

# 市史だより

NABARI HISTORY LETTER No.3  
平成20年3月23日

編集発行 名張市総務部文書行政室市史編さん担当  
〒518-0718 名張市丸之内54番地8  
☎0595-64-2249

## こ名張

の涅槃図は、安部田の宝泉寺の所蔵ですが、元は同じ安部田にあった末寺の護念寺(廃寺)の什物(調度品)でした。幅155センチ、長さ198センチの絹地に彩色され、絹地の織り方から室町時代の制作と考えられます。涅槃図は、釈迦が娑羅双樹の下で涅槃に入る(亡くなる)時の、弟子たちや菩薩、天部、動物などが嘆き悲しむ状況を描いた絵のことです。縦長画面のやや下よりに宝台の上に横たわる釈迦を大きく

## 護念寺涅槃図 (市指定文化財)

門田 了三  
文化振興室



表しています。釈迦は金泥で塗られ、衣は金泥彩に切金文様を多用する華麗なものです。絵図が納められていた箱には、護念寺に慶安3年(1650)、もと近江の六角佐々木の家人で、当時、藤堂藩の鉄砲頭であった落合左近永勝が修復して奉納したと記されています。江戸時代中期に編さんされた『三國地誌』には「護念寺 古画ノ涅槃像アリ」と記されており、来歴の分かる資料として貴重です。

## 近

鉄美旗駅の北東すぐ近くを、江戸時代のたたずまいを伝える家並が、東西に連なっています。初瀬(長谷)街道の宿場、新田地区です。この地の歴史には、その名をのびさせる貴重な歩みが刻まれています。

承応3年(1654)に上野にいた加判奉行加納藤左衛門直盛は、同役の三浦少之介とともに美濃原とも小波田野ともよばれた原野の開拓を立案し、2代目津藩主

## 新田村の誕生と加納大明神

ここに誕生した伊賀郡小波田新田村は、近隣からの移住者を迎え、一時は戸数2百軒を数え、肥料にいわしを投入するなどしてそれなりの農業生産の実を挙げました。しかし何分地方に乏しい開墾地であり、村方の借金も生じ、加えて池の災害に見舞われたりしました。明暦4年(1658)には用水源であった小池の堤防が切れ、田地が冠水、新田村の御蔵(年貢用)や庄屋敷が流失、延宝3年(1675)には大池の堤防決壊による被害が生じていました。

は、大岩をうがち、山腹の溪澗を回らし、石を積み高堤を築いたと表現されています。延宝5年ごろに完成したといえます。この難工事は、直盛の子、直堅の担当と伝えられています。不幸にして直堅は、天和元年(1681)備中(岡山県)石塔山銅掘事件にかかわって切腹することになります。新田の住民は、この父子2代にわたる村の創設と用水の確保に永世忘れることのできなない崇敬の念をもちつづけてきました。

4社、真性寺と神光寺の2寺がありました。社のうち3つが三柱神社にまとめられ、明治42年(1909)に他の3か村の神社を合祀して美波多神社と改称されます。残りの1つ、加納大明神はのち加納神社となり、美波多神社の境内に祀られて伝わりました。享保16年11月7日に、神光寺7世慧禪院日蓮が日蓮宗の題目曼荼羅を記した棟札を奉納しました。「加納大明神鎮護所」と書かれ、庄屋山村伝兵衛はじめ、村民多数の名も書き込まれました。国

市史監修者  
酒井 一  
(三重大学名誉教授)

主(藩主)や奉行等への報恩謝徳のためとあり、「当中一結中」の名において「五穀成就、所繁栄、氏子息災延命」を祈願しました。神光寺は明治に入ってからなくなったように、跡地だけが言い伝えられています。

近世の伊賀国は全国でも珍しく250歩1段という土地制度を採用していましたが、新田は300歩1段という一般的な単位になっていて、この村の歴史の一端を物語っています。

新田村関係の古文書は、上野の村治円治郎氏から直盛の300年祭に新田地区に寄付されて、市立図書館に保管され、その内容は『名張市史料集』1に紹介されています。

暮らしの中に生きつづける村づくりの心。新田地区は今も毎年12月7日に上野の大超寺にある直盛の墓前に詣で、加納神社の霊前に感謝の念を捧げています。



新田水路取水口(伊賀市高尾) 上谷昭氏提供



加納神社神殿

まず、滝之原村内に大池を、上小波田村内に東ノ狭間池を築造して水利の便を整えました。滝之原の池は今「池跡」という字名をとどめるにすぎませんが、小波田新田池は新しく大池と称されて現存しています。これら一連の

工事には、名張藤堂家領村々や上野をはじめ伊賀国内から延べ2万2900人が動員されました。

ずれも梅雨時のことで、開拓の功労者加納直盛はすでに延宝元年に死亡していました。

延宝3年の水難を受けて、この年早速に新しい水利工事が始められました。新田村にとって画期的な2回目の挑戦です。太郎生の尼ヶ岳に発する水を、高尾の出合で取水して、小川内・川上・羽根を経て小波田新田へ通じる14の水路の築造です。明治中頃の記録に

