

# 阪堺線(堺市内)の存続に向けた 支援策について

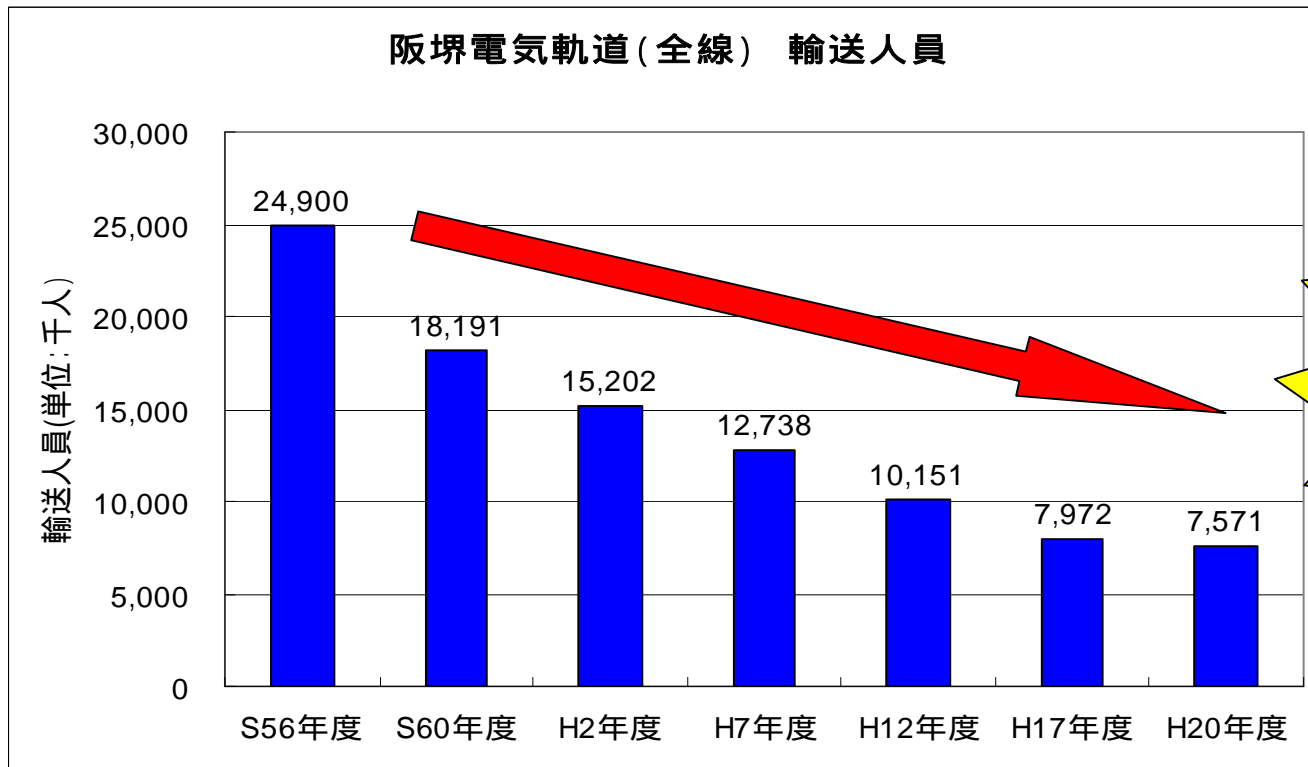
平成22年 4月28日

阪堺電気軌道株式会社

# 1. 阪堺電気軌道の概要

## 輸送人員の推移

阪堺電気軌道の輸送人員は、モータリゼーションの進展等により、昭和30年代以降、減少を続けており、近年も少子高齢化、景気後退等の影響もあり、減少傾向に歯止めがかからない。

