

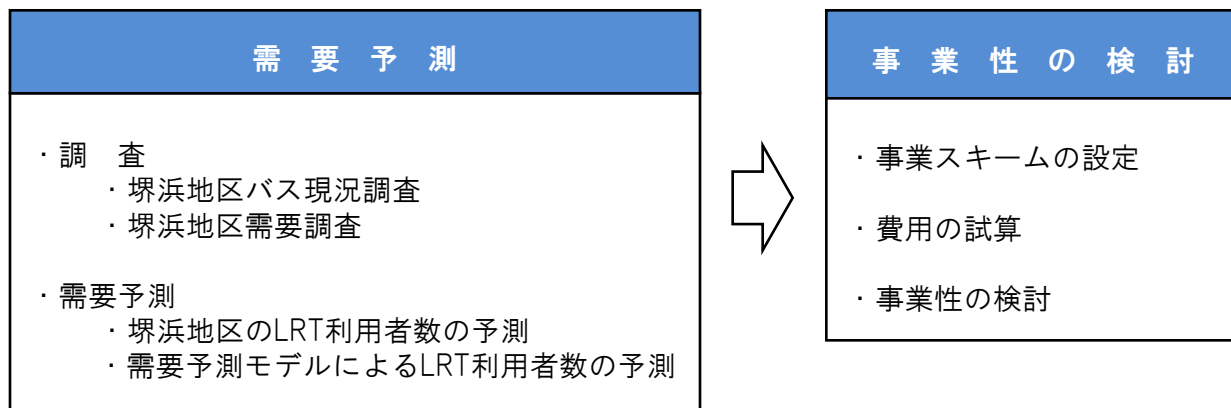
東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）の事業性の検証について

東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）については、平成20年12月策定の東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）において、経営予定者が決定していた東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）と一体的に整備することを前提に、ルート、運行計画、施設計画等に係る計画内容を示していました。その後、平成21年10月に東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）を中止するとともに、昨年度より東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）に係る最新の需要予測を行うなど、事業性の検証を行ったところです。本資料はその検討内容をまとめたものです。

1. 東西鉄軌道（堺浜～堺駅間）の経緯

- 平成6年3月 堺市総合都市交通計画（構想）
▶東西鉄軌道の整備の必要性を位置づけ
- 平成14年 都市再生緊急整備地域「堺臨海地域」（95ha）指定
- 平成16年1月 堺市公共交通懇話会提言「東西鉄軌道の実現に向けて」
▶LRTによる東西鉄軌道（臨海部～堺東駅～堺市駅）の整備を提言
- 平成16年10月 近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方」の中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線（LRT）に、堺市東西鉄軌道（堺第2区～堺東駅～堺市駅）（8.3km）を位置づけ
- 平成18年～ 堺浜地区開発の進展
▶商業・アミューズメント施設の整備（一部開業）
▶グリーンフロント堺工場の進出
▶中小企業クラスターの整備
▶J-GREEN堺の整備
- 平成20年4月 東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画骨子（案）公表
- 平成20年12月 東西鉄軌道（堺浜～堺東駅間）基本計画（案）公表
- 平成21年10月 東西鉄軌道（堺駅～堺東駅間）中止

2. 検証の手順



3. 検討区間

検討区間については、下記のとおり、（仮）堺浜停留場から（仮）堺駅前西口停留場に至る約5kmを対象としています。
なお、ルート及び停留場の名称・位置については、基本計画（案）の堺浜～堺駅間の計画内容に準じています。



