

1 敦賀線敷設の廟議決定

(1) 明治維新政府の鉄道敷設の決定と敦賀

開国後の明治新政府は早急に欧米先進国と対等な立場に立つことを目標に「富国強兵」「殖産興業」の旗じるしの下、政治の面での中央集権国家体制や経済、社会、文化、技術の面での近代化を進める国づくりに取り組むことになった。この政策促進のために欠かせない装置として鉄道の導入があった。

明治2(1869)年11月5日に鉄道敷設の政府方針の最終的な決定会議が行われた。この会合で政府代表岩倉具視はイギリスの公使パークスと鉄道の具体的な敷設区間についての問答が行われたが、その内容として、『公使白、奈何ノ地ニ鉄道ヲ興サントセラルルカ、我曰、東西両京ヲ連絡セントス、公使曰、卑見ト合致ス、次ニ興スヘキハ敦賀ト琵琶湖畔ノ間ナルヘシ、尚ホ西京ヨリ兵庫ニ至ル鉄道モ必要ナルヘシ、(下略)『日本鉄道史』鉄道省上巻、二〇―二一頁、『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 追手門大学経済学会 1960(昭和45)年8頁』とあるように、岩倉はまず、東西両京を連絡し、次に(大阪、京都→)琵琶湖畔と敦賀との間、そして西京より兵庫に至る区間に鉄道が必要であると答えた。ここでは、「敦賀ト琵琶湖畔ノ間」すなわち「敦賀線」は東西両京連絡幹線に次いで的重要性が認識されていることは注目されることである。

この日(11月5日)を境に政府は急速に鉄道敷設に傾き、わずか5日後の11月10日の廟議において先の鉄道敷設区間を正式に決定した。廟議で決定した着手すべき鉄道路線は「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」という、新首都と旧首都を結ぶ政治的意義を持つ「東西連絡幹線」と東京・横浜間および京都・大阪・神戸間の大都市と貿易港を結ぶことにより貿易を振興し、ひいては外貨獲得に寄与するルートがあった。

一方、この中で、「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」のルートは太平洋(瀬戸内)側の大阪から京都・琵琶湖畔を通じ日本海の要港敦賀に至る南北を結ぶものであった。

しかし、ここでの「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」というあいまいな表現がその後の県内湖東線敷設に大きな影響を及ぼすことになるのである。それはそれとして、「滋賀県は全国にさきがけて初期鉄道敷設の舞台となること『湖国と文化』日本の中の近江 近江の近代化と鉄道―江若鉄道を中心に―藤田貞一郎 1986(昭和61)年 5頁」になった。

参考文献：『鉄道の日本史』反町昭治 文献出版 1982(昭和57)、『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)、『鉄道ピクトリアル』琵琶湖をめぐる鉄道網の発達295 青木栄一 1974(昭和49)、『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)224頁、『追手門経済論集』第IV巻 第三、四号「わが国初期鉄道建設をめぐる権力と農民 明治一四年：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)56頁、『滋賀県史』昭和編 第4巻 商工編 交通と通信 鉄道の整備と近代化 1980(昭和55)

(2) 京都・敦賀間鉄道の早期敷設決定の理由

大阪・京都・琵琶湖畔・敦賀間の鉄道敷設が明治2（1869）年11月の廟議で早々と計画されたのはどうしてなのだろうか。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（新道野越一塩津街道、七里半越）は、日本海沿岸地方で採られた産物が敦賀に降ろされ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が、そのルートの滋賀・福井の県境には標高200から300メートルの山並みが続いていた上に、琵琶湖水運利用の積み替えなどの不便さのため、輸送力、コストの面で大きなネックになっていた。

