

●ローカル鉄道のパラダイス 滋賀●

「乗り鉄・撮り鉄」の鉄道ファンをはじめ、歴史好きやアニメファンも注目

実はこんなにたくさんあった！

滋賀のローカル鉄道の日本一・日本唯一・文化財級希少性

滋賀県内には、「乗り鉄・撮り鉄」の鉄道ファンをはじめ、歴史好きやアニメファンも注目する「特色あるローカル鉄道」がたくさんあります。

空気も澄み、青く高い空が広がる秋に、のんびり訪ねてみたい滋賀のローカル鉄道。その「日本一・日本唯一・文化財級希少性」を紹介します。

- 目次 -

乗り鉄・撮り鉄はもちろん、歴史好きやアニメファンも注目！

ローカル線ならではの魅力の宝石箱・滋賀のローカル鉄道

●乗っても撮っても大満足！ 滋賀は「ローカル鉄道パラダイス」

近江鉄道 — 広い湖東を結び、地元住民の生活路線となっているローカル鉄道

信楽高原鐵道—陶芸の町・信楽に向かって、山あいを走るローカル鉄道

京阪大津線（京津線＋石山坂本線）—京都市と大津市を結ぶ「属性を盛りすぎた」ローカル鉄道

比叡山鉄道（坂本ケーブル）—世界遺産の比叡山・延暦寺へ登る日本一長いケーブル鉄道

滋賀ローカル鉄道の魅力

こんなにあった！日本一・日本唯一・文化財級希少性

●比叡山鉄道<坂本ケーブル> | 日本一長い 2,025m のケーブルカー

【コラム】比叡山と琵琶湖を結ぶ「空中の表参道」 ケーブルカーなのに途中駅が2つもある！

●京阪京津線 | 日本でここだけ！地下鉄・登山鉄道・路面電車 3つの顔を持つ電車

●京阪京津線 | 山岳鉄道を除けば日本一！勾配 40%（パーミル）の坂に建つ大谷駅

【コラム】おなじみ、京都アニメーションとのコラボラッピング電車 2026 年は「響け！ユーフォニアム」

●信楽高原鐵道 | 日本初の本格的ポストテンション式 PC 鉄道橋・第一大戸川橋梁

●信楽高原鐵道 | 高さ 5.3m、胴回り 6.6m の巨大たぬきが迎える信楽駅

●JR 西日本 北陸本線 | 1882 年に完成した、現存最古の駅舎が残る長浜駅（現・鉄道記念館）

乗り鉄・撮り鉄はもちろん、歴史好きやアニメファンも注目！

ローカル線ならではの魅力の宝石箱・滋賀のローカル鉄道

●乗っても撮っても大満足！ 滋賀は「ローカル鉄道パラダイス」

滋賀県内には、JR 線だけではなく、注目度の高い民間・私鉄の「特色あるローカル鉄道」がたくさんあります。おもな鉄道・路線は以下の4つです。

【滋賀県内の鉄道路線図 Map】



●近江鉄道 — 広い湖東を結び、地元住民の生活路線となっているローカル鉄道

【営業キロ】 59.5km

【駅数（うち無人駅）】 33 駅（25 駅）

【1日あたり利用者数概算】 約 13,000 人／日程度

【特徴】

- ・米原、彦根、八日市、貴生川、近江八幡など、県東部一帯の地元の生活路線
- ・「ガチャコン」と聞こえる独特の走行音から、地元では「ガチャコン」という愛称で親しまれる。この走行音も全国の鉄道ファンから人気を博している
- ・西武グループ系列で、かつて首都圏の西武鉄道で活躍した車両が移籍しているため、「元西武車両の博物館」とも呼ばれる
- ・単線、田園風景、文化財級の古い駅舎、腕木式信号機（保存）など、ローカル線ならではの風景がひろがる
- ・全国的にも珍しい「上下分離方式（公有民営）」。線路などのインフラは沿線自治体が保有し、運行は近江鉄道が担う

●信楽高原鐵道—陶芸の町・信楽に向かって、山あいを走るローカル鐵道

【営業キロ】 14.7km

【駅数（うち無人駅）】 7 駅（貴生川・信楽駅以外は無人）

【1 日あたり利用者数概算】 約 1,000～1,300 人／日程度

【特徴】

- ・秘境感溢れる山あいを走る単線ローカル線で、鉄道と信楽焼と里山巡りを一度に楽しめる
- ・紫香楽宮（しがらきのみや）跡駅付近や勅旨（ちやくし）駅周辺は、田園風景と列車の組み合わせが美しい
- ・2019 年に放送された NHK・連続テレビ小説「スカーレット」の舞台として知名度が上がり、一般観光客と鉄道ファン双方に人気

