

阪堺線再生策検討専門家WGとりまとめ
(抜粋)

平成22年8月

阪堺線再生策検討専門家WG

2. 阪堺線の概要

阪堺線は1911年（明治44年）に開業し、来年（2011年）で開業100年となる、長年市民に親しまれてきた路面電車である。

【概要】

- 事業主体 阪堺電気軌道（株）
- 開業年 1911年／明治44年（上町線は明治33年）
- 営業路線 阪堺線14.1km 30停留場
（うち堺市内7.9km 14停留場）
（上町線 4.6km 11停留場）



※ 阪堺線宿院停留場付近（手前側軌道が大浜支線）昭和15年頃



※ 浜寺～石津間 昭和45年

図. 路線図

出典：阪堺電軌(株)HP

3. 阪堺線の現状と課題<①利用者減少の要因>

阪堺線（堺市内）では、昭和40年で987万人/年、平成9年で228万人/年の乗車があったが、平成19年には117万人/年となっており、40年間で約90%減少、10年間で約50%減少と大幅に減少している。

【阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移】

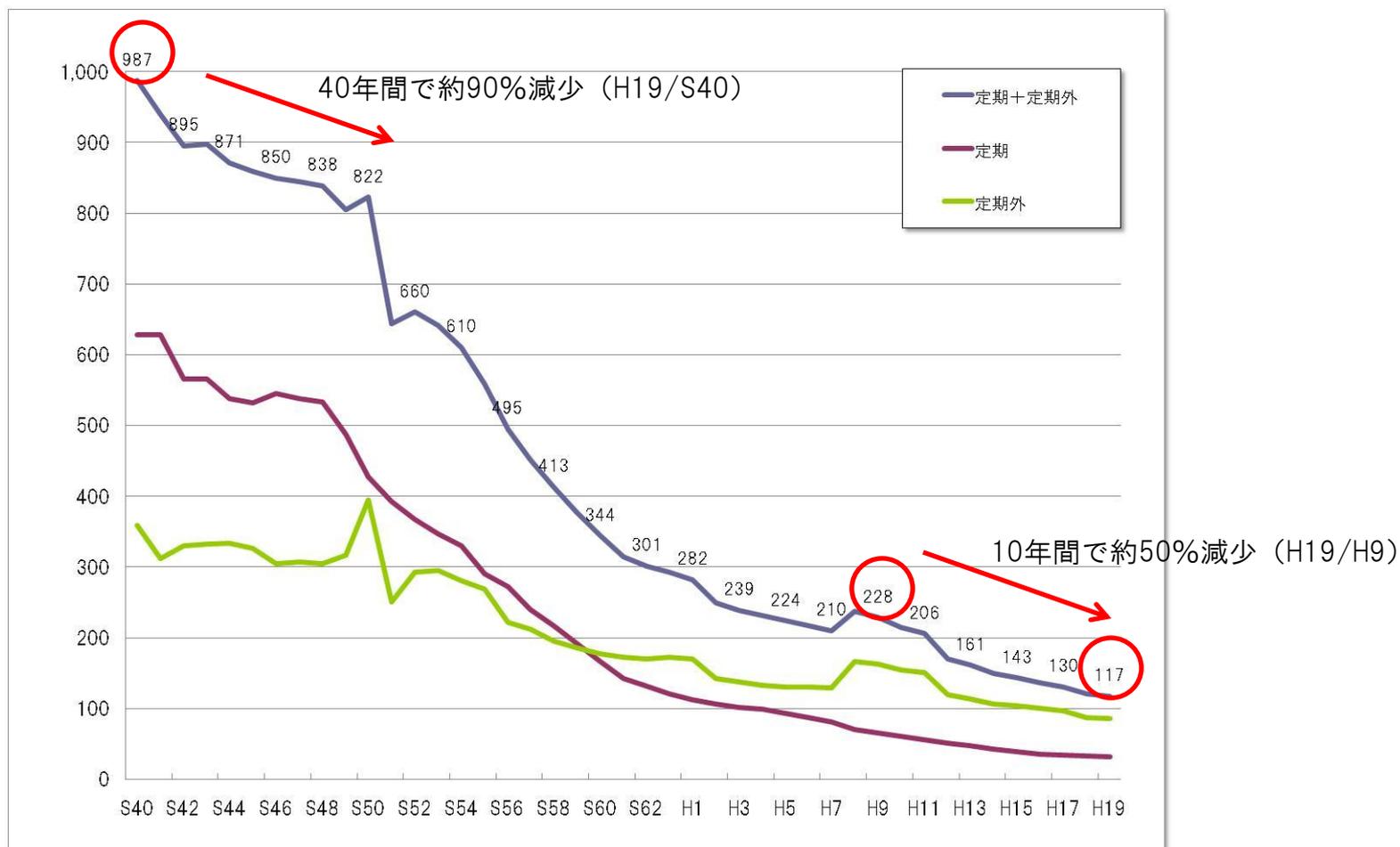


図. 阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移（万人/年）

3. 阪堺線の現状と課題<③阪堺電軌株との意見交換>

平成20年度における阪堺線（堺市内区間）の軌道事業の収支は約2億2千万円の赤字であり、非常に厳しい経営状況となっている。

【平成20年度 軌道事業 線別収支状況】

	20年度 軌道収支	上町線		阪堺線（大阪市内）		阪堺線（堺市内）	
営業収益	1,268,955	665,636		418,142		185,176	
旅客運輸収入	1,179,528	634,140	53.76%	375,963	31.87%	169,424	14.36%
定期外運賃	883,546	448,311	50.74%	301,819	34.16%	133,415	15.10%
定期運賃	295,981	185,828	62.78%	74,143	25.05%	36,009	12.17%
運輸雑収入	89,427	31,496	35.22%	42,179	47.17%	15,751	17.61%
賃貸料	9,856	749	7.60%	5,878	59.64%	3,228	32.75%
広告料	47,085	21,209	45.04%	15,278	32.45%	10,597	22.51%
