

1 「参宮快速」の走った草津線**(1) 草津線經由京都～山田（現伊勢市）間直通列車の運転開始**

滋賀県下中山道沿いに敷設された東海道線の向こうをはって、由緒正しい旧東海道沿いの草津から名古屋に向かい明治22（1889）年12月に草津―三雲間を開業した関西鉄道は、その後、徐々に路線を延長、明治23（1890）年12月15日、草津～四日市間が開通。翌明治24（1891）年1月4日、津支線の亀山・津間が営業を開始、明治25（1892）年9月、関西鉄道との連絡を条件に免許を得た参宮鉄道（津―山田（現伊勢市）間、現 JR 紀勢本線、参宮線）と「連絡運輸契約」を結んだ。

参宮鉄道の津―山田間が開通したのは明治30（1897）年1月11日。明治31（1898）年4月1日、京都から草津までの官設鉄道と草津から津までの関西鉄道、それに山田までの参宮鉄道の三者が協定を結び、伊勢参詣客のために京都・草津・柘植・亀山經由で山田（現伊勢市）に達する直通列車（各駅停車）の運転を開始。

同年1月18日 関西鉄道名古屋～網島（桜ノ宮線は大正2年11月廃止、現学研都市線、関西本線）間が全通し、関西鉄道による名阪連絡が実現、大阪（特に南部）からお伊勢参りをするのにはこのルートを利用する客が多くなった。

関西鉄道国有化後（明治40（1907）年）の官鉄関西本線はこと名阪間輸送では二線級に回ったが、大阪から神都・伊勢へ行くには亀山から参宮線へ入らなければならないので、お伊勢参りの需要の多いメインルートとして活路を見出す。参急（近畿日本鉄道大阪線・山田線）の伊勢進出（昭和5（1930）年12月20日上本町・山田開通）までは独占状態が続いていた。

そこには不定期列車や団体臨時列車なども運転され、単線では応じきれない参宮線（参宮鉄道も国有化）は一部分を複線化していた。

◎大正10（1921）年4月宮沢賢治、草津線を利用して伊勢から比叡山へ

第3日、二見浦駅より京都行（草津線経由）に乗り大津駅下車、石場浜から湖南汽船にのり下阪本に下船、これより比叡山登山4キロ。午後3時ころ根本中堂に詣・・・、『春と修羅 第二集』の「一四五 比叡（幻聴）」
大正11（1922）年11月5日 手原駅開業

◎草津線を走ったお召列車（I）

昭和3（1928）年11月6日 C51型蒸気機関車に引かれた11両編成の「お召列車」が京都へ。11月10日 即位礼。14～15日大嘗祭。11月19日から22日京都から草津線、関西本線、参宮線を経由して伊勢神宮のある山田へ。

昭和4年5月号時刻表

京都～鳥羽直通が2往復である。

(2) 「参急」の設立計画

当時の省線（大正9年（1920）～昭和18年（1943））利用による京都や大阪からの伊勢参宮には普通列車で京都～山田間（草津線経由）4時間40分、大阪～山田間（湊町から関西線経由）はおおよそ6時間を要し、距離は比較的近いにもかかわらず手ごろに行くには無理があった。

このような状況に目をつけたのが、大阪から奈良にかけて路線を展開していた大阪電気軌道（大軌）であった。

同社は大阪（上本町六丁目）・宇治山田（伊勢）まで高速電車によって結べば、2時間半ほどで達し、省線經由に比べ大幅に時間短縮がはかれ、「日常業務二多忙ナル者及外泊チ為シ待ザル小学児童モ容易ク日帰り参拝テナシ得ル」として昭和2（1927）年9月に新たに系列会社の「参宮急行電鉄」を設立、昭和5（1930）年内の全線開通を目指した。

(3) 省線の対応—「参宮快速」が運転開始

大軌・参急の伊勢進出をまじかに控えた鉄道省は参急全線開通後は大阪の北部はともかく、南部から伊勢への参宮客は大部分が大軌・参急を利用し、太刀打ち出来無いと判断した。

