平成27年9月発行
堺市建築都市局
交通部交通政策課

阪堺線への支援の中間検証について（概要版）

１．　阪堺線（堺市内区間）への支援に至る経緯　・・・・P.1

２．　中間検証の概要　・・・・P.2

２－１．　阪堺線の安全性の向上について　・・・・P.3

２－２．　市民提案に基づく活性化策の実現度について　・・・・P.4

２－３．　阪堺電軌の利用状況について　・・・・P.5

２－４．　阪堺電軌の経営状況について　・・・・P.6

２－５．　堺市への波及効果について　・・・・P.7

３．　中間検証の総括　・・・・P.8

４．　今後の予定　・・・・P.9

阪堺線支援の中間検証について（概要版）

1．阪堺線（堺市内区間）への支援に至る経緯

・昭和30年代をピークに乗車人員が減少

－自動車の普及と道路整備の進展による客離れ
－南海電鉄との共通運賃の廃止
－高度化の対応の遅れ

・阪堺電軌(株)の経営努力を上回る収入減少

・存続が困難となり廃線を検討

・平成21年12月　堺市に阪堺線「堺市内路線」に関する緊急要請

図．阪堺線（堺市内）乗車人員の推移

■堺市における阪堺線（堺市内区間）存続の検討

H22.2　「阪堺線再生策検討専門家ＷＧ」開催（～8月まで）
H22.4　「阪堺線の活性化に関する市民提案」募集
H22.6　「阪堺線(堺市内)の支援策（協議案）」を阪堺電気軌道(株)に提示
H22.7　「阪堺線の存続を考えるワークショップ」開催
　⇒ 阪堺線(堺市内）の支援策（協議案）」パブリックコメント実施
H22.8　阪堺線再生策検討専門家ＷＧとりまとめ
H22.9　阪堺線に関する補正予算について議決（付帯決議あり）
H22.10　堺市長・阪堺電気軌道(株)社長　存続基本合意　⇒　阪堺線支援策の実施

阪堺線(堺市内区間）存続に係る堺市の支援策

阪堺線（堺市内区間）の現状
利用者減少
↓
2億円/年以上の赤字
現状では存続不可能

堺市のまちづくり
＜都心の現状・課題＞
・高齢化の進行
・地域活力の低下
・公共交通利用者の減少
＜上位計画の位置づけ＞
・堺の交通ビジョン
・堺活力再生プロジェクト
・環境モデル都市行動計画
阪堺線が必要

再生に向けて必要な取り組み
・利用者増加の取組み
・安全運行への取組み
・存続に向けた仕組みづくり
・阪堺線とまちづくりとの連携

早急に対応すべき視点

ＳＴＥＰ１
・安全運行の確保に必要な経費への支援　◇安全への支出支援
・老朽化対策（保安監査対応含む）への支援
　◇軌道の老朽化対策
　◇車両の老朽化対策
　◇電線の老朽化対策
　◇信号の老朽化対策

ＳＴＥＰ２
・阪堺線を活かしたまちづくりのための政策的運賃施策の導入
　◇運賃均一化・高齢者割引
　◇バスとの乗継利便の向上
　◇パークアンドライド、サイクルアンドライド

一定期間に取り組むべき視点

ＳＴＥＰ３
・高度化等利便性向上への支援
　◇低床式車両の導入
　◇ＩＣカードの導入
　◇電車優先信号等
　◇停留場増設等施設改善

２．中間検証の概要

■検証の目的

・堺市では阪堺線堺市内区間の自立再生を目的として、平成22年度より国からの補助金も活用し、10年間に渡る支援を実施しているところです。
・残り５年間の支援の方向性を検討するため、これまでの5年間の阪堺線の支援について中間検証を行いました。
・このたびの検証については、京都府立大学公共政策学部の川勝准教授に監修をいただくとともに、「阪堺線活性化推進懇話会」において議論をいただきました。

■検証のポイント

・中間検証については、次に示す「３つの枠組み」・「５つの項目」で実施するとともに、全体総括を行いました。

利用者の安全確保	①【阪堺線の安全性の向上について】
阪堺電軌の自立・再生	②【市民提案に基づく活性化策の実現度について】 ③【支援策後の阪堺電軌の利用状況について】 ④【支援策後の阪堺電軌の経営状況について】
堺市への波及効果	⑤【堺市への波及効果について】

