

みんな



<http://www.mintetsu.or.jp/>

特集

**大都市近郊における中小鉄道の活性化施策**  
[京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み]



# 大井川本線

川上弘美

少し前に、年若い友だちとお酒を飲みました。友だちは、はたけは少し違うけれど、やはりもの書きをしています。

「同業の子が、自分には才能がないんじゃないかって、悩んでるんです」

年若い友だちは、言いました。そこから、もの書きにおける「才能」って、何だろうね、という話になったのです。

物語を構成する能力。文章力。取材力。発想力。読解力。人徳。体力。

いろいろ、二人で考えましたが、結論は、「最後まで書き上げる能力」でした。

ものを書くことって、苦しいのです。何もないところから、何かを力わぎで作りあげなければならぬことも苦し

いし、たえず書いているものに対してきついところを入れなければならないのも苦しいし、だいいち、机に向かつて一人辛気くさく文字を綴りつづけることが苦しい。そして、できあがりつつあるものが、最初から素晴らしいものならいいけれど、そんなことはまず、ありません。仮にできつつあるものに、手を入れて、手を入れて、壊して、またこねて、作り直して、というとても辛抱のいる作業が、いついかなる時も付随しているのです。

だから、最後まで書き上げることが、大事なことです。そこまで、飽きたり、放り出したりせず、ともかく形をつけること。そして、出来がだめ

だったとしても、がんばってなおして、なおして、なおして、なおしてゆくこと。

「一つ出来あがるたびに、ああ、自分って才能ないなあって、わたしも思うから、その同業の子のことは、他人ごとじゃないんです」

年若い友だちは、ため息をつきました。私も、続けてため息をつきました。

「自分の才のなさに耐えられることが、才能なのかもね」と言いながら。

場がしーんとしてしまったので、あわてて二人でお酒のおかわりを頼み、それから、仕事の話はもうやめにして、旅行の計画を立てはじめました。そうです。年若い友だちとは、旅行

# みんな

## CONTENTS

### Vol. 53

#### 2015

◎日本民営鉄道協会とは？

昭和42年に社団法人として設立、平成24年4月1日付で一般社団法人に移行、72社の民営鉄道会社で組織されています。  
輸送力の増強と安全輸送の確保を促進し、鉄道事業の健全な発達を図り、もって国民経済の発展に寄与することを目的とした活動を行っています。  
なお、JR各社や公営地下鉄などは加入していません。

12

## I 集客と連携

- 京福電気鉄道株式会社 事業推進部 部長 鈴木浩幸
- 京福電気鉄道株式会社 事業推進部 (営業・沿線担当) 部長 鈴木理夫

08

## TOP INTERVIEW 観光需要と地元利用拡大で 持続可能な鉄道へ

- 京福電気鉄道株式会社 取締役社長 西田 寛

REPORT

## 次世代に鉄路をつなぐ、 嵐電の課題と取り組み

04

## 基調報告④ 京都の公共交通と「歩くまち・京都」政策

- 同志社大学 商学部商学科 教授 青木真美

02

## 四つの季節の鉄道エッセイ 春 大井川本線

- 作家 川上弘美

の計画を立てるために会ったのです。  
私も彼女も、ほんの少しだけ乗りテッ  
なのです。「日帰り・始発から終点ま  
で乗る旅」に、年一回ほど行く仲で  
す。関東周辺はけっこう制覇したか  
ら、今度は中部地方かな、久しぶりに  
大井川鐵道に乗ろうか、と話題はう  
つつてゆき、その夜は少し酔っ払いま  
した。  
次の月、私たちは大井川鐵道の、金  
谷・千頭間を、ゆっくり往復してきま  
した。あえてSL列車には乗らず、ま

た、井川線にも乗らず、ストイック  
(?)に大井川本線だけに乗ってきた  
のでした。

「よくばって何かを盛りこみすぎて  
も、出来あがりを見失うことがある  
ますからね」

と、あの夜若い友だちが言ったこ  
とが、影響していたのかもしれない  
もん。せっかく千頭まで行ったのに、  
もったいなかったかな。次は、大盛  
り・SL列車井川線つきに、挑戦して  
みなければ、ですね！

## かわかみひろみ

作家。東京都生まれ。お茶の水女子大学理学部生物学科卒。  
1994年「神様」で第1回バスカル短編文学新人賞を受  
賞。96年「蛇を踏む」で芥川賞、2001年「センセイの  
靴」で谷崎潤一郎賞、07年「真鶴」で芸術選奨文部科学大  
臣賞を受賞。著書に「神様」「古道具中野商店」「風花」「ど  
こから行っても遠い町」「七夜物語」「猫を拾いに」など。最  
新刊に「水声」がある。

30

## 連載③ 大正・昭和の鳥瞰図絵師 吉田初三郎の世界

- 京都大学東京非常勤講師 藤本一美

28

## 連載④ 地方民鉄紀行 湘南モノレール株式会社

- 首都大学東京非常勤講師 藤本一美

26

## 「私とみんてつ」小学生新聞コンクール表彰式を開催

- 日本民営鉄道協会
- 名古屋鉄道・明治村
- 開村50周年記念式典開催とSL9号の運行再開

23

## III 環境への取り組み

- ヤマト運輸株式会社 京都主管支店 主管支店長 関根勝利

20

## II 結節点の強化

- 京福電気鉄道株式会社 鉄道部 部長 三宅章夫
- 京都市都市計画局 歩くまち京都推進室  
公共交通利便性向上担当課長 大路健志
- 京都市都市計画局 歩くまち京都推進室  
計画推進課長 中島良彰

## INTERVIEW COLUMN

- GLAMOROUS co.,ltd. 代表/デザイナー 森田恭通
- 妖怪芸術団体 百妖箱代表 河野隼也
- 江ノ島電鉄株式会社 相談役 深谷研二

## 1. 京都における公共交通の状況

今回の特集である嵐電は、京都市の西側の嵐山地区と京都中心部を結ぶ路面電車である。紅葉シーズンには、嵐山駅にも入場制限がかかるほどの賑わいを見せるが、日常的にも通勤・通学手段として活躍している。本稿では嵐電を含む京都の公共交通の実情を紹介し、併せて京都市の「歩くまち・京都」政策による公共交通の活性化の方向性について言及する。

京都市は、平成25年には日本人観光客数が年間516.2万人、外国人宿泊数が11.3万人となり、歴代最高を記録している。また「トラベル+レジャー誌」の世界人気都市ランキングでも26年に第1位に輝いており、人気がある国際観光都市として今後とも大いに発展しようとしている。京都市の観光関連収入は、25年は約700.0億円であり、同市の一般会計（約750.0億円）とほぼ同じ規模となっている。

公共交通事情をみると、京都は三方を山に囲まれた盆地であり、市の総面積は827.9km<sup>2</sup>で大阪市や神戸市よりも大きな範囲となっているが、可住面積は219.9km<sup>2</sup>である。そのため、人口密度は1km<sup>2</sup>当

り979.2人で、東京23区、大阪市、川崎市、横浜市に次ぐ多さであり、中心部に人口が密集したコンパクトな市街が形成されている一方、その周辺に山間部が広がる構造となっている。

この特性は、鉄軌道の状況にも反映されており、表1のように、単位面積当たりの鉄軌道の営業キロは、実面積当たりでは、3大都市圏の都市の中では最下位であるが、可住面積当たりでは東京、大阪に次いで第3位となる。また駅数も見劣りしない状況である（7ページ掲載の図5参照）。

このように京都市は鉄軌道のネットワークがある程度充実しているのだが、利用の度合いはそれほど大きくない。パースントリップ調査の代表交通手段について、京阪神を比較してみると、鉄道の割合が大阪は36%、神戸は26%であるのに対して京都は19%である（平成22年度第5回調査）。

■ バリアフリー移動等円滑化基本構想  
ハードがある程度整備されているのに対して、利用状況が芳しくない理由は、利便性を実感できないところにある。多くの鉄道事業者が存在して

表1 鉄軌道の充実度比較

|       | 鉄道営業キロ (km) |         |          | 駅数<br>人口百万人当たり | DID<br>人口密度 (人) |
|-------|-------------|---------|----------|----------------|-----------------|
|       | 面積当たり       | 可住面積当たり | 人口百万人当たり |                |                 |
| 東京23区 | 1.1235      | 1.1235  | 83.7     | 71             | 14,389          |
| 横浜市   | 0.5739      | 0.6314  | 70.4     | 42             | 10,292          |
| 川崎市   | 0.5466      | 0.5787  | 59.3     | 38             | 10,650          |
| 名古屋市  | 0.6433      | 0.6681  | 97.5     | 72             | 7,989           |
| 京都市   | 0.1800      | 0.6879  | 107.2    | 92             | 9,792           |
| 大阪市   | 1.3237      | 1.3237  | 117.1    | 94             | 12,012          |
| 神戸市   | 0.3369      | 0.5873  | 123.8    | 85             | 9,468           |

出典：平成21年度版 都市交通年報、平成17年度国勢調査

# 鉄道の未来学

基調報告 41

平成22年1月に策定された「歩くまち・京都」総合交通戦略。現在、京都では「歩くまち・京都」実現のため、既に運営されている鉄道やバスなどの公共交通を、より快適に、より便利に利用できるものにするために、さまざまな施策を推進している。

## 京都の公共交通と「歩くまち・京都」政策

同志社大学商学部商学科 教授

青木真美

Mami AOKI

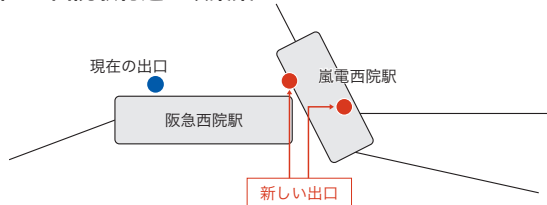
早稲田大学政治経済学部経済学科卒業。財団法人運輸調査局にて運輸政策等についての調査研究を行う。埼玉大、法政大、東洋大、大東文化大などで交通経済学の非常勤講師を勤める。2003年より現職。専門分野は交通論。日本交通学会、交通権学会、鉄道史学会に所属。交通政策に関する行政関連の委員など。



図1 嵐電嵐山駅周辺



図2 西院駅付近の改築案



いるため、乗り換えの利便性の悪さ（ハード面）と乗り換えによる運賃の割高感（ソフト面）がその原因である。

ハード面については、バリアフリー対策として旅客施設やその周辺道路などを対象とした全体構想を京都市が平成14年10月に策定し、「重点整備地区」ごとに「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定、現在18の地区についての整備計画が完了あるいは策定中である<sup>注1</sup>。

しかし複数の鉄道駅がある地域で、段差や車いすの通行を配慮した通路などが整備されても、依然として距離などの面で乗り換えが不便であるところも多い。

例えば、京都駅での京都市営地下鉄烏丸線京都駅と近鉄京都駅（約450mと段差）、阪急河原町駅と京阪祇園四条駅（約300mと段差）、京阪三条駅と地下

鉄三条京阪駅（約100m）、JR西日本二条駅と地下鉄二条駅（約100mと段差）などである。

嵐山についてもJRの嵯峨嵐山駅、嵐電嵐山駅、阪急嵐山駅があるが、それぞれ約500～700m程度離れており、バリアフリー政策においても同一の整備対象地区とは見なされていない（図1）。

そうした中でも、現在交通バリアフリー計画中の西院地区<sup>さいいん</sup>については、阪急と嵐電の接続を大幅に改善する施策が計画されている（図2）。現在、阪急西院駅の改札口と嵐電の西院駅<sup>さいい</sup>は約250m離れているが、阪急の地下ホームは、嵐電西院駅付近まで伸びている。そのホームの端に出口を設け、嵐電のホームにすぐ出られるようにするのである。また、嵐電の西院駅の上りと下りの乗り場が、



