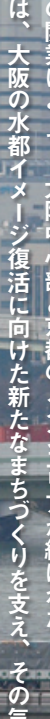




大阪・中之島

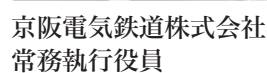
京阪電鉄の取り組み



中之島線の開業によって、大阪中心部と京都のメインエリアが結ばれた。中之島線は、大阪の水都イメージ復活に向けた新たなまちづくりを支え、その気運を運ぶ。

一方、京都では、まちの歴史や格式を守りつつ発展させるために、鉄道事業者や地域が動いている。

鉄道の有効利用と機能強化に向けて、京阪電鉄が2つの都市で尽力する、その取り組みを、ここでは紹介したい。



脇 博一
Hirokazu WAKI



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



大阪・中之島

大阪・心臓部を支える

大阪・中之島は、堂島川と土佐堀川に挟まれた、東西約3キロ、面積約50ヘクタールの細長い中洲だ。江戸時代には米の先物取引が行われるなど、商都大阪の中心として栄華を誇った。その豊かな歴史を受け継ぐ、文化とビジネスの中心地である。キタとミナミの2

大繁華街の間に位置する、まさに「大阪の心臓部」だ。

しかしこれまで、中之島の交通事情は決していいとは言えなかった。大阪市中心部の道路網は碁盤の目のようになっており、その地下を市営地下鉄が走っているが、「島内」を東西に移動する手段は自動車交通のみだったのだ。

新たに開業した中之島線は、天満橋から中之島西部を結ぶ。京阪本線の「天満橋駅」で分岐し「なにわ橋」「大江橋駅」「渡辺橋駅」「中之島駅」の4駅。路線距離約3キロ、所要時間約7分と短

い路線ではあるが、大阪の心臓部・中之島を支える交通機能として、その果たす役割は大きい。

赤レンガ造りの大阪市中央公会堂を筆頭に、中之島図書館、日本銀行大阪支店など歴史的建造物が建ち並ぶ中之島東部地区と、大阪大学中之島センタリーや大阪国際会議場、最新設備を備えたオフィスビルなど、近代的なビル群が建ち並ぶ学術とビジネスの西部地区。とくに西部地区は、さらなる開発と活性化が期待されている。この中之島線の開通が大きな刺激になるだろうことは間違いない。

加えて大阪では、国の都市再生プロジェクトを受けて「水の都大阪再生構想」を策定、市内の河川を水の回廊として整備するなど、水都大阪の再生に向けてさまざまな取り組みが展開されている。

中之島線のキャッチフレーズは「水の上の新都心へ」。水都・大阪の再生、イメージ復活の起爆剤として期待を集めている。

水都らしい駅デザイン

新設された四つの駅を見てみよう。中之島線の各駅は、無垢の木やガラスを主材料としつつ、「水」「自然」「和」「近代」を表現したデザインとなっている。また、各駅のホーム部分には、それぞれの街を象徴する素材を壁面に使用、

個性を表現するとともに車窓からの風景を演出している。

一つ目は「なにわ橋駅」。大阪中央公会堂や東洋陶磁美術館などの最寄り駅だ。ホームは地下4階、地上から約30メートルの深さにあり、改札がある地下1、2階は吹き抜け構造になっている。ゆったりとした開放感のある演出は、機能一辺倒ではなく快適さや個性も重視する21世紀の地下駅スタイル。ホームの壁面は、このエリアを象徴するテラコッタタイルだ。地上の出入口は建築家・安藤忠雄氏の設計で、ガラスブロックにLED照明を備え、夜になるとブルーにライトアップ、出入口自体がひとつの島のように幻想的に浮かび上がる。

「なにわ橋」の次、淀屋橋とともに重要文化財の指定を受けている大江橋のたもとにあるのが「大江橋駅」だ。大阪市役所や日銀大阪支店など荘厳な建造物に合わせて、ホーム壁面には花崗岩が使われている。

地下鉄四つ橋線の肥後橋駅とつながっているのが、次の「渡辺橋駅」。地上部の賑わいと豊かな自然をガラスと緑で表現したコンコース、ホーム壁面には中之島の未来をイメージさせる金属板が使われている。

そして終点は「中之島駅」。ホーム壁面には中之島線の象徴でもある木が使われている。改札を出ると、片側が木壁、もう一方の壁が波型ガラスのコ



すべての駅の共通コンセプトとして「木（無垢）」と「ガラス」を主な素材に使用、デザイン性の高さが際立つ中之島線各駅。「なにわ橋駅」出入口は安藤忠雄氏が設計。

出入口は、木とガラスを使って日本の伝統的な格子を現代風にデザインしており、「渡辺橋駅」「大江橋駅」も同じデザイン。木の素材感が水辺の景観に馴染んでいる。

中之島線の開通とともに、中之島は利便性だけではなくランドスケープデザインも一新されたようだ。デザイン性の高い駅出入口が、それぞれの街のランドマークになっていく。川沿いに遊歩道がつくられるなど、街の整備も着々と進められている。水の都・中之島——水に親しむ街は、これからさらに魅力ある街へと変わっていくだろう。

