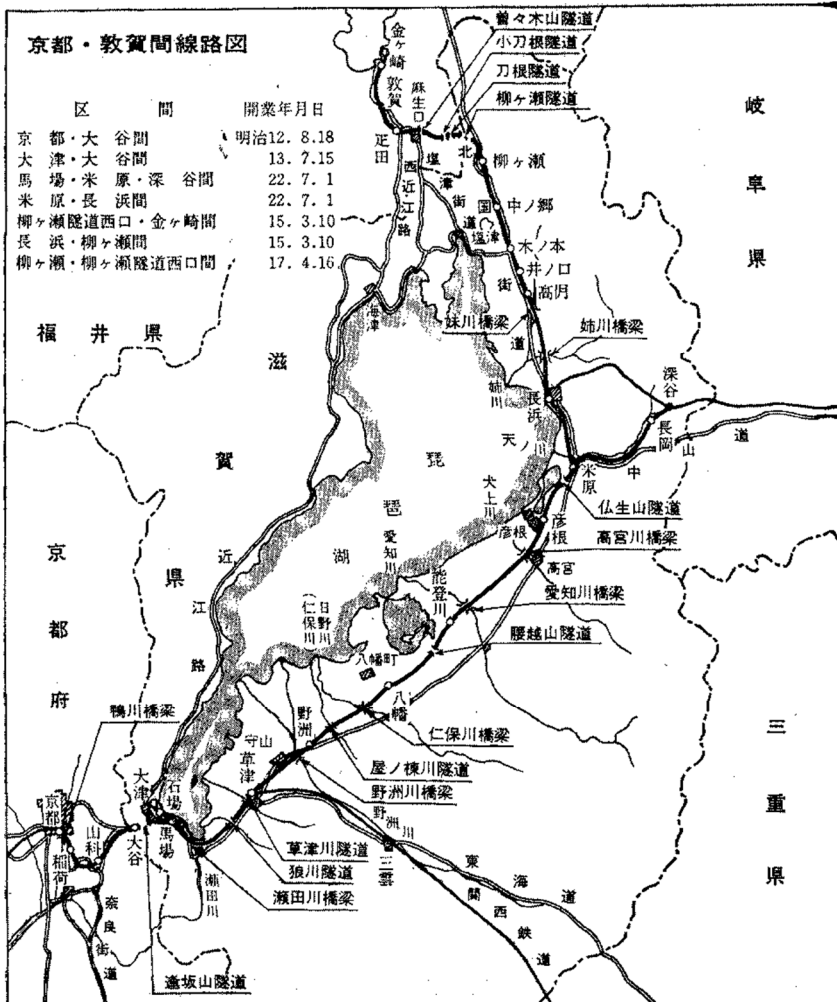


1 敦賀線の工事の概要



京都—敦賀間の線路図(明治22年、「東海道線」最後の区間である「湖東線」が開通した)

『日本国有鉄道百年史』 第2巻 1970(昭和45) 日本国有鉄道 176頁

(1) 工事の着工

明治13(1880)年2月の米原—敦賀間(柳ヶ瀬経由)の敷設指令によって、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ことになったが、先の井上の柳ヶ瀬経由の意見書には、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。

そこで、井上は長浜起点の有利性を実証するための調査を実施するため、米原—長浜間は着手せず、もっぱら長浜—敦賀間の工事が、明治13年4月に長浜、敦賀の両端からそれぞれ着工された。なおこの年の7月15日には京都・大津間が開通している。

## (2) 工事資材の輸送

工事用資材は、石材以外はすべて京阪神地方から調達され、「この輸送は、柳ヶ瀬トンネルを境として敦賀側と長浜側に分けて行われた『日本国有鉄道百年史』第2巻 1970（昭和45）192頁」。

そのうち柳ヶ瀬トンネル以南は神戸港から大津まで鉄道で陸送し、大津港から長浜港に水上輸送された。一方、柳ヶ瀬トンネル以北については大津港から塩津港に水上輸送したうえで塩津街道を麻生口に運んだが、大型資材は神戸港から下関を迂回して日本海の敦賀港へ運ばれた。参考文献：『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書

この水上輸送のために鉄道局は明治13年9月、木造外輪蒸気船「長浜丸」（84トン）を、また敦賀への海上輸送のために木造外輪蒸気船「金ヶ崎丸」（80トン）を建造した。そして工事に使ったサドルタンクの蒸気機関車も、この金ヶ崎丸によってはるばる運ばれて来た。参考文献：『日本国有鉄道百年史』第2巻、『長浜市史』第4巻 長浜市 2000（平成12）

また、「これに先だって、鉄道敷設の資材を供するように明治10（1881）年に敦賀の金ヶ崎海岸の埋め立てが実施された『明大商学論叢』第95巻第4号シベリア経由旅客国際運送の意義とジャパン・ツーリスト・ビューローの設立—欧亜国際連絡列車の視点から—藤井秀登 2013（平成25）34頁、『紀要』敦賀市立歴史民俗資料館第5号—敦賀の鉄道草創期井上修 1990（平成2）29頁」。

## (2) 工事の状況

敦賀線の敷設ルートは、琵琶湖畔東部の長浜を起点に木之本から中之郷を経て北国街道沿いに北上、柳ヶ瀬トンネル（1352メートル）で滋賀・福井県境を抜けて刀根に達し、さらに疋田を通過して敦賀までの全長42キロで、そのうち、姉川の鉄橋、山越えの柳ヶ瀬トンネル、金ヶ崎埠頭が大工事であった。参考文献『余呉町誌』通史編 下巻 余呉町 1995（平成7）

「この工事は京都・大津間に次いで2回目の日本人のみの手によるものであったが、京都—大津間の工事では、なお一部にイギリス人技術者が参加していたが、長浜—敦賀間では完全に日本人技術者のみによる工事が行なわれ、少技長飯田俊徳の総監督の下に、自らの教え子である工技生養成所の生徒を指揮して工事を遂行した。

工事区間の工区は当初は2つに分けられ、七等技手木村つとむと五等技手長谷川謹介が担当した。その後、七等技手木寺則好、六等技手長江種同、准奏任御用掛本間英一郎が加わり全線を五区に分け、それぞれの工区を担当したが、間もなく七等技手木寺則好が長浜・関ヶ原間に転出したため、工区を4分して次のように分担した。

長浜・中ノ郷間	七等技手	木村 つとむ
中ノ郷・柳ヶ瀬山間	六等技手	長江 種同
柳ヶ瀬山・麻生口間	五等技手	長谷川 謹介
麻生口・敦賀間	准奏任御用掛	本間 英一郎

