

# 「嵐電」をケーススタディとした持続可能な中小鉄道の活性化計画\*

## Activation Plan of Sustainable Small and Medium-Sized Railway, a Case Study as for "The Randen".\*

山本 信弘\*\*・土井 勉\*\*\*・後藤 正明\*\*\*\*・宮崎 秀夫\*\*\*\*\*・土屋 樹一\*\*\*\*\*・塩土 圭介\*\*\*\*\*  
 By Nobuhiro YAMAMOTO\*\*・Tsutomu DOI\*\*\*・Masaaki GOTO\*\*\*\*・Hideo MIYAZAKI\*\*\*\*\*・Kichi TSUCHIYA\*\*\*\*\*・Keisuke SHIOJI\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

鉄道やバスといった公共交通機関は、輸送量減少と減便等による利便性の低下の繰り返しにより、負のスパイラルに陥り、誰もが使えるモビリティの確保が困難になっている。一方で、まちづくりや環境の視点からもクルマ利用に依存した社会の持続性に疑問がもたれ、公共交通の果たす役割が見直されている。

本稿は、「再生塾<sup>注1)</sup>」の取組のひとつである人材育成の一環として、ケーススタディとして嵐電（京福電気鉄道）を対象に既存公開データ、当該事業者とのヒアリング及び現地調査から得た現状の課題及び課題解決に向けた提案を報告するものである。

本取組の特筆すべき点として、「再生塾」の活動方針である「まちと交通を意識して考える人材を育てる」という主旨に賛同した市民（行政マン、大学教授、交通事業者、コンサルタントなど多彩な顔ぶれ）が「自主的に」集まり、具体的テーマについて討議及び鉄道事業者に対して提言、さらに一部提案は実現に向けて動きだしたことが挙げられる。

### 2. 嵐電及び地域の現状

#### (1) 統計資料から見た嵐電の輸送概況

京福電鉄（以下、「嵐電」という）は、創業 1910(明治 43)年で、四条大宮駅～嵐山駅の嵐山本線 12.3km、と帷子ノ辻駅～北野白梅町の北野線 3.8km（9 駅）の 2 系統からなる路線である（図-1）。

輸送状況（図-2）については、他の関西の鉄道と同様に 1991(平成 3)年以降減少傾向にあるが、2002(平成 14)年の 200 円運賃化後ほぼ横ばいになり、2005(平成 17)年には増加に転じた。利用属性でみると、定期外利



図-1 嵐電 路線図（京福電鉄 HP より）

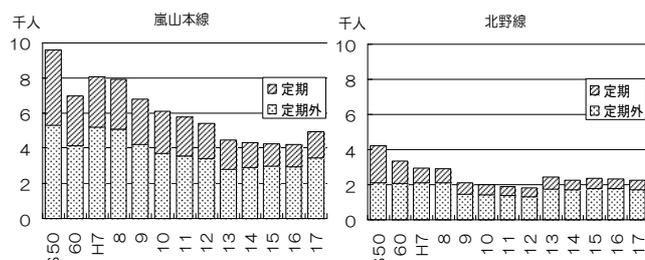


図-2 年間輸送人員の推移<sup>1)</sup>

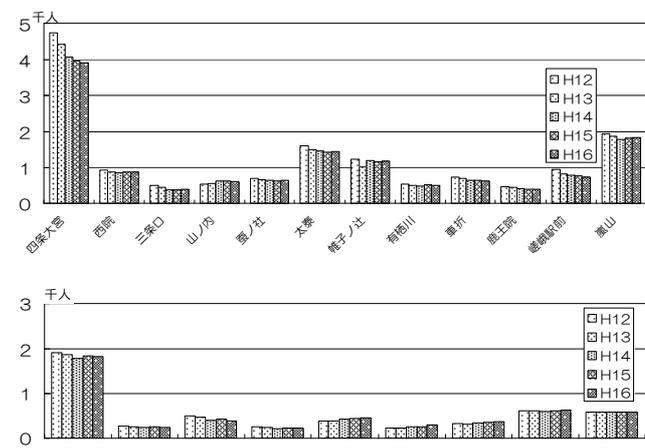


図-3 駅乗車客数の推移<sup>2)</sup>

用が約 7 割を占めており、落ち込みの激しい定期旅客の減を定期外の増加で補っている。さらに駅ごと（図-3）に見ると、四条大宮駅の利用者の減少が大きい。これは 2001(平成 13)年以降、阪急京都線大宮駅に、特急が停車しなくなった結果、乗り換えが阪急大宮駅から西院駅に転移したためと考えられる。また、嵐電と駅勢圏が競合する JR 嵯峨野線の整備の影響も大きい。2000(平成

