

みん
で



<https://www.mintetsu.or.jp/>

特集

深める沿線、拡げるフィールド

[長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み]

赤い電車

青木さやか

25歳で上京するまでは実家暮らしをしていた。最寄駅は名鉄瀬戸線の尾張旭駅。歩いて30分かかっていたので、今考えると最寄り駅と呼ぶには遠い気もするが、当時はその距離に疑問一つ持たず駅まで歩いた。

中学高校時代、友人と駅までの行き帰り、話しながら歩くことが好きだった。そんな時は大体、「好きな男子」の話をしていた。恋する相手が友人と被らない限りは、どれだけだつて話せたし、いつまでだつて聞けた。最高に楽しいお喋りの時間だった。

家から駅に向かう道は贅沢な景色が広がっていた。玄関を出て緩やかな坂を下ると、綺麗に整備された長池と呼ばれる池があり、中央に橋が架かつて

いた。時折釣り人が糸を垂らしていたがいつだつて釣り人とは距離をとって歩いた。

わたしにはトラウマがある。幼少期、長池で父の釣りに付き合った時期、「よし釣るぞ!」と父が竿を振った瞬間、釣り針がわたしの唇に引っかかり取れなくなるといふ事件があった。わたしは、魚さながらに上を向きあうと苦しがつたが、「さやかが釣れた!」という父の不用意な発言に、周りが焦りながらも笑いがおき、釣り針を啜くえたまま病院に運ばれた。それ以来、「素人釣り人注意」という看板を頭の中で立てながら歩くのが日課になった。

池の脇の小道に入ると両側に木が

植っていて、沢山の葉っぱ達は日差しを和らげ雨避けになってくれた。葉っぱが風に揺れサワサワと音を立てた。時には蛇が、時には痴漢が出ると噂の小道だったが、ヘンゼルとグレーテルのお話の小道を思わせるその通りが、わたしは大好きだった。

そこを抜けると、なんとお城があった。旭城というその城は、瀬戸線の中からもよく見えた。隣町の友人から「あの城つて本物?」と聞かれた。本物と偽物の違いはよく分からないが、歴史的建造物ではないので、わたしはいつも「あれは偽物、歴史浅すぎ!」と悪ぶって笑った。

城の横には照明付きの立派な野球場があった。休みの日には、カキーンと



イラスト・岡林玲

みんな

CONTENTS

Vol. 80

2023

◎日本民営鉄道協会とは？

1967年に社団法人として設立、2012年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。

輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

- 08
TOP INTERVIEW
特集／深める沿線、拡げるフィールド
「長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み」
- 12
REPORT I
●阪急電鉄株式会社 代表取締役社長 嶋田泰夫
●専務取締役 都市交通事業本部長 上村正美
沿線価値の向上への取り組み
- 26
●阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●阿佐海岸鉄道株式会社 広報室 山本豊福
●大井川鐵道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●大井川鐵道株式会社 広報室 山本豊福
●阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●阿佐海岸鉄道株式会社 広報室 山本豊福

- 22
Mintetsu Report
阿佐海岸鉄道
鉄道とバスの二刀流で挑む
地域活性化への取り組み
- 26
日本民営鉄道協会 新会長就任
みんなの臨時 COLUMN
台風で被災した大井川鐵道の現状報告
- 27
●大井川鐵道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●大井川鐵道株式会社 広報室 山本豊福
●阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●阿佐海岸鉄道株式会社 広報室 山本豊福
- 28
津軽鉄道株式会社
●津軽鉄道株式会社 代表取締役専務 大谷尚義
●津軽鉄道株式会社 広報室 山本豊福
- 30
●日本民営鉄道協会の起源を訪ねてー鉄路は何を目指したか
●神奈川民営鉄道 江ノ島電鉄
●日本民営鉄道協会 研究家 渋谷中博

※本号の取材に応じてくださった方々の社名・肩書きは取材時（2023年7～8月）のもので、その後変更された場合は掲載できません。

「さやちゃん？ あんた、大きくなったねえ」と応援中の首に白いタオルをかけた中年女性に声をかけられ、「あ、はい、どうも」とスカしながら答えた。「あつという間に背が抜かされたわ、あんた、大きくなったねえ」と、まさかのリピート発言に「あ、はい、

どうも」と、わたしもリピートしながら早足で通り越して「あのおばさん、同じ事2回言ってるけど」とスカして笑い、直ぐに恋話に戻った。恋話は、2回どころか永久リピート再生中だった。公園を過ぎると、見渡す限り田んぼが広がっていた。カエルや鈴虫。いつも何かの虫の音が聞こえた。田んぼの向こう側には線路があつて、赤い瀬戸

線が四両で走っていくのが見えた。わたし達は、田んぼの道をあみだくじのように昨日とは違うルートで歩いた。駅に着き、わたし達は切符を買って伝言板の前に行き、チョークで相合傘を書き、自分の名前、横には「好きな男子」の名前を書き込んで、きゅー！と言いながら消しては、また書いた。電車が来るまで、わたし達は何度だってリピートした。

あおきさやか

タレント・エッセイスト・女優。愛知県出身。フリーアナウンサーとして名古屋を中心に活動後、芸人に転身。自叙伝的エッセイ『母』が好評となる。近刊に『母が嫌いだっただけが母になった』『厄介なオナナ』『50歳。はじまりの音しか聞こえない』『おかしな二人』など舞台出演多数。



われわれの社会経済活動に大きな影響を与えてきた新型コロナウイルス感染症も、ようやく落ち着き、5月には感染症法上の「5類」に移行した。人々の移動に日常が戻りつつあるなか、2025年4月には、大阪湾の人工島、夢洲で、大阪・関西万博が開催される。半世紀以上に6400万人を超える入場者を集めた1970年万博と比べても、日本経済、社会のみならず、万博の意義自体にも変化が生じているとは思いつつも、将来社会に夢を抱かせる情報・体験を再び提供してくれるのではと、コロナ禍後だけに、つい期待してしまう。

都市と鉄道

鉄道は、限定的な空間占有で、大量の乗客を迅速かつ高い信頼度で輸送できる点で、他の追従をまったく許さない交通手段である。この特性は、昼夜間人口の差の多い都心エリアの持続可能性にとって非常に重要である。何万、何十万もの人々が集まり、様々な活動を行うだけの魅力、価値が都市の中心部にあったとしても、その人々の流入・流出を支える輸送システムなくしては、人々はこれを享受できず、中心部における社会経済活動も維持可能でなくなる。

その都市圏において、民有民営の鉄道企業、すなわち私鉄が大きな役割を果たしていることは、わが国の大きな特徴である。しかも、世界では常識的

に行われている国、地方自治体からの運営費補助はもちろん、政策的判断に基づく運賃割引に対する補償制度もなく、あるのは新線建設などの特定のケースに対する限定的な補助だけだったにもかかわらず、である。

そして、施設整備を含むフルコストを運輸収入で賄うことが課せられているにもかかわらず、高質で信頼性の高い鉄道サービスが実現、維持されてきた。大都市の発展が民有民営の鉄道企業とともにあったことは、わが国固有のことである。

近年、各鉄道企業が沿線に目を向ける重要性を強調していると報じられることもあるが、元来、鉄道企業は、線路を建設し営業開始したその日から、沿線地域といわば運命共同体の関係となる。各社とも、沿線と真摯な付き合いなくして100年以上にわたって事業を続けてくることはできなかったし、沿線と共に成長してきたからこそ、今の姿がある。

その私鉄を取り巻く状況は、20世紀におけるモータリゼーションの進展、定着、近年その深刻さを増している少子化・高齢化により、厳しくなっている。生産年齢人口の減少は、従業人口の減少につながり、都心部への放射状ネットワークを軸にした鉄道事業が基幹である鉄道企業にとって、望ましいことではない。さらに、都市の外延化、通学人口の減少、高齢者における免許保有率の上昇、都心部以外の移動

鉄道の未来学

基調報告 61

日本経済・社会にとって大きな役割を果たしてきた日本の民営鉄道は長きにわたり、質と信頼性の高いサービスを実現し、都市生活を支えてきた。同じく大都市圏でありながら、東京とは異なる形で発展を遂げ、さらに大きく変化し続けている関西圏における都市鉄道ネットワークの過去、現在の状況、そして未来を展望する。

都市と鉄道—— 関西から考える

神戸大学 経営学研究科 名誉教授

正司健一

Kenichi SHOJI

1977年神戸大学経営学部経営学科卒業。1979年神戸大学大学院経営学研究科博士前期課程修了。神戸大学経営学部助教授、神戸大学経営学部教授、神戸大学大学院経営学研究科教授などを経て、2020年より現職。専門分野は、都市交通論、交通経済学、公的規制論。「令和元年度（第63回）交通文化賞」受賞。関西鉄道協会都市交通研究所顧問、一般財団法人運輸総合研究所理事。

目的地の発展等、早い段階から路線を整備し、沿線を中心とした事業展開を行ってきた大手私鉄にとって、マインナスに作用する要因は少なくない。これらはわが国全体に共通する問題であり、企業の戦略的行動だけで対処できるレベルを超える変化になってきているのではと気になる。ただ、コロナ禍を経てもなお一極集中の傾向が続く東京における当面の課題の捉え方と、それ以外の都市圏では違ってくるかもしれない。この点からも、一歩先に成熟した大都市圏として新たな段階に入った関西圏を取り上げることは重要な意味を持つ。

京阪神都市圏と私鉄

念のために、京阪神都市圏と大阪都市圏ではその範囲に違いがあることを確認しておきたい。大阪、京都、神戸は歴史的にも地理的にも近接した都市だが、都心間距離が大阪から約30kmしかない神戸市でも、昼間人口は夜間人口より多く、独立した都市圏を形成している。したがって、京阪神都市圏というところ、およそ1200万人の大阪都市圏に、250万人前後の京都市圏、神戸都市圏が加わった、約1700万人の都市圏で、3500万人を超えるとされる首都圏に比べると小さいが、例えばロンドンやパリより大きい。

その旅客輸送において、関西では私鉄が非常に大きな役割を果たしている。

。実際、1970年度には56%、1990年度でも53%と京阪神交通圏の鉄軌道輸送人員に占める私鉄のシェアは半分以上だった。国鉄がJRとなり、それまで非電化単線だった線区をはじめとして都市圏内に位置する各路線のサービス水準が大幅に向上したことにより、私鉄沿線以外のエリアに急激な発展が促され、さらに並行路線からの転移も少なからず生じた。加えて地下鉄ネットワークの拡大や都市の外延化、阪神大震災の影響もあって、関西における私鉄の比重は相対的に低下し、今では半分以上となっている。それでも2015年度には46%と依然として大きな割合を占め、JRの1.5倍の規模である。

斎藤（2002）は、大阪、京都、神戸という3つの大都市が存在する、いわば多核型の都市圏構造であることが、早期からの電気鉄道建設ブームを到来させ、私鉄主導型といえる都市圏が形成されたと指摘している¹。開業当初から大量の移動需要が発生したとは思えないが、それでも明治期だけで237kmもの私鉄路線が京阪神交通圏で開業した²。同時期、首都交通圏では139kmにすぎなかった。そして中西（1987）は、関東では郊外化を前提とした事業展開が基本だったのに対して、都市人口の大規模な郊外分散以前に、主にレジャーなどの消費性交通需要を基盤に成立し、鉄道の敷設とその沿線開発を媒介に郊外化が進んで



写真／大阪駅とその周辺

くなかで成長したのが典型的な関西の私鉄であるとしている³。

この沿線開発の嚆矢とされるのは阪神電鉄である。1905年4月に営業開始した阪神は、同年、海水浴場を、1908年には香栢園遊園地を開設した。さらに、1908年1月1日付で『市外居住のすすめ』と題した小冊子を発行し、翌年には小規模ではあるが貸家経営に乗り出し、1913年3月時点で、御影で19戸、西宮に15棟、鳴尾には50棟の貸家を保有していた。さらに1908年には電灯事業、1929年には自動車事業をその兼業メニューに加えた⁴。

これを追う形で、沿線における事業展開を行い、発展させ、ビジネスモデルとして確立したのが、阪急の創始者として知られ、今年生誕150年を迎えた小林一三であるといつてよいだろう。阪急（当時は箕面有馬電気軌道）が開業した1910年に住宅分譲も開始し、箕面動物園（1916年閉鎖）を開設した。翌年には宝塚新温泉を開業（同所での宝塚歌劇初公演は1914年）、さらに1920年には梅田に5階建ての阪急ビル（旧館）を竣工、1929年には隣接地に8階建てのビルを建設し、阪急百貨店として開店させた⁵。