『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45） 192頁」。

このうち、マサチューセッツ工科大学卒の本間以外の4人はいずれも工技生養成所の出身であった。ここにお雇い外国人の減少は一気に加速し、「その数は最盛期の明治15（1882）年の19パーセントになり『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）

56頁」、京都一大津間工事に続き、鉄道局悲願の敷設コストの削減に成功した。

井上勝の回顧談によれば、「自らも長浜一敦賀間に滞在して工事の監督にあたり、最初塩津に次いで疋田に居を構えていた『関西の鉄道史』作間芳郎 成山堂書店 2003（平成15）36頁」。

こうして始められた鉄道工事のうち、長浜より柳ヶ瀬までの4分の3は地勢平坦で工事も容易であったが、それでも長浜一中ノ郷間には最急の勾配は10パーミル、中之郷一柳ヶ瀬隧道東口附近（後の雁ヶ谷信号場）間には22.7パーミルまたは25パーミルの勾配が連続し、多くの築堤を設ける必要があった。一方、柳ヶ瀬隧道西口（福井県側）から柳ヶ瀬隧道一刀根一麻生口一疋田に向っては最急25%の勾配が4キロも続いていたために難工事が続いた。参考文献：『新日本鉄道史』下 川上幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）

「路盤工事は非常に能率的な施工方法がとられるようになった。すなわち、築堤の場合には、まず中心位置に土砂および資材を運搬する軌条（軌間610mm）を仮設しうるだけの盛土をして、トロッコで土砂を運び、一定区間に築堤が完成すると本軌条を敷設し、工事列車を運転して工事を進める工法なので工事ははかどった。切取りの場合もこれにならい、まずトロッコを通せる幅に切り開き、順次両側の切広げを行なうという方法がとられた『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書 192頁」。

特に柳ヶ瀬付近の敷設工事では、冬には胸部にまで達する豪雪が工夫たちを苦しめた。時に200余人が閉じこめられ、餓死寸前の状況にまで陥ることもあった。工夫人は足等などの危険に委縮して出役を渋るので「井上局長は一策を案じ、「今後私より先に現場に出役した者には一々賞金を給与する」として自ら測量器をかついで山中を歩き回り工夫達を督励したので、ようやく工夫達も競って精励するようになったと伝えられている『余呉町史』前掲書 241頁」。

全線中のおもな橋梁は、長浜一高月間の姉川に架設された姉川橋梁と同区間の高時川に架設された妹川橋梁である。姉川橋梁は長さ89.5メートルで明治13（1879）年11月着工、21.4メートルもの橋げたや二径間連続するものも使われ、工費は3万3860円15銭4厘で、明治15年9月に落成した。もちろん当時日本一の長い橋げたであった。妹川橋梁は同桁3連を架設して長さ65.6メートルで、明治13年11月着工し、工費は2万4850円45銭7厘で明治14（1880）年12月に落成した。

「この両橋梁に架設された70フィート錬鉄製連続鉄桁は、当時わが国における最大の鉄桁であった。この両橋梁も含めて長浜一敦賀間の橋梁に使用した錬鉄製鉄桁は、すべて雇イギリス人建築師シャーピントンが設計し、神戸工場で作られた『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書192、193頁」。

なお、この工事全般は鹿島組鹿島岩蔵、鉄道局雇小川勝五郎らの請負施工としたが、最大の難所である柳ヶ瀬隧道工事は実績のある藤田組が請負って施行している。

このうち鹿島組が受注したのは、鉄道工事では新顔ということもあって、中之郷一柳ヶ瀬隧道口間と刀根一疋田間の比較的簡単な土木工事だった。

土木建築業鹿島岩吉を継いでいた鹿島岩蔵は当時37歳の壮年で、鉄道の将来性を見抜いてかねがね鉄道工事の請負で平素からの志のあったところ、神奈川県参事東山直研の紹介で井上局長に会い、かねてからの宿志を述べたところ、局長より鉄道業界に雄飛をすすめられ、鉄道路木業者となる決心を固め、着工の前月に「鹿島組」を創設して建築業から鉄道工事請負業への転身を図りこの工区に参加したということである。

岩蔵は宿望の鉄道請負に参加を許されたので、幹部の多くを現場に派遣、全力投球で鉄道敷設に邁進し、明治14（1881）年3月に両区間を完成させた。しかるに懸命に奮闘したが何分始めての仕事であり、

土地には馴れず、結局少なからぬ損失を被った。

しかし損益を度外視して誠実に仕事をしたことを認められ、政府から2万円の補助金を下付された。当時の物価は米1石5円22銭、酒1石12円80銭というのであるから、補助金2万円は相当の大金であった。

この丁寧な仕事ぶりが認められて、鹿島組が引き続いて各地で鉄道工事の特命を受けるきっかけになった。その意味でこの工事は「鉄道の鹿島」の記念碑的な工事だったのである。以降鉄道関連の土木事業に進出し、滋賀県に関わることでは、明治21（1888）年関西鉄道の草津―四日市間の工事を請け負い、名古屋延長線中の木曾川橋梁工事も請け負った。鹿島組は今日の鹿島建設である。

### （3）工事のエピソード

土地の買収―「余呉町内ではどれ程の土地が鉄道用地として買収されたか明かでないが、坂口区文書によると、坂口区内では田畑合せて惣反別、六町八反七畝拾三步で価格は、四千貳百八拾壹円八拾五銭となっている。中之郷・柳ヶ瀬には駅ができたので相当の面積が鉄道用地として買収されたものと思われる。余呉地区では明治14年より鹿島組により本格的に工事が行なわれた『余呉町史』 通史編 1995（平成7）243頁」。

明治の初頭、迷信も色濃く残っていた。疋田の工事現場では事務所のすぐ近くに小さな祠（ほこら）があったが、路線敷になるので移設しようとしたところ、村民が祠を動かせば必ず祟りがあるとしてこれに強く抗議、当局側はこれを迷信として祠を移動させてしまったが、後にその事務所が出火して全焼、村内でも火災が発生し、激怒した村民が事務所に押しかけて損害賠償を要求。その後も長い間、村内で火災があるたびに稲荷の祟りと評されたという。参考文献：『いぶき』 滋賀大学鉄道研究会機関誌 第6号 滋賀大学鉄道研究会 2004（平成16）、『余呉町史』前掲書、「新日本鉄道史」下 川上 幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）226頁、『日本の鉄道創世記』 幕末明治の鉄道発達史 中西隆紀 発行所 株式会社河出書房新社 2010（平成22）、『ふくいの鉄道160年』 鉄道友の会福井支部 2015（平成27）、『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）