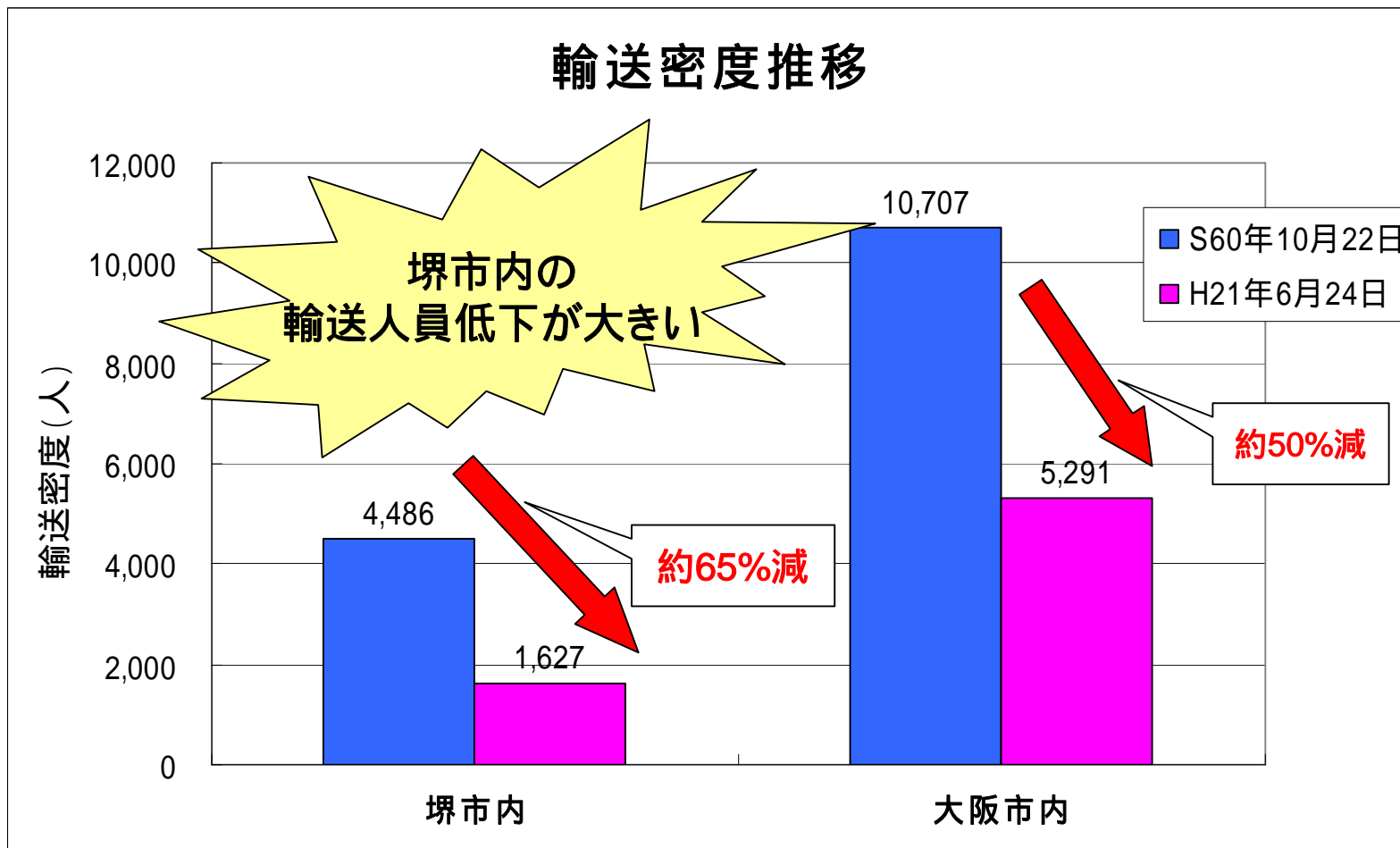


27年間で  
約7割減少

# 阪堺電気軌道の輸送形態

## 輸送密度による比較

(輸送密度: 1日あたりの、区間内平均輸送人員)



(交通量調査より)

## 経営状況の推移

- ・新会社発足以降、輸送人員の減少により営業収支は毎年赤字が続いていた
- ・経営状況と改善施策
  - 平成10年度 直僱社員の採用を開始
  - 平成12年度 決算で債務超過に陥る
  - 平成14年度 **大幅合理化により人件費を約30%削減**  
直僱化完了、全事業営業収支を黒字化

