

## 「びわこ号」の運行

### (1) 「びわこ号」運行構想の背景

日本の観光開発の歴史においては従来、社寺参詣や温泉への湯治が主力であったが、1920年代大正末期以降になると、観光の主体は、広い自然地域を舞台とした野外レクリエーションが大きな比重を占めるようになる。それに呼応して大都市の電鉄資本は、現地の交通機関を自社の資本系列下におさめ、独占的な観光ルートをつくることになる。

関西でのそのような観光資源として注目されたのは「琵琶湖」の観光開発で、その推進を積極的に図った京阪電鉄は、大正14(1925)年2月に京津電軌を合併して京津線とし、琵琶湖畔浜大津へ路線延長を果たした(大正元(1926)年8月15日古川町一札ノ辻、大正14年5月5日札ノ辻一浜大津間開業)。また同年湖南汽船を自社傘下におさめ琵琶湖遊覧に力を注ぎ、その後、昭和4(1929)年4月には京阪電鉄の湖国進出に対抗するため昭和2(1927)年に地元資本の天津電車軌道と太湖汽船が合併して成立した琵琶湖鉄道汽船を合併して湖上の観光航路と天津市を中心とする湖畔交通の両方を確保し、「湖上制覇」を完成させたのである。

そこで、京阪電鉄がわが国最大の湖の琵琶湖の観光資源をさらに活かすために、大阪方面からの多くの観光客を誘致するべく天満橋・浜大津間を直通高速列車で結ぶ「びわこ特急」の構想が生まれたのである。

### (2) 異なる運行方式

天満橋・浜大津間は、高速郊外電車の走る京阪本線に比べ京津線は路面軌道、そして山岳路線とも言える急勾配、急カーブがあり、プラットホームも低床で、路線状況や車両などが著しく異なっており、直通運転は技術的にはとても難しい面があった。

ここで当時の佐藤一男車両課長(のち京阪神急行電鉄副社長)が1年3か月に及び欧米視察の際に注目したのが、ワシントン・ボルチモア・アンド・アナポリス(W. B&A)電気鉄道の連節車(プリル社製)で、車体の連結部を共通の台車で支えることによって曲線部の走行がスムーズで、それだけスピードアップが可能になり、性格の異なる2つの路線を運行できる画期的な車両を作り上げることに成功した。

この車両はパンタグラフ(京阪本線用)とトロリーポール式の架線(京津線用)の2種の集電装置を備え、乗降扉も車体両側に4カ所設け、高床ホーム用(中央の2カ所に京阪本線用)と低床ホーム用(外側の2カ所に京津線用)が設けられた。車体外形は当時、流行の兆しがあった前頭部の形状として「流線型」が採り入れられ、京阪電車の車両の中でひときわ目を引く存在であった。

昭和9(1934)年に製造され形式は「60型」となり、「60型」は合計3編成が製造され、それぞれ61~63と付番された。「この「60型」は京阪鉄道技術陣の知能を結集し

た車両と言えよう。

そして、この電車は、「びわこ号」と名付けられ、車体側面に「びわこ」の愛称板を掲げて親しまれ、人気を呼んだ。

### (3) 軌道の改良

京津線は旧東海道沿いまたは道路上の併用軌道が多く、「びわこ特急」の実現に向けて、軌道改良がなされた。

まず、昭和6(1931)年2月20日、古川町(東山三条)~蹴上間の三条通りの北側の弓状に進む専用軌道を三条通りの路上にに移設し、急カーブが解消した。

また、旧東海道の国道1号(京津国道)化の拡幅の拡幅改修工事に伴い昭和7(1932)年8月、追分、大谷間の併用軌道が専用軌道化された。昭和8(1933)年5月11日には、蹴上、日ノ岡、御陵間の軌道移設工事が完成した。

開業時の路線



『京都東北部』大日本帝国陸地測量部

昭和6(1931)年2月20日移設後



『京都東北部』大日本帝国陸地測量部

#### (4) 京阪線三条駅への渡り線設置

京津電気軌道は、京阪本線との接続を便利にするため、合併する直前の大正12（1923）年2月26日、路上の停留所から京阪駅と並行する形で新駅を設け移転している。

大正14年京津電軌は京阪電鉄と合併した後、さらに線路を延ばし、京阪線三条駅構内の疎水を斜めに渡って京阪本線に通じる渡り線が設けられた。この頃には、既に京阪電鉄は京阪線と京津線の直通運転の構想を持っていたと考えられ、のちの「びわこ直通特急」運転に向けた布石だったといえる

