阪堺線再生プラン提言書

撮影　工藤 寛之

２０１０年（平成 22 年）２月１２日

阪堺線存続検討ワーキンググループ

＜　提言概要　＞

１．総論

堺市は今、環境モデル都市として、次世代に誇れるクルマに過度に依存しない、公共交通優先のまちづくりが求められている。それは、既存の交通ネットワークのスクラップ・アンド・ビルドではなく、リニューアル・アンド・モダナイゼーションでの活用が必要である。

なかでも阪堺線は、大阪市内から堺の中心市街地を縦断し、浜寺地区までを結ぶ南北方向の軸を形成する路線であり、堺市内の公共交通ネットワークを担う重要な路線のひとつである。

公共交通を基軸としたまちづくりの推進の観点からみると、阪堺線を観光資源として活用することによってにぎわいのあるまちづくりの実現に資するほか、阪堺線と自転車の活用によってクールシティ・堺の実現に資する、重要な役割を担う路線である。

２．阪堺線の現状分析

1911 年に開業した阪堺線はまもなく 100 周年を迎えようとしている。しかしながら、この 10 年間で利用客が半減しており、2008 年度の年間利用客数は阪堺線全体で 640 万人、うち堺市内で 115 万人となっている。これに伴って経営状況も悪化の一途をたどっており、2008 年度の収支で見ると阪堺線全体で約 3 億円の赤字、うち堺市内分が約 2 億円の赤字という状況となっている。

しかしながら、路線が赤字であるからといって、地域にとって不必要であるわけではなく、阪堺線市内区間が廃線となった場合を想定した利用者便益を試算すると、年間約 4.8 億円と赤字額を上回る便益が存在しており、社会的な価値は十分にある路線である。

阪堺線存続とその支援に対する市民意識も非常に高いことから、阪堺線再生のためには、様々な利用促進の方策に取り組んで利用客数を回復させる努力が必要であると同時に、社会的な価値を踏まえた公的な支援策を講じることが必要であるといえる。

３．阪堺線再生プラン

阪堺線再生のために必要な下記の事項を示した。

（１）　市民・事業者・行政のパートナーシップの確立
（２）　阪堺線の整備・運営のための公的支援のスキームの設計
（３）　阪堺線を基軸としたまちづくりの推進施策
（４）　阪堺線の利用促進施策

＜　目　次　＞

第１章　総論

１．１　公共交通を基軸としたまちづくりの推進
１．２　市内公共交通ネットワークの構築
１．３　阪堺線の役割

第２章　阪堺線の現状分析

２．１　阪堺線の概要
２．２　阪堺線の利用状況
２．３　阪堺線の経営収支
２．４　阪堺線の社会的価値
２．５　阪堺線に対する市民意識
２．６　阪堺線の今後のシナリオ比較

第３章　阪堺線再生プラン

３．１　市民・事業者・行政のパートナーシップの確立
３．２　阪堺線の整備・運営のための公的支援スキームの設計
３．３　阪堺線を基軸としたまちづくりの推進施策
３．４　阪堺線の利用促進の利用促進施策

第１章　総論

堺市は今、環境モデル都市として、次世代に誇れるクルマに過度に依存しない、公共交通優先のまちづくりが求められている。それは、既存の交通ネットワークのスクラップ・アンド・ビルドではなく、リニューアル・アンド・モダナイゼーションでの活用が必要である。諸政策と市民の知力を結集した、堺市の顔となる人と環境にやさしい交通と中心市街地の創生のために、基本的な考え方を提示する。

１．１　公共交通を基軸としたまちづくりの推進

（１）にぎわいのあるまちづくりの実現
環濠都市として栄えてきた堺の中心市街地を、歩いて楽しいまちにしていく必要がある。このためには、中心市街地の活力創出、住みよいまちの創生、歴史と文化を活かした都市魅力の創生が求められている。

（２）クールシティ・堺の実現
平成 20 年 7 月に堺市は環境モデル都市に指定され、「クールシティ・堺」の柱の一つとして、都市構造を変革するモビリティ・イノベーションを掲げている。この実現のためには、公共交通と自転車優先のまちの創生と環境との共生が必要であり、過度な自動車依存社会からの脱却、環境配慮型の道路空間の実現が求められている。

（３）安心・快適な生活の実現
障がい者や高齢者が安心して移動できるまちの創生が必要である。このためには、交通結節改善などによるバリアフリーの実現、交通基本条例の制定など公共交通優先理念の確立が求められている。

１．２　公共交通の利用促進

（１）市民による理解と支援
公共交通の利用促進に向けては、まず第一に市民による理解と支援が必要である。公共交通に対する市民の意識を向上させていくことと、公共交通支援のための行動を市民自らが起こすことが重要である。

（２）鉄道・路面電車・バスの連携
公共交通に求められる機能はハード・ソフト一体となったシームレス交通の実現である。そのためには、乗り換えが容易なハード整備、利便性の高いソフトの活用が必要である。

（３）利用者の視点に立ったサービス
公共交通が人々に活用されるためには、市民目線の乗って楽しい便利な交通という視点が必要である。そのためには、低床式車両の導入などハードの抜本的改善と、市民ニーズに応じたソフトの提供が求められる。

１．３　阪堺線の役割

阪堺線は、大阪市内から堺の中心市街地を縦断し、浜寺地区までを結ぶ南北方向の軸を形成する路線であり、堺市内の公共交通ネットワークを担う重要な路線のひとつである。
公共交通を基軸としたまちづくりの推進の観点からみると、阪堺線を観光資源として活用することによってにぎわいのあるまちづくりの実現に資するほか、阪堺線と自転車の活用によってクールシティ・堺の実現に資するなど、重要な役割を担う路線である。
そのためにも、阪堺線が堺市の公共交通ネットワークのひとつとして機能できるような施策を行っていく必要がある。
次章では、阪堺線の現状分析を行い、阪堺線の価値を再評価した上で、第３章において阪堺線が再生するための道筋を示すことにする。

第２章　阪堺線の現状分析

２．１　阪堺線の概要

（１）沿革

阪堺線は 1911(明治 44)年 12 月 1 日阪堺電気軌道（初代）により恵美須町－堺大小路間が開通、翌 1912（明治 45 年）に大浜公園、浜寺公園まで延長開通した。

＜開業から発展期＞

阪堺電軌が開通した当時、すでに南海鉄道が蒸気動力で開通していたが、阪堺線は最初から電気動力を採用した。阪堺線は堺市内の中心部を走り便利なため乗客を集め、南海鉄道の経営を脅かした。両社は熾烈な乗客争奪戦となったが、鉄道院の仲裁で運賃を共通化した上で、対等合併した。これにより、南大阪、堺地区における周密で良質な面的鉄道網が出来上がった。

阪堺線は、市街電車というより都市間電鉄として設計されており、大正期に鉄道用信号機を導入するなど、戦争により中断するまで積極的に近代化が図られていった。

戦後となり、戦災復興で生まれた堺市内大道筋のセンターリザベーションは、当時、極めて先進的なものであった。また、並行する南海線や高野線と運賃が共通であり、一体的に利用できたことから、利便性が高く乗客は非常に多かった。

＜近時の衰退＞

1970 年代、南海電鉄合理化により軌道線縮小が示され、廃止が検討されるとともに、サービスが簡素化されていった。便利で人気のあった天王寺駅前－浜寺駅前系統を廃止し、さらに伝統の鉄道軌道共通運賃制が廃止された。南海本線へ乗り換えると別々に運賃を支払うこととなり、特に堺市内から住吉乗換えで難波へ行く場合等、非常な高額となり、フィーダーサービス機能は事実上失われた。

表 2.1.1　阪堺線略年表

1911(明 44).12. 1	阪堺電気軌道（初代）、恵美須町－堺大小路間開通
1912(明 45・大元)	大浜公園、浜寺公園まで延長
1913(大 2).1	大浜潮湯開場（阪堺電軌経営）
1915(大 4).6	南海鉄道と合併
1944(昭 19).2.11	戦争激化により大浜潮湯閉場
1945(昭 20).2	大浜支線、　大浜北町 - 大浜海岸休止
.8	終戦　　堺市内は空襲で大きな被害
1949(昭 24).3	戦災復興事業進展　大浜支線、宿院 - 大浜北町休止
1955(昭 30).7	天王寺駅前 - 浜寺駅前直通運転開始
1957(昭 32).10	堺市内大道筋の軌道移設（緑地帯によるセンターリザーブ化）
12	戦後初の新製車モ 501 型登場
1961(昭 36)	この年をもって浜寺海水浴場閉鎖
1965～（昭 40 年代）	路面電車邪魔者論台頭
1969(昭 44).3.31	大阪市電この日限りで全廃
1973(昭 48).4	天王寺駅前 - 浜寺駅前系統廃止
1974(昭 49).7	鉄道軌道共通運賃制（南海線・阪堺線通し運賃）廃止
	阪堺線（綾ノ町 - 浜寺駅前他）廃止が検討される
1979(昭 54).10. 1	阪堺線ワンマン化
1980(昭 55).12. 1	南海電鉄から分社化した阪堺電気軌道の経営に。廃止は事実上棚上

表 2.1.2　阪堺線堺市内をめぐる最近の経過

2001(平 13)	堺市内乗客減少、赤字累積により堺市に支援申し入れ
2003(平 15)	堺市へ廃止を前提とした協議申し入れ
2004(平 16)	堺市東西鉄軌道にＬＲＴ採用決定　ただし機種未定
2006(平 18)	東西線と阪堺線を一体的に運営、阪堺線のＬＲＴ化を決定
2009(平 21)	天王寺駅前―浜寺駅前直通運転 36 年ぶりに復活
	市長が代わり、東西線ＬＲＴ中止、阪堺線ＬＲＴ化を撤回

