

## 京阪大津線（京津線・石坂線）敷設の歴史

### 大津線敷設の歴史（1）

#### 大津電車軌道の設立

大津市内では京津電軌に次いで、大津電車軌道株式会社（以下大津電車軌道）が開通する。現在の京阪電車大津線の京津線の前身は京津電気軌道で、もう一つの路線である石山坂本線の前身はこの大津電車軌道という会社であった。

#### 1 大津電車軌道の成立までの経緯

##### （1）大津市内での鉄道敷設計画

大津市内では大津電車軌道の成立までに次のような鉄道敷設計画が建てられていた。〈明治29（1896）年6月には、大阪市南区難波新地の武田源兵衛ほか5名の出願によって、大津町を起点として石山蛭谷を終点とする「石山遊覧鉄道」の構想がたてられている『滋賀県庁所蔵文書』『商工掛書類』『新修大津市史』5 近代 大津市 1982（昭和57）年 326頁〉。

その後の大津電車軌道の成立までの経緯は京津電軌のそれとよく似ており、発起人のメンバーも相当に重複している。明治39（1906）年頃には①藪田信吉、吉村鉄之助、村田虎次郎等「大津組」による石山一坂本間の電車②橋本甚吉郎、小西綱男等の「丸五組」による石山一坂本間の電車、③子爵由利公正等は大津一馬場間の電車④宮脇剛三等は石山駅一石山寺（石山寺一丁目）に至る軽便鉄道のそれぞれ許可をめざし出願し、4派（①～④）の競願となった。

参考文献：滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』第28号 近江商人系金融機関の地元還元投融資—藤井善助による琵琶湖鉄道汽船の統合と解体—小川功 1995（平成7）年、『鉄道史料』第79号 大津電車ノート 今井健二 鉄道史料保存会 1995（平成7）年

【図表一】 大津電車軌道に参加した京津「大津組」主要メンバー

村田虎次郎	大津、両替商、近江貯金銀行専務、大津市長、近江新報社員、後代議士、湖南汽船取（取締役の略、以下同）、江州日々新聞社取
藪田信吉	大津市中堀、酒造業、大津瓦斯取、近江倉庫取、京津電気鉄道発起人総代、湖南鉄道監（監査役の略、以下同）
浅見又七	長浜→大津、大津銀行支配人、京津電気鉄道発起人
西川太治郎	近江新報社無限責任社員・社長、大津電車発起人、四一年大津市長、大正四年衆議院議員
西田利七	大津、下堅田、京津電気鉄道発起人、近江貯金銀行監、近江米取引所理事、大津商業会議所会員
中井荘七	大津、白玉町、清酒醸造、京津電気鉄道発起人、近江米取引所理事長、近江貯金銀行取
藤沢弥三郎	藤沢運送店主、京津電気鉄道発、大津商業会議所副会頭、近江倉庫土地社長、大正四年大津市長

（資料）前掲『現代滋賀県人物史』、『滋賀県人物名鑑上巻』、『大津商工会議所沿革史』、『日本全国諸会社役員録』、『日本全国商工人名録』、『帝国銀行会社要録』、『銀行会社要録』、『工場通覧』等紳士録・会社録等により作成。（以下の図表二～六も同じ）

滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』第28号 近江商人系金融機関の地元還元投融資—藤井善助による琵琶湖鉄道汽船の統合と解体—小川功 1995（平成7）年 7頁

##### （2）特許を出願、軌道敷設免許の取得

その後4派は合同し大津電車鉄道株式会社を設立し、滋賀郡石山村から膳所町・大津市・滋賀村を経て坂本村に至る（石山一膳所一大津一坂本間）14.2キロメートル（8マイル64チェーン）の特許を出願することになり、明治40（1907）年5月、〈滋賀県知事より内務大臣宛の副申が行われ、同年6月15日、商号を「大津電車鉄道」から「大津電車軌道」へ改称する『鉄道史料』第79号 大津電車ノート 今井健二 鉄道史料保存会 1995（平成7）年 24頁〉。

