

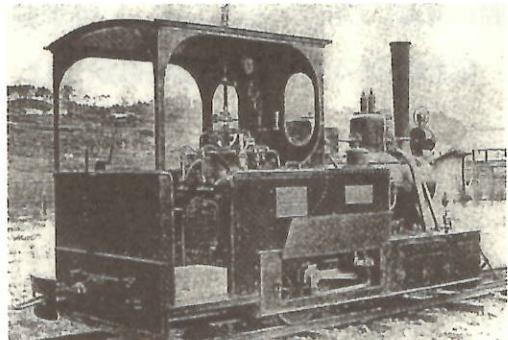
第六章 交 通

1. 「近鉄」湯の山線

明治37年から38年にかけての日露戦争が終わりを告げた翌年の明治39年に、国は交通政策として、鉄道国有法を制定した。これに対し民間資本による、法的にも簡便な地方鉄道を擁護育成するため、軽便鉄道法が制定され、日本の各地では軽便鉄道が盛んに設立されることとなった。その一つが菰野の有志が発起人となった四日市軽便鉄道で明治42年12月に創立され、菰野停車場の敷地で起工式を行っている。その後、明治44年に商号を四日市鉄道と改称している。

大正2年6月1日に湯の山一川島間が、続いて同年9月24日には川島一諏訪間が開通し、大正2年の四日市祭では祝賀臨時列車が、終日大増發され大変盛況であった。

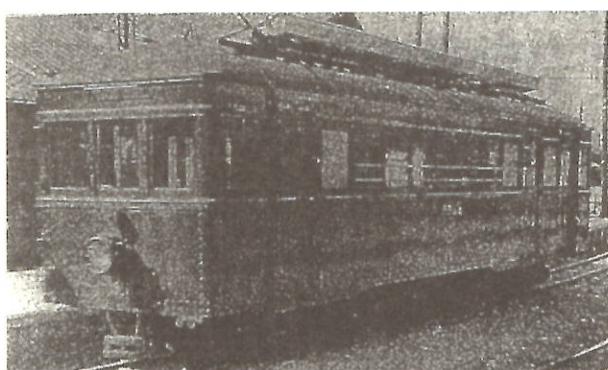
機関車は、ベルリンのオレンシュタイン・コッペル社より輸入した15馬力の超小型蒸気機関車が三両で、大阪から汽船で四日市港に荷揚げされ、牛車に積んで菰野街道（現国道477号線）を通り、菰野役場の近くで降ろして組立てたと言われている、菰野一湯の山間は、上り坂のため客車は一両しか牽引できなかつたが、それ以外の平坦地では二両を牽引した。



湯の山線開通時の超小型蒸気機関車

開通して間もない大正2年10月には、台風に見舞われており、高角停留場付近では、東西合わせて約800坪の線路が水没し復旧まで一週間を要した。水深は、午前10時に48cm、午後5時に80cmであった。

大正5年3月には、三重軌道（八王子線）と並行で国鉄四日市まで乗入れた。



昭和3年から湯の山線に登場した鋼製電車

湯の山線は、四日市電灯が明治40年4月に建設した、千草発電所からの受電もあつてか、四日市地区の鉄道の中では、最も早く大正10年12月に全線を電化している。

昭和2年11月に、四日市一諏訪間を廃止し、廃線敷を伊勢電気鉄道に譲渡する。

昭和3年から諏訪一湯の山間に登場した鋼製電車は、4両あり、トロリーポールが

架線を擦る独特な音は、忘れられない風情であった。また、高角駅では、線路の下に敷く砂利を三滝川から採取しており、トロッコで運ぶため矢合川に木橋を架け、高角駅から三滝川まで線路が延長されていた。

昭和6年3月に、四日市鉄道は、三重鉄道（内部、八王子線）に合併し三重鉄道となる。

昭和19年2月に、県内の小私鉄が統合して、三重交通となる。

昭和39年2月に、三重交通の鉄道全線を分離承継して、三重電気鉄道が発足し、同年3月には、湯の山線では、輸送力の増強と近鉄名古屋線からの乗入れを可能とするため、軌間の拡幅（76.2→143.5cm）と電車線の昇圧（600→1500V）が行われた。

