

阪堺線再生プラン提言書

(提言抜粋)

阪堺線は構造的な赤字が続いていますが、堺市にとって欠くことのできない社会的共通資本です。市民・利用者、事業者、行政が一体となり存続させていくことを切望します。

阪堺線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	—	
固定資産税等の税收	○	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	○		×		×	

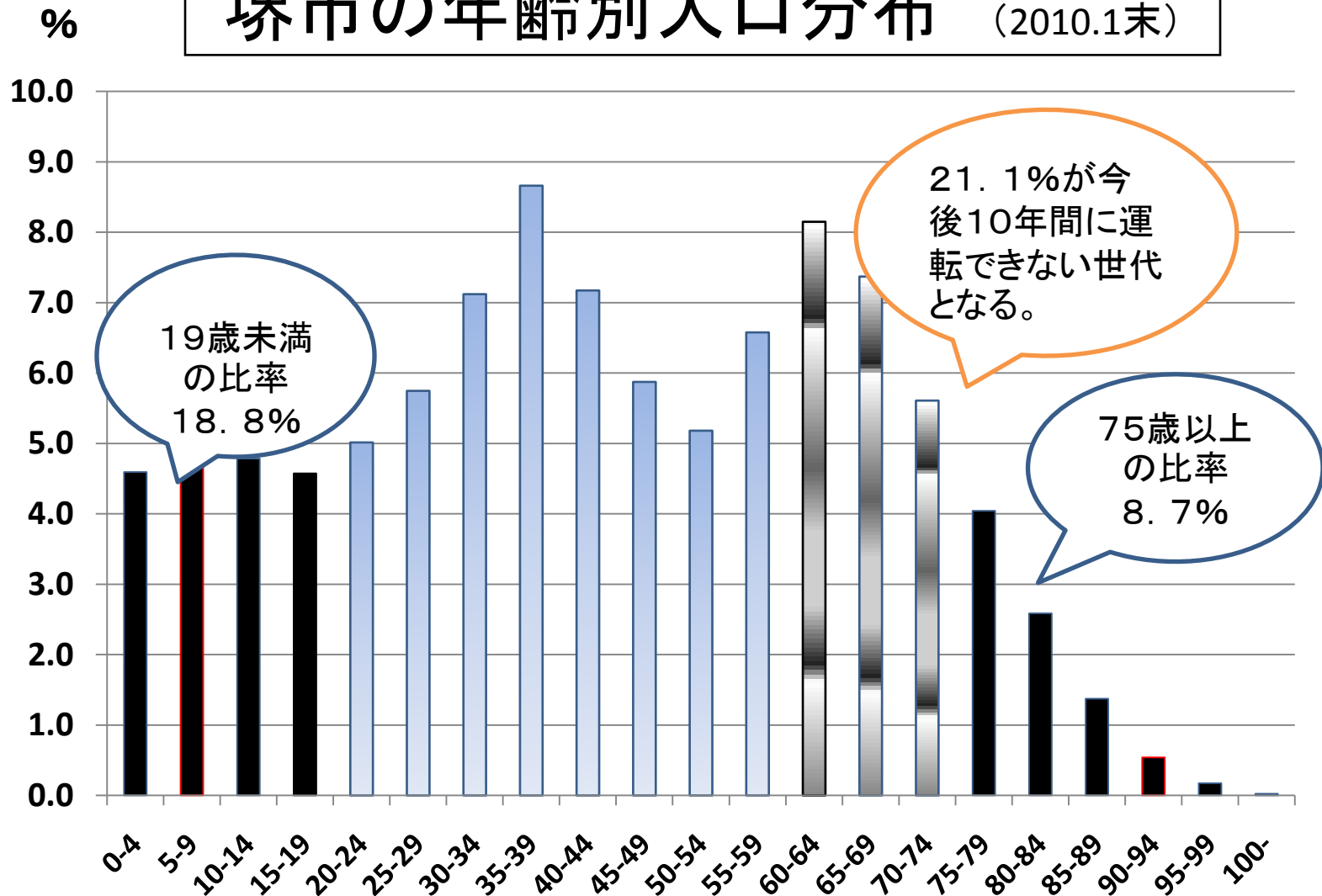
阪堺線が廃止になることにより想定される影響

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



影響額は、この部分だけで5億円

堺市の年齢別人口分布 (2010.1末)



