

第7章

# 自動車の登場



# 1 乗用車

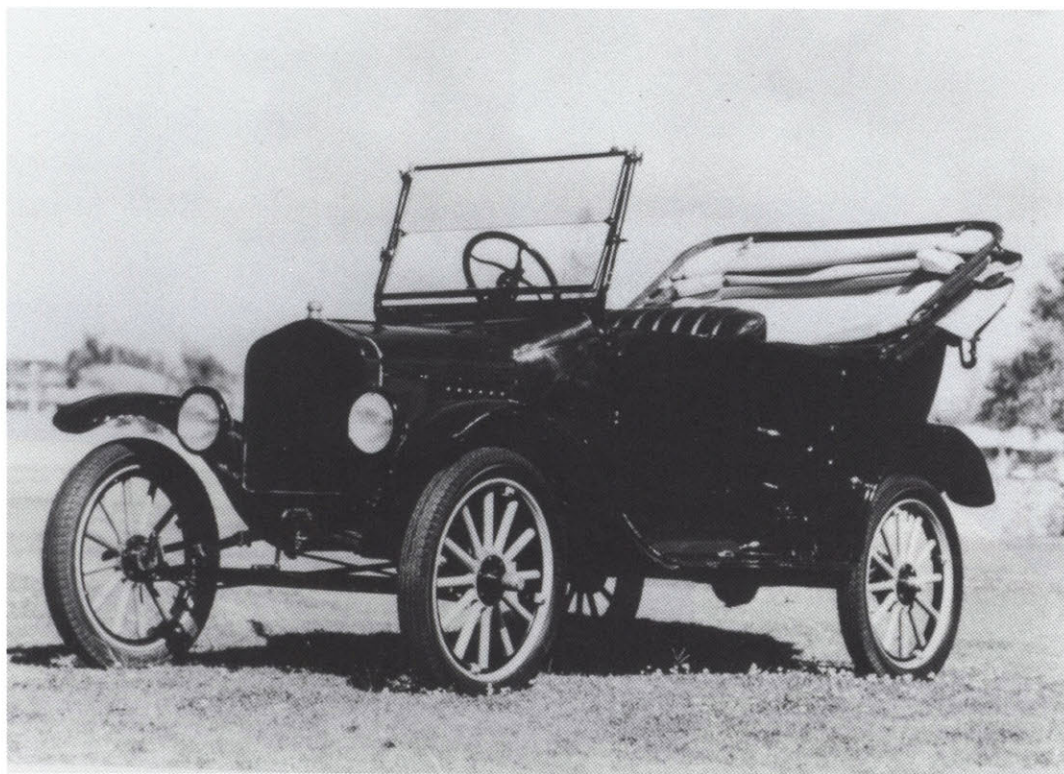
## ステイタスシンボルとしての輸入車

日本の道路交通の歴史の中で、人力や動物の力ではなく、動力で動く乗物<sup>1</sup>自動車<sup>2</sup>が初めてお目見えしたのはいつだったろうか。それを述べる前に、欧米で自動車<sup>3</sup>がいつ頃出現したか簡単に見ておこう。

馬車・乗合馬車の時代が長くつづいた欧米では、すでに一八六〇年代初め、日本ではと江戸時代の終わり頃に、英国では乗合蒸気自動車<sup>4</sup>が走っていた。乗合馬車の向こうを張って、馬の代わりに動力で最高時速四八<sup>5</sup>を出す蒸気自動車<sup>6</sup>が登場し、人々の関心をそそいだ。

それから二〇年あまり経った一八八五年には、ベンツが世界初のガソリンエンジン車を製作、これは三輪であった。その翌年に四輪自動車<sup>7</sup>が登場、車体の作り方は馬車と同じだったので「馬なし馬車<sup>8</sup>」と呼ばれた。

米国でフォード一号車が製作されたのが一



フォードTトゥアラ―

八九六年。一九〇三年フォード・モーター会社が設立され、五年後の一九〇八年には量産車T型フォードが大衆車として発売される。これが自動車の大量生産時代の幕開けとなり、その後の二〇年間T型車は一五〇〇万台以上を販売することになる。

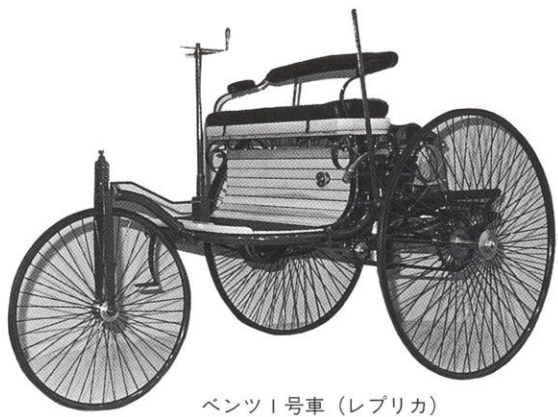
こうした欧米の自動車発達の流れの中で、極東の日本にも一九世紀の終わり頃によくやく輸入自動車がお目見えした。

それがいつだったかについては、横浜に住む外国人が、一八九七年（明治三〇）に蒸気自動車を米国から輸入して乗った、という説がある。あるいはフランス人のテブネという人がガソリン自動車を一八九八年（明治三一）に日本に持ち込んだのが最初、という説もある。ほかに諸説があるが、いずれにしても明治三〇年代初め、すなわち一九世紀が終わろうとする頃だったことは確かかなようである。

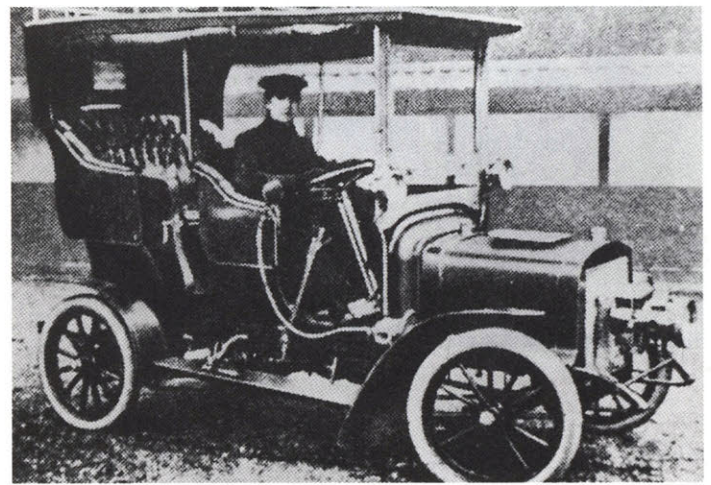
一九〇一年（明治三四）には横浜の外国人居留地に、外国人経営の自動車販売会社がつくられている。むろん輸入車の販売である。しかし日本人で当時自動車を購入したのは、一部の皇族や実業家など上流階級の限られた人たちで、いずれも金持ちの道楽でありステイタスシンボルであった。



浜松郵便局前を走るフォード 大正12年頃



ベンツ1号車（レプリカ）



世界初のガソリンエンジン車ベンツ1号車



太田川堤防の桜の下で 昭和初期

多くの人が初めて自動車を見た博覧会  
 一九〇三年（明治三六）に、大阪で第五回  
 内国勸業博覧会が開かれた。このとき外国商  
 館が初めて自動車を出品、またデモンストレー  
 ションで大阪・梅田から天王寺の会場まで来  
 場者を運んだ。  
 好奇心旺盛な遠州の人々も多数出かけたに  
 違いない。半年間の開催期間中に全国からの

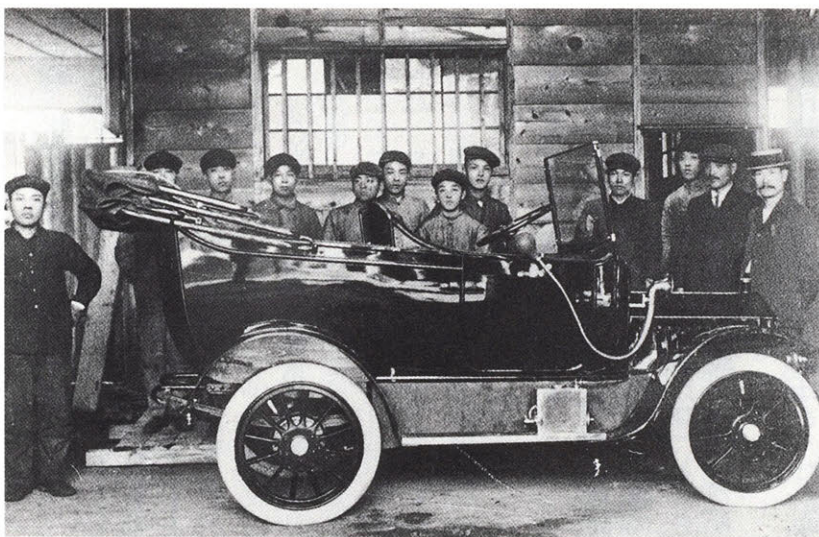
観覧者は五三〇万人を超え、自動車は初めて  
 多くの日本人の目にふれたわけである。それ  
 が刺激になって、後に見るように、早速この  
 年からバス事業の申請が各地で出された。  
 当時の遠州は、東海道線が開通して十数年  
 後。道路交通では、比較的大きな道には乗合  
 馬車が走り、鉄道の停車場の前では何台もの  
 人力車が客待ちをしていた。

その遠州地方にも明治三〇年代終  
 り頃には自動車がお目見えしたよう  
 で、浜松地方で乗合自動車の運行計  
 画もあったという。だが、浜松地方  
 の記録として最も古いのは一九一七  
 年（大正六）で、市内に四台あった  
 （『浜松市史』）。



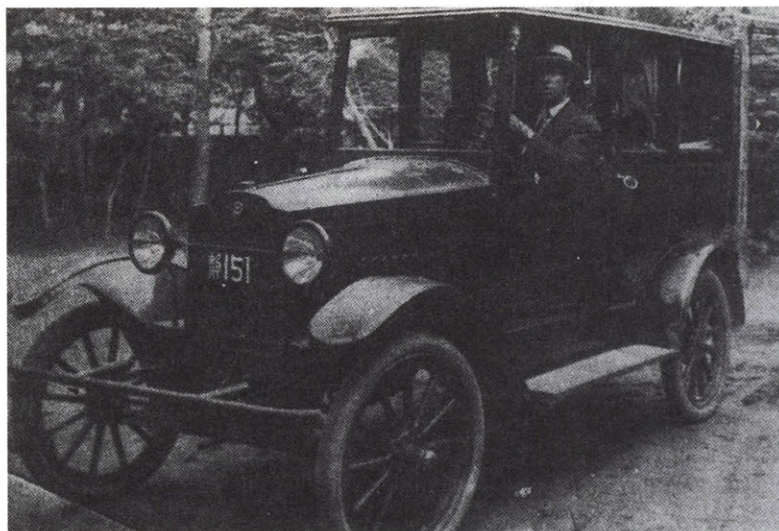
明治36年の内国勸業博覧会に出品された自動車

このように二〇世紀が始まる前後に、自動車は日本にお目見えしたが、すべて高価な輸入車であった。国産車は、一九〇七年（明治四〇）にガソリン自動車第一号がつくられ、純国産のダット号が製作されるのはその四年後である。大正時代に入って、東京自動車製作所が「東京カー」ブランドのバス、トラックをつくるようになる。しかし、わが国の明治・大正期の道路交通における自動車の導入と実用化は、もっぱら輸入車によってなされたといつてよい。一九二五年（大正一四）には米フォード社、その二年後（昭和二）には



ダットI号車と快進社自動車工場のスタッフ

米GM社も日本に進出し、量産化により価格も大幅に引き下げられた。



宮本甚七が使っていた自家用自動車、運転席は八木橋周助

## 2 バス（乗合自動車）

### 乗合自動車の登場とその発達

日本での自動車の実用化は、まず乗合自動車（明治・大正期にはこう呼ばれた。一般にバスといわれはじめるのは昭和以降）とタクシーから始まった。遠州でも事情は同じである。

乗合自動車は、現在のバスとはまったく違い、輸入した乗用車を数人乗りに改造して使った。体格の大きな外国人のためにつくられた乗用車は、車体部分を改造すると、当時の日本人が五、六人、あるいは八人くらいまで乗ることができた。だから昼間は乗合自動車として運行し、同じ車を夜間はタクシーとして使う、ということも可能だった。

一九〇三年（明治三六）に広島県で、乗合馬車形式の車体に米国製エンジンを取りつけて乗合自動車の事業を

始めた人がいた。しかし成績が悪く、半年ほどでやめてしまった。同じ年に京都でも、日本で初めてのバス事業免許を取り、蒸気自動車による乗合自動車の営業が始まっている。しかしこの場合も、当時人々の足になっていた乗合馬車や人力車車夫らの妨害もあって、わずか数か月で廃業している。ともあれ先にみた第五



回内国勸業博覧会が開かれた同じこの年が、日本のバス元年である。ほかに明治時代の終わり頃までに、各地でバス事業の出願があつた。しかし事業化されても広島や京都の例と同じで、道路事情が悪いうえに車の故障や事故が多く、いずれも試行の域を出なかつた。当時の道路交通の主役であつた人力車や乗合馬車に代わって、乗合自動車は庶民の足になるには、まだ条件が整つていなかった。その後、大正の初めから戦前にかけてのバス発達の流れをみると、次のとおりである。

一九一三（大正二）

○東京に初めてバス出現

一九一九（大正八）

○東京市街乗合バス営業始まる（バス・サービスの成立）

○道路法公布（自動車交通の発達を見込んで道路の建設・整備を図る）

○自動車取締令公布

一九二三（大正一二）

○関東大震災で軌道交通が壊滅、バスやトラックの利点がクローズアップされる

一九二四（大正一三）

○東京市が乗合自動車を開業

一九二七（昭和二）

○大阪市が乗合自動車を開業

一九二九（昭和四）

○鉄道省が中心となり国産バス実用化へ

一九三〇（昭和五）



堀之内軌道運輸(株)の自動車乗場

○名古屋市が乗合自動車を開業

○省営バスⅡ国鉄バス営業開始

一九三四（昭和九）

○日本初のディーゼルバス

一九三八（昭和一三）

○石油燃料の制限で東京に木炭バス登場

○民営バスなどの戦時統合始まる

なお、一九〇三年の京都の乗合自動車は、時速約八<sup>キ</sup>だった。それから五年ほど後の東京で、自動車の制限速度が一三<sup>キ</sup>一六<sup>キ</sup>、一九一九年の自動車取締令では時速二六<sup>キ</sup>までの運転となっていた。今日から見れば初期のバスは非常にのろのろ走っていたわけだが、

それでも自動車に不慣れな当時の人々は路上で自動車をよけることができず、よく事故が起こっていた。

### 遠州の乗合自動車ことはじめ

進取の気風に富む遠州でも、明治時代の後期にたとえば浜松と二俣、浜松と舞阪に乗合自動車を走らせる計画があった。しかし前述の各地の場合と同じように、計画と試行の域を出なかつたようである。

乗合自動車が本格的に庶民の足になりはじめるのは、第一次世界大戦後の一九一〇年代終わり頃からである。戦争はヨーロッパが主な舞台で、日本は輸出も好調で好景気に見舞われ、遠州の織物、機械、楽器そのほかの物産も大いに発展した。その活気を背景に、遠州各地で、いっせいに乗合自動車の運行計画が動き始めた。

一九一八（大正七）

○浜松と二俣（浜松自動車株）

○森と袋井（一か月足らずで廃業）

一九一九（大正八）

○鷺津と三ヶ日

○鷺津と新居

○鷺津と白須賀（以上、湖西自動車株）

○堀之内と池新田と地頭方（以上、東遠自動車運輸株）

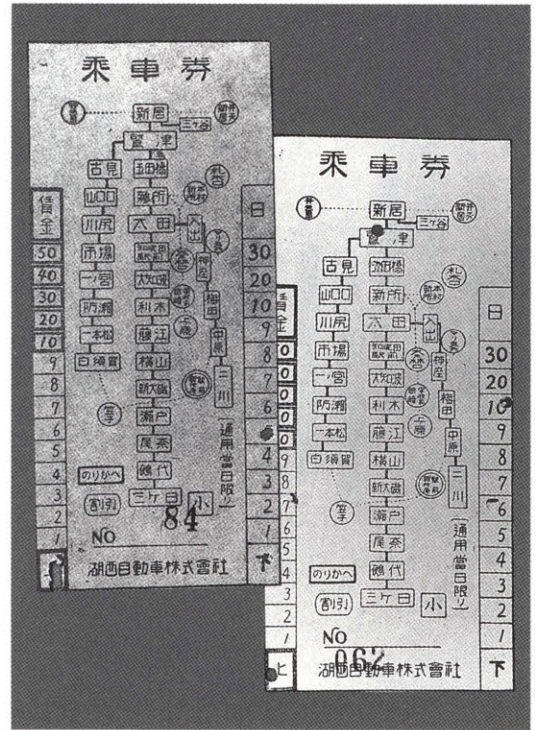
○堀之内軌道運輸株

○池新田自動車

○森と袋井

一九二〇（大正九）

○浜松と掛塚



湖西自動車の乗車券

掛塚と中泉

○浜松でタクシーを営業していた方歳自動車商會が、浜松と二俣の路線を引き継ぐ。さらに次の三路線も運行へ。

二俣と犬居

○浜松と氣賀と渋川

○浜松と弁天島

○氣賀と奥山半僧坊

○浜松と氣賀と奥山

○相良地方（相良自動車株）

一九二二（大正一一）

○浜松市が市営バス計画を立案（財政事情悪化のため延期）

○森と袋井

一九二二（大正一一）

○森と袋井

○森と犬居（以上、秋葉自動車株）

などがそうである。



しかし、輸入車の購入は高価に上った。しかも道路事情が悪いうえ、故障も多かった。人々も自動車にまだ馴染みが薄かった。定員は五、六人程度だが利用者が少ないので、道行く人に「運賃はタダでいいから」と声をかけても、乗ろうとしない。「自動車などに乗るのはゼイタクだ」という考え方が一般的だった、そういう時代だった。

