

みんなの



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

鉄道旅客サービスの進化 [京阪電車“プレミアムカー”と叡山電車“ひえい”]

初々しい運転士



私の家にいる三歳の子どもは「子鉄」だ。子どもの鉄オタのことを最近
は子鉄と呼ぶらしい。一歳半くらいか
ら「でいし」と言いながら電車を指差
すようになり、電車の絵本や図鑑を本
棚から引っぱり出しては「読んで」と
せがむようになった。

私自身は電車に興味が持てず、機械
や地図も苦手なたちなので、普段使
している電車以外は車体を見たところ
で名前がまったくわからなかったのだ
が、子どもは二歳になると電車名をた
くさん覚え始め、図鑑やオモチャなど
で電車を見ると、私には同じように見
える赤い車体でも「顔つき」でパッと
判断しては、「けいきゅうー！」だの
「ロマンスカーGSE！」だのと叫ぶ
ようになった。電車というのは小さい

子の脳にしっくりくる形をしているの
だろうか？ とにかく、私も子どもか
ら影響を受け、少しずつ電車に詳しく
なってきた。

噂によると、子鉄というのは四歳ぐ
らいになると自然に卒業してしまうこ
とが多いらしい。せっかく好きになっ
たのだから、年齢を重ねてもどんどん
覚え続けて電車博士になったり、N
ゲージで本気で模型を作つてどこかの
サークルに入つておじいさんの鉄オタ
と友だちになったりするぐらい極めて
欲しいところだが、興味というのは親
がコントロールできるものではない
し、もしかしたら私の家にいる子ども
も、そのうち卒業してしまうのかもし
れない。

ただ、現在はまだまだ電車好きで、

山崎ナオコーラ



電車絵本や乗り物図鑑を毎日めくつて
いる。今のうちかもしれないし、「実
際の電車も楽しませよう」と、私と夫
はせつせと子どもを電車に乗せに連れ
ていく。

昨年の夏は、京浜急行で海に行つ
た。それは思い出深いものだったらし
く、

「けいきゅうで、海に行つたねえ」
図鑑で京急の車体を見るたびに子ど
もは同じセリフを出す。

その日は空が青く晴れた美しい日
で、子どもと夫と私は品川駅から京急
の赤い電車に乗った。すると、ラッ
キーなことに、運転席のすぐ後ろの席
に座れた。夫が膝に乗せて抱き上げる
ようにしながら運転席の窓を見せる
と、子どもはにこにこしながら運転士



イラスト・岡林玲

みんな

CONTENTS
Vol. 70
2019

◎日本民営鉄道協会とは？
昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、73社の民営鉄道会社で組織されています。
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っております。
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

さんの背中を見つめた。
その運転士さんはかなり若かった。そして、その隣に先輩と思われる人がいた。
運転士さんの背中には初々しさが溢れていた。背筋がものすごくピンとじていて、ひとつひとつの動作がやけに大きい。
正確なセリフは忘れてしまったのだが、「信号よし！」だとか「出発進行！」だとかといったことを、窓越し

のこちらにはつきりと聞き取れるくらいハキハキと喋っていた。そして、指差し確認の指が、ものすごくまっすぐに出る。
たぶん、新人の運転士さんだ。いいものを見た、と私は思った。「この感じ」は数年経つたらきつと消える。何年も「この感じ」を維持できるわけではない。ベテランになったら、こなれた感じの発声をして、慣れた仕草で指を差すようになるだろう。

今しか見られない、運転士さんの初々しい仕草と、子鉄の笑顔を見て、とても満足しながら私は三浦海岸駅で降りたのだった。
やまぎき なおこーら
作家。福岡県生まれ。2004年、「人のセックスを笑うな」で第41回文藝賞を受賞し、作家デビュー。著書に小説「人のセックスを笑うな」「カッラ美容室別室」「ニキの屈辱」「冨田とハッコウ」「美しい距離」（鳥清恋愛文学賞受賞）「偽姉妹」ほか、エッセイ「指先からソーダ」「かわい夫」「母ではなくて、親になる」などがある。近著に小説「趣味で腹いっぱい」、エッセイに「文豪お葬まいり記」がある。



- 02 四つの季節の鉄道ものがたり 夏
初々しい運転士
◎作家 山崎ナオコーラ
- 04 特集／鉄道旅客サービスの進化
「京阪電車」プレミアムカーと叡山電車「ひえい」
TOP INTERVIEW
観光振興と都市開発で沿線価値を向上、
鉄道需要を創出する
◎京阪電気鉄道株式会社 代表取締役社長 中野道夫
REPORT
沿線再耕・観光共創
Part I
- 08 「プレミアムカー」による
都市鉄道の新たな特急サービス
◎京阪電気鉄道株式会社 取締役営業推進部長 井上欣也／
経営企画部長 山口淳
◎株式会社GKデザイン 総研広島プロダクトデザイン部
デザインディレクター 鈴木スバル
Part II
- 14 「水都・大阪」と「古都・京都」
を結ぶ沿線活性化戦略
◎京阪ホールディングス株式会社 経営統括室 事業推進担当
（観光共創）部長 西澤幸憲
◎公益社団法人京都市観光協会 専務理事 高畑重勝
- 18 CLOSE UP
仏教の聖地・比叡山からみる観光
◎比叡山延暦寺 代表役員執行 小堀光實
TOP INTERVIEW
観光列車「ひえい」で洛北エリアの
「観光共創」を担う
◎叡山電鉄株式会社 代表取締役社長 塩山等
TOPICS
洛北観光の新たな礎を築く
観光列車「ひえい」
◎株式会社GKデザイン 総研広島プロダクトデザイン部
デザインディレクター 鈴木スバル
- 20 取材協力・京阪電気鉄道株式会社 取締役 広報部長 松下靖／
広報部課長 高柳淳一／広報部係長 林淳一・叡山電鉄株式会社
鉄道部運輸課（営業担当）課長 中西喜芳／総務部係長 元英輝
- 24 基調報告 Ⅳ
京阪神都市圏の鉄道ネットワークの
現状と展望
◎神戸大学大学院 経営学研究科教授 正司健一
みんてつインフォメーション
一般社団法人 日本民営鉄道協会
第107回 定時総会を開催
連載 Ⅳ 民営鉄道の起源を訪ねて―鉄路は何を目指したか
一畑電車 北松江線・大社線
◎日本宗教史研究家 渋谷申博
- 28 30

※記事中の所属・役職は取材時のものです

特集・鉄道旅客サービスの進化
「京阪電車」「プレミアムカー」と叡山電車「びえい」

観光振興と都市開発で
沿線価値を向上、

鉄道需要を創出する

1906年に「日本資本主義の父」渋沢栄一を創立委員長として
産声を上げた京阪電気鉄道。

そして、2016年4月に持株会社体制に移行した京阪グループは、

2018年5月、2050年を見据えた「経営ビジョン」と、

その実現に向けた長期経営戦略、中期経営計画からなる

「京阪グループ長期戦略構想」を発表した。

新しい経営ビジョンは、1R構想や大阪万博、さらには

リニア中央新幹線の大阪延伸、北陸新幹線の大阪延伸など

大阪におけるビッグプロジェクトの目途が立つ

2050年を想定する年度としている。

京阪グループの中核を担う京阪電気鉄道では、こうした構想の下、

「沿線再耕」と「観光共創」などを主軸戦略に掲げ、

安全安心を普遍の価値とする「進取の精神」で、

有料座席指定特別車両「プレミアムカー」の導入や

駅リニューアルを含めた沿線開発などに取り組んでいる。

中野道夫代表取締役社長に経営方針などについて伺った。

京阪電気鉄道株式会社代表取締役社長

中野道夫

Michio NAKANO

文◎茶木 環／撮影◎織本知之／写真提供◎京阪電気鉄道株式会社

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」】

京阪グループの価値は安全安心

——まず初めに、京阪グループにおける京阪電気鉄道の役割について、お話しただけまずでしょうか。

中野 京阪グループが提供する価値の中心は「安全安心」であり、京阪電気鉄道はグループの中核企業です。当社は、渋沢栄一翁を創立委員長に1906年に設立、1910年に開業しました。主要路線の京阪本線は、大阪の都心部から京街道沿いにかけての宿場町を縫うように走り、京都に至ります。開業は鉄道事業自体が有望であったのに加え、地域社会の発展に寄与するという渋沢翁の高邁な思想に基づいていると思います。現在は、大阪・京都・滋賀の関西2府1県で、都市間輸送・地域輸送・観光輸送を担っています。

2026年度を目標年次とするグループの長期経営戦略では「沿線再耕」「観光共創」「共感コンテンツ創造」の三つを主軸戦略としており、当社もグループの中核企業として、特に「沿線再耕」と「観光共創」について積極的に取り組んでいるところです。

——事業環境についてはいかがですか。

中野 長らく運輸収入の減少傾向が続いていましたが、近年はインバウンド旅客の利用増などにより増加に転じています。しかし、既に沿線人口の減少は始まっており、いずれはまた減収局面を迎えると想定しています。その一方で、鉄道会社の保安度やサービスな

どに対する社会的な要請水準は上がっており、設備投資が増える可能性も念頭に置いています。

現在、安全安心への取り組みの一つとして、2020年度に京阪線全線への導入を目指して「新型ATS」の整備を進めています。これにより、安全レベルを格段に向上させることができます。併せて、ホームの安全対策についても、ソフト・ハード両面から着実に取り組みを進めています。

初の有料座席指定特別車両を導入

——京阪電車には特急料金不要で高いレベルのサービスを提供してきた歴史があります。そうした中で運行を開始した初の有料座席指定特別車両「プレミアムカー」についてお聞かせください。

中野 京阪電車は、1927年に日本初の全鋼製クロスシート車両・ロマンスカーを導入して以来、テレビカーやダブルデッカーなど、特急料金不要で高いレベルのサービスを提供してきました。京阪電車の特急は、社員にとって自慢であり誇りです。そしてまた、「進取の精神」で新しいものに取り組んでいこうというのが京阪電車のDNAだと思っています。

時代は変わり、輸送人員は1991年をピークに減少し、それに伴い混雑率も緩和しました。そんな中、特急サービスをどう進化させるか考え、出

した答えが有料座席指定の特別車両の導入です。8両編成の8000系に1両、特別車両のプレミアムカーを入れることにしました。高齢化が進んで着席ニーズは確実に高まっていますし、インバウンドのお客さまには快適な移動空間を提供できます。2017年8月の運行開始後、当初の想定より高い平均7割以上の乗車率を確保しています。

——運行頻度も高いので、利用しやすいのではないのでしょうか。

中野 現在、昼間時間帯は上下線ともに1時間あたり4本運行しています。ただ、特急は10分間隔で運行しているため、プレミアムカーの運行本数は6本中4本となり、最大20分お待ちいただくシーンも生まれます。ラッシュ時以外にはすべての特急にプレミアムカーを充当したいと考え、現在、新たに3000系のプレミアムカーを製作中です。2020年度には3000系プレミアムカーが運行を開始する予定です。

——有料着席では「ライナー」も導入されていますが、こちらの状況はいかがでしょう。

中野 ライナーは、通勤通学など当社線を日常的に利用されるお客さまの着席ニーズに応えるサービスです。ダイヤの面でも、朝夕のラッシュ時に、従来の特急に置き換えるのではなく増便しているため、混雑緩和や車内環境の向上にも効果があります。ライナーの利用率も徐々に上がり、手応えを感じ



2020年度には新たに3000系プレミアムカーを導入する



上／天満橋駅の改札と直結する「八軒家浜船着場」。水上バスが発着する 下／鴨川に架かる三条大橋。東側に三条駅（地下駅）がある

地域と「観光共創」で誘客強化

——観光面についてお伺いしたいと思います。京阪本線は、インバウンドに特に人気の高い京都の名所をつなぐ路線です。沿線の状況はいかがですか。

中野 当社線では特に、伏見稲荷大社がある伏見稲荷駅、清水寺に近い清水五条駅、京都市内の中心に位置する祇園四条駅・三条駅などのご利用が増えています。特に伏見稲荷駅の乗降人員は、2013年度は1日6170人でしたが、2017年度は1万2058人と、わずか4年で倍増する勢いです。——訪日外国人の受け入れ環境としてはどのような整備をされていますか。

中野 駅や車内の案内放送、駅表示の多言語化を行っています。各駅では、トイレの洋式化や無料WiFiの整備等も順次、進めているところです。また、インバウンド旅客専用の企画

乗車券「SIGHTSEEING PASS」の拡販に向け、台湾をはじめアジアを中心に海外代理店へ積極的に営業活動を展開しています。現地でご購入いただいたチケットは、QRコード表示により駅で引き換えできるようにして利便性の向上を図っています。

——京都観光は一部ではオーバーツーリズムの問題を抱えています。交通の視点からはどのようにお考えですか。

中野 京阪グループの長期経営戦略では、洛北・東山・伏見・宇治を結ぶ「京都観光のゴールデンルート」を確立するとともに、観光コンテンツを整備していくことを目指しています。京都を訪れる観光客は中心部に集中する傾向がありますが、郊外にも魅力的なところはたくさんあります。洛北ですと鞍馬や大原。お茶で名高い宇治や酒どころの伏見などはインバウンドの旅客需要が伸びる余地が十二分にありま

