

# 滋賀県県政史料室企画展 解説図録



平成28年1月25日(月)~3月17日(木)

滋賀県県政史料室

## 展示「湖東を結ぶ鉄路―地域が支えた近江鉄道―」の開催について

滋賀県庁では、明治から昭和戦前期（一部戦後期含む）にかけて作成された公文書を歴史的文書として大切に保管しています。県政史料室では歴史的文書について広く知っていただくために、平成20年の開室以来、滋賀県にまつわるテーマを選び、展示を行ってきました。今回は、1月25日から「湖東を結ぶ鉄路」と題した展示を下記の要領で開催いたします。

今年は、明治29年（1896）に会社設立の認可を受けた近江鉄道（株）が120年を迎える年にあたります。同社は沿線の江州米をはじめとする産物の搬出と、湖東地域と伊賀・伊勢・濃尾・加越方面とを結ぶ往来の利便性向上のために創業されました。当初予定した鉄道敷設区間は、彦根―深川（現在の草津線甲南駅）間でしたが、資金難の影響からまずは彦根―八日市間から工事が進められます。そして残りの路線は、最終的に八日市―貴生川間へと変更が加えられ、官設鉄道（現在の東海道本線）と関西鉄道（草津線）とを連絡しました。創業発起人には、大東義徹・西村捨三ら旧彦根藩士や日野・水口・能登川などの近江商人が見られます。

今回は、西村が「辛苦是経営」（しんくこれけいえい）と言葉を残したように、経営の苦労を強いられた近江鉄道が、どのように路線の維持・発展に努めたのか御紹介します。また、後に合併した八日市鉄道（湖南鉄道）の関連史料も展示します。

## 「湖東を結ぶ鉄路—地域が支えた近江鉄道—」展 展示目録

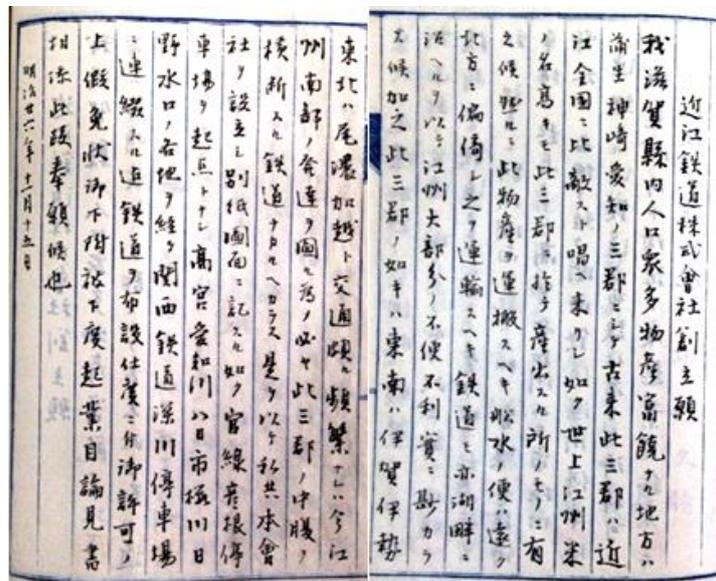
目録 番号	史料名	作成年月日	簿冊記号
1	近江鉄道株式会社創立願	明治26年(1893) 11月15日	明て10(25)
2	会社設立および彦根深川間の鉄道敷設免許状	明治29年(1896) 6月16日	明て10(30)
3	鉄道線路変更願	明治29年(1896) 4月	明と51 合本2(7)
4	彦根深川間平面図	明治29年(1896) 9月	明な312(85)
5	愛知川鉄橋正面図・平面図	明治30年(1897) 3月	明と61(13)
6	愛知川鉄橋架橋届	明治30年(1897) 4月8日	明と61(13)
7	彦根愛知川間開業免許状下付の通知	明治31年(1898) 6月10日	明え243(26)
8	愛知川八日市間開業免許状下付の通知	明治31年(1898) 7月21日	明え243(53)
9	八日市水口間路線変更に関する引継ぎ事案	明治30年(1897) 4月2日	明て13(4)
10	重役変更届	明治31年(1898) 2月3日	明て24(15)
11	近江鉄道蒸気自動客車	明治41年(1908) 11月3日	—
12	近江鉄道へ譲渡される多賀軽便鉄道	大正2年(1913) 5月28日	明と91(5)
13	貴生川上野間地方鉄道敷設趣意書	昭和2年(1927) 10月3日	昭と4 合本2(1)
14	近江鉄道全線図	昭和2年(1927) 10月3日	明と92(5)
15	『近江鉄道沿線名勝の葉』	昭和3年(1928) 5月	—
16	貴生川上野間線路変更に関する陳情書	昭和7年(1932) 3月14日	大と41 合本1(6)
17	臨時旅客自動車運輸事業経営免許の通知	昭和10年(1935) 12月3日	昭と35(46)
18	国債等購入勧奨運動実施の稟申	昭和17年(1942) 11月	昭こ353(23)
19	湖南鉄道株式会社鉄道敷設免許状	明治44年(1911) 9月30日	昭と92(12)
20	湖南鉄道中野山上間鉄道敷設図	大正10年(1921) 12月24日	明と4 合本2(1)
21	八日市鉄道株式会社創立総会の目的	昭和4年(1920) 1月30日	大と41 合本3(2)
22	沖野ヶ原山上間工事着手延期願	昭和5年(1930) 5月28日	大と29(58)

## タイムトラベルコーナー 「辛苦是経営」の近江鉄道

今年、明治29年（1896）に会社設立の認可を受けた近江鉄道（株）が120年を迎える年にあたります。同社は沿線の江州米をはじめとする県産物の搬出をはじめ、湖東地域と伊賀・伊勢・濃尾・加越方面とを結ぶ往来の利便性向上のために創業されました。今回は、線路敷設の際に大きな辛苦を強いられた近江鉄道が、どのように全線開通まで至ったのか、その歴史を追っていききたいと思います。

### 近江鉄道の設立

滋賀県では、明治22年7月に官設鉄道（東海道本線）が、同23年2月に関西鉄道（草津線）がそれぞれ開業しました。しかし、これらの路線は湖東平野の周縁部に位置するため、平野中心部の町々からは遠いものでした。そこで、大東義徹・西村捨三ら旧彦根藩士や近江商人ら44名が発起人となり、明治26年11月、会社創立願を逓信大臣黒田清隆へ提出したのです。創立願には、江州米など生産物を運搬する際、不便不利が少なくないことや、東海・北陸方面



「近江鉄道株式会社創立願」(一部)【明て10(25)】

との往来の利便性を発展させる目的が記されています。当初の計画は彦根―深川（甲南駅）間で、官設鉄道と関西鉄道とを連絡するものでした【明て10(25)】。

しかし一方で、会社創立願が出された直後の明治26年12月、近江鉄道期成同盟会から、八日市より直進して関西鉄道三雲駅と連絡する方が、日野・水口経由で深川に達する計画より距離が短縮できるとの批判があがりました。しかし、会社創立の発起人や株式引受者の半数以上が日野・水口の経由地出身者であったことから、結局当初の案は変更されず、翌年7月、鉄道敷設の仮免許が出されます。しかしながら、その後日清戦争が勃発したため創立事務は中断し、戦争が終結した翌年の明治29年に免許状が交付されました。会社は、免許状交付日の同年6月16日を創立日と定めています【明て10(30)】。

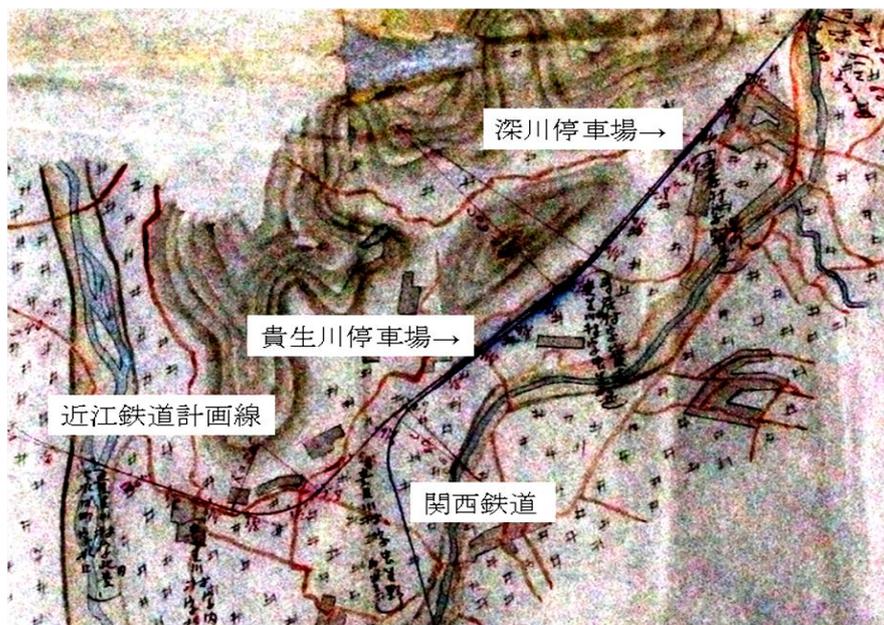
### 路線開業に向けて

その後明治29年9月より、線路敷設のため鉄道用地の買収が進められました。ところが、沿線地域は米作地帯にあたり、鉄道建設によって既存の水利体系に影響が及ぶと

いう懸念が地元住民よりあがったのです。愛知郡八木荘村（現在の愛荘町）大字島川・大字下八木の場合、地元で頻発した過去の宇曾川の洪水被害を列挙し、線路敷設地は水害の一大基因となる場所だと記しています。そして、県に対し水害被害のない土地に移設するよう請願しました【明と 51 合本 2(7)】。このように洪水の心配をされた地域が存在していたのですが、ルートの変更はなされませんでした。その代わりに、例えば愛知川では、川の流れの妨げとならないよう近くを通る中山道御幸橋の橋脚と並行して鉄橋の橋脚を据えること、南側堤防に1尺2寸（約36.4cm）の石垣と1尺5寸（約45.5cm）の盛土で橋の高さを高くする対策がとられました【明と 61 (13)】。

鉄道敷設工事が始まった明治29年9月は、大風水害が発生した他、日清戦争後の物価騰貴等により建材費や用地買収費がかさみました。そこで翌年、工事区間を分け、彦根―八日市間を第1期線、八日市―深川間を第2期線とし、先に第1期線の開業を目指すことにします。そして第1期線の内、彦根―愛知川間が最初に完成し、明治31年6月11日より営業を始めました。残る愛知川―八日市間も、1カ月後の7月24日、営業を開始します【明と 243(26・53)】。

