

## 湖東線敷設の歴史研究（2）

### 3 湖東線敷設の請願と政府の対応

#### ① 大津・長浜間の鉄道敷設の「お預け」状態

大津より敦賀に向かう南北流道路線の「敦賀線」やその一環をなす東西両京連絡幹線鉄道の県下の要地を結ぶ「湖東線区間」の大津から長浜は、明治15（1882）年5月1日、既存の湖上交通業者を統合させ設立された太湖汽船による日本最初の「鉄道連絡船」によって結ばれることになった。この〈連絡船運輸は明治15年より一応30年間として予定されており『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 大阪成蹊女子短期大学 1984（昭和59）年 232頁〉、この区間の鉄道敷設は依然として「棚上げ」の状態が続いていた。

しかしながら、琵琶湖の水運を介しての連絡船による輸送は、鉄道に比べて、濃霧での遅延、特に冬から春にかけての季強風による波浪の際の欠航、乗換え等利用者にとって不便極まりない方法であったので湖東地方の地域社会にとって満足すべき状態とはいえ、〈湖東地方の住民が不満を抱いたのはいうまでもなかった『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）年 70頁〉。このような事情から大津・長浜間の鉄道敷設の早期実現への動きが地元から起ってきたのは当然であった。

#### ② 湖東線敷設促進の請願

明治17（1884）年10月4日、彦根の藤山秀次を総代とし、彦根第百三十三国立銀行系の資本家や旧彦根藩主の井伊直憲（井伊直弼の次男）も名を連ねた湖東地方を中心とした県民有志四十余名が連署して、「湖東鉄道敷設願」を山県工部卿に提出し、湖東線（大津・長浜間）の早期敷設を促した。その敷設願いと次のようなものであった。

（前略）東西数百里の鉄道ヲ中断シ、僅々十余里ノ水利ニ依リ汽車ニ代ルニ汽船ヲ以スルカ為メ、旅客ノ往来、物価ノ運輸其不便少カラズ、其上春初冬未往々風浪ノ厄ニ遭遇スルノ困難アリ、且鉄道ヲ湖東ニ布設セラル、アラハ同地方ノ利莫大ナルカ故ニ、何ノ地ヲ択ハス大津長浜間ノ連絡ヲ通センカ為メ急ニ官線ノ布設ヲ請フモノニシテ、若シ其資本ヲ欠クアラハ布線ニ要スル公債募集ヲ請ヒ、以テ之ニ応ス可キヲ期シ、将又是モ難被行儀ナレハ民資官行ノ允可アルカ、或ハ特別私設ヲ聴サル、乎（『工部省記録』巻一三、七三項「鉄道布設ノ儀滋賀県人民ヨリ願出ニ付指令方伺」『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 124～125頁

すなわち、滋賀県は〈本州の中央に位置し、物産も多く、旅客・貨物輸送の輻輳する要地でありながら、現在鉄道路線は京都・大津、長浜・敦賀、長浜・大垣間にしかなく、大津・長浜間は連絡船に依存する状態であり、旅客や物貨の輸送には不便極まりないと不満を表明し、

このままでは湖東の地は、物産が衰退し、農工商ともに疲弊におちいと述べて、湖東への鉄道の敷設を促したのである『長浜市史』第4巻 市民の台頭 2000（平成12）年 100頁〉。

このとき請願者は政府の資金欠乏を見越して、「若シ政府ニ於テ資金ヲ欠クアラハ敷設ニ要スル公債ノ募集ニ応スヘシ、将タ之ヲモ行ヒ難シトセハ民間行ノ允可アルカ、或ハ特別私設ヲ聴サレタシ」として、「もし官設鉄道としての敷設資金の財源が政府に乏しいならば、敷設方法として①官設鉄道を早期着工する（鉄道官設急施案）、②請願人が鉄道公債を購入し、その費用を官設鉄道敷設に充てて着工する（鉄道公債募集案）、③請願者らで資本金を集めて建設し、完成後は官営鉄道として営業する（民設官営方式）、④私設鉄道として自ら建設・経営し、政府の都合のよいときに国有化する（湖東鉄道私設案）という四つの方法が提示された」。参考文献：『東近江史能登川の歴史』第3巻 近代・現代編 東近江史能登川の歴史編纂委員会 2014（平成26）年

そこには、官設で速やかに着工できないのなら自分たちでつくるという意識と、それになうだけの資金調達能力があるという自負が垣間見えた請願と言えよう。このように湖東地域の住民がいかに鉄道の早期の敷設を要望していたかがえる。このようにして〈地域社会の有力者たちはこの時代にはすでに、鉄道の効用を十分に承知しており、その建設促進が地域社会の発展に深くかかわっていることをよく認識していたといえるであろう『草津市史』第3巻 巻報3 湖東線の建設と地域社会 青木栄一 1986（昭和61）年 6頁〉。

なお、〈この請願に滋賀県令の中井弘は「時勢やむをえざる事情に付、特別の御詮議」を願うとする副申書をつけた『長浜市史』第5巻 長浜市 2001（平成13）年 100～101頁〉。

#### ③ 湖東線敷設の請願に対する政府の回答

湖東線敷設の請願を受け取った山県工部卿は、この請願の回答を作成するために、鉄道の専門家である鉄道局長の井上勝に意見を求め（諮問）た上で、請願書の内容の要約と工部卿として請願者に対してこのような内容で指令しますという「指令案」を作成し、同年10月28日付で最終決定者の左大臣有栖川宮熾仁親王に伺い（上申）をたてた。

##### 井上勝の諮問内容

「該線ハ必要ニシテ欠ク可カラズト雖中山道幹線工事ハ実ニ本邦未曾有ノ一大工業ナルヲ以テ事ニ実地ニ従フトキニ至ラハ全局ヲ挙ケテ拮据経営是レ日モ足ラザルヘシ、故ニ姑ク太湖汽船会社ニ此間ノ運搬ヲ譲リ猶ホ且ツ其不足ヲ補充スル為保護金ノ下付ヲ許シ其営業ヲ助クルコトトセリ、故ニ今如何ナル請求アリトモエヲ分チテ急ニ官線ヲ敷設スル能ハザルハ勿論ニシテ縦令公債ノ募集ニ応シ幾百万円ノ資金ヲ得タリトスルモ将タ又資金ヲ醸出シ之ヲ官府ニ依託シテ其工事及営業ヲ為スル方案ニ出ツトモ事業上到底エヲ目下ニ起スノ目的ナシ、

然レトモ大津長浜間鉄道ハ官設ヲ必要トスルモノナルヲ以テ決シテ永遠ニ太湖汽船ノ便ヲ借ル可ラス、而シテ之ヲ中山道線工事落成ノ後ニスヘキヤ、将タ時機ニ依リ便宜工ヲ起スヲ得タルヤノ問題ニ至リテハ今遽ニ之ヲ予言シ難シ」(『日本鉄道史』上前)(大阪成蹊女子短大 研究紀要 第21号 1984 232頁)

### 山県工部卿の上申した指令案

大津・長浜間の「湖東鉄道敷設願出」に対する指令案の伺『工部省記録』鉄道之部卷一三、七三号 鉄道布設ノ儀滋賀県人民ヨリ願出ニ付指令方伺(指令案)