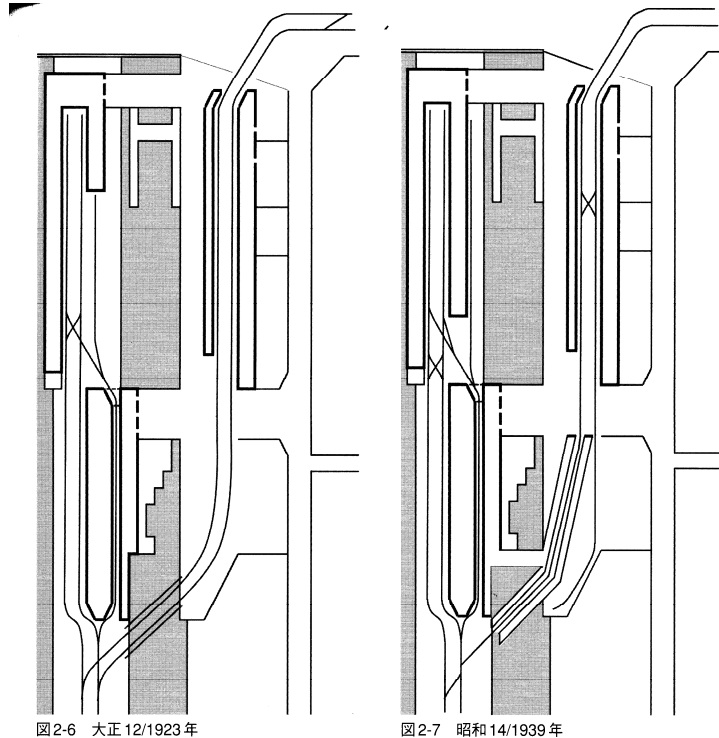
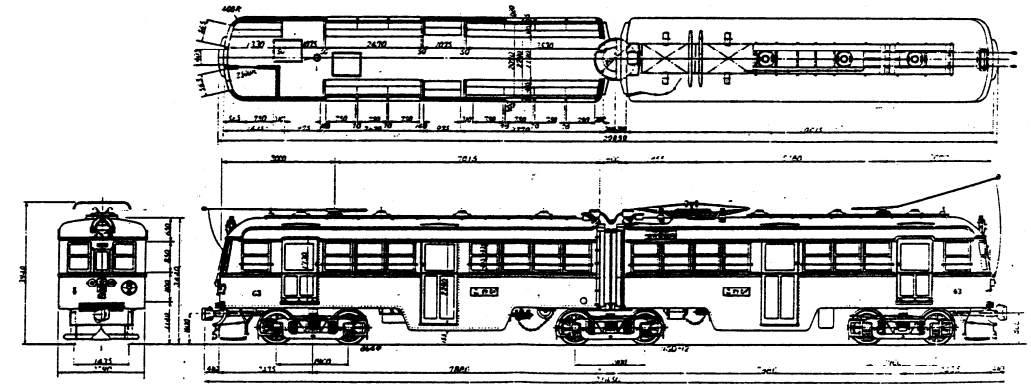


図2-6 大正12/1923年

図2-7 昭和14/1939年

『THE rail』No.103 日本初の連接車びわこ号京阪電気鉄道60型 びわこ号  
登場の謎とその生涯 中山嘉彦 エリエイ/プレス・アイゼンバーン 2017(平成29)  
年 31頁



60型「びわこ号」形式図

112  
京阪電鉄がこの大阪・大津間に直通列車を走らせねばならない背景には切実な理由があった。

京阪電鉄は大正4（1915）年10月、五条―三条間を開通させたが、同区間の軌道特許免許は京都市が持っており、京阪電鉄は大正3（1914）年にそれを20年間の期限で借り受ける契約を京都市と取り交わしていたので、昭和10（1935）年10月には、京都市との使用許可契約は失効することになっていた。京都市では、「京阪電鉄は京阪間連絡に限定すれば五条以北は京都市電として運営するべきである」との意見が出ていた。三条進出を果たした京阪電鉄にとってこの区間を失うことは、会社の死活問題に関わるとして、この五条～三条の区間はく大阪と琵琶湖方面とを一つのベルトで繋ぐために不可欠な路線であると反論していた。そのためにも京阪としては直通列車の設定は避けることはできないものとなったのである。

