

# 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」

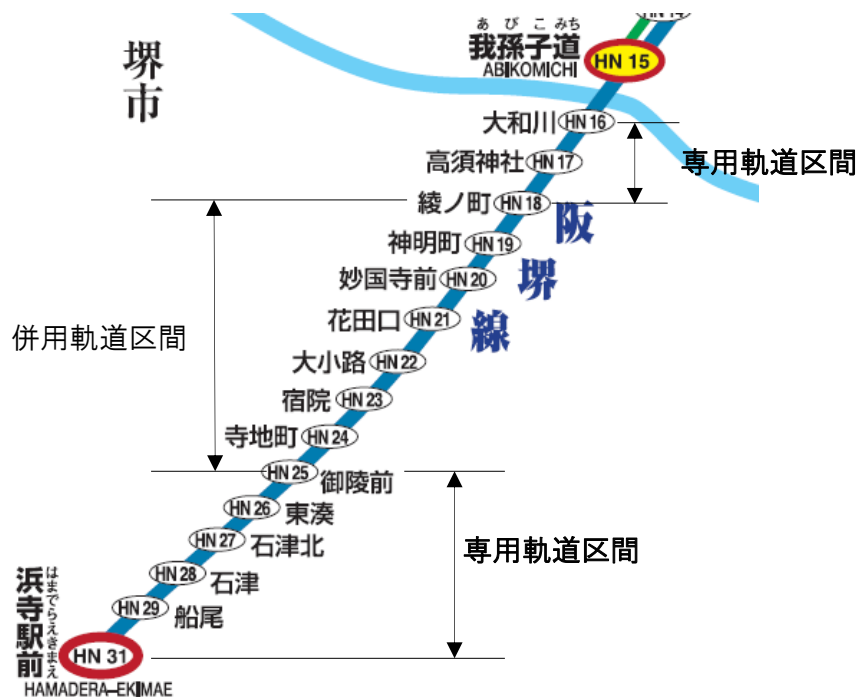
支援策の効果で、阪堺線沿線の沿線活性化に一定寄与しているが、支援効果を沿線だけでなく、市全体に波及させる必要がある。



