

⑥ 県内地域の鉄道誘致運動

① 醒ヶ井の駅設置をめぐる動向

明治22（1889）年7月1日、東海道鉄道（東海道線）は全通をみたが、関ヶ原以西米原経由の東海道鉄道はほぼ中山道沿いの短絡ルートが採られた。この時、関ヶ原—米原間に駅の設置をめぐる動きがあった。

そのルート上には本陣1軒、脇本陣1軒、旅籠11軒、戸数138軒、人口808人（天保14年（1843）の記録）のかったの中山道の小さな宿場町の醒ヶ井があったが、駅は醒ヶ井ではなく中山道街道から離れた東黒田村という山あいの農村で、田園のただ中に（近江）長岡駅が設置されることになった。

醒ヶ井駅の設置運動は、東海道鉄道の開業を前にした明治21（1888）年11月に始まった。醒ヶ井の住民は、〈付近に木材薪炭（上・下丹生・枝折）の運搬や養魚場・製糸場（上・下丹生）が存在することをあげ、村中総代8人の連名で請願を行った（『江籠文書』『米原町史』通史編米原町 2002（平成14）年 975頁）。

さらに翌明治22年2月には、長岡に駅ができると知り、〈長岡村が「山間ノ一村落」に過ぎず、「中山道往還ヨリ八里程遠キ」上に、洪水常習地であること等を述べ、長岡駅設置を批判したうえで、醍井村の地理的優位性を主張して『米原町史』前掲書 975頁〉、醒ヶ井停車場設置を請願した。しかし、請願運動も実らず駅は長岡に設置されることになった。

ここにみた明治20年初期の醍井村の停車場誘致運動の事例は、〈中山道筋に近く輸送との関わりが深いことを理由にしての誘致運動であり『米原町史』前掲書 975頁〉、住民の無知による鉄道建設の反対運動はほとんど見られなくなったことを証明する一つの好例である。

② 滋賀県湖東地方の鉄道誘致運動

関西地方での鉄道は、明治2（1869）年の廟議での建設路線の決定に従い、明治7（1874）年5月の神戸—大阪間の開通を最初とし、同10（1977）年には大阪から京都に延び、明治13（1880）年7月京都—大津間が開通。その後京都—敦賀間の建設が急がれたため、このまま湖東地方には明治の早い段階に鉄道建設の導入がなされるはずであったが、当時の財政事情により湖東線区間は琵琶湖の水運を利用した航路運輸により代用されることになり、久しく鉄道建設は「棚上げ」されることになった。

馬場・長浜間の湖東線建設の棚上げは、当該地域住民にとって旅客の往来、物資の運輸に多くの不便をきたしたので、明治17（1884）年10月4日藤山直次を中心として旧藩主井伊直憲以下県民有志40余名—おそらくここには湖東地方の町村長などが名を連ねていたのであろう—は湖上交通にかわる交通手段として、大津—長浜間の湖東線の早期建設を請願したのである。

東西連絡幹線鉄道の一環となる〈湖東線建設に関する旧彦根藩主井伊直憲らの運動も、各地方における具体的な要請をもとにして鉄道を誘致しようとする動きの現れであった『日本国有鉄道百年史 第1巻』 日本国有鉄道 1969（昭和44）年 169頁〉。

③ 神崎郡の第4～7区（五個荘、八日市など郡東部）区長からの鉄道誘致運動

明治2（1869）年の廟議での東京と京都を結ぶ東西連絡幹線鉄道の建設の決定に基づき、明治3（1870）年、東海道筋を調査していた工部省出仕佐藤政養・同出仕小野友五郎はその報告書の『東海道筋鉄道巡覧書』で、大津以東滋賀県内のルートを次のように記している。

