

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

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できる。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おう。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りうとして大行

列ができてしまっていたが、現在は鉄道利用が増え、混雑が緩和されている。これも、京阪線上げと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階建てオーブンツ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「KYOUEN」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―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「文禄堤」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」と思っていたかの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、地域と一緒に作っていききたいと思います。



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丸ごと実現させた

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・JT B・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な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。