

阪堺線再生プラン提言書〈概要版〉

阪堺線に求められる役割とは？

『快適な暮らし』と『まちの賑わい』が持続する
低炭素都市
『クールシティ・堺』

- 環境モデル都市である堺市は、公共交通を基軸としたまちづくりを推進する必要があります
- 市内公共交通ネットワークを構築するための基軸の一つとして、阪堺線は必要不可欠な路線です
- 阪堺線は、バスや自転車交通との連携などにより、高齢者を中心とする人々の移動手段の確保、観光資源としての活用、にぎわいのある都心の実現を図ることができます

阪堺線の実情



- 1911年に開業した阪堺線はまもなく100周年を迎えます
- 堺市内の年間利用者は115万人(2008年度実績)。この10年間で利用者は半減しています
- 堺市内の営業収入は年間1億8500万円、営業費用が4億200万円で、2億1700万円の赤字です(2008年度実績)。
- しかし、もし廃線となれば現在の利用者が年間約4億8000万円余りの損失を被ると推測されます。
- 沿線は人口が多く、都心部の公共施設や歴史的観光施設を多く有しています
- また、阪堺線そのものへの市民の愛着も強く、存続と支援に対する市民意識は高くなっています

阪堺線再生のための4つの提言

(1) 市民・事業者・行政のパートナーシップの確立

- 具体的な情報開示
- 市民参加の仕組みづくり
- 包括的な交通政策の推進
- 関連部局との連携体制

(2) 公的支援スキームの設計

- インフラ整備と運行サービスの役割を、行政と事業者により適正に分担
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の活用

(3) 阪堺線を基軸としたまちづくりの推進施策

- にぎわいのあるまちづくりの実現：市街地開発との連携など
- クールシティ・堺の実現：公共交通優先のための交通空間の再配分、サイクル&ライドの実現など
- 安心・快適な生活の実現：交通施設のバリアフリー化、交通基本条例の制定など

(4) 阪堺線の利用促進施策

- 市民による理解と支援：阪堺線の必要性の理解、マイレール意識の醸成、利用イベントの企画、など
- 鉄道・路面電車・バスの連携：結節点の改良、IC乗車券の導入、割引運賃の拡充、「御陵前」以南の電停増設など
- 利用者の視点に立ったサービス：低床式車両の導入、利用情報提供の充実、など