

堺市阪堺線沿線地区交通戦略

令和 2 年 1 月

堺 市

目次

1. 堺市の公共交通の現状.....	1
2. 阪堺線の現状及び課題.....	6
2.1 阪堺線の歴史.....	6
2.2 堺市内区間の利用者減少及び経営低迷の経過.....	9
3. 堺市からの支援決定にかかる経過.....	11
3.1 支援要請からの流れ.....	11
3.2 市民（および専門家）と阪堺線再生との関わりの経緯.....	11
3.3 支援にあたっての阪堺線の位置づけの整理.....	14
3.4 支援策の抽出.....	15
3.5 支援策の時系列的整理.....	17
4. 施策・事業（支援）の検証.....	18
4.1 阪堺線活性化推進懇話会での議論.....	18
4.2 支援策の検証.....	20
4.2.1 中間検証とそれを踏まえた支援策の方向性.....	20
4.2.2 検証の更新.....	21
5. 今後めざすべき方向性について.....	44
6. 戦略と具体的施策について.....	45
7. 推進体制とスケジュール.....	55

1. 堺市の公共交通の現状

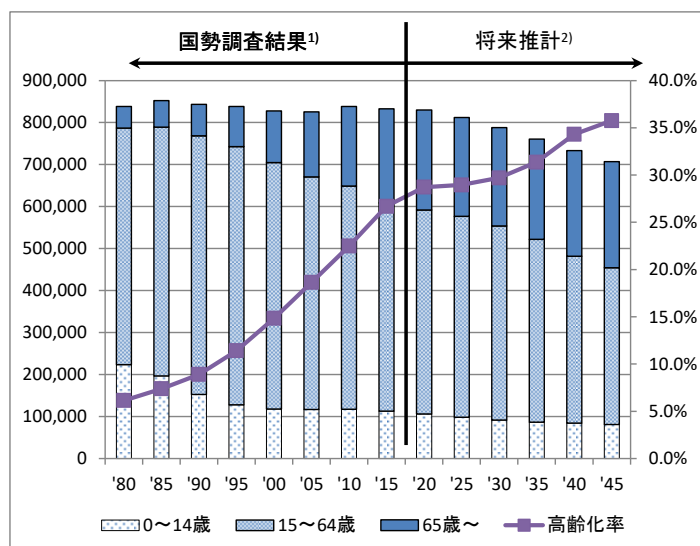
(1) 堺市の歴史と現状

堺市は、大阪府中央南西部に位置し、西には大阪湾に面し、北は大和川を隔てて大阪市に隣接する人口約 83 万人、面積約 149.82k m²の都市である。近畿圏のほぼ中央に位置し、関西国際空港に近く、京都市や神戸市も 50km 圏内にある。

堺のまちは、長い歴史の中で培われてきた文化や伝統、現代の都市化の中でも守り育まれてきた時代のなごりを通して知ることができる。古くは、5 世紀前半に築造された世界最大級の陵墓である仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群や、中世では良港を擁し、朱印船貿易など海外貿易の物資集散地の拠点として栄えた港、また徳川家康時代の江戸幕府により碁盤目型に区割り整備された環濠都市などがその一例である。

一方で、天正の大火、大坂夏の陣、第 2 次世界大戦などにより、幾度も焦土化を経験し、その都度再生を果たしてきた。明治 22 年に、日本で最初の市の一つとして堺市制が施行され、隣接町村との合併や鉄道等の交通網の発達、産業の集積、さらには、都市開発等により市街地が拡大され、人口も急激に増加してきた。堺市は、このような歴史の上に、近代から現代にかけての新たな都市化が重なってまちが形成されてきた。

しかしながら、これまで人口増加等に伴う都市の拡大成長を前提として、様々なまちづくりが行われてきたが、全国的に人口減少が進む中、本市においても平成 24 年をピークに人口減少に転じてきている。さらに、高齢化も急速に進行するなど、社会環境や交通環境の変化を見据えた対策が求められている。



1)総務省統計局「e-stat 政府統計の総合窓口」より国勢調査時系列データによる。H12('00)年以前は堺市＋美原町の合計値。

2)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30(2018)年推計)」による。

図 堺市の人口構成の推移および将来推計

(2) 公共交通の現状

堺市には、6つの鉄軌道（南海本線、南海高野線、泉北高速鉄道、J R 阪和線、地下鉄御堂筋線、阪堺線）に29駅・15停留場があり、市域内外の移動を支えている。

バス路線は主に主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダ型の路線が中心となっている。

また、鉄道やバスを利用しにくい地域（公共交通空白地域）の移動手段を確保する為、堺市乗合タクシーを運行している。

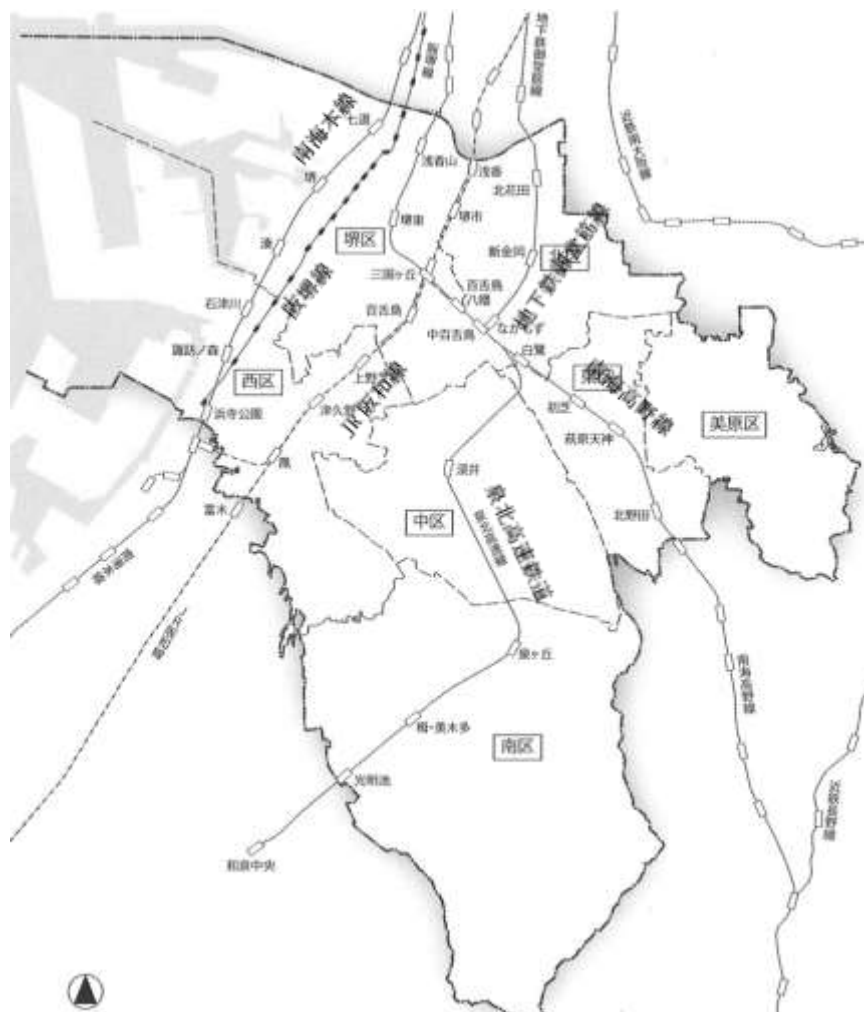


図 堺市の鉄軌道ネットワーク

(2019 年 10 月更新)

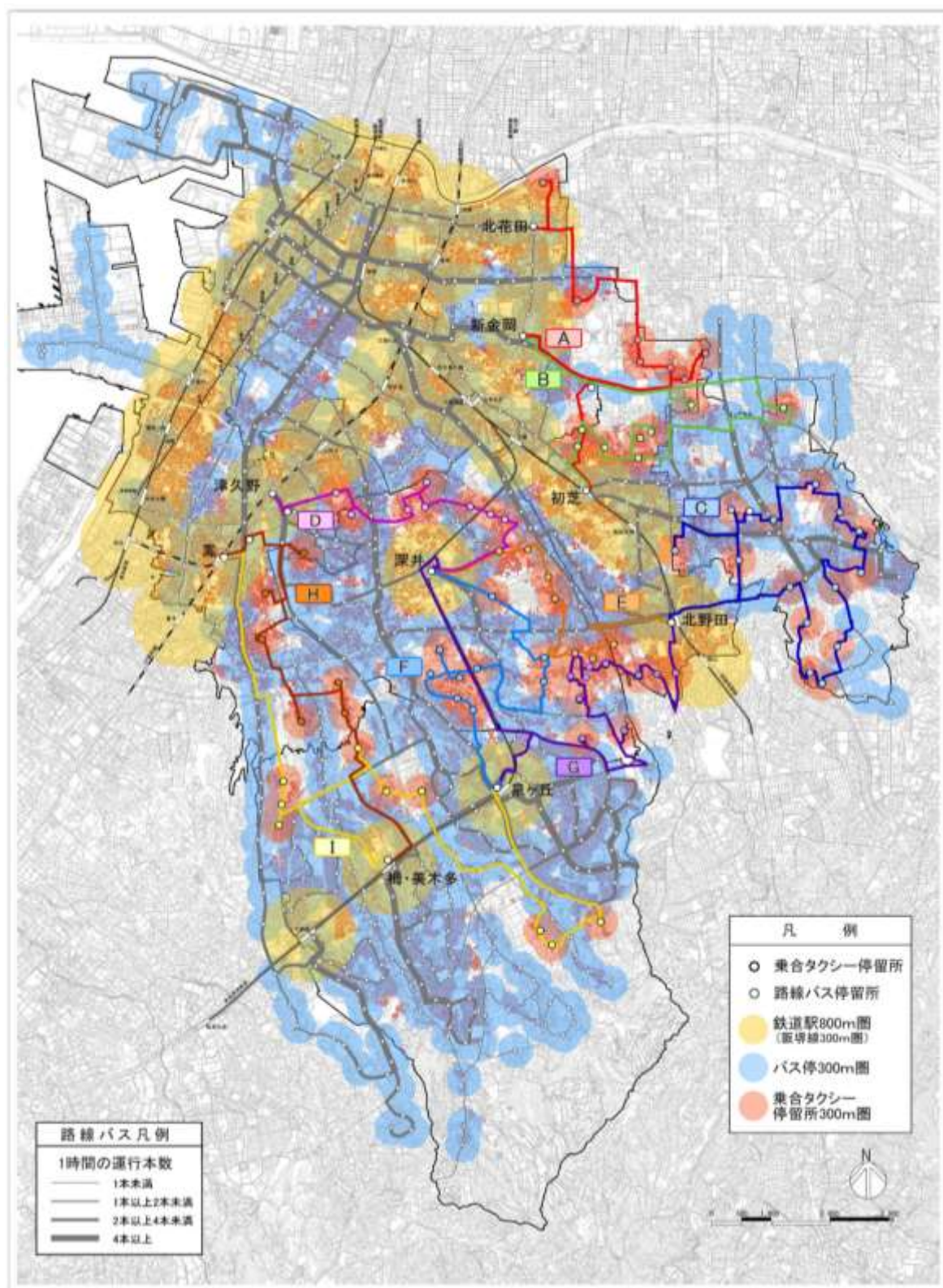
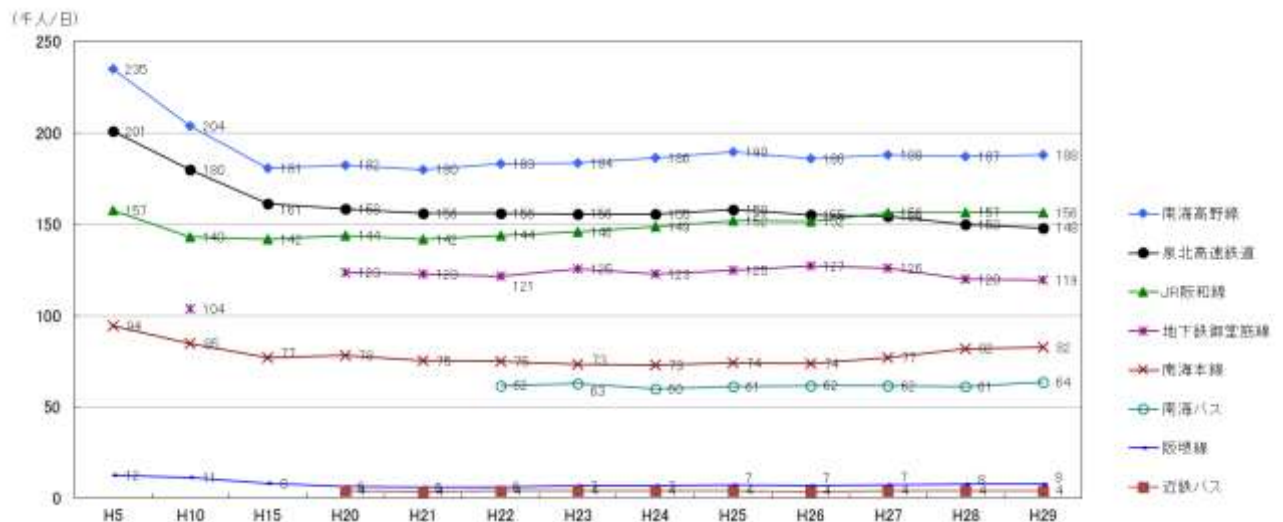


