

## 京阪大津線（京津線・石坂線）敷設の歴史

### 京津線敷設の歴史（3）

#### ③ 着工と開業

##### （1）着工

京津電軌は明治44（1911）年4月に工事施工の認可を受け、6月21日に滋賀県側から着工、その路線の大部分は東海上あるいはこれと並行して敷設された。免許出願の際には、全線併用軌道であったが、結局は全線約11.08キロのうち併用軌道は31パーセントの3.46キロにすぎなかった。

〈京津電軌は京都電鉄系の株主が2割の株を持っていたが、京都電鉄と同じ軌間1067ミリメートルではなく、京阪電鉄や京都市電と同じ軌間1435ミリメートルを採用した。これは社長の奥繁三郎が、京都市電開業によって京都電鉄の業績は落ち込むと判断、より有利に京津電軌を合併してくれそうな京阪電鉄などと同じ軌間を選んだといわれる『週刊歴史でめぐる鉄道全路線』京阪電気鉄道 朝日新聞出版 2010（平成22）年〉

※は株金で不足の設備資金を日本生命次いで日本興業銀行からの借入、安田銀行受託担保付社債に依存した滋賀大学経済学部附属史料館 平成9年度企画展 図録滋賀県における鉄道の発達と地域社会

敷設工事は比較的順調に進み、全工区のなかでも難所であった逢坂山トンネルも同年12月4日には貫通、明治45（1912）年（7月30日大正と改元）1月2日に四宮車庫竣工、6月16日に日岡切取工事完了、続いて6月19日に四宮発電所が竣工し、大正元（1912）年8月15日には全線をさしあたり三条大橋（後の京津電軌三条駅よりやや東よりの三条通り路上）・古川町一上関寺西（大谷～上栄町間に存在）と上関寺東一札の辻（上栄町一浜大津間）の2区間に分離された形で開業するという異例の事態になった。

敷設工事は比較的順調に進み、全工区のなかでも難所であった逢坂山トンネルも同年12月4日に貫通、明治45（1912）年（7月30日大正と改元）1月2日に四宮車庫竣工、6月16日に日岡切取工事完了、続いて6月19日に四宮発電所が竣工し、大正元（1912）年8月15日には全線をさしあたり三条大橋（後の京津電軌三条駅よりやや東よりの三条通り路上）・古川町一上関寺西（大谷～上栄町間に存在）と上関寺東一札の辻（上栄町一浜大津間）の2区間に分離された形で開業するという異例の事態になった。

上関寺において2分されたのは、〈上関寺の地で京津の軌道が国鉄東海道本線（新逢坂山トンネルができる前の旧ルート）の線路と立体交差するための国鉄側の築堤工事が予定より遅れたためであった『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（平成10）年217頁〉。

上関寺駅においては両区間約150メートルは徒歩連絡によらねばならなかった。そのため

運行系統も三条大橋、上関寺間と上関寺、札の辻間に分離して運転をおこなっていた。

#### ※開業までの経過概要

明治44年（1911）

4月22日 工事施工認可

6月21日 線路建設工事着工（第1工区滋賀県下）

8月1日 逢坂山トンネル着工（東口から）

12月4日 逢坂山トンネル貫通

明治45（1912）年（7月30日大正と改元）

1月2日 四宮車庫竣工

6月16日 日岡切取工事完了

6月19日 四宮発電所竣工

7月11日 客車12両竣工

7月26日 旅客運賃認可

8月15日 三条・上関寺間と上関寺・札の辻間を別個の区別として開業（上関寺で国鉄と線路が交叉するので、これを立体交叉とするための国鉄の築竣工事がおくれたため）

12月14日 上関寺現場の連絡工事を完了し三条・札の辻間直通

『鉄道五十年』京阪電鉄 1960（昭和35）年 139頁 より

#### （2）運行

京津電軌開業の当日は丁度盂蘭盆（陰暦7月15日に祖霊を祀る行事）で、多くの商家や農家の人達は仕事を休んで、琵琶湖や大津市内の見物、または大文字見物などに楽々に行けようになったので、終日満員の状態であった。

8月16日付の『京都日出新聞』には、開業日の午前6時から午後4時までの札ノ辻における乗降客数は乗車が2700人、降車が4800人、三条大橋駅の乗降車数が8000人余であったと記されている。

