

## 阪堺線の活性化策に関する市民提案

2010年4月21日提出

しめい 氏名	省 略
住所	
電話番号	

阪堺線の活性化策について、日頃、存続活動をしているなかで、実感として感じた事や市民の皆さんやメンバーと話合ったことなどをもとに具体的に提案しますが、実行委員会として統一的にまとめたものではありません。今後とも、検討する必要があります。また、この他に、市民が実行できる事は、どんどんやっていきたいと思えます。なお、市立病院跡地の文化観光施設については、別途取り上げる予定です。

### ◎基本姿勢に関する提案

#### 提案1

提案内容	<p>竹山市長が、真に堺市にとっての阪堺線の価値を理解されているならば、確信をもって、堺のために阪堺線を存続させる事を決意し、その活性化策を不遺転の覚悟で実施していただきたい。何事も本気にならなければ、市民や事業者の理解を得る事はできない。中途半端な態度では、阪堺線の活性化も、堺市の活性化も不可能である。</p> <p>堺市の観光の中心が、旧市内と大仙公園にあることは誰も否定できない。現在配布中の文化財公開パンフレットの旧市内（堺瀬都市内）の地図を見れば、その阪堺線の果たす役割が一目瞭然である。阪堺線が無くなれば、堺の観光は壊滅的な打撃を受けると言っても過言ではない。</p> <p>阪堺線を、堺市の公共交通網の一画に正しく組み込む事が、堺市の観光のみならず、堺市民間の安定した公共交通を確立するためにも不可欠である。</p> <p>「阪堺線か、泉北高速か」ではなく、「阪堺線も、泉北高速も」堺市民にとって、重要な公共交通機関である。</p>
実施主体	市長
効果	職員が真剣に活性化案に取り組む条件ができる。トップの決断なくして、何事も実現しない。阪堺線の重要性を理解していない職員が、いくら検討しても、効果的な支援策は生まれない。

## 提案2

提案内容	<p>二、三十年前ならいざ知らず、現時点において（つまり、今さら）都心部を走る路面電車を廃止するのは、時代錯誤も甚だしい。路面電車を厄介者扱いせず、現時点で、大阪で唯一の路面電車をもっている事を大きな資源と再認識し、南海グループとして、前向きな対策を大胆に進めるという決断をしていただきたい。（最近、若干の改善が見られるが、まだまだ、実効性が乏しい。）</p> <p>本線と平行している事が、一部で問題にされるようであるが、もちろん、全く性格の違う交通手段であり、路面電車本来の性格を活かした対策が望まれる。つまり、阪堺線を活性化する事による相乗効果を狙うべきである。それにつけても、堺・住吉まん福チケットの有効範囲が、高野線は中百舌鳥までなのに、本線が堺駅止まりなのが理解できない。少なくとも、浜寺公園まで、範囲に入れば、レトロな駅舎と路面電車の組み合わせで、相乗効果が期待できるのに・・と残念である。これも沿線どころか、自ら所有している資産を活かせていない1例と感じる。</p>
実施主体	南海電鉄
効果	何事も、やる気のない事は成就しない。路面電車に対する認識が変れば、前向きな対策が実行できるし、それによって、いい循環が生まれてくる。

## 提案3

提案内容	<p>自治体の公共交通についての補助は、京丹後市のように、多くの人に乗ってもらうことによって、その運行についてではなく、「乗車する人」に対する補助であるというように、発想を転換する必要がある。今まで、堺市の職員から、「民間企業に補助」する事はできません」と、さんざん言われてきたが、その意識では、公共交通の活性化はありえない。</p> <p>公共交通の活性化は、地域の活性化につながる。公共交通の利用者を増やすためにこそ、税金を投入すべきであり、同時に、バスへの補助も乗客を増やすために、有効に機能するように改革すべきである。</p>
実施主体	堺市
効果	公共交通の利用者が増えるという事は、多くの人が移動するという事であり、多くの人が移動すれば、必然的に経済も活性化し、特に、お年寄りなどの移動がさかんになれば、健康にもいい影響を与え、ひいては医療費削減にも繋がる。利用者を増やすための、公共交通に対する効果的な税金の投入は、地域社会を活性化する。

◎個別提案

提案4

提案内容	運賃体系の改訂。2区間を200円、1区間を100円とする。全面的に改定できない場合は、とりあえず、10:00～16:00の昼間割引として実施する。
実施主体	南海電鉄・阪堺電軌・堺市（できれば大阪市も）
効果	乗客は確実に増える。そのことにより、提案3で述べたような効果が期待できる。

提案5

提案内容	南海バスとの連携。共通の1日乗車券がある事からも、その一体的な運用が望まれる。乗り継ぎ券を発行して、通して乗れるようにする。また、阪堺線とバス路線との乗り継ぎがしやすいように、バス路線やバス停の位置を再検討する。特に、観光の面から、阪堺線の御陵前から大仙公園に行くバス路線の開設が急務である。
実施主体	南海電鉄・阪堺電軌・南海バス・堺市
効果	南北の阪堺線と、東西のバス路線を組み合わせる事により、利用者の利便性が高まり、乗客が増える。

