

阪堺線存続の歩みと東西鉄軌道計画の中止について

—市民活動から見えてきたものといこれからの課題—

池田昌博[†]・野木義弘[†]・ペリー史子^{††}

Survival of the Hankai Railway Line and cancellation of the
East-West LRT tram line: an overview of civic activities and
future issues

IKEDA Masahiro[†]

NOGI Yoshihiro[†]

PERRY Fumiko^{††}

Abstract

The modernization of the Hankai Electric Railway Sakai City section (Hankai Line) located in the south of metropolitan Osaka was planned along with the “East-West LRT Plan” that connects Nankai Sakaihigashi Station to Sakaihama via Sakai Station. These plans were put in place as an environment-friendly city model in response to excessive motorization and to realize the regeneration of the city center.

However, after the election of the mayor who promised to discontinue the East-West LRT Plan in 2009, it and other related projects were canceled. For this reason, the Hankai Line was also put under consideration for abolition. In September 2010, however, Sakai City announced a 10-year survival support policy due to persistent activism for its continuance and revitalization by citizens and users.

This year is the 10th year, but many issues remain, such as the independent management of the Hankai Line in the midst of problems caused by COVID-19, the announcement of an alternative plan to cancel the East-West LRT, and the examining of a comprehensive transportation system for the entire region. We will describe the issues and future problems through the history of these activities.

[†] RACDA大阪・堺 理事

^{††} 大阪産業大学 デザイン工学部建築・環境デザイン学科教授

草稿提出日 11月2日

最終原稿提出日 1月6日

Keywords : Urban policy, residents participation, local activism, local public traffic, transportation planning, town center revitalization, LRT, tram

キーワード : 都市政策, 住民参加, 地方公共交通, 交通計画, 中心市街地再生, LRT, トラム

要 旨

阪堺電気軌道堺市内区間（阪堺線）は大阪市と堺市を結ぶ路面電車網であるが、その近代化が、南海堺東駅から堺駅を經由し堺浜を結ぶ「東西鉄軌道計画」とともに計画されていた。環境モデル都市としての過度のモータリゼーションに対応し、中心市街地の再生等を図りながら人と環境にやさしい交通まちづくりを実現することを目的としていた。

しかし、2009年の東西鉄軌道計画の中止を公約した市長の当選を経て、関連計画も含めて中止された。このため、阪堺線は廃止の危機に陥ることになったが、一般市民が中心となった存続、活性化に向けた粘り強い活動により、2010年9月に、堺市が10年間の存続支援の方針を決定¹⁾した。

この間、堺市による総額50億円という支援が行われ、低床式車両の導入や軌道の改修、堺市内と大阪市内を跨ぐ区間の運賃引き下げ等が行われ利用者数も回復してきた。

2020年度はこの10年目に当たるが、コロナ禍での阪堺線の経営自立、中止された東西鉄軌道計画代替案の提示、地域全体の総合的な交通体系の検討等、課題が山積している。今までの活動経緯を通じての課題、今後の問題点等を述べる。

1. 本研究の背景

本論では、阪堺線およびその存続と強く関わった東西鉄軌道計画の中止について、その歩みを資料に基づいて時系列的に整理し、市民・利用者、行政、事業者の動きの中に現れた成果と課題について考察することを目的とする。

まず、阪堺線の歴史について述べ、その中で生じてきた阪堺線存続に関する動きの概要についてとりまとめる。

阪堺電気軌道（以下「阪堺電軌」）は1911年に開業し100年を超える歴史を有するが、空襲による被災、堺市内区間の廃止論議等、決して平坦なものではなかった。

1957年、道路拡幅工事を実施するため、阪堺線が走行する大道筋（堺市内区間）の軌道を道路の中央に移動している。堺市民は、区画整理を快く受け入れ、沿線の空襲から免れた古い家屋は「曳家」と言う工法で移設されている。今でも、一部ではあるが、この家屋

が歴史的景観として残っている。この姿を見ると、多くの沿線住民がこの事業に協力を惜しまなかったことがうかがえる。

1960年代までは、通勤客や学生にあふれ、堺市内だけで1,000万人近い利用者²⁾を数えたが、1970年前後からのモータリゼーションの進展やその後の少子高齢化による通学需要の減少等により乗客の減少に歯止めがかからず、経営の危機的状況が伝えられるようになった。2001年4月には事業者である阪堺電軌から、6項目からなる要望書³⁾が堺市長に提出された。6項目は以下の通りである。

- ・ 運行にかかる助成制度の創設
- ・ 堺市内での利用者増加のため、総合施策の実施
- ・ 高齢者、障害者の利用促進に関する公的助成の実施
- ・ 軌道運行の効率向上の為の配慮
- ・ 堺市内における固定資産税の免除等の優遇措置
- ・ 当社と貴市との間で上記諸施策の具体化の為の定期的協議の開催

しかし、堺市は実効的な支援を行わず、同社は2003年3月に阪堺線堺市内路線を廃止するための協議を依頼する「阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（協議）」⁴⁾を堺市に提出している。

これに対し、堺市は2004年4月に阪堺線が存続できるよう支援する旨の「阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（回答書）」⁵⁾で回答している。支援策としては、2004年度から軌道施設の保安度向上のため、鉄道軌道近代化設備整備費補助事業の国庫補助以外を堺市が負担すること等が示されていた。

また、2003年12月に、堺市の外郭団体である「堺市都市整備公社」に事務局を置く「堺のチンチン電車を愛する会」を設立し、会員を募って切符の販売、ボディ広告、イベントの開催等乗客を増やすための取り組みに着手している。会には、地元の商工団体、女性団体、福祉団体等の関係者、「愛好家」等が集い、運動を通じて賛同者を募り利用者拡大の取り組みを行ったが、利用者減少には歯止めがかからなかった。この間、一般市民からも阪堺線堺市内区間の存続を求めた約2万1千人の署名が堺市に提出されている。

なお、「堺のチンチン電車を愛する会」は、2011年9月に「未来へつなごう！堺チン電の会」と名称が変更され、堺市交通部に事務局が移管されている。

2. 東西鉄軌道計画中止と阪堺線存続運動

2-1 東西鉄軌道計画

(1) 計画の内容

さて、その頃、堺の大小路筋にLRTを通して、東西鉄軌道を建設する計画が持ち上がり、東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）の経営予定者の公募の際、南海電気鉄道(株)および阪堺電軌からは、東西鉄軌道（堺駅～堺東駅）と阪堺線堺市内との一体経営が提案されていた。⁶⁾

東西鉄軌道と結ぶ阪堺線は当然、高度化し乗客が増え、「阪堺線存続は間違いない」と多くの関係者はとらえ、阪堺線堺市内区間の公有化事業スキーム等の協議も開始されていた。

また、この計画は「環境モデル都市・堺」⁷⁾としての目玉事業でもあった。環境モデル都市としての事業概要は以下の通りである。

- ・LRT等の公共交通と自転車を中心とした「モビリティ・イノベーション」(都市構造の改革)
- ・メガソーラー事業等自然エネルギーを最大限活用した「エネルギーイノベーション」(産業構造の転換)
- ・自然環境の保全や花、緑や水を活用したまちづくりの推進等「ライフスタイルイノベーション」(環境文化の創造)

東西鉄軌道計画は、全国でも先進事例として紹介され、現在、全国で最先端の取り組みを行っている富山市長からも「堺市に負けないように」との号令がかかっていたと仄聞する。

この間、国レベルでも国土交通省による路面電車事業への支援策も構築され、全国的な市民運動が高揚する中、2004年には、衆参の超党派の議員で組織された「新交通システム推進議員連盟」が発足している。全国的な市民運動は、既存の路面電車を維持、存続させる運動を行う「路面電車愛好支援団体協議会」と国土交通省等に積極的な政策提言を行う「全国路面電車ネットワーク」(いずれも任意団体で「NPO法人 公共の交通 ラクダ」が事務局)が活動の中心となっている。

「全国路面電車ネットワーク」は路面電車事業における公有民営方式や交通政策基本法の実現に向けての提言活動を継続させ実現させている。

また、大阪産業大学が堺市内で2009年実施したアンケート結果⁸⁾をとりまとめた「堺

市LRT開通前の人々の意識に関する現状分析」（堺市内7区の全世帯の約1.9%に相当する6,900世帯にアンケート用紙を配布し、1,282世帯、2,247人から回答を得ている。）によると、この計画がまちづくりに役立つと評価した市民が48.1%，そうでないと評価したものが21.2%であり、当計画に賛同する意見が多数であった。

（2）計画の中止

しかし、堺市全体の総合的な交通政策をとりまとめた「堺市の交通ビジョン」⁹⁾が2008年6月に公表されたものの、具体的な施策の展開には至らず、まちづくり像も十分に示されなかった。

また、先行して実施される予定であった阪堺線堺市内区間（大道筋区間）の軌道緑化、改修工事も遅延する状況が続いていた。このような中、2009年2月の住民説明会では、多くの反対論¹⁰⁾が出されることになった。

その後の堺市長選挙の結果も経て、東西鉄軌道計画は堺駅前東口～堺駅前間の計画の中止と堺浜～堺駅前西口間（堺浜区間）の見直しを新市長が表明¹¹⁾している。

この堺浜区間については、堺市は「東西鉄軌道（堺浜・堺駅間）の事業性の検討について」¹¹⁾を公表し、堺浜・堺駅ルートのみ事業採算性の見直し結果として、建設費が330億円と50億円増加し、利用者数が8,300人／日（当初12,000人／日）とし、年度収支は公有民営の場合△5百万／年としている。

この資料には原価算定期間等基本的なデータが開示されていないほか、「整備に関しては国の補助制度があります」と記載しながら、国の補助金額は明示されていない。

まずは事業計画の詳細を明示したうえで、市民が容易に理解、判断できる情報を開示し論議する必要があるが、事業費が高い堺浜・堺駅区間においては、ルートや工法の再検証を第三者の専門家も交えながら実施し建設費の削減方策を検討すべきであると考えられる。また、市民の中には公有民営であれば行政コストは年間5百万円に過ぎず、費用便益比を検証のうえ事業化すべきとの意見が散見された。

この事態は、東西鉄軌道の実現が長年の多くの堺市民の熱望であり、阪堺線の再生、活性化と言う観点からも極めて残念なものであったが、まちづくりは、あくまでも、住民や来訪者の利便性や福利向上をめざすものであり、住民合意がない状況では止むを得ないものであった。