滋賀県下人民ヨリ大津長浜間鉄道布設ノ儀願出候処其主旨ヲ約スルニ東西数百里ノ鉄道ヲ中断シ僅ニ十余里ノ水利ニ依リ汽車ニ代ルニ汽船ヲ以テスルカ為メ、旅客ノ往来物貨ノ運輸其不便少カラス。其上春初冬末往々風浪ノ厄ニ遭遇スルノ困難アリ。且鉄道ヲ湖東ニ布設セラルヽアラハ同地方ノ利莫大ナルカ故ニ、何ノ地ヲ択ハス大津長浜間ノ連結ヲ通センカ為メ急ニ官設ノ布設ヲ請フモノニシテ若シ其資本ヲ欠クアラハ布線ニ要スル公債募集ヲ請ヒ、以テ之ニ応ス可キヲ期シ、将又是モ難被行儀ナレハ、民資官行ノ允可アルカ或ハ特別私設ヲ聽サルヽ乎ノ点ニシテ請願ノ次第頗ル懇切ト被存候得共、猶鉄道局長井上勝ニモ諮盾 シ篤ト審按候ニ、右線路ノ儀ハ太湖汽船会社命令書第三款ニ於テモ、正ニ補助金ハ長浜大津間ノ鉄道線路連接ヲ為ス以上ハ下附セサルノ明文ヲ記セリ、若ク同線路ノ布設ハ之ヲ欠ク可ラサル儀判然タル事ニ有之、去 又中仙道幹線ノ儀ハ(中略)実ニ本邦未曾有ノ完工事ナルヲ以テ、工ニ実地ニ從フノ時ニ至ラハ、全局ヲ拳テ拮据經營是レ日モ足ラサルヘシトス。實際既ニ然リ。故ニ姑ク太湖汽船会社ニ此間ノ運搬ヲ譲リ、猶且ツ其不足ヲ補充スル為メ保護利金ノ下付ヲ許シ、其營業ヲ助ル事トナセリ。左レハ今如何様ノ請求有之候共、工ヲ分チテ急ニ官線ヲ布ク能ハサルハ勿論、縦令公債ノ募集ニ応シ幾百万円ノ集金出来候共、又資金ヲ醸シ之ヲ官府ニ依托シテ其工事及營業ヲ為スノ方案ニ出ルトモ、事業上到底工ヲ目下ニ起スノ目的ナシト云テ可ナリ。乍併前三述ル通り、大津長浜間鉄道ハ到底官設ヲ必要トナスモノナルヲ以テ、決シテ永遠ニ太湖汽船会社ノ便ヲ借ル可ラス。則チ早晚此線ニ着手スヘキハ固り論ヲ挨タス。而シテ之ヲ中山道線工事落成ノ後ニスヘキヤ、又時機ニ依リ便宜工ヲ起スヲ得ルヤノ問題ニ至リテハ、今遽ニ之ヲ予言シ難シ。唯鉄道ニ要スル公債式千万円ハ、正シク大垣以東高崎以西ノ工事ニ供セハ、到底余剩ヲ見サル可シト信ス、 大津長浜間線路起工ノ秋ニ至リテ人民ヨリ資本ヲ募リ之ニ当リ候ハハ、民情ヲ満タシ公益ヲ起シ一挙兩得ト被存候、旁左ノ通指令致シ度此段相伺候也。

明治十七年十月廿八日 工部卿山県有朋(印)

左大臣 熾仁親王殿下

指令案から読み取れる鉄道局の対応は、現状は中山道幹線の隣の鉄道の敷設に手一杯の状態であり、水運で代替できる大津・長浜間の敷設などは、資金面や工事能力の面からもまこ

とに冷淡な態度に終始している。太湖汽船に鉄船を新造させ、明治17年10月よりかなりの期間にわたって運航補助を実施したことも鉄道の早期敷設を回避した理由の一つになるかもしれない。

ただ、早晚、大津・長浜間の鉄道敷設に着手すべきことは論をまたないとも回答し、都合付き次第工事に着手すべきとして同区間の鉄道敷設の必要性までは否定していなかった。

この指令案の上申は明治17年11月11日認可され、工部卿は滋賀県に対し、案のとおり指令し、藤山たちの請願は却下され、この請願は実を結ばずに終わった。

### 【鉄道布設ノ儀滋賀県人民ヨリ願出ニ付指令】

書面之趣願意懇切ニ候得共、鐵路布設ノ儀ハ表経画上順序有之、目下建設之運ニ難到、勿論大津長浜間連接ノ線路ハ既ニ官設ニ確定致居候ニ付、都合次第工事着手可致、其機ニ臨ミ詮議ノ次第モ有之候条、其旨可相心得候事(朱書)「明治十七年十一月十一日」(印)。【滋賀県県政史料】「湖東鉄道敷設の件」明と21(134)

## 4 湖東線敷設の稟議書の提出

### (1) 関西鉄道会社創立許可の申請

先の藤山らの湖東線敷設の請願が却下されたことで、中山道沿いの地元区間(湖東線区間)の鉄道敷設の実現は期待に反してまたもや当分「棚上げ」されることになった。

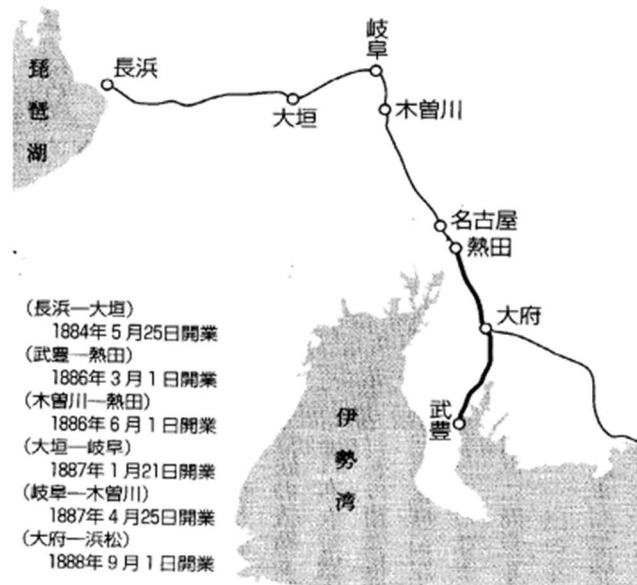
明治19(1886)年7月19日、東西連絡幹線鉄道の名古屋以東はほぼ東海道に沿って敷設されることに変更されたが、同以西は中山道に近い経路をそのまま選択したために、かねて経済的実力をそなえている近江商人を中核とする地元有力者グループの滋賀県会議員弘世助三郎、馬場新三、高田義助らは、滋賀から三重両県内、名古屋に至る旧東海道筋に鉄道を敷設すべく、ほぼ同時期に同一経路に鉄道敷設を計画していた三重県下の地元有力者グループと一本化し、そこに京都府下の有志も加え、〈折からの第一次鉄道ブームに乗じて『五個荘町史』第2巻近世近代 五個荘町 1994(平成6)年 580頁〉、明治20(1887)年3月、「関西鉄道会社」の創立を請願した。これが後の草津線である。

ここでの請願書の中で、関西鉄道発起人たちは重ねて大津・長浜間の湖東線の早期着工を政府に要望している。

### (2) 井上鉄道局長官から伊藤内閣総理大臣に、湖東線敷設について稟議書を提出

関西鉄道発起人たちが重ねて大津・長浜間の湖東線の早期着工を政府に要望したその年(明治20年4月4日)の1月21日には東西連絡幹線鉄道の大垣・加納(現在の岐阜)間が、同年4月25日には長大な木曾川橋梁が完成したために加納・木曾川間が開業、長浜・大垣・加納・名古屋・武豊間の「中山道鉄道生き残り線」の路線が全通している。

