

JR湖西線開業50周年記念

# わたしの湖西線



大津市歴史博物館



# 江若鉄道から湖西線へ



湖西線開業前の西大津駅(現在の大津京駅)周辺 昭和38年頃 大津市歴史博物館蔵



比良駅に到着した新快速 昭和49年 大津市歴史博物館蔵(谷本勇撮影)



工事中の湖西線 昭和40年代 大津市歴史博物館蔵

昭和49年(1974)7月20日、近江塩津(山科間に国鉄湖西線が開業しました。つまり令和6年(2024)は、湖西線が開業してから50周年という節目の年にあたります。2頁上段の写真は、湖西線開業前の西大津駅(現在の天津京駅)周辺の様子です。左下に見えるのが皇子山球場ですから、球場の北側(画面上)が現在の駅の位置です。写真からもわかるように、湖西線開業前のこのあたりには田畑が一面に広がっていました。

湖西線の開業以前、湖西を結んでいたのが江若鉄道です。大正10年(1921)に三井寺(観山間、昭和6年(1931)に浜大津(今津間が開通し、昭和44年(1969)まで約50年にわたり人や荷物を運びました。湖西の人々にとって、鉄道開通は悲願でした。明治以降、滋賀県には東海道本線や北陸本線を始め、琵琶湖の東岸には次々と鉄道が整備される一方、湖西には長く鉄道は建設されませんでした。そうしたなか、江若鉄道は滋賀県のバックアップを得て、沿線住民が株主となることで実現した、人々にとって思い入れの深い路線でした。

湖西線に話をもどしましょう。『湖西線建設工事誌』(日本鉄道建設公団大阪支社・昭和50年発行)によれば、路線の距離は74キロ、開業当初の起点終点を除く駅数が18駅(開業後に小野駅が新設)、昭和49年末時点の工事費は813億円にのびました。湖西線は、全線で高架やトンネルを多用して、踏切をなくしたり、バラスト(碎石)を使わずにコンクリートに線路を固定するスラブ軌道を用いたり、高速運転が可能な高規格の





湖西線試乗記念券 昭和49年 個人蔵



湖西線開業記念入場券(4種セットのうち) 昭和49年 個人蔵

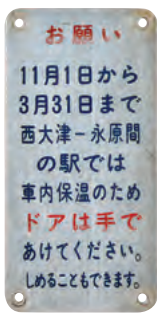
湖西線開業記念入場券(金沢鉄道管理局発行) 昭和49年 個人蔵



湖西線開業時の時刻表 昭和49年 個人蔵

開業を告げるパンフレット(左の写真が表紙)に掲載された時刻表です。開業直後から、堅田までの新快速が1日9往復運行され、当初は近江今津までの延長運転が日によって行なわれていたことがわかります。特急や急行が湖西線経由になるのは、翌年3月からです。

冬期手動ドア告知プレート  
個人蔵  
車両扉に貼られていたもの。引き手のついた扉を直接開けていた頃のものです。  
(天津市歴史博物館 木津勝)



路線として整備されました。建設を担当した鉄道建設公団が「湖西線の完成は公団の金字塔的な成果」(同前)と評したように、高架を疾走する湖西線は湖や山の自然とあいまって、美しい景観を形作っています。

4〜7頁には、福田静二さんに寄稿していただいた、写真と文章を掲載しています。福田さんは湖西線の開業当日から翌日にかけて、沿線写真と写真を撮られました。初日には出発式等でにぎわう駅周辺の様子を収めたほか、前身となる江若鉄道の廃線を撮影された経緯から、2日目には江若と湖西線の新旧を定点観測する視点で記録されました。福田さんの文章とともに写真をご覧いただくと、湖西線開業時の雰囲気が、臨場感をもってよみがえることと思います。

湖西線の開業は、湖西地域に大きな変化をもたらしました。先に述べたように、湖西線は地方ローカル線としては、高規格の仕様で作られました。これは、湖西線建設の目的でもある、京阪神と北陸を結ぶバイパス機能を期待してのことでした。江若鉄道の運行時より、移動時間が短縮され、運賃が安くなったこと。また、浜大津を経由せず、直接山科・京都方面へ路線が結ばれたこともあり、沿線は京阪神の通勤圏として、住宅開発が活発に行なわれるようになりました。8頁には、湖西線開業の2年後の昭和51年(1976)に撮影された、沿線の風景写真を掲載しました。開業間もないころの駅周辺の様子と現在の様子を比較していただければ、湖西線開業から50年の時の流れをきっとイメージしていただけることでしょう。  
(天津市歴史博物館 木津勝)



