

草津をめぐる鉄道歴史

1 草津駅の立地

(1) 分岐点としての草津駅の立地

明治2(1869)年1月15日、鉄道敷設の政府決定の敷設区間が廟議(明治政府が天皇と維新後の基本的な政策を協議する場)において第一番目に着手すべきとして「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」鉄道敷設区間を正式に決定した。このうち、東西連絡幹線鉄道は東海道ルートを採用するか、中山道ルートを採用かは未定であった。

一方、「琵琶湖辺ヨリ敦賀ニ達シ」のルートは大阪・京都・琵琶湖畔からアジア大陸への門戸である良港敦賀に至るもので、太平洋(瀬戸内)側と日本海側との南北を結ぶ構想であった。

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、京都・敦賀間の第一次測量は、明治4年6月16日から行われた。さらに、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、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。

明治9(1876)年4月、雇外国人建築師長ポイルによる「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」には、「草津駅ハ東海道・中仙道ノ岐頭ニシテ、東海道ヲ越工南方の諸邑ニ往復運送ノ要点ナルガ故ニ、一つツノ「ステーション」ヲ置クベシ」とあるように、草津駅は明治2(1869)年の廟議で決定された京都―大津―金ヶ崎(敦賀港)間の南北縦断輸送ルートや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一貫をなす「湖東線」の一駅として既定されていた。

しかしながら、明治13(1880)年8月27日、大津以東―草津―琵琶湖畔間の湖東線区間は『鉄道連絡船』による『船車連絡運輸方式』が採用されたことにより、鉄道敷設は棚上げされることとなった。

明治17(1884)年10月4日には彦根の藤山秀次を総代とし、旧彦根藩主の井伊直憲も名を連ねた湖東地方の住民40余名が「湖東鉄道敷設願」を工部卿に提出して、湖東線(大津―長浜間)の敷設を請願したが、11月11日、太政大臣は却下した。

その後、明治19(1886)年7月19日、東西連絡幹線鉄道の中山道鉄道から東海道鉄道へと変更が行われ、その工事が進む中、明治20(1887)4月8日、井上勝は、伊藤博文内閣総理大臣にかねてから鉄道連絡船で結ばれていた「湖東線」の敷設について稟議書(伺い書)を提出。「湖東線」の実現に向けて動き出した。同年12月、井上局長は伊藤内閣総理

大臣に「湖東線」の着工とその資金調達方法についての稟議書(上申書)を提出、翌21(1888)年1月11日付で内閣総理大臣から東海道鉄道の最後の区間の「湖東線」の敷設が承認され、5月15日、馬場を起点として工事が始まった。

一方、その年の3月1日には草津を起点とする関西鉄道会社(明治20(1887)年3月30日創立申請)の草津―四日市間・桑名間、河原田―津間の敷設が認可された。

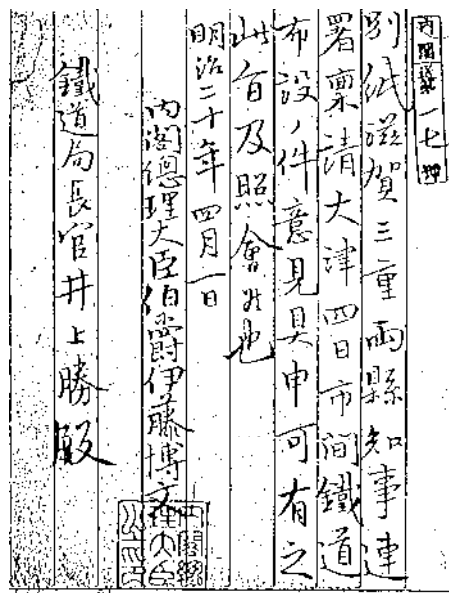
鉄道局と関西鉄道は両鉄道の開業に向けて、分岐点としての草津駅に列車の操作などのためにある程度の規模の広い土地を求めて駅の場所の選定に取りかかった。

そこで、当時の草津の中心地の本陣のあった草津川の南、現在の本町に当たるところからやや離れた草津川堤防を越えた現在の駅の位置する北側の大路井、渋川地先が最適として土地買収に入った。

(2) 関西鉄道の起点は当初、馬場駅が予定されていた

明治19年7月19日、官設の東西連絡幹線鉄道は中山道ルートから東海道ルートに変更されたが、名古屋以西の旧東海道ルートは、明治3(1871)年6月の東西連絡幹線鉄道ルート選定の際の東海道ルートの調査で検討されたように、木曾三川の下流域と鈴鹿峠を含む東海道筋の熱田(名古屋の南)―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 1961(昭和36)年版 1351頁)との理由から外されることになっていた。そこで、江戸時代からの五街道の代表格の旧東海道に強い誇りを持つ旧東海道筋の滋賀県、三重県の有力商人等が中心となって、東西連絡幹線鉄道が滋賀、三重両県内域を中山道ルートに敷設された向うを張って、折からの第一次私設鉄道ブームに乗って、明治20(1887)年3月30日、大津から草津、柘植を経て四日市に至り、将来桑名、名古屋に達する旧東海道を経由する路線やその他の路線の敷設を計画する「関西鉄道会社」の創立の申請がなされた。

そこでの創立申請願書によれば、(大津四日市間ニ、十五里ノ鉄道ヲ敷設シ将来ハ四日市ヨリ桑名ヲ経テ熱田ニ達スル線、伏見ヨリ奈良ヲ経テ大阪ニ達スル線、京都ヨリ宮津ニ到ル線ヲ敷設セントスル『日本鉄道史』上編 大正10年 813頁)と記されている。



鉄道院文書

一方、陸路による東海道鉄道の早期全通をめざす鉄道局長官井上勝は、明治20（1887）年4月8日、伊藤博文内閣総理大臣にかねてから鉄道連絡船で結ばれていた「湖東線」の敷設について稟議書（伺い書）を提出し、「湖東線」の実現に向けて大きく動き出した。

そのような状況の下で、先の関西鉄道の出願（明治20年3月30日）に対し、同年4月11日、政府は井上長官の意見を基にして、関西鉄道会社に対して「指令案」を作成し、閣議にかけた上で、滋賀・三重両県知事に対し再度願書を提出するよう命令した。

指令案の一つに、「四日市線路ハ草津近傍ニ於テ将来政府ニテ敷設スヘキ線路ト分岐スル所ヲ起点トシ・・・『関西鉄道史』奥田晴彦 鉄道史資料保存会 2006（平成18）年 2頁」がある。すなわち、「関西鉄道の出願区間の大津―四日市、名古屋間のうち、官設鉄道の敷設が計画されている「大津―長浜間」の湖東線の一部と並走・重複する。

