

伊勢の路面電車

伊勢郷土史研究家

秋田耕司

を振り返るには丁度良い機会だった。伊勢の路面電車について、その歴史を振り返ってみる。

神都に電灯が点るまで

「もはや戦後ではない」とのキャッチフレーズがあった高度成長期は、昭和二十九年から神武景気、岩戸景気と続いたが、次第に自動車が進搬の主役となり、その通行の邪魔になるということで、伊勢の路面電車(三重交通(神都線)は、各地のそれらと同様、昭和三十六年に廃線となった。現在は、その電車に似せた乗合バスが運行されているけれど、神都に相應しい風情があり、往時が偲ばれる。昨年、平成三十年は明治維新百五十周年にあたり、明治の伊勢

明治の世になると、王政復古により明治政府が樹立され、政府の基本方針である「五箇条の御誓文」発布が行われて、急速に新たな政治体制が確立されていった。そのような中で伊勢においては、これまで

と変わらず第五十五回式年遷宮が明治二年に行われた。この時、明治政府は樹立直後であったため援助の余力はなく、神宮を所管する山田奉行所等の積立金によつて挙行されたという。一方、天皇垂範のもと祭政一致の政治体制を確立したい明治政府は思惑があった。遷都のため東京へ行幸の途中に、明治天皇は、天皇として初めて伊勢神宮の参拝を果した。その政策の下、伊勢(宇治山田地区)は日本の神都として相應しい町づくりが要求されるようになっていった。

全国的では、早くも明治五年には新橋・横浜間の鉄道が運行され、富岡製糸工場の創設など新日本国の威信をかけて工業化が推し進められていた。そのような中で、電灯が日本で初めて紹介されたのは明治十一年だった。その後、電気事業は同十九年の東京電灯に始まり、東海地方では二十三年に名古屋電灯が開業した。三重県では、三十年四月に津電灯

が、六月に宮川電気(伊勢)、九月に四日市電灯が電灯事業を開始している。

伊勢における電灯事業である「宮川電気」は、明治十九年に神宮崇敬団体である「神苑会」を創設していった古市の三大妓楼の一つ、「備前屋」の主人「太田小三郎」らによつて、明治二十年に電灯会社設立を企画されたのが始まりである。残念ながらその企画は中断されたが、さらに明治二十六年、名古屋電灯会社から電灯会社設立の働きかけがあった。しかし、それも実現しなかった。

この時期、太田小三郎は神苑会の会頭を務めていた吉井友実(伯爵、宮内次官、日本鉄道社長などを歴任)の提唱により、北川矩一(初代宇治山田市市長)らを発起人とし、明治二十六年には津・小俣間の参宮鉄道(株)設立の仮免許を取得し、明治三十年には津・宮川間を開業させている。

初めての電気鉄道

そのような状況の中で、明治二十八年には日本で初めての電車となった京都電気鉄道が開業している。

同時期に伊勢の電灯会社は太田小三郎、秋田喜助あきたきすけ（洋物商、神苑会役員、賓日館の建築委員）らにより設立が企画されたが、一方で、大阪の岡橋治助おかはしじすけ（大阪・第三十四国立銀行初代頭取）、平川靖、片岡直温かたおかなおほる（衆議院議員・日本生命副社長）らの企画があり、同年秋から両者の調整が行われた。

その結果、発起人十三名によって、宮川電気株式会社みやがわでんきが明治二十八年に設立発起した。役員は大阪と地元のバランスがとられ、社長に平川靖（大阪）、取締役に秋田喜助（専務）、太田小三郎、山口善五郎（大阪三十四銀行）、村井恒蔵（初代宇治山田町長）、監査

在の中部電力（伊勢営業所）へ移し創業を開始した。この時、社長には秋田喜助が就任した。

同事務所敷地内に百馬力のボイラー一台と五十キロワットの発電機一台を設置し、岩渕第一発電所とし、電灯の営業を開始した。

燃料の石炭は勢田川の舟運で岩渕まで運ばれたが、のちには二軒茶屋まで運び、陸揚げ後、発電所まで電車で運び込んだ。この年の電灯の営業状態は需要家数四五〇戸、電灯数一七八六個であった。