●郡内に二か所の古代の駅家（三尾・柄結）一えきか16キロごと。●近江・越前国境には、不破・鈴鹿とともに当時三関と称された愛発関設置。

近江の街道

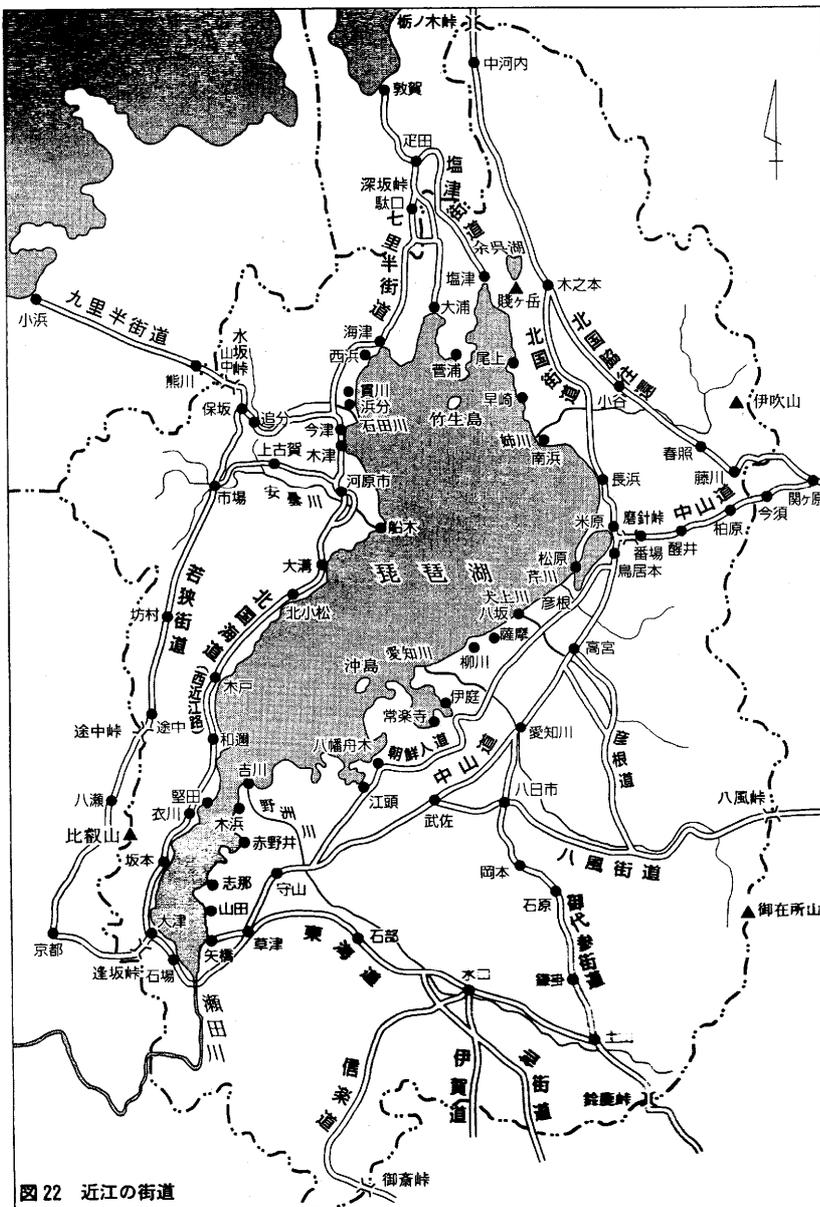
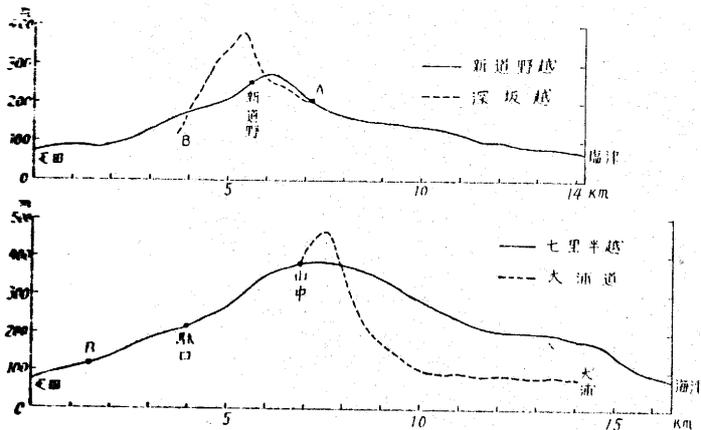


図 22 近江の街道

主要道路の断面図



『金沢大学教育学部紀要』第14号 人文・社会・教育科学編 滋賀県西北部の交通路と集落 井戸庄三 1965 (昭和40) 52頁

この状況を打破するために、近世に入り寛文12 (1672) 年、河村瑞賢によって関門海峡を迂回する「西廻り航路」が形成された。このため、先の江越間ルートは衰退に陥っていくこととなったが、西廻り航路の時間的ロスと言うまでもなかった。

○琵琶湖の湖上交通は大打撃⇒湖上交通で運ばれる物産は激減し、敦賀や小浜、湖北の諸港の繁栄も終りを告げた。

資料C 西廻り航路などの航路とおもな特産物



◎江越間の運河掘削計画

この頃、日本海側拠点港市敦賀の商人資本から日本海と琵琶湖、すなわち敦賀と京都・大阪 (大阪湾) を直接船運で結ぼうとするために琵琶湖へ直接通船できる運河を掘削しようとする捲返しの動きもしばしば見られたが (古田良一「東廻海運及び西廻海運の研究」(福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編「日本海海運史の研究」同懇談会、昭和47年) 所収。近世の土木技術水準と資本蓄積の限界のために実現に至らなかった。

そこで、明治新政府は、太平洋側（瀬戸内）の大阪・京都と敦賀港とを結び、太平洋方面での工業製品などを北陸、東北などの日本海沿岸地域に、日本海沿岸地方で生産される農水産物などの商品を太平洋側に物資の交流を盛んにすることを目的に、大阪、京都から琵琶湖を介して北日本に至るルートに、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。

廟議決定の鉄道敷設推進を図る鉄道頭（明治10年に鉄道局長）井上勝が、京都・琵琶湖畔、敦賀間鉄道敷設の速成を迫るのは、京都・琵琶湖畔、敦賀間の鉄道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『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）21頁」し、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。参考文献：『鉄道の日本史』 反町昭治 文献出版 1982（昭和57）、『近代日本の鉄道構想』老川慶喜 日本経済評論社 2008（平成20）

（3）敦賀線早期敷設必要性の報告書

明治2（1869）年11月10日のわが国鉄道の具体的な敷設区間の廟議決定に基づき、明治3（1870）年から東西両京連絡幹線鉄道ルートの東海道筋を調査していた工部省出仕佐藤政養・同出仕小野友五郎は、越前敦賀へも踏査を試み、明治4（1871）年正月、政府に提出された「東海道ヨリモ寧ろ中山道ヲ専要トスル（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）」との復命書の「付帯意見」には京都・敦賀間の早期敷設の必要性にも触れている※。

