

湯の山温泉と四日市鉄道

——戦前における地域開発の担い手と運動に関する事例研究——

笠井雅直

目次

- 一 戦前における温泉地の推移について——地域開発に関する問題の設定——
- 二 四日市鉄道の建設運動
- 三 四日市鉄道の敷設許可と資金動員
- 四 四日市鉄道の建設と湯の山温泉の「地域開発」
- 五 四日市鉄道の経営と温泉事業
- 六 湯の山温泉の動向——温泉旅館・寿亭を中心に

一 戦前における温泉地の推移について ——地域開発に関する問題の設定——

戦前日本資本主義の展開は地域経済を大きく変貌させる。そこでは、基本的には、地域の工業化として推進されていた。地域の工業化は同時に、一種の都市的な環境の形成を伴うことで¹⁾、新たな地域資源を発掘させることとなる。日本全国に分布する温泉資源の開発もそうした地域資源の一つであった。本稿で取り上げる湯の山温泉も、その位置する三重県三重郡菰野村（現、菰野町）の人々が、近隣の都市である四日市市（明治30年、市制施行）が「都市化」することに対応すべく、温泉資源を再開発することを狙って、鉄道を敷設し、菰野村の地域開発をすすめようとしたものであった。

そうした地域開発運動の歴史的な位置を理解するためには、まず、日本の温泉地の全体的な動向を把握することが必要であろう。これまでの分析によれば、戦前における温泉地の形成、そして発展の時代は、第一次大戦期以降とすることができよう²⁾。表1によれば、大正・昭和期を通じて、温泉浴客数は激増している。いず

表1 全国温泉浴客数の推移（地方別、人）

	大正年間		昭和14年度	
	人数	割合	人数	割合
九州地方	4,224,893	25.1%	5,653,278	21.8%
中部地方	2,612,623	15.5	3,558,054	13.7
関西地方	2,483,262	14.8	3,073,832	11.8
西部地方	2,089,843	12.4	3,140,710	12.1
羽越信地方	2,038,873	12.1	2,585,881	9.9
関東地方	1,636,617	9.7	5,307,516	20.4
東北地方	1,036,365	1.2	2,075,143	8.0
北海道地方	345,331	2.1	611,744	2.1
合計	16,806,911	100.0	26,006,158	100.0

出所：『全国温泉鉱泉ニ関スル調査』大正12年、日本温泉協会『日本温泉大鑑』博文館、昭和16年。

注記：各地方は、日本温泉協会の区分に従って、次のような府県別で計算されている。

九州地方—福岡・大分・佐賀・熊本・宮崎・鹿児島

中部地方—三重・愛知・山梨・岐阜・長野・福井・石川

関西地方—京都・大阪・兵庫・奈良・鳥取・島根・和歌山

西部地方—岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛・高知

羽越信地方—新潟・山形・富山

関東地方—東京・神奈川・群馬・千葉・茨城・栃木・静岡

東北地方—宮城・福島・岩手・青森・秋田

北海道地方—北海道

「大正年間」とは、「大正9年ヨリ既往10ヶ年」の1ヶ年平均の数字によるもの。

表2 全国温泉地の浴客数別分布

〔大正年間〕	100万人以上				道後(愛媛) 城崎(兵庫)	
	50万人以上				別府(大分) 山鹿(熊本)	
	10万人以上	湯村(兵庫) 浅間(長野) 奥津(岡山)	日奈久(熊本) 上ノ山(山形) 湯の川(北海道)	宝塚(兵庫) 伊香保(群馬) 熱海(静岡) 湯温海(山形) 山中(石川) 塩原(栃木) 鳴子(宮城) 那須(栃木) 修善寺(静岡) 登別(北海道)	湯田(山口)	武雄(佐賀)
	5万人以上	山代(石川) 粟津(石川) 木更津(千葉)	飯坂(福島) 湯野(福島) 武蔵(福岡) 小川(富山) 湯田川(山形) 花巻(岩手)	伊東(静岡) 和倉(石川) 湯河原(神奈川) 酢ヶ湯(青森) 戸倉(長野) 湯平(大分) 湯野浜(山形) 嬉野(佐賀) 芦原(福井) 箱根宮ノ下(神奈川)		
	5万人未満		湯田中(長野) 蔵王高湯(山形) 湯ノ山(三重) 塔之澤(神奈川) 硫黄谷(鹿児島) 越後湯沢(新潟) 嶽(福島) 湯西川(栃木) 三朝(鳥取) 青根(宮城) 作並(宮城) 磯部(群馬) 原鶴(福岡) 玉造(島根) 赤湯(山形) 川治(栃木) 遠刈田(宮城) 大鱈蔵館(青森) 银山(山形) 白骨(長野) 伊豆山(静岡) 和賀湯本(岩手)	日光湯本(栃木) 上諏訪(長野) 草津(群馬) 市比野(鹿児島) 東山(福島) 長岡(静岡) 四万(群馬) 片山津(石川) 杖立(熊本) 川棚(山口) 白浜湯崎(和歌山) 下呂(岐阜) 上山田(長野) 大湯(秋田) 依山(山口) 野沢(長野) 宇奈月(富山) 鎌先(宮城) 土湯(福島) 東根(山形) 定山溪(北海道) 強羅(神奈川)		下諏訪(長野)
	5万人未満	5万人以上	10万人以上	50万人以上	100万人以上	

〔昭和14年度〕

出所：表1に同じ。

注記：両時期ともに、5万人未満の温泉地は除いて掲出した。

れの地域も絶対的な増加となっている。九州地方の占める位置が圧倒的である。全体にしめる割合を増加させている地域は、関東地方と東北地方であり、特に関東地方の伸びが顕著である。逆に減少させているのは、九州、中部、関西、羽越信越の各地方である。西部地方と北海道地方は、ほぼ横ばいという傾向にある。全体的には増加傾向にあるとはいえ、構成比で見ると、地域的には均等的な発展とはなっていない。

個別の温泉地についてみると（表1の各時期について、温泉地別に推移を表示した表2参照）、圧倒的な集客を誇る九州地方の上位を占めるのは、昭和期に100万人以上の別府（大分県）、山鹿（熊本県）、そして武雄（佐賀県）である。対して、昭和期にかけて急増した関東地方においては、10万人から50万人の間に、伊香保（群馬県）、熱海（静岡県）、塩原（栃木県）、那須（栃木県）、修善寺（静岡県）、伊東（静岡県）、湯河原（神奈川県）、箱根宮ノ下（神奈川県）、日光湯本（栃木県）、草津（群馬県）、四万（群馬県）、長岡（静岡県）、そして強羅（神奈川県）がひしめいている。日光湯本以下は、5万人以下から急増した温泉地であった。

これらの温泉地の発展要因については、表1の統計数字の時期（昭和14年度）がすでに戦時時期であり、そこでは、戦時経済の進展による昭和恐慌からの回復と戦時重化学工業化による都市人口の拡大などの要因があげなければならないが³⁾、ここでは、その前提をなす大正・昭和初期にかけての交通網の発達も見のがせない要因と考えられる。特に浴客数において「5万人未満」から「5万人以上」にシフトした湯田中などの温泉地、あるいは、「5万人未満」から「10万人以上」にシフトした日光湯本などの温泉地においてはその効果が顕著であったと考えられる。表2の限りでも、その数も全温泉

地の過半を占めている。本稿でとりあげる「湯ノ山」もそうした温泉地でありその実態の解明をめざす意義もそこにあった。

二 四日市鉄道の建設運動

湯の山温泉を菺野村における地域開発の資源として再発見させることになる四日市鉄道の建設過程を見てみよう。

鉄道敷設の最終的な申請書は、1909（明治42）年12月16日に、四日市市役所経由で、三重県庁に提出された。その「菺野四日市間軽便鉄道敷設申請書」について見ると次の通りである。

「軌道敷設特許願

三重県四日市市ト三重郡菺野村ノ間ハ交通日々頻繁ヲ加ヘ殊ニ菺野湯ノ山温泉ハ山光明媚ノ山境ニシテ遠近ノ浴客四時絶ユル時ナク近時ハ鉄道院ニ於テモ浴客ノ便ヲ図リ名古屋四日市間ニ割引券ヲ発行セラルルニ至レリ又菺野附近一帯ノ山野ニハ著名ノ花崗岩ニ富ミ運輸ノ便ヲ得ハ多額ノ搬出ヲナシ得ヘク加フルニ沿道部落ノ農産物肥料ノ出入亦少カラス此間ノ交通運輸ヲ便スルノ設備ハ実ニ刻下ノ急務ト存候ニ付拙者共株式会社ヲ創立シ即四日市市大字浜田字北起ヲ起点トシ三重郡常磐村、川嶋村、神前村、及桜村ヲ経テ菺野大字菺野字募リニ達スル10哩8鎖間ニ軽便ナル交通機関ヲ敷設シテ旅客並ニ貨物運輸ノ業ヲ営ミ度候間至急御許可被成下度国県道専用線經過地調書、工費予算概要書、工事方法書、軌道起業日論見書、及線路予測図相添此談奉願候也⁴⁾。

以下で見ると、鉄道敷設を主導したのが、菺野村の人々であったことから、まず、菺野湯

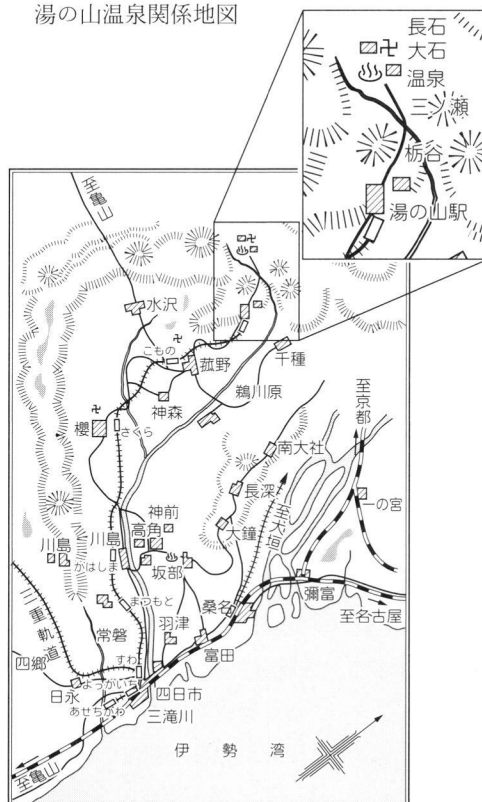
の山温泉が「遠近ノ浴客四時絶ユル時ナク」というように、1年間を通して温泉客が訪れていることを強調している。併せて、「近時ハ鉄道院ニ於テモ浴客ノ便ヲ図リ名古屋四日市間ニ割引券ヲ発行セラルル」という様に、名古屋方面からの集客が促進されるような近年の具体的な条件にもふれている。さらに、鉄道敷設予定の沿線からの「花崗岩」「農産物肥料」などの運輸の可能性についても指摘している。かくして、「旅客並ニ貨物運輸」の鉄道敷設計画として始まる。