この路線は全線の90パーセントが勾配となっており、部分的には最高66.7パーミルの勾配があり、曲線も最急半径35メートルと決して平坦な路線ではなかったが、電気鉄道の強みを生かして勾配のネックを克服し、大正元（1912）年12月14日以降、京津1形12両（のち3両増備）による単行運転が行われた。単行運転ながら5：00より終日10分間隔で運転し、所要時間30分というダイヤを実施した。

京津電軌の路線は概ね旧東海上あるいはこれと並行して敷設され、近距離の割に時間がかかり不便であった国鉄京都一大津間を短時間で結ぶことを目的にしたもので、京津電軌も〈「京都大津間の近道にして…且京都大津両地とも最も枢要の場所に著し」と実用的電車を謳った『図録滋賀県における鉄道の発達と地域社会』滋賀大学経済学部附属史料館平成9年度

企画展。

〈当時の駅は、三条大橋、古川町、応天門、広道、蹴上、日ノ岡、御陵、昆沙門通、四宮、追分、大谷、上関寺、長等公園下、札の辻14駅であり、現在よりも駅の数はやや多かった『京都大学鉄道研究会』 京阪大津線 157頁〉。

※上関寺駅

大谷～上栄町間にあった駅。位置は、国道161号線との上関寺踏切の浜大津寄りであった。京津電気軌道の開業当時、国鉄線（旧ルート；現在の国道1号線とほぼ同じ）との交差部分の線路が未完成であり、4カ月間に亘って当駅で徒歩連絡となっていた。このため大津線の歴史を語る上で必ず登場する駅となっているが、昭和46（1971）年8月15日に廃止された。

※札ノ辻 大1.8.15開業（長等公園下～浜大津間）昭20・5・15使用中止 昭21.10.1廃止

大津電気軌道開業時、大津側ターミナルは札ノ辻であった。しかし、京阪に合併され浜大津まで延長開業した後は、隣りの上栄町・浜大津のいずれにも近い存在意義が薄らぎ、戦時中の昭和20（1945）年5月15日に休止された。戦時休止の駅の多くはのちに営業を再開したが、当駅は復活することなく翌年10月1日付で廃止されてしまった。

〈東海道は現在京阪電車が走っている広い道と交差するが、この地点は大津宿の高札場であったところから札の辻と称し、主要街道の分岐点であった。ここを左折するのが京都へ向かう東海道であり、逢坂山の急坂に向かうために、道には車石が敷設されていた。その様子は、大津市歴史博物館に復元されている。そのまま直進すると西近江路であって、今は幅広い道であるが、これは昭和初期に大津日赤病院までの道路拡張が行われたためである。

札の辻周辺は大津八丁と称し、二軒の本陣、脇本陣、それに多くの旅籠が七〇～八〇軒も並んでいた。大津宿でも最もにぎわったところであり、その風景は広重などの江戸時代の街道名所絵図でもしばしばとりあげられている。現在はその面影はなく、京阪電車が道路から分かれて上栄町駅に入るあたりの向かい側、明治天皇巡幸記念碑のある一角が大津本陣の跡地である。なおここから浜大津までは、もとは突き抜けと呼ばれた狭い通りで、最初は京都から札の辻までであった京阪電車が、浜大津まで延長されたときに拡張されて幅広い道になった『近畿を知る旅』 歴史と風景（辰己真知子） 歴史地理学研究会 ナカニシヤ出版 2010（平成22）年 43～44頁〉

※長等公園下は大1.8.15開業 昭34.3.1上栄町に改称

### （3）三社連絡乗車券の発売

上関寺において2分されていた部分の工事も大正元年12月14日には完成、この日より晴れて直通運転が可能となり、京津間の交通の便は飛躍的に向上した。しかし、現代のように滋賀県との間に通勤や観光等による移動の習慣に乏しかった当時、京都～大津間の輸送需

要は決して多くはなく、京津電軌では利用者の掘り起こしに腐心しなけりなかつた『鉄道ピクトリアル』No.695 臨時増刊 「京阪電気鉄道」京阪電気鉄道の形成―路線展開と地域交通体系―三木理史 2000（平成12）年 98頁〉。

そこで、京津電軌は、大阪方面から大津方面へ遊覧客を誘うために、大正2年8月からは京阪電鉄、京都電鉄、京津電軌の三社連絡乗車券を発売し、観光客の誘致にあたった。また、〈太湖汽船・湖南汽船両社との連絡割引切符を発売して、京都から湖畔の瀬田・唐崎間、湖東の山田・木ノ浜、とおくは雄松の各港をはじめ、竹生島参詣客の誘致も開業後まもなく実施した『鉄道五十年』 京阪電気鉄道 1960（昭和35）年 139頁〉。

