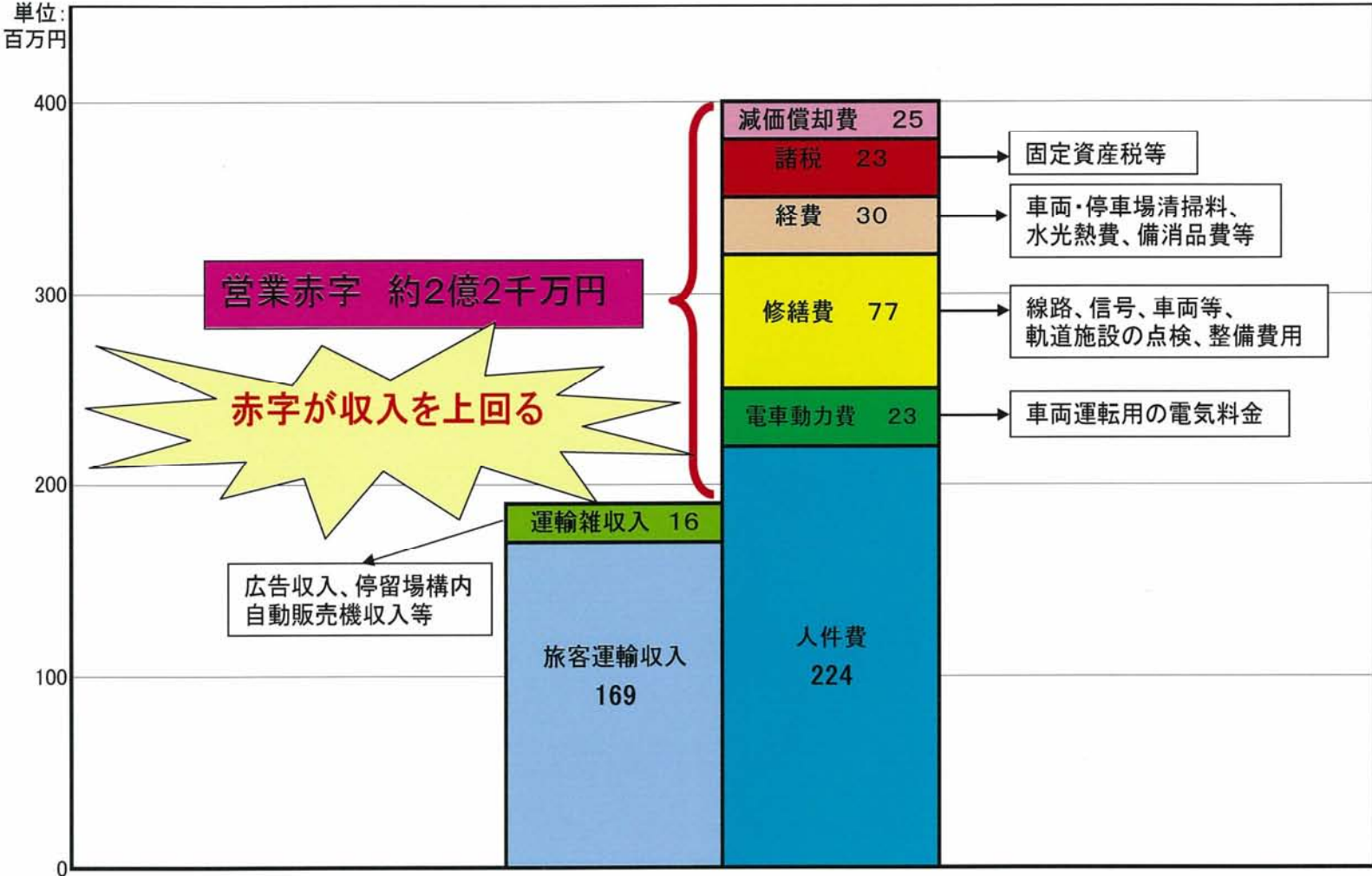


阪堺線堺市内の営業収益・営業費用(平成20年度実績)



