

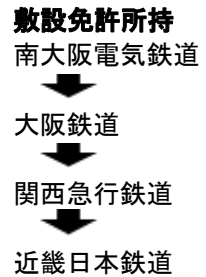
堺東西鉄軌道年表

2023. 4

戦前

明治年間	堺・河内・大和間に蒸気鉄道、馬車鉄道など出願あるもすべて脚下
1919(大 8).3	南大阪電気鉄道、堺市-高田町間の鉄道敷設出願
1919(大 8).6	対抗して大阪鉄道、松原-堺(宿院)間の鉄道敷設出願 (1922(大 11).2 却下)
1920(大 9).3	南大阪電気鉄道に堺市-高田町間の鉄道敷設免許下付
1922(大 11).2	南海鉄道、堺東-高田町間の鉄道敷設出願(1931(昭 6)却下)
1923(大 12)	南大阪電鉄に浅香山延長線免許下付
1925(大 14)	南海鉄道、帝塚山 4 丁目-新町-下石津、新町-寺地町間軌道敷設出願(1934 (昭 9)却下)
1926(大 15).4	大阪鉄道は南大阪電気鉄道を合併 堺市-高田町間免許を引継ぐ
1926(大 15)	大阪鉄道、建設区間を古市-堺市間から布忍-堺市間とし、新たに堺港への延伸につき堺市議会に陳情
1927(昭 2)	免許分割 堺市-古市町間は堺線と呼称
1928(昭 3)	大阪鉄道、堺市内から金岡村、後に古市町まで直営バス開業
1928(昭 3).12	堺市有志大浜・古市間、堺東・布忍間電気鉄道出願
1929(昭 4).12	大阪鉄道、布忍-五箇荘-堺市御陵前間の鉄道敷設を通告
	大阪鉄道、4 月の大事故により事業停滞、堺線は棚上げ
1930(昭 5)	布忍-大浜に堺乗合自動車(堺バス)開業
1932(昭 7)	大鉄 vs 南海 第 1 次敷設競争 自然消滅
1935(昭 10)	大阪鉄道、浅香山支線免許失効
1943(昭 18).2	大阪鉄道は関西急行鉄道に合併さる
1944(昭 19).6	関西急行鉄道は南海鉄道と合併し近畿日本鉄道に改称

第 1 次敷設競争
南大阪 vs 大鉄 vs 南海



戦後

鉄道会社主導時代

1947(昭 22).6	近畿日本鉄道から旧南海鉄道部分が分離、南海電気鉄道に
1949(昭 24).3	南海大浜支線休止
1950(昭 25)	計画道路大浜古市線に路面電車またはトロリーバス構想
1951(昭 26)	堺市議会に東西軸交通早期実現のため委員会設置
1953(昭 28)	堺商工会議所、近鉄の堺乗入れ促進を決議。近鉄へ申し入れ
1954(昭 29)	堺・高田町交通改善促進協議会を立ち上げ
1957(昭 32)	政府、新長期経済計画を決定堺臨海工業地帯造成へ
1958(昭 33).4	八幡製鉄進出決定
1958(昭 33)	堺市、堺港-大浜古市線-三国ヶ丘間にトロリーバス運行を発表
1959(昭 34)	大阪市、地下鉄 3 号線大浜までの延伸特許取得
1960(昭 35).12.2	近鉄は、既免許線を延長し三宝町までの鉄道敷設免許を申請
1961(昭 36).1.18	南海、大浜-三国ヶ丘-国鉄八尾 鉄道敷設免許申請
1961(昭 36)	近鉄 vs 南海 敷設競争激化 堺市、東西鉄道促進を運輸大臣に直接陳情
	運輸省は、近鉄延長線、南海堺八尾新線両方に免許を出すと伝えられる
	フェニックス通りの上に高架鉄道が通ることに難色
1961(昭 36).6	八幡製鉄高炉火入れ本格操業へ 従業員の通勤問題
	近鉄、国分駅前-長尾街道-堺東駅前間バス運行開始
1962(昭 37)	大阪府「大阪地方計画 62」に堺-三国ヶ丘-布忍間鉄道が明記される
	奈良県の県計画に松原-三宝新線、道明寺-国分連絡線に期待
1962(昭 37)	運輸省、前問に反し近鉄、南海両社からの申請を却下
	近鉄、南海 堺市中心部の経路を変更し再申請
	近鉄、南海新線膠着 両社とも徐々に熱冷める
1963(昭 38).2	堺商工会議所 近鉄から説明を受け、近鉄の早期着工を図ることに
1963(昭 38).3	都市交通審議会答申には盛り込まれず
	堺商工会議所、近鉄堺線早期実現を運輸次官など関係部署に陳情書提出
1963(昭 38).9.30	堺商工会議所、近鉄社長、大阪陸運局長にも申し入れ
1963(昭 38).10	南海電鉄、フェニックス通りへのトロリーバス構想
1963(昭 38).12	堺商工会議所、運輸省へ再度陳情
1965(昭 40)	近鉄 vs 南海 新線建設意欲減衰 競争消滅・終了

