

平成 **28** 年度せんぐう館企画展示

伊勢参宮と鉄道



■開催期間

平成28年12月28日(水)～平成29年3月27日(月)



■場 所

式年遷宮記念せんぐう館 展示室8

目 次

〔挨拶〕 企画展示開催によせて	3
◇近代伊勢参宮の夜明け	4
◇徒歩から鉄道へ	5
◇宮川鉄橋を渡り神都へ向かう参宮鉄道	6
◇山田駅前の旅館街と路面電車	7
◇鉄道黄金期	8
◇戦時体制とモータリゼーションの波	9
◇伊勢参宮と鉄道	10
◇橋本鳴泉画『神都鳥瞰図』	11
◇沿線案内図	12
◇初代山田駅と御召列車	14
◇「鉄道唱歌 第五集」に見られる伊勢参宮	17
付録① 伊勢参宮の鉄道史年表	19
付録② 昭和9年頃の伊勢市内路線図	21

凡 例

- この冊子は式年遷宮記念せんぐう館企画展示「伊勢参宮と鉄道」（期間：平成 28 年 12 月 28 日～平成 29 年 3 月 27 日）開催に際して作成したものです。
- 図録の資料図版の順は、展示順序を示すものではありません。
- 本誌掲載の写真、地図および記事の複製・無断転載等は固く禁じます。

主要参考文献

- 『伊勢市史 第 4 巻（近代編）』平成 24 年 6 月、伊勢市
- 『伊勢市史 第 5 巻（現代編）』平成 24 年 3 月、伊勢市
- 『三重県史 資料編 近代 3 産業・経済』昭和 63 年 3 月、三重県
- 『宇治山田市史 上巻』昭和 4 年 1 月、宇治山田市役所
- 写真集伊勢編集委員会『ふるさとの思い出写真集 明治大正昭和 伊勢二見小俣』昭和 31 年 8 月、(株)国書刊行会
- 三宅俊彦『日本鉄道史年表（国鉄・JR）』平成 17 年 9 月、(株)グランプリ出版
- 田淵仁『近鉄特急：特急網の形成-70 年の歴史と特急車両の変遷』平成 16 年 3 月、JTB
- 白川淳『御召列車 知られざる皇室専用列車の魅力』平成 22 年 6 月、(株)マガジンハウス
- 平山昇『鉄道が変えた社寺参詣 初詣は鉄道とともに生まれ育った』平成 24 年 10 月、(株)交通新聞社
- 『週刊歴史でめぐる鉄道全路線 国鉄・JR No.25 紀勢本線・参宮線・名松線』平成 22 年 1 月、朝日新聞出版
- 『神宮教養叢書 第三集 参宮の今昔』昭和 31 年 8 月、神宮文庫
- 『伊勢市郷土資料館 第 21 回特別展「地図で見る伊勢のすがた」展示図録』平成 22 年 3 月、伊勢市教育委員会

企画展示「伊勢参宮と鉄道」 開催によせて

近世まで伊勢参宮は徒歩が基本であり、何日もかける大がかりなものでしたが、明治以降の近代化に伴う鉄道の普及は、参宮を早く便利なものになりました。そして、戦後の高度経済成長とともにモータリゼーションが発達するまでは、鉄道での参宮が一般的でした。

本企画展示では、鉄道を中心とした近代の伊勢参宮の模様を皆様に広く紹介し、列車に揺られて伊勢に詣でた人々の変わらぬ神宮への思いを知る機会になれば幸いです。

平成 28 年 12 月

式年遷宮記念 せんぐう館

■近代伊勢参宮の夜明け

わが国の鉄道の歴史は、明治 5 年の新橋～横浜間開業に始まります。

その後も官設・私設^{かんせつ}を問わず鉄道網は整備されていきますが、その中には社寺参詣^{かぎ}の為の路線も少なくありませんでした。そして、江戸期には「お蔭参り^{かげ}」として幾度となく大流行した伊勢参宮のための鉄道開設も求められます。しかし、幹線から遠く離れていることや、伊勢街道沿いで参宮者相手に生業^{なりわい}をしていた人々の反対のため、簡単には鉄道敷設の認可が下りませんでした。

そのような中、神宮徴古館の創設にも深く関わった「神苑会^{しんえんかい}」の幹事・太田小三郎^{こさぶろう}らの尽力により神都・伊勢^{しんと}への鉄道開通の重要性が理解され、関西鉄道（現 J R 関西本線）との接続を条件に、明治 23 年に参宮鉄道（現 J R 紀勢本線～参宮線）が設立されます。

