

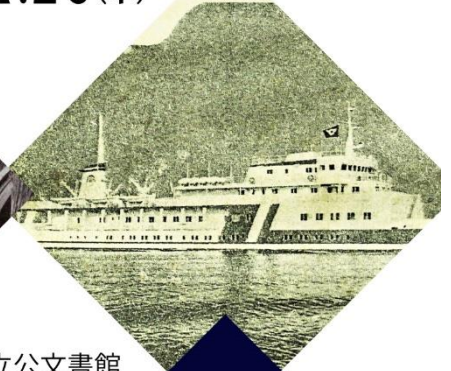
第3回県政150周年記念展

湖国に 汽笛が響いた



2022.10.24(月)

▶▶
2023.1.26(木)



滋賀県立公文書館
— SHIGA PREFECTURAL ARCHIVES —

場所：滋賀県立公文書館
閉館日：土日、祝日、年末年始
Tel：077-528-3126

上「堤隧道開通」【明な337(9)】
右「びわ湖少年の船」【令2-2531】
左「関西鉄道家棟川隧道之図」【寶576】

【展示概要】

期間 令和4年10月24日(月)～令和5年1月26日(木)
日時 月曜日～金曜日(祝日、年末年始を除く)
午前9時～午後5時
会場 滋賀県立公文書館(県庁新館3階)
内容 特定歴史公文書等21点

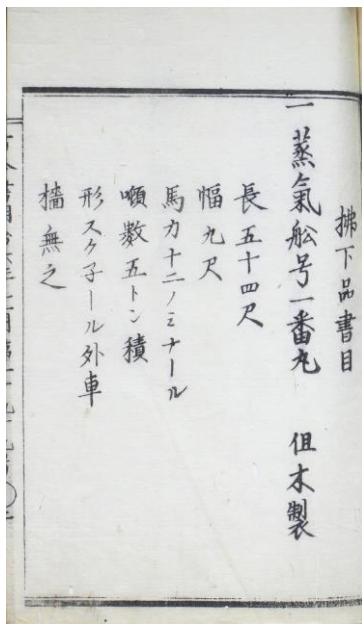
今年2022年は、明治5年(1872)9月29日の滋賀県誕生から150年の節目の年にあたり、当館ではこれまで県政150周年記念展を2回開催してきました。最終回となる今回は、県内の交通に着目します。

今年10月14日は、新橋・横浜間に日本初の鉄道が開通して150年を迎える節目でもあります。本県でも、明治13年に京都・大津間が開通して以降、官設鉄道をはじめ多くの私鉄が敷設され、鉄道交通網が発達しました。本県の特徴をなす琵琶湖を利用した湖上交通は、鉄道網の発達により運輸業から観光業へと転身しますが、現在も人々を琵琶湖へといざなっています。また、東海道や中山道でも、隧道や橋梁が近代的技術で建設され、通行の利便性が高まりました。

このように、山々に囲まれ、中央に大きな湖が横たわる本県における交通の歴史を、歴史公文書から振り返ります。ぜひご覧ください。

1章 湖上交通と鉄道のはじまり

今年、明治5年に新橋・横浜間に日本初の鉄道が開通して150年の節目の年にあたります。本県でも、明治13年に京都・大津間が開通しました。順次路線が整備される中、鉄道とともに明治前期の県内の交通を支えたのが、湖上汽船でした。本章では、明治初期の鉄道のはじまりと湖上汽船の活用について紹介します。

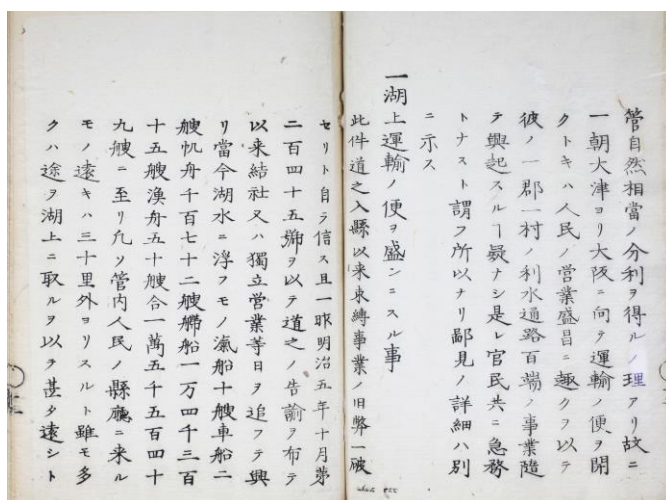


1-1「元大聖寺藩製造蒸気船号一番丸並附属品共払下の件」

明治6年(1873)11月29日

かつて琵琶湖の湖上水運は、丸木船・櫓(ひらた)(細長く底が浅い小舟)が主流でした。しかし、京都御所警衛の兵員輸送で不便を感じていた加賀国(現石川県)大聖寺藩の石川嶂は、日本初の湖上蒸気船「一番丸」を建造し、明治2年に就航させます。船長は大津百艘船仲間の一庭啓二が務めました。しかし、明治3年6月に、汽船営業に藩が関与できなくなった後は個人へ払下げされます。この文書はその入札者を募るために作成されたものです。

