

湖東線敷設の歴史研究（４）

湖東線 駅の歴史研究

（近江）長岡駅と醒ヶ井、柏原駅の設置

柏原の清滝山に登った山上から下界を眺めていると、さっき乗って来た東海道線上を汽車が走っているのが見えました。そのとき気がついたのは、線路が今まで沿ってきた東西に伸びる中山道から大きくはずれて北へ曲がっていることでした。あとで地図を見ると、柏原からすぐ西に米原があります。それなのに、線路は大きく逆U字型に迂回して近江長岡、醒ヶ井の駅を経て米原へ行きます。距離にして数キロは無駄のようです。いったいこれはどういういきさつで線路を迂回させたのかという疑問が湧いてきました。夏の夜の醒ヶ井あたりのゲンジボタルを車窓から見せるサービスのためでしょうか。どなたか正確な理由を教えてください。こんな質問がありました。



『長浜市史』第4巻 市民の台頭 長浜市 2000（平成12）年 104頁

1 湖北の東海道線の始まりは米原でなく長浜だった。

（1）湖東線区間の「船車連絡方式」の採用

明治2（1869）年11月10日 廟議において決定した着手すべき路線は「幹線八東西両京ヲ連絡シ技線八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八京都ヨリ神戸ニ至ル」もの。明治5年 新橋・横浜間開通 明治7年 神戸・大阪間開通 明治9年 大阪・京都間開通

東西両京連絡幹線鉄道の早期実現を目指す井上勝鉄道局長は、既設の神戸・大阪・京都間の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を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。

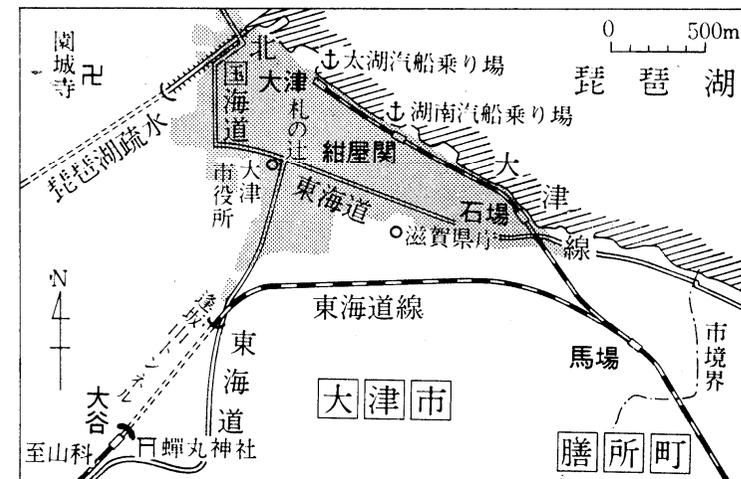
明治12（1879）年、その京都・大津間の開通も近づき、いよいよ東方に向けての鉄道敷設が急がれたが、その先の工事については、西南戦争を契機に国内経済状況がいちだんと悪化する厳しい財政状況の中で、できる限り節約して最も有効な路線敷設を行う必要が求めら

れていた。

そこで、井上鉄道局長は、「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。

そこで、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馬場・大津（現浜大津）間の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。



『新修大津市史』5 近代 大津市 1982（昭和57）年 318頁

（2）湖北東部の水陸ターミナル「長浜」の決定

大津から敦賀に向かう路線のうち、大津・琵琶湖畔湖北東部間は、井上の提案した琵琶湖上の水運を利用する『船車連絡方式』が正式に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設定については、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結果、長浜に決定した。長浜の決定の理由として、日本海側の敦賀港に向かう「敦賀線」は

もとより、国の進めている東西両京連絡幹線鉄道は将来中山道沿いに東進させる予定なので、そのルート的一端となる琵琶湖畔湖北東部の水陸ターミナルの設定については、<できるだけ「東方二向テ進延」しやすい場所『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一とくに路線の変更について一江竜義之 1985（昭和60）年 15頁）が良いことを考えると、長浜には連絡船を接岸させるに十分な湖浜がある上に、長浜から直接東方に向かうと、伊吹山麓に沿う「北国脇往還」と呼ばれる街道から中山道に出て関ヶ原・大垣方面に至ることができ、米原を経由するよりも距離は短縮され、工事も容易であるとして、長浜から直接関ヶ原へ向かうルートを採用するほうが望ましいことがあった。

