

## 阪堺線への支援中間検証結果のとりまとめについて 意見一覧（受付順）

### 意見 ①

堺市の支援開始以降、阪堺線の乗客数は目に見えて増加しています。特に「堺トラム」の導入効果は大きく、「待つてでも乗りたい車両」となっています。しかし、現状の3両では1両に不具合が生じると、運用に入れるのが1両となってしまう、せっかくの効果も半減してしまいます。せめて5両体制に出来れば、運用が安定し増発も可能となります。堺市単独では難しいのなら、大阪府に「車両のバリアフリー化支援」を呼びかけてみるのも手では無いでしょうか。

また、沿線の観光施設を上手く生かしていないように思えます。阪堺線と沿線の観光施設を上手くリンクさせることができ、回遊しやすくできれば、乗客数のさらなる増加も考えられます。

あとは、他府県でのPRが弱すぎです。観光客にもっと来てもらいたいのであれば、もっと積極的にPRすべきです。それが、阪堺線の活性化にもつながるのですから。

現在の阪堺線支援はうまく機能していると思います。出来るなら“阪堺が自力で出来る様になるまで”は支援を続けていただきたいと思います。

## 意見 ②

### 1. 費用便益比に裏打ちされた事業計画の明示とP D C Aサイクルの確立が必要

支援開始当初では、10年間、50億円と言う支援額の内訳がインフラ30億円、運営費20億円としか明示されておらず、投資期間中の事業計画や投資効果（便益）が示されていませんでした。2012年度における1両目のLRV導入にあたっては、期中の補正予算での導入という形であり、国費補助を受けていませんし、費用便益に関する検証や市民説明が不十分であったことは否めません。また、それ以前にも、軌道の緑化、芝生化という名目でしたが、阪堺線の軌道改修の国費予算が流され続けています。これまでは、沿線外だけでなく沿線の方々からも、支援策に異論が出て仕方がない状態であったといえます。

今回、ようやく堺都市政策研究所が費用便益比率を公表（利用者増加ベースで2を上回る、全利用者ベースで3を上回る）されていますが、今後の検証活動にあたっては、算定諸元も公表し、随時、その数字を検証しながら、P D C Aサイクルを回していく必要があります。

残された5年間は、数値に明示した事業計画を市民によりわかりやすい形で示し、予算執行にあたっては毎年度ごとに、P D C Aサイクルを回していく必要があります。

### 2. 中心市街地全体の都市政策の中での阪堺線支援策であるべき

都心まちづくりとの連携策がよくわかりません。私たちは昨年「堺市中心市街地活性化基本計画（案）」に対する市民意見として本件に関して問題提起しています。

提出意見を再掲します。「個々のテーマ設定にあたっては、関連ビジョン、計画との整合性を整理する必要があり、既にある計画やビジョンに示された具体的施策との関連を一覧表などで明示していただきたいと思えます。特に、百舌鳥古墳群世界遺産認証、環境モデル都市との政策整合性は不可欠であり、その関連性をしっかりと市民にわかりやすく示すべきです。事業一覧だけでは政策や具体的施策の整合性、関連性が容易に確認できません。」

阪堺線の活性化策も中心市街地まちづくり、活性化の一翼を担うものです。もっとしっかりと、交通政策や都市政策全般の中で支援策の位置づけを市民によりわかり易く説明していくべきであると考えます。

### 3. 堺市内区間における個別課題

- (1) 大道筋区間は、交通信号が路面電車走行の障害となっています。しっかりとしたデータを抽出し、公共車両優先システム（PTPS）の導入が必要です。利用者増にも繋がります。
- (2) 電停の整備、改修は必要ですが、今回、開示された電停新設136百万円、宿院電停改良120百万円という投資コストは、容易に市民合意の得られるものではありません。徹底した原価管理と建設費の低減が必要です。
- (3) あくまでも徹底した情報公開、国の支援策活用、市民合意が前提ですが、阪堺線の南海堺駅、堺市駅への延伸乗り入れを検討し、利用者数増大を図るべきです。

