

阪堺線再生策検討専門家WGとりまとめ

平成22年8月

阪堺線再生策検討専門家WG

1. 阪堺線再生策検討専門家WG	・・・ p.2～3
2. 阪堺線の概要	・・・ p.4
3. 阪堺線の現状と課題	・・・ p.5～18
① 利用者減少の要因	
② 沿線利用者からみた阪堺線の状況（アンケート調査結果）	
③ 市民からみた阪堺線の現状（ワークショップ意見）	
④ 阪堺電軌(株)との意見交換	
4. 堺市における阪堺線の位置付け	・・・ p.19～26
① まちづくりから見た公共交通（上位計画）	
② 関連する市の取組み	
③ 阪堺線の必要性和位置付け	
5. 再生・活性化に向けた取組みの検討	・・・ p.27～36
① 市民提案募集・結果	
② ワークショップ意見	
③ 活性化策の選定	
④ 活性化に向けた取組み（案）	
6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討	・・・ p.37～40
7. 行政・事業者・市民の役割分担	・・・ p.41～43
参考資料	・・・ p.44～48
おわりに	・・・ p.49

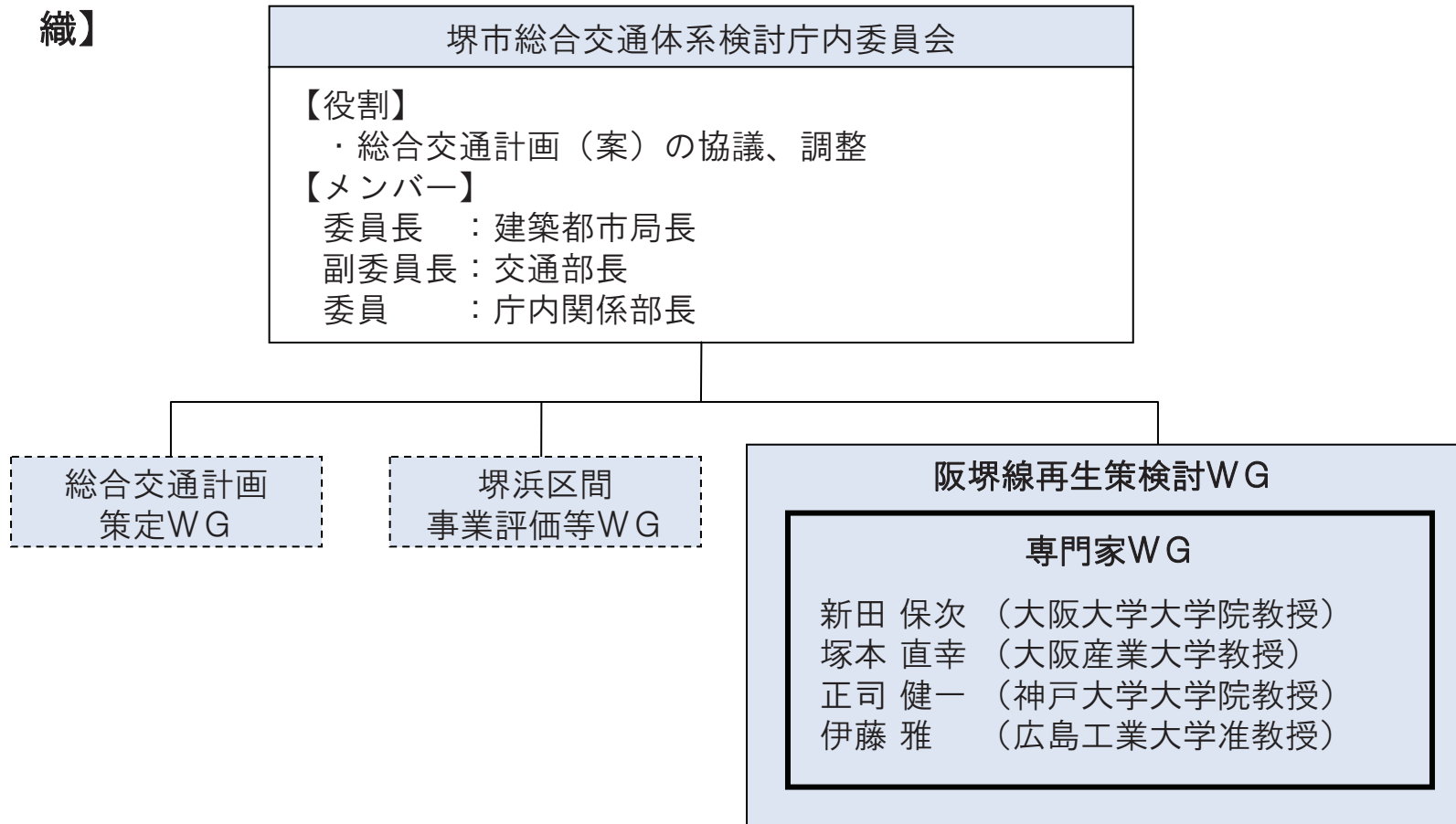
【専門家WGの目的】

○専門家WGは、堺市における阪堺線の必要性と位置付けを明らかにした上で、堺市として取組む再生策を中心に、事業者としての役割、地域住民や企業の活動などを含めた再生プログラムを検討する。

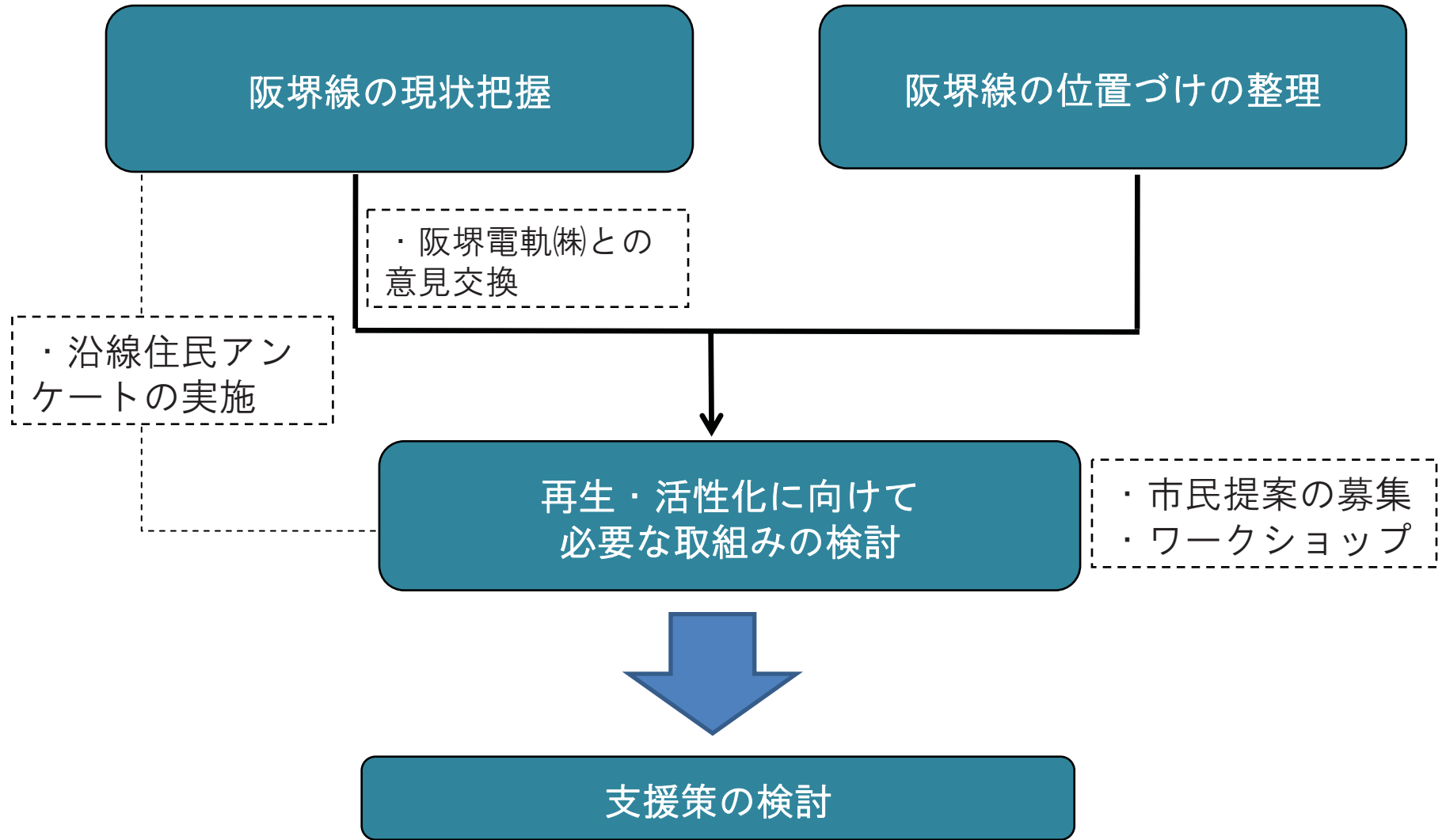
【検討期間】

○平成22年2月～8月

【組織】



【専門家WGにおける検討フロー】



2. 阪堺線の概要

阪堺線は1911年（明治44年）に開業し、来年（2011年）で開業100年となる、長年市民に親しまれてきた路面電車である。

【概要】

- 事業主体 阪堺電気軌道（株）
- 開業年 1911年／明治44年（上町線は明治33年）
- 営業路線 阪堺線14.1km 30停留所
（うち堺市内7.9km 14停留所）
（上町線 4.6km 11停留所）



※ 阪堺線宿院停留所付近（手前側軌道が大浜支線）昭和15年頃



※ 浜寺～石津間 昭和45年

図. 路線図

出典 阪堺電軌(株)HP

3. 阪堺線の現状と課題<①利用者減少の要因>

- ・ 都心・旧市街地は、観光・文化、商業・業務等の多様な機能を持っている。
- ・ 都心地域の人口は増加、道路交通量は横ばいとなっているが、鉄道、軌道、バスともに利用者数は減少傾向にある。但し、南海本線堺駅利用者に関しては近年回復してきている。



図 . 都心地域の人口推移

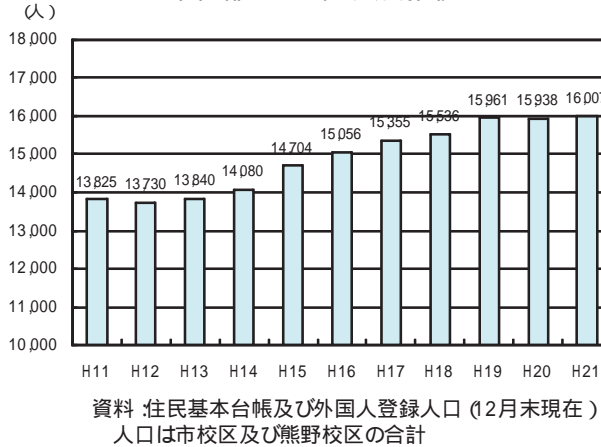


図 . 都心地域の主要道路交通量の推移

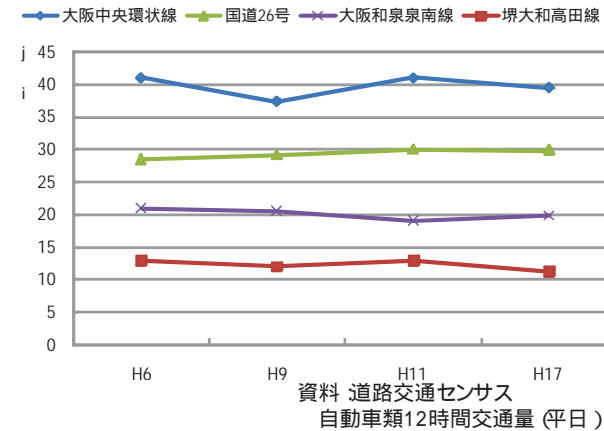
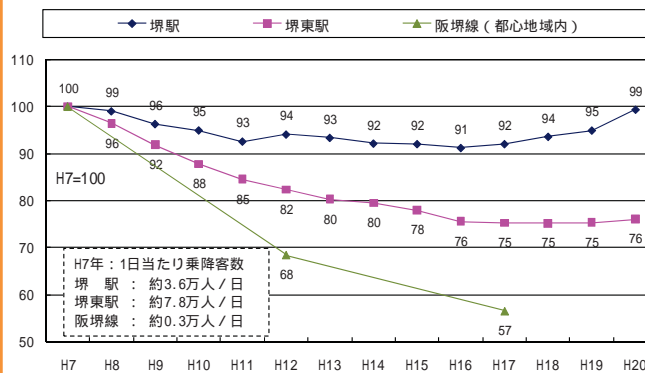
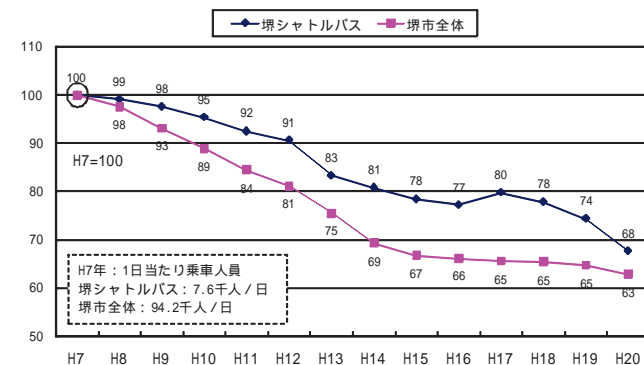


