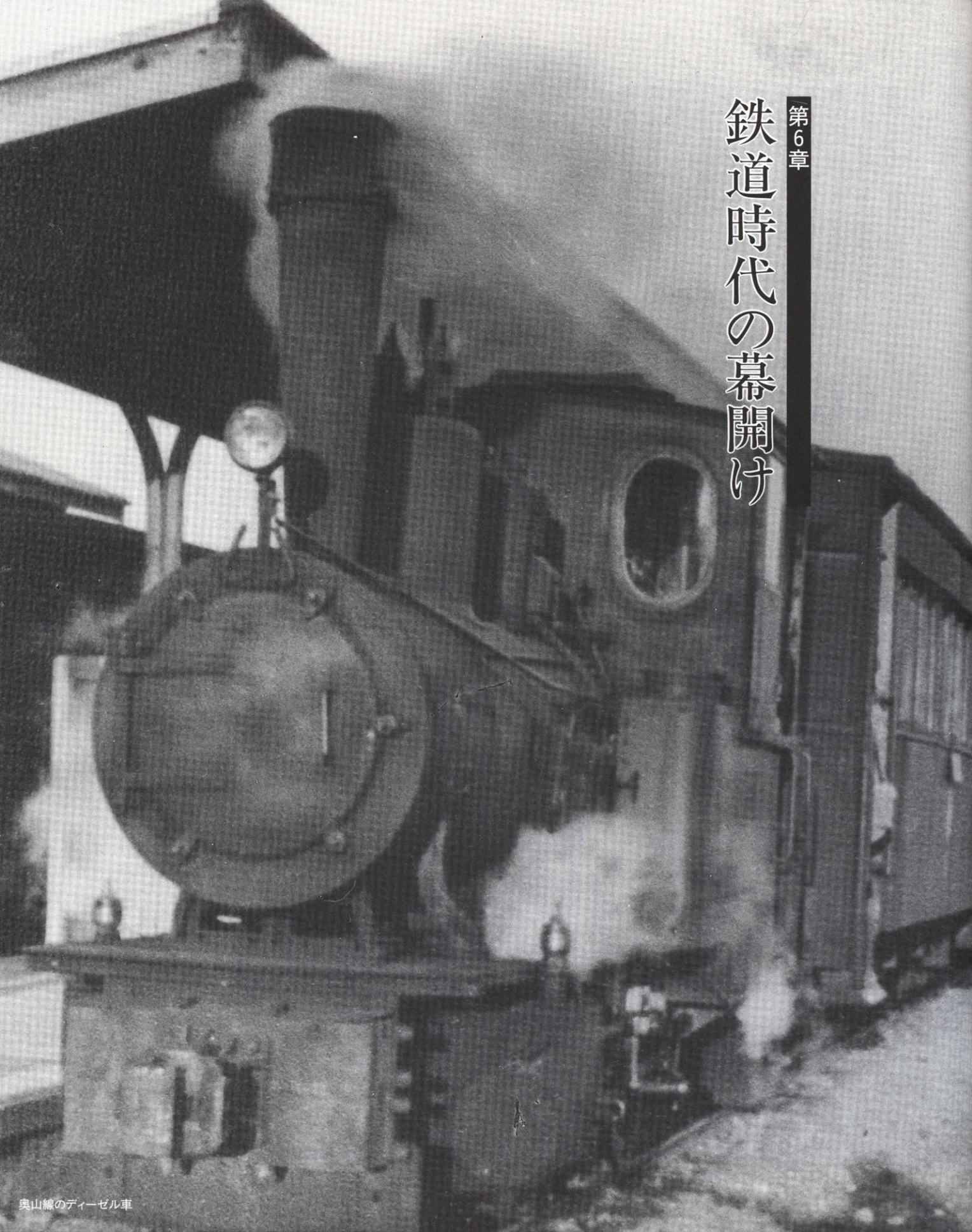


鉄道時代の幕開け



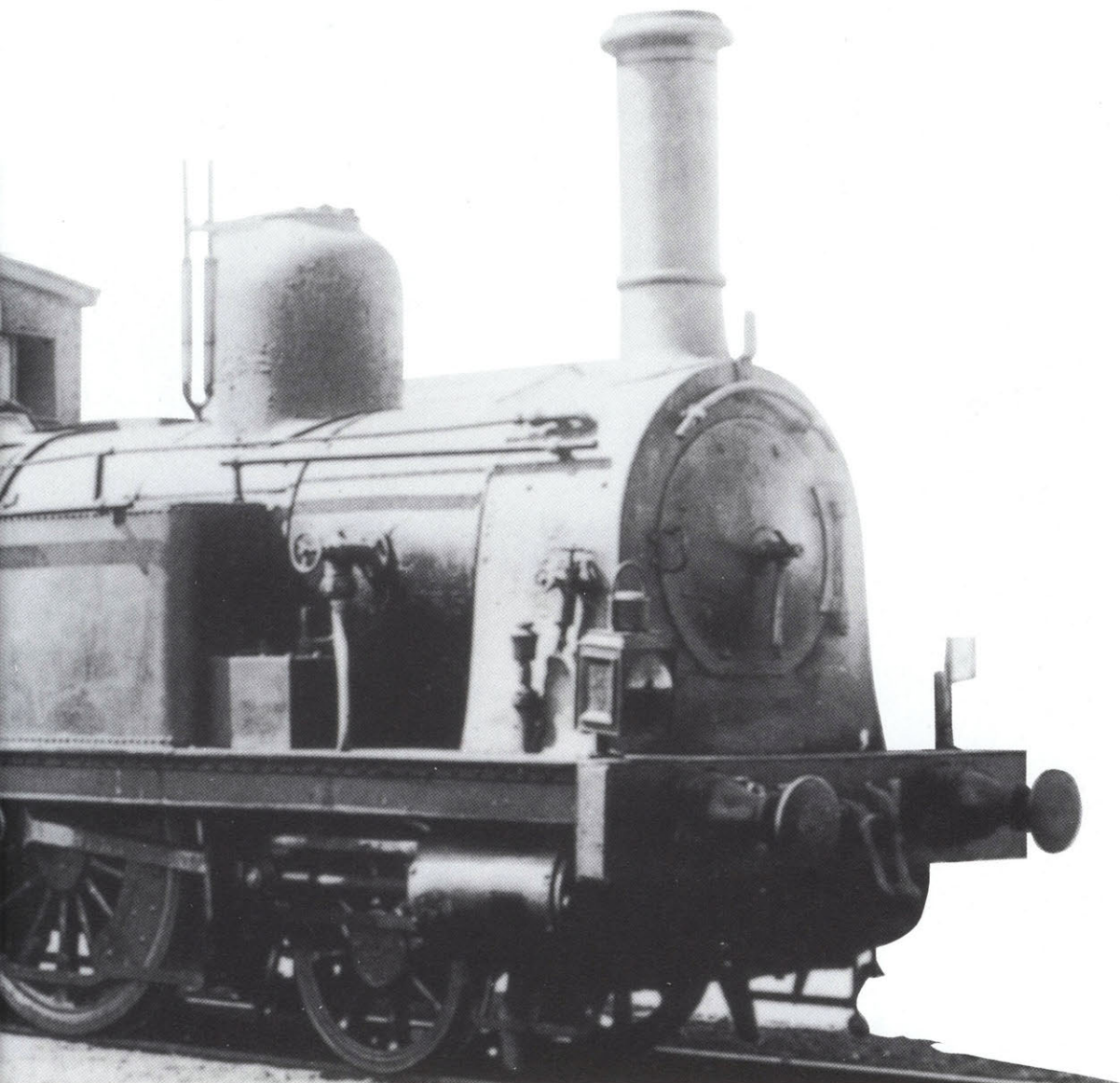
1 東海道線の開通

「陸蒸気」の出現

幕末から明治の初めに日本にやってきた外国人は、この国は鉄道の建設には適していないと見ていた。なぜなら山が多くて、しかも険しい。平野部が少ないうえに、河川は大雨のたびに荒れる。当時の技術では鉄道敷設はとても無理だと思われたのである。

たとえ鉄道を建設しようにも、そのための技術も資材も日本にはなかった。また鉄道建設には莫大な資金が必要だが、そのような金を使うなら軍事費に回して武力を強化せよ、という意見が強かった。

しかし伊藤博文、大隈重信ら明治の指導者は、日本の近代化のためには、どうしても鉄道が必要だと考えた。当時、鉄道のような大きな事業を行う力は民間にはなく、政府の事業としてやるほかはない。そこで英国からの借入金、英国人技師の指導、英国からの輸入品によって、新橋〜横浜間（二九・〇キロ）に



鉄道を敷くことを決定したのである。

こうして一八七二年（明治五）一〇月一四日、わが国に初めて鉄道が開通した。世界で最初の蒸気鉄道の運行開始が一八二五年、英国においてだったから、それから約半世紀後のことになる。

横浜には外国人居留地があり、また貿易港として幕末以来急速な発展をみせていた。その横浜と東京（新橋）とを結ぶ二九*の路線を、英国から輸入した蒸気機関車が、長さ約五*の小さな客車をひいて、五三分間で走るようになった。

時速約三三*だが、当時の日本人にとってこれは驚異的なスピードだった。

「その速きこと風のごとく、雲のごとく……」と、目を見張って驚き、恐れおののいた。

幕末に、日本人の鎖国の眠りを打ち破った「黒船」は、黒い蒸気船だった。それから約二〇年後、こんどは黒い鉄の塊が、黒い煙を吐きながら陸を走る。まさに「怪物」であった。人々は「陸蒸気」と呼んで驚き、かつ恐れたのである。

初めて見るこの「怪物」に、一方では好奇心を抑えがたく、停車場には毎日黒山のように野次馬が押し掛けた。弁当持ちで朝から見にくる人も多く、黒い煙を吐いて汽車が走り出すと、みんな耳をふさぎ、首をすくめていたという。

そうした野次馬根性が旺盛な人々も、その「陸蒸気」にあえて乗ってみようとはしなかった。というのも、運賃は庶民には手が届かな

いほど高く、

乗るのは東京・

築地や横浜に住

む外国人と、一

部の日本人政治

家や金持ちくら

いだった。

「陸蒸気」の旅客

運賃は、下等三七

銭五厘、中等はそ

の二倍、上等は三倍

だった。当時の米の値段に換算すると、米一

〇*が約三六銭だったから、新橋〜横浜間の

下等の切符一枚は、米一〇*より高かったこ

とになる。

第一次私鉄建設ブーム

明治政府は鉄道の官設・官営の政策をとった。新橋〜横浜に続いて、

一八七四年（明治七）

神戸〜大阪

一八七七年（明治一〇）

京都〜大阪

一八八〇年（明治一三）

京都〜天津

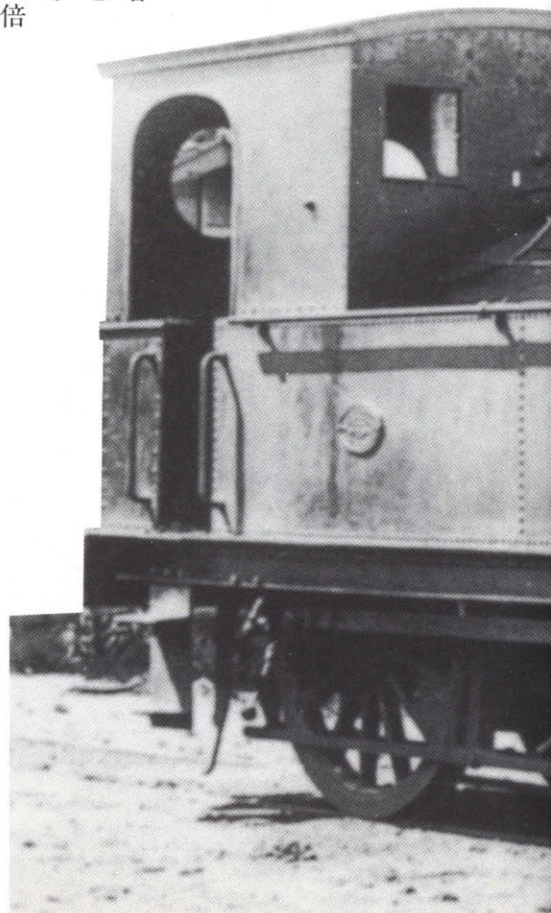
札幌〜手宮

というように、官設鉄道が開通していく。

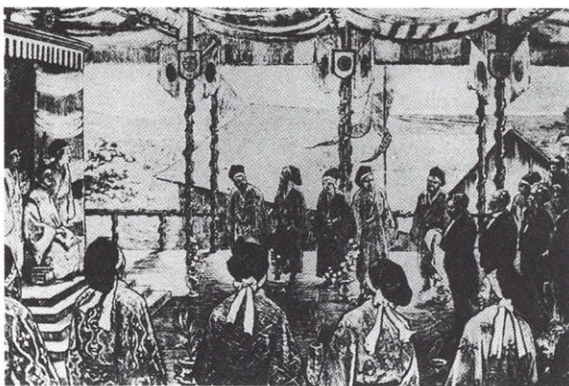
しかし鉄道の建設には莫大な資金が必要であるが、当時の政府は財政基盤が弱く、資金難のために路線は伸び悩んだ。

一八八一年（明治一四）十一月、政府の保

護のもとに、わが国で初めての私鉄である日本鉄道（株）が設立された。この会社は華族（公家や元大名）の財産の投資先としてつくられ



日本で最初の機関車



鉄道開通式の光景

たものだが、政府は以降、私設鉄道の保護育成へと政策を転換する。

日本鉄道は、日本初の私鉄として、

一八八三年（明治一六） 上野〜熊谷

一八八四年（明治一七） 熊谷〜高崎

を開通させ、その営業基盤は好調だった。

これを見て、一八八五年（明治一八）頃から民間の鉄道敷設出願があいついだ。鉄道は文明開化の象徴であった。それに加えて投機的な狙いからの出願も多かった。儲かりそうなところには、次々に私鉄が敷かれていった。それらの路線は相互の連絡はなく、無秩序でばらばらだった。時の鉄道局長官井上勝も、「近来流行の鉄道病に罹り宛も発熱煩悶して…」

と、あきれざるほどの鉄道熱であった。

進取の気風に富む遠州人が、この機運をだまって見逃していたはずはなかった。すでに一八八三年（明治一六）頃に、林弥十郎ら有力者が浜松に集まって、東海道鉄道を敷設する会社をつくることを評議していた。

