

## 【阪堺線（堺市内）の経営状況】

- ・ 毎年、輸送人員が減少（27年間で約7割減少）
- ・ これに対し、平成14年度に人件費の3割削減などの大幅な合理化を実施し、経営を維持
- ・ しかし、平成14年度～平成17年度に堺市内区間の収支は1億円超/年の赤字
- ・ 特に、近年は輸送人員のさらなる減少に加え修繕費が増加し2億円超/年の赤字
- ・ 今後は施設の老朽化、安全水準の向上などにより、更なる費用負担の恐れがあり

事業者としては既に経営の限界に達しており、路線存続のためには堺市に運営経費の一部をご負担して頂く以外に方法は無いと考えている

## 【阪堺線の存続に対する支援策】

阪堺線（堺市内）の安定的な継続運行には、営業費用を削減、収入の増加による収支の均衡が必要

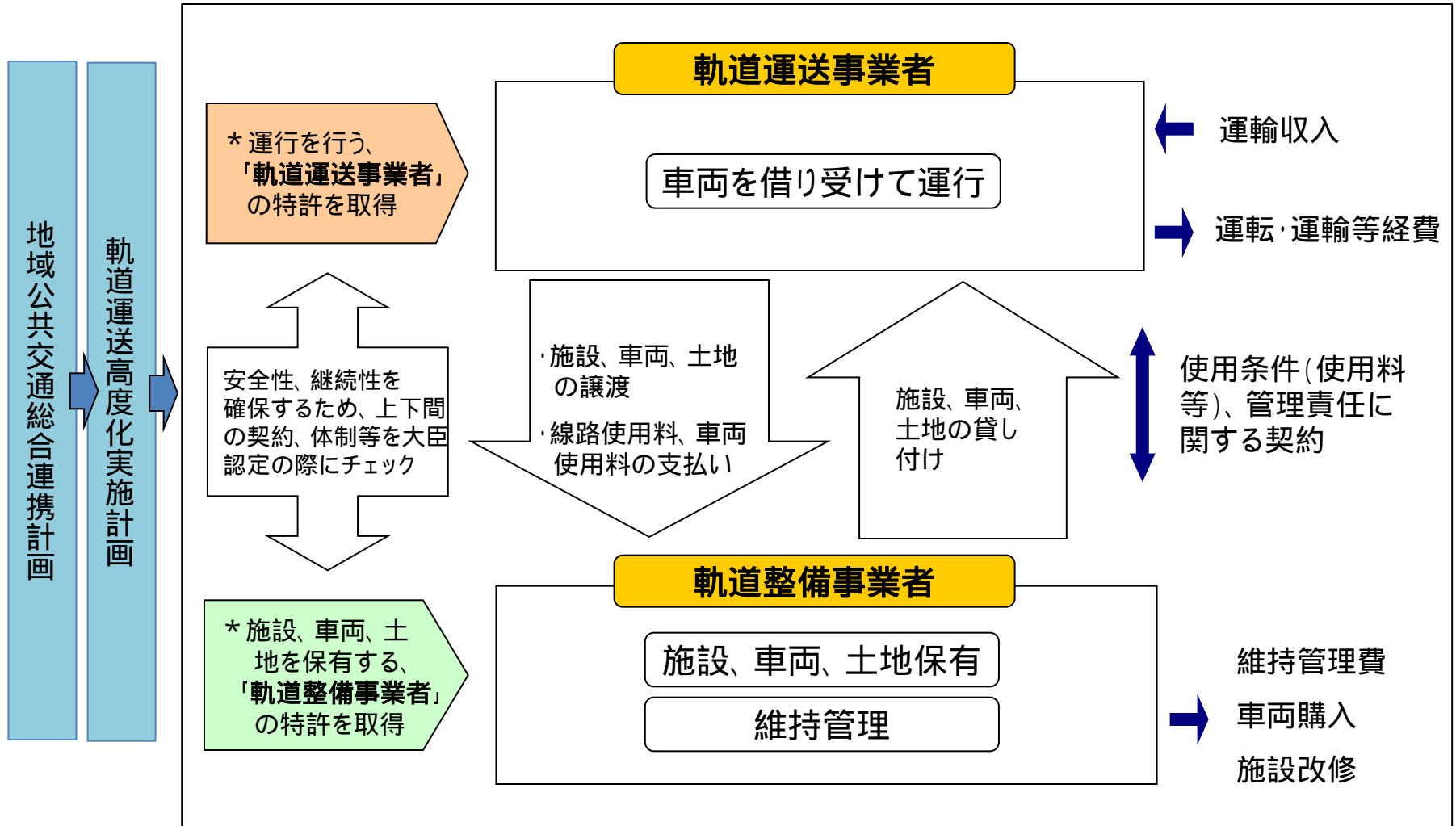
### 阪堺線（堺市内）の公有化

- ・ 資産の保有により、固定資産税や減価償却費等の資産保有コストが伴い、今後の施設老朽化による保守費増大が経営の大きな負担
- ・ 「軌道運送高度化事業」により施設・車両を公有化
- ・ 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

### 利用者増加策に対する支援

阪堺電軌(株)単独での実施が困難な利用者増加策に対する支援

地域公共交通活性化及び再生に関する法律に則り、軌道運送高度化事業の適用を受け、軌道整備事業者（施設、車両の保有）と軌道運送事業者（運行）による上下分離を図る。



## 若桜鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