図 . 鉄軌道の乗降客数の推移



阪堺線は綾町から御陵前の乗降客数
資料: 堺市統計書、阪堺電軌株

図 . 堺市内のバス利用者数 (南海バス) の推移



資料: 堺市統計書

都心が持つポテンシャル

- ・ 官公庁施設、商業施設、業務施設が集積する本市の顔ともいえるべき地区である
- ・ 山口家住宅や環濠都市遺跡等数多くの歴史的資産を有する
- ・ 南海本線、南海高野線、阪堺線の3鉄軌道が南北に走り、市内各地から多くのバス路線が集中するなど、公共交通が密に存在している

3. 阪堺線の現状と課題<①利用者減少の要因>

- ・ 大小路周辺は、阪堺線沿線の中では高齢化率が低く、20～40歳代の比率が高くなっている。
- ・ 都心地域の商業・業務機能は停滞傾向にあり、都心地域の活力が低下している。

【阪堺線沿線の高齢者、20～40歳代の比率】

	大和川～花田口	大小路～宿院	寺地町～御陵前	東湊～石津	船尾～浜寺駅前
高齢者数（人）	4,402	3,344	4,832	6,009	6,489
高齢化率	23.8%	20.8%	25.4%	25.0%	21.5%
20～40歳代（人）	7,096	7,120	7,309	8,936	11,831
20～40歳代の比率	38.4%	44.2%	38.4%	37.2%	39.2%

H22.3末 住民基本台帳人口 + 外国人登録人口 (出典 堺市 HP)

【都心地域の商業販売額・事業所数】

	平成6年	平成9年	平成14年
都心地域 販売額	3,301 < 100.0 >	2,301 < 69.7 >	1,764 < 53.4 >

上段 : 億円 < 下段 > : 平成6年を100とする指数
資料 : 商業統計調査 (H6 H9 H14)

	平成8年	平成13年	平成18年
都心地域 事業所数	3,186 < 100.0 >	2,829 < 88.8 >	2,444 < 76.7 >

上段 : 箇所 < 下段 > : 平成8年を100とする指数
資料 : 事業所 企業統計調査 (H8 H13 H18)

概ね堺大和高田線・中央環状線・国道26号・南海高野線で囲まれる区域での集計
事業所数は、平成8年と平成13年は「卸売・小売、飲食店」「金融・保険業」「不動産業」「サービス業」、
平成18年は「卸売・小売業」「金融・保険業」「不動産業」「飲食店、宿泊業」「医療、福祉」「教育、学習支援業」、
「幅行サービス業」「サービス業 (他に分類されないもの)」を対象

3. 阪堺線の現状と課題<①利用者減少の要因>

阪堺線（堺市内）では、昭和40年で987万人/年、平成9年で228万人/年の乗車があったが、平成19年には117万人/年となっており、40年間で約90%減少、10年間で約50%減少と大幅に減少している。

【阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移】

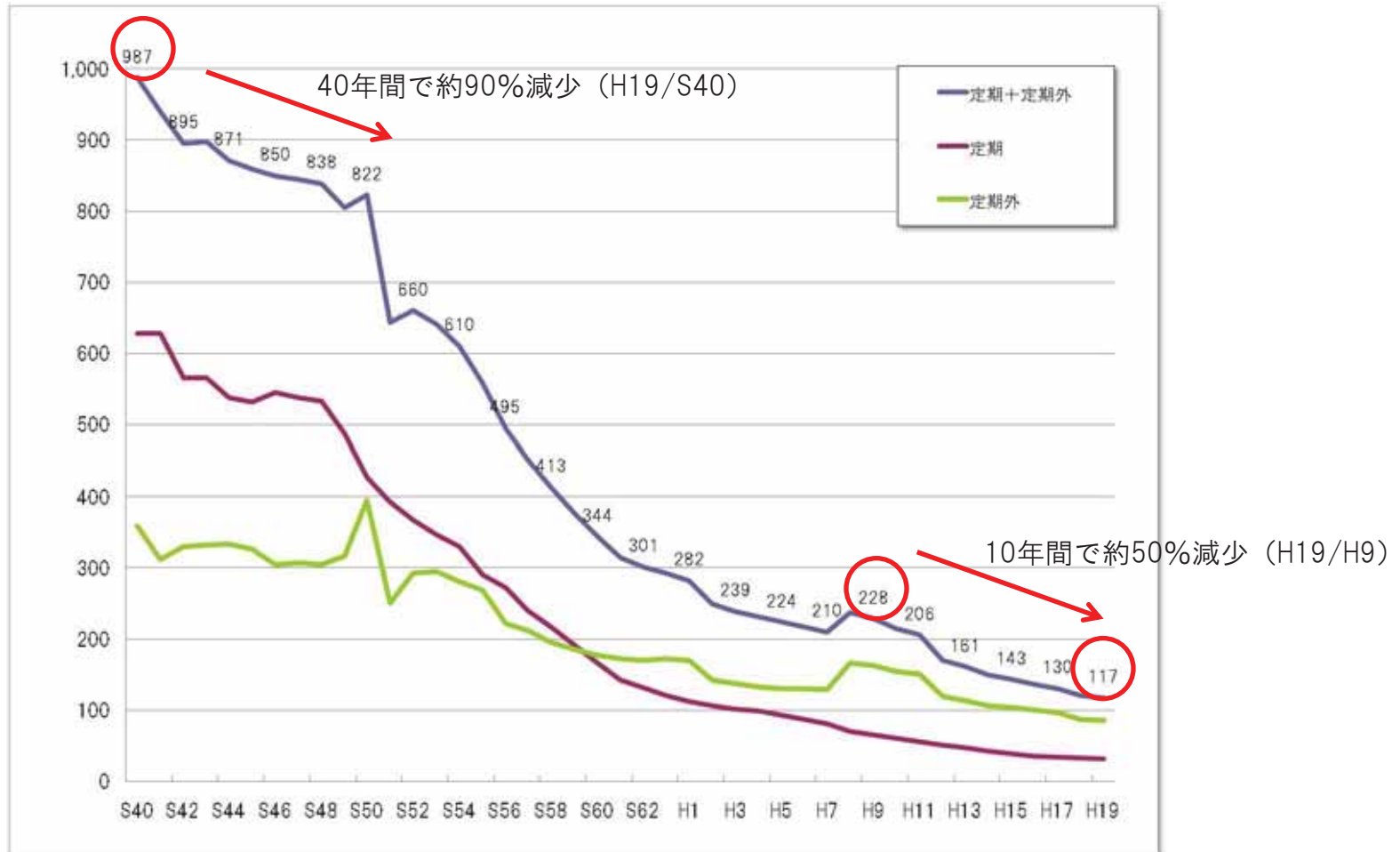


図. 阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移（万人/年）

3. 阪堺線の現状と課題<①利用者減少の要因>

阪堺線（堺市内）の利用者が減少している主な要因は、外的要因では「大道筋を中心とした都心地域の活力低下」や「少子高齢化による定期利用の減少」等が、内的要因では「定期的に割高感があることによる、定期から定期外利用（回数券など）への移行」等が挙げられる。

【阪堺線の利用者減少の要因表】

種別	事象	内的要因	外的要因
共通	<ul style="list-style-type: none"> ○近年はほぼ一定の割合で減少 ○南海本線は近年横ばい又は微増（定期外は昭和40年代比で増加） ○沿線人口の大きな変動はない。（併用軌道区間では増加） 	<ul style="list-style-type: none"> ○我孫子道での乗換え不便 ○南海電車との共通運賃制の廃止 ○<u>運賃の値上げ・割高感</u> ○ダイヤ改正による利便性低下 ○最終電車の時刻が早い ○<u>交通機関としての認知度低下</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○<u>都心地域の活力低下</u> ○道路整備の推進 ○<u>目的地の求心性低下</u> ○自動車・自転車・二輪車の普及 ○並行鉄道（南海本線や高野線）の利便性向上 ○並行鉄道との相対的なスピード低下 ○交通量増加等による表定速度低下 ○交通機関としての認知度低下
定期	<ul style="list-style-type: none"> ○昭和40～50年代の落ち込みが激しい。 ○昭和60年を境に定期外を下回る。 ○1区間では、定期より回数券の方が安価。 	<ul style="list-style-type: none"> ○<u>鉄道主要駅との非結節</u> ○定期の割高感による、定期外利用（回数券など）への移行 ○ICカード等の未導入による利便性の相対的低下 	<ul style="list-style-type: none"> ○他の交通ネットワーク拡大や利便性向上 ○少子高齢化の影響による、通勤・通学利用の減少にもとづく定期利用者の減少
定期外	<ul style="list-style-type: none"> ○昭和60年を境に定期を上回る。 ○1区間利用の減少が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> ○車両のバリアフリー対策が不十分 	<ul style="list-style-type: none"> ○<u>沿線集客施設の減少</u>

【アンケート調査結果】

◎調査概要

調査目的：阪堺線の利用者減少の要因や利用促進に向けた取組み等の把握
 調査主体：大阪産業大学・広島工業大学
 調査方法・対象：無作為により沿線世帯を抽出しポスティング配布、郵送回収
 配布期間：平成22年5月29日～5月31日 回収締切：平成22年6月11日
 配布数：4,000票 回収数：829票（回収率20.7%）

