

## 1 湖西線敷設の具体化と江若鉄道との問題

### (1) 戦後の江若鉄道の経営状況の推移—江若鉄道の斜陽化

大正9(1920)年に設立された江若鉄道が、湖西の住民鉄道として地元の重要な交通機関の役割を果たしてきたことは、すでに述べた通りである。江若鉄道の乗客数は昭和6(1931)年の今津までの開通以後、ほぼ年間100万人台で推移し、戦時下に一気に300万人台に乗った。

江若鉄道の第二次大戦後の運輸状況を示すと、昭和20年代の旅客輸送量(旅客人員)は、昭和21(1946)年度に約360万人に迫った。昭和22(1947)年1月25日には、国鉄との接続を図るため浜大津～膳所間(2.2km)への乗り入れを開始したが、この区間はすでに京阪石坂線、国鉄貨物線が使用。そこに江若鉄道が参入したため線路容量は限界があったので、膳所への乗り入れは1日2往復に限られた。膳所駅には、乗降用のホームが作られていた(膳所への乗り入れは昭和40年9月30日に廃止)。

その後、昭和23(1948)年度からは200万人台の輸送量であったが、昭和30(1955)年度に303万人と300万人台に復活、昭和35(1960)年度に350万人を突破した。「昭和41年度には史上最高の403万余りに達するが、それをピークとして、昭和44年には200万人台に激減した『今津町史』第3巻 近代・現代 今津町 2001(平成13)年417頁」。

一方、貨物輸送量(トン数)は戦時輸送の増大の後、終戦直後の昭和21年度・22年度には20万トン台の輸送を行っていたが、23年から29(1954)年度は10万トン台となり『高島町史』高島町 1973(昭和58)年 973頁、「昭和30(1955)年度に10万トン台を割り込み、43年には4万トン台と落ち込みをみせている『今津町史』前掲書417頁」。

昭和30年度からの貨物輸送の急減の原因としては①江若の貨物運賃の高さ②浜大津で国鉄をまたぐためその手続きの煩雑さでトラック便に大幅に貨物をうばわれたことによるものであろう。

表1 江若鉄道による貨物輸送量(昭和35年)

品目	高島町			安曇川			近江今津			合計		
	発送	到着	計	発送	到着	計	発送	到着	計	発送	到着	計
米	922		922	1,855		1,855	1,715	26	1,741	4,492	26	4,518
麦	10	35	45	30		30		15	15	40	50	90
油脂	45		45	65		65	90		90	200		200
木材	492	32	524	4,774		4,774	49		49	5,315	32	5,347
肥料		615	615		1,375	1,375	29	1,616	1,645	29	3,606	3,635
石灰類		331	331		115	115		98	98		544	544
飼料		238	238					288	288		526	526
家畜			7		15	15	14	31	45	14	53	67
石炭		17	17		105	105		346	346		468	468
石油		9	9		40	40	65	765	830	65	814	879
セメント					1,441	1,441		480	480		1,921	1,921
繊維製品					9	9	36	145	181	36	154	190
機械・車輛				85	81	166	563	1,221	1,784	648	1,302	1,950
鉄鋼					200	200	15		15	15	200	215
マンガン				1,607		1,607	75		75	1,682		1,682
石材		247	247		25	25		15	15		287	287
その他	48	370	418	99	910	1,009	283	626	909	430	1,906	2,336
合計	1,517	1,901	3,418	8,515	4,316	12,831	2,934	5,672	8,606	12,966	11,889	24,855

江若鉄道株式会社の資料による。

『金沢大学教育学部紀要』第14号 滋賀県西北部の交通路と集落 井戸庄三 1966(昭和41)年57頁

表2 江若鉄道の旅客・貨物輸送量

表148 江若鉄道の旅客・貨物輸送量

年度	旅客輸送量 人	貨物輸送量 t
昭和21年	3,592,969	227,980
22年	3,448,181	203,584
23年	2,411,557	117,726
24年	2,415,446	143,002
25年	2,435,578	115,395
26年	2,488,059	137,473
27年	2,549,054	117,742
28年	2,635,391	156,993
29年	2,901,227	110,270
30年	3,036,845	86,615
31年	3,134,754	83,774
32年	3,122,240	77,181
33年	3,177,118	44,768
34年	3,357,043	45,895
35年	3,559,087	44,325
36年	3,645,128	44,336
37年	3,441,340	40,398
38年	3,652,451	40,392
39年	3,875,556	37,615
40年	3,945,355	34,069
41年	4,030,862	33,401
42年	3,976,506	41,727
43年	3,669,994	41,364
44年	2,254,874	不詳