一方で人力車や乗合馬車は、自動車という文明の利器にすさまじい抵抗を示し、競争は激しく、もめごとは絶えなかった。運賃は乗合馬車に比べて割高だった。

こうした悪条件の中での乗合自動車の事業化だったので、経営は順調とはいかず、たとえば森、袋井間は一か月足らずで廃業に追い込まれている。北遠と結ぶ遠州の南北の動脈である浜松、二俣間ですら、経営不振がつづき危機に瀕していた。

なお、北遠の奥地の佐久間地方では、昔から三河の新城、豊橋方面との人と物資の交通が主だったが、乗合自動車もまず愛知県側から入ってきた。東三自動車(株)がすでに一九一九年(大正八)に豊川鉄道の終点長篠駅から乗合自動車の運行を開始し、翌年には佐久間地方の中心で水陸交通の要地である蒲川まで三六の路線も設けられた。鳳来寺鉄道が一九二三年(大正一二)に開通後は、この路線は三河川合、中部に変わった。

**乗合自動車の運行が本格的に始まる**

関東大震災(一九二三)の復興にバスやト

ラックが大きな役割を果たし、文明の利器である自動車の利点に人々はあらためて注目した。

この頃から遠州でも自動車の台数が目立って増えはじめ、人口の増加と産業の発達著しい浜松地方はことにそうであった。ちなみに浜松市における工場数をみると、

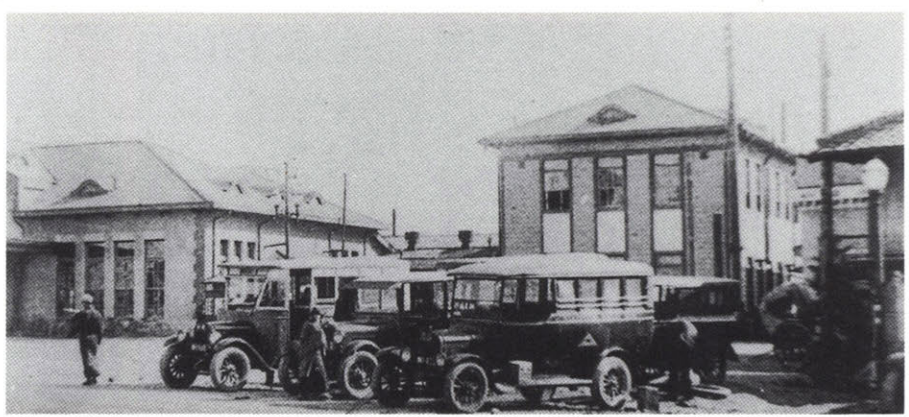
	一八九四年	一九二四年
鉄道南	一〇	一六七
鉄道北(馬込川西)	一〇	一一四
鉄道北(馬込川東)	四	一〇六
北部	五	七九

となつてゐる。三〇年間に大変な増え方であり、人の動きも活発になっていった。大正時代が終わる一九二六年頃までには、浜松周辺のほとんどの主要道路に乗合自動車が行き渡るようになっていた。

前項に引き続き、その後の路線発達のようすをみると次のとおりである。

一九二三年(大正一二)

〔浜松、笠井〕フォード、シボレーを使用した定員六、八人のバス運行。江戸時代から遠州の物産の集散地として発達した笠井と浜松を結ぶこの路線は、前年設立の浜松タクシー自動車商會がタクシー営業とともに乗合自動車も兼業していたが、新たに笠井自動車商會を設立して本格的な乗合自動車の運行を始めたのである。徒歩約二時間半かかっていたのが所要時間一時間弱、片道の運賃三五銭、一日六往復で営業。



浜松駅前 昭和5年頃

〔浜松〱弁天島〕浜松市街自動車商会在本格的運行を開始。

〔二俣〱中泉〕遠州自動車商会在運行開始。後に二俣〱山梨、二俣〱笠井も運行。

〔二俣〱犬居、二俣〱船明〕秋葉自動車商会在営業免許を買い取り本格的運行開始。

〔浜松市内〕浜松市街自動車商会在、市街乗合自動車の運行を始める。

一九二四年（大正一三）

〔浜松〱掛塚、浜松〱中泉〕当初は愛知県出身の人がバスの運行を始めていたが、この年掛塚の地元有志が掛塚自動車(株)を設立、それまでの路線と出願中の路線（掛塚〱中泉）および自動車三台などを譲り受け営業を開始。

〔浜松〱館山寺（堀江）〕遠州自動車(株)が本格的運行を開始。

〔二俣〱上阿多古〕阿多古自動車(株)が本格的運行を開始。

的運行を開始。

〔森〱掛川、森〱二俣〕中遠の秋葉自動車(株)が秋葉自動車運輸商會となり、この年からこの二路線の運行も開始。

〔袋井〱横須賀、袋井〱豊浜〕中遠鉄道(株)がバスの運行を開始。この会社は後に静岡鉄道(株)に統合される。

一九二五年（大正一四）

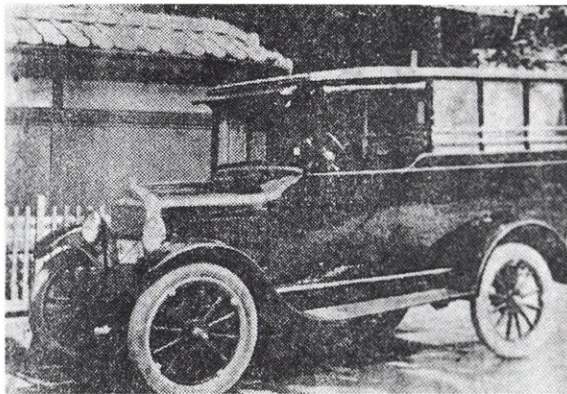
〔掛川〱日坂〕それまで乗合馬車（三台、

一日五往復）が走っていたが、乗合自動車（三台、一日一往復）に変わった。

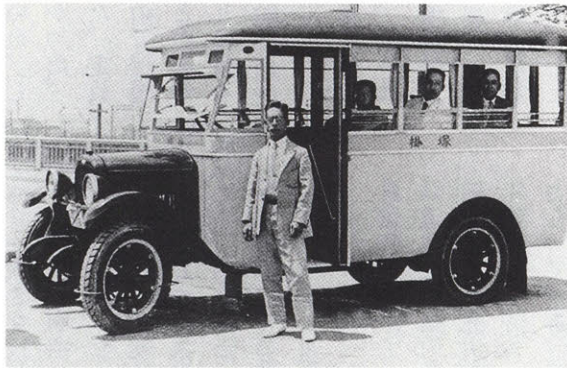
〔相良〱金谷〕相良の輪榮舎（前身は相良自動車(株)）が路線開発。

〔相良〱御前崎〕個人の経営。

こうして大正末の一九二六年には、遠州のバス路線は非常に発達し、事業者は乱立状態にあった。



笠井自動車商會で使った乗合自動車 昭和6年



掛塚乗合自動車の最新型バス 昭和2年

### バス事業者の整理・統合が進む

零細なバス事業者が乱立し、競争が激化する中で、昭和に入ると事業の合併や路線の買収が盛んに行われた。

(1) 浜松自動車(株)の設立

昭和初期の浜松を中心とするバス路線は、次の各社が路線ごとに分立していた。

笠井自動車商会 浜松〜笠井〜鹿島  
 万歳自動車商会 浜松〜倉松  
 遠州自動車(株) 浜松〜鶴見  
 坂下自動車商会 浜松〜堀江  
 浜松市街自動車商会 浜松〜宇布見  
 浜松市街自動車商会 浜松〜弁天島  
 浜松市街自動車商会 浜松〜連隊前  
 浜松市街自動車商会 浜松〜伊場  
 浜松市街自動車商会 浜松〜天神町

一九二九年(昭和四)に、笠井自動車商会、万歳自動車商会、遠州自動車(株)、坂下自動車商会の四社が合併、浜松市街自動車商会を買収して、浜松自動車(株)が設立された。  
 同社のバスは「銀バスの浜自」と呼ばれて親しまれ、業績も順調に推移する。

(2)掛塚自動車(株)の路線拡大  
 すでに述べた掛塚自動車(株)は昭和に入ってから積極的に路線の買収を推し進め、営業基盤の拡大と安定を図った。一九三三年(昭和八)には、

寺田自動車商会 中泉〜横須賀  
 キング自動車 中泉〜福田  
 を買収、さらに一九三七年(昭和一二)に、静岡電気鉄道(株) 見付〜福田  
 見付〜大藤

の路線を買収して、従来の掛塚を中心に浜松、中泉に延びていた路線を、さらに磐田、福田、横須賀方面へとエリアを拡大した。

(3)気賀自動車(株)の設立  
 引佐地区にはすでに見たように大正年間か

ら乗合自動車が行っていた。一九二六年(大正一五)には、

浜松〜熊村(気賀口経由)  
 浜松〜井伊谷(金指経由)  
 の路線があったが、この年設立された気賀自動車(株)が翌一九二七年(昭和二)に次の路線の乗合営業免許を新たに取得し、本格的なバス運行を開始した。

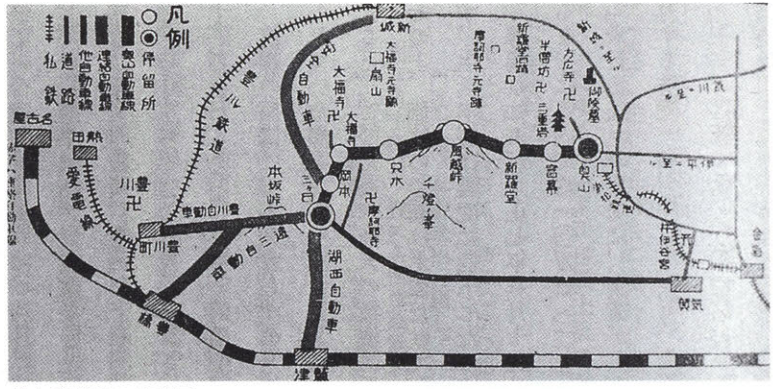
気賀〜熊  
 金指〜熊  
 東黒田〜田沢  
 淡川〜大平  
 四方浄〜田沢  
 なお、この気賀自動車(株)は一九三五年(昭和一〇)に遠州電気鉄道(株)の傘下に入る。

(4)遠州秋葉自動車(株)の設立  
 北遠地方でバスを運行していた遠州自動車商会と秋葉自動車商会が、一九三一年(昭和六)に合併、遠州秋葉自動車(株)を設立した。主な営業路線は、

二俣〜中泉  
 二俣〜山梨  
 二俣〜笠井  
 二俣〜犬居  
 二俣〜西川  
 山梨〜富部



掛川行き乗合自動車



奥山自動車の路線図

などで、その後次の路線も運行。

西川→西渡

富部→掛川

同社はまた、天竜川を往復するプロペラ船も運航した。木造船に四〇馬力の飛行機エンジンを取りつけ、直径二メートルのプロペラで水上を推進する飛行艇で、水上バスともいえるものである。定員は上り二五人、下り三〇人であった。

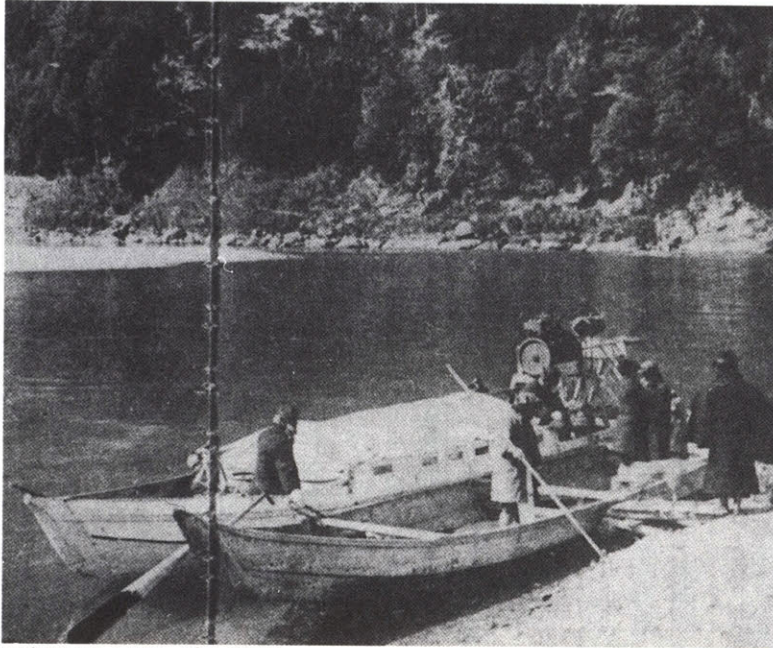
このプロペラ船は、これより先一九二三年（大正一二）に天竜川運輸会社（一九二二年設立）が運航を始めたもので、地形的に道路の発達を阻まれていた北遠の天竜川流域の人々の貴重な足となっていた。料金は当時としては少し高かったが、西川→鹿島を上り三時間半、下り二時間で、爆音をたてて運航し人気があった。この所要時間は普通の船の半分であった。

天竜川運輸会社はその後、天竜川飛行艇となり、航路も西渡→西川→鹿島に延長していた。また一九二九年（昭和四）には二俣水窪往還のうち完成した船明→谷山間に乗合自動車を運行しはじめた。その全営業権を遠州秋葉自動車株式が譲り受け、プロペラ船の航路は中部→西渡→鹿島と延長されたのである（一九四〇年まで運航）。

遠州秋葉自動車株式は、一九三七年（昭和一二）には水窪線、佐久間線のバス路線も買収して、北遠一帯に営業範囲

を拡大した。

なお、二俣→水窪間にバスが走りはじめたのは一九三五年（昭和一〇）からで、その道が今日の国道一五二号線に発展する。すでに一九二六年（大正一五）に県道に昇格していたが、当時はまだ道幅は狭く、舗装もされていなかった。遠州の孤島ともいわれた水俣周辺の人々にとって、ムラと外界（世間）とを結ぶこの幹線道路の改良・拡幅と舗装は、長年にわたる切実な願いだったが、それがかなえられるのはさらに後のことである。



天竜川の水上演習 プロペラ船



遠州秋葉自動車株式の乗合自動車

# 浜松市営バスの誕生

すでにみたように浜松市では大正時代後期に、市営乗合自動車の計画を立てたが、財政悪化のため実現しなかった。次いで一九二九年（昭和四）に新案が計画され、このとき市電（路面電車）計画も併せて発表されたが、おりしも「昭和恐慌」の不況のただ中で国の緊縮財政が実施され、これまた実現をみないで終わっていた。

一九三六年（昭和一一）になって、ようやく市営バスがお目見えした。それまで浜松市内では、浜松循環自動車（昭和三年設立。同九年、佐鳴湖遊園バス（株）を合併）と中田島自動車（昭和五年設立）の二社が運行していたが、市が政府借入金によりこの二社をそれぞれ七万四五〇〇円、八〇〇〇〇円で買収し、一〇両の車両（シボレー八、フォード二）で次の路線の営業を始めたのである。

西回り線	延長七、九三四
東回り線	四、〇八一
北回り線	五、〇〇九
佐鳴湖線	三、〇五五
中田島線	四、〇八二
合計	二六、〇二二

市営バスのボディは、薄草色の下地に海老茶色の二本の線が入っていた。運賃は大人一〇銭均一、乗換えは無料だった。佐鳴湖線と中田島線は遊園・観光目的の路線で、当初は夏の間だけ運行された。

その後、車両数と利用客数は次のような推移を示した。

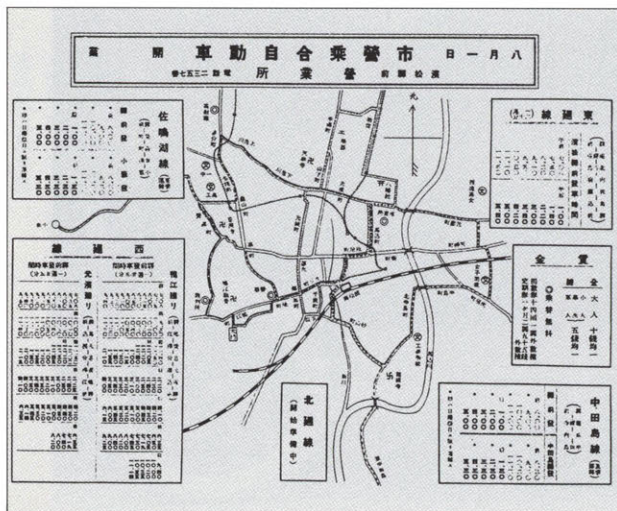
昭和一一年度	一八両	五三万人
一二	一八	一〇五万
一三	一九	一二一万
一四	二三	一七五万
一五	二五	二二九万
一六	二六	二四五万
一七	二六	二六三万
一八	二六	二七七万
一九	二六	二六六万
二〇	六	三二万

（車両数は昭和一九年度は六月現在、同二〇年度は一二月現在の数字）

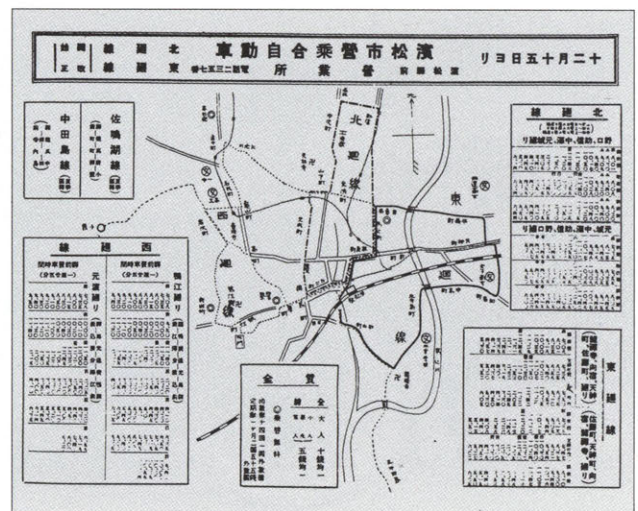
市営バスが走りはじめた一九三六年（昭和一一）から、浜松市では都市計画が実施された。道路も西回り線、北回り線というように順次舗装されていった。そして連尺から伝馬町にかけて近代的な商店街が形成されていった。