その後、明治 31 年には名古屋・京都～山田（現伊勢市）間が全通し、明治 33 年には湊町（現 J R 難波）～山田間で直通運転が開始されました。



明治 33 年頃の大阪～伊勢の路線図

■ 徒歩から鉄道へ

参宮鉄道の開通により、これまでの参宮のスタイルは大きく変化していきます。現在と比較すれば、運賃は高価で車内は快適とはいえないものでしたが、かつて徒歩で片道五日を要した大阪～伊勢の行程が六時間ほどに短縮され、日帰りさえも可能になったことは、宿泊費や食費などあらゆる点においてお伊勢参りが身近なものになったといえます。

その頃、伊勢市（当時は宇治山田市^{うじやまだ}）内においても道路の整備が進み、乗合馬車^{のりあいばしゃ}や人力車が登場して参宮者の足を助けるようになります。さらに当時市内の電気供給事業を行っていた宮川電気^{みやがわでんき}が伊勢電気鉄道^{いせでんきてつどう}（後に合同電気^{ごうどうでんき}を経て三重交通神都線^{みえこうつうしんとせん}）として路面電車を開業し、明治末期から大正にかけて山田駅・外宮前・内宮前・二見浦を結びます。こうして鉄道の発達、巡拝や観光をより容易なものにしていきました。

■宮川鉄橋を渡り神都へ向かう参宮鉄道



（写真：国書刊行会発行『ふるさとの思い出写真集伊勢』より）

伊勢参宮の為には必ず越えなければならない宮川は、かつては氾濫の多い暴れ川で、恒久的な橋が架けられることはなく、渡し船の利用が主流でした。

参宮鉄道により明治 30 年に初めて架けられた宮川鉄橋（宮川橋梁）は、赤レンガ積みの橋脚に経間の短いプラットラス式の橋桁という強固な造りで、御召列車を牽引する大型機関車の通行も可能にしました。

この橋脚は今も現役で、当時の工事技術の高さを示しており、伊勢参宮の近代化を象徴するものといえます。



現在の宮川鉄橋

■ 山田駅前の旅館街と路面電車



（写真：国書刊行会発行『ふるさとの思い出写真集伊勢』より）

参宮鉄道の開通により、山田駅（現伊勢市駅）前には客待ちの人力車が並び、市内を巡る路面電車の起点も置かれ、さらに駅前と外宮を結ぶ通りには3階建ての高級旅館が軒を連ねるなど、参宮の一大拠点となりました。

写真のような光景は昭和20年7月の空襲により焼失しましたが、時代に合わせて次第に整備され、平成25年第62回神宮式年遷宮の頃に今のような姿になりました。



現在の外宮前参道

■鉄道黄金期

鉄道国有法により明治 40 年に参宮鉄道と関西鉄道は国有化されます。その後も、電気鉄道ブームともいえる大正から昭和初期にかけての私鉄建設ラッシュがおこり、



当時としては破格の性能・設備で日本屈指の名車といわれる「参宮急行電鉄 2200 系電車」。省線（現 JR）は湊町～山田間を 3 時間 10 分で運行したが、この車両を用いた特急「神風号」は上本町～山田間を約 2 時間で駆け抜けた。（写真：近畿日本鉄道株式会社）

大阪電気軌道（後の近畿日本鉄道）直系の参宮急行電鉄（現在の近鉄山田線）や伊勢電気鉄道（路面電車とは別会社）が新たに伊勢へ乗り入れます。各社が乗客獲得競争を繰り広げたことにより、運賃は下がり、特急列車は増発され、サービスも向上し、伊勢参宮がますます身近で快適なものへとなくなっていました。