【明い44(129)】

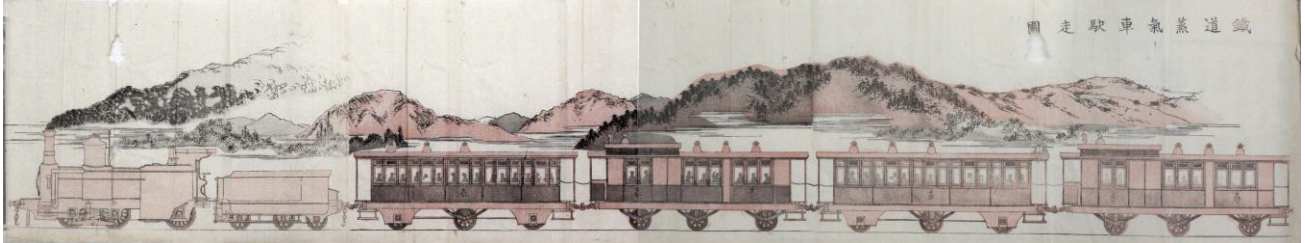


1-2「県治所見書」

明治7年(1874)1月11日

滋賀県の初代県令(知事)は開明的な政策で知られる松田道之です。明治5年に松田は蒸気船の就航を推進するため「廻漕會社」を作るように告諭を出します。しかし、丸木船の乗船料の方が安く、思うように蒸気船数は増えなかったようで、年始に官員に示した本文書でも、「湖上運輸の便を盛んにする事」を挙げています。ただし、あくまで、県民への強制はしないように官員へ説いています。

【明い246-2(2)】

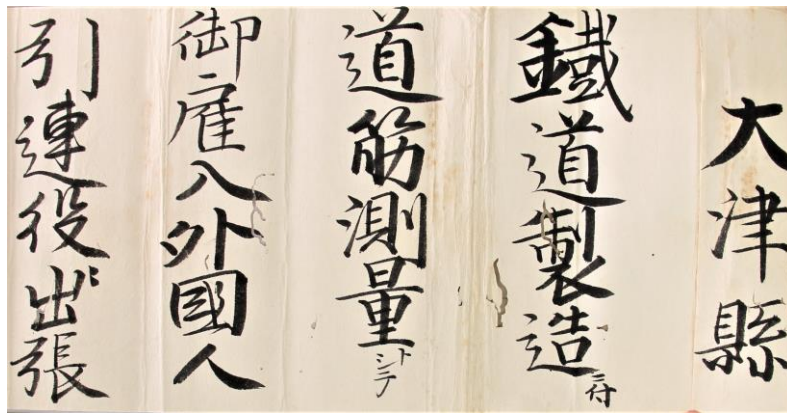


1-3「鐵道蒸氣車駛走圖」

明治4年(1871)6月

明治2年11月10日に政府は、日本における最初の鐵道建設計画を決定します。東西の主要都市と日本海・太平洋を結ぶため、東京・京都間の幹線と東京・横浜、京都・神戸、琵琶湖畔・敦賀間の3支線、計4路線を計画しました。この資料は京都府作成の文書に添付されている蒸氣機關車の図です。

【明と1(2)】

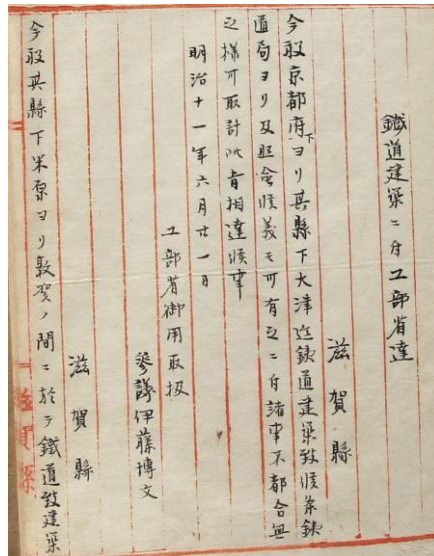


1-4「鐵道製造に付測量として御雇外國人共出張の件達」

明治3年(1870)6月

この文書は、東京・京都間の幹線にあたる鐵道線路測量のため、大津縣(滋賀縣の前身)へお雇い外國人が出張する旨を、太政官が通達したものです。翌4年6月、縣は測量の目印となる杭を抜き取ったりしてはならないと布達しています。しかしながら、明治7年4月には滋賀郡粟津村で測量目標用に立てていた「鐵道旗」が所在不明となり、搜索指示が出る事件も起こりました。

【明う 151(16)】



1-5「(京都から大津) 鐵道建築に付き、工部省達」

明治 11 年 (1878) 6 月 21 日

工部省が通知した文書を書き写したものです。明治 13 年の 6 月に完成した大津・京都間の工事は外国人の力を借りず、日本人のみの手で完成させた最初の山岳線工事でした。現在は廃線となっていますが、鐵道記念物に指定されている旧逢坂山トンネルが現存しています。この時現在の京阪びわ湖浜大津駅付近に作られた大津駅は長浜駅へ向かうターミナル駅としてにぎわいました。