(註) 「江若鉄道株式会社営業報告書」より作成。昭和44年度は4月1日より10月31日まで。

このような旅客・貨物輸送量の変化に関連して鉄道営業成績は、「昭和22・23・26年度を除いて20年代の利益計上がみられるが『高島町史』前掲書 974頁」、昭和31年度以降は慢性的な赤字が続いている。

一方、モータリゼーションの進行により「バス部門は拡大し、昭和38（1963）年では452万人を超え、鉄道部門よりも乗降客数が大きくなり、昭和44年まで急増した『志賀町史』第3巻 志賀町 2002（平成14）年 387頁」。

表3 江若鉄道株式会社の鉄道営業成績

表149 江若鉄道株式会社の鉄道営業成績

年度	鉄道業営業収入	鉄道業営業費	鉄道業営業損益
	円 銭	円 銭	円 銭
昭和21年	10,355,158 11	9,790,195 67	564,962 44
22年	35,727,387 91	38,774,471 15	○ 3,047,083 24
23年	74,619,899 74	75,152,993 28	○ 533,093 54
24年	92,173,524 97	90,861,993 72	1,311,531 25
25年	100,404,394 55	95,194,333 75	5,210,060 80
26年	115,504,029 40	116,794,025 69	○ 1,289,996 29
27年	136,792,583	129,375,850 19	7,416,732 81
28年	158,668,699	152,597,070	6,071,599
29年	157,443,410	154,773,545	2,669,865
30年	156,596,543	155,167,943	1,428,600
31年	169,578,102	170,023,576	○ 445,474
32年	177,204,499	179,819,673	○ 2,615,174
33年	175,036,869	188,835,098	○ 13,798,229
34年	182,413,808	187,226,456	○ 4,812,648
35年	189,999,000	196,765,824	○ 173,233,176
36年	213,141,886	225,609,954	○ 12,468,068
37年	241,435,576	256,315,428	○ 14,879,852
38年	247,091,713	276,901,858	○ 29,810,145
39年	265,590,857	290,290,902	○ 24,700,045
40年	293,585,380	332,376,780	○ 38,791,400
41年	321,846,931	329,157,875	○ 7,310,944
42年	326,060,741	371,905,152	○ 45,844,411
43年	303,721,287	415,355,322	○ 111,634,035
44年	183,522,317	250,555,058	○ 67,032,741

（註）「江若鉄道株式会社営業報告書」より作成。○は損失。

「昭和31（1956）年以降の慢性的な経営収支の悪化は江若鉄道だけの問題ではなく、日本の地方中小私鉄のほとんどにみられる現象『高島町史』前掲書 974 頁」であった。「鉄道経営も、他の交通機関との競争がなかった時期には、一定の収益をあげることができたが、もともと地方中小私鉄の輸送密度（単位距離あたりの輸送量）が小さく『高島町史』前掲書 974 頁」、昭和30年代以降のバスや自家用車などの普及とともに、「市場基盤の脆弱さが一気に露呈し、その地域交通上の独占が崩れることとなり、慢性的・構造的な経営難に陥らざるを得なくなったのである『高島町史』前掲書 975 頁」。江若鉄道は、こうした日本の中小私鉄がたどった一つの典型を示している。

江若鉄道が、昭和30年度以降、慢性的な赤字経営を続けていたころ、国鉄側としては、日本経済の高度成長期により、増加した北陸本線の旅客・貨物の流入する東海道線米原～京都間の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ており、東海道線と北陸本線の輸送力を増強するためのバイパスとしての国鉄湖西線の敷設が必要であると考えられていたのである。参考文献：『高島町史』前掲書

## （2）江若鉄道との交渉

日本鉄道建設公団（現：鉄道建設・運輸施設整備支援機構、以下鉄建公団）側は国鉄湖西線敷設には、線路選定上、江若鉄道を利用する方が有利であると判断し、江若鉄道側と買収について工事線決定前（昭和39（1964）年9月28日工事線に決定）から事前協議をすすめることになった。

一方、経営危機に陥っていた江若鉄道側も、国鉄湖西線建設の実現性が強くなった昭和39年8月には、同鉄道の線路敷が湖西線に転用されることを見越して、鉄建公団側に営業路線全線買収の申し入れを行うことになった。