申請者は、表3の通りである。鉄道敷設計画を主導した人物の一人である伊藤新十郎については、次のようである。

「伊藤新十郎 伊藤家は菰野に於ける旧家である。……家業としては製糸を営み、地方産業の興隆に資する他方、四日市、湯の山温泉間の所謂三重鉄道〔四日市鉄道が後に合併して名称変更する一引用者、以下、同様〕の敷設に際しては、敷地の買収から会社の創立手続きに至る迄尽く参画して尽力を余さず、又菰野村を初め湯の山方面一円の電灯引込みを策して実現せしむる等……昭和4年12月81歳の高齢を以て永眠に就いた」⁹⁾

運動を担った人々は、そのほとんどが、鉄道敷設予定の沿線の町村における行政経験者であり、家業として醸造業などを営むいわゆる地方名望家であった。そうした階層が地域開発を主導したのであった。申請者は、沿線の各村から、ほぼ均等に選ばれていることが興味深い(地名や位置については「湯の山温泉関係地図」を参照。以下、同様)。とはいえ、四日市市、津市、大阪市、そして名古屋市から実業家の参加を得ているところが、四日市鉄道の建設運動の現実を物語るものとして興味深い。なお、大

湯の山温泉関係地図



『温泉案内』鉄道院、1920年をもとに加工、作成した。

阪の中浜善右衛門については、仔細は不明であるが、後に見るように、この時期に、湯の山温泉に建物を所有しており、その意味では、関係者とすることができよう。

鉄道敷設計画は、政府の軽便鉄道敷設法の制定に対応して、「微調整」され、「軽便鉄道敷設」として、1910(明治43)年8月に再「上申」される。発起人は、若干の変化を見る(表4)。既に、三重県内において伊勢電気鉄道の経営に携わっている玉井丈次郎が、出願代理人として登場する。鉄道経営の専門家の参加は、以下で見ると、欠かせないものであった。

「四日市鉄道株式会社起業目論見書」においては、敷設の経済的な効果については、上申書

表3 菰野四日市間軽便鉄道敷設申請者一覧

住所	氏名	付記
三重郡菰野村	伊藤新十郎	
同郡 同村	高田隆平	四日市銀行取締役兼支配人，四日市商業会議所議員
同郡 同村	高田喜八	
同郡 桜村	伊藤幸右衛門	地主，酒造業，桜村村長（明治28年），大正元年死去
同郡 同村	石川信吉	地主，醸造業，桜村郵便局長
同郡川嶋村	稲垣次左衛門	川島村助役，川嶋村村長
同郡 同村	高島半助	
同郡常磐村	戸谷文治	製酢業家，常盤村収入役（明治43年）。
同郡 同村	斉木久七	
同郡 同村	伊達房吉	常盤村助役，常盤村村長
同郡千種村	柿 弥十郎	名望家，三重郡会議長，三重郡茶業組合長
同郡 同村	松岡藤吉	
同郡神前村	伊藤良吉	醤油製造業，郡会議員（大正4年時点），神前村村長
同郡鶴川原村	重盛信近	鶴川原村村長，四日市製紙株式会社専務取締役（明治34年），三重県会議員（明治18年）。
三重県津市	玉井丈次郎	
大坂市南区	中浜善右衛門	
愛知県名古屋市西区	大谷駒吉	
三重県四日市市	平野太七	家業魚問屋，北勢電気株式会社常務取締役，四日市商業会議所議員
三重県四日市市	味岡格太郎	四日市市会議員，同市参事会員，四日市米穀取引所理事，四日市商業会議所議員，四日市土地建物会社取締役

出所：三重郡菰野 伊藤新十郎『菰野四日市間軽便鉄道敷設日誌』明治41年10月27日起ル。

注記：付記については，三重郡紳士録編纂会『三重県紳士録』郷土研究社，1915年，『地方発達史と其の人物』郷土研究社，1935年，『伊勢年鑑 別冊』伊勢新聞社，1939年（いずれも，三重県立図書館所蔵）による。従って，申請者の経歴であり，申請時の肩書きでは，必ずしもない。

での強調点と同様であるので，鉄道そのものについてみると，まず，「軽便蒸気鉄道」の敷設であった。本社は，菰野村ではなく，四日市鉄道と命名した様に，四日市市に置かれた。資本金は20万円であり，「株式総数ヲ4千株ニ分チ1株金50円トシ以テ建設ノ資ニ充」てるといふ資金調達方針であった。敷設の経路は，「起

点ハ三重県四日市市大字浜田ニシテ三重郡常盤村，川嶋村，神前村，及桜村ヲ経テ菰野村大字菰野ニ達スル10哩25鎖」というものであった。そして，最終的な発起申請においては，伊勢電気鉄道の「三重県津市佐伯町玉井丈次郎ヲ以テ代理人」として「免許出願ニ係ル一切ノ事項ヲ処弁スル事」を委任している。以下，具体

表4 1910年8月申請時の発起人一覧

住所	氏名
三重県三重郡菰野村	伊藤新十郎
同県 同郡 同村	高田隆平
同県 同郡 同村	高田喜八
同県 同郡 桜村	伊藤幸右衛門
同県 同郡 同村	石川信吉
同県 同郡川嶋村	稲垣次左衛門
同県 同郡 同村	高島半助
同県 同郡常磐村	戸谷文治
同県 同郡 同村	斉木久七
同県 同郡 同村	伊達房吉
同県 同郡千種村	柿 弥十郎
同県 同郡 同村	松岡藤吉
同県 同郡神前村	伊藤良吉
愛知県名古屋市西区	大谷駒吉
三重県三重郡鶴川原村	重盛信近
大阪市南区	中浜善右衛門
三重県四日市	味岡格太郎
同県 同市	平野太七
同県 津市	玉井丈次郎 兼出願代理人

出所：表3に同じ。

的な鉄道建設，開業に至る経緯を見ることになるが，結論を先に見れば，1913（大正2）年5月14日に、「線路中（4哩18鎖）川嶋村停車場ヨリ（10哩38鎖）湯ノ山停車場ニ至ル6哩20鎖間線路竣成」したということで、「同区間一部営業開始」を申請して，5月23日に「川嶋村，湯ノ山間運輸営業ノ開始」を許可され，6月1日に「営業開始ノ旨」を届出ている⁶⁾。

設立された「四日市鉄道株式会社」の社長には，これまで敷設運動の過程には，登場してこなかった四日市市の巨商，九鬼紋七が就任していた（同氏については，後に見る）。開業と同時に、「商業登記」を変更し，四日市鉄道の

「付帯事業トシテ石材ノ伐出販売及石材工事ノ受負並ニ娯楽機関ノ経営土地家屋ノ賃貸借ヲ兼営スル」ことを1913（大正2）年11月10日に，申告している。その内容については，すでに，四日市鉄道の，1913（大正2）年10月29日に開催された株主総会で決議し，登記していたのである⁷⁾。いわば，四日市鉄道が，鉄道経営だけでなく，会社それ自体として湯の山温泉の観光開発を事業として取り組むことになるのであった。

このような四日市鉄道の設立に至る過程は，その推進者の一人が作成した記録である「三重郡菰野 伊藤新十郎『菰野四日市間軽便鉄道敷設日誌』明治41年10月27日起ル」に細かに記されている。それによれば，敷設の運動は，1908（明治41）年10月27日から始まっている（以下，『菰野四日市間軽便鉄道敷設日誌』からの引用は，通しページが欠けていることもあり，日付で表記する）。それは，次の様であった。

「軽便鉄道敷設起ル

明治41年10月27日菰野四日市不便ノ為メ菰野発展ノ希望ニテ今回菰野起点トシ軽便鉄道敷設スル事ニ区会ニテ相談相懇談候ニ付材料取調委員トシ材料調査員選定ス人名宇佐美祐次村木敏久曾我庄太郎伊藤常三郎伊藤新十郎通知有之同日村役場会議所ニテ村長臨席シテ論議之結果沿道接属ノ村々江材料取調方ヲ村々役場ニ依頼スル事ニシテ退会ス」（明治41年10月27日）。

菰野村発展の観点から，菰野村の区会において議論して，四日市に至る沿線の町村に呼びかけ，敷設を根拠づける材料の収集を図ることを，各村役場を通じて行なうことを確認している。有力な経済人，政府，あるいは府県が主導するの

ではなく、沿線町村全体として、地域振興の観点から鉄道敷設を企図し、推進したことが、興味深い。

明けて、1909（明治42）年3月15日には、「村長ニ面会シテ軽便鉄道之件早く進行スル様」申し入れている。というのも、「目下不況気之折柄」ということで、鉄道敷設が引き延ばされることを懸念している（3月15日）。3月10日には、「〔三重県〕中津白子間ニ軽便鉄道敷設之儀起ル旨」を聞き、同鉄道敷設に奔走している「白子町松崎七兵衛氏」に仔細を伺っている。そこで、「実ハ当町〔白子町〕津間モ同様不便之為今回日本軌道株式会社雨宮敬治郎氏ニ依頼シ居ル」という事情が判明して、「津分社目下社長」である「津市玉井〔丈次郎〕氏ヲ訪問スル事」を予定する（3月28日）。併せて「松崎七兵衛氏」から、「四日市市有力者ニ訪問シテ依頼スルヨリ外無之」旨をアドバイスされて、「目下事業家トシテハ平野太七氏味岡格太郎氏ノ両君」を「推撰」される（3月28日）。1909（明治42）年4月25日には、「四日市北條町平野太七氏」ヲ訪問して、「今回菰野四日市間ニ軽便鉄道敷設スル儀起ル何達モ皆々素人ニシテ君ニ御引立ヲ蒙ル外無之ニ付何トカ我々ニ希望御採用呉ニ奉懇願ト申述ル同氏モ大キニ賛成ノ意ヲ表シ」たということで訪問した伊藤新十郎は「雀躍」する。更に平野氏から「津久居間軽便鉄道社長玉井丈次郎氏ニ就キ篤実険之同氏ニ相談アリタシ」とアドバイスをうけている（4月25日）。5月11日には、「津市岩田町日本軌道株式会社ノ社長玉井丈次郎氏ニ面会」して軽便鉄道敷設の条件について種々尋ねて、ついには、菰野・四日市間の鉄道敷設そのものを日本軌道にお願いしている。日本軌道による鉄道敷設については、体よく断られたが、四日市鉄道建設の推進については、鉄道敷設の合理的な根

拠を提示することが早道であることを玉井氏から示唆される。これについては、「有志之者集会シテ区会にて昨年拾月以来材料等ヲ取調ニ着手」していたが、一刻も早く、鉄道敷設の根拠となる人口反別貨物数量に関するデータの取り纏めをはかることを玉井氏訪問後に関係者で確認している（5月17日）。

