

1 京都一大津間鉄道敷設の経緯

(1) 工事着手の遅れ

明治2(1869)年11月10日の廟議でわが国において、まず敷設に着手すべき鉄道路線として「幹線ハ東西両京ヲ連絡シ技線ハ東京ヨリ横浜ニ至リ又琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ別ニ一線ハ京都ヨリ神戸ニ至ル」ものが挙げられた。すなわち東京と京都の両京間結ぶ「幹線」および東京・横浜間、京都・神戸間の新旧両都と貿易港を中心とした鉄道、ならびに琵琶湖畔から敦賀に至るそれぞれの「支線」が決められた。

先の廟議において決められた路線の敷設着手は、明治3(1870)年3月25日の東京・横浜間から始まり(明治5(1872)年10月開業)、同年10月に大阪・神戸間(明治7(1874)年5月開業※①)、翌6(1873)年12月に大阪・京都(京都駅が開業するまでの間、大阪-京都間に暫定的に設けられた「大宮通仮停車場」)間(明治9(1876)年8月開業)の短距離の二路線にとどまり、その後の工事は征韓論(明治6(1873)年10月)をはじめ佐賀の乱(明治7年)・台湾征討(明治7年)など一連の相次ぐ政治事情のための軍事費の支出の増大や、明治8(1875)年に出されたわが国の交通政策の方針が海運中心にあったため※②、鉄道敷設にまで手が回らず、「すでに着手されていた美濃地方名古屋ルート(測量も明治8年9月5日には一時中止を命ぜられたほど)わが国の鉄道敷設政策は消極化していたのである『八日市市史』第4巻 近現代 1987(昭和62)210頁」。

※①この線区の運賃は、距離比例制を初めて採用した。

※②大蔵卿の大隈重信は、明治8年1月の「収入支出ノ源流ヲ清マシ理財会計ノ根本ヲ立ツルノ議」において、「沿海運漕ノ便利ヲ開キ、内地物産ノ融通ヲ為ス」と海運への重点的な保護を主張する一方、鉄道については不急の事業であるとして中止を訴えていた(早稲田大学社会科学研究所編『大隈文書』第3巻)。

この時、滋賀県は鉄道導入を積極的に望み、明治7(1874)年1月11日の「県治所見」で、滋賀県令松田道之は京都から大津、敦賀に向かう鉄道敷設の早期実現を多くの県民が望んでいることを述べている。

※「大津ヨリ敦賀港ニ向テ鐵路ヲ舗ク亦急務トス、而シテ此舉既ニ政府ノ論決シ方今再度ノ測量ニ及ベリト雖モ、成効蓋シ数年ノ後ヲ期スベシ、仍(よつ)テ人民之ヲ待ツ能ハズ虞々便路ノ修築ヲ願請(請願)スルモ比々県庁ニ集マレリ 『長浜市史』第4巻 市民の台頭 長浜市 2000(平成12)81頁」と述べている

こうした政府の鉄道敷設の停滞を憂慮した当時工部省鉄道頭井上勝は、大阪―京都間の鉄道開業を間近に控えた明治9（1876）年2月、廟議決定での鉄道路線の形成を急ぐべきとして、工部卿伊藤博文に対して「およそ我国地のこうゆ（土地のよく肥えていること）と鉱山産物或は国民製造の諸品、絹帛、陶器、漆器の類に至るも各国伝えて精巧を質するに、之をおいて顧みず遊手徒食其窮乏に陥るもの挙て数うべからず」、すなわち、「国内に鉄道を張り巡らせば土地も山も拓け、人々も事業に就くことができ、国を富ませることができのりです『東海道線誕生―鉄道の父・井上勝の生涯―』中村建治 イカロス出版 2009（平成21）年 79頁」と、鉄道が「国富」に有益であるとする論を展開し、鉄道敷設の推進を強い口調で訴え、建議書を提出し、京都から琵琶湖岸から敦賀にいたる京都・敦賀間鉄道速成の決断を迫った。参考文献：『近代日本の鉄道構想』老川慶喜 日本経済評論社 2008（平成20）

（2）京都・敦賀間鉄道敷設の許可

「明治2年11月の廟議決定による鉄道ネットワークの完成をみずからの使命とする井上にとって『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26）73頁」、京都から琵琶湖畔を通じた敦賀までの京都・敦賀間鉄道は「なんとしても急いで敷設しなければならない路線であった『日本鉄道史』幕末・明治編 前掲書 73頁」。

京都・敦賀間鉄道敷設の意味するものは、東西連絡幹線から最も近い日本海の敦賀港を通じて、北日本地方と東西連絡幹線沿いの各都市を結び、商品流通上の経済的な重要性を持つと同時に軍事的な価値が高いことも大きな要因であったと同時に、この京都・敦賀間鉄道は当時東西両京間連絡線の中山道ルートが有力視される中での一環としての重要な位置づけの役割も考えられていた。

