

伊勢を創った

太田小三郎？

ご存知ですか？

伊勢を創った太田小三郎シリーズ

第1回 小三郎は伊勢で何を創ったのか？

第2回 小三郎は伊勢をなぜ創れたか？

第3回 小三郎が創った伊勢の「参宮鉄道」

最終回 小三郎が創った伊勢の「路面電車」

太田小三郎が創った伊勢の「参宮鉄道」

(現、JR 東海 紀勢本線参宮線)

< 付 録 >

参宮急行電鉄

(現、近畿日本鉄道)

伊勢電気鉄道

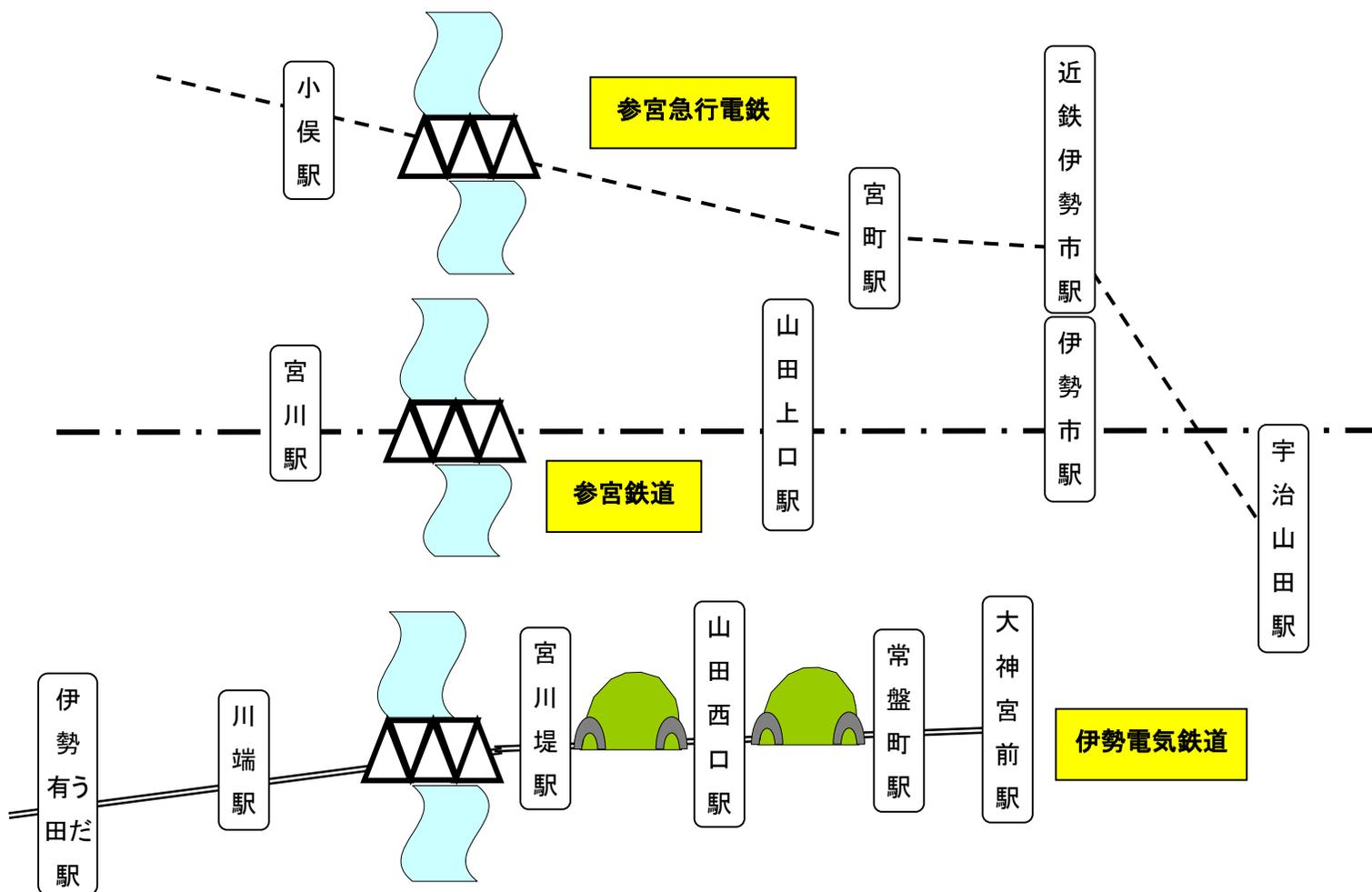
(廃線・現在の第三セクター「伊勢鉄道」とは別)

伊勢の3つの鉄道

「伊勢鳥瞰図」橋本鳴泉(伊勢 朝熊町出身 四條・円山派の日本画家) 昭和9年作



参宮鉄道・参宮急行電鉄・伊勢電気鉄道



日本鉄道(株)社長 吉井友実ともざね(明治22年神苑会会頭)の提唱により関西鉄道の開業を見越し、

1888明治21年 津-小俣間を結ぶ「参宮鉄道(株)」を出願 発起人

太田小三郎	備前屋主人 神苑会幹事 参宮鉄道/宮川電気/山田銀行社長
北川矩一	県会議員、衆議院議員、(株)米穀取引所設立 参宮鉄道/三重農工銀行取締役、初代宇治山田市長
宇仁田宗馨	山田両替座 度会県会計課長 外宮出納課長 神苑会主計部長 のち参宮鉄道/宮川電気取締役
西田七左衛門	河崎町酒問屋(川七) 神都ビール製造 神苑会主計部員
小林久次郎	河崎町米問屋
井阪徳三郎	度量衡販売 河崎町戸長県会議員 神苑会土木部員 参宮鉄道設立に尽力
上野悟一	神苑会主計部員
小川宗一	河崎町酒問屋 神苑会主計部 参宮鉄道設立に尽力
竹内善兵衛	吹上町呉服商 神苑会主計部員



吉井友実



太田小三郎



北川矩一

吉井友実^{ともぎね} 明治15年日本鉄道社長 明治22年神苑会会頭

1881明治14年	日本鉄道(株) 日本初の民営鉄道会社(私鉄)設立 現在の東北本線や高崎線、常磐線など、JR 東日本の路線の多くを建設・運営していた 起点は上野駅
1882明治15年	吉井友実は、工部省(近代国家建設のため社会基盤整備と殖産興業を推進した中央官庁)を経て 日本鉄道(株) の社長となる
1883明治16年	太田小三郎らが「神苑会」申請
1884明治17年	日本鉄道(株) 上野駅 - 高崎駅間(現在の東北本線および高崎線)が開業 吉井は上野開業を機に 日本鉄道(株) を退職 維新の功により伯爵に叙せられた
1885明治18年	日本鉄道(株) 品川駅 - 赤羽駅(現在の山手線および赤羽線)も開業
1886明治19年	太田小三郎が「神苑会」結成 吉井は宮内次官に任命
1888明治21年	参宮鉄道(株)出願 関西鉄道 (現 JR 関西線等) 会社設立 片岡直温 ^{なおはる} 社長
1889明治22年	津 - 小俣間の参宮鉄道(株)設立の仮免許取得 吉井が「神苑会」会頭となる 神苑会事務所を東京と三重に設置 関西鉄道 四日市 ~ 草津間開通
1890明治23年	小三郎らが参宮鉄道(株)設立 関西鉄道 四日市 ~ 草津間幹線開業
1891明治24年	関西鉄道 亀山 ~ 津間の支線開業

(参宮鉄道株出願 同年) 1888明治21年 関西鉄道(現 JR 関西線等)会社設立

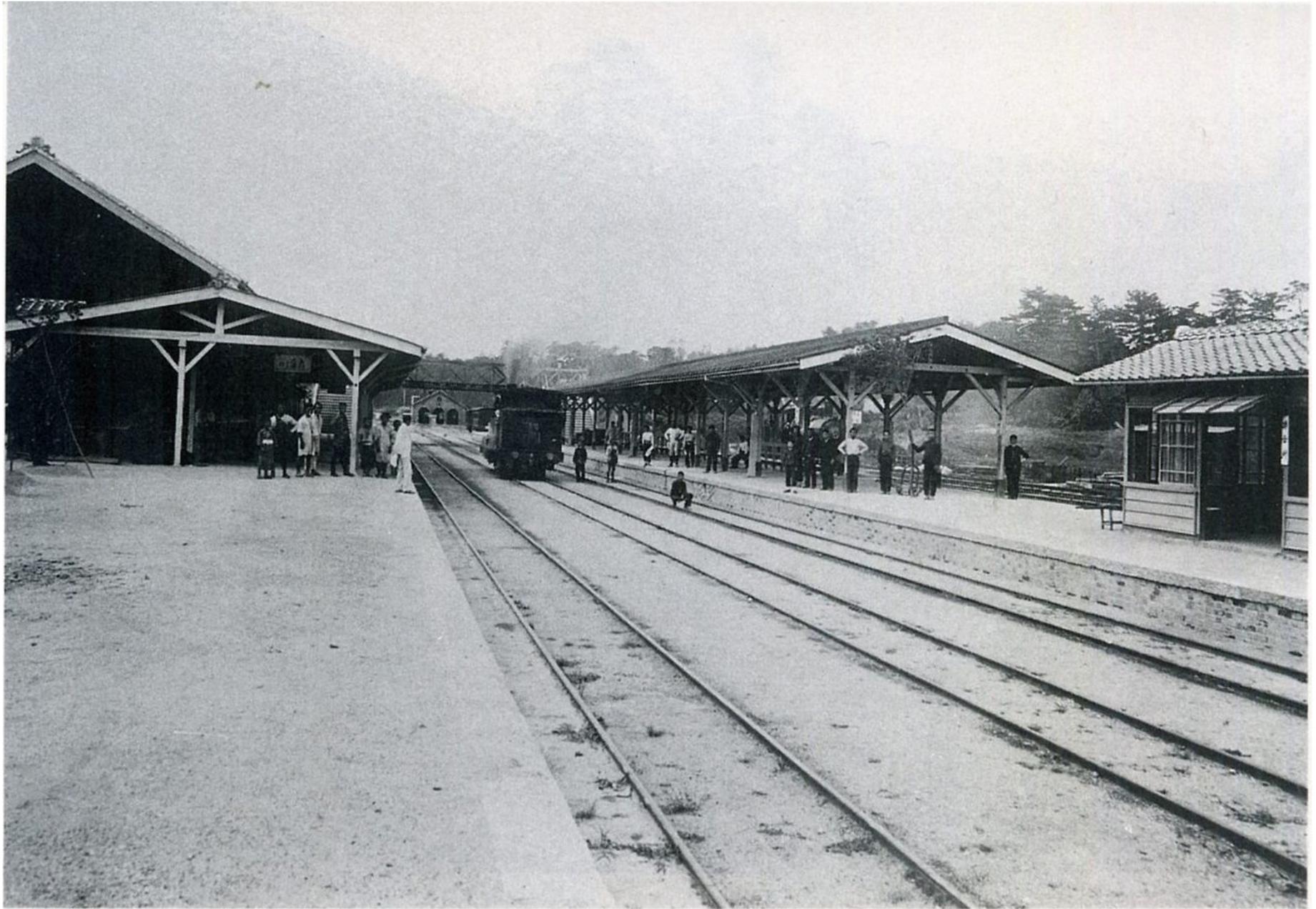
官設鉄道(東海道線)の経路から外れた東海道沿いの滋賀、三重県下の都市を

東海道線に結ぶ目的で設立(本社を四日市に置く) 社長 片岡直温なおはる

1880明治13年	内務省に入省
1888明治21年	関西鉄道(私鉄)設立 片岡直温 社長 参宮鉄道株出願
1889明治22年	四日市～草津間開通 日本生命保険会社(初代社長鴻池善右衛門)設立時に副社長 津一小俣間の参宮鉄道株設立の仮免許取得
1890明治23年	四日市～草津間幹線開業 参宮鉄道株設立
1891明治24年	亀山～津間の支線開業 以後、徐々に鉄道を延長していくが、名古屋と京都・大阪を結ぶ重要な鉄道となる
1892明治25年	衆議院議員当選(当選8回)
1895明治28年	名古屋駅と草津駅を結ぶ鉄道が完成 以後、大阪進出を目指した
1903明治36年	日本生命社長に就任(1903明治36年～1919大正8年)
1905明治38年	1千万人以上の旅客を輸送、 官設鉄道(明治39年国有化)と旅客や貨物の誘致をめぐる激しい競争をした
1906明治39年	鉄道国有化法案が成立 私鉄は国有化されることとなった
1907明治40年	関西鉄道 政府により買収される
1915大正04年	都ホテル(五二会ホテルの親会社) 社長就任
1924大正13年	～26大正15年 加藤高明内閣 商工相
1926大正15年	～27年昭和02年 第1次若槻内閣 蔵相
1927昭和02年	蔵相在任中、失言が昭和金融恐慌の引き金となり、内閣総辞職
1930昭和05年	貴族院議員



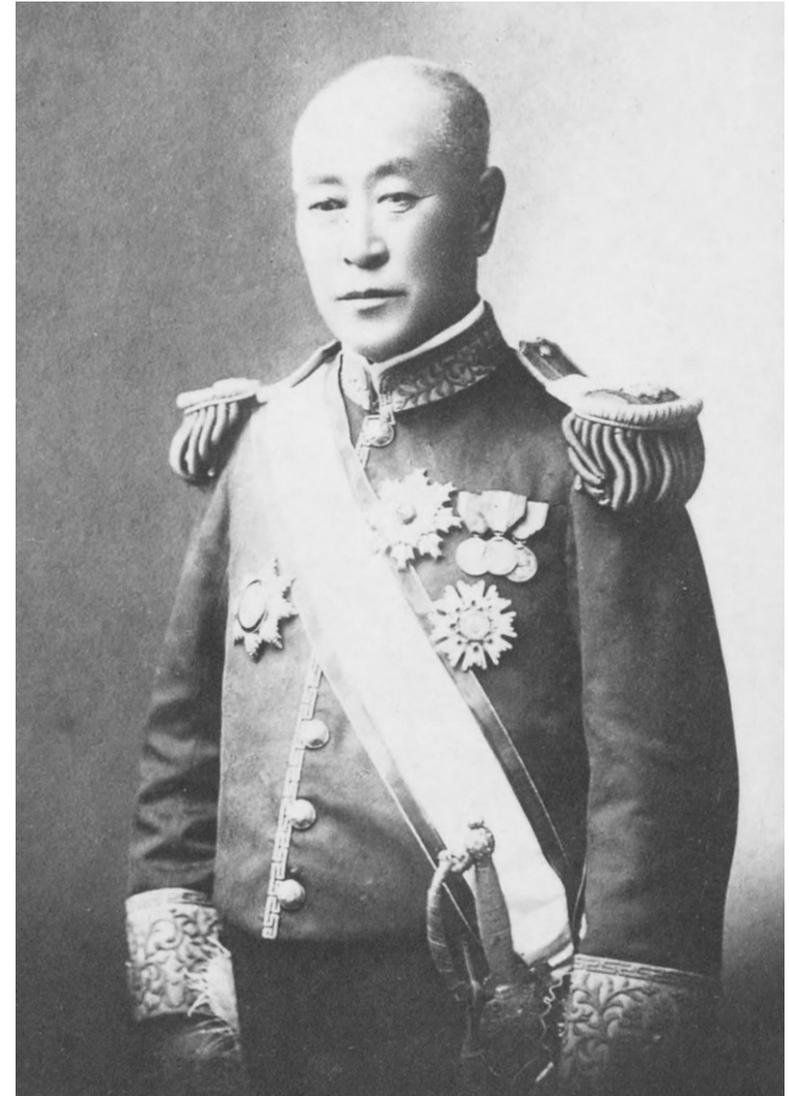
片岡直温



関西鉄道時代の柘植駅

1888明治21年 参宮鉄道出願を却下

明治政府の鉄道官僚だった
井上 勝(日本の鉄道の父)は
「鉄道国有」論者で、
「参宮鉄道」は遊覧目的で
殖産興業上は無意味、
また短距離でもあり
関西鉄道の延伸を待つべし、
と却下した。



