

伊勢電気鉄道（イセデン）

西 羽 晃

現在の近鉄の前身の一つに、伊勢電気鉄道（愛称イセデン）がある。この鉄道は三重県の地元資本で始められた。まず津から四日市まで開通し、昭和4（1929）年1月30日に桑名へ乗り入れた。その時に町屋（現在は廃止、東金井）、西桑名（現益生）の駅が設けられた。桑名から津までは普通は25分ごとに運転され、他に急行が1日に3本だった。所要時間は普通で1時間20分、急行で1時間8分だった。運賃は80銭だったが、開通から1週間は半額だった。桑名から名古屋までは国鉄のみだったので、桑名駅ではイセデンと国鉄を乗り換える乗客も多くて、乗客の荷物を運ぶ「赤帽」と呼ばれる運搬人も存在した。



開通を知らせる伊勢新聞の広告

桑名駅では養老電鉄と結ばれた。駅の業務は総て国鉄に委託され、出入り口も国鉄側の東口のみだった。イセデンでは西桑名駅が駅長所在駅だった。なぜ西桑名駅と称したか、不詳である。益生駅と改称したのは1年以内と思われるが、不詳である。

4年10月1日にイセデンは養老電鉄を吸収合併し、養老線と称した。同じ線路幅なので、5年12月25日には大神宮前（宇治山田の外宮近く）まで開通し、大垣～桑名～大神宮前までの直通電車が走るようになった。

しかし名古屋と結びついていないため、利用客は伸び悩み、名古屋乗り入れが悲願であった。昭和3年11月に認可された路線は国鉄路線よりも海寄りを計画し、木曾、揖斐川には新しい鉄橋を架ける計画であった。しかし、4年に国鉄の旧鉄橋の払下げを受けたので、国鉄に沿った路線に変更した。

名古屋乗り入れには莫大な投資が必要であった。しかし折柄の大不況直面し、主力銀行である四日市銀行の倒産もあって、イセデンの経営も行き詰まってしまった。従って名古屋乗り入れの工事もストップしてしました。大阪資本の関西急行電鉄（関急電）が設立されて、昭和10年に桑名～名古屋の鉄道敷設権は関急電に譲渡され、工事を継続した。桑名駅を出て、すぐに国鉄を跨いで交差しているが、この橋脚に「大阪 松尾橋梁株式会社 昭和拾〇年制作」の銘板が現在も見られる。80年ほど使われている近代化遺産の一つと言えよう。



昭和11年9月14日にイセデンは大阪資本の参宮急行電鉄に吸収合併されて、イセデンの名前が消えた。このことは三重県の地元資本が大阪の大資本に吞まれてしまったことを意味する。

その後のことは次回に続く。