



名松線権現前停車場の設置と地域の状況

吉 村 利 男

概要 名松線は、1921年に三重県の名張と松阪を結ぶ路線として計画された鉄道である。工事は鉄道省の直営事業として松阪側から始められ、1929年8月には松阪・権現前間が開通した。一方、私鉄の参宮急行電鉄が翌1930年に名張・松阪間を開通させたことから、1935年に開通した伊勢奥津停車場までで建設は中止になった。しかし、その間の路線決定や停車場設置等をめぐっては、地域それぞれに動きがあった。今回は、関係資料の多く残存している名松線第一の停車場となった権現前停車場の設置問題を取り上げ、当時の状況や鉄道敷設に対する期待などを探ってみた。

キーワード 鉄道、名松線、権現前停車場、一志郡豊田村

原稿受理日 2009年5月18日

Summary In 1921, the Meisho line was planned as one of the Japanese National Railways (JNR), which linked two cities, Nabari City and Matsusaka City in Mie Prefecture. As a public service, the Ministry of Railways began to construct the line from Matsusaka City. In August, 1929, the line from Matsusaka to Gongenmae opened. However, Sangu-Kyuko-Dentetsu, a private railroad company, opened the Nabari to Matsusaka line in 1930, so that the Meisho line was stopped and not extended beyond the Ise-Okitsu station in 1935. However, there has been some movement observed regarding the problems of the above points in each local area. Taking up the issue of constructing the Gongenmae station using a variety of reference materials remains these days. Based on these factors, I tried to examine the situation and expectation at that time.

Key words Railway, Meisho line, Gongenmae station, Ichishi-gun Toyoda-mura

は じ め に

現在、三重県内を走るJR線には、関西本線・紀勢本線・参宮線・草津線ともう一つ、名松線がある。この名松線は、文字どおり「三重県名張ヲ経テ松阪ニ至ル鉄道」として、大正10年〔1921〕に計画されたものである⁽¹⁾。同12年4月、この路線は「名松線」と名付けられ、工事は鉄道省の岐阜建設事務所が所管し、既設の参宮線松阪停車場を起点に一志郡の山間部を通して名張に到達する計画で進められた。そして、昭和4年（1929）8月25日、松阪・権現前停車場間が開通し⁽²⁾、名松線が動き出したのである。

一志郡豊田村大字権現前（松阪市嬉野権現前町）の停車場は名松線最初のものであり、今回その設置をめぐる地域がどう動いたかを見てみようと思う。幸い当時豊田村々会議員で権現前区総代を務められた在間英哉の御子孫宅に関連資料が多く残されており⁽³⁾、既に『嬉野史』史料編（下）に請願書等が収録されている⁽⁴⁾。これらの資料からは名松線敷設と停車場設置に寄せる地域の期待がうかがえ、権現前周辺の商工業の状況をも知ることができる。さらに、『名松鉄道費用明細帳（大正15年・昭和2年）』や『名松鉄道藤山工事請負人夫覚』もあり⁽⁵⁾、権現前区が具体的にどう対応していったかがわかる。

ただ、松阪・権現前停車場間開通の翌昭和5年5月には、参宮急行電鉄（現近鉄）が松阪・久居間を開通させ、権現前の近くにも中原駅や中川駅が置かれた。また、同年12月には同電鉄の松阪・名張間が全通し、名松線の「目的ノ大部分ハ失ハレ……地方開発ノ為ニハ之ヲ奥津迄延長スレバ十分ニ其ノ目的ヲ達スル」として奥津（津市美杉町）・名張間の敷設計画が中止された⁽⁶⁾。そして、同10年12月5日には奥津停車場までが開通し、名松線の建設事業は終了してしまった。こうしたことから、当初の思いがそのまま続いたとは考えづらいが、大正期から昭和初期にかけて多かった地方鉄道敷設に対する地域の意識を知る一例として、権現前停車場の設置問題をここに取り上げてみた次第である。

