

サステナブルな 沿線まちづくり・モビリティ

2022年5月23日

阪急電鉄株式会社
専務取締役 都市交通事業本部長

上村 正美



阪急電鉄 概要

種別	線別	区間	営業キロ程
第1種 鉄道	神戸線	神戸本線	大阪梅田～神戸三宮 32.3km
		今津線	今津～宝塚 9.3km
	伊丹線	塚口～伊丹 3.1km	
	甲陽線	辰川～甲陽園 2.2km	
	計	46.9km	
Osaka	宝塚本線	大阪梅田～宝塚 24.5km	
	箕面線	石橋阪大前～箕面 4.0km	
計	28.5km		
京都線	京都本線	大阪梅田～京都河原町 47.7km	
	千里線	北千里～天神橋筋六丁目 13.6km	
	嵐山線	桂～嵐山 4.1km	
	計	65.4km	
第2種 鉄道	神戸高速線	神戸三宮～新開地 2.8km	
総合計		143.6km	

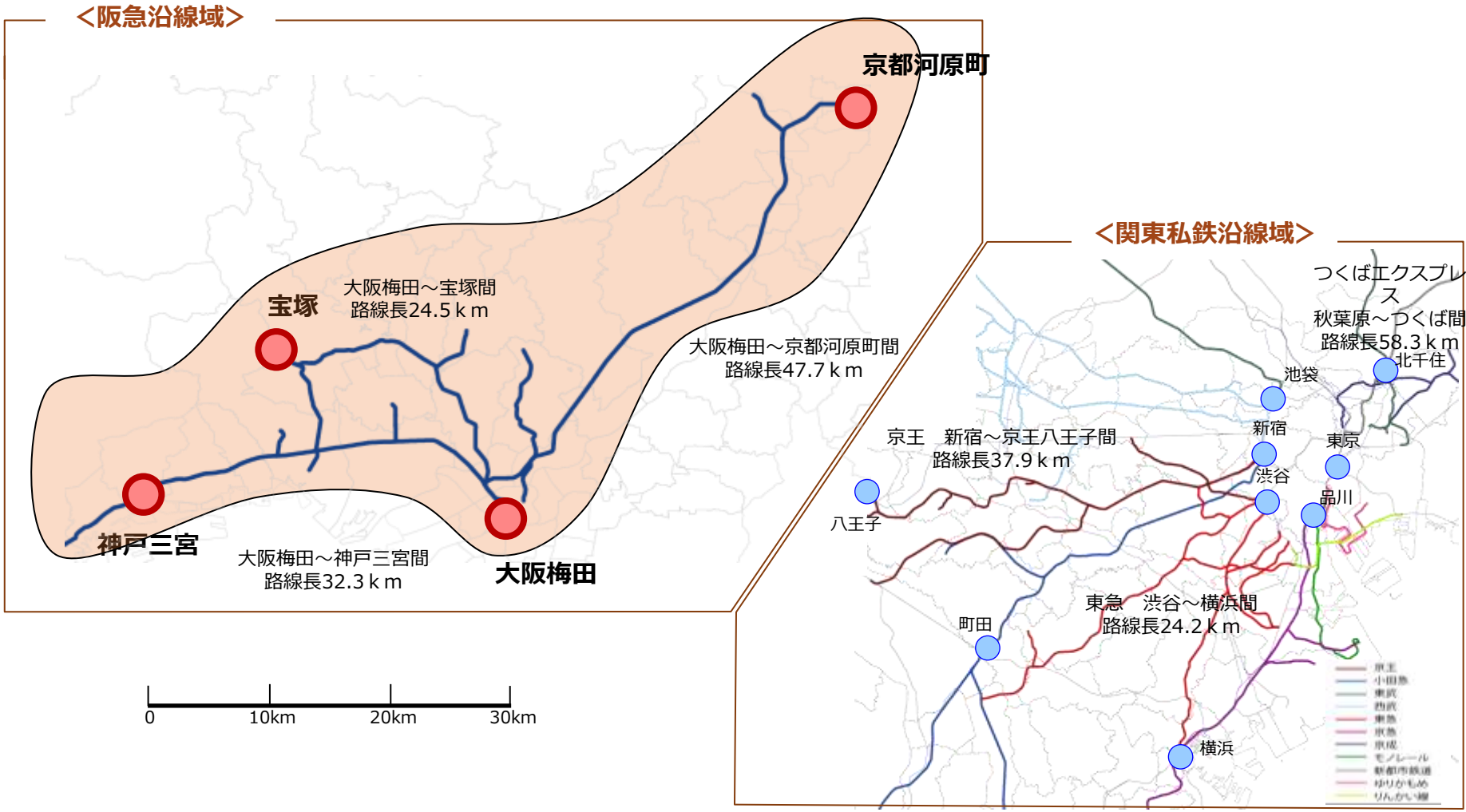
阪急電鉄 営業路線図

凡例
 は 駅長所在駅
 は 難雑地区間



阪急沿線と関東私鉄沿線域の比較

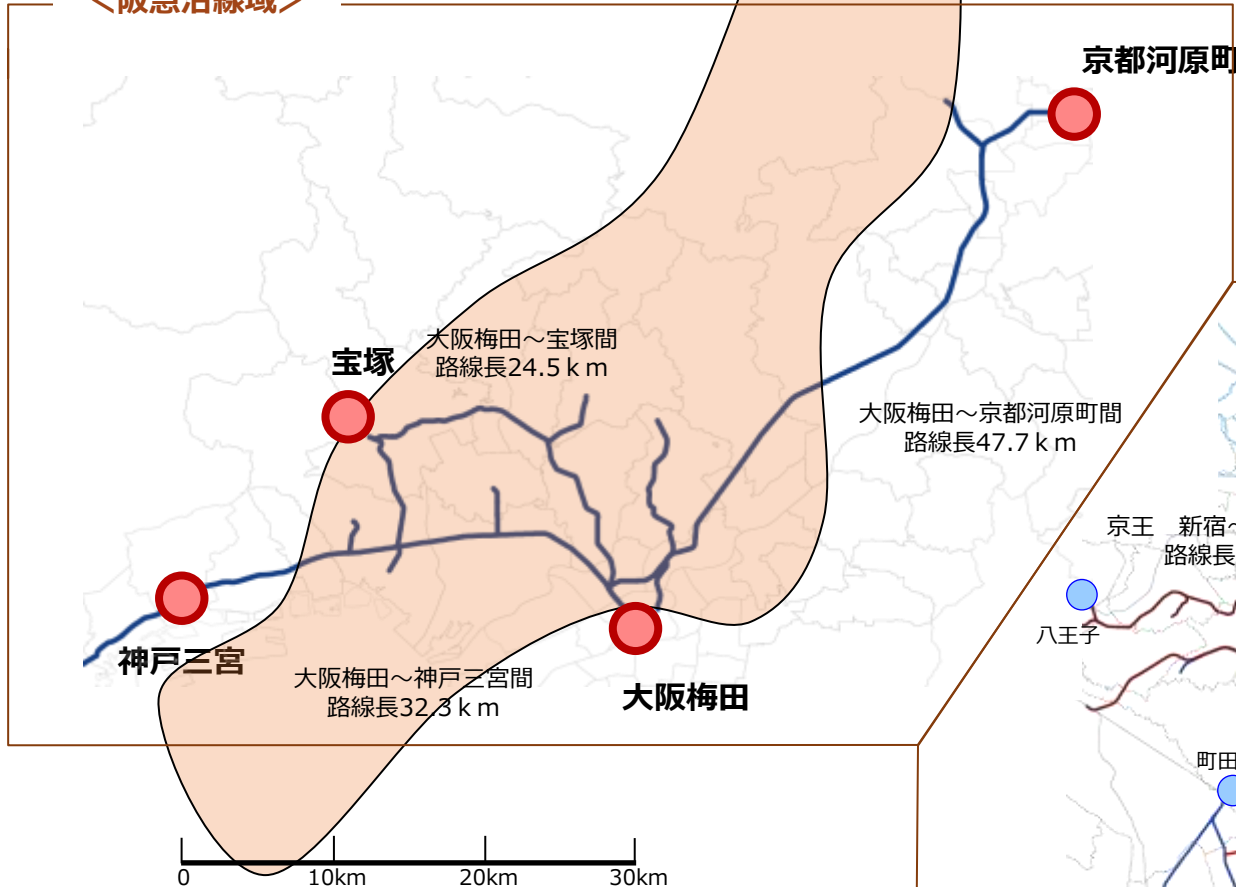
大阪梅田を要に、扇型（デルタ状）に広がる阪急沿線
 その沿線域は、首都圏の鎌倉～東京～柏に匹敵する規模



阪急沿線と関東私鉄沿線域の比較

大阪梅田を要に、扇型（デルタ状）に広がる阪急沿線
 その沿線域は、首都圏の鎌倉～東京～柏に匹敵する規模

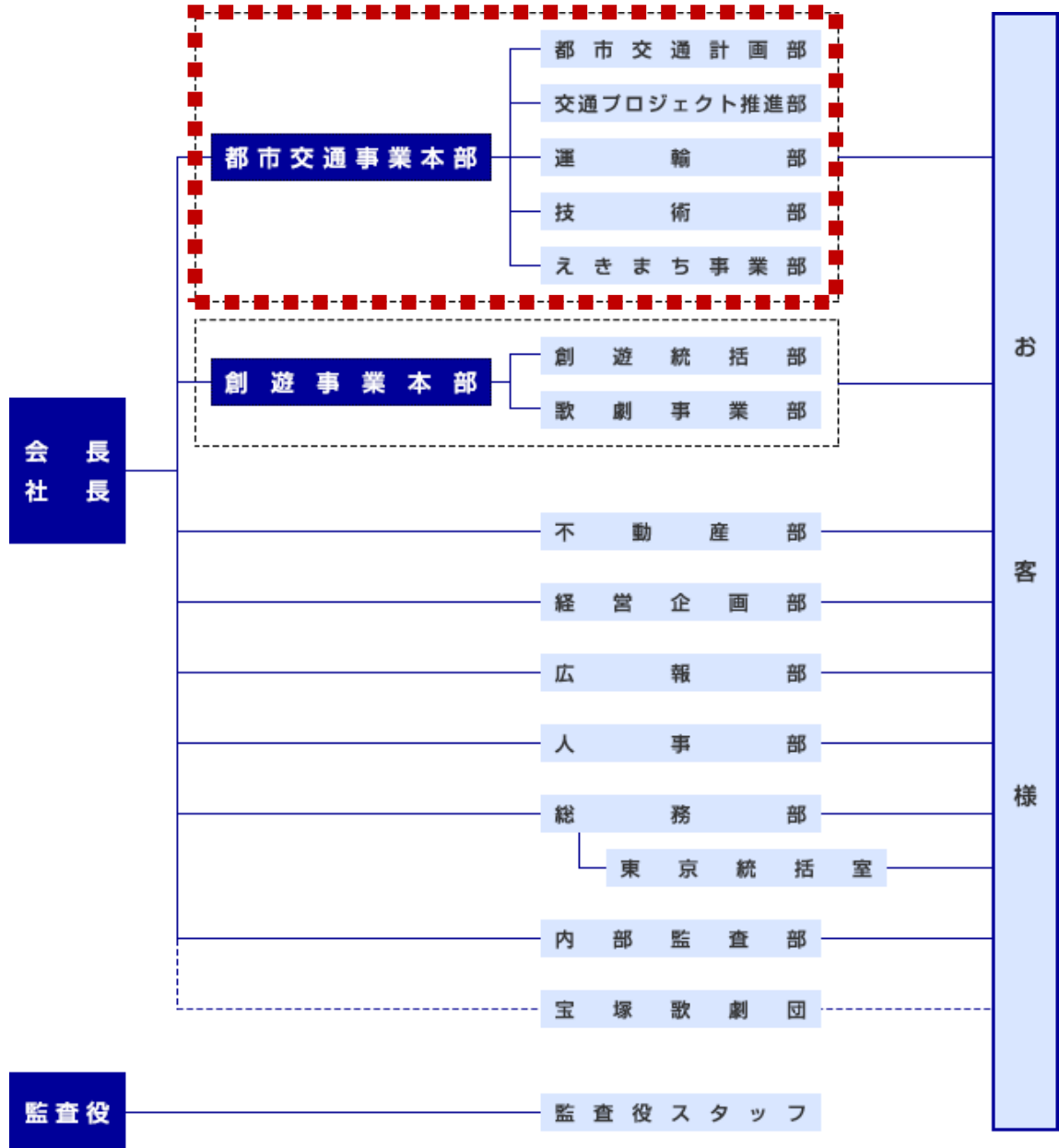
<阪急沿線域>



<関東私鉄沿線域>



阪急電鉄組織図



自己紹介～私のまちづくり

都市交通事業
鉄道・バス・タクシー・自転車
(鉄道安全統括管理者+グループ)

えきまち事業
(エキナカ、小売)

交通まちづくり
アセット管理
不動産開発

CITEさろん・都計審・まちづくり協議会・まち歩きなど

自己紹介～私のまちづくり

都市交通事業
鉄道・バス・タクシー・自転車
(鉄道安全統括管理者+グループ)

えきまち事業
(エキナカ、小売)

交通まちづくり
アセット管理
不動産開発

CITEさろん・都計審・まちづくり協議会・まち歩きなど

まちづくりに関わる主な経験

会社業務担当として

- 連続立体交差事業と周辺まちづくり(1990年～)
淡路連立と土地区画整理事業との合併施行 など
- 新駅と周辺まちづくり(2002年～)
洛西口新駅(連立)、摂津市新駅、西山天王山新駅 など
- 新線構想とまちづくり(2004年～)
新大阪駅周辺都市再生検討 など

社外活動として

- CITEさろん(1999年～2020年)～会長、副会長など
大阪市と民間企業約50社が都市開発・まちづくりを提言
- 行政委員
宝塚市都市計画審議会、豊中ブランド戦略審議会
- プライベート～まちづくり協議会副会長、交通部会長など
研究会、協議会を市民の一人として設立(17年間活動)

プライベートのまちづくり

まちづくり協議会そね21の会(豊中市)の活動 (1996年～2013年)

○主な活動

商店街の活性化、高齢者子育て支援、歩きやすい道路づくり など

住民が進めるまちづくり 大阪府豊中市では、住民が身近な地域をよくするためのまちづくり活動を市が支援するしくみがあります。

まず、住民は、まちづくりのための勉強会や研究会をつくり、改善点の調査・研究をします。次に、具体的な改善案を考え、実行するための協議会をつくり、まちづくりの改善案を市長に提案します。そして、まちづくり活動には、市から助成金の支給やアドバイスをする人の派遣などが行われます。

協議会のメンバーの一人、商店主のAさんは、改善案作成について、次のように語っています。「新しい仕事を生み出すまち、住みやすいまちをめざしたまちの将来像をまとめる作業では、住民がいっしょになって考える

公開討論会を数十回開き、みんなが納得するまで議論をたたかわせました。」

これまでに、三つの協議会がつくられ、交通混雑の改善活動や商業活性化のための「商人大学」など、はば広い取り組みが行われています。さらに、企業の敷地を利用した歩道拡幅や段差解消など、だれでも安心して歩ける道路づくりなどの成果も上がっています。



まちづくりを話し合う住民(豊中市)



市民主体でまちづくり構想を策定、市に提言。市はまちづくり基本方針を市民に提示

社外でのまちづくり

CITEさろんの活動(1999年～2020年)

「CITEさろん」とは
 大阪市と企業(現在52社)がともに大阪のまちづくりを考える組織
 (1992年設立・本年30周年)

Member's List 会員リスト
 計52社 (50音順)

 株式会社IAO竹田設計	 JR西日本不動産開発株式会社	 株式会社KANSOテクノス	 株式会社NTTFコム
 漢井園建築研究所株式会社	 大阪ガス株式会社	 大阪市高速電気軌道株式会社	 株式会社大特組
 NTT都市開発株式会社	 NTTファシリティーズ株式会社	 株式会社アーキエムズ	 鹿島建設株式会社
 株式会社きんでん	 株式会社クボタ	 京阪ホールディングス株式会社	 株式会社埴池組
 三和電気土木工事株式会社	 清水建設株式会社	 住友商事株式会社	 積水ハウス株式会社
 株式会社竹中工務店	 中央建築コンサルティング株式会社	 東京建物株式会社	 南海電気鉄道株式会社
 株式会社日建設計	 株式会社日本設計	 パナソニック株式会社	 阪急電鉄株式会社
 富士通株式会社	 三井不動産株式会社	 三菱地所株式会社	 三菱地所設計株式会社

CITEさろん～大阪市と企業の協働

総務委員会



CITEさろんの運営にあたり、総会・定例幹事会の運営や、収支予算・決算のとりまとめ、各種事業の進行管理や運営方針を検討する他、都市開発やまちづくりの先進的な取組みを視察する各種研修会や会員の親睦イベントを実施しています。

また、社会情勢に応じ時宜を得たテーマについての「特別研究会」を立ち上げ、大阪の活性化、魅力あるまちづくりの実現に向けた情報収集、意見交換等を行います。

広報委員会



CITEさろんの取組みを広く発信するため、広く会員外企業・市民・行政担当者等を対象とした「トークセッション」「まちづくりシンポジウム」を開催する他、活動の報告や会員企業の動向などを掲載した会報誌の発行や、これらの活動を対外に情報発信するウェブサイト運営・管理しています。

研究活動委員会



まちづくりの手法や考え方の習得を学ぶ「テーマフォーラム」や、大阪市等の行政関係者を迎え、政策等についての講演や意見交換を行う「さろんトーク」、まちづくりの実地検証を行う「プロジェクト見学会」の他、CITEさろんの活性化や活動のPR及び会員相互の交流と親睦を目的とした「自主活動プログラム」を開催しています。

また、社会情勢に応じ時宜を得たテーマについての「特別研究会」を立ち上げ、大阪の活性化、魅力あるまちづくりの実現に向けた情報収集、意見交換等を行います。

分科会活動委員会



CITEさろん若手メンバーを中心に、学識経験者である座長の指導のもと、会員企業のノウハウを活かしながら、大阪の活力と魅力あるまちづくりに関する時宜を得たテーマについて調査・研究を行う「ワークショップ」を開催しています。活動期間は2年で、その成果は大阪市へ「提言」の形で報告しています。

また、社会情勢に応じ時宜を得たテーマについての「特別研究会」を立ち上げ、大阪の活性化、魅力あるまちづくりの実現に向けた情報収集、意見交換等を行います。

CITEさろん～大阪市と企業の協働

3つのワークショップ

大阪の活力と魅力あるまちづくりの一環として、会員企業の持つノウハウに専門経験者のアドバイスを得て、持てる得意テーマで討論やフィールドワークなどにより、

特許ある調査・研究を進めています。研究期間は2年で、その成果は大阪市へ「提案」の形で報告されています。

withコロナ, afterコロナのモビリティを考える

コロナ禍で一変したモビリティの価値とそのあり方について、コロナ禍が終了した後も見据えて、そのよちなも

リノベーションの観点から考えるエリアのあり方

コロナの影響を受けて、「新しい日常」が立ち上がりつつあります。ストック型社会への転換が図られる中、「エリアリノベーション」という概念が、人口減

コロナ禍を乗り越えて大阪の都市空間の再編を考える

市内部での、生活空間-CBDに至るまでの都市空間の再編が、コロナ禍のような影響を受けて、変わっていくのか、変えていけないのかを議論しつつ、仮説のテーマも探ります。セビリティの回復や、環境再生

まちづくりシンポジウム

CITEトークセッション

ソトから見た大阪研究会 (女性会員だけの会)