す。これらの観光スポットの情報発信を強化して郊外部への移動を促し、中心部の混雑緩和にも貢献していきたいと考えています。

——スムーズな移動も重要なポイントになると思います。

中野 1989年に鴨東線が開通して出町柳駅へ延伸するまで、終点の三条駅は京阪バスの大ターミナルでもありました。延伸によって洛北、叡山電車との接続が格段に向上しましたが、それに伴い、三条駅のバスターミナルの機能は縮小することになりました。ですから、かつての機能を少しでも復活させて、「三条に来たら、どこでも行ける」形にしたいと考えています。観光客をはじめ広く住民の方々にもストレスのない移動手段を提供し、混雑緩和策としても、三条駅を京都駅に次ぐ交通拠点として再整備したいと考えています。

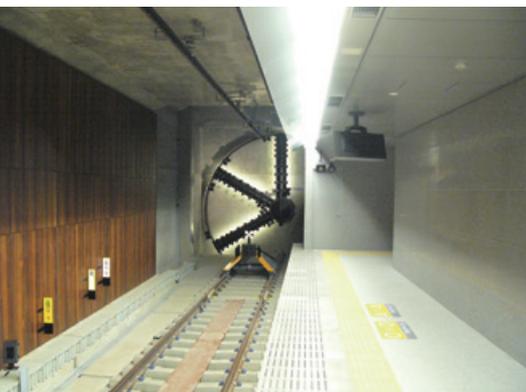
——ところで、中野社長ご自身は比叡山を一層盛り上げる「比叡山振興会議」の議長でいらつしゃいます。こちらへの誘客についてはいかがでしょう。

中野 当社のほか、叡山電鉄が2018年から走らせている観光列車「ひえい」やケーブルカー、ロープウェイ、比叡山内のシャトルバスなど比叡山の公共交通は京阪グループが担っており、比叡山とびわ湖を巡る企画乗車券「世界遺産 比叡山延暦寺巡拝チケット」の販売も行っています。課題としては、各交通を乗り継ぐ際に山内を少し歩か

なければならぬところもあるため、その解決や、WiFi設備など地元インフラの整備があります。あとは食事や買い物を楽しみたいというお客さまのニーズにお応えしたい。これは比叡山が仏教の聖域でもあるためなかなか難しくはあるのですが、チャレンジしていきたいと思っています。2021年が伝教大師最澄の1200年大遠忌に当たるので、それに向けて一層の誘客を図り、比叡山を盛り上げていきたいと考えています。

「沿線再耕」で沿線の魅力向上

——中野社長は、近年では枚方市駅や寝屋川市駅の連続立体交差事業、中之島線の建設などにも携わっていらつしゃいます。鉄道の役割が輸送以外に大きく拡大していますが、ご自身の経験からその辺りについてはどのようにお考えでしょうか。



中之島駅ホーム頭端には、中之島線を掘り進めたシールドマシンのカッターヘッドをモニュメントとして設置している

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」】

中野 私はもともと技術畑の人間です。携わった主な事業を挙げますと、京都地下線工事、鴨東線建設工事、枚方市駅の高架化（連続立体交差事業）、その後、寝屋川市駅の高架化、中之島線の新線建設、その後は不動産関係にも携わりました。

自らの経験からも、鉄道の発展はまちづくりとともにあると考えています。新線建設はまちづくりとのセットで行いましたし、連続立体交差事業で線路を高架化することは、高架下利用だけではなく、その周辺の沿線開発や駅前広場の整備など、まちの一体化につながるものと思っています。現在、計画中の寝屋川市駅―枚方市駅間（事業区間5・5km）の連続立体交差事業については、区間内の香里園駅・光善寺駅・枚方公園駅周辺の再開発を京阪グループ主導で行っており、駅を中心に地域の特色を活かしたまちづくりに取り組んでいきたいと考えています。

――枚方市駅では「えきから始まるまちづくり」が推進されています。

中野 枚方市駅は京都と大阪の中間地点であり、乗降客数は京橋、淀屋橋に次いで3番目です。当社沿線では最も大きい居住地域で、企業団地もあり、大学も五つあることから昼間人口も多い。また、東海道56番目の宿場町という歴史あるまちです。駅自体も多様な方々が使われますので、皆さんがリラックスできて、生活に役立つ駅にしたい。地域のカラーを出していこうと、地元の方々と連携しながら取り組みを行っています。

また先日完成した駅リニューアルは「枚方再生」の第1弾で、続いて駅直結の、京阪グループが「枚方デルタ地区」と呼んでいる社有地の再開発事業に取り組み、都市計画決定に向け、推進しています。グループの主軸戦略「沿線再耕」の下、枚方再生に取り組んでいきます。

大阪の東西軸復権へ

――主軸戦略「沿線再耕」では基本方針の一つに「大阪東西軸の復権」を掲げていらっしゃいます。水都・大阪では江戸時代、人も物も、川を中心に東西軸に流れていたんですね。

中野 ええ。江戸時代、商都・大阪には、廻船によって中之島にあった各藩の蔵屋敷に全国から人・物が集積するというルートが確立されていました。そうした東西軸の交通を、現代では中之島線を中心に再構築して、大阪をさらに活性化できると考えています。

「大阪東西軸の復権」です。

大川とその下流の堂島川・土佐堀川沿いに中之島、淀屋橋、天満橋、京橋の4駅がある各地区は、都市再生緊急整備地域に指定されています。中之島線が建設される頃まで、こうした川沿いの場所はビルが川に背を向けて立ち、川側から見ると空調設備が並んでいるだけ、河川敷も水辺に親しむ空間として全く整備されていませんでした。しかし、中之島線建設と機を併せ、河川管理者である大阪府は港湾や河川敷の整備、八軒家浜の復元を、公園管理者の大阪府は中之島公園の整備などを行い、今や川沿いは、水都・大阪ならではの人々が集う憩いのエリアとなっています。

また、八軒家浜の整備と同時に当社の天満橋駅の整備も実施し、改札を出たら八軒家浜船着場がある、全国的にも珍しい川の港に直結した駅となりました。

川に沿った東西軸は、これまでなかった魅力を大阪の街に付加しています。

――ええ、水都・大阪にふさわしい都市空間だと思っています。

中野 さらに大阪東西軸の復権に向け、4駅周辺の再開発に京阪グループとして取り組み、併せて中之島線の延伸も進めていきたいと考えています。中之島線はもともと中之島駅止まりとするつもりはありませんでした。中之島駅ホームの頭端に、シールドマシンのカッターヘッドをモニユメントにして設置していますが、これには、「さらに西へ」という思いを込めています。2008年に開業した中之島線は、当社としては中之島駅までが「二期工事」なのです。

――中之島西部の開発も進み、交通ネットワークがさらに重要になります。

中野 中之島線の延伸は、すでに



夢洲への延伸が確実な大阪メトロ中央線の九条駅に接続し、乗り入れも視野に入れて社内検討しています。当社としては、I Rの夢洲への誘致が決定すれば、採算性などを十分に精査した上で決断し、実現に向けて調整に入りたい。I R（夢洲）と京都を結ぶことが京阪グループの最大の役目だと思っています。

そして、中之島線の延伸により、ミッドリンクが解消され、都市鉄道ネットワークが強化されます。I R等のベイエリアと結び付くだけではなく、2031年開業予定のなにわ筋線との接続で関西国際空港からベイエリア、京都を結ぶ交通ネットワークも格段に強化されます。また、九条駅での阪神電鉄との接続で京阪沿線と神戸エリアがつながります。さらには、大阪市内の東西軸の強化が進めば、当社グループが進める中之島や淀屋橋、京橋の再開発にも弾みがつくと考えています。それらにより、関西の経済の発展に少しでも寄与できればと考えています。

特集…鉄道旅客サービスの進化

「京阪電車『プレミアムカー』と叡山電車『びえい』」

REPORT

沿線再耕・観光共創

Part.I

「プレミアムカー」による 都市鉄道の新たな 特急サービス

2017年8月に運行を開始した、

京阪電車の有料座席指定特別車両「プレミアムカー」が好調だ。

これまで高いレベルの特急サービスを提供してきた京阪電車が、初めて導入した有料座席指定の特別車両である。

2025年の大阪万博を初め数々のビッグプロジェクトが控える大阪、日本文化を堪能できる都市として訪日外国人観光客が増え続ける京都、2都市を結ぶ都市間輸送が進化した。

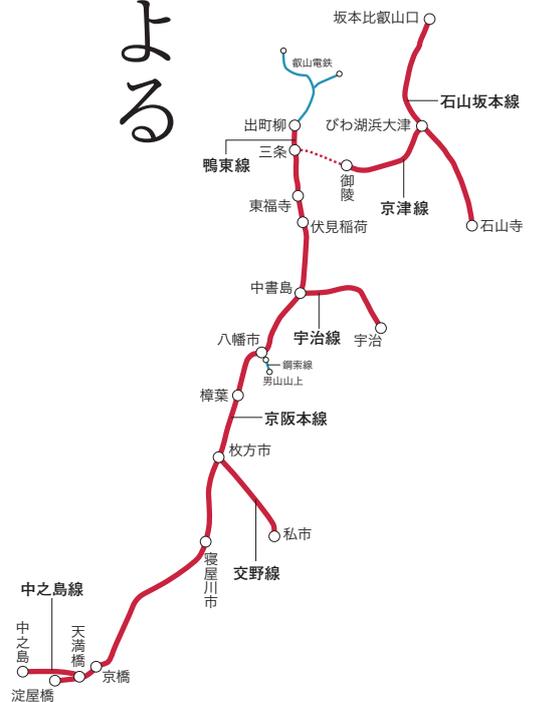
よりクオリティの高い鉄道旅客サービスはどうあるべきか――

「特急の京阪」「技術の京阪」として名高い

京阪電車が出した一つの解答がこのプレミアムカーである。

プレミアムカーの開発から現在まで、その取り組みを伝える。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之／写真提供◎京阪電気鉄道株式会社



風穴を開けた鉄道活性化委員会

平成から令和に元号が変わったが、今後30年という平成の時代と同じ長さの年月で先を見てみると、大阪にはIR構想や大阪万博の開催、なにわ筋線の開業、さらにはリニア中央新幹線、北陸新幹線の大阪延伸と数々のビッグプロジェクトが控えている。

京阪グループは、これらビッグプロジェクトがある程度目途の立つ2050年を想定する未来像として、「京阪グループ長期戦略構想」を打ち出し、新経営ビジョン「美しい京阪沿線、世界とつながる京阪グループへ」の実現に向け、中長期の戦略からなる諸施策を推進する。グループの中核を担う京阪電鉄も、2026年度を目標年次とする長期経営戦略の主軸戦略「沿線再耕」「観光共創」に基づき、さまざまな施策を精力的に展開している。

中でも、2017年8月に運行を開

始した有料座席指定の特別車両「プレミアムカー」に注目したい。プレミアムカーは、大阪・淀屋橋駅―京都・出町柳駅間（京阪本線・鴨東線）を1時間足らずで結ぶ特急用車両8000系（8両編成）に1両連結されている。1910年の開業から100年以上の歴史の中で、高いレベルの特急サービスを「追加料金なし」で提供してきた京阪電車にとって、初の有料特急となる。

プレミアムカー導入の経緯について、井上欣也取締役（営業推進部長）は「当社は1991年をピークに輸送人員が減少していたが、数年前からインバウンドの増加もあり、ご利用が増えている。しかし、これはあくまでも一時的なもので、沿線人口の減少もあり、いずれ再び減少していくことを念頭に置かなければならない。コストを下げ努力には限界がある。鉄道事業を少しでも右肩上がりに復活させる『新たなサービス』を創出しようということになった」と、その背景を説明する。

こうして2013年に立ち上がったのが「鉄道活性化委員会」である。役員や部署に関係なく、社内横断的に広く議論を行う位置付けで、鉄道事業の経験のない社員もメンバーに入った。

実際、委員会では200以上のアイデアが出たが、その中で最終的に絞られた案がプレミアムカーの開発だった。そして2014年12月、プレミアムカープロジェクトが始動した。



特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」】



特別車両としての品格が漂う「プレミアムカー」

「特急の京阪」がつくる特別車両

「特急の京阪」とも言われるように、京阪電車は進取の精神でロマンスカやテレビカー、ダブルデッカーなど、民鉄の先駆けとなる特急専用車を開発してきた歴史がある。

プレミアムカーが連結された特急車両8000系は、1989年、京阪本線の三条駅から叡山電鉄と接続する出町柳駅までを結ぶ鴨東線開業を契機にデビューした車両である。開放的な大きな窓と落ち着いた車内空間から「ELEGANT SALOON」の愛称が付けられている。現在は撤去されているが、かつてはテレビカーとしても運用されていた。1997年、1998年に新造した2階建てのダブルデッカー車両も増結している。

また、同区間では3000系も主に特急・快速急行として走行している。この車両は2008年の中之島線開業を機に導入されたもので、京阪電車ではこの時点より新世代車両のデザインコンセプトとして「風流の今様」を打ち出した。沿線のブランドイメージである「文化・風情」とモダンな日本美、歴史を持ちつつ新しい時代へと進んできた京阪電車の「現代的感覚」を融合させたものである。

こうした特徴ある特急車両がすべて、乗車券のみで利用できる

というのが、京阪電車が選ばれる理由であり、強みだった。そうした中で着席保証とはいえ有料としたのは、京阪電車にとって、これまでの常識を覆すサービスへと大きく舵を切った証しとも言える。