平成20年3月に開業した嵐電天神川駅。京都市営地下鉄東西線の太秦天神川駅と結節する



現在は通りの同じ側にあるものを、通りを挟んだ位置にする。

ハード面での改善は財源の範囲内ではあるが、徐々に進められる方向にあり、問題はソフト面である。ダイヤについては、

JR桂川駅でのバス4事業者の時刻表の調整事例や、京阪中書島駅における鉄道とバスの乗り継ぎダイヤの改善のケーススタディなどが行われている。また、

鉄道同士の乗り継ぎでは、地下鉄烏丸御池駅における烏丸線と東西線の調整や太秦天神川駅における地下鉄と風電の接続改善の事例がある。

## ■人気が高い京都市営バス1日券

運賃面では、地下鉄と市バスの乗り継ぎ割引（連絡券・磁気カード利用時、60円引き）や期間を区切った京都フリーパスなどがある。バスの1日乗り放題の500円券、地下鉄の1日乗り放題の600円券、地下鉄とバス乗り放題の京都観光1日（2日）乗車券は1200円（2日2000円）、そのほかに地下鉄と各鉄道事業者の個別のチケット（地下鉄と嵐電の1日券1000円など）などがあるが、細分化されて分かりにくいものとなっている。また、定期でも鉄軌道かバスか、モードごとに制度が異なり、京都市全域をスムーズに移動するという趣旨にそぐわないものが多い。

これらの中では、京都市営バスの1日

図3 紅葉シーズン／京都駅前のバスターミナル



500円券の人气が高く、繁忙期のJR京都駅の駅前のバスターミナルでは、1日券を購入するための行列とバス待ちの行列でごった返しているのが現状である（図3）。

例えば、毎年実施されている京都市観光総合調査でも外国人の6割強、日本人でも35%が訪れている人気ナンバーワンの清水寺方面へは、バス以外にもJR奈良線東福寺駅で京阪乗り換え清水五条駅というルートがあるが、駅から徒歩20分かかるため（また街並みもあり観光にふさわしいとはいえないため）、京都駅から直近のバス停（五条坂）まで、乗り換えなしで行けるバスを利用する人が圧倒的に多い。バスの通常の所要時間は15分とされているが、それ以上に時間がかかる可能性が大きく、バス待ちとバス内の混雑、道路渋滞で清水寺にたどり着くまでにぐったりしてしまうというケースが多く見られ、京都市の行っている

観光満足度調査でも毎年、「残念だった点」のトップが「電車・バスなどの公共交通機関」（13・2%）であり、第4位に交通状況（6・5%）が挙げられ、路線や乗り場のわかりにくさや、道路渋滞による時間の遅れなどが指摘されている。

これらの問題は、観光客ばかりではなく、一般市民の日常生活にも大きく影響を与えており、観光シーズンの土日の道路混雑や渋滞、公共交通の遅れや混雑が、市民にとってもスムーズな移動を阻害する大きな問題となっている。

## 2. 「歩くまち・京都」政策と今後の展望

現在、京都市では、平成22年1月に策定した「歩くまち・京都」総合交通戦略に基づき、「公共交通」「まちづくり」「ライフスタイル」を三本柱に政策を推進している。これは、平成19年までの榎本市政下の京都市都市計画マスタープランにおける「歩いて暮らせるまちづくり」を、20年2月に後任となった門川市長下で見直しの上、踏襲したものである。

「公共交通」では既存の公共交通の利便性の向上や連携、情報提供の改善、バスの走行環境の改善、「まちづくり」では歩行空間の充実、自動車交通の効率化と適正化、未来の

公共交通の充実、「ライフスタイル」では「歩くまち・京都憲章」（平成22年1月制定）の普及、モビリティマネジメントによる交通行動の変化（自動車以外の交通の分担率目標8割）が挙げられている。

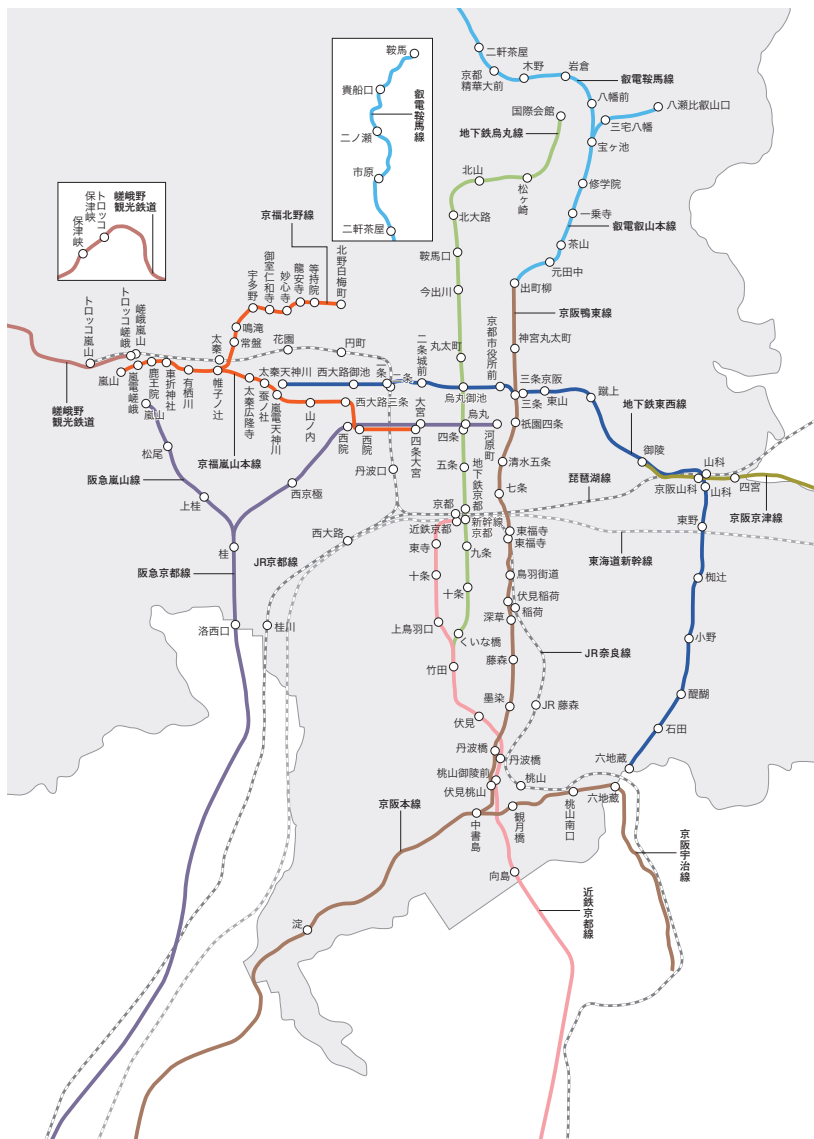
平成26年末までには、桂駅を中心とする洛西地区のバス利便性向上、京都フリーパスの創設、通年のパークアンドライド駐車場の提供などが実施されている。現在は、京都駅南口駅前広場整備、四条通歩道拡幅などが大きなプロジェクトとして工事が開始されている。京都駅南口駅前広場では、タクシ、路線バス、観光バス、送迎車、自転車などの駐車スペースの見直しと再配分、歩行空間の確保などが行われ、大幅なりニュー

図4 四条通における歩道拡幅実験  
（平成19年10月13日（著者撮影））





図5 京都市内の鉄軌道路線図



アルとなる。平成26年11月に着工され、28年末に完成予定である。

■進む四条通の歩道拡幅事業

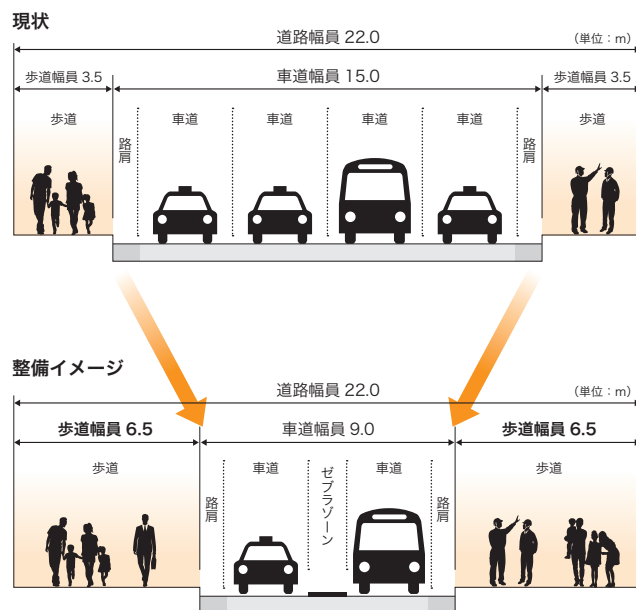
四条通の歩道拡幅は、平成19年10月12日（図4）として社会実験を行った後、検討を重ねて実施されるもので、車道の片側2車線を1車線にしてバス停も集約し、拡幅した歩道のスペースでバス待ちの客を滞留させ、歩行空間の確保を図るものである（図6）。

この背景には、烏丸通から河原町通の歩道の通行量が平日・休日とも非常に多く、1㎡当たり0・43人（東京0・39、大阪0・25）で日本一の密度と言ってもよいくらいで歩行もままならない状態にあることや、四条通の車道の通行状況を見ると、中央側の1車線では12時間で約4500台通行しているのに対して、歩道側の1車線は約10000台にすぎず、駐停車やバスの乗降などでかなり流れが滞っていることなどがある。また商業活動の面からは、京都駅や大阪駅付近の商

業施設の活性化により、従来の街なかである四条通付近への来街者数が停滞しているため、まちの賑わいや活気を再構築する必要があるとの認識も高まっていた。

平成16年1月、2月にも地元主導で交通社会実験（日曜日にバス停周辺の駐停車自粛の

図6 四条通における歩道拡幅



呼び掛け、荷捌き車両の乗り入れ（自粛）を行ったところ、日曜日の夕方、通常であれば1km通過するのに30分かかっていたものが、20分に短縮したことで、客待ちのタクシーや自家用車が3割減といった効果が出て、商店街側から市に積極的に働きかけるようになったという。

純粋な観光地で自家用車の乗り入れの規制や、歩行空間の拡充といった政策は日本国内でも多く見られるが、京都の中心で商業・業務の中枢をなすこの地区で、こうした歩道の拡幅に着手できたのは画期的なことであるといえよう。

「歩くまち・京都」の政策は、公共交通を日常的な市民の移動手段として活用し、スムーズな移動を実現して市民生活の円滑な運営と定住人口の確保を図るものである。その一方で年間5000万人を超える観光客がさらに増加し、移動手段の確保が追いつかないという緊急事態を招かないためにも、さらなる公共交通手段の拡充と利便性の向上、低廉な運賃の工夫などが必要になってくるだろう。



## TOP INTERVIEW

### 特集：大都市近郊における中小鉄道の活性化施策

〔京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み〕

# 観光需要と地元利用拡大で 持続可能な鉄道へ

日本で初めて路面電車が誕生した京都には、現在でも部分的に併用軌道を使用する京福電気鉄道の嵐山線（嵐山本線・北野線）が存在する。「嵐電」の名で親しまれる二つの路線は、市中心部と京都を代表する観光地・嵯峨嵐山を結び、沿線には世界文化遺産をはじめ数多くの名所旧蹟が点在する。その需要の約7割は観光利用が占めているが、京福電鉄では、観光都市・京都の観光需要に対応するとともに、地域と一体となった取り組みで、地元利用の拡大に取り組んでいる。地域とともに「持続可能な鉄道」を目指す——京福電気鉄道株式会社の西田寛取締役社長にお話を伺った。

Hiroshi NISHIDA

西田 寛

京福電気鉄道株式会社 取締役社長

文●茶木 環／撮影●織本知之



## 特集：大都市近郊における中小鉄道の活性化施策

〔京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み〕

### 開業105年の歴史ある路線

——開業から105年、これまでの歩みをお聞かせいただけますか。

**西田** 当社の前身は明治21年に設立された京都電燈株式会社で、全国では4番目に営業を開始した電力会社です。日本初の営業用水力発電である琵琶湖疏水の蹴上発電所から電力供給を受け、関西や北陸方面への配電事業を行うとともに、京都と福井で鉄軌道事業を手掛けていました。その後、戦時統制により昭和17年に電気事業は関西電力と北陸電力に、鉄軌道事業はこの年に設立された京福電気鉄道が継承しました。

京都電燈の鉄軌道部門では、大正3年に開通した福井の越前本線が最も古い路線ですが、大正7年に、明治43年開業の嵐山電車軌道を合併しており、これが現在の嵐山本線となっています。

京福電鉄となった以降も、京都と福井の鉄道路線を合併し、多数の路線を有していました。昭和61年に叡山線を叡山電鉄に譲渡し、平成15年に2度の事故で運行停止命令を受けた福井での鉄道事業を廃止（一部施設をえちぜん鉄道に譲渡）するなどして、現在、鉄軌道事業としては、嵐山線と叡山ケーブルカー、叡山ロープウェイの営業を行っています。