**H14年度～H17年度の4年間は、  
付帯事業を加えた全事業収支で黒字**

( 堺市内については、この間も1億円を超える赤字が継続)

平成18年2月 南海電鉄からの出資金9億円により、債務超過を解消  
平成18年度 輸送人員の減少に歯止めがかからず再び営業赤字に  
**近年は安全レベル向上のための支出増等により赤字幅が拡大**

- ・設備投資も、資金が限られ補助金工事を除き極力抑制せざるを得ない

# 堺市との協議経緯

## ・阪堺線堺市内存続に対する堺市との協議経緯

平成13年4月 堺市長に堺市内路線維持について支援を要望

平成15年3月 堺市長に**阪堺線(堺市内)の存廃協議書**を提出

平成16年4月 堺市が「**阪堺線は堺市の公共交通ネットワークの一環として必要な鉄軌道であり、存続できるように支援していきたい**」と回答

堺市の主な補助: 鉄道軌道近代化補助(年平均約4千万円)

路面電車再生対策補助(年間2千万円)

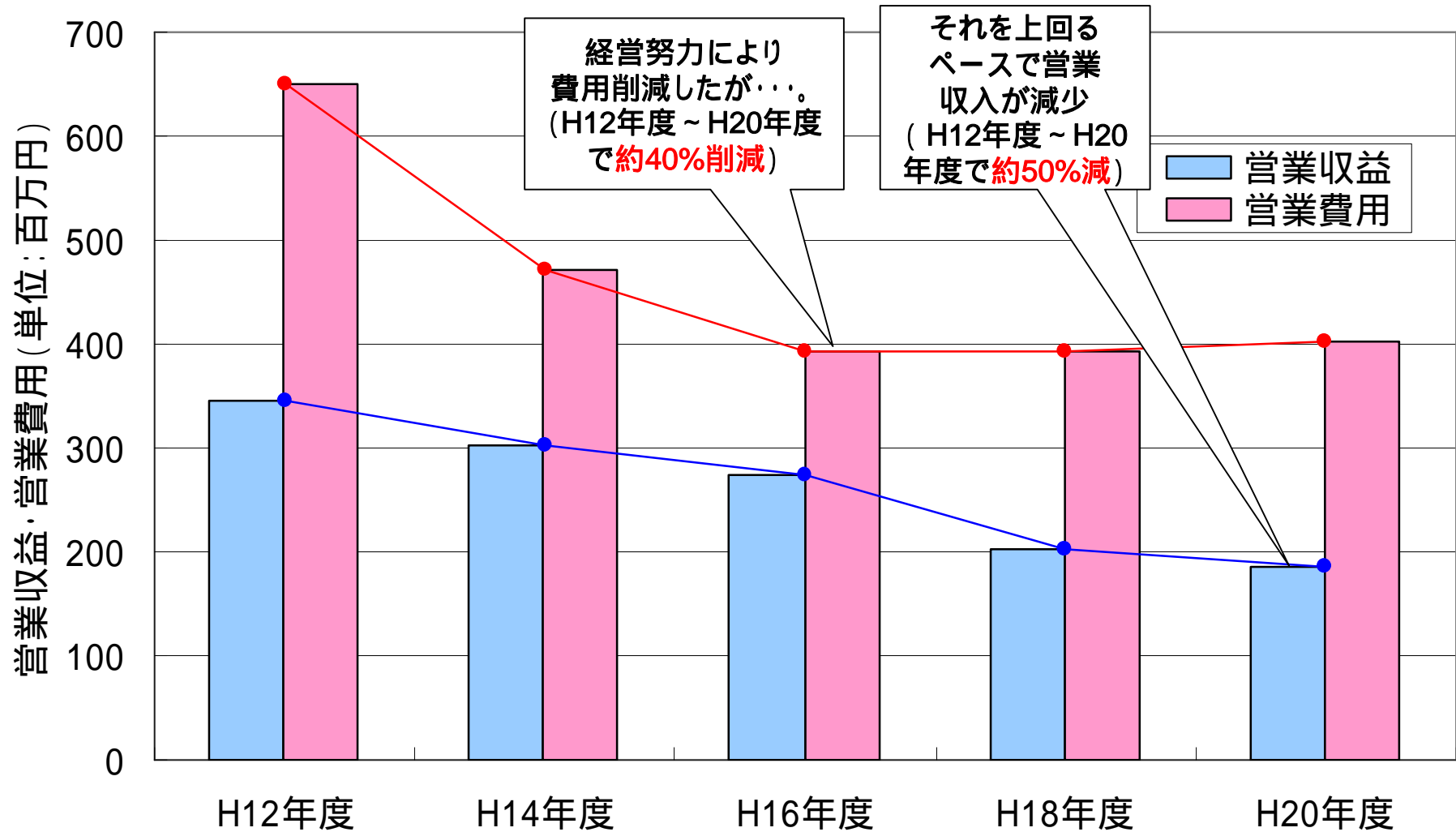
いずれも「**設備の改善**」に対する補助(「設備投資」)  
人件費や経費等の「**営業費用**」に充当できない。  
**直接の収支改善にはつながらない。**