「特急車両は看板列車だ」という意識は社員にも強い。京阪特急のイメージをさらに高める新しい特急サービスをつくりたいという思いが強かった」と井上取締役も語る。

2014年から本格的な検討が始まったが、プレミアムカーの形式にたどり着くまでにはさまざまな議論を要したという。不特定多数が利用する鉄道のサービスは、年齢など利用者の大きな属性によるだけではなく、個人が持つ嗜好や価値観によっても評価が分かれる。また、観光客や高齢者の中には追加料金を払ってでも着席保証を希望する乗客が存在することも、自社のリサーチだけではなく他社線の先行事例を検討して見えてきた。

では、着席需要はどのぐらいあるのか。京阪線の特急が走行する大阪・淀屋橋駅ー京都・出町柳駅間は約1時間



京阪電気鉄道株式会社
取締役 営業推進部長

井上欣也

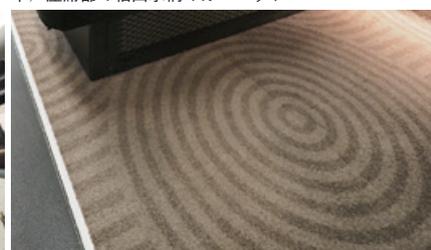
Kinya INOUE



上／乗降部は扉近くの仕切りで客室と隔てている
左／プライベート感を高めるヘッドレスト
下／コンセントは全席に配備している



上／扉横の行先表示には出発時間も表示
左／客室は読書にも適した白色の照明
下／座席部の枯山水柄のカーペット



京橋駅ホームに停車する特急 8000 系

弱と乗車時間もそれほど長くはない。

「1編成すべてか、1両か。1編成すべてが有料座席指定では、ラッシュ時は満席になっても昼間は埋まらない。一方、既存車両のまま1両のみ着席保証して有料化する手法は、ご利用者に受け入れられるとは思えない」とプロジェクト

当時は営業推進部運転課に所属していた山口淳経営企画部長は説明する。

そこで出たのが1両を有料座席指定の特別車両として改造する案だった。しかし、8000系には、特別車両としてダブルデッカーが連結されている。

「ダブルデッカーを有料座席指定の車両に充てるという案も出たが、ダブルデッカーは京阪特急ならではの『運賃だけで利用できるエクストラ車両』として20年以上、特急サービスを提供してきた。さらにワンランク上のはっきりとした「差」を打ち出す車両にすべきと考えた。コストも重要だが、効率だけでは測れないものを提供してこそ、新たなサービスにつながる」(山口部長)

車両の改造という当初予定よりもはるかに大きな投資に、経営陣からの了承はすぐには得られなかったが、幾度も事業計画を練り直していく中で、プロジェクトは実現に向けて動き出した。「インバウンドの増加のほかに、アクティブシニアの活発な行動や働き方



京阪電気鉄道株式会社
経営企画部長

山口 淳
Atsushi YAMAGUCHI

改革、女性の社会での活躍によって、定期・定期外ともに復調の兆しに転じていたことも、成功を確信させる一因となった」と井上取締役は語る。

8000系の10編成に、順次ではなく一気にプレミアムカーを連結して運行する。車両の改造以外にも、オペレーションや座席予約システムの構築など、時間との闘いが始まった。それぞれの担当者は日常業務と並行しての激務となったが、2017年8月20日、プロジェクト発足から2年8カ月を経て、プレミアムカーは運行を開始した。

風雅をモダンにアレンジしたデザイン

京阪電鉄社員や関係者の熱い思いで実現したプレミアムカーに乗車してみよう。8両編成の6号車がプレミアムカーで、ホームには専用の乗車位置が指定されている。そこで待っていると、やがて赤と黄色のツートンカラーの8000系が入線してくる。プレミアムカーは京阪電車初の1扉車で、赤を基調に扉回りには金を配色、豪華な雰囲気

特集：鉄道旅客サービスの進化

[京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」]



リクライニングシートでゆったり快適に過ごせる広い座席。回転可能で対座にもできる

ように確保したという。内装は漆黒と生成りを基調に、金をアクセントカラーに配した落ち着き感のあるモダンな空間で、「風流の今様」を継承しつつ、くつろぎ感をより高めた「静寂の月夜」をイメージしたデザインとなっている。

「扉回りには『月』の意匠を、座席やカーペット、内壁には『霧の山稜』や『霞』枯山水を表現するなど、妥協なくこだわりながら、一から京阪電鉄や素材メーカーとつくりあげた。色や柄からもモダンさと雅やかさを感じてもらいたい」と鈴木デザインディレクターが語るように、外観・内装ともに風流な「花鳥風月」の世界観が広がる。

プレミアムカーは京阪電車の車両部で設計されているが、車両部とGKデザイン総研広島が快適性とデザイン性の両面において、最もこだわったのは座席である。まず座席数だが、通常の車両では2列+2列の58席であるのに対し、プレミアムカーでは2+1の3列で40席とした。

「8000系車両のシート前後間隔は920mmだが、プレミアムカーは新幹線並みの1020mm間隔に拡大してゆとりを持たせ、上質感を出した。民鉄の中でも当社の車両は大きい方ではないので、この数字が収益とのぎりぎりの均衡だった」と井上取締役は語る。

ゆとりある空間に加え、京阪電車では初のリクライニングシート



株式会社GKデザイン 総研広島
プロダクトデザイン部
デザインディレクター

鈴木スバル
Subaru SUZUKI

プレミアムカーのチケット発売は、特急停車駅窓口、インターネット予約専用サイト「プレミアムカークラブ」で行っている。「プレミアムカークラブ

2020年度には10分ごとの運行に

プレミアムカーの利用料金は500円。山口部長は、「関西は値段にシビアなので、料金設定には慎重になったが、淀屋橋→出町柳の運賃が470円で、合計で1000円未満であればご利用いただけるのではないかと考えて決定した」と話す。

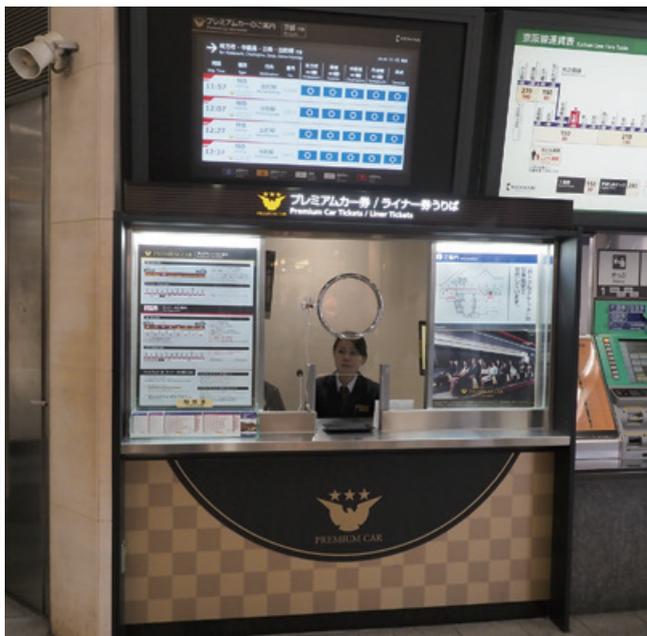
プレミアムカーのチケット発売は、特急停車駅窓口、インターネット予約専用サイト「プレミアムカークラブ」で行っている。「プレミアムカークラブ

気を醸し出している。デザインは3000系も手掛けたGKデザイン総研広島によるもので、プロダクトデザイン部の鈴木スバルデザインディレクターは「8000系車両は2扉車で、当初はそのままの予定だったが、プレミアムカーを選択して乗っていただくためには、乗降口から他の車両とは異なる特別感が必要だと考えた」と語る。

プレミアムカー専用乗務員であるアテンダントの案内でその扉に入ると、乗降部が広く取られ、スモークガラスで区切られた向こう側に客室がある。客室をよりくつろげる空間とするために、あえて乗降部のスペースを玄關の



プレミアムカーには専属のアテンダントが乗務。きめ細やかなサービスを提供する



パソコン利用や小物置きに便利な大型テーブルを配置（左）。外国人観光客に対するサービス向上としてラゲージスペース（中）も装備している



プレミアムカーのチケットは予約専用サイト「プレミアムカークラブ」または特急停車駅のインフォメーションで事前に購入する

「現在、朝ラッシュ時のプレミアムカーの運行は淀屋橋発で7時台に3本、8時台に1本となっている。3000系は2列+1列の座席配置で、ラッシュ時などさまざまな列車運用への対応

となる。」「現在、朝ラッシュ時のプレミアムカーの運行は淀屋橋発で7時台に3本、8時台に1本となっている。3000系は2列+1列の座席配置で、ラッシュ時などさまざまな列車運用への対応

間を大事にしたいという人が増えている。ニーズの多様化とパーソナル空間がキーワードになると思う」と井上取締役は、新たな都市鉄道のあり方の一つに「パーソナルな移動」を提示する。利用率も想定よりも高く、平日は6割、土休日は8割に上るといふ。

「移動時間であっても自分だけの空間を大事にしたいという人が増えている。ニーズの多様化とパーソナル空間がキーワードになると思う」と井上取締役は、新たな都市鉄道のあり方の一つに「パーソナルな移動」を提示する。利用率も想定よりも高く、平日は6割、土休日は8割に上るといふ。

「当社は有料座席指定車においては後発組になる。その分、ウェブ決済のウエイトを高めていきたいと考えた」（山口部長）という。

「ライナー」の存在を認知していただくこと、また周知するまでの誤乗回避が重要と考え、一部の扉から乗車するよう車両も改造した。アテンダントも1編成につき3人乗車している」と井

「ライナー」の存在を認知していただくこと、また周知するまでの誤乗回避が重要と考え、一部の扉から乗車するよう車両も改造した。アテンダントも1編成につき3人乗車している」と井

利用客の着席ニーズに応えるサービスとしては、ほかにも混雑する朝・夕の通勤通学時間帯に運行する全車両座席指定の「ライナー」がある。プレミアムカーのサービスを開始した翌日の2017年8月21日に導入された。

全車両座席指定の「ライナー」

利用客の着席ニーズに応えるサービスとしては、ほかにも混雑する朝・夕の通勤通学時間帯に運行する全車両座席指定の「ライナー」がある。プレミアムカーのサービスを開始した翌日の2017年8月21日に導入された。

が可能な車両。3000系用のプレミアムカーを新造して全6編成に組み入れれば、大半の特急列車にプレミアムカーが導入できることになり、朝ラッシュ時にもプレミアムカーをご利用いただける。現在、仕様を設計中だが、8000系の赤のプレミアムカーと3000系の青のプレミアムカーが走行することになる」（井上取締役）

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と 叡山電車「ひえい」】



祇園四条駅に停車するプレミアムカー。アテンダントが乗客を迎える

上取締役は語る。

ライナーは、従来の列車に置き換えるのではなく、増便する形の運用としている。こうした点にも、京阪電車が特別な電車を利用する人だけではなく、利用しない人にも配慮していることが伺える。

駅を拠点とする沿線都市再生へ

有料座席指定という新たな特急サービスを始めた京阪電車だが、今後、鉄道利用を一層推進していくためにはどのような努力をしていくべきか。

「鉄道の優位性をさらに発揮させることが重要。定時運行や着席、また国内外を問わずお客さまの多くはネット上の検索で最短時間のルートを探されるので、接続や特急のスピードアップなど選んでいただけるダイヤにしている。今後もそうしたニーズに応えていくことが必要」と井上取締役は話す。

また山口部長も「鉄道は大量輸送が強みだが、その中で細やかなサービスやこれまでの常識では意外にも思えるようなサービスで、移動のストレスをなくし、スムーズにしていける。そうした中でMaasへの対応も必要になってくると思う」と抱負を語る。

インバウンドの急増により、観光輸送という面がさらに大きくなり、車内放送やディスプレイ表示、各駅の案内表示などの多言語化も進めている。HPも多言語で対応し、「駅案内や切符

の買い方などのほか、沿線の主な名所なども案内しており、特にインバウンドの個人旅行者にとっても重宝されている」（井上取締役）という。

インバウンド対応における課題としては、「日本人の利用者であれば、暗黙知で分かり合っている情報でも、海外からのお客さまには伝わらないこともある。海外からのお客さまの対応には、『想像力』やきめ細やかさがより必要になってくると思う」と山口部長は語る。

例えば、輸送障害があった時、なぜ運転を見合わせているのか、振替輸送はどうやって利用するのか、そうした情報を迅速に分かりやすく伝えることも必要になってくる。

また、駅自体への集客も重要だ。一例を挙げれば、中之島駅ではホームに停車した電車を店舗に見立てて飲食するイベントを開催。枚方市駅では「えきから始まるまちづくり」として、駅リニューアルを実施するなど駅自体の魅力を上げる取り組みが行われている。さらに大きな計画としては、都市再生緊急整備地域に指定された中之島・淀屋橋・天満橋・京橋地区では、駅を含めた再開発が予定されている。冒頭にも述べた大阪の数々のビッグプロジェクトに伴い、市内交通ネットワークの拡充も大きな課題となっている。中之島線延伸も含め、鉄道を軸に大阪の進展を加速させていく京阪グループと京阪電鉄の役割は大きい。

