

歴史は未来の羅針盤

温故知新

これまでに刊行しました『近江日野の歴史』は、第一巻「自然・古代編」、第二巻「中世編」、第三巻「近世編」、第四巻「近現代編」、第五巻「文化財編」、第六巻「民俗編」、第七巻「日野商人編」、第八巻「史料編」となりました。教育委員会や各公民館において、一冊四千円で好評販売中です。ぜひ、お買い求めください。

『近江日野の歴史』第四巻「近現代編」を発売して以来、近現代の日野の姿を様々な視点から紹介しています。今回は、そのなかから、明治中期に開業した近江鉄道について取り上げます。

近江鉄道の創立

明治五（一八七二）年十月十四日、日本で初めて新橋～横浜間に国営による鉄道が開通しました。政府は当初、鉄道敷設は国営で行うとしていましたが、敷設に膨大な資材・資金を要するとの理由で、民営による鉄道敷設を認めました。これが契機となり、同十八年から二十二年にかけて鉄道ブームが起こり、多くの鉄道会社が起業しました。同二十九・三十兩年には、鉄道建設の仮免許下付を申請した数は八〇〇社を超えていました。このような鉄道ブームのなか、湖東地方でも旧彦根藩士と日野商人らが中心となり、同二十六年十

一月二十九日、彦根から関西鉄道深川駅（現、JR甲南駅）までの二六哩（約四二キロメートル）の鉄道敷設を申請しました。近江鉄道のはじまりです。その目的は、江州米をはじめとする物産の運搬とともに、北陸と伊勢とを結ぶ近道を作ることにありました。

同二十七年七月二十六日に仮免状が下付され、翌年十二月の創業総会において、初代社長には旧彦根藩士であった大東義徹、取締役には、日野商人の正野玄三・中井源三郎らが就任しました。

好況期にあった創立期の近江鉄道の株式募集には応募が殺到し、正野玄三家の日記には、創立事務



▲近江鉄道株式会社第2代社長を務めた正野玄三（日野町古文書より）

担当の中井源三郎と株式の配分の件で協議したことなどが記されています。

近江鉄道の開業

建設工事は明治二十九（一八九六）年六月十六日付の本免状の下付後に本格的に開始され、彦根から深川（後に貴生川に変更）を九工区に区分した上で、全区間の建設工事が同時に進められました。しかし、日清戦争後に景気が急速に悪化したことにより、株金の払込みの停滞や物価上昇によって建設費が膨張してしまい、近江鉄道は資金難に陥る事態となりました。そのため、工事区間を第一期線の彦根～八日市間と、第二期線の八日市～貴生川間に区切り、まずは、第一期線の工事完成が目指されました。深刻化する不況下で、資金調達の見込みを立てられなかったため、同三十一年一月三十日の臨時株主総会で初代社長ら重役が総

辞職し、二代目社長に正野玄三が就任しました。

全ての工事が完了したのは同三十三年十二月十五日で、二十八日には営業運転が開始、翌年一月九日には、彦根にて盛大に落成式が行われました。

苦難の経営

このような経過を辿りながらも、開業を迎えることが出来た近江鉄道でしたが、全線が開通した時点で予算は当初の約二倍にまで膨らんでおり、経営陣は、多額の負債を返済するため奔走することになります。正野玄三は社長退任後も、創業以来の古参取締役として、大正期まで、個人資産を投じながら近江鉄道の経営のために尽力しました。近江鉄道の経営力が回復するのは、昭和期に入ってからのことでした。

明治期の鉄道ブームに乗り、全国各地で多くの鉄道が設立されましたが、現在では、その大半がJR各線や他私鉄に吸収合併され、社名・線路名が変更されています。設立当初の名称を一度も変更することなく存続している鉄道は、近江鉄道ともう一社しかありません。