

## 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らうとしているのか。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った。

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か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」の口コ。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・洛西口駅と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、洛西口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交流を促す取り組みは、さらなるにぎわいをもたらし、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。



総延長約1km、面積約11,200㎡の高架下空間。2018年から第1～3期のエリアごとに順次オープンさせた。

「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。

「まちなにぎわいをもたらず、人が集まりそこに住みたいと思っていただけ、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。

■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、武庫川

庄駅〜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。

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だ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

# 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。



神戸線 武庫之荘駅～西宮北口駅間の新駅の設置等に関する基本合意書署名式

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し行われた「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、この他の駅でも、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。「女性用トイレだけで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、たゆ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ます。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。

### ■強固な交通ネットワークの構築

「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。

関西へのアクセスの窓口である新大

快適な乗車につながる。  
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。

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。

将来的にはAI認識技術を活用して車両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、

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。

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。

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。

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。

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。

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。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、さらには、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だが、「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。