

# 平成31年度以降の取組み について

# 低床式車両の導入

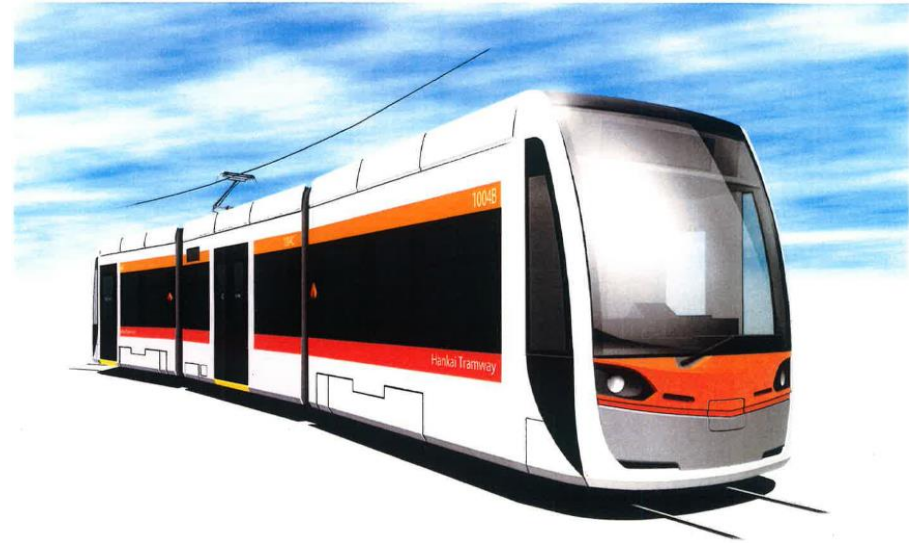
- ・平成31年度は、新たな低床式車両の導入を行い、更なる利用促進及び利便性の向上を図る。
- ・これまでの堺トラム3編成とは費用負担割合が異なる。

