

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>貸切電車利用者に対する サービスチケットの配布</p> <p>阪堺線の貸切電車は団体客に定着しているが、堺市内は通過するだけの行程が組まれる事も多く、折角の多数の堺市訪問者を活かしきれていない。</p> <p>貸切利用者に対し、市内店舗、観光施設の優待券（貸切乗車後、2週間程度の期限）を配布し、乗車後または後日の来訪を促し、市内観光客の誘致を図る。</p> <p>また貸切ツアー乗客は、関西以外からの参加者も少なくない。これらの方々に、地元に戻ってもご利用いただけるような、阪堺電車協賛ショップを全国各地に展開する（→13頁）。</p>
実施主体	堺市、観光系団体、阪堺（配布協力）
活性化策による効果	<p>単なる通過経路ではなく、訪問先として堺を意識。観光ビジターの創出。</p> <p>阪堺電車による沿線への利益還元</p> <p>遠隔地からの訪問者も、好印象のもとで堺を意識</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>阪堺電車応援ショップの設定</p> <p>フリー乗車券類、貸切電車サービスチケット提示客に対し優待サービスを実施(上述)する店舗を、市の内外(電車沿線に限らない、また遠隔地でもOK)で募集し、「阪堺電車応援ショップ」と認定、店頭でPOPなどを設置。</p> <p>優待項目は金銭、プレミアムに限らず、店舗独自の企画を尊重。来店者に店主がギャグ、秘蔵資料公開 等なんでも可</p> <p>※ 平野まちぐるみ博物館 http://www.omoroide.com/index_em.html が参考となる</p> <p>「公共交通利用者に理解のあるお店」が趣旨であり、バス利用者も対象とするが、訴求効果の点から名称は「阪堺電車」を前面に打ち出す。</p>
実施主体	堺市 商工関係団体、観光関係団体
活性化策による効果	<ul style="list-style-type: none"> ・市内店舗 <p>消費喚起効果。沿線外でも「阪堺電車応援」の文字を目にする事で、市民に親近感</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遠隔地店舗 <p>遠来からの堺訪問者に、各々の地元でも優待を提供。堺ファン、ちん電ファンの育成。自発的な「堺の広告塔」としての効果。堺市出身の他市居住者にもアピール。</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p>省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>電車、バスマップの作成と多言語展開</p> <p>電車、バスマップを作成、配布（または廉価での頒布）を行う</p> <p>市内周辺には多くの電車、バスが存在しているが、事業者、営業所等の単位での案内が主体のため、習熟した利用者以外には認知度が極めて低いのが実情であり、これを改善する。また事業者、行政のサイト等でもPRを展開する。電停ナンバーの採用も検討。</p> <p>作成に当たって、利用者の視点から市民、在勤者、観光ビジター等にも参画を依頼。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>事業者（南海、阪堺、近鉄他各社）、堺市、協力市民</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>市内外の公共交通網の認知度を向上させ、利用を促進</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p align="center">省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>低床型車両の試験的導入</p> <p>1990年代後半以降、国内の大多数の路面電車事業社局において低床型車両が導入され、バリアフリーの向上を実現している（東京都、東急はホーム改良によりバリアフリーを実施）。阪堺電車の利用者間においても低床型車両導入への希望は根強いものがあるが、経営環境から実現に至っていない。ご高齢の乗客には利用しづらい状態が続くと共に、一般利用者に対して近代路面電車の可能性を提示できないまま、今日に至っているのが現状。</p> <p>ここでまず一編成、テスト的に低床型車両を導入。新世代阪堺線のイメージリーダーとして各方面にアピールを展開、市民の意識変化を喚起。