

事務局：どうもありがとうございました。それでは、続きましてB様よろしくお願ひいたします。

B様：

南区在住(泉北ニュータウン)ですので、阪堺線を利用することはあまりないのですが、昔、高石に住んでおりました時にはときどき利用していました。私の場合はちょっと思いつきのようなところがあるのですが、順にご説明をさせていただきます。

まず、電車優先信号の導入の件です。浜寺から電車に乗りますと、御陵前までは専用軌道で、電車は機嫌よく走りますが、御陵前から綾ノ町の区間は、別にストップウォッチを持って計った訳ではないのですが、半分ぐらい信号待ちで止まっているような気がします。

停留所のある交差点は必ず信号が付いておりますし、停留所と停留所との間にも1～2ヶ所の信号があります。停留所のない交差点での信号待ちは、とても長く感じます。停留所のある信号でも、現在は、停留所が交差点の手前があるので、乗客が乗降している間に赤信号になり、発車まで信号待ちで長い間待たされるとことがよくあります。

宿院の交差点は、交差道路の通行量も多いから仕方ないとは思いますが、それ以外の交差点は、大小路でもそれほど交差道路の通行量がないので、電車優先信号を付けて、電車の運行をスムーズにするべきだと思います。

現在のように交差点の手前に停留所があると、電車優先信号を導入した場合、乗客の乗降が終わり、電車が交差点を通過するまで電車側の信号を青にする必要があり、交差道路側の待ち時間が長くなる可能性があります。交差点を通り過ぎたところに停留所を移設すれば、電車が通過したら交差側信号がすぐに青になり、交差交通側の待ち時間が短縮できます。電車優先信号の導入による時間短縮が、どれだけ出来るのかは分かりませんが、乗客のイライラ感は必ず低減されます。

電車優先信号は、広島市や他の都市でも何箇所か導入されていると聞いています。導入により所要時間が短縮できれば、現行の運転間隔を維持する場合は車両運用数を減らしてコストダウンできる可能性がありますし、車両運用数を変えない場合は、増発が可能になると考えております。大道筋は、自動車通行量もそんなに多くないので、電車優先信号を導入しても、他の交通への影響は少ないと思います。

2つ目は、コインパーキングと連携したパークアンドライドの件です。浜寺公園は、園内でバーベキューのできるエリアがあることもあり、最近、人気が復活しています。先週土曜日、浜寺公園前の旧国道26号線(府道堺阪南線)を歩いていたら、羽衣のスーパーマーケットの駐車場がコインパーキングになっているのですが、警備員が旧国道上に出て、「ただいま待ち時間1時間」というプラカードを掲げている状況でした。それでも一列にずっと順番待ちの車が止まっていました。府道常盤浜寺線の突き当りに、浜寺公園そのものの駐車場がありますが、そこも順番待ちの車が交差点から一列にずっと並んでいました。

今の時期は、お父さんが車に乗って待っているのですが、夏になると、順番待ちが長くなり、待ちきれなくなった車が不法駐車となり、3時頃になると大阪府警が駐車違反取締りにきます。浜寺公園近辺に駐車場増設の余地はありませんので、例えば東湊とか石津とか、あるいはこのあたり(大道筋近辺等)でも、阪堺線の近傍にコインパーキングがありますので、それと阪堺線とセットにした割引が実施できないでしょうか。

阪堺線はまだPitapaを導入していませんが、ああいうカードでコインパーキングの決済が出来るよ

うになっています。例えば一定時間内に阪堺線の運賃支払いとコインパーキングの料金支払いを同じカードでした場合にいくらか割り引くということが可能になります。Pitapa の導入に時間がかかる場合は、駐車場と阪堺線の浜寺駅前 堺市内区間往復を親子4人千円で利用できるセット割引切符とか、そういうものを売り出せばよいと思います。

ちなみに浜寺公園の公営の駐車場が1時間400円で3時間まで600円、4時間まで700円です。たぶん、公園に来られた方は3時間か4時間おられると思います。先程のスーパーマーケットのコインパーキングの料金が平日は60分200円ですが、休日は60分400円になります。それでも十分需要があるということです。旧市街や、このあたりのコインパーキングの休日の稼働率が平日よりも悪いのであれば、そういう所と阪堺電軌が連携して相乗効果を発揮できないかと思っております。

