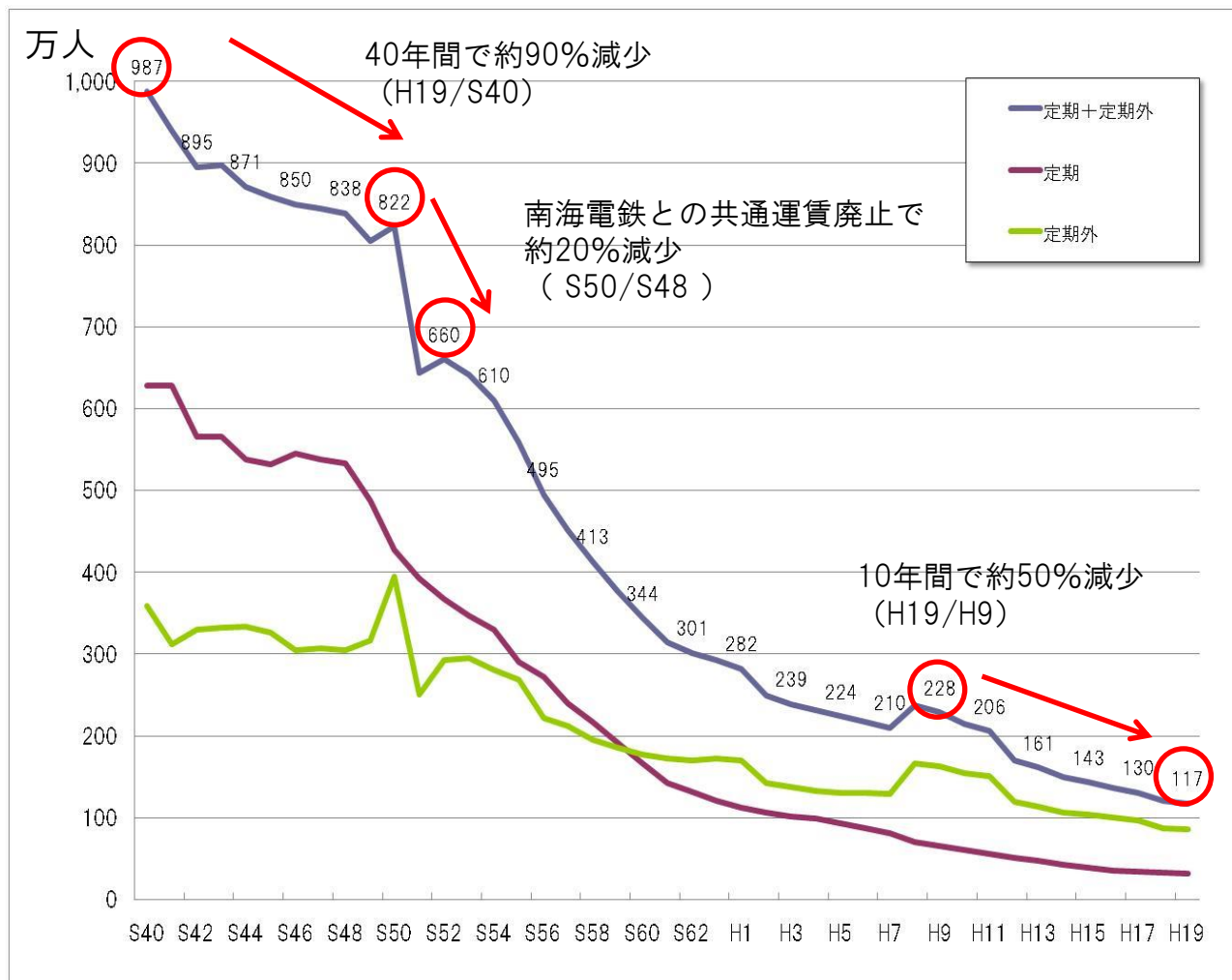


【阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移】



昭和30年代をピーク
に乗車人員減

- ◇自動車の普及と道路整備の進展による客離れ
- ◇高度化の対応の遅れ
- ◇南海電鉄との共通運賃廃止



阪堺線（堺市内）
の存続が困難となり
廃線を検討



平成21年度
堺市に支援の要請

■堺市における阪堺線（堺市内区間）存続の検討

H22.2 「阪堺線再生策検討専門家WG」開催（～8月まで）

H22.4 「阪堺線の活性化に関する市民提案」募集

H22.6 「阪堺線(堺市内)の支援策（協議案）」を阪堺電気軌道(株)に提示

