

4 旧長浜駅舎

(7) 長浜を基点にしての鉄道の開通

明治10年代には長浜を中心に幹線鉄道が次々と敷設された。

- ① 明治15(1882)年3月10日 長浜—敦賀間のうち柳ヶ瀬トンネルの工事を残し完成、営業開始
- ② 明治15年5月1日 大津—長浜間(琵琶湖上)を太湖汽船の就航
- ③ 明治16(1883)年5月1日 長浜—関ヶ原間が開通
- ④ 明治17(1884)年4月16日、残る柳ヶ瀬トンネルを含む中間区間も開業、長浜—金ヶ崎(敦賀港)間が全通
- ⑤ 明治17年5月15日からは鉄道と蒸気船の連絡切符が発売され、大津、さらには京阪神地方と長浜とがより近くなった。
- ⑥ 明治17年5月25日 長浜—大垣間開通。同じ日に長浜港の築港式と鉄道の開業式が太政大臣三条実美、工部卿佐々木高行らが出席して挙行。三条や佐々木の出席は、長浜湊が琵琶湖岸の単なる一湊でなく、日本全国交通の要地として位置づけられていたことを示している。

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、明治22(1889)年7月に琵琶湖の東南側の関ヶ原—米原—大津間が開通し、東海道鉄道が全通するまでは、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、関東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。

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。

旧長浜駅は明治十三(一八八〇)年に着工され、明治十五(一八八二)年三月十日、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。

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な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) 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)

(8) 交通の要衝としての長浜

長浜を中心に幹線鉄道が次々と敷設されることを見越して、井上鉄道局長は明治15年2月17日には、長浜一関ヶ原一大垣間の鉄道敷設の重要性を説いた長文の建白書の中で鉄道局の幹部と連名で、交通の便を生かした長浜を、近江から美濃（岐阜県）、若狭（福井県）にかけての中心した「長浜県」を設置すれば、福井・滋賀・岐阜の三県を廃止することができ、「県治・兵制」の面で経費の節減をはかることができる」という遠大な構想を述べた。このように井上鉄道局長がいかに長浜の地を重要視していたかがうかがわれる。

シテ此線ニシテ敷設ヲ畢エバ、県治・兵制ノ配置ニ影響ヲ及シ、頗ル経費省略ノ道路ヲ開クヲ得ヘシ。奈何トナレバ此線路ノ經由スル所実ニ福井・滋賀・岐阜ノ三県ニ跨レリ。シ中央便宜ノ地長浜等ニ一県ヲ創置シ、沿線一帯左右十数里間之ニ統属セシメ、自余線路ニ隔ツノ地ハ各隣県ニ隷属セシメバ、三県廃スル可ナリ。而シテ鉄道ノ十里ハ徒行ノ一里ト相敵スレバ、便宜ハ却テ旧ニ倍スルモノアラン。現ニ敦賀ノ如キハ十五、六里ヲ経テ福井ニ趨クト、鉄道十里長浜ニ到ルト、其便否ハ較セズシテ明ナリ。

明治22（1889）年7月に湖東線が開通して東海道線が全通するまでの間、琵琶湖岸の長浜は京阪神・北陸・東海の各地方を結ぶ船便と鉄道の水陸ターミナルとして、また、湖上交通は湖東の彦根や湖西の今津にも通じており、全国的な交通の要衝として空前の繁栄をむかえるに至ったのである。

(9) 駅かいわいのにぎわい

明治17（1884）年には長浜一大垣間が開通し、長浜一大垣、長浜一敦賀間に列車が1日3往復ずつ走り、それに応じて鉄道連絡船も1日3往復運航した。

当時の長浜駅は乗降客でにぎわい物資の集散地としての役割がさらに強まり、長浜の商工業の発展のきっかけとなった。

「長浜駅利用者数も乗車人員では明治15年の4万8399人から明治17年の10万3935人と約2倍に増加している。出荷量は明治17年の6748トンから飛躍的な増加をみせ、明治21（1888）年には2万5128トンでピークに達した。貨物は滋賀県内、特に高島郡や伊香郡の木材や米、麻布、扇骨が長浜に集まり、長浜から大津へは米や縮緬が輸送された。当初の予想を上回る輸送量に車両が不足気味であったという『吉田長蔵回顧録メモ』『長浜市史』第4巻 長浜市 2000（平成12）98頁」。

「長浜駅前には人力車が絶えず4、5台は止まっていて、客引きの順番を決めるために「くじ」を引いていたらしい『近江風土記長浜』。停車場前には、長浜に79軒あった旅館のうち、39軒が集中しており、人力車47台、運送店15店、飛脚屋が4店あった。荷物の積み降ろしに従事する仲仕業の店も47店あった『吉田長蔵回顧録メモ』『長浜市史』前掲書 99頁」ことからそのにぎわいぶりが目に浮かんでくる。参考文献：『みーな』第82号 明治の鉄道は忌避されなかった 太田浩司 長浜みーな協会 2004（平成16）

また、米川下流を中心に、滋賀県各地の品物が船で運ばれてきたり、湖北の産物（米など）が運びだされたりするなど、廻船問屋街になっていたことも、にぎわいの一因になっていた。

「町の経済は隆盛し、人びとの活気はあふれ、「世間の不景気を知らざるが如き光景」であった、と『京都滋賀新報』は報じている。当時の長浜駅のにぎわいは、『長浜案内』にも「駅頭常に東西南北の旅客を送迎し、町の殷賑に県下の冠たるの繁栄を呈したり」と記された『長浜市史』前掲書 99頁」。

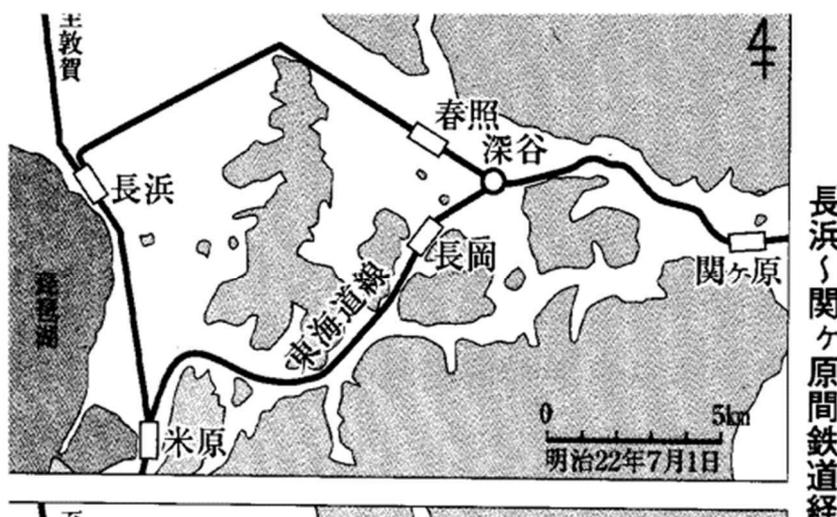
「現在の県民の一般的理解では、大津市から草津市・守山市あるいは栗東市などを中心とする湖南地方に人口や産業が集中することから、昔から湖南や湖東地方を経済的に優位な地域と考え、湖北や湖西地方との地域格差を問題とすることが多い。しかしこのように明治時代には湖北地方が県内における先進地域であったのである『滋賀県の百年』傳田功 県民100年史 山川出版社 1984（昭和59）5～6頁」。

