

1 駅舎位置の決定

駅舎位置の決定は、「沿線の地元市町村や住民にとってもっとも重要な関心事である。いうまでもなく、駅舎が将来の地域発展の拠点となる『今津町史』第3巻近代・現代415～416頁」からである。

昭和41(1966)年6月4日開催された国鉄湖西線建設促進期成同盟会総会において、駅舎の位置の調整は地元の意向が絡むため、「個々の沿線市町村の個別の陳情を自粛し、会長(知事)である滋賀県知事に一任することが採択された『志賀町史』第3巻志賀町 2002年(平成14年)392頁」。

そこで湖西線の駅舎の位置決定について、県と国鉄湖西線建設促進期成同盟会は、工事を担当する鉄建公団側の通過予定路線の策定作業と平行して、地元の首長や各地区の代表者の意見を求めながら調整につとめ、次の19駅を要望し、鉄建公団に提出した。

「北大津(大津市皇子山町)、滋賀里、坂本、雄琴、堅田(以上大津市)、和邇(志賀町高城)、木戸、近江舞子、北小松(以上志賀町)、高島、安曇川、新旭、今津、箱館山(今津町)、マキノ、海津(以上マキノ町)、永原、岩熊、杓掛(以上西浅井町)『志賀町史』前掲書391頁」。

これに対し鉄建公団側は、「湖西線が都市圏以外では当時全国でも120キロ運転が可能となる複線、電化、甲線規格という高規格の水準を採用した線であり、完成後は北陸への幹線となる重要路線だけに、スピードアップと費用などの合理化の面から『志賀町史』前掲書391～392頁」検討の結果、地元の19駅の設置要求に対し、次の17駅(仮称)を予定した。「北大津、新滋賀里、叡山(坂本本町)、雄琴、堅田、和邇、志賀、比良(冬季だけの季節駅)、近江舞子、北小松、近江高島、安曇川、新旭、近江今津、箱館山(マキノ町中庄)、マキノ(マキノ町西浜)、永原(西浅井村大浦)『湖西線建設工事誌』日本鉄道建設公団大阪支社 1975(昭和50年)6頁」。

これに対し、県、国鉄湖西線建設促進期成同盟会では、17の「設置数には同意するが、箱館山・マキノの2駅の位置については関係地元の意向を考慮して多少の修正が必要ということになり、その要望が鉄建公団側に提出され『滋賀県史』昭和編第4巻商工編 1980(昭和55)年1171頁」、鉄建公団側は県、国鉄湖西線建設促進期成同盟会の修正の要望を踏まえ、次の最終案を提示した。

公団・国鉄の最終案(駅名は仮称)

北大津、滋賀里、叡山、雄琴、堅田、和邇、志賀、比良、近江舞子、北小松、近江高島、安曇川、新旭、近江今津、近江中庄、マキノ(マキノ町西浜)、永原(西浅井村大浦) ここで箱館山駅が抜けた。

○蓬萊駅設置問題

「駅舎は、滋賀県知事の調整に一任されるはずであったが、実際には地元の思惑から独自の運動を展開する地域もあった『志賀町史』前掲書 392 頁」。志賀町内では、鉄建公団、国鉄側の内定した設置予定駅 17 か所の中に従来の江若鉄道が志賀町内に設けていた 6 駅（和邇、蓬萊、近江木戸、比良、近江舞子、北小松）の内、蓬萊駅だけが廃止されることになったため、「同地区では昭和 41 年 2 月より守山、北船路、南船路の 3 地区の住民が「蓬萊駅存続期成同盟会（会長石中勇治郎 201 戸 954 人）」を結成『志賀町史』前掲書 392 頁」し、関係機関に対し再三存続運動を続けていたが、国鉄財政再建の折柄その実現の見とおしはきびしい情勢下にあった。

訴えの理由は「①江若鉄道時代他の 5 駅と比較しても利用者は一番多いし、また駅間距離（約 2・5km）からみても蓬萊駅が廃止されるのは納得がいかない②学児童生徒が 150 人（昭和 44 年度）おり、小学校は木戸、中学校は和邇までそれぞれ通学しているが国道の混雑、冬期の雪等によりバス通学では支障をきたす」というもので、当地区に駅がなくなるといふことには絶対納得できないとし、用地買収はもとより昭和 43（1968）年 3 月からの立入測量も拒否してきた。しかし昭和 45（1970）年 6 月の町長選挙で替わった添田新町長が、今後とも町としても蓬萊駅設置について最善の努力をすると約束し中央関係機関へ陳情の結果、昭和 47（1972）年には鉄建公団、国鉄側が蓬萊駅設置を決定し、18 番目の予定駅となった。