※①東海道筋巡覧書での「付帯意見」では、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太平洋・日本海両岸の本州中部南北縦断による輸送ルート『五箇荘町史』第2巻 近世・近現代 1994（平成6）569頁」の実現をめざし、まず、神戸・大阪・京都・大津間に鉄道を開き、その中間の琵琶湖上は近代的に整備された蒸気船を就航させ、北岸の塩津に接続し、敦賀に至る路線（敦賀線）を実現させることの方が重要でありかつ容易であろうとした。

※②「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洋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年183～184頁）」（鉄道寮事務簿 巻1）『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）121頁

参考文献：『鉄道路線変遷史深訪』守田久盛 高島通 集文社 1978（昭和53）、『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）

（4）京都一敦賀間敷設の京都府の熱意

先の「東海道筋巡覧書」が提出された同じ明治4（1871）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（※③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』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。

※③京都府当局は政府が第一着手路線のひとつと定めた京都・敦賀間の鉄道敷設に積極的な態度を示し、早くも明治3（1870）年秋には、京都府権大参事榎村正直が、「維新以後国政の中心が東京へ移されたことによる劣勢を挽回する運動の一端として『近代日本と鉄道史の展開』 前掲書 247頁」、「越前方面より京都ヲ經テ鉄道ヲ敷設シ北海ノ物産ヲ南海ニ輸送スルノ国益ナルコト」を謳い、「政府に敦賀もしくは小浜方面から滋賀県下湖東平野を横切り京都への鉄道敷設を促す建言をした『福井県史』 通史5 近現代 1994（平成6）639頁（小谷正紀福井県における北陸線敷設運動の展開『福井県史研究』17）」。

さらに、榎村は当時の政府が財政的理由からこの区間の鉄道敷設に着手する余裕をもたない状況にあるのを見て、同じく明治4年には京都の豪商三井八郎衛門らの民間資本による「関西鉄道」を起し、敷設を目論んだが予期した資金が集らず、会社を解散してしまったということもあった。

政府としてももとより京都・敦賀間の鉄道敷設の必要性を認めていたので※、さっそく太政官は工部省に対して明治4年3月9日に京都・敦賀間の測量指令を出した。

※当時、神戸—大阪間は工事中で、途中の大阪—京都間よりも先に京都—敦賀間の測量命令が出されたことは国内流通経済の中で、京都・敦賀間ルートがいかに重要であったかがうかがわれよう。

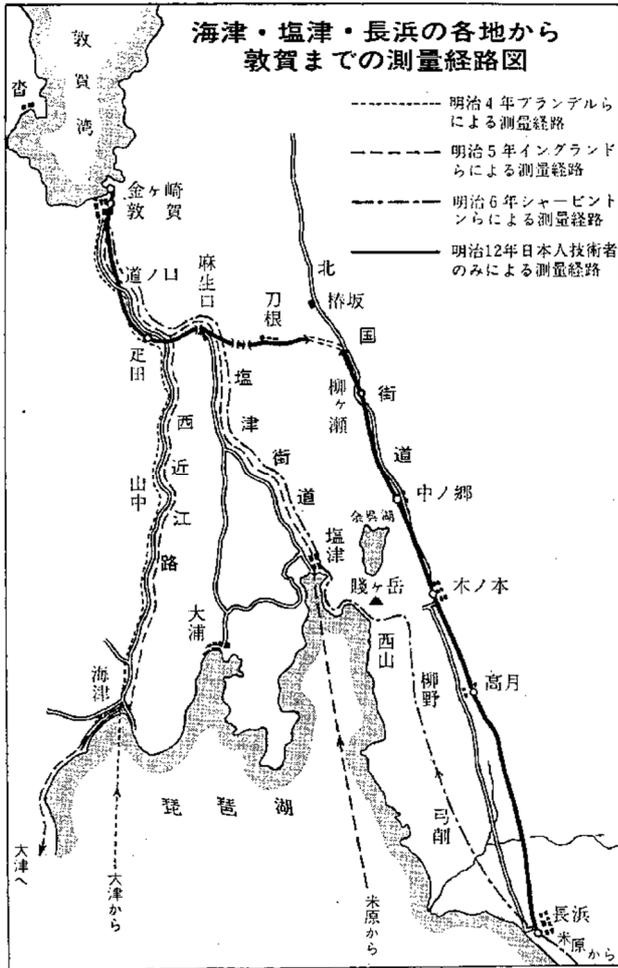
（5）古代史における敦賀の重要性—『神社の起源と古代朝鮮』岡谷公二平凡社新書 704 2013（平成25）92～93頁より

敦賀は天然の良港であり、海流の関係から、朝鮮半島からはきわめて渡来しやすい土地であった。出雲、丹後・但馬、若狭、能登半島も同様の条件をそなえていたけれども、敦賀がその中でも恵まれていたのは、背後の山を一つ越えれば、周囲に稲作に適した広い土地と鉄鉱石の産地を持ち、水上交通の発達した琵琶湖のあることであった。明らかに先進地域であった朝鮮半島のさまざまな文物、技術は、瀬戸内海を経由しなければならぬ畿内よりは、日本湖沿岸の、とくに敦賀などへ、そして敦賀・若狭を介して琵琶湖地方へ直接、早く伝わったであろう。

