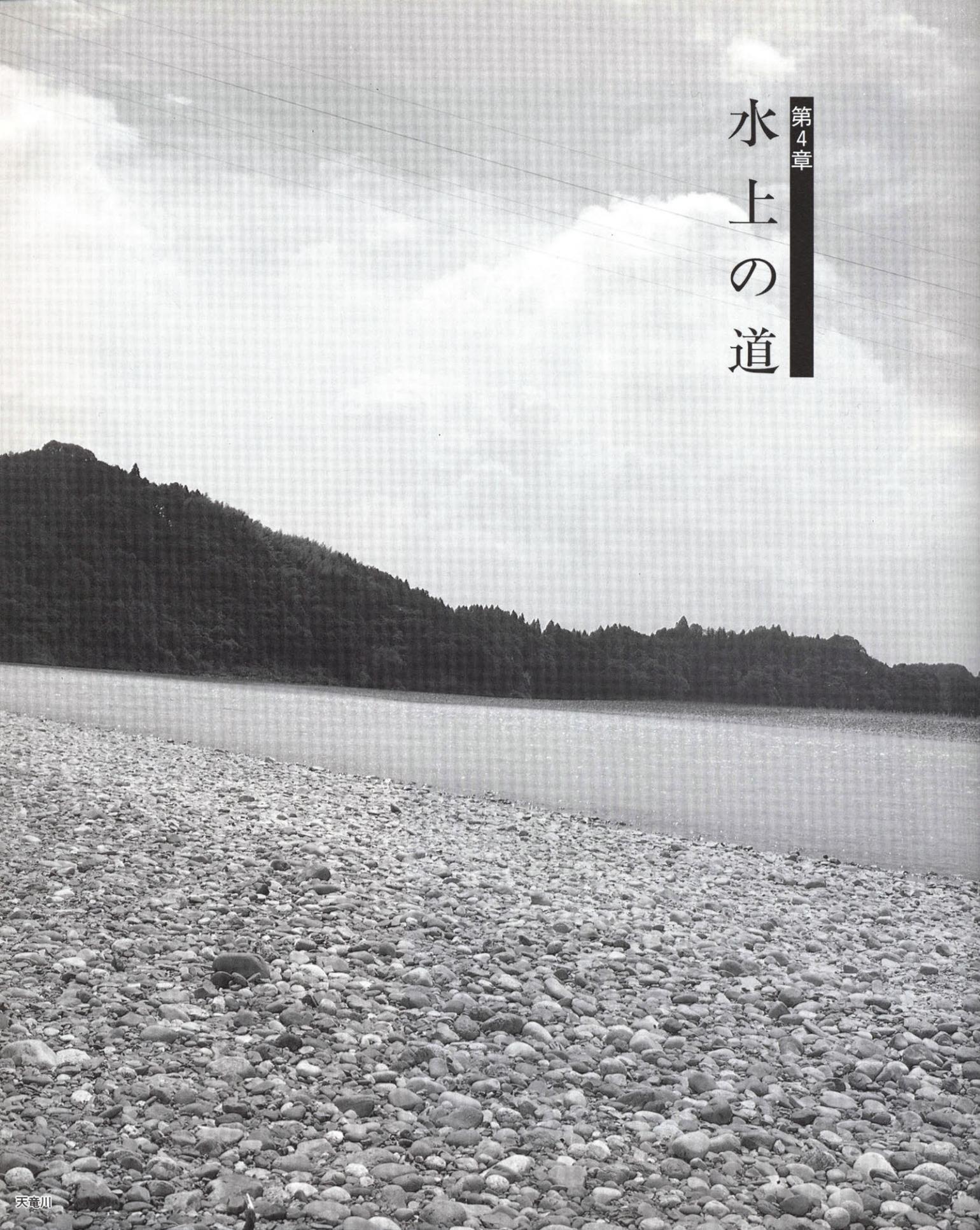


第4章
水上の道



1 天竜川

猛威をふるった「あばれ天竜」

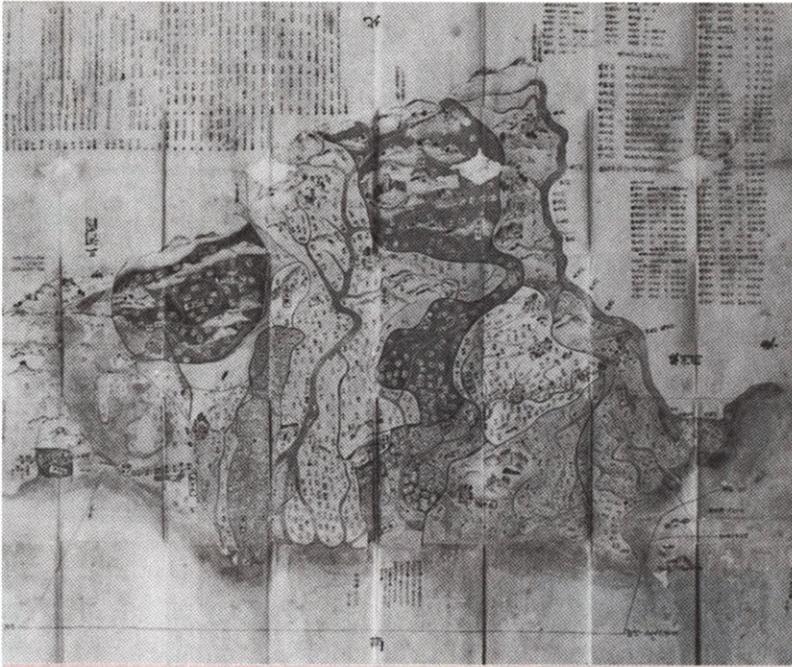
天竜川は信州の諏訪湖（標高七五九m）を源とし、伊那盆地を経て、木曾・赤石両山系の水を集め、信州・三河・遠州の山々を縫って流れ下る。遠州地方のほぼ中央部を貫いて南下し、太平洋（遠州灘）に注いでいる。全延長は二一五^{km}。

日本の三大急流の一つに数えられ、太古の昔から氾濫を繰り返してきた。氾濫のたびに竜があばれるように村々を呑みつくし、押し流し、川の流れを変えた。縄文時代や弥生時代の集落も、天竜川の氾濫によって破滅したと推定されるものはいくつもある。

記録として天竜川の氾濫と災害復旧が残っているのは、国の正史にみるかぎりでは七六一年（天平宝字五）が最初である（「続日本紀」）。それ以来、明治時代までの約一一〇〇年間に氾濫は大小一五〇回を超え、さらに明治以降現在までに一〇〇回を超える災害を与

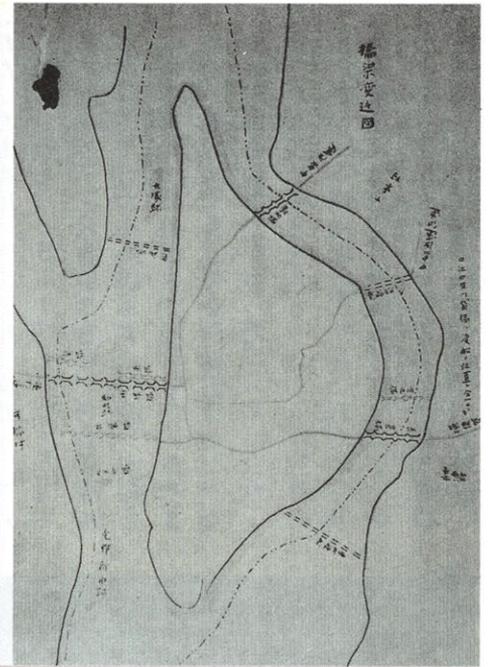


浜北市 水害地形分類図 昭和54年



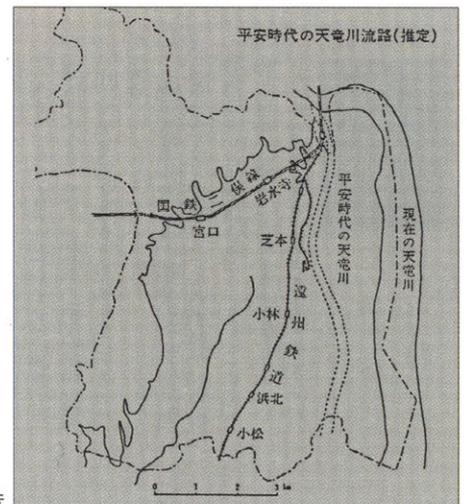
遠江国全図

江戸時代の1837年(天保8)に作成された。この地図でも天竜川下流の流れがいくつかに分かれていることがわかる。天竜川は現在のように一定の流路ではなく、大昔から磐田原台地と三方原台地の間を東へ西へとたえず流れを変え、またいくつにも分かれて流れていた。そして大雨のたびに各地に洪水を起こして大暴れをし、まさに生きている竜のような“あばれ天竜”だった。



掛塚の橋と渡船場 (明治時代)

掛塚はかつて天竜川河口の島だった。明治以後もそうで渡船場が島の東側と西側にいくつもあり、また橋も架けられた。昭和になって島の東側の流れ(東天竜川)を堤防で締め切る工事が始められ、1944年(昭和19)に竣工して掛塚は天竜川東岸の陸地として一体化した。その後、もと東天竜川の跡地は住宅地や工業用地として開発が進められてきた。



天竜川流路の今と昔

えてきた。

この川の豊かな水は一方では森林を育て、田畑をうるおしてきた。しかし他方で、まさに「あばれ天竜」の名のとおり、恐るべき自然の猛威をふるってきたのである。絵図にみるように、鹿島から平野部に出ると、幾つかの流れに分流して南下していた時代が長く続いていた。

北遠を流れ下った天竜川は、鹿島を経て、やがてS字型に大きく曲がる。その南側にある上嶋村（現、浜北市・最東北端）も、昔から洪水による災害が集中した地区である。天竜川の上・中流で大雨が降ると、たちまち水量は増え、渦巻く濁流となって上嶋村に押し寄せた。そして田畑はもちろん、道路や家々や人々をも流し去った。村の境はわからなくなり、田畑だったところは石がごろごろする川原に変わった。

現在の天竜市一帯も、たびたび洪水に見舞われた。たとえば一八二八年（文政一一）六月三〇日から七月一日にかけての大暴風雨は、船明では一二・三層の増水をもたらし、堤防が三か所にわたって決壊し多くの流失家屋を出した。二俣では屋根まで浸水した。かろうじて命が助かって、なかには乞食となってさまよう人も少なくなかった。

慶応から明治へと変わる一八六八年五月の大洪水では、下流地域は三か月にわたって家も田畑も水につかり、浜松から東は舟でしか往復できなかった。このとき安間村の金原明善は不眠不休の救援活動をつづけ、その後も

天竜川の治水に取り組むことを心に誓い、生涯をかけて天竜川に係わることになるのである。

一七世紀から水運ひらける

「あばれ天竜」ではあったが、遠州の人々にとって森林や田畑をうるおしてくれる恵みの川であり、また南と北とを結ぶ交通路としても大事だった。この天竜川をたどって北遠地方や信州の山奥まで、人や諸物資が、そして新しい文化が入っていった。またこの川筋を下って、山間部からの木材や薪炭などが筏や舟で遠州各地へ運ばれた。



天竜川の船運（『郷土浜北のあゆみ』）

■生涯をかけて天竜川に取り組んだ 金原明善（めいぜん）

「天竜林業の父」といわれる金原明善（一八三二～一九二三）は、天竜川西岸の安間村（現、浜松市安間町）の豪農の家に生まれ、明治、大正をつうじて天竜川の治水、林業、運輸業など地域の産業の発展に尽くした大恩人である。