かくて、長浜を中心とする湖北地方は江越国境の険を越えて敦賀港と結ばれ、湖上交通を介して京阪神地方と直結することとなった。だが、塩津や海津、今津などの諸港はこれまで以上に忘れられた存在となったことは想像に難くない。

（10） 短い長浜の繁栄

しかし、長浜の繁栄は長く続かなかった。明治22（1899）年7月1日に、東海道線の中で唯一船便に頼っていた長浜―大津間の鉄道が開通、東海道線が全通した。同時に関ヶ原から深谷を経て近江長岡に出て米原に至る短絡線が開通し、ターミナルは米原に移り、鉄道の町としての役割は米原が担うことになった。琵琶湖経由の鉄道連絡船が廃止された旧長浜駅は、鉄道から連絡船への乗換駅としての使命を終え、北陸線の一停車駅になった。

さらに東海道線の全通の時点で長浜―深谷間の関ヶ原線は運転休止となった。このように長浜が交通の要衝として栄えたのは、わずか6、7年にすぎなかったわけである。



『長浜市史』第4巻 長浜市 2000（平成12）104頁

（11） 現存する最古の駅舎

明治22年7月、東海道線新橋―神戸間の全通と同時に長浜―米原間の鉄道開通によって旧駅舎と街は線路によって分断され、さらに旧駅舎は、街の中心地から離れた場所にあったために使い勝手が悪く、明治35（1902）年には現在の長浜駅の位置に新しい駅舎が完成し、移転した。

ここに旧駅舎が長浜の鉄道の玄関として、また日本の鉄道交通の要としての役割を果たしたのはわずか20年という短命に終わった。

連絡船の発着場近くに設置された旧長浜駅舎は、湖岸が大きく西に後退した今日も旧位置にそのまま残り、以後、北陸本線長浜駅構内の片隅に倉庫として使われていたが、日本に現存する最古の駅舎で、鉄道史や建築技術史上注目すべき建物として昭和35（1958）年、駅舎としては日本で初めての鉄道記念物に指定された。※鉄道記念物とは、日本の鉄道が残してきた足跡を文化財として保存していくために設けられた制度である。

湖北の輝かしい近代化遺産として誇るべき建築物であるといえる旧長浜駅舎は昭和58（1983）年4月15日復原された湖北・長浜城の開城にあわせ鉄道スクエア鉄道資料館として一般に公開されるようになった。

参考文献：『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、49頁、『鉄道ピクトリアル』No345 中川浩一「旧長浜駅を訪ねる」 1978（昭和53）、『鉄道記念物の旅』中川浩一（1982（昭和57）・クオリ）に「鉄道建設技術自立の土地」を収録、『鉄道ピクトリアル』NO573 北陸本線の形成 中川浩一 1993（平成5）、『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）227頁、『東海道線130年の歩み』 吉川文夫 グランプリ出版 2002（平成14）

（12） 慶雲館と旧長浜駅

長浜が交通の要にあって、もっとも活気をみせていた明治20（1887）年2月21日、明治天皇が長浜を訪れた。天皇は新橋から横浜まで鉄道に乗り、軍艦を利用して神戸に上陸し、再び鉄道で京都に入った。孝明天皇20年式の行事をすませた後、2月21日の朝7時30分に京都御所を出発、京都から大津まで鉄道を使ったあと、大津から9時50分の第2太湖丸に乗船し、途中野洲郡灯笼先で曳き綱を見物されるなど湖上の風景をお楽しみになった後、午後1時前に長浜に到着し、「迎賓館」で休憩の後、午後1時45分、長浜駅を発ち、関ヶ原線で名古屋に向かわれた。この間1時間足らずの長浜ご滞在であった。当時はまだ木曾川の橋梁は完成していなかったもので、西岸の圏域寺で下車し、輿で渡河をして、再び鉄道で名古屋着。名古屋に表し、鉄道で武豊に抜けて船で東京にもどった『明治天皇記』。

この「迎賓館」は明治天皇が長浜で休息を取ることを知った浅見又蔵が私財で建てたものである。浅見又蔵が、明治20年の天皇の長浜行幸啓を知ったのは、その前年の明治19（1886）年の秋だった。長浜の町はわき立ち、県などでもその準備に取りかかったが、頭を痛めたのは「両陛下をどこでお迎えするか」だった。浅見はすかさず「行在所が港や駅から遠くでは不便でしょう。近くの私の土地に行在所を建てましょう」と申し出た。

工事は同年11月3日（当時の天長節）から始まったが、とにかく時間がない。浅見は金を惜しまず、昼夜兼行で工事を進め、ギリギリ間に合わせた。

「両陛下が京都を出発された21日の朝、まだ現場はひっくり返っていたという。総工費は1万円（現在約2億円）だったという。

当時は、行幸啓といえば大変な騒ぎで、例えば明治11（1878）年の滋賀県行幸に際して、籠手田安定

県令（知事）は、「子供は外に飛び出さぬよう。往来筋の干し物や日覆は取り除くよう。フタのないコエおけは横道へ退避させるよう」など、こまごまと県内に通達を出している。

このため、今回の長浜行幸啓でも、行在所となった迎賓館現「慶雲館」（長浜市港町）表門、および表門から長浜駅まで仮廊下を設け、屋根は杉、松の生葉で葺き、柱を紅白の浜ちりめんで巻いた。また、地面には、琵琶湖西岸から運び込んだ白砂を敷き詰め、その上に布を敷いて通路とし、両側に小学生が列をつくってお迎えしたと坂田郡誌にある。

東、南、西の三方がガラス戸の長浜迎賓館の2階からは、伊吹山と琵琶湖が一望できたが、天皇はこの眺めがよほど気に入られたのか、二度、三度と廊下を行き来されたという。

その後、二代目浅見又蔵が近代造園の先駆者小川治兵衛の手を借り「迎賓館」の庭園整備。この建物と庭園を伊藤博文の命名により慶雲館とした。その慶雲館は昭和11（1936）年、長浜町（当時）に寄贈され、今は盆梅展の会場として市民らに親しまれている。『太湖汽船50』

- ・昭和11（1936）年 慶雲館は浅見家から長浜市に寄付
- ・昭和27（1952）年 慶雲館で長浜盆梅展（1月10日～3月10日）

5 長浜築港工事

明治12（1879）年8月27日、大津—琵琶湖畔湖北東部の間の「船車連絡方式の採用」が認可されたことにより、長浜神戸町の地元の豪商で当時太湖汽船会社副頭取であった浅見又蔵は、元来小規模に造られ狭いうえに水深の浅い長浜港では大型船が入港できずターミナル港としての機能を発揮することができないとして、「長浜港口を修築し湖上の汽船と結んで運輸の便を開きたいと願い出たところ、幸いこの意見を採用された。但し陸路は官設となるので水陸の方だけ謀るよう諭示された『北国街道今は昔・馬車道物語』片桐正二郎 2000（平成12）24～25頁」とある。