幹線は中山道ルートか、東海道ルートか

遠州で東海道鉄道会社の設立運動が起こっていた頃、政府では、東京と京都を結ぶ幹線鉄道の建設計画を決定していた。

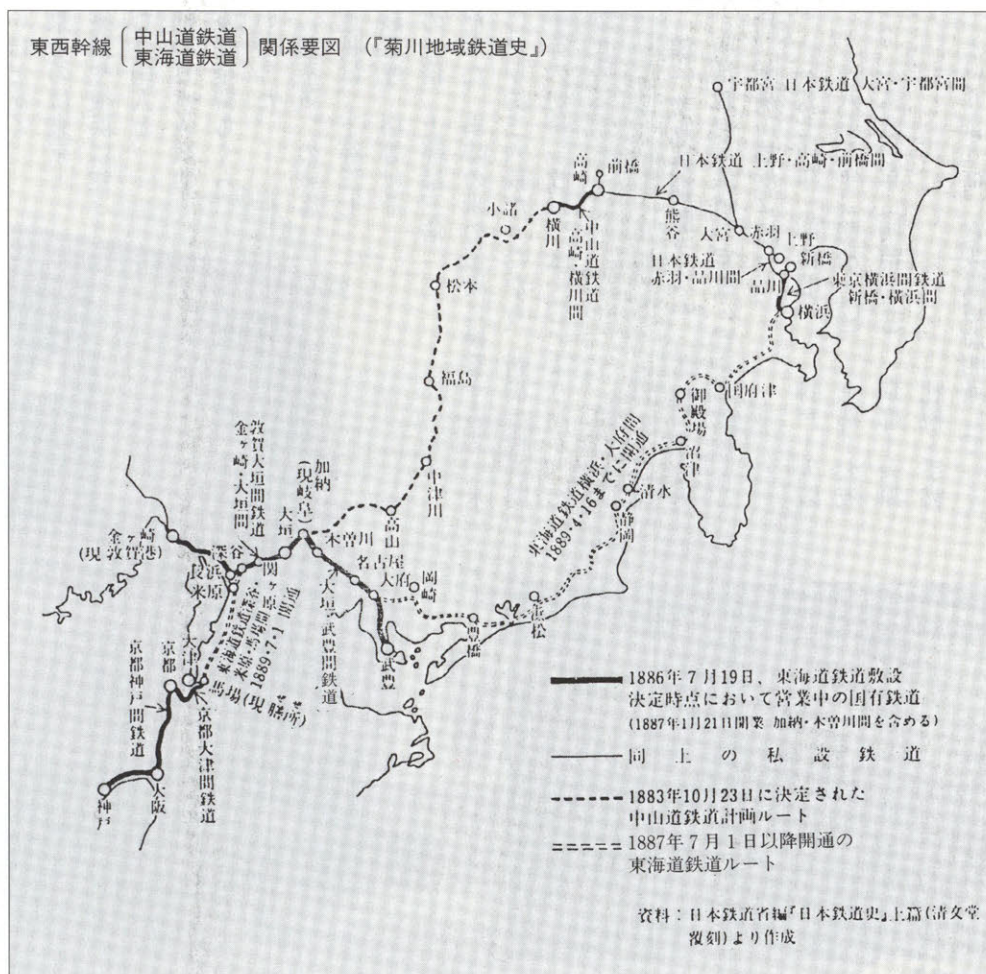
一八八二年（明治一五） 中山道鉄道の敷設を決議

一八八三年（明治一六） 中山道鉄道公債条例公布

日本の背骨ともいえる中山道に沿ったルー

トは、山岳地帯を通るため敷設工事がなかなか大変で、前途は容易でないことが予想された。しかし軍関係者らは、沿岸から攻撃を受けた場合の鉄道の安全確保という見地から、東海道ではなく中山道ルートを主張して譲らなかつたのである。

こうした状況の中で、浜松の東海道鉄道会



社の設立運動は発展的解消をとげた。遠州人の動きが一つの大きな推進力となって、県会議員や県出身の軍関係者らを動員し、東海道に幹線ルートを誘致する運動が県レベルで強力に展開されることになったからである。

一方で、中山道ルートの再調査は、工事の困難と資金難が無視しえないものであることを明らかにした。また、東海道ルートの調査も行われ、あらためて両ルートが比較検討された。

その結果、東海道ルートのほうが距離が短く、勾配もカーブも少なく、したがって建設期間はおおよそ半分で可能であり、建設費も少なくてすむ。開通後の運転速度も費用も有利である、などが明らかになった。

一八八六年(明治一九)、政府は東京―京都を結ぶ国の幹線鉄道建設計画を、中山道ルートから東海道ルートに変更することを決定した。

静岡―浜松間のルート決定をめぐる

こうして官設の鉄道が東海道に敷設されることが決まったが、では遠州では、どのようなルートに敷設するのか。停車場はどこに設けるのか。

ルートや停車場の候補地をめぐる、各地で議論が巻き上がった。賛成・反対に意見が割れ、なかなか決まらないところもあり、とくに静岡―浜松間がそうだった。当初は、新聞報道などによれば沿岸回りのルート(大崩―川崎―相良―横須賀―中泉)が予定されて

いたが、決定が遅れていた。

鉄道は文明開化の象徴ではあったが、他方では、鉄の塊が黒い煙を吐きながら、すごい速さで走る「怪物」「魔物」だった。もし近くを鉄道が通ることになれば、

「家が倒れる」

「鶏が卵を生まなくなる」

「農作物に害がある」

「蒸気機関車の火の粉が飛んで火事になる」

「煙で桑の木がやられ養蚕ができなくなる」

など、不安は大きかった。鉄道によって農

地や用水路、道路などが分断されるのも認めがたく、さまざまの反対意見が強かった。

海に近い村々でも、

「汽車の地響きで魚が寄りつかなくなり、

魚がとれず漁業ができなくなる。絶対反対！」

という強硬意見が強かった。なかには棍棒などを手にして測量の現場になぐりこみをかける人たちもいた。

たとえ鉄道の敷設を認めるにしても、町はずれにしてくれ、という声が多かった。

人力車や馬車、旅籠屋や陸運関係の間屋そのほか交通・運輸関係の人たちは、仕事が奪われることを恐れて反対した。「東海道の死期は近い」と説く新聞もあった。

一方、地域の将来の発展を考えて鉄道に大きな期待を寄せ、熱心な誘致運動を展開する人たちもいた。たとえば中遠地方では、土地の産物を他地域に運び出すにも、これまで悪路の上を牛馬や人の力で懸命に福田港または掛塚港まで運び、そこから船で積み出してい

た。これはいかにも非効率であった。鉄道は新しい時代をもたらしてくれると思われたのである。

掛川の豪農山崎千三郎や河井重蔵らは、そうした前向きの考え方を強く打ち出した。そして東海道宿場ルート（藤枝→島田→金谷→日坂→掛川）を強力に主張し、請願、組織的な誘致署名運動を展開した。日坂、袋井、見付など各宿の有志らもこれに加わった。

政府は、両方のルート、またそれぞれのルートのなかの幾筋かの候補コースについて、測量・調査を行った。むろん請願・陳情の趣旨についても聴取した。

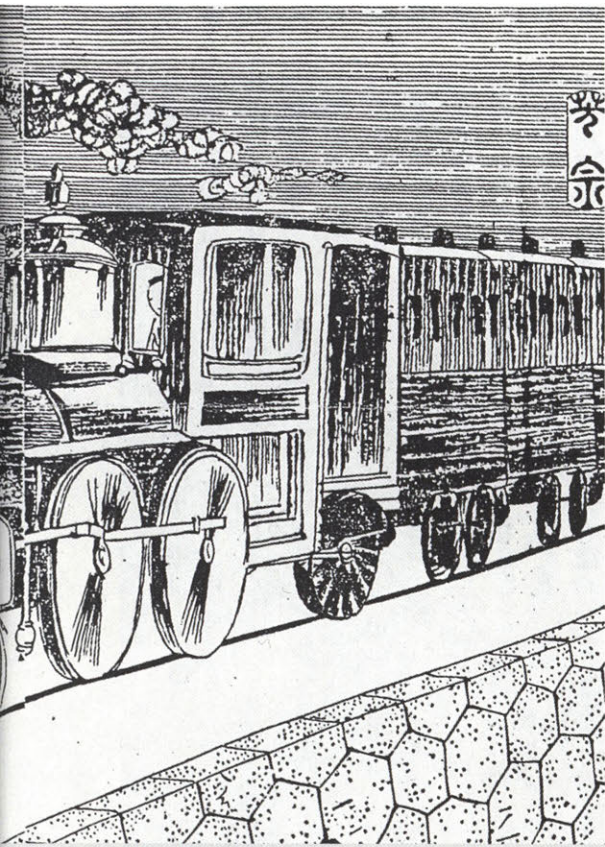
紆余曲折を重ねた末に、最終的に、海沿いを通るルートはつぶされた。現在の東海道線のルートに決定されたのである。一八八七年（明治二〇）四月初めのことであった。

ついに東海道に幹線鉄道が開通

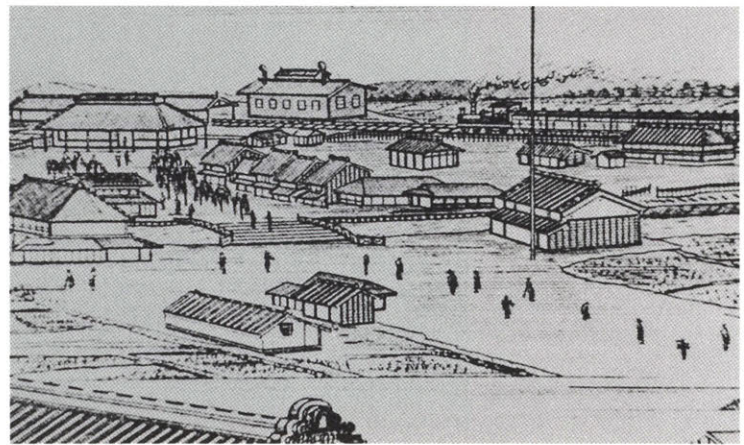
東海道の幹線鉄道建設は急ピッチで進められた。一八八八年（明治二一）九月一日、浜松→大府間が開通、浜松停車場が開業した。これにより浜松から名古屋を経由し、京阪までが開通したのである。

浜松→名古屋 片道三時間五五分
一日三往復

浜松から東も、東海道幹線鉄道の主要工事であった天竜川橋梁の完成を待って、一八八九年（明治二二）四月十六日、静岡→浜松間（片道二時間三



月5日号の挿絵で、小田原を発した汽車がやがて三島を過ぎ沼津に近づく間の車中のようすを伝えている。一等（ファーストクラス）の乗客はわずかに3人。いずれも洋服。初対面同士だが挨拶をかわし、話題は政治あるいは鉱山事業のことだったという。



浜松停車場

○分)が開通した。

浜松停車場は、最初の計画では、現在地よりはるか南に予定されていた。しかし利用に不便だとして地元有志が強く反対し、現在の位置になった。それでも当時は田んぼの中で、町の中心から離れていたため、不便だという声もあった。

浜松以東の例では、東海道の宿場町として栄えた見付を通らず、見付宿の南方約一*の中泉の田んぼの中に、中泉停車場(現、磐田駅)がつくられた。

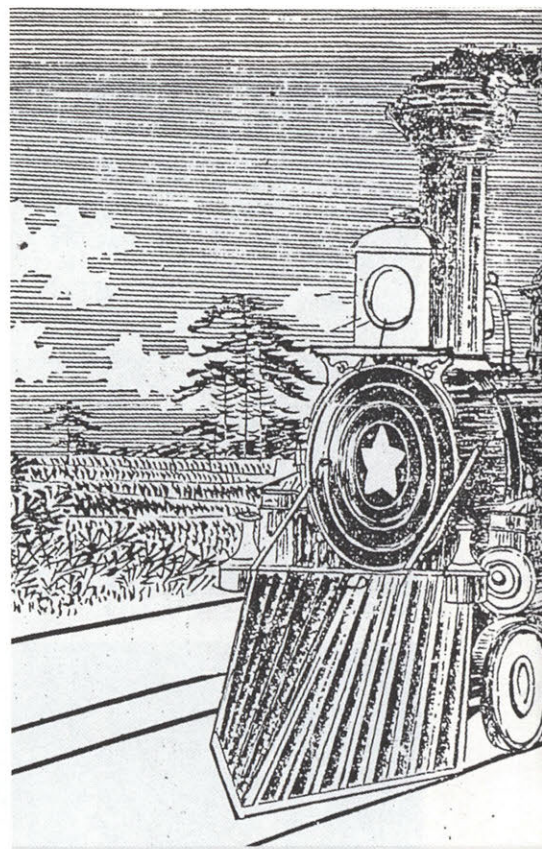
また日坂宿近辺では、旧街道筋は勾配が急なこともあって、金谷宿から菊川沿いに南に迂回し、堀之内(現、菊川)を経由して掛川にいたるコースが選ばれた。

各所で行われた突貫工事が実を結び、一八八九年(明治二二)七月一日、東海道の幹線鉄道(新橋〜神戸、六〇〇*)が全通した。一日一往復、片道所要時間二〇時間五分(下り)。上りは二〇時間一〇分)、運賃は下等で三円七六銭であった。

当初、遠州には金谷、堀之内、掛川、袋井、中泉、浜松、舞阪、鷲津の八駅が設けられた。その後、次の四駅ができた。

- 天竜川駅 一九〇二年(明治三五)
- 弁天島駅 一九〇六年(明治三九)
- 新居駅 一九〇八年(明治四一)
- 高塚駅 一九二九年(昭和四)

なお、この幹線鉄道は一八九五年(明治二八)に東海道線、一九〇五年(明治三八)に



静岡県まで延びてきた鉄道

東京と京都を結ぶ幹線鉄道の建設計画は、1886年(明治19)に中山道から東海道に変更され、その年のうちに横浜〜熱田間が着工となり、翌年には早くも静岡県東部では汽車が走り始めた。この絵は「絵入東海新聞」明治20年4

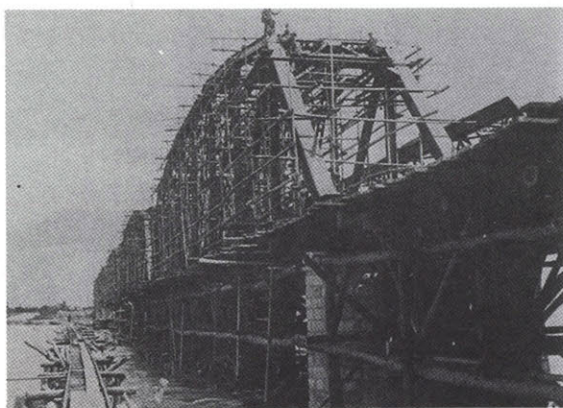
東海道本線と正式呼称が変わるが、複線化されたのは一九〇六年である。

一九〇〇年(明治三三)に「鉄道唱歌」が地理教育唱歌として世に出ると、またたく間に全国津々浦々で歌われるようになった。遠州のくだりは次のとおりである。

いつしか又も暗となる
世界は夜かトンネルか
小夜の中山 夜泣き石
問へども知らぬよその空

掛川 袋井 中泉
いつしかあとに早なりて
さかまき来る天竜の
川瀬の波に雪とちる

この水上にありと聞く
諏訪の湖水の冬景色
雪と氷の懸橋を



建設中の天竜川鉄橋 明治21年

わたるは神か里人か

琴ひく風の浜松も

菜種に蝶の舞阪も

うしろに走る愉快さを

うたふか磯の波のこえ

煙を水に横たへて

わたる浜名の橋の上

たもと涼しく吹く風に

夏ものこらずなりにけり

右は入海しづかにて

窓には富士の雪しろし

左は遠州洋なだちかく

山なす波ぞ砕けちる

明治時代の汽車道中

幸田露伴の『土偶木偶』に、東海道線の三等列車の旅の光景が描かれている。

主人公にとっては、窓の外の景色が次々に変わっていくのが、結構な絵巻物に目をすべらせていくようでおもしろい。汽車に乗って初めて知る経験であった。

しかし乗客たちは、窓の外など見ないで、声高に世間話・雑談を交わし合っている。株の上がり下がり論を論じる人。米作の善し悪しを語る人。老婆の愚痴。若い女子学生のおしゃべり。あちらでは赤ん坊が泣き、こちらでは声を上げて新聞を読んでいる……。

