



REPORTS

# 阪急電鉄の 「駅とまち」

写真提供／摂津市都市整備部

## Chap. II

### 新しいまちの顔として

### 誕生する「新駅」。

行政とのパートナーシップに基づき、まちづくりの一環として整備を進める阪急電鉄の「新駅」。新しいまちの顔の誕生に、地域活性化の期待がかかる。阪急京都線に2010年3月開業した「摂津市駅」に続き、2013年春には長岡京市で新駅の開業が予定されている。

文●茶木 環／撮影●織本知之

### CO<sub>2</sub>排出量ゼロの取り組み

2010年3月14日、阪急京都線正雀～南茨木駅間に、阪急電鉄86番目の駅・摂津市駅が開業した。「駅運営に起因するCO<sub>2</sub>排出量を実質的にゼロにする」というコンセプトの下に誕生した日本初のカーボン・ニュートラル・ステーションだ。

カーボン・ニュートラルとは日常生活や企業活動における温室効果ガス(CO<sub>2</sub>)の排出量と、省エネルギー設備の導入や緑化などで削減・吸収したCO<sub>2</sub>量が「イコール」である状態をいう。摂津市駅では、CO<sub>2</sub>排出量を削減する具体的な施策として、さまざま設備を導入している。

駅舎の屋根の上には、180Wの太陽



光発電パネルを392枚設置した。初年度の発電量は約5万9000 kWh。駅で利用する空調・照明・駅務機器などの電力を供給している。照明は、非常灯を除くほぼすべてにLEDを使用。初年度は約2万8000 kWhの削減を実現した。

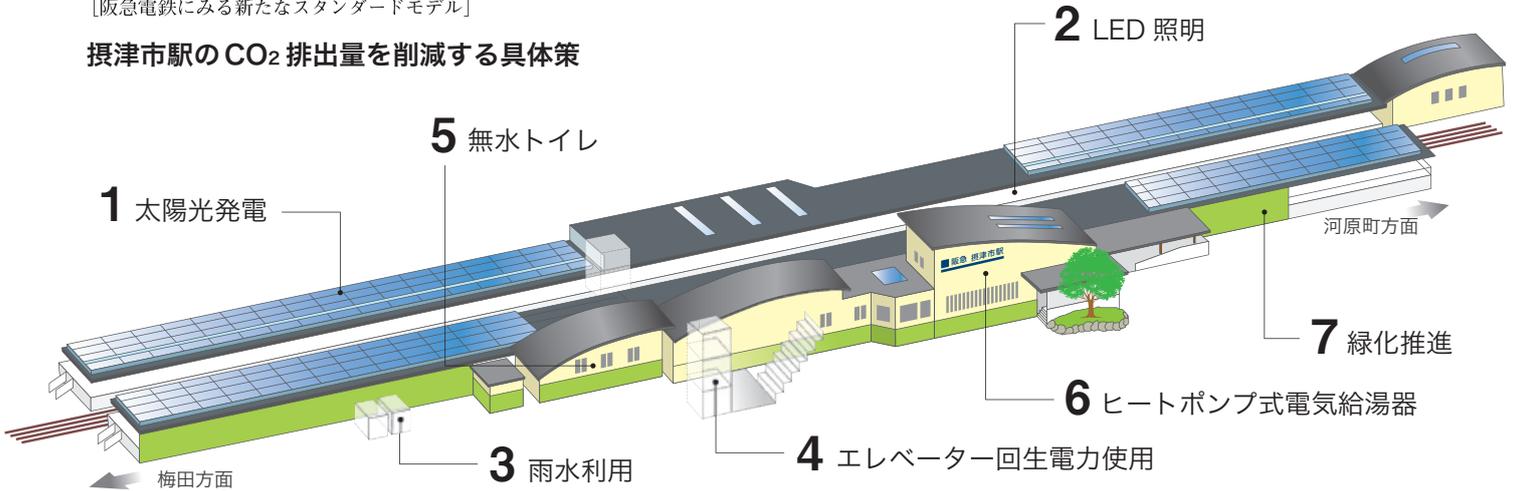
その他にも緑化推進や雨水利用、男性用無水トイレや省エネ型エレベーターの導入、ヒートポンプ式電気給湯器の採用など、駅の主な設備を省エネ・創エネタイプに集約している。