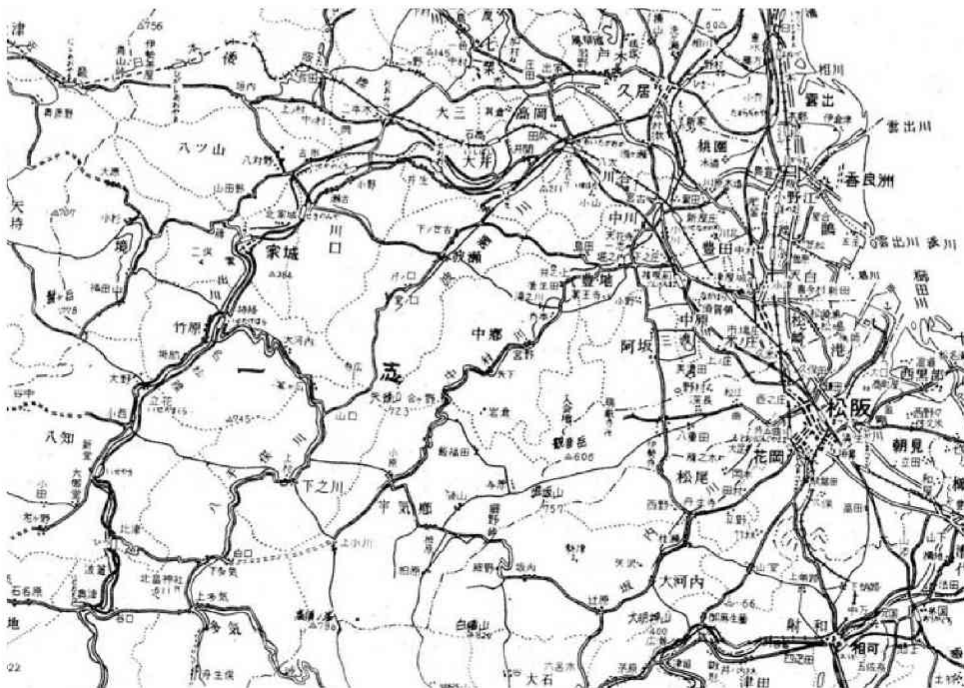
1 名松線の建設経緯と停車場

まず、権現前停車場設置の問題に入る前に、もう少し広く名松線の建設経緯について見ておきたい。それは、建設計画や進み具合は地域の要望等による影響もあり、地域の状況を知るためには建設経緯を踏まえておくことが重要であると思うからである。

「名張ヲ経テ松阪ニ至ル鉄道」（名松線）が鉄道会議に諮詢されたのは、大正11年7月公

布の鉄道会議官制に基づく第1回鉄道会議で、同年12月に開催された。その議事録を見ると、149の地方路線計画があがり、名松線については「大阪ヲ本ト致シマシテ伊勢ノ大廟ニ参詣致シマスル所ノ客ガ昔封建時代ニハ此線路ヲ多ク通ツタ……関西鉄道ノ開通後ハ同鉄道ニ依テ亀山カラ岐レテ伊勢ニ参ルコトニナツテ居リ……其参詣ノ季節ニ於キマシテハ殆トドノ列車モ満員」という状況を述べ、この路線が完成すれば時間的にも運賃的にも「利益ヲ得ル」と当時の鉄道次官は説明した⁷⁾。また、地域においても、実態はわからないが、鉄道期成同盟会結成の動きもあったようで⁸⁾、この路線の建設が決まった。建設は鉄道省の岐阜建設事務所が所管し、翌12年6月から測量が開始され、昭和2年（1927）3月には松阪から工事が進められた⁹⁾。

最初は、前述のとおり同4年8月25日に松阪・権現前停車場間（約7.1km）が開通し、5年3月31日には井関（津市一志町）まで延長された。権現前・井関間では、大正14年に川合村八太と高岡村田尻（同）の接続地点に停留場を設けられるよう両村長が鉄道大臣に早くから陳情していたが¹⁰⁾、結局は路線の中間地点に近い川合村に伊勢八太停車場が置かれた。一方、参宮急行電鉄が昭和5年11月に川合高岡駅を設置し営業を開始し¹¹⁾、それは名松線の路線に近く、陳情書にいうように「他ノ交通機関計画上、大ニ利便ヲ感スルモノ」



権現前周辺図（昭和29年『一志郡史』より）

となった。具体的な資料がないが、川合高岡駅の開業後も田尻地内への停車場設置に向けて強い要望があったと考えられ、昭和13年1月に伊勢田尻停車場として実現した。

次に、井関停車場以西の名松線建設は、井関・家城（津市白山町）間と家城・奥津（津市美杉町）間に区分されて行われた。井関・家城間は大正12年9月測量着手し、昭和3年6月に線路選定を終え、同6年9月11日に開通した。路線内には伊勢川口（津市白山町）停車場が置かれたが、川口には中勢鉄道（軽便鉄道）の終着停車場があって大正14年11月から運輸営業をしており¹²、中勢鉄道の川口までの延長には名松線の敷設が大きく関係していたのである。すなわち、中勢鉄道株式会社は、大日本軌道株式会社が、大正5年4月に得た久居・大三村二本木（同）間の敷設免許を譲り受けて建設を進め、同13年6月になって二本木・川口間の「線路延長敷設免許申請書」を提出したのである。それは名松線の路線測量が始まってからのことで、県庁では「将来ニ対スル未設省線桜松（名松）鉄道ノ敷設ト相俟ツテ連絡運輸ヲ経営セムコトヲ計画シ、茲ニ二本木・川口間延長セルモノニ有之、事業達成ノ曉ニハ其ノ効果顕著ナルモノト相認メ候」と鉄道大臣に上申し¹³ていた。このように、地域の交通体系整備という面でも名松線建設にかける期待は大きかった。

家城・奥津間の区間は、大正13年6月に測量に着手し、昭和7年12月には路線選定を終えた。ところが、既に大阪から奈良県桜井までの路線を敷設していた大阪電気軌道株式会社が宇治山田市（伊勢市）までの延長計画を立て、別会社参宮急行電鉄株式会社を設立して具体化を図っていた。前述したように、同5年12月に参宮急行電鉄が名張・松阪間を開通させ、鉄道省の名松線は計画変更を余儀なくされた。そのことについて、7年12月の第8回鉄道会議で説明がなされ、「財源ノ都合上残リノ奥津・名張間ヲ予算面カラ削除スルコト」となった。ただ、8年12月の鉄道会議で、「奥地ノ林産業ヲ開発シテ既成線ノ利用率ヲ昂ムル為」に完成年度を1か年繰り上げて10年度とした¹⁴。そして、実際に10年の12月5日に家城・奥津間の運輸営業が開始され、その区間内には伊勢竹原・伊勢鎌倉・伊勢八知・比津（津市美杉町）停車場が置かれた。