一方、彦根―八日市間の第1期線開通までに、当初の全線建設工事予算100万円をほぼ消費する事態となりました。しかし、第1期線のみ営業では八日市までの盲腸線（行き止まりの



「彦根―深川間平面図」(一部)【明な 312 (85)】

路線)であるため営業成績が悪く、全線開通を目指す以外、利益の改善は見込まれませんでした。そのため、第2期線工事費用は全額銀行からの借りに依存します。そして当時取締役であった西村捨三の尽力で、取締役になっていた元士族や近江商人らが連帯責任をとることを条件に、大阪北浜銀行から50万円の融資を受けたのです。さらに明治32年6月、当初計画線の一部であった貴生川―深川間が既存の関西鉄道と並行するため、工費削減を目的に彦根―貴生川間へと変更し、翌年の明治33年12月によりやく全線開通を迎えました。

## タイムトラベルコーナー 全線開通後の近江鉄道

明治 29 年（1896）6 月 16 日に鉄道敷設の免許を受けた近江鉄道は、同 33 年 12 月 28 日、彦根—貴生川間の全線開通を達成しました。今回は、その後の発展と、沿線地域の問題により苦勞を強いられる様子を見ていきたいと思います。また、後に合併した八日市鉄道（湖南鉄道）の歴史もたどります。

### 近江鉄道の延伸と断念

現在の近江鉄道には、多賀線と呼ばれる高宮—多賀大社間の路線があります。この多賀線は多賀軽便鉄道に由来するものです。明治 43 年（1910）、従来の鉄道敷設の条件が緩和した「軽便鉄道法」が公布・施行されると、全国で軽便鉄道の敷設ブームとなり、そのうちのひとつとしてこの鉄道も生まれました。当時の近江鉄道社長阿部市三郎が大正 2 年（1913）5 月に工事施工の出願を行い、軽便鉄道部分を多賀軽便鉄道として一時的に発足させたのです。従ってこの会社は、犬上郡青波村（現在彦根市内彦根駅近く）にあった当時の近江鉄道会社内に設置されます。建設目的は、伊勢神宮とゆかりある多賀大社へのアクセスを良くし、利用客増加を図ることにありました。大正元年 9 月 12 日に敷設免許が下りた多賀軽便鉄道は、翌年の 5 月 23 日、近江鉄道へ敷設権利を譲渡します。そして権利を取得した近江鉄道は、早速建設に乗り出し、大正 3 年 3 月 8 日に開業させました。開通によって、期待していた通りに利用客が増加し、会社の業績向上へとつながりました【明と 91（5）】。

大正 15 年 10 月、宇治川電気の傘下に入り資金に恵まれた近江鉄道は、同年 11 月の彦根—米原間線路敷設免許申請に続き、昭和 2 年（1927）6 月 7 日、貴生川—上野間の敷設免許も申請しました。この線は、上野—名張間（ともに三重県内）を縦貫する伊賀電気鉄道に連絡するもので、沿線地域や北陸方面と伊勢・京阪奈地域の利便性をより高める目的がありました【昭と 4 合本 2（1）】。しかし、途中で寺庄停車場を新設する際の用地買収をめぐり、寺庄村（現在の甲賀市）内大字深川と大字寺庄との間で争いが発生したのです。新設計画は大字寺庄側の要望を受けて立てられたのですが、大字深川より、線路の敷設変更で繁栄が損な



「上野線路線計画図」(一部)【明と 92（5）】

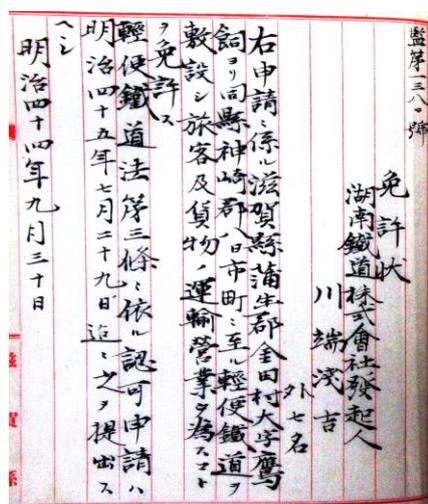
われるとして、反対運動が起きました。そのため、近江鉄道は抵抗の生じない土地へ線路を敷設し、寺庄停車場を龍池村（現在の甲賀市）内に置く変更をします。すると、今度は大字寺庄が、自地域より遠方になったことを理由に停車場設置反対の姿勢を見せました。同社は、県に対し両大字の対立解消を求め陳情書を提出しています【大と 41 合本 1 (6)】。

このような途中の停車場新設をめぐる争いや会社の経済事情で着工が遅れました。そして昭和 16 年 12 月には太平洋戦争がはじまり、買収済みの線路用地が農地に転用、戦後の昭和 22 年には農地改革の対象となり、敷設地は国に安価で買い上げられてしまったのです。結局貴生川—上野間の完成はなりませんでした。

### 湖南鉄道から八日市鉄道へ

湖南鉄道は、現在の近江八幡—新八日市間を結ぶ近江鉄道八日市線にあたる鉄道です。明治 44 年 5 月、湖南鉄道が線路敷設の申請をすると、同年 7 月に近江鉄道もすぐさま同一ルートで出願をしますが、先願の湖南鉄道に免許状が下付されました。開業は大正 2 年（1913）12 月 29 日です【昭と 92 (12)】。

大正 10 年 12 月、湖南鉄道は新八日市付近の中野から山上（現東近江市山上町）へ続く線路敷設の申請を行い、同 13 年 7 月に免許を受けました。この路線は、山水の美と紅葉の名所である永源寺へのアクセス向上



「湖南鉄道敷設免許状」【昭と 92(12)】

して昭和 5 年（1930）10 月、新八日市から計画線途中の飛行場（のちに御園に改称）間が開通し、八日市飛行場への物資や兵員輸送の役割を果たしました。この路線は、昭和 23 年 8 月まで運行します。一方の山上へは、周辺地域が名古屋急行の計画線設置駅とされ、設置場所の確定まで工事順延を続けました。しかし、延期申請の手続きが遅れたため、昭和 10 年 6 月に敷設免許が失効し、完成は実りませんでした。

昭和 2 年 1 月、京阪電鉄が琵琶湖観光の汽船会社の一つである湖南汽船と提携して、湖上の遊覧客を獲得するようになり、これに経営の危機をおぼえた大津電車軌道は、太湖汽船を合併して琵琶湖鉄道汽船と社名を変えました。そして同年 5 月、琵琶湖鉄道汽船は湖南鉄道とも合併します。しかし翌年、琵琶湖鉄道汽船と京阪電鉄との間で交渉が進められ、両者は昭和 4 年 2 月に統合しました。ただしその際、旧湖南鉄道部分が距離的理由から分離され、八日市鉄道として発足することになります【大と 41 合本 3 (2)】。

昭和 18 年 5 月、宇治川電気から箱根土地の傘下へ移った近江鉄道は、昭和 19 年 3 月に八日市鉄道を吸収しました。箱根土地は、西武グループの中核企業である国土計画の前進にあたる企業で、現在も近江鉄道は同グループの一員として経営を受け継いでいます。

近江鉄道の設立

近江鉄道株式会社創立願

我滋賀縣内人口衆多物産富饒ナレ地方ハ  
 蒲生神崎愛知ノ三郡ニシテ古来此三郡ハ近  
 江全国ニ比敵スト唱ヘ来リシ如ク世上江州米  
 ノ名高キモ此三郡ニ於テ産出スル所ノモノ有  
 之候然レ此物産ヲ運搬スヘキ船水ノ便ハ遠ク  
 北方ニ偏倚シ之ヲ運輸スヘキ鐵道モ亦湖畔ニ  
 沿ヘルヲ以テ江州大部ノ不便不利實ニ甚カラ  
 ス候加之此三郡ノ如キハ東南ハ伊賀伊勢

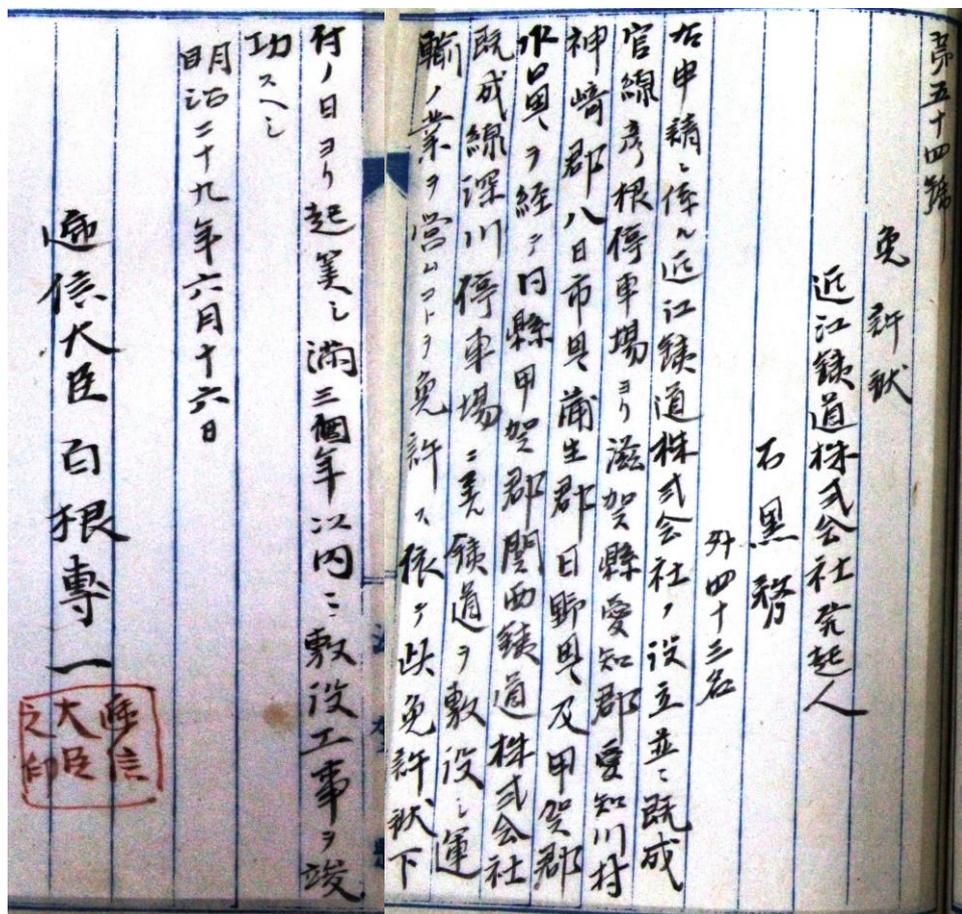
東北ハ尾濃加越ト交通頗ル頻繁ナレ今江  
 州南部ノ發達ヲ圖ル爲ノ必ヤ此三郡ノ中腹ヲ  
 横断スル鐵道ナカレハカラズ是ヲ以テ私共本會  
 社ヲ設立シ別紙圖面ニ記スル如ク官線彦根停  
 車場ヲ起點トシテ高宮愛知川ハ日市極川日  
 野水口ノ各地ヲ經テ関西鐵道深川停車場  
 ニ連綴スル近鐵道ヲ布設仕度ニ付許可ノ  
 上假免狀御下附被下度起業目論見書  
 相添此段奉願候也