嵐山線は、四条大宮―嵐山間を結ぶ嵐山本線と、大正15年に開業した北野白梅町―帷子ノ辻間の北野線の2系統から成り、総営業キロ約11km、21の駅を有しています。市中心部と嵯峨嵐山という京都有数の名所を結ぶ嵐山線の沿線には、

天龍寺、仁和寺、龍安寺、金閣寺の四つの世界文化遺産をはじめ数多くの名刹があり、大勢のお客さまにご利用いただいています。

また、当社では、嵐山電車軌道の開業から周年を数えており、平成22年に100周年を迎えました。

### 京都と福井で多様な事業を展開

——京都と福井を2大拠点とされていますが、現在、福井ではどのような事業を展開されているのですか。

**西田** 当社は京都と福井を両輪として事業を展開しており、京福グループ11社のうち8社が福井で営業しています。交通事業ではバスやタクシー、賃貸ビルやマンションを管理する不動産事業、また越前松島水族館や三国観光ホテルなどレジャー・サービス事業を運営しています。

今年3月に、いよいよ北陸新幹線が金沢まで開業しました。福井地域も活気づいており、関東方面からのお客さまに金沢から福井にも足を運んでいただけるよう、グループの交通事業や観光事業を有効に活用していきたいと考えています。新幹線の福井延伸も見据えて、観光産業推進の戦略を練っているところです。

また、平成28年春にはJR福井駅西口広場が完成し、路線バスのターミナルが整備されます。既に東口側では東京、名古屋、京都・大阪などと結ぶ高速バスの運行や、観光バスやタクシー事業を展開していますが、鉄道との結節で利便性が

大きく向上しますので、京福バスを中心に、地域の方々により利用しやすい公共交通を提供すべく準備を進めています。

さらに、連続立体交差事業で、えちぜん鉄道が平成30年に高架化される予定もあります。所有資産を基に新たな事業を展開できるのではないかと期待しています。

### 観光と地元利用拡大の促進策

——京都では、嵐山線のさまざまな強化策を進めて来られました。その取り組みについてお聞かせください。

**西田** 平成12年と13年の越前本線の事故以降、社全体が停滞していたのですが、開業100周年を見据え、嵐山線を守ろう、嵐山線を元気にしよう、社員一丸となって嵐山線強化の取り組みを開始しました。

まず平成14年に、区間運賃制から全線大人2000円の均一運賃に改定しました。均一運賃導入のメリットは、お客さまにとって分かりやすく、利便性が高いことです。嵐山駅から嵐山本線で帷子ノ辻駅に向かい、北野線に乗り換えて北野白梅町駅まで行き、金閣寺などに向かうルートがあります。われわれは「黄金ルート」と呼んでいるのですが、均一運賃の導入が功を奏して、このルートをたどるお客さまが非常に増えました。乗り換えても2000円で行けることをご説明すると、お客さまに「なぜ、こんなに安いのか」と驚かれましたね。

平成23年には交通ICカードシステム

を導入しましたが、これも均一運賃の成果で設備投資がローコストで済みました。25年にはICカードの全国相互利用サービスも開始し、現在のICカード利用率は多い時で40%に上っています。

——平成14年には「嵐山駅はんなり・ほっこりスクエア」も開業されました。

**西田** ええ。駅前広場を整備し、多数の商業施設が入居する駅ビル施設「嵐山駅はんなり・ほっこりスクエア」をオープンしました。

また、平成18年には「ブラッシュアッププロジェクト」として、嵐山線の呼称を「嵐電」に統一しました。京都の皆さまが親しみを込めて呼んでくださっていた呼び名です。まあ、京都以外の方には「あらしでん」と読まれてしまうこともあるのですが（笑）。同時に、当時の全20駅のうち7駅の駅名を変更しました。



嵐電天神川駅に停車する京紫色の嵐電



多くの観光客で賑わう嵐山駅。平成 25 年 7 月リニューアルオープンした

電と市営地下鉄との結節は、地元の通勤通学客にとっても、観光客にとっても利便性が高く、人の流れが大きく変わりました。

——最も新しい話題としては平成 25 年、嵐山駅をリニューアルされました。

西田 実は、当社はそれまで、株主さまに対して残念ながら無配を続けていましたが、こうしたさまざまな強化策によって、平成 23 年に 31 年ぶりの復配に転じたのです。これにより大型投資も可能となり、開業から 11 年が経過した「嵐山駅はんなり・ほっこりスクエア」を大きく 2 段階に分けて改装し、平成 25 年 7 月に完成しました。

最寄り駅であることが分かるように、「太秦広隆寺」や「御室仁和寺」「龍安寺」など、お寺や神社の名前を組み込んでいます。

——新駅ができたことも大きな転機になったのではないのでしょうか。

西田 京都市営地下鉄東西線が「太秦天神川駅」まで延伸したのに伴い、当社も 52 年ぶりに新駅「嵐電天神川駅」を開業しました。ここでの乗り換えにより、京都中心部へのアクセスが格段に向上しました。また、この結節点の誕生で、京阪電鉄の京津線を介して、嵐山から琵琶湖までの東西軸が完成しました。観光シーズンのピークには道路が渋滞し、車では 2 時間以上かかる距離が、このルートを使えば半分以下の時間で移動できる。嵐

目玉は、京友禅をアクリル製の LED ポールに収めた「キモノフォレスト」で、600 本のポールが駅構内や線路脇に立ち並ぶ様は壮観です。夜、ライトアップされて幻想的な光の森が浮かび上がると、外国人観光客の方からは口々に「ビューティフル!」と歓声が上がります。リニューアルは当社にとって大きな投資でしたが、そうしたお客さまの姿を拝見するたびに、本当に手掛けてよかったと思います。

——観光地・嵐山の中でも、駅自体が一つの名所になりましたね。

西田 他社線に乗られて嵐山にお越しになった方も、当社の嵐山駅を見ようと足を運んでくださっていますし、当社の駅が嵐山地区の中心部に位置しているありがたさを実感しています。乗降客数も対

前年比で 3% ほど増加しました。

さまざまな取り組みによって、少しずつではありますが、嵐電のブランド力が向上し、皆さまに定着してきたのではないかと考えています。

——インバウンドについては、どのような考えをお持ちですか。

西田 嵐山界隈のインバウンドは増えていますが、京都の東側の東山地区と比較すると、まだまだだと思っています。嵐山には外国人観光客の皆さんにまだ知られていないたくさんの魅力がある。そのためには世界レベルでの情報発信が必要だと考えています。

嵐山駅には、観光インフォメーションを設置して、英語で対応できるコンシェルジュを常駐させていますが、こうした外国のお客さまへのきめ細かな対応についても充実させていく方針です。

——取材の折、西田社長が車内で外国のお客さまにお声掛けしている姿をお見かけしました。自ら先頭に立って、対応していらっしゃるのですね。

西田 ええ、実行しています。いかに気持ちよくご利用していただくかを考えると、お客さまにお声掛けするのは大切なことなんです。「京都へ来てよかった」と思っていただけのように、社員一人ひとりが率先垂範する意識を持つ。嵐電のブランド力を上げるためには、個々の社員のお客さまへの対応が大変重要だと考えています。

——嵐電ブランドの発信ということでは、江ノ島電鉄と日本初の鉄道路線同士の姉妹提携を締結されています。

西田 平成 22 年に嵐電が 100 周年、江ノ電も全線開通 100 周年という節目の年を迎えるにあたり、その前年の 21 年 10 月に、嵐山駅と江ノ電の鎌倉駅で姉妹提携の調印を行いました。全国ブランドの江ノ電にはまだまだ追いつけないのですが、嵐電と江ノ電は共通点が多く、お互いの成長のために一緒にやっというところ、さまざまな形で交流しています。

嵐電では江ノ電カラーの車両「江ノ電号」が、江ノ電では京紫色の「嵐電号」が走行していますが、さすがに江ノ電号は人気で、お客さまの反響も大きいですね。



600 本の「キモノフォレスト」が古都・京都の雅を醸し出している



## 特集：大都市近郊における中小鉄道の活性化施策

〔京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み〕

### 次なる経営戦略は「沿線深耕」

——観光推進に注力される一方で、地元での利用拡大に向けた取り組みも展開されています。

西田 輸送人員の7割は観光需要ですが、地元の路線として、沿線の方々にかにご利用いただくか、いかに愛着を持っていただけるかが一番大事なことで考えています。

毎年ご好評をいただいている「妖怪電車」は嵐電の夏の風物詩となりましたし、「こころの時代」と題した無料の講演会、こちらは各界の著名人をお招きして沿線社寺をお借りして開催しています。駅の緑化活動もそうですが、地元のお力添えをいただき、かつ地元の方々に参加して楽しんでいただけるような取り組みを行っていきたくと考えています。

開業100周年には、記念事業の一環として、将来の利用者である子どもたちに電車に乗る習慣を身に付けてもらおうと、土日祝日には小児運賃を無料にする



写真上は嵐電の起点駅・四条大宮駅の改札風景。終点の嵐山駅まで22分で結ぶ。写真下は北野線の起点、北野白梅町駅

「小児運賃無料化実証実験」を1年半行いました。右京区制80年記念事業の一環

として平成23年に運行を開始したパトカー型のラッピング電車「パトトレイン」も継続して走らせ、子どもたちに安全・安心なまちづくりを呼び掛け、交通安全教室なども開催しています。

ありがたいことに、定期利用のお客さまも徐々に増えています。しかし、その一方で、沿線は高齢化が進んでいます。ほとんどの駅はバリアフリー化を実施していますが、未完了の駅をどうするか。また、高齢者の方々にICカードを浸透させるにはどうしたらいいのか。まだ多くの課題に取り組んでいかなければなりません。

嵐電はやはり地元あつての路線です。今後は、当社のこうした思いが地域に浸透し、地元の皆さまの嵐電への愛着をさらに強いものにしていただけるように、努力を重ねていきたいと思います。

——嵐山地区の環境に対する取り組みとして、電車を活用した宅配便の輸送も

行っていきたいと思います。

西田 ええ。ヤマト運輸と連携した取り組みで、路面電車とリヤカー付き電動自転車を使って配達と集荷を行うことで、集配の車両台数を減らし、嵐山地区周辺のCO<sub>2</sub>削減に貢献しようというものです。大企業のヤマト運輸とタッグを組んで環境活動を推進できるのは非常に光栄なことであると考えています。この取り組みは数々の賞をいただき、昨年12月には国土交通省「交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」を受賞しました。

——次の節目に向けての戦略はどのようなのでしょうか。

西田 平成11年に、嵐電の地元応援団が組織されました。メンバーは行政や沿線寺社仏閣、商店街などのトップの方々と、現在は「嵐電サミット」という名称で、当社と嵐電沿線の活性化について話し合い、取り組んでいます。

開業100周年記念式典の席上で、「これからの嵐電が目指すもの」として、次の100年に向けた構

想を発表させていただきました。その中の一つに「地域を愛し、ともに育ち、守ることを肝に銘ずる」があります。

地元と一体となって嵐電沿線の活性化に取り組み、現在はようやく芽が出てきたかなという段階ですが、今後はそれを成長させて、地域の発展と活性化、そして嵐電の成

長につなげていきたいと思っています。

そして、嵐電を次のステージに進化させていく新たな営業戦略として、当社では「沿線深耕」を打ち出しました。沿線の皆さまや関係先と緊密に連携し、沿線の魅力と活力にあふれた地域にすることが、嵐電のブランド価値向上や増収につながります。その具体的なアクションを起こすため、昨年7月、社内に「沿線深耕委員会」を立ち上げました。

沿線には「生まれたときから嵐電を利用している」と言ってくださるお客さまが本場にたくさんいらっしゃいます。子どもたちは、嵐電を見て育っています。私は、嵐電の歴史を途絶えさせないことが、地元に対する一番の貢献であり、責任であると思っています。

京都は路面電車が似合う街です。京都に残る唯一の路面電車である嵐電を日本全国へ、世界へ、発信できればと考えています。



## 特集…大都市近郊における 中小鉄道の活性化施策

〔京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み〕

# 次世代に鉄路をつなぐ、 嵐電の課題と取り組み

持続可能な鉄道とは何か。

輸送人員減少が続く中、全国の中小鉄道事業者は、次世代へと鉄路をつなぐ努力を続けている。

国際観光都市・京都を走る嵐電は、利用促進とアクセス向上、環境貢献を目指して事業を展開している。いずれも中小鉄道事業者が共通して取り組むべき課題だ。嵐電が系統立てて展開するさまざまな取り組みを紹介する。