明善が若い頃にも、天竜川はたびたび洪水を起こした。安間村はその被害の中心となり、農家が非常に苦しむのを見て明善は心を痛めた。

政府に援助を願ったが、かなえられなかった。そこで家財を処分して得た資金をもとに、天竜川の治水事業に取り組んだ。たとえば二俣で天竜川の流れを二つに分け、一方を浜名湖に導いて、元の流れの跡地は開墾して米を作るという大計画を実行に移そうとしたが、これは巨額の資金が必要なため実現しなかった。しかし天竜川通堤防会社（後に治河協力社）を設立し、天竜川治水一〇〇年の計に取り組んだ。

ついで植林事業にも取り組んだ。「山は国土の骨、川は筋肉」と明善は言い、密接な関係の下にある山と川とがしっかりとっていてこそ、国土ははじめて安全だと考えていた。荒れ山に八〇〇万本を植林し、それを国に寄付したのもその表れである。

静岡県龍山村には、明善が一八八八年（明治二一）に植林したスギ林が、学術参考林として保護されている。この国有林には今、樹齢一〇〇年を超えるスギ、ヒノキなどが繁り、訪れる人が絶えない。



古くから木材の筏流しは行われていたが、天竜川の舟運がひらけてくるのは、信州・北遠の木材に対する需要が高まってからで、それは戦国時代に始まり、江戸時代に入って本格化した。

一六〇七年(慶長一二)、徳川家康が角倉了以に富士川および天竜川の開削を命じ、木材や年貢米を舟で運べるように図った。角倉了以は、貿易家・土木事業家であった。信州から遠州にかけて、天竜川の舟の通行の障害になる岩を破碎するなどしていったが、これはたいへんな難事業だった。

そして一六三六年(寛永一三)に伊勢の太兵衛という人が初めて、三峯川との合流点から河口の掛塚まで、川舟で下ったと伝わっている。



木材の川下し 北遠地方の木材は、古代から中央の権力者に着目されて大切な供給地となり、江戸時代にも幕府の直轄地となってその「天領三山」は木曾に次ぐ美林といわれた。山々から伐り出された木材は、天竜川を流れ下って河口の掛塚から積み出された。



歌川広重 蕪屋版東海道 廿八 見附 (浜松市美術館蔵)

渡し舟による川越えは、それ以前から行われていたが、こうして一七世紀頃から天竜川の上り下りの往来も、筏、管流し、川舟などによって盛んになってくるのである。

それに伴って荷物の積み降ろし・積み替えをする拠点である河岸場(川の港)や、河口の掛塚港が発展した。掛塚港から、さらに沿岸航路の船に積み替えられ、江戸方面・京都大坂方面へ送られた。

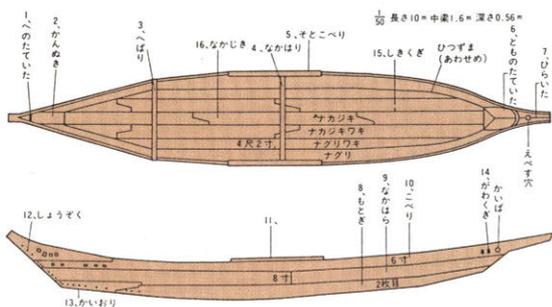
主な河岸場としては、西渡、二俣、中ノ町、芳川、掛塚などがあった。

川舟は、二俣から掛塚まで約七里(約二八^キ)を、下りは約三時間、上りは約一三時間で往復した。

■天竜下りの舟

長さ 四五フィート
最大幅 三フィート八インチ
深さ 二フィート六インチ
この舟を四人で操るが、うち三人は長さ九フィートのかいで漕ぎ、一人が長さ一四フィートの長い棒で舵をとった。
制作費は四円。通常、三年間使用できた(底は毎年新しくする)。一八八〇年当時、トキマタから川下りの行程最長の下流まで、八円五〇銭であった。
舟が上流に帰るときは、流れのゆるやかな所では帆を使ったが、そのほかのところは陸からロープで引張った。
(マレー『日本案内』)

船の上面図及び側面図(『佐久間町史』)



万延九年上島村川荒れ絵図





西馬路村

中國

西渡と二俣の間には、明治の初めから「客船」が通うようになっていた。毎朝九時に西渡を出発し、二俣(西鹿島)に午後一時半〜二時頃着く。約五時間の下りだが、その途中には船頭の目の色が変わるような難所が多かった。水窪の人たちがこれに乗るには、早朝五時頃に家を出た。そして二人は並んで歩けないような山中の細い道をたどり、ようやく九時発の「客船」に間に合った。帰りの舟はなかったから、二俣から約六〇*の道のりを歩くしかなかった。

交通の障害としての天竜川

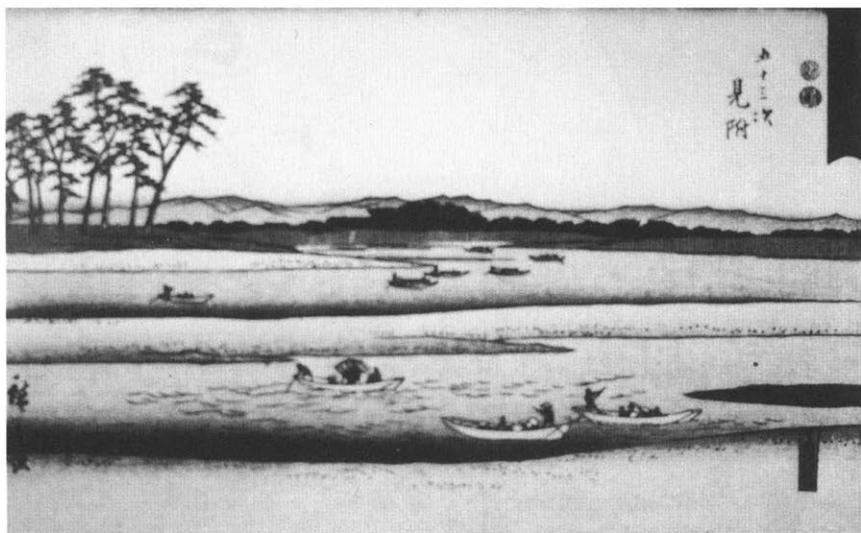
北遠の天竜川沿いの村では昔、対岸に住む人と連絡をとるのに、矢にメッセージを結びつけて弓で飛ばしたという。橋がなかったり、あっても増水で壊されたり流されたりしたのである。連絡のため舟で向こう岸に渡ろうとしても、これまた困難な場合が少なくなかった。

旅人にとっては、大きな川を渡することは地元の人々以上に大変だった。手段としては、泳いで渡るか、水が少なければ徒歩で渡れることもある。どちらでもできなければ、渡し舟に頼るしかないが、舟がそこにいてくれるとはかぎらない。いちばん便利なのは橋が架かっていることである。

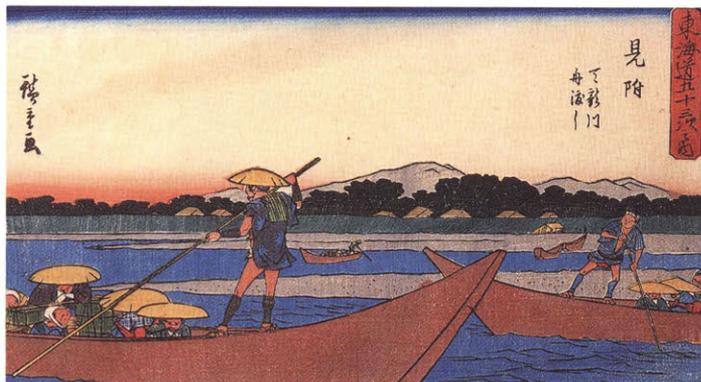
しかし大きな川に橋を架けることは、昔の技術では非常に困難だった。仮に架けても、増水などですぐに流されてしまう。また洪水のたびに天竜川下流は流路を変えたから、橋

は架けにくかった。それに前にみたように江戸時代には、幕府は天竜川に橋をかけることも禁じていた。

さかのぼって中世の頃に、新田義貞が足利尊氏に敗れて西に逃げる途中、天竜川に浮橋をつくらせたことがあった。江戸時代にも、将軍が江戸から京に行くときとか、外国からの使節などが江戸に向かって通過するときなど特別の場合に、舟橋がつくられたりしたことはあった。一六五五年(明暦一)に朝鮮使



歌川広重 隸書東海道 廿九 見附 (浜松市美術館蔵)



歌川広重 行書東海道五十三次 見附 (浜松市美術館蔵)

節が来朝したとき、舟六〇艘をつらねて舟橋をつくり渡っている。しかしこうした橋はいずれも臨時の仮橋で、用が終われば取り壊された。

したがって、明治の初期に橋が架けられるようになるまで、天竜川を通過するには渡し舟に頼るしかなかったのである。

家康が公認した池田の渡し

天竜川下流では、池田が中世の頃から知られた渡し場であり、江戸時代には下流で唯一の公に認められた渡し場となった。

そうになったのには歴史的理由がある。徳川家康が浜松城に入って遠州に勢力を広げようとしていた頃、武田勢が遠州に侵攻し、一五七二年（元龜三）には有名な三方原の合戦が行われた。武田勢と徳川勢はその前後に、各地で小競り合いを繰り返したが、天竜川を渡って対峙したときに徳川勢が危機に陥ったことがあった。そのとき、天竜川の状態にくわしい池田の里人が兵船を葦原にかくして、武田勢の急追を阻止し家康の危急を救った。これに対する恩賞として家康は一五七三年（天正一）十一月、池田の船頭たちに天竜川下流における独占的な渡船権を与えたのである。

このとき同時に、船越一色村にも、小天竜（後の馬込川。当時天竜川は大小二つの流れに分かれていた）の渡船権を与えている。

東の見付から来ると、東海道は池田村を南北に通過して、天竜川岸の渡船場につうじて



歌川広重 狂歌入り東海道五十三次 見附（浜松市美術館蔵）

いた。街道沿いに茶屋、食べ物屋、宿屋などが軒をつらね、池田は見付と浜松の間の宿として賑わいをみせた。

池田の渡しには、公儀のための舟、一般旅行者用の舟など、合計約四〇艘が配置されていた。

それから時代が下り、一九世紀の初め頃には天竜川下流の渡しは池田を含めて合計九か所になっていた（別図参照）。

■天竜川の改修で消えた村

河輪村はもともと天竜川下流西岸にこぶのようにせり出していた。増水時にこの村があるために水がせきとめられ、堤防が切れるとされて、それを防ぐため国は強制的に村の住民を立ち退かせた。一九二八年（昭和三）、五一戸の家屋と約二〇畝の田畑が天竜川の川底に沈んだ。



うのである。武田勢は犬居から森を経て、袋井・磐田地方へと怒濤のごとく押し寄せた。家康は磐田でこれを迎え撃ったが、武田勢におされて敗走し、見附から豊田、池田を経て、浜松城に逃げ帰った。

同年12月、両軍は浜松北方の三方原台地でふたたび激突、ここでも家康は破れて命からがら浜松城に退却した。



揚州周延「味方ヶ原合戦之図」(浜松市美術館蔵)

徳川家康が父祖代々の地・三河の岡崎を出て、引馬城(後、浜松城)に移ったのは、支配下におさめた遠州にらみを利かすと同時に、駿河に進出した武田信玄勢の動きを牽制するためであった。

