

第 12 回交通経営マネジメント研究会

- (1) 日 時：平成 20 年 5 月 28 日(水) 17:00~19:00
- (2) 場 所：京都大学吉田キャンパス総合研究 2 号館(旧工学部 4 号館) 3 階
マルチメディア講義室
- (3) 話題提供：
「中之島線—中之島エリアの活性化に向けて—」
京阪電気鉄道株式会社 中之島新線建設部 泉谷透氏
- (4) 討 議：
土木学会計画学春大会(6/6,7, 北海道大学)の企画セッションについて
- (5) 出席予定者 (順不同, 敬称略)

	名 前	所 属
1	小林潔司	京都大学経営管理大学院 / 京都大学大学院工学研究科
2	江尻 良	京都大学経営管理大学院 / 東海旅客鉄道株式会社
3	大本俊彦	京都大学経営管理大学院
4	宇野伸宏	京都大学経営管理大学院 / 京都大学大学院工学研究科
5	松島格也	京都大学大学院工学研究科
6	向井寛行	京阪電気鉄道株式会社
7	泉谷 透	京阪電気鉄道株式会社
8	宗和泰司	関西電力株式会社
9	大西重行	(株)クリアパス
10	永野光三	中央復建コンサルタンツ(株)
11	白水靖郎	京都大学経営管理大学院
12	西池華子	京都大学経営管理大学院
13	宋 世雰	京都大学経営管理大学院
14	謝 丹	京都大学経営管理大学院
15	黄憶萍	京都大学経営管理大学院
16	中谷智一	京都大学経営管理大学院
17	森内健矢	京都大学経営管理大学院
18	翁素芳	京都大学経営管理大学院
19	ゲンキー ホアン	京都大学経営管理大学院
20	菱田憲輔	京都大学大学院工学研究科
21	真鍋啓輔	京都大学工学部地球工学科

(6) 質疑応答：泉谷 透氏（京阪電気鉄道株式会社）

「中之島線新線—中之島エリアの活性化に向けて—」

- 大本氏：中之島線のプラットホームにはホームドアは設置されているのか？
- 向井氏：ホームドア設置に関しては国土交通省の強い指導があるが、3扉車・2扉車との対応の問題などがあり実現できていない。他社も様々な理由により実現できていないようである。京阪電気鉄道株式会社としてはホームドア設置の問題を大きな課題として認識しているが、未だ実現には至っていない。
- 永野氏：資料にある中之島線の旅客輸送人員予測 7.2 万人の内訳は？
- 向井氏：その内訳は、中之島線開通による需要の純増分として 4.3 万人、また京阪本線からの需要シフトが 2.9 万人となっている。
- 小林氏：資金に関する金利はいくらか？
- 向井氏：金利は工事の進捗状況に応じて変化するようになっている。現在の金利は 2%程度である。もう少し安く借りられる可能性もある。
- 小林氏：その金利でも返済に 40 年はかかる。
- 泉谷氏：より短くなる可能性もある。
- 向井氏：3 年間は暫定金利、4 年目からは返済額を増額することになっている。実際は 25 年という数字を目指して返済していくことになる。返済を早めるために当社の株式を売却することにより償却計画を立てる可能性もある。
- 松島氏：中之島線の線路使用料は 3 年後に再度協議されるのか？
- 向井氏：3 年後の状況に応じて再交渉・再協議をすることにはなっているが、運賃値上げで対応する可能性も考えている。日本の人口減少問題などの経営環境の状況に応じて協議をするという話になっている。4 年目に関しては、同じで行くか増やすかという話をする予定である。運賃値上げで対応するのではなく、何とか沿線エリアを開発し、需要を喚起し収益性を高める方向で話を進めている。
- 向井氏：（資料）黄色部分の右側エリアは開発計画のない部分であるが、できれば買い取りたいが・・・。
- 宇野氏：先ほどの中之島線需要の話では、京阪本線からの需要シフト分は 2.9 万人であるといわれたが、京阪本線の総旅客数からするとそれは何割程度なのか？
- 向井氏：京阪本線からのシフト分は京阪本線の総旅客数の 4%程度である。

宇野氏：ほかの駅との構内からの乗り入れの価値はいくらか？

向井氏：実際中之島への投資価値はそんなに高くない。しかし、会社の上層部は本能的に中之島新線の必要性を感じている。

宇野氏：料金というソフトの面では既に接続できているので、あとは駅の接続が問題である。

白水氏：延伸計画に関して、償換方式ではなくて公設型の返済スキームではどうか？

向井氏：西九条との接続は厳密に検討したが、需要が2万しかないとの結果が出た。新たなトリップ発生の可能性が極めて低い。これは補助比率が8割を超えてもしんどい。別の動きをしている。新線を引くのはしんどい。大阪市の今後の計画を引き出していくしかないと考えている。