これによって計画変更後の路線建設が完了したわけで、岐阜建設事務所は経緯をまとめて一枚刷りの『松阪線建設要覧』を発行した。それに従えば、昭和7年に奥津・名張間が削除された際に「松阪線」と改称されたとある。また、同8年10月の第10回鉄道会議では「鉄道省営自動車路線ノ選定ニ関スル件」が諮問され、その中に「尾鷲・木ノ本間自動車路線」とともに「奥津・名張間自動車路線」が含まれていた。鉄道次官は「奥津・名張間ハ、松阪線ノ奥津駅ヲ起点トシ、名張川ニ並行シ…沿線ハ養蚕業ガ盛ンデアリマスカラ、地方交通ノ発達、産業開発ノ為ニ資スル所ガ少クナイト思ヒマス」と説明している¹⁵。その

後、省営自動車（バス）が走ったという確証はないが、ここでも奥津停車場までを「松阪線」としている。しかし、家城・伊勢奥津間の開通告示では「名松線」のままであり、現在も名松線と呼ばれている。

なお、この名松線の停車場については、奥津停車場までの全通後も追加された。前に述べた伊勢八太・井関間には参宮急行電鉄川合高岡駅近くに「伊勢田尻」（昭和43年廃止され、近鉄川合高岡駅により近い位置に「一志駅⁶⁶⁾」を新設⁶⁶⁾、井関・伊勢川口間に「伊勢大井」、伊勢川口・家城間に「関ノ宮」停車場が置かれた。それらは昭和13年1月20日で、松阪・権現前間に「上ノ庄」停車場が設置されたのは第2次大戦後の昭和35年8月1日のことであった。これらは地域の要望を背景に設置されたわけであり、たとえ地方路線の小さな停車場であっても、地域の社会経済状況や動きを知るには好材料と言えよう。

2 当時の権現前区と物や人の動き

名松線第一の停車場が一志郡豊田村大字権現前に決定されたのは、松阪からの適切な距離ということもあるが、具体的な設置箇所については地域の動きが影響した。そこで、地域から出された請願書等の内容を見てみようと思うが、それらの一層の理解を深めるために、ここで当時の権現前区について概観しておく。

権現前は、須賀神社（権現）の前に形成された集落で、地名もそれにちなむ。明治22年（1889）4月の町村制施行に伴い、周辺の新屋庄村・川原木造村・川北村・須賀村・小村と権現前村が合併して豊田村が成立し、旧村はその大字となった。組織的には区として扱われ、区長や区会議員などが任じられた。同21年の『町村制実施取調書⁶⁷⁾』によれば、村域の面積は合併した6村の中で小村に次いで2番目に狭く、当時の戸数34戸・人口187人で最も規模が小さかった。ただ、後述する商工業者の停車場設置嘆願書（次項②）の添付図面を見ると、県道沿いの権現前区域の戸数だけで40戸以上あり、大正末頃には戸数・人口とも多少増えていたと考えられる⁶⁸⁾。それに、隣接する中原村津屋城・須賀領区とともに商工業を営む人が多く、「中原村一円、豊田村、中川村、中郷村、宇気郷村ノ大部分ヲ其ノ顧客トシテ生計ヲ立テ、」いたという。

また、在間家には、いくつかの請願書等のほか、請願の参考に作成された大正14年中の『輸入貨物表』・『輸出貨物表』・『旅客表（当地居住者ノ他所行又ハ他所へ日帰スニ旅客出発数）』・『旅客表（旅客又ハ知家へ宿泊セシ旅客ノ出発数）』といった資料も見られ、当時の権現前区における物や人の流れを知ることができる。まず、『輸入貨物表』では、年間

4,211トンの貨物総量のうち肥料類が2,285トンと半分以上を占め、北海道釧路・根室や越前敦賀からの魚肥が多い。次いで木材・瓦土・竹・薪炭等が1,408トンで、それ以外は米・小麦粉・味噌溜、自転車等である。『輸出貨物表』でも、やはり貨物総量4,091トンのうち肥料類が2,470トンあり、周辺の村々に仕向けられている。すなわち、権現前には肥料の大きな「荷問屋」が所在したのであり、後記の商工業者の嘆願書にも「肥料商」又は「肥料商店番頭」という記述がある。これ以外に目立つものとしては、木材825トン・瓦311トン・植木類126トンがあり、瓦は近隣以外に京都、植木類も京都・大阪まで出していた。さらに、下駄14トン・籠11トンも特徴的で、下駄は一志郡内と松阪に、籠は多気郡大淀や度会郡河崎に送られていた。輸入・輸出貨物の運搬方法について、仕出先・仕向先が津・松阪までの比較的近距離の場合は荷馬車・荷車で、県外など遠方の場合には汽車を利用し、天白村小津（松阪市）の参宮線六軒停車場と権現前の間は荷馬車や荷車であった。しかし、北海道からの肥料の仕入れは「汽船・車」と見られ、四日市港まで汽船で運ばれたようであるが、「車」とは自動車であったのか、荷車であったのか明確ではない。ただ、郡内や度会郡からの生茶仕入れの運搬方法は「自動車」で、その運賃割合は「十貫一里八十銭」が相場であったこともわかる。なお、こうした物の動きは、権現前区内の商工業者に大きく関わっており、最寄りに鉄道停車場設置を強く望むのも至極当然のことであった。

次に、『旅客表』は、権現前を出発した区民・旅客等の大正14年中における延人数で、個々の世帯主から聞き取って統計したものである。区民の行き先を多い順にあげると、松阪1,319人を筆頭に、久居447人・津350人・山田方面339人・一身田146人・鳥羽方面73人・四日市84人・伊賀48人・亀山45人等で、県外では大和61人・大阪31人・名古屋28人・京都25人等も見られる。権現前を訪れた旅客の居住地は、松阪230人・久居86人・津40人・山田34人・四日市25人等で、県外は大阪20人・神戸16人・名古屋12人、京都8人・東京5人である。このような人の動きが、果たして郡部の小集落として一般的であったのか、多かったのか、他に類似資料もなく判断できないものの、こうした統計を作成した背景には停車場設置に対する地域の強い期待が感じられる。