## 2 敦賀線の開業と運輸

### （1）開業に先立つ貨物輸送

長浜・敦賀間の鉄道敷設工事は、明治13（1880）年4月に開始され、同年10月1日には敦賀から約3.22キロメートルが完成、軌道を利用する工所用資材輸送列車の運転が始められ、翌14（1881）年2月13日には、正式の開業に先立って、敦賀―疋田間で荷主の要請に応じて非公式な貨物の輸送の引き受けを始めた。

とくに、その時期が2月の積雪期であったことは、塩津街道や七里半越で塩津や海津に貨物の輸送をしなければならぬ商人達が大雪の冬には物資の運搬が滞りがちで、1里でも2里でも早く開通すればよいと、汽車の通るのを心待ちにし、鉄道の利用を申し出たので、現場で総指揮をとっていた井上勝鉄道局長もこの地方の冬の交通があまりにも不便なことを自らの体験で知って、工事に支障がないように「貨物営業を行なう」という異例の措置をとったのである。ただし、その運賃は正規の2倍を徴収した。

参考文献：『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）

(2) 長浜—柳ヶ瀬と柳ヶ瀬トンネルの西側の洞道口—金ヶ崎（敦賀港）間の部分開業

明治15（1882）年3月10日、長浜—敦賀間のうち柳ヶ瀬トンネルを除く、長浜—柳ヶ瀬間と柳ヶ瀬トンネルの西側の洞道口（柳ヶ瀬トンネルトンネル西口）—金ヶ崎（現敦賀港）間が開業した。

「このことについて3月10日付の『京都新報』は「滋賀県下長浜鉄道路線の名高き隧道は漸く竣工に付、本日該停車場にて開業式を行わるるに付ては神戸・大坂・当地（京都）の各停車場より係官吏も出発せらる」と報じている『長浜市史』第4巻 2000（平成12）83頁」。

「このときの停車場は、長浜—柳ヶ瀬間では長浜、大寺、河毛、高月、木ノ本、中ノ郷、柳ヶ瀬の7停車場で、金ヶ崎—洞道口間では、金ヶ崎、敦賀、疋田、麻生口、刀根、洞道口の6停車場であった『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）193頁」。

「これら中間駅のうち現在も同じ位置で営業するのは高月と木ノ本のみで、大寺、河毛は後に開業する虎姫で代替された『鉄道ピクトリアル』N0573北陸本線の形成 中川浩一 1993（平成5）12頁」。現在の河毛駅は戦後開設されたもので当時とは位置が異なる。参考文献：『いぶき』第6号 滋賀大学鉄道研究会機関誌 滋賀大学鉄道研究会 2004（平成16）。

このときの列車運転区間および発車時刻は、表のとおりであった。

区 間	発 駅	行 先	発 時 刻		
			午 前	8.30	午 後
敦賀・柳ヶ瀬隧道西口間	敦 賀	麻 生 口	6.30	8.30	4.00
	麻 生 口	敦 賀	7.30		5.00
	麻 生 口	柳ヶ瀬隧道西口	9.15		
	柳ヶ瀬隧道西口	麻 生 口・敦 賀	9.45		
長浜・柳ヶ瀬間	長 浜	柳ヶ瀬	6.30		3.00
	柳ヶ瀬	長 浜	8.30		5.00

（『工部省記録』巻2により作成）

『日本国有鉄道百年史』 第1巻 1969（昭和44）653頁

明治15（1882）年3月10日の金ヶ崎—洞道口間の時刻表は工部省記録によれば、金ヶ崎発6：00 7：35 15：10 17：35、このうち6：00 17：35は麻生口止りで、洞道口へは1時間を要した。洞道口発は8：50 16：25 麻生口発6：50 18：25となっており、麻生口では17、8分も停車したこともあって、金ヶ崎—洞道口間は14.4キロ走るのに1時間かかった。

同じ日に営業を始めた長浜—柳ヶ瀬間は長浜発6：00 16：15、柳ヶ瀬発7：30 17：45で、こちらは平坦線ということもあり24.2キロを1時間15分で走った。

当時機関車は長浜地区、敦賀地区合わせて3両で、一編成のピストン運行だった。列車は客車と貨車もつないでいた貨客混合列車であった。開業から1カ月後の4月16日には時刻改正が行なわれ、金ヶ崎発が6：00 7：35 15：10 17：35。うち二本は麻生口止まり。金ヶ崎行きは洞道口発が8：50 16：25 麻生口発は6：50 18：25だった。

一方、長浜発は6：00（7：15柳ヶ瀬着）と16：15（17：30同着）、柳ヶ瀬発は7：30（8：45長浜着）と17：45（19：00同着）に改められた。運賃もあわせて改正された『長浜市史』第4巻 長浜市 2000（平成12）83、84頁」。

敦賀・長浜間列車時刻表

(明治15年4月16日)

金ヶ崎・洞道口(柳ヶ瀬隧道西口)間

上	午前	金ヶ崎発	敦賀発	疋田発	麻生口着	麻生口発	刀根発	洞道口着
		6.00 7.35	6.10 7.45	6.26 8.01	6.35	8.15	8.28	8.35
り	午後	3.10 5.35	3.20 5.45	3.36 6.01	6.10	3.50	4.03	4.10
下	午前	洞道口発	刀根発	麻生口着	麻生口発	疋田発	敦賀発	金ヶ崎着
		8.50	8.58		6.50 9.15	7.00 9.25	7.20 9.45	7.25 9.50
り	午後	4.25	4.33		4.50 6.25	5.00 6.35	5.20 6.55	5.25 7.00

柳ヶ瀬・長浜間

上	午前	柳ヶ瀬発	中ノ郷発	木ノ本発	高月発	河毛発	長浜着
		7.30	7.45	8.00	8.12	8.20	8.45
り	午後	5.45	6.00	6.15	6.27	6.35	7.00
下	午前	長浜発	河毛発	高月発	木ノ本発	中ノ郷発	柳ヶ瀬着
		6.00	6.25	6.33	6.45	7.00	7.15
り	午後	4.15	4.40	4.48	5.00	5.15	5.30

(「工部省記録」巻2により作成)

『日本国有鉄道百年史』 第1巻 前掲書 654頁

この地方は山がけわしく、一般の輸送代も非常に高く、開業当初の運賃は「旅客賃金壹人壹英里(マイル)ニ付下等壹錢五厘、中等三錢、上等四錢五厘ノ割貨物賃金ハ神戸大津間汽車賃ノ倍額タルベシ」とすでに開業していた神戸—大津間の2倍近くだった。参考文献：『工部省記録鉄道之部』、『長浜市史』、『ふくいので鉄道百年』