各地で公共事業を推進する場合、論議の中心はインフラコストとなる。巨額の公的資金を使うのであるから当然のことではあるが、インフラをどのようにまちづくりや住民福祉のために活かしていくのかと言うソフト面での取り組みや、そのインフラが、どれだけ地

域に貢献するのか、つまり費用便益（B/C）の説明や論議が根本的に不足している場合が多い。東西鉄軌道計画はその典型的な事例であった。

また、路線敷設に伴う、駐車スペースの確保や荷捌き方法等現実的な問題でも具体策が十分明示されず、論議の中心が、もっぱら建設コストと車の走行空間の確保と言ったものとなり、まちづくりの基本理念や公共交通論、エネルギー環境問題等の本質的な論議が十分なされなかったと言える。

さて、この時点でポイントとなったのが、阪堺線の活性化と東西鉄軌道計画が、中心市街地の交通網を近代化し再編する一体的な事業であることが、一般市民だけではなく、長年、阪堺線の存続問題に取り組んできた市民のなかにも、十分認識されていなかったことである。

市長選挙直後は、堺市当局を初め、各団体も右往左往の状態であり、堺市全体の方向性が全く見えない状態であった。堺市は2010年1月に、阪堺線の公有化を撤回¹⁾して、阪堺線の軌道改修に纏わる国庫補助金も含めた予算の返納と言う事態に至っている。

この間、以降にも、堺市中心部の商店街が衰退し、南海本線堺駅前のイトーヨーカドーの撤退、堺東駅前の「堺東中瓦町2丁目地区第1種市街地再開発事業」の中止、ジョルノ（堺東駅前再開発ビル）の空き店舗増大等が相次ぐ一方で、堺市中心部から外れた臨海部の旧工場跡地に大型のショッピングセンター誘致等が行われている。

(3) さかいLRT研究交流センターの活動

東西鉄軌道計画が中止になるまでの間、官学共同事業として「さかいLRT研究交流センター」の活動があったので、ここでとりまとめておく。

東西鉄軌道計画に関わる活動の中では、「さかいLRT研究交流センター」（以下「センター」と略称）が、2005年5月から2009年12月の約4年半、堺市中心部の山之口商店街の空き店舗を利用して運用されていた。センターは、LRT整備に関わる調査・研究・交流の拠点である。（写真-1）LRT整備計画にあわせて大阪産業大学と堺市の共同事業の形態をとり、市民・利用者、行政、事業者による三位一体の活動の拠点にもなった。

センター開設は堺市（行政）と大阪産業大学（研究機関）の共同事業であるが、市民との交流を重視し、自由にコーヒーが飲める等気軽に立ち寄ることのできる場を常設していた。大学側の目的は、開設当時はまだ日本では事例の少ないLRT整備過程の記録拠点確保、市民との交流による情報提供と意識把握のための拠点確保といったものであった。LRT開業後は、継続的にまちの変化を計測し、記録する業務へと変化してゆくことが想定された。一方、行政側である堺市の目的としては、LRTに対する市民の認知度を高めるため



写真－1 さかいLRT研究交流センター外観

表－1 さかいLRT研究交流センターの主な活動

年	内容 [カッコ内は日付]
2005	山之口商店街ガラクタ市（開口神社）にてLRT広報活動 [5/27]
2006	<ul style="list-style-type: none"> ・富山ライトレール・万葉線見学ツアー（参加35名）[5/12-13] ・写真展「世界のLRT・日本のLRV」堺市役所（参加1,350名）[8/1-10] ・さかいLRT通信創刊号発行（250部）[9/11] ・さかいLRT通信第2号発行（250部）[10/6] ・広島・岡山路面電車見学ツアー（参加33名）[10/6-7] ・ヨーロッパLRT調査 [11/23-12/3] ・アンケート（おでかけ調査）[11-12月] ・アンケート（都心居住者，交通行動）[12月] ・アンケート（道路の使い方に関する意識調査）[12-1月]
2007	<ul style="list-style-type: none"> ・さかいLRT通信第3号発行（250部）[1/1] ・さかいLRT通信第4号発行（250部）[3/1] ・パネル展「世界のLRT・SAKAIのLRT」高島屋堺店 [4/11-17] ・グリーンフェスティバルパネル展 [5/5] ・松山・高知路面電車見学ツアー（参加26名）[5/18-19] ・さかいLRT通信第5号発行（250部）[7/2] ・堺祭りパネル展示 [10/20-21] ・パネル展「世界のLRTと堺の状況展」大阪府立大型児童館ビッグバン [11/6-12/25]
2008	<ul style="list-style-type: none"> ・市民向けパンフレット「LRTってなんだろう？」発行（300部）[1/1] ・パネル展開催「ハーベストの丘」[5/1-31] ・熊本・鹿児島路面電車見学ツアー（参加23名）[5/30-31] ・第1回「堺市LRT導入とまちづくり」講座（参加17名）[10/4] ・第2回「堺市LRT導入とまちづくり」講座（参加12名）[12/6]
2009	<ul style="list-style-type: none"> ・ひらめき☆ときめきサイエンス 「環境とまちの交通－路面電車の走るまち堺で考える－」（参加34名）[8/21]

の広報拠点としての期待が大きかった。すなわち、都市交通手段としてのLRTの利便性・優位性、中心市街地の活性化や美しい景観等のまちづくりへのLRTの寄与等について、既存の都市交通との連携・有効活用とからめて明らかにし、市民との交流の中で情報発信を行うことである。

センターにはほぼ連日市民が訪れて、LRTに関する情報を得る、そのあり方について常駐しているセンター要員と議論や質疑応答する等が行われた。訪れた市民の累計は約5,000人である。

センターの主な活動内容を表-1に示す。センターは、東西鉄軌道計画の中止により、2009年12月にその業務を終了した。

2-2 阪堺線存続への取り組み

このような事態を踏まえ活動したのが「阪堺線存続検討ワーキンググループ」(現、NPO法人RACDA大阪・堺)である。「堺のチンチン電車を愛する会」の活動が、堺市の外郭団体の中にあるため機動力が欠けると感じた市民有志が、もっと自由に活動ができるようにと新組織を立ち上げ、運動の中心となった経済界のリーダーも自社ビルでも阪堺線の存続を訴えることになった。(写真-2)

メンバーは一般の市民をはじめ、企業経営者、学識者、環境NGOメンバー、障がいのある方等、実に多彩で、堺市だけではなく、大阪市側の沿線住民も多数参加し、活動の裾野を拡大することとなった。市長、市議会議員、当局関係者にも何度か接触し、阪堺線の社会的な役割を伝えている。



写真-2 阪堺線存続を訴える垂れ幕

また、この間に「阪堺線再生プラン提言書」¹²⁾を作成し、堺市に提出している。この提言書を市長、議長に直接説明したことが、阪堺線存続に大きな影響を与えたと言える。

提言書作成は時間との競争との思いもあったが、約3ヶ月の間に10回の市民ワーキングを開催した他、作業部会、打ち合わせを幾度となく実施している。作業には、大阪産業大学塚本直幸教授(当時)、和歌山高専伊藤雅准教

授（当時）等学識者の指導も受けながら、存続の鍵となる阪堺線が廃止された場合のマイナス便益の数値化（年額4.8億円）も行った他、想定される社会的影響、公共交通における各地の支援スキームの洗い出し等を行った。

また、廃止された際の大道筋はどうなるのか、超少子高齢化社会への対応は可能なのか、低床式車両によりバリアフリーの実現が必要でないのか等、多岐にわたる論議（表-2参照）を展開し、更に堺の歴史あるまち並みを阪堺線と、どう活かしていくのかとすることを論じてきた。未来志向で近代化され、市民や利用者に愛され、利用されてこそ存続しえりし、「税金の無駄である、阪堺線は廃止してしまえ」との声も意識していた。

このため、各地の公共交通、特に、路面電車の廃止事例を検証した。やはり関西で今も話題となるのが1978年に廃止された京都市電である。最近では2005年に廃止された岐阜の

表-2 阪堺線存続の評価

	活性化し存続		そのまま存続		即刻廃止	
沿線住民の利便性 (交通基本権の確保)	○		△	利用者は右下がり	×	
沿線商業、業務用 施設の盛衰	○	必要条件の確保	△	将来性不透明	×	堺東、大小路、大道筋近辺商業施設に致命的打撃
文化面・歴史面での 評価	○	産業遺産登録	○	産業遺産登録	×	歴史的資産（本体）の喪失
観光面での評価	○	必要条件の確保	○	必要条件の確保	×	観光ルートの喪失
大阪市南部との連携	○	必要条件の確保	○	必要条件の確保	×	住吉方面からのルート遮断
安全性	○	(軌道改修が前提)	×	老朽施設への対応が必要	-	
バリアフリー	○	低床車両の導入	×	段差未解消	×	移動手段の喪失
固定資産税等の税収	○	活性化により増収も期待	△	将来性が不透明	×	不動産価値の減衰
地球環境問題 (環境モデル都市)	○	整合性の確保	○	整合性の確保	×	環境モデル都市としての整合性喪失
費用便益での評価	○	時間損失評価+4.8億円/年	○	時間損失評価+4.8億円/年	×	時間損失評価▲4.8億円/年
堺市の財政負担	▲	一定の財政負担が必要だが、国の補助制度あり	△	自主財源による赤字補填（年2億円程度）	○	直接的な財政負担なし
将来性	○	中心市街地活性化・市内総合交通体系と直結	×	インフラ改良時に再度、存廃論議が必要	×	「公」の役割放棄、マイナスのスパイラルに突入
総合評価		○		×		×

市内電車の事例もある。失敗事例から素直に歴史を学ぶ重要性を痛感した。

この「提言書」は、市長をはじめ議会関係者にも高い評価を得ることとなり、この問題を検討することとなった。堺市の「堺市総合交通計画検討チーム・阪堺線再生策検討専門家ワーキンググループ」¹³⁾ (2010年2月に第1回開催)でも取り上げられ、その後、多くの提言事項が実現している。

また、「汗をかく運動をしよう、運動を可視化しよう」と言うことで、大道筋の清掃活動や老朽化した電停のペンキ塗装を実施している。これらの活動には市長を始めとする行政関係者、沿線住民の参加も得、2010年5月に実施した電停のペンキ塗装には、フィリピン製の特殊環境塗料を採用したこともあり、フィリピン総領事館の協賛も得ている。

