

# 北勢線 90 年 小史

西羽 晃 著



六把野井水拱橋（ねじり橋）

2005. 7. 30 改訂版

## 北勢線九〇年小史

西羽 晃

### (一) 北勢線が出来るまで

北勢線はささやかな鉄道ですが、発起人にしろ、役員にしろ、すべて地元の桑名・員弁郡の人ばかりが出資して、即ち沿線住民による、住民のための、住民の鉄道として発足しました。そして地元の人たちに愛され育まれてきた鉄道です。その北勢線の前身である北勢鉄道が開通して、平成十六年(二〇〇四)四月五日に満九〇歳の誕生日を迎えました。現在では珍しい七六二<sup>ミ</sup>の超狭軌のままに、今も「ガタンコー」と車体を揺らしながら走っています。

江戸時代の員弁郡は政治的にも経済的にも桑名の城下町と強く結びついていました。その交流の動脈は員弁川であり、濃州道でした。員弁川には高瀬舟が往来していました。明治になっても、その構図は変わりませんが、文明の利器として、人力車や馬車が濃州道に登場してきました。明治二十五年(一八九二)には阿下喜―桑名間に馬車が一日一往復しました。

『続員弁雑誌』

『東員町史』上 p308

政府は東西を結ぶ幹線鉄道としての東海道線を滋賀県から岐阜県まわりの路線としました。それに対して東海道線

関ヶ原から四日市港への連絡線設置を四日市の稲葉三右衛門らが明治十六年五月に陳情しました。この時の要望書によれば関ヶ原から山越えして員弁郡に入り、員弁川・青川・宇賀川・三滝川などを横切る計画でした。しかしこの要望は採用されませんでした。

「公文録」『四日市市史』史料編近代Ⅱ所収 p258)

別のコースとして明治十七年に四日市―垂井間の濃勢鉄道を民間鉄道として四日市の稲葉や桑名の諸戸清六、員弁郡の木村誓太郎らによって設立を申請しましたが、許可されませんでした。

『工部省記録』鉄道之部(『四日市市史』史料編近代Ⅱ所収 p266)

『工部省記録』鉄道之部(『三重県史』資料編近代Ⅱ所収 p350)

約十年ほどを経て、員弁郡では鉄道を求める声が出てきて、勢越鉄道の認可申請が明治二十九年二月五日付で出されました。この発起人は阿下喜村の稲垣専八・林稲太郎、治田村の小森久郎らでした。このルートは四日市から保々村・梅戸井村・大泉原村(楚原)・阿下喜村を経て、東海道線関ヶ原駅に至る路線です。

『稲垣晴彦文書(『四日市市史』史料編近代Ⅱ所収 p267)

『第八回鉄道会議事速記録』第五号

『北勢町史』p389

この勢越鉄道と楚原で連絡して桑名に至る北勢鉄道も計画され、明治二十九年四月十日付で申請が出され、その発起人には勢越鉄道と同じ稲垣・林・小森もなっています。大阪の資本家も参加しています。しかし勢越鉄道も北勢鉄道も許可されませんでした。

『第八回鉄道会議事速記録』第五号

一般の鉄道は膨大な初期投資がかかります。よほど交通量が多いところでないとなれば経営は困難でしたから、各地で鉄道は計画倒れになりました。そのためレール幅七六二ミで設備の軽易な鉄道が考え出されて、明治四十年頃から急速に軽便鉄道の熱が高まりました。

明治三十九年に員弁郡選出の県会議員石井四郎（阿下喜村）らが軽便鉄道の敷設の声を上げ、同年十二月十日に員弁郡村長会は満場一致で設置を決議しました。翌四十年に桑名員弁両郡の有志で話が進められ、資本金を二〇万円として、桑名町で一五万円を引き受けることにしました。ところが当時の桑名町での大資産家である諸戸家と貝塚家は参加を固辞しました。もし桑名町からの出資がなければ、四日市から菟野を経て、阿下喜に至る鉄道も考慮されましたが、結局は諸戸・貝塚家を除いた桑名の有力者の出資が決まりました。

『三重新聞』明治四〇・二・一三

諸戸・貝塚家は全国的な大規模の鉄道に投資している大資本家であり、地方の弱小鉄道への投資は危険性が大きいと見たのでしょうか。員弁郡でも有力者の木村誓太郎が参加しておりません。木村も大鉄道へ投資していませんし、同じころに四日市・米原間の鉄道計画の発起人になっていません。この鉄道は米原から多賀・員弁郡山口・阿下喜・梅戸井を経て四日市にいたる鉄道で、別に梅戸井から桑名まで

の支線を敷設するものです。

『伊勢新聞』明治四〇・二・一四

明治四十三年四月二十一日公布の軽便鉄道法にもとづき、四十四年三月二十日付で北勢鉄道株式会社敷設免許申請がなされました。それによりまずと大山田村（関西線桑名駅所在地）から阿下喜村までの軽便鉄道です。その発起人は二三名で、桑名町では伊藤紀兵衛・佐藤信之助・平野助右衛門・松平家晃・清水久六・山口龍三・伊藤紀三郎・田中為吉・梶島茂吉・桑原彦太郎・寺本久蔵・広瀬与左衛門・岡村清兵衛・竹内弥左衛門・水谷吉兵衛の一五名で、諸戸・貝塚を除いた桑名町の有力な町衆でした。員弁郡では阿下喜村の稲垣専八・石井四郎、笠田村の和波鉦太郎・和波久右衛門、大泉原村の市川理須計・田中侑三、神田村の伊藤幸太郎、稲部村の藤田平太郎でした。こちらも木村家を除いた員弁郡の有力者です。

「北勢鉄道敷設免許申請」（鉄道院文書）

申請が出された明治四十四年三月当時には富田鉄道が敷設申請を出していました。富田鉄道の予定路線ははつきりしませんが、員弁川を越えて稲部村から阿下喜に達するよう、北勢鉄道と競合します。双方が話し合いの結果、稲部村付近で双方が連絡し、稲部村から阿下喜間は北勢鉄道とすることで和解が成立して、和解届が同年九月二十五日付で提出されました。政府で検討の結果富田鉄道は申請が却下され、四十五年一月十六日付で北勢鉄道に免許が下付されました。

「覚書」・「和解届」（鉄道院文書）

「軽便鉄道敷設免許申請書進達副申」（『三重県史』資料編近代3

## 『官報』明治四五・一・一九

その後明治四十五年七月二十五日付で創立委員長伊藤紀兵衛から発起人追加届がなされています。その顔ぶれは桑名町九名、桑名郡益生村二名、在良村一名、員弁郡久米村・白瀬村・大泉村・丹生川村各一名です。沿線である七和村・山郷村からはなぜか参加していません。