## I 集客と連携

安定した輸送人員の確保は、観光需要のさらなる取り込みと地域の足としての嵐電利用拡大、この二つを同時に満たしていく必要がある。嵐電では地元と一体となって沿線活性化に取り組み、観光と地元利用、双方の拡大を目指している。

文●茶木 環／撮影●織本知之  
写真提供●京福電気鉄道株式会社



誰もが自由に  
滞在・回遊できる「駅」

平成25年7月13日、2段階に分けて第2期リニューアルを実施した嵐山駅がグランドオープンを迎えた。

嵐山駅は、平成14年に第1期リニューアルを実施し、

駅ビル商業施設の「嵐山駅はんなり・ほっこりスクエア」を開業している。第1期から11年を経過して実施した今回のリニューアルでは、駅構内と周辺エリアの一体化をコンセプトに、街と駅を仕切っていた改札口を撤去し、嵐電の乗客ではなくても、誰でも自由に駅構内を往来、滞在できる回遊性を重視したつくりとなっている。改札の設置で中と外をしつかり区切る通常の駅とは、真逆の発想だ。

「電車の乗降客もショッピングを楽しむ人も周辺にお住まいの方たちも、どんなでも自由に行き来できる小さなまちのような駅をつくりたかった。その物語性で駅自体が思い出として心に残る、そんな『電停のある小さなまち』を目指した」と事業推進部の鈴木浩幸部長は説明する。

駅構内には、店舗のほか小径や池も設置されている。中でも「キモノフォレスト」と呼ばれる京友禅をLEDで透過させた600本のボールの「光の森」は圧巻だ。昼間は伝統の色柄が構内を鮮やかに彩り、夜になると華やかで幻想的な光が駅全体を浮かび上がらせる。

「日没以降の誘客は、嵐山駅の第1期



京福電気鉄道株式会社  
事業推進部 部長

鈴木浩幸  
Hiroyuki SUZUKI

リニューアルからの命題だった。デザイナーの森田恭通氏が第1期に続いて第2期のリニューアルデザインを手掛けてくれたことで、われわれが長い間思い描いていた『嵐山駅』がようやく完成した。嵐山観光活性化における嵐電の役割は、これからますます大きく、責任あるものになっていく」と鈴木（浩）部長は語る。それでは、この嵐山駅が誕生するまでの嵐電の取り組みを振り返ってみよう。

### 沿線住民による嵐電応援団の誕生

持続可能な鉄道を目指す嵐電のさまざまな取り組みは、平成12年の開業90周年が視野に入った頃に始まった。従来のような花電車の運行、記念乗車券の発売といった内容ではなく、90周年には、何かに地元で還元できる事業を実施したいと考えていた。しかしその頃、嵐電の経営は、厳しい環境の下に置かれていた。

「平成9年にJR京都駅に大規模な商業施設が登場し、京都市営地下鉄東西線の延伸やJR嵯峨野線の整備などで交通アクセスが改善されると、京都市内各所で観光客の滞在時間が短くなるという現



## 特集：大都市近郊における中小鉄道の活性化施策

〔京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み〕



象が起こった。観光名所を効率よく回り、買い物は全部ＪＲ京都駅で済ませる。嵐山の観光も数時間程度になったと言われている。嵐電の日常利用客もＪＲと地下鉄の乗り継ぎルートへの分散が急増して大きく減少し、苦戦が強いられ、「いた」と鈴木（浩）部長は振り返る。

そこで立ち上がったのが、嵐電沿線の商店街や地元の人々だ。「子どもの頃から乗り続けている嵐電が、自分たちが何とかしないと廃線になってしまうかもしれない」と危機感を募らせ、「嵐電90周年イベントを考える会」を自発的に結成した。このいわば勝手連的な応援団による後押しを受けながら、嵐電は開業90周年を迎えることになる。

応援団に鼓舞された社員が「自分たちも何かをしなくては」と掘り起こした沿線の観光資源が、北野線・鳴滝・高雄口（現・宇多野）駅間の桜並木をライトアップする「桜のトンネル」だ。試験点灯は90周年のちょうど1年前。最初は手探り状態で、夜桜を美しく照らしていたのは、実は夜間工事用の投光器だったというエピソードもある。

「地域との連携や夜の観光活性化という嵐電の命題がはつきりしてきたのは、この頃から」と鈴木（浩）部長は言う。

一方、90周年を無事終えたこの年と翌13年、京福電鉄のもう一つの拠点、福井では越前本線で事故が起こり、運行停止命令を受けた福井本社は鉄道事業の廃止を決定した。京都でも、グループ内の不採算事業の整理が進められ、嵐電と嵐山観光の活性化に注力する動きが加速していった。

### 夜の嵐山観光を定着させた嵐山駅

「嵐山は世界的な観光地だが、夏と冬、夜に弱い。夏の暑さと冬の寒さは人間の力ではどうしようもないが、夜は知恵と仕掛けで何とかするのではないかな。嵐山駅を夜の観光の起爆剤にできないか、というのが嵐山駅第1期のリニューアル・コンセプトだった」と鈴木（浩）部長は語る。

嵐電は、照明デザインに独特の世界観を持つ森田恭通氏にデザインを依頼。そして平成14年10月、駅前広場と駅ビルを整備・改装した商業施設「嵐山駅はんなり・ほっこりスクエア」が開業した。夜間は建物全体をライトアップして、嵐山の新たな魅力として「夜のシーン」を演出する。出店するテナントには、年中無休で夜8時までの営業を要請した。

嵐山駅周辺の夜の観光資源の創出にも力を注いだ。平成16年には嵐電と地元住民の働き掛けで、天龍寺の塔頭寺院である宝厳院で紅葉のライトアップが開始され、翌17年からはすでに東山地域で開催されていた「京都花灯路」が嵯峨嵐山地域においても実施されるようになった。

京都の冬の大イベントだが、嵐電は「京都嵐山花灯路」の協賛事業として、建物などに光の掛軸を投影する「D-I-K-L-I-V-E」を、初年度から毎年開催している。

嵐山地域で温泉掘削が成功するという幸運にも恵まれた。日帰りで訪れた観光客への嵐山温泉のPRを兼ね、平成16年に「駅の足湯」を開業。駅ホームに設置された全国的にも珍しい足湯として、嵐





1北野線・鳴滝～宇多野駅間の「桜のトンネル」2柔らかなで美しい光に浮かび上がる嵐山駅3書家・吉川壽一氏による揮毫4駅そのものが夜の観光資源となっている5駅構内に設置されている天龍寺にちなむ「龍の愛宕池」

山の新名所に育っていった。

一方同時期に、嵐電を支えてくれる沿線地域に還元したいという思いから開始した嵐山線各駅の美化活動は、より利用者目線で課題解決に取り組んでいく「嵐電ブラッシュアッププロジェクト」に進展。平成18年には嵐山線の呼称を「嵐電」に統一し、翌年には沿線7駅を、観光客が最寄り駅であることが分かるように、寺社名を組み込んだ名称に変更した。

「平成14年には森田恭通氏に素晴らしいデザインをいただいた。ただ、改札から内側が気になりつつも手掛けることができなかった。嵐電の業績も悪かったのだ、会社としてはここまですが限界だった。しかし、嵐電が生き残り、嵐電と地元との努力が嵐山観光の活性化につながれば、いつか駅の中もリニューアルできると希望を持っていた」と鈴木（浩）部長は語る。

その言葉通り、嵐山駅周辺の集客計画は順調に推移。平成22年に開業100周年を迎えた後、嵐山駅第2期リニューアル事業が決定した。第1期リニューアルでは未着手だったホームなど駅施設の改装とともに、店舗施設や駅の名所を新設する計画だ。

「第2期は、地域との連携から一歩進んで、『地域と一体化した駅』として形にしたいと考えた」と鈴木（浩）部長が言うように、11年越しのリニューアルで完成した嵐山駅は、嵐電の企業姿勢を表している。改札口がない駅は、嵐山の街並みに溶け込みながら、嵯峨嵐山のランドマークとして機能している。

## 嵐山地区活性化は嵐電を基盤に

平成11年に結成した嵐電の応援団「嵐電90周年イベントを考える会」は現在、「嵐電サミット」と名称を変え、さらに強力で嵐電をバックアップしている。

「行政、地元商店街、映画村などの観光事業者、寺社仏閣などが参加して、われわれ交通事業者とは異なる視点で、率直に、耳に痛いことを含め、活発に意見をおっしゃってくださる非常にありがたい存在」と鈴木（浩）部長は話す。

地域の活性化のためには、個々ではなく、「面」で人を呼ぶことが重要だ。個々の「点」をつなぎ、「面」をつくる役割を担う嵐電を活性化の基盤に、エリア全体で向上を目指す。先んじての誘客に成功した東山地区のように嵐山地区を盛り上げていこうというメンバーの士気は高い。

「開業90周年の記念イベントをやっているとき、応援団の皆さんから『10年後の100周年は嵐電がもっと良くなっているといいね』とお声掛けいただいた。沿線の方々の応援や関係者の後押し、それに嵐山温泉掘削の成功や、かつてはわれわれにマイナスに作用した地下鉄の延伸結節により交通ネットワークが拡充されたことなど、さまざまな外的要因もタイミングよく作用した。沿線地域や京都全体のさらなる活性化のため、嵐電も嵐山駅も日々進化しなければならない」と鈴木（浩）部長は語る。

沿線住民との一体化とは言っても、個々の価値観の相違や利害などもあり、本来は非常に難しい。しかし、嵐電の



# 京都らしさを

# 印象づける

# ドラマチックな駅へ

平成14年に行った第1期の駅ビル改修から11年が経過して、再び嵐山駅のリニューアルデザインを手掛けたGLAMOROUS co.,ltd.の森田恭通氏。  
毎日利用する地元の人々にとっても、観光に訪れる人にとっても、幸せを運び続ける「駅」であるように  
——嵐山駅のデザインに込めた思いを伺った。

## INTERVIEW COLUMN

GLAMOROUS co.,ltd.  
代表/デザイナー

# 森田恭通

Yasumichi MORITA

### 京都が持つ繊細さと大胆さを表現

嵐山駅リニューアルの話を、京福電鉄から最初にいただいた時に目指したのは「街のランドマークになるもの」をつくることでした。街のランドマークが誇れるものであれば、地元の人たちの精神的なボルテージも上がります。

僕のデザインの基準は、例えばホテルだったら、自分がどんなサービスを受けたいか。自分もエンドユーザーの一人であるという意識から、デザインを広げて考えていきます。形をつくるだけではなく、「誰がどれだけハッピーになるか」を掘り下げていくことがデザインであり、デメリットをメリットに変えていく、嵐山駅もそこからスタートしました。京福電鉄の方とも、中途半端なものではなく、トピックスになるような、それでいてタイムレスなものをつくらうと話し合いましたね。

第1期と第2期のリニューアルで、嵐山駅が完成しました。嵐山駅は、僕自身、蛍光灯の空間が苦手だったことに加えて、京都に京都らしい駅をデザインしたいと前から思っていたので、自分の得意な「光」をテーマに、他地域や外国から訪れた観光客に「京都」や「和」を感じてもらえる繊細さと大胆さを併せ持ったデザインで“ザ・キョウト”を表現しました。

一例を挙げると、嵐山と言えば、やはり竹林が有名です。通常では駅には使わないであろう青竹を使って、内外装に繊細な格子をデザインしました。通年で青竹の色を保つために、本物の青竹の表面を一度削ってからグリーンの色を刷り込み、さらにクリアを塗色する手間をかけています。また、多くのベンチを配置して、ただ通過するのではない、滞在を楽しむことができる駅を目指しました。

そして、光。僕はいつも空間をデザインする時、照明から考えていきます。光と影。美しい影をつくると、必ず美しい光ができる。本来、駅はドラマチックな場所で、そこを訪れる人、そこから出発する人、待ち合わせをしたり、時には別れの場所だったり、さまざまな物語が紡ぎ出される特別な空間です。機