#### 4. 南海本線浜寺公園駅近辺の連続立体化工事の影響評価と目標管理が必要

南海本線浜寺公園駅近辺の連続立体化工事（平成 40 年 3 月末まで）の行方に危惧をいただいています。この事業は当初の東西鉄軌道予算とほぼ同額の 423 億円の工費がかかるようですが、高架の下を走行する南海本線と上を走行する阪堺を逆転させるようです。工事期間中は、阪堺線は浜寺公園駅前まで運行できません。この工事期間中に旅客の流失は避けらず、阪堺線再生計画に大きな影響を与えます。2012 年 7 月に開催された「第 4 回堺市阪堺線活性化推進懇話会」の資料によりますと阪堺線は「平成 32 年度に鉄道事業の収支均衡、平成 40 年度に累損解消」と示されていますが、当該計画の影響は示されていません。

今回の中間検証に当たっては、この長期運休の影響検証は当然のこと、「平成 32 年度に鉄道事業の収支均衡、平成 40 年度に累損解消」が可能なものであるかを先ず、数値検証する必要があります。

当初の支援策では、堺市内区間の利用者数を平成 21 年度から 26 年度にかけて 40%~50% 増加させるとしていましたが、今回、示された平成 22 年度から 25 年度の同利用者数の増加を 37%としています。既に 26 年度の実績値があるはずですから、目標設定期間に合わせた数値を公表し中間検証を行うべきです。また、目標未達成ならば新たな施策が必要です。

#### 5. 大阪市との連携が必要

現計画では LRV は 3 編成導入されましたが、この車両は大阪市内も走行します。市外の利用者の運賃補填も堺市が行います。大阪市との具体的な協議も見えません。せめて、同規模、同額の補助を大阪市内にお願いできないのかと考えております。大阪市の財政規模や地下鉄の延伸コストと比較すれば決して大きな費用ではないと考えます。

阪堺線の我孫子道以北、大阪市内区間は昨年、それまで 1 時間に 5 便だったのが 3 便という大減便の大なたが振るわれましたが、いずれ、この区間も存廃論議にいたると感じています。減便の影響は少ないとの情報もありますが、例え年間 1 割の減少でも 10 年間では利用者はゼロに近づきます。堺市内区間は存続したが、大阪市内区間が廃止では、問題解決にはならないと感じています。また、来年 1 月に上町線 住吉~住吉公園間 (0.2km) の軌道事業の廃止も繁忙期の旅客流動を考慮すれば決して前向きな施策とは思えません。

今後、しっかりしたデータで論議する必要がありますが、阪堺線の堺市全体での公共交通としての位置づけを論議したうえで大阪市ともしっかりと協議し、前述の LRV 導入に大阪市内に協力していただくことは当然のこと、阪堺線恵美須町から難波方面への阪堺線の延伸も視野に入れればよいと考えています。交通システムはターミナルと結節して初めてその機能を発揮します。札幌市電の J R 札幌駅乗り入れの取り組みや阪神なんば線の成果も教訓にすればよいと考えます。

意見 ③

天王寺まで1本で行けるのでとても便利なのですが、子連れでベビーカーで乗るには昔からの阪堺電車ではステップが高すぎて乗れません。

堺トラムが出来て、綺麗で乗りやすくとても助かっているのですが、本数が少ないのでやはり不便です。

子どもが小さいので堺トラムの時間に合わせて乗るのもなかなか難しいですので、本数を増やして頂ければ助かります。

意見④

堺市から阪堺線への支援は5年度なります。

毎年少しずつお客様が増えています。

やっぱり同じ料金がいいと思いますが、堺市からの支援があるからやっていけますが、支援がなくなれば、大変です。検証がいけないと思います。来年の3月からは、イオン堺鉄砲町のアクセスが問題です。高須神社のアクセスは大事です。

市民からの支援、ボランティア応援も大切です。

来年1月からの住吉公園の一部廃止ですが、恵比須町方面の電車を増やしてほしいです。

阪堺線を鉄道遺産に登録するとか検討してください。

意見⑤

おでかけ応援カードで阪堺電車、バス等での外出機会が増えています。  
電車はノンステップだと孫やベビーカーを乗せやすいので助かります。  
できればもう少し本数を増やして頂きたいぐらいです。  
電車内から辺りの景色や家並みを見るのも楽しいです。

