

TOP INTERVIEW

特集：

阪神なんば線と開業効果

[まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化]

阪神電気鉄道株式会社 代表取締役社長

坂井 信也

Shinya SAKAI

阪神なんば線を 関西経済の活性化に 寄与する路線に。

阪神なんば線が開業して1年を迎える。

旧西大阪線の西九条駅から大阪難波駅まで約3.4kmの延伸で誕生、
阪神と近鉄、関西地区で初めての大手民鉄同士の相互直通運転により、
難波を経由して神戸と奈良を最速76分で結ぶ。

また、新設された3駅はそれぞれ既存路線と連絡、
大阪都心部の鉄道ネットワークの拡充と広域ネットワークの形成で、
関西圏の活性化に対する貢献が高く評価されている。

阪神電気鉄道株式会社の坂井信也社長に、

阪神なんば線開業1年を迎えて、

その整備効果と今後の抱負についてお話しいただいた。

取材●茶木 環（ジャーナリスト）撮影●織本知之 写真提供●阪神電気鉄道株式会社

阪神なんば線と開業効果

〔まちの賑わいと広域ネットワークによる関西活性化〕

阪神なんば線開業1周年を迎えて

——開業前から、その整備効果が大きい期待されていた阪神なんば線ですが、開業1年を迎えられた現在の状況からお話いただけますか。

坂井 昨年の3月20日の開業以来、これまで大きな事故もなく、多くのお客さまにご利用いただき、順調なスタートを切れたのではないかと考えています。昨年4月から11月末までの阪神なんば線の利用者数は、1日当たり平均約5万8000人となっており、これは初年度目標値の約87%に相当します。また、阪神なんば線が開業したことによる「増収効果」については、11月末現在で初年度目標を約12%上回るという結果を出すことができました。「増収効果」が初年度目標を上回っているのは、神戸と難波、あるいは奈良方面と長い距離を移動される、いわゆる「足の長い」お客さまのご利用が多いからだと分析しています。

——神戸・難波・奈良が乗り換えなしで結ばれているのは、利用者にとって大きな魅力です。

坂井 これまで観光需要の割合が少なかった当社沿線に、新たな人の流動が生まれました。観光旅客の誘致については、開業前から神戸・難波・奈良がつながることや、難波・奈良の魅力を広くPRしてきました。こうしたPRや企画乗車券の発売については、近鉄

からも大きな協力をいただいています。

週末や祝日は特に観光目的のお客さまが多いのですが、神戸から奈良へ向かうお客さまと、奈良から神戸へ向かうお客さま、双方から同じようにご利用いただいているようです。

——通勤・通学の利便性も高まりました。

坂井 通勤利用については、開業前から数十社におよぶ沿線の企業を訪問したり、数千もの企業にダイレクトメールをお送りするなどして、阪神なんば線を利用した定期の利便性やお得感などをご案内してきました。その甲斐もあって、定期比率も徐々に上がってきているところです。

また、阪神沿線・近鉄沿線には大学や私立の中学・高校が多いのですが、阪神なんば線の開業で沿線の学校の通学エリアが大きく広がりました。奈良や大阪東部から、これまで以上に阪神間の学校に通いやすくなりましたし、逆に、阪神間から奈良や大阪の学校に行きやすくなった——阪神なんば線の起点となる尼崎駅やその他の駅でも、これまで見かけたことがない制服の学生さんを多く見かけるようになりました。通学エリアが広がったのだなど、私自身、実感しているところです。これは、これから進学する学生の選択肢が増えることにもつながったと思っています。

