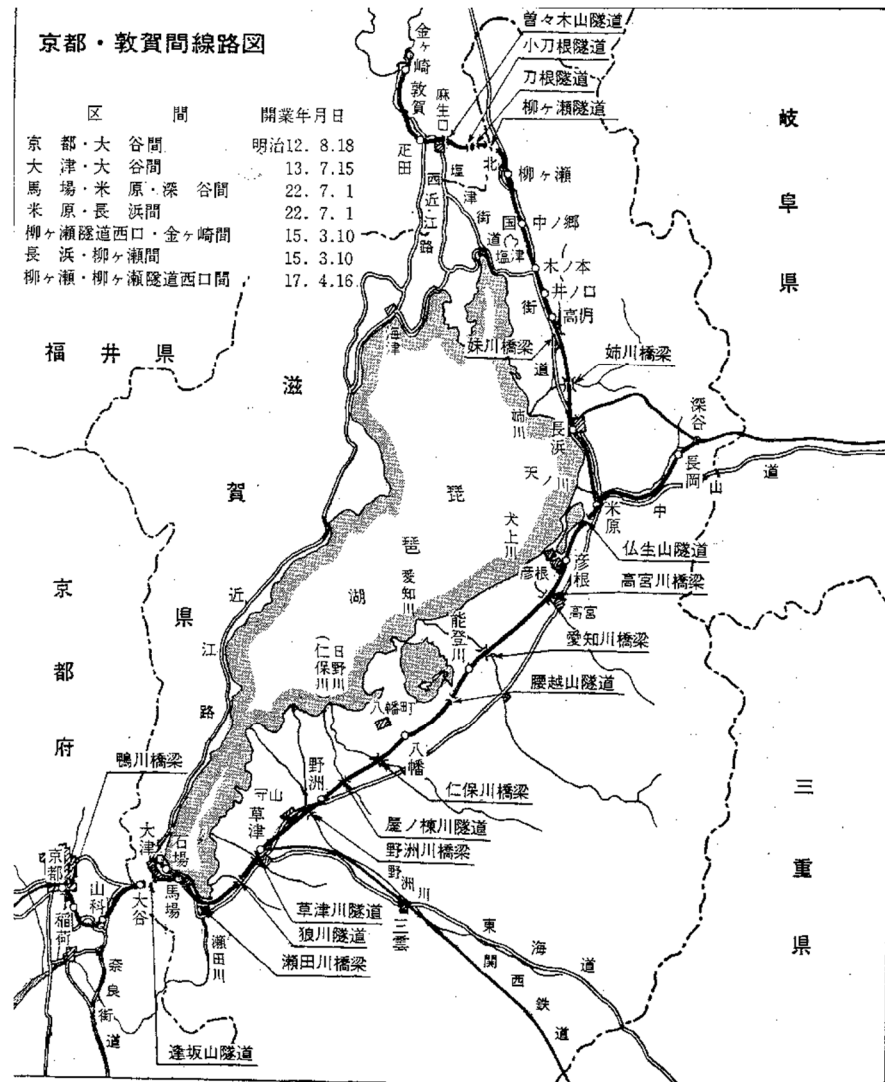


湖東線敷設の歴史研究（1）



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

1 東西連絡幹線鉄道構想の中での湖東線の位置づけ

（1）わが国近代化政策促進のための鉄道の導入

幕末の動乱を経て、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、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。そのためには欠かせない装置として、大量の物と人を迅速に運ぶことのできる近代的な交通機関である鉄道の導入を重要課題と位置づけた。

（2）廟議での鉄道敷設区間の決定

明治2（1869）年11月5日、鉄道敷設の政府方針の最終的な決定会議が政府代表岩倉具視とイギリスの公使パークスとの間で行われた。パークスが鉄道の敷設区間を明らかにしてほしいとの問答に関して、岩倉は、まず東西両京を連絡し、次に太平洋（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区間に鉄道が必要であると答えた。大阪・京都―「敦賀ト琵琶湖畔ノ間」の路線が東西両京連絡幹線に次いで重要性が認識されていることは注目されることである。

政府はこの日のわずか5日後の11月10日の廟議において決定した着手すべき路線は、「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」というものであった。ここに滋賀県は、〈全国にさきがけて初期鉄道敷設の舞台となる『湖国と文化』日本の中の近江 近江の近代化と鉄道―藤田貞一郎 1986（昭和61）年 5頁〉ことになった。

（3）『東海道筋鉄道巡覧書』での滋賀県内のルート

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小野友五郎・同出仕佐藤政養の報告書『東海道筋鉄道巡覧書』での滋賀県内のルートは、大津馬喰町の上手から石場（現在の滋賀県大津市石場）に到達し、膳所（大津市馬場。膳所駅付近）を経て、勢田川（瀬田川）を越え、向勢田（大津市瀬田）の北側を通り、月輪新田（大津市月輪）、野路村（草津市野路）の北側から草津宿に行き着きます。草津宿の北側から守山宿・武佐宿・愛知川宿・高宮宿の北側を通り鳥居本宿、そこから北国街道（北陸道）米原宿に達し、番場宿・醒井宿・柏原宿・今須宿・関ヶ原宿を経て垂井宿に到達する『地形で謎解き「東海道本線」の秘密』竹内正浩 中央公論新社 2016（平成28）年 126頁〉。

（4）『東海道筋鉄道巡覧書』での名古屋以西のルート

東西両京連絡幹線鉄道ルートの調査報告書の『東海道筋鉄道巡覧書』で注目すべきことは、調査に携わった小野、佐藤の両人の名古屋以西の辿ったルートである。

彼らは、〈東京から熱田（名古屋の南）までは東海道を行き、熱田からは美濃路の西方を進んで中山道につないで京都に達し、京都からは淀川右岸を通るという経路をたどった『日本鉄道史』幕末・明治編 老川慶喜 中公新書 2269 2014年 87頁〉とある。

ここで、熱田から北上して美濃路に入り中山道経路を採ったことについて、名古屋以西は「佐屋、桑名ノ難所及鈴鹿峠ヲ避クル為中山道ニ迂回シ清州、大垣、米原ヲ経テ草津、大津ニ由リ京都、大阪ニ達スルモノ」とされた。つまり、木曾三川の下流域と鈴鹿峠を含む東海道筋の熱田―草津間は鉄道敷設上、技術的な困難を伴う特殊な地域ヲ占メ、本邦幹線タルノ要素

