

近代的な伊勢をつくった偉大な人 「太田小三郎」

開催にあたって

伊勢古市参宮街道資料館館長 世古富保

始めに今回の特別企画「太田小三郎」展によせて、このたび小三郎の肖像画、備前屋紋入り盃など多くを伊勢市に寄贈下さいました鷹羽浄文氏をはじめ、関係者の皆様方には全面的なご支援、ご協賛を得ることができ、第8回企画展を開催することが出来ました。開催にあたり、ここに深く感謝し、お礼申し上げます。

神苑会(しんえんかい)

神苑会は、かつて、明治19年(1886)から明治44年(1911)に解散するまで25年間存在した財団法人。国家事業として有栖川宮熾仁親王(ありすがわのみやたるひとしんのう)を総裁に、宮内次官の吉井友実を会頭とし、古市の代表的大楼備前屋の主人太田小三郎を中心に結成され、神苑整備が進められた。

その目的は、神域に接近しつつあった民家から火災の発生などを未然に防ぐために民間の土地買収をし、神苑の美観と清浄を確保すると共に、博物館等の文化施設の開設を行うことであった。

もともとこの事業は、地元宇治山田の一致団結を主動として推進されてきたものに外ならないが、各委員の献身的努力で国家的事業にまで引き上げる事に成功したのである。そこで国家的勸財の便を図るため、明治22年(1889)6月、事務所を三重と東京においた。また会頭に宮内次官を、各委員総長には各府県長官を、更に有栖川宮熾仁親王を初代総裁にするにいたった。

この事業の目的は、明治天皇御手許金(御下賜金)を始め一般の崇敬者の寄付金併せて711万余円の浄財を基にして、神宮の尊厳と神聖保持、倉田山に一大公園と徴古館、農業館、神苑文庫の建設、貴賓宿泊所等公約の実現に努めることにあつた。

まず神苑の尊厳と神聖を保持するため、神苑の拡張を計画し、両宮神苑開設のため買収した土地20,100余歩、民家の撤去183戸、内宮々域補正のための土地買収1,826歩、風致のための内宮付近の山林買収508,515歩とあり、これだけでもたいしたことであるが、更に、倉田山に神苑別区として39,000余歩の土地を買収し、ここに徴古館並びに農業館を建設した。

神苑会の業績について

神苑会は神苑の整備のほか、以下の神宮関係施設の建設を目的とした。

賓日館(ひんじつかん)

賓日館は明治20年(1887)、伊勢神宮に参拝する賓客の休憩・宿泊施設として、神宮の崇敬団体・神苑会によって建設された。

明治天皇の母であられる英照皇太后のご宿泊に間に合うようにと、明治19年(1886)12月に着工、翌年2月19日に竣工。これほどの短期間で格調高い建物が完成したのは驚異といえよう。その後、明治末期から大正初期にかけてと昭和初期の2回の大増改築を重ね、現在の状態となった。

明治24年(1891)7月29日から3週間余り、ご幼少時の大正天皇(明宮嘉仁親王)が避暑や療養、水泳訓練などを兼ねて滞在されたのをはじめ、歴代諸皇族、各界要人が数多く宿泊された。そして明治44年(1911)2月には隣接する二見館(三重県初の政府登録国際観光ホテル)に払い下げられ、二見館の別館として平成11年(1999)まで貴人の宿泊所があった。

二見館の休業後、平成15年(2003)に二見町に寄贈。賓日館では、建物だけでなく庭園も含めて、当時一流の建築家による品格のある洗練されたデザイン、選び抜かれた材料やそれに応える職人たちの技など、日本の伝統建築の粋を目の当たりにすることができる。

建築学的見地からだけでなく、明治から大正、昭和、平成へと二見町の近代史を語り伝える国指定重要文化財である。

神宮農業館(じんぐうのうぎょうかん)