# 湖西路に国鉄が走った日

一九七四年七月 湖西線開業の二日間

写真・文 福田静二



真新しい線路上に「湖西線開通」のマークを掲げて快走する開業日の電車(113系)。この日から湖西路の交通事情は劇的に向上しました



西大津駅のホームでは、祝賀電車のテープカットも行われました



カーブから見る乗車列車。高架からの琵琶湖は新鮮な眺めでした

## 1日目 開業当日の各駅を訪ねる

湖西線が開業して、今年で50周年です。江若鉄道が廃止されたのが、その5年前のこと。廃線跡も活用した工事は順調に進み、期待を背負った国鉄湖西線は、山科～近江塩津間74キロの開業を迎えました。見違えるような全線高架・複線電化の近代的な鉄道の出現でした。開業日は土曜日、私は社会人になって3年目、会社は初めて土曜日となり、喜び勇んで京都駅から7時43分発の堅田行き列車に乗り込みました。

滋賀県を走る鉄道が、山科から分岐するのにも信じられませんが、通過する長等山トンネルも、内部で旅客線と貨物線が合流する珍しい構造で、車内から目を凝らして確認しました。トンネルを出ると西大津。東海道本線なら左手に琵琶湖が見えるのに、右手に琵琶湖が見えること、大津でも浜大津でもない「西大津」という車内アナウンスも新鮮でした。高架上の線路を電車は滑るように快適に走ります。地上からしか見えなかった琵琶湖を、高い位置から見られるのも新しい視点で、窓をいっばい上げて、自然の風を取り入れ、新しい鉄道を身体で感じました。

堅田まで乗車し、新しい駅の雰囲気を感じたあと、発車式が行われる西大津に戻りました。「祝・湖西線開通」の祝賀マークが、すべての113系電車に取り付けられ、西大津9時42分発の祝賀列車の前で、多くの関係者、報道機関が見守るなか、テープカットが行われました。そのあと10時57分発の153系電車の新快速に乗ります。開業と同時に新快速





開業の飾り付けがされた西大津駅(現・大津京)。大津市内に真っ白な高架橋が続く風景に新しい時代の到来を感じました



近江今津駅前では祝賀パレードがあり  
多くの人たちで埋まっていました



新快速電車(153系)も運転。京都・大阪から直通で行けるようになりました

も走り始め、通常は、堅田止まりですが、初日からさっそく近江今津まで延長運転されています。新快速は153系電車の6両編成、1時間に1本の運転で、車内は初乗りの乗客、琵琶湖への水泳客で超満員です。各列車とも次第に遅延していきました。

比良で普通列車に乗り換えて北小松へ向かい、築堤上で、「祝・湖西線開通」のヘッドマークを付けた113系電車を収め、最後は近江今津まで行ってみました。駅前では祝賀パレードが行なわれていて、多くの人出です。高島や今津など、北部の皆さんの喜びは格別で、熱気が伝わってきました。江若鉄道なら浜大津まで1時間30分を要したのが、今日からは、新快速に乗れば約50分です。京都・大阪へも直通できるのは国鉄ならではの便利さで、湖西地方にとっては、新幹線の開業にも等しい、喜びに包まれた1日でした。





近江高島駅付近（乙女ヶ池）

近江高島駅から歩いて、北小松寄りの乙女ヶ池が見える小高い丘へまず向かいました。江若鉄道の時代から何度か行ったところですよ。いかにも湖西地方らしい光景が広がるなか、涼やかな塗装の新快速電車が快走します。江若の廃線跡より山側に平行して湖西線が造られました。現在でも、江若の廃線跡は道路として残っています。



江若鉄道時代（昭和44年）

## 2日目 江若鉄道の時代と定点対比

開業2日目も、走行中の様子を収めるため、志賀、近江高島、安曇川へと向いました。夏休み最初の日曜日、昨日にも増して車内は超満員です。列車の本数は、日中は普通電車と新快速が、1時間に1本ずつだけという、今から見ると信じられない本数です。「雷鳥」はまだ米原回りで、特急は1本もありません。ただ列車はすべて冷房付きで、東海道本線よりも進んでいて、実に快適です。