営業当時の鉄道利用について、明治16(1883)年2月2日付『東京日々新聞』は、柳ヶ瀬トンネルが開通しなかったため貨物の運送が不便で、柳ヶ瀬は山道を歩行しなければならず、存外に乗り手が少なく、日々7名前後を出なかったと報じている。洞道口と柳ヶ瀬の間は徒歩連絡で、けわしい山道を1時間半ぐらいかかった。この不便は2年間続くことになった。

廟議決定の既成路線の盛況の一方で、明治14(1881)年度以降、「漸次部分開業を行う敦賀—長浜間は、1881年度から82年度の2カ年平均で1.4%と極めて低い利益率を示し、この低収益は際立っている。この路線は、すでに着工時において、井上馨らによって採算性が疑問視されていたのだが、8の不安は的中し、好調な既成路線の営業成績に、若干水をさす要因となったといえよう。

参考文献：『日本鉄道業の形成』 1869~1894 中村尚史 日本経済評論社 1998(平成10)86頁。

表 2-7 官営鉄道の路線別営業成績 (1877~84年度)

(単位：千円)

	1877年度	78年度	79年度	80年度	81年度	82年度	83年度	84年度
	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月	7~翌6月
東京―横浜間	平均営業距離(km)	29	29	29	29	29	29	29
	固定資本	2,895	2,895	2,892	2,890	2,890	2,891	2,868
	営業収入	408	431	486	566	590	711	592
	1 km当り営業収入	14	15	17	20	20	25	20
	営業費	266	294	235	253	284	454	212
	1 km当り営業費	9	10	8	9	10	16	7
	純益金	142	137	251	313	306	257	379
	1 km当り純益金	5	5	9	11	11	9	13
	営業係数(%)	65.2	68.2	48.4	44.7	48.2	63.9	35.9
	対固定資本利益率(%)	4.9	4.7	8.7	10.8	10.6	8.9	13.2
神戸―大津間	平均営業距離(km)	76	76	88	94	94	94	94
	固定資本	6,961	6,971	7,378	7,720	7,732	7,739	7,749
	営業収入	503	581	757	990	1,112	1,078	881
	1 km当り営業収入	7	8	9	11	12	11	9
	営業費	261	261	278	356	387	439	358
	1 km当り営業費	3	3	3	4	4	5	4
	純益金	242	320	479	634	725	639	523
	1 km当り純益金	3	4	5	7	8	7	6
	営業係数(%)	51.9	44.9	36.7	36.0	34.8	40.7	40.6
	対固定資本利益率(%)	3.5	4.6	6.5	8.2	9.4	8.3	6.7
敦賀―大垣―武豊間	平均営業距離(km)					13	44	65
	固定資本					983	1,714	2,605
	営業収入					12	52	92
	1 km当り営業収入					0.9	1.2	1.4
	営業費					6	34	61
	1 km当り営業費					0.5	0.8	0.9
	純益金					6	18	31
	1 km当り純益金					0.5	0.4	0.5
	営業係数(%)					49.5	65.7	66.1
	対固定資本利益率(%)					1.9	1.0	1.2

備考：1. 出典は前掲『工部省沿革報告』及び『鉄道局財政報告』。

2. 敦賀―長浜間(柳ヶ瀬トンネルを除く)は1882年3月10日の開業のため81年度の営業期間は4カ月である。そこで同年度の敦賀線の利益率は、これを12カ月に修正した。

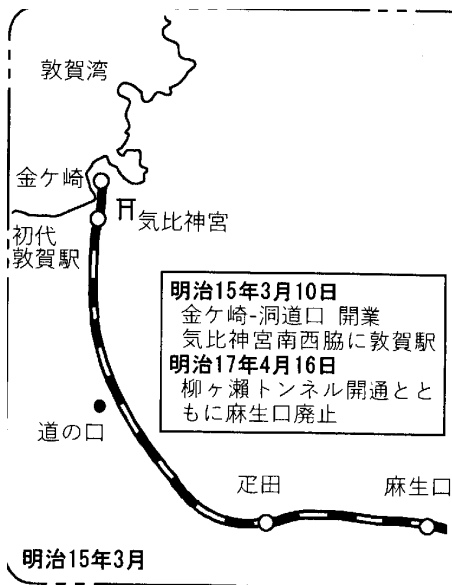
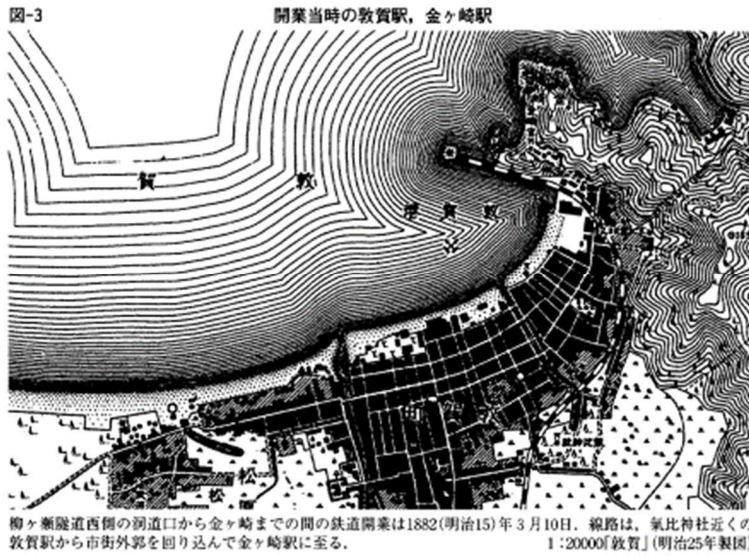
### (3) 敦賀市街地のルート

明治15(1882)年3月敦賀港―洞間開業時の敦賀市街地ルートは「現在の国道8号線に沿うようにして敦賀北小学校前、気比神宮前、本町通、平和堂前を通りややカーブして旧敦賀第二機関区のほうへと伸び、道ノ口で現在の下り線とへとつながっていた『福井の鉄道160年』鉄道友の会福井支部創立50周年記念誌 鉄道友の会福井支部 2015(平成27)23、25頁」。

### (4) 初代敦賀駅の位置

また、開業当時(初代)の敦賀駅は気比神社の大鳥居のすぐ前に、同神宮の南西脇、神宮前交差点のあたりに水田を埋め立てて設けられた。

初代敦賀駅は木造平屋建てのハイカラな駅舎で、屋根は寄棟、四角い煙突が出ていた。正面入り口の下屋は神社風の趣きを呈し、その上部は明り取りの天窗が付けられていた。窓はガラスを嵌めた格子造りの洋風の長窓があった。