表 1 湖西線の新設駅

第11表 湖西線の新設駅

駅名	所在地	駅間距離(km)
西大津	大津市皇子が丘2丁目	(山科) 5.4
唐崎	“ 下阪本町	3.1
叡山	“ 坂本本町	2.6
雄琴	“ 雄琴町	3.4
堅田	“ 真野町	3.2
和邇	滋賀郡志賀町中浜	4.8
蓬萊	“ “ 八屋戸	2.4
志賀	“ “ 木戸	2.4
比良	“ “ 北比良	2.7
近江舞子	“ “ 南小松	2.2
北小松	“ “ 北小松	2.3
近江高島	高島郡高島町勝野	6.4
安曇川	“ 安曇川町西万樹	4.1
新旭	“ 新旭町旭	3.3
近江今津	“ 今津町鳥ノ尾	4.9
近江中庄	“ マキノ町中庄	4.8
マキノ	“ “ 西浜	3.2
永原	伊香郡西浅井町大浦	7.1
		(近江塩津) 5.8

表2 江若鉄道と湖西線の駅の比較

江若鉄道と湖西線の駅の比較

江若鉄道駅名	結果	湖西線駅名	江若鉄道駅名	結果	湖西線駅名
浜大津	廃止		青柳ヶ駅(臨)	廃止	
三井寺下	廃止		比良	踏襲	比良
	新設	西大津*1	近江舞子南口(臨)	廃止	
滋賀	廃止		近江舞子	踏襲	近江舞子
	新設	唐崎*2	北小松	踏襲	北小松
叡山	廃止		白髭	廃止	
日吉	改称	叡山	白髭ヶ浜	廃止	
雄琴温泉	廃止		高島町	改称	近江高島
	新設	雄琴*3	水尾	廃止	
堅田	踏襲	堅田	安曇川	移動	安曇川*4
真野	復活	小野	新旭	踏襲	新旭
和邇	踏襲	和邇	饗庭	廃止	
蓬萊	踏襲	蓬萊	北饗庭	廃止	
近江木戸	改称	志賀	近江今津	踏襲	近江今津

*1三井寺下の北方 *2滋賀-叡山間 *3ルート変更 *4南へ移動

『全国鉄道事情大研究』京都・滋賀編 川島令三 草思社 1992(平成4)年 66頁

2 湖西線の工事の開始

(1) 部分的工事の着工

湖西線の予定路線区間は、東海道線山科駅から分岐して近江塩津駅にいたる74.1キロメートルであるが、このうち、江若鉄道区間の西大津(現大津京)ー近江今津間47.8キロメートルについては、江若鉄道との買収交渉が未了のため、とりあえず山科～西大津間5.4キロメートル、近江今津～近江塩津間20.9キロメートル、合計26.3キロメートルの部分の認可申請が昭和41(1966)年12月19日に鉄建公団から運輸大臣へ提出、同12月28日に第一次工事実施計画が認可されたので、翌42(1967)年1月12日大津市皇子山総合運動公園において湖西線起工式が挙行された。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巻商工編 1980(昭和55)年

起工式の後、第一次工事認可区間のうち比較的長い工期を要する長大トンネル区間から工事は進められることとなり、昭和42(1967)年4月1日城山トンネル(永原・近江塩津間延長2318メートル、昭和45(1970)年11月30日完成)、同年5月1日峰山トンネル(マキノ・永原間延長3910メートル、同45年11月15日完成)および42年9月長等山トンネル(山科・大津京間3032メートル、同48(1973)年2月28日完成)から工事は着手されることとなった。

このように、いわば、「胴体だけを残して頭と尾から着工するという異例の措置がとられた『国鉄湖西線建設の歩み』国鉄湖西線建設促進期成同盟会 1975(昭和50)年 4頁」。

(2) 用地買収

昭和42（1967）年1月、湖西線の工事起工式が行われたものの、その時点では西大津～近江今津間についての江若鉄道との路線買収契約は遅々として進んでいない状況だった。

そのような中で、用地買収は昭和42年3月に「堅田地区を、また、同44（1969）年3月に近江今津駅地区を、それぞれ先行買収していた。これは両工区ともに盛土主体で莫大な土工量があり、しかも軟弱地盤であるため、十分な工期を見込んで緩速施工を行なうこととしたためであった『湖西線建設工事誌』前掲書 8頁」。

昭和44（1969）年5月、江若鉄道との買収契約が締結し、「大津市内をはじめ志賀・高島・安曇川及び新旭各町にわたる用地買収業務が一斉に展開『湖西線建設工事誌』前掲書 8頁」され、「用地買収は各町で用地買収交渉委員会を設置して対応した『志賀町史』第3巻 志賀町 平成14（2002）年 392頁」。

用地買収は、大勢として大津市内で手間取った他、志賀町地区では、「民間不動産業者による湖西線の敷設を見込んだ土地の投機買が目立ち、買収に苦勞することとなった『湖西線建設工事誌』 前掲書 8頁」。