そこで、昭和5（1930）年10月1日の時刻表改正により、京都および大阪以西神戸、姫路などの山陽線方面から伊勢へは草津線経由で、停車駅の少ない快速（姫路～鳥羽間）列車を1往復が登場。これが世に名高い「参宮快速」。

ルートは姫路から山陽本線、東海道本線を経て草津で草津線に入り、柘植から関西本線・参宮線で鳥羽に至るもの。大阪～山田間は179.2kmと参急より42km長く、一見遠回りのルートにみえるが、大阪北部、京都や山陽線方面から伊勢へは乗換不要で早い点が参急より有利➡多くの需要を見込めるルートとして、伊勢への輸送では大きな競争力を持った。

「参宮快速」はC五一の牽引で高速運転。停車駅は加古川、明石、兵庫、神戸、三ノ宮、大阪、京都、大津、草津、津、松阪で、今の新快速よりも停車駅が少なく、草津線・関西本線はノンストップで運転。

姫路発「参宮快速」の新設で所要時間は、姫路～山田間は4時間44分、大阪～山田間は3時間4分、京都～山田間は当時の蒸気機関車運転では限界ともいえる2時間25分と、大幅な短縮を図ったので、大阪、京都からは日帰り参拝が可能になった。

昭和5年10月時刻表

姫路			6:45	
神戸			7:50	
大阪	23:35		8:25	
京都	0:42	7:17	9:04	13:50
大津	1:05	7:39	9:17	14:12
草津	1:27	7:57	—	14:32
貴生川	—	8:34	—	15:12
柘植	2:45	9:07	10:05	15:43
亀山	3:32	9:52	—	16:16
山田着	4:55	11:23	11:29	17:54
鳥羽着	5:20	—	11:50	18:18
	不定期快速	各停柘植で湊町発と併結	5時間5分、京都から2時間25分	名古屋発と亀山で併結

鳥羽発	9:32			15:50
山田発	9:53	12:08	15:34	16:14
亀山	11:39	13:15	17:43	17:16
柘植	12:30	13:46	18:40	—
貴生川	12:58	—	19:23	—
草津	13:35	—	19:48	—
大津	13:54	14:33	20:07	18:29
京都	14:08	14:45	20:22	18:42
大阪		15:21		19:20
神戸				19:52
姫路着				20:52
	各停	不定期快速	各停	快速

(4) 参急の開通

昭和5年12月20日、大軌上本町（大阪上本町）～参急山田間（現伊勢市）が開通昭和6（1931）年3月17日には参急宇治山田間まで全線開業した。同線は省線經由より距離は42キロ短いうえに、高速電車運転で大幅に時間を短縮し、大軌上本町～参急宇治山田間は2時間40分で結ばれた。

(5) 京都・伊勢間の奈良電の利用

この時期、京都からの伊勢参拝には、奈良電気鉄道（奈良電）、大軌・参急を利用するルートも形成された。

大正12（1923）年3月21日、奈良電の途中駅西大寺から大軌奈良、久米次（現、橿原神宮前）間開通。

大正13（1924）年3月12日 奈良電大軌と車両乗入契約を締結

昭和3（1928）年11月15日、奈良電気鉄道（奈良電）京都一 大軌西大寺間全通

昭和5年12月15日、京都一 大軌久米寺（橿原神宮前駅）間で急行の相互乗り入れ

昭和6年3月参宮急行が宇治山田まで全通

京都からの伊勢参宮には、大軌八木まで急行で至り、大軌・参急の宇治山田行き特急に乗換えるルートができ、多くの客が利用するようになった。

(6) 食堂車のついた参宮快速

昭和6（1931）年10月1日の改正時刻表では、神戸発快速1本、大阪発不定期快速1本、京都発普通3本、不定期快速1本の他、姫路～山田・鳥羽間の「参宮快速」は2往復となった。