『ふくいの鉄道160年』 鉄道友の会福井支部 2015 (平成 27) 3

2 頁

(5) 金ヶ崎駅

敦賀線の起点としての金ヶ崎駅のある敦賀港は旧陸軍砲合跡に埋立地と突堤を築造していた。

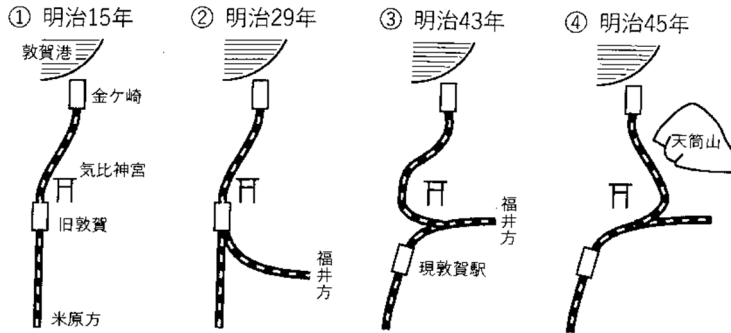
金ヶ崎駅には機関車庫、転車台、給炭場、給水塔、ランプ小屋、貨物倉庫が設けられ、また水陸連絡設備として埠頭を築造していた。



## (6) ランプ小屋

油と共に油燈（ランプ）が保管されていたのがランプ小屋である。要するに危険物倉庫で類似のものは各地に残る。

初期の客車には照明がなく、夜間は真っ暗であった。夜には客車にこれを入れたというのである。『つるがみなとレール物語』 田中完一



図一2 敦賀駅の変遷

## 3 柳ヶ瀬トンネルの工事

### (1) 概要

明治13（1880）年4月に始められた敦賀線の工事は難工事の連続であった。そのうち姉川鉄橋、柳ヶ瀬トンネル、金ヶ崎埠頭の建設が3大工事とされているが、それでもやはり最大の難所は全長1352メートルに達した柳ヶ瀬トンネルであった。

柳ヶ瀬トンネルはイギリス人技師ウインボルトの測量により、日本人のみの手によって造られたもので、逢坂山トンネルの2倍近く、当時わが国最長のトンネルであった。また、柳ヶ瀬トンネルは水の流れを太平洋側と日本海側に分ける分水嶺を越える最初のトンネルであった。

これまでの山岳トンネル着工の前例は明治11（1878）年に京都～大津間で着工された大谷一馬場間の逢坂山トンネル（664.8メートル）しかなく、技術も未熟であり、工事にあたっては様々な逸話が残されている。参考文献：『いぶき』滋賀大学鉄道研究会機関誌 第6号 2004（明治16）

この柳ヶ瀬トンネルは大部分が一直線に進んでいるが、西口の福井県敦賀側の出口（刀根口）でわずかに左にカーブしている。また、柳ヶ瀬駅から下り（敦賀方面）2.1キロ先の滋賀県側入口の雁ヶ谷信号場（雁が谷駅）を全線を通しての頂点とする25パーミルの険しい勾配の線区（勾配は隧道全体が1000分の25の片勾配で、柳ヶ瀬トンネル内では下り（敦賀側）に向かって下っている。すなわち、柳ヶ瀬トンネル内は、敦賀側からは「全長1325メートルのすべてが25パーミルの急勾配で上り続けとなる魔の上り坂『汽笛百年ふくい鉄道史』島津徹史 福井新聞社 1982（昭和57）25頁）のため、特に上り方面（米原方面）では一旦止まると蒸気機関車は上り坂では発進できず刀根駅ないしは敦賀駅まで逆戻りしての再発進を余儀なくされた。



明治14年6月、井上鉄道局長は山尾庸三工部卿に敦賀線の敷設がほぼ見通しを得るといふ工事の状況を報告。その中で、東西連絡幹線の中山道ルートへの路線延長の起点は長浜とし、長浜から直接関ヶ原へ延長する方が有利であるとした調査結果を報告。

水陸ターミナルを長浜とする伺いは明治14年7月1日工部卿から太政大臣に上申⇒返答なし。

その後何回か建言。太政大臣からはなんらの指令がなかった。

井上鉄道局長は明治15年2月17日、鉄道局の幹部と連名で、敦賀―長浜―関ヶ原間の鉄道敷設を説いた長文の建白書を再び佐々木高行工部卿に提出。

井上鉄道局長は明治15年2月17日、鉄道局の幹部と連名で、敦賀―長浜―関ヶ原間の鉄道敷設を説いた長文の建白書を再び佐々木高行工部卿に提出。

先の調査結果報告書の提出から約1年を経た明治15年4月24日、中山道への路線延長の長浜起点が認可⇒米原―敦賀間の敷設は長浜―敦賀間の敷設となった。「長浜が起点」の関ヶ原線の工事は明治15年2月に決定、4月24日着工指令。

「明治前期の鉄道建設は、流動的な政治・経済情勢に加えて苦しい財政事情もあって、全体計画が具体的に確定しなかった。井上鉄道局長をはじめとした工部省官僚は、両京間鉄道の速成に向けて奮闘する中で、たとえわずかな距離であっても、短縮が可能となる方法をやむを得ず選択せざるをえなかった『米原町史』2002（平成14）966、967頁」という事情を読み取ることができる。

「井上は、江越間鉄道の終点（長浜）からあとわずかな路線の延長建設がきわめて有利な投資となることを謳って国にその工事計画を認めさせ、明治10年代中期のきびしい国家財政の制約のもとで、まさに「一寸刻み」に関ヶ原、大垣へと建設の歩みを進めた。しかも、その延長建設ルートがおおむね中山道筋に沿っていることから、井上としては自らの最大の達成目標たる東西両京連絡幹線鉄道の一部ともなる路線を、当時より有力視されていた中山道ルートに沿って、さいわい「足踏み」せずに建設できるということになったのである『五個荘町史』第2巻 近世・近現代 五個荘町 1994（平成6）569、570頁」。

逢坂山トンネルがツルハシ頼りの人海作戦だったのに比べて、柳ヶ瀬トンネルの方は当時としては目を見張るような新鋭機械が次々と投入され、硬い岩盤では日本初のダイナマイト・削岩機などが使用された。

それでも、トンネル内には柳ヶ瀬断層が走っているためか、縦横に裂け目があり、崩落の危険箇所が多かったのも、掘削は逢坂山と同様にトンネルの掘削職人の生野銀山や石見銀山の坑夫が多数動員され、ツルハシでコツコツと岩を砕いて手掘りで行なわれたため、「硬い岩盤では1日1メートル、軟質の箇所でも1日1.5メートル程度の進捗であった。また坑山坑夫は掘削は巧みだが支保工の技術は低く無益の支柱をやたらに立て掘出しの妨げとなるが多かった『余呉町誌』通史編 下巻 余呉町 1995（平成7）241頁」。ので、岩屑出しには手間がかかった。掘削した岩石や土砂はトンネルの中に工所用線路を仮設してトロッコで排出された。