初年度の実績を見てみると、駅で想定されたCO<sub>2</sub>排出量約64tのうち、これらの施策による削減量は全体の42%に当たる約27t。残りの37tは、排出枠を利用してカーボンオフセットしている。

# 特集：駅から始まるまちづくり

[阪急電鉄にみる新たなスタンダードモデル]

## 摂津市駅のCO<sub>2</sub>排出量を削減する具体策



「この試みを認めていただけたことは非

駅前に開業した「阪急レンタサイクル摂津」も、摂津市駅と同様、太陽光発電パネルとLED照明で、CO<sub>2</sub>排出量削減を図っている。太陽光で発電した電気は、施設の照明などの他、電動アシスト自転車の充電にも使う仕組みだ。さらに駅に乗り入れている阪急バスもバイオディーゼルバス（1台）を運行するなど、環境配慮の取り組みは駅だけにとどまらない。

こうした摂津市駅での環境に対する多面的な取り組みが高く評価され、阪急電鉄は、国土交通省の第9回日本鉄道賞表彰選考委員会特別賞を受賞した。

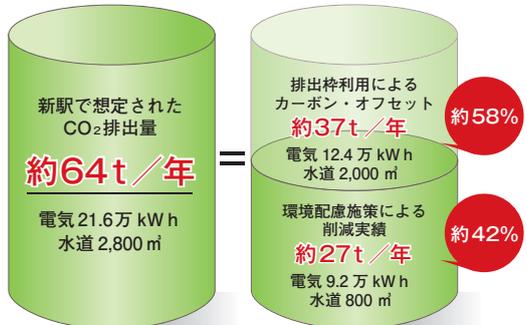
阪急電鉄では、駅構内に設置したモニター画面でこれらの施策と実際の削減量数値を公表するとともに、行政や企業の環境活動や技術を紹介した環境メッセージ看板を掲出。駅や電車を利用する人たちの環境意識の喚起に取り組んでいる。

また、摂津市駅の開業に合わせ、京都市では2010年7月末まで「カーボン・ニュートラル・トレイン 摂津市駅号」を運行した。環境配慮をイメージしたラッピングを施し、車内のポスター枠もすべて環境テーマで統一した。環境メッセージ列車だ。

「電車を、走る情報発信メディア」ととらえ、駅や電車を利用されるお客さまに、当社や環境問題に取り組んでいる沿線行政、団体などの思いをお伝えしていく。環境について考えていただくきっかけになれば」と阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部の中島智彦調査役は語る。

## 摂津市駅でのカーボン・ニュートラル

開業後1年間の実績 (2011年3月)



CO<sub>2</sub>換算係数 電気：0.294 kg - CO<sub>2</sub>/kWh  
水道：0.263 kg - CO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>

常にくれしい。今後も継続していきたい」と中島調査役は話している。

「環境」がコンセプトのまちづくり

摂津市駅が開業した摂津市南千里丘地区は、地球温暖化対策モデル地区として整備が進められている。誕生したばかりの「新しいまち」だ。

摂津市は、市内の約60%を工業系土地利用が占めている。市のほぼ中心部に位置する南千里丘地区にはダイヘン摂津事業所があったが、1996年に移転計画が発表されて以来、その広大な跡地の活用が注目されていた。

市は、この企業用地を活用した新しいまちづくりの検討を開始する。市の顔としてイメージを高める新たな拠点が必要だったことに加え、公共施設の多くが老朽化し、市民サービスの機能再整備が急

がれていた。

そうした中、市が打ち出したのが新たな都市核をつくる「南千里丘まちづくり」事業だ。阪急電鉄の新駅を設置し、駅を中心に公共施設などを配置して地域の利便性向上を目指す。基本方針は、将来に夢のある継続的で発信力のある拠点づくり。「環境」をコンセプトに置いたまちづくり構想だった。

