

阪堺線支援の 中間検証について

■検証の目的

阪堺線への支援実施による効果や存続したことによる効果などの検証を行うことで5年間の総括を行い、残り5年間の支援の方向性を検討することを目的とする。

■検証方法

堺市が京都府立大学公共政策学部の川勝准教授にアドバイスをいただきながら検証作業を進める。

また、検証の総括について監修していただく。

※川勝准教授は、公営路面電車事業の経営実態に関する調査・研究の実績を持たれている。

また、本市の堺市公有財産有効活用懇話会の委員にもなっていていただいている。

○中間検証と阪堺線活性化推進懇話会との役割分担

中間検証は、懇話会委員以外の第三者（川勝准教授）からアドバイスを頂きながら作業を進める。

懇話会では、中間検証について、ご意見を頂く。

■検証のポイント

①利用者の安全確保

②阪堺電軌の自立・再生に向けた状況

③堺市への波及効果

- ・ 阪堺電軌への支援については、3つの枠組みで中間検証を実施後、全体の総括評価を行う。

利用者の安全確保

阪堺線の安全性の向上について



阪堺電軌の
自立・再生
に向けた
状況

市民提案に基づく活性化策の実現度について

阪堺電軌の利用者状況について

阪堺電軌の経営状況について



堺市への
波及効果

堺市への波及効果について

■現状

○国及び堺市からの補助を活用し、軌道改修・車両改修・信号設備の更新等が積極的に進められている。

特に要整備箇所であった堺市内の併用軌道区間が改修され、安全性が確保されている。

○日常的な補修等を始めとする保守・保安への投資が継続的・安定的になされている。

■主な実績

○併用軌道区間（綾ノ町～御陵前間）約90%を改修（平成28年度に100%完了予定）

○老朽化した車両装置（4両分の台車部品）及び架線柱4本を更新

○信号設備（踏切等）の約75%を更新

○毎年度支出の約30%を保守・保安に充当

■課題

○今後とも、老朽化対策や小規模修繕等を継続し、安全性の維持・向上を図っていく必要がある。

■現状

- 市民提案をもとに計画・立案されていた活性化策については、概ね実施されている。
- 阪堺電軌による自主的な取組みも展開されている。
- 市民との協働による活性化策や、他の施策と連携した取組みなど、沿線地域の活性化に寄与しうる動きが広がりつつある。

■主な実績

堺市の支援を活用した取組	阪堺電気軌道（株）の自主取組	市民との協働取組 他の施策との連携
<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃均一化 ・ 高齢者利用割引 ・ ゾーンチケット ・ 堺まち旅ループ ・ バス&ライド ・ サイクル&ライド ・ パーク&ライド ・ コミュニティサイクル ・ 堺トラム導入 ・ 堺トラム位置情報 ・ ICカード導入 ・ 停留場新設 ・ 宿院停留場改修 ・ 停留場への観光案内地図の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同伴小学生無料キャンペーン ・ 停留場の美装化及びナンバリング開始 ・ 各種イベント、ツアー実施 ・ 阪堺線開通100周年記念イベント実施 ・ レトロ車両の復元 ・ キャラクター「ちん電くん」作成 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 全国路面電車サミットの開催 ・ 堺ちん電フェスティバルの開催 ・ 観光ボランティアとの勉強会の開催 ・ 阪堺線をテーマとしたドラマシナリオ作成 ・ 阪堺線のジオラマ展示（利晶の杜）

