

阪堺線（堺市内）の存続に向けた 支援策について

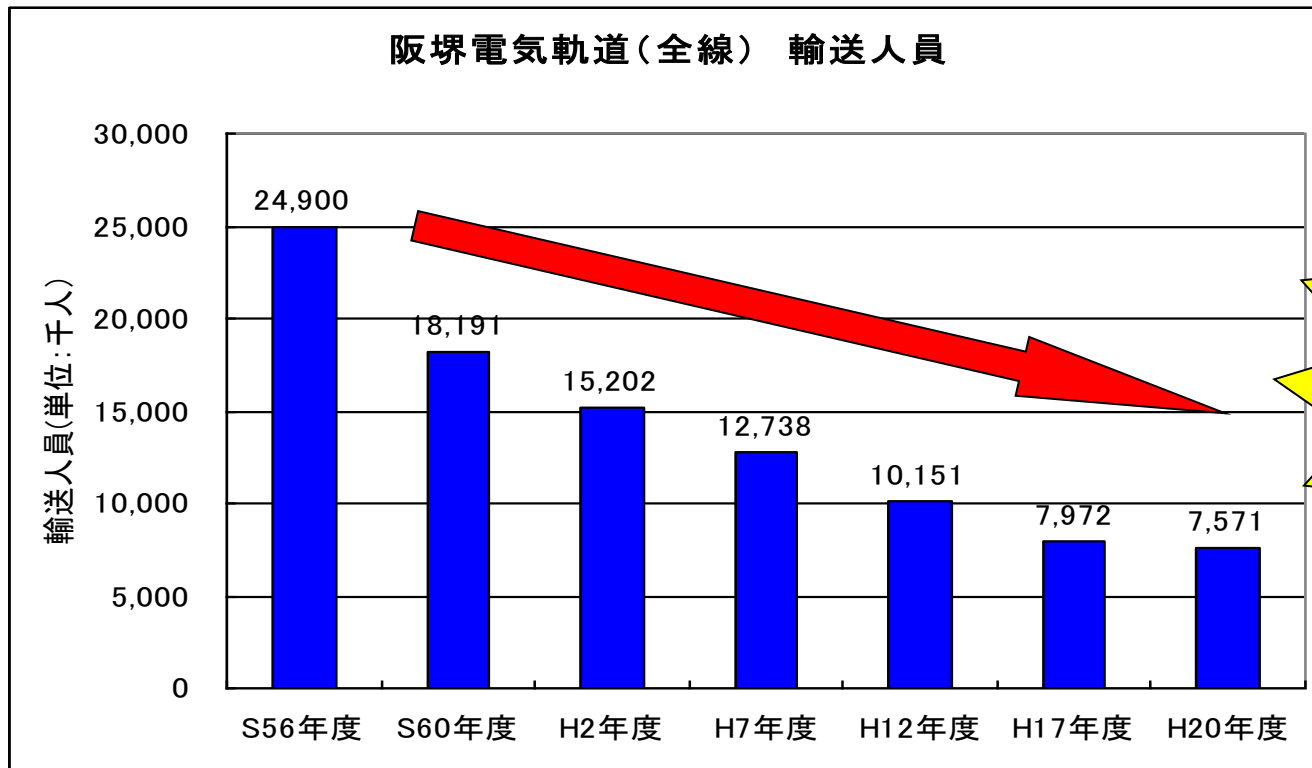
平成22年 4月28日

阪堺電気軌道株式会社

1. 阪堺電気軌道の概要

○輸送人員の推移

阪堺電気軌道の輸送人員は、モータリゼーションの進展等により、昭和30年代以降、減少を続けており、近年も少子高齢化、景気後退等の影響もあり、減少傾向に歯止めがかからない。

