



【展示概要】

期間 平成 29 年 12 月 4 日（月）～平成 30 年 1 月 18 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 県政史料室（滋賀県庁新館三階 県民情報室内）

展示概要

関西鉄道は、明治二十二年に草津・三雲間が開通し、同四十年には国有化された現在の JR 草津線の前身です。関西鉄道株式会社は、本社が三重県四日市（明治三十三年に大阪に移転）にあり、大阪府、奈良県、京都府、滋賀県、三重県などと広域に鉄道網を広げた明治時代の大手私鉄でした。最初に開通した路線が滋賀県下の草津・三雲間であり、その設立には当時の県知事の中井弘や、県議員らが大きく関わっていました。

今回の展示では、本県所有の歴史的文書に記載されている、関西鉄道の創設から国有化までの歴史をご覧いただきます。また、本県の近代化遺産でもある大沙川トンネル（現・湖南市）の開削に関する書類や写真、設立の立役者の一人である当時の県会議員・弘世助三郎（日本生命保険創業者）が設立時を振り返り執筆した文書なども紹介いたします。

第六十七回県政史料室企画展 展示解説

発行日 平成二十九年十二月四日

編集・発行 滋賀県県政史料室

（滋賀県県民生活部県民活動生活課県民情報室内）

関西鉄道設立の背景

滋賀県は、古来から畿内と東海、北陸、関東とを結ぶ交通の要所としての役割を果たしてきました。明治二年、明治政府は鉄道布設を決定し、本県では明治十三年という早い時期から東海道線（京都・大津間）が開通します。また、明治十七年には敦賀・長浜間も開通します。大津・長浜間に関しては鉄道連絡船により繋がれており、鉄道での連絡はありませんでした。しかし、工事は着工していなかったものの、この区間も国による敷設が予定されていました。

そのような状況のもと、関西鉄道が開通するおおよそ四年前の明治十七年十月九日、旧彦根藩主井伊直憲をはじめ約四十名がこの大津・長浜間の鉄道（湖東線）敷設を工部卿へ請願しました。

この請願では、四つの段階について申し出ています。まず、①官設予定である湖東線を早く着工にしたい。②公債へ応募し資金を提供するので、早く着工してほしい。また、もしこの二つが難しいのならば、③民間資本で敷設した湖東線を国が借り上げ官営し、利益を民間に還元することを許可してほしいと記しています。さらには、それも難しいのならば、④民間で建設営業し、もし政府からの要請があればいつでも売り渡すので許可してほしいとまで言っています。

この請願を当時の工部卿佐々木高行は、鉄道局長井上勝に諮詢しましたが、井上の回答は全面却下でした。

井上の意見に基づき、工部卿は滋賀県に対し指令を下します。その内容は、計画の順序がありすぐには着工できないが、この区間は官設が決定しており、準備が整い次第建設を始める予定であると念押しするものでした。

その後、当時の県会議員であった弘世助三郎、馬場新三、高田義助らは、この官設予定鉄道（湖東線）が開通する前提で、これを利用して京阪江勢間を鉄道で連絡する計画を立てます。これは近畿各地と四日市を鉄道で繋ぎ、四日市港より横浜に海運するのが最速の経路であるという考えに基づくものでした【明と51合本3（3）】。

一方、三重県では、多額納税者であり四日市築港推進派でもあった木村誓太郎や三輪猶作、諸戸清六らによつて、大津・四日市間の鉄道計画が立てられました。明治十九年、彼らは官設予定区間（大津・草津間）を除く四日市・草津間の線路測量を行っています。

また、京都府下でも、京都だけではなく地方との連絡を視野に入れた鉄道敷設計画が立てられました。京都側では関西唯一の私鉄会社にしやうという目論見があり、これを関西鉄道と称しています。

「私鉄の時代」と言われた明治期には、各地で様々な私設鉄道計画が立てられ、これらの計画路線が重複することも多々ありました。前述の通り、滋賀・三重・京都では、京阪江勢間を鉄道で連絡する同一路線がそ

れぞれ計画されていました。そこで三府県は、不利益な競争を避けるため、共同でこの路線の敷設経営を出願することとしたのです。そして誕生したのが、関西鉄道株式会社でした。

関西鉄道会社の鉄道網

明治二十年三月に関西鉄道株式会社は、滋賀・三重両知事取り次ぎのもと、政府へ鉄道敷設を願い出しました。彼らは大津・四日市間を手始めに、熱田・大阪・奈良・宮津へと支線を延ばし、関西一帯を鉄道で連絡する構想を持っていました。この構想は、前述の通り官設鉄道（東海道線、湖東線）との連結を前提にしたもので、湖東線が開通しなければ彼らの計画は実現しません。よつて、この請願でも湖東線敷設の際は出資する意思があると、その早期建設を促しています。しかしこの請願は、熱田をはじめ奈良や宮津に至る路線で難工事が予想され、また大阪鉄道会社の請願と重複する区間もあるなど問題がありました。そこで、政府は湖東線の費用負担については留保した上で、官設湖東線と分岐する草津から四日市間を基幹とした、三重県内への支線を含む路線で再度請願するようにと指令を下しています【明う43合本4（50）】。

