

特集
京阪神圏における鉄道整備
[東西軸の充実とネットワーク強化]



事業者同士の連携で 鉄道ネットワークを 進化させる。

平成20年10月19日、京阪電鉄株式会社の中島線が開業した。鉄道線の空白地帯だった大阪市北区の中島地区東西方向の輸送を担い、大阪市中心部と国際観光都市・京都をダイレクトに結ぶ。京阪神圏ではここ数年、延伸を含めた新線の開業が続いている。鉄道ネットワークがハード面においてほぼ概成しつつある現在、鉄道事業者はこれから何を見据えて事業展開すべきなのだろうか。京阪電気鉄道株式会社 上田成之助代表取締役社長COO執行役員社長にお話をうかがった。

代表取締役社長 COO
執行役員社長

上田 成之助

Seinosuke UEDA

写真提供●京阪電気鉄道株式会社
文●茶木 環(ジャーナリスト) 撮影●織本知之



既存線の混雑緩和と地域再開発

——中之島線の当初の整備目的をお聞かせいただけますか。

上田 平成元年の運輸政策審議会第10号答申で「2005年までに整備に着手すべき路線」として位置付けられ、近畿地方交通審議会答申第8号で方針が打ち出されました。京阪本線は、昭和39年に天満橋駅から淀屋橋駅まで地下線で延伸して都心部へ乗り入れましたが、この延伸区間が非常に混雑していました。当社としては別線をつくり、天満橋駅以西の輸送力増強を図る必要性があったこと、中之島地区においては西部地区に新たなまちづくりが計画されており、中之島の東西方向の交通を担う路線が必要とされたため、整備が決定しています。

平成15年に本格工事に着手、昨年の10月19日より営業運転を開始しています。10号答申から約20年の歳月を経ての開通でした。

——堂島川と土佐堀川、川に挟まれた場所だけに工事大変だったのではないのでしょうか。

上田 水への対策という点に関して言えば、当社はこれまでも淀屋橋への延伸や、19年前には京都で京阪本線を地下化し鴨川沿いに鴨東線を建設しており、過去の工事経験を活かすことができました。それでも中之島線の工事では、技術的に非常に難しい工程が2

カ所ありました。

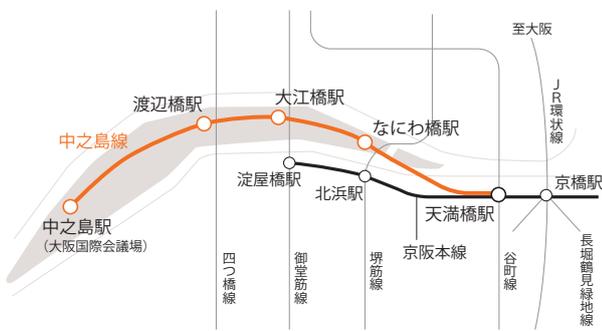
一つは、天満橋駅の西側地下で、淀屋橋へ向かう線路を切り替える工事です。運行中の地下線路を支える躯体の周囲を掘り進め、運行中の躯体を取り囲むかたちでさらに大きな躯体をつくり、その中で線路を移設して切り替えるという大がかりなものでした。

もう一つは、中之島線は天満橋の駅を出てすぐに土佐堀川の下を通過して中之島に渡りますが、中之島には当社の淀屋橋に向かう路線のさらに下を走る大阪府交通局堺筋線が通っています。中之島線は、そのまたさらに下を走ることとなります。そのためには、天満橋を出てすぐに、現在認められている最も大きな勾配で地下に潜らなければなりません。しかもそのすぐ手前には土佐堀川があり、川底を通過するという難関もクリアしなければなりません。

こうした技術的に非常に難しい工程に関しては、有識者の方々にもご参加いただいて組織した「中之島線技術委員会」で工事方法等について綿密に検討しながら安全第一に工事を進めていきました。そういう面では、誇れる技術陣であったと自負しています。

おかげさまで平成20年度内の営業開始という最終期限よりも約半年早い開業に加えて、新線が開通する場合、得てして発生しやすい初期トラブルもなく、開業初日からスムーズな運行を続けています。

中之島線路線図



——新しい四つの駅は、機能的にもデザイン的にも非常に印象的です。

上田 中之島線の開通により、大阪の「ど真ん中」と京都が結ばれました。水都大阪のシンボルゾーンである中之島にふさわしいデザインであると同時に、京都につながる和の感覚も出したいと、駅の出入口や改札外コンコースには鉄道駅では初めて不燃処理を施した木材を大量に使用しました。