天下統一の野望をいたく信玄は1572年(元亀3)10月、1万5000の兵を率いて青崩峠を越え遠州に侵攻した。遠州から三河を制圧し、さらに織田信長を破って、京に上がろうとい

北遠の天竜川の渡し

一九世紀初めに書かれた「遠淡海地志」によると、北遠地方には次の各所に渡船場があった。

中部―河合 (現、佐久間町)

戸口―西渡 (〃〃)

大峰―戸倉 (現、龍山村)

日明―船明 (現、天竜市)

川口村―渡ヶ嶋 (〃〃)

北鹿島―西鹿島 (〃〃)

これらの渡船場は、関係する村々で運営されていた。それぞれの地域の主な街道を結ぶ大切な渡しで、旅人や物資の輸送に大きな役割を果たしていた。

たとえば中部の渡しは、北遠と三河とを結ぶ重要なコースにあたり、近くの村人の生活の道としてだけでなく鳳来寺や豊川稲荷に参詣する人々にも利用された。

また西渡の渡しは、さきに秋葉街道信州路のところのみたように、秋葉道を北上し、秋葉山を経て西渡にいたり、さらに明光寺峠を越えて水窪、青崩峠から信州へとつうじるコースの要衝の地だった。対岸の戸口から南へ瀬尻、横山と下って、遠州平野に出ることもできた。さらに上流へ浦川、川合を経て三河にもつうじていた。

戸倉の渡しは、東海道から秋葉山へ、さらに鳳来寺を経て再び東海道につうじる、秋葉

道・鳳来寺道のコースにあたっていた。一七八八年（天明八）に、参詣者の少ない夏にここを通った司馬江漢は、次のように書いている。

「此河舟渡し、何くを見ても渡し舟見得ず。人の足跡あるを見て行は、渡し場なりと思ひしに、人の足跡にはあらず、獣の足跡なり。

夫より大声にて舟よ舟よと呼びければ、どこからか舟出てければ、其舟に乗り渡りける。」
当時の情景がしのばれる。

さらに鹿島の渡しは、北遠の入り口にあたり、下流の池田と並んで遠州の重要な渡船場だった。すでに家康の時代から公認されてきた渡し場で、船役所があり、筏流しの管理も行っていた。

その後、人の移動が多くなり交通の発達にともなうて、天竜川の渡しはさらに増えた。明治を経て大正時代に、浜名郡で天竜川の常設渡船場は一〇か所、磐田郡で一六か所あった（別図参照）。

とくに幕末から明治初めにかけて、天竜川全域で渡し場が増えた。府県統計書集成（静岡県）に、明治一二年によると、天竜川（静岡県）には二五の渡し場があった。なお、この頃浜名湖に三、大千瀬川に二、気田川と井ノ田川にそれぞれ一が記録されている。

しかし後の章でみるようにこれ以後、道路の整備改良や架橋が行われるようになり、ついで鉄道・軌道が発達し、さらには自動車やバスが登場してくる。それに伴って天竜川の水運・渡船は衰退していくのである。

それでも、昭和の長い戦争が終わってしばらくの間はまだ、北遠の人々の生活が天竜川の水運・渡船によって支えられる面が残っていた。しかしそれも昭和三〇年代に天竜川の佐久間ダム、秋葉ダムが完成することによって、ついに消え去った。

天竜川駅の開設

一八八九年（明治二二）の東海道線の開通（第6章参照）以来、天竜川の水運は大きく変わった。

それまでは、天竜川筋の木材は河口の掛塚まで流れ下って、沿岸航路の船に積み込まれていた。それを、河口到着前に陸揚げして、鉄道輸送することが計画されたのである。

一八九一年（明治二四）、金原明善らは東海道線に木材輸送のための仮停車場の設置を申請した。許可されて翌年九月、天竜川貨物取扱所ができた。ここから天竜川岸の半場（中ノ町）まで、一・六*の軌道が敷かれた。

その年の一二月、明善らは天竜運輸会社を設立（翌年、天竜運輸（株）に改称）している。一八九八年（明治三一）七月には、東海道線に天竜川駅が正式に開設される。

こうして、天竜川を流れ下った木材は掛塚の港で船積みされるかわりに、川上の半場で陸揚げされ、軌道で停車場まで運ばれ、東海道線で東西に運び出されるようになったのである。当初は、軌道は人力で車両を押していた（一九〇八年へ明治四一）から動力は蒸気機関車になった）。

■源太夫堀

芳川、馬込川の合流河口に接していた五つの村は、台風のために川が氾濫し虫害などにも悩まされ、田畑は荒れていた。

この苦況を救うため浜松藩主の松平資俊は、馬込川から天竜川の河口まで堀（運河）をつくることを命じた。関係五か村の願いを聞き入れたもので、家臣の小笠原源太夫がその任に当たった。幅四間（約七・二*）、延長は三五町余（約四*）におよぶ。

堀は三年の年月をかけて、一七二六年（享保一一）に完成した。この堀は、新たに開墾された田畑をうるおしたばかりでなく、また運河として高瀬舟や筏が往来し掛塚から浜松への物資輸送にも大きな役割を果たした。江戸、大坂から運ばれてきた物資は、掛塚港からこの運河を通り、芳川村大橋付近に陸揚げされ、浜松へ輸送されるようになった。

約一〇〇年の後、この堀は砂で埋まってしまった。馬込川、芳川の河口に近かったためである。そこで一八三六年（天保七）、この堀の南側に新源太夫堀がつくられた。幅一〇間（約一八*）、延長一四〇間（約二・五*）である。

その後、東海道線の開通などで掛塚藩がさびれ、この堀はしだいに使われなくなった。
いまもこの堀ゆかりの源太夫橋が、浜松市江之島町にある。

秋葉参詣と天竜川の渡し

秋葉信仰（第3章参照）が普及して全国からの参詣者が増えた。秋葉道のコースを説明した道中案内書が出版され、「東海道膝栗毛」をまねた「秋葉山街道膝栗毛」といった道中記も書かれた。

そうした旅は必ずしも信仰のためとは限らず、諸国見聞・観光のためという人も少なくはなかった。そして東海道の掛川宿などから秋葉道を通して秋葉山に参詣すると、同じ道を引き返さないで天竜川を渡り、山道を三河へと抜け、ふたたび東海道に出るコースをたどる人も多かった。たとえば江戸時代中期の勤皇の志士・高山彦九郎は1774年（安永3）、関東から伊勢・京都へ向かう途中で秋葉山に参詣し、天竜川を渡って西川を経て三河に向かっている。

江戸時代後期の絵師・蘭学者だった司馬江漢（1738～1818）も、江戸から長崎へ向かう途中で、高山彦九郎とほぼ同じ秋葉道・鳳来寺コースを利用して旅をした。

「西川でひと休みし、昼飯にしようと握り飯を取り出した。ふとあたりを見ると老婆が一人いて、私にどちらのお国の方かと尋ねる。江戸の人間だと答えると、お江戸はよいところだそうで、という。このあたりには米など一粒もなく、ヒエ、麦、芋を食べています。そのうえ塩も味噌もなかなか手に入らず、生き魚などはとてもとても。そして昼間はサルを見張り、夜は夜でイノシシを追うような暮らしをしているのです、と老婆はいうのであった」と「江漢西遊日記」に書いている。1788年（天明8）のことである。

江漢はこの後、西川から一ノ瀬を経て石打に向かい、熊村で庄屋の家に泊まった。

「熊村というところは実に山深く、溪流が飛び流れている。庄屋の家だが障子がない。夜になったが灯もなく、松の節を燃やして灯にする。寝入ってから夜更けに、イノシシを

追う声を聞いた」

江戸の人である江漢の目に映った北遠地方は、このように非常にひなびた土地であった。

なお、江漢は洋画に傾倒し、和洋折衷の画風を打ち立てた絵師として有名で、わが国でははじめての銅版画も製作している。

秋葉山では、秘仏をとくに開扉して信者に拝観させる年があって、その“御開帳”の年には参詣者も多かった。たとえば1772年（明和9）はその年で、天竜川の戸倉～西川の渡し場では年間2万5000人を渡したと記録にある。

一九〇二年（明治三五）には早くも、全国の国鉄貨物取り扱いで、天竜川駅は大阪、神戸、新橋、横浜、名古屋、京都に次いで第七位を占めるほどになる。

近代化の時代の流れの中で、鉄道輸送はどんどん発達していった。後には、半場よりさらに上流の鹿島で天竜川下りの木材を陸揚げし、大日本軌道が軽便鉄道で輸送するように



大正初期の精米水車船

なる。
つまり天竜川下りの木材の集散地は、掛塚↓中ノ町↓鹿島と北上していった。

時代とともに天竜川の舟運は、しだいに衰退し、やがて滅びてしまうことになる。天竜川にかぎらずどの川でも、近くに鉄道ができると、人や物資を運んでいた舟は決定的な打撃をこうむり、消えていった。鉄道の影響は、海上交通よりも河川交通にいつそう直接的な打撃を与えたのである。



当時の木材運搬

■天竜川の渡し守

「おい、渡してくれい。おい、頼むぜえ」

天竜川の川原に立つて、向こうの渡し守小屋へ呼びかけると、小屋の前へ、きまつたように、手拭い頬かぶりの船頭（渡し守）が出て、

「おい、いま行くよ」といって、越してくれた。

村の者は舟賃はタダ。村の者かどうかわからないために、庄屋下げ渡しの「住人名札」（木札）を見せたものだ。遠くの旅人は、舟賃を納めて越してもらった。

なお、渡し守は、地元民が交代でやった。村と関係の多い渡し場は、鹿島、神田、一貫地、三ツ家、池田、馬込などであった。

（『物語中瀬村誌』より）

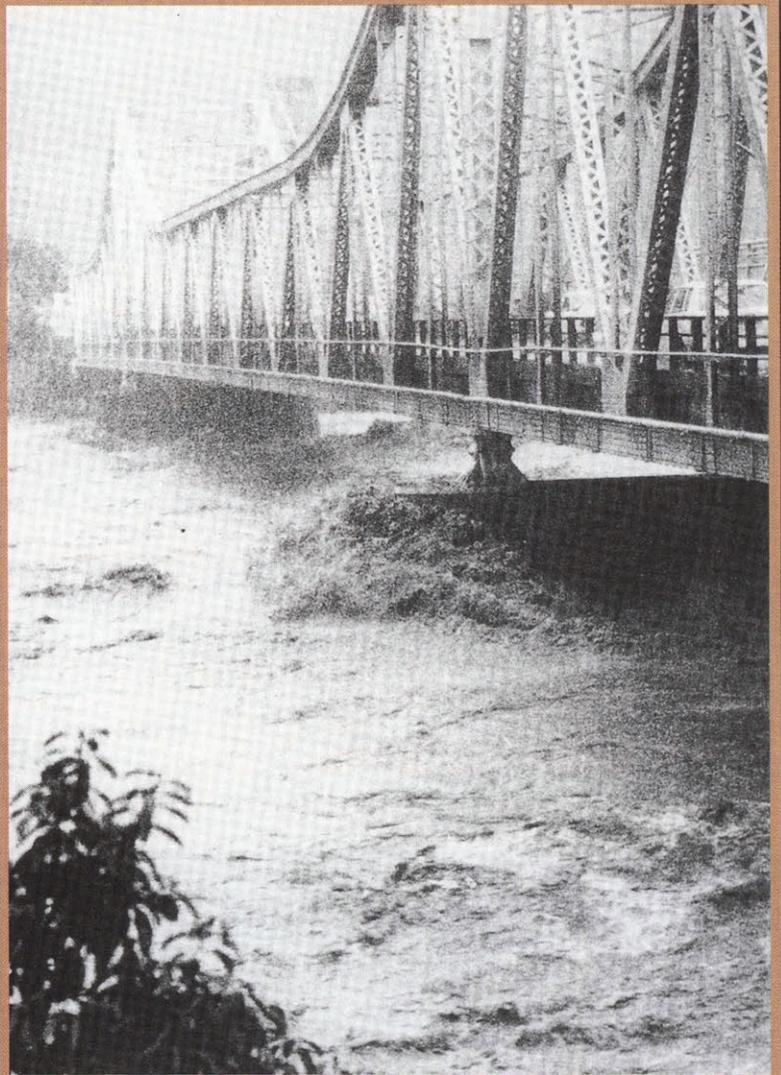


天竜川の氾濫

天竜川が最大流量になるのは佐久間では6～7月、鹿島では9月で、このため下流域では梅雨時と台風シーズンに洪水が発生しやすいわけである。

江戸時代の昔から天竜川の洪水の災害はほとんど、堤防の決壊によって起こった。しかも同じ個所が何度も決壊している。

右の写真は1982年（昭和57）8月3日のもの。鹿島橋が洪水でいまにも呑み込まれそうだった。



2 浜名湖

美しかった浜名の橋

浜名湖は現在、東西八^キ、南北一二^キ、面積約七〇平方^キ。(琵琶湖の約一〇分の一。日本第一〇位)の湖である。周囲は一二六^キ。(日本第三位)できわめて変化に富み、昔から琵琶湖とともにわが国を代表する湖の一つとして親しまれてきた。

