

# 中間検証結果に対する 市民意見について

# 「阪堺線への支援の中間検証結果」についての意見募集結果について

- ・これまでの阪堺線への支援実施による効果などについて、学識経験者による監修のもと平成27年度に実施した中間検証結果について市民の皆様からご意見を募集。

## ■意見募集概要

### <意見募集期間>

平成27年9月1日（火）～10月9日（金）

### <意見募集方法>

郵送・FAX・電子メール・交通政策課へ持参

### <意見概要>

応募件数：13件（うち市内9件、市外4件）

分類	主な意見
利便性向上策	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 堺トラムの運用体制を5両体制にできれば、運用が安定し増発も可能</li><li>・ 石津川～東湊間の横揺れが激しいため、軌道の補修が必要</li><li>・ 南海本線の高架化の際、浜寺公園駅と浜寺駅前間の歩道に屋根を設けて欲しい</li></ul>
観光施策	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 阪堺線と沿線の観光施設をリンクさせて積極的にPRすべき</li><li>・ 外国人を阪堺線に乗せて、堺市に誘導する</li><li>・ 大阪市から堺市に来る人の流れが出来るような施策が必要</li><li>・ 堺市の小学校（低学年）の活動に「阪堺線」を利用してもらう</li></ul>
支援の検証方法等	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 事業計画を市民によりわかりやすい形で示し、年度毎にPDCAサイクルを回していく必要がある</li><li>・ 支援策の位置づけを市民によりわかりやすく説明するべき</li><li>・ 中間検証は、実体を検証していない</li></ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 阪堺電軌が自力で運営が出来るようになるまで支援を続けていただきたい</li><li>・ 阪堺線活性化として、東西線（例えばJR堺市-堺東-南海堺-堺浜）を中長期計画的に取組む</li><li>・ 阪堺線への支援は特定民間会社への支援であり、行政活動の範囲を逸脱するもの</li></ul>

主な意見	意見に対する市の考え方
<p>阪堺線と沿線の観光施設をリンクさせて積極的にPRすべき</p>	<p>沿線施設には、これまでおもてなしチケットの特典について協力をいただいております、今後も協力関係を継続していく予定です。</p>
<p>事業計画を市民によりわかりやすい形で示し、予算執行に当たっては毎年度ごとに、PDCAサイクルを回していく必要がある</p>	<p>「堺市阪堺線活性化推進懇話会」において、利用者数や経営状況などについて、第三者目線で毎年検証を頂いています。</p> <p>また、中間年度にあたる今年度に、京都府立大学公共政策学部の川勝准教授の監修のもと、これまでの5年間の阪堺線の支援について、中間検証を実施しています。</p>
<p>既にある計画やビジョンに示された具体的施策との関連を一覧表などで明示して欲しい</p>	
<p>支援策の位置づけを市民によりわかり易く説明すべき</p>	
<p>公共車両優先システムの導入が必要</p>	<p>大道筋の併用軌道区間において、右直分離信号の導入が進むことで、運転士がブレーキをかけるロスが無くなり、定時性向上につながっています。</p> <p>（改修不要4箇所を除く交差点17箇所中、7箇所導入済み）</p>
<p>1編成目のLRV導入にあたって、補正予算での導入という形で、国費補助を受けていない</p>	<p>補正予算についてはLRVの設計費を計上したもので、3編成のLRV本体については、国から阪堺への補助金が適用されています。</p>
<p>停留場新設に1億3千6百万円、停留場改修に1億2千万円という投資コストは、容易に市民合意を得られるものではない</p>	<p>停留場の新設、改修を実施する場合は、現在の基準に併せて新設・改修する必要がある、他の軌道事業者においても同程度のコストを要しているところです。</p>
<p>堺トラムの運用体制を5両体制にできれば、運用が安定し増発も可能</p>	<p>今回の支援策では、3編成を導入する計画となっております。なお、4編成目以降の導入の阪堺電軌の計画につきましては、本市として把握をしていない状況です。</p>

