

# 行政による交通事業者支援について 堺市の阪堺線支援をケースとして

野木義弘<sup>1</sup>・池田昌博<sup>2</sup>

<sup>1</sup>非会員 RACDA大阪・堺 会員(〒590-0934 堺市堺区九間町東 1-1-10 KK福井内)  
E-mail: yoshihiro.nogi@nifty.com

<sup>2</sup>非会員 RACDA大阪・堺 会員(〒590-0934 堺市堺区九間町東 1-1-10 KK福井内)  
E-mail: masikedaka849@gmail.com

阪堺電車は堺市と大阪市をつなぐ路面電車であるが、その堺市内区間は、堺市に路線廃止の協議の申し入れが行われるところまで収支が悪化していた。堺市の LRT プロジェクトでは阪堺線改善も含めて計画が進んでいたが突然の中止により、LRT 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。

市では急遽支援策を講じ、10 年間にわたり支援が実施されたが、2020 年 9 月に終了するにあたり公開された堺市資料をもとに、その内容、効果そして問題点を検証し行政による交通事業者支援の意義について考察する。

**Key Words:** *aid of transport company, Sakai City, Hankai Tramway, public transportation, transportation planning*

## 1. はじめに

大阪府堺市は市内を走る路面電車である阪堺電気軌道（以下、阪堺電軌）阪堺線に 2010 年から 10 年間にわたり支援を行ってきたが、2020 年 9 月に終了する。これまでに公開された堺市からの情報をもとに、「公」が地域交通を支える一形態である本支援を通じ得られた効果や問題点を検証し、行政が交通事業者を支援する意義について考察する。

## 2 支援内容

### (1) 支援に至るまでの経緯

阪堺線の堺市内区間は、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と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 プロジェクトが進行中であった。LRT 事業の経営提案を公募し、LRT と阪堺線が都心部で交差や相互に乗り入れ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う阪堺電軌／南海電鉄からの提案の採用を、2007 年 6 月に堺市は決定<sup>1)</sup>していた。

ところが 2009 年、市長の交代により LRT プロジェクトが突然中止され、その結果、目論みは根底から崩れ、LRT 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、LRT プロジェクト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<sup>2)</sup>を設置、精力的に検討を重ねた。ここで策定された支援案は、阪堺電軌に対し 2010 年から 10 年間で予算額 50 億円という規模のものであった。

市議会では、この予算の審議にあたり、市長選挙における“しこり”と新市長が LRT 事業を一方向的に中止したことへの反発があり、LRT 事業とパッケージとなっ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た。結局、要望決議<sup>3)</sup>が付けられたものの 2010 年 9 月 30 日に可決され、翌 10 月 1 日から支援が開始された。しかし、この決議が阪堺線支援に影響を与えることになった。

### (2) 支援プログラムの策定

LRT プロジェクトが進められていた時、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った。また阪堺電軌から支援要請があった後、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。

これらを踏まえ、支援総額 50 億円を 1 年 2 億円計 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<sup>4)</sup>が用

表-1 支援目標と支援策

目標	具体策
利用者拡大	ゾーンチケット 高齢者割引 堺市内・大阪市内区間の 均一運賃化
運行の継続に必要な経費	施設の保安・保守
高度化	低床式車両導入 停留場の増設、機能改善 路面電車優先信号 ICカードの導入 ★公設民営化
老朽化対策	軌道、車両、電路の更新

★基本的な合意が得られた後、協議に入るものとする

意された。注目すべきことは、この時点では公設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<sup>5)</sup>を設けることも予定された。

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が合意された。

実際の支援開始までに、さらに具体策を緊急・早急に対応すべきものと、一定期間内に取り組みものに仕分け、安全運行の確保、老朽化対策のため必要なものおよび即効性が十分予測される運賃施策は緊急・早急に、高度化等による利便性向上は状況を見ながら段階的に行うこととした。

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。

### (3) 事業者の自主的な努力による改善

これらの支援より前、LRTプロジェクトが進行中の2007年、LRT経営予定者に阪堺電軌/南海電鉄が特定された後、2009年の市長交代をまたいで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“怒涛の如く”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など目を

見張るものであった。

### (4) 堺市の支援策による改善

#### a) 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大阪市両市連続乗車の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

もう一つの運賃政策で、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した。

#### c) 超低床電車の導入

当初合意によるものが3本、その後もう1本導入された。

#### d) 線路、電路、車両機器の更新

#### e) 停留場のバリアフリー化

ホームがある緑地帯縁石のスロープ化。

#### f) ゾーンチケット

阪堺電軌と南海バスの指定区間の1日乗車券を発売。

#### g) 停留場増設と機能改善

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。

宿院停留場ホームの移設と完全バリアフリー化。

#### h) 電車優先信号導入

スピードアップのためメニューにはあったが実現できず、その代わりに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) その他

