

山陰本線の始まり

2010年（平成22年）は京都―綾部間の鉄道が開通して100年に当たります。その敷設の歴史は、明治20年ごろから京都と舞鶴を結ぶ鉄道の構想から始まったといえます。紆余曲折を繰り返しながらも、経済発展を願う沿線住民や京都の政財界が中心となった鉄道敷設運動が進められました。

敷設が決定的となったのは、山陰本線のもとを築いた「京都鉄道株式会社」の創立でした。京都鉄道株式会社は、明治26年7月に田



▲自動車と並走する蒸気機関車（昭和37年・八木町八木嶋）

中原太郎氏・浜岡光哲氏らが中心となって設立し、明治28年11月に京都―舞鶴間などの免許を得ました。

難工事と資金難

日清戦争の影響もあり工事に取掛かったのは明治29年4月。まず、二条―嵯峨間が明治30年2月に開業し、同年11月には京都―二条間が開通しました。ただ、園部方面については、嵯峨―亀岡間の約4.8キロが保津川沿いを通るため難工事となり、思うように工事



▲昭和37年の吉富駅

かつての園部駅のプラットホーム



が進まず、京都―園部間が開通したのは、明治32年8月でした。

園部以北の建設については、京都―園部間における土地買収や建設費などに相当な資金を投入してしまつたため資金繰りがつかなくなり、京都鉄道株式会社独自の建設は難しくなりました。そこで政府に、建設工期延長や補助金申請を行いました。折り返いがつかないまま、明治40年8月「鉄道国有法」によって京都鉄道株式会社は買収され、財産などのすべてが鉄道院へ引き継がれました。

国有鉄道となった後、1910年（明治43年）8月、園部―綾部間が開通し、これより先に開通していた福知山―綾部―舞鶴間と通じることになりました。

複線電化へ

その後、昭和62年4月国鉄分割民営化により西日本旅客鉄道株式会社が継承。平成元年4月に嵯峨

―馬堀間を複線の新線に切り替え、平成2年3月京都―園部間が電化。平成8年3月園部―綾部間が電化になり、平成22年3月京都―園部間が完全複線化になりました。

明治32年8月当時の京都鉄道株式会社は、京都―園部間3等34銭（現在の貨幣価値に換算すると約3,000円）、2等は3等の2倍、1等は3等の3倍だったそう。現在（園部―京都間570円）の約5倍というぜいたくな乗り物でした。所要時間は1時間30分で、現在の最速の快速列車が36分と聞くと当時の方々の驚く顔が目につかぶようです。このように、先人たちの思いが引き継がれ山陰本線は発展してきました。

100周年を記念して

南丹市立文化博物館・南丹市日吉町郷土資料館では、京都―綾部間開通100周年・京都―園部間複線電化記念として7月下旬～9月上旬の期間に平成22年度夏季特別展（仮称）「鉄道―果てしなく続く路―」の開催を企画しています。山陰本線（京都―綾部間）にまつわる写真や切符などの資料をお持ちの方は、文化博物館（TEL 0771-68-0081）までご連絡ください。