開業前には、当社や近鉄沿線の20校

以上の大学を訪問して説明を行いました。が、学校にとっても通学の利便性向上は大きなメリットになりますから、学生に向けて積極的にPRしてくださいました。

通学定期も、当社の既存線と比べ、占める割合が高くなっています。

半世紀を経て実現した阪神なんば線

——それでは、阪神なんば線誕生までの歴史的経緯について、お話をうかがわせていただけますか。

坂井 阪神なんば線の計画は、戦後まもない時期にさかのぼります。

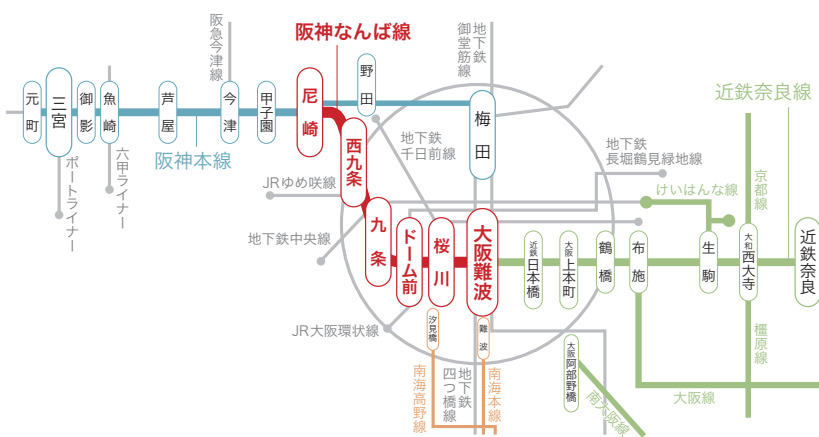
当時、関西の民鉄各社はそれぞれ路線延長の計画を持っており、当社も昭和21年ごろ、千鳥橋・難波間の特許を申請しました。これは、近い将来見込まれる尼崎・梅田間の輸送力不足に対する対策であるとともに、大阪西南部および南海沿線と阪神沿線の連絡をねらった計画でした。

同様に近鉄も、上本町六丁目・難波間の路線延長を申請しており、当社と近鉄との間では、それぞれの路線を難波で連絡させることになっていました。

当社はその第1期工事として東京オリピックがあった昭和39年に千鳥橋・西九条間を開業し、昭和42年に第2期工事として西九条・九条間に着手しました。しかし、着工直後に一部の地元の方との補償協議が決裂し、結果、



2009年3月20日に開業した阪神なんば線。
三宮駅でテープカットする坂井社長（写真中央）。



やむを得ず工事の中断に至ったのです。

一方、近鉄は、大阪万博が開催された昭和45年、上本町六丁目―難波間を開業しました。

私が当社に入社したのは昭和45年ですが、その頃、延長線建設事務所というセクションがありました。が工事は中断されていて、再開の動きはなかったと記憶しています。

その後、尼崎―梅田間は車両の大型化などで輸送力が増強されたことから、当初の西九条―難波間をバイパスとして整備するという目的自体が薄れていましたし、建設費の高騰や沿線需要の低迷などもあって事業性が確保できず、工事再開ができないままになっていたのです。

その後は、大阪市会において整備促進を求める質疑が再三なされたり、平成元年の運輸政策審議会答申第10号においては重要な路線として位置付けられるなど、整備に対する社会的な要請が高まってきました。また、延伸ルートに当たる岩崎橋地区に大阪ドームが開業するなど、沿線活性化への期待も大きくなっていました。

こうした状況の中にあつて、主な整備効果である、都市鉄道ネットワークの拡充と広域的な鉄道利用の促進等が認められ、平成13年度の政府予算案において地下高速鉄道整備事業費補助の適用が新規で盛り込まれ、事業が再スタートすることになったのです。

――実に30数年ぶりの、新たなスタートとなったわけですね。

坂井 ええ。建設延長は3・4 kmで、中間に九条駅、ドーム前駅、桜川駅の3駅を新設しましたが、それぞれが地下鉄などの既存路線と接続しています。ドーム前駅、桜川駅においては乗り換えの利便性を確保するために、地下通路を設けました。近鉄との相互直通運転が注目される阪神なんば線ですが、西九条と難波がつながったことにより、いわゆるミッシングリンクが解消され、大阪市内の東西軸が形成されました。また、新設された3駅を介して大阪都心部の鉄道ネットワークも大きく向上し、非常に便利になりました。

さらには、近鉄と阪神三宮駅・近鉄奈良駅間の相互直通運転を行うため、幹線鉄道等活性化事業費補助（乗継円滑化）を受けて本線・西大阪線の接続駅である尼崎駅の大改良も行いました。こうしたさまざまな取り組みを積み重ねた結果、計画で想定された整備効果については、概ね実現することができたと思っています。

約半世紀の時を経て昨年3月20日、開業した阪神なんば線ですが、これまでの先輩の取り組みや現場の社員の苦勞を思うと、非常に感慨深いものがあります。開通記念祝賀会には、1期事業として千鳥橋―西九条間が開業し、2期である九条延伸に着手していた、昭和39年当時にかかわった先輩を数名