ここでの井上鉄道局長は、当時の国家の悪化する財政状況のなか、湖東線区間（大津・琵琶湖畔湖北東部）は鉄道連絡船で結び、琵琶湖畔湖北東部の水陸ターミナルとしての「長浜」を足掛かりに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敷設を「一足跳び」に『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一追手門学院大学 1996（平成8）年前掲書 15頁）、そして「一寸刻み」に進める『五個荘町史』第2巻 近世・近現代 1994（平成6）年 570頁）という極めて戦略的な構想を打ち立てたのである。

明治14（1881）年6月21日、井上は中山道ルートの東西連絡幹線の路線延長の琵琶湖畔湖北東部の起点としての長浜の有利性を主張する「調査結果」を具して長浜から直接東進して関ヶ原を結ぶルートの敷設を至急許可いただきたいことを力説した「意見書」を提出した。明治15年3月3日、約1年を経てようやく同15年4月24日、水陸ターミナルの長浜が認可され、東西連絡幹線鉄道の中山道ルートの路線延長が長浜起点となった。これによって同時に米原・敦賀間として着工指令のされていた「敦賀線」は長浜・敦賀間の敷設となったのである。

ここに、長浜は水陸交通のターミナルとして京阪神、北陸や東海地方とを結ぶ交通の要衝としての地位を得ることになった。

（3）関ヶ原線の開通

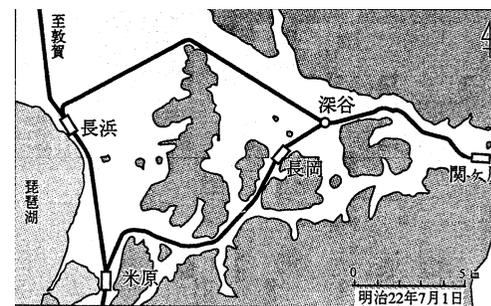
明治15（1882）年5月23日、東西連絡幹線鉄道として長浜から関ヶ原間が着工され、明治16（1883）年4月に工事が完成、同年5月1日、営業を開始した。伊吹の山麓に蒸気機関車の汽笛が鳴り響いた日である。東京―横浜、京阪神―大津につぐ開通（長浜・金ヶ崎間は部分開業）であった。



『長浜市史』前掲書 104 頁

2 東海道線の全通と米原・関ヶ原間の駅の設置

明治22（1889）年7月1日、東海道線は全通をみたが、関ヶ原以西は米原経由の短絡ルートが採られた。そのため、そのルート上の分岐点深谷から長浜までの路線は休止となり、春照駅は廃止となった。



『長浜市史』前掲書 104 頁

この時、関ヶ原・米原間に駅の設置をめぐる動きがあった。

米原経由の東海道線は、ほぼ中山道沿いに敷設され、そのルート上には宿場町の醒ヶ井があったが、駅は宿場町の醒ヶ井ではなく中山道から離れた東黒田村という、山あいの農村で、田園のただ中に（近江）長岡駅が設置された。それはどうしてか？

※大正4年新潟県の長岡駅と区別するため近江長岡駅と改称。

（1）醒ヶ井の駅設置をめぐる動向

醒ヶ井駅は地元各村が苦心の末に設置を勝ち取った駅である。醒ヶ井は、天保14年（1843）の記録では、本陣1軒、脇本陣1軒、旅籠11軒、戸数138軒、人口808人かつての中山道の小さな宿場町であった。

醒ヶ井駅の設置運動は、大津（馬場）・深谷・関ヶ原間の開業を前にした明治21（1888）年11月に始まった。

醒ヶ井の住民は、〈付近に木材薪炭（上・下丹生・枝折）の運搬や養魚場・製糸場（上・下丹生）が存在することをあげ、村中総代8人の連名で請願を行った（『江籠文書』）『米原町史』

通史編 米原町 2002（平成14）年 975頁）。

さらに翌明治22年2月、長岡に駅ができると知り、〈長岡村が「山間ノ一村落」に過ぎず、「中山道往還ヨリハ里程遠キ」上に、洪水常習地であること等を述べ、長岡駅設置を批判したうえで、醍井村の地理的優位性を主張して『米原町史』前掲書 975頁〉停車場設置を請願した。