神苑会では歴史博物館(徴古館)を設置する予定であったが、「徴古館ノ一部トシテ先ヅ農業館」が設置されることに成った。

神宮農業館は、明治24年(1891)、外宮前に開館した「人間と自然の産物との関わり」をテーマとした日本最初の産業博物館である。館は明治38年(1905)3月に倉田山に移転増築しその後、明治44年(1911)3月に徴古館と農業館の建物と収蔵品一式を神宮に奉納して「神宮徴古館農業館」となった。建物は、徴古館と同じ片山東熊(かたやまとうくま)の設計による数少ない木造建築で、平等院の鳳凰堂をイメージした和洋折衷の建築様式を取り込んでいる。平成元年(1989)には式年遷宮記念の神宮美術館新設に伴ってやむなく解体となったが、平成8年(1996)、近くに再建され、その姿を見ることができる。

展示品として伊勢神宮のお祭りで神様に捧げる神饌(しんせん)を始め、お供え物を調える施設の工夫をこらした展示や、明治時代に開催された内国勸業博覧会などに出品された産業資料、またサメの剥製・蠟細工の植物模型といった自然科学系の資料も多く収蔵・展示している。

神宮徴古館(じんぐうちょうこかん)

徴古館は明治20年代(1887～)に日本で初めての私立博物館として財団法人神苑会により企画された。しかし日露開戦のため大幅に起工がおくれ、明治39年(1906)11月に着工し、2年有余を経て明治42年(1909)5月に完成した。建築様式はルネサンス式の平屋建ての洋館で、外部の壁面は備前陶器製の花崗煉瓦石積(テラコッタ)が使用され、前庭はベルサイユ宮殿を模したものである。

建坪約303坪(1000平方メートル)の館内にはすでに用意されていた陳列品のほかに専門家によって進められた収集品が陳列され、開館の翌年明治43年(1910)には観覧者数が年間10万人を超えた。神宮司庁が明治44年(1911)に制定した「徴古館農業館閲覧規定」によれば当時の観覧料は、両館を通して一人5銭と記されている。

明治44年3月に徴古館・農業館の土地、建物、陳列品は神苑会から神宮に献納され、以降神宮の博物館として整備、展開されていくことになった。

しかし第二次世界大戦の昭和20(1945)年に戦火に遭い建物と収蔵品の大部分を焼失したが、昭和28年(1953)の第59回神宮式年遷宮を記念して、外壁をそのままにして2階建てに改装し復旧された。

設計については赤坂離宮(現在の迎賓館)や奈良国立博物館等を手がけた宮廷建築の第一人者の片山東熊(かたやまとうくま)。前庭の設計は宮内省技師として宮庭庭園に多く携わった市川之雄(いちかわゆきお)である。

また平成10年(1998)には徴古館・農業館とも明治時代の建築物の代表的遺構として国の登録有形文化財になった。

(広報)

*神宮徴古館は伊勢神宮の「歴史と文化の総合博物館」です。神宮のおまつりや歴史・文化に関する資料を中心に収蔵・展示し、伊勢神宮を知るためには必須の博物館です。中でも神殿建築の模型や、20年に一度行われる式年遷宮の御料である御神宝類(撤下品)は圧巻です。また国民の神宮崇敬の歴史を物語る貴重な歴史資料も数多く収蔵・展示しています。尚、平成26年8月より耐震工事のため休館していましたが、昨年10月31日より装いもあらたにリニューアルオープンしました。第62回神宮式年遷宮でお下げした御装束神宝の初公開、遷宮記録絵画全32点や重要文化財の展示など、内容を更に充実しています。

勾玉池(まがたまいけ)

勾玉池は、明治22年(1889)財団法人神苑会によって造られ勾玉の形をしています。北側の湖畔には舞楽(ぶがく)：(日本の雅楽の一種)の舞台が常設されていて、神宮観月会が中秋の名月の梢(こずえ)に行われます。また、参拝者の休憩所もあり、6月頃には花菖蒲が美しく湖畔を彩ります。