軌道部門を分社化して路線維持を図ることとし、路線廃止は棚上げとなったものの、その後も乗客の逸走は止まらず、その中でも堺市内の衰退が目立った。

（２）路線概要

阪堺電気軌道の路線は、大阪堺両市を結ぶ阪堺線　恵美須町－浜寺駅前 14.1km、大阪市内の天王寺駅前－住吉公園 4.6km の 2 線。　併用軌道（道路上の線路）と新設軌道（専用線路）が混在し、速度確保と定時運行に有利な線形である。堺市域内には阪堺線の約 7.3km の路線があるが、運行、営業上は我孫子道－浜寺駅前間（7.9km）が堺市内の扱いとなっている。

堺市内の運行状況は、概ね、6 時から 23 時まで、日中は 12 分間隔で平日 88 往復、休日 82 往復である。運行系統は基本的に浜寺駅前・天王寺駅前間で、朝夕一部のみ浜寺駅前・えびす町間それと早朝深夜あびこ道入出庫の便が数本ある。堺市内で臨時増発ダイヤで対応するのは正月と堺まつりの時のみである。

車輌は、昭和一桁年代製の文化財級の電車が 10 両、昭和 30 年代製が 10 両、昭和 62 年から平成 10 年にかけて製造された 18 両の 38 両あり、戦後製の 28 両は冷房付である。戦前製の車輌はわが国で一般営業する現役最古参の文化財級の貴重なものである。

表 2.1.3　路線概要

路線名	区間	路線長 :km	停留場数 :箇所	備考
阪堺線	恵美須町－浜寺駅前	14.1（約 7.3）	30（14）	（　）は堺市域内
上町線	天王寺駅前－住吉公園	4.6	11	
２線		18.7	40	住吉は 1 箇所で計上

表 2.1.4　運行系統

基本の系統と日中の運行間隔

天王寺駅前－浜寺駅前	12 分毎
天王寺駅前－住吉公園	12 分毎
恵美須町－我孫子道	12 分毎

朝夕に運行する系統

恵美須町－浜寺駅前	
天王寺駅前－我孫子道	
我孫子道－浜寺駅前	入出庫

表 2.1.5　使用車輌

製造年代	両数	備　　考
1928(昭 3)－1930(昭 6)	10	本邦現役最古　文化財級
1957(昭 32)－1963(昭 38)	10	冷房車
1987(昭 62)－1998(平 10)	18	冷房車
合　　計	38	

表 2.1.6　運賃

区　　分	金額	区　　分	金額
大阪市内 1 回乗車	200 円（小 100 円）	我孫子道または住吉で 1 回乗換	290 円（小 150 円）
堺市内 1 回乗車		大阪市内－堺市内連続乗車	

（３）イベント

沿線は歴史資産が豊かでイベントは非常に豊富である。自動車が規制されるイベントでは電車の乗客の増加が認められるが、マイカーで難なくアクセスできる場合は乗客数にあまり反映しないのが現実である。

表 2.1.7　沿線のイベント一覧

1 月	初詣	住吉大社など　沿線各社寺
1 月 10 日	十日戎	今宮戎神社、堺戎（菅原）神社など
4 月初旬	お花見	万代池、住吉公園、浜寺公園
5 月中旬日曜日	浜寺ローズフェスティバル	浜寺公園
5 月下旬週末	帝塚山音楽祭	万代池、帝塚山周辺
6 月 10 日頃日曜日	路面電車まつり	あびこ道車庫
7 月 1 日～8 月 31 日	浜寺府営プール	浜寺公園
7 月 30 日～8 月 1 日	住吉大社例大祭	住吉大社
7 月 31 日	堺大魚夜市	大浜公園
8 月 1 日	住吉祭 神輿お渡り	住吉大社　～大和川～宿院
9 月～10 月	八朔祭・観月祭ふとん太鼓巡行	堺市内各神社
10 月第 3 日曜	堺まつり大パレード	大小路
11 月中	七五三	住吉大社など　沿線各神社
12 月 14 日	やっさいほっさい	石津太神社
毎月最初の「辰」の日	初辰祭	住吉大社内 楠珺社
毎月 21 日/22 日	お太師さん/お太子さん	四天王寺
春・秋	堺市文化財特別公開	堺市内社寺など

（４）設備投資等

表 2.1.8 に阪堺電車における過去 25 年間の利用促進や運行の合理化に関わる取り組みを示す。

信号等保安設備は計画的に更新されており、車輌関係では、一部電車の車内ステップの 2 段化改造がなされた。軌道・電路は疲弊が進んでおり、近代化補助、堺市からの補助も活用しなら最低限の維持更新がされている。設備ではないが、ソフト面での投資として、平成 20 年から、9km 以上の距離帯の通勤定期の運賃刻みを細分化し、値下げを行っている。これは大阪市内の天王寺やえびす町からであれば妙国寺前以南が該当する。

また、平成 21 年 7 月にはダイヤ改正を行い、廃止されていた天王寺駅前―浜寺駅前の直通運転が実に 36 年ぶりに復活し好評を得ている。堺市のＬＲＴ政策を前提に、堺市内を重視したサービス改善の姿勢がようやく見られるようになったところであった。

（５）沿線の状況

堺旧市内は空洞化が進み、沿線から大手銀行や市民病院が移転してしまった。特に、市民病院の移転は大きく阪堺線利用者を減らす要因となった。しかし、最近、マンションや高齢者用ケア付き住宅が新築され一部で人口回帰が見られる。

郊外部の東湊以南は開発が進み人口は増えているが、停留場はかつての野菜畑に風車が回っていた時のままで、停留場間隔が長く使い難い。

綾ノ町、石津、浜寺の各駅前や山之口の商店街はかつての賑わいが消えてしまった。唯一東湊が阪堺沿線で辛うじて賑わいを保っている。

以前、沿線に多かった学校は泉北、南河内など郊外への移転が進み、堺市内、大阪市内とも通学利用は大幅に減少した。現在、阪堺線堺市内沿線には府立高校が 1 校あるのみである。

浜寺公園は府営大規模公園で、春夏秋冬、レクリエーションで賑わう。園内の大型プールでは伝統ある浜寺水練学校が開設される。駐車場が少ないため天気のよい休日には電車利用も多く見られる。ただ、浜寺公園を会場にする大型イベントはあまり多くない。

表 2.1.8　阪堺電車の過去 25 年間の取り組み

年・月	内　　容	備　　考
昭和61年　7月	701型車両新造（平成6年にかけて計11両）	S63・2/H1・1/H2・1/H3・1/H4・ 1/H5・ 1/H6・ 2
昭和62年　3月	南海バスとのフリー券発売開始	そやさかい1日フリー乗車券
平成　1年　3月	住吉公園　カラオケBoX営業	
平成　1年10月	回数券　広告開始	
平成　2年　5月	回数乗車券　社内発売開始	
平成　8年　7月	組織機構並びに就業基準改定	運輸区127・施設区18・車両区18
平成　8年　7月	ワンマン手当の廃止	
平成　9年　3月	隔日交代制勤務者の勤務形態変更	
平成10年　3月	直傭化の開始	平成15年度末までに102名を南海に復帰させる
平成10年　4月	直用社員採用開始	
平成11年　4月	一日フリー券（テクテク切符）発売開始	
平成11年　6月	第1回路面電車まつり開始	
平成11年　7月	電車無線導入に伴う地上要員見直し	
平成11年　9月	技術部門（施設）の業務体制見直し	施設区を廃止し技術課に統合
平成12年　4月	阪堺マスコット（はんかいくん）	
平成12年　9月	阪堺開業100年まつり実施	
平成12年11月	車両区の業務体制見直し	12名
平成13年10月	交代係の所要員変更	
平成14年　3月	車両区　工場部門完全外注化	
平成14年　6月	組織機構並びに就業基準改定	給与カット・所要員の削減・出社員の転籍
平成15年　4月	直傭化の1年前倒し	
平成18年　4月	中途採用者の賃金表適用の修正	年齢に係わらず、高卒新規採用と同様とする
平成20年　4月	成果算定給導入	成果による昇給
平成20年　7月	9Km以上の通勤定期値下げ	
平成21年　7月	天王寺駅前～浜寺駅前　直通運転	
平成21年　7月	乗務員の就業基準変更	運転士5名

※　参考：阪堺百年誌「阪堺電車100年の年譜」

（６）阪堺線周辺道路の状況

旧市内の戦災を受けた部分の道路は戦災復興時に区画整理されよく整備されている。

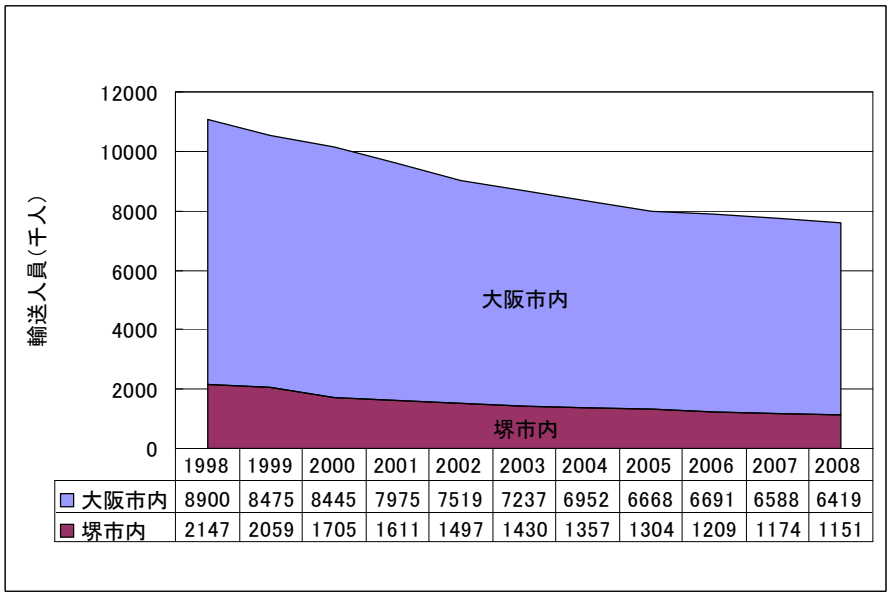
大阪市や和歌山方面を結ぶ南北軸を形成する幹線道は旧市街を避けるように通っている。交通量は高速道路と臨海線が圧倒的で旧市内の通過は少ない。