また各駅のホーム部分では、「なにわ橋駅」はテラコッタタイル、「大江橋駅」は花崗岩というように、それぞれの街を象徴する素材を壁面に使っており、駅の個性を演出しています。

——新型車両も導入されましたね。
上田 ええ。新型車両3000系「コ

ンフォート・サルーン」の運転を開始しています。この新型車両については、中之島線をご利用になる沿線にお勤めの皆さまに事前にアンケートにご協力

いただき、頂戴した意見を参考にしながらつくっています。例えば座席配置は朝夕のラッシュ時を考えるとロングシートの方がいいのですが、アンケートでは特急電車のような2人掛けシートを好まれるお客さまが多く、1人掛けの座席を希望される女性も少なくありませんでした。そこで、1人掛けと2人掛けのクロスシートにして通路幅を確保し、立席スペースにも余裕を持たせるようにしました。ラッシュ時にも閑散時にも対応できる座席配置です。ボディカラーもデザインもこれまでの



新型車両の導入とともに既存車両のカラーデザインも更新。

京阪のイメージから離れ、まったく新しい発想でつくった、最先端の技術を駆使した、人にも環境にもやさしい車両です。

ビジネスと文化の融合地域

——現在の中之島の再開発の進捗状況はいかがでしょうか。

上田 中之島の東部地区、難波橋から淀屋橋のあたりは、中之島公園や大阪市中央公会堂、中之島図書館、大阪府役所や日銀などが並ぶ大阪の歴史ある文化・ビジネスの中心地です。再開発は西部地区を中心に検討されており、中之島線も再開発に伴い発生する交通需要に対応する路線として整備が確定したわけですが、当初考えられていたよりも、開発の速度は少し落ちてきているように感じられますね。それでも平成14年に国から都市再生緊急整備地域の指定を受け、これから順調に進んでいくと期待しています。すでに関西電力の新しい本社ビルやダイビルなどが建ちましたし、国立国際美術館の北側に大阪市の近代美術館をつくる計画も先日市がゴーサインを出しました。「渡辺橋駅」付近にある朝日新聞本社と大阪最大の劇場のフェスティバルホールは、ツインタワーに建て替える計画が現在進められています。その他、高層マンションや外資系ホテル、流通施設やオフィスビルなどの建設が検討されています。中

親水エリアの特性を活かした地域にしたい。

之島線も開通しましたから、これからさらに進んでいくのではないのでしょうか。

——ビジネスと文化が融合した地域として発展していくわけですね。

上田 そうですね。中之島は歴史あるエリアですが、中之島線開業を契機に中之島地区が改めてメディアに取り上げられるようになって、散策などを楽しむ地元のお客さまもずいぶん増えてきました。私どものグループに中之島を囲む川を遊覧する大阪水上バスがあり、例年、秋冬は閑散としているのですが、この秋冬は多くのお客さまにご利用いただき賑わったようです。

大阪は「水の都」と言われていますが、親水空間としての中之島は、これまである意味ではあまり認知されていませんでした。しかし、これだけ文化的で魅力のあるエリアです。この中之島の良

さを、大阪の新名所としてさらに前面に出していきたいですね。

京都観光の鉄道利用促進策

——京阪電鉄は京都観光における中心地を通っていますが、こちらの状況はいかがでしょうか。

上田 京都に來られた観光客の不満の第一位に上がるのが「交通渋滞」です。京都観光というバスや車を利用される方が多いのですが、実は観光名所のほとんどは鉄道を利用して行くことができるのです。

去年の1月、京都市営地下鉄東西線が「太秦天神川」まで延伸されました。そこで、グループ会社の京福電気鉄道の嵐山線の新駅「嵐電天神川」をつくり、地下鉄東西線から嵐山線に乗り換



「水都大阪のゲート駅」としてデザインされた中之島線各駅。



京都市内最大の繁華街・祇園の中心に位置する「祇園四条駅」。

えていただけようになりました。京都が最も混むのは紅葉シーズンですが、嵐山線を使えば、紅葉の名所・嵐山までスムーズに行くことができます。

京都観光の一番人気が東山地区で、二番目が嵐山です。この二つのエリアは京阪電鉄・地下鉄・嵐電で結ばれています。地下鉄東西線の「三条京阪駅」で結節している「三条駅」で京阪電車に乗り換えれば、清水寺、祇園など観光名所の多くは最寄り駅の徒歩圏内にあります。京都観光に鉄道網を活用できることをもっと知っていただきたいですね。

