

米原歴史街道

米原市の歴史・文化財を歩く ⑫

鉄道は大陸へ②

— 近江長岡駅の秘密 —

春照と深谷の停車場

伊吹山麓の春照に停車場（駅）が設置された長浜・関ヶ原間の約二三キロの関ヶ原線は、明治一六年四月に工事が完成し、五月一日に営業が開始されました。工事には、周辺の村々から多数の人々が臨時作業員として参加して、鉄道景気が起こりました。春照の集落中心部を貫通する北国脇往還から春照駅までの専用道路が敷かれ、この道は通称「ステンシヨ道」（ステーションの訛り）で、近代文明の象徴である鉄道を、明治の人々がこう呼びました。駅の開業に伴って料理屋や宿屋・馬車屋が開業し、のちに役場・登記所・測候所・山東農林学校などが道沿いに設置されるなど、春照の近代化を支えました。いまでは駅の痕跡はほとんど確認できず、駅にあった跨線橋は、関ヶ原線廃止ののち、醒ヶ井駅へ転用され、しばらく使われていました。

このほか、大野木の深谷に操車場が設置され、藤川方面への山間部を越えるための後押し用の機関車が常置されていました。明治二二年に開通した長岡からの短絡線はここで合流し、明治二四年に貨物線として復活した時には貨物停車場となりました。この辺りは、周辺から土取りして高い堤の上を線路が走っています。線路の下には、河川を通すためのトンネルが残されており、天井部のレンガ積みや側壁の石積みは見事です。トンネル内は、二階構造になっています。木製の橋を掛け、大野木の学校へ通った大清水の子どもたちの通学路となっていたそうです。

明治二二年長岡駅開業

明治二二年七月一日、東海道線で唯一船便に頼っていた長浜・大津間の鉄道が開通、同時に米原から長岡に出て、短絡線を使い深谷より関ヶ原線に入る線路が開通し、春照や大原を走る路線は廃止になりました。

（明治二四年から二九年まで貨物線として再利用）。米原を通過する新橋（東京）・神戸間の東海道線全通です。交通の要衝をめざした長浜は、その役を米原に渡し、以後、国内有数の「鉄道町」として発展します。しかし、深谷から関ヶ原へ出るルートは、山間部の急勾配と、冬の積雪に悩まされ、東海道線最大の難所といわれました。そこで、明治三二年、勾配緩和と将来の複線化を視野に、現在の柏原経由への改良工事がおこなわれ、これとともない明治一六年に開業した関ヶ原線の全ルートが廃止となり、線路が撤去された敷地を長浜市分木町から東上坂町まで馬車が通ったため、いまでも「馬車道」と呼ばれています。さて、市内には現在五つのJRの駅がありますが、近江長岡駅は、明治二二年に米原駅と同時に開業した最も古い駅です。鉄道駅が地域に発展をもたらしたことは、長浜や春照でみたとおりです。実は、このとき醒井が鉄道駅誘致運動を展開しています。古代東山道の駅家があり、江戸時代以降、中山道の宿場として商家が立ち並び、輸送の利便さを訴えています。長岡は、古代中世の長岡



（歴史文化財保護課）