

沿革

千年以上にわたり政治の中心地であった京都は、多くの神社・仏閣を中心とした宗教、文化、芸術の中心地でもあった。

時代が変わって、明治時代になっても古跡、名勝地に至る交通機関はとぼしく、特にこの古都の北東にそびえる比叡山(848m)、つまり千年以上にわたって仏教の聖地である延暦寺への参拝や登山客の輸送に対しては、いくつかの鉄道が企画された。

あるものは出町柳から平坦線とアプト式の組合せ、あるいはループ線や山頂へ、などと考案された。しかし、いずれの企画も実現しなかった。

当時わが国で有数の電灯・電力会社であった京都電燈は、すでに越前電鉄、嵐山電鉄を経営していた。そこで、比叡山をはじめとして、名勝、古跡が多く点在する洛北の地に、本業の電力を利用して、観光客輸送を目的に叡山電鉄の建設が平坦線と鋼索線(ケーブルカー)の組合せで決定された。

大正10(1921)年、京都電燈の重役だった石川芳次郎氏が、叡山電鉄建設の技術と資材購入のためのヨーロッパ出張の際にスイスで、ある登山鉄道技師に陸軍参謀本部の比叡山の地図を見せて相談した。

その技師は即座に、私ならこのように建設すると地図上に逆S字型に線引きしたものが提案された。

こうして比叡山ケーブルは、示された逆S字型で建設されて、日本一の急勾配の高低差561mを9分で登る。

全線コンクリート道床、鉄枕木という当時の最高技術で建設され、100年近い今日まで使用に耐えている。

石川芳次郎氏は小学校卒業後、八瀬にあった高野発電所に入社し、勤務のかたわら烏丸今出川にあった同志社中学校に入学、毎日



八瀬駅(写真:京都電燈)



鞍馬電車の山端駅（写真：京都電燈）



京阪電車の出町柳駅付近の地下駅工事の様子

鴨川電鉄の設立

叡山電鉄建設当初から、鴨川の堤防に沿って三条に至り京阪電車と連絡、三条延長線（鴨東線）が計画されていた。

免許も取得し建設資材の購入もされていたが、丸太町橋東詰にあった市電の操車場の存在がはだかった。そこへ世界的大恐慌の襲来が重なり、計画は中止に追い込まれた。

京福電車となってからも毎年免許更新を続けたが、昭和28（1953）年に京都市によって、都市美観上、鴨東線計画は地下線で建設するように決定された。資力の乏しい京福電車にとっては無理な話である。それでも免許更新は毎年続けられた。京阪電車の三条までの地下化に伴い、出町柳まで延長されることになり、京阪・京福両社によって鴨川電鉄が設立された。のちに京阪電車の出町柳までの地下線完成によって、京阪電車の鴨東線となった。

京阪、叡電の直通乗り入れは、叡山電車の改良問題から見送られた。

京都市電の乗り入れ

昭和24（1949）年12月、京都市が財政改善を目指して、建設を進めていた宝ヶ池競輪場が、開設の運びとなった。そこで問題となったのが乗客輸送である。叡山電車とバスだけではとうてい短時間の乗客輸送ができず、いろいろと検討された結果、市電を叡山電車経由で「山端駅」（現・宝ヶ池駅）まで乗り入れることに決まった。急きょ、鉄道法と軌道法の違いを認可され、構造の異なる車両が、同一線路上を走るという珍事が出現、多くの鉄道関係者の注目を集めた。

その後、「山端駅」に市電専用の低床ホームが設置された。また、叡山線内の運行上の電力不足を補うため、市電の田中変電所より電力供給が行われた。

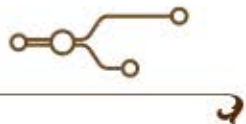


元田中駅を出る岩倉行のデナ 21 形 2 連。元田中駅は、京都市電東山線（ひがしやません）の線路が敷設された東大路通（ひがしおおじどり）を挟んで、岩倉行のホームと出町柳行ホームが分かれている（昭和 39 年頃）。



元田中駅を出る出町柳行のデオ 302 形。京都市電と叡山本線という電車同士のクロスが見られた珍しい交差点だったが、市電は昭和 53 年に廃止された（昭和 39 年頃）。

叡山本線 修学院 Shugakuin



昭和34年頃の「阪神842」。昭和39年に叡山電鉄に譲渡されて、「デナ506」として生まれ変わった。阪神電鉄ではこげ茶一色の6輛編成で駆け抜けていたが、叡山電鉄ではベージュとグリーン色の2色の1両編成だった。



昭和48年頃のデナ501。元は「阪神839」だった。阪神電鉄在籍時はパンタグラフで集電していたが、叡山電車ではポール集電になった。



昭和 45 年頃の旧修学院駅に停車する。デオ 300 形。歴代最大サイズの全長 16.14 m の大型車両。



昭和51年頃の宝ヶ池～八幡駅間を走る。開業以来、緑の下の力持ちデワ101形。元嵐山電車の1形である。



2018年2月、かねがね予告されていた観光電車がその姿を見せた。「ひえい」(デオ 732)と名付けられたその電車は完成予想図の通り、運転室前面に楕円形の金の輪を取り付けた不思議な面構えの電車である。室内はゆったりとした一人掛けの座席が並んでいるが、ロングシートなのが物足りない感じである。車体側面は細長い楕円形の窓が並び、車体の真ん中にはひととき大きな楕円形の窓が強いインパクトを与える。この電車は比叡山、びわ湖周遊コースの一環として整備された観光電車である。



更新時にスマートな電車で生まれ替わったデオ700形。732号車は「ひえい」に。723号車はブルー基調の電車で。叡山電車の影の主力車として、旧形車の主要機器の流用を始め京阪電車からも多くの機器提供を受け準新造車のような形で登場した700形シリーズも製造から30年を経過して更新期に入り、一両ずつ時間をかけて、オレンジデオ722号車ブルー723号車の美しい装いで出場した。観光電車「ひえい」732号もこの過程のなかで登場した。723号車は阪神車両メンテナンスでの施工。