大津馬喰町の上手から石場（現在の滋賀県大津市石場）に到達し、膳所（大津市馬場。膳所駅付近）を経て、勢田川（瀬田川）を越え、向勢田（大津市瀬田）の北側を通り、月輪新田（大津市月輪）、野路村（草津市野路）の北側から草津宿に行き着きます。草津から東海道に入るときは、鈴鹿峠と桑名（三重県桑名市）から佐屋（愛知県愛西市）まで大難所が多く、それゆえ中山道に入ります。草津宿の北側から守山宿・武佐宿・愛知川宿・高宮宿の北側を通り鳥居本宿（以上、滋賀県内）に達します。鳥居本宿から北国街道（北陸道）米原宿に達し、番場宿・醒井宿・柏原宿・今須宿・関ヶ原宿を経て垂井宿に到達します。参考文献：『地形で謎解き「東海道本線」の秘密』竹内 正浩 中央公論新社 2016年

明治4（1871）年6月には、大阪—京都—敦賀間の第一次路線測量が行われた。その後、明治6（1873）年秋からの京都・敦賀間の再測量のうち、「大津二起り琵琶湖ノ東辺ヲ通過シ長浜二至ル約四十哩」に及ぶいわゆる「湖東線」区間の測量については明治7（1874）年に入り傭英国人建築師シャーピントン、ゴールウェイおよびポッターたちによって進められ、同年12月には終了する見通しがついたので、引き続き明治7年12月から8年9月には米原から中山道を通り名古屋までの測量がおこなわれた。

明治9（1876）年4月には雇イギリス人建築師長ボイルによって、これまでの京都・大津間、塩津・敦賀間の測量結果とともに「西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量二基キタル上告書」として政府に報告された。

ボイルがまとめた「西京敦賀間並中仙道及尾張線ノ明細測量二基キタル上告書」での、「大津—米原間」は〈大津ヨリ十二哩間ハ概ネ田地ノミナリ（略＝それより—引用者）米原二至ル間ハ地勢概シテ平坦ナリ 然レトモ近江国ノ東境二連列シタル高山ヨリ湖辺に張出シタル狭低ナル山鼻数条アリテ屢々平坦ヲ中絶セリ（略）線路ハ此ノ国境二存在セル高山ヨリ湖水二流出スル数多ノ大河ヲ渡ルヘシ（略）平坦ナル地所ハ豊饒ニシテ専ラ米麻絹並種油ヲ産シ住民稠密ニシテ耕作水利トモ各其ノ宜シキヲ得タル者ナリ。

そして、大津—米原間の路線上に、大江村、草津、八幡、能登川、河瀬、彦根の六個の「ステ

ーション」を設置することとしている『京都・滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998（平成10） 68～69頁）。

さらに、その区間に鉄道を建設・運営する市場の根拠としての沿線各地域の人口や物流の実勢について、上告書は「運輸」の項を立てて、次のように述べている。

湖辺ニ在ル市街ト大津間ヲ蒸気船ニテ運送スル荷物並旅客ハ夥多ナリト云フヘシ 而シテ地方商業ハ隆盛ニシテ人民ハ有福以テ満足セリト見ユ

草津（西京ヨリ十六哩）ハ人口凡ソ四千ニシテ東海道中仙道ノ岐頭ナリ

八幡（西京ヨリ二十七哩）ノ人口八凡ソ六千ヲ有シ一年間ニ七万合利（榎？一引用者）ノ輸出入品ヲ運送スル隆盛ナル市街ナリ

常楽寺（八幡ヨリ二哩）ノ人口八凡ソ千三百ニシテ此ノ市街ハ盛大ニシテ一箇年ノ輸出入品十万合利ニ至ル

此ノ地方ハ藍ノ製造場ニシテ常楽寺並近郷ニ於テ一箇年ニ凡ソ百六十合利ヲ製ス能登川ノ人口ハ常楽寺村ニ等シク而シテ商業ハ専ラ麻ニシテ 年間ニ製織スル麻布凡ソ一万二千丸ナリ

彦根（西京ヨリ四十一哩）ハ元彦根侯ノ居所ニシテ近江国ノ府ナリ 其ノ人口二万八百ト云フ 而シテ此ノ市街ノ商業ハ盛大ナリト雖モ雑業ニシテ定リナシ

米原（西京ヨリ四十五哩ニシテ大津ヨリ八水陸共二三十五哩 但陸路ハ線路ニテ計算ス）ハ蒸気船 輻輳ノ地ニシテ美濃国加納ヲ經テ東京ニ至ル中仙道線ト敦賀線ト分岐スル所ナル力故ニ始終肝要ナル市街ナルヘシ『京都滋賀鉄道の歴史』 田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998 68、69頁）