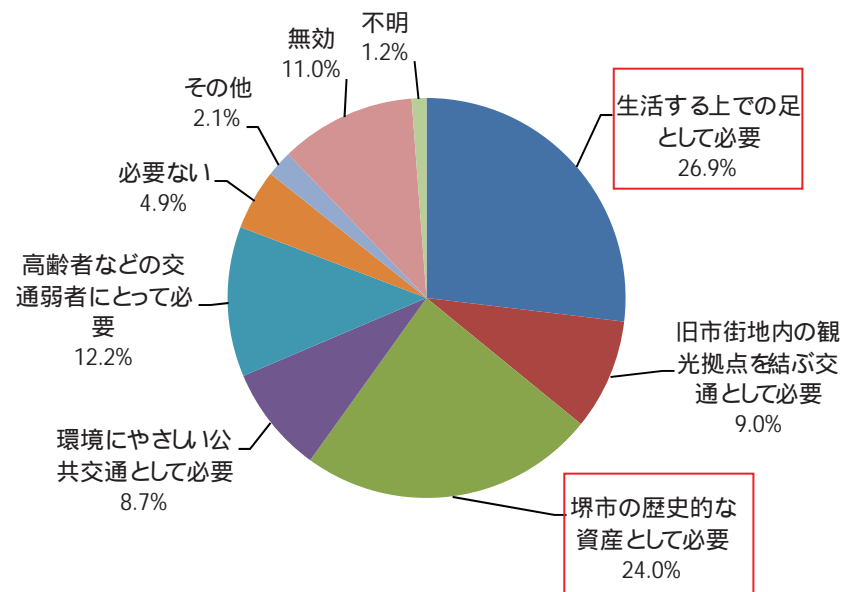
◎阪堺線の必要性について

<設問>

阪堺線は堺市に必要だと思いますか。（1つ選択）

	票数	割合(%)
生活する上での足として必要	223	26.9
旧市街地内の観光拠点を結ぶ交通として必要	75	9.0
堺市の歴史的な資産として必要	199	24.0
環境にやさしい公共交通として必要	72	8.7
高齢者などの交通弱者にとって必要	101	12.2
必要ない	41	4.9
その他	17	2.1
無効	91	11.0
無記入	10	1.2
合計	829	100.0

※ 無効：複数選択



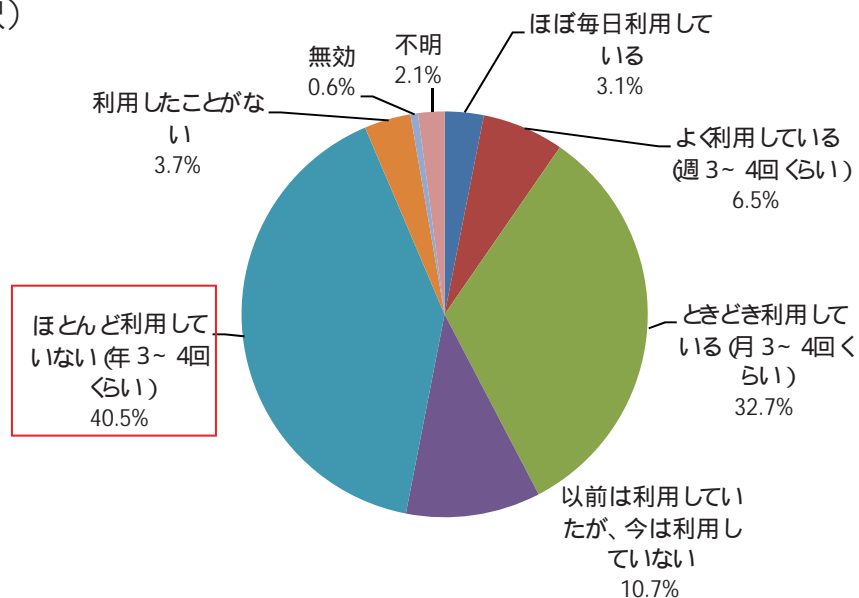
堺市に阪堺線が必要ないとの回答は全体の4.9%でしかなく、約81.0%が必要であると回答している。その理由としては、「生活する上での足として必要」が26.9%と最も多く、次いで「堺市の歴史的な資産として必要」が24.0%となっている。

◎利用者の実態について

<設問>

あなたは阪堺線を普段利用していますか。（1つ選択）

	票数	割合(%)
ほぼ毎日利用している	26	3.1
よく利用している（週3～4回くらい）	56	6.5
ときどき利用している（月3～4回くらい）	271	32.7
以前は利用していたが、今は利用していない	89	10.7
ほとんど利用していない（年3～4回くらい）	336	40.5
利用したことがない	31	3.7
無効	5	0.6
無記入	17	2.1
合計	829	100.0



阪堺線の利用者の実態として、利用していない（以前は利用していた、ほとんど利用していない、利用したことがない）との回答が全体の51.2%であり、定期的に利用する（ほぼ毎日利用、よく利用、ときどき利用）との回答が全体の42.3%となっており、利用していないとの回答が半数を超えている。

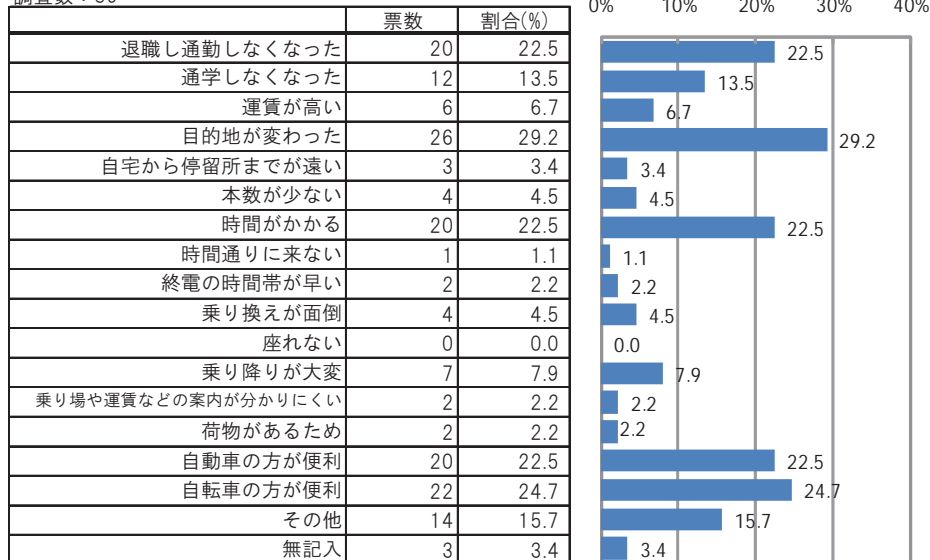
◎利用者減少の要因について

《利用しなくなった要因》

<設問>

「以前は利用していたが、現在は利用していない」と回答した人にお聞きします。
 阪堺線を利用しなくなった理由をお聞かせください。
 (複数選択)

調査数：89

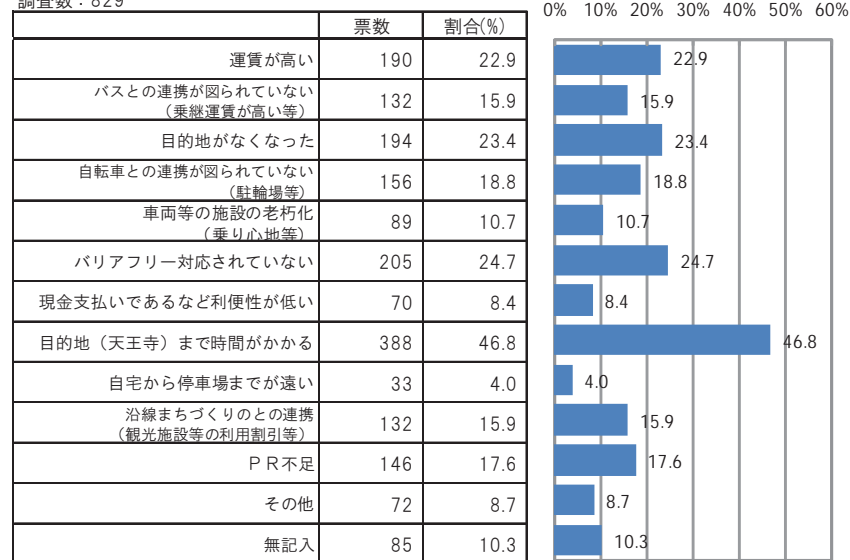


《市民が考える利用者減少の要因》

<設問>

阪堺線の堺市内区間は、利用者が減少し続けていますが、その理由は何だと思えますか。(複数選択)

調査数：829



阪堺線を利用しなくなった要因として、「目的地が変わった」が29.2%と最も多く、次いで「自転車の方が便利」が24.7%、「時間がかかる」他が22.5%となっている。また、回答者全員に利用者減少の要因を尋ねたところ「目的地まで時間がかかる」が46.8%と最も多くなっている。

以上より、阪堺線の利用者減少の要因として、目的地の有無や移動時間に関する利便性の低さが挙げられる。

【ワークショップ概要】

- 日時：平成22年7月17日（土）13:30～17:00
- 場所：サンスクエア堺 A棟2階 第1会議室
- 参加者数：35名（6グループに班分け）
- ファシリテーター：7名（メインファシリテーター：大阪産業大学 波床准教授）
（テーブルファシリテーター：（株）かんこう（市委託）6名）
- 内容：市より支援策検討状況の説明（支援策の検討状況、支援策（協議案）、パブコメ）
グループ討議（テーマ①、②）
ワークショップのふり返し
- 討議テーマ：①堺市における阪堺線の役割について
②行政・事業者・市民の役割分担における市民の具体的な取組について



【ワークショップ意見】

《堺市における阪堺線の役割》

阪堺線の役割として、「堺市のシンボル、文化・歴史的資産」、「観光資産」、「都心地域の活性化」、「高齢化社会、環境問題への対応」、「市民生活に必要な公共交通機関」等との意見が出された。

堺市のシンボル、文化・歴史的資産

- ・ランドマーク的存在であり堺の顔
- ・100年の歴史は簡単に創れないので大事にすべき

観光資産

- ・路面電車そのものが観光資産である
- ・観光するための移動手段
- ・アジアの外国人観光客の誘致、大阪市内の観光との連携
- ・街全体としてミュージアムにするような形で考える
- ・観光に活用は困難

都心地域の活性化

- ・中心街の活力（商業等）を取り戻すために必要
- ・阪堺線が無くなると沿線の路線価が下がる

高齢化社会、環境問題への対応

- ・公共交通は高齢化社会に必要
- ・低炭素化に役立つ鉄軌道は有効（脱クルマ社会）
- ・最近の若者は車離れが進行、特に市街地の若者は公共交通利用がベスト
- ・既存公共交通が多すぎるということはない

市民生活を送る上で必要な公共交通

- ・堺市の交通利便性向上の基軸
- ・病院、学校、役所など市民の移動のために必要
- ・交通弱者（車を持たない人、乗れない人）の移動権は守るべき
- ・阪堺線ではなく、バス交通でも良い
- ・都心（大阪市）と堺市をつなぐ役割は無いに等しい

その他

- ・一度を無くすと今度新たに作る時には膨大なエネルギーが必要
- ・単純な収支ではなく社会的便益を評価に入れて考えるべき
- ・存続のための新たな価値が必要

3. 阪堺線の現状と課題<④阪堺電軌株との意見交換>

- ・平成15年に阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃協議について申し入れがあり、堺市は阪堺線を公共交通ネットワークの一環として必要な鉄軌道と位置付け、支援する旨を回答。
- ・平成22年2月に阪堺線（堺市内）の公有化の撤回を堺市から申し入れ、それに対し阪堺電気軌道株は平成22年6月までに存続が可能となる支援策の提示がなければ存続は難しいと回答。