昭和40（1965）年3月から両者で正式な交渉が開始された。当初、鉄建公団は地方私鉄の事業買収は地方鉄道法との関連上不可能で、「同社が自主廃止の許可を得た後でなければ、買収にはいれない『湖西線建設工事誌』日本鉄道建設公団 1975（昭和50）年60頁」としていたので、同年12月、江若鉄道の自主廃止許可が決定した後に、①湖西線建設のために江若の旧路線を利用するのは全線の約6割であり、基本的に「必要な部分をのみを買い取る（約3億円）『関西の鉄道』No.24 陽春号 JR北陸線・湖西線特集 JR北陸本線形成の概要 藤井信夫 関西鉄道研究会 1991（平成3）年11頁」。②残地については側道に利用し得るものは要求に応じ、鉄橋の撤去などの処理については江若側で負担する③従業員は引き取らず職員の配転費の最小限の補償を行うという条件で買収することを提示した。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 1975（昭和50）年

これに対し、江若鉄道側は「湖西開発の先駆者として数10年にわたる鉄道の功績とその権益を背景に『湖西線建設工事誌』前掲書 61頁」、公共事業の鉄道事業を廃止させるのであれば①全従業員の国鉄移籍、②全線の買い取りとおよび「すべての残地の買い上げと、廃線に伴う設備費、業務諸経費、営業廃止などの補償、従業員の退職金、整理資金等、廃線に伴ういっさいの補償『今津町史』前掲書 418頁」を原因者である鉄建公団がすべきであるとして全線買収約42億円を要求。両者の主張には大きな開きがあり、交渉は長期化し、「昭和40年3月以降、正式な交渉だけでも10数回にのぼった『今津町史』前掲書 418頁」。参考文献：『近江・湖西路 くらしと供に50年』江若交通労働組合30周年記念誌江若交通労働組合 1998（平成10）年

しかも、江若鉄道の交渉相手として、買収するのは工事を行う鉄建公団で、移籍の相手は鉄道の運営を行う国鉄と窓口が異なり、また、江若鉄道には親会社の京阪が入っており、京阪電鉄の方とも団交するなど交渉は余計に複雑になっていた。

その後、買収価格は「鉄建公団側が15億円、江若側も27億円程度に譲歩『関西の鉄道』前掲書 11頁」したが、鉄道営業廃止後の従業員移籍問題もからんで買収交渉は難航をきわめた。

このような中で、昭和41（1966）年には湖西線の一部区間の工事实施計画が認可、翌42（1967）年4月以降、敷設工事が開始されたが、未だ江若鉄道との交渉はまとまっていなかったため、「一時は別線案にもどる検討もされたほどであった『湖西線建設工事誌』前掲書 7頁」。

一方、江若鉄道労働組合は、昭和39年6月に湖西線の敷設方針が決定されてから、湖西線敷設は住民にとって利益であるとして、江若廃線には反対せず、はじめから条件闘争を展開した。そこで江若鉄道労組は「鉄道部門従業員302人の全員国鉄移籍を決議し『湖西線建設工事誌』前掲書 62頁」、「全従業員に5割以上の割り増し退職金支給を要求して、「昭和41年12月11日第1回ストを皮切りに、昭和44年5月25日までに13回の24時間全面ストを決行『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 21～22頁」、同44年4月と5月だけで10日と7時間30分のスト決行の強硬な態度を示すとともに、関係機関にも支援を求めた。「江若鉄道の従業員は平均年齢39歳で地元出身者がほとんどであった『志賀町史』前掲書 388頁」ため、国鉄側は、地元の間人ばかりで配置転換が無理、高齢者の処遇、必要とする技術者がいない等の理由で難色を示していた。当時、国鉄も5万人合理化計画の最中で新規採用も控える状況であったことから、これが前例となると今後困ることなども理由であろう。

江若鉄道の度重なるなるストライキは利用者の同情を引くことはできず、沿線の学校が休校になり音をあげ、教育委員会がのり出す一幕もあった。この間、昭和43（1968）年6月には中曽根運輸大臣の「江若鉄道の地元への貢献を評価すべきである」との発言もあったりして、この問題は「社会問題として国会でもたびたび論議されるほどであった『今津町史』前掲書 418頁」。

### (3) 交渉の解決

#### ① 従業員移籍（鉄道部門の従業員302名）

当初、江若鉄道労組は全員国鉄移籍を要望して交渉を重ねるとともに、関係機関に支援を求めてきたが、「国鉄も人員合理化を進めている折柄きびしい情勢下において『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 22 頁」、結局、軌道掛・荷扱掛・客貨車整備掛として70人（原則として35歳以下）と決まり、残る従業員についてもそれぞれ「京阪電鉄へ80名（45歳以下）、新規事業へ60名、バス部門へ50名の配転『志賀町史』前掲書 389 頁」、その他は退職することで、昭和44（1969）年5月13日解決した。なお、その後新規会社の設立を取りやめ、従来の整備工場を拡充する等の事情変転により、当初予定より多少の変動があった『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 22 頁」。