その際の姫路発山田・鳥羽間の「参宮快速」には、当時数少ない食堂車（和食堂車）付の豪華列車であった。

昭和7年5月号

姫路		21:48			6:45			
神戸		23:30		6:38	7:50			
大阪	23:35	0:29		7:15	8:25			
京都	0:42	1:08	6:02	7:55	9:02	10:02	11:22	13:50
大津	1:05	1:30	6:22	8:06	9:13	10:14	11:41	14:12
草津	1:27	1:53	6:39	8:18	—	—	11:58	14:31
貴生川	—	—	7:10	—	—	—	12:30	15:01
柘植	2:45	3:21	7:38	8:53	—	—	13:00	15:30
亀山	3:52	4:05	8:23	9:17	10:20	11:26	13:50	16:10
山田着	4:54	5:34	9:48	10:14	11:17	12:23	15:19	17:34
鳥羽着	5:20	5:59	10:12	10:36	11:41		15:50	18:01
	不定期快速	大阪から快速	各停	快速	快速和食	不定期快速	各停	各停

鳥羽発		9:32	12:02	13:15	14:44		16:02	18:02
山田発	8:00	9:58	12:23	13:36	15:05	15:22	16:25	18:23
亀山	9:15	11:44	13:23	15:07	16:06	16:35	17:22	20:13
柘植	9:51	12:34	—	15:52	16:38	17:18	—	21:02
貴生川	—	12:55	—	16:16	—	—	—	21:24
草津	10:21	13:24	—	16:48	—	17:51	18:19	21:58
大津	10:32	13:41	14:33	17:05	17:23	18:16	18:30	22:17
京都	x	13:55	14:45	17:18	17:33	18:28	18:42	22:31
大阪	x		15:21		18:14		19:20	
神戸	x				18:45		19:54	
姫路着	x						20:52	
	大阪から快速	各停	不定期快速	各停	快速	不定期快速	快速・和食	各停

(7) 省線と参急との競争

昭和7(1932)年に、上本町一宇治山田間に特急「神風号」の運転を開始され、所要時間が2時間17分まで短縮された。当時、省線湊町・山田間が3時間30分であったので、大阪方面(特に南部)からの伊勢参宮客の獲得をめぐる省線と近鉄との競争も、「省線の旅客は5分の1に減った」ということから、この時期においてすでに勝負はついていた『昭和6年9月15日付 『大阪朝日新聞』』。

(8) 寝台車連結の鳥羽行列車

昭和9(1934)年12月1日の省線のダイヤ改正時には宇高連絡線(明治43年6月12日開設)をはさんで四国から来た伊勢神宮参拝の客を輸送するために宇野から鳥羽直通夜行普通列車が運転(糸崎行を変更)、2等寝台車も連結された。

この時のダイヤ改正時に、姫路一鳥羽間の快速が2往復(うち1往復は食堂車連結)。その他、大阪一鳥羽間の普通列車が2往復、京都一山田・鳥羽間の不定期列車が2往復設定されている。

昭和9年12月号時刻表

宇野発		23:15						
姫路		2:40	5:25		6:45			
神戸		4:20	6:39		7:49			
大阪	0:30	5:10	7:14		8:25		10:30	13:03
京都	1:15	6:02	7:55	8:20	9:02	10:02	11:29	13:58
大津	1:35	6:20	8:06	8:34	9:13	10:14	11:45	14:14
草津	1:49	6:37	8:18	—	—	—	12:02	14:31
貴生川		7:09	—	—	—	—	12:33	15:01
柘植	2:46	7:38	8:53	9:27	—	—	13:00	15:30
亀山	3:32	8:23	9:17	x	10:20		13:50	16:10
山田着	4:54	9:48	10:14	11:13	11:17	12:23	15:19	17:34
鳥羽着	5:20	10:12	10:38	—	11:41	—	15:50	18:01
	不定期快速	京都・宇野間寝台岡山・京都間快速	大阪から快速	不定期快速	和食 神戸から快速	不定期快速	各停	各停

