

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み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。

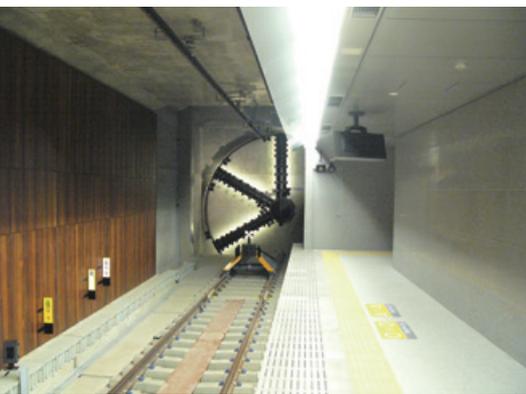
——ところで、中野社長ご自身は比叡山を一層盛り上げる「比叡山振興会議」の議長でいらつしゃいます。こちらへの誘客についてはいかがでしょう。

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えます。

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。