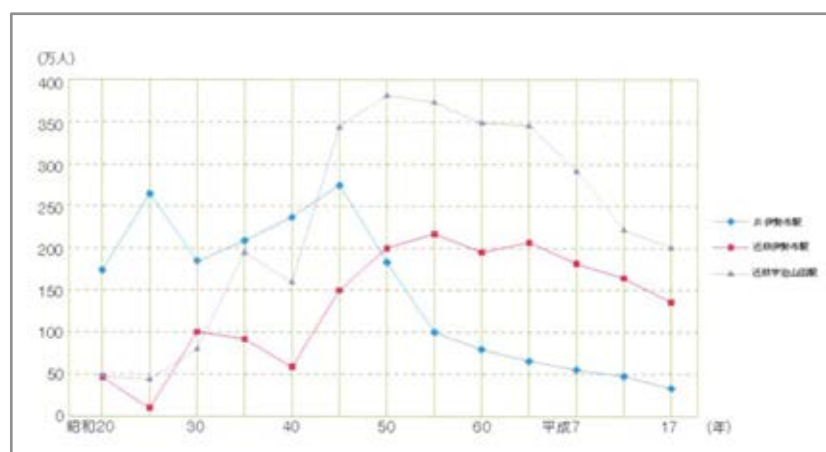
「東洋一の急勾配」朝熊登山鉄道
（当時の絵葉書より、個人蔵）

またその頃には、路面電車（当時は合同電気）が朝熊登山鉄道に連絡し、二見ではロープウェイが開業するなど、観光面でも鉄道が主要な役目を担い、まさに鉄道黄金期の様相を呈していました。

■戦時体制とモータリゼーションの波

昭和 12 年以降、国内が戦時体制へと向かう影響により、鉄道網は縮小されていきます。朝熊登山鉄道と二見ロープウェイは観光路線であるとして休止、参宮線の複線区間も単線化され、レールやケーブルなどは軍部に供出されました。また、参宮急行電鉄へ併合された伊勢電気鉄道の新松阪～大神宮前間は、山田線と重複するため不要とされ、昭和 17 年に廃線となりました。

戦後、昭和 28 年の第 59 回神宮式年遷宮の頃には戦前に劣らぬ盛り上がりを見せますが、高度経済成長期には主役を自動車に譲ることになります。全国初の有料自動車道「参宮有料道路」^{さんぐうゆうりょうどうろ}を始め道路は急速に整備されていき、市内でも御木本道路^{みきもと}や路線バスの整備・マイカーの普及により、路面電車は昭和 36 年に廃止され、市内は自動車で溢れるようになりました。また、修学旅行の減少やバスによる団体旅行の増加も、鉄道利用の減少に追い打ちをかけていきます。



鉄道乗車人員の推移 (『伊勢市史』より)

■伊勢参宮と鉄道

時代の波に押され現在の鉄道利用者は以前より減少しましたが、長時間運転の負担や渋滞などがある自動車に比べ、鉄道での参宮はゆとりあるものといえるかも知れません。ガタンゴトンと心地よい音に揺られ、移りゆく景色を眺めながら伊勢への思いを膨らませ、駅を降り聖地の空気を感じた際の感動は、自動車のそれとはまた違ったものがあるといえるでしょう。

また人々の参宮の姿は 20 年に 1 度の遷宮^{たび}の度に変わっています。平成 25 年第 62 回神宮式年遷宮に合わせて近鉄は観光特急「しまかぜ」を運行し、



近鉄 50000 系電車「しまかぜ」(写真：近畿日本鉄道株式会社)

新しい鉄道参宮の形を示しました。平成 39 年には品川～名古屋間で JR 中央新幹線（超電導リニア）の開通が予定されています。

時代や技術が変わっても、人々の「伊勢へ行きたい伊勢路が見たい」との思いは変わらず、神宮崇敬^{すうけい}のころはさまざまな形となって継承されています。

次の遷宮では、どのような参宮の姿を見ることができるのでしょうか。

は し も と め い せ ん し ん と ち ょ う か ん す
 □橋本鳴泉画『神都鳥瞰図』



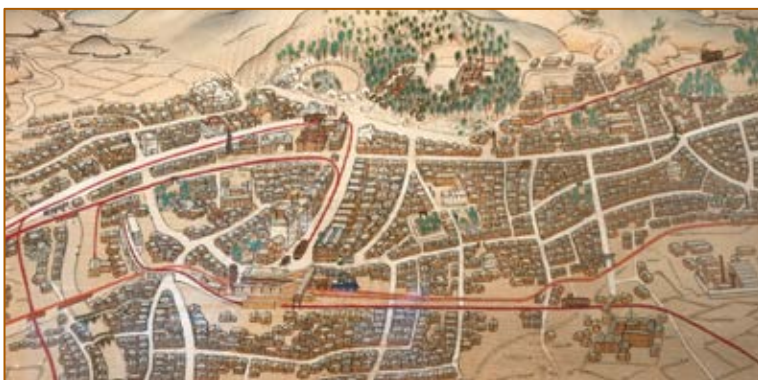
昭和 9 年 3 月制作
 縦 101cm 横 162cm

橋本鳴泉（明治 19 年～昭和 24 年）
 伊勢市立修道小学校蔵

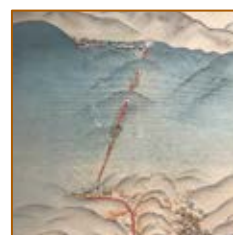
鳥瞰図とは、鳥が上空から斜めに見下ろしたように描く図法で、建物や山などが立体的に描かれます。俯瞰図、パノラマ図ともいいます。