一方、中央環状線や奈良方面につながる東西軸は、旧市内を数箇所で横断している。南北に伸びる 2 本の高速道路は直接繋がっておらず、連絡は一般道によるため、東西方向の通過交通量は大きい。
現在、大和川堤防に沿って東西方向の新たな高速道路が建設中であるが、松原方面へは連絡するものの堺の既存の 2 本の高速道路を結節することにはならない。

２．２　阪堺線の利用状況

（１）　輸送人員の推移

阪堺電車（大阪市内および堺市内）の過去 10 年間の年間輸送人員を図 2.2.1 に示す。1998 年度は堺市内で年間約 215 万人の利用があったが、2008 年度は 115 万人となり、この 10 年間で利用者が半減している状況である。



	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
大阪市内	8900	8475	8445	7975	7519	7237	6952	6668	6691	6588	6419
堺市内	2147	2059	1705	1611	1497	1430	1357	1304	1209	1174	1151

図 2.2.1　輸送人員の推移

（２）　各駅の利用状況

阪堺線堺市内区間各駅の１日当り利用者数（2009 年 6 月 24 日（水）調査）を図 2.2.2 に示す。

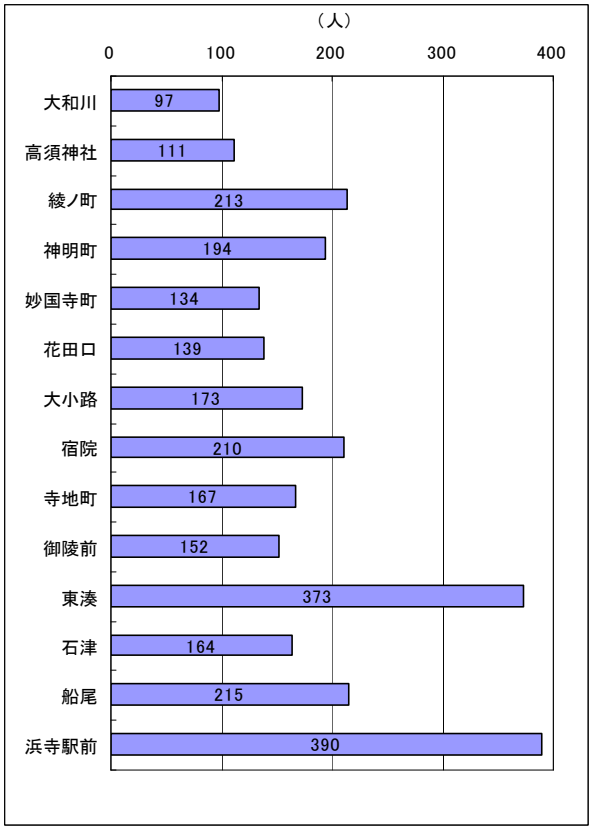


図 2.2.2　各駅の乗車人数（2009.6.24 調査）

堺市内全体の利用者は１日当り 2,732 名であり、このうち１日の利用者が 400 名近くとなっているのは、浜寺駅前、東湊の２駅となっている。

（３）　利用区間の状況

阪堺線堺市内利用者の発着先をまとめたものが表 2.2.1 となる。堺市内利用者の約 40%が堺市内相互の利用となっており、約 45%が大阪市内の阪堺線沿線相互間、約 15%が大阪市内の上町線沿線相互間との利用となっており、大阪市内との都市間利用の割合が高くなっている。

表 2.2.1　堺市内利用者の発着先別利用者数（2009.6.24 調査）

堺市内相互	1,559
堺市内－阪堺線方面	1,736
堺市内－上町線方面	599
合計	3,894

（４）　阪堺線の利用者特性

2008 年のアンケート調査（交通・環境まちづくり研究会）より、阪堺線の利用者特性を分析した。

阪堺線の利用目的別の年齢層をみると（図 2.2.3）、通勤やレジャー目的においては、各年齢層ともまんべんなく利用しているが、買物や通院といった目的においては、60 歳以上の高齢者が圧倒的に多く、高齢者の重要な足であることがわかる。

また、利用目的別の利用頻度をみると（図 2.2.4）、通勤ではほぼ毎日利用されており、最も重要な客層となっている。次に、市内での買物目的の利用も週 1 回以上の割合が半数以上を占めており、重要な客層の 1 つとなっている。市外への買物や通院等のその他目的は頻度は低くなるものの、相当数の利用者が存在しており、阪堺線の利便性を高めて利用の底上げを図る必要性がある。

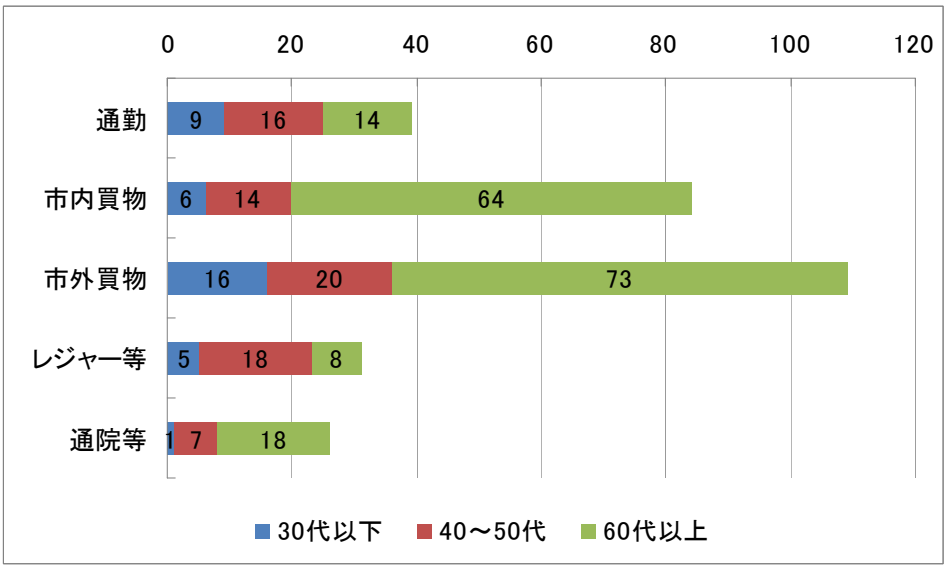


図 2.2.3　阪堺線の利用目的別の利用者年齢層

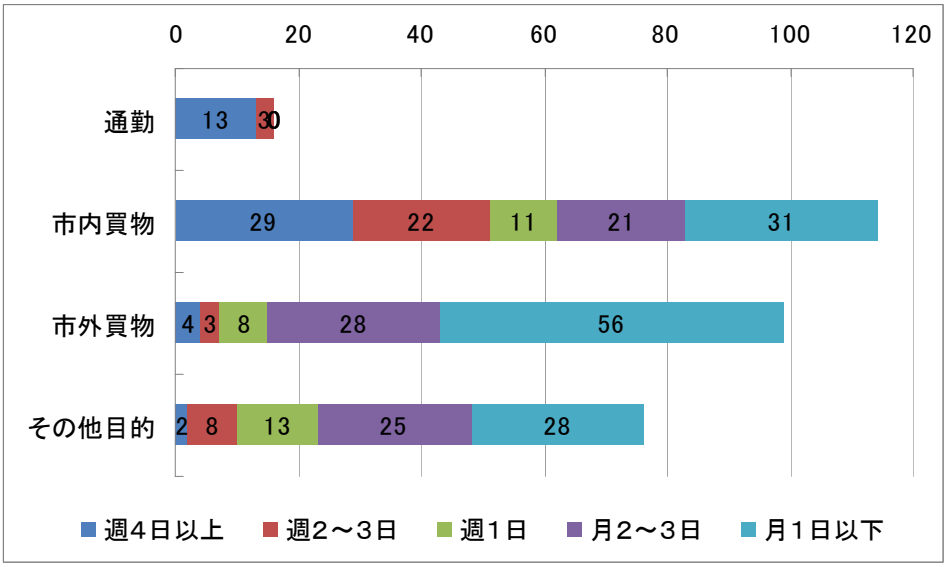


図 2.2.4　阪堺線の利用目的別の利用頻度

（5）　まとめ

阪堺線堺市内区間の利用者は減少傾向が続いており、廃線の危機を回避するためには、この減少傾向に歯止めをかける必要がある。

駅別にみると、利用状況にばらつきがあり、通勤目的の定期客の掘り起こしや、買物・レジャー目的の定期外客の掘り起こしを、駅毎の立地特性に沿って行っていく必要がある。

また、大阪へ直通する利用者が６割を占めており、大阪市内区間と一体となった利用促進策が必要である。

さらに、利用者の年齢層をみると高齢者の割合が高くなっており、今後の高齢化社会を考えると阪堺線は非常に重要な移動手段であるといえる。

２．３　阪堺線の経営収支

（１）　阪堺電車の経営状況

過去 10 年間における阪堺電気軌道の軌道事業の経営収支を、会社全体と大阪市内、堺市内に分けて表 2.3.1～2.3.3 に示す。会社全体としては、経費が収入を上回る状況が続いており、年間 3 億円程度の赤字となっている。都市別に見ると、大阪市内においては概ね黒字が続いていたが、2008 年度は赤字に転落している。堺市内については、赤字が続いており年間 2 億円程度の赤字となっている。大阪市内においても赤字に転じる状況であり、阪堺電車全体として再生策を検討する必要がある。