私にとっては、5年前まで走っていた江若鉄道と対比をすることも目的でした。湖西線は、江若鉄道の廃線跡を一部利用して建設されました。そのため、ほぼ同じアングルで、江若鉄道、湖西線の定点対比ができます。ただ、線路は地上の単線から高架の複線へ、車両も、1・2両から最大8両編成のクロスシート、冷房車と格段に向上しました。未来を予感させる湖西線を見て、私は5年前に見送った江若鉄道のことを思わずにはいられません。江若鉄道を利用し、支え続けて来た皆さんがおられたからこそ湖西線の開業であり、先人のことを思わずにいられます。

過日も敦賀まで開業した新幹線に乗車するため、湖西線に全線乗車しましたが、車窓から見える朝陽に輝く琵琶湖、新緑の比良山系は現在でも変わりません。鉄道が進化し、人々の生活の質が向上することは誰もが願うことです。豊かな自然とともに、湖西線がさらに便利で豊かな生活を運んでくれることを願っています。（同志社大学鉄道同好会OB会会員）





### 志賀駅付近

志賀駅付近の琵琶湖沿いの区間で撮影しました。江若で言えば、近江木戸駅の付近にあたります。築堤が続く以外は、江若時代と大きな変化はありません。ただ、近くにあった天井川の木戸川トンネルは埋められ、湖西線は高架で一挙に天井川を越えています。



江若鉄道時代（昭和44年）



### 安曇川橋梁 きょうりょう

安曇川の鉄橋へも行ってみました。向こうに国道のトラス橋が見えて、同一地点とわかります。近江高島から近江今津までは、江若の廃線跡をほぼトレースして湖西線が建設されました。ひ弱そうな橋脚から、PC桁のコンクリート橋に変わりました。



江若鉄道時代（昭和44年）



## 湖西線開業時の沿線風景

河原茂市氏(京都市在住)が、昭和51年(1976)に撮影された手作りのアルバム『記録写真 湖西線沿線』の収録写真です。車両や線路ではなく、ホームからの眺めや遠望が記録され、現在の風景と比較することで町の変化を知ることができます。



西大津駅ホームから皇子が丘方向を望む 昭和51年7月撮影



山中越から西大津駅を望む 昭和51年8月撮影



びわ湖タワーから堅田駅を望む 昭和51年7月撮影



山中越から唐崎駅を望む 昭和51年8月撮影



北小松駅から駅前広場を望む 昭和53年4月



びわ湖ローズタウンを望む 昭和51年7月

・本冊子は、令和6年7月20日(土)から9月1日(日)まで、大津市歴史博物館で開催する、JR湖西線開業50周年記念(第95回企画展)「わたしの湖西線」の解説パンフレットとして作成しました。  
・展示する写真・資料の一部を掲載しています。掲載順序と陳列順序は必ずしも一致しません。  
・展示会の企画および本冊子の編集は木津勝(本館副館長・学芸員)が行いました。  
・本企画にあたり、下記の方々にご出品、ご協力いただきました。厚く御礼申し上げます。  
NHK 大津放送局、京都鉄道博物館、江若交通株式会社、湖西線利便性向上プロジェクト推進協議会、同志社大学鉄道同好会 OB 会、東武鉄道株式会社、一般財団法人 東武博物館、西日本旅客鉄道株式会社、伊藤慶子、貝塚恒夫、小林敦司、佐藤悠太、柴田拓郎、関山之郭、谷本武弘、田村翔、手塚央、百目鬼康則、花上嘉成、東坂波也翔、廣田琢也、福田静二、藤村幸司、別井敬之、本間泰浩、松本章一、溝好雄、三井翔太、美濃功二、村田三千雄、山田貴子、山本晃子、山元悦子  
【表紙写真】(上) 開業日の西大津駅 昭和49年 貝塚恒夫氏撮影 (下) 湖西線開業記念入場券(部分) 昭和49年 個人蔵

## JR湖西線開業50周年記念「わたしの湖西線」パンフレット

発行：大津市歴史博物館 〒520-0037 大津市御陵町2番2号 発行日：令和6年7月20日 印刷：株式会社富士印刷