「旅は道連れ」の庶民の伝統は生きていた

のである。

これに対して、平田久『新聞記者の十年間』は、汽車旅行を苦手としたインテリの話である。東海道線が全通して四年後の一八九三年（明治二六）八月、元新聞記者の平田久は午後九時四五分の汽車で新橋を発った。

ところが「無聊なる汽車中の長道中の苦しさ」に、いい加減へきえきする。汽車は進みつづけ、

「山も動き、野も動き、月も動き、草も動

明治三十一年一月											
東行						西行					
三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分
三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分	三時五分
三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分	三時十分
三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分	三時十五分
三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分	三時二十分
三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分	三時三十分
三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分	三時四十分
三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分	三時五十分
四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時	四時
四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分	四時十分
四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分	四時二十分
四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分	四時三十分
四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分	四時四十分
四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分	四時五十分
五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時	五時
五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分	五時十分
五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分	五時二十分
五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分	五時三十分
五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分	五時四十分
五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分	五時五十分
六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時	六時
六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分	六時十分
六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分	六時二十分
六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分	六時三十分
六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分	六時四十分
六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分	六時五十分
七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時	七時
七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分	七時十分
七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分	七時二十分
七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分	七時三十分
七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分	七時四十分
七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分	七時五十分
八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時	八時
八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分	八時十分
八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分	八時二十分
八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分	八時三十分
八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分	八時四十分
八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分	八時五十分
九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時	九時
九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分	九時十分
九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分	九時二十分
九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分	九時三十分
九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分	九時四十分
九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分	九時五十分

浜松駅からの発車時刻表 明治37年



明治時代の車内のようす

き、家も動き、人も動き、橋も動き、墓碑も動き……」

しかし彼はといえば、

「身は依然として板の椅子に倚りたるまま一歩も動かし得ず、起きるにも起きられず、眠るにも眠られず候」

という状態だった。ついには、

「飽くまで文明を呪う」

と、このインテリはこぼすのである。

ようやく翌朝、浜松のホームで顔を洗い、弁当を買う……。

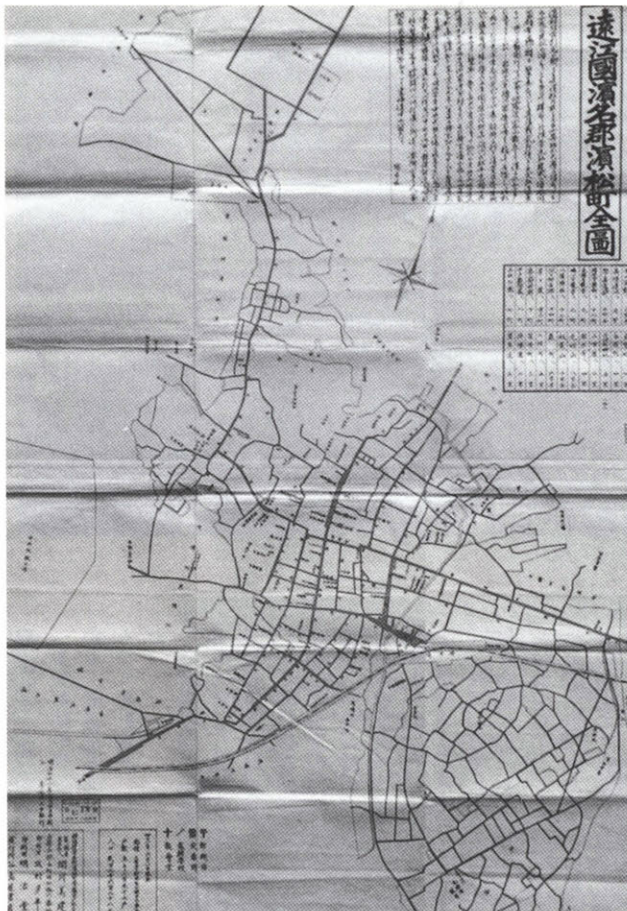
東海道線を二〇時間かけて乗りつづけた時代、大きな駅では停車時間が長く、ホームでゆっくり顔を洗ったり（鏡と水道の蛇口がある洗顔設備があった）、弁当を買ったりすることができた。

鉄道開通後、旧街道はさびれた

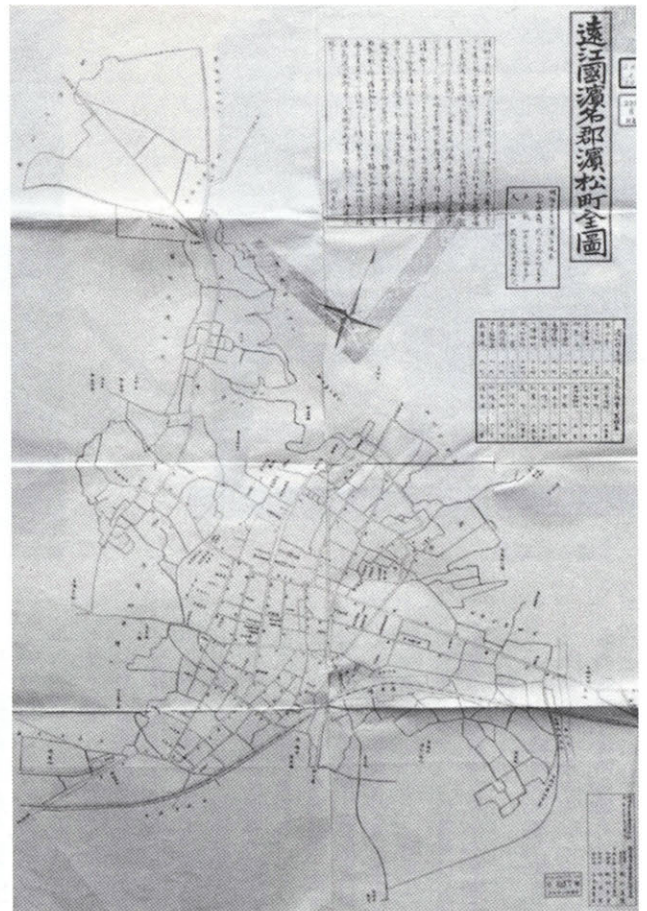
鉄道が走るようになると、かつての徒歩による旅は、たちまち昔のこととして忘れられていった。

とりわけ鉄道から取り残された街道筋の宿場は、さびれる一方であった。すでに人力車や乗合馬車が旅をスピードアップし、江戸時代のようにわらじを履いて街道をひたすら歩きながら、宿に泊まる旅人は少なくなっていたのである。

いまや鉄道や汽船を利用して、世界をもひとまたぎにする時代であった。それなのに、わらじを履いて五十三次を丁寧な歩くなど、変わり者扱いであった。そうした昔者の気質



遠江国浜名郡浜松町全圖 明治41年



遠江国浜名郡浜松町全圖 明治35年

は、もはや時代遅れであった。

それでも、なかには「余程物好きの旅人」が、律儀に五十三次を歩くことがあった。その道中は昔と違って、行き交う旅人ととてもなく、歩けども歩けども寂しい道が少なくなかった。山道では、聞こえるのは山鳩の声と、川の音ばかり。夢にも人に会わないのである。この寂しさに肝をつぶし、

「こんな淋しい所をどうマア越えて行かれるものか、東京まで着かぬ先に狼の餌食にでもなつて草むらの中へ骨ばかり残されて……」と、恐ろしくなる。そして出会つたのは狼ではなく、二人組の追剥であった。

(響庭篁村『走馬燈』)

産業都市浜松の基盤がつくられる

鉄道の開通は、遠州に大きな変化をもたらした。その一つが、浜松の発展である。近代の象徴である鉄道は、地域開発を先導する役割を果たした。

当時の浜松停車場は、前にも

述べたように中心街から離れていて、まわりには水田や蓮池が目立った。

その停車場を起点に、

一八八八年(明治二一)

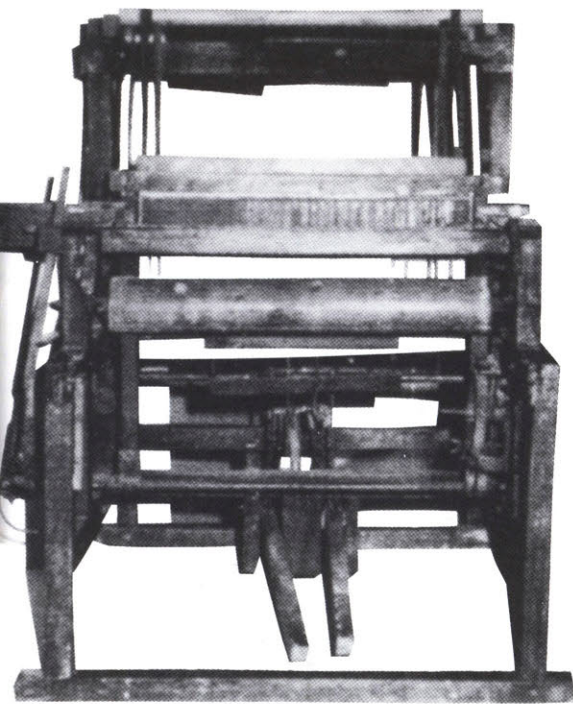
から一八九七年(明治三〇)

にかけて道路の新設・

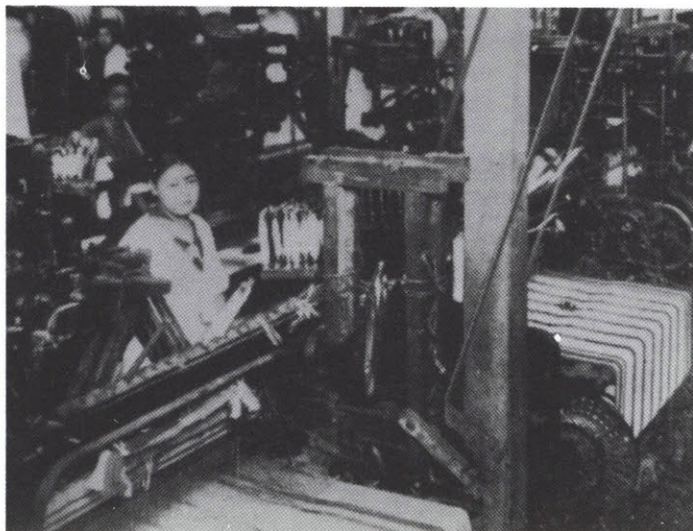
整備が行われた。市街の

中心道路である東海道

(国道)と駅前を結ぶ新



足踏み式織機



織物工場 大正時代

■浜松の工場誘致第一号

主な私鉄の国有化が行われた明治後期から、東海道沿線に大きな車両修理工場をつくる計画が、ひそかに検討されていた。

名古屋と浜松が候補にあがり、その情報を入手した浜松町(当時)は、早速、誘致の運動を始めた。

名古屋は敷地難で浜松に内定し、町では鉄道と地主の間に立って用地買収を斡旋し、一部は整地も進めていた。ところが内閣が代わって(第二次桂太郎内閣)状況が一変した。浜松は位置が悪いとして、計画中止が発表されたのである。

浜松町では地元出身の政治家、町長、各町代表らが、工場設置を要望する猛烈な運動を始めた。あるときは町長を先頭に総勢一五〇人が上京、首相官邸などに陳情すること一週間におよんだ。当時は集団行動は禁じられていたので、上京するときには、それぞれに変装して分散し、掛川、袋井、中泉、浜松、舞阪、新居から汽車に乗り込んだという。

結局、当初計画より縮小されたが浜松に設置が決まり、市制が施行された翌年の一九一二年(大正一)、鉄道院浜松工場が創業となった。東海道線を走る機関車を専門に修理する工場で、当初の従業員は二〇〇人弱であった。

その場所は浅場村(現、西伊場町)で、当時は見渡すかぎり田んぼの寒村だった。工場から菅原までの道(雄踏街道)には数軒の農家しかなく、追剥が出るような田舎道であった。従業員は全国各地の出身者で、通勤はカスリの着物に手弁当という姿だった。

しかし従業員は東京の養成工場が必要な技術をも身につけており、浜松工場は当時の最新の設備を備え、作業方法も他で

道、田町角から停車場へ出る新道、板屋町から停車場へ通じる新道などがそうで、いずれもそれまでにない道幅の広い道路だった。在来の道路で拡幅されたものもあり、また踏切、橋なども新たに設けられた。

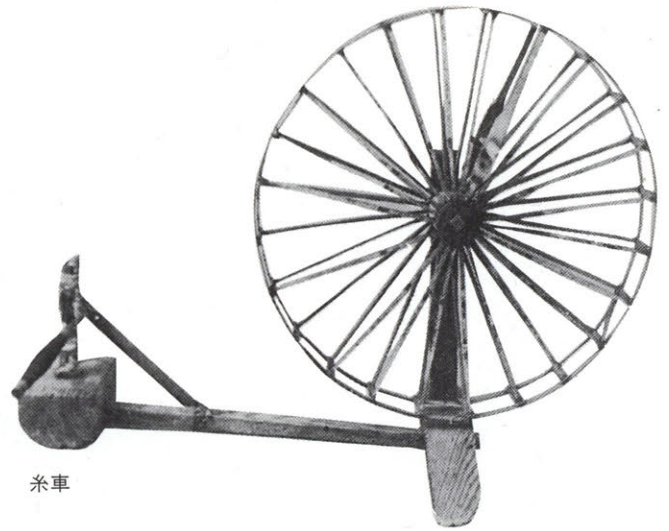
さらに、浜松に通じる姫街道、笠井街道、掛塚街道、二俣西街道、宇布見街道なども、拡幅、改修、橋の建設が進められて県道となった。これらの県道が、後に乗合馬車、軽便鉄道、自動車などの発展に大きく役立つことになる。