阪神の路線は、大阪と神戸という2大都市を、当時点在していた集落をつなぐ形で結ぶ、ある程度の輸送需要が見込まれる所だった。実際、先に開業

していた官設の東海道本線にはない多数の中間停車場がつくられた。これに對して、後発の阪急の路線はそうではなく、そのため沿線開発を通じて乗客誘致がその成否の鍵を握る状況だった。このことは阪急が、その鉄道営業開始前に、大阪市内で配布した小冊子「最も有望なる電車」（1908年）で、近い将来に住宅地経営や遊覧鉄道として真価を発揮する見通しと市民に訴え、翌09年には「住宅地御案内…如何なる土地を選ぶべきか・如何なる家屋に住むべきか」で沿線住宅地への転居を薦めていたことからもうかがえる。

その後の私鉄および都市圏の発展については皆さんご存知の通りである。私鉄がこのように鉄道以外の事業展開を積極的に行つて、鉄道需要を創造しながら地域と共に成長し、地域の社会生活基盤としての地位と信頼を勝ち得てきたことは、世界に例を見ない。

競争と協調

大阪と京都、神戸、奈良、和歌山といった近隣の県庁所在地を結ぶすべての区間に、複数の鉄道路線が存在している、いわば複線構造型の鉄道システムとなっていることも関西の特徴だろう。なかでも大阪と神戸間には、阪神、阪急、JRの3社の路線が並行している。大阪（梅田）、神戸（三宮）の両ターミナル駅ともに隣接した場所に位置し、西半分、西宮市から神戸市

内にかけての各中間駅は、互いに徒歩圏内にある程である。1930年代の官設鉄道の電化ならびに中間駅の増設以降、3者間で繰り広げられてきた競争について聞かれた方も多いだろう。このように、自社沿線への誘致といった間接的なものでなく、直接競争も各社間で行われていた。

しかし、私鉄各社はたんに競争しているだけではない。今でこそ、ともに阪急・阪神ホールディングス傘下となっている阪急、阪神だが、両社は長年にわたつて鉄道事業のみならず、観光開発、自動車事業等でも熾烈な競争を行つてきた。しかし一方で、例えば山陽電鉄、神戸電鉄、神戸市等とともに神戸圏の私鉄ネットワークを直結する神戸高速鉄道の実現に協力し、ともに山陽との相互直通運転を行なった。1996年3月には、大阪市交通局、能勢電鉄、北大阪急行電鉄とともに、5社局で共通利用できる磁気カードを用いたストアードフェアシステム「スルツとKANSAI」の運用を開始した。その後「スルツとKANSAI」は、JR以外の関西圏のほぼすべての鉄道・バス事業者で利用可能なシステムへと発展した。さらに阪神と阪急は、1996年10月から、梅田と三宮間及び三宮と高速神戸間の通勤定期の相互利用（共通化）も開始した。これらは、競争関係にある企業間でありながら、その自主的な戦略的判断によつて、公共交通ネットワークとしての利便性向上

につながる共創の取り組みが実現した例といえる。

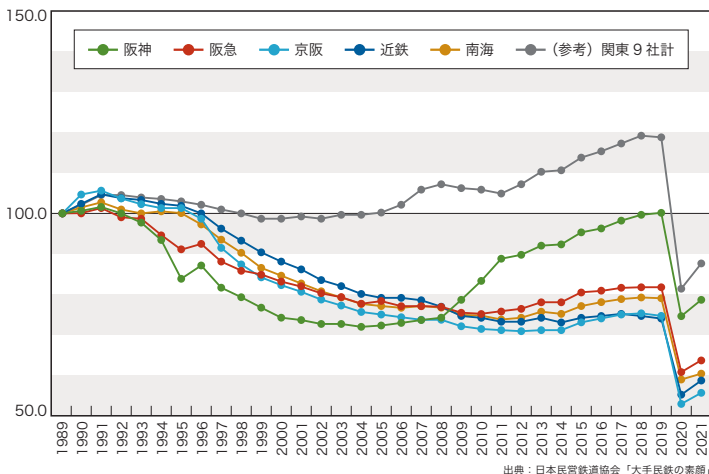
関西大手私鉄の現状と大阪

図1は、平成以降の関西大手5私鉄の旅客輸送量の推移を、平成元（1989）年度を100とした指数で示したものである⁶。「国際花と緑の博覧会」（通称、花博）が大阪で開催された1990年をピークに、翌年のバブル崩壊以降、関西各社の乗客数が長きにわたつて減少傾向を続けていたことが、グラフから読み取れる。経済後退期における乗客数の低迷は、関東においても同様だったが、2000年代に入り、日本経済が景気回復基調に転じたとされる頃から底を打ち、徐々に増加しはじめている。一方、関西は、これに遅れること10年、2010年代になつてようやく増加し始めたが、コロナ禍前の2019年度の水準は、阪神を除いて、いずれも1989年度の8割前後でしかなく、120%近いレベルまで旅客数が伸びていた関東圏との違いが目立つ。この推移は、関西経済、とくにその中心都市である大阪の低迷、そして近年になつての持ち直しといった状況と連動しているかのようである。

実際、大阪府の県内総生産の全国シェアは、大阪万博が開催された1970年頃には約10%だったが、その後低下傾向をたどり、7・5%程までに落ち込んだ。しかし2010年代半ば

6 データの収集、グラフの作成については京阪電鉄の前田勝氏の助力を得た。ここに記して謝意を表したい。なお、週休2日制の定着、直行直帰などの勤務慣行の変化、週末の移動目的地として都心以外の選択肢の増加、「スルツとKANSAI」さらにICカードの共通利用の普及などにより、定期券購入のメリットが相対的に低下していることもあつたか、阪急、阪神、京阪などは、定期客の総輸送人員に占める割合が、平成元年頃には6割前後から、2010年代には5割前後となっている。統計上、定期券保有者は月60回（30往復）乗車で計上されるため、定期券からのシフトは、実態以上に乗客が減少したような数字となる点、注意が必要である。

■1989年(平成元)度を100とした場合の関西大手私鉄輸送人員の推移



以降、低下の歩みは止まり、下げ止まりの様相を呈していた。また京阪神都市圏の中心都市である大阪市の都心2区(北区+中央区)の昼間人口の推移をみても、1990年には約105万人だったのが、2000年には96万人、2010年には85万人と、10年でおおよそ10万人ずつ減っていた。それが2020年には102万人と以前の水準に急激に戻ってきている。タワーマンション開発等による都心回帰の動きを受けて、同地区の夜間人口も2010年の約19万人から24万人(2020年)へと増えているものの、昼夜間人口の差は78万人と2010年の頃より12万人多くなっている⁷。

この大阪の再活性化の要因の一つとして、最近あちこちで再び見かけるようになったインバウンドがあげられる。実際、わが国の訪日外国人旅行者数が1340万人ほどだった2014年、大阪府への来訪者は約376万人だった(大阪観光局推計、以下同様)。それが、わが国全体では3000万人を突破した2018年には1142万人、2019年には1231万人と2014年の3倍以上になった。2014年時点では東京都の4割程度だったのに、約82%の規模までになっていた。このように急増した来阪インバウンドによる2019年の消費額は1兆5千億円以上、大阪府の府内総生産の4%弱にあたると推計されている。

関西の都市鉄道ネットワークのこれから

本年3月、大阪駅(うめきたエリア)地下ホームが開業した。これまで京都方面と関西空港、南紀方面を結ぶ特急は、現在再開発工事が進んでいる旧梅田貨物駅エリアの西側を縦断していた東海道線支線(梅田貨物線)を利用して大阪環状線に乗り入れ、南進していたので、大阪駅に立ち寄れなかった。それが同線約1・7kmの地下化に伴いコースを変更し、新駅を設けたことにより実現したものである。同ホームには、大阪外環状

鉄道が事業主体となって城東貨物線の施設や用地を活用しながら、これを旅客線とする整備を進め2019年3月には新大阪まで開業していたおさか東線も乗り入れている。

さらに来年3月には、2010年に創設された社会資本整備総合交付金を利用した都市鉄道整備の事例として有名な、北大阪急行電鉄南北線延伸線(千里中央・箕面萱野間・2・5km)が、さらに大阪メトロ中央線(北港テクノポート線)の万博会場となる夢洲への延伸も2024年度内には開業予定となっている。

万博後、ワールドマスターズゲームが開催される2027年には新名神高速道路が全通し、翌年には大阪湾岸道路西進部が完成予定である。さらに2031年春には、運輸政策審議会答申第10号(1989年5月)において2005年までに整備する路線として位置づけられ、2004年10月の近畿地方交通審議会答申第8号においても、再度位置づけられていた、待望の関空アクセス鉄道、なにわ筋線がついに開業する。

また、以前からその重要性が認められ、なにわ筋線の価値をよりいっそう高めるとともに、北摂・阪神と南大阪エリアとの間の利便性向上に大きく貢献する、なにわ筋連絡線・新大阪連絡線を、なにわ筋線開業に合わせる形で実現したいと阪急が打ち出した。それ以外にも、本年7月には、答申第8号

にも記載されていた京阪中之島線の西進について、京阪ホールディングスはその可否を検討する委員会を立ち上げたことを言及した。さらに舞洲への第2の鉄道ルート、阪急の曾根駅周辺から大阪国際空港へつながる大阪空港線の構想の議論も行われている。

大量の乗客の存在と地下鉄補助制度等で整備を進めることができた東京圏の民鉄ネットワークと違って、神戸高速や阪神なんば線等は公営事業者を介さない路線整備のため、上下分離、第3セクターなどの工夫を加えることによって関西はこれを実現してきた。後者は、新たに償還型上下分離と地下鉄補助の対象に公主導の第3セクターもフルに組み込まれる制度改革が後押しした。先のグラフで、関西大手の中で阪神の乗客数の推移だけが異質なものとなっている背景には、産業構造転換や住民の高齢化といった問題があったところに阪神大震災が起きて、大きく深いダメージを受けていた沿線が、世代交代も進み、元氣を取り戻しつつあることもあるが、鉄道サービスの利便性向上も大きく作用したことはいうまでもない。

今後、大阪における都市鉄道ネットワークが、南北、そして東西とさらにつながり、誰もが使いやすさを実感できるものとなっていくことへの期待は大きい。もちろん、その道のりは簡単なものではないだろうが、次世代のためにもぜひ実現してもらいたい。

7 これらのデータは、地域未来研究所の中野光治氏から提供を受けた。ここに記して謝意を表したい。なお、近年国勢調査においても不詳データの増加が問題視されているが、2015年、2020年の数字はいずれもこれを補完した数字である。またこれらの昼間人口の算出において、在宅勤務やオンライン授業などの可能性は考慮されていない。

特集・深める沿線、拡げるフィールド

「長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み」

地域とともに、 変化する事業環境を 乗り越える

大阪梅田駅を中心に関西圏で都市部と郊外を結ぶ交通ネットワークとして重要な役割を果たしてきた阪急電鉄。鉄道事業だけでなく不動産、エンタテインメントなどを多角的に事業展開し、地域経済に多大な貢献をしてきた。しかし、新型コロナウイルスのパンデミックはそれまで前提としてきた事業環境を激変させた。こうした状況のなかで、同社を傘下を持つ阪急阪神ホールディングスは、社会環境に適応しながら持続的な企業価値向上を目指す、新しい「長期ビジョンー2040年に向けてー」を2022年5月に発表した。大阪を中心とする関西圏は、大阪・関西万博（2025年開催）や、その後のIR（統合型リゾート）開業を控えるなど、大きな変革期に突入する。阪急電鉄は激動の時代に何を指すのか。同社と大阪梅田を中心とする関西圏の未来像を嶋田泰夫代表取締役社長に聞いた。

阪急電鉄株式会社代表取締役社長

嶋田泰夫

Yasuo SHIMADA

聞き手・文●清水友樹／撮影●織本知之／写真提供●阪急電鉄株式会社

■未来を見据えた新・長期ビジョン

——2017年に策定された阪急阪神ホールディングスの「長期ビジョン2025」を、2022年5月に「長期ビジョン—2040年に向けて—」へとアップデートされました。その経緯について教えてください。

嶋田 「長期ビジョン2025」の策定以降、グループを挙げて実現に向けた取り組みを進めてきました。新型コロナウイルスの発生前までは、計画は概ね想定どおりに進捗していたのですが、感染拡大後は、多くの事業でその影響を大きく受け、未達という結果にならざるを得ませんでした。

新型コロナウイルスは、社会生活やマーケット全般の環境変化だけでなく、人々のQOL（生活の質）や、SDGs（持続可能な開発目標）、カーボンニュートラルに対する意識に大きな変化をもたらしました。一方で、コーポレート・ガバナンスに関する基準もより厳しくなるという流れも出てきています。

今回の計画は、こうした外部環境の変化を踏まえながら、今後推進していく「なにわ筋連絡線」や「新大阪連絡線」といった新線計画に加えて、大阪新阪急ホテル・阪急ターミナルビルの新建と阪急三番街の全面改修、当社の大阪梅田駅の機能強化を一体行う「芝田1丁目計画」など、大規模プロジェクトの利益貢献が期待できる2035〜2040年頃を見据えています。