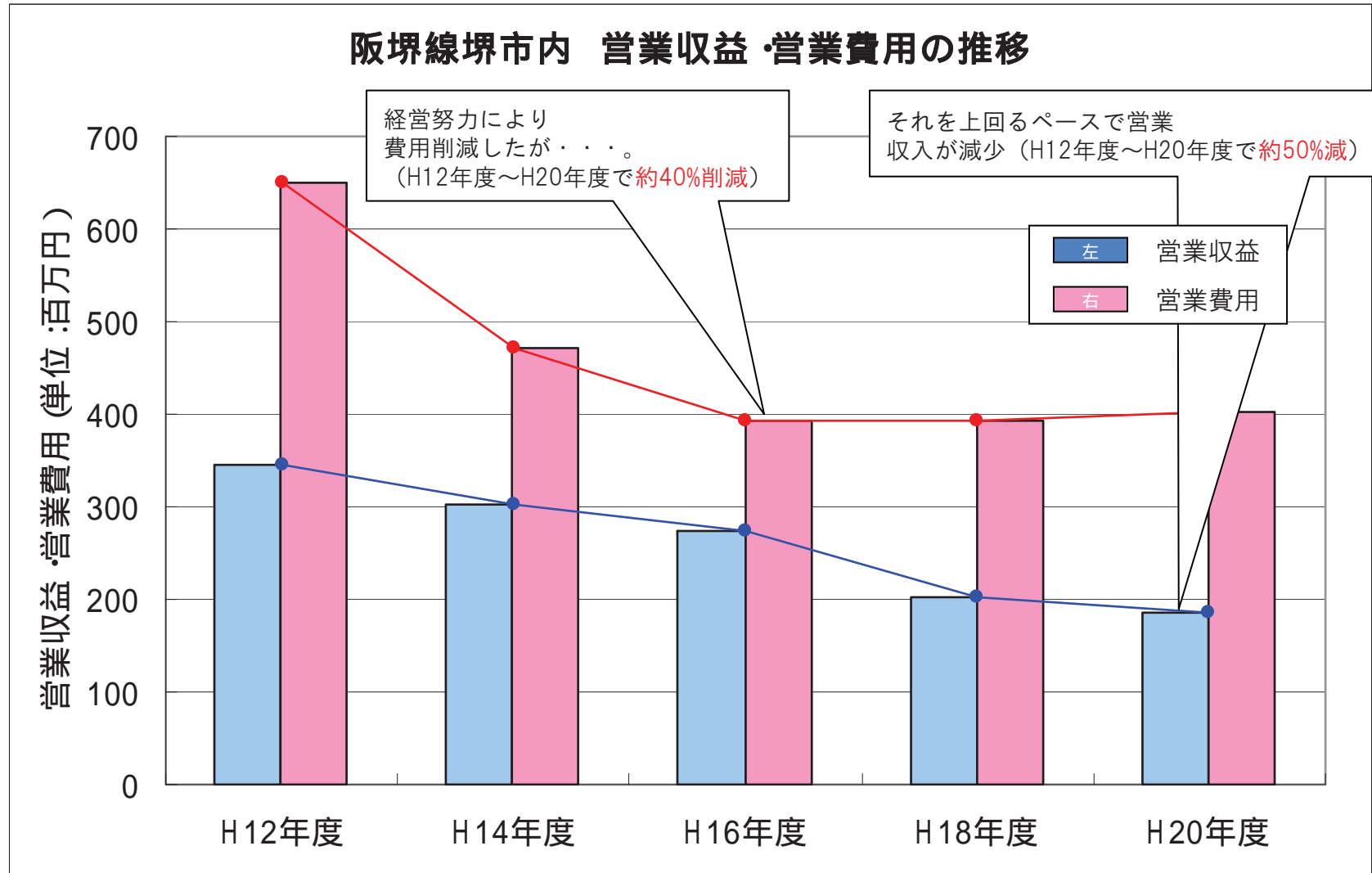
【堺市と南海電鉄株・阪堺電軌株との協議状況】

日付	内 容	堺市の対応
H13.4.2	阪堺電軌株が、利用者減少とこれに伴う収支悪化から、堺市に支援を求める「要望書」を提出	協議に応じたが、実効的な支援策は行わず。
H15.3.12	阪堺電軌株から、 <u>阪堺線堺市内路線を廃止するための協議を要望する「阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（協議）」</u> が提出	平成16年4月30日に回答書を提出
H16.4.30	堺市として、 <u>阪堺線を公共交通ネットワークの一環として必要な鉄軌道として位置づけしているため、阪堺線が存続できるよう支援する旨の「阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（回答書）」</u> を提出	堺市と阪堺電軌株で協議を開始
H16.12.27	「 <u>阪堺線・堺市内路線存続のための協議の確認について</u> 」を締結	
H21.12.28	阪堺電軌株から、「堺市長への阪堺線「堺市内路線」に関する緊急要請について」が提出 【要請内容】 阪堺線を公有民営とし、LRVやICカードの導入等を行った上で、利用者増加施策を実施	年明けより、阪堺線の支援に向け協議を開始
H22.2.1	「 <u>LRRT計画の中止に伴う東西鉄軌道（早期開業区間）の経営予定者の決定の解除及び阪堺線（堺市内区間）の公有化の撤回について（申入れ）」</u> を提出	
H22.3.4	「 <u>LRRT計画の中止に伴う東西鉄軌道（早期開業区間）の経営予定者の決定の解除及び阪堺線（堺市内区間）の公有化の撤回について（回答）」</u> が、南海電気鉄道株及び阪堺電気軌道株より提出	

3. 阪堺線の現状と課題<④阪堺電軌株との意見交換>

阪堺電気軌道株としても、大幅な人員削減等により費用の削減や利用促進に努めてきたが、経営努力を上回るペースで収入が減少している。

【阪堺線の事業収支の推移】



3. 阪堺線の現状と課題<④阪堺電軌株との意見交換>

平成20年度における阪堺線（堺市内区間）の軌道事業の収支は約2億2千万円の赤字であり、非常に厳しい経営状況となっている。

【平成20年度 軌道事業 線別収支状況】

	20年度 軌道収支	上町線		阪堺線（大阪市内）		阪堺線（堺市内）	
営業収益	1,268,955	665,636		418,142		185,176	
旅客運輸収入	1,179,528	634,140	53.76%	375,963	31.87%	169,424	14.36%
定期外運賃	883,546	448,311	50.74%	301,819	34.16%	133,415	15.10%
定期運賃	295,981	185,828	62.78%	74,143	25.05%	36,009	12.17%
運輸雑収入	89,427	31,496	35.22%	42,179	47.17%	15,751	17.61%
賃貸料	9,856	749	7.60%	5,878	59.64%	3,228	32.75%
広告料	47,085	21,209	45.04%	15,278	32.45%	10,597	22.51%
構内営業	21,045	6,723	31.95%	13,783	65.49%	538	2.56%
その他	11,439	2,813	24.59%	7,239	63.28%	1,386	12.12%
営業費用	1,566,974	604,274	38.56%	560,506	35.77%	402,193	25.67%
人件費	805,623	310,356	38.52%	271,239	33.67%	224,026	27.81%
電車動力費	74,609	26,618	35.68%	24,669	33.06%	23,320	31.26%
修繕費	383,048	161,121	42.06%	145,240	37.92%	76,686	20.02%
物件費	41,657	17,422	41.82%	13,881	33.32%	10,353	24.85%
経費	85,362	38,657	45.29%	27,405	32.10%	19,299	22.61%
諸税	74,809	15,791	21.11%	35,675	47.69%	23,341	31.20%
減価償却費	101,864	34,305	33.68%	42,394	41.62%	25,164	24.70%
営業損益	▲ 298,019	61,361		▲ 142,364		▲ 217,016	
営業外収益	7,537	3,954	52.46%	2,483	32.94%	1,099	14.58%
受取利息	189	99	52.38%	62	32.80%	27	14.29%
その他	7,348	3,854	52.45%	2,421	32.95%	1,072	14.59%
営業外費用	17,972	5,545	30.85%	7,307	40.66%	5,119	28.48%
支払利息	17,716	5,446	30.74%	7,215	40.73%	5,053	28.52%
その他	256	98	38.28%	91	35.55%	65	25.39%
経常損益	▲ 308,454	59,769		▲ 147,187		▲ 221,036	

【経営状況の推移】

- ・ 新会社発足以降、輸送人員の減少により営業収支は毎年赤字が続いていた
- ・ 経営状況と改善施策
 - 平成10年度 直僱社員の採用を開始
 - 平成12年度 決算で債務超過に陥る
 - 平成14年度 **大幅合理化により人件費を約30%削減**
直僱化完了、全事業営業収支を黒字化

**H14年度～H17年度の4年間は、
付帯事業を加えた全事業収支で黒字**

(堺市内については、この間も1億円を超える赤字が継続)

平成18年2月 南海電鉄からの出資金9億円により、債務超過を解消
平成18年度 輸送人員の減少に歯止めがかからず再び営業赤字に
※近年は安全レベル向上のための支出増等により赤字幅が拡大

- ・ 設備投資も、資金が限られ補助金工事を除き極力抑制せざるを得ない

【阪堺線(堺市内)の経営状況】

- ・ 毎年、輸送人員が減少(27年間で約7割減少)
- ・ これに対し、平成14年度に人件費の3割削減などの大幅な合理化を実施し、経営を維持
- ・ しかし、平成14年度～平成17年度に堺市内区間の収支は1億円超/年の赤字
- ・ 特に、近年は輸送人員のさらなる減少に加え修繕費が増加し2億円超/年の赤字
- ・ 今後は施設の老朽化、安全水準の向上などにより、更なる費用負担の恐れがある

⇒事業者としては既に経営の限界に達しており、路線存続のためには堺市に運営経費の一部をご負担して頂く以外に方法はないと考えている

【阪堺線の存続に対する支援要請】

○阪堺線(堺市内)の安定的な継続運行には、営業費用を削減、収入の増加による収支の均衡が必要

①阪堺線(堺市内)の公有化

- ・ 資産の保有により、固定資産税や減価償却費等の資産保有コストが伴い、今後の施設老朽化による保守費増大が経営の大きな負担
- ・ 「軌道運送高度化事業」により施設・車両を公有化
- ・ 公有化により、事業者は資産保有コストと保守費、設備投資の負担を軽減することが可能

②利用者増加策に対する支援

阪堺電軌(株)単独での実施が困難な利用者増加策に対する支援

【堺市の交通ビジョンにおける目標】

「おもいやり」と「おもてなし」の交通のまち・堺

「おもいやり」の心に根ざした、人と環境にやさしい交通まちづくりを進めるとともに、堺の伝統的な歴史・文化に裏づけられた「おもてなし」の心に基づく、便利で快適な魅力ある交通をめざします。

おもいやり

「住む人・訪れる人にやさしい」、
「地球環境・生活環境にやさしい」交通をめざし、「市民・地域・企業との連携」による交通まちづくりを推進します。

<基本方針>

- ◎人が安全・快適に移動できる交通
- ◎環境にやさしい交通
- ◎市民と取り組む交通


おもてなし

行きたくなる楽しみたくなる
「都市の魅力・活力」、堺市内
で不便を感じさせない「円滑な
移動・活動」、国内外の来訪者
をお迎えする「交流と観光」を
支える交通体系を構築します。

<基本方針>

- ◎都市の魅力・活力を支える交通
- ◎円滑な移動・活動を支える交通
- ◎交流と観光を支える交通

【堺市の交通ビジョンにおける公共交通に対する考え方】

公共交通に対する考え方	
広域交通ネットワーク	都市内交通ネットワーク
<p>○広域アクセスネットワークづくり 京阪神の周辺都市等の交通拠点との結節性に優れた交通至便な立地を活かして、より広域からアクセス性を高める。</p> <p>○観光を促進する交通 観光拠点への広域アクセス性を高めるため、公共交通アクセスの向上をめざす。</p>	<p>○交通ネットワークの形成 都市軸を形成し、拠点間の交流・連携を支えるために、公共交通ネットワークの強化・充実を図る。</p> <p>○都心の再生に向けた都心交通の構築 <u>都心の活性化や観光魅力の向上をめざして、アクセス機能や回遊性の向上など、公共交通の利便性向上に取り組む。</u></p>
 <p>図：公共交通ネットワークの将来像図</p>	
交通手段	
<p>(1) 生活環境を持続的に支える公共交通の充実 鉄軌道・バスなどの公共交通の円滑化と利便性の高い移動環境をめざして、鉄軌道網の強化や利便性向上等に取り組む。</p> <p>(2) 自動車への過度な依存からの脱却と自動車交通の円滑化 道路ネットワークの強化等の他、交通需要管理（TDM）施策など需要調整の面からの取り組みを進める。</p>	

今後の堺市のまちづくりの方向性として、堺活力再生プロジェクト（案）では、環境共生都市の実現とまちの魅力向上、都心地域などにおける賑わいと交流のまちづくりが位置付けられている。