表4 就職先別内訳表

就職先別内訳表

（資料：江若交通（株））

区 分	S44. 5. 13 (契約時現在)	S44. 11. 1 (廃止時現在)	備 考
国 鉄	70	50	
京 阪 電 鉄 (株)	80	29	
新 規 事 業 (製 罐 会 社)	60	0	新規事業会社の設立をとりやめ、従来の自動車整備工場を拡充することに変更
自 動 車 部	51	82	
比 良 索 道	—	8	
職 業 訓 練 所	—	33	技術修得後、江若の自動車整備工場へ就職
そ の 他 希 望 退 職 者	41	100	
計	302	302	

『国鉄湖西線建設の歩み』 前掲書 22 頁より

#### ②江若鉄道路線買収の契約が調印

こうして江若鉄道の買収交渉は長期間に及んだが、国鉄側が一部職員の採用を確約したことにより好転にむかい、昭和44年5月16日京阪電鉄本社で、鉄建公団と江若鉄道との間で江若鉄道営業路線の浜大津～近江今津間約51キロメートルのうち約60パーセントに当たる区間31キロメートルを湖西線の線路敷に利用し、その部分を17億7500万円での買収の契約が調印された。「公団が買収しない用地は、国道161号線の拡張部分などに利用されることになった『志賀町史』前掲書 389 頁」。

昭和41（1966）年12月28日の第一次工事実施計画が認可されてから昭和49（1974）年7月の全線開通までの湖西線敷設8年あまりの歴史の中で、いかに江若鉄道との折衝が長引いたか（5年間）がわかる。

#### (4) 江若鉄道と湖西線の路線ルート

湖西線のルート選定に当たっては、江若鉄道の軌道敷がすべて転用されたわけではない。「大津市内の雄琴地区の軌道敷は地質地形上の問題が多く、騒音などでの地元被害も予想される『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(平成10)年 400～401頁」ので、日吉一堅田間は江若鉄道軌道を離れて山側を通過することとなった。「このほか水泳場のある湖岸近くまで迂回していた近江舞子付近や、湖岸近くをかすめていた白髭付近など、いくつかの個所では旧江若鉄道の路線を離れたルートとなった『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 1998 401頁」。

また、江若鉄道を全線買収したとしても、急カーブが多く、既設路線(7メートル)では複線(11メートル)に必要な面積がとれないほどで、路線敷きの用地だけでも大変な面積であった。

#### (5) 利用者例の反応

一方、地元では、この江若鉄道で果せなかった若狭と近江の連絡が複線電化、甲線規格でできることを両手をあげて歓迎している。江若鉄道は運賃が高く(1キロメートルあたり6,000円)遅いが、国鉄になれば大幅に安く、速くなる。

表5 運賃表(浜大津一近江今津間5.1キロメートルで計算)

	普通運賃	通勤定期6ヶ月	通学定期9ヶ月
江若鉄道	310円	52,550円	32,730円
国鉄	240円	27,920円	9,020円一般

表6 現行列車運転状況(昭和44年8月25日)

列車種別	区間	運転回数	備考
普通列車	浜大津一近江今津 浜大津一和邇 浜大津一北小松 北小松一近江今津	上下各13本 上下各1本 上り1本 下り1本	4月～10月通学用
快速列車	浜大津一近江今津	上下各1本	停車駅 三井寺下・滋賀・雄琴温泉・堅田・和邇蓬莱(下り)・近江木戸(下り)・青柳浜(土・日・祭日)・比良・近江舞子南口(土・日・祭日)・北小松(上り)・高島町・安曇川・新旭
季節臨時列車「ひら号」	浜大津一北小松	下り2本 上り3本	停車駅 蓬莱・近江木戸・青柳浜・比良・近江舞子南口・近江舞子
貨物列車	浜大津一近江今津	上下各1本	