■阪堺線活性化推進懇話会の概要

・阪堺線活性化推進懇話会を年2回程度開催し、支援策について定期的かつ継続的な検証を行っています。

【目　　的】阪堺線の再生・活性化を図るため、第三者が参画し、支援策等の検証や施策の見直し、活性化に向けた取組などについて、検討を行うこと
【メンバー】学識経験者、沿線企業、商工関係者、市民　等

※基本的に、阪堺線の決算確定後の７月～8月頃と交通調査結果確定後の1月末頃～2月中旬に開催

（第1回）平成23年7月30日
～
（第8回）平成27年2月16日

・阪堺線存続の検討経緯
・懇話会の目的・検証の考え方
・利用者拡大策実施後の利用者数等
・活性化策の取組み状況について
・活性化に向けての意見交換
・検証の考え方について
・支援策等の検証（平休日ＯＤ調査結果）
・軌道事業の収支について　等

（第9回）平成27年8月3日

・阪堺線支援の中間検証の報告について　等

2－1．阪堺線の安全性の向上について

■現状に対する監修者の評価

○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。

■監修者から提起された今後の課題

○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。

●阪堺線（堺市内区間）の老朽化対策について

①軌道の老朽化対策

・支援策前の改修区間を含む併用軌道（綾ノ町～御陵前間）については、平成25年度までに約90%改修済

・緊急に改修を行う必要がある併用軌道の要整備箇所は平成25年度までに760単mを改修済

老朽化した軌道

整備された軌道

②車両関係の老朽化対策

・車両搭載機器を平成25年度までに4両分更新済

・運転状況記録装置を平成26年度に18両分設置

老朽化した車両装置

更新された車両装置

③信号関係の老朽化対策

・25年周期で更新が必要な踏切保安設備（堺市内区間）については、平成25年度までに約75%更新済

老朽化した踏切保安設備

更新された踏切保安設備

④電車線関係の老朽化対策

・堺市内区間の電車線は平成25年度まで緊急な部分を補修

・電柱立替は平成26年度に4本建替え

老朽化した電車線

整備された電車線

●阪堺電軌の安全への支出の割合

・支出が平成21年度の15億4千万円から平成26年度の14億4千万円に減少している中で、安全への支出の割合は、31～34%を維持している。

図．阪堺電軌の支出

2－2．市民提案に基づく活性化策の実現度について

■現状に対する監修者の評価

〇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。
〇阪堺電軌による自主的な取組みも展開されている。
〇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。

■監修者から提起された今後の課題

〇市民や行政に加え、企業や外国人を含む来街者など、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。

●堺市の支援を活用した取組み

〇運賃均一化

堺市内～大阪市内の２区間運賃を均一化

大人：290円　　小児：150円

大人：200円　　小児：100円

※消費税増税に伴う値上げ
（平成27年2月1日から）

大人：210円　　小児：110円

〇高齢者利用割引

堺市民の65歳以上の高齢者は、1乗車100円

・利用可能日
平成23年1月～：5.10.15.20.25.30
平成25年7月～：すべての平日
（年始を除く）

〇ゾーンチケット

沿線施設等の割引特典付きのゾーンチケット
・阪堺拡大版　700円
（阪堺全線＋南海バス指定エリア）
・南海バス拡大版　500円
（阪堺堺市内＋南海バス拡大エリア）

〇ＩＣカード導入

・平成26年4月1日よりPiTaPaｶｰﾄﾞ利用開始

読取機（ICリーダー）

〇停留場（石津北停留場）新設

・停留場間距離が最も長い東湊～石津停留場間（1,200m）に石津北停留場を新設
平成27年2月1日供用開始

石津北停留場（浜寺方面）

〇堺トラム（低床式車両）３編成の導入

・誰もが乗降りしやすい阪堺電軌初となる低床式車両を導入
平成25年8月25日（土）～
堺トラム（茶ちゃ）営業運行を開始
平成26年3月1日（土）～
堺トラム（茶ちゃ・紫おん）営業運行を開始
平成27年3月1日（日）～
堺トラム（青らん）営業運行を開始