■東海道線より早く開通した武豊線



『鉄道の歴史がわかる事典』 浅井建爾 日本実業出版社 2004（平成16）年 29頁

このような状況と前後して、いよいよ湖東線敷設の必要性を痛感した井上鉄道局長官は、明治20年4月8日、大津・長浜間（湖東線）建設について内閣総理大臣へ上申書を提出した。

さらに井上鉄道局長は、同年12月、伊藤内閣総理大臣に湖東線の官設着工とその資金調達方法についての稟議書を提出した。その内容は「工事費は150万円～200万円、横浜・熱田間の工事は明治22年中に完成の見込であるため、湖東線も同時完成として、明治21年夏に着工を要する意見を付した『鉄道路線変せん史深訪』 前掲書 186頁」ものである。

大津長浜間鉄道線路布設着手ノ儀ニ付稟議

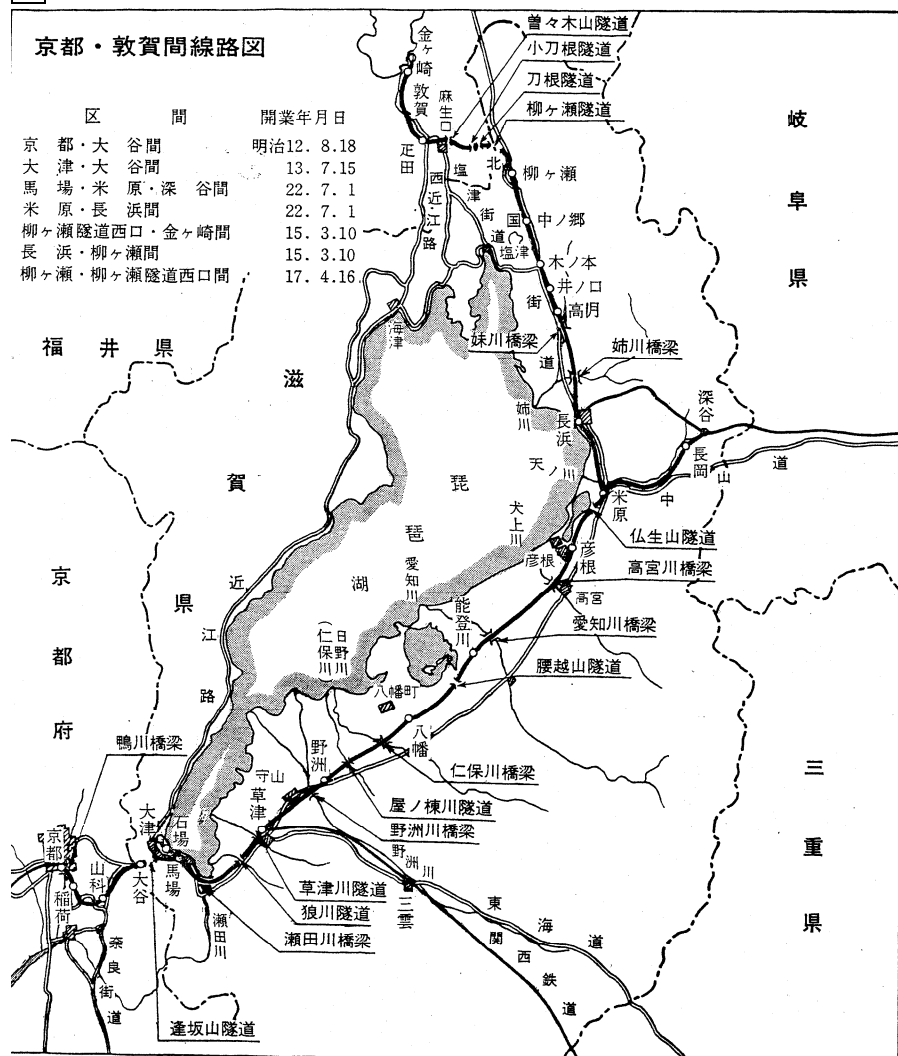
大津・長浜間湖東線路ノ議ハ、東海道鉄道ト同時ニ布設竣功シ、両京間軌道全通セサレハ所謂功ヲ一簣ニ虧クモノナルヲ以テ、同線路布設ノ必要ハ本年四月八日付稟議書中ニモ陳述致置候儀ニ有之、然ルニ東海道鉄道工事、爾後駁々進歩シ、当初ニハ着手ヨリ凡三ケ年半ヲ期シテ路落成スヘキ見込ニ有之候処、自今迄ノ工程実況ニ拠テ考察スレハ明二十一年中若クハ遅クモ二十二年ノ半ヲ出スシテ横浜・熱田間軌道開通、汽車運転ヲナシ得ヘキ見込相立候ニ付、湖東線ヲシテ之ト同時ニ開通セシメントスルニハ、其布設工事ハ最早躊躇ス可ラサルノ時機ニ達セルモノト被存候。而シテ其工費額ハ概計金百五十万ヲ要シ可申、此費額及横須賀線布設費共合計凡金貳百万ノ資金ハ、従前裁定済ノ鉄道資金額外ノモノニ付、其支出ノ方法等ハ何分ノ御詮議可有之事ト存候得共、前述ノ如ク時機差迫リ候ニ付テハ、横須賀線ノ例ニ倣ヒ湖東線ノ義モ東海道鉄道資金ノ内ヨリ一時流用ヲ以テ其費途ヲ支弁シ、線路測量建築等着手スヘキノ命ヲ認候様致度、左候ハハ此切迫シタル時機ヲ空フセス、両京間軌道全通ノ功ヲ見ルノ日モ期シテ候ベキニ付、至急高裁ヲ仰度此段稟議候也。

(句読点編者、「公文類聚」第11編 第42巻 運輸門)

『日本国有鉄道百年史』 第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）年 201頁  
この稟議対し、明治21（1888）年1月11日付で内閣総理大臣から「大津長浜間鉄道布設ノ儀実測建築ニ著手シ其費用ハ東海道鉄道建築費ノ内ヲ以テ支弁スヘシ」として東海道敷設費の枠内で流用することで湖東線の敷設が承認され、同時に大蔵大臣には「今後東海道鉄道建築費不足ノ節ハ補足ノ方案ヲ具ヘ閣議ニ提出スヘシ」との示達がなされ、これにより長らく棚上げされていた湖東線鉄道の官設はようやく実現の運びとなったのである『五個荘町史』第2巻 近世近代 五個荘町 1994（平成6）年 580頁。

## 4 湖東線の工事の状況

### 1 工事の状況



『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) 測量と経路の選定

鉄道局は直ちに大津・長浜間の再測量に着手した。経路は明治7年雇イギリス人技術者の調査した路線、すなわち、馬場（いまの膳所）を起点として、琵琶湖辺に沿って米原を経て長浜に至るものであった『日本国有鉄道百年史』第2巻 日本国有鉄道 1970（昭和45）年 201頁）。

しかし、東京と京阪神を結ぶことを目的としたために同線上の米原から東へ分岐し長岡を経て既設の長浜・名古屋線に深谷で合流する短絡用の新路線に切り替えられることになったので、く米原と既設線長浜・関ヶ原間の深谷付近を結び、米原・関ヶ原間の短縮をはかった路