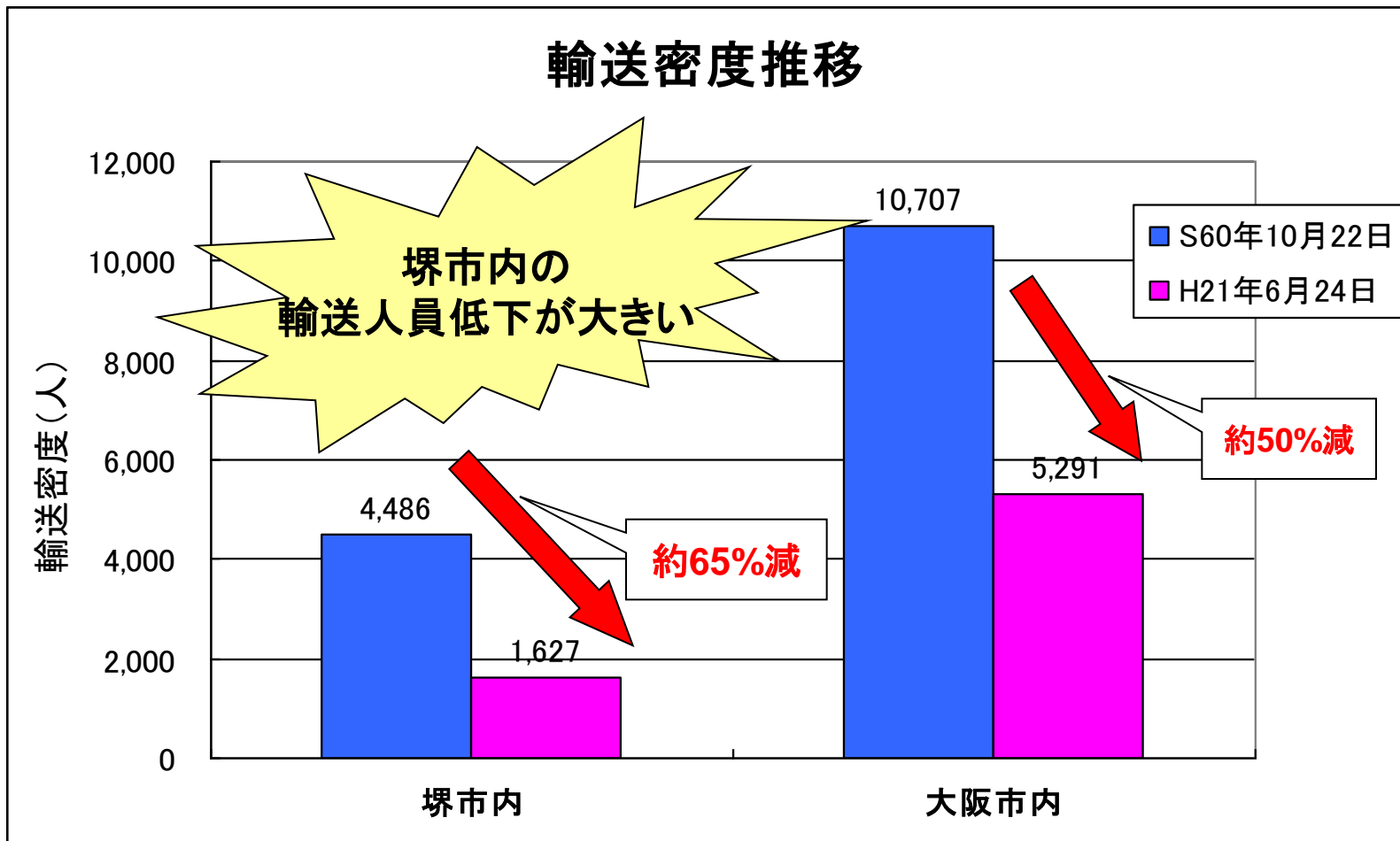


27年間で
約7割減少

○阪堺電気軌道の輸送形態

輸送密度による比較

(輸送密度: 1日あたりの、区間内平均輸送人員)



(交通量調査より)

○経営状況の推移

- ・新会社発足以降、輸送人員の減少により営業収支は毎年赤字が続いていた
- ・経営状況と改善施策
 - 平成10年度 直備社員の採用を開始
 - 平成12年度 決算で債務超過に陥る
 - 平成14年度 **大幅合理化により人件費を約30%削減**
直備化完了、全事業営業収支を黒字化

