

1 湖西線の開業

湖西線(山科～近江塩津間74.1キロ)は、昭和42(1967)年1月着工以来、その後さまざまな問題に突き当たりながらも、7年余の工期と約770億円の工費を投じて、昭和49(1974)年7月20日宿願の営業運転が始まった。

湖西線は、全線複線電化・全線高架で踏切がなく、ATS方式(自動列車停止装置)とCTC方式(列車集中制御装置)の安全装置や「運転・保守においても新幹線の技術を援用した省力化、機械化が導入された『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998年401頁」。

湖西線の開業により、京阪神と北陸間は東海道線の米原経由に比較して距離で19.5キロメートル、特急列車は全て湖西線経由となり、特急の所要時間で約20分短縮し、京阪神方面から福井・金沢・富山などへの都市間輸送として輸送力の増大をもたらし、日本の交通体系の中で重要な役割りを果たすこととなった。参考文献：昭和49年7月20日発行「湖西線」パンフレット、『今津町史』。

表1

表1-2-1 運転所要時間比較表

区間	区分	湖西線経由の 今後の所要時間	米原経由または江若 線による所要時間	短縮時分
京都～敦賀	特急	約1時間07分	1時間22分	約15分
〃	急行	〃 1 〃 19	1 〃 35 〃	〃 16 〃
〃	普通	〃 2 〃 09	2 〃 50 〃	〃 41 〃
大津～今津	普通	〃 1 〃 08	1 〃 35 〃	〃 27 〃

『湖西線建設工事誌』 日本鉄道建設公団大阪支社昭和50年4頁

一方、湖西線の開業は、滋賀・高島郡域(現=大津・高島市)と京阪神を短時間で結合したことにより、京阪神への通勤・通学が非常に便利となり、京阪神圏の生活路線(地域間輸送)としての役割も果たすことになった。これと同時に沿線の湖西南部の雄琴や小野などでは大規模な住宅開発が促進されることとなった。

しかしながら、湖西線は大津市中心部を経由せず山科・京都方面へ結ばれたため、かつて江若鉄道の乗換えでにぎわった浜大津地区の地盤沈下など、地域社会の人の流れを変えることにもなった。

湖西線は全線複線電化であるが、すでに直流電化されている大阪方面からの電車が乗り入れる必要から、湖西線も直流電化となった。このためすでに交流電化されている北陸線と合流する永原と近江塩津駅の間で死電区間(=電気が架線に流れていない)を設け、交直切替を行っていた。

しかし、「雷鳥」などの特急・急行列車は交直両用の設備を備えて全線走破しているが、普通列車にはその備えがなく、普通列車は交直切替区間をはさむ近江今津、ないし永原を境にして、近江今津と敦賀の間はディーゼル車が運行されていた。平成18(2006)年10月21日には湖西線の永原～近江塩津間5.8キロと北陸本線の長浜～敦賀間38.2キロが交流から直流電化に変わり、新快速の敦賀乗り入れがなった。参考文献：『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書、『滋賀県史』昭和編第4巻昭和55年商工編

## 2 国鉄湖西線計画の始まり

### (1) 浜大津～三宅間国鉄予定路線に編入

江若鉄道が開業した2年後の大正11（1922）年4月「鉄道敷設法」※が改正され、国有鉄道予定線に「滋賀県浜大津ヨリ高城ヲ経テ福井県三宅ニ至ル鉄道及高城ヨリ分岐シテ京都府二条ニ至ル鉄道」が編入、この国有鉄道の湖西地方での具体的な計画路線の表われは、湖西地方の将来に「国鉄敷設路線の必要性が認められていたことが想像されるであろう『高島町史』高島町 昭和58年 978頁」。

※①鉄道省が発足した大正9（1920）年には、明治25（1892）年の鉄道敷設法に掲げられたほとんどの路線が完成してしまい、このままの枠組みで鉄道敷設を続けるわけにはいなくなかった。そこで、さらなる全国鉄道網の充実を図るため、地方路線を全て敷設出来るように予定線として入れ込んだ改正を行った。これにより、大正11（1922）年4月11日に同名の鉄道敷設法（大正11年法律第37号）が制定された。

七十七. 京都府山科ヨリ滋賀県高城ヲ経テ福井県三宅ニ至ル鉄道及高城ヨリ分岐シテ京都府二条ニ至ル  
鉄道

山科～西大津（浜大津） ○湖西線（1974～）  
西大津（浜大津）～和邇（高城）～近江今津  
△江若鉄道（1921～69）  
○湖西線（1974～）  
近江今津～上中（三宅） ×  
和邇～途中～大原～二条 ×

