

うことから電車にはいち早く冷房を付けていました。駅にも比較的早く冷房を設置しましたが、それは自動改札などの機械を正常に作動させるため、結果的にそれが普及していきました。その頃の思い出で一番気の毒だったのは、踏切で電車が来る度に旗を振る係員が待機する小屋で、夏はカンカン照りで暑く、冬は寒い。当時人事部にいた私は、これを何とかしたいと思っていました。ちょうど、その時期に社員寮を改装することになり、そこで余ったクーラーを踏切の交通係の小屋に計画的に付けていったところ、非常に喜ばれました。



増田 私どもの1号店も、お客さま優先、効率優先で、働く環境は後回しでしたが、来年オープンする二子玉川のお店は、バックヤードの事務所に食堂を作ります。二子玉川のお店では生活提案をもっと極めるということで家電製品や調理家電なども扱います。それを踏まえて、バックヤードでも自分たちが調理したり、コンビニで買ってきた食材を加工したりできるようにします。32年前の1号店とは逆の発想で、働く人たちがまず楽しめる環境から考えました。お店もオフィスも、皆が働きやすくなるような環境を大切にしなければなりません。そうでないと良い企画も良いサービスも生まれません。

お客さまのための沿線活性化

増田 私たち、カルチュア・コンビニエンス・クラブの「企画」とは、ライフスタイルに革命を起こすような仕組み、つまり、生活を新しくするインフラやプラットフォームのことです。もともと鉄道会社は鉄道を敷設し、「移動」という新しいライフスタイルの価値をもたらすものとして始まりましたよね。その後、次々と鉄道ができて、それをつなぐことで、自由に移動できるという新しいライフスタイルが誕生しました。現代のインターネットの世界とすごく似ています。

加藤 運輸や物流のインフラという点では、船のほうが先で、当社沿線では琵琶湖から疏水を通して京都に来て、京都から淀川を通して大阪・天満橋の八軒家浜まで運んでいました。電車の開通前に当社グループの琵琶

湖汽船の前身である太湖汽船が琵琶湖の長浜から大津まで人と物を運んでいたのです。その後、鉄道ができて、鉄道のほうが速く量を運べて確実ということもあり、船はその役割を鉄道に明け渡したという歴史があります。

実は今それをまた復元して琵琶湖から疏水を通して京都まで船を通そうという計画があります。地元の行政も検討を進めており、当社も、ぜひお手伝いしたいと思っています。それが将来の観光の目玉につながっていけば、まさに「観光創造」です。

京阪グループの大阪水上バスでも淀川を利用して天満橋から枚方までのクルーズを年に何度か実施しており、「くらわんか舟」などの歴史的な趣もあって面白い。枚方から京都へは現状では浅くて船が通ることができませんが、浚渫(しゅんせつ)すれば、琵琶湖から大阪までの「水の路」がつながり、これも観光の目玉として、沿線活性化につながるものと考えています。

増田 それは壮大で面白い企画ですね。ぜひ実現してください。

インフラで言えば、もう一つ、「くずはローズタウン」などの街の開発がありますよね。私が初めて「くずはモール」に行ったのは大学生の頃でした。大型商業施設は、ショッピングセンターとモールの2つに分けることができると思いますが、ショッピングセンターは二子玉川の高島屋さん、モールでは「くずはモール」が衝撃的でした。今年3月、その「くずはモール」をリニューアルされて、テレビカーを設置されたとか。



加藤 「SANZEN-HIROBA」のことですね。リニューアルで、家族と一緒に楽しめるような場所をつくりたいと考えていたとき、旧3000系の特急車両が廃車になるタイミングになりました。お客さまにとっては名残惜しい車両でもあり、当社としても残したいという思いでしたので、くずはモールリニューアル計画の途中でスペースを確保したのです。「SANZEN-HIROBA」では子どもたちはもちろん、親御さんも運転シミュレーターや京阪沿線の歩みを示す写真展などを楽しんでいただいています。お客さまに非常に喜んでいただいております。設置して良かったと思います。