井上 勝

1889明治22年(伊勢神宮参拝の仕方が原因となった)森有礼(ありのり) 文部大臣)暗殺事件に対する会議が行われた

(1886明治19年「神苑会」結成) この会議の席で太田小三郎は鉄道開設の創立発起人になってくれる人物を探す

有栖川殿下	(熾仁 <small>たるひと</small> 親王) 神苑会総裁	杉	皇太后宮大夫
三条実美	内大臣	香川	皇太后宮大夫
山田顕義	司法大臣	花房義質	宮中顧問官 神苑会第2代会頭
土方久元	宮内大臣 神苑会理事・評議員	高崎	東京府知事
吉井友美 ともざね	宮内次官 神苑会初代会頭 (明治15年) 日本鉄道社長	渡邊洪基 ひろもと/こうき	神苑会初代副会頭 <u>光熙の大学保証人</u> 「日本土木史の父」 東京府知事
櫻井能監	宮内省内事課長	九鬼隆一	帝国博物館初代総長 九鬼嘉隆子孫
芳川	内務次官	渋沢栄一	神苑会監事
国重正文	社寺局長	岩崎弥之助	三菱財閥
副島・佐野・佐々木	枢密院顧問官	鹿島則文	伊勢神宮大宮司
谷 千城	中将	太田小三郎	神苑会理事
ほか	西村虎四郎 松尾儀助 飯田内蔵助 原 六郎		

1889明治22年 森 有礼^{ありのり}暗殺事件

(文部大臣 森 有礼が東京私邸で暴漢により暗殺された事件)

犯行の理由は、西欧文明論者で近代化を過激に推し進めようとして、

国民から反感をいだかれていた森が、伊勢神宮を参拝した際、

正殿(拝殿)に土足で上がり、

御簾をステッキの先で持ち上げて覗き込むといった不敬行為をした

と妄信した暴漢が凶行に及んだものだったが、国民からは忠義の行動だったと称賛された。

伊勢神宮は・・・、

森有礼が1887明治20年伊勢神宮を参拝した時、外玉垣御門とのたまがきごもん(現在は一般参拝者の拝殿)前で、

森大臣らに拝礼を促したが、森大臣はためらわずに門内に入ろうとしたため制止されたので、

2、3歩退いて、脱帽・拝礼して退下した

というように、森の不敬行為を否定した・・・1889明治22年 会議で集約されたか？

1889明治22年 参宮鉄道創立発起人→津一小俣間の参宮鉄道(株)設立の仮免許取得

設立委員(発起人)に「大物」を加えた所、「伊勢神宮への参詣者も多く、急ぎ建設を要する、

場合に依っては、開業後、関西鉄道と合併すれば良いだろう」と一転して、仮免許が与えられた

委員長	伊集院兼常	貴族院議員
委員	渋沢栄一	実業家 神苑会監事
	渡辺洪基	神苑会初代副会頭 京阪電鉄ほか多くの鉄道会社で技師長として関与 東京府知事 光熙(小三郎の養嗣)の大学時保証人
	大倉喜八郎	大倉財閥 鹿鳴館・帝国ホテル・帝国劇場設立 ホテルオークラの創業者は息子の喜七郎
	奈良原 繁	(明治17年)日本鉄道社長 静岡県令時、次郎長を逮捕 日本鉄道初代社長は吉井友美 神苑会明治22年会頭
	太田小三郎	神苑会理事 備前屋主人
	井坂徳三郎	神苑会土木部員 県会議員
	矢田新五郎	神苑会
	宇仁田 宗馨	神苑会主計部長 度会県会計課長 外宮出納課長

渡辺洪基 ひろもと/こうき 鉄道会社で技師長 明治22年神苑会副会頭 東京府知事 光熙(小三郎の養嗣)の大学時保証人

日本の土木技術者で「日本土木史の父」と呼ばれる。

日本土木株式会社に入社、技師部長として鉄道建設の監督にあたったほか、さまざまな鉄道会社で技師長として鉄橋建設に関与。京阪電気鉄道、東京電気鉄道、奈良電気鉄道、京王電気軌道、北越鉄道、朝鮮中央鉄道(朝鮮鉄道の前身会社の一つ)、**参宮鉄道**などの経営に参画したほか、東京石川島造船所(現・IHI)などの社長に就任。

1889明治22年 神苑会副会頭に就任

1897明治30年代 小三郎が参宮鉄道社長であった頃は「技師長」、その後、

1904明治37年に参宮鉄道が国有化されるまでの間、参宮鉄道の社長・会長となった。

1906明治39年 設立された京阪電気鉄道の専務取締役役に就任

鉄道省に勤務していた小三郎の養嗣 光熙(32歳)を

京阪電気鉄道に勧誘した。

1910明治43年 京阪電気鉄道開業後、初代取締役会長となる

三条実美→吉井友実→渡辺洪基→太田小三郎 鉄道建設指示の流れがあったのではないか？

1890明治23年 「参宮鉄道(株)」 設立許可

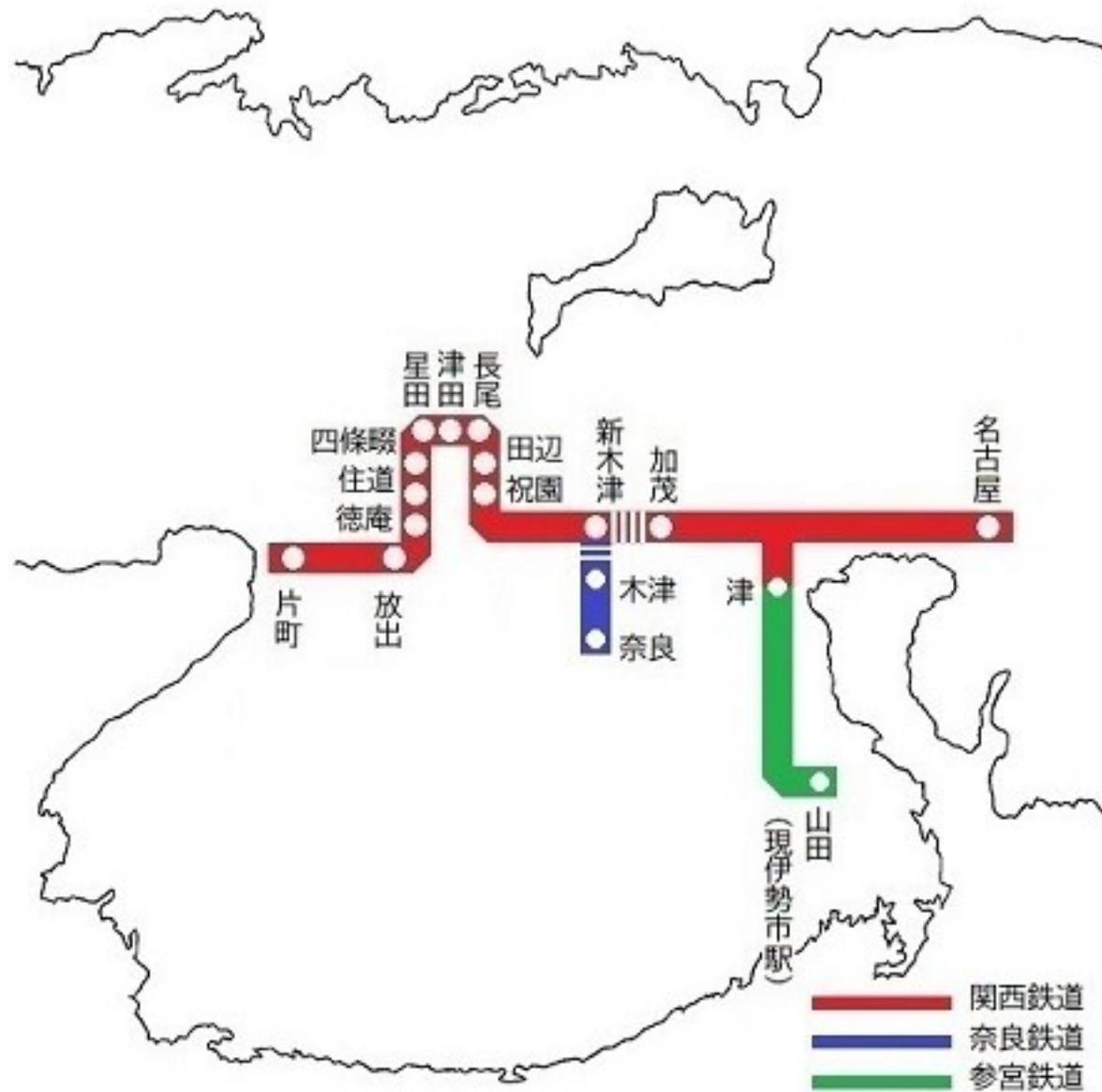
伊勢神宮への参拝客の輸送を目標に、将来、関西鉄道と連絡することを条件として免許が下りた。

種類	株式会社
本社所在地	津市大門→宇治山田市
設立	1890明治23年8月
業種	鉄軌道業
代表者	社長 片岡直温 なおはる(関西鉄道と共通の社長)
資本金	190万円(払込額)

路線は関西鉄道会社の亀山-津駅間に繋がり、津駅から南下する路線となった

津-雲出-松阪-斎宮-小俣間は、当初、海岸に近い路線計画だったが水害地を避けた経路となり、松阪-宮川間は伊勢参詣者で生計を立てている地元を配慮して伊勢参宮街道を離れた経路となった

関西鉄道・奈良鉄道と参宮鉄道路線図

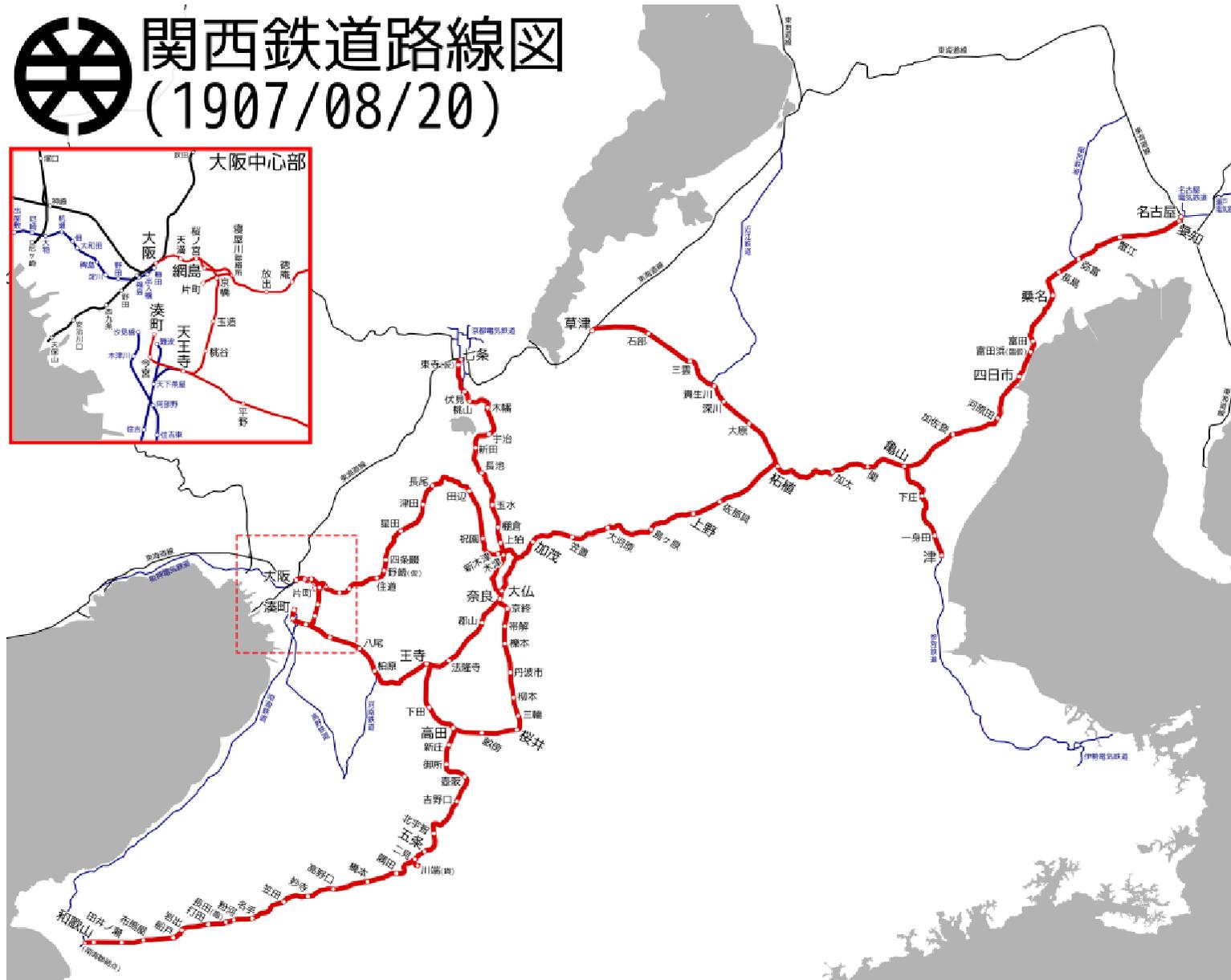


参宮鉄道(株)の歴史

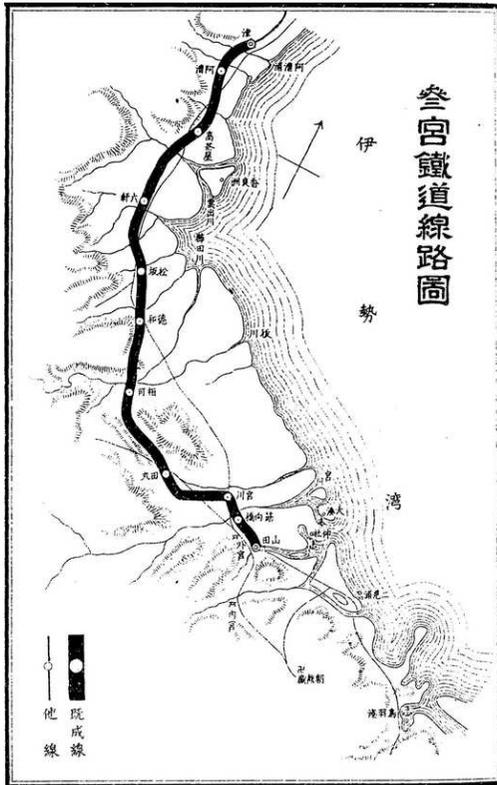
1888明治21年	北川矩一(いち) (初代宇治山田市長)らが発起人となり、太田小三郎が参宮鉄道(株)出願
1889明治22年	津一小俣間の参宮鉄道(株)設立の仮免許取得
1890明治23年	参宮鉄道(株)設立
1891明治24年	関西鉄道 亀山～一身田間開通開業
1893明治26年 創業3年後	伊勢参宮街道沿いの住民たちから参拝客を奪われるとして反対もあったが、津～阿漕駅・高茶屋駅・松阪駅・相可駅(現多気駅)・田丸駅～宮川駅が開業 参宮線終着駅として開業した宮川駅は降者数が松阪駅の約2倍で大変、混雑したという 関西鉄道 身田～津間開通 (亀山～津間全通)
1894明治27年	宮川駅～山田駅(現、伊勢市駅)間の延長を申請 六軒駅・徳和駅開業 日清戦争～28年勃発 終戦後、好景気となるが反動不況に陥る
1896明治29年	宮川 - 山田間の免許が下される
1897明治30年 創業7年後	宮川橋梁が完成 4年の長き時間が要して、宮川～筋向橋(現、山田上口)～山田(現、伊勢市駅)間開業 山田駅の開業によって、宮川駅の降者数は以前ので約10分の1に激減したという
1898明治31年	官設鉄道の関西鉄道と協定し京都 - 山田間に直通列車運転 年間乗客数は約80万人にのぼって見込みを大きく上回っていた
1904明治37年	日露戦争～38年 山田～<宇治>～二見～鳥羽間の延長を申請
1906明治39年	鉄道国有化法案が成立 日清・日露戦争を通じ、軍事輸送が強化されていく中で、国有化されることとなった
1907明治40年 創業17年後	鉄道国有法公布により関西鉄道・参宮鉄道も国有鉄道の一路線となった 鳥羽への延長は山田駅から直接、二見に至るように変更され、免許が下りるが着工に至らなかった
1909明治42年	亀山～山田間を「参宮線」と制定
1911明治44年	山田～鳥羽間が国鉄線として開業し全通 二見浦(景勝地はふたみがうら、駅名はふたみのうら)・鳥羽駅開業
1916大正05年	筋向橋駅を山田上口駅に改称
1963昭和38年	五十鈴ヶ丘駅・松下駅開業
1989平成元年	池の浦シーサイド駅開業 現在に至る

