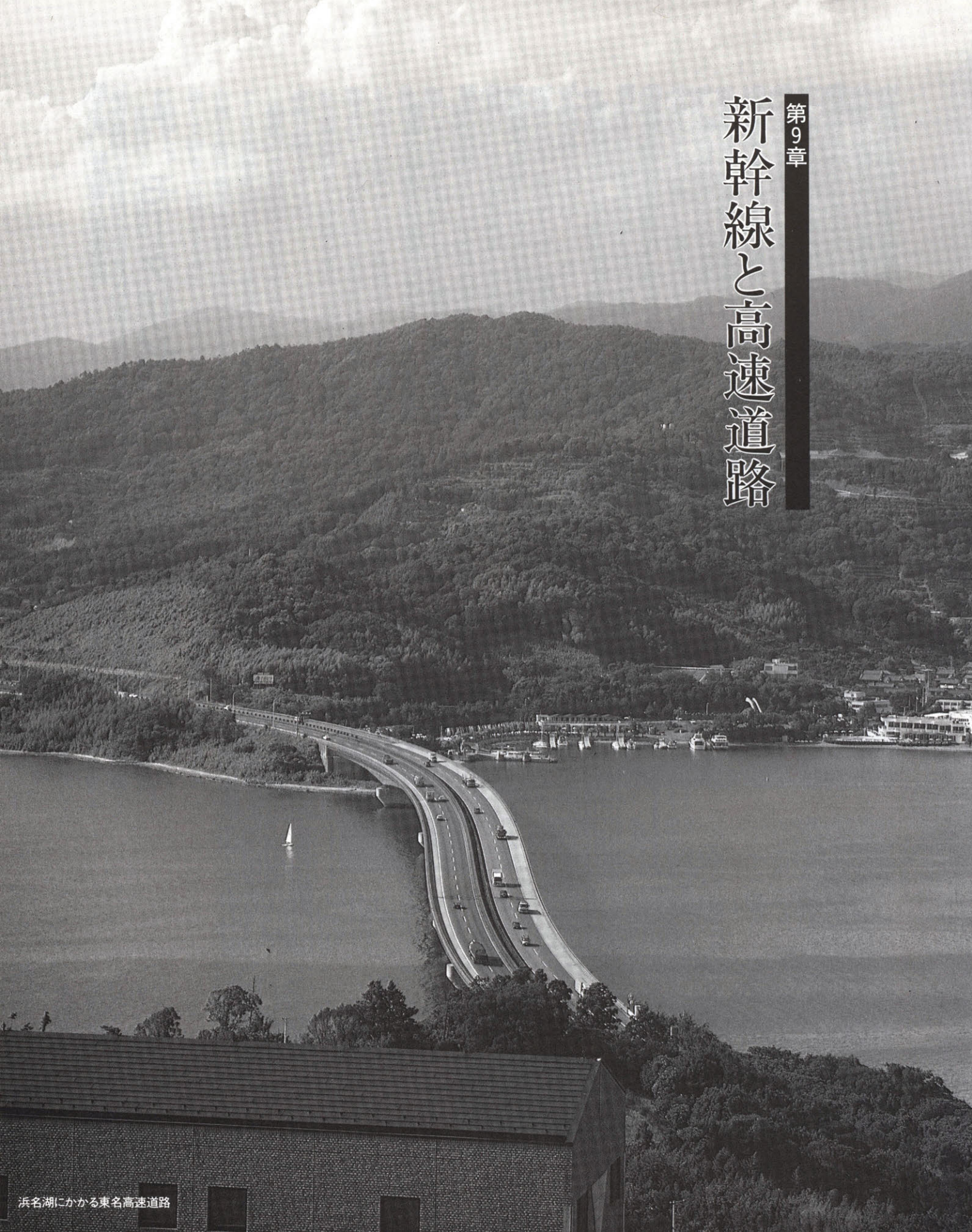


新幹線と高速道路



浜名湖にかかる東名高速道路

1 モーターリゼーション前夜

鉄道の輸送力が限界に近づく

一九五〇年(昭和二五)、隣国の朝鮮半島に動乱が勃発した。日本を占領中の米軍の出勤に伴い、その資材調達・軍事輸送の増大などの特需が発生、わが国の産業はこの朝鮮動乱をきっかけに活気づき、本格的な立ち直りをみせるようになる。

朝鮮動乱は二年目に休戦状態に入るが、特需によって発展のきっかけを掴んだ産業界では設備の増強が行われ、生産が増加し、経済が拡大するに伴って輸送に対する需要が高まり、輸送量は年ごとに急増した。

ところが、産業の各分野があいついで戦前の水準を超える発展を見せるようになると、第二次大戦の甚大な被害からようやく復興しつつあった当時の輸送体系では、旺盛な輸送需要をまかないきれない事態となった。輸送の主力は相変わらず鉄道で、輸送力がとりわけ限界に近かった東海道線をはじめとして、

鉄道はほとんど行き詰まり状態になった。各地に滞貨が発生した。

一九五六年度(昭和三一)『経済白書』は、「もはや戦後ではない」と述べ、これからの経済発展は技術革新にもとづく近代化によって支えられるとした。神武景気、岩戸景気と大型の好況があいついで到来する時代を迎えていた。

輸送力を増強するための社会資本の整備が、最重要の課題として認識されるようになったのも当然であった。

ところが、国鉄は第8章でみたように戦争で大きな被害を受けていた。戦時中の酷使に



戦後の大型好況を伝える新聞 昭和31年12月24日

よって車両や設備は老朽化し、資材なども入手難であった。一九四九年（昭和二四）に日本国有鉄道の名称の公共事業体となったとき、車両整備五か年計画、電化五か年計画が進行中だった。沼津〜浜松間も電化された。しかし、戦後復興と再建に精一杯で、輸送力を高める新しい鉄道網の再構築には、まだ手がつけられていなかった。

バス事業の伸展と充実

一九五〇年（昭和二五）頃にはバスも戦前の水準によりやく復活し、新しい発展に向けて動き出していた。一九六〇年（昭和三五）頃までは、まだマイカー時代の到来前で、道路交通の主役はもっぱらバスとトラックだった。

浜松地方では、市営バスは戦後の復興期を経て、その後の都市化の進展、付近町村の合併による地域の拡大とともに、急速な発展をあげた。敗戦から一〇年後の一九五五年（昭和三〇）三月現在で、車両数は戦前の二倍の五二両となり、路線も増えて運行距離は戦前の約三倍となった。

遠鉄バスは浜松と郊外地域を結ぶ連絡バスとして発展をつづけた。戦後の一〇年間に都市部と農村地域との間に新たな路線を多数開設して両者の緊密度を高め、利用客数は大きく伸びた。

遠鉄バスの車両数および運行キロ数は、一九五五年（昭和三〇）までに次のような増加を示していた。



距離感を縮小した急行バス

〔車両数〕

一九四六（昭和二一）	五〇両
一九五〇（昭和二五）	九一両
一九五五（昭和三〇）	二一一両

〔運行キロ数〕

一九四五（昭和二〇）	二五〇・〇 <small>キ</small>
一九五二（昭和二七）	四八五・〇 <small>キ</small>
一九五五（昭和三〇）	六三九・〇 <small>キ</small>

さらに一九五五年頃から、ディーゼル車の投入に伴う車体のデラックス化と大型化、路線の延長・長距離化と運行ダイヤの増強、急行バスの運転、観光路線の運転、貸切りバス事業の強化などが進む。

一九六〇年（昭和三五）頃には、バスは黄金時代を迎えることになる。遠鉄バスは浜松市内循環線の営業も開始し、また浜松市を中



遠州鉄道(株)浜松営業所

心とした放射状の路線網は急速に増大し、県西部全域にわたって道路あるところにはほとんど路線を延ばし、その密度は高くなり、山間部へもより深くルートを延ばしていた。

トラック輸送が増えつつける

ところで、戦後一〇年間の自動車保有台数の推移をみると、トラックが圧倒的に多かった。

〔自動車保有台数の推移〕

	乗用車	バス	貨物自動車
一九四五	二・六	一・三	一〇・四
一九五〇	四・八	二・〇	二九・〇
一九五五	一五・八	三・五	七三・〇

(単位・万)

わが国の自動車生産台数は一九四九年(昭和二四)に戦前の水準(年間五万台)を超えたが、その年の乗用車の生産台数はわずかに一〇〇〇台余りで、バスの生産台数よりも少なく、トラックが九四%を占めていた。

終戦直後には全国で約一〇万台だったトラックが、五年後の一九五〇年(昭和二五)には約三〇万台に増え、さらに五年後には七〇万台を超える。トラックによる貨物輸送が、急速な勢いで増えつつづけていた。

戦前から陸上の貨物輸送は、鉄道、トラック、荷馬(牛)車、荷車、リヤカーなどが担ってきた。長距離の幹線輸送はもっぱら鉄道で、トラックはその鉄道を補完する役割を担い、五〇*くらいまでの近距離輸送が主だった。荷馬(牛)車などはそれ以下の距離を運んで

いたが、一九五〇年(昭和二五)頃から荷馬(牛)車に代わってとくに小型トラックが、営業用・家用ともに爆発的に増加しはじめていた。

貨物を出す産業界では、製品が多様化し、あるいは小口化すれば、小回りのきく自動車輸送のドア・ツー・ドアの便宜性とスピードにしたいに頼るようになる。他方で、トラック輸送のそれまでの常識を超えて、二〇〇*あるいはそれ以上の中距離輸送に進出する業者も出てきていた。

