

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、移動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ろろん、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、沿線地域とは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つて、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が重要な意味を持つ。

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、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年には香栞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た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つていく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者間で練り広げられてきた競争について聞かれた方も多いただろう。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つている阪急、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つた。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「スルッとKANSAI」の運用を開始した。

その後「スルッと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って、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。

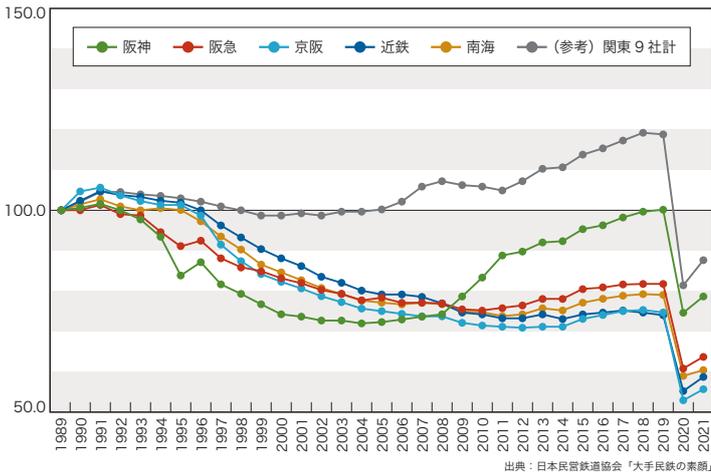
関西大手私鉄の現状と大阪

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、「スルッと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



出典：日本民間鉄道協会「大手私鉄の素顔」

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%弱にあたりと推計されている⁷⁾。

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(北港テックノポート線)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、誰もが使いやすい感覚で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きているが、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。