ただ、当時は、江若鉄道が順次延長していたため（昭和6年浜大津～近江今津間開通）、国有鉄道敷設に関する住民運動も大きな動きにはならなかった。とはいえ、先に開業した江若鉄道は、琵琶湖西部における交通機関として、一応の使命を果たしながら、苦しい経営状態からみて、その社名が示すような近江の大津から今津以北の若狭までの路線延長の可能性はきわめて少なく（昭和11年4月28日免許失効）、また他の国私鉄線に比べて高運賃で、浜大津～今津間が1時間40分と速度が遅く、また運行回数も少ないため、「地域の開発振興と地域住民福祉の増進に『国鉄湖西線建設の歩み』国鉄湖西線建設促進期成同盟会昭和50年1頁」十分に対応することができずに時が過ぎていた。

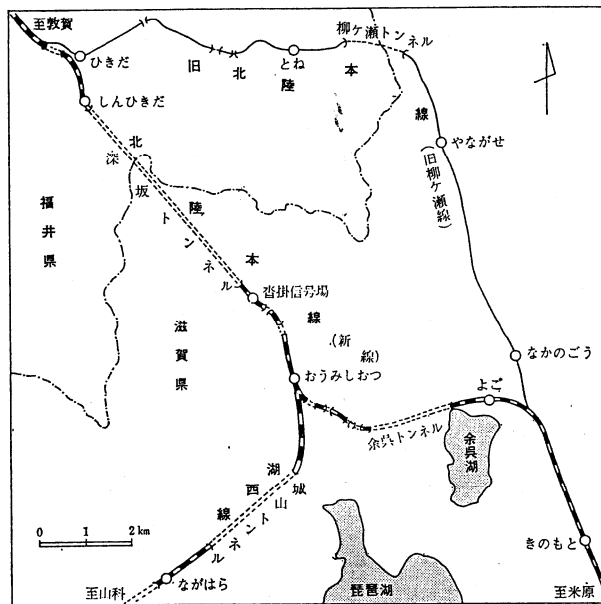
しかしながら、当時北陸線の輸送力増強のネックになっていた柳ヶ瀬ルートから近江塩津ルートへの路線変更が昭和11（1936）年に策定され、湖西から北陸本線への接続が以前よりも容易になることを機会に、湖西地方では、先の改正鉄道敷設法を根拠に、江若鉄道の国有化や「今津・塩津間の鉄道を敷設して北陸新線に結びつけようとする運動も展開されたが『滋賀県史』p1170」、「日華事変勃発のため一頓控の止むなきに至った『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書1頁」。参考文献：『高島町史』、『新旭町史』

### (2) 北陸本線の路線変更

明治40（1907）年に国有化された日本の鉄道は大正期から幹線鉄道の輸送強化を逐次実施し大きな努力を重ねてきた。輸送強化を図る上でネックとなっていた20パーミル以上の急こう配区間は長大トンネルの掘削をともなう別線敷設によって解消に努めてきた。戦後は幹線鉄道の電化・複線化を併せ施工し、戦後の高度経済成長下の輸送需要の伸びに対応してきたといえる。

幹線鉄道としての北陸本線の改良工事は、戦前の昭和11年に策定された。長浜から木ノ本・柳ヶ瀬を経て敦賀に向かっていた区間には魔のトンネルとして機関手に恐れられていた柳ヶ瀬トンネルとその前後の25パーミルの勾配区間が存在したため、トンネルの改良と勾配区間を克服するためには、木ノ本一敦賀間を木之本の北方で旧線から分岐し、余呉トンネルを経て塩津にいたり、塩津から北西方向に深坂トンネルを抜け、足田付近で旧線のルートに合して敦賀にいたる新路線として敷設する方が合理的であるとして昭和13（1938）年（一説に昭和15（1940）年）からその区間のルート変更に伴う新線敷設工事が始まった。

図1



第7図 新旧の北陸本線

『滋賀県史』昭和編 第4巻 商工編 滋賀県 昭和55年 1165頁

### 3 東海道・北陸本線の輸送力増強と湖西線敷設の運動

#### (1) 湖西線敷設の運動のはじまり

北陸本線の木ノ本一敦賀間の路線変更（近江塩津ルートへの変更）工事は昭和13（1938）年着工されたが、昭和18（1943）年以降は戦争の激化にともなう資材と労働力不足から中断、昭和21（1946）年工事の再開が促進され、昭和25（1950）工事が再開された。