提案6

提案内容	最近、南海電鉄も「阪堺沿線での観光振興」を打ち出しているという事なので、是非、えびす町駅を、その観光の拠点にすべきである。新世界・通天閣のすぐ側にあるという、最高の立地にありながら、全く活かされていない。チン電同様、宝の持ち腐れである。 堺市も、是非ここに、観光案内所のブースを設けて欲しい。
実施主体	南海電鉄・阪堺電軌・堺市
効果	えびす町駅を観光の拠点にすることで、全国から新世界に来る観光客と外国から新今宮付近にくるバックパッカーに大阪唯一の路面電車をアピールし、乗客を増やすとともに、沿線の観光開発に寄与することができる。

提案7

提案内容	以前から、阪堺の広告は、アド南海に丸投げしていると聞いているが、車内の広告の状況を観察するに、その仕事が十分果たされていないように見える。チン電を活かした企画広告など、努力すべきと感じる。木間鉄道など、広告空間を活かした企画をしているようなので、参考にすべき。また、広く、市民や利用者からも企画を募集して実施してほしい。
実施主体	南海電鉄・アド南海・阪堺電軌
効果	広告収入をあげるとともに、乗客や沿線に対するアピール効果がある。ユニークな企画をすることで、マスコミにも取り上げられ、宣伝効果上がる。

提案8

提案内容	低床車両やカード利用の導入。南海バス等では、堺市の補助金で、すでに実施している。大阪市と協力する事が望ましいが、ダメなら、できる範囲で堺市だけでも実施すべき。堺市の補助金だから、大阪市内へは行けないというのは、ナンセンス。(これも、以前、市職員からさんざん言われた。)人の動きは堺市内だけで、完結するものではない。大阪市内から、堺市内へ多くの人を乗せてくれば、堺市にとっては十分元がとれるのであり、そのように努力すべきと考える。
実施主体	南海電鉄・阪堺電軌・堺市（できれば大阪市も）
効果	カード利用者や高齢者の利用が増えるとともに、新しい路面電車も大いに話題になり、乗客がふえる。

提案9

提案内容	東湊一石津間（1.3km）、船尾一浜寺間（1.2km）について、中間に電停を新設し、利用者の利便性と利用圏の拡大を計る。
実施主体	南海電鉄・阪堺電軌・堺市
効果	沿線は、現在、住宅密集地であり、駅間隔を本来の路面電車間隔にする事により、本線とは違う需要を開拓でき、乗客を増やす事ができる。

提案10

<p>提案内容</p>	<p>このまま、堺東の技術的な駐輪対策をしないのであれば、阪堺・大小路駅から堺東まで、単線でいいから、阪堺線の支線を敷くべきである（以前の大浜支線のように）。</p> <p>堺東の自転車駐輪規制で、放置自転車をなくしたのは、大変結構であるが、まともな駐輪対策がされていないため、堺東に自転車で買い物等に行くことが大変困難になっている。特に、高島屋の駐輪場は、不便であるばかりでなく、買い物した荷物を積んで、地上に降りるには大変危険であり、高齢者には利用不可能とさえ言える。</p> <p>現に、利用者に大変不評で、高島屋の売り上げも落ちているというウワサである。このままでは、高島屋の撤退も近いのではないかと危惧される。現状では、「自転車のまち」と言いながら、堺東には自転車で来るなということになる。これこそ、堺市の交通対策がチグハグであることの典型である。</p> <p>自転車まちづくり推進室は、建設局にあり、現在も、建築都市局にできた交通部と連携していない。もともと、「LRT」を計画していた都市でありながら、自転車対策が「鉄軌道」やバスと総合的に考えられていなかった事が、そもそもおかしい。市長は、「大小路通りは、歩けばいい」と言われていたが、買い物した重い荷物を持って歩くのは、高齢者でなくともつらいものがあり、短距離間での乗換えも、不便である。自転車の代りは、バスだけではできない。特に、阪堺線沿線から堺東に行くのは、自転車がなければ大変不便である。</p>
<p>実施主体</p>	<p>堺市</p>
<p>効果</p>	<p>堺東を活性化しようと思ったら、まず、阪堺沿線の住民を対象とする事が効果的である。高野線や本線沿線では、大阪市内へ出る方が、手っ取り早い。特に阪堺沿線の高齢者には、交通が便利であれば、堺東は近くて、役所もあるので、行きやすい。阪堺線1本で行くことができれば、阪堺線の乗客も増えるし、堺東の活性化にも寄与する。また、自転車が自由に使えない現状では、高齢者以外にも需要があると考えられ、一石二鳥である。</p> <p>いっそのこと、堺東は、自転車だけでなく自動車も規制して、電車やバスの公共交通機関だけにすれば、環境モデル都市の「玄関口」として相応しいかもしれない。</p>