構内営業	21,045	6,723	31.95%	13,783	65.49%	538	2.56%
その他	11,439	2,813	24.59%	7,239	63.28%	1,386	12.12%
営業費用	1,566,974	604,274	38.56%	560,506	35.77%	402,193	25.67%
人件費	805,623	310,356	38.52%	271,239	33.67%	224,026	27.81%
電車動力費	74,609	26,618	35.68%	24,669	33.06%	23,320	31.26%
修繕費	383,048	161,121	42.06%	145,240	37.92%	76,686	20.02%
物件費	41,657	17,422	41.82%	13,881	33.32%	10,353	24.85%
経費	85,362	38,657	45.29%	27,405	32.10%	19,299	22.61%
諸税	74,809	15,791	21.11%	35,675	47.69%	23,341	31.20%
減価償却費	101,864	34,305	33.68%	42,394	41.62%	25,164	24.70%
営業損益	▲ 298,019	61,361		▲ 142,364		▲ 217,016	
営業外収益	7,537	3,954	52.46%	2,483	32.94%	1,099	14.58%
受取利息	189	99	52.38%	62	32.80%	27	14.29%
その他	7,348	3,854	52.45%	2,421	32.95%	1,072	14.59%
営業外費用	17,972	5,545	30.85%	7,307	40.66%	5,119	28.48%
支払利息	17,716	5,446	30.74%	7,215	40.73%	5,053	28.52%
その他	256	98	38.28%	91	35.55%	65	25.39%
経常損益	▲ 308,454	59,769		▲ 147,187		▲ 221,036	

【アンケート調査結果】

◎調査概要

調査目的：阪堺線の利用者減少の要因や利用促進に向けた取組み等の把握
 調査主体：大阪産業大学・広島工業大学
 調査方法・対象：無作為により沿線世帯を抽出しポスティング配布、郵送回収
 配布期間：平成22年5月29日～5月31日 回収締切：平成22年6月11日
 配布数：4,000票 回収数：829票（回収率20.7%）