明治40年9月21日、大津電車軌道株式会社発起人に対し、内務大臣、原敬より上記区間の〈道路輸送機関の補助機関とされる『鉄道史料』第79号 前掲書 20頁〉軌道法による敷設の免許が交付された。

次は「免許交付の際の第1条（経路）」の抜粋である。

浜大津～石山寺間については、すべて道路上通過である。つまり、後年の官線を含んだ開業路線とはすべて相違している。

第一条 今般大津電車軌道株式会社発起人由利公正外二十九名二対シ特許シタル軌道ノ線路ハ左ノ如シ

- 一 滋賀郡石山村大字寺辺五百七十六番地先ヨリ同村大字鳥居川第二百五十番地先二至ル里道
- 一 前項終点ヨリ大津市松本字石場第四百四十七番地先二至ル国道
- 一 前項終点ヨリ同市上大門町第九番地先二至ル仮定県道前項終点ヨリ同市別所第四百十三

番ノ一地先二至ル新設軌道敷

- 一 前項終点ヨリ滋賀郡下坂本村大字下坂本字南河原千七十五番地先二至ル仮定県道
- 一 前項終点ヨリ同郡坂本村大字坂本字森本第七百八十四番地先二至ル新設軌道敷
- 一 前項終点ヨリ同郡同村字千六百五十五番地先二至ル里道
- 一 大津市御蔵町第七番地先ヨリ同市湊町第二十一番ノ一地先二至ル里道

『鉄道史料』第79号 前掲書 24, 25頁

参考文献：『新修大津市史』前掲書

※一般的には電気軌道、電気鉄道と称し、電車軌道と名乗るものは非常に珍しい。しかし和久田康雄著『資料日本の私鉄』によると明治末期から大正期にかけて電車軌道と称するものは福島飯坂電車軌道→飯坂電車（現・福島交通）、伊都電車軌道→伊那電気鉄道（現・JR 飯田線）、松金電車軌道、下之一色電車軌道→名古屋市電、嵐山電車軌道→京都電燈（現・京福電気鉄道）、米子電車軌道と数社があげられ、他に松島電車、福博電車、都電の前身の一つ東京電車鉄道といったものもみられる。

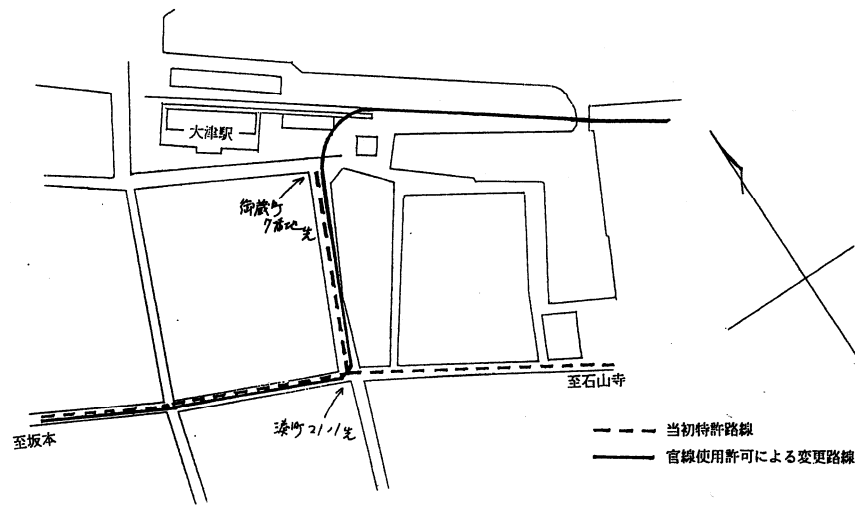


図3 浜大津付近特許路線位置関係図  
(浜大津坂本間は後に変更される)

『鉄道史料』第79号 大津電車ノート 今井健二 鉄道史料保存会 1995（平成7）年 23頁

### (3) 創立総会が開かれる

〈大津電車軌道は明治42（1909）年4月28日電気事業経営許可を受け、〈明治42年6月2日には大津市内・滋賀郡内立ち入り測量許可が出た『大津市史』前掲書 428頁〉。この年の7月22日には琵琶湖遊覧電車軌道に改称『鉄道史料』第79号 前掲書 25頁〉