3 権現前区等の停車場設置請願

権現前区等の最初の請願書が提出されたのは、名松線建設の決定を受けて松阪・井関間予定路線付近の測量が始まった2年後の大正14年7月であった。前述した川合・高岡両村長の鉄道大臣宛陳情書は同年4月とわずかに早い。地域が停車場の位置について意見を

出せるほど路線計画が具体化してきたからではないかと考えられる。

こうした権現前停車場に関する請願書等は、在間家に以下のとおり残存している。それらは控または下書きであるが、提出時期や内容を検討してみると、実際に提出されたものと思われる（以下の一覧は、請願等の日付・表題・差出人・宛先の順）。

- ① 大正14年7月8日 名松鉄道線権現前停車場設置請願 権現前区役員11名
岐阜鉄道建設事務所長
- ② 大正14年8月14日 嘆願書 商工業者等94名 宛先不明
- ③ 大正14年10月6日 名松線中原村ヨリ豊地村方面ニ係ル最寄停車場設置請願
中原村長ほか周辺5か村長、権現前区役員7名、豊地村下之庄区長 宛先不明
- ④ 大正15年3月4日 陳情書 権現前陳情委員7名 鉄道大臣
- ⑤ 大正15年5月 日 停車場設置ニ付陳情 豊田村長ほか4か村長 鉄道大臣
- ⑥ 大正15年7月27日 名松線権現前設置再願 権現前請願委員6名 鉄道大臣

なお、この6点以外にも、前述した川合・高岡村接続地「田尻」への停車場設置陳情書（大正14年4月）や松阪・権現前間の「上ノ庄」停車場設置請願書（昭和2年2月）の写しが見られる。それは、参考にするだけでなく、情勢を見極めるために必要な資料として集められたのであろう。

こうした請願や陳情が繰り返し行われた背景には、いくつかの停車場候補地があったからで、候補地と言うよりもそれぞれ地域が考えていた停車場の設置希望場所が存在したのである。請願書等の文言では「想像地」（①）であり、「年来長ク該鉄道ノ敷設ヲ渴望シタル沿道村民ハ好機ノ到レリヲ喜ブト同時ニ我田引水ノ慾望ニ余儀ナクセラレ」（⑤）要望したものであった。①の請願時点、すなわち大正14年7月では、周辺の地域が望んでいた停車場の場所は4か所あった。請願書に「名松線ニ於テ松阪駅ノ次ニ置カルベキ停車場ハ、其想像地トシテ中原村ニ田村アリ、豊田村ニ権現前アリ、又同村大字須賀ニ嬉野（権現前ノ直グ上）アリ、中川村ニ小川アリ」と記され、特に権現前のすぐ上の嬉野は「中川村々長ト我豊田村々長トノ協定シタル停車場希望地」であったという。しかし、この嬉野の地点は地形上かなり路線の屈曲を要し、中原村の田村は「県道六軒・宮前線ニ遠ザカル憾」が拭いきれなかった。そのため、豊田村権現前と中川村小川の両地に絞られ、その比較が①の請願書や②の嘆願書における論点の中心となった。

①の請願書では、両地それぞれの「利便ナル地方」を色分けした図面を添付し、「権現前ニ利便ヲ有スル村数超絶ス」とした。そして、「権現前以西及以北ハ急ニ高地トナルヲ以テ西北ヨリ権現前ニ来集スル荷物ハ下リ荷ニテ運搬シ易ク、以東以南ハ平坦ナレバ申分無

シ……是現ニ権現前ニ荷問屋アリテ實際ニ詳悉スル所ナリ」や「権現前区ハ……商業ヲ営ム者多シ、他日大々發展スルノ望アリ、事小ナレドモ権現前ノ盛衰ハ一ニ停車場設置ノ如何ニカ、ル、是右切望ニ至リニ堪エザル所ナリ」と権現前の地形上の優位性や商業者の多い状況を訴え、県道の改修計画があることや停車場の敷地提供も条件にあげている。

②は、権現前区だけでなく、県道沿いに続く中原村大字須賀領龍王野の商工業者も含めて連署して権現前に停車場を設置するよう嘆願したものである。一方、中川村小川については「戸数百五、六十ヲ算スル大村デアリマスガ、僅ニ十七、八ヲ除クノ外ハ全部農民デアリマシテ商工業者デアル私共ガ停車場ノ如何ニヨツテ受クル打撃ト雲泥ノ差デアラウト思ハレマス」とし、「貨物ノ集散モ商工業者ノ居住スル私共地方数量ノ上カラモ追々遙ニ彼ヲ凌駕スルコトハ疑ヒヲ挿ム余地ガアリマセン」と、商工業者の多い権現前の優位性を強調した。