鳥羽発		9:32	12:02	13:15	14:44		16:02	18:02
山田発	8:00	9:58	12:23	13:35	15:05	15:22	16:25	18:23
亀山	9:15	11:44	13:23	15:07	16:06	16:35	17:22	20:13
柘植	9:51	12:33	—	15:52	16:48	17:18	—	21:02
貴生川	—	12:58	—	16:16	—		—	21:26
草津	—	13:30	—	16:49	—	※17:54	18:19	22:01
大津	10:34	13:50	14:34	17:09	17:24		18:31	22:22
京都	10:45	14:10	14:45	17:27	17:36	18:26	18:43	22:51
大阪		15:04	15:21	18:21	18:17		19:19	23:55
神戸					18:49		19:51	0:40
姫路着					20:01		20:56	2:21
宇野着								6:03
	不定期 快速	普通	不定期 快速	普通	神戸から 普通	不定期快速京 都行※石部	和食 快速姫路行	寝台 2 等宇野行京 都から姫路間快速

◎昭和 10（1935）年 12 月の省線時刻表改正時には下り京都～山田・鳥羽間 4 本、上り鳥羽・山田～京都・大阪間 5 本に増発されている。

また不定期快速列車も京都発着 2 往復、大阪発着 1 往復が設けられ、大阪発は夜行であった。普通列車も増発され大阪～鳥羽間が 2 往復となった。このときが伊勢直通の黄金期であったといえる。

◎草津線を走ったお召列車（Ⅱ） 昭和 15（1940）年 6 月 10 日

（9）『参宮快速』の簡易食堂車廃止

なお、『参宮快速』の簡易食堂車は日中戦争勃発後の昭和 13（1938）～15（1940）年中に廃止されている。

（10）草津線を走ったお召列車（Ⅲ）

昭和 17 年 12 月 12 日

区間	乗車路線	牽引機	主な訪問先	主な供奉者・同乗者
京都（7:00） →山田（10:00）	東海道・草津・関 西・参宮	C51-276補 C51-100 (柘植—亀山)	外宮行在所→豊受大神宮仮殿 →外宮行在所→内宮行在所→	東条英機（首相）
山田（14:05） →京都（17:05）	参宮・関西・草津・ 東海道	C51-276補 C51-100 (亀山—柘植)	皇大神宮正殿→内宮行在所	

1 年前の真珠湾攻撃で日米開戦。御召列車は物々しい警備のなか、京都経由で伊勢まで往復した。この後、昭和 20 年の敗戦まで長距離のお召列車が走ることはなかった。『昭和天皇 御召列車全記録』新潮社

（11）参宮快速の廃止

昭和 18（1943）年 2 月 15 日 姫路～鳥羽間の「参宮快速」は戦時体制の強化に伴い廃止された。

昭和23年7月特集号

鳥羽発	—	16:20		京都	5:44	13:12
山田発	13:58	16:45		大津	6:11	13:38
亀山	16:11	18:59		草津	6:35	14:01
柘植	17:08	20:06		貴生川	7:17	14:40
貴生川	17:35	20:34		柘植	7:57	15:18
草津	18:11	21:12		亀山	8:43	16:28
大津	18:37	21:37		山田着	10:44	18:27
京都	18:53	21:53		鳥羽着	11:05	18:48
	各停	各停			各停	各停

◎昭和25年8月、草津線は国鉄天王寺鉄道管理局の管轄となる

(12) 参宮快速の復活

昭和28(1953)年3月、この年の遷宮に際し、「参宮快速」は姫路一鳥羽間に一往復が復活。基本は七両編成で二等車が連結されたが、所要時間は京都一山田間は2時間37分、大阪～山田間3時間26分と戦前より約22～30分遅くなっている。

昭和29年10月号時刻表

鳥羽発	13:48	15:35	16:31		姫路		6:24	
山田発	14:18	15:55	16:57		神戸		7:32	
亀山	16:00	16:59	19:10		大阪		8:10	
柘植	16:48	17:32	20:10		京都	5:44	8:55	13:44
貴生川	17:10	17:48	20:36		大津	6:06	9:08	14:08
草津	17:41	18:10	21:11		草津	6:26	9:23	14:32
大津	18:02	18:22	21:31		貴生川	7:04	9:44	15:05
京都	18:15	18:38	21:45		柘植	7:31	10:04	15:42
大阪		19:20			亀山	8:06	10:30	16:24
神戸		20:01			山田着	9:33	11:32	18:10
姫路着		21:08			鳥羽着	9:51	11:49	18:30
		2、3等					2、3等	