表7 江若鉄道券種別駅別乗車人員表（昭和43年11月26日（火））

上下別 駅名	上					下					合				
	通学定期	通勤定期	定期外	その他	計	通学定期	通勤定期	定期外	その他	計	通学定期	通勤定期	定期外	その他	計
浜大津						525	312	474	190	1,501	525	312	474	190	1,501
三井寺下				3	3	77	12	8	49	146	77	12	8	52	149
滋賀				5	5	3	11	14	6	34	3	11	14	11	39
観山		1	5	5	11	1	6	7	4	18	1	7	12	9	29
日吉		3	4	2	9	158	21	24	14	217	158	24	28	16	226
雄琴温泉	173	35	25	15	248	7	12	11	6	36	180	47	36	21	284
堅田	293	98	23	26	440	182	129	60	49	420	475	227	83	75	860
真野	53	58	26	4	141	5	22	6	2	35	58	80	32	6	176
和邇	170	140	32	53	395	144	23	33	8	208	314	163	65	61	603
雀菜	111	56	16	23	206	40	28	4	3	75	151	84	20	26	281
丘江木戸	138	25	22	7	192	37	19	17	2	75	175	44	39	9	267
青柳浜	29	9	5		43	1			1	2	30	9	5	1	45
七良	92	54	38	21	205	37	11	16	9	73	129	65	54	30	278
舞子南口	1	1	11	2	15	3	3	2		8	4	4	13	2	23
丘江舞子	47	34	17	5	103	157	10	4	5	176	204	44	21	10	279
比小松	166	37	36	12	251	42	10	7	4	63	208	47	43	16	314
白鬚	2	2	1	1	6	23	7	13	1	44	25	9	14	2	50
島町	38	41	52	37	168	113	62	66	15	256	151	103	118	52	424
水尾	7	4	18	6	35	65	12	3	3	83	72	16	21	9	118
さ曇川	81	59	115	65	320	355	58	54	13	480	436	117	169	78	800
丘旭	34	32	88	23	177	156	37	21	2	216	190	69	109	25	393
庭	5	12	13	5	35	51	14	10		75	56	26	23	5	110
饗庭	26	2	4	3	35	2	1	3		6	28	3	7	3	41
丘江今津	719	133	211	87	1,150						719	133	211	87	1,150
計	2,185	836	762	410	4,193	2,184	820	857	386	4,247	4,369	1,656	1,619	796	8,440
合	52.1	19.9	18.2	9.8	100.0	51.4	19.3	20.2	9.1	100.0	51.8	19.6	19.2	9.4	100.0

### (6) 江若鉄道の廃止

江若鉄道は、昭和44（1969）年5月16日の買収契約の締結によって廃線の準備に入り、昭和44年5月31日最後の定例株主総会で鉄道用地の鉄建公団への売却、鉄道部門の廃止、また廃線認可の翌日から社名を江若交通株式会社と変更の決定と今後はバス事業・旅館・ホテル等多角経営にのり出すことになった。

同年7月11日には運輸大臣へ地方鉄道営業廃止許可を申請、同年10月20日に運輸大臣の廃線許可を受け、大正9（1920）年の創業以来約半世紀間、湖西地方の足として親しまれてきた江若鉄道は同月31日をもって営業運転は打ち切られた。営業最終日の10月31日は「皆さんありがとうございました さようなら」のヘッドサインを掲げた列車が走り、沿線住民に別れを告げた。11月1日の午前、江若鉄道の最終「さよなら花列車」が運行。田園の中や湖岸沿いをゆったり走った詩情豊かな江若鉄道の最後の姿となり、各駅ではセレモニーが挙行され沿線住民は花列車を感慨を込めて見送り、惜別のムードに包まれた（『京都新聞滋賀版』昭和四四年十一月二日付）。なお、「江若鉄道の廃線に伴い、江若鉄道と東海道線をつないでいた国鉄支線も廃止され、国鉄浜大津駅は明治13（1880）年7月15日以来の長い歴史を閉じることになった『滋賀県史』昭和編第4巻商工編 1980（昭和55）年1158頁」。



1 1月1日の「お別れ列車」の運転終了数時間後から線路の撤去が始まり、ディーゼル機関車3輛・気動車8輛・客車1輛は、御坊臨港鉄道（現：紀州鉄道）・岡山臨港鉄道・別府鉄道・関東鉄道・加越能鉄道へ旅立ち、残り車輛は解体された。

#### ○ 江若鉄道廃線年表

昭和 39 (1964) 年	6月 25 日	湖西線、工事線に昇格
昭和 39 年	8月頃	江若鉄道買収交渉始まる
昭和 39 年	10月 22 日	江若鉄道（株）労使間交渉始まる
昭和 43 (1968) 年	1月 27 日	労組、全員国鉄移籍から 40 才以下に要求改訂
昭和 43 年	9月 21 日	会社、自動車部への 50 人配転を回答
昭和 43 年	11月 30 日	会社 新規事業会社への 60 人を採用を回答
昭和 44 (1969) 年	5月 13 日	会社 国鉄へ 70 人、京阪電鉄（株）へ 80 人の移籍を発表
昭和 44 年	5月 16 日	買収調印 17 億 7, 500 万円
昭和 44 年	5月 26 日	退職金問題 県地労委のあっせんにより解決
昭和 44 年	5月 31 日	江若株主総会 廃線決議
昭和 44 年	7月 11 日	「地方鉄道廃止申請書」と「事業計画の変更申請書」運輸大臣に提出
昭和 44 年	10月 9 日	特定運賃設定申請書、大阪陸運局へ提出
昭和 44 年	10月 20 日	鉄道廃止許可
昭和 44 年	10月 21 日	特定運賃設定認可
昭和 44 年	11月 1 日	江若鉄道廃線 代行バス輸送開始
昭和 44 年	11月 5 日	江若鉄道お別れの集い