※マース：複数の移動手段を連動して利用できるサービス

特集・鉄道旅客サービスの進化

「京阪電車『プレミアムカー』と叡山電車『ひえい』」

REPORT

沿線再耕・観光共創

Part. II

「水都・大阪」と 「古都・京都」を結ぶ 沿線活性化戦略

交通ネットワークの構築や再開発など、

さらなる発展が期待される水都・大阪と、

インバウンド急増で観光市場が拡大する古都・京都。

そして、びわ湖を有する湖都・滋賀を結ぶ京阪沿線では、

主軸戦略「沿線再耕」と「観光共創」を柱に、

魅力ある沿線づくりを目指し、

さまざまな活性化策が実施されている。

京阪グループが地域と共に推進する

観光開発や都市整備について、

京都エリアを中心に紹介する。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

写真提供◎京阪電気鉄道株式会社

京都観光ゴールデンルートの活用

「京阪グループ長期戦略構想」では、その実現に向け、中長期の戦略が策定されている。中期経営計画は、2026年度を目標年次とする長期経営戦略を具体化した3カ年のアクションプラン（2018～2020年度）で、現在、この計画に基づく諸施策が精力的に展開されているところだ。主軸の一つとなる観光関連の戦略では、前中期経営計画の「観光創造」が「観光共創」に変わり、地域と観光事業やコンテンツを共創し、グローバル交流を促進していくことを目標に置いている。その重点施策は京都を中心とした観光・インバウンド事業の強化である。

京都は観光客数が5年連続で5000万人を超え、2017年には5362万人、宿泊客数は過去最高の1557万人となった。背景にあるのはインバウンドの増加で、全国の訪日外国人は同年に2869万人、2018年には3119万人に上り、政府は2020年の訪日外国人客数4000万人を目標としている。

今後ますます増えるインバウンドや国内観光客の受け入れ態勢を整え、京都自体の観光地としてのさらなる進化を図るため、京阪グループでは、観光各分野の事業強化に取り組んでいる。

まずは、京都観光の「ゴールデンルート」の確立である。京阪電車、叡山電車、ケーブルカーやロープウェイなど京阪グループの交通を利用するこ

とで、洛北～東山～伏見・宇治・比叡山の名所を巡ることが出来る。さらには地下鉄を介してびわ湖方面、グループの京福電鉄で嵐山方面にも行ける。

「京阪グループの強みは、京都の観光ができる鉄道を中心とした交通ネットワーク。これを活かし、また周知を徹底してインバウンドも含め観光客を誘致したい」と経営統括室の西澤幸憲事業推進担当部長は語る。

京阪グループはJTBと共同で訪日外国人専用の観光案内所「関西ツーリストインフォメーションセンター京都」を運営している。場所は京阪グループが保有し、京都駅前前のランドマークでもある京都タワーの3階で、観光案内の情報提供、ツアーや宿泊、料亭での食事など各種手配に加え、無料WiFi、祈祷室などのサービスを提供している。

また、地元になじみのあるガイドと外国人観光客をつなぐガイドマッチングサービスや、留学生によるSNSの発信など「外国人から見た京都」の視点で情報提供も行っている。

オーバートーリズムへの対応

一方で、昨今の京都では一部でオーバートーリズムの声が上がっている。バスの混雑や道路渋滞、騒音、さらにはゴミ問題などもあり、住民の生活に及ぼす影響も決して小さなものではない。

「観光名所と宿泊施設の混雑の話題

が先行して、国内からの観光客が敬遠する傾向にあることも問題視している。現在は特定のエリア、比較的、京都観光の定番の観光地に人が集中しているが、京都にはそのほかにもいい場所がたくさんあり、とっておきの京都を見ていただくとうと、分散化を目指したPRを行っている」と京都市観光協会の高畑重勝専務理事は語る。

名所をつなぐゴールデンルートだが、実は、中心部に集中する観光客の分散化にも効力を発揮する。

「例えば、現在は伏見稲荷大社に人が集中しているが、酒どころの伏見（中書島駅付近）などはまだ受け入れられる。当社グループも酒蔵や酒造組合と観光開発を考えているところで、宇治もお茶をテーマに検討したい。同様に東山に集中している観光客には、比叡山など洛北へ足を延ばしてもらう。コンテンツの開発や告知案内も含め、地域とグループの協働でできることは多い」と西澤部長は話す。

円滑な移動が混雑緩和につながる

また、観光客が多い京都市内ではスムーズな移動も常に課題となり、京都市では「歩くまち・京都」憲章を2010年に定め、公共交通の利用促進を進めている。

「公共交通の結節強化を重視している。観光客の多くはJR京都駅から市バスに乗ろうとして大行

列ができてしまっていたが、現在は鉄道の利用が増え、混雑が緩和されている。これも、京阪線上りとJR線下りを平面でつなぐ東福寺駅の連絡改札口設置など、駅改良での結節強化によるもの」と高畑専務理事は語る。

さらに、観光協会が画期的だと評価するもの一つに、4月1日に運行を開始した「京阪七条ー京都ステーションループバス」がある。京都駅前にある京阪グループのホテル「THE THOUSAND KYOTO（ザ・サウザンドキョウト）」と特急停車駅の七条駅前「七条京阪前」を循環するバスで、15分間隔で毎日運行。京都駅と七条駅を片道約5分で結ぶ。

「路線バスが京都駅から放射線状に出ていること、東西軸の交通があまりないことが京都の交通の弱み」（高畑専務理事）というだけに、既設交通モードの結節と東西軸の強化が混雑緩和につながる。

そのほかにも、2階建てオーブンストップバスで京都市内の主要観光地11カ所を巡る「スカイホップバス京都」の運行を4月13日に開始した。これは乗り



京阪ホールディングス株式会社 経営統括室 事業推進担当（観光共創） 部長

西澤幸憲
Yukinori NISHIZAWA



上／京阪グループのフラッグシップホテル「THE THOUSAND KYOTO」 右／淀川の舟運を復活させた「淀川浪漫紀行」 下／水都・大阪の終端、中之島駅。写真奥の方向に延伸が期待されている

上／駅のリニューアルも進めている。京都・東山観光の玄関口となる祇園四条駅は木目調の壁面など、京都らしさを感じてもらおうための演出を随所に施している。下／「伏見稲荷大社の千本鳥居をイメージできる駅」をコンセプトにリニューアルした伏見稲荷駅。記念撮影スポットとしても訪日外国人観光客に大人気だ



降り自由な周遊型の観光路線バスで、市バス利用者との分散と観光客の利便性向上が期待されている。

観光と地域活性化の拠点づくり

地域と共創して、広く深く観光事業を展開していくために、拠点づくりを進めている。第一に宿泊施設だが、

京都には宿泊施設不足が指摘されており、「観光客の多くは新幹線利用で京都に入ることから、京都駅周辺を最重要拠点と考えている」（西澤部長）という。

京都駅前には京阪グループが運営する六つのホテルがあり、中でも2019年1月に開業した「THE THOUSAND KYOTO」はグローバルマーケットに対応するアップパーアップスケールの京阪グループのフラッグシップホテル。今後はさらに1ホテルを新設して京都駅前に約1500室を提供する。

また、祇園四条駅付近の繁華街・四条河原町には宿泊施設やマーケット、レストラン、美容関連施設などを備える複合型商業施設「GOOD NATURE STATION」を2019年12月に開業する予定だ。京阪本線の祇園四条駅は鴨川左岸だが、鴨川を挟んで西側に新たな拠点を置くことで、事業エリアを面的に拡大していく。

さらに、三条駅前の再整備も計画されている。かつての三条駅は駅前バスロータリーから各方面へ向けての路線バスが発着する京都の玄関口の一つ



公益社団法人 京都市観光協会 専務理事

高畑重勝
Shigekatsu TAKAHATA

でもあった。そうした交通結節の強化や賑わいの復活を目指したものが、2016年に閉館した商業施設「KYOUJEN」の跡地を含めた1万3000㎡の敷地に観光施設を新設予定だ。

「この開発には観光施設で観光客を誘客するとともに、交通結節点強化の駅前整備としても大きな意義がある。京都駅の一極集中を分散化して、ゆっくりに回れるまちづくりにつながれば」と高畑専務理事も期待を寄せる。

歴史ある「水の路」を復活

京阪本線は、京街道や淀川とのゆかりが深い。淀川左岸（東側）の京街道（大坂街道）沿いに大阪と京都を結ぶ鉄道として敷かれ、1910年に大阪・天満橋ー京都・五条間が開業した。

京街道は伏見城築城の際、豊臣秀吉によってつくられた淀川の堤防道「文祿堤」を起源とし、江戸期に入ると伏見から大阪まで東海道の延長として、伏見宿、淀宿、枚方宿、守口宿の4宿場が設けられた。京阪本線はこれらの宿場町を縫うようにつくられたため、

Interview Column

「新しいまちづくり」を 枚方で実現したい

林友美
Tomomi HAYASHI

京阪ホールディングス株式会社
経営統括室 経営戦略担当（全社戦略）
課長補佐



枚方市は大阪府では4番目に多い人口40万人の市です。中心である枚方市駅は、京阪電車の中で京橋駅、淀屋橋駅に次ぐ乗降客数で1日9万3000人、路線バスの発着も1日1000便と、毎日多くの人で賑わっています。けれども、今後は急激な人口減少が予測されており、まちを育てる新しいまちづくりが必要と考え、「沿線再耕」の一環である「えきから始まるまちづくり」の第1弾として、株式会社良品計画と連携した枚方市駅のリニューアルに取り組み、2018年12月15日に完成しました。

毎日のように駅をご利用いただいている方にとって「誇り」となるような駅、まだ来られたことがない方にとっては「憧れ」と思ってもらえるような駅にしたいという思いから「いつも使いたい、一度は行ってみたい駅」をコンセプトにしました。改札内外は木目調の心地よい空間に変え、駅ナカには品揃えにこだわったミニスーパーマーケットやコンビニエンスストアを集積した「ひらかた もより市」を設置。ちょっとしたお買い物や軽食を楽しんでいただけるようになり、焼き立てパンの香りが駅構内に漂うような駅になりました。改札前の京阪百貨店2階には「無印良品」がオープン、コンコースは地域のマルシェやイベントを行うほか、植栽やベンチを設置し、人々が憩える空間としています。リニューアル後は、駅に集う人たちが増加し、以前よりも多様な人々で賑わうようになりました。

このリニューアルは新たなまちづくりの第1歩で、枚方市駅前には社有地を含めた再開発事業の計画もあります。それとともに当社や枚方市を含め、6団体で構成される枚方市駅周辺活性化協議会で、住民が誇りを持てるような魅力的なまちを目指して、エリア全体のマネジメントを進めています。地域の方々の熱い思いにふれることで、地域に根差した鉄道事業の一端だという思いを強くしています。次の世代の人々も安心して暮らせるまちを、地域と一緒につくっていきたいと思います。



上／中央改札口付近
右／構内に設置した植栽とベンチ
下／ひらかた もより市



枚方市駅のリニューアルは良品計画と連携、4年にわたって検討を重ねた。駅と商業ゾーンを一体化させるこれまでにない取り組みで、鉄道や流通などグループ各社が一丸となって実現させた

曲線区間が多い。
淀川自体も舟運に活用され、江戸期には旅客船「三十石船」「十石船」、またその旅客に酒や食物を売る「くらわんか舟」で賑わった。京阪本線は、「陸」の京街道、「水」の淀川とともに、100年余り、この区間の輸送をつないできたと言える。
こうした歴史から、京阪グループでは行政との協働による「水の路」構想として、淀川の舟運を復活し、イベントクルーズ「淀川浪漫紀行」（天満橋・八軒家浜船着場、枚方船着場）を2017年より定期運航している。また、明治期に建設された琵琶湖疏水の通船も、京都市・大阪市・滋賀県・JTB・京阪グループや地元経済界が協力し、2018年に観光船として復活

させた。ほぼ満席状態で人気も高い。「歴史的景観が残る『水の路』を復活させ、観光コンテンツとして活用する一方、水都・大阪では沿線駅を含めた都市開発を行う。同時に沿線の枚方市駅などのように住民目線の駅改良や開発も実施する。京阪グループが持つ運輸・不動産・流通・ホテル・レジャーの総合力で観光や地域の活性化の課題を一体的に解決できれば」と西澤部長は語る。
沿線各地の文化や歴史から観光コンテンツを創造し、また都市の再整備によって新たな付加価値を創造する。京阪グループが沿線各地でさまざまに展開するプロジェクトや取り組みは、やがて大きなシナジー効果を発揮していくだろう。