そこで浅見は私費を投じ、県の許可を得て明治13（1880）年11月に長浜城の内堀であった天然の地形を利用して長浜港を修築することになり、大掛かりな浚渫と水路の開削工事にとりかかった。

この時の工事の過程でのしゅんせつ土を積み上げて出来たのが通称明治山となり、慰霊碑が建てられている小山である。また当時の港は現在埋め立てられ、湖岸一周の道路の一部として変貌しつつある。

そこでの浅見は、修築の費用には同港に入港する船舶から入港料をとってあてる『井上勝』—ミネルヴァ日本評伝選—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 83頁」としていた。

明治15（1882）年3月10日、長浜—金ヶ崎（現敦賀港）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）間が開業したので、明治15年5月には大津・長浜を結ぶ「船車連絡方式」の太湖汽船をここから発着させるに至った。

県は浅見の長浜港築港の工費の助成のために、入港する船に対して入港税を徴収していたが、井上鉄道局長は「そのようなことをすれば「汽船所有者二於テ随分困難ノ儀」が生じ「運輸ノ便ヲ欠」く懸念があるとし『井上勝』前掲書 83頁」、長浜港の修築工事の実情を見直した。

ここで井上は水陸運輸の連絡を円滑に行なうためにはこの長浜港修築事業も鉄道敷設の一部と考えた。「井上によれば、長浜港は天津からの鉄道が連絡するまで琵琶湖上の水運と鉄道を連絡する水陸交通の結節点であるので、「築港ノ儀モ鉄道敷設ノ一部分ト見做シ其工事悉皆当局へ負担」すべきであるというのであった（井上勝「(長浜築港工事費支弁について)」一八八四年三月六日、同前)『井上勝』前掲書 83頁」。

こうして長浜港の修築工事いっさいを鉄道局で負担すれば港としても完全なものとなり、「鉄道と汽船の連絡も円滑に行なわれるとして、修築工事の実費3万6400円余を敦賀～大垣間鉄道敷設費から支出して、修築工事を一括買収することを明治17（1884）年3月6日佐々木工部卿に上申、同月12日には工部卿から太政大臣に上申されて、4月4日長浜港修築工事の買収が認可された『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）194頁」。

長浜の有力者、浅見又蔵の鉄道建設への協力

以下『長浜市史』95～97頁

浅見又蔵は明治時代の長浜の鉄道発展を語る時に欠くことのできない人物である。

浅見は天保10（1839）8月16日に長浜宮町の薬種商、若森彦右衛門の三男として生を受け、幼名を寅吉といった。12歳の時に親戚筋にあたる京都の呉服商土田について商売の手ほどきを受け、18歳で長浜にもどり、22歳の時に浅見又之助の養子となった。縮緬製造を本業としていた浅見家では、それまで京都の下村大丸だけに商品を販売していたが、浅見はこれを改め、販路の拡大に乗り出すことを決めた。明治10年（1877）年にアメリカで開催された万国博覧会に長浜縮緬を出品し、好評を得て、明治11（1878）年には試売のためにニューヨークへ輸出するなどの先駆的な商売活動を行っている。ちなみに、浅見のこのニューヨークへの輸出が、浜縮緬の最初の海外輸出であった。

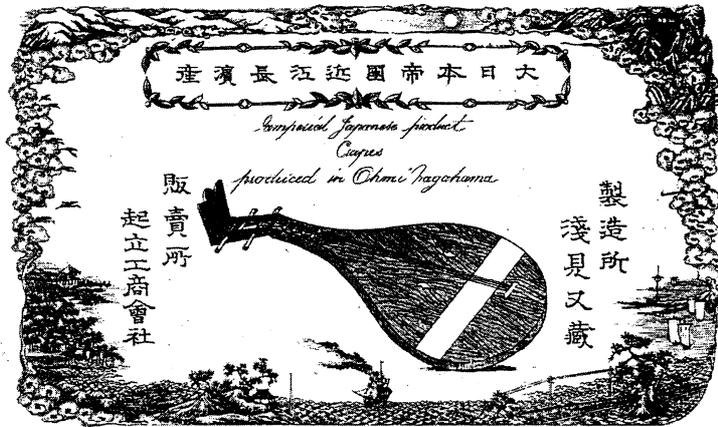
本業で成功した浅見は公職にも就き、文久元（1861）年から明治4（1871）年まで長浜の町役を勤めている。慶応2（1866）年からは長浜町市街総代役で、戸籍の改正後に総戸長、区長にもなった。明治22（1889）年から町会議員、明治31（1898）年からは長浜町長に就任している。また、本業以外の実業にも手を広げ、第二十一国立銀行頭取にもなっている。この間、博愛社と後身の日本赤十字社を積極的に支援しており、貧民救済にも取り組んでいた。明治4年に滋賀県で最初に開校した滋賀県第一小学校も、浅見の寄付金によるところが大きかった。

浅見は交通の役割を「物産は国を建るの基たり而しかして物産を盛んならしむるは単に海陸運輸の便を開くに在り」と捉えていた。長浜の繁栄に交通の発達を欠かせないと認識していたようである。浅見は鉄道の敷設によって東海・北陸・北海に連絡し、京阪地方とは蒸気船でつなげば、長浜は日本の中心都市となると考えていた。この考えのもとに交通網の整備に積極的に関与していった。長浜町に鉄道停車場が設置されると往来もさかんになると考え、市街の道路や橋梁を改修・建設した。鉄道についても、明治12（1879）年10月の米原から敦賀までの鉄道敷設の決定の時に、長浜から関ヶ原までの私設鉄道の建設許可を求めたのは既に述べたとおりである。

湖上交通では、明治13（1880）年に三汀社の汽船すべてを買収し、江州丸会社との買収契約をとりつけて、混乱する湖上交通の統一を画策した。結局、江州丸会社との契約は破談となり、翌14年に汽船

会社を設立することとなったが、この年の春から太湖汽船設立に関与し、会社設立時には役員として名を連ねた。そして明治18（1885）年には太湖汽船の頭取に就任した。

写43 浅見又蔵の商標
明治11年（1876）に浅見がニューヨークへ浜縮緬を輸出した際の商標で、楽器の琵琶の周囲に電柱や街灯を付加した近江八景の図柄を用い、販売委託先の起立工商会社の名がある。



6 敦賀線の開業と運輸

(1) 柳ヶ瀬トンネルの開通により長浜・金ヶ崎が全通

明治16（1883）年1月16日に待望の柳ヶ瀬トンネルが貫通し、同17（1884）年4月16日、長浜—金ヶ崎（いまの敦賀港）間42.5キロメートルが全通し、同区間に1日3往復の旅客列車の運輸が開始となった。

