

沿線を大切に— 100年続く思い

日本はすっかり車社会となり、鉄道やバスなどの公共交通の利用は減少傾向が続いています。このまま鉄道やバスの輸送人員の減少が続けば、事業者としても運賃の値上げをせざるを得なくなり、それがさらにマイカー利用者の増加に拍車をかけるという悪循環につながることを考えられます。一方で、環境問題や高齢化社会への対策が求められている中、環境にも住民にも優しいまちづくりが必要とされています。例えば、公共交通で行くことができる駅周辺に便利な商業施設を整備すれば、車の利用が減り、温室効果ガスの排出も抑えられますし、車の運転ができなくなった高齢者の方にもご利用いただけます。さらに、駅前のシャッター通りの解消にもつながります。環境省の報告書でもこの施策は有効であると取り上げられました。鉄道事業者にとっても“我が意を得たり”の対策です。このような取り組みが実現できるよう、国にはまちの中心である駅へ向かう道路の整備にも重点的に取り組んでいただければと思います。

当社も交通ネットワークの充実やバリアフリー化など民間でできることには積極的に取り組んでいます。バリアフリーと言えば、駅のエレベーター設置などを連想される方が多いと思いますが、JRを除く関西の鉄道やバスが加盟する「スルッとKANSAI」では1枚のカードで各社の交通機関が利用でき、使い勝手の面でのバリアフリーを考えた取り組みと言えるでしょう。さらに、ICカードではJR西日本と協議を重ねて相互利用できるようにし、利便性を向上させています。

交通ネットワークの充実については、2005年に「都市鉄道等利便増進法」が施行され、既存鉄道を活用した新線整備が行いやすくなりました。この制度では、鉄道の営業主体と整備主体を上下分離した上で、整備費用を国・地方・3セク等が3分の1ずつ負担することになります。また、営業主体となる鉄道事業者の支払う施



角 和夫氏

Kazuo Sumi
阪急電鉄社長

設使用料は受益相当額となるため、運営コストを抑えることができます。これにより運賃を低く設定することができ、皆さまに利用していただきやすい鉄道をつくることのできるのです。

この制度を使い、関西の将来のためにぜひとも実現したいのが、新幹線が停車する新大阪と2011年にまちづくりする北ヤード、中之島西部開発地区を結ぶ路線ネットワークです。しかし、ここで問題となるのが大阪市の負担分です。この路線は非常に経済効果が大きく、実現すれば北ヤードや中之島西部のポテンシャルが上がります。そうなれば当然税収も増えますから、長期的に見れば、大阪市にとっても投資に対する十分なリターンが期待できる路線です。当面の財源の問題があることは承知していますが、将来を見すえた真剣な議論をぜひお願いしたいと思っています。

当社は今年10月に創立100周年を迎えました。この100年、沿線を大切にするという思いを持って事業に取り組み、上質な住宅の提供やターミナルの建設だけではなく、宝塚歌劇のような文化的な事業も手がけるなど、沿線価値を高め、皆さまに住みたいと思っていただけるまちづくりを続けてきました。昨年10月に阪急ホールディングスと経営統合した阪神電気鉄道にも同じような思いでまちづくりを続けてきた100年余りの歴史があります。これまで両社がまちづくりにかけてきた情熱を合わせていくことで、さらにすばらしいまちをつくっていきたいですね。特に梅田を中心とする大阪キタの発展には、両社の持てる力を集結して取り組んでいく所存です。

談