## 意見 ⑥

堺市の「10年で50億」支援を中心とした様々な利用客増施策に加えて3月に「利晶の杜」がオープンしたこともあって27年度に入っても利用客は増え続けている。ICカード化により11月から全曜日100円の策は残っているが、それ以降の活性化策が見当たらないので、次のような策を用意してはどうか。

(1) 西成地区に宿泊の外国人を恵美須町から阪堺線に乗せて

堺伝統産業会館 - 利晶の杜見学 - 宿院バスセンターからバスで「百舌鳥古墳群」を見学

(2) 堺市（特に堺区・北区）の小学校＜低学年＞の社外活動として「阪堺線」を利用 - 浜寺公園へ公園で遊ぶとともに交通センターで「交通ルール」を学ぶ。

以上のように利用者を計画的に組織化し誘導する。

さらに、中長期計画ではあるが、「東西線」例えば JR 堺-堺東-南海堺-堺浜-に前向きに取り組むことによって、「阪堺線」活性化の柱としてはどうか。

意見 ⑦

日頃は高齢者（年金生活者）の為に 1 回 100 円（月～金）にて乗車出来る事を大変有難く喜んでおります。要望として下記の二つがございます。

1. 線路の保全について特に石津川～東湊間の横揺れが激しいです（新車でも同じ）。線路の補修をお願い致します。
2. 600型以前の電車の乗り降りの階段が高く高齢者は苦勞をしております。足でも滑らせ怪我でもしたら大変です。電車の台数にも限りがあると思われませんが、出来るだけ配車を考えてください。

意見 ⑧

いつも通勤で使っています。

新しい綺麗な電車も増えてありがたいです。

意見を言わせてもらいますともう少し時間短縮してもらえればとても助かります。

## 意見 ⑨

私は、阪堺線沿線の住民で、「安立町」からよく阪堺線を利用している。天王寺方面については、増便され嬉しい限りであるが、恵美須町方面が便数減で弱くなっている。特に夜、恵美須町から帰る便の少なさに大きな不便を感じている。長堀橋で仕事をして堺筋線で恵美須町から阪堺線に乗換えようとしても9時過ぎでは1本しかなく、利用できなくなった。何とかしてほしい。

阪堺線は大和川を超えても90円の超過料金を堺市の補助金で徴収されなくなり、「乗切性」がすこぶる好評で、天王寺方面への乗客を大きく伸ばしている。

しかし、恵美須町方面は、ダイヤの大改悪が響いて乗客が減少している。その原因は、ダイヤのドラスティックな減少にある。昼の時間帯では1時間あたり、3本であるが、20時には2本、21時、22時、23時には各1本しか組まれておらず、まるで過疎バス。これでは大都会の路面電車として利用できない。路面電車は余りダイヤを意識しなくても利用できるのがメリット。夜はどうしようもない。ダイヤは最低、昼は4本、夜も3本は組んで欲しい。

乗客の減少で仕方がないからというのなら、乗客を増やす工夫が欲しい。そこで以下を提言する。

- 現在、恵美須町で終点となっているがその先を「日本橋」・「難波」へ延伸する。その理由
- ①日本橋・難波へ延伸すれば近鉄・阪神ともつながり、神戸・奈良方面からの客が取れる。
  - ②難波・日本橋は「南」のターミナル。高島屋・丸井のデパート、ビックカメラ、何より大阪の一番の繁華街「道頓堀」がある。最近、インバウンドの客が何百万人もここを訪れている。これらに客を阪堺線に取り込めばよい。
  - ③阪堺線は堺と繋がっている。堺は歴史的な町で、由緒のあるお寺・神社が数多くある。それらの大半は、阪堺線の通っている大道筋付近にある。高野線の堺東駅や、南海線の堺駅からは外れている。堺の魅力的なところへ行こうとすれば、阪堺線がベストである。観光客を堺へ呼ぶためには阪堺線を延伸させることが要である。
  - ④乗客が増えれば、当然ダイヤが改善され、魅力的になり、またさらに乗客が増える。

