

紀要

■『紀要』刊行30周年記念号

- 縄文時代初頭の移動とルートについて…………… 重田 勉 (1)
- 近江地域のカマド形土器
—渡来系集団の動向把握にむけて— …………… 辻川 哲朗 (6)
- 出土文字資料に近江古代史を求めて
—付表「滋賀県下の発掘調査で検出した地震跡」— …………… 濱 修 (18)
- 正倉院文書に見える三雲寺の所在地について…………… 小松 葉子 (26)
- 奈良時代の地域開発と神社本殿
—蒲生野・金貝遺跡の調査成果から— …………… 中村 智孝 (39)
- 近江における瓦器の基礎的研究…………… 堀 真人 (50)
- 安土城の空間特性 —安土城は神社だ— …………… 大沼 芳幸 (67)
- 高島郡における山城の築城画期 …………… 小林 裕季 (75)
- 将棋史研究ノート8 —歩兵の存在感— …………… 三宅 弘 (84)
- 研究ノート 近代化の痕跡
—彦根市松原内湖遺跡の鉄道遺構・遺物— …………… 小島 孝修 (89)
- 琵琶湖地域における人と森の相互関係史の解明に向けて
—滋賀県の遺跡における古生態学データの集成— ……………
林 竜馬・佐々木 尚子・瀬口 真司 (97)

30

研究ノート 近代化の痕跡

—彦根市松原内湖遺跡の鉄道遺構・遺物—

小島孝修

1. はじめに

滋賀県内を北東から南西に走る東海道本線（琵琶湖線）は、明治22年(1889)に新橋駅—神戸駅間最後の区間として開通した。彦根市松原内湖遺跡は、米原駅—彦根駅間の東海道本線に近接して位置し、米原駅から約3.8km、彦根駅から約2.0kmの距離にある。この線路の位置は、電化に伴い昭和31年(1966)に丘陵1つ西側へルート変更された後のものである。ルート変更前の線路は松原内湖遺跡の中を通過していて、廃線となった線路は、滋賀県東北部流域浄化センターの建設事業に伴って、そのほとんどが消滅した⁽¹⁾。しかし、その痕跡が現在でも遺跡範囲内に点在するほか、発掘調査で関連する遺構・遺物も検出していて、その成果の一部は調査報告書に掲載した(図1)。

これらの鉄道の痕跡は、廃線時まで現役だったものも多いが、なかには敷設当初に形成されたものも存在する。いずれにせよ、ルート変更および廃線によって、結果的には近代に形成された鉄道遺跡が今日まで部分的に残存することとなり、我々の目に触れる状況にある。

本稿では、松原内湖遺跡内における鉄道関連の遺構・遺物を紹介し、滋賀県における鉄道という近代化の痕跡の一端を、考古学的な成果も踏まえて垣間見ることとしたい。また、本項の目的の1つには、近年の踏査で新たに見つかった標石を報告し、今後の類例の増加に期待する点があることも、ここで付け加えておきたい。

2. 松原内湖遺跡およびその発掘調査の概要

(1) 松原内湖遺跡について

松原内湖遺跡は、彦根市北端部の松原町に所在し、北側には米原市との境界が通る。昭和59年に浄化センター建設事業に伴う試掘調査により発見され、現在では縄文時代から近世にかけての集落跡として周知されている(滋賀県教育委員会2012)。

遺跡名にもなっている松原内湖(内湖とは琵琶湖沿岸の潟湖の通称)は、戦中・戦後に揚水で干拓され、現在は陸化し、耕地などに利用されている。この旧松原内湖が、チャートで構成される南北方向の独立山塊：佐和山丘陵西麓と接する低湿地を中心に、松原内湖遺跡は立地する。佐和山丘陵は、西側の旧犬上郡と東側の旧坂田郡の境界にあり、最も高い佐和山(標高233m)には佐和山城が築かれたが、戦国期には「境目の城」として六角氏と浅井氏などの間で争奪戦が繰り返され、また石田三成の居城としてもよく知られている。