一方、区間の途中にある草津は東海道と中山道の分岐点で、湖東線の一駅として開業の予定なので、**関西鉄道の起点を草津駅とし、終点を桑名とすること**。関西鉄道は、この指令に基づき、翌明治21（1888）年1月23日、草津―四日市間、四日市―桑名間、河原田―津間の敷設請願書を提出、これに対し政府は明治21年3月1日付で敷設免許を交付した。

（3）草津駅の開業

こうして草津駅は、明治22（1889）7月1日、関ヶ原―馬場（現膳所）間の開通と同時に開業した。

草津駅は明治22年以前は大路井（おちのい）村と渋川村にまたがって設けられ、明治22年の合併で大路井村は矢倉村とともに草津村と合併、渋川村は他のいくつかと合併して治田村となり、昭和29年の合併で治田村は栗東町となり、草津駅は草津市・栗東町にまたが

って所在することになりました。その後、旧治田村のうち渋川だけが栗東町から分離して草津市に合併、名実共に草津市内の駅となった。昭和31年の地形図は渋川が栗東町であったころのもので、駅の中心部分のすぐ傍を市町界が通っているのが見える。



『草津』20000分の1 明治25年測量 大日本帝国陸地測量部

2 草津に残る鉄道忌避伝説

（1）鉄道忌避伝説の内容

この一連の経緯から、現在の住民の間には〈明治22年にいよいよ東海道鉄道が開通することになり、鉄道局側は駅設置の場所として矢倉を第一候補に選んで交渉に取りかかれた処、果然猛烈な反対に遭われました。その理由は第一に父祖伝承の土地を手放すことは出来ないという区民全体の感情、それに汽車という今までに見たこともない珍しいものが頻繁に通れば、発着のたびに仕事の手を休めて眺めては野良の仕事も捗らないという古老達の意見が強くてもうどうでも敷地の買収ができません。そこで鉄道側では大変困られて、遂に第一候補の矢倉を諦めて私の先代（二代目南新助）に相談を持ちかけられました。そこで先代は鉄道側に同情して、日夜奔走して区民等の説得に努力し、漸く現在の位置に草津駅ができたのであります『草津市史』第3巻 草津市 1986（昭和61）年 301頁〉とする鉄道忌避の話が出てくる。

(2) 鉄道忌避伝説の検証

ここに出てくる草津の鉄道忌避の話は、史的にこれを確かめ得るものは今のところ全く発見されていないため、単なる言い伝えであると考えられる。

現在の草津駅の立地について考える場合、草津駅は明治22(1889)年に開業が予定されていた東海道鉄道湖東線と関西鉄道(現草津線)の分岐点としての役割を持つことになった歴史的事情を考察せねばならない。

草津線は現在でこそ東海道本線の枝線の単なるローカル線と位置付けられているが、その生い立ちはまったく別のもので、明治20(1887)年3月30日、「関西鉄道会社」として創立申請、滋賀、三重の旧東海道沿いに名古屋に向かうという大きな役割が期待され、大津(馬場)―四日市―名古屋間の免許敷設の申請がなされた。

これを知った井上勝鉄道局長は、その直後の同年4月8日、伊藤博文内閣総理大臣にかねてから鉄道連絡船で結ばれていた「湖東線」の敷設について稟議書(伺い書)を提出し、「湖東線」の実現に向けて動き出すこととなった。

政府の計画している「湖東線」の路線は、先の関西鉄道の申請している馬場―草津間とはルートが重複するため、関西鉄道に始発点を草津駅とすることを出願許可の条件として再出願を指令、この指令に基づき関西鉄道は、翌明治21(1888)年1月23日、草津―四日市間、四日市―桑名、河原田―津間の敷設請願書を提出、これに対し政府は明治21年3月1日付で敷設免許を交付した。この結果、明治22(1889)年12月25日にはとりあえず草津―三雲間が開業した。

このような事情から関西鉄道との分岐点としての草津駅には列車の操作などのためにある程度の規模の広さが必要だった。

もし住民に残っている矢倉付近に草津駅を設けた場合、天井川としての草津川にはトンネル工事を必要としたため、東海道鉄道とは別に関西鉄道もここにトンネルを掘る必要があった。鉄道側はこの二つの路線のトンネルを掘る手間と工事費を節約するために、草津駅は天井川を越えた北側の町の中心部から離れた広い土地が確保できる地域に立地した方が有利であると考え、当時うばが餅屋を家業としていた二代目南新助の尽力で大路井、渋川地先に敷地約9500坪余の用地を確保し、現在の草津駅が出来上がったのである。

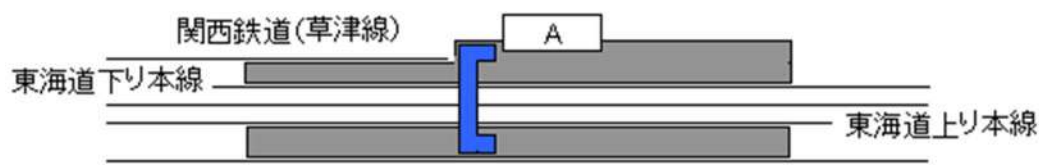
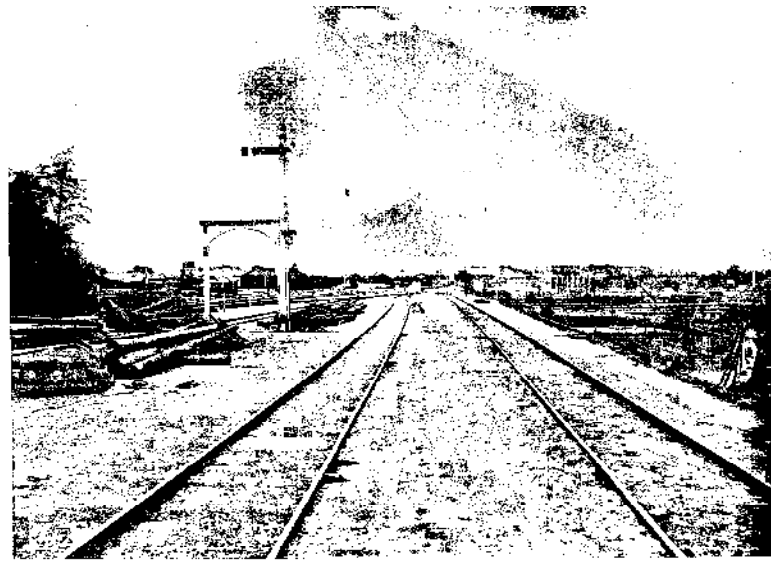
当時の住民からしてみれば、草津駅の立地は不自然にみえたのであろうが、草津駅の位置として決定された大路井と当時の草津の中心部本町とを結ぶ草津川の一般道路の天井川トンネルは明治19(1886)年にすでに開通しており、人々の行き来は相当便利になっていたことも見落せないのである。

草津駅の位置は当時の住民の鉄道忌避運動によってではなく、以上のような鉄道局と関西鉄道側の技術的、経済的な合理的理由によって決められたと考えるのが妥当ではないだろうか。

