



企画展

P1～P3 京極高次

コラム

江若鉄道の痕跡
P4～P5 一復元された蒸気機関車一

収蔵品紹介

P6 大津県高札（本館蔵）

2024
No.
134



大津市歴史博物館

令和6年6月14日 発行

〒520-0037 大津市御陵町 2-2

TEL(077)521-2100

<https://www.rekihaku.otsu.shiga.jp/>

企画展 ^{きょう}京 ^{ごく}極 ^{たか}高 ^{つぐ}次

会期：令和6年7月20日(土)～9月1日(日)



【写真1】絹本著色 京極高次像 丸亀市指定文化財
江戸時代 丸亀市立資料館蔵



【写真2】木造彩色 京極高次像
江戸時代 清瀧寺徳源院蔵

【写真1】は丸亀藩京極家に伝わった高次の肖像画で、ふっくらとした容貌が特徴的です。【写真2】は、京極家の菩提寺である清瀧寺徳源院（滋賀県米原市）にある木像であり、威厳をたたえた表情をしています。ともに冠を被り黒色の袍を着ており、従三位参議であった高次の位官を表現したものとなっています。

教えて！生成 AI さん！

当館では、7月20日(土)～9月1日(日)を会期として企画展「京極高次」を開催します。戦国時代から江戸時代初期にかけて活躍し、大津城主でもあった人物です。

京極高次という人物がどれほど周知されているか、試しにいま流行りの生成 AI に聞いてみました。

「京極高次とは、日本の古典文学、特に平安時代の和歌詩に詳しい文学者、翻訳家である。1945年生まれ。

(中略)京極高次は多くの平成時代の文学賞を受賞しており、その中には、芸術選奨文部科学大臣賞や毎日芸術賞などがある。」

文学者であり、なんと賞まで受賞しています。すごいぞ高次さん。

もちろん、全て誤りです。このまま大学のレポートなどで提出したら間違いなく不可です。

しかし、一概に生成 AI の能力不足とは言い切れません。浅井長政あざいながまさや蒲生氏郷がもうじさとといった人物は、おおむね正しい答えが返ってきます。やはり、高次の知名度の低さやインターネット上の情報量の少なさが一因でしょう。学習途上といったところでしょうか。それでは、生成 AI も頭を悩ましたであろう高次について、その経歴を追ってみましょう。

苦難の連続

京極高次は永禄6年(1563)に父高吉、母マリア(洗礼名)の長男として生まれました。母マリアは北近江の戦国大名浅井長政の姉といわれています。京極家は代々北近江で勢力を拡大し、戦国時代初めには近江国守護になりますが、高次が生まれた当時の京極家は衰退し、浅井家の庇護下にありました。天正元年(1573)9月に浅井家が織田信長によって滅ぼされると、京極家は信長に仕えます。父高吉は隠居し、代わって当時「小法師」と名乗っていた高次が信長に従って軍事行動などに参加しました。

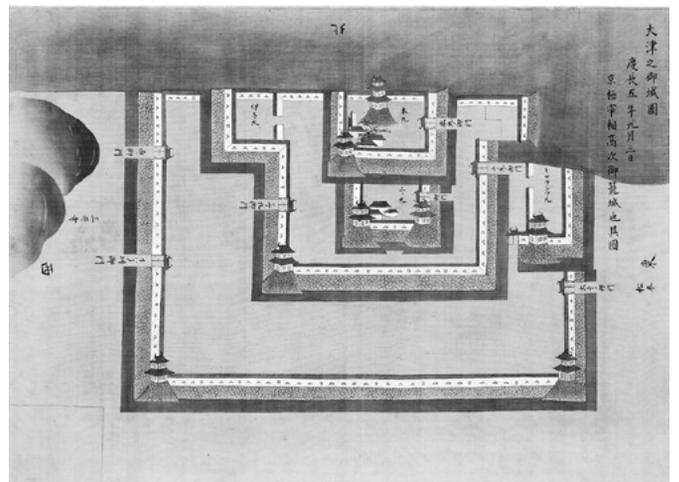
天正10年6月の本能寺の変で織田信長・信忠父子が亡くなると、高次は明智光秀に呼応し、羽柴秀吉の居城であった長浜城を攻めています。しかし、長浜城攻略に失敗し、山崎の戦いで光秀が敗死すると逃亡。越前国北庄(現、福井県福井市)の柴田勝家を頼ります。ところが、翌年4月には秀吉に敗れた勝家が北庄で自刃してしまい、再び逃亡しました。