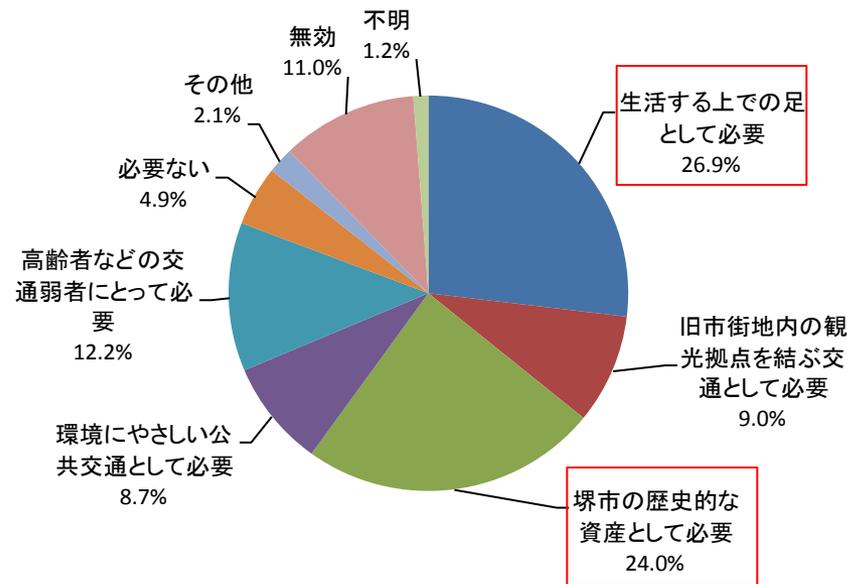
◎阪堺線の必要性について

<設問>

阪堺線は堺市に必要だと思いますか。（1つ選択）

	票数	割合(%)
生活する上での足として必要	223	26.9
旧市街地内の観光拠点を結ぶ交通として必要	75	9.0
堺市の歴史的な資産として必要	199	24.0
環境にやさしい公共交通として必要	72	8.7
高齢者などの交通弱者にとって必要	101	12.2
必要ない	41	4.9
その他	17	2.1
無効	91	11.0
無記入	10	1.2
合計	829	100.0

※ 無効：複数選択



堺市に阪堺線が必要ないとの回答は全体の4.9%でしかなく、約81.0%が必要であると回答している。その理由としては、「生活する上での足として必要」が26.9%と最も多く、次いで「堺市の歴史的な資産として必要」が24.0%となっている。

【ワークショップ意見】

≪堺市における阪堺線の役割≫

阪堺線の役割として、「堺市のシンボル、文化・歴史的資産」、「観光資産」、「都心地域の活性化」、「高齢化社会、環境問題への対応」、「市民生活に必要な公共交通機関」等との意見が出された。

堺市のシンボル、文化・歴史的資産

- ・ランドマーク的存在であり堺の顔
- ・100年の歴史は簡単に創れないので大事にすべき

観光資産

- ・路面電車そのものが観光資産である
- ・観光するための移動手段
- ・アジアの外国人観光客の誘致、大阪市内の観光との連携
- ・街全体としてミュージアムにするような形で考える
- ・観光に活用は困難

都心地域の活性化

- ・中心街の活力（商業等）を取り戻すために必要
- ・阪堺線が無くなると沿線の路線価が下がる

高齢化社会、環境問題への対応

- ・公共交通は高齢化社会に必要
- ・低炭素化に役立つ鉄軌道は有効（脱クルマ社会）
- ・最近の若者は車離れが進行、特に市街地の若者は公共交通利用がベスト
- ・既存公共交通が多すぎることではない