③ 湖東線・関西鉄道敷設過程年表

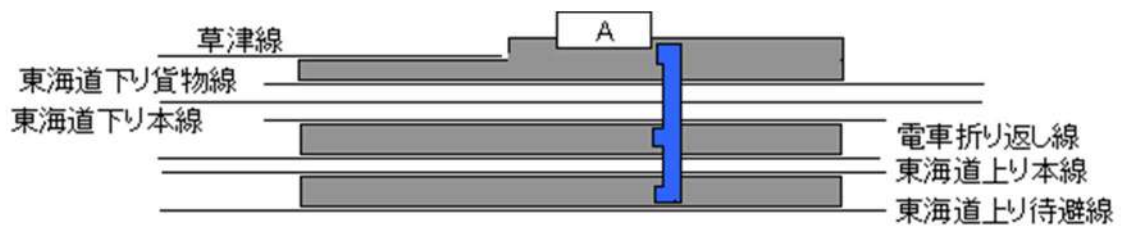
明治	湖東線	関西鉄道
2年(1869)	東西両京を結ぶ幹線、東京―横浜間と琵琶湖―敦賀間、京都―神戸間を支線とする計画を決定	
9年(1876)	4月:雇外国人建築師長ボイルによる「西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量ニ基キタル上告書」には、「草津駅ハ東海道・中仙道ノ岐頭ニシテ、東海道ヲ越工南方の諸邑ニ往復運送ノ要点ナルガ故ニ、一ツツノ「ステーション」ヲ置クベシ」	
13年(1880)	7月14日:官設鉄道京都―大津(現浜大津)間が開通 8月27日:大津以東―琵琶湖畔間の湖東線区間は『鉄道連絡船』による『船車連絡運輸方式』の採用、鉄道敷設は棚上げ	
15(1882)	3月10日:長浜―柳ヶ瀬間に鉄道が開通。(明治17年4月に長浜―金ヶ崎間開業) 5月1日:太湖汽船会社が創立、長浜―大津間の鉄道連絡航路が開設	
16(1883)年	8月6日、高崎から大垣に至る中山道ルートによる東西連絡幹線鉄道の敷設を内定	
17年(1884)	10月4日:彦根の藤山秀次を総代とし、湖東地方の住民40余名が「湖東鉄道敷設願」を工部卿に提出して、湖東線(大津・長浜間)の敷設を促す。11月11日:先の上申について太政大臣は請願を却下	
18年(1885)		第一次私鉄ブームおこる(～23年)
19年(1886)	7月19日:官設の東西連絡幹線鉄道は東海道ルートに変更	東海道筋にも鉄道を一東海道鉄道ルートから離れた旧東海道筋の滋賀県、三重県の有力商人が中心となってほぼ同一路線の鉄道敷設を計画

<p>20 年 (1887)</p>	<p>4月8日：伊藤博文内閣総理大臣にかねてから鉄道連絡船で結ばれていた「湖東線」の敷設について稟議書（伺い書）を提出。「湖東線」の実現に向けて動き出す。</p> <p>4月25日：長浜—大垣—加納—名古屋—武豊間の路線全通</p> <p>12月20日：内閣総理大臣に湖東線官設着工とその資金調達方法について稟議</p>	<p>1月：大阪鉄道会社が創立願書を提出</p> <p>3月30日：両者の一本化が確定：大津から草津、柘植を経て四日市に至り、将来桑名、名古屋熱田に達する旧東海道を經由する路線やその他の路線の敷設の「関西鉄道会社」の創立願書を提出</p> <p>4月1日：井上鉄道局長官はこの出願に対し、内閣総理大臣伊藤博文から意見を求められる。</p> <p>4月6日：大阪鉄道との協議、関西独自の条件・再出願の指令を答申。</p> <p>4月11日：政府は井上長官の意見を受けて、関西鉄道会社に対して「指令」を作成し、閣議にかけた上で、滋賀・三重県知事に対し再度、願書を提出する。令</p> <p>4月26日：関西鉄道の発起人が4月1日事業計画と会社設立手続きについて協議、ルート、工事費の検討。</p>	<p>販売)が許可、営業開始</p> <p>12月15日：草津—三雲間開通</p> <p>2月19日：三雲—柘植間開通</p>
<p>21 年 (1888)</p>	<p>1月11日：湖東線の工事が認可、湖東線敷設に向けた草津—彦根間の測量が鉄道局雇英人C・A・パウテルらにより開始</p> <p>5月15日：敷設工事が馬場を起点として開始</p> <p>12月：草津川、狼川の天井川隧道（河底鉄道トンネル）が完成</p>	<p>1月23日：草津—四日市間、四日市—名間の敷設請願書を提出</p> <p>3月1日：関西鉄道会社は草津・四日市間および桑名・四日市、河原田・津間の鉄道敷設認可。直ちに資本金300万円で関西鉄道会社を設立し、本社を三重県四日市町に置いた。3月21日：会社創立の株主総会が開催、社長に前島密を選ぶ。</p>	<p>草津</p> <p>調日五十月二年五十三</p> <p>線社会道鉄西関</p>
<p>22 年 (1889)</p>	<p>7月1日：湖東線開通 東海道線全線開通 (米原経由)</p> <p>10月10日：草津駅での構内営業（飲食物</p>	<p>8月：敷設工事は官設鉄道の草津停車場を起点として進められる。</p>	



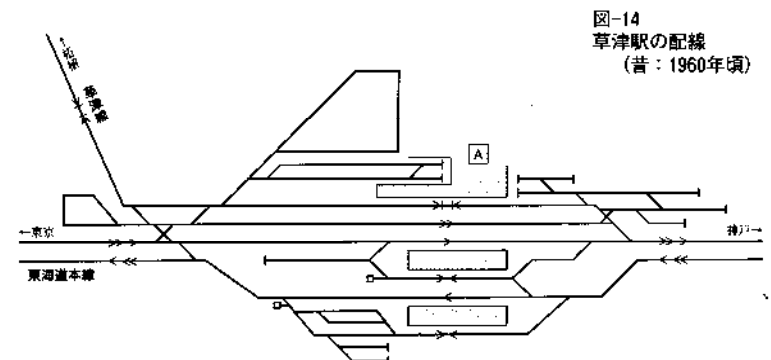
草津駅開業当時の線形はおおよそこのようなものであったと推測される。現在2番線として主に草津線列車の使用しているホームがかったの下り本線、下り外側の現3番線がかったの上り本線であった。関西鉄道のホーム奥には機関庫などがおかれ、広い鉄道用地になっていた。その後関西鉄道は国有化され、草津線列車は京都直通になり、草津始終発はなくなった。

昭和31(1953)年11月、米原-京都間の電化が完成した。電化完成にともない、西側にホームを増設(長さ260m、完成昭和30年12月)し、跨線橋を新設し、下のようになった。