この区間はトンネルのほかに勾配線が多かった。長浜から中ノ郷までは最大勾配が1000分の10という平坦線だが、ここから柳ヶ瀬トンネル東口までは1000分の23から25という急坂である。

一方の敦賀側からも急坂で柳ヶ瀬へ向かう。途中には4キロにもわたって1000分の25の勾配が続いた。そのために補機を使用して輸送力の増強を図っていた。

長浜から金ヶ崎までの運転時間は上下列車とも2時間36分を要し、「表定速度は毎時16.3キロにすぎなかった『日本国有鉄道百年史』第1巻 1969（昭和44）428頁」。このときは、車両は機関車11両、客車34両に増強されている。

長浜・金ヶ崎の全通と時を同じくして長浜から大垣までの区間も明治17年5月25日に結ばれた。途中の大津—長浜間（琵琶湖上）を太湖汽船が就航（明治15（1882）年5月1日）し、ここに日本海と瀬戸内海を連絡するルートが完成したのだった。

新橋に初めて汽笛が鳴らされて後わずか12年後という異例の早さでこの地に鉄路が敷設されたことはいかにこの地域の交通が重要視されていたかを物語るものであり、湖北の殖産興業に計り知れない恩恵をもたらした。

「こうして全通した長浜—敦賀港間はその後北陸本線として、また、大陸連絡の重要路線として位置づけられていく『新日本鉄道史』下 川上幸義 鉄道図書刊行会 1967（昭和42）28頁」ことになる。

【表32】明治17年4月16日／長浜～金ヶ崎間の時刻改正

●下り				●上り			
長浜発	900	1515	1615	金ヶ崎発	600	1220	1910
大寺発	918	1533	1633	敦賀発	612	1232	1922
河毛発	926	1541	1641	疋田発	630	1250	1940
高月発	934	1549	1649	刀根発	655	1315	2005
木ノ本発	947	1602	1702	柳ヶ瀬発	721	1341	2031
中ノ郷発	1003	1618	1718	中ノ郷発	737	1357	2047
柳ヶ瀬発	1020	1635	1735	木ノ本発	754	1414	2104
刀根発	1044	1659	1759	高月発	805	↓	2115
疋田発	1111	1726	1826	河毛発	814	1431	2124
敦賀発	1129	1744	1844	大寺発	821	1438	2131
金ヶ崎着	1136	1751	1851	長浜着	836	1453	2146

『発掘明治初頭の列車時刻』 曾田英夫 交通新聞社 2016 (平成28) 86頁

(2) 明治17年の時刻改正

長浜～金ヶ崎間の開通から数えて1か月後の明治17 (1884) 年5月16日に行なわれた時刻改正では、旅客列車の運転速度が向上して、運転時間2時間10分 (表定速度、毎時19.6キロ) にスピードアップされた。

この改正から、同区間には貨物列車3往復 (定期1・不定期2往復) が増設されて、列車回数は1日6往復となった。参考文献：『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969 (昭和44)

なお、定期貨物列車1往復は各駅停車で、不定期2往復は途中、柳ヶ瀬～敦賀間以外無停車で運転され、運転時間1時間56分という快速運転であった。

敦賀・長浜間時刻表 (明治17年5月16日改正)

上	番号	列車	駅名	金ヶ崎	敦賀	疋田	刀根	柳ヶ瀬	中ノ郷	木ノ本	高月	河毛	大寺	長浜	
				発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	着	
り	1	旅客	午	6.02	6.11	6.28		7.11	7.24	7.38	7.47	7.54	8.00	8.11	
	2	貨物	前	8.52	9.01	9.18		10.00	10.15	10.30	10.41	10.50	10.58	11.10	
	3	旅客	午	12.22	12.31	12.48	1.07	1.31	1.44	1.58	2.07	2.14	2.20	2.32	
	4	貨物		2.57	3.06			4.01						4.53	
	5	旅客		5.22	5.31	5.48		6.31	6.44	6.58	7.07	7.14	7.20	7.32	
	6	貨物	後	7.57	8.06			9.01						9.53	
り	番号	列車	駅名	長浜	大寺	河毛	高月	木ノ本	中ノ郷	柳ヶ瀬	刀根	疋田	敦賀	金ヶ崎	
				発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	着	
	り	1	旅客	午	6.00	6.13	6.20	6.26	6.37	6.50	7.07	7.26	7.47	8.06	8.10
		2	貨物	前	8.40	8.55	9.04	9.12	9.24	9.39	9.56		10.36	10.55	10.59
		3	旅客	午	12.20	12.33	12.40	12.46	12.57	1.10	1.27		2.07	2.26	2.30
		4	貨物		3.00						3.57			4.52	4.56
5		旅客		5.20	5.33	5.40	5.46	5.57	6.10	6.27		7.07	7.26	7.30	
6		貨物	後	8.00						8.57			9.52	9.56	

備考 この表は「工部省記録」(巻3)により作成した。なお、原文には「但上下ノ第四、六ノ貨物列車ハ貨物運送ノ都合寄り発着セサルコトアルベシ」とある。

『日本国有鉄道百年史』 第1巻 前掲書 655頁

「その後、東海道線全通の明治22 (1889) 年7月以後は、米原～敦賀間線として1日3往復の列車運転が継続された『日本国有鉄道百年史』 第1巻 前掲書 655頁」。

(3) 鉄道開通と敦賀港の隆盛

長浜と敦賀港との鉄道全通前の明治14(1881)年から同16(1883)年の敦賀港の荷物取扱量は、金額にして坂井港の約半分ほどであったが、長浜まで全通した明治17年には、倍増して坂井港を超えた。明治19(1886)、20(1887)の両年はさらに増加し、坂井港の2.5倍にも達した。一方、坂井港の同19、20年は、明治13(1880)年の半分に落ち込んでいた。東海道線開通の前年の明治21(1888)年、坂井港はようやく以前の水準に回復したが、敦賀は一挙に前年の4.5倍に激増し、坂井港の7.5倍の荷物を取り扱った(表)。こうしてみると、鉄道開通が敦賀に与えた影響の大きさがうかがえる。

表 22 敦賀・坂井両港の移出入額の変化

単位: 円

年 代	敦 賀 港	坂 井 港
明治13	—	1,776,590
14	815,000	1,587,200
15	735,812	1,339,983
16	618,818	1,404,250
17	1,356,645	1,230,000
18	2,051,154	1,279,165
19	1,993,670	799,500
20	2,201,546	878,650
21	10,141,834	1,346,546
22	10,984,369	1,080,918
23	3,752,262	1,118,741
24	2,003,155	1,564,567
25	24,450,900	2,813,243
26	—	—
27	13,423,640	5,739,330
28	14,950,837	5,791,568
29	19,526,751	5,583,162
30	—	—
31	19,503,345	2,538,670
32	29,453,231	8,180,724
33	40,134,523	9,124,414