(2) 松原内湖遺跡における発掘調査の概要

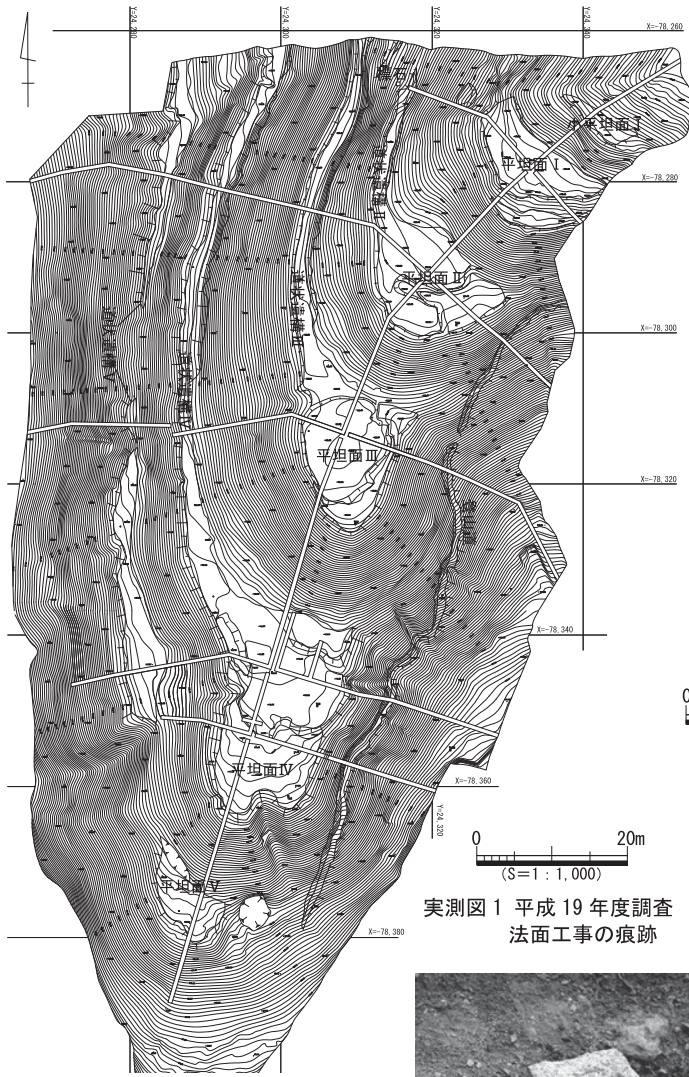
当協会が調査機関として、浄化センター建設事業に伴って昭和60年度～平成3年度に発掘調査を行ったほか、同増設事業に伴って、平成12～14年度・平成18～20年度・平成24年度にも発掘調査を行った。このほか、国道8号米原バイパス事業に伴って、平成24～28年度に発掘調査を行った。これらのべ13年に及んだ発掘調査の総面積は、合計102,180㎡(浄化センター事業84,950㎡、国道バイパス事業17,230㎡)におよぶ。その結果、縄文時代から近代にかけての各時代の遺構・遺物を多数検出し、様々な成果があったが、これらの発掘調査における総面積や調査成果は、県内でも有数の規模といえる。浄化センター事業に伴う発掘調査については、これまでに5冊の報告書を刊行している(吉田ほか1992、吉田・小島ほか1993、横田・小島2006、小島ほか2011、鈴木2015)。国道バイパス事業に伴う発掘調査については、調査報告書刊行に向けて、現在整理調査を実施している。

3. 発掘調査で検出した遺構および新たに確認した遺構

(1) 法面工事の痕跡(図2—実測図・写真1)

筆者が現地調査を担当した、平成19年度調査の第3調査区において、鉄道敷設に伴う法面工事の痕跡を検出した。この調査区は、旧線路跡東側の丘陵に設定したが、その西側斜面で4条の道状遺構を、その末端となる南側尾根上で5面の平坦面を検出したのである。当初は、佐和山城にも近いことから(直線距離で南へ約1.6km)、曲輪や帯曲輪といった戦国期における城郭遺構となる可能性も推測した。しかし、縄張り構造上はこのような施設を持つ意味がなく、また発掘調査で当該期の遺物は検出しなかった⁽²⁾。

西側斜面が急傾斜だったこともあり、結論として、道状遺構は西側斜面で実施された法面工事における段切りであり、平坦面は法面工事で発生した土砂を、段切りを道として運び、廃棄した痕跡と考えた。すなわち、これらの遺構は、丘陵間の鞍部を、線路を勾配なく通過させるために削り落とした痕跡と考えた(小島ほか2011)。旧線路跡西側丘陵の東側斜面も、国道バイパス事業に伴って平成26年度に発掘調査を一部で実施したが、同様に法面工事の痕跡と考えられる、人為的な急斜面を検出した⁽³⁾。なお、米軍が昭和21年に撮影した空中写真(M86-A-6-72)や昭和29年にこの付近で撮影された鉄道写真2葉には、段切りを持つ法面をわずかながら確認することができる(黒岩保美作品集編集委員会2006、高橋2008)⁽⁴⁾。