【堺市のまちづくりの方向性】

堺活力再生プロジェクト（案） （平成22年2月策定）

～未来を拓く、自由と自治のまち『あしたの堺』の実現に向けて～

《めざすまちの実現に向けた7つの政策》（抜粋）

政策⑤ 世界に誇れる環境共生都市を実現します

◆環境問題の深刻化

人類の大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済活動や生活様式に伴い排出されるCO2等の温室効果ガスにより、地球全体の温度が上昇し、生態系の破壊や海水面の上昇、異常気象の発生など、全世界で深刻な影響が出てきています。

⇒公共交通と自転車を中心とした都市構造への変革

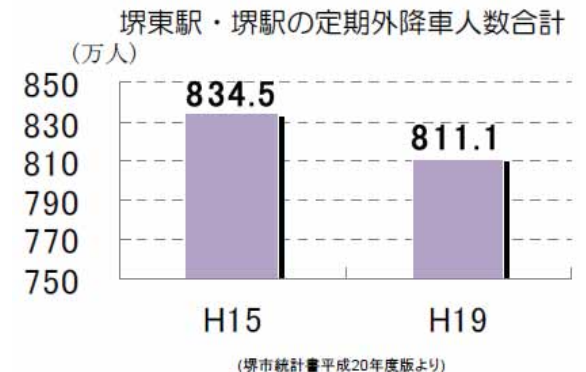
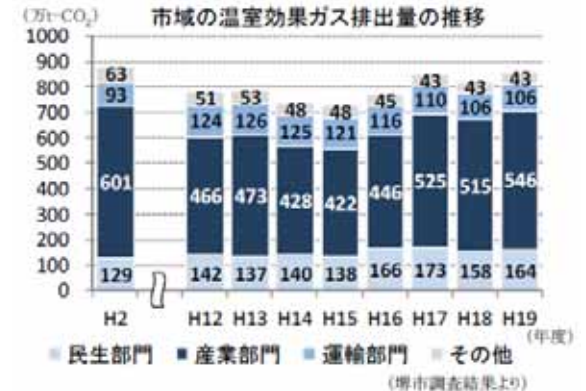
政策⑥ まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくりを進める

◆都心地域の賑わい低下

市内の主要駅における通勤・通学以外の降車人数が減少しており、買い物客などによるまちの賑わいが低下しています。

⇒都心地域や各地域拠点の魅力向上

市民の利便性の向上に向けた総合的な公共交通体系の形成
歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出



4. 堺市における阪堺線の位置付け<①まちづくりから見た公共交通（上位計画）>

今後の環境関連の取組みとして、自動車中心から公共交通中心の交通体系の転換による都市構造の改革を進める「モビリティ・イノベーション」が位置付けられている。

【環境と交通のまちづくり】

国の取組み

2009年9月、鳩山内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で**25%削減**することを表明

「チャレンジ25」

と名付け、あらゆる政策を総動員して地球温暖化防止の対策を推進

堺市の取組み（環境モデル都市行動計画）

「快適な暮らし」と「まちの賑わい」が持続する低炭素型都市

『クールシティ・堺』の実現

《3つの戦略》

- エネルギー・イノベーション（産業構造の転換）
- モビリティ・イノベーション（都市構造の変革）
- ライフスタイル・イノベーション（環境文化の創造）

自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市の構造改革を進める

《目標》

CO2削減見込（2030年）：567千t-CO₂

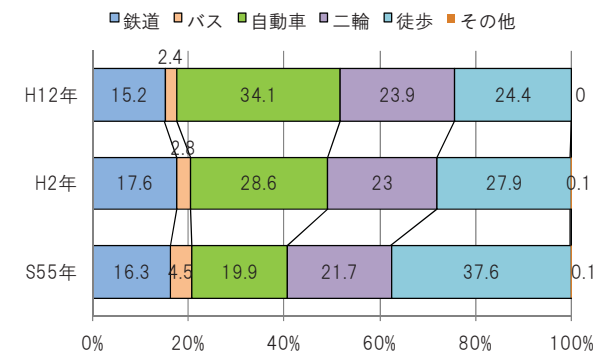


図. 堺市内の交通手段分担率

4. 堺市における阪堺線の位置付け<②関連する市の取組み>

本市では、市内の現状や上位計画を踏まえ、様々な取組みを実施している。

- ・平成21年の高齢化率（全市）は21.6%と非常に高く、年々上昇している。
- ・また、高齢者の外出支援等を目的とするおでかけ応援バスの利用者は、開始当初に比べ（平成16年度比）約2倍に増加しており、市内百貨店の来客数が増加するなどの効果を挙げている。

【福祉と交通のまちづくり】

◎高齢化の推移（全市）

		H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
高齢者数（人）		139,137	152,908	161,707	169,662	176,794	183,895
内訳	65～74歳	85,714	93,784	99,384	103,423	106,911	110,281
	75歳以上	53,423	59,124	62,323	66,239	69,883	73,614
高齢化率		17.4%	18.2%	19.2%	20.0%	20.9%	21.6%

◎おでかけ応援バス

住民基本台帳人口+外国人登録人口 各年12月末現在

高齢者の外出支援と社会参加を促進するため、満65歳以上の市民が南海バス・近鉄バスを1乗車100円で利用できる事業<利用実績>

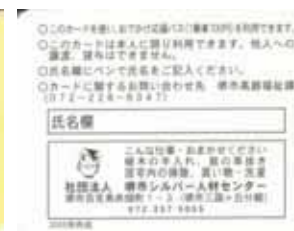
	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
利用者数（延人/年） ²	146,934	281,772	862,485	1,122,956	1,218,248	1,225,602
利用者数（延人/日） ¹	8,163	10,436	13,269	15,904	17,088	17,262
対H16年度比	-	128%	163%	195%	209%	211%
実施日数	18	27	65	71	71	71

- 1 特定日におけるサンプル調査に基づく1日当たりの利用者数
- 2 利用者数（延人/日） 1に年間の利用日数を乗じて算出した利用者数

H19年7月より近鉄バス参画

<効果>

- ・市内百貨店の来客数が増加
- ・実施日にあわせてキャンペーン実施（スタンプカードや抽選券の発行など）



4. 堺市における阪堺線の位置付け<②関連する市の取組み>

阪堺線沿線は観光・文化資源に恵まれており、企画切符やイベント等の取組みが積極的に行われている。

【観光・文化と交通のまちづくり】



観光・文化資源の分布（堺文化財特別公開パンフより）

◎企画切符

<堺都心1日フリー乗車券>

阪堺電車（我孫子道～浜寺駅前）・堺市内
指定区間の南海バスが1日乗り放題

堺都心1日フリー乗車券		平成21年	平成22年	平成23年	
大人	600円	1m	2m	3m	4m
小児	300円	5m	6m	7m	8m
幼児	150円	9m	10m	11m	12m
小学生	200円	13m	14m	15m	16m
中学生	250円	17m	18m	19m	20m
高校生	300円	21m	22m	23m	24m
大学生	350円	25m	26m	27m	28m
社会人	400円	29m	30m	31m	

出典 阪堺電気軌道HP

<堺・住吉まん福チケット>

阪堺電車全線、南海電鉄と南海バスの指定区
間が一日乗り放題
チケット呈示で施設・飲食店での特典あり



出典 阪堺電軌(株)HP

◎イベント等

堺文化財特別公開



堺eco観光



出典 南海電鉄(株)HP

4. 堺市における阪堺線の位置付け<③阪堺線の必要性と位置付け>

- ・堺市のめざす都心のまちづくりを実現するためには、阪堺線を活かした利便性の高い公共交通体系を構築する必要がある。
- ・都心・阪堺線沿線のまちづくりの方向性については、今後も庁内委員会等で検討する必要がある。

【都心のまちづくりにおける公共交通の必要性】

まちづくりの方向性

<福祉>

高齢者の外出支援と社会参加の促進



移動手段の確保が必要

<環境>

自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市構造を変革



公共交通ネットワークの強化が必要

<観光・文化>

「旧市街地エリア」及び「大仙公園周辺エリア」を重点観光・文化エリアに位置付け観光・文化拠点を整備



観光・文化拠点等へのアクセス性向上が必要

<商業・業務>

都心地域の賑わいが低下しており、まちの賑わいを取り戻すため、都心地域の活性化により魅力を向上



地域内及び周辺地域との交流機能の強化が必要

拡散型都市構造から集約型都市構造への転換



まちづくりの実現に寄与する公共交通網の構築が必要

都心を中心とした拠点間ネットワークの強化



阪堺線を活かした利便性の高い都心交通体系の構築

【阪堺線の位置づけ】

■ 貴重な歴史的資源、堺市の顔

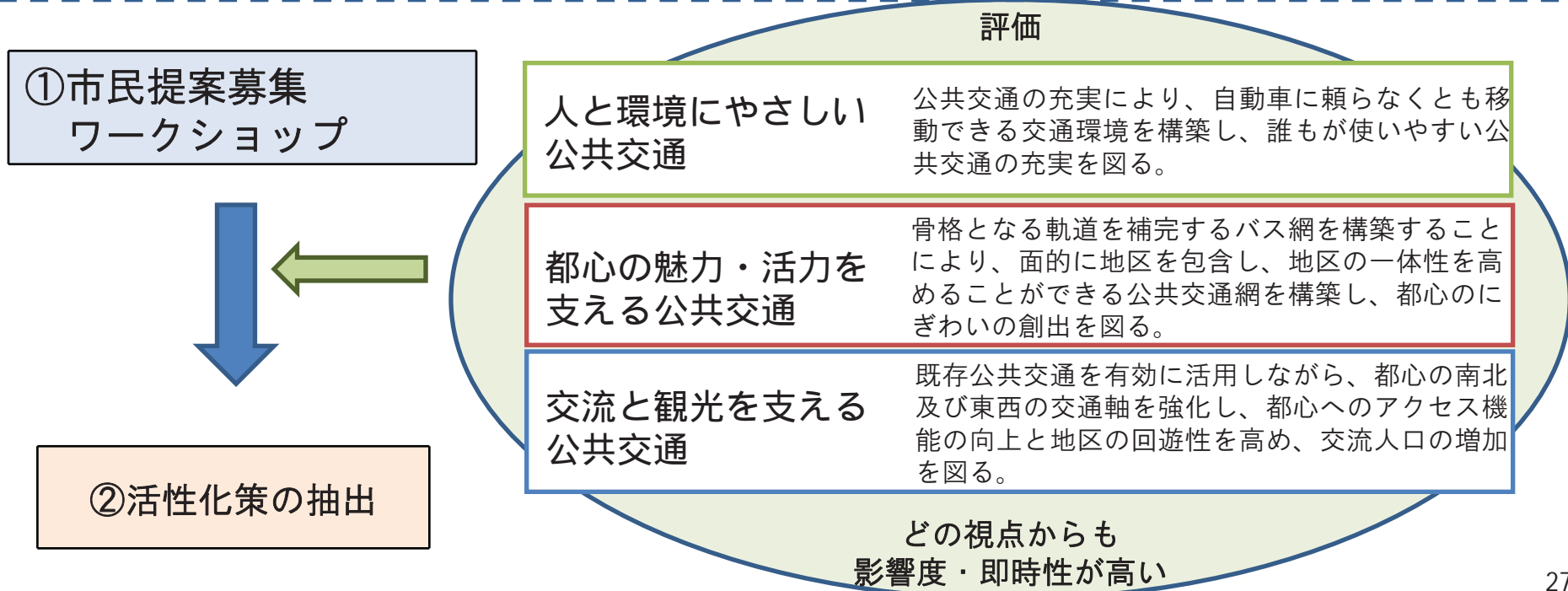
阪堺線は、単なる交通機関としてだけではなく、開業100年を迎えようとする、本市の貴重な歴史的資源であり、長年市民に親しまれてきた堺市の顔ともいえるべき存在である。