公共交通の維持、強化は今後の市民生活にとって喫緊の課題である。

クルマの維持費用

(万円)

購入費用(A)	165	1500CC:11年使用
維持費用(B)	454	
ガソリン	50	(月30ℓ)
駐車費用	198	(月1.5万円)
自動車保険料	50	
自動車税	34	
車検時支出	73	
タイヤ交換	4	(1回交換)
オイル交換	5	
その他雑費	40	(月3千円)
総額(A+B)	619	(年56万円)
駐車費用がない場合	421	(年38万円)

14km/ℓ ガソリン単価 125円/ℓ

読売オンラインより編集

619万円÷55440km=112円/km ([今回の算定は17.2円/km](#))

クルマの家計負担(所得実態から)

可処分所得の比較 (月収20万円) 万円

給与所得	240	240
社会保険	30	30
所得税+住民税	13	13
クルマ費用	56	0
可処分所得	141	197

月額11.8万円
住居費、光熱費は「可処分所得」の中で賄われる。

給与所得分布(年間)

%

	1998	2008
100万円未満	7.2	8.4
100~200万円	10.2	14.9
200~300万円	14.9	16.4
合 計	32.3	39.7

(国税庁民間給与実態統計調査)

クルマの経費は、165万円(諸経費込)のクルマを11年間使用した場合での試算。
ガソリン30リットル/月、単値125円/ℓ 駐車場 15000円/月
所得税は扶養家族ゼロ人で試算。

公共交通収支論と費用便益

- ・少子化や過度のモータリゼーションの進展は、事業経営を悪化させ、地方公共交通の維持を困難なものとしている。
- ・一方、公共交通は地域社会を支える社会的共通資本(都市の装置)であり、住民のモビリティを確保することが「公の責任」とする考え方が提唱されている。

→ 交通権、交通基本法 (2011年制定予定)

- ・わが国の公共交通は、世界でも奇跡的といえる「黒字」事業運営を成立させてきたが、公共交通の運営、維持は「公」の役割であり、単に事業そのものを単体で赤字、黒字で評価する時代は終焉したといえる。
- ・効率的な経営維持を前提に、公共交通の社会的役割の範囲(環境モデル都市としての環境施策、高齢者福祉施策を含む)を評価したうえで、国のスキームを活用した税投入を検討すべきである。

→ 費用便益の評価 B/C

- ・クルマは、大気汚染、交通事故、関連インフラ整備、混雑等社会的費用を「外部化」してきたが、阪堺線の廃止はこれらの外部費用を増大させるばかりでなく、中心市街地の衰退、固定資産価値の下落など、その負の効果は測りしれない。

→ 移動関連の費用増大だけで5億円の損失(概算)

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 運行車輛の 完全冷房車化	磁気カード 乗車券	I C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	○	○	○		○

阪堺線を基軸としたまちづくり(抜粋)

阪堺線が、「クールシティ堺」をめざす堺市にとって必要不可欠交通手段として位置づけ、市民・利用者、事業者、行政が一体となって以下事項に取り組む。

- ・公共交通優先信号の導入拡大
 - ・トランジットモール、パーク&ライドの実現
 - ・サイクル&ライドの実現(電停駐輪場施設の拡大)
 - ・公共交通、歩行者、自転車への自動車空間の再配分
 - ・御陵前以南での電停増設
 - ・交通結節点でのバリアフリー、シームレス化(浜寺、天王寺等)
 - ・改造車両、低床式車両の導入
 - ・ICカードシステム導入によるバス・鉄道との割引運賃の導入
 - ・観光アテンダントの配置など観光施策との連携
 - ・マイレール意識の醸成(「阪堺線運営委員会」への市民、利用者参加、電停の清掃活動)
 - ・交通基本条例の制定
- 等

南海本線(堺市)連続立体化事業



南海本線の高架事業により、本線をまたぐ阪堺線が「路面化」される。

まず、阪堺線浜寺駅前駅と本線浜寺公園前の結節改善が必要である。

事業延長: 約2.7km (堺市域: 約2.3km 高石市域: 約0.4km)

