

第8章

交通苦難の時代



1 戦時体制の下で

市民の足より、まず軍事

わが国が「昭和恐慌」の長いトンネルに入り、また満州事変が始まった一九三〇年代の初めから、政府は重要な産業に対する統制をしいだいに広げ、強化してきたが、都市交通事業も統合の方向へと進める動きがすでに始まっていた。

日中戦争が一九三七年（昭和一二）に始まると、国を挙げてすべての活動を戦争目的達成のために結集しようとする方向がはっきり打ち出された。

輸入品は必要な物資だけに制限する。重要物資は優先的に軍需産業に向ける。資金も集中的に軍需産業に供給する。交通・運輸も軍事優先にしていく。このような方針に沿って、産業や社会のすべての分野で、次々に統制が強化されていった。軍需工業動員法の適用に関する法律、臨時資金調整法、輸出入品等臨時措置法、第一次石油統制などがそうである。



一九三八年（昭和一三）に公布施行された国家総動員法は、国民に対して、物も人も精神までも根こそぎ国家のために動員することを強要する法律だった。

電力が国家管理となり、石炭も、ガソリンも統制が強まった。石油の民間使用を制限するために、段階的にその消費規制を強め、バス事業は代替燃料を使う車以外は新規免許は下りなくなつた。

代替燃料というのは、ガソリンに代わる燃



石油がなく木炭を燃料にした

料ということで、木炭、薪、コーライトなどである。それをガス発生炉内で不完全燃焼させ、発生した可燃性ガスをエンジンまでもってきつて点火させて車を走らせる。これを代燃車といった。

バスは次々に代燃車になっていった。米国が日本への石油の輸出を禁止した一九四一年（昭和一六）には、ガソリンの配給は全面ストップとなり、ついに全車両が代燃化された。それだけではなく運行回数もひどいに削減され、利用客が多くない路線は運行休止を余儀なくされた。軌道・鉄道に沿った路線も休止に追い込まれたり、軌道・鉄道に買収されたりするものが増えていった。

代燃車の力は弱く、上り坂では人が歩く程度の速度になり、しばしば止まってしまう。ガス発生炉がたびたび故障するうえに、修繕費は高く、バス事業の営業成績には大きなマイナスとなった。ついには代替燃料の木炭さえ、統制で入手が不自由になる。市民の足は不便でも、バス事業者は苦しんでも、軍隊や軍需物資の輸送にはガソリンは優先的に回された。

追い詰められるバス事業

前章でみたように遠州の各地で住民たちの熱意で懸命の道づくりが行われ、それらの道の上にバス路線が産声をあげ、事業者たちの努力で昭和の初めには遠州一円にわたって各社のバスが走り回っていた。

戦時体制下のガソリンの規制強化と統合へ

の圧力は、それらバス事業をせざるに追い詰めていった。

政府は、わが国の輸送の主力を鉄道に置いたのである。そのため自動車ばかりでなく、船も燃料不足となった。またトラック、船、馬がどんどん軍用に徴発された。

私鉄・バスの統合は、一九三八年（昭和一三）の陸運交通事業調整法によって始まったが、輸送統制をさらに強化するために、太平洋戦争勃発一年前の一九四〇年（昭和一五）には、国家総動員法に基づく陸運統制令が公布になった。輸送の軍事優先を徹底させるためである。翌年には統制令は全面改正されて、さらに地域的統合が行政指導により強力に進められることになる。

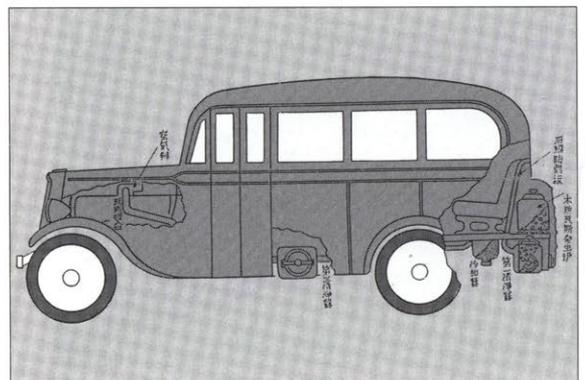
これ以降、不要不急と見なされたバス路線は次々に廃止された。遊覧バスは使用禁止になった。また並行重複するバス路線は整理・統合されていった。さらに、軍需工場がある地域では、その工場で働く人たちの通勤時間帯には、一般の乗客はバスに乗れないことになった。

〔バス業者数の推移〕

一九三六年（昭和一一） 二、七四七
一九四五年（昭和二〇） 二五六

浜松地方でもバス会社三社が遠州電気鉄道（株）と合併するが、車両も燃料も入手難で、営業路線は一九四三年（昭和一八）をピークに、以後は減少し続けた。

左は、休止を余儀なくされていた路線*数の推移である。



代燃車の構造図（『古里よもやま話』）

一九四三（昭和一八） 一二月 一六八^キ
一九四四（一九） 三月 二六七^キ
九月 二九四^キ

一九四五（二〇） 三月 三〇〇^キ
九月 三二七^キ

タクシー、トラック輸送業者の統合へ

バスだけが苦境に追い詰められたのではな
かった。

「ゼイタクは敵だ」の合言葉が国じゅうに
満ち、タクシーに乗ることもゼイタクと見ら
れるようになった。「歩け」「歩け」というわ
けである。

日中戦争以降はタクシー会社の企業合同が
進められ、一九四〇年（昭和一五）には、合
同した統合体にしかガソリンの配給が行われ
なくなった。

人々は乏しい配給の食糧で命をつなぎ、女
性のパーマネットなどは禁止され、街にモン
ペ、防空頭巾、ゲートル
など戦時服姿が普通にな
る一九四四年（昭和一九）
には、原則的に一都市に
は一業者だけ、とするタ
クシー事業統合が進めら
れた。

トラック輸送も、やは
り同様だった。まず一九
三三年（昭和八）に事業
免許制になったが、これ
は国が交通の柱にし軍事

的にも重要な位置づけを与えた、鉄道の経営
を護るためである。

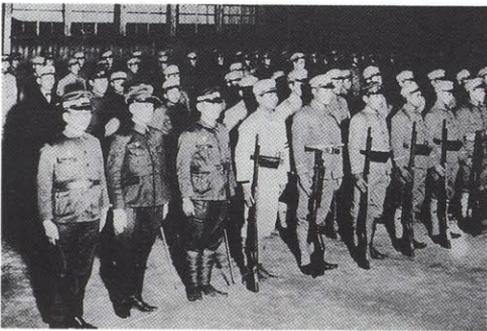
つづいて、小運送業者の統合が進められ、
やがて一駅一業者へ、さらには一地域一業者
へと統合されていった。その核になったのは、
一九三七年（昭和一二）に特別立法に基づく
小運送業の国策会社として設立された日本通
運（株）である。同社はやがて鉄道貨物取扱業を
独占することになる。

