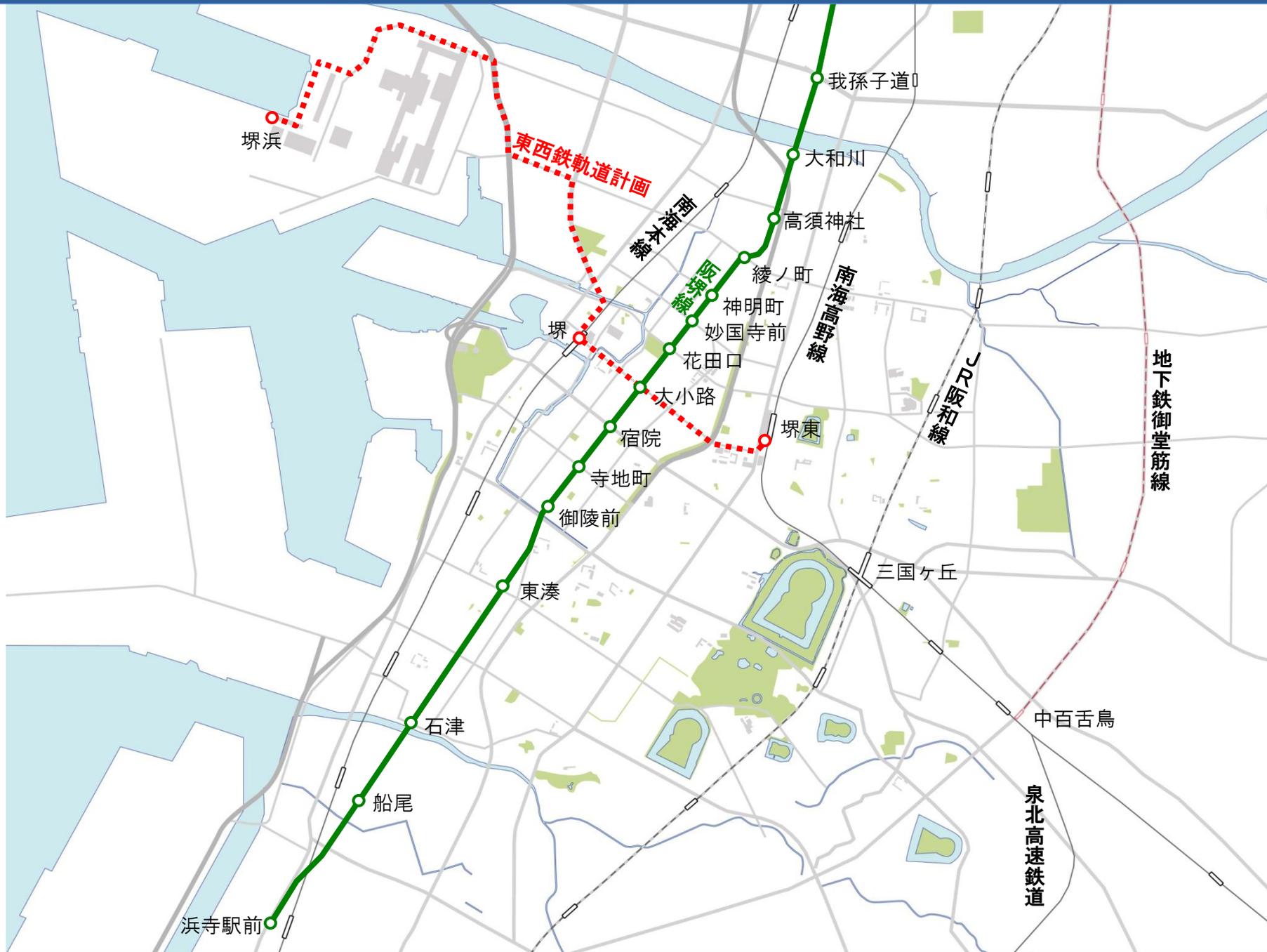


- 平成16年1月 堺市公共交通懇話会提言「東西鉄軌道の実現に向けて」
- 平成16年10月 近畿地方交通審議会答申第8号（堺市東西鉄軌道の位置付け）
- 平成20年12月 「東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）」公表
- 平成21年秋 東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）の中止等の政策変更
- 平成21年12月 阪堺電気軌道(株)から堺市長への阪堺線「堺市内路線」に関する緊急要請
- 平成22年1月 LRT関連の減額補正予算の議会承認
- 平成22年6月 「阪堺線(堺市内)の支援策（協議案）」を阪堺電気軌道（株）に提示
- 平成22年10月 堺市長・阪堺電気軌道（株）社長 存続に係る基本合意、支援開始
- 平成23年1月 高齢者運賃割引、堺市内・大阪市内区間の運賃均一化への支援開始
- 平成23年8月 東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）の事業性の検証結果の公表
- 平成24年3月 低床式車両導入に係る製造費等予算の議会承認