したが、〈明治43（1910）年6月1日、再び旧名に復帰、同年10月20日の第一回株金払込みでは折からの経済不況にあおられ約2割の未払い込みを生じ、払込を促進するなどの努力を重ね、ようやく明治44（1911）年1月8日阪本町交道館において創立総会が開かれた『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書 9～10頁〉

この時、次の各役員が就任している。

〈取締役社長、磯野良吉。常務取締役、藪田信吉。取締役、辻忠右衛門、村田虎次郎、小関忠太郎、橋本甚吉郎、元持大造。監査役、奥繁三郎、一宮喜十郎、森伊三郎、岡田定次郎。社長の磯野良吉は大阪株式取引所理事、大阪窯業社長、奥繁三郎は京津電軌社長（後、衆議院議長）、藪田信吉は京津電軌取締役でもある。発起人総代の由利公正は42年4月に死去し、由利と共に特許当時名を連ねた貴族院グループは経営陣には加わっていない『鉄道史料』第79号 前掲書 25頁〉。

明治44年1月19日、大津区裁判所へ設立登記が完了し、資本金50万円で大津市阪本町19に設立されたが、6月3日、御蔵町の鉄道院大津駅内に移転した。〈資本金の50万円の払込は1株に付、12.5円、大正6年3月、第8回払込により満額となるである『鉄道史料』第79号 前掲書 25頁〉。

起業目論見書
一本會社株式組織トス
二本會社大津電車鉄道株式會社ト移シ本社ヲ
滋賀縣大津市ニ置ク
三本會社目的ハ其四項ト明記ス起終点間電氣
鉄道ヲ敷設シ一程運輸交通ノ業務ヲ營ム
四線軌ヲ起終両点並ニ其間區々ハ地味ニ如シ
本線道線軌ノハ滋賀縣大津市湊町西宮線
大津駅前ト起リ大津郵便局前ヨリ同市湊
町ト大津橋成道ヨリ東ノ向ト同市松本ト至リ茨
二國道ヲ沿ヒ滋賀縣所轄同郡石山村島庄
川ヲ經テ里道字路通リ次ハ石山寺門前ト達
ス又ハ津野橋間ハ滋賀縣大津市湊町
官線大津駅前ト起リ大津郵便局前ヨリ
同市湊町ト大津橋成道ヨリ西ノ向ト同市下
大町ト至リ同市別所及滋賀縣津賀村字山
上鑄鐵南濱賀津賀里同郡下坂本村字
下坂本(山字唐崎)ト至リ湖辺ヲ沿ヒ同郡坂本村
字六ノ字ヨリ同村日吉道ト沿ヒ日吉神社島庄
前ト達ス又ハ里間トシテ現在國道縣道里道
又ハ沿ヒテ敷設スモノトス
五資本金総額五拾萬圓
六營業年限特許ヨリ滿九拾九年間トス

『鉄道史料』第79号 大津電車ノート 今井健二 鉄道史料保存会 1995（平成7）年 22頁

## ② 三線軌条の採用

### (1) 三線軌条(さんせんきじょう)とは

「三線軌条」とは、鉄道において軌間の異なる車両を運転するために、通常二本の軌条(レール)で敷設される線路について、片側一本のレールを共通で使用し、もう片方をそれぞれの軌間に応じて敷設したもの。

※線路中心を合わせるために、軌条を共通とせずに四本敷設する「四線軌条(しせんきじょう)」とする場合もある。

### (2) 鉄道院への請願

明治13(1880)年7月、京都大津間の鉄道開業に始まる鉄道局線の馬場～大津(大正2年6月浜大津と改称)間は、明治15(1882)年5月の太湖汽船による大津～長浜間の船車連絡、明治17(1884)年4月の長浜～敦賀港間の鉄道全通により、人、物資輸送の重要な路線として活躍を続けてきたが、明治22(1889)年7月1日、馬場(大正2(1913)年6月1日、大津と改称、現在の膳所)～長浜間の湖東線が開通し、東海道線新橋～神戸間が全通したことにより、湖上航路連絡運輸の使命が絶たれたこともあって、大津～馬場間は枝線になり、いったん旅客運輸が廃止された。ところが、馬場駅が大津の中心街から離れていて不都合なので、明治31(1898)年8月1日より、石場、紺屋ヶ関の中間駅とともに乗客扱いが復活していた。