34
草津川をくぐる姫路行き列車*
昭和二十九年(一九五四)十二月
高橋弘氏撮影

◎昭和31（1956）年4月、深川駅が甲南駅に、大原市場駅が甲賀駅に改称。

◎昭和31年11月19日、東海道本線全線電化。非電化の草津線へ乗り入れる列車は京都発着から草津発着へ短縮。

◎昭和32（1957）年10月一部列車の気動車化開始。15往復中8往復がディーゼル化され、草津～柘植間で約7分の時間短縮がなされた。

◎昭和34（1959）年7月15日紀勢本線全通：亀山駅 - 多気駅間（42.5km）が紀勢本線に編入され、多気駅 - 鳥羽駅間のみが参宮線となる。

（13）東海道関西線経由の急行「伊勢」「那智」が草津線を走る

23日から草津経由で 急行伊勢、那智 『中部日本新聞』昭和34年10月21日（夕刊）

国鉄関西支社では、伊勢湾台風で関西本線名古屋～亀山間の復旧見込みが今のところたたないで運休していた東海道関西線経由の急行「伊勢」「那智」を（昭和34年10月）23日から当分の間、東海道線草津線経由で4週間ぶりに運転することになった。

	下り		上り
東京発	20：30	「伊勢」鳥羽発	17：34
名古屋	3：20	二見浦	17：44
米原	5：04	伊勢市	17：54
草津	5：52	「那智」新宮発	15：20
亀山	7：05	熊野市	15：47
津	7：27	尾鷲	16：27
松阪	7：46	紀伊長島	16：59
「伊勢」多気	7：56	多気	18：18
伊勢市	8：24	松阪	18：29
二見浦	8：32	津	18：48
鳥羽着	8：43	亀山	19：17
「那智」多気	8：01	草津	20：53
紀伊長島	9：07	米原	22：00
尾鷲	9：39	名古屋	23：25
熊野市	10：17	東京着	6：25
新宮着	10：44		

◎昭和34年12月寺庄駅、油日駅開業。

（14）草津線に初の気動車準急“鳥羽・勝浦”が登場

京都から伊勢方面への気動車準急「鳥羽（京都～伊勢市（山田から変更）間）」「勝浦（京都～紀伊勝浦間・3両）」は昭和36（1961）年3月1日に、「参宮快速」とは別の時間帯に設定、運転を開始。

「参宮快速」の大阪～山田間は3時間35分となり、昭和9年時より35分遅くなった。「参宮快速」の停車駅も京都・大津・草津・貴生川・柘植・亀山・津・松阪・多気・伊勢市・二見浦・鳥羽と、戦前の「参宮快速」よりもローカル色が強くなっている。

しかし、戦前と同様、戦後になっても京阪神間からは乗換えなしで伊勢に直行でき、中国、四国、九州方面からも大阪駅での乗換えのみで利用できるため、「参宮快速」の利用度はいぜん高かった。

昭和36年10月号時刻表

鳥羽発	13:48	14:10	15:28	16:28
伊勢市発	14:34	14:28	15:48	16:50
亀山	16:18	15:38	16:58	19:19
柘植	17:00	—	17:33	20:05
貴生川	17:31	—	17:50	20:30
草津	18:01	16:43	18:14	21:00
大津	—	16:55	18:27	
京都		17:05	18:46	
大阪			19:22	
神戸			19:53	
姫路着			20:53	
		「準急鳥羽」紀伊勝浦発「勝浦」多気で併結	1、2等「参宮快速」	

姫路発		6:25		
神戸		7:33		
大阪		8:12		
京都		8:52	12:55	
大津		9:03	13:06	
草津	6:15	9:23	13:25	14:26
貴生川	7:02	9:47	—	15:04
柘植	7:32	10:07	—	15:29
亀山	8:10	10:40	14:26	16:17
伊勢市着	9:40	11:47	15:32	18:09
鳥羽着	10:14	12:06	15:50	18:30
		1、2等「参宮快速」	「準急鳥羽」、「勝浦」多気で分離	