浜松に町制が施行されたのが、東海道線が開通した一八八九年の四月で、その時点での人口が一万三六二四人であった。この頃から二〇世紀初めにかけて、豊田佐吉らによる織機の発明があり、また日本形染や日本楽器や帝国制帽など、大きな資本による近代的工場が浜松にできた。銀行など金融機関も整備されていった。

さらに遠州織物組合など産業組合がつくられ、後に見るように郊外鉄道が走りはじめ、動力の電気化、ガスの供給、国鉄浜松工場の設置などが進んだ。

こうして浜松に、産業都市として発展する基盤が形成されていった。

浜松と対照的ともいえるのは、東海道線から離れた笠井である。もともと笠井は、西遠地方（平野部・天竜川沿い）の物資集散の中心であり水陸交通の要衝だった。それが東海道線の開通と浜松の発展につれて、相対的に笠井の地盤沈下が目立つようになった。浜松

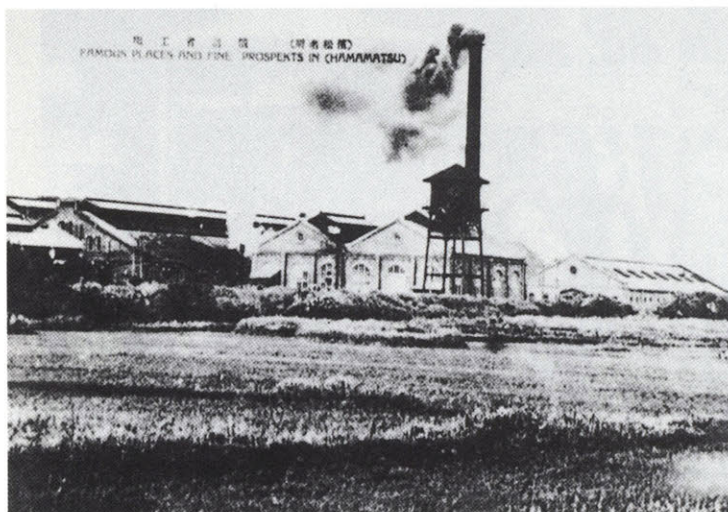


糸車

のほうが、それまでの地方行政の中心・宿場の機能に加えて、物資集散地としての新しい機能も加えるようになったのである。

浜松にかぎらず、停車場ができた町は新しい発展のきっかけをつかみ、運送店、倉庫、新聞発売店、銀行、商店などがあいついで開業した。

鉄道の開通によるもう一つの大きな変化は、天竜川河口の掛塚港にみるように、舟運が衰退していったことである。これについては第4章で述べた。



鉄道院浜松工場

見られないほど進んでいた。この地方では比るものがない高度の技術を持った鉄工場であり、幹部職員には高等官や判任官もいて、金モールの服にサーベルといういでたちだった。

この国鉄浜松工場は、浜松に機械工業がつぎつぎに起こる大きなきっかけとなり、その後もこの地方の技術の発達と工業の発展に大きな影響を与えた。

(参考「広報はままつ」一八〇・一八一号)

2 馬車鉄道が走る

新しく登場した交通機関

乗合馬車につづいて、やや遅れて登場したのが馬車鉄道だった。人力車や乗合馬車とは違って、軌道の上を走る乗り物である。地方鉄道に先行する交通機関で、鉄道よりも投資額は比較的少なくてよかった。

わが国で最初の馬車鉄道は一八七一年（明治四）から、大阪造幣局と波止場の間を走った。これは官用で特別な利用例である。

一般の交通機関として最初の馬車鉄道は、東京の新橋と日本橋間に出現した。東京馬車鉄道会社が一八八二年（明治一五）から運行しはじめたもので、馭者が二頭の馬を操って、敷設されたレール上を客車をひいて走った。定員は二四〜二八人で、車掌が乗り込んでいた。

馬車鉄道は、新しく登場した都市交通機関だった。レールは、比較的状态もよく道幅もある都市の道路に敷設された。

この馬車鉄道の軌道が、後に大都市では路面電車に発展していく。

一八九五年（明治二八）

京都電気鉄道

一九八九年（明治三一）

名古屋電気鉄道

というように、路面電車は早くから出現し、都市内の交通の中心機関になっていった。

一方、地方では、人力車や乗合馬車で間に合っていた。地方都市ではレールを敷設できるほど道路状態はよくなかったから、馬車鉄道の登場はかなり遅かった。全国的なデータでは大正時代の初め（一九二二年頃）



城東馬車鉄道 堀之内駅前 明治末

が馬車鉄道の最盛期で、

会社数 四〇社

路線延長 四八〇*

車両数 一二二一両

馬 一一〇〇頭

であった。

また馬車鉄道と路面電車とが運んだ一日当たりの利用客数をみると、

一八九八年（明治三一） 一〇・一万人

一九〇八年（明治四一） 五七・七万人

一九一二年（大正一） 一〇八・一万人

となっている。馬車鉄道と路面電車の発達で最も手痛い打撃を受けたのが人力車だった。

遠州で最初の馬車鉄道

東海道線が開通して堀之内（現、菊川）停車場が開業したのを機に、南部方面との交通の便をよくするため一八九二年（明治二五）に堀之内、池新田に里道が開通した。この道を馬車が客を乗せて走り始めるが、これはまだ馬車鉄道ではなく、「ガタ馬車」といわれた客馬車である。

この堀之内池新田往還（一九〇八年から県道）の開通に刺激されて、一八九八年（明治三一）に城東馬車鉄道（株）が設立され、堀之内から南山（現、小笠町）までの九・三五*に軌間六〇六³/₄の軌道を敷いた。そして翌年八月一日、その軌道上を、遠州で初めての馬車鉄道が走りはじめた。

全通式の当日には、各停車所にアーチがつくられ、花火が打ち上げられ、各地から見物



城東馬車鉄道 堀之内駅前 大正初

人が集まった。地元の喜びはたいへんなものだった。

この馬車鉄道は、所要時間は約一時間だったから、時速は一〇*程度で人がゆっくり走るくらいの速度だった。

停車所は一四あったが、どこにいても手を上げると止まって客を乗せた。

一九〇一年（明治三四）につくられた鉄道馬車唱歌（平田小学校長塚本松平作詩）は、沿線風景を次のように歌っている。

(一番)

振鈴一声堀之内

はやわが馬車は離れたり

小笠の山に入り残る

月を旅路の友として

(二番)

五丁目停車も時の間に

馳せ出す馬車のおもしろさ

道も平らに快く

たちまち来る三軒家

(四番)

流れも清き菊川を

過ぐれば早も円通寺

下る左は横地村

藤谷の神社もほど近し

ところで、南山から南部の中心地・池新田

までの間には山地がある。このため軌道を池

新田まで延長できず、これが大きなマイナス

になった。南山で馬車鉄道を降りて、新池田

まで馬車に乗り継がなければなら

らなかった。接続も悪く不便だ

ったこともあり、利用客はしだ

いに減少していった。

一九〇三年(明治三六)現在で

みると、

馬 一二頭

車両 一八台

で営業し、年間の利用客は約七

万五〇〇〇人だった。

堀之内軌道の苦戦

大正時代に入ると、南遠でもいくつかの軌

道建設計画が出てきた。たとえば堀之内から

地頭方(現、相良町)まで軽便鉄道を敷設し

ようとした東遠鉄道。同じく堀之内から地頭

方を経て相良までの軌道建設を計画した南山

相良間軌道。これらの発起人たちは、城東馬

車鉄道の買収を計画していたが、いずれも実

現せず「まぼろしの鉄道」となった。

このほか沿岸地帯に、中遠鉄道(明治四五

年設立)、藤相鉄道(明治四四年設立)などの

延長計画・新線計画もあった。

一九一七年(大正六)になって、城東馬車

鉄道(株)は経営悪化を克服するため、路線の御

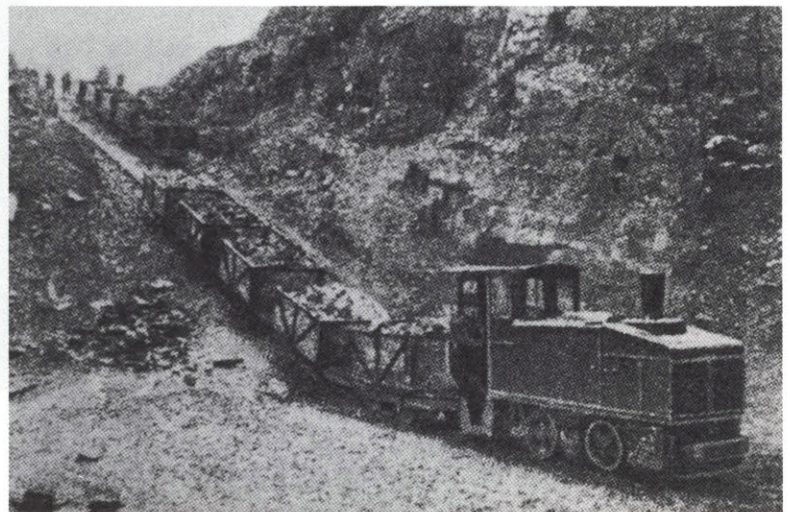
前崎までの延長と、蒸気機関車の導入を実現

すべく資本力を強化し、社名を御前崎軌道(株)

と改めた。

ところがその二年後に、東遠自動車運輸(株)

(翌年、池新田自動車



「オット」1号機関車と同型機関車



ドイツ社のディーゼル機関車広告

(株となる)が設立され、堀之内、池新田間に乗合自動車走らせはじめた。また池新田、地頭方面にも路線を延ばした。乗合自動車は当時はいずれもフォード、シボレー、ビュイックなどの輸入車である。そのスピードや乗り心地は、馬車鉄道のそれをはるかに上回った。

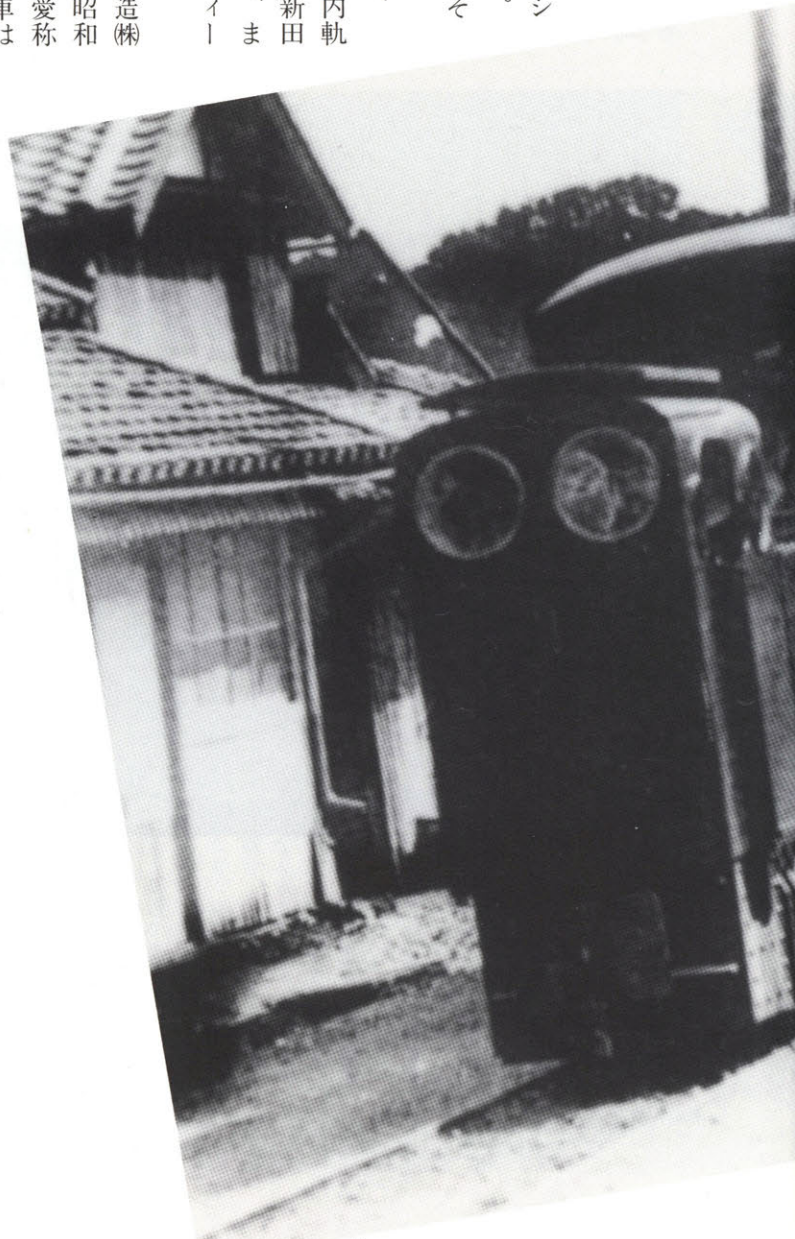
これに対抗するために御前崎軌道(株)は、一九二一年(大正一〇)に改組して堀之内軌道運輸(株)とし、念願であった堀之内、池新田間を一九二四年(大正一三)に全通させ、また動力には馬をやめて日本で初めてのディーゼル機関車を使用しはじめた。

ディーゼル機関車は、ドイツ発動機製造(株)からあいついで輸入され、一九三五年(昭和一〇)まで六両が使用され「オット」の愛称で親しまれた。ちなみにオット一号機関車は重量三・五ト、長さ三・三ト、幅八〇センチ、四馬力であった。