明治廿六年十一月十五日

1 「近江鉄道株式会社創立願」

明治26年（1893）11月15日

県内では、明治22年7月に官設鉄道（東海道本線）が、同23年2月に関西鉄道（草津線）がそれぞれ開業しました。しかし、これらの路線は湖東平野の周縁部に位置するため、平野中心部の町々からは遠いものでした。そこで、旧彦根藩士や近江商人ら44名が発起人となり、会社創立願を逓信大臣黒田清隆へ提出したのです。創立願には、江州米など生産物を運搬する際、不便不利が少なくないことや、東海・北陸方面との往來の利便性を発展させる目的が記されています。当初の計画は彦根—深川（甲南駅）間で、官設鉄道と関西鉄道とを連絡するものでした。【明て10（25）】



2 「会社設立および彦根深川間の鉄道敷設免許状」

明治 29 年（1896）6 月 16 日

会社創立願が出された直後の明治 26 年 12 月、近江鉄道期成同盟会から、八日市より直進して関西鉄道三雲駅と連絡する方が、日野・水口経由で深川に達する計画より距離が短縮できるとの批判があがりました。しかし、会社創立の発起人や株式引受者の半数以上が日野・水口経由地出身者であったことから、結局当初の案は変更されず、翌年 7 月、鉄道敷設の仮免許が出されます。しかしながら、その後日清戦争が勃発したため創立事務は中断し、戦争が終結した 2 年後に免許状が交付されました。会社は、免許状交付日の 6 月 16 日を創立日と定めています。【明て 10 (30)】





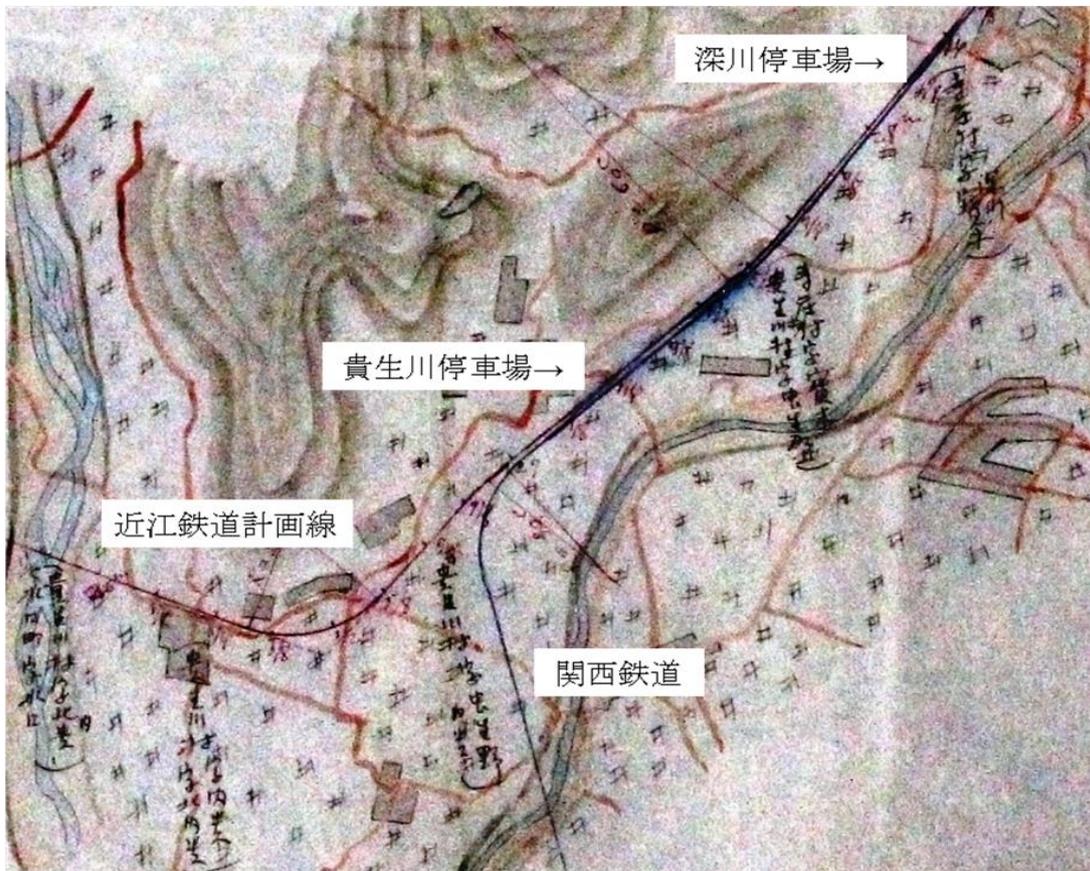
4「彦根深川間平面図」  
 (一部)  
 明治29年(1896)9月  
 【明な312(85)】

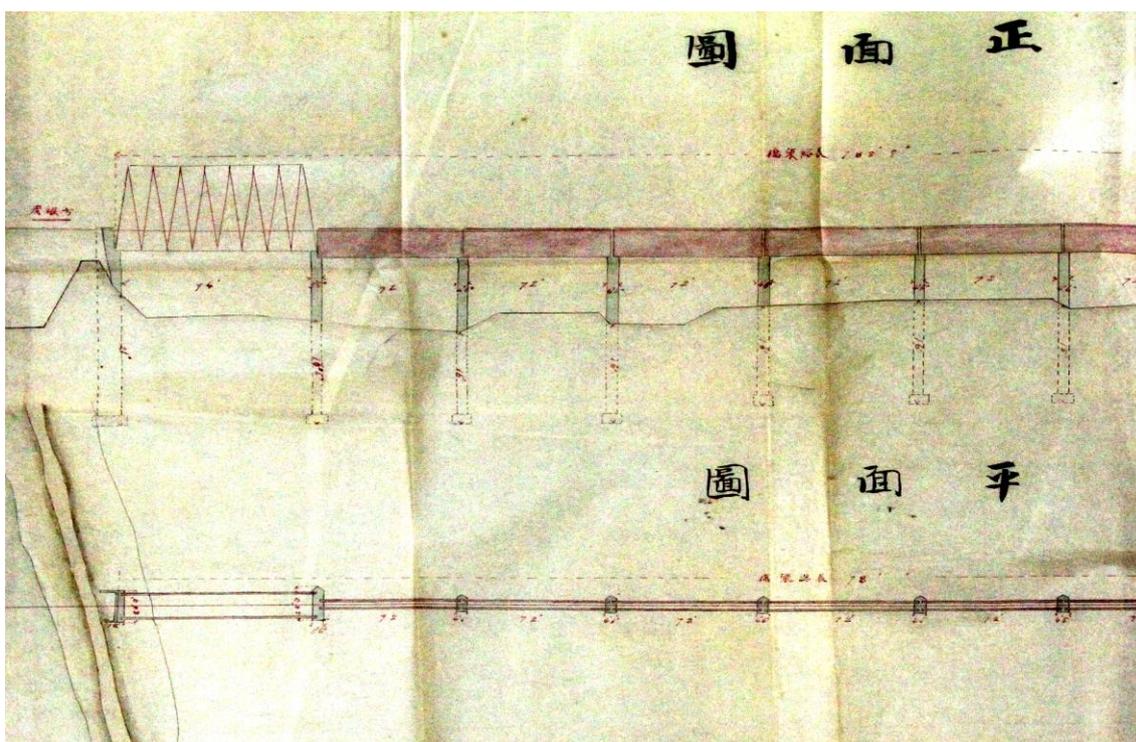
←日野停車場付近

実際完成した路線と比べ、より集落の中心部を通る計画であったことがわかります。

↓ 貴生川停車場付近

計画時点で、貴生川深川間は、当時の関西鉄道と並行していました。





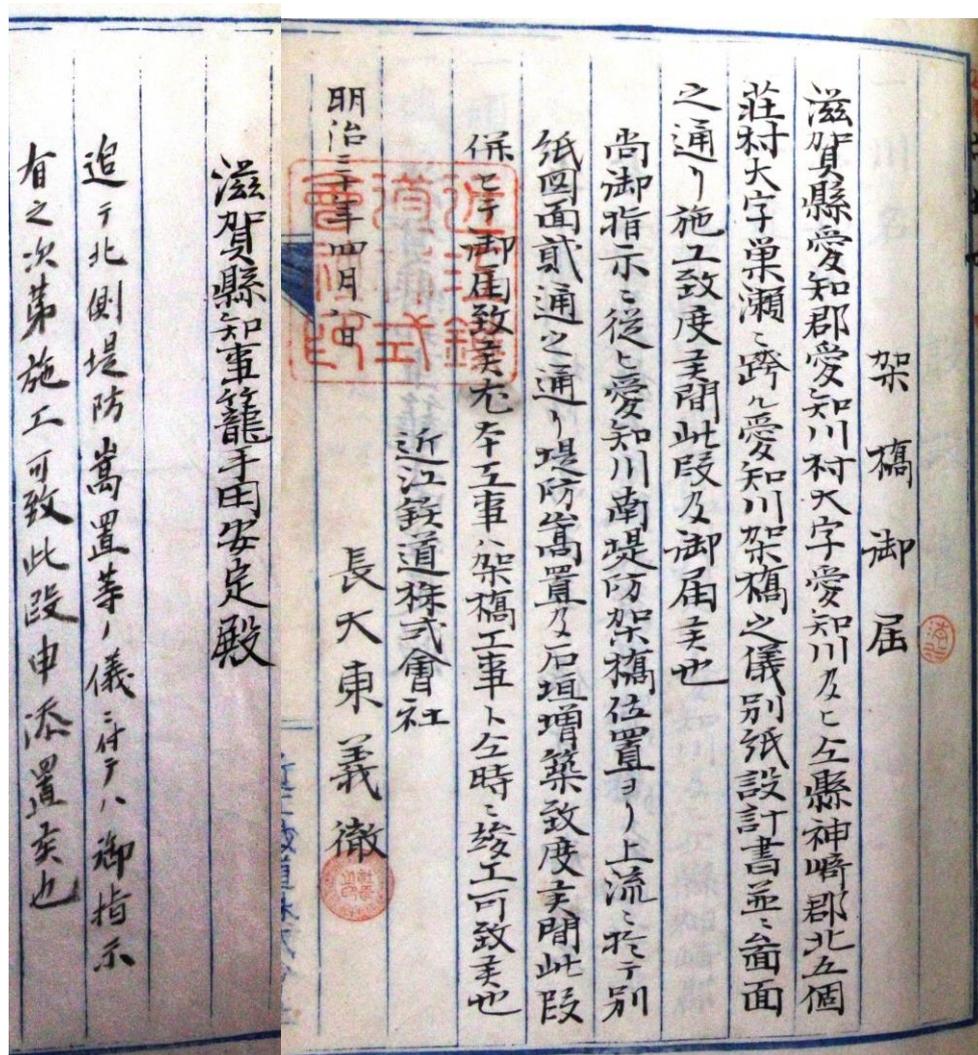
5 「愛知川鉄橋正面図・平面図」

明治30年（1897）3月

平成20年（2008）、近江鉄道で初めて登録有形文化財に指定された鉄橋です。明治31年7月の愛知川一八日市間開業に合わせて設けられました。長さは239mで、ポニーワーレントラスとプレートガーターと呼ばれる構造が組み合わさるユニークな橋になっています。ポニーワーレントラスとは、高さの低いトラス橋をいいます（下の写真にある鉄橋の右側部分）。一方プレートガーターは、「I」字型の断面をもつ骨組みを両脇に据えた橋をいいます（下写真の鉄橋左側部分）。