この後、宇治・二見電気鉄道の名義で再度、鉄道の出願をしたが再び却下された。しかし、再度にわたり電気鉄道敷設を決議・申請した結果、明治三十四年、岩渕町（本町）より二見町大字江村間の軌道起工が許可され、明治三十五年、その着工に至った。宮川電気臨時総会にて電鉄兼業計画案を決議してその事業の拡大を図った。

役には弘世助三郎、泉清助らが就任した。その目的は、宮川の水力を利用して発電し、電灯・電車・工業に供給することであった。

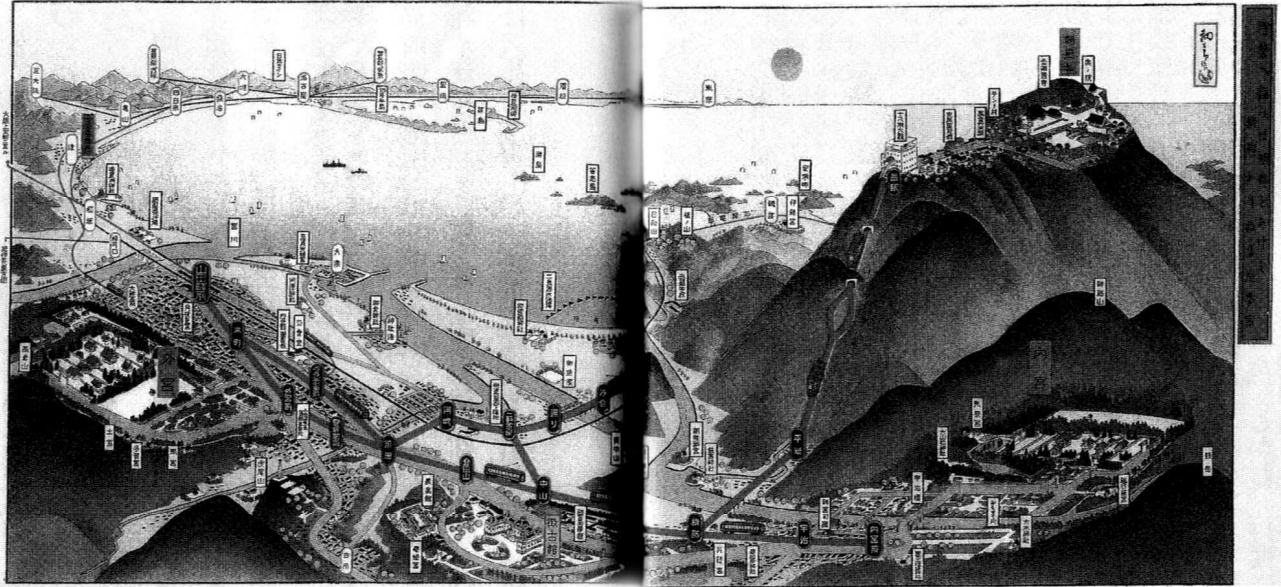
しかし、この時には水力発電と山田・二見間の電気鉄道は許可が得られず、電灯事業のみを行うこととしたので、火力発電による営業に切り替えて事業を発足し、明治二十九年、宮川電気株式会社みやがわでんきの創業総会を迎えた。明治三十年には事務所を岩渕町（現



秋田喜助



水力発電所を造るため宮川へ視察



路面電車の沿線案内図(昭和5~12年に発行)

町々をチンチン電車が走る

明治三十六年(明治三十七年二月の説あり)、宮川電気(株)を伊勢電気鉄道(株)(同名の会社があるが無関係である。)と改称し、社長に太田小三郎が就任した。同年、岩淵町(本町)・二見間七・六キロメートルを竣工・開通し、車両八台で開業した。山田・二見間の運賃は片道十二銭、午前六時より午後七時まで五十八往復を運行している。

明治三十七年に電車運転用に岩淵第二発電所(錦水橋下流左岸)に直流七〇キロワットの発電機を増設し、明治三十八年、山田駅前(後、伊勢市駅前)〜本町(岩淵町)間、〇・三キロメートルを延伸し開業させた。

明治三十九年当時の電灯営業状態は需要家七〇七、電灯数二四三八に増大している。また、同年の収入の内訳は電灯料収入が約三〇%、鉄道収入ほかは約七〇%となっている。

同年、内宮行きとして古市口・浦田町(現、名所「藤浪の松」があるバスの折返しロータリーの場所であり、最初はここにてロータリーを廻って電車を折り返していた。)間、四・五キロメートルを開通させる。車両を二十四台とし、本町・浦田町間及び、同四十年に中山・二軒茶屋間を開業した。

