

更なる安全性の向上について

- ・ 中間検証の結果と市民意見や学識経験者からの指摘事項などを踏まえ、基本的に今までの支援策の方向性を踏襲しつつ、より一層の支援の目的の達成に向け、「更なる安全性の向上」「阪堺線堺市内区間の早期の自立再生」「市全体への効果の波及」の3つの観点で進める。

「更なる安全性の向上」

併用軌道区間の軌道改修が概ね完了し、安全性の確保が図られているが、安全性を継続的に向上していく必要がある



今後は専用軌道を中心に老朽化対策を継続し、阪堺線（堺市内区間）の更なる安全性向上をめざす。

「阪堺線（堺市内区間）の早期の自立再生」

支援策による利用者増加や阪堺電軌の自助努力により、収支改善は図られているが、阪堺線（堺市内区間）の早期の自立・再生を図る必要がある。



阪堺電軌の更なる自助努力を促しながら、阪堺線（堺市内区間）の早期の自立・再生をめざす。

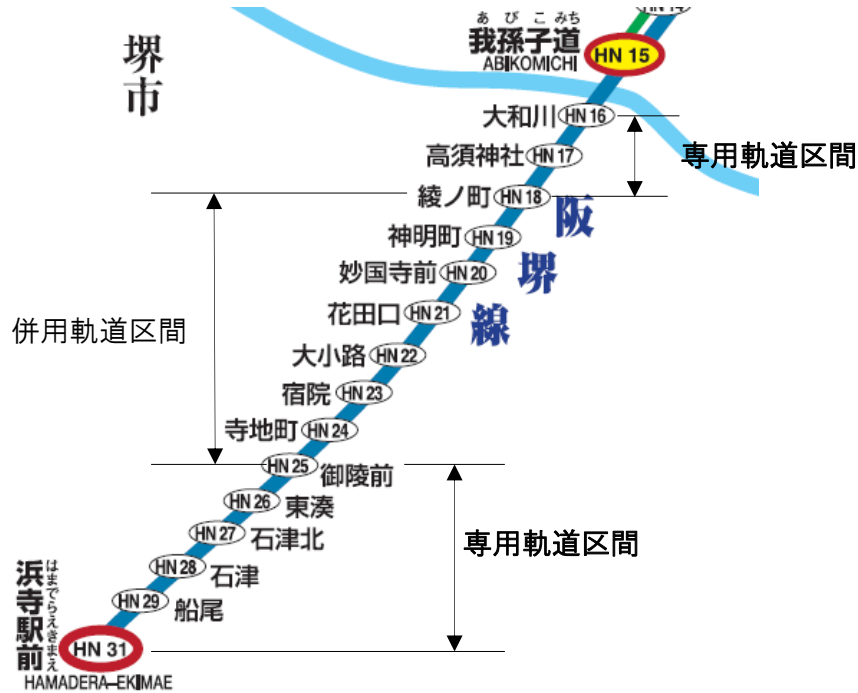
「市全体への効果の波及」