●京阪大津線（京津線＋石山坂本線）—京都市と大津市を結ぶ「属性を盛りすぎた」ローカル鐵道

【営業キロ】 21.6km（京津線 7.5km＋石山坂本線 14.1km）

【駅数（うち無人駅）】 28 駅／実駅ベース 27 駅 ※びわ湖浜大津駅は両線共通

「終日駅係員の配置がない駅」は 15 駅前後 ※曜日・時間帯で係員配置が変わる

【1 日あたり利用者数概算】 約 4 万 3,600 人／日程度

【特徴】

- ・京津線は、全国の鉄道マニアから「多くの『日本一／日本で唯一』を持つ、属性を盛りすぎた電車」として人気
- ・京津線 800 系は、京都市営地下鉄東西線への直通設備に加え、急曲線、急勾配、併用軌道に対応する特別設計

●比叡山鐵道（坂本ケーブル）—世界遺産の比叡山・延暦寺へ登る日本一長いケーブル鐵道

【営業キロ】 2,025m（ケーブル坂本駅・ケーブル延暦寺駅間）

【駅数（うち無人駅）】 4 駅

（2 駅※中間駅「ほうらい丘駅」「もたて山駅」は乗客の申請に応じて停車）

【1 日あたり利用者数概算】 約 2,000～3,000 人／日程度（季節変動大）

【特徴】

- ・琵琶湖畔から世界遺産・比叡山延暦寺へと登る「比叡山の表参道」
- ・全長 2,025m の日本一長い天空へのケーブルカー

滋賀ローカル鉄道の魅力

こんなにあった！日本一・日本唯一・文化財級希少性

意外に知られてはいませんが、実は滋賀県内のローカル鉄道には「日本一・日本唯一・文化財級希少性」など、稀有な魅力を持った鉄道・路線・駅などがあります。そしてそれらは、その土地ならではの歴史や文化を色濃く映し出しています。

秋の一日、車窓にひろがる景色にひと息つきながら、停まる駅に降り立っては、日常の喧騒を離れてのんびりと。ほっこり・ゆったりとした秋の滋賀を楽しめます。

比叡山鉄道<坂本ケーブル> | 日本一長い 2,025m のケーブルカー

●日本一長い「坂道の電車」で、世界遺産・比叡山延暦寺を訪ねる旅

1927（昭和 2）年に開設された全長 2,025m の日本一長いケーブルカー。ケーブル坂本駅とケーブル延暦寺駅間に、途中駅 2 駅（ほうらい丘駅・もたて山駅）があります（ケーブル坂本駅とケーブル延暦寺駅はともに登録有形文化財／ケーブル延暦寺駅は開業当時の駅舎が現役で稼働）。

2024 年に車両デザインが一新され、比叡山をとりまく各交通機関が統一されたデザインに。大きくとられた車窓からは、日本一の湖・琵琶湖を一望できます。



【コラム】

比叡山と琵琶湖を結ぶ「空中の表参道」 ケーブルカーなのに途中駅が 2 つもある！

坂本ケーブルは日本最長の名にふさわしく、ケーブルカーにもかかわらず、中間駅 2 つ、橋梁 7 本、トンネル 2 本を通ります。

途中駅の「ほうらい丘駅」には、織田信長の比叡山焼き討ちで亡くなった人々を弔うために、土地の人々が祀ったと伝わる約 250 体の石仏が並ぶ霊窟があります。「もたて山駅」には、「土佐日記」の作者・紀貫之の墓などの歴史スポットも。途中下車しても楽しめるケーブルカーです（中間駅は常時停車ではなく、乗客の申請に応じて停車して降車・乗車）。



京阪京津線 | 日本でここだけ！地下鉄・登山鉄道・路面電車 3つの顔を持つ電車

●地下鉄が、山を登り、路面電車に。一般道路を高床電車が4連で走る

①都市部を走る地下鉄 ②急勾配の山を登り越える登山鉄道 ③一般道路を走る路面電車 の3役すべてを同じ車両がこなすのは、日本でここだけ。ここを走る 800 系は、地下鉄直通設備に加えて、急曲線・急勾配・併用軌道に対応した特別設計の特殊車両です。

しかも、京都市内の地下鉄も走る車両だけに、一般的な路面電車の床の低い車両とは異なる「高床車両」の4両編成で全長 60m 超。その「普通の電車」が、路面電車となる併用軌道区間（びわ湖浜大津-上栄町）では、道路中央に敷設された複線軌道を自動車と並んで堂々と走ります。

本来、路面電車の編成の長さは、法律で 30m 以内と定められています。京津線も以前はその範囲内でしたが、1997（平成 9）年に京都市営地下鉄と直通したことで編成を長くせねばなくなりました。1994（平成 6）年、京阪電車は国から特別な認可を受け、全国でここだけの特例として、長編成の電車を走らせることとなりました。



京阪京津線 | 山岳鉄道を除けば日本一！勾配 40%(パーミル)の坂に建つ大谷駅

●駅の名物は、左右で脚の長さが著しく異なるホームの木製ベンチ

「これやこの 行くも帰るも 別れては 知るも知らぬも 逢坂の関」
（これが都から東へ下っていく人も、都へ帰ってくる人も、顔見知りの人もそうでない人も、逢っては別れ、別れては逢うという、この名の通りの逢坂の関なのだなあ）

この歌は小倉百人一首の一つで、盲目の琵琶の名手とされる蝉丸が詠んだ一首です。ここに詠まれる「逢坂の関」は、大津市逢坂から大谷町を経て京都・山科の四ノ宮に続く坂道で、伊勢国・鈴鹿や美濃国・不破と並ぶ三関の一つとされています

