

阪堺線への支援策の総括について

堺 市

川勝 健志（京都府立大学教授）監修

（2017～19年度 堺市阪堺線活性化推進懇話会座長）

阪堺線支援策までの経緯

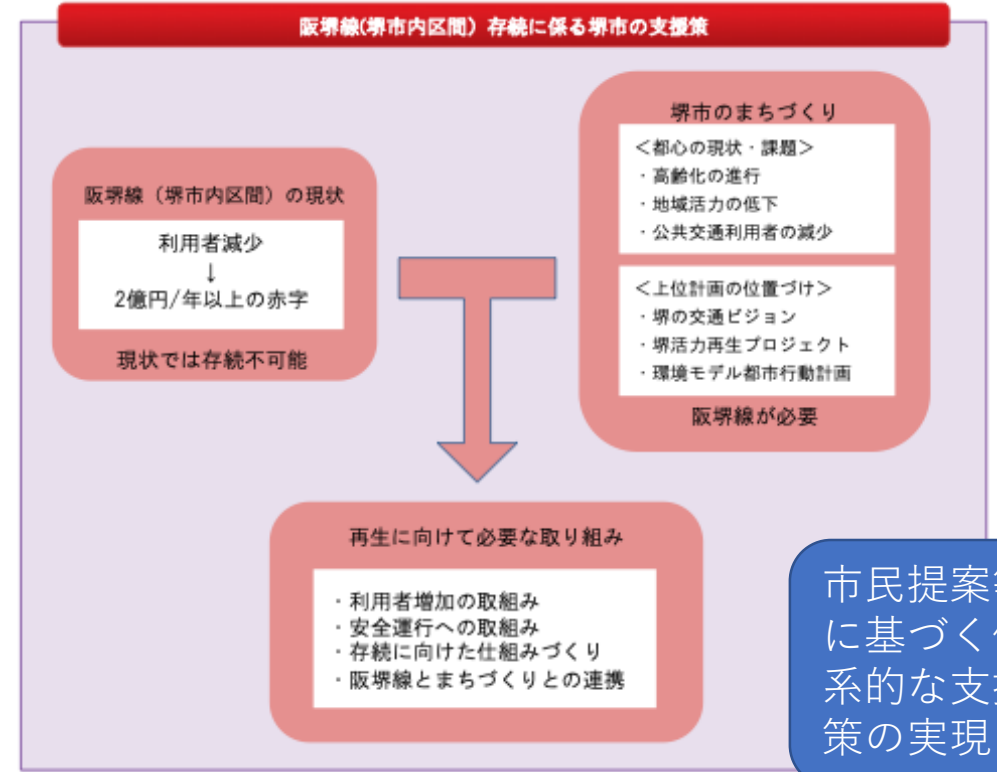
◆堺市における阪堺線（堺市内）存続の検討

- 10年2月：「阪堺線再生策検討専門家WG」開催
- 10年4月：「阪堺線の活性化に関する市民提案」募集
- 10年6月：「阪堺線（堺市内）の支援策（協議案）」を阪堺電気軌道（株）に提示
- 10年7月：「阪堺線の存続を考えるワークショップ」開催
→「阪堺線（堺市内）の支援策（協議案）」パブコメ実施
- 10年8月：阪堺線再生策検討専門家WGとりまとめ
- 10年9月：阪堺線に関する補正予算について議決
- 10年10月：堺市長・阪堺電気軌道（株）社長 存続基本合意

計画段階からの市民等の巻き込み！

堺市における阪堺線の位置付けを明確化

「人と環境にやさしく、都心の魅力・活力及び交流と観光を支える公共交通」



早急に対応すべき視点

STEP 1
H22.10開始

・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

阪堺線（堺市内区間）の安全性向上

STEP 2
H23.1開始

・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

利用者増加策の展開

一定期間に取り組むべき視点

STEP 3
H23.4開始

・高度化等利便性向上への支援

さらなる利用者増加策の展開

中間検証の結果とその後の方向性

◆現状の評価

- 堺市の支援策を活用して、老朽化対策や保守・保安等への投資が積極的に行われ、安全性の確保が図られている
- 市民提案に基づいた活性化策が着実に実現されるとともに、市民の参加・協働の新たな機会の創出もなされている
- 利用者拡大策や高度化による利便性の向上により、来街者や高齢者など自由目的の利用者が増加している。特に高齢者の利用増加については、外出を促進する副次的効果を生んでいる
- 阪堺電気軌道（株）の経営は黒字にまで至っていないものの、堺市の支援策が阪堺電気軌道（株）自らの経営努力と相まって、収支は年々改善傾向にある
- 支援策は堺市の地域経済や認知度の向上、沿線地域の活性化にも一定寄与している

◆今後の課題

- 安全性を持続的に確保していくために、老朽化対策及び維持・補修の財源を今後も安定的に確保していく必要がある
- これまでの支援策や阪堺電気軌道（株）の自主的な取り組みに加え、多様な主体の参加・協働の機会を広げることで、更なる利用者の増加を図っていく必要がある
- 阪堺線（堺市内区間）の自立再生をめざして、基金への寄付・国費等も活用しながら、引き続き支援を実施していく必要がある



中間検証後の支援策の方向性

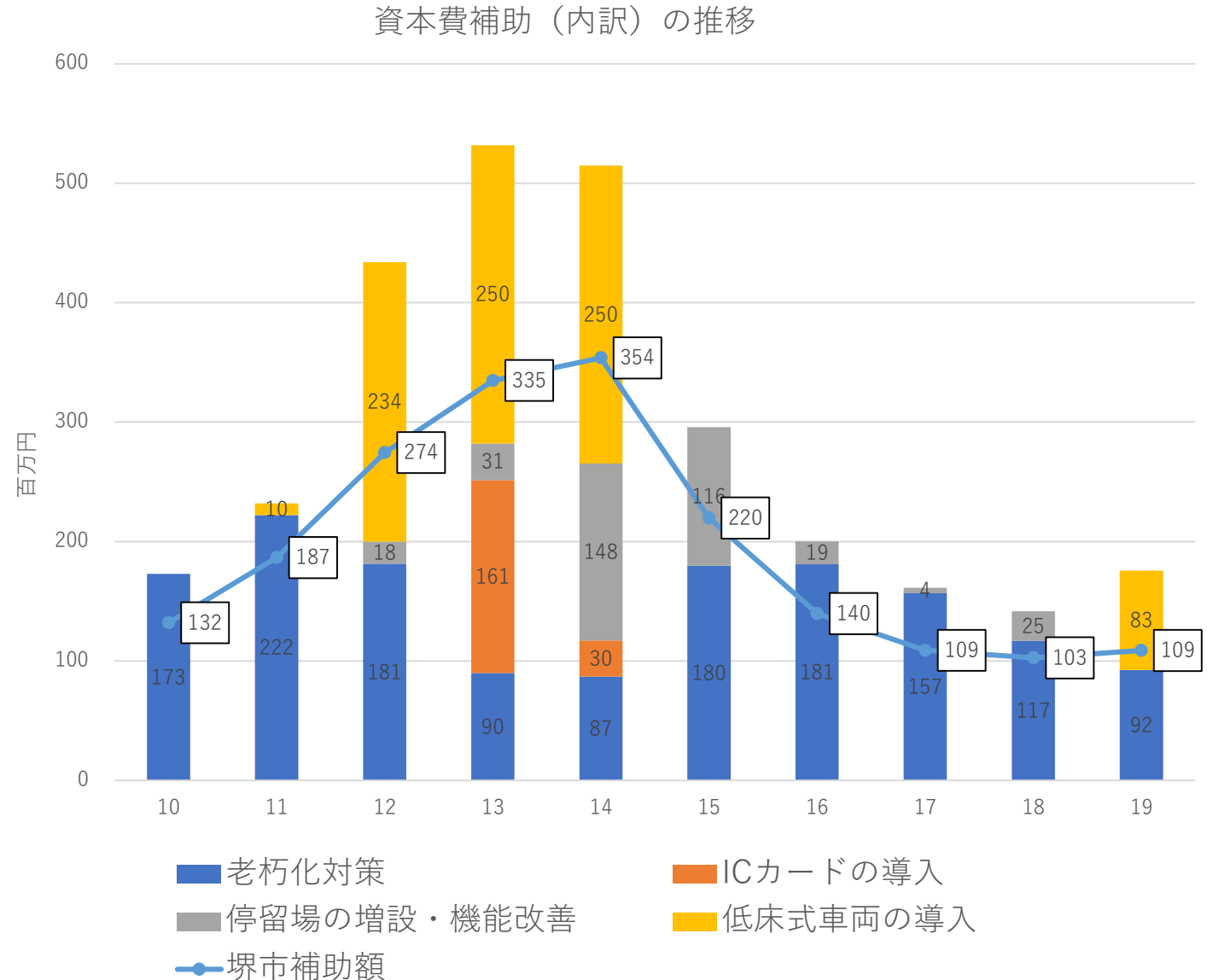
- 更なる安全性の向上
- 阪堺線（堺市内区間）の早期の自立再生
- 市全体への効果の波及