## (2) 阪堺線存続に向けた一方策

～ 公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)について～

### 公有化とは何か？

- ・鉄軌道事業の経営には、軌道施設(償却資産)と軌道用地(土地)の保有が必要。
- ・しかし、資産の保有は固定資産税や減価償却費等の「**資産保有コスト**」を伴う。
- ・施設老朽化による **保守費増大** が経営の大きな負担
- ・地方の民鉄では近年、輸送人員の減少により経営が悪化、路線廃止が後を絶たない。  
平成12年度以降の**廃止延長は約635km**と東海道新幹線の東京～新大阪間を上回る。
- ・そこで、国は地方の鉄軌道を支援するため、平成19年10月に  
**「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を施行、**  
地方自治体が軌道施設等を保有(公有化)する**上下分離の制度**を導入。
- ・具体的には、沿線自治体が鉄軌道事業者と協議し、事業者から資産の譲渡を受けて保有  
事業者は、資産を借り受けて運送事業を行い、施設使用料を自治体に支払う。
- ・公有化により、事業者は資産保有コストと保守費、設備投資の負担を軽減することが可能。

**公有化で路線の運行継続が可能に**

## 軌道高度化(低床式車両導入等)とは？

・軌道高度化とは、従来の路面電車を「**次世代型路面電車**」へ改善することで、

交通渋滞緩和

環境負荷の軽減

中心市街地活性化

バリアフリー化

等、クルマ中心の交通体系からの転換を可能にするものです。

・欧米では多くの都市で導入され、国内でも富山市などで導入されています。

・ICカードシステムや電車優先信号の導入により、より利便性が向上します。

軌道高度化で、誰もが利用しやすい利便性  
の高い交通機関へ



## 公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)に対する制度は？

### 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

「地域の関係者が、その地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、計画を策定し、各主体が責任を持って推進する。国は総合的に支援する。」

・市町村が、交通事業者、利用者等による**協議会**を組織し、合意形成を図りながら「**地域公共交通総合連携計画**」を作成。国土交通大臣の認定により、国の総合的支援を受けられます。

・路面電車の場合：「**軌道運送高度化事業**」

低床式車両の購入に対する補助(政令指定都市は補助率1 / 3)

軌道事業の上下分離制度の導入に対する軌道法の特例等

阪堺線(堺市内)を公有化するとしたら・・・

- ・もし阪堺線(堺市内)を存続させるため公有化が実現するとしたら、  
阪堺電気軌道が保有する軌道施設及び車両は、堺市に**無償譲渡**  
阪堺電気軌道が保有する軌道用地は、堺市に**無償で使用貸借**  
堺市は、阪堺線(堺市内)の整備、改修及び保守にかかる費用を負担  
阪堺電気軌道は、堺市が保有する軌道施設、車両を賃借し、堺市に施設使用料を支払う。

### (3) 公有化、軌道高度化(低床式車両導入等)によるメリット

阪堺線(堺市内)を公共交通機関として存続するメリット

- ・自動車を運転できない人々に**移動の手段を確保**する
- ・CO2の排出量が少なく**環境モデル都市にふさわしい交通機関**に
- ・道路交通渋滞や交通事故の発生等、**クルマ社会の弊害を抑制**

軌道高度化(低床式車両導入等)による効果

- ・**バリアフリー**で気軽に利用できる交通機関となる
- ・**まちのシンボル**となり、観光需要の創出、まちの活性化につながる
- ・ICカードシステムや電車優先信号等の整備により、**速達性、利便性が向上**

### 3. 他事業者の事例と効果

#### (1) 富山ライトレール(公設民営によるLRT化)

- ・JR富山港線を第3セクターに移管し、**公設民営**により整備・運営。
- ・富山市の**まちづくり政策**(公共交通を軸としたコンパクトな街づくり)の一環
- ・施設整備(事業費)と維持・管理及び更新・改良は公共が実施。  
事業費58億円(国費23億円、富山県9億円、富山市16億円、JR西10億円)
- ・施設の維持修繕費は富山市が補助
- ・赤字の際は、富山市、富山県と地元企業、市民の寄付による基金で補填。