もともと、敦賀から琵琶湖北岸の塩津あるいは海津に通ずる街道は、日本海沿岸地方で採られた産物が敦賀から塩津や海津に運ばれ、琵琶湖の水運を利用して大津から京阪方面（畿内）に運ばれる古代からの重要なルートであった。

このルートは中世以後商品の流通が盛んになるに従って、その重要性はますます増大していった。近世に入り寛文12（1672）年河村瑞賢によって「西廻り航路」が形成されたとはいえ、西廻り航路の時間的ロスは言うまでもなかった。

明治新政府は、京都・大阪・瀬戸内地方と敦賀港とを結び、太平洋方面での工業製品などを北陸、東北、北海道に輸送し、日本海沿岸地方で生産される商品を太平洋方面に輸送し、物資の交流を盛んにすることを目的に、北陸から琵琶湖を介して京都に至るルートに、高速・安全・低コスト・大量輸送を特質とする鉄道をいち早く導入することとなった。

すでに明治3年の京都府でも「北海ノ諸物ヲ直ニ南海ニ輸送スルハ実ニ永世ノ大便利」として、「京阪神地方と日本海を結ぶルートとして重視されていた『日本鉄道業の形成』1869～1894年 中村尚史 日本経済評論社 1998（平成10） 186頁」。

参考文献：『鉄道の日本史』反町昭治 文献出版 1982（昭和57）

伊藤工部卿も京都・敦賀間鉄道の持つ重要性を十分わかってはいたのだが、この建議に返事をしなかったため、同年12月井上は再び建議書を送り、この鉄道敷設の敷設促進の判断を迫ることとなった。参考文献：『関西の鉄道史』作間芳郎 成山堂書店 2003（平成15）

井上鉄道頭の京都・敦賀間の再三の鉄道敷設実行促進の建議に対し、伊藤工部卿は明治9年12月26日、京都・敦賀間鉄道の一環となりひいては東京・京都間の重要な通路になる「京都・大津間の線路延長を決意し、その建設費を概算88万9280円（臨時費および雇外国人給料を除く）と見積もり『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44） 122頁」、9年度予算を若干流用してでもその工事を早期に着手することを三条実美太政大臣に上申した。参考文献：『関西の鉄道史』前掲書

さらに、翌明治10（1877）年2月に京都―神戸間鉄道が全通すると、井上鉄道局長（明治10年1月19日工部省機構改正で鉄道寮を鉄道局と改称、井上は「工部正輔・鉄道局長」に就任）は、今度は三条太政大臣に対し、文書をもって「わが国の鉄道事業が維新後早くも2年目にして発起されながら、爾来8年という年数を経てなおわずかしか進捗していない実情を訴え、投入する資金は巨額でも鉄道がもたらす国益のより大きいことを主張して、その建設事業推進の緊要であることを建言した『八日市市史』第4巻 近現代 1987（昭和62年）210頁」。

そこでは、「鉄道敷設をなによりも殖産興業の手段として捉え『近代日本の鉄道構想』老川慶喜 日本経済評論社 2008（平成20）8頁」、政府の掲げる「殖産興業を進めていくには、鉄道は不可欠なものであり、たとえ何10万円の巨費を投じて、鉄道を敷設して国益を図るべきではないでしょうか。不肖私としては、ますます鉄道業を盛んにし、大いに力を尽くす所存です。もし、自分が尽くさんとするところの鉄道業が、徐々に後退するとすれば、私としては職をゲキタイ（退任）してもよいのです『東海道線誕生』一鉄道の父・井上勝の生涯―中村建治 2009（平成22）年 イカロス出版）80～81頁」としている。

こうした井上の京都・大津間工事の要求は明治10年2月1日には、井上の三条太政大臣への「建議と相前後して許可されることになったのである『日本国有鉄道百年史』第1巻前掲書 148頁」。

参考文献：『追手門経済論集』第4巻 第3、4号―わが国初期鉄道建設をめぐる権力と農民 明治14年：滋賀県下鉄道建設用地買収価格紛議の展開―宇田 正 追手門大学経済学会 1970（昭和45）

（3）西南戦争と鉄道

明治10年2月1日に京都―大津間工事の認可と予算も確保、同年2月5日京都・神戸間が全通し、京都・大津間の起工も太政官の許可を待つだけとなっていた。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』第1巻 前掲書 122頁」。

しかし、その直後の2月15日に、西郷隆盛が兵を起こしたいいわゆる「西南の役」が勃発し、鉄道敷設は再びストップさせられるのである。

しかしながら、この戦争は、政府首脳部だけでなく、鉄道敷設に反対していた軍部に鉄道の持つ高いメリットを知らしめる結果をもたらすことになった。

そのメリットとはこのようなものである。政府は戦争に向けて新橋～横浜間と京都～神戸間で兵士や武器、弾薬の輸送を開始し、横浜・神戸両港と戦場になった九州各港との間を結ぶ船舶と連携し、東京～九州間を当時としては「画期的な5日ないし7日『日本国有鉄道百年史』第一巻日本国有鉄道 1969（昭和44）123頁」で結び、「局部的とはいえ『大阪成蹊女子短大研究紀要』第21号 琵琶湖観光史 鹿内健一 1984（昭和59）25頁」政府の軍事輸送の要請に全力をあげてこたえたのである。