## <費用負担割合>

国 1 / 3	阪堺 1 / 2	堺市 1 / 6
------------	-------------	-------------

(参考) これまでの堺トラム

国 1 / 3	堺市 2 / 3
------------	-------------



車両イメージ

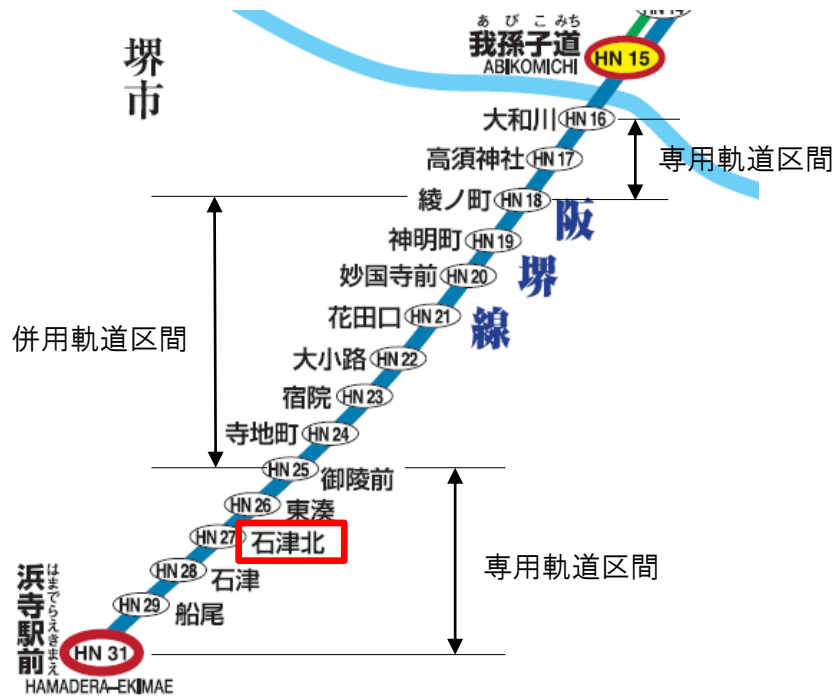
## <スケジュール>

2019年 春～冬 車両製造

2020年 春 運行開始

# 老朽化対策（軌道改修）

- ・平成31年度は、老朽化の著しい石津北停留場踏切部の軌道改修を行い、更なる安全性の向上を図る。



## ＜軌道改修予定区間＞

- 石津北停留場踏切（東湊2-1号踏切）部  
約65単m

## ＜軌道改修内容＞

- レール、締結装置、軌道ブロックの更換  
※国費も活用しながら老朽化対策を実施



石津北停留場踏切（東湊2-1踏切）

# 南海本線連続立体交差事業に伴う阪堺線移設検討

- 南海本線連続立体交差事業に伴い、南海本線と阪堺線の交差点の工事着手前に、南海本線の東側（船津水路の位置）への阪堺線移設（単線）について検討を進める。

【所要時間（浜寺駅前駅～船尾駅）】

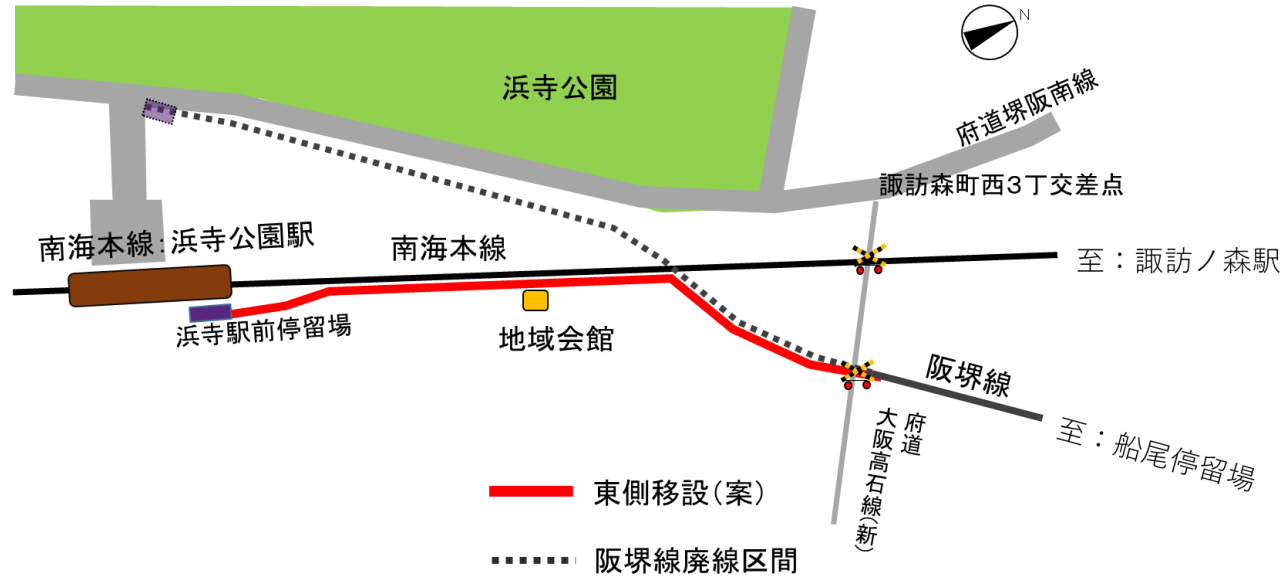
片道約2分（現状と変わらず）

【阪堺線休止期間】

休止期間なし

【運賃】

従来どおり



< スケジュール >

		H 30	H 31	H 32	H 33	H 34	H 35	H 36	H 37	H 38	H 39
連立本体事業		仮線工事		→			高架工事			→ 側道工事等 →	
阪堺線	東側移設（案）				→ 東側移設運用開始 →						
				→ 東側移設工事 →							
船津水路			→ 工事 →								

# 「阪堺線支援後のあり方」の策定

・平成22年度より10年間に亘る阪堺線への支援完了後も阪堺線堺市内区間が存続し、本市のまちづくりに寄与できるよう、関係者の合意のもと、「阪堺線支援後のあり方」を策定する。

## 阪堺線支援後のあり方 項目（案）

### （１）阪堺線の現状及び課題

- ・ 阪堺線の歴史
- ・ 堺市からの支援の経緯

### （２）阪堺線の位置付けと活性化に向けた目標

### （３）施策・事業（支援）の検証

- ・ 阪堺線活性化推進懇話会での議論
- ・ 中間検証、検証の更新

### （４）今後めざすべき方向性について

### （５）戦略と具体的施策について

- ・ さらなる安全性、結節機能の向上
- ・ 沿線資源との連携強化、協働の機会拡大

### （６）関係者の役割分担と推進体制

## スケジュール

2019年3月～	事業者及び関係機関との協議・調整（国・交通事業者・学識経験者・懇話会委員等）
2019年6月	市議会等へ「阪堺線支援後のあり方（案）」を提示
2019年8月	市民への意見募集を実施
2019年10月	「阪堺線支援後のあり方」とりまとめ

・平成22年(2010年)10月より開始した阪堺線への支援は、平成32年(2020年)9月に終了する予定となっている。

### これまでの支援の経過(抜粋)

平成22年10月	堺市長・阪堺電気軌道(株)社長 存続基本合意、老朽化対策への支援開始
平成23年1月	高齢者運賃割引、堺市内・大阪市内区間の運賃均一化への支援開始
平成23年3月	ゾーンチケット(堺おもてなしチケット)への支援開始
平成25年8月	堺トラム(低床式車両)「茶ちゃ」営業運行を開始
平成26年3月	堺トラム(低床式車両)「紫おん」営業運行を開始
平成26年4月	ICカードシステムの導入
平成27年2月	石津北停留場を新設し、供用を開始
平成27年3月	堺トラム(低床式車両)「青らん」営業運行を開始
平成28年1月	宿院停留場の大規模改修を行い、供用を開始
平成30年11月	綾ノ町上り停留場の改修を行い、供用を開始