【明と61（13）】



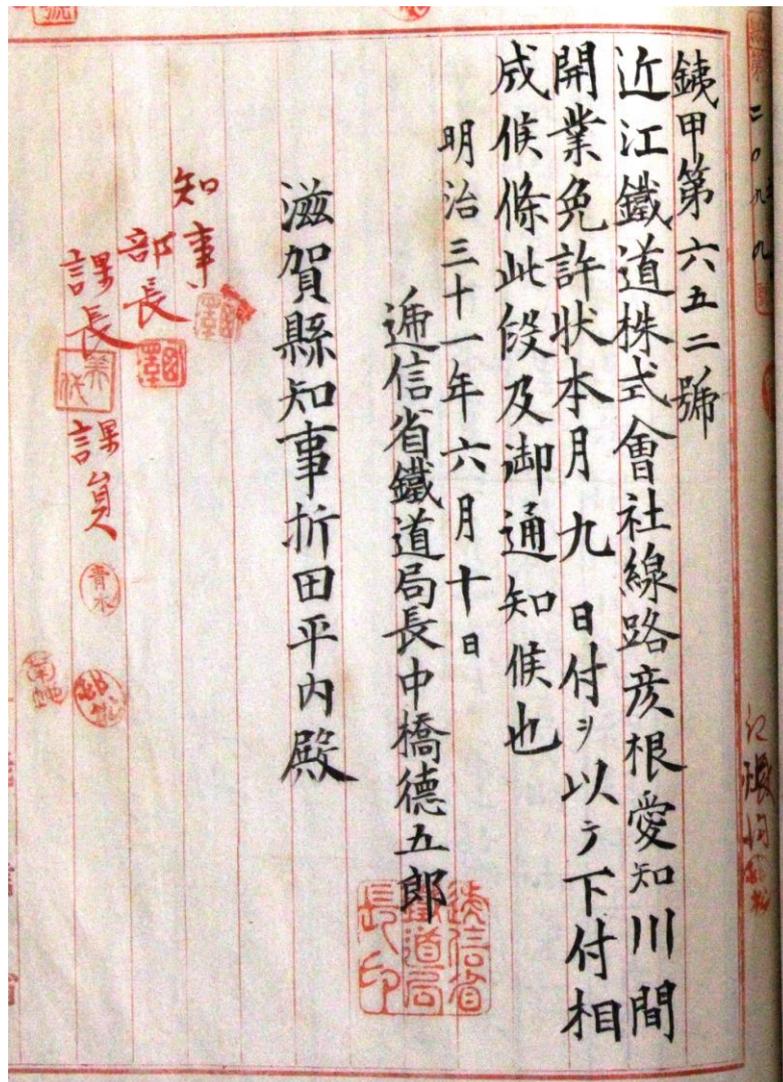


6 「愛知川鉄橋架橋届」

明治30年（1897）4月8日

洪水の心配をされた地域でしたが、ルートの変更はなされませんでした。その代わり、川の流れの妨げとならないよう近くを通る中山道御幸橋の橋脚と並行して鉄橋の橋脚を据えること、南側堤防に1尺2寸（約36.4cm）の石垣と1尺5寸（約45.5cm）の盛土で橋の高さを高くする対策がとられました。

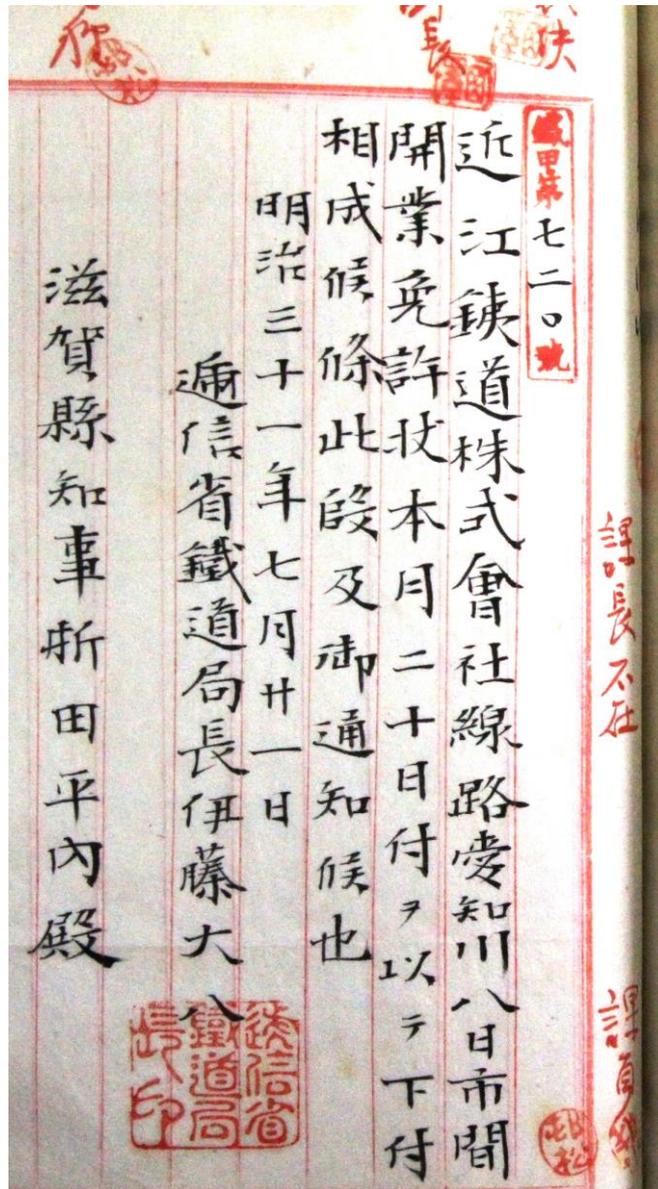
【明と61（13）】



7 「彦根愛知川間開業免許狀下付の通知」

明治31年（1898）6月10日

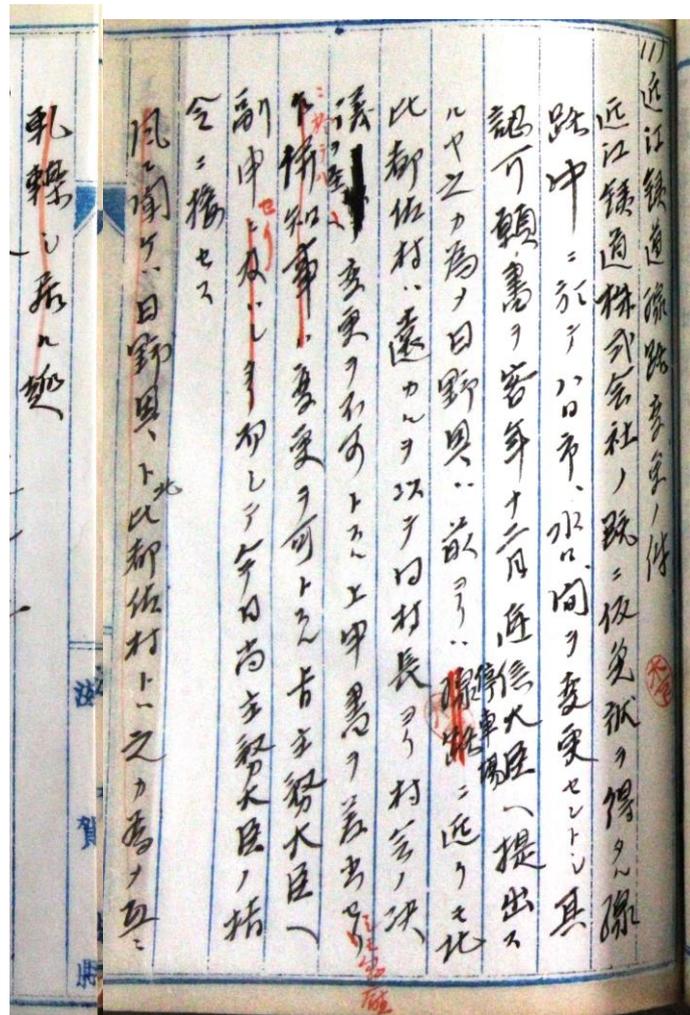
明治29年9月より鉄道敷設工事が始まりますが、同月に大風水害が発生した他、日清戦争後の物価騰貴等により建材費や用地買収費がかさみました。そこで翌年、工事区間を分け、彦根—八日市間を第1期線、八日市—深川（のちに貴生川へ変更）間を第2期線とし、先に第1期線の開業を目指すことにします。そして第1期線の内、彦根—愛知川間が最初に完成し、明治31年6月11日より営業を始めました。【明え 243（26）】