この他、2010年からシンポジウムやフォーラムも、交通基本法の特別講演会も含め4回開催している。シンポジウムには今まで、東西鉄軌道に否定的であった議会関係者、一般市民の参加もあり、阪堺線存続へのかじ取りを行うとともに、代表者等が阪堺電軌、南海電鉄(株)への訪問を繰り返し、沿線住民にも運動を通じて存続を訴えた。

この様に、多様な人々と協働、粘り強い活動を継続することにより、阪堺線支援策が「単に事業者に公的資金を提供するものではなく、市民や利用者のためのものであり、公共交通を残すためのものである」との会員の想いを一つにすることができたと感じている。

2010年6月に我孫子道車庫で開催された阪堺電軌主催の「路面電車まつり」には、会のブースに大勢の方々が来場、激励を受け、運動の成果が目に見えるものとなって来たことを実感している。存続運動が各種団体、個人にも飛躍的に広がり、大阪市内や多方面の方々にも大いに賛同者が増えたことを物語っていた。同時に、事業者も新しい営業企画を推進し、会の運動に大いに協力するようになった。

また、阪堺線の存廃問題を考えるメンバーを支えたのが、国土交通省や学会の指導的な方々であった。更に、超党派による「新交通システム議員連盟」にも、側面的な支援を得た。宇沢弘文東京大学名誉教授が「社会的共通資本」¹⁴⁾と言う概念を示して久しいが、昨今、国レベルでも「新しい公共」の論議がなされ、責任ある住民の役割が求められている。しかし、その一方で、今まで、一部の声の大きい人だけが行政を左右してきたことも否めない。それを許してきたのも積極的に問題解決に関わらない一般市民であるとの反省の声も、運動の中で叫ばれてくるようになった。

今までの市民運動は、堺市に限らず行政の実施する個別事象に、要求、要望だけを唱えるケースや、逆に、全く傍観するアパシーに陥っていたのではないであろうか。前向きな提案と行政とともに汗をかく「共助」・「協働」の必要性を痛感することになった。

この間、全国各地で交通環境問題に取り組む市民団体が集う「第10回路面電車サミット」

富山大会（2010年5月）や、学識経験者や国土交通省の幹部が集う「第5回 人と環境に優しい交通をめざす全国大会」（2010年11月、岡山市で開催）にも参加して、阪堺線の実情等を全国に訴えてきた。このサミットでは、阪堺線存続のためのアピール文が採択されている。

その後、2012年11月に、「第11回路面電車サミット」を、堺市の後援を得、堺市総合福祉会館と大阪市の住吉大社で開催している。堺と住吉は大和川が江戸時代に付け替えられるまでは一体の地域であり、また、今現在、阪堺線の同じ沿線であることを考えると、両地域での開催は意義深いものであった。

2-3 存続方針の決定と残された課題

2010年9月30日に阪堺線存続に関する補正予算案が堺市議会において全会一致で承認された。東西鉄軌道計画が旧与党会派だけの賛同であったことを考えると、阪堺線を活かした公共交通優先のまちづくりを訴えたことが功を奏したと言える。

なお、この予算案承認に当っては、5項目からなる「阪堺線支援策に関する要望決議」¹⁵⁾が採択されている。5項目は以下の通りである。

- ① 総合都市交通計画の策定
- ② 支援策の定期的かつ継続的な検証
- ③ 全市民的なまちの魅力の向上及びにぎわいと交流のまちづくりに寄与する方策の検討
- ④ 事業者の具体的な経営方針の確立、大阪市への働きかけ
- ⑤ 阪堺線の公有民営化については、東西鉄軌道との一体経営と言う事業スキームが前提であり、阪堺線単独での公有民営化には慎重であること

まずは「存続」ありきの結論であったため、この「要望決議」に示されたように、阪堺線の堺市全体での総合交通体系上の位置付け、大阪市側との連携等が課題として残った。また、この予算の市議会での審議にあたり、市長選挙における“しこり”と新市長が東西鉄軌道計画を一方的に中止したことへの反発があり、当事業と一体となって計画されていた阪堺線支援を単独で行うことへの不快感が示されていたことにも留意しなくてはならない。この結果、この決議が阪堺線支援に影響を与えることになった。

この結果、翌日から支援が開始されたが、「要望決議」に対する対応や後述する10年間、総額50億円の事業支援計画、事業効果、まちづくり像の再構築が政策課題として残った。

3. 阪堺線の支援とその効果

3-1 支援に至るまでの経緯

阪堺線の堺市内区間は、前述のように2001年に阪堺電軌から堺市に支援要請がなされ2003年には路線廃止の協議の申し入れがなされるどころまで収支が悪化していた。

当時堺市では、市中心部を東西に結ぶLRTプロジェクト、東西鉄軌道計画が進行中であつた。堺市は当事業の経営提案を公募し、東西鉄軌道と阪堺線が都心部で交差や相互に乘入する機能的な交通網を形成することにより、中心市街地活性化と阪堺線の経営自立の両立を図るといふ阪堺電軌／南海電鉄からの提案の採用を、2007年6月に決定していた。

しかし、2009年、市長の交代により東西鉄軌道計画が突然中止され、この結果、東西鉄軌道が実現しないばかりか、阪堺線が廃線の瀬戸際に追い込まれることになった。

堺市では、阪堺線の存続を図るため、東西鉄軌道計画がなくても阪堺線単独で実施可能な支援策を講じるべく、庁内部局からなる委員会と専門家のワーキンググループを設置¹⁶⁾、精力的に検討を重ねた。

3-2 支援プログラムの策定

東西鉄軌道計画が進められていた際、阪堺線をLRTのレベルに改修するのに30億円が必要との試算があつた。また阪堺電軌から支援要請があつた後、市が独自に行っていた2002年9月に実施した市民の意識調査結果¹⁷⁾等も参考に、市民の要望や、利用しない理由等を把握した上で支援目標が設けられた。第1回堺市阪堺線活性化推進懇話会資料「阪

表-3 支援目標と主要な具体的項目

目標	主要な具体的項目
利用者拡大	(a) 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化
	(b) 高齢者割引の導入
	(c) ゾーンチケットの導入
運行の継続に必要な対策	(d) 施設の保守・保安
老朽化対策	(e) 軌道・電路の更新
高度化	(f) 低床式車両の導入
	(g) 停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）
	(h) 電車優先信号の導入
	(i) ICカードの導入
沿線・堺都心の活性化	(j) 商業・観光施設との連携・「沿線まちづくり」「都市政策」との連動等

堺線の再生・活性化に向けた取組み」にある「支援目標と主要な具体的項目」を表-3に示す。¹⁸⁾

これらを踏まえ、支援総額50億円を1年2億円、10年間合計で20億円の運営支援と、インフラ支援の30億円に区分し、運営支援は、利用者拡大策、運行継続に必要な経常的経費への支援、インフラ支援は高度化、老朽化対策のための支援を行うという協議案¹⁹⁾が用意された。注目すべきことは、この時点では公有民営化が協議案に含まれていたことであった。

支援事業を定期的にチェックし、継続的に効果等の検証や施策の見直しを行うため、第三者が入った運営委員会を設けることも予定²⁰⁾された。

しかし、前述のように堺市議会による「阪堺線支援策に関する要望決議」¹⁵⁾により阪堺線の公有民営化については、阪堺線単独での公有民営化には慎重であることが示されたため、上下分離方式は検討の対象外とされた。

2010年6月、市長と阪堺電軌社長のトップ同士により協議案¹⁹⁾が合意され、緊急・早急に対応すべきものと、一定期間内に取り組むものに仕分けられ、安全運行の確保・老朽化対策と即効性が十分に予測される運賃施策は早急に、高度化等による利便性向上策は状況を見ながら段階的に行うことになった。

チェック機能を持たせる運営委員会は、地域公共交通活性化・再生法による法定協議会ではなく、委員がより自由に意見を出せるものとした。名称は、「阪堺線活性化促進懇話会」とされ、学識経験者を座長、副座長とし、市と阪堺電軌、市内沿線企業、商工関係者、一般市民（以下、市民等）で構成された。主として市や阪堺電軌の各施策について市民等の意見を聞く場として、支援が行われた10年の間、年2回のペースで開催された。

この「阪堺線活性化促進懇話会」では、阪堺線の再生・活性化を図るため、支援策等の検証や施策の見直し、活性化に向けた取組等について、検討を行うことが目的とされ、阪堺線の施設の改修状況、利用者の増加状況、収支、観光施設等への来街者数等の評価、検証等が行われた。

3-3 事業者の自主的な努力による改善

これらの支援以前の東西鉄軌道計画が進行中の2007年、経営予定者に阪堺電軌／南海電鉄が特定された後、2009年の市長交代を跨いで2012年頃まで、1960年代の全国的な路面電車縮小政策により、南海電鉄軌道線時代以来長らく顧みられてこなかった阪堺電軌（阪堺線・上町線）のサービス改善が進められた。

天王寺駅前から堺市内への直通電車が36年ぶりに復活、定期運賃の値下げ、大阪市内、

堺市の一定区域の南海グループの鉄道・軌道・バスで使える企画乗車券の発売，利用促進のイベント開催等が実施された。

3-4 堺市の支援策による改善

「表-3 支援目標と主要な具体的項目」の各項目に従い支援策と改善事項を示す。¹⁸⁾

(a) 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化

運賃政策の一つで，堺市内，大阪市内それぞれの市内乗切と両市連続乗車の2段階の運賃であったが，高額で評判が悪かった両市連続乗車の運賃を市内運賃と同額とし，全線均一化した。

(b) 高齢者割引の導入

バスでは既に事業化されていたものである。65歳以上の堺市民が，市が発行した「おでかけ応援カード」を提示すると，乗車地または下車地が堺市内であれば100円に割引かれる制度を阪堺電軌にも導入された。

(c) ゾーンチケットの導入

阪堺電軌と南海バスの指定区間の1日乗車券を発売した。

(d) 施設の保守・保安 (e) 軌道・電路の更新

東西鉄軌道計画の中で「軌道緑化計画」として予算化されていた老朽化の著しい堺市内区間の軌道改修を実施した。

(f) 低床式車両の導入

当初合意によるものがクラウドファンディングも活用し3編成，その後1編成導入した。

(g) 停留場の増設，施設改善（バリアフリー化等）

石津北停留場を停留場間隔が長かった東湊・石津間に新設，宿院電停ホームの位置変更と完全バリアフリー化，電停が設置されている緑地帯縁石へのスロープを設置した。

(h) 電車優先信号の導入

実現できず，代替策として接触事故防止に効果がある右直分離信号が導入された。

(i) ICカードの導入

堺市内の交通事業者で未導入であった，阪堺電軌，南海バスにICカードを導入した。

(j) 商業・観光施設との連携・「沿線まちづくり」「都市政策」との連動等

各種イベントとの連携，キャラクターグッズの活用，レトロ電車の復元等が実施された。この他，乗客増加策で新聞折り込み広告の実施，インバウンド対応，台風により損傷した停留場の復旧を行っている。