4. 検討の前提条件

基本計画（案）においては、堺浜～堺東駅間を一体で整備するとしていたことから、堺浜～堺駅間を検討するにあたって、下記のとおり、改めて条件設定を行っています。

項 目	内 容										
(1) ルート	約5km（所要時間約17分） （上記「3. 検討区間」参照）										
(2) 編成車両	編成長:18m（定員:80名） LRV 11編成（予備2編成含む）										
(3) 運 賃	200円均一 ただし、堺浜～堺東駅間の運賃（LRT～バス乗継時）は、現況の匠町～堺東駅間のバス運賃（260円）と同一とする（LRT事業者70円・バス事業者80円負担 合計で150円割引）										
(4) 運行本数 （片道）	ピーク時 : 11本/時 オフピーク時 : 4本/時 1日当たり : 83本/日										
(5) 建設事業費	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">軌道施設</td> <td style="width: 50%;">約 80億円</td> </tr> <tr> <td>車 両</td> <td>約 30億円</td> </tr> <tr> <td>道路施設</td> <td>約160億円</td> </tr> <tr> <td>用地・補償</td> <td>約 60億円</td> </tr> <tr style="border-top: 1px solid black;"> <td>合 計</td> <td>約330億円（税込）</td> </tr> </table>	軌道施設	約 80億円	車 両	約 30億円	道路施設	約160億円	用地・補償	約 60億円	合 計	約330億円（税込）
軌道施設	約 80億円										
車 両	約 30億円										
道路施設	約160億円										
用地・補償	約 60億円										
合 計	約330億円（税込）										

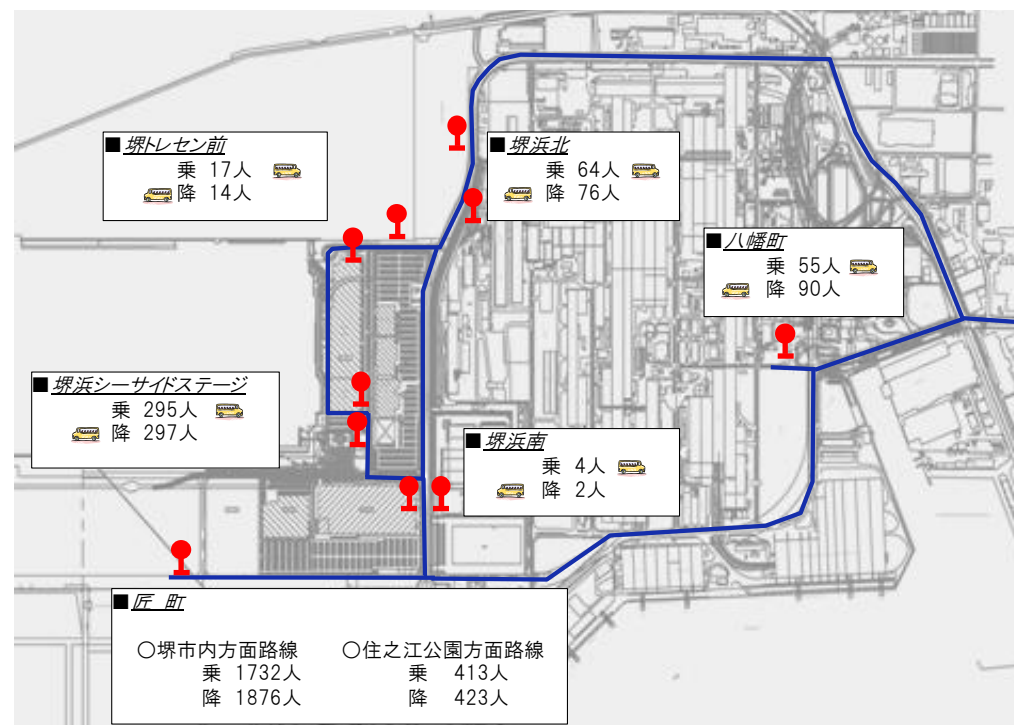
5. 需要予測

堺浜関連の最新の開発状況や京阪神都市圏需要モデルなどをもとに、以下のとおり需要予測を行っています。

目的	日平均（人/日・往復）		
	工場等		その他
	通勤	来訪	J-GREEN堺・体育館・商業施設・緑地等
堺浜地区発生集中交通量 （ヒアリング等により試算）	8,304人	1,294人	10,970人
LRT利用率 （ポートアイランド・六甲アイランド・大阪南港の鉄道分担率を参考）	50.9%	16.3%	20.2%
目的別堺浜LRT利用者数	4,227人	211人	2,216人
堺浜地区LRT利用者数計	約6,700人		
堺浜地区以外LRT利用者数	約1,600人		
LRT利用者数計	約8,300人		