2006年、摂津市は阪急電鉄、ダイヘンとでまちづくりにおける基本合意を締結。ダイヘンが用地を売却した後の07年には、摂津市、阪急電鉄、民間デベロッパーである(株)ジェイ・エス・ピーの3者により南千里丘地区を「地球温暖化対策モデル地区」に定め、まちづくりを開始した。08年6月には環境省の「低炭素地域づくり面的対策推進事業」のモデル地域にも選定されている。

南千里丘まちづくりとして整備が進められているのは約6.8ha。摂津市駅の開業に合わせて「まちびらき」が行われた。

第二期の開発を残してはいるが、現時点で、摂津市駅と駅前広場の他、摂津市コミュニティプラザ(男女共同参画センター・シルバー人材センター)や摂津市



阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部  
都市交通計画部 調査役  
**中島智彦**  
Tomohiko NAKAJIMA



1 駅で利用する電力を供給する太陽光発電。2 駅舎とホームのほぼすべての照明にLEDを採用。3 阪急レンタサイクル摂津も駅と同様、CO<sub>2</sub>排出量削減を図っている。4 構内に設置されたモニターでは駅の取り組みを紹介。5 駅舎に施された壁面緑化。CO<sub>2</sub>を吸収する。

立保健センターなどの公共施設が開業している。緑化率25%以上の街並みの中には、民間の分譲マンションや高齢者対応マンションなども一部完成し、入居が始まった。

阪急電鉄は、この南千里丘まちづくり構想段階から参画し、新しいまちの玄関口となる摂津市駅を設置した。もともとと正雀―南茨木駅間は約3.5kmの距離があり、阪急電鉄全線の中でも3番目に駅間が長かった。かねてより駅の設置を望む声は強く、新しいまちに駅は必要不可

欠な存在だ。

「高齢化社会を迎え、人口が減少していく中で、鉄道事業者の役割は以前にも増して大きくなっていると思う。公共交通を中心としたコンパクトなまちづくりが重要になってきている。駅とその周辺を整備して魅力あるまちをつくらなければならない。行政と鉄道事業者の連携が必要。鉄道事業者もまちづくりに積極的にいかかわっていく」と中島調査役は語る。

摂津市駅の整備費用約18億円は、阪急電鉄と摂津市が1対2の割合で負担した。

第二外環状道路は、久御山IC〜大枝IC（仮称）を結び、名神高速道路ともつながる自動車道で、京都市圏の交通渋滞緩和が期待されている。03年には久御山IC〜大山崎JCT・IC間が開通、その先約10km区間が12年度末には完成する予定だ。

長岡京市には、長岡京IC（仮称）が設置される。これにより、市内南部地域の交通環境が大きく変化することが予想され、04〜05年度に行われた「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議

需要予測は1日1万2000人を見込んでいるが、現段階では8000人程度で、計画中のマンション等の完成が待たれているところだ。

一方、13年春に開業予定の長岡京市の新駅は、鉄道と高速道路、路線バスのリンクを視野に入れた新たな交通結節点を目指している。

現在、工事が進められている京都市の久御山IC〜大枝IC（仮称）を結び、名神高速道路ともつながる自動車道で、京都市圏の交通渋滞緩和が期待されている。03年には久御山IC〜大山崎JCT・IC間が開通、その先約10km区間が12年度末には完成する予定だ。

長岡京市には、長岡京IC（仮称）が設置される。これにより、市内南部地域の交通環境が大きく変化することが予想され、04〜05年度に行われた「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議

### 鉄道と高速道路のコラボレーション

新駅は、長岡天神―大山崎駅間に位置する。ここは阪急電鉄全線で2番目に長い駅間で、約4kmの距離がある。長岡天神駅から約1.5kmの地点に設置し、整備費用の約20億円は、阪急電鉄と長岡京市が2分の1ずつ負担する。