作者の橋本鳴泉は四郷村朝熊（現伊勢市朝熊町）出身の画家で、神宮の神職でもあった伊勢を代表する画家・磯部百鱗の門下となり、後に京都で菊池芳文に師事しました。その後上京しましたが関東大震災を機に伊勢に戻り、神宮徴古館のある倉田山に画塾を開きました。

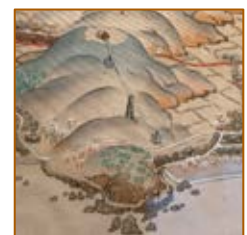
本作は鉄道黄金期ともいえる昭和 9 年当時の神都・伊勢の様子を描いたもので、吉田初三郎の沿線案内図のような派手さはありませんが、地元画家ならではの正確な描写と、繊細で鮮やかな色遣いが広がる、美しい美術作品です。



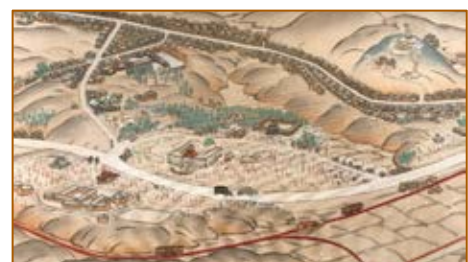
外宮前の省線（現 J R）山田駅（現伊勢市駅）と参宮急行電鉄（現近鉄）宇治山田駅、外宮そばの伊勢電気鉄道（のちに廃線）大神宮前駅、そして山田駅前を起点とする路面電車の様子が正確に描かれています。



朝熊登山鉄道（ケーブルカー）



二見興玉神社
 二見ロープウェイ



神宮徴古館・農業館と神宮皇學館の間を走る道は御幸道路
 手前の路線は路面電車 奥の町並みは古市街道 山は虎尾山

□沿線案内図

全国的な鉄道観光ブームがおこった大正から昭和初期にかけて数多くの沿線案内図が刊行されました。これらはガイドブックとしての役目だけでなくお土産としても重宝され、中でも「大正広重」として名を馳せた鳥瞰図絵師・吉田初三郎が率いる観光社が作製した案内図は、大胆な構図や美しい色彩で今でも大変な人気があります。

ここでは、神宮徴古館に寄贈された沿線案内図のコレクションの中から、鉄道での参宮が最も盛んだった頃のものをご紹介します。

◆伊勢参宮御名所図絵（両面） 宇治山田市商工会議所発行 神宮徴古館蔵



観光社作製。参宮急行電鉄と伊勢電気鉄道が乗り入れる以前の様子を描いています。旅館の名が入りますが、本紙は現在も古市で営業している「麻吉旅館」のもの。案内文は読むだけで旅行をした気分になります。「一般参拝者心得」などがあるのも興味深いです。