この報告書は、湖東地方については中山道よりも朝鮮人街道に沿ったルートを選択している。参考文献：『東近江市史 能登川の歴史』第3巻 近現代編 東近江市 2014（平成26）

それは、くやはり朝鮮人街道沿いは湖岸に近く平坦部に立地するが、中山道沿いはその後背地の「高山ヨリ湖辺ニ張出シタル狭低ナル山鼻数条アリテ屢々平坦ヲ中絶」する地形による土木上の理由によるもので、あくまでも平坦な国土にまっすぐ鉄道を建設することを鉄道当局が採択したからである『五個荘町史』第2巻 近世・近現代 1994（平成6）年 581頁）というものである。

このため、く明治11（1878）年には、神崎郡の第4～7区（五個荘、八日市など郡東部）の区長たちが、鉄道を朝鮮人街道沿いではなく中山道沿いに通すことを求める伺書を政府に提出した（滋賀県歴史的文書）。早くも鉄道誘致運動を行っていたのである『東近江市史能登川の歴史』第3巻 近現代編 東近江市 2014（平成26）244頁）。

7 近江八幡市の鉄道忌避伝説を検証する

県内でのいくつかの地域で見られる『鉄道忌避伝説』の中でも最も知られているのがJR東海道線の近江八幡市であることは先の文献の多さが示している。

ここでは当時の近江八幡の住民が一丸となって市街地から駅を遠ざけるいわゆる鉄道敷設反対運動を行ったのかどうかを以下の諸点から検証してみよう。

① 湖東地域の有力者による鉄道敷設の請願—鉄道敷設にける近江商人の心意気—

明治13（1880）年、京都・大津間が開業し、その延長線としての敦賀港（金ヶ崎）までの工事が急がれたことから湖東地方には明治の早い段階に鉄道建設がなされるはずであった。

しかしながら、当時の国家の財政事情によりこの区間は琵琶湖の水運を利用した航路運輸により代用され、久しく鉄道建設は「棚上げ」されることになった。

このために、当該地域住民にとって旅客の往来、物資の運輸に多くの不便をきたしたので、明治17（1884）年10月4日藤山直次を中心として旧藩主井伊直憲以下県民有志40余名—おそらくここには湖東地方の町村長などが名を連ねていたのであろう—は湖上交通にかわる交通手段として、大津—長浜間の湖東鉄道の早期建設を請願（「湖東鉄道敷設願」）しているのである。

「湖東鉄道敷設願」の内容は、滋賀県はく本州の中央に位置し、物産も多く、旅客・貨物輸送の輻輳する要地でありながら、現在鉄道路線は京都～大津、長浜～敦賀、長浜～大垣にしかなく、大津～長浜間は連絡船に依存する状態であり、旅客や物資の輸送には不便極まりないと不満を表明し、このままでは湖東の地は、物産が衰退し、農工商ともに疲弊におちいると述べて、湖東への鉄道の建設を促したのである『長浜市史』第4巻 市民の台頭 2000（平成12）100頁）。

このとき請願者は政府の資金欠乏を見越して、もし官設鉄道としての建設資金の財源が政府に乏しいならば、く建設方法として①請願者らが建設費を負担して速やかに着工する、②請願者らで資本金を集めて建設し、完成後は官営鉄道として営業する（民設官営方式）、③私設鉄道として自ら建設・経営し、政府の都合のよいときに国有化する（湖東鉄道私設案）東近江史『能登川の歴史』第3巻 近代・現代編東近江史能登川の歴史編纂委員会 2014（平成26）年 245頁）、という三つの方法が提示された。