第3回 クリエイターの方でつくる都市づくり

～都市におけるクリエイターの役割～

原田 祐馬氏

11月11日 (Mon) 18:30-20:30

45名 (定員)

無料

申し込み方法

お問い合わせ先

ソト研 わたしたちの思い

大阪をソトから見る、大阪のソトから学ぶ、そして大阪のまちに活かす

第12回 CITE まちづくり シンポジウム

エリアマネジメント実践と今後の方向性を考える

大阪の「エリマネ」って何？

2019年 金 2月8日

ザ・リッツ・カールトン大阪 ボールルーム (4F)

午後3時～午後5時30分

入場無料

午後2時30分

講演者: 櫻永 幸久

主催: CITEさろん

趣味の一つは「まち歩き」

地図を見ずに歩く

直観・方向感

狭い路地は覗く

好奇心・新たな発見

写真をSNSにアップ

日記的記録・友人と共有

カフェに入る

定点観測・文化

プライベートのまちづくり

趣味の一つは「まち歩き」



1. コロナ禍による鉄道需要の変化

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

3. With/Postコロナの鉄道戦略

4. まとめ～モビリティから見たまちづくり

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

3. With/Postコロナの鉄道戦略

4. まとめ～モビリティから見たまちづくり

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

月別輸送人員(2020年1月～2022年3月)

■ 鉄道輸送人員 (対2018年度同月比較)



緊急事態宣言期間中の定期外利用が減少したが、定期利用は堅調

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

社会全体の変化

これまでの働き方改革

拡大するデジタル化への要請への対応

- ・ DXによる新たな価値創出(「攻めのIT」)
- ・ 先端技術や新たな開発手法の活用
- ・ 受注者・発注者の対等な関係の構築
- ・ プロジェクトマネジメントの高度化
- ・ 多様な社員が活躍するための制度等整備

これからの働き方改革

やるべきことは本質的には変わらない

- ・ 顧客のビジネス変革へのさらなる期待の高まり
- ・ ビジネス環境の変化への迅速な対応
- ・ 顧客との共創による新たな価値提供の要請
- ・ 非対面を前提としたマネジメントの高度化
- ・ 多様な働き方を前提とした仕組みの必要性

コロナ禍による影響

コロナ禍によって減少・停滞したもの

- 社員間の対面でのコミュニケーション機会
- 対面での営業活動の機会
- 会社に対する社員の帰属意識
- オフィスの必要性等

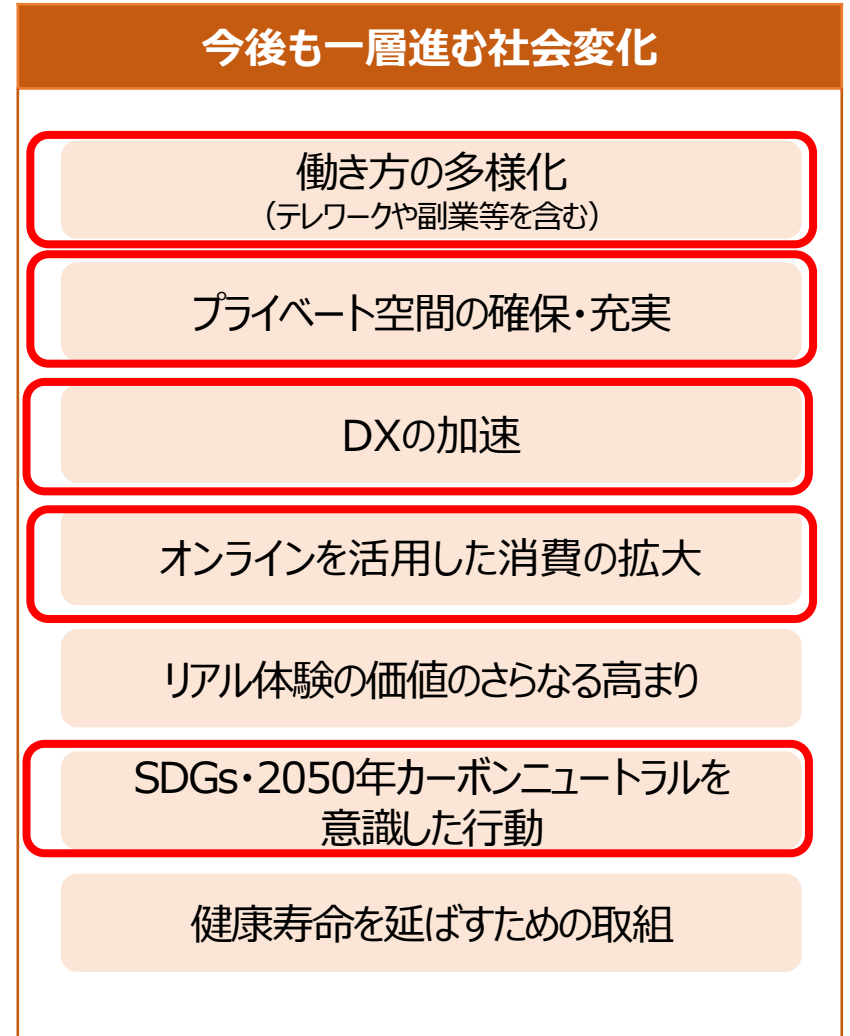
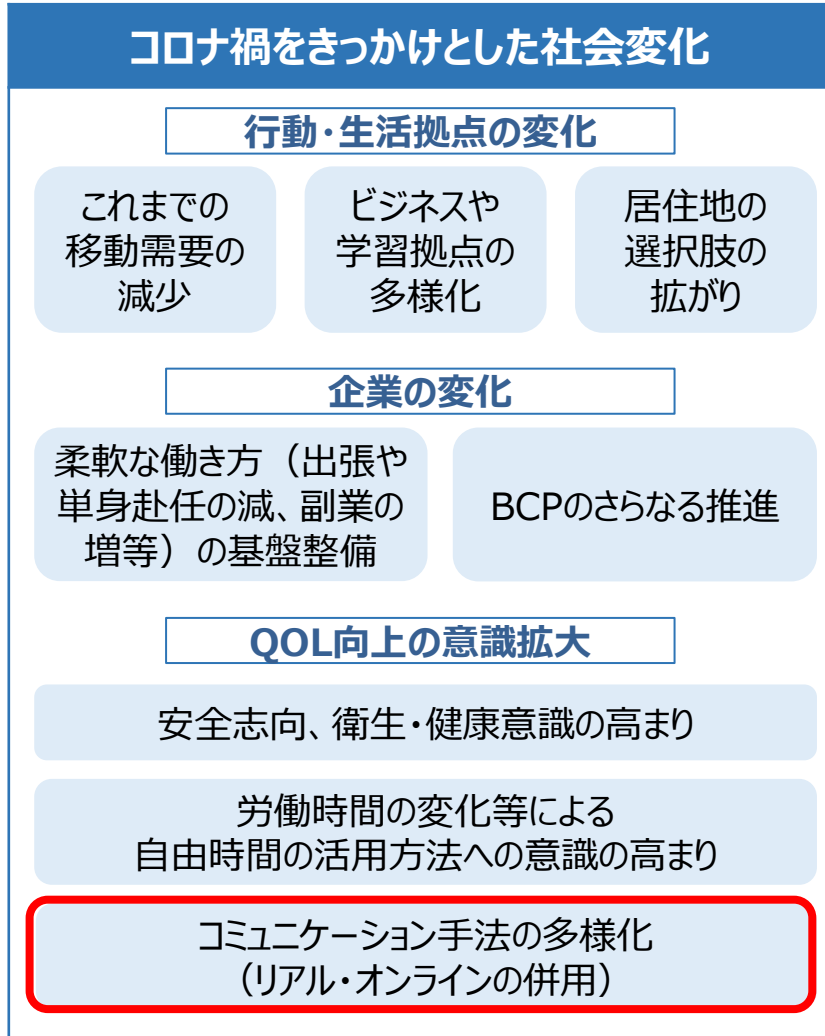
コロナ禍によって増加・加速したもの

- 社会全体のDX化に対する需要・期待
- 個々人の状況に応じた自由度の高い働き方
- 会社の事業継続対策の必要性
- 社員個人の健康意識・感染症対策等

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

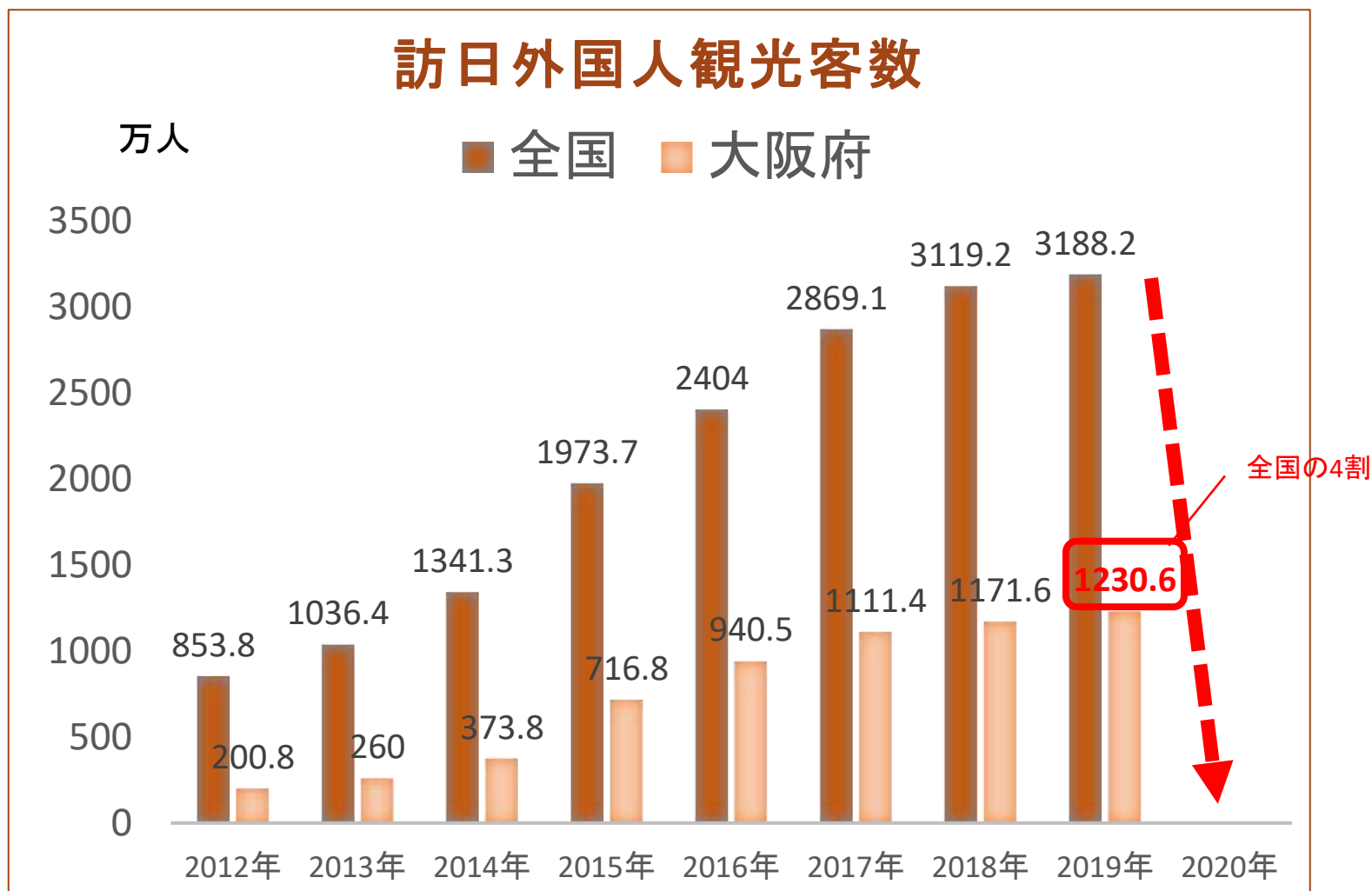
コロナ禍をきっかけに、行動・生活拠点の変化や、QOL※向上の意識拡大がみられるなど、様々な社会変化が加速しており、これらは、今後も一層進むと認識

※Quality of Life



1. コロナ禍による鉄道需要の変化

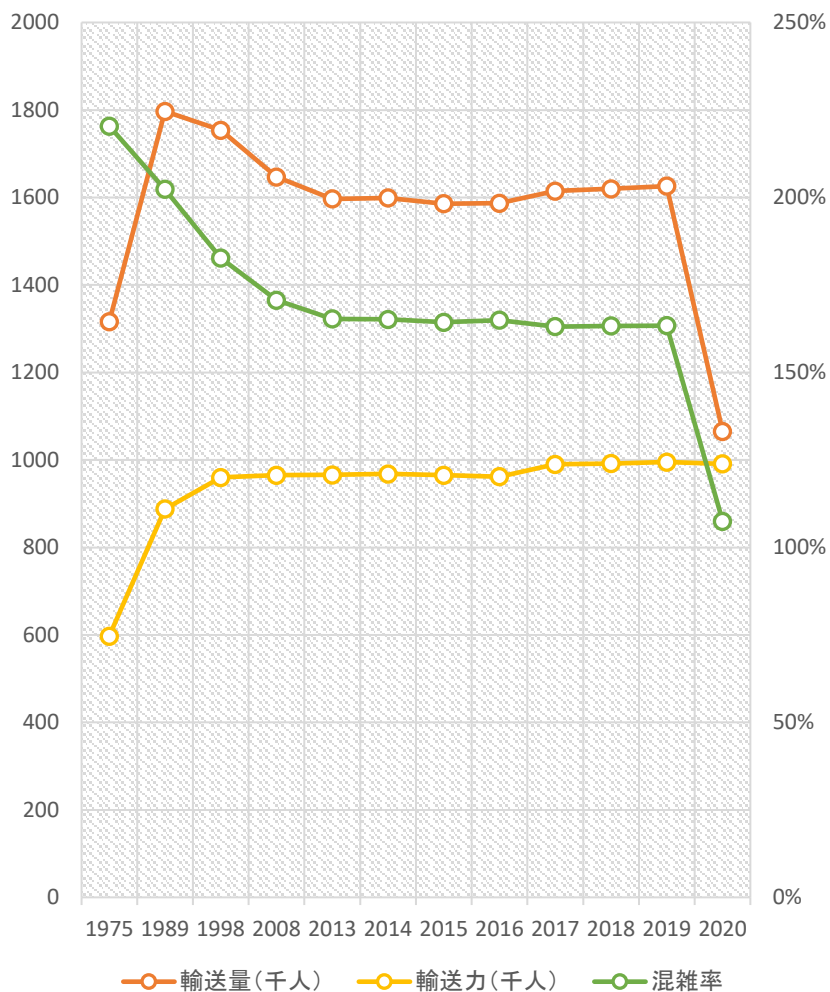
訪日外国人観光客の激減(2020年以降ほぼ0に)