政府軍は鉄道輸送により西郷隆盛の予想していたより早く九州に到着したこともあり、有利に進められ、同年9月24日に西郷が自害し、予想外の早い終結であった。このことから間接的ではあるが、鉄道敷設に反対した西郷は、皮肉にも鉄道の効力によって敗れたといわれている。

こうして、政府の殖産興業政策推進、中央集権体制の確立の要請を背景にして敷設された鉄道はすでに開業している2路線が「近代的輸送機関としての機能を十分に発揮『日本国有鉄道百年史』第一巻 前掲書 123頁」していることに加えて、西南戦争での軍事輸送面で鉄道の果たした役割が大きかったことから、それまで鉄道導入・推進政策に反対ないし批判的であった軍部は認識を改め、鉄道敷設政策に積極的にバックアップの姿勢を示すようになり、「その後の幹線敷設を推進させる一因ともなった『日本国有鉄道百年史』第1巻 前掲書 123頁」。かくして政府は「ようやく鉄道敷設政策を再始動させることになった『八日市市史』第4巻 近現代 1987（昭和62）211頁」のである。

（3） 着工への運び

明治10年9月西南戦争が鎮定し、「鉄道問題をめぐる状況も好転の兆しをみせつつあった『八日市市史』前掲書 211頁」ので、伊藤工部卿は、「既設の京阪神間鉄道の輸送機能を拡大・延長することをうたって、京都一敦賀間鉄道の一環となる京都一大津間鉄道を敷設することを当面の急務として、あらためて敷設費133万3914円を目途として敷設工事に着手することについての伺いを翌11（1878）年3月8日に提出『八日市市史』前掲書 211頁」、その伺いは同年4月11日に認められた。

ちょうどその時の明治11年4月、政府は「参議大久保利通の建議に基づいて、1250万円の6分利付内『日本国有鉄道百年史』第1巻 前掲書 148頁」のわが国初の起業公債を募集することが決定していた。この起業公債は、「明治10年代以降における政府の殖産興業政策を実施するための基金となった。すなわち、その（使途）範囲は、鉄道敷設、港湾・道路の修築、鉱山開発、土族授産等で、募集実額1000万円（募集費10万円を含む）のうち、内務省・工部省に各420万円、開拓使に150万円が割り当てられた『日本国有鉄道百年史』第1巻 前掲書 148頁」。

工部省はその420万円のうち約半額を鉄道敷設費に充当し、さらに、その鉄道敷設費として、

京都・大津間建設費 1、333、914円

米原・敦賀間建設費 800、000円

東京―高崎間鉄道線路測量費 6、000円

とそれぞれに配分され、この公債によって京都・大津を結ぶ路線敷設の「確たる財政的裏づけが与えられたのである『八日市市史』前掲書 212頁」。したがって、まず第1が京都・大津間の敷設に向けられ、第2が米原・敦賀間の敷設であった。

そして同年5月21日には井上鉄道局長に対し年度予算の算定を命じ、明治11年8月21日に正式に京都・大津間が着工の運びとなり、「鉄道敷設の国家的大事業が再開の日を迎えたのである『八日市市史』前掲書 212頁」。

参考文献：『近代日本の鉄道構想』老川慶喜 日本経済評論社 2008（平成20）、『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014（平成26）、『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998（平成10）

2 京都―大津間の測量

明治11（1878）年8月21日には正式に京都・大津間が着工の運びとなったが、この区間には東山連峰と歌にも唄われた逢坂山が立ちはだかり、当時の鉄道土木技術では現在のように長いトンネルを掘削して直線で結ぶことは不可能であったため、先の2つの山系を避ける現在のルートとは全く違ったルートを選定するための調査と測量が明治3（1870）年から3次にわたり行われた。

第1次測量は、東西連絡幹線鉄道ルートの調査、測量の一環として工部省出仕小野友五郎と佐藤与之助（佐藤政養）により明治3年6月に測量調査を開始した。この調査結果は明治4（1871）年1月「東海道筋鉄道巡覧書」として提出された。

それによると、この経路は京都より南下して鴨川を斜めに渡り、伏見街道西側に沿って稲荷に至りそこから東山山地の切れ目に沿って東北に折れ、山科盆地を登り降りし勸修寺門前を通過、東北に進み東海道追分を経て逢坂関を越え、大津馬喰町より石場、膳所を経て勢多川橋を越え草津、守山と中山道沿いに北上、鳥居本、米原に至るものであった。

第2次測量は、明治4年3月9日に京都・敦賀間、4月4日に京都・大阪間の測量着手について太政官から通達があったので、同年6月16日工部省鉄道掛は京都・大阪間とともに京都・敦賀間の測量を開始した。その中での京都・大津間については、雇イギリス人建築副役 A. W. ブランデルによって早速6月から開始された。