## ・東西鉄軌道に関する協議の経緯

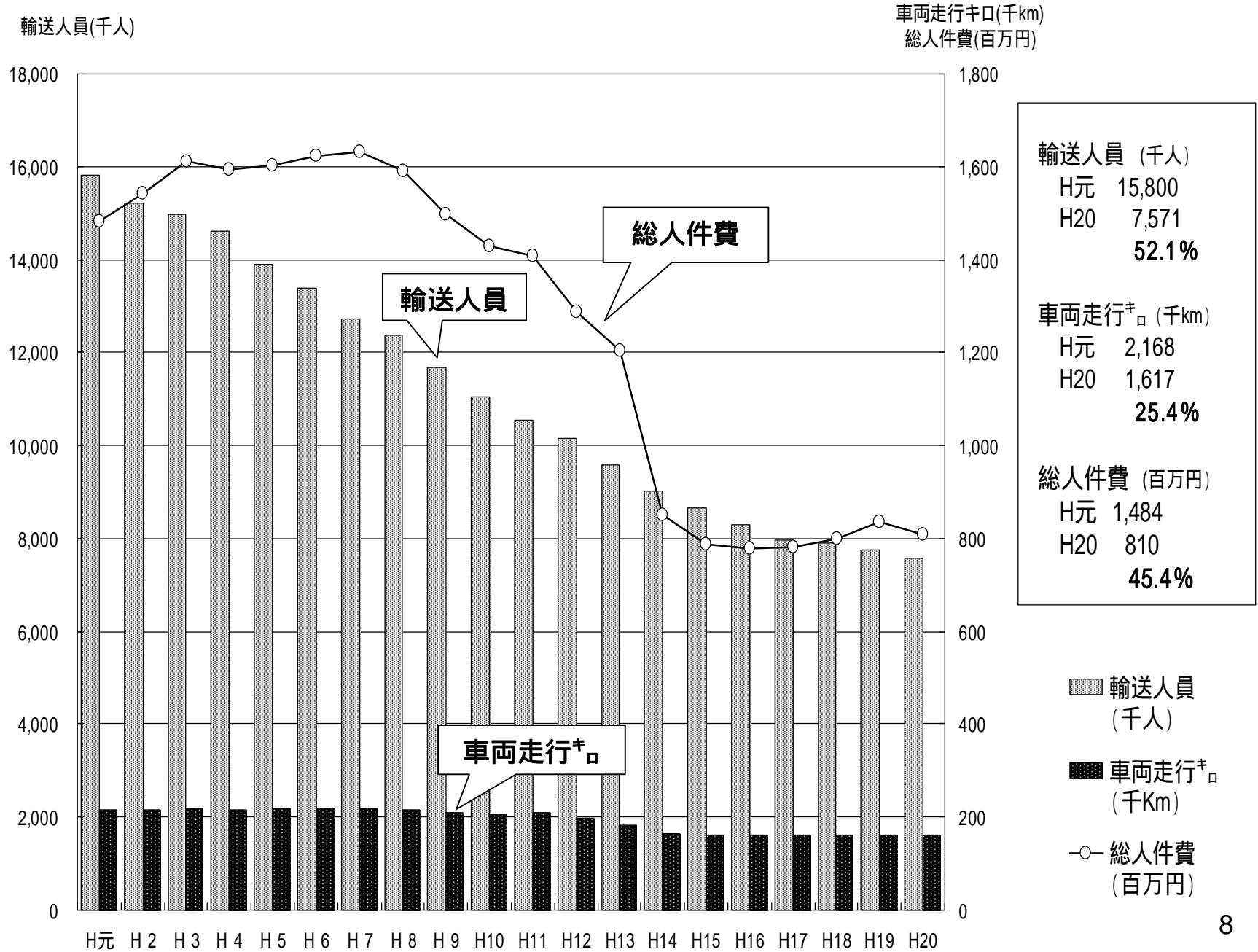
- 平成18年10月 東西鉄軌道事業企画提案に南海電鉄と共に応募  
**阪堺線の公有民営化、東西鉄軌道と一体経営を提案**
- 平成19年3月 東西鉄軌道(LRT)事業公募型プロポーザル募集に  
南海電鉄と共に応募、事業計画案を提出
- 平成19年4月 堺市の**特定審査会**が、南海・阪堺を経営予定者に特定  
すると答申
- 平成19年6月 南海・阪堺が**東西鉄軌道(堺～堺東間)の経営予定者**  
に決定
- 平成21年3月 **阪堺線(堺市内)を平成22年4月に公有化**することを盛り  
込んだ基本協定の締結について事務レベルで合意
- 平成21年6月 堺市が、東西鉄軌道計画について沿線住民の理解が  
得られないことから、**基本協定の締結撤回を申し入れ**
- 平成21年9月 市長選挙で、東西鉄軌道(堺～堺東間)の中止を掲げた  
竹山市長が当選
- 平成22年2月 堺市が南海・阪堺に、  
**東西鉄軌道(堺～堺東間)の中止、  
経営予定者の解除、  
阪堺線(堺市内)の平成22年4月公有化の撤回**  
を申し入れ