大津電車軌道は明治44年1月の創立総会を経て、まず浜大津を起点に膳所(現膳所本町)までの開業をめざし、工事が始められることになった。当初、浜大津～馬場(→膳所駅前→京阪膳所)間は大津市街地の通過を予定しており、〈浜通りを拡張して軌道を敷設する『大津市史』前掲書 428頁〉計画をしていたが、〈浜大津付近をはじめこの浜通りは大津経済界の中心地であり、用地買収、家屋立退は非常に困難で『鉄道ピクトリアル特集京阪鉄道』NO553 京阪大津線の80年 高山禮蔵 1991(平成3)年 113頁〉、多額の工費を要するので、〈大津乗車場(現、浜大津駅)と馬場停車場(現、膳所駅)間は鉄道院線(現、JR)大津支線と共用する案が出され『図説大津の歴史』大津市歴史博物館 1999(平成11)年 71頁〉、〈「大津線借入二付鉄道院ト交渉」することを思い立ち、鉄道院へ請願した『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書 21頁〉。

### (3) 軌間の違い

しかし、鉄道院の既設線路は単線で軌間は1067ミリメートル、大津電車軌道は1435ミリメートルの標準軌(広軌)を計画しており、軌間の違う鉄道間の共用事例は京都市電と私営の京都電気鉄道との共用など全国的にはごく少数例にとどまっていた。

※京都電気鉄道(京電)は狭軌、一方の京都市が自ら敷設した路線は標準軌であった。市当局は京電の敷設した道路とは別に都市計画で拡張した道路に路線を敷設したため、両者が重なることは少なかったが、それでも一部には重複する区間が生じ、三線軌条が敷設された。地

元ではこれを「六線共用」とも呼んだ。

- ・四条堀川 — 四条西洞院(1912年—1961年) 四条線/堀川線
- ・烏丸丸太町 — 寺町丸太町(1913年—1926年) 丸太町線/中立売線
- ・烏丸丸太町 — 烏丸下立売(1913年—1926年) 烏丸線/中立売線
- ・七条東洞院 — 七条河原町(1913年—1927年) 七条線/木屋町線

### (4) 鉄道院との交渉

こうしたあまり例を見ない特殊な請願のため認可に至るまでには困難を極めたが、明治44(1911)年1月15日の重役会で「**鉄道院へ交渉ノ件** 小関取締役へ一任スルコト『大津電車軌道「第一回報告書」明治44年3月3頁『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書 22頁〉を決議し、〈鹿児島(薩摩)出身の小関忠太郎氏が、発起人の依託を受けて東上し、当時鉄道院副総裁であった同郷の山之内氏その他に頼って極力奔走『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書22頁〉した。

### (5) 大津電車軌道の解散説

一方、資金不足と着手期限の切迫などから、明治44年末には解散説が出始め、12月16日には急遽、臨時総会が開かれ解散可否について議論されている。

後の京都電灯社長(当時同取締役)、田中博は〈京都財界半世転〉の中で次の様に回顧している。「明治45年の3月だったと思うが、地元の人々がもっていた大津、石山間の免許線が失効にひんしていたとき、東京の大倉組から重役の今井多三郎氏が会社へ見えて、「一つ買受けて一緒にやってみようではないか」という話になり、結局京阪と大倉組と私の方との三社均分で経営することにしたもので…」京都電灯、京阪電鉄等へ資金面で働きかけがなされたのは、この頃の様である。

この動きが功を奏し、存続が決定、45年3月21日、臨時総会で役員改選が行なわれ、新たに次の役員が就任している。取締役、高谷光雄、藪田勘兵衛、太田光、田中博。監査役、才賀藤吉、馬杉庄平。相談役、田辺貞吉。『鉄道史料』前掲書 26頁より