能的な照明と演出的な照明をうまく融合させて、京都らしい特別な空間をつくる。嵐山駅は、その照明によっても京都らしさ、和のわびさびが出せたと思っています。

### 京福との信頼関係が実を結んだ

第2期リニューアルでは、京福電鉄の「嵐山駅の改札を撤去したい」という方針から、小径や公園をつくり、街の一角にホームがある、そんな滞在したくなる空間づくりを目指してデザインしました。そして夜の誘客をコンセプトに、京都らしい面白いものをつくらうと考えたのが「キモノフォレスト」で、京友禅の布地をアクリルで包んでポール状にし、中にLEDライトを入れています。伏見稲荷の鳥居もそうですが、京都独特の連続性の美しさを表現しました。昼も着物の美しいファブリックを楽しめますが、昼と夜ではガラリと印象が変わって、夜、嵐山駅に入舍する電車に乗っていると、徐々に光の森に近づいていき、まるでテーマパークのアトラクションのような楽しさがあります。

嵐山駅のデザインは、中国とイタリアのデザイン賞を、そのほかニューヨークでも賞を受賞しました。華やかで繊細で、かつ大胆な日本の美が評価されたと思っています。

11年がかりの2度にわたるプロジェクトでしたが、京福電鉄の方々に信頼していただいたおかげで、駅という通常の枠にとらわれずに、思い切ったデザインを実現することができました。特に安全面に関してさまざまな制約がある中、何度も前向きに検討していただき、感謝しています。また、京福電鉄の方々が嵐電とその沿線をとっても愛していractionすること、完成後にその駅がどう育っていくかを真剣に考えていractionことが伝わってきて、僕の大きな励みになりました。時代を超えて長く愛される駅、そして世界でほかに類を見ない駅を誕生させることができたと自負しています。嵐電に乗って、多くの方々にこの駅に来ていただきたいと思っています。





1 京都で今や「妖怪電車」を知らない人はいない 2 子どもたちに大人気の「パトトレイン」 3 「絵本読み聞かせ電車」の車内風景 4 嵐電が主催する「D-K LIVE」は光のイベントとして人気を集める 5 駅ホームに設置された嵐山温泉が楽しめる「駅の足湯」 6 嵐山花灯路でライトアップされた「竹林の小径」 7 嵐山花灯路では桂川に架かる渡月橋もライトアップされる

ケースでは、沿線の人々の嵐電への愛着や信頼感が大きく、エリア全体で活性化に向かうベクトルが揃っている。これは、地域と深く関わり、溶け込もうとする社員一人ひとりの日々の努力も大きいと言えるだろう。

嵐山駅リニユール後も、

全スタッフの接遇改善への取り組みや  
嵐山駅を10分間隔の毎時0分発ダイヤに  
改正するなど、嵐電ではさらなるブラッ  
シュアップに努めている。

## 嵐電の夏の風物詩・妖怪電車

地域と一体となつて歩む風電の企業姿勢は、さまざまな企画の下に運行するイベント電車にも表れている。その代表的な存在が「妖怪電車」だ。平成19年8月に開始したこの企画は大人気で、もはや嵐電の夏の風物詩と言っても過言ではない。

「この年に東映太秦映画村で『世界妖怪会議』という妖怪イベントが開催され

る予定があり、沿線の大將軍商店街では妖怪をテーマにまちおこしを進めていた。そこでわれわれも一緒に何かできないかと考え、協力を申し出て、生まれたのが妖怪電車だった。嵐電は、桜と紅葉の観光シーズンの合間の夏期は閑散期となり、乗客が減少する。夏の目玉となる企画をつくりたかった」と事業推進部営業・沿線担当の鈴木理夫部長は振り返る。

妖怪電車は「動くお化け屋敷」だ。車内はブラックライトの青白い光が灯り、



京福電気鉄道株式会社  
事業推進部(営業・沿線担当)部長

鈴木理夫  
Michio SUZUKI

妖怪の写真などが掲出されている。おどろおどろしいBGMが流れる中、妖怪となつて車内に乗り込んでくるのは、京都嵯峨芸術大学の妖怪芸術団体「百妖箱」のメンバーたち。若き芸術家たちの力作であるリアルな妖怪の姿を目の当たりにして、泣き叫ぶ子どももいるほどだ。ちなみに、各車両後部には係員が乗務し、暗い車内での乗客の安全を確保している。鉄道会社としては異色の企画だが、数々の地元メディアで紹介されると、インターネットで映像を見た大勢の人たちが押し寄せた。今では、専用乗車券購入に長蛇の列ができる大人気イベント電車に成長している。

運行は四条大宮・嵐山駅間で、定員は1便につき180人。1日4便の運行だったが、昨夏からは1日5便に増便。一般の乗客も妖怪の仮装をすれば運賃50円で乗車できるというユニークなサービスが、沿線住民の参加意識を盛り上げているという。ここ数年は妖怪に扮した写真をエンタリーしてもらう人気投票「妖怪総選挙」も定着。妖怪電車の楽しみ方がさらに広がっている。

「京都嵯峨芸術大学の河野隼也さんら」



## INTERVIEW COLUMN

# 嵐電は妖怪研究発表の貴重な舞台

妖怪芸術団体 百妖箱 代表／  
京都嵯峨芸術大学  
芸術学部デザイン学科 講師

河野隼也

Junya KOUNO



僕は子どもの頃から妖怪が大好きでした。大学でアートやデザインを学びながら妖怪を研究し、大学卒業後は大学院に進学して、京都には妖怪にまつわる逸話が多いことから、妖怪をテーマにした観光を確立する研究を始めました。ちょうどその頃、商店街の妖怪によるまちおこしに参加していたご縁で、嵐電の妖怪電車をお手伝いすることになったのです。

立ち上げ当初は、妖怪の絵を車内に飾ると伺って、せっかくならもっとパンチのある演出がいいと思い、僕や大学の学生たちが妖怪に扮して乗車するアイデアを提案しました。僕らスタッフだけではなく、一般の乗客も妖怪に仮装してきたら、運賃 50 円。意外にも京福電鉄の方が面白がってくださって、この案も取り入れてもらえました。ノリのいい社員の方が休憩時間を利用して仮装してくれることもあります。一緒に楽しんでくださるのがありがたいですね。

妖怪電車の反響は予想外に大きく、こんなに沿線の人たちに受け入れてもらえるなんて本当に驚きでした。初年度は妖怪の乗車は不定期で、すると「妖怪が乗っていなかった」と落胆される乗客が大勢いらっしゃった。2 年目からは僕らも期間中、交代で毎日乗車するようにしています。活動も広がって、京都近隣や九州、関東などのイベントでもお声が掛かるようになり、現在は妖怪研究団体「百妖箱」として自主イベントも開催しています。

現在、在籍しているのは約 30 人で、大学卒業後も参加している人もいて、保管している衣装やお面はおよそ 100 体分に上ります。張り子の素材を使って僕らがつくるのは、ろくろっ首や鉈を持った鬼婆などリアルな妖怪です。やはりその方がインパクトがありますし、僕らはリアルにこだわりたい。ほかではもっと子ども受けするかわいい仮装にしてほしいとリクエストされることもありますが、嵐電ではすべて認めてくれます。

妖怪電車の期間中は、嵐電が嵐山駅にブースを設けてくださるので、そこで角が付いたカチューシャなど手づくりの仮装アイテムやグッズを販売しています。僕らにとっても、嵐電の妖怪電車は妖怪研究の貴重な発表の場となっており、ずっと続けられればと思っています。



若き芸術家たちによるリアルな妖怪たち

### 何ができるかを常に考える姿勢

『妖怪スタッフ』、BGMなどをご提供いただいた東映太秦映画村、それに大將軍商店街などの皆さんに協力していただいて『乗って参加する』、沿線住民の皆さんに楽しんでいただけるイベント電車をつくり上げることができた。これからも工夫を凝らしながら続けていく」と鈴木（理）部長は語っている。

妖怪電車のほかにも、イベント電車は多岐にわたっている。

右京区制 80 年記念事業の一環として、地域から運行の要望を受け、登場したのがパトカーをイメージしたデザイン車両の「パトトレイン」だ。その路線のほとんどが右京区にある嵐電を使って、交通

安全と防犯を広く PR するとともに、子どもたちにも関心を持ってもらうことを目的としている。右京区ほか地元警察署や交通安全協会等の協力の下、地元の NPO が事務局となって平成 23 年に運行を開始した。当初の予定では 1 年間の運行だったが、継続を望む声や署名が届き、現在も運行を続けている。

そのほかにも、立命館大学人間科学研究所の絵本プロジェクトと共催で、車内で絵本の読み聞かせを行う「絵本読み聞かせ電車」を運行。地域の子育てを支援する試みも開始している。

観光向けでは、前述の通り、北野線・鳴滝・宇多野駅間の桜のトンネルをライトアップして「夜桜電車」を運行している。この桜は大正 15 年に、北野線全線開通を記念して八瀬から移植されたと伝え

られている。現在は線路の両脇の約 80 本が花を咲かせ、この区間では車内を消灯、低速運転で走行するなどして、乗客をより楽しませる工夫を凝らしている。

『鉄道会社は堅い』というイメージを持たれがちだが、安全を担保した上で何ができるかを常に考えている。お客さまにも『嵐電だったら、何かやってくれそう』と期待していただきたい」と鈴木（理）部長は意欲を見せる。

また、こうした嵐電の努力が伝わり、桜の季節のトンネル周辺の雑踏警備は、沿線住民が担ってくれるようになった。「大手鉄道会社と違って、路線が短い分、当社は地域と密着している。イベントも自分たちで企画し、手づくり感を大事にやってきたが、地域の方々に知恵をいただき、協力していただいたからこそ、





1 2 姉妹提携締結で、嵐電では「江ノ電号」が、江ノ電では京紫色の「嵐電号」が運行している 3 「桜のトンネル」を走る春のイベント電車「夜桜電車」 4 「江ノ電号」の「えのん&あらん」のカラフルな座席シート

形にできたものが多い」と鈴木（理）部長は言う。  
持続可能な鉄道を目指す嵐電の多岐にわたる取り組みは、嵐電を愛する地域との一体感をさらに強めているようだ。

## 江ノ電との姉妹提携

一方、鉄道事業者との連携も、注目されるポイントだ。平成21年10月14日に江ノ島電鉄と姉妹提携を結んでいる。

嵐電は京都、江ノ電は鎌倉と、ともに日本の古都を走る路線であり、併用軌道を有するなど共通点は多い。さらに、平成22年度は嵐電が開業100周年、江ノ電が全線開通100周年と節目を迎えることから、国内の鉄道同士では初の記念すべき姉妹提携に至った。

姉妹提携の調印式は、嵐山駅と鎌倉駅で同時刻に執り行われた。それぞれの路線で、車両外観を相互のカラーに塗り替えた「嵐電号」「江ノ電号」の運行を開始し、両社共通の記念乗車券を販売。翌年には、一般公募していたイメージキャラクターに、嵐電の「あらん」、江ノ電の「えのん」が決定した。

姉妹提携を締結してからは、双方が主催するイベントに参加したり、互いの沿線の観光名所を嵐電号、江ノ電号の車内で紹介するなど、相互誘客や連携したPR活動を行っている。観光力の強化が狙いだ。中でも江ノ電が主催する京都へのバスツアーでは、嵐電に乗車する行程が組み込まれ、利用客増に一役買った。

「江ノ電がどのような取り組みをされて

いるのかを学びながら、嵐山と江の島・鎌倉、地域同士の交流も深めていきたい。京福電鉄グループには京福バスもあることで、江ノ電のバスツアーのような企画も考えていきたいと思う」と鈴木（理）部長は営業戦略の新たな活路を探る。

また、江ノ電は台湾の観光鉄道「平溪線」と協定を結ぶなどインバウンドでも先進的な取り組みを行っているが、嵐電も外国人観光客誘致に意欲的だ。

さらに、「江ノ電では毎年12月に、社員がサンタに扮して沿線の幼稚園等を訪ねる『江ノ電サンタ』を行っている。『沿線深耕』の方針を打ち出す中、嵐電でも次の世代となる子どもたちに向け、行動を起こしていきたい」と鈴木（理）部長は語る。

嵐電では開業100周年を記念して、車両のイメージカラーを新たに「京紫」としたが、姉妹提携締結5周年を迎えた昨年には、江ノ電で運行する嵐電号を京紫に塗り替え、嵐電を走る江ノ電号の座席シートもカラフルな「えのん&あらん」模様のシートに一新した。

「江ノ電でも、京紫の嵐電号やあらんの認知度は上がってきたが、嵐電の名前自体はまだ浸透していない。江ノ電ファンや利用者には、嵐電の名前を覚えてもらい、嵐電のファンになってもらえるように努力していきたい」と鈴木（理）部長は意欲を見せる。