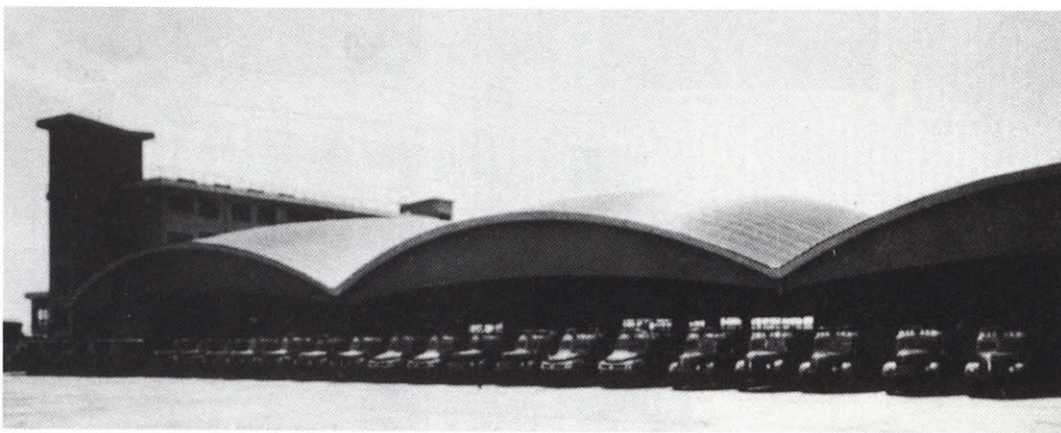
トラックは貨物の近距離輸送機関としての主役の地位を確立していった。

国内貨物のトンキロ数の内訳をみると、次のとおりである。

	鉄道	トラック	海運
一九五〇	三三八	五四	二五五
一九五五	四三三	九五	二九〇
一九六〇	五四五	二〇八	六三六

(単位||億、軽自動車は含まない)

静岡県では、工場誘致などによる工業化を図る総合開発計画が一九五〇年(昭和二五)以来、数次にわたってつくられた。遠州の主な道路にも、いたるところバスの路線が発達しつつあるのに加えて、非常な勢いで増えつつけるトラックが、砂ぼこりを舞い上げて走り回っていた。まだ舗装道路はごく限られており、静岡県の一般道路の建設と整備は、隣の神奈川県、愛知県に比べて遅れていた。県内に入りするトラックの運転手たちは、「静岡県に入ると、とたんに車の揺れがひど

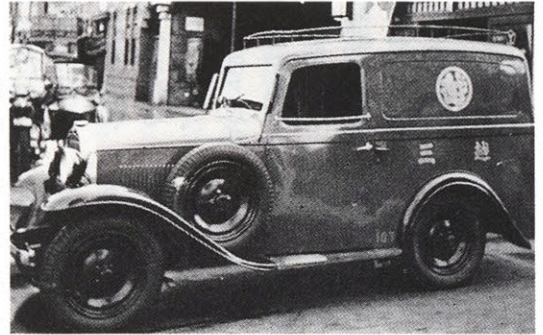


トラックターミナル 昭和37年

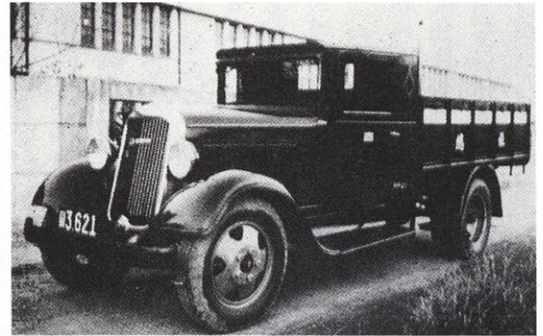
くなる」
といていた。

新道路法の制定とその意義

バスの隆盛とトラックの急増は、昭和三〇年代には非常に顕著になってくる。日本の経済が重化学工業化への道を急速なテンポで歩みはじめると、輸送需要はいよいよ増大し、とくにトラック輸送は非常な発展をとげる。営業用トラックの輸送量が急増し、七ト車、八ト車、一〇ト車などトラックの大型化、輸送の長距離化も目立ってくる。昭和三〇年代にトラックはもはや鉄道を補完する輸送機関ではなくなり、基幹輸送機関としての地位を確立するのである。



大正末年のトラック



昭和初年のトラック

であった。全国の道路はまだ劣悪な整備状況下にあった。

〔国道と県道の整備状況〕（一九五〇年）

	国道	都道府県道
実延長	二万四〇〇〇* 四〇〇〇*	一二万六〇〇〇* 二万九〇〇〇*
改良済	二〇〇〇*	五〇〇〇*
舗装済	二〇〇〇*	五〇〇〇*

このような状況のままでは、わが国の将来の道路交通は大変なことになる。元来、明治このかた交通分野への国の投資は鉄道が中心で、道路建設などへの交通投資は非常に不十分だった。経済が発展してくると、交通の基礎的施設の蓄積の貧弱さが、相対的にクローズアップされてきたのも当然であった。

いつまでも生産第一主義で、その結果が交通運輸部門にシワ寄せされるといいう状態は、行き詰まりを見せていた。すでに始まっている新しい交通状況に対応するには、交通投資



悪路の時代が日本では長く続いた

夜間トラックも激増する。東京、大阪の夜の国道はトラック便が占め、積荷制限違反、スピード違反、追越し運転・居眠り運転などによる事故も激増する。交通公害が社会的な問題になってくる。

むろん交通公害は、タクシーや乗用車やオートバイなども含めた車社会全体の問題である。一九六〇年（昭和三五）の交通白書によれば全国一日平均死亡者数は三二人の新記録がつけられた。浜松の交通事故は全国的にもトップレベルだった。

こうした昭和三〇年代に突入するに先立つて、すでに道路交通の改善整備は重要な課題

に対する新しい発想が必要だった。しかし道路を急速に整備しようにも、国の一般財源だけでは応じきれないのは明らかである。

このような背景の中で一九五二年（昭和二十七）六月、道路整備特別措置法が公布され、有料道路建設の基準が定められた。特定の道路、橋、トンネルなどの新設・改築のための建設資金を特別会計から支出し、完成後一定の期間そこを通行する自動車などから料金を徴収し、建設資金の償還にあてる有料道路制度である。

同時にまた、道路の定義・等級・管理主体・費用分担などを全面的に改正する、新しい道路法が公布・施行された。

翌年には、道路整備の財源等に関する臨時措置法が制定されて、ガソリン税収を特定財源として道路の整備を計画的に推進することになった。

鉄道に比べて軽視され立ち遅れてきたわが国の道路整備は、この有料道路制度と、受益者負担原則に基づく特定財源制度を二つの柱に、ようやく本格的展開への基礎が築かれることになる。



本田宗一郎

この時点で、今日では信じられないほどだが県道や市町村道などは、自動車を通れない道が多かった。建設省が一九五六年（昭和三十

一）に道路調査のために米国から招いたワトキンス調査団は、

「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は日本のほかにはない」と指摘した。

浜松地方は「ポンポン」の町と化す

遠州にはとりわけ縁の深いオートバイは、乗用車よりおよそ一〇年早くから普及が進んだ。

浜松地方のオートバイ産業は、一九四七年（昭和二十二年）末頃から始まった。戦前は自動車修理屋だった本田宗一郎は戦後、焼け跡のバラックで小型エンジンの研究を始め、この年五〇cc級の自転車用補助エンジン（A型）を考案、好評を博した。翌一九四八年に本田技研工業（株）を設立する。従業員二〇人余りのどこにでもあるような町工場だった。A型はよく売れ、さらにB型、C型、D型（九八cc、ドリウム号）と開発試作を進め、一九五〇年には東京に進出して営業所と東京工場を設けた。

「世界一になるんだ」

「世界に雄飛するんだ」

と、本田はこの頃からいつづけていた。

白いタンクと赤い

エンジンの原動機付自転

車カブ号を出し、これが爆発

的に売れ出したのが一九五二年



(昭和二七)である。ホンダは自動二輪車による世界制覇の第一歩を踏み出した。

ホンダのほかに鈴木自動車(株)、丸正自動車(株)なども軽二輪車の生産を始めていた。一九五五年(昭和三〇)にはヤマハ発動機(株)が浜北に進出した。各メーカーは激しく競合し、磐田などの各地にも下請け工場や販売修理工場ができ、軽快でスピード感を味わせる「ポンポン」(軽二輪車)の人気は爆発的に広まった。街には「ポンポン」があふれ、いたるところの路上に景気の良いポンポンという音が響き、とりわけ浜松地方は「ポンポン」の街と化した。

一九六五年(昭和四〇)頃には排気量の大きい軽二輪車もつきつぎに開発・大量生産されるようになり、輸出の花形になっていく。そして通勤や商用には軽自動車がすでに普及しはじめていて、やがて小型乗用車の時代へと移っていく。

東海道新幹線の開通

「もはや戦後ではない」が流行語になり、いわゆる「神武景気」の大型好況が訪れた一九五六年(昭和三一)には、経済発展と輸送力とのギャップが経済成長にとって隘路(あいち)であることが、はっきりと表面化していた。

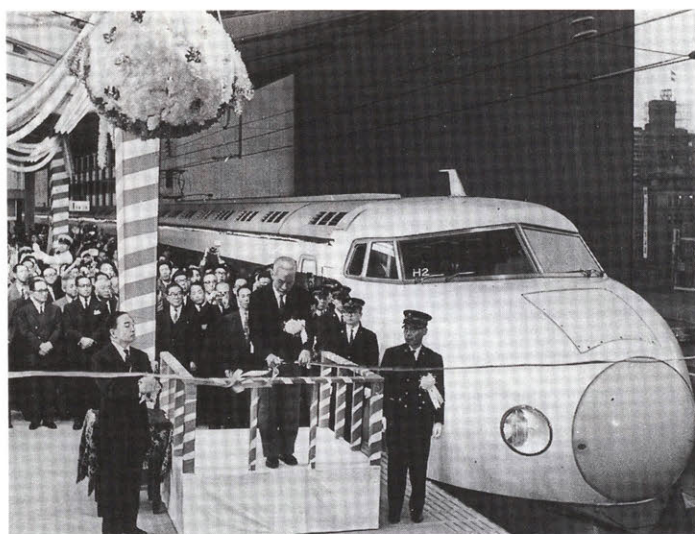
鉄道の輸送が限界に近づいていたことをすでに見たが、国鉄が輸送力の再構築に向けて動き出したのは、この一九五〇年代後半(昭和三〇年代)に入ってからである。