営業所に勢ぞろいの浜松市営バス



浜松市営バス 事業開始当時の運行時刻表



昭和一一年十二月十五日改正の運行時刻表

### 3 鉄道とバスの競争

#### バスの急成長、鉄道を脅かす

明治以来、鉄道・軌道は大量輸送機関のハイオニアとして発達してきたが、バスの急成長で深刻な影響を受けるようになった。

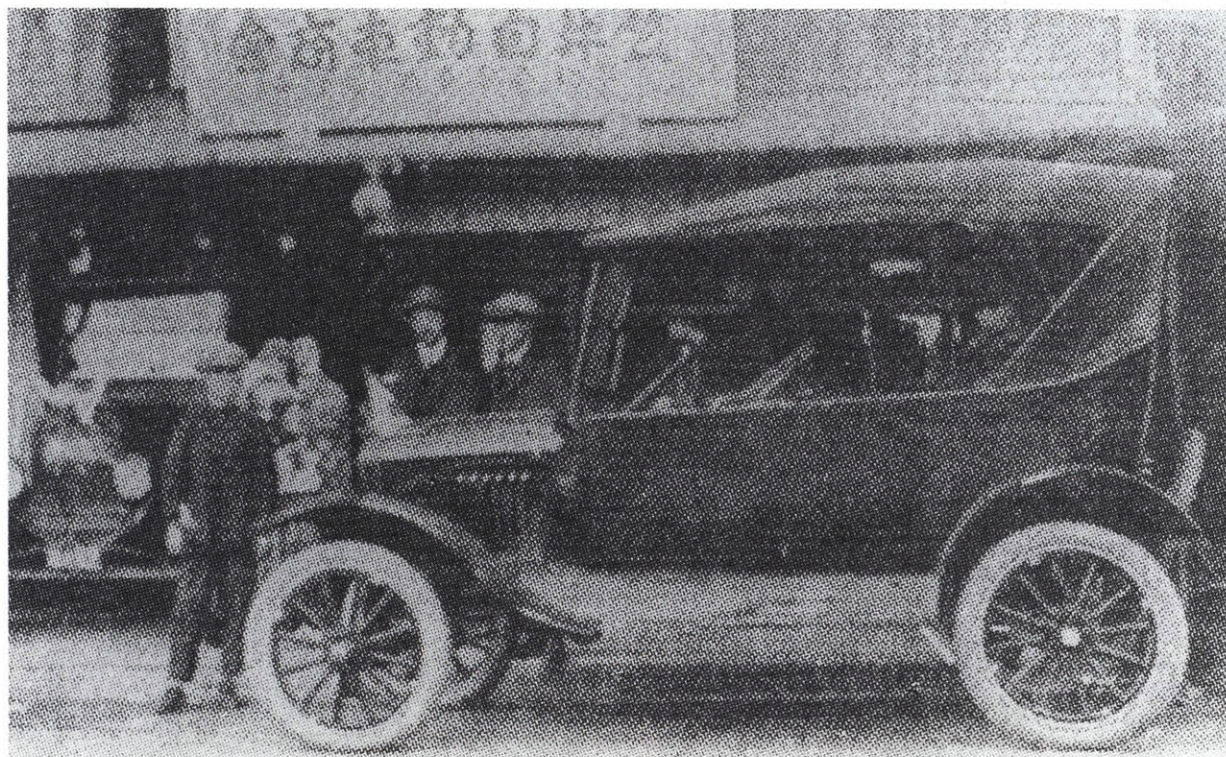
鉄道・軌道はいたるところで、バスとの激しい競争を繰り広げた。しかしバスの進出は時代の勢いであり、運賃値下げなどの対抗策にも限度があった。しかも昭和初期の深刻な不況が追い打ちをかけ、経営状態の悪化に苦しむ軌道・鉄道が続出した。

駅を起点・終点として後背地と結ぶバスの場合は、鉄道にとってライバルではなく援軍と見ることもできた。しかしバスは鉄道と並行して客を拾って行く路線も多く、並行しないまでも同じエリアの中で小回りがきく運行を行い、スピードもあり、将来性に富んでいた。一方ではトラックによる物資輸送も増加（後述）し、鉄道・軌道は営業成績が低下し危機感をつのらせた。

#### 乗客の減少を防ごう

として、線路上に軌道自動車（ガソリンカー）を走らせるなど、バスと激しい競争を繰り広げながら軽便鉄道が懸命に生き延びようとした例は、前章でも見たとおりである。

しかし昭和の初めの一九二六―一九三一年に全国で早くも地方鉄道・軌道の廃止は七〇件にのぼった。遠州では一九三〇年代後半以降、主にはバスとの競争に敗れて、廃止される軌道・鉄道があいついだ。



笠井自動車商会のバス

一九三五（昭和一〇）  
堀之内軌道運輸（堀之内、池新田）

一九三六（昭和一一）

藤相鉄道（大手、駿河南部）

光明電気鉄道（新中泉、二俣町）

一九三七（昭和一二）

浜松電気鉄道（浜松、中ノ町）

西遠鉄道（貴布祢、宮口）

一九四四（昭和一九）

浜松電気鉄道（西ヶ崎、笠井）

一九四五（昭和二〇）

静岡鉄道（可睡、可睡口）

鉄道・軌道を経営する会社が、営業成績の低下を防ぐために、みずからバス事業に乗り出す例も急増した。その数は一九三〇年（昭和五）には全国で一三九社となり、直営でなく傍系会社として経営するもの四九社、合わせるとそのバス営業路線は六三〇〇\*を超えた。遠州の例を次に見てみよう。

### 遠州電気鉄道株、バス事業に進出

一九二五年（大正一四）に坂下自動車商會が、浜松、鹿島にバスの運行を始め、遠州電気鉄道との間ですさまじい客の奪い合いが展開されるようになった。バスはその利点を生かす、天竜川の河原まで乗り入れてプロペラ船と接続するなどしたから、遠州電気鉄道の客はみるみる奪われていった。

両社の競合は一九二七年（昭和二）に決着をみた。遠州電気鉄道が鉄道線の防衛のために、坂下自動車商會のバス路線を買収し、バ

ス事業にも進出したのである。

同社はその後も、次の各路線の営業免許の取得あるいは路線買収によって、しだいに沿線の交通網を整備・拡充していった。

鹿島、車道

岩水寺駅、岩水寺

宮口、笠井

中ノ町、天竜川駅

さらに一九三五年（昭和一〇）頃からは、近隣の有力なバス会社に資本参加する形で、積極的にバス事業を展開し始めた。もはや鉄道の防衛策という消極的な姿勢ではなく、新時代の重要な交通機関としてバス事業を捉え、それに本格的に乗り出したのである。

○気賀自動車株への資本参加・社長ほか役員派遣（傍系会社となる）

○遠州秋葉自動車株への資本参加・役員派遣（傍系会社となる）

○浜松自動車株の株式取得・役員派遣

○阿多古自動車株の株式取得

○姉妹会社の浜松電気鉄道株が、秋葉自動車運輸商會と提携、遠州乗合自動車株を設立（傍系会社となる）

### 浜松電気鉄道株のバス事業進出

第6章でみたように浜松軌道株は、一九二五年（大正一四）に遠州電気鉄道株から姉妹会社として分離され、浜松、中ノ町線および笠井、西ヶ崎線に軽便を走らせていた。同社もバスとの競合で経営は苦しく、浜松、中ノ町線の電化による輸送力の増強によって生き



浜松～笠井間の乗合自動車のりば

### ■浜松地方の初期のバス

浜松地方で乗合バスの運行が始まったのは大正末期のことです。笠井、浜松間にはじめてのバス事業が起った理由は、当時笠井地方の機業がたいへん隆昌をきわめ、関西や関東からも多くの商人が入りましたので、この客を早く輸送するためにバス事業を開始することになったのです。

バスの乗客はもっぱら商人か、左うちわの機屋（はたや）さんに限られ、農民や労働者は歩くか、せいぜい馬車を利用するくらいのものでした。乗車賃も馬車にくらべ高かったのですが、運賃が高いということより、「自動車に乗るなどせいでいい」という世人の視線にさまたげられて、なかなか一般人はバスのステップに足をかけにくかったのです。

（「浜松市営バス記念誌」より。談話・八木橋周助、笠井自動車商會経営者、のち遠州鉄道株専務）

残りを図るべく、一九二七年（昭和二）に社名を浜松電気鉄道㈱と改めていた。

ところが時代はまさに金融恐慌・昭和恐慌の真っ直中に突入し、膨大な資金を必要とする電化計画は困難となった。そこで計画を変更し、代わりに軌道自動車（ガソリンカー）を運行し始めたが、バスとの競合は年とともに激しくなり、経営は低迷した。

同社の経営を直接脅かしたのは、秋葉自動車運輸商會が昭和自動車㈱から買収して営業し始めた、浜松～中ノ町のバス路線である。ついに存亡の瀬戸際に追い詰められた浜松電気鉄道㈱は、秋葉自動車運輸商會㈱と交渉を進め、一九三六年（昭和一一）に両社の提携による遠州乗合自動車㈱が設立された。これにより翌年、浜松～中ノ町間の軌道は廃止となった。

同社の主な営業路線は、

- 見付～浜松
  - 見付～袋井
  - 見付～中泉
  - 中泉～上浅羽
  - 中泉～池田
  - 見付～長森
- などであった。

なお、秋葉自動車運輸商會が運行してきた営業路線のうち、静岡電気鉄道㈱が買収して一九三五年（昭和一〇）から運行していた路線は、遠州乗合自動車㈱に引き継がれなかった。

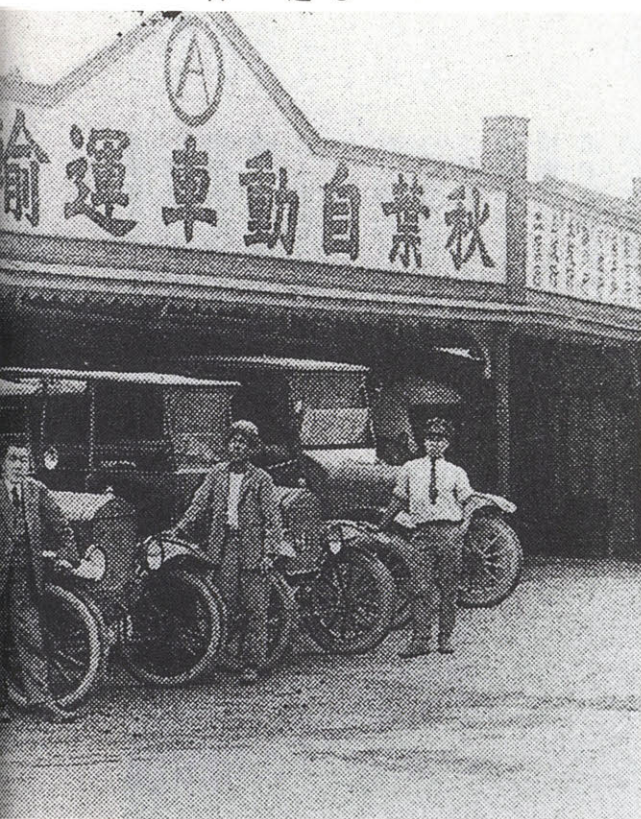
### 中遠地方の鉄道とバスの競合

前にみたように秋葉街道筋では一九〇二年（明治三五）から秋葉馬車鉄道㈱が、森～袋井に軌道を敷き馬車鉄道を走らせていた。

その道に乗合自動車は初めて姿を現したが、一六年後の一九一八年（大正七）のことだった。一か月足らずで廃業に追い込まれたが、その四年後には秋葉自動車㈱が森町に設立され、森～袋井、森～犬居に乗合自動車の運行を始める。その後同社は秋葉自動車運輸商會となり、さらに森～掛川、森～二俣にも路線を開設した。

乗合自動車の出現によって、馬車鉄道は致命的な打撃を受け、秋葉馬車鉄道㈱は静岡電気鉄道㈱に吸収併せられ、一九二六年（大正一五）に同線は電化された。

しかし電化しても利用客はどんどん乗合自動車に奪われて営業成績は低迷し、同社もま







遠州乗合自動車株

た、乗合自動車を兼業して苦境を乗り切ろうとした。こうして始まったのが

袋井く可睡齊の乗合自動車運行（一九二七）だったが、この限られた路線だけでは状況の好転には程遠く、同社は秋葉自動車運輸商会对する交渉を重ねた。そしてついに競合する路線の買収に成功し、一九三五年（昭和一〇）からその事業を引き継いだのである。

### 省営バス（国鉄バス）

第一次世界大戦（一九一四〜一九一八）による好況は、戦後その反動不況を招き、関東大震災を経て、わが国はやがて「昭和恐慌」の時代に突入する。長期の不況で鉄道もバスも経営状態は悪化した。

国有鉄道も例外ではなく、その対策としての意味合いもあって、鉄道の付帯事業としてバス事業を始めることになった。つまり自動



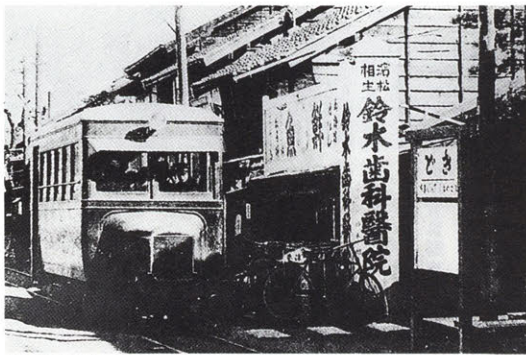
大正末の秋葉自動車運輸商會

車時代の到来に対応して鉄道と合わせてバスも活用し、公共的使命を達成し輸送量を増大させようというわけである。

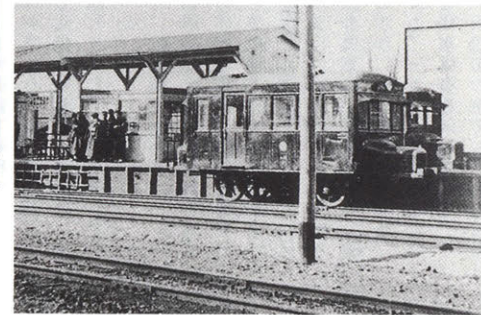
鉄道省の自動車交通網調査会は、バス事業の候補として八二路線、総延長四八九六<sup>〇</sup>を答申した。

これに基づき一九三〇年（昭和五）愛知県下でバスの運行を開始したのを手始めに、全国で三線を試験開業した鉄道省は、一九三三年（昭和八）から、バスの運行を付帯事業ではなく本格的な事業として乗り出し、全国に拡大していった。この鉄道省の事業としてのバスは、「省営バス」と呼ばれた。一九三九年（昭和四）までに全国で省営バスの路線は三九

になっていった。遠州との関連では、一九三三年（昭和八）



浜松電気鉄道中ノ町線ガソリンカー



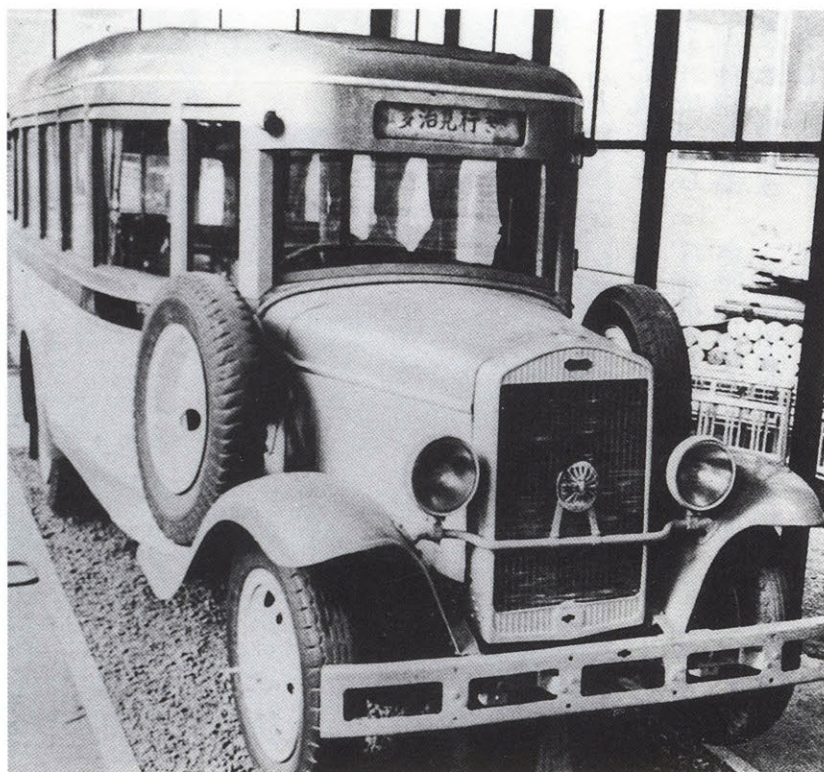
中ノ町線を走ったガソリンカー

に豊橋―二川間にも省営バス運行が始まり、四年後にはこの路線が白須賀・新居町まで延長されて、遠州にも省営バスが初めてお目見えした。

この路線がもし浜松まで延長されると、民間の湖西自動車や浜松自動車のバス路線は大きな影響を受けることになる。すでに豊橋―白須賀の路線を運行していた二川バス(株)は経営の見通しが立たず、鉄道省から補助金(見舞金)を受けて同路線を譲渡していた。

これまで「一路線一業者」の原則を守って事業を展開してきた、民間事業者の反対運動が強まったのは当然であった。そうした空気の中で、省営バスは当初計画していた浜松までの路線延長を果たせないまま推移する。

後にこの豊橋―浜松間については名古屋鉄道局と遠州鉄道(株)との間で運輸協定が結ばれる。また一九四六年(昭和二一)には遠州鉄道の水窪線が、建設を予定されていた佐久間鉄道との関連で国鉄に譲渡され、省営バス天竜線(後に同佐久間線が分岐)として運行されるようになる。



省営バス(旧国鉄)の1号車

#### ■消えてゆく乗合馬車と人力車

動物の力あるいは人力に頼る乗物から、動力による乗物へと、大正時代の終わりから昭和の初めにかけては、道路交通の非常に大きな変革の時期であった。

この時期に乗合自動車は、いよいよ試行の域を出て本格的運行の時代に入った。乗合馬車、人力車と激しい競争が展開されたが、スピードや運賃で有利な乗合自動車は勝利をおさめた。時代の流れとはいえ、敗退した乗合馬車と人力車は、長い間人々に親しまれたその姿を消していくほかなかった。