す。長期的に当社グループが目指す姿を睨みながら、その実現に向けた戦略や財務方針等を定めて昨年5月にアップデートしたのが、「長期ビジョン—2040年に向けて—」です。

——新しい長期ビジョンを出して1年2カ月ほど経ちましたが、そのあとにも社会は大きく変化しています。

嶋田 最近のニュースで、2022年の出生数が「77万人」（速報値）という衝撃的な数字が発表されたように、少子高齢化が想像以上に進んでいる一方で、新型コロナウイルスの終息が見えてきてインバウンドが急回復するなど、刻々と環境が変化しているのが現実です。変化が加速度的に速くなっているのも、先を見通すのはつくづく難しいと実感しています。私は社員に「これから『想定外』という言葉は通じない」とよく言っていますが、現実はいつも想定を上回って変化する、という前提で将来を見ることがあると考えています。もちろん、環境変化にはスピード感をもって柔軟に対応していきますが、長期ビジョンの基本的な骨格は変えません。

長期ビジョンは長い時間軸を見据えたもので、2030年度を目処にした財務、非財務の具体的なベンチマークを掲げながら、私たちの理想の姿に近づけたいと思っています。

■コロナ後の取り組みと四つのビジョン

——コロナ禍以降の大きな変化が起こ

るなかで阪急電鉄を取り巻く事業環境にも変化があったと思います。どのような対応をされてきたのでしょうか。

嶋田 2023年6月には、阪急電鉄の乗降人員は2018年度比で90%を超える水準まで戻ってきました。実は、新型コロナウイルスの5類移行後は、もつと戻るだろうと期待していたのですが、思っていたよりも回復のピッチは緩やかです。具体的には「定期」に比べて「定期外」が予想よりも戻っていない印象です。

終電ギリギリまでお酒を飲み、走って終電に飛び乗る——そんな光景が減ったように、ライフスタイルは明らかに変わりました。やはり、以前と同じには戻らないと考えています。

こうした変化に対応するかたちで終電の時間を繰り上げ、年末年始の終夜運転も取りやめました。また、朝のラッシュ時に神戸三宮駅などで行っていた特急の2両増結（8両編成→10両編成）を実施しないなど、需要に合わせてサービスを見直しました。

——一連の取り組みに対する利用者の反応はいかがですか。

嶋田 こうした施策は比較的好意的に受け入れていただいているのではないかと思います。また、少子高齢化の長期トレンドの観点からも、正しい判断だったと思っています。

ただ一方で、お客様から「電車がすごく混んでいる」というお声をいただいたのも事実です。2両増結をしなく

なったことが原因だったのではと少し心配しましたが、調べてみると、トータルでは実際の混雑率は下がっていました。やはりコロナ禍で座って通勤出来ていた方にとっては、当時と比較すると「混んでいる」と感じやすくなっているのかもしれない。こうした変化のなかで「座れる通勤電車に対するニーズがある」と、再認識できたのは一つの発見でした。2024年に京都線で有料座席指定サービスを導入する予定ですが、プライベート感や快適性を高め「阪急らしい」と言っていただけのような、質の高いサービスを提供すべく準備を進めています。

コロナ禍でかなり厳しい思いもしましたが、「サービスの質を向上するヒントをいただくいい機会になった」と、今では前向きにとらえています。とはいえ、2023年度末までに2018年度比の95%程度まで戻せればと考えていますので、需要を自ら創り出すという、創業者・小林一三翁の考え方に立ち戻って、さまざまな施策を実施していきたいと思っています。

——長期ビジョンでは四つの戦略を掲げられていますが、阪急電鉄として、どう達成していけるのでしょうか。

嶋田 まず、「持続可能で、教育・文化の充実した豊かなまちづくりを行う」というブレない軸があります。その上に立って、四つの戦略のうち、阪急電鉄として重視するのは「戦略①関西で圧倒的NO.1の沿線の実現」。



宝塚大劇場と阪急電車。

「戦略②コンテンツの魅力の最大化」です。

戦略①については、「ハード」「ソフト」の両面で考えています。

ハード面では、より便利でストレスなく移動ができるようにしていくことと、後ほど詳しくお話する「梅田ビジョン」をはじめとするまちづくりの推進が重要だと考えています。

まず、梅田と十三を経由してシームレスに関西国際空港、新大阪を結ぶ「なにわ筋連絡線」「新大阪連絡線」の実現は大きな目玉です。この計画が実現すれば、阪急沿線から関西国際空港や新大阪へのアクセスが大きく改善するだけでなく、淀川を挟んだ梅田、新大阪、十三が、それぞれの機能を補完し合いながら、一体となって競争力のあるエリアに成長させることができます。

すので、関西経済の成長に大きな役割を果たせると考えています。

そして沿線のまちづくりにも力を入れていきます。これまでも2013年12月に開業した京都線・西山天王山駅や、京都線・洛西口駅・桂駅間の総延長約1kmの高架下エリアを有効活用したT a u t 阪急洛西口の取り組みなどで、沿線のまちのバリエーションアップに一定の成果を上げてきました。「駅」が地域の発展に大きく貢献できる好事例だと思っています。

現在も尼崎市と西宮市の市境を流れる武庫川に架かる橋上に「武庫川新駅」を設置する計画を進めており、両市と話し合いを進めています。地域に元気を吹き込める計画であり、今後10年以内に開業することを目指し、地域の活性化に貢献したいと考えています。

こうした取り組みを同時並行的に進め、定住人口、交流人口の増加を目指します。

——ソフト面ではどんな取り組みを行っているのでしょうか。

嶋田 ソフト面では、現在、私たちを含む関西圏の鉄道7社を運営主体とする「関西M a a S」の取り組みを進めています。大阪・関西万博を契機にサービスを普及させ、ストレスなく関西圏を移動できるという未来図を描いています。

また、「成長市場の活力を取り込む」という視点で、インバウンドへの対応も大きなテーマですから、関係各方面

と協力して、M a a Sを通じて外国人の方々に情報を立体的に提供して、関西をもっと周遊していただくように促すスキームも考えたいと思っています。

——「戦略②コンテンツの魅力の最大化」についてはどうでしょうか。

嶋田 宝塚歌劇は阪急電鉄の最重要コンテンツであり強みですが、さらに応援していただけるような取り組みを進めています。

2015年度から宝塚歌劇のコンテンツを映画館で配信するライブビューイングの取り組みを始めましたが、さらに2020年度からはネットを使ったライブ配信をスタートさせ、2022年度には、あわせて58万人以上にご利用いただきました。劇場や映画館では席数に限りがあるので、裾野を広げる意味ではいい試みだと思います。また、昨年度は、ある公演を200以上の国・地域へと試験的に配信しましたが、そんなに悪くない結果だったと感じています。

加えて、以前は宝塚歌劇に関するさまざまなサービスを利用するのに別々のアカウントが必要でしたが、2021年に「宝塚歌劇共通ID」を設けたことで公演チケットや関連商品の購入、最新ニュースや限定コンテンツの閲覧、劇場近辺の無料W i f i の利用などが一つのアカウントで利用できるようになりました。サービスレベルは向上したと自負していますが、さらにブラッシュアップしていきます。

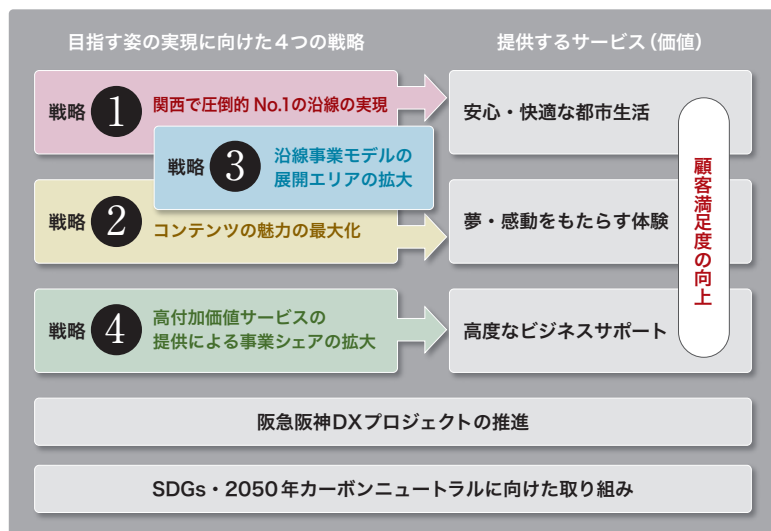
■大きく変貌する梅田の未来像

——梅田エリアが「国際交流拠点」になることを目指した「梅田ビジョン」策定の背景についてもお聞かせください。

嶋田 関西では、2025年の大阪・関西万博や、I R（統合型リゾート）の開業などの追い風もあり、大阪に対する期待が高まっています。梅田はコンパクトに都市機能が集積しており、その中で中心的な役割を果たすことができと思っています。今後、当社の新線計画に加えて、神戸空港の国際化、リニア中央新幹線などのインフラ整備が実現すれば、交通の要衝としての梅田の重要度はさらに増し、空と陸の玄関口として、ビジネスパーソンやインバウンド、国内の主要都市や近郊から集まる人々のパワーを取り込むことができます。

梅田エリアは、西日本最大の交通の結節点であり、また当社グループにおける最大の事業拠点です。私たちは梅田を「国際交流拠点」として、世界的に見ても競争力のあるまちにしたいという強い思いを持っており、その思いを対外的に発表したのが「梅田ビジョン」です。このビジョンをきっかけに、産官学の多くの皆さんに「梅田をもっと魅力的にしたい」と共感していただければ、当社1社ではできないような大きな変化を起こせると考えています。人口減少が進み、マーケットのパイが縮小するなかでは、高度経済成長期

■長期ビジョンの全体像



持続的な企業価値の向上

持続可能な社会の実現へ

のようにライバル同士でパイを奪い合えば共倒れになるでしょう。これからは、同じ地域で事業を営み、地域を活性化させるという目的を持つ仲間と協力し合うことで、より大きな変化を起こせますし、新たな需要の創出もできると思っています。その点で、梅田にはその伸びしろがまだまだあります。

——「梅田ビジョン」が実現すると、

どんなまちになるのでしょうか。

嶋田 阪急大阪梅田駅周辺のバリエーションを進める「芝田1丁目計画」は、梅田ビジョンを形にして行く上での最重要プロジェクトです。今後幅広い視点から梅田の新しい姿をお示しし、梅田をより「訪れたいまち」「住みたいまち」にするきっかけにしたいと思っています。

そこで実現したいことの一つは、梅田に欠けている「まちの顔」をつくることです。渋谷のスクランブル交差点やニューヨークのタイムズスクエア前のような世界的に認知されたスポットや記憶に残るような場所を形にできればと思います。

また、梅田は地下道が発達しているがゆえに、地上を歩きやすいまちになっていません。この計画をきっかけに、「地上を歩きたくなるまち」にしたいと考えています。

そして、これまで別々のまちとして捉えがちだった梅田、十三、新大阪の3エリアとその周縁部を一つの経済圏として「面的に捉え直すことで、それぞれのまちのポテンシャルを引き出せればと思っています。

——十三駅近くで阪急阪

神不動産が建設中の複合施設「ジオタワー大阪十三」の建設現場を見ましたが、超高層マンションが出現すれば、まちの雰囲気が一変しそうです。

嶋田 十三駅周辺は昔から下町の歓楽街のイメージが強く、ファミリー層が住みやすいエリアとはいえませんでした。現在建設中のジオタワー大阪十三は、地上39階建の超高層マンションに加え、図書館や保育・学童施設などを含む複合開発で、梅田に近い交通至便なエリアにファミリー層が安心して暮らせる象徴として、まちの雰囲気を変えるきっかけになると思います。

十三駅は今も阪急電鉄の3線（神戸線、宝塚線、京都線）の分岐点ですし、将来は「なにわ筋連絡線」と「新大阪連絡線」とも結節します。交通便利性がさらに上がり、街としての機能性に富み、ファミリー層が住めるまちという魅力的でおもしろいエリアになると思います。

また、京都線で進めている「淡路駅付近連続立体交差事業」（淡路駅を中心として）に京都本線・駅付近・駅付近と千里線・駅付近・駅付近の総延長距離7・1kmにわたる連続立体交差事業）が完成すれば、十三・新大阪にも比較的近い淡路駅



周辺にも広大な高架下の空間が生まれますので、これを有効活用することでもまちを大きく変えられます。

梅田を中心に十三、新大阪やその周縁部に意図を持ったさまざまな開発を組み合わせて、新しい活力を生みだしていきたいと思っています。

——梅田を中心とするエリアの大きな可能性を理解することができました。

嶋田 これからも、さまざまなステークホルダーとの協力関係を深化させながら、人が集まり、交流が生まれるまちづくりを形にすることによって、地域の活性化に貢献していきます。そうした取り組みは私たちにも大きなメリットをもたらしてくれます。まちづくりを行う事業者として「私たちがどう変わるか」を探索しながら、さまざまな社会課題を解決する提案をしていくべく、使命感と責任感を持って取り組んでいきたいと思っています。