政府に資金がなければ公債募集にも応じるし、自分たちの出資で鉄道を作り、運営を鉄道局に任せてもよい、とまでいっている（このとき請願者は政府の資金欠乏を見越して、建設公債への応募、民資官行または特例的な鉄道私設などの代案をも提示している）。

そこには、官設で速やかに着工できないのなら自分たちでつくるという意識と、それにかろうだけの資金調達能力があるという自負が垣間見えた請願と言えよう。このように湖東地域の住民

がいかに鉄道の早期建設を要望していたかが文面に滲み出ていると言える。

惜しくもこの請願は却下されたが、近江の有力者たちは明治20年前後の第1次鉄道ブームに乗り、旧東海道沿いの草津・四日市間に私鉄関西鉄道（現草津線）の免許申請の出願、後認可されることになったのである。

このことは、当時の近江商人ら地域社会の有力者たちはこの時代にはすでに鉄道の効用を十分に認識しており、明治維新から20数年を経ても未だ旧態依然とした湖東地方の発展、近代化の推進のためには、鉄道の建設促進が必要であるとして、鉄道の導入には積極的であった証といえるであろう。

近江八幡での鉄道忌避のあったと伝えられている湖東線建設工事の明治21～22年頃は、各地で鉄道建設計画が全国的に盛り上がっているいわゆる第1次鉄道熱といわれるブームの時期と合致している。

にもかかわらず、この近江八幡では鉄道忌避があったとすれば、当時の近江八幡にどうしても鉄道建設を避けなければならぬ「特別な理由」を求めなければならぬのである。

参考文献：『草津市史』 第3巻 巻報 湖東線の建設と地域社会 青木栄一、『近江八幡の歴史』 第1巻 街道と街並み 近江八幡市 2004（平成16）年

明治22年7月1日開通の東海道鉄道湖東線は、中山道沿いではなく朝鮮人街道沿いにルートを採った。そこで中山道沿いにも鉄道を建設するため、近江商人が発起人として、早くも明治26（1893）年に近江鉄道を設立、明治29（1896）年に免許、明治31（1898）年には彦根から高宮宿を経て愛知川宿の間を開業している『鉄道ピクトリアル』No.873 滋賀と京都をめぐる東海道線の歴史を訪ねて 中村卓之 2013（平成25）年 23頁）ことから、地域の有力者は鉄道の活用に積極的であったことがわかる。

② 鉄道敷設で賑わう大津や長浜の街は至近距離

全国的に見ても鉄道建設の早かった滋賀県で、とりわけ水陸ターミナルとしての大津や長浜は貨客共に大いに賑わった。これらの2つの地域とも近江八幡から船でも約2時間、歩いて半日もかからずに行ける至近距離にある。

大津や長浜での鉄道導入が地域発展にもたらす効果を目の当たりして、先見の明のあると自負する近江（八幡）商人らが明治維新以来旧態依然としたこの地域の近代化推進のために鉄道導入の必要性を見逃すはずがないことは容易に想像ができるのである。

ここで明治初期の近江八幡の住民の斬新さを次の文章で紹介しておこう。〈八幡（現、近江八幡市）では商人のなかのハイカラ好みで、町内に玻璃燈（石油街燈）をおく相談をし、「明治五年十一月十一日町内寄合（魚屋町元）にて決定、翌十二日より町内へ一燈を設く、次で十四日大杉町

にて二基を設く」ることとなった。町民のなかには明治五年から牛肉を食べ、断髪し、洋服を着用するものがあらわれた。八幡の西川吉武（志土西川舌輔の養嗣子）の同年十一月九日の日記によれば、「今日衣裳類少々売払う、趣意は追々文明に進み、悉く断髪致し候て、縞の衣類は不流行なるべしとの着眼、此代金二一両二朱也、以て洋服を調へんと欲す」（『太湖』第一二八号）と記されている。牛肉や洋服は文明開化の象徴であった『滋賀県の百年』県民百年史 25 傳田功 山川出版社 1984（昭和59）年 40頁）。