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などを行った。

## 3 支援の効果

### (1) 乗客数

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、2019年には推中間検証時点では2014年で22,208人/日(12.5%計値で22,818人/日と3,081人、率で15.6%の増加となった。<sup>6)</sup>さらによく見ると、政策的運賃を導入し、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。

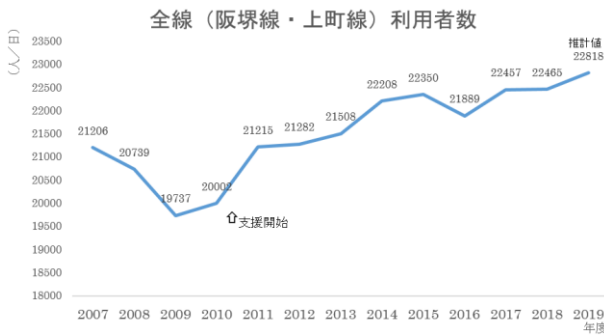


図-1 利用者数の推移  
第 18 回阪堺線活性化促進懇話会資料より作成

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。

(2) 収支

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。<sup>7)</sup>

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、数字上では不利となる。

大阪市の強力な求心力と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にこぎつけている。

表-2 収支推移（堺市補助金算入前）  
第 17 回阪堺線活性化促進懇話会資料より作成

(千円)

年度	収入	支出額	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

2019 年度はさら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。

(3) 沿線活性化

沿線を含む地域のまちづくりビジョンが LRT 中止により宙に浮いた状態になっていて、地域をどう発展させていこうとする具体的な方向性が見通せないままとまっている。

a) 新たな市の施設

2015 年 3 月に宿院の元私立病院跡地に文化観光拠点「利晶の杜」がオープンした。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ますが、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。

定例イベントや企画展を開催しているが、なかなか毎回盛況とまでは行っていない。

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ている。阪堺沿線活性化の目玉施設の一つと見ることができているが、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つながっていない。

b) 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 支援策が効果を得るための行政・事業者の要件

(1) 行政

次のようなことが指摘できる。

- ・比較的事业規模が小さい阪堺電軌に対して、主体的に関与が可能であったこと。
- ・もう一つの関係自治体である大阪市の政策連携がなくとも独自で政策実施できる行政力、特に財政基盤があったこと。
- ・支援が必要に至ったことについて行政側としての特段の理由があったこと。
- ・並行する鉄道が複数ある中にもあっても、一世紀間自分たちの街を走り続けている、交通機関としての阪堺線への市民等の思いがあったこと。
- ・LRT プロジェクトの過程で、阪堺線を新設 LRT と同レベルまで持っていくのに何が必要か、専門家意見も含めよく練り上げられており、使用できるとこ

るは使用できたこと。

- ・LRT プロジェクトで、少なくとも市役所内で都心公共交通に対する理解が深まっていたこと。
- ・阪堺電軌にテコ入れすることについて、自ら市営交通は持たず、また競合するバスや鉄道が阪堺電軌と同じ南海グループで、競争相手から異議が出される事態は考えられなかったこと。

同様のことが、どこの都市でもできるというものではない。上記の要件がある堺市だから行えた。

交通問題に関心がある他都市からは、堺方式と呼ばれて評価されているということであるが、自市で同様のことを行うのは困難という声が多い。

## (2) 事業者

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」<sup>8)</sup> を公表した。そこでは、2020 年の支援終了時には軌道事業の収支均衡、さらに 2030 年には累損解消を目標としている。

しかし、黒字化のためには、LRT プロジェクトでは予定されていた公設民営と交通網の整備を起爆剤とした沿線の再開発が必須の条件である。ところが、公設民営はなくなり、沿線再開発（中心市街地の活性化）も沿線のまちづくりのビジョンも見えていない。自立再生は困難な状況にある。

## (3) 地方自治体と交通事業者の連携

地方自治体と交通事業者の連携は、駅前整備や沿線住宅開発、あるいは連続立体化で連携することはあるが、自治体の関与が交通事業そのもののサービス改善につながることはあまりない。せいぜい駅前のバス停整備による乗り換え改善くらいではなからうか。