しかしこのディーゼル機関車は、二号機以後は形や出力がやや大きくなったものの、馬力が弱かった。また故障・脱線も多かったた

城東馬車鉄道株式會社 明治三十二年八月二十日	堀之内		南山		堀之内 馬車鐵道開通 南山間
	前	後	前	後	
	七 八 九 一〇 一一 一二 一三 一四 一五 一六 一七 一八 一九 二〇 二一 二二 二三 二四 二五 二六 二七 二八 二九 三〇 三一 三二 三三 三四 三五 三六 三七 三八 三九 四〇 四一 四二 四三 四四 四五 四六 四七 四八 四九 五〇 五一 五二 五三 五四 五五 五六 五七 五八 五九 六〇 六一 六二 六三 六四 六五 六六 六七 六八 六九 七〇 七一 七二 七三 七四 七五 七六 七七 七八 七九 八〇 八一 八二 八三 八四 八五 八六 八七 八八 八九 九〇 九一 九二 九三 九四 九五 九六 九七 九八 九九 一〇〇	七 八 九 一〇 一一 一二 一三 一四 一五 一六 一七 一八 一九 二〇 二一 二二 二三 二四 二五 二六 二七 二八 二九 三〇 三一 三二 三三 三四 三五 三六 三七 三八 三九 四〇 四一 四二 四三 四四 四五 四六 四七 四八 四九 五〇 五一 五二 五三 五四 五五 五六 五七 五八 五九 六〇 六一 六二 六三 六四 六五 六六 六七 六八 六九 七〇 七一 七二 七三 七四 七五 七六 七七 七八 七九 八〇 八一 八二 八三 八四 八五 八六 八七 八八 八九 九〇 九一 九二 九三 九四 九五 九六 九七 九八 九九 一〇〇	七 八 九 一〇 一一 一二 一三 一四 一五 一六 一七 一八 一九 二〇 二一 二二 二三 二四 二五 二六 二七 二八 二九 三〇 三一 三二 三三 三四 三五 三六 三七 三八 三九 四〇 四一 四二 四三 四四 四五 四六 四七 四八 四九 五〇 五一 五二 五三 五四 五五 五六 五七 五八 五九 六〇 六一 六二 六三 六四 六五 六六 六七 六八 六九 七〇 七一 七二 七三 七四 七五 七六 七七 七八 七九 八〇 八一 八二 八三 八四 八五 八六 八七 八八 八九 九〇 九一 九二 九三 九四 九五 九六 九七 九八 九九 一〇〇	七 八 九 一〇 一一 一二 一三 一四 一五 一六 一七 一八 一九 二〇 二一 二二 二三 二四 二五 二六 二七 二八 二九 三〇 三一 三二 三三 三四 三五 三六 三七 三八 三九 四〇 四一 四二 四三 四四 四五 四六 四七 四八 四九 五〇 五一 五二 五三 五四 五五 五六 五七 五八 五九 六〇 六一 六二 六三 六四 六五 六六 六七 六八 六九 七〇 七一 七二 七三 七四 七五 七六 七七 七八 七九 八〇 八一 八二 八三 八四 八五 八六 八七 八八 八九 九〇 九一 九二 九三 九四 九五 九六 九七 九八 九九 一〇〇	
	全	全	全	全	
正	全	全	全		

城東馬車鉄道の料金表と時刻表



堀之内軌道の列車

め、しだいに乗合自動車に客を奪われていった。

もつとも、堀之内軌道でも軌道と並んで、自動車も走らせるようになっていた。先に述べた池新田自動車そのほかの会社を買収して乗合自動車の営業を行うとともに、貨物自動車、貸切り自動車も営業し、路線をしだいに拡大して順調に推移していた。

軌道のほうは便数を減らさざるを得ない状態が続いていた。会社経営は軌道より自動車に重心が移りつつあった。

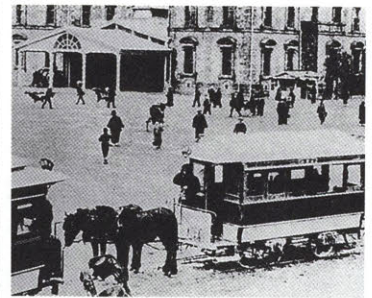
しかし経営状態が好転するまでにはいならず、一九三五年（昭和一〇）に軌道は廃業となる。そしてバス路線だけとなった堀之内軌道は、藤相鉄道㈱に買収された。

なお、藤相鉄道は一九一五年（大正四）に藤枝から川崎まで路線を延ばし、その三年後にはさらに相良まで延長していた。

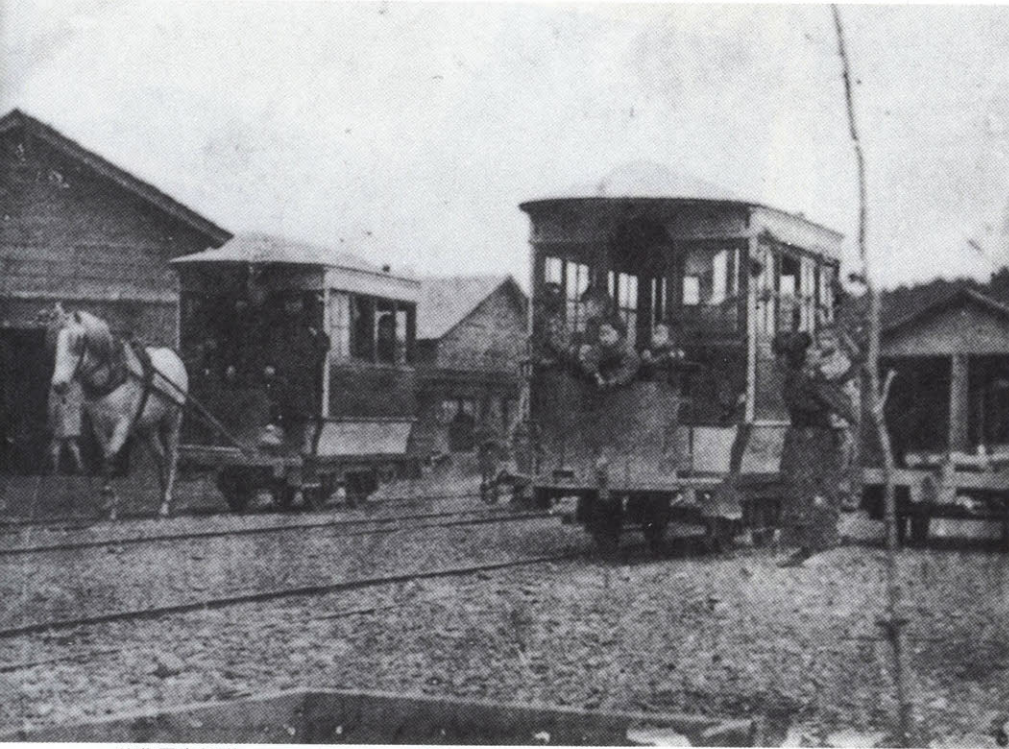
秋葉馬車鉄道

東海道線が開通してから、浜松をはじめ沿線各地はしだいに活況をみせて発展しはじめていた。それに対し森町地方は、交通も流通も相変わらず街道を歩くか、人力車か、馬の背に頼るか、舟あるいは荷車を利用するからであった。明治三〇年代から乗合馬車は走りはじめていたが、文明開化の時代の波に取り残されまいとする人々の願いは切実だった。

そうした地元の交通の便利と交易の隆盛を図ろうとして、森町に本拠をかまえた秋葉馬車鉄道㈱が一九〇二年（明治三五）、森町から



東京馬車鉄道



秋葉馬車鉄道

東海道線袋井駅までの約一二^キに軌道を敷き、馬車鉄道を走らせはじめた。

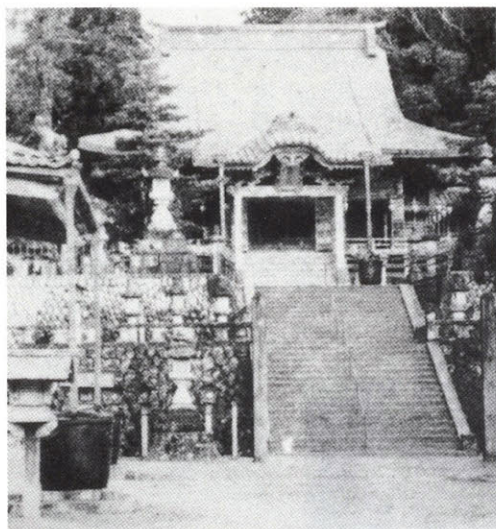
これは森町方面と東海道線とを結ぶ便利な連絡ルートとなった。さらに、たとえば袋井から馬車鉄道で森へ、森から乗合馬車に乗り換えて犬居へ、というような行程も可能になった。

また、この路線は秋葉街道の一つであり、近くに可睡斎がある。火除け・弾除けの信仰を集める可睡斎には、日露戦争が始まると参詣者が急増したから、やがて可睡斎までの支線も設けられた。そして参詣の足としても大きな役割を果たした。

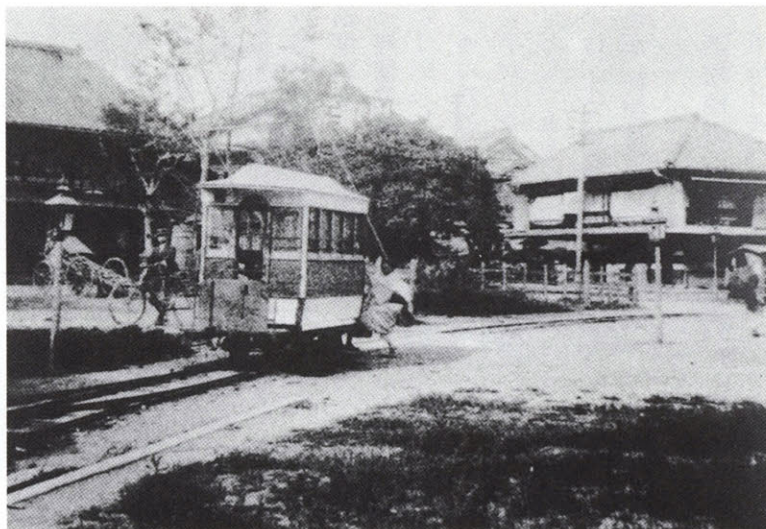
一九一九年（大正八）に軽便鉄道法が地方鉄道法に改められ、動力を機械力とすること、軌間を原則として三フィート六^チ（一〇六七^ミ）。秋葉馬車鉄道の軌間は二フィート六^チ（七六二^ミだった）とすることなどが定められた。

これに対応して秋葉馬車鉄道（株）は一九二〇年（大正九）、秋葉鉄道（株）と改組され、袋井と山梨間の電化を計画した。すでにこの地方にも自動車が登場して人や貨物の輸送を開始しようとしており、電化によって輸送力を増強することは急務だった。

しかし資金力が不足し、しかも第一次大戦後の不況に直撃された。このため同社は一九二二年（大正一一）に駿遠電気（株）と合併、その翌年、駿遠電気（株）は静岡電気鉄道（株）と社名を改め、袋井と山梨間を電化して電車を走らせるようになる。



昭和初期の秋葉総本殿



大正中期の中泉停車場

■人が押した中泉軌道

天竜川東岸の池田では、船で運ばれてきた材木や鉱石を荷揚げすると、馬車や荷車で中泉停車場まで運んでいた。

しかし輸送の能率が上がらず、一九〇九年（明治四二）に中泉軌道が開業した。東海道の路上を、池田橋のたもとから中泉停車場まで、約九^キの軌道である。この軌道を敷くため東海道の南側の松並木が切り倒された。

中泉軌道は馬車鉄道の車両を小型軽量化して、軌道上を人力で押す人車だった。貨物ばかりでなく人も乗せた。貨物なら一〜二トを積載し、人なら五〜六人乗せることができたが、いずれも人間が押すので大変な重労働だった。しかも速度は当然ながら歩くより遅かった。

この会社は大正に入って中泉軌道運送（株）となり、昭和に入って中泉運送（株）、さらに中泉合同運送（株）となる。客車は一九二八年（昭和三）まで営業が行われ、その五年後にはこの軌道は廃止された。

3 軽便鉄道がんばる

地域社会の足としての軽便

日露戦争後の一九〇六年(明治三九)、鉄道国有法が公布され、北海道、東北、北陸、関東、関西、山陽、四国、九州など全国の幹線鉄道網をつくりあげてきた私鉄一七社が買収・国有化された。

この国有化によって、わが国の鉄道の主要幹線網の骨格がはっきりしてきた。

それに伴って、全国各地域に、私鉄建設の機運がわき起こった。明治一〇年代後半につづく、第二次の私鉄建設ブームである。第一次に比べてブームは広範囲におよび、また地域性がより明確であった。

その機運の中で、たとえば甲州出身の事業家雨宮敬次郎のように、全国各地に私鉄の建設を進め、「鉄道王」といわれるようになる人物も現れた。

一九一〇年(明治四三)には軽便鉄道法が公布・施行され、地域社会における小規模な

鉄道の建設がますます促進されることになる。

軽便鉄道は、狭軌(一〇六七^ミ)よりも狭い軌間の小型の鉄道をいう。英国ですでに一九世紀前半に登場し、鉱石の運搬などに活躍していたが、日本には一八八〇年(明治一三)に最初の軽便鉄道がお目見えしている。釜石鉄道がそうで、英国から輸入した小型の蒸気機関車が、鉱石を輸送していた。

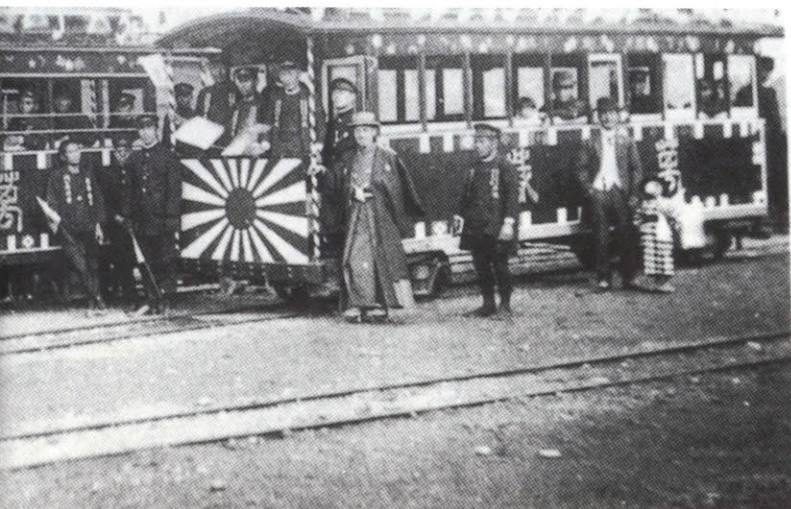
軽便鉄道も軌道上を走るが、動力は馬の力ではなく蒸気機関など機械力である。しかし普通の鉄道に比べ、建設が容易で、資金的にも手がけやすかったから、地域社会の交通の足として大きな期待を集めた。そうした地域では、すでに乗合馬車や、それにつづく馬車鉄道が、軽便鉄道の敷設の下地をつくっていた。

浜松地方に初めての私鉄が出現

甲州財閥の巨頭雨宮敬次郎は、いくつもの



雨宮敬次郎 (1846~1911)



私鉄の役員を務め、一九〇六年（明治三九）の鉄道国有化後は関東を中心に各地に「蒸気軌道」（軽便鉄道、軌間七六二ミ）を敷設しつつあった。

「鉄道王」といわれた雨宮は、浜松地方にも鉄道建設の機運があることを知ると、浜松商業会議所（当時）の役員ら地元有力者と図り、浜松鉄道（株）の設立に動いた。

一九〇七年（明治四〇）四月、内務大臣から浜松鉄道敷設の認可が下りた。翌五月、東京の雨宮軽便鉄道部で、浜松鉄道（株）の設立発起人総会が開かれた。発起人には雨宮のほか、地元有力者の石岡孝平、中村忠七、林弥十郎ら、合計九名が名をつらねた。