【参考】バス現況調査（調査日：H22.10.6(水)）

堺浜地区における現況のバス乗降客数は、乗車約2,600人、降車約2,800人、合計5,400人です。



※現在、堺トレセン前停留所は、J-GREEN堺南口前に名称変更となっています。

6. 事業性の検討

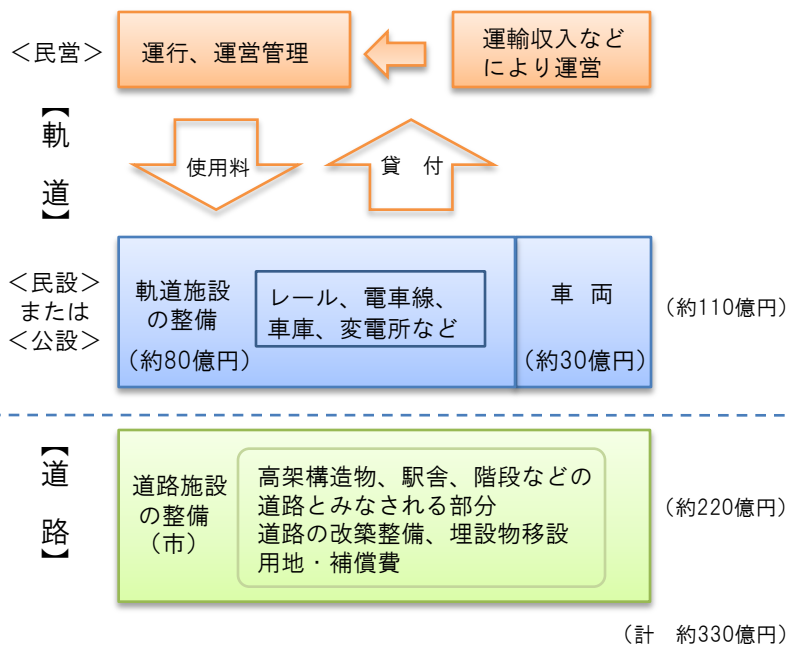
(1) 事業スキームの設定

本事業は、道路空間を走行する軌道事業として行うことを前提としています。

軌道施設の整備、車両の購入及び運営を民間が行う事業スキームを「民設民営」といいます。

軌道施設の整備、車両の購入を市が行い、運営を民間が行う事業スキームを「公設民営」といいます。

なお、軌道事業における道路施設については、道路管理者である市が整備します。



※整備に関しては、国の補助制度があります。

(2) 費用の試算

(単位:億円)

○建設費

軌道	軌道施設	80	公設民営方式⇒市が整備 民設民営方式⇒民が借入金で整備
	車両	30	
	軌道計	110	
道路	道路施設	160	道路管理者である市が整備
	用地費	40	
	補償費	20	
	道路計	220	
計		330	

○運営費

人件費	2.33	必要要員数を想定し積み上げ
動力費	0.16	全国の民間路面電車事業者の平均値
その他経費	0.55	
計	3.04	

○維持管理費

維持管理費	0.87	線路・電路・車両保存費等
-------	------	--------------

○建設償還等（民設の場合）

諸税	0.51	車両費、軌道施設の固定資産税
減価償却費	3.58	車両費、軌道施設の減価償却費
建設利息	0.93	年率2%で20年償還の建設費利子
計	5.02	

(3) 事業性の検討

民設民営

道路施設 ⇒ 市
軌道施設・車両購入 ⇒ 民間
運営 ⇒ 民間

・運輸収入
3.86億円（LRT利用者数8,300人）
・支出（年平均）
運営費＋維持管理費＋建設償還等 ⇒ 8.93億円

建設事業費に対する市負担 220億円
⇒ 運営 ▲5.07億円/年の赤字

公設民営

道路施設 ⇒ 市
軌道施設・車両購入 ⇒ 市
運営 ⇒ 民間

・運輸収入
3.86億円（LRT利用者数8,300人）
・支出（年平均）
運営費＋維持管理費 ⇒ 3.91億円

建設事業費に対する市負担 330億円
⇒ 運営 ▲0.05億円/年の赤字