## ② 「びわこ号」の運行

### (1) 直通運転の実現

昭和9(1934)年4月2日、三条駅構内の渡り線が使用され、天満橋～浜大津間に所要時間は72分で直通特急「びわこ号」の運転が開始され、大阪方面から大津方面の移動は大変便利になり、く島めぐりのような琵琶湖航路、や冬季のスキー船との連絡用としても使われ、大いに威力を発揮した『京阪百年のあゆみ』京阪電鉄 2011(平成23)年 656頁)。

「びわこ号」は、天満橋を朝の7時30分、8時00分、8時30分に発車し、ノンストップで52分で三条大橋(京津線ホーム)に到着(その後、蒲生(現京橋)と四条にも停車)、8分間停車し、20分後に浜大津に到着した。夕方には浜大津を16時30分、17時30分、18時30分に発車して天満橋に向かった。く朝大阪を出て、夕方大阪に戻るというダイヤは、「びわこ号」が遊覧電車としての性格を強く持っていたことを物語っている『快速せんり』81号 関西大学鉄道研究会 2011(平成23)年 117頁)。「びわこ号」は、1日3往復が設定されたが、1往復が定期列車、残りは不定期列車という扱いで、昭和15(1940)年まで続いた。車両はロングシートであった。

### (2) 京津線での急行電車の運行開始

昭和9年4月2日のびわこ号の運転開始にともなうダイヤ改正により同年4月17日から京津線では急行電車の運行を開始された。

### 昭和9(1934)年4月17日改正ダイヤ

運転区間	種別	運転時間	運転間隔	所要時間
天満橋～浜大津	特急	天満橋発7:30/8:00/8:30 浜大津発16:30/17:30/18:30		80分 ※※
三条大橋～浜大津	急行	7:00～10:00 /15:30～20:00	12分毎	21分
三条大橋～浜大津	普通	6:00～0:00	6分毎※	28分
蛸谷～坂本	普通	6:00～23:30	6分毎	37分

※ 急行運転時間帯は12分毎(山科駅前緩急結合あり)

※※三条大橋～浜大津間は20分

『京大鉄道研究会雑誌』京阪大津線 1996(平成8)年 162頁

### (3) 琵琶湖ホテル完成

同じく昭和9年には琵琶湖畔柳が崎に瀟洒な建物の琵琶湖迎賓館ともいふべき琵琶湖ホテルが完成し、多くの観光客の憧れのリゾートスポットとして君臨した。

昭和10(1935)年からは、「びわ湖まつり」も始まり、琵琶湖観光は大きく脚光を浴びることになるのである。ここに京津線は戦前の最盛期を築くことになった。

### (4) 「びわこ特急」は3往復とも不定期化

昭和15(1940)年9月に遊覧旅行禁止令が出たことにより、その10月1日のダイヤ改正で「びわこ特急」は3往復とも不定期化された。

### (5) 「びわこ特急」の京阪線・京津線の直通運転休止

昭和16(1941)年、「びわこ特急」はく旅行案内書には記載されなくなり『京阪特急』鳩マークの電車が結んだ京・大阪間の50年 沖中忠順 JTBパブリッシング 2007(平成19)年 61頁)、 「びわこ特急」は京阪線・京津線の直通運転を取りやめ、運転休止となった。

◎国策による「陸運統制」のゆえに、京阪電鉄は阪神急行電鉄と合併を迫られ、昭和18(1943)年10月1日に合併し、京阪神急行電鉄となった。

### (6) 戦中の「びわこ号」

戦時中、60型「びわこ号」は天満橋一守口間の区間列車や宇治支線での運用につき、塗色もチョコレート色に変更されていた。

### (7) 初めて「びわこ号」が石山坂本線に入った

く昭和20(1945)年1月25日に近江神宮で大化の改新1300年祭が開かれ、この日1往復だけ60型「臨時びわこ特急」が天満橋～三条大橋～浜大津(ここで方向転換)～近江神宮前間を直通で運転され、初めて「びわこ号」が石山坂本線に入った『京大鉄道研究会雑誌』京阪大津線 京都大学鉄道研究会 1996(平成8)年 166頁)。