線の測量も行なった『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書 201頁）。

いずれにしても長浜・敦賀方面と関ヶ原以東との鉄道運輸は米原経由で行なわれ、東海道線と北陸線への接続駅は米原が取って替わることになったのである。

参考文献：『米原町史』 米原町 2002（平成14）年

#### (3) 着工

長らく棚上げされていた官設湖東線鉄道の敷設はようやく実現の運びとなったので、明治21年5月15日、全工区を8区に分け馬場を起点として着工されることになった。

#### (4) 橋梁工事

大津・米原間沿線の地形はほぼ平坦であるが、く地勢東南二山ヲ負ヒ西北ハ湖辺ニ臨ミ諸水分派シテ東ヨリ西ニ流ル『京都滋賀鉄道の歴史』前掲書 71頁）とあるように、琵琶湖に注ぐ多くの河川があり、「故ニ架橋ノ数甚タ多ク」、長さ500フィート（152.4メートル）以上の橋梁は、犬上川・愛知川・日野川・野洲川・瀬田川の諸橋梁で、このうち明治22（1889）年3月に完成した野洲川橋梁（長さ539.2メートル）は最も長く、長さ70フィート錬鉄製鉄桁を18連、100フィート鋼鉄製ラチス形構桁4連を架設した。また瀬田川橋梁は70フィート錬鉄製鉄桁19連を架設した。また、20フィート（6.1メートル）以下の橋梁が32か所に架設され、また開渠が106か所、暗渠が82か所設置され、平坦地にしては工事量の多い区間であった。

開渠（かいきょ）とは、ふたをしていない水路や側溝をさす。ふたをしたものを暗渠と呼ぶ。鉄道や軌道の下を横切る水路または道路で、横断部分に覆いのないもの。

#### (5) 隧道・天井川トンネル

隧道は近江八幡・草津間の屋（家）ノ棟川（51.8メートル）、草津・馬場間の草津川（68.3メートル）、狼川（37.8メートル）のいわゆる「天井川隧道」があり、明治21年12月には完成した。また、明治22年5月には能登川・安土間の腰越山隧道（141.4メートル）が完成した。

#### (6) 敷設費

同線の敷設費は156万8097円（明治22年度末までの額）で、当初東海道線敷設費から流用していたが、湖東線の沿線地域は、さきにも述べたようにく地勢東南二山ヲ負ヒ西北ハ湖辺ニ臨ミ諸水分派シテ東ヨリ西ニ流ル、故ニ架橋ノ数甚タ多ク二十呎以上ノ鉄桁延長七千六百三十六呎ニ及『五個荘町史』 前掲書 581頁）んだため、平坦地にしては工事量の多い区間であったため、工事の進行に伴い自然敷設費もかさみ、予算の不足をきたしたた

め、〈明治22年1月「鉄道費補充公債条例」が發布され200万円の公債募集金により補充がはかられた『日本国有鉄道百年史』第2巻 前掲書 202頁〉。

## 2 湖東線にみられる天井川トンネル

### (1) 県内の天井川トンネル

天井川トンネルは全国的には珍しい存在で、過去、滋賀県には特に多くみられたが、路線の廃止やトンネルの新たな付け替えなどにより現在県内では琵琶湖線の草津川（河川は廃止されている）トンネルと草津線にある大砂川トンネルが現役のとして活躍している。次の表は県内に今もあるもしくは過去にあった天井川トンネルである。

草津川トンネル	東海道本線	草津	南草津（瀬田）	未使用
大砂川トンネル	草津線	三雲	甲西	使用
家棟川トンネル	草津線	三雲	甲西（石部）	廃止
由良谷川跨線橋	草津線	三雲	甲西	廃止
狼川トンネル	東海道本線	南草津（草津）	瀬田（石山）	廃止
屋（家）棟川トンネル	東海道本線	篠原	野洲	廃止
木戸川トンネル	江若鉄道	蓬萊	近江木戸	廃止
大谷川トンネル	江若鉄道	近江木戸	青柳浜	廃止

### (2) 3つの天井川トンネル

東海道線のいわゆる湖東線区間は、わが国最大の湖である琵琶湖にそそぐ河川に天井川形式をとるものが多く、そのうち篠原・野洲間の屋（家）棟川、草津・石山間（現・草津—南草津、南草津—瀬田）の草津川、狼川の3河川の横断はトンネルによった。

しかし、昭和33（1958）年完成の電化工事施行に際し、車両定規拡大のため屋（家）棟川、狼川トンネルが廃止され、現在は草津川（廃川）のみ鉄道が旧河川の下を通っている。

旧草津川トンネルは現在日本最長（70メートル）の天井川トンネルで、草津川の付け替え工事が平成13（2001）年度に完成したため、川そのものはなくなってしまった。

現在の南草津・瀬田間にあった狼川トンネルは昭和31（1956）年の電化際してパンタグラフの付いた電車が走れるように、低すぎるトンネルは橋梁に付替えられたため廃止となり、その後の複々線化工事によって旧上り線跡は川を越える新線の下に取り込まれ、現存していないが、旧下り線トンネルは今もその姿をとどめている。

篠原・野洲間にも、天井川である屋（家）棟川トンネルがあったが、水量が少なく電化時に

川そのものが廃川になり、現在では廃川跡は住宅地や道路となっている。

狼川、屋棟川ともに天井川を斜めに横断しているため、斜架拱と呼ばれる独特の技法を用いて施工された。この技法はアーチ橋にしばしば見られるものであるが、トンネルでこの構造を採用した例は極めて稀で、おそらくわが国で唯一のもと考えられる。

天井川トンネルによらなかった河川でも、〈彦根—河瀬間の芹川、篠原・野洲間の光善寺川ほか若干の河川にも天井川の傾向が見られる。『鉄道史料』 第18号 1980（昭和55）年 4月号〉

## 5 湖東線の開業

### 1 東海道線全線開通と運転状況

#### (1) 東海道線の全通

明治22（1889）年7月1日、最後に残されていた馬場・米原・深谷間が開業し、新橋・深谷・米原・神戸という長浜を通らない、米原・近江長岡・深谷経由による東海道線（605.7km）が全通した。これにより、天候の悪化などにより欠航することもあった長浜～大津間の湖上連絡が廃止されることになった。同時に、米原から分岐して長浜まで敷設された（のち北陸本線の一部となり現在に至る）。

この大津・長浜間および米原・深谷間鉄道の開業に先立ち、先に敷設されていた長浜・関ヶ原間の既設線のうち、深谷線（春照～長浜間）の運輸営業と春照駅を廃止した。同区間は明治24（1891）年1月から貨物線として使用を再開した。参考文献：『東海道と鉄道の歩み』東海道本線全通120周年記念 梅小路蒸気機関庫 2009（平成21）年