1907明治40年 関西鉄道路線図

関西鉄道路線図 (1907/08/20)



1907明治40年 参宮鉄道路線図



亀山～関西鉄道～津～阿漕～高茶屋～六軒～松阪～徳和～相可(多気)～田丸～宮川～筋向橋(山田上口)～山田(伊勢市)

国鉄になってから延伸 ～(五十鈴ヶ丘)～二見浦～(松下)～(池の浦シーサイド)～鳥羽

戦前：伊勢神宮への参詣路線として幹線同等に扱われ、一部区間が複線化され東京や大阪などからの直通参詣列車が運転

戦後：暫くは競合する**近鉄**の発展遅れから東京・名古屋・京都・大阪方面から直通で伊勢へ向かえる参宮線は競争力を保っていた

参宮鉄道の車両

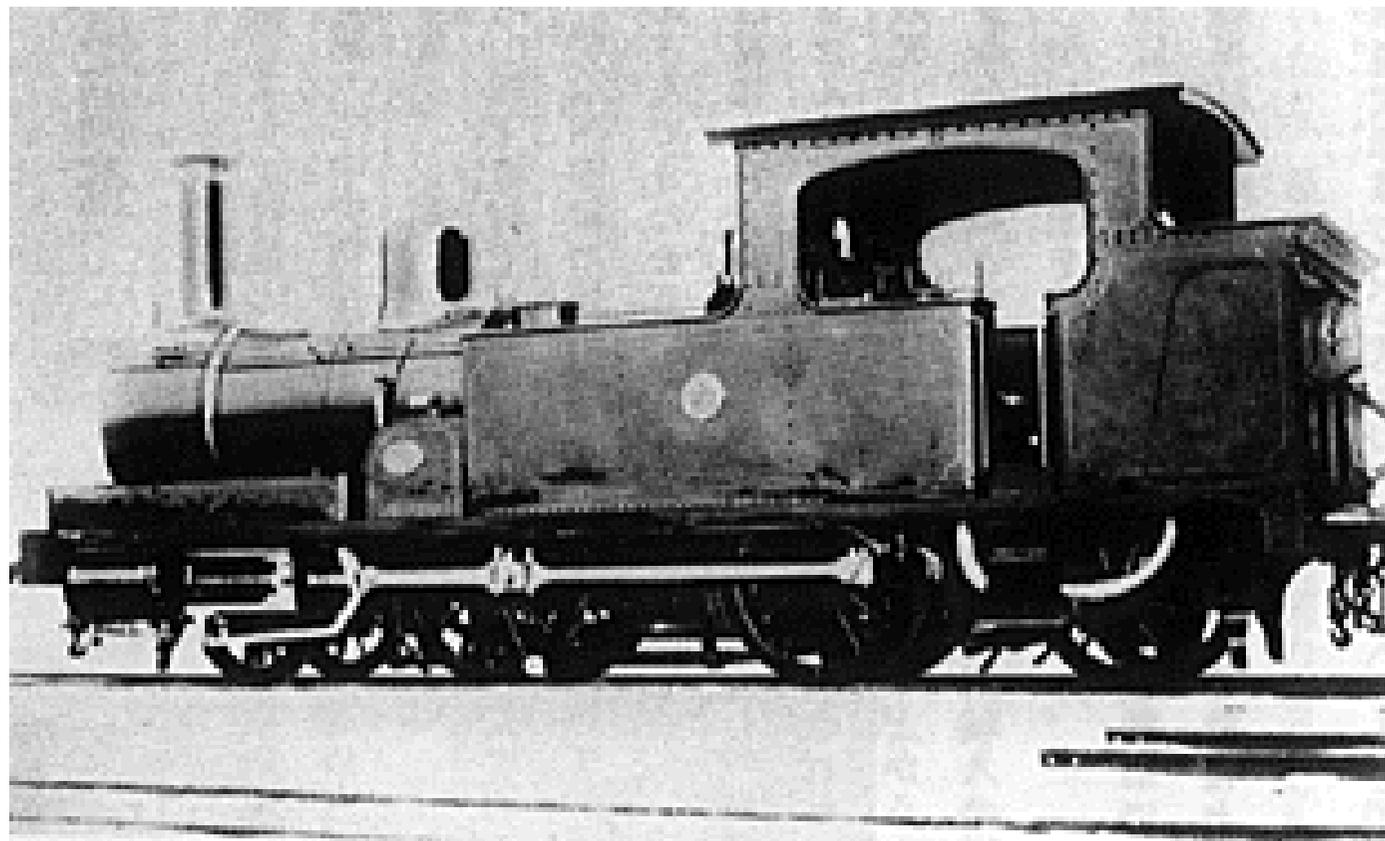
1893明治26年 開業当初の車輛は 蒸気機関車はなし、客車20両、貨車6両

機関車は、山陽鉄道から借り入れ、客車は、四輪車密閉区分客室の「マッチ箱客車」で貫通扉があるのが特徴

1907明治40年 国有化時に引継がれた車輛は蒸気機関車10両、客車82両、貨車74両であった。

形式称号

- 「い」 一等車
- 「ろ」 一二等合造車
- 「は」 二等車
- 「わ」 二三等合造車
- 「に」 三等緩急車・三等車
- 「ほ」 郵便緩急車
- 「へ」 手荷物緩急車
- 「と」 貨車有蓋車
- 「ち」 貨車魚車
- 「り」 貨車鉄製有蓋車
- 「ぬ」 貨車無蓋車
- 「る」 貨車家畜車
- 「を」 貨車有蓋緩急車



参宮鉄道機関車 (『日本国有鉄道 100 年写真史』より)

日紡～宮川駅(駅は手前か?)



宮川駅?と大日本紡績(もと宮川モスリンのちユニチカ)(ニチボー毛糸 オリオン毛糸の看板)

モスリン:木綿や羊毛などを平織りにした薄地の織物

宮川駅 明治26年 津～相可(現在の多気)～宮川(参宮線終着駅)間が開業

昇降者数が松阪駅の約2倍で混雑 明治30年 山田駅開業で約10分の1に激減



宮川駅



舊參宮鐵道株式會社宮川停車場

旧参宮鐵道株式會社宮川停車場



宮川駅前北口か？ 駅舎の後ろは離宮院の森だろう？



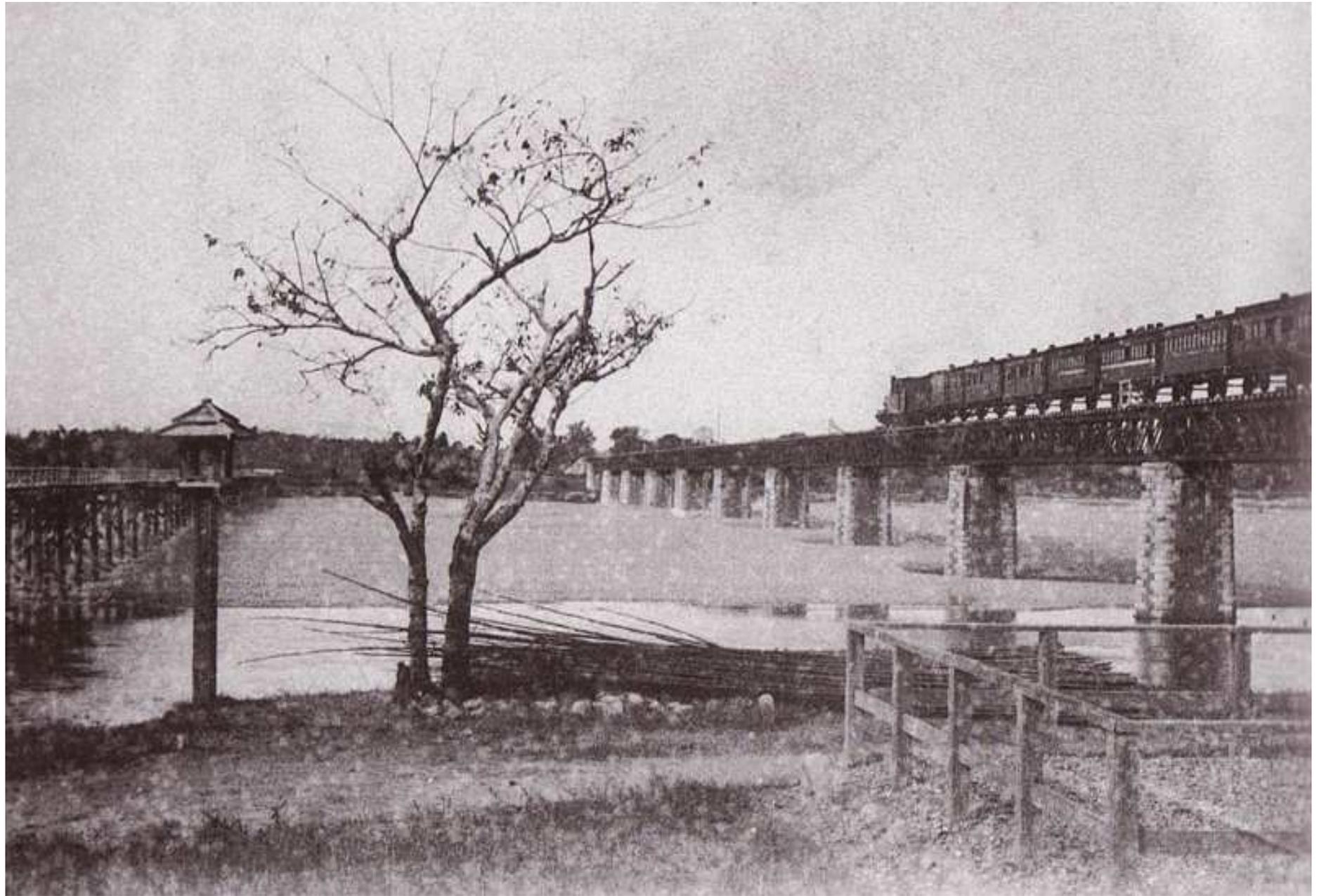
宮川駅前北口へ入口のT字路か？「倉野屋旅館」はこの辺にあったのか？

省線とは「鉄道省が管理・運営していた路線＝国鉄」のことなので、写真は明治40年以後

明治30年 宮川鉄橋が完成して、宮川～山田間、全線が開業



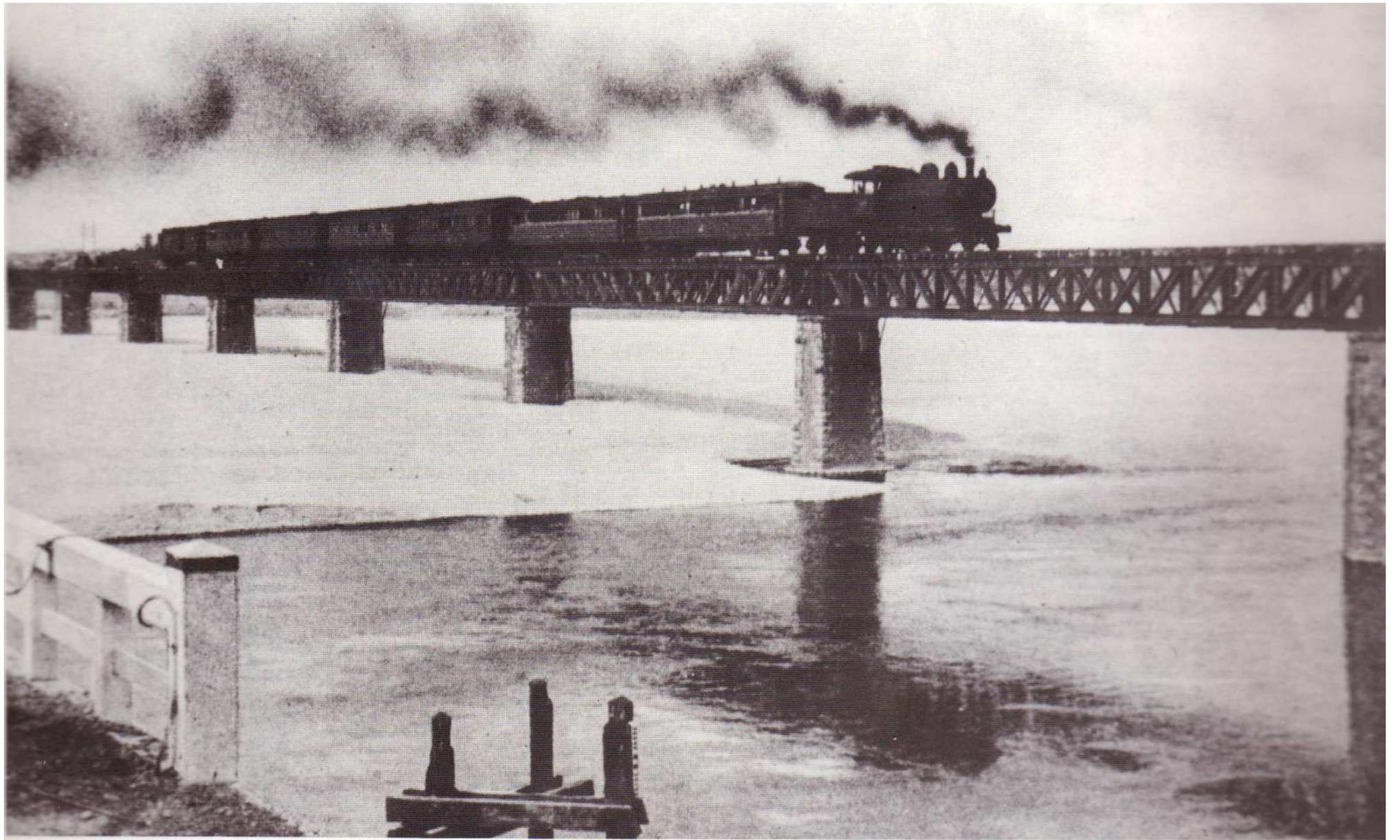
宮川鉄橋 明治30年頃



宮川橋

明治30年頃

宮川鉄橋





宮川鉄橋と宮川木橋 明治40年



宮川鉄橋と機関車 昭和48年



小俣側より見た鉄橋



桜の渡し付近の鉄橋

筋向橋駅（現、山田上口駅）

大正6年 筋向橋という駅名は神都を連想しないという理由で当時の宇治山田市長が「山田上口駅」と改称した





山田上口駅

YAMADAKAMIGUCHI STATION



参宫線時刻表
Sangū Line Departure Time

松阪・名古屋方面
For Matsuyama Nagoya

伊勢市・鳥羽方面
For Ise City Toba

平日 Weekdays		平日 Weekdays		
4	53 ⁰⁰	53 ⁰⁰	4	
5			5	
6	1 ⁰⁰ 32 ⁰⁰	1 ⁰⁰ 32 ⁰⁰	6 3 ⁰⁰ 50 ⁰⁰	3 ⁰⁰ 51 ⁰⁰
7	11 ⁰⁰ 53 ⁰⁰	14 ⁰⁰ 53 ⁰⁰	7 12 ⁰⁰	21 ⁰⁰
8	20 ⁰⁰ 54 ⁰⁰	28 ⁰⁰ 54 ⁰⁰	8 2 ⁰⁰ 49 ⁰⁰	2 ⁰⁰ 49 ⁰⁰
9	28 ⁰⁰	36 ⁰⁰	9 11 ⁰⁰ 52 ⁰⁰	11 ⁰⁰ 52 ⁰⁰
10			10 27 ⁰⁰	27 ⁰⁰
11	1 ⁰⁰ 58 ⁰⁰	1 ⁰⁰ 58 ⁰⁰	11 48 ⁰⁰	48 ⁰⁰
12			12 39 ⁰⁰	39 ⁰⁰
13	45 ⁰⁰	45 ⁰⁰	13 34 ⁰⁰	34 ⁰⁰
14	53 ⁰⁰	53 ⁰⁰	14 44 ⁰⁰	44 ⁰⁰
15	43 ⁰⁰	43 ⁰⁰	15 40 ⁰⁰	40 ⁰⁰
16	3 ⁰⁰ 45 ⁰⁰	3 ⁰⁰ 45 ⁰⁰	16 52 ⁰⁰	52 ⁰⁰
17	13 ⁰⁰	13 ⁰⁰	17 58 ⁰⁰	58 ⁰⁰
18	11 ⁰⁰ 48 ⁰⁰	11 ⁰⁰ 48 ⁰⁰	18 27 ⁰⁰ 48 ⁰⁰	27 ⁰⁰ 48 ⁰⁰
19	48 ⁰⁰	48 ⁰⁰	19 3 ⁰⁰ 28 ⁰⁰	3 ⁰⁰ 28 ⁰⁰
20	33 ⁰⁰	33 ⁰⁰	20 4 ⁰⁰ 11 ⁰⁰ 50 ⁰⁰	4 ⁰⁰ 11 ⁰⁰ 50 ⁰⁰
21	11 ⁰⁰	11 ⁰⁰	21 8 ⁰⁰ 32 ⁰⁰	8 ⁰⁰ 32 ⁰⁰
22	28 ⁰⁰	28 ⁰⁰	22 2 ⁰⁰	2 ⁰⁰
23			23 1 ⁰⁰	1 ⁰⁰
0			0	
1			1	