特集・鉄道旅客サービスの進化

「京阪電車」プレミアムカーと叡山電車「ひえい」

仏教の聖地・比叡山 からみる観光

806年に伝教大師最澄によって開かれた天台宗。

その総本山である比叡山延暦寺は、日本仏教の聖地である。

世界文化遺産でもある比叡山延暦寺は、

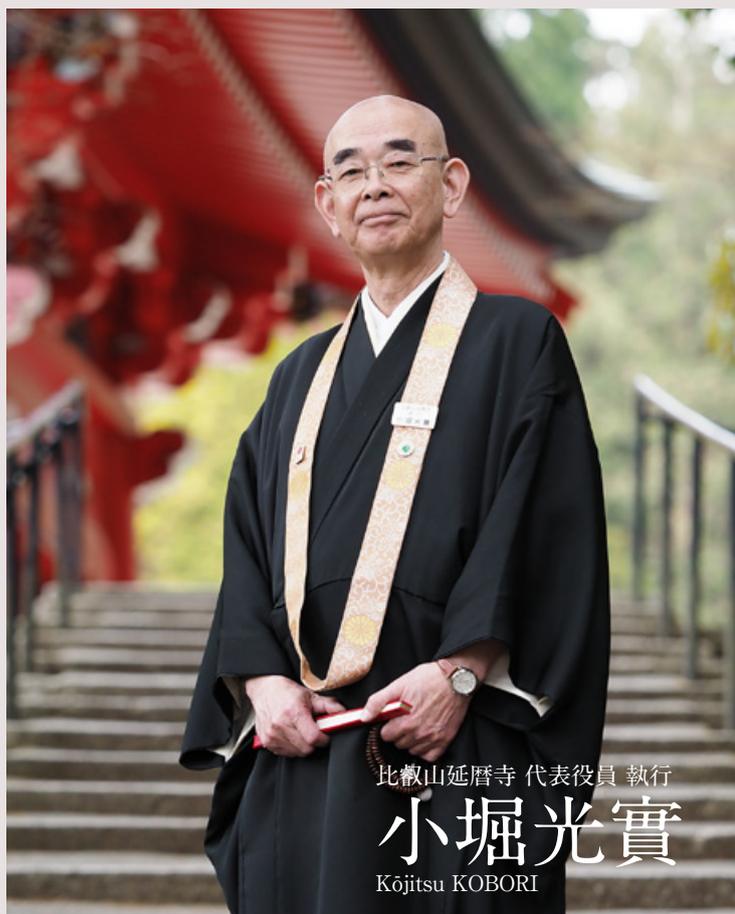
その文化を国内外に伝える活動を活発に行っている。

京阪グループも大きく関わる観光振興について、

小堀光實執行にお話を伺った。

文◎茶木

環／撮影◎織本知之



比叡山延暦寺 代表役員 執行

小堀光實

Kojitsu KOBORI

2019年の言葉「照統永劫」

——比叡山延暦寺では、年初に「比叡山から発信する言葉」をお披露目されています。2019年の「照統永劫」にはどのような思いが込められているのでしょうか。

小堀 最澄様の1200年大遠忌を2年後に控え、その精神を未来に伝えようという思いと、また御代替わりは承知していただきましたので、それにふさわしいという思いがありました。

最澄様は19歳で比叡山に入られ、平安の時代に、「奈良時代の仏教を尊重しつつも」これからの時代にふさわしい仏教を開きたいという誓いをたて、山にこもられました。そして後の世までも皆の心の支えになるようにとの思いで仏法の灯をともしられたのです。

最澄様の教えの中に、代表的なもの大きく三つあります。一つは「人のために、国のために、一隅を照らす」。どんなところにあっても、自分の持つ力を精一杯発揮していく。そこになくてはならない人や力になることです。二つ目は「己を忘れて他を利する」。自分のことはあとにして、まず他の人の心を寄せる。三つ目は「能く行い、能く言う」。まず行動を起こした後に意見を言いなさい、とのことでした。

天台宗では「一隅を照らす運動」という社会啓発活動を行っており、今年で50周年を迎えますが、今年の言葉の「照統永劫」にも、一隅を照らすと

ともに、御代替わりということで「天照」、大和の国の一番初めという意味を込めています。

そして、時代が変わっても比叡山の思いは変わらずに、照らし続け、守り伝えていくという思いが込められています。皆の心を明るく照らし続け、また皆で互いに感謝し合い、心と同じくして次の時代へと向かいたいという願いを込めています。

観光を進化させる比叡山振興会議

——1200年という歴史を持つ比叡山延暦寺は日本仏教を代表する聖地と捉えられています。

小堀 比叡山延暦寺は世界の平和や平安を祈る寺院として、さらには国宝的人材育成の学問と修行の道場として、日本仏教各宗各派の祖師高僧を輩出し、日本仏教の母山と仰がれています。私にも世界に誇る御山だという自負があります。

百人一首で有名な慈円は、「世の中に山てふ山は多かれど、山とは比叡の御山をぞいふ」と詠んでいます。これは、高い山、有名な山、風光明媚な山は世の中に多くあっても、山というのは仏教の母山である比叡山だということですね。

近年は、比叡山から世界に向けての発信もしており、HPでは天台宗や最澄様の教えを、「比叡山から発信する言葉」は英語で説明しています。

また、去年の大晦日からは、越年の

特集：鉄道旅客サービスの進化

【京阪電車「プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」】

様子を You Tube やニコニコ動画を通じてライブでお伝えするなど、比叡山の活動や魅力を世界の人々に周知する取り組みも行っています。

——仏教から広がる文化、歴史の比叡山を国内外へと発信する組織が「比叡山振興会議」ですね。

小堀 ええ、「比叡山振興会議」は半世紀前に発足して以降、比叡山の魅力を広く伝えるために活動しています。京阪グループにも入っていたいただいています。実は、年初に発信する言葉の取り組みも、元京阪電気鉄道（現・京阪ホールディングス）社長で大阪商工会議所会頭を務めた佐藤茂雄さんからご提案いただきました。清水寺から発表される1年を締めくくる漢字は皆さんよくご



国宝の根本中堂は現在、大改修が行われているが改修の様子を見学できる



重要文化財の大講堂

存知ですが、延暦寺からは年初に、新しい年に合致する言葉を考えて発信してはどうかと言っていたいたのです。

振興会議はそうしたお知恵やアドバイスをいただく場でもあります。お寺はそういうのがあまり上手じゃないんですよ。比叡山の観光面をしっかりと支え、盛り上げていただくのが振興会議で、大変ありがたいと思っています。

「プレミアムカー」と「ひえい」について

——京阪グループの京阪電車では座席指定特別車両「プレミアムカー」を、また叡山電車では観光列車「ひえい」を運行しています。観光という視点から、この二つをどのようにご覧になり

ますか。

小堀 やはり旅の時には、憩いの時間と言いますか、気持ちに余裕を持って過ごしていただきたいと思えますよね。プレミアムカーは車両も素晴らしいですし、何より旅の魅力を提供してくれそうです。有料かどうかというお金では測れない、精神的なサービスのプレミアムという意味合いも込められていると思っています。

また、叡山電車のひえいは、起点から終点までわずか15分というローカルな線にもこんなに格好いい車両があるのだと、地元を発信できたと思います。車両の楕円は比叡山の神聖さや神秘さを表し、ロゴマークの放射線は比叡山から光が放たれていることを示されている。また、車両の深い緑色は精神的にとっても落ち着く色であり、神社やお寺が緑に囲まれていることともつながります。ひえいの車両はまさに比叡山に行くための足を表すデザインだと思っています。

比叡山参詣の足を担う京阪グループ

——そのほか京阪グループの各社は参詣や観光の方々が比叡山に登る足を担っています。

小堀 比叡山延暦寺の寺領は周囲100 kmで、面積は1677 haです。そのうちの1466 haは滋賀県です。残りの211 haが京都府にあり、延暦寺という京都というイメージを持つ方が

多くいらつしゃいますが、比叡山延暦寺の本籍は滋賀県大津市坂本です。

比叡山の東、大津市側からは比叡山鉄道が運営する坂本ケーブルを利用します。日本最長のケーブルで、びわ湖の眺めが素晴らしい。西側の京都からは、京福電気鉄道が運営する叡山ケーブルと叡山ロープウェイを乗り継ぎます。また、起点の大津市から比叡山山頂までは、有料道路の比叡山ドライブウェイが1958年に開通しています。

東西のケーブルカーや南側のドライブウェイなど、滋賀・京都の両側から京阪グループにつないでいただいています。

——つなぐということは輸送だけではなく、もっと大きな意味合いを持つのではないのでしょうか。

小堀 ええ。比叡山は御山の内部だけで文化や歴史を守るのではなく、地元の方々にも共にしっかりと守っていただき、発信したいと考えています。

京阪グループの各企業が参画して輸送ルートを確保してくださることは、文化を発信するルートをつくってくださっているものだと思います。今後は、例えばケーブルカーは約10分間とわずかな時間ではありますが、乗り物としての魅力も大きいので、比叡山延暦寺が持つ魅力と何かタイアップできるような取り組みをしていただければと思います。いずれにしましても、さまざまなアイデアや取り組みによって支えていただいていることが延暦寺の強みなのです。

※1 1927年開業。ケーブル坂本駅-ケーブル延暦寺駅間、日本一の路線距離2015mを11分で上る。
 ※2 1925年開業。ケーブル八瀬駅-ケーブル比叡駅間、路線距離1300m、日本一の高差561mを9分で上る。
 ※3 1928年開業。ロープ比叡駅-比叡山頂駅。全長486m、乗車時間は3分。