同社は当初、次の二路線を一九〇七年末までに敷設することをめざした。

浜松〜二俣（鹿島線）

浜松〜中ノ町（中ノ町線）

しかし、線路用地の数次にわたる変更手続きなどで、計画より遅れた。

翌一九〇八年（明治四一）八月、大日本軌道（株）（社長雨宮敬次郎）が設立されると、浜松鉄道（株）もこれに統合されることになり、大日本軌道（株）浜松支社（支社長石岡孝平）となった。

この大日本軌道（株）には、全国で八社が傘下に加わった。静岡県では浜松鉄道（株）のほかに熱海鉄道（株）、静岡鉄道（株）が加わった。

〔中ノ町線〕

大日本軌道（株）浜松支社は、ただちに先の計画路線の工事完成を図り、



大日本軌道鹿島線の小型蒸気機関車

一九〇九年（明治四二）三月

馬込〜中ノ町（五・二キ）開通

一九〇九年（明治四二）一二月

馬込〜南新町（〇・五キ）開通

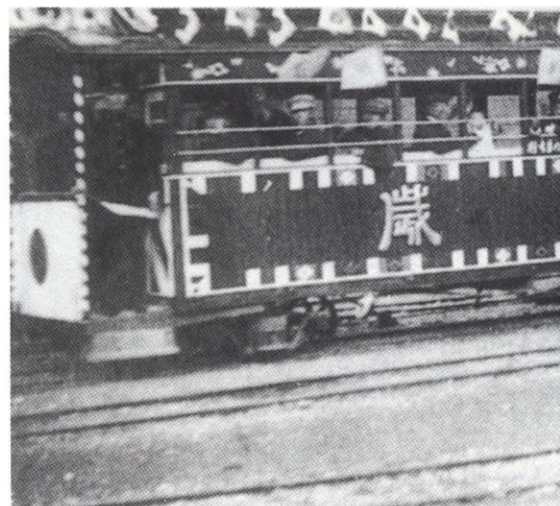
一九一〇年（明治四三）三月

南新町〜板屋町（〇・五キ）開通

中ノ町村地内（〇・六キ）延長

と、あいついで開通させ、一九一〇年（明

治四三）に中ノ町線（浜松〜中ノ町）は全通した。



大日本軌道の軽便



大正10年の浜松鉄道路線図

新町間が開通（馬込川に架橋）した日でもあった。

この鹿島線は、浜名平野を南北に縦貫する二俣西街道を北上し、浜北を経て、鹿島にいたる。人口密度が高く産業も盛んな沿線一〇か町村を結び、停車場・停留所は一七、全長約一八^キと遠州でも最長の路線となった。

中ノ町線も鹿島線も、浜松側の起点は板屋町だった。両線は板屋町で接続されていた。当時の地図を見ると、開通するまでは板屋町一帯は田んぼであったことがわかる。それが開通後数年を経ないで、浜松でもっとも繁華な街並みが形成されることになる。

中ノ町は、天竜川西岸沿いの町である。上流から運ばれてくる木材、鉦石などの荷揚げ場として活気があり、東海道線の天竜川駅にも近い。

遠州で最初の軽便鉄道となったこの中ノ町線は、旧東海道の南側の松並木を伐採した跡地と路面を一部利用して敷設された。小型の兩宮式蒸気機関車が客車一両を牽引して、松並木を黒煙を上げながら時速約一三^キでのんびりと走った。

〔鹿島線〕

一九〇九年（明治四二）一二月

板屋町〜鹿島（一七・七^キ）開通

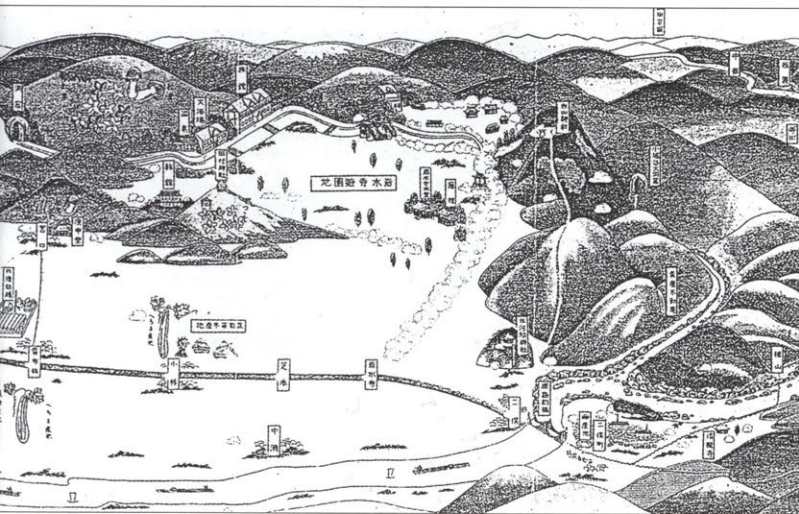
鹿島線が開通した日は、中ノ町線の馬込〜南

〔笠井線＝鹿島線支線〕

一九一四年（大正三）四月

笠井〜鹿島線西ヶ崎（二・三^キ）開通
天竜川沿いの笠井町は、前にも述べたように東海道線開通までは地域の物産の集散地として、とりわけ遠州綿織物の市場として活気があった町である。しかし鉄道開通後の浜松の発展によって、その地位を奪われていた。鹿島線の路線からも外れ、ますます地盤沈下することを心配する住民の間に、鉄道を誘致したいという要望は強かった。

その要望に応えて、鹿島線と笠井とを結ぶ支線が開通したのである。所要時間一六分、一日一二往復の運転が開始された。この笠井



線も中ノ町線、鹿島線と同じく、旅客だけでなく貨物路線としても活躍した。

笠井線は当初は軽便が走り、後にディーゼルカーになって、大正から昭和にかけて運行されたが、敗戦を翌年にひかえた一九四四年（昭和一九）一二月、廃線となった。線路跡は道路として整備され、笠井往還となった。旧笠井往還は、それよりやや北にあり、曲がりくねった道だった。

地元による鉄道運営を！

『鉄道王』雨宮敬次郎が一九一一年（明治四四）に死去し、大日本軌道株の経営方針に変化が生じた。利益の本社集中が強まり、支社の独立性が弱まって、地元への再投資もむずかしくなってきた。

「地元による鉄道運営を行うべきだ」

という声が、浜松の有志らの間で高まった。とりわけ貨物輸送の重要性に彼らは着目していた。

一九一九年（大正八）になって、天竜運輸株が大日本軌道株浜松支社の営業を譲り受けることになり、同年八月に遠州軌道株を発足させた。

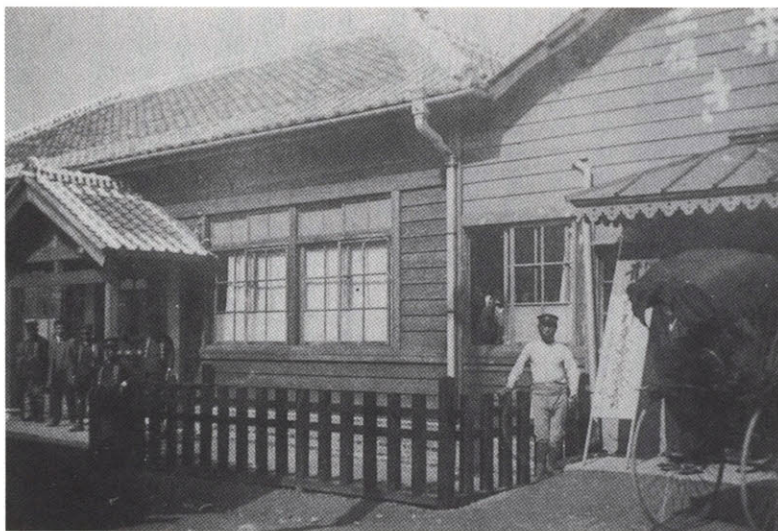
資本金一〇〇万円、その七五％を天竜運輸株が出資した。社長は竹内竜雄、取締役は伊東要蔵ら八名、監査役に金原明善と青葉延太郎が就任した。

それから二年後の一九二一年（大正一〇）八月、社名を変更して遠州電気鉄道株とした。遠州軌道株を創立する際に構想されていた

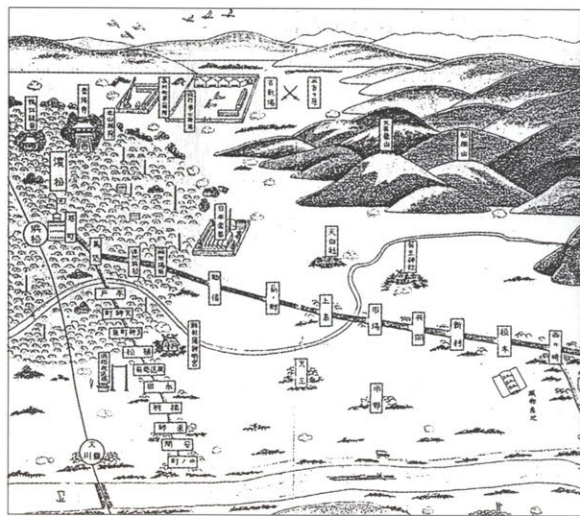
た電化計画を、一気に推進するためである。資本金一〇〇万円を一五〇万円増額して二五〇万円とし、鹿島線の電化にまず着手した。それまでの軽便の軌道とほぼ平行して、軌間を三フィート六寸（一〇六七）に広げた路線を新たに敷設することになった。

この電化工事は一九二三年（大正一二）に完成し、それまで二時間ほどかかっていた全線の運転時間は、いっきよに四三分にスピードアップされた。

電化によって、旅客・貨物ともに、鹿島線の輸送力は増強された。まだ大日本軌道だっ



大日本軌道 鹿島線浜松駅 大正初年



遠州電気鉄道の案内図

た一九一七年（大正六）の旅客数四五万人、それが電化後の一九二六年（昭和一）には一五二万人と飛躍的な増加である。電化された鉄道が、遠州の人々の暮らしのうえに新しい息吹きを与えたことを、この数字が何よりも明瞭に示している。

一九二七年（昭和二）には、東海道線の浜松駅前まで路線を延長して旭町駅を新設し、それまでの遠州浜松駅（東田町）からここに起点が移った。国鉄との連絡も便利になったわけである。

その後、太平洋戦争勃発前年の一九四〇年（昭和一五）に、省線（国鉄）二俣線が全通する。これに先立って二俣線の西鹿島駅が竣工したとき、鹿島線の遠州二俣駅も同所（約四〇〇坪浜松寄り）に移された。そして二俣線の全通とともに西鹿島駅は共同で使用されるようになり、遠州二俣駅も西鹿島駅と改称された。

乗合自動車に敗れた中ノ町線と笠井線

電化された鹿島線に対して、中ノ町線は依然として「ラッキョ軽便」が煙を上げて走っていた。

「ちやちなラッキョウだった。煙突が細くて見上げるほど高いやつで、それが二〇人くらい乗った車両を引っばって行く。……馬込橋を渡る時は急な坂になってるのでラッキョウは黒煙を上げ、必死で登った。……よく故障があって、事故もよくあった」（『静岡県鉄道物語』）

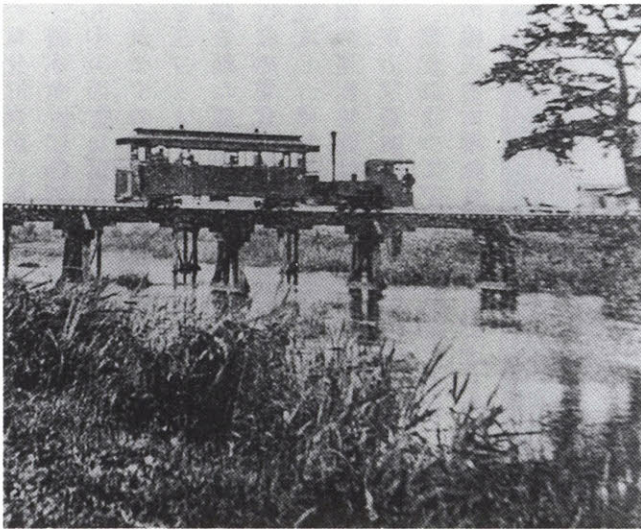
沿線にはすでに乗合自動車が走りはじめていた。しだいに客を奪われ、軽便の営業成績は上がらなかつた。しかも沿線住民から、火の粉や黒煙を嫌って廃線運動も起きていた。

一九二五年（大正一四）四月、遠州電気鉄道株は、営業不振だった中ノ町線と笠井線を同社から分離し、別会社とした。設立された浜松軌道株がその営業を行うようになる。

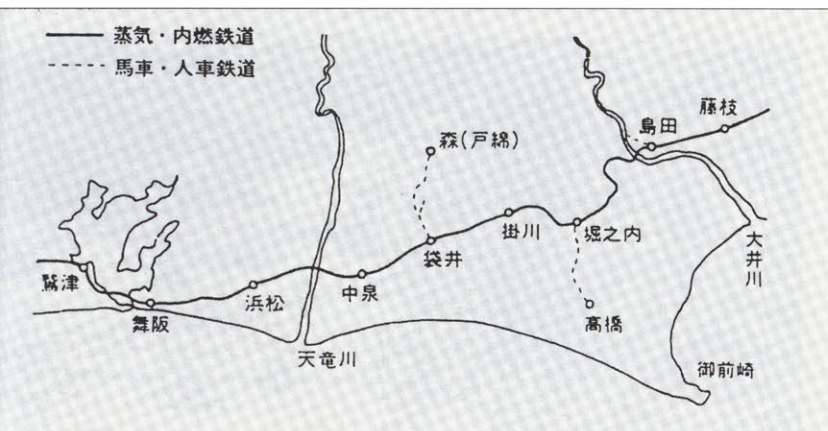
しかし、競合する乗合自動車のほうが軽便鉄道よりスピードも速く、乗り心地もよかつた。軽便では営業成績の向上も望めない。

そこで浜松軌道株は中ノ町線の電化を計画し、一九二七年（昭和二）一月、社名も浜松電気鉄道株と改めた。

ところが時期悪く、金融恐慌・昭和恐慌に



馬込川木橋を渡る軽便 中ノ町線



時代は突入し、資金不足から電化は困難となった。このため電化に代えて二年後からレール上を走る軌道自動車（ガソリンカー）を運行するようになった。三〇人乗り、時速四八キ。『ラッキョ軽便』と並行運行されたが、評判はまずまずで、しだいに軌道自動車に切り換えていった。

しかし、結局は、新しい時代の乗り物である乗合自動車（バス）には勝てなかった。明治の時代から走りはじめ、人々に親しまれた『ラッキョ軽便』だが、『老兵は消え行くのみ』で、一九三七年（昭和一二）には中ノ町線は廃線となる。

一方の笠井線のほうは、すでに述べたように戦争末期まで運行が続けられた。

貨物輸送が大きく伸びる

中ノ町線も鹿島線も、一九一〇年（明治四三）から貨物の取り扱いも開始していた。

鹿島線では、貨物専用軌道（約四〇〇ヤ）を二俣停留所から天竜川原まで敷いて、上流から筏や舟で運ばれる木材、鉱石などを浜松に運んだ。この貨物輸送は営業成績の向上に大きな貢献をしたのである。