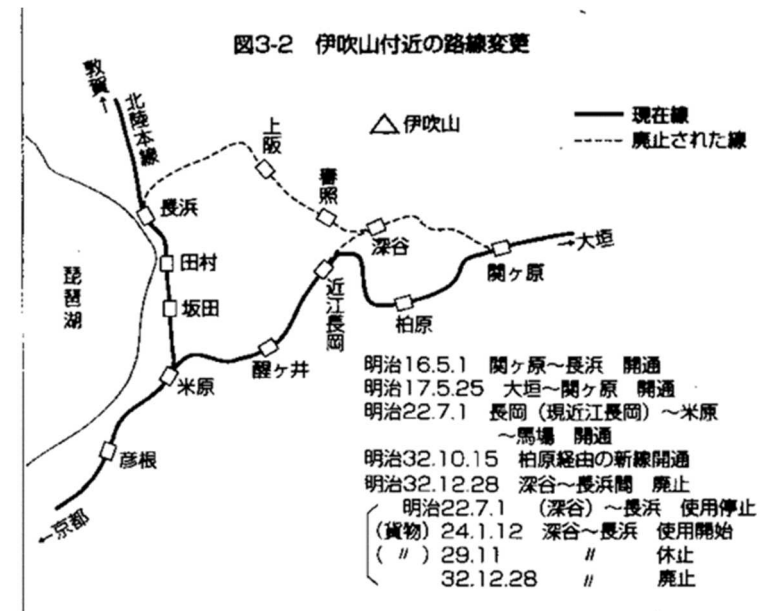


表-1 東海道線完成への足どり

開業区間	開業年月日	備考
横浜—品川	明5.5.7	仮開業(太陽暦6月12日)
品川—新橋	明5.9.12	新橋—横浜間正式開業
神戸—大塚	明7.5.11	仮開業
大塚—向日町	明9.7.26	"
向日町—京都(仮)	明9.9.5	"
京都(仮)—京都	明10.2.5	神戸—京都間正式開業
京都—大塚	明12.8.18	仮開業
大塚—大塚	明13.7.14	京都—大塚間正式開業、大塚は現・膳所
長浜—関ヶ原	明16.5.1	長浜—米原間は現・北陸本線
関ヶ原—大塚	明17.5.25	名古屋—武豊間に所属
名古屋—大塚	明19.3.1	"
名古屋—清洲	明19.4.1	"
清洲—一の宮	明19.5.1	"
一の宮—木曾川	明19.6.1	"
大塚—加納	明20.1.21	中山道鉄道として着工、加納は現・岐阜
加納—木曾川	明20.4.25	木曾川橋梁を含む
横浜—国府津	明20.7.11	横浜の位置は現・桜木町(明5以来)
国府津—静岡	明21.9.1	国府津—沼津間は現・御殿場線
静岡—浜松	明22.2.1	大井川、天竜川橋梁を含む
馬場—長原	明22.4.16	米原—長浜は現・北陸本線
米原—深谷	明22.7.1	深谷は長浜—関ヶ原間に位置し、東海道線全通
深谷—長浜	(明32.12.28)	営業廃止(当時は貨物線)
品川—島森	明42.12.16	島森は現・新橋、電車専用
島森—有楽町	明43.6.25	電車専用
有楽町—真服橋	明43.9.15	" 大3.12.20真服橋を廃止
東京停車場新設	大3.12.20	東京停車場が起点となる
横浜停車場移設	大4.8.15	旧横浜停車場は桜木町となる
横浜(旧)—程ヶ谷	"	程ヶ谷は現・保土ヶ谷、路線変更による営業廃止
京都—大塚	大10.8.1	路線変更、大塚は現・膳所、旧線は廃止・転用
国府津—沼津	昭9.12.1	" 旧線は御殿場線となる
南荒尾—関ヶ原	昭19.10.11	下り線新設(勾配緩和対策)
東京—新大阪	昭39.10.1	新幹線営業開始、手続上は線路増設
新大阪—新神戸	昭47.3.15	新幹線延長、山陽新幹線と接し岡山に達する
品川—鶴見	昭55.10.1	昭4.8.21営業開始の貨物線を旅客電車運転(横須賀線)にも使用

\* 支線区間(貨物線を含む)と短区間での路線変更はそれぞれ記載を省略した。

『鉄道ピクトリアル』No.440 特集東海道線 東海道線—その歴史的役割 中川浩一 鐵道図書刊行会 1981(昭和56)年 13頁

## (2) 停車場

関ヶ原—馬場間の停車場は長岡(現近江長岡)・米原・彦根・能登川・八幡(現近江八幡)・草津の6か所が設置され、いずれも明治22年5月中に完成した。

## (3) 駅間距離

関ヶ原	8.7km	
(近江)長岡	4.6km	19.4km
醒ヶ井	10.7km	
米原	6.1km	
	4.0km	
彦根	13.8km	河瀬(明治29年)
能登川	8.6km	安土(大正3年)
(近江八幡)	17.1km	野洲(明治24年) 守山(明治45年)
草津	10.9km	石山(明治36年)
馬場(現膳所)		
県内湖東区間駅間距離の平均	10.88km	

## (4) 鉄道開通日の祝宴

明治22年7月1日馬場(現膳所駅)から米原への鉄道開通が実現したその模様を7月3日付け「東雲新聞」441号は次のように報じている。

「昨日は同鉄道の開通を祝するため、草津、八幡、能登川、彦根、米原等の各停車場および其近傍にては花門を造り球燈を吊り国旗を翻して昼夜数十本の煙火を打ち揚げ且つ餅撒をなし、角力、猿芸居等を催ほしたるより、老若男女雲集して乗車を試みたれば、何れの停車場も頗る雑沓を極めたり『草津市史』 第3巻 草津市 1986(昭和61)年 301頁)。

## (4) 東海道鉄道全通当時の運転状況

東海道鉄道の全通を機として、同区間に直通旅客列車1往復が運転された。新橋を午後4時45分発車、翌日午後3時50分神戸駅に到着した。運転時間は新橋～神戸間は直行列車で上りが20時間10分、下りが20時間5分を要した。

列車の運転は、従来の区間運転から新橋・京都間や新橋・名古屋間、静岡・神戸間などの区

間列車が運転され主要都市を結ぶ直行運転に変わった。

なお、〈東海道線の箱根、関ヶ原、逢坂山の急勾配区間では、本務機関車と補助機関車の重連により列車の運転を行ってきた『日本国有鉄道百年史』 第1巻 前掲書 430頁〉。

### (5) 東海道鉄道全通当時の運転状況

東海道鉄道の全通を機として、同区間に直通旅客列車1往復が運転された。新橋を午後4時45分発車、翌日午後3時50分神戸駅に到着した。運転時間は新橋～神戸間は直行列車で上りが20時間10分、下りが20時間5分を要した。

列車の運転は、従来の区間運転から新橋・京都間や新橋・名古屋間、静岡・神戸間などの区間列車が運転され主要都市を結ぶ直行運転に変わった。

〈当時、同区域（横須賀線、武豊線、敦賀線を含む）に配置されていた機関車両数は合計83両であったが、その後は次に記すような新鋭機関車が投入されて、明治23年度には17両増の100両となった。『日本国有鉄道百年史』 第1巻 日本国有鉄道 1969（昭和44）年 663、665頁〉。

なお、〈東海道線の箱根、関ヶ原、逢坂山の急勾配区間では、本務機関車と補助機関車の重連により列車の運転を行ってきた『日本国有鉄道百年史』 第1巻 前掲書 430頁〉。