しかし、請願運動も実らず駅は長岡に設置されることになった。

鉄道局側が一寒村の長岡に駅設置を決めた理由には2つのことが考えられる。1つは、駅間距離の問題である。

当時の蒸気機関車は小型で燃料や水を多く積めず、あまりの長距離の走行は無理だったので、途中の駅で燃料や水の補給をする必要があった。そのためには駅と駅の間に大きな町がない限りなるべく中間点が相応しかつたと考えられる。さらに、当時は単線運転であったので、上り列車と下り列車の行き違いのためにも中間点に駅を設置することが望ましかつたと考えられる。

（2）駅間距離

ここで、関ヶ原・米原間の駅間距離を見ると次のようになる。

東海道線全通時の関ヶ原・米原間は19.4kmで、そのうち、関ヶ原・長岡間8.7km、長岡・醒ヶ井間4.6km、醒ヶ井・米原間6.1km、長岡・米原間は10.7kmとなる。

関ヶ原

8.7km

長岡

4.6km

19.4km

醒ヶ井

10.7km

6.1km

米原

長岡は関ヶ原・米原間のほぼ中間にあたり、米原駅に片寄り過ぎる醒ヶ井よりも駅の設置には相応しいことが考えられる。

このような事例は、同じ滋賀県内の他の駅の設置にも見られる。その1つが東海道線の全通時に彦根・八幡間に設置された能登川駅であり、全通の2年後に八幡・草津間に設けられた野洲駅である。八幡・草津間には2つの本陣のあった中山道の宿場町守山があったが、その守山ではなく野洲に駅が設けられたのもやはり駅間距離が関係しているのである。

（3）長岡の地理的位置

もう1つの理由として、長岡は東海道線全通時に廃された春照や中山道69宿のうちの9番目の大きさの柏原からもほぼ等距離に位置したことも駅設置にあたり考えられたのではないだろうか。

柏原は中山道の宿場町で、天保14（1843）年の『中山道宿村大概帳』によれば、宿の宿内家数は344軒、うち本陣1軒、脇本陣1軒、旅籠22軒で宿内人口は1,468人で、中山道69宿のうちの9番目の大きさであった。

しかし、長岡の駅設置の決定に関し、醒ヶ井村は明治22年6月の「追願書」で、長岡への駅設置決定に失望の意を表明、醒ヶ井駅設置を諦めきれず、〈「御用地分献納候欺或建築費ノ内へ金武百圓献納候」とまで述べ、さらに賛同者には各村総代にとどまらず、近江住友製糸場長や西川養魚場長といった事業家まで加え、請願した『米原町史』前掲書 976頁〉。

〈その後も設置請願運動は、明治23（1890）年4月、同24（1891）年8月、同25（1892）年（月不明）、同26（1893）年9月と毎年のように継続された。こうした一連の運動が実を結び、晴れて醒ヶ井駅が設置されたのは、明治33（1900）年2月21日であった『米原町史』前掲書 976頁〉。

（4）長岡・深谷・関ヶ原間の路線改良〈柏原経由に付け替え〉

日清戦争が終結しわが国は一段と「富国強兵」への道を歩み始め、輸送力の増強が図られることになる。

このような情勢の中で米原・長岡から短絡線を使って深谷より関ヶ原線へ出るルートは、急勾配と冬期の積雪によって運輸上のネックとなっていたので、勾配緩和と将来の複線化を視野に入れて関ヶ原・深谷・長岡間の線路が柏原経由に付け替えられた（明治32（1899）年10月15日）。これが現在の東海道本線のルートである。



『長浜市史』前掲書 104頁

この路線の距離は旧線よりも15パーセントほど長いですが、勾配は25パーミルから10パーミルに緩和され、輸送力は増強された。路線の付け替え前の関ヶ原・近江長岡の所要時間は27分。