# 東西鉄軌道計画及び阪堺線



## ◆利用者拡大策・運行継続に必要な経常的経費への支援（2億円/年）

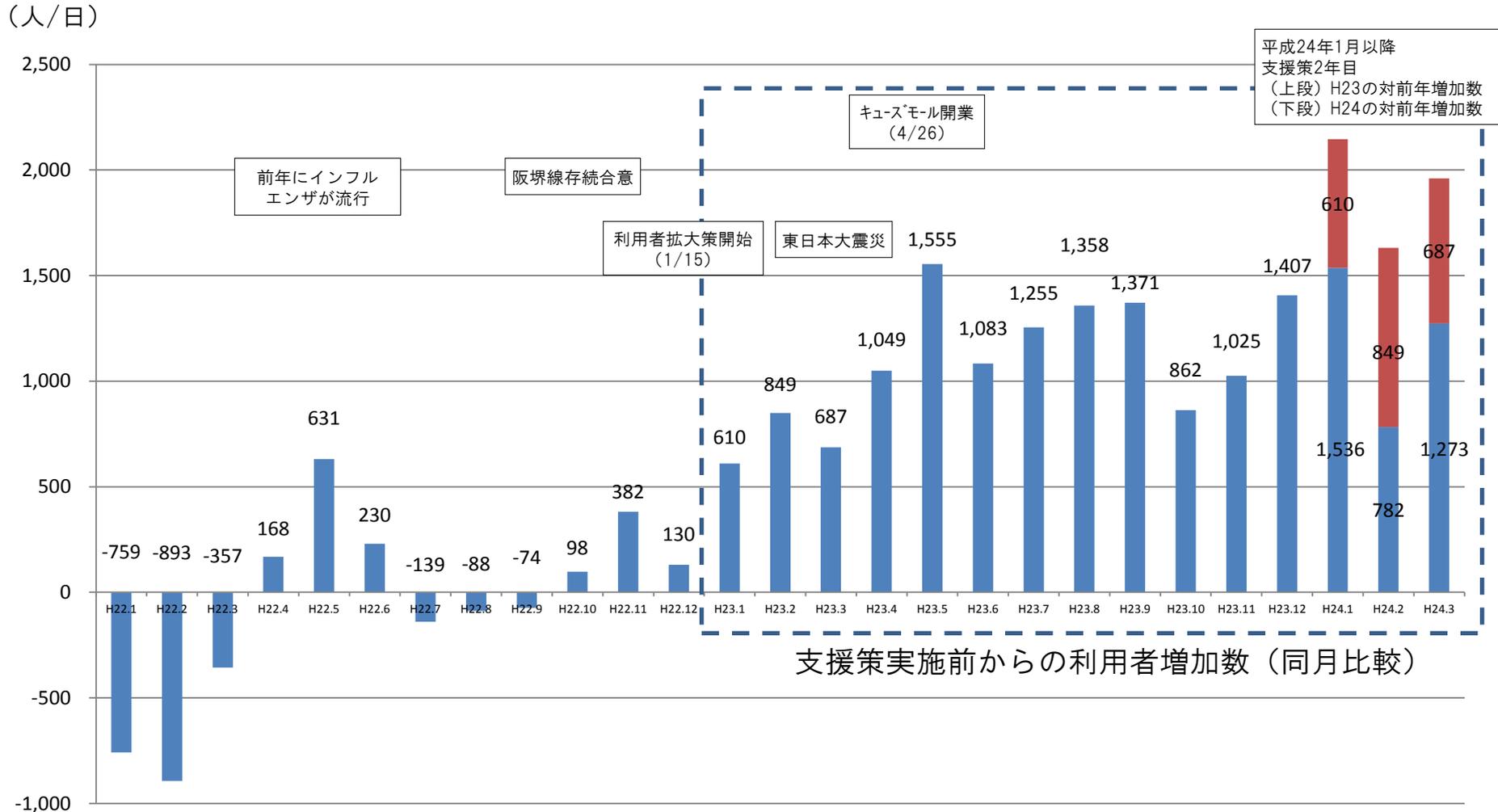
利用者拡大策への支援	ゾーンチケットへの支援
	高齢者利用割引への支援
	堺市内・大阪市内区間の均一運賃化への支援
運行の継続に必要な経費への支援	施設の保安・保守に要する費用等への支援