翌年、関西鉄道会社はこの指令に基づき、草津・四日市、四日市・桑名、河原田・津の敷設を請願しました【明と51合本3（3）】。これに対して同二十一年三月一

日付けで免許状が下付されます。

その後、この計画路線が順次開通すると、関西鉄道会社は、名古屋（明治二十八年開通）、奈良（同三十年開通）への延伸を図りました。また、同年には浪速鉄道や城河鉄道の譲受により、大阪への延伸も果たしました。さらには、同三十三年に、大阪鉄道の事業及び財産を譲受し、大阪東南郊部まで影響力を及ぼしました。

このように、関西鉄道は自社による鉄道敷設や他社との合併譲受によって、関西一帯に鉄道網を広げ、初期の構想を実現したのです。

関西鉄道の国有化

明治三十九年、鉄道国有法が公布されます。鉄道国有法の制定には、運輸の疎通や運賃低下はもとより、鉄道財政収入の確保による日露戦争後の財政救済や、外国人による鉄道支配の防止等の意図もありました。国有化の対象は一般運送を目的とする鉄道とされましたが、一地方の交通を目的とするものは除外されました。滋賀県下では関西一帯に鉄道網を広げていた関西鉄道は国有化され、国有鉄道「草津線」となります。

滋賀県の鉄道事情

最後に、関西鉄道以外の本県の鉄道整備についてまとめたいと思います。本県では、明治から大正期にか

けて東海道線や関西鉄道をはじめ、地方の路線も順次整備され、昭和初期には現在の鉄道網の原形が形成されます。

明治三十三年には、県内の有力資産家を発起人とする近江鉄道が、彦根・貴生川間で開通します。東海道線彦根駅と関西鉄道貴生川駅を起点とするこの路線によって、琵琶湖東岸の町村が結ばれました。この近江鉄道は国有化の対象外となり、経営に苦しみながらも今日まで脈々と続いています。

明治四十年には京津電気軌道が、滋賀における最初の電車となる京都・大津間の運転を開始しました。京津電気軌道は後に京阪電気鉄道に合併します。

大正二年には、大津電気軌道（後の京阪電鉄石山坂本線）が大津・石山間の運転を開始し、昭和二年に坂本まで延伸しました。また湖南鉄道も、大正二年に東海道線近江八幡駅を起点として八日市に至る軽便鉄道（後の近江鉄道八日市線）を開業します。

江若鉄道は大津市を起点として琵琶湖西岸を福井県方面に延びる鉄道で、大正十五年に浜大津・近江舞子間が開通しました。その後徐々に延伸し、昭和六年には近江今津まで開通して、湖西における交通の便を著しく向上させました。しかし、若狭までの連絡は叶わず、国鉄湖西線（山科・米原間）着工の見通しがついたことにより（昭和四十九年に全通）、昭和四十四年に廃止されることとなります。

昭和二年三月には比叡山ケーブルが坂本比叡山の麓を起点として延暦寺に至る路線で開通しました。また昭和八年には貴生川・信楽間に国有鉄道関西線の支線として信楽線が開通し、現在は信楽高原鉄道として運営されています。

このように現在の滋賀の交通を支える鉄道網は整備されてきました。

参考文献

- ・小川功「関西鉄道の創立と近江商人の投資行動」『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』第三十二号（平成十一年）、二十五～八十頁。
- ・国土交通省ホームページ「日本鉄道史」
（www.mlit.go.jp/common/000218983.pdf）
- ・『日本鉄道史 上』（鉄道省、大正十年）。
- ・『滋賀県史 昭和編』第四卷（滋賀県、昭和五十五年）。

表 1 滋賀県の鉄道に関する年表

元号	西暦	滋賀県下の鉄道に関する出来事	その他関連事項
明治5年	1872		新橋-横浜間に鉄道が開通
明治13年	1880	官設鉄道東海道線（京都-大津間）が開通	
明治15年	1882	大津-長浜間に鉄道連絡船就航	
明治17年	1884	官設鉄道敦賀線（敦賀-長浜間）が開通	
明治22年	1889	官設鉄道湖東線（大津-長浜間）が開通 関西鉄道（草津-三雲間）運輸開始	
明治23年	1890	関西鉄道（三雲-柘植間）開通（2. 19） 関西鉄道（四日市-柘植間）開通（12. 25）	
明治27年	1894		日清戦争が起こる（8. 1）
明治31年	1898	近江鉄道（彦根-貴生川間）が開通（12. 25）	
明治37年	1904		日露戦争開始（2. 10）
明治39年	1906		鉄道国有法が成立
明治40年	1907	関西鉄道が鉄道国有法により政府に買収される 関西鉄道（草津-柘植間）が国鉄草津線となる 京津電車（京都-大津間）開通（7. 16）	
大正10年	1921	江若鉄道が一部開通（浜大津-近江舞子間）	
昭和2年	1927	比叡山ケーブル開通	
昭和6年	1931	江若鉄道（浜大津-近江今津間）が開通	
昭和8年	1933	国有鉄道信楽線が開通	
昭和39年	1964	東海道新幹線営業開始（10. 1）	
昭和44年	1969	江若鉄道廃止（11. 1）	
昭和49年	1974	国鉄湖西線が開通	