それに伴い、翌明治33（1900）年2月21日、柏原駅が設置された。醒ヶ井駅が設置されたのは柏原駅設置と同じ日であった。

醒ヶ井地区の激しい請願運動にもかかわらず駅の設置が柏原と同時期になったのは、醒ヶ井と柏原の中山道での宿場町の大きさの違いが関係していたのではないかと考えられる。

(5) 柏原の迂回ルートは改良されなかった

○全通後の東海道線路線改良

- ① 明治32(1899)年 近江長岡・関ヶ原
- ② 大正10(1921)年 京都・大津
- ③ 昭和9(1934)年 国府津・沼津 丹那トンネル

明治22年の東海道線全通後、輸送力増強のために実施された東海道線路線改良区間のうち、明治32年に①近江長岡・関ヶ原間は柏原経由につけかえられたために、醒ヶ井からは逆U字型となるルートを採用して、柏原に達することとなった。

東海道線という幹線となれば、このような区間では当然直線工事がおこなわれても不思議でないのだが、近江長岡・関ヶ原間は明治32年のきわめて早い段階で路線改良が行われており、東海道線の同様な路線改良区間の②京都・大津間(大正10年完成)や③沼津・国府津間の丹那トンネル(昭和9年完成)工事が優先され、関ヶ原・柏原・醒ヶ井の区間の直線ルート工事は見直されることはなかったようである。

○重要な役割りを果たした近江長岡駅

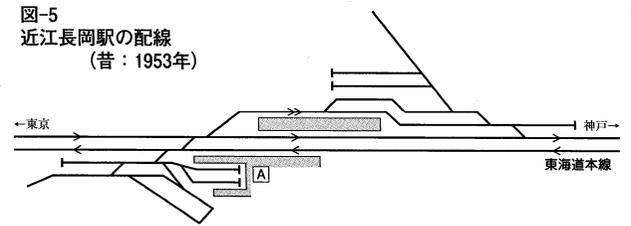
そのうちに、醒ヶ井・柏原間の逆U字型路線に途中にある近江長岡駅はこの地域での大きな役割を果たすようになった。

一つは、伊吹山のスキー場の開設である。伊吹山スキー場は、関西ではじめて開かれたスキー場で大正3(1914)年当時の京都府立第二中学校長中山再次郎がスキー場を開いてからはじまったという。近江長岡駅は伊吹登山の下車駅として賑わうことになった。

二つ目は、昭和27(1952)年、大阪セメントが伊吹山麓にセメント工場を建設し、操業を開始した。伊吹山の石灰石は良質とされ、伊吹山麓のセメント工場から近江長岡駅に専用引き込み線が敷設され、近江長岡はその搬出駅であった。昭和30年代から始まったわが国の高度成長期に京阪神や中京圏の都市部でのセメント需要の高まりとともに近江長岡駅は重要な役割りを果たす駅となった。近江長岡駅はセメント用の側線を多くもっていた。

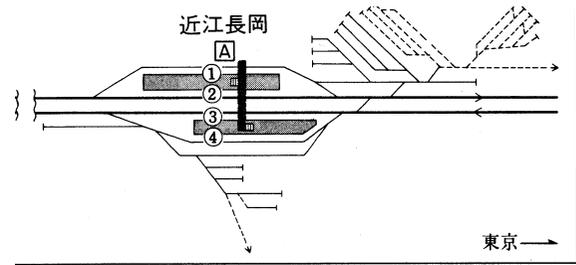
こうした重要な役割を果たした近江長岡駅であったので、柏原からの迂回ルートであっても、醒ヶ井への直線ルートの改良工事の話題は上らなかった。

同じく昭和も30年代前半には、東京・大阪間に都市間高速列車運転計画が具体化し、昭和39年に東海道新幹線が開業した。そのため、在来の東海道線は地域間のローカル輸送の役割となり、この区間の改良工事の必要性はなくなったのである。