JR西日本とも一昨年の秋から連携して、京都駅から奈良線「東福寺駅」を経由して京阪電車で東山へ向かうルートを確認しPRしています。意外だったのは、京都の人から「こんな便



地元密着の蟻の目と 大きな視野の鳥の目で見える。

利なルートがあったのですね」と驚かされたことでした。それなら観光客の方々はおそらく京阪電車が東山の観光名所のすぐそばを走っていることを「存じないでしょう。そこで、中之島線開業と同時に、京都市内の3駅を最寄りの観光エリアの名前を付けた駅名に変更しました。五条を「清水五条」、四条を「祇園四条」、丸太町を「神宮丸太町」に変えて、観光で訪れるお客さまにも駅の位置をイメージしていただけるようにしたのです。地元の皆さまの反応を懸念していましたが、逆に地域のPRになると歓迎していただきました。

——お話をうかがっていますと、地元とのコミュニケーションが非常にうまくいっている印象を受けます。

上田 我々は来年開業100周年を迎えますが、地元の方のご支援、応援があつてこそやってこれた企業ですので、地元の方とのつながりを何よりも大切にすることを基本にしています。

中之島、京都、また沿線上の樟葉を最重要エリアとして京阪エリアの魅力向上に尽力し、お客さまから「選ばれた京阪」になることを目指しています。——ところで御社では平成の鳥瞰図を制作されたということですが。

上田 平成19年11月に完成したもので

す。この鳥瞰図を見ますと、川に囲まれた大阪と京都、琵琶湖、比叡山と私どもの鉄道との関係性が一目で分かります。この地域は昔から川という水路を使っていろいろな産業が発展してきました。そういう水の流れと京阪の鉄道の流れが非常に密接につながっていると改めて実感します。

また、当社のCEOである佐藤茂雄がよく「蟻の目と鳥の目」という言葉を使います。蟻の目で地道に足元をしっかり見て地元密着でやっていくべきだが、それだけにこだわり過ぎると視野が狭くなってしまう。時には鳥の目で、景気の動きや企業の将来を含め、大局観を持って見て判断する。全体を見ることが重要だということですね。この鳥瞰図は地図というだけではなく、その象徴でもあります。

認知されることが重要

——最後に、京阪神圏における鉄道ネットワークのハード面がほぼ完成されてきた今、鉄道事業者として考える今後の課題についてお聞かせいただけますか。

上田 当社の路線では、中之島線の開業で大阪中心部と京都が特急で約50分

で結ばれました。阪神なんば線の開業では、奈良と神戸が結ばれる。広域アクセスができてきました。ただ新路線ができたことで、急激に人の流れが変わるわけではなく、新しい流れが本当にできていくには比較的長い目で見ていかなければならないと思います。それにはやはり認知していただくということが大切になってくるでしょう。

——そうなるとうまに鳥の目を持って、事業者同士の連携が必要ですね。

上田 ええ。例えば南海電鉄とも、それぞれのお客さまに互いの沿線に足を運んでいただくとうま、連携でPRをしています。ええとこ取りプロジェクト、と言つて、南海沿線と京阪沿線のええとこ取りをしてPRしましょうというプロジェクトです。第一弾を昨年の夏に実施し、京阪沿線は鞍馬や貴船、南海沿線は高野山など、2社の名所を1枚のポスターで紹介し、それぞれの電車に車内吊り広告を出しました。

もちろん交通事業者同士は競合するところがあつて切磋琢磨し、サービス向上を目指すことが必要ですが、お客さまからすれば、要は安くて快適で便利に乗れば、どこの鉄道であってもいいわけです。そういう意味で言えば、事業者が提携して、お客さまにとってより便利な電車や駅となる。また、便利だということを知らしめる必要があります。今、国の政策の流れもそうなつてきていますね。新しい鉄道をつくる

いうより、既存の施設あるいは鉄道網、既存のネットワークを有効活用していくことを我々も意識しています。おそろく他の事業者の皆さんもそう考えておられるでしょう。

——東福寺駅におけるJR西日本との連携は、今後のモデルケースになるのではないのでしょうか。

上田 ええ、非常に良い形で協力いただくことができました。現在は、我々にとつて可能な範囲の中で、お客さまにより快適にご利用いただけるように努力しているところですが、もう少し大きな仕組みの中で鉄道の利用促進を考えていかなければならない時期を迎えているのかもしれない。自社線だけではなく、京阪神圏全体の鉄道ネットワークの有効活用に関献したいと思っています。

代表取締役社長
執行役員社長
COO

上田 成之助

Seinosuke UEDA