ここでの測量の経路は京都から深草村・大亀谷を経て勸修寺までは佐藤政養らの「東海道筋鉄道巡覧書」の調査と同一経路をたどり、勸修寺から山科盆地を北上して四ノ宮村に入り、そののち追分から大津に抜けるコースで、この時の大津付近の計画ルートは、「明治4年8

月 21 日付大津県宛工部省通達によると、小関越えで三井寺下に抜け、北保町加賀藩蔵屋敷（現観音寺）の地に至るもので『新修大津市史』5 近代 大津市 1982（昭和 57）317 頁、「この測量は明治 5 年に終了した『日本国有鉄道百年史』第 2 巻 前掲書 178 頁」。

第 3 次の調査と測量は、明治 6（1873）年秋から 8（1875）年 9 月にかけてイギリス人建築師トーマス・R・シャービントン、同エドワード・ニューカムによって京都・敦賀間の再測量の一環として施行された。

「この経路は京都から勸修寺までは従来と変わらず、勸修寺からは奈良街道の東側に出て湖西の縦走山脈に沿って北上し、小山村の北側の山地に入り、小山川を越えて追分村に至り、東海道の北側に沿って隧道（逢坂山隧道）に入り、大津（のちの馬場・いまの膳所）に達するもので、大津からは支線としてさらに琵琶湖畔の石場の対岸に出るものであった『日本国有鉄道百年史』第 2 巻 前掲書 178 頁」。

この測量は「経路・建設方法など具体的なもので、その結果は明治 9（1876）年建築師長ボイルの「西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル上告書」に取り入れられ、明治 11（1878）年 8 月 21 日の京都一大津間の工事着手のさいにはこの経路がほぼ採用されることになった『日本国有鉄道百年史』第 2 巻 前掲書 178 頁」。

3 京都一大津間のルートを選定

京都・大津間を直線で結ぶには東山連峰や歌にもうたわれた交通の難所の逢坂山に長大なトンネルの掘削工事が必要であるが、当時の未熟な鉄道土木技術では不可能であったために、東山・逢坂山山系を避けて迂回するルートが選ばれた。そのためこの区間のルートは現在の東海道本線のルートと異なって、京都駅から南下し、大きく迂回して大津に向かうコースがとられた。

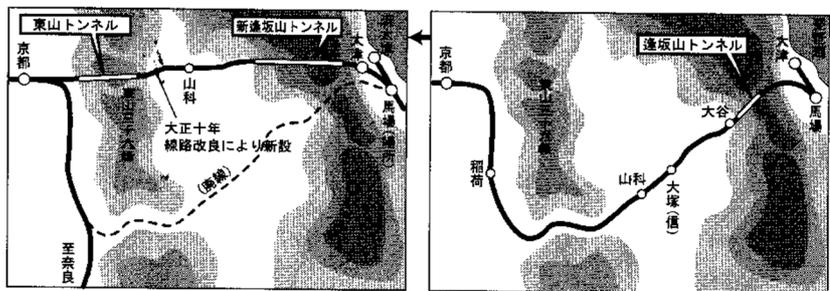
具体的には、京都停車場から南下して延長 122 メートルの賀茂川橋梁を渡り、賀茂川の左岸伏見街道の西側に沿って南下（現在の奈良線）、稲荷を経て東山山地の切れ目に沿って東北に折れ、ほぼ現在の名神高速道路のルートに沿って、一部に 25 パーミルの勾配のある東山山地の南端を越え山科盆地を東西に 2.2 キロを登り降りし、勸修寺に進み、そこから東北の大宅・大塚・小山と盆地の東辺に向かつては再び 25 パーミルの登りが 5 キロ続き東海道に合流するものである。

この間、現在名神高速道路が山科川を渡るあたりに山科駅を、東海道沿いのトンネルの西口の谷間の蟬丸神社西方に大谷停車場を設け、後に、両駅の間で大塚信号所が、それぞれ設けられた。

大谷駅の先には、664.8 メートルの逢坂山トンネルを貫通させ、下りこう配が 2 キロメートル続く大津市街地南部を通って現在の東海道本線膳所駅である馬場停車場に達し、そこからスイッチバックで琵琶湖岸を北西に走り、京阪石山坂本線のルートを通って大津

乗車場（現浜大津駅）へと向かっていた。この迂回ルートで敷設された京都・大津間が現在のようなほぼ直線で結ぶ路線に変更されたのは大正10（1921）年8月になってからである。