注) 「福井県統計書」などにより作成

(4) 敦賀－長浜間の輸送成績

日本の鉄道は、貨物に比べて乗客の輸送に力点が置かれている特色を開業以来もっていたが、敦賀－長浜間は異なっていた。

明治10年代の新橋－横浜間の全運賃収入に占める貨物運賃の比率は、最大の年度でも15パーセント前後であったのに対し、敦賀－長浜間の17年度の輸送実績は、乗客約24万人、貨物3万8946トンで、運賃合計10万2700円のうち、貨物が42.5パーセントを占めていた。敦賀－長浜間の鉄道は物流(貨物)線としての性格が強く、敦賀側の終着駅が金ヶ崎駅であったことから港との結びつきが知られるところである。

表2・8から同区間の輸送成績をみると、単位当たり平均旅客数が京浜間の12分の1、神戸－大津間の6分の1、同貨物量が京浜間の11分の1、神戸－大津間の14分の1となっていた。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、1880年代初期の状況をみる限りその不安は的中し、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『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2-8 官営鉄道の路線別輸送状況（1877～85年度）

		1877年度	78年度	79年度	80年度	81年度	82年度	83年度	84年度	85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	7～翌3月	
東京 横濱間	平均営業距離(km)	29	29	29	29	29	29	29	29	29	
	旅客	旅客数(千人)	1,584	1,605	1,771	2,067	2,181	2,186	2,117	1,916	1,319
		収入(千円)	351	367	418	488	500	491	470	446	306
		1km当り旅客数(千人)	54.6	55.3	61.1	71.3	75.2	75.4	73.0	66.1	60.7
		1km当り旅客収入(千円)	12.1	12.7	14.4	16.8	17.2	16.9	16.2	15.4	14.1
	貨物	貨物量(トン)	31,232	33,465	40,068	42,521	45,892	35,976	35,209	61,116	44,672
		収入(千円)	54	58	66	74	73	69	66	77	53
		1km当り貨物量(トン)	1,077	1,154	1,382	1,466	1,582	1,241	1,214	2,107	2,054
		1km当り貨物収入(千円)	1.9	2.0	2.3	2.6	2.5	2.4	2.3	2.7	2.5
	神戸 大津間	平均営業距離(km)	76	76	88	94	94	94	94	94	94
旅客		旅客数(千人)	1,512	1,818	2,547	3,248	3,574	3,486	2,665	1,895	1,103
		収入(千円)	428	491	633	802	858	832	670	486	295
		1km当り旅客数(千人)	19.9	23.9	28.9	34.6	38.1	37.1	28.4	20.2	15.7
		1km当り旅客収入(千円)	5.6	6.5	7.2	8.5	9.1	8.9	7.1	5.2	4.2
貨物		貨物量(トン)	53,655	66,766	123,148	150,399	178,712	185,691	181,913	214,425	153,398
		収入(千円)	74	88	122	186	213	216	201	181	136
		1km当り貨物量(トン)	706	879	1,399	1,602	1,903	1,978	1,937	2,284	2,178
		1km当り貨物収入(千円)	1.0	1.2	1.4	2.0	2.3	2.3	2.1	1.9	1.9
敦賀 大垣 武豊間		平均営業距離(km)					13	44	65	77	111
	旅客	旅客数(千人)					74	304	341	239	134
		収入(千円)					10	42	63	59	36
		1km当り旅客数(千人)					5.7	6.9	5.2	3.1	1.6
		1km当り旅客収入(千円)					0.7	1.6	1.0	0.8	0.4
	貨物	貨物量(トン)					573	9,188	24,121	38,639	29,337
		収入(千円)					3	9	23	44	31
		1km当り貨物量(トン)					44	210	371	500	352
		1km当り貨物収入(千円)					0.2	0.2	0.4	0.6	0.4
	高崎 横川間	平均営業距離(km)									14.5
旅客		旅客数(千人)									40
		収入(千円)									8
		1km当り旅客数(千人)									3.7
		1km当り旅客収入(千円)									0.7
貨物		貨物量(トン)									6,333
		収入(千円)									5
		1km当り貨物量(トン)									582
		1km当り貨物収入(千円)									0.5

備考：1. 出典は『明治二十一年度 鉄道局年報』第五表及び『日本国有鉄道百年史』第1巻、516～523、597～600頁。

2. 貨物には手小荷物も含む。また貨物収入には鉄道郵便収入も含まれる。

3. 85年度の1km当り旅客・貨物数及び同収入は、12カ月分に修正した数値である。

『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） 87頁】。

(5) 停車場

明治13(1880)年4月着工した長浜・敦賀間の敷設は、明治17(1884)年3月30日の柳ヶ瀬隧道の完成によって、同年4月16日長浜・金ヶ崎間4.5キロメートルが全通し、同日に洞道口および麻生口の両停車場が廃止された。明治17年につくられた県内の駅は、長浜・河毛・高月・木之本・中之郷・柳ヶ瀬であった。その後、地域の要望により明治18(1885)年3月16日、高月・木之本間に井ノ口停車場が設けられた。

長浜・河毛間で今の虎姫駅の100メートルほど北に大寺駅があった。「大寺駅は、明治16(1883)年の時刻表から登場、明治18年の時刻表までは確認できる『琵琶湖の船が結ぶ絆』一丸木船・丸子船から「うみのこ」まで一鉄道敷設と連絡船の就航 太田浩司 滋賀県立安土考古博物館・長浜市長浜城歴史博物館 サンライズ出版 2012(平成24)82~83頁」とある。

(4) 駅の廃止

高月・井ノ口間があまりに短かいので井ノ口駅は廃止。明治19(1886)年には大寺・河毛・刀根の3停車場が廃止された『日本国有鉄道百年史』第2巻 1970(昭和45)194頁」。これらの中間停車場のうち、原位置で営業するのは、高月と木ノ本のみである。

(5) 木ノ本駅

木ノ本駅は木之本市街地の西側水田の中に建設されたため、駅のできたころはまだ町に人が集まらず、田んぼの中にぽつんと駅があった。

木ノ本は市街地から駅舎に通ずる道路として、明治15(1882)年5月1日より、6月2日にかけて2間中の道路を完成した。そのため此の道の両側には商店・旅館・料理屋などが建ち並び、現在の神領通りができた『余呉町史』通史編 下巻 1995(平成7)244頁」。明治24(1891)年ごろには、はやくも町並を作ったということ。