図 堺市のバスネットワークと堺市乗合タクシー運行ルート及び公共交通利用圏域

堺市の公共交通（鉄軌道・バス）乗降客数は、長らく減少傾向にあったが、近年は概ね横ばいで推移している。



※ バスについては、堺市内を通過する路線の乗車人員のみを示す。

※ 阪堺線の詳細は、P.9「図 阪堺線(堺市内)乗車人員数の推移」参照。

図 堺市の公共交通の乗降客数（堺市統計書より）

堺市の平日トリップの代表交通手段構成は、平成12年に比べて平成22年では自動車の割合が減少し、鉄道と自転車の割合が増加している。



図 平日トリップの代表交通手段構成の推移

(3) 公共交通の課題

急速な人口減少・更なる高齢化の進展が予測される中、持続的な社会の形成をめざす上で、ラストワンマイルも含め、人の移動を支える利便性の高い公共交通体系の形成が求められている。

本市では、平成 19 年以降、おでかけ応援制度の拡充等により、鉄道やバスを利用しにくい地域（公共交通空白地域）の拡大を抑止するとともに、堺市乗合タクシーの実施により公共交通空白地域の移動手段の確保を図っている。また、10 年間の阪堺線支援により利用者の回復や事業者の収支改善等も達成している。

このような実績も踏まえ、今後とも公共交通事業者と協力しながら、公共交通の利便性向上や利用促進に取り組んでいくことで、さらなる公共交通の維持・活性化につなげていく必要がある。

加えて、百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録などを契機に、さらなる観光誘客を図り都市の活性化につなげていく点からも、本市の歴史的資源が数多く集積する旧市街地を貫通する阪堺線を活かしながら、様々なモードを組み合わせ、誰もが使いやすい面的な交通体系の形成をめざしていく必要がある。

2. 阪堺線の現状及び課題

2.1 阪堺線の歴史

(1) 沿革と路線概要

明治 44 年(1911 年)12 月、阪堺電気軌道が恵美須町から大小路まで開通した。それに先立って馬車鉄道として明治 33 年(1900 年)に開業を始めた天王寺・住吉間も合せて路面電車として営業される。明治 45 年(1912 年)には浜寺および大浜の両公園まで開通したことにより、路面電車阪堺線として全線開通となり、大阪と堺をつなぐ都市間交通の一つとして、同じく大阪・堺間をつなぐ南海鉄道（現南海本線）と大いに旅客輸送を競い合うこととなった。

明治 45 年の開通直後は、浜寺駅前から 200m ほど浜寺公園内まで軌道があったが、大正 5 年(1916 年)12 月 22 日運転休止し、翌年 3 月 15 日に廃止となった。

大浜支線は明治 45 年(1912 年)4 月に宿院から大浜水族館前まで開通し、阪堺電軌により大浜公会堂が開設される。その後、8 月に大浜海岸終点まで開通する。この線は昭和 9 年の室戸台風や戦災の被害も大きく、最終的に昭和 24 年(1949 年)3 月に営業停止となり、後に廃線となった。

阪堺線は、そのキャッチフレーズにもあるように寺社参詣に直近で、しかも浜寺というリゾートにも直結するという利点を生かし、昭和 26 年(1951 年)には年間 6,000 万人を超える乗客を運んでいた。

しかしながら、昭和 40 年代以降のモータリゼーションの発達により、路面電車の廃止が各地で起こる中、阪堺線でも平野線が地下鉄の開通に伴い廃止となったが、南北の本線は乗客減少に耐えながら運行が継続されてきた。

昭和 55 年(1980 年)に阪堺電気軌道(株)（以下「阪堺電軌」という。）が南海電気鉄道(株)（以下「南海電鉄」という。）から分離独立し、100%子会社として阪堺線と上町線を運行しており、現在、大阪府下で唯一残る貴重な路面電車となっている。



※ 阪堺線宿院停留所付近（手前側軌道が大浜支線）昭和15年頃



※ 浜寺～石津間 昭和45年

現在の阪堺線（恵美須町～浜寺駅前）の営業路線は延長 14.1km で、31 停留場が設置されている（うち堺市内 7.9km、15 停留場）。なお大阪市内の上町線（天王寺駅前～住吉）は延長 4.6km で、9 停留場がある。

大阪市内最南端である「我孫子道」停留場に隣接して、阪堺電軌の本社および車両基地が設置されている。

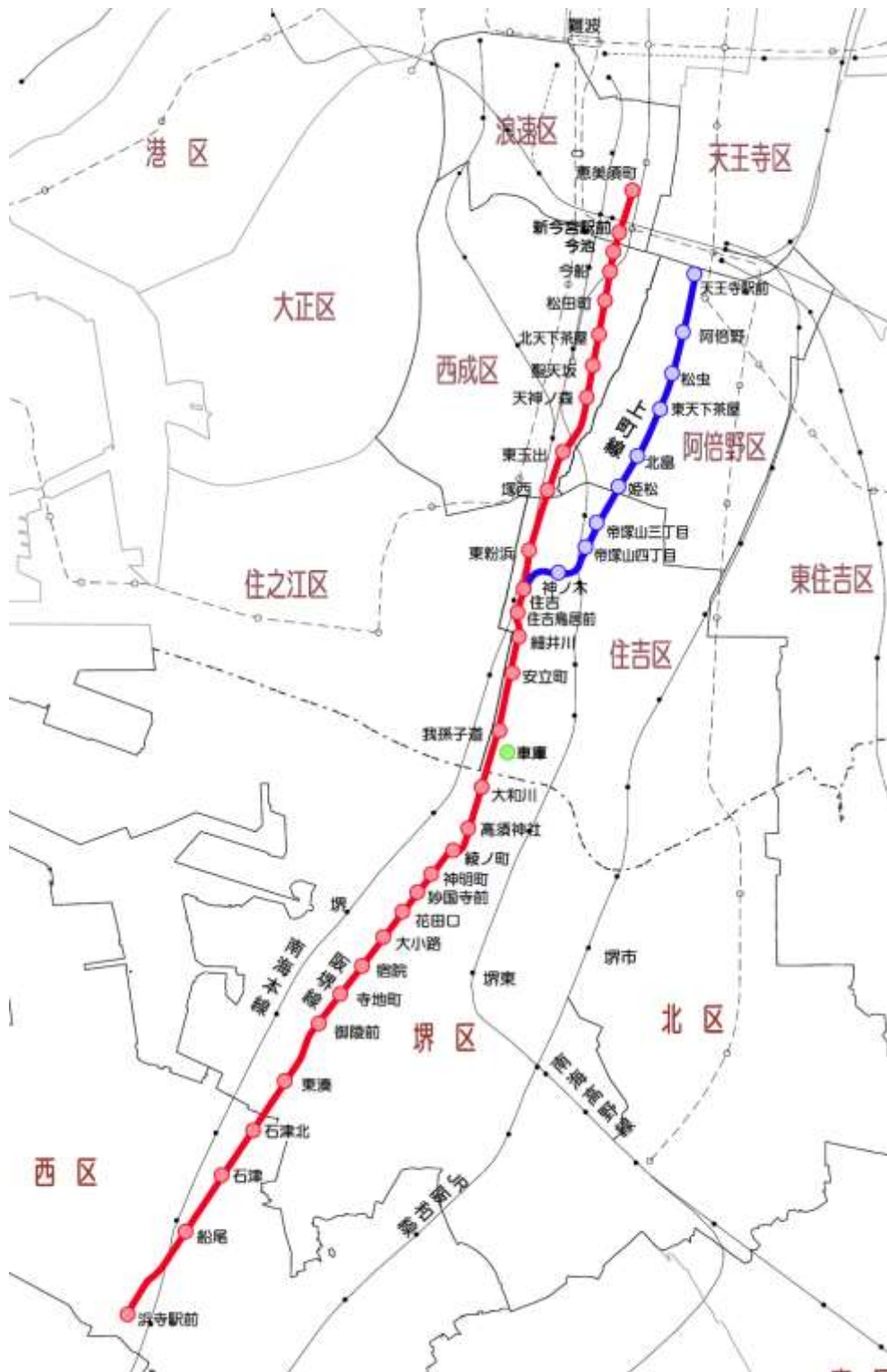


図 阪堺電軌路線図

(2) 堺市内区間の概要

阪堺電車の堺市内区間は我孫子道停留場から浜寺駅前終点までの 7.9 km となっており、16 箇所（我孫子道停留場含む）の停留場がある。

併用軌道区間である堺市内の旧市街地エリアでは、戦災復興区画整理事業により拡幅された大道筋（幅員 50m）の中央部に昭和 32 年（1957 年）10 月に軌道が移設され、交差点を除いて植樹帯により隔てられ、自動車は進入できないセンターリザーベーション方式となっている。



沿線には本市を代表する歴史文化資源が集中しており、堺市立町家歴史館（山口家住宅、清学院）、鉄砲鍛冶屋敷、南宗寺、妙國寺、堺伝統産業会館、さかい利品の杜、旧浜寺公園駅舎などの施設等が数多く立地している。



堺市立町家歴史館（山口家住宅）



南宗寺



さかい利品の杜

図 堺市都心の歴史文化資源等

2.2 堺市内区間の利用者減少及び経営低迷の経過

(1) 阪堺線（堺市内区間）の利用者

阪堺線（堺市内）の利用者数は、昭和40年(1965年)に987万人／年、平成9年(1997年)には228万人／年の乗車があったが、平成19年(2007年)には117万人／年と、40年間で90%減少、平成9年から平成19年までの10年間においても50%減少した。

これは、「大道筋を中心とした都心地域の活力低下」や「少子高齢化による定期利用の減少」等の外的要因や、「定期運賃に割高感があることによる、定期から定期外利用（回数券など）への移行」等の内的要因が減少をもたらしたものと考えられる。



図 阪堺線（堺市内）乗車人員数の推移

(2) 堺市内区間の軌道事業収支

阪堺電軌では、平成 14 年度に人件費の 3 割削減などの大幅な合理化により経営の維持に努めてきたが、平成 14～17 年度の間も堺市内区間の収支は年間 1 億円超の赤字が続き、輸送人員の更なる減少に加え、修繕費が増加したことにより、平成 20 年度には年間 2 億円超の赤字が生じる状況に至った。

さらに、施設の老朽化、安全水準の向上などにより一層の費用負担も必要となったことから、堺市内区間は存続の危機を迎えることとなった。

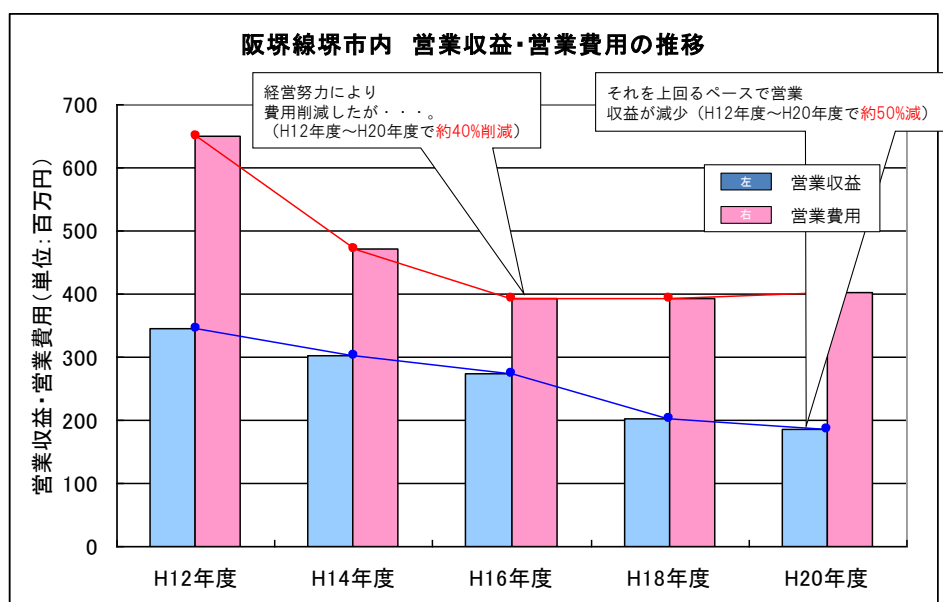


図 阪堺線堺市内 営業収益・営業費用の推移

表. 阪堺線の収支状況 (平成 21 年度)

単位：千円

	全路線	大阪市内	堺市内
営業収益	1,204,639	1,004,795	199,842
旅客運輸収入	1,115,057	937,226	177,830
運輸雑収入	89,581	67,569	22,012
営業費用	1,543,789	1,139,901	403,887
営業損益	▲339,150	▲135,106	▲204,044

3. 堺市からの支援決定にかかる経過

3.1 支援要請からの流れ

堺市では、阪堺線堺市内区間の存続を図るため、以下の流れに沿って議論検討を行い、10 年間（平成 22 年 10 月～令和 2 年 9 月末）にわたる支援を決定した。