秀吉一門「羽柴高次」

苦難続きの高次にもようやく運が向いてきます。高次の妹(一説に姉)龍たつ(松之丸殿)が秀吉の室の一人となり、その縁で高次は秀吉に召し出されます。はじめは領地が2,500石でしたがすぐに倍増し、天正15年には大溝(現、高島市大溝)で1万石を与えられます。翌年には従五位下じゅうごいげ侍従に叙任され、「羽柴大溝侍従」として大名の仲間入りを果たします。この頃、高次は浅井長政の次女初はつ(常高院)を娶ります。周知のように、初の姉は秀吉の室で秀頼母の茶々(淀殿)で、妹は秀吉の甥秀勝に嫁ぎ、後に徳川家康の嫡男秀忠に嫁いだ江(崇源院)です。このように、高次は秀吉と二重の縁で結ばれていました。この秀吉との縁が高次を再び表舞台に立たせたのです。

天正18年の小田原攻めの後、高次は近江八幡で2万3千石を与えられ、八幡山侍従と呼ばれます。八幡山城主として、町中の掟書を定めたり、大工たちの税金を免除したりするなど八幡町の保護に努めました。

文禄4年(1595)7月に当時の関白豊臣秀次が亡くなると、高次は大津周辺を与えられ、6万石を領することになりました。高次は秀次旧臣を召し抱えるなど家中の充実を図ると同時に、大津百艘船を保護して琵琶湖水運を掌握し、三井寺(園城寺)との境界を確定するなど、大津の町の発展に力を尽くしました。



【写真3】大津城絵図 丸亀市指定文化財
江戸時代 丸亀市立資料館蔵

激闘！大津城の戦い

慶長5年(1600)9月、関ヶ原の戦いの時、大津でも戦いが起こっていました。高次はもともと東軍方(徳川家康方)に付く予定でしたが、周りが西軍方(石田三成方)であったので、止むを得ず西軍に味方をして北陸の

前田氏攻めに従軍していました。ところが、東軍の先遣隊が岐阜城を攻め落としたことを知った高次は、無断で琵琶湖を縦断して大津城に戻り、籠城を開始しました。高次の大津籠城を知った西軍は、軍勢を派遣しつつ北政所(秀吉室寧)らと連携して降伏勧告をしますが失敗します。

その後、本格的な戦闘が開始されますが、京極軍の奮闘もあって西軍は攻めあぐねます。しびれを切らした西軍は援軍を派遣し、総攻撃を敢行します。多大な犠牲を払いながらも一日で三ノ丸・二ノ丸を落とした西軍は、再び降伏勧告を行い、ついに高次は降伏します。高次は高野山に追放されますが、関ヶ原の戦いの後、西軍一色の上方面において東軍として軍事行動を起こした高次の功績を徳川家康は評価し、若狭一国を与えます。こうして高次は待望の国持大名となったのです。

若狭国主として

若狭国に入った高次は、小浜に本拠を置きます。そして、それまで後瀬山にあった城を廃し、海に面した場所に小浜城を築きます。大津城も琵琶湖に面した水城であり、そのノウハウを活かしたと考えられます。また、小浜の町人の特権の保護、大工の税金の免除、伝馬の制度の確立など、若狭国主として精力的に活動しました。翌慶長6年には、近江国高島郡内で7千石余りが加増されました。

領国経営に精を出す一方、徳川家康や秀忠の参内に参列するなど、大名当主としてさまざまな儀礼や行事に参加していました。

このように精力的に活動した高次ですが、慶長11年頃に病に倒れます。この病は重かったようで、花押も書けないほどであり、將軍徳川秀忠から病気を心配されるほどでした。この頃に高次は嫡男忠高を秀忠に御目見えさせ、自身の後継者としての地位を確立させています。もしもの時のことを考えてのことでしょう。