ヲ欠ク『四日市市史下』四日市市 1961（昭和35）年 1351頁）として、東西両京連絡幹線鉄道のルートとしては当初から計画されていなかった。

2 湖東線の測量

（1）湖東線区間の測量の開始

明治4（1871）年に入ると、さっそく政府は大阪・京都・敦賀間の路線調査を指令し、同年6月中旬に第一次路線測量調査が行われた。第一次路線測量調査の後の明治6（1873）年秋から京都・敦賀間の再測量が行われた。そのうちの「大津二起り琵琶湖ノ東辺ヲ通過シ長浜二至ル約四十哩」に及びいわゆる「湖東線」区間の測量については明治7（1874）年に入り傭英国人建築師たちによる測量調査が進められることとなった。ここでの湖東地方の測量ルートは〈野洲川より米原までの線路は琵琶湖から2マイル（1マイルは約1.6キロ）をこえない『近江八幡の歴史』第1巻 街道と街並み 近江八幡市 2004（平成16）年 262頁〉という指示に基づいてされている。さらに、引き続き米原から中山道を通り名古屋までの測量が認可され、明治7年12月から翌8（1875）年9月にかけて行なわれた。

（2）「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」

これらの一連の測量調査の結果は明治9（1876）年4月、雇イギリス人建築師長ポイルによって「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」として政府に報告された。

この上告書には、〈とりわけその沿線地帯である湖東平野のうち野洲・篠原から米原に至る区間は地勢も平坦で鉄道建設工事も容易であるとされた。また、湖東一円の地は昔から五箇荘・八日市・日野などの商業地を背後にひかえ、前方に広がる琵琶湖の沿岸各港市を結ぶ蒸気船が輸送する貨客の数も多く、地元の商業の盛んなこと、住民の経済が豊かであることから、陸上交通市場として鉄道にとっても有望であると謳われている『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）年 59頁〉とあり、湖東地方を貫く鉄道は直ぐにも着工され、地元の住民たちは全国的に見ても早い時期に鉄道文明の便利さの恩恵を浴することになるはずであった。

（3）中山道よりも朝鮮人街道に沿ったルートの選択

〈「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」では、先の第二次測量ルートに基づき〈湖東地方では中山道よりも朝鮮人街道に沿ったルートを選択している『東近江市史 能登川の歴史』第3巻 近現代編 東近江市 2014（平成26）年 244頁〉。

このことは、「上告書」での「大津ヨリ米原二至ル間ハ地勢概シテ平坦ナリ 然レトモ近江

国ノ東境二連列シタル高山ヨリ湖辺に張出シタル狭低ナル山鼻数条アリテ屢々平坦ヲ中絶セリ（略）」という地形上の制約から説明されている。

このため、〈明治11（1878）年には、神崎郡の第4～7区（五箇荘、八日市など郡東部）の区長たちが、鉄道を朝鮮人街道沿いではなく中山道沿いに通すことを求める伺書を政府に提出した（『滋賀県歴史的文書』）ように、早くも鉄道誘致運動を行っていたのである『東近江市史能登川の歴史』第3巻 近現代編 東近江市 2014（平成26）年 244頁〉。

3 井上勝の戦略的取り組みと「船車連絡方式」の採用

（1）東西連絡幹線鉄道の敷設と井上勝の戦略的取り組みの開始

明治2（1869）年11月10日の廟議決定の東西両京連絡幹線鉄道の早期の実現に強い使命感を持つ井上勝鉄道局長は、明治3（1870）年より東西両京連絡幹線鉄道ルート of 東海道ルートを調査していた工部省出仕小野友五郎、同出仕佐藤政養による明治4（1871）年1月の調査結果の「東海道筋鉄道巡覧書」での「東西両京連絡幹線鉄道は中山道ルートが望ましい」との提言や、明治9（1876）年に雇イギリス人建築師長ポイルによって提出された「西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル報告書」を基に、廟議決定路線の早期実現にむけて、より〈具体化した戦略的取組み『追手門学院経済・経営研究』第3号 明治前期の幹線鉄道建設と地域中核都市 宇田正一愛知県尾張部名古屋の場合—追手門学院大学 1996（平成8）年 14～15頁〉を開始するのであった。

（2）戦略的取り組みを後押しした「東海道筋鉄道巡覧書」での「付帯意見」と「ポイルの上告書」

先の「具体化した戦略的取組み」の内容を知る上で重要なのは「東海道筋巡覧書」＝復命書の「付帯意見」や「ポイルの上告書」の二つの報告書の一貫して示唆する神戸・大阪・京都・大津、琵琶湖畔・敦賀港間に鉄道を敷設し、その中間に位置する琵琶湖には近代的に整備された蒸気船を利用することの方が望ましく※、〈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）年 209頁〉との提言である。※明治2（1869）年に加賀大聖寺藩と旧大津百艘船株が共同して建造した外輪汽船の一番丸（5トン）が就航している。

「東海道筋巡覧書（明治4年1月）の付帯意見

「先差向キ神戸大阪ヨリ西京ニ（鉄道ヲ一引用者）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（鉄道ヲ一同前）御開相成候へ八里数二十五六里御入費大率三百万兩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』

「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」

「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」

(3)「東海道筋巡覧書」の「付帯意見」の内容

『東海道筋巡覧書』の「付帯意見」の内容は、東西両京連絡幹線鉄道ルートの中東道ルートを調査していた小野、佐藤は、越前敦賀へも踏査を試み、東海道よりもむしろ中山道の鉄道建設の必要性を説きつつ、「今後5～6年の長い年月を要するであろう中山道鉄道の本格的な敷設に先立ち、古代から重要なルートで、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（南北流通輸送ルート）『五箇荘町史』第2巻 近世・近現代 1994（平成6）569頁）を実現させることの方が重要でありかつ容易であろう」というものであった。

(4)井上局長の戦略的取り組みの「船車連絡方式」の採用

井上鉄道局長は、東西両京連絡幹線鉄道としての神戸・大阪・京都間の既設路線の東方延長として、西南戦争（明治10（1877）年）などの影響で滞っていた京都・琵琶湖岸から敦賀港にいたる路線速成の決断をせまったところ、まずその一環となる京都から逢坂山トンネルを越え大津に至る鉄道の起業公債を用いて敷設することが決まり、工事は明治11（1878）年8月、正式に着手された。

明治12（1879）年、その京都・大津間の開通も近づき、いよいよ東方に向けての鉄道敷設が急がれたが、その先の工事については、西南戦争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、できる限り儉約して最も有効な路線敷設を行う必要が求められていた。

そこで、井上鉄道局長は、先の「東海道筋巡覧書の付帯意見」と「ボイルの上告書」の二つの報告書の一貫して示唆する神戸・大阪・京都・大津、敦賀港間の中間に位置する湖東線区間の琵琶湖上は連絡船で結ぶという「船車連絡方式」を採用し、湖東線区間の鉄道敷設を「棚上げ」することにより、琵琶湖畔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）の敷設を行うという戦略をたてたのである。

同時にこのルートはそのまま湖東地方を北上する中山道ルートに予定されている東西連絡幹線鉄道の一部に事実上組み入れられることになることから、南北両海港連絡鉄道建設の進捗にしたがって東西両京連絡幹線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極めて戦略的な内容であった。

