

# りっとう再発見

65

## 草津線の開業と関西鉄道の乗客獲得運動 ～幻の路線と新善光寺臨時停車場～



関西鉄道（関西参宮鉄道）が発行した、沿線の名勝を紹介するガイドブック（明治35年刊行）

現在のJR草津線は明治22年（1889）12月、関西鉄道によって草津駅から三雲駅間に鉄道が敷設されたことに始まります。いまからちょうど120年前にあたる翌23年には、柘植駅まで延長され全線が開通しました。

鉄道敷設に伴って、関西鉄道では乗客獲得に向けたさまざまな経営努力がなされます。まずは、沿線の名所から、新善光寺（栗東市林）に注目します。いまでこそ落ち着いたたはずまいの新善光寺ですが、戦前の彼岸には境内にいろいろの出店が立ち、芝居が行われるなど、近隣だけでなく京都や大阪方面からも参詣客が訪れる人気のスポットでした。関西鉄道ではこの時期に合わせて臨時列車を出し、草津駅と石部駅の間に臨時停車場を設けて乗客獲得に努めます。

ほかに関西鉄道が目にしたのが、琵琶湖上を行く船便の客や貨物でした。特に紺屋関（大津市島の関）と山田港（草津市山田）を結んでいた山田航路は、大津からの旅客と草津線を結ぶ魅力的な航路でした。実は草津線開業と同じ明治22年、馬場駅（現在の膳所駅）から米原駅までは、湖東鉄道（現在の東海道本線）が開通していた

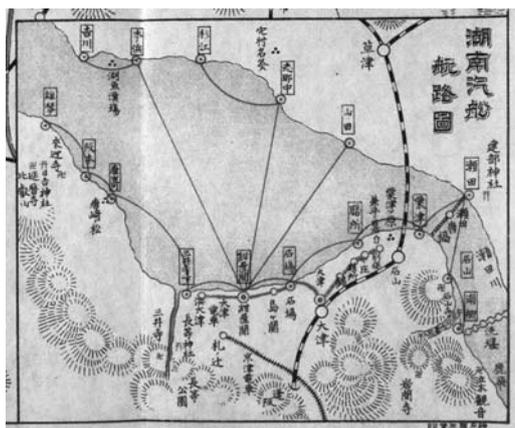
ため、大津と草津を結ぶ鉄路はあったのですが、馬場駅は大津市街地から遠く、また鉄道の運賃も7銭と割高であったため、大津から草津までは山田航路を利用する旅客が依然と多かったのです。そこで、明治24年に関西鉄道は山田港から草津駅までの新路線を計画し、山田航路の乗客を草津線へと取り込もうと考えたのです。

当時の新聞記事によると、新路線が実現すれば山田航路は船賃3銭を2銭に引き下げるであろうと予測、山田と草津の間の運賃を2銭として、大津から草津間を船便・鉄道合わせて4銭と見積もっています。そうなれば、大津の中心地から馬場（膳所）に回って、草津までの汽車賃7銭をかけて移動するよりも安く、直接大津市街からアクセスできるようになる、と報じています。（中外電報 明治24年7月21日）

関西鉄道では敷設に向け、山田から野村（草津市野村）、渋川（草津市渋川）をとおって湖東鉄道を横断、草津川に鉄橋を渡して大路井村（草津市大路）にあった草津駅につなぐ計画で測量を行うなど準備が進められました。（京都日出新聞 明治24年7月26日）しかし、工事費用が莫大となる

ことなどが問題となり、山田と草津間は幻の新路線となりました。関西鉄道ではその後も乗客獲得に向けて努力を重ねましたが、明治39年（1906）に公布された鉄道国有化法により、草津線を含むすべての路線が国有化されてしまふことになりました。

※今回紹介した資料は、栗東歴史民俗博物館で開催する「竹村定治コレクション展」鉄道模型の「世界」(会期：9月18日～10月11日)に併せて展示します。



山田航路を運行していた、湖南汽船が発行した航路図（大正2年刊行）の一部。草津と山田間の鉄道は実現しなかったが、この区間は湖南汽船が乗合馬車を運行していた。