大正時代に入り第一次世界大戦（一九一四〜一九一八）が始まる。日本も参戦するが、中心になったヨーロッパの戦場に直接には参加しなかった。しかも軍需の増大に加えて、アジアなどの市場を支配していた欧米先進国の勢力が戦争のため後退した間隙をぬって日本がそれら市場に進出、国内の産業は大きく

伸びた。この大戦をきっかけに、日本の資本主義は飛躍的な発展をとげることになる。

それに伴って貨物輸送は急激に増大した。遠州にも大きな企業が発達し、国鉄ではそれらの工場に専用の引込線を設けて物資を輸送した。遠州電気鉄道も、遠州浜松駅を拠点に国鉄と連帯した貨物輸送を盛んに行った。一九二四年（大正一三）には遠州浜松〜遠州馬込間（〇・七キ）に貨物専用線を新設し、東海道本線と直結させたが、この新線は馬込まで中ノ町線と平行に走った。

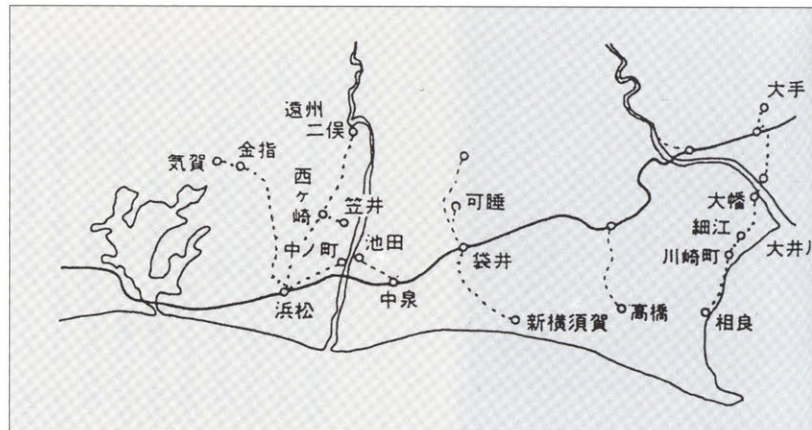
この時期の遠州電気鉄道の貨物輸送実績は次のとおりである。

一九二三年（大正一二）	二万三五一一ト
一九二四年（大正一三）	四万一八三九ト
一九二五年（大正一四）	六万三七三五ト

そのうち急激に増大する一方の貨物をさばききれなくなり、こうした状況に対応して大正の終わりから昭和の初めにかけて、日清紡績、日本楽器製造、浜松倉庫、遠州銀行などへの貨物専用線をあいついで開通させた。

一九二九年（昭和四）度には、昭和恐慌の直中にもかかわらず、貨物取扱い実績は一〇万四六四トに上った。貨物輸送は遠州電気鉄道（株）が不況を乗り切る大きな力となったのである。

戦後も長い間活躍するが、この鹿島線の貨物列車は一九七六年（昭和五一）四月をもって姿を消した。浜松駅周辺の土地区画整理事業により、助信町〜浜松駅を高架にすることが決定していた（第9章参照）。



遠州地方の鉄道・軌道の発達図 左／大正9年 右／明治33年（『懐かしの軽便物語』）

奥浜名の「ラッキョ軽便」奥山線

交通が不便だった奥浜名湖の地域でも、鉄道の建設に乗り遅れまいとして、軽便鉄道の敷設運動が起こった。

一九一二年（大正一）に細江町の伊東要蔵を社長として浜松軽便株式が設立され、浜松と気賀間の工事に着手した。鉄道によって浜松の後背地である三方原台地、引佐地方、奥山地方を開発しようというのである。沿線の通学にも大事な役割を果たすと見られた。

元城（浜松）と金指 一五・〇五*
 が一九一四年（大正三）にまず完成し、営業を開始した。

翌年、同社は浜松鉄道株式と改称するとともに、その年一二月までに次のような路線延長を行った。

元城と板屋町 〇・八八*
 金指と気賀 二・一六*

これにより停車場は、板屋と田町口と元城と追分と三方原と都田と金指と気賀となり、午前五時五〇分板屋町発始発は、気賀に七時一〇分に到着した。運転間隔は一時間半に一本程度、運賃は二九銭であった。

その後、一九二三年（大正一二）に、
 気賀と奥山 七・七一*

が開通し、浜松と奥山間二五・七五*が全通した。停車場は計九駅になった。

気賀と奥山間の開通は、それまでの「ガタ馬車」に揺られての方広寺参詣を非常に便利にした。茶、ミカンの出荷にも寄与するところが大きかった。

この鉄道はトロッコをやや大きくしたような軽便で、

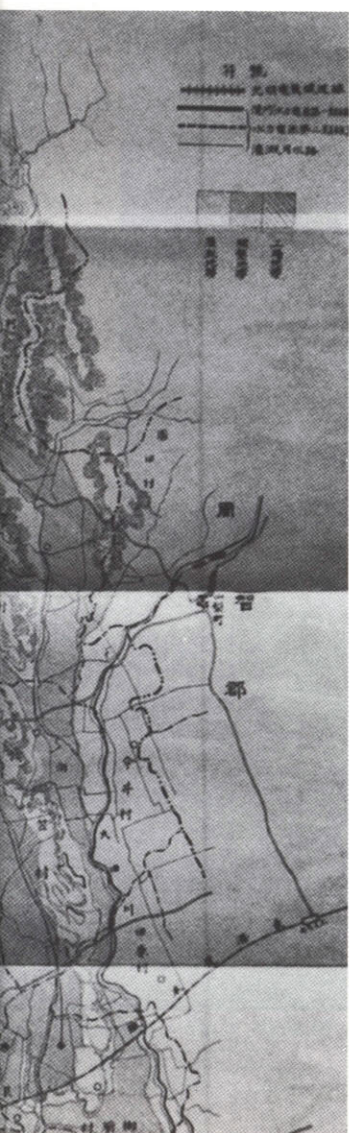
軌幅 七六二ミ
 定員 三四名
 時速 二四*

軌道上約二・五メートルの高い煙突から黒煙を開きながら、自転車くらいの速度でのんびり走った。力が弱く、石炭の質もよくなかったから、急勾配のところでは進まなくなり、乗客が全員降りて後押しをした。それでも、「軽便」「ラッキョ軽便」と人々に親しまれ、引佐奥地の物資の輸送、三方原台地の開発、沿線の通学などに大きな役割を果たした。

この「ラッキョ軽便」は大正の終わり頃、輸送力増強・速度増強のために電化を計画した。しかしすでにバスが発達しはじめ、昭和の初めには低運賃のバスに乗客を奪われるようになり、競争のため運賃値下げを余儀なくされるなど、経営は苦しかった。

一九二九年（昭和四）には浜松と気賀に軌道自動車を走らせるようになり、「ラッキョ軽便」と並行運行を行った。

しかし時代は昭和恐慌に突入していた。経営状態が悪化する中で、電化はついに果たされなかった。そして一五年間にわたる戦争を





を経て、戦後の一九四七年（昭和二二）に遠州鉄道（株）に合併され、同奥山線となった。

奥山線は一九五〇年（昭和二五）、東田町（八・二キ）と曳馬野（八・二キ）が電化されたが、そのほかの区間はなお軽便が黒い煙を上げながら三方原台地を走った。しかし翌年には全線の電化が完了、「ラツキヨ」は姿を消した。

一九一四年（大正二三）の開通以来、駅の新設、駅名の変更など少なくなかったが、この奥山線約二五^キの路線は半世紀にわたって奥浜名湖の人々や産物の貴重な足だった。しかし一九六三年（昭和三八）に気賀と奥山間が廃線となり、翌年には遠鉄浜松と気賀間も廃線となった。すでにモーターリゼーションの波が押し寄せていた。

中泉と二俣を結んだ光明電鉄

東海道線が開通して以来、磐田地方では中泉停車場（現、磐田駅）の周辺地区が発展し、古くから同地方の中心であった見付はさびれはじめた。

一九二二年（大正一〇）になって、田中寿三郎が中心になって鉄道建設の運動を起こした。中泉から光明村船明（現、天竜市）まで、

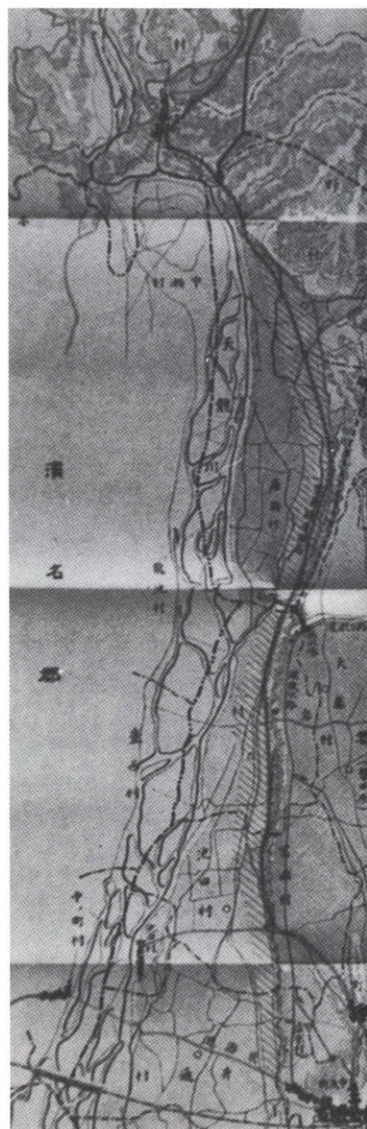
全長約二二^キの鉄道によって沿線の開発を図ろうというのである。

一九二三年（大正一二）に測量を開始。計画路線は東海道線の中泉停車場から見付、広瀬、野部、二俣を経て光明村にいたるコースであった。

一九二五年（大正一四）に光明電鉄（株）が設立され、翌年から鉄道敷設工事が始まった。資金難から工事はなかなか捗らなかったが、着工から二年半後の一九二八年（昭和三）一月、第一期工事である新中泉と田川間（二五^キ）がようやく完成、営業を開始した。

社名のとおりこの鉄道は軽便ではなく電車であり、しかも地方鉄道には稀な近代的電車だった。軌間は国鉄と同じ一〇六七^ミ、架線電圧一五〇〇ボルト、パンタ式。スピードは県下私鉄のなかでいちばん速く、時速六〇^キを出した。

しかし深刻な資金不足から、経営者の交代があいついだ。そうした中で、第二期工事の田川と神田公園前（二^キ）が一九二九年（昭和四）に完成、つづく第三期工事の神田公園前と二俣（二・八^キ）もその翌年完成した。こうして新中泉と二俣間（一九・八^キ）が開通した。



光明電鉄の開発構想図

■奥山線の廃止

奥山線が廃止と決まったとき、地元佐町では、全面的な反対運動を起こした。これに対して遠州鉄道は、「老朽化した車両・施設の復旧に多額の投資を続けてきたが、狭軌で輸送力の増強には限度がある。しかも物価高騰と人件費増で赤字を強いられている。また安全運転のための全面的なレール交換、踏切保安、車両・施設に今後莫大な資金を必要とし、もはや経営維持は困難である」として、地元理解を得ようと努めた。

奥山線は開通以来、利益を出した年が一年もない赤字路線だった。結局、交通の近代化のための自動車化を地元も受け入れた。奥山線の営業廃止後、大型バス一日五一往復が新しく運行されることになった。

残る第四期工事の二俣→山東間、第五期工事の山東→船明間は、着工され一部完成をみたものの、日の目をみることはなかった。というのも経営は赤字で、送電停止を受けることさえ何度かあり、一九三三年（昭和八）に会社は破産宣告をするにいたり、その二年後ついに光明電鉄は全線営業を停止した。

昭和初期の七年間、遠州に幻のように存在した私鉄だった。発起人の田中寿三郎は、この光明電鉄をゆくゆくは北陸までつうじる日本横断鉄道にするという壮大な夢をいだいていた。しかし昭和恐慌につづいて、戦争の足音がしだいに迫ってくる中で、この夢は幻のように消え去ったのである。

光明電鉄の設立のとき、関連町村を窓口一般の町村民も株主になった。地元の熱意はそれだけ強かった。むろん有力な株主や経営者も参加していたが、先行きの見通しが立ちにくく、次々に手を引き、会社は設立時から深刻な資金不足に悩まされた。

しかも、光明電鉄の建設工事に相前後するように、国鉄二俣線の建設工事が始まっていた。

後で述べるが二俣線は掛川を一方の起点とし、その第一期工事による掛川→遠州森間が一九三三年（昭和八）に開通する。

一九四〇年（昭和一五）には掛川→新所原間が全通するが、次の区間および施設は、廃線になった光明電鉄のものが使われた。



野部→二俣間

野部駅（光明電鉄本村駅）

遠州二俣駅（光明電鉄阿蔵駅）

現在、二俣川沿いの県立二俣高校の正門前に、天竜市図書館が建っている。そこがかつての光明電鉄の終点二俣駅であった。

東海道線から北へ延びる鉄道への夢

明治の文明開化の時代から、遠州と信州とを結ぶ鉄道、あるいは遠州と三河・美濃とを結ぶ鉄道の建設は、遠州の多くの人々の夢であった。

いずれも東海道線と結ばれることで「地域の発展を図りたい」「文明開化の恩恵に浴したい」という、切実な願いからだだった。

おびただし数の計画が、明治から大正そして昭和の初めにかけて、地元有力者らによって立てられ、会社設立にまで至った例も少なくない。しかし鉄道の建設には莫大な資金が必要であるし、また国や県が認めるかどうか

■二俣街道に軽便が出現したとき

明治三〇年に浜松二俣街道（県道）ができ、それから一〇年経って軽便鉄道が走りはじめた。遠鉄の前身だ。「軽便って、軽便なものだ。鹿島から浜松まで、七〇分そこそこで行けるそうだし」

と、みんな喜んだそうさ。それも無理はなからう。当時までは、中瀬から浜松まで、ワラジばきで徒歩四、五時間。朝早く（六時起き）出ても、一時近くでないと浜松へ着けないという頃だったから。この村の人たちは、汽車（東海道線）が通るといったあの時よりも、はるかに喜んだのである。

（『物語中瀬村誌』より）

も問題で、困難に直面してついに幻のように消えてしまった建設計画が多い。

いくつかの例を見てみよう。

〔遠信鉄道の建設計画〕

遠州と信州とを結ぶ鉄道の夢は、東海道線開通の数年後から芽生えていた。天竜川流域の林業、鉱業、電力などの開発に、また遠州と南信州の諸町村との連絡のためにも、鉄道がぜひとも必要だと考えられた。

