

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

C様：簡単に自己紹介からさせていただきますと、私、阪堺線の沿線の大阪の天下茶屋で生まれまして、中学から堺に引っ越してまいりました。電車と街をずっと見ながら、大阪と堺を引っ越しつつ、今日に至っております。阪堺線ワーキンググループっていうのは、電車とまちのあり方を考える人たちの集まりでございまして、私も、線路傍をうろうろしている中で、縁あって参加させていただきまして、これ（提言書）を2月に議会さんとか市長さんのほうに提出させていただきまして、今回の提案なんですけれども、今回の提案の募集のテーマが阪堺線の活性化策に関する市民提案ということで、提言書にある程度書いているんですけど、基本的には骨だけしか書けていないところ、私なりに肉付けさせていただいて、文責を担当する形で今日来させていただいた次第です。

具体的な項目を言う前に、一つだけ僭越ながらお願ひがございまして、今日いらしている方を拝見しますと、すみませんが建築都市局の方が主体ではないかと思うんですね。担当ですから仕方ないと思うんですが、これまで堺市の方々とお会いしてまして、担当部門の方が自分の持ち分だけで苦しんでいる姿というのを色々見てきました。今日、AさんとかBさんのお話を見ていまして、電車や公共交通を用いたまちづくりというのは、一つの部局だけでは出来るものではないと思うんです。よその町を見ていまして、全庁体制や役所あげて、あるいはクロスセクションということが頻りに聞かれていまして、堺市においても是非それはやっていただきたいと思ひます。今まで、「そんな話はあんなのときの局だけやからやれ」というプレッシャーがあったんかも分かりませんが、ここ半年、堺市の体制も上の方も変わられましたし、市民の声も強くなっていると思うんで、動きやすい環境にはなっていると思ひます。是非検討していただきたいと思ひます。僭越ですがお願ひ申し上げます。

提案のほう、時間の限りご説明させていただきます。（提案項目、以下同様）1番目、公有民営スキームの導入。これは1丁目1番地ですから。これは堺市長が、就任直後に否定されているんですけど、これは多分、大小路のLRTと一緒に、よく分からないうちにあかんと言ってしまったと思うんですが、これ今の時代否定というのはあり得ないですね。公共交通（が重要と）言われる中で、国も周辺の色々な機関も、なんとか公共インフラを維持しようという動きの中で取り組んで、色々なシステムも整えてくださっています。特に路面電車、軌道線の公有民営っていうのは、今までは難しかったところ、堺市が頑張って、色々なところの理解を得て作ったシステムだと言い切れません。今「鉄道ジャーナル」（2010年6月号を提示して）という本が売っているんですけども、これに富山の記事が特集で載っているんですね。去年の暮に富山の環状線、公有民営で造ったんですが、あれは非常に高い評価を得ているんですけども、この公有民営を富山が最初、国交省に打診した時に法律違反やとまで言われているらしいです。そういう環境の中で軌道法の公有民営に関する法律が出来たと。この記事見てちょっとびっくりしたんですけども、この間出来た法律というのは、富山と堺の両方を想定したシステムと思っていたんですが、富山市は積極的に要望したわけではないと書かれているんです。これは、堺が作ってもらったようなシステムじゃないですか。いい法律を堺が作っておいて、おひざ元の電車を見殺しにするという話はあると思ひますから、ぜひ前向きに検討していただきたいと思ひます。公有民営っていうのは、「役所が抱えますよ」だけじゃなくて、事業者の方にも危機感も意欲も持ってもらえるような、インセンティブ的なことの導入は当然必要だと思ひます。これは提言書の方に専門の先生方がいっぱい書いてくださっていますんで、ぜひ目を通していただきたい

と思います。

続きまして、2番の運営協議会の設置。貴志川線等でも非常に成果を挙げていますんで、これはぜひ考えていただきたい。

3番目、チンチン電車を愛する会の再評価。これは外郭団体やからということで、色々風あたりの強い団体ではありますけれども、実際、その活動を信じて1,000人ぐらいの方が入っていただいているのは事実です。今、阪堺線でも3両ほど広告電車がありますけれども、これは趣旨に協賛する企業を回って、10万(円)ずつぐらい集めて動いてくださっているわけです。これは、僕らが行っても何の団体ですかと門前払いをくらののが普通でありまして、やっぱり市の周辺っていう信用があってこそ大きい会社ものってくださる訳ですから、そういう立場でのチンチン電車を愛する会というのを大事にしていきたいんじゃないかと。官と民、両方から阪堺線をサポートする体制を堺でも作っていくべきだと思います。