3つ目は、浜寺公園駅の南海本線急行停車による乗換客の増加を図る件です。南海天下茶屋駅は、地下鉄堺筋線の延伸後も、しばらくの間は急行も特急も停車しませんでした。それで大阪市さんが、かなりキャンペーンをされました。地下鉄の駅で配布しているリーフレットに、「地下鉄御堂筋線混雑緩和のために、南海電鉄は急行を天下茶屋に止めて堺筋線利用促進に協力してほしい。」という旨のことが書かれていました。南海電鉄さんにしたら、難波まで乗っていた乗客の一部が天下茶屋で逸走することになるのですが、区間急行や準急の停車から始め、最終的には特急・急行全列車を停車させるようになりました。このことにより天下茶屋で堺筋線へ乗り換える乗客がかなり増えました。

南海電鉄さんも阪堺線の活性化のために、浜寺公園に急行を止めていただいて、乗り換えの便を良くしていただきたいと思います。ただ、通勤の場合ですと、今持っている定期が切り替わらないといけけないので、効果がでるのには、半年くらいはかかると思います。2か月や3か月ではなかなか効果が出にくいと思います。

また、今は阪堺線が諏訪ノ森 - 浜寺公園間で南海本線の上を跨いでいますが、南海本線が高架になったら、交差点から南海本線の高架下に阪堺線を入れて、浜寺公園駅で乗り換えられるようにしてさらに利便性の向上を図ります。

4点目はレトロ電車の観光活用です。旧京都市電1800型の256号という電車が、阪堺電軌さんで保存されていて、営業運転は出来ないのですが、色々なイベントの時に我孫子道車庫の中でお客さんを乗せて構内を走ったりして、結構人気があります。この電車を京都市電時代の姿に復元して、本線上も走れるように再整備し、観光の1つの目玉にしてはどうかと思います。

それに、今も現役バリバリで走っています161型という阪堺オリジナルの電車があります。この電車は、日本国内で定期運用している現役最古参の電車ということです。車内は、今はペンキ塗りになっていますが、オリジナルのニス塗りに戻して、室内灯も蛍光灯から昔のシャンデリアのようなものに復元して、観光の目玉として走らせます。

両車輜とも冷房装置が付いていませんので、冷房改造します。10年から15年前くらいに冷房改造の検討をされた際には、車体強度上、冷房装置が搭載できなかったと聞いておりますが、それから10年以上経っていますので、冷房装置も軽量化されていると思います。車体構造が少し違うのかも分かりませんが、広島電鉄では、戦前製の大阪市電の電車が冷房装置を搭載して元気に走っています。堺にはダイキン工業さんもあることだし、冷房装置を搭載して夏場でも観光用に走らせればと思います。

阪堺電軌さんの企業努力だけで観光用に電車を維持するのが難しい場合は、復元のための寄付を公

募して、寄付いただいた方の名前を車内に貼るとかの工夫はできると思います。銚子電鉄さんが枕木の交換でそういう手法を活用されたと思います。鉄道ではないのですが、落語の天満天神繁昌亭でも、建設費の捻出に、寄席にぶら下げる提灯に名前を入れるのに一人幾らという方法でお金を集めました。この方法であれば、マスコミなどでうまくPRできれば、沿線以外の人、東京とかそんな所の人からも協力を得ることが出来ます。ただ堺市さんとして、京都の市電を復活させて観光の目玉にするのはどうかというご意見があるかも知れませんが、一定の効果は認められると思います。

事務局：ありがとうございました。それではご提案に関しましてご質問等がございましたらよろしくお願ひします。

委員長：最後の点、手前味噌ですけど、岡山の出身なんで、岡山のMOMOちゃんに名前を入れてもらいました。

B 様：岡山電気軌道さんも、ああいう最新型の電車もあれば、日光から来た電車を日光時代の色に戻して走らせたりとか、色々やっておられますね。

委員長：さっきのパークアンドライドの話、これ上手くいったらいいなと思っているんですけど、現実的にこういう動きというか、浜寺公園が非常に混んでいるから、阪堺線を活用してどこかで自動的にパークアンドライドをしていると、というような現象は見られますか。

B 様：そういう現象は顕著には見られません。ただ、私が子供連れて浜寺プールに行く時に、一杯だったらちょっと離れた駅近くの駐車場に車を止めて電車で行ったことはあります。