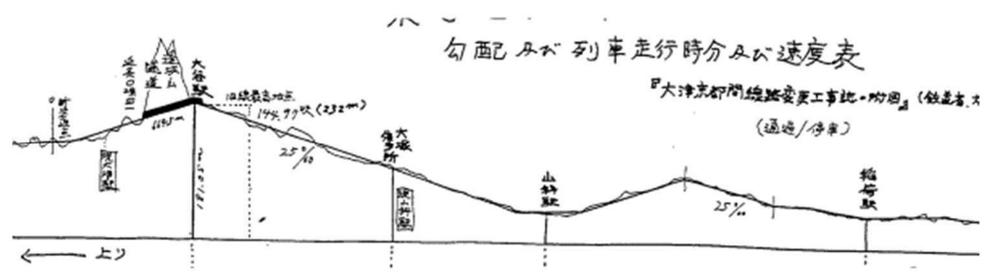
図1



山を迂回する経路とトンネルの変遷

『日本の鉄道創世記』 幕末明治の鉄道発達史 中西隆紀 河出書房新社 2010（平成22） 115頁

図2



参考文献

『明治鉄道物語』 原田勝正 筑摩書房 1983（昭和58） 逢坂山トンネル、『新修大津市史』5近代 大津市 1982（昭和57）、『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）、『鉄道ジャーナル』 東海道本線歴史の散歩 大津機関庫の絵ハガキに寄せて 大西友三郎、季刊『湖国と文化』冬 第150号 滋賀県文化振興事業団 2015（平成27）、『洛東探訪』山科の歴史と文化 京都橘女子大学 淡交社 1994

(平成 4)、『京都滋賀鉄道の歴史』 田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998
(平成 10)

4 大津―湖北東部間の路線は「船車連絡方式」(鉄道連絡船)の採用

(1) 井上勝の鉄道敷設戦略

京都・大津間の鉄道敷設計画はわが国の太平洋(瀬戸内)・日本海を結ぶ南北流通体系としての大阪・京都・敦賀間の路線の一貫となると同時に、当時中山道ルートが有力視されていた東西両京連絡幹線の一部を構成する役割もあったので、京都から逢坂山トンネルを越え、馬場に至る後のルートはそのまま湖東地方を北上、米原(後に長浜)に達し、そこから敦賀、関ヶ原方面への延長が想定されていた。

しかし、当時の厳しい財政状況の中での鉄道敷設に関しては、できる限り節約して最も有効な路線の敷設を行うことの必要性が求められた。

また、明治初期の政府の交通政策の水運重視の方針の下、「水運を利用できるところはまず水運で『鉄道忌避伝説の謎』青木栄一吉川弘文館 2006(平成 18)123頁」という考えが鉄道局には強く存在していた。

そこで、鉄道当局トップの井上鉄道局長は、明治 2(1869)年廟議決定の南北連絡鉄道、東西連絡幹線鉄道の敷設計画を少しでも早期に実現するために、『東海道筋巡覧書(明治 4(1871)年)』と『ボイルの上告書(明治 9(1876)年)』の二つの報告書の一貫して主張する大津以東湖北東部間は「滋賀県に固有な地理的条件である琵琶湖『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998(平成 10)60頁」の水運を利用すべきとの提言を受け入れることにしたのである。

すなわち、大津以東の湖東地区の鉄道敷設を「棚上げ」して、大津以東―琵琶湖畔間は湖上連絡船で結ぶ「船車連絡方式」を採用し、琵琶湖畔の湖北東部に水陸ターミナルを設け、そこを足掛かりに敦賀に通ずる南北両海を結びつけようとする路線(敦賀線)を敷設する。それは、同時に中山道ルートによる東西連絡幹線敷設の一環となるという戦略を打ち立てたのである。

この湖東地方の鉄道敷設については、「実をいえば維新早々の政府トップによる国内鉄道建設の基幹的構想のなかで、すでにその後の曲折的な展開ぶりが暗示されていたと考えられる『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 60頁」。

というのは、明治 2(1869)年の廟議での具体的な鉄道敷設区間の計画では、滋賀県下湖東地方の鉄道敷設については、「大津・米原・敦賀間」と明示せず、ただたんに、「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」というように多分にあいまいさを含んだ内容であり、それがその後の湖東地方の鉄道敷設に大きな影響を及ぼす結果を生んだからである『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 60頁」。

(2) 井上の「船車連絡方式」の採用を後押しした二つの報告書

井上の湖東線区間の鉄道連絡船による「船車連絡方式の採用」を後押ししたのが明治4年、東西両京連絡幹線ルート of 東海道筋の実地調査担当官が報告した『東海道筋巡覧書での付帯意見』と同9年4月、建築師長ボイルによって提出された『西京敦賀間並中山道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル報告書』である。

(ア) 東海道筋巡覧書での「付帯意見」

まず、明治2年廟議決定での東西連絡幹線鉄道のルートとして、東海道ルートを採用するか中山道ルートを採用かの調査は明治3(1870)年に実施され、明治4(1871)年に「東海道筋巡覧書」の報告書として復命された。