特集…鉄道旅客サービスの進化

「京阪電車プレミアムカー」と叡山電車「ひえい」

観光列車「ひえい」で
洛北エリアの
「観光共創」を担う

京都観光ゴールデンルートの確立や

比叡山・びわ湖エリアの活性化において、

叡山電鉄は洛北エリアの輸送と地域の魅力発信を担う。

そうした中、2018年3月に運行を開始した

観光列車「ひえい」は同年度の「グッドデザイン賞」、

2019年の鉄道友の会「ローレル賞」を受賞し、

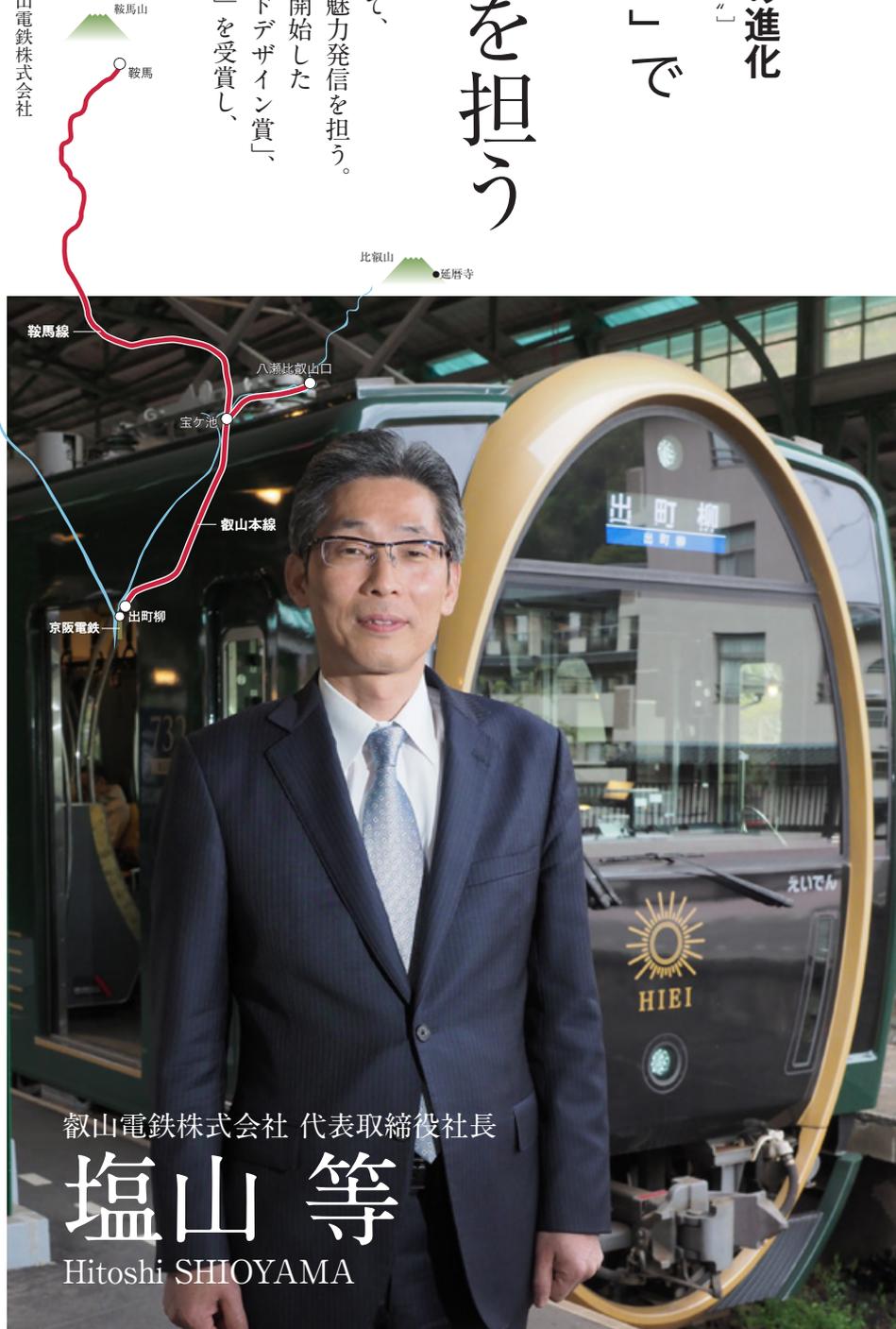
既に人気の高さを示している。

京阪グループ内での責務や洛北地域の

民鉄としての心意気など

塩山等代表取締役社長にお話を伺った。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●叡山電鉄株式会社



叡山電鉄株式会社 代表取締役社長

塩山 等

Hitoshi SHIOYAMA

自然豊かな洛北ならではの「京都」

——今年が鞍馬線の開通90周年ということですね。

塩山 当社は叡山本線（出町柳―八瀬比叡山口）・鞍馬線（宝ヶ池―鞍馬）

の2線で路線距離14・4kmの小さな民鉄ですが、2015年に叡山本線開業

90周年を迎え、今年が鞍馬線が開通90周年となります。長きにわたって、沿

線地域や観光客の方々にご利用いただ

いてまいりました。

線人口なども含め、どのような状況にあるのでしょうか。

塩山 京都市内は、観光はもちろんですが、一方で学生の街としての賑わいがあり、定住者の数に比べてそうした交流人口が多いことが、京都ならではの

特徴になっているかと思えます。

ただ、当社線が走る京都市左京区の人口はわずかですが減っています。当社線のご利用は、通勤・通学の定期利

用、観光などの定期外利用がほぼ半々の状態です。

ここ数年は、利便性向上を図り、快

適性や機能性、楽しさを兼ね備えた車両へのリニューアル、またICカード

の導入なども積極的に進めて、より使いやすく親しみやすい交通手段として

ご利用いただけるよう取り組みを続けています。八瀬比叡山口駅構内にはテ

ラスを整備して、交流を目的としたイベントなども開催しています。

——観光客にとっても非常に重要な足の役割を担っていますね。

塩山 ええ、路線距離は短いですが、京都の洛北観光の出発地点でもあります。1989年に京阪電車鴨東

線が開通し、当社線と接続する出町柳まで延伸しました。この延伸で大阪方面からのお客さまが格段に増え、当社にとっても経営上、大きなターニングポイントとなりました。

京阪グループ長期経営戦略の主軸戦略である「観光共創」では、京都観光のゴールデンルート確立を目指して

います。また中期経営計画では、京都・八瀬く比叡山く大津・坂本くびわ湖に

至る観光ルート「山と水と光の廻廊」への回遊性を高める取り組みを強化して

います。その中で当社は、洛北観光

特集：鉄道旅客サービスの進化

〔京阪電車「プレミアムカー」と 叡山電車「ひえい」〕

の一翼を担うとともに、比叡山エリアへの西側の入り口として京都方面からのお客さまを比叡山、さらには大津、びわ湖までお送りする重要な役割を果たしています。

——今、京都では一部でオーバーツーリズムが問題になっていますが、洛北にはいわゆる京都らしい静寂さを感じます。

塩山 京都には年間5000万人という多くのお客さまが国内外からお越しになり、確かに市内中心部は人が集中して飽和気味になっていますね。

ただ、京都の良さは中心部だけではなく、郊外にもたくさんあります。例えば、当社線では出町柳から八瀬方面へ向かうと高低差が60mほどあるんです。鞍馬の方に行きますと180mあり、それだけ高低差があると、気温も景色もがらりと変わります。春は桜から新緑の季節へ、夏は納涼、秋は紅葉、冬に至れば雪景色を見ていただけます。そういうところが京都中心部とはまた違うテイストであり、洛北観光ならではの魅力だと思っています。ですから、当社としても、その魅力を発信して、ぜひ洛北に足を運んでいただけるようにと取り組んでいます。

デザインの力で訴求する観光列車

——そうした洛北の魅力を発信する車両が「ひえい」であり、とてもインパクトのあるデザインが注目と関心を集めています。

塩山 鉄道事業者にとっては安全安心輸送の前提として車両や施設の更新が非常に重要で、当社では1988年に導入した700系車両が新造から30年を目前に控えて、車両の更新もしくは改修を実施する必要があります。

一方、京阪グループの中期経営計画には「観光創造」という大きな戦略があり、「比叡山エリアを盛り上げよう」というグループの思いがありました。このエリアの輸送の一翼を担う当社も、比叡山方面への誘客を果たせるような観光用車両への改造を2014年頃から検討していたんです。

700系車両のうち731号車は、叡山本線開業90周年を記念して、開業当時のデナ1型車両をイメージした「ノスタルジック731」としてリニューアルし、2015年に運行を開始しました。そして732号車を改造し、2018年3月21日にデビューしたのが観光列車「ひえい」です。

ひえいは、269日間をかけた大規模な改造工事となりましたので、当社のような中小民鉄にとっては単独では資金的な部分でなかなか難しかったのですが、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業補助金制度を活用できたことで、国や自治体にご協力いただき、実現ができました。

——補助はインバウンドに対応した交通サービスの支援事業ということですが、鉄道車両が対象となったのは初めてですね。

塩山 そうですね。行先表示器や車内案内表示器などの多言語対応（英語・韓国語・中国語⇨簡体字）、車内のワシマン運転のご案内に英語を併記することなどは、観光列車をつくるにあたって不可欠な課題でした。

しかし、何といたってもデザインの力が大きいと思います。ひえいのデザインコンセプトは「神秘的な雰囲気」「時空を超えたダイナミズム」で、それを楕円というモチーフで大胆に表現しています。それが言葉の壁を超えて、世界の方々に訴求できている。出町柳駅でも八瀬比叡山口駅でも、外国人観光客の方々は、ひえいを見ると、歓声を上げて乗ってくださいます。車両デザインを通して洛北の、比叡エリアの魅力を発信できていると感じます。

デザインは、GKデザイン総研広島の皆さんにご協力いただいて、あの印象的なデザインに行き着きました。観光列車は全国各地で走っていますから、当社の1両1編成の車両に地域の魅力や思いを込めるとすれば、よほどインパクトがないと伝わらないんじゃないかと考えたんです。しかも観光用車両といっても、利用者の半分を占めているのは通勤・通学のお客さまです。座席数の確保など制約も多くあった中で、素晴らしいデザインが生み出せたと思います。また、車両の改造も、車両メーカーである川崎重工の技術力があってこそ実現できたことですね。楕円のモチーフは、何度も鉄を叩

いて伸ばし、成形するなど、全て手作業で行われているんですよ。

——そのほかの700系はどのようなメンテナンスで更新されていますか。

塩山 もう1両の722号車については、2019年3月にリニューアル工事を実施し、インテリアの更新、車いす・ベビーカースペースの設置を行いました。外観は「沿線の神社仏閣をイメージした朱色」としています。

新緑イメージの「青もみじきさらら」

——鞍馬線では展望列車「きさらら」が運行されていて、こちらも人気ですね。

塩山 鞍馬線沿線には約250mの「もみじのトンネル」があり、紅葉シーズンには夜間のライトアップや徐行運転を行っています。「きさらら」（900系）は、沿線の景色を楽しんでいただけるように大きな窓ガラスを採用して、一部の座席を窓側に向けて



2018年3月21日に開催された観光列車「ひえい」の出発式



上/出町柳へと向かう「ひえい」
左/メープルグリーンにカラーリングした「青もみじきさら」
下/三陸鉄道のカラーリングにラッピングした712号車



配置した車両で、1997年に運行を開始しました。もみじをイメージして、2編成をそれぞれ「メープルレッド」と「メープルオレンジ」の塗装にしています。

また、鞍馬線では現在「鞍馬線開通90周年事業」を行っており、その一環として、メープルレッドのきさらを、新緑の爽やかなもみじをイメージした「メープルグリーン」に塗装し、2019年3月から2020年12月上旬まで「青もみじきさら」として運行しています。こちらもお客さまに好評です。

——京都とは離れた岩手県の三陸鉄道

との連携も強いと伺っていますが、どのような交流をされているのですか。

塩山 三陸鉄道とは、当社が毎年行っている沿線の皆さまへの感謝祭「えいでんまつり」で2009年に全国の鉄道をPRするコーナー「広がり！鉄道ネットワーク」を開催した際、ご協力いただいたのが「緑のきつかけでした」。

その後、2011年の東日本大震災で大きな被害を受けながらも、早期に運行を再開するなど、懸命に努力を続けていらっしやる姿に、鉄道事業者として本当に素晴らしい心意気だと感銘を受け、何とか応援したいと、三陸鉄

道や被災された鉄道のヘッドマークを付けて当社線を運行したり、グッズ販売などを行ったりしました。

また、叡山電車沿線の鞍馬と岩手県がどちらも源義経ゆかりの地であることから、2013年からはイベント「悠久の風々南部風鈴によせて」を開催して、連携を深めてきたんです。

昨年台風21号で、当社線の鞍馬・貴船地域が倒木など大きな被害に遭い、約50日間の運休を余儀なくされた時には、三陸鉄道の中村一郎社長と岩手県の保和衛副知事が激励にいらしてくださいました。これは、本当に嬉しかったですね。

そこで、今年3月23日の三陸鉄道リクス線誕生に際しては、当社も応援を込めてPRしようと、712号車に三陸鉄道のカラーリングをラッピングして3月31日より運行しています。

沿線のお客さまも、観光利用の皆さまも「あの車体の色は何？」と関心を持ってくださるので、いいPRになっているんじゃないかと思っています。——最後に、今後の抱負をお聞かせいただけますでしょうか。

塩山 今年1年間は、鞍馬線開通90周年事業として、記念ヘッドマーク掲出車両の運行や写真展、記念ハイキングの開催など、90年の歴史を感じていただけるような趣向を凝らしたさまざまな取り組みを行っていきます。沿線の皆さまのご協力をいただきながら地域

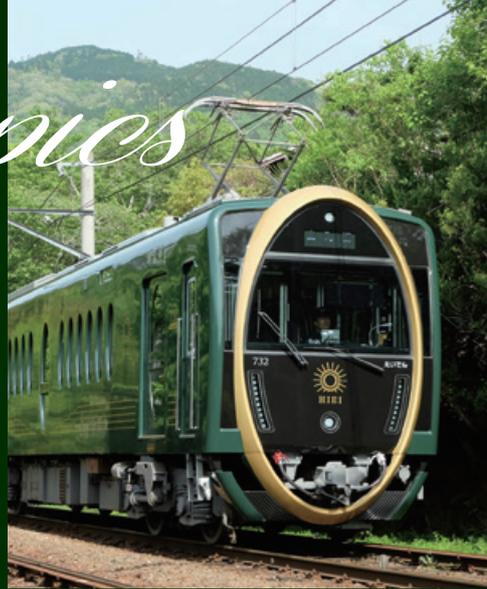
との連携を強め、沿線の魅力を駅で展示するなど、これからもご愛顧いただける鉄道を目指していきたいと思えます。また、鞍馬線では貴船神社と貴船料理旅館街の最寄り駅である貴船口駅が特にお客さまのご利用が増え、10年間で約2倍にまで増えていきます。貴船口駅は片側ホームの1面1線、道路面から7mの高低差があるんですが、バリアフリー対策が取れていないので、2020年東京オリンピック・パラリンピックに向け、貴船口駅の改修に取り組んでいきたいと考えています。

京都には、引き続き、国内外からたくさんのお客さまにお越しいただくと思います。そんな中で、世界レベルで「叡山電車で比叡山や鞍馬に行ったら良かった。また『ひえい』や『きさら』に乗りに行こう」と言っていただけのような感動をお届けしたいと思っています。京都洛北を軸に、広域の輸送や観光を視野に入れて、輸送・観光に携わる方々、地域の皆さまとともにさらなるエリアの活性化に取り組みんでいきたいと思っています。



洛北観光の新たな礎を築く 観光列車「ひえい」

叡山本線は、1925年9月に霊峰比叡山への参拝路線として開業した路線である。京都中心部から八瀬・比叡山へ。グッドデザイン賞やローレル賞を受賞した大胆でシンボリックなデザインの観光列車「ひえい」が、洛北観光の新しい時代を切り開いている。



車両デザイン



「ひえい」は、京阪グループが取り組む、京都中心部から八瀬、比叡山を經由してびわ湖に至る観光ルート「山と水と光の廻廊」活性化の一環として、叡山本線に導入された。

叡山電車の二つの終着点「比叡山」と「鞍馬山」が持つ荘厳で神秘的なイメージを「楕円」のモチーフで大胆に表現している。奥深い山々を連想させる深緑色の車体で、側面には比叡山の山霧をイメージした金のストライプを配している。

観光アクセスと市内近隣への通勤・通学利用を両立した車両であると同時に、30年前に製造された車両のリニューアルであることを感じさせないデザインなどが評価され、デビューした2018年度の「グッドデザイン賞」、2019年の「ローレル賞」を受賞した。

インテリア



内装も楕円のデザインを貫いている。ヘッドレストの位置と楕円の窓形状を連動させて、適切な座席誘導と外の風景の切り取りを両立。座席の両端や扉横には、楕円をイメージしたスタンションポールを設置している。



地域の誇りと皆で所有する感覚を喚起するデザインに



株式会社GKデザイン 総研広島
プロダクトデザイン部
デザイナー 鈴木スバル

鈴木スバル

私はデザインを考える際に、それが使われている現場や現地に足を運び、そこで感じるものを大切にしています。その土地らしさを自分なりにひも解きデザインに活かすためです。「ひえい」をデザインした際も、叡山本線と鞍馬線を巡りました。比叡山を訪れた時、山には霧が立ち込め、霊峰の持つ神秘的な自然を深く感じ、このスピリチュアルなイメージをデザインコンセプトの核にしようと考えました。

具体的なデザインとして、叡山電車の路線の二つの終着点に位置する「比叡山」「鞍馬山」、この二つの神秘なる霊峰のイメージを「楕円形」という二つの中心を持つ象徴的な図形で表現しました。車両正面の金色の楕円リングは川崎重工の方々の大変な苦勞の末に実現できました。

楕円形は、側面にも使用しています。この車両は、観光客だけではなく沿線住民も利用される。沿線の景色を楽しんでもらいつ

つ、快適に座っていただくために背もたれは高くしたかったです。窓と座席の形状を合わせてデザインすることで、眺望性と快適性、両方を確保できました。その他の部分でも至るところに楕円形を展開し、一貫したテーマの世界観を描きました。スタンションポールや座席の仕切りで形づくった進行方向を貫く楕円の形は、現代から神秘的比叡山へ、違う世界へと向かう時空のトンネルをイメージしています。

最近ではカーシェアリングなど、モノが所有から共有に変わってきているように感じます。ただ、よくできたモノに対して感じる魅力、モノを所有することの喜びというのは、人の本能の中に確実にあると思っています。公共交通は確かに共有のモノという側面が大きいです。地域の人々や関係者など皆が、その存在に誇りや愛着を感じ、意識の上で皆の所有物になることが大事ではないかと思っています。結果、それが他の地域の人々を引きつける引力を生むものになっていると思っています。