御幸道路(みゆきどうろ)

明治時代後期(1900年代)まで、伊勢神宮の2つの正宮である外宮と内宮を結ぶ道路は限定され、急な坂道を伴う幅の狭い参宮街道しかなかった。そこで明治39年(1906)三重県は既存道路(古市参宮街道)の改修か新しい街道の整備を検討し、古市街道より東の倉田山を通る新しい道路の建設を決定した。背後には、**神苑会**が倉田山に神宮徴古館などを建設するなどして神苑化を進めていたことと、倉田山を経由すれば建設費の半額を国庫から補助するとの条件を提示して内務省が倉田山を通すよう求めた事があった。こうしてルートが確定し、明治40年度(1907)から明治42年度(1909)の継続事業として施工された。総工事費は375,000円余り、総延長は48町(約5.2km)余りであった。道路幅員は8間(約14.5m)とし、両側に幅1間(約1.8m)ずつ歩道を整備した。

大正9年(1920)4月に御幸道路は国道1号となる。また昭和8年(1933)には伊勢市で最も早い路面舗装が施された。昭和27年(1952)国道23号に変更となる。

...

御幸道路の開通後は、路線バスが運行されるようになり外宮と内宮を結ぶ伊勢のメインストリートになった。また伊勢市街における幹線道路として位置づけられ、「伊勢市景観計画」では「景観重要道路」に指定されている。

神宮文庫(じんぐうぶんこ)

神苑会解散に際し収支会計を精算したところ、なお過剰金として32,400余円を生じたので、神宮文庫建設資金にあてがわれた。そこで神宮は当時、倉田山にあった旧撤下御物陳列所を改築して神宮文庫とした。幸い戦火を免れて現在、貴重な文献の宝庫として学識者、学生、一般の利用者が多く、静かな環境と共に神都の名所になっている。その正面入口の門は御師福島みさき大夫邸の門を移設したものである。

明治の時代背景

明治維新は文化の夜明け、永らくの鎖国制度から一転して海外に目を向けたとき、日本は明らかに西洋文化との格差を自ら認めざるを得なかった。少しでもその格差を縮めようとして、急ピッチな西洋文化吸収と模倣時代がここに始まるのである。新制度が矢継早に発令され、西洋文化の波が日に日に国土を覆うと、国民の文化的自覚も急速に高まり、国民にとって画期的な生活様式革命時代が出現することになる。

こうした時代背景のもと、神都における文化事業の立役者が古市の備前屋主人**太田小三郎**その人であった。氏が生涯を賭けて尽くした功績は誠に大きく、いずれも現在、伊勢の文化の先駆けとなっている。

開発事業について

上述の様に内容充実を図って明治44年(1911)神苑会は解散したが、事業の概略終了より以前から同時進行的に、小三郎は神都の整備に取り掛かっていた。

**** 文明開化と交通の発達 (参宮線&神都線) ****

*** 参宮鉄道(現JR東海紀勢本線・参宮線)について ***

わが国の鉄道は、明治5年(1872)に初めて、新橋・横浜間が開通し、明治22年(1889)には東海道線全通など鉄道の発達には目覚ましいものがあった。太田小三郎は兼ねてから「交通の重要性は鉄道にあり」と訴え続け遂に明治23年(1890)に*参宮鉄道株式会社(現在のJR参宮線の基礎となる)を設立し、伊勢志摩地方においても鉄道時代を迎えるに至った。

明治26年(1893)に津・宮川間が開通(翌年明治27年太田小三郎が社長に就任)。そして明治30年(1897)には宮川・山田間が開通するまでになった。宮川・山田間の距離は僅か3マイル(約4.8km)に過ぎなかったが、旅客に便宜を与え、参宮道者の旅行スタイルを大きく変えることになった。開業翌年には参宮鉄道利用者数は50%も増加し、その後も年々増加の様子をたどった。これは地域での交通革命が歴然と進んでいることを表している反面、人力車や馬車を業とする人々の生活が圧迫されていく事でもあった。その後、明治40年(1907)国有鉄道となり、明治44年(1911)には山田・二見・鳥羽間が開通した。この*参宮線の開通は伊勢志摩地方の発展に大きく貢献し、特に経済面に多大な影響を与えた。