そこでの「付帯意見」では、東海道ルートよりもむしろ中山道ルートに鉄道敷設が望ましいと具申しつつ、そこには5～6年の長い年月を要するであろう中山道ルートによる東西両京間の鉄道敷設に先立ち、早くから国が重点化している日本海・太平洋両岸の南北縦断鉄道輸送ルートの実現をめざし、神戸・大阪・京都・大津・海津・敦賀港間に鉄道を敷設し、その中間の琵琶湖は近代的に整備された蒸気船を就航させる方が比較的容易であり、「経済的・社会的効果『武蔵大学論集』第50巻第4号 明治初年の東海道鉄道建設計画 星野誉夫 2003(平成15)21頁」も大きいであろうとした。

同時にこの鉄道ルートは、当時有力視されていた「中山道ルートによる東西連絡幹線鉄道の一部をも事実上構成する『近代日本と鉄道史の展開』鉄道史叢書⑨ 宇田正 日本経済評論社1995(平成7)年 21頁」という意味でもきわめて「戦略的な提言」でもあった。

※「乍去中山道ト雖モ鉄道落成年数ハ予メ五六年相立可申依テハ先差向キ神戸大阪ヨリ西京ニ通シ大津石場ニ至リ同処ヨリ湖水十六里余相隔候海津ヨリ越前敦賀港へ御開相成候へハ里数合二十五六里御入費大率三百万両ニテ御成功ニ可相成右御成功相成候上ハ湖水上ニハ蒸気船ヲ以テ十六里余運送ヲ助候事故神戸ヨリ敦賀マテ道程四十五六里御取開ノ姿ニ相成申候(鉄道省編『日本鉄道史 上編』大正10(1921)年183～184頁)」

「東海道筋巡覧書」が提出されたのと同じ明治4年1月、京都府権大参事榎村正直が京都振興策の一つとして「あらためて(明治3年7月、京都府権大参事榎村正直が京都振興策の一つとして政府に京都一敦賀間の鉄道敷設を働きかけていた)太政官に京都・敦賀間鉄道敷設を建議していた(1月13日付)『武蔵大学論集』前掲書 21頁」。

(イ) 雇イギリス人建築師長ボイルの中山道筋を踏査報告書

さらに、明治7(1874)～8(1875)年に中山道筋を踏査した雇イギリス人建築師長ボイルによって明治9年に提出された「西京敦賀間並中山道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル報告書」においても、「大津米原間三十五哩ノ鉄道建築ヲ止メ米原敦賀間ヲ建築シ、而シテ二三哩計ノ鉄道ヲ建築スル費用ヲ以テ、上等湖水蒸気船四艘ヲ造リ大津米原間ニ置キ、以テ

敦賀往復中山道通行ノ諸運輸ニ便ナランム」として、「大津・米原間のほぼ中山道ルートによる鉄道敷設は、さしあたり京都・敦賀間鉄道の一環として位置づけられるが、大津・米原間の交通は琵琶湖航運に依存することが可能なので、大津・米原間つまり湖東地区の鉄道敷設は絶対的必要条件ではない『八日市市史』第4巻 近現代 1987（昭和62）209頁」と、報告されている。

（3）大津支線の敷設

井上の先の敷設戦略とは別に、明治11（1878）年10月から掘削工事が開始された逢坂山トンネル東の大津側では、明治12（1879）年3月19日に「湖東線」の馬場駅から分岐して琵琶湖岸（始め石場、後に現浜大津）に達する水陸連絡の貨物専用路線「大津支線」が起工された。

（4）京都－大津間鉄道の大津支線建築変更の申請とその意図

京都－大津間の工事は明治11年8月着手されたが、鉄道当局者のトップとして井上局長は、少ない資金を有効に活用してより効果的に所期の鉄道建設ヴィジョンを実現するために、先の「戦略的行動」を開始した。その手始めとして、京都－大津間鉄道の大津支線の建築変更の許可を求めることであった。

「その建築変更なるものは、「京都ヨリ敦賀ニ走ル本線ニ対シ補助線タルニ過ギザルモノナリ然ルニ大津以東ノ本線建設ハ急速ニ決シ難カルヘキヲ以テ差向該補助線ヲ本線ノ一部トシテ経営シ以テ湖上トノ交通ヲ確實ニスルヲ要ス、之力為該線ヲ北方湖辺ニ沿ヒテ築出シ四分ノ三哩延長シ停車場地内在来ノ船入場ヲ拡メ又新一箇所ノ入江ヲ設クルノ必要（鉄道省編『日本鉄道史 上編』大正10年 246～247頁）」であった。

すくなくとも、この「築変更により、大津－米原間のいわゆる湖東鉄道敷設については、それに代替しうる水運ルートに依存して当分の間棚上げできるので『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 24頁」、敷設事業の主力を一足飛びに米原以遠の敦賀線敷設のほかの「東部延長工事に重点的に投入できることになり、その結果としての南北両海港連絡鉄道建設の進捗にしたがっておのずから東西連絡幹線鉄道敷設のための布石を、既成事実として大きく進めることができるという点までも計算されていたのである『近代日本と鉄道史の展開』前掲書 24～25頁」。