\*キーワード：公共交通政策，鉄道，市民参加

\*\* 正員，工修，京都府建設交通部  
 (京都府京都市上京区下立売通り新町西入  
 TEL075-414-4362 FAX 075-414-4365  
 E-mail n-yamamoto41@pref.kyoto.lg.jp)

\*\*\* フェロー，工博，神戸国際大学経済学部  
 (兵庫県神戸市東灘区向洋町中 9-1-6,  
 TEL078-845-3561, FAX078-845-3200,  
 E-mail doi@kobe-kiu.ac.jp)

\*\*\*\* 正員，株式会社シティプランニング

\*\*\*\*\* 非会員，京都市歩くまち京都推進室

\*\*\*\*\* 非会員，株式会社駅レンタカー関西

\*\*\*\*\* 正員，工修，社団法人システム科学研究所

12)年の一部複線化による列車増発(112→143本)、JR 円町駅開業、地下鉄との結節等により、JR 線の利用者は増加傾向(図-4)にある。これら、他鉄道事業者の動向は、特に定期利用者の減少につながっていると推察できる。一方、北野線においては御室～常盤駅で増加している。さらに、2009(平成 21)年の京都市営地下鉄東西線の太秦天神川駅まで延伸で、京都市都心部との利便性が向上した結果、半年で対前年比 5%増となっている<sup>4)</sup>。

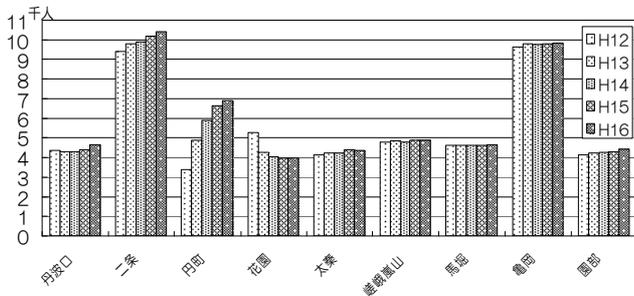


図-4 駅乗車客数の推移 (JR 嵯峨野線)<sup>3)</sup>

## (2) 事業者ヒアリング結果

事業者の現状を把握するためヒアリング調査を行った。鉄道事業としては赤字ではあるが、近年利用者が漸減傾向にあること、また定期客が少なく観光利用の比重が高いこと、春・秋の観光シーズンを中心としたピーク率が高いことから、社会情勢の影響を受けやすく、安閑とした状態ではないという認識である。交通ネットワークの視点からは、地下鉄延伸による利用者増加効果は認めつつも、2010(平成 22)年春予定の JR 嵯峨野線複線化は利用者の減少につながると想定している。

営業面では割引切符などを多種発売しているが複雑になりすぎていること、そして特に京都市交通局をはじめとする、他の公共交通事業者との連携には課題が残されている。IC カードの有益性は認めているものの、設備投資が多額であることから、導入には時間を要するとしている。また駅最寄の観光施設がイメージできる駅名への変更も実施している。設備面では、駅バリアフリー化が大きな課題とされている。

沿線地域との連携という視点では、沿線商店街と連携した「妖怪電車」の運行やギャラリー電車として「嵐電 蜂ヶ岡中学校美術館」、地元 NPO による「嵐電線協働緑化プロジェクト」など実施しているが、個々の事業の関連性が弱く、全体としては大きな効果が表れる形にはなっていないという認識であった。

以上のヒアリングから読み取れる結果として、京都市都心部に直結していないため他交通機関の影響を受けやすいこと、観光客依存で沿線利用者の存在感が希薄なため、持続可能性に不安があること、様々な取組も実施されているが施策の体系化が不十分で相互の関連性に乏しいた