***参宮鉄道(さんぐうてつどう)株式会社**：伊勢神宮の参拝客を見込んで設立された会社で、現在のJR東海紀勢本線・参宮線の亀山駅から山田駅間を建設運営した三重県の私設鉄道。

***参宮線(さんぐうせん)**：明治42(1909)年に亀山・山田間を参宮線と線路名称が設定された。その後昭和34(1959)年に、亀山・多気は紀勢本線に編入され、多気・鳥羽間を参宮線として改定。

参宮線の開通は伊勢志摩地方に大きく貢献していた訳は・・・

- ① かつて近鉄経由で名古屋・京都から伊勢へ向かうには伊勢中川や大和八木での乗り換えが不可欠だった頃、参宮線はそれらの地域から直通で伊勢へ向かうことができ便宜性が高かった。
- ② 近鉄鳥羽線が未開通で、伊勢―二見間こそ神都線(路面電車)と競合したものの伊勢・鳥羽間の鉄道往来は参宮線が独占していた。

参宮線の概要

現在の参宮線(さんぐうせん)は多気郡多気町の多気駅から鳥羽市の鳥羽駅に至る東海旅客鉄道(JR東海)の鉄道路線である。

「参宮線」とあるように、伊勢神宮への参詣路線として建設された路線である。明治26年(1893)～明治44年(1911)にかけて開業した。現在の参宮線は紀勢本線の多気駅から分岐しているが、もともと亀山駅～鳥羽駅間が参宮線とされ、紀勢本線が全通した昭和34年(1959)に参宮線は多気駅～鳥羽駅間に変更された。昭和45年(1970)に近畿日本鉄道(近鉄)の鳥羽線が開業するまでは伊勢神宮参詣の重要路線として幹線並の扱いをうけていた。

起点：多気駅 終点：鳥羽駅 駅数：11 駅 路線総延長：29.1 km

多気駅～外城田駅～田丸駅～宮川駅～山田上口駅～伊勢市駅～五十鈴ヶ丘駅～二見浦駅～松下駅～池の浦シーサイド駅(臨時)～鳥羽駅

歴史

明治26年(1893)：参宮鉄道により津駅～相可駅(現在の多気駅)～宮川駅間が開業。

明治30年(1897)：宮川駅～山田駅間が延伸。

明治40年(1907)：参宮鉄道が国有化。

明治42年(1909)：国有鉄道路線名称制定により、亀山駅～山田駅間(57.45 km)が参宮線になる。

明治44年(1911)：山田駅～鳥羽駅間(14.16 km)が延伸開業し全通。

大正6年(1917)：筋向橋駅が山田上口駅に改称。

大正12年(1923)：相可駅が相可口駅に改称。

昭和34年(1959)：亀山駅～多気駅間(42.5 km)が紀勢本線に編入され、多気駅～鳥羽駅間のみが参宮線となる。山田駅が伊勢市駅・相可口駅が多気駅に改称。

昭和62年(1987)：国鉄分割民営化により東海旅客鉄道(JR東海)に承継。

フリー百科辞典「ウィキペディア」より

参宮線の写真



小俣側より見た鉄橋



桜の渡し付近の鉄橋



大正 6 年（1917）に筋向橋駅を山田上口駅に改称



昭和 34 年（1959）に山田駅を伊勢市駅に改称

「伊勢市駅」の概要

紀勢本線・参宮線の前身となる参宮鉄道により、当初は山田駅として開業。これは宇治山田町の山田地区に設けられたことから命名された。宇治山田町の市制施行後もそのままであったが、伊勢市に改称された 4 年後の昭和 34 年（1959）に駅名も新市名に合わせて伊勢市駅と改称した。