菰野村だけでなく、近隣の千種村、桜村などについての材料収集をすすめる（5月23日から28日）。菰野村についてみれば、材料の収集は、菰野村区会の賛意が前提であり、その確保のために関係者の説得に回る。村長にも説得を続ける（6月8日から6月11日まで）。沿線の各村についても同様であった。「津市四日市間軽便鉄道敷設ノ申請」が進んでいることから、「菰野四日市間モ早く進行致シ」たいということで、菰野村長に事態の進展を重ねて「申出」している（6月22日）。

更に、「津市玉井丈次郎氏」に対しては、推進中の「津久居間〔鉄道敷設〕資料取調」を依頼し、菰野村区会を説得する有力な資料を得ることをはかる（6月5日）。7月12日に伊勢鉄道の玉井丈次郎氏は、四日市から菰野まで人力車でやってきて、「村長区会議員並有志者待合」の中、軽便鉄道について種々意見交換して、夕方、「湯之山ニ登」り、寿亭に宿泊している（7月12日）。玉井氏の登場によって事態は大きく進展する。玉井氏は、7月20日には、開会中の、菰野村区会に対して「軽便鉄道之利益種々便利述申」べている。その結果、菰野村長から要望によって、「有志会」を組織することになった（7月20日）。

「有志会」設立の「趣意書」は次の通りであった。

「趣意書

本邑ハ三重西部ノ小都会ニシテ商工業近

頃大ニ進歩スト雖トモ漸ク日常自家ノ用ニ適スルノミ未タ他国ノ財ヲ蔵ムルコト能ハサルハ誠ニ遺憾トスル処ナリ茲ニ商業ノ発達ト工業ノ進歩ヲ企図スルニハ交通機関ヲ備ヘ往来ノ容易ナラシムルハ最も急務也昨年輕便鉄道敷設ノ件起リ沿道ノ産物ト往来ノ人員等之詳細取調ヲナシ津市久居間ノ軽便鉄道ニ従事スル玉井丈次郎氏ヲ煩シ同氏鑑定ノ結果将来有望ノ線路トナル必然四日市築港以前ニ完成セシムルヲ要ス以来四日市及沿道ノ有力者ヲ遊説ス何レモ賛成此ノ業ノ速成希望ヲ囑セラルルト雖トモ地元同志ノ者少数ニシテ資力強固ナラス前途危憂ニ堪ヘス茲ニ於テ更ニ有志諸氏ヲ広く募リ左ノ方法ニ基キ進テ此ノ業ノ完成センコトヲ期シ諸君ノ賛成ヲ希フ]

強調しているのは、商工業の発展のためには、交通機関を整備することが必要であり、既に鉄道経営に携わっている玉井丈次郎氏から「四日市築港以前」に完成させることが肝要とのアドバイスを得ていることを発表している。そして、敷設を促成するためにも、資金基盤を強固にするためにも、地元の幅広い参加が必要として、有志会への参加を訴えている。

そこで、「参考」として強調されているのは、湯の山温泉であった。つまり、

「湯之山温泉客ノ如キハ一ヶ年通計スレハ五千人一ヶ年一日13人ノ強トナル交通便利相開キ候ハバ二倍ハ勿論乃至三四倍ニ及ベリ二倍トシテモ1万人右人員1万人ニ対スル金員一千四百円取得アル本事業ハ有望ト云ザルベカラス」(7月20日)。

ここでは、当時の「菰野湯ノ山温泉」の集客数は1年間で五千人であり、鉄道敷設によって、大幅な集客数の増加が見込めることを指摘して

いる。地域開発を推進する鉄道敷設の必要性が湯の山温泉の発展にかかっていることを述べていると言えよう。

ここで言う、「四日市築港以前」というのは、すでに、1899(明治32)年8月に、四日市港が、開港場に指定されて以降に推進された四日市港の湾岸整備のことである。四日市港は、1902(明治35)年12月には、代表的な輸入品である繰綿の輸入を開始し、1905(明治38)年9月には、「鮮満諸港」と定期航路を開始する。これに対応すべく、1906(明治39)年12月には、四日市港周辺の入江浚渫や海面埋立浚渫などの工事が着工される。1910(明治43)年1月には、三重県会が、四日市港第1期修築工事を可決し、1910(明治43)年5月には、四日市港が第2種重要港湾に選定され、同年7月には、四日市港第1期修築工事が開始されている⁸⁾。その状況については、次の様であった。

「〔四日市港〕明治32年、開港場に指定せられて本邦重要港となり、明治41年米國航路開始せられて、次いで欧州航路も寄港するに至り港湾頓に活況を呈して、貿易額も年々著しく増加して全国第6位を占むるに至つた。茲に於て、明治43年より、10有8ヶ年の長日月と総工費680万円を以て昭和3年県営修築第1期工事を完了し……」⁹⁾。

このような四日市港の機能拡大による四日市市の都市的な発展を目の当たりにして、菰野村の人々はその動向に対応しようとするものであった。

いずれにしても、「有志会」の結成を玉井氏に報告して、鉄道敷設の申請についてお願いする(11月18日)。11月22日には、玉井氏の命をうけた伊勢鉄道の社員が、敷設予定経路を

実際に辿っている（11月22日）。

鉄道建設資材については、11月27日に、区会、村長に対する運動の結果、「軽便鉄道敷設ニ対シテハ大字菰野区ハ将来万端ニ付精々便宜ヲ与エルモノトス但シ追テ工事实施スルニ当リ細目ニ渉ル事項ハ時ニ双方協議決定ヲ為スモノトス」という判断を引き出している（11月27日）。11月30日には、玉井氏を訪問して、「申請ノ手續モ過半出来候右ニ付社名並石材運搬之運賃ノ相談有之石材ハ目下石工ニ尋合候処一才四日市迄178錢ト申居ルニ付まづ3分1百貫ニ対スル278錢位ト仮ニ仮定スル事ニ致シ置」旨を報告している（11月30日）。12月3日には、敷設経路の測量について打合せている（12月3日）。

こうした経緯を経て、12月10日には、発起人会第2回総会を開催している（12月10日）。議題は、「11月7日第1回総会以後進行上ヲ報告」することと、今後の「申請書調査」の手配についてであった（12月10日）。この総会後の12月17日には、三重県庁に鉄道敷設の申請書を提出する（12月17日）。「菰野四日市間軽便鉄道敷設ニ付沿道各村人民賛成調査発起人承諾依頼運動日数76日間余」の帰結であった（12月20日）。明けて、1910（明治43）年1月28日には、三重県庁が実地踏査を済ませている（明治43年2月6日）。5月12日付けで、鉄道院から照会があり、「四日市軌道株式会社発起人伊藤新十郎」に対して「客年〔1909年〕12月16日出願四日市軌道敷設特許ノ件ニ付談示ヲ要」することがあるということで、伊藤新十郎は上京する。そこで、鉄道院の指示は次のようであった。

「……今回呼出シ候件ハ軌道条例発布候細則ハ本月〔5月〕又ハ来月10日頃迄ニハ発布候間右ニ付是迄ハ軌道条例ニヨレハ

公道使用ヲ重キニ置キ可成公道ニ依ル今回ノ条例ハ線予道路ニ而可然是迄ハ一車迄ニ限ル処二車三車連結シテモ差支ナシ四日市軌道ハ四日市浜田町切断シ宝山三重軽道前願ニシテ同線路切断スルニ付此際相談シテ会社ハ如何ト〔鉄道院の〕山ノ内部長ノ咄当社ハ往々ハ会社ノ見込ニ候得共今当社ヨリ申込ハ不利益ニ付兎ニ角許可之上共議可致候間前出願之通ニテ四日市浜田町西ニテ切テ御許可被候共不苦敷ト依頼ス若シ共議不整トモ同四日市浜田町西ニ而止リニシテ許可スル事ニ取計トノ事ニ相談シテ……」（5月18日）

新たな軌道条例によって、1両だけでなく、2、3両の連結も可能になるので、三重軌道と交差する箇所について調整するように促されている¹⁰⁾。

いずれにしても、この様な調整を経て、鉄道敷設の認可が下りることとなる。次にそれについてみる。

三 四日市鉄道の敷設許可と資金動員

1910（明治43）年11月18日に、鉄道敷設の免許状交付の連絡が発起人に届いたことで（11月18日）、11月28日には、四日市市内で発起人会を開催する。そこでは、まず、「免許状ノ報告」が行なわれ、次いで「発起人持株之株数取定之儀」が提出された（11月28日）。

まず、免許状は次の通りであった

「明治43年11月17日

四日市鉄道免許状写 三重郡菰野
伊藤新十郎控

庶往 乙第36号

貴社発起人伊藤新十郎外18名出願ニ係ル軽便鉄道敷設ノ件別冊ノ通り免許相成来候ニ就テハ免許状及命令書及交付候條請

書御回送相成候様致度尚本件ハ曩ニ許可相成タル三重軌道株式会社ノ法許線ト四日市市内ニ於テ並行致居候ニ付工事施行ノ際ハ之ト接近セサル様相当距離ヲ保タシメ尚同軌道線横断ノ場合ニハ運転上支障ナキ様其ノ部分ニ限り本鉄道ニ於テ高架ノ設備ヲ為サシムルモノトシテ免許相成リタル次第ニ付其旨御留責相成度旨其筋ヨリ通牒有之候間此段及御移牒候也

明治 43 年 11 月 25 日

四日市市長 福井銆吉

四日市鉄道株式会社発起人御中

但し書きとして、既に敷設免許を得ていた三重軌道と四日市市内で、路線が並行したり、交差したりするので、それぞれ対処するように明示されている。

免許状は次の通りである。

「免許状

四日市鉄道株式会社 発起人 伊藤新十郎 外 18 名

右申請ニ係ル三重県四日市ヨリ同県三重郡菰野村ニ至ル軽便鉄道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸営業ヲ為スコトヲ免許ス

軽便鉄道法第 3 条ニ依ル認可申請ハ明治 44 年 11 月 16 日迄ニ之ヲ提出スヘシ

明治 43 年 11 月 17 日

内閣総理大臣侯爵桂太郎

改めて、認可申請を 1911（明治 44）年 11 月 16 日までに提出することを命じられている。

また、認可に際しては、次の「命令書」が添付されている。「命令書」の中で、特徴的なところを摘記すれば、次の通りである。

「命令書

四日市鉄道株式会社 発起人 伊藤新十郎 外 18 名

明治 43 年 11 月 17 日監第 1623 号免許状

ヲ下付シタル軽便鉄道ニ付テハ左ノ条件ヲ遵守スヘシ

明治 43 年 11 月 17 日

内閣総理大臣侯爵桂太郎

…

第 6 条 政府ハ他ノ鉄道又ハ軌道トノ連絡運輸又ハ直通運輸ヲ命スルコトアルヘシ

…

第 14 条 陸海軍官憲ニ於テ鉄道ノ軍用ニ供スルコトヲ命シタルトキハ之ヲ拒ムコトヲ得ス

前項ノ場合ニ於テハ明治 37 年勅令第 12 号鉄道軍事供用令及同年陸軍省令第 3 号鉄道軍事輸送規程ニ準ルモノトス但シ其ノ料金ハ客車 1 両ニ付其ノ定員数ニ当該客車等級ノ運賃ヲ乗シタルモノノ 2 分の 1、貨車ハ貸切料金ノ 2 分の 1 トシテ 20 哩以下ノ輸送ニ在リテハ 20 哩分ノ料金ヲ給ス