平成 21 年 12 月	阪堺電軌から堺市長に阪堺線「堺市内路線」に関する緊急要請
平成 22 年 2 月	「阪堺線再生策検討専門家ワーキンググループ」開催（～8 月まで）
同年 4 月	「阪堺線の活性化に関する市民提案」募集
同年 6 月 30 日	「阪堺線（堺市内）の支援策（協議案）」を阪堺電軌に提示
同年 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）」市民意見募集
同年 8 月	阪堺線再生策検討専門家ワーキンググループとりまとめ
同年 9 月	堺市議会において阪堺線に関する補正予算議決(10 年間 50 億円を上限)
同年 10 月 20 日	堺市長・阪堺電軌社長 堺市内区間存続基本合意

3.2 市民（および専門家）と阪堺線再生との関わりの経緯

(1) 活性化に係る市民提案の募集

支援検討にあたり、平成 22 年 4 月に阪堺線の活性化策に関する市民提案を募集した。

《市民提案の概要》

募集期間：平成 22 年 4 月 1 日(木)～4 月 21 日(水)の 3 週間

募集内容：阪堺線の活性化に関する提案

提案者数：113 人（堺市内 66 人、その他 47 人）

提案件数：116 件

堺市から阪堺電軌に提示した支援策（協議案）にもとづき、同年7～8月に市民に対して再度意見募集を実施した。

《市民意見募集の概要》

募集期間：平成22年7月15日（木）～8月15日（日）

募集内容：「阪堺線(堺市内区間)存続に係る堺市の支援策(協議案)」に対する意見

提案者数：75人（堺市内58人、その他17人）

(2) 「阪堺線の存続を考えるワークショップ」の実施

同年7月17日(土)に市民35名の参加をえて「阪堺線の存続を考えるワークショップ」を実施した。

日時：平成22年7月17日（土）13:30～17:00

場所：サンスクエア堺A棟2階 第1会議室

参加者数：35名（6グループに班分け）

ファシリテーター：7名（学識経験者等）



写真 「阪堺線の存続を考えるワークショップ」

(3) 阪堺線再生策検討専門家ワーキンググループ

阪堺線の存続に向けて、堺市として取り組む再生策を中心に、事業者としての役割、地域住民や企業の活動などの再生プログラムを検討するために専門家によるワーキンググループを設置し、検討を行った。

開催年月：平成22年2月～8月 計6回開催

メンバー：学識経験者4名

○学識経験者の主な意見

- ・堺市のまちづくりの中で阪堺線をどう位置付けるか。市民が納得して財政的にも可能であるという方向に向かって議論を詰めていくことが必要
- ・阪堺線をうまく利用して都心地域の活性化を図る、活用策を考えていく視点が必要
- ・高頻度利用者を増やすことが大切

(4) 阪堺線の役割に関する意見及び活性化に向けた取組みの提案

○ワークショップや市民意見募集での主な意見

- ・ 大道筋を走る阪堺線は堺の代表的風景の 1 つ
- ・ 歴史的な経緯があり堺の文化
- ・ 中心市街地活性化や都市格（ブランド力）向上に必要不可欠な存在
- ・ 観光のために必要、路面電車そのものが観光資源になる
- ・ 南海線と違い、路面交通として沿線まちづくりの装置として必要
- ・ 採算性だけではなく、社会インフラとして考えるべき。
- ・ 環境にやさしい公共インフラであり、大事にすべき。
- ・ 阪堺線に関しては、沿線住民の交通機関としてではなく、「歴史的資産」「観光の目玉」としての合意形成をすべき
- ・ 利用されなくなった阪堺線を、単に街の景観を保つためやノスタルジックな感情や 100 年という歴史的価値だけから支援金を出してまで存続させる必要はない。

○ワークショップや市民提案では、活性化に向けた具体的な取組みの提案も多数寄せられた。

- ・ 車内・沿線イベント
- ・ 利便性の向上
- ・ 観光・商業との連携、沿線活性化
- ・ 運賃制度
- ・ 車両導入・旧型車両活用
- ・ パークアンドライド、サイクルアンドライド
- ・ 所要時間の短縮
- ・ 駅施設改善・駅増設
- ・ 市民協働
- ・ 収入増加・経費削減
- ・ その他

3.3 支援にあたっての阪堺線の位置づけの整理

阪堺線は単なる交通機関としてだけではなく、明治 44 年に開業してから 100 年超の間本市を走り続け、長年市民に親しまれてきた歴史的資源でもある。

また、堺市がめざす、福祉や環境、観光・文化、商業・業務のまちづくりを実現する上で必要な公共交通機関である。

そこで、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として、阪堺線の位置づけを整理した。

【人と環境にやさしい公共交通】

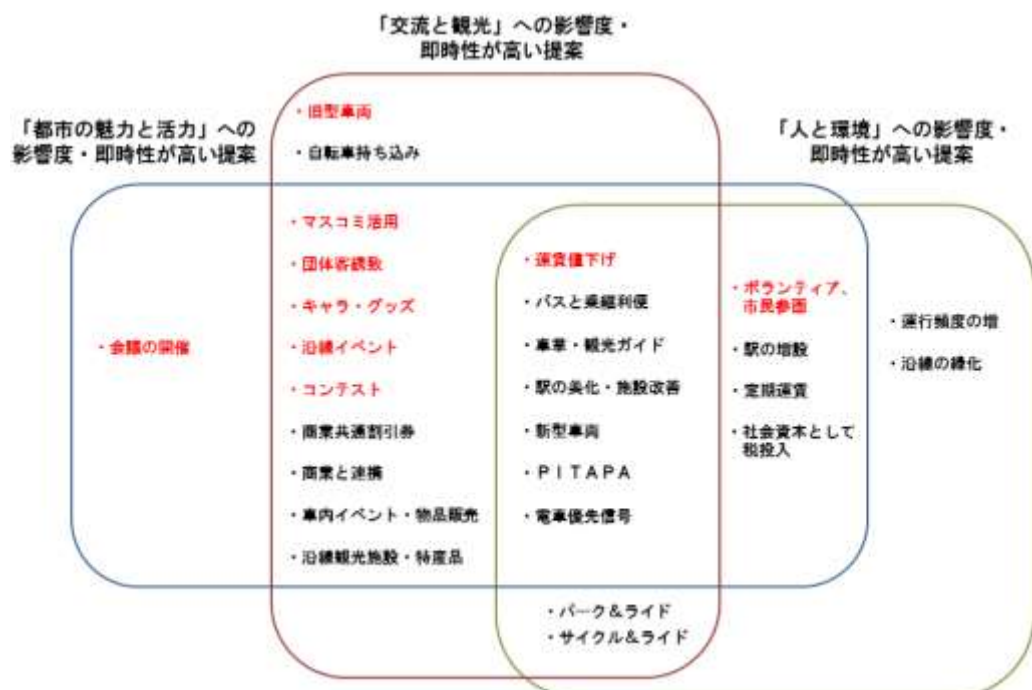
- ・福祉および環境の観点では、高齢者の外出支援と社会参加の促進に向けた移動手段の確保のため、また自動車中心の都市構造から公共交通中心の低炭素型の都市構造に変革するため、公共交通ネットワークの強化が必要であり、公共交通の充実により、自動車に頼らなくとも移動できる交通環境を構築し、誰もが使いやすい公共交通の充実を図る。

【都心の魅力・活力を支える公共交通】

- ・商業・業務の観点では、都心地域で低下したにぎわいを取り戻すため、都心地域の活力・魅力向上のため、地域内及び周辺地域との交流機能の強化が必要であり、骨格となる軌道を補完するバス網を構築することにより、面的に地区を包括し、地区の一体性を高めることができる公共交通網を構築し、都心のにぎわいの創出を図る。

【交流と観光を支える公共交通】

- ・観光・文化の観点では、「旧市街地エリア」及び「大仙公園周辺エリア」を重点観光・文化エリアに位置付け、観光・文化拠点等へのアクセス性の向上が必要であり、既存公共交通を有効に活用しながら、都心の南北及び東西の交通軸を強化し、都心へのアクセス機能の向上と地区の回遊性を高め、交流人口の増加を図る。



3.4 支援策の抽出

以下の流れに沿って、市民から提案された各種支援策について、阪堺線の位置づけの整理等を行い、具体的な支援策を抽出した。

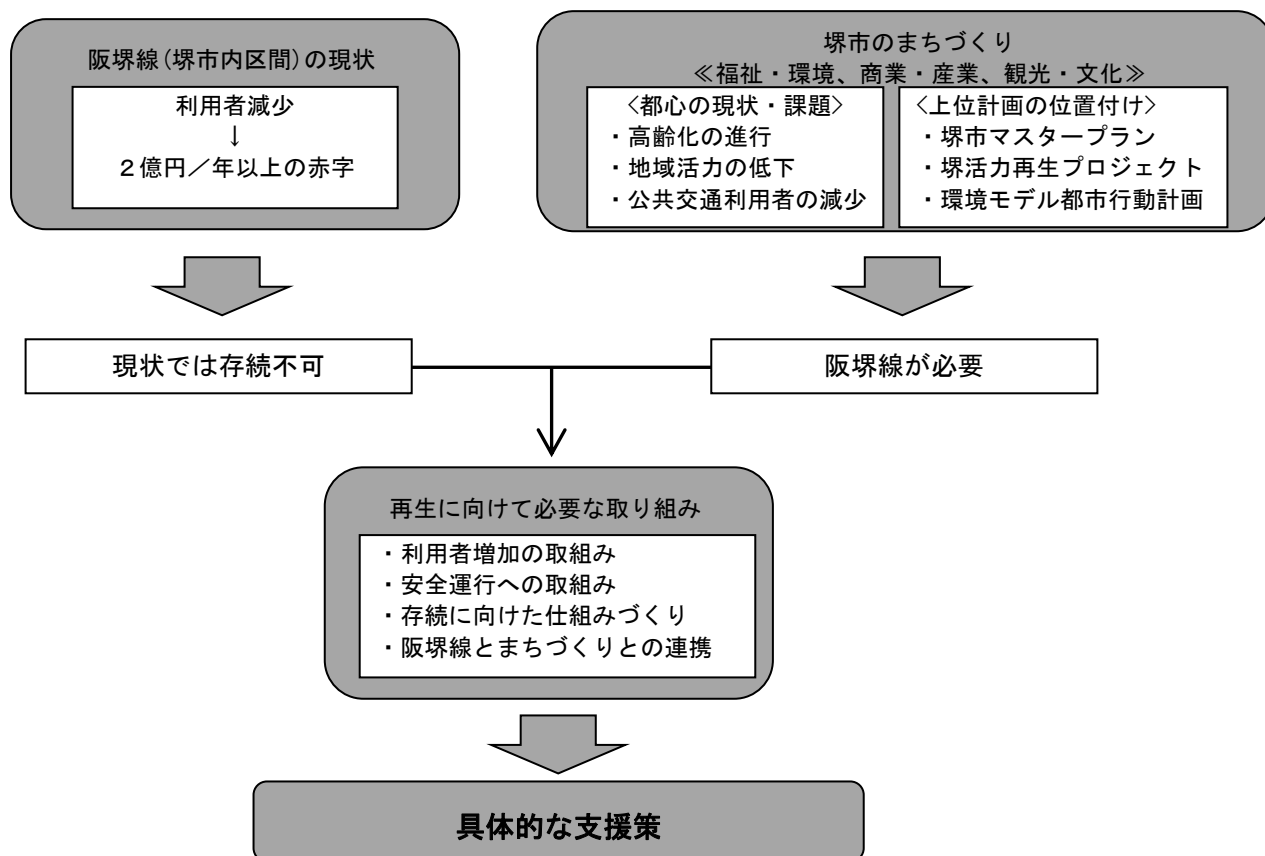
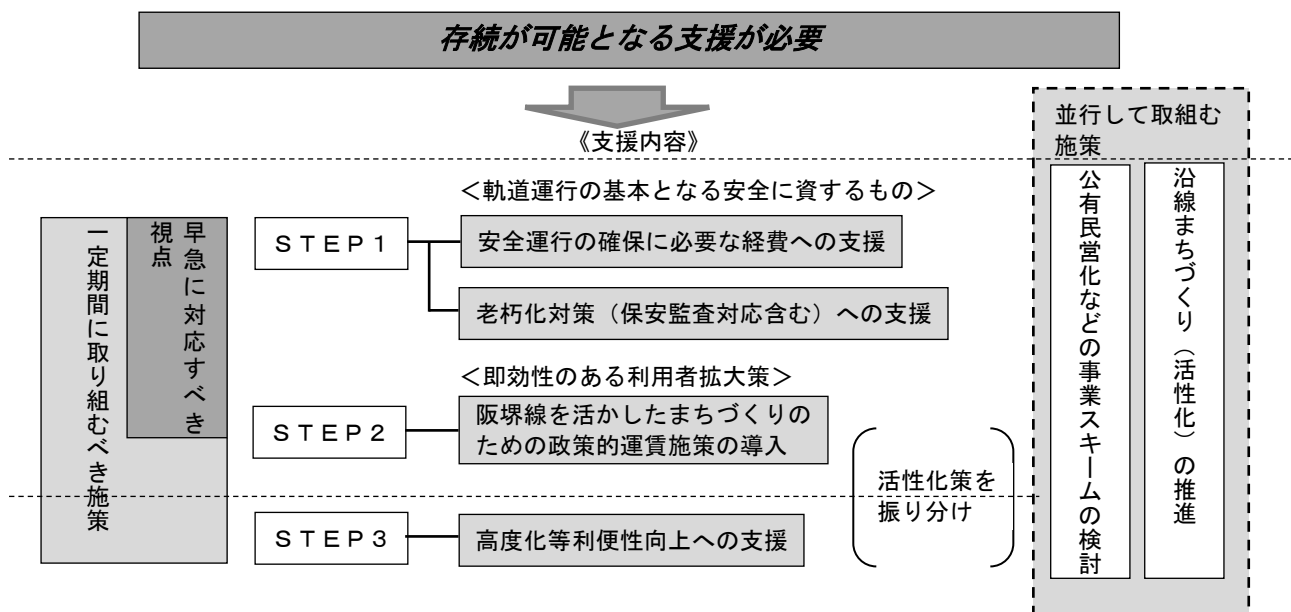