主な意見	意見に対する市の考え方
<p>今回示された平成22年度から平成25年度の堺市内区間利用者数を示しているが、既に平成26年度の実績値があるはずなので、26年度までの数値を公表し検証を行うべき</p>	<p>支援策前の交通量調査が平日のみの実施となっていたことから、支援策後に実施した直近の平日調査である平成25年度実績値との比較により、利用者数を比較したものです。 (平成26年度は休日を調査)</p>
<p>大阪市にも同規模、同額の補助をお願いするべき</p>	<p>堺トラムを天王寺まで営業運行できるよう、大阪市内区間の軌道修繕について、大阪市が修繕費用の一部を阪堺電軌に補助されているところです。 また、天王寺～阿倍野間の道路拡幅に伴う軌道及び停留場の移設については、大阪市の再開発事業の一環として取組まれているところです。</p>
<p>阪堺電軌が自力で運営が出来るようになるまで支援を続けていただきたい</p>	<p>阪堺線堺市内区間の自立再生に向け、今後も事業者と協力して活性化の取り組みを進めていきます。</p>
<p>外国人を阪堺線に乗せて、堺市に誘導するべき</p>	<p>本市としてもインバウンドの取り込みは重要と考えており、阪堺電軌と連携して誘客に努めていきます。</p>
<p>堺市の小学校（低学年）の活動に「阪堺線」を利用してもらう</p>	<p>これまでも、小学校、中学校へ校外学習等での阪堺線利用の呼びかけを行っており、今後も継続していきます。</p>
<p>阪堺線活性化として、東西線（例えばJR堺市-堺東-南海堺-堺浜）を中長期計画的に取組む</p>	<p>東西交通軸については、都心交通の検討の中で取り組みを進めているところです。</p>
<p>石津川～東湊間の横揺れが激しいため、軌道の補修が必要</p>	<p>平成28年度以降は、ご指摘の箇所も含めて専用軌道区間の老朽化対策を進めていく予定です。</p>

主な意見	意見に対する市の考え方
南海本線・高野線・地下鉄及び大阪市バス・南海バスの乗換案内の為の周辺地図や時刻表を掲示できないか	堺まち旅ループの時刻表にアクセスできるように、宿院停留場と御陵前停留場にQRコードを掲示しています。
大阪市内-堺市内、相互の観光利用促進を図れないか	今後、多様な主体が阪堺線との連携に参加・協働ができる機会を増やしていく予定です。
大阪市から堺市に来る人の流れが出来るような施策が必要	
堺市内のイベント情報を発信して情報共有してみてはどうか	
中間検証は、実体を検証していない	中間検証については、利用者数や経営状況など実体を基に検証を実施しています。
堺トラムが堺市内での運行本数より、大阪市内で多く運行している事実を検証していない	堺トラムの営業運行に関しましては、我孫子道車庫に入庫する場合に、天王寺駅前～我孫子道間での営業運行となっています。
堺市内で1日約1,900人が約2,200人に増えたとの検証で、64億円の経済波及効果が見込めない	<p>堺市内での相互発着利用と大阪市内～堺市内の2区間利用の合計が、堺市内区間の利用者数となります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ H22⇒H25の利用者数増加は1,448人/日（37%増）</li> <li>・ H22⇒H27の利用者数増加は1,767人/日（45.2%増）</li> </ul> <p>また、経済波及効果は、以下の項目で算出しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「国及び堺市の支援による支出」</li> <li>・ 「阪堺電気軌道株式会社による支出」</li> <li>・ 「阪堺線利用者による消費支出」</li> <li>・ 「阪堺線関連イベントの参加者による消費支出」</li> <li>・ 「堺市公共交通活性化促進基金への寄付による消費支出」</li> </ul>

主な意見	意見に対する市の考え方
<p>新駅新設で大渋滞、時代に逆行する施策だ。</p>	<p>泉北1号線との交差する踏切部に停留場を新設しましたが、これまで大きな問題は起きていない状況です。</p>
<p>本来なら鉄道会社が車軸、信号、軌道電線、軌道レール等整備の負担を行うべきもの。しかし、行政は、一企業に対し第三セクターか公営企業のような対応をしている。</p>	<p>阪堺線は本市の公共交通ネットワークとして必要であるとの位置づけを踏まえ、国からの補助に協調する形で、安全性向上への支援を実施しています。</p>
<p>堺市からの2区間運賃の1区間同一運賃にする補助は、大阪市内区間だけを乗車する者に対しても運賃補助をしており、堺市補助金の目的から逸脱する。</p>	<p>大阪市内区間での相互発着をされるご利用については、値下げの対象となっていないことから、補助の適用外となっています。</p>
<p>阪堺線に限るICカード導入の支援は公正ではない。泉北高速線、南海高野線、南海本線、JR阪和線、地下鉄御堂筋線を市民は利用しています。阪堺線同様に支援しなければ公正といえません。</p>	<p>阪堺電気軌道株式会社を含め、ICカードを未導入であった南海バス株式会社、近鉄バス株式会社に対しても、国からの補助に協調する形で、市からの補助を実施しています。</p>
<p>堺市公共交通活性化促進基金の用途を阪堺線に特定しており、堺市民が利用する泉北高速線、南海高野線、南海本線、JR阪和線、地下鉄御堂筋線に基金を支出しないことは差別的取扱いを行っていると言わざるを得ず、本来の検証をしていない。</p>	<p>H24～H26年度の堺市公共交通活性化促進基金については、本市の公共交通機関の中で特にバリアフリー化の取組みが遅れていた阪堺電軌の車両について、低床式車両の導入に係る経費に充当する旨を周知させて頂いた上で、基金を募ったところです。 (寄付合計額：38,358,807円)</p>