ほどなく高次の病気は回復しますが、3年後の慶長14年5月3日、激動の生涯を終えます。47歳でした。

高次を取り巻く一族

高次を語る時に外せないのが縁戚関係です。

先述したように、高次の室である初(常高院)は淀殿の妹であることから、初を通じて淀殿と高次も直接交流がありました。また、初の妹江は徳川秀忠室です。初を仲立ちとして豊臣家と徳川家双方に縁を持ったのです。

高次の妹(一説に姉)である龍(松之丸殿)は秀吉の

室になり、北政所・淀殿について、序列第3位を占めていました。実は、この龍は秀吉の亡くなる直前に仰木4ヶ村34石を与えられ、亡くなるまで仰木の領主だったのです。

高次が秀吉によって召しなおされたのは、龍の縁であると言われており、当初京極家菩提寺徳源院の再興に尽力したのも龍であると考えられます。

高次の母マリアも大きな影響を与えました。敬虔なキリシタンであっ

たマリアは自身の子にもキリシタンになるように説得し、龍を除く全員がキリシタンになりました。また、マリアは龍と連携して高次の子忠高の保護に動いたり、高次の跡を継いだ忠高の政務を補佐したりしました。

高次の重要な一族は女性だけではありません。高次の叔父に香集齋祖白という人物がいます。香集齋は初め足利義昭に仕えていましたが、室町幕府滅亡後に京都で浪人し、公家たちと交流しました。その後、高次に召し抱えられ、高次不在中の留守居を務めたり、高次への手紙を取り次いだりするなど重臣として活躍しました。一門というだけではなく、公家たちとのパイプやその文化的素養が高く評価されたと考えられます。

以上、京極高次について、その経歴を紹介しました。7月20日から始まる企画展「京極高次」では、より詳しく高次の生涯を解説します。大津城の戦いで活躍した高次の激動の人生をぜひ感じてください。

(学芸員 五十嵐正也)



【写真4】常高院像 福井県指定文化財
江戸時代 常高寺蔵

江若鉄道の痕跡 ー復元された蒸気機関車ー

令和6年7月20日は、湖西線の開業から50周年の記念の日です。当館では、記念すべき開業記念日を皮切りに「わたしの湖西線」展を（開幕日はたまたまですが）、開催します。湖西線の話は展覧会に譲るとして、今回は湖西線以前に湖西を結んだ江若鉄道のお話です。

年々少なくなる江若鉄道の痕跡

江若鉄道は、浜大津と近江今津間の約51キロを結んだ鉄道です。国鉄湖西線へバトンタッチする際、江若鉄道はバス会社（江若交通）として再出発し、線路跡はその多くが湖西線や道路として利用されました。55年の時を経て、江若鉄道が走っていた頃の痕跡は年々少なくなっています。唯一、現地に残されていた近江今津駅舎が、令和3年に取り壊されたのは記憶に新しいところですが、ほかにも国道161号バイパス（琵琶湖西縦貫道路）の北小松拡幅工事で、線路跡の築堤がなくなるなど、往時の痕跡は年々減っています。

東武鉄道 SL大樹C11形123号の復元



取材の様子（令和6年）

そうしたなか、数年前から江若鉄道ファンの方々が口をそろえて話題にされるのが、東武博物館が所有し、東武鉄道が運行するSL大樹C11形123号（以下123号）の復元です。東武鉄道では、3両のC11形蒸気機関車を交互に使用し、主に日光・鬼怒川エリアで運行しています。そのうちの1両は、かつて江若鉄道を走っていた車両です。江若鉄道に所属していた車両は、一部が他の鉄道会社に譲渡されたものの、多くが廃線後に解体され、現地で保存されることはありませんでした。123号は、廃線