□朝熊岳

朝熊登山鉄道株式会社発行 神宮徴古館蔵

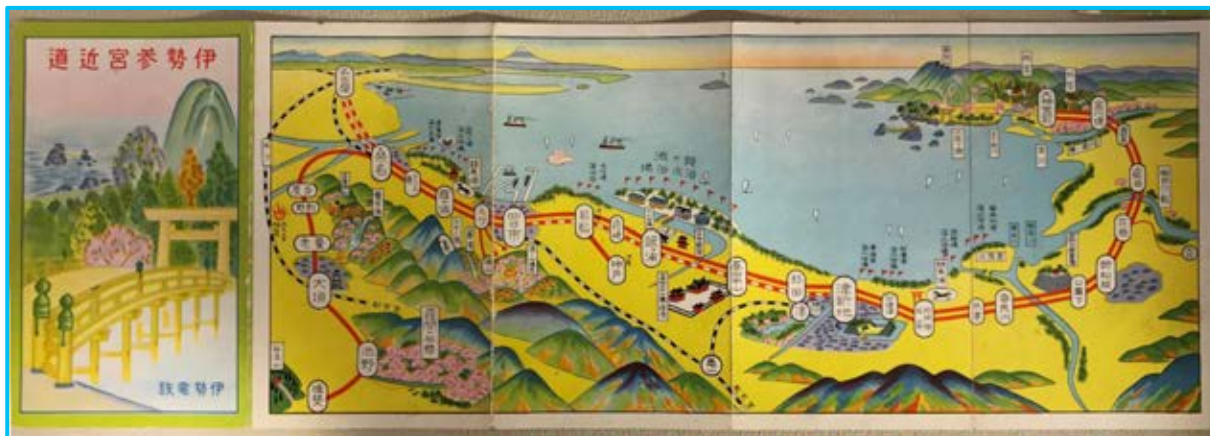


観光社作製。「伊勢へ参らば朝熊をかけよ朝熊かけねば片参宮」とうたわれた朝熊山頂は当時の一大観光名所であり、ケーブルカー朝熊山頂駅から金剛證寺まで旅館や土産物屋が軒を連ねていました。

本紙は当時の様子を華やかに伝えています

□伊勢参宮近道

伊勢電気鉄道株式会社発行 神宮徴古館蔵



大神宮前駅まで開通した当時の路線を描いています。

赤線が2本あるのは「複線」であることを示しており、開通予定の路線は赤白の縞線で表しています。さらに、参宮急行電鉄の全線と省線（現 JR）のうち競合する路線は一切表記しないなど、当時の熾烈な競争の様子が伺えます。

◆伊勢参宮名所案内

合同電気株式会社発行

神宮徴古館蔵



路面電車（後の三重交通神都線）の沿線案内図の裏面。

当時の山田～内宮前が 18 銭で、山田～内宮～朝熊山頂～二見～山田と名所をすべて周遊するには 1 円 16 銭かかることがわかります。現在の路線バス伊勢市～内宮前が 430 円なので、換算すると約 2,800 円となります。

□初代山田駅（現伊勢市駅）と御召列車おめしれっしゃ



◇ジオラマ製作◇ 伊勢市河崎 たつみ技工 巽 慎吾 氏

天皇の御用のために特別に編成・運行される列車を「御召列車」といいます。ここでは、大正期まで活躍した初代山田駅と、そこに停車する御召列車の様子を再現しました。（※駅舎と列車の年代は符合しません）

明治30年に開業した山田駅は、参宮鉄道の本社機能と車両工場を兼ね備えた木造・瓦屋根の巨大な駅でした。さらに、参宮鉄道の路線は後にその大部分が複線化されるなど、地方の路線・駅舎としては破格の規模を誇っていました。それは全国からの多くの参宮者を迎えるためであると同時に、神宮へ御参拝される天皇をお迎えし、御召列車を受け入れるためでもありました。

現在では、既存の新幹線と近鉄のご利用に切り替えられ伊勢への専用車両の入線はなくなりましたが、駅舎ひとつ見ても、神宮ご鎮座の伊勢ならではの鉄道史をみることができます。



山田駅に停車する御召列車（牽引機：C57形蒸気機関車）

写真は天皇陛下（当時皇太子）ご成婚奉告参拝時（2号編成）

（写真：中野本一）



◆ 初代山田駅 駅舎



当時の光景



◆ 山田駅貴賓室

山田駅の貴賓室は、駅舎から独立してホーム正面中央に設けられ、出発時には御料車がピッタリと目の前に来るように設置されており、行幸時を最優先とした設計がなされていたことがわかります。

平時は 1 等・2 等客の待合としても使用されていました。

戦後は駅舎内に貴賓室が設けられるようになりました。



◆ 1 号御料車^{こりょうしや}

御料車とは皇族専用の客車のことで、明治天皇乗用の客車に 1 号が付与されたのを始めとして、製造されるごとに次番が付与されて 14 号まで存在しました。

この模型は、初の鋼製車両として昭和 11 年から昭和 35 年まで使用された 2 代目の 1 号御料車で、最も多く伊勢に来た御料車かもしれません。

外板は暗紅色の漆塗りで、金線による装飾が施されました。



◆ 供奉車

天皇や皇族に仕え同行する者が乗る車両で、御料車の前後に 2～4 両ずつ連結されました。そのため御召列車としては、御料車を含めて戦前は 7～8 両、戦後は 5 両編成で運用されました。