支援策の効果で、阪堺線沿線の沿線活性化に一定寄与しているが、支援効果を沿線だけでなく、市全体に波及させる必要がある。



関連施策との連携や協働を推進し、市全体への効果の波及をめざす。

- 併用軌道の老朽化対策は平成27年度までに概ね完了している。平成28年度以降は専用軌道の老朽化対策を実施し、更なる安全性の向上を図る。



<軌道改修区間（平成28年度）>

- 御陵前～石津間
約3,400単m（1,700m×2）

<軌道改修内容>

- レール・まくら木の交換
※併用軌道と同様、国費も活用しながら老朽化対策を実施



併用軌道



専用軌道

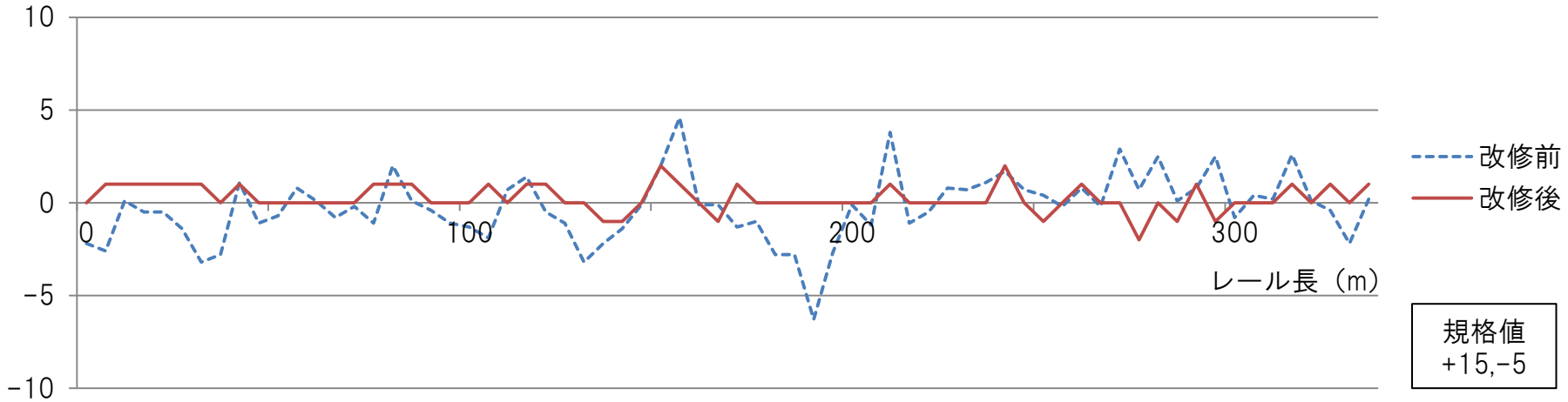


軌道改修工事状況

軌道改修前後の検測結果について

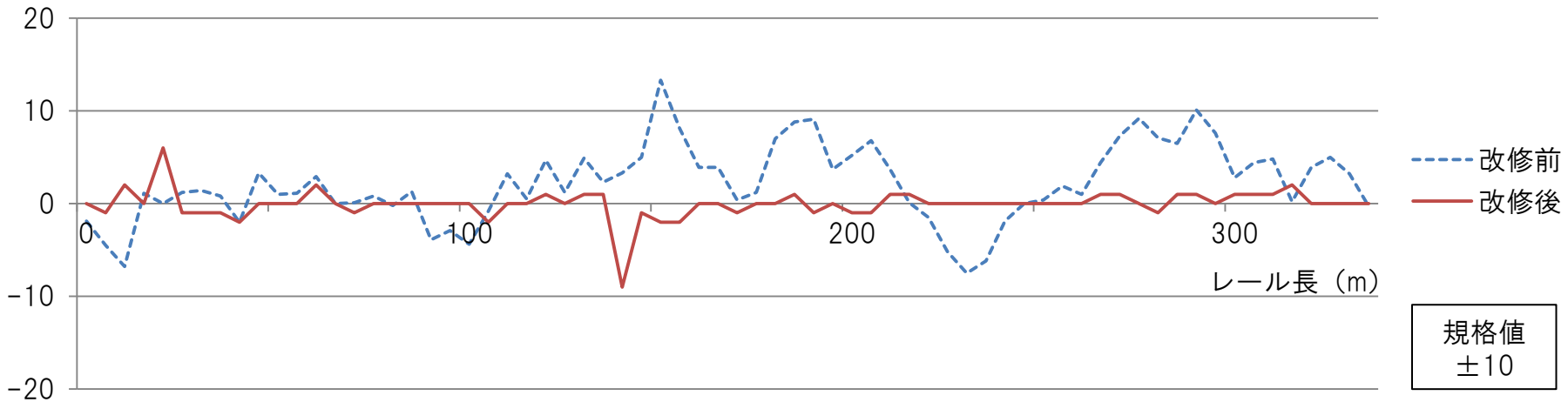
- ・ 軌道改修を実施した箇所において、改修前後の各種軌道検測を行った。
(軌間：左右レール間の水平距離、水準：左右レール間の高低差)

基準値差 (mm)