■ 堺市のまちづくりにおける役割

- ① 堺市の交通ビジョンの方針に沿って、路面公共交通により利便性の高い公共交通ネットワークの形成をめざす上で必要な公共交通機関である。
- ② 堺市がめざす、福祉や環境、観光・文化、商業・業務のまちづくりを実現する上で必要な公共交通機関である。

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討

- 阪堺線の再生・活性化を考える上で、堺市のまちづくりの方向性（福祉、環境、観光・文化、商業・業務）を推進するために、“都心の魅力・活力を支える公共交通” “人と環境にやさしい公共交通” “交流と観光を支える公共交通” の視点が必要である。
- 阪堺線の現状分析を踏まえ、阪堺線の再生・活性化に向けて必要な方策を検討するに当たり、再生・活性化への市民理解を高めるとともに、再生・活性化実現に必要な市民参加の一環として、市民等からの活性化策の提案募集やワークショップを実施した。
- 再生・活性化を進める上では、早急な取組みが必要なもの、一定の期間で取り組んでいくもの、という時間軸の視点が必要である。
- 市民提案結果等について、阪堺線の活性化を考える上での上記3視点から、影響度と即時性という観点で分類を行い、どの視点からも影響度が高く、即時性のある提案（活性化策）の抽出を行った。



【市民提案の概要】

市民提案の目的	・ 阪堺線の活性化を図るため、活性化策に関する市民の提案を募集し、今後の阪堺線活性化のための検討に活用
募集期間	・ 4月1日(木)～4月21日(水)の3週間
募集方法	・ 広報や堺市ホームページにおいて募集 ・ 提案内容：活性化策の内容、実施主体、活性化策による効果
応募要件	・ 特になし
募集した意見への対応	・ 募集した意見については、とりまとめた上でホームページ等で公表

※提案者のうち、4名の方からは、直接、専門家WGとの意見交換を実施

提案募集用紙

阪堺線の活性化策をご提案ください

本市では、利用者の減少している阪堺線の存続・再生を図るため、阪堺線の活性化策の検討を進めています。このたび、市内や専門家による検討だけでなく、広く、市民の皆さんをはじめ、阪堺線の存続に関心をお持ちの方などから、阪堺線の活性化策の提案を募集いたします。

皆様からいただきました提案は、今後の阪堺線活性化のための検討に活用させていただきます。

- 募集期間
平成22年4月1日(木)～平成22年4月21日(水) 必着
- 募集要件
特になし
- 必要書類
氏名(またはグループ名)・住所・電話番号・提案内容を記入した、別紙「提案用紙」
- 応募方法・応募先
郵送またはFAX、電子メールとします。
〒590-0078 堺市堺区南瓦町3番1号 堺市交通部交通政策課
TEL. 072-228-7756 FAX 072-228-8468
E-mail: kosen@city.sakai.lg.jp (このメールアドレスへの送信は4月1日から可能です。)
- 問い合わせ先
(3月31日までは) 鉄軌道推進室 TEL 072-228-7756
(4月1日からは) 交通部交通政策課 TEL 072-228-7756
- その他
・いただいた提案は、とりまとめた後、ホームページに掲載いたします。
・いただいた提案について、直接お聞きする場合があります。
・いただいた提案用紙は返却しません。




5. 再生・活性化に向けた取組みの検討（①市民提案募集・結果）

【市民提案の結果】

◎提案者数・提案件数

	総 合 計	提案者居住地内訳											
		堺市内							その他				
		堺区	中区	東区	西区	南区	北区	美原区	堺区	大阪市内	大阪市以外	不明	
提案者数	113	26	4	4	13	9	9	1	66	22	22	3	47
提案件数	116	27	5	4	13	9	9	1	68	23	22	3	48

※不明：居住地が特定できないもの

◎提案分類・提案数・提案内容

提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
車内・沿線イベント	47	沿線イベントにより集客する	21
		車内でのイベント・物品販売等で魅力化する	18
		阪堺線をテーマにしたコンテスト等で活性化する	8
利便性の向上	47	バスと連携し乗継利便を向上する	18
		自転車の車内持ち込みにより乗客増を図る	11
		Pitapa (IC) 導入する	11
		運行便数を増加し運行頻度を向上する	4
		羽衣へ延伸し南海線との乗継を改善する	2
		犬の同乗を可とする	1

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討（①市民提案募集・結果）

提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
観光・商業との連携、 沿線活性化	45	沿線観光施設の開発や特産品の振興開発により魅力化する	25
		沿線に公共施設を整備したり住民誘致策により利用者増を図る	13
		沿線商業施設との連携で、阪堺線利用者割引等の優遇策を作る	4
		車掌・観光ガイドの乗務で案内を強化する	2
		沿線の緑化で魅力化する	1
運賃制度	40	2区間の1区間化、フリーパス導入等による運賃引き下げをする	25
		南海線との通し運賃等の乗継運賃引き下げを行う	6
		定期券運賃を引き下げる	2
		商業施設やプール等の沿線施設との共用割引券を設定する	7
車両導入・旧型車両活用	32	バリアフリーになる低床車・冷房車等の新型車両を導入する	16
		旧型車を再整備しレトロブームにあわせて活用する	12
		車体に装飾等をする	4
P & R、C & R	17	サイクルアンドライドやレンタサイクルを活用する	9
		パークアンドライドを活用する	8
所要時間の短縮	16	信号を電車優先にする	13
		浜寺公園駅に南海線の急行を停車させ乗り継ぎ利便を向上する	2
		駅を統合する	1
駅施設改善・駅増設	16	駅を増設する（御陵前以南の専用軌道部分）	8
		駅の美化・施設改善・名称変更等で駅のイメージ改善する	7
		市役所行政窓口やATMを設置して駅の機能強化する	1

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討（①市民提案募集・結果）

提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
市民協働	13	市民組織を見直し阪堺線の運営参加や各種ボランティアを担う	8
		枕木オーナー制度を導入する	3
		ネーミングライツにより収益を得る	2
収入増加・経費削減	4	基金を作り資金調達する（レールサポーター制等）	3
		阪堺線の営業努力や経費削減努力を促す	1
その他	22	病院跡地を活用して沿線開発をする	6
		マスコミを活用し番組出演や映像DVD作成をしてもらう	4
		キャラクターやグッズを作成し販売する	3
		団体での乗車を誘致する	3
		社会資本と考え税を投入して整備する	2
		関連する会議を沿線で開催して乗車数を増やす	1
		保育園の先生が同乗し送迎を行う	1
		馬車を導入する	1
		昼間に保守作業をし夜間運転時間を延長する	1
	19	LRT建設して連携して存続させる（別ルート・別車両の東西鉄道含む）	19
	9	現経営体ではなく、上下分離等の施策を行い、別会社または新会社で運営し再生する	9
	3	阪堺線存続は要望したいが具体的な案はない	3
	2	軌道跡地を再利用（道路、自転車道）して町の活性化を図る	2
1	現時点での緊急策で阪堺線存続はできても、継続には疑問があり支援は慎重にすべきだ	1	

【ワークショップ意見】 《阪堺線の再生・活性化について》

利便性の向上

- ・バスや鉄道と連携しネットワーク化を図る
- ・運賃値下げ
- ・軌道の改修が必要
- ・電停の増設
- ・旧堺市内の速度が遅い（信号が多い）、時間がかかりすぎる
- ・新型車両、ICカードの導入等を図る
- ・自転車との連携（自転車利用環境の整備）を図るべき
- ・運行頻度を上げる（12分に1回では少ない）
- ・浜寺公園をP&Rとして活用すべき
- ・沿線の緑を増やす
- ・停留場にトイレ必要（理由：老人が乗る等）

イベント

- ・イベントの開催（例：路面電車祭り）、キャラクターの活用

沿線活性化、商業との連携

- ・商業施設、公的施設（病院、役所施設）、伝統産業店舗を沿線に持ってくる
- ・沿線の商業施設との連携
- ・これから市民は中央に集まる、町の中核としての市民の足としてさらに発展させる

現行車両の活用

- ・観光のためには現行車両の活用

事業者の変更

- ・別会社を立ち上げて事業を「継承」
- ・公有民営で阪堺電軌に任せるべきでない

その他

- ・コンパクトシティー化、自動車利用の抑制
- ・堺の東西を結ぶ路線、ターミナル駅との結節となれば利便性向上
- ・阪堺線の延伸も考慮する
- ・大阪市との連携を図るべき
- ・他の交通と比べた優位性

