

①「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についての意見

河盛委員

「阪堺線の再生・活性化」について、以下の3つの観点から今後の取組みを展開すべきと考える。

1. 市民の交通手段として
2. 沿線の再生・活性化の起爆剤として
3. 堺観光のシンボルとして

以下各観点について述べる。

1. 市民の交通手段として

堺市民の通勤・通学の交通手段として、また、日常生活における市民の交通手段としての利便性向上が重要。大道筋エリアの信号機停車が多すぎ、この区間の電車走行優先化による高速化が望まれる。また、高齢化社会の到来で、高齢者や身体障害者にやさしいLRT車両の早急な導入が望まれる。

2. 沿線の再生・活性化の起爆剤として

かつて、堺市内の阪堺線の沿線には、きわめて大きな吸引力のあるスポットや施設がたくさんあった。大浜・浜寺両海水浴場の廃止、市民病院の移転、山之口商店街の衰退と目玉がなくなった。

集客力の大きな町おこしの目玉となるスポット、施設を新設し、それらに付随する商業施設を誘致し、沿線を活性化したい。阪堺線の巨大な潜在的利用客でかつ堺市内で期待できる巨大な潜在的消費者である大和川以北の大阪市民を堺市内に引き寄せることは沿線経済の再浮上につながる。

目玉となる施設建設場所として旧堺市民病院跡の有効利用が望まれる。観光センター単独ではなく、収容観客数の大きな（できれば府下最大の）ホールを有する新堺市民会館とその観光センターを併設して欲しい。また、沿線の誇る歓楽街天神エリアを大和川以南の最大の歓楽街として整備発展させることが、夜の利用客の少ない阪堺線自身の利用客向上にもつながる。

3. 堺観光のシンボルとして

阪堺線は、大阪で唯一のチンチン電車としての希少価値があり、また、創業百周年を迎え歴史的な古い車両もあり、走る博物館としての価値も大きい。

チンチン電車は、他市でも観光のシンボルとなり、これらを上手に活用することが文化のバロメーターとなっている。

函館市内を走るチンチン電車は市街の風景と一体となり、函館観光の目玉の一つになっている。また、車体のボディ広告の人気も高く、広告をのせるのも順番待ちで、広告料も値上がりしていると聞いている。

堺市の阪堺線の支援にあたり、阪堺線自身を堺観光の大きな目玉の一つとして、車両内の広告に加えて、堺市内各駅の塗装、装飾、広告等にどんどん堺カラーを出すべき。

天王寺駅前で阪堺線の車両に乗った段階から、「堺」を体感するような広告だらけの車両があってもいいと考える。

堺市内の駅の駅舎の劣化はあまりにもひどく、観光客に快適感を与えることができるものにして欲しい。

また、現在、沿線の大道筋の緑地帯につつじが植えられたり、季節の草花が定期的に植え変えられたりしているが、ばらばらで統一性に欠ける。緑地帯をつつじならつつじに統一するとか、また、将来を考え、沿線の歩道を桜並木にするとかして、花の沿線化の実現を期待する。

阪堺線のレベルアップが堺市のイメージアップに直結することを期待する。

②「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についてのご意見

浅香委員

①乗降口の段差を低くする

②車内の乗降客数が少ない時は冷房の調節をする。ある人から寒くて震えたと言われました。

③観光客には1日乗り降り自由の券を用意したらどうでしょうか、他の都市で行っていました。

③「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についての意見

弘瀬委員

私は日頃のガイド活動の中から感じていること、また、当協会の意見を取りまとめて提案します。

堺に来る観光客はここ4,5年で急激に増加、特にエージェンツによるバスツアーが急増しております。バスなのにチン電？と疑問をもたれると思いますが車窓からチン電を見て、「あら！懐かしい。」の声が必ず出ます。堺の景色の一部になっているのです。「百年の歴史を持つこの路面電車は・・・」とガイドが始まります。すると「一度乗ってみたいわあ！」「はい、次おいでの折はチン電を組み合わせたコースでご案内します。」という事で、二度三度のお客様が増えてきております。

ところが、フリーチケットで、おもてなしチケットで堺を一日見て廻ろうと意気込んでこられるわけですが……。旧市内を北から南までは何とか行けても仁徳陵に行くには、バスしかない、南宗寺から仁徳陵に行くには暫く歩かねばバスにも乗れない。仕方ないので仁徳陵はあきらめるか、というケースが沢山あります。これが日頃私が感じている一番残念なところです。以下私の夢を箇条書きにしました。

