

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



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「DARK LINE」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く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らっしゃる、完成後にその駅がどう育っていくかを真剣に考えていらっしゃる事が伝わってきて、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」は光のアート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



内はブラックライトの青白い光が灯り、妖怪電車は「動くお化け屋敷」だ。車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。車線担当の鈴木理夫部長は振り返る。

「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、沿線の大将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。

地域と一体となつて歩む嵐電の企業姿勢は、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つても過言ではない。

運行は四条大宮ー嵐山駅間で、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ト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。

嵐電の夏の風物詩・妖怪電車

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。

嵐山駅リニューアル後も、

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。



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

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）が部会長を務めて一緒に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】



12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」456京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年度完成を目指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

ラッシュ時の逆方向行き電車を活用

「この集配システムによって、ヤマト運輸の集配でのCO₂を平成2年度比で30%、約7.5トン削減することができた」と、関根主管支店長はその効果の大きさを語る。

当初は1日に朝1便・2駅での集配からスタートしたが、現在では朝夕2便・6駅で集配を実施。1日平均400個の宅急便を嵐電で運んでいる。

「この集配システムによって、テナに仕分けして台車に搭載してあり、途中駅と終点の嵐山駅で台車を降ろし、セールスドライバーがリヤカー付き電動自転車に台車を装着、配達する。集荷は、この逆の手順で同様に行っている。」

一方、京福電鉄側の設備の面では、西院車庫にヤマト運輸のトラックが入庫することから、京福電鉄がアスファルト部分の増床や駐車場の屋根の付け替え、電車信号を高く設置するなど、効率よく作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、朝の便は西院車庫を平日7時18分発、休日は7時58分発と

「双方にとって都合のいい時間を探っていくと、このダイヤがベストだった」と、鉄道部の三宅部長は話す。



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

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。