見込み乗降客数は1日7000〜9000人。駅は相対式ホーム2面で東西2カ所に改札口を設け、上下線連絡構内通路やエレベーター、エスカレーターの整備が予定されている。

また駅前周辺には、市が東西で合計6600㎡の駅前広場を整備し、バスターミナルやタクシー・マイカーの乗降場を設置。さらに駅前広場に隣接してパークアンドライド駐車場（一般車40台・身障者用1台・大型バイク6台）、東西3カ所に駐輪場（自転車1000台・バイク200台）も設置することが決まっている。長岡京市の顔となる駅を目指し、整備が進められているところだ。

### 小さな市が新たな顔を持つ

長岡京市の新駅に期待されているのは、電車・高速バス・路線バス・マイカー・

# 市民・事業者・行政が 協働で「環境」の まちづくりに取り組む。

市中心部に位置する工場跡地に、一転して「環境」の  
まちを誕生させた摂津市。  
将来を見据えた、夢のあるまちづくりを行い、  
新たな顔を掲げて全国に発信する。



摂津市長

**森山一正** Kazumasa MORIYAMA

## 夢のあるまちを目指す

私が市長になった7年前、摂津市は財政が非常に厳しく、その再建が重要課題でした。けれども財政が豊かでも夢のないまちには人は住まない。ですから、社会のルールを守れる人づくりを進めるための「人間基礎教育」を提唱しながら、財政再建・夢のあるまちづくり・人づくりを3つの柱に取り組みました。

摂津市は面積が約15km<sup>2</sup>と狭く、緑が少ない。しかも市域の60%程度は準工業地域など工業系土地利用の多い土地柄です。このままだと殺伐としたまちになってしまう懸念がありました。

当時、ダイヘンの工場の移転計画があり、まちの真ん中にできる広大な跡地の利用は市民の重大な関心事でした。跡地に沿って阪急京都線が走り、偶然にもそこは長い駅区間のほぼ中間地点だった。さらに付近にある市のコミュニティ施設も老朽化で建て直しが必要になっていた。この三つが奇しくも重なった——これをバラバラに手掛けず、1+1+1=5にしようと思ったんです。阪急電鉄にもご理解をいただき、新しい駅が設置されることになりました。

そして、「環境」というコンセプトを持ったまちをつくらうと、皆の心が一つになったんですね。駅の真ん前に、市民交流の拠点のコミュニティプラザや健康の拠点の保健センターをつくる。駅周辺には車はできるだけ入れないようにする。もちろん、障害のある方々のご利用に際しては、近くに駐車場を用意するなどの配慮をしています。そして、この地区だけは特別に地区計画の条例で、他ではあまりない緑化率25%にし、阪急電鉄には全国初のカーボン・ニュートラル・ステーションをつくっていただいた。小さなまちの小さな核ですが、全国に発信できるかたちが完成しました。

これからのまちづくりは集客だけでは成立しない。理念をきっちり入れていかないと、数年で破綻してしまうだろうと、私は考えています。

## 市の名前が付いた新たな拠点

摂津市の地形はL字型で、淀川に沿って長い。その東西を鉄道と川が分断し、南北を幹線道路が区切っている。公共施設などは自然と北側に偏り、そこが今までの中心部となっていました。それが摂津市駅という新たな拠点ができた。加えて、市民が非常に喜んだのは、自分たちが暮らす「摂津市」の名前が駅名に盛り込まれたことです。

リーマン・ショックが起きハラハラした時期もあるのですが、順調に工事も進み、たった5年で一つの「まち」が誕生しました。企業も行政も、議会も職員も市民も、心一つにして、一生懸命このまちに懸けたからでしょう。総事業費は約40数億円ですが、国の補助金、民間の協力支援などで、市の財政的な負担は最小限に抑えることができました。一行政としては、確かに冒険に近い構想だったかもしれませんが、けれども、この厳しい時代を小さな市が乗り切っていくためには、皆さんとともにテーマ性のあるまちをつくるのは重要なことでした。