古代までは、浜名湖から流れるひと筋の川が遠州灘につうじていた。浜名湖は海と切り離されて、完全な湖だったわけである。

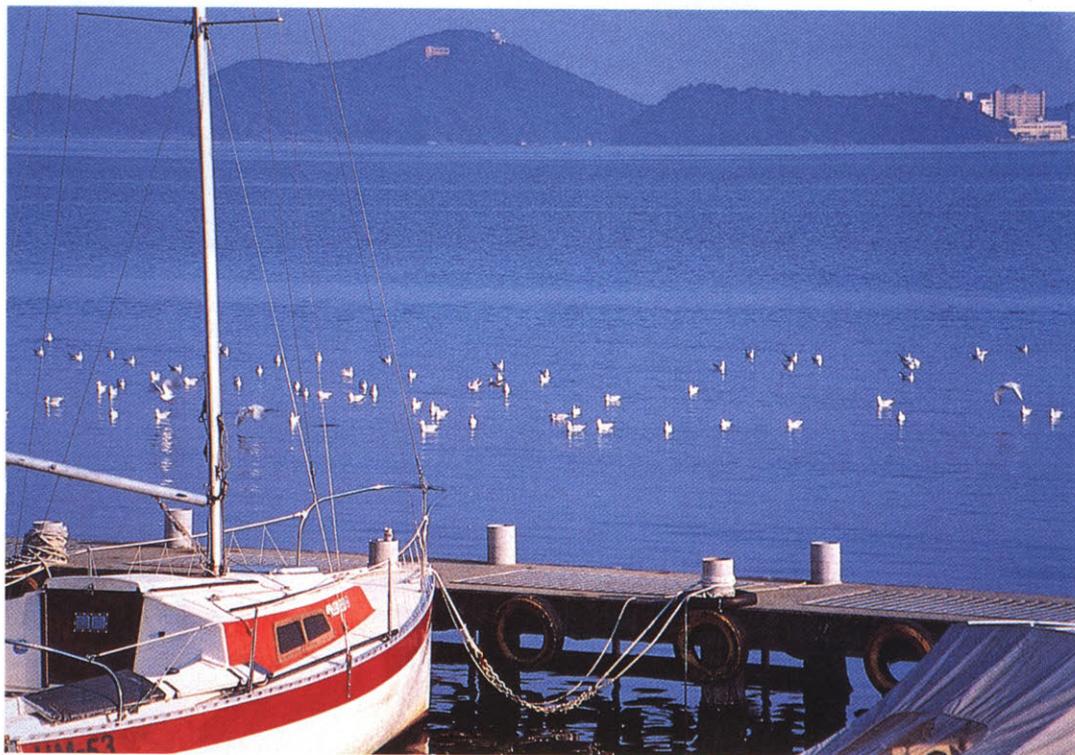
その後、地形がしだいに変化し、川は短くなって入江の入り口のようになっていた。そこに橋がかかっていたことが、「更級日記」(東海道を一〇一七年に京から上総へ、一〇二〇年に上総から京へ旅した)に書かれている。

「浜名の橋、下りし時は黒木をわたしたりし、この度は、跡だに見えねば、舟にて渡る。入江にわたりし橋なり」

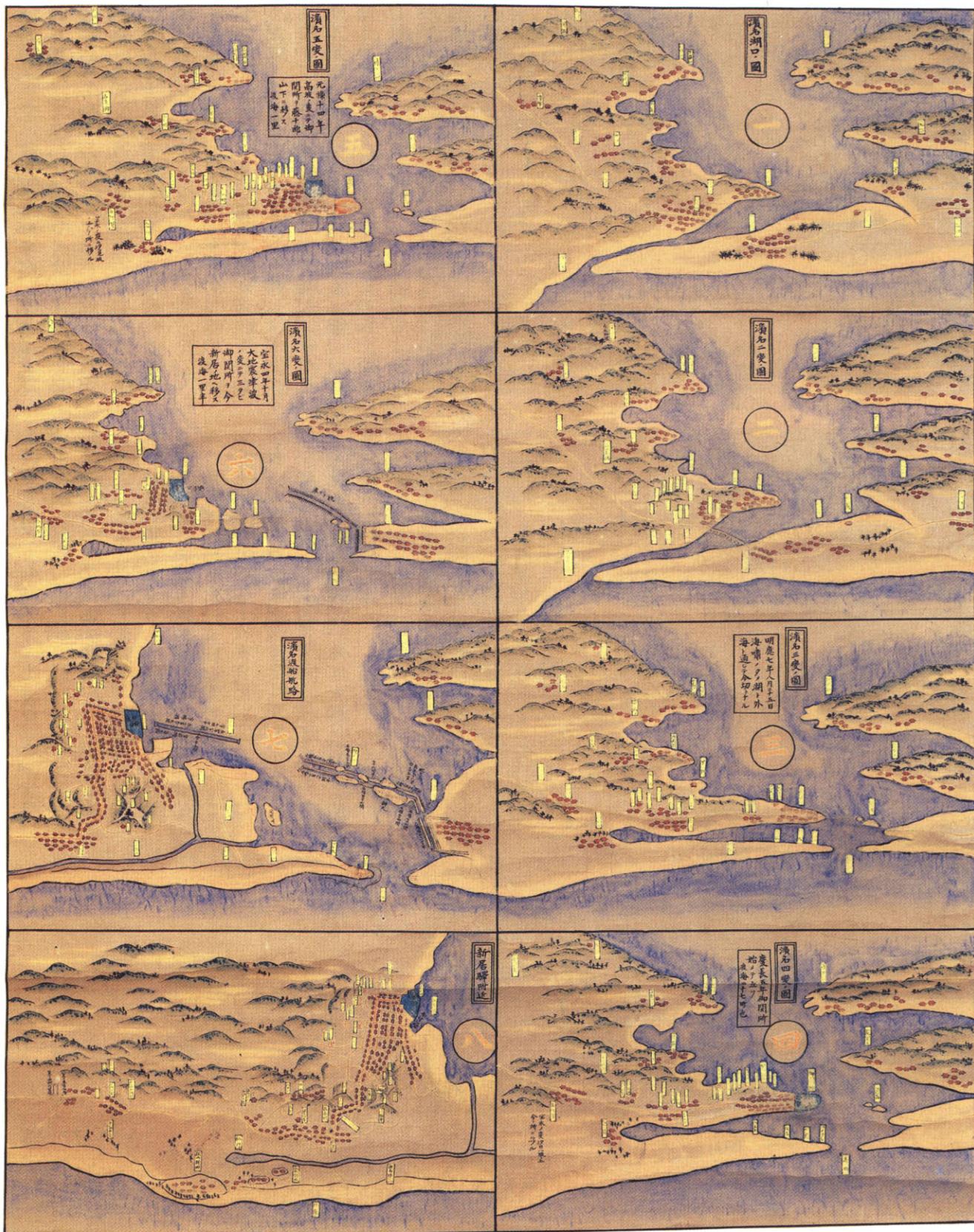
京から下るときは橋があつて、それを渡つ

たのである。数年後、京に帰るとき通ると、前にはあつた橋がなくなつていて、舟で渡つた。遠州灘の側は波が荒く、松林の上を波が越えそうなほどであつた、と作者は書いている。

それ以後も、浜名の橋はつくられては、風波で流され、また再建されることを繰り返してきたのだろう。東海道の紀行文にはしばしば浜名の橋が登場し、風景の美しさとともに、旅行く人に忘れがたい印象を残してきた。



現在の浜名湖



浜名湖口変遷図

「海道記」(二二三)の作者は、東海道を駅路に向かって東へと道を行くと、名高い浜名の橋にさしかかった。太陽は西に沈み、星が現れ、月光がこうこうとあたりを包む中で、松風の音と波の音が旅の身にしみた……と述べている。

また「東関紀行」(二二四)には次のように書かれている。南には遠州灘があつて漁船が見え、北には湖水がひろがり岸に人家がつらなつている。砂洲が遠くまで延び、松林を吹く風がむせび泣くように聞こえ、波の音と聞き分けられないほどである。この風光明媚な風景の中の浜名の橋は、ほかのどこよりも



明治14年に架けられた浜名橋の銅版画

心をひかれて、行き過ぎてしまうことができない、と。

また、若い日の失恋の手記である「うたたね」(二二三八〜二三三九)は、浜名湖の外海の荒海と、湖の静かなたずまいとの対照がすばらしい、と記している。松の木立が長くつづき、絵に描きたいような景色だと述べている。同じ作者の「十六夜日記」(二二七九)では、浜名の橋から見渡すと、鷗がたくさん飛びかっついて、水の底にもぐるのもいれば、岩のうえにもとまっている、と鷗に目をとめている。

今切の渡しと明治の浜名橋

さきに述べたように浜名湖の入り口は、何度かの地震・津波のために形を変えた。それは別図のように変化したと推定されている。

一四九八年(明応七)の大地震と津波によって南端の砂州が切れて太平洋とつながり、その湖口(湾口)が「今切」と呼ばれるようになった。その後も今切の口は地震・津波のたびに拡大し、四^{*}を超えるほどになり、遠州



灘の荒波をまともに受ける難所となった。

この今切に橋をかけることは不可能で、江戸時代から渡し船に頼るはかばかなくなった。その東海道の新居の渡しについては、第2章で述べたが、一七世紀中頃の正保年間にすでに定船八四隻、定船で足りないときの漁船三七隻が、渡し船として用意されていた。それでもなお足りないときには（大名行列の大通行など）、近くの村々からも船を出させた。いかに通行者が多かったかわかるが、東海道は当時のわが国の陸上交通の大幹線だったのである。

今切口は当時の渡し船にとつては難所で、外海からの波を静めるために、海に何万本もの杭を打つなどしていた。しかし日和に恵まれた日には、舟からの眺めは絶景だった。それは先にみた平安時代や中世の昔とほとんど変わらぬ、心にしみるような風景であった。