（5）大津支線の本線格上げ

明治12年8月27日、先の「付帯意見」とボイルの「報告書」の提案に基いた井上鉄道局長の「船車連絡方式の採用」の申請が認可され、「東西両京連絡と南北両海港連絡という政府が最も重視する二大鉄道ルートのいずれにも『八日市市史』第4巻 前掲書 208頁」かわり、県内の要地を結ぶ湖東線区間は琵琶湖上航運によって代替されることになった。

そのため、この区間の鉄道敷設はかなり長い期間にわたり「棚上げ」されることになったのである。

ここに、湖東線の代用となる湖上航運との連絡線の役割を果たすために貨物専用の補助的路線にすぎなかった大津支線は本線の一部として運営され、この支線は正式に「大津線」と名称された。

「大津線」は馬場駅を起点とし、終点の水陸ターミナル駅として「最初は石場の予定『新日本鉄道史』上 川上 幸義 鉄道図書刊行会 1967 (昭和 42) 年 28頁」であったが、「敦賀線」と結ぶ湖上航運との水陸ターミナルとして機能を持たせる地点を求めた結果、石場より1.2キロメートル延長した大津駅（現在の浜大津一昭和44 (1969) 年10月31日限り廃止）に決められた。そこで大津駅は湖上汽船との連絡の便を計るための設備を整えることになった。「大津線」は単線で運行され、馬場駅から途中42チェーン35リンク（約0.85キロ）に石場駅が設置された。

「然れども石場は偏僻の地にして、水陸連続の場所となすに足らず、これを以て石場より北方湖に傍ひ本線より凡そ四分の三英里許を延長し、船舶出入の好位置に達す、即ち磁賀県監獄署並に病院の地を停車場となし、現在の入船場を改築」し、そこから「琵琶湖に水路の便あり暫くこれを□りて代用し、湖北に就き北海に通ずる一線を開き南北両海を貫通せん」という船車連絡方式⑧（『日本鉄道連絡船史』山本□交通協力会昭和23 (1948) 年3頁）による過渡的運輸体制への妥協を意味するものであった『追手門経済論集』第IV巻 第3,4号 わが国初期鉄道建設をめぐる権力と農民 明治14年：滋賀県下鉄道建設 用地買収価格紛議の展開 宇田正 追手門学院大学経済学会 1970 (昭和45) 61～62頁」
参考文献：明治鉄道物語 原田勝正 筑摩書房 1983 (昭和58) 逢坂山トンネル、『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970 (昭和45)

図3

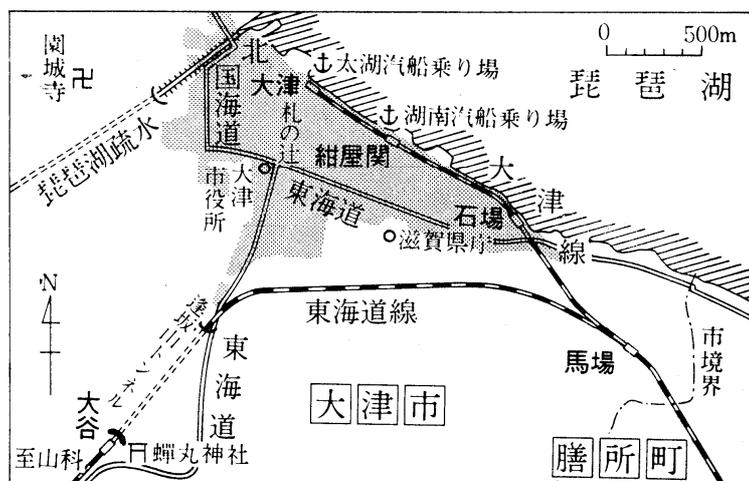
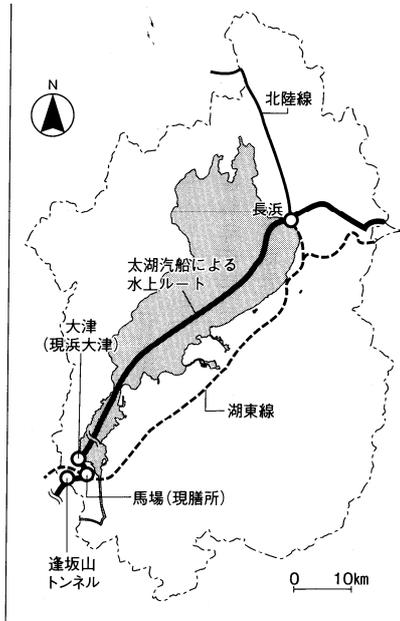