「時代を嘆く、敗残者の呪い！」

(中略)自動車の進出に脅かされるガタ車と人力。馬車屋の路線、買収計画進む。昔懐かしのガタ馬車も近く姿を消す！」

(「日本民声新聞」昭和四年二月三日)

最盛期には三〇台以上あったとされる浜松地方の乗合馬車は、一九二九年(昭和四)にはわずかに四台に減っていた。北遠の二俣でも、一九三一年(昭和六)にはもう乗合馬車を姿を消していた。

人力車も、浜松市の例でも一九二三年(大正一二)の一九三台をピークにその後は急激な減少ぶりを示し、一九三五年(昭和一〇)頃にはもう庶民の足としての役割を終えることになる。

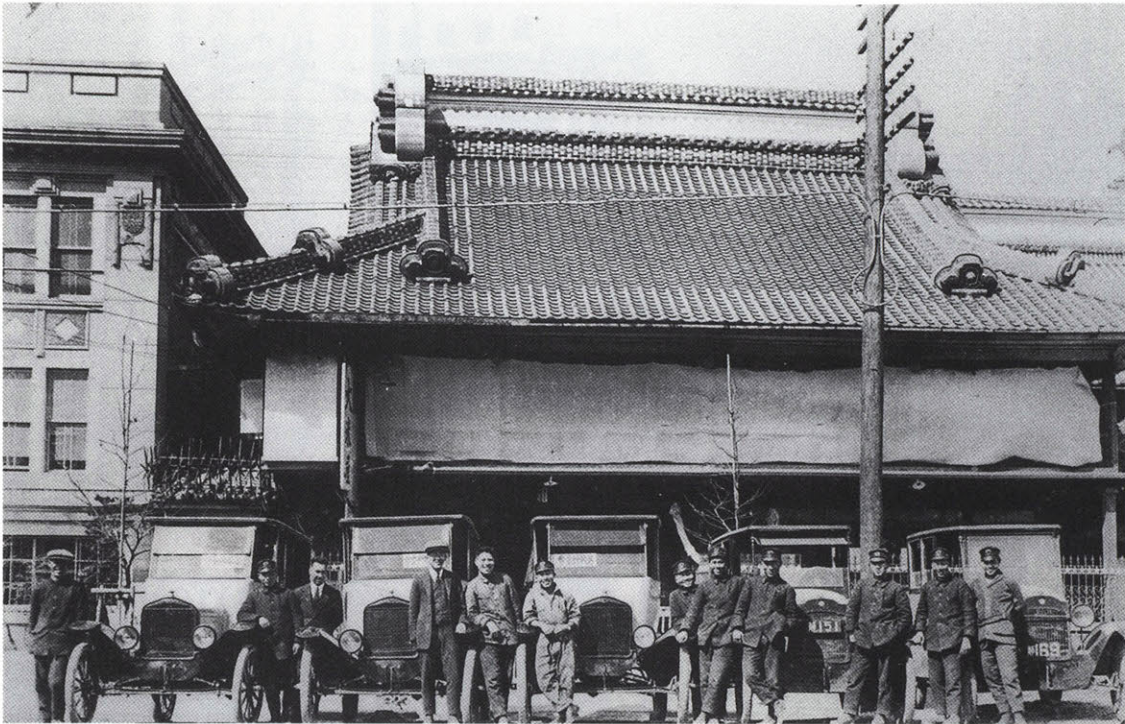
## 4 タクシー

### 人力車より速くて安い

日本で最初のタクシーは、一九一二年（大正一）に東京に出現した。この年六台だったのが一九二三年（大正一二）には五七〇台になった。当時は人力車や乗合馬車が道路交通機関の主役だったから、その間に割り込んでタクシーが徐々に足場を築いていったことがわかる。

自動車の製造技術が進歩して故障が少なくなってくると、タクシーやハイヤーの便利さが人々にわかってきた。人力車より速く、またタクシーは人力車より安かった。いったん乗り込むと自分だけの空間が得られて快適でもあった。

第一次世界大戦（一九一四～一九一八）で日本の産業が急激な発達をとげて景気がよかった頃は、ハイヤーが盛んに利用された。その後不況になると、今度はタクシーの需要が増えていった。大正時代の終わり頃から昭和一



初期の頃には同じ車がタクシーとしても乗合自動車としても使われた

ケタの時代はバスと同様にタクシーの発展期でもあり、小規模な業者が乱立して過当競争に突入した。東京では昭和に入ってから、東京市内ならどこまで行っても一円の「円タク」が大流行した。

浜松地方では、一九二〇年（大正九）に初めてタクシーの営業が始まっている。この年設立された万歳自動車商会在が、乗合自動車とともにタクシーも営業した。

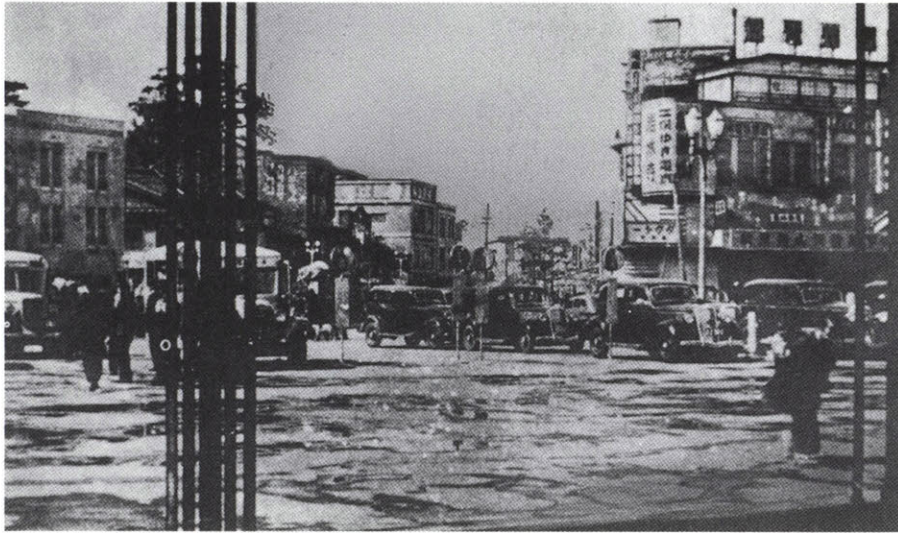
社名にタクシーという横文字を使ったのは、一九二二年（大正一一）設立の浜松タクシー自動車商会在が最初とされている。フォード二台を使つての営業だった。すでにほかにもタクシー業者はいくつもできていたが、いずれも個人経営か、そうでなくても小規模なものだった。

### タクシー過当競争に突入

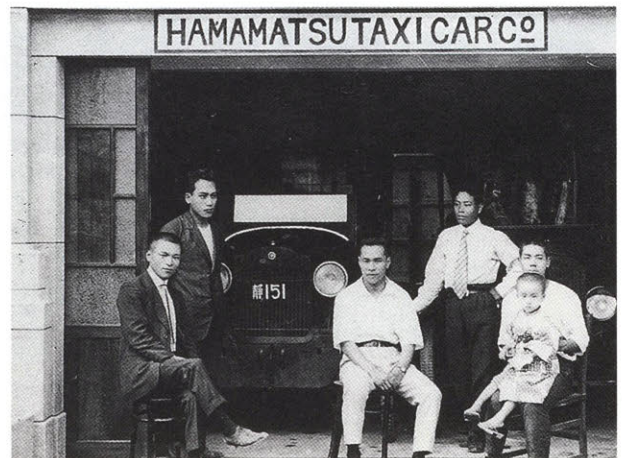
浜松地方では早くも一九二七年（昭和二）には、業者の乱立による共倒れを防止するため「に協定料金を採用することになった」という新聞記事が現れる。わずか数年でタクシー業者は急増したのである。人力車、乗合馬車、乗合自動車との客の奪い合いに加えて、タクシー同士で客の争奪戦が激しく繰り広げられた。

一九三〇年（昭和五）には浜松のタクシー業者数は四〇、保有台数は約二〇〇台といわれ、安定した乗客の確保は困難だった。協定料金を採用しても、過当競争を生き抜くため料金を値引きする違反タクシーが続出した。

こうした深刻な状況に、ようやく終止符が打たれるときがやってきた。一九三六年（昭和一一）、浜松タクシーおよび合同タクシーという新会社がつくられ、この二社にタクシー業者が統合されたのである。次の年には日中戦争が始まるが、日本はすでに準戦時体制に向かつて動いていた。自由な競争はもはや許されず、産業の統制を推し進めて国家目的の達成を図る、そういう時代が近づいていた。



浜松駅前 昭和5年



フォード車を使い社名も横文字の浜松タクシー

## 5 自転車

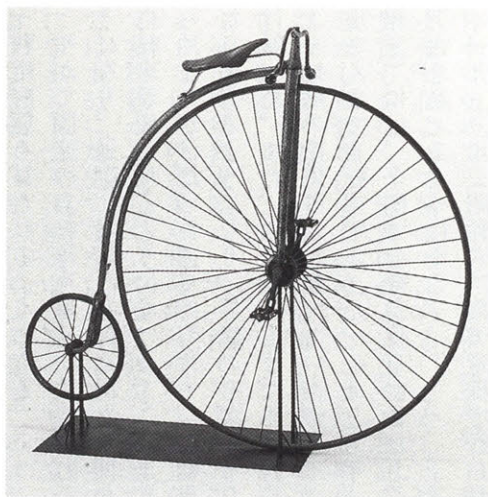
### ステイタスシンボルから庶民の足へ

自転車も外国人の発明である。日本には幕末の頃に初めて輸入され、明治になってからも上流・金持ち階級の少数の人たちだけが乗っていた。非常に高価で、初期の自動車と同じくやはりステイタスシンボルだった。

一般の人々は昔からひたすら歩くことに慣れてきた。しかも和服が普通で、洋服を着るのは官吏、会社員、銀行員などで比較的少なかった。和服には自転車はなじまず、しかも高価だったから、便利な自転車もあまり普及せず人々は人力車や乗合馬車を利用したのである。

しかし明治後期になると役所、会社、商店で自転車を利用するところが増えてきた。そのうちに外国メーカーの競争で輸入自転車の価格も安くなってきた。こうして自転車は実用化の時代に入った。

天竜川塩見渡しの渡船の料金表にも、一九



1870年頃発明されただるま自転車



ミショー型自転車 1863年発明の  
世界最初の量産車

○六年（明治三九）にすでに自転車の料金があつた。下流の東海道筋の渡し場に近い中泉（現、磐田市）では、

一九〇七年（明治四〇） 四七台

一九一三年（大正二） 一一二台

一九一九年（大正八） 四〇〇台

となつていて、明治の後期から大正時代に自転車が急速に普及したことがうかがえる。

当時はまだ、人力車も乗用馬車も金持階級の乗り物で、自転車の価格が安くなれば庶民はその便利さに飛びついたのである。

都市部に限らず北遠の山村でも、後にみるように馬車が通れる比較的平坦な道ができる、山奥に住む人もその馬車道の適当な場所に自転車を置いておき、そこまで歩いて下りてきて買い物そのほかに自転車で行く、とい

う利用形態も見られるようになる。

やがて国産の自転車も盛んに生産されるようになり、通勤、通学などにも男女を問わず自転車が使われるようになった。これまで泊まりがけだった遠くの町にも、自転車で毎日通えるようになり、旅館の必要もそれだけ減った。また、この時代はまだ出産は病院より地域の産婆さんに頼っていたが、その産婆さんまで自転車で走った。一九二八年（昭和三）には、全国で自転車保有台数は五〇〇万台を超えるようになる。

一九三三年（昭和八）に天竜橋で行われた交通量調査がある。それによると自転車が行者の三倍にのぼり、中・長距離の移動に自転車がいかに多く利用されるようになったかを物語っている。



女学生たちの自転車通学も盛んになった

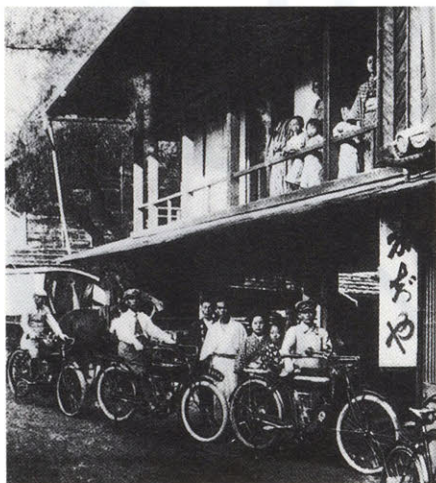
〔天竜橋の交通量調査〕  
（昭和八年六月一日  
～三日までの一日当たり平均交通量）

歩行者	一〇三二二
牛馬	〇・三
自転車	二九三九
荷車	二八九
牛馬車	四七
オートバイ	四二
乗用車	一〇二
乗合自動車	一三九
貨物自動車	二二七

『天竜市史』

■自転車を磨いて座敷に上げた

明治時代後期から自転車の普及が目立つようになった。南遠地方でも、一九二〇年（大正九）頃にはたいいていの家が自転車をもつようになったが、その当時、舶来（輸入）の自転車 米二〇俵  
国産の新车 米一〇俵  
国産の中古車 米五俵  
というのが大体の相場であつたという。これは今でいえば自動車並みで、どの家でも自転車を大事にし、油雑巾で磨き込んでいつもピカピカにしていた。「乗らないときは、座敷に置いてあつた家も少なくなかった」と古老は語っている。



三倉の旅館前の輸入バイク 大正初期

## 6 トラック

### 貨物輸送の革新

わが国では歴史的にみると長距離の貨物の輸送には、たとえば地方の物産を江戸へ送るには、もっぱら船が使われた。つまり沿岸航路に頼るのが第一の段階であった。陸上では船のように遠くまで運べなかった。仮に運べたとしても輸送料は船とは比較にならぬほど高かったことだろう。幕末以降、街道での車の使用もしだいに認められるようになったので、中・近距離は馬車・牛車に積んで運んでいた。

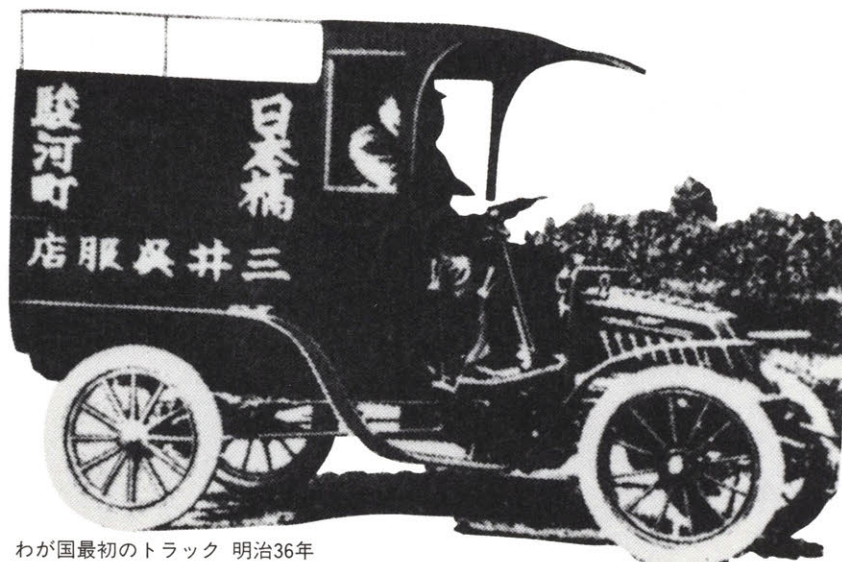
次いで明治期の鉄道の発達につれて、長距離貨物輸送はしだいに鉄道にとって代わられるようになる。やがて貨物専用駅もつくられ、その構内には運河がつうじ舟運との連携が行われるなど、沿岸航路に比べてより速く、より安全に、より安い運賃で貨物を運べるようになった。

この時期も比較的近距离の貨物輸送は、人

力に頼る中・小車、あるいは馬車・牛車などが主役であった。

さらに次の段階がトラック輸送である。自動車は日本に初めてお目見えしてまもなくの一九〇〇年（明治三三）に、自家用の自動車が貨物を運んだといわれるが、業務用としては一九〇七年（明治四〇）に輸入外車による日本で初めてのトラック輸送の試みが、トラック会社によって始まっている。しかし当時は貨物も少なく、運賃は鉄道に比べて割高で、しかも自動車はよく故障した。まだ時期尚早だったわけで、五年後に撤退を余儀なくされている。

第一次世界大戦（一九一四～一九一八）によって日本の産業が飛躍的に伸び、それに伴って貨物量が急増した。やがて鉄道・軌道だけでは十分に対応できないほどになり、その頃になるとトラック輸送が事業として成立するようになる。一九一八年（大正七）には軍用



わが国最初のトラック 明治36年

自動車補助法が公布され、国産トラックの生産も本格化した。

一九二三年（大正一二）の関東大震災で関東地方の鉄道・軌道が壊滅すると、トラックは一躍脚光を浴びることになった。自動車の性能も向上していた。スピードもあり、ドア・ツー・ドアの小回りもきく。震災後の復興にめざましい活躍ぶりを示し、これ以後トラックを利用する業者が急増した。当時の全国のトラック台数は約三〇〇〇台であった。

遠州でも、大正時代の初めから中頃はまだ人力による中車・小車や、馬車・牛車が、陸上での中・近距離の荷物の輸送をもっぱら担っていた。それが変わりはじめるのが関東大震災の頃からで、浜松市でも関東大震災の年にはわずか三台だったトラックが、翌年には一六台と五倍以上の増え方であった。

また袋井地方でも、やはり関東大震災の年に東海鉱業がトラック輸送を始め、翌年には袋井タクシーがT型フォードで乗合バスとともにトラック輸送も手がけている。

トラック輸送の初期には、バスと同様に、輸入乗用車を改造してトラックとして盛んに利用されたのである。北遠の中部、水窪地方でもそうで、そうした乗用車改造トラックを通すために道幅も三・六ほどに整備されていた。山の尾根や中腹を通っていた古くからの道は、道幅を拓げる余地がなかったため、後に述べるように、新しい道はより低い所につくられた。