H22.7 「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）」パブリックコメント実施

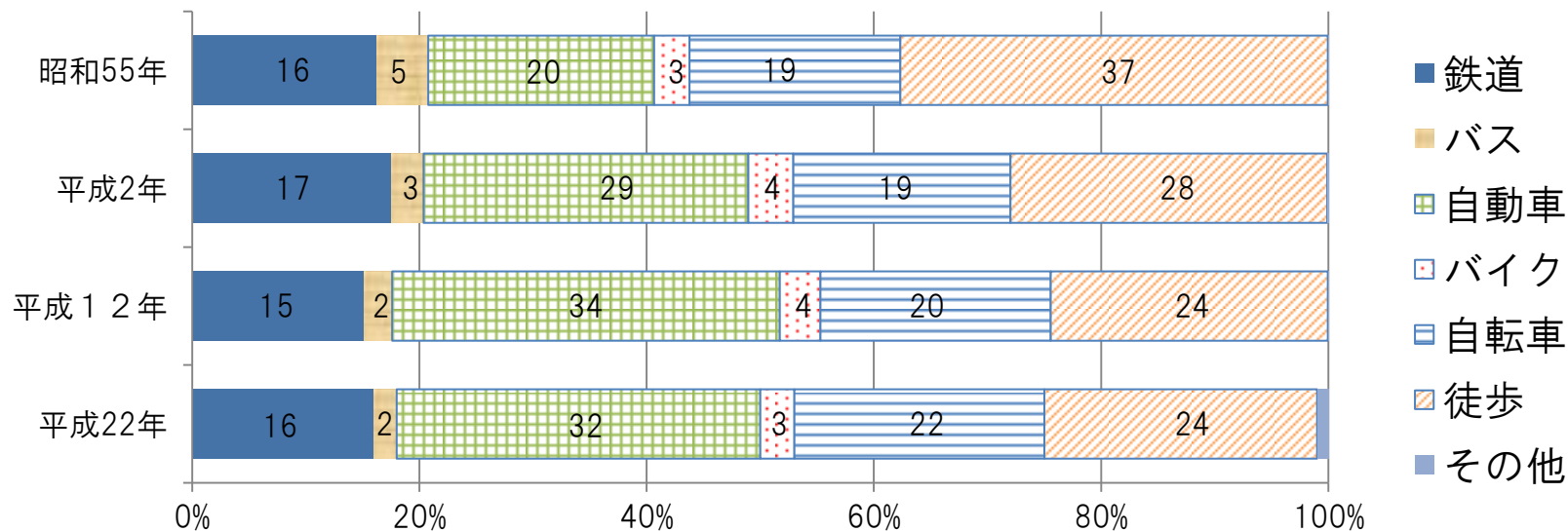
H22.8 阪堺線再生策検討専門家WGとりまとめ

H22.9 阪堺線に関する補正予算について議決（付帯決議あり）

H22.10 堺市長・阪堺電気軌道(株)社長 存続基本合意 ⇒ 阪堺線支援策の実施

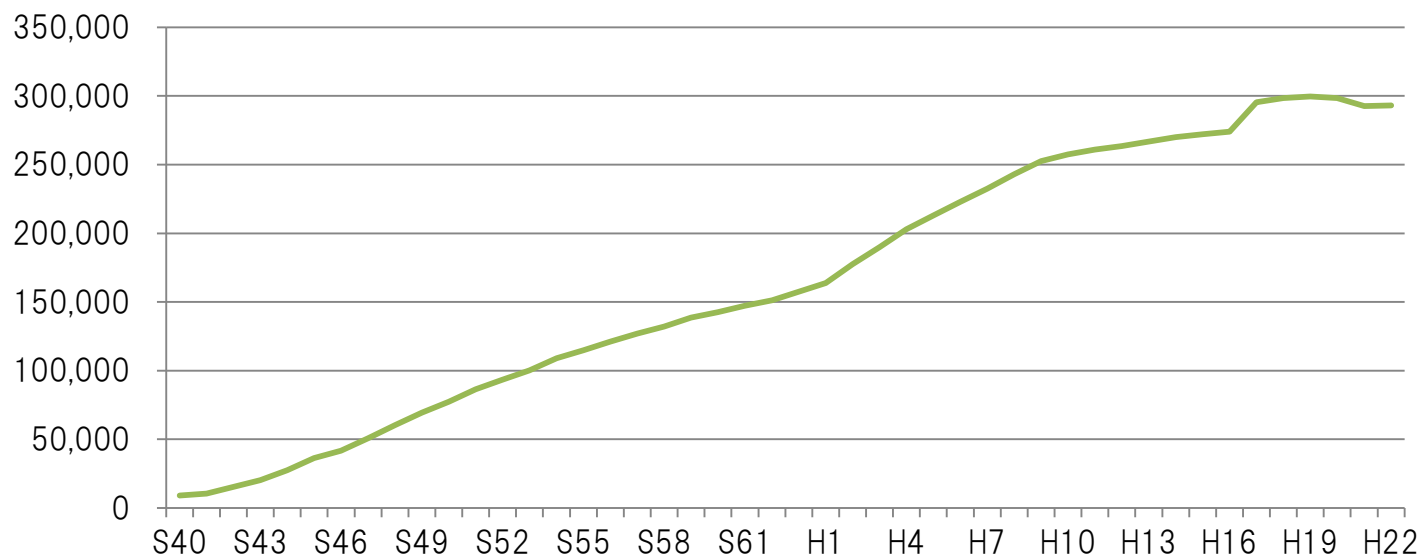
阪堺線（堺市内区間）への支援に係る経緯

- ・自動車利用は大幅に増加している中で、鉄道利用はほぼ横ばいとなっている。
- ・堺市内の自動車保有台数は大幅に増加している。



(台)