## 意見 ⑩

阪堺線赤字解消まであと一步の感だが、引き続き手を緩めることなく阪堺線の「利便性向上」と同時に利用促進のための「イベント」を積極的に仕掛けていく必要があるように思う。その観点から私見による意見を以下に記す。

○恵美須町路線の利用者向上を図りたいとこだが、「恵美須町駅舎」及び「新今宮駅前」の改良が必要かと思う。両駅とも夜間は浮浪者の溜り場になっており、これでは（特に）女性・子供の利用向上は見込めないのではないか。浮浪者の方々には気の毒に思うが、この際、駅舎内に浮浪者の人達が入り込めないような措置が講じられないか。

また恵美須町から日本橋、難波駅前までの延伸につき（財源、採算性の困難はあおうが）引続き大阪市内・府、並びに南海電鉄との共同の検討、協議を継続されたい。

○「住吉駅線」廃止につき、一定の年齢層以上にとっては思い出のある路線だったと思う。廃止が決定されても乗降者の増加を見込めないかもしれないが、なんらかの「メモリアルイベント（開業当時の写真展等）」を南海電鉄に働きかけていただければと思う。

○阪堺線各駅につき、南海本線・高野線・地下鉄および大阪市バス・南海バスの乗換え案内の為の周辺地図や時刻表を掲示できないか。あれば大変に助かる。

○「百舌鳥古墳群」世界遺産登録運動に向け、大阪市内、特に住吉から住之江沿線住民に対するアピール強化が欲しい。特に「百舌鳥古墳群」と「住吉大社」の関係をアピールして大阪市内-堺市内、相互の観光利用促進を図れないか。（堺市内での利用促進につき）

○堺市民のいわゆる東西軸交通網整備への要望は根強いものがある。美原区までの新交通機関整備も引き続きの検討課題かと思うが、東西軸交通網整備に関してはなにも「堺区始発」に拘泥する必要もないかと思う。北区、西区始発ルートの検討・研究も促進されたい。

○「新堺市民病院」開業につき、美原区ではバスの利用促進運動が効果を上げていると聞く。同じように堺区・西区住民向けに「新堺市民病院」に行く際の阪堺線利用促進を呼びかけてみてはどうか。

以上、大阪市内では、阪堺線利用促進のためのイベントが積極的に展開されているが、もっと堺市内でもそれらの情報を発信して情報共有してはどうか。また、大阪市・府及び国土交通省の観光局との連携を強化し、さらに堺市内路線の堺区役所・西区役所との連携にも課題があるように見える。「歴史・文化の活用」を謳いながら両区の「区民評議会」でも阪堺線の利用促進策、利用向上策についてなんら審議されていない。今後とも「市民目線」による阪堺線の利用促進、利用向上のため「区民評議会」の活用と併せ、広く一般市民の意見聴取に努めて頂きたい。

## 意見 ⑪

親戚がよく利用させていただいております、代わりに投稿させていただきます。お出かけ応援カード・均一運賃が好評で昼間の閑散時間帯の利用者が増えて社会的な存在感が増していると乗車していて感じます。ただ、イメージとして交通信号でよく停車するため実際に乗っている時間以上に時間がたっているように感じることもあり、実際利用しない人はかなり時間がかかる乗り物という印象を持っている方もたくさんいます。電車の優先信号等があれば、更に社会的な存在感が増すと思います。

堺市内から大阪市内に行く人は多いが、大阪市から堺市に来る人が少ないので人の流れができるような施策があればと思います。例えば月に一度大道筋を歩行者天国にし、若者のアート発信の場・商売を試す場等新たな文化の発信ができる魅力的なエリア等も面白いのではないかと思います。

阪堺電車はなくてはならない存在のため今後もよろしく願いいたします。

## 意見 ⑫

阪堺線の存続を考えるワークショップに参加して、早くも5年が過ぎました。

あの時は堺市の支援によって本当に収支が改善されるのか個人的には懸念していましたが、今回の中間検証資料では、乗客及び運賃収入の増加と経費削減によって赤字額が減少しており安堵しました。