実はもともと、神戸・大阪・京都・大津まで東方に向かって鉄道を敷設し、大津から蒸気船

を用い琵琶湖畔に達し、そこから敦賀まで鉄道で結ぶという案は、明治2年11月5日の〈岩倉具視とパークスとの会談で敦賀・琵琶湖畔間の鉄道建設が話題になった際に、当時政府で検討されていた案であった『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）年 21頁〉。

というのは、明治2年の廟議での具体的な鉄道敷設区間の計画では、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〉。

4 船車連絡方式の決定と大津支線の本線格上げ

(1) 大津支線の敷設

井上鉄道局長の先の敷設戦略とは別に、明治11（1878）年8月、京都・大津間工事が着工、その2か月後の10月に工事の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、「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。

(2)「船車連絡方式」採用の決定

京都・大津間の鉄道開通（明治13年7月15日）前の明治12（1879）年8月、井上鉄道局長は先の「湖東線区間の船車連絡方式」の戦略を実現するために、大津以東一琵琶湖畔間の湖東線区間を「棚上げ」して、その代用となる湖上航運との連絡船との連絡を果たすべく、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「船車連絡運輸方式」を申請し、同年8月27日、政府首脳部の許可を得たことにより、『船車連絡運輸方式』が正式に採用されることになった。

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年（昭和56）年 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』歴史文化ライブラリー222 青木栄一 吉川弘文館 2006（平成18）年 123頁〉という考えが鉄道局に強く存在しており、水運が利用できるにもかかわらず鉄道を敷設するのは「鉄道ヲ監用スルモノト」という考え方が強く存在していた。

(4) 大津本線の整備

「船車連絡ルート方式」の採用により、貨物専用の補助的路線にすぎなかった大津支線は、湖上航運との連絡線の役割を果たす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。

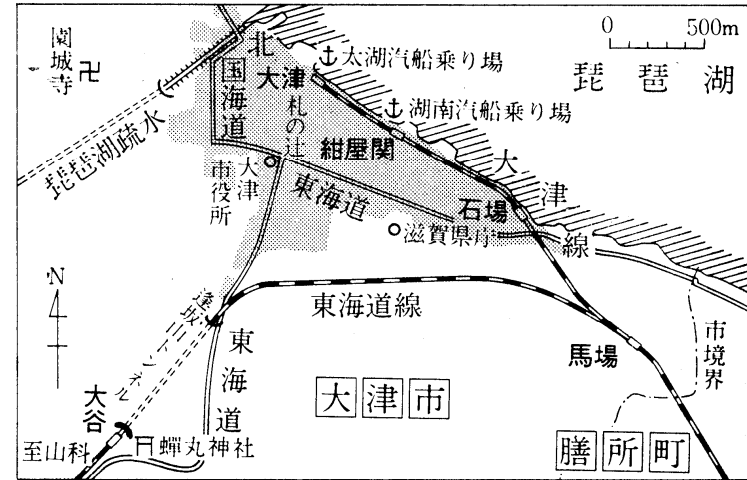
「大津線」は馬場駅を起点とし、終点の水陸ターミナル駅として〈最初は石場の予定『新日本鉄道史』上 川上 幸義 鉄道図書刊行会 1967(昭和42)年 28頁〉であったが、水陸ターミナルとして機能を持たせる地点を求めた結果、石場より1.2キロメートル延長した大津駅(現在の浜大津—昭和44(1969)年10月31日限り廃止)に決められた。そこで大津駅は湖上汽船との連絡の便を計るための設備を整えることになった。

石場・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、埋め立てた築堤上に線路を敷設することとした。この様な工法は水面に築堤を築き線路用地とした東京の新橋・品川間と同じ方法をとっている。〈新橋・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、品川ハッ山の土砂を採取、築堤造成工事に当たらせている。その手法を石場・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〉。

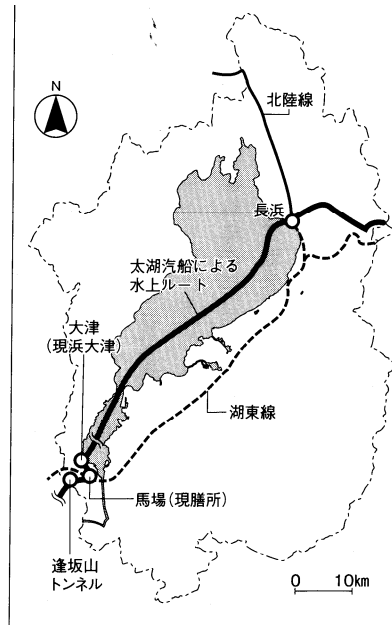
(5) スイッチバックの大津線

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。



『新修大津市史』5 近代 大津市 1982(昭和57)年 318頁



『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)年 155頁

2 湖上連絡運輸＝船車連絡方式の開始

① 明治初期の湖上水運会社

明治2（1869）年4月（明治2年3月）、加賀藩の支藩であった大聖寺藩が建造した5トン・12馬力の木造蒸気船「一番丸」が登場し、大津－海津間の湖上およそ16里の距離を運行した。

明治4（1871）年の太政官布告により、湖上船の総轄を大津県が行うことにより、〈大津百艘船仲間をはじめとする旧来の湖上運輸制度が解体されたこと『新修大津市史』5 近代 大津市 1982（昭和57）年 334頁〉や〈大津県が滋賀県と改称されてのち明治5（1872）年10月、県令（現在の知事）松田道之が県勢振興のために湖上船主の結社と独立営業を告諭し『新修大津市史』 前掲書 334頁〉、翌明治6（1873）年には6社の汽船会社が設立されたことにより〈汽船の増加を生み、それにつれて貨客の争奪が激しく『新修大津市史』 前掲書 316頁〉になっていったが、十分な技術力などが無いまま無謀な運行を繰り返した結果、重大な事故が多発した。

そこで滋賀県は、明治8（1875）年に汽船取締規則を通達し、さらに翌9（1876）年3月20日には湖上汽船の危険防止と人命保護を目的に、大津湊町に「汽船取締会所」を設け、〈湖上汽船の検査から湖上船運航のすべてを監視・指導することにした『府県史料滋賀県史二編』二九『琵琶湖の鉄道連絡船と郵便遞送』佐々木義郎 成山堂書店 2003（平成15）年 17頁〉。

しかし、各汽船の新たな参入により競争はさらに激化し、造船技術の発達により、船体の巨大化が図られ、明治10（1877）年2月には当時湖上第一の大型船江州丸（木造64トン）が建造され旅客の人気を集めた。同じ頃に、「湖幸丸（木造43トン）旧彦根藩の奨励補助による金亀丸に琵琶湖丸、大津丸会社の大津丸が次々に新造され、その競争はますます激しくなり、運賃の値下げ競争、指定地域外の旅客・荷扱いの禁止などの汽船取締会所の運航統制も全く無視され、再び混乱の状態が繰り返され統一会社の設立が勧奨された。