## 明治22年7月1日 新橋～神戸間 東海道線全通時時刻表

【表61-1】明治22年7月1日／東海道線 新橋～神戸間全通

### ●新橋～神戸間 下り

新橋発	..	..	610	942	1430	1645
品川発	..	..	618	953	1438	1653
大森発	..	..	..	..	1446	..
川崎発	..	..	..	..	1457	..
鶴見発	..	..	..	..	1504	..
神奈川発	..	..	..	..	1515	1725
横浜発	..	..	655	1030	1525	1735
程ヶ谷発	..	..	702	1037	1532	1742
戸塚発	..	..	718	1057	1552	1802
大船発	..	..	729	1108	1601	1812
藤沢発	..	..	740	1118	1611	1822
平塚発	..	..	802	1139	1631	1842
大磯発	..	..	809	1146	1638	1849
国府津発	..	..	832	1212	1705	1910
松田発	..	..	849	1228	1721	1942
山北発	..	..	903	1243	1736	..
小山発	..	..	925	1304	1757	2032
御殿場発	..	..	952	1332	1824	2059
佐野発	..	..	1020	1406	1852	2124
沼津発	..	..	1040	1426	1915	..
鈴川発	..	..	1106	1455	1941	..
岩淵発	..	..	1124	1513	2000	2206
興津発	..	..	1148	1539	2028	2229
江尻発	..	..	1158	1549	2038	..
静岡着	..	..	1214	1609	2100	2254
焼津発	..	..	715	1219	1615	..
藤枝発	..	..	736	1240	1636	..
島田発	..	..	749	1251	1649	..
堀之内発	..	..	805	1304	1705	..
掛川発	..	..	836	1334	1736	..
袋井発	..	..	850	1347	1750	..
中泉発	..	..	907	1403	1807	..
浜松発	..	..	922	1418	1822	..
舞坂発	..	..	1000	1440	1845	..
鷺津発	..	..	1019	1457	1902	..
豊橋発	..	..	1037	1512	1917	..
御油発	..	..	1110	1539	1945	..
..	..	..	1128	1554	2001	..

蒲郡発	..	..	1147	1610	2017	..	247
岡崎発	..	..	1223	1643	2048	..	320
荻谷発	..	..	1253	1713	2115	..	..
大府発	..	..	1306	1727	2128	..	402
大高発	..	..	1322	1744	2144	..	..
熱田発	..	..	1334	1756	2156	..	..
名古屋着	..	..	1348	1810	2210	..	440
名古屋発	942	1150	1400	1815	..	..	500
清洲発	1000	1202	1417	1830	..	..	515
一宮発	1021	1225	1436	1848	..	..	533
木曾川発	1034	1237	1448	1859	..	..	544
岐阜発	1053	1300	1506	1917	..	..	600
大垣発	1124	1328	1537	1947	..	..	628
垂井発	1144	1347	1555	2004	..	..	647
関ヶ原発	1206	1403	1618	2020	..	..	702
長岡発	1234	1426	1641	..	..	..	..
米原発	1300	1449	1707	2100	..	..	745
彦根発	1318	1502	1725	2111	..	..	758
能登川発	1348	1527	1753	..	..	..	824
八幡発	1420	1544	1814	2150	..	..	842
草津発	1453	1617	1846	2223	..	..	913
馬場発	1515	1640	1910	2244	..	..	934
大谷発	1525	1649	1919	2253	..	..	943
山科発	1536	1701	1930	2303	..	..	953
稲荷発	1550	1715	1944	..	..	..	..
京都着	1556	1721	1950	2320	..	..	1010
京都発	1605	1735	2000	..	..	..	1014
向日町発	1619	1748	2017	..	..	..	1026
山崎発	1634	1804	2035	..	..	..	..
高槻発	1648	1819	2050	..	..	..	1053
茨木発	1700	1832	2108	..	..	..	1105
吹田発	1716	1851	2125	..	..	..	1122
大阪着	1730	1908	2145	..	..	..	1139
大阪発	1735	1920	2150	..	..	..	1145
神崎発	1749	1938	2207	..	..	..	1201
西宮発	1805	1958	2223	..	..	..	1218
住吉発	1822	2015	2238	..	..	..	..
三宮発	1837	2030	2253	..	..	..	1246
神戸着	1842	2035	2258	..	..	..	1250

●新橋～神戸間上り

神戸発	..	..	..	555	955	1355	1730
三ノ宮発	..	..	..	601	1001	1401	1736
住吉発	..	..	..	615	1015	1415	1750
西ノ宮発	..	..	..	629	1029	1429	1804
神崎発	..	..	..	645	1045	1445	1818
着	..	..	..	700	1100	1500	1832
大阪発	..	..	..	706	1106	1506	1836
吹田発	..	..	..	723	1123	1523	1852
茨木発	..	..	..	740	1140	1540	1908
高槻発	..	..	..	752	1152	1552	1920
山崎発	..	..	..	808	1208	..	..
向日町発	..	..	..	823	1223	1620	1948
着	..	..	..	835	1235	1631	2000
京都発	..	..	..	535	840	1240	1636
..	..	..	..	848	1248	1643	2012
山科発	..	..	..	552	901	1301	1659
大谷発	..	..	..	606	917	1317	1713
馬場発	..	..	..	618	931	1330	1725
草津発	..	..	..	637	949	1349	1744
八幡発	..	..	..	710	1022	1422	1816
能登川発	..	..	..	727	1039	1439	1835
彦根発	..	..	..	756	1105	1505	1908
米原発	..	..	..	813	1120	1522	1925
長岡発	..	..	..	835	1144	1544	1947
関ヶ原発	..	..	..	902	1208	1612	2018
垂井発	..	..	..	913	1219	1623	2029
大垣発	..	..	..	930	1236	1642	2046
岐阜発	..	..	..	957	1302	1709	2115
木曾川発	..	..	..	1011	1315	1723	2129
一ノ宮発	..	..	..	1022	1326	1734	2141
清洲発	..	..	..	1040	1343	1752	2159
着	..	..	..	1055	1358	1807	2215
名古屋発	..	..	..	600	1100	1410	..
熱田発	..	..	..	616	1116	1426	..
大高発	..	..	..	627	1127	1439	..
大府発	..	..	..	644	1144	1456	..
河谷発	..	..	..	654	1154	1506	..
岡崎発	..	..	..	726	1226	1538	..

浦郡発	..	754	1254	1608	..	..	244
御油発	..	812	1312	1624	..	..	..
豊橋発	..	830	1330	1642	..	..	317
驚津発	..	901	1401	1713	..	..	..
舞坂発	..	918	1418	1730	..	..	..
浜松発	..	945	1445	1800	..	..	428
中泉発	..	1004	1504	1821	..	..	..
袋井発	..	1020	1520	1837	..	..	..
掛川発	..	1036	1538	1855	..	..	..
堀ノ内発	..	1054	1557	1914	..	..	532
島田発	..	1127	1632	1949	..	..	607
藤枝発	..	1142	1648	2005	..	..	623
焼津発	..	1157	1705	2021	..	..	637
着	..	1217	1725	2040	..	..	656
静岡発	1030	1245	1735	..	..	..	708
江尻発	1049	1304	1754	..	..	..	726
興津発	1059	1314	1804	..	..	..	736
岩淵発	1126	1340	1830	..	..	..	800
鈴川発	1144	1354	1844	..	..	..	..
沼津発	1214	1424	1914	..	..	..	843
佐野発	1240	1450	1940	..	..	..	906
御殿場発	1329	1538	2028	..	..	..	955
小山発	1352	1602	2052	..	..	..	1018
山北発	1415	1625	2115	..	..	..	1040
松田発	1425	1636	2125	..	..	..	..
国府津発	1447	1657	2146	..	..	..	1110
大磯発	1503	1713	..	..	..	..	1126
平塚発	1511	1721	..	..	..	..	1137
藤沢発	1532	1742	2225	..	..	..	1158
大船発	1542	1752	..	..	..	..	1209
戸塚発	1600	1804	2240	..	..	..	1220
程ヶ谷発	1618	1823	..	..	..	..	1238
横浜発	1630	1835	2305	..	..	..	1250
神奈川発	1635	1840	2310	..	..	..	1255
鶴見発	..	1851	..	..	..	..	1306
川崎発	..	1859	..	..	..	..	1314
大森発	..	1910	..	..	..	..	1325
品川発	1707	1917	2342	..	..	..	1332
新橋着	1715	1925	2350	..	..	..	1340