時刻表の読み方
※



最近 情けない！

山田上口～伊勢市駅間の参宮線踏切

山田上口駅⇔【宮町】(近鉄宮町駅前)⇔【新古市】(新町)⇔【奥新町】(豚捨脇)⇔【新道裏】(海幸前)⇔【一之木】(焼き鳥能代そば)⇔
【越坂】(駒鳥食堂奥)⇔【鍛冶屋垣外】(新道商店街入口裏)⇔【桜新道】(宮後)⇔伊勢市駅



【宮町】近鉄宮町駅前



【新古市】新町奥



【奥新町】豚捨脇



【新道裏】居酒屋海幸前



【一之木】焼き鳥能代そば



【越坂おっさか】旧駒鳥食堂奥



【鍛冶屋垣外かじやがいと】新道商店街入口裏



【桜新道】宮後



【桜新道】(宮後)踏切

山田駅(現、伊勢市駅)

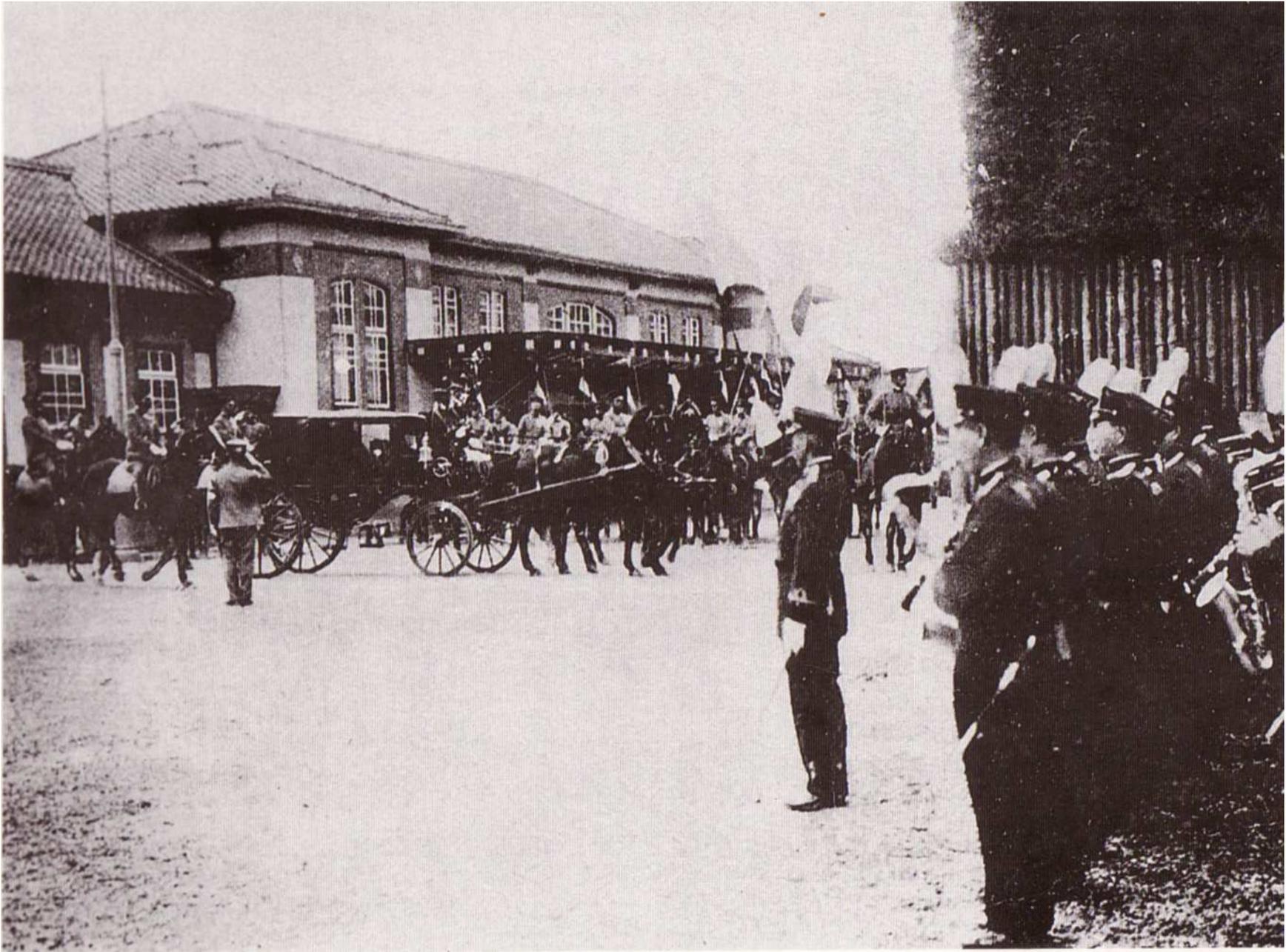
明治30年開業 昭和30年宇治山田市から伊勢市に改称 昭和34年に伊勢市駅に



明治40年頃



大正14年



昭和天皇即位の礼(御大典)による伊勢神宮御親拝 昭和3年



昭和初期



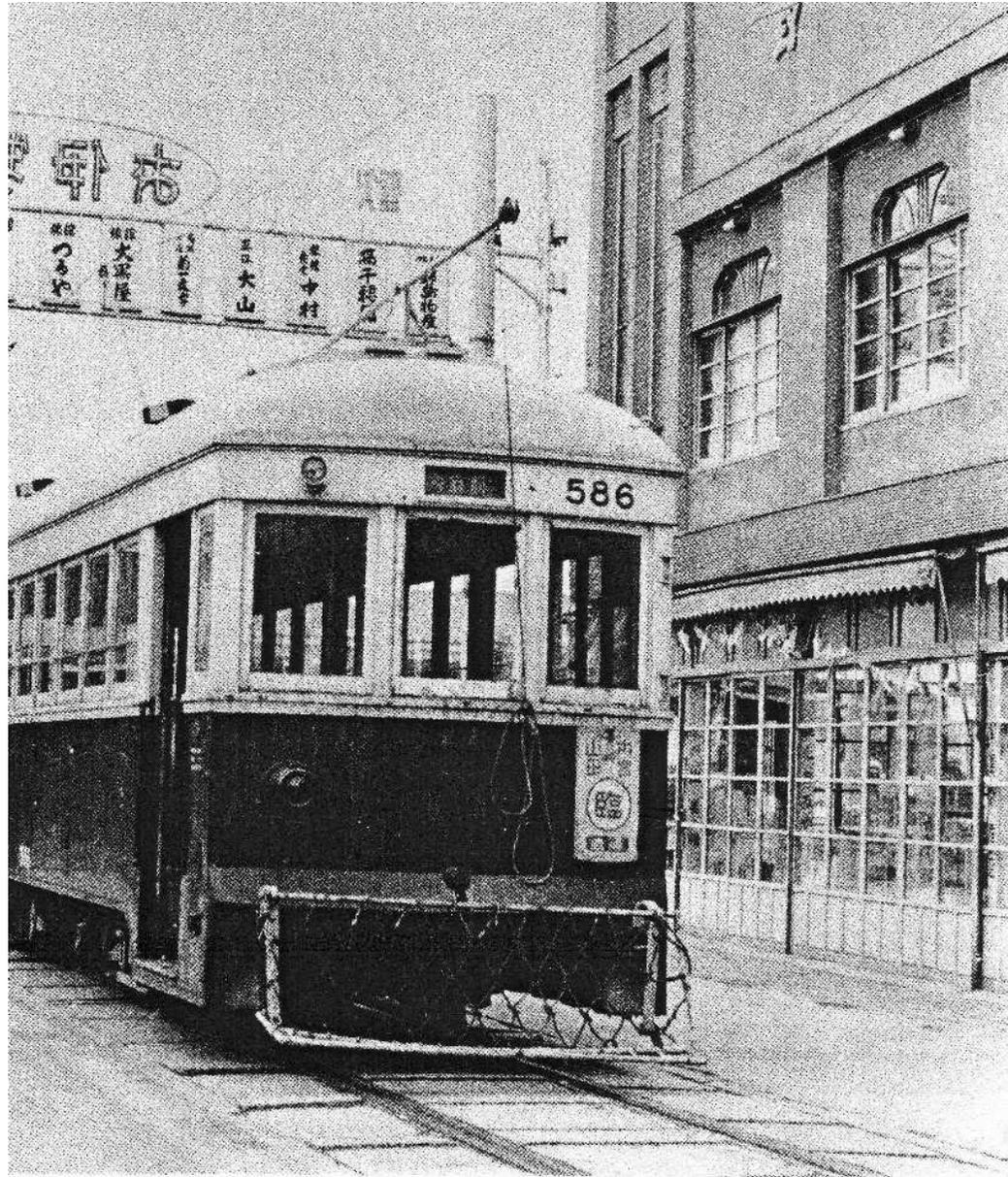
伊勢市駅昭和20年代？



伊勢市駅 昭和30年代？



ホームと機関車



路面電車駅前停留所 昭和35年 油屋旅館→野島物産→ジャスコ→現、東進衛星予備校



昭和35年



最近

山田駅前的一大旅館街が形成された



FAMOUS PLACES AND FINE PROSPECTS IN ISE

山田驛前の景光

山田駅前の旅館街 大正初期



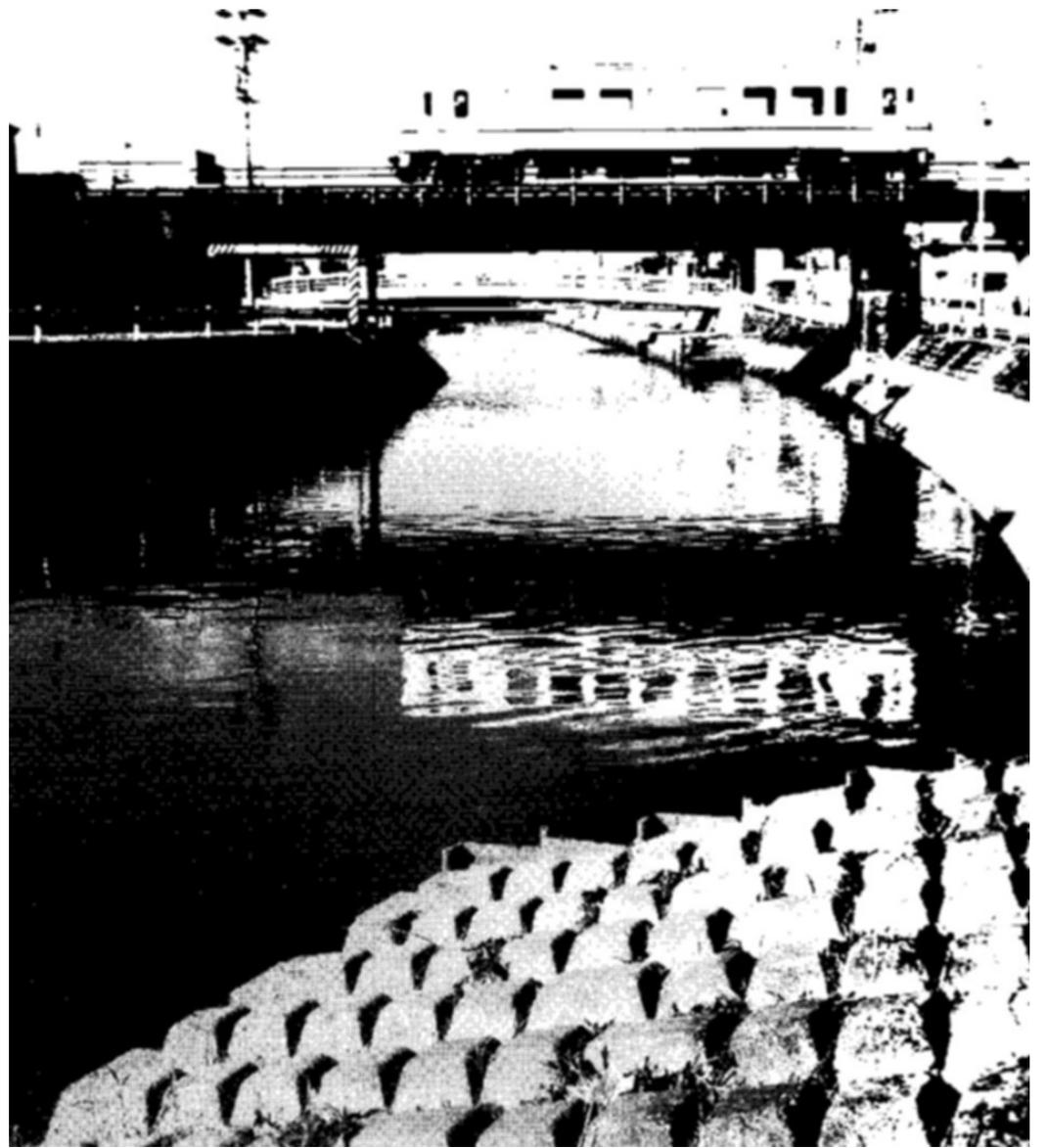
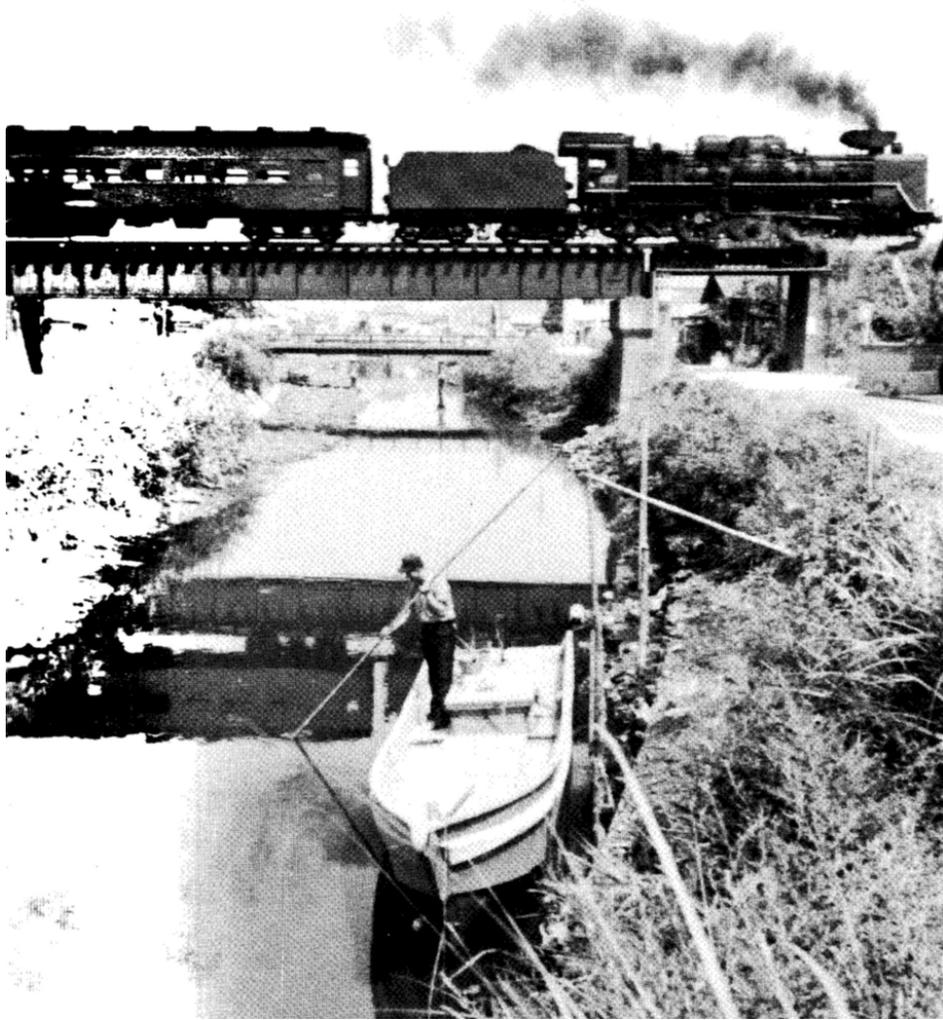
昭和初期