遠州の運送会社も統合されたが、その状況
は次のとおりである。

浜松地方では、一九二七年（昭和二）に林
運送合資会社（明治期の運送業界の先駆者・
林弥三郎の創設）ほか七社が合併して浜松合
同運送（株）を設立、営業を行っていた。一九四
二年（昭和一七）には、この浜松合同運送（株）
を中心に浜松、遠州電鉄、高塚、舞阪、新居、
鷺津、新所原、白須賀などの業者が合併し、
日本通運（株）浜松支店となった。



浜松合同運送株



夜間訓練



秋葉橋をいく代燃車

遠州の他の地方でも、統合によってそれぞれ日本通運(株)の天竜川支店、二俣支店、磐田支店、掛川支店が設立された。これらは戦後になっていづれも浜松支店に吸収されていった。

鉄道・バスの統合へ

一九三八年(昭和一三)に公布・施行された陸運交通事業調整法は、不況やバス・トラックの進出により経営が悪化した軌道・鉄道を、バス事業も含め統合による交通調整を行って、経営基盤を強化しようとするものだった。

この法律によって全国各地で事業統合・再編が行われた。遠州に関係するものでは、静岡鉄道(株)の誕生がそうである。

静岡電気鉄道(株)

藤相鉄道(株)

中遠鉄道(株)

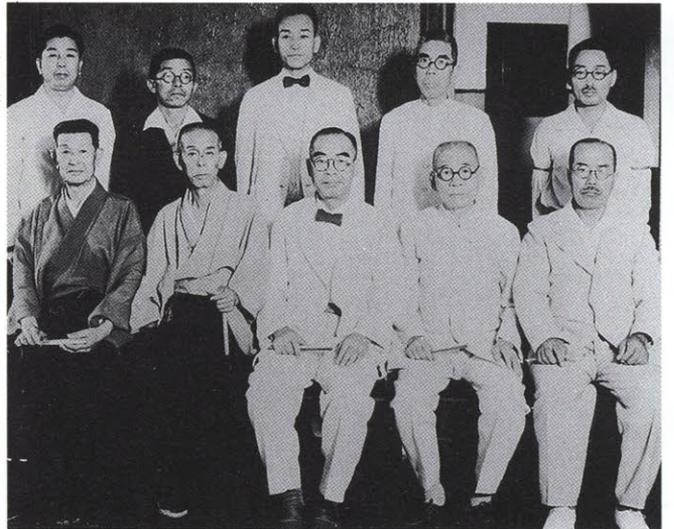
静岡乗合自動車(株)

静岡交通(株)

の五社が合併し、一九四三年(昭和一八)五月に発足した。同社は後に、掛川タクシー自動車部門のほか自動車商会数社を買収して、経営基盤をさらに強めた。

バス事業においても、先にみたように石油規制、代燃車の問題、路線の縮小などで輸送力は減退し、経営は追い詰められていた。事業の存立を図るためには、地域ごとに統合を実現するほかないと考えられた。

鉄道省は一九四二年(昭和一七)八月、旅客自動車運送事業の事業統合に関する基本方



遠州鉄道(株)創立時の遠州電気鉄道出身役員・幹部職員

針を通牒つうちょうした。これに従って全国のバス事業が、地域の交通圏ごとに次々に統合されていったのである。

こうして遠州には、遠州鉄道(株)が誕生することになる。

遠州鉄道(株)の誕生

遠州地方を一つの交通圏とし、六事業者が合併、さらに四事業者を買収して、一つの事業体に統合することになった。その内訳は次のとおりである。

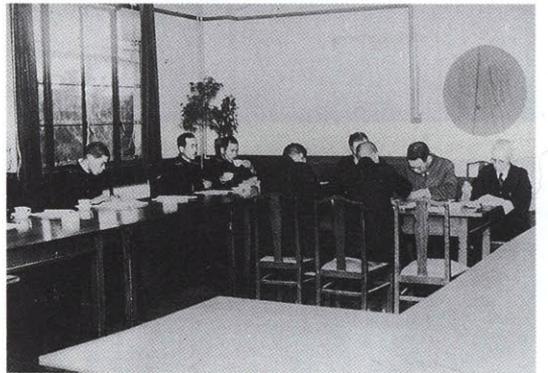
〔合併〕

遠州電気鉄道(株)

浜松自動車(株)



青葉延太郎



遠州鉄道(株)の合併契約書調印式

遠州秋葉自動車(株)

掛塚自動車(株)

遠州乗合自動車(株)

気賀自動車(株)

〔買収〕

阿多古自動車(株)

湖西自動車(株)

遠三自動車(株) (一部)

鈴木友太郎旅客自動車運輸事業

これら合わせて一〇社が、一つに纏められることになったのである。

一九四三年(昭和一八)一〇月二六日、静岡県商工経済会浜松支部において、遠州交通(株)創立総会が開かれた。この総会で商号を遠州鉄道(株)に変更する議題そのほかの議題が、いずれも満場一致で承認可決され、新会社はスタートした。取締役社長には、旧遠州電気鉄道(株)の青葉延太郎が就任した。

設立時の会社概要は次のとおりである。

資本金 三九万四四〇〇円

本社 旧遠州電気鉄道(株)本社

業務組織 部 三

室 一

課 一

営業所 五

役員・従業員数 五二九

鉄道車両 二九

鉄道線区延長 一八・六*

自動車車両 一四二

自動車路線延長 三七九・五*

翌一九四四年(昭和一九)には遠州鉄

道(株)は、さらに久野自動車(株)、相生ボデー(株)も買収した。

戦局の悪化、市民生活の窮迫

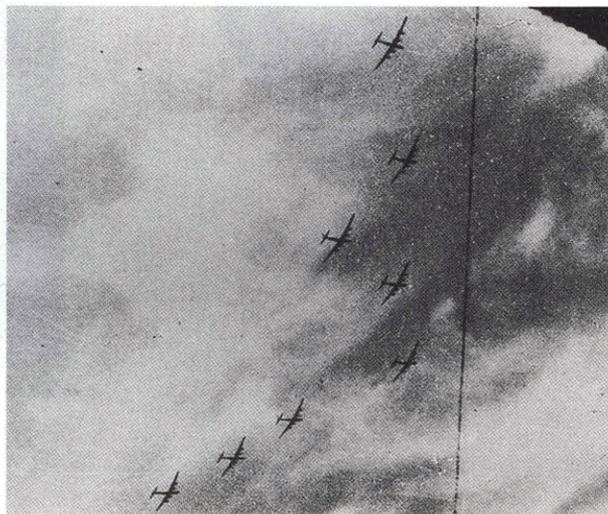
戦時統制が強化されていく一方で、戦局のほうはますます悪化していた。

遠州地方の交通が一つの事業体に統合された翌年の一九四四年(昭和一九)には、米軍の反攻はいよいよ熾烈となり、サイパン島、ビルマ、フィリピン海域などで日本軍は惨敗をつづけた。