外宮・内宮間の開業が遅れた理由については、宮川電気会社と参宮電鉄会社(大阪市杉山宗兵衛ら)との競合や道路敷き利用について、宇治山田町の了解の遅れたことが原因といわれている。

明治四十年の人事は、社長・太田小三郎、副社長・秋田喜助、常務・村井恒蔵、取締役・村井忠三郎、五富利金吾(明治三十四年町会議員)、監査役・田口程吉(明治二十二年第二回宇治山田町会議員)、竹内善四郎、阿竹嘉六らが務めている。

明治四十一年には電灯供給地域を二見町に拡張し、明治四十二年には御幸通りに電気鉄道工事着手・竣工して本町・外宮前・古市口間一・三キロメートルを開業した。結果、この間が事実上、複線となった。つまり、行きは外宮前を通過し錦水橋に至り、帰りは錦水橋から岩渕の事務所前を通過することになるので、本町・錦水橋間は複線となる。ちなみに、伊勢のチンチン電車は全国では珍しく右側通行であった。

明治四十三年、電気需要の増大に対応して、第二発電所に電灯用発電機(三百キロワット)を増設して、明治四十四年には電灯供給地域を大湊神社両町に拡張している。

大正に入つて、同三年には、浦田町を廃し、月読宮前から猿田彦神社前を経由して内宮前に至る〇・九キロメートルが開業した。大正五年当時の役員は、社長・太田小三郎、取締役・秋田喜助、浜崎健

吉、梅原亀七、河村清兵衛、監査役・阿竹嘉六、高倉藤平、堀田元次郎、支配人・山内覚成であった。残念ながら同年九月五日に太田小三郎が没した。同氏は伊勢のためにいろいろな社会的計画を提唱し実現したけれども、最後まで関係したのはこのチンチン電車であった。これからの時代は鉄道の時代だと常に言っていたとの言い伝えを聞いたことがある。それを実感できる人生だった。その後、太田家は三代に亘つてこのチンチン電車に関わっている。

大正七年には、太田小三郎の嗣子、太田光熙みつひろが同社の社長に就任した。光熙は大学卒業後、鉄道省に入省し、明治四十年京阪電気鉄道に自ら進んで入社、大正十四年同社社長に就任したような鉄道マンであった。

路面電車の最盛期を過ぎて

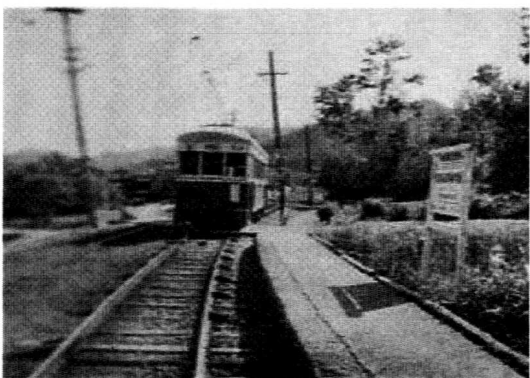
大正十一年、電力会社の整理統合により、伊勢電気鉄道は松阪水力電気・津電灯と合併して三重合同電気(株)となる。それに及んで秋田喜助は退職している。大正十三年には太田光熙が三重合同電気社長に就任した。

昭和に入つて同三年、大正十四年に営業を開始し

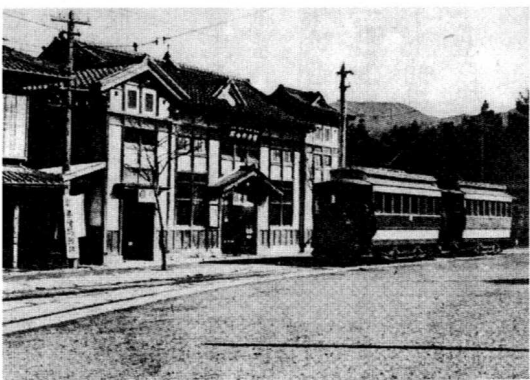
た朝熊登山鉄道を合併し、朝熊線として同社路線となる。昭和五年、社名が合同電気(株)となり、太田光熙が社長に就任した。電鉄部門は同社の運輸課所属になった。また、同社は京阪電気鉄道の経営であった和歌山軌道線(昭和十五年に阪和電気鉄道傘下の和歌山電気軌道へ譲渡され、最後は南海電気鉄道の路線となつて



