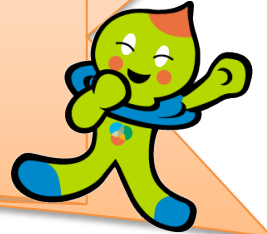


祝・日本遺産 ②件認定

海を越えた鉄道 ～世界へつながる 鉄路のキセキ～

京都と大津を繋ぐ希望の水路 琵琶湖疏水
～舟に乗り、歩いて触れる明治のひとつき



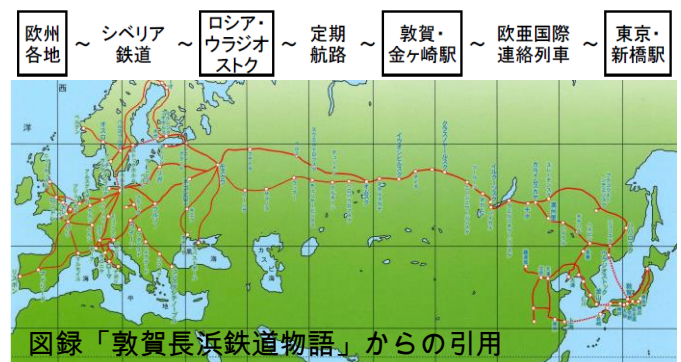
6月19日（金）、令和2年度「日本遺産（Japan Heritage）」に21件が新たに認定され、内2件は滋賀県に關係する日本遺産となります。奇しくも2件とも明治期の近代化遺産と呼ばれるもので、日本社会に貢献した「滋賀県」の近代化の姿を明らかにするものです。

今回の発表により、全国で計104件、滋賀県には計6件の日本遺産が認定されています。

海を越えた鉄道 ～世界へつながる 鉄路のキセキ～

明治の鉄道黎明期に、いち早く国家事業として日本海と太平洋をつないだ長浜－敦賀間の鉄道は、日本と世界をつなぐ路線でした。明治35年にシベリア鉄道が開通し、それに伴い敦賀－ウラジオストクの定期航路が開設されました。明治45年には東京・新橋－金ヶ崎（敦賀港）間に、ウラジオストクを経由してヨーロッパまで1枚の切符で渡航できる直通列車「欧亜国際連絡列車」が開業しました。当時はこのルートがヨーロッパまでの最短ルートであり、日本が初参加したストックホルムオリンピックでは金栗四三ら日本選手団も利用しました。

第二次世界大戦中に、杉原千畝が発給した「命のビザ」を持ったユダヤ難民はこのルートを使い、アメリカなど第三国へと出国していきました。つまり、滋賀県も通過していたということですね。



京都と大津を繋ぐ希望の水路 琵琶湖疏水 ～舟に乗り、歩いて触れる明治のひとつき



明治維新の東京奠都（てんと：新たに都を定めること）により、京都の人口は約1/3も減少し、幕末の争いで市街地も焦土と化しており、「いずれ狐や狸の棲家になる」と言われました。琵琶湖疏水の建設は一大公共事業であるとともに、水車動力や舟運、かんがい、防火、庭園用水、そして当時の最先端技術である水力発電により、まちの再生を図るための「希望の水路」でした。延べ400万人の作業員を動員し、約5年に及ぶ難工事の末、明治

23（1890）年に、第1疏水が完成。日本初の日本人のみの手により成し遂げた大土木事業でした。現在、陸上交通の発達によって途絶えていた舟運が、約70年ぶりに観光船として復活しています。

滋賀県の鉄道史

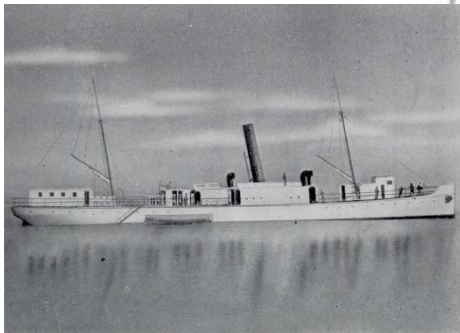
我が国最初の鉄道は、新橋～横浜間が 1872（明治 5）年に開業しました。日本遺産にも認定されましたが、実は、滋賀県は鉄道の先進地です。当時の「日本初」「日本一」などがたくさんあります。

※路線図は実際の位置とは必ずとも一致しません。おおよその場所です。

鉄道黎明期

明治 5（1872）年～明治 17（1884）年頃

明治 2（1869）年、東京・京都の幹線と東京・横浜間、京都・神戸間、琵琶湖畔・敦賀間の 3 支線の鉄道建設の廟議（びょうぎ：朝廷の評議）決定。我が国初の鉄道計画が開始。



第一太湖丸『太湖汽船の 50 年』昭和 12 年 太湖汽船発行より

長浜～大津間は太湖汽船「太湖丸」が運航。日本初の鉄道連絡船であり、日本初の湖上鋼鉄船。

長浜

大津
(現：浜大津)

明治 15（1882）年 3 月

柳ヶ瀬トンネル区間を除き、長浜駅～金ヶ崎駅（敦賀港駅）間開業。柳ヶ瀬トンネルは明治 17（1884）年に 4 年の歳月をかけて完成し、長浜駅～敦賀駅間が全通。このトンネルは全長 1352.1m と当時としては日本最長。現在は自動車道となっており、かつて S L が走ったトンネルを車で通り抜けることができる。