伊勢市駅は伊勢市吹上 1 丁目地内にあり、東海旅客鉄道（JR 東海）・近畿日本鉄道（近鉄）の駅である。伊勢志摩の中心都市・伊勢市の代表駅。古くから伊勢参りの玄関口として利用されてきた。過去には市電（神都線）など交通の乗り継ぎ点、近鉄鳥羽線開通前は近鉄から二見・鳥羽への乗継駅としての役割の大きい駅であった。明治 38 年から昭和 36 年（1905～1961）には、駅前から伊勢神宮の外宮・内宮や二見浦へ向かう路面電車の三重交通神都線が発着していた。

1990 年代までは、ジャスコ駅前店・三交百貨店といったデパートや商店街に近隣の市町村から訪れる人が多く、年末の買出し・正月の初詣は特に混雑する駅でもあった。その後、郊外の大型店が充実してジャスコ駅前店・三交百貨店といった大型店は閉鎖したため、現在は、通勤、通学客の他は、伊勢神宮への乗降客や、近鉄線への乗り入れ客で利用することが多い駅となっている。また、伊勢市内・郊外への三重交通バス路線の拠点となっており、宇治山田駅よりも乗り入れバス路線は多い。

フリー百科辞典「ウィキペディア」より

神都線について

昔より「神都」と呼ばれ、人々の信仰の聖地として崇められてきた伊勢。この地にはその名をいただいた路面電車・神都線が走っていた。明治36年（1903）から昭和36年（1961）まで58年もの間、お伊勢参りの人々や、二見への観光客を運び続け、また市民の足となって活躍をした。神都電車が開通するまでは、国鉄参宮線の終点、山田駅（現伊勢市駅）に降りた人々は外宮参拝をすませた後、長い時間をかけ歩いて内宮へ、そして朝熊山や二見へと向かっていた。神都電車はこの不便さを解消するため敷設された路線である。

神都線：明治29年（1896）太田小三郎は秋田喜助らと共に宮川電気（株）を創立して初めて伊勢に電灯を普及させ電車事業を開発した。

地元の人々や参宮客の足として親しまれた神都線は、明治36年（1903）8月に山田の「本町」と二見間が開通（これは、全国で7番目の開業でこの時代に参宮人口の多かったことを物語る）。翌年の12月には山田駅まで延長された。続いて明治38年12月には「古市口」と内宮間が開通すると共に「中山」〈中山変電所〉と「二軒茶屋」が結ばれ、内宮、二見、山田駅前の三つの地域がつながり大変便利になった。これにより市民の足を造りまた、遠隔の地でも日帰りが出来る様になった。

大正元年九月には内宮から内宮前まで延長され全線開通となった。

大正14年（1925）には「楠部」と「平岩」間の電車と平岩から「朝熊山山頂」までケーブルカーが敷かれた。このケーブルカーは「朝熊登山鉄道」と名付けられ当時は東洋一のケーブルカーで、地元の人々は「岳のケーブル」と呼んだ。このように神都電車は「観光伊勢の寵児（ちょうじ）」として大きな役割をはたし、戦争中は皇室の繁栄と武運長久を祈願する「祈りの路線」となるなど、それぞれの時代の背景を如実にうつし出していた。ところが、太平洋戦争末期の昭和19年（1944）1月「岳のケーブル」は遊覧鉄道であるため、営業することが認められなくなり施設やケーブルカーの鉄は武器弾薬をつくるために回収された。太平洋戦争が終わり、戦後の観光ブームの到来にもかかわらず、神都電車の経営状態は良くなかった。伊勢市に降りた観光客の多くは神都電車に乗らずに早く目的地まで到着し、しかも回数が多いバスを利用した。またマイカーの到来によって、線路上を走る電車が道路を独占し、自家用車の安全の邪魔になるとの風評も年を追って強く成ってきたこともあった。そのため人々に惜しまれつつ昭和36年（1961）1月、神都電車は営業を中止した。