ここに西原地区を含めて約百町歩の田畑敷地が生まれ、享保13年(1728)には戸数154軒、人口701人、嘉永6年(1853)には166軒、790人、馬11頭、牛72頭の村況を示しました。津藩も享保期に初瀬街道のルートを古代以来の小波田越えから、けわしい七見峠越えに変更して新田村の暮らしを支え、細長い街村に茶屋・宿屋が立ち並びようになりました。特色ある鉄砲衆も設置されました。

新田村には、当時大神宮・八幡宮・春日大明神と加納大明神の

# 名張駅と西名張駅

1890年12月関西鉄道の草津―四日市間の開業によって、伊賀地方にも鉄道交通が始まり、伊賀の物資は枯渇で集散されるようになりました。この鉄道は、1895年5月草津―名古屋間、1897年1月柘植―上野(現I R伊賀上野駅)間を開業し、2年余り後には柘植―奈良間を全通しますが、伊賀地方にとつては、上野町の中心部への連絡や上野―名張間の鉄道敷設が課題でした。

名張への鉄道延伸は、明治20年代後半の大阪資本による伊賀鉄道の計画をはじめ、大正初期にかけて、いくつかの動きがみられたものの、いずれも実現に至らず、馬車・人力車・荷車による道路交通という状況でした。三重県統計書によると、1886年末の名張郡の諸車の台数は人力車54台、荷車111台でしたが、1913年末の名張郡(1896年名張郡と伊賀郡合併)では、馬車55台(乗用6台、荷積49台、すべて営業用)、人力車85台(うち営業用72台、荷車3684台(うち営業用727台、牛車1台(営業用)、自転車890台(うち営業用108台)と変化しています。

明治末期頃には、県道上野名張線(旧上野街道)に乗合馬車路線が開業しました。この乗合馬車は、1915年伊山自動車会社が創立され、名張―上野、名張―太郎生間を6人乗りの定期乗合自動車で結んだため、その座を譲り渡すことにな

りました(中貞夫「名張市史」)。  
 2名張地方ではいまだ道路交通の段階であった、1922年4月、いわゆる改正鉄道敷設法が公布され、予定線路14.9路線が別表で示されました。この鉄道敷設法の改正は、地方農村部に政治的基盤をもつ立憲政友会の党勢拡張をねらった措置でしたが、その81号に「奈良県桜井ヨリ柘原、三重県名張ヲ経テ松阪ニ至ル鉄道及名張ヨリ分岐シテ伊賀上野付近ニ至ル鉄道並ニ柘原ヨリ分岐シ松山ヲ経テ吉野ニ至ル鉄道」が予定されてきました。名張への鉄道延伸は、この予定線とも関連していましたが、私鉄として実現していません。

まず改正鉄道敷設法公布3か月余り後の1922年7月伊賀鉄道(ルーツは伊賀軌道、1916年8月上野駅連絡所(のち伊賀上野駅)―上野町間開業)によって、待望の上野町―名張間の開業をみました。わが国最初の新橋―横浜間開業から、50年後の明るいニュースでした。終点停車場の位置をめぐっては、八町付近の住民との争奪戦もあったが、予定どおり、名張町(広垣内)に名張駅を設置、別に八丁駅が設けられた。また名張町周辺は森林資源に恵まれていましたが、伊賀鉄道の開業によって、製材工場が名張駅周辺に集中することになりました。1925年5月伊賀上野―名張間は全線電化され、同年12月伊賀電気鉄道と改称しました。

次に生誕期の経営難から立ち直った大阪電気軌道(以下大軌と略称)1914年4月上本町―奈良間開業は、当初からの構想であった伊勢方面への路線延長を目指します。桜井―名張間の免許を取得してい

た大和鉄道を傘下に置き、1927年9月系列会社として参宮急行電鉄(以下参急と略称)を設立して、大和鉄道の延長線免許(名張―宇治山田間)を譲渡させて進められました。この出願に対しては、三重県会をはじめ、沿線予定地の町村も積極的にその必要性和速成が急務であることを陳情しています。名張町も同様の動きを示しました。参急の東への路線延長は名張松阪線が固有鉄道の予定線であり、幾多の問題を孕み

併を選択しました。合併の翌4月1日大軌は伊賀線を参急へ賃貸し、大阪―宇治山田間全通後の1931年9月大軌は正式に参急に譲渡しました。

参急は、大和鉄道の免許「3呎6吋(1067mm)、単線」を「4呎8吋半(1435mm)、複線(一部を除く)へ変更し、大軌と連携して直通の高速電車の実現を目指しました。このため建設工事にあたり、しばしばルートの変更をして