く戦後20年から2、3年間、滋賀県下の農家に肥料として京都市内で集荷した糞尿を京都市電仁王門電停、廃止された市電蹴上線に積込場を設け、市電500形2両、京津線電動貨車によって東山三条から渡り線を経て京津線に入り石坂線栗津まで運搬されている『鉄道ピクトリアル』NO553 特集京阪鉄道 京阪大津線の80年 1991(平成3)年 118頁)。

### (8) 戦後の「びわこ号」と三条～石山寺間直通急行の登場

戦争が終わると60型「びわこ号」は京津線に移管されることになった(それまでは京阪線所属だった)。京津線内では三条大橋～四宮間のラッシュ時普通列車の運用に主に従事していた。

昭和23(1948)年2月1日のダイヤ改正で戦時中に廃止されていた京津線急行が復活した。運転間隔は朝夕混雑時が15分ヘッド、昼間時は20分ヘッドで所要時間は25分、停車駅は御陵・山科駅前・四宮・上栄町と浜大津～石山寺間の各駅であった。使用車両は50

型・70型とともに稀に60型「びわこ号」も使用された。この石山寺直通は昭和56（1981）年1月まで続けられた『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。

#### （9）天満橋～浜大津間を初詣号が走る

昭和24（1949）年正月、60型「びわこ号」は天満橋～浜大津間を初詣として走ったが急行列車扱いだった。

#### （10）土・日・祝日限定で天満橋～浜大津間運転再開

昭和24年7月16日からは毎週土・日曜及び祝日に、60型「びわこ特急」を天満橋～浜大津間を戦前と同じ時間帯に運行することとなった。戦前のように「びわこ号」を看板列車にして、いずれは定期化する意向であった。ようやく戦後の復興が軌道に乗りかけたに見えたが・・・『京大鉄道研究会雑誌』 前掲書 166頁）。

#### （11）四宮車庫の火災

「びわこ特急」の週末運転開始により晴れの舞台に再登場したのも束の間、昭和24年8月7日未明、四宮車庫で原因不明の火災が発生し、22両が焼失した。〈これによって京津線は7日から13日まで1週間運転を取りやめ、京阪バスが代行輸送を行った『京大鉄道研究会雑誌』 前掲書 167頁）。

〈戦前の華であった60型「びわこ号」は定期特急の出現と四宮車庫火災による車輛不足もあって、収容力が大きくスピードのでる同車は急行運用に重宝がられた『車両発達史シリーズI』京阪電気鉄道 関西鉄道研究会 1991（平成3）年 56頁）。

〈このため土曜・休日の特急運転は中止され、戦前のような天満橋～浜大津間特急の「定期運転」は復活しなかった『京大鉄道研究会雑誌』 前掲書 168頁）。

#### （12）京阪丸を使った「びわこ島めぐり」航路の連絡特急

四宮車庫の火災の影響で京津線輸送に重用された60型「びわこ号」であったが、昭和25（1950）年5月28日より天満橋～浜大津間直通「臨時列車」が京阪丸を使った「びわこ島めぐり」航路に連絡するため、毎日曜日に運転している。天満橋7時58分発、浜大津9時30分で、所要時間は阪津間92分であった。参考文献：『京阪特急』 前掲書

#### （13）「披璃丸」の招待客のため天満橋～浜大津間を運転

昭和26（1951）年4月、琵琶湖汽船（太湖汽船は昭和26年2月に琵琶湖汽船株式会社に社名変更）の“琵琶湖の女王”と呼ばれた「披璃丸」（634トン）の就航に伴ない、「び