め、努力ほどの輸送人員数増加という成果を得ることができない状況である。こうした課題の多くは地方中小鉄道の現状と共通しているものと考えられる。

## 3. 利用促進、地域活性化にあたっての課題

統計資料とヒアリングから抽出された現状認識と課題を以下に示す。

### ○課題 1. 公共交通相互の連携の強化

京都市都心部に乗り入れていない嵐電は接続する路線の環境変化から受ける影響が大きい。近年の交通ネットワークの変化、すなわち①地下鉄天神川駅の開設、②阪急京都線のダイヤ改正(大宮駅の利便性低下)、③JR 嵯峨野線の複線化、円町駅開業、により利用者の行動は変化しており、京都市内における公共交通体系の変化の中での、嵐電のあり方が問われている。

嵐電単独では交通のネットワーク性を十分活かさないため、JR、阪急、地下鉄、バスとの連携を強化して、地域全体で公共交通利用の促進を図ることが必要である。これは、京都市の交通混雑緩和、「歩くまち京都」の実現、環境対策としても有効である。

### ○課題 2. 拠点駅のリニューアル

“佇まい”としての拠点駅は、京都市営路面電車が走っていた時代の四条大宮・北野白梅町駅であるが、現状の交通ネットワークにおいて重要となる太秦天神川駅、西院駅が拠点駅として十分に認識されていない。また、バリアフリー化の遅れや、駅位置のわかりやすさ等、利用者の多くを占める観光客にとって、わかりやすく、使いやすい環境ではない(嵐山、帷子ノ辻駅等)。

そこで、拠点駅の結節性の向上と利用者ニーズに対応した施設が必要であるとともに、駅の位置をわかりやすくすることが必要である。

### ○課題 3. 地域の足“嵐電”の地元利用の拡大

駅勢圏拡大には、自転車アクセスが不可欠であるが、嵐電の駅には、駐輪場がほとんどない。利用形態から自転車と競合する側面もあるものの、南は阪急、北は JR に囲まれた地域において、駅勢圏を拡大するため「自転車需要」を取り込むことが必要であるが、密集した各駅でどのようにして駐輪場を確保するかが課題となる。

また、運賃面では 200 円均一運賃化の結果生じた、短区間の割高感を是正するため短区間利用の運賃低減化の必要があり、特に地元に着した切符販売方策はないか模索が必要である。

さらに、嵐電を日々の生活の中で有効に利用できる案内・PR が必要となる。

### ○課題 4. 観光地対策と新規需要の創出

嵐電は 5 箇所の世界文化遺産(仁和寺、高山寺、天龍寺、鹿苑寺(金閣)、龍安寺)へのアクセス交通手段となりうるが、その強味が十分に活かされていない。一

方で、京都市は観光地の混雑解消のため、パークアンドライド（以下、P&R）を実施しているが、依然として、道路渋滞は激しい。

そこで、これらの世界文化遺産へアクセスできる嵐電とP&Rとの組合せにより、観光期の混雑解消への貢献が必要となる。

#### 4. 活性化方策の検討～持続可能な嵐電をめざして

##### (1) 地域としての課題

現状を把握した結果、嵐電の活性化に向けては、単に交通事業者だけでなく以下の視点が必要であることが抽出された。

○総合交通体系の視点；京都全体で公共交通のパイを広げる。

○地域活性化の視点；地域（地元住民、沿線の企業・学校など）とのつながりを強化する

○観光振興の視点；観光客の利便性向上と新たな振興策を考える

これらの3つの視点が必要であり、現在の事業者による単発的な施策だけでは、現状を変えることが困難である。行政が各事業者をつなぐ接着剤の役割を果たし、地域の活性化を図ることを目標とした戦略が必要となる。これは、「歩くまち・京都」の目指すところと一致する。

##### (2) 嵐電再生戦略アクションプラン

前章の現状認識により得た、嵐電の活性化において必要と考えられる施策を図-5に示す。これらの施策群について、比較的取組が容易なものを、“プロジェクト”として、事業者に提案した。