この当時草津線列車は京都直通7往復(参宮快速含む)、貨物梅小路直通4往復で、草津で蒸気機関車から電気機関車に付け替えとし、草津駅北方に給炭施設と転車台が設けられた。

その後草津線は、昭和32(1957)年に15往復中8往復が気動車化され、気動車列車は草津折り返しで設定された。



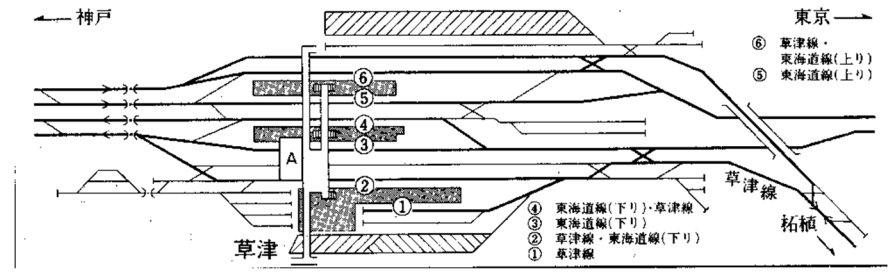
『鉄道ピクトリアル』 No.873 東海道本線Ⅱ 鉄道図書刊行会 2013(平成25)年3月 77頁

昭和35(1960)年は東海道線が島式ホーム2面4線と下り貨物待避線、草津線が単式ホーム1面1線であり、貨物ホーム、貨物仕訳線等が設置されていた。

昭和42(1967)年3月、従来の木造駅舎を滋賀県内初の橋上駅として改築された。東海道本線の草津-京都間には、東海道本線および北陸本線、草津線の列車が運転されており、今後も、輸送需要の増大に伴う列車の増発により列車回数が複線の線路容量の限界を超えるものと想定されたため、線増が計画された。工事が進められ、草津-京都間は、1970(昭和45)年3月10日、複々線化。この区間の運転方式は方向別となったため、草津駅は、方向別複々線区間の始点となっている。さらに、草津線の立体交差が完成(昭和45年11月)。その後、草津線は昭和55(1980)年3月3日、直流電化、草津線の列車の一部が朝夕のラッシュ時に京都へ直通している。

◎方向別運転(direction operation)

複々線の区間で、同一方向に向かう列車が隣接する線路を走行する運転方式。たとえば各駅停車と快速が隣接する線路を走行する場合、それぞれの列車が同じホームの両側に発着できるので、相互の乗り換えが便利である。方向別運転は関西圏の東海道線などでおこなわれている。方向別運転がおこなわれている複々線を方向別複々線という。



『東海道360駅』国鉄全線各駅停車⑤ 小学館 1983(昭和58)年 104頁

現在、草津駅は、島式ホーム3面8線である。複々線化の時にホームが増設。東海道本線は、草津駅で、4線から2線に絞られているが、方向別運転のため上下列車の平面交差が生じていない。草津—京都間が複々線化された際、草津駅東部に草津線の東海道本線乗越橋を新設、東海道本線と草津線が立体交差化。複々線区間であるために、外側線相互間の貨車の授受を草津線の東海道本線乗越橋を利用して行っていた。『鉄道ピクトリアル』 No.873 東海道本線Ⅱ 鉄道図書刊行会 2013（平成25）年3月 76～77頁）

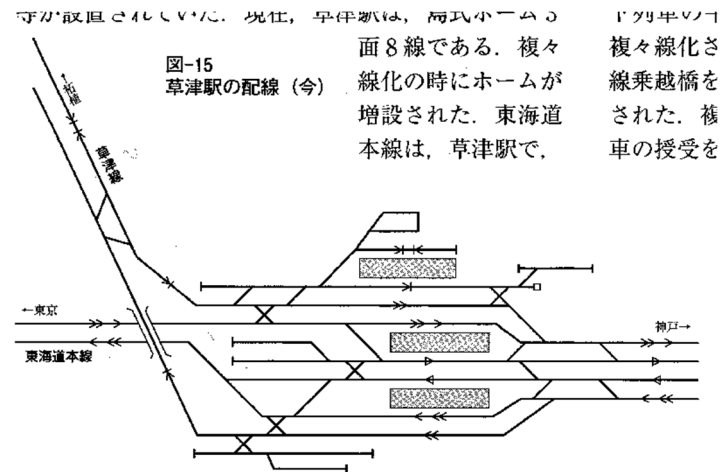
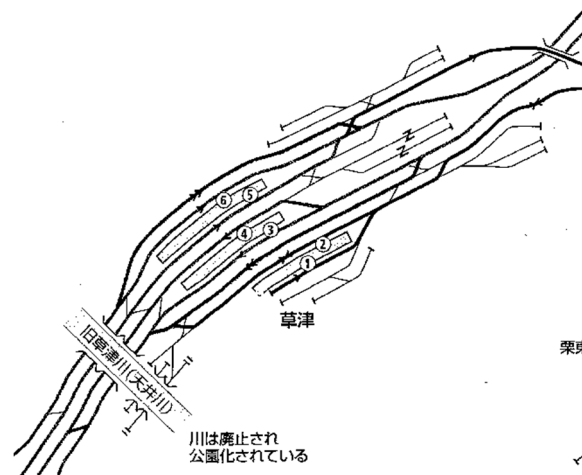


図-15 草津駅の配線（今）
草津駅は、島式ホーム3面8線である。複々線化の時にホームが増設された。東海道本線は、草津駅で、4線から2線に絞られているが、方向別運転のため上下列車の平面交差が生じていない。草津—京都間が複々線化された際、草津駅東部に草津線の東海道本線乗越橋を新設、東海道本線と草津線が立体交差化。複々線区間であるために、外側線相互間の貨車の授受を草津線の東海道本線乗越橋を利用して行っていた。

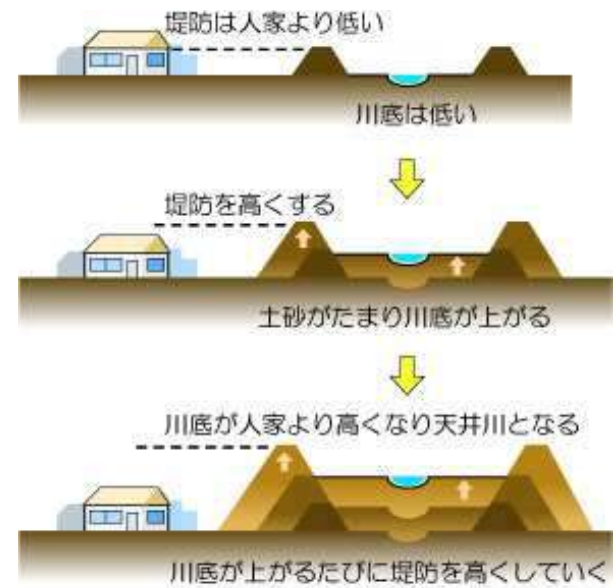
『鉄道ピクトリアル』 No.873 東海道本線Ⅱ 鉄道図書刊行会 2013（平成25）年3月 77頁