堺トラム（茶ちゃ）

●阪堺電軌の自主取組み

〇停留場のナンバリング

・平成24年3月より停留場のナンバリングを導入

●市民との協働取組み、他の施策との連携

〇阪堺線をテーマとしたドラマシナリオ作成

・市内高校生の手により創作された6つのシナリオをもとにしたオムニバスドラマ「阪堺電車」を、大学生たちが映像化

阪堺線をテーマとしたドラマシナリオの映像化

2－3．阪堺電軌の利用状況について

■現状に対する監修者の評価

○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。

■監修者から提起された今後の課題

○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。
○沿線地域外の人の利用促進を図っていく必要がある。

●阪堺電軌全路線（阪堺線、上町線）の利用者数の推移

・平成26年度における1日あたり平均利用者数は、支援策前（平成21年度）に比べて2,471人/日（約12.5%）増加。⇒目標数（約3,600人/日）の約7割

図．一日あたり平均利用者数推移

●区間別の利用者数推移（交通調査結果【平日】）

・堺市内相互発着と大阪市内～堺市内2区間利用の利用者数は、支援策開始前よりも増加している。
・大阪市内相互発着の利用者数は、支援策開始前よりも微減となっている。

表．区間別の利用者数推移

	利用者数（人/日）			増減状況			
				H22→H23		H22→H25	
	H22.10（支援前）	H23.10	H25.10	増減（人/日）	増減率	増減（人/日）	増減率
大阪市内相互発着	15,147	15,017	**15,042**	▲ 130	▲ 0.9%	▲ 105	▲ 0.7%
堺市内相互発着	1,985	2,030	**2,257**	45	2.3%	272	13.7%
大阪市内～堺市内2区間利用	1,928	2,683	**3,104**	755	39.2%	1,176	61.0%
全区間合計	19,060	19,730	**20,403**	670	3.5%	**1343**	**7.0%**

【参考】運賃均一化の内容

●利用者アンケートによる評価

○調査実施概要

・配布対象　　阪堺電軌利用者
・配布数　　5,308部（予定配布部数6,000部）
・回収数　　1,375部（回収率25.9%）
・配布時期　　平成26年10月26日

○主な評価

・アンケート回答者の約60%が「堺市の支援により阪堺線の利便性が向上した」との回答。
・「観光客が増えた」約37%、「子供連れが増えた」約15%、「高齢者が増えた」約27%。
・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。

2－4．阪堺電軌の経営状況について

■現状に対する監修者の評価

○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、堺市内区間だけでなく、大阪市内区間の定期外収入の増加にも結びついている。

■監修者から提起された今後の課題

○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。

●阪堺電軌の収支状況

○軌道事業収支状況

表．軌道事業収支状況（堺市補助を除く）

	平成21年度	平成26年度	増減
営業収益	1,204,639	1,238,025	33,386
営業費用	1,543,789	1,445,481	▲ 98,308
営業損益	▲ 339,150	▲ 207,456	131,694

（単位：千円）未満切捨

・支援開始前の平成21年度に比べて平成26年度には、定期外運賃収入の増加等により営業収益が約33,386千円（約2.7%）増加。
　支出は人件費の圧縮等により約98,308千円（約6.4%）減少。
・営業損益は約1億3千万円（約38.8%）改善。
　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。
・大阪市内区間～堺市内区間にまたがる２区間利用者増加による収入増は距離比により割り振られる（右図参照）ことから、堺市内区間だけでなく、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、阪堺電軌の収支バランスは良好である。

○阪堺電軌の定期外運賃収入の推移（全路線：堺市補助を除く）

・平成26年度における阪堺線全線の定期外運賃収入が、平成21年度に比べて約92,065千円増加し、支援策による運賃値下げに伴う減収分を上回る収入増が得られている。

図．定期外運賃収入の推移（全路線：堺市補助を除く）

※減収の内訳

・堺市内・大阪市内区間の均一運賃化による減収
　290円→200円　90円/人の減収
　（消費税増税に伴い、平成27年2月1日以後は210円）
・高齢者利用割引による減収
　１区間利用時：200円→100円　　100円/人の減収
　２区間利用時：290円→100円　　190円/人の減収