## 「発起人追加届」(鉄道院文書)

免許許可が下りたことにより、株式の募集が行われ、会社設立の準備が進められました。大正元年(明治四十五〇一九一二)八月十日に資本金二五万円の北勢鉄道株式会社設立され、取締役は桑名町の伊藤紀兵衛・横田太郎・松平家晃・梶島茂吉・河瀬文蔵・松本長蔵、員弁郡阿下喜村稲垣専八・神田村伊藤幸太郎・大泉原村田中侑三・笠田村和波鉦太郎で、社長は伊藤紀兵衛、専務は稲垣専八でした。監査役は桑名町の岡村清兵衛・広瀬与左衛門・清水久六・寺本久蔵・佐藤正治郎、桑名郡木曾岬村白木弓弦、員弁郡久米村中川肇・大泉原村市川理須計・稲部村藤田平太郎・東藤原村近藤寿敏でした。白木と近藤は沿線でなく、発起人ではありませんが監査役になっています。

## 「会社設立届」(鉄道院文書)

会社設立と平行して、用地買収も行われ、大正元年中には路線もほぼ固まり、翌二年五月三日午前十一時に桑名駅の東で、三重県知事ら二〇〇人余が出席して、起工式が挙行されました。

## 『伊勢新聞』大正二・五・五

## (二) 北勢鉄道の開通

大正三年(一九一四)四月十八日から桑名別院(本統寺)で親鸞上人六百五十回遠忌が行われるのに間に合わせるため、北勢鉄道の工事を四月一日までに完了させるように急ぎました。当初は桑名から北大社までの予定でしたが、楚原までを開通させることにしました。工事がほぼ完成し、四月二日から検査を受け、一部には未完成の部分もあるが、運行は出来るとの検査報告書が同四日に提出され、同日午後六時に営業開始許可が政府の鉄道院から出されました。

## 「復命書」(鉄道院文書)

## 『伊勢新聞』大正三・四・六

大正三年四月五日、大山田・楚原両駅から一番列車が発車しました。蒸気機関車は三輛あり、ドイツのオーレンスタインコツペル、アーサーコツペル社の新造であり、客貨車は堺梅鉢工場製の新造で、当面は客車五輛・無蓋貨車六輛でした。

## 「復命書」(鉄道院文書)

## 『官報』大正三・四・九

停車場は大山田(現西桑名)・馬道・七和・北大社・楚原で、七和と北大社では列車行違いが出来、馬道には貨物側線がありました。停留場は西別所・蓮花寺・在良・坂井橋・星川・穴太・六把野・大木・大泉・長宮・畑新田でした。

停車場には各列車とも止りましたが、停留場では乗降客がある場合のみ止りました。停留場のうち坂井橋のみはプラットホームがありましたが、その他の停留場にはプラットホームがなく、地面から五〇センチほどの高さを乗り込まなければならず、老人・女性・子供には困難であると、検査報告書では指摘しています。

「復命書」(鉄道院文書)

大山田・楚原双方とも午前五時五十分発が始発で、午後七時〇五分発が終列車でした。所要時間は約一時間でした。一日一一往復しましたが、不定期列車が二往復予定されてきました。

「列車運転時刻表」

初めて鉄道に乗る人もいるので、会社では時刻表に乗車の心得を書いて配布しています。その心得は次のようです。

- (一) 必ず発車時間より少しく前に行き、切符を買求め、慌て騒がざるの余裕を存して失敗せぬこと
- (二) 預け入手荷物の外、自身携帯して車室に入る物品は成るべく一つに纏め、幾つにも分け持たざるを好しとす。必ず棚又は腰掛の下に置き、他に迷惑を懸けぬこと
- (三) 濫りに汽車の窓より首を出し、唾を吐きなどすべからず、又無暗に物を抛り棄てぬこと
- (四) 座席は乗客の込み合はぬ時にても漫りに広く取るべからず、込み合ふ時は必らず老人子供に席を譲ること
- (五) 切符は財布と共に内懐に入るべく、帽子等に挿むなどハイカラの真似を為し紛失して大騒ぎをせぬこと
- (六) 酒に酔ひ睡眠して乗越をせぬこと

(七) 車を下る時は必ず(アトミヨソワカ)と云ふ呪文を称ふること

「乗車の心得」(『員弁の姿』所収)

ハイカラな真似をして切符を失わぬことには、思わず笑いそうになりますが、現在でも十分に通用する注意が並んでいます。

開通祝賀式を大正三年四月十一日に桑名で、十二日に員弁で行う予定でしたが、十一日午前二時に皇太后陛下が逝去されたため、急に取り止めとなりました。

『名古屋新聞』大正三・四・一三

開通を記念して、取締役の和波鉦太郎(下笠田)は「北勢鉄道唱歌」を作詞しています。その一部を紹介しますと、

汽笛一声走井山 愛宕の楼の桜花

勇む馬道何のその 瞬くひまに西別所

直なる道の六把野や からむ藤川駆け通り

競う馬より尚早く 進む猪名部の大社

行けば程なく楚原にて 車は休む宮の腰

郡中央の繁華の地 大泉原に着きにけり

「北勢鉄道唱歌」(『員弁の姿』所収)

その頃に阿下喜尋常高等小学校の修学旅行に出かけた「おとしさん」は暗いうちに阿下喜を出て楚原まで歩いて、生れて初めて鉄道に乗りました。その感動を次のように語っています。

「楚原の駅に着いたとたんびつくりやわな。目の前に真っ黒い壁みたいなもんが立っているやない。窓がついとるで真っ黒い家やと思つたな。プラットホームに出ると、それが三つも連なつとつて、いちばん前の箱は太つとい煙突がついとつて、煙をもくもく吹いているやない。(中略)

突然、ピーツ、ポッポーと鳴つてびつくりした。ガタンと大つきくゆれたら動き出した。みんなあわてて坐りなおしたな。

窓の外を見ると機関車から吐き出される煙がもうもうと流れていくし、外の景色が後ろへ後ろへ飛んでいくし不思議でしかたなかつた」

#### 『北勢線を語る』

鉄道の開通により、これまで阿下喜と桑名間を運転していた馬車一台は打撃を受け、阿下喜―楚原間に加え、丹生川方面へ進出し、さらには梅戸へも進出を図っています。

#### 『伊勢新聞』大正三・四・一九

北勢鉄道は開通以来、乗降客はますますで、営業成績も好調でした。しかし、第二期工事である楚原―阿下喜間の着工について、重役内部での意見が食い違い、大正三年四月二十六日の役員会で重役全員が辞表を提出する異常な事態に陥りました。創立に不参加だった桑名町の諸戸精太(諸戸清六の息子)または北大社の木村秀興(木村誓太郎の息子)を社長にという声が出ました。五月十五日に臨時株主総会が開かれ、伊藤紀兵衛社長は取締役を辞任し、新しい取締役に諸戸精太が選ばれました。続いて開かれた役員会