『図説日本の鉄道』 東海道ライン全線・全駅・全配線 第6巻米原駅—大阪エリア川島令三編著 講談社 2009（平成11）年 13頁

5 草津にみられる天井川トンネル

(1) 天井川の形成過程



天井川は比較的急流で河川の運搬した土砂の堆積が多く、河道が頻繁に変わるほどの大洪水が起こらず堤防で洪水が防げる程度の流量の川に土砂が堆積し河床が周囲よりも高くなってしまふことにより形成される。

(2) 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

(3) 草津の2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。

狼川トンネルは、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。

(4) 「ねじりまんぼ」と天井川のトンネル

『関西鉄道遺産』 講談社 小野田 滋 2014（平成26）年 153～156頁
旧狼川トンネル 滋賀県草津市 1889年完成／1956年付替

p153門ノ前架道橋で紹介した「ねじりまんぼ」と、旧石屋川トンネル跡で紹介した天井川のトンネルは、関東地方では見られない（あるいは未発見の）鉄道構造物なので、関西地方ならではの鉄道景観である。その両方の特徴を備えた構造物が東海道本線南草津～瀬田間の旧狼川トンネルである。現在の東海道本線は、狼川を橋梁で渡っているため、トンネルは存在しないが、東海道本線の開業時には狼川トンネルという変わった名前の延長37.8メートルの短いトンネルがあったp154た。狼川の名は、里を荒らして人々を苦しめていた狼の死骸がこの川に流れ、ようやく安心して暮らせるようになったという地元の伝説にちなんでいと伝えられるが、氾濫を繰り返していた暴れ川を狼にたとえた伝承なのかもしれない。

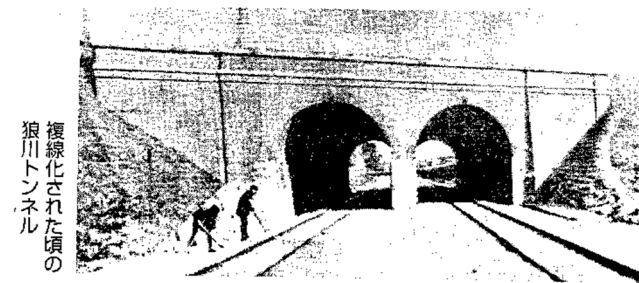
関西地方の鉄道沿線には、天井川のトンネルが数多く分布し、関西地方で最初に開業した大阪～神戸間の鉄道に三カ所の天井川のトンネルが建設されたことはすでに述べた（IV・1参照）。天井川のトンネルの建設は、その後しばらく途絶えていたが、1889（明治22）年東海道本線の最後の開業区間となった長浜～馬場（大津）間に三カ所の天井川のトンネルが建設された。旧狼川トンネルはそのひとつで、このほかに篠原～野洲間の屋ノ棟川トンネル、草津～南草津間の草津川トンネルがあった。これらのトンネルは、煉瓦積みを基本として隅石や帯石の一部に石材を用い、石屋川トンネルなどと同様に開削工法で施工された。

このうち、狼川トンネルと屋ノ棟川トンネルが「ねじりまんぼ」の構造で建設されたが、こ

れは天井川が線路の上を斜めに跨いだためである。一般の「ねじりまんぼ」は、門ノ前架道橋でも解説したように、線路の下を斜めにくぐる道路に設けられ、鉄道構造物としては橋梁に分類される。しかし、旧狼川のように川の下をくぐる天井川のトンネルに「ねじりまんぼ」を用いた例は、全国でも旧狼川トンネルと屋ノ棟川トンネルのみであった。このうち、屋ノ棟川トンネルは1956（昭和31）年に撤去されて現存しないので、旧狼川トンネルはその唯一の現存例であるp155る。

旧狼川トンネルは、1900（明治33）年に行われたこの区間の複線化によって単線断面のトンネルを下り線側に併設した。最初に完成した上り線のトンネルと同山断面で、材料も煉瓦積みであった。現存しているのは、位置関係からこの複線化の際の下り線側のトンネルであったと考えられる。狼川トンネルは1956（昭和31）年の電化工事にあって断面が狭小であったため廃止されて橋梁となり、さらに複々線化工事にあって旧上り線トンネルは拡幅部分で埋められてしまった。

旧狼川トンネルの特徴



旧狼川トンネルは、正径間4.57メートル、斜径間5.30メートルの半円断面による斜めアーチで、幅15フィート（4.6メートル）のトンネル断面を用いた。狼川トンネルの「ねじりまんぼ」は、坑口付近のアーチの煉瓦のみをねじって積み、中央部は一般のアーチ橋やトンネルと同様に水平に煉瓦を積んでいるのが特徴である。ほかの「ねじりまんぼ」では、アーチ全体をねじって積むが、旧狼川トンネルは、ある程度の長さがあることや、アーチの半径も大きいため、このような特殊な「ねじりまんぼ」となったことが推察される。

こうした積み方の例は、当時の土木工学の専門書でも紹介されており、アーチ橋では関西本線加茂～木津間の第二七二号橋梁にも見ることができる。中央部分は通常のアーチ橋と同様に煉瓦を長手方向に水平に積んでいるので、アーチ全体を同一角度で斜めに積んでしまったほうが容易に施工できたと考えられ、あえて坑口付近のみ「ねじりまんぼ」とした意図などは不明である。また、アーチの端部の迫持（曲線の梁）は、門ノ前架道橋のツライチ仕上げとは異なり、鋸刃状に仕上げられているため、独特の凹凸がある。こうした仕上げの迫持はアーチ橋でも用いられるほか、屋ノ棟川トンネルでも適用された。

旧狼川トンネルの下り線は、廃線跡として現在の狼川橋梁の南側に残存している。現在線

よりも低い位置にたたずむ姿は、かつての線路がこの高さで天井川の下をくぐっていたことを証明している。内部は土砂を充填して埋められているが、両側の坑門のみはかろうじて健在で、最大の特徴である「ねじりまんぼ」の構造を観察することができる。