## ◆高度化、老朽化対策のための支援（30億円/10年）

高度化による利便性の向上	低床式車両の導入
	停留場の増設、機能改善
	路面電車優先信号の導入
	ICカードの導入
老朽化対策	老朽化に伴う施設改修の経費への支援

# 阪堺線の利用者拡大策実施後の利用者数

・平成24年1月からは運賃施策2年目となるが、平成24年1月は、支援策開始前の平成22年1月と比較して、2,146人/日（平成23年の対前年増加数610人/日、平成24年の対前年増加数1,536人/日）の増加と、引き続き増加傾向を示している。



# 阪堺線の利用者拡大策実施後の利用者数

・利用者拡大策を実施した平成23年1月以降、対前年同月比較で増加しており、利用者拡大策の増加見込みを上回っている。

(人/日)

年	利用者数	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	平均
平成20年度	1日平均利用者	21,742	21,418	21,596	20,514	20,243	20,674	20,647	20,329	19,160	23,525	19,984	19,034	20,738
	対前年同月増減	▲232	▲367	211	▲1,268	▲142	▲139	▲810	▲29	▲608	▲720	▲756	▲745	▲467
平成21年度	1日平均利用者	20,290	19,723	20,341	19,811	19,230	19,774	19,843	19,193	18,108	22,766	19,091	18,677	19,737
	対前年同月増減	▲1,452	▲1,695	▲1,254	▲703	▲1,013	▲900	▲805	▲1,135	▲1,051	▲759	▲893	▲358	▲1,001
平成22年度	1日平均利用者	20,458	20,354	20,572	19,673	19,142	19,398	19,941	19,575	18,238	23,376	19,940	19,364	20,003
	対前年同月増減	168	631	230	▲139	▲88	▲376	98	382	130	610 (2.7%)	849 (4.4%)	687 (3.7%)	A 265
平成23年度	1日平均利用者	21,507	21,909	21,655	20,927	20,500	20,769	20,803	20,600	19,645	24,912	20,722	20,637	21,215
	支援策実施前同月増減	1,049 (5.1%)	1,555 (7.6%)	1,083 (5.3%)	1,255 (6.4%)	1,358 (7.1%)	1,371 (7.1%)	862 (4.3%)	1,025 (5.2%)	1,407 (7.7%)	1,536	782	1,273	B
											2,146 (9.4%)	1,631 (8.5%)	1,960 (10.5%)	A+B
	3ヶ月平均増加人数	1,229 (6.0%)			1,328 (6.8%)			1,098 (5.7%)			1,912(9.5%)			
平均	1,392 (7.0%) 19,823人/日→21,215人/日(+50.8万人/年)													

利用者拡大策の増加見込み

約21.5万人/年⇒約589人/日

平成24年1月以降支援策2年目⇒ A：H23.1～3の対前年増加数、B：H24.1～3の対前年増加数 A+B：支援策実施前からの利用者増加数

# 阪堺線の利用者拡大策実施後のOD調査結果

大阪市内相互の利用が減少している一方、堺市内相互発着及び大阪市内～堺市内跨りの利用が増加している。

## 全区間

大阪市内 相互発着

移動人員				H23との比較					
H17	H21	H22	★H23	対H 17		対 H21		対 H22	
				増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減
15,998	15,377	15,147	<u>15,017</u>	▲ 6.1	▲ 981	▲ 2.3	▲ 360	▲ <u>0.9</u>	▲ <u>130</u>

堺市内 相互発着

移動人員				H23との比較					
H17	H21	H22	★H23	対H 17		対 H21		対 H22	
				増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減
2,792	2,028	1,985	<u>2,030</u>	▲ 27.3	▲ 762	0.1	2	<u>2.3</u>	<u>45</u>

大阪市内～堺市内 跨り

移動人員				H23との比較					
H17	H21	H22	★H23	対H 17		対 H21		対 H22	
				増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減
1,826	1,866	1,928	<u>2,683</u>	46.9	857	43.8	817	<u>39.2</u>	<u>755</u>

全区間計

移動人員				H23との比較					
H17	H21	H22	★H23	対H 17		対 H21		対 H22	
				増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減
20,616	19,271	19,060	<u>19,730</u>	▲ 4.3	▲ 886	2.4	459	<u>3.5</u>	<u>670</u>

## 堺市内区間

堺市内 相互発着  
+  
大阪市内～堺市内 跨り

移動人員				H23との比較					
H17	H21	H22	★H23	対H 17		対 H21		対 H22	
				増減率	増減	増減率	増減	増減率	増減
4,618	3,894	3,913	<u>4,713</u>	2.1	95	21.0	819	<u>20.4</u>	<u>800</u>

調査日：H23.10.12（水）