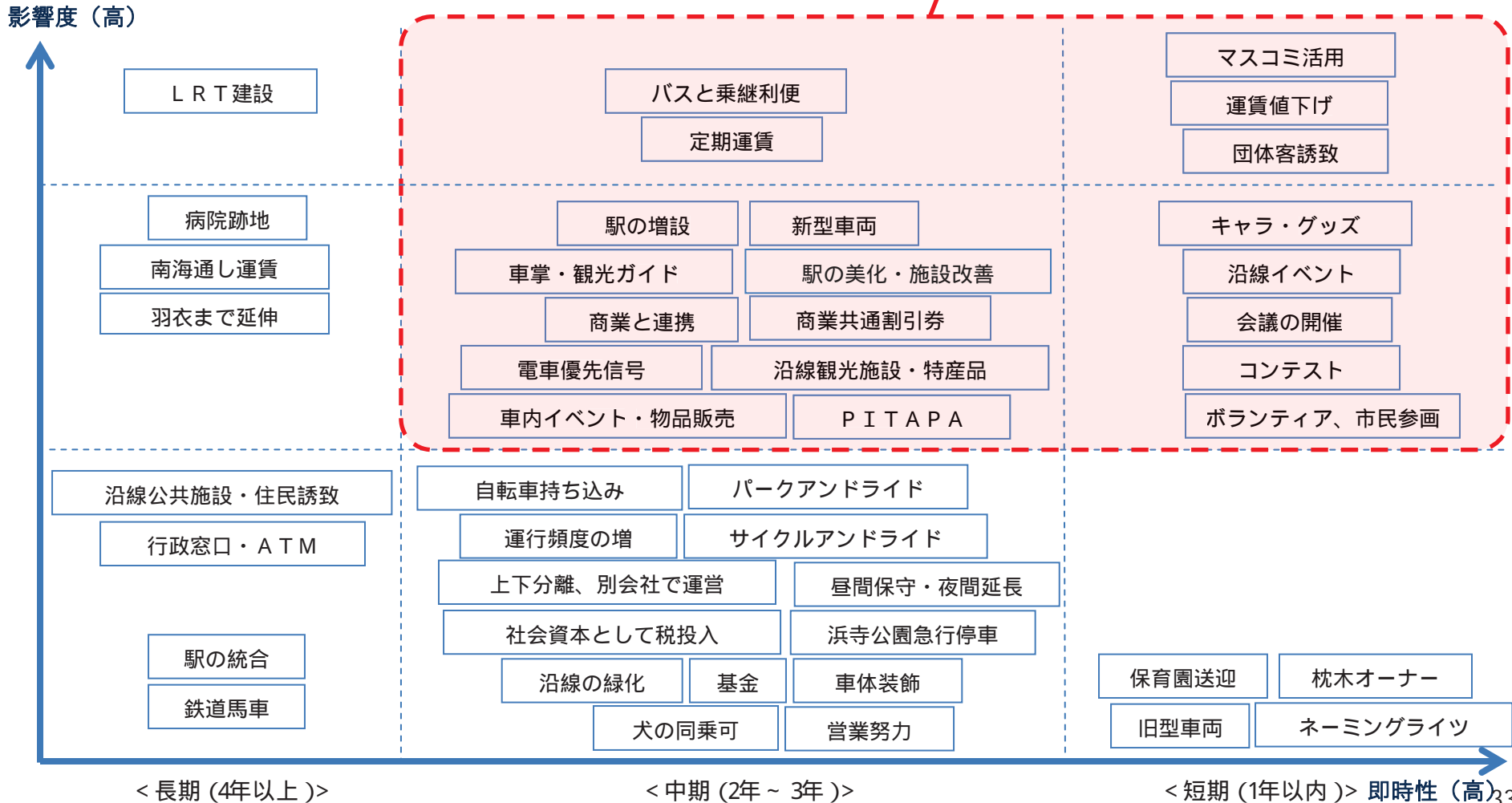
5. 再生・活性化に向けた取組みの検討<③活性化策の選定>

【都市の魅力と活力への影響度・即時性】

影響度・即時性が高い提案として、マスコミ活用や運賃値下げ、団体客誘致等が挙げられる。

<阪堺線の活性化に関する市民提案結果の分析>

「都市の魅力と活力」への影響度・即時性が高い提案



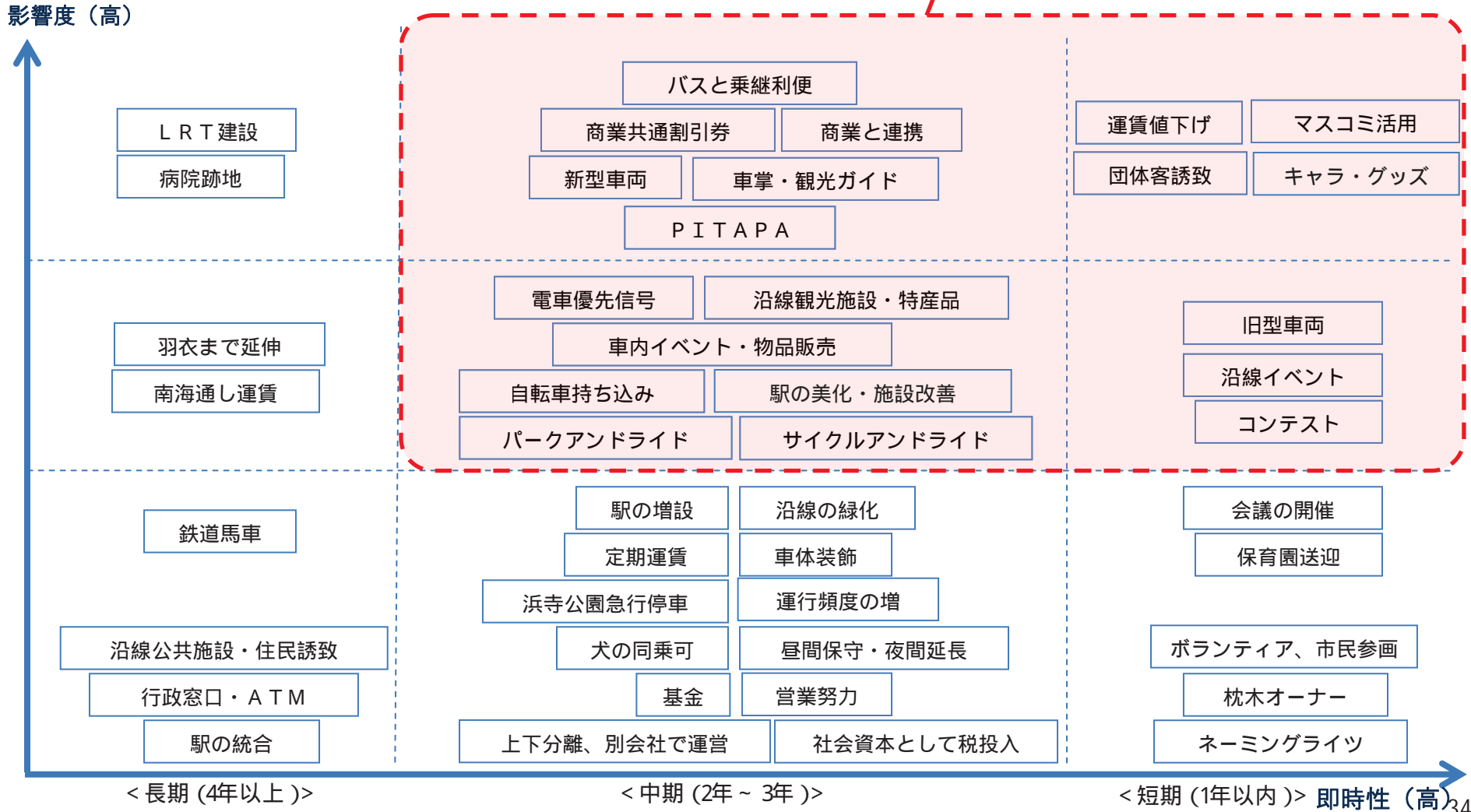
5. 再生・活性化に向けた取組みの検討<③活性化策の選定>

【交流と観光への影響度・即時性への影響度・即時性】

影響度・即時性が高い提案として、マスコミ活用や運賃値下げ、団体客誘致、キャラクター・グッズ等が挙げられる。

<阪堺線の活性化に関する市民提案結果の分析>

「交流と観光」への影響度・即時性が高い提案

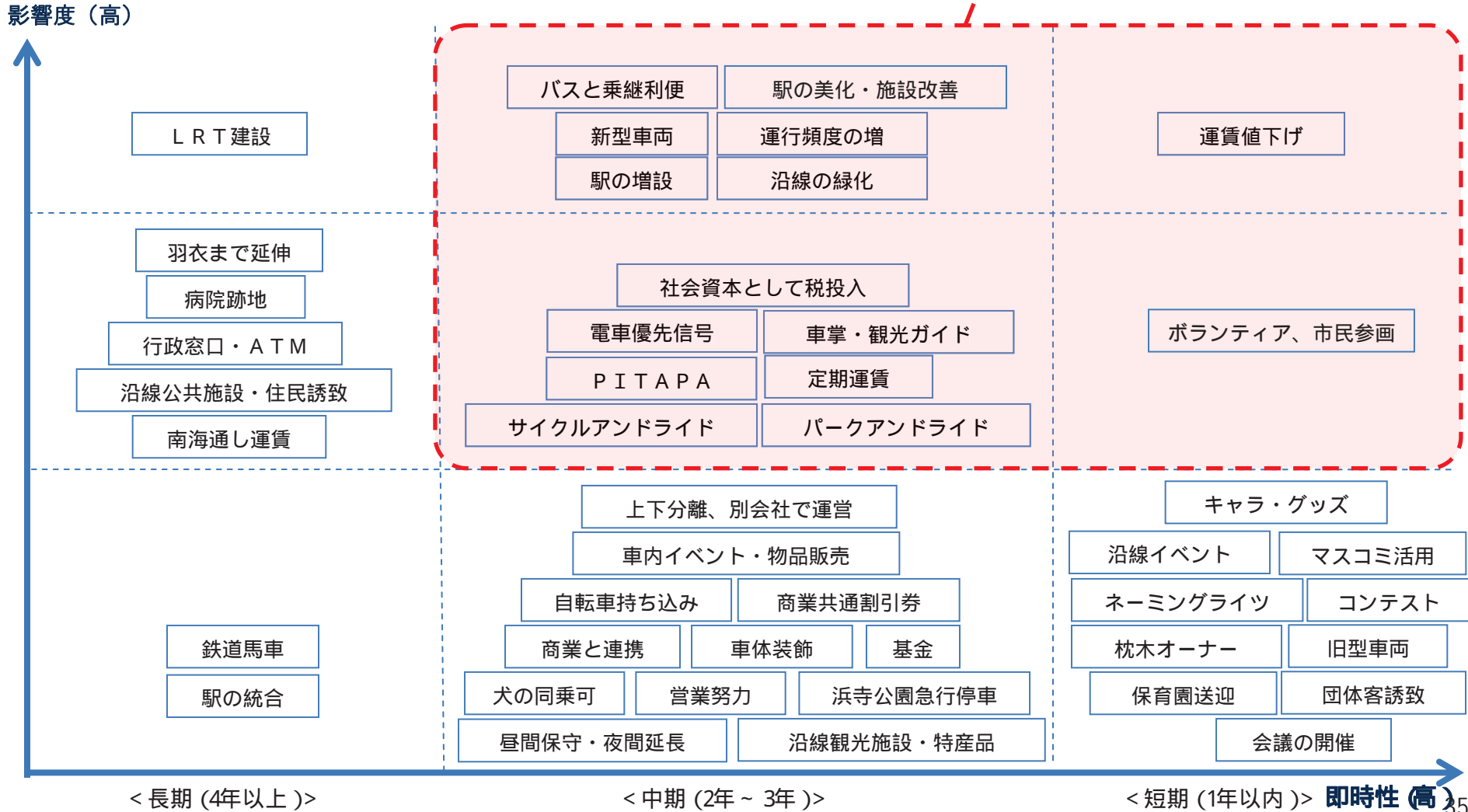


5. 再生・活性化に向けた取組みの検討<③活性化策の選定>

【人と環境への影響度・即時性への影響度・即時性】

影響度・即時性が高い提案として、運賃値下げやボランティア、駅の美化・施設改善等が挙げられる。

<阪堺線の活性化に関する市民提案結果の分析>



【阪堺線の活性化に向けた取組み（案）】

- ・事務局において市民提案結果等の分析（影響度・即時性の高い提案の抽出）を行い、本WGにおいて検証したものを、下記の阪堺線の活性化に向けた取組み（案）として取りまとめた。
- ・取組み（案）に含めなかった市民提案については、取組み（案）と並行して取り組んでいく阪堺線沿線まちづくりを進めていく中で活用を図る。

○即効性の高い取組み（案）

項目	
利用者増加	運賃政策（1区間運賃化、高齢者割引等）
	バスとの乗継利便の向上（ゾーン運賃、情報提供等）
	パークアンドライド、サイクルアンドライド
高度化による利便性の向上	低床式車両の導入
	ICカードの導入
	電車優先信号等
	停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）
営業支援他	イベントとの連携、ツアーの誘致
	メディア活用によるPR
	商業、観光施設との連携
	キャラクター・グッズの活用
市民協働	ボランティア（清掃、施設修繕等）、市民・行政・事業者の継続的な連携を図る仕組み

○中長期的な取組み（案）

病院跡地の活用等の沿線まちづくり（活性化）の推進

6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

- ・ 阪堺線は、堺のまちづくりにおいて重要であるが、現状のままでは存続が困難である。
- ・ 阪堺線再生に向けて具体的な支援策を検討する必要がある。

阪堺線（堺市内区間）の現状

利用者減少
↓
2億円/年以上の赤字

【阪堺電軌（株）との意見交換】
⇒ 経営努力を上回る収入減少
⇒ 施設老朽化や安全水準向上への対応
⇒ 阪堺線（堺市内）の公有化 など

現状では存続不可

堺市のまちづくり

《福祉・環境、商業・産業、観光・文化》

< 都心の現状 課題 >

・ 高齢化の進行
・ 地域活力の低下
・ 公共交通利用者の減少

< 上位計画の位置づけ >

堺の交通ビジョン
堺活力再生プロジェクト
環境モデル都市行動計画

阪堺線が必要

【沿線住民アンケートの実施】

⇒ 生活の足として必要
⇒ 歴史的資産
⇒ 交通弱者にとり必要
⇒ 観光拠点間の結節
など

再生に向けて必要な取組み

- ・ 利用者増加の取組み
- ・ 安全運行への取組み
- ・ 存続に向けた仕組みづくり
- ・ 阪堺線とまちづくりとの連携

【市民提案（活性化策）の募集】

⇒ イベント実施
⇒ 利便性の向上
⇒ 観光・商業と連携
⇒ 運賃制度 など

具体的な支援策

【活性化策の選定結果】

・ 阪堺線の活性化に向けた取組み（案）で示された取組（前掲P33）のうち、事業者が主体となり実施するもので、堺市による支援が可能なものを、事務局において活性化策（事務局（案））として、下表のように選定した（○印の項目）。