本質的な交通事業で、地方自治体と交通事業者とのかかわり方は、かつては駅の設置や優等列車の停車要望などがよく見られたが、最近では、廃線や減便に直面する機会が多い。自治体側は、廃線を止め、減便の影響を軽減させようと要請を行うが、口は出すがカネは出さない、出せないというどちらかという対立の構図となる傾向がある。自治体は本来当事者であるのだが調整役に止まってしまう。最悪は自治体からの財政支援がないままに、路線廃止、廃線に至る場合もある。

## 5 今回の支援事業の意義と問題点

### (1) 自治体が交通事業本体に予算を付けて支援することの意義

わが国では、公共交通事業は国の免許や特許によ

り守られ、交通事業そのものの収益性は低い、公共交通事業の信用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、大規模営利事業とみなされている。

しかし、世界を見渡すと、都市内交通を含む地域の基礎的な交通事業は、経済、福祉、環境などその地域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」が日常から関与することが求められている。

わが国の場合、地方自治法には、自治体が行う事務の中に公営交通の経営を除くと、公共交通の維持、整備、改善など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るが、市場原理は常に正解をもたらすわけではなく、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に陥る。

その地域の公共交通に対するニーズや事業者の経営方針により異なるだろうが、地域の公的プロジェクトとして交通事業の本体である運輸部門に公費を投入することにより、運輸事業のサービス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。

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事業者側からも根強くあるが、補助金なしでは事業が成り立たないケースも生じつつある現在、補助金という武器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

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

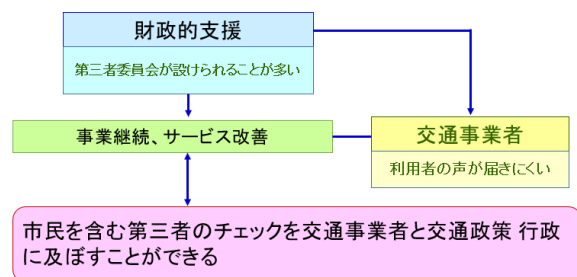


図-2 イメージ図 野木作成

に赤字の補填に公金を投入することは許さないわが国において、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。

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<sup>9)</sup>し、投資額を上回る効果があったとの報告がされた。

堺市が阪堺線を支援したことで、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。

## (2) 第三者委員会

行政が公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のが通例である。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である。

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。

市民・利用者の声は事業者には届き難いのが現実である。交通事業者にしてみれば顧客は不特定多数であり千差万別の要求があるため、対応しきれないという体質も一部にある。

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でき、要望や意見、施策の検証など直接伝えられるというのは大きな長所となる。

これが「地域の交通は地域で責任」、の第一歩であるし、堺市でも、懇話会で出された要望は、スピード感はないものの実現していることが多く、この一点を見ても行政が公金を投入し関与していく意義はある。

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、地元の大物・名士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。市民イコール利用者ではない。

市民は専門家ではなく、ある程度の理解不足はありうるが、実際に利用して初めて問題点や、評価点、要望などが具体的になる。利用していない人的外れな発言は、自治体や事業者の方針をぶれさせてしまう可能性すらある。

## (3) 国の支援策とその死角

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わが国で“公認”され、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。これらの法律の建付けは、地域の交通は当該地域（自治体）が責任を持ち、主体的に改善するようになっていく。これは実に正論ではあるが、死角が見えてくる。

阪堺電軌は、堺市と大阪市に路線を有する。堺市は、阪堺線を地域に必要なものと認め、予算を付けて支援し、議会も市民も一定理解を示した。

ところが大阪市は、1969年に市営路面電車を全廃しており、これは、市営のみならず民営も含めた全ての路面電車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（少なくとも市役所内では）解釈がされているようだ。行政の決定であるので、市長が変更を表明し議会が追認しない限り50年経とうとその決定は不変である。したがって「不要物」に支援することなど大きな矛盾であり許されない。

さら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営事業者に市の財政から“塩を送る”などというのはあり得ないことだろう。

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<sup>10)</sup>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、こと路面電車に対して支援事業を実施する可能性は低い。残念ながら国が用意した制度も成立しない。

## (4) 補助金支援の問題点

### a) 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などには補助金は極めて有効である。ところが阪堺線のように、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はされない。

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。そのため、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小さいところは先送りや見送りとなる場合がある。運輸事業と直接関係しない軌道内緑化などは望むべくもない。

行うべきことが多岐にわたり量的にも多い阪堺線では、阪堺電軌の事業実施能力に限られ、スピード感に欠けるように見えてしまう。

阪堺線の場合は、公設民営、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。

#### b) 制度設計

今回の全額補助というイレギュラーが問題となる。

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、さら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取り決めないとならない。この点について、堺市からの説明が不足している。