大阪からプレミアムカーで京都へ行き、出町柳で乗り換えてひえいで比叡山へ向かう。私たちが京阪グループにストーリー性を感じていますが、乗客も2つの電車を利用することでストーリーを紡いでもらえたらと思っています。

はじめに

2018年11月、2025年開催の万国博覧会が、大阪・関西（日本）で開催されることが決まった。6400万人以上の来場があった1970年万博の熱気を知っている人もそうでない人も、いまはそんな時代ではないといいつつも、おしなべて大きな期待をもって迎えているように思える。大阪万博の頃は、近畿圏の域内総生産の全国比が19%以上と、人口の全国比より2%高かったのに、2015年度には16・2%と人口比16・9%よりも低くなっている。このことに象徴されるように、その地盤沈下が何かと指摘されてきていた関西にとつて、万博開催は明るいニュースといえるだろう。

万博が決定したことで、その鉄道ネットワークの充実が進むのではないかといわれることもある。2005年の愛知万博において、1997年6月にその開催が決定されて以降本格的に動き出し、万博開催までに、愛知高速交通（リニモ…会社設立は2000年）開業、J-Rと愛知環状鉄道の直通運転の実現、さらに中部新空港への空港連絡鉄道（名鉄空港線）が開業したことが、念頭にあっての話かもしれない。さらに、2004年10月に出された近畿地方交通審議会答申第8号の答申路線の整備が、実際にはなかなか進んでいないことを踏まえての発言かもしれない。

確かに、大阪のみならず、インバウ

ンド需要が各地で急速な拡大をみせるなか、利用者数が急速に伸びている関西国際空港との連絡にとつても重要な路線となる、大阪都心部を南北に貫くなにわ筋線、西梅田―十三連絡線、さらに京阪中之島線の延伸といった、関西の鉄道ネットワークの中心部に位置するような前回の答申路線でも、未成のままである。このように、大阪中心部になおミッシングリングが残置されている点は、相互直通運転が網の目のように複雑に広がってきた首都圏とはかなり違っている。

実際、2001年以降に開業した都市鉄道路線長を首都圏と京阪神圏で比べてみると、前者は14路線143・4km^①であるのに対して後者は10路線57・7km^②と、路線数はともかく総営業キロでは約4割にとどまっている。ただ事実上、当該事業推進のためだけに「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が制定され、整備された常磐新線を除くと85・1kmと、京阪神圏の1・5倍弱となり、両都市圏の人口規模相応の違いに近づく。

なおこのデータには、もともとJR（国鉄）貨物線だったものが旅客列車運用に転換した（多くの場合それなりの改良投資を伴う）、旅客鉄道としては事実上の新線として扱った方がよいかもしれないケースを含んでいない。このような事例は、京阪神圏では2019年3月に開業したおおさか東線と、

鉄道の未来学

基調報告 54

少子高齢化の影響が大きい京阪神都市圏では、2008年の京阪中之島線開業、2009年の阪神なんば線開業以降、鉄道ネットワークの整備において足踏み状態が続く。このほど決定した大阪万博の開催、そしてIR構想を見据え、京阪神都市圏における交通インフラ整備の現状と展望を考察する。

京阪神都市圏の 鉄道ネットワークの現状と展望

神戸大学大学院
経営学研究科 教授

正司健一

Kenichi SHOJI

1977年神戸大学経営学部卒、1979年神戸大学大学院経営学研究科博士課程前期課程修了。神戸大学経営学部教授を経て、1999年より現職。専攻は交通経済、交通経営、都市交通論。都市公共交通の運営、交通需要マネジメント、鉄道企業の経営戦略等に詳しく、著書・講演等多数。空港・道路・鉄道や電気通信などのネットワーク・インフラ整備、交通まちづくり、行財政改革の議論にも参画している。

関空特急「はるか」やきのくに線特急「くろしお」が利用している梅田貨物線程度であるが、首都圏では、例えば湘南新宿ラインが東北本線と山手線の貨物線を利用して運行されているように、結構その事例があるといわれており、この点を加味すると両者の差は、先ほどのデータ以上になってくるのかもしれない。ちなみに中京圏では、合計45・7（ガイドウェイバスを含めてなら52・2）kmと、京阪神圏の約8割（9割程度にあたる新線が開業している。その人口規模を考え合わせると、中京圏では、この間かなり整備が進んだといえるだろう。

- (1) 大阪、京都、兵庫、滋賀、奈良、和歌山に福井を加えた、2府5県の合計データ。
- (2) 実質的には線増といえる成田高速鉄道分、ならびに成田空港線の改良区間も含めると、計181・4kmとなる。

京阪神圏の鉄道の状況 — 大手民鉄を中心に —

いうまでもなく、わが国の鉄道旅客輸送の大きな特徴は、民有民営の鉄道企業、すなわち民鉄が都市圏鉄道を中心に大きな役割を果たしていることにある。例えば首都交通圏では、民鉄とJRの輸送人員はほぼ同規模（2011年度で前者は鉄軌道全体の38%、後者は39%）であり、京阪神交通圏に至っては、民鉄のシェアが46%であるのに対してJRは30%と、1・5倍の規模になっている。そのうえJR東日本、J

R東海、JR西日本、JR九州も、すでにその株式は民間に完全売却されており、わが国の都市圏旅客輸送は、運輸収入で鉄道事業を維持している民間企業が主役を担っている。しかも、政策的判断に基づく運賃割引に対する補填措置や国、地方自治体からの運営費補助制度はなく、そのインフラについてさえ限定的な補助制度しか存在しないにもかかわらず、これを達成、維持していることは、世界的に希有な事例である。

このように民鉄の比重が高い京阪神交通圏であるが、実は大手民鉄の乗客数が1990年代に減少傾向に陥った状態から、2000年代に入ってもなかなか抜け出せなかった。大手民鉄5社全体の輸送人員をみても、バブル崩壊の頃から減り出し、これが再び増加に転じたのは2010年度のことです。すでにピークだった1990年度と比べて26%も少ない水準となっていた。関東の大手民鉄8社でも同時期から減少局面に入ったが、関西よりも10年近く早く2001年度から増加に転じていた。

総じて、早くから都市化が進んでいた市街地に、大手民鉄の路線は位置している。そもそも大都市圏における都市化の初期段階に、鉄道沿線で開発を行った当事者が民鉄自身であることも少なくない。結果、今日、沿線で新たな住宅開発を行う余地は、再開発を別にすれば基本残っていないと考えられ、日本全体の趨勢でもある高齢化、



大阪城を背景に寝屋川に沿って走る京阪電車



大阪市中心部の鉄道需要量は持ち直しつつある（京阪電車京橋駅）

ことをうかがわせる数字となっている。

事業者にとって頭の痛い需要減も、利用者の視点からみれば混雑緩和につながり、決して悪いことばかりというわけではない。実際1990年度には、京阪神圏の主要区間の平均で17.1%と、政策目標とされていた15.0%を平均値でも超えていた混雑率（最混雑区間）も、その後低下してきていて、2010年度にはその7割、12.4%に下がり、各線区の数値をみてみてもほぼ目標達成となった。

少子化の影響を受けやすい立場にあると考えられる。実際、同期間の京阪神圏鉄道輸送全体だと9.5%の減少と、大手民鉄ほどは減少していない。もっとも、同期間の首都圏の鉄軌道輸送人員は全体で12%の増加であったが。

その結果、1990年度には53%あった圏域内の鉄道輸送に占める民鉄の割合も半分を切り、依然として民鉄の占める比重が高い京阪神都市圏ではあるが、以前ほどではなくなっている。ちなみに首都圏では、この間そのシェアはほとんど変化していない。なお、1990年度と比較可能なデータの最後の年度の2009年度で自家用車輸送人員を比較してみると、京阪神圏では8%以上減少していて、こちらからも人々の活動規模が縮減していた

入っている。未だに混雑緩和が課題となっていて首都圏との違いは大きい。

(3)・・・東京地下鉄株式会社により、2004年4月に誕生した東京メトロは、まだ株式の民間売却も始まっておらず、また地下高速鉄道整備事業費補助制度の直接の対象組織であることから、「地下鉄」として整理した方が適切であると判断してこの数字には含めていない。

(4)・・・主要区間の平均混雑率を全体として15.0%以内とするのは首都圏に設定された「当面」の目標値で、政策目標はすべての区間のそれぞれの混雑率を15.0%以下とすること（首都圏のみ、当面18.0%）。

京阪神圏の人口動態

ところで、2010年の国勢調査によれば、京阪神都市圏（ないし関西）の中心都市である大阪の都心2区（北区+中央区、19.2㎢）の昼間人口は84.8万人で、これに対して2区の夜間（常住）人口は、約66万人も少ない18.9万人しかない。これは、それだけの規模の人々が郊外から都心へ、日々流入そして帰宅していることを意味する。

昼間人口は従業地・通学地集計の結果を用いて算出されるため、たとえ平日でも勤務先や学校へ全員が毎日通っているとは限らないことへの留意が必要かもしれない。しかし、一方で都心2区に住居を持つ人々の勤務先・通学先が全員同じエリア内にある訳でもない。さらに、その定義上、昼間人口には買い物・観光等自由トリップで来訪

する人たちは含まれていない。それだけに、やはり都心と郊外を行き来する流動の大きさがうかがえる数字である。なお京阪神都市圏パーソントリップ調査の結果をみても、2010年の大阪都心2区着の通勤トリップ数は70.2万トリップに上る（ちなみに都心2区着トリップの全目的合計〔平日〕は、徒歩・自転車を除いても12.1万トリップ）。この大量の流出入需要に対応するためには、都心への放射状路線を中心とした、しっかりとした鉄道網が不可欠であるというまでもない。

ただ、大阪市都心2区の昼間人口は、1990年には104.7万人、2000年でも95.8万人だったの、実はこの20年間で約20万人、約2割も減少したことになる。これはそれだけ都心部での活動が低下していることを示す。パーソントリップ調査の結果をみても、大阪都心2区着の通勤トリップ数は同様に20年で約2割減少している。大阪を中心とする放射状路線を基軸とし、沿線地域と長きにわたってともに発展してきた大手民鉄にとって、この変化は当然、無視できない。なお、2015年では昼間人口が86.6万人と若干増えてきているが、タワーマンション開発等による都心回帰の動きを反映してか、夜間人口も21.7万人と増えてきている。

実は京阪神圏の他の中心都市は、少し状況が違う。例えば阪神大震災の影響がなお残っている神戸では、市中心

部の中央区の昼間人口は1990年の30・7万人から2000年には28万人と1割近く減少していたが、2010年には27・7万人とほぼ同水準で、下げ止まりの様相を示していた。このように京阪神圏最大を中心である大阪の厳しい状況が目立っている。このような変化は、大阪（ひいては関西）のパワー低下を示唆するものと考えられ、大規模事業所の海外等への移転、本社（的）機能の東京移転、住民の高齢化等がその背景にあるとして議論されてきたところである。

交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会中央新幹線小委員会が2011年5月に提出した答申においても、「これまで人口の転出減少が続いてきた京阪神圏について、本来有している潜在力を発揮し、関西経済を再生することが求められている」と記述されていたように、このことは各方面で議論されてきている。高度成長期には、都市への過度な人口および産業の集中や交通混雑緩和が、3大都市圏における共通した政策テーマであったはずなのに、いまや京阪神圏は、成熟した都市圏として、一足先に新たな段階に入っているのかもしれない。少子高齢化は近年の日本全体にとつての大きな課題であるから、これは関西固有の問題というより、他の都市圏に先駆けているだけとみるべきかもしれない。

都市圏である。Demographia World Urban Areas 2018⁽⁵⁾によると、京阪神都市圏は全体の14位（約1720万）に位置しており、例えばバンコク都市圏（17位、約1600万）、ロサンゼルス都市圏（18位、約1560万）、パリ都市圏（32位、約1100万）、ロンドン都市圏（35位、約1060万）より大きい。全国比では停滞が長引く域内総生産も、海外と比較すれば、近畿圏全体で、実はオランダよりやや小さく、スイスより大きい規模で、世界19位にあたることになる。

サービス供給側からみれば、需要減は事業収入の減少に直結する可能性が気になる。鉄道整備の原資さえ、これまでそのほとんどを運輸収入に依存し、サービス供給のみならずその設計についても、もっぱら事業者の責任で行うことを基本としてきた、国際的には特異ともいえる枠組みで運営されているわが国の鉄道事業だけに、このことは重大な影響を与えかねない。さらに現行の運賃規制の枠組みでは、混雑率の低下はサービス改善としてではなく、非効率な生産としか認定されない可能性を有している。交通が社会経済活動にとって不可欠な存在である以上、交通が社会経済環境の影響を強く受けるのは当然だが、交通がより便利で快適になれば利用者として地域にとつても大きなプラスとなるだけに、政策的な対応が喫緊の課題となつてきている。

5 : <http://www.demographia.com/db-worldup.pdf>

関西の鉄道ネットワークの今後 —大阪圏を中心に—

今回の万博誘致成功が、関西の次世代へ向けての、鉄道をはじめとした交通インフラの整備を後押しすることにうまくつながれば、と考えるのは筆者だけではないだろう。もともと2025年までに整備できるものは限られている。会場となる大阪湾の人口島・夢洲（IR構想もある）と大阪市内は、大阪メトロの中央線が延伸される予定である。さらに現在、京都・新大阪と関西国際空港を結ぶJR西日本の特急「はるか」等が走っている東海道線支線（梅田貨物線）の地下化（および仮称北梅田駅の設置）は2023年春に開業予定だが、これに接続することになる肝心のなにわ筋線は、とても間に合わない。

