

# 活動の軌跡と私たちが考えること



NPO法人 RACDA大阪・堺

2014.11

# 組織・活動の概要

- 2009年 「阪堺線存続検討ワーキンググループ」(任意団体)として活動に着手
- 2010年 「阪堺線再生プラン提言書」提出
- 2011年 「NPO法人 RACDA大阪・堺」発足
- 2011年 「堺の公共交通(たたき台)」提出
- 2012年 「全国路面電車サミット大阪・堺大会」開催

学識者、研究者、一般市民、環境NGOメンバー、障がい者などで構成

# 地道な活動

- 阪堺線の存続、活性化を目的とするシンポジウム開催
- 交通基本法の早期制定を求めるフォーラム開催
- メンバーによる講演活動
- 電停の塗装、清掃などの定期的実施
- 助け合いの傘立の設置
- バルなどの地域イベントへの協力
- 161型の車内での弦楽三重奏演奏会の開催
- 住吉大社ご鎮座1800年行事での奉納演奏への協賛
- 阪堺電気軌道が主催する「路面電車まつり」への参加



(沿線活性化フォーラム 第3回(2011.3))



講演会「交通基本法に向けて」



沿線美化活動 第5回(2011.10)



沿線美化活動 第5回(2011.10)



独自に応援される「阪堺線のカオナシさん」





161号での弦楽三重奏(2011.6)

第11回全国路面電車サミット2012  
大阪・堺大会



# 活動の基本スタンス

- 市民、事業者、行政が協働する。
- 率先して汗をかき、提案する。
- 批判、反対一辺倒では問題は解決しない。
- 全国活動への挑戦

「土木計画学会」「人と環境にやさしい交通をめざす全国大会」などでの講演、神戸電鉄粟生線存続問題にかかわる市民グループへの講演活動も実施

# 活動のイメージ



出典: 堺市ホームページ

# 総合的な交通政策

## 1. 私たちの基本理念

- ・確固とした「まちづくりビジョン」のもとでの交通政策の推進
- ・堺はひとつであり、全体像がないと市民合意は困難
- ・過度なクルマ社会を軌道修正し、人が主役となるまちづくりの推進
- ・歩行者、自転車、公共交通がもっとまちの主役となるべき（クルマ社会はもう限界）

## 2. 行政に期待すること

- ・都市計画、グランドビジョンに連動した総合的な交通政策の確立（世界遺産認証も視野に！）
- ・推進体制、納期を明示した事業計画の立案と推進→PDCAサイクルの確立
- ・先ず、計画「P」から実行「D」への行程明示

私たちも汗をかきますし、事業者にも頑張ってくださいますが、行政の努力ももっと必要！  
「歩くまち京都」は好事例、数値目標が必要

# 阪堺線問題

- 支援策(10年・50億円)そのものは歓迎するが、投資効果(便益)、再生の年度事業計画が示されておらず、次の10年が見えない。
- LRV3編成導入、均一運賃化は堺市のみ補助、大阪市との連携がない。(最低でも同一規模の大阪市側の支援が必要)
- 南海線浜寺公園駅近辺の連続立体化工事の影響が示されていない。(長期休止⇒旅客流失の危惧)

- 阪堺線恵美須町－住吉間の減便影響の危惧  
(いずれ存廃論議は不可避、枝を切れば幹も痛む)
- 大阪府市統合本部による恵美須町から難波方面への延伸には期待感(しっかりとした事業計画の開示、沿線住民合意が前提、天王寺公園ルートは更なる検証が必要)
- 堺市内区間の走行環境の改善



# 南海本線(堺市)連続立体化事業



南海本線の高架事業により、本線をまたぐ阪堺線が「平面化」される。

**先ず、阪堺線浜寺駅前駅と本線浜寺公園前の結節改善が必要である。**

事業延長: 約2.7km (堺市域: 約2.3km 高石市域: 約0.4km)

高架対象駅: 諏訪ノ森駅、浜寺公園駅

概算事業費: 約423億円(全区間)

完成予定: 平成40年3月末

# 東西鉄軌道

- 費用・便益、事業計画の論議が前提ではあるが、阪堺線の活性化、都心まちづくりという観点でも堺東駅、堺駅への阪堺線の相互直通化は必要
- 堺浜ルートは、高架区間や阪神高速道路との交差点間のあり方などの再検証が必要ではあるが、ワールドサッカートレーニングセンター、物流施設、工場への足として論議すればよい。
- 現状は、大阪市側からのトレーニングセンター来場者（青少年）は住之江公園からのバス利用。堺駅からの入り込みに期待感がある。
- 堺市の堺浜ルート試算では「上下分離方式」で、年間5百万円の赤字に過ぎない。（コスト削減で黒字も）

# まとめ

- 公共交通が市場原理や投資回収前提で成り立つ時代は終焉した。
- 徹底した効率経営化と情報開示が前提ではあるが、欧米や地方鉄道で試行されてきた「インフラは公、運営は民」という「上下分離方式」は有効な選択肢である。
- LRTは障がい者や高齢者からも強い導入要望があり、少子高齢社会にも望ましい輸送手段
- 堺市の財政状況も考慮したうえで、総合的な交通政策のもと、LRT計画の推進など市内公共交通の充実を求めたい。
- 次世代と世界に誇れる資産を残したい。

# 事業採算性だけならば(参考)



鉄道まちづくり会議作成

# 未来に続く みんなのレール

まちと電車を元気にしたい



みんなを乗せて南へ北へ… 未来へ向けて東に西に！



NPO法人  
RACDA大阪・堺

<http://www.racda-osakasakai.org/>