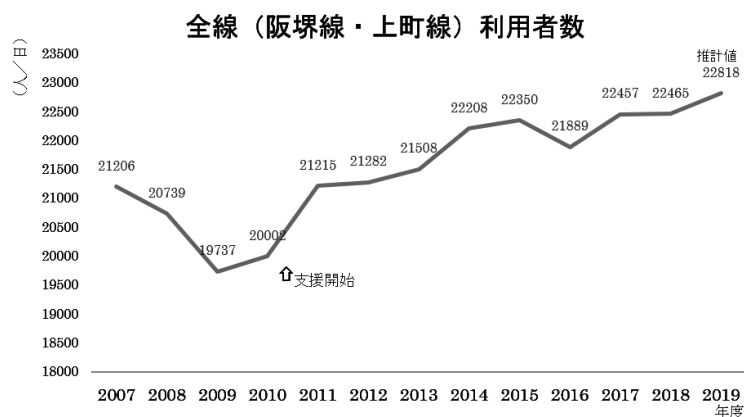
3-5 支援の効果

(1) 乗客数²¹⁾

阪堺電軌全線の乗客数は、堺市支援前では2009年には19,737人／日だったものが、2014年の中間検証時点で22,208人／日（12.5%増）、2019年（推計値）で22,818人／日と3,081人、5.6%の増加となった。（図－1参照）

政策的運賃（3－4参照）を導入し、年間にわたり効果が反映した2011年には、すでに21,215人／日（7.5%増）に回復している。このことから運賃が利用者数動向に大きな影響を与えたことが分かる。

自立・黒字化を目指し3,600人／日の増加を目標に対し、2019年度推計で86%の達成率である。その間大阪市内は、人口減によるとされる漸減が見られるが、支援を受けた堺市内はほぼ一貫して増加した。堺市内関連で増加した乗客の半数以上は高齢者割引利用者である。高齢者の動向が乗客数を大きく左右する。



図－1 利用者数の推移

第18回阪堺線活性化促進懇話会資料より作成

(2) 収支²²⁾

支援前の2009年は阪堺電軌全線で年3億3,900万円、堺市内で2億400万円の欠損を出していたが、2018年度は全線で1億7,800万円、堺市内で1億7,900万円の欠損（大阪市内は100万円の黒字）まで改善している。（表－4参照）

堺市内より大阪市内で収支改善が進んだように見えるが、増加した乗客の多くは大阪市内との間の利用で、この場合、支払われた運賃の半額が堺市分となるのではなく乗車距離で按分される。堺市内で乗車距離が長い利用は相対的に少なく、収益算定上では不利とな

る。堺市内に乗車目的地が少ないことが原因であると考えられる。それでも堺市内区間は堺市からの補助金を含めると黒字となる。

2020年度は更なる改善が見込まれていたが、コロナ禍により運賃収入の減少が発生している。

表－4 収支推移（堺市補助金算入前）

千円

年度	収入	支出	収支
2009	1,204,639	1,543,789	▲339,150
2010	1,208,076	1,452,648	▲244,572
2011	1,228,658	1,513,926	▲285,268
2012	1,215,691	1,535,509	▲319,818
2013	1,226,612	1,472,792	▲246,180
2014	1,238,025	1,445,481	▲207,456
2015	1,272,888	1,460,665	▲187,777
2016	1,247,618	1,445,984	▲198,366
2017	1,278,144	1,506,369	▲228,225
2018	1,297,752	1,476,088	▲178,336

第17回阪堺線活性化促進懇話会資料より作成

(3) 沿線活性化

東西鉄軌道計画の中止に加え堺東駅前の再開発計画等も中止され、堺市の都心を再開発し再生させる具体的な方向性が見通せないままとなっている。

2015年3月に宿院の元市立病院跡地に文化観光拠点「利晶の杜」がオープンしているが、併設されている飲食店や駐車場の方は賑わいを見せており、自動車客の取り込みができているが、当初、言われていたようなパークアンドライド機能は果たしていないし、定例イベントや企画展を開催しているが、毎回盛況とまでには至っていない。

また、2019年10月、宿院停留場から東へ約800m、元市民会館の跡地に堺市民芸術文化ホール（フェニーチェ堺）がオープンした。最新の設備を持つ、堺の芸術の殿堂であると期待され、阪堺沿線活性化の目玉施設の一つと見ることができるが、チラシ等の案内地図に阪堺線が入っていないことすら多く、残念ながら乗客増には繋がっていないし、2千席を有する巨大な施設の維持が財政課題にもなっている。

（4）市民活動の活性化

沿線の各所で、市民によるイベントが新たに催されるようになってきている。阪堺線の存在を一つのアイデンティティとしているものもある。しかし、小規模かつ場所も時期も分散しており地域貢献や阪堺電車への集客効果の評価はされていない。

浜寺公園は、阪堺線の有力な乗車目的地であり、四季を通じて民間団体主催の多くのイベントが開催される。しかし府営公園であり堺市と情報共有や連携が必ずしも上手くできていない。

4. 行政による事業者支援、市民・利用者参加の意義と課題

4-1 地方自治体が交通事業本体に財政支援することの意義

我が国では、公共交通事業は国の免許や特許により守られ、一部を除き交通事業そのものの収益性は低い。公共交通事業者としての信用性を核に広範に事業を展開して収益を得ることが当然とされ、営利事業とみなされてきた。

しかし、世界を見渡すと、市場主義の限界が伝えられる中、都市交通を含む地域社会を支える基礎的な交通事業は、その地域の経済、福祉、環境等の政策が影響するため、行政が積極的に関与し公的資金が投入されている。また、公共交通は事業収益性だけで論ずるのではなく、社会の重要なインフラとして、「公」が日常から積極的に関与することが求められている。

我が国の場合、地方自治法には、地方自治体が行う事務の中に、公営交通の事業経営を除くと、公共交通の維持、整備、改善等基本的な交通政策についての直接の規定はない。

公共交通は事業者任せられているが、事業者としてはサービス改善に努めているつもりであっても、往々にして利用者ニーズに合致しないサービスとなり、収支の悪化がサービス低下につながる場合もある。その結果、利用者が減少し、最悪の場合、廃止や行政に支援を要請しなければならない状況（マイナスのスパイラル）に陥る。

しかし、公共交通に対する地域のニーズや事業者の経営方針により異なるが、地域の公的なプロジェクトとして公的資金を投入することにより、公共交通サービスの改善が期待できることは堺市のケースからも明らかである。

今回は、補助の対象部分だけでなく、事業者の自助努力を促す効果も見られた。補助金漬けにすると事業者が経営努力を怠るという指摘が一部の事業者側や納税者からも根強くあるが、補助金がなければ公共交通事業が成り立たないケースが生じつつある現在、補助金を使いながら事業者に努力を促していくというコントロール手法が問われている。

また、堺市の阪堺線支援は、通常の目的・用途を限定した補助のみではなく、「運行継続に必要な経常的経費」の補助を行った。公共交通といえども、単に赤字の補填に公金を投入することが許されなかった我が国において、様々な理由付けを行いながら、経常的経費を補助したのは画期的なものであった。

堺市はバスでの高齢者割引制度を軌道にも導入に踏み切った。また同じ沿線自治体であり歩調を合わすべき大阪市の意向を待たずに堺市単独で支援プログラムを決定し、柔軟で迅速な事業進行を可能とした。これらは前例にとられなかった英断として評価される。

中間検証では、堺市の外郭団体「堺都市政策研究所」が、阪堺線支援事業の市域に及ぼす経済効果を試算し、投資額を上回る効果があったとの報告²³⁾をしている。堺市が阪堺線を支援することで、サービスが改善され、その結果利用者がV字回復と言われるほど回帰した。それに伴い経営収支も改善している。

地方自治体が影響力をもって交通事業に関与することの意義

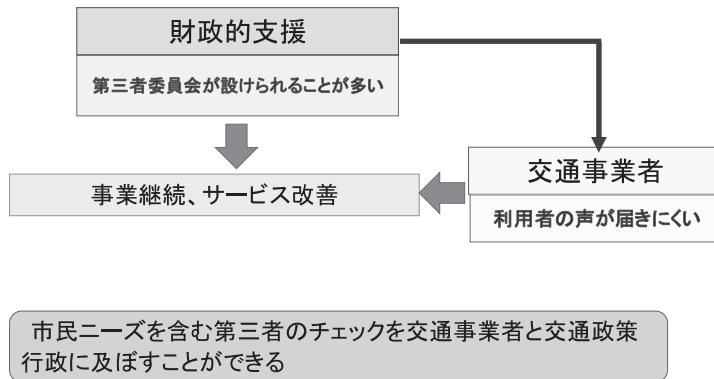


図-2 イメージ図

野木作成

図-2は地方自治体が影響力を持って交通事業に関与することの意義を整理したものである。従来、経営体力のある事業者は行政の関与を避ける傾向にあったが、行政が財政的支援に関わり、市民・利用者ニーズを反映させる仕組みが構築されることにより、事業者も住民の利用者ニーズに対応した安定的な経営が確保される。ただし、行政側が利用者ニーズの把握を怠ると経営改善を伴わない従来の「赤字補填」に陥ってしまう。

4-2 第三者委員会の意義と課題

前章で論じてきたが、地方自治体が交通事業者に公的な財政支援を行うことに一定の合理性を見出すのが、公益性が高いとはいえ、一民間企業への公的資金の投入となる。このため、この財政支援の内容や成果については、情報開示を徹底し第三者による検証が求められる。特に、昨今では地方自治体財政の均衡を求める意見も多く、公的支援（補助金）の削減を求める声も多い。

このため、行政が公的資金を投入して交通事業者を支援する場合、透明性を確保するため、公開された第三者委員会が設けられることが通例である。根拠、権能、名称は各所それぞれである。