特集…深める沿線、拡げるフイールド

「長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み」

阪急電鉄における

沿線価値の向上への
取り組み

阪急阪神ホールディングスでは、2040年に向けた長期ビジョンにおいて「深める沿線」をスローガンの一つとしており、さまざまな側面から沿線価値の向上に取り組んでいる。大阪梅田を中心に神戸、宝塚、京都を結び、関西で重要な役割を果たす阪急電鉄では具体的にどのような取り組みを行っているのか。今後、どのような沿線をつくろうとしているのか。阪急電鉄のこれまでの取り組みを振り返りつつ、阪急沿線の未来について話を伺う。

取材・文●清水友樹／撮影●織本知之／写真提供●阪急電鉄株式会社



■目指すのは「幸せになる沿線」

阪急電鉄では、長期ビジョンに掲げる「深める沿線」というスローガンのもと、沿線価値の向上への取り組みを多角的に進めている。そこで阪急電鉄が注力するのが次の3点だ。

① 駅を中心とした利便・にぎわいのさらなる創出

② サービス・利便性の向上

③ 路線の延伸や駅の新設

こうした取り組みにあたり、阪急電鉄は、その原点として、創業者・小林一三氏が描いていた「みんなが幸せになる」という姿を目指している。

その「幸せ」の大前提にあるのは、「安心・安全」だ。「無事故、安全運行はもちろんのこと、利益のために地域の防災や防犯も含めた安心・安全を犠牲にしたり、サービスレベルを低下させたりしてはいけない」と上村正美専務取締役は強調する。

社会や生活様式、鉄道利用者のニーズがいくら変わろうともそれは変わらない。一方で、社会の変化やニーズに合わせたサービスのアップデートも欠かせない。

「過去の実績や現状から未来を考えるのではなく、『ありたい姿・あるべき姿』を描いたうえで、未来から逆算して『いま何をすべきか』を考えるバックキャスト思考が必要です。その究極が『みんなが幸せになる』ということだと考えています」と上村



専務取締役 都市交通事業本部長

上村正美
Masayoshi UEMURA

専務が語るように、阪急電鉄は、「未来のあるべき姿（『みんなが幸せなる』）を実現するために、『いま何をすべきか』を考え、沿線価値の向上に取り組んでいる。

■駅中心のまちづくり

「みんなが幸せになる」という理想像は、阪急電鉄が推し進める「駅を中心とした利便・にぎわいのさらなる創出」にも表れている。2014年に国土交通省が策定した「国土のグランドデザイン2050」では、「コンパクト＋ネットワーク」をキーワードに、人口減少下で各種都市機能の選択と集中を進め、「コンパクトな拠点」と「ネットワークの構築」を重視する考え方が示された。

みんなが住みたいところに住む——それは理想だが、少子高齢化が進む日本では、今後、税収が減り地方自治体が管轄するすべてのインフラを維持・整備し続けていくのは財政面で難しくなっていくだろう。しかし、さまざまな機能をコンパクトな拠点に集約

特集：深める沿線、拡げるフィールド

【長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み】



上／高架の柱を表すTとTがつくる高架下で、人と人が出会う（au）ことを表現した「TauT」のロゴ。中／休憩スペースやサークル活動など憩いの場として一般利用できるほか、事前申込みにより占用利用できる。下／京都にゆかりのある飲食・食物販店などが入る。



美しい山並みを望む洛西口の自然環境に調和するトートひろば。歩道との仕切りや段差をなくしたユニバーサル仕様となっている。

してネットワーク化できれば、生活の質を担保しながら、インフラの維持・整備の費用を低減し、持続可能なまちづくりが可能になる。

京都線・洛西駅・桂駅間の高架下の空間に誕生した「TauT 阪急洛西口」は、駅を中心とした「コンパクトなまちづくり」を具現化し、駅周辺にぎわいをもたらした好例といえる。

連続立体交差事業の場合、高架下利用の按分率は、一般的に行政が15%、鉄道事業者が85%となっている。これまでは行政と鉄道事業者はそれぞれの主張でスペースを分け合い、利用する地域住民の使い勝手は二の次になりがちだった。しかし、「TauT 阪急洛西口」では、地域住民の利便性を優先する方向で阪急電鉄と京都市の思いが一致。開発前に連携協定を締結し、開発段階から両者が協力することで、地域住民の幸せを中心に考えたまちづくりを行うことにした。

「コミュニケーション型のまちづくり」というコンセプトのもと、地域住民や地域NPOなども巻き込みながら開発を進め、スーパーや飲食店などの商業施設、ライブラリーや広場などの公共施設を効果的に配置。利用する人々を中心としたまちづくりを行ったのだ。イベント広場や花壇を設置し、地域住民の交流を促す場もつくった。

「TauT 阪急洛西口」がオープンする前から、洛西駅周辺にはマンションなどが立ち並び、阪急電鉄の乗

客は増加傾向にあった。

オープン後に阪急電鉄が関わってきただ交流を促す取り組みは、さらなるにぎわいをもたらす、地域コミュニティの活性化にもつながるなど、好循環を生んでいる。

「TauT 阪急洛西口」のまちづくりは、公益社団法人日本都市計画学会関西支部が表彰する「関西まちづくり賞」（2021年度）を受賞。駅を中心としたコンパクトなまちづくりの成功事例として高く評価されている。

■自治体との連携が進む背景

沿線人口が増加していた時代は、鉄道を利用する人は自然に増えた。しかし、1991年をピークに人口増加のトレンドは変化。1995年の阪神淡路大震災や2008年のリーマンショック、そして長期化したデフレ、さらには少子化の進展もあって鉄道事業者のみならず沿線の自治体にも「このままでは先細ってしまう」という危機感が高まっていく。

こうした危機感、自治体と鉄道会社が運命共同体であることを再認識させることになった。

とはいえ、「TauT 阪急洛西口」で京都市と連携協定を結ぶことを可能にしたのは、それまでに地道に築いてきた関係性があったからで、一朝一夕に成し遂げられたものではない。

京都市は、1999年に策定した



上／テナントには「阪急レンタサイクル」が入る。左／駅前のロータリー。周辺へのアクセスも良好。下／「BAKEHOUSE Mère」の天然酵母パンは幅広い世代に人気。



「洛西高架下子ども大学らくさい生き物ラボ」（共催：京都市）の様子。「taught (teachの過去分詞形)」の響きを連想させるTaut（トート）には「教えあう、学びあう」という願いも込めている。

「京都市基本構想」で「歩くまち・京都」を掲げ、クルマ中心の社会から「歩く」を中心にしたまちへの転換を目指した。なかでも、地元から要望があった、京都市の東西を貫く幹線道路である「四条通（烏丸通～川端通）」の歩道拡幅事業は、歩行者や公共交通を優先するために車線数を減らして歩道を拡幅するという挑戦的な計画だった。

この事業は2018年に完成したが、その過程で生まれた多くの課題の解決に共に取り組むなかで、阪急電鉄は京都市と信頼関係を築いてきた。その後、烏丸通～木屋町通の約1.1kmをつなぐ「四条通地下道活性化事業」でも京都市・地元商店街と協力して成果を上げるなど、良好な関係が続いている。

「まちににぎわいをもたらす、人が集まりそこに住みたいと思っていたら、地域をより良くする——それは阪急電鉄と自治体の共通の思いです。これを共有することが、グループのスローガン『深める沿線』を実現するための近道でもありと考えています。今後、こうした取り組みを他の自治体にも水平展開していきたいと思っています」と上村専務は語る。

市境の橋上でなく、どちらかの市側に新駅を設置すれば早い段階で新駅はできていたかもしれない。

しかし、阪急電鉄は時間がかかろうとも「両市側から利用できる駅」にこだわった。もし片方の市からだけしかアクセスできなければ、両岸の活性化にはつながらず、メリットが半分以下になってしまうからだ。実現すれば両市の周辺エリアの活性化が期待できる。

新駅設置やまちづくりは、計画から実現まで長い時間を要する。関係する自治体と話し合う過程では、やむを得ない事情で方針が転換されたり、計画が進まなくなったりするケースもある。

「長年、自治体とお話をさせていたいて感じているのは、当社も含め、現時点では属人的になっている面は否定できない」と上村専務が言うように、人と人の関係に依存している部分があるのも事実だ。

そこで、さまざまな仕組みを整備し

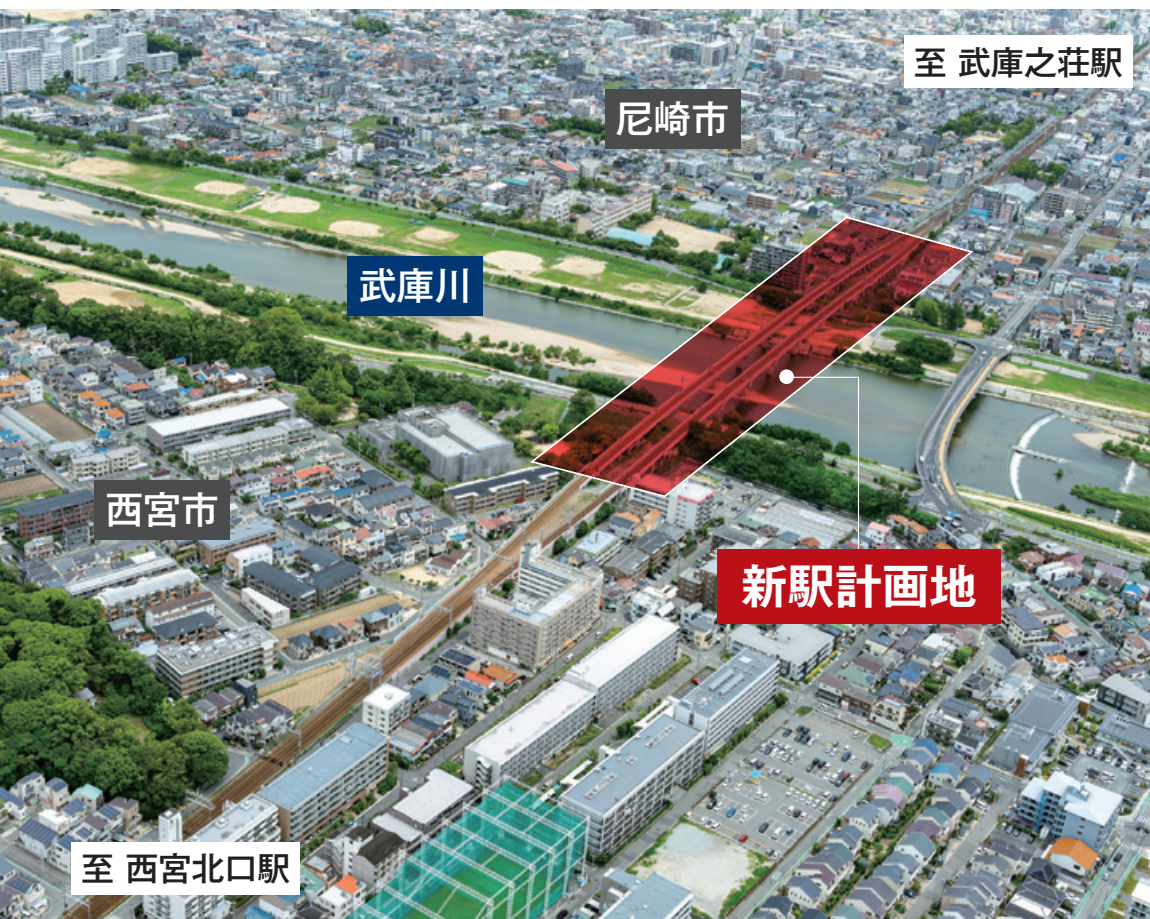
■二つの市をつなぐ武庫川新駅

阪急神戸線では、新駅を設置する動きがある。2022年11月、西宮市、尼崎市、阪急電鉄の三者によって、武庫之

荘駅～西宮北口駅間に新設される武庫川新駅に関する基本合意書が締結され、今後10年以内での開業を目指している。尼崎市と西宮市の境界となる武庫川に架かる橋の上に設置される武庫川新駅の構想は1942年にはすでにあった。なかなか進展しない状態が続いていたが、両市長のリーダーシップに加え、阪急電鉄が両市と長い時間をかけて信頼関係を築いてきた結果、基本合意書の締結までこぎつけた。

特集：深める沿線、拡げるフィールド

【長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み】



「武庫川新駅（仮称）」が設置される武庫川橋梁。



2022年11月、尼崎市役所で西宮市、尼崎市、阪急電鉄株式会社の代表者が会合された「阪急神戸線武庫之荘駅～西宮北口駅間の新駅設置等に関する基本合意書」署名の様子。

