

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>路線の公有民営スキームの導入</p> <p>インフラ部分の保有・管理は公的主体（堺市）が行い、軌道事業の運営を民間（南海グループ）が実施する。</p> <p>近年、各地の鉄軌道事業において、様々な公的支援スキームが導入されており、これを支援、促進させる法律、補助も整備が進んでいる。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」は、その代表的なものである。</p> <p>委託方式や補助金等の整備、インセンティブの導入により、事業者の意欲を喚起しつつ、リスク負担の適切化、責任分担の明確化を図る。</p> <p>鉄軌道を重要な社会インフラであると捉え、持続可能な体制を整える時流に、堺市にも是非加わっていただきたい。</p>
実施主体	堺市、南海グループ
活性化策による効果	<p>路線運営者（阪堺電気軌道）の負担軽減。</p> <p>事業意欲の喚起、増進</p>


阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p align="center">省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>阪堺線運営協議会の設置</p> <p>事業者、行政、利用者が一体となり、路線活性化を検討する体制を設ける。</p> <p>和歌山電鉄（貴志川線）における運営協議会の例は大いに参考にしたい。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市、南海グループ、利用者（堺、大阪市民、観光客）、大阪府、国土交通省</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>路線及び沿線に対する活性化策の「見える化」</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p>省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p align="center">「チンチン電車を愛する会」の再評価と役割の明確化</p> <p>阪堺線活性化運動の「市民」と「行政」の役割分担</p> <p>「チンチン電車を愛する会」は、堺市都市整備公社に事務局を持つ信用度を活かし、広告電車の支援企業獲得など、堺市内での阪堺線支援活動に大きな役割を果たしているが、大阪市内側での活動が思うに任せない等の弱点もあり、阪堺電車支持層全体に対する受け皿となりにくい面もある。</p> <p>「チンチン電車を愛する会」の役割を、堺市内における公的部分主体に明確化の上、民間の阪堺電車支援団体との共存、交流を活発化させる事で、堺市内での公的な活動と、市民利用者間での草の根的な活動、双方の活性化を促す。</p> <p>万葉線（富山県）存廃問題の際は、公的組織と民間団体が並存、協調して活動にあたっていたと聞いており、この例を参考としたい。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市、堺市都市整備公社、民間団体</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>これまで逃がしていた阪堺線支持層を獲得。存在と活動を顕在化させる事で、全体的な阪堺線支援活動を活性化。</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>浜寺駅前 浜寺公園の結節改善</p> <p>南海本線連続立体化に伴う阪堺線交差箇所（船尾－浜寺駅間）について、工事中、完成後の阪堺線の状態や運行形態が明らかにされていない模様。</p> <p>浜寺付近は市域、阪堺の路線という視点では末端部との位置付けになるが、歴史的に見ても隣接する高石市から和歌山方面に連なる重要な結節点であり、関西空港も存在する現在、その意義は無視できるものではない。</p> <p>高架完成時には、「世界から堺市内」の入口として大いに活用できるよう、接続の改善を実現したい。</p> <p>① 阪堺線を南海浜寺公園駅へ合流させる（現住吉公園電停的な形態） ② 南海線高架に阪堺線を併設、羽衣まで延伸（次項）</p> <p>万一にも、連立高架工事期間中の阪堺線分断、運休等の事態は回避していただきたい。</p>  <p>昭和 30 年代の回数券 浜寺が終点ではなく結節点であった事が確認できる。</p>
実施主体	堺市、高石市、南海グループ、大阪府
活性化策による効果	和歌山、関西空港方面と堺市内中心部の結節改善