用地買収は「駅設置問題のために調印がおくれた蓬萊駅付近を除いて昭和46（1972）年9月には約90%を完了『湖西線建設工事誌』前掲書 8頁」、「昭和48（1973）年7月安曇川町西万木を最後に約6年半の年月を費やし公団の買収は完了した『志賀町史』前掲書 392頁」。

図1 志賀町近江舞子付近の宅地開発現況図



『毎日新聞』

3 工事の進行

昭和43（1968）年には、今津町・マキノ町内で、昭和44（1969）年には西浅井町でも塩津高架橋工事に着手した。参考文献：『ポイント』第24号 立命館大学鉄道研究会 1989（昭和64）年

これらの工事が進行する一方で、江若鉄道買収問題や大津市内ルート問題など未解決の問題が残っていたが、江若鉄道の路線買収交渉は昭和44（1969）年5月に調印が完了し、西大津（現大津京）－今津間の路線選定も江若鉄道の一部が利用され、同年10月には湖西線全線の路線選定ができた。また、同年7月には大津市内ルート問題が解決した。

江若鉄道の買収問題や大津市内のルート問題が解決したことによって、第二次工事実施計画区間の西大津－近江今津間の工事が昭和45（1970）年3月17日運輸大臣に認可され、同年、「大津市真野、高島町、安曇川町、新旭町の路盤工事に着手、同46（1971）年に志賀町と大津市内の用地を確保し、路盤工事も大津市内の着手によって全線にわたっての着工となった『ポイント』第24号 立命館大学鉄道研究会 1989（昭和64）年15頁」。

◎山科の既設線との連絡設備

湖西線内の工事は、鉄建公団が担当したが、両端の山科、近江塩津での東海道線、北陸線の既設線との連絡設備については、国鉄に工事を委託した。

湖西線の山科駅乗り入れは、湖西線の上下線を東海道本線上下内側線に挿入することに決定され、逢坂山トンネル西口付近で東海道本線と立体交差のうえ、山科駅まで湖西上下2線を含め6線並列の配線となった。これらの工事は国鉄大阪工務局がすでに施工中であった京都一草津間線増工事と同時施工として狭あいな構内でいくたびも営業線を切換えながら施工、これに伴う疎水付替工事の影響もあり、昭和49（1974）年3月湖西下り旅客線高架橋を残して完成した。このため、湖西線下り旅客線高架橋は同年7月の開業に間に合わず、しばらくは旅客列車も山科駅より東海道本線上り外側線に入り、湖西線下り貨物線トンネルを使用していた。なお下り旅客線は昭和52（1977）年度に完成した。

○北陸線との接続問題

北陸線と湖西線との接続の問題は、工事実施計画の提出が遅れる一つの原因となった。当初北陸本線との接続点は、現在のように近江塩津だった。しかし塩津接続の場合、岩熊地区から先を高架にしなければならず、工事単価が高つくため、山裾を通れる沓掛信号所接続に計画変更された。ところが、北陸本線の線増計画の終わる昭46（1971）年に国鉄中部支社が合理化のため沓掛信号所を廃止する計画を発表し、また、大浦－岩熊間のトンネルの地質が予想以上に良いことから、近江塩津接続に再度変更された。

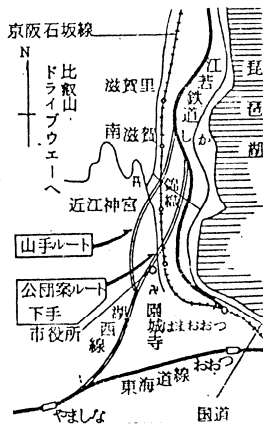
4 湖西線のルート決定時における諸問題

懸案であった江若鉄道の路線買収調印が昭和44（1969）年5月16日に完了したことにより、第二次工事実施計画区間の西大津（現大津京）一近江今津間（48・8 km）が昭和45（1970）年3月17日運輸大臣に認可され、同年4月1日工事に着手することになった。

しかし、工事の進捗に伴って住民の意向あるいは地質などのさまざまな問題も生じたために工事は予定通り進まなかった。そこで地元住民との調整にあたっては、国側としては鉄建公団、地元側としては湖西線建設促進期成同盟会や市町村ごとに設けた湖西線建設推進協議会、県知事の付属機関である滋賀県国鉄湖西線対策審議会等の間で折衝が行われた。

(1) 大津市内のルート問題

図2 大津市内ルート問題概念図（1）

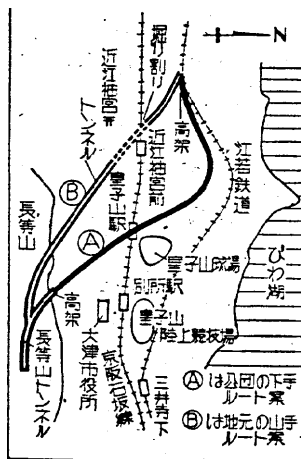


(図1-5) 大津市内ルート問題概念図
(出所・国鉄湖西線建設の歩み)