西宮市、尼崎市間に掛かる武庫川橋梁上の新駅計画地。

つつ、自治体との関係を「人と人」の信頼関係から「組織と組織」の関係に深化させることが重要だと上村専務は考えている。

■お客様の満足度向上の取り組み

阪急電鉄が駅周辺の開発と並んで注力しているのが「お客様の満足度向上」の取り組みだ。

2023年4月1日から「鉄道駅バリアフリー料金制度」を導入して普通運賃に一律10円の上乗せが始まったが、それに先んじて春日野道駅のホームドアやエレベーターの設置、淡路駅のバリアフリートイレの設置などを実施してきた。今後、その他の駅でも、順次整備を進めていく。

阪急電鉄では、とくに女性利用者からの要望が多かった「きれいなトイレ」を実現する「駅トイレリフレッシュプロジェクト」にも力を入れている。

具体的には、トイレの快適性や機能性を向上させるほか、環境にも配慮し、施工時に出る廃材の削減にも努めている。

すでに、2022年度末時点で全体の53・8%のトイレが改修され、2025年度中にはすべての改修が完了する予定だ。

しかし、それで利用者のニーズを満たすと阪急電鉄は考えていない。「女性用トイレだけにできてしまう行列の解消や、LGBTQ対応などの課題は

まだあります。それらに対応するため、プロジェクトの完了以降にも時代に合った改良を行うことを検討しています」と上村専務。阪急電鉄は外部機関が実施する顧客満足度調査において、14年連続で1位の評価を受けているが、ためまぬ努力を続けていく姿勢を強く示す。

また大阪・関西万博を見据え、2024年度までに全駅でQRコードに対応した改札機を導入し、スマホを使って改札を通過できるようにする。関西の鉄道各社などで共同開発する「関西Maas」アプリにも対応し、国内の利用者だけでなくインバウンドの利用も促進する。

このほかにも、電車内での犯罪やトラブルを防止する目的で2023年8月末から神戸線・宝塚線・京都線の列車で車内防犯カメラの設置と本格運用を順次始め、2027年度末までに全車両へと拡大する。

「2022年10月から、防犯カメラの設置に向けた試験を行っていました。この結果、ドアの上部に1両あたり少なくとも3台のカメラを設置すれば、十分に車内の状況を確認することができ、これにより、犯罪の抑止効果を高めることができると考えています。また、リアルタイムで映像と音声を確認できる機能を備えており、万が一、重大事件が起こったときに素早く対処できるよう、警察との連携も強化していきたい」と上村専務は語る。



2022 年グッドデザイン・ロングライフデザイン賞を受賞した阪急電車のデザイン。



十三駅の可動式ホーム柵。



改修されたバリアフリートイレ。



車内でトラブル発生の際、リアルタイムで映像と音声を確認できる防犯カメラ。

将来的にはAI認識技術を活用して車内ごとの混雑状況をリアルタイムに確認できる「見える化」にも対応することも検討している。現状、都市鉄道の整備水準として、混雑率（＝輸送人員・輸送力）を平均150%以下にするという目標がある。コロナ禍を経てその目標は達成されているが、同時に、利用者の感覚も変化し、以前よりも混雑していると感じやすくなっている。アプリで混雑状況がわかれば、乗客は自分の意志で車両を選択できる。また、分散乗車を促すことにもなり、快適な乗車につながる。

阪や、関西の3空港（関西国際・大阪国際・神戸）とリンクすることが沿線価値の向上につながるという考えのもと、阪急電鉄は新たなネットワーク構築を国などに対して提案してきた。

今後は、阪急電鉄の子会社・北大阪急行の延伸（千里中央駅～箕面萱野駅）、なにわ筋連絡線（JR大阪駅（うめきたエリア）地下ホーム～十三駅）、新大阪連絡線（十三駅～新大阪駅）などが予定・計画されるなど、ネットワーク拡大が続く。

このように阪急電鉄は「お客様の満足度向上」を推進するため、さまざまなニーズに耳を傾け、サービス向上につなげている。

2023年3月23日には北大阪急行電鉄が千里中央駅から北に2・5km延伸する。一般的にまちづくりは新線開業後に本格化するが、この計画では箕面市とともに、新設される箕面船場阪大前駅、箕面萱野駅の周辺エリアのまちづくりが新線の建設と同時並行で進められた。

こうした姿勢や取り組みは利用者に伝わるものだ。それが一つの形になったのが、阪急電鉄のトレッドマークともいえるマルーンカラーなど、車両デザインが2022年度グッドデザイン・ロングライフデザイン賞を受賞したことだ。

すでに大阪大学外国語学部が箕面船場阪大前駅へと移転してきており、箕面市立文化芸術劇場などの公共施設が駅周辺に建設された。

「お客様による推薦で、車両のデザインが認められたのは当社としてとても誇らしく、うれしい出来事でした。今後も愛される取り組みを続けてきたい」と上村専務は語る。

新線開業時には、ある程度まちが完成されている状態になっている。マンションや住宅の建設も進んでおり、すでに沿線では地価上昇といった効果も表れているという。

■ 強固な交通ネットワークの構築

この延伸によって、自動車から鉄道への移動手段の転換が促され、環境負荷軽減も期待できる。

関西へのアクセスの窓口である新大

また、住みやすいまちとなった新駅周辺には、これまで以上に住みたいと

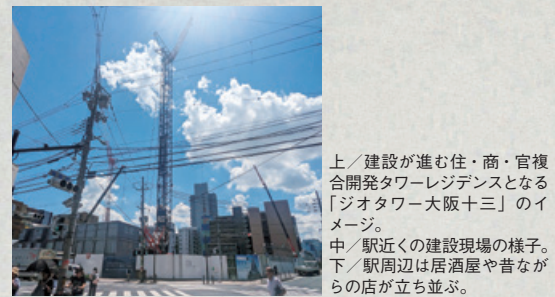
特集：深める沿線、拡げるフィールド

[長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み]

■阪急電鉄が計画する2つの連絡線



重要拠点となる十三エリア



上／建設が進む住・商・官複合開発タワーレジデンスとなる「ジオタワー大阪十三」のイメージ。
中／駅近くの建設現場の様子。
下／駅周辺は居酒屋や昔ながらの店が立ち並ぶ。



思う人が増え、新線の利用者増につながるだろう。

このように北大阪急行電鉄の延伸は、鉄道事業者だけでなく、箕面市や沿線住民も幸せにするプロジェクトになっているのだ。

次に実現が期待されているのは、2031年春の開業を目標に整備が進められている「なにわ筋線」との同時開業を目指す「なにわ筋連絡線」と「新大阪連絡線」だ。

この二つの連絡線が同時に開業すると、新大阪駅から十三駅、JR大阪駅(うめきたエリア) 地下ホームを経由してなにわ筋線へと乗り入れ、さらにJR線・南海線を通じて関西国際空港までの直通運転が可能になる。

なお阪急電鉄は「標準軌」、JRと南海電鉄は「狭軌」と線路幅が異なる。JR線・南海線に乗り入れるために阪急電鉄は「狭軌」で二つの連絡線を建設するが、この連絡線は既存の三路線(神戸線・宝塚線・京都線)との直通運転は行わない。

この連絡線の計画で大きく変わりそうなのが十三駅だ。

神戸線・宝塚線・京都線が分岐する交通の結節点が、「なにわ筋連絡線」「新大阪連絡線」そして「なにわ筋線」の開通で新幹線・新大阪駅、関西国際空港と直結することになる。

さらに将来的にはリニア中央新幹線、北陸新幹線も新大阪駅につながるため、十三駅のハブとしての重要性が

さらに増すことは間違いない。

■今後実現が期待される路線

阪急電鉄の曾根駅から大阪国際空港に直接乗り入れる阪急大阪空港線の実現についても未来図には入っている。

同路線の整備は、2017年度の国の調査において、費用便益比が高いとの位置づけが示されたが、当時の航空需要等をもって検討した場合、収支採算性については課題があるとの結論が出ている。

「新線は京阪神エリアの多くの人に便益がある計画ですが、現状では空港線が通る予定の豊中市が資金を負担する仕組みになっています。新たな分担スキームも考えられるのではないのでしょうか」と上村専務は指摘する。

今後、空港を重要なインフラとしてどう活用するか。それをまちづくりとどうつなげていくか――

政治・行政の関係者、地域住民などとの合意形成をしていくことは簡単ではないが、阪急電鉄の「思い」を理解してもらいながら、計画を推進していきたい意向だ。

これまで紹介したさまざまな取り組みにより、大きく変貌しつつある梅田と沿線の今後には、大きな注目が集まっている。

阪急電鉄が抱く沿線価値の向上への「思い」は将来、必ず「幸せになる沿線」という形になって現れることだろう。



グラングリーン大阪の完成予想イメージ（提供：グラングリーン大阪開発事業者）。

REPORT. II 「大阪梅田エリア」 国際交流拠点への展望

特集：深める沿線、拡げるフィールド

「長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み」

大阪・関西万博やJR（統合型リゾート）に注目が集まるなか、大阪・梅田も大きく変わりつつある。

2022年5月、阪急阪神ホールディングスグループでは「梅田ビジョン」を発表。この実現のため、大阪梅田ならではの「独自価値」を高め、「新産業創出拠点」及び「国際観光拠点」としての都市機能を実現させて、「国際交流拠点（世界の人々が働きたい街、訪れたい街）」となるよう、そのプレゼンスを向上させていく方針を示した。ここでは阪急電鉄が携わっている大規模プロジェクト「グラングリーン大阪（うめきた2期）」の取り組みを中心に、ハード、ソフトの両面で変貌を遂げる梅田の今後について話を伺う。

取材：文●清水友樹
撮影●織本知之／写真提供●阪急電鉄株式会社



GRAND GREEN OSAKA
グラングリーン大阪



左上／イエローとグリーンの2色で構成されたグラングリーン大阪のロゴ。筆記体の「g」が重なるデザイン 左／うめきた2期の配置図。

特集：深める沿線、拡げるフィールド

【長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み】



左／生誕150年となる創業者・小林一三氏。右／梅田阪急ビル（1972年頃）。

■今も昔も変わらない梅田の重要性

阪急電鉄の創業者・小林一三氏は、宝塚歌劇団や日本初のターミナルデパートをつくったほか、沿線の住宅開発を進め、当時はまだなかったローンで販売するなど、斬新な発想で鉄道のビジネスモデルを創造したことで知られる。その根底にあったのは、中心地・梅田と沿線の双方ににぎわいをもたらすことで鉄道需要を生み出し、人々の生活をさまざまな側面から豊かにすることだった。

創業当時から梅田はターミナル駅として最も重要な駅だった。阪急電鉄沿線まちづくり推進部の高岸実良部長

が、「梅田の価値を高めていくことによって沿線の価値が高まり、沿線の価値を高めることで梅田の価値が高まる——その考え方は変わっていないし、今後変わらないでしょう」と語るように、梅田は今も西日本最大の交通の結節点である。

徒歩圏内に商業施設や、オフィス、エンタテインメントが集積する梅田。

ここまでコンパクトに都市機能が集積した都市は世界的にも珍しく、一つの特徴になっている。端的に言えば、「何でもあつて、使いやすいまち」ということだ。

今後、梅田では「なにわ筋線」や「なにわ筋連絡線」、「新大阪連絡線」が接続し、新大阪駅から関西国際空港に直通列車が走るようになる。

また2025年には神戸空港の国際化、そしてリニア中央新幹線や北陸新幹線の新大阪駅への延伸計画もある。関西の空と陸の玄関口としての役割がますます大きくなるが、「時代の変化に合わせて考えるべき課題は二つある」と高岸部長は指摘する。

■これからの梅田に求められる機能

一つは、ネットショッピングが当たり前となり、また、新型コロナによって在宅勤務やフードデリバリーサービスが急速に普及するなど、外出の必然性が薄れてきたことへの対応だ。これは、阪急電鉄に「都市とは？」都心と

は？梅田とは？」と問いかけ、再定義を促すきっかけになった。

「仕事や買い物などの目的がなくなっても行きたくなるような魅力を高めることが求められている」と高岸部長が指摘するように、これまでとは違う魅力で梅田に人を惹きつける必要性が増している。

もう一つは、国際化が進むなかで世界の都市との競争をいかに勝ち抜くかという国際的視点だ。関西が世界から人や企業、投資を引き付けるエリアになるためには、新しいビジネスを生み出すイノベーションの場や仕掛けが重要になる。また観光においても、MICE機能の強化は必須であり、シンガポールや韓国などの諸外国が競争相手になる。このような環境において、阪急電鉄が梅田ビジョンで目指す「国際交流拠点」を実現するためには、当然のことながらドメスティックな視点だけでは対応できない。