しかし私は、5年間の乗客（＝運賃収入）の増加は、現状の様々な施策以外にも社会背景の影響に因るところが大きいと思っています。一つは世間的な「鉄道」への関心の高まりです。日本各地での観光列車の運行等にて列車に乗る事が旅行やレジャーの目的の一つになってきた事と、もう一つはキューズモールとあべのハルカスの開業です。丁度堺市の支援と取巻く環境のタイミングが合致したことがこの5年の結果に繋がったと考えています。つまり、確かに5年前に比べると様々な面が改善されていますが、支援がなければ赤字である事には違いなく、今後を考えた時に更なる工夫が必須であると考えます。

根本的に、阪堺線の利用が通勤・通学であっても観光・レジャーであっても、やはり交通機関である以上、利便性を高めることが大事だと思います。

そこで私の要望は、5年前からと同じく、また中間検証の検討項目にもある大道筋の電車優先信号の導入です。時刻表から計算すれば他区間より平均速度が2～3割遅く、且つ直線で見通しが良い為に一層遅く感じるのです。それと、これは夢物語ではありますが南海本線浜寺公園駅高架化の際に本線の軌道敷を利用して同駅の地上へ乗入れができれば…と思います。現実的には不可能でしょうから2駅間の歩道に屋根を設けて乗換えの利便性を高めて頂きたい。

それと、ソフト面では阪堺電車のブランド力の強化も必要と考えます。以前より近畿圏における知名度は上がったと思いますが、例えば「江ノ電≒湘南」のように「大阪・堺≒阪堺電車」と全国区になれるように努力すべきと思います。

思いつくまま色々を書きましたが、何れにしても5年前に比べて良い方向に向かっているのは嬉しい事です。阪堺電車に係わる全ての人の協力により、この流れが続くようにしていきたいものです。

## 意見の趣旨

1. 本件中間検証は、実体、事実を検証していない。
2. 検証は特定民間会社への支援目的となり堺市民への支援検証になっていない。
3. 検証をやりなおせ。

## 意見の内容

## 1. 阪堺線の廃線は堺市の経済活性化につながる

大阪市内、車で3車線の谷町筋を南下して来ると、あべのハルカス前の近鉄前交差点で5車線になり、右折2車線、あべの筋行き直進2車線、左折1車線となる。しかし同交差点の南側では、阪堺線天王寺駅前が存在するため1車線になり、この交差点では青信号で車2台しか交差点を渡れない。そのため常時大渋滞が発生している。さらに、阪堺線軌道敷きの道路は、南へ1.4kmに渡り1車線であるため、多くの車両は、あべの筋をさけ、あびこ筋から松原市方面、堺筋から国道26号線を南下し岸里、玉出から南海本線堺駅の海岸方面に進む。つまり、堺市の都心堺東駅方面への車両は、阪堺線天王寺前からさえぎられている。阪堺線が廃線になれば、南行き2車線になり、車両通行量は飛躍的に増大する。産業の活性化、就業機会の増加、緑多く安価な広い土地と教育と住環境により教育対象人口の増加、製造ネット、物流ネット、金融のネット網が一気に拡大する。まるで阪堺線という小川が関で止められていた経済物流の大河が一気に押し寄せるように。これからの行政施策が最大限に生かされる時である。さらにたとえ、現在の道路拡幅工事により南行き2車線になったとしても、なぜなら、タクシーの客待ちで常時1車線が客待ち停車し渋滞は解消しない。現に北行き車線を走れば客待ちタクシー、駐車禁止に一般車両が駐車しているからだ。大阪市内中心部から堺市都心への幹線道路が、阪堺線軌道敷と天王寺駅前駅によって狭あい道路となり、堺市経済の発展・交流をさまたげているのが現実だ。まさに、阪堺線の弊害を検証したであろうか。

