

Title	サマー特急
Author(s)	番平, 英雄
Citation	makoto. 1978, 24, p. 8-8
Version Type	VoR
URL	https://doi.org/10.18910/86138
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

サマー特急

南海電気鉄道株式会社

営業課長 番平英雄

サマー特急とは聞きなれない名前だと思えますが、これは当社がこの夏、難波、和歌山市間に運転したオール座席指定特急の愛称です。

運転日は七月九日から八月六日

までの日曜日、延五日間で、一日の列車本数は二往復であった。

難波発が八時三〇分と九時三〇分、和歌山市発が一六時五五分と一七時二七分である。

座席指定料金は大・小とも三〇〇円。席数は調整用等を除き、一列車三八八席。車両は四国号と平日の通勤用に運用している一〇〇〇系(六両編成)を使用した。

以上がサマー特急の概要ですが、この特急の誕生は周到な市場調査と綿密な社内検討を経たものではない。当課輸送担当者のアイデアである。

加太支線方面への海水浴のお客さんを対象に座席指定特急を走らせてはどうだろう、という提

案があり、社内関係先に計った結果、実施することになったのである。もっとも、社内的には伸び悩みの運輸収入の増収対策として特急の増発を図りたいという素地はあったが。

当時、私は海水浴のお客さんに大きな期待はかけていなかった。というのは、和歌山市迄は急行でも一時間とちょっとであるし、夏季増発も行うので輸送力は十分すぎるほどである。それに、対象とする家族連れには、一人三〇〇円は重荷だろうと我が身におきかえて考えていたためである。

しかし、実施した以上、せめて五〇％の利用はあってほしいと祈っていた。

さて、運転初日、七月九日の朝は私も難波駅に向いた。

八時過ぎではまだお客も少なく、そのうえ増発も行っているから和歌山市行急行は余裕十分で発車している。指定券の前売り状

況はと聞けば、わずか九枚である。二〇〜三〇％は前売りでさばきたいと考えていたのだが、これでは五〇％の確保は難しいかも・・・。発車一五分前に列車はホームに着いた。かねて打合せの通り、ホーム発売と放送の開始である。間断なくマイクでPRする。運輸課長を先頭に本社からの応援者、駅係員も必死に勧誘する。ホームで急行待ちのお客さんやコンコースのお客さんが次々に集まりだし、ついに行列ができた。

列車はほぼ満員で発車した。私と駅係員は顔を見合せ、どちらからともなく笑をこぼした。五日間、二〇列車の全成績は利用人員七、七六六人、乗車効率一〇〇・一％であった。

利用者は若い人が圧倒的に多かったように思う。私もホームで案内したが、若いアベックや数人のグループは何の躊躇もなくサマー特急を選んだ。しかし、

家族連れは三〇〇円と聞いて急行で辛抱していたようだ。そんな時、何か悪いことでもしたような、何となく気が引ける思いがしないでもなかった。

とにかく、記録的な酷暑のお蔭もありサマー特急は成功した。

初日の後で、ある駅係員から円板も作らないとは何事かときついおしかりを受けた。また、ある乗務員は円板のデザインを届けてくれた。現場の人のサマー特急への関心は非常に高く、みんな新しい特急、新しい企画を待ち望んでいるというように感じた。他社の花らしい特急車両の新造をうらやましく思っているのは私だけではないようだ。

我が社の座席指定特急といえ、こうや号と四国号、きのくに号で、わずか一日、一八本である。こうや号が看板特急であるが、新造後もう十数年経っているし、南紀直通のきのくに号も紀勢線の電化に伴い余命はいくばくもない。

過去、特急車両の新造については何度か議題にのぼったようだが、南海線にしても高野線にしても季節的な需要はあるが車両を新造して一挙に特急ネットを組むにはリスクが大きすぎるため、計画を具体化するまでには

至っていない。

サマー特急で私を感じたことは、お客さんの快適な輸送、質の高い輸送への欲求の強さである。それは私の想像をはるかに越える。

今、新しい眼で周囲を眺めてみると、まだまだ気がついていなかった需要が身近にあるように思われる。サマー特急は、シーズンの日・祝日にはほとんど毎日行楽地への応援に出かけ、旅客の欲求を肌感じている輸送担当者の企画であったが、今後も、身近な需要に敏感に 대응していくことが必要だろう。

それが、やがては新造車両による特急ネットの形成に結びつくのではなからうか。

以上サマー特急から私達の感想です。