■協力を生むエリアマネジメント体制

阪急電鉄は、梅田の持続的な発展を目指すし、効果的なエリアマネジメントを行うことを目的として設立された「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」の一員だ。「梅田をよくしたい」という共通の思いのもとに集まった阪神電気鉄道、JR西日本、一般社団法人グランフロント大阪TMO、大阪メトロとともに梅田

エリア全体の魅力と、競争力、集客力、地域力を高めるための活動を行ってきた。

その活動は、防災意識を高めるためのポスター掲示、セミナーの開催などのほか、複合商業施設グランフロント大阪にあるうめきた広場での「ゆかたde盆踊り」の開催、打ち水をして梅田のまちを涼しく演出する「梅田打ち水大作戦」の実施や都市型マルシェの開催など多岐にわたる。

こうしたイベントは季節ごとのにぎわいを生み、「訪れたくなる」まちとしての価値向上につながっている。

阪急電鉄としても、こうした協力関係を継続しながら、今後もさまざまな取り組みを活性化させていく方針だ。

■梅田を「歩きたくなるまち」へ

一方、高度な都市機能が集積した梅田エリアの課題の一つが、「『歩いて楽しい』まちづくり」が不十分であることだ。

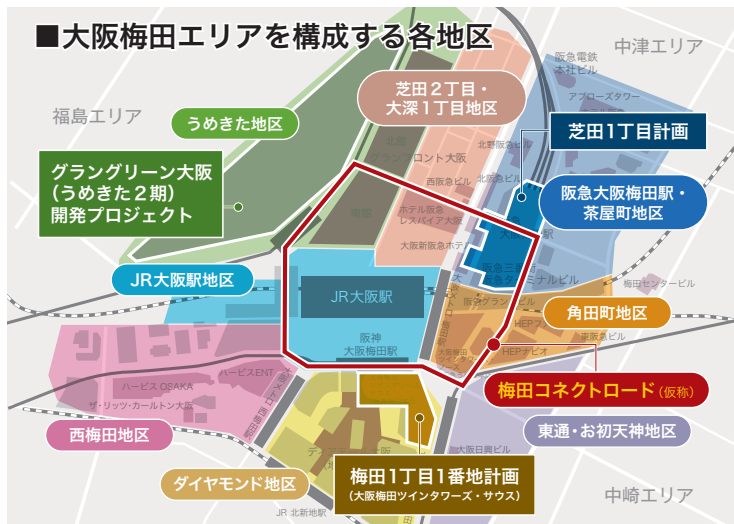
梅田は自動車を優先したまちづくりが行われてきた歴史的経緯がある。そ



都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部長

高岸実良
Chikara TAKAGISHI

■大阪梅田エリアを構成する各地区



上／オフィスや商業施設が集まる地区「大阪ダイヤモンド地区」で行われた都市型マルシェ「Fasaka Market (ファスカマーケット)」。



■大阪梅田エリアが目指す街の姿



開発が進むと進むグラングリーン大阪。

の結果、地下街が縦横に広がり発展した。歩行者は地下街を歩くことが当たり前になり、地上は人々が歩くことに配慮した整備が十分にされてこなかった。

時代は変わり、交通手段の自動車分担率は減少傾向にある。また、国土交通省も中心市街地の活性化、公共交通の推進、環境改善、健康的なライフスタイルなど多岐にわたる分野の多様な課題を解決するため、「歩いて楽しい」「まちづくり」を推進している。

こうした流れもあり、梅田を「お散歩が楽しめるまち」にするべく整備を進めている。

歩道の拡幅や歩道にルーフやベンチ、デッキを設置するといった物理的な空間整備を行ってきたほか、都市型マルシェの開催、キッチンカーの誘致などを行い、歩道ににぎわいをもたらす施策も行ってきた。

「人々の流れを変えるために、今後は歩道にカフェを出店させたり、楽器を弾く人を登場させたりして驚きや楽しさを演出していきたい」と語るように、高岸部長は斬新なアイデアでまちを盛り上げていきたいと考えている。

梅田をこれまで以上に「訪れたいまち」にするためには、歩きやすいまちにすることが不可欠であると阪急電鉄は考えている。

今後関係者と意見交換しながら、さまざまな実証実験を行い、「クルマ中心」から「ひと中心」の空間づくり

に向けた機運を盛り上げていき、まちづくりを推進していくという。

■国際交流拠点・梅田の未来像

梅田ビジョンの目玉の一つである「グラングリーン大阪（うめきた2期）」。

その北街区の賃貸棟と、北街区と南街区の間につくられる4・5ヘクタールの公園の一部が、2024年夏に先行してまちびらきする。大阪・関西万博直前の2025年春には、残る南街区の賃貸棟が開業する予定になっている。

これにより現在開発が進むJR大阪駅北側は、まちの姿が大きく変わることになる。

阪急電鉄は、三菱地所やオリックス不動産など開発事業者9社の一員としてさまざまな取り組みに関与する。

その一つが関西の強みである「アカデミア」を生かす取り組みだ。関西には京都大学、大阪大学、神戸大学をはじめ、国際的に評価が高い研究機関や独創的な取り組みを行うベンチャー企業が多い。

そこで阪急電鉄は、「グラングリーン大阪」に大学や研究機関、企業の共創が生まれるオープンイノベーションとなるような「場」を提供し、新産業が活発に創出される下支えをしたいと考えている。

また、阪急電鉄は関西経済連合会や大阪商工会議所、大阪府、大阪市など

特集：深める沿線、拡げるフィールド

【長期ビジョンで次世代のまちづくりを推進する阪急電鉄の取り組み】



大阪梅田エリア（西南向き）を上空から見た様子（2023年8月撮影）。

と官民連携で設立された「一般社団法人うめきた未来イノベーション機構（U-FINO）」に参画。この組織は「グラングリーン大阪」で交流する大学、研究機関、企業をつなぐハブ機能の役割を担う。いわば、イノベーション創出を促進させる「仕掛け」だ。

イノベーション拠点としてのグラングリーン大阪の成長と発展に、「場」と「仕掛け」の両面から寄与していく。さらに、コンパクトにまとまった都市機能を有機的につなげることで、「出会いと交流を促進するまち」を目指す。例えば、グラングリーン大阪の完成で誕生する4・5ヘクタールの都市公園とカンファレンス施設を一体的に使ったMICEを誘致する構想がある。

「公共空間を活用することで、ほかにはないにぎわいを演出しながら、まち全体でここできかないようなおもてなし、交流や出会いの形をつくることができるのではないか。『梅田らしさの創出』にも取り組んでいきたい」と高岸部長は語る。

■「共創」が生む新しい梅田

これまでも触れているように、梅田ビジョンを推進するうえでのキーワードは「共創」だ。阪急電鉄はグラングリーン大阪以外にも多方面から共創が生まれる場や仕掛けづくりで関西圏の発展に寄与している。

阪急電鉄は梅田周辺に多くの施設を保有していることから、こうした資産を活用し、従来は梅田で出店できなかった飲食店やショップを誘致したりスタートアップ企業などにチャレンジできる「場」と「機会」を提供したりするなど、起業支援にも積極的だ。すでに2014年に大阪・関西を拠点とし、新たなビジネスの立ち上げを目指すスタートアップを応援する会員制のワークプレイス「GVH#5」を開設するなど、「梅田IIチャレンジ」というイメージを確固たるものにしていきたい考えだ。

また、阪急阪神ホールディングスグループとしては、行政や経済団体とともに、海外から大阪への参入を目指すスタートアップの相談窓口「OSaka Landing Pad」を2021年12月に開設した。2022年4月の本格稼働以降、ASEAN諸国や欧米のスタートアップや支援機関から引き合いがあり、その数は増えているという。加えて、グループの一員である都市活力研究所では「関西イノベーションイニシアチブ（KSI）」の代表機関を務め、大学とスタートアップとのマッチングなども行っている。

大阪が国際交流都市としての地位を高めるには、関西圏の中心地・梅田の開発を進める阪急電鉄が重要な役割を担うことは間違いない。これからの梅田、そして阪急電鉄の取り組みにはますます目が離せなくなっている。

鉄道とバスの二刀流で挑む

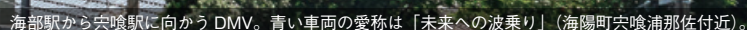
地域活性化への

取り組み

2021年12月に世界で初めてDMVを導入。新たなスタートを切った。

輸送手段としてだけでなく、観光の起爆剤としても地域からの期待は大きい。導入に至った経緯と現状をレポートする。

撮影◎加藤有紀



イギリスやドイツをはじめ、国内でもいくつかの鉄道会社が開発を試みたものの実用化に至らなかったDMV (Dual Mode Vehicle)。しかし、徳島県の阿佐海岸鉄道株式会社が世界で初めて導入に成功し、2021年12月から運行を開始した。DMVは、直訳すれば「二つの形態の車両」となる。つまり、鉄道とバスの両機能を備えた乗り物である。

もともと阿佐海岸鉄道は、1992年に阿佐東線を開業し、気動車で海部駅（徳島県海陽町）から甲浦駅（高知県東洋町）まで運行していた。わずか3駅ではあったが、当初は年間17万人を超える利用者がいた。ところが、過疎化・少子化が進み人口が半分近くにまで落ち込んでしまった。とくに打撃となったのは、学校の統廃合が行われ定期利用者が激減したことだ。

こうした状況で、それまでと変わらぬやり方をしていたら、業績は右肩下がりになるのは明らか。待ったなしで新たな取り組みが求められた。

■ネガティブな特性をポジティブに

当時の阿佐東線は通学客がいないこともあって、朝夕のラッシュなど一定の時刻に混雑することがなかった。一方で、観光客の利用自体は少しずつ増えていた。こうした、他社にはない特性が、DMVにぴったりのだったのだ。

DMVを運行させるにあたって、国

土交通省から以下の条件が出された。

- ・単線であること。
- ・単車走行であること。
- ・DMVの専用線区であること。

現在利用されているDMV車両の座席は18席にすぎない。しかも、連結もできず行き違いもできないとなれば、運べる乗客数は限られる。ところが、ラッシュのない阿佐東線の状況を考えるとかえって効率的とも言える。というのも、マイクロスバスを改良した車両は、鉄道としての基準を満たすため内梁の補強を施しているが、それでも軽いため燃費が良く、同じ燃料で気動車の3〜4倍の距離を走行できる。また、線路が痛みにくく線路の保守などのメンテナンス費用も少なくて済むのだ。

ただし、メリットばかりではない。DMVは鉄道用の鉄車輪と道路用のゴムタイヤを備え付け、モードチェンジを行いながら走行する。そのため、会社は、鉄道会社とバス会社の二つを運営する力量を備えなければならぬ。安全管理や運転士の休憩時間などに関する法律遵守も必須である。

さらに運転士は、鉄道車両を運転する「動力車操縦者運転免許」と、バスを運転する「中型自動車第二種免許」の両方を所持する義務がある。現在6名いる運転士のうち2名は、もともと大型二種免許は持っていたが、DMVを運転するために、新たに動力車操縦者運転免許を取得する必要があり、大変な努力を要したという。

一時的ではあるが、設備投資も増える。DMVの車体に合わせて、低床ホームの設置やJR牟岐線との接続部の線路切り離し、モードチェンジを行う場所には、専用の施設をつくる必要がある。こうした数々の難題をクリアしての世界初である。

現在、平日には、阿波海南文化村からバスモードで出発し、阿波海南駅で鉄道モードに切り替え甲浦駅まで線路を走り、またバスモードへ切り替えて道の駅穴喰温泉へ向かうというルートを往復する。加えて、土日祝日には室戸岬を超えて、海の駅とろむまでを1往復運行している。

DMVの運行管理は普通の鉄道信号を使ったものとは違い、携帯電話回線を利用した独自の運転保安システムによって行われている。線路上はともかく、道路では一般車両による事故や渋滞も起きる。そこを走行しながら定刻通りに鉄道区間に入り込むのは簡単なことではない。しかし、優れたシステムと運転士の技術がそれを可能にしている。

■使命と業績のバランス

なお、この地域におけるDMVは、単なる輸送手段に終わらない。阿佐海岸鉄道株式会社代表取締役専務である大谷尚義氏は語る。

「一つには、大規模災害時の役割があります。鉄道部分が高架となってい

るため、津波などで唯一の幹線道路である国道55号線が遮断されても交通機能が維持できます。あるいは、万が一線路が使えない状態となっても道路が無事であればバスとして走ることができ、交通機能の維持およびいち早い回復という点も期待されています」

「もう一つ重要なのが観光の起爆剤としての役割です。沿線には有名な観光施設はありませんが、伊勢エビなどの海産物が豊富です。また、マリンスポーツのメッカとして、近くではサーフィンの世界大会が開かれるほど。こうした地域の観光を盛り立てていき、さらに新しい人の流れをつくるのがDMVに求められているんです」