『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

図3 大津市内ルート問題概念図（2）



大津市内のルート問題は、湖西線工事着手（昭和42（1967）年3月31日）に先だち昭和41（1966）年5月頃から起こった。

第一次工事实施計画で鉄道建設公団（以下鉄建公団）が発表したルート（下手ルート案）は長等山をぶち抜いて山上町に出て京阪皇子山北東一錦織—二本松を経て、競輪場裏で江若鉄道に合流するものであった。

これに対し、昭和41（1966）年6月末通過沿線6地区（山上、二本松、尾花川、観音寺、錦織二丁目、三丁目）の地主が「湖西線大津市南部地区対策期成同盟（以下地元期成同盟）」を結成して

- ① 町が2分される
- ② 住宅56世帯の立ち退きが迫られる
- ③ 農耕環境や騒音等の公害の支障が出る

等の理由で「町内を縦断しない人家のない山手側を通るように（山手ルート案）」とのルート変更を申し入れ、公団の下手ルート案に強く反対した。

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

地元期成同盟の提案する山手ルート案は、長等山トンネルを山上町、皇子が丘一丁目、錦織一丁目まで延長、近江神官前付近で地上に抜け、見世一丁目江若鉄道に乗り入れるもので下手案より0.2km短い。

この地元期成同盟の申し出に対し鉄建公団では昭和41年9月山手ルート案を検討し始め、同年12月13日、その結果を発表した。その概要は

- ① 断層等の関係上（湖西地区は琵琶湖が断層湖であるため断層が南北に走っている）工事が難工事となり工費が高くつく。
- ② 駅も地下駅となり乗降に不便である。
- ③ 柳川の地下を通過するので洪水対策、路盤維持が困難である。

等の理由をあげ、山手ルートは不適當であるとし、真っ向から対立したまま進展がみられなかった。

当初、市および市議会の国鉄湖西線対策特別委員会は、西大津の副都心化には下手ルート案が不可決であるとして下手ルート案を支持していたが、地元期成同盟の予想以上の強い反対により、ついに別ルートの検討に傾むかざるを得なくなり、昭和42年5月長等山トンネルをさらに近江神宮入り口の柳川一丁目までトンネルを延長し、そこから北へ750mの見世一丁目までオープンカットにし滋賀里を経て江若鉄道敷に乗り入れる新たな山手ルート案を示し、市、市議会対策特別委員会、地元期成同盟の三者合同で公団に要望した。

「鉄建公団側はこの新たな山手ルート案の検討を約束したが、

- ① 山手ルート案は技術的に不可能ではないが、原案よりも約10億円経費が多くかかる

② 山手ルート案は地下駅となるが、地質が悪いので無理

③ 山手ルート案だと田用水や地下水が掘り割りのため断ち切られる。

等の理由で原案の下手ルート案を最良として昭和42年6月15日下手ルート案の現地調査の申し入れを行なったが、地元期成同盟側はこれを拒否したので話し合いは物分かれに終わった。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昭和50年、『国鉄湖西線』建設工事の経過概要』第2編 滋賀県 1971（昭和46）年

こうして、長等山トンネル工事（昭和42年9月着工）は急ピッチですすすめられているというのに、トンネルから大津市内へ出たとたん、路線は決まらず、測量さえ手に着かないありさまであった。

一方、山上、二本松、錦織三丁目の各自治会も、これまで三町まちまちに山手ルート案を主張して反対運動を展開していたが、昭和43年2月10日に三町協議会を結成し、今後は歩調を合せさらに強力に訴えはじめた。

そこで「鉄建公団は昭和43（1969）年10月8日から京都大学地質学鉱物学教室の中沢圭二教授ら3人に依頼して皇子山山系の断層調査を開始、同43年12月14日の中間報告に続き、翌44年3月10日の最終報告を行った。それによると、

① 長等山から宇佐山にかけ山系に並行して三本の大断層（皇子山断層）がある

② 破碎帯群もあり断層の規模は神戸六甲山と同程度等の結果で山手ルートは技術的にむずかしく避けた方がよいとの結論を出した『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 16～17頁」。

鉄建公団の調査に納得しない「地元期成同盟側は、独自に名古屋大学の西畑教授（土木工業専門）と森下晶同大学助教授（地球科学専門）に再調査を依頼、同44（1969）年5月1日から再調査にかかり、同年6月14日には調査報告が行われたが、先の京大中沢教授の報告と同様、「断層があり、しかもその風化もかなり進んでおり、山手ルートは技術的にむずかしいが、金と時間さえかければ不可能ではない」と報告した『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 17頁」。