10年間で約30億円（国補助含む）の資本費補助

- 資本費への市補助額は、前半5年間に増加したが、後半5年間は減少傾向
- 11年度には80.6%あった市補助率も19年度には62.3%に減少
- 支援期間全体を通じて、老朽化対策を継続的・安定的に実施
- 前半は低床車両の導入のウェイトが大きかったが、後半は停留場の増設・機能改善にシフト



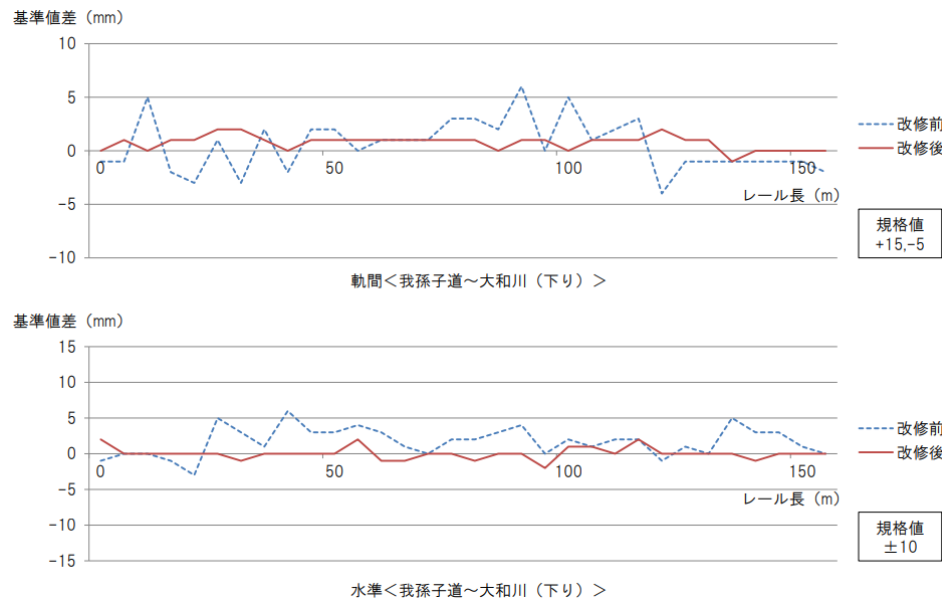
安全性の確保を重視した
投資



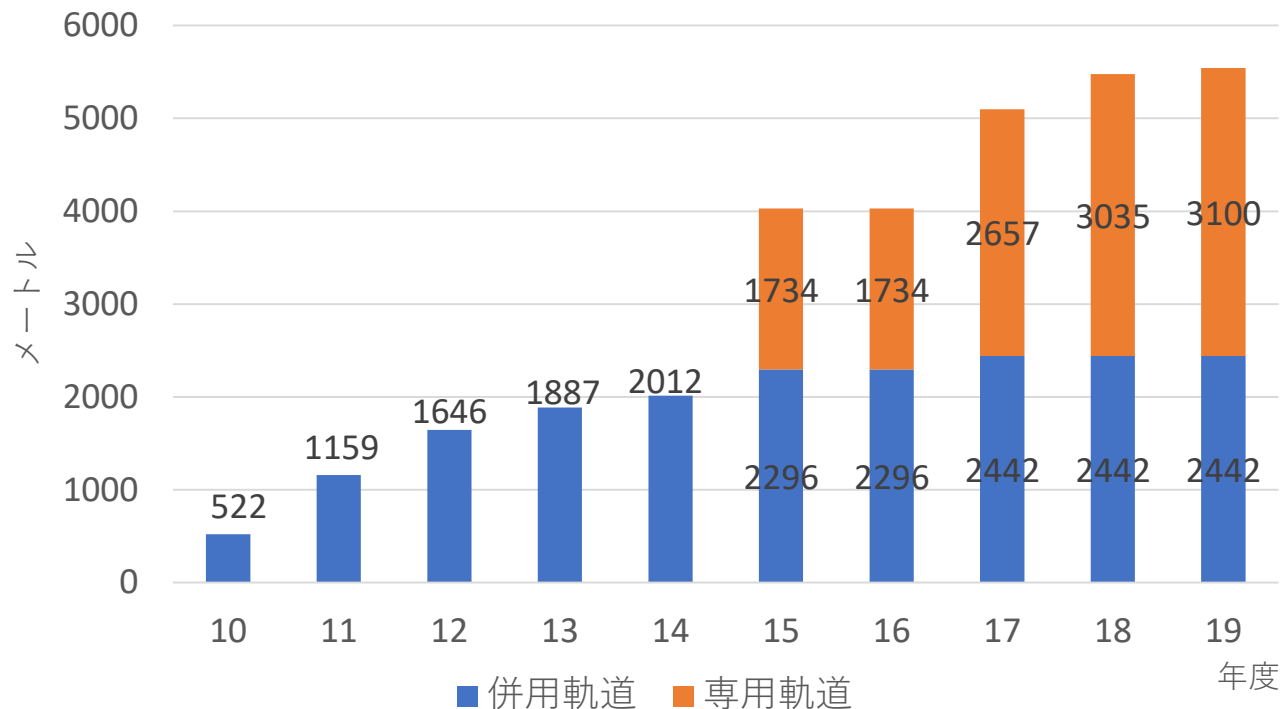
さらなる安全性は確保されたのか

- 老朽化が著しい軌道の改修区間が年々増加
- 前半で併用軌道区間の改修が概ね終了し、後半は専用軌道区間を中心に改修

→改修後に軌間及び水準の両方で偏差が縮小



軌道改修上下路線延長（累積）の推移



老朽化対策	事業期間	場所・実績
路線道遮断機更新	11~17年度	21踏切道
電柱及び電車線更新	14~18年度	高須神社~綾ノ町 上下10柱
交差点剛質ブロック化、アスファルト段差改修	10、18年度	材木町、御陵前、綾ノ町
踏切道アスファルト段差改修	18年度	東湊1号、高須神社1号
橋梁合成マクラギ化	15、18年度	石津川、大和川
踏切部アスファルト補修	19年度	大和川1号
停留場上屋復旧	19年度	大小路上り、花田口下り、神明町上り

- 踏切道遮断機、電柱及び電車線の更新、交差点、踏切道の改修、橋梁のマクラギ化を各所で実施



ハード面での安全性が向上

高度化により利便性は高められたのか

◆低床式車両 (堺トラム) の導入

- ・ 茶ちゃ (13/8/25～)
- ・ 紫おん (14/3/1～)
- ・ 青らん (15/3/1～)



◆旧車両への補助ステップ設置

(19年3月～)

- ・ モ351形
- ・ モ501形 計9両



◆石津北停留場の新設 (15年2月1日開業)

◆宿院停留場の大規模改修 (16年1月31日供用開始)