# 阪堺線堺市内の事業収支推移

## 阪堺線堺市内 営業収益・営業費用の推移



# 阪堺電気軌道 輸送人員・車両走行<sup>※</sup>・総人件費





# 様々な営業努力の取り組み



路面電車祭り



天王寺駅前～浜寺駅前  
直通運転開始



イベントでの営業活動



各種企画切符の発売



チン電ライブ



車体ポディー広告



貸切電車

## 2. 阪堺線存続に向けた方策の検討

### (1) 鉄軌道事業の費用構造について

鉄軌道事業に必要なものは？

- ・運行に必要な線路、車庫、駅舎等の**用地**と、線路、変電所、信号、車両等、**施設の保有**
- ・運転士、駅員、設備の保守を行う技術係員など、**運行に携わる要員**。

**膨大な固定資産の保有(土地、軌道施設、車両等)**

**労働集約型産業**

経営資源(軌道施設、車両、要員)活用の効率性は？

- ・ピーク時対応、長時間のサービス供給、夜間の保守作業など、**施設の利用効率、要員配置、労働条件に厳しさ**
- ・利用者数によらず、運行サービスの供給、安全確保のための保守は必須

**固定費が大きく、経営の効率化が図りづらい**

お客様の数が減少すれば？

- ・お客様が減少すれば、収入は減少するが、費用は減らない

**収支悪化**

**安定的な旅客需要が事業継続の大前提**

阪堺線堺市内の営業収入、営業費用の構成

- ・費用項目のほとんどは、固定費
- ・要員削減、賃金水準の引き下げ、その後も成果給の導入や就業基準変更などを逐次実施しており、大幅な人件費の圧縮は難しい状況です。