後には、現在中央線と相互直通運転をしている近鉄けいはんな線に、奈良線からの直通運転もできるようにする計画が報じられている程度でしかない。

しかし万博には間に合わないものの、2031年には、なにわ筋線が開業するのはと報じられ、大阪モノレールも延伸される（2029年開業予定）。さらに、なにわ筋線整備の効果を、より広範かつ有効に発揮させ、北摂・大阪国際空港への直接アクセスを可能にする、なにわ筋連絡線および新

大阪連絡線⁽⁶⁾、さらに阪急の曽根駅周辺から大阪国際空港へつながる大阪空港線の構想も提示されている。

また、京阪中之島線の西進、さらに舞洲への第2の鉄道ルート、北港テックノポート線（北ルート）の構想もある。同線には、京阪、JRそれぞれが接続することを検討している。神戸、阪神地区からだ、結局、鉄道では大阪中心部経由でという遠回り移動になることには変わりがないものの、京阪神圏の中心である大阪の鉄道ネットワークとしてみたとき、南北、そして東西と、ようやくに繋がらざるべき所が、つながろうとしている。

ただ、その整備が順調に進む保証はどこにもない。しかし、これまで相対的に恵まれない需要条件、厳しい競争環境、地域の事情に合わない柔軟性のない国の制度、公的資金の不足を、各種の工夫で乗り切ってきた関西である。国も含めた関係者のさらなる智慧と努力で、誰もが使いやすいと感じる鉄道ネットワーク実現に向け、新たな先進的事例が数多く生まれることが期待される。

(6) 線路自体は両線の接続駅である生駒駅で渡り線を設ければつながるが、中央線（けいはんな線）は第三軌条式（750V）、奈良線は架線式（1500V）で集電方法が異なり、また車両サイズ（とくに車両高）面での対応が必要になる。

(7) 前回の答申路線である西梅田・十三連絡線よりこの両線整備の方が、より大きな効果をもつことが明らかになっている。

一般社団法人 日本民営鉄道協会

第107回 定時総会を開催

日本民営鉄道協会では、令和元年5月31日（金）、東京都千代田区の経団連会館において「第107回定時総会」を開催、総会決議を採択するとともに、役員を選任した。定時総会では、平成30年度の事業報告・収支決算および令和元年度の会費が承認された後、総会決議の採択、理事・監事の選任などが順次行われた。

また、同日開催された「第292回理事会」において、協会の新会長として和田林道宜 近畿日本鉄道株式会社 取締役社長（現会長）が選出された。このたび選出された新会長・副会長、総会で採択された決議事項は別掲のとおり。



定時総会



理事会

新会長・副会長

会 長	和田林 道宜	近畿日本鉄道(株)	取締役社長（新任）
副会長	野本 弘文	東京急行電鉄(株)	取締役会長（再任）
〳	安藤 隆司	名古屋鉄道(株)	取締役社長（再任）
〳	秦 雅夫	阪神電気鉄道(株)	取締役社長（新任）
〳	大谷 隆男	秩父鉄道(株)	取締役社長（再任）
〳	寺田 信彦	神戸電鉄(株)	取締役社長（再任）
〳	棕田 昌夫	広島電鉄(株)	取締役社長（再任）

（役職については5月31日現在）

決議事項

【国及び地方公共団体に対するお願い】

1. 安全・安心対策、利便性・快適性等輸送サービスの向上対策、バリアフリー化、省エネ化・低炭素化、地方民営鉄道の再生・活性化対策等に係る公的支援のさらなる拡充・強化
2. 特に、バリアフリー法の改正の目的・趣旨等を踏まえ、民営鉄道のバリアフリー施策へのより一層のご理解、ご協力、ご支援
3. 国際観光旅客税を活用したより効果的でシナジー効果の高い観光先進国の実現に向けたさらなる取り組みや、来年7月から開催の2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催への対応を加速させるためのより一層柔軟で総合的な支援



鉄道に期待される 公共的使命の重さを自覚し、 より安全・安心で、 快適・便利な民営鉄道を目指す

一般社団法人 日本民営鉄道協会 会長

わだ ばやし みち よし

和田林 道宜

(近畿日本鉄道株式会社 取締役会長*)

5月1日より、元号が「令和」となり、日本は新しい時代に歩み出しました。わが国のさらなる飛躍を大いに期待したいと思います。

このたび、日本民営鉄道協会の会長に選任されました近畿日本鉄道の和田林でございます。これからの2年間、会員各社とともに、民営鉄道事業を取り巻く諸課題に積極的に取り組み、鉄道のもつ公共的な使命にしっかりと応えていけるよう協会運営にあたってまいっている所存です。皆様方には、これまでと変わらぬご理解・ご支援のほどよろしくお願い申し上げます。

まず、民営鉄道の昨今の輸送動向ですが、わが国経済が緩やかな回復基調を続ける中、旺盛なインバウンド需要等に支えられ、平成30年度の輸送人員と旅客収入は、前年度に引き続き、概ね堅調に推移しております。

民鉄業界としては、引き続き、駅・ホームにおける安全対策を始め、日々の安全輸送の確保に全力で取り組んでいくことは勿論のことですが、昨年3100万人を超え、今後一層の増加が見込まれる訪日外国人の受け入れや本年のラグビーワールドカップ、あと1年2カ月に迫った東京オリンピック・パラリンピック競技大会への多面的な対応を関係機関と連携しながら着実に進めていくことが重要です。

また、2025年大阪万博の開催が決定されました。来年のオリンピック・パラリンピックに続く経済活性化のきっかけになることを期待しております。

さらに、わが国の人口構造の変化や情報技術の革新等による事業環境の展望を見据え、創意

工夫をこらし、様々な沿線価値向上策に取り組むなど、幅の広い総合生活産業として積極的な事業展開を図ってまいります。

加えて、自然災害が多発した昨今の状況も踏まえ、情報提供のあり方なども含め、地震、豪雨、強風などによる大規模災害対策や、テロ対策など危機管理体制の強化にも鋭意取り組んでいく必要があります。

また、地方の鉄道は、輸送需要の低迷等により依然厳しい状況が続いています。鉄道は地域にとっかかりがえない公共インフラであり、観光資源としても大切な役割を担っています。国や沿線地域との連携を密にし、協会としてできる限りの支援を行ってまいります。

今後、ますます多様化するニーズに的確に応え、国内外のお客様に、より一層安全で利便性の高い快適な輸送サービスが提供できるよう、さらなる努力を重ねていくことが大切です。

そのような中で、会長という重責を担うことになり、身の引き締まる思いです。鉄道に期待される公共的使命の重さを自覚しながら、これからも、より安全・安心で、快適・便利な民営鉄道を目指し、会員各社をはじめ関係者の一層のご理解とご協力のもと、様々な課題に緊張感をもって、日夜取り組んでまいっている所存です。

皆様方には、私どものこのような取り組みに対し、引き続きこれまでと変わらぬご理解、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。就任のご挨拶とさせていただきます。

(定時総会終了後の記者会見より)



鳥居が並ぶ粟津稲生神社。社殿は踏切の向こうにある。



島根県 一畑電車

北松江線・大社線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第1回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

スイッチバックに 秘められた哀史

寺社に関する雑文を書くことをなりわいとしてきた筆者は、「ばたでん」こと一畑電車は出雲大社とセットになって記憶に刻みつけられている。

レトロモダンな出雲大社前駅の駅舎を出て、参詣者で賑わう参道を歩いていくと、ほどなく二の鳥居の堂々たる姿が見えてくる……。参拝への気持ちを高めてくれる、ちょうどよいアプローチだ。

こういったこともあり、一畑電車は出雲大社への参詣者輸送を目的として敷設されたものと思いついてきた。しかし、そうではなかった。

一畑電車の北松江線に乗ったことのある方はご存じだと思うが、この路線には1カ所奇妙なところがある。平地なのにスイッチバックすることだ。

一畑電車が出雲今市(現・電鉄出雲市)―雲州平田間で営業運転を開始したのは大正3年(1914)のこと。当時は一畑軽便鉄道といった。

翌年には一畑まで延伸されたのだが、この一畑駅、残念ながら今は存在していない。どこにあったのかというと、1300段ある一畑薬師(一畑寺)の参道下であった。

一畑薬師は平安時代の寛平6年(894)に創建された古刹で、古くから目の薬師様として信仰を集めてきた。

出雲大社



一畑薬師



日本の国土を開発し国つ神（地上の神々）を統率した大國主大神を祀る。神無月（旧暦 10 月）に全国の神々が集まるとされることでも有名。この時に縁結びの相談がなされるともいう。

正式名称は一畑寺。臨済宗妙心寺派の禅寺であり、一畑薬師教団の総本山。赤浦の海から引き上げられたという本尊はとくに眼病に霊験があるとされ、全国から参詣者がある。かつての参詣路には一畑灯籠という石灯籠が立てられている。

一畑電車路線図



大社線・出雲大社前駅構内。昭和 5 年（1930）に開業したモダン建築の駅舎は、国の登録有形文化財に指定されている。曲線を多用したデザインが斬新で、スタンドグラスから差し込む光が美しい。



宍道湖



一畑電車株式会社

Ichibata Electric Railway Co.,Ltd.

創業 一畑軽便鉄道株式会社/明治 45 年（1912）
 営業路線 北松江線/電鉄出雲市-松江しんじ湖温泉（33.9km）
 大社線/川跡-出雲大社前（8.3km）
<http://www.ichibata.co.jp/railway/>



日本で 7 番目に大きい湖。北松江線は 18km にわたってその畔を走る。ラムサール条約に登録された生態系が豊かな湖であり、夕日の名所でもある。また、温泉地としても知られる。

実は会社の創立前に、出雲大社への路線も検討されたらしい。しかし、すでに国鉄の敷設計画があったため許可が下りず、出雲大社に次いで参詣者が多い一畑薬師へと路線を変更したそうだ。

それまで徒歩しか参詣手段がなかった一畑薬師もこの計画に賛同し、出資金も負担している。鉄道が通れば女性や高齢者の参詣も楽になるし、出雲今市や松江からの日帰り参拝もできるからだ。

昭和 3 年（1927）には北松江（現・松江しんじ湖温泉駅）、翌々年には大社神門（現・出雲大社前）まで延伸され、一畑電車は二つの聖地と都市を結ぶ路線となった。

しかし、戦争が一畑電車の未来をねじ曲げてしまった。

小境灘（現・一畑口）一畑間が不要不急路線とされ、その間の線路の供出が命じられたのである。物資不足の軍は鉄道を剥がしてまで戦争を続けようとしていたのだ。

この結果、出雲今市から一畑へ向かっていた列車は、小境灘で折り返して北松江へ向かうことになり、奇妙な平地のスイッチバックができてしまった。

もちろん、これによって一畑電車が社名になっている一畑薬師への参詣路線でなくなってしまうわけではない。

小境灘を一畑口と変更して一畑薬師へのアクセス駅であることを明らかにしているし、近年は「緑電車しまねっこ号」も運行して参詣路線であることを再アピールしている。

しぶやのぶひろ

1960 年、東京生まれ。早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究者。「0 からわかる神道のすべて」（三笠書房）、『総図解 よくわかる日本の神社』（KADOKAWA）、『諸国神社 一宮・二宮・三宮』（山川出版社）、『歴史さんぽ 東京の神社・お寺めぐり』『神々だけに許された地 秘境神社めぐり』『聖地鉄道めぐり』（以上、G.B.）ほか著書多数。



「プレミアムカー」を連結する京阪特急・8000系（天満橋ー京橋）

みんな てつ Vol. 70

SUMMER 2019
夏号

●発行所 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号
TEL : 03-5202-1402 FAX : 03-5202-1412
URL : <http://www.mintetsu.or.jp>

●発行人 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●日本民営鉄道協会 会員 / 弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道、岩手開発鉄道、仙台空港鉄道、福島交通、アルピコ交通、上田電鉄、長野電鉄、富山地方鉄道、万葉線、北陸鉄道、ひたちなか海浜鉄道、上信電鉄、上毛電気鉄道、秩父鉄道、新京成電鉄、関東鉄道、銚子電気鉄道、小湊鐵道、山万、東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、高尾登山電鉄、江ノ島電鉄、湘南モノレール、箱根登山鉄道、富士急行、伊豆急行、伊豆箱根鉄道、岳南電車、静岡鉄道、大井川鐵道、遠州鉄道、豊橋鉄道、名古屋鉄道、三岐鉄道、えちぜん鉄道、福井鉄道、京福電気鉄道、叡山電鉄、嵯峨野観光鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、北大阪急行電鉄、泉北高速鉄道、水間鉄道、和歌山電鐵、紀州鉄道、能勢電鉄、神戸電鉄、山陽電気鉄道、岡山電気軌道、水島臨海鉄道、広島電鉄、一畑電車、高松琴平電気鉄道、伊予鉄道、とさでん交通、西日本鉄道、島原鉄道、長崎電気軌道、熊本電気鉄道

●企画編集 / 一般社団法人 日本民営鉄道協会 広報主幹 富井 裕

●企画編集協力 / 時事通信出版局「みんなてつ」編集室 香田朝子

●写真 / 織本知之

●アートディレクション・デザイン / 浜田修司 / 大島恵里子

●印刷 / 大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。