◆綾ノ町上り停留場の美装化 (18年11月改修完了)

◆大道筋への右直分離信号の整備 (13箇所/19交差点)



◆停留場のナンバリング (12年3月～)

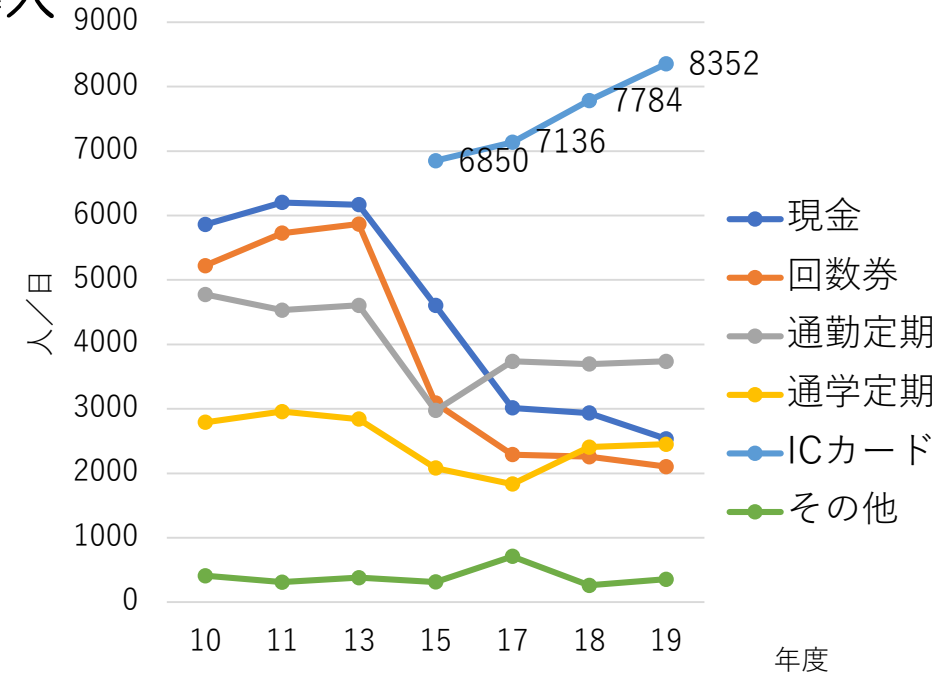
◆車内液晶表示システムの導入 (14年～)

◆ICカードの導入

(14/4/1～)

※南海バスとの乗り継ぎ割引サービス (大人50円、小児20円を割引)

阪堺線券種別利用者数の推移 (平日)