わこ連絡特急」が昭和26年3月28日～31日に招待客用列車として大阪～浜大津間を結んだ。

#### （14）冬期マキノスキー船連絡とびわこ号

60型「びわこ号」の琵琶湖方面の直通連絡特急の運転は、冬季のスキー船連絡などに威力を発揮した。

昭和4（1929）年、琵琶湖鉄道汽船を合併し、「湖上制覇」を成し遂げた京阪電鉄は、湖上と湖畔における積極的経営に乗り出した。その一端として、同年12月、湖西のマキノスキー場を開設し、昭和5（1930）年、スキー船の運航を開始し、昭和6（1931）年には浜大津から海津大崎まで夜行スキー船の運航も始まった。

さらに昭和7（1932）年に、山岳スキー場として奥マキノスキー場が開設された。※昭和7年7月には近江舞子、真野水泳場を開設して、水泳船を就航させている。

昭和9（1934）年、冬季の夜行スキー船に連絡する天満橋～浜大津間の直通臨時特急の60型「びわこ号」を運転した。当時のダイヤは、京阪天満橋駅を22時発、23時9分に浜大津着、深夜の0時に「京阪丸」などのスキー船が出港して海津港に午前4時着、連絡バスでスキー場に到着する頃には夜が明けるというものであった。

戦時中は中断したが、戦後、スキーブームの到来にさきがけて、昭和23（1948）年12月からのスキー船連絡臨時特急の運転が開始されたがマキノスキー場の積雪状況に合わせて運転されたようである。

昭和24（1949）年の大晦日から冬季の週末には「びわこ号」で天満橋から浜大津まで直通運転するスキー列車と浜大津から出航するスキー船を連絡させて利便を図った。

〈昭和25（1950）年の運行状況によれば〈土曜日の夜、天満橋21時38分発、三条着22時37分、同22時39分発、浜大津23時4分着、浜大津港ではマキノ港への琵琶湖汽船に接続した。これは定期列車で、20分後にはもう一本不定期列車も設定されていた『京阪特急』前掲書 93頁）〉。〈暖房の効いた船内でゆったりと横になって行けるのが魅力で大いににぎわい、最盛期には1日に2,000人もものスキーヤーを運んだ『京阪百年のあゆみ』京阪電鉄 2011（平成23）年 730頁）。

昭和26（1951）年12月22日～翌年3月2日までの土・日曜に浜大津～天満橋間にスキー列車が走った時の運転時刻は〈天満橋21時16分発 三条22時09分着/22時10分発 浜大津22時35分着、帰りは浜大津19時44分発 三条20時09分着/20時11分発 天満橋21時03分着であった『京都大学鉄道研究会雑誌』京阪大津線 169頁）。

こうした「スキー船連絡臨時特急「びわこ号」は浜大津からは夜行便となるスキー船に接続したので好評であったが、〈積雪等の気象条件に左右されるなど採算面では今一つだったよ

うで、長続きせず『車輛発達史シリーズ』I 前掲書 56頁)、昭和27(1952)年3月2日で終了した。なお、スキー船は、昭和5年から昭和37(1962)年に廃止されるまでの長きにわたり、湖国の冬の風物詩として親しまれた。

### (16) マイアミ号連絡運転

60型「びわこ号特急」による大阪―浜大津間の直通運転は昭和28(1953)～32(1957)年頃の夏季に「マイアミ号」(昭和25(1950)年7月1日に琵琶湖の東岸・あやめ浜に水泳・キャンプ場「びわ湖マイアミ」を開設。浜大津でびわこマイアミ水泳場行き水泳船に連絡)としてシーズンの最盛期の土・日曜日に運転されていたことがある。

### (17) 初詣号、菊人形号が運転

60型「びわこ号」は、大阪―浜大津間以外にも京阪本線に乗り入れることがあった。正月は石山寺または浜大津―香里園間(初詣)、浜大津―伏見稲荷間(初午)を結ぶ電車として、また、菊人形開催時(昭和24(1949)年～平成17(2005)年)の昭和28年10月1日のひらかたパーク大劇場竣工にあわせ浜大津―枚方公園間を結ぶ電車として運行された。これらの電車のダイヤは、朝に浜大津または石山寺を出て、夕方浜大津、石山寺に戻るといった具合に、戦前とは逆運転の浜大津を起点としたものになっており、昭和35(1960)年頃まで続いた。