⑥ 草津をめぐる鉄道年表

明治2(1869) 11. 10 *東西両京を結ぶ幹線、東京―横浜間と琵琶湖―致賀間、京都―神戸間を支線とする計画を決定。

明治3(1870) *鉄道掛を設置し、新橋―横浜間(3月)、京都―神戸間(7月)の測量を開始する。

明治5(1872) 1. 10 *東海道各駅の伝馬所・費目改所の廃止が通達される。
10月14日 9. 12 *新橋―横浜間にわが国初の鉄道が開通する。

明治7(1874) 4. 28 草津の旧本陣田中九蔵家を鉄道掛御用宿に指定する。

5. 11 *大阪―神戸間に鉄道が開業する。

明治9(1876) 4 建築師長ポイルが東海道と中山道の岐頭にあたる草津にステーションを置くべき、と報告する。

明治10(1877) 2. 5 *神戸―京都間の鉄道が全通する。

明治13(1880) 7. 14 官設鉄道京都―大津(現浜大津)間が開通する。

明治15(1882) 3. 10 長浜―柳ヶ瀬間に鉄道が開通。(明治17年4月には長浜―金ヶ崎間開業)

5. 1 太湖汽船会社が創立され、長浜―大津間の鉄道連絡航路が開設。

明治17(1884) 10. 4 元彦根藩主井伊直憲ほか滋賀県民らが、大津―長浜間の「湖東鉄道」敷設を請願する。

明治19(1886) 7. 17 *東西連絡幹線鉄道、中山道経由から東海道経由への変更を決定する。

明治21(1888) 1. 23 草津―四日市間など三路線の計画で関西鉄道会社設立請願が提出される。

5 湖東線敷設に向けた草津―彦根間の測量が鉄道局雇英人C・A・パウテルらにより開始される。

12 草津川、狼川の天井川隧道(河底鉄道トンネル)が完成する。

明治22(1889) 7. 1 馬場(現在の膳所)米原―深谷(山東町)間と米原―長浜が開通し東海道鉄道が全通、草津駅も開業する。

10・10 草津駅での構内営業(飲食物販売)が許可され、営業が開始。

12. 15 関西鉄道、草津―三雲間(現在の草津線)が開通する。(明治

23年12月には四日市まで開通)

明治23(1890) 2. 5 湖南汽船は鉄道開通以降の衰勢を回復するため、山田―草津駅間に往復馬車の運行をはじめめる。

明治24(1891) 6 草津―八幡(現在の近江八幡)間に野洲駅が開業。

7 草津―山田間に関西鉄道山田線の計画がされるが実現されず。

明治25(1892) 3 草津停車場の構内に跨線橋を新設する。

10. 15 中野伝助がうばもちやの店舗を矢倉から草津駅前に移して営業を始める。

明治30(1897) 3 関西鉄道の草津停車場機関車庫が完成。

明治33(1900) 6. 7 東海道線馬場―草津間複線化し開業する。(明治35年6月には米原まで複線化)

明治34(1901) 12. 15 *新橋―神戸間急行列車に食堂車が連結される。

明治36(1903) 4. 1 馬場―草津間に石山駅が開業。

明治38(1905) 年11 南新助(三代目)が弱冠20才のとき、本業の傍ら草津に「日本旅行会」を創設

明治40(1907) 10. 1 前年公布された鉄道国有法によって関西鉄道が国有化される。

明治42(1909) 10. 12 *鉄道院、線路名称を制定し、新橋―神戸間を東海道本線とする。

明治45(1912) 4. 14 草津線の列車の起点が馬場となり、草津駅舎が縮小改築される。

4. 16 草津―野洲間に守山駅が開業する。

6. 15 *新橋―下関間に日本で初めての特急列車が登場。

大正10(1921) 8. 1 東海道本線京都―大津間が現在の路線に変更され、京都―草津間は38分前後で結ばれる。

大正11(1922) 11. 5 草津線、草津―石部間に手原駅が開業する。

昭和5(1930) 10. 1 *東京―大阪を9時間で結ぶ高速の特急「燕」が登場。

昭和12(1937) 10. 10 *京都―吹田間の電化に伴い、京都―大阪間を36分で結ぶ急行電車が運転開始。

昭和23(1948) 東海道本線・草津線で通学時に学生専用車が運行される。

昭和24(1948) 6. 1 *運輸省から分離独立して鉄道事業を行う「日本国有鉄道」(国鉄)が誕生する。

昭和31(1956) 11. 17 京都―米原間電化により、東海道本線全線電化完成する。

昭和39(1964) 10. 1 *東海道新幹線東京―新大阪間が開業する。

昭和42(1967)4.12 草津駅、県内初の橋上駅として完成、供用を開始する。(翌月、駅前広場も完成)

昭和43(1968)4.10 草津駅の西口が開設される。(翌年3月には西口駅前広場も完成する。)

昭和44(1969)8.12 東海道本線、草津―石山間に瀬田駅が開業される。

昭和45(1970)3.9 東海道本線草津―京都間の複々線工事が完成する。これに伴う草津駅の改良工事により、草津線の線路が一部付け替えられ草津線と東海道本線が立体交差化された。

昭和46(1971)4.26 西明石―京都間であった新快速電車を草津まで延長運転する。

昭和47(1972)7.18 東海道本線をまたぐ市内で初めての立体交差橋が県道山田草津線に完成する。

昭和55(1980)1.24 国鉄草津線の電化工事が完成する。

昭和56(1981)10.1 草津線、石部―三雲間に甲西駅が開業する。

昭和62(1987)4.1 *日本国有鉄道が民営化により JR 各社に分割される。

平成3(1991)3.16 東海道本線、草津―守山間に栗東駅が開業する。

平成6(1994)9.4 東海道本線、草津―瀬田間に南草津駅が開業する。

平成14(2002)4.25 東海道新幹線、京都―米原間の栗東市に新駅設置を決定するも実現せず

*は全国的な出来事 斜体字は太陰暦

7 「日本旅行創始者南新助と草津駅

草津名物「うばが餅」や弁当販売を家業としていた三代目南新助氏が旅行あつ旋業「日本旅行」を創設したという話はよく知られています。しかし、その南氏がどのような経緯で「日本旅行」を立ち上げたのか、その後、「日本旅行」を日本を代表する大手旅行業に育て上げた南氏の業績と偉大な人物像についてはほとんど語られることはないのです。

この南氏が旅行あつ旋業を立ち上げたのは明治38(1905)年で、その時南氏は若干二十歳でした。

その動機とは、今日の南家の家業の安定は、二代目南新助の尽力により官設鉄道と関西鉄道の分岐点としての草津駅に広い土地を得られたことが縁で鉄道局から草津駅構内での販売の許可権を与えていただいた(明治22(1889)年10月)お蔭であり、鉄道局にその恩返しをしたかったことと、祖父から繰り返し聞かされていた旅の楽しさを、当時旅行することを億劫がっていた多くの人々に安心して提供したいということにありました。

草津駅は東海道線が全通した明治22年7月に開業しましたが、その年の12月には、後

に草津線となる関西鉄道も草津―三雲間を開業し、翌23(1890)年には四日市まで開通した。

「日本旅行」を立ち上げた南氏はまず手始めに高野山、伊勢への団体旅行を企画し大成功を収めました。その南氏が全国的にデビューするのは明治41(1908)年、団体運賃割引制度を利用して本邦初の団体臨時列車を仕立てて実施された関東・善光寺七日間の旅行企画でした。一行は行くところ行くところで大歓迎をうけ、なかでも善光寺での歓待ぶりは大変なものでした。このことについては、作家田辺聖子さんの『姥ざかりの花の旅笠』の中にも書かれていますので、ご一読ください。