①日本鉄道賞受賞を祝す記念ヘッドマークをつけた9000系。
②2009年10月14日に行われた第8回日本鉄道賞表彰式で表彰を受ける坂井社長。

ですがお招きしました。大変喜んでくださり、私たちもこのプロジェクトを大切に育て、次の世代にしっかりと引き継いでいかなければならないと、気持ち新たにしました。工事が完成して終わりというのではなく、安全・安心は当然のこととして、お客さまの声に謙虚に耳を傾け、さらに利便性を高めていく努力をしていかなければならないと思っています。

関西では初の「大手民鉄同士の相直」

――近鉄との相互直通運転は、関西では初の大手民鉄同士の相直となりますが、実現に至るまでのご苦勞をお聞かせくださいませんか。

坂井 ひとくちに相互直通運転と言

まして、ダイヤ、車両の規格、乗務員の研修、連絡運賃の分配など、膨大な調整が伴います。

特に当社と近鉄は在阪の中でもきわめて特徴的な会社同士で、当社は駅間が短く都市部をきめ細かく結ぶ通勤路線ですが、近鉄は通勤路線であるとともに観光路線の性格を有し、特急電車の運行など中長距離輸送にも力を入れています。「安全・安心」という交通事業者の使命は同じでも、それを実現するための具体的な運用や取り扱いには、それぞれの歴史を背景とした独自のものがあります。

お互いが培ってきたそれぞれのノウハウをうまく活かし、従来からの取り扱いに混乱を招かないような仕組みにするために知恵を出し合いました。車両



ドーム前駅を発車する1000系。

については、互いに異なる運転保安機器を共に装備し、できるだけ双方の現状を活かせるように考えた上で乗務員の負担を軽減しています。

また、車両の編成車両数は、当社の6両に対し、近鉄は6・8・10両編成

です。これについては、尼崎駅で車両の連結・解放作業を行うことにし、尼崎駅以西は6両編成で運行するようにしました。この連結・解放作業も、当社ではそれまで行うことがなかったの

で、近鉄をはじめ各社の作業を参考に

して手順を定め、開

業前に必要な訓練を

行いました。お客さ

まをお待たせする時

間を短くし、安全・

確実に作業を行う

——訓練当初は慣れ

ない作業でどうしても

も時間がかかってし

まったようですが、

徐々に訓練の成果も

あつてスムーズに行

うことができるよう

になりました。

その他、ダイヤに

ついても列車種別や

運行区間、停車駅、

列車間隔や編成車両

数など、多様な要素

についての調整が必

要でした。近鉄はも

とより、神戸地区で

乗り入れ運転をして

いる山陽電気鉄道、

神戸高速鉄道の協力

を得て、ダイヤを完

成させています。

こうした多方面にわたるさまざまな調整の結果、三宮―大阪難波間を最速38分、三宮―近鉄奈良間を最速76分で乗り換えなしで結ぶことができたのです。

——相互直通運転実現の陰には、そう

した調整の一つ一つに鉄道事業者さん

の地道な努力があるのです。

坂井 あくまでも安全・安心を前提と

して、お互いが持っているものを摺り

合わせ、緻密に「利便性」を形づくっ

ていく姿勢が必要だと考え、そのよう

に取り組んできました。近鉄とは、齟

齬が生じないように、常によく話し合

いながら進めています。

ありがたいことに開業以来、順調に

推移しており、多くのお客さまにご利

用いただいていることに、安堵と感謝

の気持ちを持たずにいられません。

利用客は、利便性の向上に高い評価

——阪神なんば線をご利用のお客さま

や沿線の皆さんからは、どのような評

価をされていますか。

坂井 開業後に、阪神なんば線の認知

度や利用動向などを調査する目的で当

社が実施したアンケートでは「乗り換

えがなくなり便利になった」「通勤時間

が短縮できた」といった、利便性の向

上に関するご感想を多数いただしてい

ます。

また、昨年の夏の高校野球大会開催時には、奈良や和歌山、さらには名古屋方面から阪神甲子園球場の最寄り駅である甲子園駅まで、阪神なんば線をご利用いただいて出場校の応援にお出でになるお客さまをたくさんお見受けしました。

甲子園球場では昨年の7月、プロ野球開催時に、阪神電車をご利用いただいたお客さまがどの方面からお越しかを調査しています。そのアンケート結果によれば、大阪方面からお越しのお客さまの約25%が阪神なんば線を利用していました。奈良方面の近鉄沿線のお客さまだけでなく、南海沿線のお客さまも多いようで、大阪の東や南のエリアからお越しいただきやすくなったようです。