まず東海道線の増強について、関係機関で

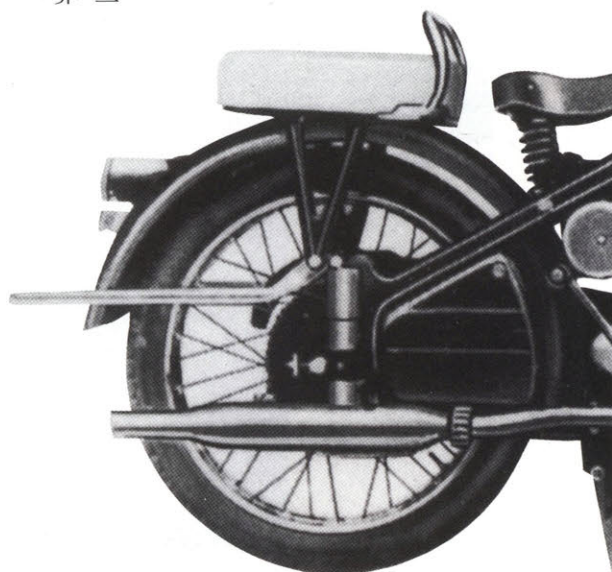
調査検討が重ねられた。当時、東海道線は毎日、旅客列車六〇〜八〇回(片道)、貨物列車五〇〜六〇回(片道)が通っていて、すでに輸送限界に達しているところもあった。

新しい幹線計画を早期着工する必要が認められた。従来の東海道線と二本立てで、輸送力を増強しようというのである。一九五九年度(昭和三四)から五か年にわたる継続工事とする予算案が、国会で承認可決された。

それから五年後、東京オリンピックが開催された一九六四年(昭和三九)の七月に東海



新幹線開通式



ホンダのオートバイ

道新幹線は完成し、同年一〇月一日から開業した。

従来のわが国の鉄道（狭軌11067ミ）の最高時速が110キ、新幹線は狭軌より三六八ミ広い広軌線で、最高時速は二〇〇キを超える。安全・高速運転のためのさまざまな最新の技術が結集された、世界的な列車の登場であった。

東京〜新大阪間五一五・八キを三時間一〇分（「ひかり」号、一九六五年一〇月から）というのは、それまでの六時間五〇分から見れば画期的なスピードだった。距離感がこれまでとまったく違ってきた。陸上交通における高速化の時代の到来を、人々は実感として知るようになり、ビジネスや観光に及ぼす影響は非常に大きなものがあった。

新幹線浜松駅設置へ、遠州あげて猛運動

遠州に新幹線の駅が設置されることを、オール遠州が熱望したとって過言ではない。その場合、候補地は浜松をおいてほかになかった。

東海で屈指の商工業都市として、浜松は著しい発展をとげてきた。当時、人口は五〇万人に近づこうとしており、この浜松市を中心とする遠州地方の産業と文化の向上のために、新幹線の駅はぜひとも必要と考えられた。しかも優秀な技術と伝統を誇る国鉄浜松工場もある。また将来、三方原台地に国際空港建設の計画も構想されていた。

市をはじめ、市議会、商工会議所ほか各界

が協力し、期成同盟を結成して、国鉄本社、運輸省、鉄道建設審議会などに再三にわたり働きかけた。

磐田、掛川、袋井、天竜など周辺市町村も協力し、それぞれの代表者も署名した新幹線浜松駅設置要望書が国鉄総裁に手渡された。

こうした遠州をあげての猛運動が実って、新幹線浜松駅が設置された。



新幹線浜松駅

2 高速化と広域化

モーターゼーションの進展

わが国の乗用車の生産は、戦後間もなく、フランスのルノー、英国のヒルマン、オースチンなどの国内組み立て生産から出発した。そして国産車のダットサン・ブルーバード、トヨペット・クラウンが、一九五五年頃（昭和三〇年代）からようやく本格的な生産に入る。

東京の日比谷公園で、日本自動車工業会主催の第一回日本自動車ショーが開催されたのが、一九五四年（昭和二九）のことだった。湘南の江ノ島海岸で、第一回外車ショーが開催されたのが一九六〇年（昭和三五）である。この前後、国産自動車メーカーの新型車もぞくぞく発表されはじめた。

一九五九（昭和三四） プリンス・グロリア
ダットサン・フェアレディ 初代ブルーバード
クラウン・ティーズル 新コロナ 三菱五〇〇

一九六〇（昭和三五） 初代セドリック マツダR三六〇クーペ スカイライン・スポーツ 一九六一（昭和三六） 日野コンテッサ、トヨタ・パブリカ はずべレレなど

すでに一九六〇年（昭和三五）の週刊誌に、ある自動車教習所の指導員の次のような話が出ていた。（「週刊朝日」昭和三五・四・二四）

「教習所から世の中を見ていると、ずいぶん衣食住が安定してきたと思います。婦人のドライブバーもふえたし、日曜など路上に出ると家族づれの自家用車族がずいぶんふえています」

国産車の各メーカーによる値下げ競争が活発化していた。軽



第10回東京モーターショー 昭和38年

トラックと並んで、スバル二六〇、マツダカーペ三六〇ccといった軽乗用車が急速に市場を開拓していた。

そして一九六五年（昭和四〇）頃から約一〇年間に、わが国の自動車保有台数はうなぎ登りに上昇する。とくに自家用乗用車の増え方は激しく、トラックの保有台数を抜き去り、次の一〇年間にはその差は開くばかりとなる。どの先進諸国にも例をみないような、異常な速さでモーターゼーションが進展した。

〔乗用車・トラック保有台数〕（単位：百万）

一九六〇	四九	一七五
一九六五	二二九	四八三
一九七〇	九一〇	八八七
一九七五	一七三八	一〇七七
一九八〇	二二六五	一四〇四
一九八五	二七七九	一八一三

自家用乗用車 トラック

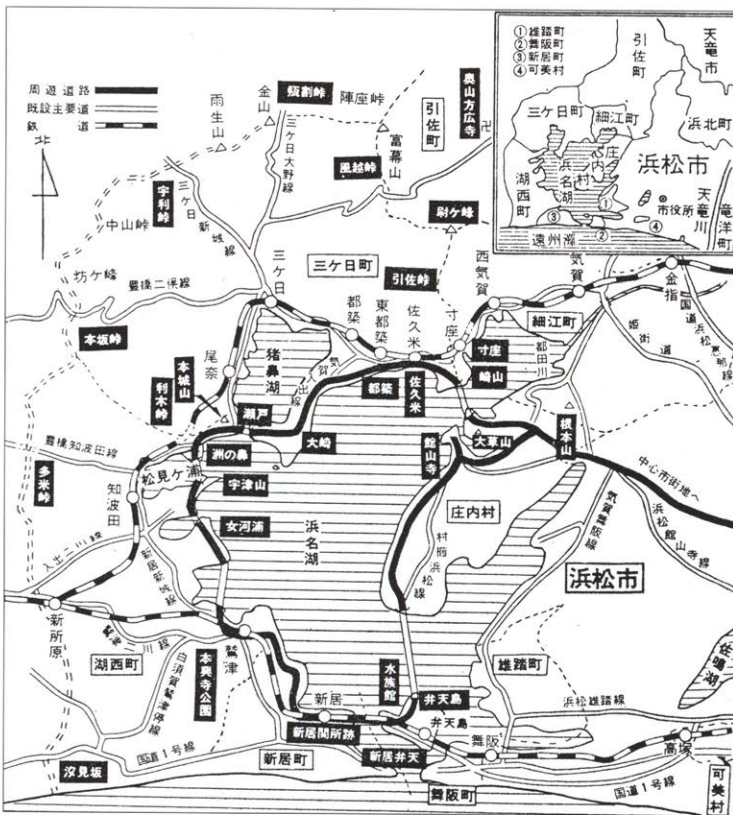
遠州でもそうだった。道路の整備は最重要事業として取り上げられるようになり、たとえば南遠地方の大須賀町でも、改良および舗装延長は大幅に伸びてはいた。「しかし、自動車の普及度合いは、より以上に急テンポで、自動車一台当たりの舗装延長は逆に年々減少している現状である」（同町総合開発基本構想、昭和四七）

都市ではオートバイも含めてとりわけ乗用車、トラック、それにバスなど自動車の増加に悲鳴をあげ、路面電車の廃止がすでに一九六五年（昭和四〇）頃から検討されるようになっていた。自動車による事故の激増に加え

て、排気ガスによる大気汚染も、大きな社会問題となってくる。

一九六六年（昭和四一）は以後数年間続く「いざなぎ景気」が始まった年だが、日本の人口が一億人を突破した年でもあった。この年に「交通戦争」の言葉が生まれ、交通事故による全国の死者数が史上最高の一万三九〇四人を記録した。カラーテレビ、カー、クーラーの3Cが、「新三種の神器」といわれて一般家庭に急速に普及しはじめるのも、この年からだった。

「交通戦争」という言葉がまだ生まれる前の一九六一年（昭和三六）に、すでに交通事故



浜名湖観光周遊道路構想図（『広報はままつ』）

による全国の死者は一万二八六五人で、静岡県
の死者数は人口比では全国一だった。その
県内でも浜松地区がもっとも多く、「死亡交通
事故日本一」といわれた。

全国の交通事故死者数は一九六九年（昭和
四四）には一万四二六一人で史上最悪を記録
し、翌年にはさらに増えて一万六七六五人と
記録を更新した。

交通安全が叫ばれ、とくに歩行者の死者半
減をめざす運動などが起こった。新聞は、「
道路のびず車だけ急増、子供・老人等の弱
者へのしわ寄せ深刻に」（朝日新聞昭和四八・
一・二五）

と警鐘を鳴らしたが、さきの大須賀町の例
のように、道路の整備は車の急増に追いつか
ないのが実情だった。市街地区間などは車で
すき間もないくらいだった。そしてどの市町
村でも、交通安全施設の整備にまでは、手が
回らなかった。

静岡県下では一九七五年（昭和五〇）に自
動車保有台数が一〇〇万台を突破する。県民
三人に一台の時代の到来である。

浜松市の自動車保有台数四〇万台を突破
現在、道路上には次にあげるような各種の
自動車が行き回っている。

- 乗用車（普通車）
- 乗用車（小型車）
- 準乗用車
- トラック
- トレーラー



車の走る鍛冶町通り

特殊用途車

- バス（営業用）
- バス（自家用）
- 軽四輪車（乗用車）
- 軽四輪車（貨物車）
- 三輪車
- 二輪車

小型特殊自動車

浜松市の場合を例に、これら自動車の保有
台数が過去二〇年間にどのように推移したか
振り返ってみよう。

一九六〇年代の終わり頃までは、浜松では
乗用車（普通・小型・軽）よりも原動機付自
転車のほうが多かった。逆転するのが一九七

■農家の車の移り変わり

農家で使われる車は、昔からどのよう
に変わってきたのだろうか。

明治の初め頃までは、車の通れるよう
な農道はほとんどなかった。農道は非常
に狭かったし、その農道をはさんで両側
の田の間に水が流れるように水口があり、
そこに板などを橋渡すようなこともして
いなかった。