京都

京阪電気鉄道株式会社の協博一常務
執行役員は語る。

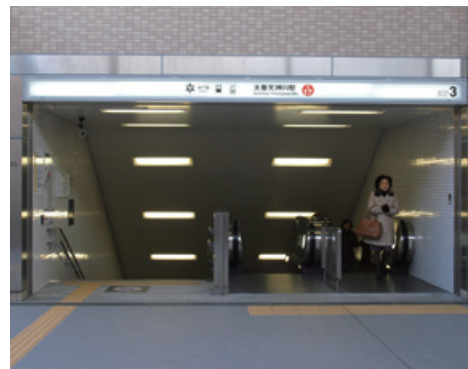
中之島線と線路でつながる古都・京都における京阪電鉄の取り組みを次に見てみよう。

もうひとつの本拠地・京都で、京阪電鉄が取り組んでいるのが、鉄道ネットワークの充実と結節点における利便性の向上だ。

日本最大の観光地・京都は、常に大勢の観光客で賑わっているが、その多くは新幹線で京都駅に到着し、そこからバスを使つて目的地に向かう。しかし、行楽シーズンともなれば主要道路は渋滞し、バスに乗れない。バスが動かない状況が頻繁に起こる。

「その疲労と不満は大きい。こうした理由で、京都の魅力が薄れてしまつてはたいへんもつたいない。観光のお客さまにこそ、鉄道を利用してほしい」と脇常務は話す。

例えば、京都観光で最も人気の高い清水寺は、観光ガイドブックなどでは京都駅からバスを使ったアクセス方法



京津線が乗り入れる地下鉄東西線「太秦天神川駅」(下)と結節する京福電鉄・嵐山線「嵐電天神川駅」(上)。京阪本線の「三条駅」(中左)は地下鉄東西線「三条京阪駅」で結節している。



駅名が変更された京都市内の3駅。京都を訪れる観光客にも、駅エリアにある観光ポイントがイメージしやすくなり、スムーズに目的地に向かうことができる。



しか紹介されていない。しかし、京阪本線の「清水五条駅」からなら、清水寺まで徒歩20分程度で行ける距離だ。

京阪本線の沿線からは祇園地区や東山地区、京阪本線の終点「出町柳駅」から京阪グループの叡山電車を使えば、

鞍馬・貴船など洛北地域の主要観光地が徒歩圏内にある。

また、昨年1月16日、京都市営地下鉄東西線が「太秦天神川駅」まで延伸・開業したのに伴い、京阪京津線の乗り入れも「京都市役所前駅」から同駅ま



JR西日本の奈良線と京阪本線が接続する「東福寺駅」。京都市民にも知られていなかった「東福寺ルート」だが、駅の案内表示やパンフレットの制作・配布などにより利用者数は年々増加している。

で延長した。さらに同年3月28日には、京阪グループの京福電気鉄道が嵐山線「嵐電天神川駅」を新設。この駅は太秦天神川駅の地上出入り口にほぼ直結しており、利用客は地下鉄東西線から嵐山線に乗り換え、嵐山へも簡単にに行けるようになった。

「これで琵琶湖と嵐山も鉄道でつながり、広域な鉄道ネットワークが確立さ

れた。京都の観光ルートがより魅力的になった」と協常務は話す。

これらの鉄道ネットワークを活用すれば、多少の乗り継ぎが生じるものの、渋滞などによる時間のロスもなく、京都を観光することができるのだ。さらには、逆ルートで琵琶湖へも。

そこで京阪電鉄はJR西日本と連携し、JR京都駅からJR奈良線で一つ

目の「東福寺駅」を経由して京阪線に乗り換え、各駅に至る「東福寺ルート」を確立。平成19年から、駅の案内表示やパンフレットなどで相互の路線表記を充実させたり、奈良線と京阪線の乗り換え時刻表を作成するなど、東福寺ルートの観光輸送キャンペーンを実施している。

また、東福寺駅においては、利用者の増大に伴ってJR奈良線のホームが手狭になったため、京阪電鉄の東福寺駅ホーム34平方メートルをJR西日本に賃貸し、昨年10月、JR奈良線のホームを拡幅した。東福寺駅の通常の乗降は1日1万2000人程度で、昨年11月の紅葉シーズンのピークにはその4倍を記録したが、スムーズな流れを確保することができたと言う。

このようなJRと民鉄の連携は非常にめずらしい。ある意味では画期的な試みと言えるかもしれない。

「よく協力していただき、うまく連携が取れている。これはやはり京都市内交通の充実という目的が一致しているため。これが一つの流れとなっていけば」と協常務は将来展望を語る。

「単に結節点ができただけでは宝の持ち腐れになってしまふ。事業者同士が手を組んでお客さまの利便性やメリツトを考えなければならぬ。結節点を生かすも殺すも我々事業者の責任だ」という協常務の言葉に、その強い意志と決意がにじむ。

観光エリアの名前をつけた駅名変更

最後に京阪電鉄の注目すべき試みをもう一つ紹介したい。中之島線の開業と同じタイミングで、京都市内3駅の駅名を変更したのだ。五条駅は「清水五条駅」に、四条駅は「祇園四条駅」に、丸太町駅は「神宮丸太町駅」に、界限の観光エリアの名前をつけることで、地理に不案内な観光客でも駅の位置をイメージしやすい駅名に変更した。

明治43年から使用している駅名が変わることは、事業者にとっても地域にとっても影響は大きい。危惧したのは地元の反応だった。しかし、それも杞憂に終わった。地元の商店街をはじめ住民から「地元が認知され、イメージアップにつながる」と歓迎されたのだ。また旧3駅名が京阪線の1キロ西を走る京都市営地下鉄烏丸線と同じであったため、観光客の誤乗が多かったが、その防止効果も期待できる。

「沿線価値を高めたい」と協常務は口にする。しかし、それは決して自社線を繁栄させたいだけではない。より広範な価値の創造を見つめている。

「鉄道を使って、まちの地域の価値を高めること、これからの我々鉄道事業者の使命はそこにある」と意欲を見せる。

京阪神圏の鉄道ネットワーク強化は、事業者の努力によって、一歩ずつ進む。