

事務局：ありがとうございました。続きましてD様、よろしくお願ひいたします。

D氏：南区のほうからということで、提案させていただきます。提案内容の一番初めのところの公共交通の部分と環境モデル都市というところにおいて考えた場合に、こうゆう云々という文言が出てきたんですけれども、それにつけては具体的な部分として、何を考えているのだろうかというところをお話していこうと思います。

一つには、無くなってしまうと一番困るのは周辺の方々が何に困るのかというところが一番大切なところなんです。現実の部分として一番大事な部分です。それともう一つは、どこかの本にも載っていますけども阪堺線をとりますと、手足になる部分が南海本線であったりとか高野線であったりJRであったりと考えた時に、堺にはやっぱり背骨になっていく部分があるのではないかと。中心は動かないんですけれども、そこから波及していく部分っていうのは非常に大きな部分があるのだろうか。背骨という意味で、産業のことを考えてもそうではないか。それにつけての東西線というのを考えていくべきでないかと考えるわけです。

もう一つは、シンボルと観光ということに関して考えていきたいなと思います。観光に関わるんですけども、もし名前を付けるのであれば、「歴史ロマンの旅への銀河鉄道」という意味合いを持つのではないかなという風にちょっと夢を膨らまして考えてみます。この電車に乗る時に、実際あそこからあそこに行くよというような問題だけではなく、観光という部分を考えてみたり、ちょっと子供たちの夢という部分を考えた時に、この電車に乗ることで、実際そこに行くポイントに行くっていうことじゃなくて、過去に行けたり、現在に行けたりするような、非常に物語的な空想を育むような部分を持っているのではないかと、そういうことと、もう一つは東京で言いますと、江ノ電であったりとか須磨の電鉄であるように、街が持っているロケーションという部分をもっと大事にするべきじゃないかというところを考えていただきたい。また市内ゾーンの乗車券、委託販売支援という部分は、どなたかがおっしゃっていただいたような、過去の経緯もありまして、言いたいところは堺市内の移動のほう割安で楽しいというところがポイントではないかということを書かせていただきました。

結節改善の部分ですけれども、今ここにも書いていますように、駅という部分と、大小路ですとか宿院とか結節部分という所で、大変大事な、重要なところであるのは当然のことで、今までのご説明のとおりだと思いますけれども、私が常々提案していますのは、一つには何が一番便利に使えるのかなというところを実際問題手に乗るように考えた時に、大きな買い物をした時に、低床の部分で人たちが各家に帰るのにもそこからすぐに乗れる。例えば病院に行くのに病院に直接行ける。こういう大きな病院であったり、大きな施設であったりとか、そういう風な部分に直接行ける、また荷物を持って直接帰って来られるということが、これからの高齢化を考えた時に非常に大事なポイントではないかなという気がします。例えば浜寺公園ですけれども、先程工藤先生がおっしゃったみたいに、羽衣まで延びて、また鳳駅へ延びて、実際にアリオ前まで行ってみたいとか、津久野の次の建設予定の市立病院をかすめながら、深井駅に行ってしまう。深井駅に行った時に、次には府立大学のことも考えてみようやないか、というような所まで伸ばしていくと、南区の方々の賛同がすごくしていただきやすいというようなことも、一つ考えてみました。いわゆる私鉄環状ですね。その次ですけれども、主要電停のところでのレンタサイクルのことを書いたんですけれども、レンタサイクルを考えた時に、頭の中に浮かんだのは、観光地にあるみたいにサイクルロードの整備ということも、やっぱり考えなくてはならない。自転車だけがあっても、実際には乗らないんじゃないかというのがどこかにありま

して、パークアンドライドの自転車版を考えながら、自転車で実際に走ってみたいロード、このチンチン電車の横でもいいんですが、そういう風な走りたい所が目に見える部分の2次的整備もいるんじゃないかということもイメージしなければ行けないなあと、ちょっと考えてみました。