表. 抽出した支援策

項 目	活性化策	備考
運賃政策（１区間運賃化、高齢者割引等）	○	
バスとの乗継利便の向上 （ゾーンチケット、情報提供等）	○	
パークアンドライド、サイクルアンドライド		事業者の協力のもと実施
低床式車両の導入	○	
ＩＣカードの導入	○	
電車優先信号等	○	
停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）	○	
イベントとの連携、ツアーの誘致		市は、企画立案などの支援を継続
メディア活用によるＰＲ		市は、取材協力などの支援を継続
商業、観光施設との連携	△	（運賃施策と一体で実施）
キャラクター・グッズの活用		それぞれで取り組む
ボランティア（清掃、施設修繕等）、市民・行政・事業者の継続的な連携を図る仕組み		市民・行政・事業者が協力

3.5 支援策の時系列的整理

支援策の検討にあたっては、阪堺線堺市内区間の存続が可能となるよう一定期間内に効果が得られるような支援策を選定する必要があったことから、市民からの提案をもとに、「一定期間に取り組むべき施策」と「並行して取組む施策」に分類し、そのうち「一定期間に取り組むべき施策」についてはさらに「早急に対応すべき視点」から「軌道運行の基本となる安全に資するもの」と「即効性のある利用者拡大策」を抽出し、支援内容を時系列的に整理することとした。



さらに、STEP 2及びSTEP 3について、専門家WGで整理した阪堺線の持つ公共交通としての役割についての考え方との整合を図るべく、堺市のまちづくりがめざす3つの方向性に沿った形で施策を体系化して、次のように支援策をとりまとめた。

	都心の魅力・活力を支える公共交通	人と環境にやさしい公共交通	交流と観光・文化を支える公共交通
	骨格となる軌道を補完するバス網を構築することにより、面的に地区を包含し、地区の一体性を高めることができる公共交通網を構築します。	公共交通の充実により、自動車に頼らなくとも移動できる交通環境を構築し、誰もが使いやすい公共交通の充実を図ります。	既存公共交通を有効に活用しながら、都心の南北及び東西の交通軸を強化し、都心へのアクセス機能の向上と地区の回遊性を高めます。
STEP 2	ゾーンチケット	高齢者割引	1区間運賃化
STEP 3	ICカード	低床式車両 停留場増設・機能改善	電車優先信号

4. 施策・事業（支援）の検証

4.1 阪堺線活性化推進懇話会での議論

阪堺線堺市内区間の支援策の実施にあたっては、学識経験者や沿線企業及び商工関係者、市民等で構成する「阪堺線活性化推進懇話会」を設立し、会議を年に2～3回開催し、支援策の検証・見直しに係る議論を重ねてきた。

懇話会は、阪堺電軌の決算確定後の7月～8月頃と交通調査結果確定後の1月～2月頃の開催を基本とし、現在までに、平成23年7月30日の第1回から令和元年7月29日まで17回開催され、以下のようなテーマについて議論してきた。

平成23年7月30日	(第1回)	○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について ○活性化に向けての意見交換 ○支援策等の検証（平休日交通調査結果）
）	）	
令和元年7月29日	(第17回)	○阪堺線の収支について ○中間検証での今後の支援の方向性に係る取組みについて

【阪堺線活性化推進懇話会委員構成（第1回～第17回）】

- ・大阪産業大学 人間環境学部 生活環境学科 教授
- ・広島工業大学 工学部 都市デザイン工学科 教授
- ・京都府立大学 公共政策学部 公共政策学科 教授
- ・大阪ガス株式会社 エネルギー・文化研究所 特任研究員
- ・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
- ・一般社団法人 堺市老人クラブ連合会 理事
- ・大醬株式会社 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
- ・公募委員

<阪堺線活性化推進懇話会での主な意見>

- ・訪日外国人向けの情報発信等の方法を充実させるべき。
- ・バスとの連携を強化するべき。
- ・阪堺線沿線外の堺市民にもっと乗ってもらうような方策を具体的に考える必要がある。
- ・恵美須町方面の利用者を増加させる方策を考えるべき。
- ・軌道のアスファルト舗装が傷んでいる箇所を順次補修し、安全性向上を図るべき。
- ・堺には自転車で走りやすい道が多いので、自転車交通と市民協働の取組みをセットで考えてはどうか。
- ・様々な取組みやイベントが急速に増えている。そのことについて皆にたくさん知ってもらうということが大事ではないか。

4.2 支援策の検証

4.2.1 中間検証とそれを踏まえた支援策の方向性

堺市から阪堺線堺市内区間に対する、平成 22 年度からの 10 年間における 50 億円の支援に関し、5 年を経過した平成 27 年度に、中間検証を実施した。

専門家の指導のもと、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、阪堺線活性化推進懇話会での議論も踏まえ、残り 5 年間の支援の方向性を検討することを目的に行った。

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、後半 5 年間の阪堺線への支援策の方向性については、基本的にそれ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て、以下の 3 つの観点で進めることにした。

【更なる安全性の向上】

- ・綾ノ町停留場～御陵前停留場間の併用軌道区間は、軌道改修が概ね完了したことから、専用軌道を中心に老朽化対策を実施し、更なる安全性の向上を図る。

【阪堺線堺市内区間の早期の自立再生】

- ・より高い利用者増加の目標に向けて、阪堺電軌の自助努力を促す観点から、利用者拡大に対する補助を重点配分する。併せて、目標が達成されない場合は、補助の減額も条件とする。

【市全体への効果の波及】

○沿線資源との連携

- ・山口家住宅、伝統産業会館、利晶の杜、南宗寺など沿線の様々な資源や、世界文化遺産登録をめざす百舌鳥・古市古墳群などとの相互連携を強化する。

○他の交通機関との連携強化

- ・路線バスなどの他の交通機関との連携を進め、大仙公園から旧市街地に至る観光エリアでの回遊行動を誘発していく。

○多様な主体の参加・協働の機会拡大

- ・多様な主体が阪堺線との連携に参加・協働ができる機会を増やしていく。

4.2.2 検証の更新

平成 27 年度の間検証を受け、後半 5 年間は「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」の観点で支援策を進めていることから、平成 30 年度までの実績をもとに、検証の更新を行う。

(1) 老朽化対策について

老朽化が著しい軌道や踏切保安設備等について、国と強調して施設更新により安全度の向上を図っている。

表. 老朽化対策に対する経費への補助実績額

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H22～H30 合計
実績額	約173 百万円	約222 百万円	約181 百万円	約90 百万円	約87 百万円	約180 百万円	約181 百万円	約157 百万円	約117 百万円	約1,388 百万円
(国補助)	約40 百万円	約45 百万円	約60 百万円	約30 百万円	約32 百万円	約59 百万円	約60 百万円	約52 百万円	約39 百万円	約418 百万円
(市補助)	約132 百万円	約177 百万円	約122 百万円	約60 百万円	約55 百万円	約121 百万円	約121 百万円	約104 百万円	約78 百万円	約970 百万円

1) 軌道の老朽化対策

- ・併用軌道敷（レール、P Cマクラギ化、道床の更新）

傷みが激しかった敷石区間を中心に改修。アスファルト舗装による復旧を止めることで、メンテナンス経費の削減を図っている。

単位：m

	上り線	下り線	計
H22年度	250.8	270.8	521.6
H23年度	316.3	321	637.3
H24年度	268.2	218.7	486.9
H25年度	166.6	75	241.6
H26年度	50	75	125
H27年度	160.5	123	283.5
H29年度	43.7	102.6	146.3
計	1,256.1	1,186.1	2,442.2

堺市内併用軌道 上下線路延長 5,196m
(全体の 47%)



老朽化した軌道



整備された軌道

・専用軌道敷（レール、マクラギ更新）

単位：m

	区 間	上り線	下り線	計
H27年度	御陵前～東湊	323.7	323.5	647.2
	石津北～石津	537.5	549.5	1087.0
H29年度	我孫子道～大和川	—	159.3	159.3
	船尾～浜寺駅前	381.8	381.8	763.6
H30年度	我孫子道～大和川	188.7	188.7	377.4
計		1431.7	1602.8	3034.5

※H30年度は大和川橋梁のマクラギ合成化（レールは更新せず）

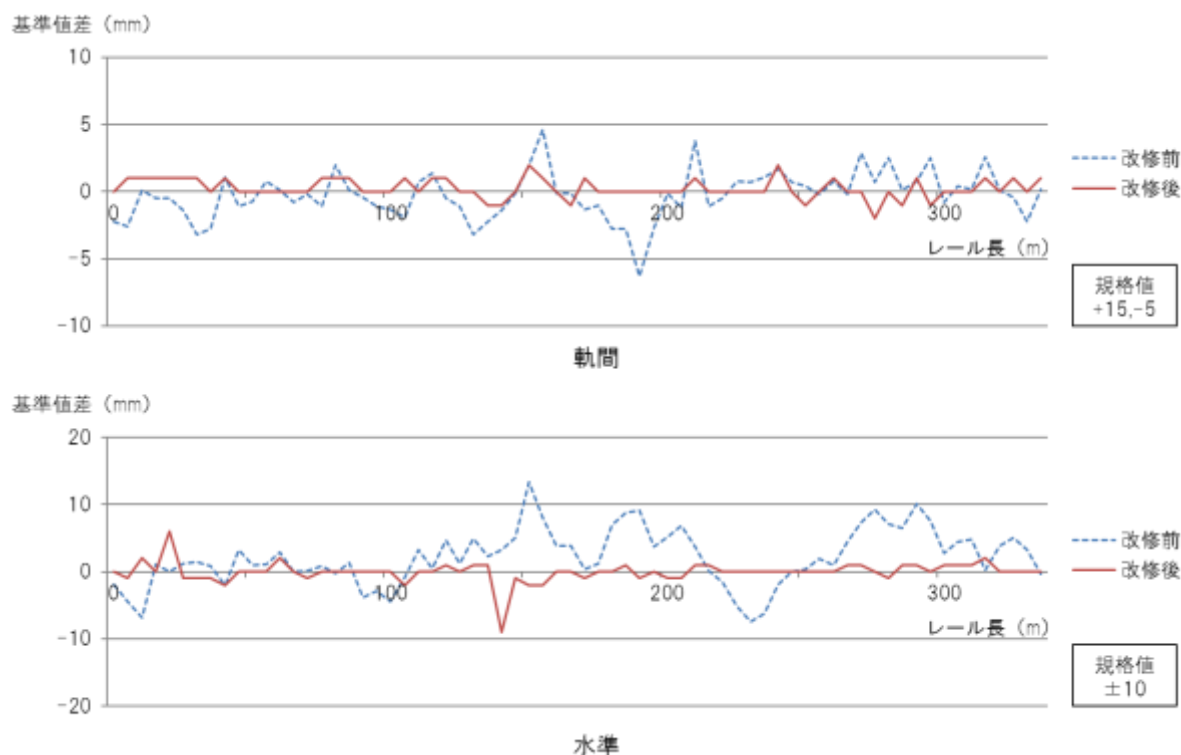
堺市内専用軌道 （我孫子道～綾ノ町）上下線路延長 1,240m
（御陵前～浜寺駅前）上下線路延長 6,884m 計 8,124m
（全体の 37%）

・軌道改修前後の検測結果

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により、軌間及び水準の両方向において偏差が縮小し、乗り心地の改善につながっている。

（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）

（例）御陵前～東湊〔上り〕



2) 踏切道遮断機更新

踏切保安設備の更新等により安全度が向上している。

平成 23 年度～平成 29 年度

21 踏切道



老朽化した踏切保安設備



更新された踏切保安設備

3) 電柱及び電車線更新

老朽化した電柱及び電車線の更新により、安全度が向上している。

平成 26 年度～平成 30 年度

高須神社～綾ノ町

上下 10 柱



老朽化した電車線



整備された電車線

4) 交差点

平成 22 年度	材木町交差点	剛質ブロック化
平成 30 年度	御陵前交差点	アスファルト段差改修
平成 30 年度	綾之町交差点	アスファルト段差改修

5) 踏切道

平成 30 年度	東湊 1 号踏切	アスファルト段差改修
平成 30 年度	高須神社 1 号踏切	アスファルト段差改修

6) 橋梁

平成 27 年度	石津川橋梁	合成マクラギ化
平成 30 年度	大和川橋梁	合成マクラギ化

(2) 施設高度化について

低床式車両の導入や停留場の新設・改修等の施設高度化を行い、利用者の利便性向上を図っている。

表. 施設高度化に対する経費への補助実績額

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H22～H30 合計
実績額	—	約10 百万円	約252 百万円	約442 百万円	約428 百万円	約116 百万円	約19 百万円	約4 百万円	約25 百万円	約1,296 百万円
(国補助)	—	—	約81 百万円	約136 百万円	約129 百万円	約17 百万円	—	—	—	約363 百万円
(市補助)	—	約10 百万円	約171 百万円	約306 百万円	約299 百万円	約99 百万円	約19 百万円	約4 百万円	約25 百万円	約933 百万円