(15) 気動車準急「平安」が二往復の設定

昭和37(1962)年4月15日、かつての東海道沿いの草津線・関西本線経由で結ぶ京都～名古屋、京都～桑名間に気動車準急「平安(4両)」が2往復設定され、運転を開始。

しかし、当時、準急「平安」に充当されていた編成は1本のみで2往復。このうち一往復は以前から運転している「鳥羽」「勝浦」と併結し、「鳥羽」「勝浦」のダイヤを優先したため、名古屋まで至って折り返してくると、「鳥羽」「勝浦」のダイヤと合わず併結相手の列車がなくなってしまうため、2往復とも名古屋まで運用することは無理で、1往復が名古屋の手前の桑名で折り返しの京都～桑名間の運転となった。

◎準急「鳥羽」が「志摩」に、同時に準急「勝浦」が「くまの」(二代目)に変更。

(16) 奈良電は近鉄に合併され近鉄京都線に

昭和38(1963)年9月30日限りで「奈良電」は35年の歴史の幕を閉じ、翌10月1日に近鉄京都線として再生。

(17) 東海道新幹線（東京—新大阪）間開業

昭和39（1964）年10月1日、東海道新幹線（東京—新大阪）間が開業した。

(18) 「参宮快速」の廃止、気動車準急「志摩」増発

昭和40（1965）年3月1日、姫路—鳥羽間の「参宮快速」のうちの京都以西が廃止され、京都～鳥羽間は気動車準急「志摩（7両）」一・二号に格上げ、「志摩」は二往復に増強。

京都—伊勢市間のJRの距離は136.4キロメートルで、近鉄八木経由よりも20キロメートルばかり短いうえに、当時、近鉄京都～宇治山田間は途中乗り換えを要したため、近鉄が賢島への直通を果たし、この区間で力を付ける昭和40年代半ばまでは国鉄にもまだ活気がみられた。

(19) 準急「志摩」「くまの」「平安」が急行に格上げ

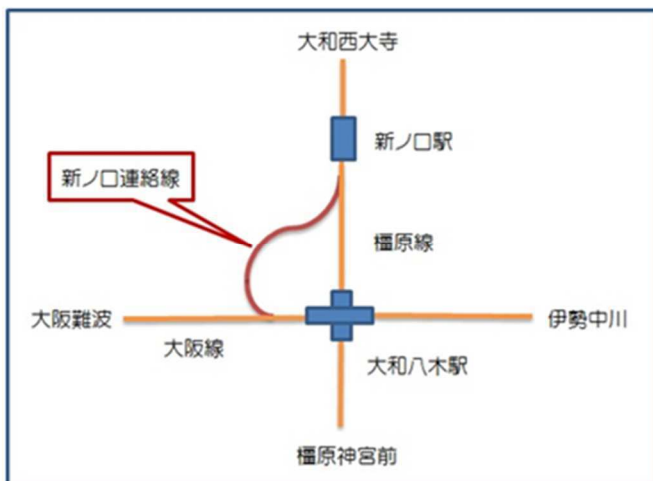
近鉄の新幹線とのリンク運転

昭和41（1966）年3月5日、準急「志摩」「くまの」「平安」が揃って急行に格上げされた。ところが、名阪間の競争で新幹線に劣勢であった近鉄が、新幹線とリンクして観光地まで運ぶという戦術に転換してきたため、「志摩」にも危機が訪れた。

◎昭和41年、草津線複線電化促進期成同盟会が発足。

(20) 近鉄八木駅の手前新の口連絡線の開通

近鉄京都線・橿原線と大阪線と直結する新の口連絡線の開通により昭和41（1966）年12月10日より京都～宇治山田間に2往復の直通特急がスタートした。



伊勢方面への直通列車運行の競争もまだ活気がみられたとはいえ、近鉄の影響が徐々に強まり、国鉄線の残された有利な点は当時線路の繋がっていなかった近鉄の宇治山田～鳥羽間を直通できることぐらいで、結局のところ近鉄に敗北した、といえる。