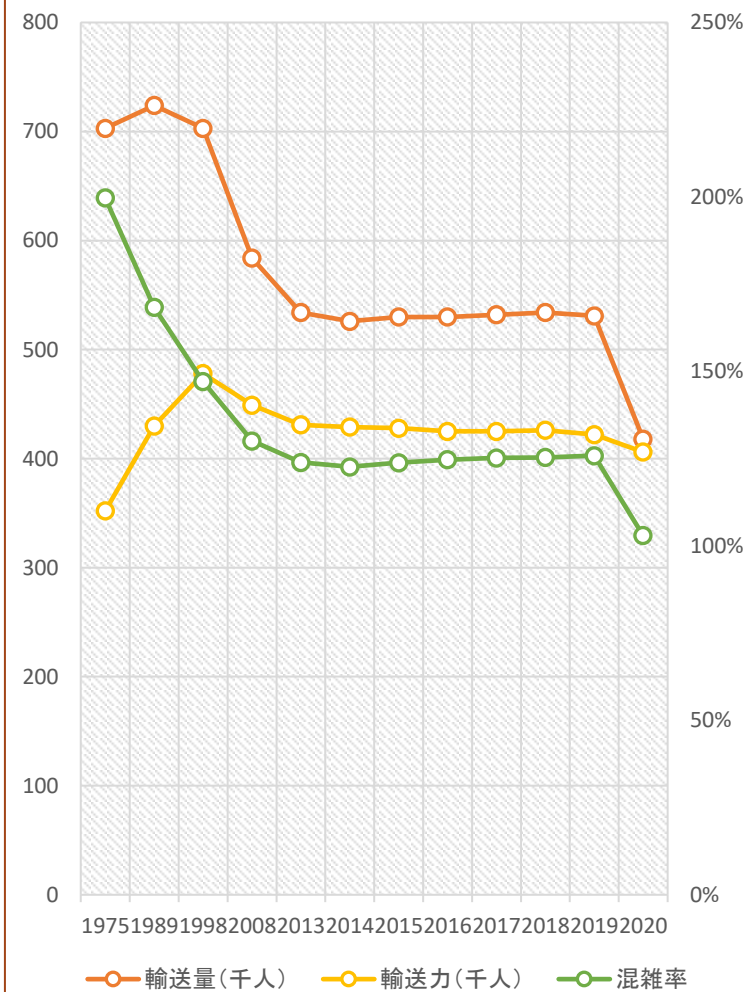
1. コロナ禍による鉄道需要の変化

輸送人員と混雑率の変化

東京圏混雑率の推移

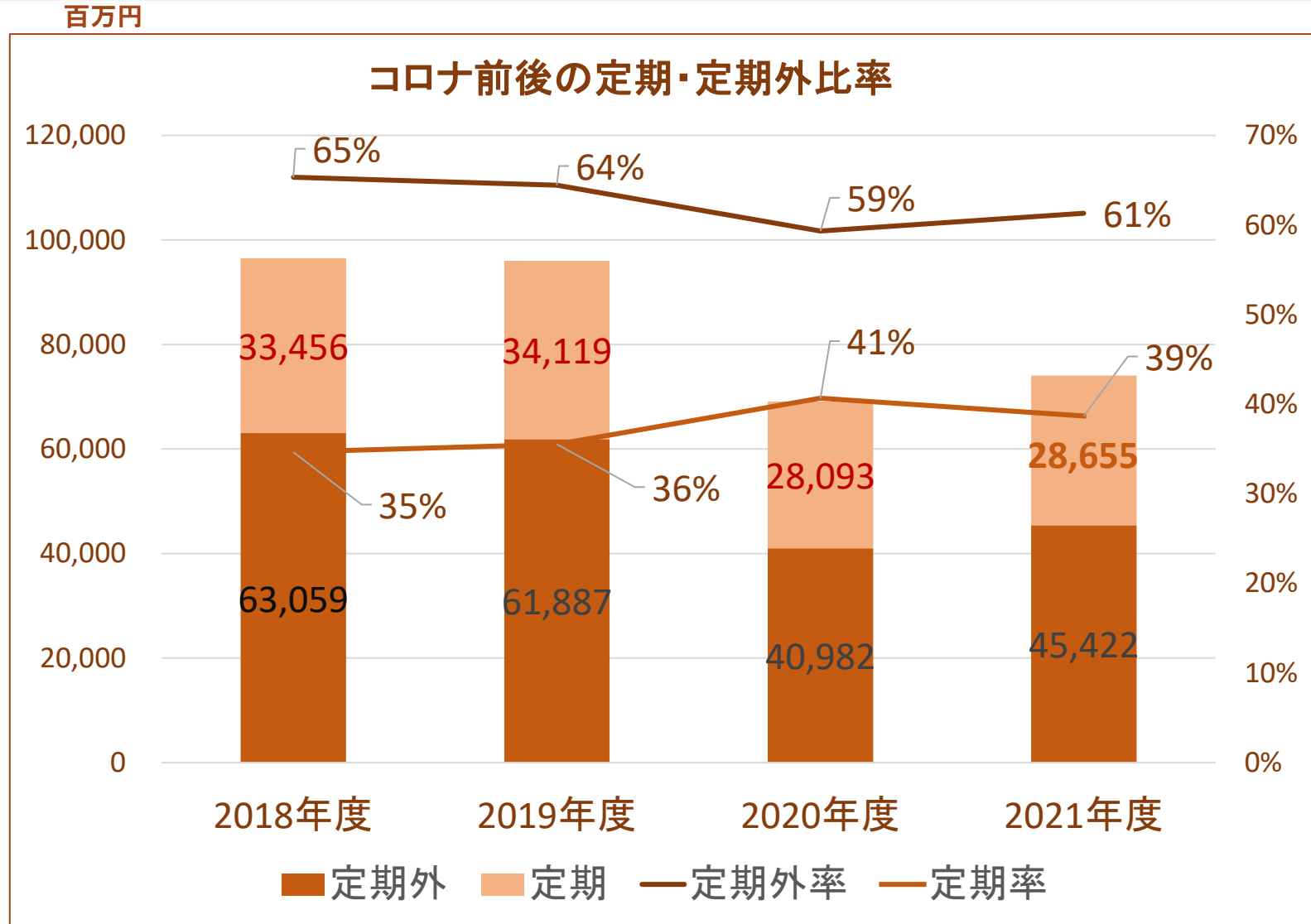


大阪圏混雑率の推移



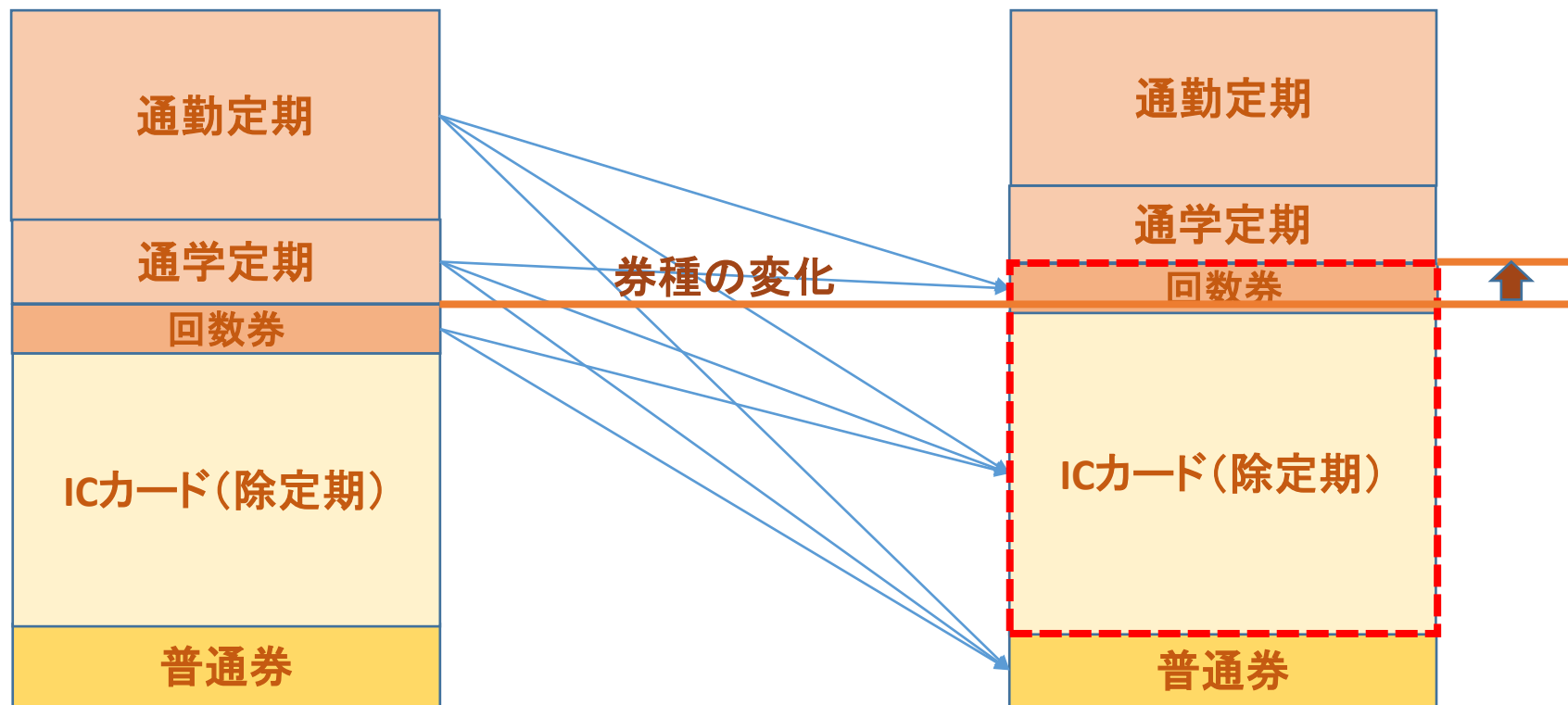
1. コロナ禍による鉄道需要の変化

勤務形態の変化・定期券離れの傾向



1. コロナ禍による鉄道需要の変化

定期券利用者の回数券・ICカードへの転移



「定期券離れ」により、定期外（普通券、ICカード、回数券）への転移が進み、外出頻度が低下する可能性が高い。

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

3. With/Postコロナの鉄道戦略

4. まとめ～モビリティから見たまちづくり

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

箕面有馬電気軌道開業時



池田駅付近の線路敷設工事(1909年)

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

鉄道を中心とした集落形成



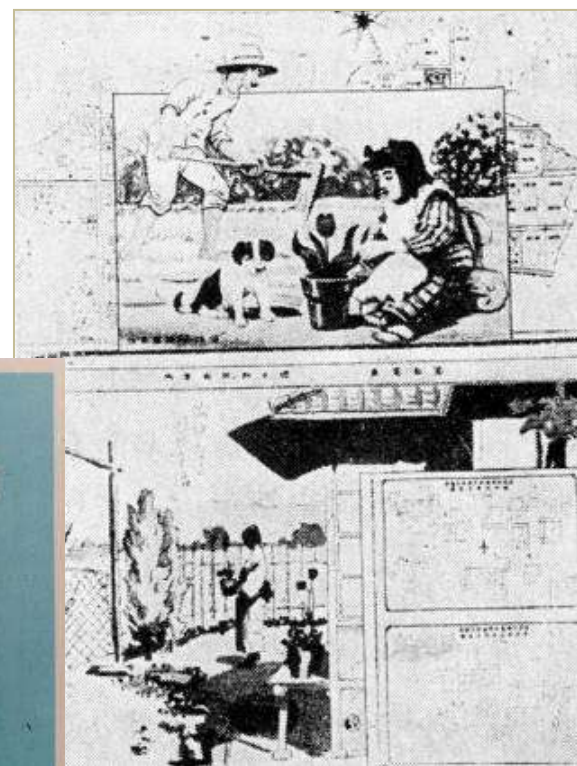
池田室町住宅地



一般社団法人室町会

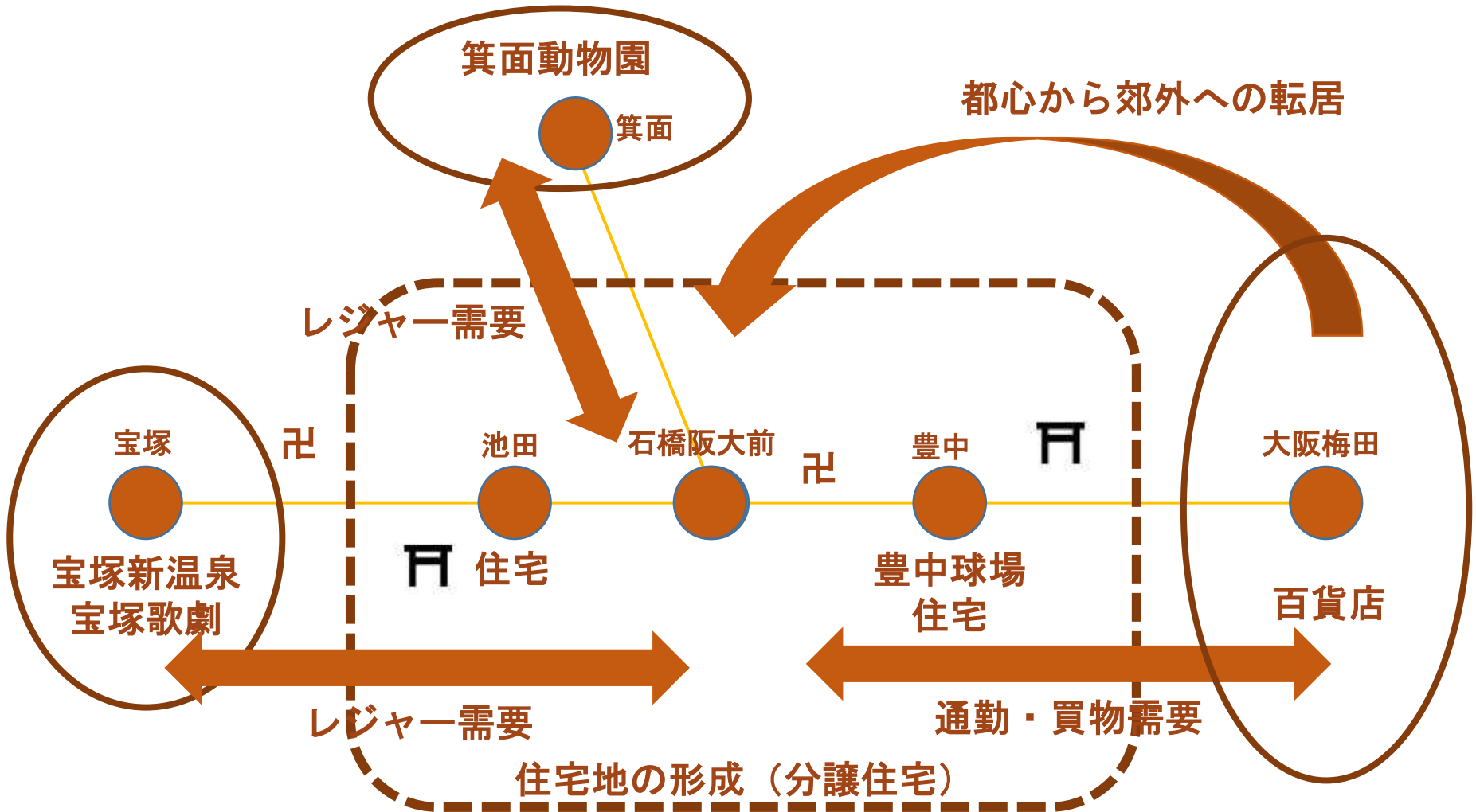
室町住宅地案内

(「郊外」型ライフスタイルの提案)



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三が目指したまちづくり



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三が目指したまちづくり



ターミナルデパート



宝塚少女歌劇



建売分譲住宅

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三が目指したまちづくり

～発想の原点～

「乗る人がいなくて赤字になるなら、乗る客を作り出せばよい。それには沿線に人の集まる場所を作ればいいのだ。」

需要創造型経営
オンリーワン戦略

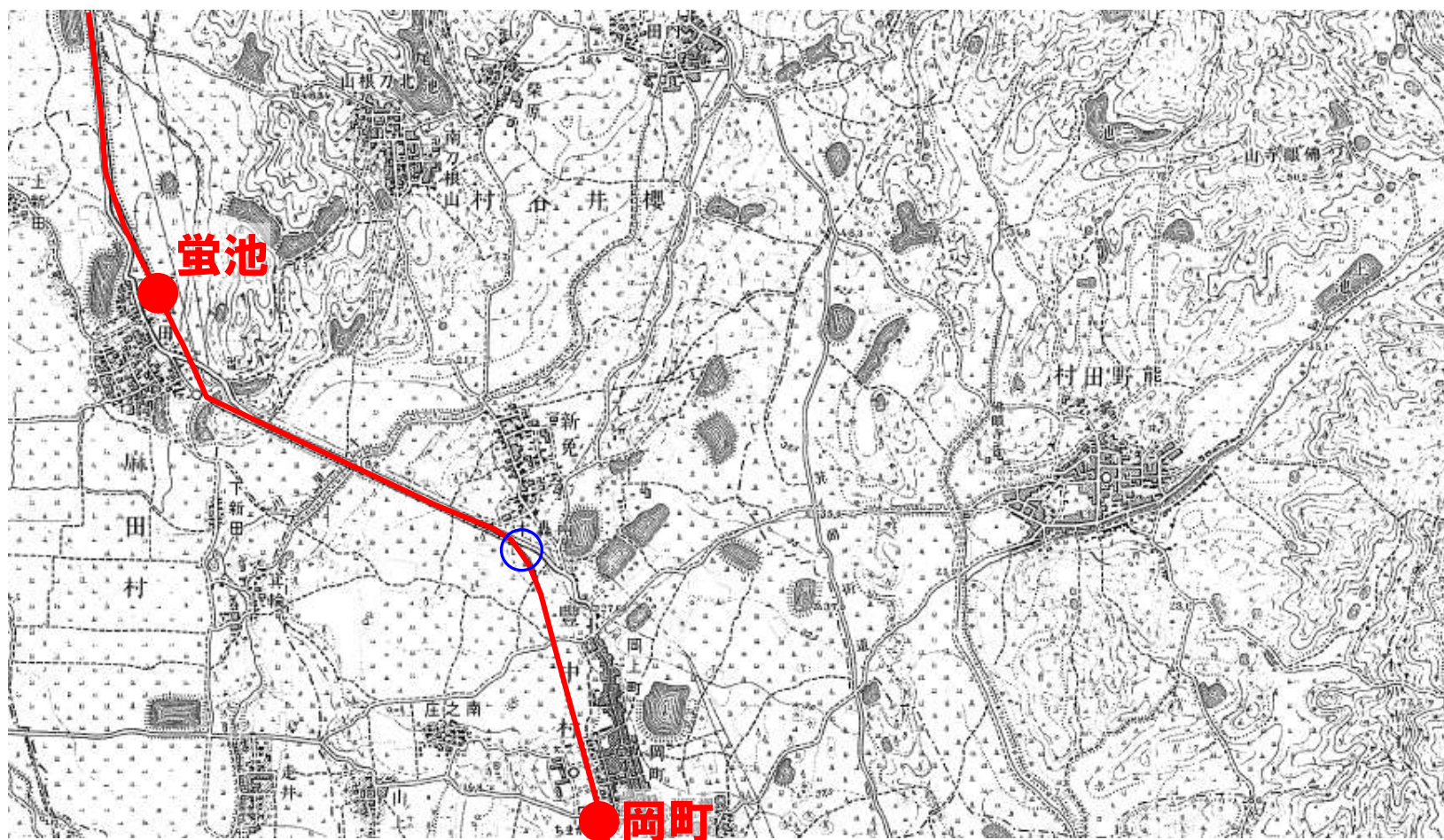


需要追従型経営
ナンバーワン戦略

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三が目指したまちづくり

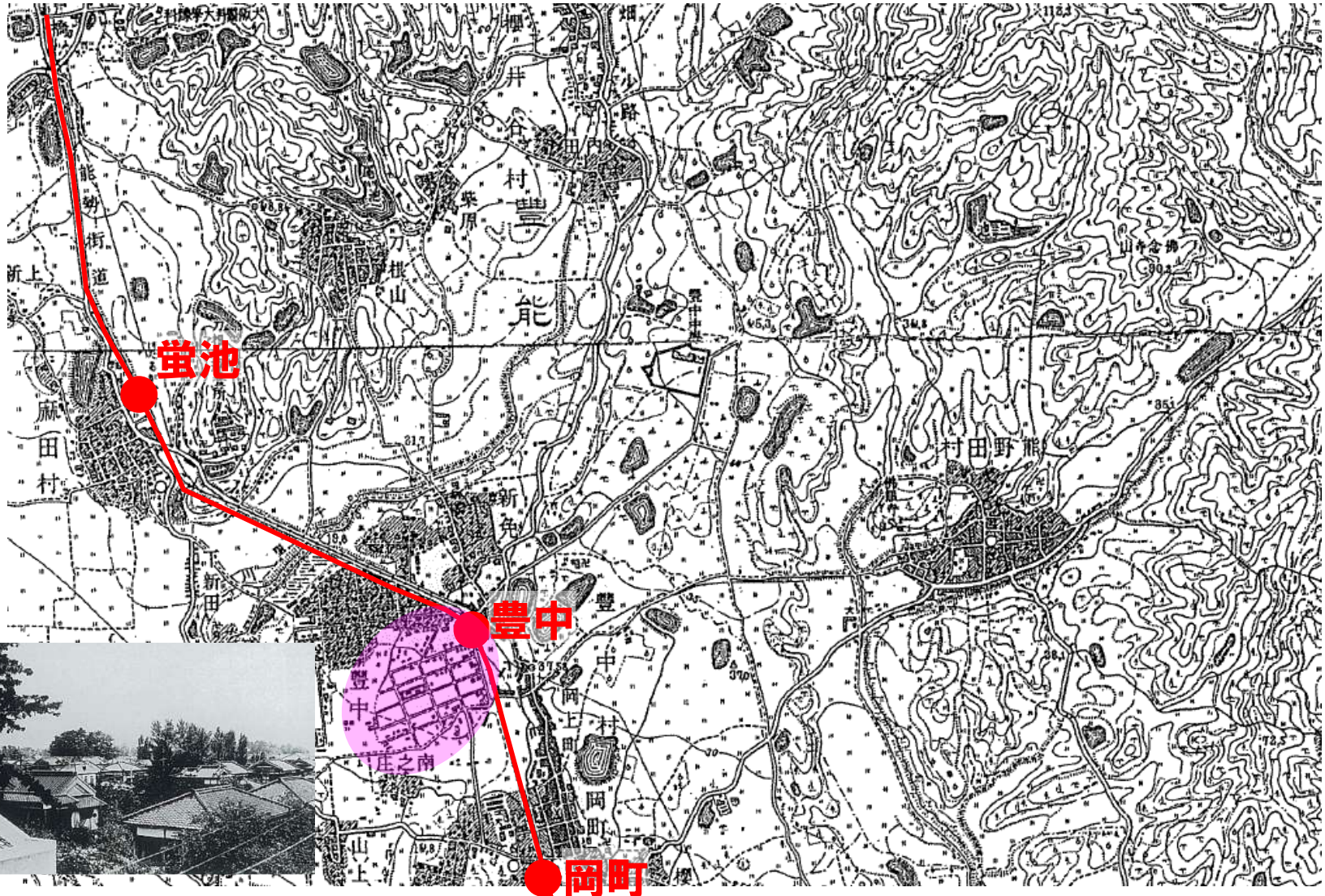
1910年ごろ（開業時）の豊中駅周辺地図



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三が目指したまちづくり

1927年ごろ（昭和2年）の豊中駅周辺地図



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

戦後高度成長期の沿線拡大



千里ニュータウン(※1)



洛西ニュータウン(※2)



中山台ニュータウン(※3)



清和台(※3)