3番から以降は、観光バスマップの製作、これも書いているんですけども、それを考える前にちょっと一つだけ全然違うことを想像していただきたいんです。この間から奈良の遷都 1300 年というのをやっているんですけども、私ちょっと呼ばれまして、斑鳩の法隆寺の前に用事で行きました。それも土曜日でした。あんだけ宣伝しているのに人は疎らでして、ちょっと昼下がりだったんですけども、それでもこれだけ宣伝しているのに、こんだけ来ないかという状況でした。それはなんでなんだろうなというところを、ちょっと興味があつたんで考えてみたんです。まず京都を想像した時に、日本人だけでなく国際的に考えた場合もそうかもしれませんけれども、日本人で考えた場合に京都の生活っていうのは、人たちに対して憧れであったりとか、手に取るように想像出来る部分がある。なにも古い部分に憧れるんじゃないくて、古い部分だけだったら奈良にある古い古物であったりとか国宝であったりする部分がたくさんあるんですけども、京都っていう古都のイメージの中には、古いのもあるんですけども、着物も着てなくとも、着物を着ているような気がする。何々しているような気がする。日本人特有のイメージの中で、京都というのはいい匂いするじゃないかなと思いきまってしまう部分、つまり古今京都の生活そのものに憧れているだけで、これに対して東京っていうところは、異常に反応しまして、京都では物は売れませんが、東京から人が来たら物が売れるっていう状況がある訳ですね。またそれを人に伝える時によりいいように伝える京都に対して畏怖の念みたいなものがあるわけです。堺にそれを考えた時に、外の都市から見たら、堺のイメージっていうのは何でしょう。もう一つはチンチン電車っていうのが、実際にイメージされているかどうかっていうところも、再考しないといけない部分かなという気がします。ただ多くの本の前の方に必ず、先程も言いましたように、背骨になっているようなところがあります。チンチン電車っていうのは、堺のイメージの顔として出てくる部分は非常に多い。これを無くしていくっていうことは、疲弊化していくんじゃないかなということ、やっぱり概念的に感じるんです。もう一つ、私が今携わっていることで、私の友人に、滋賀県に 2 階建ての（ウィリアム・メレル）ヴォーリズが設計した館を所有している頑固者がいましてね、こいつが「これを潰してしまって、駐車場にしたい。家に入るの難儀しているんや、前も交通量多いんで、歩道もあって前を人も歩くんで危ないから難儀しているんや」、潰したいんだという意向だったんですけども、ちょっと待ってや、えらいことになりますよと。この間の町長の例の件じゃないですけども、リコールにまで発展しましたよと。じゃあ堺では、ヴォーリズの作品は無いかなということ、諏訪ノ森から南にかけて、何点かのヴォーリズの作品がありました。これも簡単に潰れていきましたけども、市民運動は起こりませんでした。いったいこれはなんでだろうと考えてみた時に、堺の住民の意識の低さ、文化度の低さ。堺の浜寺公園の駅舎の辰野金吾の作品を潰したら多少問題になるでしょう。だけどその程度のことかもしれませんね。その住民の意識の中で、浜寺公園から天王寺や恵比須町まで行っている阪堺線を潰したらどうなるんでしょう。これを大切にするためには、もっと住民の意識を上げていかないといけないのではないかということも問題視していかなくてはなりませんね。それともう一つは縛りですね。大阪ミュージアム構想、私のプロデュースしているところで、古い建物指定していただいて使っているんですけども、大道筋 2 km に亘る部分と、チンチン電車そのものを色々な観光拠点やお寺を中心に構想しながら、もちろんマップを

利用しながらですけども、大阪ミュージアム構想の中に入れていかなあきませんね。これを指定していただき。もう一つ、阪堺さんもなさっているようですけども、登録有形文化財の指定をしていただく、ちらっと堺の文化財（課）に聞いてみますと、我孫子の車庫が大阪市側にあるのでちょっと難しいのかなという話がでていましたけども、このへんの縛りを付けていかなあかんということも一つ考えています。