この模型では、2 代目 1 号御料車に合わせて鋼製として製造された車両を使用した、「1 号編成」といわれる編成を再現しています。



◆ 牽引機 C51 形蒸気機関車

大正時代に日本の技術の粋を集めて製造された特急用蒸気機関車。

「燕」「富士」等の特別急行を牽引し日本の大動脈を担いました。伊勢にも御召列車や優等列車等の牽引のために多数配置されていました。

御召列車牽引機は基本的に指定されており、100 号機（C51100）は栄光のロイヤルエンジンとして活躍しました。



◆ 牽引機 C57 形蒸気機関車

C51 形の近代化形として全国の急行列車を牽引し、参宮線でも旅客輸送の主力として活躍しました。

そのスマートなシルエットは「貴婦人」と呼ばれ、御召列車牽引でも多くの実績を残しました。

□「鉄道唱歌 第五集」に見られる伊勢参宮

地理教育 鉄道唱歌 第五集 ～関西・参宮・南海編～（部分）

明治 33 年 作詞：大和田建樹 作曲：多梅稚

- 24 番、轟^{とどろ}き渡る宮川の 土手の桜の花ざかり
雲^{かすみ}か霞^{しらゆき}か白雪か におわぬ色の波もなし
- 25 番、伊勢^{いせ}の外宮のおわします 山田に汽車は着きにけり
参詣^{さんけい}いそげ吾友^{わがとも}よ 五十鈴^{いすず}の川に御祓^{みそぎ}して
- 26 番、五十鈴^{いすず}の川の宇治橋^{うじはし}を わたればここぞ天照^{あまてら}す
皇大神^{すめのおおかみ}の宮どころ 千木^{ちぎ}たかしりて立ち給^{たちたま}う
- 27 番、神路^{かみじ}の山の木々あおく 御裳濯^{みもすそがわ}川の水きよし
御威^{みいつ}は尽きじ千代^{ちよ}かけて いずる朝日ともろともに
- 28 番、伊勢と志摩とにまたがりて 雲井^{くもい}にたてる朝熊山^{あさまやま}
のぼれば富士^{ふじ}の高嶺^{たかね}まで 語り答^{かた}うるばかりにて
- 29 番、下りは道を踏みかえて 見るや二見^{ふたみ}の二つ岩
画^えに見しままの姿にて 立つもなつかし海原^{うなばら}に
- 30 番、今ぞめでたく参宮^{さんぐう}に すまして跡に立ちかえる
汽車は加茂^{かみ}より乗りかえて 奈良の都をめぐりみん

「鉄道唱歌」は、各鉄道網が全国的に接続し始めた明治 33 年頃に作詞され、七五調のリズムに乗せて、沿線の地理や名所・歴史・名産品などを順に紹介しながら路線を進んでいく唱歌です。聞くだけで旅をしているような気分になる内容から、大人・子どもを問わず人気がありました。

第五集となる「関西・参宮・南海編」は、大阪の網島を出発し伊勢から大和をめぐり近畿地方の聖地を巡拝するといった内容で、全 64 番ある歌詞の内、7 番にもわたり伊勢参宮に関係する歌詞となっています。

このように、お伊勢参りは昔から変わらず人々の心をつかみ、ひとたび参宮がかなえばその感動は大変大きなものであったことを感じられます。

付 録

①伊勢参宮の鉄道史年表

②昭和 9 年頃の伊勢市内路線図

年	西暦	おなできごと	官設鉄道 日本国有鉄道 JR	関西鉄道	参宮鉄道	大阪電気軌道 関西急行鉄道 近畿日本鉄道	参宮急行電鉄	伊勢鉄道 伊勢電気鉄道	関西急行電鉄	伊勢電気鉄道 三重合同電気 三重交通神奈川線	その他の交通
明治元年	1868										
明治2年	1869	第5回神宮式年遷宮 鉄道建設の簡議決定									
明治3年	1870		鉄道敷設開始								市内で集合馬車が導入 人力車が考案される
明治4年	1871		新橋～横浜間開業								市内で人力車が導入 豊橋～神社間で蒸気船運航
明治5年	1872										
明治6年	1873	本陣開導入	大坂～神戸間開業								勢田～神社間で蒸気船運航
明治7年	1874										勢田馬車会社設立
明治8年	1875		大坂～京都間開業								山田 松阪・津・桑名の各間で1 日に往復の定期馬車運行
明治9年	1876		京都～神戸間直通 京都～神戸間直通								
明治10年	1877	西南戦争									
明治17年	1884										
明治18年	1885										
明治19年	1886										
明治20年	1887	私設鉄道条例公布									
明治21年	1888										
明治22年	1889	第56回神宮式年遷宮 大日本帝國憲法公布	新橋～神戸間全通								
明治23年	1890	勅諭条例公布									
明治24年	1891										
明治26年	1893										
明治27年	1894	日清戦争開戦									
明治28年	1895										
明治29年	1896		新橋～神戸間で急行列車運 開始								
明治30年	1897										
明治31年	1898										
明治32年	1899										
明治33年	1900										
明治34年	1901		神戸～下関間全通								
明治35年	1902										
明治37年	1904	日露戦争開戦									
明治38年	1905										
明治39年	1906	鉄道国有法公布	新橋～下関間で直通急行運 開始								
明治40年	1907										
明治41年	1908		新橋～神戸間を 東海道本線、名古屋～湊町間を 関西本線、亀山～山田間を 参宮線」とする								
明治42年	1909	第57回神宮式年遷宮	鉄道院設置								
明治43年	1910	陸軍鉄道法公布									
明治44年	1911										
明治45年	1912		新橋～下関間に特別急行が登場								
大正2年	1913		東海道本線全線複線化								
大正3年	1914	第一次世界大戦へ参戦	東京駅開業、東京～高島、荻原駅間で電車運行開始								
大正4年	1915										
大正8年	1919	地方鉄道法公布									
大正9年	1920		鉄道省設置								
大正11年	1922										
大正12年	1923	関東大震災									
大正14年	1925										
大正15年	1926		東京～鳥羽間で直通運転開始								
昭和元年	1926										
昭和2年	1927										
昭和3年	1928										