外宮前



月読宮前



内宮前

明治四十一年には電灯供給地域を二見町に拡張し、明治四十二年には御幸通りに電気鉄道工事着手・竣工して本町く外宮前く古市口間一一・三キロメートルを開業した。結果、この間が事実上、複線となった。つまり、行きは外宮前を通過し錦水橋に至り、帰りは錦水橋から岩渕の事務所前を通過することになるので、本町・錦水橋間は複線となる。ちなみに、伊勢のチンチン電車は全国では珍しく右側通行であった。

明治四十三年、電気需要の増大に対応して、第二発電所に電灯用発電機(三百キロワット)を増設して、明治四十四年には電灯供給地域を大湊神社両町に拡張している。

大正に入つて、同三年には、浦田町を廃し、月読宮前から猿田彦神社前を経由して内宮前に至る〇・九キロメートルが開業した。大正五年当時の役員は、社長・太田小三郎、取締役・秋田喜助、浜崎健

吉、梅原亀七、河村清兵衛、監査役・阿竹嘉六、高倉藤平、堀田元次郎、支配人・山内覚成であった。残念ながら同年九月五日に太田小三郎が没した。同氏は伊勢のためにいろいろな社会的計画を提唱し実現したけれども、最後まで関係したのはこのチンチン電車であった。これからの時代は鉄道の時代だと常に言っていたとの言い伝えを聞いたことがある。それを実感できる人生だった。その後、太田家は三代に亘つてこのチンチン電車に関わっている。

大正七年には、太田小三郎の嗣子、太田光熙みつひろが同社の社長に就任した。光熙は大学卒業後、鉄道省に入省し、明治四十年京阪電気鉄道に自ら進んで入社、大正十四年同社社長に就任したような鉄道マンであった。

路面電車の最盛期を過ぎて

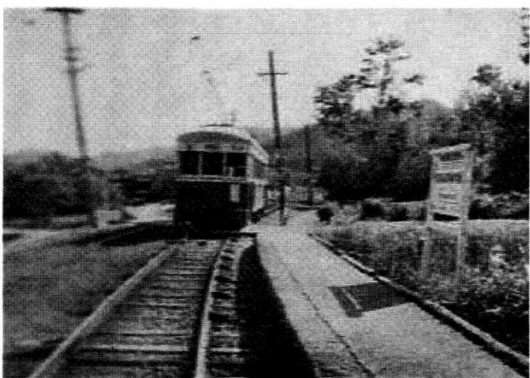
大正十一年、電力会社の整理統合により、伊勢電気鉄道は松阪水力電気・津電灯と合併して三重合同電気(株)となる。それに及んで秋田喜助は退職している。大正十三年には太田光熙が三重合同電気社長に就任した。

昭和に入つて同三年、大正十四年に営業を開始し

た朝熊登山鉄道を合併し、朝熊線として同社路線となる。昭和五年、社名が合同電気(株)となり、太田光熙が社長に就任した。電鉄部門は同社の運輸課所属になった。また、同社は京阪電気鉄道の経営であった和歌山軌道線(昭和十五年に阪和電気鉄道傘下の和歌山電気軌道へ譲渡され、最後は南海電気鉄道の路線となつて



外宮前



月読宮前



内宮前

婦随の関係であつたように思われるが、どんな所が
気に入られたものなのかは今後の研究課題とした
い。



合同電気(株)沿線案内の表紙

謝辞

伊勢郷土史研究家、飯田良樹氏ならびに山田修司
氏には、資料提供や多大なるご指導をいただき感謝
致します。

(あきた こうじ)

参考文献

- 『神都線(廃線記念アルバム)三重交通(株)総務局編集 昭和
三十六年
- 『神都線の電車』勢田川出版 平成二十一年
- 『伊勢市史近代編』伊勢市 平成二十四年
- 『ふるさとの想い出写真集』国書刊行会 昭和六十一年
- 『図説伊勢・志摩歴史下巻』郷土出版社 平成四年
- 『目で見ると伊勢・志摩の100年』郷土出版社 平成二年
- 『滋賀大学経済学部研究年報Vol.10』大正バブル期における
起業活動とリスク管理』小川功 平成十五年