③は、①で「権現前ニ利便ヲ有スル村」として9か村と3か村の大字があげられていたが、そのうちの6か村の村長に話を取り付け、権現前区民の署名と合わせて鉄道大臣に差し出した請願書である。①の請願書から3か月後の10月6日付けで出され、請願事由は①・②よりも多少増えていた。特に「権現前ニ於テ現在汽車輸送ニ依ル商業荷物ヲ集散シツ、アルモノ年額式千噸以上、同シク中原村ニ属スルモノ壹千百噸以上、此外中原村ニハ年内伊勢表ナル特産品三十万足ヲ他ニ発送ス」や「近來ノ松ヶ崎村・湊村等ノ漁浦アリ、多量ノ鮮魚ヲ伊賀・大和方面ニ供給ス該荷主ノ批判ニ六軒駅ヨリ出荷セバ目的地ニ達スルニハ余程迂廻又ハ積換等遅延ノ恐アレバ請願駅ヲ設置セラル、トキハ之ヨリ発送」など、より具体的な数値や方策が掲げられた。また、岩内瑞巖寺・白米城趾・浄眼寺など付近の名勝地にも便利であることも述べている。請願に加わった6か村の村長名をあげると、一志郡の中原・宇気郷・松ヶ崎・米ノ庄・阿坂村長と飯南郡の伊勢寺村長で、権現前が属する豊田村の村長は含まれていなかった。すなわち、豊田村の大字川原木造は中川村小川の方が「利便」とし、豊田村長は前述したように初め「嬉野」を想像地としてこともあって、豊田村の意見統一は難しかったのである。したがって、当初の請願書が権現前区単独であったわけで、近隣の村も中原村長を除き豊地・中郷村長も③の請願書には名を連ねなかった。それは、中郷村や豊地村が「現在ノ名松実測線ヨリ以西ニ停車場ヲ要望」していたからであり、この要望地は、当初の「想像地」4か所とは別の場所であった。

④の陳情書は、「請願書(③)ヲ提出致置候得共尚意ヲ尽サバル処有之」として「権現前ニ於テ痛切ニ設置ヲ必要トスル諸点ヲ列举シテ今又爰ニ陳情」に及んだものである。これは③の請願から半年経つ大正15年3月のことで、差出人は権現前陳情委員だけで、6

か村の村長名は見られない。なお、「諸点」は10点で、うち以前の請願・陳情書に見られなかった記述として「希望地ト貨物集散関係……権現前ニ属スルモノ一ヶ年ノ輸入四千二百噸、輸出四千余噸」とあり、前項で触れた大正14年中の『輸入貨物表』・『輸出貨物表』のデータを踏まえていることがわかる。さらに、権現前の希望場所は平坦で「停車場建設ニ好適地……既設幾多停車場ノ敷地ト比較シテ諸般ノ敢テ遜色ナシ」と記し、道路の改良についても「須賀ヨリ権現前ニ至ル幹線村道拡張予定線」や「豊地村ト権現前トノ境界附近ヨリ希望停車場ニ至ル予定道路」を図面に示している。

⑤の陳情書は、差出人が宇気郷・中郷・豊地・中川・豊田村長で、権現前区の希望とは別の場所への設置を陳情したものである。大正15年5月付けで鉄道大臣宛に出されたが、その設置希望場所は「豊地・豊田・中川・中原ノ四ヶ村ノ境界」の高地で、かつて中郷・豊地村が要望していた「現在ノ名松実測線ヨリ以西」（「豊地村大字下之庄東方附近」か）とも若干違っていたようである。と言うのも⑤の添付図面が残っていないからであるが、いずれにしても「旧来各自競願セル地点ガ各々一方ニ偏シタルガ如キ憂ヘ」のない場所であった。中川・豊田村長は、それぞれ小川・権現前の希望地があるのを問題とせず、4か村の境界への設置希望陳情に加わった。また、宇気郷村長も③の権現前設置に署名していたものの、本来は中郷・豊地村と同じ要望をもっており、この陳情に名を連ねたのであった。ただ、中原村長は自村の境界での計画であっても、この陳情には入っていない。それは、権現前に隣接して県道沿いに続く中原村須賀領龍王野や津屋城の商工業者の将来発展を考慮して、あくまでも権現前の停車場設置を支持したものと思われる。

⑥の再願書は、権現前区の請願委員6名が差出人となり、鉄道大臣に宛てたものであるが、文末の欄外の記述によれば「鉄道省事務次官・政務次官・参与官・建設局長・建設局計画課長、岐阜鉄道建設事務所長」宛にも送付したこともわかる。大正15年7月27日付けで提出されたもので、冒頭には経緯がよく整理されている。すなわち、「権現前ヲ中心トシ周囲数丁ノ地ニ於テ高低三所ニ『ステーション』ノ設置ヲ請願セシモノ……今ヤ其意向漸遷シ、権現前ノ平地ニ帰趨シタルモノ実ニ12/14村ニ至リ」とあり、14村中12村が権現前に落ち着いたという。この12村は、権現前の属する豊田村をはじめ、中原・阿阪・伊勢寺・米之庄・松ヶ崎・天白・鵜・小野江・中郷・宇気郷村（以上松阪市）、矢野村（津市）で、「客月二十九日以来前後二回ニ各連署ヲ以テ之ヲ請願シタリ」と記される。ただ、これらの請願書は在間家や権現区には残存しておらず、未確認である。14村中の豊地・中川村の2村については、「今猶自己ノ希望ヲ抛棄セザレドモ、其運動者以外ノ絶対多数ハ均シク『ステーション』トシテ権現前平地ヲ肯定シアリ」と見られ、権現前に停車場を設置す

る方向でまとまりつつあった。なお、再願の事由は8項目掲げられており、県道に近いこと、道路改良のこと、商家割合が権現前と接続する中原村龍王野を合わせて80%であること、名勝地に近いことなどのほかに、特に一志・飯南郡境の峠開鑿工事の『伊勢新聞』記事を貼付して、この峠の工事が進めば「宇気郷村以西ノ林産物」が直接「権現前駅」に搬出されることを力説している。