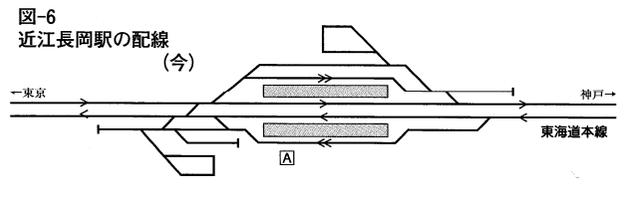


『鉄道ピクトリアル』No.873 特集東海道本線 II 東海道線沿線駅構内の今昔 祖田圭介

2013(平成25)年 69頁

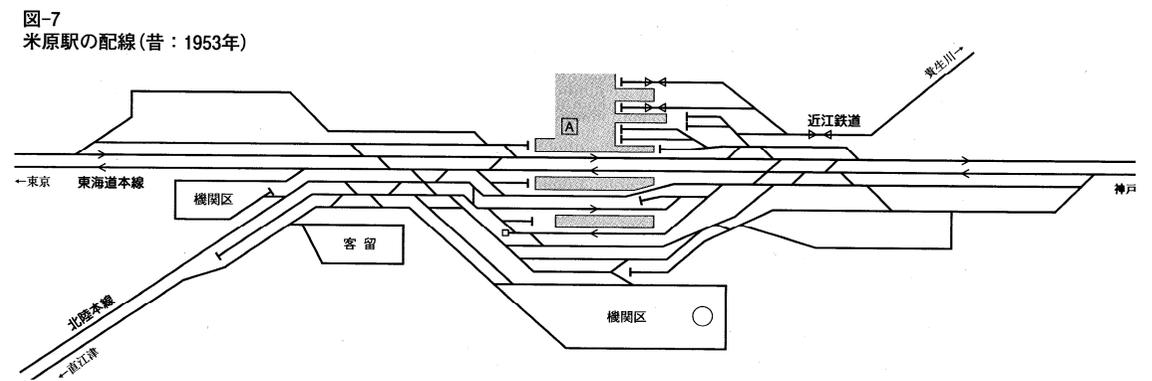


『東海道360駅』国鉄全線各駅停車⑤ 小学館 1983(昭和58)年 97頁



『鉄道ピクトリアル』No.873 特集東海道本線 II 東海道線沿線駅構内の今昔 祖田圭介

2013(平成25)年 69頁



『鉄道ピクトリアル』No.873 特集東海道本線 II 東海道線沿線駅構内の今昔 祖田圭介

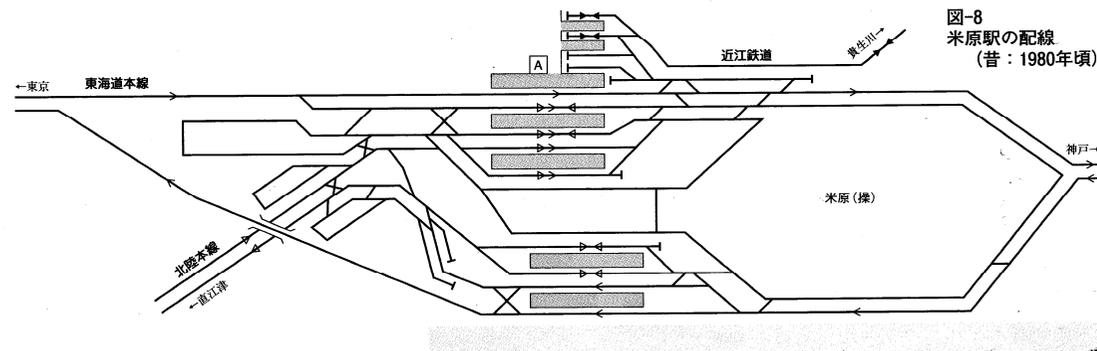


図-8
米原駅の配線
(昔：1980年頃)

『鉄道ピクトリアル』No.873 特集東海道本線 II 東海道線沿線駅構内の今昔 祖田圭介

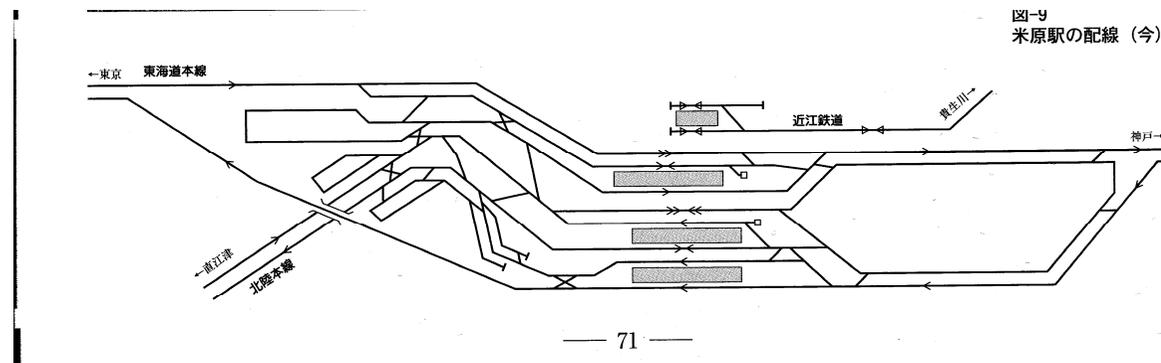


図-9
米原駅の配線(今)