戦局悪化の責任をとって東条英樹内閣はついに総辞職に追い込まれたが、依然として、前線での惨敗の事実には知らされなかつた。やがて国内も戦火に見舞われるようになり、東京を米軍爆撃機B29が爆撃、浜松にも飛来して最初の空襲を受けたが、ほとんどの国民は食べるものも着るものも最低の生活に耐えながら、最後には戦争に勝つと信じていた。



戦時体制下の食料増産



米軍機B29の来襲

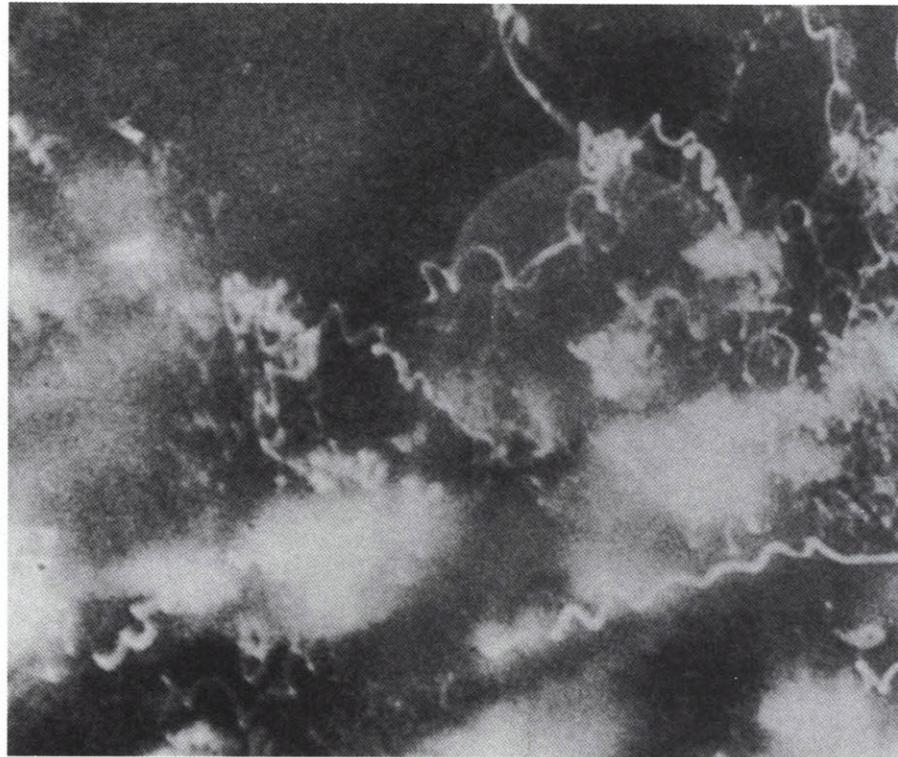
すでに映画館、劇場、美術館などは休館となり、高級料理店、バーなどはあいついで閉鎖されていた。戦場に赴かなくても「一億国民総武装」が叫ばれ、町内では竹槍訓練や防空演習が本格化した。男女中学生たちは近くの軍需工場に動員された。小学生たちは農家に勤勞奉仕に行った。

浜松地方の工場は、すべて軍需生産に切り換えられていた。たとえば鉄工場は弾丸などを、楽器工場ではプロペラを、織布工場では落下傘を生産していた。

このような事態となり、不要不急の旅行は制限されていた。にもかかわらず、乗り物で移動しなければならぬ人の数は多かった。長距離の場合は列車に乗るしかないが、兵士の輸送あるいは貨物の輸送を優先するため、旅客列車は削減されつづけた。

その列車に、応召されて行く男たち、軍需工場に徴用される学生や女子挺身隊、田舎に疎開する児童たち、食糧の買い出しに行く人々などが詰め込まれた。少ない本数の列車はいつも超満員の混雑ぶりだった。それは国鉄も私鉄も変わらなかつた。

遠州鉄道も輸送の確保のため懸命だった。男子従業員が召集されて次々に戦場に送られ、要員補充のため、女子従業員が鉄道部だけで六〇人採用されていた。彼女たちは駅の改札、乗車券の発売、電車車掌などの業務にいたが、なかには黒い戦闘帽をかぶって満員



B29による大空襲

電車を夢中で運転する人もいた。

一方、バス部門では、運行時刻を変更あるいは路線を調整して、戦時非常措置にもとづく通学・通勤者、勤勞奉仕団体、工員などの重点輸送にも力を注いだ。しかしバス車両の老朽化、燃料と資材の不足は深刻化し、路線の休止があいついだ。この年末には、運行路線二二五・五キロに対して、休止路線は三三七・四キロに達した。