下記HPより写真を引用

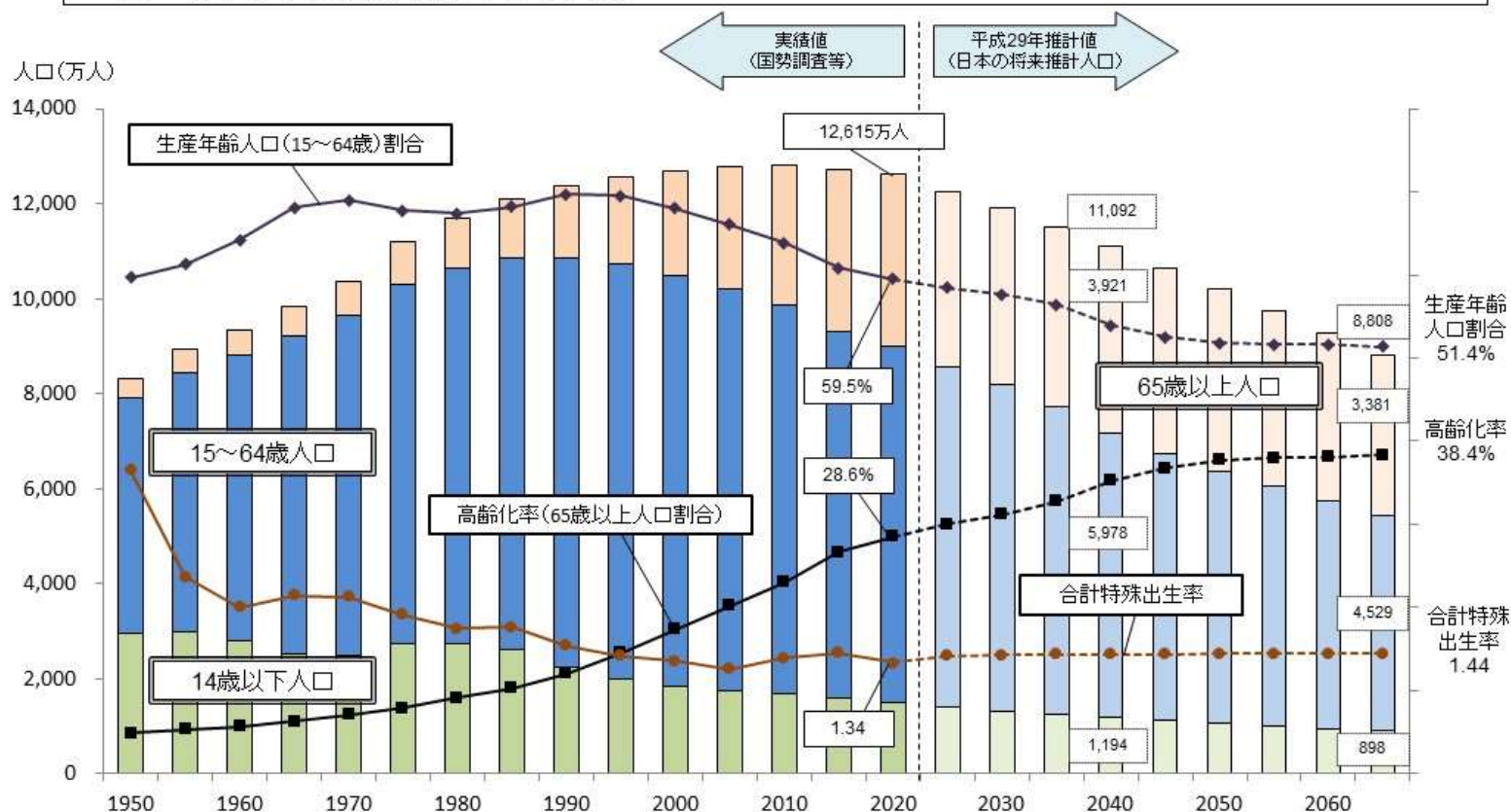
※1 千里ニュータウン情報館 ※2 京都市 ※3 ココシルひょうご北摂ライフ

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

人口の推移

日本の人口の推移

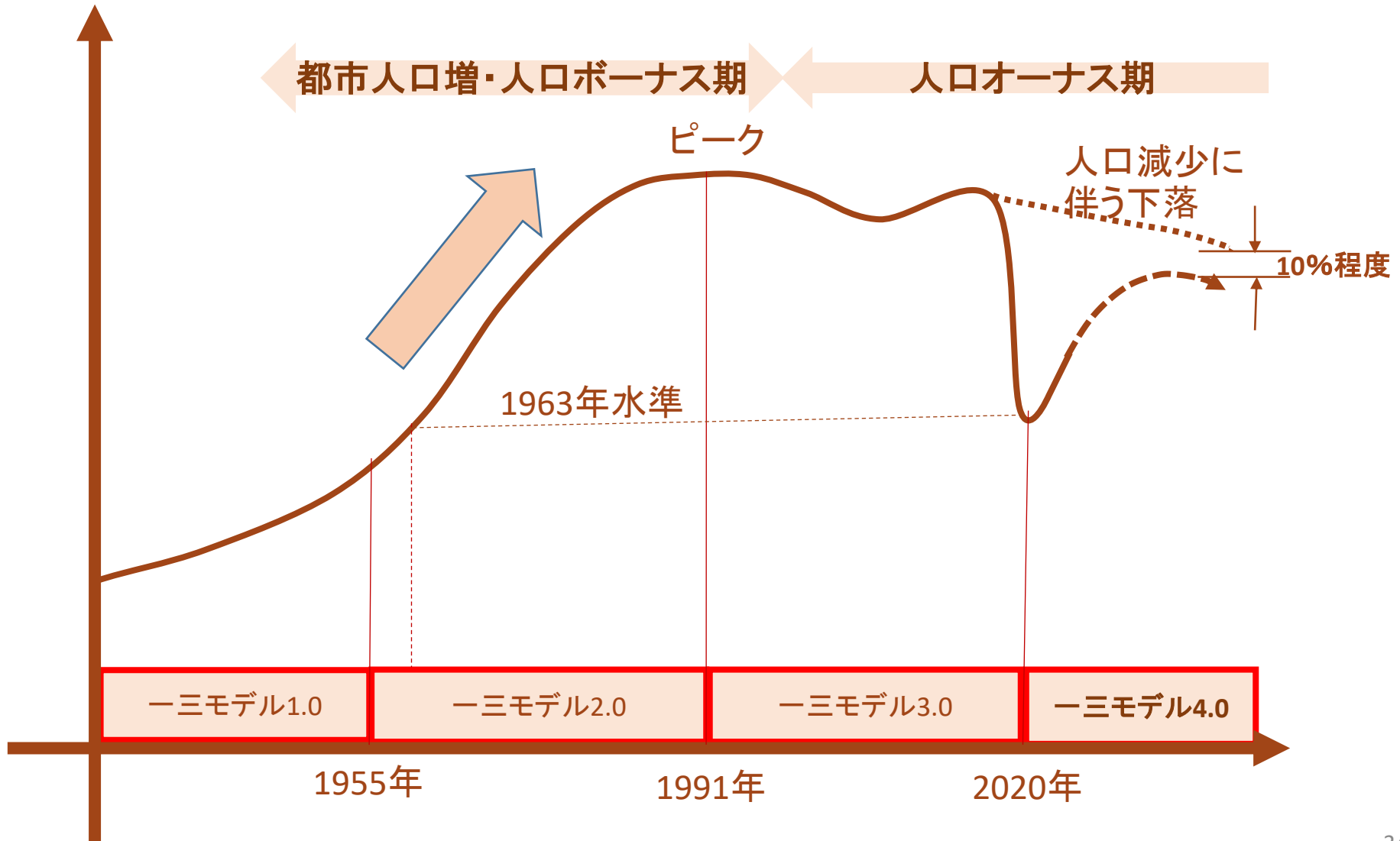
○ 日本の人口は近年減少局面を迎えている。2065年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は38%台の水準になると推計されている。



(出所) 2020年までの人口は総務省「人口推計」(各年10月1日現在)等、合計特殊出生率は厚生労働省「人口動態統計」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」(出生中位(死亡中位)推計)

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

鉄道輸送人員の推移(阪急電鉄の場合)



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

1910～1954年

一三モデル1.0～需要創造型経営・都市間輸送

箕面有馬電気軌道～阪神急行電鉄・京阪神急行電鉄

都市圏人口増加

1955年～1990年

一三モデル2.0～需要追従型経営・輸送力増強・沿線拡大・郊外開発

京阪神急行電鉄～阪急電鉄

都市圏人口急増・人口ボーナス時代

1991年～2020年

一三モデル3.0～需要対応型経営・コスト削減・沿線再開発

バブル経済崩壊・阪神淡路大震災後のデフレ経済

都市圏人口安定・人口オーナス時代

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

2000年以降の開発事例



阪急西宮ガーデンズ



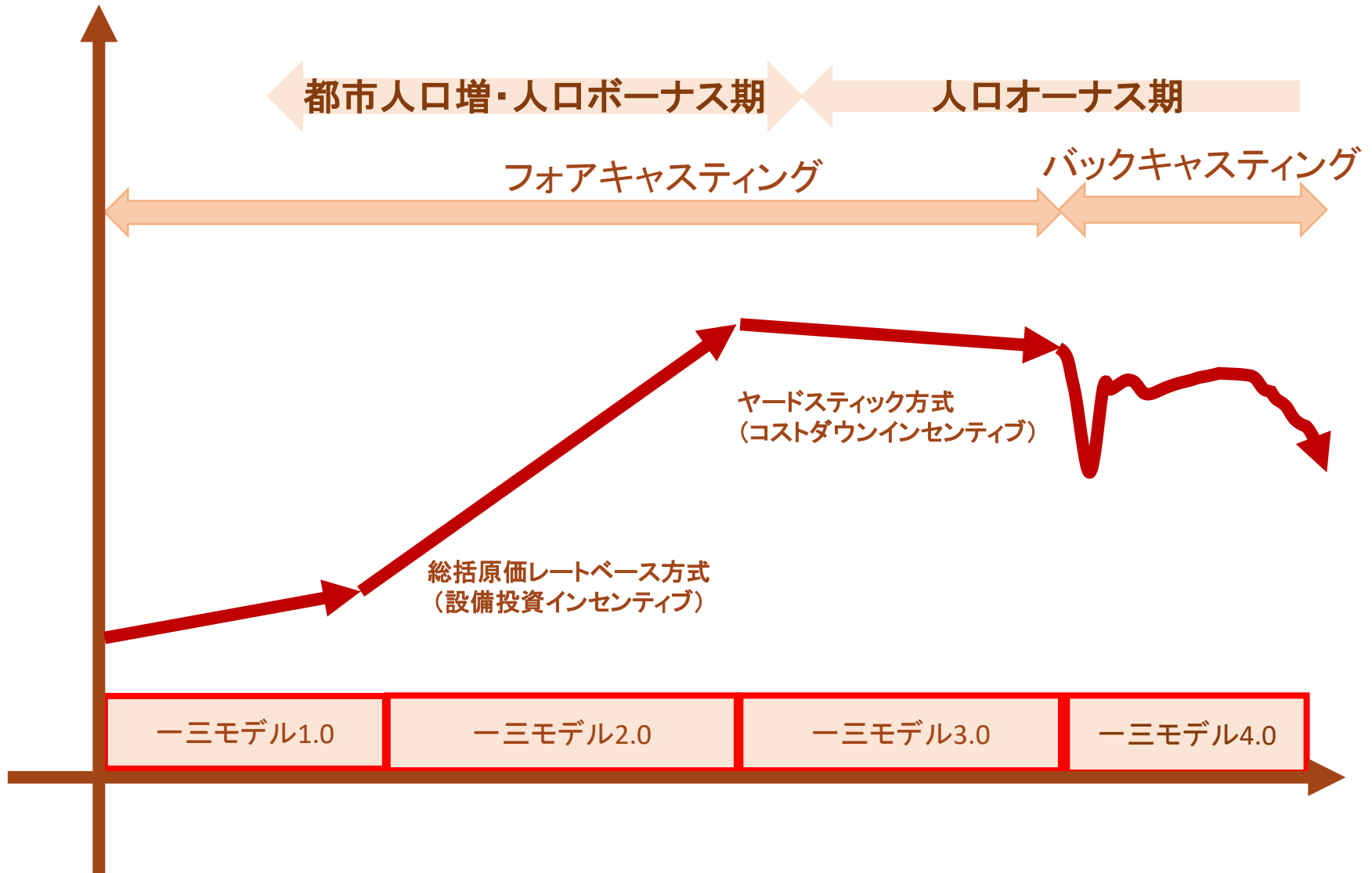
西山天王山駅



神戸三宮阪急ビル、EKIZO神戸三宮

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三モデルの転換期



2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

一三モデルの転換期

4.0は非線形時代、不透明
あるべき姿からのバックキャストिंग

1.0～3.0は線形時代
需要創造(1.0)⇒需要追従(2.0)⇒需要対応(3.0)

需要創造⇒需要追従⇒需要対応

現状

バックキャストिंग

あるべき姿？



1. コロナ禍による鉄道需要の変化

2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

3. With/Postコロナの鉄道戦略

4. まとめ～モビリティから見たまちづくり

3. With/Postコロナの鉄道戦略

ウィズ・ポストコロナ
鉄道需要構造に大きな変化をもたらす

サステナブルな都市構造を維持
鉄道を中心としたモビリティシステム、まちづくり・沿線づくりが今
まで以上に必要

鉄道を中心とした
モビリティシステム



まちづくり・沿線づくり

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節

戦略② 駅を中心としたコンパクトなまちづくり

戦略③ フィーダー輸送・他モードとのシームレスな結節

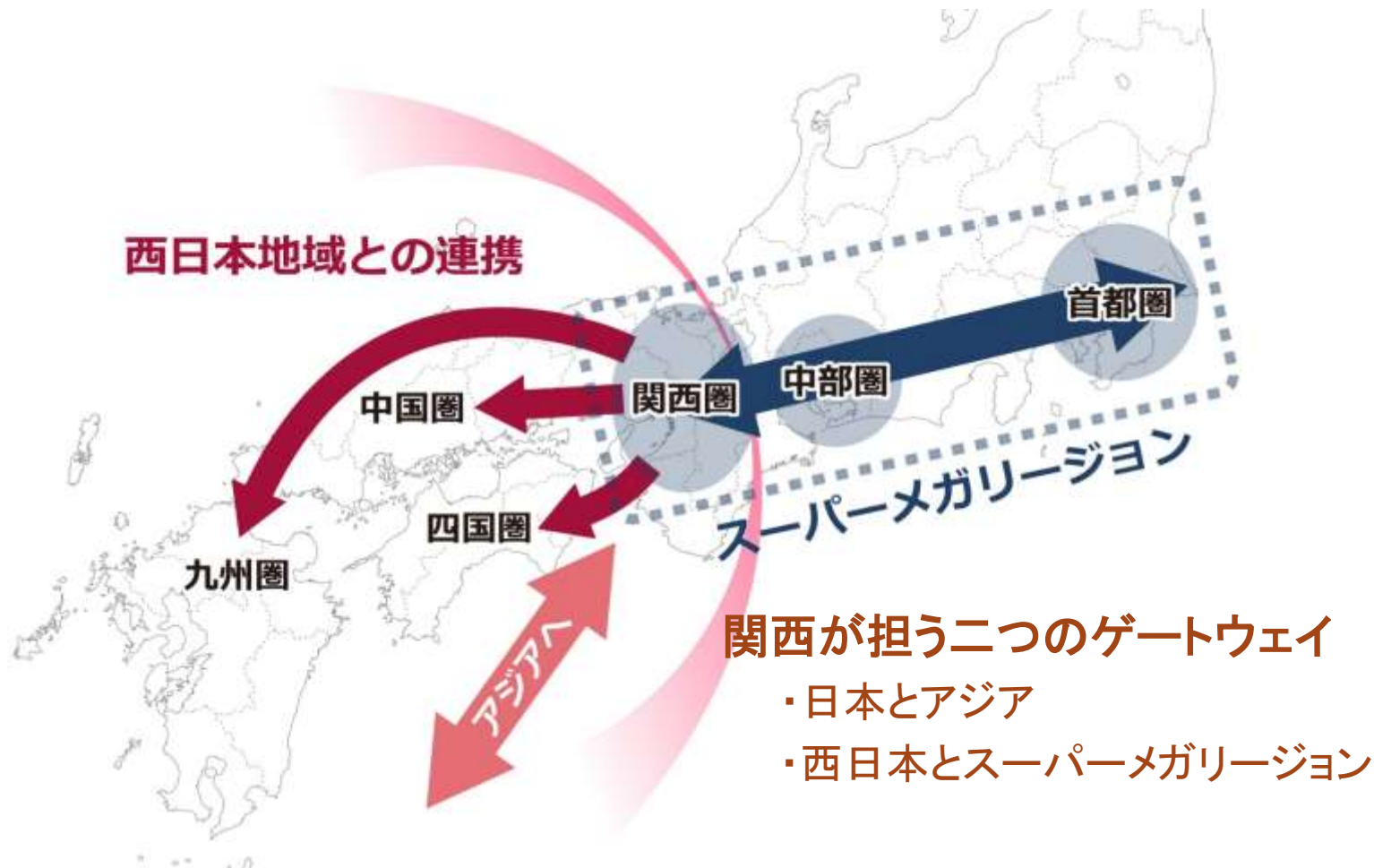
戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上

