



角 和夫

SUMI Kazuo

阪急電鉄社長

関経連副会長

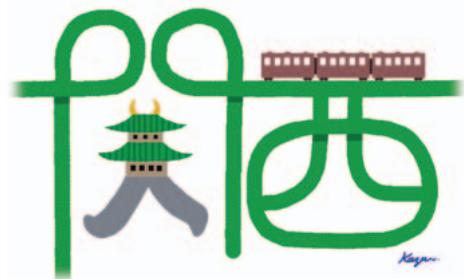
交通ネットワークと まちづくり より重要なその関係

東日本大震災からの復興や今後の成長戦略の推進に向け関西が役割を果たすには、人やモノの交流が盛んに行われる競争力のあるメガリージョンとなることが必要です。関西は日本の中央にあり、東アジアにも近いという地理的な優位性と完全24時間空港である関西国際空港というインフラ面の利点をあわせ持っていますが、その競争力をさらに高めるには、新名神高速道路(新名神)をはじめとする高速道路のミッシングリンクの解消など、交通ネットワークをさらに充実させることが不可欠です。それが新しい産業を振興し、新たなまちづくりを推進することにつながります。また、今回の震災で皆が実感した、東京一極集中のリスクへの対応策の一つにもなるのではないでしょうか。

私自身も関経連副会長として、今まで同様、関西がもっと元気になることに貢献できるよう、自社の事業も含めて頑張りたいと思っています。

そこで一つご紹介したいのが、大阪都心部を縦断する大動脈、地下鉄御堂筋線と千里中央を結ぶ北大阪急行(北急)を北へ約2.5km、箕面市萱野まで延伸する計画です。事業化にあたっては、鉄道整備と沿線のまちづくりをセットで行える「社会資本整備総合交付金」(2010年創設)の活用が検討されています。この制度を活用できれば、概算で約400億円となる鉄道の建設事業費の地元負担が約半分程度に軽減されます。大きな経済効果が期待できる新線を、交付金を用いて社会資本として整備できるため、運賃を低廉に設定できます。その結果として、多くのお客さまに新線をご利用いただきやすくなり、需要の増加が見込めます。

一方、延伸線の沿線のまちづくりについては、新名神が大きな役割を果たすと考えています。新名神ができれば、国土



軸とのアクセスが格段に向上するため、例えば沿線の物流施設が新名神のインターチェンジ付近へ移転し、その跡地の再開発が行われることなどが考えられます。新たなまちづくりが進み、これもまた需要の増加につながります。

今後、この延伸計画を鉄道とまちづくりの新たなモデルケースとして実現させ、将来的には、西梅田～十三～新大阪をつなぐ新線(西梅田・十三連絡線、新大阪連絡線)のプロジェクトにもそのノウハウを活用できればと考えています。

これからまちづくりのキーワードは「超高齢社会」と「人口減少時代」です。まちの機能を集約するコンパクトシティ化を都心部でも進めることができます。その際に重要なのが、産学官の機能をいかに集約するかです。特に若い人が集うまちとなるよう、「学」の要素は欠かせません。そして産官と協力し、例えば医工連携を進めることで「超高齢社会」に対応したまちづくりを進めるのも一策です。現在開発が進められている、うめきたにも同じことがいえます。うめきたは、関西のメガリージョンとしての競争力、また大阪という都市の競争力が高まらなければ、よいまちにはなりません。競争力を上げながらまちを作りという姿勢を保ちつつ、腰を据えて長期的な視点で取り組むことが求められます。

阪急電鉄の創業者・小林一三は沿線のまちづくりに半世紀を費しました。まちづくりとはそれくらいの時間軸で考えるべき問題であり、だれかが一代で仕上げられる仕事ではありません。だからこそ企業文化やまちづくり戦略をしっかりと継承し、まちへの思いを次の世代へ引き継いでいくことが重要なのです。

(談)