- 1、 チン電御陵線があれば、堺観光のルートが開かれます。チン電にも観光客があふれ、財政的にも豊かになります。
- 2、 チン電の貸切ガイドに行く事もありますが、観光路線ではないので、車窓見学でも余裕が無いので、車内での宴会電車になってしまいます。ゆったりしたチン電観光ができるよう、電車が二、三カ所駐車できるようなポイントがあればいいのと思います。暫くそこで駐車、お客さんは下車して見学や買い物ができる。勿論ガイドが案内します。
- 3、 車内の改装、茶室か町会所のようなイメージにし貸切電車で、車中では当協会が案内、接待、土産販売まで出来たらいいですね。
- 4、 それから、車内放送の活用です。和菓子や線香の老舗と刃物屋さんの紹介、そして観光名所の案内を停留所付近でアナウンスすると効果的です。それは録音テープでいいです。そして、1日数回は観光ボランティアが乗車し市内全線をガイドするともっと効果的です。
- 5、 福助電車が走っていますが、それだけでなく、線香の香りのする電車、饅頭屋さん電車、刃物屋さん電車などを走らせ、それに乗り合わせると割り引きチケットがもらえて、お得感を持てる電車をつくる。
- 6、 各電停付近の観光スポットの案内板を作る。
特に、ゲートウェイとなる高須神社や綾ノ町には、派手な看板が必要です。
- 7、 新今宮に安価なゲストハウスがあります。其処の外国人を南霞町からスタートの住吉大社プラス堺の観光コースで来てもらうツアーを作る。
- 8、 また、天王寺電停には堺に関する看板が一つもありません。観光都市堺をアピールするものが必要です。もちろん恵比須町や南霞町にも。
- 9、 文化観光拠点が病院跡地にできます。この辺りに電車をプール、または、引き込み線の場所を作ってはどうでしょう。

以上、夢を実現させる為、一步一步前進していきたいです。

④「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についてのご意見

松永委員

素人考えなのは十分承知した上での提案です。

基本的コンセプトは“キャッチーで楽しく“です。

堅苦しい考え方は、今少し横へ置いておき、全ての沿線付近住民の方々に楽しんでもらえ、注目を集められる様な企画を練られればと心より思います。

自分たちがまず楽しまなければ、多くの人たちを楽しませる事はできません。

知識の深い世代と若いエネルギッシュな発想を共有し、今までに無い新しい阪堺電車を生み出すことが出来れば幸いです。

案①

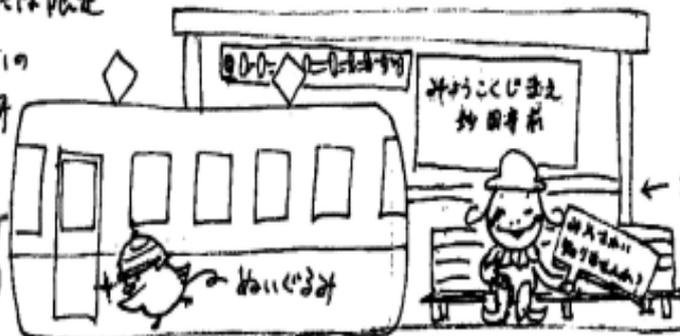
「みえさかいを探せ！」(シーズン1回のみイベント)

みえさかいにあるミッションを受けてもらう。それは各駅のステキスポット&グルメをひとつずつ見つけて写真を撮ること。時間は停車中の間のみ！急げ！みえさかい！

後日ブログアップし、撮影場所を5個以上見つけた人にはサカエとみえさかいグッズをプレゼント。
コンプライトした人には限定

サカエとみえさかいの
4コママンガを1冊
プレゼント!