【参考】

※阪堺電軌では、定期外運賃収入について、大阪市内区間と堺市内区間を利用者が移動した距離の比率により割り振ることとされている。

※交通量調査の結果から、全ての定期外運賃収入について、大阪市内区間と堺市内区間の按分比率を約8：2とされている。

2-5. 堺市への波及効果について

■現状に対する監修者の評価

○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しただけでなく、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。

■監修者から提起された今後の課題

○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。

●メディア露出等によるプロモーション効果

・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。

・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

●基金への寄付

・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3千8百万円（堺市内396件、堺市外529件、匿名1件）

・多くの方々が関わる機会を創出しただけでなく、堺市の認知度向上にもつながっている。

表．堺市公共交通活性化促進基金への寄付額及び

	寄付金額（万円）	寄付件数　件数		
		堺市内	堺市外	計
全体	3,836	396	529	925
法人	786	58	7	65
個人	3,050	338	522	860

※金額は概数

※匿名１件を除く

個人の内訳	阪堺沿線		阪堺沿線以外		
	堺市	大阪市	堺市	大阪市	その他
件数	196	83	142	50	389
寄付金額(万円)	1,123	260	487	139	1,041

●阪堺線支援の経済波及効果

・阪堺電軌への支援等に関する投資総額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（増加利用者ベース）

＜堺都市政策研究所による推計＞

表．堺市における阪堺線の5年間経済波及効果（単位：億円）

項目	増加利用者ベース	全利用者ベース
直接効果と一次効果	54.95	87.05
二次波及効果	9.55	15.15
合計	64.50	102.20

表．堺市における阪堺線の5年間の投資額（単位：億円）

	堺市一般財源	国費	計
利用者拡大	8.75億円	---	8.75億円
高度化・老朽化	13.31億円	5.54億円	18.85億円
計	22.06億円	5.54億円	27.60億円

図．5年間の阪堺線への投資額と経済波及効果比較

●阪堺線沿線での様々なイベントの実施

・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。

ちん電マルシェ

阪堺線開通（全線）100周年記念列車の運行

堺ちん電フェスティバル2013・2014

ＮＰＯ法人堺観光ボランティア協会のフィールドワーク

３．中間検証の総括

■現状に対する監修者の評価（総括）

〇堺市の支援策等を活用して、老朽化対策や保守・保安等への投資が積極的に行われ、安全性の確保が図られている。

〇市民提案に基づいた活性化策が着実に実現されるとともに、市民の参加・協働の新たな機会の創出もなされている。

〇利用者拡大策や高度化による利便性の向上により、来街者や高齢者など自由目的の利用者が増加している。特に高齢者の利用増加については、外出を促進する副次的効果を生んでいる。

〇阪堺電軌の経営は黒字にまで至っていないものの、堺市の支援策が阪堺電軌自らの経営努力と相まって、収支は年々改善傾向にある。

〇支援策は堺市の地域経済や認知度の向上、沿線地域の活性化にも一定寄与している。

■監修者から提起された今後の課題

〇安全性を持続的に確保していくために、老朽化対策及び維持・補修の財源を今後も安定的に確保していく必要がある。

〇これまでの支援策や阪堺電軌の自主的な取り組みに加え、多様な主体の参加・協働の機会を広げることで、更なる利用者の増加を図っていく必要がある。

〇阪堺線（堺市内区間）の自立再生をめざして、基金への寄付・国費等も活用しながら、引続き支援を実施していく必要がある。

４．今後の予定

〇中間検証結果をもとに、市民の方からの意見募集を実施

１．意見募集の期間
平成２７年９月１日（火）～９月１８日（金）

２．意見の提出方法
氏名及び連絡先（住所、電話番号又はFAX番号など）を明記のうえ、次のいずれかの方法でご提出ください。
（様式は自由）
・郵送の場合：〒590-0078　堺市堺区南瓦町3番1号　堺市交通政策課あて
・窓口に直接持参の場合：堺市交通政策課（市役所高層館16階）
・ファックスの場合：072-228-8468
・電子メールの場合：kosei@city.sakai.lg.jp

３．中間検証結果のとりまとめ資料
※資料は、市政情報センター（市役所高層館3階）、各区役所の市政情報コーナー、各図書館、交通政策課、市ホームページでご覧になれます。

→ ・市民意見や議会での議論を踏まえ、今後の支援の方向性を確定