鉄建公団は、「山手ルートは地質調査でも工事は技術的に難しく、避けた方がよいとの結論が出ているので、下手ルートの測量を申し入れた。しかし地元期成同盟側は、名大の「金と時間さえかければ不可能ではない『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 17頁」との報告を盾に反発し、進展が見られなかった。

「市と議会側では山手ルートが困難となった現在、早く条件闘争に切り替えるべきだ『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 17頁」と軟化し、同年7月12日西田善一市長が鉄建公団原案の下手ルート支持を明らかにして、市当局が地元期成同盟側の説得に当たり、同月17日地元期成同盟は用地買収と公害の対策をすることを条件に下手ルートを受け入れた。それに続き8月9日、三町協議会も了承したことによって3年余にわたってもめにもめた本件も関係者のなみなみならぬ努力により無事落ち着いた。参考文献：『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書

◎大津市内ルート問題の主な経過事項

昭和 41（1966）年 5 月頃公団、市当局ならびに市議会に第 1 回ルート説明

昭和 41 年 6 月頃通過沿線地主「湖西線大津市南部地区対策委員会（後、大津市南部地区対策期成同盟に改称）」設置

昭和 43（1968）年 2 月 15 日市議会対策特別委員会「公団原案反対」決議

昭和 43 年 2 月 29 日市、市議会対策特別委員会、期成同盟の三者合同第 1 回陳情

昭和 43 年 5 月 10 日三者の要望する山手ルートを示し公団へ陳情

昭和 43 年 10 月 8 日京大中沢圭二教授地質調査開始

昭和 44（1969）年 2 月 10 日三町協議会（山上、二本松、錦綴三丁目自治会）結成

昭和 44 年 3 月 10 日京大中沢圭二教授 調査結果報告

昭和 44 年 5 月 1 日西畑勇夫名古屋大学教授森下 晶 同大学助教授調査開始

昭和 44 年 6 月 14 日同上調査結果報告

昭和 44 年 7 月 12 日大津市議会湖西線対策特別委員会、西田善一市長甲公団原案支持表明に同意

昭和 44 年 7 月 17 日地元対策期成同盟 用買、公害対策を条件に公団原案容認

昭和 44 年 8 月 9 日三町協議会（錦織三丁目脱落）公害対策等を条件に公団原案容認

昭和 44 年 10 月 2 日公団測量開始

昭和 44 年 11 月 11 日市当局 反対地元民の要望をとりまとめ諸対策を公団に申し入れる。

- ① 市内全線高架、②鉄道と公共施設の交差に関する費用は全額公団負担とすること
- ③ 公害対策には適切な捨置を講ずること、④代替地確保を図ること ⑤鉄道の両側に側道をつけること

昭和 45（1970）年 1 月 26、27 日公団騒音測定テスト実施

昭和 45 年 6 月 13 日上記テスト結果発表

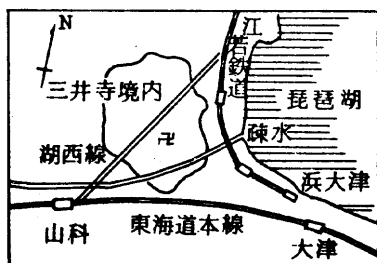
音源（110 ホン）から 2m の地点に高さ 1. 3m のコンクリートブロック製防音壁を取り付けてテストしたところその防音壁から

5m	80 ホン
10m	42 ホン
20m	35 ホン

各地点とも防音壁がある場合とない場合とでは 15 ホン程度の差がある。

(2) 三井寺トンネルルート問題

図 4



『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書

三井寺トンネル補償問題とは、昭和42（1967）年9月から工事が開始されている長等山トンネル（延長3054m）が三井寺境内の地下約20～170mの地点を約1kmにわたって斜めに縦断することになるので、昭和43（1968）年春になって三井寺は公団に対し、山岳寺院として1,300年の歴史を持つ三井寺の下を通ることは聖域をけがすものであり、境内の雰囲気著しく損なうものであるなどという理由でルート変更を要請したが、公団側はもう既に工事も開始されているので今更ルート変更は出来ないのでは補償額で示してほしいと三井寺側に申し入れたことである。

三井寺側はこの申し入れに対し、「伝統を守らねばならないが、公共の福祉も大切である」と、志納金として3000万円を公団側に要求したが、公団側は今まで志納料といういわば精神補償をした前例がないのでとまどったが、その後の交渉によって最終的に地上権設定費、聖地にトンネルを掘る報告法要費、水源対策費として500万円の補償をすることで昭和43年春以来もめていた本件も45年1月円満に解決した『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書 18頁」。