『国鉄湖西線』建設工事の経過概要 第2編 滋賀県 昭和46年 17～18頁

表8 お別れ記念行事（昭和44年11月1日）

駅名 (時刻)	行事内容	駅名 (時刻)	行事内容
近江 今津 (10:00発)	今津小学校鼓笛隊230人 保育園児(小旗)80人ほか (9:30よりホームにて) 江若社長あいさつ 知事、町長あいさつ 乗務員に花束贈呈 保育園児 後藤千絵 広瀬由紀子 知事、国会議員、今津、マキノ両町の町長、議長乗車		桑原由紀子 長宗加志子 蛍の光(テープ)演奏 新旭町 町長、議長乗車
		安曇川 10:19.5 }	花束贈呈 安曇小学校6年 福井美喜子 中村明美 安曇川町・朽木村の町村長、議長乗車
		水尾 10:28.0 }	保育園児110人小旗
新旭 10:10.5 }	小学校6年生児童80人ほか 花束贈呈 新旭南小6年	水尾 10:28.0 }	
高島町 10:31.5 }	保育園児90人小旗 花束贈呈 保育園児 八田清美 井口たえ子 高島町 町長 議長 乗車	堅田 11:27.0 }	全学区自治連副会長 魚谷彰 あいさつ 花束贈呈 堅田小学校1年 市川純子 金森貴子 今井千里 堅田高、中学校プラスバンド 堅田小、中、高校全員小旗 花火10発(自治連) 大津市長、議長乗車
		雄琴温泉 11:37.5 }	雄琴小学校鼓笛隊200人 観光協会数十名
近江木戸 11:02.5 }	木戸小学校3年以上児童150人 花束贈呈 木戸小学校6年 八田洋明 林恭子 志賀中学校プラスバンド 作文朗読 木戸小学校6年 八田洋明 花束贈呈	日吉 11:44.5 }	日吉中学校プラスバンド 日吉、比叡山中学校150人
真野 11:23.5 }	真野小学校鼓笛隊200人 花火5発	叡山 11:47.0 }	下阪本小学校5・6年生180人 自治連(婦人会・老人クラブ) 100人
		浜大津 (12:00着)	大津商業高校プラスバンド (ホームにて) 江若社長あいさつ 知事、大津市長あいさつ 浜大津観光協会花束贈呈 社長、乗務員と握手 三井寺下車庫へ入庫
		(12:15)	

## 2 代行バス輸送

江若鉄道の廃線後（昭和44（1969）年11月1日）、昭和49（1974）年7月の湖西線開通までの間の4年余りは、江若交通バスによる大規模な代行輸送が行なわれた。

江若鉄道廃線に伴う代行バス運行の円滑化を期するため、「県では関係機関により構成する国鉄湖西線建設促進連絡会議を母体に輸送力の確保、交通混雑緩和策ならびに代行バス料金等を中心に、昭和42（1967）年9月以来10数回の協議検討を重ね、これの調整に努め、昭和44（1969）年8月、これらにかかる要望事項をとりまとめ、関係機関に働きかけてきた『国鉄湖西線建設の歩み』国鉄湖西線建設促進期成同盟会 1975（昭和50）（年23頁）。

### （1）代行バス輸送実績の概要（資料：江若交通株）

以下『国鉄湖西線建設の歩み』昭和50年 国鉄湖西線建設促進期成同盟会、『国鉄湖西線』建設工事の経過概要 第2編昭和46年より抜粋。

代行輸送は、通学輸送と一般輸送の2種類からなり、沿線の高校や地域の小中学校の輸送には通学専用バスをあて、一般輸送には原則として鉄道ダイヤを基準に連行し、通勤時間帯には急行バスも設定した。