実測図1 平成19年度調査
法面工事の痕跡



実測図2 標石1



写真1 平成19年度調査 法面工事の痕跡
(上：南西から 下：西から)

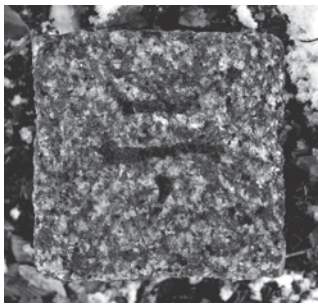


写真3 標石2 埋設状況



写真2 標石1 埋設状況

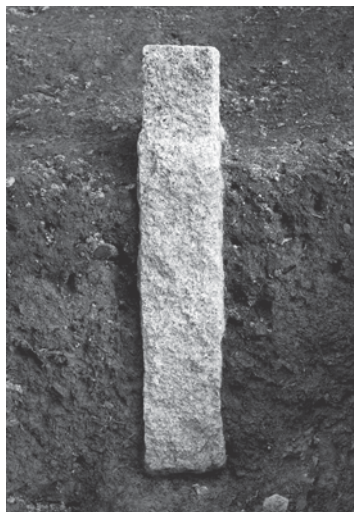


写真4 平成26年度調査状況 (右奥が仏生山トンネル)

図2 松原内湖遺跡における鉄道関連遺構・遺物①

(2) 「テ」と頂部に刻まれた標石

①発掘調査で検出したもの (図2—実測図・写真2)

法面工事と同じく、平成19年度調査の第3調査区、旧線路跡東側丘陵西側斜面において、標石1基を検出した。この標石については、かつて当協会のホームページで、「連載読み物：調査員のおすすめの逸品」No. 48として紹介したことがある (平成23年3月掲載)。

検出場所は調査区北端部の道状遺構Ⅱ北端部から西側に少し下がった斜面であり、岩盤の風化土に由来する黄褐色砂礫土に埋設されていた。検出高は標高126.8mである。地上部分は長さ約25cmだったが、地表下約70cmまで埋設されていた。下端部はチャート系の岩盤と接し、埋設深度がその岩盤に規制されていた。この標石は、浄化センター増設事業で失われるため、抜き取って持ち帰り、整理調査の対象とした。これを以下、「標石1」とする。

標石1 (実測図2) は長さ約95cmを測り、上部約20cm分は平面約16cm四方の直方体に整形しているが、下部約75cm分は粗い整形のみである。素材に花崗岩を用いて、重量は72.8kgを測る。頂部に片仮名の「テ」と刻む。

形状や材質は、明治期に陸地測量部による地形図測量に際して全国各地に設置された一等三角点などの基準点に類似している。したがって、明治期のものとは考えられるが、設置時期を特定することは難しい。頂部に刻まれているのは基準点などの点ではなく文字のため、複数の標石により結ばれる境界を示すものと判断した。

調査報告書では、頂部に刻まれた「テ」を敷設された明治22年に東海道本線の管理者であった「鉄道局」を示すと考え、この標石を鉄道管理局の境界を示すものとした。その根拠は、昭和62年の旧国鉄分割民営化以前は、彦根市と旧米原町の境界である松原内湖遺跡付近が、大阪鉄道管理局と名古屋鉄道管理局の境界であったためである。

②踏査で新たに確認したもの (図2—写真3)

上記のように標石1と結んで管理局境界を形成する同様の標石の存在を予想し、現地調査時に旧線路跡を挟んで標石1の反対側にある西側丘陵東側斜面において踏査を行ったが、発見には至らなかった。その後、平成25年度の発掘調査時に、調査担当者の大崎康文氏 (現滋賀県文化財保護課) が当該地域周辺で次年度調査予定地周辺の踏査を行った際に、本項で報告する標石を発見した。この時、国土座標 (世界測地系) および標高 (108.4m) が判明したので、その位置を図1に示す。これを以下、「標石2」とする。

筆者も改めて現地でその状況を確認した (写真3)。地上に表れているのは約35cmである。標石1同様に、上部約20cmは直方体状に成形し、その下部の成形は粗い。赤色塗料が上部約10cmに塗布されているが、設置時期とともに、塗布時期は不明である。標石1と標石2の間は約100mを測り、結ぶ線は旧線路跡に対して垂直だが、この標石群が意味するところは、次項で検討したい。

