

# 阪堺線支援策の検討状況

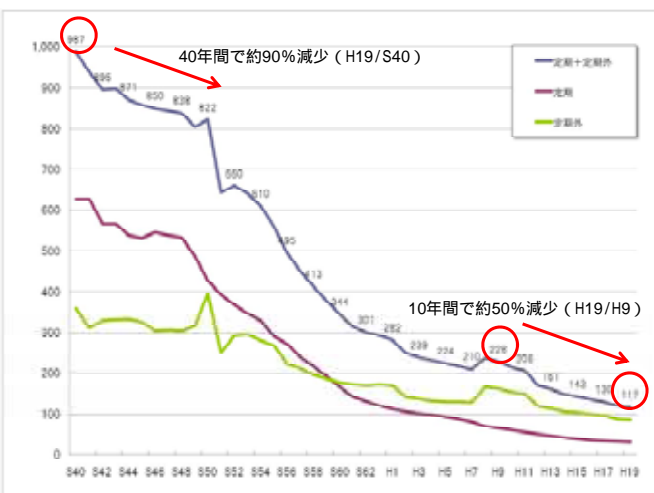
## 1. 阪堺線の現状

### 阪堺線の現状

- ・阪堺線は1911年（明治44年）に開業し、間もなく100年を迎える、長年市民に親しまれた路面電車である。
- ・しかし、利用者は昭和30年代をピークに減少を続けており、近年では10年間で約50%（H19/H9）の大幅な減少傾向となっている。
- ・平成20年度には、阪堺線（堺市内）の赤字は2.2億円、会社全体でも3.0億円の赤字となっている。
- ・また、施設は非常に老朽化しており、抜本的な改修が必要となっている。



図・路線図 出典：阪堺電軌HP



阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移（万人/年）



阪堺線宿院停留所付近 昭和15年頃

年度	H17	H18	H19	H20
営業収益	264	202	190	185
営業費用	398	394	411	402
営業損益	-133	-192	-221	-217

阪堺線（堺市内）軌道事業収支推移表（百万円）

### 阪堺線利用者減少の要因

種別	内的要因	外的要因
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>我孫子道での乗換え不便</li> <li>南海電車との共通運賃制の廃止</li> <li>運賃の値上げ・割高感</li> <li>ダイヤ改正による利便性低下</li> <li>最終電車の時刻が早い</li> <li>宣伝や営業努力の不足</li> <li>交通機関としての認知度低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心地域の活力低下</li> <li>目的地の求心性低下</li> <li>自動車・自転車・二輪車の普及</li> <li>並行鉄道（南海本線や高野線）の利便性向上</li> <li>並行鉄道との相対的なスピード低下</li> <li>交通量増加等による表定速度低下</li> <li>交通機関としての認知度低下</li> </ul>
定期	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道主要駅との非結節</li> <li>定期の割高感による、定期外利用（回数券など）への移行</li> <li>ICカード等の未導入による利便性低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学で立寄り可能なルートに変更</li> <li>他の交通ネットワーク拡大や利便性向上</li> <li>高齢化による定期利用の減少</li> </ul>
定期外	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両のバリアフリー対策が不十分</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線集客施設の減少</li> <li>沿線でのイベント減少</li> </ul>

## 2. 市のまちづくりの基本方針

### 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

「堺市の交通ビジョン」平成20年6月

「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す。

公共交通に対する考え方

- ・広域交通ネットワーク
    - 広域アクセスネットワークづくり
    - 観光を促進する交通
  - ・都市内交通ネットワーク
    - 交通ネットワークの形成
    - 都心の再生に向けた都心交通の構築
- ：周辺都市との結節性を高める  
：観光拠点へのアクセス性を高める  
：市内の拠点間の交流・連携を強化  
：都心のアクセス機能や、回遊性を高める

### 環境、賑わい・交流のまちづくり

「堺活力再生プロジェクト（案）より抜粋」平成22年2月

世界に誇れる環境共生都市を実現します

まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくりを進める

公共交通と自転車を中心とした都市構造への変革

都心地域や各地域拠点の魅力向上

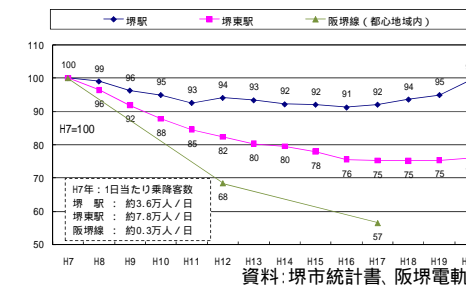
## 3. 都心の現状・課題について

### 商業・業務・観光等の多様な機能が集積した地区

- ・官公庁施設、商業施設、業務施設が集積する地区
- ・千利休屋敷跡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

### 商業・業務等の機能は停滞し、公共交通利用者は減少

- ・近年のモータリゼーションの進展等により商業・業務機能は停滞
- ・鉄道、軌道、バスともに利用者数は減少傾向



資料：堺市統計書、阪堺電軌

## 4. 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

#### <環境>

自動車から公共交通中心の交通体系に転換し、都市構造を変革

#### <観光・文化>

「旧市街地エリア」及び「大仙公園周辺エリア」を重点観光エリアに位置付け文化観光拠点を整備

観光拠点等へのアクセス性向上

#### <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、都心地域の活性化を図り、魅力を高める取組が必要

地域内及び周辺地域との交流機能強化

面的に地区を包含し、地区の一体性を高める公共交通網の構築

阪堺線を含む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

- ・開業100年を迎えようとする、長年市民に親しまれてきた堺市の貴重な歴史的資源

#### 堺市のまちづくりにおける役割

- ・堺市の交通ビジョンの方針に沿って、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
- ・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