敗戦へ：交通は麻痺状態に

状況は、一九四五年（昭和二〇）に入ると

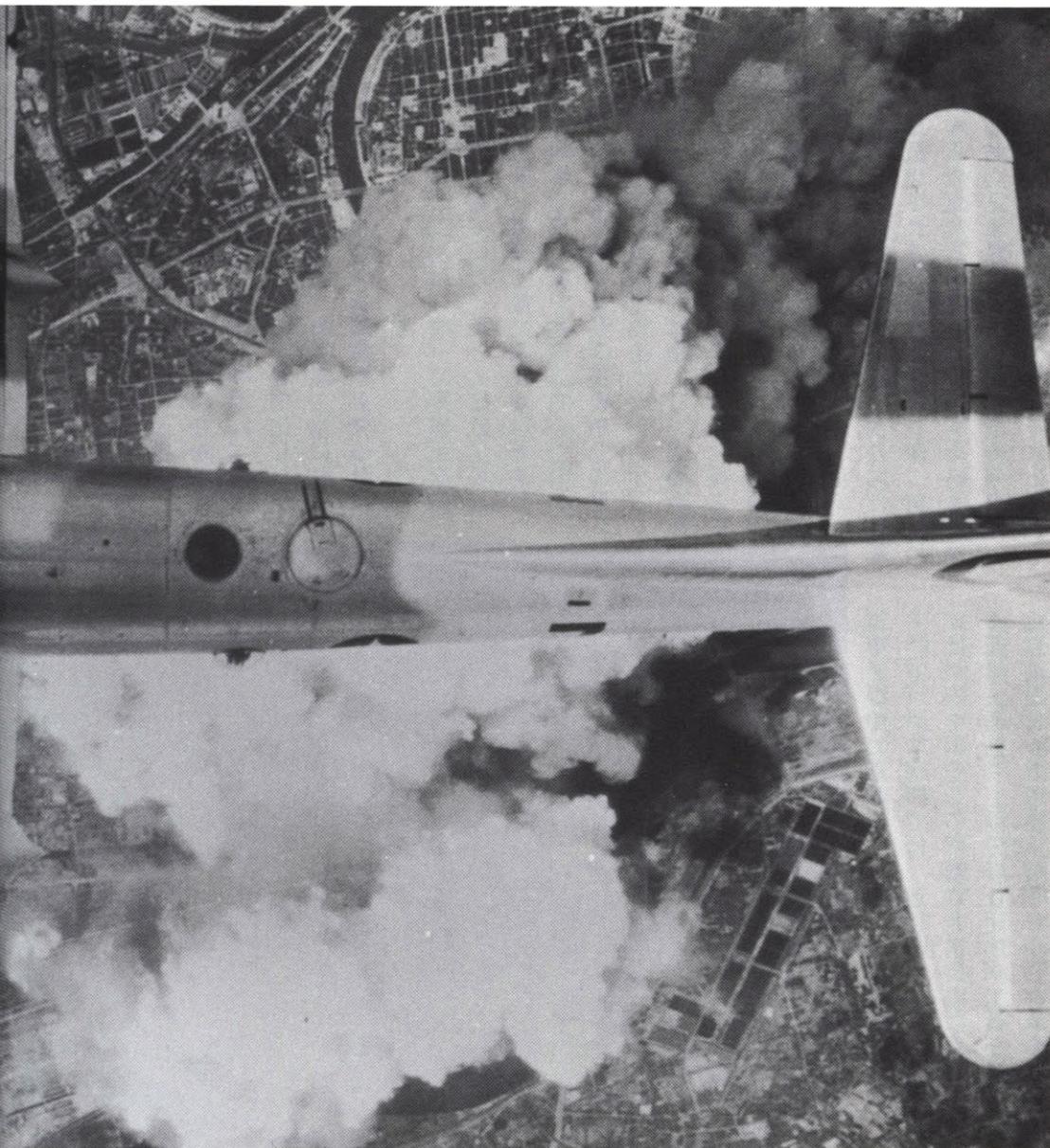
男も女も戦士として

戦争が激化するにつれて、軍需産業の生産現場に男女を問わず動員されるようになり、中学生も深夜まで就労し授業どころではなかつた。女子挺身隊も編成され、就業命令に応じないと懲役に処せられた。

戦争末期には、すべての国民が軍隊的編成に組み込まれ、15～60歳の男子、17～40歳の女子は義勇兵として竹槍で戦えと命じられた。



軍需工場の学徒動員



無差別爆撃

1944年（昭和19）夏に米軍はサイパン島を占領し、日本本土が長距離爆撃機B29の爆撃圏に入った（東京～サイパン島は約2250^{km}）。

B29はその頃米軍が開発した最新鋭の大型爆撃機で、航続距離は5230^{km}もあり、当時としては抜きん出ている。“空の要塞”といわれたこのB29は、すでに制空権を失っていた日本の上空を自由に侵し、思うがままに蹂躪した。

初めは航空機工場などに爆弾が投下された。また大都市が主に狙われた。しかし1945年になると、爆弾とともに焼夷弾が大量に使用されるようになり、しかも軍需施設だけでなく全国の中小都市の住宅地帯も、焼夷弾で無差別に焼き払われた。この“じゅうたん爆撃”は深夜が多く、ほとんど毎夜のように日本のどこかで燃え上がる炎が夜空を真っ赤に染めた。

焼夷弾による爆撃のほか、空母から発進した戦闘機などによる機銃掃射も日夜を問わず行われ、多くの一般住民が死傷した。国土も戦場となったのである。

この米軍の日本本土空襲によって、全国で94の都市が焦土化し、国民生活はあらゆる面で破壊された。空襲による被害は合計すると、死者約26万人、負傷者約42万人、家屋全焼全壊約221万戸、半焼半壊約9万戸であった。死者・負傷者を別にして、空襲による罹災者は約920万人に上った。

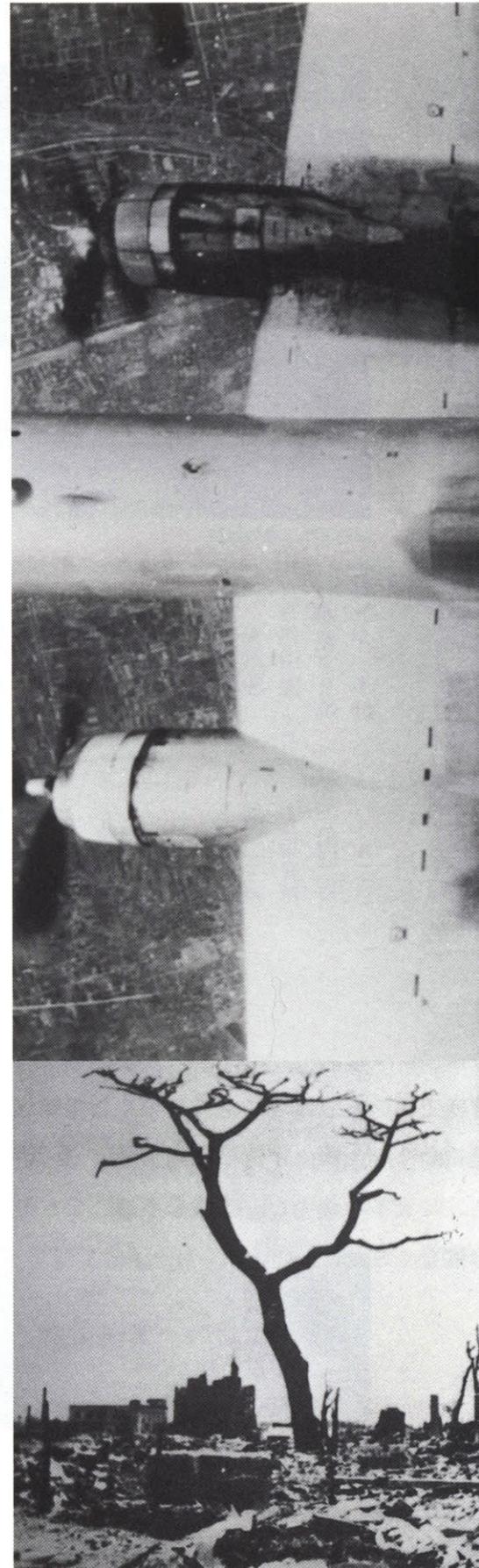
（参考：岩波ブックレット「日本の敗戦」）



当時の浜松市域戦災図 (『浜松大空襲』)