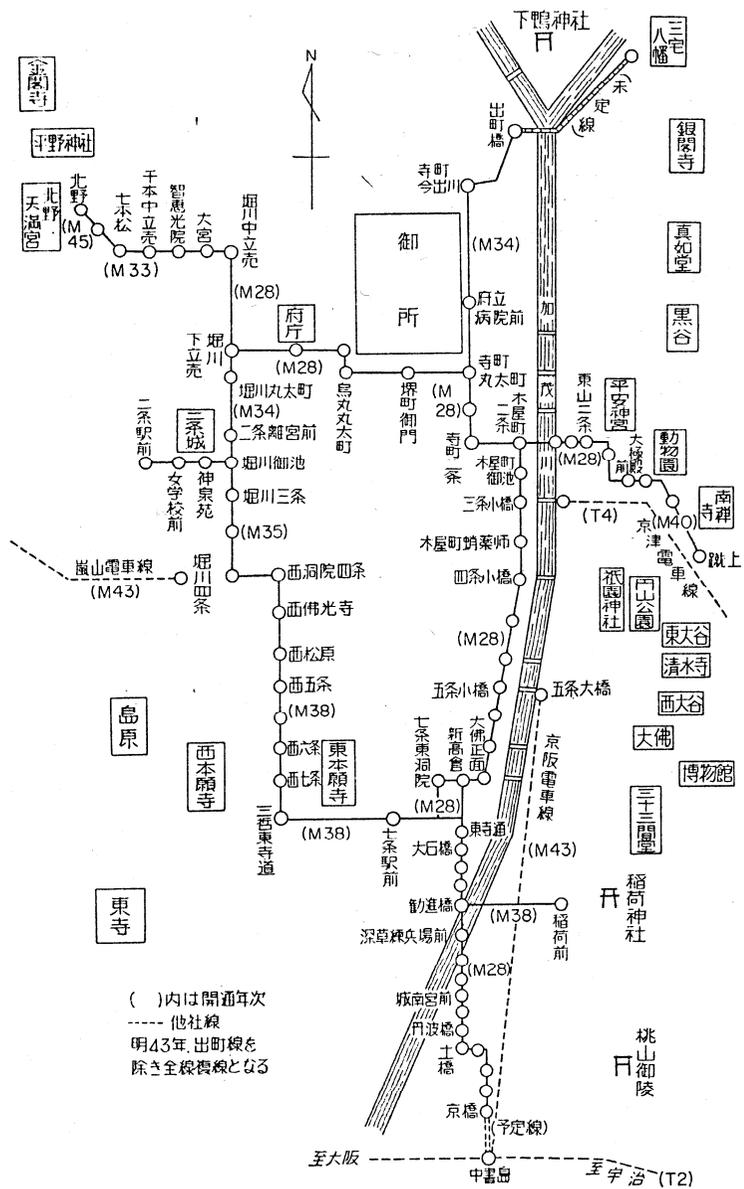
〈さらに同年3月1日からは開業したばかりの〈大津電車軌道（後述、現在の京阪電気鉄道石山坂本線）とも連絡切符販売契約の協定を結ぶなど開業当初から積極的な営業を展開した『京阪百年のあゆみ』京阪電鉄 2011（平成23）年 118頁〉。こうした京津電軌の積極的な経営姿勢は収益の増加に寄与することになった。

### （4）京阪電鉄の終点は五条

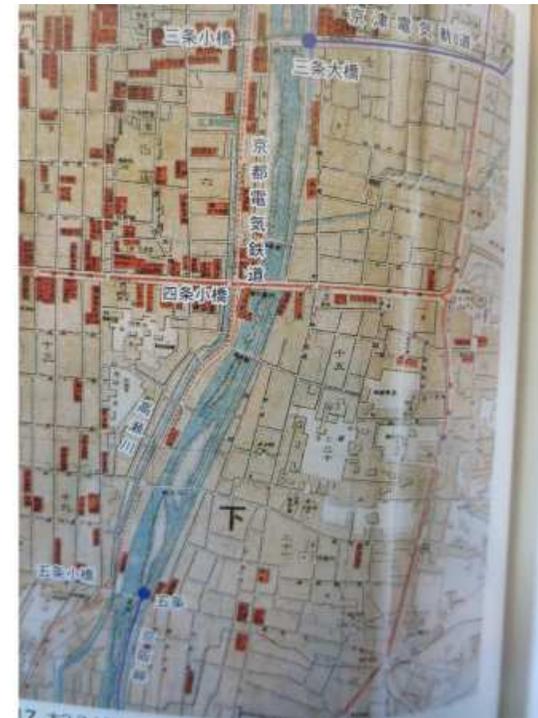
ところで、京阪電鉄、京都電鉄、京津電軌の3社連絡輸送とは言うものの、その当時は京阪電鉄の終点は五条で〈大阪方面から琵琶湖方面を訪れる客は京都の五条まで京阪電鉄、五条から五条大橋を西へ渡って木屋町通まで歩き、そこから高瀬川沿いの木屋町通りを走っている京都電鉄に乗って三条通まで行きそこから三条大橋を東へ渡って京津電軌に乗り大津方面に向かう『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998（平成10）年 217頁〉というものであった。