戦略⑤ 環境負荷軽減・SDGs・メタバース

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節

- ・ スーパーメガリージョン(国土軸)との結節
- ・ 空港を通じて成長する海外市場との結節



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節

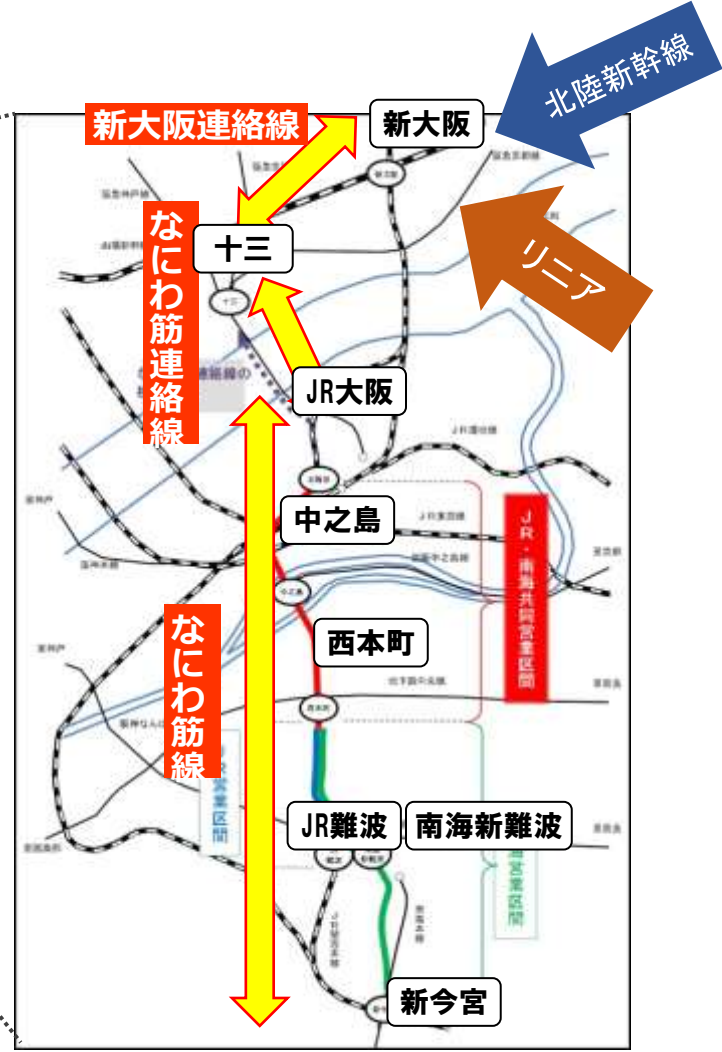


- 阪急神戸線
- 阪急宝塚線
- 阪急京都線
- 阪神線
- 神戸高速線

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節

～なにわ筋連絡線・新大阪連絡線～



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節

～大阪空港線～



<路線概要>

区 間：曾根～大阪空港

路線延長：約4 km

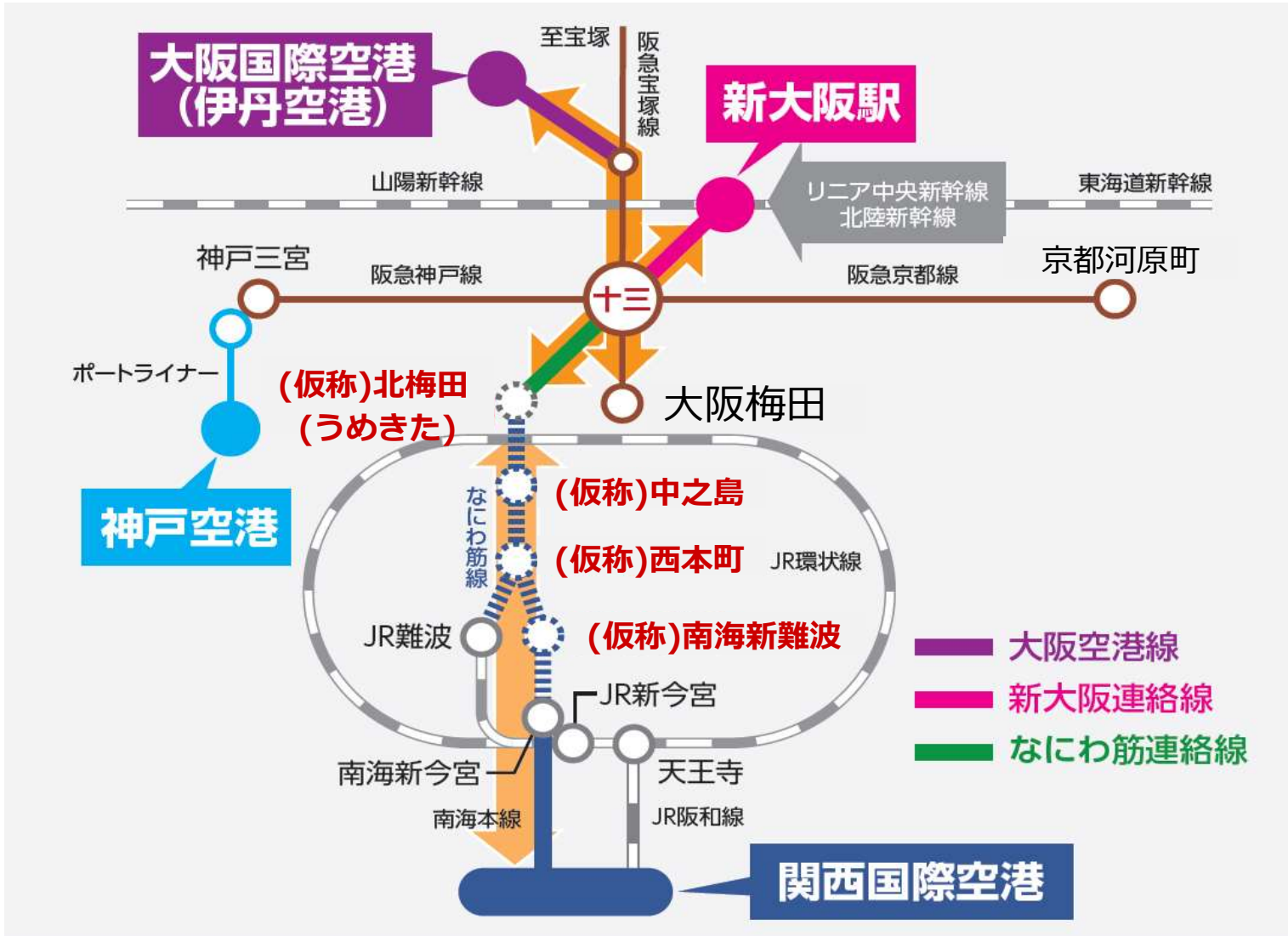
※ ルートや駅位置等については未定

<大阪国際空港の概要>

- 開港 1939年
- 面積 311ha
- 滑走路 2本
- 運用時間 7～21時
- 旅客数 約16.3百万人（2018年度）

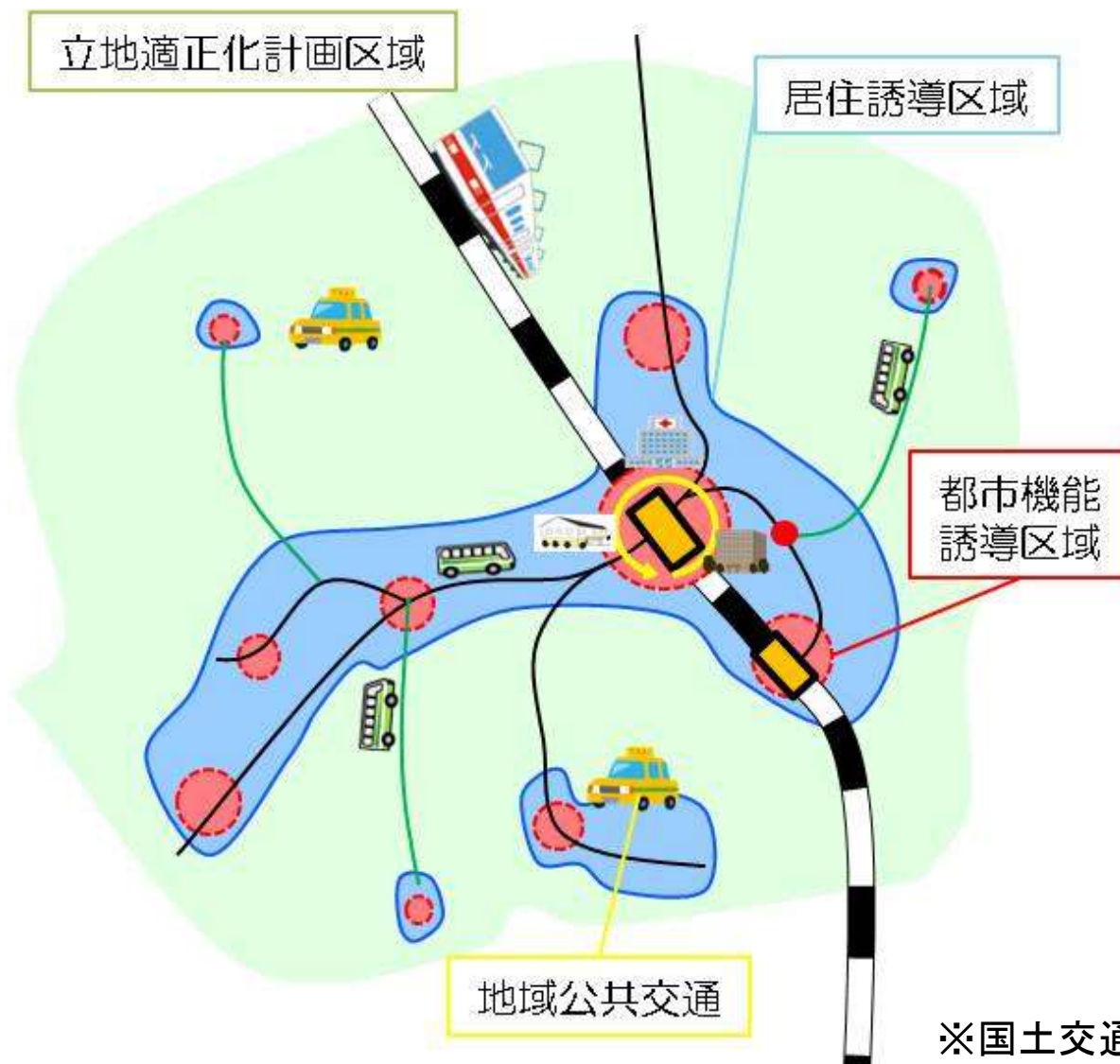
3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略① 広域交通との結節



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略② 駅を中心としたコンパクトなまちづくり



※国土交通省HPより引用

3. With/Postコロナの鉄道戦略

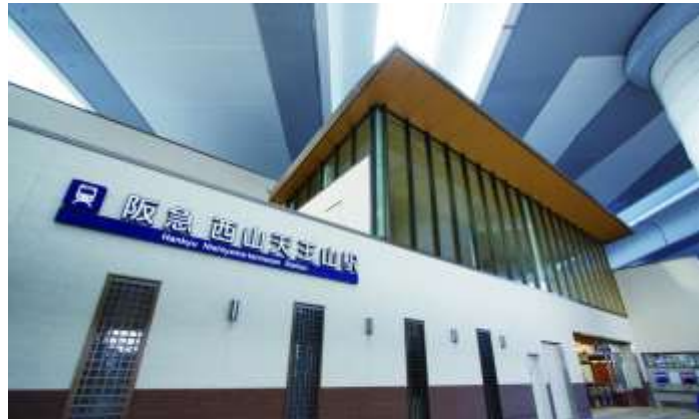
戦略② 駅を中心としたコンパクトなまちづくり



洛西口駅:新駅・高架化・区画整理事業



摂津市駅:カーボンニュートラル



西山天王山駅:高速バスとの結節



武庫川新駅:河川上・兩岸を結節

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略③ フィーダー輸送・他モードとのシームレスな結節



※国土交通省HPより引用

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略③ フィーダー輸送・他モードとのシームレスな結節

乗合バス
⇒コミュニティバス



タクシー
⇒乗合デマンドタクシー



鉄道との結節・連携

駐輪場・レンタサイクル
⇒コミュニティサイクル



駐車場
⇒カーシェアリング



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略③ フィーダー輸送・他モードとのシームレスな結節

■当社グループ独自のMaaS実証実験の実施

- ・当社グループを含む関西の鉄道7社※は、2025年に開催される大阪・関西万博に向け、MaaSの導入に向けた検討を進めている。
※7社：阪急、阪神、近鉄、京阪、南海、大阪メトロ、JR西日本
- ・当社グループでも2021年4月より沿線での実証実験を開始し、MaaSの有効性確認をはじめ、様々な知見の獲得を進めている。

【実証実験の概要】

目的	地域内移動や消費活動に対する本アプリの効果や有用性、機能等の検証
アプリの名称	<small>まるごと</small> <u>maruGOT</u> にしのみや
期間	2021年4月21日～8月30日
対象※	西宮市民 約2,000名 <small>※STACIA・PiTaPaカード会員を中心に募集</small>
提供サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・経路・施設の検索(鉄道・バス・タクシー等、複数の移動手段に対応) ・各種サービスの予約・決済(タクシー配車や飲食店など、参画企業のアプリ等と連携) ・実験用デジタルポイントの付与・利用(協力施設や交通機関の利用を促進)



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上

- 地域との連携事例 洛西口駅高架下利用

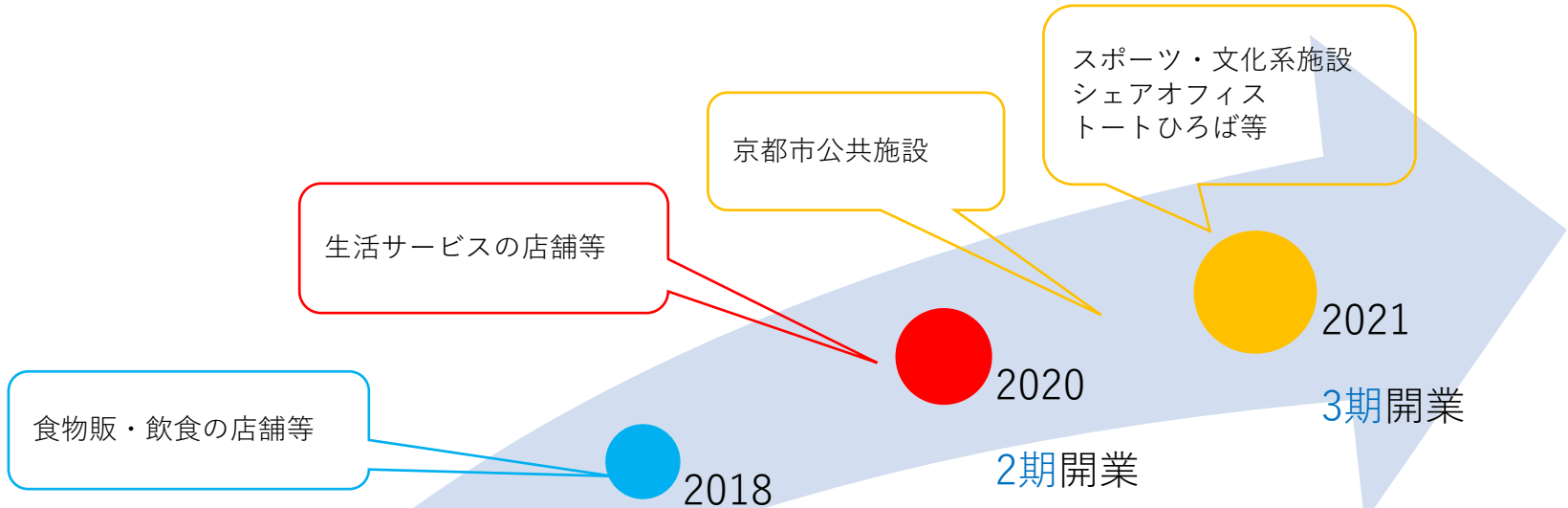
2015年 洛西口駅～桂駅間高架化(総延長約1km)

京都市と阪急電鉄での包括連携協定締結

高架下空間活用の新たなモデルケース(都市交通事業本部で開発)



3. With/Postコロナの鉄道戦略

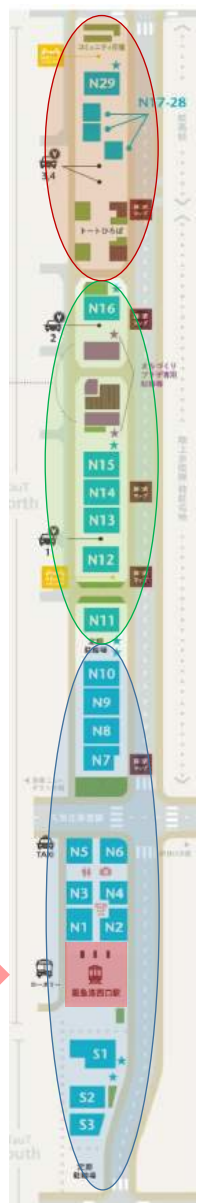


3. With/Postコロナの鉄道戦略



約1.2km

洛西口
駅



駅から遠い

創業支援
文化・コミュニティ

チャレンジショップ、シェアオフィス、コワーキング
エリアへのクリエイティブな影響を期待。

オープンスペース、コミュニティ花壇
イベント開催やチャレンジの場として賑わい・コミュニティを創出。



エリアの中心

子育て支援・市民交流
スポーツ・文化

京都市公共施設
まちづくりに資する施設

サイクルショップ、体操教室
ランニングジム、卓球施設
音楽・カルチャー教室、プログラミング教室
遊びを通じて学べる施設。新たなコミュニティの創出も期待。



駅から近い

食物販・飲食
生活サービス

食物販店、飲食店、サービス店舗
地元京都の事業者を誘致し、地域の魅力を再発見できるように。

エントランス空間
近隣住民の憩いの場に。



3. With/Postコロナの鉄道戦略

主催イベント「トートの庭」



特別なマルシェを開催

トート阪急洛西口の
全体開業を記念して、
特別なマルシェを開催

文芸春秋 PINKY 1000's Urban
洋服 高らしいぶっちゃん
靴 スイーツ 靴屋 oyatsu
石鹸 SOAPHEADS
アムニ雑貨 タイヤメゾン
高級お弁当 保存食LAD
乳製品 ミルク工房 そら
フランス菓子屋 LA PAUSE
花・植物 Rosetta*H
...2日間で合計28店舗が出店予定

2021 SAT. 11.6 & SUN. 11.7
10:00-16:00

トートの庭
Toto no Niwa

トート3号
Toto 3

QRコード

※コメント欄に「トート」の文字・絵柄は掲載できません。ご了承ください。



3. With/Postコロナの鉄道戦略

(多様なゲスト講師) 「洛西高架下大学」

- ・地域の交流促進を目的とした、誰もが自由に参加できるセミナー・交流型イベント。
- ・2019年から年5回程度開催。
- ・現在はオンラインにて20～30人でまちづくりに関するテーマをもとに学び、交流している。



3. With/Postコロナの鉄道戦略

日本都市計画学会関西支部「関西まちづくり賞」



トート
「TauT阪急洛西口」が『関西まちづくり賞』を受賞しました



「関西まちづくり賞」の表彰式の様子（大阪市内にて）
※撮影時のみマスクを外しています

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上

■ 包括連携協定の目的

市と阪急阪神ホールディングスが
それぞれが有する人的・物的資源を有効に活用して
まちづくりや駅周辺環境の整備、都市の魅力向上など
SDGsがめざす持続可能な社会の実現に向けて
相互に協力することを目的とする

1. まちづくりや駅周辺環境の整備に関する事
2. 安全・安心な地域環境づくりに関する事
3. 未来を担う人材の育成に関する事
4. 都市の魅力向上や情報発信に関する事
5. その他、双方において、相互の連携が必要と認める事



- 協定の締結日
2022年4月14日(木)
- 協定の内容
 - (1) 公共交通の利便性の向上に関する事
 - (2) 駅周辺を中心としたまちづくりの推進に関する事
 - (3) 観光・商工業の振興に関する事
 - (4) 市民の心身の健康の維持・増進に関する事
 - (5) 防災・減災対策等地域の安全・安心に関する事
 - (6) その他、両者が協議し、必要と認める事項に関する事



豊中市長内市長(右)と阪急阪神HD杉山社長



箕面市上島市長(左)と阪急阪神HD杉山社長

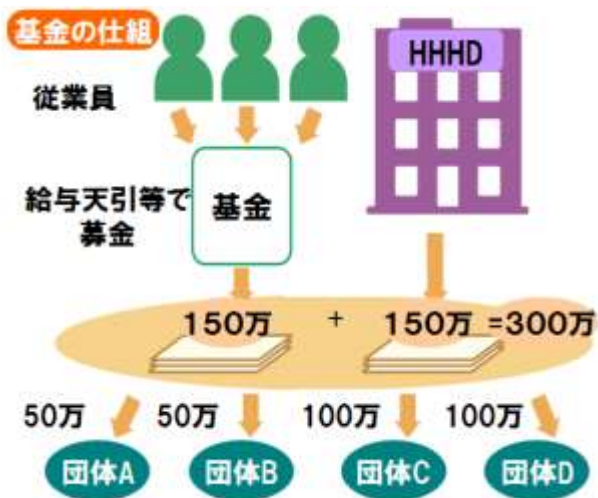
3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上

阪急阪神 未来のゆめ・まち基金

市民団体助成プログラム

- ・プロジェクトの方針・重点領域に沿う活動を行う、阪急阪神沿線の市民団体に資金面を中心に支援する。
- ・グループ従業員から集めた募金を基金に積立て、同額を当社が上乗せして毎年公募から選んだ市民団体を助成する。