伊勢参宮の鉄道史年

日本に初めて自動車が入
れる

国産自動車第一号完成

御幸道路開通
市内の集合自動車が様々
と開業

度会線開通

日道路法制定
宮川橋開通

国産自動車販売が本格化

伊勢電気鉄道
三重合同電気
三重交通神奈川線

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

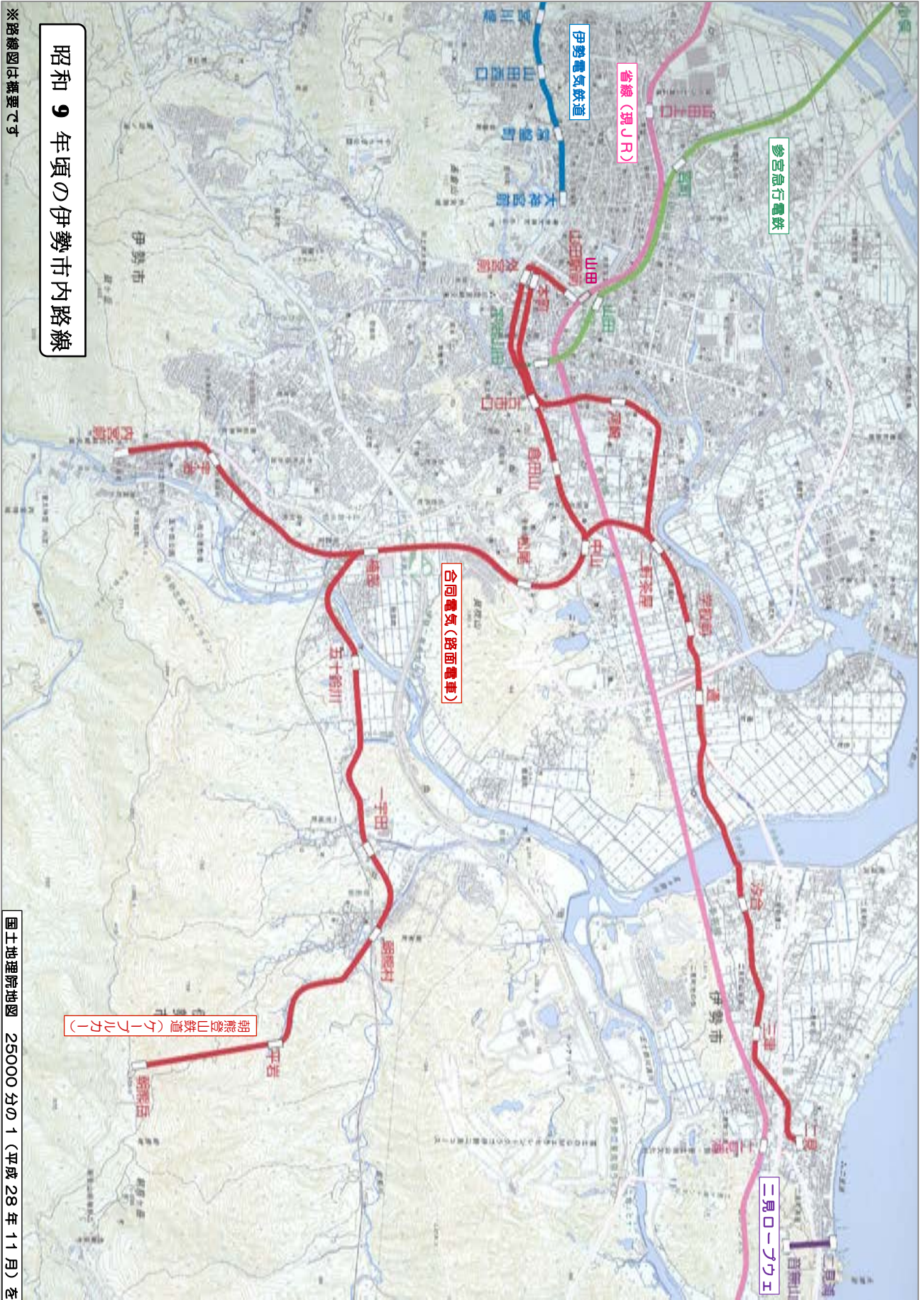
伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