静岡県全体で見ると、大正一〇年代の一九



現在では珍しいボンネットのトラック



二二年から一九二六年の五年間に、トラック保有台数は二〇台からいっきよに五七一台に増えている。

### ついに国鉄の貨物輸送量を上回る

昭和に入ると、トラック輸送は非常な発展をみせる。中・長距離の道路の貨物輸送は、それまでの荷馬車に代わって、トラックによって行われるようになった。

浜松に一九二八年（昭和三）に飛行第七連隊が開設されるが、その建設資材の運搬を請け負った浜松合同運輸隊では、「馬力だけでは能率が上がらないので、トラックを使用するようになった」と元関係者は述べている。

道路輸送だけではなく、鉄道の貨物輸送も、しだいにトラックに奪われていった。全国的な統計で、昭和一ケタの終わり頃には、トラックの輸送量はついに国鉄の貨物輸送量を上回るほどになった。

トラック輸送にはさきに挙げたようなメリットがあり、これは一つの大きな技術革新の成果であるといえた。その革新力のインパクトの大きさが、保有台数を急激に伸ばし、それは他の産業の発達にも少なからぬ影響を与えたのである。

しかし一方では、バスの発達が鉄道・軌道に大きな脅威を与えたように、ほぼ時期を同じくしてトラックの発達もまた鉄道・軌道の経営を脅かした。政府は鉄道事業を保護するため、一九三三年（昭和八）に自動車交通事業法を施行し、自動車輸送事業を免許制にし



機関車移動に活躍するトラック



旧浜松駅のトラック

た。これによりバスとともにトラックの小規模な業者の整理統合が図られた。

# 7 道づくり

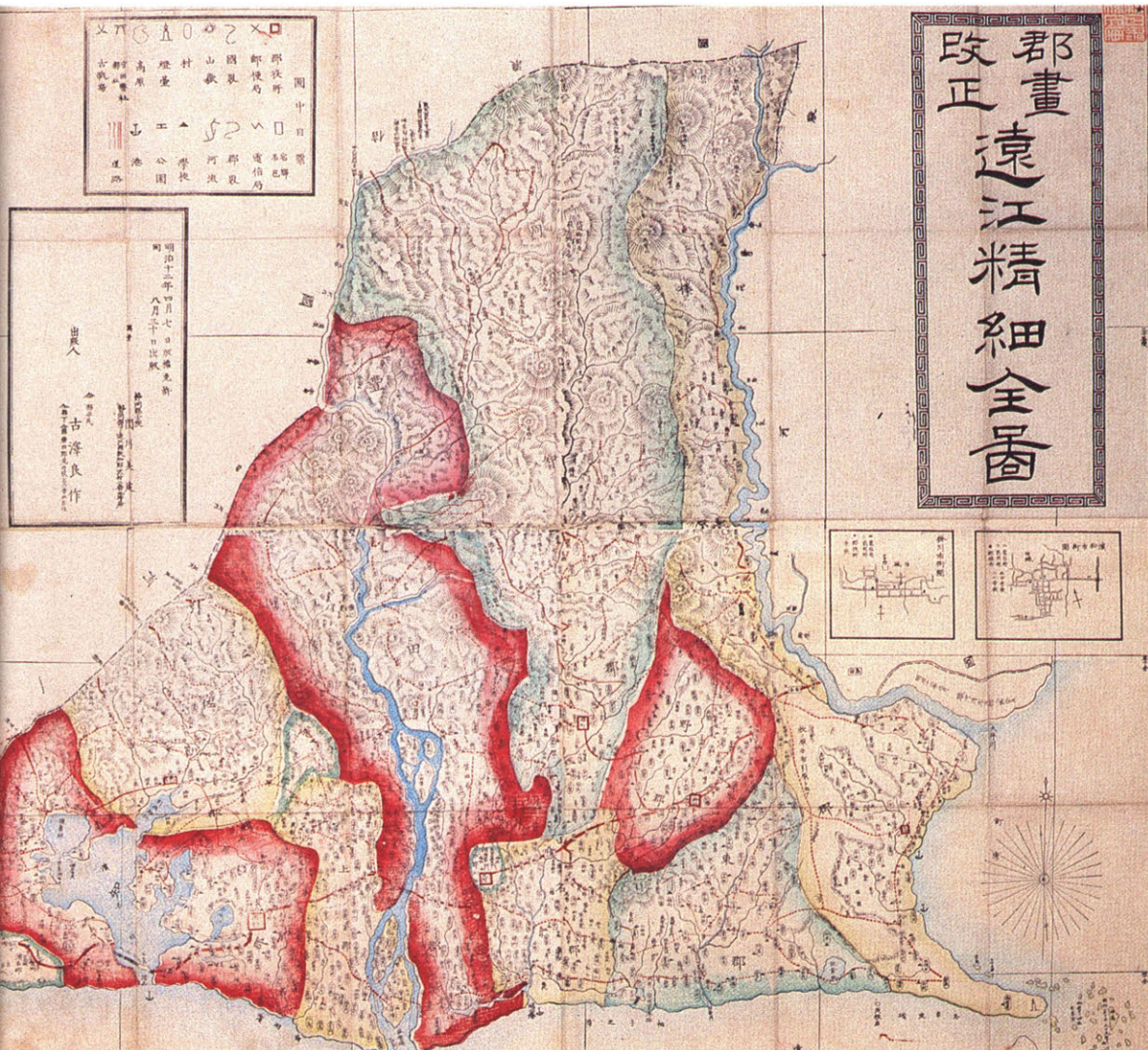
## 馬車や車が通る前の道

地域のそれぞれの道路の役割・機能を考えて、昔から住民にとって道は次のように大きく分けることができただろう。

- ・ムラの中の道
- ・ムラとムラを結ぶ道
- ・ムラと外界（世間）を結ぶ道

たとえば北遠では、最初に人が住み着いたときから焼畑農業で暮らしてきた。山の一部を焼き払い、大豆、ヒエ、アワ、ソバなどの雑穀をつくって命をつないだ。焼畑農業は輪作である。それに伴って家から畑への山の道ができるが、いつも人ひとりが通ればよかつた。最短距離でなくてもよかつた。荷物は背中に負って、坂を上り、また下り、谷川には板や丸太の一本橋を渡す。そういう山の道が、ムラの中にくつもつくられていった。

集落が発達してくると、生活必需品を売る店を営む家ができる。するとそこまで買物



明治12年（1879年）の遠江精細全図

に行く道もできてくる。神社がつくられると、そこまでの道もできる。学校がつくられると通学路もできる。隣のムラまでの里道もいつしかできていた。このようにして、ムラの中にしだいに網の目のように道がつくられていった。

第3章でみたように、北遠地方では秋葉道は主として尾根筋を通っていた。山村ではどこへ行くにも山を越え、谷を渡りしなければならぬが、秋葉道に限らず、尾根筋を行くのがいちばん障害物が少ない。川沿いは断崖・絶壁があったり、ジャングルのように蔓草などが絡み合い、増水がたびたびあったりで、道はつくれなかつたのである。それに対し尾根筋は自然の街道ともいうことができ、昔からいつしか幹線道路となり、他国からの旅人もこの道を行くとムラの住民といちいち顔を合わせなくてよかつた。

この尾根筋の道は、ムラと外界とを結ぶ道でもあつた。

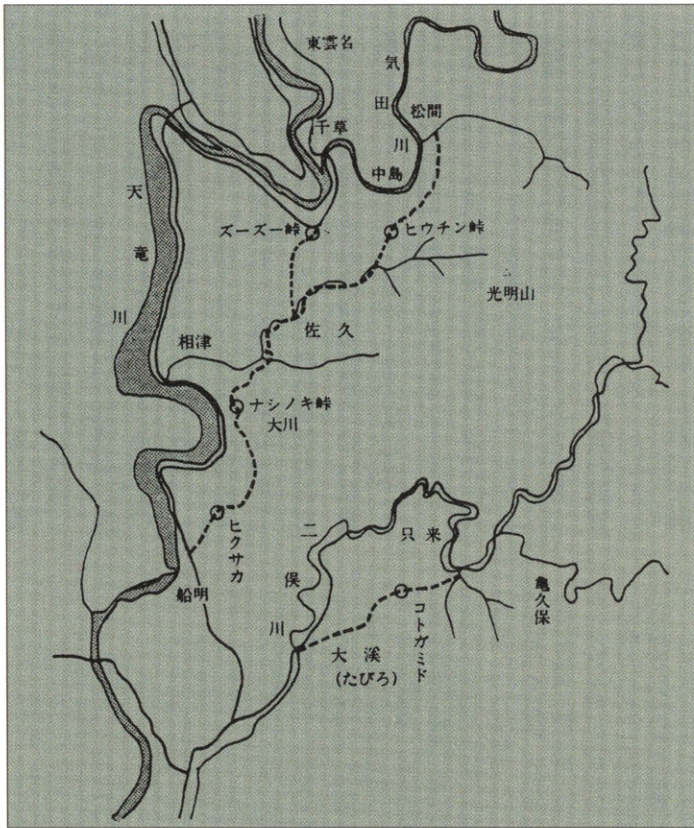
春野町を例にとると、遠州森に通じる森街道、大井川方面からの川根街道、それに秋葉街道が南北あるいは東西に通じ、これらが外界につうじる幹線道路だつた。それにムラとムラを結ぶ道、ムラの中の道が、クモの巣のように縦横に張り巡らされていた。

北遠の天竜川流域を行くとよくわかるが、両側の山の尾根筋や中腹に昔の街道があり、集落が山の高いところに散在する。山村の幹線道路は交通の発達につれて、しだいに尾根筋から中腹へ、さらには川沿いへと移り、そ

れに伴って道幅も広がった。

人ひとり通れる道から、駄馬や手押し車が通れる道へ、さらに馬車が通れる道へ、そして現在のようにバスや自動車が快適に通れる道へと、ムラと外界とを結ぶ道路は発達をとげてきた。その一方で、かつての古い道が消滅していった例も少なくない。こうした変化は一八八〇年（明治一三）前後から、遠州の各地で、ゆつくりと進行したのである。

東海道、姫街道、鳳来道、秋葉街道など、遠州に古くからひらけた代表的な街道については第2章、第3章でみた。これらはいずれも地域の住民にとっては、ムラと外界とを結ぶ道だつた。



二俣地方の古道（『天竜市史』）

## 住民たちが新道をつくった

明治の初期に、手工業や商業の発達につれて輸送の需要が増え、遠州の各地で新道がつくられた。

道路事情が悪いことは、すなわち「文明開化」から取り残されることだという焦りと危機感が、ムラの指導者層の間にはとくに強かった。

「少しでも便利になりたい」

「他の地区におくれをとりたくない」

私財を投げうって、また有志に呼びかけて、それまで人ひとり、あるいは馬や牛がやっと通れる程度だった道を、荷物を積んだ駄馬や手押し車がなんとか通れるようにした。

明治初期に各地にできた新道は、すべてそのように地域の篤志家によってつくられた。それでもまだ馬車が通れるほどの道幅はないものが多かった。しかしたとえ一畝足らずの道だったとしても、山間部でそれまで山を越え、谷を渡り、急坂にあえぎながら長時間歩かなければならなかった人々は、

「川に沿って三尺（約九〇センチ）ほどの平坦な道ができた、あのときの嬉しさは、たとえようもなかった」

と、後々までも語りつづけたのである。

北遠の奥地に一八八一年（明治一四）、水窪と西渡の間に駄馬が通れる一畝ほどの新道が開通したときもそうだった。

少し後になると、いくつかの町村にまたがる道路組合を結成して工事や完成後の維持管理に当たる場合が増え、町村が単独で取り組

んだ例もあった。いずれにせよ、大変な苦難

を乗り越えて道路の建設整備が進められた。

村人たちは荷車の上に箱を乗せ、土を盛って運び、あるいは川から石を背負って運び上げるなど、総出で労力を提供したのである。

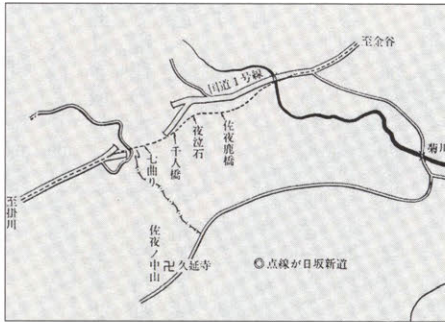
東海道筋では、箱根と並び称される難路であった小夜の中山に一八八〇年（明治一三）新道が開かれている。これも地元日坂の有力者が、人と物資の流れをよくするために私費を投じてつくった道で、日坂と金谷間延長六・六キロ。この完成で、かつて西行が、

年たけてまた越ゆべしと思ひきや

いのちなりけりさやの中山

と歌った急坂は通らなくてもよいことになった。ただ、道路の凹凸などがあって車の通行は楽ではなかった。

この中山新道は通行料を徴収したが、東海道線開通により通行量はしだいに減少した。一九〇二年（明治三五）に県に引き取られ、国道となり、無料になった。

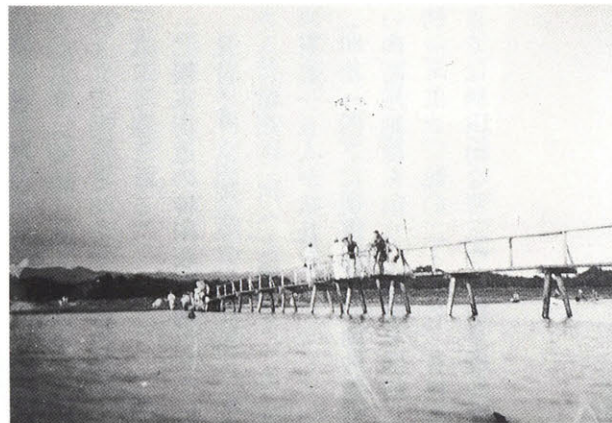


中山新道のコース（『掛川市史』）

定	
一金壹銭貳厘	歩 行売人
一金壹銭八厘	空人力車老舗
一金貳銭	但し 歩行人
一金六厘	牛馬老舗
一金壹銭	分持老舗
一金壹銭	但し 荷車老舗
一金壹銭貳厘	指長持老舗
一金参銭貳厘	荷牛馬老舗
一金五銭	但し 牛馬は共
右の通り	空車老舗
但し 馬牛老舗	但し 馬牛老舗

明治十三年五月 静岡 縣

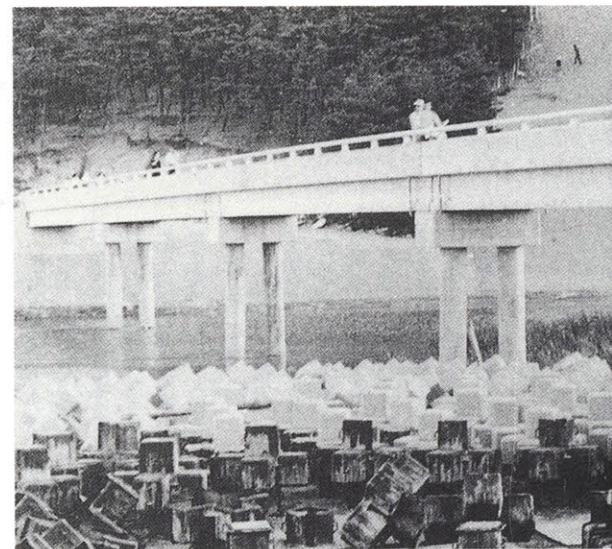
新道の通行料金を定めた標示



橋の進歩 浜砂橋 昭和5年頃



浜砂橋 昭和35年頃



浜砂橋 昭和45年

## 道づくりの変遷（二俣方面の事例）

北遠への入り口である二俣地方を例に見てみよう。『天竜市史』は、明治時代にいかに多くの新道や橋がつくられたかをよく伝えている。その主なものをあげると、

### 鳥羽山峠新道

一八七三年（明治六）に地元有志が開削。かなりの急坂で、曲がりくねっていたが、この道ができてから、大きく迂回しないでも北鹿島から二俣に行けるようになる。

一八八五年（明治一八）には、地盤をさらに切り下げてこの峠道を改良し、延長五〇七尺の新道とした。（一八九九年には鳥羽山トンネルが完成、さらに便利になり、車も通行。二俣西街道である）

### 二俣川の橋

北遠の奥地への入り口にあたる渡河地点に、一八七五年（明治八）に地元有志数名が私費で木橋を架け、とどろき橋と名づけた。全長

約四三尺。（一九二六年鉄筋コンクリート橋になる）

また二俣川の川幅の広い地点（吾妻町／旭町）にも、それまで渡船に頼っていたのを、一八七八年（明治一一）に地元の個人が私費で架橋した。全長八一尺、幅三・六尺。銭取り橋。洪水で損壊・流失を繰り返した。後に双竜橋と名づけられた。（何度も架け替えられたが、一九四二年に約一〇〇尺下流に新しく架橋）