高校野球大会開催時には、阪神タイ

ガースは京セラドーム大阪で試合を行

いますが、ドームへのアクセスが大変良

くなり、多くのお客さまが応援に駆け

つけてくださっています。昨年の7月

に開催された神戸最大の祭典である「神

戸まつり」でも、玄関口となる阪神三

宮駅の乗降人員が、例年の土休日平均

に比べ約24%増加しました。阪神なん

ば線の開業で、難波を経由して神戸ま

つりに来られた方も多かったのだろう

と推測しています。

その他にも、例えば奈良にお住まい

のお客さまから「神戸に嫁いだ娘に会

いに行きやすくなった」、あるいは神戸



リニューアル工事が完了し、新しく生まれ変わった阪神甲子園球場。

換えれば行けるというのと、乗って座っていれば着くというのでは、心理的な負担が全然違います。

種々の調査結果を見たり、お客さまの声を聞きしていると、阪神なんば線をうまくご利用いただいているのがよく分かり、とても嬉しく思います。

第8回日本鉄道賞を受賞

——阪神なんば線は「第8回日本鉄道賞」や「大阪活力グランプリ2009」を受賞されるなど、関西圏の活性化や利便性向上への貢献が高く評価されています。

坂井 阪神なんば線がこうした栄えある賞をいただきましたのも、これまで、この事業に関係した皆さまのお力添えがあつてのものだと思っています。

一昨年のリーマンショックに端を発する世界的な経済不況が長引き、暗い話題が多いなか、当社にとっては大変喜ばしく明るい話題となりました。

「第8回日本鉄道賞」は、難波を経由して神戸と奈良を1本のレールで結んだ広域ネットワークの形成と、3つ

の新駅と既存線の接続による大阪都心部の鉄道ネットワークを拡充するなど、関西圏の活性化や利便性向上への貢献が評価されたものです。

大阪商工会議所から贈られる「大阪活力グランプリ2009」も、阪神なんば線が神戸・奈良間に新しい人の交流をつくり、大阪に活力を与えたとの評価をいただき受賞しました。

当社といたしましても、わずか3・4kmの鉄道整備と相互直通運転で、これほどの新しい人の交流をつくり出したことに正直、驚いているところです。これらの名誉ある受賞を励みに、今後この阪神なんば線の発展のために、精一杯努力を重ねていきたいと思っています。また、おがましい話かもしれませんが、阪神なんば線が少しでも関西を元気づけられるきっかけになってくれればと思っています。

——甲子園球場のリニューアルやキッツニア甲子園のオープンなど、阪神なんば線開業に合わせて沿線の整備や開発も進んでいます。沿線の魅力がますます向上しますね。

坂井 阪神なんば線開業の翌日、3月21日から選抜高校野球大会が始まりましたが、会場となった阪神甲子園球場は平成20年の秋から取り組んできた球場本体のリニューアルⅡ期工事が完了したばかりでした。今年の3月には、80年以上にわたる球場の歴史と、球場を舞台として数々のドラマを生んでき



子どもたちの人気を集める、世界初の「電車」パビリオン。



た春・夏の高校野球、阪神タイガースの歴史を伝える「甲子園歴史館」が外野スタンド下にオープンしています。

また、開業直後の昨年3月27日には、子どもたちが職業体験を通じて社会の仕組みなどを学ぶ「キッツニア甲子園」がオープンしました。当社も世界初となる「電車」パビリオンを出展していますが、運転士や車掌の仕事や、シミュレーターで体験できるとあって、大変人気を博しています。鉄道の安全運行がどのように維持されているのか、運転士と車掌のチームプレーの大切さを学ぶのもおすすめです。

当社としては、このような魅力ある

のお客さまから「奈良から神戸に越してきたが、奈良の友人に会いたくなったらすぐに会いに行ける」といったように、離れて暮らす家族や友人との絆が深まったという心あたたまるエピソードをお聞きしていますし、野球ファンからは「タイガースの応援に行きやすくなった」といった嬉しい声もたくさんいただいています。