(6) 中之郷駅

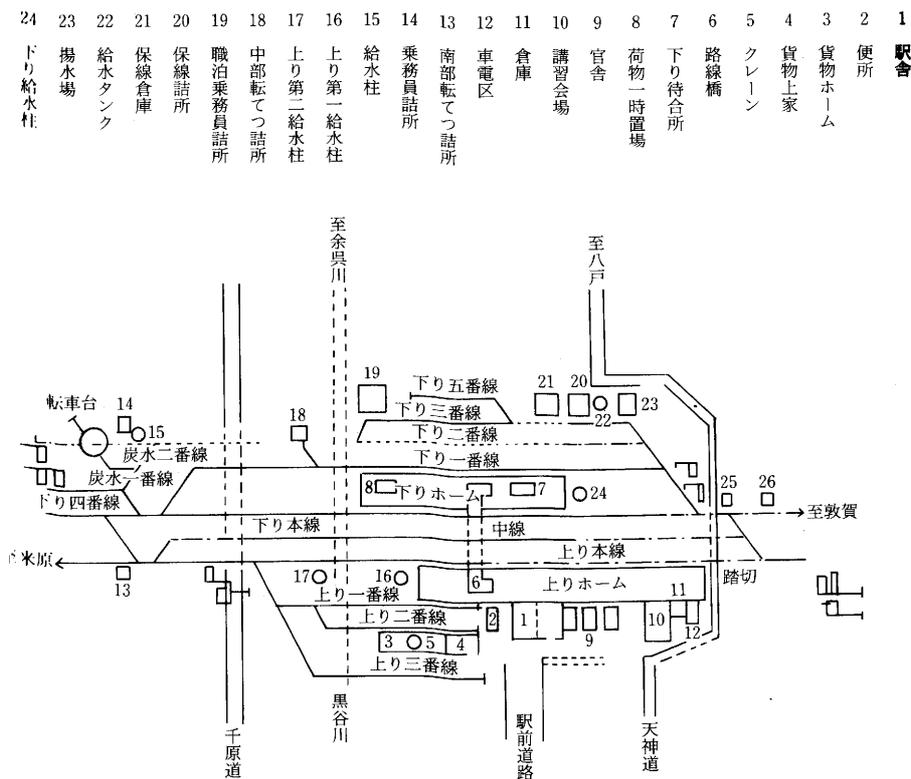
長浜・敦賀間は鉄道開業当時は敦賀線と呼んでいたが、敦賀以北の鉄道工事の進捗に従い、明治36(1903)年北陸線と改められた。

雁ヶ谷を越える上下の急勾配は北陸線開通以来の悩みの種であった。特に刀根より中之郷に向う列車の客は、柳ヶ瀬トンネ～内では煤煙に悩まされた。また中之郷・敦賀間ではこの急勾配を乗り切るために、更にもう2口の後押し機関車を最後尾につけなければならなかった。そのため中之郷駅では補助機関車の接続や取はずしのため、急行に至るまですべての列車が停車しなければならなかった。

こうした事情から中之郷駅は、敦賀・米原間の駅では最大の駅となり、米原井筒屋の出張で立ち売りなども行なわれていた。駅前には簡易旅館、飲食店などが立ち、余呉町の中心地としての機能はこの時期から顕著になった。当時の駅構内も図のようになっていた。

『余呉町史』通史編 前掲書 249~251頁

〔中之郷駅構内見取図〕



構内面積 三九、〇四二平方m
 (二二、八〇七坪)
 構内路線延長 四、五二四・二六〇m
 開 駅 明治一五年三月一〇日
 柳ヶ瀬線格下
 廃 駅 昭和三年一〇月一日
 昭和三年五月一〇日

『余呉町史』通史編 前掲書 251頁

戦後は優等列車停車駅でありながら、ホームは1面1線で、通過線が1本、そして待避線及び側線が何本も枝分かれして転車台、給水塔があった。

転車台と待避線の間ホームは主に下り線用として戦前使用されていたが戦後は鉄柱も取り払われ、使われずに草むしていた。柳ヶ瀬線時代にはそれらの設備はすべて撤去し農地に戻され、給水塔・転車台のみが離れ小島のように農地の中に取り残された。駅員は数10名から2名に減らされたが、それでも柳ヶ瀬線唯一の駅員常駐駅であった。駅前には「明治天皇中之郷御休息所」の碑が建っている。

○駅跡地

路盤は国道に転用。駅跡は余呉町役場になった。ホーム（一部のみ）には駅名標のレプリカが立っている。周囲の施設はいったん農地に戻された後、売却され建物が建っている。駅名は正式には中ノ郷であるが中之郷としばしば表記されることも多い。

(7) 虎姫駅

大寺駅廃止から16年後の明治35(1902)年6月1日になって現在の位置に新しく虎姫駅ができた。虎姫駅の設置には、駅の敷地全部を村が寄付をした。

(8) 柳ヶ瀬駅

鉄道郵便局、貨物集荷場のほか7棟の鉄道官舎があった。ほとんどの家が何らかの形で生計面で国鉄に係わる第3次従業者が多い。周辺の山は炭材伐採で雪崩が起これると鉄道に被害が及ぶため、国鉄によって買収され植被の保護が計られたため、製炭従事者が少ない。柳ヶ瀬線廃止(昭和39(1964)年)⇒集落機能の変化

(9) 雁ヶ谷駅—柳ヶ瀬トンネルの滋賀県側の入り口

大正11(1922)年3月15日 - 国有鉄道北陸本線の雁ヶ谷信号所として開設。

4月1日 - 雁ヶ谷信号場に変更。

昭和32(1957)年10月1日 - 木ノ本～敦賀間の現行線開通に伴い、柳ヶ瀬線に所属線を変更。同時に雁ヶ谷駅(旅客駅)に昇格。

昭和39(1964)年5月11日 - 柳ヶ瀬線廃線に伴い廃止。

(10) 刀根駅

福井県側の刀根駅は最初はトンネル入口の見張所であったが、大正2(1913)年に刀根信号場が設置され、その後、大正5(1916)年12月25日に線路容量(走行可能な列車車両)を増加するために、柳ヶ瀬トンネル方向にある25%の勾配区間の途中で中間行き違い用のスイッチバック停車場として刀根駅に昇格した。

スイッチバック方式というのは、敦賀方面からきた列車はいったん上り線ホームに入り、乗降客が終るとバックして折り返し線に入り、スピードをつけて再びトンネル(図では中之郷)方面に進むのである。またトンネル(中之郷)方面からきた列車は駅舎を通過して折り返し線に入り、ここでスピードを落してバックして下り線ホームに入り、乗降客が終ると、再び敦賀方面に進むのである『余呉町史』通史編 前掲書 248頁

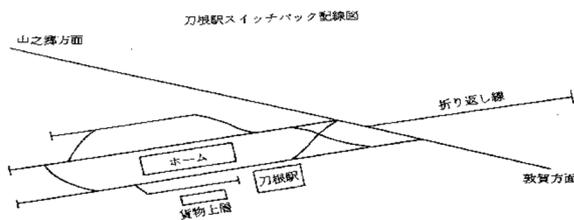
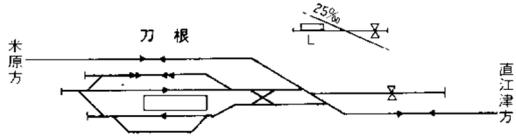
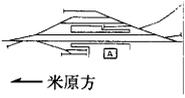


