

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」

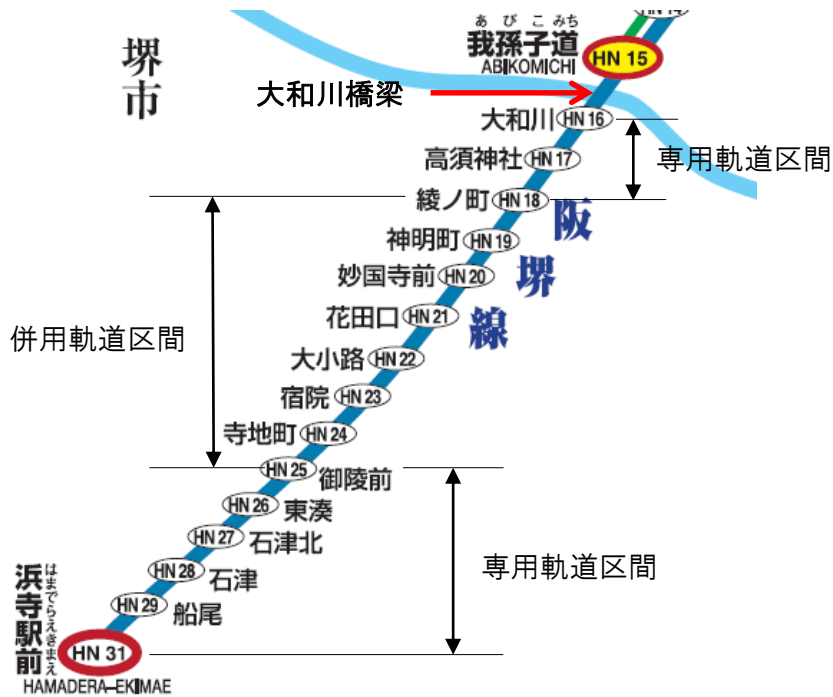
支援策の効果で、阪堺線沿線の沿線活性化に一定寄与しているが、支援効果を沿線だけでなく、市全体に波及させる必要がある。



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。

老朽化対策（軌道改修）

- ・老朽化の著しい大和川橋梁のまくら木更換を行い、更なる安全性の向上を図った。
（木製まくら木から合成まくら木に更換）



<軌道改修区間>

- 大和川橋梁 上下線
約400単m (200m×2)

<軌道改修内容>

- まくら木の更換
※国費も活用しながら老朽化対策を実施



軌道改修工事状況

東湊停留場踏切部のアスファルト補修について

- ・東湊停留場踏切部のアスファルト補修を行い、更なる安全性の向上を図った。



<補修前>



<補修後>



車両乗車口の補助ステップ設置について

- 乗降口が1段ステップの車両（モ351形・モ501形）について、平成31年2月より、乗車口へ補助ステップを設置した。なお、補助ステップ設置車両には、車両前部と乗車扉に「補助ステップ車」のステッカーを掲出している。

【補助ステップ設置場所】

車両乗車口右側

【補助ステップ設置車両】

モ351形・モ501形の9両

【阪堺電車保有車両】

車両形式	段差の高さ※	車両保有数
低床式車両（堺トラム）	なし	3両
乗降口2段ステップの車両	約200mm	18両
乗降口1段ステップの車両 （補助ステップ設置）	約200mm	9両
乗降口1段ステップの車両 （補助ステップ設置不可）	約380mm	5両

※乗車口の段差1段あたりの高さ 計35両

※モ161形等の5両については、設置スペースの関係上、補助ステップ設置不可。



補助ステップ設置状況



ステッカー掲出状況