### (6) 三線軌条の採用決定

鉄道院との交渉の結果、鉄道院総裁原敬は大津電車軌道株式会社に対し馬場～大津間について鉄道院への使用料を支払い、かつ鉄道院線の使用に支障ない範囲で馬場大津間の鉄道使用を認めることとなり、明治45(1912)年5月1日、使用契約が締結された。

※〈鉄道院への使用料は1年5500円とし「次年より毎年一割を累加す」と定められたが、経営難の大津電車からの強い要望を受け入れて6年より年4500円とし毎年250円づつ値上げすることとされた『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書22頁〉。

三線式の使用が認可された結果、官線使用を含んだ浜大津～石山寺間の全面的な線路変更願は同年6月8日に提出され、8月20日、総理、内務大臣の許可により、先の「免許交付の際の第1条（経路）」は下記のように書き改められた。

- 一、滋賀郡石山村大字寺辺五百七十六番地先ヨリ同村同大六百七十五番地先二至ル里道
- 一、前項終点ヨリ大津市馬場小字日尾二百五十九番地先二至ル新設軌道敷
- 一、前項終点ヨリ同市御蔵町七番地先二至ル鉄道院大津線借入使用区間
- 一、前項終点ヨリ同市湊町第二十一番地先二至ル里道

この変更は、院線の使用だけでなく、それに接続する馬場～石山寺（蛭谷）までをすべて新設軌道に変更したもので、浜大津以南は、事実上、この時点ですべて専用軌道となるわけである。『鉄道史料』前掲書 27頁より

### (7) 三線軌条の実態

この時の既設線路は1067ミリメートル軌間の単線であり、浜大津一馬場間の線路用地は複線分で山側に院線の単線が敷設されていたが、大津電車軌道は複線を計画しているので、院線の線路にもう1本のレールを敷設、広狭三線軌条とし、湖側に新たに線路を増設することとなった。

開業当初は単線運転であったが順次複線化を進め、大正後期には国鉄（省線）用の軌間は湖側（下り側）に移設されての三線式となった。

参考文献：『車輛発達史シリーズ』I 京阪電気鉄道 関西鉄道研究会 1991（平成3）年、『線路を楽しむ鉄道学』今尾恵介 講談社 2009（平成21）年、『関西の鉄道』No. 53 京阪電車 駅・路線の変遷 高山禮蔵 関西鉄道研究会 2007（平成19）年

なお、この区間は、国鉄民営化まで国鉄用地のままであり、制度上は京阪が国鉄に乗り入れるという形になっていた。そのためか、大正から昭和初期の地図を見ると、国鉄線の記号で書かれているものもある。

一方、江若鉄道も昭和3（1928）年12月20日には昭和天皇の即位式（御大典）を機にモダンな2階建に改築された省線浜大津駅に乗り入れた『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』前掲書 23頁。ここでの貨物線は、浜大津から先を昭和6年1月1日に琵琶湖の西側を近江今津まで繋がり、浜大津までの江若鉄道もこの三線区間を利用して膳所で東海道本線と相互乗り入れを実施した。江若鉄道では昭和10年頃からは大阪からの直通列車が運転されるようになったという。

戦後米軍の占領下にあった時期、今津にあった旧陸軍から接收した饗庭野（あいばの）演習場へ向け米軍の部隊輸送の軍用列車が膳所から浜大津を経て近江今津まで往復したが、浜大津の手前で場外停車することもあり、石坂線の電車運転がストップすることもあったとい

## 契約書

鉄道院總裁（以下甲ト稱ス）ハ大津電車軌道株式会社ニ對シ其企業ニ係ル阪本石山間電氣軌道ノ營業用トシテ甲ノ使用ニ支障ナキ範圍ニ於テ馬場大津間ノ鐵道ヲ使用セシムルニ付大津電車軌道株式会社取締役（以下乙ト稱ス）ト契約スルコト左ノ如シ