今、Bさんのお話にもありましたけれども、浜寺公園の結節、これは非常に気になっています。この間、浜寺の地元の方とお話をしている、地元の方がすごく心配しておられましたのは、今南海本線の高架工事を進めています、そこへ阪堺線(の軌道)が上を通っているんですが、本線(の線路)を上を上げたら阪堺線はどないなるねんと。船尾っていう浜寺の一つ手前の電停があるんですけども、そこで切ってしまうという噂がすごい広まっています。これは絶対、止めていただきたい。浜寺公園っていうのは、阪堺線の生命線ではありますけれども、もう一つ、地元の結節点なんですね。阪堺線にとっては最後の端っこの一駅かもしれません。堺市の地図だけ見ていたら、西区の端っこの隅っこのしか見えないかもしれませんが、そこから先は断崖絶壁という訳ではないんですね。高石市もある、泉州、和歌山に繋がっている。まして関空にも繋がっていると。こういう大きな結節点であるということを知っていただきたいと思います。

4番目の提案用紙に付けています切符なんですけれども、電車の地図が共通で書いています。さっきAさんもおっしゃっていましたが、一つの共通運賃のシステムでございます。これは昭和30年代に使っていた切符なんですけれども、上が高野線、下が阪堺線、1番下が南海本線ですね。ここを見ていただいたら分かるように、書いてある電停は、船尾、諏訪ノ森なんです。浜寺も羽衣も途中の書き方、つまり、普通の結節点であって、ここが終わりじゃないんです。使う人にとっては、こういう考え方をぜひ、もう一度認識していただきたいと思います。この後、羽衣の話でも言いますが、もし堺と高石が合併していたらこんな切り方は絶対あり得ないはずなんですね。どうしても市役所の中で仕事をされていたら、市という枠組みは仕事の一つの基準になるかと思いますが、だんだんそういう(市域を越えた)考え方が、これから先、ニュースなんかを見ていまして、広がっていくのかな、どうなるのかなというところもありますんで、ここはもうちょっと地域全体の方の気持ちとか利用状況を見ていただきたいと思います。実際、堺市内に住んでいても、仕事先が和泉府中やという方は、東羽衣まで行って電車に乗ってはるわけですよ。そしたら、堺市民のためっていう言い方も成り立つと思います。

5番目、今皆さんのお話にもありましたけれども、阪堺線が今、どうなるか分からない状況で、浜寺まで行っている訳ですが、出来たらこれを羽衣まで付けてほしいなと。乗り入れしていただければ1番有難いんですけども、(まずは)羽衣で阪和線と繋げてほしいなと、そういう考え方があります。今言いましたように、地元の方に非常に有利でございまして、船尾のあたりに住んでいる人が鳳に行

きやすくなる訳ですね。阪和線の支線、鳳から東羽衣に行っているのというのは、堺市と高石市のちょうど間に跨っているんで評価が低いんですけども、府下南部において有効に機能している唯一の東西鉄軌道であるという見方も出来ますんで、これも先ほどもお話ししましたが、市域の区分に囚われずに評価してあげてほしいなと思います。

6 番目、市内の東西バスと結節改善。これは当然の話ですけど、次に行かせていただきます。

7 番目の堺市内ゾーン運賃制度の導入。これは今お話がありました。そのままです。付いている切符がそうですけども、これは昭和 40 年代に使っていた回数券でございまして、「この乗車券は次の各線のどの区間にも通用します」と。南海本線、天王寺線、高師浜線、高野線、阪堺線、上町線、平野線。これだけイケイケの切符があったということは事実として申し上げておきます。これを止めてから実際にお客さんが減ってきました。こういうご提案をしますと、ちょっと前ですと、精算処理とか不正使用の懸念、事業者の方の後方業務が大変やという話があったんですけども、今、ICカードでほぼ解決出来る時代に来ていると思いますんで、もう一度考えてみる価値はあるんじゃないかと思います。