北陸本線の路線変更ルートが西よりになり、湖西から北陸本線への接続が以前よりも容易になったことから湖西地方では、江若鉄道の国有化・路線延長の促進運動を当該沿線市町村が一体となって強力に推進することを決議、運動が開始され、「昭和25年と29（1954）年には関係当局による湖西線実地調査、視察が行われた『志賀町史』志賀町 平成14年 390頁」。参考文献：『国鉄湖西線建設の歩み』 国鉄湖西線建設促進期成同盟会昭和50年

国鉄湖西線建設への歩みは、昭和30年代になって具体化していった。北陸本線改良工事がほぼ完成した（昭和32（1957）年10月1日完成）昭和32（1957）年8月、「江若間鉄道敷設促進期成同盟会（昭和36年11月20日、滋賀・福井県境開発促進協議会に改組）」が滋賀・福井両県議会議員らによって結成された。

この「江若間鉄道敷設促進期成同盟会」は、既設の江若鉄道に大手私鉄資本の導入をはかったり、「江若鉄道の国有化と今津－塩津間の国鉄線の建設促進運動が活発化していった『今津町史』第三巻 近代・現代 今津町 平成 13 年 411 頁」。そこで昭和 34（1959）年頃には西武鉄道（すでに湖東の近江鉄道を系列下においている）は、江若鉄道の電化と沿線開発を進め、小浜線三宅または北陸線近江塩津へ乗入れるという意向を強めていた。参考文献：『志賀町史』前掲書

しかし、「江若鉄道側は、京阪電鉄と提携して改善すると正式に言明したため両案が対立した『志賀町史』前掲書 388 頁」。この問題について、「江若間鉄道敷設促進期成同盟会」は京阪電鉄、西武鉄道（近江鉄道）、江若鉄道の三者会談を開いて結論を出す方向を示していたが、三者はこれに応じる態度を示さずに会談の設定は流れた。

「このため「江若間鉄道敷設促進期成同盟会」は民間資本の導入運動よりも、本来の江若間鉄道（近江今津－福井県三宅間）の敷設と、江若鉄道の国鉄移管運動を展開する（『京都新聞滋賀版』昭和三四年八月二一日付）『志賀町史』前掲書 388 頁」こととした。

## (2) 今津～塩津間国鉄予定路線に追加編入

国鉄「湖西線」の敷設運動はこうした地元の意図をとりあげたかっこうになっているが、実際は以下に述べるように国鉄側の必要性が高まって「国鉄主導型」の経過をたどったとみてよさそうである。

地元滋賀・福井両県で、湖西線鉄道敷設促進運動が展開された昭和 30 年代は、日本経済の高度成長期でもあり、北陸本線から東海道本線に流入する旅客・貨物量の増大に伴い東海道線米原～京都間の「通過列車は上下線とも 200 本以上の過密状態となり『湖西線建設工事誌』日本鉄道建設公団昭和 50 年 4 頁」、輸送量はその線路容量（走行可能な列車車両）を超過する状態となった。

国鉄側としては、超過密化された東海道本線米原一山科間の輸送力を増強するためのバイパスとして、湖西地方から北陸への鉄道の敷設によって京阪神と北陸方面との短絡を図り、また、湖西地域と京阪地域とのアクセスの利便向上により、「めぐまれた沿線地域の資源開発を促し生活文化の向上をはかるなどの地域発展の原動力たらしめる『湖西線建設工事誌』前掲書 4 頁」として国鉄湖西線の敷設が必要であると考えられてきたのである。参考文献：『高島町史』高島町 昭和 58 年

こうして湖西線の敷設が国鉄においても必要となってきたことから、大正 11（1922）年 4 月に公布された「改正鉄道敷設法」の中での国鉄敷設路線の候補としての「滋賀県浜大津ヨリ高城ヲ経テ福井県三宅ニ至ル鉄道及高城ヨリ分岐シテ京都府二条ニ至ル鉄道」が昭和 36（1961）年 5 月に鉄道建設審議会の審議を経て、鉄道敷設法第一条別表に「滋賀県今津ヨリ塩津ニ至ル鉄道」の今津・塩津間が国鉄の敷設予定線（第七七項の二）に追加編入されることが正式に決定した。