注) おでかけ応援カード、おもてなしチケットの利用者数を除く



安全性の向上に加えて、バリアフリー化、利便性が向上し、利用促進に寄与

年間2億円を上限に運営費補助

- 前半は保安・保守のウェイトが大きかったが、後半は高齢者利用割引等の運賃施策にシフト

※19年度は新型コロナウイルス感染症拡大で配分見直し

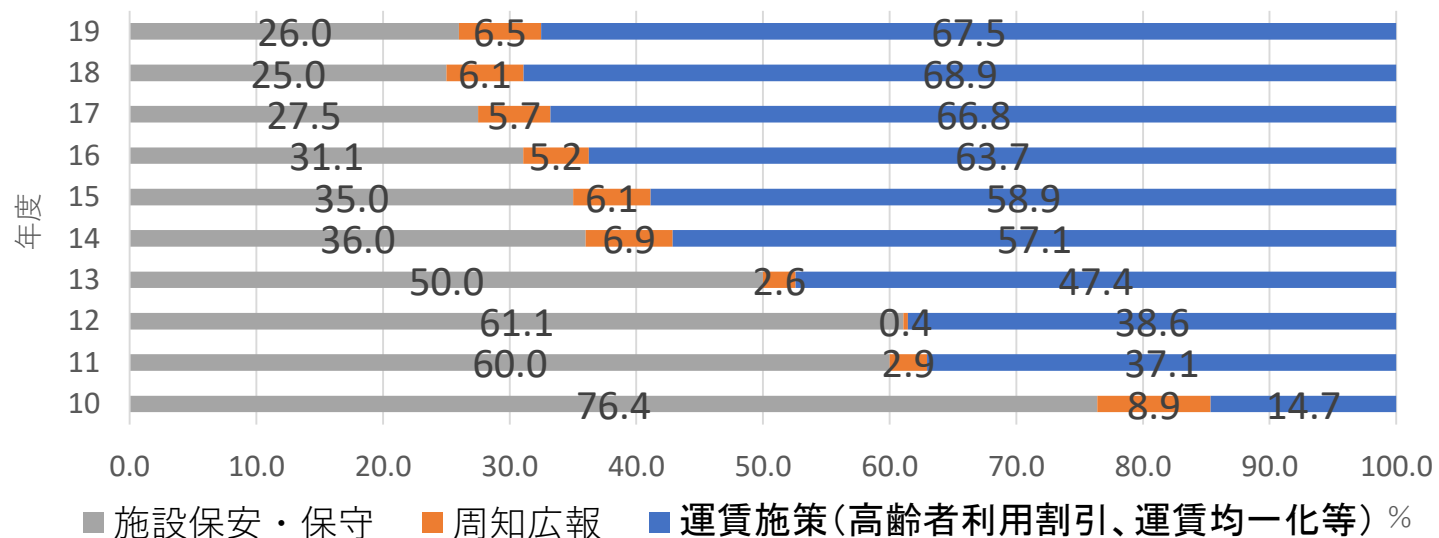
- 補助を利用者拡大に重点配分し、16年度から目標未達の場合は減額を条件に交付

※17・18年度は目標値を達成

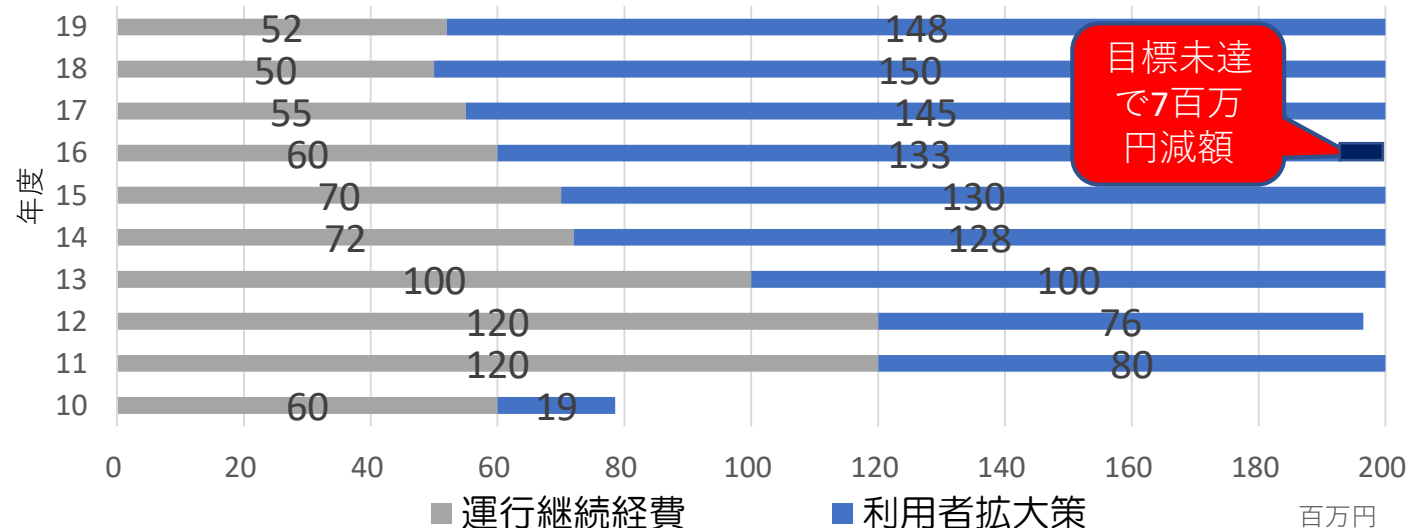


阪堺電気軌道（株）の自助努力を促す“戦略的な”補助配分のシフトと先進的なインセンティブ政策

施策別に見た運営費補助（構成比）の推移



目的別に見た運営費補助（決算額）と利用者拡大の動機付け



運賃補助による利用促進

①運賃均一化

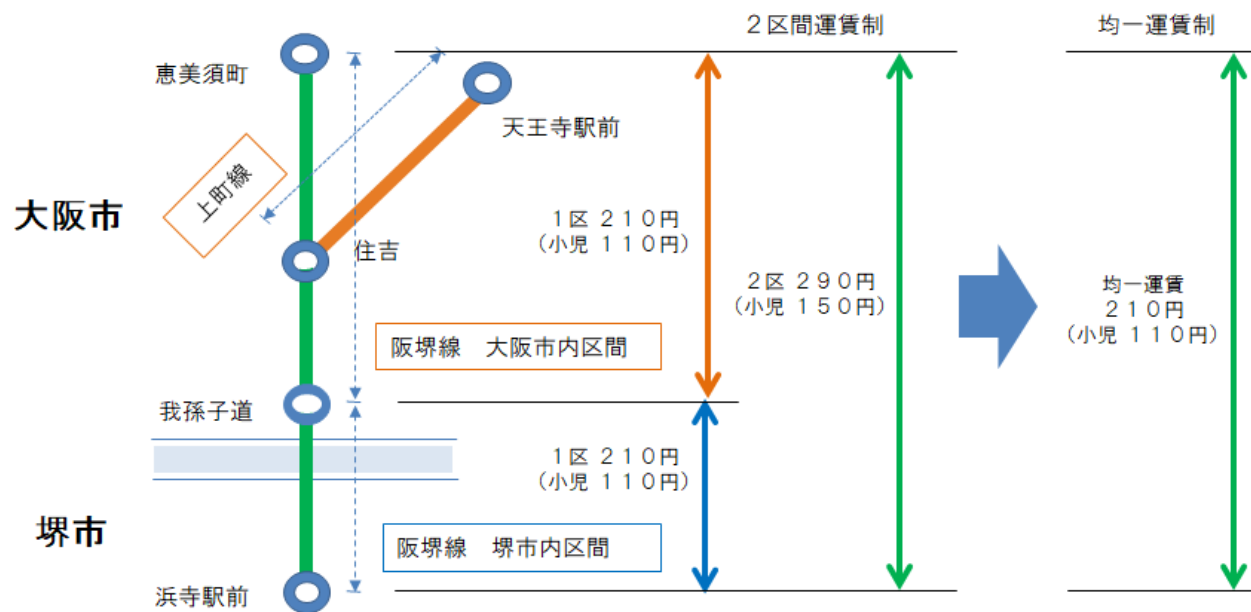
大人：290円 小児：150円

大人：200円 小児：100円

※消費税増税に伴う値上げ（5%→8%）

（平成27年2月1日から）

大人：210円 小児：110円



③高齢者運賃割引

- 65歳以上の堺市民は、おでかけ応援カードを利用すれば1乗車100円



【利用可能日の拡大】

- 11年1月～：5.10.15.20.25.30
- 13年7月～：月～金曜日（祝休日及び年始を除く）
- 15年11月～：全ての曜日（年始を除く。利用可能日数は年間240日）
- 17年1月～：年始も利用可能に
- 18年4月～：利用可能日数の上限を撤廃

②ゾーンチケット

- 沿線施設等の割引特典付き「堺おもてなしチケット」を発行

【阪堺拡大版】：700円（阪堺全線＋南海バス指定エリア）

【南海バス拡大版】500円（阪堺堺市内＋南海バス拡大エリア）



利用者は増えたのか

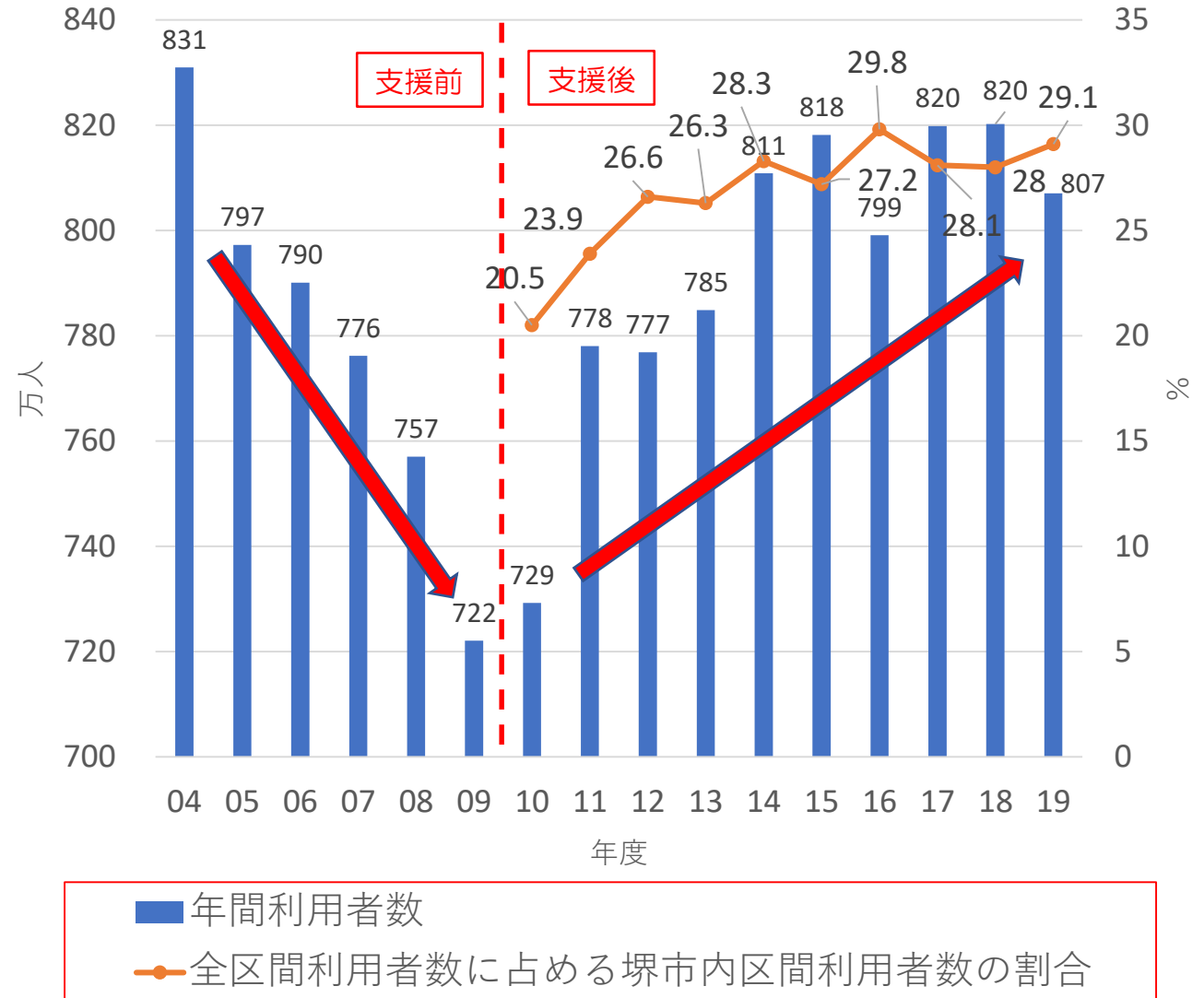
- 支援策前まで年々減少していた年間利用者数が、運賃均一化等の支援策後はV字回復して増加傾向
- 高齢者割引等で全区間利用者数に占める堺市内区間利用者数の割合も増加傾向にある（10年度：20.5%→19年度：29.1%）