8 「愛知川八日市間開業免許状下付の通知」

明治31年（1898）7月21日

彦根—愛知川間の開業1カ月後の同年7月24日、第1期線の残る愛知川—八日市間も営業開始しました。【明え 243 (53)】

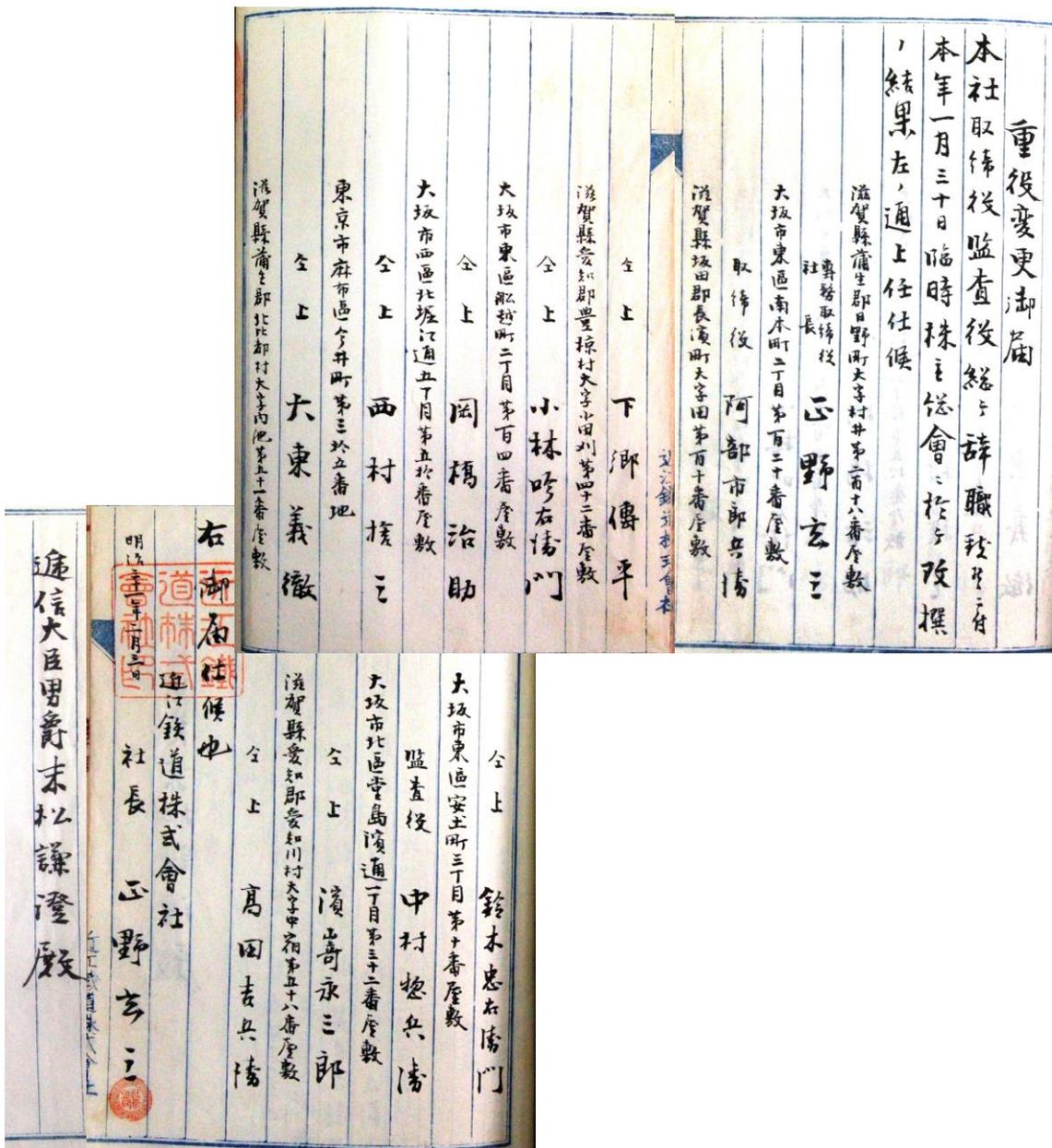


9 「八日市水口間路線変更に関する引継ぎ事案」

明治30年（1897）4月12日

第2期線にあたる八日市—水口間において、路線の修正が行われました。日野町の請願を受け、幾分同町中心部に近い蒲生郡北比都佐村（現在の日野町）大字内池に日野停車場を設置する計画を立てたのです。これに対し、北比都佐村は利用に都合が悪くなるため反対する姿勢を示しました。結局、県は路線の修正を認めていますが、日野町と北比都佐村との間で軋轢が生じたようです。彦根—貴生川間が全線開業したのは明治33年（1900）12月28日です。

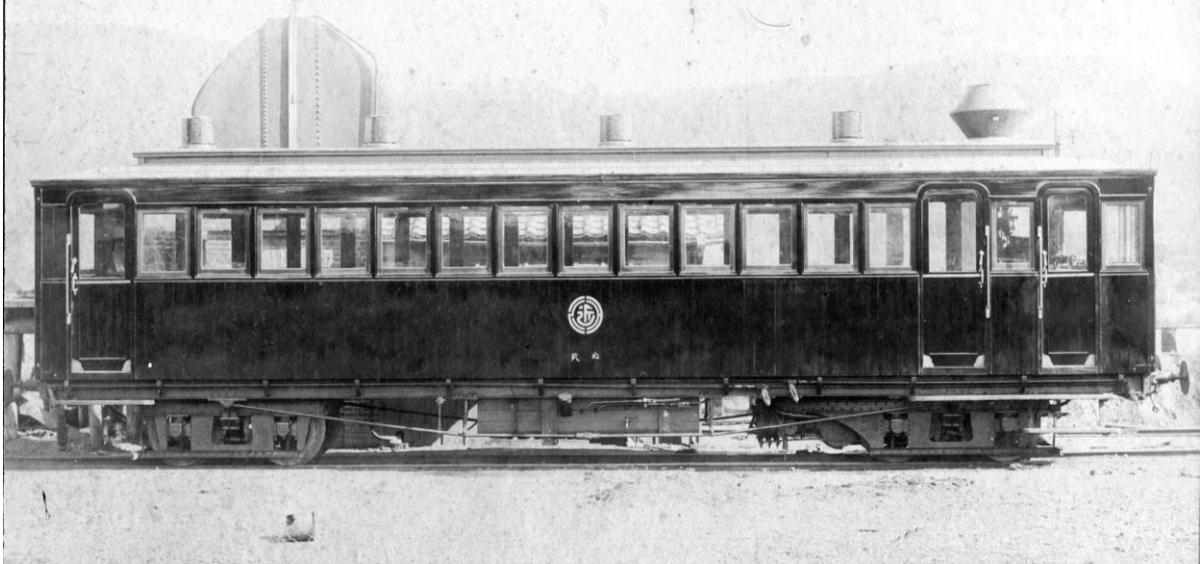
【明て13（4）】



10 「重役変更届」

明治31年（1898）2月3日

彦根—八日市間の第1期線開通までに当初の全線建設工事予算100万円をほぼ消費する事態となりました。予想を大きく上回る経費で取締役会は窮地に立たされ、初代社長大東義徹ら重役は総辞職します。明治31年1月30日の臨時株主総会で、2代目社長正野玄三他、新重役を選出しました。【明て24（15）】



### 1 1 「近江鉄道蒸気自動客車」

明治41年（1908）11月3日撮影

蒸気自動客車とは、床上の一端に小型ボイラーを装着して走行する車輛をいいます。これはハンガリーのガンツ社製（機関部分のみ）で、車体は大阪鐵工所（現在の日立造船）で製作されました。同年12月3日より営業運転を開始します。  
(有田英司氏所蔵・複製)

監第一〇一〇号

近江鐵道株式會社  
多賀輕便鐵道株式會社  
發起人  
阿部市三郎  
外七名

大正二年四月二十九日附申請多賀  
輕便鐵道滋賀縣犬上郡高宮村  
ヨリ同縣同郡多賀村ニ至ル輕便  
鐵道ヲ近江鐵道株式會社ニ讓  
渡ノ件許可ス

近江鐵道株式會社ハ大正元年九  
月十二日監第一五七號ヲ以テ附與  
シタル免許ニ屬スル權利義務ヲ  
承繼スヘシ

大正二年五月二十三日

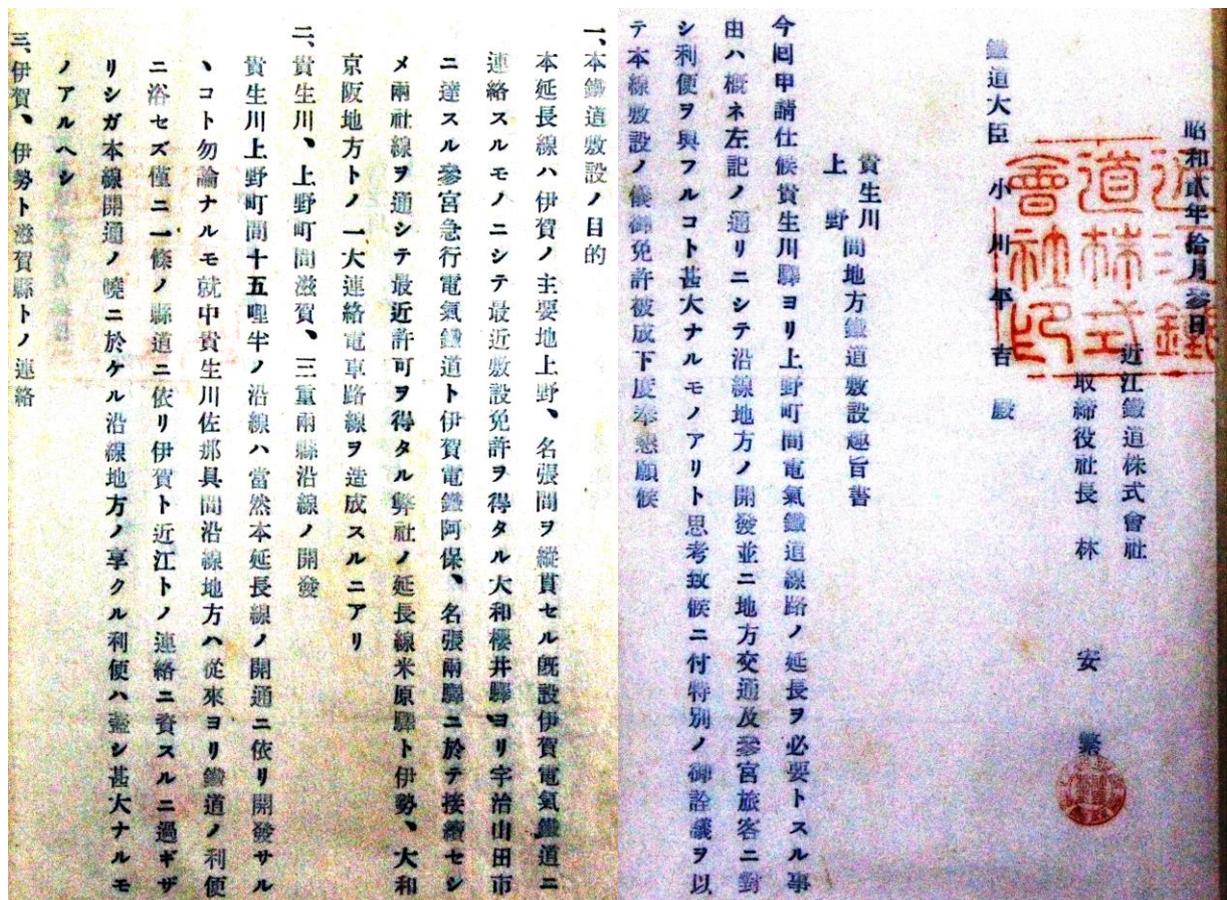
内閣總理大臣伯爵山本權兵衛

1 2 「近江鐵道へ讓渡される多賀輕便鐵道」

大正2年（1913）5月28日

多賀輕便鐵道は、犬上郡青波村（現在彦根市内彦根駅近く）にあった当時の近江鐵道会社内に設置された会社でした。近江鐵道の高宮停車場から多賀大社最寄りの多賀村（現在の多賀町）大字多賀に至る路線計画をたて、大正元年（1912）9月12日、敷設免許が下りました。そして翌年の5月23日、近江鐵道へ敷設権利を讓渡します。権利を受けた近江鐵道は早速建設に乗り出し、大正3年3月8日に開業させました。彦根—貴生川間の運行で、伊勢参りなど社寺参拝に便利な交通機関となっていた近江鐵道は、伊勢神宮とゆかりある多賀大社へのアクセスも良くなり、利用客が増加、会社の業績向上につながります。