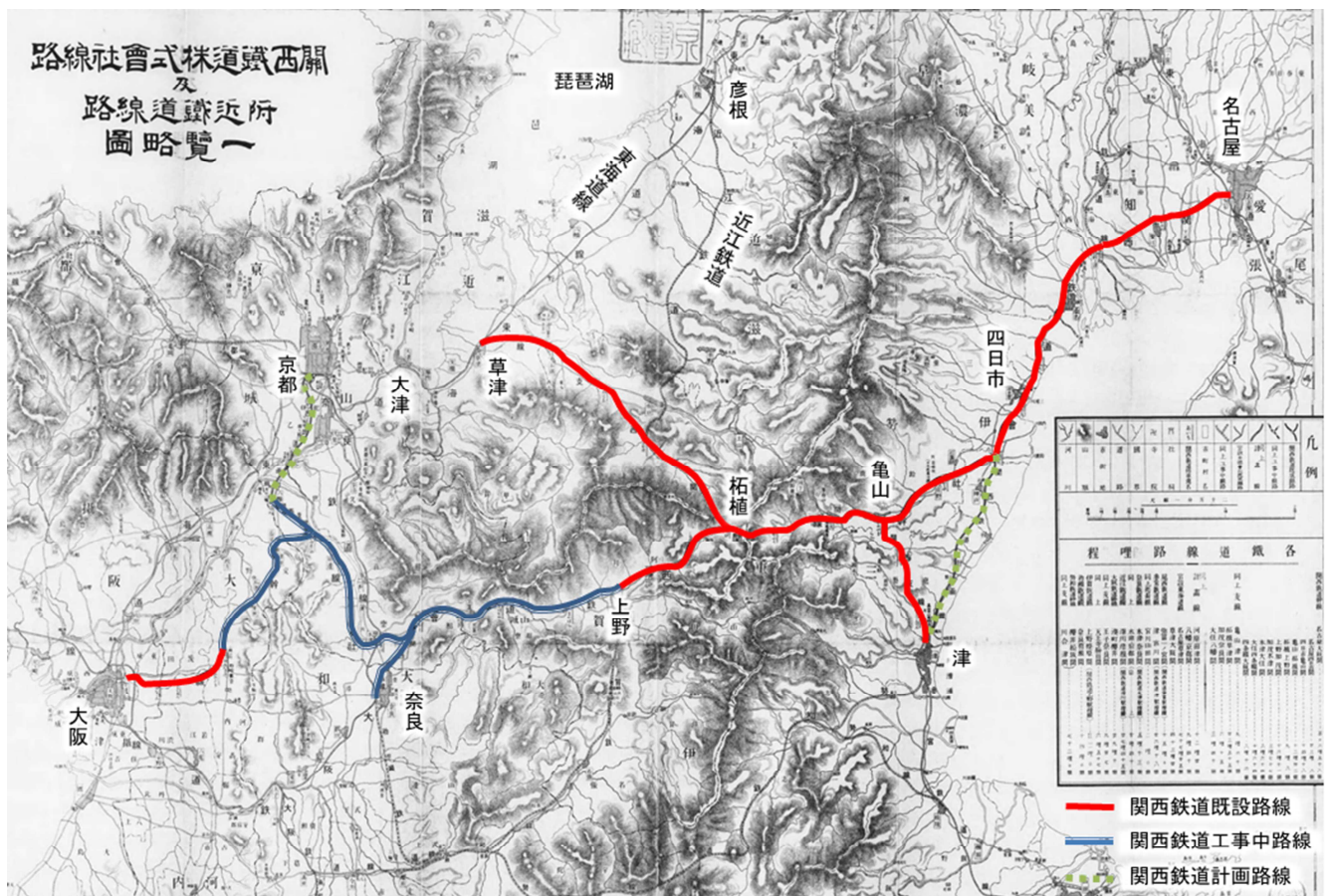


図 1 明治 30 年頃の関西の鉄道網

出展：「関西鉄道株式会社線路及近江鉄道線路一覽略図」（明治 30 年、国立国会図書館所蔵）