その結果、県は当時、大津以東長浜間の東浦に就航していた5艘の船主を統合して、吉原作助等3名が「三汀社」（のち上野茂兵衛・浅見又蔵が代表となるのちの大津汽船会社）、塩津以西大津間の西浦航路の7艘の船主を統合して堀江八郎兵衛等3名が共同で「江州丸会社」を設立し、さらにこの2社に「航安組」を含んだ3社によって湖上汽船は一応統合され『新修大津市史』 前掲書 340～341頁〉、一時的に競争激化を避けた。

しかし、明治11（1878）年に長浜に湖東丸、海津に湖上丸、飯ノ浦、八幡などで多くの船が建造され、さらには江州丸会社での紛争で内部分裂が起こり、1年も経たないうちに統制は崩れた。

② 鉄道連絡輸送の決定

（1）「船車連絡運輸方式」の採用

井上鉄道局長は、国家財政困窮の折から、大津から敦賀への路線延長のうち大津－湖北長浜間の「湖東線」区間の敷設工事をとりあえず棚上げ、琵琶湖の水運を利用して『鉄道連絡船』で結ぶ戦略の実現に向かい、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「船車連絡運輸方式」を申請し、同年8月27日、政府首脳部の許可を得たことにより、『船車連絡運輸方式』が正式に採用されることになった。翌明治13年、鉄道局は琵琶湖上大津－長浜間に木造外輪船「長浜丸（24トン）」を建造、就航させ、鉄道建設に先行して船舶の運航をおこなった。

（2） 鉄道連絡輸送の民営委託

『船車連絡方式』の決定した大津－長浜間の鉄道連絡運輸は、その性格からして本来鉄道局自ら運営をなすべきものであるが、当時琵琶湖上にはすでにいくつかの船運会社が競って運航。それらの各会社が所有する船舶数といい、会社規模といい、すでに形ができあがっていることから、鉄道局側は連絡船の運航を官営によらずに十分な資力と信用があり、安全、正確な輸送能力がある民営業者に任せようが現実的であると考えた。鉄道連絡運輸の「民間委託」の情報が流れると、大津－長浜間の「鉄道連絡運輸」の権利を獲得しようと、湖上各社は相次いで大型船を建造、就航させ、競争はいよいよ熾烈を究めた。

③ 太湖汽船会社の設立

（1）太湖汽船（株）の設立の経緯

鉄道局および滋賀県当局側としては、鉄道連絡運輸の権利獲得に名乗り出ている会社は、〈大型船を購入するなどの努力をしているが、輸送力にも限界がある。それに濃霧や強風、波浪による遅れや欠航がたびたび発生しており、そのいずれもが適当ではない『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 112～113頁〉との結論に至り、折からの鉄道連絡運輸の就航を機会に琵琶湖上の会社の統合の促進を各船主に説得したが、〈各社はこれに応じる気配を見せなかった『図説 大津の歴史』下巻 大津市歴史博物館 1999（平成11）年 36頁〉。

そこで、井上鉄道局長と滋賀県庁は以前から工事などで鉄道局の御用達と関係のある大阪の藤田伝三郎（藤田組）に鉄道連絡船を目的とした汽船会社を設立することを促しその同意を得た。同時に〈井上鉄道局長と滋賀県庁は琵琶湖上の汽船会社の大合同をはかり、藤田組、三汀社、江州丸の3社に合同をうながした『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）年 79頁〉。その結果、

各社は合同すれば共倒れを防ぐことができると判断したので、鉄道局や滋賀県当局の主導のもとに明治14（1881）年9月、「太湖汽船会社」が資本金50万円で発起され、藤田はその頭取に就任した。

（2）連絡運輸実施の認可

太湖汽船会社の藤田頭取は5名の役員（前川文平・堀江八郎兵衛・中野梧一・浅見又蔵・北川弥兵衛）と連署して「会社設立ニ付鉄道連絡御願」として連絡運輸の実施について鉄道局鉄道頭の井上勝宛に願書を提出し、その認可を上申した。

その内容とは、「新ニ堅牢広濶ニシテ充分ノ速力アル汽船ヲ製造シ、専ラ御局ノ御指揮ヲ以テ鉄道ニ連絡ヲ取り、汽車ノ旅客物貨ヲ載セ、大津・長浜間ノ湖線ヲ往復シテ汽車ノ代用ヲ以テ任トシ及湖上各港へ廻漕シテ普ク公衆ノ便益ニ供セント欲ス。故ニ汽車ノ旅客物貨等総テ湖上ノ運漕ニ係ルモノハ本社所有スル所ノ左ノ五艘〔鉄船（乗客用）二隻、木製船（貨物用）三隻〕ヲ以テ悉皆引受ケ、聊遺漏ナク之ヲ運漕スヘシ」と設立の趣旨を説明したのである。

すなわち、就航に当たっては鉄道局の指揮に従い、鉄道と連絡させながら汽車の旅客や物資を乗せ、大津～長浜間を往復し、鉄道の代用としての任務を全ういたします。また湖上の各港へ寄港して、あまねく公衆の便益に役に立つように努めます。汽船は、堅牢・広かつ（丈夫で大きい）にして、十分な速力を持つ汽船を新たに購入します。よって、汽車の旅客や物資など、すべて湖上の運輸にかかるものは、当社が所有する5艘の鉄道連絡船によって引き受け、いささかも遺漏なきように運航します。また、会社の営業期間は30年とし、あくまで湖東地方に鉄道が開業するまでの代用船とします」というものである。

明治14年10月10日、藤田らの鉄道連絡運輸による旅客貨物の取扱いの請願は認められることになったが、そこには「別紙指令書」が付され、そのなかに鉄道局側が同社に遵守を要求する、次のような「要領」「規模ノ要目」という五項目の条件が付されていた。

- 一 旅客貨物ノ運輸ニ供スル汽船ハ都テ其船体機関等十分堅牢安全ノモノタルベシ
但シ其使用ノ船舶ヲ以テ運用不適當ノモノト思量セバ其筋ノ検査ヲ請ヒ果シテ堅牢安全ヲ欠クモノアラバ直チニ補理改良ヲ加フベシ
- 一 旅客運輸船ハ大津長浜ノ間ヲ二時乃至二時間半間ニ少ナクトモ一回渡航シ得ヘキ丈ケ速力ヲ有スル汽船若干隻ヲ用テ大津長浜トモ鉄道ノ二列車毎ニ一回ツツ発船セシムベシ
但鉄道ノ二列車毎ニ発航セシムルハ長浜敦賀間ノ鉄道全成ノ後タルベシ故ニ該鉄道全通ニ至ル迄ハ其発航度数ハ便宜指揮ニ及ベシ
- 一 貨物運送船ハ其主用適応ノ速力アル汽船ヲ用ユベシ而シテ其発航度数ノ如キハ實際ニ当リ適宜ニ之ヲ定ムベシ 但其適宜トスルハ物貨ヲ停滞セシメザルヲ標準トス
- 一 汽船ノ運賃ハ大津長浜間ノ航路ヲ三十英里ト定メ旅客及物貨トモ汽車賃格ノ上ニ出ツベ