一八九五年（明治二八）に、遠信鉄道期成同盟会が静岡県と長野県の有志によって発議され、浜松と飯田と辰野を結ぶ鉄道の建設運動が起こっている。浜松商業会議所も、「浜松を起点として信州飯田を経て中央線に連絡すべき鉄道の件」について協議している。

その後、一九二〇年（大正九）に浜松商業会議所は、鉄道大臣に遠信鉄道敷設の早期実現の請願書を提出した。

一九二二年（大正一一）にも浜松商業会議所は再び早期実現を請願したが、この年、鉄道敷設法に基づいて長野県辰野から飯田を経て浜松にいたる鉄道が、国鉄予定線として決定された。そして四年後に、二俣と佐久間間が建設線として工事実施線に編入された。

ところが、愛知県でも、三河と信州を結ぶ三信鉄道建設運動が起こっていた。これが飯田線として実現することになり、遠信鉄道計画は却下されたのである。



光明電鉄の車内

■軽便鉄道の車中

ゴウゴウと煙突をうならして軽便は停まった。飛び乗って車中に入ったがいつにもない満員だ。車掌が自分の前に突立って、「どこ？」無愛想な奴だ。自分も無言でこの頃求めた回数切符を突きつけた。毎度ながら安くて便利で車掌も楽がって幅のきくのはこれだ。

混み合っているが、開け放った車窓からはうららかな春の風が吹き込んできて気持ちのよいこと。しかし、ときどき石炭の煙を連れてくるには閉口する。隣に七、八人の道者でもあろう、尾張弁の大声でしきりに話している。自分のすぐ向かいには大家のご隠居様らしい二人連れの老夫婦、ネエ人力車ではお話ができず、馬車ではお尻が痛いに、軽便はネエ都合のよいもので」と乗り心地のよいことをほめている。

新橋を越すと、田は一面の蓮華草の花盛り。天白様の東辺りは実に見事だ。紅の池とも海ともいってよいか、道の両側がそれだから花の中を走っていくのだ。花の香は始終車窓に吹き込んで、悪い石炭の香の埋め合わせをしてくれる。新橋の北は青麦の畑で花などは無いのに、南はこの美しい花田。まるで橋を境に国が違うような気がする。島の郷あたりまでこの花が続いているとは嬉しい。

軽便は愛想よくコロコロと浜松に着いた。

（浜名郡青年会青年雑誌、明治四五年六月、筆者＝金原水精）

三河川合と天竜峡を結ぶ延長六六・九^{*}の三信鉄道は、その後、戦争が激化した一九四三年（昭和一八）に戦時陸運体制の強化のため国鉄が買収することになる。

しかし北遠地方の鉄道への夢は根強く、後に二俣と佐久間を結ぶ二俣佐久間線建設計画として甦るが、これも戦争のため工事は中止された。

〔掛川鉄道の建設計画〕

東海道線の開通後、遠州森、二俣にかけての地域の人々は、交通の発達から取り残されることを恐れていた。産物（茶、しいたけ、炭など）の市場拡大のためにも、東海道線の掛川と結ばれる鉄道ができるとどんなに便利になることか。

当時、二俣地方からの人と物の出入りは、浜松へのルートよりも見付・掛川のルートの方が圧倒的に多かった。東京方面にもそのほうが近い（浜松が遠州の産業経済の中心として成長をとげるのは昭和以降で、それから

は遠州の人と物の流れは大きく変化し、天竜川東側の地域の南北の交通はかつての活況を失った。

一八九五年（明治二八）に掛川の豪農山崎千三郎ら一六人が発起人となり、掛川鉄道の創立願いを県知事に提出した。掛川から遠州森を経て二俣に至る一五・七^{*}に、軽便鉄道を敷設しようという計画である。しかしこれは発起人代表山崎の死により挫折、実現しなかった。

その後も掛川の人々は諦めず、計画は形を変えて次に述べる遠美鉄道計画へとつながっていく。

〔遠美線の建設計画〕

一九二〇年（大正九）に鉄道省は遠美線建設計画を発表した。掛川から二俣を経由し大井町（中央線、岐阜県）にいたる全長一五一^{*}の鉄道建設計画である。戦争により東海道線の天竜川鉄橋、浜名湖橋が破壊されたときに備えて、中央線に接続する迂回路を設けるという軍事・国防上の目的から起案された。これが実現すると、北遠の物資と人の輸送・

移動は大いに便利になる。地元では熱烈な請願運動を展開し、一九二三年（大正一二）に第四二帝国議会で可決された。

掛川・森・二俣など地元では、掛川鉄道計画の復活^④として歓迎し、祝賀会を盛大に行うなど、気運は盛り上がった。

ところがこの年秋、関東大震災が起こって首都圏は壊滅的打撃を受け、その余波をかぶって遠美線建設計画は無期延期となってしまうた。

その後も続けられた沿線関係者の努力により、この計画は姿を変えて二俣線として実現することになる。

〔遠三鉄道の建設計画〕

一九二七年（昭和二）に浜松・豊橋の有力者により遠三鉄道^⑤が設立された。当初計画では豊橋―豊川―浜名湖北岸―気賀―浜松に電鉄を敷設しようという構想で、のち一部計画を変更し測量に着手した。

しかし、わが国は「昭和恐慌」の時代に入り、同社は三年後に解散した。

■軽便鉄道と中学生たち

学校（引用者注・旧制浜松一中）前を奥山線が通り、校門近くに「名残」駅があった。海軍陸戦隊式のホックのついたゲートル姿の大勢の一中生がそこで降りた。

東田町を出発した軽便は、元城駅を過ぎると間もなく鹿谷の坂にさしかかる。

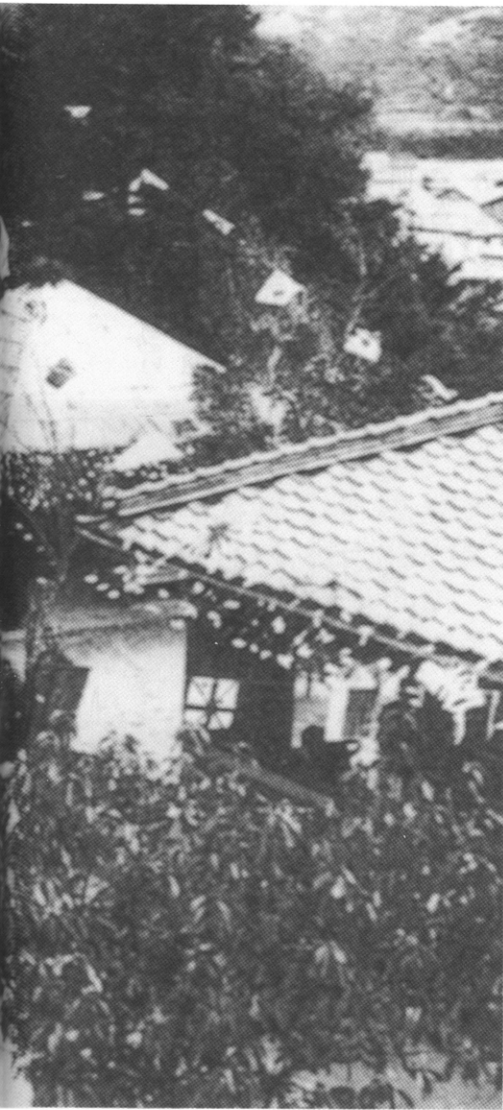
坂は亀山駅まで続いていた。ため息のような苦し気な煙を吐きつつ、喘ぎ喘ぎ上る軽便の姿はいかにも重たげで哀れだった。

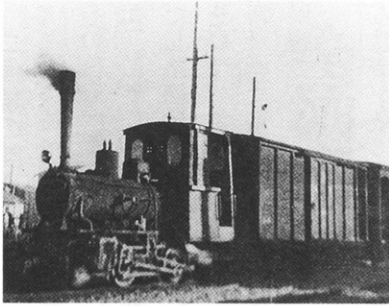
自力では動けなくなり降りて後押しをさせられる時もあった。軽便通の友人達は、遅刻の言訳を軽便が動かなかったという名答弁で許してもらったが、先生も心得たもので黙って肯く程の代物だった。

（中略）

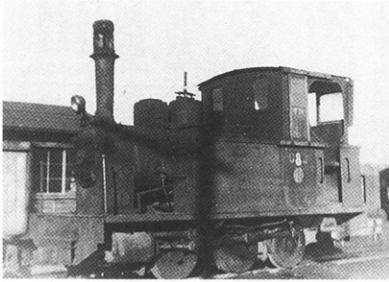
軽便通は電車通や汽車通とともに我々徒歩や自転車通にとって、羨望的であった。通学がらくだからではなく、彼等は女学生達と同車出来るからである。異性の姿を目にするだけで胸がわくわくするいじらしい少年の頃で、男女七歳にして席を同じうせずの教訓がきびしかった時代の我々にとり、彼等はまさに特権的存在だったのである。しかし私の情報不足か、車中からロマンスの生まれた話はまったく聞かなかった。そんなうぶな少年達だったのである。

（『なつかしの軽便物語』より。筆者＝北井三子夫）





奥山線 ラッキョ軽便



奥山線 ラッキョ軽便



長年にわたって熱望してきた遠美線が予算化されたときの祝賀会(森町) 大正12年



中遠鉄道 昭和初期

二俣線の開通

さきに述べた遠美線建設計画については、その後も度重なる陳情が行われ、ようやく一九三二年（昭和七）に計画は復活をみた。ただし路線は大きく変更された。掛川から二俣を経て、浜名湖の北をまわって西岸を南下、新所原で東海道線に再び接続する。名称は二俣線である。

この二俣線も、浜名湖および天竜川にかかる鉄橋が敵に破壊された場合の東海道線の迂回路として、軍事・国防上の目的がクローズアップされた。それはともかく、沿線は天竜林業地帯でヒノキ、スギなどの搬出、また茶やミカンの出荷にも、鉄道が果たす役割は大いに期待された。

一九三三年（昭和八年）に着工、工事は順調に進んだ。

一九三五年（昭和一〇）四月

掛川～遠州森 開通

一九三六年（昭和一一）一二月

新所原～三ヶ日 開通

一九三八年（昭和一三）四月

三ヶ日～金指 開通

一九四〇年（昭和一五）六月

金指～遠州森 開通

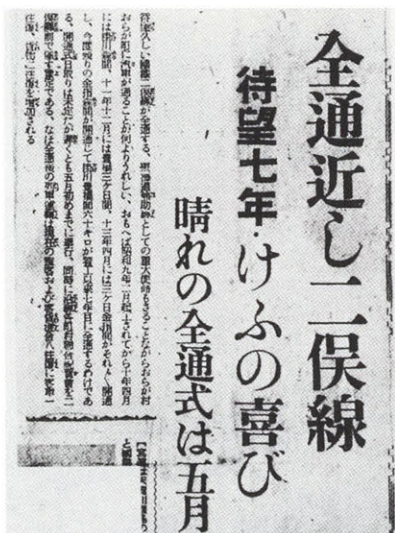


二俣線SL

こうして掛川～新所原間全長六七・九^{*}が全通した。駅の数は二八である。

この二俣線の一部の施設には、さきに見たように廃線になった光明鉄道のものが使われた。

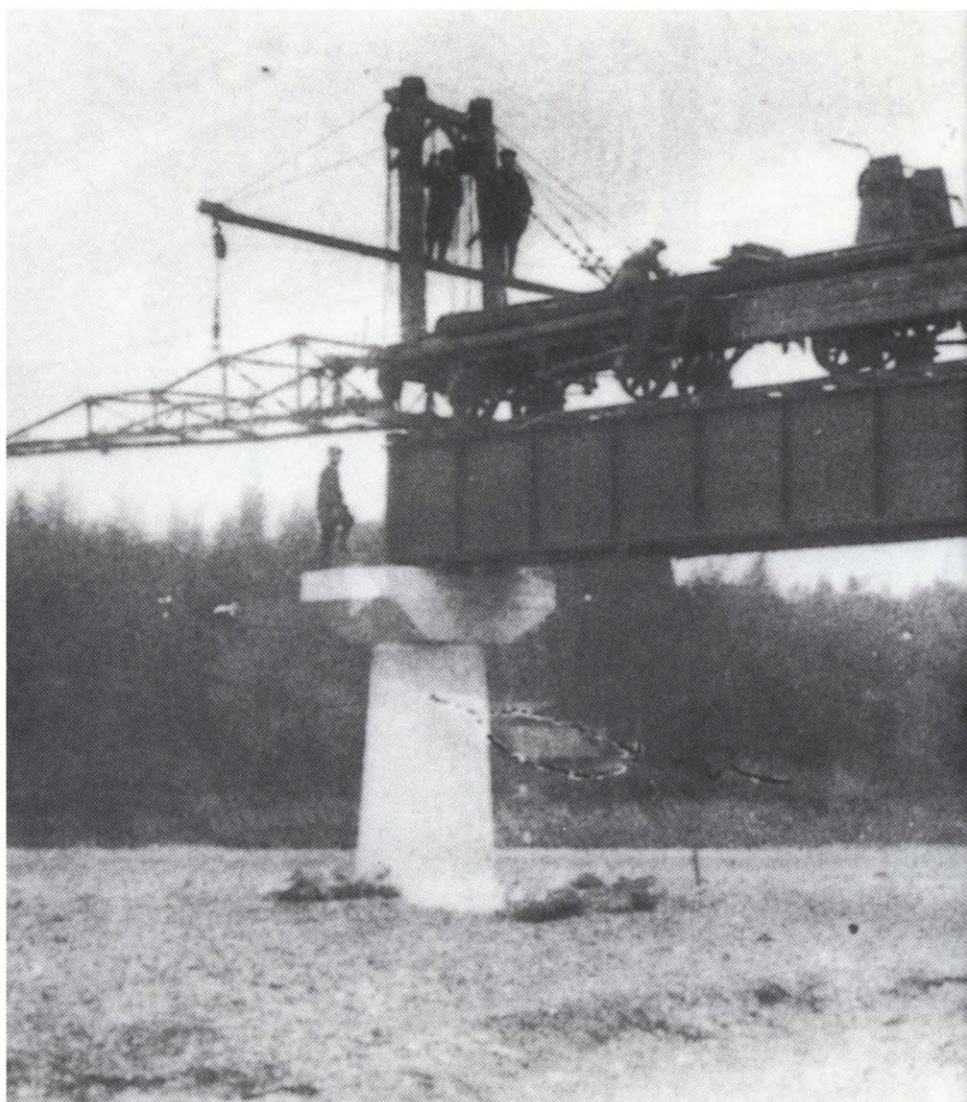
二俣線は沿線の発展に貢献し、地元の人々の足となり、また貨物の輸送に活躍した。戦争中には、東海道線が空襲を受けたとき、あるいは浜松が艦砲射撃を受けたときなど、軍用列車が迂回輸送を行った。



二俣線開通の新聞記事



完成した二俣線天竜川橋梁



二俣線の建設工事（太田川鉄橋 昭和9年）