このために山科－西大津間の長等山トンネル工事は、昭和42（1967）年9月の起工から46年4月の完成まで3年7カ月と大幅に遅れた。

(3) 雄琴附近ルート変更問題

雄琴附近の当初のルート計画では、江若線を利用して雄琴温泉を縦断するコースであったが、ルートの地質調査の結果、断層が発見され、また、高架橋の建設に伴う住民移転の問題や、騒音・景観の問題などで地元被害も予想されるので江若線ルートを離れて山側を通過することとなった。

(4) 文化財などの遺跡問題

滋賀県は、京都・奈良の二府県に次いで文化財の多い県である。とりわけ湖西地区は純文・弥生時代から集落のあった土地であり埋蔵文化財が多く、湖西線建設に際し、当然多くの埋蔵文化財が傷つけられるおそれがあった。このため鉄建公団は、文化庁および滋賀県教育委員会と協議し、湖西線の敷設にあたって協力することとなり、その工事事業地区に埋蔵文化財包蔵地を含めないこととし、含める場合は発掘調査を行い、記録を残す取り決めをした。

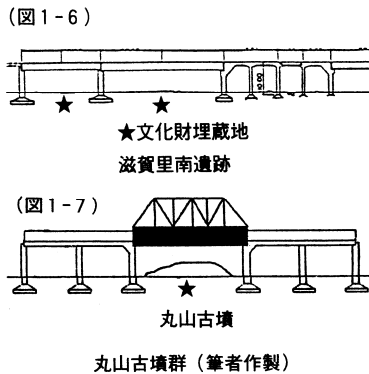
これに基づき昭和45（1970）年7月、県教育委員会に発掘調査を委託し、調査が実施され、その結果31ヶ所の遺跡があることがわかった。しかし、到底すべての遺跡を避けることは出来ず、天智天皇の都であった大津京推定地などを含む7ヶ所の遺跡が、線路敷に当たることとなり、高架橋などに工夫する（図参照）など、遺跡を破壊から守る措置がとられた。

表3 大津京及び沿線遺跡一覧

名称	所在地	湖西線起点(山科)からの距離
園城寺堂坊跡	大津市園城寺町	4 k 5 5 0 m 付近線路左側
大津京推定地	大津市滋賀里・南滋賀里	6 k 0 0 0 m ~ 8 k 6 0 0 m
滋賀里南遺跡	大津市滋賀里町小字立ヲサ	7 k 2 0 0 m ~ 7 k 4 5 0 m
滋賀里北遺跡	大津市滋賀里町小字丸竹	7 k 6 0 0 m ~ 8 k 0 0 0 m
車塚古墳群	大津市坂本町小字車塚	1 k 6 0 0 m 付近線路右側
木の岡古墳群	大津市坂本町比叡辻小字木ノ岡	1 2 k 1 5 0 m "
苗鹿古墳群	大津市雄琴苗鹿町小字小寺山	1 2 k 5 0 0 m "
法光寺古墳群	大津市雄琴苗鹿町小字寺山	1 2 k 9 0 0 m "
鹿電瑞寺跡	大津市堅田衣川町小字羅	1 2 k 2 2 0 m ~ 1 6 k 3 0 0 m
鹿尊法寺跡	大津市堅田衣川町小字西羅・平田	"
一本松塚遺跡	大津市今堅田町小字藤原	1 8 k 3 5 0 m 付近線路右側
鹿祥寺跡	大津市真野町沢組小字サカエ	1 8 k 9 0 0 m 付近線路左側
沢組遺跡	大津市真野町沢組	"
真野城跡	大津市真野町北組小字石ノ堂	1 9 k 4 0 0 m 付近線路左側
鹿大羅寺跡	滋賀郡志賀町小野小字大羅	2 0 k 7 0 0 m "
北比良貝塚跡	滋賀郡志賀町北比良・南比良	3 0 k 5 0 0 m 線路右側
北小松中世墓地	滋賀郡志賀町北小松小字三山	3 5 k 0 5 0 m 付近第1北小松ずい道上部
北小松古墳群	滋賀郡志賀町北小松小字鎧岩	3 5 k 6 0 0 m 付近第2北小松 "
鶴川四十八体遺跡	高島郡高島町打下字四十八体	3 9 k 7 0 0 m 付近線路右側
大瀧城跡	高島郡高島町勝野	4 0 k 8 0 0 m "
鹿正覚寺跡	高島郡安曇川町三尾里小字フケ	4 4 k 4 0 0 m "
堀川遺跡	高島郡新旭町旭堀川	4 8 k 2 5 0 m ~ 4 8 k 6 0 0 m
鹿阿弥陀寺跡	高島郡新旭町堀川小字西村	4 8 k 3 0 0 m 付近線路右側
建速神社古墳群	高島郡新旭町雲庭小字美園	5 1 k 7 0 0 m " 左側
女郎塚・猫塚古墳群	高島郡新旭町雲庭小字太田川	5 1 k 2 0 0 m "
鹿光徳寺・光正寺跡	高島郡新旭町木津小字石浦	5 1 k 9 0 0 m " 右側
鹿信堂寺跡	高島郡今津町石田小字信堂寺	5 5 k 1 0 0 m ~ 5 5 k 2 0 0 m
北仰遺跡	高島郡今津町北仰	5 6 k 1 0 0 m ~ 5 6 k 3 0 0 m
鹿万見寺跡	高島郡マキノ町海津西浜	6 2 k 8 0 0 m 付近
丸山古墳群	高島郡西浅井町塩津中小字丸山	7 2 k 3 7 0 m 及び 7 2 k 5 0 0 m. 2基各々50 m. 7 2 k 6 0 0 m 1 k 6 0 0 m 付近線路左側
城山城跡	伊香郡西浅井町集福寺小字城山	7 5 k 6 0 0 m 付近線路左側