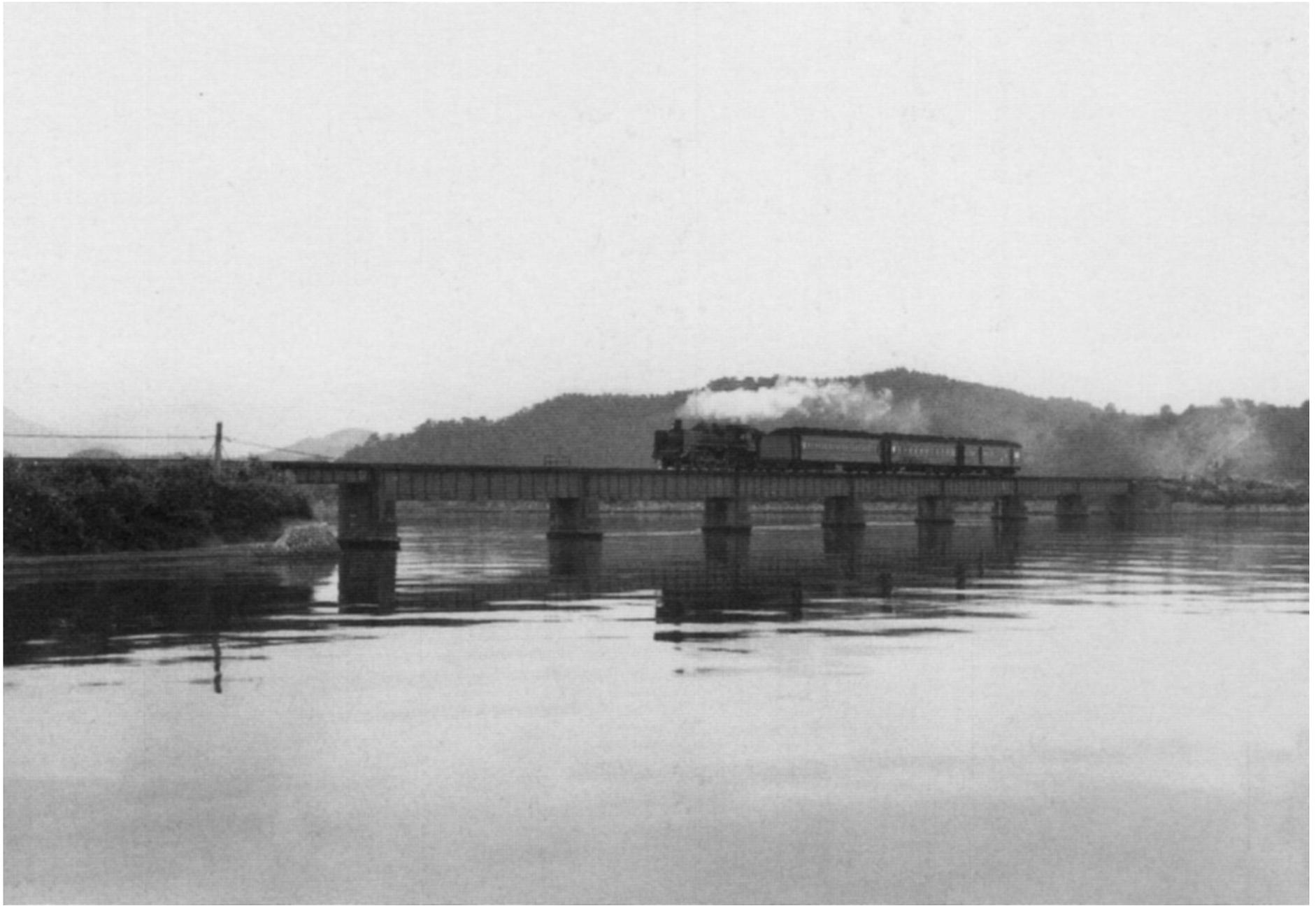
山田駅～二見浦



吹上踏切 大正13年開通 昭和30年頃



勢田川鉄橋



汐合鉄橋と機関車 昭和50年代

二見浦 ふたみのうら 駅

二見浦(景勝地はふたみがうら、駅名はふたみのうら)



FUTAMIURA? 昭和45年



駅名 ふたみのうら

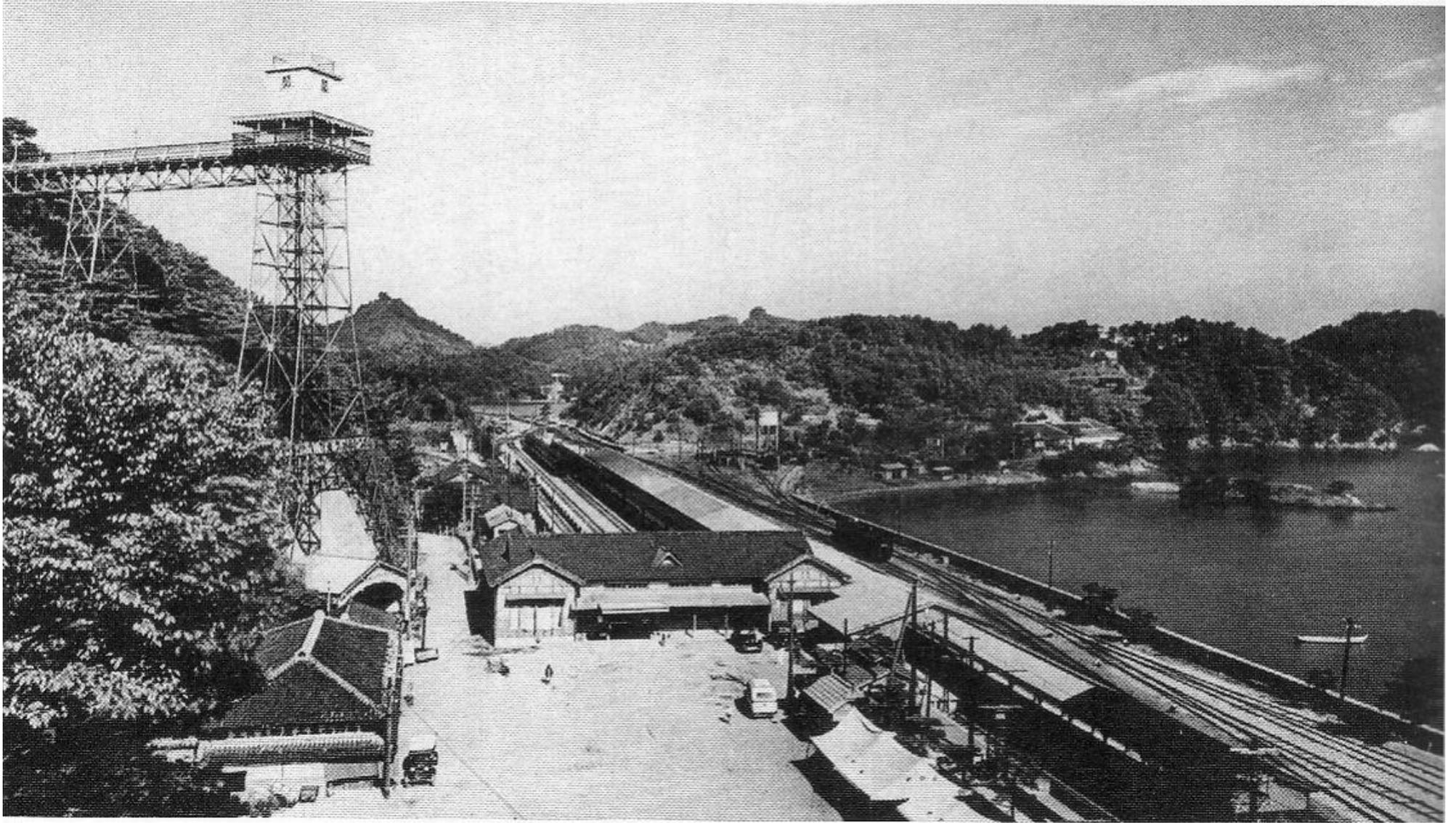




二見駅と機関車 昭和40年代



松下駅 — 二見駅間を走る機関車 昭和43年



鳥羽駅と日和山エレベータ(昭和49年焼失) 昭和初期



鳥羽駅南口 昭和40年代

ここらで
—休み、
—休み！

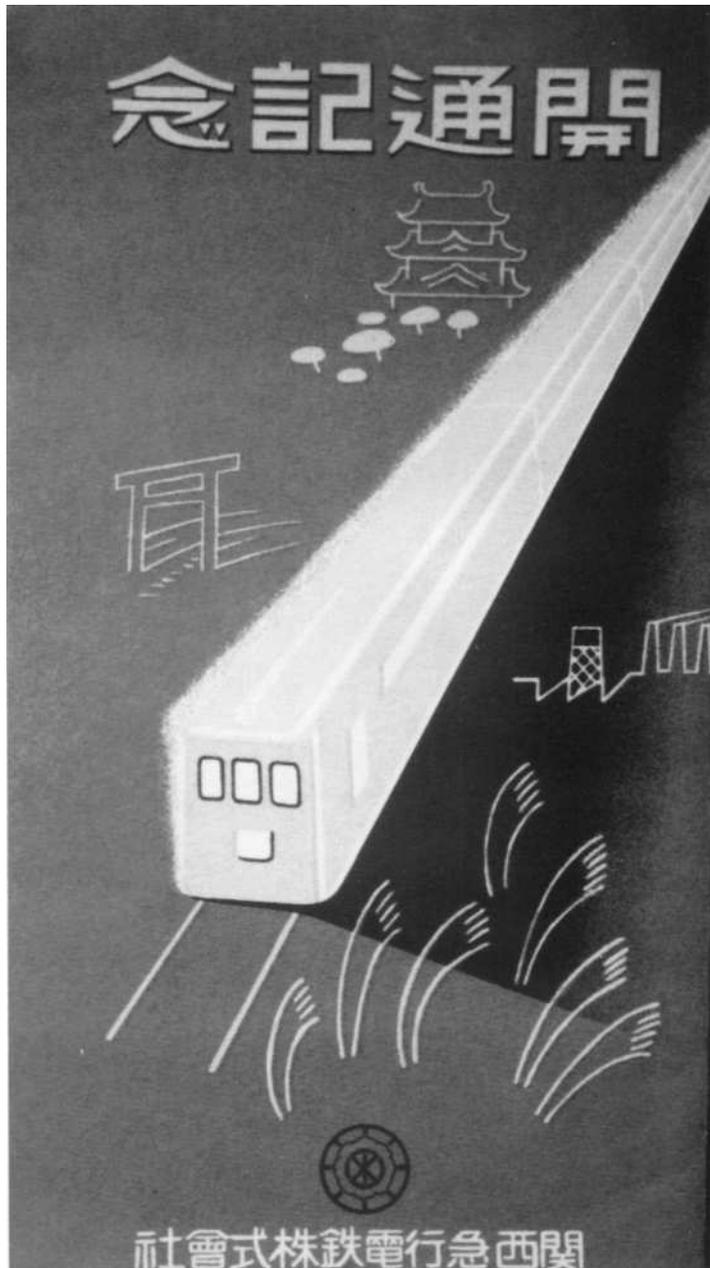
< 付録 >

参宮急行電鉄

近畿日本鉄道

近畿日本鉄道(株)の歴史

	大阪電気軌道(近畿日本鉄道の母体)	参宮急行電鉄(参急)
明治43年	大阪と奈良を結ぶ「奈良軌道」が設立「大阪電気軌道」(大軌)に改称	
大正03年	大軌2代目社長岩下清周の発案で生駒トンネルを完成させ、上本町駅 - 奈良駅間(最初の路線)が開業	
大正10年	「天理軽便鉄道」を買収	
大正11年	「生駒鋼索鉄道」を合併、生駒鋼索線となる。	
大正12年	畝傍線(現、橿原線)が全通。	
昭和02年	八木線(現在の大阪線 布施駅-大和八木駅間)が全通	伊勢を目指すため「参宮急行電鉄(参急)」設立
昭和03年	「長谷鉄道」を合併 長谷線となる 「京阪電気鉄道」との合併会社「奈良電気鉄道」京都駅-西大寺駅間が全通	
昭和04年	「伊賀電気鉄道」・「吉野鉄道」を合併、伊賀線・吉野線となる	
昭和05年	信貴線開業	参急中川(伊勢中川)～松阪～外宮前(宮町)～山田(伊勢市)が開業 大阪線全通 上本町～山田間直通運転開始
昭和06年		山田駅-宇治山田駅間が開業し全通 大阪から伊勢神宮への日帰り参拝を可能とした(現在の大阪線・山田線)
昭和07年		上本町駅-宇治山田駅間に特急が運転開始
昭和11年		「伊勢電気鉄道」(伊勢電)を合併、桑名駅-大神宮前駅間を伊勢線とする 「関西急行電鉄」(関急電)を設立
昭和13年	「大阪電気軌道」長谷線廃止	津線参急中川駅-江戸橋駅間全通 伊勢線と接続 「関西急行電鉄」が桑名駅-関急名古屋駅(現在の近鉄名古屋)間開業
昭和15年		「参宮急行電鉄」が「関西急行電鉄」・「養老鉄道」(養老線)を合併
昭和16年	「大阪電気軌道」は「参宮急行電鉄」と統合して「関西急行鉄道」(関急)に再編 伊勢中川～宇治山田間を山田線とする	
昭和17年	元「伊勢電気鉄道」伊勢線新松阪駅 - 大神宮前駅間が廃止	
昭和18年	「関西急行鉄道」は「大阪鉄道」(大鉄)と合併 この時点で現在の「近畿日本鉄道」の原型となる路線網が確立された	
昭和19年	「関西急行鉄道」は「南和電気鉄道」・「信貴山急行電鉄」を合併、「南海鉄道」(南海)と新設合併 「近畿日本鉄道」(近鉄)発足 日本最大の民営鉄道会社となる	