カラズ

一 「旅客及貨物ノ取扱方ハ丁寧直実ヲ旨トシ其賃格ノ如キモ成ルヘク下廉ヨ取り而シテ右ニ係ハル定則等公衆ニ対シ施行スベキモノハ私ニ之ヲ制定スベカラズ

- 1 旅客・貨物の運輸に供する汽船は堅牢・安全であること。
旅客貨物の運輸に供する汽船は、いやしくもわが国の権威ある鉄道に代行する民営の連絡船であるからには、安全確保のために、もちろん船体機関とも十分堅牢安全なものであること。
- 2 旅客連絡運輸船は大津～長浜間を2時間ないし2時間半で少なくとも1回は渡航する速力を有し、大津、長浜で2列車ごとに1回ずつ発船すること。
旅客連絡運輸船は大津・長浜間に2時間ないし2時間半ごとにすくなくとも1回就航できる速力をもつ汽船数隻を用いること。また江越間鉄道が全通した上は大津・長浜の両港から2列車ごとに1便ずつ客船を出航させること。
- 3 貨物連絡運輸船は相応の速力を有する汽船を使用し、貨物を停滞させないよう発船度数を適宜定めること。

貨物運送船は、その主用適応の速力がある汽船を用いること。その発航回数は「物貨ヲ停滞セシメサル」よう実状にあわせて適宜発航便数を定めること。

- 4 「汽船の運賃は大津～長浜間を30マイル（約48.288キロメートル）とし、旅客・貨物とも同距離の鉄道運賃率にしたがい、旅客・物貨とも鉄道価格より高くないこと。
- 5 旅客・貨物の取り扱いは丁寧・真実を旨とし、運賃はなるべく廉価にするよう努め、許可なく私に制定しないこと。

と、こまかい指示がなされている。1～5は『井上勝』 前掲書 80～81頁による。

〈井上鉄道局長の通達の5項目は、鉄道局と太湖汽船会社との連絡運輸の根幹をなすもので、鉄道局は、自ら運営すると同じ考えで、指導・監督に当たったことがわかる『日本国有鉄道百年史』 第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）年 607頁〉。

（3）定款の作成

先の鉄道局の通達に対し、太湖汽船は早速定款（会社などの根本規則）を作成した。「定款」によれば本社を大津市御蔵町の大津停車場構内におくことになっていた。

〈明治16（1883）年には大津駅（現浜大津）構内に、洋風レンガ造りの本社（写真）が新築された。なお旧社屋は、昭和32（1957）年になって道路敷設のため撤去された『新修大津市史』 前掲書 346頁〉。

さらにその定款第七条には「当会社ノ営業期限ハ三拾ケ年トス」とあるように、あくまで湖東線が開業するまでの代用で大津・長浜間を運航し、その営業年限は一応30年と定められていた。

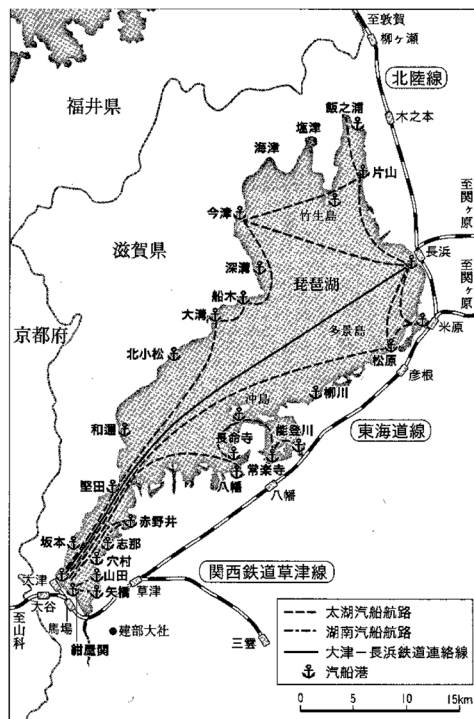
太湖汽船の提出した定款は鉄道局長の認可を受け、定款に依拠して業務を実施することとなった。そこで、藤田は張り切って、第一太湖丸、第二太湖丸の鋼鉄船2艘（各約500トン・350人乗り・時速26キロ）を注文した。

(4) 太湖汽船の創立当時の営業航路

太湖汽船の創立当時の営業航路は、大津・松原（彦根市）・米原・長浜を巡る東部航路の他に、大津・堅田（以上大津市）・勝野（大溝・高島町）・船木（安曇川町）・今津（今津町）・片山（高月町）・塩津の西部航路、大津・八幡（近江八幡市）・能登川・常楽寺（安土町）・長命寺（近江八幡市）の中部航路、長浜・今津と松原・長浜・片山・塩津の北部航路が設定され定期船を就航させ、各港（米原、塩津、飯ノ浦、片山、今津、船木、勝野、堅田）に支社も設け、湖上船運の大半をしめるに至り、名実ともに沿湖第一の汽船会社を誇るようになった。

また当時の太湖汽船会社所有の船舶は、金龍丸（92トン）、游龍丸、庚辰丸（90トン）、第二庚辰丸（159トン）、長濱丸（141トン）、江州丸（64トン）、第二江州丸（96トン）、第三江州丸、第四江州丸（17トン）、第五江州丸、湖上丸（43トン）、湖東丸（28トン）、松實丸（18トン）、丹頂丸、盛大丸、琵琶湖丸、金亀丸（30トン）18隻、1025トンの船舶を所有し、さらに3艘を買収して早くも23艘を所有した。

『新修大津市史』 前掲書 337頁



1889年東海道線全通時の航路と諸港

『新修大津市史』 前掲書 337頁

(5) 政府が自らが湖上連絡航路の運営にあたらなかった理由

この湖上鉄道連絡事業に政府みずから当たらなかった理由は、く1つには、いずれは湖東線区間に鉄道を敷設することが決まっておき、このため、一時的な施設にまとまった金額を投資をする財政的余力が政府になかったこと、いま1つには同汽船会社の頭取に藤田伝三郎が就任していることから長州系の政商筋の利権志向的な働きかけがあったからとも考えられている『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 62頁）。^⑩

4 鉄道連絡運輸の開始

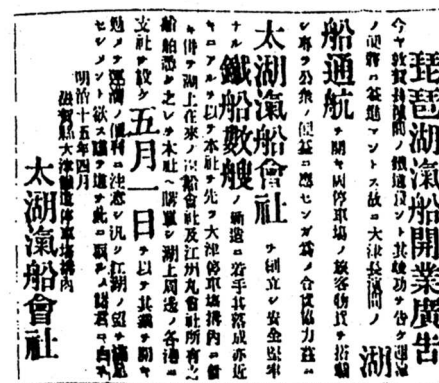
(1) わが国初の鉄道連絡運輸

明治15（1882）年3月10日、柳ヶ瀬隧道（明治17（1994）年4月16日開通）を残し、その両端の長浜・柳ヶ瀬間および金ヶ崎（いまの敦賀港）・柳ヶ瀬隧道西口間がそれぞれ開業した。