おり、名張への延伸も例外ではありませんでした。大和鉄道の免許では「伊賀鉄道株式会社名張停車場ト連絡シ」と決まっていますが、参急は1929年2月錦生村―蔵持村間線路經過地の変更を申請、経過町村が

「錦生村、川村・箕曲村、名張町・蔵持村」へ改められます。当初計画を変更し、市街地の南寄りルートを選択したわけで、翌月提出の錦生村―名張町間の工事施行理由書には、「当初ノ計画ハ桜井名張間ノ地方的交通運輸ヲ目的トセシテ以テ工事方法其他ニ於テ甚シク小規模ナリシモ、今般大阪宇治山田間直通線路ノ一部トナリシヲ以テ、右高速電車敷設ニ適セシムカ為、再調査ノ結果、本

## 名張への鉄道延伸

京三 武知  
 市史編集専門委員(近畿大学特任教授)



つつも、条件付で認可を得ました(以下、鉄道省文書「大阪電気軌道巻3」、『参宮急行電鉄』巻2)。松阪―宇治山田間における伊勢電気鉄道の車両乗入れ問題のほか、中勢鉄道伊賀電鉄については、「買取又ハ補償ノ申出アルトキハ之ヲ拒ムコトヲ得ス」と提示されました。伊賀電鉄は名張―宇治山田間延長について、一部併行線となるため、特別の配慮を願いたいと陳情していました

が、結局1929年3月大軌への合

併を選択しました。合併の翌4月1日大軌は伊賀線を参急へ賃貸し、大阪―宇治山田間全通後の1931年9月大軌は正式に参急に譲渡しました。

参急は、大和鉄道の免許「3呎6吋(1067mm)、単線」を「4呎8吋半(1435mm)、複線(一部を除く)へ変更し、大軌と連携して直通の高速電車の実現を目指しました。このため建設工事にあたり、しばしばルートの変更をして

おり、名張への延伸も例外ではありませんでした。大和鉄道の免許では「伊賀鉄道株式会社名張停車場ト連絡シ」と決まっていますが、参急は1929年2月錦生村―蔵持村間線路經過地の変更を申請、経過町村が

申請ノ通変更セムトスルモノナリ」と述べています。  
 この変更願に対して、名張町長から反対の陳情書が提出されました。三重県知事は、両者に再考方を照会したうえで、「会社ハ事ノ事由トシテ高速電氣鉄道敷設ニ適セシムル為、山間部ヲ避ケ平坦部ヲ採用スルト共ニ建設費ニモ亦相当考慮ヲ払ヒタル結果、本願提出セシ趣ニ有之候条、不心得モノト相認メ進達候」と副申しました。変更申請は認可を受け、1930年10月新たに名張駅(平尾)を開業、このため伊賀線名張駅は西名張駅と改称されました。

参急が同時に開業した伊賀神戸駅を結節点とする本線重視のダイヤ編成を節点とも加わって、以後、単線・1067mmの伊賀神戸―西名張間の利用者は減少し、ジリ貧状態は深刻化していきます。その後、伊賀線は、関西急行鉄道(以下関急と略称)・大軌と参急の合併による、近畿日本鉄道(南海と関急の合併による)と経営主体が変わり、1945年6月不要不急路線として、伊賀神戸―西名張間および鍵屋辻―広小路・四十九・市部・上林の各駅が運輸営業休止となりました。戦後の1946年3月、関西本線に直結する貨物列車の便を考えて復活しましたが、やがて近鉄は輸送需要の低い伊賀神戸―西名張間の運輸営業廃止に踏み切ります。

1964年10月、代わって大

阪線の名張―美旗間に桔梗が丘駅を新設し、開発中の桔梗が丘住宅地の受け入れ体制を整えました。  
 伊賀線一部区間の廃止は、地元で反対運動もみられましたが、1963年12月の名張市議会では、名張市の貨物利用は(1)セメント、(2)肥料、(3)原木の順で、「名張の誇るべきところの木材の輸送は非常に少ない」ことが話題になっています(昭和38年名張市議会第71回定例会会議録)第2号。貨物輸送は漸次トラック輸送に転換されていったからである。伊賀軌道以来長く続いた貨物営業が廃止されるのは、1973年10月のことです。

長い歴史を刻んできた近鉄伊賀線(伊賀上野―伊賀神戸間)は、2007年10月から、いわゆる上下分離方式で「伊賀鉄道」第2種鉄道事業者として近鉄から線路・車両など施設を借り受け、営業を開始することになりました。

### 「おきつも名張 今と昔」 定価 800円で販売しています



市制50周年を記念して刊行した、名張の一万二千年を自然・歴史・暮らしで学ぶガイドブックです。規格は、B5判、縦型、一部カラー、209ページです。文書行政室市史編さん担当事務所(丸之内54番地8)で販売しています。