またご高齢の方、お体の不自由な方に試乗していただき、意見、感想をうかがう。</p> <p>導入は決して安価なものではないが、国の各種補助施策を活用するとともに、一般からのカンパを導入資金の一部に組み入れる事も検討。</p> <p>岡山電気軌道における低床型車両（9201号）導入経緯は大いに参考としたい。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市 南海グループ、一般賛同者（市内外を問わず）</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>実物を示す事で、新世代阪堺線のイメージを具現化 増備への欲求喚起、市民合意形成の一助とする 在来車両とのコラボレーション（新旧並存のランドマーク）で、他都市の路線と明確に差別化 国内外観光客の誘致</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>電停を新設</p> <p>想定候補は下記 2 箇所 泉北 1 号線交差部分（東湊－石津） 常盤浜寺交差部分（船尾－浜寺駅前）※旧「海道畑」電停至近</p> <p>阪堺線御陵前以南は駅間距離が長く、開業当初には「石津」「船尾」のみ。昭和初期に「東湊」が追設されている。周辺の宅地化が進み、電停設置が検討された際は、路面電車全体に退潮の機運が蔓延していた時期と重なった為に見送られ、今日に至っているが、本来この付近には<u>複数の電停が既に存在していても不思議ではない</u>。</p> <p>電停新設実現後は、交叉する道路における公共交通との結節を視野に入れ、阪堺線増客のみならず、大きな波及効果が得られるものとしたい。</p>
実 施 主 体	堺市、阪堺電気軌道
活性化策による効果	<p>近隣居住者の阪堺線、公共交通利用喚起 交叉道路との公共交通との結節（特に新病院への利便性向上）</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>電車優先信号の設定（大道筋の時間短縮）</p> <p>阪堺線では大道筋区間（綾ノ町～御陵前）に 21 箇所の交通信号が存在し、表定速度を大きく引き下げている。</p> <p>※ 昭和 31 年ごろ（信号 4 箇所）のダイヤに比し、大道筋では 7 分程度の時間延が発生。電車性能は向上しており、この時間延は正常な変化ではない</p> <p>電車優先信号を設置し、走行時間の短縮、利便性を向上させる。</p> <p>優先信号は各地の路面電車で導入実績多数 堺市においても P T P S は既に存在。</p> <p>※大阪府警 大阪における PTPS 整備状況 http://www.police.pref.osaka.jp/03kotsu/utms/ptps.html</p>
実施主体	大阪府、府警、堺市、南海
活性化策による効果	走行時間の短縮。公共交通利用の促進

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>駐輪場の整備（大道筋）</p> <p>大道筋では電停至近に駐輪場が皆無であり、阪堺線利用者は徒歩で電停に来られる層に限定されてしまう傾向にある。</p> <p>大道筋歩道に駐輪場を設置し、利用層の拡大を図る。</p> <p>※船尾（有料）、 東湊（無料）などの駐輪設備を参考にしたい</p>
実 施 主 体	道路管理者、他
活性化策による効果	<p>駅勢圏の拡大により利用喚起</p> <p>レンタサイクル利用の観光客にも電車利用の機会創出</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>阪堺線沿線に貸自転車設備を設置</p> <p>堺市のレンタサイクル拠点は、南海堺駅、堺東駅、大仙公園の3箇所にあるが、これを阪堺線沿線にも設置、他の拠点との相互補完網に加える。</p> <p>宿院の病院跡地は、特に期待したいポイントである。</p> <p>http://www.city.sakai.lg.jp/city/info/_koutuseisaku/renta_annai.html</p>
実施主体	堺市、観光関係団体
活性化策による効果	市内観光の出入り口としての役割も阪堺線に持たせ、観光ビジターにその存在を訴求

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>ご高齢者、運転免許返納者、カーシェアリング以降者、他に対する優遇措置</p> <p>マイカー依存を脱却し、公共交通利用を促進する意味で、上記に該当される方々に、電車、バスの利用に有利な措置を実施。</p> <p>同意いただけた方にはその利用実態を取材、広報にも使用させていただく。</p> <p>優遇施策はフリーきっぷの進呈、ICカードの度数加算等、時々スキームに併せたものを適宜検討。</p>