##### A. 北野線活用プロジェクト

北野線は、比較的利用者の減少が少ない。これは、嵐山線と異なり他鉄道事業者や市バスとの競合が少ないことが、一つの要因として考えられる。嵐電にとって幸い



図-6 帷子ノ辻駅 位置図

なことに、この地域では幹線道路が少なくバスの利便性が低い。また、JR山陰線と駅勢圏がかぶらないため、JR複線化（平成23年）により予想されるJR利用需要の増を上手く利用することで嵐電北野線の活性化につなげることが出来ると（市民も観光客も学生も京都駅へ出やすくなる、ピンチからチャンスへ）想定できる。

JR嵯峨野線とのネットワーク強化策として、帷子ノ辻駅-JR太秦駅の連携強化を挙げることができる。

図-6に示すとおり、この両駅は4~500m（嵐山のJR~嵐電~阪急よりも近い）、徒歩10分弱しか離れていないものの、乗換駅として認知されていない。龍安寺・仁和寺などの著名な寺院が多数ある北野線と京都観光の玄関である京都駅との結びつきを高めるという観点から嵐電（北野線）とJR線の接続は活性化に欠かすことができない。乗継駅としての認知度を上げるためには、特に仁和寺、龍安寺への最短ルートとして観光・交通事業者等のチラシやHP、旅行雑誌等での出発前の認知度向上を行うとともに、徒歩ルートがわかる案内図の設置、チラシの配布など比較的容易な方法で取り組むことができる。

##### B. 帷子ノ辻駅拠点化プロジェクト

北野線の帷子ノ辻駅(図-7)は前述したJR線との結節だけではなく、嵐山本線との結節を意識した駅全体の利便性の向上、魅力アップが求められる。嵐山本線と北野線の乗継では地下通路を通る必要があり、改札口も地下路に面しており、バリアフリーの視点から導線の平面化が求められる。地下通路へのEv設置は費用面、スペース面から難しいため、構内踏切設置によるスロープ対応、運用面では運賃精算の車内精算化と乗継券発行方式の採用により、比較的容易に動線の平面化を図ることができる。

##### C. 西院駅拠点化プロジェクト

阪急京都線の運行体系の見直しにより、朝夕のラッシュ時の利便性向上した阪急西院駅と、嵐電西院駅の乗継利便性の向上は、都心に直結し

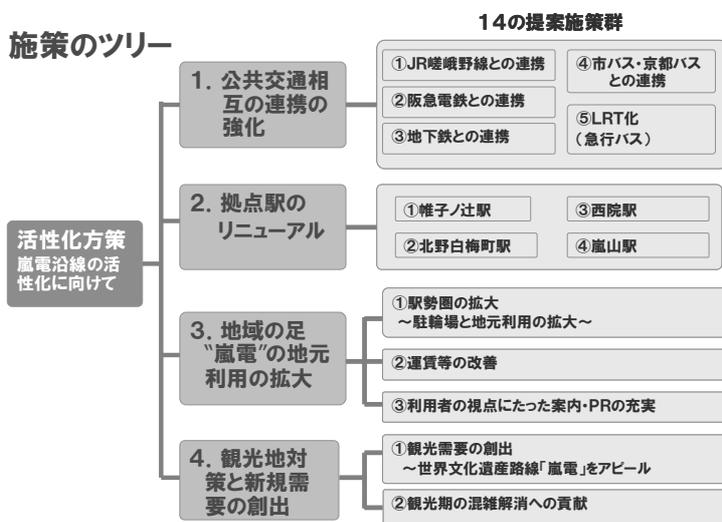


図-5 施策のツリー

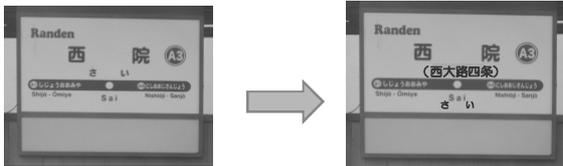


図-7 帷子ノ辻駅 現況設備

ない嵐電にとって重要な課題である。利便性向上の施策として、所在地の明確化と阪急、京都市営バスとの乗換案内をわかりやすくすることが、まずは取り組むべき課題である。具体的には、京都市内の特徴でもある“碁盤の目”を意識した、バス停名称と同じ「西大路四条」という副称の採用が考えられる(図-8)。あわせてそれぞれの駅・停留場において、時刻表の相互掲示を行うことも必要とされる。また、四条大宮駅と異なり、駅の位置がわかりにくいので、標識類の整備や駅名標の整備が求められる。