## 6 今後の課題

### (1) 軌道修正および未達成

当初の目標から変更や未達成の部分は次のようなものがあげられる。これらをもって否定的な評価は決してすべきでないが、支援終了後も継続して検討して行くべきである。

#### a) 自立再生

大目標の一つである。しかし、支援最終日の翌日 2020 年 10 月 1 日に運賃改定を行った。先送りしてきた消費税転嫁も含まれ、コロナ禍の直撃を受けたとは言え、支援終了と同時の値上げは、支援事業そのものの評価が揺らぐ可能性がある。

#### b) 公設民営

当初検討案には入っていたが、2010 年 9 月の議会からの「慎重に」の要望決議<sup>3)</sup>もありそれ以上の検討はされなかった。

#### c) 電車優先信号

センターリザベーションとなっている併用軌道区間の表定速度が 10km/h を割り込む寸前となっているため目標に挙げたが、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

分離信号の導入促進にスイッチした。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。

#### d) 大阪市との連携

路面電車に対する考え方の違いにより阪堺電軌への支援については、全く進展はない。

#### e) 活性化の市域への波及

沿線を含む地域のまちづくりビジョンが LRT 中止の時点で停止してしまっている。市全体のまちづくりや地域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) 支援終了後の注視点

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は次のようなものがある。

- ・ 阪堺線が市民の足、交通機関としての位置付けがしっかりできているか。観光の対象とするだけではない。
- ・ 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、発展に役立てるのか。
- ・ 過去、多額の公金を使い検討を重ねた、交通整備についてのビジョンは財産との認識を持つこと。
- ・ 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。
- ・ 支援が終わったら、「後は野となれ山となれ」となっていないか。投下資金が、将来につながらなければならない。
- ・ 利用者ニーズの積極的把握と本気度があり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ないか。
- ・ 「他所ではできてもここではできない」が多すぎないか。他所で標準となっているものは素直に導入すること。

## 7 あとがき

支援が終わると行政、事業者、市民利用者が意見を出し合う場である懇話会は当然開催されない。

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る。行政、市民利用者と事業者のコミュニケーションが取れ、改善につなげる仕組みは是非とも必要である。

市民等も堺市の支援により阪堺線がよくなったと実感している。

堺市もこの 10 年間の 50 億円が無駄遣いにならぬよう今後も施策を積み上げて行くことを期待する。

自治体が地域の公共交通事業者を支援することは、今後増えるものと予想される。ケースバイケースで

様々な支援形態があるが、堺市のケースは一定の成果を上げた事例として記録にとどめることにした。

**謝辞**：本文をまとめるにあたり、主として引用・参考とさせていただいた「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、最初から最後まで多くの助言と指導をいただいた。塚本教授は、堺市 LRT プロジェクトが開始された時から、専門家として堺市の委員会に参画され交通政策に助言をされてこられた。

市民の視座から本文をまとめたつもりであるが、塚本教授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。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にも敬意を表したい。

#### 参考文献

- 1) 朝日新聞, 日本経済新聞ほか 2007. 6. 28 朝刊
- 2) 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開催について」2020. 9 確認

- 3) 堺市議会:「平成 22 年第 4 回定例会議事録 9 月 30 日ー06 号」2020. 9 確認
- 4) 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」2020. 9 確認
- 5) 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」2020. 9 確認
- 6) 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. 9 確認
- 7) 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」2020. 9 確認
- 8) 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 『路面電車再生に向けた中長期経営ビジョン 2012. 3 阪堺電気軌道』」2020. 9 確認
- 9) 公益財団法人堺都市政策研究所: Urban Vol. 28 2016
- 10) 阿倍野区ホームページ 2020. 9 確認  
<https://www.city.osaka.lg.jp/abeno/page/000437198.html>

上記 2) ~ 8) はすべて堺市ホームページから参照可能である

(2020. 9. 30 受付)

## THE SIGNIFICANCE OF GOVERNMENTAL AID OF TRANSPORT COMPANY — THE CASE STUDY IN SUPPORT PROGRAMS FOR HANKAI TRAMWAY BY SAKAI CITY —

Yoshihiro NOGI and Masahiro IKEDA

The Hankai Tramway makes services between cities of Osaka and Sakai. Its tram operation in Sakai city had faced next to closure because of shrinking ridership. Sakai city government took project of LRT (Modern tramway) including being refurbished Hankai line, however, a newly elected mayor discarded the project. Hankai Tramway faced to almost abandonment again.

Sakai city government provided various aid programs for ten years to be sustained Hankai tram line.

At the end of the governmental help in September 2020, we try to estimate its effects as well as problems.