堺市内の交通手段分担率

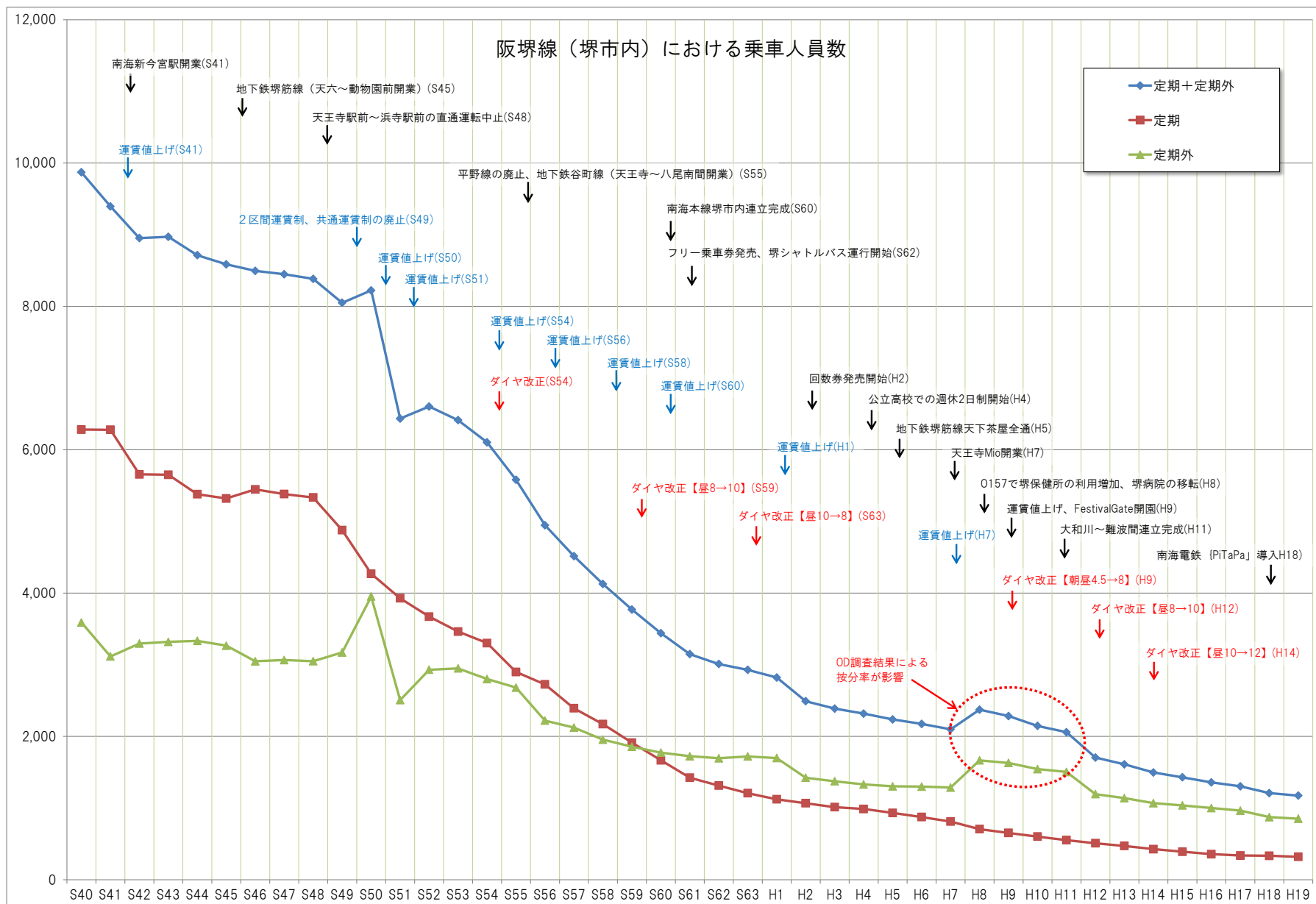


堺市内の自動車保有台数

阪堺線（堺市内区間）への支援に係る経緯

・ 運賃改定による値上げやダイヤ改正を行った時に乗車人数減少している。

(千人)



阪堺線（堺市内区間）への支援に係る経緯

- ・ 阪堺線は、長年市民に親しまれてきた路面電車であり、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

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

【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

【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

平成22年度10月より
阪堺線への支援を決定

■ 阪堺線（堺市内区間）の支援策

○ 阪堺線（堺市内区間）の存続に向けて、市民意見や専門家のWGでの意見等を踏まえ支援策を決定

○ 支援策は、喫緊の課題に対応する支援と、利用者を増加させるための支援を行う

《支援内容》

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

・ 阪堺線（堺市内区間）へ支援することによって、様々な副次効果がある阪堺線という資源を多面的に活用する

■ 阪堺線に支援を行うことによる効果

	短期（1～3年）	中期（4～7年）	長期（8～10年）
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線での様々なイベント開催 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線での様々なイベント開催のノウハウを活用した沿線外での様々な活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の沿線活性化 ・ 税収増による沿線外への投資による活性化
利用者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の運賃低減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の施設の高度化による利便性向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線活性化による目的地の増加