今後の課題は市内の地域分断をどう解消するか。そのためには連続立体交差事業の必要性があります。今回のまちづくりは、市としてこの事業を視野に入れたものですが、これは長期的な事業ですので、将来的な展開へとつなげていきたいと考えています。

今年スタートした摂津市の第4次総合計画のテーマは「協働」。行政、市民、事業者が一緒に考え、汗を流していく。摂津市駅周辺部はまさに「協働」を実践した場所、これからも継続的に発展し続ける地域だと自負しています。



ゆるやかなアーチを描く屋根が特徴的な摂津市駅。



摂津市駅を拠点に「環境のまち」が広がる。



自転車をつなぐ、高度な交通結節点としての役割だ。

高速道路上に高速バスの停留所を設置し、広域から長岡京市への集客を図り、周辺の観光振興に役立てる。あるいは、京都へは電車に乗り換えて入っていくように誘致し、京都市内の交通渋滞を緩和する。現在は、河川で分断され、バス路線がない長岡京市と京都市南部地域や近隣市町を公共交通でつなぐ——中・広域的な連携でネットワークを拡充し、公共交通利用へのシフト推進が期待されている。

もちろん、主な交通手段としてマイカーや路線バスに頼っていた沿線住民の利便性が飛躍的に向上することは言うまでもない。

この広域交通結節点の誕生は、長岡京市の都市像にも大きく影響を及ぼすことになりそうだ。長岡京市の中心市街地整備は、JR長岡京駅前の再開発事業が完成し、阪急長岡天神駅周辺のまちづくりが課題となっているが、土地に余裕がなく整備が難しい。同駅から1.5 km地点にできる新駅を、長岡京市は新たな都心ゾーンに位置付けている。

長岡京市は、10年ほど都が置かれた王城の地であり、新駅周辺には、国史跡指定の恵解山古墳をはじめ、細川ガラシャゆかりの勝竜寺城公園や西国街道など、歴史的遺産が多い。また、既設の小・中学校に加え、13年には立命館中学校・高等学校が開校する。

長岡京市は、新駅周辺を「文化教育地区」として、今後のまちづくりを進めていく方針だ。「環境のまち」という新たな

顔を持った摂津市と同様、長岡京市も新駅設置によって、新たな顔を持つことになったと言える。

また、阪急電鉄にとつては、摂津市駅に続く新駅だけに、駅舎のデザインや環境対策についても気になるところだ。これについて中島調査役は「高速道路の高架下の駅という特性を活かしつつ、長岡京市の新しい顔にふさわしいデザイン性と機能を持った駅にしていこう。環境対策についても、個別の省エネ施設の導入だけではなく、全体のエネルギー消費そのものをできるだけ抑制する工夫が必要」と語っている。

京都第二外環状道路の開通だけなら、長岡京市は、単なる通過地点にとどまっていたかもしれない。しかし、鉄道駅の設置で、広域な交通結節点ができ、まちの新たな発展の道筋が見えてきた。新駅周辺エリアは、新都心ゾーンとして活性化を進めていく。