『国鉄湖西線建設の歩み』前掲書

図5



埋蔵文化財と工事

45. 7. 13～46. 3. 31 堀川遺跡（新旭町）文化財発掘調査開始
 46・1・10～47. 3. 31 大津京推定地（大津市）文化財の発掘調査開始
 46・7・1～47. 3. 31 北大津附近文化財発掘調査開始
 46. 11. 1～47. 5. 31 衣川町廃寺推定地（大津市）などの文化財発掘調査開始。

表4 湖西線建設上の問題点

表67 湖西線建設上の問題点

	問 題 点	解 決 の 経 緯
大津市ルート問題	昭和41年5月頃より公団側の下手ルート(山上、二本松、尾花川、観音寺、錦織2丁目・3丁目を通過)に対し地元側が町内を縦断しない上手ルートに変更を申し入れ、公団の下手ルートに強く反対した。	双方とも山手の地質調査の報告を主張したが、上手ルートは技術的に困難であるため、市は条件闘争に切り替え反対派の説得にあたり、昭和44年8月用地買収、公害対策等を条件に公団原案の下手ルートを了承した。
三井寺トンネル補償問題	昭和43年春、長等山トンネルが三井寺境内の地下約20～170メートル地点を約1キロメートルに渡って斜めに横断することに対し、三井寺がルート変更を申し出た。	宗教活動の聖地がおびやかされる代償として志納料を要求したが、最終的に地上権設定費、聖地にトンネルを掘る報告法要費、水源対策費として500万円の補償をすることで昭和45年1月に解決した。
白鬚神社トンネル補償問題	昭和45年6月、白鬚神社のシンボル「明神山」の地下35メートル地点を350メートルにわたって通過することに対し、ルート変更・水源補償・聖域補償を申し出た。	交渉の末、ルート変更せず、公団は補償金の金額提示を求めたが、神社はご神体を侵すことを金額で明示することはできないとし物別れに終わったが、工事の進展で問題が生じれば協議することになった。
マキノ町小荒路用水補償問題	峰山トンネル掘削工事により昭和43年春頃から水不足が生じ、町を通じ公団にその対策を求め、手押しポンプや消火器配置等水対策に苦慮したが、コンクリート巻が完了すれば水が復元するとして、暫定措置を講じてきた。	昭和44年9月頃、コンクリート巻が完了しても水脈が復元しないため、ボーリング調査を行い、鉍物除去装置をつけ、モーターで地下水をくみ上げた。
西浅井町用水補償問題	峰山、城山トンネル掘削工事により、昭和43年より大浦、黒山、八田部、岩熊で井戸等がかれ始め、その対策を協議したが、公団はその原因が明らかでないとし応急対策ができないとし地元と対立した。	地元の強い要請により応急措置が講じられたが、トンネルのコンクリート巻が終わっても水脈が復元しないため、公団は恒久的対策を講じた。
雄琴第三トンネル陥没事故	昭和48年8月23日、雄琴第三トンネルにおいて約100メートルにわたって陥没事故が発生、家屋3戸が損壊し、市道、水道管に大きな損害が出た。	公団は原因究明と応急復旧工事を実施し、関係者の了解があるまで工事は中止された。調査の結果、再発の可能性がないことがわかり、2か月遅れの昭和49年2月に完成し、被害者3戸には応急住宅の提供、代替地の確保、補償交渉が進められた。