一八八〇年代の終わり頃（明治二〇年
頃）から、木製鉄輪の荷車が登場した。
荷車は積荷が重いときには、肩紐を肩に
かけて梶棒を握り、体を前傾させて懸命
に曳いた。それから二〇年くらい経って、
明治の後期に自転車がお目見えする。

一九三五年（昭和一〇）頃にはリヤカー
が普及するようになった。これは鉄製ゴ
ム輪の運搬車で、同じ重量を運んでも荷
車よりはるかに軽く運べた。リヤカーを
自転車のうしろに繋いで走ることでもで
きた。

戦後になって一九六〇年（昭和三五）
頃から、耕うん機とトレーラーが登場し
た。またこの頃までに農家の自転車は、
ほとんど原動機付に変わった。

一九六五年（昭和四〇）頃にはモータ
リゼーションは農村にも及び、三輪また
は小型トラックが登場した。乗用車を買
入る農家もこれ以後急速に増えること
になる。

一年（昭和四六）頃で、乗用車の数はすさまじい勢いで伸びつづけた。次にあげる統計はその後の推移をみたものである。現在、最も多いのは乗用車（小型車）で断然第一位、ついで二輪車、軽四輪車（貨物車）の順になっている。自動車保有台数の総数は一九九一年（平成三）には四〇万台を超えた。

鉄道、輸送の王座から滑り落ちる

経済高度成長が本格化する一九六〇年（昭和三五）頃から、首都圏、東海、阪神の三大都市圏における産業の発展と人口集中は急速に進み、それに伴って輸送量はさらに飛躍的に伸びた。

一九七二年（昭和四七）には、一九五五年（昭和三〇）に比べると貨物輸送量は四・二倍、旅客輸送量は三・五倍になった。

また昭和四〇年代には、後でみるように名神・東名高速道路に始まり各地につぎつぎに高速道路がつくられ、一般国道や地方道の整備、バイパスの建設なども急速に進んだ。

こうした情勢に支えられて、陸上輸送でトラックが鉄道を完全に圧倒し、陸運の王者にのし上がった。

モータリゼーションの進展はこれまでの交通に大変化を起し、主な交通機関別の輸送分担率がすっかり変わった。

〔輸送分担率の変化〕

一九五五（昭三〇） 一九七〇（昭四五）

○貨物
 鉄道 五二％ 一八％

自動車 一五％ 三九％

（自動車は営業用および自家用）

○旅客

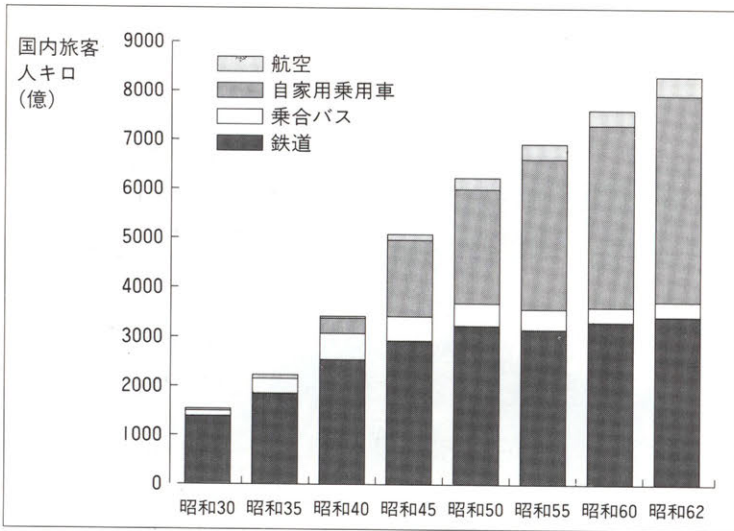
鉄道 八二％ 四九％

自動車 一七％ 四九％

（乗用車 三三％ 三二％）

モータリゼーションがいかに急激に進んだか、この数字からもうかがえよう。

経済高度成長期に入って以降、鉄道、道路、港湾、空港などへの交通公共投資は大幅に増えはじめたが、道路投資が圧倒的に多かったのである。



輸送量と輸送員数の推移

交通の公共性をどう確保するか

遠く明治の時代から走りつづけてきた鉄道は、きわめて公共性の高い交通機関である。近代社会にふさわしい交通手段として登場し、大量輸送の能力を持ち、同時にだれでも利用でき、移動の権利はだれにも平等にある。そして貨物の輸送、情報の伝達も含めて、すでに見てきたように遠州地方の産業・文化の発展に大きな貢献をしてきた。

一九二〇年代の中頃（大正時代の末頃）から遠州地方に登場したバスも、やはり公共性の強い交通機関である。地域の人々の身近な足として、戦前・戦中・戦後をつうじて走りつづけてきた。

それに比べると、マイカーは個人性の強い交通手段である。バスよりもっと身近な足であり、その便利さと快適さはバスの比ではない。ところがモーターゼーションの波が容赦なく押し寄せ、とりわけマイカーが非常に増えて道路に氾濫すると、交通手段の個人化によって、公共的な交通がおびやかされる、という大きな問題に直面した。鉄道やバスにとっては、むしろ新しい時代を迎えることになった。とくに地方の鉄道やバスのなかには、利用者が激減して経営が圧迫されるものが続出した。地域の人々の足としての公共交通機関であるが、赤字続きのため廃線とせざるを得ない。「人々の足」は切り捨てられ、マイカーを持たない高齢者や障害者などの交通弱者、あるいは過疎地域などは、たちまち「陸の孤島」に取り残されてしまうことになる。



経済復興の時代の鍛冶町通り

マイカーがあり、道路が整備されれば、それですべてよしということにはならないことに、人々はかなり早くから気づいていた。歩行者天国の出現や、自転車道路の設置などは、そうした問題意識への対応の一つの形だったといえよう。

しかしそれだけでは問題は解決しない。たとえば、かつては地域の生活道路であり人々の日常と密接に関わっていた道路が、見知らぬ人たちが乗った車がただ通過するだけの空間となる。騒音や事故などの交通公害に悩む地域も出てくる。道路は確かに立派になったとしても、人々はそれで幸せになったのだろうか。

近代の市民社会にふさわしい交通の公共性を実現するためには、多くの困難が横たわっている。

鉄道の再生への努力

浜松市の新交通システムに関する基礎調査によれば、交通機関の最大効率を考えると、ピーク時の輸送量が一時間当たり二万人以上だと鉄道が、五〇〇〇人程度ならバスが適しているという。

鉄道もバスも、公共性の強い交通機関として発達してきたが、マイカーの急速な普及につれて乗客は伸び悩み、収益が悪化した。遠州地方の人々の足として親しまれてきた遠州鉄道も、統計にみるようにマイカーが急増する一九六〇年代後半から乗客はしだいに減少を続けていた。

〔遠州鉄道電車の乗車人員〕(年度)

一九六二(昭和三七)	一〇四九・五万人
一九六三	一一一六・七
一九六四	一〇九九・〇
一九六五	一〇四四・三
一九六六	一〇四五・〇万人
一九六七	一〇五〇・六
一九六八	一〇二二・五
一九六九	九七三・二
一九七〇	九五二・〇
一九七一	九五六・七
一九七二	九七七・九
一九七三	九六八・七
一九七四	九八五・六
一九七五	九三四・〇
一九七六	九二二・八
一九七七	八八四・一
一九七八	八八五・六

一九七九	八七七・九
一九八〇	八六九・五
一九八一	八四三・一
一九八二	八一〇・六
一九八三	七六九・五
一九八四	七三七・八
一九八五	七三八・八
一九八六	七九四・一
一九八七	八二一・三
一九八八	八七四・五
一九八九(平成一)	八九一・四
一九九〇	九二八・〇

〔浜松市統計書〕

遠州鉄道では、一九七五年(昭和五〇)頃から運転部門および営業部門の合理化・効率化に積極的に取り組んだ。同時に、旅客サービスの質の向上や、新型車両(モハ一〇〇〇型)の投入、電車教室の開催や「動くギャラリー」など地域社会とのつながりの強化、新しい都市づくりの一翼を担う高架化工事の完成など、懸命に試練を乗り越えてきた。「遠州鉄道なくして遠州の足はない」との認識と、明治・大正の時代から長年の風雪に耐えてきた歴史に支えられる数々の経営努力が、それを可能にした。