## (2) 富山地方鉄道 環状化(公設民営によるLRT化・軌道運送高度化事業)

- ・富山市のまちづくり政策(公共交通を軸としたコンパクトな街づくり)の一環として、中心市街地の富山地方鉄道の路面電車を延伸(0.94km)し、環状運転を実施。
- ・軌道運送高度化事業の認定(第一号)により、公設民営で整備。
- ・施設整備(軌道新設、車両購入、車庫改良等)は公共が実施。事業費22.3億円
- ・施設・車両の維持修繕費は富山市が負担
- ・中心市街地の再開発など、沿線周辺の街づくり施策と連携

## (3) その他

- 福井鉄道(土地等の重要な資産の譲渡・鉄道事業再構築事業)
- えちぜん鉄道(第3セクターによる鉄道の再生)
- 万葉線(第3セクターによる路面電車の再生)

## 4 . 阪堺線 (堺市内) 存続に向けた支援策

### (1) 堺市の街づくりに対する阪堺線 (堺市内) の必要性

- ・阪堺線は、大阪市内と堺市間で開通し、今年で99年目を迎えます。
- ・その間、大阪市と堺市をつなぐ公共交通機関として、また、堺市内では気軽に利用できる移動手段として、一定の役割を果たしてまいりました。
- ・阪堺線の存続には、堺市民の皆様が、**阪堺線の価値と必要性を認め**、ご支援をいただくことが必要と考えております。

### (2) 阪堺線の経済的価値

- ・現在の阪堺線 (堺市内) を新たに敷設する工事費を阪堺線の経済的価値として算出いたします。
- ・まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス ((財)日本交通計画協会) LRTの整備コストより  
LRTの整備コスト: 1kmあたり約20 ~ 40億円  
阪堺線堺市内(7.9km)に適用すると、**約158億円 ~ 316億円**



### (3) 阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策

- ・阪堺線(堺市内)の安定的な運行継続には、収支を均衡させることが肝要であり、**営業費用を削減し収入を増加**させねばなりません。
- ・阪堺線(堺市内)の施設、車両は老朽化が進行し、**保守費の増大**が見込まれます。
- ・旅客の減少は、自動車へのお客様のシフトや、少子高齢化、街の活力の低下など、営業施策の改善だけではカバーしきれない、**構造的な問題**です。

そこで、阪堺線(堺市内)を存続させていくため、次のような支援策が考えられます。

#### 阪堺線(堺市内)の存続に向けた支援策

##### 阪堺線(堺市内)の公有化

##### 利用者増加策に対する支援

阪堺単独での実施が困難な、利用者増加策に対する支援



## 5.まとめ

- ・わが社は、設立以来、毎年輸送人員の減少が継続し、人件費の3割削減などの大幅な合理化を実施し経営を維持してきました。
- ・しかし堺市内の収支は毎年1億円を超える赤字を続け、近年は輸送人員の減少や修繕費の増加により2億円を超える赤字となっています。
- ・今後、大幅な費用削減は難しく、また安全水準の向上などに対し費用増大の可能性すらあります。
- ・阪堺線(堺市内)は、事業としては成り立たなくなっており、運営経費の一部を堺市にご負担いただき収支を均衡させる以外に路線存続の道はないと考えています。
- ・それには、阪堺線が堺市にとって必要であり、公費を負担する価値があると多くの市民に認識して頂くことが必要。
- ・そのためには、運賃面での利便性向上、低床式車両の導入やバリアフリー化、運行ダイヤの工夫など、事業全般にわたっての利便性向上策を図ることが必要。
- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の中の「軌道運送高度化事業」により施設・車両を公有化し、市と当社の双方が責任を持つのが最も良いと考えております。
- ・以上、私ども阪堺電気軌道は、今後も引き続きより多くの皆様にご利用いただけるよう努力して行きたいと考えております