### 七十七ノニ滋賀県今津ヨリ沓掛附近ニ至ル鉄道

近江今津～近江塩津（沓掛） ○湖西線（1974～）

国鉄敷設までの過程は、「予定線→調査線→工事線という順に格上げされて着工される『マキノ町誌マキノ町 昭和 62 年 1223 頁』が、ここでまず予定線に入ったことにより湖西線実現の第一歩を踏み出したのである。参考文献：『今津町史』前掲書、『新旭町誌』新旭町 昭和 60 年

### (3) 浜大津～塩津間国鉄調査線に昇格

国鉄側のこのような動向に勢いを得た地元では昭和36年7月、「今津・塩津間鉄道敷設促進期成同盟会」を結成し、調査線への早期格上げを目指した。

翌昭和37（1962）年5月には「浜大津～塩津間において着工の是非を調査する必要あり」と鉄道建設審議会で認められた。つまり、浜大津～塩津間が「予定線」から「調査線」に昇格指定した。

この頃の江若鉄道は、年間約350万人の旅客と4万トン程度の貨物を輸送していたが、収支は昭和31（1956）年度以降赤字が続く状態であり、「昭和36（1961）年には、京阪電鉄が江若鉄道の55パーセントの株式の過半数を取得し、江若鉄道を系列化した。しかし、高い運賃体系や速度が遅いこと、湖西地区の過疎化による乗客減少などで営業不振となり、株式配当は無配を続けるなど経営危機に陥った『志賀町史』前掲書 388頁」。

### (4) 鉄道敷設促進期成同盟会を結成

昭和37年5月に浜大津～塩津間が調査線と認められたので、それを受けて前年に結成された「今津・塩津間鉄道敷設促進期成同盟会」は発展的に改組、県や沿線自治体主体で「国鉄浜大津・塩津線建設促進期成同盟会（後に国鉄湖西線建設促進期成同盟会）」が設立され、「知事を会長に、関係市町村長、議長や沿線住民が一体となって強力な湖西線建設促進運動が展開『滋賀県史』前掲書 1170頁」されていた。

昭和38（1963）年9月19日、今津中学校体育館において「湖西線早期着工促進総決起集会」が開催、翌10月には、「当時の運輸大臣綾部健太郎が来県、その年の暮れには、今津町長早田昌二らが、日本国有鉄道関西支社や運輸省、国鉄本社に陳情を繰り返していた『今津町史』前掲書 412頁」。

昭和39（1964）年3月23日、「日本鉄道建設公団の設立・発足にともない、鉄道建設事業・業務は国鉄から公団へと引き継がれ『滋賀県史』前掲書 1170頁」、全国的に鉄道新線の敷設が促進されることになった。

この鉄建公団は、当時高度経済成長の中にあつた日本で、国土の均一な発展を目指すという国家的見地から交通政策を推進していく目的で設立。そのような中で、湖西線も単に住民の足としてだけでなく、国土形成という見地から重要な役割を期待され、「湖西線の早期実現に明るい光がみえてきた『今津町史』前掲書 412頁」のである。

昭和39年5月「この調査線を正式に「湖西線」とよぶことになった『滋賀県史』前掲書 1170頁」。これを機会に、さきの「国鉄浜大津・塩津線建設促進期成同盟会」は、「国鉄湖西線建設促進期成同盟会」とより具体性を持った名称に改められて、一日も早く「調査線から工事線への編入されるための運動を熱心に展開『滋賀県史』前掲書 1170頁」することになった。

## 4 浜大津～塩津間 国鉄工事線に決定

地元での湖西線敷設促進運動が活発化する昭和30年代後半は、国鉄においても「当時すでに限界に達していた東海道本線と北陸本線の輸送力を増強する見地から、いわばバイパスとしての湖西線の敷設が要請されていた時期であり『高島町史』前掲書 980頁」、湖西線を「調査線」から「工事線」に格上げする問題について審議が行われていた。

そして、ついに昭和39年6月25日、運輸大臣の諮問機関の第41回鉄道建設審議会（会長藤山愛一郎）は、当時の運輸大臣綾部健太郎あてに「湖西線を工事線に昇格させ、早期着工の必要性が答申された『高島町史』前掲書980頁」。「昭和36年5月の予定線編入から、わずか3年という異例の速さであった『今津町史』前掲書413頁」。

「明治の中期以降70有余年間にわたる湖西住民の要望と国鉄側の必要性の2つが、ここにおいてはじめて合致し、湖西線の建設が決定したわけである『高島町史』前掲書980頁」。

「湖西線が調査線から工事線に昇格したのにもない、「国鉄湖西線建設促進期成同盟会」（会長滋賀県知事）の運動方針も早期着工の促進へと転換され、湖西線敷設の受入れ沿線の地元各市町村との連絡調整の濃密化をはかるため、地元各市町村に「湖西線建設推進協議会」が設けられた。