山東地区にも一八七九年（明治一二）、地元有志らが橋を架けた（上市場／八幡）。追分橋と命名され、全長五四尺、幅二・七尺。銭取り橋。

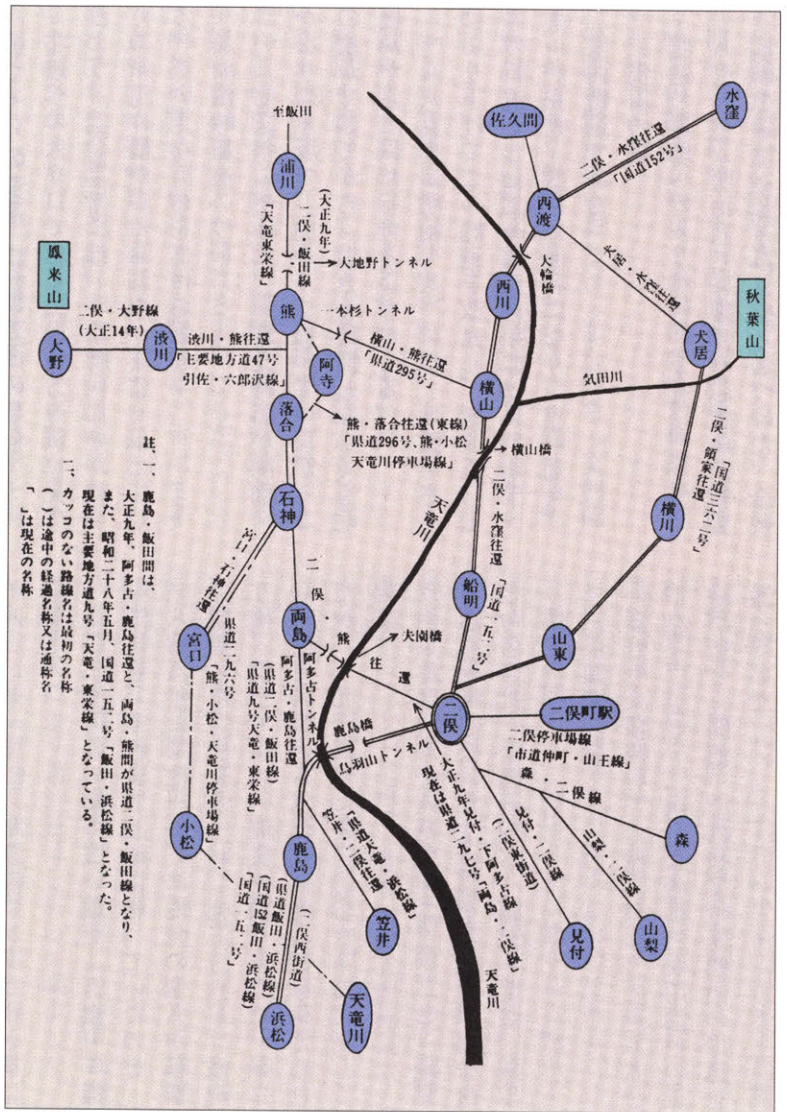
### 二俣領家往還

春野町（領家村）の個人によって一八八〇年（明治一三）、二俣／犬居に二俣川沿いの道路が新しく開通。それまでは光明山の山道を通っていた。

## ■東海道にも劣らぬ道

明治の初めに、浜松掘留会社と提携して、浜名湖に新所／浜松の航路をひらいた伊藤安七郎のことは第4章で述べた。伊藤は一八八二年（明治一五）頃、道路の改修事業にも取り組んだ。新所二川往還は当時、幅一間（約一・八尺）ほどの小道だったが、人や車の往来で混雑していた。これを幅約八尺に拡幅改修しようというものである。県の助成金や、また金原明善や林弥十郎らの後援も得て、三〇〇人を超える入夫を動員してついに完成させた。全長六\*。

この新道は将来の交通の発達を見込んだ、当時としては画期的な道で、東海道に比べても遜色がないほどだった。



北遠地方の主な交通路線図（「天竜市史」）

その後、関係町村が道路組合を結成し、一九〇六年（明治三九）に馬車が通行できる道路として開通させた。全長二・二キ。〔後に国道三六二号線となる〕

### 二俣東街道の神田坂開削

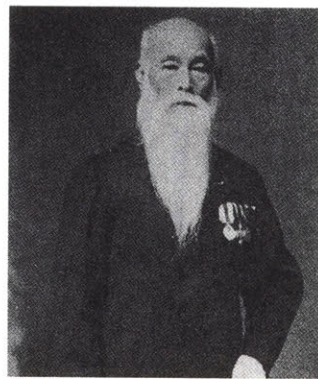
見付・森・山梨から二俣への二俣東街道は、さらに信州・三河へと通じている。近くの村々の有志一五人が結社をつくって、一八八一年（明治一四）に街道途中の山の麓、天竜川沿いの断崖絶壁を削り、道路を開削した。延長約一・二キ、幅約二・七キ。有料道路。それまでは神田山など二つの山を越えなければな

らなかつた。

### 横山熊往還

昔からムラからムラへの道が尾根を伝い谷をわたって続いていた。一八八四年（明治一七）頃から、まず横山村の人が私財を投じて断崖を切り開いた新しい道約二・七キを開削。後に天竜川材木商同業組合や沿線の有志により、しだいに延長されて、横山・熊までの道路が開通した。道幅は約一・八キ。

一九〇四年（明治三七）には、熊村の有志が寄付金を出し合い、この道の難所であった峠にトンネルを通した。（後に道路幅を約二倍



原田久吉

### ■あばれ天竜に架け橋

佐久間の中部の出身の原田久吉（一八三七〜一九二九）は、若くして横浜に出ると、苦勞を重ねて新しい建築技術を身につけ、財を築いた。

郷里の佐久間村や浦川村は、貧しくて天竜川に橋を架けることもできず、県に陳情してもかなえられず、増水のたびに交通は途絶え陸の孤島となっていた。

原田久吉はふるさとに恩返しをしたいと考え、橋を架けるために当時の金で一万六八〇〇円を佐久間村に寄付した。これをもとに一九一三年（大正二）から中部・川合の間に架橋工事が始まり、二年がかりでようやく完成した。長さ約二二〇キであった。

この橋は「原田橋」と命名された。以後は洪水による交通の途絶もなくなり、また新城・豊橋方面から諸物資を積んだ馬車が盛んに往来するようになった。当時のこの中部新城往還が、後の主要地方道水窪佐久間線となる。なお、現在の原田橋は、元の橋より約五〇キ下流に架けられている。

にして車の通行ができるよう改良。一九二六年に県道となる)

#### 森二俣往還

一八八六年(明治一九)に馬車が通れる道が開通。

#### 二俣東街道

関係町村が道路組合を結成し、一八九四年(明治二七)に改良工事を完成させた。

#### 山梨二俣往還

これも関係町村が組合を結成し、一九〇三年(明治三六)頃に道路整備工事が完成した。

#### 二俣西街道

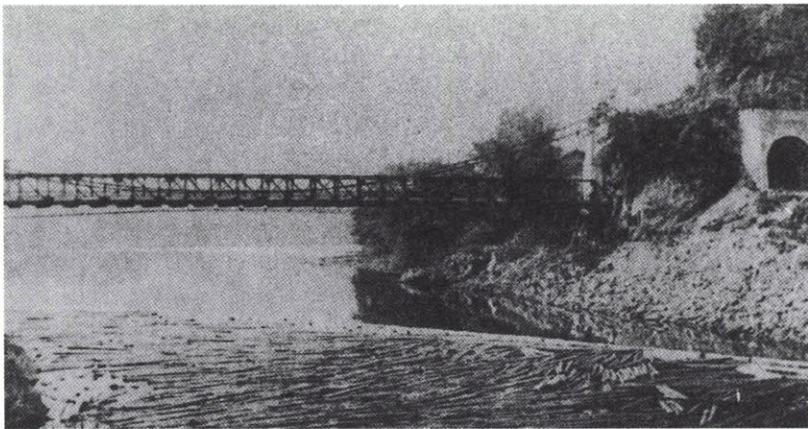
浜松(元城)と二俣とを結ぶこの幹線道路は、浜松町(当時)ほか九か町村が組合を結成し、一八九六年(明治二九)から一九〇一年(明治三四)にかけて路線の整備を行った。

#### 笠井二俣往還

延長約一二<sup>\*</sup>のこの道路も、関係町村の組合により一九〇一年から改良工事が行われた。(一九二五年に県道となる)



昔の馬込橋



おきん橋

#### ■おきん橋の完成

奥三河に源を発する大千瀬川は、佐久間地方の経済の中心地・浦川の辺りで天竜川に合流している。この地域は昭和の初め頃まで交通はほとんど水運に頼り、大入川をさかのぼった三河の村々との交流も多かった。

しかし、大雨のたびに大千瀬川は濁流となつて荒れ狂い、渡船も出せなかった。急病人が出て、町の医者まで運ぶことはできなかつた。

夫に死なれてから自分で林業を経営しながら田畑を作っていた、四つ角起ん(きん)という女性がいた。彼女は大千瀬川に吊り橋を架けようと決心し、山や田畑を売り払って資金をつくつた。そしてほとんどを人力に頼つた難工事を一九〇四年(明治三七)に完成させた。長さ約七二呎、幅一・八呎のその吊り橋を、人々はいつしか「おきん橋」と呼ぶようになった。

その後、現在のおきん橋に架け替えられたが、元の橋は約三〇呎下流にあった。



四つ角起ん

## 天竜川、浜名湖に架ける橋

浜松地域では、その大きな地理的特色として、東西交通での外部との連絡は、浜名湖あるいは天竜川を渡るほかはない。だから橋を架けることがどうしても必要だった。

さて、東海道の天竜川の渡しには、明治になって初めて橋が架けられた。渡し舟の代わりに、中ノ町と豊田町小立野の間が一八七四年（明治七）二月、舟橋（延長九五尺）と木橋（砂洲上に四か所。合計延長四七九尺）で結ばれたのである。

この舟橋は洪水で流失し、二年後に新しく木橋がつくられた。全長一一六三尺。さらに二年後の一八七八年（明治一一）には、幅三・三尺、全長一一七四尺の本格的な木橋につくり替えられた。これが旧国道一号線の天竜川の橋として、一九三三年（昭和八）に鉄の橋になるまで活躍することになる。

少し下流の河輪町と竜洋町十郎島の間にも一八七四年（明治七）一月、掛塚橋がつくられた。これは船橋だけで、延長一九八尺であった。ここに一九〇六年（明治三九）、掛塚街道の開通とともに幅二・七尺、長さ八六四尺の木橋が初めて架けられる。掛塚側に詰所があって橋の通行料を徴収、賃取り橋と呼ばれた。幅が三尺に満たないので、馬車が両方からくるとすれ違ふことができないため、途中に待避所を二、三か所設けていた（この掛塚橋が鉄の橋になるのは戦後の一九五五年（昭和三〇）である）。

一八八三年（明治一六）に姫街道の中ノ町



三代広重 東海名所改正道中記 天竜川仮橋



完成当時の天竜川鉄橋





と豊田町を結ぶ池田橋ができるが、これは幅二・七呎、延長七七三呎の木桁橋だった。これも賃取り橋である。

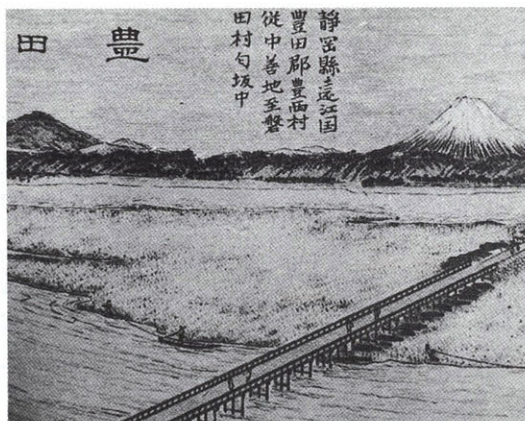
同じ年に浜松市豊西町と磐田市匂坂を結ぶ豊田橋もつくられた。幅三・六呎、全長一四六九呎のこれも木桁橋だったが、六年後に流失した。

なお、東海道本線の鉄橋は一八八九年（明治二二）四月に、浜松市材木町と豊田町森本の間に完成している。ダブルワーレントラス橋で弦材には鋼を用い、レンガ井筒、全長一〇九呎であった。

北遠の入り口の鹿島では、明治になって以降も長い間渡船に頼っていた。有志によって何度か架橋が計画されたが、失敗に終わっていた。川幅は狭くなっているが水深が深く、流れも急で、技術的にもまた経費面でも実現困難だったのである。

町の財政では工事をまかなうことは不可能だった。国や県に陳情・出願したが、架橋計画は実現しそうになかった。そこで二俣町は借入金で橋を架け、通行料を徴収して借入金の返済に当てる計画を立てた。しかし国は、天下の公道（当時、県道であった）で通行料を取ることは認めなかったため、新たに町道をつくって架橋することにした。こうしてようやくやく一九一一年（明治四四）、吊り橋が完成し「天竜橋」と名づけられた。木造補剛トラス、井筒、幅二・七呎、全長二〇六呎であった。

鹿島からさらに上流では、主な吊り橋はい



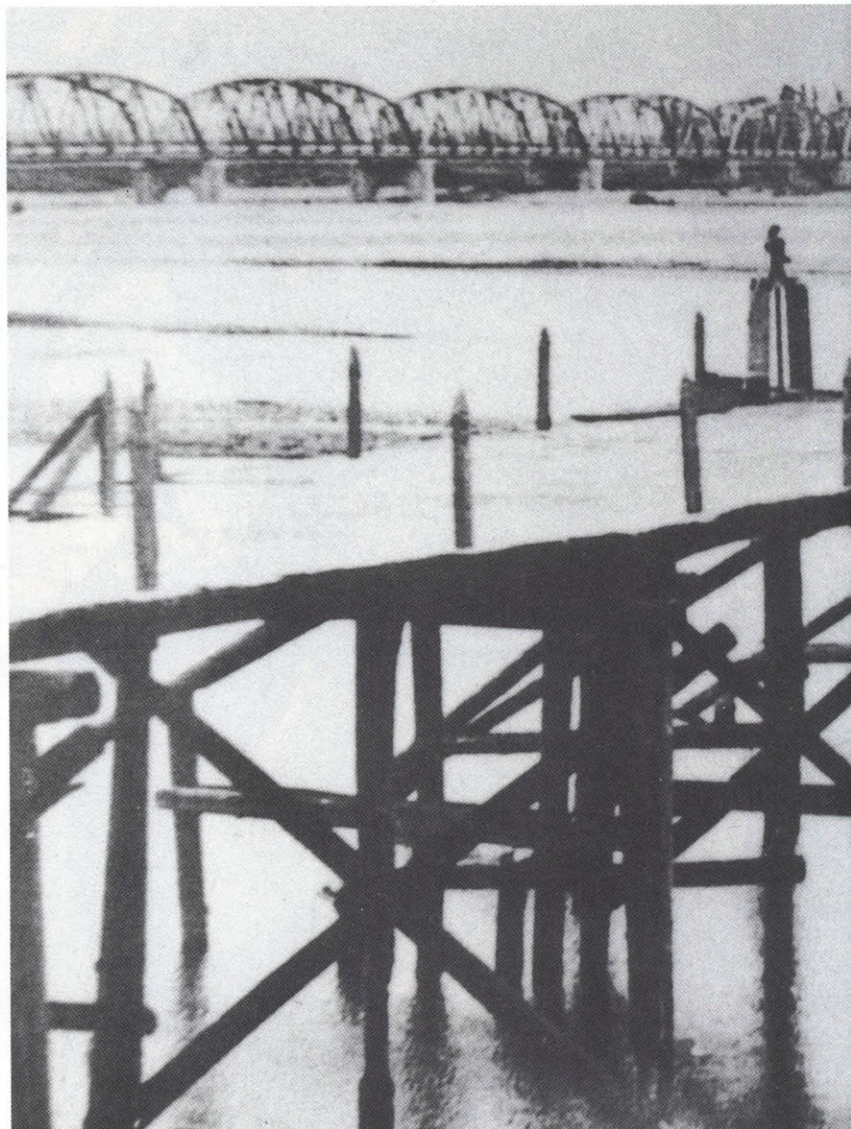
銅版画に描かれた豊田橋 明治16年建設



昭和28年の掛塚橋



大正時代の池田橋



東海道の天竜橋 明治8年～昭和9年

磐田郡

新天竜川橋(国)

旧天竜川橋(県)

東海道線橋(JR)

東海道新幹線橋(JR)

◎9.0km

◎9.0km

豊田町

◎7.0km

竜洋町



# 天竜川を渡る橋

	供用開始年	形式	橋長(m)
遠州大橋 (国道150号バイパス)	1989	鋼連続箱桁	887
掛塚橋 (国道150号)	1874	船橋	198
	1906	木橋	873
	1955	下路カンチレバートラス	877
東海道新幹線橋	1964	下路連続トラス	901
東海道線橋	1889	(下り)ダブルワーレントラス	1,209
	1913	(複線化)下路プラットトラス	1,209
	1968	(上り)下路トラス	1,209
	1970	(下り)旧上り線トラスを改造補強移設	
旧天竜川橋 (旧国道1号)	1874	船橋	95
		木橋	91+73+160+155
	1876	木橋	1,163
	1878	木橋	1,174
	1933	下路ワーレントラス	920
新天竜川橋 (国道1号)	1965	鋼連続箱桁	912
(池田橋)	1883	木桁橋(1933廃橋)	773
東名天竜川橋 (豊田橋)	1969	連続合成プレートガーダー	1,071
	1883	木桁橋(1889流出 廃橋)	1,469
浜北大橋	1970	連続プレートガーダー	964
天竜浜名湖線橋	1940	下路単純ワーレントラス	405
鹿島橋 (国道152、362号)	1911	吊橋 木造補剛トラス	206
	1937	下路カンチレバートラス	216
潮見渡橋	1960	吊橋木造 +木造土橋	159 30
	1973	連続プレートガーダー	394
船明橋	1977	ダムと兼用	242
伊砂橋	1976	下路トラスドラング+ 鋼単純箱桁	235
横山橋 (国道152号)	1935	吊橋木造 +木造土橋	187 72
	1949	吊橋木造補剛トラス	259
	1953	ランガー補剛に改造	197
	1976	下路連続トラス+ 単純合成プレートガーダー	351
秋葉橋	1954	鋼吊橋	210
雲名橋	1987	鋼下路トラスドラング+ プレートガーダー	257
竜山大橋	1955	カンチレバートラス	213
竜山橋	1926	吊橋	
	1971	下路トラスドラング	164
峰乃沢橋	1957	鋼吊橋	165
瀬尻橋	1938	吊橋 鋼塔	
	1956	吊橋 鋼塔	
	1979	下路トラスドラング	134
大輪橋	1937	鋼吊橋	89
	1948	鋼補剛トラス吊橋	87
	1970	トラスドラング	99
戸口橋	1970	吊橋	118
飯田線天竜川橋	1955	下路連続トラス+ プレートガーダー	270
(旧飯田線天竜川橋)	1936	下路単純ワーレントラス+ プレートガーダー(1956撤去)	
中部大橋	1954	鋼下路ランガー桁+ プレートガーダー+RCT桁	229
中部橋	1937	吊橋	164
	1971	鋼吊橋	164
原田橋	1915	吊橋 木造トラス補剛	111
	1956	吊橋 鋼補剛トラス	138
飛龍橋	1953	吊橋	96
鷹巣橋 (静岡・愛知県境)	1956	吊橋 2ヒンジ鋼補剛トラス	185
	1981	(架け直し)	