覆工は洪部に煉瓦を、側壁は腰までが石積みで天井アーチ部はレンガで固められた。その後、その上にセメントのモルタルが吹付けられている。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）

それに柳ヶ瀬口（滋賀県側）は湧き水が激しく、しかも福井県側への下り勾配のため坑道の奥にすぐに水が溜まってしまうので排水のためにしばしば工事は中断された。

排水以上に大変だったのは換気だった。坑内の照明はすべてカンテラだったため、煤煙（スス）が坑内に充満し、空気は極端に汚濁した。わずか2、3時間坑内作業をただけで酸素不足になり口からノドまで真っ黒になる程だった。

また自身の糞尿は、携帯おまるがないので、たれ流したためにこれもひどい悪臭のもととなったために、「これを見た英人技師ホーナルの言により保健上、能率上黙過できないと坑内換気の方法が考えられ『余呉町誌』前掲書241頁」、トンネル近くの川に巨大水車を設置し、これを動力として通風機が運転された。それでも、鉄管の破裂や接合剤からの硫黄ガス発生による中毒などのアクシデントがたび重なったようだ。

それに雪である。冬季間は人夫が雪に耐えられず、逃げ出す者も多く大変だったらしい。なにしろ日本屈指の多雪地帯であり、トンネル工事現場への連絡も、徒歩だけが頼りだから、雪が深くなる人夫たちの食糧も運べなくなる。雪のため交通が絶え、労務者の食糧が欠乏したこともあった。現在では想像もできないような悪い環境の中で、明治のトンネル男たちは働いていたのだ。

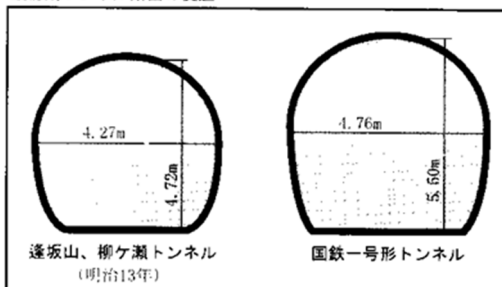
労務賃金は坑夫63銭、支柱80銭、石工55銭、一般30銭で、当時は米1俵2円10銭であった。雪のため交通が絶え、労務者の食糧が欠乏したこともあり、長谷川等の苦労は多かった。

### （3）柳ヶ瀬トンネルの口径

柳ヶ瀬トンネルも逢坂山トンネルと完成はほぼ同時代だから、柳ヶ瀬トンネルの口径・断面積は断面は逢坂山トンネルと同じ4.27×4.72メートルであった。これは国鉄1号形トンネル（4.76×5.50）の71パーセントと狭く乗務員の窒息事故が発生するなど、「機関手は煙で悩まされる魔のトンネルとして恐れられた『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）48頁」。参考文献：『事故の鉄道史』佐々木富泰・網谷りょういち 日本経済評論社 1992（平成4）。

逢坂山トンネルは、その後、機関車が大型化される前に現在のように1直線で二つの山を貫く新トンネル・コースに改良された。しかし柳ヶ瀬トンネルだけは、この事故の後も排煙設備が設置されただけで、依然として使われ続けた。つまり事故があった昭和初期、柳ヶ瀬のトンネル・コースだけが最後まで取り残されていたのである。「このためにこのためにトンネル入口には排煙装置が設置され、この区間を走る蒸気機関車は特有の集煙装置を煙突にかぶせていた『京都滋賀鉄道の歴史』 前掲書 48頁」。

最初期トンネル断面の変遷



#### (4) 柳ヶ瀬トンネルの完成

明治16(1883)年9月には、琵琶湖疏水工事を控えた技術者たちが柳ヶ瀬トンネルの工事現場を視察調査している『琵琶湖疏水の100年』叙述編、京都市水道局、京都新聞社編 1990(平成2)64頁」。

明治17(1884)年3月30日に長浜―敦賀間のうち未開通であった柳ヶ瀬トンネルは工事着工から4ケ年の歳月と44万9457円の工費を投じて完成した。

「柳ヶ瀬隧道工事執行のスローダウンは、長浜から東進して関ヶ原に達する鉄道の工事を速成するためにとられた措置であった『鉄道ピクトリアル』N0573 北陸本線の形成 中川 浩一 1993(平成5)11~12頁」。

また、西口、東口の工事着工時期の違いから「双方の坑道は中央で出会ったのではなく、東口から270メートルで貫通した『鉄道ピクトリアル』N0573 北陸本線の形成 中川浩一 鉄道図書刊行会 1993(平成5)11頁」。

柳ヶ瀬トンネルは当時では日本一長いトンネルであり、これは国にとっても大事業であった。それを示すかのように、トンネルの柳ヶ瀬側入口(トンネル東口)には、工部卿でもあった伊藤博文公の筆になる「萬世永頼」の偏額がはめこまれた。トンネルの柳ヶ瀬側入口の石碑はレプリカで本物は長浜市の長浜鉄道スクエアに保存され展示されている。「萬世永頼」は「この鉄道が世の為に働いてくれることを永く頼りにする」という意味だという。

また刀根側入口(トンネル西口)には、井上勝の命により、トンネル完成に至る説明文が318文字の石額「柳瀬洞道碑」として銅板に刻まれてはめこまれていた。

長谷川は工事完成直後、英文の工事報告書(図画15枚添付)を井上局長あてに提出。この要約文が「英国土木協会紀要」第90巻に収録された。参考文献:日本国有鉄道百年史 第2巻 前掲書

なお長谷川は、工事完成慰労祝賀会の席上、酔った井上局長から「さあ、来い」と余興に相撲の相手をさせられ、手加減をせずに力いっぱいぶん投げたため、局長の機嫌をそこね、昇職辞令を数日間保留されたというエピソードが残っている。

この区間には柳ヶ瀬・刀根間に柳ヶ瀬トンネルの他、刀根・疋田間に小刀根・刀根・曾々木山の3トンネルの計4トンネルが造られた。刀根山トンネルは198メートル、小刀根トンネルは57メートル、曾々木トンネルは55メートルの短いものであった

柳ヶ瀬トンネル工事には1人の死者もなかったが、曾々木山トンネルは全長55メートル(の短いものでも、地質が悪く明治14(1881)年4月20日には工事中のトンネル内で落盤があり、工夫2人が死亡するという事故があった。