——鉄道がつながって、心理的な「あそこは遠い」というのがなくなったのですね。

坂井 その通りです。「電車に乗ればすぐ行ける」という感じですね。乗り

施設ができることで、いわゆる沿線の交流人口が増えると考えています。鉄道の機能として通勤・通学だけではなく、子どもたちから野球ファンの大人たち、ご年配の方々まで、さまざまな楽しみ方で幅広くご利用いただきたい。

また、阪神間は住宅地としても人気が高いエリアですが、阪神なんば線の開業で阪神間からの通勤・通学エリアが一層広がることで阪神間の人口がますます高まり、いわゆる定住人口も今後増加していくのではないかと大いに期待しています。

3つの街の個性を再発見する路線に

——他の鉄道事業者との連携を積極的に行われているとのことですが、これまでの取り組みやねらいなどについて、お聞かせください。

坂井 相互直通運転を開始した近鉄との連携だけではなく、大阪南部や和歌山方面から阪神間への玄関口でもある難波で連絡することになった南海とも連携強化を図りました。具体的には、両社とは沿線情報紙を利用したり、ポスターの相互掲出をするなどして、互いに沿線の魅力を紹介し合い、交流人口の増加を図っています。

近鉄とは、奈良への観光利用促進のために「奈良・斑鳩1dayチケット」を、神戸への観光利用促進のために「神戸観光1dayクーポン」を互いに発

売しています。特に「奈良・斑鳩1dayチケット」は、阪神なんば線が開業する前から発売していましたが、開業後は、その売上枚数が約9倍になるなど大変好評をいただいています。

今年は「平城遷都1300年祭」というビッグイベントも開催されますので、より一層奈良の観光情報をお客さまにお知らせすることに加え、同時に神戸の魅力も積極的に発信して、交流人口の増加を図っていきたく考えています。

——これまでの通勤路線としての役割に加え、観光路線としての役割も大きくなっている、そのあたりも踏まえ、今後の抱負をお聞かせくださいませんか。

坂井 当社はこれまで通勤路線としての役割が大きかったのですが、阪神なんば線開業後は、先ほども申しましたように、観光用の企画乗車券「奈良・斑鳩1dayチケット」が大きく売上枚数を伸ばすなど、難波や奈良へ出かけられる「足の長い」お客さまが増えており、新たに「観光路線」としての役割も大きくなってきました。

神戸・難波・奈良の3つの街は、それぞれが異なる歴史・文化を持つっており、非常に個性的です。しかし、これまではダイレクトに行き来できなかったということもあり、多くのお客さまは、3つの街の個性の違いというものをあまり身近に、また意識して感じていなかったのではないかと思います。

阪神なんば線が開業し、この3つの

街が1本のレールでつながったことにより、今まで以上に街の個性が際立ち、お客さまご自身が興味を持って、それぞれの街にお出かけになれるようになってきたと感じています。

こうした事を考えますと、阪神なんば線は3つの街の個性、すなわちその地域に根ざした文化や風物、街の雰囲気や地域のイベントなどを、気軽に、身近に感じていただける路線であり、「街を再発見する路線」であるとも言えるのではないかと考えています。そこで私どもでは「ドラマティックロード」というキャッチフレーズを掲げ、今後、沿線のお客さまがいろいろな「ドラマ」を探しに行っていただけのように、観光情報を発信したり、イベントの実施に取り組んでいきたいと考えています。

——関西の地が不案内な旅行者にとっても3つの街を迷わず観光できます。とても便利で心強い路線です。

坂井 阪神間には、住吉川、芦屋川、夙川、武庫川などの河川の景観や六甲山などの自然がありますし、西宮郷などの酒蔵群、兵庫県立美術館や大谷記念美術館などの文化施設など、地域ごとに特徴的な風物や施設が連続的に存在しています。日常的に目にしている地

元の人にとっては珍しくないこれらの風景や建物も、離れた街の人にとっては、街を歩く目的物となり、実際に見て体験することで、新たな感動や発見があります。

当社沿線にはそうした魅力的なスポットやイベントがたくさんあり、当然のことながら近鉄沿線にも、南海沿線にもたくさんあります。地元にお住まいの皆さまからの情報なども活用しながら沿線の観光情報を細やかにすくい上げ、各社で情報提供し合う、あるいは連携して、それぞれの地域にお越しいただけるような仕組みをつくっていきたいと思っています。

ありがたいことに現在までのところ、阪神なんば線のご利用は順調に推移しています。今後も引き続き安全で快適なサービスの提供に努力し、関西経済の活性化に寄与する路線に育てていきたいと思っています。