高架対象駅: 諏訪ノ森駅、浜寺公園駅

概算事業費: 約423億円 (全区間)

完成予定: 平成30年3月末

天王寺駅前の状況

阿倍野再開発の状況



再開発により電停が南下するほか、現状では車いすが通行できない。大阪市との連携、調整が喫緊の課題。

高齢者・障害者のハードル



軌道の状況

劣化した軌道（大小路近辺）



整備された軌道（JR高知駅前）



駅前整備事業と一体となり軌道改修、センターポール化、JRとの結節改善が実施されている。

当初、軌道緑化工事時に改修される予定であった阪堺線の軌道劣化は著しい。保安面でみても早急な改修が必要である。

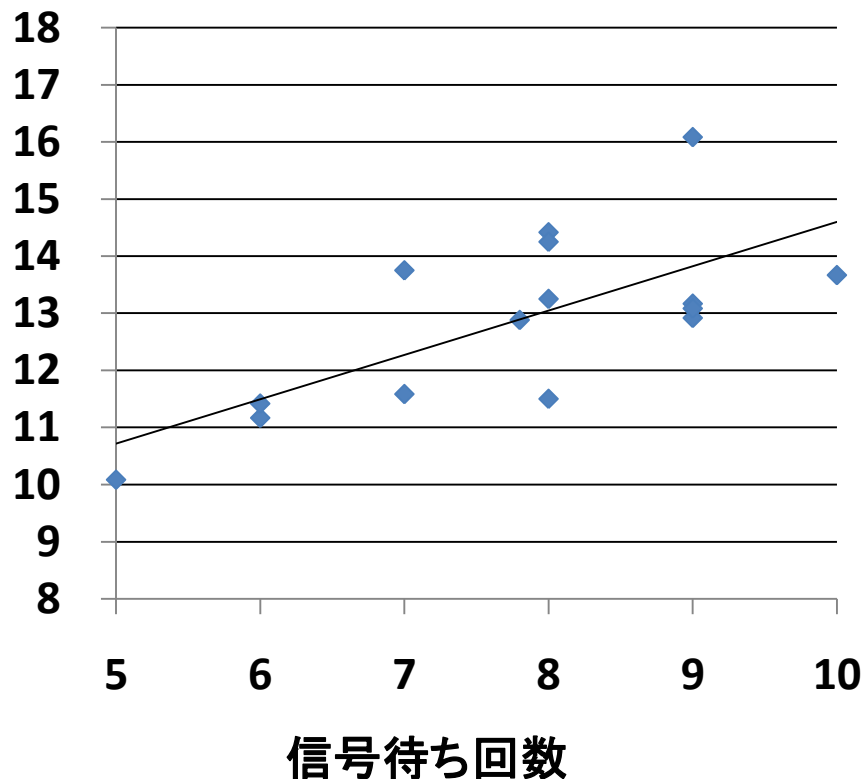
電停の増設などについて



- 大道筋区間に比べ、御陵前以南の電停間距離が長く利用しづらい。
- 沿線開発の状況に鑑み電停の増設が必要である。特に、東湊・石津間は、1.5 kmと長い。(高齢者の歩行行動範囲は500m)
- 容易にアクセスできるという路面電車の特性が生かされていない。
- その一方で、優先信号の導入などの対策が必要である。

大道筋(綾ノ町・御陵前間)運行時間と信号待ち回数

(分)



平均 12分53秒
信号待ち回数 7.8回
時速 12.9km

平均123mおきに設置される信号の削減(右折禁止)、公共交通優先信号(PTPS)の導入により

先ず、所要時間を10分以内にできないか。

発想を転換し「専用軌道区間を一般車両が踏切横断する」と考えられないか。(警察との連携が課題)

綾ノ町・御陵前間は2.6km、信号数21カ所

当該区間の標準運行時分(信号待ちを除く)は7分間、時刻表設定は11分

WGメンバー調査による(各日曜日実施)