他に昭和31(1956)年1月15～20日には石清水厄除大祭参詣客のために、浜大津―八幡町(現八幡市)間に臨時電車「やわた号」として直通運転が行われているが、いずれも「急行運転扱いであった『京阪特急』前掲書 93頁)。その理由は「いずれも特急スピードアップに「60型」は対応できないことに加え、接客車内設備が劣ったことによるものであった『京阪特急』前掲書 93頁)。

このように60型「びわこ号」は毎年、正月や菊人形開催時に運転されて京阪線との直通運転を続けていたが、昭和39(1964)年11月23日に浜大津―枚方公園間に「きく号」として走ったのを最後に京阪線との直通運転は廃止となった。

### (18) 大津線での「びわこ号」

戦後の60型「びわこ号」は京阪本線との数少ない直通運転よりも大津線内での運行の方が活躍の中心であったと言える。

四宮車庫火災後の大津線では、収容力が大きく、スピードも出る60型「びわこ号」は急行運用に重宝されており、三条―浜大津間急行、三条―石山寺間直通急行などの運用についていた『快速せんり』 関西大学鉄道研究会機関誌71号 京阪大津線 関西大学鉄道研究会1995(平成7)年)。

昭和39年の本線乗り入れ中止後は大津線専用となったが、異端車のために運用につくことは少なくなり、260型の増備で急行運用からも外され、三条―四宮間の普通列車の運用に主に従事するようになった『快速せんり』 前掲書)。

しかし、京津線への自動列車停止装置(ATIS)導入に伴い、老朽化の進んだ60型はATIS取付け対象から外れることとなり、京阪三条―四宮・浜大津間には各停運用専用車として80型が新增備され、60型「びわこ号」は引退することになった。そして昭和42(1967)年12月に62号が、翌43(1968)年12月に61号がそれぞれ廃車された。最後まで残ったのは63号で、最晩年は当時の関西の鉄道各社でよく見られた、EXPO'70のステッカーを扉部に貼付した姿で運行され、昭和45(1970)年7月24日と30日にお別れ運転をした後、8月1日に使用停止、10月に廃車となった。63号の車体は解体されることなく、先頭台車を外した状態で錦織車庫で倉庫として使用された。

### (19) 「びわこ号」の復元

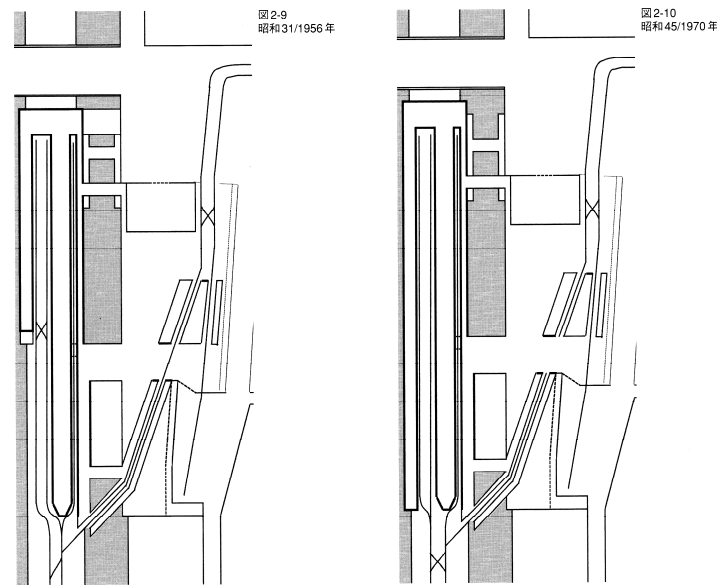
錦織車庫に車体だけ残されていた63型の車体は、昭和55(1980)年3月に京阪開業70周年記念事業の一つとして往時の姿に復元され、ひらかたパークで展示されることになり、昭和55年3月14日から一般に公開された。

復元に際しては、塗色や行先札・種別札、室内燈具など登場時の姿に戻された。〈シングルのみであったトロリーポールは、その後ダブルになり原形に近づいた『快速せんり』 前掲書 122頁)。

平成8(1996)年1月8日には修復工事のために寝屋川工場へ移され、同年6月20日、2度目の修復を終え「ひらかたパーク」へ、バラ園の側に設置(公開は7月のひらかたパークリニューアル後)された。平成12(2000)年1月、ひらかたパークのリニューアルにより寝屋川車庫へ移動し、平成21(2009)年2月6日、経済産業省の近代化産業遺産に認定される。平成23(2011)年 大阪府寝屋川市では、京阪電車寝屋川車両基地に保存されている往年の名車“びわこ号”を市民参加で復活させる取組「びわこ号復活プロジェクト」を推進している。