国鉄(現、JR)の輸送状況もやはりモータリゼーションの影響をもちに受けた。

〔国鉄(JR)浜松駅の乗客輸送状況〕

一九六二(昭和三七)	七八二・八万人
一九六三	八四七・二
一九六四	八七六・四



の都市化の進展に伴って国鉄二俣線（第6章）
 経済高度成長期の頃から、浜松や浜北など
 〔二俣線の再生〕

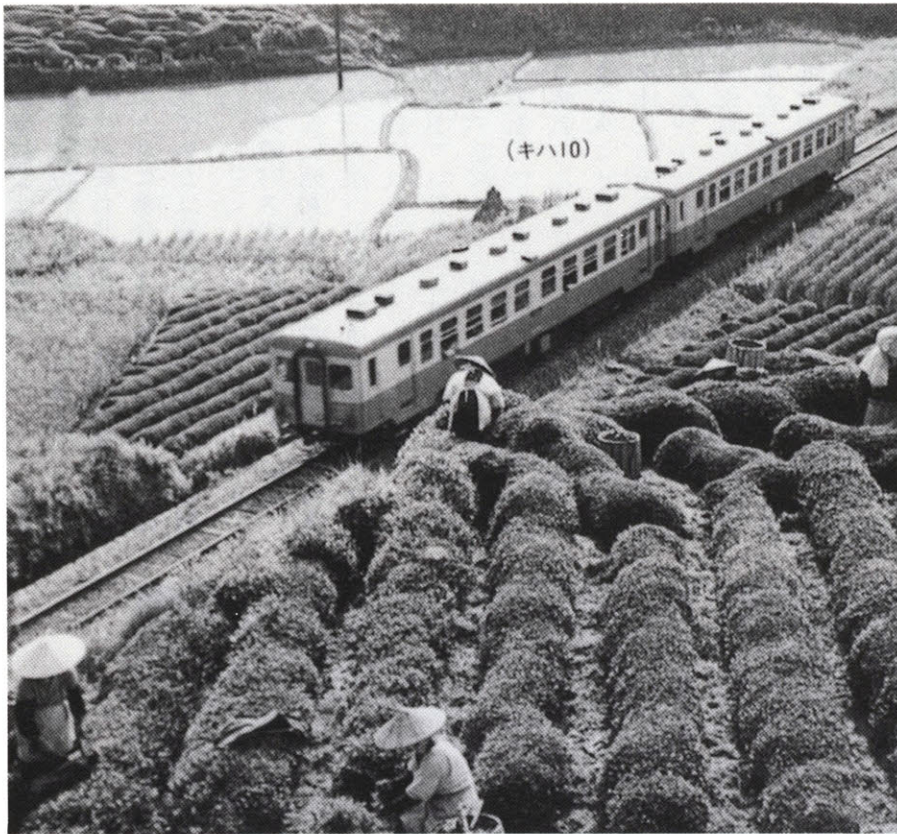
国鉄二俣線利用状況 (自40四～至49年)12年間

年次	尾奈駅		三ヶ日駅		都筑駅		佐久米駅	
	乗車数	各年度/40	乗車数	各年度/40	乗車数	各年度/40	乗車数	各年度/40
40	167,889人	1.00	714,123人	1.00	215,284人	1.00	92,618人	1.00
41	171,772	1.23	719,351	1.01	215,528	1.00	92,327	0.99
42	163,260	0.97	705,827	0.98	201,018	0.93	79,981	0.86
43	160,910	0.96	676,217	0.94	184,652	0.85	68,085	0.73
44	136,174	0.81	595,965	0.83	155,348	0.72	58,303	0.62
45	114,975	0.68	550,606	0.77	110,230	0.51	53,655	0.57
46	89,670	0.53	479,862	0.67	94,062	0.43	45,385	0.49
47	67,890	0.40	442,540	0.61	98,185	0.45	50,005	0.53
48	62,780	0.37	438,958	0.61	92,345	0.43	39,785	0.43
49	59,860	0.36	431,430	0.60	93,440	0.43	33,945	0.37
50	114,480	0.61	421,041	0.59	136,080	0.63	47,880	0.52
51	60,955	0.38	408,841	0.57	84,315	0.39	34,675	0.37

一九六五
 一九六六
 一九六七
 一九六八
 一九六九
 一九七〇
 一九七五
 一九八〇
 一九八五
 一九八六
 一九八七
 一九八八
 一九八九 (平成二)
 一九九〇

〔浜松市統計書〕

一九一九・七
 一九六八・二
 一一四四・四
 九四一・九
 八八五・八
 八九一・六
 九四九・二
 八九三・四
 八六一・六
 八六一・八
 八八三・四
 九四五・六
 九九三・七
 一〇三一・一



国鉄二俣線

参照)沿線の人口は流出し、またモータリゼーションの進展の中で営業状態はひどいに悪化していった。『赤字路線』となって、一九八二年(昭和五七)には特定地方交通線に選定され、廃止の方向が決まった。
 しかし二俣線の存続を望む声は強く、沿線の市町村はこぞって存続および増客運動を繰り広げた。当時の標語に、その心がうかがえる。



国鉄二俣線 昭和57年



天竜浜名湖鉄道開業の日 気賀駅

「二俣線 心がかよう」となり街」

天竜市

「旅ゆけば 夢とロマンの 二俣線」

森町

「二俣線 あなたの利用で 存続実現」

三ヶ日町

一九八六年(昭和六一)、県および沿線一二市町村が資本金の八〇％を負担して、第三セクターの天竜浜名湖鉄道(株)が設立された。二俣線の運営は同社に移され、翌年三月から天竜浜名湖鉄道として開業、現在にいたっている。

バスの再生への努力

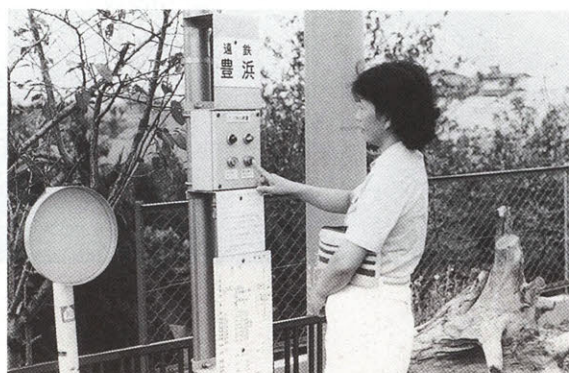
またバスについてみると、鉄道と同じく一九六〇年代の終わり頃から、浜松市営バス・遠鉄バスともに乗合バスは乗車人員の減少傾向が現れていた(貸切りバスの乗車人員は増加)。

(遠州鉄道バスの乗車人員)

一九六二(昭和三七)	五九八六・六万人
一九六三	九五七二・一
一九六四	七一三一・一
一九六五	七六七〇・二
一九六六	七四九九・六
一九六七	七四三三・八
一九六八	七三一・三
一九六九	七一九五・八
一九七〇	六九二七・九
一九七一	六七四三・四
一九七二	六六〇八・六
一九七三	六四四五・二
一九七四	六四〇五・八
一九七五	六二四八・三
一九七六	五九〇二・〇
一九七七	五九五三・一
一九七八	五九〇二・六



朝・タラッシュの緩和に2人並んで乗車できるバス



行先ボタンを押して営業所・発着所からバスを呼ぶ

一九七九	五九四〇・〇万人
一九八〇	五九二二・一
一九八一	五八二一・五
一九八二	五六四七・三
一九八三	五一七四・七
一九八四	五三三三・三
一九八五	五四九〇・一
一九八六	五七〇七・三
一九八七	五七八六・四
一九八八	五八三〇・一
一九八九 (平成一)	五九三七・四
一九九〇	五八九三・七

(「浜松市統計書」)

マイカーの急増による乗客減少に加えて、交通渋滞による路線バスのダイヤの乱れ、従業員送迎バスや自転車通学の増加などが、バスの収益を悪化させた。

遠鉄バスでは、バス離れの現象を少しでも食い止め、人々の足としてより親しまれるために、さまざまな対策に取り組んだ。たとえば、

- 主要幹線を中心に昼間ダイヤを増強し、定期外の乗客の誘発を図る
- 日曜祝祭日ダイヤを採用、平日ダイヤと分離して混み合う時間帯を増強
- 路線沿線の人口増加が著しい地域のダイヤの増強
- 路線のランクづけを行うとともに横の連絡を強化

○「サービス向上月間」運動の実施
 ○県下初のデマンドバスの運行（路線の一定



浜松駅前の16バスバース

区間のバス運行時刻を決めておき、お客がボタンを押して呼び出したときに運行)

○都市総合交通規制の一環として浜松市中部で一九七五年(昭和五〇)から実施された県下初のバス優先レーンの実施

○混み合う路線を中心に、ラッシュ時など乗客の乗降をスムーズにし定時輸送を確保するためにワイドドア車両を投入

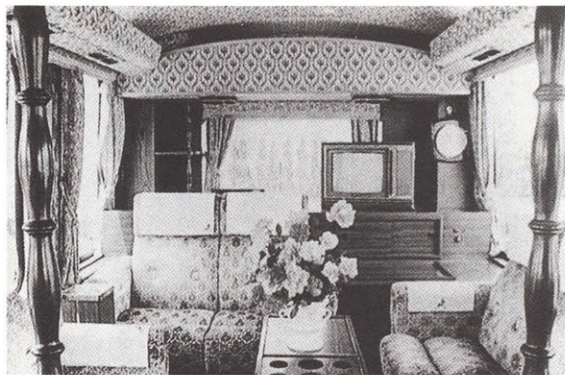
○観光バスのデラックス化・大型化を図り、また「バンピツアー」など北海道から沖縄まで観光バス旅行にも力を注ぐ

などである。ワンマン化は一九六六年(昭和四一)に一部路線から始められ、一九七五年(昭和五〇)に県下の私鉄に先駆けてワンマン化一〇〇%が達成された。

さらに、各地の道路整備が飛躍的に進むようになった。一九八二年(昭和五七)には全国で有数の規模を誇る浜松駅前広場(面積一万八九〇〇平方メートル。地上および地下の二層)が完成し、そこに浜松バスターミナルがお目見えする(次章参照)。

東名高速道路の開通

日本の道路の改良と整備にとって、一九五



ハイウェイサロンのサロン室



ワンマン化

二年（昭和二七）の新道路法の制定・有料道路制度の導入、翌年の受益者負担原則に基づく特定財源制度の制定が、画期的な意義を持っていたことはすでに述べた。

その後、次のように道路整備五か年計画が次々に策定されるが、いずれも投資計画期間の終了前に改訂され、新しい五か年計画がスタートした。それだけが国のモータリゼーションの進展と社会経済の変化が激しく、当局の予測をはるかに上回ったのである。

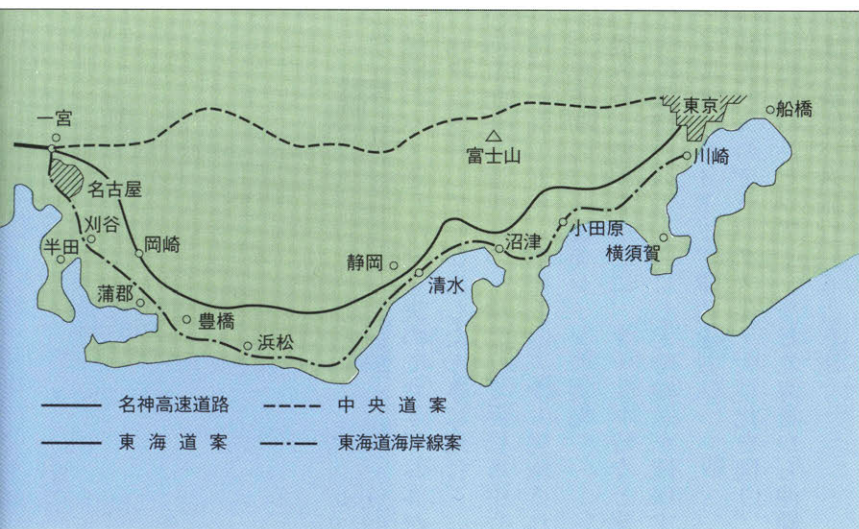
- 一九五四、第一次 二六〇〇億円
- 一九五八、第二次 一兆 円
- 一九六一、第三次 二兆一〇〇〇億円
- 一九六四、第四次 四兆一〇〇〇
- 一九六七、第五次 六兆六〇〇〇
- 一九七〇、第六次 一〇兆三五〇〇