国際観光都市・京都を走る嵐電の集客のポテンシャルは高い。観光と地元利用、双方の拡大を目指して、嵐電は独自性豊かなさまざまな施策に果敢に取り組んでいる。



## INTERVIEW COLUMN



### 「人の力」で絆を深め、互いの活性化につなげる

首都圏にありながら昭和のローカル線を思わせるたたずまいと絶好のロケーション。訪れる観光客が絶えない江ノ島電鉄が、各地の地方中小鉄道と連携して、観光力の強化を図っている。深谷相談役に、交流を軸にした地方鉄道の活性化についてお話を伺った。

江ノ島電鉄株式会社 相談役

## 深谷 研二

Kenji FUKAYA

#### 互いの課題をともに考える関係に

嵐電との姉妹提携も今年で6年目を迎えました。実は嵐電と江ノ電のお付き合いは長く、平成2年に京都と鎌倉、古都をテーマにポスターを作製して観光キャンペーンを行ったのをきっかけに、さまざまな形で営業連携を行ってきました。また、日本民営鉄道協会の技術委員会土木部会では、西田社長（当時・京阪電鉄工務部長）が副部会長、私（当時・小田急電鉄工務部長）が部会長を務めてご一緒させていただいたご縁もあり、節目となる両社の周年事業が重なる、まさに機が熟したタイミングで姉妹提携を締結することになりました。

国内の鉄道同士の姉妹提携は初となるものですが、形式的なものに終わらせることなく、互いが抱える課題をどう解決するか、これからもお客さま目線で、ともに考えていきたいと思っています。

当社は首都圏という大市場を抱え、シーズンを問わずにリピーターが多いのが強みです。しかし、観光資源では世界遺産を多く抱える京都にかなわない。嵐山は夜の集客力が弱いと聞きますが、鎌倉や江の島も同じです。嵐山駅では京友禅を活用した灯りのオブジェ、江の島では展望灯台と一体となったイルミネーション等、両社それぞれ魅力アップに取り組んでいます。

歴史ある嵐電との姉妹提携により、江ノ電にとっては近畿圏へ、嵐電にとっては首都圏へ、ダイレクトに情報発信することができます。互いのためにできることを、少しずつ積み上げていきたいと考えています。

#### 地域ぐるみで国内外と連携

平成25年には、アルピコ交通と『藤沢及び松本の観光交流に関する協定』を締結しました。松本市と藤沢市は昭和36年に姉妹都市提携を結んでいて、松本市の観光資源は山で、こちらは海。地元自治体と一緒に観光資源を活かすことができます。アルピコ交通は動きが早く、締結の3カ月後には江の島・鎌倉へのバスツアーを企画してくれました。発売からすぐに完売したツアーもあったと聞きます。

また、当社が企画した上高地や白骨温泉へのバスツアーでは、アルピコ交通上高地線の貸切運転などのご協力をいただきました。こうした交流ツアーはお客さまの評判もよく、「今度はどこに連れて行ってくれるの?」と、お客さまが江ノ電ファンになってくれるんです。鉄道会社が連携しての企画ツアーは一味違うようです。

提携は国外にも広がり、同じく25年には台湾鐵路管理局平溪線と協定を結びました。使用済みの一日乗車券を相手側の一日乗車券と無償で交換する「乗車券交流キャンペーン」が好評で、当社ではこれまでに累計で7500枚を交換しています。この取り組みは台湾の観光振興に多大な貢献をしたとして、台湾交通部観光局の「観光貢献賞」、神奈川県「かながわ観光大賞」を受賞しました。さらに平成26年には、台湾観光協会、神奈川県観光協会、チャイナエアライン、江ノ島電鉄の4者で「観光プロモーション協定」を締結しています。

台湾の方々には本当に観光振興に熱心で、中でも台湾観光協会の江明清所長には頭が下がります。日本から台湾への観光PR・送客だけではなく、心の絆で日本と深く交流しようとしている。先日江所長から「温故知“心”」という言葉聞き、感激しました。江所長もそうですが、嵐電もアルピコ交通も社長以下社員の皆さんが一丸となって頑張っている。物事を企画し、行動するのはやはり人なんです。そうした「人の力」を大切にして連携や交流を深めていきたいですね。

ICカードの導入などもあり、全国の観光地がつながっています。個々の観光地がつながって線になり、面になっていく。地方鉄道は、地域と連携しないと生き残っていけない時代です。率先して、地域の魅力や資源を掘り起こし、鉄道もそれをPRして、魅力ある観光の「場」を創出する。サービスを磨くことも地域のイメージ向上につながります。そして社全体でさらに高みを目指していく。地方鉄道を、内と外から活性化させていく方策を常に考えていかなくてはと思っています。







## Ⅱ 結節点の強化

京都市では「歩くまち・京都」の実現に向け、既存の公共交通の再編強化が進められている。嵐電もその一担い手として、市内鉄道ネットワークの利便性向上を目指し、他社線との結節点強化に取り組んでいる。

### 京都市電と嵐電との結節

かつて、京都市内には碁盤の目状に京都市電が走り、昭和30年代には80km近い路線網を形成していた。京都初の郊外電車として開業した嵐山電車軌道を前身とする嵐山本線や、後に本線から分岐して開業した北野線も、当時

は京都最大の繁華街だった四条大宮はじめ複数駅で京都市電と結節。市中心部へのアクセスが確保されていた。しかし、昭和53年に京都市電が全廃すると、嵐電は市中心部での結節点を失い、接続する他社路線の環境変化に大きな影響を受けるようになる。

平成9年の京都市営地下鉄東西線・醍醐駅―二条駅間の開業では、嵐電と駅勢圏を同じくするJR嵯峨野線の二条駅で地下鉄に乗り換える経路ができたため、嵐電の多くの定期利用者が流出。また、平成13年に阪急電鉄京都線の大宮駅に特急が停車しなくなると、四条大宮駅の利用者が大きく減少した。嵐電から阪急に乗り換える利用者は、大宮駅から西院駅に転移している。

こうした中、京都市は平成21年、国の「環境モデル都市」に選定され、翌22年に「『歩くまち・京都』総合交通戦略」を策定した。これは「人が主役の魅力あるまちづくり」を推進するための都市・交通政策マスタープランで、既存公共交通、まちづくり、ライフスタイルの三つを柱に88の実施プロジェクトが策定され



京福電気鉄道株式会社  
鉄道部 部長

**三宅章夫**  
Akio MIYAKE

ている。

その第一の柱である既存公共交通の取り組みでは、鉄道やバスなど交通事業者との連携により、既存の公共交通の再編と強化を主たる政策に定めている。乗り換えなどの利便性を高めて利用しやすい市内公共交通ネットワークを形成し、現在の交通手段分担率における非自動車分担率72%を80%超に上げていくことが目標だ。

### 嵐電天神川駅を新設して結節点を創出

こうした動きの先駆となったのが、嵐電天神川駅の開業（平成20年3月）だ。

京都市営地下鉄東西線が二条駅から太秦天神川駅まで延伸するのに伴い、駅周辺は土地区画整理事業と市街地再開発事業が一体的に進められ、エリア内には右京区役所も移転、総合庁舎として建設されることになった。

「太秦天神川駅には嵐電の蚕ノ社駅かいのやしろが近かったが、それでも200mの距離があった。蚕ノ社駅を移設する案もあったが、既存駅の移設はそれまで利用されていたお客さまに不便をおかけすることに



## 特集：大都市近郊における中小鉄道の活性化施策

【京福電気鉄道にみる観光需要と地元利用拡大の取り組み】



1 2 平成 23 年にバリアフリー化が実施された帷子ノ辻駅。嵐山本線と北野線の乗り換えは新たに設置された構内踏切を使って移動する 3 京都市内の電車・バスがほぼ乗り放題となる「京都フリーパス」 4 5 6 京都市営地下鉄東西線・太秦天神川駅と嵐電天神川駅の結節は、京都市の交通拠点の一つとして機能している

「地下鉄との結節による利用者増は期待していたが、ここまで大きな効果が出るとは思わなかった。観光利用だけでなく、この時代に定期利用が増加したことも、われわれにとって

平成 19 年の嵐電の旅客輸送人員は約 675 万人だったが、嵐電天神川駅が開業した 20 年度は 702 万 3000 人に上った。700 万人突破は嵐電にとって 8 年ぶりになる。



京都市 都市計画局  
歩くまち京都推進室  
公共交通利便性向上担当課長

大路健志  
Takeshi OJI

こうして、嵐電にとっては昭和 31 年開業の鹿王院駅以来、実に 52 年ぶりの新駅「嵐電天神川駅」が開業した。新たな結節点の誕生で人の流れは大きく変わり、嵐電から地下鉄に乗り換え、市中心部に向かう利用客が急増した。また、地下鉄東西線の太秦天神川駅延伸と同時に、京阪電鉄・京津線の東西線乗り入れ区間が延伸、嵐山―東山―琵琶湖を結ぶ観光に便利な「ゴールデンルート」が誕生した。

「嵐山行きの最終電車を 24 時台まで延長して、地下鉄東西線の最終電車と接続できるようにした。こうした事業者側の自主的な努力が、行政が取り組む施策を前に進める力となる」と大路課長は話す。また、自社線での乗り換えになるが、平成 23 年には帷子ノ辻駅のバリアフリー化を実施している。それまでは改札口が

なる。何より、地下鉄との結節点を強化しようとして、新駅の設置が決まった」と鉄道部の三宅章夫部長は語る。  
新駅は、スムーズな乗り換えを図るため、地下鉄の出入り口が面する三条通の中央部につくられることが決まった。嵐電は路線の一部が併用軌道で、この区間はそれに当たるが、そのままでは両脇のホーム幅が確保できない。整備事業による道路の拡幅と併行して軌道をずらし、ホームを設置した。ホームは相対式 2 面 2 線で、ホームを覆う上屋やベンチも設置されている。

大きかった」と三宅部長は話す。  
現在、京都市内では 9 社局の鉄道事業者が路線を運行している。  
京都市都市計画局歩くまち京都推進室の大路健志課長は「鉄道ネットワーク全体の利便性向上には、事業者間のさらなる連携強化が不可欠となっている。嵐電では、嵐電天神川駅、西院駅、それに四条大宮駅がネットワークを構築する上で『主要駅』に位置付けられる」と説明する。  
京都市では、事業者との連携ワーキングを定期的に開き、市内の電車・バスをほぼ網羅する切符「京都フリーパス」の発行や、主要駅で乗り場案内・路線図の設置、事業者間のダイヤ調整などを進めている。それらを担当する大路課長は「結節における嵐電の努力」として、最終電車のダイヤ設定を評価する。



地下にあり、嵐電本線と北野線の乗り換えは地下道を利用しなければならなかった。改札口を地上に移し、構内踏切を設置したことで、平面での乗り換えが可能となっている。

## 進み始めた西院地区のバリアフリー化

現在、嵐電沿線では次なる結節点強化に向けて、プロジェクトが進んでいる。嵐電・西院駅と阪急電鉄・西院駅を含む「西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」（平成25年度策定）を基本とし、地域公共交通の活性化と駅等の利便性向上を図るために京都市が作成した「西院駅周辺地域公共交通総合連携計画」だ。平成23年に国の「移動等円滑化の促進

に関する基本方針」が改正されたことを受け、京都市では平成24年3月、「『歩くまち・京都』交通バリアフリー全体構想」を策定した。西院地区は、その全体構想において重点整備地区（全10地区）に選定されている。

「身体に障害のある方、高齢者、子育て中の方、外国人などすべての人に安心・安全に公共交通を利用していただけるように、ハード面での整備とともに心のバリアフリーも推進していく。二つの駅のバリアフリー化は、横浜の関内駅に続き、全国で2例目となる鉄道駅総合改善事業（連携計画事業）として国に事業採択されたことではじめて実現できた。学識、地元自治会、鉄道事業者、行政で構成する法定協議会『西院駅周辺地域整備協議会』が事業主体となり計画を進めている」と、歩くまち京都推進室の中島良彰計画推進課長は説明する。

両駅は約200m離れており、乗り換えには約3分かかり、幹線道路である西大路通を横断しなければならぬ。また、駅付近は多数の路線バスが発着、電車と路線バスの乗り継ぎ利用も多い環境だ。

