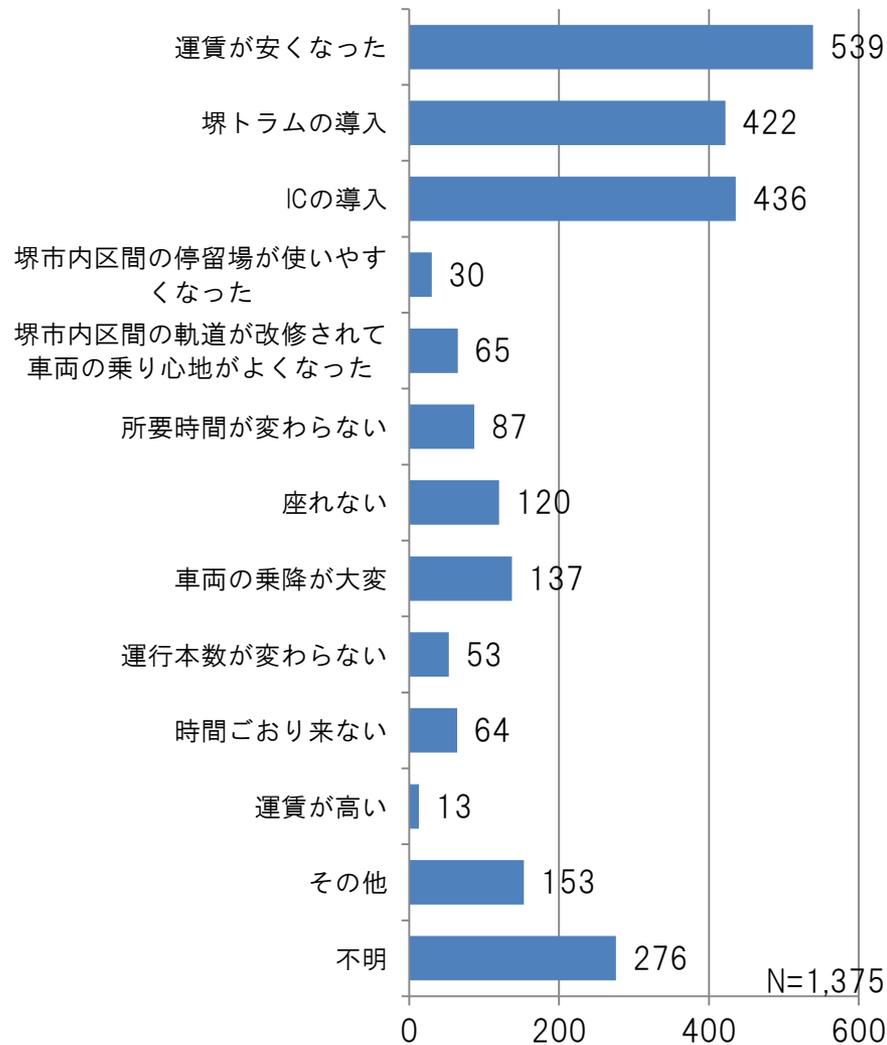


- ・ 堺市の支援により阪堺線の利便性が向上したとの回答が約6割となっている。
- ・ 「運賃が安くなった」、「堺トラム・ICの導入」等、支援が阪堺線の利便性向上に一定寄与している結果となった。