これを契機に南氏は全国的に旅行団を募り、国内はもとより外国旅行団を数々と企画し、今日の「日本旅行」の礎を築かれたのでした。また、南氏は旺盛な研究熱心さで事業に取り組み、数々のアイデアも生み出されました。招待旅行のあつ旋、鋸輸送の実施、そして「お座敷列車」も南氏の考案でした。

「日本旅行」が今日このような発展、盛況を来したのは厚い信仰心に基づいた「報恩奉仕」の誠実な南氏の人格によるものであり、また、南氏の片腕として活躍された木村七郎氏の貢献ぶりも大きいものがありました。草津から全国に雄飛した偉大な人物、南新助氏の業績、人となりをもっともっと多くの人に知っていただきたいと思うばかりです。

8 関西鉄道山田線未成線

明治22(1889)年12月15日、関西鉄道の草津―三雲間が開通、さらに翌23(1890)年3月19日、三雲―柘植間が完成して、草津は東海道鉄道との分岐駅となった。

この時、関西鉄道は、草津で官設鉄道に連絡するだけでなく、自ら京都へ直結する路線計画をたてた。その一環が草津―山田間の鉄道建設計画である。

山田は現在の草津市山田町で、草津市の中心部から約3キロ離れた琵琶湖岸に位置しており、地元の人にとっての交通機関の中心は湖上交通で、明治時代には湖南汽船による大津紺屋関と山田港との湖上交通が結ばれ、昭和43(1968)年まで存続していた。

関西鉄道山田線の計画は、関西鉄道を草津から山田まで延長して、山田―大津間の航路に連絡させさらに大津から琵琶湖疎水を利用して船で京都に至ろうとするものであった。そうすれば、伊勢参詣の客などは京都から船で山田に至り、ここから鉄道で伊勢へ向かうことにより、距離的にも有利で、運賃を安く設定することが可能であった。

しかしながら、この計画は具体化しなかった。『草津市史のひろば』に書かれている路線計画をみると、はじめ草津駅から国鉄と平行して南下し、天井川である草津川をトンネルでくぐる計画だったが、その工事には莫大な資金を要したため、草津川に沿って笠縫地区に向かって西に進み、草津川が低くなった地点に鉄橋を架けて渡るコースが考えられたとある。これで天井川をトンネルでくぐらなければならない問題は解決したが、関西鉄道は旧東海道沿

いに進むためホームは琵琶湖側にはなかったため、どうしても官設鉄道を跨ぐ立体交差が必要であり、さらに琵琶湖疏水の改修も行わねばならないなど巨額の資金を要するという問題が残った。結局、この山田線計画は工事に多額の費用がかかることから計画は消滅してしまった。参考文献：『関西鉄道考古学深見』 CanBooks 辻良樹 JTBパブリッシング 2007（平成19）年

9 草津線の廃線跡

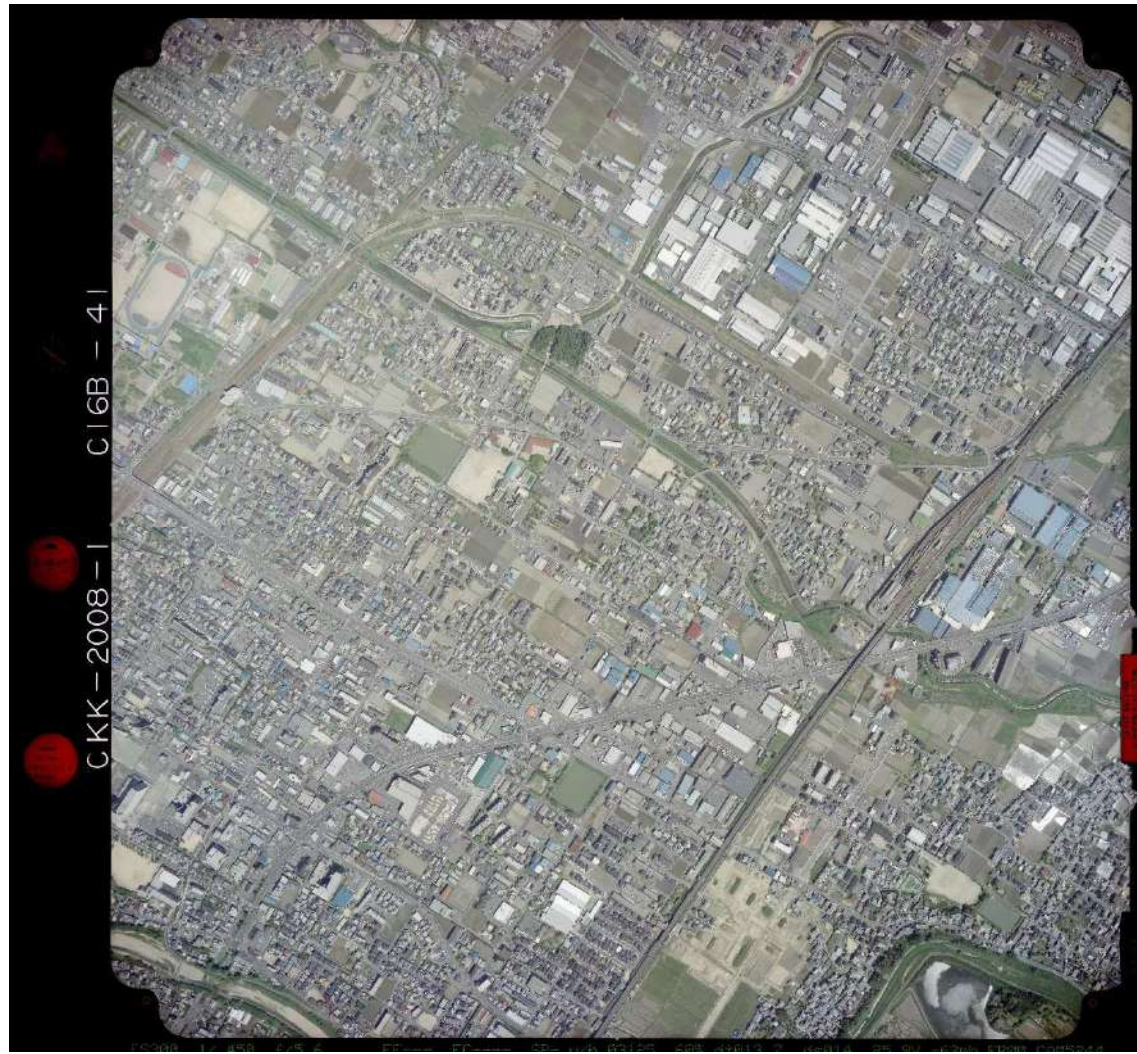
昭和45（1970）年3月、東海道本線の草津—京都間で複々線化されたことに伴う草津駅の改良工事により、草津線の線路が一部付け替えられ草津線と東海道本線が立体交差化された。この線路付け替えにより、東海道本線と草津線の分岐点は東へ約1100メートル移動し、草津線の延長はおよそ300メートル長くなった。