このように多くの責務を負うDMVであるがゆえ、運賃収入単独で黒字化するスキームにはなっていない。大谷氏によれば、2022年度の営業収益は2795万2000円で対前年比210%、そのうち運賃収入は2589万3000円で対前年比232%と2倍以上の伸びを見せている。また、グッズ販売、有料視察受け入れなどによる営業外収益は5257万9000円で、対前年比なんと1045・7%だ。ここにかかる費用は129万円とわずかなり、高い利益率となっている。

一方で、営業費用も増えたことから、最終的な損益は8667万3000円のマイナスを計上した。ただし、前例のないシステムということで、予定よりも多くの検査を行っていることなど



道路走行モードでは格納されている鉄道用の車輪（右が車両前部、上が車両後部）。



左／運転席左のスイッチを押すと、鉄道用の車輪が下されモードチェンジ。



上／道路走行から線路部分に入ってきたDMV。下／鉄道用の車輪が下され確認する運転士（ともに阿波海南駅）。



阿佐海岸鉄道本社と一体となっている車庫内。右の線路の下から点検作業ができるようになっている。



があり、この経費を差し引くと、ほぼ計画通りの数字となっている。

■今後の課題と展望

今後の課題や展望について、大谷氏はこう語る。「人命を預かる業務である以上、事故ゼロを念頭に安全の確保に務めています。これまで問題は起きていませんが、まだ船出して間もない状態であり、長期的に安定するよう、あらゆる角度から丁寧にデータを集めていきたいと思っています」

運行を重ねてさまざまなデータが揃えば、その実績から見ても、検査などにより効率的な方法が採れるだろう。それによって、安全性がさらに高まるだけでなく、経費削減につながり業績アップも期待できる。

では、観光の起爆剤としての役割はどうだろうか。昨年のGW後のアンケート結果を見ると、単なる交通機関として利用する人は1割に過ぎず、乗客の9割はDMVに乗ることを目的としていた。その9割のうち、DMV乗車だけを重視した人が6割を超えており、観光もセットで考えていた人はまだ少ない。DMVに乗りに来たという新しい流れはできてきたとして、最初から観光も視野に入れた人たちをいかに増やすかが課題である。

「アクセスの悪い地域であるために、DMVだけが目的であっても、近隣の宿泊施設を利用してくれる割合が高い

んです。そこで、地域の名産品などにも触れてほしいし、DMV関連の商品も買ってほしいですね。グッズの製作・販売については、それぞれの企業や商店に任せています。ロゴを用いる時などは許可をとるよう求めますが、使用料をいただくことはしません」

「できれば、観光客が多い時期にはもっと多く走らせたいのですが、現在の人的資源では限界があります。また、予約がないと乗れないと誤解されている点も解決したいですね。空きがあれば、いつでも乗れるということをもっと周知していかなければならないと思っています」と大谷氏は話す。

なお、増えた観光客に対応できるように、独特の運行ダイヤを組んでいる。前の便から1時間以上経た後の便の後続便は、続けて約10分後と短い間隔でやってくるのだ。車両の連結はできない規則だが、同じ方向に追いかけるのはOKだから、これだと団体客もさばけるし、乗り切れなかった乗客を拾うこともできる。

こうして積み上げたDMVのノウハウについて、「ほかの地域にも広がってほしい」と大谷氏は言う。世界初の技術を自分たちで独占するのではなく、協力は惜しまないということだろう。もちろん、多くの地域でDMVが走るようになれば、車両の製造費なども安くなることも見込まれ、運行技術やメンテナンスの方法など「売れる」要素も出てくるはずだ。



海岸沿いの道を走行する DMV（道の駅穴喰温泉～海の駅東洋町間）。



上／穴喰駅の改札口では「伊勢えび駅長」が迎えてくれる。この日は駅長室（水槽）の左端で休憩中。下／車両のカラーに合わせた座席番号。



道の駅穴喰温泉の売店ではさまざまな DMV 関連グッズが販売されている。



駅名表示のプレートでは鉄道部分は横、バス部分では停留所のように縦になっている。



緑の中を鉄道モードで軽快に走行する DMV（穴喰駅～海部駅間）。

■地元の愛が詰まった車両

大谷氏への取材後、実際に DMV に乗車すべく、阿佐海岸鉄道本社から穴喰駅まで、のどかな景色の中を歩いてみた。途中、DMV が高架を走ってきただけで思わず見上げて手を振ると、乗客の一人が振り返ってくれた。

大切な運行制御システムが置かれた穴喰駅は、セキュリティこそしっかりしているが、改札では「駅長」である伊勢エビが迎えて和ませてくれる。改札を抜けて高架のホームに上がりしばらく待つと、私が予約を入れていた車両が入ってきた。鉄道線路を走っているのに、形はバスでナンバープレートもついてるのが何とも不思議で楽しい。

DMV には、青、緑、赤の三つの車両があり、毎日2両が走り、残り1両はメンテナンスというローテーションで稼働している。その日私が乗ったのは赤い車両だった。この車両には「阿佐海岸維新」という名前が付いている。高知県のイメージで、坂本龍馬と太陽がモチーフになっている。

青い車両は、地元海陽町のイメージで、サーフィンをする伊勢エビ駅長が描かれ「未来への波乗り」と名付けられている。緑は、徳島県の特産品すだちと県鳥白鷺で表現された「すだちの風」だ。どれも公募で決められた。

前寄りのドアから乗り込み、運転士に予約を確認してもらい、決めら



阿佐海岸鉄道株式会社 代表取締役専務

大谷尚義

Naoyoshi OHTANI

れた座席に着く。さすがに内装まで三つの車両ごとに変えることはできなかったが、座席番号を示すプレートはそれぞれのシンボルカラーを使っている。あちこちにセンスのいい遊び心を感じさせ、乗り心地もとてもいい。甲浦駅に着くと、鉄道からバスへのモードチェンジだ。モードチェンジに要する時間はたったの15秒。その間、二拍子の軽快な音楽が流される。阿波踊りと勘違いする人が多いというが、海南太鼓という郷土芸能の音だ。地元海部高校の郷土芸能部の生徒が演奏してくれたものを使っているそうだ。

駅名表示について、面白いことに気づいた。鉄道扱いの場所ではプレートも文字も横で、バスの部分はいわゆる停留所のように縦になっている。こうしたちょっとした点も、乗り物好きには受けるだろう。

今は海外からの乗客も増えている。昨年、有名なインフルエンサーがユーチューブにアップしたことで、一気に問い合わせが増えたという。四国の端っこを走るわずか18席の車内が、多様化の見本となる日が来るかもしれない。

日本民営鉄道協会 新会長就任

日本民営鉄道協会は2023年5月26日（金）に開催した第317回理事会において、新会長に原田一之京浜急行電鉄株式会社取締役会長を選任した。



一般社団法人 日本民営鉄道協会会長

はら だ かず ゆき
原田 一之

（京浜急行電鉄株式会社取締役会長）

鉄道に期待される
公共的使命の重さを自覚し、
より安全・安心で、
快適・便利な民営鉄道を目指し、
民営鉄道業界の再生回復と
更なる発展に取り組む

近年のコロナ禍により、鉄道需要は大きく落ち込みました。コロナ感染症5類への移行となった後も、人々の生活習慣は大きく変容し、コロナ前のように鉄道需要が戻らないことも想定せざるを得ない状況です。

さらに、地方民鉄においては、従前からの需要の低迷に加え、このコロナ禍によってこれに拍車がかかるなど、その経営環境は一層厳しさを増しています。これに対し、国においては、今年度予算において、ローカル鉄道の再構築への支援措置を創設・拡充され、法改正も行われたところであり、引き続き、会員各社との連携を密にしつつ、協会としてもその支援に協力してまいります。

鉄道にとって、長く厳しいコロナ禍ではございましたが、水際措置は終了し、今月から、新型コロナウイルスの感染症法上の位置づけが引き下げられ、各地で人の賑わいがみられるようになりました。国内の移動需要が高まり、またインバウンドが増えます。また、各地に一層の賑わいがみられるようになるこ

とを期待しています。

他方で、昨年来から電力費を始めたとする物価の高騰、人材確保の深刻化など、民鉄業界を取り巻く環境は厳しい状況が続いております。

また、従前からの課題である、バリアフリーやDXの推進、気候変動に伴う大規模な自然災害への対応はもちろん、2050年カーボンニュートラルに向けた対応などを求められております。このような課題に向き合いながら、コロナ禍のトンネルを抜け、民鉄業界の再生回復と更なる発展を目指していきたいと思っております。

私も民営鉄道事業者は、鉄道に期待される公共的使命の重さを自覚しながら、これからも、より安全・安心で、快適・便利な民営鉄道を目指し、様々な課題に取り組んでまいりたい所存です。

皆様方には、私どものこのような取り組みに対し、引き続きこれまでと変わらぬご理解、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。就任のご挨拶とさせていただきます。

（定時総会終了時の挨拶より）



福用周辺の崩落



家山～千頭間を運行する代行バス

台風で被災した 大井川鐵道の現状報告

2023年9月時点も一部区間でバスによる代行輸送が続く大井川鐵道。
その現状と課題を大井川鐵道・広報室の山本豊福氏が報告する。

被災箇所（川根温泉笹間渡～地名間）

・被災時の状況について

2022（令和4）年9月23日深夜から24日未明にかけて、静岡県中西部地方は台風15号による大雨により各地で大きな被害を受けました。中でも当社は大井川本線（金谷～千頭／39.5km）で33カ所、井川線（千頭～井川／25.5km）で26カ所にわたる土砂崩れや路盤流失などを確認。24日から本線、井川線とも全線にわたって運転を見合わせました。

・不通区間の推移

しかし関係者の努力もあり、10月8日、井川線の千頭～接岨峡温泉間が部分開通。さらに10月22日には接岨峡温泉～井川間が復旧し、井川線は全線開通を迎えます。一方、大井川本線は9月26日から本線全区間にわたり代行バスの運転を始め、地域輸送を担います。

今回の被災で一番象徴的な場所として採り上げられたのが金谷起点11.3キロ地点（福用駅近く）でした。近くにある採石場跡地から流れだした土砂や砂利およそ8000m³が線路を埋め尽くし、行く手を阻みました。同地点の復旧工事については静岡県島田土木事務所が対応。金谷～家山間の被災箇所については国や島田市の補助を受けながら自社で復旧工事を行い、12月16日には同区間の部分開通を果たしました。

・家山～千頭間について

家山～千頭間については合計26カ所にわたり被災。しかも一カ所一カ所の被災規模が大きく、当社調べでおよそ19億円の復旧費用が見込まれることが明らかになりました。これに自社が復旧費用を賄うのは困難であるとの判断から、2023（令和5）年1月には沿線自治体である島田市、川根本町、静岡県、国土交通省に「鉄道事業運営支援に関する要望書」を提出。大井川鐵道本線沿線における持続可能な地域公共交通のあり方を維持するため、静岡県を中心とした協議会の設置や、そこで決定した方針を実施するために必要な支援を要請しました。

・今後のあり方を検討する会が発足

これを受けて3月22日、静岡県が中心となり「大井川鐵道本線沿線における公共交通のあり方検討会」が発足、関係者の意見集約や家山～千頭間の復旧、すなわち金谷～千頭間の全線復旧や大井川流域における大井川鐵道の将来的にあるべき姿の協議をしています。

協議の中では現行の補助制度を活用した復旧方法についての議論が中心となりますが、当社の場合は「SL列車」や「きかんしゃトーマス号」などの観光列車運転が「地域公共交通」を支える全国でもまれな運営形態となっており、「地域公共交通機関の枠組み」では議論の尽くせない部分が出てくることも見込まれます。

・全線復旧を目指して

大井川鐵道としての最終目標は金谷～千頭間の全線運転再開と、その後の持続的で安定的な運営です。これに対する具体的な動きが2点あります。

まず、鉄道・運輸機構（横浜市）が4月1日に発足させた鉄道災害調査隊が第一号案件として6月19日、20日と現地調査に入り被災状況の把握に入りました。

さらに当社としては10月1日に家山から2駅先、川根温泉笹間渡までの区間運転再開を目指しています。

・今後について

千頭までの全線復旧にはまだまだ長い道のりとなるでしょうが、10月1日の延伸が大井川流域に少しでもにぎわいをもたらすことができれば幸いです。

現在、大井川本線は営業距離がおよそ半分になっていますので自ずと売上額が伸び悩みます。ただ、「伸び悩んでいます」で終わっては いけません。足元において、半分の営業規模でもできることをどんどん打っていく。

そして、注目がさらに高まりつつある奥大井湖上駅とSL列車等とを組み合わせたツアー商品を造成してゆくなど、大小は問わず考えられる対策を施してゆくこと。ここを固めれば全線開通などありえませんが、足元を固めるためには、まず、一人でも多くの方にご乗車、ご利用いただくことが、全線復旧への第一歩となると考えています。どうか、この機会に皆さまにご来訪いただきたく、心よりお待ち申し上げます。