「東海道中膝栗毛」には、この渡ししの「乗合ぶね」（渡船）の船中の光景がおもしろく描かれている。乗った人々は声高に思い思いの雑談をかわし、笑いあったりしていた。そのうちに話しくたびれて、柳行李（皮をはいだ柳の枝で編んだ、深い蓋つきの箱。小型のものは旅行用に重宝された）に肘をもたげて、居眠りを始める人もいる。膝の下をさぐったり、敷物を持ち上げて、しきりに探し物をする人もいる。夢のような景色に見とれて、ただ黙然としている人もいた。

明治時代に入って、この今切口にも橋が架けられた。金原明善の熱意と有志の出資によ



遠江国浜名橋之景（浜松市美術館蔵）

り一八八一年（明治一四）一二月に完成し、浜名橋と名づけられ、翌年から供用開始となった。四つの橋からなり、中間に三つの堤（島一、人口島二）があった。四つの橋と三つの堤を合わせると総延長は五きに近く、全国一の長い橋だった。

この浜名橋ができて、東海道を旅行く人にとっては非常に便利になったが、八年後に東海道線が開通すると、橋を渡る人は大幅に減少した。なんとといっても徒歩の旅に比べて汽車は速く、何泊もしながらの長旅より経済的にも有利だった。第2章で述べたように東海道の旅そのものが減ったのである。今切はや

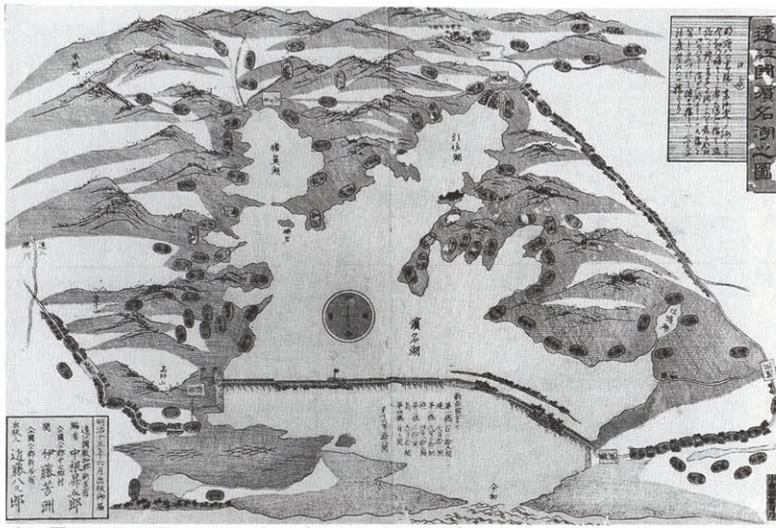
がて、また渡し船に戻った。

明治初期の浜名湖の舟運

前にみたように新居は、江戸時代には今切の渡し船の業務を独占し、最盛期には役船だけでも百艘を超える舟があった。

今切の渡し以外には、漁業は別として、浜名湖を舟で渡ることを幕府は禁じていた。

明治になってその禁が解かれた。浜名湖には多くの舟が、湖上を行き交うようになった。新居から舞阪への渡し船は「チョロケン」と呼ばれ、櫓で波を切って進み、追い風がある



遠江国浜名湖之図 明治15年 (浜松市美術館蔵)

ときは帆を張った。東海道線の新居駅ができても、渡し船はけっこう忙しかった。

また湖西地方では、新所村日の岡(現、湖西市)が、海陸交通の中継地として新しく脚光を浴びた。西へは新所街道を抜けて豊橋にいたり、また東へは船で浜名湖を渡って浜松と結んでいた。

その航路は、一八七三年(明治六)に新所村の伊藤安七郎によって始められた。日の岡に港がつくられ、浜名湖を東へ横切り、竣工したばかりの堀留運河を通して浜松に渡るのである。東海道を新居から舞阪に渡って浜松に向かうよりはるかに近道だったので、利用者が多かった。

この航路がひらけてから、それまで寒村だった日の岡には、茶屋、旅館、警察分署、郵便局、登記所、運送会社などが軒をつらねるようになり、村には活気がみなぎった。

浜松と豊橋を結ぶ新しいこの最短コースが開発されたことによって、湖西の中心がそれまでの白須賀から、日の岡に移った。

そして浜名湖の商業・交通の中心は、明治初めに関所が廃止されるまでは新居だったが、湖西の新所に移ったのである。

鉄道開通以後の浜名湖の舟運

浜名橋が竣工し、つづいて東海道線が開通してから、それまで繁栄を誇ってきた日の岡は衰退しはじめた。さらに東海道線の複線化で決定的な打撃を受けた。

鉄道開通後まもなくの一八九一年(明治二

■浜名橋と金原明善

金原明善は一八七七年(明治一〇)頃、それまで渡船に頼っていた新居と舞阪間に橋を架けようと考えた。そして海の深さ、潮流の緩急などを何度も調査し、また潮虫による被害の程度を実験するために海に杭を打って一年余りかけて調べるなどした。その結果、架橋に成功する自信を得たが、国の役人はこの事業に賛成しなかった。

一八八一年(明治一四)に明善は、再び国の役人にこの事業を認めるよう請願した。そのとき、次のようなやり取りが行われた。

「あなたは天皇に拝謁の機会を与えられたこともあり、名誉ある人である。難事業に手を出して、失敗したら、不名誉きわまることになる。やめておきなさい」

「私は何年も前から実験を重ねて、成功する見込みがあるのです。この地域の交通の便をよくし、産業の発達のためにも、ぜひ橋を架けたい」

「それほどいわれるなら、株を募って共同の事業としてやったらいかがです」

「いや、事業が難しいからといって、人に危険を分散するのは、私の本心にもとることです」

たまたま地元有力者が、架橋を申し出た。明善の計画が実行に移されることになり、新居に浜名社が設立された。

同社によって四つの橋と三つの堤がつくられ、新居と舞阪の間は結ばれた。有料橋である。

明善は橋から得られる利益を手にすることは潔しとらなかった。そして弁天島の弁財天を再興し、これを浜名橋の鎮守社とした。

四)に、新所村(三五七戸、人口一三三二)全体で二三二隻の舟がいた。それが複線化後の明治の終わり頃には、船は日の岡から完全に姿を消した。

ほかの港も同様だった。わずかに新居・鷺津・新所・入出・太田・大知波などから、浜松・気賀・三ヶ日・舞阪などに、数隻の小回船が不定期の貨物の運送を行うくらいであった。

たとえば入出村は、三方が浜名湖に面し、陸の交通は西へ延びて豊橋にいたる里道(五里二〇町)があるだけだった。舟運が重要な交通の手段だったこの村でも、明治の終わり頃には小回船八隻がいるだけで、湖岸の町に貨物を運んでいた。その主な町村は、

浜松 (入出村より一〇海里)
気賀 () 九海里)
三ヶ日 () 四海里)
鷺津停車場 () 二海里)
などであった。(二海里＝一八五メートル)

蒸気船の定期航海がしのぎを削る

明治の終わり頃から、浜名湖の舟運に新しい時代が訪れる。蒸気船による定期航海が始まり、鉄道から遠く交通不便な地域の人々の大事な足となった。

一九〇七年(明治四〇)、敷知郡大知波村(現、湖西市大知波)の豊田武平らが資本金五万円で浜名湖巡航船株を設立、鷺津に本拠を置き、汽船八隻(合計トン数七〇ト)で、鷺津―三ヶ日、鷺津―気賀の定期航海を開始

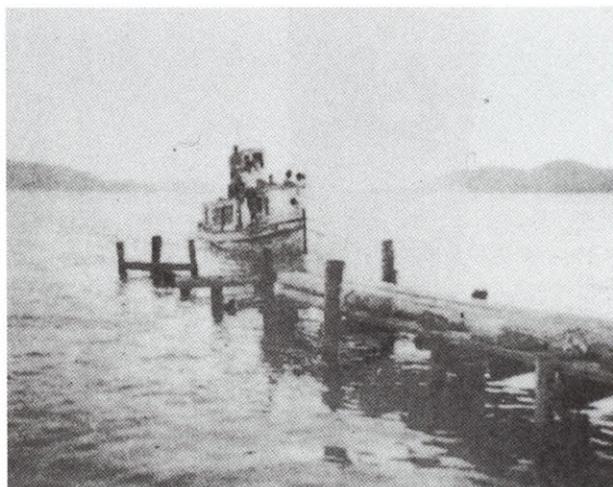
した。

引佐方面をはじめ湖岸の人々にとって、この船は大事な足となり、また物資の輸送にも大きな役割を果たした。

一九一一年(明治四四)の利用客数が一三万二〇〇〇人余りであった。一九二五年(大正一四)には汽船は一二隻(合計トン数一七ト)で、一三万八〇〇〇人を運んでいる。利用客数はほぼ横這い状態で推移したことがわかる。ということとは着実な需要があったのである。鷺津港を基点とするこの浜名湖巡航

船は、その後大正に入ってから、新居汽船が登場するまで、湖北との舟運を独占した。浜名湖巡航船がスタートして四年後の一九一一年、村櫛に本拠を置く湖東巡航船が、汽船二隻(合計トン数一〇ト)で舞阪、山崎、白洲、協和、和田、村櫛を結んで巡航しはじめた。湖東の人々を中心に利用客は年間約一万五〇〇〇人であった。

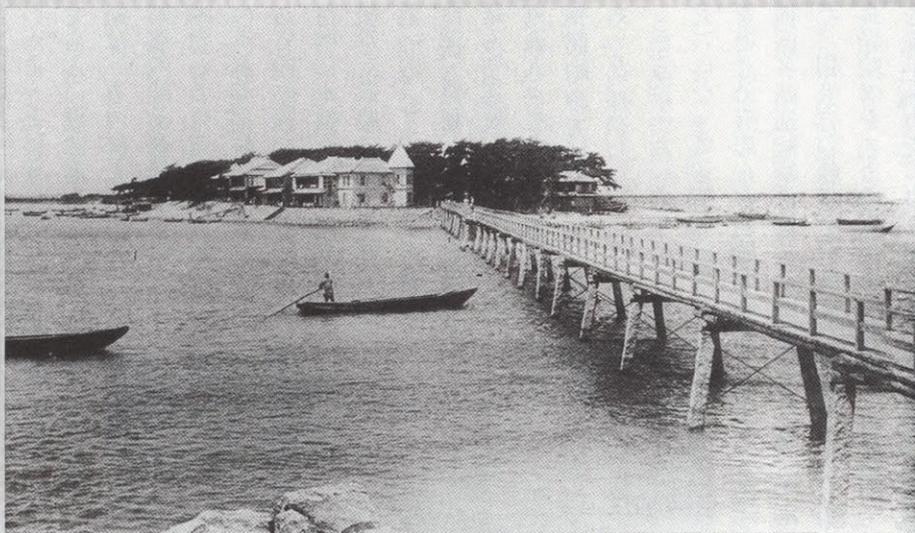
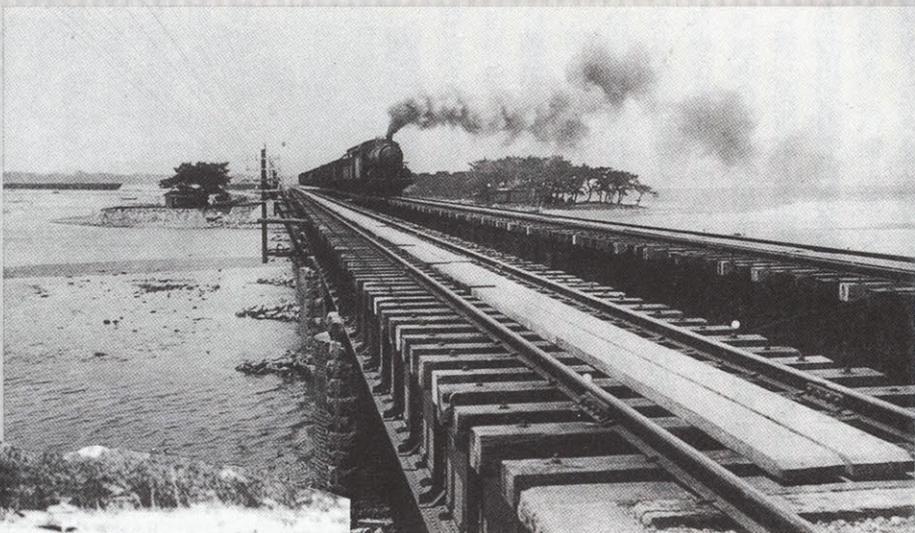
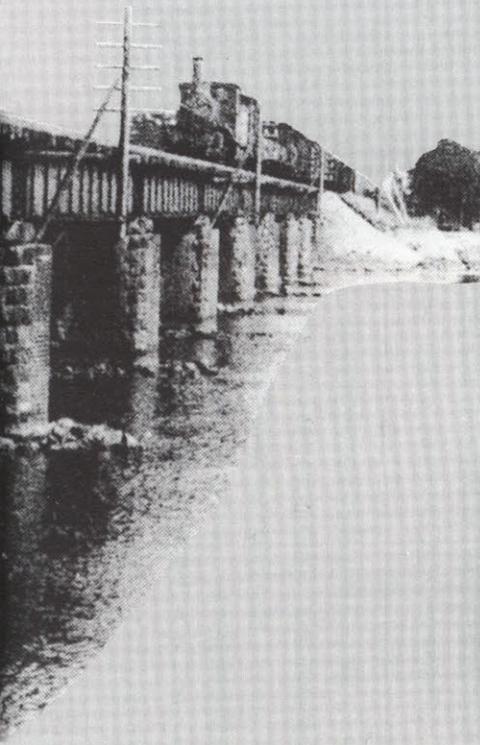
さらに一九一六年(大正五)になって、新居の町長をはじめ有志らが新居汽船株を設立し、鷺津の浜名湖巡航船に対して猛烈な巻き返しに出た。相手方の船長を引き抜き、紀州からも船長経験者をスカウト、また舞阪からは機関士を雇い入れた。さらに、それまで鷺津の巡航