(注) 藤井郁夫氏の調査資料「天竜川を渡る橋(1987.5現在)」をもとに一部静岡県土木部、天竜浜名湖鉄道  
株、佐久間町のデータを補って作成。小数点以下切り捨て。なお、笠井大橋(長さ1,057m)が1997年度完  
成予定。



ずれも大正時代、昭和戦前期に架けられた。横山橋（一九三五）、龍山橋（一九二六）、西川橋（一九三四）、瀬尻橋（一九三八）大輪橋（一九三七）、原田橋（一九一五）などがそうである。

天竜川以外でも、各地に大小の木橋がつくられたり、架け替えられたりした。代表的なのは浜名湖口の新居、舞阪を結ぶ浜名橋で、一八八二年（明治一五）に開通した。

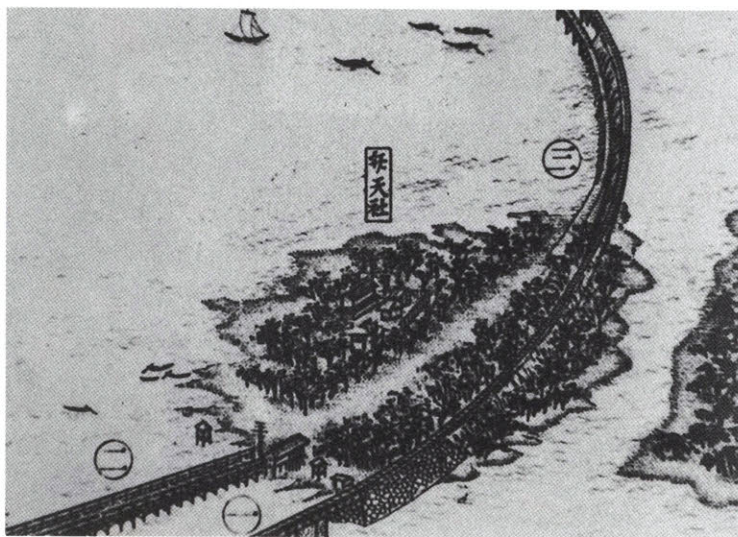
このほか浜松周辺でよく知られていた橋に、たとえば志都呂橋がある。もともと江戸時代からあったが、一九〇八年（明治四一）に銭取り橋として新しくスタートした。また入野町の佐鳴橋は、浜名湖と浜松を結ぶ人と物資の流れの要衝を占め、佐鳴八景の一つとして有名だった。

国の交通政策は、鉄道が中心であった。道路や橋の新設・改良整備にはあまり積極的でなく、またその予算も不足していた。そのため明治時代につくられたこれらの橋も道路と同じく、地元有志が私財を投じて架けたものがほとんどであった。それらの橋は、維持管理のため料金を徴収する有料橋だったのである。

### 車の通行のための主要道路の改修

〔笠井街道、館山寺街道、掛塚街道〕

明治時代の半ばから後半以降に、乗合馬車が盛んになり、荷物も馬車や大八車で運ぶようになると、地域の主な道路は車馬が通れるように整備されていった。車が通れるには、



銅版画にみる鉄橋と浜名橋 明治24年

それだけの道幅がなければならず、また坂道や凹凸をなくしてできるだけ平らな道にする必要がある。

そのいくつかの例については、さきに二俣方面の道づくりの変遷で見してきた。ほかにも浜松周辺ではたとえば笠井街道は一九〇〇年（明治三三）に、館山寺街道（庄内街道）は一九〇三年（明治二六）、掛塚街道は一九〇六年（明治三九）にそれぞれ開通している。

〔金指街道〕

金指街道も一九〇二年（明治三五）から翌年にかけて、大改修が行われた。浜松から三方原台地の中心部を通り細江にいたるこの道

路は、奥山半僧坊に向かう信仰の道でもあったが、それまで荷車もすれ違えないくらい狭いうえに、大きな凹地などもあった。道路を拡幅すると同時に平坦にするなど、車が通れるようにしたのである（後に国道二五七号線となる）。

〔秋葉街道〕

以上の例からもわかるように、明治三〇年代に、遠州の主な道路のほとんどが車馬が通行できるように改修されている。秋葉街道の掛川〜森の間も、一九〇一年（明治三四）に大がかりな改良工事を起工し、五万二〇〇〇円を超える当時としては巨費を費やして三年後によりやく完成している。

〔二俣熊往還〕

北遠地方では地形的な関係から、道路の改良整備はおくれた。

二俣熊往還は、一八九七年（明治三〇）に関係町村が道路組合を結成して県に働きかけ、四年後に県費補助道路に編入されると、工事費の八割を県の補助で着工の運びとなった。

しかしトンネル工事、あるいは土砂崩れなどの自然災害で工事は難航した。

全長約二〇\*のこの路線の拡幅・改良工事は、着工から実に一二年後の一九一三年（大正二）によりやく完成している。これによって荷車、荷馬車、客馬車などが盛んに通行するようになり、重要な産物である木材の搬出や日用諸物資の出入りも便利になり、道路改良の効果は予想以上に大きかった。

〔二俣水窪往還〕

北遠地方の幹線道路である二俣水窪往還もそうである。二俣から北遠の奥地に向かうこの道は、山東で二俣領家往還（現、国道三六二号）と分岐し、横山を経て、西渡で大居水窪往還に接続している。大変な難所が連続していた。明治の中頃から局部的な改良工事が、沿線の町村単位で少しずつ行われてきたが、横のつながりはなく、予算も限られ、あまり成果はあがらなかった。

大正時代に入って二俣・光明・龍川・龍山・山香の関係五か町村が道路組合を結成し、一九一三年（大正二）に全区間の改良工事が始まった。同時にこの道路が県費補助道路に編入されるよう運動を始め、よりやく一九一九年（大正八）から県費補助がつくことになった。一九二六年（大正一五）に県道となり、二俣〜谷山間、横山〜西川間、さらに西川〜瀬尻間と順次改良され、一九三三年（昭和八）に待望の全区間が完成、二年後に秋葉バスが走り始めた。その後国道一五二号線となる。

〔熊浦川往還〕

中部新城線原田橋西岸  
局部改良道路工事費  
有志者高附帳  
大正拾五年度  
佐久間村役場

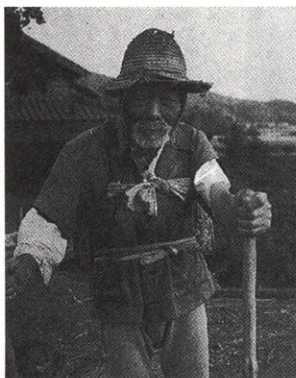
道路改良のため寄付をつのつた

■道路補修に尽くした「ポロ力」さん

引佐郡伊井谷村に生まれた柴原力太郎（一八八四〜一九七二）は、一五歳のときから人力車夫として身を立たした。しかし道路状態がいかに悪く、車馬の通行に非常に困難なことを痛感し、一九歳のときから人力車を大八車に代えて、一丁の鍬を手にもって道路の補修を始めた。

雨の日も風の日も、たった一人で近くの県道や町道のデコボコなどを補修する力太郎の姿を見て、気でも狂ったのかと人々は嘲笑した。力太郎はいつも頭はぼうぼう、体は垢だらけ、着ているものもボロだった。大八車を引いて稼いだわずかの金も、すべて道路修理費に注ぎ込んだ。

いつしか人々は、「ポロ力さん」と呼ぶようになった。力太郎は、「体があればいい、金はいらん。わしゃ、世のためになればいい」といって、妻もめとらず、平然として一台の大八車と一丁の鍬に生涯を賭けた。



柴原力太郎

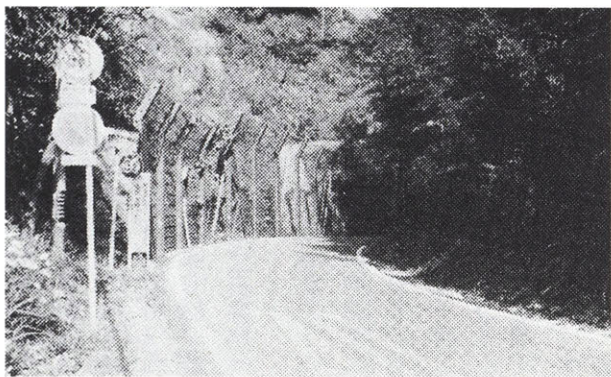
東海道線が開通した後、遠州でも浜松をはじめ主要都市周辺に乗合馬車が走りはじめ、さらに馬車鉄道や軽便鉄道が運行されるようになる。主要都市を中心に産業経済が発展し、交通路の整備が進み、とりわけ浜松と二俣間の人と物資の輸送が飛躍的に活発になると、北遠地方もその影響を受けないではいかなかった。

「近代化に取り残されたくない」

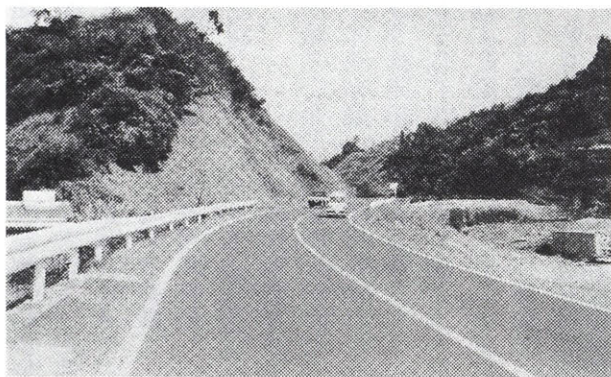
「都市を中心に発達している産業経済の体制に結びついていきたい」

という住民の悲願は、具体的には何よりも道路の改良整備ということだった。

その意味で、先にみた二俣熊往還からさらに北への、北遠縦貫道路である熊浦川往還の改良工事も、明治の終わりから大正の初めに



掛川大東線高瀬 旧道



掛川大東線高瀬 新道

かけての住民の必死の願いにもとづくものだった。一九一五年（大正四）に熊村と浦川村の道路組合が設置され、道路改良工事が行われた。さらに、その道路の整備と維持管理のために、財政的裏付けを確保すべく、県道への昇格を関係諸村は懸命の陳情・請願を繰り返した。

〔掛川東川根往還〕

東遠の例では、大井川鉄道の開通と自動車の登場で北遠一帯の森林資源が注目を浴び、掛川と東川根の道路改修工事が一九二二年（大正一一）にスタートし、最大の難所である丹間トンネルの開通をもって一九三一年（昭和七）に工事は完了した。

この道路の開通で、掛川と以北の地域との交通運輸、産業、文化の交流はまったく面目を一新した。山間の遠距離通学の児童のためのスクールバス、静岡鉄道株によるバスも運行されるようになった。さらにこの道路の北の終点以北が、林道として延長工事が進められた。

〔掛川往還〕

秋葉街道の掛川から南へ、遠州灘に面する相良にいたる、昔からの大事な道である。馬車が通れるような往還



掛川往還に架かっていた木橋

として一九一〇年（明治四三）に開通した。

#### 〔堀之内池新田往還〕

東海道筋からはずれて繁栄から取り残されていた形の堀之内（現、菊川）地方は、東海道線が開通して堀之内停車場が開設されたのを機に、鉄道と南遠地域とを結ぶ往還を一八九二年（明治二五）に開通させていた。一九〇八年（明治四一）に県道になった、現在の掛川浜岡線である。

#### 新しい道路交通の時代始まる

国の道路行政をみると、ヨーロッパの先進諸国にならって、ようやく一九一九年（大正八）に初めて道路法が公布され、主要道路の

改良拡幅の方向が打ち出された。

しかし当時の全国の自動車保有台数は約七〇〇〇台であり、自動車時代に向けて本格的に対応しようとしたものではなかった。狙いはむしろ、わが国の中央集権と軍事目的の効率的な達成を図ることにあったといえよう。自動車時代への本格的対応は、一九五〇年代初めの新道路法の制定からである。

それはともかく、この道路法は、日本の道路の歴史に新しい一ページを記した画期的なものだった。国道、県道、市町村道ごとに道路に格付けをし、管理主体を明確にして、その維持管理をしていくことになった。

新しくつくられた道路も、その重要度に応

じて県道や市長村道に編入されることになった。また各種道路の規格も次のように定められた。

- 国道 幅員四間(七・二㍎)以上
  - 県道 " 三間(五・四㍎)以上
  - 郡道 " 三間以上
  - 市道 " 三間以上
  - 町村道 " 二間(三・六㍎)以上
- このうち郡道は、郡制が一九二三年(大正一一)に廃止されたときに、町村道に格下げされた。

道路法実施の時点で、浜松を中核とする広域主要道路網について見ると、次のようになっている。

- 路線名(総延長) 関係道路旧名
- 〔国道〕
- 国道第一号 東海道
- 〔県道〕
- 静岡気賀線(九八\*㍎) 姫街道
- 浜松笠井線(一一\*㍎) 笠井街道
- 浜松掛塚線(九\*㍎) 掛塚街道
- 二俣浜松停車場線(二八\*㍎) 二俣西街道
- 浜松田口線(二九\*㍎) 追分奥山往還
- 浜松停車場線(〇・五\*㍎) 浜松停車場往還
- 浜松板屋停車場線(一\*㍎)
- 遠州軌道浜松停車場線(二\*㍎)
- 村櫛浜松線(二一\*㍎) 浜松庄内往還
- 庄内村櫛往還
- 〔県費補助道路〕
- 浜松雄踏線 雄踏街道

浜松芳川往還

- 浜松五島線
- 浜松曳馬線
- 浜松蒲線
- 浜松新津線
- 浜松神久呂線
- 浜松竜池線
- 浜松飯田線
- 浜松白脇線
- 浜松伊佐美線
- 浜松吉野線
- 〔市道〕
- 六二八路線(一九二〇年認定)



橋を架ける工事 大正15年三倉村



一九二六年（大正一五）には、次の路線も新しく県道として認定された。

浜松館山寺線

中ノ町市野線

市野気賀線

笠井宮口線

気賀雄踏線

浜松雄踏線

掛塚舞阪線

都田根洗線

池田市野線

ところで道路法施行の時点で、全国の国道総延長一六万四〇〇〇\*のうち約半分は、車のすれ違いが困難だった。国道ですらそうだから、他は推して知るべしである。また、舗装されていないところのほうが多かった。道路面積でみると、市町村道が全体の約七〇％を占めていた。

道路の改良は国道・県道を中心に行われ、舗装については、浜松市の場合でみると、市営バスが走り始める一九三六年（昭和一一）頃によくやく、市内の主要路線約三万坪について完了していた。

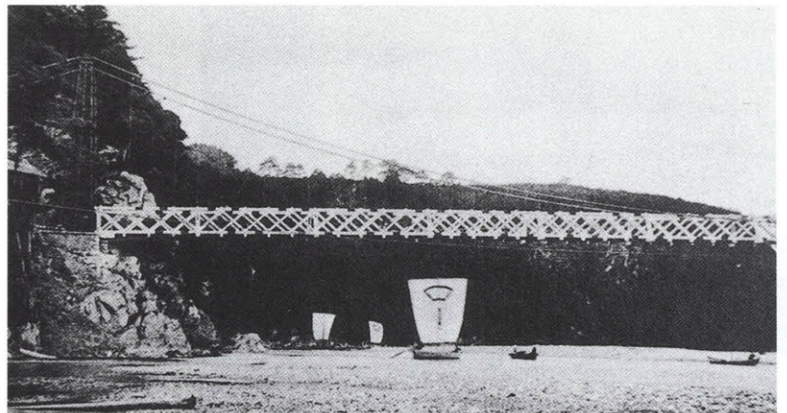
工事の大方は昭和の初めから太平洋戦争開戦の前年（一九四〇）まで、あいついで行われた。太平洋戦争が始まってからは、舗装のためのアスファルトも輸入困難になり、またすべてが軍事優先で市民生活に関係の深い道路の工事は行われなくなった。

### 自動車・バスの通れる橋へ

先にみたように明治時代に次々に木の橋がつくられたが、まだ自動車が日本に姿を現す以前の時代であった。橋は永久橋ではなかったから、ほとんどが洪水などで損壊、流失を繰り返した。また、道路のほうも、新道といえども車の通行を想定してつくられたものはなかった。道幅は狭く、山間部では急坂があったり、曲がりくねったりしていた。最低限、荷車あるいは人力車が通ればよかったのである。それすら通行できない道がまだ多かった。

人力車も続いて登場した乗合馬車も、いうまでもなく車である。ひたすら歩いた時代からみれば、車という画期的な乗り物の出現であった。それが橋や道路の改良をうながしたのは事実である。しかし橋も道路も、まだ車が走るには適していなかったから、乗り心地はよくなかったし、車の故障も多く、また長距離ともなると途中で駕籠、船に乗り換えたりの「つぎはぎ旅行」となった。

その意味では橋も道も未整備のまま、陸上の新しい交通機関としての人力車と乗合馬車が非常に発達し、道路交通の新しい時代に突入したのである。そして大正の終わりから昭和の初めの頃、バスやタクシーが急速に発達した時期に、ようやく自動車が通れる道路や橋がつくられた（本格的に自動車時代に対応した道路や橋の建設・整備が進むのは、さらに戦後のモータリゼーション発達の時代である）。



天竜川の吊り橋の下を通る帆掛け舟

乗合バス、タクシー、トラックといった自動車が発達しはじめると、天竜川や浜名湖を渡るにも、それまでの木橋、吊り橋などでは対応できなくなってきた。自動車が通るには橋の幅も狭く、また構造的にも無理があった。そこで自動車交通のニーズがとくに高い地点から、優先的に鉄の橋に架け替えられていった。