で社長は当分欠員とし、代表者として取締役会長に諸戸精太が選ばれました。

#### 『名古屋新聞』大正三・四・二六

『伊勢新聞』大正三・四・二九、五・一、五・一〇、五・一六  
五・一七

その後、大正三年十二月十八日に開かれた定時株主総会で、木村秀興が監査役に選ばれました。諸戸・木村という桑名員弁を代表する有力者を迎えました。内紛はくすぶり続けました。阿下喜までの延長資金の調達と償還方法について意見が別れて、員弁派(工事実行派)と桑名派(延期派)との対立となりました。四年六月には諸戸精太を除いて重役全員が辞表を提出し、さらには会長の諸戸も持株を手離し、重役としての資格を失い、再び重役全員が不在の有様となりました。しかし、工事中であった大山田と桑名町(のち桑名京橋と改称)間が完成し、開通するまで重役は留任しました。

#### 『伊勢新聞』大正三・一・二〇

『伊勢新聞』大正四・六・二五、七・一、七・九、七・二三  
「商業登記変更届」(鉄道院文書)

大正四年八月五日に桑名町までの開通を済ませて、すぐの八月九日付で諸戸は失格、取締役の稲垣専八・和波鉦太郎・伊藤幸次郎・田中郁三、監査役の木村秀興・市川理須計・藤田平太郎・近藤寿敏が辞任し、改めて取締役に稲垣専八・伊藤幸次郎・田中郁三・河瀬文蔵・梶島茂吉・横田太一郎・松本長蔵・松平家晃、監査役に岡村清兵衛・平野常次郎・清水久六・白木弓弦・近藤寿敏・藤田平太郎・木

村秀興・中川肇・市川理須計が就任しました。さらに同月十四日付で取締役には和波鉞太郎が就任し、稲垣専八と河瀬文蔵が代表者に就任しました。一年あまり続いた重役間の内紛もやつと落ち着き、ここに稲垣・河瀬体制が確立しました。

『名古屋新聞』大正四・八・五

『官報』大正四・八・一七、八・一七附録、八・二四

『商業登記変更届』（鉄道院文書）

大正五年五月十日に星川停留場が一時廃止されています。これは嘉例川西岸と濃州道とに挟まれた狭い場所、プラットホームを作ることが難しく、当分の間乗降客の取扱いを中止することになったのです。

『停留場一時廃止御届』（鉄道院文書）

楚原から阿下喜東（六石）までは大正五年八月六日に開通しました。楚原と阿下喜東間には上笠田・麻生田停留場が設けられました。楚原と上笠田間にある六把野井水拱橋（ねじり橋）には「大正四年十一月十三日著工、大正五年七月十五日竣功、（中略）、請負人郡竹治郎」の銘文が今もはめられています。この橋は土木史研究委員会編の『日本の近代土木遺産―現存する重要な土木構造物2000選』（二〇〇一年刊）に選ばれ、「現在存在が確認されている唯一のコンクリートブロック製ねじりまんぼ（型枠整形が不揃い）」とされ、ランクAと評価されています。郡竹治郎は久米村坂井の人で、楚原と阿下喜東間の全部の橋梁工事を請け負っており、同年九月二日に北勢鉄道専務取締役の稲垣専八から感謝状を受けています。また明智川にかかる拱

橋（眼鏡橋）も、同様のコンクリートブロック製で同じ時に造られましたが、ランクはBです。

『官報』大正五・八・一一

『運輸営業開始届』（鉄道院文書）

『感謝状』郡茂雄所蔵

『日本の近代土木遺産―現存する重要な土木構造物2000選』

桑名と阿下喜東間を所要約一時間二〇分で、一日一往復しました。当時はまだ蒸気機関車による運転ですから、終点の阿下喜東駅構内には、機関車の方向を変える転車台、給水器、石炭台、車庫などが設けられました。

『楚原阿下喜東間線敷設工事竣功御届報告』（鉄道院文書）

阿下喜東までの開通式は大正五年十一月十九日に盛大に行われました。桑名町・大山田両停車場では、紅白の幕を張り、提灯を飾り、緑門（アーチ）を建てました。午前十一時旧桑名城本丸で式典が挙行され、五百余名の来賓が参加し、式典終了後に宴席があり、桑名芸妓二百余名が余興に手踊りをしました。その後一同は臨時列車で阿下喜東まで往復しました。桑名・北大社・楚原・阿下喜東では二輪加（にわか）・万歳・餅投げ・手踊り・大神楽などの余興があり、終日賑わいました。

『大阪朝日新聞』大正五・一一・一九

『名古屋新聞』大正五・一一・二〇

阿下喜東駅に設置された転車台を回す様子が珍しくて、近所の子どもが次のように見ていました。

「機関車をまわすおっちゃんを見るのが楽しいのです。おっちゃんは、機関車の後ろに回ってあの大きな手を車

体にぴったりとつけるように当てます。おっちゃんは、こつちを見てニコツとすると足をゆつくり動かし始めました。機関車は動き出しました。おっちゃんは片手をあげてこちらを向いて振りました。もう一方の手だけで動かしているのです。これは、しげおっちゃんだけができるのです。しげおっちゃんがない時は、二人か三人、時には四人もかかって押すこともあります」

『北勢線を語る』

### (三) 電化と阿下喜までの開通

大正三年（一九一四）に第一次世界大戦が起きて、戦争景気となると共に物価は高騰しました。北勢鉄道も五年八月に阿下喜東（六石）まで開通しましたが、それ以降の敷設工費が高くなり、経費の見通しが困難となり、七年に敷設免許が失効してしまいました。しかし阿下喜までの開通が当初の約束であり、八年十二月十日の株主総会で増資が決定され、翌九年三月一日に倍額増資し、資本金は五〇万円となりました。

『北勢鉄道阿下喜東阿下喜間工事竣功延期願却下ノ件（鉄道院文書）』

「株式申込書」

『第拾七回営業報告書』（大正九年五月一日から同年十月三十一日まで）によりますと、この期間の総乗車客二七万九千人余で、一日一マイル平均運輸収入は二五円余で、前

年同期比二九%近く増加しました。総収入は五八、〇五八円余で総営業費は三五、七七八円余で差引利益金が二二、二八〇円余となりました。年率八%の配当金を出していません。

同期末現在の役員は専務取締役一名（稲垣専八）、取締役八名、監査役七名、事務職員四名、運輸職員一九名、機関車職員一五名、保線職員一四名、建築技師一名、合計六九名でした。保有車輛は機関車四輛、客車七輛、貨車一五輛でした。