	上り				下り			
神戸発	5:55	9:55	13:55	17:30	新橋発	..	6:10	16:45
大阪	7:06	11:06	15:06	18:36	横浜	..	6:55	17:35
京都着	8:35	12:35	16:31	20:00	静岡着	..	12:14	22:54
発	5:35	8:40	12:40	16:36	発	..	7:15	12:19
馬場	6:18	9:31	13:30	17:25	名古屋着	..	13:48	18:10
草津	6:37	9:49	13:49	17:44	発	9:42	11:50	14:00
八幡	7:10	10:22	14:22	18:16	米原	13:00	14:49	17:07
能登川	7:27	10:39	14:39	18:35	彦根	13:18	15:02	17:25
彦根	7:56	11:05	15:05	19:08	能登川	13:48	15:27	17:53
米原	8:13	11:20	15:22	19:25	八幡	14:20	15:44	18:14
名古屋着	10:55	13:58	18:07	22:15	草津	14:53	16:17	18:46
発	11:00	14:10	..	1:09	馬場	15:15	16:40	19:10
静岡着	17:25	20:40	..	6:56	京都着	15:56	17:21	19:50
発	17:35	..	..	7:08	発	16:05	17:35	20:00
横浜	23:05	..	..	12:50	大阪	17:35	19:20	21:50
新橋着	23:50	..	..	13:40	神戸着	18:42	20:35	22:58

1889年の時刻表（註・時刻表記は24時間制に書きあらためた）

『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）年 72頁。

『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

（6）東海道線全通当時の湖東線区間の列車時刻表

開業当時の湖東線区間の列車運転は上り・下り各5便を数えるにすぎず、しかも列車によって通過する駅の場合は4便にとどまるものもあった『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）年 72頁）。

当時の列車は客車と貨車の混合編成で運転されていた。鉄道運賃が高く、一般の人には鉄道は高嶺の交通機関であった。同線区におけるそうした鉄道輸送体制のありかたは、当時まだこの地域の一般輸送が、より多く河川・湖上航運に依存していたことを裏書きするものといえよう

（7）東海道鉄道の命名

初期の官設鉄道は、便宜的に「新橋・神戸間鉄道」鉄道や長浜・敦賀間鉄道のような起点・終点の営業区間名を、路線名称として用いてきたが、開業路線が増加してくると固有名を持って各線を区別するほうが合理的になったため明治28（1895）年10月に東海道線や北陸線のような固有の鉄道線名で呼ぶようにした『米原町史』 米原町 2002（平成14）年 973頁）。こうして、「新橋・神戸間鉄道」（「東海道鉄道」とも）は『東海道線』として産声を上げるのである

〈明治39（1906）年～40（1907）年の鉄道国有化は、主要私設鉄道を国有化することによって、幹線鉄道網を形成すると同時に、それを利用して鉄道による全国一貫輸送体制を整備しようとするものであった。そして、明治42（1909）年から各線の路線名称を主要幹線は本線（例、東海道本線）と呼ぶようになり、また同45（1912）年には一部の例外を除き全国の国有鉄道貨物運賃の統一が実施された『米原町史』 米原町 2002（平成14）年 979頁）。



## (8) 貨物列車

〈同線の貨物列車については明らかでないが、明治23(1890)年6月12日の『東京日日新聞』によると、当時新橋・神戸間に直通貨物列車は運転されておらず、貨物列車は新橋・静岡間、静岡・浜松間、浜松・馬場(いまの膳所)間および馬場・大阪間等に区間運転されていたことがわかる『日本国有鉄道百年史』第1巻 日本国有鉄道 1969(昭和44)年429頁〉。

## 2 開業とその影響

湖東平野を貫いての湖東線が開通したことは、地域社会にさまざまな影響を及ぼした。

### (1) 大津(現浜大津)の衰退

大津(浜大津)はかつて京滋交通ののど元として、国内の主要な水路・陸路がここに集まり、旅客・貨物の一大中継地として繁栄を続けてきた。

明治15(1882)年、浜大津の大津駅から湖北の長浜までは、暫定的に鉄道連絡船で結ぶこととなった。〈これによって、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、旅館も次々と開業した。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。

〈大津駅は殷賑を極め、駅前には旅館も櫛比した。東京・大阪に次いで三番目に商法会議所が大津に設立されたのも、こうした時代の雰囲気と深いかわりがある『鉄道史学』NO2 江若鉄道の成立と大津市 藤田貞一郎 1985(昭和60)年41頁〉といえよう。

しかし、明治22年7月1日の東海道鉄道の全線開通の結果、太湖汽船による鉄道連絡船の使命が絶たれたこともあって、馬場・大津間の旅客運転が廃止され、大津駅も貨物専用駅となった。大津一長浜間の湖上貨物輸送は大きな打撃を受け、〈浜大津周辺は、当初の繁栄ぶりが嘘のように静まり返り、新聞は、停車場が空屋となり、旅館も壊して京都に引っ越しするといった衰退ぶりを報じる始末であった『図説大津の歴史』下巻 大津市歴史博物館 1999(平成11)年39頁〉。

こうしてかって旅客・貨物の一大中継地として繁栄を続けてきた大津であるが、貨客の多くが大津を素通りすることになり、大津はもはや物資の集散地としての要ではなくなった。

このような状況を見越して、湖東線の開通がまじかに迫った明治22年5月、大津商工会議所は、従来の大津の地位低下は必至とみて、「近く開通せらるべき湖東鉄道の影響に就て協議」した、馬場・大津間旅客運転存続の請願運動を試みたが失敗に終わっている『滋賀県市町村沿革史』。