大谷駅はこの逢坂の途中にあり、その勾配は約 40%。山岳鉄道を除いた駅としては、日本一の勾配の地形に建つ駅です。



駅の名物は、ホームに4脚ある木製ベンチ。傾斜を相殺するため、左右で脚の長さが著しく異なります。わざわざこのベンチを見るためだけに、全国から訪れる鉄道ファンもたくさんいます。駅の前には、この地を詠んだ蝉丸を祀った蝉丸神社が建っています。



【コラム】

おなじみ、京都アニメーションとのコラボラッピング電車 2026年は「響け！ユーフォニアム」

京阪電車・石山坂本線では、700形車両を使って京阪電車とゆかりの深い京都アニメーション（本社／京都市宇治市）の作品とタイアップしたフルラッピング電車を運行しています。

今年の作品は、全国大会金賞をめざす高校吹奏楽部を舞台に、生徒たちが葛藤・成長する姿を描いた青春群像アニメ「響け！ユーフォニアム」。春デザイン車両（右写真）は9月30日までの運行予定で、9月1日からは新たなデザインの車両も運行される予定です。



信楽高原鐵道 | 日本初の本格的ポストテンション式 PC 鉄道橋・第一大戸川橋梁

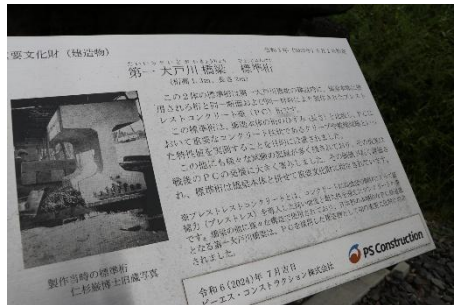
●日本のコンクリート橋技術を変えた橋の上を、甲賀忍者の列車が走る

信楽高原鐵道・玉桂寺前（ぎょくけいじまえ）駅から勅旨駅方面へ約200m。1954（昭和29）年に建設された第一大戸川橋梁は、文化庁が「わが国初の本格的なポストテンション式プレストレスト・コンクリート橋」と評価する国の重要文化財です。

ポストテンション式プレストレスト・コンクリート（PC）橋とは、硬化したコンクリートに通した鋼材（PC鋼材）を引っ張って緊張力を与える構造で、コンクリートのひび割れ



を防ぎつつ、長大スパンの橋梁構築を可能にした橋梁技術です。戦後の鉄道や高速道路の橋梁の建造のあり方を変えた技術が、現在も現役としてこの地で活躍しています。



信楽高原鐵道 | 高さ 5.3m、胴回り 6.6m の巨大たぬきが迎える信楽駅

●四季にあわせてお召し替え。秋はハロウィン衣装でお出迎え予定



信楽駅を出てすぐ左側にそびえたつのは、高さ 5.3m・胴回り 6.6m の巨大たぬき像。陶芸のまち・信楽のランドマークとして親しまれています。このたぬき像は、1987（昭和 62）年に建造されたもの。実はこの像自体は陶芸ではなく、コンクリート製。右手の下には公衆電話が備えられています。

四季にあわせて衣替えも施され、秋はハロウィンの衣装でお出迎えの予定です。



JR 西日本 北陸本線 | 1882 年に完成した、現存最古の駅舎が残る長浜駅(現・鉄道記念館)

●琵琶湖の水運と鉄道をつないだ、交通拠点の要の遺産

JR 長浜駅の隣にある「長浜鉄道スクエア」内には、現存する日本最古の駅舎・旧長浜駅舎があります。これは、1882（明治 15）年 3 月 10 日、長浜―敦賀方面の鉄道開通と同時に完成した駅舎です。

設計は、イギリス人技師・ホルサムで、木骨構造の石灰コンクリート造 2 階建て。1903（明治 36）年に 2 代目の長浜駅が完成するまで駅舎として使われ、その後は倉庫などにも使用。現在は明治の鉄道の姿を今に伝える歴史遺産として、保存・活用されています（鉄道記念物としても指定）。

当時の長浜は、琵琶湖の水運と鉄道をつなぐ交通拠点であり、長浜の町民や商人たちは駅の誘致にも積極的でした。その結果、誘致された長浜駅は、鉄道と汽船を組み合わせた独特の交通ネットワークの要になりました。



<旧長浜駅舎>

駅長室や待合室など、当時の面影がそのまま残っています。旧北陸本線のトンネルに掲げられていた扁額（石額）や旧長浜駅 29 号分岐器ポイント部など、明治の鉄道遺産も展示（写真左：駅長室 右：待合室）



<北陸線電化記念館>

北陸線で活躍した歴史的車両「ED70 形 1 号機交流電気機関車（写真奥）」と「D51 形 793 号機蒸気機関車（手前）」を展示

※「長浜鉄道スクエア」内には、この 2 館のほかに「長浜鉄道文化館」もあります。こちらでは、琵琶湖水運の資料や北陸線を走った鉄道の模型車両などを展示