・ 上記の事務局（案）について、本WGとして、活性化策としての妥当性の検証を行い、P39～40に示すように取りまとめた。

・ なお、今回の活性化策に含めなかった市民提案については、活性化策と並行して、阪堺線沿線のまちづくりを進めていく中で活用を図る。

項 目	活性化策	備 考
運賃政策（1区間運賃化、高齢者割引等）	○	参考資料参照
バスとの乗継利便の向上（ゾーン運賃、情報提供等）	○	〃
パークアンドライド、サイクルアンドライド		事業者の協力のもと実施
低床式車両の導入	○	参考資料参照
ICカードの導入	○	〃
電車優先信号等	○	〃
停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）	○	〃
イベントとの連携、ツアーの誘致		市は、企画立案などの支援を継続
メディア活用によるPR		市は、取材協力などの支援を継続
商業、観光施設との連携	△	（運賃施策と一体で実施）
キャラクター・グッズの活用		それぞれで取り組む
ボランティア（清掃、施設修繕等）、市民・行政・事業者の継続的な連携を図る仕組み		市民・行政・事業者が協力

【具体的な支援策の検討】

存続が可能となる支援が必要



《支援内容》

《並行して取組む施策》

早急に対応すべき視点

STEP 1

安全運行の確保に必要な経費への支援

老朽化対策（保安監査対応含む）への支援

STEP 2

阪堺線を活かしたまちづくりのための政策的運賃施策の導入

一定期間に取り組むべき視点

STEP 3

高度化等
利便性向上への支援

活性化策を振り分け

公有民営化などの事業スキームの検討

沿線まちづくり（活性化）の推進

6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

- 堺市が実施する利用者拡大策及び高度化の具体的な支援策について、市がめざすまちづくりの方向性に沿うことを前提として、事例等を踏まえて検討した結果、下記のとおりになる。

都心の魅力・活力を支える公共交通

骨格となる軌道を補完するバス網を構築することにより、面的に地区を包含し、地区の一体性を高めることができる公共交通網を構築します。

STEP 2

ゾーンチケット

STEP 3

ICカード

人と環境にやさしい公共交通

公共交通の充実により、自動車に頼らなくとも移動できる交通環境を構築し、誰もが使いやすい公共交通の充実を図ります。

高齢者利用割引

低床式車両

停留場増設・機能改善

交流と観光・文化を支える公共交通

既存公共交通を有効に活用しながら、都心の南北及び東西の交通軸を強化し、都心へのアクセス機能の向上と地区の回遊性を高めます。

1区間運賃化

電車優先信号

【ワークショップ意見】 《市民・行政・事業者の役割と連携について》

＜市民・行政・事業者の連携について＞

三者が連携する仕組みが必要

- ・ 支援策実行とその後の検証を多角的に行う運営委員会（仮称）が必要
- ・ 利用者ニーズを汲み取るシステムの構築が必要

＜市民の役割について＞

阪堺線との係りを持つ
（積極的な利用、ボランティア等）

- ・ 沿線の住人・企業は積極的に乗る努力が必要
- ・ ボランティア、サポーター組織（電停の掃除、美化活動等）、情報発信
- ・ 市民の無関心をやめる、自分たちの電車であるとの意識を高める

＜行政の役割について＞

将来まちづくりを検討する

- ・ 阪堺線の支援により、まちが変わるロードマップが必要
- ・ 総合的な交通計画が必要

支援策の妥当性を明確にする

- ・ 支援策を打ち切る条件を明らかにすることが必要
- ・ 事業者に経営努力を求める
- ・ 事業スキーム（公有民営、上下分離）の検討

支援について理解を求める

- ・ 市の取組について市民に情報公開やPRすることが必要

大阪市内区間との連携を図る

- ・ 支援には、大阪市内区間の存続の担保が必要

他の公共交通の取り扱いを検討する

- ・ 堺市内の全体の公共交通の中でお金や力の配分を考えることが必要

その他

- ・ 市民に寄付を募る
- ・ アンケートの実施（将来予測等）

＜事業者の役割について＞

経営努力

- ・ 利用促進を図る（積極的なPR、学校・企業等の沿線団体利用促進、イベント）
- ・ 町のにぎわいなど行政任せで利益を取るのはいらない（事業者自らも努力すべき）

支援について市民に理解を求める

- ・ 事業者も市民に説明すべき

7. 行政・事業者・市民の役割分担

- 阪堺線（堺市内区間）の存続には、行政・事業者・市民のそれぞれ取組みの実行とその連携が重要
- 三者の連携促進を図るためには、三者により構成される組織（運営委員会（仮称））の設立が望ましい

◆行政

《役割》

○阪堺線再生プログラムを実施する

《必要な取組み》

- ・ 阪堺線の存続理由を明確にする（まちづくり、交通体系等）
- ・ 事業者に経営努力を求める
- ・ 大阪市内区間との連携を図る
- ・ 市民、事業者の取組みを支援する 等

◆事業者

《役割》

○阪堺線に乗ってもらい、知ってもらい

《必要な取組み》

- ・ 安全に運行する
- ・ 経営効率を高める
- ・ 利用者利便を高める
- ・ 沿線も含めて宣伝に努める
- ・ 行政、市民と連携する 等

運営委員会（仮称）

◆市民（企業も含む）

《役割》

○阪堺線を利用する、応援する

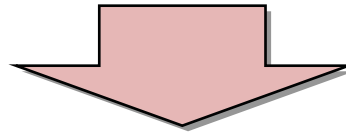
《必要な取組み》

- ・ 利用する機会を増やす
- ・ ボランティア（清掃、花壇等）
- ・ サポーター制度（車両購入、企業広告等）
- ・ 沿線まちづくりを進める 等

【行政・市民・事業者が参加する運営委員会（仮称）】

《運営委員会（仮称）》

- ・メンバー：堺市、阪堺電軌(株)、沿線企業、商工関係者、沿線住民、市民団体等
- ・目的：阪堺線（堺市内区間）の存続・活性化を目的に、支援策の検証及び見直しや、活性化に向けての意見交換等を実施することを目的とする



【支援策の検証】

- 施策実施による効果（利用者増加数、収入改善効果 等）
- 堺市の負担方法 等

【支援策の見直し】

- 効果的な支援策の検討
- 先進事例の研究 等

【活性化に向けた意見交換】

- イベントの開催、阪堺線のサービス改善 等

【検討経緯】

《平成22年》

(2月19日) 第1回専門家WG
(2月26日 第1回庁内検討委員会)

- ・ 専門家WGの進め方、スケジュール
- ・ 阪堺線の現状説明
- ・ 南海電鉄(株)・阪堺電気軌道(株)との協議の経緯 等

(3月17日) 第2回専門家WG
(3月25日 第2回庁内検討委員会)

- ・ 阪堺線の現状説明（利用者減少要因等）

(4月15日 第3回庁内検討委員会)

- ・ 要綱の改定
- ・ これまでの検討内容の確認

(4月28日) 第3回専門家WG
(5月11日 第4回庁内検討委員会)

- ・ 阪堺線の活性化策に関する市民提案・市民との意見交換
- ・ 阪堺電気軌道(株)との意見交換

(5月29日) 第4回専門家WG
(5月31日 第5回庁内検討委員会)

- ・ 堺市の交通ビジョン、まちづくりから見た阪堺線の役割
- ・ 阪堺線の活性化に向けた取組み（案）提示

(6月13日) 第5回専門家WG
(6月15日 第6回庁内検討委員会)

- ・ 行政、市民、事業者の役割分担
- ・ 中間とりまとめ

(6月30日) 阪堺電気軌道(株)への支援策（案）の提示

(7月15日 ~8月15日) パブリックコメント実施

(7月17日) ワークショップ実施

(8月20日) 第6回専門家WG
(8月25日 第7回庁内検討委員会)

- ・ ワークショップ
- ・ とりまとめ

【運賃均一化：社会実験（H18）】

- 実験内容：実験期間中、阪堺線・上町線の2区間運賃（大人290円、小児150円）を1区間運賃（大人200円、小児100円）への均一化を実施する。
- 実験期間：平成18年10月1日（日）～平成18年11月30日（木）
- 割引対象：堺市内を含む2区間（堺市⇄大阪市）の定期外乗車（現金及び回数券による乗車） ※定期券及び一日フリー乗車券は対象外
- 実験主体：堺市と阪堺電軌(株)の共同実験
- 実験結果：

堺市内を含む2区間（堺市内⇄大阪市内）のデータ

調査種別	日数 (日)	実験前 (人)	実験中 (人)	増加数 (人)	比率 (%)
平日	41	1,161	1,572	411	135.4
土曜	8	1,527	2,277	750	149.1
日祝	12	1,770	2,408	638	136.0
全体結果	61	81,057	111,564	30,507	137.6

※調査（平日、土曜、日祝）は各1日
 ※全体結果は、10月1日～11月30日の61日間の数値

- ・利用者拡大策として、2区間運賃（290円）の1区間均一運賃化（200円）を導入
 - ・通常運賃との差額に対して、市が支援する
- 《交流・観光促進》

【高齢者利用割引：おでかけ応援バス】

高齢者の外出支援と社会参加を促進するため、満65歳以上の市民が、南海バス・近鉄バスを1乗車100円で利用できる事業

< 利用実績 >

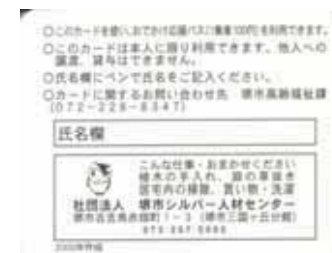
	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
利用者数 (延人/年) ²	146,934	281,772	862,485	1,122,956	1,218,248	1,225,602
利用者数 (延人/日) ¹	8,163	10,436	13,269	15,904	17,088	17,262
対H16年度比	-	128%	163%	195%	209%	211%
実施日数	18	27	65	71	71	71

- 1 特定日におけるサンプル調査に基づく1日当たりの利用者数
- 2 利用者数 (延人/日) ¹に年間の利用日数を乗じて算出した利用者数

H19年7月より近鉄バス参画

< 効果 >

- ・ 市内百貨店の来客数が増加
- ・ 実施日にあわせてキャンペーン実施 (スタンプカードや抽選券の発行など)



おでかけ応援カード

- ・ 利用者拡大策として、高齢者の運賃割引制度 (1乗車100円) を導入
- ・ 通常運賃との差額に対して、市が支援する

《 高齢者外出支援等 》

【ゾーンチケット：堺・住吉まん福チケット（南海電鉄グループ）】

- ・ 阪堺電車全線、南海電鉄と南海バスの指定区間が一日乗り放題
- ・ チケット提示で施設・飲食店での特典あり



(利用可能エリア)



(商業・観光施設との連携)

- ・ 利用者拡大策及び商業・業務・観光との連携策として、阪堺線、バスが乗り放題となるゾーンチケットを導入
 - ・ 販売額の一部に対して、市が支援する
- 《商業活性化、観光促進》

【施設高度化：富山ライトレール】

(ICカードの導入)

(低床式車両の導入、停留場の増設、施設改善)



- ・ 利便性の向上を図るために、高度化（低床式車両、ICカード、電車優先信号等）を図る
- ・ 高度化に要する経費を市が支援する

- WGでは、市民提案や事業者とのヒアリングなどを通じて、阪堺線の再生・活性化に向けた取組みや支援策などを検討してきた。
- 阪堺線の再生・活性化に向けては、行政・事業者・市民が連携を図りつつ、それぞれの役割を着実に実行していくことが必要である。特に市が支援策を実施するにあたっては、市民理解を得ることが前提となることから、阪堺電気軌道（株）においても、より一層の経営努力が求められる。
- また、将来の堺のまちに必要な阪堺線が、持続的な運行を継続していくための担保として、公有民営化などの事業スキームについても、今後、検討を行うことが必要である。
- これらの取組みにより、阪堺線の再生・活性化が図られるのみならず、堺市域全体の発展が図られることを期待するところである。