## (20) 三条駅本線連絡線の廃止

三条の連絡線も大津線の新車搬入などに利用されたが、最終的には昭和44(1969)年11月に撤去されている。もっとも、その名残は地下化直前まで残されていた。



『THE rail』No.103 前掲書 32頁

## (21) 「びわこ連絡特急」の設定

京阪本線の天満橋・三条間に京阪線専用車によるノンストップ特急(京橋、七条は停車)が昭和25(1950)年9月1日から運転されるようになり、やがて新型特急車両の増備とスピードアップによって京阪特急は充実していった。昭和29(1954)年には「テレビカー」も登場し、好評を博した。

これにより、線路規格の低い大津線への直通は不可能となった。以後京阪線と大津線は分離運転への道を歩み始める『京都大学鉄道研究会雑誌』前掲書 168頁)。

そこで、琵琶湖への観光客は京阪特急の「びわこ連絡号」が設定されて三条で特急から京津線の急行などに乗り継ぐという形態になった。

## (22) 連絡特急「比良号」「まいこ号」の運転

昭和43(1968)年当時の記録によると浜大津から江若鉄道(昭和44(1969)年廃止)連絡の「比良号」「まいこ号」を運転していた。

「比良号」は淀屋橋を7時40分に発車、三条で京津線・三条-浜大津間の急行に連絡、さらに浜大津から江若鉄道に連絡していた。

「まいこ号」は、夏の水泳シーズン、琵琶湖方面への客のために運転しており、淀屋橋7時

発で運転していた。この「まいこ」のヘッドマークは、琵琶湖、浮き輪、ヨット、カモメがデザインされた美しいもので、浮き輪の色が、白と青、白と赤の二種類のデザインがあった。

琵琶湖湖上にはアメリカンスタイルの「ミシガン」(昭和57(1982)年就航)、イタリア・地中海イメージの「ピアンカ」(平成2(1990)年3月就航)という2隻の観光船が登場した。

これに合わせて、春から秋のシーズンにかけて、「ミシガン」(淀屋橋発 8:00、10:00、12:00)や「ピアンカ」(淀屋橋9:00発)のマークを付けた特急が運転された。また、夏期には夕刻出航の「ミシガン」に連絡の特急は「ミシガンショーボート」や「ミシガンナイト」(淀屋橋発16:45)のマークを付けた特急が運転され、く三条からは京津線の準急が同じマークを掲示して琵琶湖連絡を担っていた『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 63頁)。

これは平成9(1997)年10月の京都市営地下鉄東西線開業まで取り付けられた。

平成24(2012)年11月4日から17日まで京阪旧3000系特急車が「びわこ連絡」の副標が取り付けられて運転された。

## 参考文献

『京阪百年のあゆみ』京阪電鉄 2011(平成23)年

『鉄道ピクトリアル』No.427「京阪電気鉄道のあゆみ」—その路線網の形成と地域開発— 青木栄一 1984(昭和59)年

『鉄路五十年』京阪電気鉄道 1960(昭和35)年

『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

『京都大学鉄道研究会雑誌』京阪大津線 京都大学鉄道研究会 1996(平成8)年

『「技あり」の京阪電車』創意工夫のチャレンジ鉄道 交通新聞社新書129 伊原薫 交通新聞社 2018(平成30)年

『京阪七十年のあゆみ』京阪電気鉄道 1980(昭和55)年

『京阪特急』鳩マークの電車が結んだ京・大阪間の50年 沖中忠順 JTBパブリッシング 2007(平成19)年

『関西の鉄道』No.17 京阪電気鉄道特集 part2 京阪大津線の30年 中村卓之 1987(昭和62)年

『快速せんり』関西大学鉄道研究会機関誌71号 京阪大津線 関西大学鉄道研究会 1995(平成7)年

『京阪電車』1号型・「びわこ号」から「テレビカー」・「プレミアムカー」まで 清水祥史 JTBパブリッシング 2017(平成29)年