1) 堺トラム（低床式車両）3編成の導入

- ・誰もが乗り降りしやすい阪堺電軌初となる低床式車両を導入

平成 25 年 8 月 25 日（土）～

堺トラム（茶ちゃ）営業運行を開始

平成 26 年 3 月 1 日（土）～

堺トラム（紫おん）営業運行を開始

平成 27 年 3 月 1 日（日）～

堺トラム（青らん）営業運行を開始



堺トラム（茶ちゃ）

2) ICカード導入

- ・平成 26 年 4 月 1 日より PiTaPa カード利用開始
- ・IC カード利用により、南海バスとの乗り継ぎ割引サービスを実施。（大人 50 円、小児 20 円割引）



読取機（IC リーダー）

3) 車内液晶表示システムの導入

- ・平成 26 年より車内に液晶表示システムを導入



液晶表示システム

4) 宿院停留場の大規模改修

- ・さかい利品の杜の最寄り停留場である宿院停留場の大規模改修を行っている。
- ・平成 28 年 1 月 31 日供用開始



宿院停留場

5) 綾ノ町上り停留場の美装化

- ・堺環濠都市区域にある綾ノ町上り停留場について、美装化改修を行っている。
- ・平成 30 年 11 月改修完了



綾ノ町上り停留場

6) 車両への補助ステップ設置

- ・平成 31 年 2 月よりモ 351 形・モ 501 形の 9 両について、乗車口へ補助ステップを設置している。



補助ステップ設置状況

7) 大道筋への右直分離信号（路面電車専用信号）の整備推進

- ・大道筋において、幹線道路以外の交差点で右折する自動車と路面電車との衝突を回避するため、警察の協力のもと、全 19 交差点中、右直分離信号を 13 箇所導入している。



右直分離信号導入状況

8) 停留場のナンバリング

- ・平成 24 年 3 月より停留場のナンバリングを導入し、外国人にも分かりやすい標記に努めている。



(3) 利用者拡大策について

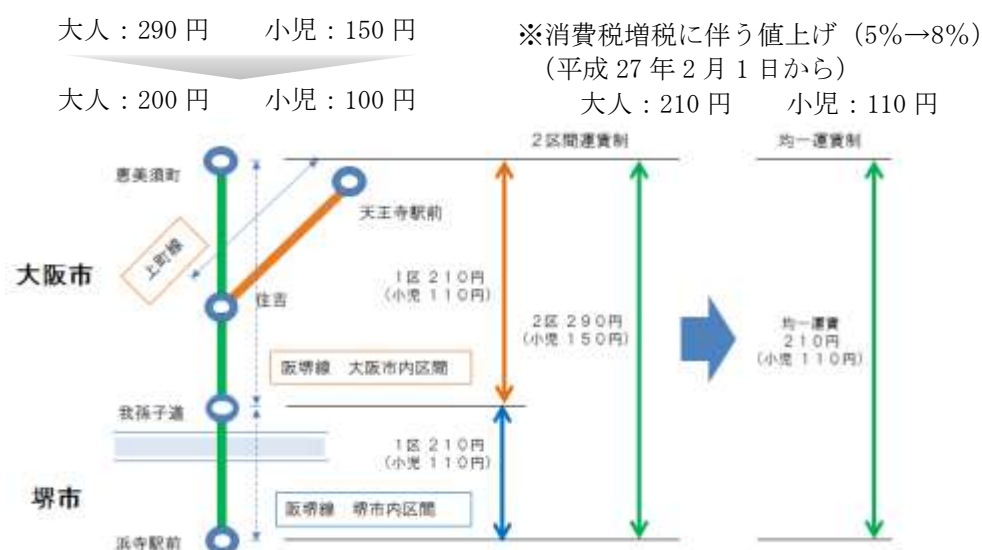
2 区間運賃の均一化や高齢者利用割引などを行い、継続的な利用者増加を図っている。

表. 利用者拡大策と運行継続に必要な経費への補助実績額

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H22～H30 合計
利用者 拡大策	約19 百万円	約80 百万円	約76 百万円	約100 百万円	約128 百万円	約130 百万円	約133 百万円	約145 百万円	約150 百万円	約961 百万円
運行継続 経費	約60 百万円	約120 百万円	約120 百万円	約100 百万円	約72 百万円	約70 百万円	約60 百万円	約55 百万円	約50 百万円	約707 百万円
小計	約79 百万円	約200 百万円	約196 百万円	約200 百万円	約200 百万円	約200 百万円	約193 百万円	約200 百万円	約200 百万円	約1,668 百万円

1) 運賃均一化

- ・堺市内～大阪市内の2区間運賃を均一化し、利用促進を図っている。



2) 高齢者運賃割引

- ・堺市民の 65 歳以上の高齢者は、おでかけ応援カードを利用することにより、1 乗車 100 円で利用可能となっている。

<利用可能日拡大>

平成 23 年 1 月～：5. 10. 15. 20. 25. 30

平成 25 年 7 月～：月～金曜日（祝休日及び年始を除く）

平成 27 年 11 月～：すべての曜日（年始を除く、利用可能日数は年間 240 日）

平成 29 年 1 月～：年始も利用可能となる

平成 30 年 4 月～：利用可能日数の上限を撤廃

3) ゾーンチケット

- ・沿線施設等の割引特典付きのゾーンチケット「堺おもてなしチケット」を発行することで、利用促進及び沿線との連携強化を図っている。

【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）

(4) 支援策開始後の阪堺電軌の利用状況について

1) 阪堺線の利用者数及びおでかけ応援カードの利用者数

- ・支援策開始以降、運輸収入から推計した阪堺全前線の利用者数は、おでかけ応援カードの利用者数とともに増加している。

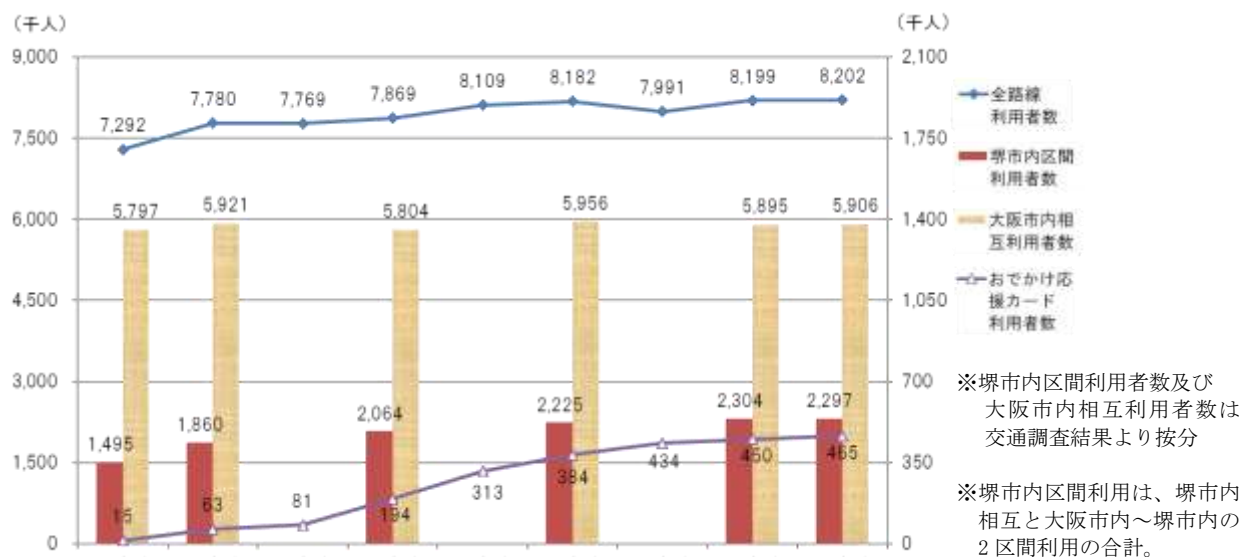


図 阪堺線の利用者数及び阪堺におけるおでかけ応援カードの利用者数

2) 阪堺電軌の交通調査結果（平日）

- ・区間別の利用者数推移では、大阪市内～堺市内2区間利用の利用者数は、支援策開始前よりも大きく増加している。（表1参照）
- ・ゾーン間利用者数推移では、大和川～浜寺駅前及び天王寺～神ノ木を含むゾーン間の利用者数が支援策開始前よりも増加しており、恵美須町～東粉浜及び住吉～我孫子道を含むゾーン間の利用者数は減少している。（表2参照）

表1 区間別の利用者数推移

	利用者数（人/日）					増減状況			
	H22.10 (支援前)	H25.10	H27.11	H29.10	H30.10	H22→H30		H29→H30	
						増減 (人/日)	増減率	増減 (人/日)	増減率
大阪市内相互発着	15,147	15,042	15,140	14,131	14,783	▲364	▲2.4%	652	4.6%
堺市内相互発着※	1,985	2,257	2,702	2,149	2,041	56	2.8%	▲108	▲5.0%
大阪市内～堺市内2区間利用	1,928	3,104	2,961	3,381	3,716	1,788	92.7%	335	9.9%
全区間利用	19,060	20,403	20,803	19,661	20,540	1,480	7.8%	879	4.5%

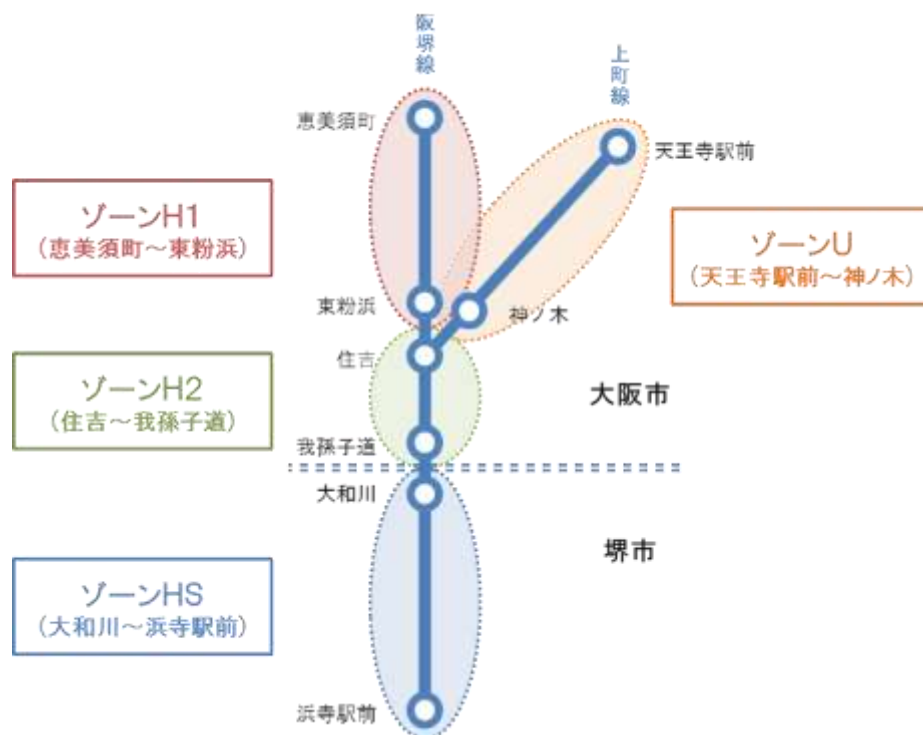


図 阪堺線・上町線のゾーン分類

表2 ゾーン間の利用者数推移

ゾーン	利用者数（人/日）					増減状況			
	H22.10 (支援前)	H25.10	H27.11	H29.10	H30.10	H22→H30		H29→H30	
						増減 (人/日)	増減率	増減 (人/日)	増減率
HS ⇄ HS ⇄ U ⇄ H1 ⇄ H2	3,913	5,361	5,663	5,530	5,757	1,844	47.1%	227	4.1%
U ⇄ HS ⇄ U ⇄ H1 ⇄ H2	13,696	14,802	15,428	15,099	16,013	2,317	16.9%	914	6.1%
H1 ⇄ HS ⇄ U ⇄ H1 ⇄ H2	2,968	2,766	2,113	1,757	1,790	▲1,178	▲39.7%	33	1.9%
H2 ⇄ HS ⇄ U ⇄ H1 ⇄ H2	6,557	6,689	6,862	6,371	6,538	▲19	▲0.3%	167	2.6%

(5) 支援策開始後の阪堺電軌の経営状況について

1) 阪堺電軌の軌道事業の欠損額推移

- ・阪堺電軌全線の軌道事業の欠損額は、支援策開始前の平成 21 年度に比べ、平成 30 年度では約 1.6 億円改善している。

表 阪堺全線の軌道事業欠損額の推移（堺市補助含まない）

（千円）

	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
収入	1,204,639	1,208,076	1,228,658	1,215,691	1,226,612	1,238,025	1,272,888	1,247,618	1,278,144	1,297,752
支出	1,543,789	1,452,648	1,513,926	1,535,509	1,472,792	1,445,481	1,460,665	1,445,984	1,506,369	1,476,088
欠損額	▲339,150	▲244,572	▲285,268	▲319,818	▲246,180	▲207,456	▲187,777	▲198,366	▲228,224	▲178,336