※19年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で年間利用者数が減少



利用者数、特に堺市内での利用者数の割合が大幅に増加

阪堺線利用者数の推移



※堺市内区間利用者数・・・「堺市内相互発着」と「大阪市内～堺市内2区間利用」の合計

阪堺電気軌道（株）の収支は改善したのか

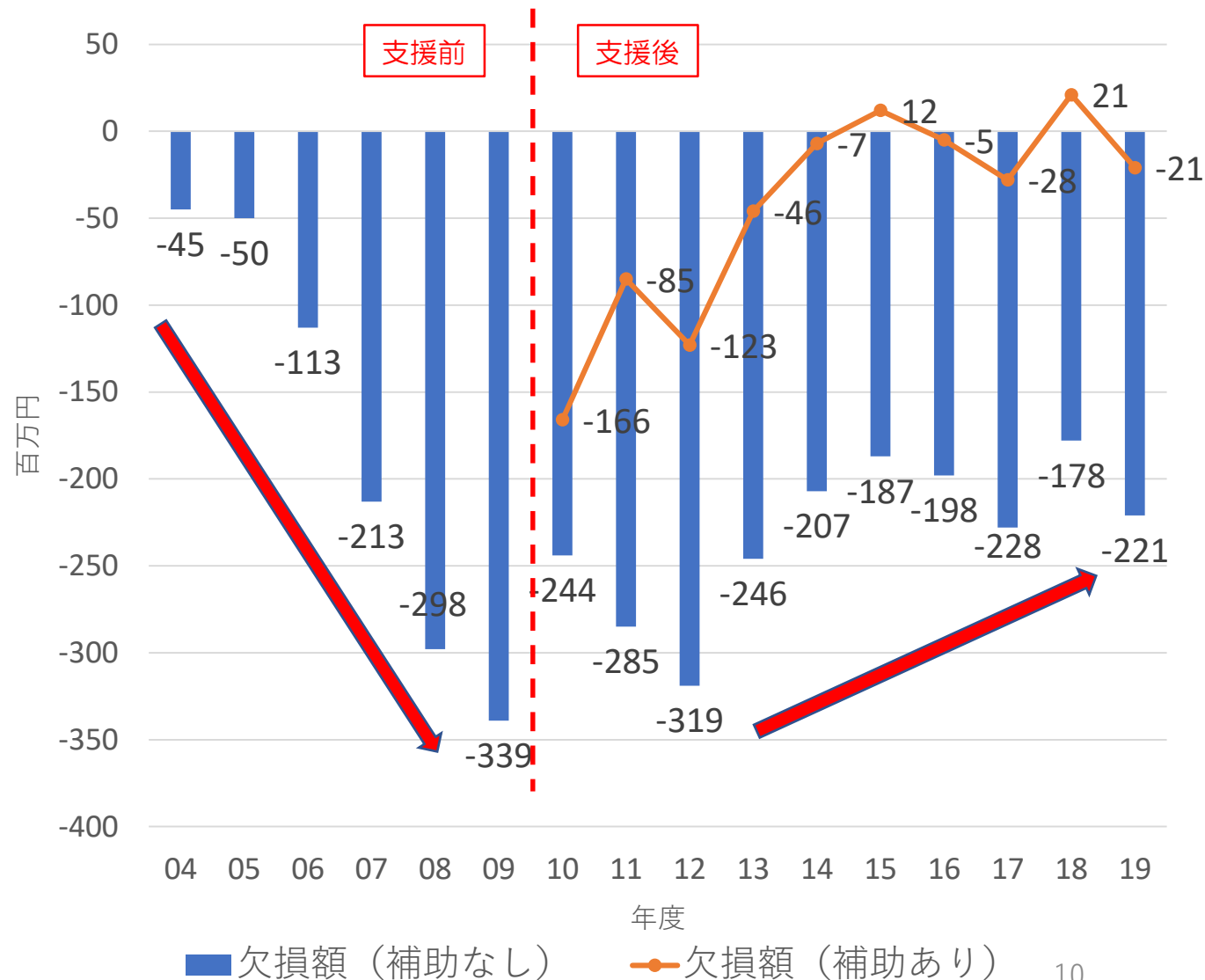
- 支援策前まで年々増加していた欠損額（補助なし）が、支援策後は減少傾向（09年度：3億4千万円→18年度：1億7千万円）
- 10年度は補助しても1億6千万円あった欠損額が18年度に解消し、収支は約2千万円の黒字に転換

※19年度は新型コロナウイルス感染症拡大で欠損額が再び2千万円まで増加



阪堺電気軌道（株）の経営状況は、支援策前より大きく改善している

阪堺電気軌道（株）の収支の推移



なぜ収支が改善したのか①

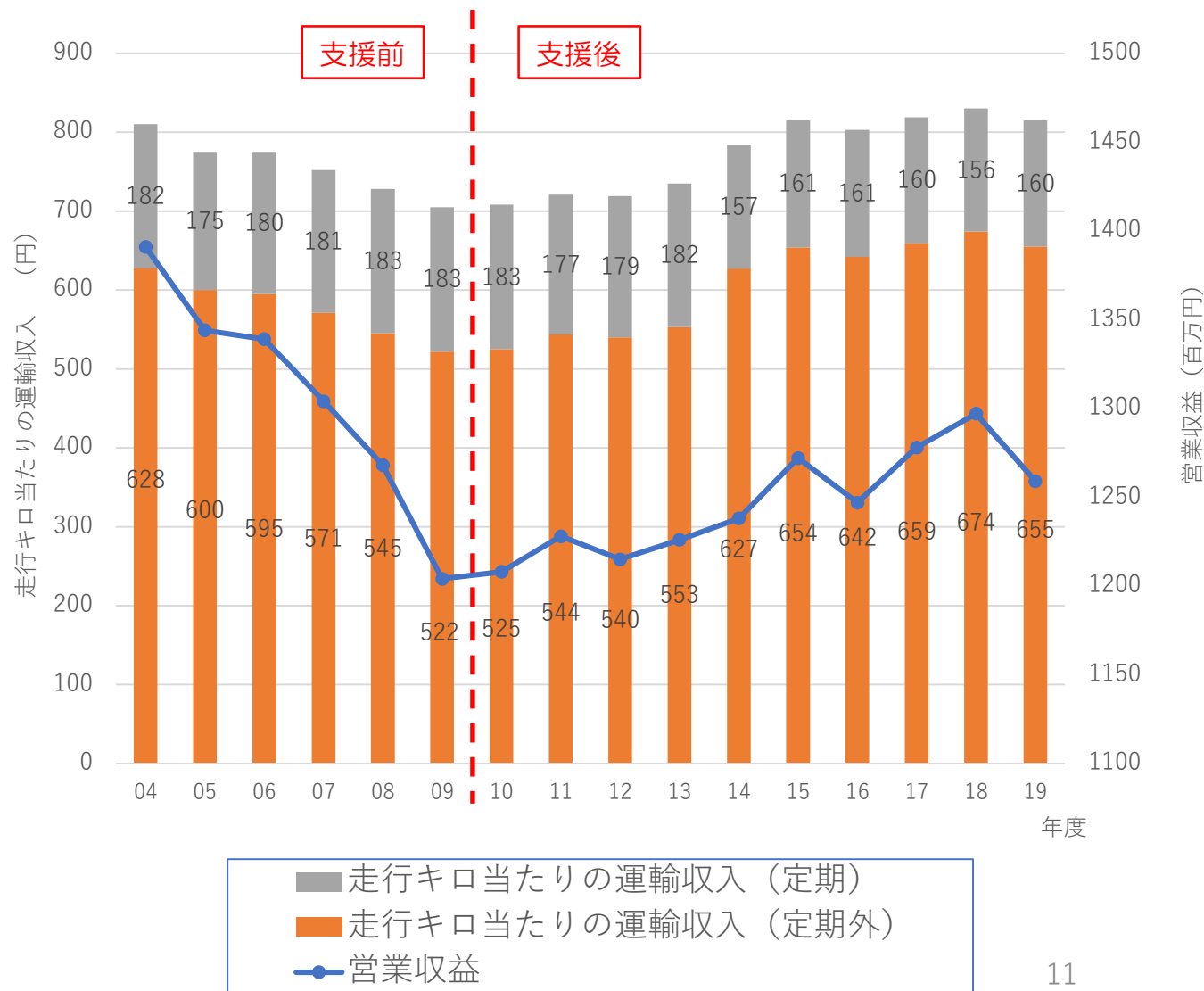
- 支援策前まで年々減少していた営業収益が、支援策後は増加傾向（09年度：12億円→18年度：約13億円）
- 営業収益の増加要因は、定期外の利用者数の大幅増で運輸収入の収益性が向上（09年度：522円→18年度：674円）