③他地域で確認されているもの

本稿を草するにあたり、改めて「テ」と頂部に刻まれた標石の類例をインターネットで検索したところ、2例を確認した⁽⁶⁾。写真や記述を見る限り、ともに南彦根駅 (彦根駅から一駅大阪側) —河瀬駅間の線路わきに立地する。「テ」の字体や成形の精粗といった形状の特徴も、松原内湖遺跡で発見した標石1・標石2と近い。

現物を実見していないため、以上のデータは筆者自身としては未確認情報として現在は扱わざるを得ない。しかし、これらが南彦根駅—河瀬駅間に位置するならば、筆者が標石1発見時に想定した、「大阪鉄道管理局と名古屋鉄道管理局の境界を示す」という「テ」と頂部に刻まれた標石の役割は、見直さざるを得ない。すなわち、ある程度の間隔をもって線路に平行に埋設される、鉄道用地を示す境界杭と考えるべきであろう。しからば、松原内湖遺跡内で発見した標石1・標石2を結ぶ線に意味は無く、線路に平行に未知の境界杭と結ばれた境界線を想定すべきである。ただし、この場合は、標石1・標石2が線路から遠く離れた丘陵斜面に設置された意味を考える必要がある。

写真4は、平成26年度の発掘調査の状況であるが、上部を赤色に塗布されたコンクリー製境界杭が直線状に並ぶ状況を確認できる。このコンクリー境界杭が設置された時期は不明だが、明治期に設置された標石1・標石2などに替わるものとして、後に (素材から判断すれば昭和期か) 設置されたと考えられる。なお、この写真からは、丘陵の裾が削られている状況を確認することができ、これも線路敷設時の痕跡と思われる。

4. 発掘調査で出土した遺物

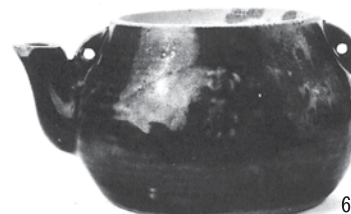
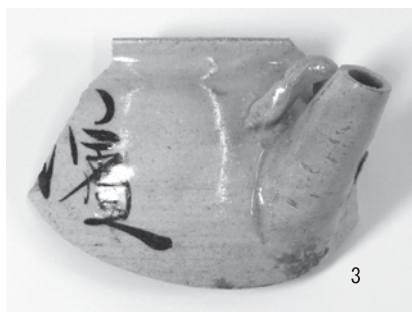
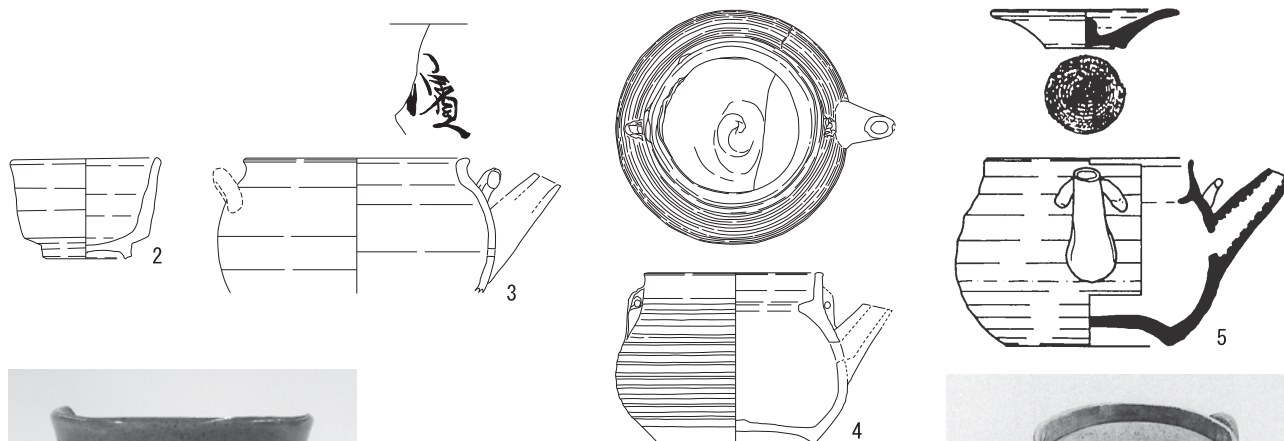
(1) 汽車土瓶

①松原内湖遺跡で出土した汽車土瓶 (実測図・写真5-2~4)