◎昭和42年10月1日改正時刻表—三雲に急行停車

◎急行「平安」の京都～桑名間一往復が廃止

昭和43（1968）年10月1日、急行「平安」の京都～桑名間一往復が廃止され、京都～名古屋間の一往復（2両）となる。

(21) 近鉄の志摩半島がリゾート地として脚光を浴びる

近鉄は昭和45（1970）年3月21日（万博開催）には鳥羽線を開業し、京都—賢島まで直通運転を行うようになった。そのため、草津線経由の京都～伊勢間を走る優等列車は大きな打撃を受けた。同年10月1日には「志摩」は二往復とも伊勢市～鳥羽間が普通列車に格下げされ、徐々に斜陽化の道をたどり始めた。

(22) 草津駅構内～栗東町内が高架新線となる

昭和45年3月、東海道本線草津～京都間が複々線化されたことに伴う改良工事により、同年10月草津線（京都からの上り直通列車）の線路が一部付け替えられ、草津線と東海道本線が立体交差される。この線路付け替えにより、東海道本線と草津線の分岐点は東へ約1100m移動し、草津駅構内～栗東町内約1.5kmが高架新線となる。草津線の延長はおよそ300m長くなった。

(23) 草津線の廃線跡を辿る

草津線廃線跡をたどる



(24) 急行「志摩二号」が廃止

1日2往復の国鉄と1時間間隔運転の近鉄との差は明らかで、昭和47(1972)年3月15日には「くまの」併結の「志摩二号」が廃止され、「志摩」は一往復のみになった。併結列車が廃止された「くまの」は昭和47年3月以後、京都～亀山間は単独で運転された。この時点でも草津線内を走る優等列車は急行3往復と変わらなかった。

昭和47年3月号時刻表

鳥羽発	—	—	16:22
伊勢市発	—	—	16:44
亀山	9:09 (名古屋発)	16:23 (紀伊勝浦発)	17:52
柘植	9:39	16:49	18:19
貴生川	9:58	17:04	18:35
草津	10:22	17:26	19:03
大津	10:33	17:37	19:17
京都	10:42	17:47	19:26
	「急行平安」名古屋発「急行かすが1号」奈良行きと柘植で分離	「急行くまの」紀伊勝浦発「急行紀州3号」名古屋行と亀山で分離。「急行紀州3号」は亀山で白浜発桜井線経由「急行しらはま1号」と併結	「急行志摩1号」伊勢市まで普通

京都	9:20	12:50	16:15
大津	9:30	13:01	16:25
草津	9:45	13:17	16:38
貴生川	10:10	13:38	17:04
柘植	10:31	14:00	17:29
亀山	10:54	14:31 (串本行)	17:54 (名古屋行)
伊勢市着	11:51	—	—
鳥羽着	12:13	—	—
	「急行志摩1号」伊勢市から普通	「急行くまの」(串本行)柘植で湊町発名古屋行「急行かすが2号」と併結亀山で分離	「急行平安」名古屋行奈良発「急行かすが3号」と柘植駅で併結

(25) 昭和47年10月1日草津線内の蒸気機関車がこの日で全廃

◎昭和50(1975)年9月運輸省が草津線の電化を認可

(26) 国鉄伊勢利用客の衰退

一方の国鉄はその後対策というものを満足に打ち出さず、昭和50年代に行われた運賃の大幅な値上げなどの影響で客はますます減少した。京都市内だけでなく、大津や草津からさえ京都駅から近鉄特急に乗った方が安くて速かったこともあり、利用者は大幅に減った。

○昭和54(1979)年12月、亀山駅構内にCTCセンター設置、草津線内でも使用開始

○期成同盟会の名称変更(「電化」を削除)