以前に江若から離れた車両ですが、現役で走行するという意味では、今も残る江若鉄道の遺産として貴重です。

今回、湖西線展を開催するにあたって、江若鉄道の今を紹介する趣旨で、復元された123号を拝見し、復元にたずさわった方々からお話をお聞きました。

江若鉄道が発注した蒸気機関車



浜大津を走るC11 1 昭和30年 湯口徹氏撮影

123号の形式であるC11形蒸気機関車は、幅広い路線で運行できるコンパクトな車両で、昭和7年（1932）から昭和22年（1947）にかけて約400両が作られました。そのほとんどは国鉄用の車両ですが、20両が民間鉄道会社の発注で製造されました。123号は昭和22年、江若鉄道が日本車輛製造に発注したものです。123号の導入時、江若は宇部油化工業（山口県）から転入した同じC11形1両と、あわせて2両で運用を始め、それぞれ「ひえい」と「ひら」と名付けました。その後、現在の123号は「ひえい」から「C11 1（C11形の1号機）」に名が改められました。123号が江若鉄道から離れるのは昭和32年のことで、北海道釧路にあった雄別鉄道に譲渡されました。ちなみに、江若鉄道が蒸気機関車を所有していたのは昭和39年までで、廃線を前にすべて姿を消しています。

123号が譲渡された雄別鉄道は、雄別炭砒から釧路港までを結ぶ鉄道で、同車も産出される石炭とともに、人や貨物を運びました。その後、昭和45年に雄別炭砒が閉山し、鉄道業務が廃止となりますが、一部区間が釧路開発埠頭に譲渡された際に123号もあわせて移籍し、昭和50年まで在籍したあと一旦現役を退きました。

東武鉄道による復元

123号はその後、北海道内で静態保存されていましたが、東武鉄道と東武博物館の熱意により譲渡を受け、平成31年から走行できる状態への復元に取り組みました。長く走行していなかった機関車の復元は1714日におよび、部品のほとんどは新製されました。

また、今年の3月下旬にお伺いした時は、令和4年の復元完了から初めての大規模な検査のタイミングでした。今回は、検査とともに鉄道の安全走行に必要な保安装置(ATS)を車両内に搭載する改造が行われ、これまで走行時に連結していた車掌車なしで走行できるようにもなりました。こうしたお話をお聞きして、古い車両の復元は、作業の大変さだけでなく、現在の鉄道の運行に適応させる必要がある、大変な取り組みだとわかりました。

復元前に取り付けられていたプレート

今回の取材では、車両のどこかに江若鉄道の痕跡が残っていないかをお聞きするのも目的のひとつでした。これは123号の現役最後の時に、釧路開発埠頭の方々が車体に文字を残しておられたという記事で見つけたこと。また、もともと車両が江若鉄道の発注で作られたことから、製造時の刻印などが刻まれているのではと考えたためです。残念ながらこうした痕跡はありませんでしたが、その際に話題になったのが、車両に取り付けられたプレートについてでした。

実は東武鉄道の「C11 123」という番号は、復元の際に新たに付された番号(復元完成年が東武鉄道123周年)で、江若鉄道や釧路開発埠頭時代は「C11 1」でした。つまり東武鉄道に譲渡された際に取り付けられていたプレートが、江若鉄道時代からのものではないかという可能性です。



C11形123号機 SL 大樹 東武博物館撮影



江若鉄道時代のプレート 昭和30年 湯口徹氏撮影



雄別鉄道時代のプレート 昭和44年 福田静二氏撮影



保管されたプレート 東武博物館蔵

確かに、江若鉄道と雄別鉄道時代の写真で確認すると「C11 1」の位置や、下部の「形式C11」という文字、車体に取り付ける穴の位置などが似ています。形式の表記の位置がずれているのが気になりますが、実物を確認すると、大きな文字は掘り込みがあって位置は変わりませんが、形式の文字はペンキで書かれているだけで、塗りなおし時に位置がずれていることがわかりました。様々な方にご意見いただいた結果、おそらく江若鉄道時代から使われていたものとみて良いだろうという結論になりました。