大正九年十一月三十日現在の株主は六七五人で、員弁郡が四六三人・五六〇九株、桑名町一六八人・三二八七株、桑名郡が三人・八一四株、三重郡が三人・一二四株、四日中市が一人・四株、津市が一人・四株、県外が六人・一五八株と、大多数が桑名員弁の住民でした。筆頭株主は桑名町の伊藤紀兵衛で二四六株ですが、役員にはなっていない。第二位の株主は阿下喜の稲垣専八で二二〇株を持ち、専務取締役で代表者となっています。ちなみに桑名の諸戸家は株主になっておりませんが、北大社の木村秀興は一〇二株で、監査役を務めています。

『第拾七回営業報告書』

その後、代表者たる専務取締役稲垣専八が大正十四年八月一日に死亡し、河瀬文蔵が専務取締役となりましたが、彼も昭和三年（一九二八）十月八日に死亡し、同月十九日に社長兼専務取締役として松本長蔵（大山田村長のち西桑

名町長)が就任しました。

『第貳拾七回、貳拾八回、參拾參回、各營業報告書』

北勢鉄道は旅客輸送と共に貨物輸送も行い、中でも員弁川の砂利輸送に力を入れていました。そのため無蓋貨車を多く持っていました。砂利を積み込むために便利なように、廃止していた星川停車場を貨物専用として再興させることにし、昭和二年八月に竣工し、同年九月から使用しました。それに合わせて無蓋貨車四輛を増設しました。さらに七年に星川から員弁川原まで砂利採取専用側線を引きました。

「星川停車場竣工ノ件」(鉄道省文書)

「新設停車場竣工」(鉄道省文書)

『第參拾壹回營業報告書』(昭和二年五月一日から同年十月三十一日)によれば、一般的な不況と共に、平行沿線に乗合自動車が出来たために乗客が奪われ、旅客収入は前年同期比で約三%減となりました。しかし砂利輸送が増加し、貨物収入は約一三%増えました。総収入は六九、七三〇円余、総支出は四五、五四四円余で、利益金は約二四、一八五円となり、年率一一%の配当金を払うことが出来ました。

『第參拾壹回營業報告書』

平行沿線の乗合自動車とは、昭和元年に桑名―阿下喜間を岩瀬自動車が運行させたもので、北勢鉄道は対抗して阿下喜東―阿下喜間に無料自動車を往復させたと言われます。大正から昭和初期にかけて乗合自動車が各地に普及するようになり、昭和四年末ころに員弁地方では次のような乗合自動車路線がありました。

阿下喜東駅―立田村字古田	五人乗二台	一日二往復
阿下喜東駅―中里村字長尾	十五人乗一台	一日二往復

阿下喜東駅―石樽村

五人乗二台 一日三往復

梅戸村字梅戸―四日市駅

十二人乗一台 一日四往復

楚原駅―石樽村東

五人乗一台 一日四往復

大泉東駅―梅戸村

五人乗一台 一日四往復

『員弁の姿』

『中部日本の自動車運輸』

乗合自動車の普及に続いて、四日市から員弁郡に至る藤原鉄道(のちの三岐鉄道)敷設申請が昭和二年十一月に提出され、北勢鉄道は大きな打撃を受けることが予想されました。この藤原鉄道の大きな目的は藤原岳の石灰石を利用したセメントを輸送することでした。小野田セメント会社は二年九月に東藤原村の石灰山を取得し、工場を建設することになりました。大工場の進出により、近くの阿下喜が繁華な町になることが予想されました。ここで北勢鉄道の阿下喜までの開通が急務となってきました。

「藤原鉄道敷設免許申請書」「藤原鉄道開業ニヨル北勢鉄道ノ打撃」(鉄道省文書『三重県史』資料編近代3産業・経済編 p294

「大阪朝日新聞」昭和二・七・一五

『北勢町史』p600

本来北勢鉄道は阿下喜の中心部までを目的として、員弁郡各村からの協力を得て創立しており、昭和三年十二月二十一日付で、阿下喜までの開通を要望する陳情書が、阿下喜以西の各村の村長と阿下喜商工会長・白瀬商工会長連名で、北勢鉄道の松本長蔵社長兼専務宛てに提出されました。それを受けて北勢鉄道は同月二十九日付で鉄道大臣宛てに路線延長免許申請をしました。さらに輸送力強化のために

全線電化して近代化することにしました。延長工事は入札により東京市の橋本組が請負い、五年五月二十日から開始されました。

『北勢町史』p601

「地方鉄道線路延長免許申請」（鉄道省文書）

「第参拾七回營業報告書」

阿下喜駅の設置場所については、会社側は員弁川橋付近と決定しましたが、治田方面からの人が商店街を通らなくなると阿下喜商工会では反対しました。しかし反対運動が激しくなるなら、会社は工事を取り止めると強硬な態度を示しています。

『伊勢新聞』昭和四・七・二

『大阪朝日新聞』昭和四・六・一二、七・四

昭和六年七月八日、阿下喜東と阿下喜間が開通し、待望の桑名町―阿下喜間が全通し、阿下喜東停車場は位置をずらして六石停車場と改称されました。同時に全線電化され、一日三〇往復、全線の所要時間は約一時間となりました。

「工事方法書記載事項変更届」（鉄道省文書）

『大阪朝日新聞』昭和六・七・二

『官報』昭和六・七・一七

北勢鉄道は沿線地域の開発を目指し、昭和六年に在良村に大野球場を、畑新田に競馬場を作る企画がありました。また藤原岳の登山路開発にも力を入れ、スキーシーズンには四割引の切符を発売しています。松茸シーズンには割引切符を発売して客を誘致しています。

『大阪朝日新聞』昭和四・九・二七、六・九・一六、六・一一・

一三、七・一二・一四

北勢鉄道が阿下喜まで開通したころの阿下喜は活気溢れる町でした。昭和二年四月二十一日に阿下喜で『北勢朝日新聞』が創刊され、月三回発行されました。三年三月二十一日に員弁郡で始めての電話が阿下喜で開通しました。四年三月十日に阿下喜村は町制を施行し阿下喜町となりました。同年七月には四日市銀行（現三重銀行）阿下喜支店が開店しました。同じころに阿下喜西町には「ビル」と呼ばれる総合店舗（百貨店）も出来ました。八年に阿下喜本町通りが北へ通り抜けるように新道が開かれました。

『北勢町史』p619,611,805

『桑名・員弁の今昔』p114

北勢鉄道では昭和六年二月二十日に定期乗合自動車を兼業として始めました。桑名駅前から阿下喜までで、一日六往復、所要時間は一時間、新フォード号箱型八人乗二台でした。さらに同年に勢濃自動車（阿下喜）を買収し、阿下喜と養老、中里、西藤原間の乗合自動車を経営しました。

『大阪朝日新聞』昭和六・一二・二三

「第参拾八回營業報告書」

(四) 砂利事業の拡充と企業統合

現在のJR桑名駅は明治二十八年（一八九五）に大山田村の田圃の中に出ました。しかし駅を中心として付近に次第に人びとが住みつき、大山田村は人口が飛躍的に増えてきて、昭和四年（一九二九）二月十一日に西桑名町とな