浜名橋は、一九三二年（昭和七）に国道橋（旧国道一号線。鉄橋）として架け替えられた。

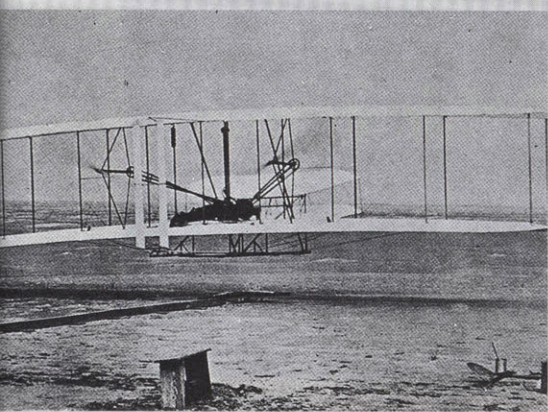
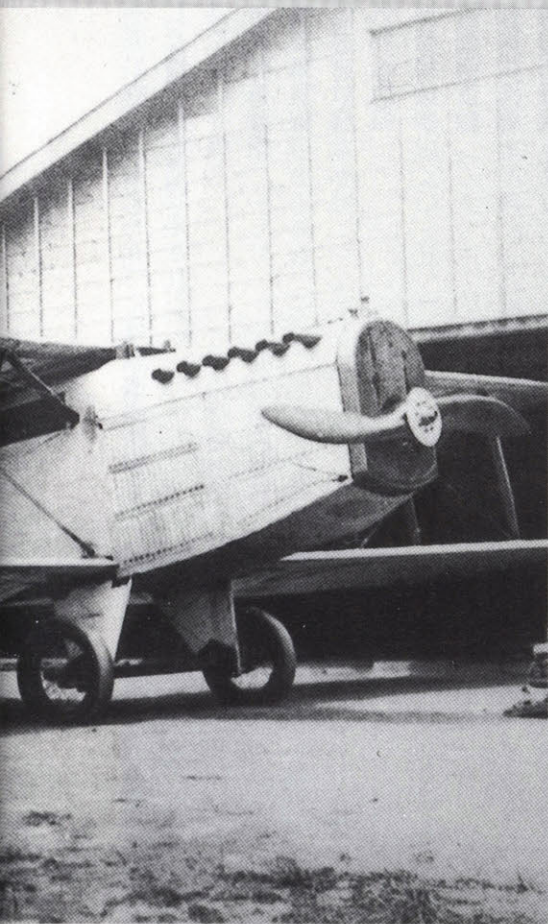
また天竜川でも、国道橋（同じく旧国道一号線）として翌一九三三年、天竜川大橋（中ノ町）が架設された。鉄道の橋は別として、天竜川で最初の鉄の橋であった。下路ワール

ントラス、幅七・三メートル、全長九二〇・五メートル、架設地点はそれまでの中ノ町橋のやや上流である。

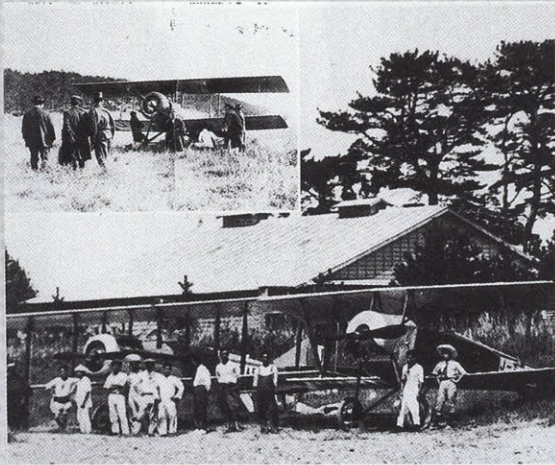
つづいて一九三七年（昭和一二）には鹿島橋が完成した。それまでの天竜橋はすでに通行許容量が限界に達しており、その約五〇％上流に新しい橋がつくられたのである。下路カンチレバートラス、幅六メートル、全長二六六メートル、歩道添加の鉄の橋であった。自動車も自由に双方通行できるこの橋の完成で、浜北地方・二俣地方の交通は非常に便利になった。

鹿島橋より上流地域は地形的な制約から、戦前には自動車交通はきわめて限られた範囲でしか見られず、永久橋ができるのは戦後になってからである。

## わが国の民間航空機の先駆け



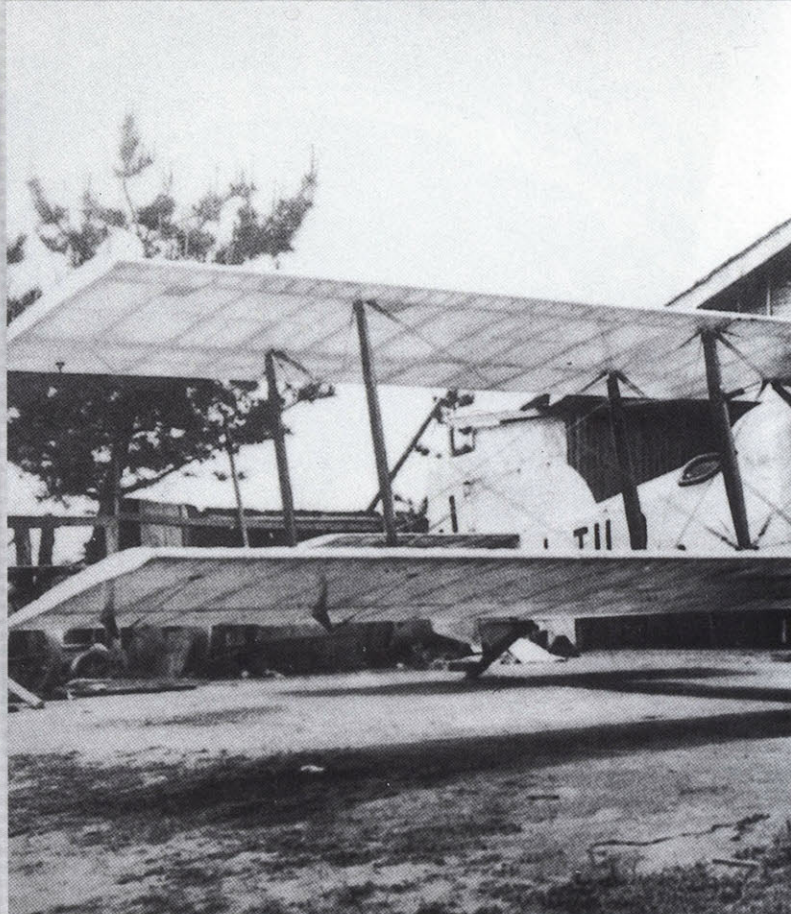
フライヤー号



浜松で生まれた国産第1号 天竜1号機



天竜第6号 大正11年掛塚で



日本初の6人乗旅客機「天竜」



福長浅雄

天竜号はその後も九号機まで制作された。そのなかでもとくに天竜七号は名機といわれた、六人乗り旅客機である。一九二三年（大正一二）の関東大震災のときには、遠州の物資を飛行機で被災地に運ぶなど大活躍をした。なお、この前の年に日本航空輸送研究所が、大阪と徳島に日本で初めての空の定期輸送を開始していた。

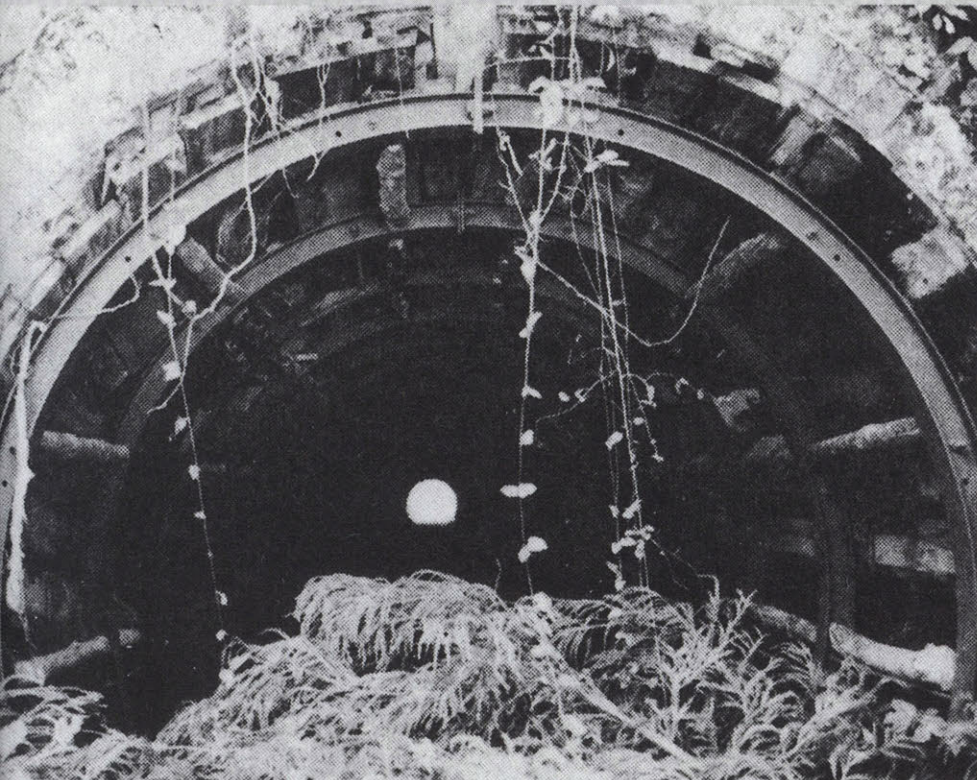
■天竜川ヒコキ野郎  
福長浅雄は一八九三年（明治二六）浜名郡飯田村に生まれ、少年時代に天竜製材工場に勤めた後、大阪に出て独力で製材工場をおこした。  
一九〇三年（明治三六）にライト兄弟が世界で初めて、ガソリンエンジンつきの「フライヤー号」で空を飛んでいた。日本では一九一〇年（明治四三）に徳川大尉が、アンリーファルマン機で初めて空を飛んだ。やがて航空熱が日本でも盛んになるが、飛行機はいずれも外国製であった。東京・羽田に日本飛行学校が設立されると、福長は東京に出てその第一期生となる。  
卒業後、彼は故郷に帰り、一九一八年（大正七）天竜川原に仲間と福長飛行機研究所を設立した。付属飛行場もつくった。そして翌年「天竜一号」を完成させたが、これが日本で最初の民間航空機であった。

# 二俣街道の思い出、ほか

## ■東海道の北街道

掛川の北方、倉真地区を東西に貫通する昔からの道があった。東海道の北街道といわれたが、けわしい山道であった。荷車、人力車、馬車などの車が登場してくると、坂の多い山道は敬遠されしだいにすたれていく。そこで道路の改良が行われてきたが、その歩みをたどってみると、

一八九九年（明治三二）  
掛川町・西郷村・倉真村で組合道路とし、北門〜大宮を拡幅（幅三・八尺。一九〇九年完成）。  
一九一〇年（明治四三）  
掛川倉真往還が県道となる。  
一九一三年（大正三）  
乗合馬車が開通した（大宮〜北門。一日二往復）。



使われなくなった昔のトンネル

一九二八年（昭和三）  
乗合自動車が開業（大宮〜掛川。六人乗り、一日四往復）。前年に乗合馬車廃止。  
一九三五年（昭和一〇）  
松葉林道を二・七尺に改築（松葉トンネル改築）。  
一九三七年（昭和一二）  
大宮〜真砂を三・八尺に改築。  
一九四〇年（昭和一五）  
県道五和掛川線となる。  
一九四八年（昭和二三）  
真砂〜掛川にバス開通。  
一九五七年（昭和三二）  
県道赤根金谷線となる。  
一九七五年（昭和五〇）  
松葉トンネル改築完成。  
松葉トンネルは一九一三年（大正二）に開通し、荷車が通れるようになった。それまで山越えのけわしい道で、荷車は通れなかったのである。  
大正の終わり頃から自動車が登場すると、このトンネルは小さく狭いので自動車は通れない。通れるように林道を改修するとき、トンネルも改築することになったが、強い反対があった。自動車を通れるトンネルができる、それまで荷車で材木や竹などを運んで生計を立てている人は収入を失うからである。  
結局、二代目のトンネルも、トラックは通れないものになった。  
昭和四〇年代になってモーターゼンシヨンの時代になると、さすがに「救急車も消防車も通れない」トンネルではどうしようもなくなった。そこで三代目のトンネルの改築が決まり、一九七五年（昭和五〇）に完成した。

## ■二俣街道の思い出

二俣街道に育った子供の頃、道路の掃除は子供の仕事でした。石ころ道で、荷車やリヤカーが通るとほこりが舞い立ちます。道路ぞいの家々の掘り抜き井戸からあふれた水が溝を流れていましたので、その水を道路に撒いてほこりおさえにしたものです。

雨が降って水たまりができれば、土で埋めてきれいにし、車を引く馬の糞もいつのまにか片付いて、道筋に住む人々の心意気だったと思います。大晦日もなれば、忙しい大人に代わって子供たちが道を掃き清めたものでした。

のんびりしていた頃のこと、朝はたくわん売りから始まって、しじみ売り、玄米パンの売り声、わらび餅の屋台の鈴の音、紙芝居の拍子木の音など、子供たちにも楽しいものでした。夏になれば風鈴や金魚も売りにくる。寒くなればラーメンや焼き芋と、それぞれの売り声がかしく思い出されます。

そんな街道がとくに賑わったのは、春秋の彼岸の中日でした。リヤカーに老人と子供を乗せて父親が引く、ときには後押ししながら母親がついて歩く。弁当持参で一家揃っての鴨江観音参りに出かける風景です。行く人、帰る人、そんな人々の群れで終日賑わったものでした。

でも時が移り、苦しかったこともあったのです。戦争が激しくなり、この道筋で出征兵士を見送り、英霊を迎える時代になりました。そして昭和二〇年の艦砲射撃を受けた次の日、それぞれの車にいっぱい荷物を積み込んだ人や、背中に背負った人々が、この道を北を目指して歩いて

いきました。また六月一八日の大空襲の夜、異様に赤い南の空の下から、人々の群れがつきつぎに歩いてきました。下駄の鼻緒を切つて、片足はだして歩く人もいました。喉の渴きをいやしてもらつたために、冷たい水を汲んで差し上げるのが一杯でした。親兄弟にはぐれてしまい、「一人で二俣の知り合いの家に行く。この道でいいの」と、問いかけてきた小学生もいました。そんな人々で深夜まで人通りが絶えませんでした。

あのときから四〇数年が過ぎ、いまでは道路はどこも舗装され、朝夕は自動車のラッシュです。二俣街道と国道一五二号線も、バイパスが完成をめぐして工事が行なわれています。その昔、二俣街道の端のほうで自転車を三角乗りしていた子供たちが、いまは日々の買物にも自動車で走っていく時代になりました。予想もできなかったこの二〇年の変わりようです。

〔積志の流れ今むかし〕より。筆者＝源馬ちづ子

### ■昔の有料道路と村人たち

明治三〇年代に見付く山梨間にも県道ができるが、昔の往還は次のようだった。「見付東坂において、東海道より分岐して、同町住吉より茨木坂に至り、元天神より北上して、向笠竹之内下原に至り、字池乃谷、長谷川、新豊院下を通過し、笠梅字穴下において、山梨笠井街道に接続し、敷地川、小藪川を経て太田川を渡り、沖山梨村を通過、山梨村字孫八林より右折し、同村中木戸に達し、森街道に達する道路なり」(『向笠村誌』)。

見付方面から行くくと、磐田原台地を降りていく道の途中に、馬坂という急坂があった。山の谷底にあつて、雨が降ると川のようになり、雨の後には大きな水溜まりができ、人も馬も通れないくらいであつた。

一八八四年(明治一七)に周辺の村々の有志がこの馬坂の大改修を企て、山の中腹に四〇〇段を超える道を付け替えた。ようやく完成すると、その筋の許可を得て、工事を償却するために有料道路とした。

番所が設けられ、毎日一人の老婆が詰めていた。鬼のような顔で通行人を見張り、払わないで通り過ぎようとしても、どこまでも追いかけて取り立てたという。そのうちに、この道を通らないうすむ抜道ができて、村人しか通らなくなり、一八九二年(明治二五)には道銭の徴収をやめてしまった。

この道に限らないが、明治の頃の有料道路は、地元の村人は毎日田畑に出かけたりするので通るとき、道銭を払わなくてよかつたのである。

(参考)『ふる里向笠』

### ■「往還」から「県道」へ

「往還」は江戸時代から使われた言葉で、当時の一等道路であり、ムラと外界を結ぶ道だった。たとえば遠州の中瀬地区にとつての主な往還は、次のとおりだった。

西ヶ崎往還  
浜松二俣往還を西ヶ崎から分かれて、横須賀、美園、中瀬上島、二俣穴口を経て秋葉へのぼる。秋葉道者がたどる近道だった。

橋羽往還  
鹿島から中瀬、笠井、市野を経て橋羽へ出る。

国領往還(池田往還)  
鹿島から永島、倉中瀬を経て、東海道の池田橋を通り、さらに南下して掛塚港へも行けた。

森金指往還  
天竜川が二つに分かれていた頃、一貫地の渡しと荷坂の渡しの二つの舟場を渡って、森と金指の間の五里(約二〇\*)を結んでいた東西の道。

往還は昔から多くの人々に踏み固められて自然につくられた道だった。道幅は狭く、また曲がりくねっているところも少なくなかつた。

県道になった新道などは、なるべく真っ直ぐにつくられ、道幅も広がった。新道ができて、昔からの往還が裏街道となり、さびれていった場合も多かつた。

### ■菊川の流れ橋

南遠地方の例では、菊川の渡しが昔から交通の要地だった。生仁場(現、小笠町)は、この地方の三つの主要街道である掛川相良往還、横須賀金谷往還、相良横須賀往還が交わる三叉路になつていて、大石(現、小笠町)との間に江戸時代から渡し舟があつた。

ここに明治の初めに橋が架けられた。この橋は両側のそれぞれ二間(約三・六段)ほどは固定されていたが、中間部の三間(約五・四段)余りは大水のときは流れるように、両側部分と針金で接続されているだけだった。大水のたびに橋全体が流されるのを防いだのである。これを流れ橋といつた。

一九〇八年(明治四一)に佐東川までひとつづきの木橋が架けられたが、これは当時としては非常に立派な長大橋だった。その後、一九二五年(大正一四)にコンクリートの永久橋になった。