小林氏：関空からアクセスについてはどうか？

向井氏：税関手続きに関して、中間地点で税関手続きサービスが可能になった場合には新線を引く可能性はある。

小林氏：難波筋で何回と接続。きたヤード中ノ島。当分の間は難しいだろう。

向井氏：どう考えても難波筋は現時点では見えてこない。

松島氏：最近、京都市が三條旧京新線の管理会社を京都市が買うと、京阪も出資を？

中之島高速を買い上げる可能性を考えておられたが、あの京都高速に関して、あの当時の経営スキームとは異なると思うが、あちらを手放す可能性は？

向井氏：免許を返上している。地上の京新線は走らせているが貸与しているのみ、株主に利用していただく優待券は発行できない。何番目かの位置株を保有していることに意味は見出しづらい。

松島氏：免許を持ち続けていれば状況も変わった？

向井氏：免許を持っていれば、状況は変わったと考えられる。いく度となく、反省の材料として話にあがった問題である。

宇野氏：資料にあった新型車両は京阪が完全に保有するのか？

向井氏：自社の設備投資資金で投資した。寝屋川の車両基地に一つ目が入っている。民間側で言うと政策投資銀行が1番、2番が関西電力株式会社。

向井氏：不動産取得経営をやめた。鉄道会社としては。自社で開発できない。短期型のマンションの改修はやっているが、そういうことにも復活してもいいという話があがっている。資金の調達ができるかっこうでやらないと・・・。

白水氏：資料にある扇形の絵について、運輸業・不動産業などのウエイトがどのように変わっていくのか？ホテル事業には運輸業との関連は？東京、札幌にあるホテルは本体とは独立しているのか？

向井氏：リボーンという苦しい時期、特に西日本中心に苦しかった。(ゴルフ場計画)。そういうので、基本的には役割の終わった会社はやめようということで、収益性の高い事業に絞るという方向性に基づき沿線回帰計画を立てた。乗客・旅客増加のための施策のための4事業区分、独立した採算路線をとる。すでに鉄道の引かれているエリア限定だった。しかし、ホテル事業で収益性が高く見込める案件があれば、京阪沿線でなくても自分たちの事業エリアとする考え方にシフトした。ホテル事業において、収益性・採算性に問題がないシティホテル(札幌、東京)については事業化することになった。関西にも施設は購入していないが経営権のみを買い運営しているホテルがある(日航ホテル)。線と面で広げるという従来エリア以外においても、事業を展開している。今後は採算性・収益性の面で問題がなければ海外にも事業を展開する可能性がある。

大本氏：東京で調布に住んだことがある。京阪は京王線と似ている気がする。その点はどうか？

向井氏：京阪と関東の京王線を比較すると線路延長は大体同じであり、あまり差異はない。京王電鉄のようにデパート・百貨店などの大規模商業施設を持つという夢は捨てきってはいないが昭和30年代の経営戦略に流通業への展開はなかった。昭和の終わり頃に阪急電鉄からの支援によって、京阪デパートの第1号店を展開した。これまで鉄道沿線エリアにおける居住環境の整備などの需要喚起政策には力を入れてきたが、流通分野では大きな展開は行ってこなかったため流通業に関する人材を育ててこなかった。京阪三条駅周辺の広い土地は京都府の開発制限のもとで、デパート・百貨店には向かないので京都での展開は小規模

にとどまっている。さらに展開にしていきたいが高さ制限などによる容積率の問題を解決できない限り展開は難しい。地下四階構想も提案したがだめだった。床単位の収益性の高さで判断する。

松島氏：PITAPA などに関して、カード事業については？

泉谷氏：重要視する事業としてカード事業も考えている。

向井氏：今、カードビジネスは大赤字、会社の本部が持っている事業である。今後は大規模に展開する可能性を持っている。

松島氏：沿線の魅力でせめて行くのか、エリア外に展開していくのか？事業展開の方向性はどのように考えているのか？

向井氏：サービス向上に関しては、コスト的な観点からバスの路線網などの従来型のエリアから展開することになる。他者と京阪の両方を使っている顧客に対してアプローチしていく。

次回の話題提供者：北詰先生（関西大学）

文責：菱田憲輔