さらに、行政との連携が必要となるが、京都市内で2番目に違法駐輪が多い西院駅周辺の違法駐輪対策として、自転車から嵐電への転換、商店街との連携が期待される。

・ 名前の変更(嵐電:西院・西大路四条)



・ 名前の変更(阪急:西院・西大路四条)

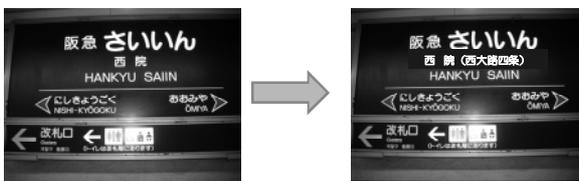


図-8 駅名称標示イメージ

D. 駐輪場設置プロジェクト

南北方向に駅勢圏を拡大するためには、駅周辺での駐輪スペースの確保が必要であるが、大きな空間を確保することは困難である。また、トリップ長から見れば、嵐電と自転車は「競合」関係にあるので、飲酒時や冬季・雨天時など気候の悪い時季など、普段自転車を使っている利用者を取り込むこともかねて、都市型レンタルサイクルの導入を提案する。特に太秦、帷子ノ辻は、通勤等昼利用と帰宅等夜利用需要が均衡しており、効率的な運用も

期待できる

E. MMプロジェクト

これまでの、いずれの施策も“わかりやすい”という視点の提案であったが、特に沿線居住者を対象として継続的なMM(モビリティ・マネジメント)の実施や使い方の情報提供、お出かけマップの作成も継続していく必要がある。

6. 「再生塾」としての取組成果と課題

今回の提案は、まずは事業者が主体となって動ける内容ではあるが、決して事業者だけでできるものではない。提案実現のための課題解消方法を、「再生塾」と関係する諸機関とが一緒に考えていければと考えている。

提案後、改めて事業者にヒアリングを行ったところ、帷子ノ辻-太秦駅での乗継の検討をいただいているとともに、駅の位置・乗継をわかりやすくする提案についても前向きな意見をいただいた。また1駅間の短距離トリップの利用者の掘り起こしの必要性についても一定の理解を得た。

この取組に参加した市民が、本取組をきっかけにして、利用者の視点を中心にとらえ、まちと交通を良くしていこうという気概を持ち、1つのテーマに対して具体的提言が出来た。さらに、これまで一般的に交通事業者の論理で考えられがちであった改善案が、より幅広く議論できたことは、人材育成を目的とした「再生塾」及びケーススタディ対象の交通事業者の双方にとって非常に有益であることと考える。施策の有効性及び実現プロセスは今後検証が必要であるが、今後フォローアップを継続して行っていくことが、成果の評価及び提言の実現に向けて重要であると考えられる。またこの事例を他地域にも水平展開できれば、全国の公共交通の活性化につながるものと期待している。

最後に、今回の「再生塾」のケーススタディの検討にあたって、フィールドを提供いただいた京福電鉄株、公共交通活性化のための人材育成の事例として発表の場を与えていただいた国土交通省近畿運輸局に感謝するとともに、「再生塾」という場を立ち上げていただいた故北村隆一先生に追悼の意を表します。

参考文献等

- 1),2)運輸政策研究機構(2008他)「都市交通年報」
- 3)京都府(2008他)「京都府統計書」
- 4)京都新聞(2008.11.16)

[注1]NPO法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾  
まちづくりや交通の問題の解決に取り組む市民を対象とした、取り組み支援、人材育成、企画提言などを通じ、持続可能なまちと交通の推進に寄与することを目的とした法人

[注2]歩くまち・京都  
京都市基本計画に掲げる、歩いて楽しいまちの実現を目指す交通政策マスタープラン策定審議会の名称