今月の読み物



「見たり、聞いたり、探ったり」No.318

通算 No.469

青　木　行　雄

京都平安神宮の正式参拝と国指定重要文化財「チンチン電車」について（日本で最初の電車）

2026年（令和８年）５月22日、市場の全国大会があり、京都に行く事になった。久方ぶりの京都、鴨川の川辺に並ぶ川床の雰囲気、京都河原町通りから、四条大橋を渡り、「八坂神社」に向うこの市道186号線が京都のメーン通りと思う、大変な人出には、さすがに京都である。世界からの観光客に日本の各地からの人々、京都はやっぱり日本の重要な国際観光地としての存在感を維持しているな～と今回も感じた。

そして夕方６時頃に、四条大橋近くの先斗町「いづもや」の川床に我が12人は陣を取る。もちろん予約済で、入場時には少人数の客だったが、１時間経ない内に100人程の席は満員となった。コース料理の川床の味、ボンボリの明りに川面をなでるようにふく鴨川の風、身近に感じる緑の山々、うらやましそうに川床を見上げる川辺の観光客、優越感に浸るつかの間の一時（ひと）、生ビールでの乾杯から京都の夜が始まった。



東木の一行。京都先斗町「いづもや」の川床にて。

今回の京都での我々の観光先は東寺と平安神宮であった。

早朝、東寺の五重の塔等を見学し、平安神宮に移動して、平安神宮で正式参拝してから宮内の散策。



応天門（重要文化財）明治28年（1895）、平安遷都1100年記念祭として創建された。見事に塗替えられた応天門。



大極殿（重要文化財）この中へ入り、正式参拝をうける。応天門と同様に明治28年に創建される。



平安神宮社務所前にて、頭を下げる、鷲尾宮司。



蒼龍楼（重要文化財）百三十年祭を迎え見事に塗装仕上がった蒼龍楼。

今回は平安神宮をくわしく説明したい。

特に「重要文化財」となった一台の「チンチン電車」。

平安神宮創建とこの京都電気鉄道電車の関係を説明文よりひろって見た。

桓武天皇が平安京に都を遷されて以来、日本の都であった京都は、幕末の動乱の戦火により街の中心部を焼失し、さらには明治維新における事実上の東京奠都によって京都の人口は３分の２まで（約34万人から約23万人と）減少したと言う、人々は、衰亡の危機にさらされた京都の復興を強く願い、熱意を結集して街の復興に取組んだ。

近代都市基盤確立を目指し、インフラ整備・近代化教育の促進・地場産業振興などの一連の事業が進められた。インフラ整備事業として琵琶湖疎水の建設が計画され、同時に疎水の水力を利用した蹴上発電所の建設とその電力を利用した電車敷設も計画された、又地場産業振興策として、第４回内国勧業博覧会の京都誘致と平安遷都千百年紀念祭の挙行が計画された。

琵琶湖疎水（第１疎水）が明治23年に完成し、翌年に蹴上発電所が完成、明治27年に京都電気鉄道株式会社が設立され、翌年、明治28年（1895）に日本最初の営業用電車として京都電気鉄道電車の運行が開始された。

同年３月、平安遷都1100年を記念し京都復興の象徴として「平安神宮」が創建されると共に同年４月、第４回内国勧業博覧会が開催され、同年10月には、平安遷都千百年紀年祭と時代祭行列が盛大に挙行された。平安神宮（博覧会場）への交通機関として京都電気鉄道電車が活躍し、平安神宮神苑の池には琵琶湖疎水の水が利用されている。

このように、平安神宮創建と京都電気鉄道電車には深い関係がある為、昭和36年に市電北野線が廃止された年に平安神宮が車両をもらい受け、現在、平安神宮南神苑に展示されている。

この「チンチン電車」をさらにくわしく説明をすると。

この平安神宮に展示されている京都電気鉄道電車は、明治28年（1895）、我が国最初の公共電気軌道を開業した京都電気鉄道株式会社にて使用された路面車である。現存する電車の中で製造年代が最も古く明治44（1911）年、大阪府堺市の梅鉢鉄工場で製造された、長さ8.382m、幅2.020m、高さ3.299m、自重6.76t木製台枠上に木製車体を載せている、台車は車体と一体化した単台車で米国ブリル社製、電動機は

当初、米国ゼネラル・エレクトリック社製（GE800型）であったが昭和34年に神戸製鋼所鳥羽工場製（Tb-23C型）に取替られている。外国製品を日本製の車体に組み合わせて国内製造所で製造された車輌は、国内製造の規範となり、我が国の電気鉄道発展に貢献した。

明治28年２月、京都電気鉄道は琵琶湖疎水の水力を利用した我が国初の事業用水力発電所である蹴上発電所（現関西電力）の電力を利用して開業した。当初は伏見線、鴨東線を開通、同年４月には、岡崎で開催された第４回内国勧業博覧会（平安神宮創建）に合わせ七条停車場～南禅寺間を開通、ついで同33年に北野線、同37年に西洞院線を増設運行した。しかし、同45年６月に京都市が市電の営業を開始した為、京都電気鉄道は京都市電と競合、結果的に大正７年（1918）６月に京都市によって買収され合併した。本車両も挟軌車両の一両として市に移管され、挟軌第52号（N52）となり、昭和30年の車番変更で２号となった。

その後、昭和２年（1927）４月までの間に木屋町線、出町線、烏丸丸太町線などが逐次廃止され、北野線だけが残されたが、最後も昭和36年（1961）７月をもって廃止され「チンチン電車」の愛称で親しまれた日本最古の電車もその姿を消すことになった。同年12月に平安神宮創建と深い関りがあることから平安神宮に移設され現在に至る。先駆的な初期路面電車として日本の交通史や科学技術史において非常に価値が高いと評価され令和２年に国指定重要文化財に指定された。

こんな事から、我が東木市場一行は平安神宮鷲尾宮司に案内をいただき、各神苑の広大な庭園を散策



明治28年頃市中で活躍した「チンチン電車」。



チンチン電車の側面、２億円かけて新しく作った車庫。



東神苑の「泰平閣」京都御苑より移築したという建物。京都らしいすばらしい風景である。



東神苑の「尚美館」水面の景色、一般観光客は館の中には入室出来ない。京都御苑より移築。



東木市場の皆様、鷲尾宮司を中心に「尚美館」の重要文化財の広間にて、ショット。

し、約１時間半、一般観光客は入れない東神苑の尚美館や「チンチン電車」の車中など見学させていただいた。

東神苑にある尚美館・泰平閣が京都御苑より移築された館だが「時代祭」に使用される衣装や備品、甲冑（かっちゅう）、鎧（よろい）、兜（かぶと）等もあって、各部屋までみせていただいた。

この平安神宮は歴史的にはまだ130年あまりだが、京都の歴史的継承には大変な役割を果した大きな意味が良くわかった。今回の京都旅行でも多くの方々にお世話になり、感謝申し上げます。

記　令和８年７月12日