…

第 17 条 政府ハ公益上必要ト認ムルトキハ何時ニテモ鉄道及付属物件ヲ買収スルコトアルヘシ

前項ノ場合ニ於テ本鉄道ノ連絡上必要アルトキハ延長線ノ一部又ハ全部ヲ併セテ買収スルコトアルヘシ

買収価格ハ最近 6 営業年度間ニ於ケル建設費ニ対スル益金ノ平均割合ヲ買収ノ月ニ於ケル建設費ニ乗シタル額ヲ 25 倍シタル金額トス

軍義統制とも言われる政府による鉄道の統括の激しさが顕れている。最終的には、政府による買収までも明記されていることが、興味深いものがある。

四日市鉄道の敷設を推進する発起人会の会議

では、免許状について以上の説明がなされたあと、議論の後、次のことを決議している。

「決議録

明治 43 年 11 月 28 日四日市々松茂楼ニ発起人総会ヲ開催シ左ノ事項ヲ議

- 一 創立委員長ニ九鬼紋七氏ヲ委嘱セシ為四日市在住ノ発起人ヲ交渉委員ニ推選ス
- 一 創立事務専任委員ニ発起人中 4 名ヲ選挙スヘキモ右ハ委員長ノ承諾ヲ得タル後委任長ニ推選方ヲ一任スルコト
- 一 九鬼紋七氏ノ委員長タルノ承諾ヲ得サル時ハ第 2 ノ候補者ハ交渉委員ニ一任スルコト
- 一 発起人ノ引請クヘキ株数ハ左記ノ通決定承諾ス

100 株		中浜善右衛門
100 株		大谷駒吉
650 株	予定	新規発起人
		内 550 株地元引受
100 株		重盛信近
100 株		平野太七
100 株		石川信吉
100 株		伊藤幸右衛門
100 株		高田隆平
100 株		高田喜八
50 株		玉井丈次郎
50 株		戸谷文治
50 株		斉木久七
50 株		味岡格太郎
50 株		伊藤新十郎
50 株		伊藤良吉
50 株		伊達房吉
50 株		高嶋半助
50 株		稲垣次左衛門

50 株 柿 弥十郎

50 株 松岡藤吉

合計 2000 株

- 一 引受株 1 株ニ付金 2 円 50 銭ツツ 43 年 3 月 15 日限り払込ムヘキモノトス
- 右決議ヲ承認スル為出席者各自署名ス

(中略)

- 一 四日市在住ノ発起人平野太七味岡格太郎高田隆平三氏ニ於テ四日市々ニ於テ新規発起人増員ハ左之通承諾ヲ受タル人名左之如シ

九鬼紋七

三輪猶作

九鬼総太郎

広田久次郎

佐伯又太郎

水谷五郎九

右 6 名ノ承諾受発起人都合 25 名也」(明治 43 年 11 月 28 日)。

新たに、九鬼紋七という四日市の実業家を創立委員長に担ぎ出すことを決めている。併せて、「発起人」として、四日市在住の実業家を増員している。当然、後には、株式引受を予定することとなる。いずれも実現に至っている。

まず、九鬼紋七についてみると、当時、九鬼紋七は、第 2 代目の四日市商業会議所の会頭を 1903 (明治 36) 年から務めており¹¹⁾、四日市方面の実業家を動員するには欠かせない人物であった。同氏については、後の評価ではあるが次の様であった。

「九鬼紋七 四日市市に於ける第一流の富豪にして……家業として肥料部、石炭部、土地部、貸家部、保険部等に傾ちて広く之を営業せるの外、或いは北勢電気鉄道株式会社、或いは四日市銀行取締役、或いは四日市倉庫株式会社社長、或いは四日市鉄道

株式会社社長、或いは三重軌道株式会社社長、或いは東洋紡績株式会社監査役各種の会社事業に関係を有し、其他四日市取引所の設立に関し或いは三重人造肥料株式会社創設に就いて各其の力を尽したるを始めとし常に公共事業の為奔走……現に四日市商業会議所会頭として又市参事会員として市会議員として……特に四日市築港問題の解決に関しては其の功績最も著大なるものあり……」¹²⁾。

九鬼氏は、既に、三重軌道などの鉄道業に関係しており、また、北勢電気という電力業の経営にも関与しており、四日市鉄道もそうした延長線上に考えられたものであろう。なお、北勢電気については次の通りであった。

「北勢電気株式会社 本社四日市市 北勢電気株式会社は元四日市電灯株式会社と称し、電灯並に電力供給を目的とし、明治29年の創立に係るものなるが年次発展して其の電力供給区域大いに拡張し南は関町より北は桑名、員弁に互る北勢一円に普及するに及びついに大正3年6月を以って如上社名を改更するに至りしなり……現今の社長は九鬼紋七、常務取締役平野太七……」¹³⁾。

九鬼紋七と、平野太七とは、北勢電気の経営陣として席を並べるなど、「実業」の面での関係も知られよう。なお、九鬼紋七の家業については、次の通りである。

「九鬼紋七氏の製油場 種油の生産地は県下四日市附近を以て最も著名なりとす明治15年斯業の有志者四日市製油会社を組織し英人を聘して人力圧搾法に代ふるに機械力製造法を以てせんとし遂に21年2月純然たる洋式製油を開始するに至れり然れども其の圧搾の経験に乏しきに加え

て販路の充分ならざりし為め不幸にも会社は解散の悲境に沈淪せしが氏は該事業を継承し大に其業務を刷新し、技術者を海外に派遣して菜種白絞ボイルド、ペイント等の諸油を製し其販路内地は勿論支那地方へも歳々巨額の輸出を見るに至れり是れ全く氏が経営其宜しきを得たるに基ひせり」¹⁴⁾。

さらに、新たに「発起人」に加わった三輪猶作は、衆議院議員、四日市銀行頭取などを歴任している。同様に、九鬼総太郎は、九鬼紋七の「姻戚」であり、「四日市市の素封家」として、四日市銀行頭取、四日市製紙取締役などに就いている。佐伯又太郎は、「家業紙砂糖商」であり、四日市商業会議所議員、四日市銀行監査役などを歴任している。水谷五郎九は、四日市市参事会員であり、四日市銀行監査役、北勢電気監査役に就いている¹⁵⁾。広田久次郎については不明であるが、いずれも、四日市銀行の関係者であったとすることができよう。

いずれにしても、九鬼紋七の担ぎ出しによって、四日市方面の大規模な株式引受を確保したことで、発起人たちは、この会議以降、更に、株式の引き受けの承諾を得るために、予定線沿線の各村を訪ね歩くことになる。例えば、肝心の菰野村に於いても次の通りであった。

「12月1日武田国松氏参り総会点末報告ス尤菰野引受株550株ハ過分ニ付有志委員ハ迎モ引受ルコトハ六ヶ敷550株委員8名発起人トシテナレハ引受モ致ス云々候得共最早今日ニ至り余り発起人増員好マス四日市九鬼紋七外二三名ハ有力者株募集スルモ大キニ希望モ信用厚ク次第ニ付依頼スル若シ菰野ニテ引受株出来ザル場合ニ線路ハ桜村ヨリ北ノ方面ニ成カモ難計種々交渉中高田隆吉氏ヨリモ菰野交渉

ハ余程難件平野氏ヲ加勢ニ登サセル旨書面参リ……」(12月1日)

菰野村の発起人で割り当て分を消化することはなかなか困難であるが、四日市方面の引き受けもあまり増やしたくないということで、敷設予定経路の変更を、場合によっては考えなくてはならないということからも、事態が簡単ではなかったことを知ることができよう。

具体的に、「桜村ノ北方面」に径路を変更してまでも株の引き受けを得ることについても、立ち入って相談している。それは、次の通りである。

「12月6日午後3時高田氏中浜氏拙者〔伊藤新十郎〕3名会合種々相談之上菰野役場集会之席ニ出席高田氏ハ軽便鉄道成立之理由ヲ述四日市発起人ハ菰野線ハ左様目途ハ無之桜村ヨリ北之方面ニ希望アリ若シ菰野持株引受出来ザル場合ニハ或ハ北之方面ニ向方伐ルカモ難計実ニ菰野村ノ死活ノ場合諸君御判断アリタシ云々弁明ス中浜氏モ同様之意見説明シテ……」(12月6日)。

株の引き受けと鉄道路線の確定とは連動して、当初の菰野村の地域振興という政策目的が危機に瀕しているとしている。そのため、12月8日には「役場にて村内委員ト会合し」「持株募集之件〔について〕協議」して、株式引き受けの「手配募集」に「奔走」することを決めている(12月8日)。その後、菰野村においても関係者に株の引き受けを増やしてもらうことや、「第一区総代委員集会」に出席して、一般的向けにも株の引受をお願いしている(12月13日)。当然、「湯之山」「第二区」の株式引受は確保することができている(12月13日)。

最終的に、菰野村で引受ける「550株之内450株」は可能となるが、残りは困難という状

況に至り、四日市の発起人に引受をお願いする方向に方針転換する(12月14日)。

明けて、1911(明治44)年1月27日には、「四日市商業会議所内事務所」で総会を開催する。そこでの「座長広田久次郎」の報告では、「鉄道株去ル10日ヨリ16日迄募集16日メ切ニ至リ意外之申込少数にて実ニ驚キ入外無之」として、その理由については、「御承知之通三鈴鉄道、富田阿下喜線桑名員弁桜井戸桜線、四日市津線右鉄道騒キ並ニ菰野地方持株連中之内辻正憲氏極力証拠金捨てにて売出シ旁以700株ニ足ザル申込1300不足ヲ生シ」という厳しいものであった。しかし、これで鉄道敷設運動自体を解散するのは残念ということで、不足の株の引受について引き続き追求するとしている。

結局、総会においては「総株数4000株之内2100株発起人引受募集株1900之内申込700株凡1300株不足」ということで、発起人で引受けることになった。それは、次の通りである。

「100株 九鬼紋七
100株 三輪猶作
100株 九鬼総太郎
50株 水谷五郎九
50株 佐伯又太郎
50株 広田久次郎
50株 平野太七
50株 味岡格太郎
100株 中浜善右衛門
50株 大谷駒吉
50株 重盛信近
50株 伊藤幸左衛門
50株 石川信吉
50株 高田隆平
50株 高田喜八
50株 伊藤新十郎
50株 戸谷文治