実施主体	堺市
活性化策による効果	公共交通利用の促進と周囲への喚起

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>効果的な沿線集客イベントの実施</p> <p>2003年と2004年「大魚夜市」浜寺開催時の花火輸送の様に、阪堺線が特性を發揮できるイベントを実施。乗客増をはかる</p> <p>下記ブログ「がんばれ！阪堺電車」 「阪堺線－南海本線では代替できない話」もご覧下さい http://ichinocho1911.cocolog-nifty.com/blog/cat21928253/index.html</p>
実施主体	堺市、周辺自治体、関連団体（商工会議所他）
活性化策による効果	当日の増客はもとより、その状況をリサーチ、広報する事により、路線の有用性と拡張性を、広く一般に「見える化」する。

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>多客時のリサーチ、リピーター獲得</p> <p>阪堺電車で多客が予想される際（初詣、路面電車まつり、堺まつり、他）、積極的に乗客の動向をリサーチする。</p> <p>普段は利用していない人が電車を利用する場合には相応の理由が存在。その乗車理由を解析する事で、次の需要を創出。まちづくりに反映。</p> <p>併せて堺市内、沿線のPR冊子、優待チケット等を配布し、堺市内へのリピーター、堺ファン、チン電ファンを獲得する。</p>
実施主体	堺市、観光関係団体、商工関係団体
活性化策による効果	日頃は乗車の機会が少ない層に沿線の魅力をアピール。その後も堺のまちと、阪堺電車沿線を意識してもらい、再訪のキッカケを設ける

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>マイ電停意識の喚起</p> <p>沿線在住者、利用者を中心に、地元の電停に対し「自分達の電停」との意識を持ってもらう。ご高齢の方、子供達にも関与していただく機会を設けたい。</p> <p>堺市都市整備公社 平成18年度啓発事業（まちづくり学習記録集） 「I Love 錦西！」ーチンチン電車に乗って見つけよう、気付こう、考えようー（錦西小学校5年生）の例は大いに参考としたい http://www.sakai-toshiseibi.or.jp/workshop/pdf/kiroku.pdf</p>
実施主体	堺市、利用者（→運営協議会）
活性化策による効果	電停の保全と公共交通への理解の深度化。これを通じて、地域、堺市全体への理解と愛着を深めてもらう効果。

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>「阪堺電車のある光景」沿線シーンのランドマーク展開</p> <p>TV等で路面電車のある町が紹介される際、冒頭カットで（主題に関係なく）電車の姿が登場するケースは非常に多く、堺市も例外ではない。路面電車の持つランドマーク性が強く感じられるケースであり、当然ながら「路面電車のない町」にはマネのできないアドバンテージである。</p> <p>これを積極的に受け止め、「阪堺電車のある光景」を市内の売り物として対外的にアピールする。</p> <p>南海ロケーションサービス社による事業展開 HOME > ロケーション紹介 > 路面電車 http://www.nankai.co.jp/groupinfo/location/spot/romen/index.html</p> <p>上記の様なプランを市でも設け、または南海ロケーションサービス社との連携を図り、市のイメージアップを図るとともに、視聴者の堺への関心、訪問意欲を喚起させる。</p>
実施主体	堺市、観光関係団体、（南海グループ）
活性化策による効果	阪堺線をテーマとし、内外に環境モデル都市、温故知新を感じさせる街のイメージを増幅。

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>昭和初期、高度成長期の車両の活用</p> <p>阪堺電車には昭和3年～6年製（161形）、昭和32年製（501形）の車両が現役で活躍しており、これを内外の活性化策に活用する。</p> <p>戦前型の車両では、ご高齢（電車と同世代～）の方々を対象とした敬老行事を、また高度成長期に製造された車両では、団塊前後の世代の方々を対象としたイベント等を実施し、各々の電車が過してきた時代に思いを馳せ、その沿線（堺市）にも理解を深めてもらう。</p> <p>※161形、501形ともに、その時代の最高水準の仕様で製造されており、現在まで堅牢性、安全性に問題は生じていない。</p>