路面電車優先信号システム等導入状況

事業者	システム等の導入状況
札幌市	優先信号導入 電車接近表示装置(11箇所)
函館市	優先信号導入(12箇所)
東京都(荒川線)	優先信号導入(交通信号25箇所中2箇所) 電車接近表示装置(11停留場20箇所設置)
熊本市	優先信号導入 電車運行管理システム
鹿児島市	電車運行管理装置 電車接近表示装置
万葉線	優先信号導入 右折車停車禁止ゾーンの設置
東急(世田谷線)	電車在線表示システム 電車接近表示システム
福井鉄道	右折車分離式
岡山電気軌道	電車ロケーションシステム
広島電鉄	優先信号導入 電車運行管理システム
土佐電気鉄道	優先信号導入
長崎電気軌道	電車運行管理システム
阪堺電気軌道	優先信号導入(綾ノ町、住吉)

堺市内におけるPTPSの導入事例

午前7時から午前9時までの間路線バス等優先通行帯規制



バス等が、光ビーコンの下を通過した際に、信号を交通管制センターに送信。交通管制センターでは、バス等が先の信号機で停止しないように、あるいは停止時間を最小として走行ができるように信号機の制御を実施する。

大阪府警本部ホームページから編集

鉄道整備・運営方式の変遷

①民設民営方式(1980年ごろまで)

- ・経済が右上がり、人口増の時代では、事業者への利子補給や税制面での支援はあったものの、都市部の事業整備は民間主体であった。現在、この方式での新規鉄軌道整備はない。また、世界的に見ても稀有。

②第三セクター方式(1980年以降)

- ・民設民営方式で整備が困難な路線では、事業者と地方自治体が第3セクターを設立し公的資金が投入されるようになったが、公・民の責任分担が不明確であることや経済環境の悪化もあり厳しい経営を余儀なくされている。

③償還型上下分離方式(2000年以降)

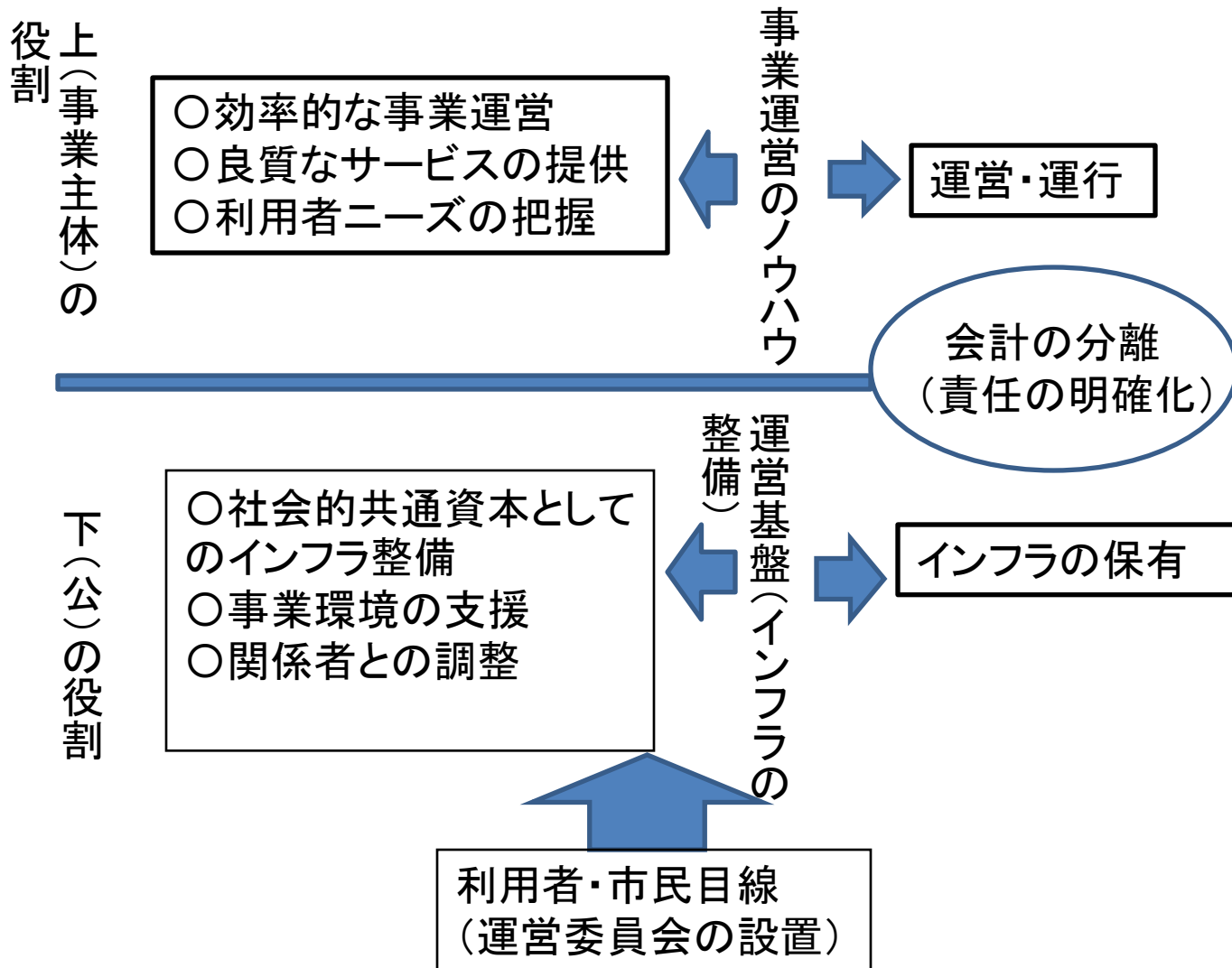
- ・公的主体が整備したインフラを運行事業者との契約等に有償で貸し付けること等により、整備に要する費用を回収する方式。(中之島新線、阪神なんば線)