しかし、大正4（1915）年10月27日には京阪線が三条まで延伸したことにより、京津電軌の線路と京阪線の連絡性が向上したため、この光景は見られなくなった。また、木屋町通りを通る電車も廃止され、河原町線を通ることになった。

図1 明治28年以降京都電気鉄道 K. K. 線路拡張図



『資料館紀要』第4号「幻の鉄道」—明治後期・大正期における京都府下の鉄道建設計画事例一、田中道雄 1975（昭和50）年 84頁



『街をつなぐ、心をむすぶ』 開業90周年記念 京阪電気鉄道 2000（平成12）年  
 木屋町線：塩小路高倉 - 七条高倉、京都駅前（京都駅烏丸口） - 七条東洞院 - 七条高倉 - 七条河原町 - 木屋町五条 - 四条小橋 - 木屋町二条

### （5）京津電軌軌道開業の影響

京津電軌開業の影響はすぐに表れた。京都側のターミナルが京都一繁華な街の三条通に通じる東海道五十三次の終点三条大橋であったこと、旧東海道に沿って京都と大津の中心部を直接結び、所要時間が短い（京津電軌30分 国鉄特急上り30、下り26分）こと、頻繁運転であることなどの要因から、京津電気軌道の人気は高く、京津間の客は専ら京津電軌を利用するようになった。

おかげで東海道本線の京津間の利用客は瞬く間に激減した。

### （6）東海道本線大津～京都間の新線建設

大正10（1921）年8月1日省線（国鉄）東海道本線の馬場～京都間は新線移設により現行のルートに切り替わった。

この切り替え工事の目的は従来の逢坂山トンネルが最急勾配1000分の25であったため、補助機関車を連結して運行したが、これでは十分な輸送力を確保することができず増大する輸送量に対応できなかったことによる。

切り替え工事は、新逢坂山トンネル（2325.5メートル）と東山トンネル（1932メ

ートル)を掘削し、しかもほぼ直線で大津と京都とを結ぶという画期的な改良工事であった。これによって、新たに掘削された逢坂山トンネルの最急勾配は1000分のへと著しく緩和された。

切り替え工事の結果、京都～大津間は従来の南への迂回ルートに比べ約4キロメートルと大幅に短くなり、所要時間も京都～大津間は普通列車でも23ないし24分、急行列車は20分弱となり、大幅なスピードアップとなった。『汽車時間表』1925(大正14年)年4月)。

※国鉄新大津駅は京津電軌終点の札の辻に近接した東浦に設けられ、新駅から京町通まで通じる寺町通の道幅も拡張された。なお、この新大津駅は、昭和50(1975)年に現駅舎が完成するまで、大津の顔として親しまれた。

### (7) 国鉄の京都～大津間の新線敷設への京津電軌の対応

大正10年8月1日の省線京都～大津間の新線敷設にあたって、京津電軌は毘沙門道駅を移動させなければならず、御陵～毘沙門道間の線路の移設を余儀なくされたのである。この線路の移設により毘沙門通駅は移動すると同時に山科駅前(現京阪山科)と改称した。

この区間には東海道本線の新線の築堤が建設され、その下をアンダークロスするため、1回のカーブで済んだものがS字カーブとなってしまい、乗り心地も悪く減速をする羽目となってしまったため三条大橋～札の辻間の所要時間は1～2分ほど伸びた。

また、上関寺一長等公園下間では国鉄をオーバークロスする煉瓦積の乗越橋が構築された。当初この乗越橋は明治22年架橋の東海道線野州川の煉鉄製ワーレントラス桁を転用、改造して架設する予定であったが、設計変更して新逢坂山隧道と同形のトンネル形の煉瓦積乗越橋とした。