【明と 3-4 (1-1)】



1-6「長浜港略図」

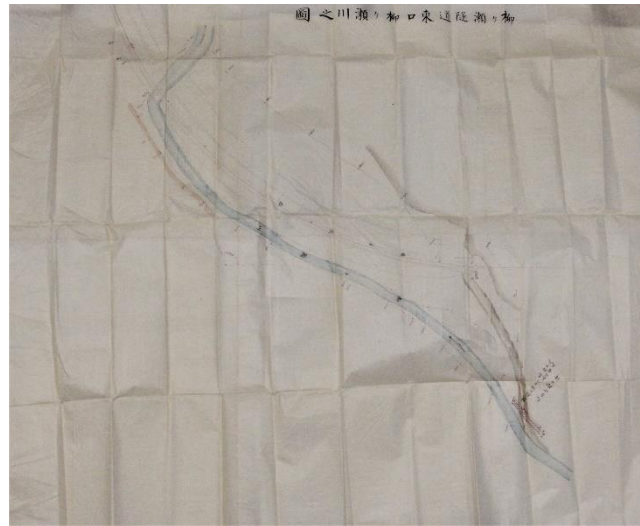
明治 13 年 (1880) 10 月 24 日

東京・京都・敦賀間の鐵道敷設は、明治 10 年以降、財政上の理由等から工事が停滞します。その中で滋賀県内は、湖上交通を活用する敷設案が前提となっていました。湖上交通は当初、米原・大津間で運航の予定でしたが、米原では泥により船の出入りが妨げられることから、長浜が鐵道と湖上交通との連絡地点に採択され、長浜・敦賀間の鐵道が明治 17 年に開業を迎えます。その後、同 22 年に東海道線が全通するまでの期間、「鐵道連絡船」の運航を支えたのが長浜港と明治 15 年開業の太湖汽船会社 (後の琵琶湖汽船) でした。

【明ぬ 121 (5)】

2章 トンネルがつなぐ湖国

鉄道の敷設を支えたものが新しく導入された近代技術でした。本章では、特にトンネルの開削に着目します。



2-1「柳ヶ瀬隧道東口図面」

明治17年(1884)以降

柳ヶ瀬隧道(トンネル)は長浜・敦賀間の鉄道敷設のため造られました。明治13年に着工し、日本で初めてトンネル工事においてダイナマイトを使用したことでも知られています。全長1352mのトンネル開削は、大雪に見舞われたり、大きな断層を突き抜ける作業のため、4年間におよぶ難工事となりました。本図面からは、柳ヶ瀬川に沿って鉄道が走り、トンネルへと線路が続いている様子がわかります。この隧道は、鉄道廃線後の現在も自動車用トンネルとして使われ続けています。【明は7(23)】

第三號		越前敦賀ヨリ柳ヶ瀬山隧道西口迄約拾英里間及江州長濱ヨリ柳ヶ瀬山隧道西口迄約拾英里間本月十日ヨリ汽車運轉相開候條此旨告示候事	
全長	九四五	午後	四〇〇
敦賀發	六三〇	午後	五〇〇
麻生口發	七三〇	午後	五〇〇
柳ヶ瀬山隧道西口發	九四五	午後	五〇〇
長濱發	六三〇	午後	五〇〇
柳ヶ瀬發	八三〇	午後	五〇〇
柳ヶ瀬發	五〇〇	午後	五〇〇