# 阪堺線支援策の検討状況

## 5. 阪堺線の活性化に向けた取組み（案）

4/1～4/21にかけて市HP、広報にて阪堺線活性化に関する市民提案を募集

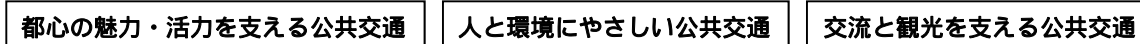
結果

	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	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

取組み（案）

・市民提案を、阪堺線の活性化を考える上で以下の3つの視点より、影響度・即時性の観点から評価



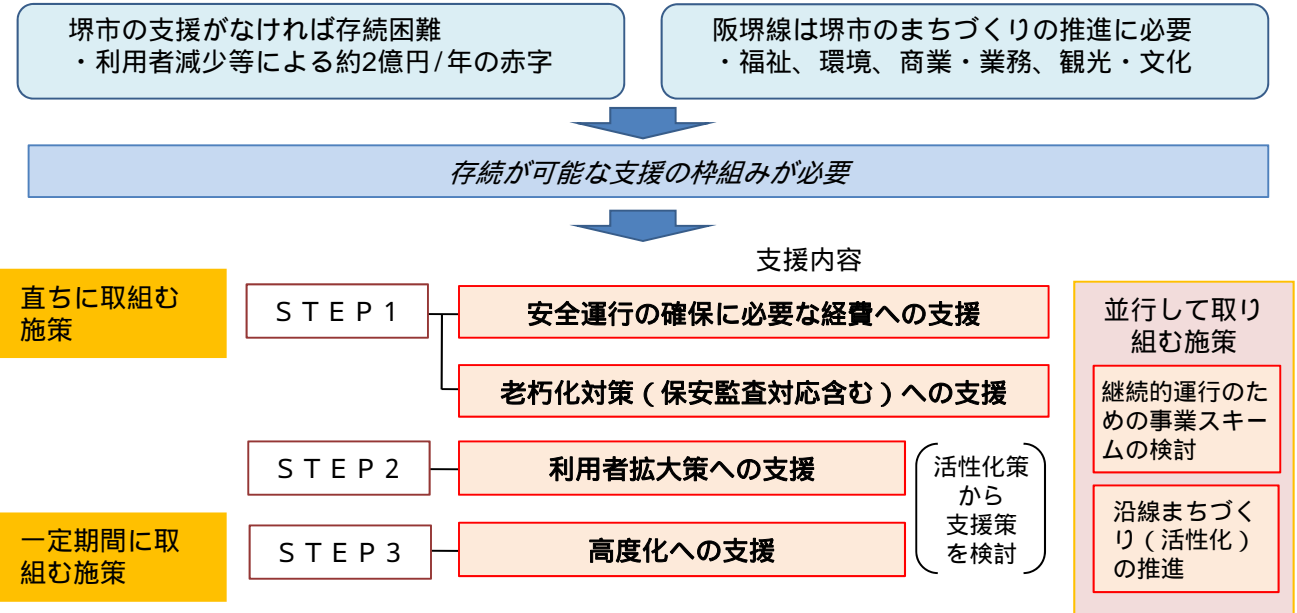
・3つの視点で、評価の高い提案を取組み案（下線がある提案）として抽出

分類	提案内容
車内・沿線イベント	<u>沿線イベントの開催</u> 、車内イベント・物品販売の実施、コンテストの開催
利便性の向上	<u>バスと乗継利便の向上</u> 、車内への自転車持込、 <u>ICカード導入</u> 、運行頻度の増加、羽衣までの延伸、犬の同乗を可とする
観光・商業との連携、沿線活性化	沿線観光施設・特産品の開発、沿線公共施設・住民誘致、 <u>商業との連携</u> 、車掌・観光ガイドの乗務、沿線の緑化
運賃制度	<u>運賃値下げ（1区間運賃化、高齢者割引等）</u> 、南海通し運賃の復活、定期運賃値下げ、商業共通割引券を設定
車両導入・旧型車両活用	<u>バリアフリー対応の新型車両導入</u> 、車体装飾、旧型車両の活用
P&R、C&R	<u>サイクルアンドライド、パークアンドライドの導入</u>
所要時間の短縮	<u>電車優先信号の導入</u> 、南海浜寺公園での急行停車、駅の統合
駅施設改善・駅増設	<u>駅の増設、駅の美化・施設改善</u> 、行政窓口・ATMの設置
市民協働	<u>ボランティアを担う</u> 、枕木オーナー制度の導入、ネーミングライツ導入
収入増加・経費削減	基金の創設による資金調達、営業努力による経費削減
その他	病院跡地の活用、 <u>マスコミ活用</u> 、 <u>キャラ・グッズの開発</u> 、 <u>団体客誘致</u> 、社会資本として税投入、沿線での会議の開催、保育園送迎に利用、鉄道馬車導入、昼間保守・夜間運行時間延長、LRT建設し連携することにより存続、上下分離の別会社で運営

## 6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策（素案）

阪堺線（堺市内区間）の存続に向けた支援の枠組み

- ・支援の枠組みとして、約2億円/年の赤字が発生していることから、直ちに取組む施策として、安全運行の確保に必要な経費や老朽化対策への支援、利用者拡大策への支援を行う。
- ・また、一定期間に取組む施策として高度化への支援を行う。



利用者拡大策、高度化に係る施策

・阪堺線の活性化に向けた取組み（案）から、事業者が主体となり実施するものをまとめた

	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・文化を支える公共交通
利用者拡大策	ゾーンチケット	高齢者利用割引	1区間運賃化
高度化	ICカード	低床式車両 停留場増設・機能改善	電車優先信号

## 7. 行政・市民・事業者の役割分担

・阪堺線（堺市内区間）の存続には、行政・市民・事業者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