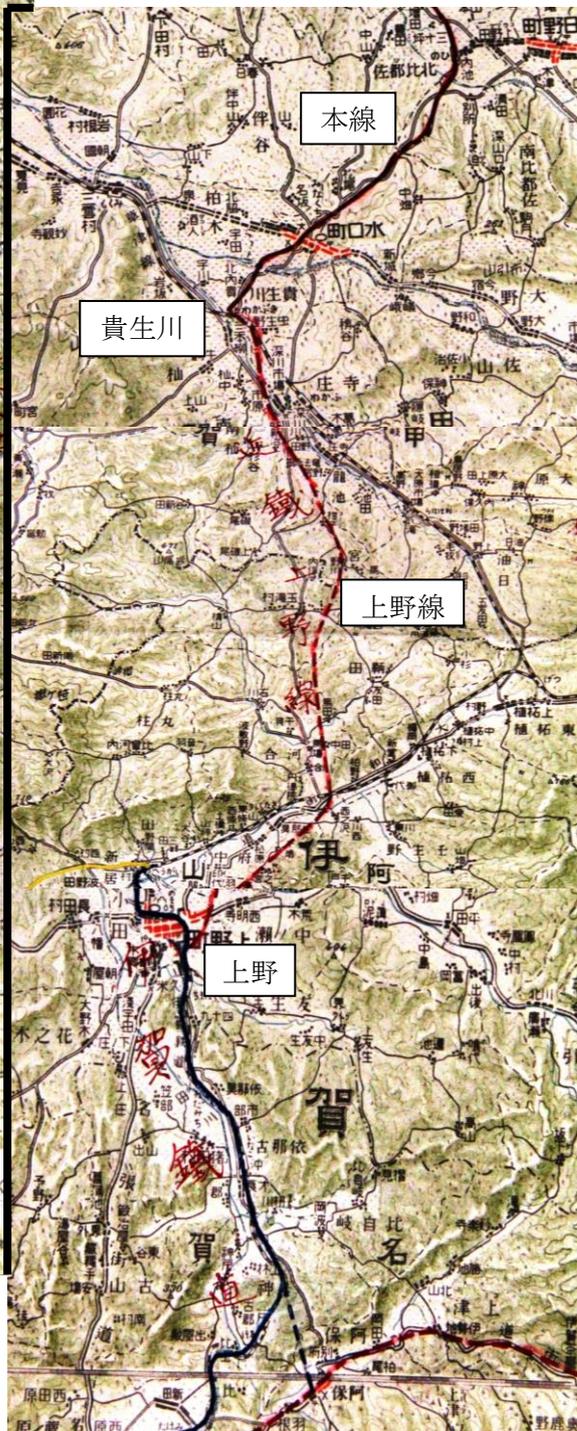
【明と91（5）】



13 「貴生川上野間地方鐵道敷設趣意書」(一部)

昭和2年(1927)10月3日

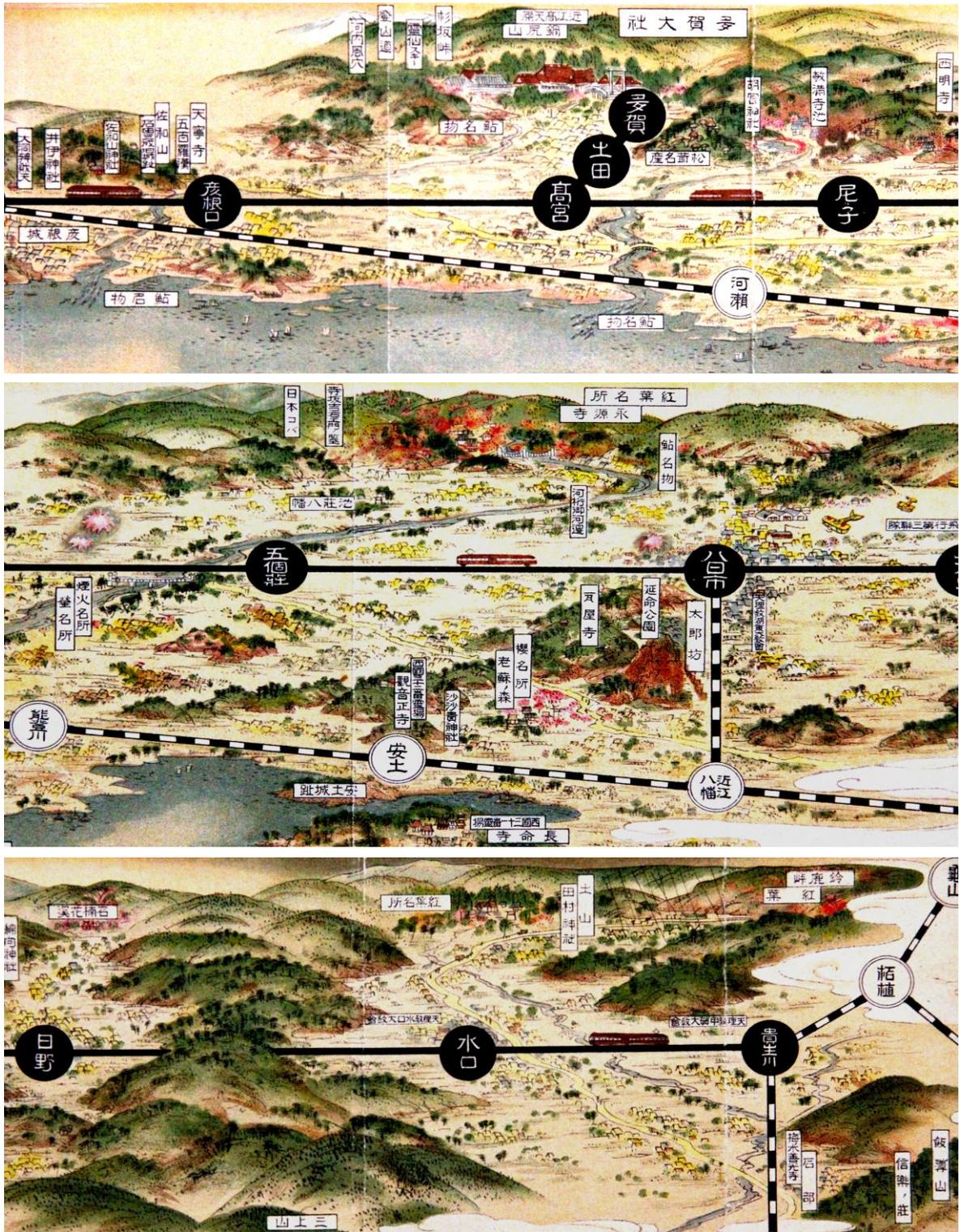
貴生川—上野間は、彦根—米原間の免許申請に続き、昭和2年6月7日、線路敷設免許を申請した路線です。この線は、上野—名張間(ともに三重県内)を縦貫する伊賀電気鉄道に連絡するもので、沿線地域や北陸方面と伊勢・京阪奈地域のアクセスをより高める目的がありました。【昭と4合本2(1)】



1 4 「近江鉄道全線図」

昭和2年(1927)10月3日

【明と92(5)】



1 5 「近江鉄道沿線名勝の葉」(一部)

昭和3年(1928)5月

この年の4月18日に、全線電化による営業運転が開始し、これを記念して作成されました。表面には沿線の名所旧跡が描かれ、裏面には、表面で描かれた名所旧跡の解説を掲載しています。(滋賀県立図書館蔵)

貴生川上野間路線變更ニ關スル陳情書

昭和五年四月四日附甲午第七四號貴生川上野間地方鐵道工事施行認可申請ニ對シ、昭和六年五月十九日附土第二二五六號並ニ全年十二月二十四日附全號ヲ以テ、路線變更ノ上關係書類訂正申請方御垂示相成候ニ付、爾來調査ヲ遂ケ、今回完結致候得共、該路線ノ變更ハ左記事由ニ依リ用地買収上尠ナカラザル支障ヲ生シ、必然的之レニ伴フ建設費ノ増大ヲ招來スルコト、相成、此際無條件ニ該路線ヲ變更スルコトハ弊社ノ最も苦痛且ツ迷將トスル處ニ有之候間更ニ事情御調査ノ上何分ノ御詮議相仰ギ申度、茲ニ事情ヲ具シ及陳情候也。

記

寺庄村附近工事施行認可申請ノ沿革。

一 寺庄村大字寺庄ハ、草津線深川驛ト大原市場驛トノ中間ニ位シ、比較的鐵道ノ利便ニ浴セザリシ處、偶々弊社上野社長線ノ計畫ニ方リ全地經由全字地内ニ停留場設置方懇請アリシヲ以テ、弊社ハ之ヲ容レ別紙圖面申號路線ヲ選定實施手續ヲ進行致候。