但發車時刻及賃金ハ當分ノ内左ノ通候事

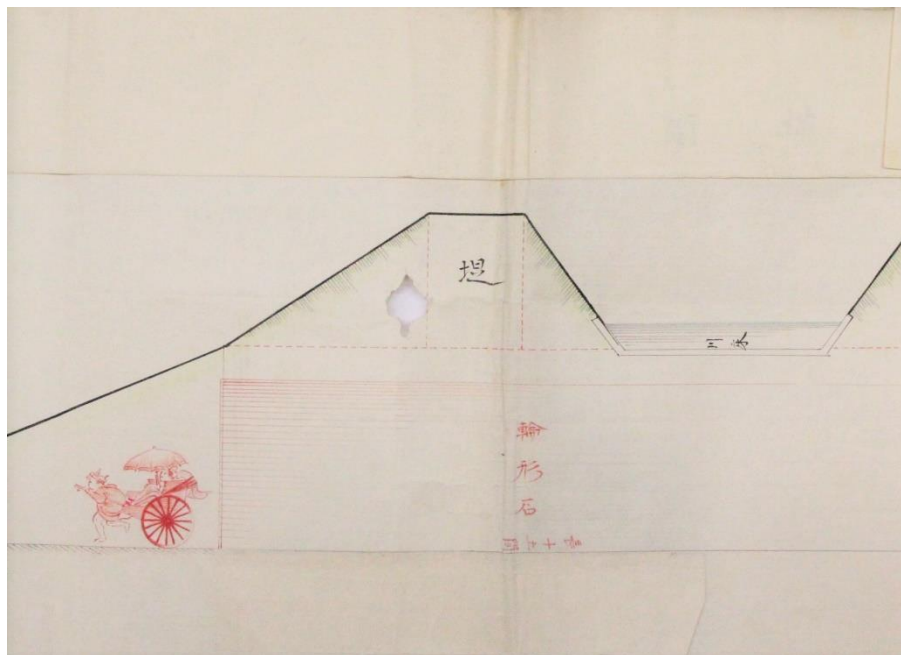
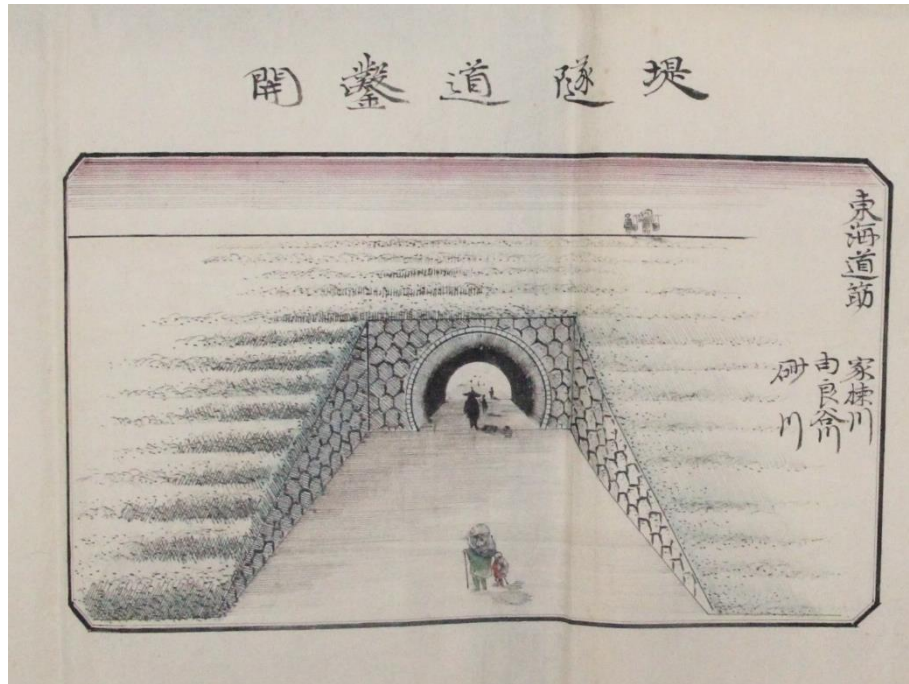
旅客賃金壹人壹英里ニ付
 下等壹錢五厘中等三錢上
 等四錢五厘ノ割貨物賃金
 ハ脚戸大津間運車賃ノ割
 額タルベシ

2-2「敦賀・柳ヶ瀬山隧道西口間、長浜・柳ヶ瀬間 汽車運轉の件」

明治15年(1882)3月7日

明治15年3月10日からの、長浜・敦賀間の鉄道(後の国鉄柳ヶ瀬線)開通を知らせる文書です。資料には、あわせて各駅の発車時刻と運賃も示されています。この時は柳ヶ瀬隧道が貫通していなかったため、長浜から敦賀へ向かう乗客は隧道の手前で降り、徒歩で山を越えて柳ヶ瀬山隧道西口駅で再び汽車に乗っていました。2年後の明治17年には隧道が開通し、大垣・長浜・敦賀が結ばれました。

【明あ325-1(23)】



2-3「甲賀郡内東海道筋家棟川、由良谷川、砂川隧道図面」

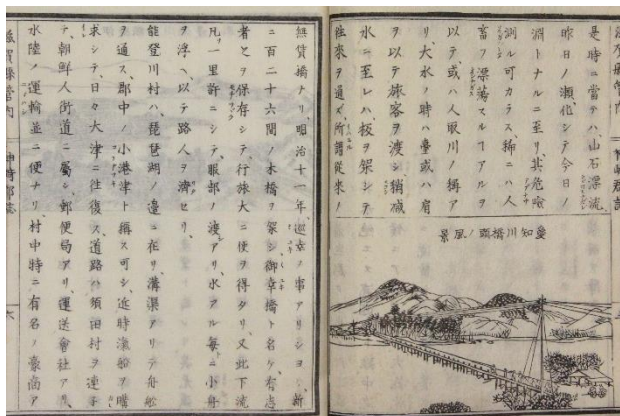
明治 17 年 (1884) 頃

トンネルの開削技術は、街道の整備にも取り入れられました。湖南省にある大砂 (沙) 川は、東海道と交差するように流れる天井川で、長らく旅人の往来を妨げていました。そこで明治 17 年、川の下を通る隧道 (トンネル) が開削されます。この隧道は、切石を積み上げた現役トンネルとしては日本最古のものといわれており、現在も道路トンネルとして使われています。本絵図には、笠をかぶって歩く人や人力車を利用する人などが描かれ、当時の人々の通行の様子を知ることができます。また、同じく大砂川の下を通る鉄道用の大砂川隧道 (第 4 章で紹介する関西鉄道が開削) も、現在 JR 草津線のトンネルとして使われ続けています。