明治 16（1883）年 5 月

長浜駅～関ヶ原駅開通。

旧長浜駅本屋（県指定有形文化財）は明治 15 年に開業した初代長浜駅。イギリス風の洋館で、現存する最古の駅舎。向かいに建つ慶雲館は、明治 20 年に明治天皇皇后の行幸啓の際に休憩場所として長浜の豪商が建てた和風迎賓館。当時は港に接しており、両陛下は船で入られた。明治期建築物の和と洋のコントラストが楽しめる。



明治 13（1880）年 7 月

京都駅～大津駅間が開業。当時の鉄道敷設は英国人が指導していたが、この時作られた旧逢坂山トンネルは、日本人のみの手で設計施工した、我が国最初の山岳ずい道で、歴史的な意義を持つもの。「楽成頼功」の扁額が掲げられており、「落成」としなかったのは、落盤に通じる「落」の字を避けたため。



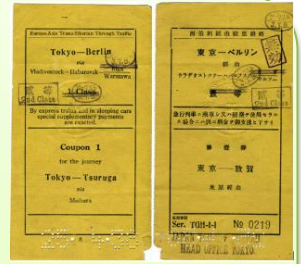
明治末の近江湖南大津港（絵はがき・個人蔵）

鉄道発展期

明治 22 (1889) 年～昭和 8 (1933) 年頃

滋賀県内の鉄道がどんどん整備され、国鉄だけではなく、私鉄も延伸していきました。

明治 22 (1889) 年 8 月
米原駅～長浜駅が開通し、
今のような線路の形に整っ
ていく。
写真は東京とベルリンを
結ぶ切符。「米原経由」の記載がある。



江若鉄道

大正 10 (1921) 年の三井寺駅～叡山駅開業から始まり、昭和 6 (1931) 年からは浜大津駅～近江今津駅をつなぐ。

昭和 44 (1969) 年 10 月 31 日を最後に、江若線は廃止。現存する唯一の駅舎である近江今津駅が文化財の登録を目指している。

坂本ケーブル

昭和 2 (1927) 年開業。日本最長のケーブルカー。
開業当時のケーブル坂本駅とケーブル延暦寺駅(写真)はいずれも登録有形文化財。



京阪電気鉄道

大津電車軌道による大正 2 (1913) 年の浜大津駅～栗津駅開業から始まり、昭和 2 (1927) 年に三井寺駅～坂本駅が開業し、石山坂本線が全通。

明治 22 (1889) 年 12 月

草津駅～三雲駅開業。今も現役の大砂川トンネルは、この時に造られたもの。

明治 23 (1890) 年 2 月

三雲駅～柘植駅開業。これにより草津線全通。

いずれも関西鉄道が整備、運営(明治 40 年国有化)。当時は草津線も S L が走っていた。後に、お伊勢参りの路線としてにぎわう。

近江鉄道

明治 31 (1898) 年の彦根駅～愛知川駅開業から始まり、昭和 6 (1931) 年に米原駅～彦根駅が開業し全通。(現在の近江八幡駅～八日市駅は、八日市鉄道との合併により近江鉄道の路線に) 開業当時の愛知川橋梁と昭和 6 年開業の鳥居本駅が登録有形文化財。

明治 22 (1889) 年 7 月

東海道線 新橋駅～神戸駅間全通。それに伴い、鉄道連絡船廃止。

昭和 8 (1933) 年 5 月

貴生川駅～信楽駅開業。(国鉄信楽線)

鉄道成熟期

戦後～

昭和 31 (1956) 年 11 月 米原駅～京都駅直流電化 (S L が姿を消していく)

昭和 32 (1957) 年 10 月 田村駅～敦賀駅間が交流電化。主要幹線として初めて実用化。

昭和 39 (1964) 年 10 月 東海道新幹線開業 (東京駅～新大阪駅)

昭和 49 (1974) 年 7 月 湖西線開業 (山科駅～近江塩津駅) 琵琶湖をぐるっと鉄道が囲む。

※ ★の写真は、(公社)びわこビジターズビューロー

「茅の輪」情報大募集！！

ぶん活かわら版第22号で取り上げた茅の輪についての情報をお寄せください！

①いつ見ましたか？

→〇月〇日。可能であれば、設置期間もお知らせください。

②どこで見ましたか？

→〇〇神社。同じ名前の神社もあるので、住所（市町）もお知らせください。

③どこに置かれていましたか？

→鳥居の下や、拝殿の前、など。

④どんな形・吊り方でしたか？

→マル以外に、三角や四角のところもあるようです。

⑤何の素材でしたか？

→茅（ちがや）、ススキ、ヨシ、ササ などが分かれば。

※茅の輪から素材の草を抜かないでください！

⑥どれくらいの大きさですか？

→高さ約2メートルなど、だいたいの大きさをお知らせください。

⑦参拝の仕方は？

→多くは、八の字を描くように、左回り・右回り・左回りで4回くぐることが多いですが、作法は様々のようです。

⑧その他

→なんでも気付いた点を教えてください。

↓↓↓こちらに送ってください↓↓↓

送り先メールアドレス：bunkatsu@pref.shiga.lg.jp

★ぜひ写真も一緒に送ってください！（送っていただいた写真は、ぶん活かわら版に使用させていただく場合がございますので、あらかじめご了承ください。）

全ての項目でなくても構いません！わかる範囲でご連絡お待ちしております。
たくさんの情報が集まった場合には、また「ぶん活かわら版」内で報告いたします。