50株 齊木久七
 50株 伊達房吉
 50株 伊藤良吉
 50株 稲垣次左衛門
 30株 柿弥十郎
 20株 松岡為吉
 0 玉井丈次郎
 0 高嶋半助
 〆 1300株

とすれば、資金確保の用途はなんとかたつたことになる。

総会では、併せて、「乗客ノ増員ヲ計」るために「菰野湯之山発展策」を講じることが議論されている（明治44年1月27日）。その議論の内容は詳らかではないが、湯の山周辺での建設用の石材や土地の確保として具体化する。次にそれについてみよう。

四 四日市鉄道の建設と湯の山温泉の「地域開発」

まず、建設用石材と敷設に関連した土地については、1911（明治44）年1月27日に開催された総会において、発起人が、菰野区会に、「菰野区ニ存在スル石材ハ当会社〔四日市鉄道〕ニ無料で権利モ一任スルコト区有林之内湯之山付近之勝地ハ総而当会社〔四日市鉄道〕ニ貸与スルコト」を要請することを確認している（明治44年1月27日）。発起人は、村長、区会議員に「菰野村大字菰野区会」の開催を要望する。1月29日に開催された区会は次の様であった。

「菰野村大字菰野区会協議録

明治44年1月29日協議会ヲ開ク

当日協議事項左ノ如シ

菰野四日市間軽便鉄道敷設発起人ヨリ字

三ノ瀬ヨリ字湯之山附近長石ニ至ル間各所ノ勝地幾分ツツ土地貸与及字柄答ヨリ字湯之山ニ至ル間道路之修繕並ニ同所ニ於テ転石狩取方請求ニ付左之通り協議決定ス

勝地各所ノ貸与方ハ軽便鉄道ヲ字募リ神明橋際迄敷設ヲ為シタル上貸与之要求ニ無候議応スルコト

但シ細目ニ渉ル契約万般ノコトハ敷設完成ノ上ニ於テ軽鉄会社ト協定スルモノトス

道路ノ修繕ハ字募リ迄軽鉄敷設ノ上大字菰野区経済之許ス限り修繕ヲ為スモノトス

転石狩取方ハ砂防ノ許ス限り狩取方ヲ許スモノトス

但シ狩取料ハ無料トス

右正本ニ因リ謄写ス

明治44年1月29日 菰野村長福村直衛右之決議書ニテハ当会社ニ於テ少シ議問之廉有之広田久次郎高田隆吉平野太七高田喜八伊藤新十郎〆5名協議草稿ヲ提出シ再ヒ31日区会ヲ開会スルコトニ依頼候事

四日市鉄道に対して、菰野村当局は全面的に協力するとともに、「勝地各所」という観光資源の貸与方についても相当な便宜をはかったといふべきであろう。最終的に締結された菰野区と四日市鉄道との土地貸借契約は、次の通りであった。

「契約書

三重郡菰野村長福村直衛ハ菰野村大字菰野区会ヲ代表シ四日市鉄道株式会社創立委員広田久次郎、同会社創立委員ノ代表シテ相互間ニ左ノ条項ヲ契約ス

但シ本契約書ニ於テ福村直衛ヲ甲ト称

湯の山温泉と四日市鉄道

シ広田久次郎ヲ乙ト称ス

第1條 甲ハ大字菰野区有地ノ内別記ニ表示スル部分ニ限り乙ニ於テ必要ト認ムル土地ヲ貸与シ乙ハ之ヲ借り受ケ旅館料理店売店別荘遊園地其他必要ノ施設ヲ為シ又ハ同一ノ目的ヲ以テ之ヲ他ヘ使用セシムルモノトス
但シ既ニ甲ニ於テ約定漏ノ分ヲ除クモノトス

第2條 第1條ノ土地以外ニ将来乙ニ於テ必要ヲ生セシ場合ハ甲ニ於テ差支ナキ限り更ニ協議ノ上貸与スルモノトス

第3條 乙ハ第1條ノ施設ニ必要ナル土地ヲ選択シ本契約ノ日ヨリ向フ2ヶ年間に実測反別ヲ定メ之ヲ甲ニ提出スルモノトス

第4條 甲ハ乙ガ第3條ノ選択ヲ終ル迄第三者ニ対シ第1条ノ場所ニ限り賃貸借ノ契約ヲナサザルモノトス
但シ上級官庁ノ命令ニ依ル契約ハ此限りニアラズ

第5條 第1條ノ土地貸借期限ハ契約ノ日ヨリ向フ20ヶ年トス
但シ満期ノ節ハ協定ノ上継続スルモノトス

第6條 使用地ニ対スル賃貸料ハ実測反別1反歩ニ付建築用地ハ1ヶ年金1円50銭トシ運動場植物園等ノ如キ建築ヲ目的トセザル用地ハ1反歩ニ付金50銭トシ道路用地ハ無料トス公課及賃借料ハ使用箇所毎ニ使用ノ日ヨリ乙之ヲ支払フモノトス

但シ借地料ハ前納トシ公課ハ6月20日限り其年ノ全額ヲ収ムルモノトス

第7條 甲ハ区有地字栃谷ヨリ字湯之山ニ至ル同石材転石（風致岩ハ之ヲ除ク）

採取方ハ無料ヲ以テ契約ノ日ヨリ20年間トシ期間満了ノ節ハ協定ノ上継続スルモノトス但シ甲ニ於テ既ニ契約セシ分ハ之ヲ除ク

第8條 貸与ノ土地ニ存立スル樹木ノ伐採及石材転石採取等ハ双方協議ノ上作業ヲ為スモノトス
但貸与ノ当時該地上ニ存立スル物件ハ総テ区ノ所有トス

第9條 鉄道ノ終点ヨリ字湯之山ニ至ル道路ノ改修ハ大字菰野区経済ノ許ス限り鉄道ノ全通ト同時ニ之ヲ為スモノトス

第10條 乙ノ都合ニヨリ期間内ト雖モ返地スル部分ハ甲之ヲ承諾ス

第11條 本契約ハ四日市鉄道株式会社設立登記ノ日ヨリ同会社之ヲ継承シ又甲ニ於テ資格異動アル場合ハ継承者之ヲ引継クモノトス

第12條 本契約ニ関スル権利ヲ乙ニ於テ第三者ニ移付セントスル場合ハ甲ノ承諾ヲ受クルモノトス

第13條 本契約締結ノ日ヨリ満2ヶ年以内ニ於テ四日市ヨリ大字菰野字募り神明橋ニ至ル鉄道工事完成セザル時ハ総テ無効トス

本契約書ハ2通ヲ作成シ各1通ヲ分有スルモノナリ

明治44年2月2日

三重郡菰野村大字菰野区管理者

菰野村長 福村直衛

四日市鉄道株式会社創立委員

広田久次郎

本契約第1條ニ掲クル土地ノ字名及小字左ノ通り

字湯之山之内大石附近

字御在所ヶ岳一ノ谷ノ内及同字ノ内
長石附近
字湯之山ノ内不動山
字三ノ瀬ノ内見返リノ瀧
字三ノ瀬ノ内北溪落合ノ附近
字江田小谷ノ内西小路及中小路附近
以上

鉄道敷設に関連して、菰野区有地について、「必要ト認ムル土地ヲ貸シ乙ハ之ヲ借り受け旅館料理店売店別荘遊園地其他必要ノ施設ヲ為シ又ハ同一ノ目的ヲ以テ之ヲ他へ使用セシムルモノトス」とある。大変な便宜というべきであろう。菰野村のかける期待の大きさということになる。契約期間は20年であり、その後については「協定ノ上継続」としている。土地の賃貸料については、「建築用地ハ1ヶ年金1円50銭トシ運動場植物園等ノ如キ建築ヲ目的トセザル用地ハ1反歩ニ付金50銭トシ道路用地ハ無料トス」とある。また、問題の石材については、「石材転石（風致岩ハ之ヲ除ク）採取方ハ無料」として、「契約ノ日ヨリ20年間」有効としている。その後については「期間満了ノ節ハ協定ノ上継続スルモノトス」ということであつた。四日市鉄道は、湯の山温泉について、地域開発としての「観光開発」という重大な課題を背負い込むことになったのであり、その実現の条件は十二分に与えられたのであつた。

以上の過程と前後して、「鉄道院管理部副参事佐久間謹吾氏並技師仁藤千之助氏」が「鉄道線路調査」をおこなっている。その過程で、調査官より湯の山温泉周辺について指摘を受けることになる。つまり「終点地神明橋迄検査湯之山迄案内大石ニ遊読ヲ受候処右附近ニ伐採炭竈ヲ築立居ルニ付天然ノ風光ヲ損シ感涙之体ニ見受同氏方モ実ニ残梅遊読人ニモ恥入ル」ということがあり、これについては、発起人において

「直ニ陳情書ヲ提出ス」としている（2月1日）。菰野湯の山温泉の開発については、如何に「風光明媚」な景観を確保しなければならないかを知らしめたものと想像させる。この結果、あらためて、「風光明媚」な景観を確保するために、まず、四日市鉄道創立委員から菰野村長に対して、次のような「陳情」をおこなう。

「 陳情書

今回当社線路踏査ノ為鉄道院技師出張ノ際湯之山附近景勝ノ地ヲモ実見相成候処菰野区ヨリ払下相成タル大石附近ノ樹木伐採ハ非常ニ風致ヲ害スルノミナラス五種木濫伐ノ憂モ有之哉ニ見受ケラレ為ニ天然ノ風景ヲ損シ從テ湯之山ノ開発ヲ阻害スルノ恐レアリトノ説モ承リ候次第ニテ誠ニ遺憾ノ至ニ不堪候依テ御区ニ於テ其辺御考慮ノ上五種木濫伐ニ就テハ嚴重ノ御監督ヲ乞ヒ尚右以外払下御契約ノ樹木中風致上ニ関スル分ハ一時御買戻ノ上更ニ当社へ相当代価ヲ以テ転売被成下度然ル上ハ当社ニ於テ永遠ニ保存ノ途相講シ可申候間何分ノ御詮議ニ預リ度此旨陳情候也

明治44年2月6日

四日市鉄道株式会社 創立委員惣代
広田久次郎

三重郡菰野村大字菰野区管理者

菰野村長 福村直衛殿

この「陳情書」の提出に際しては、鉄道敷設によって、四日市からは勿論のこと、「名古屋大坂遊客ヲ観迎」するためにも、「勝地風光ヲ阻害スル」という現状を改善することを重ねて要望している（2月6日）。