④公設型上下分離方式(2007年以降)

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」により認められた方式であり、運行は民間事業者、インフラの整備・保有は公的主体が行う方式。「地域公共交通」整備、再生の切り札的存在。(EU各国では交通整備の基本施策である。)
- ・鉄道インフラを社会的共通資本と位置づけ、「公」がインフラを整備すべきとの発想に基づく。

公設民営による上下分離

公と民の特性を生かしたパートナーシップ



交通基本法(2006. 12)民主党案骨子

【法制定の意義】

1. 具体的権利として移動に関する権利を明確化し、すべての国民に保障する。
2. 利用者の立場に立ち、バリアフリー化や生活交通の維持を進める。
3. 基本計画により、非効率な公共事業をやめ交通体系の整備を総合的・計画的に行う。
4. 交通に関して分権化を推進する。
5. 交通による環境への負荷を低減し、持続可能な社会の構築に資する。

(民主党ホームページ)

【交通権】

「国民の交通する権利」であり、日本国憲法の第22条(居住・移転および職業選択の自由)、第25条(生存権)、第13条(幸福追求権)など関連する人権を集合した新しい人権。

・すでにフランスでは社会権の一つとして初めて交通権を明記した「国内交通基本法」(1982年)が制定され、アメリカでは交通上の差別を禁止した「障害をもつアメリカ人法(ADA)」(1990年)が制定されている。

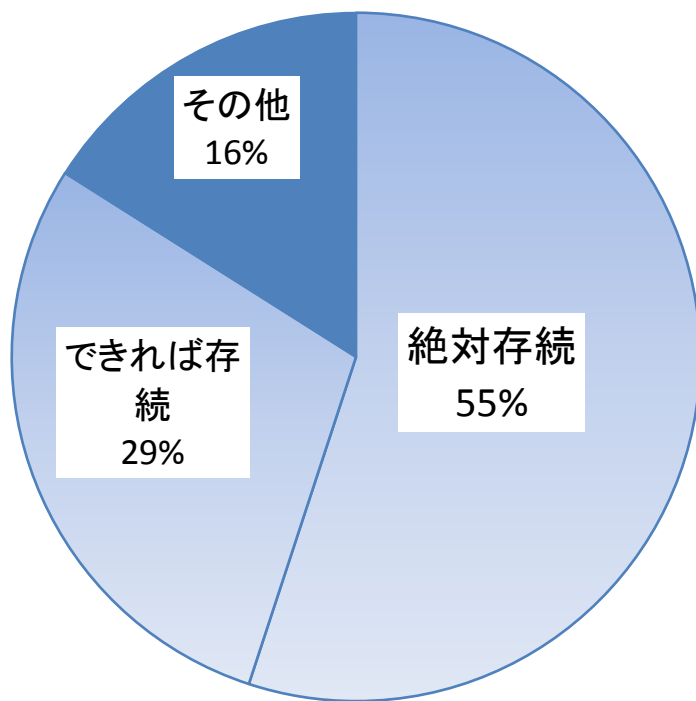
・世界的には地球環境問題、わが国ではさらに少子・高齢化社会の急速な到来によって、交通権にもとづく新しい交通像とその実現が求められている。交通権は人間の夢と喜びを可能とする。

