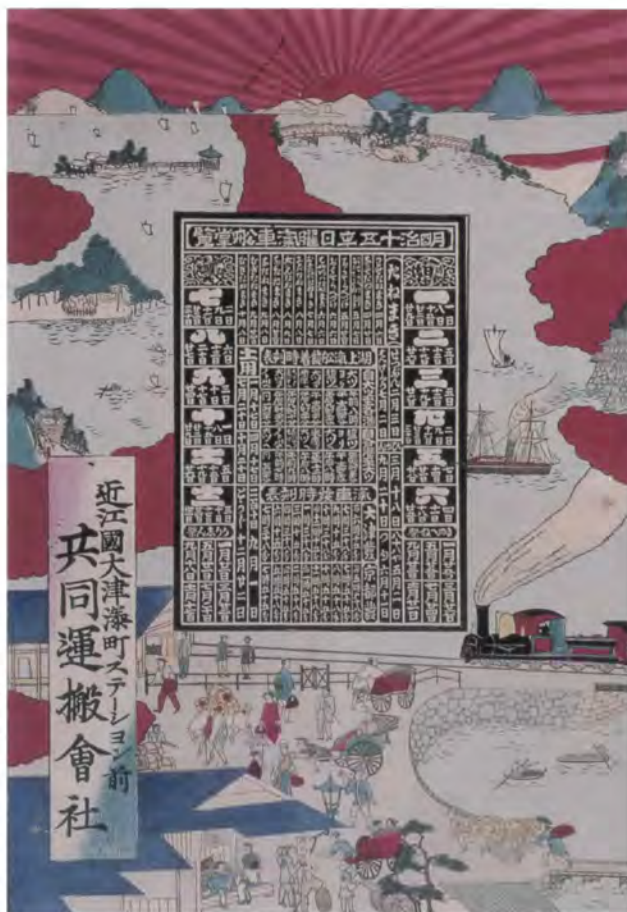


大津市制一〇〇周年記念企画展

大津の鉄道百科展

8月4日(火)～8月30日(日)



共同運搬會社引札 片桐圭氏蔵

前号でお知らせしました通り、大津の一〇〇年のあゆみを振り返る大津市制一〇〇周年記念展の第二弾は、市民生活のなかでも非常に馴染み深い、鉄道に焦点をあてた展覧会です。

明治一三年(一八八〇)京都～大津間に東海道線が開通、大津に初めて鉄道が走りました。これは、それまで外国人の手で行なわれていた鉄道敷設工事が、初めて日本人のみによっておこなわれた、日本の鉄道技術史上、大きな発展となる工事でした。その後、京津電気軌道や大津電車軌道(現在の京阪電気鉄道大津線)、江若鉄道、比叡山坂本ケーブルなど、大津には次々に鉄道が敷設され、市民の貴重な交通手段として利用されました。本展では、人々に親しまれてきた大津の鉄道のあゆみを貴重な風景写真や映像、当時の沿線案内などの関係資料によって振り返るものです。

展示資料には、旧逢坂山トンネルの単線時代の貴重な写真、色鮮やかな鳥瞰図の数々、江若鉄道が走っていたころの懐かしい写真や車内から撮影された沿線風景のVTRなど、大津の鉄道の歴史を再発見できる資料や、当時を懐かしむ資料が盛り沢山です。

また会場では、電車の実物の運転台に触れるコーナーや江若や京阪などの懐かしい車両の鉄道模型が走る大津の鉄道パノラマなど、大人から子どもまで楽しめるようなものも用意しております。是非、ご家族でお越しいただき、大津の鉄道のあゆみについて、世代を越えて語り合っていただければ幸いです。

企画展の内容

☆本展で紹介する鉄道路線

JR東海道線

京阪電鉄大津線（京津線・石坂線）

江若鉄道

JR湖西線

比叡山坂本ケーブル（比叡山鉄道）

☆主な展示作品

共同運搬会社引札（表紙写真）

片桐圭氏蔵

明治十三年（一八八〇）京都と大津間の開通当時、東海道線は、馬場駅（現在の膳所駅）からスイッチバックして、大津駅（現在の浜大津駅）で一旦途切れ、鉄道連絡船に乗り換えて長浜へと結ばれていました。そのため大津駅近辺は、旅館や運搬会社が軒を連ね、大変な賑わいをみせました。その後、明治二二年に東海道線が全通、馬場と大津間は支線となつて、人や物資は大津にとどまることなく通過するようになってしまいましたが、この作品は、東海道線が全通する以前のもので、鉄道や船、行き交う人々が描かれた、当時の大津駅の賑わいを伝える資料といえます。