「大和の勢力が政治の中心となるより前、非常に古くから北陸、山陰では日本海を通じての朝鮮半島や中国大陸との交流がありえたと思うんですね」と網野善彦氏は語る（『歴史読本、謎の日本海王国』）。少し後—十世紀—のことだが、渤海使その他、朝鮮半島からの使節のために、敦賀に松原客館が設けられたのも、そういう流れの中でのことであろう。

弥生から古墳時代にかけて、敦賀を玄関口に持つびわ湖地方は、大和盆地より早くひらけたのではなかろうか？高天原=近江説や、景行・成務・仲哀は近江に本拠を置いたとする近江王朝説などは以前から唱えられているが、こうした事実のなんらかの反映として、むげに否定するべきではあるまい。近年、湖南の守山市に伊勢遺跡という三世紀の大型遺跡が発掘されるや、『邪馬台国近江説』という表題の本がたて続けに二冊も出版されたけれども、渡来人を中心とする敦賀=近江の重要性は、今後一層大きくなってゆくであろう。

2 京都・敦賀間の測量



(出所)『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970 (昭和45) 185頁

(1) 第1次、第2次測量

明治政府は敦賀港を通じて京阪神と北日本地方との物資の交流を行なうための輸送経路としての京都・敦賀間の鉄道敷設の必要性を認めるとともに、京都・敦賀間の鉄道敷設に対する京都府の熱意もあって、明治4 (1871) 年3月9日京都から敦賀間の測量を指令した。

これは新橋－横浜間に日本で初めての鉄道が開通する前年のことである。当時、神戸－大阪間は工事中であったが、途中の大阪－京都間よりも先に京都－敦賀間の測量命令が出されたのは注目されることである。しかし、「工部省から京都－大阪間の測量命令がないのはおかしいと建言され『鉄道ピクトリアル』No.295琵琶湖をめぐる鉄道網の発達 青木栄一1974 (昭和49) 5頁」、同年4月4日に京都・大阪間の測量が指令され、6月中旬に着手された。

この時、線路を琵琶湖の東岸に敷くか西岸に敷くかについては未定であった『工部省記録鉄道之部』ため、測量がその後数次にわたりいくつかのルートに分かれて実施されることになる (図)。

第1次測量は、明治4年6月16日から雇イギリス人建築副役ブランデル、同建築監察方ウィンボルド (Winbold) および出仕佐藤政養らによって京都・大津間、海津・敦賀間で行われた。そのうち京都・大

津間の測量はイギリス人建築副役オーソール・ウイセッストン・ブランデル (A. W. Blundell)、海津・敦賀間を同建築監察方ウインボルド (Winbold) がそれぞれ担当した。海津・敦賀間の測量は、大津から船で海津に渡り、海津からの測量ルートは西近江路 (現161号線) に沿うものであった。なお、京都―大津間の測量は明治5年に終了した。

さらに第2次測量は明治5 (1872) 年に、塩津・敦賀間の測量が、雇イギリス人建築副役イングランド、同シェパードおよび佐藤政養、七等出仕和田義比らによって行なわれた。「かれらは京都から大津を経て琵琶湖の東岸を陸路で米原に至り、米原から船で塩津に渡り、塩津・敦賀間は塩津街道 (現国道8号線) に沿った測量を行なった。この時、敦賀では港の調査も行なった。帰路は前回ブランデルらによって測量されていた西近江路を再び調査しながら、海津を経て琵琶湖西岸を陸路大津に出て京都に帰着した『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970 (昭和45) 186頁」。しかし、この測量においても京都・敦賀間の路線ルートはまだ東近江路か西近江路かの決定には至らなかった。

(2) 再度の京都・敦賀間の測量 (第3次測量)

さらに明治6 (1873) 年秋から明治8 (1875) 年9月にわたって、京都・敦賀間の再測量 (第3次測量) および美濃路を経て名古屋に至る線の測量が行なわれた。

この時の京都・敦賀間の測量はイギリス人建築師トーマス・R・シャービントン (Thomas R. Shervinton), 同ゴールウェー、同エドモンド・グレゴリア・ホルサム (Edmund Gregory Holtbam) の3人が主任となって分担した。

ここでは大津から以東の測量は全線陸路をとり、「米原を経て長浜に至り、長浜からはいまの北陸本線と湖岸のほぼ中間に散在する弓削村・柳野村付近を北上して、西山村と大音村の間を左折し湖岸の山梨村付近に出て、そこから飯ノ浦を経て塩津に至り、塩津街道を麻生口・曾々木・疋田・道ノ口を経て敦賀からおよそ1.2キロメートル西方海岸の松林に至るものであった。この測量は経路・敷設方法など具体的に、最も精査を遂げたものであり明治7 (1874) 年12月に終わった『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970 (昭和45) 186頁」。

第3次の測量結果は明治7年12月から8年9月にかけて行なわれた、中山道米原より美濃路、さらに名古屋に至るルートの測量結果とあわせてイギリス人建築師長ボイルにより「西京敦賀間並中仙道及尾線ノ明細測量ニ基キクル上告書」として明治9 (1876) 年7月に政府へ報告された。