それと、次の歴史的な空間である大道筋の魅力創造というところですけども、ここはさっと流しまして、アルフォンス・ミュシャや与謝野晶子のついでというところを書いているんですけども、それは晶子の生活がこの軌道の上にありますして本来の生家が下敷きになっている部分なんです。このへんのことを考えた時に、実は阪堺電車、今年で100年を迎えるらしいんですけども、この2kmに亘る部分をテーマパーク化したらどうだろうかという構想を持ってまして、例えば大阪から来ました、大和川を渡ってきました、民家の中を抜けてきた時に、急に広い大道筋に入った途端に、また反対側の浜寺から御陵前まで来た途端に、非常に広い部分に出ます。ここのテーマパーク。そこにいった途端に100年前の明治・大正、また戦前の昭和の匂いのする、このへんぐらいまでの間で、非常に大きな生きたテーマパークを考えたらどうかなという風に考えております。具体的にはどうなんだといえますと、例えば車両も先程言われたようにレトロな電車もいいんですけども、タクシーも、今のシトロエンの古い形みたいな部分をアンティーク風にみだてて、アンティークタクシーをこの界隈を走らせてみる。それから東京の青梅みたいに、この間を警備する警官は馬車で回ってみる、馬で回ってみる、色々な意味でのここのテーマパーク化っていうのはやって出来ないことはないのと違うかなと思うのです。煉瓦の停車場やガス灯やノボリに至るまで、古い街並みを整備し再現する、岸和田でもどこでもやっています。富田林なんかは寺内町に関しましては、非常に戻ってきました。あれだって、橋下知事さんのところから10億、20億のお金が出ているんですけども、それ以前に町おこしの中で町全体が一生懸命やられたんで、あそこに投下されてたんじゃないでしょうか。その前に、チンチン電車そのものがなぜ付いたかなという100年前の話なんですけども、阪堺電軌の社史によりますと、天下茶屋遊園地というのがありました。それと住吉大社の詣でというのがありました。当然誰かおっしゃっていましたが、住吉大社の前に駅があるのは当然のこととして、この2つが大きなポイントになって、あとは風光明媚な浜寺のことがありまして付いたように書いておられます。それと、今その下に書いていますけど、阿倍野、帝塚山、通天閣、それから住吉大社っていう大阪市との連携っていうのが、今これからやっていこうというようなことです。それから、必要性といことを言いますと、100年ほど前にこれが出来た頃から、明治・大正・昭和も今までの中でこの地域に住まれた方を徹底的に洗いだすという仕事もせなあかんと思うんです。例えば神明町に住んでいたんですよというときに、「今住まれていないんですよ、でも隣誰でしたかとか、何をされてましたか、そのあと誰に譲られましたかとか。誰がお住まいですか」という、徹底的な調査というものを一遍やる必要性があるんやろうなと。これをやることによって、非常にその言われた人たち、つまり大道筋居住者とその関係者はその地域に親しみをもっていく。親しみだけと違って、自分たちがその部分で、興味をもって何かをしたくなるような環境を整えていくことも大事な。それを誰がするねんっていったときには、産官学一緒に動きこの部分を大学ないし、そういうところに住んでおられた方々の両方の協力で調査機関を作って進めていったらいいのと違うかな。それとパートナーシップ、北区もそうなんですけども、南区・泉北ニュータウンの方々は皆さんがおっしゃっているように反対だなど

と思っではおられません。阪堺線とかLRTに対して、反対、反対といって竹山市長のことでこうなりましたけれども、実際にはチンチン電車に関して、「あのかわいいチンチン電車に乗りに行かないと」という、子ども達やおばあちゃん達、おじいちゃん達がたくさんいまして、マンションの中など目につくところに、すごくチンチン電車を愛する会のポスターなども貼られております。皆さんが思われているよりも、泉北ニュータウンの方は、LRTはどうかは知りませんが、チンチン電車に関したら大切にしろよというような、そういう部分を持っています。もっているが故に、「この部分どうするの、税金どうするの」というところが敏感になって、反映して来ているのではないかなと思う訳でしょう。それが出来ないんだったら、それなら泉北（高速）鉄道、半値にするって言ったんやから、やったらいいがなと、出来ない話と入り混じってくる訳です、南区は。それから環境モデル都市の象徴的存在であるということなんですけども、（ちょっと抜きましたけども、上下分離のところですべられましたので次にいきます）都市の成長ということ考えた時に、やっぱり堺市だけ考えたときはそうなんですけども、政令指定都市化されていくことで、都市っていうのは成長していきますよね。成長していった都市の中に住んでいく人間にとって、やっぱり電化されて空気がきれいなところで、我々住んでいかないといけないなと。交通網としてだんだん車というのは排除していかないといけない、もちろん電気の車は別ですけど、外していかないかなあかん時代になってきているのと違うかなと。こういうことを考えていく道中に、煙草を吸う方も減ってきましたよね、今喫煙の数がものすごく少なくなって、禁煙の数がものすごく多くなってきたんですけれども、そういう流れがずっとあるような気がするんです。400年前の堺の都市を考えた時に、土居川の内側に入った途端に、悪党も喧嘩しないようになった、言い争わないようになったと。きちっとしたモラルがそこにはあった、法律じゃなくてモラルがあったんです。これは400年前の国際都市として堺が一番誇れる部分です。それをある一定の地域にこれは必要なんじゃないか。それを考えた時に、環境モデル都市として、それをやっていかなあかん。これがもつと山間部であったりとか、和泉市さんとか岸和田市さんであったりとか、言い方悪いですけども、やっぱりそれは、ガソリン車ですとか、車っていうのは必要であろうし、憧れる部分が違ってきます。都市の人間が憧れる部分と地域の人間が憧れる部分っていうのは、変わってきますから。このへんの文化度の違いというのはあると思います。一つ言い換えますと健康への気遣いという部分もあるでしょうし、社会への貢献というのも成長した都市にはあるでしょうし、これはイコール住民の優しさに変ってきたりとか余裕に変わって来ているんでしょうね。