明治17年4月16日、柳ヶ瀬トンネルの開通により長浜―金ヶ崎(敦賀港)間42.5キロメートルは全通した。この長浜―敦賀間の敷設工事はお雇い外国人体制から早期に脱却し、結果として敷設コストの大幅な削減に成功していくと同時に、官営鉄道の鉄道敷設能力の高さを官民双方に印象づける格好の舞台であった。

## 4 旧長浜駅舎

### (1) 旧長浜駅の役割—物資輸送の水陸ターミナル駅

現在、長浜駅は北陸線の一駅で東海道線とは関係のない駅となっているが、東海道鉄道全東南側の関ヶ原—米原—彦根—大津間が開通するまでは、太平洋側と日本海側を結ぶ南北連絡交通体系の終端敦賀駅や関ヶ原駅、中京方面に向かう東西連絡幹線鉄道の拠点駅として、また、「ここから琵琶湖を通じて大津・京阪神方面への水陸ターミナルとして、重要な位置を占めていた『日本国有鉄道百年史』第二巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）197頁」。そして、その歴史の証言者が現存する旧長浜駅舎である。

旧長浜駅は明治13（1880）年に着工され、明治15（1882）年3月10日、長浜—敦賀間のうち、長浜—柳ヶ瀬間と柳ヶ瀬トンネル西口・金ヶ崎（敦賀港）の開通と同時に竣工、開業した。

水陸ターミナルとしての旧長浜駅は、琵琶湖畔に位置する長浜港と隣接しており、長浜港と官設鉄道大津のターミナル大津港間とは、琵琶湖上の蒸気船を利用した日本初の鉄道定期連絡船である太湖汽船によって結ばれていた。

長浜港の南面は城下町の港の機能を利用して琵琶湖畔に接して連絡船に便利のように水際近くに栈橋が設けられていた。参考文献：『みーな』VOL8 2日本の大動脈を担った明治の鉄道遺産 旧長浜駅舎と煉瓦造りの橋脚 2004（平成16）、『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）

### (2) 「頭端式」停車場としての旧長浜駅

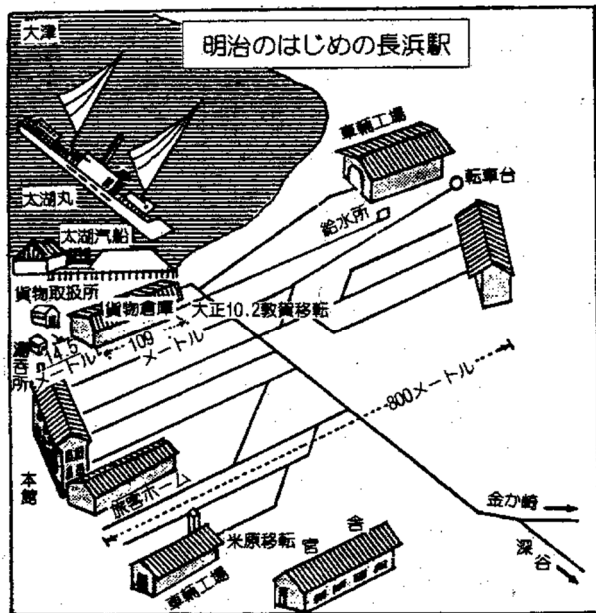
旧長浜駅舎は線路に沿って並行ではなく、線路に対して直角に建てられ、プラットホームの先に駅本館を配したいわゆる「頭端式」停車場として開設された。線路は駅舎を起点に北に向かつて伸びており、敦賀—長浜—関ヶ原間との接続は、「スイッチバック方式」に依存しているのである。

これは、長浜駅が明治15年3月10日の長浜—柳ヶ瀬間の開通を経て明治17（1884）年4月16日に長浜—金ヶ崎（現・敦賀港）が全通。それに先立ち明治16（1883）年5月1日に開通した長浜—関ヶ原（春照、深谷経由）の終着駅だったことを物語っている。

「頭端式」停車場：この時期の終端駅に見られる駅舎の特徴であり、九州の門司港駅も同様の構造である。全国に鉄道網が拡充する前の時代は、終端駅の機能を持つ駅として、旧新橋や横浜（現・桜木町）のように、線路と直角に建てられることが多かったが、次第に通過式の形状に変わっていった。

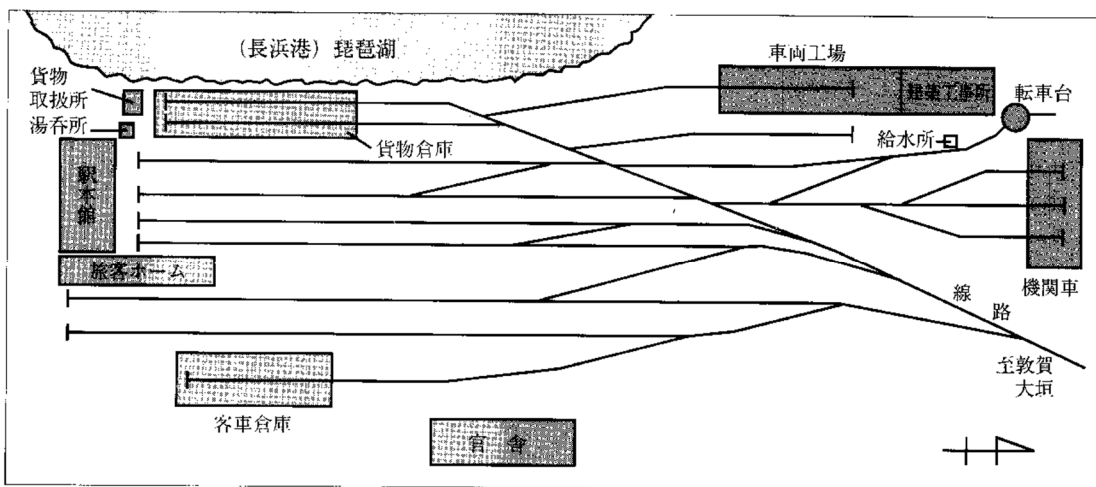
参考文献：『鉄道ピクトリアル』NO573北陸本線の形成 中川 浩一 1993（平成5）12頁

明治初期の旧長浜駅構内図



当時の構内図

『読本 長浜の歴史』 長浜市立教育研究所 昭和63年 134頁



▲明治初期の長浜駅構内図 (旧長浜駅舎ものがたりより)