## 5 湖西線敷設の具体化と路線ルートの問題

### (1) 終起点の変更

昭和39年6月25日の第41回鉄道審議会では、湖西線を調査線から工事線に編入することが適当と認められる路線としての答申を行なったが、この答申のなかで、大正11年の「改正鉄道敷設法」でのいわゆる東海道線と結ぶ湖西線の分岐駅が浜大津駅となっているのに対し、「湖西線は裏縦貫線の一部を形成するもので『湖西線建設工事誌』日本鉄道建設公団昭和50年4頁」、京阪神と北陸間の輸送ネットワーク形成の観点から、大阪方面から湖西線に入るには進行方向を変えることになり、運用面で不合理な点が多く、起点は東海道本線山科に変更した。また、北陸本線との接続点は、当初、近江塩津だったが、地形上の観点より山裾を通れる沓掛付近に変更する必要があるとした。

以上の経過により湖西線は、昭和39年9月28日、運輸大臣からの基本計画の変更を条件に甲線規格、複線、電化の工事線に昇格『湖西線建設工事誌』4頁」した。

翌昭和40（1965）年6月15日での基本計画の変更として、起終点を山科・沓掛にそれぞれ改められたが、その後、国鉄中部支社は沓掛信号場を廃止する計画があり、北陸線との接続を再び近江塩津に変更、工事区間路線は山科一近江塩津間74.1キロメートルに決定され、建設費約140億円、5か年で完成する予定であった。（『京都新聞滋賀版』昭和三十九年六月二十六日付）。参考文献：『湖西線建設工事誌』前掲書

### (2) 路線の選定と江若鉄道

昭和39年9月の湖西線の工事線昇格とともに、「日本鉄道建設公団はどのような路線ルートをとるかについての路線調査が開始された『国鉄湖西線建設の歩み』国鉄湖西線建設促進期成同盟会昭和50年2頁」。

「路線の選定にあたっては当初、琵琶湖西岸の平坦地を通過して、江若鉄道の線路敷を一部利用する案（江若鉄道利用案一以下利用案）と、江若鉄道の線路敷を利用せず、同鉄道の西方（山側）を通過する案（以下別線案）の二案が考えられ、「日本鉄道建設公団では昭和40年6月ごろから測量・ボーリング調査などを実施し、両案の比較検討が行われた『高島町史』高島町昭和58年980頁」。

このうち、別線案は、湖西平野が狭いため、江若鉄道に平行して路線を敷設するか、比良山系に長大なトンネルを掘削する方法になるが、江若鉄道との平行路線案は、土地の有効利用や土地買収費が重なるうえに年々経営状態の悪化している江若鉄道への圧迫の面からも問題があり、駅の位置も山側になると地域住民が利用しにくい欠点があげられたほか、トンネル掘削にかかる建設費が膨大で、断層の関係からも技術的に問題が大きかった。一方、利用案には民間企業を国が買収するには法令上の問題がある上に労働問題の解決上難点があったとした。

しかし、両案を経済的に比較すれば、利用案の方が「29億円少なくてすむ『湖西線建設工事誌 昭和50年 日本鉄道建設公団 61頁』」ことがわかった。以上の諸点を比較検討した結果、別線案よりも利用案の方が有利『湖西線建設工事誌 日本鉄道建設公団昭和50年 61頁』との結論に達し、江若鉄道の線路敷を一部利用する案が採用されることになったのである。

参考文献：『高島町史』前掲書、『今津町史』第三巻近代・現代平成13年 415頁

表2

昭和43年11月時点

項目	利用案 千円	別線案 千円	差額 千円
用地	5,577,000	3,066,000	2,511,000
路盤	4,616,000	3,034,000	1,582,000
橋りよう	5,411,000	4,894,000	517,000
ずい道	6,094,000	14,762,000	△ 8,668,000
開業設備	12,502,000	11,344,000	1,158,000
計	34,200,000	37,100,000	△ 2,900,000

『湖西線建設工事誌』日本鉄道建設公団昭和50年 61頁

### 今後の日程

#### 大津生涯学習センター学習会 13:30～

2月10日（土）『江若鉄道の廃止と湖西線の開業 2』

2月22日（木）『江若鉄道の廃止と湖西線の開業 3』 親睦会

3月10日（土）『 』

3月22日（木）『 』

©江若鉄道廃駅、廃線跡フィールドワーク事前研究