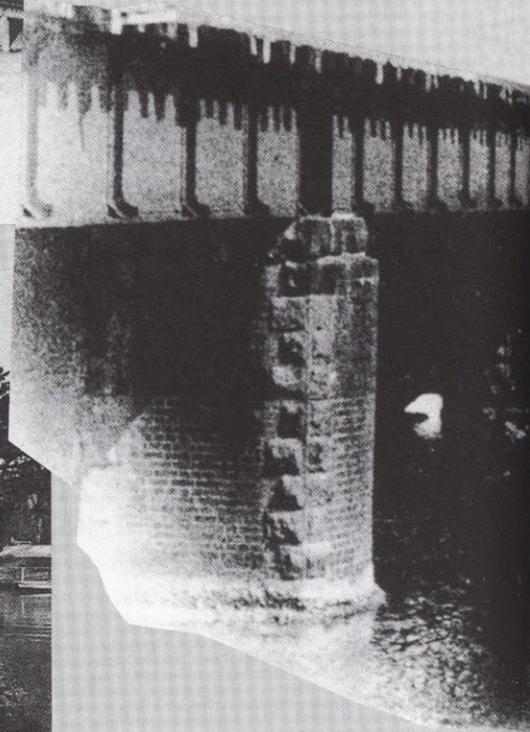
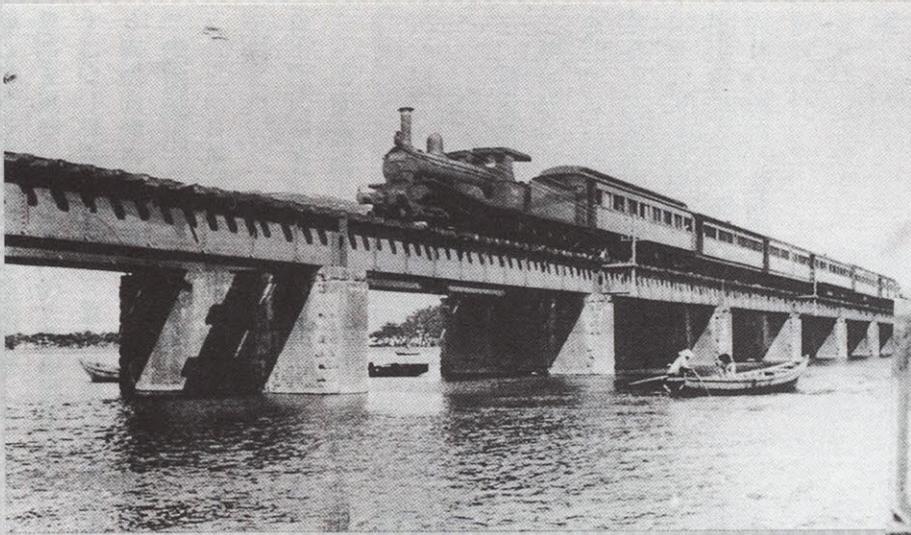
汽船場と浜名湖巡航船



人も荷物も運んだ団平船



浜名湖のよさは湖北にあるという人も
少なくないが、古くから景勝の地として
最も親しまれてきたのは南の弁天島界限
であった。白浜青松、そして遠浅の海で
ある。明治になってからも数多くの文人
たちがこの地に遊び、数々の作品にその
跡をとどめている。浜名湖鉄橋ができて
汽車が湖上を渡るようになった明治中期
から、弁天島は海水浴場としても開発さ
れはじめた。東海道線も夏の間だけ弁天
島に臨時停車する駅を設け、大正時代に
入ると常設駅となった。浜松鉄道などの
交通機関も、周遊券・巡航船との連絡割
引乗車券などを発行し、交通の発達とサー
ビスの向上で多くの人々がこの地を訪れ
て、命の洗濯をするようになった。



東洋半額券

臨時時刻引乘車船券

區 間

濱松鐵道 松屋町 濱名湖巡船 津

至 板屋町 金屋

費用 九十六錢

通用期間

自 大正 八年 正月 一日

至 大正 九年 正月 一日

入場料半額券

辨天館

白砂亭

(濱鏡)

昭和十年 月 日

濱名湖名勝地 (濱松)

回遊券 (辨天館 白砂亭)

濱松鐵道株式會社

大人金五十五錢 小人金二十八錢

通用當日限 途中下車無効

氣田下 車

船と競合していた浜名共同汽船（本社・三ヶ日）を買収、その所有船二隻を獲得した。

こうして新居汽船は、鷺津の浜名湖巡航船と真つ向から競合する定期航路を開設したのである。

三ヶ日航路——新居↗新所↗横山↗瀬戸

↗尾奈↗鶴代↗三ヶ日

（片道約一・五時間、一日三往復）

気賀航路——新居↗村櫛↗大崎↗都築

↗佐久米↗館山寺↗寸座

↗下気賀↗伊目↗気賀

（片道約二時間、一日二往復）

村櫛航路——新居↗村櫛

浜名湖巡航船と新居汽船とは、激烈な競争を繰り広げた。とくに気賀航路はそうで、寄港地も多いので、港では乗客の有無を白旗をあげて船に知らせ、乗客がなければ船長は寄港しないで次の港に急いだ。そして湖上では両社の船が、猛烈な黒煙を吐きながら、速さを競い合った。

スピード競争は、浜名湖巡航船のほうに軍配が上がった。すると新居汽船では、三隻の新造船を投入して対抗した。

しかし利用客も貨物も、市場の大きさは限られていた。競争が激化すればするほど、利用客にとっては好都合だが、両社は赤字つづきの経営を余儀なくされていた。

ついにたまりかねて一九一九年（大正八）に両社は合併し、浜名湖の舟運は、再び湖西が独占することになった。競争がなくなるとたちまち運賃は上がり、また便数も減った。

新居↗村櫛間の路線は廃止された。

新居↗村櫛間の定期連絡船ががんばる

繰り広げられた激烈な競争はともあれ、湖上からの眺めは年中をつうじて美しかった。とりわけ湖西連峰が紅葉する秋、からっ風が吹く冬は、空気の透明度が増し、連なる山々の奥のほうまで眼前に迫ってくるような風景である。その湖上を、嫁いでいく花嫁とその家族らに乗せた船が渡っていった。

ところで、村櫛と新居・舞阪方面とを結ぶ航路がなくなつたことに、不便を感じる人は多かつた。その要望を背景に一九二二年（大正一一）、河野作蔵が新居村櫛間定期連絡船の営業を開始した。新村丸（二ト、定員二〇人）が一日四往復し、経営は順調だった。

この航路も運航能力の向上に力を注ぎ、一九二六年（大正一五）には新鋭の第三河野丸（四・七ト、定員二五人）を就航させていた。新居に高等女学校ができて汽船通学も増え、また遠州各地にバスが走りはじめ、鷺津駅前に本拠を持つ湖西自動車（一九一九年創設。新居、白須賀、三ヶ日方面へバスを運行）との船・車連絡切符を発売するなど、増加する乗客・貨物の需要にこたえて一日八往復していた。

一九二九年（昭和四）になって、村櫛村で村営に近い形で弁天島村櫛航路が開設されると、河野汽船との競争が始まった。船賃は値下げされ、しだいに経営が悪化し河野汽船は一九三七年（昭和一二）、新鋭船第五河野丸をはじめ権利一切を村櫛村在郷軍人会および同



三代広重 東海名所改正道中記 堀留の渡し (浜松市美術館蔵)

青年団に譲渡して、一五年間にわたった営業を終えた。

て、不便であった。

旧幕臣で明治になって廃藩置県まで浜松城代を務めた井上延陵は、もう一人の田村弘蔵とともに一八七一年(明治四)、浜名湖から浜松まで運河を掘る計画を立てた。

堀留運河 (井ノ田川掘割)
 明治の初めまでは、浜松から荷物を運び出すには、舞阪、新居、あるいは掛塚の港まで陸路を運び、そこから船で積み出さなければならなかった。どの港も浜松から二〜三里あつ

その位置は浜名湖東岸の入野村(現、浜松市入野町)と浜松の上新町(現、浜松市菅原町)の間である。運河の延長は八五〇間(約

一五三〇(尺)、幅四・五間(約八・二(尺))であった。

井上と田中は地域有力者に出資を求め、また近辺の各村に助成を求めて、田畑計二町九反を買い取り、この工事を行った。近隣の一三四か村から、延べ一八二〇人が無給で労力を提供するなど、この運河開通には地元の大きな協力があつた。

工事完成の翌年から、運河は営業を開始した。井上らが設立した堀留会社は、静岡県内で最初の株式会社であつた。

新所村の伊藤安七郎が浜松県(当時)の許可を得て始めた、新所と浜松を結ぶ客船通航は、東海道を歩いて行くより早道で、大いに利用された。一八七六年(明治九)には小蒸気船を就航させ、ますます便利になった。