③ 根拠のない煤煙の被害

近江八幡の鉄道忌避の理由としてよく取り上げられる一つに蒸気機関車の煙による農作物の被害や人体への影響が挙げられる。しかし、近江八幡に駅が設置されることになった明治20年初期と言え、明治5（1872）年の鉄道開通から15年も経過し、全国的に鉄道が開通している中で、先のような被害の報告は全く見られないことからこのことは何ら根拠のない単なる言い伝えに過ぎないことが理解できるのである。

④ 近江（八幡）商人が鉄道忌避したという通説

近江八幡の鉄道忌避伝説について当該住民は、鉄道忌避の理由として「地元出身で日本橋で店を構えていた有力な八幡商人が住民の要請により鉄道局側に強く鉄道建設の反対を申し立てた結果、駅が中心部から遠くに設置された」と述べる人が多い。

しかし、近江商人たちにとって鉄道導入が地域の発展に役立つことは早くから認識していたことは先に述べたとおりである。一方で、もし有力な商人たちが鉄道k円設の反対を鉄道局側に申し入れる行動を起こしているとしたら、必ずやそこでの史料が残されているはずである。有力な近江商人たちは自分の動静や経営活動実績については必ず後世のために細かく文書化して保存しているものなのである。

現在においてもなお、近江商人の経営研究がこれほどまでに深く進んでいるのは、当時の商人たちの詳細に書き残した史料が豊富に残されているからである。

当時、もし有力な八幡商人が鉄道建設に反対する行動をとっていたとするとそれに関する史料が近江八幡のどこかの商人の家に保存されているはずであるが、市史編纂室の担当者の方に再三聞いたがそれに関する史料は一つとして未だ発見されていないということである。

⑤ 東海道湖東線のルートの直線は何を意味するのか—鉄道史や地形図の研究が不足している

明治期の鉄道建設では、地形上の制約は低い技術的な条件のために現代よりもはるかに大きかったし、建設費の制約も大きかった。そのために鉄道技術者にとって、鉄道のルート選定に於い

ては何よりもできるだけ緩やかな勾配と一直線で線路を敷設することは願ってもない理想のルートであるといつてよい。普通は地形上の障害や既存の集落があつてどうしても一直線には引けないので、やむなく曲線区間ができるのである。

そのようななかで、東海道鉄道湖東線は米原から彦根を經由してその後、既存の鉄道駅馬場（現膳所駅）に達する路線は中山道ルートを探らずに朝鮮人街道沿いに中山道と東海道の合流点草津に向かう緩勾配の直線コースで敷設している。この55キロの距離をほぼ直線で工事できることは、鉄道技術者にとってこの上ない理想的なものであつたに違いない。

⑥ 近江八幡に迂回するルートの史料があるのか

米原・大津間の東海道鉄道湖東線のルートは直線で敷設されることが合理的な事情の中で、近江八幡の市街地付近に駅を設置するとなれば、あえて迂回する曲線ルートを探らなければならない。

東海道鉄道は東西の大動脈たる「幹線」として、東京・京都および阪神間とその間に連なる名古屋などの拠点都市を結ぶ「拠点都市間輸送」を目的として建設されたのである。

もともと東西連絡幹線鉄道ルートは明治16年の中山道ルート（中山道鉄道）から明治19年に東海道ルート（東海道鉄道）に変更したが、その時の条件として、東海道鉄道は全線開通を明治23（1890）年の第一次帝国議会の開会に間に合わせるために急ピッチの工事が進められた。

そのような情勢の中での東海道鉄道全線開通の最後の工事区間となった湖東線ルートは、明治21（1888）年5月に着工が正式決定され、すぐに測量・建設が始まるほどの早急な工事が必要とされた。そこでは、政府、鉄道側にとって、当時たかだか人口6000余りの近江八幡が建設ルートに入ろうが、脱落しようが問題にならないのである。鉄道局側にとって工事のしやすい直線コースの決定は全く合理的であつたのである（明治22（1889）年7月1日営業開始）。

一般的には鉄道建設ルートが具体的に計画されていれば、当然そこでの計画ルートの史料が存在するはずである。もし、鉄道局側に当時の近江八幡の中心部に近づけようとした鉄道建設ルートの計画があれば、それらの史料が残されているはずである。