りました。北勢鉄道の駅名も大山田から西桑名に改称されるのですが、すぐには改称されませんでした。

「本社所在地名改称届」(鉄道省文書)

実は西桑名町が誕生した時には別のところに西桑名駅がありました。これは伊勢電気鉄道(現在の近鉄名古屋本線)の西桑名(現益生)駅です。この駅は昭和四年一月三十日に開通した駅です。この地は当時は益生村でしたのに、なぜか西桑名駅と称しています。この伊勢電気西桑名駅は翌五年四月一日までに益生駅と改称しているようです。北勢鉄道の大山田が西桑名と改称したのは昭和六年七月八日、即ち阿下喜まで全通した時です。

上野結城「伊勢電気鉄道史」(XX)

「工事方法書記載事項変更届」(鉄道省文書)

北勢鉄道は砂利運送が大きな事業でしたが、昭和六年からは砂利採取も兼業しており、砂利採取機械船を持ち、貨物自動車での砂利運送も行っています。九年六月の株主総会で定款を変更して、目的に「石材、礫砂利、土砂ノ採取・販売並ニ埋立工事ノ請負」を追加しています。

?

「商業登記変更届」(鉄道省文書)

『官報』昭和九・七・三一

昭和七年四月十七日に桑名町内に国道一号線の新路線が開通しました。北勢鉄道の線路が国道を横断することになり、国道に踏切が設けられました。

「西桑名停車場東構外側線敷設認可申請」(鉄道省文書)

昭和八年ころ、政府は東海道線の関ヶ原付近の急勾配を

避けるため、桑名員弁を経由して滋賀県近江八幡へ抜ける新線を検討しました。桑名の町村は滋賀県の八日市方面とも連携して猛烈な陳情運動をしています。北勢鉄道が買収されて、その路線が新線に転換されるとの思惑もありました。しかし結局は実現しませんでした。

『大阪朝日新聞』昭和八・七月〜十一月

昭和九年六月二十四日の株主総会で北勢鉄道株式会社を北勢電気鉄道株式会社(北勢電鉄)と社名を変更を決議し、同月二十七日付で登記されています。十二年ころの状況では、三〇分間隔で一日三〇往復しています。社長兼専務取締役は松本長蔵、取締役は稲垣専八・伊藤幸次郎・和波久衛・田中郁三・松平家晃、監査役は市川理一郎・岡村清兵衛・藤田平太郎・木村秀興・平野栄一。支配人は佐藤三郎で、従業員は一〇〇名でした。大株主は三一四株の佐藤信之助、二二〇株の稲垣専八らでした。

「商業登記変更届」(鉄道省文書)

『官報』昭和九・七・三一

『伊勢新聞』昭和二二・七・三一、八・一、八・三

株式配当は大正末から昭和の初期は年一〇〜一一%でしたが、阿下喜までの延長と全線電化のために昭和四年に一五万円、六年に一八万円の社債を発行し、その返済のため、七年から配当は年五%となりました。

各回「営業報告書」

昭和十三年五月三日に西別所と蓮花寺との間に稗田前停留場が開設されました。

「稗田前停留場新設の件」(鉄道省文書)

日本は昭和六年から中国大陸で戦争していますが、軍備増強に依りて砂利の需要も飛躍的に増加しました。そのため、砂利取扱の設備増強に努めています。十四年には西桑名駅構内外の砂利積替施設の一段の増強を図っています。その申請理由書によりますと、

「近時当地方ヲ中心トシテ軍飛行場、軍需ニ関スル工場、並ニ鉄道・道路等ノ新設又ハ改良工事ニ使用スル砂利ノ需要頓ニ増加シ、現在ノ設備ニテハ其ノ荷扱ヲ円滑ニ遂行スル事不可能ト相成リタルヲ以テ今般之等設備ヲ同一場所ニ統合拡張シ、省線貨車積替並ニ自動車ニ依ル荷扱ヲ便利且経済的ナラシメ、尚荷扱場ニ於ケル貯蔵量ヲ大ニシ、河川出水時ノ品切ヲ緩和シ（中略）。  
因ニ最近ニ於ケル砂利ノ輸送数量次ノ如シ

昭和十一年度 六六、一〇〇噸

昭和十二年度 七四、二五〇噸

昭和十三年度 九九、四五〇噸

昭和十四年度 一二〇、〇〇〇噸以上ノ見込

三年ほどの間に倍近い需要増加を見込んでの設備投資です。そして砂利専用側線の増設、棧橋の増設、ホッパービンの新設などを行いました。また輸送用の貨車も不足して十四年に無蓋貨車一〇輛増設を図っています。

「工事方法変更認可訂正申請書」（鉄道省文書）

「貨車増加認可申請書」（鉄道省文書）

砂利採取場である星川付近の砂利を取り尽したので、十六年に側線を上流へさらに一九〇〇坪伸ばし、さらに車輛入替用側線を増設することを図っています。同年ころの砂

利の主な供給先は四日市海軍工場・東洋ベアリング桑名工場・東京芝浦電気三重工場・名古屋陸軍工廠兵器廠・三菱発動機製作所大曾根工場・内務省名古屋土木出張所枇杷島工事場・名古屋鉄道局並に同保線事務所・名古屋鉄道・関西急行鉄道でした。

星川停車場構外仮線使用期限延伸並ニ工事方法変更認可申請書」（鉄道省文書）

戦争体制が強まるとともに電力不足が生じてきて、昭和十五年十一月からは一日二列車の運転を休止していました。十六年六月一日から元通りの一日六〇回の運転に戻りました。なお同年四月五日に監査役の木村秀興が死亡しています。

『伊勢新聞』昭和一六・三・一

「第五拾八回營業報告書」

昭和十六年ころから桑名駅拡張運動が行なわれ、北勢電鉄の桑名駅乗入れも検討されています。同年十二月八日、日本は英米諸国を相手に戦争を始めました。戦争遂行のためにはあらゆる面で強力な規制がなされ、その一つに企業の統廃合が政府の命令で行われました。

『伊勢新聞』昭和一七・一・一七

昭和十七年十二月二十日に、北勢砂利興業株式会社が設立され、北勢電鉄から砂利採取販売事業を分離しました。これは県下の小交通業者が統合されるために兼業部門を切り離すことになったからです。この会社の社長は伊藤幸次郎（北勢電鉄取締役）、専務は松本繁一（松本長蔵の息子）で、その他の取締役と監査役も、すべて北勢電鉄の取締役

と監査役であり、完全な子会社でした。貨物自動車事業も分離されて、新設の三重陸運株式会社は十八年四月三十日をもって譲渡されました。

### 『三重経済年鑑』

#### 「第六拾貳回営業報告書」

昭和十七年十月に第一回三重県旅客自動車運輸事業統合審議会が開かれ、三重県下の小交通業者が全部合併する方針を決めました。しかし、北勢電鉄と三岐鉄道が反対を唱えました。その紛糾の最中に社長の松本長蔵が十八年四月一日に死亡し、四月十一日付で松平家晃が社長に、佐藤三郎が専務に就任しました。