注) 国鉄湖西線建設促進期成同盟会『国鉄湖西線建設の歩み』(昭和50年)より作成。

5 工事の完成

昭和48(1973)年8月かん没事故の復旧に手間どった第3雄琴トンネル、同49(1974)年11月まで支障家屋移転の遅れた安曇川架道橋等が全体工程の隘路となり、工事完成予定期日の開業が危ぶまれたが、同49年4月9日には湖西線レール締結式が雄琴駅構内で行われ、5月14日には開通日、輸送計画(列車ダイヤ)が決定、同月19日試運転開始、7月10日には地域住民ら9,500人による試乗が開始された。そしていよいよ、7月20日に開通式が行われ、開通祝賀会(大津市、県立体育館)が催された。総工費は約770億円、昭和42年の工事着手から7年4カ月、江若鉄道廃止から4年3カ月を要したことになる。

6 湖西線の現状

開通した国鉄湖西線は、京阪神と北陸を短縮する鉄道として新しい輸送体系が構成され、距離にして約19キロ短縮された。

現在の北陸線・湖西線を見るに、その存在の二面性を改めて痛感させられる。第1に特急列車による京阪神・東京・名古屋方面から福井・金沢・富山などへの都市間輸送という側面、そして第2に普通電車による地元の人々の生活に根ざした地域間輸送という側面である。

湖西線の開通によって京阪神を短時間で結合したことによって、京阪神への通勤・通学が非常に便利となり、湖西の南部には新たな住宅街が形成された。また一方で、湖西線は大津市街地を通らず、京都に直結したため、かつて江若鉄道の乗換えでにぎわった浜大津や菱屋町・丸屋町などの大津市の中心街への湖西地方の旅客の流れを変えることにもなった。

「それはともかく、高度経済成長期に江若鉄道が廃止され、湖西線が建設されるのは当然の成行であったといえる。このたびは小浜でなく敦賀に連絡することになったのは、日本海をへだてた朝鮮半島とユーラシア大陸における国際情勢の変化、それに日本海沿岸交易における小浜の地位の衰退があったからに過ぎない。また、東海道本線との分岐点が大津駅でなく、京都の山科駅となったのは「明治百年」の時の経過が、諸国物産の京阪への集散・中継地としての大津を、人々や意識や記憶の上でも忘却の彼方へと押しやってしまったからである『湖国と文化』日本の中の近江 近江の近代化と鉄道—江若鉄道を中心に—藤田貞一郎 1986(昭和61)年10頁」。

7 湖西の鉄道の未来

(1) 琵琶湖環状線

琵琶湖周辺を取り巻くJR路線は、湖西線・琵琶湖線(東海道本線)・北陸本線であるが、平成18(2006)年9月24日に北陸本線の長浜—敦賀間38.2キロメートルが交流から直流電化に変わり、同年10月21日には湖西線の永原—近江塩津間5.8キロメートル

ルが交流から直流電化に変わったことにより、京阪神から2ルートで新快速直通電車の敦賀乗り入れがなり、また、近江塩津駅でのホームで湖西から湖北、湖北から湖西方面の乗り換えが可能になるように計画されており、新たな地域間交流が期待されている。

(2) 琵琶湖若狭湾快速鉄道計画

近江今津と小浜線上中間 19.8km を結ぶ「琵琶湖若狭湾快速鉄道計画」も運動が続けられていたが、平成29年に北陸新幹線の敦賀延伸ルートが小浜・京都ルートに決定したため、計画は中止された。

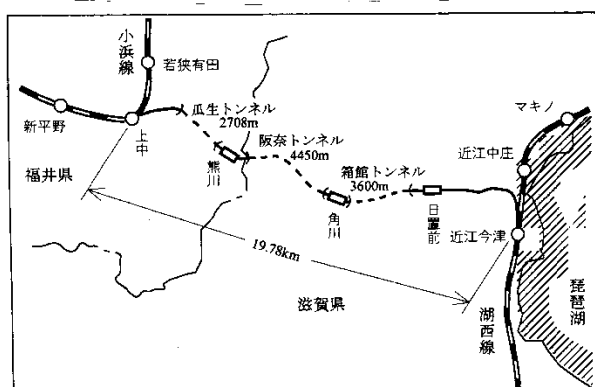


図-65 琵琶湖若狭湾快速鉄道平面図 期成同盟会ホームページを基に作図

(3) 北陸新幹線小浜ルート決定と湖西線の未来

8 江若鉄道の廃線跡—江若鉄道廃止50年に向けて

江若鉄道の路線敷の多くは国鉄（現JR）が買収し、全路線の約60キロメートルが湖西線の線路敷として利用されることになった。その他道路拡張に利用された区間もあったが、江若の鉄橋跡や線路敷の痕跡は、今なお残されている。

今後の日程

大津生涯学習センター学習会 13:30～

3月10日（土）『わが国の鉄道の歴史のはじまり I』

3月22日（木）『わが国の鉄道の歴史のはじまり II』

4月 7日（土）『 』

4月26日（木）『 』

5月12日（木）『 』

◎江若鉄道廃駅、廃線跡フィールドワーク事前研究

◎フィールドワーク実施コース、実施日