鉄道忌避は、「そこに鉄道を通そうという計画が立てられたが、現地住民が鉄道を嫌って反対したため、別のところを通つた」という話なわけで、近江八幡のように最初から街の中心部付近に鉄道を通そうという計画そのものがなかつたのだから、史料も出てこないし、反対運動は起こりようがないはずである。

このようなルートを選択したのは、まったく鉄道会社側の都合によるのであつて、町民の意向とは何の関係もないと言えるのである。

⑦ 鉄道を忌避した街で鉄道開通を祝う行事が？

明治22年7月1日、馬場（現膳所駅）から米原への鉄道開通が実現、営業を開始した。同年7月3日付け「東雲新聞」441号は当日の様様を次のように報じている。

〈昨一日は同鉄道の開通を祝するため、草津、「八幡」、能登川、彦根、米原等の各停車場および其近傍にては花門を造り球燈を吊り国旗を翻して昼夜数十本の煙火を打ち揚げ且つ餅撒をなし、角力、猿芸居等を催ほしたるより、老若男女雲集して乗車を試みたれば、何れの停車場も頗る雑沓を極めたり『草津市史 第3巻』巻報 湖東線の建設と地域社会 青木栄一〉。

鉄道の開業は沿線の地元の住民にとっては明治維新以来の一大変革を実感させる出来事であつたにちがひなく、大多数の人々はこの新文明を好意的に受け止めているのが興味ぶかい。

しかし、鉄道建設に反対したはずの近江八幡でも町を挙げてなぜ開通式に他の駅と同様に「盛大を極めた」のか、この矛盾した行動がよくわからない。やはり鉄道忌避はどうも疑わしいことがわかるのである。

⑧ 鉄道は高嶺の花—公共交通機関ではなかつた時代

先に示した郷土資料館の江南さんの文章の中で、〈この近江八幡に鉄道が通ることになったとき、土地の人間は、八幡の中心部に鉄道が走ることを反対した。近江商人の多くは、東京、大阪、京都などへ出て働いている。ここに残っているのは留守をあずかる老人や、婦女子ばかり。その町に駅ができ、見知らぬ人間が乗降するのは不心得だというのだ季刊『旅と鉄道』第34号 80冬の号 鉄道ジャーナル社 1980（昭和55）年 91頁〉とあるが、この忌避説は、鉄道忌避はいかにも創作、作り上げられたものであることを示す代表的な例であろう。

実は明治20年代当時の鉄道運賃は高く、誰もが利用できるものではないのである。明治20年ごろの近江八幡から京都間の運賃は60銭、東京までが3円だつた。このころの米が1斗（15キログラム）88銭、酒1升（1.8リットル）13銭、賃金は農作日雇が月50銭から1円25銭、職工が月2円から3円50銭であつた中で、鉄道運賃は一般物価に比べて非常に高く、まだまだ庶民の足になるところまでにはいたらなかつたのである。

また、当時、湖東線区間の列車運転は上り、下り各5便を数えるにすぎず、しかも列車によって通過する駅の場合は4便にとどまるものもあつた。一般の乗客は少なく、鉄道の編成も貨客列車の混合のものが多く見られたのである。そうした鉄道輸送体制のありかたは、当時まだこの地域の一般輸送が、より多く河川・湖上航運に依存していたことを裏書きするものといえよう。当時のこのような鉄道利用者が少ない状況の中で、あえて不審者が目立つような行動をとるといふのもなにか解せない内容である。