昭和40年4月に、三重電気鉄道は、近畿日本鉄道に合併され現在にいたる。



近鉄高角駅

-----鉄道唱歌 湯の山線-----

作詞・川島小学校長 伊藤 啓太郎

1. 清き流れの川島に なごり残して行く汽車は
右は紡績会社にて 左の丘はふじ山よ

2. 坂の島なる一つ松 続く青葉の景色よく
眺むる暇もあらばこそ 早くも高角停留所

3. 左に見ゆるは松茸の その名も高く聞こえたる
一生吹山のこの秋は 友とうつれ遊ばなん

4. 語ろう中に桜駅 桜の花の名所なる
地蔵堂をば上に見て 金渓川に出てにける

5. 金渓川の鉄橋を 渡れば神森の停留所
藤の花咲く盛りには 下車する人も多からん

6. 行く手に見えし松並木 いつしか我を迎えたり
土方氏の城下にて 栄えし昔ぞしのばるる

7. 昔に優る繁華にて 今や日の出の東町
あれよと指差す稻の間に 汽車は止まれり菰野駅

8. 城跡過ぎれば中菰野 関取米の原産地
下りても見よや五色の 養蜂場の美しさ

9. 冠^{かんむり}岳^{だけ}に御在所 いよいよ近くなりにけり
やがて登らん白雲の かかるる峠のあたりまで

10. 地蔵片倉うち過ぎて 早わが汽車は終点地
湯の山駅に着きにけり しばし憩いて登山せん

2. 「三交バス」神前大日山線

昭和30年代から始まった高度成長期以降、通勤・通学者が年々増加したが、神前地区の神前出張所付近には、バスを含む公共交通機関がなく、住民は日常生活の中で大変不便を感じていた。

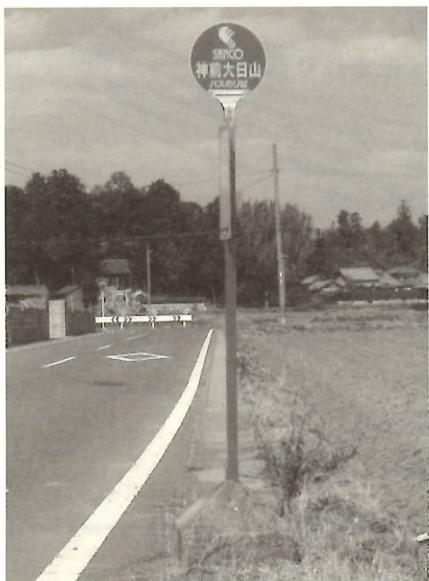
神前地区連合自治会では、こうした交通の不便さを解消しようと、三交バスの上名ヶ丘住宅前より神前出張所前までの路線延長を、住民の総意として要請運動に取り組んだ。この運動の結果、その成果として昭和49年から三重交通の路線バスが、神前出張所前まで延長されることとなり、近鉄四日市駅～上名ヶ丘住宅前～曾井町～神前出張所前、路線距離6.6km所要時間17分の路線の運行が決定された。神前地区連合自治会では、早速バスの旋回地を農協神前支店の横に整備して、住民一同その開通を祝った。

開通当時の運行回数は、1日14.5往復で、通勤・通学者の足ともなり大勢の人々に利用され大変喜ばれたものである。運賃は神前出張所前より近鉄四日市駅まで片道270円で近鉄湯の山線にくらべて決して安くなかつたが、自宅近くで乗車できる便利さから好評であった。

昭和53年4月には、神前大日山まで延長され、路線距離7.8km所要時間20分の路線となつたが、その頃からマイカーが目立つようになり、路線バスの乗客が順次減少し営業収支が悪化はじめた。平成元年には、路線バスの運行回数がこれまでの14.5往復から11往復に減られ、更に、平成3年には9.5往復、平成7年には



近鉄高角駅のバス停



神前大日山のバス停

9往復まで減少されて、1時間に1往復が確保できない状態となり、利用客はさらに減少の一途をたどり、平成8年には赤字路線として県の認定を受けるに至った。

その後、県・市の補助金でかろうじて運行が継続されたが、それも3年間の期限付きの対策処置であって、平成11年には、補助対策の3年間が経過したため三重交通による運行は廃止され、平成13年からは、四日市市が三重交通へ事業委託をして運行が継続されることとなった。路線も近鉄高角駅を経由して県地区の黒田町まで延長された。また、バス料金は近鉄四日市駅から神前大日山まで片道は390円となっている。平

成14年6月から路線は、近鉄高角駅までとなっている。

最初、住民総意で延長した三重交通のバス路線であったが、世の移り変わりの中でかつては便利さを喜ばれた路線バスも、今はその存続すら危ぶまれている「神前大日山」路線バスである。