市民生活を送る上で必要な公共交通

- ・堺市の交通利便性向上の基軸
- ・病院、学校、役所など市民の移動のために必要
- ・交通弱者（車を持たない人、乗れない人）の移動権は守るべき
- ・阪堺線ではなく、バス交通でも良い
- ・都心（大阪市）と堺市をつなぐ役割は無いに等しい

その他

- ・一度無くすと今度新たに作る時には膨大なエネルギーが必要
- ・単純な収支ではなく社会的便益を評価に入れて考えるべき
- ・存続のための新たな価値が必要

4. 堺市における阪堺線の位置付け<③阪堺線の必要性と位置付け>

- ・堺市のめざす都心のまちづくりを実現するためには、阪堺線を活かした利便性の高い公共交通体系を構築する必要がある。
- ・都心・阪堺線沿線のまちづくりの方向性については、今後も庁内委員会等で検討する必要がある。

【都心のまちづくりにおける公共交通の必要性】

まちづくりの方向性

<福祉>

高齢者の外出支援と社会参加の促進



移動手段の確保が必要

<環境>

自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市構造を変革



公共交通ネットワークの強化が必要

<観光・文化>

「旧市街地エリア」及び「大仙公園周辺エリア」を重点観光・文化エリアに位置付け観光・文化拠点を整備



観光・文化拠点等へのアクセス性向上が必要

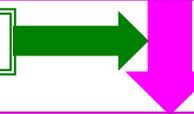
<商業・業務>

都心地域の賑わいが低下しており、まちの賑わいを取り戻すため、都心地域の活性化により魅力を向上



地域内及び周辺地域との交流機能の強化が必要

拡散型都市構造から集約型都市構造への転換



まちづくりの実現に寄与する公共交通網の構築が必要

都心を中心とした拠点間ネットワークの強化



阪堺線を活かした利便性の高い都心交通体系の構築

【阪堺線の位置づけ】

■ 貴重な歴史的資源、堺市の顔

阪堺線は、単なる交通機関としてだけではなく、開業100年を迎えようとする、本市の貴重な歴史的資源であり、長年市民に親しまれてきた堺市の顔ともいうべき存在である。

■ 堺市のまちづくりにおける役割

- ① 堺市の交通ビジョンの方針に沿って、路面公共交通により利便性の高い公共交通ネットワークの形成をめざす上で必要な公共交通機関である。
- ② 堺市がめざす、福祉や環境、観光・文化、商業・業務のまちづくりを実現する上で必要な公共交通機関である。

【市民提案の結果】

◎提案者数・提案件数

	総 合 計	提案者居住地内訳											
		堺市内							その他				
		堺区	中区	東区	西区	南区	北区	美原区	堺区	大阪市内	大阪市以外	不明	
提案者数	113	26	4	4	13	9	9	1	66	22	22	3	47
提案件数	116	27	5	4	13	9	9	1	68	23	22	3	48

※不明：居住地が特定できないもの

◎提案分類・提案数・提案内容

提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
車内・沿線イベント	47	沿線イベントにより集客する	21
		車内でのイベント・物品販売等で魅力化する	18
		阪堺線をテーマにしたコンテスト等で活性化する	8
利便性の向上	47	バスと連携し乗継利便を向上する	18
		自転車の車内持ち込みにより乗客増を図る	11
		Pitapa (IC) 導入する	11
		運行便数を増加し運行頻度を向上する	4
		羽衣へ延伸し南海線との乗継を改善する	2
		犬の同乗を可とする	1