### 新駅計画箇所(予定)位置図



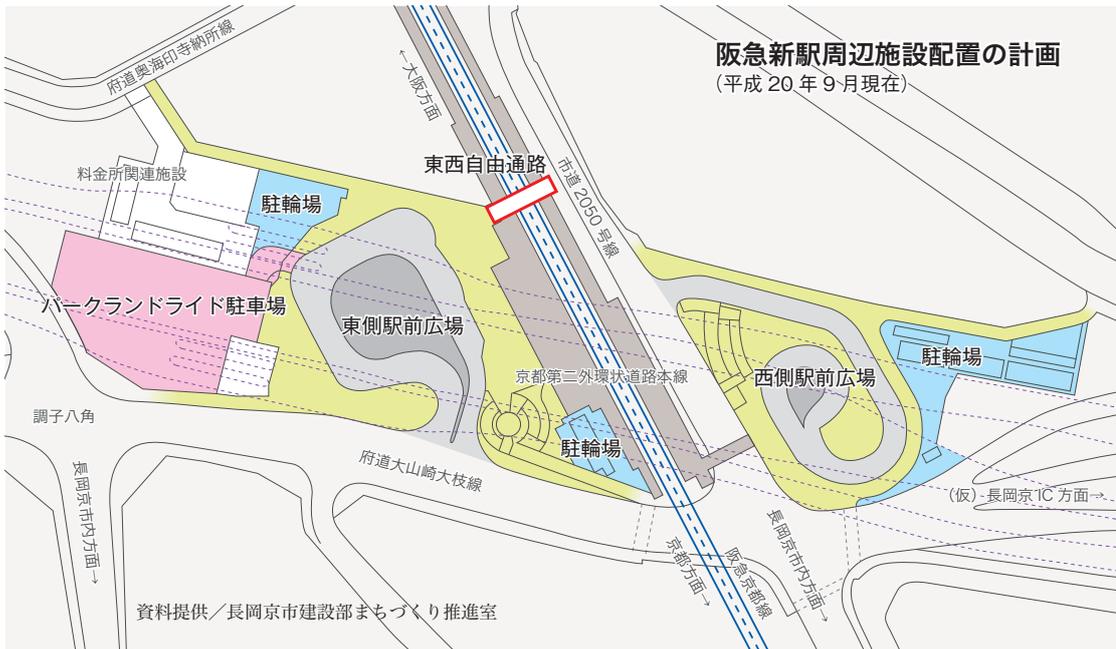
化を進めていく。

駅は、その始まりにおいて鉄道利用のためのゲートウェイにすぎなかった。しかし、駅を起点にまちが発展していくにつれ、駅はまちの中心的存在としてさまざまな機能を担っていく——阪急電鉄は、その100年の歴史の中で、駅の存在意義というものを磨き上げてきた。

明確なコンセプトを持ったまちづくりの中では、駅が存在が核となる。南千里丘まちづくりの「環境」というコンセプトの下に開業した日本初のカーボン・ニュートラル・ステーション、摂津市駅。鉄道と高速道路の

コラボレーションという従来にはなかった発想で、その整備効果が期待される長岡京市の新駅——まちづくりの一環として整備を進める阪急電鉄の新駅開業は、「駅から始まるまちづくり」の新たなスタンダードモデルとして注目されている。

### 阪急新駅周辺施設配置の計画 (平成20年9月現在)



資料提供 / 長岡京市建設部まちづくり推進室

# 公共交通サービスの拡充で 広域な地域の活性化と 観光振興を目指す。

2013年春に開業が予定されている長岡京市の新駅。  
高速道路と鉄道による広域交通結節機能の  
飛躍的な向上に期待がかかる。  
大きく変わる交通環境が地域に活性化をもたらす。



長岡京市長

**小田 豊** Yutaka ODA

## 豊かな自然と共生する「交通」の整備を

長岡京市は、電車で京都の四条河原町まで10分、大阪の梅田には30分という距離にあり、大都市近郊の都市として発展してきました。また、784年平城京から遷都され、わずか10年の短い期間でしたが、王城の地として栄えた歴史を有しています。自然が豊かなことも大きな特徴となっており、19.18km<sup>2</sup>というコンパクトなまちで森林面積が市全体の4割を占めている。さらに、全国的にも稀なことに、市街化区域の中に調整区域が点在していて、それらの土地は農地や竹林に使われ、緑豊かなまちを形成しています。

長岡京市の南部地区は、自然に囲まれた郊外型住宅として開発された地域ではあるものの、阪急電鉄で2番目に駅間が長い大山崎駅と長岡天神駅の間に位置し、交通が不便な状態が続いていました。長岡京市の歴史文化や豊かな自然と共生する利便性の高い公共交通サービスの整備が長く望まれていたのです。