軌間 < 御陵前～東湊 (上り) >

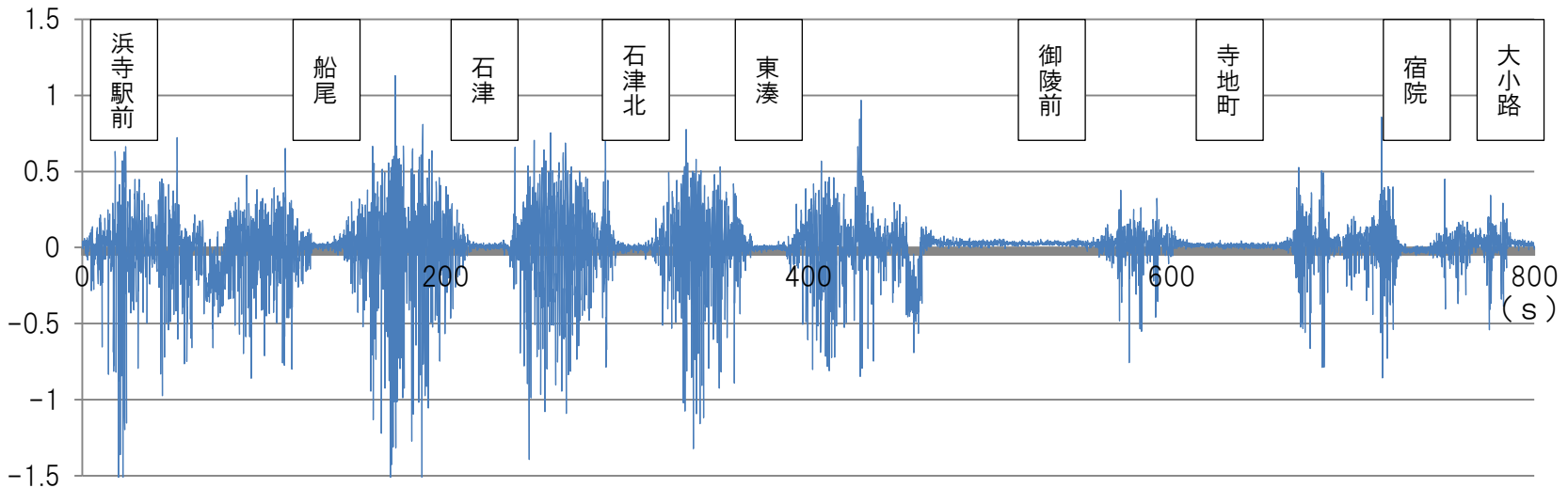
基準値差 (mm)



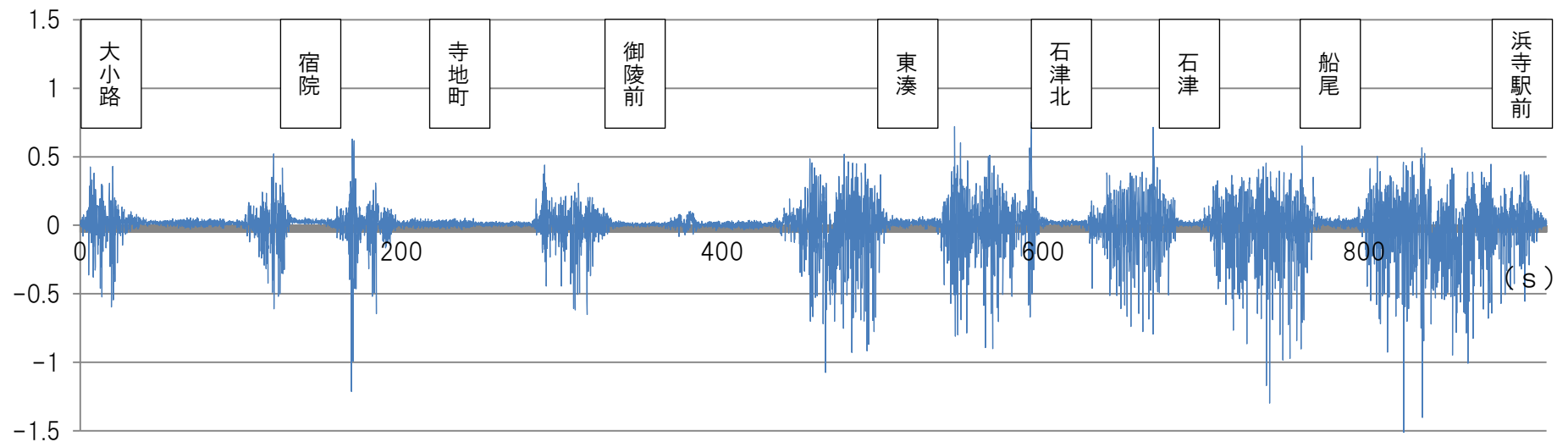
水準 < 御陵前～東湊 (上り) >

加速度測定アプリを使用した振動測定について

- ・ 加速度測定アプリを使用し、電車進行方向に対して垂直方向の加速度測定を行った。（測定車両：堺トラム「茶ちゃ」）
今年度軌道改修を行った御陵前～石津間は、石津～浜寺駅前間よりも比較的安定した数値となっている。