(基本ブログアップ
をお願いします。)



←放置で、
勝手にのこの
してらうのみ。

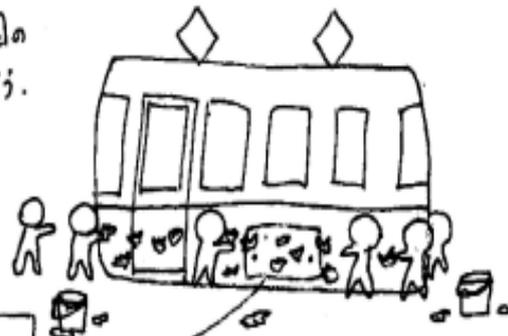
サカエと
みえさかい
不仲。という
設定があるので
それに合わせて
色々ストーリーを
展開してほしい
イベントに。

案②

阪堺沿線近くの幼稚園・保育園の
子供たちに身体をハグハグ付けてもらう。

堺のデザイナーさんか仕上げる。
みんなの作品にする。

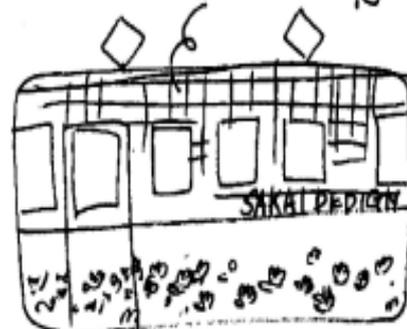
「SAKAI DESIGN」



→2人に
ツインで
ツインして
もらい。
後で追いか
けられるおに
ぎり。一般の
方の一体感
生かせる。



「Quas」
堺格子もカワイイ
思えます。



これを「SAKAI DESIGN (サカイデザイン)」とし、様々なグッズに展開

※書ききれない場合は、ページを追加するなど自由にご記入いただいて結構です。

サカイデザイン商品も(堺市内での阪堺電車運賃50% off!!
身に付けてほしいです)

とか...

案③ 『与謝野晶子車両 と 千利休車両』

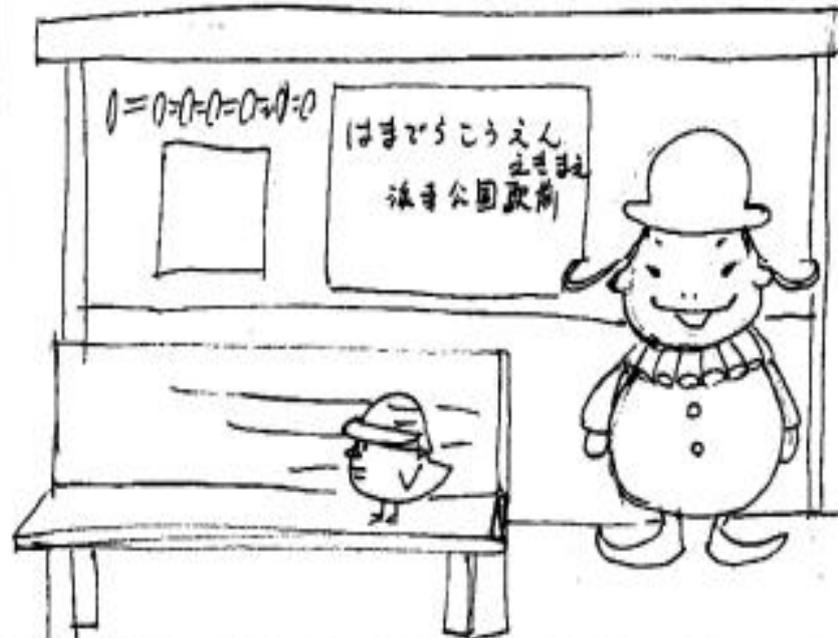
車内では晶子のイラストやエッセイ、当時の様子などがあちこちに飾られており、



京都のように着物にサポートを作り、着物着用の乗客には運賃無料、各店舗での割引などの特典を受けられるようにする。

上記の車両のみ

案④



『サカエの出発』
何の子供もなく
ふらふら登場の
サカエにみえさか。
どうして？なんでここに？
すべて謎。
早又も担当部へ送信する
限定画像をダウンロード。
環物産関連のふし産物
割引あり。