## 2. 南海電鉄の地下鉄谷町線の延長が最大の波及効果

阪堺線跡地に地下鉄谷町線を延長する。運営会社は阪堺軌道鉄道の親会社南海電気鉄道が泉北高速鉄道会社と同じく、地下鉄谷町線の天王寺駅以南を運営すればよい。建設は、堺市が阪神高速大和川線にて約800億円の施行実績があることから、その施策能力は十分にある。過去に堺市は、施策の失敗により建設・不動産関連産業に大不況をもたらし、現在も不況は続く。堺市は、市街化調整区域において住宅等建築可能の法律が存在するにもかかわらず、この施策の条例条項を取消し、建築不可の施策を行った。その結果、新築着工戸数が半減するという地場産業に大不況を発生させた。一般に、不況対策として、国が行う経済活性の政策は住宅産業への政策である。ところが、堺市は市街化調整区域での建築基準を取消し、いままでの住宅建設数を半減させた。住宅産業をみごと木端みじんに砕けさせた。しかしながら、堺市は、住宅関連産業の長期不況が深刻であることに今だ気づいていません。堺市は国から借金して公共投資をすれば活況すると勘違いし、小手先ばかりの施策に熱をあげて、ハダカの王様になっ

ていることに気づいていない。そして世界遺産登録申請に何度落ちることだろうか。今までのマスタープランによる各起案書を見れば、東京だのみ、東京の会社だのみがはっきりわかる。けれど、その計画書は全国共通で、地名、呼称を変えればご当地プランになるものだ。堺市でなくても堺市のような政策になっている。真剣に検証すれば、いや、この検証も東京の会社にまかせればいいのかもしれない。そして、このままの阪堺線への支援では堺市民への支援に絶対ならない。検証をやりなおすべきです。

### 3. 泉北高速線を地下鉄御堂筋線に乗入れる検証をせよ

阪堺線のみを検証するのではなく、堺市経済、堺市民の寄与度を検証しなければならない。新観光施設への入場者数を増やすべく交通便が大事と考えるのは地域間格差・南北間格差を生むものだ。百人単位で増えたかを検証し施策するものではない。今、堺市が直面する問題は、泉北ニュータウンを含め、超高齢化と堺市からの若者ばなれ、さらに少子化問題だ。だが、堺市の絶望的なこの施策では「消滅可能都市」化が早まっている。泉北高速線の運賃値下げを放置した結果、就業先の会社は通勤費の節約から泉北高速線に住む面接者を落としている。通勤経費の少ない住所地から採用をしているのだ。さらに、若者20代の非正規率が約13%から約36%になった。その結果、阪堺線支援の福利を受けない南区・中区の就業世帯は、通勤費の節約から堺市北部へ移動している。さらに、上水道代より下水道代の方が高い堺市より、就職率がよく水道代、健康保険料の安い大阪市内へ移動している。

### 4. 堺トラムは堺市内を走っていない。

検証監修者は、堺トラムの運行実績を検証したのだろうか。堺トラムが堺市内での運行本数より、大阪市内で多く運行している事実を検証していない。現に、堺トラムは天王寺駅前駅⇒浜寺公園駅行きだけを運行しているのではない。路線図の天王寺駅前発⇒住吉公園駅以外に、天王寺駅前駅発⇒あびこ道駅間を走行している。つまり堺トラムが大阪市内だけを走行している事実がある。まるで堺市の阪堺線支援は、大阪市民へ支援するように走っている。そして、本来、堺市は、民間会社がすべき経営を公営電車のように財政支援して、特定企業への寄付行為を行っている。阪堺線天王寺駅前駅で堺トラムを見ていれば、「あびこ道行き」のサインを誰もが確認できる。そして、堺トラムの「あびこ道行き」の走行があまりにも多いため、堺市自慢のツイッターでの位置情報の配信を停止しています。

5. 堺市への波及効果は約27億円の投資に対し約64億円の経済波及効果と検証していますが、これはウソです。

乗員数は微増しているが、ほぼ同数と言える。堺市内で1日約1900人が約2200人に1日乗員300人増えたとの検証で、64億円の経済波及効果が見込めるだろうか。大阪市内の乗員は1日約15000人です。もし、経済波及効果があるとしたら、大阪市内にあると言えるのではないか。まさに27億円投資の大部分は、大阪市が出すべき税金と判断すべきであり、これを検証していません。そして、宿院駅周辺の観光施設ために、累計27億