※19年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者数が減少し、営業収益も減少



阪堺電気軌道（株）の収益性は、運賃施策による運輸収入（定期外）の増加で支援策前より改善している

営業収益及び収益性の推移



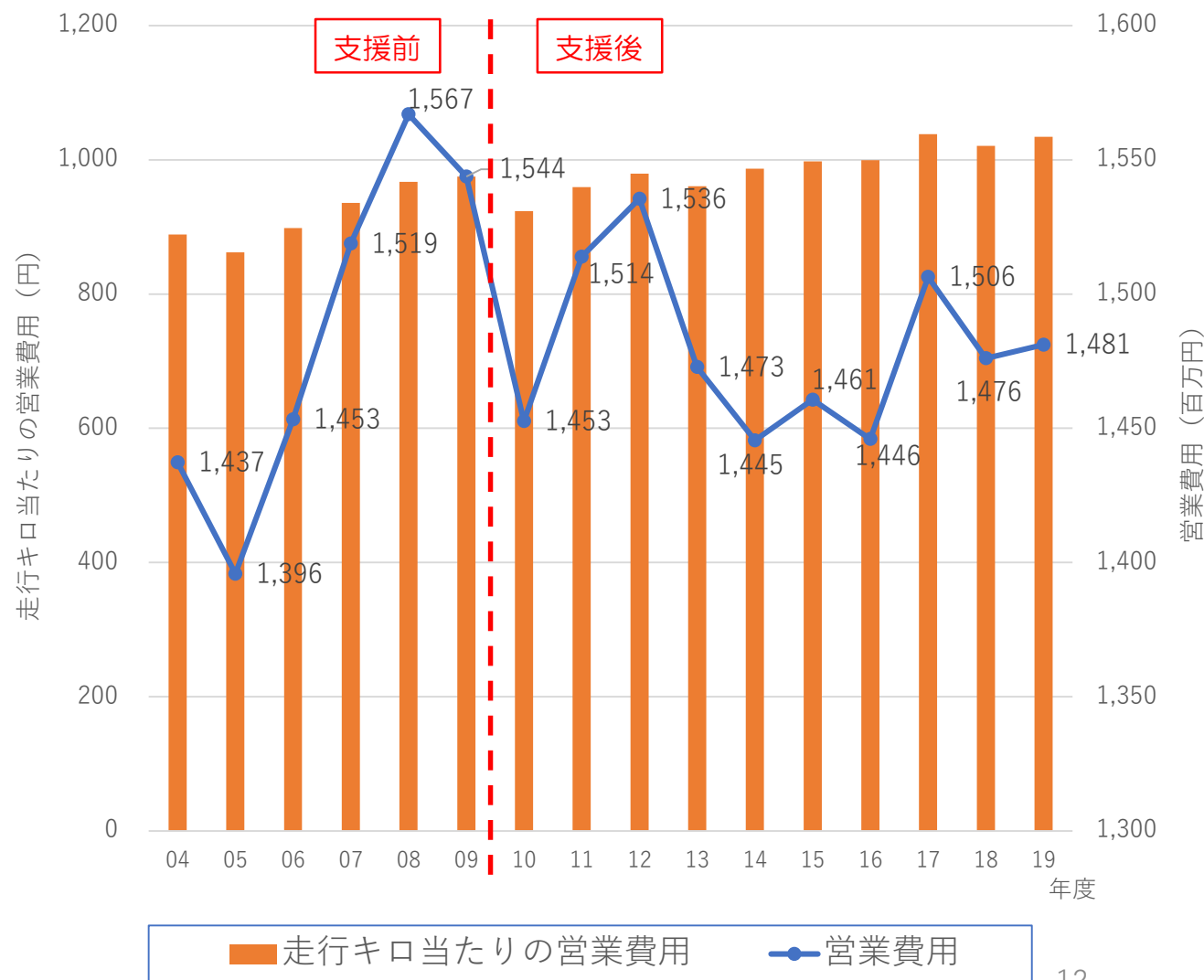
なぜ収支が改善したのか②

- 支援策前まで年々増加していた営業費用が、支援策後は減少傾向（09年度：約16億円→18年度：約15億円）
- 営業費用の減少要因は、主に阪堺電気軌道（株）の自助努力による人件費削減と支援策として行われた老朽化対策で修繕費を抑制
- 走行キロ当たりの営業費用は、支援策後も微増