本章で紹介する遺物は、いずれも平成26・27年度の国道事業に伴う発掘調査で、重機による表土 (盛土) 掘削時に出土・採集した。出土・採集地点は、かつて線路が敷設されていた築堤があった箇所を中心としている (図1)。

汽車土瓶は、湯呑碗1点と土瓶身2点の3点が出土した。いずれも陶器である。2は筒型に近い湯呑碗であり、蓋にかぶせて販売されていたものである。口縁の約1/2が残存する。復元口径5.7cm・器高4.0cm・底径3.1cmを測る。内外面に灰黄色〜にぶい黄色を呈する釉を掛ける。

3は土瓶身であり、注口・口縁部を含む約1/7が残存する。球形に近い胴部を持ち、注口は上方を向く。復元口径8.8cm・復元体部径11.1cm・残存器高5.4cmを測る。手回しロクロによる成形であり、内面に蓋受けを持たない。注口の直上に、把手を掛ける耳として、粘土紐を横位に貼付する。内外面に淡黄色の釉を掛ける。注口に向かって左側に「濱」と鉄釉で手書きして、これは「濱松」 (東海道本線：静岡県) と推測される。



実測図・写真5 汽車土瓶

※5・6は他遺跡出土参考資料
5：近江八幡市高木遺跡
6：大津市唐橋遺跡



写真6 ガラス瓶



写真7 間知石



写真8 枕木釘
(左：「亀釘」、右：「犬釘」)



写真9 仏生山トンネル(北から)



写真10 橋台(東から)



写真11 (参考) 石製道標

図3 松原内湖遺跡における鉄道関連遺構・遺物②

4も土瓶身であり、底部の一部が欠けるのみで約9割が残存する。口径6.7cm・体部径9.2cm・器高6.8cm・復元底径6.3cmを測る。石膏型機械ロクロによる成形である。ややしもぶくれの胴部を持ち、注口は上方を向く。内面に蓋受けを持ち、底部は上げ底である。注口の直上に、把手を掛ける小突起状の縦位の耳を持つ。外面は部分的に明褐色を呈する釉が掛かる。文字は認められない。

畑中英二氏の成果(畑中編2007)をもとに、これら2～4の産地・年代を検討すると、産地はいずれも信楽と思われる、年代は、3は明治30年～大正10年頃、4は昭和22～30年頃のものと考えられる。2は年代の特定は難しく、明治30年～昭和30年頃としておきたい。これらは、列車の車窓から投げ捨てられたと考えられるものである。

② 汽車土瓶の参考資料 (図3—実測図・写真5-5・6)

滋賀県内において、遺跡の発掘調査で汽車土瓶が出土した事例は、管見の限りで2点がある。ここで、参考資料として挙げておきたい。

5は近江八幡市高木遺跡から出土した汽車土瓶の蓋と身である。高木遺跡は安土駅—近江八幡駅間の東海道本線に近接し、出土したA地区は安土駅から南西約1.6kmの地点である。出土状況は明記されていないが、遺構が検出されていないため、表土などに含まれていたと考えられる。蓋は口径7.6cm・器高0.8cm・底径1.1cmを測り、身は口径8.0cm・体部径10.2cm・器高7.5cm・底部径6.7cmを測る。身は松原内湖遺跡出土の3に類似した形状を呈するが、蓋受けを持つ点が異なり、また、文字が無い点や釉が灰白色である点なども異なる。明治30年～大正10年頃に製作された信楽産陶器である(上垣ほか1994)。

6は大津市唐橋遺跡から出土した汽車土瓶身である。唐橋遺跡は瀬田の唐橋が位置していた箇所瀬田川河床に立地し、調査は鋼矢板を打込んで陸化して行われた。約0.9km北側で東海道本線(瀬田駅—石山駅間)が瀬田川を横断することから、上流から移動してきた可能性もある。写真が掲載されているのみで実測図や出土状況・特徴などの記述がないため、付随する情報は不明である(大沼1992)。実見した畑中氏によれば、泥漿鑄込みの型抜きで成形され、高さ6.2cmを測る。昭和20～30年頃的美濃産陶器である(畑中編2007)。内面に蓋受けを持つほか、上方を向く注口の直上に把手を掛ける小突起状の耳を持つ。これらの形態的な特徴は、松原内湖遺跡出土の4と共通する。外面には「お茶」「容器を車窓外に捨てることは危険です」と陽刻され、灰オリーブ色の釉を掛ける。

駅周辺の遺跡の発掘調査を行うと、廃棄された大量の汽車土瓶が出土することもある。しかし、これらの事例はどちらも松原内湖遺跡同様に線路(東海道本線)付近の遺跡から出土していることから、やはり列車の車窓からの投げ捨てである可能性が考えられよう。