以上、在間家に残存する請願書等を通して、権現前停車場設置が決まっていた経緯を見てきた。しかし、請願書等の提出だけで事が決まったわけではなく、様々な地域の動きや鉄道省・建設事務所などの判断などもあって、名松線第一の停車場が権現前に置かれたことは言うまでもない。

4 『費用明細帳』等に見る権現前区の動き

前項で取り上げた在間家の請願書等とは別に、権現前自治会文書として『名松鉄道 大正拾五年費用明細帳 権現前区』と『名松鉄道 昭和二年度費用明細帳 大字権現前』の資料がある。この資料すべてが停車場問題に限ったものとは言えないが、昭和2年3月の名松線建設工事着手^⑧前後であり、名松線に対する地域の熱意がうかがうことができる。

まず、『大正拾五年費用明細帳』から見ていくことにする。これは表紙の記述とは異なり、大正13年12月9日の記載から始まっている。内容は、技師等「御光来ノ節」の接遇や手土産、岐阜（鉄道建設事務所）行きの区役員旅費、電話・電報代、地図・消耗品代などの費用明細である。多少紙幅を割くが、停車場設置請願運動との関連を知る意味で、年月日順に主要なものを拾い上げてみた（個々の費用は合計して表示し、銭未満は切り上げ）。

・14年7月3日	請願書調製ニ付入用（陸軍地図12枚・美濃野紙等）	2 円31銭
・14年7月28日	大市技師御光来ノ節入用（白米・肴・酒・菓子等）	2 円58銭
・14年8月26日	神田技師御光来ノ節入用（酒・すし・白米等）	3 円17銭
・14年8月29日	大市再尋ねニ付手土産	84銭
・15年4月23日	市野様、吉木様松阪へ御越ニ付土産ヲ進呈ス	7 円
・15年5月3日	東京市野様へ電報料	40銭
・15年5月13日	岐阜ヨリ矢田様御光来入費（酒・肴・菓子等）	2 円66銭
・15年6月7日	市野様御光来ニ付入費（酒・白米・魚・菓子等）	1 円68銭
・15年6月11日	市野様御手宛礼	15円
・15年6月18日	関様、馬場様兩人御光来費用（白米・鰯節・豆腐等）	2 円59銭

名松線権現前停車場の設置と地域の状況（吉村）

・15年7月2日	馬場様御光来ニ付入費（白砂糖・玉子・肴等）	1 円29銭
・15年7月10～11日	鈴木様御光来ニ付待遇費（白米・菓子・肴等）	1 円29銭
・15年7月17日	官舎石ツキ礼（酒・白米・たまり・しび等）	8 円30銭
・15年7月22日	区総代岐阜行 汽車費用	3 円56銭
・15年7月27日	区会議員会合（図面代，消耗品代，郵便料等）	6 円81銭
・15年7月28日	馬場様外ニ1人・鈴木・藤山4人費用（魚・白米等）	1 円21銭
・15年8月24～27日	幅杭打御光来ニ付費用（菓子）	1 円97銭
・15年8月28日	津市神田様御礼	12円
・15年9月11日	鉄道ノ件ニ付区会議員会	50銭
・15年9月23日	区役員2名岐阜行 汽車賃	7 円12銭
・15年10月14日	用地係り3名入費（肴・玉子・菓子等）	1 円37銭
・15年10月26日	同人待遇費（菓子・白米・肴等）	1 円24銭
・15年10月27日	同人入費（肴・菓子・ローソク等）	1 円1 銭
・15年10月30日	関様外1人御光来ニ付入費（酒・肴・センベイ等）	1 円12銭
・15年11月18日	馬場様，鈴木・藤山3名入費（昼食・夕食・酒等）	7 円38銭
・15年12月11～13日	用地係り御光来 在間宅入用（菓子・肴等）	1 円4 銭
・15年12月26～27日	用地係り杭打替ニ付御光来入費（菓子・肴等）	1 円32銭
・15年12月26日	区役員2名岐阜行 汽車賃・宿泊費等	16円6 銭

こうした事項のほか，明細一覧末尾には月日が明らかでないが，「大正十四年度」として「中原村ト合道，岐阜行入用」が2件（4 円79銭・3 円91銭）上げられ，年度不明で「十二月卅日 一金拾五円 高野 大市様御礼」との記述もある。そして，大正13年度より15年度までの「名松鉄道」に関する権現前区の支出高は合計163円33銭で，昭和元年1月に区長・区議員が捺印して承認している。

ここに拾い上げた事項のうち，地図等消耗品や岐阜行きの旅費は請願・陳情に要した経費であることは容易に推察できるが，接遇に多くの経費が費やされた「御光来」の人名については所属が明確ではない。ただ，「岐阜ヨリ矢田様」とか「用地係り」は岐阜建設事務所の職員と考えられ，「東京市野様」については，「松阪ニ御越ニ付土産ヲ進呈」し，その後「御光来」もあり，「御手宛礼^{（当か）}」も支払っている。こういった立場の人物が明らかでないものの，時期的に見て権現前に停車場設置の方向がまとまっていた段階であり，「市野様」の果たした役割は重要であったように感じられる。また，「大市技師」や「神田技師」は，当初岐阜建設事務所の職員とも思われたが，「高野（津市一志町）大市様」や「津