旧東海道線大谷駅の遠望

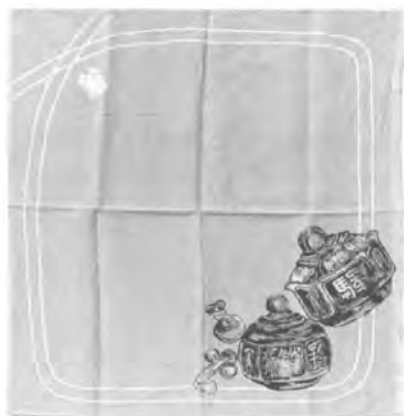
高山禮蔵氏蔵

大谷駅は、明治十二年（一八七九）八月、大津と京都間の開通に先がけて営業を開始しました。駅は、線路変更にもなつて大正一〇年七月三一日に廃止、場所は今の名神高速道路の蟬丸トンネル西口付近にあり

ました。この写真は、大谷駅を出た線路が単線になっていることから、明治三二年の複線化以前に撮影されたものと考えられます。



江若鉄道起工記念袱紗 大正九年 松本てる子氏寄贈
江若鉄道は、大津と若狭を結ぶ鉄道として計画され、大正一〇年（一九二〇）三月一日に三井寺と叡山間が開通、以後徐々に路線を延長し、昭和六年には浜大津と今津間が開通しました。結局若狭への鉄道延長は無いままに、昭和四年に廃線。国鉄湖西線にその役割を譲るまで、湖西の人々の貴重な交通機関として利用されました。この袱紗は、大正九年六月の江若鉄道起工記念として作られたものです。



比叡山坂本ケーブル絵葉書

美濃功二氏蔵

比叡山坂本ケーブルは、比叡山延暦寺への参詣者の利便と避暑等の観光面を目的として、昭和二年三月に開通しました。総延長は二、〇二五メートルで、現在営業運転するケーブルの中では日本最長です。開通前後に営業を開始した比叡山ケーブルや比叡山空中ケーブル（京都側）や、沿線の各鉄道会社・汽船会社などと連携して、比叡山の回避を中心に観光客の誘致を図

りました。この絵葉書は、開業当時のケーブルの運転風景を写したものです。



京津電車御案内 吉田初三郎画

大正九年

美濃功二氏蔵

京津電気軌道（現在の京阪電鉄京津線）の沿線の名所、旧跡が描かれた案内図です。京津電車は、大正元

注目すべき展示の三つ

年（一九一三）八月に札の辻と三條大橋間が開通しました。当時の東海道線が山科の南から稲荷を経て京都に達していたのと異なり、東海道の旧道にほぼ沿った経路を辿ったため、京都と大津間の移動を非常に便利なものにしました。また、この絵を描いた吉田初三郎は、大正から昭和にかけて、独特の技法で日本全国の鳥瞰図を描いた人物です。初三郎の鳥瞰図は、おからの観光ブームと相まって人気を集め、他の絵師の描いた同様の絵図が数多く出回りました。この作品は、鳥瞰図を得意とする初三郎にとっては異色といえる、イラストを用いた沿線案内図です。