(交通権学会ホームページ)

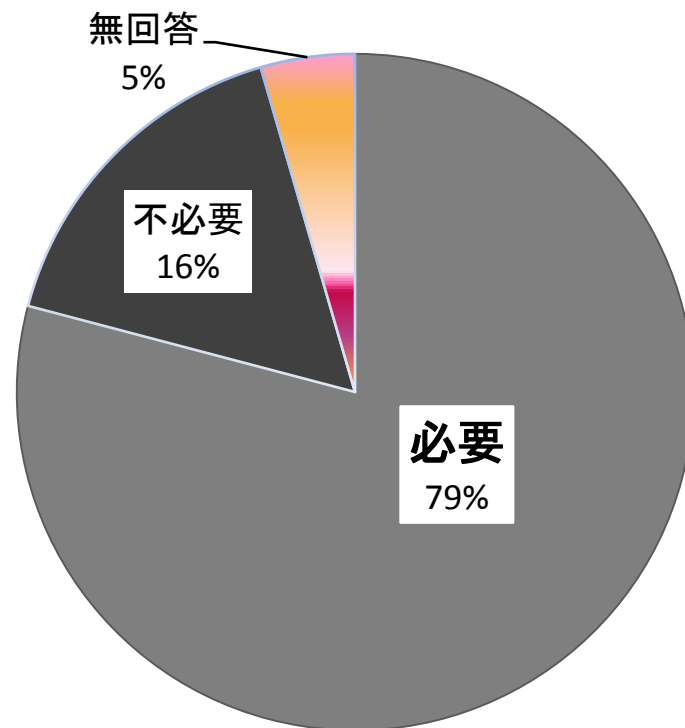


阪堺線存続についてのアンケート結果(愛する会実施)

