

# びわこの 考湖学

45

明治維新を経て、わが国は近代的な統一国家の建設に向けて走り出します。明治政府は、明治2(1869)年には早くも、近代化政策の一つである国内交通体系整備の一環として鉄道導入を決定します。なかでも、真っ先に着手すべき路線として東京―京都間の連絡線(東海道線)とともに、当時の主要貿易港であった横浜、神戸、敦賀への枝線を挙げました。そして、東海道線ルートは琵琶湖周辺地域を経由する計画がたてられたのです。

この計画に従って、明治5(1872)年には東京―横浜間が、明治7(1874)年には大阪―神戸間が、明治10(1877)年には大阪―京都間が続々と開通します。続いて、明治13(1880)年には京都―大津間の開通をみました。

この京都―大津間の鉄道建設は京阪間の鉄道建設とともに

に政府によって発令されましたが、折から勃発した西南戦争のおおりのを受けて着工は延期され、ようやく明治11(1878)年に着手されました。

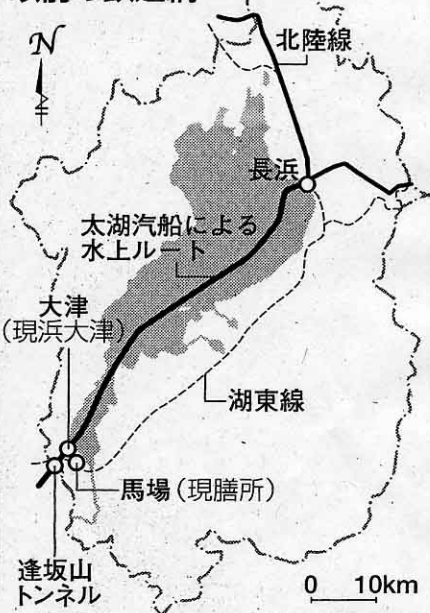
この鉄道建設で特筆すべきは、お雇い外国人の手を借りずに日本人技術者のみで完成された逢坂山トンネルの掘削工事でしょう。11年の着工から、1年あまりで開通しています。ちなみにこの逢坂山トンネルは、その後新線への付け替えがなされたため廃線となり、さらに名神高速道路の建設によって西口がなくなり、現在は大津市側の東口のみが保存されています。

その後、東海道線建設は明治15(1882)年には関ヶ原―長浜間が開通し、順調に進みました。しかし、長浜―大津間つまり湖東平野を縦走する湖東線についてはなかなか着工されず、明治22(1889)年になってようやく

竣工し、ここに東海道線が全線開通したのです。

## 湖上の東海道線

東海道線全線開通以前の鉄道網



湖東線の着工が先延ばしされたことには理由がありました。湖東線の区間は比較的平坦な平野部であり、工事も比較的容易であると考えられていました。ところが、実はこちらに理由があったのです。というのは、当時の逼迫した国家財政下では、より建設が困難な工事区間が優先的に着手され、いつでも建設可能な湖東線は後回しにするという国家戦略がとられたのです。さらに、

琵琶湖に特有の地理的条件がありました。

それは、今まで幾度となくお話を登場してきた琵琶湖の水上交通でした。水上交通を湖東線の代替輸送機関として利用したのです。これを担うため、新たに太湖汽船会社が発立され、汽船が就航させました。

当時のルートを具体的にいいますと、京都―大津間の鉄道は京都から現在の奈良線ルートで伏見まで南下した後、山科盆地を北上し、逢坂山をトンネルで越えて、馬場駅

スィッチバックで大津駅(現在の京阪浜大津駅付近)まで至り、そこで汽船に乗り換えて琵琶湖を縦断し長浜港へ向かい、さらに鉄道に乗り換えるというものです。

このように日本の幹線交通路である東海道線は、一時的ではあれ琵琶湖の水上交通によって補完されることで機能していたのです。このことは琵琶湖の水上交通の果たしてきた役割の大きさを反映しているともいえます。

しかし、明治22年の東海道線全線開通により、もはや琵琶湖の水上交通は列島の幹線交通路としての役割を終え、琵琶湖周辺地域内の物資輸送にその機能が限定され、大津港などの舟運拠点の賑わいは次第に薄れていきます。これ以降、水運から陸運へ、その変化は近代化の波とともに、徐々に、しかしながら確実に進んでいきます。

(滋賀県文化財保護協会 辻川哲朗)

# 長浜〜大津を汽船が補完