防空壕に避難する子供たち



いよいよひどくなつた。都市という都市は軒並み、米軍機の無差別空襲にさらされるようになった。

「本土決戦」「二億玉砕」が叫ばれ、女性も国民義勇隊に組み込まれ、遠州でも各市町村にこの組織ができた。

ところで、第3章でみたように、秋葉山が一九四三年（昭和一八）に焼失していた。火伏（防火）の神として広く信仰を集めた秋葉山が焼けたのは、不吉の前兆だという声があったが、浜松地方の人々にとってはそれが現実のものとなった。

一九四四年の初空襲以来、翌年八月一五日の終戦までに、浜松地方は実に合計二七回におよぶ焼夷弾、爆弾、艦砲射撃を受け、浜松の市街地は焼け野原となつたのである。

とりわけ被害が大きかったのは六月一八日未明の「浜松大空襲」で、B29爆撃機約一



国鉄浜松工場の焼跡

〇〇機が来襲、焼夷弾約六万五〇〇〇発が投下されて市街地はいちめん火の海となった。死者約一七〇〇人、焼失家屋一万五〇〇〇戸を超え、明け方の焼け跡にはいたるところ焼死体が散乱していた。

浜松市を中心とする天竜川下流域は、一大軍需産業圏を形成していた。また浜松には軍の施設もあった。すでに日本は制空権を失っていたから、米軍は徹底的にこの地を痛めつけたのである。

「浜松は爆弾を始末する『ゴミ捨て場』だった」

と、カーチス・ルメー少将は『自伝』に書いている。

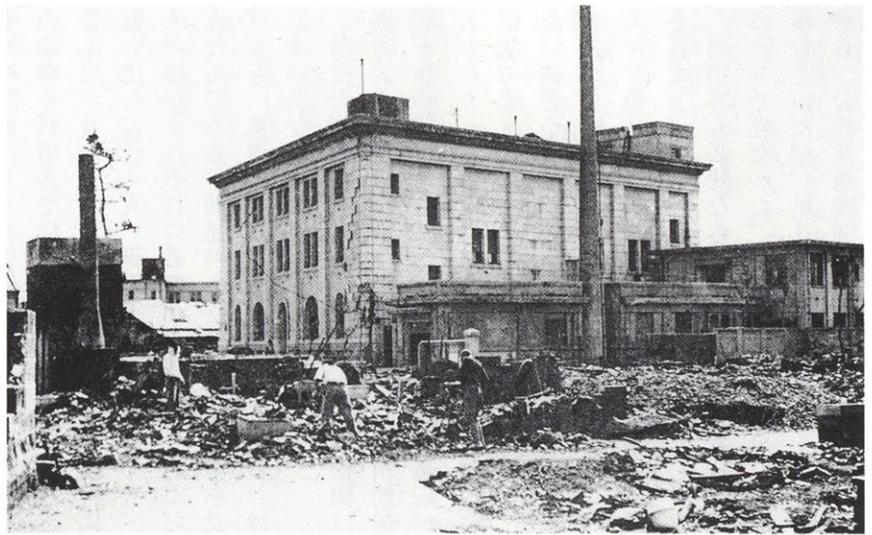
一八万七〇〇〇人だった人口は、敗戦後には八万人に激減していた。全国有数を誇った織布業も、設備の大半が失われた。

空襲二六回、艦砲射撃一回、合計二七回の攻撃による罹災状況は次のとおりである。

罹災人口	一二万人
死者	二九四七人
重傷者	七七一一人
軽傷者	九三一人
住家全焼	一万八九六二戸
半焼	三七八戸
全壊	一八〇〇戸
半壊	三四二三戸
小破	二九八五戸
非住家全焼	八四二戸
半焼	九二戸



焼跡を行く罹災者たち



浜松市繁華街の焼跡と遠州銀行（現静岡銀行）

害状況は、

軌道 一六〇〇*

車両 一万三二〇〇両

機関車 八九一

客車 二二二八

電車 五六三

貨車 九五五七

連絡船 二二隻

建物 一八〇万㎡

通信線 三万一〇〇〇*

工場 一四戸

職員死者 一二五〇人

〃 負傷者 三一五三人

旅客死者 七一七人

〃 負傷者 一七七七人

というように大きかった。敗戦の前の日ま
で被害を受けつづけたのである。

遠州鉄道は、本社ビルが全焼した。鉄道部
門では旭町駅、遠州浜松駅、蘭市場前駅など
が罹災、車両二両を焼失した。バス部門では
修理工場が被災したほか、車両多数が焼失、
軍に供出したものも含めると、残ったのは五
〇両となった（創立時一四二両）。

浜松鉄道も罹災して半身不随に陥った。

浜松市営バスは二六台の車両がわずか六台
となり、しかも市街地の焼失で全路線が運行
不能となった。わずかに軍の施設や軍需工場
への特定輸送のみが行われた。また、市内の
トラックがほとんど焼失したため、死傷者の
輸送、救護用品や生活必需物資の輸送に、残っ
た市営バス車両が活用された。

■直撃弾が命中

浜松駅前には、空襲のときに避難する
大防空壕があった。一九四五年（昭和二
〇）七月二十九日に艦砲射撃に見舞われた
とき、この大防空壕に直撃弾が命中し、
一瞬にして五三人が命を奪われた。
遠州灘沖合からのこのときの艦砲射撃
は、浜松にまた残されていた飛行基地や、
東海道線の破壊をねらったものといわれ
ている。