今夏の「わたし湖西線」展では、今は東武博物館で保管されているプレートのお借りして展示することになりました。かつて江若鉄道を走っていた123号は、リフレッシュして東武鉄道を走っています。機会があれば実際に走る雄姿をご覧いただきたいのですが、まずはプレートで遠く栃木県の地で活躍する江若鉄道の遺産に思いをはせてください。

最後になりましたが、今回の取材に対してご協力いただきました、東武博物館および東武鉄道のみなさまにお礼申し上げます。(副館長・学芸員 木津勝)

収 蔵 品 紹 介

大津県高札 (本館蔵)

「近江八景」の一つとして知られる「矢橋帰帆」は、大津と矢橋(草津市)を結んだ琵琶湖の渡し船に由来します。陸路の東海道が、大津宿から瀬田橋(唐橋)を渡って草津宿へ通じるのに対し、大津宿から湖上を矢橋へ渡り、矢倉で東海道に合流して草津へ向かうのが矢橋の渡しを経由したルートになります。「急がば廻れ」の語源となったことでも知られています。

大津宿からは、大津百町の一つである堅田町にあった小舟入(現在も、船着き場の面影を伝える常夜灯が残っています)から船がでていましたが、運賃は幕府によって定められました。最古の記録は、元和2年(1616)5月にさかのぼりますが、宿駅制度が整備されると、宿場には次の宿場まで人馬を継立てる場合の運賃が高札に記され、掲示されました。大津宿からの継立先は、草津、矢橋、京都、伏見の4カ所です。草津は東海道の陸路、矢橋は大津からの海路、京都は東海道の終着、伏見は大坂へ通じる東海道(京街道)の次の宿場にあたります。

正徳元年(1711)に定められた大津から草津までの運賃は、東海道の陸路が荷物1駄、乗掛荷人共が166文、軽尻馬1疋が109文、人足1人が81文になります。それに対し、大津から矢橋までの船賃は、荷物1駄、乗掛荷人共が29文、馬1疋口附共が19文、人1人が19文で、矢橋と草津の間が、荷物1駄、乗掛荷人共が49文、軽尻馬1疋が34文、人足1人が25文、となります。

今回紹介する高札は、矢橋の渡しに関わる運賃を定めています。大きさは、縦42.9cm、横151.8cmと横長で、天(高札の上部)には屋根を打ち付けた釘穴が6カ所みられます。表面には、「大津浦より矢橋、山田迄」「渡銭左之通」の表題に続いて、運賃が記されます。裏面中央下に

「小舟入」とあるところから、「大津浦」(大津宿)の小舟入から矢橋と山田への運賃を定めています。山田は、矢橋の北に位置し、草津への道が通っていました。矢橋とやらんで「渡し船株」として大津や坂本との間で渡し船が通っていましたが、宿場間を結ぶルートとして運賃が公定されていたわけではありませんでした。

運賃は、本馬軽尻1駄148文、乗合1人100文、駕籠、長持、分持は人足1人につき100文という荷物による区分と、小丸船1艘1貫200文、中船(中丸船のことか)1艘2貫文、丸船1艘4貫文という貸切運賃が記され、不当な高値の運賃をとることを禁止する文言で終わっています。

最後に「巳十月 大津県」とあり、明治2年(1869)10月、大津県によって出されたことがわかります。大津県は、江戸幕府の崩壊後に新政府によって置かれたもので、慶応4年(1868)から明治5年まで存続し、同年に犬上県と合併して現在の滋賀県となっています。

この高札が出される7か月前の3月28日、明治天皇は東京に到着し、続いて政府機関も次々に東京へと移っていきました。こうして実施された東京奠都(首都として定めること)により、京都から東京への通行が盛んとなり、その対応として大津県により公定運賃を定めた高札が出されたと考えられます。正徳元年と比較すると、人足運賃が具体的に示され、丸船の貸切運賃が定められるという特徴がみられます。草津へ向かう渡し船を矢橋と山田の2ルート設定し、最後に運賃の厳守を命じることで、通行量の増加とそれに伴うトラブルを避けようとした意図が読み取れます。

(館長・学芸員 杉江進)