支援による阪堺線の利便性の向上



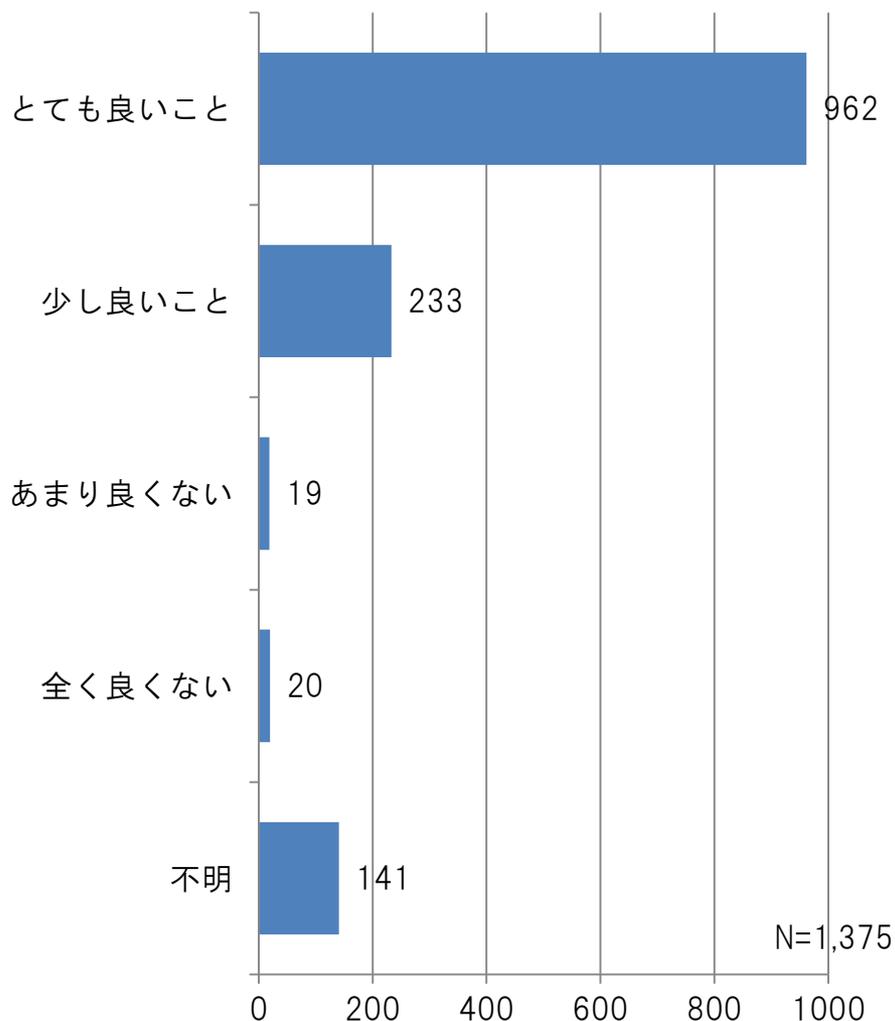
利便性が向上したと思う理由（複数回答あり）



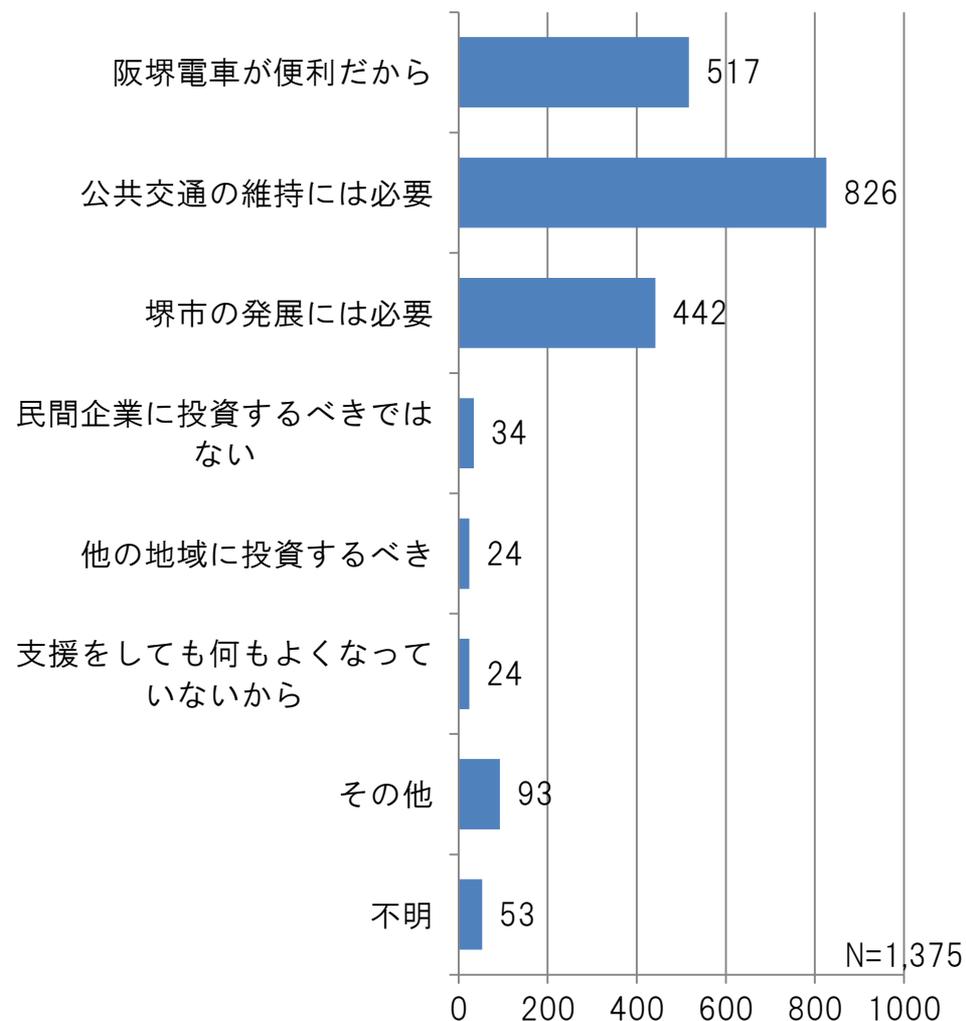
阪堺線への支援について

- ・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）