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討

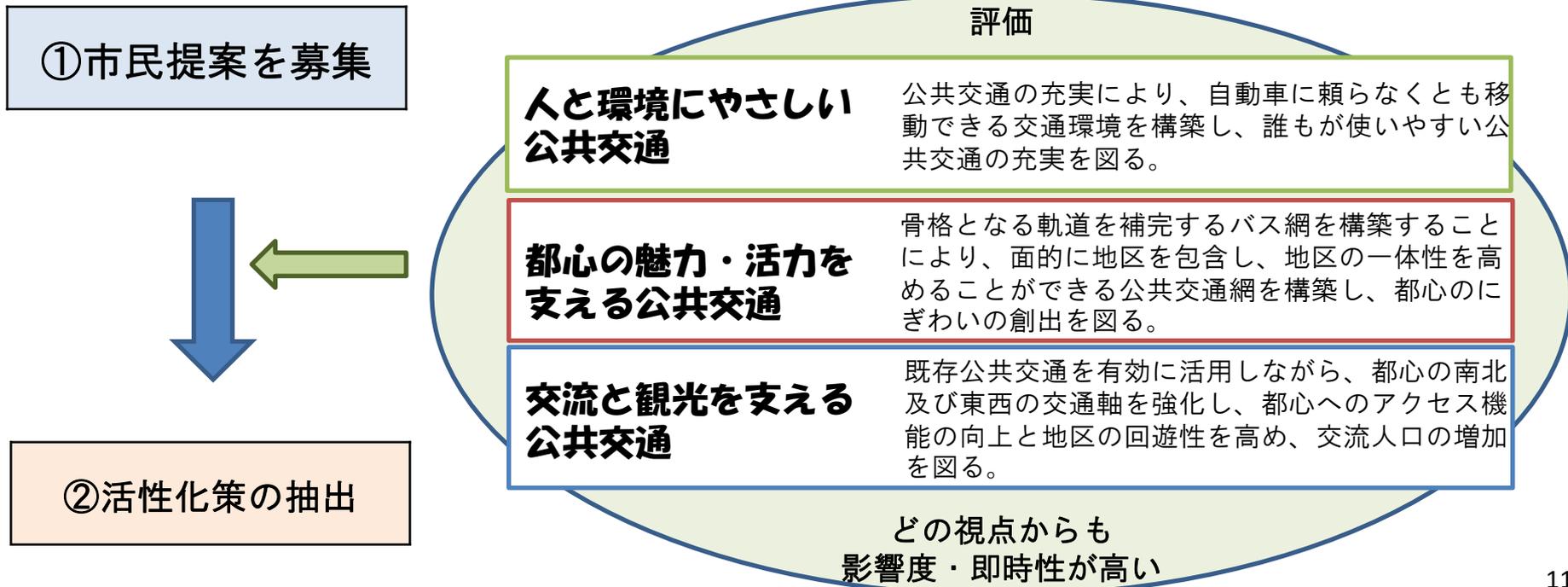
提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
観光・商業との連携、 沿線活性化	45	沿線観光施設の開発や特産品の振興開発により魅力化する	25
		沿線に公共施設を整備したり住民誘致策により利用者増を図る	13
		沿線商業施設との連携で、阪堺線利用者割引等の優遇策を作る	4
		車掌・観光ガイドの乗務で案内を強化する	2
		沿線の緑化で魅力化する	1
運賃制度	40	2区間の1区間化、フリーパス導入等による運賃引き下げをする	25
		南海線との通し運賃等の乗継運賃引き下げを行う	6
		定期券運賃を引き下げる	2
		商業施設やプール等の沿線施設との共用割引券を設定する	7
車両導入・旧型車両活用	32	バリアフリーになる低床車・冷房車等の新型車両を導入する	16
		旧型車を再整備しレトロブームにあわせて活用する	12
		車体に装飾等をする	4
P & R、C & R	17	サイクルアンドライドやレンタサイクルを活用する	9
		パークアンドライドを活用する	8
所要時間の短縮	16	信号を電車優先にする	13
		浜寺公園駅に南海線の急行を停車させ乗り継ぎ利便を向上する	2
		駅を統合する	1
駅施設改善・駅増設	16	駅を増設する（御陵前以南の専用軌道部分）	8
		駅の美化・施設改善・名称変更等で駅のイメージ改善する	7
		市役所行政窓口やATMを設置して駅の機能強化する	1