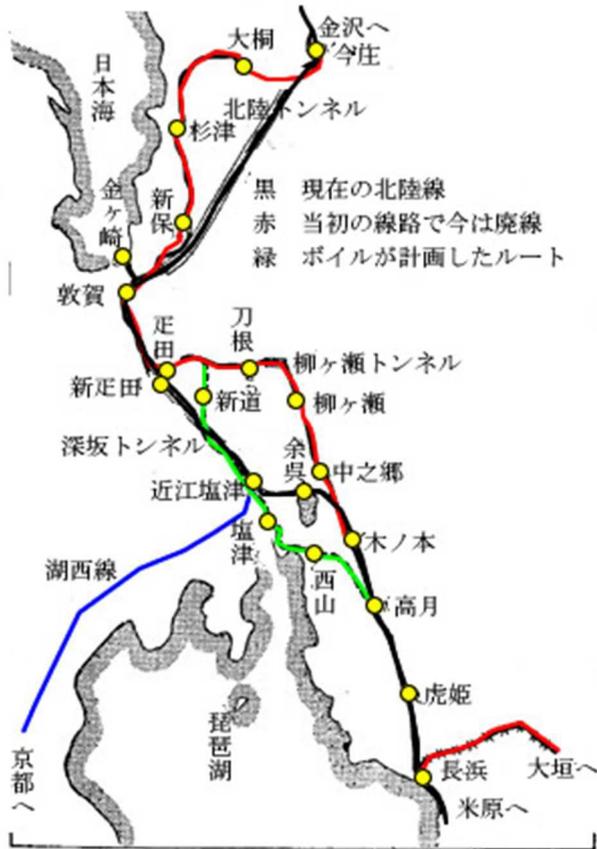
この上告書では、「京都―大津―米原―塩津―敦賀というルートが選定され『鉄道ピクトリアル』No.295琵琶湖をめぐる鉄道網の発達 青木栄一1974 (昭和49) 5頁』『日本鉄道史』上篇 189頁～243頁所収)、この上告書の路線が「米原・敦賀間鉄道敷設上の基本ルートとなった『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書186頁」。

この上告書によれば、京阪神間と敦賀を中継して北日本沿岸各地を結ぶルートは京阪神間との鉄道輸送の経済的効果をより大きくするとともに、当時東西連絡幹線ルートとして有力視されていた中山道ルートの一部として充用することもできる大きな役割があるというもので、当局にとってもこの京都・敦賀間の鉄道敷設をいかに重要視しているかがわかる。

参考文献：『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

さらにこの上告書には「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ているが『八日市市史』第4巻 近現代 1987 (昭和62) 209

頁」、このうち、大津・米原間の交通は当面琵琶湖上による蒸気船を利用することが可能なので、「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 前掲書209頁」。「琵琶湖からもっとも日本海に近い塩津と敦賀の間と、同時に内国鉄道本線と結ぶ中山道との連絡に容易な塩津から米原までの路線を敷設する」。米原から「美濃国加茂ヲ経テ東京ニ至ル中仙道線」とあるように、東西両京連絡鉄道は中山道ルートを採用のものとして想定されていることなど、主としてさきの『東海道筋巡覧書』の所見を再確認する調査結果が報告されているのである『八日市市史』第4巻 前掲書209頁」。



(3) 敦賀線は琵琶湖の西岸ルートか東岸ルートか

明治4年から明治7年9月にかけて3次にわたる京都—敦賀間の測量が行われたが、京都（京阪神）—大津—敦賀間のルートは、当面は湖上連絡とするも、琵琶湖の西岸を經由して敦賀へ達する湖西ルートとするか、東岸を經由する湖東ルートとして中山道線の一部とするかが未定であったようで、明治13（1880）年の井上勝鉄道局長の意見書にあるように、「湖西地方は大方が寒貧村で通商の目的少なく（中略）これに対して湖東地方は長浜から彦根、八幡、草津と有名な市街を経ることから沿線の人口・物産からみても、東岸は西岸とでは「比較にならないくらい多いえ日本海の良港敦賀を京阪神のみならず名古屋・四日市と連絡する見地から、東岸の米原を經由し、中山道線の一部としたのは当然であった『新日本鉄道史』 下 川上幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）225頁」。このように『日本鉄道史』などと付されているとおり、「湖東地方を經由する方が経済波及の効果が大きい」との理由であったと京都市から敦賀間ルートは湖東経由案に決まった。こうして湖西ルートの鉄道敷設は後年の課題として残されたわけである。

・・・（前略）然シテ此ノ塩津敦賀間タル永ク孤立セシムベキモノニアラズ必ズ時枚ヲ以テ大津へ

ノ連絡ヲ取ラザルヲ得ズ然ル時ハ線路ハ湖ノ西岸ニ沿フベキカ將タ東岸ニ沿フベキカヲ計較セラレシニ西岸ハ大概寒郷貧村ニシテ通商興産ノ目的少ナク東岸ハ之ニ反シ且ツ後來中山道ノ基本線ヲ確長スルニ米原ノ辺ヨリ東進スベキヲ以テ即チ東岸ト決セラレ…（後略）（『工部省記録』