これに対応する、具体的な動向は次の文書から知られる。

「 菰野温泉附近ニ桜楓梅ノ三種植付御

賛成寄付願

今般菰野四日市間輕便鉄道敷設許可相成不日工事ニ着手致スべく実ニ慶賀ノ至ニ不堪候右ノ工事ニ着手スルト共ニ最大ノ目的タル湯ノ山開発ハ第一ノ急務ト存候然ルニ之ガ設備ヲ完成シ自然ノ風光ヲ助クルハ一朝一夕ノ事ニ無之候得共先以桜楓梅ノ3種ヲ植付クルコトハ今日ノ最大急務ト存候間本年ヨリ3ヶ年間に計画ヲ以テ右3種ノ苗木5万本ヲ床植トシテ培養シ後鉄道終点ヨリ湯之山ニ至ル道路ノ左右字柄谷ヨリ奥湯ノ山、大石、長石、不動山、一の谷ノ附近ニ移植シ10年ノ歲月ヲ以テセバ用地風光ノ美ハ頓ニ其景ヲ改ムルナラント確信仕候諸氏モ御承知ノ通り湯ノ山温泉ハ自然風光山谷ノ奇勝ニ富ミ後ニ高岳ヲ負ヒ前ニ深溪ヲ抱キ四季ノ眺望佳良ニシテ土地高燥ナルヲ以テ遊客ハ勿論病者ノ療養所トシテノ欠点アルヲ見ズ然レドモ同地ハ雜木繁茂スレドモ人目ヲ楽マシムル花葉ノ美ヲ呈スル良木ノ僅少ナルハ一タヒ足ヲ此地ニ投ズルモノ何人モ之ヲ遺憾トスル次第ニ御座候抑近府県ニ於テ名高キ吉野ノ桜、高野永源寺ノ楓、月瀬ノ梅等ト其美ヲ競フコトハ固ヨリ不可能ノコトニ候ヘトモ是ガ施設ハ或ハ彼ニ類似スル実ヲ挙ゲベキ確信致シ候此ノ挙タルヤ重大ニシテ到底個人ノ微力ニテハ其目的ヲ達スルコト能ハズ名望諸氏ノ御賛成シ迎グノ已ヲ得ザル次第ニ御座候……」

この文書が収録されている『湯ノ山温泉附近樹木植付御賛成寄附帳』（明治44年4月）によれば、設立発起人が、率先して寄付を行なうことで、域内の人々から、広く寄付を募ることで、その実現をはかっている。「寄附ノ諸氏ハ

永年記念ノ為メ同地三巖寺本堂内ニ芳名ヲ掲載シ永ク保存」したのであった。

こうした努力は、後に、湯の山温泉を、「春花秋葉の名所として」「秋草多い「仙境」たらしめたのであり¹⁶⁾、そこでは、「行楽地として絶勝の地である花季は全山数万の桜樹を以て飾られ殊に〔湯の山温泉に至る〕途中の三ノ瀬附近は吉野山に彷彿たる觀を抱かしむ」までになったのである。さらに「湯の山駅附近一帯は絵野といい陸軍射撃場になって、四、五月の頃は新緑と山つつじ、みつばつつじを以て恰も錦繡を展べた様」であり、「此の外東国みつばつつじは三ノ瀬一の橋附近にあり」、秋には、一の谷附近や温泉附近での紅葉を遊覧地として謳っている¹⁷⁾。とすれば、先の「植付」運動は、ほぼ達成されたとすることができよう。

しかし、こうした取り組みの進展にもかかわらず、その後の4月4日に行なわれた「発起人総会」に於いては、株の引受が依然として問題となっている。つまり、「東京市大倉組にて650株四日市在留大坂中浜氏にて500株然ルニ150株不足ヲ生シ株主総会於テ重役当選者ニテ引請ヲ依頼スル事ニ決ス」とある（4月4日）。ここで、ようやく、株式募集の申込株が確定して、「払込期日」を「4月20日限リト確定」する。大倉組がどのような経緯で引受けることになったのかについては、詳らかではないが、もともと、1873（明治6）年に設立された大倉組商会は、「輸出入業務、用達、造営」を業務とし、1886（明治19）年には三重紡績四日市市場の建設を担当し、1893（明治26）年に合名会社大倉組の組織になってからも、同年に三重県の津から伊勢神宮のある山田までの参宮鉄道の建設工事を引受けている¹⁸⁾。こうした建設工事や機関車などの輸入業務でのかかわりが考えられるが、明らかではない。

ようやくにして、設立された四日市鉄道について、次に見よう。

五 四日市鉄道の経営と温泉事業

設立された四日市鉄道について見ると、創立当初の経営陣は、表5の通りであった。当初の設立申請者の中で経営陣として残っているのは、平野太七、中浜善右衛門の2人に過ぎない。地域経済の開発の担い手は、鉄道敷設を推進した菰野四日市間の沿線の各村から、四日市資本に委ねられたというべきであろう。

他方、株主の構成についてみると、表6のように、大倉組もさることながら、あらためて四日市市の実業家による出資が大半であったとすることができよう。とはいえ、株主数としては、表7に見られる様に菰野村、そして湯の山温泉の位置する三重郡が圧倒的であり、ここでは零細株主が多数存在している。鉄道敷設の運動の広がりや、資金調達面であらためて知ることができよう。

四日市鉄道株式会社の設立以降、具体的な鉄道建設事業が開始され、1913（大正2）年6月1日に、川島・湯の山温泉間が開業し、同年9月24日には、川島・諏訪間が開業する。その後、1916（大正5）年3月3日には、諏訪・四日市（鉄道院関西線）間が開業し、1921（大正10）年11月1日には、全線が電化される¹⁹⁾。

その後の経営状況について見れば、経営陣は、表8の様であり、経営状況は表9の様であった。収入の合計は、横ばいとなっているが、乗客数については、表10の四日市鉄道乗客数と併せて見ると、1917（大正6）年以降の急上昇が知られる。第一次大戦ブームに対応したものと言えよう。四日市鉄道としては、1916（大正5）年に鉄道省関西線四日市駅と直結したことが乗

表5 四日市鉄道の経営陣

取締役社長	九鬼紋七
常務取締役	広田久次郎
取締役	九鬼総太郎
同	水谷五郎九
同	平野太七
監査役	熊沢一衛
同	佐伯又太郎
同	中浜善右衛門

出所：『第2回営業報告書 自明治44年10月至明治45年3月』
四日市鉄道株式会社。

表6 四日市鉄道の大株主の構成

株数	住所	姓名
350	東京	合名会社大倉組 代表社員門野重九郎
200	四日市	九鬼紋七
140	三重郡	高田隆平
100	名古屋	大谷駒吉
100	東京	門野安雄
100	河芸郡	伊達亮次郎
100	大阪	中浜善右衛門
100	四日市	九鬼総太郎
100	三重郡	熊沢一衛
100	四日市	佐伯又次郎
100	四日市	三輪猶作
100	四日市	水谷五郎九
100	四日市	平野太七
100	四日市	広田久次郎

出所：表5に同じ。

客数増加の要因としてあげられる。省線四日市駅の乗降客数は、表10に見られる様に、第一次大戦をはさんで約2倍になっている。省線との連結効果は当然と考えられよう。

こうした動向を確実にするため、四日市鉄道

湯の山温泉と四日市鉄道

表7 四日市鉄道の中小株主の構成

株数/地域名	四日市市	三重郡	河芸郡	津市	鈴鹿郡	一志郡	名古屋	大阪	東京	計
50-72	6	6	1				1	1	1	16
30-36	2	3								5
20-27	4	7		1	1					13
10-15	5	20	2	1		1				29
1-9	5	155	1							161
計	22	191	4	2	1	1	1	1	1	224

出所：表5に同じ。

表8 四日市鉄道の経営陣

役職	氏名	持株数
取締役社長	九鬼紋七	210
常務取締役	松岡栄太郎	102
取締役	小菅剣之助	102
取締役	熊沢一衛	300
監査役	佐伯又太郎	150
監査役	三輪やす	100

出所：『第31回営業報告書 自大正15年4月1日至大正15年9月30日』四日市鉄道株式会社（近鉄資料館所蔵）。

表9 四日市鉄道の営業状況

	旅客人員 (人)	客車収入		貨物収入		運輸雑収 (円)	雑収入 (円)	合計 (円)
		旅客運賃 (円)	その他 (円)	貨物運賃 (円)	その他 (円)			
第29期	157,548	37,790	701	4,881	97	104	264	47,035
第30期	136,206	33,312	990	5,497	345	14	258	40,418
第31期	183,214	41,666	909	3,965	124	51	599	44,121
第33期	188,048	36,638	786	6,583	40	48	726	44,824
第34期	120,912	26,496	758	6,863	63	—	275	34,458
第35期	179,979	39,449	740	6,948	39	30	240	47,448

出所：表8出所資料，及び『第35回営業報告書 自昭和3年4月1日至昭和3年9月30日』四日市鉄道株式会社。
注記：第29期は，大正14年4月から大正14年9月までの期間のものである。以下，同様。

表 10 四日市駅乗降客の推移 (人)

年	四日市駅 (関西鉄道, 関西線)		四日市鉄道 乗客数 (全線)
	乗車	下車	
明治 24 年	69,375	65,995	
明治 27 年	129,205	130,684	
明治 31 年	202,583	202,034	
明治 42 年	337,941	335,993	
大正 2 年	411,684	412,178	86,243
大正 3 年	295,699	397,730	185,590
大正 4 年	399,128	395,003	166,876
大正 5 年	411,308	412,234	170,257
大正 6 年	509,693	502,905	221,076
大正 7 年	571,376	564,262	232,725
大正 8 年	695,884	672,950	243,390
大正 9 年	728,775	720,796	271,635
大正 10 年	732,987	738,658	245,471
大正 11 年	894,505	894,226	240,853
大正 12 年			213,903
大正 13 年			240,557
大正 14 年			255,162
昭和 元年			288,073
昭和 2 年			270,018

出所：『三重県統計表』各年版。湯の山温泉駅『湯の山線のあゆみ』1985年(近鉄資料館所蔵)。

は、それまでの、施設である「湯ノ山温泉、湯ノ山旅館休憩所、菰野遊園地、湯ノ山貸別荘」²⁰⁾の拡充を図る。まず、「湯ノ山駅舎」を新築する。旧駅舎は「菰野駅ニ移転シ社宅 1棟ニ改造新築」している。さらに、「従来ノ湯ノ山温泉浴場ヲ改築スルト共ニ大温泉浴場新築ノ為現浴場ニ隣接シタル用地 243 坪ヲ買収」する。

四日市鉄道の直営旅館は「香雪軒」であり(写真 1)、内湯旅館であった。別に独立の建物として「鹿の湯大浴場」があった(写真 2。入口には「湯之山温泉 大浴場」と記されている。

後掲の写真 4 の中央上)。これについては「昭和 4 年当地〔湯の山温泉〕景勝ノ地ニ関西隋一ノ大民衆浴場並ニ高等家族湯ヲ新築シ 2 階ニ大広間娯楽室休憩室等ノ設備完成」とある様に、1929(昭和 4)年の設置であった²¹⁾。直営旅館「香雪軒」の規模は、少し後の時期になるが、「収容人員 50 人 客室 12」²²⁾であった。

