

# 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①

― 山麓を汽車が走った ―

### 日本海と琵琶湖を結べ

国道三六五号を、関ヶ原から木之本方面に車を走らせませす。春照小学校（杉澤）の西で、道がいちばん高くなった弥高川の橋から、はるか西を眺めると、国道がまっすぐ村居田のほうへ延びているのがわかります。これは、明治時代に、関ヶ原から長浜間、米原市内の春照学区から大原学区を貫通する鉄道が山麓を走ったなごりです。

明治二年（一八六九）、明治政府は、第一番目に着手する鉄道路線として東京と京都を結ぶ鉄道の敷設を決定しました。その経路は諸事情から中山道に沿う計画でした。さらに、東京と横浜、琵琶湖岸から敦賀、そして京都から神戸間の三区間が枝線として計画されました。神戸・京都から琵琶湖を経由して敦賀に至る路線が最重要とされたのは、日本海沿岸地方で生産される商品や産物を、太平洋方面に輸送し、太平洋方面での工業製品などを、北陸、東北、北

海道に輸送する目的がありました。

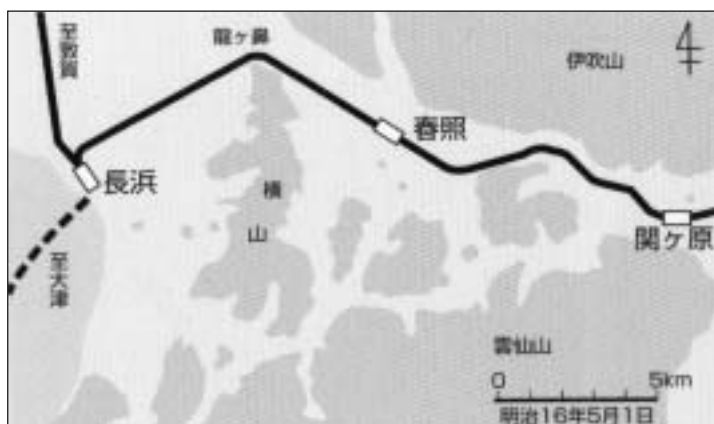
この太平洋（瀬戸内）側と日本海を南北に結ぶ構想は古く、平安時代末の久安六年（一一五〇）頃、平清盛が嫡男で越前国司だった重盛に命じ、敦賀と琵琶湖を結ぶ運河開削計画を実行したと伝えられています。塩津街道深坂峠に運河を掘って、敦賀の笹の川と塩津大川を結ぶ約二五キロの水路を完成させ、スムーズな物資の運搬をはかる計画でしたが、深坂峠の巨石により阻まれました。戦国時代には、秀吉の命を受けた敦賀藩主大谷吉継も試みています。江戸時代の初め頃まで、日本海側の物資は敦賀・小浜で荷揚げされ、陸路を人力や馬力で峠を越えて、塩津・大浦・海津・今津で船に積み替え、再び大津で陸揚げして、京都・大阪へ陸送されていました。寛文一二年（一六七二）、河村瑞賢が西廻り航路を整備し、日本海の物資は山陰から関門海峡、瀬戸内海を経

て大阪へ直接回送できるようになり、琵琶湖水運は大打撃を受けました。このため、大正末期まで運河計画は一五回に及びましたが、いずれも計画倒れに終わっています。明治二三年（一八九〇）、琵琶湖から京都への物資輸送路・琵琶湖疏水を完成させた田辺朔朗は、敦賀・塩津間の運河を掘削して、一万トン級の船舶を大阪まで航行させる壮大な計画を立案しますが、実現にはいたりませんでした。

### 伊吹山麓を汽車が走った

このような経過もあり、琵琶湖と敦賀を結ぶ敦賀線着工が急がれました。その後、明治二七年（一八九四）に日清戦争が勃発しますが、物資や兵員の輸送など大陸侵略とも歩調を合わせていきます。明治一三年（一八八〇）、京都・大津間の鉄道開業、一五年、長浜・敦賀間開業、一六年に長浜・関ヶ原間が開業します。長浜から大津へ鉄道連絡船が就航しました。米原は中山道と琵琶湖を結ぶ宿場町でしたが、なぜ長浜にターミナルが置かれたのでしょうか。明治一三年の意見書には、長浜には、連絡船を接岸させるに十分な湖浜があること、当初の中山道沿いに東京まで鉄道を敷設する計画に沿えば、長浜からまっすぐ東に行くと、中山道に通じる北国脇往還に出て、関ヶ原

に東進することが有利だと書かれています。さらに、長浜では豪商浅見又蔵が私財を投じて湖岸の底の土砂を除き長浜港を築くなど、長浜を日本の中心都市にすべく、有力者たちが鉄道誘致に積極的な運動をしました。この結果、長浜から通称馬車道を東上坂へ、横山丘陵の北端龍ヶ鼻から大原に入り、関ヶ原へ向かう鉄道が開業し、中間地点の中心的な集落・春照に駅が設置されました。現在の東海道線が滋賀県北部から岐阜県にかけて中山道沿いに行く理由は、当初あった中山道筋に日本の東西幹線を敷設する計画の影響です。（歴史文化財保護課）



▲ 最初の長浜・関ヶ原線(敦賀市立博物館図録より)