3 敦賀線ルート変更の経緯

（1）京都一敦賀間の鉄道敷設

井上勝鉄道局長は大阪～京都間鉄道の開業を間近に控えた明治9（1876）年2月、工部卿の伊藤博文に対し、「早くから国が重点化している日本海・太平洋兩岸直結＝本州中部南北縦断による輸送ルートの開発をめざす『五個荘町史』第2巻 近世・近現代 五個荘町 1994（平成6）569頁」京都・琵琶湖岸から敦賀にいたる路線速成の決断をせまった。このうち、京都・大津間の工事が明治10（1877）年2月1日に許可されたが、折しも西南戦争の影響で中止された。しかし、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に加えて、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1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）123頁」していることから、京都一敦賀間鉄道の敷設が進められることになった。

京都一敦賀間鉄道の敷設資金は起業公債で賄う方法が採られ、明治11（1878）年4月、政府は参議大久保利通の建議に基づいて、募集額1000万円の起業公債を募集し、工部省に420万円が割り当てられた。工部省はこの420万円から、京都・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急務とし、京都・大津間敷設費に1,333,914円、米原・敦賀間敷設費800,000円を割り当てることにした。京都一大津間の工事は明治11年8月、正式に着手された。

（2）大津一敦賀間の鉄道敷設戦略—船車連絡方式の採用の決定

明治12（1879）年、京都一大津間の開通も近づき、いよいよ敦賀に向けての鉄道敷設工事が急がれたが、その先の大津—琵琶湖畔間については、西南戦争（明治10年）を契機に国内経済状況がいちだんと悪化する厳しい財政状況の中で、できる限り節約して最も有効な路線敷設を行う必要があった。

明治10年代の半ばまでの政府の交通政策として、「日本国内での交通体系を水運重視におき、それを陸運が補完する形で拡充させようとした『茨城県鉄道発達史』 中川浩一 筑波書林 1981（昭和56）119頁」ことから、「水運を利用できる場所はまず水運で『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強く存在していた。

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年）での『付帯意見』と『ボイルの上告書（明治9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、大津以東の湖東地区の鉄道敷設を「棚上げ」して、大津以東～琵琶湖畔間は近代的に整備されていた蒸気船を利用した湖上連絡船で結ぶ「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路線（敦賀線）と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を敷設するという極めて戦略的な構想を打ち立てたのである。

明治12(1879)年8月、井上勝は先の戦略を実現するために、湖東線の代用となる湖上航運との連絡船の役割を果たすべく、貨物専用の補助的路線にすぎなかった大津支線を本線の一部として格上げし、その終端駅大津から『鉄道連絡船』で琵琶湖畔湖北東部に達する「船車連絡ルート」を申請し、明治12年8月27日政府首脳部の許可を得たことにより、『船車連絡方式』が正式に採用されることになった。

こうして、さしあたり、琵琶湖東岸を走る馬場(現膳所)―長浜間の湖東線区間は湖上輸送によって連絡することが決定されたので、馬場―長浜間の湖東線区間の開通は大幅に遅れ、この区間は東海道線の中では最後に開業した区間であった。

(3) 湖北東部の水陸ターミナルとしての塩津港の計画

明治12年8月27日、大津から敦賀に向かう路線のうち、大津～琵琶湖畔湖北東部の間は琵琶湖上の水運を利用する『船車連絡方式』が認可されることになったが、その湖北東部の水陸ターミナルの決定については、「井上勝鉄道局長の建議によってたび重なる変更がなされたのである『鉄道ピクトリアル』295 琵琶湖をめぐる鉄道網の発達 青木栄一1974(昭和49)5頁」。

それは、明治2(1869)年11月の廟議決定では、「琵琶湖辺より敦賀に達する線」とだけあり、この「琵琶湖辺」という、どっちつかずの表現が湖北東部の水陸ターミナルの決定地をあいまいにしていたからだともいえる。

参考文献：『近代日本と鉄道史の展開』鉄道史叢書九 宇田正 日本経済評論社 1995(平成7)、
『東海道線誕生』―鉄道の父・井上勝の生涯― 中村建治 2009(平成21) イカロス出版

明治4(1871)年に東西連絡幹線ルートの調査報告書の「東海道筋巡覧書」の「付帯意見」では、早急に敷設する必要のある路線として京阪神―大津間、および海津―敦賀間をあげ、大津―海津間は湖上連絡で結ぶとして、琵琶湖上の水陸ターミナルを海津としている。

「先差向キ神戸大阪ヨリ西京ニ(鉄道ヲ引用者)通シ大津石場二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(鉄道ヲ同前)御開相成候へハ里数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(鉄道一同前)運送ヲ助候事」『日本鉄道史・上篇』五七三、五七四頁。

これに対し、井上は、湖北東部の水陸ターミナルとして、明治9(1876)年9月にボイルの提出した「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」の「琵琶湖ノ北岸ニシテ最モ北海ニ近キト、北海ノ港湾ニシテ最モ湖浜ニ接スルモノトヲ選択セラレシニ、便チ塩津ト敦賀ト其選ニ當」との報告書に基づき、琵琶湖からもっとも日本海の敦賀に近い港町であった琵琶湖北岸の塩津を選び、塩津と敦賀の間を鉄道で結ぶ計画を建てた。

同時に経済開発効果を重視し、東西連絡幹線ルートとして有力視されている中山道ルートと接続させる必要から米原―塩津間も敷設するとされた。

参考文献：『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970(昭和45)