※書ききれない場合は、ページを追加するなど自由にご記入いただいても結構です。

⑤ 「阪堺線の再生・活性化に向けての取り組み」についてのご意見

岸田委員

阪堺線の再生・活性化に向けて

- ・私共は、南海電鉄の「沿線価値創造と向上」コンサルタントとして、沿線の新たな価値を発掘し向上させ、発信する活動を行ってきました。ターミナル開発だけで途中の駅の開発ができていないことに対し提案したことが受け入れられたからです。対象地域は、関空対岸にありながら関空効果も活かさないままさびれている南海泉佐野駅周辺を最重点地域に、堺では堺のまちおこしの動き（はじまり塾）の支援を通して、与謝野晶子生家跡を中心とした一帯でした。さらにその実績から、阪堺電気軌道の活性化会議にも参加することになりました。
 - ・この会議出席を通じて、阪堺の当時の営業課長と知り合い、南霞町に多数滞在している外国人旅行者対策を提案、自ら阪堺沿線地域を踏査し、資源を発掘し、多言語マップを作成。このマップを当該地域のホテルや観光案内所に配布する、という活動をしてきました。
 - ・これは、南海沿線をくまなく踏査し、地域の人とのつながりをつくり、新しい価値を発掘し、あるいは創造して、自ら事業を実施してきた結果、南海泉佐野駅海沿いの旧市街地一帯は、今や「長者伝説の町」ということで注目されるようになってきた、という実績と経験があるからです。
 - ・堺においては、宿院・大小路～綾ノ町にかけて、はじまり塾に与謝野晶子没後 65 年企画を提案し、さらに晶子生誕祭とその記念芸術祭を仕掛け、当初は与謝野晶子に関心の低かった地域や商店街も、現在は積極的に動くとしています。特に宿院・大小路界隈は、堺の観光の拠点として、いよいよこれから地域の盛り上げが欠かせない時機になってきたのではないのでしょうか。
 - ・南海のコンサル時代、ずっと言い続けてきたことは、電鉄の活性化は、沿線地域の活性化なしには、絶対にありえないということです。それには沿線価値の創造と向上が不可欠なのです。電鉄経営はまちづくりである、つまり地域経営なくして電鉄の活性化もあり得ないということです。（同様のことは、南海電鉄会長 山中氏も述べています。）
 - ・ターミナル開発やハコモノ建設だけで、あるいは、単発のイベントだけで、沿線地域の活性化はできません。
 - ・沿線の魅力を発掘する、なければ創り出す、あるのなら磨きをかける。さらに、沿線でまちづくりに動く人があれば、その支援もしてきました。
 - ・阪堺沿線活性化は、地域と電鉄会社との間に立って、コーディネーター、アドバイザー、コンサルタント、さらに、カタリスト（新しいことが起こるように仕向ける触媒役）として動く、専門性を持った人材が必要です。
 - ・そのような人材に対して、電鉄が私たちにしたような金銭的なことも含めた、何らかの具体的な対策を行うべきだということを、堺市からしっかりと阪堺に、もっと経営努力の工夫をするように、意見してもらいたいと思います。
 - ・今のままでは、堺市の補助金にのっかって、まちづくりや地域経営には全く手をつけず、このような懇話会を開いてさらに大きな補助金を得ようとしているようにしか見えないのです。
 - ・貴志川線の再生は、地元の住民から始まり、新しい経営者がまちづくりや地域経営に深い理解があり、その両者の協働により実現したと言われていています。阪堺も、沿線でまちづくりに取り組む人やグループ、店舗経営者や企業とのつながりをつくるのが望まれます。
 - ・人への投資は大変大きな効果を生みますが、その金額はそんなに大したものではなく、費用対効果は大変大きなものであることも申し添えます。結局、地域の活性化は、人への投資を忘れモノへの投資ばかりしていても実現しません。それはこれまでの数々の事例が証明しています。
- ただし、まちづくりや地域経営というものは、すぐに答えがでるものではなく、数年以上にわたる長期の努力を継続することが不可欠です。

⑥「阪堺線の再生・活性化にむけての取り組み」についてのご意見

福井委員

市民公募資料にも記載しましたが、実施中の施策は第一弾の緊急支援策としては高く評価できますが、阪堺線の社会的役割やその具体的な支援策の工程が十分、市民にわかるように示されているとは思えません。現状は、折角の支援策も「10年間50億円」のフレーズが、当惑を残したまま一人歩きし、残念ながら一部の市民に今なお阪堺線支援に反対の声があります。

まずは、10年間の支援計画（阪堺電気軌道にとっての事業計画）を、数値目標を示した形で策定・開示し、市民に丁寧に広報し、説明すべき考えます。また、支援計画の前提となる根拠（費用便益）も数値で示すべきと考えます。