【実績】

- ・市民団体への助成:
2021年度は17団体へ
計1,100万円を助成
- ・助成累計(13年間)
166団体へ計9,906万円
(半額は従業員からの募金)
- ・基金参加従業員:
68社1,465名(±0社-54名)

	第1回 2010	第2回 2011	第3回 2012	第4回 2013	第5回 2014	第6回 2015	第7回 2016	第8回 2017	第9回 2018	第10回 2019	第11回 2020	第12回 2021	第13回 2022
団体数	4	10	14	14	15	10	14	16	14	18	10	10	17
助成額 万円	200	500	600	650	680	600	840	880	900	1,179	950	827	1,100

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上

阪急電車ファン向け公式
YouTubeチャンネル
(登録者数2万2千人)



京とれいん 雅洛



コウペンちゃん号

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上 沿線情報の提供(阪急沿線アプリ)

ラストワンマイルモビリティとの連携

交通情報

【阪急バスとの連携】

【阪急タクシーとの連携】



沿線情報の提供

おでかけ情報

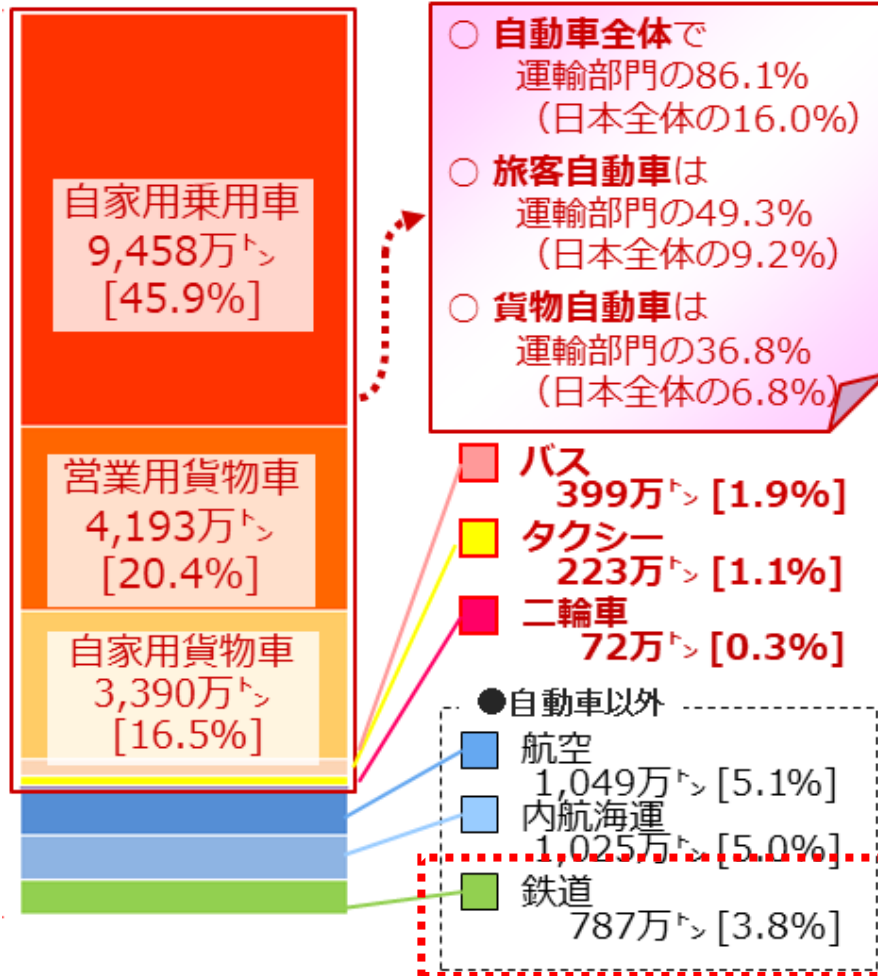


3. With/Postコロナの鉄道戦略

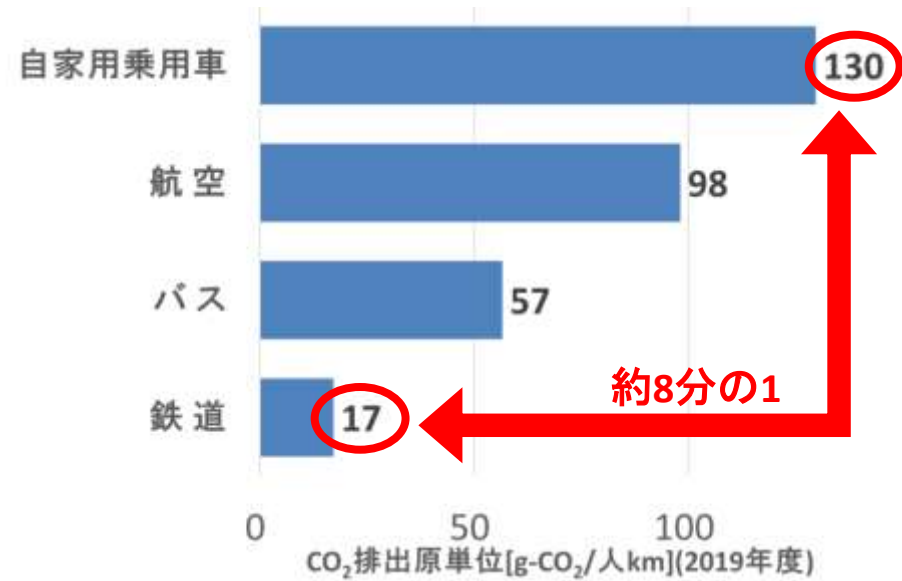
戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース

鉄道の優位性

運輸部門におけるCO2排出量



輸送量当たりのCO2の排出量(旅客)



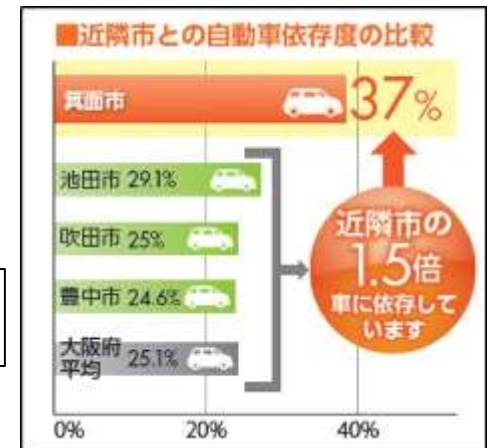
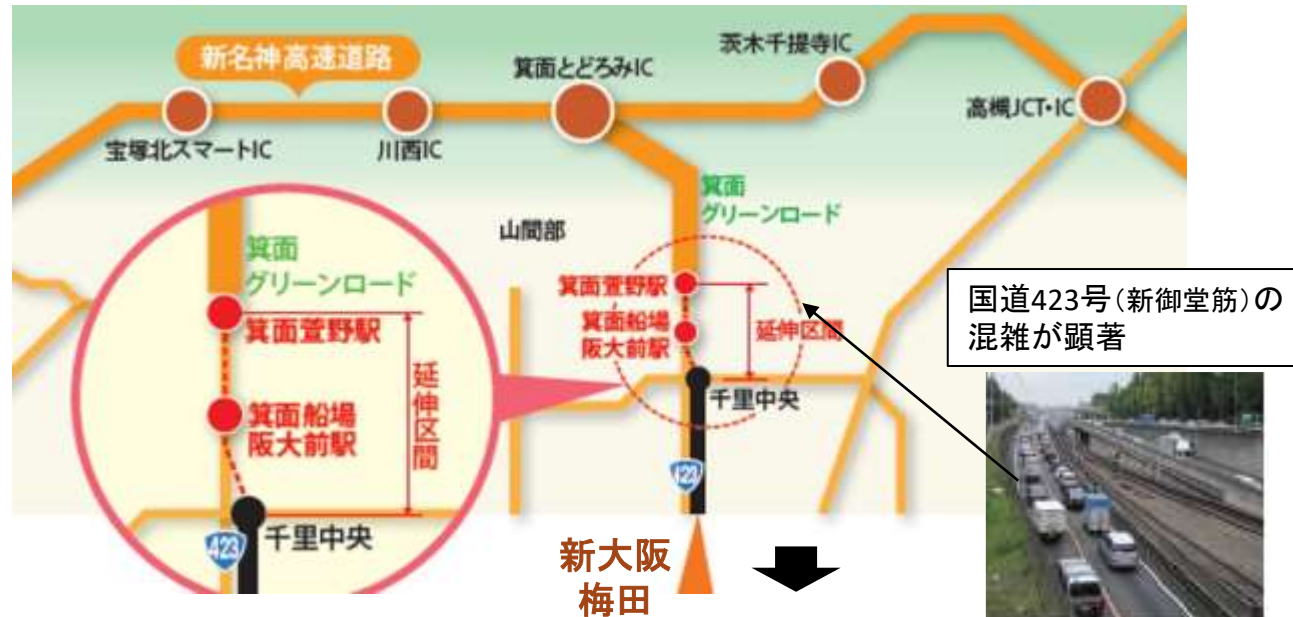
※出典
国土交通省ウェブサイト
「運輸部門における二酸化炭素排出量」
令和3年4月27日更新

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース

～北大阪急行の延伸～

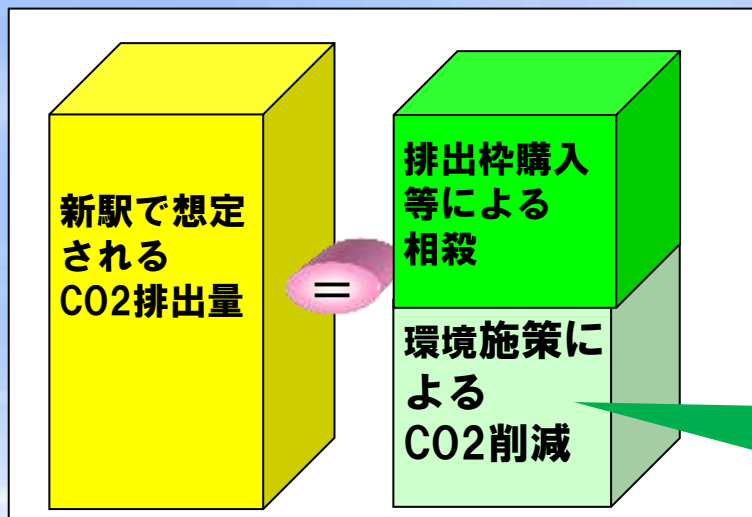
- 2023年度の開業目標で、千里中央駅から箕面萱野駅までの2.5kmを延伸整備
- 大阪北部の住宅エリアに2駅を開業。新駅前に大阪大学箕面キャンパスが移転
- 駅までの徒歩・自転車圏の拡大、バス路線の再編による利便性向上、広域パーク&ライドの促進による北大阪全体(新御堂筋)の交通渋滞緩和、関西北部から空港へのアクセス向上等の効果を見込む



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース

カーボン・ニュートラル・ステーション 摂津市駅
 全国に先駆けて「カーボン・ニュートラル」の
 概念を導入し、2010年3月開業



- 太陽光発電
- 雨水利用
- エレベーター回生電力使用
- LED照明
- 緑化推進



3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース



3. With/Postコロナの鉄道戦略

①基本方針

～暮らしを支える「安心・快適」、暮らしを彩る「夢・感動」を、未来へ～

私たちは、100年以上積み重ねてきた「まちづくり」・「ひとづくり」を未来へつなぎ、地球環境をはじめとする社会課題の解決に主体的に関わりながら、すべての人々が豊かさと感じ喜びを実感でき、次世代が夢を持って成長できる社会の実現に貢献します。

②重要テーマ（マテリアリティ）と取組方針

1. 安全・安心の追求

鉄道をはじめ、安全で災害に強いインフラの構築を目指すとともに、誰もが安心して利用できる施設・サービスを日々追求していきます。

2. 豊かなまちづくり

自然や文化と共に、人々がいきいきと集い・働き・住み続けたいくなるまちづくりを進めます。

3. 未来へつながる暮らしの提案

未来志向のライフスタイルを提案し、日々の暮らしに快適さと感動を創出します。

4. 一人ひとりの活躍

多様な個性や能力を最大限に発揮できる企業風土を醸成するとともに、広く社会の次世代の育成にも取り組みます。

5. 環境保全の推進

脱炭素社会や循環型社会に資する環境保全活動を推進します。

6. ガバナンスの充実

すべてのステークホルダーの期待に応え、誠実で公正なガバナンスを徹底します。

3. With/Postコロナの鉄道戦略

戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース

SDGsトレイン「未来のゆめ・まち号」の運行



(上)東急グループと東西で運行する「SDGsトレイン2020」の出発記念セレモニー(車両撮影会)

(左)首相官邸でのジャパンSDGsアワード表彰式

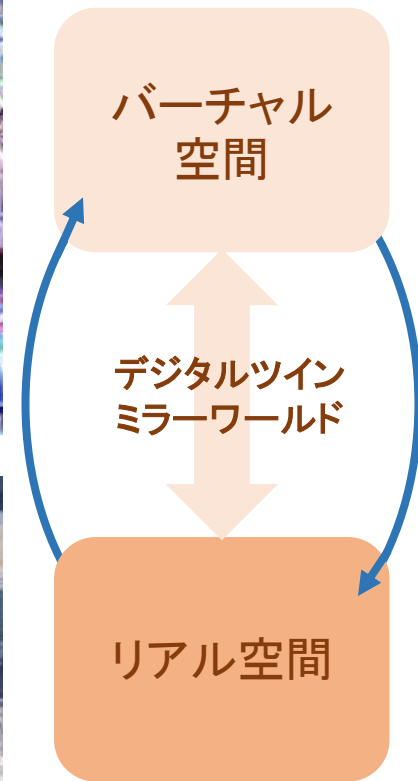
(下) デザインを変更した新しいSDGsトレイン



3. With/Postコロナの鉄道戦略

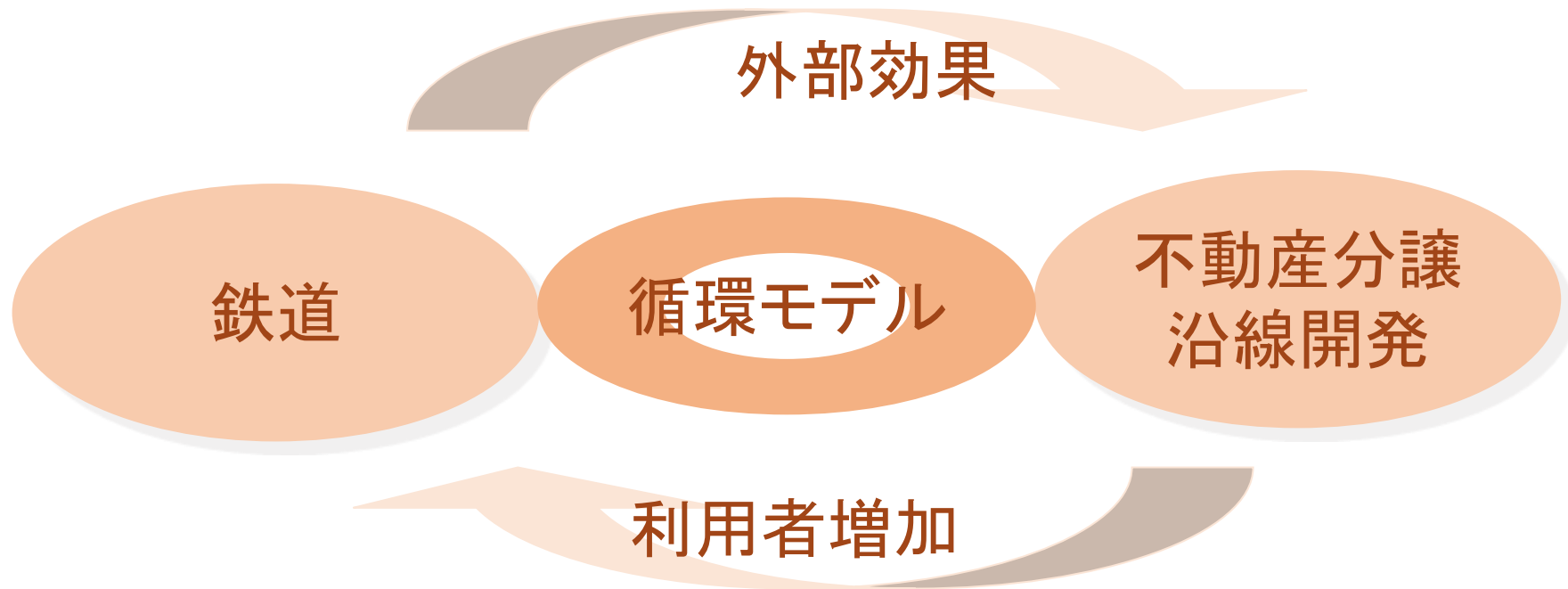
戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース

デジタルツイン・メタバースへのチャレンジ



3. With/Postコロナの鉄道戦略

小林一三モデル(1.0~3.0)