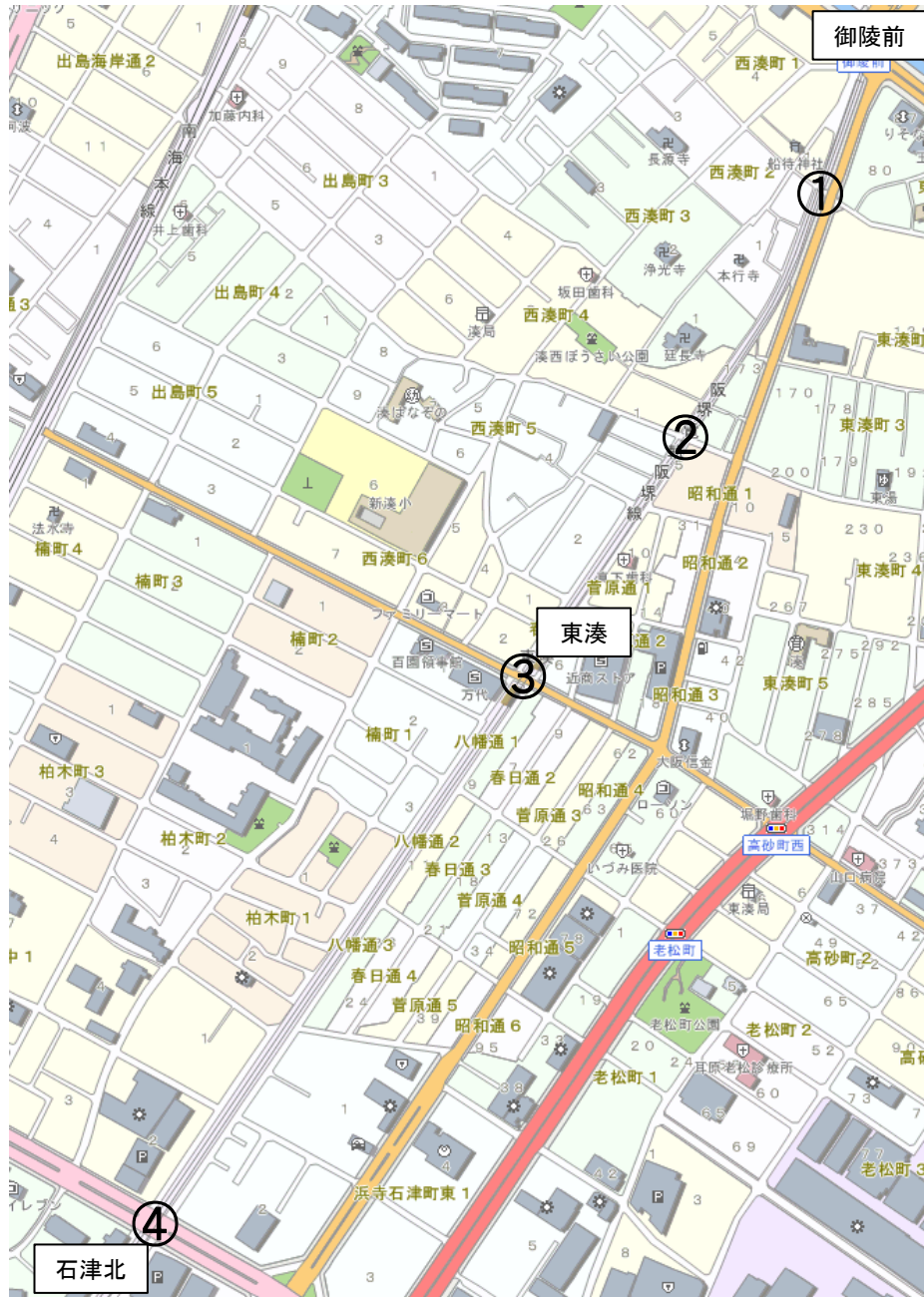


浜寺駅前～大小路（上り）



大小路～浜寺駅前（下り）

踏切位置図（御陵前～石津北）



番号	名称	種類
①	御陵前 1 号	1 種
②	御陵前 2 号	1 種
③	東湊 1 号	1 種
④	東湊 2-1 号	1 種



①御陵前 1号



②御陵前 2号



③東湊 1号



④東湊 2-1号

アスファルト補修状況（御陵前1号踏切）

<補修前>



<補修後>



・御陵前1号踏切内

アスファルトの隆起及び陥没補修。

<補修前>



<補修後>



- ・綾ノ町下り停留場側横断歩道部
アスファルトの隆起及び陥没補修。

右直分離信号（路面電車専用信号）の設置について

- ・ 大道筋において、交差点で右折する自動車と路面電車との安全確保のため、警察の協力のもと右直分離信号（路面電車専用信号）の設置が進められている。（11か所設置済。残り8か所。）



①中之町東一丁交差点



②南旅籠町交差点

【平成28年度導入済】

- ① 中之町東一丁交差点
- ② 南旅籠町交差点