

関西鉄道 ③ 柘植—関—亀山—四日市 開通

西羽 晃

明治23（1890）年2月19日に関西鉄道は草津～柘植間が開通し、同年12月25日に、柘植—四日市間が開通した。この時に出来た駅は関・亀山・河原田・四日市だった。

関駅は東海道の関宿からやや離れた田圃の中に設置が予定された。江戸時代の東海道は関の追分で伊勢神宮に至る伊勢別街道が分岐していた。関西鉄道も関で分岐する支線を予定し、用地の買収にあたったが、買収価格が折り合わず、関駅に陸橋を設け、機関庫も造りかけていたが、関駅での分岐を断念した。駅前には運送店と駅弁店も開業したが、関駅は単なる途中駅となった。



明治25年ころの関駅付近図（『関町誌』）



関西鉄道(株)本社事務所（設田）

関西鉄道本社事務所（昭和36年版『四日市史』）

関に較べると、亀山では駅の誘致に積極的であり、明治22年2月27日に「停車場設置ノ儀ニ付請求」を25人が提出し、用地の提供に努力する旨を述べている。また津への支線（のちの参宮線）の乗り換え駅ともなり、駅には機関庫などの設備も整備された。城下町であり、宿場町であった亀山は明治維新後は寂れかけていたが、駅が出来たことにより鉄道の町として蘇った。

明治24年の亀山駅の乗客は36,918人で関駅の69,745人よりも少く、参宮客

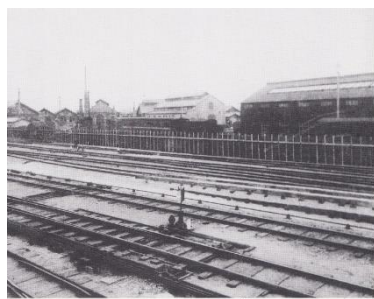
は関駅で乗降して伊勢別街道を歩いたと思われる。明治25年11月に津までの支線が出来たので、明治27年では亀山駅は44,522人、関駅は26,461人となっており（数字は『三重県統計書』）、亀山駅と関駅との重要度は逆転した。

亀山駅の施設や取付道路建設に際しては伊藤勘治郎が宿泊所や食堂を提供して協力したので、駅開業後は駅の売店・立売りの権利を得て、弁当などの販売を行った。

河原田駅は東から来る参宮客に便利のように、伊勢街道に近い場所に設けられた。

四日市では東海道鉄道が岐阜廻りとなったので、鉄道と四日市港を結ぶ企画を立て、明治16年には関ヶ原と四日市を結ぶ鉄道設置を政府に請願したが、却下された。その後に関西鉄道の計画が持ち上がり、関西鉄道の本社も四日市に設けられた。四日市駅は東海道四日市宿から離れた場所に設けられたが、これは港に近い場所が選ばれたのである。そして港から関西運河が掘られて、駅と港が連絡された。関西運河沿いに関西鉄道の整備工場も造られた。

開業時には草津―四日市は1日に5往復し、所要時間は3時間半ほどであった。京都から東海道鉄道で草津に至り、関西鉄道に乗り換えて、四日市に達し、ここから船で横浜や熱田への船便に連絡した。



整備工場（『図説北勢の歴史』）



四日市駅前（『図説北勢の歴史』）