(4) 水陸ターミナルの塩津から米原への変更：変更点1

琵琶湖畔湖北東部の水陸ターミナルが塩津に決まり、塩津～敦賀間の鉄道敷設の気運もようやく軌道に乗りはじめたが、政府内ではこの塩津～敦賀間敷設に関して是非の論議が起こっていた。

塩津～敦賀間の鉄道敷設資金は敷設予定費として200万円が見込まれたが、この敷設資金使途について政府部内で「この貴重な財源を塩津・敦賀間に使用するの、如何なものであろうか」という意見が出てきたのである『鉄道路線変遷史深訪』守田久盛 高島通 集文社 1978（昭和53）178頁。

そこで、明治12年8月27日、工部卿井上馨から太政大臣三条実美に塩津～敦賀間鉄道敷設の見直しを提起する「塩津敦賀間鉄道建築之儀二付伺」が提出された。

井上馨の提案内容とは、明治2年廟議で決定された大阪～京都～敦賀間の鉄道は政策上必要であっても、「塩津～敦賀間に起業公債をもって鉄道を敷設しても採算がとれず『井上勝』ミネルヴァ日本評伝選老川慶喜 ミネルヴァ書房 2013（平成25）73頁」と考えられるので、敷設資金を有効利用するために、塩津～敦賀間の鉄道敷設は当分見合わせその資金を（ア）大津から大垣を経て名古屋に至る線か、（イ）東京から高崎に至る鉄道を敷設するか、あるいは（ウ）全国の道路の建設、修復の費用にあてるように変更してはどうかというものであった。

井上馨はこの3案のうちいずれかを採択するようにと、「太政大臣の三条実美に決断をせまった『井上勝』ミネルヴァ日本評伝選 老川慶喜 ミネルヴァ書房 2013（平成25）74頁。この井上馨の申し立てには納得できる面もあり、政府内でも意見が分かれ、「大蔵卿大隈重信は井上馨の案に同調し『近代交通成立史の研究』山本弘文編 法政大学出版局 1994（平成6）190頁」、東京～高崎間の鉄道敷設を主張した。

論議はこじれ、ついには各省長官が集まっての御前会議にまで持ち込まれたが、明治12年10月9日、三条太政大臣は井上馨工部卿に対して「道路の修復は、全国一般のことであり他にも方法があるので鉄道敷設と同じに考えてはならない。それに鉄道敷設は、容易でない事業のため、いったん中断すれば技術の進歩を阻害する恐れもあり、大損失となる。京都～大津～敦賀間の敷設は、廟議決定時から計画されている路線ゆえ、当初の方針通り敷設する」として、「塩津ヨリ敦賀ニ達スル線ノ敷設」を指令した。

塩津～敦賀間の敷設に関して政府内部でさまざまな意見が交わされていた段階から、井上勝にも、「三方を山地に囲まれた小さな平地にすぎない塩津は将来的には発展性に乏しく塩津～敦賀間のみでは鉄道の機能を十分に発揮できない」という思いがあり、「湖北東部の水陸ターミナルを北国街道の重要宿場町で中山道ルートとの分岐点で連絡の便がよい米原のほうが優れている」として、三条太政大臣が塩津～敦賀間の敷設を指令する明治12年10月9日以前から米原～敦賀間の路線敷設変更の申請を行っていたのである。

そこで、明治12年10月9日に三条太政大臣は塩津～敦賀間の敷設指令と同時に、先の井上局長の申請を受け入れ、塩津～敦賀間を変更し、米原～敦賀間の着工を指令した。

ここに米原から敦賀に通じる鉄道敷設が正式に決定したのである。しかしこの段階での米原～敦賀間は「まだ、塩津を経由するものと考えられていた『近江地方史研究』第20号明治初期の湖北における鉄道敷設—とくに路線の変更について—江竜義之 1985（昭和60）11頁」。

参考：『日本国有鉄道百年史』第2巻 1970 日本国有鉄道 186頁

(5) 塩津経由を柳ヶ瀬経由に変更

明治12年10月9日に着工指令のあった米原―敦賀間ルートは、米原を起点として長浜を経由、湖畔を北進、賤ヶ岳にトンネルを通し塩津に出て、そこから沓掛・新道・疋田を経て敦賀に至るものであった。

しかし、井上勝鉄道局長は、塩津経由の着工指令以前からこの区間の路線は湖畔の低湿地を通過することや、沓掛・新道間に長大なトンネルを掘っても1000分の37の急勾配は免れずその上、築堤・切取共に多大の労費を必要とし、さらにこの沿線には開発すべき資源も少いと考えていたので、この測量路線を巡視をしたおりに賤ヶ岳に登って「長浜ヨリ塩津ニ出テズシテ直ニ柳ヶ瀬ヲ経テ敦賀ニ達スベキ溪間ノ路」を発見し、塩津経由を柳ヶ瀬経由に変更する構想をもっていたので、井上は米原―敦賀間着工指令以前から、極秘に雇英国人建築師長のシャービントンに柳ヶ瀬経由の米原～敦賀間ルートの測量を命じていたのである。