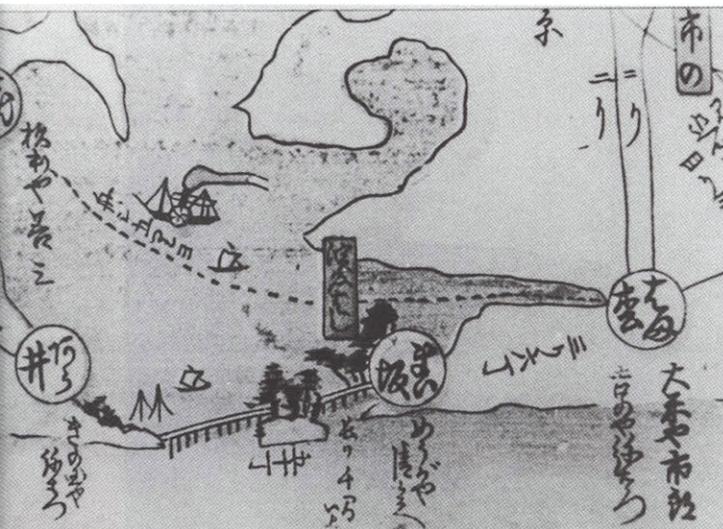
この客船通航のほか、運河は大いに利用されて営業は順調で、通船料は年三〇〇〇両を超えた。運河建設の際に借り入れた起業資金も、わずか三年で、一割の利子をつけて返還された。新所は賑わい、一八七七年(明治一〇)には警察分署も白須賀から新所に移転したほどである。

しかし一八八一年(明治一四)に新居と舞阪間に浜名橋が架橋され、東海道の交通が便利になった。さらに一八八九年(明治二二)には東海道線も開通した。堀留運河を利用する新所航路は、ほとんど利用する人がなくなつて廃止される運命をたどつた。

それでも運河自体はなお貨物の輸送などに利用され、堀留会社は営業成績は悪化しても

堀留運河

明治の初めに開通した堀留運河によって、浜松と浜名湖周辺地域とが水上交通路で直接結ばれることになり、この運河は浜松の発展に重要な役割を果たした。第2章の東海道の項でもみたように浜松から入野までの間は和船が通行し、入野からは蒸気船(明治9年から)が湖上を航行した。この運河で運ばれたのは人だけでなく、さまざまな物資も大量に運送された。名古屋方面から浜松へは陶器、穀物、酒、味噌、醤油、瓦などが、浜松方面からは油類、ろうそく、干し鰯、海草、鰹節、塩、砂糖、茶、量表、薪、炭、たばこ、椎茸などが積み出された。



明治の頃の旅行案内図

■伊藤安七郎と通運丸

伊藤安七郎(一八三一〜一九〇一)は新所東方村の庄屋の家に生まれ、後に東方村と西方村が合併して新所村となると、初代村長となった人である。

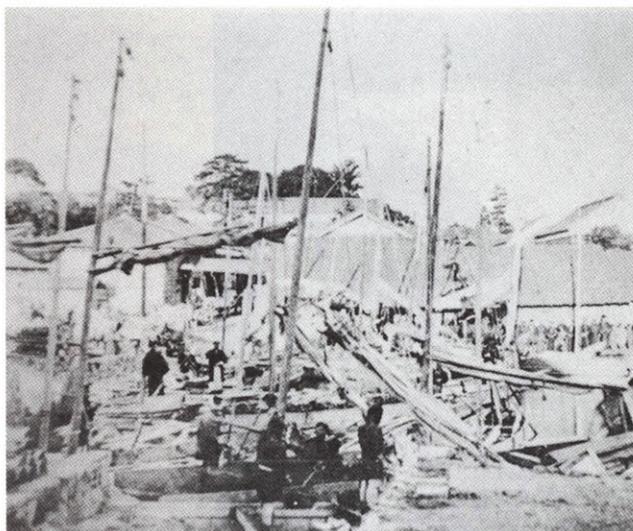
一八六九年(明治二)に全国の開闢が廃止され、浜名湖の交通も自由になると、伊藤安七郎は村の財政をうるおすために村民に呼びかけて渡し船組合をつくつた。しかし新居の業者らが、江戸時代に彼らがつけていた権利をたてに反対し、両者の間で話し合いが続けられた。

ようやく話し合いがまとまった頃、ちょうど一八七一年(明治四)に旧幕臣の井上延陵らによって進められていた堀留運河が開通した。これにより浜松までの船の乗り入れが可能になり、渡し船組合は新所渡し船会社と改め、浜松堀留会社と提携して浜松と新所間の渡航が開始された。所要時間は五〜六時間、船賃は一人八錢五厘であつた。

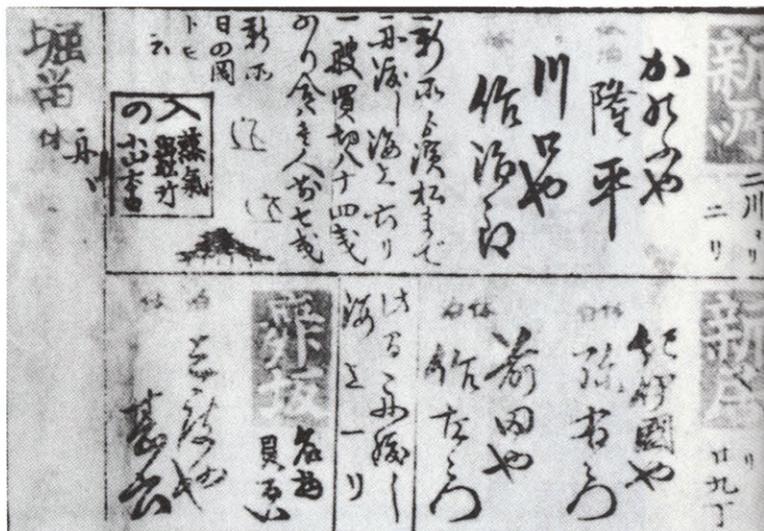
乗船客が集まった段階で船を出す不定期運航だったが、この渡し船は東海道の名物になった。一八七四年(明治七)頃、一日の利用客は数百人にのぼつたという。新所渡し船会社は一八七六年(明治九)、初めて蒸気船「通運丸」一号を就航させた。全長一二(尺)、幅二(尺)、三・五馬力、積載量二ト。新型船による運航能力の向上で、この年から郵便物もそれまでの二川と白須賀と新居と舞阪と浜松から、この航路による二川と日の岡と浜松で運ばれるようになった。

伊藤安七郎は造船所を設け、浜名橋が開通した翌年一八八二年(明治一五)には、「第一通運丸」(定員三四人)、「第二通運丸」(定員四四人)、さらに「日の岡丸」(定員六〇人)をあいっいで進水させ、運航能力のいっそうの向上を図つた。

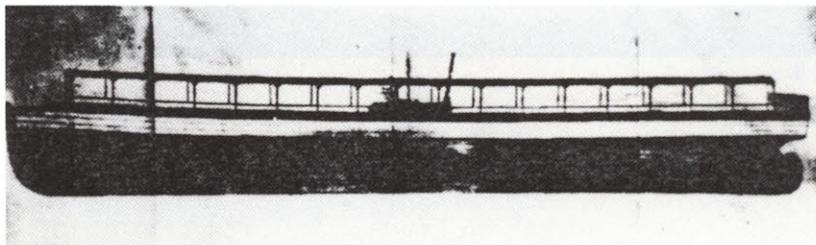
その後も存続した。たとえば浜名湖周辺からの出荷物を、湖を渡って堀留運河を経て浜松に陸揚げし、鉄道引込線で浜松停車場まで運ぶことも行われていた。



明治時代の堀留会社



浜松～新所間の船便案内



通運丸の設計図



伊藤安七郎

3 海上交通

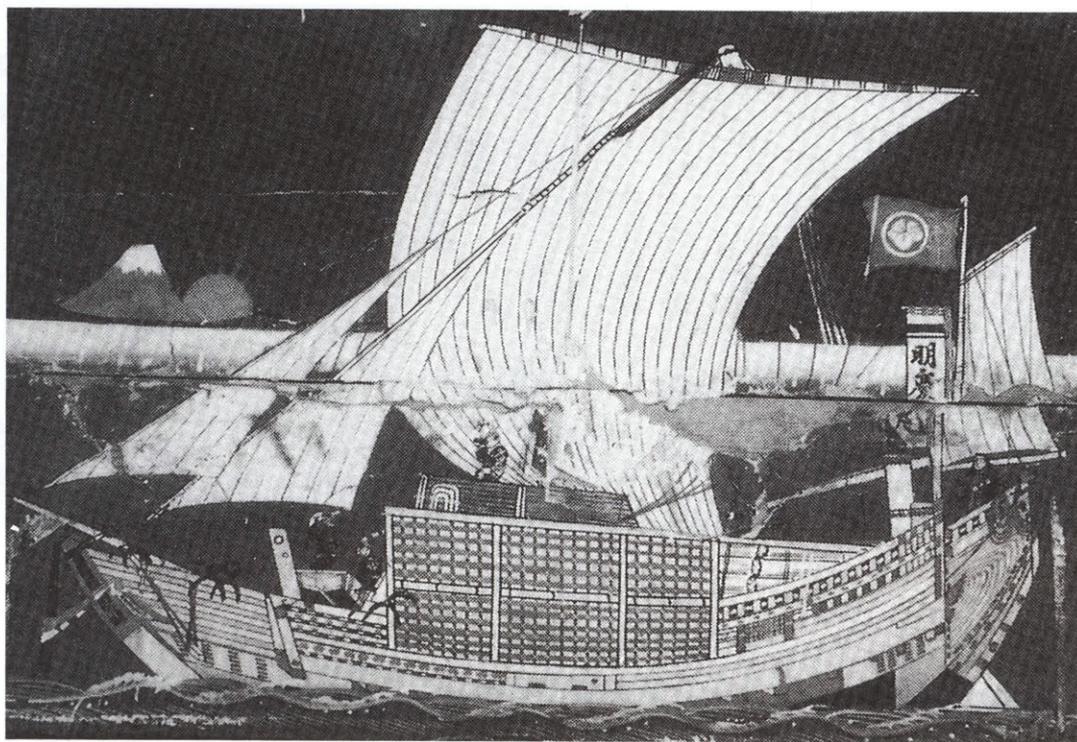
天竜川河口の天然の港

交通の始まりは舟を利用した海の道だった。遠州灘は海の難所だったが、それを乗り越えて人々は移動し、あるいは荷物を輸送してきた。

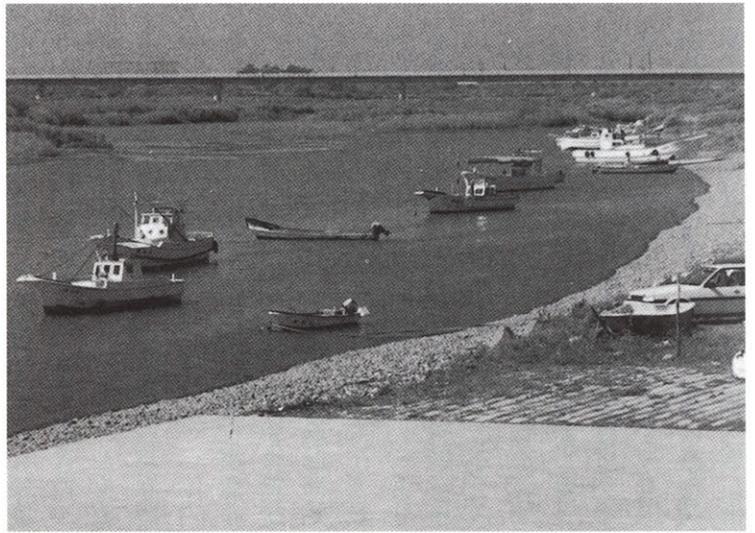
遠州の沿岸には入江になった天然の良港はなく、大きな川の河口や浜名湖の湖口が、港として利用された。それらの港に属する船が江戸や上方に遠州の産物を運んだり、他の地方の船が風待ちや避難のために遠州の港を利用した。

