

阪堺電気軌道

1. 路線概要

阪堺電気軌道は大阪市の恵美須町から堺市の浜寺公園までを結ぶ 14.1km の阪堺線と、天王寺駅前から住吉公園までを結ぶ 4.6km の上町線で構成されている。1951（昭和 26）年に旅客数年間 26 万人を記録したのをピークに減少し始め、1962（昭和 37）年には出改札の廃止などの人員削減にとりかかった。1978（昭和 53）年、南海電気鉄道からの分離が決定されるのに前後して、1976（昭和 51）年に上町線で、1979（昭和 54）年に阪堺線でワンマン運転が開始された。

2. 車両

2.1 モ 161 形



写真 1 「モ 161 形 165 号」

（2003 年 10 月 26 日、我孫子道駅にて）

現在日本で定期運行される電車としては最古で、1928（昭和 3）年製である。1976（昭和 51）年にワンマン化改造され、方向幕の設置などが行われた。当初は間接非自動制御で連結運転も可能であったが、後年連結器は撤去され、蛍光灯化、パンタ化が実施された。

2.2 モ 351 形

老朽化した車両の置き換えのため、木造車モ 101 形のモーターを流用し、1962（昭和 37）年に製造された。車体自体は後述のモ 501 形とほぼ同形となっている。モーターは吊り掛け式であるが、台車は新製し空気ばね式となり、乗り心地の向上に貢献している。1976（昭和 51）年にワンマン化改造が行われた。その後はブレーキ換装や冷房化、モーター取替えなどが実施されているが、現在も 5 両全車が在籍している。

2.3 モ 501 形

木造車モ 101 形の置き換えのため、1957（昭和 32）年に製造された。駆動方式は中空軸平行カルダンを採用、他にも電空併用ブレーキや空気ばね台車など当時の最新技術を用いている。ただ現在はブレーキを他形式と共通の空気ブレーキに換装している。前述の 2 形式と同様、1976（昭和 51）年にワンマン化改造された。この際、方向幕を他形式共通としたため小型化された。



写真 2,3 「モ 351 形 354 号 (左)、モ 501 形 502 号 (右)」

(2010 年 10 月 16 日、帝塚山 3 丁目駅にて (左)、住吉駅にて (右))

2.4 モ 601 形

1996 (平成 8) 年より、7 両が製造された。これは完全新製ではなく、台車や電動機などは新造、制御装置やブレーキなどは旧型モ 121 形からの流用である。この電動機は平行カルダン駆動式を採用している

2.5 モ 701 形

1987 (昭和 62) 年より完全新製にて製造された、阪堺電気軌道の最新鋭車両である。ワンハンドルマスコンであり、電気指令ブレーキを採用している。2004 (平成 16) 年に先行表示が LED に変更となり、また元は Z 型パンタグラフであったが、2010 (平成 22) 年にモ 708 がシングルアームパンタグラフに換装された。



写真 4,5 「モ 601 形 606 号 (左)、モ 701 形 705 号 (右)」

(2010 年 10 月 16 日、帝塚山 3 丁目駅にて (左)、恵美須町駅にて (右))

3. 運賃收受方式・運賃形態

阪堺では、基本的には運賃を下車時に直接支払う方式となっている。また、一部の時間帯では天王寺駅前および南霞町には係員が配置され、この二つの駅で下車する場合は、車両の運賃箱ではなく係員に運賃を支払う。

乗車時は、車両中央の扉のほうから乗車し、下車時は運転席横 (前方) の扉から下車する。料金形態は、大阪市内および堺市内の区間ならば一回乗車につき 200 円、我孫子道を越えて乗車する場合、すなわち大阪市内から堺市内 (堺市内から大阪市内) とまたがって乗車する場合と、住吉、我孫子道にて乗り換える場合は 290 円となっている。

車両には整理券発行機はなく、運賃支払いは市内料金（200円）の場合は、そのまま運賃を運賃箱に投入し、乗り換える場合は運賃箱横に設置されている乗換券発行機から乗換券を受け取った上で、運賃（290円）を支払う方式となっている。

スルッとKANSAI、非接触式IC乗車券（ICOCA、PiTaPaなど）には対応していない。

また、阪堺全線が一日乗り放題となるフリー乗車券「てくてくきっぷ」（大人600円、小児300円）、阪堺一日フリー乗車券と通天閣の入場券がセットになった「のんびりおでかけん」（大人800円、小児400円）などの各種フリー乗車券も取り扱っている。

また、車内の各所には押しボタンが設置されており、下車時にはこれを押して下車の意思を伝える。押されない時は、列車はその駅に停車はするものの降車用のドアは開かない。



(左) 写真6「モ701形の運賃箱および乗換券発行機」（2010年10月16日撮影）

(右) 写真7「天王寺駅前駅の集札所、回数券・定期券発売所」（2010年10月16日撮影）

4. 駅の設定

阪堺のほとんどの駅は終日無人駅である。ただし、南霞町、我孫子道、天王寺駅前、浜寺駅前には一部の時間帯には係員が配置され、回数券の販売などを行っている。また、南霞町、天王寺駅前では一部の時間帯で集札を行っている。

阪堺の多くの駅は路面電車の電停であるので、乗降場は安全地帯となっている場合が多い。そのため、安全確認のためのミラーなどはスペースの関係上設置されておらず、代わりに車両に後方確認用のミラーが設置されている。

5. 考察

今回の取材に当たり、筆者は実際に阪堺全線を乗車したが、その中で感じたことは、やはり阪堺は地元民の足としての性格が非常に強い、ということである。乗客数から考えても、現状ではワンマン運転を継続するのが適切だろう。数区間のみを乗る乗客が大半であり、そういう意味においてはこういった複数の均一区間を設けるといった運賃形態も有効であると思われる。ただ、我孫子道を越えて乗車する場合は、たとえ一区間であっても 290 円を支払わなければならないというのは少々問題であると考えられる。

現在、阪堺は完全な赤字経営であり、経費削減のためにもワンマン運転は継続する必要があるだろう。それに関連して、現在、堺市から阪堺へ支援策（協議案）が提案されている。その内容は大阪市⇄堺市間の均一運賃化や、低床車両や IC 乗車券の導入などである。

さらに、堺市との間で、阪堺の「公有民営化」が候補として挙げられている。これは、富山地铁の市内電車環状化事業、若桜鉄道などが実例としてある。具体的には「軌道整備事業者（堺市）」が施設・車両を保有・管理し、それらを有償で「軌道運送事業者（阪堺）」に貸付け、借り受けた車両で運行を行うものである。そして、この場合の運輸収入は阪堺がすべて得ることになる。

メリットとしては、車両の保有・整備についての役割分担、責任分担が明確になり、路線を永続的に運行する枠組みを整えられることや、地域公共交通活性化再生法に基づいて国の補助を受けることができるなどの点が挙げられている。

阪堺を廃止に追い込まないためにも、これらの政策は官民一体となって積極的に推進されてゆくべきだろう。

参考文献

阪堺電車ホームページ <http://www.hankai.co.jp/>

堺市ホームページ <http://www.city.sakai.lg.jp/>

細村和男・黒田和彦「阪堺電気軌道」『鉄道ピクトリアル』No.593（1994年7月増刊号）、鉄道図書刊行会、173-175
頁

日本路面電車同好会「日本の路面電車現勢」『鉄道ピクトリアル』No.443（1985年2月号）、鉄道図書刊行会、47-48
頁