○大津の鉄道パノラマ

なんと長さ14メートルの大津の鉄道路線のジオラマが出現。そのなかを江若・京阪などのなつかしい車両が疾走します。膳所と浜大津間の3本レールも再現。

○京阪電鉄三五〇形車両の運転台再現

京都市営地下鉄東西線の開業に伴い、借しまれつつも廃車になった京阪の運転台を再現。運転台に実際にふれて、運転している気分を味わえます。

○「さえゆく江若鉄道」

本展では、江若の廃線直前に撮影された貴重な映像も発見。車内からの風景を展示室で上映します。当時の沿線の風景が、ノスタルジーとともに鮮やかに甦ります。

ここに紹介した展示品はほんの一部です。会場ではもっと多くの資料や、貴重な写真等を展示します。



学芸員のノートから⑪

淡海劇団の争議とその後

— 志賀迺家淡海興行年譜より —

○昭和初期の淡海

志賀迺家淡海（一八八三—一九五六）は、大津市堅田出身の喜劇役者である。喜劇の草分け、曾我迺家五郎・十郎一座の後を受けて、大正後期から昭和初期の上方喜劇界を支えた役者であった。にもかかわらず、その業績は上方喜劇史のなかでも触れられることは少ない。そこで、淡海の上方喜劇史上での役割を明らかにするために、資料に基づく興行年譜の作成が必要であると考へ、新聞等の演劇記事を中心に調査をすすめている。その京都劇場デビュー当時のことは、先に本館『研究紀要』で紹介したが、今回は淡海の壮年期、昭和八年（一九三三）の劇団争議前後のことについて『京都日出新聞』の記事により、取り上げてみたい。

大正後期、志賀迺家淡海は、その喜劇人生で絶頂期にあった。曾我迺家十郎は、大正十年（一九二一）病に倒れて一座を解散、同十四年没した。曾我迺家と人気を分け合っていた楽天会も、初代渋谷天外・中島楽翁という指導者を亡くして大正十一年に解散、喜劇の第一世代は曾我迺家五郎のみとなった。「十郎二世」と評されて人気を得てきた淡海が、五郎と「天下の喜劇界を二分する」といわれるまでになったのである。その一座には、曾我迺家太郎をはじめとする、解散した曾我迺家十郎一座の幹部俳優や、楽天会の幹部・田村

楽太、天外の遺児・渋谷一雄（二代渋谷天外）などが加入し、質量ともに充実していた。

それが昭和初期になると、新興勢力の登場により隆盛に影が見えてくる。一つは、昭和三年（一九二八）の曾我迺家十吾と渋谷一雄による松竹家庭劇の結成であり、いま一つは浅草に台頭してきたエノケン（榎本健一）・ロッパ（古川緑波）らの軽演劇であった。

○争議勃発

淡海一座に労働争議が起こったのは、その頃のことであった。争議は、東京の松竹少女歌劇団（SSK）の争議に呼応して起こったものであった。昭和八年六月十三日、松竹少女歌劇団のレビュウガールは、音楽部員とともに待遇改善を要求してストライキに入り、一〇六名のレビュウガールは争議解決まで湯河原温泉の旅館に籠城するという事件が起こった。六月二十五日、争議はさらに、大阪松竹座のレビュウガールにも波及、高野山に籠城するという事件となった。

松竹少女歌劇団争議は、大阪は七月八日、東京は七月十五日に解決をみているが、この間、七月一日に、京都の淡海一座の役者の一部が、全労（全国労働組合同盟）の支援のもとに、松竹大阪本社に待遇改善の嘆願書を提出し、争議に入ったのである。（『京都日出新聞』昭和八年七月三日付朝刊）

残念ながら、『京都日出新聞』の記事では、争議の詳細い事情はわからない。ただ、嘆願書には「請負制度の撤廃問題」等がうたわれていた（『同前』）。当時、淡海一座の雇用契約は松竹本社との直接契約ではなく、太夫元の豊島寅吉を通じて行われていた。興行師が劇場に対して興行を請け負って劇団を斡旋するという興

行形態がとられていたのである。「請負制度」とは、このことを指すとみられる。しかし、直接契約ではないゆえに、松竹側は、争議には直接関係ないとする態度をとったため、争議は一月近く続いた。

七月二十六日、幸いに調停者があつて、争議は解決したが、解決方法は「嘆願書を撤回し、座長と組合側の双方は共に白紙で調停者に一任し、費用の点は調停者の計らひで金一封を組合側に贈り」という曖昧なもので（『京都日出新聞』同年七月二十六日付夕刊）、そのしこりを後に残すこととなった。淡海一座は八月一日、新京極・京都座で幕を開けるが、「争議以来の面白からぬ気分が窺はれるやう」であり、「愚作、駄作の羅列」で、これでは「大阪に曾我迺家五郎一座、南座に松竹家庭劇と対峙してゐる不利な立場」は打開できないと酷評されるありさまであった（『京都日出新聞』同年八月七日付夕刊）。十五日からは二の替りを出す、二十八日、ついに淡海一座は分裂に至る。