これに伴って、鉄道局から明治14（1881）年10月10日に「鉄道連絡運輸」を認可されていた太湖汽船は、明治15年5月1日から鉄道局からの業務事項要求の「要領」に依拠して長浜一大津間で蒸気船による定期的な鉄道連絡運輸を開始した。これはわが国における船車連絡運輸の嚆矢である。

鉄道連絡運輸開始当初の長浜・大津間の連絡船の運航は、大津発午前10時と午後9時、長浜発午前9時と午後9時の1日2往復であった。

鉄道局は太湖汽船会社に対し、大津—長浜間を2時間ないし2時間半で結ぶことを要求していたが当初は蒸気船とはいえ木造船であったので約4時間を要していた。



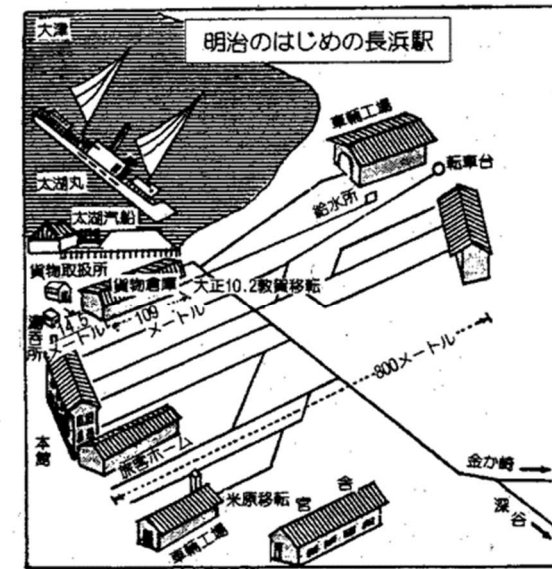
太湖汽船会社琵琶湖汽船開業湖線通航の新聞広告
 (明治15年5月2日、同4日、同日12日掲載。日本立憲政黨新聞)

(2) 鉄道連絡運輸のターミナル

鉄道連絡運輸の天津側ターミナルは、明治13(1880)年に港内岸壁に沿って建設された東海道線(当時)の天津駅(現・浜天津駅/京阪線)の近くの船舶の出入に便利な地が選ばれた。

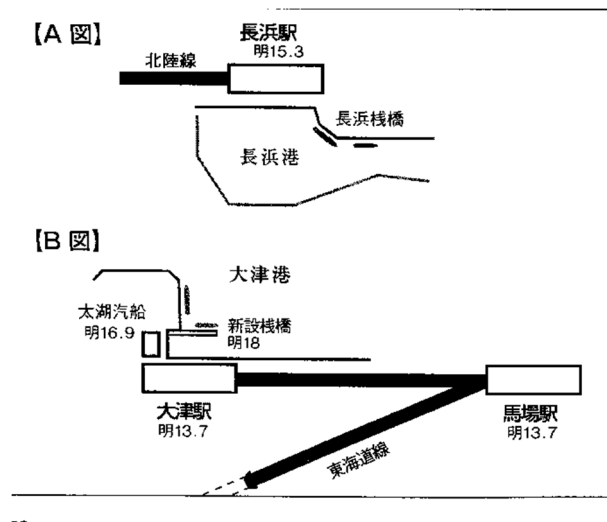
一方の長浜側ターミナルの長浜港は、大型船の接岸可能な新港の築造中であった。新港は、長浜城の内堀という天然の地形を利用して造られた港で、築造には大掛かりな浚渫と水路の開削工事が行われた。この築港工事は、滋賀県から築造許可を得た地元の豪商、浅見又蔵が私財を投じて、明治13年11月に起工し、同16(1883)年4月30日に一部を完成させ、さっそく太湖汽船がこの使用を開始した。長浜市内港町にある明治山は、その時の浚渫土を積み上げて築いた小山である。

なお、明治15(1882)年11月、鉄道連絡運輸の就航に合わせ官設鉄道・長浜駅(現在の長浜市北船町1)の本屋が竣工した。船着場は、本屋のすぐ西隣りに設けられており、旅客は、駅ホームと船着場の間を徒歩で行き来し、直接船に乗りおりした。なお、この駅舎本屋は、現有する日本最古の駅舎として、昭和33年に第1回鉄道記念物に指定された。



当時の構内図

『読本 長浜の歴史』長浜市立教育研究所 1988(昭和63)年 134頁



『鉄道連絡船再見』古川達郎 JTB 2006(平成18)年 70頁

(3) 長浜一関ヶ原間の開業

天津一長浜間の鉄道連絡運輸開始から1か月後の明治15年6月10日、長浜・関ヶ原間鉄道が着工、明治16(1883)年5月1日長浜・関ヶ原間が開業した。明治16年8月1日の太湖汽船発航時刻改正では長浜・天津間の航路は1日3往復の運航となっている。

(4) 第一、第二太湖丸の就航

鉄道局から「鉄道連絡運輸」を認可された太湖汽船は、明治15年5月1日からその業務を開始するとともに、使用船舶の整備を進め、神戸居留イギリス人ギルビーにかねてから注文してあった鉄道連絡鋼船2隻を天津湖畔で建造中であった。

この船は、日本で最初に建造された当時珍しい鋼鉄船で、第一太湖丸(総トン数516トン、350人乗り、14ノット(時速25キロ))第二太湖丸(同498トン、350人乗り、14ノット(時速25キロ))と命名され、明治16年9月に進水した。その代価は13万円であった。

これは、〈琵琶湖において披璃丸が建造されるまで(昭和26(1951)年)の最大型の汽船であった『最琵琶湖汽船100年史』琵琶湖汽船株式会社 1987(昭和62)年『太湖汽船50年史』〉。

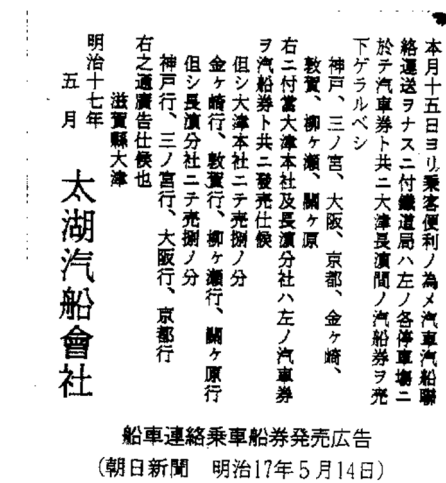
この2艘の進水によって、輸送定員数は大幅に増やすことができた。就航当初天津一長浜間は約4時間を要していたが、この第一太湖丸、第二太湖丸の就航で所要時間を3時間半にまで短縮し、到達時間の不正確もこれによってかなり改善されたもようである。