今回の堺市の場合は、法定の枠組みの協議会ではなく、懇話会という形をとった。議事録も残る公式の場であるので、ここでの発言は重みのあるものとなる。

改善要望等が委員から出れば市や事業者は、採否にかかわらず真摯な対応が求められるが、通常、市民・利用者の声は事業者には届き難い。交通事業者にとって利用者は不特定多数であり多種多様な要求があるため、対応しきれないという側面もある。

このような背景のもと、市民等が第三者委員会を通じ交通事業者や行政の交通行政部局とコミュニケーションが図れ、要望や意見、施策の検証等を直接伝えられることの意義は大きい。

これが「地域の交通は地域で責任」の第一歩となるし、堺市でも、懇話会で出された要望は、スピード感があつたとはいえないが実現していることが多く、この一点を見ても行政が公的資金を投入し関与していく意義がある。

堺市の懇話会をはじめ第三者委員会には、必ず市民等の代表が含まれているが、地元の有力者にこだわったばかりに、支援対象の交通機関を利用する機会がほとんどない者が委員となっている場合がある。一般市民は専門家ではなく、専門性に欠けることが大半であるが、実際に利用して初めて問題点や、評価点、要望等が具体的になる。利用していない委員の的外れな発言は、自治体や事業者の方針を誤らせてしまう可能性すらある。

4-3 国の支援策とその問題点

国は、自ら先導する形で、1997年に路面電車政策を転換し、それを契機にLRTという交通モードが我が国で“公認”され、ようやく根付こうとしている。

また国は、公共交通の維持や充実のため、LRT支援を含む公共交通の自立再生について根拠となる「地域公共交通活性化再生法」と「交通政策基本法」の2本の法律を制定した。これらの法律の基本理念は、地域の交通は当該地域（地方自治体）が責任を持ち、主

体的に改善するようになっているが、その問題点が見えてくる。

阪堺電軌は、堺市と大阪市に路線を有する。堺市は、阪堺線を地域社会にとって必要なものと認め財政支援し、堺市議会も「阪堺線支援策に関する要望決議」¹⁵⁾ (2010. 9. 30) で阪堺線の公有民営化に慎重な姿勢を示したものの堺市民も含め一定の理解を示した。

一方で、大阪市は、1969年に市営路面電車を全廃している。これは、市営のみならず民営も含めた全ての路面電車という都市の装置は大阪市にとって不要であるとの意思決定をしたという行政サイドの解釈でもある。行政決定であるので、市長が変更を表明し議会が追認しない限りその決定は不変であり行政支援は期待できない。

更に大阪市は市内交通市営主義を120年前から標榜している。2017年3月まで市営であった地下鉄とバスがあり、大阪市は全株式保有の株主として配当を受ける立場にある。その地下鉄やバスと競合する民間事業者への財政出動する合理性は低い。

ただ、行政区区長の権限の拡大に伴い、阿倍野区の独自施策で、都市アイデンティティ創造という観点で阿倍野筋の近鉄南交差点・阿倍野交差点間で軌道敷緑化²⁴⁾ がなされた。芝生に関連する部分を分離して区が所有管理するという上下分離方式である。

堺市側では、市議会や懇話会から、阪堺線支援に関し、もう一つの沿線自治体である大阪市との行政的連携を指摘¹⁵⁾ されていたが、実質的な成果は認められなかった。

国が用意した路面電車への各種支援は、地元自治体が必要性を認めて事業化（予算を確保）することが条件となるが、大阪市の場合は、路面電車に対して支援事業を実施する可能性は低く、国が用意した制度も成立しないといえる。

4-4 補助金支援の問題点と諸課題

(1) 補助金の性格

現在、公共交通事業者への各種の補助制度が設けられている。バリアフリーや踏切安全装置の改善等には補助金は極めて有効であるが、阪堺線のように、ほぼ全面的に支援しなければならない場合、補助金支援の限界が見えてくる。補助事業は、国や市が直接工事を行うのではなく、事業者が行う対象事業に対し実施するものである。申請主義で申請が出てこなければ執行されないことになる。

事業者は、補助対象であっても事業者の視点で必要性や優先度を勘案しながら事業を選別し進めていく。このため、旅客サービスの改善になるとしても事業者の利益が無いか小さいところは先送りや見送りとなり、市民がまちづくりの一環として要望する軌道内緑化等は期待できない。

改善、改良すべき事項が多種多様にわたる阪堺電軌では、事業遂行能力に限られ、スピー

ド感に欠けることになる。

阪堺線の場合は、公有民营、上下分離のスキームを取り入れることにより、安全運行に強くかかわる施設関係の改善は公共工事として迅速に進められるべきであったと思われる。

(2) 制度設計の課題

今回の10年間で50億円という補助金の支給方式が問題となる。鉄軌道用内の工事は、その特殊性から鉄軌道事業者に委託し、更に安全確保やノウハウの面で専門性を持つ、傍系の業者が請け負うことが多い。鉄軌道事業者から実際に工事を行う業者への発注は随意契約となるのが通例である。

随意契約では実勢価格よりも割高な見積もり額となる可能性があるのは常々指摘されるところであり、事業者の負担がない全額補助となればこの部分に疑義が生じないような仕組みを構築しなくてはならない。この点についての堺市からの情報開示や説明が十分なものではなかった。

4-5 今後の課題と求められる検証作業

(1) 今回の具体的支援項目での課題

当初の目標に対して課題が残った部分を第3章、表-3「支援目標と主要な具体的項目」に従い示す。支援終了後も継続して検討して行くべき事項である。

(a) 堺市内・大阪市内区間の均一運賃化, (b) 高齢者割引, (c) ゾーンチケットの導入

阪堺電軌の増収策だけでなく福祉施策としても高く評価されているが、南海電鉄も含めた乗継割引制度の検討が求められる。特に、住吉烏居前と住吉大社を経由する阪堺線と南海本線の乗り継ぎについての検討が急がれる。

(d) 施設の保守・保安, (e) 軌道, 電路の更新

今回の支援スキームの中で、交通事業者に求められる安全対策が講じられたものと理解しているが、阪堺電軌は脆弱な経営下にあるため、上下分離しインフラは行政が責任を負うべきである。

(f) 低床式車両の導入

現在、4編成が導入されており3編成は堺市の10年間、50億円の支援スキームによるものであるが、まだ大半はバリアフリーに対応しない旧型車両である。阪堺線が大阪市内に直通し巨大ターミナルに乗り入れていることを考慮すれば財政力のある大阪市も堺市同等

以上の支援を行い、車両の低床化を図ることが求められる。政令都市間の政策調整、連携が必要である。

(g) 停留場の増設、施設改善（バリアフリー化等）

堺市内の電停の改修、近代化は進捗したが、大阪市内の電停の老朽化が進んでいる。大阪府は前述のように路面電車事業への支援は原則的に行わないが、本件に関しても堺、大阪両市の利用者の利便向上を考慮すべきである。

また、宿院停留場の改修、近代化には1億2千万円と報告²⁵⁾されているが、工事費の削減策についても検証するべきである。

(h) 電車優先信号

公安委員会との協議が不調であり、多発する接触事故防止に観点を移し、右直分離信号の導入を行い、対象19か所に対して13か所の導入が完了している。²⁵⁾ 電車が交差点で最徐行する必要が減ったため、効果は一部認められるとしているが、所要時間の短縮効果を検証し、必要に応じて公共交通優先システム（PTPS）の導入について再検討していく必要がある。

(i) ICカードの導入

利用者利便の更なる向上をめざした取り組み（お買い物特典等の各種割引）を検討し、沿線活性化と連動させる必要がある。

(j) 商業・観光施設との連携・「沿線まちづくり」「都市政策」との連動等

沿線を含む地域のまちづくりビジョンが東西鉄軌道計画中止の時点で中断している。堺市全体のまちづくりや沿線をどう発展させていこうとする具体的な方向性が明確でない。

2千席を有する市民芸術文化ホール「フェニーチェ堺」や文化観光拠点「利品の杜」を開業したが、交通政策との連動は十分ではなく、行政の縦割りを排除し、個々のプロジェクトと交通政策を連動させることや大阪府南部、特に住吉方面との連携策が求められる。

(2) 大阪市との連携

路面電車に対する基本的な考え方の違いにより、大阪府による阪堺電軌への支援方針について進展はないが、堺市の支援による低床式車両は大阪市内にも運行し大阪市民にも歓迎されている。また、両市民が利用する大阪市内の電停の老朽化も著しい。公共交通政策にも財政負担も含めた都市間連携が求められる。

(3) 市民・利用者の視座で堺市と事業者に対しチェックしていくべき事項

今回の支援策の中で確認し、今後、各地の取り組みでもチェックしていくべき事項を示す。

- ・ 阪堺線を観光の対象とするだけでなく市民の足、交通機関としての位置付けがしっかり構築できているか。
- ・ 阪堺線も含め恵まれた中心市街地の社会資本をいかにまちづくり、発展に活かすことができているか。
- ・ 過去、多額の公的資本を使い、検討を重ねた交通整備についてのビジョンを行政、事業者、市民・利用者が共有する財産、社会的共通資本¹⁴⁾としての認識を持てるか。
- ・ 南海本線の連続立体化工事に伴い浜寺駅前・船尾間が長期運休し、支援により回復した乗客の逸走が危惧された当初案のように、部局間連携ができず、阪堺線支援と廃止を前提とした都市計画の並走等、矛盾する政策を進めていないか。
- ・ 支援が終了後、投下した公的資金が次世代に繋がるものとして評価できるか。
- ・ 変化する利用者ニーズを積極的に把握し的確に対応しているか。
- ・ 競争力のある部分の把握とその伸展ができているか。
- ・ 前例主義に陥り「他所ではできても、ここではできない」という事例がないか。他所で標準となっているものを適切に導入できるか。

(4) 支援成果の課題と検証

阪堺電軌の経営自立と市民、利用者の経営参画の観点から述べる。

堺市は支援を実施するにあたり、阪堺電軌に支援終了後には阪堺線堺市内区間が黒字化し自立再生することを求め、経営計画を示すよう促した。阪堺電軌は2012年3月に「中長期経営ビジョン」²⁶⁾を公表した。このビジョンでは、2020年の支援終了時には軌道事業の収支均衡、更に2030年には累損解消を目標としている。

しかし、黒字化のために東西鉄軌道計画で予定されていた公有民営化と交通網の整備を前提とした沿線再開発が中断し、新たなまちづくりのビジョンも見えていない。阪堺電軌に限らず、各地の公共交通事業者は、コロナ禍だけでなく少子高齢化社会、沿線人口縮減のなか極めて厳しい経営環境にあるが、阪堺電軌は、事業本体の黒字化は難しく自立再生は容易ではない。