すわかる特急

大阪-名古屋ハストツ7.4時間

座席定員制

10月8日より

座席料金

大阪-名古屋	¥30、
大阪-中川	¥20、
中川-名古屋	¥20、
上本町発	{ 7.30
	15.30
名古屋発	{ 7.55
	15.55

近畿日本鉄道
のりば上六

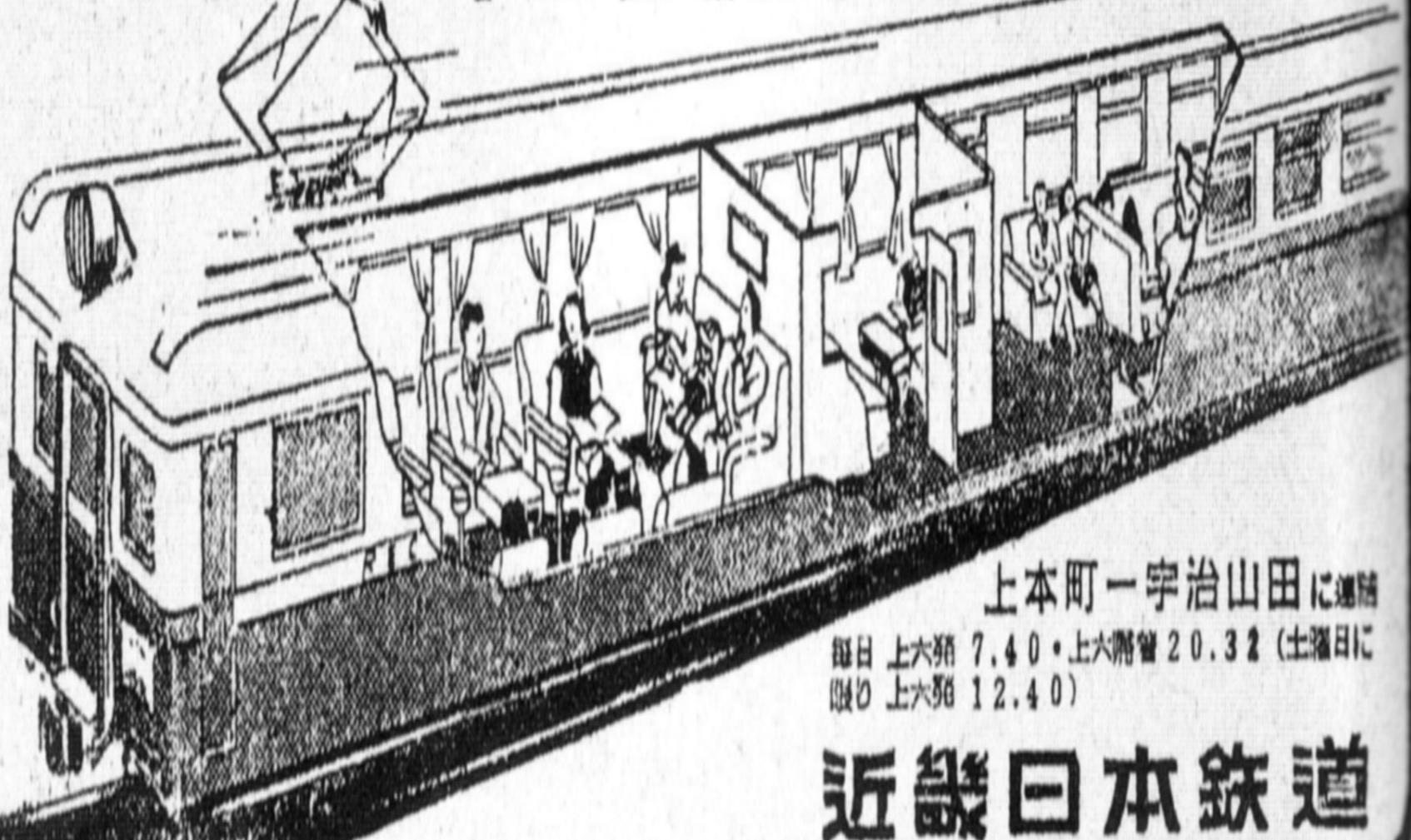


関西急行電鉄 開通記念時刻表 昭和13年頃

近鉄広告 昭和22年

おなじみの
名古屋行特急に**特別車**が登場致しました

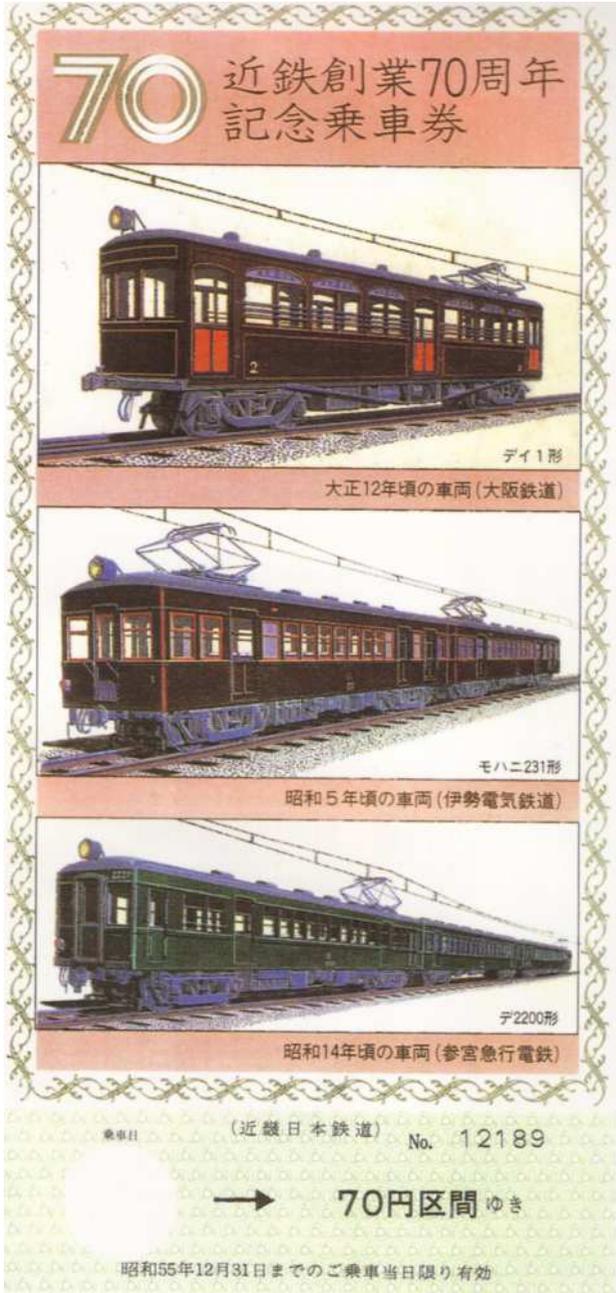
★サロン 定員13名
御1名 ¥50
★アベックルーム
(座席6名分)
¥300
何れも前日発売



上本町一宇治山田に連絡
毎日 上六発 7.40・上六附替 20.32 (土曜日に
限り 上六発 12.40)

近畿日本鉄道

近鉄広告 昭和24年(サロン 定員13名 御1名 ¥50円 アベックルーム 座席6名分 ¥300円)



近鉄創業70周年記念乗車券 昭和55年

近畿日本鉄道の駅 近鉄宮町駅 (元 外宮前駅)



宮町駅 昭和48年



近鉄宮町駅 現在2025年

1930昭和05年 参急中川(伊勢中川)～松阪～「外宮前」～山田(伊勢市)駅が開業

1933昭和08年 「外宮前」駅は「宮町」駅に改称…なぜ改名されたのか？

明治元年 度会府が発令した「郷名廃止」命令「町名」は適用外だったが、それを誤解して、上中之郷町を「常盤町」と改名したが、(理由は分からないが)下中之郷町(のちの宮町)は改名しなかった。

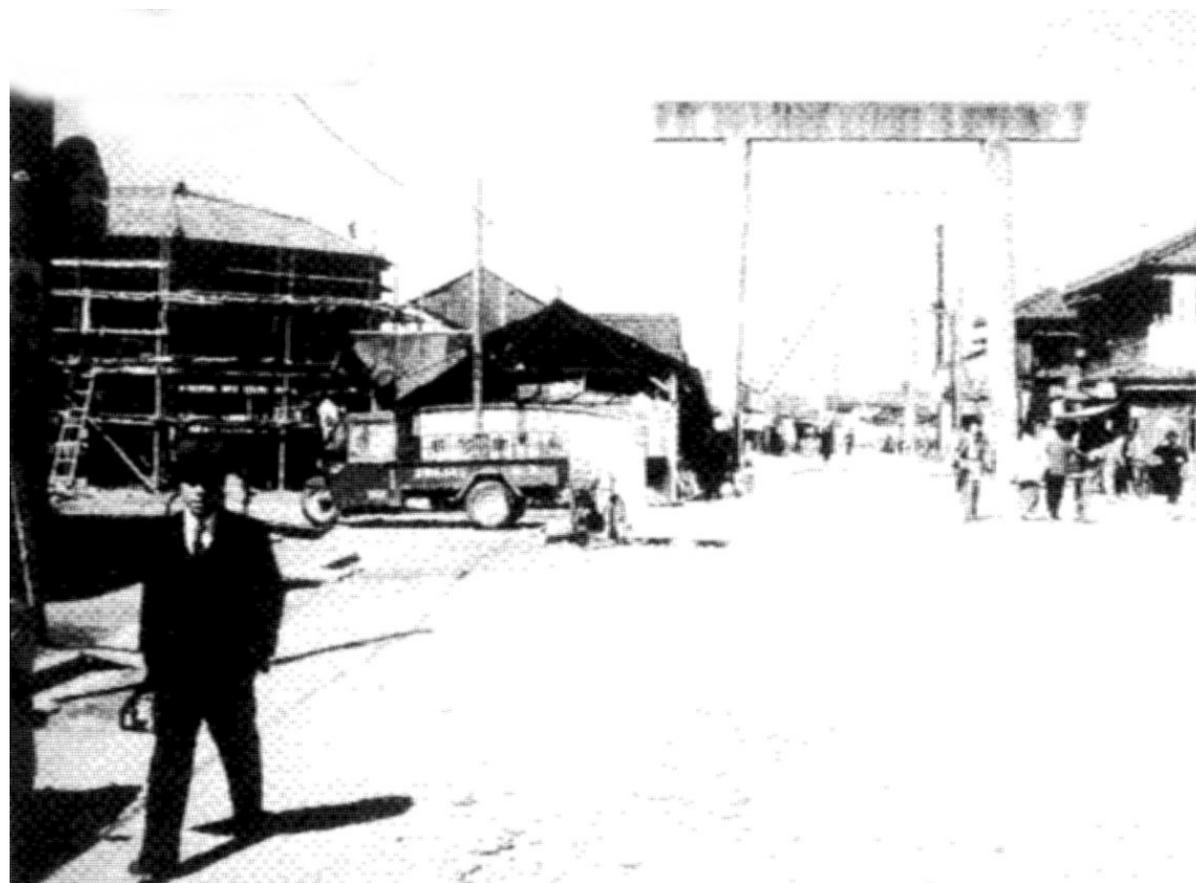
明治15年の学区や明治22年の宇治山田町市制町村制の町名記録に「下中之郷町 常盤町」が併記されている

