



↑今から約200年前の草津川をわたる様子<草津市蔵>

草津マンポをつくる

昔の草津川

上の絵は、昔の草津川をわたっている様子です。まわりの風景を見てみましょう。

「人のむこう側に家の屋根が見えるね。屋根と同じ高さに川が流れていたのかな。」

「今はその場所に草津マンポとよばれるトンネルがあるんだって。」

どうして草津マンポはつくられたのでしょうか。ふしぎに思ったことや知りたいことを出し合い、調べることになりました。

川のまわりの風景について気づいたことや、ふしぎに思ったことを話し合おう。

マンポ

江戸時代、鉱山の入り口などをさした方言「まぶ」がトンネルの意味に使われ、なまったものと言われています。

草津マンポは、人びとのどのような願いから、つくられたのでしょうか。みんなで話し合ってみましょう。

気づく

このトンネルがなかったころ、人びとはどのようにして川をわたっていたのでしょうか。



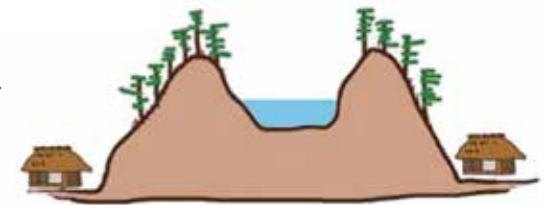
↑現在の草津マンポの様子
草津1丁目と大路1丁目の間にあるトンネルで「草津マンポ」とよばれています。



↑マンポの上の様子 (de愛ひろば)

マンポがなかったころ

マンポがなかったころ、人びとははいぼうを登り下りして、川をわたって町を歩き来しなければなりませんでした。10m以上も登るところがあり、重い荷物があるときや馬車、大八車でこえるときはたいへんな苦勞をしました。



草津マンポができるまで人々はどのような思いをしていたでしょう。当時の人びとのくらしや生活の様子を想像しながら話し合おう。



↑旧草津川 (天井川)

天井川

草津川は、上流から運ばれてきた土や砂が積み重なって、だいに川の底が高くなりました。大雨の時にははいぼうが切れやすくて、こう水が起きることさえありました。人びとは、こう水をふせぐためにはいぼうを高くしていきました。そのため、川の底が家の天井より高くなり、はいぼうはさらに高くなっていきました。このように、川底が両側の平地より高い川のことを天井川と言います。(72ページの図を見よう)

マンポをつくりたい

この草津川の通行の苦勞をなんとかしようと、1884（明治17）年に大路井村の長谷庄五郎ほか3名が滋賀県令（知事）に願書を出しました。そのころには、草津駅をつくることが決まっていたので、町の発展のためにも、ぜひトンネルをつくって楽に行き来できるようにしてほしいと願ったのです。

《トンネルづくりの願い》（今の言葉に一部直したもの）

へいじょうの場合は、ほとんど水がなく、だいじょうぶであるのに、ひとたび雨がふり、それがごう雨になると、ていぼうはあやうく、たびたび水はていぼうをこえてあふれ、とくに大路井村と草津村との間には、東海道・中山道の両道のわたり場があり、つつみの上よりも4～5尺ほど（約1.2～1.5m）低くなっているのので、いつあふれでるかもわからず、出水への心配は他のところとはくらべられないほどである。このように、出水ごとに土砂が上流から運ばれてきて、川どこが今では平地よりも2丈（約6m）あまりも高いので、年ねん道路のしゅうりはしているけれども、この高さで人馬の通行に困りぬいている。村民の苦勞や出費も少なくない。（長谷庄五郎らが当時の滋賀県知事に出した願書より）