（その後もつづいて五か年計画は策定・実施され、一九八八年からの第一〇次計画では投資額は五三兆円、第一次からの総計額は天文学的な数字にのぼった）

この間に、一九五七年（昭和三二）に国土開発縦貫自動車道建設法および高速自動車国道法が公布・施行されていた。それに基づいて日本道路公団が、名神高速自動車道路の着工決定を手始めに、各地に高速道路を建設していくことになる。

東京オリンピックを前に、東京に高速自動車道が開通し、昭和四〇年代には各地に有料の道路・バイパス、橋などがあいついで建設されていく。

日本で初めての長距離高速道路として一九



長距離高速自動車道の計画案（「静岡県の土木史」）



バスガイドの案内で奥浜名湖観光



羽田空港に到着したパンアメリカン航空のボーイング747

■空の高速大量輸送も始まる

一九五六年（昭和三一）に空港整備法を施行して以来、各地の空港および基礎施設の整備が進められていった。

一九六〇年代は世界的な経済拡大の時代となり、技術革新を背景に交通手段は飛躍的に発達し、国際間の交通・交流もますます盛んになった。それを象徴するのがジャンボジェット機（ボーイング747型機）の登場である。

乗員・乗客合わせて五〇〇人を超えることのできる超大型旅客機の出現は、「より多くの人を、より速く、より遠くへ」という高速大量輸送時代の幕開きであった。一九六九年（昭和四四）に米国とヨーロッパであいついで初飛行に成功し、翌年には万国博を機に日本にも初飛来した。

六五年（昭和四〇）七月に名神高速道路（一八九・五^キ）が全通し、つづいて一九六九年（昭和四四）五月には東名高速道路（三四六・七^キ）が、七年の歳月と三四二五億円の巨費を投じて完成、全線供用開始となった。名神高速道路と結んで東京と西宮間に五三六^キのハイウェイが貫通したのである。東京と大阪間が直通七時間となった。

東名高速道路の完成に先立って、一九六五年（昭和四〇）には中央高速道路が起工されていた。またその翌年、国土開発縦貫自動車道建設法は国土開発幹線自動車道建設法に改めて公布され、全国で一二の自動車道二一路線・総延長二六〇〇^キが追加された。

こうして新しいハイウェイ時代が本格的に開幕した。

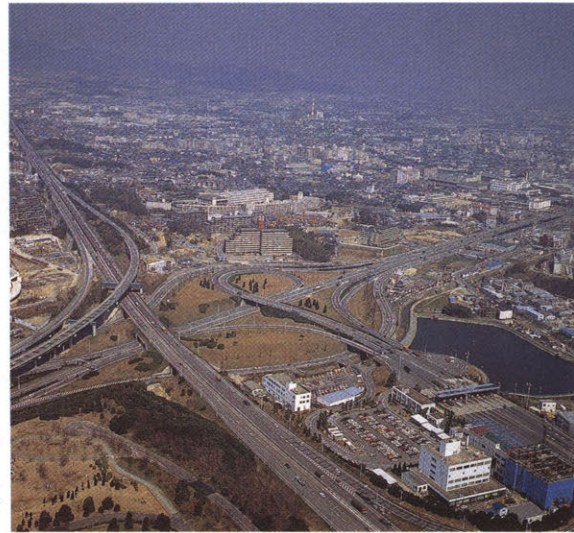
高速道路による新しい交通始まる

東名高速道路が全通してから遠州でも、国道一号线の交通がいちじるしく緩和された。難所の日坂、金谷峠などの車の流れもよくなった。

遠州では東名高速道路は、菊川、袋井、浜松から奥浜名湖を三ヶ日へ抜け、宇利峠のトンネル（延長九六八^ミ）を経て愛知県へと続く。全線で六か所のサービスエリアのうち、牧乃原、浜名湖の二か所が遠州にある。

名古屋地区はいうまでもなく大阪も、また東京も、車で日帰り圏となった。

東海道メガロポリスの大動脈となった東名高速道路を専門に走る急行バスが、全通の翌



名神高速道路

月から走りはじめた（東名急行バス^株、東京急行電鉄^株はじめ名古屋鉄道^株、遠州鉄道^株など一二社の出資）。

それより前、東名高速道路が部分開通していた一九六九年（昭和四四）三月から、それまで遠州鉄道^株と静岡鉄道^株とが運行していた静岡浜松線が、東名高速道路経由となっていた。これにより両市は従来よりずっと短時間で結ばれ、高速・安全・快適なバスの旅が実現した。また静岡県第六次総合開発計画に基づき榛原^{はしばら}・御前崎地区の観光開発にも寄与した。

大阪で一九七〇年（昭和四五）に開催された万国博には、遠鉄観光バスは七〇〇〇台の見学者を送り込んだ。

さらに遠州鉄道^株は、名古屋鉄道^株と運輸協定を締結し、東名高速道路を利用して浜松と名古屋を結ぶ東名浜松名古屋線の営業を一九七三年（昭和四八）から開始した。これによって遠州と三河との交流をいっそう図り、

また名古屋方面からの浜名湖周辺への観光客の増加をねらったものだった（一九八一年廃止。マイカー利用者が増え、バス利用者が減少したことによる）。

そのほかにも東名高速道路の開通以来、観光バス旅行はいよいよ盛んになり、その高速化と広域化が進むことになった。

開通当初、浜松インターチェンジを出入りする車は一日平均約九〇〇〇台だったが、その後急速な伸びを示した。

浜松インターチェンジの近くには、流通業務センターも建設された。港がない浜松にとって、この流通業務センターは「陸の港」として構想されたものである。それまで浜松市の物流の中心は、都心部の浜松貨物駅と、中心

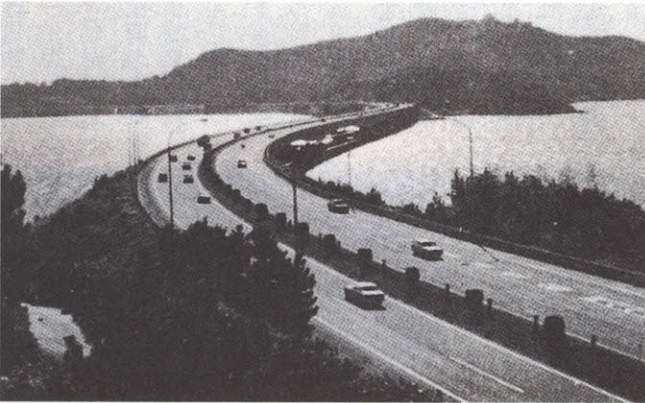
街の各所に散在する運送会社だった。このため中心街の交通難は非常に深刻で、しかも市街を南北に二分する東海道線が市内の交通を著しく阻害していた。インターチェンジに流通センターを設け、運送会社や倉庫などを集めることにより、浜松の大きなネックであった物流面が飛躍的に合理化された。

浜松インターチェンジの位置は、市の東よりに偏っていた。このため一九七一年（昭和四六）には浜松西インターチェンジの建設が決まり、一九七四年（昭和四九）三月に開通した。

なお、東名高速道路は全線開通から一〇年間に、総利用台数は六億九〇〇〇万台にのぼった。



浜名湖サービスエリア



サービスエリアより館山寺を望む

3 線の交通から面の交通へ

新しい道路網の形成へ

新幹線が開通し、さらに東名高速道路ができて、遠州の交通は新しい時代を迎えた。

日本道路公団、また静岡県および静岡県道路公社は、道路や橋をあいっいで整備していった。『静岡県の土木史』等によれば、遠州関係の主なものは次のとおりである。

掛川バイパス（延長九・九キ）

掛川市八坂で国道一号線と分かれ、北側丘陵地を通り、同沢田でふたたび国道一号線と合流。

磐田バイパス（延長七・二キ）

磐田市三ヶ野で国道一号線と分かれ、北側の磐田原台地と田園地帯を走り、天竜川橋の東端でふたたび国道一号線に合流。

浜名バイパス（延長一三・〇キ）

浜松市篠原町で国道一号線と分かれ、今切口をまたぐ浜名大橋（支間二四〇ミ）を渡り、新居町でふたたび国道一号線と合流する自動



昭和50年頃の道路網

車専用道路。

有料道路弁天大橋（延長八三六・六メートル）

一般には浜名湖大橋と呼ばれている。村櫛半島先端および弁天島・雄踏間に架けた橋と、湖岸を走る道路からなる。国道一号線、東名浜松西インターと結ばれる。

村櫛館山寺道路（延長一一・一キロ）

浜松市湖東町～館山寺～浜松市村櫛町の有料道路。県道湖東館山寺線および県道館山寺弁天島線の一部。

多米峠有料道路（延長二八五〇メートル）

湖西地方および三ヶ日地方と、豊橋を中心とする東三河とを結ぶ全線一一・七キロの道路が整備された。このうち、多米峠（標高二六五メートル）を中心とする部分が有料。

本坂トンネル（延長二・九キロ）

豊橋市嵩山町から三ヶ日町本坂まで。有料道路。

一九六六年完成。もとは勾配がきびしく、屈曲が多い未改良道路で、両地域の相互の交通の大きなネックになっていた。

新本坂トンネル（延長一三八〇メートル）

国道三六二号線の関連事業として一九七八年（昭和五三）、標高二二八メートル地点に完成した。有料。この開通で本坂峠越えはわずか四分に。

浜名湖レークサイド・ウェイ（延長五・一キロ）

浜名湖観光の拠点である弁天島、館山寺、瀬戸地区を結ぶ観光と地域開発の基幹道路。

スーパー林道天竜線（延長五二・九キロ）

一九八三年度（昭和五八）に完成したこの林道は、日本の三大美林の一つとされる天竜の林業の開発と、地域のその他の産業の振興を図るためにつくられた。道幅五メートル。天竜市東雲名から秋葉山を経て、旧秋葉街道沿いに北上し、標高一〇〇〇メートルを超える竜頭山、井戸口山、門桁山を経て、山住神社、水窪ダム