1933昭和08年に下中之郷町を「宮町」と改称したタイミングで、参急「外宮前」駅を「宮町」駅と改称したか？

…なぜ？何時？下中之郷町を「宮町」と改称したのか？



宮町駅前鳥居と一升瓶の広告塔



昭和20年の空襲で「鳥居」が焼失したが再建された



宮町駅前 昭和30年頃



宮町駅は
この辺りか
？

宮町駅前マーケット 昭和33年



伊勢湾台風で駅前鳥居が倒壊 昭和34年

近畿日本鉄道の駅 近鉄伊勢市駅 2025年

1930昭和05年 参宮急行電鉄が外宮前駅から延伸し、国鉄との共同使用駅となる



近畿日本鉄道の駅 宇治山田駅 昭和6年3月完工時



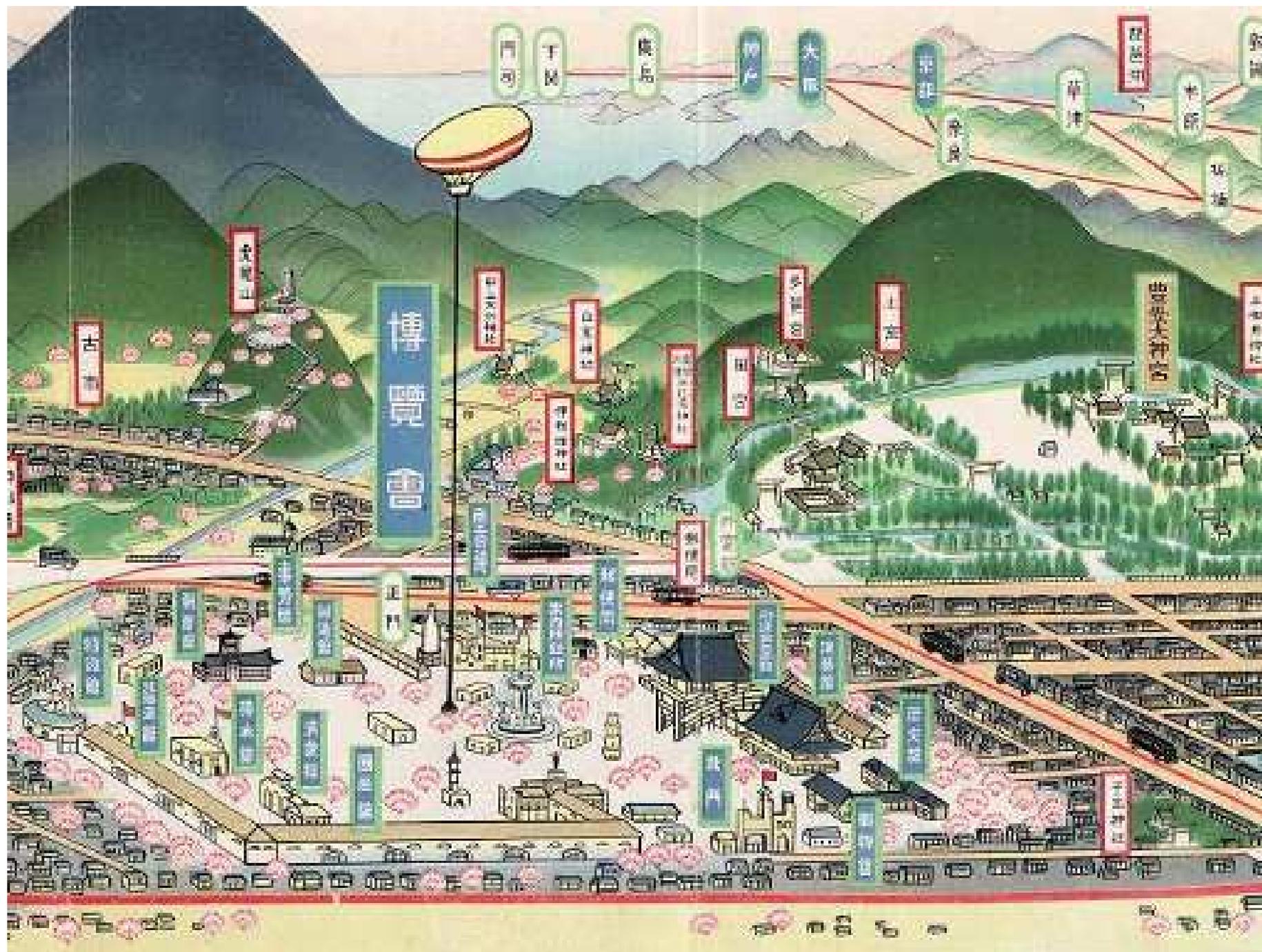


宇治山田駅の内部

明治33年 神都実測図 郡役所跡前に 昭和06年宇治山田駅建設

(シンフォニアテクノロジー響ホール伊勢) 観光文化会館は監獄署跡に建てられた



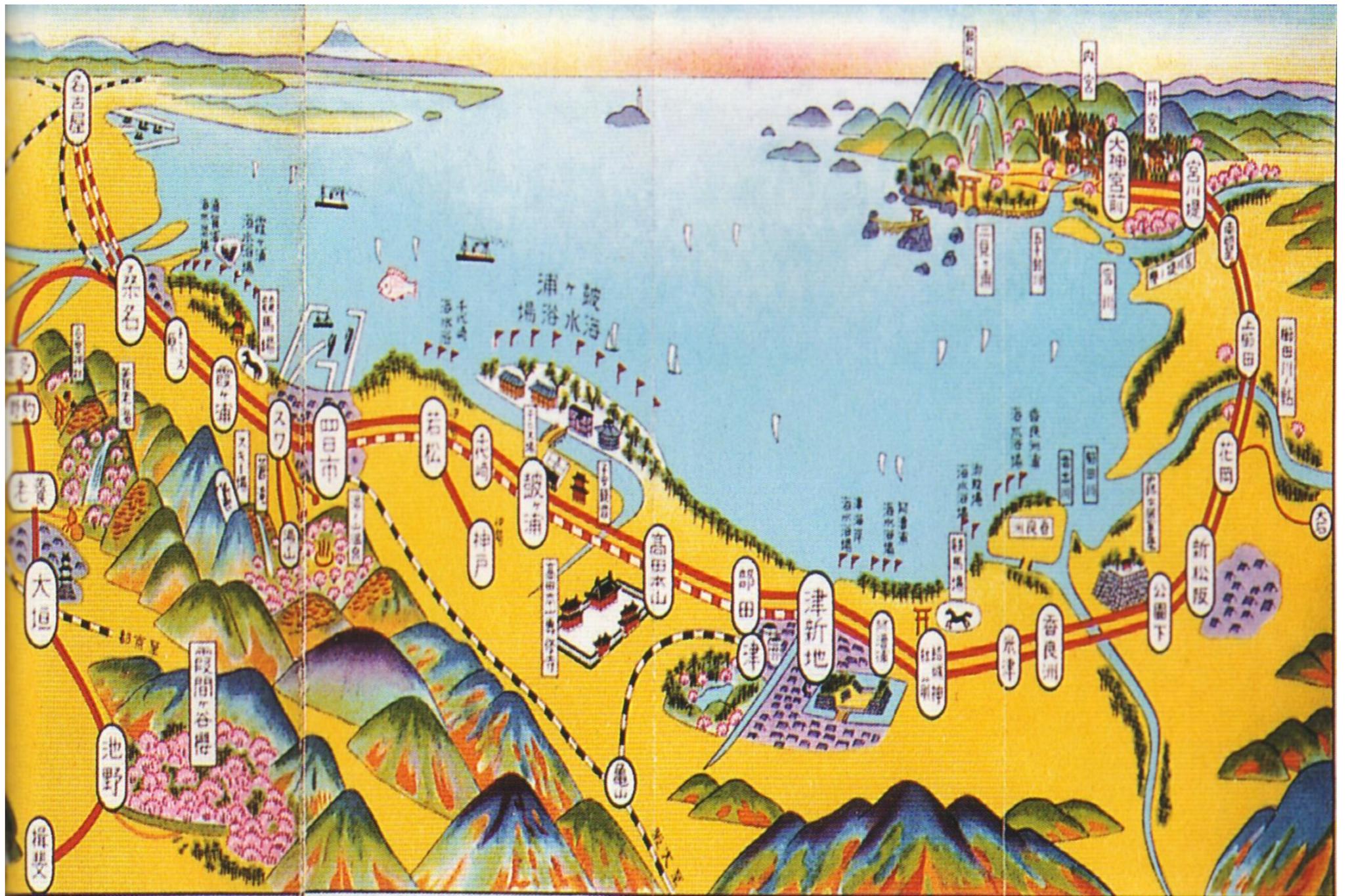


< 付 録 >

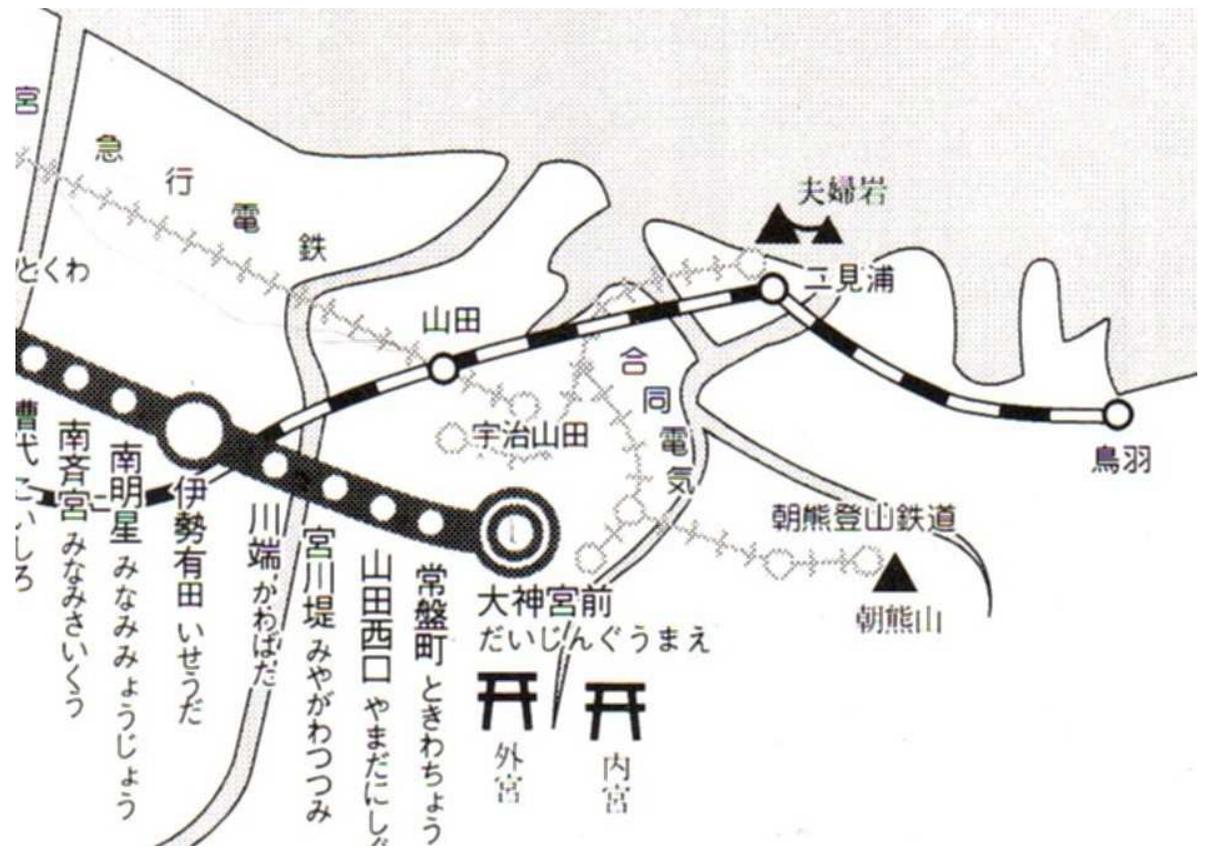
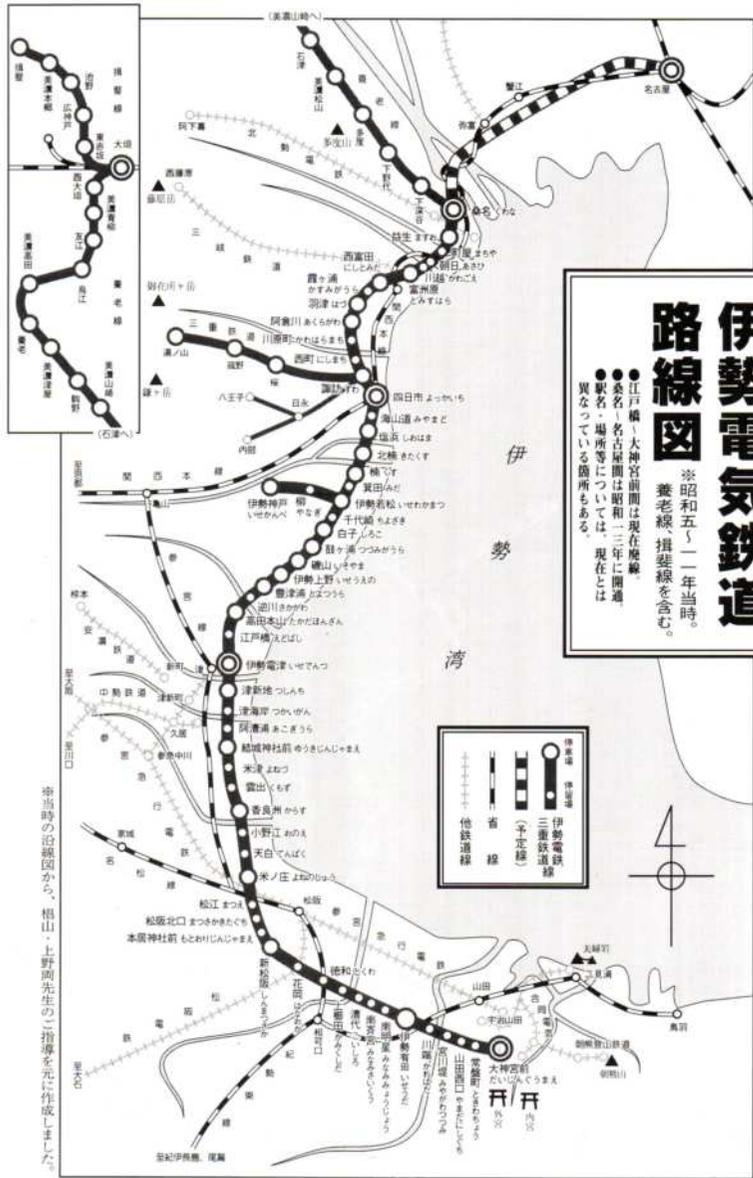
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道(伊勢電)

- 名古屋から伊勢神宮への直通路線を建設し、特急電車の高速運転を行ったが、過剰投資によって最終的には経営に行き詰まった
- 伊勢神宮最寄り駅は当初「伊勢大神宮前」駅の名称が予定されていたが伊勢神宮側からクレームで、「大神宮前」駅となった
伊勢神宮本来の固有名称は、地名を付けずに「神宮」と称するため、
「伊勢」を付けると伊勢電鉄の社名略称を付け加えたようで不都合という事情があったようだ
- 伊勢市の路面電車(後の三重交通神都線、昭和36年全廃)を運営していた会社も、明治37～大正11年の間、「伊勢電気鉄道」と称していたが、本項の「伊勢電気鉄道(伊勢電)」と直接的な関係はない



昭和5~11年当時 伊勢電気鉄道路線図



伊勢有田いせうだ～川端～＜鉄橋＞～宮川堤～山田西口～常盤町～大神宮前

伊勢電気鉄道(株)の歴史

明治43年	伊勢電気鉄道に対し鉄道免許状下付(津 - 四日市間)
明治44年	前身となる「伊勢電気鉄道」が設立
大正04年	一身田町-白子間開業
大正05年	白子-千代崎間開業
大正06年	津市(後、部田)-一身田町間、千代崎-楠間開業
大正08年	楠-海山道間開業
大正11年	海山道-四日市間開業
大正13年	部田(へた 津市から改称)-津市(後、津新地)間開業
大正14年	伊勢若松-伊勢神戸(現、鈴鹿市)間開業
大正15年	社名を「伊勢電気鉄道」(伊勢電)と改称。熊沢一衛(四日市の実業家)が社長に就任 本店を四日市市浜田に移転「揖斐川電気」より鉄道敷設権譲受(許可)(桑名郡大山田村-四日市市間)
昭和01年	津新地-四日市間、伊勢若松-伊勢神戸間の電化完成
昭和02年	「四日市鉄道」を合併 鉄道免許状下付(津市-飯南郡松阪町間)、「三重鉄道」の全株式を取得し傘下に収める
昭和03年	鉄道免許状下付(桑名郡大山田村 - 名古屋市中区南生野町間)
昭和04年	四日市-桑名間開業(複線)、鉄道免許状下付(三重郡日永村 - 同郡塩浜村間)、「養老電気鉄道」を合併
昭和05年	津新地-新松阪間開業(複線)、新松阪～大神宮前間開業(複線)＝桑名～大神宮前全線開通 大神宮前駅開業
昭和06日	楠-塩浜間複線化
昭和07年	旭電気鉄道(未成線)を合併、強制管理決定(大垣 - 養老間、大垣 - 池野間)
昭和10年	桑名-大神宮前間で特急「はつひ」(初日)・「かみち」(神路)運行開始
昭和11年	「伊勢電気鉄道」は「参宮急行電鉄」(参急)に吸収合併、「伊勢電気鉄道」線は参急の伊勢線となる
昭和13年	名古屋～大神宮前間全線開通 「関西急行電鉄」桑名～名古屋間開通
昭和15年	「関西急行電鉄」は「参宮急行電鉄」に合併
昭和16年	「参宮急行電鉄」は親会社の「大阪電気軌道」(大軌)と合併、「関西急行鉄道」(関急)が発足 関急伊勢線となる
昭和17年	「参宮急行電鉄」路線と重複するため、新松阪～大神宮前間廃止
昭和19年	「関西急行鉄道」と「南海鉄道」が合併し、「近畿日本鉄道」創立

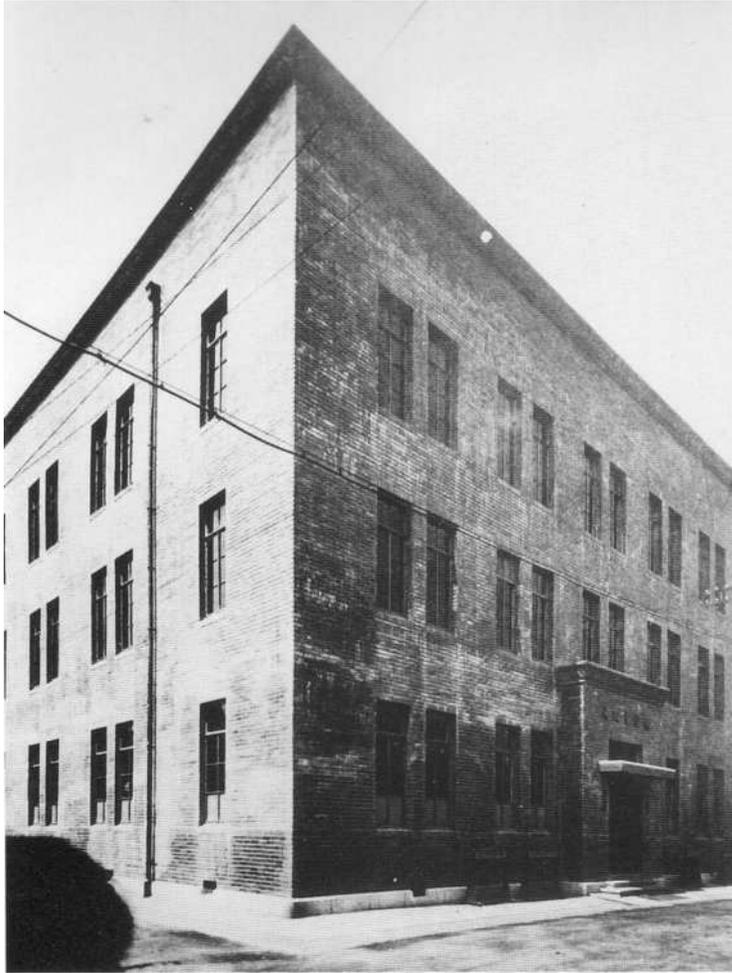
熊澤一衛 くまざわ いちえ

1877明治10年	四日市市に生まれる 代々藤堂氏津藩 御金御用達の役を務める
1911明治44年	前身となる「伊勢電気鉄道」が設立
1912明治45年	四日市製紙の取締役役に就任して、富士製紙との合併に尽力する
1920大正09年	静岡電気株式会社の専務となる ほか電力会社、電鉄会社、製紙会社、製材会社、林業会社、汽船会社、化学会社、工業会社、銀行業、倉庫会社などの関連事業に関わり「東海の飛將軍」と称された
1923大正12年	静岡鉄道の専務を兼任
1925大正14年	「伊勢電気鉄道」社長となり、全線の電化と養老鉄道との合併を実現 四日市銀行頭取も兼務 伊勢神宮がある宇治山田市をめざして東進や南下して路線を建設する大阪電気軌道(参急)の三重県進出は、大阪資本の三重県への侵略と理解 「伊勢電鉄は三重県の電鉄である」との自負と「自分は三重県人だ」という誇りがあった
1926大正15年	社名を「伊勢電気鉄道」(伊勢電)と改称 熊澤一衛が社長に就任 本店を四日市市浜田に移転
1936昭和11年	「伊勢電気鉄道」は「参宮急行電鉄」(参急)に吸収合併、 本線は同社の伊勢線となる