2) 運行の継続に必要な経費及び利用者拡大補助実績額

- ・平成 22 年度からの支援開始後、運行継続必要経費及び周知広報（A）への補助額が大きかったが、近年は高齢者割引及びゾーンチケット（C）への補助額が大きくなっている。

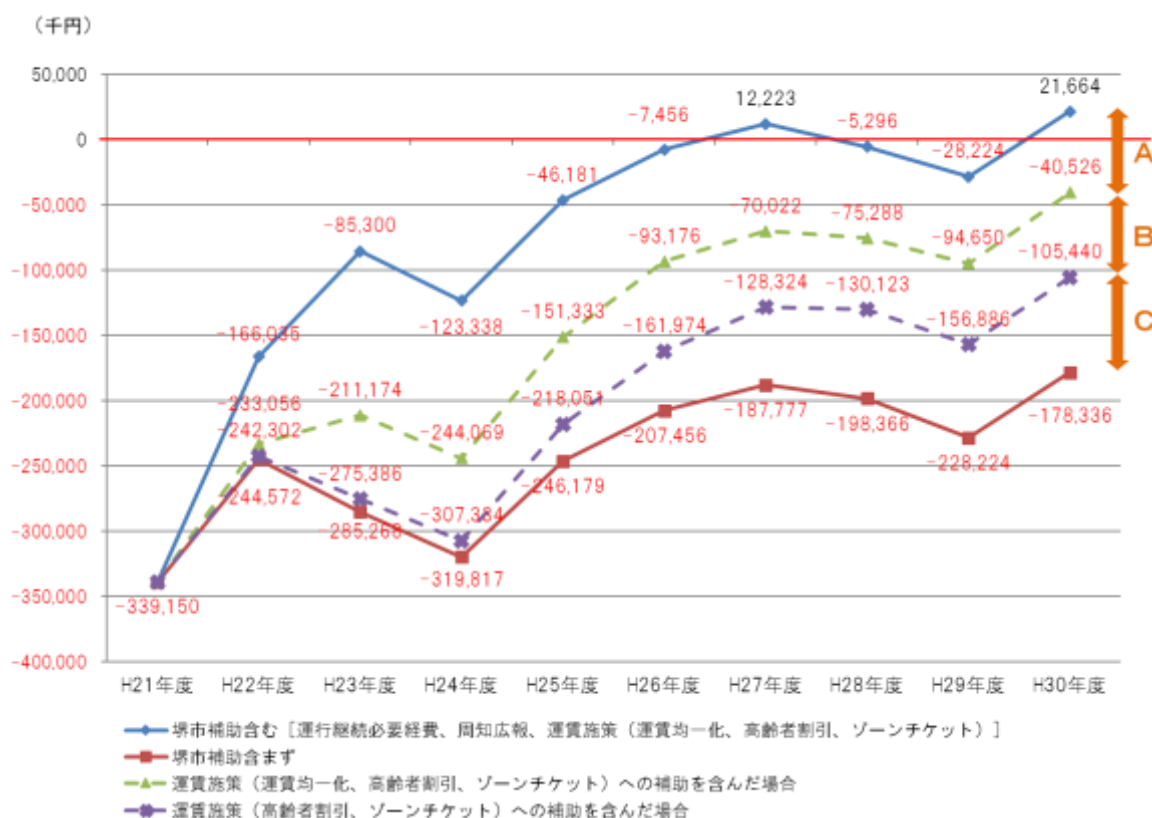


図 阪堺全線の軌道事業損益の推移

表 運行の継続に必要な経費及び利用者拡大補助実績額の推移

(千円)

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
運行継続必要経費	60,000	120,000	120,000	100,000	72,000	70,000	60,000	55,000	50,000
周知広報	7,021	5,874	731	5,153	13,720	12,245	9,992	11,426	12,190
A 合 計	67,021	125,874	120,731	105,153	85,720	82,245	69,992	66,426	62,190

(千円)

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
B 運賃均一化	9,246	64,212	63,265	66,718	68,798	58,302	54,835	62,236	64,914

※H26年度2月に、運賃改訂（200円→210円）を行ったことにより、2区間運賃（290円）との差額が90円から80円となった。

(千円)

	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度
高齢者割引	2,251	9,395	12,029	27,811	45,019	58,207	67,302	70,321	72,123
ゾーンチケット	19	487	454	317	463	1,246	941	1,017	773
C 合 計	2,270	9,882	12,483	28,128	45,482	59,453	68,243	71,338	72,896

(高齢者割引)

※H25年度7月より、利用日を平日に拡大。H27年度11月より、利用日を全日に拡大。

(ゾーンチケット)

※H26年度3月に、チケットのリニューアルを実施。

(参考) 利用者拡大補助の内訳

- ・堺市内・大阪市内区間の均一運賃化による減収に対する補助
290 円→200 円※ 90 円/人の減収を補填
- ・高齢者利用割引による減収に対する補助
 - 1 区間利用時：
200 円※→100 円 100 円/人の減収を補填
 - 2 区間利用時：
290 円→100 円 190 円/人の減収を補填

※消費税増税に伴い、平成 27 年 2 月 1 日以後は 210 円

(6) 支援開始後の阪堺電軌の誘客の取組みについて

- ・本市からの支援に併せて阪堺電軌の自助努力として、様々な誘客の取組みが実施されている。

1) 阪堺電軌主催の貸切電車ツアーの催行

- ・旅行業の免許を取得し、自らが主催する貸切電車ツアーを年数回催行し好評を得ている。

【路面電車まつり特別企画
モ161形車ミステリーツアー】
開催日：令和元年6月8日（土）
ツアー代金：大人2,500円、小児1,600円
参加者：38名



2) 新聞折り込み広告

- ・沿線外からの誘客を図るべく季節に応じた新聞折込広告を実施し、誘客につなげている。

実施年月：平成31年3月
配布エリア：大阪市内及び周辺市
配布部数：約17万部



3) 記念ヘッドマーク掲載車両の運行

- ・市の施策と連携した取組みも展開している。

【世界文化遺産登録記念ヘッドマーク
掲載車両の運行】
運行期間：令和元年7月～
運行車両：堺トラム3両、501形2両



4) ラッピング電車の運行

- ・人気の高いレトロ車両を活用し、南海電鉄やキャラクター会社と連携した取組みも実施されている。

【ハローキティ ラッピング電車】
運行期間：平成 28 年 10 月～平成 29 年 2 月
運行車両：モ 161 形車（166 号車） 1 両



5) 観光インバウンドの推進

- ・観光インバウンド推進のための取組みも実施されている。

【天王寺駅前停留場サイネージ】
実施年月：平成 28 年 12 月～
内容：多言語切替ができるサイネージを停留場に設置し、路線図や利用方法を案内



【車内での英語表記路線図】
実施年月：平成 29 年 10 月～
内容：電車内に乗車運賃や乗換路線も表記した英語版路線図を貼付



6) 大阪市との連携

- ・大阪市と連携し、天王寺駅前停留場から阿倍野停留場間の改修を実施している。

供用開始：平成 28 年 12 月～
内容：天王寺駅前停留場及び阿倍野停留場の
バリアフリー化、沿線商店街と連携し
た芝生軌道化



天王寺駅前停留場



阿倍野停留場



芝生軌道

(7) 堺市への波及効果について

1) 阪堺線支援の経済波及効果

- ・令和元年7月に、公益財団法人堺都市政策研究所にて、阪堺線への支援等による経済波及効果を算出した。阪堺線への支援等に関する投資は、堺市内において投資額の1.5倍を上回る経済波及効果（増加利用者ベース）を生み出している。
- ・阪堺線への支援等に関する投資総額は約43億5千万円（平成22年度～平成30年度）
- ・経済波及効果は約79億円（増加利用者ベース）＜堺都市政策研究所による推計＞

表 堺市における阪堺線への支援等による経済波及効果額

	9年間の経済波及効果	年間平均経済波及効果
増加利用者ベース	約7,899,000（千円）	約879,000（千円）
全利用者ベース	約15,770,000（千円）	約1,754,000（千円）

2) プロモーション効果

① テレビ等メディアへの露出

- ・存続のための取組みが、ニュース等で取り上げられるとともに、沿線イベントの紹介や、阪堺電車を利用した番組での沿線地域の紹介等がなされ、多くの方に取組みが周知されている。

○テレビ局

ニュース放送（ABC）
ニュース放送（関西テレビ）
おとな旅あるき旅（テレビ大阪）
みんなのまち（BSジャパン）
阪堺電車でのんびりぶらり旅（テレビ大阪）
阪堺線紹介（フジテレビONE）
Japan Railway Journal（NHKワールドJAPAN）

○雑誌

ちん電で歴史散歩（ムック）
路面電車EX（イカロス出版）
路面電車が走る街（講談社）
日本の路面電車（宝島社）

○ラジオ

「大阪の下町を路面電車を楽しむ」（NHKラジオ）
阪堺線開通100周年（MBSラジオ）
阪堺電車に乗って堺へおでかけ（ラジオ大阪）
路面電車であらり旅「路面電車祭り」（FM COCOLO）
路面電車であらり旅「堺の和菓子」（FM COCOLO）
路面電車であらり旅「南宗寺」（FM COCOLO）
路面電車であらり旅「いちびり検定」（FM COCOLO）
ノリノリトラベラー（ラジオ大阪）
関西ラジオワイド（NHK第一）

○ホームページ

- ・新聞社ホームページでの記事紹介、動画配信
- ・個人ブログで堺トラムの紹介、試乗会状況紹介
- ・個人の車両撮影 等

※上記は、インターネット検索等から得られた情報であり、全ての情報を抽出してはいない

② 阪堺線をテーマとしたドラマシナリオ作成

- ・市内高校生の手により創作された6つのシナリオをもとにしたオムニバスドラマ「阪堺電車」を、大学生たちが映像化するなど、市のプロモーションの素材としても活用されている。



阪堺線をテーマとしたドラマシナリオの映像化

3) 基金への寄附

- ・堺市公共交通活性化促進基金への寄附金（堺トラム導入時の平成24年度～平成26年度）は、約3千8百万円（堺市内396件、堺市外529件、匿名1件）。
- ・多くの方々が関わる機会を創出ただけでなく、全国から寄附が集まるなど、堺市の認知度向上にもつながっている。

表. 堺市公共交通活性化促進基金への寄附額及び寄附件数

	寄附金額 (万円)	件数		
		堺市内	堺市外	計
全体	3,836	396	529	925
法人	786	58	7	65
個人	3,050	338	522	860

※金額は概数

※匿名1件を除く

個人の内訳	阪堺沿線		阪堺沿線以外		
	堺市	大阪市	堺市	大阪市	その他
件数	196	83	142	50	389
寄附金額(万円)	1,123	260	487	139	1,041

4) 新たな沿線施設等

- ・沿線に新たな商業施設や宿泊施設が立地するとともに、関連団体との協働や各種イベント等が立ち上がっており、波及効果が拡大している。

① 大道筋沿線の新たな施設



▲ 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 サービス付高齢者住宅

■ 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



③ 飲食店舗（平成 25 年）



⑤ 信用金庫（平成 28 年）



⑥ 宿泊施設（平成 28 年）



⑩ 刃物店舗（平成 28 年）



⑪ 集合住宅（平成 25 年）



⑯ 宿院町公園（平成 30 年）

② 沿線宿泊施設（恵美須町）

- ・恵美須町エリアにインバウンド向けのホテルが増えている。一部ホテルでは宿泊者に阪堺電車の日乗車券が無料提供されるプランがある。



① BON HOSTEL（ボン ホステル）



② BON APARTMENT（ボン アパートメント）



③ 逸の彩（ひので）ホテル

③ 関連団体との協働・連携、沿線イベント等

- ・支援策の推進と併行する形で、多くの方に自主的な協働・連携の機会を提供するという効果が広がっている。

イ) 堺ちゃん電マルシェ

- ・大道筋歩道を活用した地域活性化の取組みとして3年連続で開催され、その後の沿線での地域活動や交流人口創出につながっている。

開催日：平成26年11月15日（日）
場所：大道筋 綾ノ町～神明町間、
開口神社参道
内容：物販、飲食等のマルシェを実施。
主催：NPO法人 RACDA 大阪・堺
NPO法人 堺者



ロ) 堺ミュージックストリート

開催日：平成29年9月23日（土）
場所：堺清水橋教会周辺
内容：各種アーティストによる演奏、ウクレレ体験、セレクトショップの開催等
主催：堺美塾 Sakai Music Street 実行委員会



ハ) 堺まち旅 MAP vol.2 スタンプラリー

期間：平成29年11月1日～12月3日
場所：さかい利晶の杜、エリアA【七道～神明町】、
エリアB【堺～宿院】、エリアC【三国ヶ丘～
けやき通り】
内容：MAPに番号が掲載されている店舗でのお買物によりポイント付与。「さかい利晶の杜」受付に提示すると記念品プレゼント。
主催：さかい利晶の杜



ニ) 新春まちなか福助人形展

期間：平成 30 年 1 月 7 日～1 月 29 日
 場所：山口家住宅、清学院、堺伝統産業会館、さ
 かい利晶の杜、堺市博物館
 内容：「笑い」をテーマに、笑っている福助や
 おふくの人形を中心に展示。
 主催：さかい利晶の杜



ホ) 第 41 回浜寺ローズカーニバル

開催日：平成 30 年 5 月 20 日（日）
 場所：浜寺公園
 内容：堺チン電の会による絵はがき販売、
 記念写真撮影、ペーパークラフトの
 塗り絵等を実施。
 主催：浜寺公園振興協議会

※定例的に実施



ヘ) 大道筋まちのデザイン Cafe ～物件とまちの利活用～

- ・堺区役所の大道筋活性化の取組みとして開催された。

開催日：平成 30 年 7 月 8 日（日）
 場所：旧泉本機鋼ビル
 内 容：空き物件を活用する取組
 「SOCIAL GOOD MARKET」など
 主催：市民活動団体 EXSA.
 堺区役所企画総務課



ト) サカイサンセットガーデン

- ・堺区役所の大道筋活性化の取組みとして開催された。

開催日：平成 29 年 8 月 25 日（金）
 場所：ザビエル公園
 内 容：マルシェ、オムニバスドラマ
 「阪堺電車」上映会など
 主催・共催：堺区役所企画総務課
 市民活動団体 EXSA.