**H14年度～H17年度の4年間は、
付帯事業を加えた全事業収支で黒字**

(※堺市内については、この間も1億円を超える赤字が継続)

平成18年2月 南海電鉄からの出資金9億円により、債務超過を解消
平成18年度 輸送人員の減少に歯止めがかからず再び営業赤字に
※近年は安全レベル向上のための支出増等により赤字幅が拡大

- ・設備投資も、資金が限られ補助金工事を除き極力抑制せざるを得ない

○堺市との協議経緯

・阪堺線堺市内存続に対する堺市との協議経緯

平成13年4月 堺市長に堺市内路線維持について支援を要望

平成15年3月 堺市長に**阪堺線(堺市内)の存廃協議書**を提出

平成16年4月 堺市が「**阪堺線は堺市の公共交通ネットワークの一環として必要な鉄軌道であり、存続できるように支援していきたい**」と回答

堺市の主な補助：鉄道軌道近代化補助(年平均約4千万円)
路面電車再生対策補助(年間2千万円)

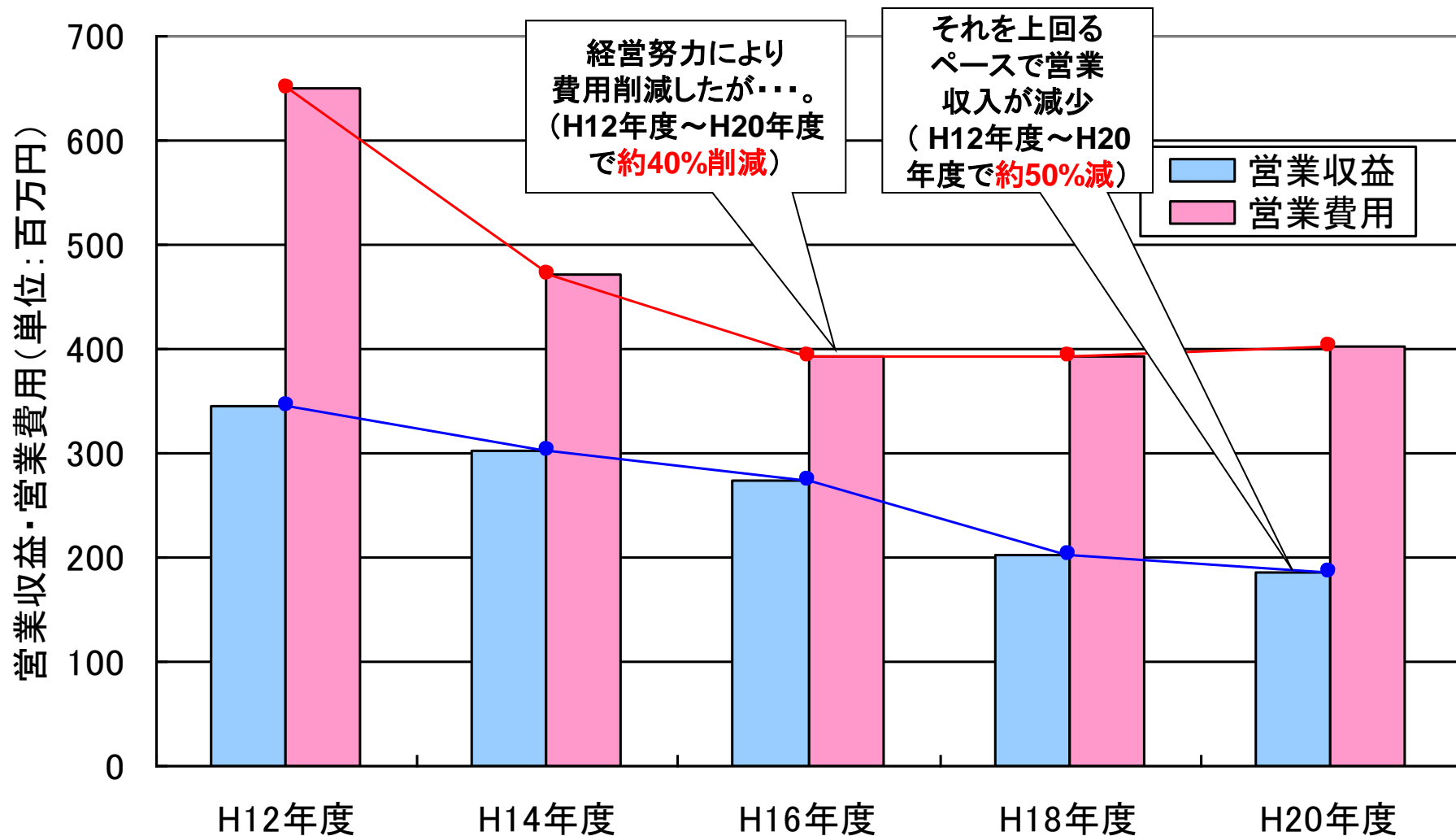
いずれも「**設備の改善**」に対する補助(「設備投資」)
→人件費や経費等の「**営業費用**」に充当できない。
直接の収支改善にはつながらない。