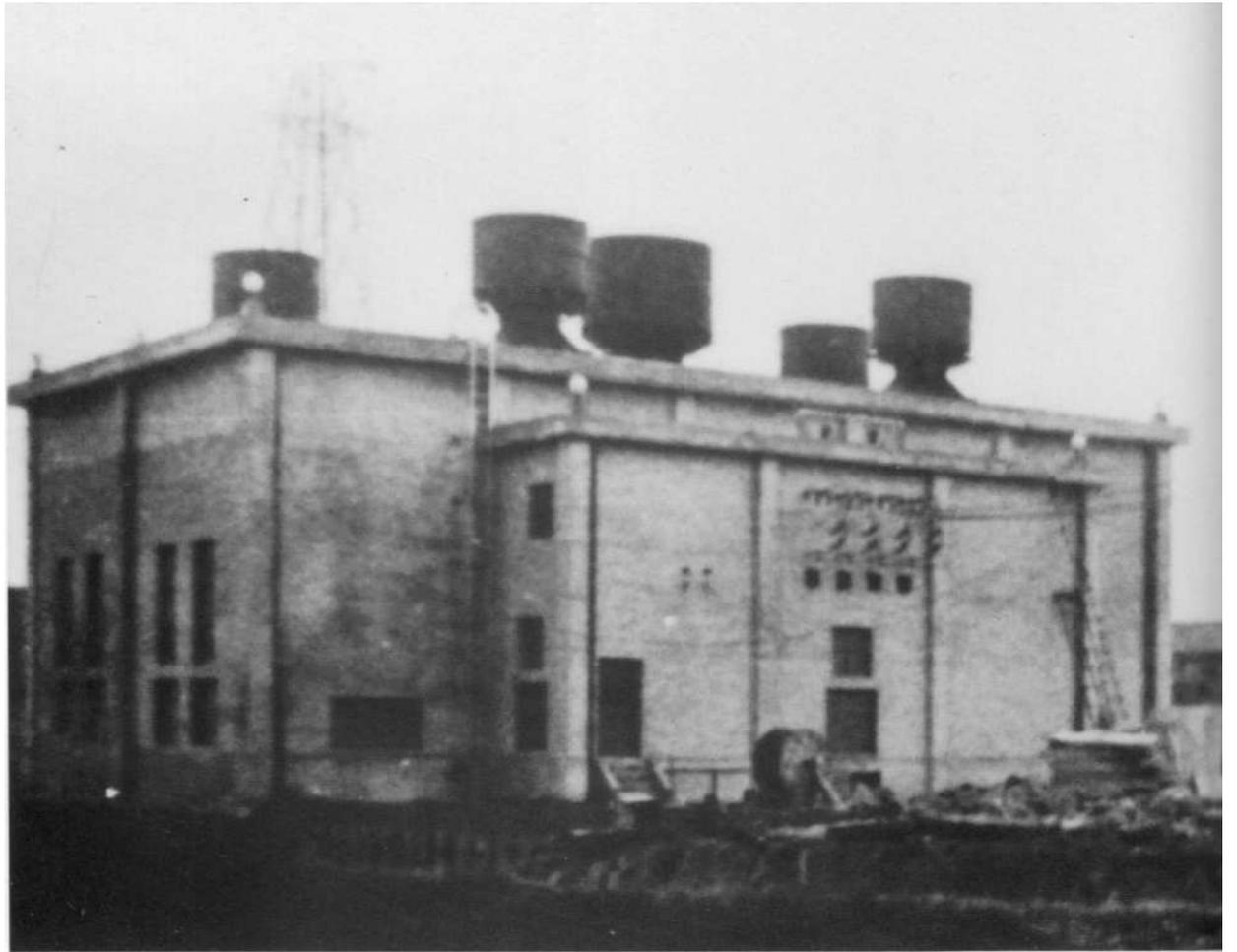


熊澤一衛

伊勢電初代社長



伊勢電鉄 四日市本社



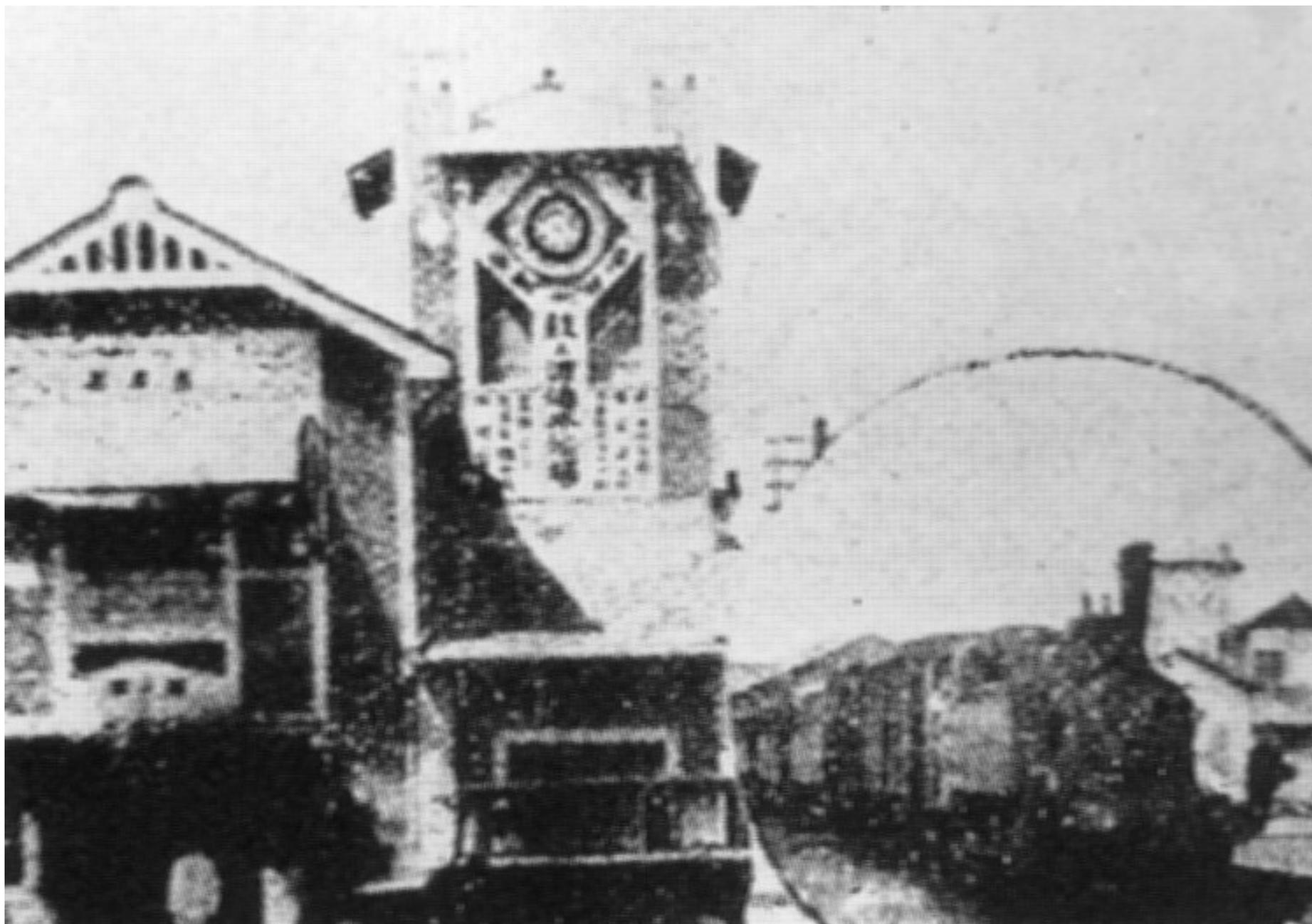
伊勢電鉄 部田(へた 津市)変電所



四日市-桑名間開通記念 昭和04年



山田線開通記念 年賀はがき 昭和06年



伊勢電気鉄道時代の案内 大正期



伊勢電気鉄道時代の2号機関車

伊勢有田～川端～＜鉄橋＞～宮川堤～山田西口～常盤町～大神宮前



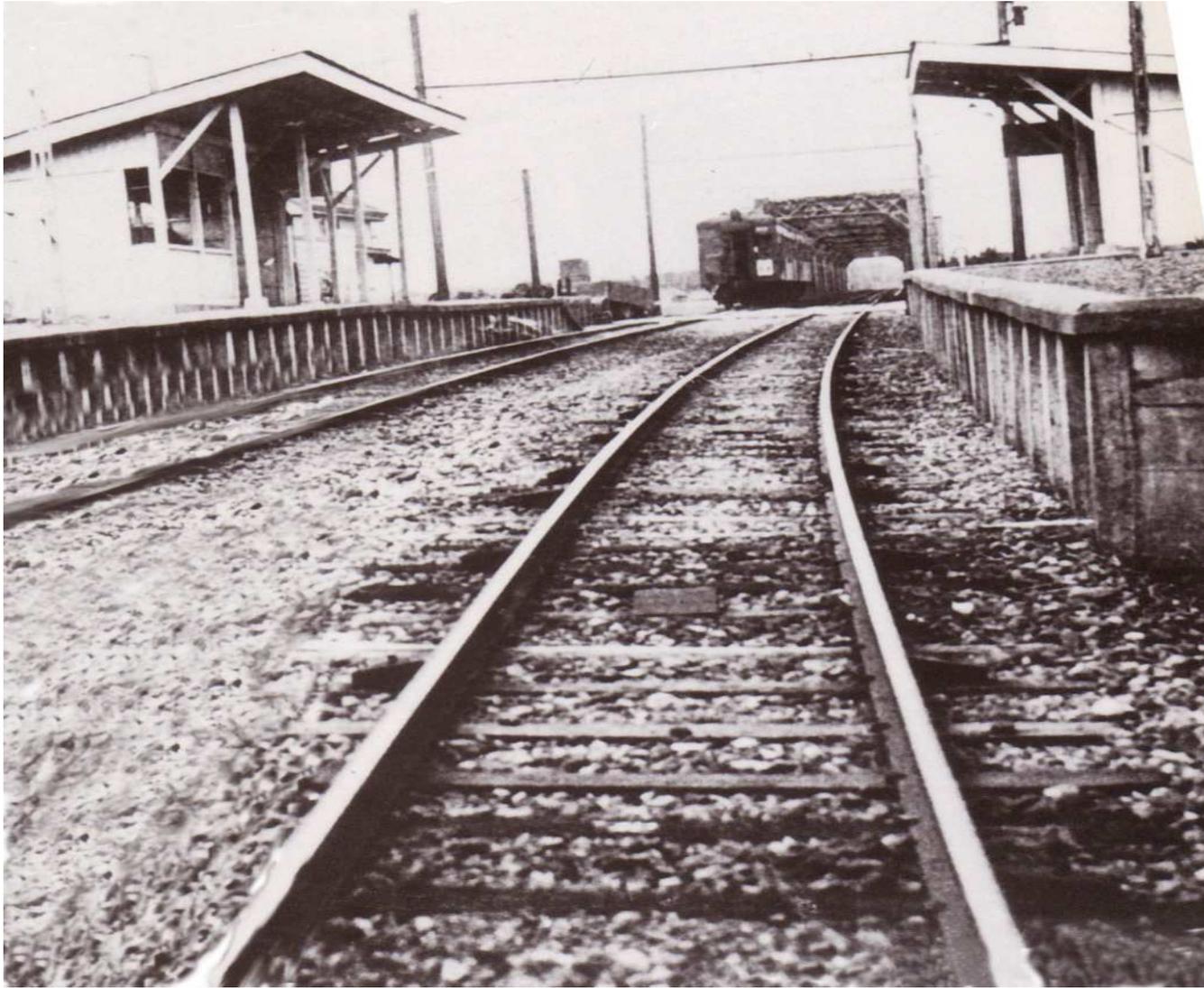
宮川鉄橋 昭和5年



宮川鉄橋 昭和6年



宮川鉄橋 残された橋梁 昭和45年



宮川堤駅 昭和17年



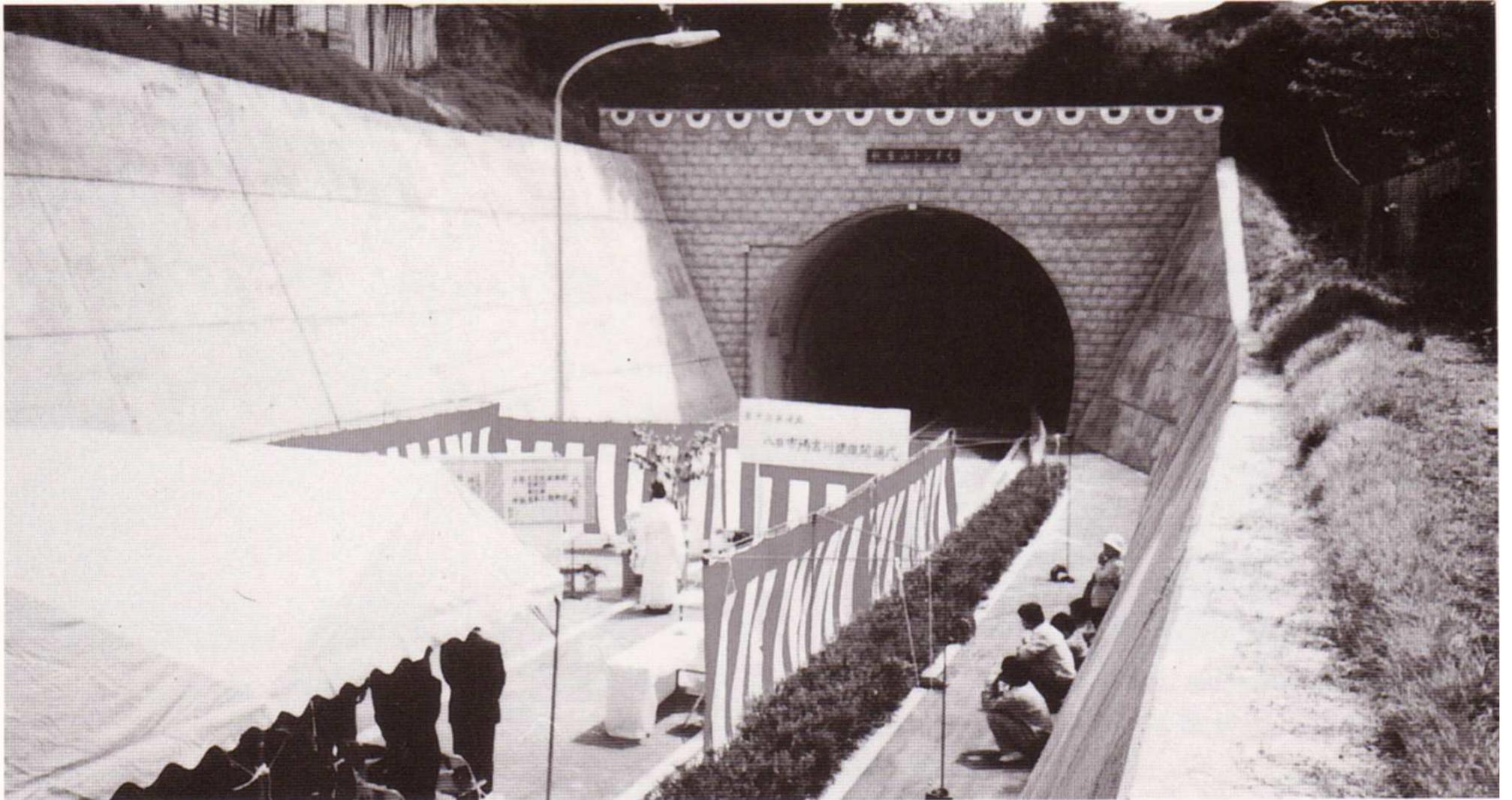
現在2025年



現在の宮川堤駅跡付近 現在2025年



宮川堤駅～山田西口駅間 秋葉山(第1)トンネル 昭和45年



開通式？ 昭和60年



現在の秋葉山(第1)トンネル 現在2025年



秋葉山(第1)トンネル内部



現在2025年

こんな標識を掲げている方も



現在の秋葉山(第1)トンネル 現在2025年



天神丘(第2)トンネル 現在2025年

トンネル入口壁面に「さいみそ」製造「しげきや」の案内表示があった、という



現在の山田西口駅～常盤町駅間の 天神丘(第2)トンネル 現在2025年



常盤町駅周辺 昭和45年



現在の常盤町駅跡付近 現在2025年



大神宮前駅



大神宮前駅 昭和16年



現在の大神宮前駅跡付近 現在2025年



現在2025年

第3回 小三郎が創った伊勢の「参宮鉄道」

プラス

近畿日本鉄道

と

伊勢電気鉄道

でした。

完

< 次回予告 >

伊勢を創った太田小三郎シリーズ

第1回 小三郎は伊勢で何を創ったのか？

第2回 小三郎は伊勢をなぜ創れたか？

第3回 小三郎が創った伊勢の「参宮鉄道」

11月16日(日)

最終回 小三郎が創った伊勢の「路面電車」

謝 辞

伊勢郷土史研究家 山田 修 司（ブログ「いにしへの伊勢」）・飯田 良 樹 両氏には写真の提供ならびにご指導をいただきました。

参 考 文 献

昭和61年 ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 伊勢 二見 小俣 (株)国書刊行会

平成4年 因説 伊勢・志摩歴史<下巻> (株)郷土出版社

平成2年 目で見ると 伊勢・志摩の100年 (株)郷土出版社

平成6年 北岡善之助 伊勢の博覧会男 (有)伊勢志摩編集室

伊勢度会人物誌、神都名家集、宇治山田市史、最新 伊勢市史 ほか

筆者プロフィール:伊勢市大世古町生まれ、平塚市在住 近世伊勢参宮名所図会(伊勢探訪記)、伊勢度会近世名軸図鑑、御師研究などを
ホームページ <http://nfc.no.coocan.jp/index.htm> にて公開中 ご質問などありましたら、koji.akita@nifty.com までご連絡下さい