委員長：それをやっている訳ですね。実際そういう需要はあると。

B 様：警察の駐車違反の取り締まりの強さとの相関関係があるとは思いますが・・・。

委員長：そういうのを意図的に誘導していくと・・・。

B 様：例えば、1時間、2時間、路上で車の番をされているお父さんに、こんな方式がありますよとチラシを配るとかですね。

委員長：公園は誰が管理されているんですか。

B 様：大阪府です。

委員長：府と阪堺線とパーキングを経営しているところと、タッグマッチを組んでね。

B 様：大手の所でしたら、結構 Pitapa カードで駐車料金支払いが出来るような方式とかあるようです。

委員長：宣伝するだけでも、PR だけでも上手くネットワーク出来たらいいかな。

B 様：浜寺公園は、バーベキューなんか出来るエリアがあるので、結構人気が高いんですね。火気厳禁という公園が多い中で、バーベキューできるエリアがあるので。

委員長：これは休日ですよ。大阪府は、昔から全国的に有名なのは、平日にパークアンドライドを、スーパーと鉄道事業者と連携してというのは、大阪府がずっとやっているんです。平日にどうかっているのがあるんですよ。

B 様：通勤需要への活用は、阪堺沿線に事業所がないと難しいですよ。休日利用に関しては、市役所などが阪堺線のすぐそばにあったら、市役所の駐車場なんて日曜日遊んでいる訳ですからね。市役所とか裁判所とかそういう所が阪堺線の近くにあれば、有効活用という方法もあるんですが。現状は、ちょっと阪堺線の駅から離れているので活用しにくいのですけれども。

委員長：分かりました。

伊藤委員：一番最初の提案の優先信号の話も、ストップウォッチで計ったことがないとおっしゃって

いたんですけど、私は計ったことがありますして、この区間でいうと14分のうち5,6分くらいは、やっぱり信号待ちなんですね。こういうので時間短縮が出来たら、確かにいいんですけどね。

B様：おそらく、乗っている人のアンケートでも、すぐ近くに南海本線があるから余計に遅いと感じてしまうのですけれども、赤信号で無駄な時間が掛ってしまうというのがあると思うんですね。

委員長：これは社会実験出来ないのかな。バスではやっているのに。PTPSよくやっているけど。

正司委員：路面電車も、最近熊本なんかでもやろうとしているみたいですし、路面電車モデル・・・

B様：天王寺まで行くのに、我孫子道で乗り換えないといけなかったのを、阪堺電軌さんが直通運転を復活させました。乗り換えをなくし所要時間を短縮するという狙いがあると思うのですが、さらに電車優先信号により5分ぐらい時間短縮できれば、何割とは断言できませんが、一定の需要が取り込めるのではないかと思います。

副市長：先程のパークアンドライドの費用負担はどういう、例えばパーク24と京王電鉄。(駐車場事業者と)全然違う京王電鉄、この場合の割引額は誰が負担しているかご存知ですか。

B様：分かりませんが、駐車場側か鉄道側かのどちらかがやっていると思います。行政が補填しているのではないと思います。私の提案も割引分を堺市が補填しなさいという意味では全くありません。

副市長：ちなみに実例はどっちなのかなと。

B様：そこまでは確認できていません。駐車場も鉄道もお互い稼働率が上がったなら、メリットはあると思います。

副市長：調べようはあると思うんですね。

B様：阪堺電軌さんのほうも、例えばお客さんがこれだけ増えるから、これぐらいなら割り引いてもいいよとか。

提案書にはないのですが、先程の方の話の関連で、どのような設備が沿線にあれば乗客が増えるのかとかということなのですが、一つは高校で、一つは病院だと思います。高校に関しては、昔は多数の泉陽高校生が阪堺線を利用していましたが、南海本線堺駅が300mぐらい北に移転し、今まで浜寺で乗り換えて花田口まで利用していたものが、南海本線で堺駅まで行って、そこから歩くようになったと思います。救命救急センターを併設する市立病院が西区のほうで出来るとお聞きしていますが、それが阪堺線の近傍であれば需要は見込めます。阪堺線から少し離れているのであれば、最寄りの阪堺線の駅から病院までシャトルバスを走らせれば一定の需要は見込めます。今でも市立病院前を通っている南海バスが、そこそこお客さんが乗っているんですね、鳳西町南行きとか。

事務局：それではB様、どうもありがとうございました。