大井川鐵道株式会社 広報室

山本豊福

Toyofuku YAMAMOTO

文·写真 松澤美穂

紀民地
行鉄方

氣

気 温30度の東京（6月末の取材時）から北に約4時間半。青森県五所川原市は、さすが東北かなり涼しい。霧雨の舞う空模様のせいもあってか、なんならちよつと肌寒い。今日はこれからどこへ行くのか。思案するのは津軽鉄道津軽五所川原駅のホーム、ではなく隣接する津軽鉄道本社ビル1階。

発車時刻に要注意

沿線の魅力を語る

柔らかな津輕弁に

途中下車を誘われる

どこに行こうか

何を觀ようか

目一杯楽しむためには

列車の時刻に要注意

津軽鉄道株式会社



津輕鉄道本社ビルの1階には、コミュニケーション・カフェが入っている。列車の出発時刻まで、ここで軽く腹ごしらえ。

注文したのは看板メニューの津鉄汁。「熱いから気を付けて」の言葉と共に運ばれてきたそれは、ゴボウや舞茸、鶏肉に丸いすいとんが入った、しょうゆ味のおっさりとした汁物。モチモチのすいとんを頬張りながら、時刻表を確認する。

津輕鉄道は、ほとんどの時間帯で1時間から1時間半に1本程度の運行。降りたい駅、見たい場所と列車の時刻をよく考えて動かなければ時間になくなる。初めにどこに向かうの、が効率的か、あれこれ考えてはみたものの、これという行程が思いつかない。ぐずぐずしているうちに列車の出発時刻が迫ってくる。取りあえず一番見たいものを一番に見に行くことにして、カフェを出る。

津軽鉄道では交通系ＩＣカードは使えないので、有人駅から乗るときは行き先までの切符を買う。無人駅から乗ったときは降りる際に車内で現金精算する。始発駅である津軽五所川原駅は有人駅。窓口で切符を買ってホー

ムに向かう。久しぶりに手にした硬券に記された行き先は、芦野公園駅。

観光案内に聞きほれる

「皆さんこんにちは」。列車が津軽五所川原駅を出発すると、車内後方から女性の声が聞こえてくる。津軽鉄道では、観光アテンダン
トさんが乗務する列車に当たると、車内で沿
線の観光案内を聞くことができる。

雨降りて今日はまったく見えない岩木山は、見る場所によって形が変わる山であること、乗降者数が津軽鉄道で最も少ない毘沙門駅は、「日本一かつこい『駅の名前』ランキング」で全国1位になった駅であること、金木駅の近くには作家・太宰治の生家があること……。柔らかな津軽弁の観光案内は、知らない情報も多くて聞きごたえがある。終点・津軽中里駅まで聞いていたくなつたけれど、そこは我慢。「芦野公園駅近くは、春は桜のトンネルになりますが、今は緑のトンネルです。桜の季節に、ぜひまたおいでください」とのアナウンスに送られ、列車を降りる。

実は、本当に降りたかったのは芦野公園駅の一つ先の川倉駅。ところが、津軽五所川原駅で乗れたのは毘沙門駅・川倉駅・深郷田駅を通過していく列車で、川倉駅に停車する次の列車は約1時間後。地図アプリで調べた芦野公園駅から川倉駅までの徒歩による所要時間は25分。列車を待つより早い。ということなので、ここから気合いを入れて歩く。

目的地は川倉みはしろ駅から徒歩5分、「一番見た
ものの」がある三柱神社。



津鉄汁は、津軽五所川原駅向かい側にあるコミュニティ・カフェ「でる・そーれ」で食べられる。

津輕鐵道

【つがるてつどう】

総延長 20.7km。津軽五所川原駅から津軽中里駅までを結ぶ。だるまストーブを設置したストーブ列車（冬季限定）が人気。





三柱神社には2体の鬼コがいる。津軽地方には40体くらいの鬼コがいるとか。

三柱神社まで続く田んぼの中の一歩道。突き当りの林の中に三柱神社がある。

津軽鉄道の硬券。鉄の形が駅によって違う？

鳥居の鬼コを知っていますか？

津軽地方には「鳥居の鬼コ」というものがあるという。神社の鳥居の上部に設置されている小さな像で、「鬼」とは言うものの、天災や疫病を払ってくれる、むしろ神様のような存在だとか。津軽鉄道沿線では三柱神社等にいるらしい。ぜひとも見たい。

降っていた雨も折よく止んで、鬼コを目指してひたすら歩く。芦野公園駅周辺の住宅地を抜けると、三柱神社までは田んぼの中を貫く一本道。田んぼの向こうを津軽鉄道の線路が走り、川倉駅が小さく見える。今、ここに列車が来れば、とてもいい写真が撮れる！けれども、そんな都合よく列車は来ない。一本道を歩き抜け、三柱神社に到着。

さっそく鳥居を見上げると、鬼コが、いない。えっと思つて、すぐ次の二本目の鳥居に目を向けると、いた！鳥居の貫の上、島木を担ぐような恰好をした小さな石像。総髪でも肌を脱いだ姿は、鬼というより修験者のよう。さらに三本目の鳥居の上には、金棒を抱え角を生やした、これぞ鬼といった姿の鬼コが鎮座している。まっすぐ前を見据えている修験者鬼コに対して、鬼の姿の鬼コはこちらを見下ろしてニヤリと笑っているようで、見上げると目が合う。「お前誰だ」と問われているような気がして、「怪しい者ではありません。お参りさせていただきます」と心の

中で答えつつ参拝。すみやかに退散。列車が来ないか横目で見つつ、再び田んぼの道を歩き戻る。芦野公園駅が見えてきたと思ったら、川倉駅の方から来た列車に追い越

される。川倉駅で少し待つて、列車に乗ればよかった。次の列車は、これまた1時間後。仕方ないのでさらに歩いて金木駅に向かう。

金木と言えばあの作家

金木は太宰治の故郷。観光アテンダントさんが紹介していた太宰の生家「斜陽館」は金木駅から5分ほどの所にある。

太宰の作品『思ひ出』や『津軽』の中には、子守りの「たけ」やお手伝いさんたちの存在が書かれていたけれど、本当に裕福な家庭に生まれ育った人だったんだと、斜陽館を見て実感する。広々とした土間や茶の間があるかと思えば、絨毯を敷いた洋間や洋風の階段もある和洋折衷の建物は建築物としても見事。館内には太宰愛用のマントや筆記用具等も展示されている。癖が強いというか、味のある文字で綴られた直筆原稿や手紙もあって、面白い。斜陽館の周辺には、金木観光物産館や津軽三味線会館、戦時中に疎開してきた太宰が住んでいた離れなど、『思ひ出』や『津軽』に描かれた縁の場所も点在している。地図を片手に巡っていると、時間はあっという間に過ぎて、次第に陽が傾いてくる。

残り時間で何をしようか考えて、「鬼コカード」のことを思い出す。津軽地方に点在する鬼コたちを1体ずつカードにしたものが、飲食店や施設で配布されているという。鬼コたちのいる神社は車がないとアクセスが難しい所が多いけれど、鬼コカードの配布場所なら斜陽館の周辺にも結構ありそう。すみません、鬼コカード、貰えますか！



三柱神社の修験者のような鬼コのカードは、芦野公園駅横の「駅舎カフェ」でもらえる。

「大邸宅」といった風情の斜陽館。周辺は平日でも観光客が多い。

芦野公園駅では緑のアーチをくぐって走る。



江ノ島参拝の入口であり、鎌倉観光の起点でもある江ノ島駅。江ノ電沿線は多くの文学・映画・アニメの舞台とされてきた。車窓からその面影を探すのも楽しい。

神奈川県 江ノ島電鉄

文・渋谷申博
text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第11回

民営鉄道の
起源を訪ねて
鉄路は何を目指したか

江の島・鎌倉観光を
牽引した120年

鎌倉を訪れる時に必ず迷うことがある。藤沢駅もしくは江ノ島駅から下り（鎌倉方面行き）の江ノ電に乗るべきか、鎌倉から上りに乗るべきか、ということだ。それによって巡る場所が違ってくるからだ。

今回は江ノ電の起源を訪ねる旅であるので、まずは藤沢駅から江ノ島駅を目指すことにした。

江ノ電（当時は江之島電気鐵道）はこの区間の路線で明治35（1902）年9月1日に開業した。

開業当時、江ノ島駅は片瀬停留場といった。江ノ電は全長10キロ（現在）の路線ではあるが、駅数・駅名の変化が多い。たとえば、駅数は現在15あるが、最多の時には40あった。レトロでノスタルジックな印象がある江ノ電だが、時代に合わせて変わってきたのだ。

江ノ島駅より社名の由来となった江の島へ向かう。四季を問わず賑わう江の島だが、この日は早朝であったため参拝者もまばらで、江島神社の三つの宮をゆっくり詣でることができた。

江の島から駅側に戻る。江ノ島駅を通り過ぎ、龍口寺へ。ここは日蓮宗の開祖・日蓮聖人が斬首されそうになった「龍ノ口法難」という事件の跡があり、9月12日の法難会には多くの参詣者が訪れる。江ノ電が



国宝の大仏(阿彌陀如来坐像)は13世紀半ばのもので、像高は約12メートル。奈良の大仏に次ぐ大きさだが、造営は庶民の寄付によってされた。かつては大仏殿もあったが大風などで倒壊したという。



現在の鎌倉駅は三代目。初代に当たる小町駅は鶴岡八幡宮二の鳥居前にあった。二代目まで若宮大路を電車が走ったが、移転により鎌倉駅への乗り入れが実現した。

江の島

龍口寺



江の島に向かう修行僧。江の島の信仰は江島神社が中心となっているが、古来宗派を超えた崇敬を受けてきた。



龍口法難跡に建つ日蓮宗の本山。境内には日蓮聖人が入れられた土牢(御霊窟)もある。

江島神社

鶴岡八幡宮



江の島の3カ所に鎮座する辺津宮・中津宮・奥津宮に宗像三女神を祀る。創建は欽明天皇の御代(6世紀)に溯るとされ、日本三弁財天の一つとしても信仰を集めてきた。



11世紀に源頼義が創建したという。源頼朝は平安京をモデルに鎌倉の街造りを行ったが、御所にあたる場所には鶴岡八幡宮を据え、武家政権の精神的基盤とした。

江ノ島電鉄株式会社

Enoshima Electric Railway Co.,Ltd.

創業 江之島電気鉄道株式会社／
明治33(1900)年11月25日
本社所在地 神奈川県藤沢市片瀬海岸1丁目8番16号
営業路線 藤沢－鎌倉(10km)
<https://www.enoden.co.jp/>

9月1日に開業したのも、この法難会を意識したものともいわれる。

かつては龍口寺近くには龍ノ口停留場があったのだが、現在は廃止されているので江ノ島駅に戻って上り電車を待つ。

江ノ電というと海辺を走る電車のイメージが強いが、路線が海辺まで伸びたのは明治36(1903)年に行合(今の七里ヶ浜駅近辺)まで延伸されてからのこと。以後は海のレジャーと密接に関わりながら発展していった。廃車体を利用したバンガロー(宿泊小屋)を七里ヶ浜に設置したこともあった。

長谷駅で下車して高德院(鎌倉大仏)・長谷寺・御霊神社と鎌倉観光の定番社寺を巡拝。長谷駅の手前にある極楽寺トンネルは難工事であったと思われるが、この開通により、江ノ島方面と鎌倉方面の通行が飛躍的に楽になり、観光の幅が広がった。

小町駅(現・鎌倉駅)まで全通したのは明治43(1910)年のことだが、翌年には横浜電気と合併、さらに大正10(1921)年にはその横浜電気が東京電灯と合併、江ノ電は東京電灯江之島線となった。

経営が現在の江ノ島電鉄(江ノ島電気鉄道)に移ったのは昭和3(1928)年のこと。湘南の観光開発を目指していた江ノ島電鉄が、金融恐慌の影響で合理化を図っていた東京電灯より江之島線を買収したのだ。昭和24(1949)年には鎌倉駅西口に乗り入れることになり、国鉄(現・JR)への乗り換えの利便性も向上した。

私も鎌倉駅で下車して鶴岡八幡宮へ向かった。さて、ここからどこへ行こうか。



阪急電鉄本社ビルより大阪梅田駅を望む

みんな てつ Vol.80

AUTUMN 2023 秋号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会
〒102-0094 東京都千代田区紀尾井町3番6号
紀尾井町パークビル6階
TEL：03-6371-1402 FAX：03-6371-1409
URL：https://www.mintetsu.or.jp



●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報委員会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●日本民営鉄道協会 会員／弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、銚子電気鉄道、小湊鉄道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東急電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士山麓電気鉄道、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鉄道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報課

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之／加藤有紀

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／シナノ印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。