こういった中、2020年度中に10年間50億円という公的資金による支援が終了する。まずは、この50億円に及ぶ財政支出の内訳の開示や費用便益の評価が求められる。この評価により堺市側も新たな施策の検討が求められる。

また、支援の終了に伴い行政、事業者、市民・利用者が意見を出し合う場である懇話会は開催されなくなる。このため、阪堺電軌に対しサービスや施設等の改善要望を伝える仕組みが途絶えることになり、10年前の支援開始前のように利用者ニーズに合致しない運営に戻ってしまわないか危惧されている。今後とも、行政、市民利用者と事業者のコミュニケーションが図れ、改善につなげる仕組みが求められる。

市民、利用者も堺市の支援により阪堺線が改善したことを実感している。堺市もこの10年間の50億円が無駄な財政支出といわれたいよう、支援成果の検証を行い今後も施策を積み上げて行くことが必要である。

この作業ができず、その情報公開が適切に行われないならば、現在でも要望のある東西線の実現も困難なものになる。

4-6 三位一体論

本章のとりまとめとして、市民・利用者、行政、事業者のあるべき三位一体の姿について述べる。

私たちは、阪堺線の存続決定を経て前述の「阪堺線存続検討ワーキンググループ」を更なる活動の強化を目指して2011年3月にNPO法人「RACDA大阪・堺」²⁷⁾と組織改編した。活動の積み重ねにより、NPO間の連携が生まれ、2011年度には堺市内の3NPO（「堺者」・「自由都市堺・町衆会議」・「RACDA大阪・堺」）が協働して、堺のまちづくりをテーマとする4回連続の合同フォーラムを堺市関係者の参加も得ながら開催した。それぞれのNPOは、生き立ち、構成メンバーも異なるが、お互いが切磋琢磨し汗をかくことにより、信頼感が構築され「よいまち」を創っていきたいとの想いが共有化できた。

「堺者」とは、内閣府が実施した「環境未来都市」構想へのアイデア提案に「堺モビリティイノベーションプロジェクト」²⁸⁾として、2011年5月に協働のうえ応募した。内閣府からも高い評価を得ることとなり、堺市と調整のうえ成案として提出を求められることになったが、行政側の協力を得ることはなかった。

交通問題はまちづくり、広域行政、エネルギー環境問題、超少子高齢化社会の到来等の政策課題と大きくかかわって来る。また、「自転車のまち堺」にとって自転車施策との連携も忘れてはならない。

市民・利用者、行政、事業者のあるべき三位一体の姿（図-3）を示す。キーワードになったのが3つのM（My Rail・Market in・Mobility Management）である。この一つでもが欠けると施策の推進は上手くいかない。交通まちづくりに限らず、今までの公共事業はトップダウン方式であり、特にソフト施策やマネジメントが十分でなく、利用者や市



図-3 2012.6 土木計画研究 45巻-NO135 池田昌博
(交通政策基本法を追記)

民が不在であったのではないか、やはり、3者が責任を持って事業に取り組むことが鍵となる。また、市民・利用者側の問題意識の共有化、住民間の対話も必要であるし、沿線住民の理解と熱意が求められる。

5. 求められる環境モデル都市としてのまちづくりと総合交通体系の論議

5-1 環境モデル都市としての論議

堺市はいち早く「環境モデル都市」として「クールシティ堺」を宣言²⁹⁾し、自動車中心の交通体系を公共交通中心に転換することで、都市の構造改革「モビリティ・イノベーション」を進めるとしていた。この取り組みでは、自動車利用から公共交通利用への転換（公共交通：自動車の分担率を現状の3：7から5：5をめざす⁷⁾）が示されていたが、東西鉄軌道計画の中断以降、その具体的な代替策は明示されていない。

この理念「モビリティ・イノベーション」は、過度なクルマ依存が郊外店（ロードサイドビジネス）の発展を促す反面、中心市街地の衰退を招き、クルマを利用できない高齢者や障がい者に厳しい生活環境を強いていることも視野に入れながら打ち出されたものであり、クルマと公共交通の役割をしっかりと見極め、人間が中心となる社会システムを構築

しようとするものであった。

しかし、後述するまちづくりビジョンにも関わるが、中断された東西鉄軌道計画の実質的な再検討がなされないだけでなく、コンパクトシティをめざした堺東駅前の再開発計画が中止される一方で、堺市中心部から外れた臨海部の旧工場跡地に大型のショッピングセンター誘致等が行われている。

堺市は2018年度に「SDGs (Sustainable Development Goals) 未来都市」にも選ばれた。親環境性が高く、その存在そのものがまちのシンボルとなる低床式車両により交通利便性を確保し、豊かな市民生活を実現する手段として東西軸にも導入することが求められている。

5-2 東西軸と総合的な交通体系

堺市は関西では4番目の政令市である。しかし、近年、特に臨海部を中心に工業都市としての活力が低下し、大阪市の衛星都市化が進み、政令市としての独自の都市形成という観点から、現状からの脱却が望まれている。

鉄道網から見れば、東から大阪地下鉄御堂筋線、JR阪和線、南海高野線、阪堺電軌、南海本線によって南北方向に大阪市と結ばれているが、東西方向には鉄道網がなくバス路線網も脆弱である。各沿線が個々に大阪市内のターミナルで繋がっていても東西方向の連携ができていない。このことが、堺市全体が都市としての一体化を形成していない一因である。

南北に偏重した鉄道網に対して東西方向に鉄軌道を持つことは、堺市の長年にわたる懸案であり、近年の都市活力低下から、より一層、東西方向の交通軸整備が重要な課題となっている。また、J-Green堺と物流センターの立地により来堺者が急増している堺浜エリアと東西軸をしっかりと繋げ、その開発の果実を堺市内に持ち込むことも求められている。現状では、来堺者が大阪メトロ住之江公園駅を經由して大阪市方面に流出している。この区間の現状ダイヤによると、南海バスが約13分で結び、ラッシュ時には1時間当たり9本の運行となる。

2013年8月末、関西初の新型の低床式車両が阪堺線に導入され、現在、4編成が営業運転している。しかし、現状ではあくまでも堺市内区間は「大道筋」を通過するに過ぎず、大阪市内、大道筋、浜寺方面から堺市の玄関駅でもあり公共施設が集約される堺東駅方面への移動は大小路でシャトルバスへの乗換が必要となる。また、このシャトルバスも、2020年7月に昼間時間帯の運行が1時間8本から6本まで運行が削減されている。

この減便はコロナ禍の影響による利用者の減少が主因である。阪堺線とバスの乗り継ぎ

は東西鉄軌道計画の代替としても利用促進を図るべきだが、大小路での乗り換えや運賃面での負担がネックとなっている。このためにも、阪堺線を活用しながらの低床式新型車両による堺東駅方面に早期に乗り入れや、閑空の玄関口でもある堺駅へのルートを確認したうえで、堺浜方面への利便性拡大を利用者目線で再検討しなくてはならない。また、三宝地区（湾岸エリア）の交通利便性向上策も必要である。

更に、堺市全体が政令市としてのひとつのまちづくりを目指すならば、堺東駅方面からJR阪和線や、地下鉄御堂筋線方面、美原区方面へのしっかりとした交通軸を検討していくことが求められる。

5-3 結論なき審議会

阪堺線活性化策と並行して堺市内の総合的な交通政策や東西軸のあり方の論議は市民や市議会からの要望もあり繰り返されている。2011年6月に「堺市公共交通検討会議」（座長：青山吉隆京都大学名誉教授）が設けられ、論議が再開されているが、東西交通軸の論議のないまま、2012年3月に閉幕されている。

また、この会議では堺市交通政策に関する意見公募が行われたが、NPO法人RACDA大阪・堺は「堺の公共交通（たたき台）～世界に誇れる公共交通優先のまちづくりをめざして～（2011. 11. 29）」（RACDA大阪・堺HPに掲載）³⁰⁾を提出されたが論議されることはなかった。

引き続き、2012年5月には「堺市都心交通検討会議」（座長、神戸大学正司健一副学長・当時）が開催され、堺市内東西軸（3ルート・図-4）の検討が再開されていたが、この検討会でも堺市の方針は示されないまま、各委員の見解併記の形³¹⁾で翌年4月に終了され、審議会意見の政策への反映はなされていない。

なお、「都心交通検討会議のとりまとめ」について³²⁾によると、この審議会では、市民・利用者意見募集が行なわれ、270件の意見が寄せられているが、当初の東西鉄軌道計画の



図-4 堺市東西軸ルート案³³⁾

復活を求める多くの意見が寄せられている。

また、2018年8月には堺市等が主催する「大阪モノレール堺方面延伸に関するシンポジウム」が開催され、モノレールによる堺市の東西軸案が紹介され、藤井聡氏（内閣官房参与（当時）／京都大学大学院工学研究科教授）が「交通を取巻く環境と大阪の交通ネットワーク」³⁴⁾ という演題で基調講演している。

5-4 求められる論議

総合交通体系の実現に当っては以下の事項の検討が必要であると考ええる。

① 基本理念の提示

中心市街地での公共交通優先・クルマの抑制，三位一体（市民・利用者，行政，事業者）の取り組み，交通基本条例（憲章），政策目標の制定等

② 都市計画マスタープラン等まちづくり，観光，産業，福祉施策との政策連携

（百舌鳥・古市古墳群の世界遺産認証等との連携，防災計画との整合，関連条例の整備）

③ 道路空間の再配分

（特に自転車走行空間の確保，「トラフィックセル」の実現）

④ シームレス交通の実現

（ハード・ソフト両面）をめざしたユニバーサルデザインの実現

⑤ 検討・推進体制（縦割りを排除した全庁体制の確立，人材の育成）

⑥ 費用便益，収支計画等の情報公開と責任ある市民の参加

⑦ PDCAサイクルの確立（先ずは，アクションプログラムの策定）

再生支援が行われてきた阪堺線と新たな東西軸を基軸とした交通網は，新たな堺のまちづくりの骨格となり，市内全体の人の移動を容易にするが，あくまでも市内交通ネットワークの一部に過ぎず，既存の鉄道網，バス路線，自転車やタクシー等の交通施策は当然のこと，堺市全体の都市計画や関連ビジョンと連動して初めてその成果が期待できるものである。