第一條 乙ノ使用物件ハ大津線起點 照 嶺 節ヨリ大津停車場終點ニ至ル線路停車場其他ノ建造物及附屬用地並馬場大津間電線路ニシテ別紙圖表ノ通トス

第二條 前條ノ諸建造物用地及電線路ノ修理維持（軌條ノ更換家屋改築ノ類トモ）ハ甲ノ指示ニ依リ乙ノ負担ヲ以テ乙之ヲ爲スモノトス

第三條 乙ハ諸建造物又ハ電線路ノ改増築又ハ變更ヲ爲シ若クハ用地ノ原狀ヲ變更セントスルトキハ甲ノ承認ヲ承ケ乙ノ負担ヲ以テ乙之ヲ爲スモノトス

但軌間ハ現在ノ三呎六吋ヲ變更スルコトヲ得ス

第四條 乙ハ乙ノ負担ヲ以テ石塙附近ニ於ケル電車軌道ト鐵道線路トノ分岐點ニ甲ノ指示スル所ニ依リ信號機聯動機並信號所ヲ設置シ其取扱係員ヲ配置スルモノトス

第五條 乙ハ乙ノ負担ヲ以テ馬場大津間鐵道線路ニ於ケル電車停留場並信號所ニ電氣通信ノ設備ヲ爲スモノトス

第六條 本契約ノ終了ニ際シ乙ハ其改増築又ハ變更シタル諸建造物電線路若クハ用地ヲ原形ニ復ス（シ若シ之ヲ怠ルトキハ甲ハ乙ノ負担ヲ以テ自ラ之ヲ履行シ又ハ第三者ヲシテ之ヲ履行セシムヘシ此場合ニ於テ縱令乙ニ損害ヲ及ホスモ甲ハ一切其責ヲ負ハサルモノトス

前項ノ場合ニ於テ甲ハ其必要ニ依リ原形ニ復スルニ代ヘ其改増築又ハ變更シタル部分ヲ共償無償ニテ甲ノ所得トスルコトヲ得ルモノトス

第七條 甲ハ豫メ定メタル方法及時刻ニ依リ馬場大津間ニ貨物列車ヲ運轉シ又ハ貨車ノ手押運轉ヲ爲スモノトス

第八條 前條ノ外甲ハ軍用ノ人馬並貨物ノ輸送其他ノ必要ニ應シ臨時列車ヲ運轉スルコトヲ得ルモノトス此場合ニ於テ運轉ノ方法

及時刻等ハ甲ニ於テ之ヲ定メ乙ニ豫報スルモノトス

第九條 甲ハ前二條ノ場合其他ノ必要アルトキハ其負担ヲ以テ諸建造物、用地若クハ電線路ノ新増改築、變更若クハ撤去ヲ爲スコトヲ得ルモノトス

此場合ニ於テ第十三條ノ使用料ハ増減セザルモノトス

第十條 第七條第八條ノ場合ニ於テ乙ハ乙ノ配置セル信號所員、踏切番其他ノ従事員ヲ甲ノ指示ニ依リ甲ノ諸規則ヲ遵守シ其職務ニ従事セシムヘキモノトス

第十一條 第七條第八條ノ場合ニ於ケル運賃其他ノ收入ハ甲ノ定ムル所ニ依リ總テ甲ノ取得タルモノトス

第十二條 甲ハ第七條第八條ニ依リ列車ノ著發貨物其他ノ取扱ヲ爲ス爲ノ其係員ヲ大津停車場ニ配置スルモノトス此場合ニ於テ乙ハ甲ノ係員ノ執務若クハ駐在等ノ爲必要ナル諸建造物ヲ供用スルモノトス