■幻に終わった「国鉄佐久間線」

第6章で述べたように遠州と信州とを結ぶ遠信鉄道（後に二俣佐久間線計画）建設への夢は、明治時代から根強くあつて、その実現が期待されつづけてきた。戦前の一九三七年（昭和一二）に、天竜川流域奥地の資源開発を目的として二俣佐久間線が計画された。一部着工されたが、戦争のため中断され、日の目を見なかったという経緯がある。

戦後、国鉄は鉄道の復興を図りつつ、同時に国営のバス路線を延長して輸送力を充実させようとし、戦前からスタートさせていた省営バス（国鉄バス）路線をさらに増やしはじめた。

一九四六（昭和二一）一三路線一八六キロ
一九四七（昭和二二）一八路線五五五キロ
一九四八（昭和二三）三五路線六〇三キロ

北遠地方でも省営バスの運行を企画した国鉄名古屋鉄道局は、一九四六年に遠州鉄道株に対して、同社の水窪線を譲渡するよう要請した。

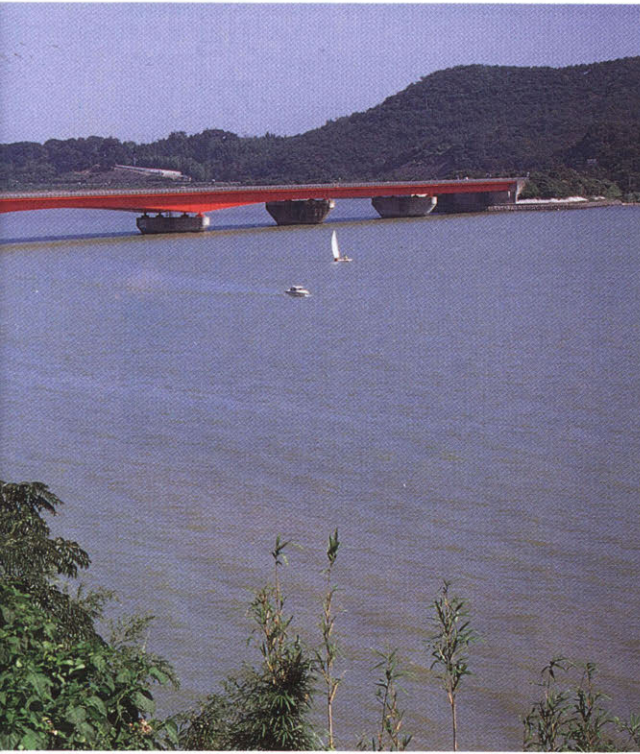
天竜川沿いのこの路線は、もとは遠州鉄道株の前身の一つである遠州秋葉自動車株がひらいたものだった。山間部の路線に特有の多くの悪条件を克服しながら、昭和の初めから戦後にいたるまで、着々と運行体制を強化充実させてきた。一九四六年には新車四両を配置し、起点も二俣から西鹿島になり、体制はいっそう整っていた。

この水窪線の譲渡に、遠州鉄道株が反対の意思を表明したのは当然といえよう。しかし路線の関係八か町村の代表らの多くは、省営バスの運行に賛成した。国鉄が、「将来、二俣から佐久間線を敷設して利便をはかる。鉄道はすぐにできないので、鉄道ができるまでバスで代行する」とPRしていたからである。

結局、同路線は国鉄に譲渡され、一九

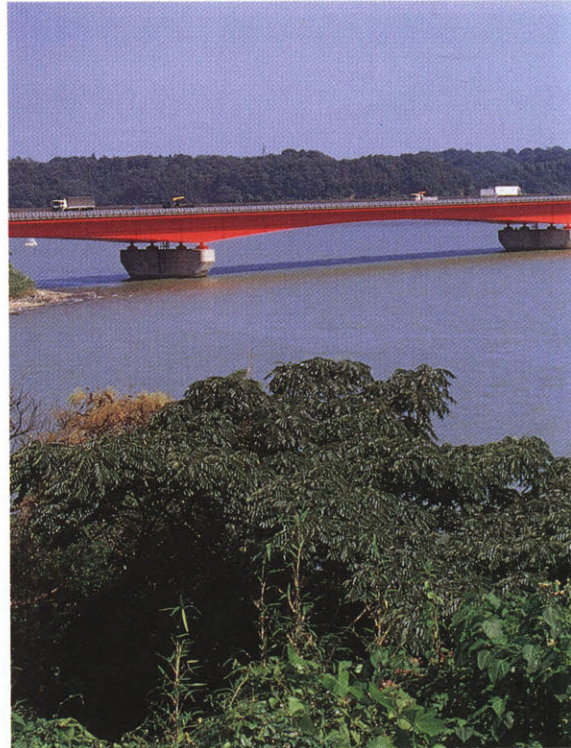


スーパー林道





有料道路弁天大橋



浜名湖レークサイド・ウェイ

サイトを通り水窪町にいたる。

国道一五〇号線のあゆみ

この道は江戸時代には横須賀街道と呼ばれていた。横須賀藩と相良藩とを結ぶ、南遠沿岸地方の唯一の街道だった。砂道で屈曲が多い道だった。

一八七五年（明治八）に、池新田の有志らが中泉より地頭方六六*の道路改良に取り組んだ。国安川に橋を架けるといふ難工事があったが、砂利を敷いた幅二間（約三・六m）の道路を完成させている。

その後、県費補助道路となって改修が行われ、一九〇八年（明治四一）に県道（横須賀相良街道）となった。

大正の終わり頃にこの道路は横須賀池新田線、池新田地頭方線の二路線となり、拡幅改良工事が昭和の初めにかけて行われた。

国道になったのが一九五三年（昭和二八）で、

県道静岡川崎線

県道御前崎藤枝線

〃 池新田地頭方線

〃 横須賀掛塚線

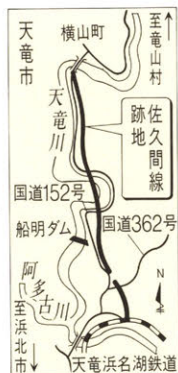
〃 横須賀池新田線

〃 浜松掛塚線

が二級国道静岡浜松線として指定され、一九六五年（昭和四〇）に一般国道一五〇号線と改称された。

この道路は、清水を起点に大崩海岸、焼津、御前崎、浜岡を経て浜松にいたる。市街地を通るが道幅は狭く、混雑や環境悪化が目立った。このため各地で拡幅工事や、バイパス建設などが行われたが、交通量の増加には追いつかないのが実情だった。

一九七〇年（昭和四五）に、藤枝と相良を結んで長年親しまれてきた藤相線（一九四七年から藤枝より袋井に延長、駿遠線となる）が廃線となる。モータリゼーションの進展が同線を廃線に追い込んだといえるが、直接的には国道一五〇号線のバスに敗れたのである



（「静岡新聞」）

四六年（昭和二一）一〇月から天竜線として営業を始めた。

その後、一九五一年（昭和二六）になって、電源開発計画により天竜川佐久間地区にダムが建設されることになった。地元ではまたもや遠信鉄道促進期成同盟会を組織し、建設陳情書を提出するなど、積極的な運動を行なった。鉄道が実現すれば、ダムの建設資材の輸送路として有用であるばかりでなく、産業路線・生活路線として北遠地方の資源開発・地元産業の振興にきわめて大きな役割を果たすことが期待できた。

地元は約束されていた佐久間線は、こうした紆余曲折を経て、一九六七年（昭和四二）になって一部が着工された。二俣線遠江二俣駅〜飯田線中部天竜駅（佐久間町）の予定区間三五*のうち、二俣から横山までの一三・四*である。ところが、この工事が六八%まで進んだところで、一九八一年（昭和五六）に建設が凍結され、一九八八年（昭和六三）には建設は断念された。

一九九三年（平成五）になって、国鉄清算事業団は佐久間線の跡地を、天竜市に譲渡することを了承した。静岡新聞（平成五・七・三）は次のように報じている。

「旧国鉄用地の処分は、構造物を撤去して更地に戻しての譲渡が原則だが、佐久間線の場合は現況譲渡という珍しいケースになる。無償ではあるが、市側も跡地利用に際して現況復元の費用を負担することになり、実質的には有償と同じ形といえる」

る。

藤相線の跡地は国道一五〇号線の整備に利用されたほか、太平洋自転車道となった。

近代的な橋に架け替える

横山橋

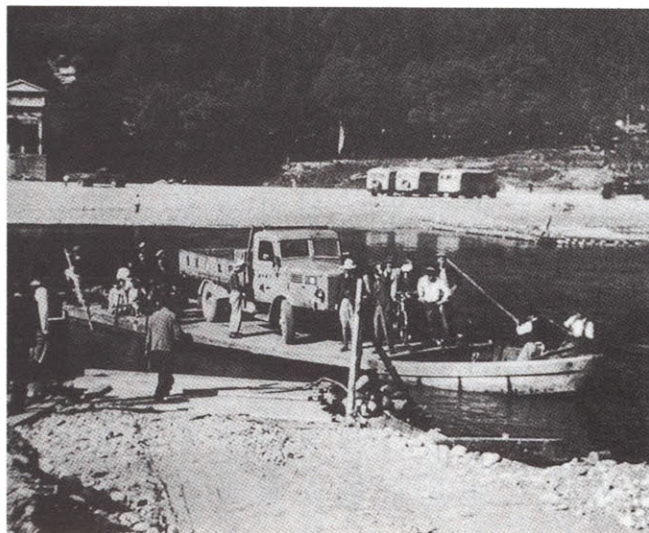
北遠の横山では、戦争中まで渡船でバス、トラックを渡していた。戦後、久根鉾山で使用していた麻心の古ワイヤーを使用した吊り橋（木造補剛トラス）が、一九四九年（昭和二四）に架けられた。木材を満載したトラックなど重い車両の通行ができるように、一九五二年（昭和二七）には、新しい吊り橋（鋼ランガートラス）に架け替えられていた。一九七六年（昭和五一）、自動車時代にふさわしい現在の橋（長さ三五・一・五^m、幅一一・〇^m、連続トラス）になった。