非住家全壊

四三六戸

半壊

四五六戸

小破

三二〇戸

交通機関も被害を受けないわけにはいかな
かった。

国鉄浜松駅はほとんど全焼した。その構内
でも軍用列車の炎上など、大きな被害を受けた。

東海道本線は全区間で合計一七二回の空襲
を受けている。その他の線区も軒並み施設や
車両の空襲被害を受けたが、国鉄全体での被

運転休止ゼロの努力

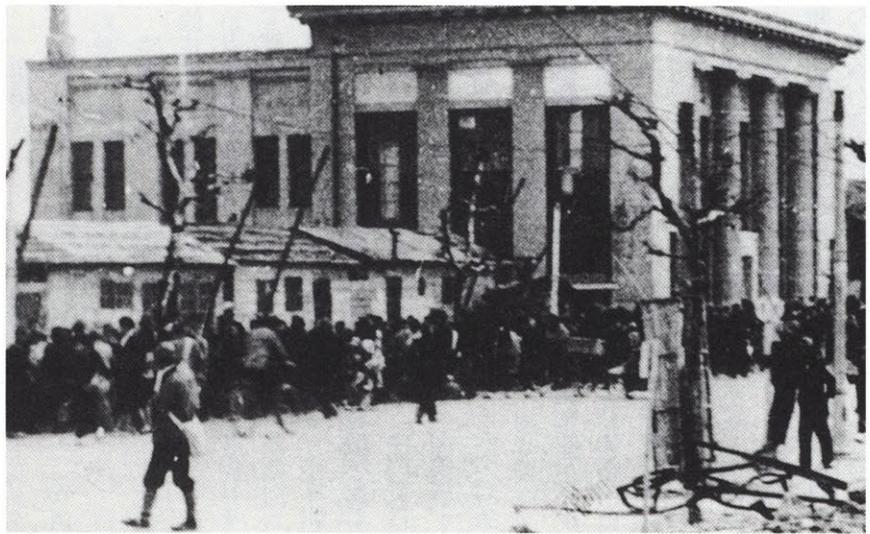
戦火の下で、公共の交通は全面的な麻痺状態に陥った。乗り物による移動と輸送の自由は、ほとんど失われたといってよかった。

そうした中で、遠州地方の鉄道およびバスの交通を背負って設立された遠州鉄道が、苦境に耐えつつも運行休止ゼロという記録を残している。

鉄道部門は、二俣電車線は並行するほかの交通機関がほとんどなくなっていたから、どの電車も利用客で膨れ上がり、車外にはみ出さんばかりだった。疎開先に行く人、農村に買い出しに行く人、軍需工場などへ行く人、そのほかそれぞれに必要があつて乗り込んだ人たちである。前述のように空襲で被害を受けても、電車は一日でも運転を休止するわけにはいかなかった。

浜松大空襲の直後も、旭町～遠州浜松間は被害甚大で運転が不可能だったが、遠州助信駅を臨時起点とし、西鹿島駅との間の運転が行われた。家を焼失した多くの人々も含めて、前記のような人たちが遠州助信駅に殺到し、長い列をつくり、客車だけでは乗り切れず有蓋貨車が増結され、扉を開けたまま鈴なりの人々を乗せて走った。後には無蓋貨車も動員された。

利用客も必死なら、電車を運転する会社のほうも必死だった。電車の速度は半分以下に落ちていたが、足りない要員をやりくりしながら、公共交通機関としての役割を果たしつつ



闇市に群がる人々

づけようとした。

超満員の客を乗せて走る電車に沿った街道を北へ、乗れなかった人たちや、焼け出されて電車賃さえ失った人たちが、どこへとも知れず歩いていく姿が毎日のように見られた。

戦中から終戦の年までの遠州鉄道の旅客輸送実績は次のとおりである。

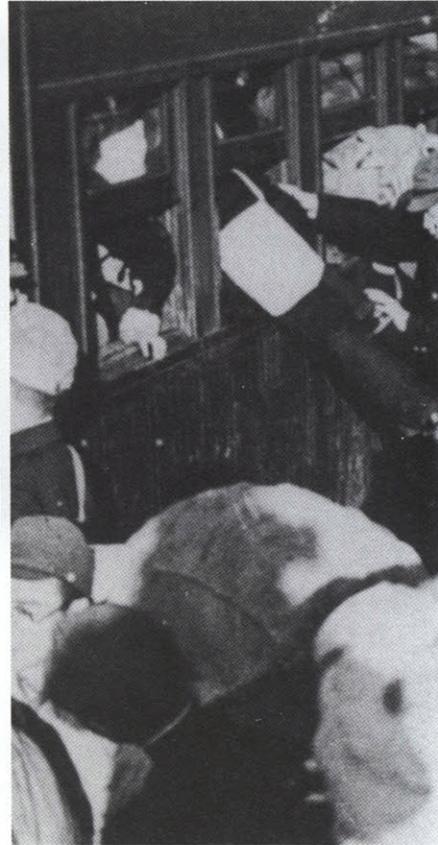
一九四三年（昭和一八） 二二〇万人
一九四四年（一九） 七八〇万人
一九四五年（二〇） 一〇五七万人

バス部門のほうは、車両の三分の二近くを失い、また燃料・資材の入手難、路線の休止、空襲による道路の損壊などの悪条件が重なって、輸送実績は低下した。

しかし鉄道、バスともに、苦難の状況下にあっても運転を休止した日は一日もなかったのである。



買い出し列車



買い出し客でごった返す駅のホーム



浜松大空襲

米軍機B29が初めて静岡県の上空に姿を見せたのは1944年（昭和19）の11月1日、浜松である。つづいて同月5日には静岡、沼津にも飛来した。いずれもこのときは偵察飛行で、晴れ上がった上空高く、飛行機雲を白くひいて、銀色の機体が太陽に輝いた。

翌1945年の年頭に、浜松市長は「本年はまさに戦争の勝敗が決まる年といえます。皇国の興廃はかかって本年にあることを覚悟しなければなりません」と述べ、市民の決起をうながした。

その言葉のとおり、この年3月10日に東京が大空襲を受け、以後B29による各地の都市に対する無差別爆撃が激化した。静岡県下の主要都市の罹災回数は、

静岡市	12回
浜松市	27回
沼津市	8回
清水市	10回
磐田市	6回

であった。浜松が圧倒的に多く、死者・負傷者も、罹災者も、建物の罹災も、罹災率（浜松92%）も、いずれも浜松が第1位。

その浜松でも被害がとりわけ大きかったのが、2月15日、4月30日、5月19日、6月18日、7月29日（艦砲射撃）などである。なかでも6月18日は130機にのぼるB29が飛来し約1万5000発の焼夷弾を全市に投下した。この焼夷弾の総量は900トンを超え、浜松市は壊滅的な打撃を受けた。

なお、浜松市に來襲した爆撃機の数、多い日には200機を超えた。



2 戦後復興の歩み

焦土の中から

一九四五年（昭和二〇）八月十五日、日本敗戦のこの日、全国の空は雲一つないような快晴であった。

連日昼夜を問わず上空に飛来した敵軍機も姿を現さず、警戒警報も空襲警報もなかった。すべての活動が停止し、前日までの日常が突然途切れて、エアポケットに入ったようだった。風景さえ息をひそめていた。