【明な 337 (9)】

3章 橋梁の整備

鉄道路線だけではなく既往の街道でも、近代技術を取り入れた整備が進められ、通行の利便性が高まっています。本章では、中山道を通行する人々が愛知川を渡るために架けた御幸橋について紹介します。



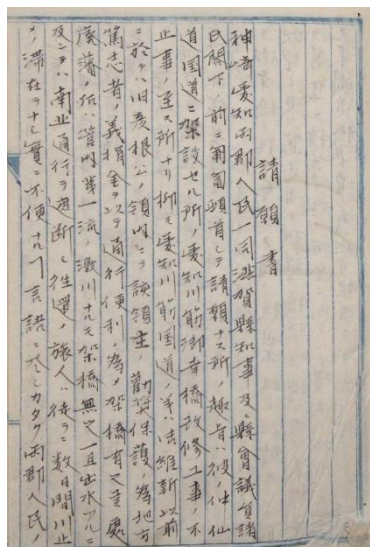
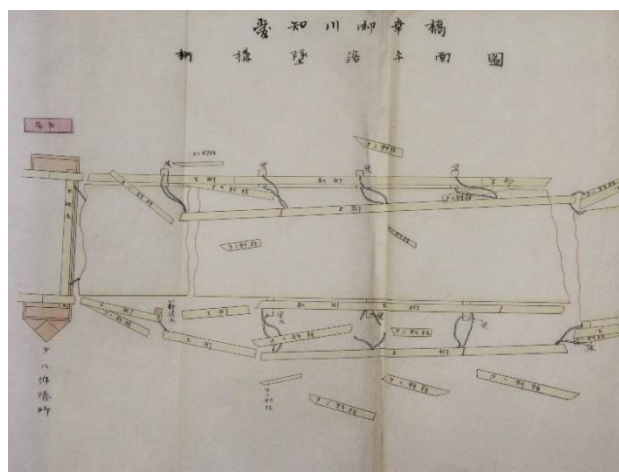
3-1『神崎郡誌 全』 明治13年(1880)1月
 愛知川に架かる御幸橋は、江戸時代まで通行料をとらず、寄付で維持をしたため無賃橋と呼ばれていましたが、明治11年の明治天皇巡幸のため橋を新設したことをきっかけに、御幸橋と名前を改めました。しかし、中山道という交通の要衝にありながらも、愛知川の氾濫による流失が続いていたことから、明治23年より木橋から木造トラス橋(桁部分を三角形に繋いだ橋)へ改築工事を始めることとなりました。

【資-388】

3-2「御幸橋墜落実況取調図」

明治24年(1891)10月26日

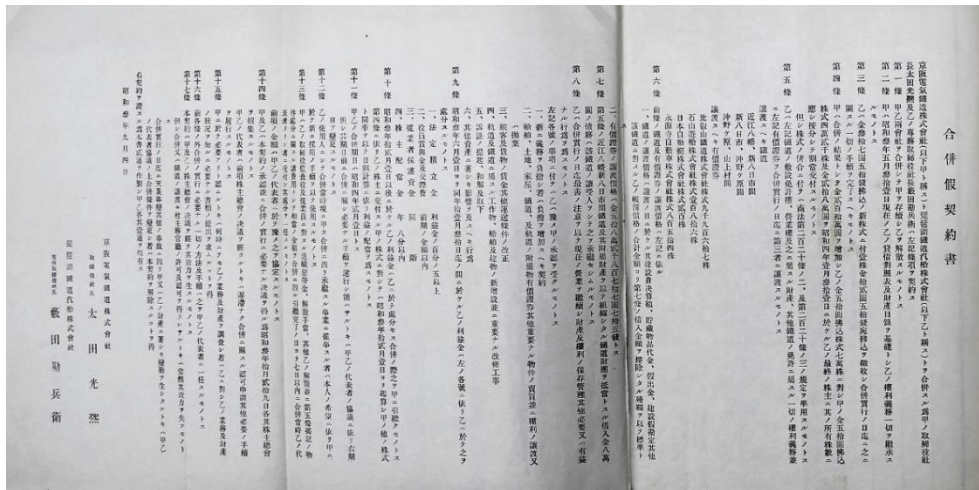
明治23年から始まった改築工事により、明治24年10月、完成した橋の渡橋式が行われました。しかし、押し寄せた人々の重さに耐えきれず落橋し、死者4名を含む270名の死傷者が出る事態となりました。本資料はその落橋事故の様子を描いた図です。事故当時の橋長は233メートル、木造のトラス橋でした。200人の搭載が限度のところ、渡橋式の際に御幸橋を渡ろうと数万人の参加者が押し寄せ、第7・第8号橋脚の橋桁付近へ負担がかかり落橋事故に至ることとなりました。【明に20(19)】