市民も一つの政令市の一員として旧市街住民と泉北ニュータウン住民が一体感を持ちながら，このまちを次世代に誇れる資産として現在の交通体系を発展させ活かしていくことが望まれる。これらの論議にあたっては「交通政策」のみでなく，環境，福祉政策との連動も求められる。

また，交通分担率等の具体的目標の設定・開示，予算規模，B/C³⁵⁾，達成時期を示した

事業計画の策定，市民・利用者，事業者，行政が一体となったPDCAサイクルの確立が急務である。

更に，これらの検討においては，国レベルでは地域公共交通活性化・再生法，都市計画法，道路法，道路交通法，中心市街地の活性化に関する法律等の関連法令の見直しが必要である。

堺市においても駐車場付置義務等の関連条例，施策の洗い出しと見直しが必要となる。

堺市は百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録されたが，来堺者に質の高い公共交通サービスの提供が求められている。今こそ，堺市はコロナ禍後の都市の姿を見据えながら，エネルギー環境問題，まちづくり，福祉，都市政策論全般の論議を，幅広い有識者，専門家，一般市民，事業者により実施したうえで基本理念を再構築し，堺市の都市計画マスタープランとの整合性を確保した総合交通体系像の提示が求められている。行政側は，スピード感や行政の縦割りを排除したクロスセクション施策推進体制を確立し，関連施策も含めた行程表の策定・開示，一般市民への周知，広報に努めなくてはならない。

6. おわりに

私たちは，未だに東日本大震災，福島第一原発事故以降，新たな社会像を見出させていないが，今，コロナ禍の中，今までの経済成長を前提とする社会システムそのもののあり方を問われている。交通システム全般に関する論議もエネルギー・環境問題，人口縮減・超高齢社会の到来だけでなく，文明論にも及んでいる。

このような中，かつて，堺市が「環境モデル都市」として打ち出した公共交通優先のコンパクトシティの基本理念は揺るぎない。クルマに過度に依存する都市構造では，エネルギー・環境問題のみならず，災害対応で重大な影響を及ぼす可能性が高い。

東日本大震災では，クルマの本来の機能が発揮できなかった。南海トラフによる大地震も視野に入れた都市のリスクマネジメントの観点からも，堺市も一刻も早く公共交通主体のまちへと移行させる必要がある。この基軸となるのが既存の交通システムを活かした堺市における公共交通ネットワークの実現である。

しかし，大阪では大都市制度のあり方の論議が再燃している。いわゆる「大阪都構想」に堺市が参加するとすれば，財源や権限の問題もあり，堺の交通まちづくりのあり方の論議も変化せざるを得ない。2020年11月1日に大阪市を廃止し特別区を実施する住民投票が実施され，反対多数となったが，堺市長は堺市の都構想への参加について「大阪市が特別区になってから考えればよい。まだ手を付けていない改革があり，堺市の運営に注力す

る」³⁶⁾と基本方針は示していないものの、住民投票結果については「残念の一言につきる」³⁷⁾と表明している。

商都大阪は中心部から郊外に放射状に発展したため、この「放射線」間の公共交通網は脆弱である。この解決策が高速道路網の強化、地下鉄、モノレール等の輸送手段であるべきとの論議もあったが、まずは具体的計画が立案されていた南海堺東・堺駅間の交通結節の改善を阪堺線との相互直通により実現するべきである。

我が国では、1950年代後半から僅か四半世紀のうちにクルマ優先の社会になった。クルマが豊かな消費文明を提供してきたことは否定できないが、この間、歩行者・人間や自転車が都市交通の主人公として顧みられることは少なかった。

今、私たちはコロナ禍という大きな困難に直面しているが、堺市が政令市に相応しいまちづくり戦略、総合交通政策の一環として、全庁体制で市内交通ネットワークの検討に再着手し、具体的なアクションプログラムを市民・公共交通利用者と事業者と一体となって取り組むならば、次の四半世紀はコロナ禍を乗り越えた次世代に誇れる人と環境にやさしい、文字通り、自由自治都市「堺」が実現するものと考えます。

東西鉄軌道計画の中止、阪堺線の存廃問題は、全国の関係者の注目を集め、多くの情報発信が行われたが、断片的なものしか存在していない。本研究では、この一連の経緯を、堺市が公表した資料や市民団体の提案書^{12) 28)}、活動成果等を、時系列に従い整理し分析した。残念ながら、行政資料の一部がホームページからは削除されていた。

最後に、昨今、国、地方とも財政支出のあり方が厳しく問われている。各地でのまちづくり計画において、そのインフラの社会的な役割や運用のあり方、コスト（費用・便益）を関係者（ステークホルダー）が当事者意識を持ちながら、しっかりとした情報公開に基づき論議することの必要性を改めて確認^{38) 39)}した。今後の全国事例での教訓となることを期待したい。

謝辞

本稿をまとめるにあたり「堺市公共交通活性化推進懇話会」の初代座長を務められた元大阪産業大学教授の塚本直幸氏には、多くの助言と指導をいただいた。塚本氏は堺市東西鉄軌道計画開始時から、専門家として堺市の委員会に参画され交通政策に熱意を持ちながら助言をされてこられた。本稿は、市民の視座から取りまとめたが、塚本氏の助言は大きな力となった。

同じく、副座長であった広島工業大学教授の伊藤雅氏にも同様の示唆をいただいた。当初、阪堺線存続検討WGのメンバーとして阪堺線廃止の影響額（4.8億円）を算出してい

ただいている。ここに謝意を表したい。

また、本文中では触れなかったが、阪堺線支援の序盤で創立された「堺のチンチン電車を愛する会」の会長を引き受けていただき、支援策をより良い方向に牽引していただいた堺商工会議所副会頭の堀畑好秀氏、RACDA大阪・堺理事長、福井隆一郎氏、国土交通省から堺市に技監として赴任し熱意を持ってご指導いただいた石塚昌志氏、藤崎強氏にも感謝の意を表したい。藤崎強氏は堺市を離任直後にご逝去されている。

最後になるが、阪堺電軌の現場に最も精通し、多くの助言をいただいた藤井茂元取締役も故人となっておられる。このお二人に改めて敬意と哀悼の念を表したい。

なお、巻末に年表「東西鉄軌道計画及び阪堺線存続の経緯」を添付する。

本稿は1章、5章、6章を池田、3章、謝辞を野木、4章を野木、池田、2章を池田とペリーとが担当した。

参考文献

- 1) 第1回堺市都心交通検討会議資料 これまでの経緯などについて 2012.5.30
- 2) 堺市建築都市局交通政策課：「阪堺線への支援の中間検証結果について 概要版 2015.9」
- 3) 阪堺電気軌道(株)取締役社長から堺市長への「要望書」文書 2001（平成13年）4月2日付
- 4) 阪堺電気軌道(株)取締役社長から堺市長への文書 2003（平成15年）3月12日付
- 5) 堺市建築都市局長から阪堺電気軌道(株)取締役社長への文書 堺軌企69号 2004（平成16年）4月30日付文書
- 6) 日経新聞大阪版より配信記事（2007.6.28）
- 7) 環境モデル都市提案書 低炭素型まちづくり戦略「クールシティ・堺」推進プログラム
<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/siryou/pdf/271403.Pdf>
環境モデル都市には、2009年1月に正式認定されている。
- 8) 「堺市LRT開通前の人々の意識に関する現状分析」大阪産業大学 2009.9実施
- 9) 建築都市局都市計画部交通計画課 堺市行政資料番号 1-j8-08-0104
- 10) 読売新聞大阪版より配信記事（2009.3.11）
- 11) 東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）の事業性の検証について
<http://www.city.sakai.lg.jp/shisei/toshi/kotsuseisaku/index.files/kensyou.pdf>
- 12) 阪堺線存続検討WG 阪堺線再生プラン提言書（2010.12.12）（RACDA大阪・堺HPに掲載）
- 13) 堺市建築都市局交通政策課：「専門家ワーキンググループと庁内検討会議の概要」（2010.12第1回開催）
- 14) 社会的共通資本 宇沢弘文 岩波新書 2000.11

- 15) 堺市議会：「平成22年第4回定例会議事録9月30日－06号」
- 16) 堺市建築都市局交通政策課：専門家ワーキンググループと庁内委員会の開催について（第1回から第7回）
- 17) 堺市が沿線住民5,000人（1,800回収）を対象に実施したアンケート（2002.9実施）
- 18) 堺市建築都市局交通政策課：「第1回堺市阪堺線活性化推進懇話会資料 2011.7.30」
- 19) 堺市建築都市局交通政策課：「阪堺線（堺市内区間）存続に係る堺市の支援策（協議案）2010.6.30」
- 20) 堺市建築都市局交通政策課：「阪堺線再生策検討専門家WGとりまとめ（抜粋）2010.8」
- 21) 堺市建築都市局交通政策課：「第18回阪堺線活性化推進懇話会資料（3）阪堺線の利用者数について 2020.2.17」
- 22) 堺市建築都市局交通政策課：「第17回阪堺線活性化推進懇話会資料（4）阪堺線の収支について 2019.7.29」
- 23) 公益財団法人堺都市政策研究所：Urban Vol.28 2016 当研究所は2020.3に廃止されている。
- 24) 阿倍野区ホームページ
<https://www.city.osaka.lg.jp/abeno/page/0000437198.html>
- 25) 堺市建築都市局交通政策課：「第18回堺市阪堺線活性化推進懇話会更なる安全性の向上について・資料，議事録」2020.2.17
- 26) 堺市建築都市局交通政策課：「第4回阪堺線活性化推進懇話会資料（11）」阪堺線中長期経営ビジョンについて 2012.3 阪堺電気軌道」
- 27) 設立趣意書は「RACDA大阪・堺」ホームページに掲載されている。
<http://www.racda-osakasakai.org/introduction/setsuritsushuisho.pdf>
- 28) 内閣府ホームページに提案書が掲載されている。
http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/kankyo/idea/sakaimon_sankoul.pdf
- 29) 「堺・クールシティ宣言に関する決議」2009.3.30
- 30) RACDA大阪・堺 堺の公共交通（たたき台）～世界に誇れる公共交通優先のまちづくりをめざして～（2011.11.29）（RACDA大阪・堺ホームページに掲載）
- 31) 堺市建築都市局交通政策課：「都心交通検討会議における委員意見のまとめ」2014.7
- 32) 堺市建築都市局交通政策課：「都心交通検討会議のとりまとめ」についての意見募集 2014.5～6に実施
- 33) 産経WESTより配信記事（2019.6.7）
- 34) 堺市建築都市局交通政策課：「大阪モノレール堺方面延伸に関するシンポジウム」－環状ネットワークの構築と沿線地域の連携に向けて－ 2018.8.24実施