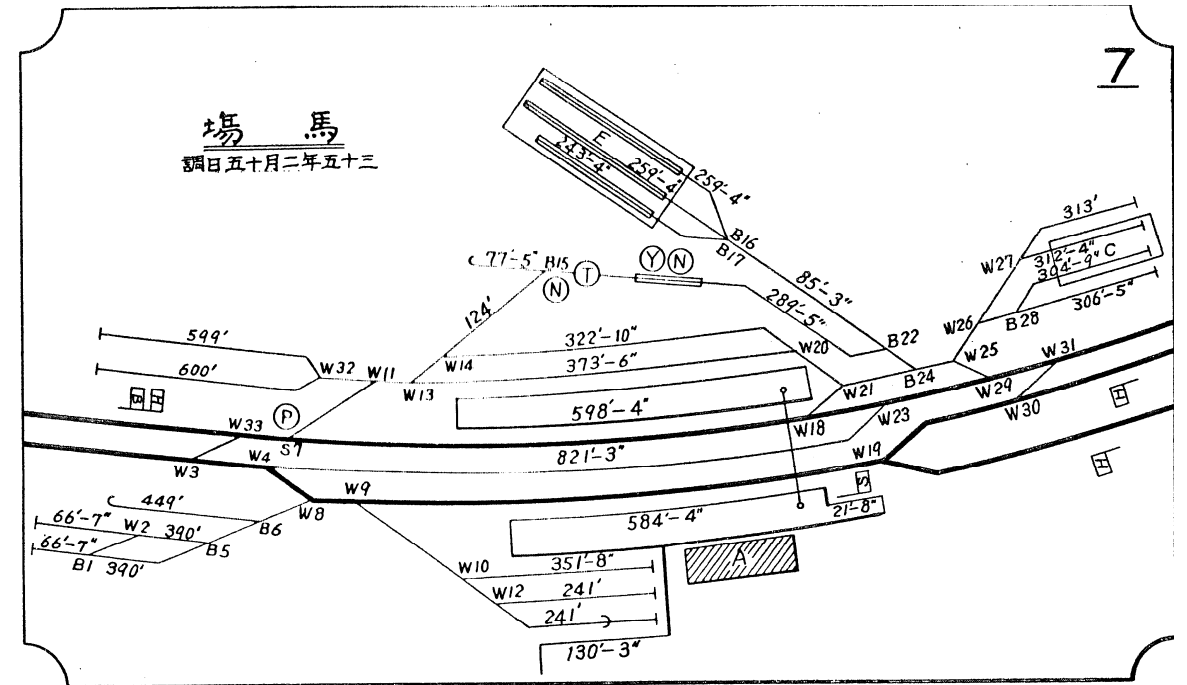
たび重なる地元の要望もあり、明治35(1902)年に再び営業運転が開始され、大津・

馬場間に石場と新たに紺屋ガ関に簡易駅が設置された。

馬場駅は今までのスイッチバック駅から直通列車停車駅となり、駅の位置および構造がかなり大規模に変更された。『工部省記録二十二年度』

また、地元銀行としての第六十四国立銀行の預金高は、明治21年の351万円から、23年には38万円にまで激減したのである。

大津一長浜間の鉄道連絡輸送を行っていた太湖汽船の受けた打撃が甚しく、貨物数、特に乗客数の減少は著しかった。



### (2) 長浜の衰退

〈東京と京阪神地方を結ぶ列車が長浜を経由しなくなったことで、長浜への旅客や物資の集散が激減した。これらをあてにしていた旅館や運送店は米原に移転するなどして、長浜は火の消えたようなありさまとなり、つい以前までの繁栄は潰えたのである『日出新聞』明治二十二年七月四日・二十五日・十二月八日付『長浜市史』第4巻 長浜市 2000(平成12)年102頁〉。

## 6 連絡運輸の終結

大津—長浜間の鉄道連絡運輸は益々その重要度を増すことになった。この太湖汽船による鉄道連絡運輸は明治15（1882）年より一応30年間として予定された。

しかし、東海道鉄道が湖東線区間を除き全線開通の目途が立ったので、「湖東線」の敷設が進められることになり、明治21（1888）年5月、長浜・大津間の鉄道敷設工事に着手、翌22（1889）年7月1日開業にこぎつけた。湖東線の開通により京阪神方面と敦賀方面とも鉄道で直通できるようになったので、太湖汽船会社との鉄道連絡運輸はその必要がなくなり、鉄道連絡船は廃止となった。

これに先立ち太湖汽船会社では、明治22年5月、鉄道連絡運輸の廃止によって補助金も停止されるので、会社の救済方を井上鉄道局長に請願した。これに対して松方大蔵大臣は、鉄道局営業費から10万円の打切り特別補助金を下付すればよし、特別補助金10万円の打切りが決定した。井上局長はこの決定を明治22年12月27日会社宛に通達、ここに鉄道連絡運輸は7年余にして終結したのであった。

太湖汽船にとって大津—長浜間の鉄道の開通は、単に鉄道連絡船の廃止にとどまらず、貨客の輸送量も日増しに減少していった。

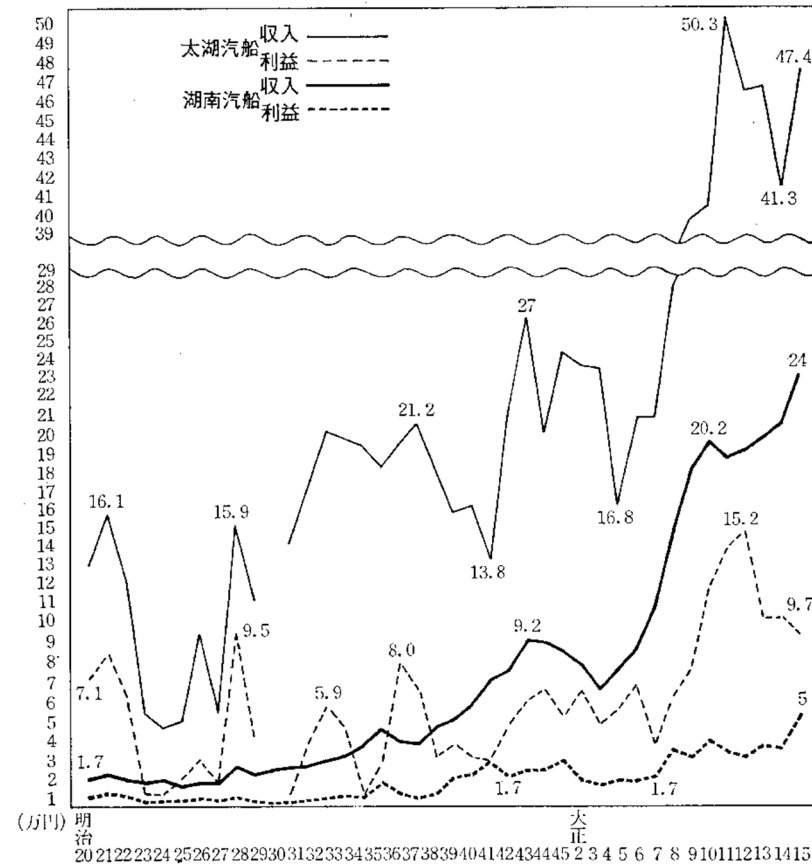
〈明治20年には収入総額13万3884円、利益7万763円51銭と太湖汽船の経営は一応の成功をみたが、明治22年の東海道線の全通により、翌明治23（1890）年には収入総額5万1490円40銭、利益9634円90銭へと激減した『工部省記録鉄道之部』。

明治22年に湖東線が開通してしまうと、明治16（1883）年9月からくわすか6年余の活躍であった第一太湖丸・第二太湖丸のような大型鋼鉄船は不要となり、しばらく大津港に係留されていたが、その後日本最初の鉄道連絡船という栄誉だけを残し解体して大阪に運ばれ大阪—九州航路に就航したが、この2隻は、後に日清戦争の時に御用船として再起したのである。その後明治36（1903）年、大阪の尼崎伊三郎に11万2250円で売却の運命をたどったのであった『新修大津市史』 前掲書 347頁〉。

太湖汽船会社，売上高，利益の推移

	売上高	利益
明治20年	133,883円84	70,763円51
21年	161,106円17	85,686円86
22年	128,782円07	60,473円54
23年	51,490円72	9,638円90
24年	46,350円72	8,019円57
25年	48,277円91	14,937円36

表26 太湖・湖南汽船会社の収入と利益



『新修大津市史』 前掲書 348頁

しかし、太湖汽船の明治28（1895）年度以降の収入、利益とも以前の状態にまで復旧している（『同前』）。これは以前の貨客の時代から湖上汽船の観光船時代へ大きく転換した時期であるとも言えよう。