その結果、塩津経由よりも柳ヶ瀬経由に路線を変更するほうが工事（地形、勾配）や、経済（物産の多寡）の両面からみても有利であるとして、明治13（1877）年1月、同じ長州藩の出身で1歳年下の参議兼工部卿山田顕義に「米原敦賀間鉄道線路西山村ノ辺ヨリ越前街道ニ沿ヒ木ノ本柳ヶ瀬ヲ経左折シテ敦賀路麻生口マテ変換ヲ要スルニ付意見書（上申書）」を提出した。

この意見書によると、柳ヶ瀬ルートは余呉川流域を北国街道沿いに一直線を描く断層谷を北上し、柳ヶ瀬北方で線路を左折して長さ1352メートルのトンネルで最急勾配25パーミルの江越国境を越え、麻生口付近で再び先案の塩津街道ルートと合流するものであった。

井上局長は柳ヶ瀬経由に変更すべき理由として具体的に次のようなことをあげている。

第1に塩津経由の場合、最急勾配が37パーミルになるのでトンネルをいくつか掘削しなければならないのに対して、柳ヶ瀬経由の方は塩津経由よりも勾配が緩やかで最急勾配を二五パーミルに止め、トンネルも少なく輸送力の増強がはかれる。

第2に塩津経由の場合、沿道に産業らしいものがないのに対して、柳ヶ瀬経由の方は中之郷、柳ヶ瀬、雁ヶ谷は栃ノ木峠を越え今庄村へと続く北国街道沿いの宿場町であり、沿線村落の需要もあったこと、さらに沿道が養蚕地帯で、産業の発展に役立つ。これらの点から塩津経由より柳ヶ瀬経由の方がより有利であると結論づけたのである。

以上の柳ヶ瀬経由の有利性を詳細に述べた意見書（上申書）を受け取った山田工部卿は、井上鉄道局長の意見を支持して、明治13年2月10日に柳ヶ瀬経由路線の変更を三条太政大臣に上申し、同月14日に認可されたのである。参考文献：『近江地方史研究』第20号

「このルートは井上勝が自ら踏査し、短期間のうちに選定したもので、今日のように地形図や航空写真測量のない時でもあり、敬服すべき成果であった『新日本鉄道史』下 川上幸義 鉄道図書刊行会 1968（昭和43） 226頁」。

(6) 意見書（上申書）の『付言書』

このように敦賀への鉄道ルートは井上の建議によって大きく変更されたのである。

また、この意見書（上申書）には、将来東西連絡幹線としての中山道ルートの延長は、米原からでなく長浜から直接行なったほうが有利であると考えられるので、米原・長浜間の着工以前に検討したい趣旨の『付言書』が付されていた。参考文献：『新日本鉄道史』下 前掲書、『井上勝』ミネルヴァ日本評伝選一

職掌は唯クロカネの道作に候一 老川慶喜 ミネルヴァ書房 2013（平成25）、『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）6頁、『余呉町誌』通史編 下巻 1995（平成7）

明治13年1月、井上鉄道局長が米原―敦賀間の塩津経由を柳ヶ瀬経由に変更を要する意見書を山田頭義工部卿に上申したさい、調査ができていないので「断言シ難シ」としながらも、将来中山道ルートによる東西連絡幹線の関ヶ原方面への路線の延長は「東方ニ向テ進延」しやすい場所が良いことを考えると、琵琶湖畔湖北東部の水陸ターミナルは米原ではなく長浜にしたほうが有利であるとする『付言書』が付されていた。

※「付言書の内容要旨」

『且又本条外ニ聊カ付言ヲ要スルモノアリ。長浜ヨリ米原ヲ経ズシテ直ニ中山道関ヶ原ニ出ルノ街道アリ。其道程ハ凡ソ五里ナリ。米原ヲ経ルヨリ凡ソ二里ヲ減縮セリ。然シ此ノ街路ハ未ダ概測モ試ミザレバ鉄道敷設ニ適スルヤ否ハ今又断言シ難シ。目今ノ勢ニテハ何所ヲ問ハズ湖浜ニ於テノ舟車接合ニ十分ナル場所ヲ存置スル以上ハ、線路ハ成ベク東方ニ向テ進延スル方得策ナラン。必シモ米原ヲ経ルニ及バザルベシ。』（『工部省記録』巻二 『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書 189頁

明治13年2月の柳ヶ瀬経由による米原―敦賀間の敷設、着工指令によって、米原はおのずから敦賀方面と関ヶ原方面との分岐点という性格をもつことになったが、先の井上勝の意見書の『付言書』では、東西連絡幹線の中山道ルート延長の起点は米原をとりやめ長浜とすることのほうが有利であるとしていたので、井上は、明治13年4月米原―敦賀間の着工ののちも米原―長浜間は着手せず、もっぱら長浜―敦賀間とし、その間、長浜を東西連絡幹線の中山道ルート延長の起点および水陸ターミナルとすることの有利性を実証するための調査を行ったのである。

今後の日程

大津生涯学習センター学習会 13：30～

6月27日（水）『敦賀線鉄道敷設の歴史研究 II』

7月 7日（土）『敦賀線鉄道敷設の歴史研究 III』『関ヶ原線敷設の歴史研究 I』

10：00～

7月19日（木）『関ヶ原線敷設の歴史研究 II』

8月 4日（土）『関ヶ原線敷設の歴史研究 III』

8月23日（木）『関ヶ原線敷設の歴史研究 IV』

フィールドワーク

6月23日（土）近江鉄道見学会

関ヶ原線廃線跡見学会