#### 『近代日本と地域交通—伊勢電と大軌系(近鉄)資本の動向』p330

#### 「第六拾貳回営業報告書」

昭和十八年四月初めに馬道と西別所駅の本屋を改築しています。その時がどうか判りませんが、現在の馬道駅プラットフォームの上屋を支える柱には「CARNEGII 1914」の陽刻が刻まれており、一九一四(大正三)年にアメリカのカーネギー製のレールです。そのレールを柱として再利用しています。在良・六把野・阿下喜駅などでも同じ柱が現在も見られます。

なお六把野駅は平成十七年(二〇〇五)三月二十五日をもって廃止され、駅の設備は取り壊されましたが、「CARNEGII 1914」の刻印がある一部は東員町郷土資料館で保管されました。

#### 「第六拾貳回営業報告書」

のちに述べる合併前の実質的な最終決算である昭和十八

年五月一日から同年十月三十一日までの『第六拾参回営業報告書』によれば、収入の内訳は客車が約七〇%、貨車が約二〇%、旅客自動車が五%強、雑収入が五%弱となっています。大正ころと較べますと、貨車と自動車が増えています。同年十一月三十日現在の役員は取締役社長が松平家晃、専務取締役は佐藤三郎、取締役は伊藤幸次郎・稲垣専八・和波久衛・田中九郎・松本繁一、監査役は市川理一郎・岡村清兵衛・藤田平太郎・平野栄一・木村重郎で、株主総数は四六六名でした。持株数は桑名郡市が二七三七株、員弁郡は六七七九株、その他が四八四株、合計一万株でした。大正ころと較べますと、員弁郡の持株比率が高くなっています。

#### 「第六拾参回営業報告書」

大正末から昭和にかけての乗車客数は昭和五、七ころの不況で一時減少しましたが、ほぼ増加を続け、戦争が進むにつれて激増しています。

大正十四年度	六四五、九〇〇人
昭和 四年度	七五六、〇九〇人
七年度	六六四、九五八人
十年度	七三〇、二五八人
十四年度	一、〇四〇、一三四人
十七年度	二、一四八、二〇四人

(各回「営業報告書」、各年度は五月一日から翌年四月三十日まで)

## (五) 戦中戦後の三重交通北勢線

北勢電鉄は利益率も抜群によく、合併は株主の利益を損なうために最後まで異論を唱えましたが、国策遂行上という政府の方針で、仕方なく合併することになりました。合併条件は一对一の合併ですが、旧北勢電鉄株の配当比率は九%とすることにして他社株よりも有利な条件で妥結しました。昭和十八年（一九四三）十二月二十四日に合併会社は一斉に株主総会を開き、合併を決議しました。北勢電鉄の株主総会では、株主から「決シテ妥当ナル合併条件トハ認め難キニ、時局ノ要請ニ応スルタメニハ敢テ犠牲ヲモ忍從セザルベカラズ時期ニシテ（後略）」（第六拾参回定時株主総会議事録）との声が聞かれ、止むを得ず承認されました。合併した会社の業績は次の通りでした。

	最近一ヶ年の利益率	最近の配当率（年）
神都交通	一二%	八%
北勢電気鉄道	二七%	九%
三重鉄道	一二%	七%
三重乗合自動車	九%	七%
松阪電気鉄道	一一%	八%
志摩電気鉄道	一一%	七%
伊賀自動車	八%	六%

「第六拾参回定時株主総会議事録」

「会社合併認可申請書」（鉄道省文書『三重県史』資料編近代3 産

業・経済 p1179

昭和十九年二月十一日紀元節に新会社「三重交通株式会社」が発足し、北勢電鉄の路線は三重交通北勢線となりま

した。本社は津に、県下八カ所に支社が置かれ、桑名支社長に佐藤三郎（前北勢電鉄専務）が就任しました。国策とは言え、政府の強制的圧力により、沿線住民の資本と経営による鉄道として三〇年親しまれてきた北勢鉄道（北勢電鉄）の名前は消えました。また県下の小交通機関のうち三岐鉄道のみが単独の会社として残り、安濃鉄道と桑名電気軌道の二社は廃止されました。

『伊勢新聞』昭和一九・二・一二

北勢線の運賃は昭和十九年四月一日から四・五%値上げされました。桑名町からの運賃は西桑名・馬道まで五銭、西別所・稗田前まで一〇銭、蓮花寺・在良・坂井橋まで一五銭、星川・七和まで二〇銭、穴太・六把野まで二五銭、北大社まで三〇銭、大木・大泉東・長宮まで三五銭、畑新田・楚原まで四〇銭、上笠田まで四五銭、麻生田・六石まで五〇銭、阿下喜まで七〇銭となりました。同年七月に電力事情などにより、稗田前・星川・大木・畑新田の駅が廃止されました。

『伊勢新聞』昭和一九・四・一

『20年の歩み』p42

昭和二十年に入りますと、日本全土はアメリカ軍の爆撃を受けるようになります。大都会に続いて中都市、さらに小都市へと爆撃が行われ、桑名市も遂に同年七月十七日午前一時ころから九四機の攻撃機により焼夷弾攻撃うけました。暗闇の中を北勢線の線路を走って員弁方面へと逃げた人もいました。一週間後の二十四日午前十一時ころから一一三機が桑名市に爆弾を投下しました。この二回を含め

て一連の爆撃で、桑名市の中心部は九一％が被害を受けたといわれます。北勢線では西桑名駅付近が奇跡的に助かりましたが、桑名町駅舎及び周辺の線路は破壊されました。戦災後の北勢線の運行状況は不明ですが、暫くは馬道と阿下喜間の運行だったようです。

### 『消えない夏の日―桑名空襲体験記』、『桑名の空襲』

#### 『20年の歩み』p44

ただ桑名町く西桑名間は復旧の見込みが立たず、昭和二十年八月十三日付で当分の間、運行休止を届け出ています。その後二十一年十月三十一日まで休止の届けを出し、さらには二十二年十月三十一日までの休止延長を届け、最終的には二十三年九月二十三日にやっと再開しました。遅れた理由は戦後の混乱期であり、資材・人材が不足したからです。尚この再開を契機として、桑名町駅は桑名京橋駅と改名しました。この駅名は一般公募により、十社村川原の中田恵さんの応募によります。なお戦後の物価騰貴で運賃も二十三年七月に西桑名―阿下喜間は二五円に値上げされました。またこの頃は労働争議も起り、ストライキによる運休もありました。