「西院は、乗り換えの移動に時間がかかる。このため1駅先の四条大宮駅で阪急に乗り換える人が多かった。しかし、大宮駅に特急が停車しなくなつてからは西院乗り換えが増え、年々、西院駅の需要が高まっている」と三宅部長は語る。現在、嵐電・西院駅の1日

の平均乗降人員は3250人に上る。

一方、昭和6年に開業した阪急電鉄・西院駅は、この駅の手前から東が関西初の地下線で、土木遺産に認定されている。1日に約4万人が乗降するが、改札口が設置されているのは西側の1箇所のみ。地上の改札口までは階段昇降機が整備されているものの、エレベーターの整備を望む利用者の声は、以前から強かった。

## 嵐電・西院駅と阪急電鉄・西院駅が直結

計画では、阪急電鉄・西院駅の改札口を地下に移設し、改札口よりさらに地下

にある各ホーム（四条通の地下）と改札階をエレベーターで結び、改札階から地上へはエレベーターとエスカレーターを整備する。また、東側にも二つの改札口を新設。河原町方面ホームに一方の改札口を設け、その地上部に嵐電の嵐山方面ホームを移設して至近距離での乗り換えを可能にする。梅田方面ホームには地上にもう一つの改札口を新設して、嵐電の四条大宮方面ホームを改良、直結させる。阪急電鉄・西院駅の地下ホームへはいずれもエレベーターを整備してバリアフリー化する計画だ。

また、阪急電鉄の既存駅舎と駅ビルを改築し、保育施設を整備することが予定されている。地域のニーズに合致した生活支援施設を整備し、駅機能の高度化を



京都市都市計画局  
歩くまち京都推進室  
計画推進課長

**中島良彰**  
Yoshiaki NAKAJIMA

図ることも事業の目的だ。

「京都市全体では高齢化が進んでいるが、西院地区のある右京区は若い世代も多く、保育需要が高い」と中島課長は話す。

事業予算は約25億円で、国、地方公共団体（京都府・京都市）、鉄道事業者（京福電鉄・阪急電鉄）がそれぞれ3分の1ずつ負担する。

嵐電・西院駅のホーム移設と東側に新設される阪急電鉄・西院駅の改札口の完成は平成28年度を予定している。その後、阪急電鉄の既存駅舎と駅ビル改築、エレベーター整備等は平成32年度完成を目標として本格的な工事に入る。

「これまで企画切符などソフト面での連携はあったが、ほかの既存の鉄道事業者とハード整備を進めるのは初めての経験。阪急電鉄は嵐山にも駅があるので、両端で深い関わりを持つことになる。嵐電沿線から阪急沿線へ、またその逆の人の流れをつくっていききたい」と三宅部長は期待を寄せる。

京都市が公共交通ネットワークを拡充する中で、利用促進の課題を抱える嵐電は解決策の一つとして結節点の強化に取り組み、持続可能な鉄道を目指している。







## Ⅲ 環境への取り組み

京福電鉄は、大手物流会社のヤマト運輸とタッグを組み、日本初となる「路面電車を活用した宅急便の輸送」を運用している。嵐山地区でのトラック利用を控えることで、環境貢献を進めていくことが狙いだ。

### 嵐電を利用した 低炭素型集配システム

京福電鉄は、「歩くまち・京都」を掲げる環境モデル都市・京都に本社を置く鉄道事業者として、「環境の保全や資源の保護に配慮し、全組織を挙げて環境負荷の軽減に努力する」ことを「環境理念」としている。

環境に優しい公共交通機関である鉄道利用の促進は、環境保全につながる。鉄軌道事業、そしてその事業活動に関わる各分野で、さまざまな取り組みを通じ、環境保全活動を推進している。

中でも、大きな評価を得ているのが、大手物流会社のヤマト運輸株式会社との連携で実現した「嵐電を使用した低炭素型集配システム」の運用だ。

宅配便という市場を切り開いたヤマト運輸は、車両台数の抑制や低公害な集配車両の導入、モーターシフトの推進など、宅配便事業のさまざまな局面で環境負荷の削減に取り組んでいる。

「そうした中で、環境モデル都市・京都ならではの公共交通を活用した環境負荷削減の集配システムをつくりたいと考え、京福電鉄に提案させていただいた」とヤマト運輸株式会社京都主管支店の関根勝利主管支店長は語る。

それまでヤマト運輸が一部実施していた鉄道輸送は、貨物列車を使用する大都市圏の物流ターミナルに限られていた。物流ターミナルから宅急便を集配する営



ヤマト運輸株式会社  
京都主管支店 主管支店長

**関根勝利**  
Masatoshi SEKINE

業所間でのモーターシフトは初の試みだ。しかも、路面電車に宅急便を積載して運ぶというのは、日本初のケースとなる。

「果たして受け入れていただけたのか、不安はあった。受け入れていただけたとしても、新たな集配システムをつくり上げるまでには、双方の運行計画などさまざまな課題を解決していかなければならない。しかし、京福電鉄は柔軟に対応し、われわれの申し出に対し、全面的に協力してくれた」と、関根主管支店長は話す。

鉄道と自動車という輸送モードとしての特性の違い、また企業文化も異なる2社間で、およそ1年をかけて、日本初の路面電車を使った集配システムを構築していった。

この集配システムは、平成23年5月に運用を開始。それまでは、物流ターミナルから大型トラックで嵐山担当営業所まで輸送し、そこから2トントラックなどに積み替え配達していたが、嵐電を使った集配システムでは、物流ターミナルから嵐電の西院車庫に荷物を運び、2両編成の1両を貸し切り車両として使用。ヤマト運輸の社員が同乗し、荷下ろしする。配達する宅急便はあらかじめ配達区別



## 嵐電を使用した低炭素型集配システム



物流ターミナルから西院車庫まで荷物を運ぶ



貸し切り電車で宅急便が入った台車を積み込む



社員が同乗の上、電車で輸送する



エリアごとに自転車で宅急便を配達する



リヤカー付き電動自転車に台車を装着する



セールスドライバーがホームで待機する途中駅で、台車を降ろす

を平日7時18分発、休日は7時58分発と

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

行ダイヤについては、朝の便は西院車庫

業ができるように受け入れ態勢を整え

た。

そして、最も重要なポイントとなる運

### ラッシュ時の逆方向行き電車を活用

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを

を語る。

支店長はその効果の大きさを



ヤマト運輸の貸し切り電車には通常の営業車両を充当する。車体側面と前面のヤマト運輸ロゴマークはマグネット式を採用している

車をホームで待機するセールスドライ

庫を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大

路三条駅から嵐山行きの営業運転を行

い、集配を行う6駅に停車した際に、台

車を出発。2両編成で本線に入り、西大



COLUMN

## 地域とともに進める 駅の緑化活動

環境関連事業で、嵐電が地域と協働で推進しているのが、平成18年に開始した駅の緑化活動だ。

これは「嵐電ブラッシュアッププロジェクト」の前身となる「駅の美化活動」の一環で、「花と緑がいっぱいの北野線」をテーマに、龍安寺駅や御室仁和寺駅などの駅前やホームを整備し、花壇、プランターの設置や桜やヤマブキなどの植栽から始まったもの。無人駅には水道設備がないため、雨水タンクを設置し、水やりをはじめとする維持管理については、近隣住民にボランティアで行ってもらっている。

こうした嵐電の取り組みに賛同したのがNPO法人「京都・雨水の会」で、「嵐電沿線協働 緑化プロジェクト」を立ち上げ、他の駅にもプランターと雨水タンクを設置。環境配慮型の緑化活動が地域に広がった。

また、「京都・雨水の会」は、花の管理だけではなく、京都府の「地域力再生プロジェクト支援事業」や「右京区まちづくり支援制度」などの交付金を受け、学校や駅を会場に



した園芸教室やセミナーを開催。雨水タンクをめぐるスタンプラリーなども行っている。

現在は、「京都・雨水の会」を中心に地域住民や沿線自治会、商店街、学校などがネットワークをつくり、活動を行っている。

1年の事業計画を立て、月に1度、全体会議を開催して取り組んでいるが、嵐電が主導するのではなく、メンバーの自発的な考えや行動を尊重している。

「緑化活動は、花を植え替えたり、土を入れ替えたり、美しい状態を維持するには想像以上に手間がかかる。マンパワーが不可欠で、地域の協力がなければ継続できない。またこの活動を通して、嵐電に対する愛着を皆さんが深めてくださっているようで、大変うれしく思っている」と長くこのプロジェクトに携わってきた事業推進部の鈴木（理）部長は話す。

こうした取り組みが評価され、「京都・雨水の会」は平成26年度の京都環境賞を受賞した。また、平成19年と26年に緑化に携わる人々に嵐電も感謝の意を込めた表彰を行っている。



上／嵐山駅の「ヤマト運輸嵐電嵐山センター」 下／平成26年度国土交通省「交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」表彰式にて（平成26年12月18日）

「われわれサイドとしては、今あるものをどう活用するかを軸に計画を練った。ラッシュの時間帯に集配専用1本増便することはかなり難しい。貸し切り車両なら対応できる。通常運行に1工夫することで実現できるシステムづくりを目指した」と三宅部長は説明する。

ヤマト運輸にとっても、メリットは大きかった。このダイヤを使えば、配達の開始時間が早くなり、在宅率の高い時間帯に配達を済ませることができる。再配達の減少は、サービス向上にもつながる。観光シーズンでも道路渋滞の影響を受けることなく、電車ならではの定時性によるメリットを享受できる。

嵐山地区は狭い道が多いが、比較的平坦な地形であるため、自転車利用に向いている。そうした地域特性も、リヤカー付き電動自転車による配達に合致した。

この京福電鉄とヤマト運輸による取り組みは、翌年に平成24年度物流環境大賞「物流環境特別賞」を受賞したの続き、平成25年度には近畿運輸局「交通関係環境保全優良事業者等表彰」を、そして昨年には平成26年度国土交通省「交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰」を受賞した。

環境モデル都市・京都において、嵐電とヤマト運輸の連携で、大きく前進した物流のモーダルシフト。地域とともに持続可能な鉄道を目指す嵐電は、環境面においても地域に貢献し続けることを、自らの責務と考えている。



## 日本民営鉄道協会 「私とみんてつ」小学生新聞コンクール 表彰式を開催

新聞づくりを通じ、子どもたちに鉄道に対する関心と理解を深めてもらおうと、日本民営鉄道協会が2007年より毎年実施している『私とみんてつ』小学生新聞コンクールの第8回表彰式が1月10日（土）に開催された。

### ●授業や自由研究に活用されるコンクール

『私とみんてつ』小学生新聞コンクールは、全国小学校社会科研究協議会の後援を得て始まり、2012年開催の第6回からは同協議会とともに文部科学省・国土交通省の後援も得て、毎年開催している。

新聞コンクールの募集対象は小学生全学年で、新聞づくりがまだ難しい1・2年生については「絵日記風の新聞」も受け付けている。回を重ねるごとに総合学習や国語などの授業、夏休みの自由研究や宿題に活用する学校が増えており、毎年、参加する児童も少なくない。原則として学校を通じての応募となっているが、ポスターなどで新聞コンクールの開催を知った児童が自発的に参加するケースも年々増えているという。

### ●最優秀作品賞1点は駅ポスターに

第8回目を迎えた今回は、昨年7月1日から9月末までの募集期間に全国562校から7021作品（7136人）の応募があり、日本民営鉄道協会では、昨年10月末に第一次審査・第二次審査を行い、最終エントリー作品を選出。続いて11月末に審査委員会による最終審査を実施、個人賞部門・学校賞部門の受賞作品を決定した。

表彰式には、厳正な審査を経て入賞作品に選ばれた個人賞部門・学校賞部門の受賞者15人、受賞校5校が出席。栄えある受賞とともに祝った。

日本民営鉄道協会では、個人賞部門の最優秀作品賞（文部科学大臣賞）受賞作品と学校賞部門の最優秀学校賞（国土交通大臣賞）受賞校を紹介するポスターを作成し、3月末まで協会加盟71社の駅に掲出する。



1 第8回「私とみんてつ」小学生新聞コンクール受賞者の皆さんと主催者・後援者の役員 2 最優秀作品賞（文部科学大臣賞）を受賞した広島市立広瀬小学校の佐藤茜さん 3 最優秀学校賞（国土交通大臣賞）を受賞した神奈川県藤沢市の湘南白百合学園小学校 4 全国71社約3000の駅に掲出されるポスター