阪堺線支援策で留意すべきと考える事項は以下の通りです。

- ・市内全体の将来に亘る交通体系のあり方（各種交通手段との結節改善および連合運賃制度、特に、浜寺駅前電停を、南海本線連続立体化工事を契機に改善のモデルケースとして検討すべきと考える。）
- ・少子高齢化社会における医療および福祉と交通の関係
- ・環境面から見た交通のあり方（特に環境モデル都市として）
- ・市内在住者をはじめ、市内への通勤者、来訪者にとっての交通のあるべき姿
- ・市内観光振興のあり方と、移動ツール、誘客ツールとしての交通
- ・周辺環境のユニバーサルデザイン（特に仁徳天皇陵古墳の世界遺産認定に向けて）
- ・市内商工活性化と、公共交通に期待される役割
- ・南大阪一帯（大阪市、泉州、河南、紀北）を俯瞰した中での堺市の位置づけとここでの交通のあり方
- ・国内、アジア、更には世界的な視野からの堺の位置づけと、有効な訴求手段の抽出

以上

⑦「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についての意見

絹川委員

No1

1 富山鉄道の考え方の踏襲

- ①超高齢化社会を迎え、低床(バリアフリー)、自家用車がわりになる様にする。
- ②少子・人口減少、により多文化共生社会に向けた考え多言語案内
- ③高齢者が昼間帯を多用して頂く施策
こまめな料金体系と健康(痴呆・弱者)対策

2 住宅など開発行為を止め、こじんまりとした街路にする。

3 運行時間の再考

- ①天王寺直通はもっと早くすべきだった、天王寺・浜寺 最終24:00
- ②本数の増加

4 交通信号との対応

- ①主要幹線道路は、現状方式しかしかたないか検討する。
- ②普通一般道路の信号は、電車優先とする。

5 道路と並走してる線路について

もし予算が可能なら、右か左の歩道際に寄せる。
道路中央まで歩行困難
歩道の商店などで待機中、買い物・飲食ができる。 ※住吉大社前の整備

店

歩道

 線路

車道	車道	歩道
----	----	----

 店

6 低床式車両を新作するなら、

- ①ロマンのある外観にする、空想でワクワクする様な、胸キュンとなる様な
- ② 自転車のまま乗車できる、専用電車 乗降場所は数か所に限定するかも。
天王寺・手塚山・住吉・大和川・綾ノ町・宿院・御陵前・浜寺
天王寺のビル中へ乗り入れ
- ③多目的貸し切り車両

7 自転車の駅「大和川駅」をサイクリストの休息場所、喫茶、シャワー、ショップ、その他

貸し切り車両や自転車専用車両などの退避線路を設けて、一定時間駐車しておく。
川風にふかれて、川面のせせらぎを憩う。 時間調整
堺浜～奈良・河内長野 川風のサイクル道

8 線路新設可能ならば 生活と観光など人々のごちゃごちゃする所を結ぶ。

- ①アピコ車庫～大和川～七道～堺浜トレセン・シャープ～7・3区
- ②宿院(頓宮・観光拠点)～市民会館～方違～霊場～労災(金岡)～大泉～焼却～美原～北野田
- ③浜寺～鳳大社～アリオ～家原～新市民病院(津久野)～白鷺～仁徳～御陵前

阪堺線の活性化

路線 天王寺==== 浜寺駅前区間のうち 高須神社——浜寺駅間は堺特別区間として
低料金、低床化モデル区間とする(折り返し施設が必要)

新線は今後を見越して作らない(堺浜、東西交通とも)。
低床バスの拡大、道路信号機の改善で対応する。
新線はいつれ採算が取れなくなると考える。
これは浜寺駅・綾ノ町駅周辺の住民の利用拡大を図るためである。
今の補助金制度のみではいつれ破綻すると思う。

集客施設の建設

ザビエル公園、旧市民病院跡地、浜寺公園などに「道の駅」に当たるものを作る
かなりの行政の英断が必要である。市民が気楽に行ける(集まれる)場所を作る。

お得回遊キップの創設

食べる、見る、買うを増やすため乗車券にセットしたものまたは乗車券を外したものを
作る(沿線の商店、商店街、工場・観光施設の協力が絶対条件である)。

浜寺公園で大規模イベントは出来ないか

たとえば 浜寺よさこいまつり は?
天王寺駅周辺は今後活性化されると思うと堺側の対応が絶対必要であろう。

低床化

手押し車、乳母車でそのまま乗車できるもの
とにかく 高齢者、子育て中の人気が楽に乗車できるようにして乗客拡大を図る。

その他

綾ノ町交差点での電車優先化、または 駅の島駅、上下線の駅の統一。
電車のいつでも、どこでも乗れる方式はとれないか

(運営方法)

- 1 堺市各種団体にまず阪堺線の利用を広く呼びかける。
- 2 次に利用者に長期の補助金を出すとか
- 3 公務出張の場合に利用義務付けとか
- 4 イベント(総会や例会又は各種委員会)をホールや会議室から出て
ちんちん電車の臨時列車を利用して開催する。

(路線を広げる 繋ぐ)のは

費用対効果としてやはり難しいと思う。 まず今の線を維持発展させるから始めて
得をするか、魅力があったら 皆が皆乗りたがるのは、間違いない。それには...