3-3「御幸橋改築工事の請願書」明治24年(1891)11月
 御幸橋周辺の村長らによる、堅牢な橋への再改築を請願する文書です。本文中には、「堅固不朽」と信じる橋の工事着手に「歓喜雀躍」した人々の様子や、その落橋により「落胆失望」した思いも記されています。この請願を受け、御幸橋は再改築が決定し、明治26年には無事渡橋式を迎えることができました。この再改築後の木鉄トラス橋は、大正15年に鉄筋コンクリート造に改築されるまで、中山道を通る人々の助けとなりました。【明に20(1)】

4章 滋賀を走った私鉄たち

明治22年に開通した関西鉄道を皮切りに、県内では近江鉄道、江若鉄道など私鉄の整備が進みます。本章では、滋賀を走った私鉄たちと、その開通に向けた人々の奮闘の歴史を振り返ります。



4-1「京阪電気鉄道株式会社琵琶湖鉄道汽船株式会社合併契約書」 昭和3年(1928)9月4日
 琵琶湖鉄道汽船株式会社は、東海道線や江若鉄道の開業で営業不振となった太湖汽船株式会社が、湖南鉄道株式会社・大津電車軌道と昭和2年に合併した会社です。合併により利益回復を見込んでいましたが、収入は僅かで、2年後の昭和4年に京阪電気鉄道株式会社と合併します。京阪電鉄は当時、大阪・京都間を運行しつつ湖南地域の遊覧船との連携を行っており、合併することで湖北・湖西といった広域での観光客を取り込むことに成功しました。 【大と41-3(2-11)】



4-2「関西鐵道創立の際及事業に尽力したるものに対する答申」 明治39年(1906)8月10日
 全国で50社近い私設鐵道が発足した第1次私鉄ブームの中で、JR草津線の前身・関西鐵道(草津・三雲間)が明治22年に開通します。この鐵道は、東京・京都間を結ぶ幹線にもかかわらず、湖東地域の敷設が「閑視」されていると感じた弘世助三郎らによって設立されたものです。関西鐵道は三重・奈良・京都・大阪・滋賀を結ぶ広域鐵道網を形成しましたが、明治40年に国有化されました。

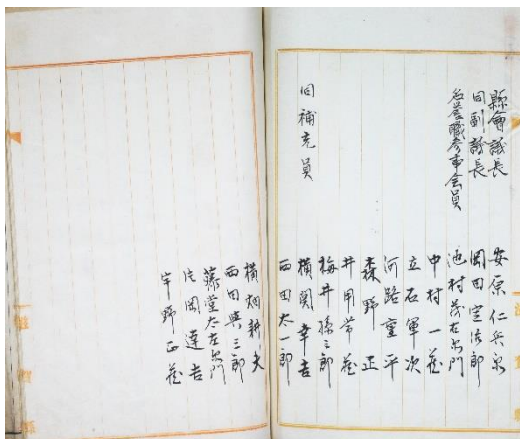
【明お62(26)】

4-3「県会議長に安原仁兵衛当選」

大正 8 年 (1919) 10 月 11 日

この文書は、「江若鉄道の生みの親」とよばれた安原仁兵衛が県会議長に当選した際のもので、高島郡安曇村に生まれた安原は、明治期から複数回計画されるも未開通だった湖西地域に鉄道を敷設するため尽力し、大正 10 年に三井寺・叡山間を江若鉄道として開業させました。県会議員を退いた後は、同社の社長を務めましたが、浜大津・今津間が全通した昭和 6 年に走行中の江若鉄道との接触事故でこの世を去りました。現在は JR 安曇川駅前に銅像が建っています。

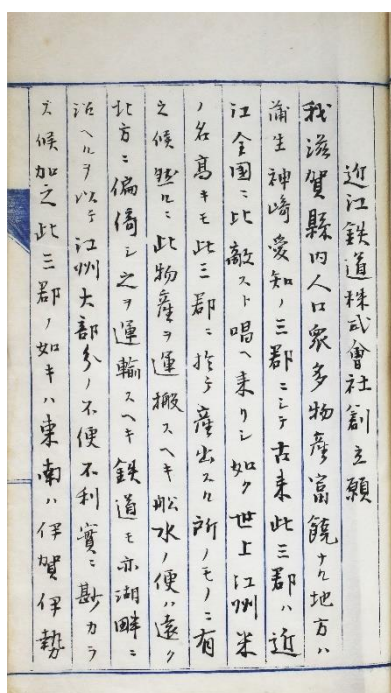
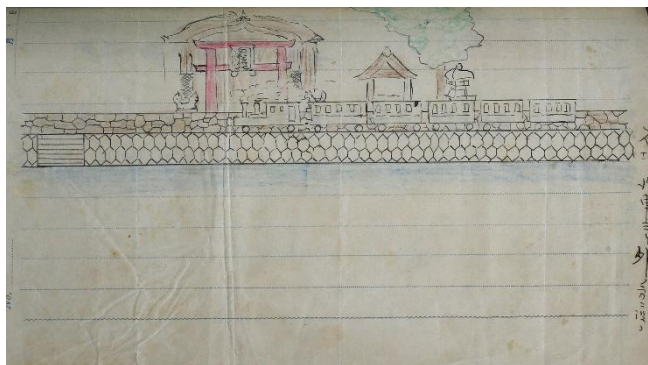
【大あ 41 (256)】