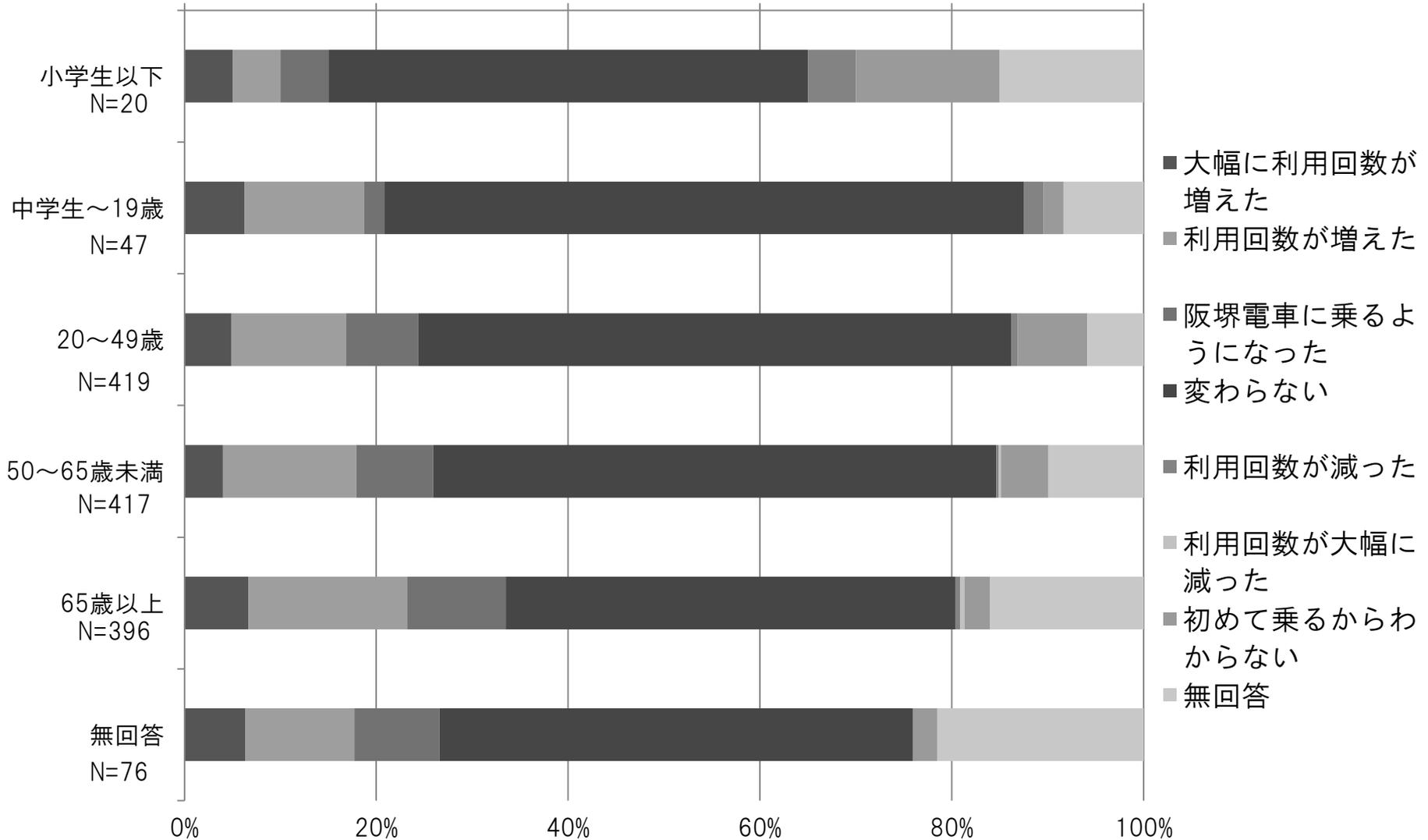


■クロス集計項目について

- ・ 支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と年齢
- ・ 支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と阪堺線の利用頻度
- ・ 支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と阪堺線を選んだ理由
- ・ 支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と支援策による阪堺線の利用しやすさ
- ・ 支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と支援策による阪堺線の利用しやすさの理由