さらに、同時期には、「四日市、菰野間乗合自動車営業ノ影響ヲ受ケ成績十分ナラズト雖車両ヲ改善シ運転回数ヲ増加シ湯ノ山温泉場改築ト相俟ツテ極力旅客誘致ニ努メ業績挽回」をはかるということもあった²³⁾。

その結果もあって、菰野村は、1928(昭和 3)年に「町制を布きて町と」なっている²⁴⁾。

この時期の四日市鉄道は、表 8 と表 11 にある様に、経営陣が一新し、株式所有も経営陣に集中し、総株式を経営陣だけで保有するという事態となっている。戦前日本資本主義に特有であった経営陣が同時に大株主という企業形態が顕著となった²⁵⁾。そうした経緯を経て三重鉄道と合併する。その要因については詳らかにすることができないが、両鉄道の経営陣が重なっていることが、第一の理由であろう。

いま、三重鉄道について見ると、当時の三重鉄道は、「大正 5 年 6 月に着工したるものにて諏訪駅より三重郡八王子に通ずる」路線と「日永駅より分岐して……内部に至る」路線からなり(関係地図参照)、「軌道自動車を運転して居る」状況であった。「資本金 35 万円」であり、「社長熊沢一衛、常務沢井元之」²⁶⁾とある様に、経営陣は四日市鉄道と同様であった。熊沢一衛は、他方で「四日市に本社を有し、明治 44 年 11 月の創立に係り、資本金一千八百万円の伊勢電気鉄道の社長でもあった」²⁷⁾。ついでに言えば、「三重鉄道の四日市駅は四日市鉄道と同じく、関西線四日市駅の背後にあり」「院線と

湯の山温泉と四日市鉄道



む望を軒雪香りよ橋渡

泉温山の湯・勢伊
行發軒雪香 館旅湯内
番五五 野敷 認地
番六五



關玄軒雪香

写真 1



(麓の山麓泉認地) 穴 浴 場
YUNUYAMA UNSEN,ISE,JAPAN.

写真 2

表 11 四日市鉄道の経営陣（昭和3年）

役職	氏名	持株数	付記
取締役社長	熊沢一衛	300	
常務取締役	沢井元之	550	
取締役	松岡栄太郎	102	
取締役	小菅剣之助	102	四日市市会議員，東洋紡績ほかの大株主，北勢電気監査役
監査役	佐伯又太郎	150	家業紙砂糖商，四日市市会議員，四日市銀行監査役
監査役	三輪やす	100	四日市市会議員，四日市米穀取引所理事
監査役	関 次郎	1,500	京都

出所：表9の『第35回営業報告書』。

注記：「株式総数6千株株主人数18名」。

の連絡は無く」「三重鉄道と四日市鉄道の発着場たる起点駅は同一建物の構内にありて只其区別は三重鉄道は左方より，四日市鉄道は右方より乗車するの相違あるのみ」とある²⁸⁾。

四日市鉄道は，1927(昭和2)年11月29日に，四日市・諏訪間を廃業し，1931(昭和6)年3月1日には，三重鉄道と合併し，社名を三重鉄道に変更する²⁹⁾。

当初の三重鉄道について，その創立の経緯を見れば，次の通りであった。

「三重鉄道会社 四郷村室山では製糸，製茶，醸造等各種の事業あり，貨物の出入日を追うて増加し愈々四日市との間に交通機関の必要を感じるに至った。地方の有力者相謀り明治43年12月三重軌道株式会社を創立し……大正5年組織を変更し三重鉄道株式会社となる」³⁰⁾。

三重鉄道も，地域開発の手段としての鉄道敷設であった。

三重鉄道と四日市鉄道の合併効果については次の通りであった。

「三重鉄道株式会社 明治43年12月の創立である当時は三重軌道と云ひ諏訪駅より八王子間5キロ余を敷設していたが後

三重軌道は鉄道に改称され，日永内部間の支線も増設されたのである。当初資本金は25万に九鬼紋七社長となり昭和6年には四日市鉄道と合併し一躍65万円の資本に増資された四日市鉄道は諏訪駅より湯の山間の幹線を有し約15キロの距離あり³¹⁾。

当初の三重鉄道も九鬼紋七の経営にかかるものであった。いずれにしても，三重鉄道と四日市鉄道の合併によって成立した新たな三重鉄道についても，そのカギは湯の山温泉の発展ということであった。次の指摘をみられたい。

「三重鉄道株式会社 湯の山の発展と呼ぶ躍進 四日市市の諏訪駅を起点として西に川島，菰野を経て仙境湯の山に至る9哩6分に快速の電車を走らせ，南に八王子に達する3哩1分と日永より分岐して内部に通ずる2哩4分に新鋭ガソリンカーを運転して観光に産業にそして軍事上に重大な役割を果たして居る三重鉄道株式会社は，明治43年12月北勢財界の重鎮先代九鬼紋七翁を社長として資本金20万円で創立せられた三重軌道に起原するものであるが……相踵ぐ増資と合併に依って面目を一新する……その全沿線また自

然の風光に富み四時の風物に恵まれしに
発端する。殊に山紫水明の絶景湯の山温泉
郷は同鉄に依って開発せられ天下に誇る
仙境として普く江湖に紹介せられたもの
であり。年々遊覧浴客の激増殺到するは想
像に難くなく湯の山の発展と呼応して同
鉄今後の躍進には驚異に値するものがあ
ろう……」³²⁾。

あるいは、

「……市内諏訪駅から菺野、湯の山に至る
三重鉄道は風光明媚の湯の山温泉への遊
覧客の乗降多く……」³³⁾。

以上の様な四日市鉄道による湯の山温泉の
「地域開発」が、湯の山温泉をどのように変化
させたのか。次にそれをみよう。

六 湯の山温泉の動向——温泉旅館・寿亭 を中心に

まず、湯の山温泉の歴史について簡単に振り
返っておこう。湯の山温泉が発見されるのは
718（養老2）年であり、その源泉、湯元は、
鹿の湯（写真4、円の中）と言われている³⁴⁾。
1806（文化3）年には、当時の「菺野藩第九世
藩主土方義苗」が、湯の山の風致保護につとめ
て、栃谷、三の瀬の三滝川両岸に、桜、松、楓
を大量に混植し、つつじ類の伐採を禁じたとい
う。とすれば、湯の山温泉の自然の景観が形作
られたのはこの時期であったと考えられよう。
こうした景観が四日市鉄道の敷設に際して復活
することは、既に見た通りである³⁵⁾。

明治の時代には、明治「維新の世変に伴い浴
客、全く跡を絶てり」とあり、1869（明治2年）
には「湯の山温泉四回目の廃泉」の憂き目に遭っ
たという³⁶⁾。

1874（明治7）年は、「瀬古きく」が、寿亭

を創業し（寿亭に関する年表については、現
寿亭作成の「年表」によっている。以下、省略
する）、1877（明治10）年には、「西南の役終
りし後名古屋鎮台が傷病兵臨時療養所を湯〔の〕
山に設置することとなり殆ど浴客を絶せる杉屋
旅館（当時ハ往昔ヨリ経営セル今村専三郎ナリ）
三岳寺及元橋屋旅館の建物を以て之に充てられ
しが療養の成績良好なりしと山紫水明の風光は
各地より来たれる傷病将卒によりて宣伝せられ
しかば次第に浴客の来遊を見るに至」ったこと
や、「明治13、4年の交瀬古謹十郎吉田惟善等（共
ニ当時ノ村会議員）率先之が復興を叫び菺野村
（今ノ大字菺野）は巨費を投じて栃谷湯の山間
の道路改修を行ない瀬古謹十郎自ら旅館を建築
して浴客の懇待に努」めたことで、湯の山温泉
は復興に向ったという³⁷⁾。瀬古謹十郎が建設
した旅館が寿亭であり、さらに、同年、伊藤伝
右衛門が、旭亭を新築し³⁸⁾、ここに、近代に
おける湯の山温泉の原型が形成される。そのこ
とは、表12に見られるように、明治11年から
浴客が1万人以上で推移していることから
知られよう。

表12 湯の山温泉（鹿之湯）の推移

年	浴戸	浴客（人）
明治10年	1	711
明治11年	1	11,500
明治12年	1	15,525
明治13年	1	14,950
明治14年	1	16,279

出所：『三重県統計表』各年版。

交通手段が利用されるようになるのは、1901
（明治34）年であり、人力車が「菺野—神明橋
間」で「制度化され」、「定期馬車」も「菺野—
四日市間」を走り始める³⁹⁾。これに対応して、

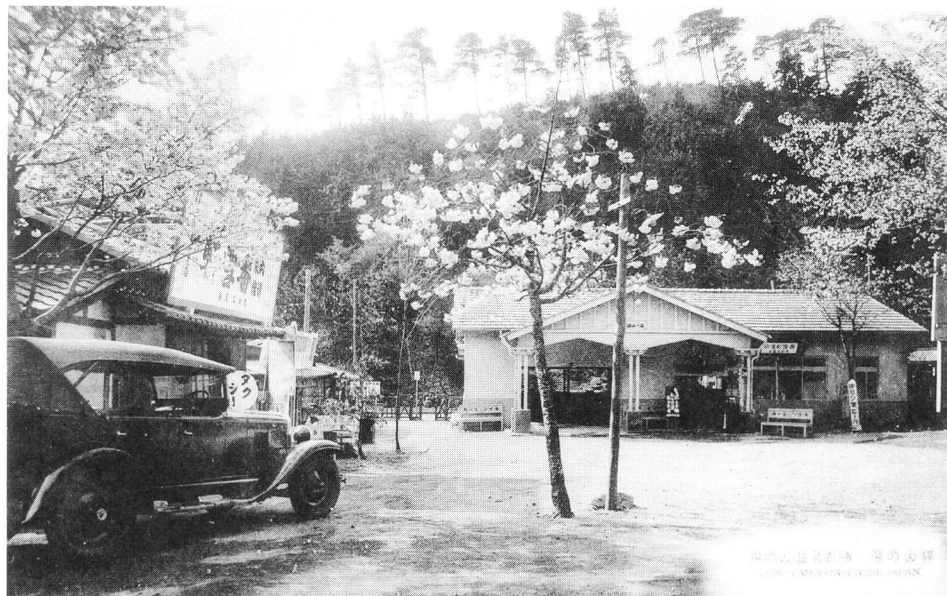


写真 3

1903（明治36）年には、観光案内『勢州菰野温泉名所案内記』が作成され、その中で、湯の山温泉は、「当地は滋賀県日野町へ通ずる近道にして道路の完全なるは言うも更なり従って四日市駅よりは人力車等の便あり」と紹介されている⁴⁰。「温泉場の旅館」については、次の様に記されている。