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討

提案分類 (1人からの複数提案含む)	提案数 (大分類)	提案内容	提案数 (小分類)
市民協働	13	市民組織を見直し阪堺線の運営参加や各種ボランティアを担う	8
		枕木オーナー制度を導入する	3
		ネーミングライツにより収益を得る	2
収入増加・経費削減	4	基金を作り資金調達する（レールサポーター制等）	3
		阪堺線の営業努力や経費削減努力を促す	1
その他	22	病院跡地を活用して沿線開発をする	6
		マスコミを活用し番組出演や映像DVD作成をしてもらう	4
		キャラクターやグッズを作成し販売する	3
		団体での乗車を誘致する	3
		社会資本と考え税を投入して整備する	2
		関連する会議を沿線で開催して乗車数を増やす	1
		保育園の先生が同乗し送迎を行う	1
		馬車を導入する	1
	19	LRT建設して連携して存続させる（別ルート・別車両の東西鉄道含む）	19
	9	現経営体ではなく、上下分離等の施策を行い、別会社または新会社で運営し再生する	9
	3	阪堺線存続は要望したいが具体的な案はない	3
	2	軌道跡地を再利用（道路、自転車道）して町の活性化を図る	2
	1	現時点での緊急策で阪堺線存続はできても、継続には疑問があり支援は慎重にすべきだ	1

5. 再生・活性化に向けた取組みの検討

- 阪堺線の再生・活性化を考える上で、堺市のまちづくりの方向性（福祉、環境、観光・文化、商業・業務）を推進するために、“都心の魅力・活力を支える公共交通” “人と環境にやさしい公共交通” “交流と観光を支える公共交通” の視点が必要である。
- 阪堺線の現状分析を踏まえ、阪堺線の再生・活性化に向けて必要な方策を検討するに当たり、再生・活性化への市民理解を高めるとともに、再生・活性化実現に必要な市民参加の一環として、市民等から活性化策の提案を募集した。
- 再生・活性化を進める上では、早急な取組みが必要なもの、一定の期間で取り組んでいくもの、という時間軸の視点が必要である。
- 市民提案結果について、阪堺線の活性化を考える上での上記3視点から、影響度と即時性という観点で分類を行い、どの視点からも影響度が高く、即時性のある提案（活性化策）の抽出を行った。



【阪堺線の活性化に向けた取組み（案）】

- ・事務局において市民提案結果の分析（影響度・即時性の高い提案の抽出）を行い、本WGにおいて検証したものを、下記の阪堺線の活性化に向けた取組み（案）として取りまとめた。
- ・取組み（案）に含めなかった市民提案については、取組み（案）と並行して取り組んでいく阪堺線沿線まちづくりを進めていく中で活用を図る。

○即効性の高い取組み（案）

項目	
利用者増加	運賃政策（1区間運賃化、高齢者割引等）
	バスとの乗継利便の向上（ゾーン運賃、情報提供等）
	パークアンドライド、サイクルアンドライド
高度化による利便性の向上	低床式車両の導入
	ICカードの導入
	電車優先信号等
	停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）
営業支援他	イベントとの連携、ツアーの誘致
	メディア活用によるPR
	商業、観光施設との連携
	キャラクター・グッズの活用
市民協働	ボランティア（清掃、施設修繕等）、市民・行政・事業者の継続的な連携を図る仕組み