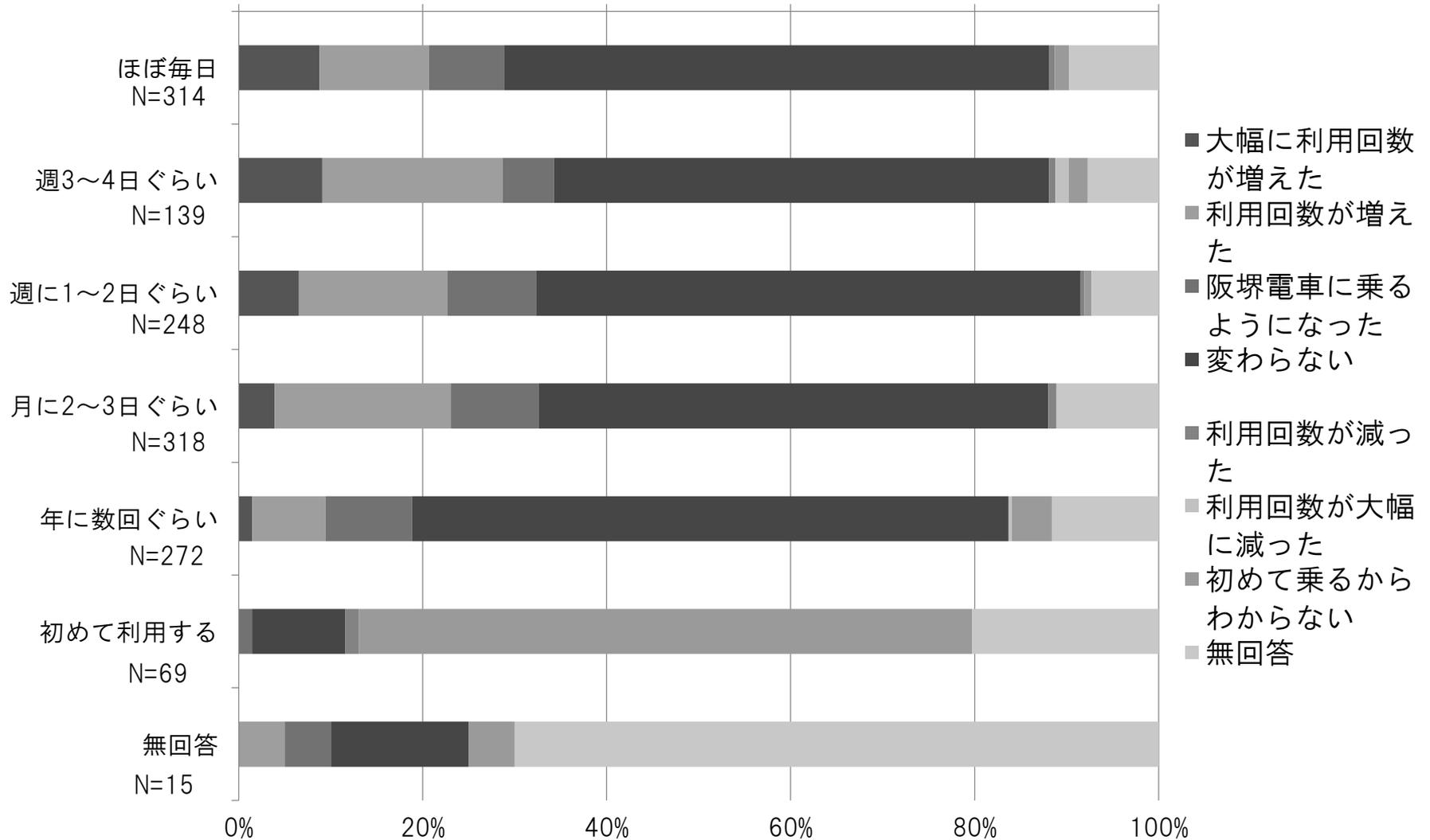
支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と年齢のクロス集計について

・支援策による阪堺線の利用頻度の増加数は「変わらない」が多くなっているが、65歳以上では「利用頻度が増加した」が全体の約35%を占めており、高齢者割引の効果がでていいると考えられる。