■課題

- 市民や行政に加え、企業や来街者など、より多様な主体が阪堺線に関わることができる環境づくりが必要である。

■現状

○支援策前（平成21年度）より利用者数が大幅に増加し、収支均衡に必要な目標数に近づきつつある。

○運賃均一化により、2区間利用者（定期外）が大幅に増加している。

○高齢者割引により、堺市内区間のみの利用も含め、高齢者の利用が大幅に増加している。

<利用者アンケートより>

○「阪堺電軌の利便性が向上した」と実感している利用者が増加している。これにより、「利用頻度が増加している」との回答も多くなっている。

○「観光客が増えた」「子供連れが増えた」「高齢者が増えた」と実感している利用者が増加している。

○広報活動が、阪堺電軌の認知度向上や沿線地域の活性化に一定寄与している。

■主な実績

○平成26年度における1日平均利用者数が、平成21年度に比べて2,471人/日（約12.5%）増加

⇒ 目標数（3,600人/日）の約7割を達成

○平成26年度における定期外の2区間利用者が、平成21年度に比べて約86%増加

○平成26年度における65歳以上の高齢者利用が、平成21年度に比べて約39%増加

<利用者アンケートより>

○アンケート回答者の約60%が「堺市の支援により利用頻度が増加した」と回答

○アンケート回答者の約37%が「観光客が増えた」、約15%が「子供連れが増えた」、約27%が「高齢者が増えた」と回答

○アンケート回答者の約14%が「広報媒体で発信された情報により阪堺電軌の利用頻度が増えた」と回答し、そのうち約46%が「沿線の目的地に行くようになった」と回答

■課題

○一時的な利用者増加とならないよう、継続的な利用者拡大を図っていく必要がある。

○沿線地域外の人々の利用促進を図っていく必要がある。

■現状

- 利用者の増加により、運賃値下げに伴う減収分を上回る収入増となっている。
- 人件費の圧縮等により、支出（営業費用）が減少している。
- 経常収支は黒字には至っていないものの、収支は改善している。
- 2区間利用者増加による収入は、距離比により大阪市内区間の収入に割り振られることから、堺市区間だけでなく、大阪市内区間の定期外収入の増加にも結びついている。
- 公費が投入されている他の路面電車事業者と比べ、阪堺電軌の収支状況は良好となっている。

■主な実績

- 平成26年度における阪堺線全線の収入が、平成21年度に比べて約33,386千円（約2.7%）増加
- 平成26年度における阪堺線全線の支出が、平成21年度に比べて約98,308千円（約6.4%）減少
- 平成26年度における阪堺線全線の営業損益が、平成21年度に比べて約130,000千円（約38.8%）改善
- 平成26年度における定期外収入が、平成21年度に比べて大阪市内区間の定期外収入は約51,094千円（約7.5%）増加、堺市内区間の定期外収入は約40,970千円（約28.7%）増加
- 他の路面電車事業者と比較して、阪堺電軌の輸送人キロあたりの収支については約2～3割良好

■課題

- 収支均衡に向けて、収入面・支出面ともに引続き経営努力を重ねていく必要がある。

■現状

- 阪堺電軌への支援等に関する投資は、堺市内において投資額の2倍を上回る経済波及効果を生み出している（堺都市政策研究所による推計）。
- 堺市公共交通活性化促進基金は、多くの方々の関わる機会を創出ただけでなく、堺市の認知度向上にもつながっている。
- 阪堺電軌が数多くのメディアに取り上げられたことで、堺市のプロモーションにもつながっている。
- 阪堺線沿線において、市民団体等との協働により、沿線活性化に寄与しうるイベントや勉強会等が開催されている。

■主な実績

- 阪堺電軌への支援等に関する投資総額は27億6千万円（平成22年度～平成26年度）、経済波及効果は約64億5千万円（利用者増加ベース）
- 堺市公共交通活性化促進基金への寄付金総額（平成24年度～平成26年度）は約38,000千円
 寄付件数（堺市内396件、堺市外529件、匿名1件）
- メディアに取り上げられた回数（平成27年6月30日現在 把握できている情報のみ）

新聞	239回	テレビ	6回	
ラジオ	9回	雑誌	4回	など
- 阪堺線開通100周年セレモニー等イベント開催数 10回

■課題

- 福祉、観光、環境面等、中長期的に効果が得られるものも含め、市全体への波及効果について引続き検証していく必要がある。

8/3

阪堺線活性化懇話会

※各項目のまとめについて報告

阪堺電軌の安全性の向上について
市民提案に基づく活性化策の実現度について
支援策後の阪堺電軌道の利用者状況について
支援策後の阪堺電軌道の経営状況について
堺市への波及効果について



8月中旬

阪堺線活性化懇話会
意見反映

※懇話会意見を受けて、まとめ修正後座長に相談

中間検証全体の総括確定（川勝准教授監修）



9月頃

中間検証の報告
意見募集

8月議会へ中間検証の報告

市民から中間検証の意見募集