掛塚橋

道路法上の道路に関する有料制度ができたのに応じて、一九五五年（昭和三〇）に新しい橋（長さ八七・七^m、幅六・〇^m、下路式鋼ゲルバートラス）に架け替えられた。

原田橋

佐久間ダムの補償工事として一九五六年（昭和三一）、県下一の規模を誇る近代的な吊り橋（長さ一三九・八^m、幅五・五^m、上路式補剛トラス）に架け替えられた。



横山の渡し

中部大橋

佐久間ダムの建設の際、国鉄中部駅から資材を運ぶため電源開発(株)が一九五四年(昭和二九)に架橋した。長さ二二九メートル、車道四メートル、歩道二メートル。

浜北大橋

地域住民の昔からの願いがかなない一九七〇年(昭和四五)に完成、浜北と磐田の結びつきの強化をはじめ浜北地方の交通は非常に便利になった。長さ九六四・六メートル、幅八・〇メートル(歩道設置)。

大輪橋

秋葉ダムによる河床の上昇により旧橋が流失、一九七〇年(昭和四五)に新しく架けられた。長さ九九・八メートル、幅六・五メートル。

瀬戸橋

浜名湖と猪鼻湖のつなぎ目にある瀬戸は、水深が深いが大昔から交通の要所で、松と奇岩の迫る兩岸を結ぶ渡し舟があった。

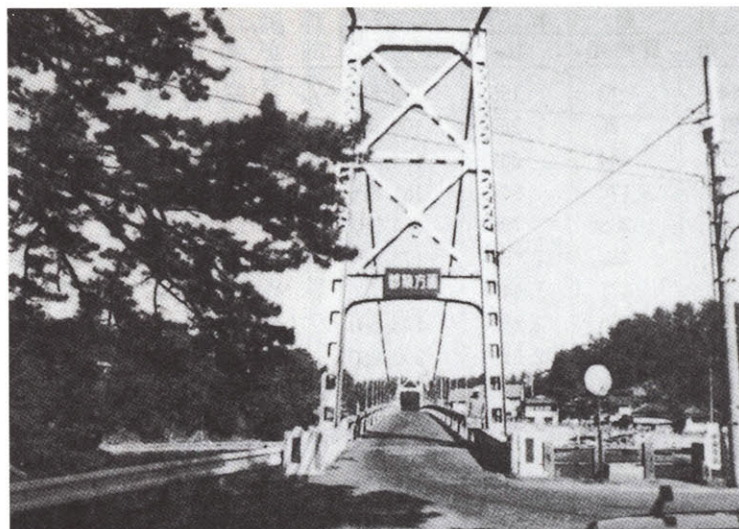
大正時代には、東浜名村の若者たちが交代で船頭を引き受けていた。昭和に入ると、自動車を渡せるように大型の船を買い入れ、村営の渡船になった。その後、郡道(都築大崎)が県道気賀入出線(現、県道瀬戸佐久米線)となったのに伴って、県営渡船となっていたが、一九五五年(昭和三〇)に地元の人々の夢であった吊り橋(長さ一二五メートル、幅三・六メートル、補剛トラス)が架けられた。

落合橋

都田川が井伊谷川と合流して落合川となる



浜北大橋



瀬戸橋

地点は、昔から渡し舟が兩岸を結んでいた。この渡しは気賀の関所を守る要害の役割も果たしていた。明治の頃に木橋が架けられ、一九三四年(昭和九)に鉄筋コンクリート橋となっていた。その後、通行車両が大型化し、交通量が増え、また橋も老朽化したので、一九七七年(昭和五二)に新しい橋(長さ一四



飯田線付替線路平面略図
(「佐久間町史」)

■天竜東三河特定地域総合開発計画

天竜川中流地域の開発は、国土総合開発計画に採り上げられて一九五一年(昭和二六)天竜東三河地域が特定地域の指定を受け、翌年、天竜東三河特定地域総合開発計画が策定された。

電源、林産、農産など資源開発、および治山・治水に重点が置かれ、総事業費およそ一〇〇億円のうち発電事業費が半分を占め、佐久間ダムおよび秋葉ダムの建設が大きなプロジェクトの一つだった。

この総合開発計画と関連させて浜松市は、工業立地整備事業として各種の生産施設や交通の整備などを行った。道路関係では田口線、浜松二俣線、浜松雄踏線、国道一号線、二級国道線(浜松く掛塚く横須賀)などの整備が行われた。

三・四、車道五・八、歩道四）に架け替えられた。

浜松市の「ベルリンの壁」を解消

浜松では東海道本線が市街を南北に二分し、その南北の連絡には平面交差の市道と、東西二か所の地下道を利用するほかなかった。

この浜松の「ベルリンの壁」は、とりわけ市の南部工業地帯の輸送にとって障害となっていたほか、市全体の発展にとっても大きな妨げとなっていた。

この問題は、自動車の交通が急激に増えはじめてからいよいよ深刻になった。

南北の交通は主に中島、平田、海老塚、浅田、菅原の五か所の踏切で行われてきたが、

いずれも平面交差なので、列車通過に伴う遮断時間が非常に長かった。一九六三年（昭和三八）頃の実態をみると一日のうち、

平田 約一時間三〇分

中島 約八時間

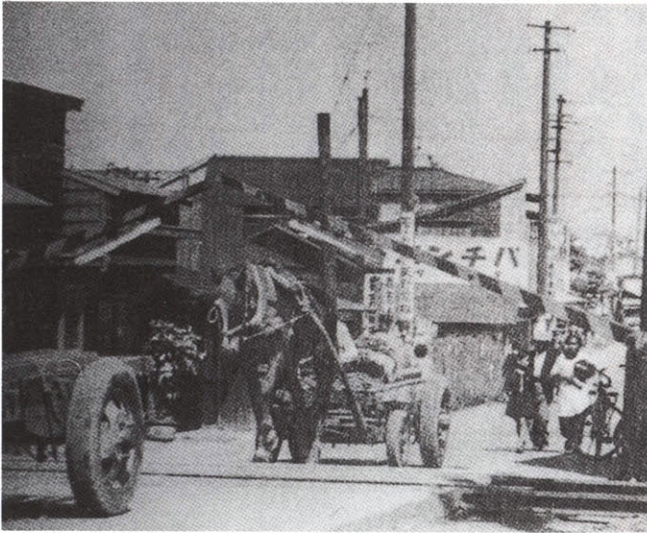
海老塚 約七時間三〇分

浅田 約七時間三〇分

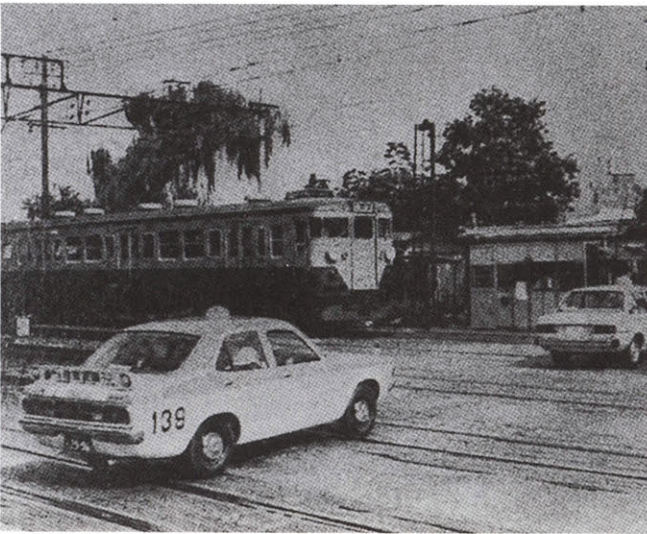
平田の踏切などは一日の半分近くが遮断されていたのである。交通にとっては重大な障害で、これによって空費される時間は大きな経済的損失であった。

「なんとかならないか！」

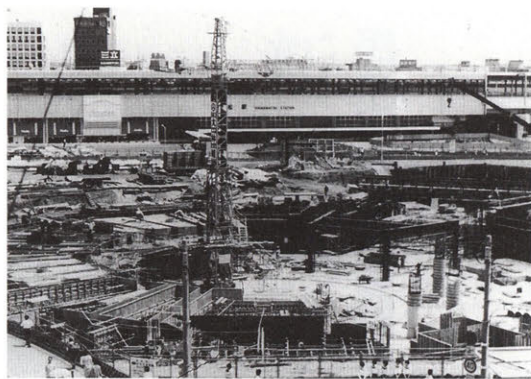
と、一九六二年（昭和三七）頃から市民運動が起こっていた。署名運動（約一八万五〇〇〇人が署名）や、国鉄本社への陳情が繰り返



平田の踏切 昭和29年頃



平田の踏切「アカズノフミキリ」の異名をとった 昭和54年頃



浜松バスターミナル建設工事風景



遠州鉄道高架橋梁架設現場

返された。しかし、なかなか市民の願いはかなわなかった。浜松市の都市計画も進まないまま歳月が過ぎていった。
 ようやく一九七二年（昭和四七）になって、都市計画地方審議会の議決に基づいて東海道本線の高架化事業が計画決定された。二年後着工となり、完成をみるのは一九七九年（昭和五四）である。

国鉄の高架化と並んで、遠州鉄道線の高架化も決まっていた。この鉄道線は浜松から西鹿島まで市街地を南北に走っていて、国道一五〇号線をはじめとする東西の道路交通の妨げになっていた。このうち新浜松駅〜遠州助信駅間を高架化する。この区間は約二〇か所で道路と交差していた。その着工までに、
 ○官民一体となった浜松駅周辺整備計画協議会の発足（一九七四）

○広大な用地を占有していた浜松駅の貨物部

門を、旅客部門と切り離して他に移し、貨物専用の西浜松駅が完成（一九七六）

○浜松駅前のバスターミナル事業の計画決定（一九七九）

などがあり、遠州鉄道の高架化は浜松駅周辺整備事業の一環として、一九八〇年（昭和五五）に着工され、五年後に完成した。

こうして、多数の平面交差で分断されていた浜松市中心部の交通は改善され、一連の都市計画事業がいよいよ本格的に始動しはじめた。なお、駅前のバスターミナルが完成するのは一九八二年（昭和五七）である。



遠州鉄道高架開通