市神田様」とあり、それぞれ「礼」も支払っており、この2人は権現前区が依頼し相談した土木等の専門技師であった可能性が強い。そして、「官舎」は、岐阜建設事務所職員が滞在し、路線等測量・用地確保や工事監督等を行う基地となったものであり、『昭和二年度費用明細帳』には「岐阜ヨリ官舎留守番変更ニ付御光来待遇費」とか「岐阜ヨリ四、五人御光来ニ付官舎ニテ茶菓子」とか見られる。その官舎の整備にも権現前区が協力しており、大正15年7月17日の「石ツキ」には区民が多数動員されたのか、酒2升・白米8升・しび1貫200匁等の費用が区費で支払われている。

次に、『昭和二年度費用明細帳』であるが、これも1月から12月までの支出明細が記されている。しかし、大正15年に比べて件数は少なく、大半が「(茶)菓子」の経費である。それに、「御光来」者は岐阜建設事務所職員がほとんどと思われ、昭和2年4月12日には所長も来ている。

なお、この『昭和二年度費用明細帳』には「六月廿三日 一金五百円 駅敷地寄付金送付スル」という件が見られる。それは、前項の大正14年7月8日付け請願書①に「一、停車場敷地ハ権現前区ニ設置セラル、トキハ同区内ニ属スル同敷地ハ無代ヲ以テ提供仕リタシ」とした条件に伴うものであったが、大正15年12月24日には権現前区長・区会議員・組頭・総代の11名が署名して「名松線権現前停車場敷地無代提供変更願^②」を岐阜建設事務所長宛に提出した。その内容は、繭価の暴落によって商業が不況で「繭金ノ募集困難」なため、停車場敷地の無代提供を変更して「停車場敷地ノ内五百円ニ相当スル土地ヲ以テ提供スルコトニ」して欲しいというものであった。この結果、建設事務所からの回答はないが、翌昭和2年6月に500円の駅敷地寄付金を送付しているところを見ると、「変更願」が聞き届けられたものと思われる。ただ、大正13～15年の権現前区の名松線関係費用が163円33円で、昭和2年度の同費用が寄付金を除くと19円43銭であったことを考えると、寄付金500円の捻出は権現前区にとって相当大きな負担であったことは間違いなさそうである。

5 お わ り に

以上、請願書等や名松線関係費用明細帳から、名松線の敷設や停車場設置をめぐる権現前区や周辺地域の動きをながめてきた。しかし、資料不足で言及できないことも多く、たとえ資料が残存していても、関連資料がないために理解に苦しむものもあった。

特に、権現前自治会蔵の2冊の工事関係資料がそれである。資料表題は『大正十五年六月卅日起 名松線藤山工事 人夫出勤控 権現前組』(A)と『大正拾五年七月三日起 名

松鉄道藤山工事 請負人夫覚 権現前組』(B)で、2冊は紐で繋がれている。Aの表紙には「土木建築請負藤山組工務所」のスタンプがあり、Bの裏表紙には「鉄道省」「藤山組工務所」と記され、「藤山組工務所 藤山潔」のスタンプも捺されている。すなわち、「藤山」とは地名ではなく人名であり、前項の『大正拾五年費用明細帳』では7月28日と11月18日に「藤山」の名が確認される。名松線の本格的な工事は前述したように昭和2年3月から始まり、この藤山工事はそれ以前のものであり、名松線のどの箇所の工事であったのか、どのような工事内容であったのか、この資料だけではわからない。記載された氏名から見ると、地元権現前区の人たちが大勢加わっており、Aは大正15年6月30日の4人を皮切りに11月6日まで断続的に延べ約260人に及ぶ。中には「左官ノ手伝」と記される日数があり、「大工ノ手伝」の記述も見られる。また、Bは7月3日から9月11日まで延べ200人以上になり、一人当たりの賃金は2円36銭1厘であった。5,376箱の土砂や石等が使用され、7月3日には「埋立土」、7月17日には「石付人夫」と記入がある。うち、7月17日は『大正拾五年費用明細帳』の「官舎石ツキ礼」と合致し、Bは官舎の整備に関する工事と考えられるのである。その「石付人夫」は14人と多く、別の日にはAに名を連ねる人名も見える。工程によってAとBは絶えず作業員を出入りさせていたのであろうが、Aの工事内容については手掛りが得られなかった。今後の資料調査に期したいところであるが、いずれにしても地元の権現前区の人たちがそれに参加し、本格的な建設事業が始まる準備を進めていたのである。ちなみに、本格工事詰所も権現前に置かれていたという。

大阪・権現前間の名松線第1区本格工事は、橋本組が109,800円で請け負って昭和2年3月から開始され⁹⁰⁾、初期には用地買収に伴う小作問題で「工事一部頓挫」という事態もあったが⁹¹⁾、昭和4年8月25日には開通の運びとなった。そして、翌5年3月には権現前・井関間の路線も延長され、権現前停車場では多くの人に乗降し、貨物の集散地となった。昭和5～11年の『三重県統計書』を見てみると、乗降者数合計は5年の56,459人が11年には66,174人とわずかに増加し、貨物は発送・到着貨物合計が約1,300～2,500トンである。果たして権現前区の人たちが期待していた結果となったのか、権現前や龍王野の県道沿いの商家は停車場設置によって発展をしたのか、さらに詳しい資料の検討が必要であるが、統計的な数値で見ると、参宮急行電鉄の大阪・宇治山田間開通や名松線奥津・名張間建設中止などが大きな影響を与えたものと思われる。

また、第2次大戦後は自動車輸送の発達などで名松線の営業不振が続き、昭和51年の駅業務民間委託方策を経て、昭和55年の国鉄再建法成立に伴って57年11月には名松線が第2