戦争に敗れたという

ショック、あるいは解放感より先に、空白になった感覚、虚脱状態が人々を見舞った。一九三一年（昭和六）に始まった満州事変から数えると、一五年間にわたる長い戦争の日々がようやく終わりを告げたのである。

都市という都市は焦土と化していた。「国破れて、山河あり」とはいえ、その山も川も荒れていた。

しかしこの敗戦の日にも、地域により不通区間があり、またダイ



敗戦直後に活躍した輪タク

やは乱れても、ともかく列車が止まることはなかった。バスも、かろうじて走っていた。それは人々に、生きることをやめるわけにはいかないことを、無言で語っているかのようだった。

都市の焼け跡には、人々がバラック小屋を建てて住み始めた。みんな飢えていた。だが正常なルートには、食糧はなかった。闇市があちこちに出現した。

全面運転休止はなかったとはいえ輸送機関は、最悪の状態だった。線路や路線も、施設も、車両も、戦争で致命的ともいえる破壊をこうむっていた。しかも戦争中の酷使と、老朽化で、多くの車両はがたがただった。

たとえ戦争による破壊を免れた鉄道でも、修理あるいは改造しようにも、資材もなければ労働力も不足していた。また燃料の石炭も非常に欠乏していた。

バスはとりわけ多くの車両を失っていたが、残った車両は相変わらず代燃車で、これも燃料の薪や木炭の入手に苦勞した。それに運行できても故障が非常に多かった。

トラックもまた、燃料の不足と部品・資材の入手難で、まともに走れるのは半分もなかった。

戦前あれほど各都市を走り回っていたタクシーも姿を消し、代わって「輪タク」がお目見えた。自転車のことを銀輪ともいい、その「輪」とタクシーの「タク」を結びつけた名称だが、自転車に人力車のボディを取りつけたようなものだった。タクシー代わりに



木炭車の燃料用の薪集め



木炭自動車の発車準備

この「輪タク」が、戦後数年間にわたって、市街地の交通手段として大流行することになる。

その後「輪タク」は日本に代わって東南アジア各国に普及し、今日なお使われていることはよく知られるとおりである。

鉄道の大混乱期

〔国鉄〕

日本は連合軍の占領下にあった。鉄道もその管理の下に置かれ、占領軍優先の輸送を強いられた。

前項でみたように国鉄は、戦争で多くの車両を失っていた。また陸軍に供出され、中国・東南アジアなどに渡ったまま戻らない車両も多かった。残っている車両も、極端な資材不足で修理できないものが少なくなかった。こうして、ただでさえ車両は大幅に減っていたが、占領軍は終戦の翌月から九〇〇両にのぼる車両を接収していた。

遠州でも、駅に入ってくる列車の本数は戦

時中よりも少なく、それらの列車に戦時中を
はるかに上回る数の人たちが押し寄せた。た
とえば浜松駅の乗客数の推移をみても、終戦
直後は異常なほどの突出ぶりである。

国鉄浜松駅乗車数

一九三九（昭和一四）年度 二五一万人
一九四五（二〇） 四〇四万人
一九四六（二二） 二〇六万人

〔浜松市統計書〕

乗りあぶれる人が絶えないのも、ようやく
の思いで乗り込んだ列車が殺人的な混雑ぶり
を示したのも、当然といえはいた。

深刻な食料難のため、人々はわずかに残っ
た持物を食糧に換えるために、列車に乗り込
んで遠くの農村にまで押し寄せた。

それに加えて、外地からは生き残った兵士
たちがつぎつぎに復員してきた。田舎の疎開
先から市街地へ帰ってくる人たちもあいつい
だ。これらの多数の人々の移動も鉄道に頼る
ほかなかった。どの列車も未曾有の混雑・混
乱を示したのである。

〔遠州鉄道〕

浜松市内にも開市ができていた。毎日、市
内や各地からの人々が群がり集まった。遠州
鉄道やその他の私鉄もそうした人たちを運ん
だ。

遠州鉄道二俣電車線輸送人員

一九四四（昭和一九）年度 七八〇万人
一九四五（二〇） 一〇五七万人
一九四六（二二） 九四九万人
一九四七（二二） 九九四万人

一九四八（昭和二三）年度 七七二万人

〔『遠州鉄道40年史』〕

戦災で不通だった旭町〜遠州浜松が復旧し
たのは、一九四七年（昭和二二）六月で、二
年ぶりに全線一八・六*が完通した。このと
きまでには市街地の復旧はかなり進み、内部
が全焼した旭町の遠州鉄道本社ビルも、応急
修理を終えて本社が復帰していた。

〔大混雑は私鉄も同じ〕

たとえば旧藤相鉄道の混雑も同様だった。
相良駅はこったがえし、来る列車も来る列車も
超満員で、命綱を手に屋根の上や窓の外にぶ
ら下がる人も多かった。やはり客車のほかに
貨車も連結したが、当然ながらスピードよりも
利用客を一人でも多く乗せることが先決だった。



元名残のトンネルとラッキョ軽便



水窪線関係者で引き揚げ記念撮影

〔浜松鉄道〕

戦時中の遠州の鉄道・バス事業者の統合の際、空襲による被害と経営状態悪化のため合併しなかった浜松鉄道(株)は、終戦の頃から利用客が増えはじめた。奥引佐地方に疎開した人たちが帰ってくるし、通学や通勤のため利用する人も増えていた。しかし軽便鉄道は車両が小さく、その車両の数も半減していたうえに老朽化していた。このため無蓋車にテナントを張って運転していたが、燃料は粗悪な石炭で力がなく、勾配がきついでところでは止まってしまうこともしばしばだった。

〔遠州鉄道(株)、浜松鉄道(株)を合併〕

その浜松鉄道(株)が、一九四七年(昭和二二)五月、ついに遠州鉄道(株)に合併された。このとき機関車五、客車六、貨車六だったこの軽便鉄道(延長二五・八^{*})は、以後、遠州鉄道奥山線となる。

この合併によって遠州鉄道の軌道延長は合計四四・四^{*}となり、バスも合わせて、西遠地方の交通機関はすべて遠州鉄道(株)の経営となった。

なお、奥山線は輸送力増強のため一九五〇年(昭和二五)から電化、ディーゼル化が進められた。戦時中の統制が戦後つぎに撤廃され、一九五一年(昭和二六)には最後に残った石油の規制も撤廃となり、全国の私鉄にディーゼル動車の導入が進んだのである。