8 番目、関連した話ですけども、こういう切符があったんですね。天王寺駅前、恵美須町、難波、汐見橋から堺市内、湊、東湊、中百舌鳥まで。これもイケイケで行ける定期券っていうのが実際にございました。これも昭和 45 年ごろに廃止されてしまっているんですけども、こういうのもICカードを使って復活する余地はあるのかと思います。何でこれを言うかと言いますと、毎朝堺市民でなくても、多くの人間が堺市内を通過している訳ですよ。通勤で、南の方から。通勤定期は会社負担な訳ですからタダで堺を通過してくださっていると。だったら、仕事の帰り道とか休みの日に、堺を回遊してもらいやすい、そういうシステムを作ってもいいんじゃないかなというのが、今の考え方の基本です。阪和線を見ていまして、特急（くろしお号）が鳳に止まってくれない（春改正から鳳通過）ような、政令市なのにJRの特急が止まっていないところって非常に少ないんですけども、そういう堺市になってきていますんで、これも前向きに考えていただきたいと思います。

9 番目、新しい切符を作るのも難しいというのであれば、今実際に出ているフリー切符というのがございまして、阪堺線でもバスでもそうなんですけれども、これもっと使いやすく、手に入れやすく、乗りやすくしてあげる、これで実質的に運賃（利用者の支出）は減らせると。ただ、このフリー切符っていうのは、売り方によってはお客さん便利やけど、会社の取り分が減ってしまうというのがありまして、これについては行政のほうで、色々なフォローの仕方があるんじゃないかと思います。

そのフォローについて、今申し上げますと、10 番目、電車のICカードの支援ですね。ICカードが、今当たり前となっている時代なんですけれども、ちょっと阪堺線、今、新規投資は難しいやろうと。これを市の方でフォローしてあげることは出来ないか。フォローといっても会社に機械を買ってあげるんじゃないかと、堺市として、堺市民が使いやすい、そういうシステムを整えることは可能やと思うんです。10 番の提案に書いていますけれども、都市政策研究所さんが3年ほど前に堺市内における交通ICカードの考え方というのを示してくださっていますんで、こういうのを参考にさせていただければと思います。

11 番目、フリー乗車券等利用者に対する商業施設の優遇サービス、これは電車の切符ですとか、そういう電車乗りましたというのを見せたら市内のお店でまけてもらえとか、何かサービスしてもらえとか、そういうことをやってはどうですかという話です。今、「まん福チケット」というのが出て

います。これ（チラシを提示）は切符じゃなくて駅で配っているチラシなんですけれども、これ見せたら、南宗寺やら大仙公園やら色々まけてくれる所があると。こういうシステムを、フリー切符ですね、これ見せたらその日の日付やったら、5%引きましようかとか、ジュース一杯出してあげましようかとか、そんなことは幾らでも出来る余地はあるんじゃないかということです。

12 番目、貸切電車利用者に対するサービスチケット。これは大事なことでございまして、貸切電車を使いますと阪堺線に5万円ほど入ってきて、いい話なんですけど、ただ電車は確かに儲かるんだけど、堺市内は通過されるだけという声もございまして。せっかく堺にきて貰っているのに、行って帰って2時間、滞在時間正味1時間ぐらいで堺にお金が落ちないという、これを何とかしてあげたい。電車に乗ってくれた人に、阪堺さんが、今度団扇が配らるそうなんですけれども、そういう何かノベルティ的なもの、堺市が用意してもいいんですけども、そんなのをお渡しして、次に堺に来ていただいた時に、さっき言った割引に使えるような、そういう使い方をしていただければ、堺にもう一遍来てもらえますね。来て貰ってお金使ってもらえることが出来んじゃないか。そういう考え方を示しております。

13 番目、阪堺電車応援ショップ。今言ったようなことなんですけれども、そういうシステムによってくれるお店やら、施設、それをチラシで紹介するだけじゃなくて、POP の一つも店の前に出してあげたらどうですかと。沿線だけじゃなくて、市内でも市外でも、目立つ POP として使える訳ですね。ランドマークとしての阪堺線をアピールすることも出来るんじゃないかと。