4-4「白髭神社の図」

大正 14 年 (1925) 9 月 21 日

江若鉄道は開業後、主に北へと延伸工事を進めました。この資料は、木戸・小松間の敷設工事の設計図面と共に提出されたイラストの 1 つです。背景に白髭神社が描かれ、湖に面する線路沿岸には石垣を積む予定になっています。2 年後、北小松・大溝間として開通した際、白髭駅が設置されます。湖岸を埋め立てて敷設された線路で最も湖に近くなるのがこの白髭駅付近となりました。【大と 42 (3-8)】



4-5「近江鉄道株式会社創立願」

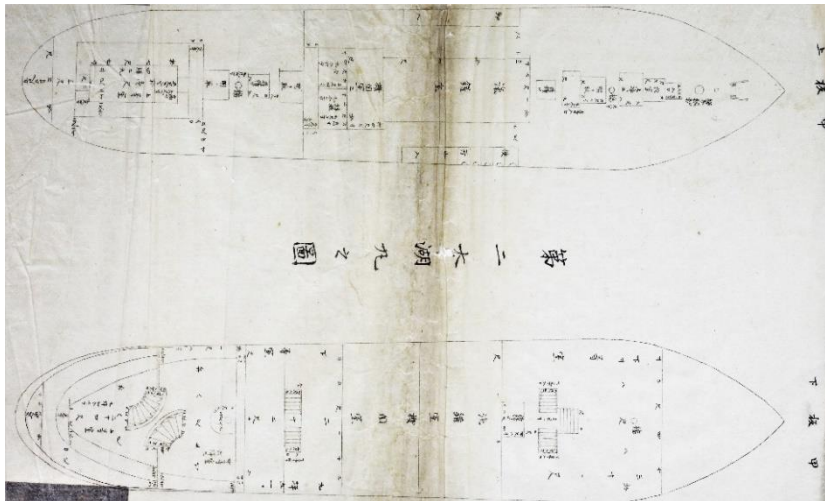
明治 26 年 (1893) 11 月 15 日

明治期に開業し、存続 100 年以上の歴史を持つ数少ない私鉄の 1 つが近江鉄道です。地元住民の出願により、明治 29 年 6 月 16 日に創立しました。明治 31 年に彦根・愛知川間を開業し、その後、八日市・貴生川・多賀まで延伸しました。この資料では、蒲生・神崎・愛知の 3 郡は人口も多く、物産も盛んな江州米で名高い地域だが、その物産を運搬するための船着場や鉄道（東海道線）は湖岸沿いで遠く、運輸が不便・不利であり、南部の発展のために創立したいと訴えています。ちなみに、現在の八日市線の路線は、昭和 19 年に合併した八日市鉄道株式会社の路線がもとになっています。

【明て 10 (25)】

5章 汽船の転身と現在

明治22年、官設鉄道東海道線が全通（新橋・神戸）したことにより、輸送の役目を終えた汽船は遊覧業へと乗り出します。本章では、鉄道により一度は役目を終えかけた汽船の、その後の活躍を紹介します。



5-1「第二太湖丸図」

明治19年（1886）11月4日

湖東地方の鉄道敷設までという期限付きで政府と鉄道連絡船営業を契約した太湖汽船会社は、大型の鋼鉄船「第一太湖丸」「第二太湖丸」を新造しました。明治20年には、明治天皇も京都からの帰路で第二太湖丸に乗船しています。しかし、当初30年間であった契約でしたが、7年という予想外の短期間で東海道線が開通します。私鉄や鉄道の発展によって収入は激減し、輸送の役目を終えた汽船は、遊覧業へと転換していくことになりました。展示の資料は、天皇乗船のための調査資料に添付の第二太湖丸の図面です。

【明か6（2）】



5-2「湖南汽船航路案内図」

大正5年（1916）1月

湖南汽船は明治5年に大津紺屋関で創業した紺屋関組が前身となります。堅田より南を営業地区としていました。この文書は初代社長の谷口嘉助が、農商務大臣から褒章された際の調書の資料となります。4つの定期航路が描かれており、特に南郷坂本間は「至る処風景佳絶」で、「乗心地よき新式遊覧船」が絶え間なく航行していたようです。その後、同社は現在に至る「竹生島めぐり」の考案など琵琶湖観光の創始を担いました。

【明え283(27)】



5-3「太湖汽船チラシ」(『滋賀県商工人名録』)

昭和 14 年 (1939) 9 月 1 日

このチラシは、昭和 12 年に滋賀県商工総合会が県内個人事業主の資料をまとめた書籍に入っているものです。チラシに記載されている「京阪丸」は昭和 3 年、湖南汽船が新造した船を京阪電鉄が傭船したもので、琵琶湖鉄道汽船の豪華観光船みどり丸と観光客争奪戦を繰り広げました。昭和 4 年、琵琶湖鉄道汽船の汽船事業を吸収した湖南汽船は改称し、2 代目の太湖汽船株式会社となります。昭和 26 年に、現在の社名である琵琶湖汽船株式会社へ改められました。【資 511】