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。

# 老朽化対策（軌道改修）

- ・専用軌道区間を中心に老朽化対策を行う。併せて、併用軌道区間の部分的改修も行い、更なる安全性の向上を図る。



＜軌道改修区間（平成29年度）＞

綾ノ町～御陵前間

約300単m（150m×2）

我孫子道～大和川、船尾～浜寺駅前間

約1,800単m（900m×2）

＜軌道改修内容＞

○ レール・まくら木の交換

※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

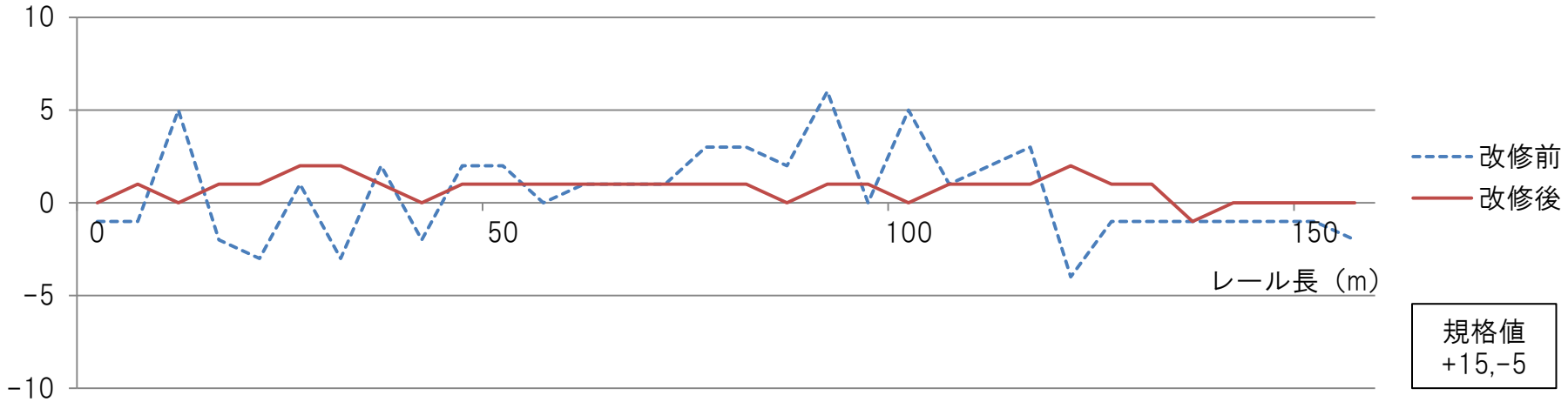


軌道改修工事状況

# 軌道改修前後の検測結果について

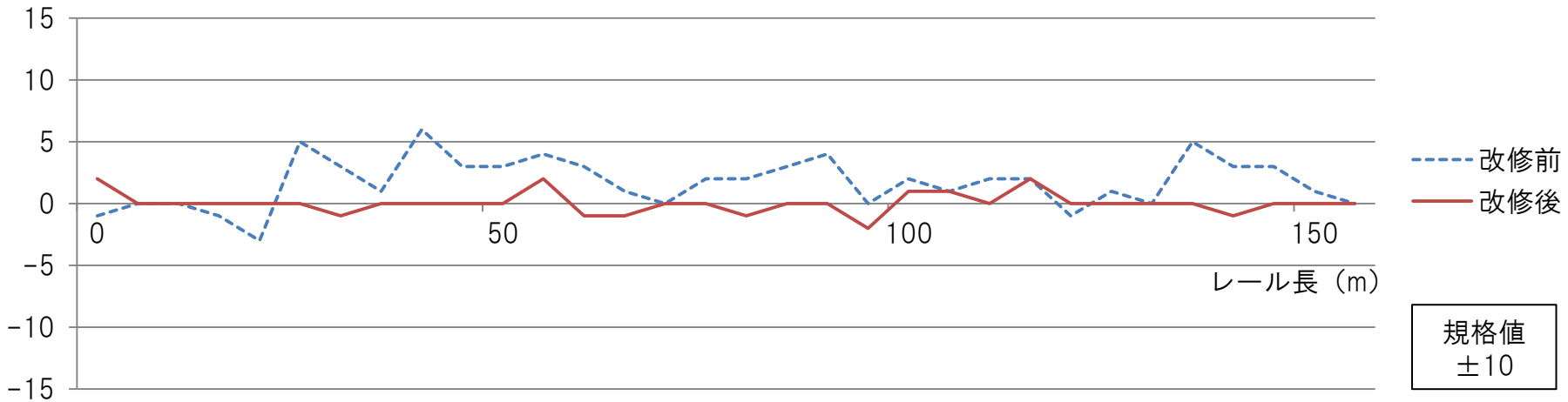
・ 軌道改修を実施した箇所において、改修前後の各種軌道検測を行った。  
(軌間：左右レール間の水平距離、水準：左右レール間の高低差)

基準値差 (mm)



軌間<我孫子道～大和川（下り）>

基準値差 (mm)