#### 「運輸営業一部休止許可申請ノ件」(鉄道省文書)

#### 「桑名町・西桑名間営業休止期限延長認可申請の件」(鉄道省文書)

#### 『伊勢新聞』昭和二三・五・一九、七・一八、九・一九

戦中・戦後はあらゆる面での保全整備に手が回らず、自然災害や事故も多発しています。昭和二十五年九月一日から二日に襲ってきたジェーン台風の洪水で、員弁川に架かる坂井橋・念仏橋・大泉橋が流失するなど桑名各地で被

害を受けました。この時に北勢線も大泉東く阿下喜間が不通になっています。

#### 『伊勢新聞』昭和二五・九・三

戦後は電力も不足し、運行も十分に行えない状況でしたが、昭和二十六年十月十八日から当分の間、桑名京橋く阿下喜間旅客車一往復、桑名京橋く北大社間旅客車一往復、西桑名く麻生田間貨物車一往復を休止しています。

北勢線最大の事故が起きたのは、昭和三十二年十一月二十五日午前八時十分ころです。阿下喜発桑名京橋行き電車は員弁高校生らを載せて超満員でした。上笠田駅の西五〇〇ほどの地点、下り勾配S字カーブで、三両編成が脱線転覆し、うち二両は三両下に転落しました。二人が現場で亡くなり、後日に一人が亡くなりました。いずれも員弁高校の生徒でした。重軽傷者は一七二人で、員弁高校では全校生のうち二〇％以上にあたる一四〇人余が被害をうけました。

当日の『中部日本新聞』夕刊によりますと、

「かなりのスピードで走っていた電車が急ブレーキをかけたため中央二両目が浮き上って脱線、マクラ木に車輪をひっかけて転覆したためか、二両目の車輪は完全にすっ飛んで事故のはげしさを物語っていた。ススキの葉を押し倒し稲田の上にグツとつき出した。パンダグラフ、マクラ木は約三十鈴にわたってもぎとられ、二本のレールはわずかに平行を保っていた。(中略)秋晴れに恵まれた連

休を心ゆくまで楽しんで元気に登校した息子、娘たちがあつという間に事故の犠牲となったのだ。」

二分ほど遅れていたため、制限時速が二五キロのところを、三六キロほどを出しており、スピードが出過ぎていたこと、定員過剰でブレーキのききが悪かったことが直接原因ですが、老朽化していた二両目から脱線したと、現場付近のマクラ木が大分減っていることが間接原因と思われる。戦中戦後の混乱で保全が十分でなかったためでしょう。運転手は業務上過失の疑いで逮捕されました。同日はバスによる代行運転し、翌二十六日午前十一時一分上笠田発阿下喜行から開通しました。

各社の新聞

(六) 変貌を遂げた北勢線

昭和三十四年(一九五九)九月二十六日夜の伊勢湾台風で桑名地方は甚大な被害を受けました。被害は主に海岸部でしたが、内陸部を通る北勢線でも二十六日夜から不通となり、やっと二十九日始発から再開しました。しかし西桑名駅付近から国道一号線付近は冠水が続いていて、馬道から阿下喜までの運転でした。全線が開通したのは、三十日午前十一時三十分でした。

各社の新聞

『20年の歩み』p139

昭和三十二年に転覆事故が起きた上笠田く麻生田間の魔のカーブの直線化が図られ、従来線北側の樹林を切り開いて、五二〇メートルの新線が三十五年十月六日に開通しました。

『朝日新聞』昭和三五・一〇・六

昭和三十六年六月二十四日夜から降り続いた豪雨で、北勢地方も大きな被害を蒙りました。国道一号線が冠水し、二十五日午前七時ころから桑名京橋く西桑名間が不通となり、さらに二十六日午後二時ころから全線不通となりました。北勢町地内では土砂崩れ、道床流失が数か所に及び、中でも麻生田地内で約五〇メートルにわたり、道床が流失して線路が宙づりとなり、七日間の不通となりました。

『中日新聞』昭和三六・六・二六、六・二七、七・四

『朝日新聞』昭和三六・七・四

国道一号線の交通量が増加してきたことと、水害のたびに冠水するなど障害が多いため、西桑名く桑名京橋間は昭和三十六年十月三十一日をもって廃止されました。

『中日新聞』昭和三六・八・二五

『朝日新聞』昭和三六・一〇・三一

昭和三十七年四月九日に七和に桑名工業高校が移転開校しました。翌十日には戦後三度目の全面ストライキで北勢線はストップしました。そのため桑名工高は休校となり、員弁高校でも入学式を翌日に延期しました。なお桑名工高の開校による乗客増にともない、七和駅舎は約五〇メートル西に新築され、三十八年三月二十三日に移転しました。同月には西桑名駅も改修され、長宮駅もすぐ西に移転しました。

『朝日新聞』昭和三七・四・一二、三八・二・二、三・一九

## 『買弁上史』p965

このころの北勢線は殺人的な混雑ぶりであり、とくに朝のラッシュ時には七和から桑名へ向けては定員の三倍も詰め込まれました。またドアが手動であるために、夏の暑い時は乗客が勝手にドアを開けたまま運転することもありました。

## 『朝日新聞』昭和三九・五・八

昭和三十年代後半から日本経済全体が高度成長に入り、自動車交通が増加してきました。それに応じて交通体系の改革も求められ、三重交通では合理化の一環として昭和三十九年二月一日から三重電気鉄道株式会社（三重電鉄）に電車部門を移管し、北勢線も三重電鉄北勢線となりました。同年十月現在の三重電鉄の従業員は五九〇人全員が三重交通からの出向で、うち北勢線関係者は一四九人でした。同年二月一日から九月三十日までの八カ月間の北勢線の乗車客は三七九万人余で、三重電鉄では最大の人数でした。さらに四十年四月一日に三重電鉄は近畿日本鉄道株式会社（近鉄）に吸収合併され、近鉄北勢線となりました。ここに北勢線は地元資本から完全に離れ、大阪資本に組み込まれ、現場と本社との距離が遠くになってしまいました。

## 『日本の地方鉄道網形成史―鉄道建設と地域社会』p138

桑名駅が桑名市の中心地になるとともに、駅前広場や道路が狭いため、昭和四十年に「桑名駅前改良促進期成同盟」が結成され、四十五年に「桑名駅前市街地再開発事業」が決定されました。北勢線では、西桑名駅が移転されることになり、西桑名駅にある車庫（車両基地・整備工場）を移

すため、四十九年に北大社で用地買収がされました。

## 『桑名市史』続編 p473

## 『中部経済新聞』昭和四九・一〇・六

一方北勢線を近鉄本線に乗り入れる計画案は駅西区画整理が難航し、そのため国鉄線に乗り入れる案も検討されましたが、国鉄が了承せず、とりあえず駅舎を西へ約五〇メートルだけ移すことにして、仮駅舎を建設することになりました。昭和五十二年一月から仮駅舎の工事が始まり、同五月十一日から仮駅舎が使用されました。なお国鉄駅も仮駅舎で五十年十月に営業を開始しました。西桑名駅舎も国鉄（現JR）桑名駅舎も仮駅舎のまま現在まで使われています。