実施主体	堺市、関係団体
活性化策による効果	<p>世代間、地域間で対立の生じやすい市民意識の改善に寄与。</p> <p>もちろん阪堺線とその沿線に対する理解深度化にも有益。</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>戦前型電車の内装復元による観光活用</p> <p>上述の 161 形電車は、一般営業される車両としては日本最古の存在として、国内外から高い評判を得ている。この内装を昭和期の仕様（ニス塗り、白熱灯）に復元し、堺市をはじめとする沿線の観光ツールとして広く活用する。</p> <p>※上毛電鉄では、昭和 3 年製車両を内装復元、貸切に活用 http://www15.wind.ne.jp/~joden/dehachirashi.pdf</p> <p>阪堺自身でも外装の復元を実施した車両があり、好評を博している。（162 号、163 号）</p> <p>阪堺電車には木工職人の方が現在も在籍されており、その匠の技もアピールポイントとして有用と考える。</p> <p>技術担当者の方から私見として、復元費用は 1000 万円程度との話を聞いており、観光の目玉を創出する費用としては廉価な値と思われる。現状の経営環境での実施は困難だが、堺市からの貸付等で実現できれば、数年でペイできるものとする。内外篤志家のカンパも実施すれば一割程度（少なく見積もって）の費用捻出は可能。</p> <p>※電車内外装工事時のカンパの例は多数 和歌山電鉄：たま電車、土佐電鉄：山陽電軌色、近江鉄道：赤色電車</p> <p>※貸切運賃（約 5 万円）、週末に 2 往復運転と概算して $50000 \text{ (円)} \times 100 \text{ (日)} \times 2 \text{ (往復)} = 11040000$</p> <p>利益率等は不明だが、上記運用では 1 年で施工費用に届く勘定。平日に運用が入れば、その分回収が早くなる。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	堺市、阪堺電気軌道、（外部団体）
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>話題性は抜群であり、2 年程度で回収可能。</p> <p>貸切客に対する沿線優遇策を実施し、堺市内にもリピーター需要を創出</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
活性化策の内容	<p>新世界 通天閣、住吉との観光連携</p> <p>通天閣、新世界の有力スポットに堺市内の案内、優待ツールを配置。また外国人向けの阪堺沿線案内も充実させる。</p> <p>上記エリアは阪堺線を通じて堺市内と直結しているが、市域が異なる事もあり、一体となった観光誘致は限定的なものに留まっている。</p> <p>近年の新世界は、関西有数のスポットとしての性格を強め、周辺宿泊施設では外国人バックパッカーの利用も増大の一途を辿っている。内外からの観光客の一大集積地が10km内外の距離に出現している好機を捉え、移動ツールとしても観光的価値の高い阪堺線を利用し、堺観光ビジターを獲得。</p>
実施主体	堺市、観光系団体、南海、阪堺、新世界方面施設、団体（配布協力）
活性化策による効果	<p>観光ビジターの創出</p> <p>外部からの高評価を受けての、堺市民による地元価値の再認識</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>東京都交通局とのコラボレーション強化</p> <p>先年から大規模に展開されている南海電鉄（阪堺電軌）と東京都交通局（東京都電）の連携イベントに、堺市としても更に積極的に参画する。</p> <p>※2008年11月、2009年9月に実施実績 （東京都交通局）東京都交通局と南海電鉄が初の共同イベントを実施 http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/newsevent/news/toden/2008/tdn_p_200810081_h.html</p> <p>今後も継続実施が予想されており、この場で阪堺線と沿線のPRを積極的に実施。</p>
実施主体	堺市、観光関連団体、南海電鉄、阪堺電軌