阪堺線存続の歩みと東西鉄軌道計画の中止について（池田・野木・ペリー）

- 35) 東西鉄軌道計画に関するB/Cは、運輸政策研究2006年冬季号に「2. 29」と試算結果が掲載されているが、堺市は公表していない。また、阪堺線支援に関する社会的便益は「存続が前提であり算定していない。」（平成23年度予算審査特別委員会－03月09日－02号，堺市交通部長答弁）
- 36) 毎日新聞より配信記事（2020. 10. 7）
- 37) 日経新聞大阪版より配信記事（2020. 11. 2）
- 38) 鉄道ピクトリアル通巻356号，1978年12月臨時増刊号，京都市電決別特集「古都に路面電車を残したかった～京都の市電存続運動の8年間～広原盛明」
<https://kyoto.trolley.net/archive/hirohara.html>
- 39) 「ストラスプールのまちづくり・トラムとにぎわいの地方都市」ヴァンソン藤井由実 学芸出版社 2011年9月

年表 東西鉄軌道計画及び阪堺線存続の経緯

年 月	概 要	分類
1911 12	恵美須町－市之町（現在の大小路付近）開業	事業者
1951 2	東西交通機関早期実現のため市議会に委員会設置，新春早々より調査開始（堺市民新聞）	市議会
1960 12	近鉄が既に持つ（大正9年下付）免許区間を延長する形で河内松原－東堺－三宝町間の鉄道敷設免許を申請	事業者
1961 1	近鉄に対抗して南海電鉄が，大浜－三国ヶ丘－瓜破－八尾の鉄道敷設免許を申請	事業者
1962	運輸局は近鉄，南海双方の申請を却下	
1963 2	近鉄より関係者の出席を求め交通対策委員会開催，堺乗り入れ，東西線計画について説明を求める	市議会
1963 9	堺商工会議所，近鉄東西線早期実現のための陳情書を運輸次官，鉄道監督局長，民営部長に提出	経済団体
1963 9	堺商議所 大阪陸運局長と佐伯近鉄社長を訪問，建設促進を申し入れ	経済団体
1963 12	堺商工会議所 運輸省に陳情	経済団体
1963	堺東西鉄道は都市交通審議会答申（答申第7号）に盛り込まれず	
1970	堺市総合基本計画「近鉄・南海両案の計画路線を調整して堺市内の東西線の促進を図る」旨を記載	
1971 12	都市交通審議会答申（第13号） 1985（昭和60）を目標に新設すべき路線の中に堺東西鉄軌道は堺市東部ニュータウンから臨海部への輸送路として，中百舌島－三国ヶ丘－堺駅が答申路線に（経営主体は想定なし）が新設を検討すべき路線として取り上げられる。（豊中－門真－八尾－長吉－堺モノレール構想など）	
1977 1	堺商工会議所 東西交通整備拡充を市長に要望	経済団体
1977 6	堺市議会 鉄軌道網の整備に関する要望決議	市議会
1985 12	南海電気鉄道(株)から分離・独立	事業者
1994 2	「堺市における鉄軌道整備のあり方について」（まとめ）堺市公共交通懇話会答申（座長 川島哲郎大阪市立大学名誉教授，元阪南大学学長）	
1994 3	「堺市総合都市交通計画」（構想）発表，堺駅・堺東駅・堺市駅を経由するラインを有力な候補とする旨記載	
2001 4	阪堺電気軌道(株)から，阪堺線堺市内路線に対する支援の要望書が提出される	事業者
2003 3	阪堺電気軌道(株)から阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（協議）」を堺市に提出	事業者
2003 12	「堺のチンチン電車を愛する会」を設立し，乗客増加に向けて支援を開始	
2004 1	堺市公共交通懇話会提言「東西鉄軌道の実現に向けて」	
2004 4	堺市，阪堺線・堺市内路線（大和川～浜寺駅前間）の存廃について（回答書）」で回答	
2004 10	近畿地方交通審議会答申第8号（堺市東西鉄軌道の位置付け）	
2004 4	堺市，阪堺電気軌道(株)に対し，阪堺線が存続できるよう，支援する意向を回答	
2004	施設改修として，「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」の国庫補助（2/5）を除く部分（3/5）を補助開始，2012年度まで	
2005	阪堺電気軌道(株)が堺市に支払っている固定資産税相当額（2,000万円）を，「堺市再生対策補助金」として，施設改修に補助開始	

阪堺線存続の歩みと東西鉄軌道計画の中止について（池田・野木・ペリー）

年 月	概 要	分類
2005	市民から阪堺線の存続とLRT化を求める署名が提出される（約21,000人分）	市民団体
2005	三井物産によるフランストランスロール社製ゴムタイヤトラムの実験線設置（2009年まで）	
2005	9 さかいLRT研究交流センター設置	
2006	4 堺市政令指定都市に昇格	
2006	大阪市・堺市の2区間運賃の1区間運賃均一化社会実験を実施し、乗客増加に向けて支援	
2007	6 東西鉄軌道（堺駅～堺東駅の経営予定者公募の際、南海電気鉄道㈱および阪堺電気軌道㈱から、東西鉄軌道（堺駅～堺東駅）と阪堺線堺市内との一体経営が提案される	事業者
2008	6 「堺市の交通ビジョン」公表	
2008	7 「環境モデル候補都市」に選定	
2008	12 「東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）」公表	
2009	2 東西鉄軌道基本計画説明会（市校区）	
2009	4 東西鉄軌道基本計画説明会（熊野校区）	
2009	1 「環境モデル都市」に選定	
2009	2 東西鉄軌道に関する説明会、反対論噴出	
2009	3 堺クールシティに関する市議会決議	
2009	7 「堺LRTの早期実現をめざす会」発足集会	市民団体
2009	9 「堺LRTの早期実現をめざす会」提言書提出	市民団体
2009	10 市長選挙結果を受けた東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）の中止等の政策変更	
2009	10 竹山市長、四つ橋線堺市への延伸構想表明	
2009	10 「チンチン電車を愛する会」が阪堺存続に向けたアンケートを実施、配布5,040回収3,210 84%存続希望、80%が市の支援が必要	市民団体
2009	11 環境市民団体との共催による「地球温暖化と地域公共交通」シンポジウム開催	市民団体
2009	12 LRT関連の減額補正予算市議会で否決	市議会
2009	12 阪堺電気軌道㈱から堺市長への阪堺線「堺市内路線」に関する緊急要請	事業者
2009	12 さかいLRT研究交流センター業務終了	
2010	1 LRT関連の減額補正予算の議会承認（再議による）	市議会
2010	2 「阪堺線再生策検討専門家WG」開催 同年8月まで	
2010	2 阪堺線存続検討WG、「阪堺線再生プラン提言書」堺市長に提出	市民団体
2010	5 全国路面電車サミット2010富山大会開催	市民団体
2010	6 「阪堺線（堺市内）の支援策（協議案）」（南海および阪堺に対し、10年間で総額50億円を阪堺電気軌道㈱に提示）	
2010	7 「阪堺線の存続を考えるワークショップ」開催	
2010	8 阪堺線存続検討WG、第1回阪堺線活性化フォーラム開催、フォーラム宣言発信	市民団体
2010	9 堺市議会要望決議を採択（平成22年9月30日） 総合交通計画の必要性・支援策の検証・全市の魅力と交流のまちづくりに寄与・事業者の経営方針・阪堺線の公設民営化につき東西鉄軌道との一体経営が前提	市議会
2010	12 阪堺線存続検討WG、第2回阪堺線活性化フォーラム開催	市民団体
2011	1 RACDA大阪・堺（任意団体）、交通基本法制定に向けての学習会開催	市民団体

年 月	概 要	分類	
2011	1	高齢者運賃割引, 堺市内・大阪市内区間の運賃均一化への支援開始	
2011	3	RACDA大阪・堺 (任意団体), 「市民参加の交通まちづくり」講演会開催	市民団体
2011	3	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」策定 (2011～20) 東西鉄軌道の整備削除	
2011	3	NPO法人 RACDA大阪・堺, 正式発足	市民団体
2011	3	NPO法人 RACDA大阪・堺, 「阪堺線再生計画進捗確認要望書」提出	市民団体
2011	6	RACDA大阪・堺 堺市公募の「「堺の公共交通のあり方について」に対して堺の公共交通 (たたき台) ～世界に誇れる公共交通優先のまちづくりをめざして～を提出	市民団体
2011	6	堺市公共交通検討会議設置 (座長, 青山義隆京都大学名誉教授) 第1回開催 2011 (平成23) 年6月～第5回2012 (平成24) 年3月まで	
2011	7	堺市阪堺線活性化推進懇話会・第1回開催 (座長, 大阪産業大学人間環境学部塚本直幸教授, 第13回より京都府立大学公共政策学部公共政策学科川勝健志教授)	
2012	3	低床式車両導入に係る製造費等予算の議会承認	市議会
2012	5	堺市都心交通会議開催 (座長, 正司健一神戸大学副学長 副座長 塚本直幸大阪産業大学教授) 2014年4月 (第6回) まで	
2012	8	東西鉄軌道 (堺浜～堺駅間) の事業性の検証結果の公表 (上下分離方式で年間5百円の赤字)	
2012	9	阪堺線に低床式車両を導入する補正予算提案 (市議会 1票差で可決成立)	市議会
2012	9	竹山市長, 堺市中心部の基軸となる東西線は「堺大和高田線」であると表明	
2012	11	電車でまちを元気にしたいー公共交通の活性化はみんなの幸せー 全国路面電車サミット2012大阪・堺大会開催 (「路面電車を生かしたまちづくり」を謳う大会宣言と「交通基本法」の早期制定要請文を採択)	市民団体
2013	8	LRTネットワーク「人と環境にやさしい LRTで賑わいづくり」(提言書) 公表	経済団体
2018	6	堺市「SDGs未来都市」に選定	
2018	8	大阪モノレール堺方面延伸に関するシンポジウム (堺市等が主催)	
2020		堺市による阪堺線支援策 (10年間, 総額50億円) の終了	

(注) 堺商工会議所百年史, RACDA大阪・堺HP, 堺市都心交通会議第1回資料等により作成