図 4



『琵琶湖をめぐる交通と経済力』(財)滋賀県文化財保護協会編 サンライズ出版 2009(平成21) 155頁

この敷設方法の変更＝大津技線の本線扱いとしての格上げにより、大津と湖北東部一敦賀間鉄道の水陸ターミナル長浜駅との間の「貨客輸送をさしあたり琵琶湖航運に肩代わりさせ、敦賀と京阪方面との南北両海岸連絡輸送の機能を果たさせるとともに、長浜を足がかりにして東西両京連絡鉄道の敷設工事の最前線を一足とびに東方へ進める、というのが井上局長の戦略構想であった『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 62頁」。

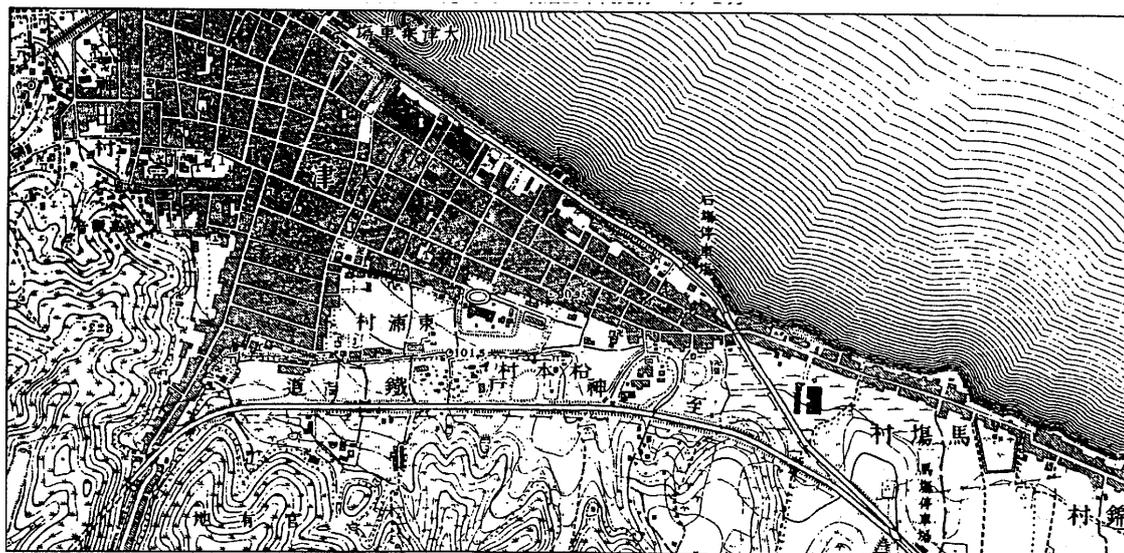
(6) スイッチバックの大津線

本線に格上げされた「大津線」は馬場駅を起点とし終点の水陸ターミナル駅として大津駅(現在の浜大津)が決められたが、逢坂山トンネル東口から大津駅には直線距離としての最短ルートを採用することはできなかった。

これは、標高約87メートルの湖岸の大津駅と同約125メートルの逢坂山トンネル東口との間の標高差は約38メートルあり、この間の直線距離は1,340メートルで、その勾配が1000分の28となるため、当時の蒸気機関車では登ることは不可能であったので、そこでの高さを稼ぐために逢坂山トンネル東口からいったん東進し、馬場駅でスイッチバック方式を採用して大津駅に向かう迂回したルートを採用した。

石場一大津間は大津市街湖岸に沿った地域で、宿場街の中核の地であり、用地確保が難し

いことから、この区間の工事は水際の湖上に石垣を築き、埋立てた築堤上に線路を敷設することとした。このような工法は水面に築堤を築き線路用地とした東京の新橋一品川間と同じ方法をとっている。「新橋一品川間の工事は幕末期黒船来航に備えて江戸防御のため品川沖にお台場、つまり砲台のある人工島を構築した旧幕府の技術者を明治政府が登用、品川八ッ山の土砂を採取、築堤造成工事に当たらせている。その手法を石場一浜大津間に採り入れているのが注目される『関西の鉄道』 No.53 高山禮蔵 京阪電車 駅・路線の変遷 関西鉄道研究会 2007（平成19）22頁」。



かくして、京都・大津間鉄道は明治13（1880）年6月竣工、7月15日開業をみた。これにともない同鉄道と琵琶湖東部の水陸ターミナル長浜からの敦賀線とを結ぶための「船車連絡運輸」体制として、翌明治14（1881）年9月太湖汽船会社が設立され、同15（1882）年5月よりわが国最初の鉄道連絡船が就航したのであった。参考文献：『八日市市史』第4巻 前掲書

今後の日程

大津生涯学習センター学習会 13：30～

- 5月12日（土）『京都—大津間鉄道敷設の歴史研究 II』201教室
- 5月19日（土）江若鉄道 旧近江今津駅前「丸茂旅館」取材、廃線跡見学会
- 5月24日（木）京都新聞浅井記者との懇談会
- 6月 9日（土）『京都—大津間鉄道敷設の歴史研究 III』201教室
- 6月28日（木）『敦賀線鉄道敷設の歴史研究 I』201教室
- 7月 7日（土）『敦賀線鉄道敷設の歴史研究 II』