上り					下り						
神戸発	5:55	9:55	13:55	17:30	新橋発			6:10	16:45		
大阪 "	7:06	11:06	15:06	18:36	横浜 "			6:55	17:35		
京都着	8:35	12:35	16:31	20:00	静岡着			12:14	22:54		
" 発	5:35	8:40	12:40	16:36	20:05	" 発		7:15	12:19	22:59	
馬場 "	6:18	9:31	13:30	17:25	20:52	名古屋着		13:48	18:10	4:40	
草津 "	6:37	9:49	13:49	17:44	レ	" 発	9:42	11:50	14:00	18:15	5:00
八幡 "	7:10	10:22	14:22	18:16	21:49	米原 "	13:00	14:49	17:07	21:00	7:45
能登川 "	7:27	10:39	14:39	18:35	レ	彦根 "	13:18	15:02	17:25	21:11	7:58
彦根 "	7:56	11:05	15:05	19:08	レ	能登川 "	13:48	15:27	17:53	レ	8:24
米原 "	8:13	11:20	15:22	19:25	22:42	八幡 "	14:20	15:44	18:14	21:50	8:42
名古屋着	10:55	13:58	18:07	22:15	1:04	草津 "	14:53	16:17	18:46	22:23	9:13
" 発	11:00	14:10		1:09	馬場 "	15:15	16:40	19:10	22:44	9:34	
静岡着	17:25	20:40		6:56	京都着	15:56	17:21	19:50	23:20	10:10	
" 発	17:35			7:08	" 発	16:05	17:35	20:00		10:14	
横浜 "	23:05		12:50		大阪 "	17:35	19:20	21:50		11:45	
新橋着	23:50		13:40		神戸着	18:42	20:35	22:58		12:50	

1889年の時刻表（註・時刻表記は24時間制に書きあらためた）

『京都滋賀鉄道の歴史』田中真人 宇田正 西藤二郎 京都新聞社 1998（平成10）年72頁

◎ 鉄道忌避への疑問、そして結論—近江八幡の住民の鉄道忌避反対運動はなかった

実は、地域の中心市街地から2～3キロメートル離れた地点に駅を設けた事例は全国的にも数多く見られるのである。かと言ってすぐにこれを鉄道敷設されたころの住民が一丸となつての鉄道忌避運動があったからだとは結びつけて考えるのは、交通機関の便利さに慣れて長距離を歩くことをしなくなった後世の人々の感覚でものを考えるようになったからではないだろうか。

近江八幡のようにもともと最初から町の近くに鉄道を通そうという計画そのものがなかったのだから、反対運動は起こりようがないはずであるし、それらの関係史料がまったく出てこないのも当然である。

なのに、どうして近江八幡に鉄道忌避伝説が誕生し、後世の今にもなお根強く残っているのだろうか。

⑩ 未だに検証しない姿勢

2004（平成16）年に近江八幡市から刊行された『近江八幡の歴史』第1巻「街道と街並み」には「この伝統的な八幡の町に陸蒸気がやってくるようになった。……近江八幡でも「ステンショ」の位置を決めなくてはならなくなったのである。町会で検討・審議の結果、「ステンショ」の位置は現在の近江八幡駅の地・鷹飼に決められた。「陸蒸気が煙をはき、火花をはきだし、

また見知らぬ人がたくさんやってくるのを避けて町の外れに決定したのだが、果たして町のためによかったのかどうか不安だ」とこの町会の出席者は語ったという」記述がある。平成に入り、

西暦2000年ともなると鉄道史の研究成果の結果、『鉄道忌避伝説』はなかったというのが定説になっているにもかかわらず、県下でも鉄道忌避伝説で名高い近江八幡において未だにその検証しない姿勢があることが残念でならない。

外部の方からも『近江八幡の歴史』の鉄道の記述に関して次のような指摘が見られる。〈同市史は写真や図版を大きく扱い、集落や旧街道等についての記述は詳細で見やすいが、こと鉄道に関しては建設経緯の実務的な記述が無く、直線化した幹線鉄道が八幡に2キロ、「朝鮮人街道を中山道の武佐宿に3キロと実用的な位置に駅が設けられた」のが実情ではないだろうか『鉄道ピクトリアル』No.873 滋賀と京都をめぐる東海道線の歴史を訪ねて 中村卓之 2013（平成25）年 23頁〉。

鉄道歴史研究会の日程

大津研究会

2月6日（水）「鉄道忌避伝説の検証 ④」「鉄道歴史フィールドワーク事前学習」、
2月23日（土）、3月7日（木）、3月23日（土）