こうして、奥山線の蒸気機関車は一九五一年に廃止され、一九一四年(大正三)以来走りつづけた「ラッキョ軽便」は、三七年間の

歴史的役割を終えて引退した。

〔静岡鉄道駿遠線〕

すでに戦前・戦中にバスの発達の影響を受けて経営が悪化した鉄道が、みずからバス事業を営むようになったことを前にみたが、地域の諸事情や、燃料事情の悪さから、バスの運行がむずかしかった例もあった。戦後になって、軽便鉄道を利用者により便利になるよう路線を拡充したのが、静岡鉄道の駿遠線である。

戦時中の一九四三年(昭和一八)の統合で静岡鉄道となった私鉄のうち、旧藤相鉄道の藤相線(藤枝↔地頭方)と旧中遠鉄道の中遠線(袋井↔新三俣)の二つの軽便鉄道が、一九四九年(昭和二四)に地頭方↔池新田、池新田↔新三俣の新線で結ばれて一本につながった。

駿遠線と名づけられ、その路線(藤枝↔袋井)延長は約六〇^{*}となり、当時の直通私鉄軽便としては日本一の路線長となった。

この時点で、遠州で動いていた私鉄路線は次のとおりである。

遠州鉄道

二俣線(浜松↔二俣 一八・六^{*})

奥山線(浜松↔奥山 二五・八^{*})

静岡鉄道

駿遠線(袋井↔藤枝 五七・七^{*})

秋葉線(袋井↔遠州森 一二・一^{*})

大井川鉄道

金谷↔千頭(三九・五^{*})



大型ディーゼル車の登場

バス路線あいついで復活

〔浜松市営バス〕

バスはどうだったかという点、たとえば浜松市営バスは、浜松大空襲（一九四五・六・一八）から後は一般の路線はすべて運行休止になっていった。敗戦後もしばらくその状態はつづき、運転可能な車両は、市が所有するトラックとともに、戦災復興用の資材や生活必需品の輸送に当たっていた。

市営バス路線の復活は、次のような段階をたどった。

一九四五年（昭和二〇）一二月 西回り線の一部が、折り返し運行を開始（亀山町線、追分町線。いずれも浜松駅起点）。

一九四七年（昭和二二）八月 東回り線の一部および北回り線の一部が折り返し運行を開始（高林線、向宿線。ともに浜松駅起点）。また中田島線が一日五往復の運行を開始。

一九四七年（昭和二二）九月 西回り線、東回り線、北回り線は戦前どおりの循環線に復帰。

一九四九年（昭和二四）七月 佐鳴湖線の運行を再開。

一九五〇年（昭和二五）一月 事業区域を隣接町村にも広げる免許を取得し、観光貸切りバスの運行を開始。

利用乗客数は、一九五一年（昭和二六）には三四八万八〇〇〇人となり、敗戦前の一九四三年（昭和一八）の二七七万三〇〇〇人を超えるようになった。

また二六台を数えた車両が敗戦直後わずか

六台に減っていたが、戦前の水準にまで回復するのが一九五二年（昭和二七）で、その年末現在で三一台となる。

さらに、浜松市が一九四九年から周辺の町村をあいついで合併しつつ、市域をさらに拡大していくに伴って、市営バスも次々に路線の新設と延長を行っていくことになる。

〔遠鉄バス〕

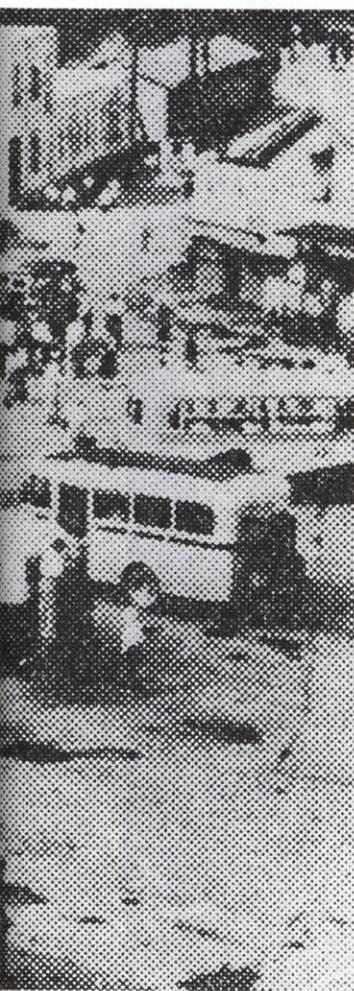
遠州鉄道のバスも、輸送力の復旧に全社あげての努力が注がれ、休止していた路線がしだいに復活していった。

こうして一九五〇年（昭和二五）までに、主な路線はほとんど復活したことになる（休止路線三八・三*）。

なお、これより前一九四七年（昭和二二）には、道路運送法が公布されて戦時中の自動車輸送の統制は廃止になり、ハイヤー・タクシー、バス、トラックの新規免許も認められるようになっていた。

以上みてきたように遠州の交通も戦時中から戦後にかけて、長い苦難の年月を耐え忍んできたが、ようやく一九五〇年頃にほぼ戦前の水準を回復し、再生をとげたのである。

次に迎えるのは、大きな発展期であった。



一九四五年

見付～磐田
掛塚～磐田

一九四六年

浜松～河輪
見付～袋井

袋井～法多山

豊浜～横須賀

阿多古～熊

一九四七年

新居～知波田
三ヶ日～知波田

笠井～西ヶ崎

浜松～砂山～大橋

一九四八年

気賀～井伊谷

浜松～二俣

二俣～天竜川駅

一九四九年

四方浄～田沢

東黒田～田沢

二俣～山梨

気賀～三ヶ日

浜松～佐浜

宮口～小松

田沢～長篠

浜松～横須賀

入出～二川

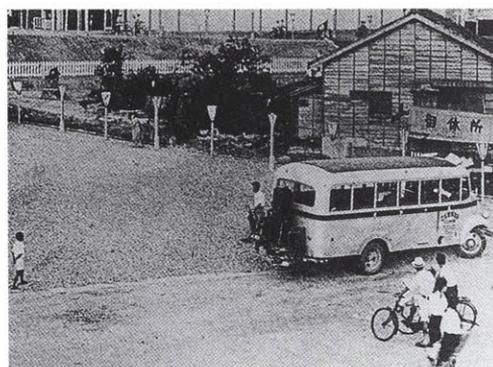
浜松～西島

磐田～浅名

二俣～気賀

山梨～富部
追分～中川村中村

一九五〇年



代燃車の頃の風景



戦後の輸送に活躍する代燃車



まだまだ代燃車の目立つ浜松駅前 昭和24年