○一座分裂と再生

昭和八年八月二十八日、曾我迺家太郎、田村楽太、志賀迺家かもめ、志賀迺家白石、藤岡登喜次らの幹部俳優の大半は、松竹と絶縁し、淡海一座を脱退して第二京極・三友劇場の劇場主・竹内藤吉のもとで「平安家族劇」を旗揚げすることになったのである。その脱退の声明書には、「興行の上に中間者を排除せる合理化」つまり劇場主と劇団の直接契約等が標榜されていた（『京都日出新聞』同年八月三十日付朝刊）。

この幹部俳優大半の脱退により、淡海一座は解散同様の事態となり、淡海は新たな一座の再建を迫られることになった。雌伏一カ月、淡海は新一座を名古屋で

旗揚げし、十月十七日、京都座に返り咲いた。エノケンの弟子大竹保らの加入による「喜劇とレヴューを一緒」にした「浅草式の舞台」であった。打ち出し狂言の「淡海バラエティー」で、淡海はフロックコート姿で登場、ジャズダンスから得意の淡海節までを披露している(『京都日出新聞』同年十月二十三日付夕刊)。

淡海は、新生の心境を次のように語っていた。志賀酒家を組織以来二十八年、淡海劇もマンネリに陥っていると意識してきた。そこで、争議を機会に「時勢に適応した新生面を開拓するつもりで、在来の喜劇に異色を取り入れる」という試みをした。それは「エノケンの芝居」「レヴュー」である。善し悪しはともかく、その「社会的反響」に考えさせられて、「エノケン式」な芝居を加えて一座を組織した。これは一つの試みであり、今後「色々な座組織成や脚本の選定」を試み、必ず皆様の期待に添う新しい淡海劇を創造したいと(『京都日出新聞』同年十月二十四日付夕刊)。

しかし、試みは成功しなかったようである。「十郎二世」と称された淡海の飄々たる芸風と、身軽な体技を身上としたエノケン式のギャグとの隔たりは大きかったと考えられる。この争議を境に、淡海は急速に上方喜劇界での勢力を失い、昭和十一年(一九三六)九月に一座は解散。翌年一月、淡海は、かつて競合していた、二代渋谷天外らの松竹家庭劇に単身入座するという結果となった。

以上、『京都日出新聞』の記事により、志賀酒家淡海一座の争議事件をみてきた。新聞記事のみでは不明な点も多い。今後、他の資料をもとめて、この淡海一座の命運を分けた事件の詳細を明らかにしていきたい。

(中森 洋)

「図説大津市史」だより

現在、大津市史編さん室では平成十一年十月の刊行を目指して『図説大津市史』の編さんを進めています。が、最新の成果を少しでも盛り込めるよう、資料調査を進めています。

今回紹介するのは、江戸時代堅田におかれていた堅田藩に関する新資料です。堅田藩は、元禄十一年(一六九八)堀田正高が下野(群馬県)佐野より一万石で入封し、文政九年(一八二六)堀田正教が再び佐野へ移るまでの間、堅田に陣屋を構えていました。同じ市内に所在しながら、幕末まで存続した膳所藩の場合は多くの資料が残されているのに対し、堅田藩の場合は陣屋が移された結果、地元で資料はあまり残されていないのが現状です。

今回見つかったのは、堅田の船道郷土の一軒であった竹内家に伝わっていた古文書で、大阪市の日本玩具史研究所の多田敏捷さんが最近愛好家から入手されたものです。内容は歴代の堅田藩主が竹内家に宛てた書状や、竹内家の当主によって綴られた日記・記録類からなっています。

その中でも特に興味深いのが、写真の宝永六年(一七〇九)二月四日付で朱印が押されている初代藩主正高自筆の書状です。名前は正茂となつていますが、正高は正有と名乗つたのを最初に十二度も改名しており、正茂もその一つなのです。本文の部分を翻刻すると、

我江州滋賀高嶋、両郡二而一万石、拝領、則於本堅田、令居宅、入領之最初、より無類之忠働、年々之功、歡喜、雖尽筆墨候、依之領地之内、令配分

新知、為「報恩送之処也、」致深切之所為「願子々孫々、染目」筆遣ス処也」

となります。書状の内容は正高入封以来の竹内家の忠勤に対し、新知を与えその労に報いるというものが、冒頭に自身が滋賀・高嶋両郡で一万石を与えられ堅田に陣屋を構えたことを語っています。正高がわざわざこのような書状を認めたのは、この年従五位下備後守に叙任しており、その感激からかもしれせん。