(5) 連絡運輸切符の発売

明治17(1884)年4月16日、柳ヶ瀬トンネルの開通により長浜・金ヶ崎が全通、同年5月25日大垣・関ヶ原間が相次いで開通した。そこで、同日神戸、三宮、大阪、敦賀、金ヶ崎、柳ヶ瀬、大垣の各駅で、いっせいに「湖上汽船との船車連絡通し切符」が発売された。

ここに大津・長浜間の太湖汽船による鉄道連絡運輸は京阪神と北陸および大垣方面とを結ぶ経路として本格的に重要性を増し、通過する運輸量も増加し、長浜は琵琶湖水運航路と鉄道のターミナルとして北陸・中部各地と京阪神との交通ルートとして重要性を増していった。

また、〈浜大津近辺は物資の積み替え、旅客の乗り換えでたいへんな賑わいを見せることになった。浜大津には、内国通運や共同運搬会社などの運送業者が集まり、旅館も次々と開業。同19(1886)年には、大小とりまぜ約200軒といった状況であった。当時の新聞には「大津停車場前の旅店は汽車の到着毎に雇い人を出して蒼蠅く旅人に宿泊休憩を勧めて」といった記事が掲載されている『図説大津の歴史』下巻 大津市歴史博物館 1999(平成11)年 39頁)。



船車連絡乗車船券発売広告
(朝日新聞 明治17年5月14日)

『琵琶湖の鉄道連絡線と郵便遞送』 佐々木義郎 成山堂書店 2003(平成15)年 66頁

(6) 連絡運輸開始後の経過・政府の補助

明治15(1882)年5月の大津―長浜間の鉄道連絡運輸開業当時の太湖汽船会社は、船舶数23隻、1360トンの船舶を有し、琵琶湖上船舶の90パーセントを占め、大津・長浜間のほか、大津・塩津間などの航路を経営していた。

とはいえ、①明治15年3月に開通した長浜―敦賀(敦賀線)のうち柳ヶ瀬トンネル区間は未成で、敦賀線の貨客の流れがかならずしも十分でなく、②本格的な連絡船としての鋼鉄

船2艘の建造費も重なり、③さらに鉄道局との契約により運賃額設定に制限があるため値上げして増収をはかることもできない。(湖上の同業他社にくらべて)こともあり、太湖汽船会社は営業上の収益は必ずしも良好とは言えなかった。

〈明治16(1883)年6月から明治17(1884)年3月までの「実際勘定収支計算概算表」によれば、12万5246円29銭9厘の収入高に対して、営業費6万7725円29銭1厘、改造・新造船積立金6525円88銭2厘、平常船舶修繕費・非常積立金1万1504円20銭で、純益金は⑬

3万9490円にすぎなかった。井上勝「(太湖汽船会社保護につき意見上申)」1884年7月、藤田侍三郎〔頭取〕ほか5名「(水陸連絡太湖汽船会社保護につき上申)」『日本鉄道史の研究』一政策・金融/経営・地域社会 野田正穂・老川慶喜 八朔社 2003(平成15)年 9頁)。

そこで、明治17(1884)年7月、政府補助の陳情として、滋賀県令の上申書と添付書類として太湖汽船会社の頭取名による実際勘定収支計算概表とが滋賀県知事を経由し佐々木工部卿宛提出された。

その内容は「鉄道局長指示の規約条項を遵守して営業した場合、琵琶湖上の交通振興と公衆への利便とを最優先とするため、計上利益は他の汽船会社とは比較にならない僅少額にとどまる。また利子配当金が少なく、このまま経営を続けた場合零細株主の不満などによって会社の存続が不安であることなどの実際を報告し、その打開策として、会社資本金60万円の4分相当額の24万円を政府の出資金とされたいこと」、その政府への利子配当金は半額にとどめ、これを一般株主に割増し支払いたいなどのものであった。

工部卿は、井上鉄道局長にその意見を求めたが、井上鉄道局長は、太湖汽船会社の営業不振は〈必ずしも同社が鉄道との連絡輸送を営んでいるからではなく『日本鉄道史の研究』前掲書10頁)〉、むしろ、世上一般の不景気によるものであるとしたうえで、発着時間・客貨運賃などの制約から生ずる会社の損失は、政府においても考慮する必要があると回答した。

そこで、〈政府は井上局長の意見により同社株式の配当が1割に達しない場合には、政府から12,000円を限度としてその不足額を補助する『京都滋賀の鉄道の歴史』前掲書64頁)〉ことを明治17年10月18日に滋賀県知事を通じて太湖汽船会社に交付した。

ここでの補助金額の12,000円の根拠は、会社が株主に対し、適度の配当ならびに現在所有する船舶に相応する積立金を行なうことができるように、資本金10万円の増資を決議して60万円とし、そのうちの政府出資希望額の4分1の相当額24万円の配当予想の1割の2分の1の金額に相当する。

〈こうした補助により、太湖汽船会社の収支は改善された『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)年 231頁)〉。こうした補助により、太湖汽船会社の収支は改善していった。

5 鉄道連絡運輸関係時刻表

① 明治15年5月

大津発		汽車長浜発	
10:00 →	16:15 ⇨	柳ヶ瀬	
21:00 →	6:00 ⇨	柳ヶ瀬	
[汽船, 大津・長浜間直航]			
	汽車長浜着	長浜発	
柳ヶ瀬 ⇨	8:45	9:00 →	
柳ヶ瀬 ⇨	19:00	21:00 →	

発船時刻(ゴチック)は15年郵便線路図より。大津・長浜間直航の航行時間は5時間半～6時間と推定

② 明治16年9月

大阪発	京都発	着 大津 発	着 長浜 発
4:50	6:50	7:55	8:10 ①
9:07	10:50	11:55	12:10 ②
19:07	20:40	21:43	22:00 ③
		航湖時限 ①4時30分 ③4時	②彦根迄3時30分
		着 長浜 発	着 大津 発
柳ヶ瀬 ⇨	8:45	9:50 ①	14:00
関ヶ原 ⇨	8:55		15:10
関ヶ原 ⇨	12:55	13:10 ②	16:50頃
柳ヶ瀬 ⇨	19:00	21:00 ③	17:10
関ヶ原 ⇨	18:10		18:50
			20:17
			1:00
			5:35
			6:40
			8:17
			[注 ②のみ直航]

