

堺市

# LRTによる東西鉄軌道整備と 阪堺線堺市内路線のLRT化への取組

## はじめに

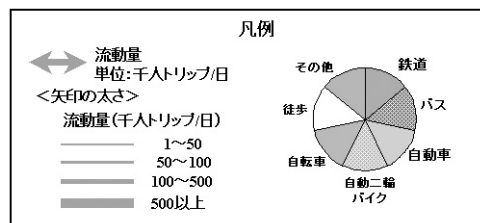
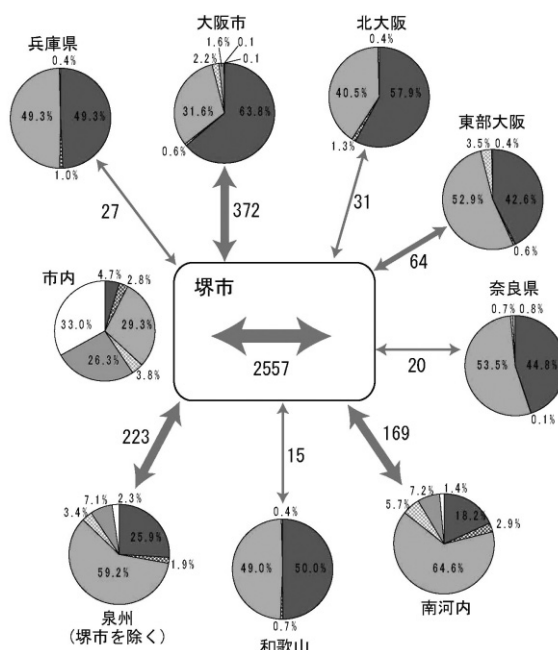
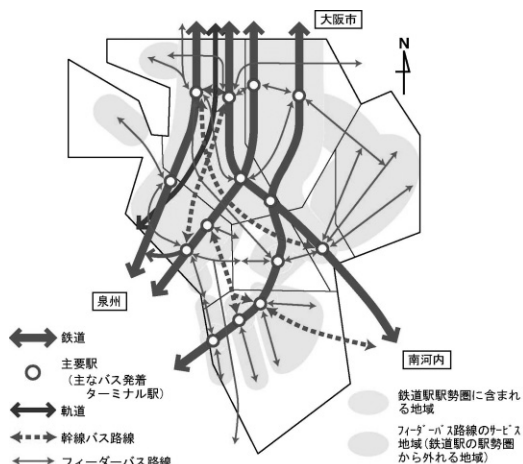
本市では、政令指定都市移行3年目を迎え、魅力と活力に溢れる安全・安心な住みよい「オンリーワン」のまちづくりに取り組んでいます。

なかでも、企業集積の著しい臨海部をはじめ、世界遺産登録をめざしている百舌鳥古墳群等と連携した公共交通ネットワークの整備や低炭素型まちづくりを推進しており、LRTへの取組もその重要施策の1つとなっています。

## 本市における公共交通の現状と課題

本市には、南海本線、阪堺線、南海高野線、JR阪和線、地下鉄御堂筋線、泉北高速鉄道の6つの鉄軌道があり、その全てが大阪市と堺市を結ぶ南北方向が主体となっています。また、大阪市と堺市の移動は鉄道が約6割を占めていますが、堺市内の鉄道による移動はわずか5%程度となっています。

このように本市では、大阪都心部への南北方向の移動を中心とした都市構造が形成されており、堺市独自の都市圏形成に資する東西方向の鉄軌道整備が課題となっています。



## 事業目的

本市ではこのような課題に加え、地球温暖化や少子高齢化社会などに対応していくため、人と環境にやさしいLRTによる東西鉄軌道の整備と既存の路面電車である阪堺線のLRT化によって、次に示す①～④の実現をめざしています。

- ① 高齢化社会や地球温暖化などに対応しうる交通基盤の構築
- ② 東西交通軸の強化による独自都市圏の形成
- ③ シャープ(株)やサッカーナショナルトレーニングセンター、中小企業クラスターをはじめとする臨海部への企業集積による経済効果を都心地区へ誘引

- ④政令指定都市にふさわしい都市景観とにぎわいの創出

## 基本計画骨子（案）

本市では、平成20年4月16日に、LRTによる東西鉄軌道の整備と阪堺線堺市内路線のLRT化に関する基本計画骨子（案）を発表しました。以下にその概要を示します。

### 【計画の概要】

#### ①区間

- ・東西：堺 駅～堺 東 駅 1.7 km
- 堺 浜～堺 駅 5.2 km
- ・阪堺：我孫子道～浜寺駅前 7.9 km

#### ②相互直通運転

- ・浜寺駅前及び我孫子道 ⇔ 堺東駅

#### ③所要時間（片道）

- ・堺 駅 ⇔ 堺 東 駅：約10分
- ・堺 浜 ⇔ 堺 駅：約20分
- ・我孫子道 ⇔ 浜寺駅前：約25分

#### ④運転間隔

- ・堺 駅～堺東駅：ピーク時5分
- ・堺 浜～堺 駅：未定

#### ⑤導入位置

（堺駅～堺東駅）

- ・阪神高速以東：平面複線片寄せ一方通行
- ・阪神高速以西：平面複線外寄せ一方通行

（堺浜～堺駅）：平面複線 ※一部高架

#### ⑥軌間：1,435 mm

#### ⑦車両

- ・超低床車両
- ・編成数

堺駅～堺東駅：7または8編成

堺浜～堺 駅：未定

#### ⑧車庫

- ・阪堺電気軌道(株)我孫子道車庫を借用

#### ⑨概算事業費（用地費除く）

- ・堺 駅～堺東駅：約85億円
- ・堺 浜～堺 駅：未定

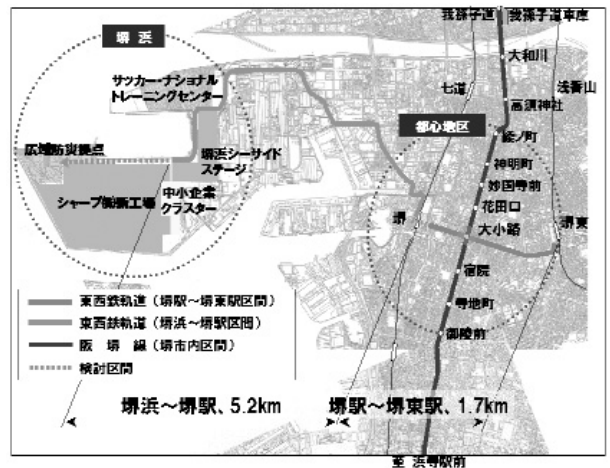
- ・阪堺線LRT化：約30億円

#### ⑩事業スキーム

- ・堺浜～堺東駅は公設民営上下分離方式、阪堺線堺市内は公有民営化の方向

#### ⑪開業時期（目標）

- ・堺 駅～堺東駅：平成22年度末
- ・堺 浜～堺 駅：堺駅～堺東駅に引き続いて早期に開業



## 今後の取組

今後は、交通事業者や交通管理者、市民、有識者などからなる協議会を設立し、基本計画骨子（案）への市民意見などを聴きながら、合意形成を図っていきます。

また、LRTを基軸とした市内公共交通ネットワークの形成と既存鉄軌道やバスも含めた公共交通の利便性向上などにより、地球環境や少子高齢化社会に対応したまちづくりに取り組んでまいります。

堺駅へのLRT導入イメージ図