(2) ガラス瓶 (図3-写真6-7～9)

3点があり、いずれもなで肩の器形を呈する。汽車土瓶同様、列車から投げ捨てられた可能性が考えられる。

7は完形品であり、口径2.6cm・器高18.0cm・底径4.2cmを測る。ガラスは無色である。頸部および体部下半には、縦位の半隆起線文を巡らせる。陽刻は、体部中央表面に「守山文化牛乳」が、同裏面に「意匠登録 180C.C入」と「KTM」を含む盾形社章が、底面に「1」が、それぞれみられる。製造会社は「守山乳業株式会社」(本社：神奈川県平塚市)として現在も営業していて、日本で最初にコーヒー牛乳を作った会社といわれる。昭和初期のものである。

8は口縁部を欠くものの、ほぼ完形品である。残存器高18.0cm、底径4.2cmを測る。ガラスは無色である。頸部以下ほぼ全面に市松模様の陽刻加工を施す。陽刻は、肩部付近に「PEACE SYROP」が、底部より4cm上に「180c.c.」が、底部付近に「NANNI SEIMITSU GOSHIKAISHA」が、それぞれみられる。底部付近の陽刻は京都万仁精蜜合資会社を示し、昭和20年頃のものである。

9は完形品であり、口径2.0cm・器高18.3cm・底径4.2cmを測る。ガラスは緑色である。頸部から体部にかけて斜格子文が陽刻され、体部下半には7と同様に縦位の半隆起文を巡らせる。文字の陽刻が無いため、商品名や製造会社などは不明である。しかし、ガラス内に気泡が多く、また底面には表面のずれがみられるなど、7・8と比べて技術的に未熟であることから、比較的古い時期のものではないかと考えられる。

(3) 間知石 (図3—写真7)

四角錐形を呈する石製品である。出土した個体すべてを把握しているわけではないが、確認しただけでも100点を下らない。明治22年の線路敷設時に、築堤側面の石垣に用いたものと考えられ、各地の道路・鉄道で現在でも同様のものを多数見られる。出土範囲は、線路が敷設されていた築堤があった箇所よりも東側に多いことから、浄化センター建設時に築堤の土砂を東方に移動したと考えられる(図1)。少数だが直方体状を呈するものもある。

規格品であろうが、敲打により粗く成形しているため、個体差が大きく、法量には若干の幅がある。石垣の表面となる四角形は約30cm×約35cmの長方形であり、やや凸状になるものが多い。その長方形から四角錐の頂点までは約45cmを測る。重量は計測できていないが、筆者は転がすのがやっとならであった。石材は湖東流紋岩と思われるが、周辺地域では琵琶湖に浮かぶ沖島(近江八幡市)で、近年まで石材として切り出されていた。

なお、これらの間知石は、近代化遺産の1部となる遺物と認識しつつも、出土数の多さと重すぎる重量のため、残念ながらすべて現地に放棄してきた。

(4) 枕木釘 (図3—写真8)

レールを枕木に固定する釘も多数見つっている。いずれも錆が著しく付着し、内部まで腐食していたものも少なくない。釘頭の形状が犬の鼻と耳のように見える通称「犬釘」(写真8右)と、球状を呈して亀の甲羅のように見える通称「亀釘」(写真8左)とがある。「犬釘」はイギリス由来、「亀釘」はアメリカ由来だが、松原内湖遺跡で採集したこれらの枕木釘が輸入品かどうかは判断できない。また、製造時期・使用時期も現時点では判断する材料を持ち得てはいない。採集点数は、「犬釘」が13点、「亀釘」が29点である。

なお、枕木釘以外にも、鉄道に関連すると思われる様々な形状の鉄製品を、多数採集している。

5. 現地で確認される遺構

(1) 仏生山トンネル (仏生山隧道) (図3—写真9)

本章では、現在も現地に残る旧線路跡の痕跡 (遺構) を紹介する。旧線路跡北端付近に、レンガ作りのトンネルが残されていて、これを仏生山 (むしやま) トンネルという。その名前は、トンネルの東南東約0.5kmに位置する「物生山 (むしやま)」に由来し、「物」を、同じ「ぶつ」と読む「仏」に置き換えた、鉄道施設用の固有名詞と考えられる。近年は浄化センター増設工事のため、仏生山トンネルの南側は工事ヤードとなって残土が高く積まれていて、見学どころか近づくことすらできない。北側を走る列車の車窓から一瞬だけ垣間見るか、あるいは線路沿いの道から遠くに望むかしかない。本稿に掲載した写真1上でも、左端の重機の奥にかすかに上部を確認できる。