■個人賞部門 最優秀作品賞（1作品）、優秀作品賞（6作品）、奨励賞（8作品）、佳作（20作品）、みんてつ作品賞（1作品）

個人賞部門の最優秀作品賞、優秀作品賞、奨励賞、佳作を受賞した作品は、日本民営鉄道協会ホームページ内サイト『みんてつキッズ』で紹介しています。  
<http://kids.mintetsu.or.jp>

■学校賞部門 最優秀学校賞（1校）、優秀学校賞（3校）、奨励賞（6校）、若草奨励賞（5校）、みんてつ学校賞（1校）



# 名古屋鉄道・明治村 開村50周年記念式典開催と SL9号の運行再開

開村から50周年を迎えた『博物館明治村』は、3月15日（日）に開村50周年記念式典を開催。同時に修理のため運行を休止していたSL9号の運行を約4年ぶりに再開させた。また、空席となっていた村長には、作家でエッセイストの阿川佐和子さんが就任し、お披露目を兼ねた就任パレードも行われた。

## ●明治期を中心に60以上の貴重な文化財を保存

博物館明治村は1965年3月18日に開村した。開村当初の施設は、札幌電話交換局や京都の聖ヨハネ教会堂、森鷗外と夏目漱石が相前後して住んだ由緒ある住宅など、15件からスタートしたが、現在では67件に達し、その中には国の重要文化財10件と愛知県の有形文化財に指定された建造物1件が含まれている。博物館の敷地も2倍近くの100万㎡に広がり、村内移動用の乗り物として、動態保存されている明治の車両に実際に体験乗車できる。

SL9号は1912年、米国ボールドウィン社で製造された蒸気機関車で、富士身延鉄道（現在の身延線）で使用されていた車

両である。後に、日本鋼管鶴見製鉄所を経て1973年に明治村に譲渡され、動態展示していたが、2010年から運行を休止していた。

## ●再び明治村に鳴り響くSL9号の汽笛

開村50周年記念式典は、同日13時から聖ザビエル天主堂にて厳かに開催された。関係者による式辞や来賓祝辞の後、明治村50年のあゆみをまとめた特別映像を上映。記念式典に引き続き、新村長就任パレードおよびSL名古屋駅にてSL9号運行再開出発式が開催された。

運行再開出発式では、4代目村長に就任した阿川佐和子さんらによるテープカットの後、SL9号が新村長らを乗せて勇壮な汽笛を響かせ出発した。

明治村ではこのほかに50周年記念企画として、明治村が所蔵する宮廷家具など20数点を展示する「デザインの黎明」や、累計40万人以上が参加した謎解き宝探しゲーム「明治探検隊」の最終章など、各種イベントを開催している。



1 帝国ホテル中央玄関。この建物は、20世紀建築界の巨匠であるアメリカの建築家フランク・ロイド・ライトによって設計され、1923年に4年間の大工事を終え完成した。2 運行が再開されたSL9号。明治村にはこのほか1874年から新橋ー横浜間を走っていたSL12号が1974年より動態保存されている。3 4代目村長に就任した阿川佐和子さん。初代村長は漫談家の徳川夢声さん、2代目は俳優の森繁久彌さん、3代目が俳優の小沢昭一さんだった。初の女性村長となる。









鎌倉山は桜の名所。季節になると、桜のアーチがあちこちに。



上／リスや小鳥が視界を横切る。公園内はまるで別世界。  
下／夫婦池公園は住宅地に隣接。



### 晴れのち霰、のち雨

湘南海岸のすぐそばを走って行く江ノ電。サーファーに溢れる海と風情ある駅舎の光景をうつとり眺めながらも、頭の中ではケーキへの最短ルートをフル回転で検索。

江ノ島駅で江ノ電を降りてモノレールに乗り継ぐと、速い速いモノレールがあつという間にパティスリーの最寄り駅、西鎌倉まで運んでくれる。

足早に改札を出て、ふと右側を見ると青空、左側を見ると曇り空。右側の青空の下にのみ、西日を受けて金色に輝くお天気雨が降っている。パティスリーがある左側には暗い雲が広がっているのに、雨は降っていない。雨の範

も空いた。そろそろスイーツ巡りの方へと思う頃には、すっかり迷子。

迷いながらも歩き進むと、前方にはどこかで見たことのあるトンネル。「これはもしか……」と思いつつトンネルを通り抜け、気付いたときにはもう遅い。観光客が行き来する道の上には、「大仏 DAIBUTSU」の標識。鎌倉山を歩き越え、モノレールの沿線からも大きく外れ、長谷にある大仏様の御許に到着。「鎌倉大仏」は人気の観光スポット。その大

きさは何度見ても圧倒されるものだけれど、今日、今、これから見たかったのは、大仏様ではなくケーキ。「おあずけ」されると、かえってすぐにも食べたくなるのが人情。大仏様を通り過ぎ、長谷駅から江ノ電に乗車。モノレールに乗り換えられる江ノ島駅へと急ぐ。

囲が広がる前に、たどり着いておきたいところだけれど、この不思議な空を背景に、モノレールの写真が撮れたら面白い。

モノレールが来るのを待ちつつ、空の具合をうかがいつつ、ゆっくり移動しているとサラサラという音とともに曇り空から降ってきたのは霰（あられ）。霰なら払い落とせるから、もう少しと思った途端、雨に変わって大慌て。写真をあきらめ、走り出す。

### スイーツ巡りは時間が勝負

飛び込んだ扉の先に広がる、甘い香りと華やかな色彩。ショーケースに収まったケーキたちはどれもこれもキラキラしている。「お決まりですか」の優しい声に促され、ケーキを選んでイートインスペースへ。常連さんと思しき鎌倉マダムに挟まれて、念願のケーキをようやく一口。「うーん幸せ」ともう一口。

どんなにゆっくり味わってもケーキは小さい。夫婦池公園のあの不思議な世界と同じように、満足感は大いだけれど、悲しいくらいにあっけなく終わってしまふ。でも大丈夫、「スイーツ巡り」と計画したからには当然、次がある。次の予定はドイツ菓子店、最寄り駅は片瀬山。どうやら住宅街にひっそり佇む隠れ家的なお店らしい。

いつの間にか雨はあがり、雲間から夕焼けの赤い光も微かに差し込む。現在時刻はもうすぐ午後5時。目指すお店の営業時間は午後6時まで。もう一軒スイーツ目指して、さあ急げ。



スイーツ巡りの戦利品。



お天気雨とモノレールのコラボレーション写真は撮れず。



見覚えのあるトンネルは「大仏隧道」。





大正・昭和の鳥瞰図絵

連載一第③回

吉田初三郎の世界



# 洛東洛西洛南洛北 京名所交通図繪

洛西交通名所図繪

文・藤本一美

text by Kazumi FUJIMOTO

「嵐電」の愛称で親しまれている嵐山本線・北野線を運営する京福電気鉄道。戦前の京都電燈の鉄軌道部門を引き継ぎ、京都と福井に多くの鉄道路線を展開したが、現在はこの嵐電と比叡山の鋼索線（ケーブルカー）のみを運営している。

その京福各線の中でも最も歴史が古い嵐山本線は、嵐山電車軌道によって明治四十三年に開業。平成二十二年に開業百周年を迎えた。

本図はしっかりと嵐電の路線を示している。電車は現在の阪急電鉄京都線大宮駅向かいの四条大宮駅が始点で、図上でレトロな吊掛式の駆動音を響かせて走行する臨場感をそのまま味わえそうだ。

電車は次の壬生駅（昭和四十六年廃止）から西院駅を経て四条通りを横断する。図示はないが、西大路三条を過ぎてからは併用軌道区間に入り、三条通りを進む。大正期創業の島津製作所があるのは山ノ内駅そば

藤本一美

首都大学東京・専修大学非常勤講師。地図情報センター理事。日本地図学会評議員。鳥瞰図・展望図資料室兼山岳情報資料室主宰。近・現代の鳥瞰図絵師の作品収集と研究に精力的に取り組んでいる。著書に『旅と風景と地図の科学Ⅱ』（私家版2006年）、最新刊に『展望の山50選 関東編』（東京新聞出版局）がある。





『洛東洛西洛南洛北  
京名所交通図絵〔洛西交通名所図絵〕』  
(昭和3(1928)年8月)  
京都市教育会 発行 (定価 50 銭)  
京都市内の池上改進黨 印刷



## 京福電気鉄道株式会社

Keifuku Electric Railroad Co., Ltd.

運輸開始：明治 43 年 3 月 25 日

設立：昭和 17 年 3 月 2 日

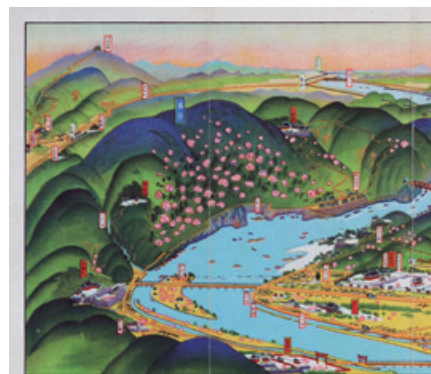
本社：京都市中京区壬生賀陽御所町3番地の20

## 「嵐電」の愛称で親しまれる 歴史ある京都唯一の路面電車。

京都で唯一の路面電車「嵐電」は明治 43 年 3 月、嵐山電車軌道が四條大宮から嵐山まで開業したのを始まりとする歴史ある路線。嵐電東の玄関口の四條大宮から京都観光の人気エリア・嵐山までを結ぶ嵐山本線、北野白梅町から本線の帷子ノ辻駅までを結ぶ北野線の 2 線がある。

総延長 11km、総駅数 21 駅の沿線地域は、名所旧蹟が点在する歴史ある住宅エリアで、地域の足として利用されている。また、世界文化遺産の天龍寺、二条城、仁和寺、龍安寺、金閣寺など歴史的な名刹も多く、京都観光の「足」としてもなくてはならない存在だ。

「京紫」の路面電車が古都の街並みを走る。京都の伝統ある風景として、地域に溶け込み、京都の人々に親しまれている。



だが、表示がないのが惜しい。

蚕ノ社駅付近からは主に専用軌道となり、聖徳太子建立伝承のある広隆寺門前の太子前駅（現・太秦広隆寺）に着く。次は北野線が分岐する帷子ノ辻駅である。

その先、嵯峨野（現・有栖川）、車折神社前、嵯峨駅前（現・嵐電嵯峨）にかけては旧蹟と新旧の民家が混在する街中を走行し、終点の嵐山駅に到着する。天龍寺や保津川の渡月橋はすぐそこだ。

前述の北野線は、大正十五年開通時、現在より四〇〇mほど東側の北野駅（昭和三十三年廃止）が起点で、当然ながら昭和十八年開設の白梅町駅（現・北野白梅町）は本図にはない。路線は、等持院、龍安寺、御室（現・御室仁和寺）など、古刹の名を冠した駅が次々と登場。高雄口駅（現・宇多野）を経て、鳴滝駅から急勾配を下って常盤へと、閑静な住宅街をトコトコ進んで行く。

本図は、京都市内の東西南北四区分・四種の地域版のうちの「洛西」を扱ったもので、構図の特色は京都北西域の嵐山や保津峡、愛宕山、高雄を背景に、たくさんのお寺と名所旧蹟を立体的絵図として配置している。嵐電を目で追う楽しさもある作品だ。





嵐山本線帷子ノ辻駅—太秦広隆寺間をゆく京紫カラーの車両

# みんな てつ Vol.53 | SPRING 2015 春号

●発行所／一般社団法人 日本民営鉄道協会

〒100-8171 東京都千代田区大手町2丁目6番地1号

TEL：03-5202-1402 FAX：03-5202-1412

URL：http://www.mintetsu.or.jp

●発行人／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報委員会

●企画編集／一般社団法人 日本民営鉄道協会広報部会（東武鉄道、西武鉄道、京成電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東京急行電鉄、京浜急行電鉄、東京地下鉄、相模鉄道、名古屋鉄道、近畿日本鉄道、南海電気鉄道、京阪電気鉄道、阪急電鉄、阪神電気鉄道、西日本鉄道）

●企画編集協力／時事通信出版局「みんなてつ」編集室

●写真／織本知之

●アートディレクション・デザイン／浜田修司／大島恵里子

●印刷／大日本印刷株式会社

※本誌の記事、写真、イラストレーション、ロゴの無断転載を禁じます。