「長浜市史」第4巻 長浜市 2000 (平成12) 85頁

### (3) 旧長浜駅舎の概観

旧長浜駅の駅舎本館は明治初期としては珍しい木骨構造で壁を石灰コンクリートで仕上げた2階建て日本瓦葺きの英国風建築として建築され、周囲には木造平屋日本瓦葺きの付卸上家に取り付けられていた。形は新橋駅と同じものである。

建物は長さ23.9メートル、幅9.2メートルで南面し、面積は1・2階とも214.9平方メートルで、総面積429.8平方メートルであった。

外面に白い壁面が目につくのは、乾燥すると硬化する石灰コンクリートセメントの使用によるものである。しかしこのコンクリートは壁面の厚みが50センチメートルもあり、いわばコンクリートの壁が建物を支えているものだったようである。

窓枠や建物の四隅、出入り口など強度が必要なところだけレンガや花崗岩の石材を使っている。これは当時高価だったレンガを節約するためだったと言われており、当初は総レンガ造りの予定だったらしい。この駅舎は井上鉄道局長が自ら指揮をし、設計はT. R・シェルビントンらイギリス人技師によるものとの説が有力であるが未だ、特定されていない。

1階は旅客待合室と駅務室、休憩室、倉庫があつて、床は駅務室は木造仕上げ、旅客待合室は「たたき」仕上げであつた。2階は木造床で造られ、建築事務所の建築・汽車・倉庫・經理の各課が使用した。暖炉は1階にも2階にも設けられた。

旧長浜駅は新橋駅をモデルにした鹿鳴館様式の建築と言われており、1階部分の暖炉のたき口や2階への廻り階段や階段の手すりの彫刻入りの欄干などの内装をみると鹿鳴館風のモダンで豪華なもので当時の意匠をみることができる。内部の意匠など確かに外国人の設計ということがわかる。旧長浜駅は、その「本家」鹿鳴館の1年前に神戸の請負師稲葉弥助が建築し完成している。2階の屋根組みには、トラス工法※という近代的な構造と技術が採用されている。

※トラス工法：鉄筋などをつくった三角形をいくつか組み合わせた骨組み構造

「長浜駅は明らかに西洋建築の手法に基づいて建てられた近代建築の残存例で、西洋技術を国産化する過程を示す技術遺産としても重要な存在である。『関西鉄道遺産』小野田茂 講談社 2014（平成26） 22頁」。

かつては慶雲館側の1階と2階の間に庇（ひさし）があつたが、現在は撤去されている。現在、内部は改修されているものの、鉄道から船への乗り換え客のため広く取られた待合室など、当時の面影を残している。

参考文献：『近畿を知る旅 歴史と風景』 歴史地理学研究会 ナカニシヤ出版 2010（平成22）、『新日本鉄道史』 上 川上幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）31頁、『駅舎再発見』 時代の姿をとどめる駅舎を訪ねて杉崎 行恭 JTB 2000（平成12）、『みーな』VOL82 前掲書、『鉄道ピクトリアル』N0573 北陸本線の形成 中川浩一 1993（平成5）、『関西鉄道考古学探見』明治期の長浜駅 辻良樹 JTBパブリッシング 2007（平成19）20、21頁

#### （4）現存するもっとも古いポイント

「旧長浜駅構内にはもう一つの鉄道記念物がある。現存するもっとも古いポイント「旧長浜駅二九号分岐機ポイント部」である『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）49頁」。

このポイントは明治15年の長浜―柳ヶ瀬開通時から明治32（1899）年に米原を經由せずに、今日の国道365号線に沿って春照（伊吹町）―深谷を経て関ヶ原に直行していた関ヶ原線が廃線となるまで、長浜駅構内の重要な分岐器（ぶ）として使用されていたものである。

この分岐器のポイント部は長浜―敦賀間の鉄道を建設するときに、当時の鉄道局が部品をイギリスのキャンメル社製のものを輸入し、鉄道局の神戸工場で製作された。この枕木取付け部に「K O B E 一八八一 I. G. R. MAKERS」と文字が書かれている。



なお長浜－関ヶ原間で使用された長さ30フィート、1フィートあたり重量61.5ポンドの平底レールは、これ以後の長い間にわたって国鉄が使用する標準レールとなった。参考文献：『新日本鉄道史』上 川上幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）、『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書、『みーな』VOL82

#### （5） 駅舎以外の建物

駅舎以外の建物としては、明治15年中に機関車庫・客車庫・貨物倉庫が造られた。「機関庫は駅舎の北800メートルのところにあつて、赤煉瓦造りで、機関車六台余りの収容能力があつたという。明治22（1889）年の米原駅の完成によって、機関庫は米原駅に移転することになった。車両倉庫は駅舎の北東にあり、車両20両余りが収容できた『長浜市史』前掲書 84」。参考文献：『新日本鉄道史』上 前掲書 31頁。

また貨物倉庫は、石造りで本館の湖側の棧橋に接し、長さ109メートル、幅14.5メートルであり、倉庫を兼ねた。倉庫内への2線の引込線もあつた。それは湖上交通との連絡を考慮したものであつた。

「その他にも機関庫に隣接して車両工場や建築事務所、給水所、転車台があつて、陸と湖とを結ぶターミナルとしての機能を旧長浜駅は備えていた『長浜市史』前掲書 84頁」。

また、金ヶ崎には機関車庫・貨物倉庫が造られた。

#### （6） 長浜駅長

当時の長浜駅の駅員は20人で、駅長だけが洋服に短剣をつつていたそうで、普通の駅員ははおりはかまや、はつぴにももひき股引といういでたちだつた。乗客に対しては「のせてやる」といういばり方で、中には、駅長さんにおじぎをしてから乗った人もあつたそうだ。陸蒸気（汽車）は長浜－敦賀間を二時間もかかり、発車するときや止まるときは、まるで地震のように揺れ、乗客を大変驚かせたそうだ。

初代駅長は、高橋善一で当時、長浜以北、柳ヶ瀬までの7つの駅長を兼務していた。「彼の思い出によると、長浜－柳ヶ瀬間に配置された客車は八両で、これでは旅客の需要に応じえず、貨車にござを敷いて乗車させる非常措置を講じたということである『鉄道ピクトリアル』NO573北陸本線の形成 中川浩一 1993（平成5）12頁」。

高橋は後、大正3（1914）年に初代東京駅長となつたことでも知られている。まるで秀吉の出世物語のようだとも言われた。参考文献：『みーな』VOL82 前掲書

#### 今後の日程

天津生涯学習センター学習会 13：30～

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11日（土）『関ヶ原線敷設の歴史研究 III』 関ヶ原線廃線跡見学会事前調査

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

近江鉄道見学会

関ヶ原線廃線跡調査会