## 『毎日新聞』昭和五二・一・一七

## 『朝日新聞』昭和五二・一・一九、二・二五、五・一一

北勢線全体のリニューアルも図られ、昭和五十二年に車両八両の新造、全車両の自動ドア化と換気装置の設置、西桑名・馬道・西別所・蓮花寺・在良・六把野・北大社・楚原・上笠田・麻生田・六石・阿下喜の一二駅でのホーム改良などが行われました。同年十一月十七日付の毎日新聞では「田舎の電車とさようなら、明るい新車両が好評」といわれました。同年十二月六日には記念乗車券も発行されています。昭和六年に製造された220型車両は平成四年（一九九二）七月二十日まで使用されました。その後鉄道ファンの要望に応じて同年九月十五日までの日曜日に「さよなら運転」をして「敬老の日」を以って引退しました。

## 『毎日新聞』昭和五二・一・三〇、一一・一七

## 『朝日新聞』昭和五二・一・二・七、平成四・九・五

マイカー時代となり、鉄道利用客は減少してきました。近鉄では合理化を進めて、昭和四十八年一月十五日に六把握、同年七月一日に穴太、五十三年九月一日に蓮花寺・坂井橋・大泉東・上笠田・麻生田、五十四年二月一日に在良駅を無人化しました。また五十三年八月二十六日から単線自動化とATS装置を設置しました。ついで平成四年九月十八日から一日九〇本のうち六六本を運転手だけのワンマン運転に切り替えました。八年四月一日に西別所、十一年十月一日に阿下喜、十二年三月一日に馬道・七和駅を無人化して、有人駅は西桑名・北大社・楚原の三駅のみとなりました。

乗車客数は昭和四十年の五五〇万人をピークとして、五十年には四九五万人となり、以後加速度的に減少を続けました。平成十二年には二〇三万人となり、ピーク時の三分の一近くにまで減ってしまいました（数値は『三重県統計書』）。

近鉄としては年間七億円の赤字路線を維持できず、平成十二年七月三日、北勢線の廃止を表明しました。沿線自治体・住民などから存続を求める声が強まりましたが、近鉄は十五年三月末での廃止を正式に決めました。廃止日が迫るなか、桑名地方一市八町で組織する桑名・員弁広域連合では三岐鉄道株式会社に運行を依頼し、十四年九月四日に三岐鉄道が引き継ぐことが決定されました。

#### 『北勢線活性化基本計画』

平成十五年三月三十一日近鉄としての運行が終わり、翌四月一日から三岐鉄道北勢線として運行されました。大阪資本から再び地元三重県内の資本による経営になりました。そして地元住民に愛される鉄道として再生できるように、住民を巻き込みながら、リニューアル計画が進められる中で、北勢線開業九〇周年の誕生日を迎えました。

なお平成十六年三月三十一日をもって、大泉東・長宮・六石駅は廃止され、翌四月一日に大泉駅が開設されました。また同十七年三月二十五日をもって、北大社・六把握・坂井橋駅は廃止され、翌三月二十六日に東員・星川駅が開設され、東員駅が北勢線の中心の駅となりました。なお従来北大社駅にあった車庫などは、そのまま使用されました。

#### 参考文献

- ☆ 「鉄道院（省）文書」国立公文書館所蔵
- ☆ 「鉄道院（省）年報」（『大正期鉄道史資料』一九八三～四年）
- ☆ 『営業報告書』北勢（電気）鉄道株式会社 各回
- ☆ 『三重県統計書』各年
- ☆ 『鉄道会議速記録』第五号、一八九七年
- ☆ 「第六拾参回定時株主総会議事録」北勢電気鉄道株式会社一九四二年
- ☆ 「株式申込証」桑名市博物館所蔵、一九一二年・一九二〇年
- ☆ 「北勢鉄道 乗車の心得」石井澄雄氏所蔵 一九一六年
- ☆ 「感謝状」郡茂雄氏所蔵 一九一六年
- ☆ 『中部日本の自動車運輸』名古屋鉄道局編、一九三〇年

- ☆『三重経済年鑑』伊勢新聞社、一九四三年
- ☆『官報』、『伊勢新聞』、『朝日（大阪朝日）新聞』、『中日（中部日本新聞）』、『名古屋新聞』、『毎日新聞』
- ☆『三重県史』資料編近代3 産業・経済 三重県、一九九八年
- ☆『四日市市史』第十二巻 四日市市、一九九三年
- ☆『東員町史』上、東員町史編さん委員会編、一九八九年
- ☆『員弁町史』員弁町史編纂委員会編、一九九一年
- ☆『藤原町史』藤原町史編纂委員会編、一九九二年
- ☆『北勢町史』北勢町町史編さん委員会編、二〇〇〇年
- ☆『二〇年のあゆみ』三重交通株式会社社史編纂委員会編、一九六四年
- ☆『員弁の姿』員弁郡教職員組合編、一九八四年
- ☆『桑名・員弁の今昔』西羽晃監修 郷土出版社発行二〇〇二年
- ☆『北勢線を語る』やまどり民話サークル編、二〇〇二年
- ☆『日本の地方鉄道網形成史―鉄道建設と地域社会―』武知京三、一九九〇年
- ☆『近代日本と地域交通―伊勢電と大軌系（近鉄）資本の動向』武知京三、一九九六年
- ☆『北勢線の廃止・存続にみる地域交通政策の課題』森田優己（『桜花学園大学人文学部研究紀要』第5号）二〇〇二年
- ☆『明治期敷設申請の北勢鉄道（現近鉄北勢線）の存続と桑名市周辺の地域振興』上野利三（『松阪大学社会研究所報』第一五号）二〇〇三年
- ☆『北勢線活性化計画』北勢線運営協議会編、二〇〇三年
- ☆『北勢線存続とまちづくり活動―ローカル線存続の意味とその後』水元円（愛知県立大学文学部社会福祉科卒業論文）二〇〇四年

表紙のスケッチはいなべ市員弁町にある「六把野井水拱橋（ねじり橋）」（六頁参照）。集山一廣（北勢線の魅力を探る会会員）さんに描いていただきました。

二〇〇四年六月二七日 発行

著者 西羽 晃

（桑名市文化財保護審議会委員）

発行 桑員ふれあいの道協議会

（みえ歴史街道構想桑名・員弁地域推進計画策定協議会）

事務局 四日市市新正四日市市新正四―二一―五

三重県北勢県民局生活環境森林部内

（この文は二〇〇四年六月二七日発行に一部追加訂正しまして、二〇〇五年七月三〇日に書き改めた文です）