表 2.3.1　阪堺電気軌道　軌道事業の経営収支（全体）

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
旅客収入　（億円）	17.45	16.63	16.10	15.21	14.25	13.69	13.10	12.54	12.53	12.20	11.79
その他収入　（億円）	1.23	1.17	1.06	0.95	0.93	0.88	0.81	0.90	0.86	0.84	0.89
営業収益計　（億円）	18.68	17.80	17.16	16.16	15.18	14.57	13.91	13.44	13.39	13.04	12.68
営業費計　（億円）	21.70	20.95	20.00	18.99	15.65	14.74	14.37	13.95	14.53	15.18	15.66
営業損益（営業収益－営業費）（億円）	−3.02	−3.15	−2.84	−2.83	−0.47	−0.17	−0.46	−0.51	−1.14	−2.14	−2.98

表 2.3.2　阪堺電気軌道　軌道事業の経営収支（大阪市内）

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
旅客収入　（億円）		13.35	12.92	12.21	11.44	10.99	10.51	10.06	10.71	10.45	10.10
その他収入　（億円）		0.86	0.79	0.73	0.71	0.69	0.65	0.74	0.66	0.69	0.73
営業収益計　（億円）		14.21	13.71	12.94	12.15	11.68	11.16	10.80	11.37	11.14	10.83
営業費計　（億円）		14.28	13.49	13.22	10.93	10.71	10.45	9.97	10.59	11.07	11.64
営業損益（営業収益－営業費）（億円）		−0.07	0.22	−0.28	1.22	0.97	0.71	0.83	0.78	0.07	−0.81

表 2.3.3　阪堺電気軌道　軌道事業の経営収支（堺市内）

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
旅客収入　（億円）		3.28	3.18	3.00	2.81	2.70	2.59	2.48	1.82	1.75	1.69
その他収入　（億円）		0.31	0.27	0.22	0.22	0.19	0.16	0.16	0.20	0.15	0.16
営業収益計　（億円）		3.59	3.45	3.22	3.03	2.89	2.75	2.64	2.02	1.90	1.85
営業費計　（億円）		6.67	6.51	5.77	4.72	4.03	3.92	3.98	3.94	4.11	4.02
営業損益（営業収益－営業費）（億円）		−3.08	−3.06	−2.55	−1.69	−1.14	−1.17	−1.34	−1.92	−2.21	−2.17

（２）　類似他線区との比較

阪堺線堺市内区間は採算が取れない状況にあるが、他地域の類似路線においては、不採算でありながらも新たな仕組みによって路線の再生を図っているところがある。ここでは、2006 年に新たな体制で運営を開始した富山ライトレールと和歌山電鐵貴志川線の２路線との比較を行う（表 2.3.4）。

富山ライトレールは、旧ＪＲ富山港線を LRT 化して再生した路線で、堺市内区間と路線延長がほぼ同じ路線である。和歌山電鐵貴志川線は、旧南海電鉄の赤字路線を公有民営化し、公募で選ばれた新事業者により経営改善が行われている路線である。

表 2.3.4　類似３線区の基礎データ（2006 年度）

	阪堺線 堺市内	富山ライト レール	和歌山電鐵 貴志川線
路線長　（km）	7.9	7.6	14.3
年間輸送人員（万人）	120.9	194.5	211.4
日中運行頻度（本／時）	5	4	2

３線区の収支状況を比較すると（表 2.3.5）、阪堺線の赤字額が比較的大きいことが分かる。運行経費に関しては、他線区と比べてそれほど大きい訳ではない。根本的な原因としては、輸送人員が他線区よりも少ないことが大きく影響しており、利用促進のための抜本的な方策が必要であるといえる。

表 2.3.5　類似３線区の収支比較（2006 年度）

	阪堺線 堺市内	富山ライト レール	和歌山電 鐵
旅客収入　（億円）	1.82	2.28	3.16
その他収入　（億円）	0.20	0.47	0.18
営業収益計　（億円）	2.02	2.76	3.34
営業費計　（億円）	3.94	3.77	4.15
収支 （営業収益－（億円） 営業費）	−1.92	−1.01	−0.81

（３）まとめ

阪堺線堺市内区間は赤字が続いてきているが、最新のデータでは大阪市内区間も赤字に転じており、阪堺電車全体としても再生策が必要な状況となっている。

堺市内区間の赤字の大きな原因は、利用者が少ないことに尽きる。しかしながら、減少傾向にある利用客の回復のためには、小手先の利用促進策では不十分であり、路線延伸による鉄道駅との結節といった抜本的な再生策を講じる必要があるといえる。

また、事業者の過度の負担を回避する観点から、赤字であっても地域のインフラとしての価値を認めて、行政が支援する事例が近年多く採られている。例えば、インフラ部分は公有などによる行政支援をし、運行部分は民間事業者により効率的な経営をしつつ、なお不採算が生じる場合には行政支援を行うというスキームである。

阪堺線においては、利用者増加のための抜本的な取り組みを検討していくとともに、インフラ部分と運行部分に分けるなどして、行政と事業者による負担の適正化を図る必要がある。

２．４　阪堺線の社会的価値

（１）　社会的価値の考え方

阪堺線（堺市内区間）の社会的価値を検討するにあたっては、現状の阪堺線が存在している状況と阪堺線が存在しない状況を想定して比較する、いわゆる with/without 分析を行う。

阪堺線は存在しなくなると、表 2.4.1 に挙げるように、様々な主体に対して、様々な項目の影響（損失）が生じるものと想定される。これらの影響項目を金額換算することによって、阪堺線が廃止することによる影響、すなわち阪堺線の社会的価値を評価することができる。本来であれば、全ての項目について推計すべきであるが、金額換算が困難なものも多くあるため、ここでは現在の阪堺線利用者に限って、その影響を試算することにする。

表 2.4.1　阪堺線が廃止になることにより想定される影響

主体	起こる現象	影響する項目
現在の阪堺線利用者	他の手段に変更	・移動時間の増加 ・移動費用の増加
現在のバス利用者	阪堺線利用者が既存のバス路線を利用	・乗客増による移動時間の増加 ・乗客増による混雑
現在の道路利用者	阪堺線利用者が自動車を利用	・道路混雑による移動時間の増加 ・道路混雑による移動費用の増加
現在の阪堺線周辺の道路沿道	交通量増加	・大気汚染リスクの増加 ・騒音リスクの増加 ・振動リスクの増加 ・交通事故リスクの増加
地域全体	住宅、諸施設の移転	・人口減少 ・来訪客の減少 ・売上の減少 ・地価の下落
	歴史的資産の喪失	・存在価値の喪失
	移動手段の喪失	・オプション価値の喪失
地球環境	交通量増加	・温暖化リスクの増加
阪堺線事業者	阪堺線の廃止	・収支の均衡化
行政	阪堺線の廃止	・補助金の解消
	住宅、諸施設の移転	・固定資産税の減少 ・法人税の減少
	住民の転出	・住民税の減少

（２）　試算の前提条件

「鉄道プロジェクトの事業評価マニュアル」（国土交通省，2005 年）の評価方法に基づいて、利用者の移動時間の変化と移動費用の変化を算出し、利用者便益の評価を行った。

2009 年 6 月 24 日(水)に調査された阪堺線堺市内利用者の発着先データ（3894 人/日）に基づいて推計を行った。なお、代替手段については、表 2.4.2 に示す前提をおいた。また、時間価値については、大阪府における労働賃金と労働時間データに基づいた時間評価値 40.9 円/分（2003 年）を用いて、時間を貨幣価値に変換した。

（３）　阪堺線の社会的価値（利用者便益）

阪堺線の廃線によって現在の阪堺線利用者が南海線、バス、自家用車に転換する割合をケース１からケース５まで設定し、それぞれのケースで被る損失額、すなわち社会的価値の一部である利用者便益を試算した結果が表 2.4.3 である。

その結果、現在の阪堺線利用者だけでも、代替手段の転換割合によって年間約 4.1～5.5 億円程度の損失が発生するものと見込まれる。平均的なケース（南海線・バス・自家用車に均等に転換するケース３）で約 4.8 億円程度の損失が生じる結果となった。

（４）まとめ

阪堺線が廃止になることによって、現在の利用者だけでなく、沿線の地域全体にわたって影響が生じることが想定される。このうち、現在の阪堺線利用者が被る損失額だけでも年間約 4.8 億円程度となり、年間 2 億円と見積もられる赤字額をはるかに上回る社会的価値が存在するといえる。つまり、赤字額に対して公的支援を行うことは、費用対効果から見て十分に効果が認められるものである。一方で、事業

の効率的な運営等により赤字額を縮小させる努力も当然ながら必要であり、最小の費用で最大の効果を発現する取り組みを検討する必要がある。

表 2.4.2　代替手段の設定条件

代替手段	移動時間の設定	移動費用の設定
南海線＋自転車	・駅間が 1km 未満の場合、自転車を利用（時速 10km） ・最寄の南海線の駅まで自転車でアクセスし、鉄道を利用	・自転車の移動費用は無料 ・南海線の普通運賃を適用
バス	・阪堺線とほぼ並行する道路を運行（時速 15km） ・運行頻度は阪堺線と同等	・運賃は一律 250 円とする
自家用車	・阪堺線とほぼ並行する道路を移動（時速 20km）	・移動経費は 17.2 円/km ・駐車費用は 1 回 500 円

表 2.4.3　阪堺線の年間利用者便益

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5
代替手段転換割合	南海線or自転車	50%	40%	33%	25%	15%
	代替バス	50%	40%	33%	25%	15%
	自動車	0%	20%	33%	50%	70%
移動時間の増加分（千円）		416,961	352,926	310,236	256,874	192,839
移動費用の増加分（千円）		−7,565	96,455	165,802	252,485	356,505
損失費用の合計（千円）		409,396	449,381	476,038	509,359	549,344

２．５　阪堺線に対する市民意識

「堺のチンチン電車を愛する会」では、2009 年 10 月 26 日～29 日の 4 日間、沿線住民と事業所を対象に、阪堺線存続についてのアンケート調査を実施した。