次特定地方交通線に選定された。そのため、沿線地域では昭和50年8月には「名松線を守る会」が結成して存続運動が行われ、56年9月には「名松線存続沿線市町村協議会」も組織され、60年9月には存続が決まった²⁹。このときの地域の意識は、鉄道感は異なるものの、昭和初期の名松線開通時に通ずるものもあると思われ、時代を越えて存続運動の資料に当たることの必要性を痛感する。

なお、最後に、今回は武知京三先生の退任記念号というので、門外漢ながら地域の交通問題を題材としたが、一つの停車場設置の個別的な資料で、近代交通史に共通しうる学術的な論考が展開できなかったことを断るとともに、先学の御叱正を願うものがある。また、この小文を執筆するに当たり、松阪市嬉野史編纂室及び三重県史編さんグループの関係者各位には協力を得た。記して謝意を表する。

注

- (1) 「鉄道敷設法改正ノ件 閣議稟請ノ件」(大正10年1月18日)『(鉄道会議議案)』旧国鉄本社蔵
- (2) 『鉄道省公報』第788号(昭和4年8月16日)、なお、以下の名松線の開通時期については、逐一注記しないが、『鉄道省公報』による。
- (3) 松阪市嬉野権現前町 在間理一郎氏蔵(在間家文書)
- (4) 「第三章大正期の嬉野 第七節名松線停車場の設置問題」・「第四章昭和前期の嬉野 第九節名松線及び参宮急行の開通」『嬉野史』史料編(下) 松阪市 平成17年
- (5) 松阪市嬉野権現前町 権現前自治会蔵(権現前自治会文書)
- (6) 『第八回鉄道会議議事録(第一次本会議 昭和七年十二月二十二日)』(『三重県史』資料編 近代3 昭和63年 所収)
- (7) 『第壹回鉄道会議議事録(大正十一年十二月二十五日～二十九日分)』(『三重県史』資料編 近代3 昭和63年 所収)
- (8) 大喜多甫文「総説」『美杉村史』上巻 昭和56年
- (9) 『松阪線建設要覧』昭和10年 個人蔵(『三重県史』資料編 近代3 昭和63年 所収)
なお、以下逐一注記しなかったが、これに基づき記載したものも多い。また、名賀郡では「名松鉄両端起工」を関係町村長連署の上、鉄道大臣に請願する動きもあった(『伊勢新聞』大正15年10月19日)。
- (10) ・「陳情書」大正14年7月 個人蔵(『三重県史』資料編 近代3 昭和63年 所収)
・「鉄道名松線停車場位置ニ関スル陳情書」(写)大正14年4月(在間家文書)
- (11) 『第七回報告書(自昭和五年十月一日至昭和六年三月卅一日)』参宮急行電鉄株式会社
- (12) 『鉄道省文書 中勢鉄道 卷三(自大正十四年至昭和二年)』交通博物館蔵
- (13) 『鉄道省文書 中勢鉄道 卷二(自大正十年至大正十三年)』交通博物館蔵
- (14) 『(鉄道会議議事録 昭和8年12月8日付け「諮詢第二号」)』旧国鉄本社蔵
- (15) 『第十回鉄道会議議事録(第一次本会議 昭和八年十月六日)』旧国鉄本社蔵
- (16) 吉村 篤「第五章近代の一志町 第四節交通・通信」『一志町史』上巻 昭和56年
- (17) 『町村制実施取調書 第一課』明治21年 三重県庁文書
- (18) ちなみに、平成21年4月1日現在の世帯数99戸、人口は281人である(松阪市役所HP「町別世帯数人口表」)

- (19) 『大阪朝日新聞』三重版 昭和2年3月1日（『嬉野史』史料編（下） 松阪市 平成17年 所収） また、『岐阜工事事務局五十年史』（日本国有鉄道岐阜工事事務局 昭和45年）の「名松線施行一覧表」では着工年月日「昭2・3・10」とし、『日本鉄道請負業史 大正・昭和（前期）篇』（社団法人日本鉄道建設業協会 昭和53年）でも「昭和二年三月着手」とある。
- (20) 大正15年12月24日付け「名松線権現前停車場敷地無代提供変更願」（在問家文書）控が2通あって、1通は「繭価ハ破格ノ暴落ヲ来シ、商業ハ頓ニ不況ニ陥リ……繭金ノ募集困難ニシテ……右無代提供ノ條取消度」（『嬉野史』史料編（下） 松阪市 平成17年 所収）とある。他の1通は多少表現が異なっており、「其当時杜撰ニモ停車場ハ普通民家ノ屋敷ヨリ類推シテ三百坪内外ノモノナルベシト想像シ、之ガ無償提供ノ儀申出置候処、今ニシテ回顧スレバ無知ノ程赤面仕り候、加之当時我區民ノ經濟ヲ左右スル繭価ハ相当ニ高く……然ルニ今日ニ至リ諸事大ニ齟齬シ、停車場敷地ハ想像数倍ヲ要シ繭価ハ暴落シ商業亦比類ナキ不況ニ陥リ候等、右全部無代提供ノ儀一小区民ノ堪エ能ハザル事情輻輳致候、就テハ停車場敷地ノ内五百坪ニ相当スル土地ヲ無代ヲ以テ提供スルコトニ願意変更仕度」としている。
- (21) 「名松線施行一覧表」『岐阜工事事務局五十年史』日本国有鉄道岐阜工事事務局 昭和45年
- (22) 『大阪朝日新聞』三重版 昭和2年3月12日、『伊勢新聞』昭和2年4月3日（『嬉野史』史料編（下） 松阪市 平成17年 所収）
- (23) 「第4章安定成長期の産業經濟 第4節交通運輸」『三重県史』資料編 現代2 平成4年