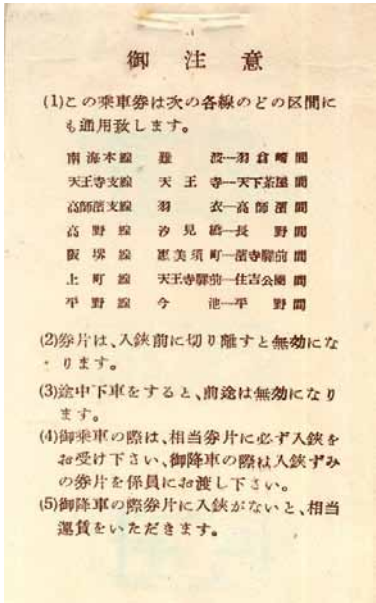
阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p>省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>阪堺線の羽衣延伸、阪和線支線との結節</p> <p>南海本線連続立体化工事に併せ、阪堺線を羽衣まで延長、阪和線支線（東羽衣一鳳）と結節、可能であれば鳳乗り入れを行う。</p> <p>連立工事時の使用する仮線用地を活用し、高架東側に阪堺線を併設、羽衣までの路線延長。将来的には鳳まで直通（3線軌条、バッテリー電車等で実現可能）。</p> <p>阪和線支線は短距離かつ、一部に高石市域を經由しているため、堺市の視点からは過小評価される傾向にあるが、阪和線と南海本線をダイレクトに結節しており、<u>府下南部において有効に機能している唯一の東西鉄軌道</u>との見方が成り立つ。これを阪堺線と結節する事で、堺市内、高石市内、府下南部の交通改善を図る。南海連立工事の機に応じて実施すれば、単独施工に比して負担は軽減できると考える。</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市、高石市、JR西日本、南海グループ、大阪府</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>和歌山、関西空港方面と堺市内中心部の結節改善 特に堺市西区、高石市近隣の交通は大改善される</p>

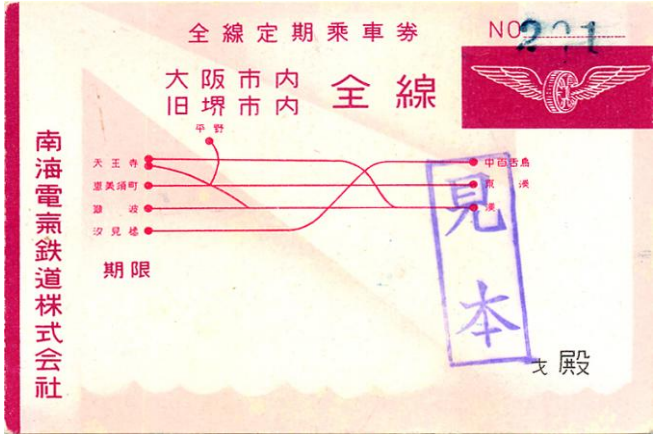
阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>市内東西バス交通との結節改善</p> <p>市内を東西方向に走行するバスとの結節を改善。 現状は、阪堺線、バス路線ともに各々が独立して走行している感があり、この結節（バス停位置、案内、運賃制度）を改善し、公共交通の利用度を向上させる。</p> <p>具体的には綾ノ町、花田口、大小路、宿院、御陵前の各電停が該当。 将来的には泉北1号線（北石津）への電停新設、結節バス運転も検討したい（→16頁、32頁）。 運賃システムの改善、公共交通利用喚起も肝要（→7～14頁）。</p>
実施主体	堺市、南海グループ（阪堺電気軌道、南海バス）
活性化策による効果	市内交通の基本である「基盤の目」を、比較的小さい投資で実現