図-4 刀根駅のスイッチバック

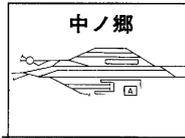


なお、中ノ郷、柳ヶ瀬、雁ヶ谷、刀根、疋田は柳ヶ瀬線への転換を経て、営業廃止となっている。

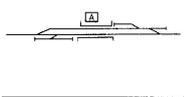
木ノ本



中ノ郷



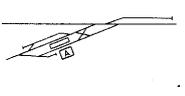
柳ヶ瀬



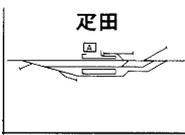
雁ヶ谷



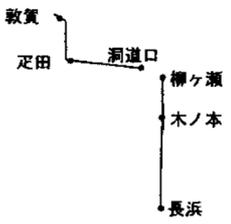
刀根



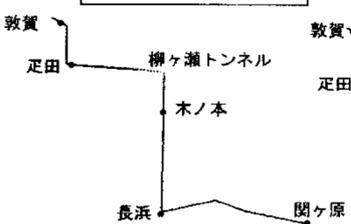
疋田



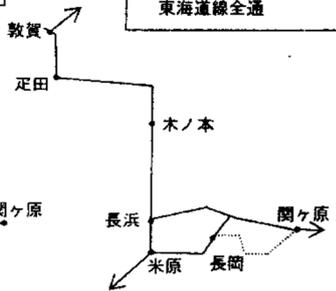
①1882(明治15)年3月～
長浜-柳ヶ瀬・洞道口-敦賀間開通



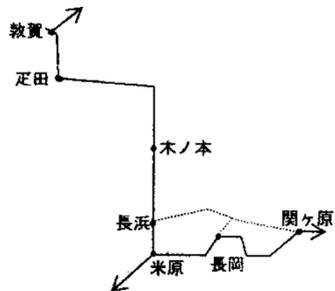
②1884(明治17)年4月～
柳ヶ瀬トンネル開通
長浜-関ヶ原間開通



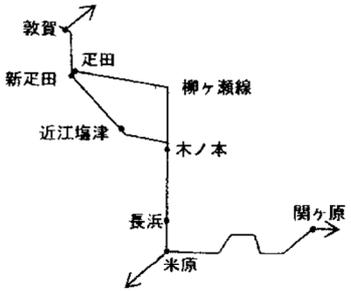
③1889(明治22)年7月～
東海道線全通



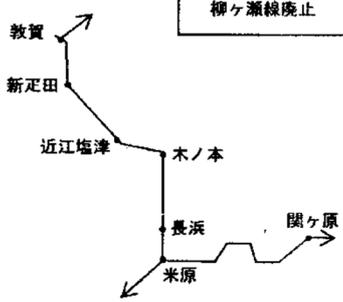
④1899(明治32)年10月～
関ヶ原-近江長岡間ルート変更
関ヶ原-長浜間廃止



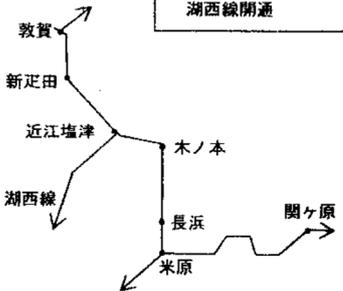
⑤1957(昭和32)年10月～
深坂トンネル開通・勾配改良・交流電化



⑥1964(昭和39)年5月～
柳ヶ瀬線廃止



⑦1974(昭和49)年7月～
湖西線開通



北陸本線路線の変遷

◇旧北陸本線（柳ヶ瀬線）

駅名	区間開業年月	廃止年月
木ノ本	1882 (M15).3	1964(S39).5
中ノ郷		
柳ヶ瀬		
雁ヶ谷*		
1957 年開設	1884(M17).4 柳ヶ瀬トンネル開通	
*洞道口		
1884 年廃止	1882 (M15).3	
刀根		
疋田		
敦賀		
敦賀港(金ヶ崎)	1932 (S7).9	1943(S18).4
敦賀新港		

『鉄道ピクトリアル』NO 5 7 3 北陸本線の形成 中川浩一 1 9 9 3. 4

北陸本線は、明治 15 年 3 月 10 日に、当時最長の柳ヶ瀬トンネル部分を残して長浜―柳ヶ瀬間と柳ヶ瀬隧道西口―敦賀間が開通したのを皮切りに、(その後西の方から順次延伸され、大正 2 年 4 月 1 日に青海―糸魚川間の開通により全通した。

開業区間	哩・鎖	開業年月日	備考
1. 敦賀大垣間鉄道（鉄道局が開業）			
金ヶ崎―柳ヶ瀬隧道西口*金ヶ崎 一疋田間は明 14. 2. 13 から貨物運輸実 施	8M76C	明 15. 3. 10	金ヶ崎→敦賀港(大 8. 1.11 改称)
長 浜―柳ヶ瀬	15. 5	明 15. 3. 10	
柳ヶ瀬―柳ヶ瀬隧道西口	2. 30	明 17. 4. 16	柳ヶ瀬隧道開通
長 浜―関ヶ原	14. 25	明 16. 5. 1	長浜―(深谷)は廃線 となる

関ヶ原一大垣	8. 38	明 17. 5. 25	
2. 湖東線（鉄道局が開業）			
長 浜一米 原	4. 50	明 22. 7. 1	現・北陸本線
米 原一（深谷）	7. 35	明 22. 7. 1	現東海道 線 馬場→膳所
米 原一馬 場	35. 67	明 22. 7. 1	
3 北陸本線（鉄道省・日本国有鉄道が開業）			
木ノ本一敦 賀	23. 5	昭 32. 10. 1	旧線は 26. 1 キロ
4 湖西線（日本国有鉄道が開業）			
山科一近江塩津	74. 1	昭 4 9. 7. 2 0	当初より電気運転 * 山科一永原・近江塩 津が直流区間
【営業廃止】			
木ノ本一敦 賀 * 昭 38. 10. 1 営 業休止	26. 4	昭 39. 5. 11	北陸本線→柳ヶ瀬線

『停車場有情』 水上勉 朝日文芸文庫 朝日新聞社 1996（平成8）年発行

北陸本線刀根駅一刀根の駅まで

敦賀を出た北陸本線の上りが、米原へ向かう途中に刀根という寒駅を通りすぎる。通りすぎると書いたが、いまは廃駅になって、木ノ本から敦賀の途中には、そんな名の駅はないのではないか、と思う。刀根駅が印象にのこっているのは、いつも若狭から東京へ出る際に、ここへ来て、鈍行が、奇妙な寄り方をしたからだった。また、この刀根へくる途中、なぜか北陸本線は、敦賀駅を出る時は、海岸をうしろにして南下しているはずなのに、トンネルを出たら、もう一ど敦賀の港が、立石岬の根にさわぐ波立ちまではっきり、間近かに見せたのも奇妙だった。鉄道地図をひろげてみると、北陸本線は、疋田の手前で輪になっている。つまり、ぐるりと山を廻るのである。この山は、いまの敦賀のゴルフ場に近いあたりだろう。溪谷へいったん出た列車は、トンネルに入って、もう一ど敦賀側へ出て、高みをまわって、ふたたび溪谷の国道ぞい鉄路に入る仕掛けになっている。上り下りが単線であった名残りだろうか。あるいは、トンネル工事の都合でそうなったのか、わからないが、今日になってもこの不思議を抱いたまま、ここをすぎる。いったん背中に捨てた若狭の海が、見えなくなってから、もう一ど、視界に、やや遠景に見えるのは、ありがたい気もして、あれこれ詮索はひかえて眺めているのである。さいきん、湖西線が出来て、新鉄路ゆえ、あるいは、この時間のマイナスをなくしているかと思って乗ってみたが、湖西線もあいかわらず、名もない山を鉢巻のようにぐるりと廻ってから疋田の溪谷へ入るのがおもしろかった。