最後になりますけども、そうしたら阪堺電車はどうやって利益をだしていったらいいんやろうかっていう話になりますけれども、阪堺線というのは乗っても乗っても赤字なのか、どのへんあたりをボーダーにして黒字と赤字が分かれるのかな、これは僕専門でないので分かりませんが、実際には大きな黒字を見込める部分は今のままではないのかもしれませんが。ただ、CO₂の排出量を抑えていくとか、地域だけでも抑えていくとか、低炭素社会で、年間CO₂を下げっていくというようなことを地域一帯で考えた時には、これによって利益を得られることも考えないといけないでしょうし、それから阪堺線の持つ権利、これは公共性のある部分ですから、権利と言ってしまうんですけども、これをさっき言ったようにある地域の部分だけテーマパーク化することで、その部分だけ特権ということが生じてくると思うんです。その特権に対して、肖像権であろうと、色々な部分の権利が発生すると思うので、これに対する利益というのも乗らずにして生まれていくんじゃないかな、横に付け加える権利として利益として考えてみたいと思います。

事務局：ありがとうございました。ご提案に対してご質問等がございましたらお願いします。

委員長：私は堺市民じゃないので、お話を聞いて、色々堺の市としての阪堺線の持っている価値とか、市民としての財産とかいう部分を、だいぶ教えてもらった感じがするんですけども、ちょっと気になっているのが、堺市は部分的にはものすごく歴史的な資産価値、今でも色々な全国的な発信出来る要素的なものはあるんですけども、さっきの話では全体イメージとしてそれが固まっていないと。それが市民の意識とどう関係するかというのはちょっと分からないんですけども。今回の場合は、阪堺線の活性化と連動して、そのリンクをさせながらやらないと、どっちが先か言えないんで、意識向上みたいなので何かありますか。

D氏：阪堺線の部分で考えますと、やっぱりロマンであったり歴史であったり、シンボルとして考えた時に、やっぱりそういうのは必要なという気がします。実際に、南区は連動していませんので、そのへんのことを考えますと、わざわざ来てもらうためには、色々な物語も作らないといけないでしょうし、さっき誰かがおっしゃった、与謝野晶子のこともミュシャのこともあるでしょうし、ちょうど今が2010年ですから100年前を考えると、1910年。1910年というとちょうどアルヌーボーが終わりかけた時期なんですけど、この時代のこともっと一生懸命掘り下げてみることも大事かんじじゃないかと思うんですね。ミュシャの展示場も出来上がったんですけども、もうちょっとあそこと一緒に、私は堺美術協会のメンバーなんですけれども、国際交流美術家連盟B R E D G Eのこともしてまして、たとえばミュシャであるんやったら、プラハとも交流してみるとか、他都市との交流をしていく中で成長していく都市と歴史の大変いっぱいもっている都市とこういうところをリンクさせながらやっていく、その中での阪堺線の位置づけを考えていくべきかなと。もう一つだけ、堺まつり、ザビエル公園っていうのがありますして、チンチン電車が他でも走っている鹿児島市にもあるそうです。ザビエル公園っていう駅がそこにもあるらしいんですけども、堺にもそういうふうな部分がたくさんあるんですけども、堺まつりそのものが非常に上滑りしているような気がしている、長続きしているんですけども。この間、博物館の学芸員さんと話はしていたんですけども、大阪の天神祭、京都の祇園祭、それから三都祭りっていう神戸まつりやっていたでしょう、神戸まつりっていうのは無理して作った祭りだったんで、滑ってしまいました。残っていくのは、やはりきちっとした歴史とかお宮さんの行事であったりとか、風俗、風物詩っていたところがきちんと残っているところだけにきちっと残っていく。それを考えたら、堺っていうのは、やっぱり天神さんより古い住吉さんがあるやないないですか、住吉津っていうところから竹内街道が始まるわけですから、当然大和側では変わりましたけれども、堺は住吉大社っていう伝統をやっぱり考えていったほうがいいんと違うかなという気がします。その辺のお祭りのことをちょっと見てみますと、昔、大小路鉾っていうのがあったらしいんです。この大小路鉾になんで気がついたかと言いますと、開口神社に鉾の写真ありますけれども、博物館には鉾のレプリカがありまして、ちょうど京都の山鉾のちょっと小さいのがあるんです、4台ぐらい明治・大正ごろには残ってまして、山があつたり、だんじりがあつたりっていうのを、旧暦の7月31日、それから8月1日にかけて住吉さんのお祭りとの連動しながら動いていたらいいんです。このへんのところをもう少しきっちりとした部分で結び付けていくということで、環濠という部分と大小路、それから阪堺線、やっぱり後ろ立がないところに、ものが言えない部分が多分あると思うんです。

事務局：ありがとうございました。