仏生山トンネルは、明治22年の東海道線敷設当初は、設置されていなかった。しかし、東海道線は早期開通を目指したために運用後に不都合な部分が生じ、様々な改良が行われたが、そのひとつが仏生山トンネルである。丘陵鞍部を、もろいチャート質の岩盤をオープンカットして通過させたため、風雨により崩落した石の落下が絶えなかったのである。その対策として、翌明治23年に仏生山トンネルが設置された。明治34年には、複線化に伴い、トンネルが追加されている。だがしかし、結果的にこのトンネルがあったことで電化に対応できなくなり、ルートが変更されて廃線となったのである。

当時の技術の粋を用いて作られてはいるものの、滋賀県近代化遺産には残念ながら含まれてはいない (滋賀県教育委員会2004)。トンネルそのものの遺存状態は良好だが、南側に残土が積まれるなど、遺産としての扱いは良好ではない。浄化センター増設事業および国道バイパス事業が終了したあかつきには、鉄道記念物に指定されている大津市逢坂山トンネル (東海道本線) のように、見学可能な状態に整備を願う所存である。

(2) 橋台 (図3—写真10)

仏生山トンネルの反対側、旧線路跡南端には、橋台が残されていて、こちらは見学が可能である。幅は単線分 (下り線) しかないため、上り線の橋台は西側の現線橋台の構築の際に撤去されたと推定される。前章で紹介した間知石を用いて構築されているが、トンネル (暗渠) 部分側面は間知石を水平に積み上げている一方、その両袖部分は間知石を斜めに積み上げるといった違いが認められる。用いる間知石も、後者は発掘調査の際に出土したものとほぼ同じだが、前者は短辺約30cmで統一されているものの、長辺は30~50cmと幅を持つ。このことは、それぞれの構築時期の違いを示すものかもしれない。それは、例えば、トンネル部分の間知石は複線化の際に構築された、などである。

なお、この橋台の付近には、「従は大洞境」と刻まれた石製道標が残されている (写真11)。かつてここに「物生山越え」と呼ばれた、松原内湖東岸を通って旧坂田郡に抜ける道があったことを示す名残である。

6. まとめ

以上紹介してきたように、松原内湖遺跡には多くの鉄道に関連する遺構・遺物が廃線になったことにより残され、さらに開発に伴う発掘調査により、見つかったものも多い。筆者が本稿を起こそうと考えた契機は、これら「地域の歴史を解明するうえで必要な」埋蔵文化財としての位置づけが曖昧な資料群を、一部は調査報告書の中で調査成果として公表することができたものの、多くが日の目を見ずに埋もれていくことを残念に思ったことである。

西欧列強に追いつこうとする日本国家の近代化の中で、鉄道網の整備は重要な位置を占めていたと思われる。例えば松原内湖遺跡の範囲内だけを見ても、重機などない当時であって、これだけの土木工事を人力だけで行ったことは、非常な苦勞を伴ったことであろう。過去の痕跡が新たな開発により消えていくことは、いわば宿命ではあるが、何らかの形でそれらを記録に残したいと考えたのである。

また、標石2の発見も本稿執筆の契機の1つであった。調査報告書の刊行後も、標石1の存在は筆者の中でずっと引っかかったままであった。想定していた標石2の発見は、公表すべきと考えたし、改めてこの課題に取り組むこともできた。さらには、他地域における類例の情報も得ることができたが、それは標石1・2の役割を見直すことにもなった。これらについては、今後も課題としたい。

近代における鉄道遺跡が、一般的な考古学・埋蔵文化財行政においてどれだけ存在価値があるのかは、筆者には不明な部分も多いが、ともあれ、このように公表したことが、他地域・他遺跡において今後類似が増加するきっかけとなれば幸いである。

註

- (1) 仏生山トンネルを中心とする東海道本線の敷設・移設の経緯については、神保氏の論考(神保2011)に詳しい。
- (2) 明治26年に陸地測量部によって測量された地形図には、この平坦面が表現されている。
- (3) この西側丘陵東側斜面の法面工事の上部で検出したのが、織田信長が築いたと考えられる堀切・堅堀である(詳細は現地説明会資料参照のこと)。
- (4) (黒岩保美作品集編集委員会2006)で該当する写真(037)の撮影場所は「能登川—安土」となっているが、これは「米原—彦根」の誤りと思われる。
- (5) 掲載されていたウェブサイトは、「ヨネカンのToday event」(標石のアップは平成21年10月31日)および「歩鉄の達人」(標石のアップ日は不明)である。