「往年は7、8戸の旅舎ありしも今は只2戸あるのみ一つを寿亭といい、一つは伊勢屋と云う然れども家屋の数に於ては往年に譲らず所謂現在の二舎悉く他館を買収して基模を宏大にし新規軸を開きたる」⁴¹。

こうした状況は、四日市鉄道の開通によって大きく変化する（写真3は、四日市鉄道湯の山駅前）。まず、1911（明治44）年6月に、葛谷春太郎が、寿亭本店と南別館、茶席、玉突き場を2万円で、瀬古さくより買い取り、修理の上、事業を開始する。寿亭は、1911（明治44）年10月、大阪の中浜善右衛門（前出）から、望城閣旧館建物を借り入れ、事業化する。

寿亭は、鉄道開通を契機として拡張を遂げる。1915（大正4）年の寿亭は、本館、別館からなり、「遊園地並ニ球戯場ノ設備」をそなえていた⁴²。1915（大正4）年7月25日には、別館松仙閣を新築し、1916（大正5）年7月には、別館対仙閣を新築する。その様相は、「三瀧川の溪流に臨み4棟の別館を有し、庭園には老樹多く、泉石の趣に富んでいる」といわれた（大正9年）⁴³。当時、湯の山温泉の収容能力は、部屋数では、寿亭53、紅葉屋12、松屋16という規模であった⁴⁴。

その後、1929（昭和4）年頃の寿亭の規模については、表13によって知られる（写真4参照。正面のほとんどが寿亭の建物である）。更に、1929（昭和4）年7月に、寿亭は、別館水雲閣を新築している。

この時期の湯の山温泉全体については、次の指摘がある（昭和5年頃）。

「……四日市鉄道開通以来道路の改修に努め最近浴場新築せられ、電話開通し、旅館

湯の山温泉と四日市鉄道



写真 4

表 13 湯の山温泉・寿亭の規模一覧

旅館	室数	総畳数	宿泊料
寿亭本館	17 室	108	2 円以上 4 円
同別館望城閣	11	108	3 円以上 4 円
同別館松仙閣	9	64	4 円以上 4 円 50 銭
同南別館	4	24	2 円 50 銭 以 上 4 円
同庭園内席	5	32	4 円 50 銭

出所：鉄道省『温泉案内』博文館，1929 年，110-111 ページ。

の設備漸次改善せられたるを以て，ここに好適の遊覧地と謂うべく大阪，名古屋其他遠方より四時此処に杖を曳く者絶えず最近は年に 7 万余の遊客ありと称せらる……」⁴⁵⁾。

この後，湯の山温泉の集客数は，表 14 の様に推移する。月別の変動の激しさが，目につくが戦時期にかけて増加傾向となっており，全国的な動向に対応したものと言えるが，その背景

表 14 湯の山温泉・入浴客数
(単位，人)

月別／年度	昭和 8 年度	昭和 14 年度
1	1,928	2,645
2	638	2,499
3	1,244	2,633
4	6,609	15,902
5	5,715	9,799
6	2,997	6,920
7	4,054	8,749
8	7,464	14,401
9	2,231	4,990
10	2,808	9,278
11	4,043	11,258
12	1,143	2,719
合計	40,874	91,793

出所：社団法人日本温泉協会『温泉大鑑』昭 10 年，前掲『日本温泉大鑑』

として、寿亭についてみれば、1935（昭和10）年4月には、菰野町大字菰野・瑞龍寺所有の同地所在の建物を買い取り、寿亭敷地内に移築し、別館・仙集堂としたことや、1937（昭和12）年4月に、別館、林泉亭を新築し、1939（昭和14）年5月には、別館、溪声閣を新築するというように、依然として、旅館の規模拡大を追求したことによっていたと考えられる⁴⁶⁾。

四日市鉄道、そして三重鉄道による湯の山温泉を中心とする地域開発戦略は、「観光開発」として推進されたのであり、さしあたり、鉄道敷設計画当初の目標であった浴客の増加を確保しえたとすれば、地域開発の運動はその実をあげることができたといえることができる。

注

- 1) 武田晴人編『地域の社会経済史』有斐閣、2003年参照。
- 2) 拙論「第一次大戦期における温泉観光の産業化と地方鉄道」『富士大学紀要』第32巻第2号、2000年。最近の研究としては、小川功「湯布院、別府の観光開発の先駆者、小野駿一と油屋熊八」ほか『滋賀大学産業共同研究センター報』第2号、2003年、拙論「企業家と地域経済史—盛岡電気工業・花巻温泉・花巻温泉電気軌道の事例から—」『名古屋学院大学論集』第42巻第3号、2006年、および、高柳友彦「温泉地における源泉利用—戦前期熱海温泉を事例に—」政治経済学・経済史学会『歴史と経済』第191号、2006年がある。更に、歴史的視点には欠けるが、地域開発のシーズとしての温泉（城崎温泉）の関係者を含めたフォーラムを記録した、小西康生編『観光からツーリズム—多様なツーリズムの可能性を探る』神戸大学経済経営研究所、2005年にも興味深いものがある。
- 3) さしあたり、拙論「戦前の花巻温泉—観光開発から温泉報国へ—」富士大学地域経済文化研究所『研究年報』第5号、1997年を参照。
- 4) 三重郡菰野伊藤新十郎『菰野四日市間軽便鉄道敷設日誌』明治41年10月27日起ル。
- 5) 鈴木善作編著『地方発達史と其の人物』郷土研究社、1935年、「三重郡之部」8ページ（三重県立図書館所蔵）。
- 6) 『鉄道省文書』第一門 監督第一種 二 地方鉄道 イ 免許 三重鉄道（元四日市鉄道）、大正2年（国立公文書館所蔵）。
- 7) 同上。
- 8) 『四日市港百年史』四日市港管理組合、2000年。
- 9) 前掲『地方発達史と其の人物』297ページ。
- 10) 鉄道国有化の後、地方鉄道は、明治43年に制定された軽便鉄道法に準じて敷設が進展することとなる。同時に制定された軽便鉄道補助法による財政支援が効果を高めるものであった（『日本国有鉄道百年史』第5巻、日本国有鉄道、1972年、209ページ以下）。
- 11) 『四日市商工会議所百年史』四日市商工会議所、1993年、766ページ。
- 12) 『三重県紳士録』三重県紳士録編纂会、1915年、109ページ。
- 13) 同上、604-605ページ。
- 14) 『三重県事業史 完』第九回関西西府県聯合共進会三重県協賛会、1907年、93ページ。
- 15) 前掲『三重県紳士録』。
- 16) 『温泉案内』鉄道院、1920年、81ページ。
- 17) パンフレット『花』三重鉄道、刊行年不詳。湯の山に居住する営業者は、こうした「名勝」、「遊園地帯ニ於ケル各種施設ノ向上発展ヲ図」るために「湯ノ山発展同盟会」を組織していた。事務所は三嶽寺内にあった（前掲『日本温泉大鑑』747ページ）。
- 18) 『大成建設社史』昭和38年。なお、「三嶽寺より大坂地方にて幾分カ株之募集ハ出来ルト申呉」とあることから、当初は温泉保養施設でもあった三嶽寺も株の引受活動をしていたことが知られる。
- 19) 『80年のあゆみ』近畿日本鉄道株式会社、1990年、40ページ以下。
- 20) 『第31回営業報告書 自大正15年4月1日至大正15年9月30日』四日市鉄道株式会社。なお、鉄道従業員数は、本社5人、運輸25人、運転14人、

湯の山温泉と四日市鉄道

- 保線 13人の合計57人であった(同上)。
- 21) 『北勢の仙境 湯の山温泉図絵』四日市鉄道株式会社。
 - 22) 『クーポン旅館案内 昭和9年4月』社団法人ジャパン・ツーリスト・ビューロー。
 - 23) 注20に同じ。
 - 24) 前掲『地方発達史と其の人物』321ページ。
 - 25) 岡崎哲二「第八章 戦時計画経済と企業」東京大学社会科学研究所『現代日本社会 4 歴史的前提』東京大学出版会, 1991年。
 - 26) 『中部日本 四日市港』四日市商工会議所, 昭和5年, 17ページ。
 - 27) 同上, 16ページ。
 - 28) 『大阪を中心として名蹟勝地 一晚とまりの遊覧』1920年, 78ページ。
 - 29) 前掲『80年のあゆみ』40ページ以下。
 - 30) 『伊藤伝七翁』同伝記編纂会, 昭和11年, 247-248ページ。
 - 31) 『躍進の四日市市』伊勢毎日新聞, 昭和11年, 78ページ。
 - 32) 『聖地三重の偉材と之を嗣ぐ者』三重県編纂協会, 昭和12年, 301ページ。
 - 33) 前掲『地方発達史と其の人物』296ページ。
 - 34) 『20年のあゆみ』御在所ロープウェイ株式会社, 昭和54年, 84ページ。
 - 35) 同上, 88ページ。なお、江戸時代(延享元年1744年頃)の菰野湯本町の宿屋として、山形屋新藏, 上兼屋幸助, 橘屋三郎右衛門, 下兼屋伝四郎, 藤屋伝左衛門, 栢屋伝七, 杉屋善三郎があった(『躍進北伊勢の全貌』四日市新報社, 1950年, 141-142ページ)。
 - 36) 同上。
 - 37) 『菰野町史』1941年, 473ページ。
 - 38) 前掲『20年のあゆみ』89ページ。
 - 39) 同上。
 - 40) 『勢州菰野温泉名所案内記』湯の山 瀬古きく, 明治36年の「広告」(近鉄資料館所蔵)。従って, 古くは大石良雄, 明治維新时期には, 西郷隆盛が逗留している。
 - 41) 同上, 16ページ。
 - 42) 『四日市鉄道沿線案内』1915年, 広告。
 - 43) 松川二郎『保養遊覧 湯治場めぐり』東文堂, 1920年, 287ページ。
 - 44) 鉄道省『温泉案内』1920年, 81-82ページ。
 - 45) 前掲『中部日本 四日市港』109ページ。
 - 46) 戦時経済の進展は, 昭和18年には, 逆に, 寿亭の経営そのものを廃業へとおいこんでいる。以上の四日市鉄道の敷設計画から, 桜梅楓三種植付に至る過程については, 『四日市市史 第18巻 通史編近代』(2000年刊)においても述べられているが, 概観にとどめられている。

〔付記〕

本稿は, 2004年度名古屋学院大学研究奨励金による成果である。資料収集などで, お世話になった湯の山温泉・寿亭, 菰野町郷土資料館, 湯の山温泉協会, そして近鉄資料館の方々に末尾ながらお礼申し上げたい。特に, 菰野町郷土資料館の配慮によって利用することができた「伊藤新十郎家」資料を入手してから, かなりの年数が過ぎてしまったことをお詫びしたい。