#### ア 輸送期間

昭和44年11月1日から昭和49年7月19日

#### イ 輸送区間

浜大津～近江今津間 52.9 km

#### ウ 増備車両数と配置（計画）

○大型バス 43両増車

堅田 18両 安曇川 25両 配置

○増車後の総配置車両

堅田 66両 安曇川 47両 計 113両

（参考）鉄道輸送の現状

浜大津—今津間 上下各14本、浜大津—和邇間上下各1本、北小松—浜大津間上1本

#### エ 輸送方法

通学輸送と一般輸送の2本立とする。

○通学輸送

比叡山高校（同中学・日吉中学を含む）250名 堅田高校 204名 志賀町立小中学校 606名 高島高校 632名 以上の学校については通学専用バスを運行

大津、京都市内方面への通学生（約600名）は一般バスに混乗

○一般客輸送

**オ** 増設するダイヤの運行形態

代行輸送の増設ダイヤは原則として、鉄道ダイヤを基準として計画し、通勤の時間帯には、急行便を設定して遠距離客の利便がはかられた。

近江今津始発5時15分、終発20時30分、浜大津始発6時10分、終発21時10分、急行所要66分で結ぼうというもので、鉄道の95分よりよほどスピードアップであった。平日は浜大津一堅田間41往復、浜大津一近江今津間36往復となり、ラッシュ時には浜大津一堅田間3～4分間、安曇川一近江今津間で15分毎になる。朝夕と土・日曜日には京阪電鉄坂本駅への接続便も出る。この代行輸送は、車両数・運行回数からいっても当時のバス業界では最大規模のものであった。

○ 急行一朝夕のラッシュのみ

今津～安曇川間 各 停 安曇川～堅田間 急行 堅田～浜大津間 ノンストップ

○ 区間急行一終 日

今津～堅田 各停 堅田～浜大津 ノンストップ

○ 浜堅急行一朝夕ラッシュのみ

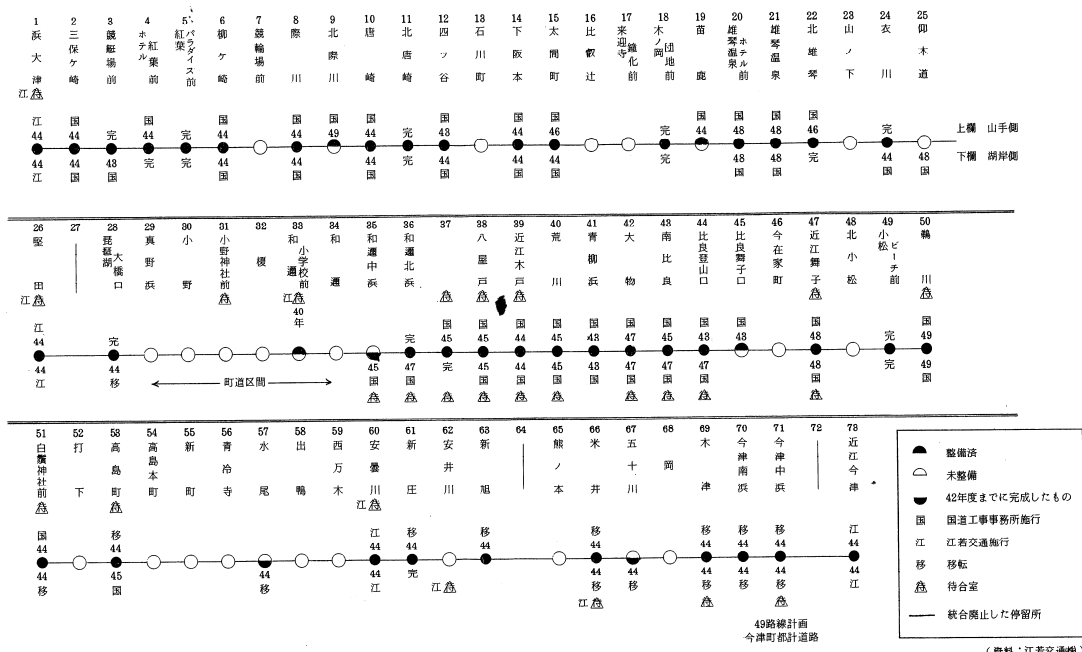
堅田～浜大津間 急行

○ 各停一終 日

**カ** 停留所 **表9** 昭和49年7月現在『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 31～32頁。

別紙資料

バス停留所の整備状況（昭和49年7月 現在）



(資料：江若交通)

キ 運行回数 表10 『国鉄湖西線』建設工事の経過概要 29～30頁

運行回数区別新旧対照表 (限定輸送を含む)