・東西鉄軌道に関する協議の経緯

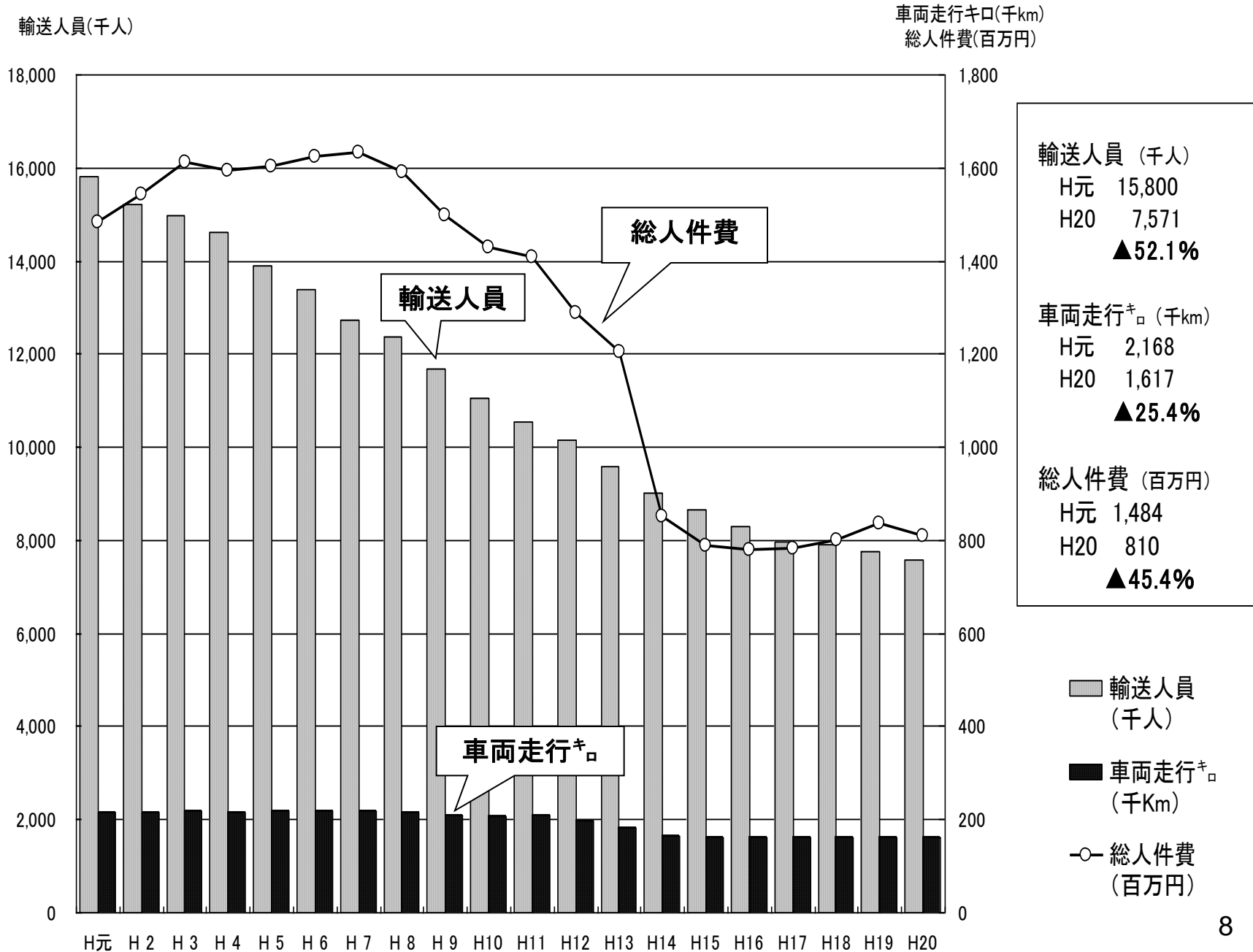
- 平成18年10月 東西鉄軌道事業企画提案に南海電鉄と共に応募
阪堺線の公有民営化、東西鉄軌道と一体経営を提案
- 平成19年3月 東西鉄軌道(LRT)事業公募型プロポーザル募集に
南海電鉄と共に応募、事業計画案を提出
- 平成19年4月 堺市の**特定審査会**が、南海・阪堺を経営予定者に特定
すると答申
- 平成19年6月 南海・阪堺が**東西鉄軌道(堺～堺東間)の経営予定者**
に決定
- 平成21年3月 **阪堺線(堺市内)を平成22年4月に公有化**することを盛り
込んだ基本協定の締結について事務レベルで合意
- 平成21年6月 堺市が、東西鉄軌道計画について沿線住民の理解が
得られないことから、**基本協定の締結撤回を申し入れ**
- 平成21年9月 市長選挙で、東西鉄軌道(堺～堺東間)の中止を掲げた
竹山市長が当選
- 平成22年2月 堺市が南海・阪堺に、
①東西鉄軌道(堺～堺東間)の中止、
②経営予定者の解除、
③阪堺線(堺市内)の平成22年4月公有化の撤回
を申し入れ