第 2 次敷設競争
近鉄 vs 南海

堺市主導時代

鉄軌道新設の主役は鉄道会社から行政へ

1970(昭 45)	堺市、堺市総合基本計画に堺市内東西線の促進を明記	
1977(昭 52)	堺商工会議所、市長に東西交通軸整備を要望	
1980(昭 55)	南海 休止中の大浜支線の特許返納、正式廃止 堺市総合基本計画 東西新線と地下鉄大浜延伸に期待	
1983(昭 58)	新日本製鉄(旧八幡製鉄)の高炉廃止、工業地帯空洞化始まる	
1987(昭 62)	近鉄バス 国分・堺東線廃止	
1989(平元)	幡谷市長就任	幡谷市政時代
1990(平 2)	第 3 次総合計画に東西。臨海鉄軌道推進を明記	
1991(平 3)	都市交通計画策定に着手 外部団体に調査委託(1999 年まで)	
1993(平 5)	近鉄堺線免許失効 起業廃止	
1994(平 6)	公共交通懇話会(第 1 次)設置	
1997(平 9)	総合都市交通計画(構想)発表 機種に新交通、ミニ地下鉄を想定	
2001(平 13)	鉄軌道整備基金設置積み立て開始 国、路面電車政策を転換 LRT 推進へ 木原市長就任	木原市政時代
2003(平 15)	阪堺電気軌道から阪堺線堺市内廃止への協議の申し入れ	
2003(平 15)	公共交通懇話会(第 2 次)設置	
2004(平 16)	懇話会答申「東西鉄軌道実現に向けて」発表 機種に LRT を想定	
2005(平 17)	さかいLRT研究交流センター開設	
2006(平 18)	新日鉄敷地内にゴムタイヤトラムの試験線開設	
2006(平 18)	政令指定都市に	
2006(平 18).9	「新しい自由都市・堺ルネッサンス計画」発表 東西鉄軌道を具体的に明文化	
2007(平 19).3	東西鉄軌道事業の経営企画提案募集	
2007(平 19).4	経営予定者プロポーザル公募	
2007(平 19).7.1	経営予定者に南海・阪堺 2 社連合が特定	
2007(平 19).10	地域公共交通活性化・再生法施行 シャープ進出決定	
2008(平 20)	予算 6 億 5000 万円余計上	
2008(平 20).4.16	「東西鉄軌道基本計画案(骨子)」発表	
2008(平 20).6	「堺市の交通ビジョン」発表	
2008(平 20).12	「東西鉄軌道基本計画案」発表	ようやく住民説明会
2009(平 21).2	第 1 回住民説明会	
2009(平 21)	予算 9 億 6600 万円計上(着工を視野)	LRT 事業崩壊
2009(平 21).6	第 2 回住民説明会	
2009(平 21).6	東西鉄軌道・阪堺線に関する基本協定 南海・阪堺へ撤回申し入れ	
2009(平 21).10	LRT 反対派の竹山氏が市長に当選 LRT 事業のうち大小路区間即時中止を宣言	

竹山市政以降

2010(平 22).2	総合交通体系庁内委員会 2010.5 まで 5 回	
2010(平 22).8	阪堺線支援決定	
2010(平 22).10	堺の公共交通を考えるワークショップ開催 2011.5 まで 5 回	
2011(平 23).3	マスタープラン「さかい未来・夢コンパス」公表 東西鉄軌道整備は削除	
2011(平 23).6	堺市公共交通検討会議開催 2014.3 まで 7 回	「LRT」を口にするのはタブー
2011(平 23).8	LRT 堺浜区間も中止決定	
2012(平 24).5	都心交通検討会議開催 2014.4 まで 5 回 結論出せず。市長、結果尊重せず	
2013(平 25).9	竹山再選 対戦候補(維新)LRT 復活を公約とするも落選	LRT は終わった話
2017(平 29).9	竹山再再選 LRT はほとんど話題にならず	
2018(平 30).10	大阪モノレール堺延伸に関するシンポジウム開催	
2019(令元).6	竹山氏政治資金規正法違反疑惑で辞任。新たに維新の永藤氏が市長に当選	時代は変わった
2020(令 2).2	「堺 2040 グランドデザイン」策定 東西交通政策課題	
2021(令 3).8	都心自動運転電気バス及び美原 BRT 新交通計画	