京都第二外環状道路の建設には、住民の方々の反対がありました。確かに単なる通過交通だけの道路であれば、長岡京市に何のメリットもありません。しかし、国の用地である第二外環の高架下を使えば、市の負担を最小限に抑えて新駅を整備することができる。新駅と長岡京IC（仮称）、関連して整備される幹線道路や路線バスを見直し、利便性の高い公共交通サービスをつくることができます。

住民の方々に納得いただけたのは、新駅ができるということが大きかったと思います。それと、周辺地域の自然と調和した土地活用です。高架下は、散策道など市民が憩いの場として利用できるように整備していく方針です。また、3万7000m<sup>2</sup>の用地を確保し、ト

ンネル工事などで出た残土の集積地に使っていますが、ここは記念植樹などで自然回復に取り組んだり、自然との触れ合いや農業体験等に活用する公園として整備する計画で、道路開通後、数年以内に供用を開始したいと考えています。

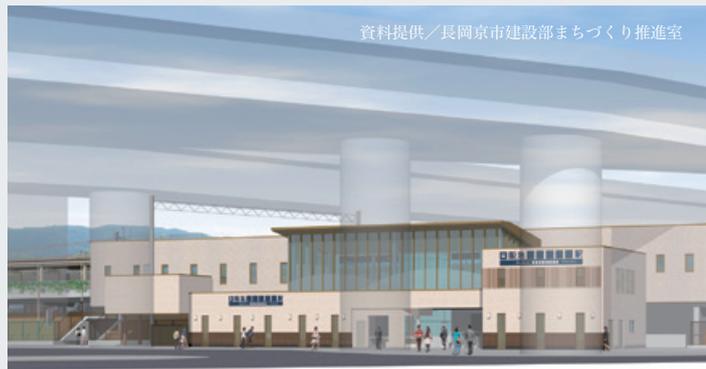
## 高度な広域交通結節点としての機能を

新駅は、長岡京ICに隣接して、第二外環の高架下にできます。駅には、駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場、駐輪場を整備して、鉄道とバス・車を結節し、誰もが快適に乗り継ぐことができる利便性の高い交通空間をつくっていきたくと考えています。

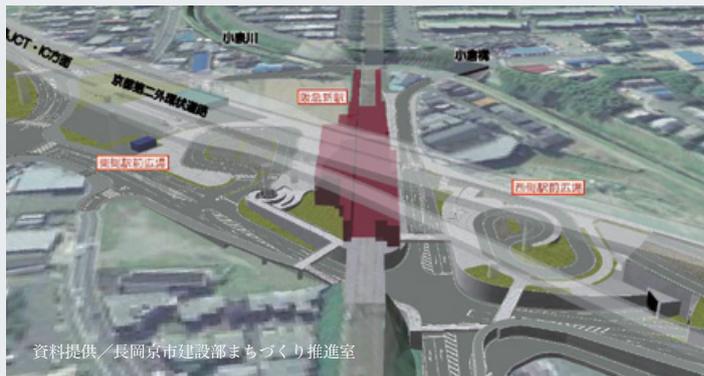
長岡京市内の路線バスやコミュニティバスルートの再編も考えています。新駅は約3km離れた京阪電鉄・淀駅とも既存の府道で一直線に結ばれる——木津川や宇治川、桂川で分断された地域同士を結ぶことができるようになり、京都市や八幡市との接続性が高まれば、観光の広域連携も進めやすい。地域の観光振興に大いに役立ちます。

新駅効果はすでに表れていて、立命館中学校・高等学校の移転が決まっています。5世紀前半につくられたといわれる、このあたり最大の恵解山古墳の整備も、いよいよ今年から3年計画で進めていく予定で、歴史的遺産が多い一帯ですから、文教ゾーンとして、特徴あるまちづくりを進めていきたいと考えています。

新駅を中心に新駅周辺から長岡京市内へ、さらには広域へ、賑わいは広がり、活性化が進んでいくと思います。新たな可能性を秘めた新駅の誕生に期待しています。



新しく整備される駅のデザインイメージ。



京都第二外環状道路の高架下に整備される新駅の配置イメージ。