阪堺線の存続について



公的支援の必要性



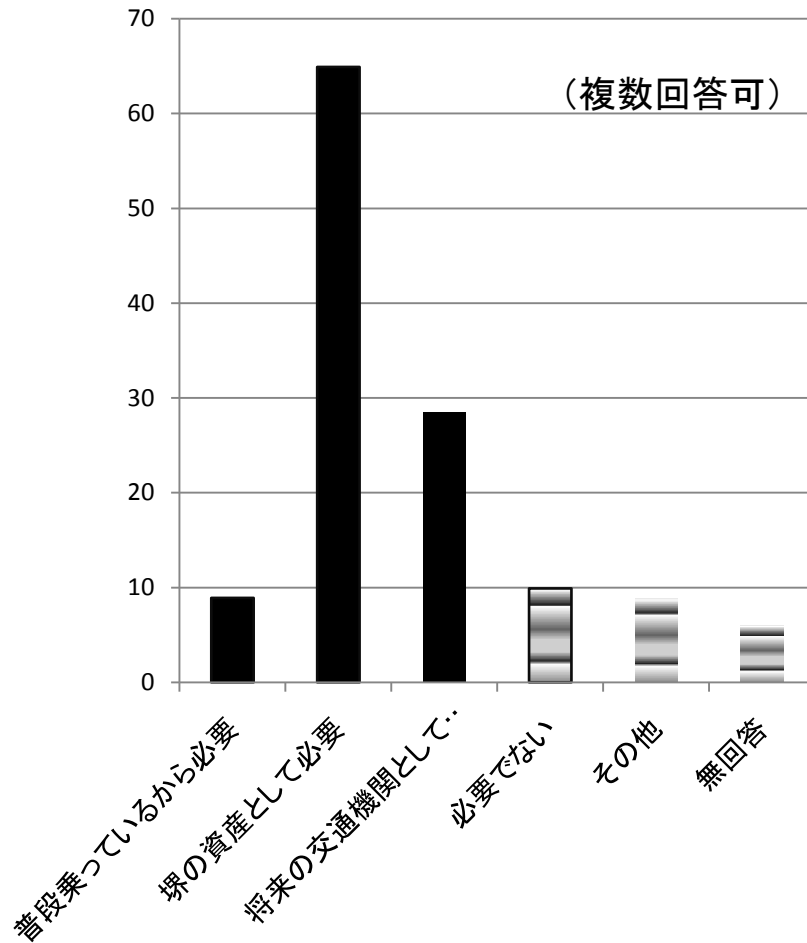
実施期間: 2009年(平成21年)10月26日～29日

配布枚数 5,050枚 回収枚数 3,210枚 (回収率: 63.6%)

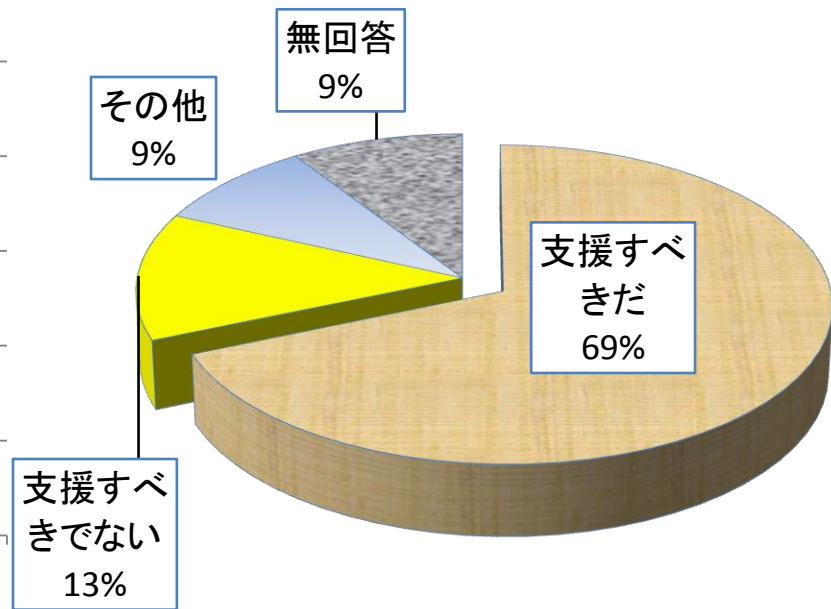
2002年堺市政アンケート結果（阪堺線関係）

% 阪堺線の必要性について

（複数回答可）



市の支援に関する意識



市長公室実施、調査数 3000人

昨年末に実施した「愛する会アンケート」と比較しても市民意識に大差はなく、圧倒的多数の市民が阪堺線の存続と市による支援を望んでいる。

提言のまとめ



なぜ、堺LRT計画が市民合意に至らなかったのかを顧みたうえで、

急激な高齢化社会の到来、地球環境問題
インフラを造る時代から活用する時代
社会資本の価値は採算性だけでは計れない
阪堺線ありきでは問題解決とはならない
(泉北高速問題も・・・)
中心市街地活性化、福祉施策、観光施策などとの連携が必要
住民のアイデアと活力が地域を変える

公共交通優先の施策推進
既存インフラの再生、活性化による多様な交通の検討・構築(自転車、バスなど)
公共交通の社会的役割やクルマの社会的費用の検証、上下分離方式
「再生プラン」をまちづくり、市内公共交通ネットワーク構築など行政の基本方針との整合させ、全庁体制で取り組む部門間コミュニケーションの抜本的改善とクロスセクション施策の立案、実施
市民や利用者の建設的提案を受け入れ、計画立案、経営に参画させる仕組みの構築(運営委員会など)

市民・利用者、行政、事業者が一体となって阪堺線を環境モデル都市にふさわしいインフラとして生かしていくことが次世代への責務