ところで、刀根の駅だけでも、ここは高みにあって、若狭側からいって、駅舎は左手にあって、眼下に、村の全体が見えた。三十戸あるかなしかの農家が、駅からやや北へはなれて集落をなし、列車の窓からみると、どの家も瓦屋根の、二階家で裕福そうに思えた。もっともこの眺めは、私が東京と若狭をしょっちゅう往還していた昭和二十年前後のことだ。人の話にきくと、大火に遇って、どの家もが新築したからそのように思えたのかもしれない。

高みの駅へ列車は停る。どういうわけか、いったん駅へ入って、乗客を乗せ、降客を降ろしてから、列車は、ゆっくり後進しはじめる。あとしざりする。そして二、三分経つと、そのまま、駅から北へ寄った斜面へ、へばりつくようにして、動かなくなるのだった。単線だから、すれちがう列車を待つのかと思うが、そうでもない。

二、三分どころでなく、五分あまり待たされる時もある。そんな時、三等車の窓から、山の方を見ると、何ともいえぬ古風な総門をもった古寺が、石段と門を中央にすえて、左右へ土塀を張ってゆく風景があった。総門の向こうは、樹がしげっている。伽藍の屋根がわずかに見えるけれど、それはそんなに大きなものでもない。木が枯れている冬は門の四本足がのぞいているだけである。そんな寺がぼつんと三等車輦の停る位置に、いつも見えるのであった。

この寺の名を何というのか知らない。たぶん刀根の村の菩提寺にちがいはないが、鉄道が出来た時に、村から寺へ向かう参道を真二つに切って、寺が上の方に孤立したのだろう。そう思うしかなかった。列車は、やがて、ゴトンと一つ大きなゆれ音をさせると、ゆっくり発車して、刀根の駅に停らずに、通りすぎる。

これだけの印象なのだが、雪ぶかい冬は、このあたり一メートル以上もつもる日があつて、もちろん、列車はラッセル機関車だが、そういう機関車を連結するために、そのようなあとしざりをするふうでもなかった。なぜに、あんな停まり方をして、一服してから出発したのか、その理由を説明してくれた人はいない。

ある秋末の一日のことだった。私は何かの用事で若狭へ帰って、東京へ向かう途中だった。刀根駅にきて、やはり、いつもの同じ停まり方をした列車が、山寺の総門前に私の乗っている三等車輦を、まるで正面にすえるところであとしざりして停まった。私は窓ガラスに顔をつけて山寺の方を見ていた。

と、ひとりの老婆といっても腰のまがった七十すぎぐらゐの婆さまと、七つ八つの男の子が、手桶と、しきびの束をもって石段へさしかかった。どこから現われたのだろう。たぶん、それは列車の後部であることはまちがひなかった。線路のところをきて、石段が切れていて、よこにかわいた細道がある。その道の北の方からやってきた婆さまと子供は、装いからいって、刀根の村人にちがひなかった。

不思議なことは、線路をどうしてまたいだかということだが、あるいは古道の切れたところに、踏切でもあるのか。そこがちょうど列車の最後部車輦でも待っておれば、そのどんじりまで行って廻りこんでこないと寺へゆけないだろう。そう思って、私は、窓をあけ、半身をのりだして、うしろを見たら、あとにつづいてくる若い男と、子を背負った女がいた。走って細道へ出てきたところを見ると、やはり線路を勝手にまたいでくるものと思えた。

私は石段をあがる老婆を見ていた。腰をまげ、杖をついて、よろけるように石段をあがる。手すりのない苔むした石の段から、まことに心もとない。と、しばらく眺めていると、手桶と、しきびの束をもった子が、兵児帯を解くと、そのはしを老婆にもたせた。帯をといたため、男の子は、白いパンツと痩せた足は もちろん、はじけた着物から、こっちへ、腹をのぞかせ、その帯をひっぱって、うしろ向きに段をあがるのである。老婆は、その兵児帯に、力を得て、よろけが直り、いくらか足早になって登った。やがて、総門下にきてほっとしたように、息をつく様子だった。子は、兵児帯をしめなおして、着物の前あわせをつくろった。その時、ポーウとみじかい汽笛がなって、列車はうごきだした。子を背負った女と若い男が石段を登る風景は見えなくなった。

それだけの話である。老婆が石段を登るのに、孫と思われる子が、兵児帯のはじをつかませて登ってい

たこの光景は、私の臉から消えず、いつも、列車が刀根の駅で、あとしざりして侍る時に、よみがえった。
雪のふる日もそうだった。

やがて、この刀根の駅は廃止になり、余呉駅の方へ新鉄路はかわったようである。したがって、のちに、
何度も往還するようになった若狭と東京を結ぶこの路線では、刀根の駅を見ずに通りすぎている。

いつか車で、木ノ本から、椽木峠へ出ようとして、旧線路ぞいの道を走っていると、「中之郷行在所」
というなつかしい石標を見た。中之郷という村も、旧線路の駅名であった。たしかここは刀根より南より
だった気がする。車は、中之郷へ向かうのに、はじめは川ぞいの旧線路を走った。線路はとりはずされて、
道路にかわっているのだが、ある箇所によく、二股になって椽木峠へ向かうコースから岐れて、旧線路
の道が遠くへのびて黒い穴のあいた口がみえた。トンネルの名残り、車道になっても、そこをくぐりぬ
けるらしかった。ふと、その黒い穴を見ていたら、その向こうに刀根がある気がした。

だがそれも、私はたしかめていない。

刀根の駅を通らなくなってから何年になるだろう。余呉の湖面のみえる新線路から、いつも木ノ本へ入
ってしまう列車の中で、古い鉄路が私の暦の中で、生きていることに気づいて、はっとする。

刀根のあの山寺は、ふたたび、昔の参道を取りもどして、列車に邪魔されることなしに、老人たちも石段
を元来の道路から登りつめているだろうか。

きいてみてもはじまらないことだが、こんなことにさえ、ふかい感懐をおぼえる昨今である。あるいは読
者の中に、あの三分ぐらいの停車時間の思い出の中に、古風な山寺の閑雅なアプローチを思い出してほ
ほえまれる人がいるかもしれない。

今後の日程

大津生涯学習センター学習会 10:00～

7月19日（木）『関ヶ原線敷設の歴史研究 I』

8月11日（土）『関ヶ原線敷設の歴史研究 II』

8月23日（木）『関ヶ原線敷設の歴史研究 III』

9月 8日（土）

フィールドワーク

関ヶ原線廃線跡見学会

近江鉄道見学会