表 2.5.1　アンケート調査の概要

調査実施期間	2009 年 10 月 26 日～29 日
調査対象	堺市内 14 電停周辺の住民･事業所
配布数	5050 票
回収数	3210 票
回収率	63.6%

（１）回答者の属性

回答者は、沿線の堺区と西区をはじめとして市内外からも回答をいただくことができた（表 2.5.2）。回答者の年齢層としては幅広い年齢層からまんべんなく回答をいただいた（表 2.5.3）。

表2.5.2　回答者のお住まい

	回答数	割合
堺区	1289	40.2%
西区	431	13.4%
中区	100	3.1%
東区	78	2.4%
北区	156	4.9%
南区	111	3.5%
美原区	25	0.8%
堺市外	574	17.9%
無回答	446	13.9%
合計	3210	100.0%

表2.5.3　回答者の年齢分布

	回答数	割合
10代	139	4.3%
20代	317	9.9%
30代	620	19.3%
40代	578	18.0%
50代	596	18.6%
60代	558	17.4%
70代	336	10.5%
無回答	66	2.1%
合計	3210	100.0%

（２）阪堺線の利用状況

回答者の阪堺線の利用状況を見ると、月数回以上の頻度で利用する人が半数、残り半数はほとんど利用しない層に分かれている（表 2.5.4）。利用の目的としては、通勤・通学と買い物が多くを占めているが、観光目的に利用も比較的多く、地域住民の足であるとともに、外来の観光客のための足としても重要な役割であることがわかる（表 2.5.5）。

阪堺線の現状については、信号待ち、段差、切符に関しての不満があげられており、これらについては改善が望まれている（表 2.5.6）。

表2.5.4　回答者の阪堺線利用頻度

	回答数	割合
毎日	338	10.5%
週数回	656	20.4%
月数回	447	13.9%
たまにしか乗らない	965	30.1%
乗らない	743	23.1%
無回答	61	1.9%
合計	3210	100.0%

表2.5.5　回答者の阪堺線利用目的（複数回答）

	回答数	割合
通勤	491	14.7%
通学	96	2.9%
買い物	747	22.4%
観光	378	11.3%
その他	394	11.8%
無回答	1232	36.9%
合計	3338	100.0%

表2.5.6　阪堺線の現状について（複数回答）

	回答数	割合
信号に時間がかかる	351	10.7%
段差があり乗りにくい	411	12.5%
切符の利用が不便	132	4.0%
その他	197	6.0%
特にない	1843	56.0%
無回答	358	10.9%
合計	3292	100.0%

（３）阪堺線の存続について

阪堺線の存続に関しては（表 2.5.7）、半数が「絶対残してほしい」、３割が「できれば残してほしい」と考えており、存続に関する意識は非常に高くなっている。

阪堺線の存続にあたって堺市の支援が必要かどうかをきいたところ（表 2.5.8）、８割が必要と答えており、住民の意識としては、阪堺線は存続すべきであり、堺市による支援は必要であるとの考えが大勢の意見であることがわかった。

また、存続の理由としては（表 2.5.9）、「阪堺線の利便性」を挙げる意見が最も多かったほか、「堺の歴史・文化の１つである」という意見や、「自分は使わないが高齢者など必要とする人たちが困る」、「なくなるとさびしい」といった声も多く、存続を望む意見が多く寄せられた。

表2.5.7 阪堺線の存続について

	回答数	割合
絶対残してほしい	1777	55.4%
できれば残してほしい	920	28.7%
あまり考えていない	502	15.6%
無回答	11	0.3%
合計	3210	100.0%

表2.5.8 阪堺線の存続のために堺市の支援は必要か

	回答数	割合
必要	2539	79.1%
必要ない	527	16.4%
無回答	144	4.5%
合計	3210	100.0%

表2.5.9 阪堺線の存続の理由

	回答数	割合
便利である 利便性が高い、など	682	41.5%
堺の歴史・伝統・文化 堺の財産である、など	537	32.7%
電車を必要とする人たちが困る、など	238	14.5%
なくなるとさびしい 風情がある、など	186	11.3%
合計	1643	100.0%

２．６　阪堺線の今後のシナリオ比較

阪堺線の現状分析のまとめとして、阪堺線の今後について、「即刻廃止」、「そのまま存続」、「活性化して存続」の３つのシナリオを描いてみる（表 2.6.1）。

「即刻廃止」の場合には、あらゆる面において影響が生じるものと考えられる。2005 年に市内線（路面電車）を廃止した岐阜市では中心部の商業施設の売上げが軒並み低下、大型商業施設の撤退が相次いでいる。また、市内線廃止が逆モーダルシフトであるとして、環境モデル都市からも落選したといわれている。

「そのまま存続」の場合、現状と変わりない状況が続くと思われがちであるが、老朽化による電車運行の安全性の問題に始まり、将来性が見えないことによる問題が次々と発生することなり、問題を先送りにすればするほどその傷口が大きくなってしまう。

堺市の財政負担の問題さえクリアできれば「活性化し存続」するのが、最良のシナリオであると考えられる。第３章の提言においては、このシナリオに向かうための提言を行うとともに、市民、事業者、行政がいかに連携して進んでいくべきかについても示していく。

表 2.6.1　阪堺線の存廃に関するシナリオの評価

	活性化し存続		*そのまま存続*		*即刻廃止*	
沿線住民の利便性（交通基本権の確保）	○		△	利用者は右下がり	×	
沿線商業、業務用施設の盛衰	○	必要条件の確保	△	将来性が不透明	×	堺東、大小路、大道筋近辺商業施設に致命的撃
文化面歴史面での評価	○	*産業遺産登録	○	産業遺産登録	×	歴史的資産（本体）の喪失
観光面での評価	○	必要条件の確保	○	必要条件の確保	×	観光ルートの喪失
大阪市南部との連携	○	必要条件の確保	○	必要条件の確保	×	住吉方面からのルート遮断
安全性	○	軌道改修の実施	×	老朽設備への対応が必要	ー	
固定資産税等の税収	○	活性化により増収も期待	△	将来性が不透明	×	不動産価値の減衰
地球環境問題（環境モデル都市）	○	整合性の確保	○	整合性の確保	×	環境モデル都市としての整合性喪失
費用便益での評価	○	時間損失評価＋5億	○	時間損失評価＋5億	×	時間損失評価－5億
堺市の財政負担	▲	一定の財政負担が必要だが、**国の補助制度あり。	△	自主財源による赤字補てん（年2億程度）	○	直接的な財政負担なし
将来性	○	中心市街地活性化、市内総合交通体系と直結	×	インフラ改良時に再度、存廃論議が必要	×	「公」の役割の放棄、マイナスのスパイラル突入
総合評価	○		×		×	

**産業遺産：「産業界において活躍した遺物や遺産」　　**国の補助制度：地域公共交通活性化再生総合事業

第３章　阪堺線再生プラン

３．１　市民・事業者・行政のパートナーシップの確立

阪堺線の再生の第一歩として、阪堺線を取り巻く「市民」、「事業者」、「行政」の三者が協力・連携して支援する体制を確立することが不可欠である。

（１）　行政の情報開示と市民参加の仕組みづくり

まず、行政において必要とされるのは、阪堺線に関わる施策の具体的内容の情報開示をし、市民目線を徹底した内容にしていくことである。

一方、市民の側は、行政や事業者との連携や各種市民団体同士との連携による地域交通の再構築を行っていくことが必要である。

表 3.1.1　市民への広報の充実と市民協働体制の確立のための視点

具体的な情報開示	（市民目線の徹底） ・各種計画の早期段階での情報公開 ・アンケート結果等の調査結果の公開 ・広報体制の再構築
市民参加の仕組み	（市民との連携による地域交通の再構築） ・事業者、市民、行政が一体となった検討体制と運営協議会の設立 ・障害者や高齢者団体の要望、意見の積極的導入 ・市民サポーター制度の導入(マイレール、マイ電停意識の醸成） ・大阪市内阪堺線沿線住民との連携 ・アドプト電停制度の導入（市民の自発的参加による電停の維持、美化） ・一般利用者、市民も含めた運営協議会の定着 ・泉州、紀北、南河内等他地域との連携

（２）　包括的な交通政策と関連部局の連携体制

加えて行政においては、包括的な交通政策を推進するために、セクションの縦割りにおける部分最適ではなく、市民目線による全体最適を実現することが必要である。その上で、関連する部局との連携体制を整えるために、部門間統合戦略を実現することが必要である。

表 3.1.2　庁内推進体制確立のための視点

包括的な交通政策の推進	（部分最適でなく市民目線による全体最適の実現） 〇推進体制 ・利用者、事業者、行政が一体となった検討体制の確立と施策の推進 ・交通政策所管部門の一元化 ・事業者と共に汗をかくシステムの構築(飴と鞭の政策） 〇具体的検討課題 ・堺市内公共交通ネットワークの形成（バス路線再編等） ・阪堺線を市民の足、社会的共通資本であるという基本認識の確立、抜本的な経営改善の実施
関連部局との連携体制	（部門間統合戦略の実現） 〇クロスセクション施策の推進 ・まちづくりや再開発部局、観光部局等関連部局との連携体制の確立 〇具体的戦略課題への早期着手 ・浜寺地区南海連立事業との調整 （浜寺駅前交通結節の抜本的改善）

３．２　阪堺線の整備・運営のための公的支援スキームの設計

（１）　国内における公的支援スキームの例

国内においては従来より、赤字経営となっている鉄軌道事業の公的支援が行われてきている（表 3.2.1）。従来からの方式としては、補助金による赤字補填や第三セクター方式による経営がとられてきたが、補助額が年々増加する、経営が改善しないなどの問題を抱えていた。近年では、インフラと運営を分離する上下分離方式がとられるようになり、インフラ側を行政、運営側を民間という責任分担を明確にし、効率性を向上させる取り組みが行われている。（表 3.2.2）。