第 3 回 びわ湖少年の船 昭和58年12月25日～28日 於彦根港(うみのこ)

5-4「第 3 回びわ湖少年の船 記念写真」(初めての「うみのこ」での実施)

昭和 58 年 (1983) 12 月 25 日～28 日

昭和 55 年に「びわ湖少年の船」事業が始まります。小学 5 年生を対象とし、フローティングスクールの先駆けになった教育事業でした。本資料はその内、琵琶湖の女王「玻璃丸」の引退に伴い、初めて学習船「うみのこ」を用いて実施されたときの写真です。鉄道により一度は役目を終えかけた汽船ですが、遊覧・学習の場・環境調査など、その後も多彩に役割を変化させ、現在に至るまで人と琵琶湖を結び続けています。【令 2-2533 (1)】

展示関係年表

西暦	元号	月	日	出来事	資料
1868	明治元年	3	3	木造蒸気船一番丸就航。	1-1
1870	明治 4	10	10	政府、鉄道導入を決定。東京・京都・神戸間に加えて、敦賀－琵琶湖周辺までの鉄道敷設が決まる。	1-3 1-4
1872	明治 5	9	12	新橋・横浜間の鉄道が開通する。	
1874	明治 7	1	11	松田道之、湖上運輸発展を提唱。	1-2
1878	明治 11	-	-	明治天皇行幸のため愛知川の無賃橋を架け替え、御幸橋と命名。	3-1
1880	明治 13	7	14	大津・京都間の鉄道、開通。	1-5
1882	明治 15	3	10	長浜・敦賀間、柳ヶ瀬トンネルを除く区間開通。全通は同 17 年(昭和 39 年廃線)。	2-1 2-2
1884	明治 17	4	-	東海道大砂(沙)川トンネルが完成。	2-3
1884	明治 17	5	-	太湖汽船(明治 15 年開業)が長浜・敦賀、長浜・大垣の鉄道全線開通に合わせ湖上汽船との連絡切符発売。	1-6
1887	明治 20	2	21	明治天皇、第二太湖丸(太湖汽船)に乗船。	5-1
1889	明治 22	7	1	湖東線の開通をもって、東海道線(新橋・神戸間)が全通する。	
1889	明治 22	12	15	関西鉄道(草津・三雲間)が開通。	4-2
1891	明治 24	10	24	愛知川御幸橋で落橋事故が発生。	3-2
1893	明治 26	7	13	愛知川御幸橋の再改修が終了する。	3-3
1894	明治 27	-	-	湖南汽船、新たな航路として大津・石山間、大津・坂本間を開設。	5-2
1896	明治 29	6	16	近江鉄道株式会社が創立。	4-5
1920	大正 9	2	17	江若鉄道株式会社設立(国鉄湖西線開通により昭和 44 年廃業)。	4-3 4-4
1928	昭和 3	4	1	湖南汽船が京阪電鉄と提携し、大型純遊覧船京阪丸を就航。	5-3
1929	昭和 4	4	11	京阪電鉄を介して、湖南汽船、琵琶湖鉄道汽船が合併し太湖汽船株式会社(2代目)が誕生。	4-1
1983	昭和 58	8	2	うみのこ就航。フローティングスクール開校。	5-4

参考文献

- ・『大津市史』中巻、大津市役所、1942。
- ・『新修大津市史』第 5 巻、大津市役所、1982。
- ・『八日市市史』第 4 巻、八日市市役所、1987。
- ・『敦賀市史 通史編 下巻』敦賀市役所、1988。
- ・『長浜市史』第 4 巻、長浜市役所、2000。
- ・『琵琶湖汽船 100 年史』琵琶湖汽船会社、1987。
- ・田中真人・宇田正・西藤二郎『京都・滋賀 鉄道の歴史』京都新聞社、1998。
- ・作間芳郎『関西の鉄道史』成山堂書店、2003。
- ・『近江水の宝』滋賀県教育委員会・滋賀県埋蔵文化財センター、2010。
- ・滋賀県立安土城考古博物館・長浜市長浜城歴史博物館『琵琶湖の船が結ぶ絆 丸木船・丸子船から「うみのこ」まで』サンライズ出版、2012。
- ・小島芳之「鉄道山岳トンネルの建設」『RRR』vol.70 No.10、鉄道総合技術研究所、2013。
- ・大津市歴史博物館『江若鉄道の思い出 ありし日の沿線風景』サンライズ出版、2015。
- ・小林寛則・山崎宏之『鉄道とトンネル』ミネルヴァ書房、2018。
- ・『愛荘町歴史文化資料集 第 33 集 愛智河架橋略史―無賃橋と御幸橋―』愛荘町歴史文化博物館、2021。

展示図録 湖国に汽笛が響いた
令和 4 年(2022) 10 月 24 日

編集・発行

滋賀県立公文書館

〒520-8577

滋賀県大津市京町四丁目 1 番 1 号

滋賀県庁新館 3 階

Tel:077-528-3126 Fax:077-528-4813

Mail : archives@pref.shiga.lg.jp