チ) スピニングマーケット

- ・明治時代に建造された事務所跡等をリノベーションし、様々なイベント会場として活用するとともに、地域活動の拠点として情報発信に努められている。

開催日：平成 30 年 7 月 28 日（土）、29 日（日）
場所：スピニング・ミル、71 labo
内容：物品や食品などのマーケット、音楽
ライブ、ワークショップなど
主催：スピニング・ミル



リ) 堺チン電フェスティバル 2018

- ・毎年秋の文化財特別公開に併せて、阪堺線関連の市民団体主催の子供向けイベントが継続的に開催されている。

開催日：平成 30 年 11 月 4 日（火）
場所：堺伝統産業会館、ザビエル公園
内容：鉄道模型展示、ミニ S L 乗車など
主催：NPO 法人 RACDA 大阪・堺
未来へつなごう！堺チン電の会



ヌ) RUN 伴 2018

- ・認知症に取り組む団体が、毎年阪堺線を乗り降りするランニングイベントを開催している。

開催日：平成 30 年 10 月 28 日（日）
場所：浜寺公園駅～大小路～Mina さかい
主催：NPO 法人認知症フレンドシップクラブ、RUN 伴 2018 実行委員会



ル) ちん電マップの発行

- ・ 阪堺電車をこよなく愛する人々が、沿線での町遊びや活躍する人々を紹介するマップを継続的に発行している。

【ちん電マップ第7弾】
発行年月：平成 31 年 4 月
発行人：企業組合 HUCA・C
ちん電マップ事業部
内容：阪堺沿線情報、町遊びマップ
等の掲載



④ 堺おもてなしチケットにおける特典対象施設との連携

- ・堺おもてなしチケットを提示することにより、各種割引等の特典を受けることができる施設と連携し、特典対象施設の拡大を図っている。(各特典は対象施設側が負担)

表 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
茶奈 つば市製茶本舗 堺本店
水野鍛錬所
SAKAINOMA residence 錦
浜寺創菓庵 美乃や
浜寺餅 河月堂
cafe IROHA
堺市博物館
江久庵

- ・特典対象施設や沿線観光施設の情報やマップを掲載した「堺おもてなし手帖」を発行し、堺おもてなしチケット購入者等に配布している。



⑤ 観光施策との連携

- ・高須神社停留場～御陵前停留場間において、各停留場に因んだ与謝野晶子の歌や周辺の観光マップを市観光部が各停留場に掲出し、阪堺線と市観光との連携を図っている。



- ・天王寺駅前停留場において、市外からの誘客を図るための観光サインを停留場に掲出し、阪堺線と市観光との連携を図っている。



5. 今後めざすべき方向性について

超高齢社会や働き手不足が進行する一方、外国人旅行客の増加などを背景に、自動運転技術の進展、MaaSなどのICTを活用した移動サービスの展開など、社会環境や交通のとりえ方が大きく変革する時代を迎えている。

そのような中、堺市では、大阪府内初の百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録(2019.07)、大阪・関西万博(2025)を契機に、恵美須町沿線のホテル立地や外国人旅行客のインバウンド需要の増加、大和川自転車道の整備など、ハード・ソフトともに、大きな動きが想定されている。

支援完了後も阪堺線堺市内区間の存続を図っていくためには、このような背景を踏まえながら、停留場間隔も短く乗り降りもしやすい路面電車として、人々に愛されてきた堺の歴史的資源であるという特徴も活かし、鉄道、軌道、バス、さらには自転車など、多様な都市交通システムやまちづくりと連携しながら、以下の戦略を講じていく必要がある。

- I さらなる安全性の向上及びバリアフリーの推進**
- II 結節機能の向上（他の交通機関との連携強化）**
- III 沿線資源との連携強化**
- IV 多様な主体の参加・協働の機会拡大**

6. 戦略と具体的施策について

【戦略I】さらなる安全性の向上及びバリアフリーの推進

支援前は軌道をはじめとする施設の老朽化が著しく、利用者数の減少の一因でもあった。支援開始後、利用者の安全性を高め、安心して乗車していただけるよう、併用軌道区間を中心に軌道や宿院停留場の改修及び信号施設、電車線施設などの老朽化対策を講じるとともに、「茶ちゃ」、「紫おん」、「青らん」の愛称で知られる低床式車両3編成を導入した。中でも、利用者の安全確保が鉄軌道の最優先課題であることから、老朽化対策については支援前から国との協調により、市としても推進してきた経緯がある。支援期間中は、事業者の負担分についても特段の配慮をもって補助の対象としてきたが、継続的な老朽化対策を進める観点から、支援完了後も適切な事業者負担を求めながら、施策を推進していく。

施策内容

I-1 老朽化対策の実施

これまで実施してきた以下の施策を必要に応じ継続・拡充する。

- ・ 併用軌道区間および専用軌道区間の軌道改修（レール・まくら木の交換等）
- ・ 踏切内における路面改修（アスファルトの隆起及び陥没の補修等）
- ・ 停留場改修（上屋やホームの補修等）

◆実施主体

- ・ 阪堺電軌

I-2 交差点改修及び信号機能の向上

- ・ 併用軌道区間における交差点改修
- ・ 右直分離信号（路面電車専用信号）の導入
- ・ 交差点の安全確保（併用軌道区間の交差点における自動車と電車の接近に対する安全性確保のために、信号調整などの改善策を警察との協議に基づき実施する。）

◆実施主体

- ・ 阪堺電軌
- ・ 堺市（道路管理者）
- ・ 大阪府公安委員会

I-3 低床式車両の増備

◆施策内容（取組み）

- ・誰もが乗り降りしやすい低床式車両の増備

◆実施主体

- ・阪堺電軌



I-4 石津北停留場の新設・利用促進

- ・停留場間距離が最も長い東湊～石津停留場間（1,200m）に石津北停留場を新設。
大規模工場が集積する地域に停留場を設置することで通勤利用を促す。

◆実施主体

- ・阪堺電軌
- ・堺市



石津北停留場（浜寺方面）

【戦略II】 結節機能の向上

阪堺線は、堺市と大阪市を跨ぐ大阪府内唯一の路面電車として愛されてきた。しかしながら、利用者数は減少の一途をたどってきた。そこで、利用者の利便性を高め、阪堺線に乗車していただけるよう、堺市内区間と大阪市内区間に跨る2区間運賃の均一化や高齢者割引制度を実施するとともに、ICカードやゾーンチケットを導入し、さらに、石津北停留場を新設するなど、ハード、ソフト両輪で取り組んでいる。

さらに、南海本線連続立体交差事業や（仮称）大和川サイクリラインの整備を見据えて、沿線まちづくりとの連携や多様な交通システムとの連携による交通結節機能の向上を図っていく。



施策内容

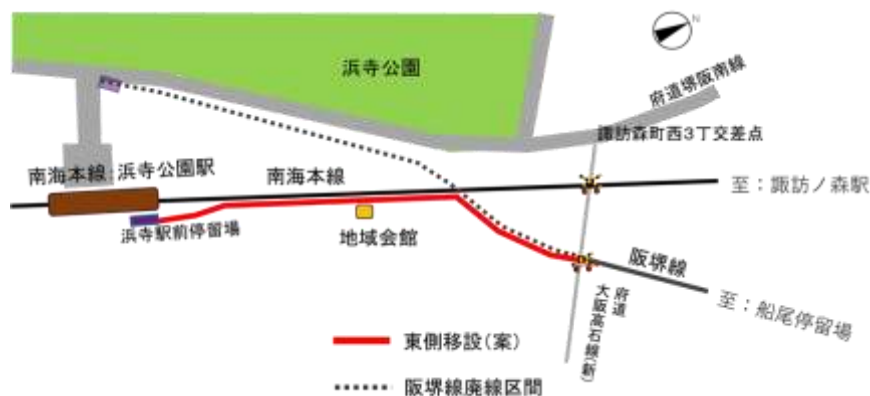
II-1 南海本線連続立体交差事業による影響軽減

- ・南海本線東側への阪堺線単線移設（案）

※現在、関係者と協議調整中

◆実施主体

- ・堺市
- ・南海電鉄
- ・阪堺電軌



II-2 シェアサイクルとの連携

- ・シェアサイクルのサイクルポートの設置

◆実施主体

- ・堺市
- ・シェアサイクル事業者

II-3 （仮称）大和川サイクリンとの連携

- ・大和川停留場付近における、サイクルサポート機能を有する賑わい拠点の整備

◆実施主体

- ・堺市
- ・阪堺電軌

※施設整備、管理運営については、民間参画等の検討を行う。



II-4 東西交通との連携

- ・東西交通軸（都心部）の検討

人口減少、高齢化が進む中、自動運転をはじめとする関連技術の進展など、社会環境や交通環境が大きく変わってきている。

都心部における東西交通軸の形成について、このような環境の変化を踏まえながら、さまざまな機種を想定し、事業性の確保、沿道環境への影響等を十分見極め検討していく。その中で、阪堺線との接続（花田口/大小路/宿院/御陵前停留場）について考慮する必要がある。

導入に向けて、自動車利用の抑制等の制約をクリアするため、社会実験の取組みを進める必要がある。

- ・大阪モノレール堺方面延伸の検討

大阪モノレール堺方面延伸については、大阪中央環状線を想定ルートとしており、阪堺線との接続（宿院停留場）について考慮する必要がある。

- ・東西方向の路線バスの利便性向上

東西方向の路線バスの利便性向上については、堺大和高田線と阪堺線との接続（花田口停留場）となる交差点付近に新たに花田口バス停留所を設置する等、乗継利便性の向上に取り組んできており、引続き、バスロケーションシステムの活用など路線バスの利便性向上に取り組む必要がある。

◆実施主体

- ・堺市

【戦略Ⅲ】沿線資源との連携強化

阪堺線は、江戸時代に形成された碁盤目状の区画（元和の町割）が残る堺環濠都市地域の中心を走る軌道であり、沿線には、寺社や江戸時代に建てられた町家が多く現存し、刃物や線香などの伝統産業の営みが行われている。

これまで、おもてなしチケットの導入により、他交通とのネットワークとあわせた阪堺線沿線の店舗などとの連携を図るとともに、貸切車両でのイベント開催など、まちづくりとの相乗効果を図るべく取り組んでいる。

これまでの取り組みを継続、拡充していくとともに、百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録にかかる施策との連携や、大阪・関西万博などを見据えたインバウンド等の誘客など、まちづくりと連携した施策を展開していく。

また、阪堺線の施設整備や改修等に当たっては、阪堺線のもつ100年の歴史と、歴史的資源が集積する沿線地域との調和に配慮し、一体的な空間形成につとめる。

施策内容

Ⅲ－1 観光周遊の誘発

- ・観光沿線情報の提供
- ・世界文化遺産とも連携した関連ツアーの誘致

◆実施主体

- ・南海グループ
- ・堺市
- ・堺市観光コンベンション協会
- ・旅行会社等

Ⅲ－2 歴史的風致に配慮した空間形成

- ・堺環濠都市地域
- ・浜寺周辺地域

◆実施主体

- ・阪堺電軌
- ・堺市
- ・市民、沿線住民



III-3 ゾーンチケットの拡充

- ・キャッシュレスシステムの導入（QRコード決済など）
- ・おもてなし手帖の充実

◆実施主体

- ・阪堺電軌
- ・南海バス

《QRコードによる乗車システムの事例》

モバイル乗車券

乗車システムメンテナンス情報

電車一日乗車券

- ・スマートフォン画面を利用した乗車券です。
- ・『一日乗車券』か『24時間乗車券』を選択できます。
- ・スマートフォンに「長電アプリ」（無料）をダウンロードして購入することができます。
- ・お支払いは携帯電話料金と一緒に引取るキャリア決済がクレジットカード決済から選ぶことができます。
- ・注意事項をよくお読みいただいたうえでご購入ください。
- ・購入後、お持ちの際はスマートフォンに表示される画面を乗務員にご提示下さい。