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>堺市内 ゾーン運賃制度の導入</p> <p>堺市内の鉄道、バスを抱合した運賃制度の導入</p> <p>事業者、輸送機関毎に初乗り運賃が加算される現状は、短距離利用者を中心に割高感が強い。市内における共通運賃制度を導入し、利用者負担を軽減する。戦前～昭和 40 年代までは南海（本線、阪堺線、高野線）で共通運賃、選択乗車を実施されており、大いに参考にしたい。</p> <p>近年の趨勢に鑑み、フリー乗車券制度、ICカードの活用等も考慮すれば、導入は困難なものではないと考える。</p>  <p>昭和 40 年代 回数券 「どの区間にも通用」の文言が見られる</p>
実施主体	堺市、交通事業者
活性化策による効果	<p>公共交通利用の促進</p> <p>回遊性向上による堺市内の活性化</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>堺市内ゾーン 鉄軌道選択乗車制の導入</p> <p>大阪市内～堺市内にて比較的並行している南海系 3 線で、堺市内と、大阪市内の相互発着において、定期券を中心に選択乗車を導入（以前の制度を復活）させる。（例：難波駅・天王寺駅前電停 対 堺東駅・宿院電停・堺駅）</p> <p>阪神・阪急では経営統合以前の競合当時（1997 年頃）から「三宮～梅田」間にて定期券相互利用を実施。また阪神では新線開業にあたり「尼崎～梅田・難波」でも類似のサービスを実施。いずれも好評継続中。別会社化されたといえ同一系列下で並行している南海・阪堺の間で実施できる余地は多分にあると考える。</p>  <p>昭和 40 年代まで設定されていた共通定期乗車券</p>
実施主体	南海グループ、堺市、（大阪府）
活性化策による効果	<p>市内回遊性の向上。</p> <p>堺市民はもとより、以遠（高石、和泉、大阪狭山、富田林等）への通勤利用者にも、堺市を知ってもらう機会を提供。</p> <p>泉州・河南・紀北と関空に対し、通過点ではなく「大阪の手前に面で展開する堺」をアピール。</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>フリー乗車券 需要喚起 入手方法の改善と事業者支援</p> <p>「阪堺電車フリー乗車券」、「堺市内バス電車フリー乗車券」等は非常に利便性が高いものであるが、現状では各事業者の営業拠点で購入するのが基本となっており、入手が容易ではない。 これをコンビニエンスストアをはじめ、市内各所にて販売を行う。</p> <p>一方フリー乗車券利用者の増加は、利用方法によって事業者収入の減少に直結する事もあるため、何らかの行政支援も検討したい。</p>
実施主体	南海グループ（バス、阪堺）、堺市、コンビニ他市内施設
活性化策による効果	<p>フリー乗車券利用により実質的に運賃低減となるケースが多数発生。 公共交通利用促進に大きな効果を発揮するものとする。</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

<p align="center">ふりがな 氏名・グループ名</p>	<p align="center">省略</p>
<p align="center">住 所</p>	
<p align="center">電話番号</p>	
<p align="center">提 案 内 容</p>	
<p align="center">活性化策の内容</p>	<p>ＩＣカード対応支援と利用範囲の拡大、応用</p> <p>ピタパに代表されるＩＣカードによる運賃収受は、昨今では交通事業者の標準仕様に育った感があり、阪堺電車でも早期の導入が望まれるが、事業者の投資余力の無さから困難な状況が続いており、これに行政としての支援を行う。</p> <p>阪堺線は堺市域を超えて運転されており、単独での支援には困難な面もあると予想されるが、ＩＣカード利用者に対する堺市内での購買促進（阪堺線、バス利用日の優待サービス実施等）、市内商業活性化も展開し、地元のための阪堺線支援と位置づけて展開を行う。</p> <p>堺市 都市政策研究所「交通ＩＣカードに関する調査研究」にある「さかい市民カード」の提案は非常に有効なものとする http://www.sakaiupi.or.jp/re_17_3.html</p>
<p align="center">実 施 主 体</p>	<p>堺市、南海グループ、市内商工業者</p>
<p align="center">活性化策による効果</p>	<p>阪堺電車 運賃収受の確実化 市内商業の活性化 市民アイデンティティの喚起</p>

阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>フリー乗車券等利用者に対する、商業施設の優遇サービス</p> <p>現在南海で展開されている「まん福チケット」や駅配布「堺エコマップ」等の提示者に対し実施されている優遇、優待サービスを「阪堺フリー乗車券」「堺市内電車バスフリー」等にも拡大、併せて協賛店舗、施設の拡充を行う。</p> <p>堺市役所 堺エコ観光 http://www.city.sakai.lg.jp/kanko/ecokankou.html 南海電鉄 「まん福チケット」 http://www.nankai.co.jp/company/news/pdf/100305_2.pdf</p> <p>ICカード対応整備を待たずとも、早期に実現が可能。</p>
実施主体	堺市（複数部局の連携）、南海グループ、JR、市内商業施設
活性化策による効果	<p>市内店舗の対外的宣伝効果と活性化 公共交通利用促進 市民、観光ビジターの実質的出費軽減（市内での消費行動によっては、正味運賃が無料に相当するケースも発生）</p>