

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

阪堺線の現状

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 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

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
- ・阪堺線とまちづくりとの連携

【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

【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・商業との連携
運賃制度 など

具体的な支援策

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

阪堺線（堺市内区間）は、堺市の支援がなければ存続困難
・利用者減少等による約2億円/年の赤字

阪堺線（堺市内区間）は堺市のまちづくりにおいても重要
・福祉、環境、観光・文化、商業・業務

存続が可能となる支援が必要

支援内容

直ちに
取り組む
施策

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

運賃施策等
利用者拡大策への支援

一定期間
に取り組む
施策

STEP 3

高度化等
利便性向上への支援

活性化策
から
支援策
を検討

並行して
取り組む
施策

継続的運行
のための
事業スキームの検討

沿線
まちづくり
（活性化）
の推進

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

阪堺線の活性化に向けた取組み（案）から、事業者が主体となって実施するもので、本市が支援可能なものを支援策（案）の候補とする。

項 目	支援策（案） の候補	備 考
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		事業者は実施主体となりにくい。
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）		
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今後も継続する。
メディア活用によるPR		市は、取材協力などの支援を今後も継続する。
商業、観光施設との連携		（運賃施策への取込み可能）
キャラクター・グッズの活用		各主体単体での取組み
ボランティア（清掃、施設修繕等）		市民が実施主体（行政・事業者は協力）

【事例：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）

【事例：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 >

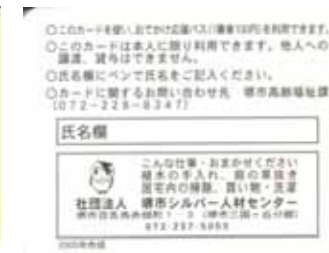
	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
利用者数(延人/年) ²	146,934	281,772	862,485	1,122,956	1,218,248	1,225,602
利用者数(延人/日) ¹	8,163	10,436	13,269	15,904	17,088	17,262
対H16年度比	-	128%	163%	195%	209%	211%
実施日数	18	27	65	71	71	71

- 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）

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

【参考：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
- ・ チケット提示で施設・飲食店での特典あり



（利用可能エリア）



- 有効区間**
- 南海電鉄 なんば～堺、なんば～中百舌鳥、汐見橋～岸里玉出
 - 南海電鉄 全線
 - 南海バス 堺市内指定区間

（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）

【参考：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

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討（支援策（案））

【阪堺線（堺市内区間）支援策（案）】

支援策（案）	内 容
ゾーンチケットへの支援	都心地域の商業・業務、観光の活性化を図るため、阪堺線（堺市内区間）及びバス（主に本市都心地域）を対象として設定するゾーンチケットの販売に対し、その一部を支援する。
高齢者利用割引への支援	高齢者の外出支援、社会参加の促進を図るため、堺市内居住の65歳以上の高齢者が、毎月5・10・15・20・25・30日において、阪堺線（浜寺駅前～我孫子道）で乗車・降車する場合の運賃を100円均一とし、運賃差額を支援する。
堺市内・大阪市内区間の均一運賃化への支援	堺市の交流人口の増加を図るため、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）の均一運賃とし、運賃差額を支援する。
低床式車両の導入	高齢者や障害者、妊婦等の交通弱者の外出支援、観光の活性化等を図るため、バリアフリー、デザイン等に優れた低床式車両の導入経費を支援する。
停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）	バリアフリー対応等の機能改善等により利便性の向上を図るため、電停の増設や機能改善の経費を支援する。
路面電車優先信号	運行時間短縮等の利便性の向上を図るため、路面電車優先信号の導入の経費を支援する。
ICカードの導入	交通機関間の乗換利便性の向上や乗降に要する時間短縮等の利便性の向上を図るため、ICカードを導入を支援する。

阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討（まちづくりの視点と実施時期）

時間軸	<p>都心の魅力・活力を支える公共交通</p> <p>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。</p>	<p>人と環境にやさしい公共交通</p> <p>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。</p>	<p>交流と観光・文化を支える公共交通</p> <p>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。</p>
STEP 1	ゾーンチケット	高齢者利用割引	1 区間運賃化
STEP 2	ICカード	低床式車両	電車優先信号
		停留場増設・機能改善	