(27) 草津線全線電化の完成

昭和55(1980)年3月に草津線は全線直流電化の完成により、普通列車は気動車から電車に置き換えられた。朝夕時間帯の京都直通列車に充当されていたディーゼル機関車牽引の客車列車も一部残されたが、JR西日本継承後の平成元(1989)年3月廃止された。

(28) 急行「くまの」が廃止

昭和55年10月1日には急行「くまの」が廃止され、草津線内の急行は「志摩」の2往復に減少。

◎昭和59(1984)年 急行「志摩」運転状況

	713D	712D
鳥羽発	16:24 (普通)	着 12:17 (普通)
伊勢市発	16:51 (急行)	着 11:55 (普通)
亀山	17:55	10:51
柘植	18:22	10:26
貴生川	18:46	10:05
草津	19:12	9:43
大津	19:23	9:32
京都	着 19:33	発 9:22

(29) 急行「平安」廃止

昭和60(1985)年3月14日のダイヤ改正で、京都～名古屋間の急行「平安」を廃止し、代わって運転区間を京都～鳥羽間に変更(京都～伊勢市間(4両)、鳥羽行(3両))、「志摩」のみの2往復態勢となった。

(30) 「急行志摩」廃止、草津線から優等列車の定期運転がなくなる

「志摩」の増発をもって鳥羽直通の増強か、といえそうではなく、国鉄の終焉前年の昭和61(1986)年10月30日限りで急行「志摩」は姿を消すことになる。ここに草津線から優等列車の定期運転がなくなるのである

急行志摩

昭41(65)3・5		気	鳥羽	草津亀山	京都	3	1
		気	鳥羽	草津亀山	京都	7	1
昭45(70)10.1		気	鳥羽	草津亀山	京都	3	グリーン
		気	鳥羽	草津亀山	京都	6	
昭47(72)3・15		気	鳥羽	亀山	京都	5	
		気	鳥羽	亀山	京都	6	
昭53(78)10.2		気	鳥羽	草津亀山	京都	5	
昭60(85)3.14		気	伊勢市	草津亀山	京都	4	
		気	鳥羽	草津亀山	京都	3	
昭61(86)11.1	廃止						

昭和 61 (1986) 年急行「志摩 1～4号」時刻表

	志摩 1 号	志摩 3 号
鳥羽発		16:27 (普)
伊勢市発	8:19	16:52 (急)
亀山	9:28	17:55
柘植	9:58	18:23
貴生川	10:12	18:47
草津	10:33	19:13
大津	10:44	19:24
京都	着 10:53	着 19:33
	亀山→柘植は急行「かすが」に併結	

	志摩 2 号	志摩 4 号
京都発	9 : 22	16 : 20
大津	9 : 33	16 : 31
草津	9 : 47	16 : 45
貴生川	10 : 14	17 : 07
柘植	10 : 31	17 : 34
亀山	10 : 59	18 : 00
伊勢市着	11 : 57	19 : 09
鳥羽着	12 : 20	
	伊勢市から普通列車	柘植→亀山は急行「かすが」に併結

(31) 草津線内に新幹線連絡新駅設置計画

平成 14 (2002) 年には草津線と東海道新幹線との交点に新幹線の新駅・南びわ湖の設置が決定。それに伴い草津線 (草津～手原間) 内に新幹線連絡新駅設置が予定された。

新幹線新駅の設置により草津線沿線の活性化も期待されたが、平成 18 (2006) 年の滋賀県知事選で、新駅設置計画の撤回を公約に掲げた候補者が当選したことにより、計画は翌 19 年に中止されている。

今後の日程

◎平日大津生涯学習センター学習会

7月20日(木) 10:00 『近江鉄道敷設歴史研究 II』

8月 3日 (木) 10:00 『近江鉄道敷設歴史研究 III』

◎土曜日学習会 大津市生涯学習+++++++センター

7月 8日 午前10:00～ 『近江鉄道敷設歴史研究 I』

※8月23日 (水) 午前10:00～ 『近江鉄道敷設歴史研究 IV』

◎守山学習会 守山市Lセンター 13:30～

7月13日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 I』

8月17日(木) 『関西鉄道・草津線敷設歴史研究 II』