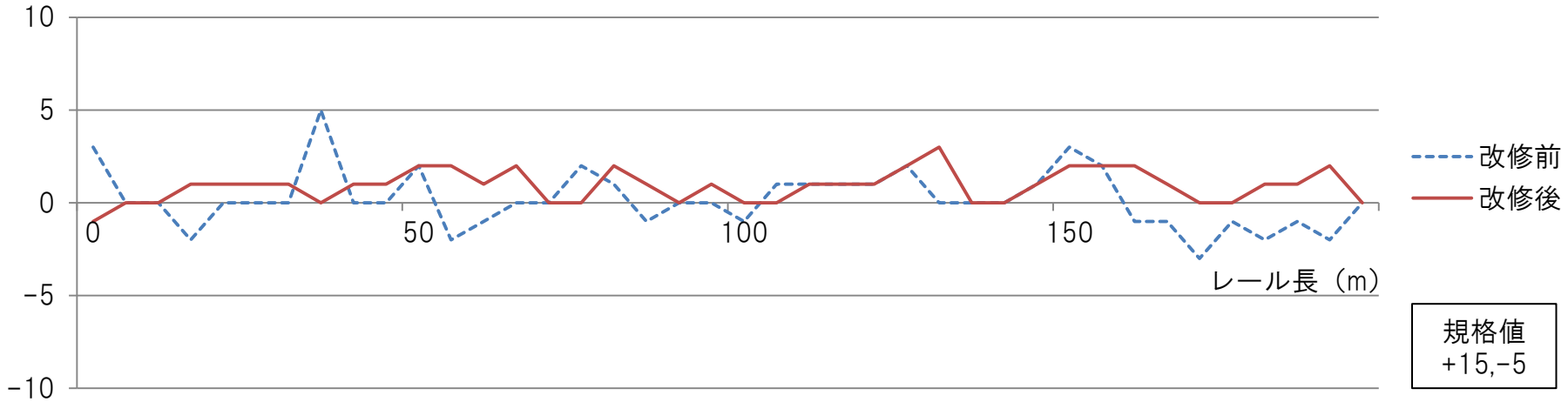


水準<我孫子道～大和川（下り）>

# 軌道改修前後の検測結果について

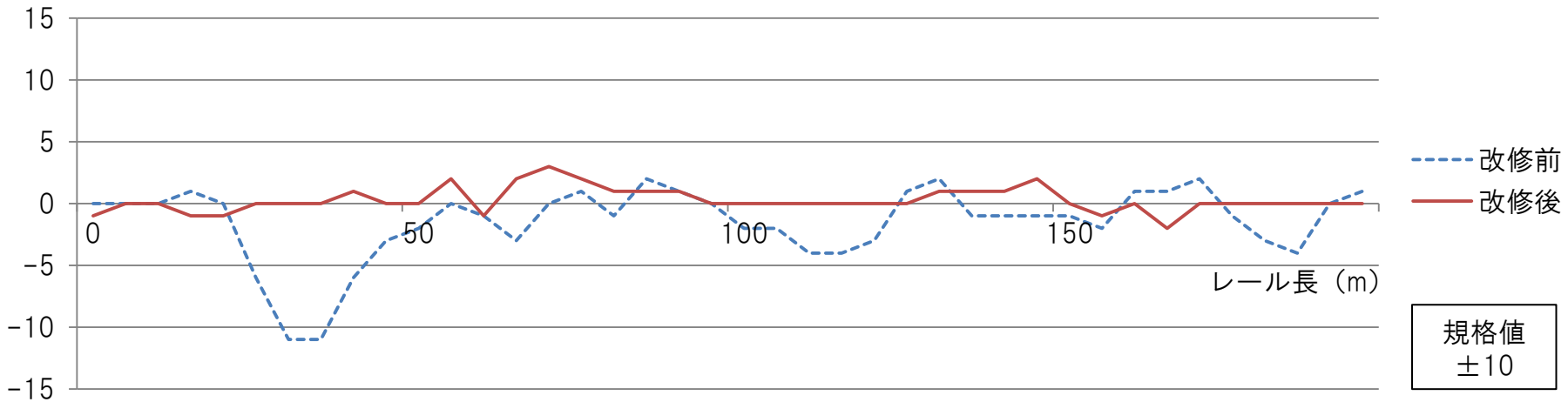
- ・ 軌道改修を実施した箇所において、改修前後の各種軌道検測を行った。  
(軌間：左右レール間の水平距離、水準：左右レール間の高低差)

基準値差 (mm)



軌間<船尾～浜寺駅前（上り）>

基準値差 (mm)



水準<船尾～浜寺駅前（上り）>

# 御陵前交差点車道部の部分的補修について

・御陵前交差点の車道部分において、自転車レーンの整備に伴い、アスファルトの部分的補修を行った。

<補修前>



<補修後>





# 右直分離信号（路面電車専用信号）の導入について

- ・ 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、平成30年2月に堺市より堺警察署へ、綾之町南交差点及び九間町東一丁交差点における右直分離信号の導入要望を行った。



①綾之町南交差点



②九間町東一丁交差点

## 【大道筋の交差点における右直分離信号導入状況】

導入済	11箇所
今回導入要望	2箇所
導入必要なし※	2箇所
残り	6箇所

※交差する道路が一方通行のため

# 車両乗降口の補助ステップ設置検討について

- 乗降口が1段ステップの車両について、国から示されている規定値（蹴込みの奥行：215mm以上）を確保のうえ、補助ステップが設置できるよう検討している。

## 【現状】

車両形式	段差1段の高さ	車両保有数
乗降口1段ステップの車両	約380mm	14両
乗降口2段ステップの車両	約200mm	18両
低床式車両 (堺トラム)	なし	3両

計35両



乗車口



降車口

## 【課題】

- 国の「軌道建設規程」により蹴込みの奥行は215mm以上と定められている。
- 対象車両の補助ステップ設置スペース（蹴込みの奥行）は210mmとなっている。
- 車底の機器配置等車両の構造上、改造は難しい状況であるが、規定値の215mm以上を確保できるよう検討中。