明治16年郵便線路図, 加筆時刻表(16.9.1) 航湖時限, 着時限記載

長浜着時限

- ①12:20~13:00迄
- ②彦根へ 15:40迄
- ③2:00

大津着港時間

- ①14:00迄
- 航湖時限4時10分
- ②郵便輸送なし
- ③1:00迄
- 航湖時限4時

③ 明治17年5月

大阪発	京都発	着 大津 発	着 長浜 発
4:45	6:46	7:39	8:00 ①
9:06	10:46	11:39	12:00 ②
19:06	20:46	21:39	22:00 ③
			*12:00
			12:20 ⇨ 敦賀
			16:00
			17:20 ⇨ 敦賀
			16:30 ⇨ 大垣
			3:00
			5:20 ⇨ 大垣
			6:00 ⇨ 敦賀
			9:40 ⇨ 大垣
		着 長浜 発	着 大津 発
敦賀 ⇨	8:12	9:10 ①	*13:10
大垣 ⇨	9:10		13:45
大垣 ⇨	13:45	14:50 ②	18:50
敦賀 ⇨	14:32		19:45
敦賀 ⇨	19:32	22:00 ③	20:45
大垣 ⇨	20:30		22:17
			3:00
			5:45
			6:45
			8:17

時刻改正長浜大垣間(17.5.25) 官報281 京17.5.29

④ 明治19年6月1日

●下り

神戸発	555	955	1755
大阪発	706	1106	1906
京都発	846	1246	2046
大津着	939	1339	2139
大津発	950	1350	2200
長浜着	1330	1750	200
長浜発	1400	1810	520
関ヶ原発	1503	1913	623
大垣着	1535	1945	655
大垣発	1540	..	700
木曾川着	1835	..	955
木曾川発	1840	..	1000
名古屋発	1940	..	1100
武豊着	2134	..	1254
長浜発	1410	1900	610
柳ヶ瀬発	1515	2004	714
敦賀着	1600	2050	800

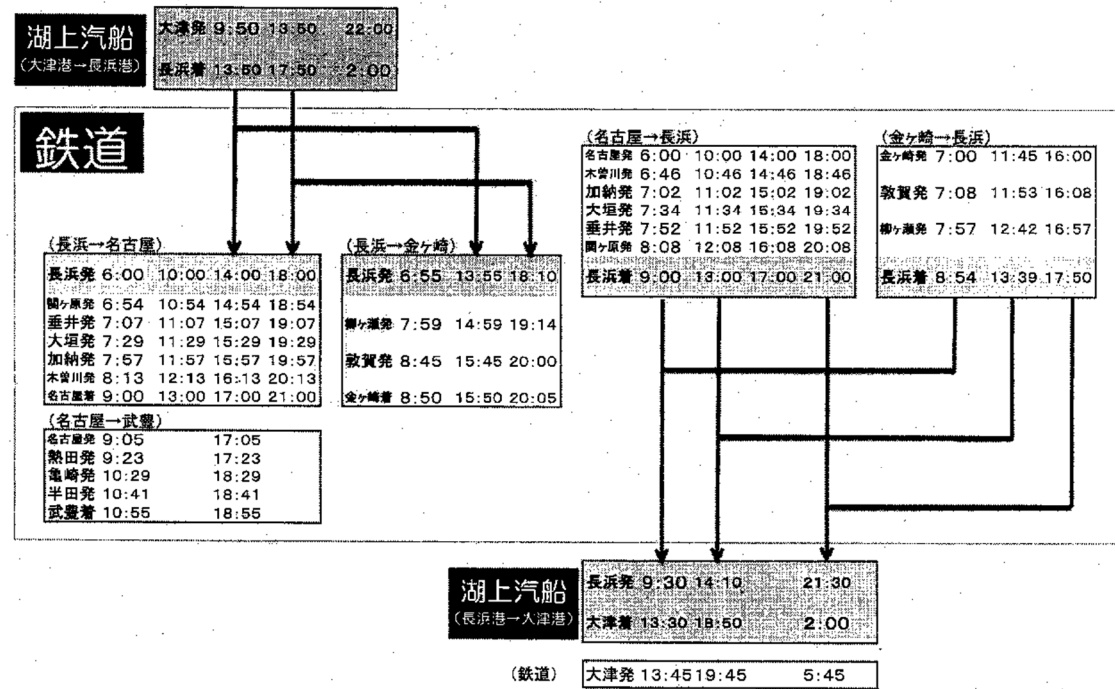
●上り

敦賀発	625	1140	1645
柳ヶ瀬着	716	1232	1736
長浜着	815	1330	1835
武豊発	..	530	1400
名古屋発	..	730	1600
木曾川着	..	825	1655
木曾川発	..	830	1700
大垣着	..	1130	2000
大垣発	740	1200	2010
関ヶ原着	816	1236	2046
長浜着	915	1335	2145
長浜発	930	1350	2200
大津着	1330	1730	200
大津発	1345	1745	545
京都発	1445	1845	645
大阪発	1625	2025	825
神戸着	1735	2135	935

※大津～長浜間は太湖汽船、大垣～木曾川間は人力車で連絡

⑤ 明治20 (1887) 年頃の鉄道・汽船時間表 (太湖汽船会社乗客取扱所)

◆明治20年 (1887) 頃 鉄道・汽船 時間表 (「太湖汽船会社乗客取扱所」)



太田 浩司氏 作成

⑥ 明治20年7月

大阪発	京都発	着 大津	発	着 長浜	発	名古屋着
7:06	8:46	9:39	9:50	①	13:50	13:55 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 17:00
11:06	12:46	13:39	13:50	②	17:50	18:10 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 21:00
19:06	20:46	21:39	22:00	③	2:00	6:55 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 9:00

名古屋発	着 長浜	発	着 大津	発	京都発	大阪着
6:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	8:54 9:00	9:30	①	13:30	13:45 14:45 16:17
10:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	13:39 13:00	14:10	②	18:40	19:45 20:45 22:17
14:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	17:54 17:00	22:00	③	2:00	5:45 6:45 8:17
18:00	⇨ ⇨	21:00				

20年郵便線路図

⑦ 明治22年1月

大阪発	京都発	着 大津	発	着 長浜	発	名古屋着
7:06	8:46	9:39	9:50	①	13:50	13:55 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 17:00
11:06	12:46	13:39	13:50	②	17:50	18:10 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 21:00
19:06	20:46	21:39	22:00	③	2:00	6:55 ⇨ 敦賀 ⇨ ⇨ 9:00

名古屋発	着 長浜	発	着 大津	発	京都発	大阪着
6:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	8:54 9:00	9:30	①	13:30	13:45 14:45 16:17
10:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	13:39 13:00	14:10	②	18:10	19:45 20:45 22:17
14:00	敦賀 ⇨ ⇨ ⇨	17:54 17:00	21:30	③	2:00	5:45 6:45 8:17
18:00	⇨ ⇨	21:00				

大阪朝日新聞 22.1.3 大阪毎日新聞 22.1.12

①~③、⑤~⑦『琵琶湖の鉄道連絡線と郵便通送』 佐々木義郎 成山堂書店 2003 (平成15)年 大阪一大津間は関連列車のみ

④『発掘 明治初頭の列車時刻』交通新聞社新書099 曾田英夫 交通新聞社 2016 (平成28)年