阪堺電気軌道（株）の収支が支援策以降、改善傾向にあるのは、費用面というよりも収入面の改善が大きい

営業費用及び費用効率性の推移



堺市全体への波及効果は生まれているのか

◆堺市経済への波及効果（堺都市政策研究所による推計）

支援策等に関する総投資額

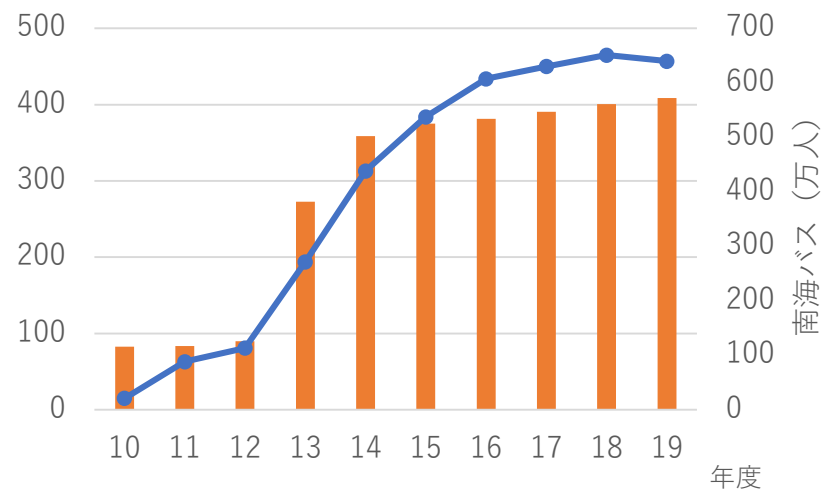
43億5千万円（10～18年度）

1.5倍

経済波及効果

約79億円（増加利用者ベース）

おでかけ応援カードの利用者数の推移



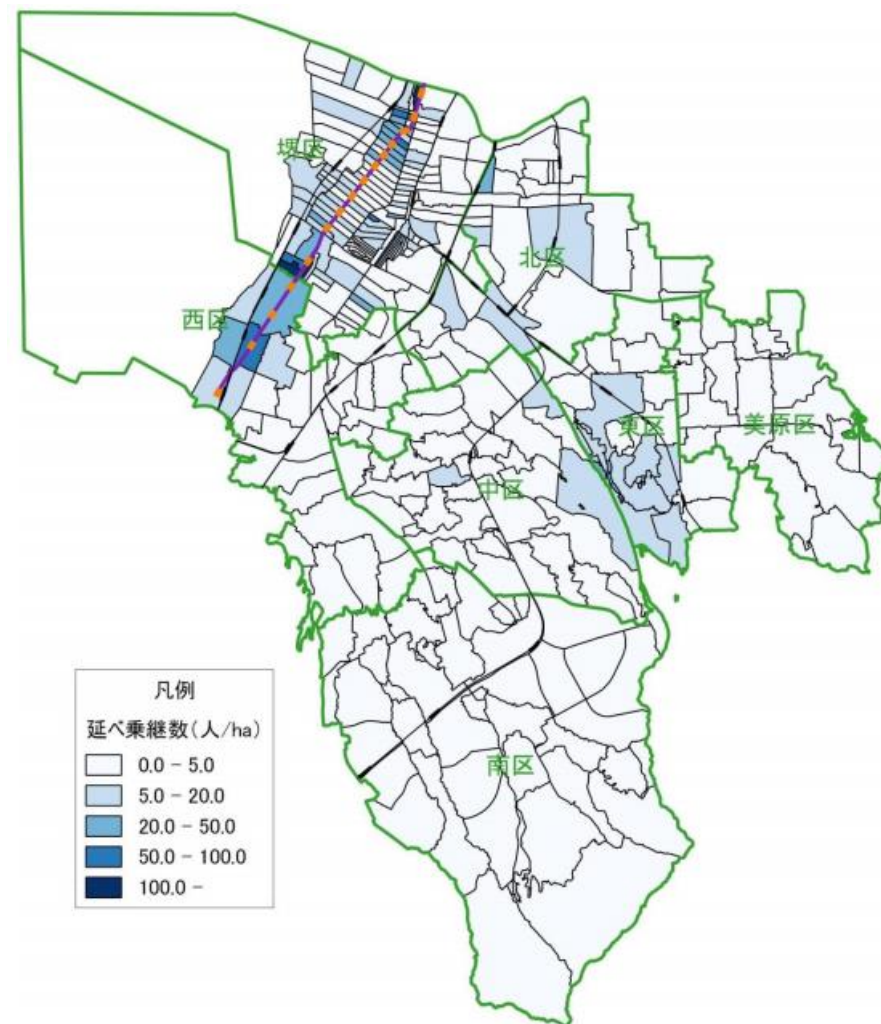
■ おでかけ応援カード利用者数（南海バス）

● おでかけ応援カード利用者数（阪堺電車）

【参考】おでかけ応援バス効果検証の結果

- ・ 買い物や外食で出かける機会が増加した人 40%
- ・ 親戚や友人に会う機会が増加した人 26%
- ・ 生きがいや気力が増進した人 34%
- ・ 健康状態が良くなった人 19%

おでかけ応援カードの利用乗継実績の分布

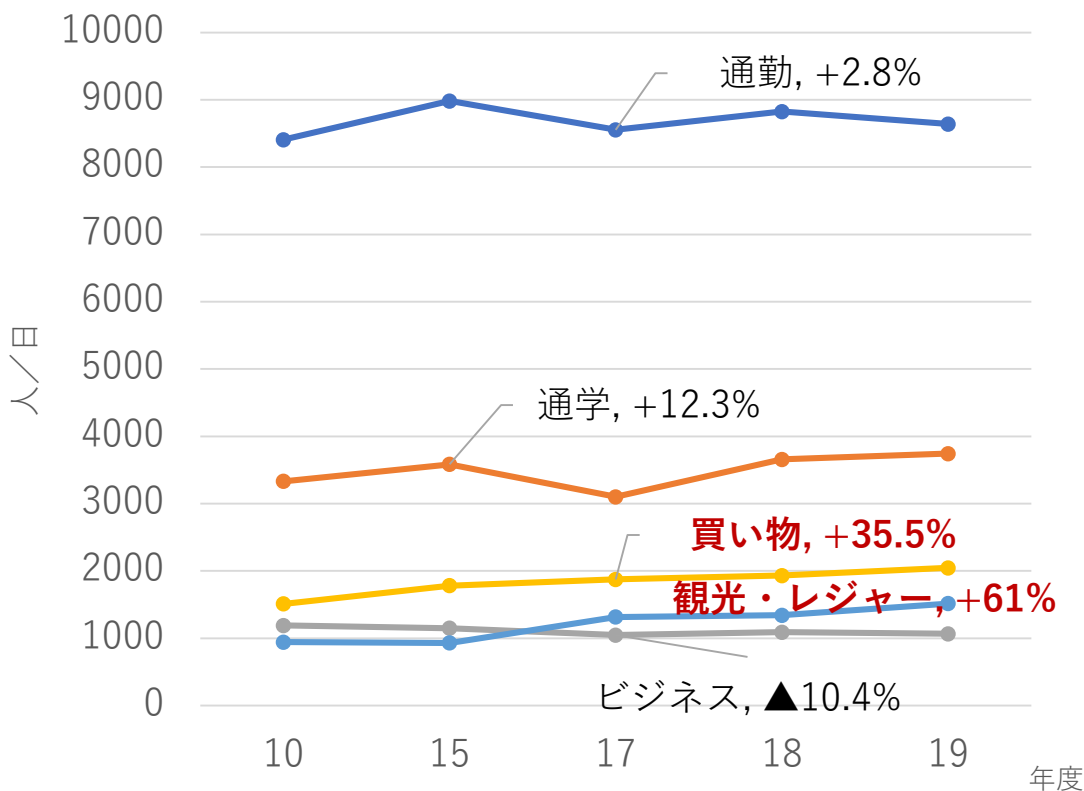


- ・ おでかけ応援カードは、阪堺線での利用者が増加するとともに、南海バスでの利用者数も増加
- ・ 高齢者の外出を促進し、健康増進に寄与

阪堺線と南海バスを乗り継いだ利用者の居住地は阪堺沿線に偏在しているが、堺市内全体に及ぶ

沿線地域の活性化への寄与

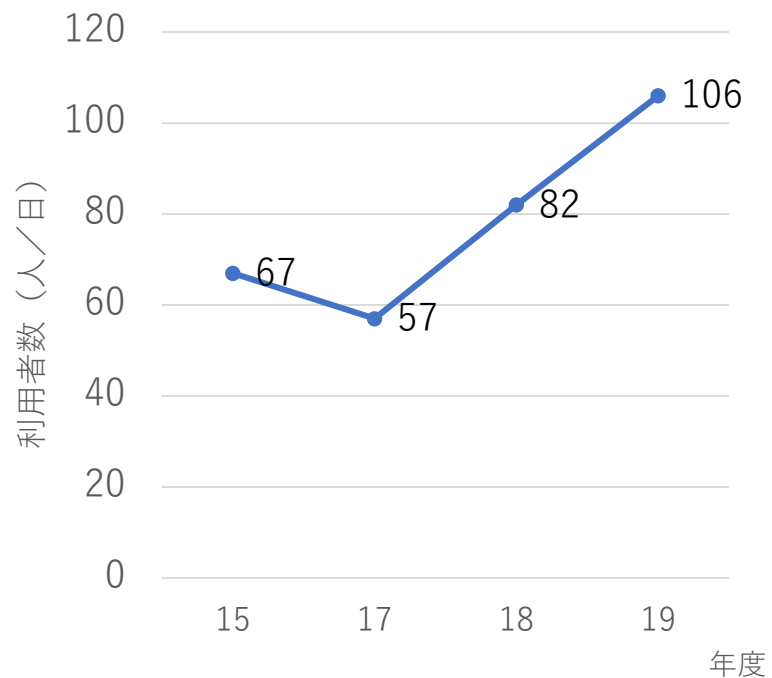
目的別利用者数の推移



注) %は10年度比

- 支援策前より買い物や観光・レジャー目的の利用者が増加
- 沿線の特典対象施設と連携するおもてなしチケットの利用者数が増加

おもてなしチケット利用者数の推移



◆堺おもてなしチケット特典対象施設 (抜粋)

ホテル アゴーラリージェンシー 大阪堺
さかい利晶の杜
日本料理たけむら
喫茶ミエール
ダイワロイネットホテル堺東
奥野晴明堂
堺伝統産業会館
妙國寺
天神餅
かん袋
南宗寺
大阪ベイプラザホテル
茶寮つば市製茶本舗 堺本店
水野鍛錬所
SAKAINOMA residence錦
浜寺創薬庵 美乃や
浜寺餅 河月堂