14 番目、これは先ほどお話がありました、電車バスマップの作成と多言語展開。これは今の時代としては是非やっていただきたいと思います。新世界（大阪市浪速区）のボランティアの若い子が、自主的に作って、阪堺線の沿線番号、阪堺線のHの1、2とかね。上町線やったら、Uの1、2、3、4とか、そんなの（阪堺電車マップ）を作って外国人の方に配っているのを見たこともありますし、こういうのを光を当ててあげれば、そんなに難しい作業じゃないんじゃないかなと思います。

15 番目、低床型電車の試験的導入。LRVというやつですけれども、「ええわ、ええわ」という話は確かに色々な所から聞こえてくるんですけども、今、阪堺線を見ている方が具体的にイメージしにくい部分があるのかなと思います。1本入れたったら「こんなええもんやな」というのも分かりますし、次もあの電車乗りたいなという声も上がってくるんじゃないか。まず、見せてあげないとイメージが湧かないと思うんですね。先程お話がありましたが、岡山では1両入れたんですけども、その時に一部市民の方が寄付金なんかも費用に充当していると、こういうシステムは一つ活かしてみたいと思います。

16 番目、電停の新設。これは思っていますのが、泉北1号線と交差する部分と、常盤浜寺線と交差する部分あたりなんですけど、ここにも書いていますけれども、本来は石津と船尾が、電車が来た時にありまして、昭和の頭に東湊を足しただけ。ホンマやったら、もっと増えて当たり前なんですけども、それを検討した時期に路面電車どうなるのかなという感じで見送りになって、今に至っているというのが実情でございまして。大道筋の電停のきめ細かさとか比べたら、異常なくらいにスカスカですし、無いのがおかしいぐらいに思っていたきたいと思います。

17 番目、電車優先信号。これも今、お話がありましており、昭和30年代、信号が4か所だけだったはずなんです。大道筋。今は21か所だったと思います。このころに比べて、大道筋でダイヤが7分ほど伸びているんです。異常な話やと思います。全部の電停で電車優先というのは難しいかも分か

りませんけれども、実際のところ、大和高田線と中央環状線以外は、電車のことを先に考えたっていいような、そういう車の流れが今あると思います。一つ付け加えますと、堺まつりの時に面白い例が見られまして、東西方向の信号が赤でも、電車行かせます、そういうのが堺北警察（現 堺警察）が実際にやっています。電車の溜まり方、パレードの来かた、人の溜まり方、こういうのを勘察した上で、警察が動いてくださっているんですけども、信号とは無関係に電車を行かそうと思っただけ、そういうのが実際に見られているというのもご紹介しておきます。

事務局：質問の方に移らせていただきます。

委員長：提言書も立派なのを書かれているし、説明も非常に具体的で包括的なお話をいただいたんですけども、私が質問したいのは、デザインの話が出ていないので、私はあまり電車の方に関わっていないんですけども、バスなんかと関わっていると、市が入れるコミュニティバスなんかは、市民参加の小学生がデザインを出して、合せて名称も考える、それでバスがぱあっと走って、みんなが身近なものにしていくようなことを考えているんですけども、阪堺線なんかでは、マイ電車、マイ車両みたいな、電停はあるんですけども、それが考えられないかというのが。

C 様：そうですね。基本的には2番に書いた運営協議会というのを作って、そこで流していくのが一つの形かと思いますが、民間レベルで言いますと、地元の小学生、都市整備公社さんが地元の小学生と一緒にやったんですけども、チンチン電車に乗って見つけようっていう、まちの色々な見どころを見て、考えて、結構立派な冊子なんですけれども、こういうイベントもございますし、今言った整備公社のほうでやっている、チンチン電車を愛する会の広告電車ですね、少林寺小学校かな、地元の小学校の子どもたちの絵を書いたり（**阪堺電軌 354号電車**）とか、そういう取り組み方をしていますんで、電車一台、広告、今度堺市で借りますから絵を描いてくださいとか、新しいLRV入れるから皆さんのアイデアを寄せて下さいとか、そういう取り組み方は幾らでも出来ると思うし、その下地もこのまちにはあると思います。

委員長：運営協議会をもうちよっと具体化してほしいなと思って。また提案よろしくお願いします。

事務局：ありがとうございました。