長崎を日帰りで見学する人にオススメ！

一日乗車券

- ・ご購入された当日のみご利用いただける乗車券です。
- ・販売金額は大人券500円、小児券250円です。

長崎で宿泊して観光する人にオススメ！

24時間乗車券

- ・ご購入後24時間ご利用いただける乗車券です。
- ・販売金額は大人券600円、小児券300円です。

モバイル乗車券は「長電アプリ」（無料）が必要です！

QRコードからダウンロードして下さい。

【iPhone】

【Android】

長崎電軌の例：

QRコード読み取りによりインストールしたアプリを用いて、「一日乗車券」または「24時間乗車券」を購入できる。多人数分を購入可。支払いは電話料金と一括決済またはクレジットカード決済を選択可。

- ⑤クレジットカード決済かキャリア決済を選択し、画面の指示に従って必要事項を入力の上決済まで終了すると以下の画面が表示されます。



- ⑥電車を降りる際にこの画面を乗務員にはっきりと提示してください。



長崎観光は路面電車に乗って楽しんで！

プライバシーポリシー

当アプリが取得する個人情報は、以下の目的のために利用いたします。

- ・モバイル乗車券を購入した都市を特定するため
- ・ご利用や決済に関する不具合があった際の御本人へのご連絡のため(※)

※電話番号の入力を任意で求めています。

資料：長崎電気軌道(株)ホームページ「モバイル乗車券」

<http://www.naga-den.com/publics/index/11/>

III-4 交通系アプリとの連携

- ・ 阪堺線沿線の情報発信
- ・ 乗継情報の提供
- ・ シェアサイクルアプリとの連携

◆実施主体

- ・ 阪堺電軌
- ・ 南海バス
- ・ 堺市
- ・ 経路検索提供事業者
- ・ シェアサイクル事業者



【戦略Ⅳ】多様な主体の参加・協働の機会拡大

これまで、公共交通の利用を促進するとともに、高齢者の社会参画を促すため、市内路線バスと連携し、阪堺線を一乗車 100 円で利用できる高齢者割引制度を実施してきた。また、沿線地域の企業、市民、市外の方々が会員となった「未来へつなごう！堺チン電の会」によって浜寺ローズカーニバルにおけるPR、路面電車まつり、堺ちん電フェスティバルなどの活動などが実施されてきた。

引き続き、沿線まちづくりや学校教育との連携、高齢者の社会参加などを促すことで、阪堺線の利用促進と沿線地域の活性化に取り組んでいく。

施策内容

Ⅳ－1 沿線まちづくりとの連携

- ・堺環濠都市北部地区
- ・宿院周辺地域（さかい利晶の杜含む）
- ・浜寺周辺地域

◆実施主体

- ・阪堺電軌
- ・堺市・堺観光コンベンション協会
- ・NPO法人
- ・市民団体等

Ⅳ－2 大阪市内との連携

- ・天王寺（堺市への誘客）
- ・恵美須町（インバウンド対応）
- ・住吉（大阪ちん電バル）

◆実施主体

- ・阪堺電軌
- ・市民団体
- ・宿泊事業者
- ・堺市
- ・堺観光コンベンション協会等

IV-3 高齢者の社会参加の促進

- ・車両のバリアフリー化（低床式車両の増備（戦略Ⅰ再掲））
- ・停留場のバリアフリー化（戦略Ⅰ再掲）
- ・「高齢者利用割引」から「おでかけ応援制度」への転換

◆実施主体

- ・堺市
- ・阪堺電軌
- ・南海バス

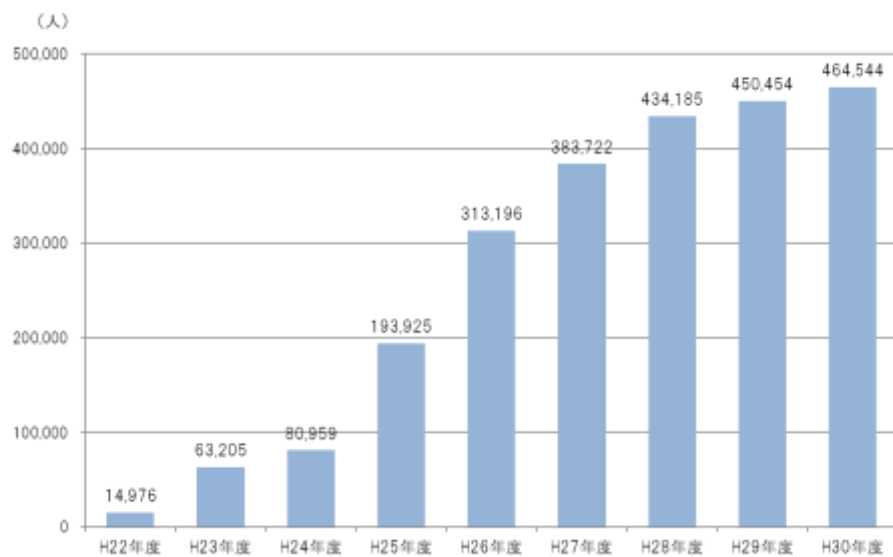


図 阪堺におけるおでかけ応援カード利用者数の推移

7. 推進体制とスケジュール

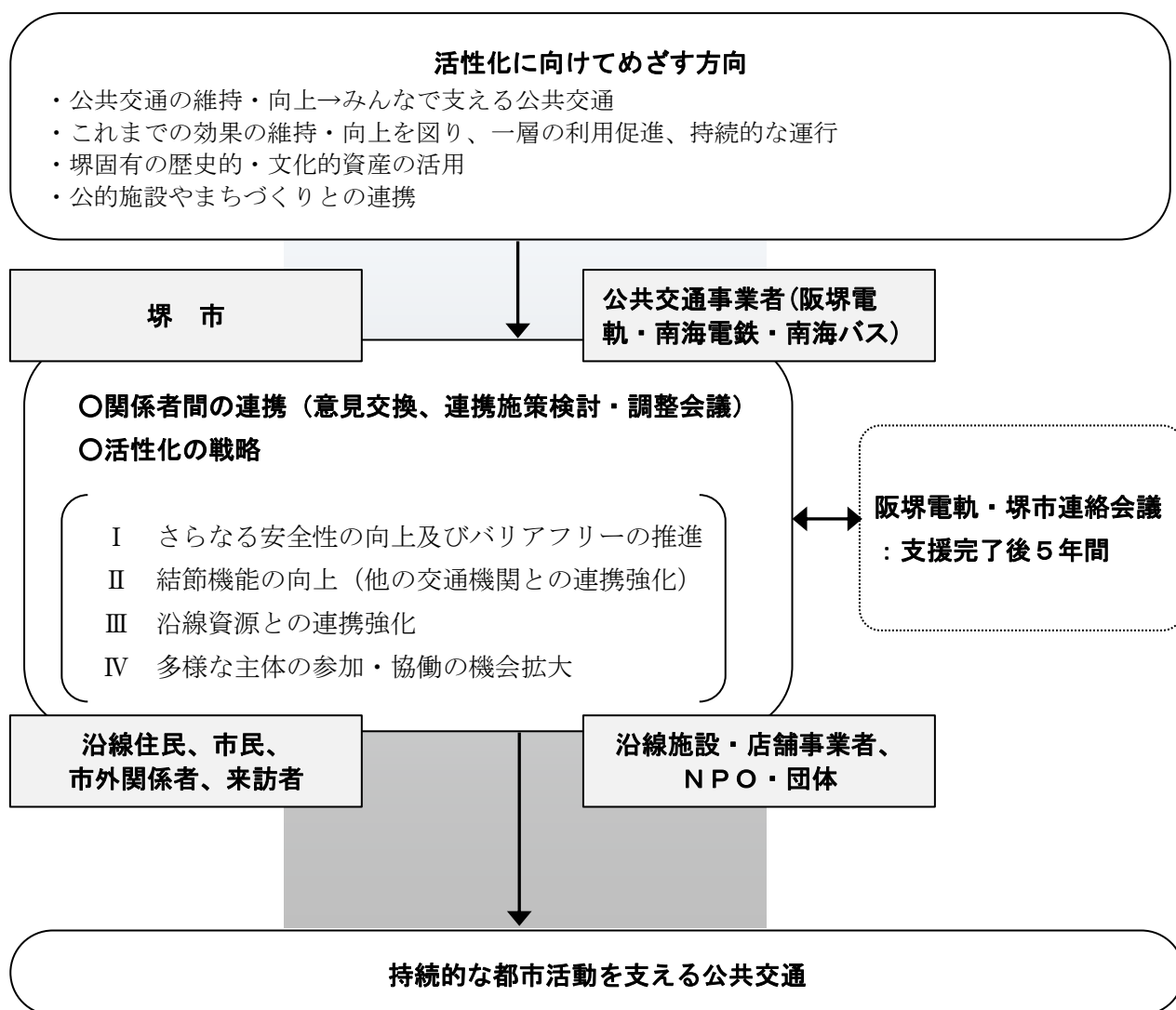
阪堺線をはじめとする公共交通は、人と環境にやさしい移動手段であり、日常生活及び都市活動を支える交通機関である。

人口減少、高齢化の進展が進む中、公共交通機関を維持していくには、「みんなで支えていく」という理解と行動が必要である。

そのためには、利用者にとってより一層利便性がよく、安全・快適に利用していただくための整備や都市交通システムが連携・連動する仕組みを展開していく。

また、都市活動を支える交通機関として、まちに共存する地域資源やまちづくりとも連携し、堺を案内するおもてなしの一端を担うことで、来訪者の増、利用促進につなげることも必要である。

(1) 推進体制



(2) スケジュール

表 戦略・施策に対応する事業ごとのスケジュール

戦略	施策	事業番号	事業概要	実施時期		
				短期	中期	長期
【戦略Ⅰ】さらなる安全性の向上及びバリアフリーの推進	Ⅰ-1 老朽化対策の実施	1	軌道改修			→
		2	踏切路面改修			→
		3	停留場改修			→
	Ⅰ-2 交差点改修及び信号機能の向上	4	併用軌道区間における交差点改修			→
		5	右直分離信号(路面電車専用信号)の導入	→		
		6	交差点の安全確保		→	
	Ⅰ-3 低床式車両の増備	7	低床式車両の増備			→
	Ⅰ-4 石津北停留場の新設・利用促進	8	石津北停留場の新設・利用促進	→		
【戦略Ⅱ】結節機能の向上	Ⅱ-1 南海本線連続立体交差事業による影響軽減	9	南海本線東側への阪堺線単線移設(案)			→
	Ⅱ-2 シェアサイクルとの連携	10	シェアサイクルのサイクルポートの設置	→		
	Ⅱ-3 (仮称)大和川サイクルラインとの連携	11	大和川停留場付近におけるサイクルサポート機能を有する賑わい拠点の整備		→	
	Ⅱ-4 東西交通との連携	12	東西交通軸(都心部)の検討		→	
		13	大阪モノレール堺方面延伸の検討			→
		14	東西方向の路線バスの強化	→		

戦略	施策	事業番号	事業概要	実施時期		
				短期	中期	長期
【戦略Ⅲ】 沿線資源との連携強化	Ⅲ－１ 観光周遊の誘発	15	観光沿線情報の提供			→
		16	世界文化遺産とも連携した関連ツアーの誘致		→	
	Ⅲ－２ 歴史的風致に配慮した空間形成	17	堺環濠都市地域			→
		18	浜寺周辺地域			→
	Ⅲ－３ ゾーンチケットの拡充	19	キャッシュレスシステムの導入（QRコード決済など）		→	
		20	おもてなし手帖の充実	→		
	Ⅲ－４ 交通系アプリとの連携	21	阪堺線沿線情報の発信			→
		22	乗継情報の提供			→
		23	シェアサイクルアプリとの連携			→
【戦略Ⅳ】 多様な主体の参加・協働の機会拡大	Ⅳ－１ 沿線まちづくりとの連携	24	堺環濠都市北部地区			→
		25	宿院周辺地域（さかい利晶の杜含む）			→
		26	浜寺周辺地域			→
	Ⅳ－２ 大阪市内との連携	27	天王寺（堺市への誘客）			→
		28	恵美須町（インバウンド対応）			→
		29	住吉（大阪ちん電バル）			→
	Ⅳ－３ 高齢者の社会参加の促進	30	車両のバリアフリー化			→
		31	停留場のバリアフリー化			→
		32	「高齢者利用割引」から「おでかけ応援制度」への転換	→		

(3) マネジメントサイクルの推進

施策・事業を効率的・効果的に推進していくため、計画（PLAN）、実施（DO）、評価（CHECK）、改善（ACTION）からなる PDCA マネジメントサイクルによる進行管理を行う。

また、支援完了後 5 年間においては、阪堺電軌と堺市との間で連絡会議を開催し、施策や事業の実施状況の評価・改善を行い、その結果を必要に応じて反映させる。

○施策・事業の策定（PLAN）

- ・今後のめざすべき方向性として掲げた戦略を達成するために、施策・事業を体系的に位置づけ、各事業について、役割分担とスケジュールを計画する。

○施策・事業の実行（DO）

- ・各事業のスケジュールにより、市民・事業者・行政が連携して事業を進める。

○進行管理・評価（CHECK）

- ・進行にあたっては、事業の進捗状況を把握し、達成状況の検証・評価を行う。
- ・阪堺電軌・堺市連絡会議の開催により協議・調整、意見交換を行う。

○改善（ACTION）

- ・支援完了後 5 年を目途に、持続的な都市活動を支える公共交通という観点から施策・事業の効果を再点検し、必要に応じて見直す。