しかし、神都電車は伊勢に生まれ、伊勢に住み、伊勢に生活を託する私たち「伊勢っ子」にとっては、今なお人々の心の中に響いている。

それは、多くの人々に愛されたその参宮電車が惜しまれつつ姿を消して50余り年なるが、第62回式年遷宮に併せて、路面電車バスとなって生まれ変わっていることから伺える。

「伊勢の市電」 伊勢市電（神都電車）あらまし

神都線・目的・路線概要・歴史

- ***神都線 (しんとせん)** : かつて伊勢市 (旧・宇治山田市、通称「神都」) に存在した三重交通の軌道線 (路面電車) である。山田駅 (現・伊勢市駅) 前を起点とし、内宮までと二見までの路線があったが、昭和 36 年 (1961) に廃線となり、バス路線に替わった。
- ***目的** : 市内間相互輸送のほか、国鉄・近鉄の伊勢市駅・宇治山田駅といった伊勢市のターミナル駅から、伊勢神宮・二見浦へ向かう観光・参拝客輸送の役割も果たしていた。明治 36 年 (1903) 開業は日本で 7 番目に早く最初の市内電車は明治 28 年 (1895) に京都で創業された。
- ***路線概要** : ・全路線長 14.0 k m ・内宮線 6.8 k m (伊勢市駅前～内宮前)
・二見線 6.6 k m (古市口～二見) ・中山線 0.6 k m (中山～二軒茶屋)
- ***運転系統** : ・伊勢市駅前～古市口～中山～内宮前 ・伊勢市駅前～古市口～二軒茶屋～二見
・内宮前～中山～二軒茶屋
- ***特徴** : 日本での一般の鉄道や道路が左側通行を原則としているのに逆らって右側通行をしていた。

* 歴史 *

- 明治 36 年 (1903) 8 月 5 日 : 当時この地域の電力事業を行っていた宮川電気により本町～二見間 7.6 k m で電車の運行を開始。東京電気鉄道 (後の東京都電) より 17 日、大阪市電より一か月早い開業で、日本で 7 番目となるものであった。
- 明治 37 年 (1904) 2 月 : 社名を伊勢電気鉄道に変更
- 明治 38 年 (1905) 8 月 4 日 : 山田駅前 (のちの伊勢市駅前) 本町間 0.3 k m 延伸。
- 明治 39 年 (1906) 10 月 16 日 : 古市口～宇治 (後の猿田彦神社前) 間 4.5 k m、中山～二軒茶屋間 0.6 k m 開業。
- 明治 42 年 (1909) 10 月 1 日 : 本町～外宮前～古市口間 1.3 k m 開業。
- 大正 3 年 (1914) 11 月 14 日 : 宇治～内宮前間 0.9 k m 開業
- 大正 11 年 (1922) 5 月 1 日 : 電力会社の整理統合により伊勢電気鉄道は三重合同電気となる。
- 大正 14 年 (1925) 8 月 26 日 : 朝熊登山鉄道線 (楠部～平岩間) と鋼索線 (ケーブルカー、平岩～朝熊山間) が開業。
- 昭和 3 年 (1928) 11 月 1 日 : 三重合同電気が朝熊登山鉄道を合併朝熊線として同社路線となる。
- 昭和 5 年 (1930) 2 月 2 日 : 合同電気に社名変更。
- 昭和 12 年 (1937) 3 月 31 日 : 東邦電力に合併。路線は同社津支局の管轄となる。
- 昭和 14 年 (1939) 8 月 1 日 : 国策によって電力事業と運輸事業を分離することになり、宇治山田市内の軌道線は新たに設立された新都交通の経営となる。
- 昭和 19 年 (1944) 2 月 11 日 : 三重県下の鉄道・バス事業を統合して三重交通が発足、同社の神都線となる。
- 昭和 34 年 (1959) 9 月 27 日 : 伊勢湾台風により 10 月 4 日まで運転休止
- 昭和 36 年 1 月 20 日 : 神都線をバスに転換して全廃。
- 昭和 37 年 (1962) 7 月 15 日 : 休止中の朝熊線を廃止。