(興銀調査)「次代を見据えた鉄道グループの「破壊」と「創造」：小林一三モデルからの脱却と新しいビジネスモデルの可能性」記載の図を一部加工

3. With/Postコロナの鉄道戦略

沿線の未来をステークホルダーと共創
共に創造する世界

「生活者の真の豊かさ」「幸せな家庭・社会」
一三が目指したもの

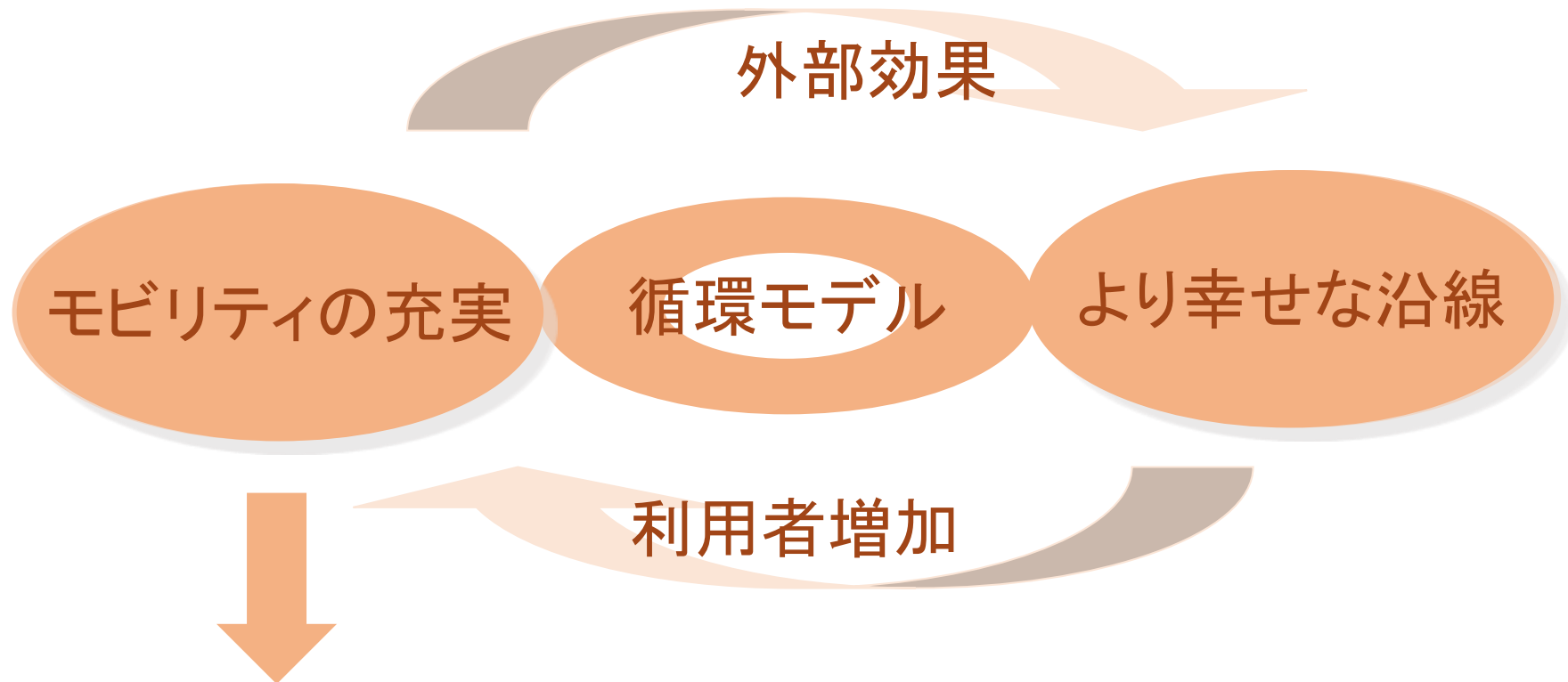


「幸せな沿線」



3. With/Postコロナの鉄道戦略

一三モデル4.0は？



低廉な運賃、フリークエンシー、わかりやすさ、多モードシームレス化 など

1. コロナ禍による鉄道需要の変化

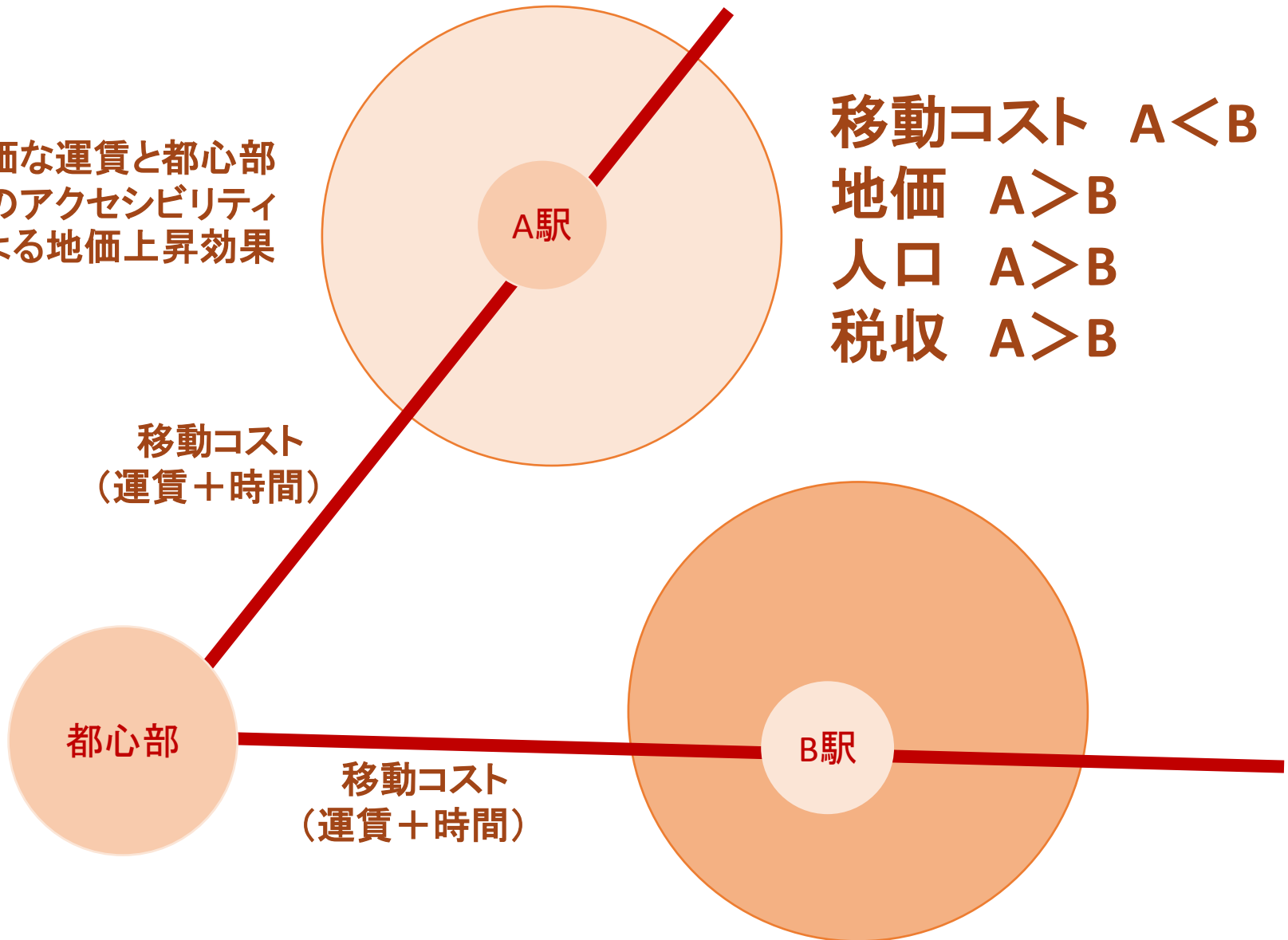
2. 鉄道とまちづくり～小林一三モデル

3. With/Postコロナの鉄道戦略

4. まとめ～モビリティから見たまちづくり

鉄道運賃と地価・人口

安価な運賃と都心部
へのアクセシビリティ
による地価上昇効果



北大阪急行延伸の経済効果

開業目標 2023年度

事業費 874億円

費用負担 国 382億円
 箕面市 282億円
 大阪府 100億円
 北急 110億円

地価上昇		282.5 億円	
住宅地	箕面市域	257.1 億円	
	豊中市域	25.4 億円	
商業地	箕面市域	162.9 億円	
	豊中市域	7.4 億円	
合計		445.4 億円	

鉄道延伸工事に伴う経済波及効果			
	生産誘発額	租付加価値	誘発労働者数
直接効果	650億円	311億円	5,010人
間接一次効果	255億円	132億円	1,424人
間接二次効果	234億円	145億円	1,546人
合計	1,139億円	588億円	7,980人

初期効果の計
2,172 億円



※この地図は、国土地理院発行の1万分1地形図を使用したものである。

人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

なぜ「マルーン」にこだわるのか？

- ・ マルーンカラーの車体
- ・ 木目の内装
- ・ ゴールデンオリーブ色アンゴラ山羊製シート

⇒ブランドコードであり、シビックプライドを醸成



← ツイート

 阪急電鉄【公式】 @hankyu_ex

ふかふかの座席！気に入っていただけでうれしいです😊
こちらこそご乗車いただきハンキューベリーマッチ...！

 ラーム・エマニュエル駐日米国... 1時間
アメリカ合衆国の政府関係者

Love the really plush seats! Hankyu. Hankyu very much. 🇺🇸

ふかふかの座席がすごく気に入りました！阪急電車、ハンキューベリーマッチ。



人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

沿線のブランディングとして ～ライフスタイルのご提案～



“1日を2倍楽しむヒントが見つかる”



人を「運ぶ」から幸せな沿線へ

沿線のブランディングとして ~ライフスタイルのご提案~

Shop List



西は福岡

東は越谷まで
(埼玉県)

九州(3店舗)

- 小倉店
- 博多店
- マリノアシティ福岡店

関西(11店舗)

- 明石店
- 川西店
- なんばパークス店
- 茨木店
- 西宮ガーデンズ店
- 京都桂川店
- 伊丹店
- NU茶屋町プラス店
- 箕面店
- 宝塚店
- 芦屋モンテメール店

関東(4店舗)

- たまプラーザテラス店
- 大船ルミネウイング店
- レイクタウンkaze店
- コピス吉祥寺店

人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

沿線のブランディングとして ～ライフスタイルのご提案～



～キレイを見つけてHAPPYになる～



～ステキの扉をひらく鍵～

人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

- コラボグッズのメッセージ性

「阪急マルーン」のインク&万年筆
阪急電鉄×ナガサワ文具センター



阪急電鉄×ファミリアコラボグッズ



キャラクターとのコラボレーション



人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

- 子どもたちの夢



- おとなたちの夢




阪急阪神東宝グループ

大人も使いやすい阪急電車グッズ



HPT
 hankyu pictrain
 ハンキュウ ピクトレイン

3/18
2アイテム
(金)
新発売♪



コットンエコバッグ



タオルハンカチ

※画像はイメージです。※店舗によって取り扱っていない商品もございます。※売り切れの際はご容赦ください。

人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

緩やかなロイヤリティ(阪急沿線の特徴)⇒シビックプライド⇒「沿線愛」



私たちは、未来へつなぐ「地域環境づくり」と「次世代の育成」に貢献します。

SDGsへの取組と未来のゆめまちプロジェクト



宝塚歌劇

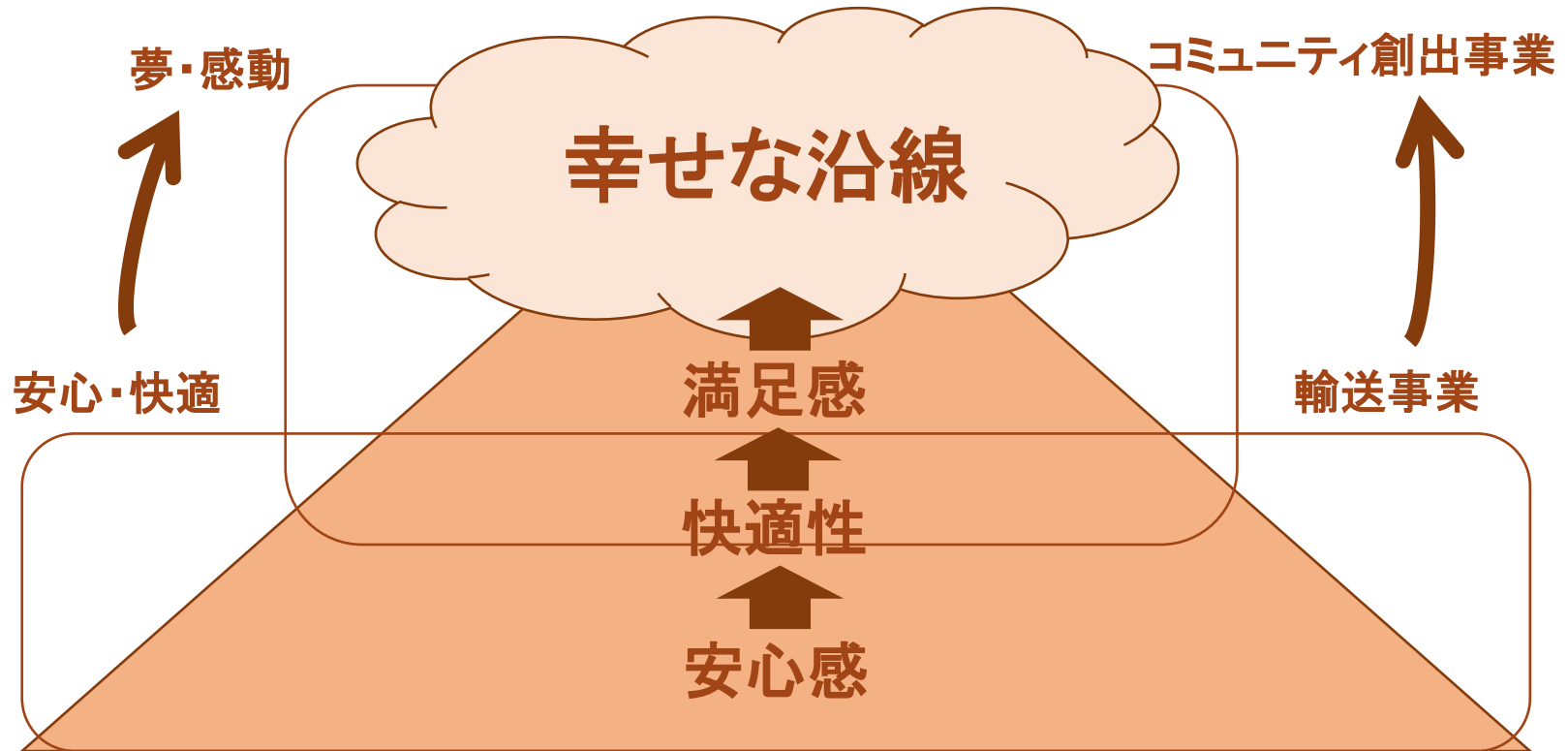


梅田芸術劇場ミュージカル

人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ

鉄道事業は独占力が大 ⇒ 価格規制強化

沿線を独占× ⇒ 沿線間競争、地価・人口の変化





～2021年度JCSI(日本版顧客満足度指数)第4回調査結果発表～
阪急電鉄 近郊鉄道業種 13年連続1位

公益財団法人日本生産性本部 サービス産業生産性協議会

公益財団法人日本生産性本部 サービス産業生産性協議会は2月22日、2021年度JCSI(Japanese Customer Satisfaction Index:日本版顧客満足度指数)第4回調査として、10業種(百貨店、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、家電量販店、生活用品店/ホームセンター、ドラッグストア、衣料品店、各種専門店、近郊鉄道、暗号資産交換業者)の顧客満足度を発表しました。結果は以下の通りです。

本調査は、サービス産業の生産性を測るうえで重要な「顧客満足」を数値化・可視化して、企業や業種の成長に資する情報として用いることを目的とした日本最大級の顧客満足度調査です。

【各業種の顧客満足上位企業・ブランド】

百貨店	スコア
1位 阪急百貨店	77.4
2位 高島屋	76.6

全6企業・ブランド中

スーパーマーケット	スコア
1位 オーケー	76.4
2位 業務スーパー	72.7

全7企業・ブランド中

コンビニエンスストア	スコア
1位 セイコーマート	76.5
2位 セブン-イレブン	68.7

全6企業・ブランド中

家電量販店	スコア
1位 ヨドバシカメラ	78.0
2位 ケーズデンキ	75.2

全6企業・ブランド中

生活用品店/ホームセンター	スコア
1位 無印良品	76.0
2位 ニトリ	73.6

全7企業・ブランド中

ドラッグストア	スコア
1位 ディスカウントドラッグ コスモス	76.6
2位 サンドラッグ	72.6

全7企業・ブランド中

衣料品店	スコア
1位 Honeys	78.6
2位 earth music & ecology	75.8

各種専門店	スコア
1位 ワークマン	78.7

全3企業・ブランド中

近郊鉄道	スコア
1位 阪急電鉄	77.7
2位 京阪電車	73.1

住宅地・駅ランキング

住みたい街（駅）ランキング1位～20位

2022年 順位	2021年 順位	2020年 順位	2019年 順位	2018年 順位	駅名（代表的な沿線名）	2022年 得点
1位	2位	2位	2位	2位	梅田（地下鉄御堂筋線） ※1	1137
2位	1位	1位	1位	1位	西宮北口（阪急神戸線）	1128
3位	3位	3位	3位	3位	神戸三宮（阪急神戸線） ※2	696
4位	4位	4位	4位	4位	なんば（地下鉄御堂筋線）	542
5位	5位	5位	8位	7位	天王寺（地下鉄御堂筋線） ※3	492
6位	6位	6位	5位	6位	夙川（阪急神戸線）	414
7位	7位	7位	10位	5位	千里中央（北大阪急行）	385
8位	9位	10位	7位	11位	京都（JR東海道本線）	366
9位	10位	7位	9位	9位	江坂（地下鉄御堂筋線）	358
10位	11位	11位	12位	10位	草津（JR東海道本線）	355
11位	21位	15位	16位	13位	神戸（JR山陽本線） ※4	309
12位	8位	9位	6位	8位	岡本（阪急神戸線）	305
13位	12位	13位	11位	12位	宝塚（阪急宝塚線）	300
14位	23位	21位	22位	22位	高槻市（阪急京都線）	277
15位	25位	31位	24位	29位	烏丸（阪急京都線） ※5	271
16位	27位	24位	25位	34位	明石（JR山陽本線） ※6	268
17位	22位	25位	30位	25位	本町（地下鉄御堂筋線）	248
18位	29位	36位	26位	32位	心齋橋（地下鉄御堂筋線） ※7	237
19位	13位	17位	17位	17位	芦屋川（阪急神戸線）	233
20位	16位	12位	12位	16位	桂（阪急京都線）	232