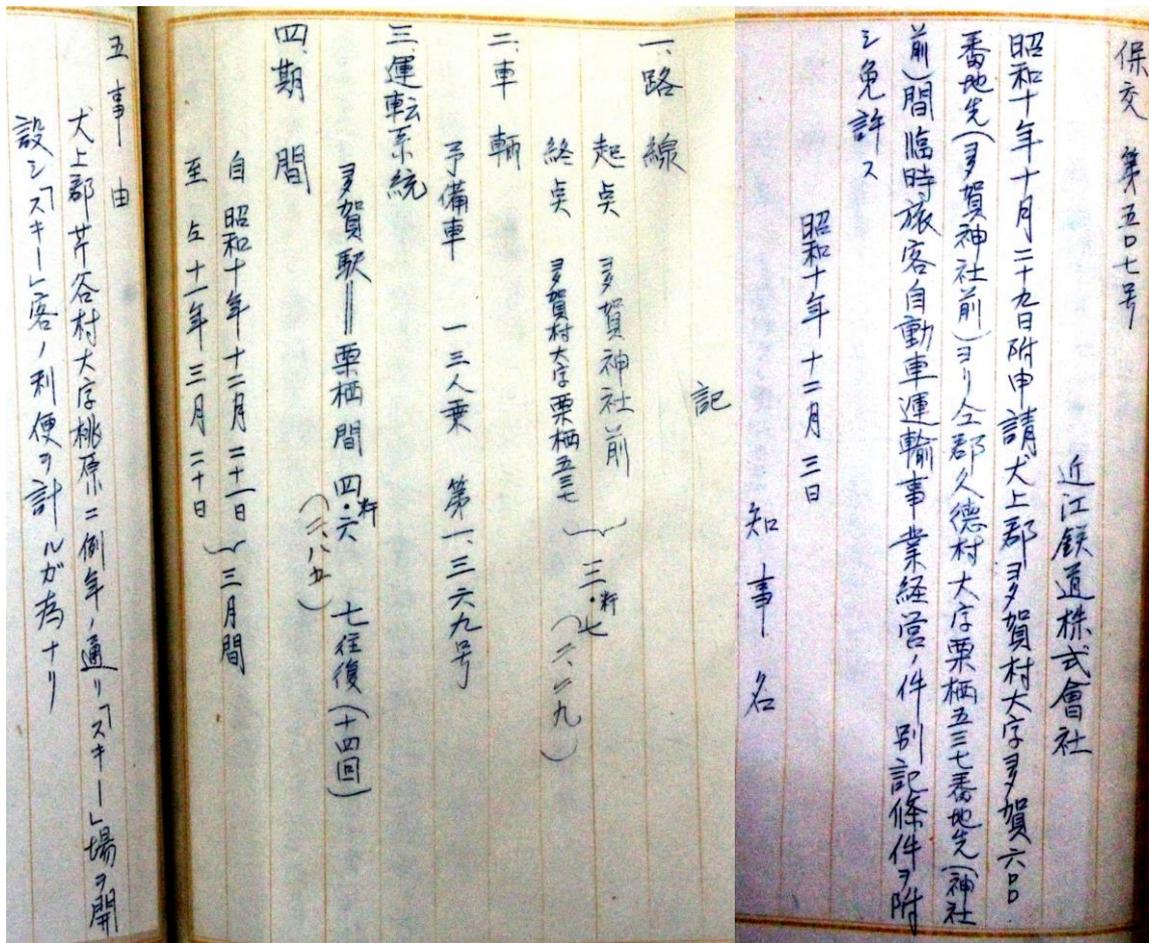
一 然ルニ之レヲ耳ニセル全村大字深川ハ、弊社ノ計畫カ全地ニモ停留場ヲ設置スル豫定ナルニモ拘ハラズ、大字寺庄ニ停留場ヲ新設セラ、コトニ依リテ從來深川ノ獨占セル繁榮ヲ奪ハル、モノト認メ、表面ノ理由ハ停留場ノ位置不便ナルコト、全大字ノ盛衰ニ至大ノ關係ヲ有スル丸二陶器工場ノ社線横斷ニ因リテ作業不能ニ陥リ、此テ全字ヲ衰微ニ導クモノナリトシテ猛烈ナル反對運動ヲ開始シ、則大字且ニ篤ヲ削リテ激甚ナル抗爭ヲ續ケタルタメ、遂ニハ村治ノ運行ヲ破壊シ、其他村長ヲ自殺セシムルニ立至リ申候。

一 大字深川ノ反對運動ハ、若干從來ノ繁榮ヲ奪ハル、虞アル大字寺庄地内ノ停留場設置ヲ妨ケントスル不純ナル動機ニ出發セルモノナルヲ以テ、弊社ハ其不當ヲ詔り妥協ヲ勸告セルモ應セス、學字結束シ

16 「貴生川上野間線路變更に関する陳情書」(一部)

昭和7年(1932)3月14日

昭和3年10月11日、貴生川—上野間における敷設免許が下付されました。しかし、途中に寺庄停車場を新設する際の用地買収をめぐり、寺庄村(現在の甲賀市)内大字深川と大字寺庄との間で争いが発生したのです。新設計画は大字寺庄側の要望を受けて立てられたのですが、大字深川より、線路の敷設変更で繁榮が損なわれるとし反対運動が起きました。そのため、近江鉄道は抵抗の生じない土地へ線路を敷設し、寺庄停車場を龍池村(現在の甲賀市)内に置く変更をしたのです。すると、今度は大字寺庄が、遠方になったことを理由に停車場設置反対の姿勢を見せました。同社は、県に対して両大字の対立解消を求め、この陳情書を提出します。【大と41合本1(6)】

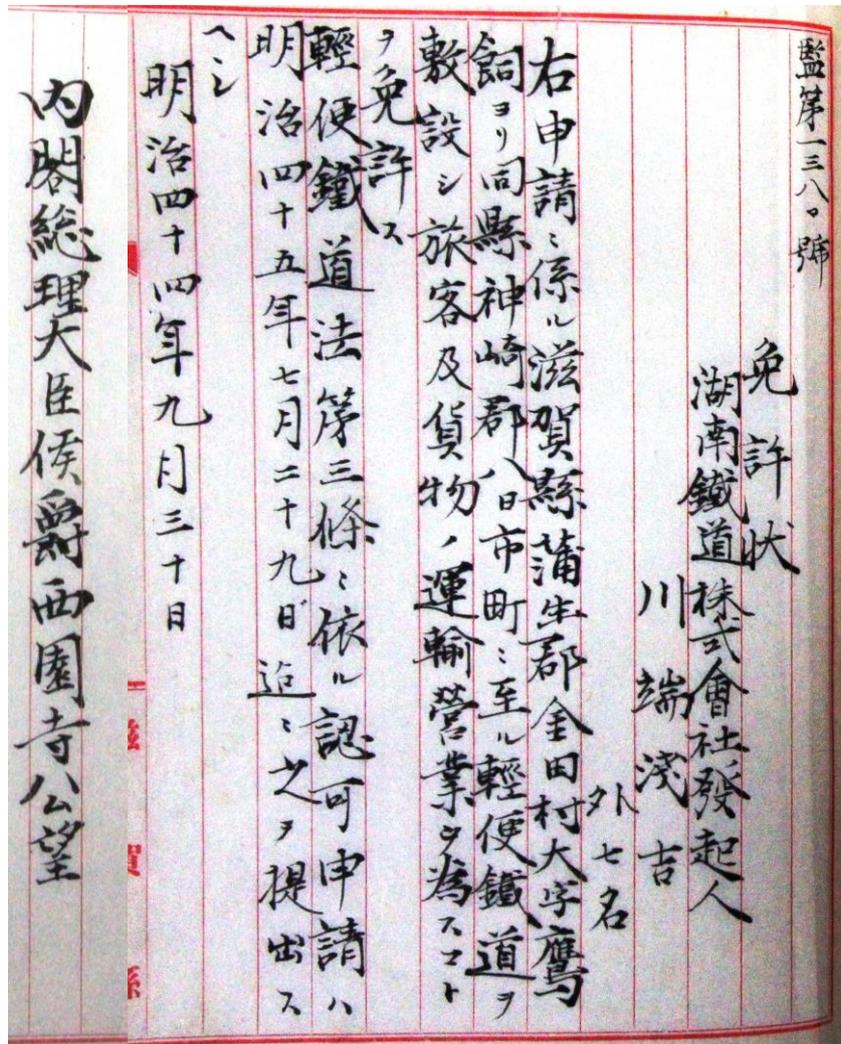


17 「臨時旅客自動車運輸事業経営免許の通知」

昭和10年(1935)12月3日

昭和9年の冬から、近江鉄道は犬上郡久徳村(現在の多賀町)桃原にスキー場を開設しました。すると利用客の好評を博し、翌10年からの開設期間中、多賀駅前とスキー場入口とを結ぶ臨時バス営業の申請を県に行います。このバスの運行は昭和13年12月からとなりました(近江鉄道のバス事業は昭和5年12月から開始)。【昭と35(46)】