○阪堺線堺市内の事業収支推移

阪堺線堺市内 営業収益・営業費用の推移



阪堺電気軌道 輸送人員・車両走行キロ・総人件費



○様々な営業努力の取り組み



路面電車祭り



天王寺駅前～浜寺駅前
直通運転開始



イベントでの営業活動



各種企画切符の発売



車体ポディー広告



チン電ライブ



貸切電車

2. 阪堺線存続に向けた方策の検討

(1) 鉄軌道事業の費用構造について

○鉄軌道事業に必要なものは？

- ・運行に必要な線路、車庫、駅舎等の**用地**と、線路、変電所、信号、車両等、**施設の保有**
- ・運転士、駅員、設備の保守を行う技術係員など、**運行に携わる要員**。

膨大な固定資産の保有(土地、軌道施設、車両等)

労働集約型産業

○経営資源(軌道施設、車両、要員)活用の効率性は？

- ・ピーク時対応、長時間のサービス供給、夜間の保守作業など、**施設の利用効率、要員配置、労働条件に厳しさ**
- ・利用者数によらず、運行サービスの供給、安全確保のための保守は必須

固定費が大きく、経営の効率化が図りづらい

○お客様の数が減少すれば？

- ・お客様が減少すれば、収入は減少するが、費用は減らない→

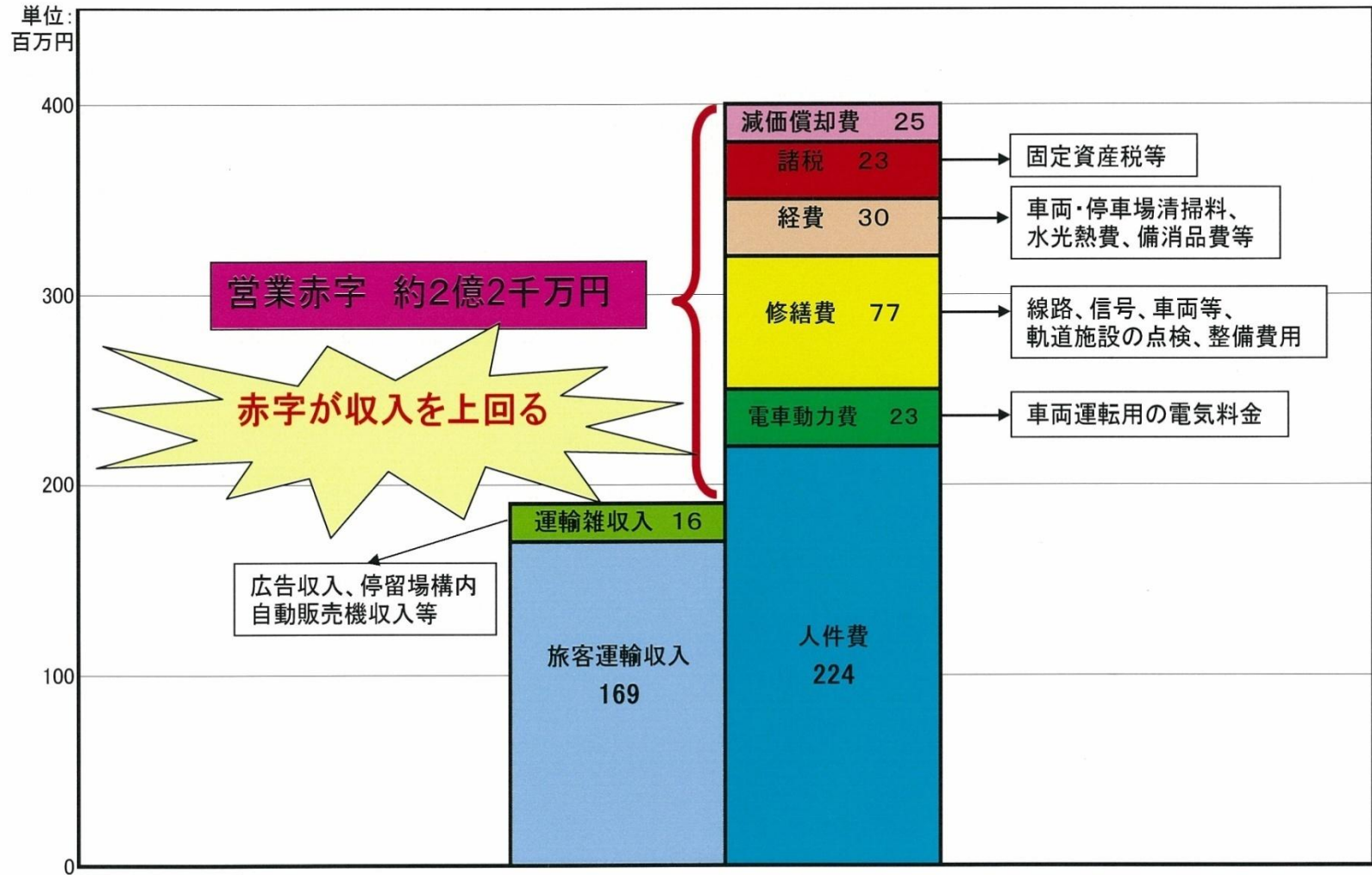
収支悪化

安定的な旅客需要が事業継続の大前提

○阪堺線堺市内の営業収入、営業費用の構成

- ・費用項目のほとんどは、固定費
- ・要員削減、賃金水準の引き下げ、その後も成果給の導入や就業基準変更などを逐次実施しており、大幅な人件費の圧縮は難しい状況です。

阪堺線堺市内の営業収益・営業費用(平成20年度実績)