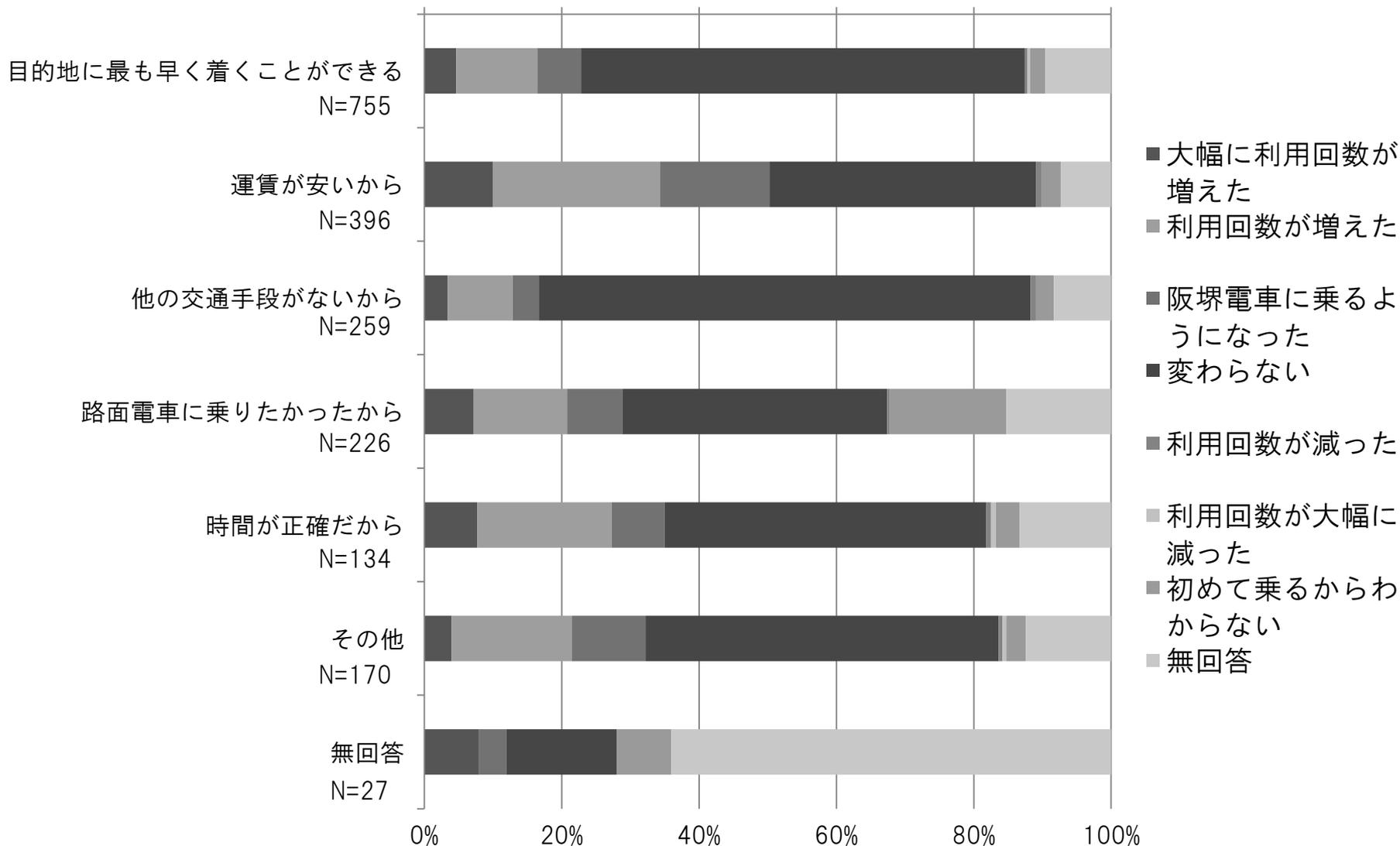


支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と阪堺線の利用頻度のクロス集計について

- ・ 支援策による阪堺線の利用頻度増加数は「変わらない」が多くなっているが、「月に2~3日ぐらい」以上の阪堺線利用者は「利用頻度が増加した」が全体の約30%を占めており、月に数回以上の利用は、支援策の効果によって利用頻度が増加していると考えられる。