円は過大な投資というべきものです。会計検査院のように真剣に検証していません。さらに50億円計画の残り22億円の用途を予測すれば、さらなる追加支援を求められることになり、まるで夕張市財政のように借金がふくれあがることまちがいなし。

#### 6.新駅新設で大渋滞、時代に逆行する施策だ

府道泉北1号線は産業道路です。なぜ、わざわざ、幹線道路ぎわに駅をつくるのだろうか。臨海部の工業専用地区、物流基地への大幹線道路です。そのため、大渋滞から南海本線を高架にしたのではありませんか。また、諏訪ノ森駅方面まで高架したのではないですか。まさに渋滞解消に逆行する施策を検証していません。

#### 7.特定民間会社への寄付行為に該当しており違法だ。

本来なら鉄道会社が車軸、信号、軌道電線、軌道レール等整備の負担を行うべきものです。しかし、行政は、一企業に対し第三セクターか公営企業のような対応をしている。堺市の公共交通機関は阪堺線だけではありません。しかるに堺市のまちづくり政策を根拠として、税金投入に係る協議をしているが、その行為は、民間鉄道会社の経営面、運営面に介入していることになり、人身等事故、災害、犯罪等により損害賠償・保障の責任が生じるものです。まさに行政活動の範囲を逸脱するものです。

#### 8.運賃補助は逸脱・違法がある

堺市からの運賃の2区間の1区間同一運賃にする補助、運賃90円の値下げ補助は、大阪市内区間だけを乗車する者に対しても運賃補助をしており、堺市補助金の目的から逸脱する。そして、鉄道を利用する堺市民は阪堺線のみではない。南海、JRを利用する堺市民に運賃補助をしておらず、各路線を値下げしない施策は不公平そのものである。その不公平を検証していない。

#### 9.ICカード導入

阪堺線に限るICカード導入の支援は校正ではない。泉北高速線、南海高野線、南海本線、JR 阪和線、地下鉄御堂筋線を市民は利用しています。阪堺線同様に支援しなければ校正といえませんが。

#### 10.高齢者の年齢差別

64歳の堺市民が100円乗車できない理由はない。なぜなら年齢を特定する法律がないから、60歳から年金を受ける堺市民がいる。そして、泉北高速線、南海高野線、南海本線、JR 阪堺線。地下鉄御堂筋線を堺市民は利用しています。同様に支援しなければ校正といえませんが。

### 1.1. 補助金行政で赤字は消えない

運賃横領事件を検証していない。運賃場は穴の開いたザルになり、いくら補助金を支給しても赤字は消えない。運賃が増えれば補助金がなくなるから、せっせと赤字をつくる。赤字を残す。民間会社がやるべきことを赤字と言って補助金だのみさせていないか。まさに会計の検証ができていない。このように、堺市民への投資効果もなく、まだ赤字が継続する。さらに税金を投入することは「バカな浪費」としか言いようがない。

### 1.2. 公共交通活性化促進基金の支出は差別を生む

基金の用途を阪堺線に特定しており、堺市民が利用する泉北高速線、南海高野線、南海本線、JR 阪和線、地下鉄御堂筋線に基金を支出しないことは差別的取扱いを行っていると言わざるを得ず、本来の検証をしていない。

### 1.3. まとめ

堺区だけの観光・交通支援を続ければ、他の区は、消滅可能都市になっていきます。市民も会社も去っていき、超高齢者の住む街になっていきます。そして、高齢者がいなくなれば、廃墟。黄金の日々は、江戸時代の大和川付替え工事により、北への街道、川路・海路が閉ざされてしまいました。そして、この栄華は大阪市に移りました。そして、今、阪堺線という何十人乗りかの電車で、50億円の施策を行い、80万人都市の「道」を誤ろうとしています。そして、今、必要な施策は、大胆な未来都市を見据えた公共投資の施策です。「安近楽」土地・物価・運賃が安い。鉄道・車通勤での時間が近い。複数の幹線道は混まない。教育・施設・スポーツ・芸術等専門分野の老若男女のコーチなど、充実した環境をととのえ、文京区、国立市のように堺市に住みたい、いつまでも住んで楽しいと、「行政がやさしい」を目標に、検証してみてもはどうでしょうか。