

①嵐電嵐山本線の歴史・ご利用状況について教えてください。

(西院駅、山ノ内の成り立ち。開業後、どのように周辺が発展したのか。)

#### <歴史>

・嵐電の嵐山本線は1910年、嵐山電車軌道(らんざんでんしゃきどう)株という会社が開業させた軌道線です。

・当時、右京区はまだなく、嵐電の駅で京都市内は四条大宮と西院のみで、それ以外の駅は葛野郡内でした。なお山ノ内駅は、開業当時からの駅です。

・開業当時の山ノ内駅付近の写真は残っていませんが、蚕ノ社付近の写真を見ると、家は少なく、三条通は舗装されていません。自動車もほとんど走っていなかったものと考えられます。

・嵐山電車軌道株は、1918年に京都電燈株に吸収合併されました。1942年には、配電統制令に従い京都電燈株は解散、嵐電など京都と福井にあった京都電燈株の電鉄部門を引き継ぎ、京福電気鉄道株が設立されました。以後、嵐電は「京福電気鉄道の嵐山線」として今日に至っています。(なお、京都電燈株の配電部門は現在の関西電力株と北陸電力株です。京福電気鉄道は、京都と福井の鉄道をつなぐという思いから「京福」の社名となった、と言われることがありますが、上記の通り、京都電燈株が経営していた電鉄がたまたま京都と福井にあったからであり、京都・福井を鉄道でつなぐ計画はありませんでした)

・開業当時の嵐電は上記の通り、京都市内と、隣の葛野郡内にあった嵯峨・嵐山の景勝地とを結ぶ電車で、「京都電燈株式会社五十年史」(1939年刊)には、「当時京都に於ける唯一の郊外電車としてはじめて京都嵐山間の開通を見たもので、(中略)その後京都市域の膨張と沿道開発に因り居住者が増加し、本来の使命であった遊覧電車は一面都市交通機関の性質を帯びるやうになった」

とあり、もともと、多くが田畑や竹林、果樹園などの中に住宅が散在していた郊外地域であった嵐電沿線が、次第に都市化され、京都市に編入されて右京区として成長していくなど、電車とまちが一緒に発展してきたことがわかります。

・なお「嵐電」の呼び名は、当初の「嵐山(らんざん)電車軌道」「嵐山(らんざん)電車」に由来するものと考えられます。経営母体の会社は3度変わりましたが、沿線や京都の人々は親しみをもって、開業当時の「嵐電」の呼び名をずっと使ってくださっています。現在の正式な路線名は「京福電気鉄道嵐山本線・北野線」ですが、弊社では「嵐電」を「公式愛称」と定めています。

#### <ご利用状況>

・平成の初め頃までは、自動車・バイクの利用者の増加、市内交通の再編(JR嵯峨野線の複線電化、市営地下鉄東西線の開業(二条～醍醐間))、沿線大学の一部学部の市外移転などにより、利用客は減少の一途をたどりました。

・その後、地下鉄東西線の天神川延伸に伴う嵐電天神川駅開業(2008年)、交通系ICカード導入(2011年)、JR太秦駅近くに撮影所前駅開業(2016年)、西院駅での阪急電鉄との乗継円滑化(2017年)などの利便性向上策の実施、観光客や沿線の皆様のご利用に支えられ、お客様の急激な減少なく、現在に至っています。

②地域の方の移動の重要な役割の嵐電。地域の方が長く利用し続けるために、まわりのどのようなサポートがあったら利用しやすいと思いますか。

・前記の通り、各交通機関との乗り継ぎが便利になりました。京都市内の公共交通は、路線バスに大きな負荷がかかって問題にもなっていますが、用途に応じてバスだけではなく、鉄道もぜひご利用いただき、嵐電を将来に向けて残していただきたく思います。

・また、車内や駅で困っている方がおられたら、まわりの皆さまのお心遣いやお声掛けのご協力がいただけますと有難いです。よろしくお願いいたします。

③西大路三条から太秦天神川までの間で、みどころポイントがありましたら教えてください。

・西大路三条駅(下り)と西大路三条交差点との間で、電車が出入りする箇所は、撮影スポットになっています。

・三条通りは路面電車の区間であるとともに、両脇の並木の緑や紅葉で、季節の移ろいを感じることができます。

・三条通からは西に嵐山の山並みを望める箇所が何か所かあり、ここも季節を感じることができるスポットです。

・山ノ内駅と西小路三条交差点付近はアップダウンが大きな区間で、地平線(西小路三条)から嵐電が徐々に顔を出す瞬間はシャッターチャンスの一つです。

・天神川の橋梁は、嵐電の「最長の」橋梁です。

・サンサ右京周辺の光景も、新たな右京の街の景色としてよく撮影されています。

(ご参考)



嵐電開業当時の蚕ノ社付近



太秦広隆寺前(時期不詳(京都電燈時代))