文献一覧(著者名・刊行機関名50音順、刊行年順)

- 上垣幸徳ほか(1994)『後川遺跡・高木遺跡・八甲遺跡』(ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書XX-9)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会
- 大沼芳幸(1992)『瀬田川浚渫工事関連埋蔵文化財発掘調査報告書II 唐橋遺跡(図版編)』滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会
- 黒岩保美作品集編集委員会(2006)『黒岩保美作品集 くろがねの記憶』誠文堂新199光社
- 小島孝修ほか(2011)『松原内湖遺跡II』(琵琶湖流域下水道事業(東北部浄化センター増設工事)に伴う発掘調査報告書II)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会
- 滋賀県教育委員会(2004)『滋賀県の近代化遺産—滋賀県近代化遺産(建造物等)総合調査報告書一』
- 滋賀県教育委員会(2012)『平成23年度 滋賀県遺跡地図』
- 神保忠弘(2011)「第7章第6節第2項 仏生山トンネルと東海道本線の変遷」『松原内湖遺跡II』(琵琶湖流域下水道事業(東北部浄化センター増設工事)に伴う発掘調査報告書II)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会
- 鈴木康二(2015)『松原内湖遺跡III』(琵琶湖流域下水道事業(東北部浄化センター増設工事)に伴う発掘調査報告書III)滋賀県教育委員会・公益財団法人滋賀県文化財保護協会
- 高橋 弘(2008)『達人が撮った鉄道黄金時代2 関西を走った汽車・電車』JTBパブリッシング
- 財団法人日本地図センター(2009)「特集 標石の世界」『地図中心』第437号
- 畑中英二編(2007)『信楽汽車土瓶』(別冊淡海文庫16)サンライズ出版
- 宮脇俊三編(2003)『鉄道廃線跡を歩くX』JTBパブリッシング
- 山岡光治(2007)『地図に訊け!』ちくま新書
- 横田洋三・小島孝修(2006)『松原内湖遺跡』(琵琶湖流域下水道事業(東北部浄化センター増設工事)に伴う発掘調査報告書)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会

- 吉田秀則・小島孝修ほか(1993)『松原内湖遺跡発掘調査報告書I』(琵琶湖流域下水道彦根長浜処理区東北部浄化センター建設に伴う)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会
- 吉田秀則ほか(1992)『松原内湖遺跡発掘調査報告書II』(琵琶湖流域下水道彦根長浜処理区東北部浄化センター建設に伴う)滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会

挿図典拠

- 図1 滋賀県図:小島2011に拠る。
鉄道関連遺構・遺物出土位置図:彦根市1/2,500都市計画図1・2をベースマップに小島作成。
- 図2 実測図・写真1、実測図・写真2 小島2011に拠る。
写真3・4 小島撮影。
- 図3 実測図5-2~4 当協会にて整理調査中。
写真5-2~4・6~11 小島撮影。
写真5-5 上垣ほか1994に拠る。
写真5-6 大沼1992に拠る。

(こじま たかのぶ:調査課 主任)

【編集後記】

当協会は、〈文化財をとおして地域に力強く貢献していくこと〉を組織の使命に掲げ、その基盤となる調査・研究能力を向上させ、その蓄積を形にしていくための場として『紀要』を位置づけてきました。今回、ここに30個目の結晶をお届けいたします。

本号では、縄文・古墳に関わる諸問題のほか、古代の地域の開発、瓦器の基礎的研究、戦国の城の位置づけ、さらには将棋や鉄道にまつわる歴史、人と森との関係史などが検討され、調査の過程で生まれた多様な課題に取り組む職員・関係者の姿を反映させるものとなりました。

地域と関係機関の協力の下に実施できた調査成果を適正に活かすため、更なる研鑽に励んで参ります。今後も皆様のご批判とご教導をあらためてお願いいたします。 (S. S)

紀要 第30号

刊行年月日：平成29年（2017）3月31日

編集・発行：公益財団法人滋賀県文化財保護協会

520-2122 滋賀県大津市瀬田南大萱町1732-2

(tel) 077-548-9780 / (fax) 077-543-1525

(e-mail) mail@shiga-bunkazai.jp

<http://www.shiga-bunkazai.jp/>

印刷・製本：三星商事印刷株式会社