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の利用者拡大による収入増加 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の施設の高度化等による経費削減 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の収支均衡による自立・再生
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線を堺市の広報ツールとして利用 ・ 阪堺線を市民との協働ツールとして利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 堺市以外の方への堺の認知度向上 ・ 阪堺線を利用した様々な施策との連携 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線活性化による税収増 ・ 公共交通の利用促進による交通弱者対策

- ・堺市阪堺線活性化推進懇話会とは別に5年間の支援についての中間検証を行う

■堺市阪堺線活性化推進懇話会

- ・堺市議会による阪堺線（堺市内区間）への支援策についての要望決議により、年2回程度開催し、支援策について定期的かつ継続的な検証を行う

目的：阪堺線の再生・活性化を図るため、第三者が参画し、支援策等の検証や施策の見直し、活性化に向けた取組などについて、検討を行うことを目的とする。

メンバー：学識経験者、沿線企業、商工関係者、市民 等

※基本的に、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

■阪堺線支援策の中間検証

阪堺線への支援実施による効果や存続したことによる効果などの検証を行うことで5年間の総括を行い、残り5年間の支援の方向性を検討することを目的とする。

○検証方法

堺市が京都府立大学公共政策学部の川勝准教授にアドバイスをいただきながら検証作業を進める。

また、検証の総括について監修していただく。

※川勝准教授は、公営路面電車事業の経営実態に関する調査・研究の実績を持たれている。

また、本市の堺市公有財産有効活用懇話会の委員にもなっている。

○中間検証と阪堺線活性化推進懇話会との役割分担

中間検証は、懇話会委員以外の第三者（川勝准教授）からアドバイスを頂きながら作業を進める。

懇話会では、中間検証について、ご意見を頂く。

・ 阪堺電軌への支援については、3つの枠組みで中間検証を実施後、全体の総括評価を行う。

利用者の安全確保

阪堺線の安全性の向上について



阪堺電軌の
自立・再生
に向けた
状況

市民提案に基づく活性化策の実現度について

阪堺電軌の利用者状況について

阪堺電軌の経営状況について



堺市への
波及効果

堺市への波及効果について