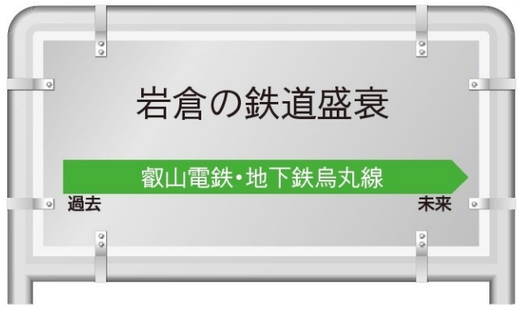
レールの先にひろがる街 ②

生徒の足 にぎわい運ぶ



「同志社が本計画を決定すれば、鞍馬電鉄が＝中略＝岩倉線（同志社買収地の東側に沿うて北上する線）にする」。「同志社百年史」にはこんな当時の文書が引用されている。新校地と新駅は不可分だったことがうかがえる。

学制改革で高商が廃止となった後も、同志社高が立地。駅と叡電は生徒の足であり続けた。「畑と田んぼだけ」（同志社百年史）だった付近も戦後、家が立ち並ぶようになる。岩倉に生まれ育った坂田光男さん（72）は「（66年完成の）国立京都国際会館ができたころから家が建ち始めた」と振り返る。

国勢調査によると、65年に7988人だった岩倉地域の人口は、70年には1万2662人に、80年には2万人を突破。八幡前駅の乗客数も、府の統計によると95年度には過去最高の45万人を数えた。

転機は97年にやってきた。市営地下鉄烏丸線の国際会館駅が岩倉地域に開業。京都駅や四条烏丸と直結され、通勤、通学客が地下鉄に流れた。八幡前駅の乗客数は翌年度に18万人にまで落ち込んだ。

カラフルなモールや電飾を使い、同志社中生が築約90年の駅を飾り付けていた。京都市左京区岩倉の叡山電鉄鞍馬線にある八幡前駅。駅の梁は、同志社のスクールカラーの紫色に塗られ、壁は校舎をイメージしたれんがのパネルで覆われている。

同志社と八幡前駅との関わりは1928（昭和3）年の当時の鞍馬電鉄開業以前にまでさかのぼる。市中心部にあった同志社専門学校高等商業部は、学生増に対応するため岩倉への移転を模索していた。

上駅を明るくする取り組みに参加し、「ハト駅長」のイラストを駅名表示に貼る同志社中生（京都市左京区岩倉・叡山電鉄八幡前駅）下八幡前駅を降り同志社高に登校する生徒たち。駅もにぎわったという（1966年度、同志社高卒業アルバムより）

八幡前駅 再生も子どもたちと

学校法人同志社は、地下鉄利用の利便性を当て込み、2006年に小学校を開校。10年には同志社中も移転させた。「岐阜や愛知から新幹線通学する生徒もいます。将来、入試説明会を岡山で開催する構想もある」と同中入試広報室の古城郷さん（34）は語る。

八幡前駅の同志社生の利用は近年、「（中高全体の）1割程度」と古城さん。改修もされず暗い駅というイメージになっていた。

親しめる駅にしようと、2013年春から同志社中と叡山電鉄が取り組みを始めた。さび放題だった手すりは明るい黄色に塗り替え、冬にはモールなどでクリスマス仕様に飾り付けた。今冬も「八幡前駅プロジェクト第5章」が活動している。

今後は、生徒の提案で「ハト駅長」というキャラクターを置く。3年久保舞夏さん（15）は「ハトは近くの三宅八幡宮で神の使いとされている。和歌山電鉄で有名になった、たま駅長のようになれば」と期待する。駅活性化へ新たな歴史を、ゆかりの深い同志社生が一役担おうとしている。

京都新聞社
The Kyoto Shimbun Co.,Ltd.
©京都新聞社 無断複製・転載を禁じます