

更なる安全性の向上について

- ・ 中間検証の結果と市民意見や学識経験者からの指摘事項などを踏まえ、基本的に今までの支援策の方向性を踏襲しつつ、より一層の支援の目的の達成に向け、「更なる安全性の向上」「阪堺線堺市内区間の早期の自立再生」「市全体への効果の波及」の3つの観点で進める。

「更なる安全性の向上」

併用軌道区間の軌道改修が概ね完了し、安全性の確保が図られているが、安全性を継続的に向上していく必要がある



今後は専用軌道を中心に老朽化対策を継続し、阪堺線（堺市内区間）の更なる安全性向上をめざす。

「阪堺線（堺市内区間）の早期の自立再生」

支援策による利用者増加や阪堺電軌の自助努力により、収支改善は図られているが、阪堺線（堺市内区間）の早期の自立・再生を図る必要がある。



阪堺電軌の更なる自助努力を促しながら、阪堺線（堺市内区間）の早期の自立・再生をめざす。

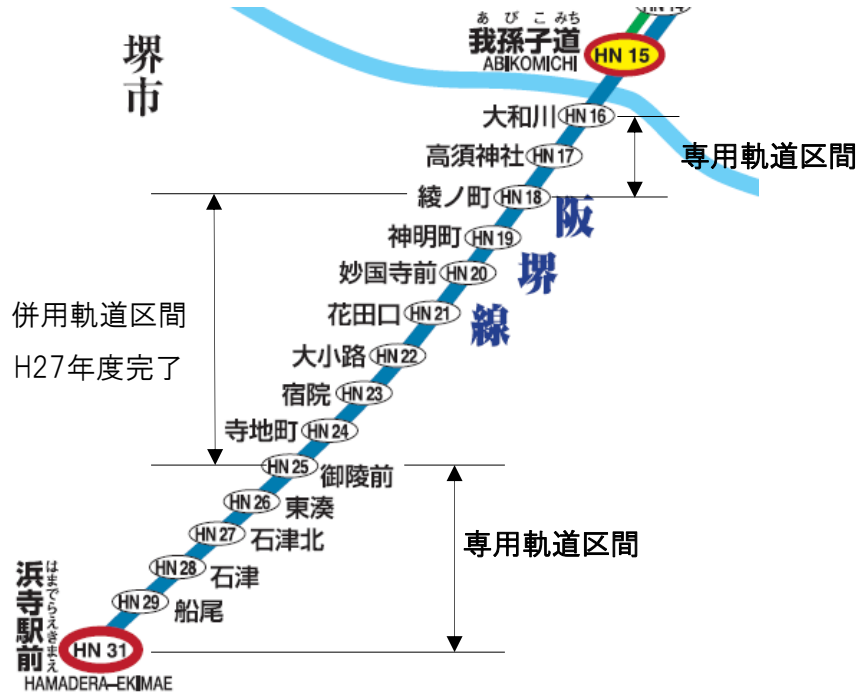
「市全体への効果の波及」

支援策の効果で、阪堺線沿線の沿線活性化に一定寄与しているが、支援効果を沿線だけでなく、市全体に波及させる必要がある。



関連施策との連携や協働を推進し、市全体への効果の波及をめざす。

- 併用軌道の老朽化対策は平成27年度までに完了している。平成28年度以降は専用軌道の老朽化対策を実施し、更なる安全性の向上を図る。



<軌道改修予定区間（平成28年度）>

- 御陵前～石津間
約3,400単m (1,700m×2)

<軌道改修内容>

- レール・まくら木の交換
※併用軌道と同様、国費も活用しながら老朽化対策を実施



併用軌道



専用軌道



御陵前1号踏切

(軌道改修に合わせて路面改修予定)

<補修前>



<補修後>



- ・綾ノ町上り停留場側横断歩道部
アスファルトの隆起及び陥没



<補修前>



<補修後>



・花田口下り停留場側横断歩道部

アスファルトの隆起及び陥没

<補修前>



<補修後>



- ・ 御陵前停留場側横断歩道部
アスファルトの隆起
- ・ 東湊停留場側横断歩道部
アスファルトの陥没