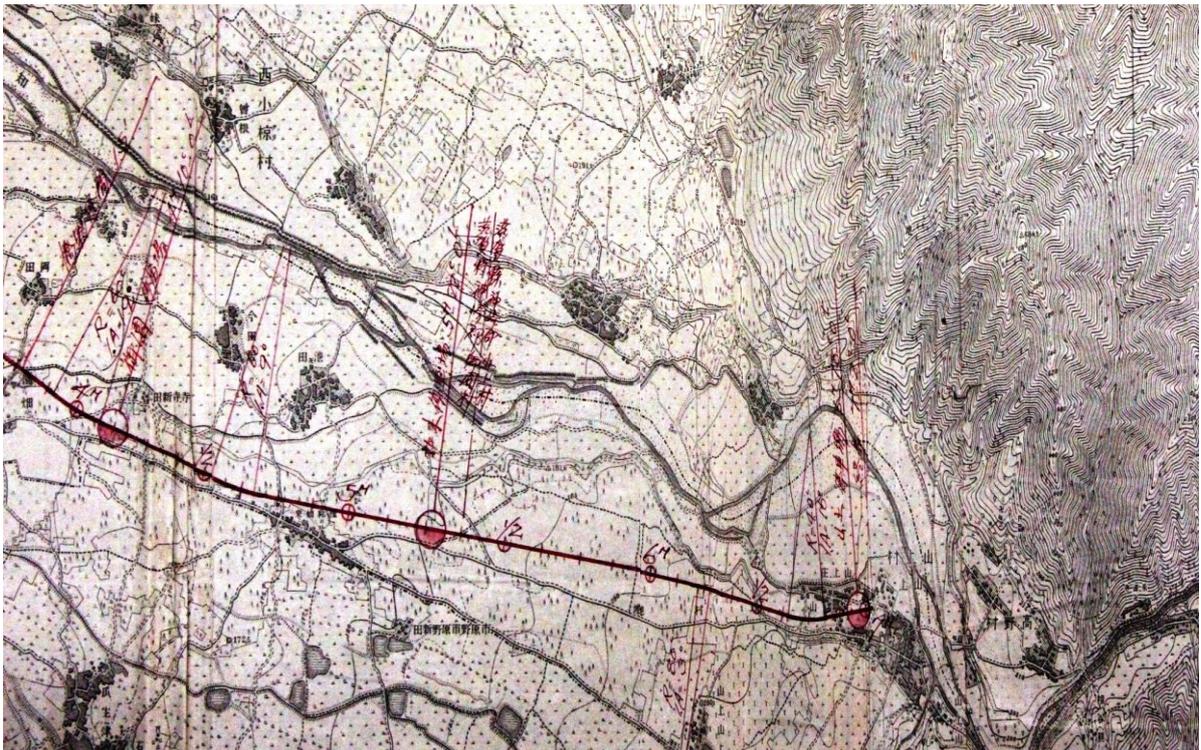
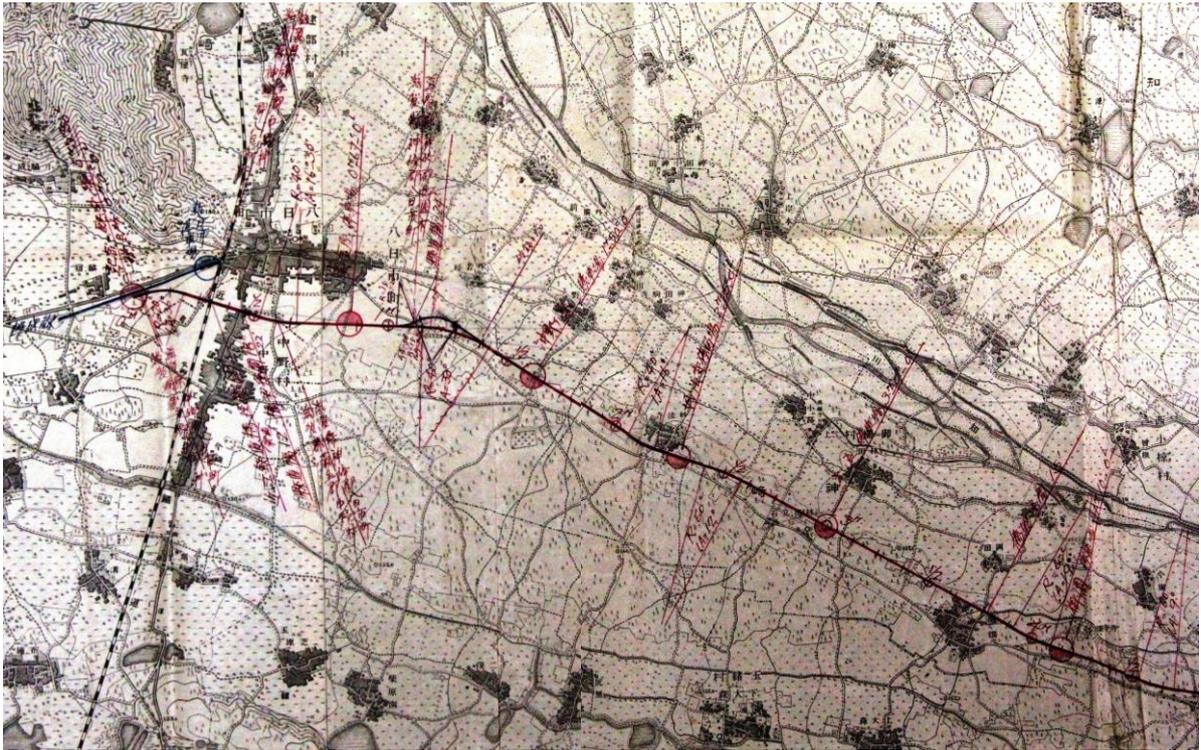


19 「湖南鐵道株式會社鐵道敷設免許狀」

明治44年（1911）9月30日

湖南鐵道は、現在の近江八幡—新八日市間を結ぶ近江鐵道八日市線にあたる鐵道です。明治43年（1910）、従来の鐵道敷設の条件が緩和した「輕便鐵道法」が公布施行されると、全国で輕便鐵道の敷設ブームとなり、そのうちのひとつとして湖南鐵道も生まれました。同44年5月、湖南鐵道が線路敷設の申請をすると、同年7月に近江鐵道もすぐさま同一ルートで出願をしますが、先願の湖南鐵道に免許狀が下付されます。開業は大正2年（1913）12月29日です。

【昭と92（12）】



20 「湖南鉄道中野山上間鉄道敷設図」

大正10年(1921)12月24日

【明と4合本2(1)】

八日市鐵道株式會社創立總會ノ目的事項	
報告事項	
一、昭和三年一月二十九日當會社ト琵琶湖鐵道汽船株式會社ト ノ間ニ琵琶湖鐵道汽船株式會社所有ノ湖南鐵道部ノ敷設免 許權、營業權及之ニ屬スル財産其他該鐵道ニ屬スル一切ノ 權利義務並ニ永源寺自動車株式會社株式八百五拾四株ヲ同 社ヨリ譲受ケノ契約ヲナシ八日市鐵道株式會社ヲ設立スル ニ至リタル件	
二、昭和三年十一月十三日昭和三年十一月十日現在ニ於ケル琵琶 湖鐵道汽船株式會社ノ株主ニ對シ其所有株式五株ニツキ 一株ノ割合ヲ以テ割當募集ノ通知ヲナシタル件	
三、昭和四年一月十五日株式壹萬四千株ハ全部引受ヲ完了シ申 込證據金總額七萬圓也ハ第一回拂込金ニ充當シタル件	
四、創立費用トシテ金六百貳拾九圓九拾貳錢也支出シタル件	
五、鐵道讓渡契約書中鐵道讓渡實行期日及設立ニ關スル手續完 了期限ヲ延期スル事ニ協定シタル件	
六、昭和四年一月十五日創立總會招集通知書ヲ發送シ本日開會 スルニ至リタル件	
第貳號議案 定款議定ノ件	
定款別紙ノ通り	
第參號議案 八日市鐵道株式會社創立總會ノ報酬決定ノ件	

2 1 「八日市鐵道株式會社創立總會の目的」(一部)

昭和4年(1929)1月30日

京阪電鉄が、琵琶湖觀光の汽船会社の一つ湖南汽船と提携して湖上の遊覧客を獲得するようになり、これに経営の危機をおぼえた大津電車軌道は、太湖汽船を合併して琵琶湖鐵道汽船と社名を変えました。そして昭和2年5月、琵琶湖鐵道汽船は湖南鐵道とも合併します。しかし翌年に入り、琵琶湖鐵道汽船と京阪電鉄との間で交渉が進められ、両者は昭和4年2月に合併しました。ただしその際、旧湖南鐵道部分が距離的理由から分離され、八日市鐵道として発足することになります。

【大と41合本3(2)】

昭和五年五月二十八日

滋賀縣内務部御中

八日市鐵道株式會社

本月廿一日、竹守三四三ノ以テ御照會相受候沖野ヶ原、山上間工事着手ノ義ハ、曩ニ名古屋急行電氣鐵道株式會社ガ敷設免許ヲ被得候路線ニ對シ鐵道省ヨリ弊社ニ附セシメ附帶條件有之其ノ指令條件ニ主旨ニ鑑ミ弊社獨自ノ設計ニ基キ延長工事ニ着手シ固定資本ヲ投下スルハ將來ノ經營上不利差ヲ来スベキ虞ナレトモ依テ弊社ハ茲ニ深甚ノ考量ヲ要スル場合ト存候 就テハ名古屋急行電氣鐵道會社ハ目下線路實測ニ着手致サシ候程度ニ有之未ク交渉ノ時機ニ不達ト存候間今暫ク其推移ヲ觀察致度候為メ工事着手ノ義差控ヘ居候次第ニ御座候 右及答申候也

2 2 「沖野ヶ原山上間工事着手延期願」

昭和5年（1930）5月28日

大正10年（1921）12月、湖南鐵道の時代に新八日市付近の中野から山上（現東近江市山上町）へ続く線路敷設の申請を行い、同13年7月に免許を受けました。この路線は、山水の美と紅葉の名所である永源寺へのアクセス向上のために計画されたものです。昭和5年10月、新八日市から計画線途中駅の飛行場駅（のちに御園駅に改称）までが開通し、八日市飛行場への物資や兵員輸送の役割を果たします。一方の山上へは、周辺地域が名古屋急行の計画線設置駅とされ、設置場所の確定まで工事順延を続けましたが、延期申請の手続きが遅れたため昭和10年6月に敷設免許が失効しました。【大と29(51)】

スライドショー

「写真でたどる近江鉄道」



モハ51

昭和3年（1928）製造の電動貨車を、昭和16年に改造した普通車。（高見彰彦氏画像提供）



モハ51 (高見彰彦氏画像提供)



デハニ5

昭和3年(1928)の全線電化時に用意された、普通車と荷物車の双方を兼ねる車輜。(高見彰彦氏画像提供)



ホハフ3

湖南鉄道の蒸気動車を普通客車に改造した車輛。(高見彰彦氏画像提供)



ED22 (電気機関車)

昭和2年(1927)製造。信濃鉄道(現在のJR大糸線一部)、国鉄、西武鉄道を経て、昭和25~35年まで近江鉄道で活躍。(高見彰彦氏画像提供)



ロコ1101 (電気機関車)

昭和5年(1930)製造。阪和電鉄(現在のJR阪和線)、国鉄を経て、昭和26年に移籍した。現在も近江鉄道ミュージアム(彦根市)にて保存。(高見彰彦氏画像提供)



フホハニ32 (普通車と荷物車の双方を兼ねる車輛)

近江鉄道開業時の車体を、大正期に2両つなぎ合わせてボギー車(前後の台車が別々の向きに動くためカーブを曲がりやすくした車)にした車輛。(高見彰彦氏画像提供)



フホハニ32（普通車と荷物車の双方を兼ねる車輌）（高見彰彦氏画像提供）



ED144（電気機関車）

大正15年（1926）の国鉄（現在のJR）東海道本線電化時に、アメリカから輸入した車輌。昭和41年（1966）に譲り受け、石灰石輸送などに使用した。



愛知川鉄橋

明治31年（1898）の愛知川—八日市間開業時に架けられた橋梁です。明治30年にイギリスのハンディサイド社で製造されました。



愛知川鉄橋

現在も列車が往来しています。



愛知川鉄橋  
東海道新幹線も近くを通ります。



水口駅鬼瓦  
明治33年（1900）12月28日開業時の駅舎に取り付けられていた鬼瓦です。



鳥居本駅駅舎

この駅は、米原一彦根間が開通した昭和6年（1931）3月15日に開業した駅です。平成24年（2012）に登録有形文化財に指定されました。近江鉄道では、愛知川鉄橋に続き2か所目となります。