活性化策による効果	<p>首都圏において堺市、阪堺電車の存在を強力に訴求。 東京でも高評価の実態を市民に伝え、堺市民による地元価値の再認識 関東在住の堺市出身者に、地元への思いを深めてもらう効果も</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>阪堺線 開業 100 周年イベントの実施</p> <p>2011 年、恵美須町一大小路（市之町）間が開業 100 周年を迎えるにあたり、記念行事を盛大に実施。</p> <p>堺市博物館で「堺の交通展」などのイベントを実施。</p>
実施主体	堺市、教育委員会、観光団体、南海、阪堺、JR、泉北、他
活性化策による効果	<p>阪堺線は 100 年前の遺物などではなく、これを中心とし、次の 100 年を見据えた交通行政を行っている事を内外に強くアピール。</p> <p>各地のミュージアムにおいても鉄道系イベントは集客力が抜群であり、堺市博物館等の実績向上に絶大な効果</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p align="center">省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>アーティスト、ミュージシャンと阪堺線のコラボレーション</p> <p>堺市出身、また環境問題に理解のある人気アーティストも少なくない中、これらの方々とのコラボレーションによって、阪堺線、堺市、公共交通の有用性を内外に発信する。</p> <p>アーティスト広告電車、メンバーと同乗できる貸切電車（人数限定でオークション形式にすれば話題性にも効果）、メディアを通じて堺市、阪堺線のPRなどに大きな効果が見込まれる。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市、観光系団体、南海、阪堺、アーティスト所属事務所</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>阪堺線、堺市を全国区レベルで発信 フィードバックされる形での、地元における阪堺線、堺市文化の再認識</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>フリー乗車券「堺泉北フリーチケット」の設定</p> <p>スルット関西系社局で多数設定されているシリーズ「〇〇フリー」「〇〇1DAY」に、上記プランを新設</p> <p>泉北エリアの南海バス、泉北高速、南海高野線（堺市内区間）、市内都心部の南海バス、阪堺線が対象。</p> <p>公共交通利用者優待サービス実施店舗での購買により、実質的な支出減少。</p> <p>スルット関西系プランで大阪市営地下鉄にも援用の途。実質的な泉北高速運賃引下げを可能にする。</p>
実施主体	南海、泉北、南海バス、阪堺、（スルット関西協議会、大阪市交通局）
活性化策による効果	<p>会社別運賃合算によって生じている割高感を軽減</p> <p>公共交通利用シフトの促進</p> <p>泉北方面居住者の意識を市内にむけ、市内回遊と消費を喚起</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>新病院を中心とした市内結節バスネットの設定 市立病院の移転(津久野付近)は、高度医療充実の観点から必要なものと考えられるが、移転後のアクセスには入念な配慮が求められる事になる。 病院と市内の全既存鉄道、軌道路線を直結させるバスを設定、新病院を医療だけでなく、交通の面からも住民サービスの拠点とする。</p> <p>結節対象路線は<u>南海線、高野線、阪堺線、阪和線、泉北線、御堂筋線、近鉄線</u> (=近鉄線は市域外ながら堺市民利用者が存在=河内松原・喜志等)。</p> <p>南海石津川—阪堺新駅—JR 上野芝—津久野新病院 阪堺線支援にも効果。上野芝—新病院間は基幹路線となる可能性。</p> <p>津久野新病院—深井—中百舌鳥(—近鉄河内松原) 泉北、新金岡方面からの利便向上に寄与。</p> <p>津久野新病院—北野田—黒山—近鉄喜志 美原方面交通の機関軸とし、美原区内で「ふれあいバス」と結節。</p> <p>通院バスの性格もあり、福祉的観点を考慮。通院者、高齢者への運賃補助も検討(堺浜SSバス停無料サービス制の援用等)。 美原、松原方面は近鉄バスと調整必要。美原ふれあいバスも同時に見直し</p>
実施主体	南海グループ、近鉄グループ、堺市
活性化策による効果	<p>新病院を医療、移動の中心とした公共交通網の形成 市内南よりに広義の東西交通を構築</p>