第十三條 本契約物件ノ使用料ヲ左ノ通トシ乙ノ運轉營業開始ノ日ヨリ計算シ之ヲ甲ニ支拂フモノトス

初年壹ケ年金五千圓

次年ヨリ毎年壹割ヲ累加ス

第十四條 前條ノ使用料ハ左ノ時期ニ支拂フモノトス

一、三月 自四月至九月 半ケ年分

二、拾月 自拾月至翌年三月 半ケ年分

但初期ノ使用料支拂期日ハ別ニ甲之ヲ指定スルモノトス

第十五條 本契約ハ明治 年 月 日迄滿五ケ年間ヲ壹期間トシ甲ニ於テ支障ナキ限リハ本契約ヲ繼續スルモノトス但各當事者ハ一ケ年前ノ豫告ヲ以テ解約スルコトヲ得

右契約ヲ證スル爲本證書貳通ヲ作成シ各自其壹通ヲ領置ス

明治四十四年 月 日

図5 院線乗入契約書 一滋賀県庁文書一

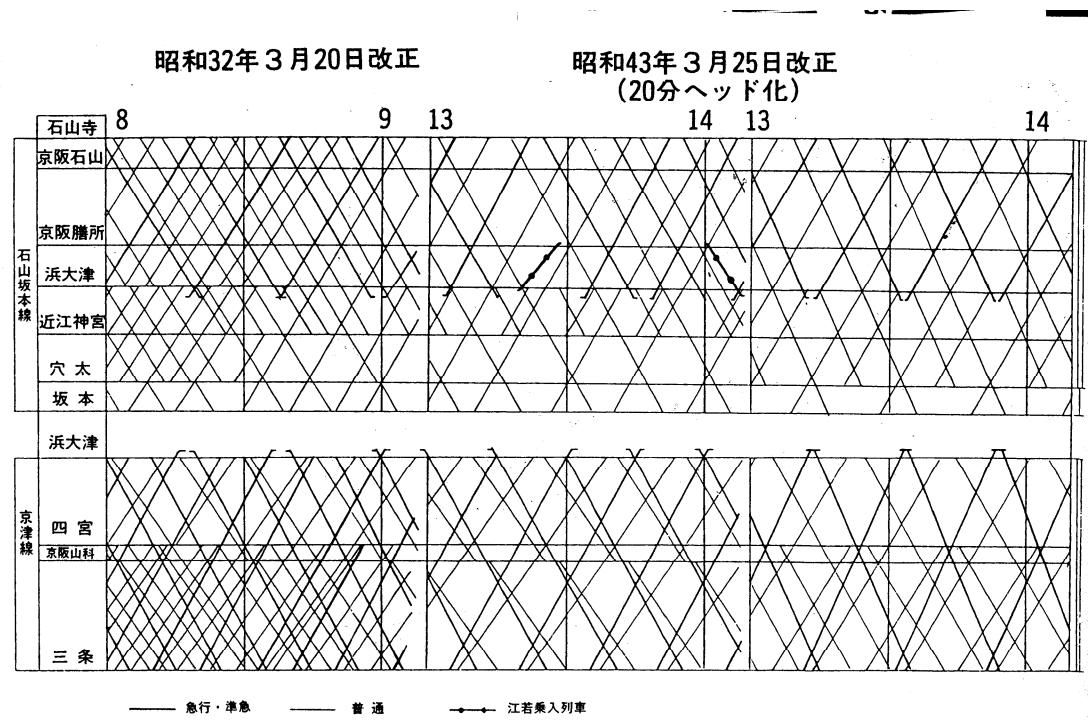
鐵道院總裁 男爵 後藤新平  
大津電車軌道株式会社 取締役社長 磯野良吉

うことである。当時の鉄道界では米軍の軍用列車が他の列車に優先して運転されたが、こんな所にも影響していた。

膳所-浜大津間の国鉄貨物線は戦後もずっと京阪石坂線と同居していた。ただし、この区間は本来国鉄のものだったため、国鉄の貨物列車が運転される時間だけは京阪石坂線は運転を中止して、列車の通過をひたすら待つというものだったらしい。

また、戦後昭和22年から同40年まで江若鉄道のディーゼルカーも1日2往復の客車の乗入運転がおこなわれ、国鉄の貨物列車、京阪石坂線の電車、江若鉄道のディーゼルカーの3者が走る賑やかな区間になった。

この国鉄との線路共用は昭和44（1969）年10月末、江若鉄道の廃止に伴って、11月1日付で国鉄の浜大津～膳所間が廃止されるまで続いた。なお、京阪との三線軌条は昭和51（1976）年に撤去された。



『車輛発達史シリーズI』京阪電気鉄道特集 ダイヤの変遷と運行形態 中村 卓之 関西鉄道研究会 1991（平成3）年 58頁