表 3.2.1　国内における公的支援スキームの分類

方式の分類	概要
1. 現在方式（従来の赤字事業への資金支援）	現状の赤字補填による方式は、発生した赤字額に応じて支援することになり、鉄道事業者の収支改善への努力が発揮されにくい。また、サービスレベルの向上がほとんど期待できないという問題もあり、住民（納税者）からみて負担と便益の関係が理解しにくい。
2. 上下分離（保有と運営の分離等）方式	上下分離(保有と運営の分離等)方式は鉄道を社会基盤として道路等と同様に扱う考え方で、路盤・線路施設は公的主体が保有・維持していくという役割分担の明確化が図られる点において透明性の高い支援方式である。しかしながら、施設保有のための初期投資として自治体等の大幅な財政支出が必要であり、施設保有に伴う責任も発生することなどから、実施にあたっては大きな課題が残る。（最近では自治体が土地保有のみを担うケースがある。）
3. 第三セクター方式	第三セクター方式は、運行部分にも公的に関与するものであるが、経営形態として最近の厳しい見方があることに加え、設立のために上下分離（保有と運営の分離等）方式以上に自治体等の大幅な財政支出を伴う。
4. インフラ所有権を移転しない上下分離方式	インフラ所有権を移転しない上下分離方式は、初期の負担が生じない一方で、公的な負担と民間の事業の役割分担を明確にすることができる。そのため、鉄道事業者は運行部分において最大限の効率化を進める意欲が生まれ、運行サービスレベルの向上も期待できるなど、他案と比較して最も実施しやすく効果も期待できる。

（出典：一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する検討委員会「一畑電車及び沿線公共交通確保のあり方に関する提言」2003 年 11 月）

表 3.2.2　国内における公的支援スキームの適用例

事業者	新事業スキーム	分類
福井鉄道	2006年度決算で累積損失約22億円、借入金約30億7000万円となり、このままでは鉄道部門の存続が難しいとして2008年12月29日、**名鉄が増資（1株を10億円で引き受け）した上で、増資された1株を含む保有全株を地元自治体の出資する第3セクターや地元支援団体へ1株1円で全面譲渡**し、経営から撤退し、これを受け沿線3市は「法定協議会」を設置し、県および支援団体の支援により存続することが決まった。2009年2月24日に国土交通省に申請していた「鉄道事業再構築実施計画」が地域公共交通活性化法に基づき全国初の認定を受け、10年間で10億の国庫補助が設備更新に充てられるほか、固定資産税の優遇措置を受けられることとなっている。 **（所要株主）まちづくり福井、鯖江商工会議所（各50,000株）** 武生商工会議所（40,000株） 福井市福井鉄道福武線サポート団体協議会、福井鉄道福武線利用促進鯖江市民会議、越前市・福武線を応援する連絡協議会（各30,000株）、武生タクシー（14,178株）他	2
若桜鉄道	2009年4月1日をもって若桜鉄道が所有する線路、駅施設等を若桜町および八頭町に譲渡し、両町が第3種鉄道事業者として施設を保有管理、若桜鉄道が第2種鉄道事業者として車両や乗務員を保有して運行を行うこととなった。自治体が施設を保有して運営会社に無償で貸す**「公有民営」**の上下分離方式であり、この方式は全国初。 上部は年間300万～800万円の黒字化を目指す。下部に当たる施設の維持管理費の年間約8500万円は若桜、八頭両町が負担し、そのうち約1千万円は国が、約2500万円は県が補助する。（「公有民営」であるが、この「民」はもともと第3セクターであり「公」が深くかかわっている。）	2

表 3.2.2　国内における公的支援スキームの適用例（つづき）

事業者	新事業スキーム	分類
和歌山電鉄	恒常的な経常赤字（5億円）により事業撤退を表明したが、岡山電気軌道の１００％子会社「和歌山電鉄」が下記スキームで事業継続している。 ・貴志川線の鉄道用地は、南海電気鉄道から和歌山市と貴志川町（当時）が約2億円で取得し、これを和歌山県が全額補助する。 ・今後想定される貴志川線の施設整備（変電所の大規模改修等）に対して、和歌山県は2.4億円を上限にその経費を負担する。 ・南海電気鉄道から運営移管後10年間の運営費補助（欠損補助）は、和歌山市65%・貴志川町（当時）35%の割合で8.2億円を上限に実施する。 和歌山電鉄は、常駐常務が運転免許を取得したり、運転員に営業活動を実施させるなど徹底した効率化を図ったり、市民募金による車両の改善、猫駅長の採用等で利用者増を図っている。 また、**「運営委員会」(毎月開催)が設けられ利用者の声を経営に反映させている。**	2
上毛電気鉄道	群馬県では、客の減少から経営不振となり、設備投資のできない県内の鉄道に対して、自治体が全額負担して近代化投資を行い、さらに基盤の維持についても、基本的に負担するという上下分離方式を導入した。この群馬型上下分離は、**上下の主体を分離することなく、県と市町村が下の維持管理と上の一部(車両の修繕)の経費を事業者に補助する方式である。**電路・線路等の基盤部分(下)は行政に任せて、列車の運行(上)は会社が行うというもの。	4
伊賀鉄道	近鉄が第三種鉄道事業者として線路や駅舎などの施設を保有して保線などの管理を行い、近鉄や沿線自治体が出資する伊賀鉄道が第二種鉄道事業者として運営・運行する。伊賀鉄道へは近鉄が98%、伊賀市が2%を出資し、2007年度（平成19年度）から2016年度（平成28年度）までの10年間、伊賀市は年間最大約0.6億円もしくは赤字額から資本費を控除した額の半額を支援する。赤字額の残りは近鉄等が負担する。これとは別に、市側は合併特例債により車両の更新を計画している。（養老鉄道も同様のスキームであるが、行政の出資分なし。「民有民営」の上下分離は、一見、従来の民鉄経営と変わらないように見えるが、事業者は近鉄と分離されたため独自の料金設定が可能となるほか、自治体は資産譲渡に伴う負担が回避できる。）	4

（２）国外における公的支援スキームの例

近年 LRT の整備を積極的に推進しているフランスを例に、公的支援のスキームをみていく（表 3.2.3）。

フランスにおいては、各自治体が事業所を対象に交通税を徴収しており、この財源をもとに公共交通のインフラ整備と運営を行っている。スキームの形態は様々で、インフラ整備と電車の運営に関しては、上下一体で行う場合、折衷的な場合、上下分離の場合に分かれる。また、運賃収入に関しては、事業者が徴収する場合と行政が徴収する場合があり、行政から事業者への資金の流れとしては、運営委託金、補助金、賞罰制度といった方式が取られている。

路線の特性等の条件により、公共がすべてのリスクを負うものから、事業者がすべてのリスクを負うものまで様々な段階の方式があるほか、事業者の経営インセンティブを働かせるために、補助金によるボーナス／ペナルティのシステムも機能させながら、リスクの適正な分担と経営の効率化を実現させている。

（３）まとめ

鉄軌道を社会インフラと捉えて、公的主体がその整備と運営に関与するのが、時代の流れとなってきている。インフラの整備費や運営費に関する公的支出が年々増大することが一般論として懸念されているが、フランスの事例に見るように、様々な委託方式や補助金コントロールによって、事業主体のインセンティブを引き出し、効率的な運営を実現することも可能である。

阪堺線においても、持続可能な路面電車として再生させるためには、ある程度の公的な支援が必要となるものと考えられる。その際には、行政と事業者の間の適正なリスク負担と費用負担を十分協議した上で、運営の方式を検討していくことが望まれる。

表 3.2.3 フランスにおける公的支援スキームの事例

都市名	スキーム内容	運賃収入	上下分離
ルーアン	・民間会社であるヴェオリアを中心に設立したコンソーシアムが、建設・運営を一括して行う ・行政は毎年定額の補助金を事業者に交付する ・事業者は民間の金融機関から融資を受け、定額補助金と運賃収入で償還する。 ・運賃収入は事業者の収入であるため、乗客が減ると事業者の収入が減少する。 ・行政は、定額補助金以外の捕縄金交付を原則として行わない。 ・契約が終了すると、軌道設備・車両などすべてを行政に無償譲渡する(BOT)	事業者の収入	上下一体
グルノーブル	・第三セクター企業が運営をする。 ・軌道設備は行政が保有する。運営会社は、行政に賃貸料を支払ってインフラを管理する。車両は運営会社が所有する(JR東西線やJRおおさか東線と同じスキーム)。 ・行政は毎年定額の補助金を事業者に交付する ・事業者は民間の金融機関から融資を受け、定額補助金と運賃収入で償還する。 ・運賃収入は事業者の収入であるため、乗客が減ると事業者の収入が減少する。 ・行政は、定額補助金以外の捕縄金交付を原則として行わない。	事業者の収入	折衷的
ボルドー	・運営は民間事業者が行う。 ・インフラの建設は行政が行い、事業者はメンテナンスと運営を担当する上下分離方式を採用している。 ・設備・車両の保有者は行政である。 ・運賃は行政が徴収する。運賃収入の多寡は、事業者の収益には関係がない方式。 ・事業者の収入は、行政から交付される定額の補助金のみである。費用がこの補助金額を上回った場合は赤字となる。また、費用が少ないときも補助金は減らされないので、費用節約に成功すると黒字になる。 ・LRTは当初ヴェオリア社が落札し運営していたが、2009年の契約更改でKEOLIS社に委託先が変更された。	行政の歳入	上下分離
クレルモン=フェラン	・第三セクター企業が運営をする。 ・上下分離を採用しており、第三セクターは運営とメンテナンスだけを担当する。 ・軌道設備・車両は行政が保有する。 ・補助金は定額ではなく、費用(欠損額)に等しい金額を交付する。 ・事業成績による賞罰制度がある。基準額より5%以上運賃収入が多かった場合は20万ユーロのボーナスが与えられ、3%以上運賃収入が少なかった場合は20万ユーロのペナルティが科される。	行政の歳入	上下分離