一方、この間の大正4(1915)年10月京阪電鉄が、五条から三条まで乗り入れ開業したことから京津電軌にとっては、自社線との連絡輸送に好都合となり、く大阪方面からの観光客の誘致にプラス面もあったが『鉄路50年』、東海道本線は先のとおり京都～大津間の新線敷設で運転所要時間が短縮されたことや、く省線大津駅が京津の大津側ターミナル札の辻に近接する東浦地区に移転してきたことから『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) 218頁)同区間の乗客吸収で競合する関係になった。

さらにはく京津間に乗合自動車(バス)が走るようになるなど、京津電軌としては好ましくない事態の発生があった。(鉄路五十年 京阪電気鉄道 昭和35年(1960年) 141頁)。

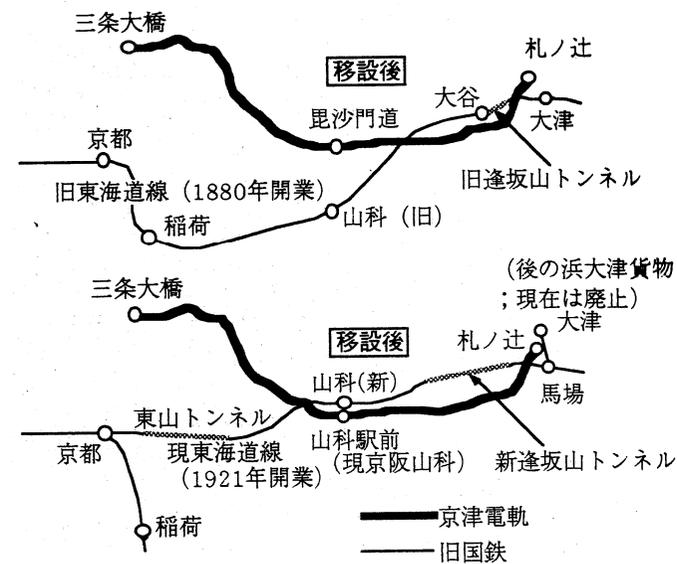


図1 東海道線移設前後の路線図

『京大鉄道研究会雑誌』No.27 京阪大津線 京都大学鉄道研究会 1996(平成8)年 43頁

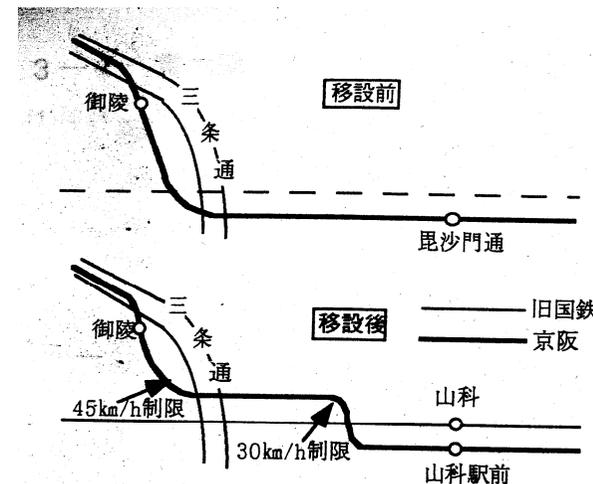


図2 御陵・山科付近 移設前後の路線図

『京大鉄道研究会雑誌』前掲書 44頁

### (8) 浜大津延長線出願

省線京都～大津間の新線敷設の事態に対して京津電軌は、いくつかの対応策を施すことになるが、その一環として大正11(1922)年2月には大津側の終点をより湖岸に近い浜大津まで延長すべく札の辻～浜大津間0.4キロメートルの線路敷設を出願した。

省線の旅客営業廃止によって一時的にすたれていた浜大津であるが、このとき既に大津電車軌道が浜大津～膳所（現膳所本町）間の営業を開始しており、浜大津の鉄道ターミナルとしての地位は戻りつつあった。さらに京津電気軌道の浜大津延長出願の3月後の5月には、三井寺まで延長開業している。

一方、江若鉄道も浜大津乗り入れの方針を既に表明していた。つまり京津電軌は浜大津のターミナル整備に取り組みを進めることで、省線の新線開業による損失を取り戻そうとしたわけである。

しかし、札の辻～浜大津間の延長工事はわずか0.4キロメートルの区間であったが付近住民の反対で難航し、開業は京阪電鉄への合併後の大正14（1925）年5月5日までに引き延ばされた。