以上

「こんごの公共交通」についてのご意見

No3

まほろば(大和・河内・和泉)の世界遺産申請「古市百舌鳥古墳群」
古代から未来への天空フロンティア鉄道網

〈検討条件〉

- 1 超高齢化社会 バリアフリー
- 2 少子化、人口減少。 多文化共生(外人労働者の援助必要)混血社会の到来
- 3 一部不労 権利主義者の横行などで、ものづくり、保守・補修技術者なくなる
- 4 電子機器類の進化向上により、お財布携帯での決済が増える。
高齢者用の単純・親切対応商品も開発される。
各種症状の高齢者対応を計る
- 5 JR各社、私鉄各社の相互乗り入れを増やす、もしくは短距離接続箇所を増やす。
- 6 私鉄も相互乗り入れの長距離列車は、各車両毎に行先明示(色分け)し、乗り換えなしで、夫々分離結合し目的地へ行く。
- 7 電子機器類の進化向上により、きめ細かいサービスを行い、高齢者が昼間移動しやすくする。
外国人旅行者にも再訪問したくなる、電子処理サービス提供する。

[提 案] 採算性考慮なしです。

- 1 堺浜シャープ・トレセンと近鉄南大阪線【天見】を結ぶ。
下記鉄道と連絡す、
南海本線(七道)・阪堺線(高須)・高野線(浅香山)・JR阪和線(浅香)・地下鉄(北花田)
東大阪・名古屋・奈良方面より堺への通勤・通学が短縮できる。
- 2 堺浜より分岐する、7-3区に鉄道分岐点を作る。 魚の見える鉄道
・7-3区から大阪 咲洲・夢洲・舞洲や神戸方面へ
・7-3区から埋立地沿いに関空まで地下鉄道
上記すべて地下構造で、海底部分は、アクリル透明板を一部入れる。
もしもの時、トンネルと浮上する。
- 3 政令指定都市になる条件の美原への交通網
泉北高速「泉ヶ丘」から近鉄南大阪線「古市」へ天空鉄道
高架鉄道もしくは路面LRT(既存鉄道の改造?)
- 4 泉北高速「和泉中央」から水間鉄道経由関空へ未来鉄道 京都・名古屋・伊勢から関空へ
関空へ地下鉄道(アクリル樹脂・魚見える) トランジット客の誘致
関空へ周遊豪華客船と提携。貨物船と提携。空・海・陸の一体連携港
- 5 近鉄南大阪線からJRおおさか東線へ
- 6 近鉄・関西線柏原から茨木・伊丹・仁川経由神戸空港へ
上記すべて完成すれば大環状鉄道が完成します。
中心から伸びてる無駄な路線を統廃合可能です。

以上 実現可能かと思えます。ご検討よろしくお願ひ申し上げます。

⑧「阪堺線の再生・活性化に向けての取組み」についての意見

西口委員

第1回の懇話会では、時間的不足もあり、皆様のご意見を充分聞けないまま終了しましたことは、残念でしたが、現状、今後の取組み、良い意見などあれば、検討され、反映されていくとされます事、実際お伺いできなかったとっております。中途半端が一番いけないと思いますので、される事、出来る事、出来ない事を分けて、1つ1つ考えて生きた投資をされるのが、望ましいと思います。2車両くらいは、全面ガラスの車イスを自動であげられるような、段差の無いスラップを使った明るいイメージの車両があればいいと思います。これは個人的希望なのですが、利益が出ましたら、ぜひ高師浜線も考えていただければと思っています。出発点を高師浜からにしていただけたらうれしいです。

福助さんの車両も全体的に少し、くらいイメージがありますので、中ももっと明るく乗った方々に本当にこの電車に乗れてラッキーだったなあ~と思ってもらえる車両にされた方がよい印象がもっと残ると思います。

ご健闘願っております。ありがとうございました。