３．３　阪堺線を基軸としたまちづくりの推進施策

阪堺線を基軸としたまちづくりに関連する施策の具体例を表 3.3.1 に示す。にぎわいのあるまちづくりの実現、クールシティ・堺の実現、安心・快適な生活の実現の側面から、多種多様な施策を同時並行的に進めることが必要となる。

表 3.3.1　阪堺線を基軸としたまちづくりの推進のための施策

(1)にぎわいのあるまちづくりの実現	＜環濠都市堺、歩いて楽しいまちの創生＞ ○中心市街地の活力創出と住みよいまちの創生 ・中心市街地への店舗、優良住宅進出へ助成的誘導措置 ・市民病院跡への集客施設の早期誘致 ・地域住民、事業者の自律性を促すインセンティブ策の検討、実施 ・大道筋通りの歩行環境の改良（石畳の路、緑と花の空間）、自転車道の整備など、既存インフラの活用と改良の推進 ・トランジットモールの社会実験、本格実施 ・通過交通の排除と無秩序な開発への規制強化 ・街や歩行連続性を分断する歩道橋の撤去 ・阪神高速堺出口の廃止または移設 ・交通セルの実現 ○歴史と文化を活かした都市魅力の創生 ・町並み景観の形成、歴史的観光資源の活用、伝統的建造物群指定（阪堺線沿線） ・トランジットツアーの充実、強化 ・観光拠点地区での回遊性の向上(仁徳天皇陵などの活用) ○阪堺線の観光資源としての活用 ・レトロ車両の定期運行(内装は市民募金で改修) ・沿線観光施設の活用（浜寺公園のリニューアル、晶子、利休の活用） ・拠点ごとのイベント定期開催（浜寺花火大会等） ・大阪市内阪堺線沿線観光資源の相互活用
(2)クールシティ・堺の実現	＜公共交通と自転車優先のまちの創生と環境との共生＞ ○過度な自動車依存社会からの脱却 ・中心市街地からの「資源と空間を浪費する乗用車」使用の縮減 ・公共交通優先交通信号の導入拡大 ・トランシットモール、パーク＆ライドの実現 ・駐車場附置義務条例の改正 ・公共交通、歩行者、自転車への自動車空間の抜本的再配分 ・13号線（堺東）の路下化（通過交通の円滑走行） ○環境配慮型の道路空間実現 ・軌道緑化による都市環境負荷の軽減と緑被率および都市景観向上 ・大道筋の不使用車線部の花壇化、緑化 ○阪堺線と自転車の活用 ・駅舎照明などでの太陽、風力などのクリーンエネルギー活用 ・阪堺電停駐輪場設置拡大（サイクルアンドライド、船尾電停をモデルの拡大） ・レンタサイクル、サイクルシェアの導入、自転車道の整備
(3)安心・快適な生活の実現	＜障がい者や高齢者が安心して移動できるまちの創生＞ ○交通結節改善などによる交通バリアフリーの実現 ・人や環境にやさしいユニバーサルデザインの導入 ・歩行連続性の確保 ・交通結節の改善と交通バリアフリーの実現 ・明るい街路　ストリートイルミネーションの実現 ・歩行情報システムの導入 ○交通基本条例の制定など公共交通優先理念の確立 ・交通基本条例の制定 ・高齢者、カーシェアリング移行者への公共交通優遇利用措置の導入 ・免許返納高齢者へのインセンティブ導入

例えば、都心部の例では、2008 年 6 月に策定された「堺市の交通ビジョン」においては、都心の再生に向けた都心交通の構築のために、図 3.3.1 に示す都心交通ネットワークの将来像が示されている。

これは、交通セル方式の導入によって、都心外縁部の幹線道路を自動車の通過交通を受け止める幹線道路とし、都心の大道筋および大小路を安全・快適な歩行者空間（トランジット・モール）とする将来像が示されている。そして、阪堺線については南北方向の公共交通を支える基軸として位置づけられ、東西方向の公共交通や、交通結節点である鉄道駅との連携を図ることが必要とされている。

このように、自動車交通の誘導、歩行者空間の形成、公共交通ネットワークの連携をパッケージとして展開することが、阪堺線の再生のためだけではなく、人と環境にやさしい交通を実現し、堺市の顔となる中心市街地の創生のために必要とされている。

環境モデル都市として、次世代に誇れる、クルマに過度に依存しない、公共交通優先のまちづくりが求められている今こそ、その一歩を踏み出すときである。

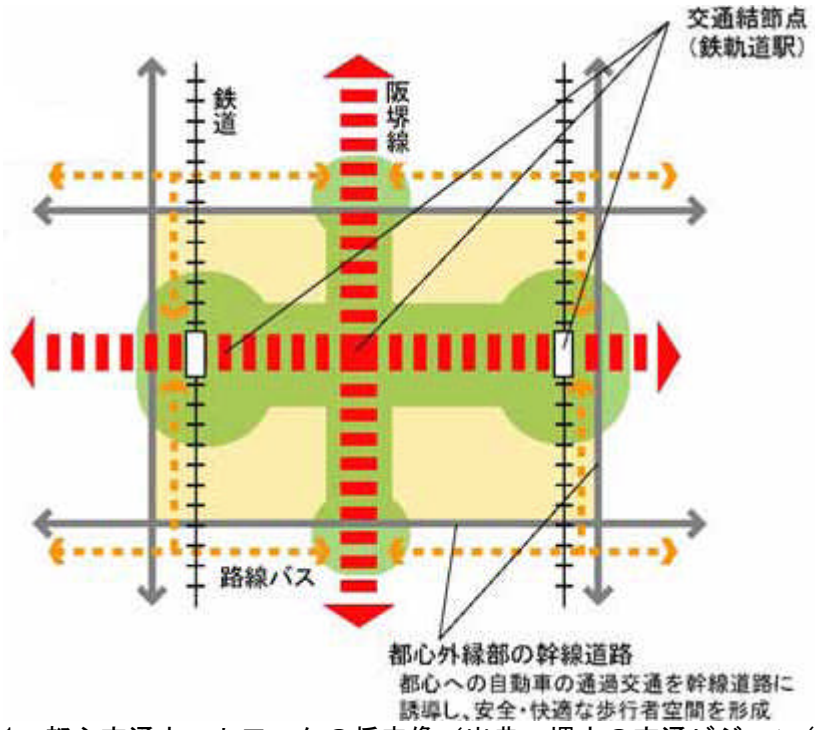


図 3.3.1　都心交通ネットワークの将来像（出典：堺市の交通ビジョン(2008)）

３．４　阪堺線の利用促進施策

阪堺線の利用促進に関連する施策の具体例を表 3.4.1 に示す。市民による理解と支援、鉄道・路面電車・バスの連携、利用者の視点に立ったサービスの側面から、市民・事業者・行政が連携しながら施策を着実に実行していくことが必要となる。

表 3.4.1　阪堺線の利用促進のための施策

（1）市民による理解と支援	（市民による利用促進のための取り組み） 〇市民意識の転換 ・阪堺線が必要であることの意思表示 ・阪堺線に関する意見交換会の開催 ・阪堺線支援のための募金・署名活動 〇阪堺線の利用支援 ・阪堺線を利用して出掛けるイベントの企画 ・貸切電車を用いたイベントの企画 ・電停の清掃活動 ・関連グッズの製品化と販売
（2）鉄道・路面電車・バスの連携	（ハード・ソフト一体となったシームレス交通の実現） 〇乗り換えが容易な「ハード」 ・大小路電停付近にシャトルバス・阪堺乗り換え施設の設置（ダイヤ改善、乗継割引の実施を含む） ・綾ノ町、宿院、御陵前での結節強化 ・交通結節点のバリアフリー化、結節の抜本的改善(浜寺駅前・天王寺駅前など) ・軌道、鉄道、バスが一体となる堺市内ゾーン運賃制度の導入 〇利便性の高い「ソフト」 ・ゾーン運賃制度の社会実験 ・阪堺線の均一料金化(全線200円) ・スルットKANSAI（ICカードシステム）加入支援 ・「堺住吉まん福きっぷ」の通年発売 ・堺都心１日フリー乗車券の販売促進（市機関、コンビニで販売） ・ICカードシステムの導入等によるバス、鉄道乗り継ぎ割引 ・シャトルバス−阪堺運賃の一体化 ・電子マネーとしてのICカード活用（提携店との連携） ・大阪市バスとの結節強化（姫松、塚西、細井川）
（3）利用者の視点に立ったサービス	（市民目線の乗って楽しい便利な交通） 〇低床式車両の導入など「ハード」の抜本的改善 ・高齢者や障がい者でも容易に乗車できる低床式車両の早期導入 ・御陵前以南での停留場新設 ・公共交通優先信号導入、大道筋信号縮減によるスピードアップ ・電車接近表示の設置 ・線路のサイドリザベーションの検討 ・天王寺駅前までの低床式車両の直通運転 〇市民ニーズに応じた「ソフト」の提供 ・「堺のチンチン電車を愛する会」を通じた乗客ニーズの把握 ・一日乗車券の入手手段拡大、事業者への補助、販売箇所の拡大 ・買い物客への乗車券配布（近鉄百貨店） ・周辺店舗で、電車利用客に対する優遇サービス（ワンドリンク、割引等）の実施 ・国際化を意識した多言語情報の提供 ・「堺市内軌道・バスマップ」、沿線案内、時刻表の作成、インターネット配信 ・乗って楽しい改造車両の運行 ・観光アテンダントの配置 ・記念グッズ、記念乗車券の販売

例えば、市民レベルにおいては、阪堺線の利用回数を増やすことが最も効果的な取り組みであるのは言うまでもないが、無理して乗っても継続は難しく、不便だと批判しても状況に変化は起きない。そこで、重要となるのは、利用しない人でも阪堺線が必要であることを、ポスター掲示や募金・署名活動な

どによって意思表示してもらうことである。また、阪堺線に関する意見交換会を自治会や組織の会合で行うということも理解者を増やす上で重要となる。また、利用につながるようなイベントを行うというのも利用者を増やすことにつながるほか、電停の清掃活動や関連グッズの製品化などによって、マイレール意識を向上させ、結果として利用の増加につなげるという仕掛けも必要であろう。