(2) 阪堺線存続に向けた一方策

～公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)について～

○公有化とは何か？

- ・鉄軌道事業の経営には、軌道施設(償却資産)と軌道用地(土地)の保有が必要。
- ・しかし、資産の保有は固定資産税や減価償却費等の「**資産保有コスト**」を伴う。
- ・施設老朽化による **保守費増大** が経営の大きな負担
- ・地方の民鉄では近年、輸送人員の減少により経営が悪化、路線廃止が後を絶たない。
平成12年度以降の**廃止延長は約635km**と東海道新幹線の東京～新大阪間を上回る。
- ・そこで、国は地方の鉄軌道を支援するため、平成19年10月に
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行、
地方自治体が軌道施設等を保有(公有化)する**上下分離の制度**を導入。
- ・具体的には、沿線自治体が鉄軌道事業者と協議し、事業者から資産の譲渡を受けて保有事業者は、資産を借り受けて運送事業を行い、施設使用料を自治体に支払う。
- ・公有化により、事業者は資産保有コストと保守費、設備投資の負担を軽減することが可能。

公有化で路線の運行継続が可能に

○軌道高度化(低床式車両導入等)とは？

・軌道高度化とは、従来の路面電車を「**次世代型路面電車**」へ改善することで、

交通渋滞緩和

環境負荷の軽減

中心市街地活性化

バリアフリー化

等、クルマ中心の交通体系からの転換を可能にするものです。

・欧米では多くの都市で導入され、国内でも富山市などで導入されています。

・ICカードシステムや電車優先信号の導入により、より利便性が向上します。

軌道高度化で、誰もが利用しやすい利便性の高い交通機関へ



○公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)に対する制度は？

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

「地域の関係者が、その地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、計画を策定し、各主体が責任を持って推進する。国は総合的に支援する。」

・市町村が、交通事業者、利用者等による**協議会**を組織し、合意形成を図りながら**「地域公共交通総合連携計画」**を作成。国土交通大臣の認定により、国の総合的支援を受けられます。

・路面電車の場合：**「軌道運送高度化事業」**

低床式車両の購入に対する補助(政令指定都市は補助率1/3)

軌道事業の上下分離制度の導入に対する軌道法の特例等

○阪堺線(堺市内)を公有化するとしたら・・・

・もし阪堺線(堺市内)を存続させるため公有化が実現するとしたら、

- ①阪堺電気軌道が保有する軌道施設及び車両は、堺市に**無償譲渡**
- ②阪堺電気軌道が保有する軌道用地は、堺市に**無償で使用貸借**
- ③堺市は、阪堺線(堺市内)の整備、改修及び保守にかかる費用を負担
- ④阪堺電気軌道は、堺市が保有する軌道施設、車両を賃借し、堺市に施設使用料を支払う。

(3) 公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)によるメリット

① 阪堺線(堺市内)を公共交通機関として存続するメリット

- ・ 自動車を運転できない人々に**移動の手段を確保**する
- ・ CO2の排出量が少なく**環境モデル都市にふさわしい交通機関**に
- ・ 道路交通渋滞や交通事故の発生等、**クルマ社会の弊害を抑制**

② 軌道高度化(低床式車両導入等)による効果

- ・ **バリアフリー**で気軽に利用できる交通機関となる
- ・ **まちのシンボル**となり、観光需要の創出、まちの活性化につながる
- ・ ICカードシステムや電車優先信号等の整備により、**速達性、利便性が向上**

3. 他事業者の事例と効果

(1) 富山ライトレール(公設民営によるLRT化)

- ・JR富山港線を第3セクターに移管し、**公設民営**により整備・運営。
- ・富山市の**まちづくり政策**(公共交通を軸としたコンパクトな街づくり)の一環
- ・施設整備(事業費)と維持・管理及び更新・改良は公共が実施。
事業費58億円(国費23億円、富山県9億円、富山市16億円、JR西10億円)
- ・施設の維持修繕費は富山市が補助
- ・赤字の際は、富山市、富山県と地元企業、市民の寄付による基金で補填。



(2) 富山地方鉄道 環状化(公設民営によるLRT化・軌道運送高度化事業)

