

米原歴史文化街道

米原市の歴史・文化財を歩く ⑪⑫

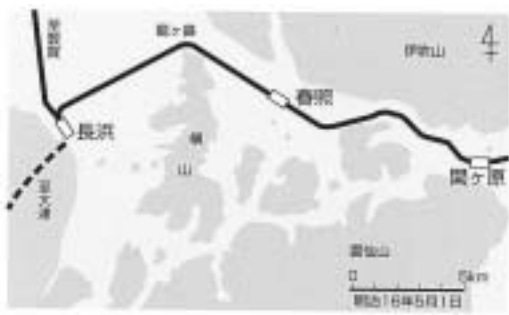
伊吹山麓を鉄道が走った

— 関ヶ原・長浜間開業131年 —

早期開業された重要路線

関ヶ原から国道三六五号を米原市内に入り、春照小学校（杉澤）を過ぎて、弥高川を越えたあたりから行く先を眺めると、道は村居田までの約六・五キロを「真つ直ぐ」に延びています。村居田の先の横山の北端龍ヶ鼻で西に振れたあと、長浜市東上坂町から長浜市内まで約六キロがさらに真つ直ぐ。これが、かつての東海道線関ヶ原線だったことを知っ

ている人も多いと思います。上坂から長浜市内への廃線路は、いまでも「馬車道」と呼ばれています。長浜と関ヶ原を結ぶ関ヶ原線は、新橋・横浜間（明治五年）、京都・神戸間（一〇年）、京都・大津間（一二年）、敦賀港・長浜間（二五年）や、明治一三年に北海道開拓使が開設した幌内鉄道に次ぐ、日本でもっとも早い時期に開業した路線です。明治



長浜—関ヶ原間の鉄道路線のうつりかわり
出典 敦賀市博物館『敦賀長浜鉄道物語』

二年の廟議決定では、一番目に建設すべき鉄道路線のなかに「琵琶湖辺ヨリ敦賀二達」する支線があげられており、琵琶湖畔から大陸への門戸である敦賀港に至る鉄路が、太平洋側と日本海との南北を結ぶ構想としてあげられています。関ヶ原線の開通は明治一六年五月一日で、すでに、前年三月一〇日には、柳ヶ瀬トンネルを除く長浜・金ヶ崎（のちの「敦賀港」）間の敦賀線が開通していました。関ヶ原線の鉄道二三キロは、当初、京阪神と東京を結ぶ幹線鉄道の一環として建設され、開業当時の途中駅は春照に置かれ関ヶ原・長浜間を一時間一〇分程度で結びました。また、明治一五年には長浜駅が開業し、明治一六年九月に就航した第一・二太湖丸は、三五〇人乗り、一四ノット（時速二五キロ）という高速船で、長浜・大津間を二時間余りで結びました。長浜は京阪神と東京・北陸を結ぶ船便と鉄道の結節点として、全国的な交通網のなかで重要な働きを担い、空前の繁栄をみせました。

結節点が米原に

開業時、唯一の駅が置かれた春照では、村を上げての鉄道建設ブームにわかかえりました。駅は現在の「春照下」バス停のあたりですが、その痕跡はほとんど残っていません。しかし、このあたりは「ステーション」

と、ステーションがなまってる呼ばれています。また、春照の中心街から駅に向かう連絡道が建設され、役場や登記所、測候所、山東農林学校、料理屋や宿屋が建ち並び「ステーション道」と呼ばれました。しかし、明治二二年七月一日、東海道線のなか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（大野木）で関ヶ原線に入る線路が開通し、長浜・深谷間の関ヶ原線は廃止になりました。米原を通る新橋・神戸間の東海道線が全通し、結節点としての役割が米原に移りました。実は、敦賀から琵琶湖への連絡ははじめ米原の計画でした。しかし、長浜から関ヶ原に出る方が距離が短く、工事も容易で、長浜には連絡船を接岸する十分な湖浜があり、さらに地元からの熱心な要望があり、関ヶ原線の開通にいたしました。これが短命に終わった大きな理由は、深谷の操車場に後押し用の機関車が常置されるほど、勾配があまりにも急だったことにあります。明治三二年、勾配緩和のため柏原経由に付け替えられ、これを機に、長浜・深谷間はレールが撤去され道路に転用、大正八年に乗合バスが走るまで、上坂・長浜間を乗合馬車が運行されます。ちなみに、馬車は終戦前の一時期に燃料不足の影響で復活しました。（歴史文化財保護課）