新 運 行 回 数	平日	165	164	141	139	141	66	55	58	41	41	88.5	87.5	87.5	86	86	
	(休日)	42	42	42	42	42	89.5	89.5	89.5	28	28	26.5	24.5	24.5	21	21	
	日・祝日	144.5	148.5	128.5	128.5	128.5	62	51	49	41.5	40.5	88	87	87	85.5	85.5	
	月～金	84	84	84	84	84	84.5	84.5	84.5	27.5	27.5	25	24	24	20.5	20.5	
	(登校日)	165	164	141	139	141	69	58	56	44	44	88.5	87.5	40	88.5	42.5	
	(登校日)	42	42	42	42	42	42.5	42.5	42.5	31	31	25.5	24.5	27	28.5	27.5	
	土曜	165	164	141	139	141	70.5	59.5	57.5	45.5	45.5	88.5	87.5	41	89.5	48	
	(登校日)	42	42	42	42	42	44	44	44	32.5	32.5	25.5	24.5	28	24.5	28	
	主な停留所名	浜大津駅前	柳ヶ崎	北川	来迎寺	仰木	堅田	琵琶湖大橋口	和邇	蓬萊	比良	南小松	北小松	高島	西万	安曇川	今津
	現行ダイヤ	平日	123	122	99	97	99	26.5	15.5	13.5	13	18	18	18	18	15	15
運行回数	日・祝日	110.5	109.5	89.5	89.5	91.5	27.5	16.5	14.5	14	18	18	18	18	15	15	

鉄道現行	平日	15.5	15.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5
運行回数	日・祝日	15.5	15.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5	14.5

(注)・新運行回数欄の各下段は新增回数を示す。  
・回数は片道回数を示す。

ク 代行バス料金

普通料金=現行バス料金 (鉄道料金と同額)、

「通勤通学定期券は6か月間を限度として鉄道定期の割引率を適用し、通学定期券はさらに後の6か月間バス所定運賃の5割5分の割引率となった『志賀町史』前掲書390頁」

ケ 輸送量 表11 『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書28～29頁

主要バス停留所輸送期間中の乗降人員(延)

区分 停留所名	通学旅客	一般	
		通勤	その他
大津駅・浜町筋	814,880人	2,896,820人	2,518,829人
浜大津	680,580	544,020	3,197,494
日吉大社・京阪坂本	610,800	45,860	32,192
雄琴温泉	240,420	191,940	448,940
堅田	1,252,620	254,760	1,751,386
真野浜	60,120	1,167,760	277,465
和邇小・和邇	542,940	241,800	408,988
蓬萊	67,860	89,160	106,540
近江木戸	118,260	61,980	196,452
南比良	116,840	48,800	91,011
近江舞子	279,240	54,420	221,979
北小松	207,480	74,040	180,906
高島町	261,780	108,840	509,424
安曇川	649,560	187,380	744,699
新旭・安井川	191,940	84,740	174,240
米井・熊ノ本	124,080	28,740	127,635
近江今津	1,050,960	180,960	749,148
小計	7,269,860	5,706,520	11,722,322
その他の停留所小計	1,378,500	2,602,200	5,456,036
総合計	8,647,860	8,308,720	17,178,358

乗車降車人員 (昭44.11.1～昭49.7.19)

旅客	合計旅客数		備考
	乗車	降車	
計	4,910,649人	5,725,029人	
	3,741,514	4,422,094	
	77,552	688,852	
	685,880	876,300	
	3,006,146	4,258,766	
	445,225	505,845	
	645,783	1,188,723	
	195,700	268,560	
	258,432	376,692	
	194,811	251,151	
	276,399	555,639	
	254,945	462,425	
	618,264	880,044	
	932,079	1,581,689	
	208,980	400,920	
	156,375	280,455	
	930,108	1,981,068	
	17,428,342	24,698,202	
	8,058,286	9,486,736	
	25,487,078	34,134,938	

(資料:江若交通㈱)

## (2) 代行バス運行後の江若交通

昭和49年7月20日湖西線が開業すると、バス需要は大きく減退し、湖西線に並行するバス路線は、大幅な運行回数の削減、遅行系統の整備、余剰人員・車両の合理化などを余儀なくされた。江若交通は湖西線開通後は大津と近江今津を結ぶ幹線がなくなり、大津中心部と堅田、京阪が開発した「京阪びわ湖ローズタウン」と堅田駅、雄琴、和邇、安曇川、近江高島駅などと周辺地区を結ぶ路線バスを営業している。JRバスと共に近江今津一上中一小浜間も運行していたが、平成9(1997)年3月7日限りで運行を休止し(廃止は平成15(2003)年4月1日届出)、今日、路線バスの営業区域は滋賀県内のみとなっている。この厳しい経営の打開策として、江若交通は観光事業やレストラン経営などの多角化を図っていった。参考文献：『志賀町史』第3巻 志賀町 2002(平成14)年

### 今後の日程

#### 大津生涯学習センター学習会 13:30～

2月22日(木)『江若鉄道の廃止と湖西線の開業 3』親睦会(18:00 石山駅前豊丸水産)

3月10日(土)『わが国の鉄道の歴史のはじまり I』予定

3月22日(木)『わが国の鉄道の歴史のはじまり II』予定

4月 7日(土)『 』

◎江若鉄道廃駅、廃線跡フィールドワーク事前研究