沿線地域の活性化に寄与

阪堺沿線の立地施設等の状況



【大道筋沿線】
◆新築、新たに出店した商業施設・宿泊施設等

- ①刃物店舗
- ②社員寮
- ③飲食店舗
- ④飲食店舗
- ⑤信用金庫
- ⑥宿泊施設
- ⑦飲食店舗兼宿泊施設
- ⑧飲食店舗
- ⑨刃物資料館
- ⑩刃物店舗

◆新築の居住施設

- ⑪集合住宅
- ⑫集合住宅
- ⑬集合住宅
- ⑭集合住宅

◆リニューアルした公園施設

- ⑮ザビエル公園
- ⑯宿院町公園



【大和川停留場最寄り】

◆タクシー会社営業所であった場所をリノベーション
イベントスペース「71labo」



【恵美須町停留場最寄り】

◆新たな宿泊施設が開業
①ボン・ホテル
②ボン・アパートメント

- 支援策期間中に阪堺沿線に新たな商業施設や宿泊施設が次々と立地し、関連団体や各種イベント等を創出

関連主体との協働・連携等の状況

- 支援策後も従来からある浜寺ローズカーニバルや堺チン電フェスティバル等が継続されているだけでなく、新規のイベント等を創出
- 支援策後、従来には関わりのなかった各市民団体等の主体と協働・連携する取り組みを創出
- 堺市内の豊富な人「財」の発掘



協働・連携事例の多様化



年月	概要	主体
14/11	堺ちん電マルシェ	NPO法人 RACDA大阪・堺、NPO法人 堺者
16/3	オムニバスドラマ「阪堺電車」映像制作	羽衣国際大学、阪堺電軌、堺市
16/5	堺まち旅イベント	堺まち物語協議会
16/6	堺かふえマル、大道筋スタンプラリー	革新一者
17/2	チン電写真展	堺市わいわい写真クラブ
17/3	堺観光ボランティア協会向けの勉強会 (以降2020年まで開催)	未来へつなごう！堺チン電の会
17/5	浜寺ローズカーニバル (以降2019まで開催)	浜寺公園振興協議会
17/8	サカイサンセットガーデン	堺区役所、EXSA
17/9	堺ミュージックストリート	堺美塾 Sakai Music Street実行委員会
	堺かふえマル	革新一者
17/10	堺チン電学 阪堺線のったりおりたり 社せめぐり (堺市内編)	未来へつなごう！堺チン電の会
	RUN伴 堺2017 (以降2019まで開催)	RUN伴 堺ブロック実行委員会
	第6回大阪ちん電バル	大阪ちん電バル実行委員会
17/11	堺ちん電フェスティバル2017 (以降2019まで開催)	NPO法人 RACDA大阪・堺 未来へつなごう！堺チン電の会
17/11-12	堺まち旅MAP vol.2スタンプラリー	さかい利晶の杜
18/1	新春まちなか福助人形展	堺市
	ちん電マップ第4号の発行 (以降第7号まで発行)	企業組合HUCA・C
18/2	文豪ストレイドッグスコラボキャンペーン	さかい利晶の杜
18/3-4	第8回堺七まちひな飾りめぐり	堺七まちひな飾りめぐり実行委員会
18/5	「PEACH LIVE」への掲載	Peach Aviation株式会社
18/6	路面電車まつり	阪堺電軌
18/7	大道筋まちのデザインCafe ～物件とまちの利活用～	市民活動団体EXSA、堺区役所企画総務課
	SPinniNG MArKET	スピニング・ミル
18/9-10	堺チン電の会による小学校への出前授業	未来へつなごう！堺チン電の会
18/10	さかにゅーマガジン12月号・1月号	ばど (ニワダニネットネットワークシステム株式会社)
18/12	ちん電どんぶらGO第1回～第3回	坂本久実子
19/1	堺観光ボランティア協会向けの勉強会	未来へつなごう！堺チン電の会
19/1	ハイジマルシェ2019	株式会社栄朋・ハイジ
19/9	路面電車フェア	日本トロリーモデルクラブ 日本路面電車同好会関西支部

※全てを網羅したものではない

支援策はどのように検証されたのか

◆阪堺線活性化推進懇話会の概要

目的：阪堺線の再生・活性化を図るために第三者が参画し、下記のような点等について検討

- ・ 阪堺線存続の検討経緯
- ・ 懇話会の目的・検証の考え方
- ・ 利用者拡大策実施後の利用者数等
- ・ 活性化策の取組み状況
- ・ 支援策等の検証（平休日交通調査結果）
- ・ 阪堺線の収支
- ・ 中間検証での今後の支援の方向性に係る取組
- ・ 令和2年度以降の取組

開催：毎年2回程度（11/7/30～20/2/17）

- ・ 阪堺線の決算確定後の7月～8月頃と交通調査結果確定後の1月末頃～2月中旬に開催

委員構成（第1回～第18回）

- ・ 公募委員
- ・ 錦綾校区自治連合会 会長
- ・ 湊西校区自治連合協議会 会長
- ・ 浜寺昭和校区自治連合会 会長
- ・ NPO法人堺観光ボランティア協会 理事長
- ・ 堺市女性団体協議会 運営委員
- ・ （一社）堺市老人クラブ連合会 理事
- ・ 大醬(株) 代表取締役社長
- ・ 堺市商店連合会 副会長
- ・ NPO法人 RACDA大阪・堺 理事長
- ・ つーる・ど・堺ライター
- ・ 大阪ちん電バル実行委員会 顧問
- ・ 企業組合HUCA・C 専務理事
- ・ 学識経験者（大阪産業大学・広島工業大学・京都府立大学教授、大阪ガス（株）エネルギー・文化研究所特任研究員）

多様な構成メンバーによるエビデンスに基づいた支援策の定期的かつ
継続的な検証と見直し、活性化に向けた意見交換

総括①

- 老朽化対策や保守・保安等への支援が継続的・安定的に行われ、阪堺線の安全性が高まっている
- 車両や施設の高度化によるバリアフリー化・利便性の向上、運賃施策を中心とする積極的な利用者拡大策により、阪堺線の利用者数が大幅に増加している。中でも高齢者の利用増加は著しく、特にバスも乗り継いで利用する高齢者の外出を促進して健康増進にも寄与している
- 阪堺電気軌道（株）の収支は黒字にまで至っていないものの、支援策の効果、とりわけ利用者の増加に伴う収益性の向上により、年々改善傾向にある
- 資本費だけでなく、運行の継続に必要な費用にも支援したことにより、インフラの長寿命化が図られ、阪堺電気軌道（株）はインフラの投資・維持管理負担から解放されることから、自立再生の取組みに注力した運営が可能になっている
- 阪堺線と南海バスを乗り継いで移動する高齢者のトリップも増加している。乗り継いで移動する利用者の居住地は阪堺沿線に偏在しているが、堺市内全体に及んでおり、一定の経済効果もあげている

総括②

- 買い物や観光・レジャー目的の利用者や沿線の特典対象施設と連携するおもてなしチケットの利用者が増加し、堺市での観光を促進している
- 支援期間中に阪堺沿線に新たな商業施設や宿泊施設の立地が増加するとともに、関連団体や各種イベント等を創出している
- 支援策開始後、堺市内で豊富な人「財」が発掘されるとともに、沿線地域でのイベントや各種団体と協働・連携する事例が多様化している
- 支援策に関するPDCA（計画・実行・検証・改善）の各段階で市民をはじめ多様なステークホルダーを巻き込むことにより、支援策を単に阪堺線の経営を支えるだけでなく、堺市の持続可能な発展に資するまちづくりとして、一定の成果をあげている
- 阪堺線に限らず公共交通は一般に、感染症に脆弱なセクターであり、その持続可能性を確保するためには、恒常的で安定的な公的支援が求められるが、その場合でも交通事業者の経営規律を維持する仕組みと幅広い市民の合意が前提となる