SUUMO住みたい街ランキング2022関西版より

鉄道にとってのまちづくり

鉄道事業者は沿線から離れられない。
 駅員・乗務員一人ひとりも、まちづくりの「担い手」

事例：駅での手作り情報提供、乗務員カード



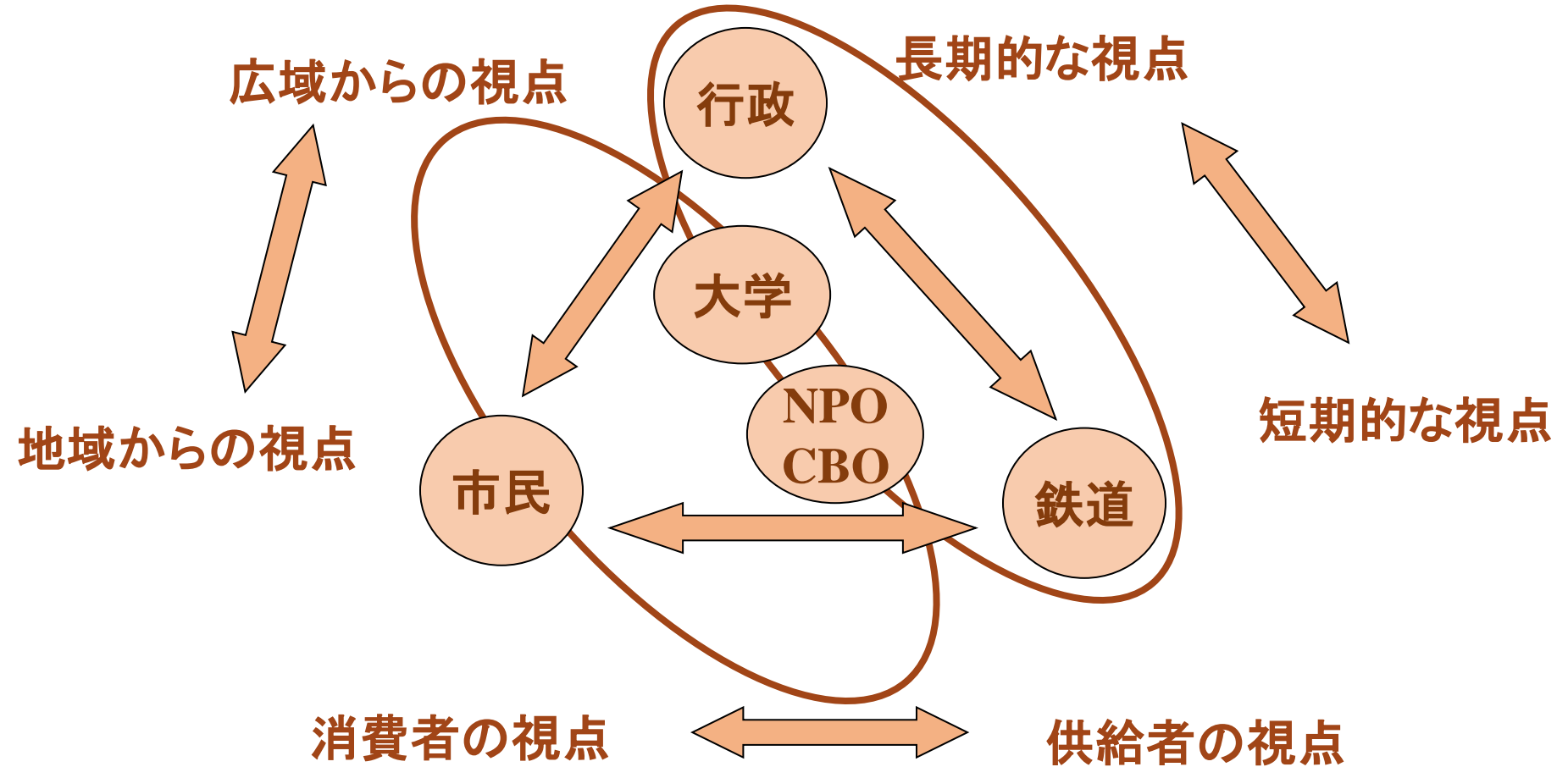
駅員お勧めの店紹介



運転士・車掌がお子様到手渡すカード

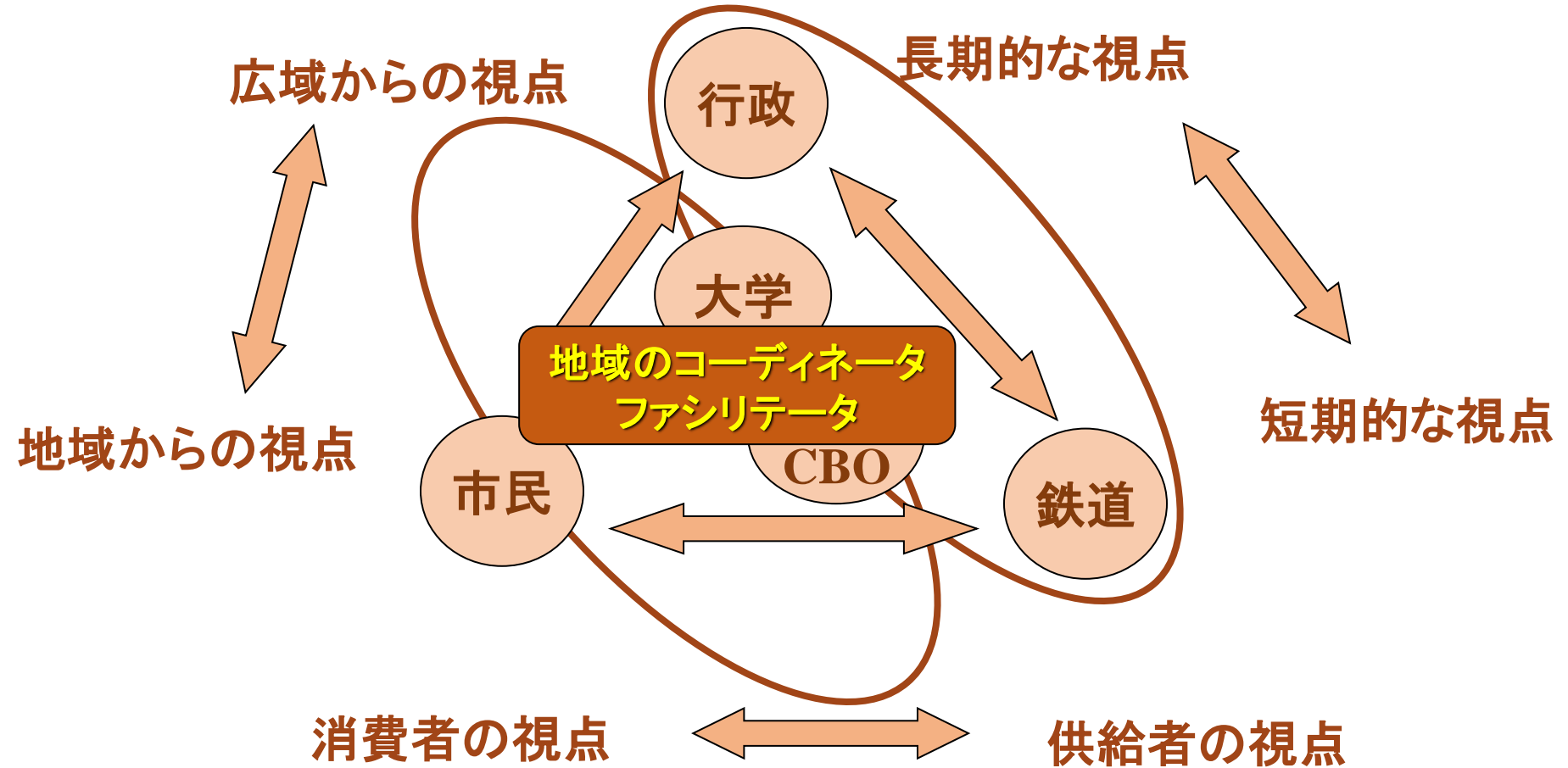
産・官・学・民連携モデル

ステークホルダーは、自治体・企業・市民(住民・利用者)・大学・NPO・鉄道事業者



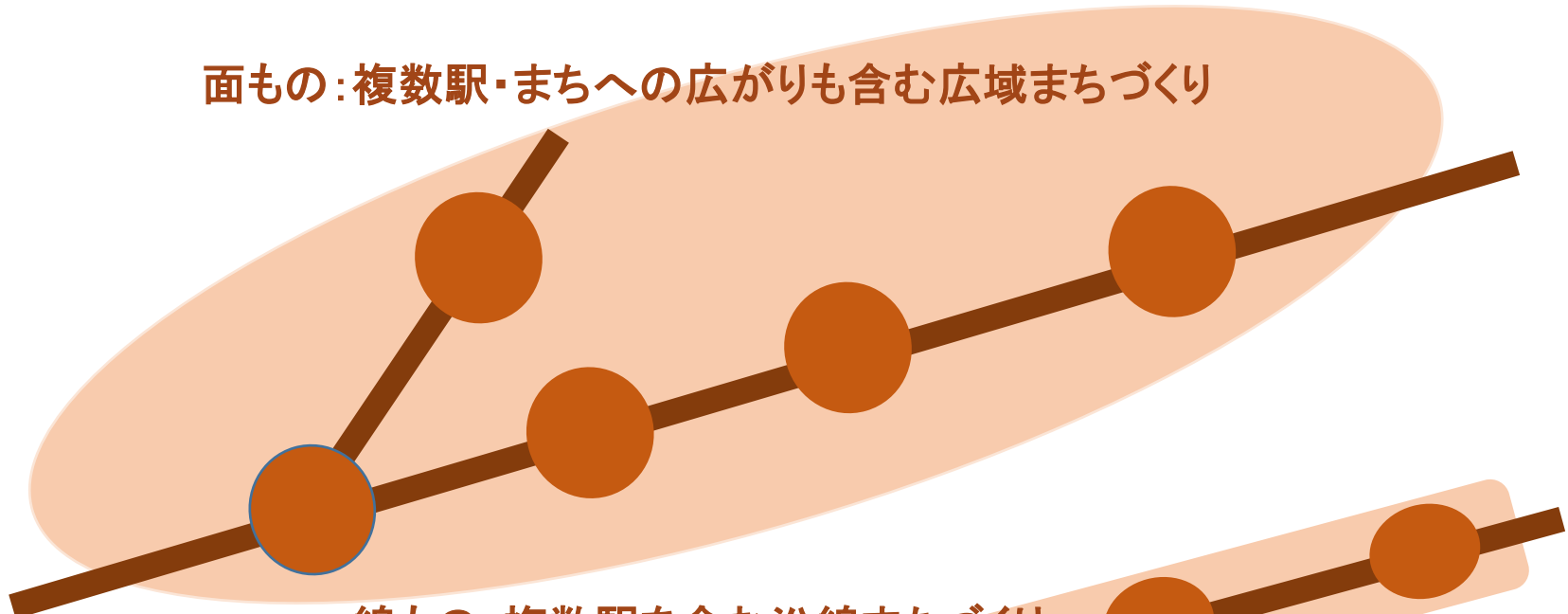
産・官・学・民連携モデル

沿線市民が主役、ホストになる。鉄道事業者はサポーター

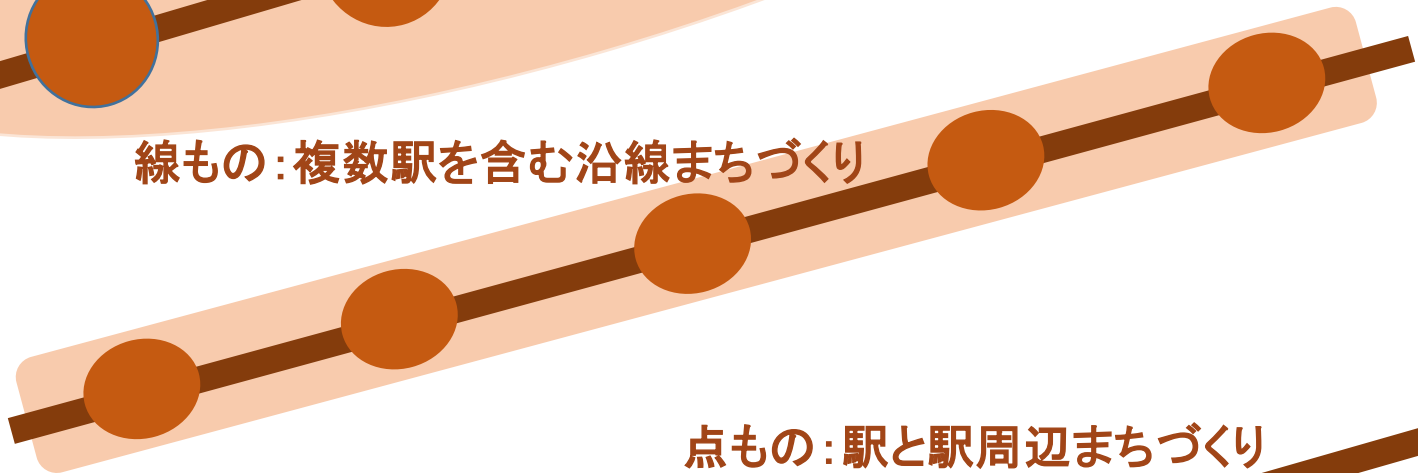
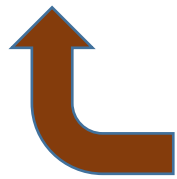


「点もの」から「線もの」「面もの」へ

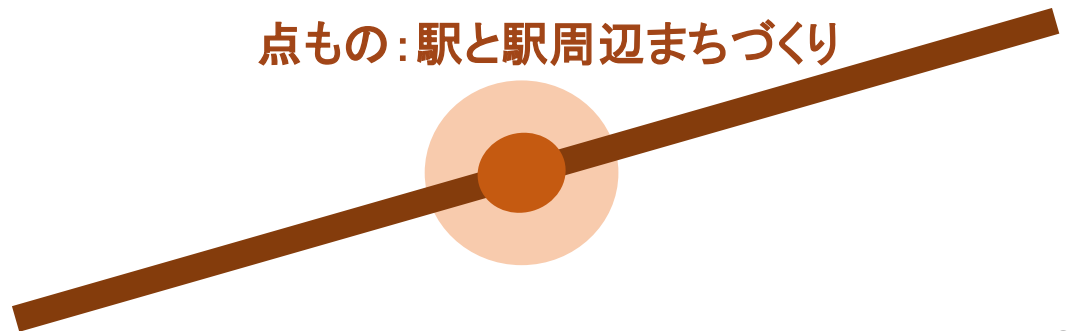
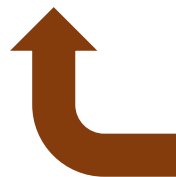
面もの：複数駅・まちへの広がりも含む広域まちづくり



線もの：複数駅を含む沿線まちづくり



点もの：駅と駅周辺まちづくり



「点もの」から「線もの」「面もの」へ

	ハード	ソフト
点もの	駅開発	鉄道事業者単独
↓		
線もの	高架下利用 地下上利用	沿線地域との連携
↓		
面もの	エリア全体の リノベーション	あらゆるステークホル ダーとの連携

「点もの」から「線もの」「面もの」へ




新大阪駅周辺
都市再生緊急整備候補地域

「点もの」から「線もの」へ

駅周辺のまちづくりと鉄道沿線の文化圏

JR宝塚線



千里川土手再生



阪急宝塚線



服部緑地PMO

北大阪急行線

出典：国土地理院発行2.5万分1地形図

「線もの」から「面もの」へ



服部緑地PMO
 ~多様な人と自然がつながるサードプレイス~
 ・心・体・社会が元気になる公園
Hattori Well-being Park



- ◆魅力向上事業の提案
- 【ハード事業】

 - ・カフェ、スケートボード場等の新設、レストハウス等の改修

- 【ソフト事業】

 - ・大規模アウトドアイベント、スポーツ教室の開催等

千里川土手再生



曾根駅



文化芸術センター



北大阪急行緑地公園駅

イオンモール伊丹

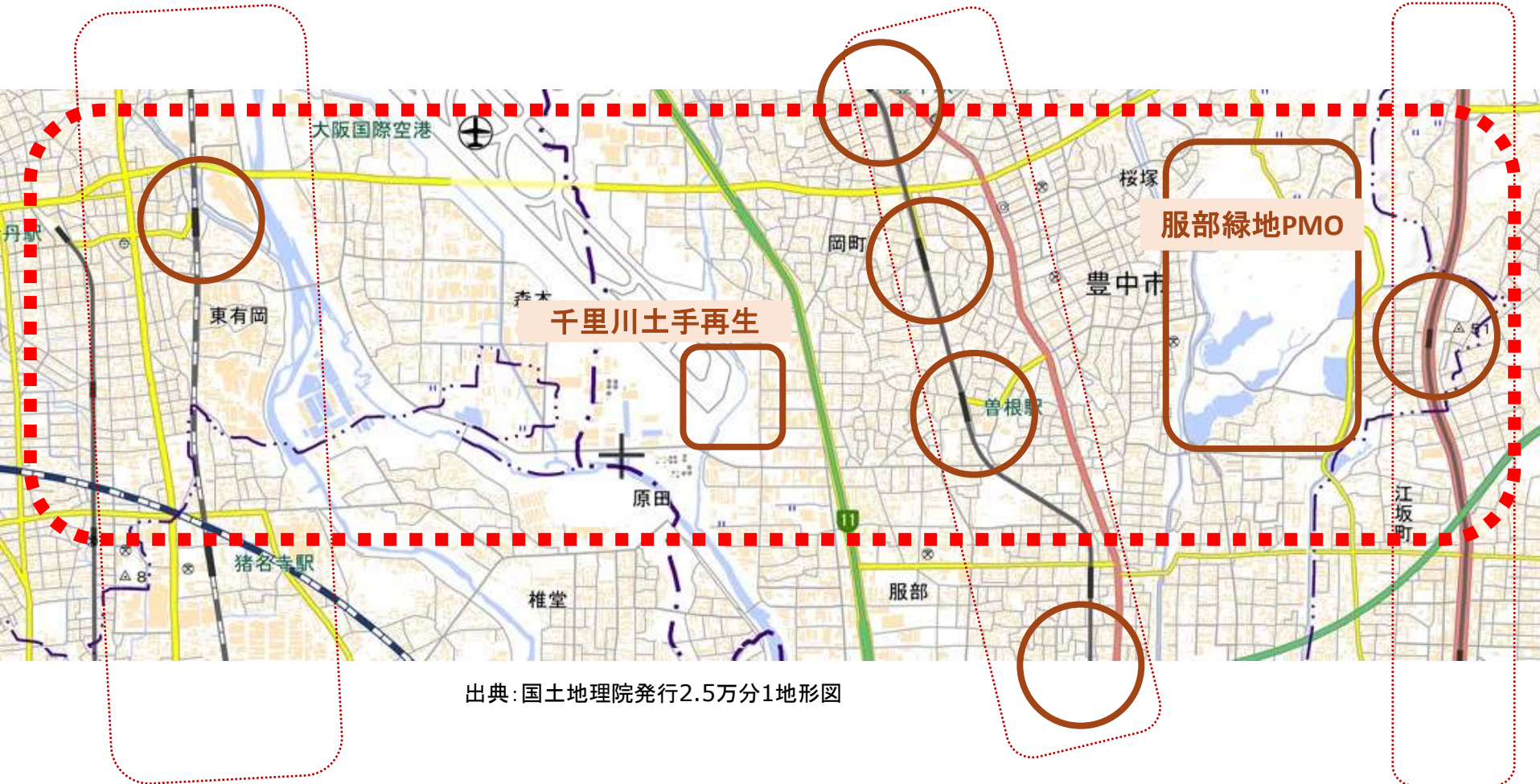
「線もの」から「面もの」へ

駅周辺のまちづくりと鉄道沿線の文化圏

JR宝塚線

阪急宝塚線

北大阪急行線

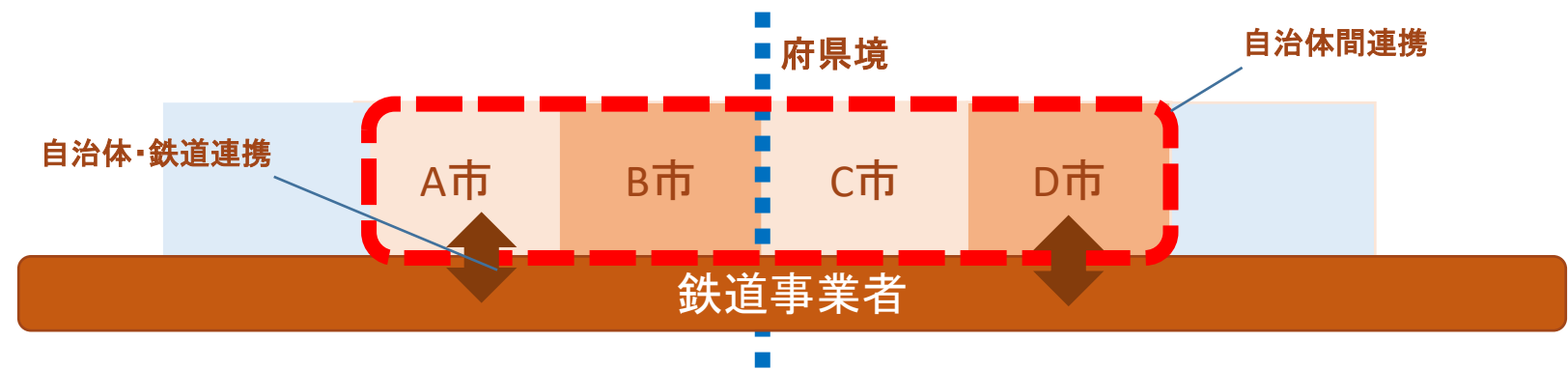


出典: 国土地理院発行2.5万分1地形図

NATS 府県を超えた連携



4市を結ぶ唯一の鉄道が阪急電鉄 新しい行政間連携のモデル



鉄道とまちづくりの課題

多様なステークホルダーとの事業化

⇒事業性・収益性の基準変更(長期目線)

人材育成

⇒外部ネットワーク構築と後継者育成(属人化しない)

無形資産の形成

⇒装置産業からの脱却(ソフトの強化、経営層の意識改革)

点から線・面へ

⇒鉄道の強みは広域ネットワーク(他デベロッパーとの差別化)

ご清聴ありがとうございました！

KOUPENCHAN and HANKYU

～今日も阪急電車に乗っていい一日になりますように～