フリー百科事典「ウィキペディア」より

写真でみる神都線



藤波長官の松 内宮前まで開通していなかった時代には、ここに浦田町停留所がありこの周りを廻って折返し運転をしていた



今も変わらない二軒茶屋にある角屋 この茶屋の前を神都線が走っていた



汐合鉄橋跡

中山信号所から二軒茶屋に向かう J R 鉄橋
この下を神都線が走っていた。

交通の発達（まとめ）

参宮鉄道が山田まで開通して以来、関西方面からの参宮客を増加させたいと長い間考えられてきた。それはやがて昭和3年（1928）参宮急行鉄道（現在の近鉄）の手により工事着手されることになり、昭和6年（1931）3月に大阪―宇治山田間全線開通という形で実現した。また、名古屋方面との連絡線である伊勢電鉄も昭和5年（1930）3月大神宮前まで開通した。市内電車においても朝熊山に鉄道を敷設して観光ルートの拡大を図ろうとの計画が、大正中期から田中善助らにより企画され、大正14年（1925）に開通している。交通の発達は、戦時体制下の不安な社会情勢と相俟って参宮客数の飛躍的な増加を招き、宇治山田とその周辺地域の発展にも大きく役立った。神宮参拝人員調査によると、昭和17・8年のピーク時に神宮参拝者数は700万人台を数えている。大正初期までは100万人台であり、学生の参拝奨励を含めても驚異的な伸びであった。

＊太田小三郎の事業は多岐にわたっていた＊

神都の企業の振興と起業を促進する目的で山田銀行を創立させた。後に勢南銀行と合併し頭取として起業家の育成、後援に努めた。

又、神宮に繋がる製紙業についても、仲間と殖産組をつくって＊神都製紙（株）の創業を助け、自らも精心舎を経営するなどすぐれた事業家であった。

（＊神都製紙は神宮御用達の和紙を製造する会社で、現在大豊和紙工業と改称して、大世古町もと御師龍大夫屋敷跡にある。）

子息へ・・・

太田小三郎が病を得て没したのは、大正5年（1916）9月5日であった。享年72歳。墓は久世戸墓地にある。

小三郎は、単なる敬神家というばかりでなく、彼が関係し推進した事業は、何れも今日の伊勢市文化の源となっている。このことから偉人で「近代的な伊勢をつくった名誉ある開拓者」と言える。

小三郎は早くから家業の廃業を考えており、これからの日本の動向に対する先見の明から、子息を電鉄畑に走らし、自らもその時機を待っていたのであった。

子息は前新京阪電鉄の社長太田光熙氏で、早くから大阪に住み、日本電鉄経営の偉材として華々しく脚光をあびていた人物である。

太田小三郎君紀功碑

御幸通りを隔てた倉田山南端には、神苑会の発起人であり常に先頭に立ってこの難事業の実質的推進力であった太田小三郎翁の碑が厳然と建てられている。

神苑会の大記念碑

明治44年(1891)12月に神苑会はこの数々の大事業の成功を永久に記念する為、自らの手で倉田山神苑南端(徴古館入口)に大記念碑を建設した。碑の題額「崇敬致誠」の文字は、総裁葦仁親王の御筆であり、神苑会事業を刻明に記した撰文並びに書は帝室博物館長股野豚の筆である。

引用・参考文献 伊勢古市考 野村可通著 三重県郷土資料刊行会
伊勢市史 第4巻 近代編 伊勢市
近代伊勢参宮名所図絵 秋田耕司著
伊勢の市電 写真提供中野本一 勢田川出版