伊勢電気鉄道
伊勢電気鉄道

年	西暦	おもなできごと	宮内鉄道 日本国有鉄道 JR	関西鉄道	参予鉄道	大阪電気軌道 関西急行鉄道 近畿日本鉄道	参予急行電鉄	伊勢鉄道 伊勢電気鉄道	関西急行電鉄	伊勢電気鉄道 三重合同電気 三重交通神郡線	その他の交通
昭和4年	1929	第58回神宮式年遷宮 世界恐慌									
昭和5年	1930	通宮奉祝神郡傳覧会開催	東京～横須賀間で電車運行開始、東京・神戸間に臨時急行「運転開始								参急全通により乗合自動車業が激盛
昭和6年	1931					参急に接続し 上本町～山田間全通	桑名～四日市間開業 参急電気鉄道				
昭和7年	1932					上本町～平治山田間に 特急電車（五十鈴）運転開始	坂井～山田（現伊勢市）間全通 平治山田駅開業 参急中川（現伊勢中川）～津間 全通	桑名～大神宮前間に 特急（はつひかみち）運転開始 参急急行電鉄と合併			
昭和8年	1933										
昭和9年	1934										
昭和10年	1935										
昭和11年	1936										
昭和12年	1937	電葬構件事件									
昭和13年	1938	國家總動員法公布									
昭和14年	1939										
昭和15年	1940	皇紀2600年									
昭和16年	1941	日米開戦									
昭和17年	1942		關門トンネル工事が完成								
昭和19年	1944										
昭和20年	1945	終戦									
昭和24年	1949		日本国有鉄道 40R 設立 東京～東京一環羽間に夜行急行「大和」運転開始 島羽～姫路間に臨時特急列車運転 急行「大和」の東京～島羽間が独立し「伊勢」となる								
昭和25年	1950										
昭和28年	1953	第59回神宮式年遷宮									
昭和29年	1954	内宮の参拝者数が初めて外宮の参拝者数を上回る									
昭和30年	1955										
昭和31年	1956										
昭和33年	1958										
昭和34年	1959	伊勢湾台風									
昭和35年	1960										
昭和36年	1961										
昭和37年	1962										
昭和38年	1963										
昭和39年	1964	東条オリーブトンネル開通									
昭和40年	1965										
昭和43年	1968										
昭和44年	1969										
昭和45年	1970	大阪万博開催									
昭和46年	1971										
昭和47年	1972	札幌冬季オリンピック開催									
昭和48年	1973	第60回神宮式年遷宮									
昭和49年	1974										
昭和50年	1975	みえ国体が伊勢市で開催									
昭和51年	1976										
昭和61年	1986	国鉄改革関連法 鉄道事業法公布									
昭和62年	1987										
昭和63年	1988										
平成2年	1990										
平成4年	1992										
平成5年	1993	第61回神宮式年遷宮									
平成6年	1994										
平成7年	1995	阪神・淡路大震災									
平成10年	1998	長野冬季オリンピック開催									
平成17年	2005	東日本大震災									
平成23年	2011										
平成25年	2013	第62回神宮式年遷宮									



昭和 9 年頃の伊勢市内路線

※路線図は概要です

国土地理院地図 25000 分の 1 (平成 28 年 11 月) を

平成 **28** 年度せんぐう館企画展示「伊勢参宮と鉄道」
編集・発行 式年遷宮記念せんぐう館（神宮司廳文化部）
〒**516-0042** 三重県伊勢市豊川町前野 **126-1**
☎ **0596-22-6263**
<http://www.sengukan.jp/>