廃線となった草津線の路線跡はしばらく残されていたが、現在は生活道路や住宅地となった。現時点では廃線跡は途中に住宅地などに転用されている部分を除きおおむね残っているので、廃線跡を辿ることはそれほど困難ではない。



草津線廃線跡をたどる





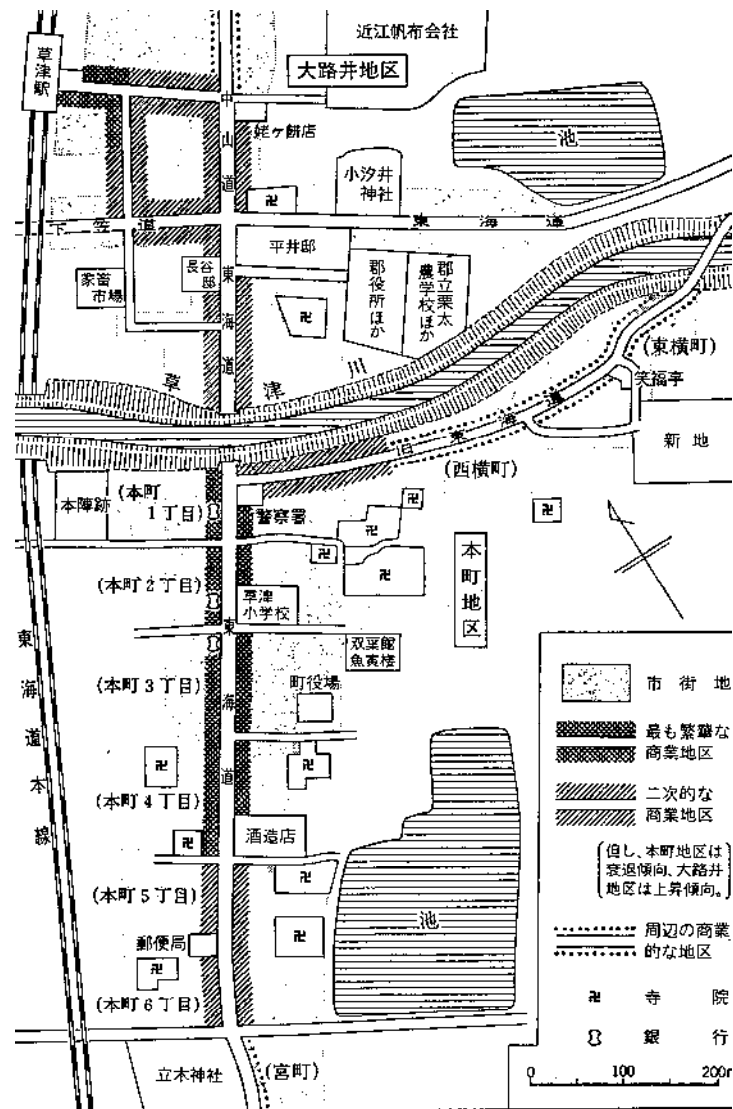


図 30 大正期の草津中心部

『草津市史』第3巻 草津市 1986(昭和61)年 618頁

下り				上り			
始発地(列車番号)	草津発	京都着	終着地	始発地(列車番号)	京都発	草津発	終着地
直江津(683)	3:53	4:30	大阪	京都(82)	5:20	6:05	東京
青森(504)	(急行)	5:13	神戸	京都(170)	5:40	6:31	柘植
東京(9)	(3等急行)	5:38	神戸	下関(22)	6:33	7:27	東京
米原(307)	6:17	6:55	明石	京都(500)	7:38	8:22	鳥羽
東京(11)	(1・2等急行)	7:03	神戸	神戸(84)	8:08	8:55	国府津
東京(13)	(急行)	7:24	神戸	姫路(672)	8:54	9:40	直江津
富山(681)	7:17	7:55	姫路	京都(172)	9:12	10:01	柘植
東京(5)	(3等急行)	8:01	下関	下関(特2)	9:50	(1・2急行)	東京
東京(7)	(1・2等急行)	8:25	柳井津	下関(特4)	10:37	(3等急行)	東京
柘植(171)	8:01	8:40	京都	姫路(86)	11:10	11:56	沼津
米原(311)	8:50	9:28	糸崎	明石(688)	12:20	13:07	富山
柘植(173)	9:50	10:30	京都	明石(28)	13:46	14:33	東京
東京(703)	²⁹ 10:56	11:34	姫路	京都(174)	12:32	13:20	柘植
東京(15)	(急行)	10:14	神戸	明石(678)	14:45	15:33	金沢
柘植(175)	12:41	1:25	京都	下関(24)	15:42	16:28	東京
東京(23)	12:19	12:57	下関	京都(176)	15:53	16:38	柘植
東京(31)	13:19	13:58	糸崎	姫路(30)	16:33	17:19	東京
柘植(177)	14:23	15:05	京都	姫路(32)	17:35	18:22	東京
静岡(71)	15:24	16:02	明石	京都(178)	17:50	18:38	柘植
柘植(179)	16:19	17:00	京都	明石(34)	18:40	19:27	名古屋
沼津(73)	16:57	17:36	姫路	神戸(10)	19:45	(3等急行)	東京
糸井川	18:12	18:53	京都	京都(180)	20:00	21:02	柘植
国府津(75)	18:12	18:53	京都	姫路(682)	21:00	21:47	富山
東京(特3)	(3等急行)	19:01	下関	神戸(12)	20:45	(1・2等急行)	東京
東京(特1)	(1・2等急行)	19:24	下関	神戸(14)	21:50	(急行)	東京
柘植(181)	19:14	20:00	京都	大阪(684)	22:53	23:35	直江津
直江津(675)	19:52	20:30	明石	神戸(16)	22:43	(急行)	東京
東京(21)	20:57	21:36	下関	下関(8)	23:25	(1・2等急行)	東京
鳥羽(501)	21:43	22:25	京都	神戸(53)	23:40	(急行)	青森
東京(25)	22:22	23:00	大阪	下関(6)	23:55	(3等急行)	東京
東京(79)	2:26	3:03	姫路	明石(26)	0:55	1:38	東京
東京(27)	3:22	4:00	明石				

表 141 草津駅列車時刻表

鉄道省編纂「汽車時間表」大正14年4月1日発行より作成。

『草津市史』第3巻 草津市 1986(昭和61)年 653頁