願書

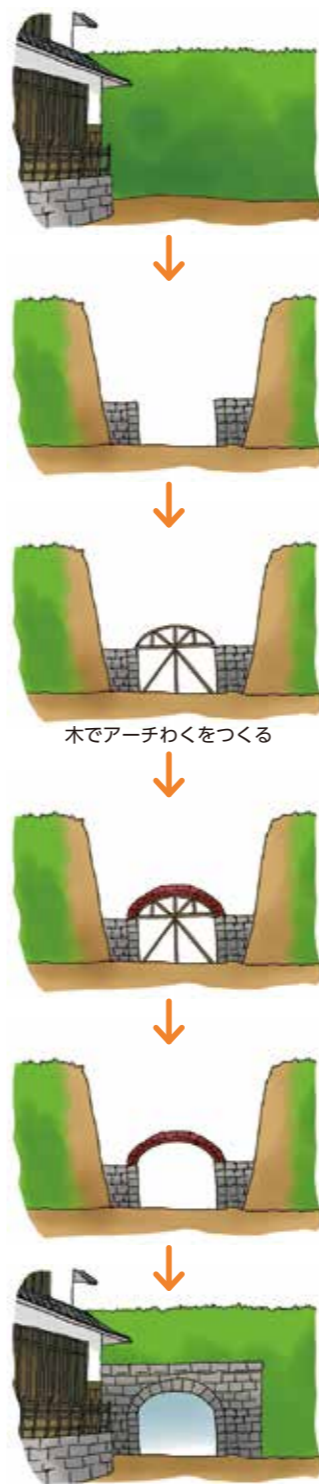
学校や官庁（役所）に許可を受けるために出す書類のこと。

尺・丈

長さの単位。1尺は約30.3cm。1丈は10尺で、約3.03mになる。

調べる

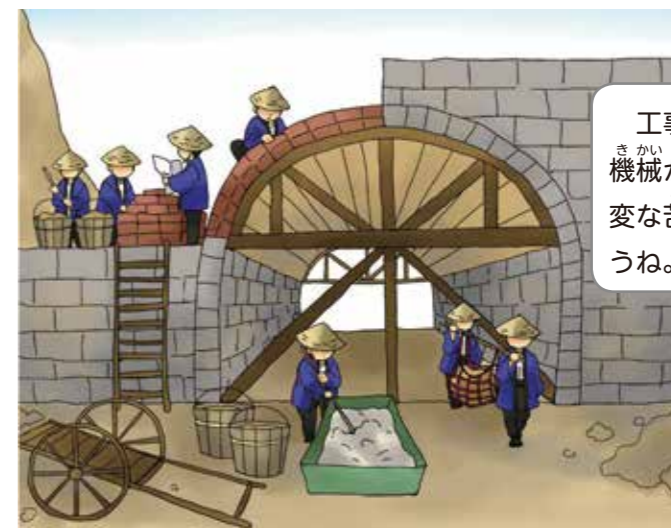
草津マンポはどのようにしてつくられたのでしょうか。



木でアーチわくをつくる

マンポづくりの様子

人びとの願いが聞き入れられて、1885（明治18）年トンネルの工事が始まりました。工事は、外国人の技師の指導を受け、レンガと石を使ったアーチ式とよばれる方法でした。これは予想以上におずかしい工事であったようです。



工事は今のようないきかいはない機械がないので、大変な苦勞をいただくうね。

工の様子想像図

草津の発展のために

この工事を願い出た長谷庄五郎は、しょう油を作って売る仕事をしながら、草津の町のために考え、つくしてきた人でした。

草津小学校の改修や草津警察しよの建築、滋賀県庁の建設、東海道の整備事業と、多くの寄付をしていました。



本町通りからマンポにかけての風景 大正初期 82ページの写真とくらべてみよう。

調べる

草津マンポがつくられたことで人びとのくらしは、どのように変わったのでしょうか。

マンポができた

1886 (明治19) 年に人びとが待ちのぞんでいたトンネルが完成し、「草津マンポ」とよばれて親しまれました。マンポの完成によって、大路井と草津本町がひとつなぎとなり、川ごえをしなくてもトンネルを歩いて早く行けるようになりました。荷車で重い荷物を運ぶのも楽になり、人びとはとてもよろこびました。3年後には、国鉄東海道線 (今のJR琵琶湖線) が開通し、草津駅が開業しました。また、明治の終わりごろには、草津大市が毎年盆の8月11日と暮れの12月26日に開かれ、多くの人々が遠くからもやってきて、にぎわいました。



1930(昭和5)年ごろの草津大市



本町通りからマンポにかけての風景 1963(昭和38)年

多くの人が利用するマンポ

その後、マンポは何度も工事が行われました。トンネルのはばが広げられ、自動車と歩行者が通行する道も分けられて、みんなが安全に通行できるようになりました。また、トンネルの中が美しくぬりかえられ、明るくきれいなすがたに変わりました。かべには「矢橋の帰帆」(写真)など昔の草津の様子があがられ、たくさんの人々にますます親しまれるようになりました。このようにして、草津の人びとの「町をよりよくしたい」という願いがかない、さらに住みよい町になっていったのです。

いかす

わたしたちのまちの発展につくした人や地いきの歴史が分かるものを、みんなでさがしてみよう。



現在の草津マンポにあがられている絵