

発電量約120万kWhの太陽光発電を導入するなど、できることをしっかり取り組んでいきたいと思えます。

※回生ブレーキ:電車がブレーキをかけたとき、モーターを発電機として作用させ、発生した電力を架線に戻し、ほかの電車が使えるようにするブレーキ方式。

未来に広がる 鉄道会社の可能性

加藤 東京は、2020年のオリンピック・パラリンピック開催に向けて、交通インフラの整備が進められています。梅崎さんはこれからの鉄道のあり方や可能性について、どのように考えられておられますか。

梅崎 大都市の鉄道は、人々の生活に必要な交通手段としての中心的役割を、これからも果たしていくということには変わりはないと思えます。東京ではオリンピック・パラリンピックの開催は一つの節目になるのですが、大切なのはその後も考えて、鉄道がより魅力的なものになるよう、ブラッシュアップすることだと思います。少子高齢化のなかでは、バリアフリー対策などはその代表的な例になるでしょう。

加藤 昭和40年代の後半にモータリゼーションが非常に発達し、鉄道は斜陽と言われた時代がありました。私はその時代に入社したのですが、当時は高齢化社会という言葉もほとんど意識したことがありませんでした。それから約40年経った今、鉄道は高齢者にとって一番安心してご利用いただける交通機関であり、信頼できる交通機関として、非常に大切な役目を担っています。これからもその役割はさらに大きくなると思えます。私は「鉄道復権」と言っていますが、高齢者の皆さんに優しいバリアフリーをもっと進めていくことはもちろん、安全・安心や質の高いサービスの追求、他の交通機関とのネットワーク強化など、より多くのお客さまに、安心して快適に鉄道をご利用いただくための取り組みは、これからも大きな課題ですね。

例えば、訪日観光客の皆さんの利用も増えています。東京メトロさんで、駅のタッチパネルで外国語も含めて行きたい所の情報が簡単に取れるようにされていたり、案内の係員を配置されているのを拝見して、とても対応が進んでおられると思えました。私たちが訪日観光客が多い駅では、簡便な対応マニュアルを用意したり、通訳を介するようなタブレットを主要駅に置いたりしていますが、さらに対応を進めていきたいと考えています。高齢者や外国の方も含めて、どなたにでも優しい京阪電車にしていきたいと思えます。

梅崎 京阪グループは、鉄道・運輸、不動産、流通、レジャー・サービスの四つの事業を柱に、非常にバランスのとれた企業グループになっています。さらに、それぞれを伸ばしていこうということで、持株会社体制への移行など「第2の創業」に取り組んでおられる。これからの鉄道会社の可能性を広げる取り組みとして、大いに期待しています。

加藤 梅崎さんにそう言っていただけるととても心強いですね。ご期待に沿えるよう、グループ一丸となってチャレンジしていきたいと思えます。本日はありがとうございました。