- ・富山市のまちづくり政策(公共交通を軸としたコンパクトな街づくり)の一環として、中心市街地の富山地方鉄道の**路面電車を延伸**(0.94km)し、環状運転を実施。
- ・**軌道運送高度化事業の認定(第一号)**により、**公設民営**で整備。
- ・施設整備(軌道新設、車両購入、車庫改良等)は公共が実施。
事業費22.3億円
- ・施設・車両の維持修繕費は富山市が負担
- ・中心市街地の再開発など、沿線周辺の**街づくり施策と連携**

(3) その他

福井鉄道(土地等の重要な資産の譲渡・鉄道事業再構築事業)

えちぜん鉄道(第3セクターによる鉄道の再生)

万葉線(第3セクターによる路面電車の再生)

4. 阪堺線(堺市内)存続に向けた支援策

(1) 堺市の街づくりに対する阪堺線(堺市内)の必要性

- ・阪堺線は、大阪市内と堺市間で開通し、今年で99年目を迎えます。
- ・その間、大阪市と堺市をつなぐ公共交通機関として、また、堺市内では気軽に利用できる移動手段として、一定の役割を果たしてまいりました。
- ・阪堺線の存続には、堺市民の皆様が、**阪堺線の価値と必要性を認め**、ご支援をいただくことが必要と考えております。

(2) 阪堺線の経済的価値

- ・現在の阪堺線(堺市内)を新たに敷設する工事費を阪堺線の経済的価値として算出いたします。
- ・まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス((財)日本交通計画協会) LRTの整備コストより

LRTの整備コスト: 1kmあたり約20~40億円

阪堺線堺市内(7.9km)に適用すると、**約158億円~316億円**

(3) 阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策

- ・阪堺線(堺市内)の安定的な運行継続には、収支を均衡させることが肝要であり、**営業費用を削減し収入を増加**させねばなりません。
- ・阪堺線(堺市内)の施設、車両は老朽化が進行し、**保守費の増大**が見込まれます。
- ・旅客の減少は、自動車へのお客様のシフトや、少子高齢化、街の活力の低下など、営業施策の改善だけではカバーしきれない、**構造的な問題**です。

そこで、阪堺線(堺市内)を存続させていくため、次のような支援策が考えられます。

○阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策

①阪堺線(堺市内)の公有化

②利用者増加策に対する支援

阪堺単独での実施が困難な、利用者増加策に対する支援



5. まとめ

- ・わが社は、設立以来、毎年輸送人員の減少が継続し、人件費の3割削減などの大幅な合理化を実施し経営を維持してきました。
- ・しかし堺市内の収支は毎年1億円を超える赤字を続け、近年は輸送人員の減少や修繕費の増加により2億円を超える赤字となっています。
- ・今後、大幅な費用削減は難しく、また安全水準の向上などに対し費用増大の可能性すらあります。
- ・阪堺線(堺市内)は、事業としては成り立たなくなっており、運営経費の一部を堺市にご負担いただき収支を均衡させる以外に路線存続の道はないと考えています。
- ・それには、阪堺線が堺市にとって必要であり、公費を負担する価値があると多くの市民に認識して頂くことが必要。
- ・そのためには、運賃面での利便性向上、低床式車両の導入やバリアフリー化、運行ダイヤの工夫など、事業全般にわたっての利便性向上策を図ることが必要。
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中の「軌道運送高度化事業」により施設・車両を公有化し、市と当社の双方が責任を持つのが最も良いと考えております。
- ・以上、私ども阪堺電気軌道は、今後も引き続きより多くの皆様にご利用いただけるよう努力して行きたいと考えております

全路線（阪堺線、上町線）の収支

（単位：千円）

勘定科目	H 2 1 年度	H 2 2 年度
	金額	金額
営業収益	1,204,639	1,219,021
旅客運輸収入	1,115,057	1,125,078
定期外運賃	826,147	※ 837,354
定期運賃	288,909	287,723
運輸雑収入	89,581	93,943
営業費用	1,543,789	1,452,648
営業損益	▲ 339,150	▲ 233,626

経常的経費への支援	—	62,043
支援考慮後損益	▲ 339,150	▲ 171,583

※定期外運賃には、堺市からの運賃補助10,945千円含む
 経常的経費への支援は、堺市からの運行の継続に必要な経費等への補助