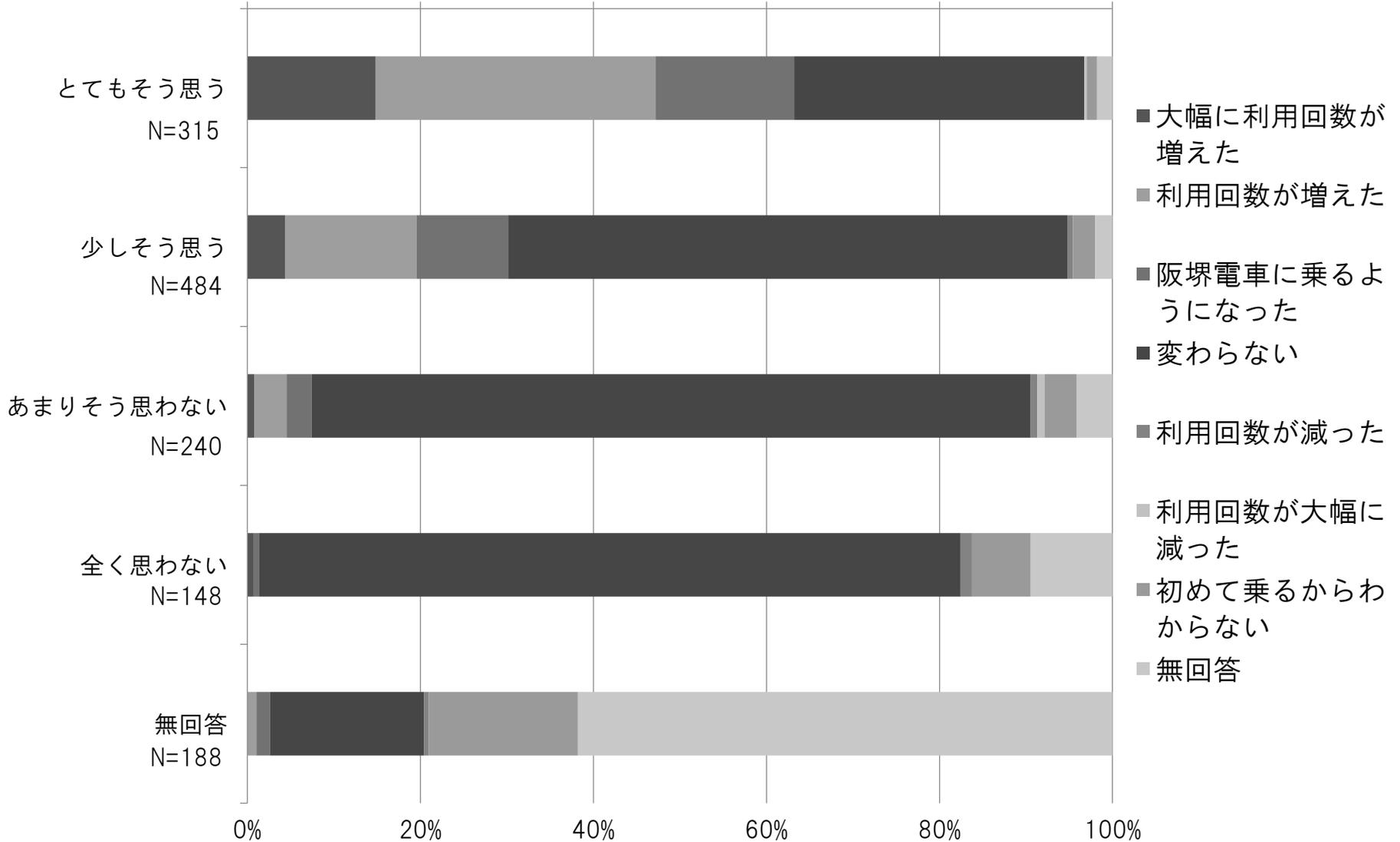


・支援策による阪堺線の利用頻度増加数は「変わらない」が多くなっているが、「運賃が安いから」の「利用頻度が増加した」が全体の約53%を占めており、運賃均一化の効果がでていいると考えられる。



支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と支援策による阪堺線の利用しやすさのクロス集計について

・支援策による阪堺線の利用しやすさの「とてもそう思う」では「利用頻度が増加した」が全体の約67.6%を占めており、支援策により阪堺線が利用しやすくなったことで、利用頻度が増加していると考えられる。



支援策以降の阪堺線の利用頻度増加数と支援策による阪堺線の利用しやすさの理由のクロス集計について

・運賃施策や、「堺トラムの導入」、「ICの導入」等の高度化施策、「堺市内区間の停留場が使いやすくなった」、「堺市内区間の軌道が改修されて車両の乗り心地がよくなった」等の老朽化施策等支援策により、「利用頻度が増加した」が多くなっており、支援策による利用頻度が増加していると考えられる。