藩主自らが、船道郷土とは言葉、藩士でない者に対してこのような書状を与えているというところに、堅田藩政における船道郷土の役割の重要性を示しているとも言えます。ちなみに、今回の史料が発見される以前、正高の書状として知られていたのも、同じ船道郷土の家系になる居初家に伝わっています。

市史編さん室では、引き続き資料調査を進めておりますので、地域の移り変わりを示すような身近な資料の情報をお待ちしております。



連絡先

大津市歴史博物館市史編さん室

〒520-0000 大津市御陵町2番2号

☎077-521-1617(直通)

れきはくインフォメーション

9月		8月	
9日	土	9日	土
○旧国鉄のなつかしい車両の模型たちが、歴博の講堂に敷かれた線路を走りまわります。 8日午後から9日15時まで、申込み不要		○旧国鉄のなつかしい車両の模型たちが、歴博の講堂に敷かれた線路を走りまわります。 10時〜13時(二日一回) 講師 現地講師	
19日	土	22日	土
重要文化財 園城寺勧学院の障壁画について ○狩野永徳の長男として将来を嘱望されながら若くして夭折した狩野光信による貴重な大作であり、桃山時代の金碧障壁画としても著名な本作を解説。 13時30分〜15時 講師 小崎 善通(京都市文化財保護課技師)		電車 車の車庫を見学しよう ○日々の安全な運行を支える、普段目にするこのない鉄道の舞台裏を見学いたします。	
26日	土	29日	土
第161回千鶴講座 水辺の生活と琵琶湖の船 ○湖辺の農村で利用されていた和船の実態を紹介します。 13時30分〜15時 講師 和田 光生(本館学芸員)		第158回千鶴講座 大津の鉄道史跡をめぐる ○旧運坂山トンネルをはじめ、大津に残るなつかしの江若・京阪・国鉄の鉄道史跡をめぐる。 13時30分〜17時 講師 現地講師・木津 勝(本館学芸員)	
5日	土	5日	土
近江の渡来氏族とその文化 ○近江の古代を特徴づける渡来氏族をとりあげ、その分布や彼らが残した文化などを紹介します。 13時30分〜15時 講師 大橋 信弥(県立安土土城考古博物館学芸員)		第159回千鶴講座 琵琶湖の和船模型を作る ○琵琶湖の和船には一目で分かる特徴があります。現在では見られなくなった琵琶湖独特の和船を作ってみます。 13時30分〜15時 講師 和田 光生(本館学芸員)	

※諸般の事情により、内容が変更される場合があります。
※いずれの講座もはがきで、お申込みください。

収蔵品紹介 32

上水道関係資料
枳屋町自治会寄贈

このたび市内旧枳屋町(浜大津二丁目付近)の自治会から、三一点の共有文書を寄贈していただきました。いずれも江戸時代を中心とした貴重な絵図や古文書類ですが、今回はそのなかから、江戸から明治にかけての上水道記録について紹介します。

大津町は、湖岸に近いことから井戸水が飲用には適しておらず、飲み水には、名水として知られる井戸の湧き水が利用されてきました。枳屋町の場合は、『名所図会』類などにも紹介される大練寺(三井寺町)の「練貴水」が利用されており、通水は地下に竹管を通す方式でした。

この方式が、いつ頃から始まったのかは不明ですが、枳屋町文書には享保六年(一七二一)五月作成の書類があり、それを見ると水道普請の際の町役人の立会いの件、町内の者が水道水を利用する際の料金の支払いや勘定帳作成の規定などが簡略に記されています。また安政三年(一八五六)の書類では、大練寺から枳屋町まで通された上水のうち、三割は大津代官所に通水させ、七割は町内飲料用とすること、といった記述も見られます。また水道関係の絵図類も三点含まれています。写真はそのうちの明治時代前半頃と考えられるもので、水源の大練寺から門前の車路通りを経て、浜通りを枳屋町の水会所まで通じる水路が点線で示されています。これら上水関係の資料は今までの調査では見つかっておらず、当時の庶民の生活の具体像を明らかにする貴重な資料として、今後詳細に分析していきたいと考えています。

(植爪 修)