港といっても現在の整備された築港とはちがいが、河口などの自然の地形がほとんどそのまま利用された。そのため天竜川をはじめ豊富な水とともに押し出す土砂の量が多く、河口の港はしばしば水深が浅かったのが一つの特色になっている。場合によっては港として使用不能になる例もあった。

江戸時代には沿岸航路が非常に発達した。



沿岸航路で活躍した回船の絵馬



天竜川河口 掛塚港

東北・北陸地方からも、東回りあるいは西回りで江戸に産物を運ぶ船があいついだ。とくに江戸↷大坂を航海する菱垣廻船と樽廻船は、木綿、酒、醤油、油そのほかの諸物資を運んで活況をみせ、それぞれ一五〇隻以上が定期的に就航していた。

最も盛況だった大坂↷紀伊↷鳥羽↷遠江↷駿河↷伊豆下田↷相模↷江戸のコースで、遠州灘はとりわけ難所であり、多くの舟が難破した。当時の海の旅は「板子一枚下は地獄」という実感だったから、気象や海象が少しでも悪いと日和待ちをした。沿岸の入り江などにある良港には、そういう役割もあったので



静岡県遠江国敷知長上浜名郡管内図 明治18年

ある。

昔から知られた遠州の港としては、掛塚、新居、福田、相良、川崎などがあった。

明治になって、一八七九年（明治一二）の府県統計書集成には、遠州の港として浜名、掛塚、福田、川崎の四港が記載されている。これらのなかで江戸時代からの遠州の港として代表的なのは、いままでもなく掛塚港である。

天竜川の河口にある掛塚は、古くは懸塚、欠須賀（かけすか）とも書かれ、南北朝時代に港として開けたといわれる。

港としての発展のきっかけとなったのは、一六二五年（寛永二）に龜玉郡新原村の築堤が行われ、天竜川の流れが変えられたことだった。それまでの本流（現在の馬込川）が支流となり、鹿島からの支流だったもの（現在の天竜川）が本流になったのである。

以前の本流の河口には田尻港（現、浜松市法枝町）が、新しく本流となった河口には掛塚港があった。田尻港はしだいに衰微し、代わって掛塚港が城下町浜松の外港として重要な役割を担って繁栄することになった。

北遠の天竜川一帯は、江戸時代の天領三山で、木曾に次ぐわが国有数の美林である。スギ、ヒノキ、アカマツ、モミ、ツガ、クロマツ、クヌギ、キリなどの良材が豊富で、およそ二世紀にわたって伐り出されてきた。

伐り出された木材は、筏に組まれて天竜川を流れ下った。またそのほかの遠州の諸物産（木炭、茶、生姜、瓦、石材、繰綿、栗、松

茸、柿、竹皮など）も、天竜川河口の掛塚の

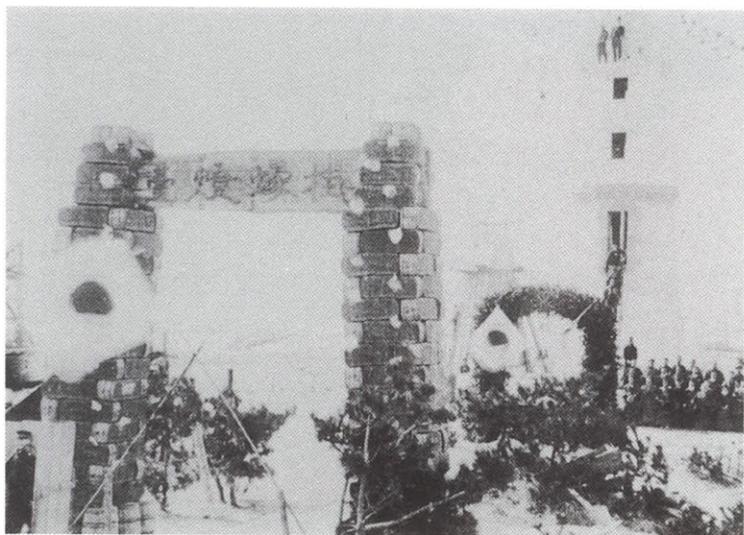
港に集まった。そして江戸、大坂（さらに淀川を上って京都）方面へと積み出された。また江戸などから掛塚港に回漕されてくる物資は、掛塚街道を経由して浜松へ送られた。

江戸時代には天竜川の水流も豊かで、水深六尺（約一・八メートル）以上あり、千石船も自由に入港できた。

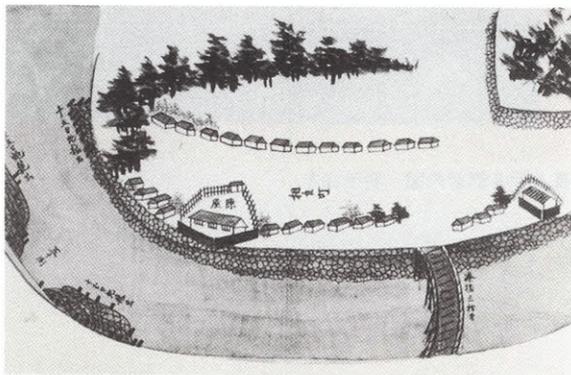
掛塚港の繁栄と衰退

掛塚港は明治に入りますます繁栄をみせた。

一八八三〜八五年（明治一六〜一八）に商



掛塚灯台の落成 明治30年



江戸時代の相良港を描いた古絵図

■東京く大阪を結ぶ船の旅

明治時代にまた東海道線が開通する前、東海道の陸上の道のほか、東京と大阪を結ぶ海上の道もあった。

どちらも楽な旅ではなかった。「船が嫌ひなので、東京から五十三次を人力車で大阪へ来た」という人もいたと、笹川臨風「明治還魂紙」にある。当時の人力車は車輪が鉄の輪で、しかも道は悪路である（第5章参照）。ガタガタと上下左右に揺られながらの人力車の旅も、船以上に苦痛だったのではなからうか。

業港として本格的に修築され、東西四町（約四四〇坪）、南北二町（約二二〇坪）の規模を誇った。

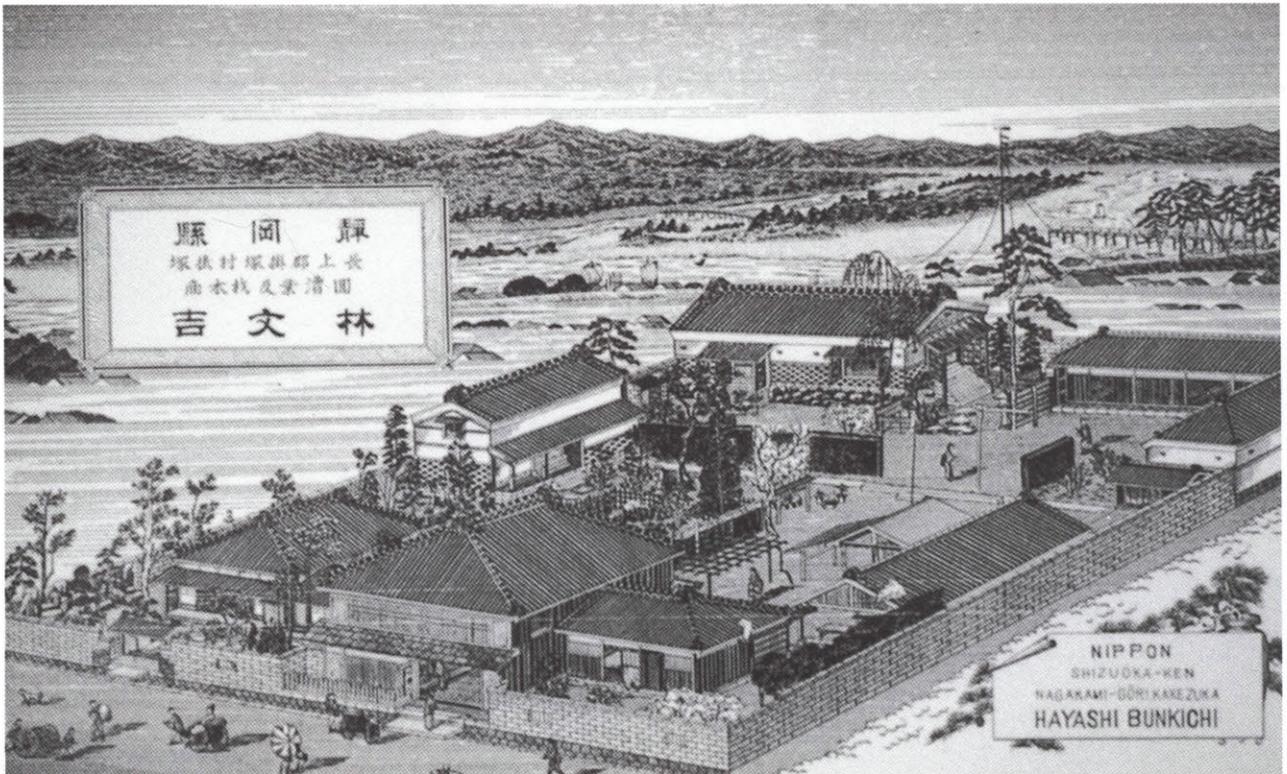
港および周辺には、造船所、通信省出先機関、天気予報信号標、帝国水艦救難所、製材所などをはじめ、温泉場、料理店、娯楽所などもあって、大変な活気があった。

東海道線が開通する一八八〇年代終わり頃が最盛期で、掛塚港の船はおよそ二〇〇隻を数えた。

一八九二年（明治二五）にはまだ回船間屋三六、船隻五九があった。しかし東海道線の開通によって、掛塚港はしだいに衰退の道をたどる。そして明治の終わり（一九一〇年代初め）頃には、商業港としての機能をほぼ終えるのである。

もともと天竜川木材の輸送および売買は、掛塚港の船主がすべて実権を握っており、独占的地位を占めていた。荷主にとっては不満も少なくはなかった。しかも当時の船は、風待ちなどもあって輸送に時間がかかった。難船、沈没なども珍しくなかった。輸送の迅速性・確実性においても問題があったのである。荷主の受ける損害は小さくなかった。

鉄道輸送が始まって船による輸送がしだいに衰退したのは、そうした事情も背景にあった。金原明善が東海道線の開通を機に、木材輸送の便利のために天竜運輸を設立したのも、そうした海運の現状に対抗するためでもあった。鉄道による陸上輸送は、より確実に近代的方法であった。



林文吉邸 うしろに天竜川河口が見える

新居湊（今切湊または浜名湊ともいう）都田川流域・浜名湖地域水上の道の拠点。

福田湊 太田川流域の水上の道の拠点。

浜松は、町（当時）の南の田んぼの中に東海道線浜松停車場ができて以後、道路や町並みが急速に発達し、遠州地方の陸上

交通の拠点として栄えるようになる。



皇国総海岸図 江戸時代の遠州の沿岸と航路

遠州地方には、古代には浜津という港があり、中世には白羽湊が、江戸時代初め頃までは田尻湊が機能していた。沿岸航路がもっとも発達した江戸時代～明治時代前半には、遠州灘は関東と関西とを結ぶ航路として重要な位置を占め、代表的な港に

次の各港があった。

掛塚湊 天竜川流域および江戸や上方との水上の道の拠点。遠州でもっとも栄えた港。15世紀から開かれていた天竜川河口の港が土砂の堆積で浅くなり、新しい港が1885年（明治18）に完成。