○中長期的な取組み（案）

病院跡地の活用等の沿線まちづくり（活性化）の推進

6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

- ・ 阪堺線は、堺のまちづくりにおいて重要であるが、現状のままでは存続が困難である。
- ・ 阪堺線再生に向けて具体的な支援策を検討する必要がある。

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

【阪堺電軌（株）との意見交換】
⇒ 経営努力を上回る収入減少
⇒ 施設老朽化や安全水準向上への対応
⇒ 阪堺線（堺市内）の公有化 など

現状では存続不可

【沿線住民アンケートの実施】

- ⇒ 生活の足として必要
- ⇒ 歴史的資産
- ⇒ 交通弱者にとり必要
- ⇒ 観光拠点間の結節 など

堺市のまちづくり

《福祉・環境、商業・産業、観光・文化》

＜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

【市民提案（活性化策）の募集】

- ⇒ イベント実施
- ⇒ 利便性の向上
- ⇒ 観光・商業と連携
- ⇒ 運賃制度 など

具体的な支援策

【具体的な支援策の検討】

存続が可能となる支援が必要



《支援内容》

《並行して取組む施策》

早急に対応すべき視点

STEP 1

安全運行の確保に必要な経費への支援

老朽化対策（保安監査対応含む）への支援

STEP 2

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

一定期間に取り組むべき視点

STEP 3

高度化等
利便性向上への支援

活性化策
を
振り分け

公有民営化などの事業スキームの検討

沿線まちづくり（活性化）の推進

6. 阪堺線（堺市内区間）の支援策の検討

- 堺市が実施する利用者拡大策及び高度化の具体的な支援策について、市がめざすまちづくりの方向性に沿うことを前提として、事例等を踏まえて検討した結果、下記のとおりになる。

都心の魅力・活力を支える公共交通

骨格となる軌道を補完するバス網を構築することにより、面的に地区を包含し、地区の一体性を高めることができる公共交通網を構築します。

ゾーンチケット

ICカード

人と環境にやさしい公共交通

公共交通の充実により、自動車に頼らなくとも移動できる交通環境を構築し、誰もが使いやすい公共交通の充実を図ります。

高齢者利用割引

低床式車両

停留場増設・機能改善

交流と観光・文化を支える公共交通

既存公共交通を有効に活用しながら、都心の南北及び東西の交通軸を強化し、都心へのアクセス機能の向上と地区の回遊性を高めます。

1区間運賃化

電車優先信号

STEP 2

STEP 3

7. 行政・事業者・市民の役割分担

- 阪堺線（堺市内区間）の存続には、行政・事業者・市民のそれぞれ取組みの実行とその連携が重要
- 三者の連携促進を図るためには、三者により構成される組織（運営委員会（仮称））の設立が望ましい

◆行政

《役割》

○阪堺線再生プログラムを実施する

《必要な取組み》

- ・ 阪堺線の存続理由を明確にする（まちづくり、交通体系等）
- ・ 事業者を経営努力を求める
- ・ 大阪市内区間との連携を図る
- ・ 市民、事業者の取組みを支援する 等

◆事業者

《役割》

○阪堺線に乗ってもらい、知ってもらい

《必要な取組み》

- ・ 安全に運行する
- ・ 経営効率を高める
- ・ 利用者利便を高める
- ・ 沿線も含めて宣伝に努める
- ・ 行政、市民と連携する 等

運営委員会（仮称）

◆市民（企業も含む）

《役割》

○阪堺線を利用する、応援する

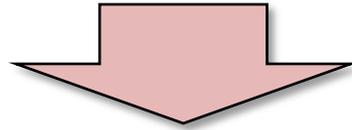
《必要な取組み》

- ・ 利用する機会を増やす
- ・ ボランティア（清掃、花壇等）
- ・ サポーター制度（車両購入、企業広告等）
- ・ 沿線まちづくりを進める 等

【行政・市民・事業者が参加する運営委員会（仮称）】

《運営委員会（仮称）》

- ・メンバー：堺市、阪堺電軌(株)、沿線企業、商工関係者、沿線住民、市民団体等
- ・目的：阪堺線（堺市内区間）の存続・活性化を目的に、支援策の検証及び見直しや、活性化に向けての意見交換等を実施することを目的とする



【支援策の検証】

- 施策実施による効果（利用者増加数、収入改善効果 等）
- 堺市の負担方法 等

【支援策の見直し】

- 効果的な支援策の検討
- 先進事例の研究 等

【活性化に向けた意見交換】

- イベントの開催、阪堺線のサービス改善 等