また、施設の改善においては、電停・線路の改良を行い、低床式車両を導入することによって、次世代的なイメージの路面電車に再生することが考えられる（図 3.4.1）。

さらに、沿線施設との連携においては、沿線には多くの観光施設が立地しており（図 3.4.2）、阪堺線とタイアップした観光ツアーなどの企画やイベントを行い、利用促進と観光振興につなげることが考えられる。

図 3.4.1　施設改善のイメージ（大道筋）
（出典：Ｕｒｂａｎ　vol.21　）

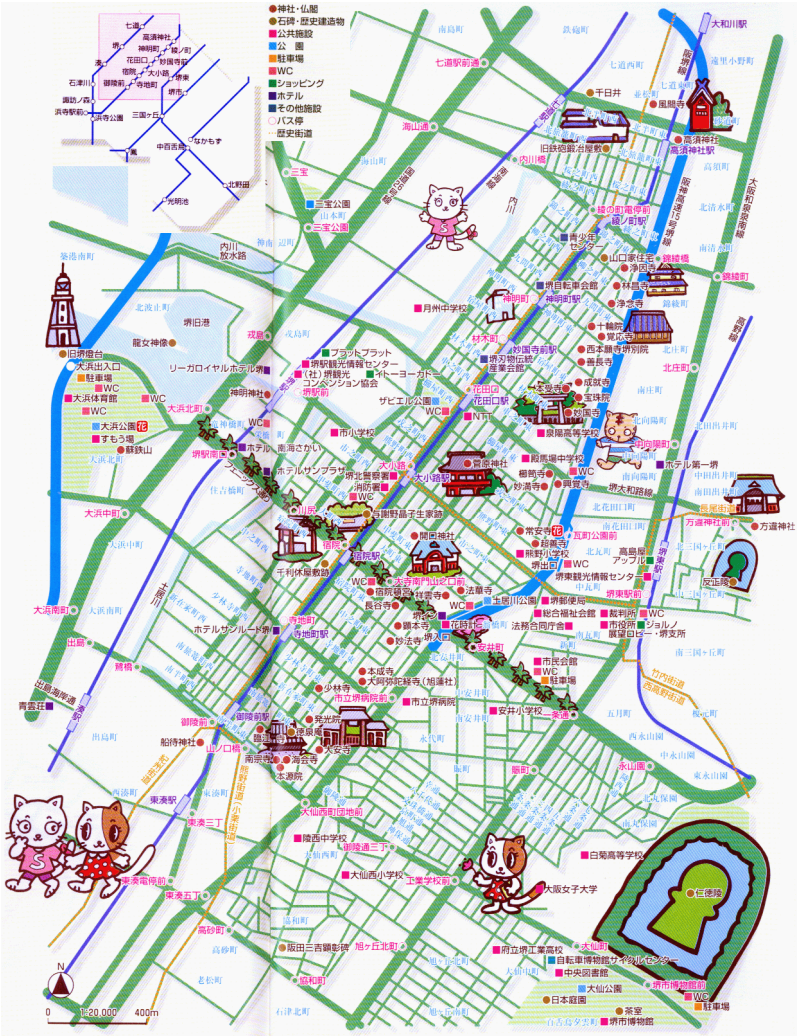


図 3.4.2　観光施設との連携イメージ
（出典：ポケットさかい　堺・ビジターズシティガイドブック）

＜巻末資料＞

資料１－１　全国の路面電車のサービス比較

区分 社局名	バリアフリー	情報提供	快適性	運　賃	
	超低床車○ または 高ホーム●	電車接近 案内表示	夏季における 運行車輌の 完全冷房車化	磁気カード 乗車券	ＩＣ乗車券
札幌市		○		○	
函館市	○	○		○	
東京都	●	○	○	○（移行予定→）	○
東急世田谷	●	○	○		○
豊橋	○	○	○		
富山市内	○	○	○	○	導入予定
富山ﾗｲﾄﾚｰﾙ	○	○	○		○
福井	○		○		
京阪大津	●		○	○	○
京福	●	○	○	○	
阪堺					
岡山	○	○	○	（移行済→）	○
広島	○	○	○	○（移行予定→）	○
伊予	○	○	○		○
土佐	○	○			○
長崎	○	○	○		○
熊本	○	○	○	○	
鹿児島	○	○	○		○

資料１－２　全国の路面電車の運賃比較

金　額	社　局　名
１２０	長崎
１４０	東急世田谷、岡山(100～)
１５０	豊橋、広島、伊予、熊本
１６０	東京都、京阪大津(～260)、鹿児島
１７０	札幌(150～)
１８０	福井
１９０	土佐(～450)
２００	函館(～250)、富山、富山ﾗｲﾄﾚｰﾙ、高岡(150～350)、京福、阪堺(～290)

※基本的な運賃額。 特定の区間、時間で割安額を設定している場合あるいは長距離の運賃額は(　～　)で表示

資料１－３　阪堺線に関連する１日乗車券

名称	利用範囲	金額
てくてくきっぷ	阪堺電車全線	600 円 （小 300 円）
堺都心１日フリー乗車券	阪堺線あびこ道以南と一定区域内の南海バス	600 円 （小 300 円）
堺・住吉まん福チケット （期間限定）	南海線堺以北、高野線中百舌鳥以北、阪堺電車全線、一定区域内の南海バス	1,000 円 （小児の設定無し）

資料２　地域公共交通活性化・再生総合事業費補助金の概要
(出典：国土交通省ホームページ)

（１）補助対象事業者

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第６条に規定する協議会（法定協議会）

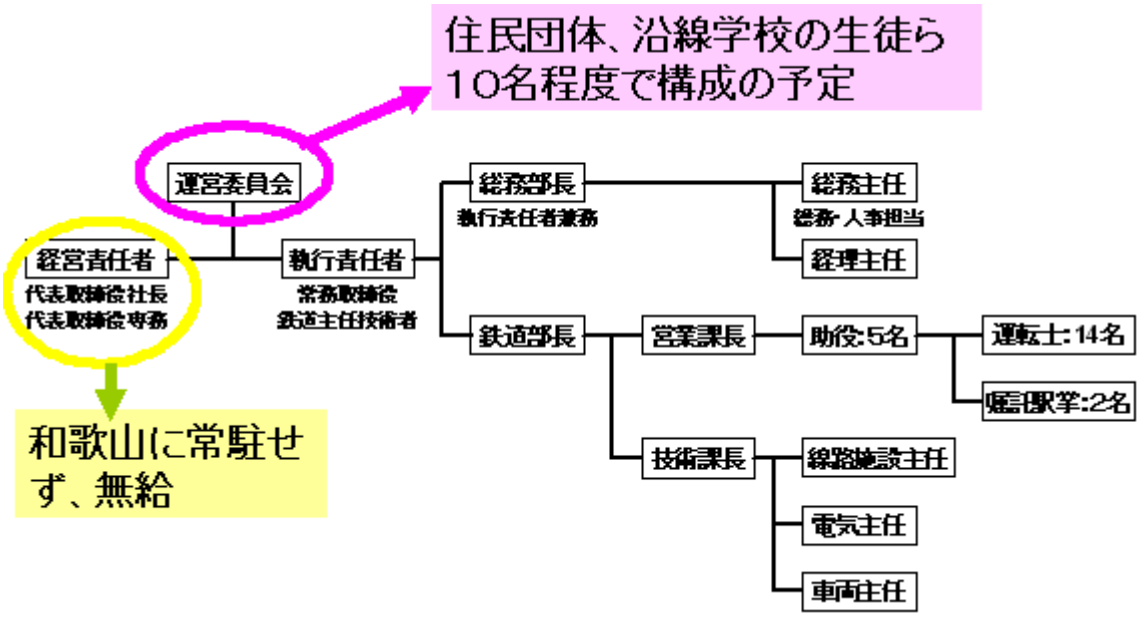
（２）補助率等

●実証運行（運航）　１／２
●実証運行（運航）以外 ※ １／２（※政令市が設置する協議会の取り組む事業　１／３）

補助対象経費〔上記（２）の事業の場合の例〕

◇鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船の実証運行（運航）
・鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
・コミュニティバス・乗合タクシーの導入・路線バス活性化等のための実証運行
・旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航　　等
◇車両関連施設整備等
・バス等車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合い環境整備、デマンドシステムの導入等
◇スクールバス、福祉バス等の活用
◇乗継円滑化等
・乗継情報等の情報提供、ＩＣカード導入、Ｐ＆Ｒ・Ｃ＆Ｒの推進、ボランティアセンター設置・運営　等
◇公共交通の利用促進活動
・レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計　　等
◇新地域旅客運送事業の導入円滑化に係る事業
◇その他地域の創意工夫による事業

資料３　和歌山電鐵株式会社組織図
出典：ホームページ「貴志川線の社会的価値と再生までの経緯」



資料３－１　「提言書作成 WG」メンバー

福井隆一郎、野田 宏、盛喜八郎、阪木道生、野木義弘、内藤龍平、土井俊明
工藤寛之、松原光也、南　聡一郎、渡海奈槻（順不動）

資料３－２　「提言書作成 WG」開催経緯

開催日	会合名
2009 年 8 月 12 日	第 1 回ＷＧ
2009 年 8 月 23 日	第 2 回ＷＧ
2009 年 9 月　6 日	第 3 回ＷＧ
2009 年 9 月 20 日	第 4 回ＷＧ
2009 年 10 月 1 日	第 5 回ＷＧ
2009 年 10 月 28 日	第 6 回ＷＧ
2009 年 11 月 7 日	第 7 回ＷＧ
2009 年 11 月 28 日	第 8 回ＷＧ
2009 年 12 月 18 日	第 9 回ＷＧ
2010 年 1 月 9 日	第 10 回ＷＧ