『鉄道ピクトリアル』No.873 特集東海道本線 II 東海道線沿線駅構内の今昔 祖田圭介

柏原駅

柏原の駅舎、向かって左手に「柏原驛の由来」と書かれた掲示板がある。これはまたなんと親切な、と思って読み始めるとすぐにおやっと思う。驛は驛でも駅逓の意味の駅、つまり柏原宿についての説明が々なされているのである。鉄道の駅についての解説は一切ない。柏原は、関ヶ原に続く中山道の宿場であった。垂井から登りにかかる山道は、ここで頂点に達する。美濃と近江を分けたのがこの山地である。柏原駅は 宿場のほぼ中心に造られたことから、すぐに玄関になったことはいうまでもない。

・寝物語の里一

岐阜県との県境にあるこの史跡は、江濃国境にまつわる「寝物語」の伝承地。

現在宿等はなく、石碑のみが建っている。昔、国境の小さな溝を隔てて建つ両国の旅籠の泊まり客どうしが、壁ごしに寝物語ができたことから付いた呼称。

いかにも山中のもの寂しい宿場の情景である。

・伊吹もぐさ

織田信長が、外人宣教師を招いて、このあたりにヨーロッパや中国からもたらした薬草園を開いたのがその起源という。

「柏原」という駅名だが、同じ漢字でも読みが異なる駅が存在する。・ 関西本線(大和路線)にある柏原駅は「かしわら」

・福知山線にある柏原駅は「かいばら」。また、信越本線黒姫駅も1968年までは柏原駅(「かしわばら」と称した)。

柏原	明治33年2月21日
近江長岡	明治22年7月1日
醒ヶ井	明治33年2月21日
米原	明治22年7月1日
彦根	明治22年7月1日
南彦根	昭和56年6月30日
河瀬	明治29年5月1日
稲枝	大正9年7月1日
能登川	明治22年7月1日
安土	大正3年4月25日
近江八幡	明治22年7月1日
篠原	大正10年4月20日
野洲	明治24年6月16日
守山	明治45年4月16日
栗東	平成3年3月16日
草津	明治22年7月1日
南草津	平成6年9月4日
瀬田	昭和44年8月12日
石山	明治36年4月1日
膳所(馬場)	明治13年7月15日
大津	大正10年8月1日

2 米原駅の配置

図-7
米原駅の配線(昔:1953年)

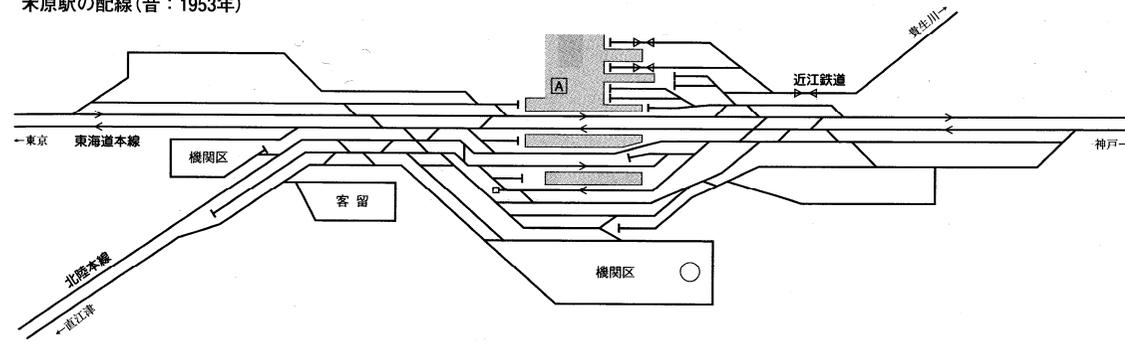


図-8
米原駅の配線
(昔:1980年頃)

