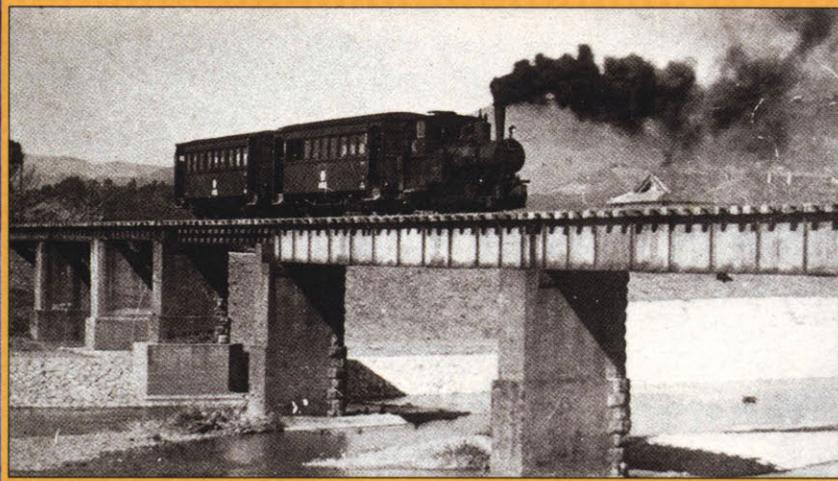
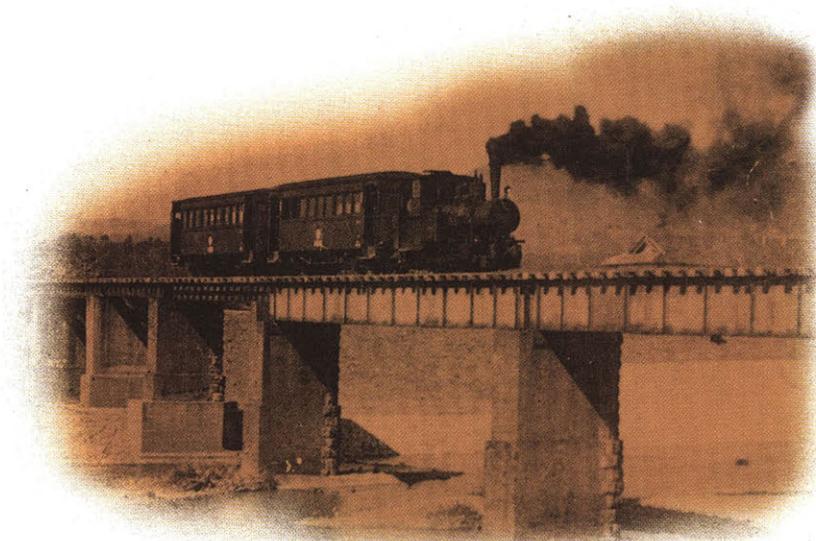


遠州地方の
交通発達史



遠州地方の交通発達史



いあいさつ

遠州鉄道株式会社 取締役社長 石津 薫

当社は本年創立五十周年を迎えることができました。太平洋戦争最中の昭和十八年十一月一日、時の政府の要請により明治四十二年開業の鉄道会社と大正中期から末期にかけて次々と開業したバス会社五社が統合し、当社が誕生いたしました。それから五十年、鉄道・バス事業を中核として地域の皆様の生活に密着する分野に事業を拡大し、遠鉄グループを形成してまいりました。これらひとえに地域の皆様のご支援・ご愛顧の賜と感謝申し上げます。これも

創立五十周年に当たり、当社の記念事業として相應しいことは何かと検討してまいりましたが、交通事業に携わっていることでもあり、遠州地方の交通の歴史をとりまとめ社会にお贈りすることが意義があることと考へ、今般『遠州地方の交通発達史』を刊行する運びとなりました。限られた頁数ですので充分にご満足いただけるものとなっていないかと存じますが、当地域ならびに交通と生活の関係について理解する上でご参考となれば幸甚に存じます。

過去半世紀の実績を踏まえ「地域とともに歩む総合生活文化産業」を経営理念として、地域の皆様に信頼される経営をさらに推進してまいりたいと存じますので、今後とも一層のご支援・ご鞭撻を賜りますようお願い申しあげまして、ごあいさついたします。

目次

ごあいさつ

はじめに

第1章 遠州のあけぼの 1

1 舟による交通 2

「けものみち」しかなかった時代 2

舟で遠くへも出かける 3

2 馬による交通 6

陸上の旅が始まる 6

奈良・平安時代の遠州路 7

官道の旅の哀歎 9

第2章 代表的な東西の道 11

1 本坂越えの道（姫街道） 12

山の手の古道 12

東海道脇往還として 13

コラム	13
姫街道を歩いたゾウ	13

2 東海道	17
-------	----

重要だった東国への道	17
------------	----

海沿いの道が発達しはじめた	19
---------------	----

私的な交通が盛んになった(平安末期〜鎌倉時代)	19
-------------------------	----

中世の旅人たちと遠州路	21
-------------	----

新しい時代への息吹き(室町・戦国時代)	22
---------------------	----

主な街道の整備が進む(江戸時代)	22
------------------	----

東海道五十三次の宿駅	23
------------	----

浜松宿の発展	24
--------	----

水陸交通の要地・笠井の繁栄	25
---------------	----

盛んだった社寺参詣	26
-----------	----

外国人が見た明治初め頃の遠州路	27
-----------------	----

コラム	26
-----	----

乞食をしながらの旅	26
-----------	----

おかげ参り	26
-------	----

抜け参り	27
------	----

3 そのほかの主な東西の道	34
---------------	----

クマも出没する寂しくけわしい鳳来寺道	34
--------------------	----

横須賀街道	35
-------	----

第3章 南北の代表的な道	37
--------------	----

1 秋葉街道	38
--------	----

信仰の道「秋葉みち」	38
------------	----

明治初め頃の秋葉道	40
-----------	----

秋葉山からのすばらしい眺め	41
秋葉山から水窪への道	42
南信州との深いつながり	43

2 そのほかの主な南北の道	45
半僧坊道	45
相良往還	46

第4章 水上の道	49
----------	----

1 天竜川	50
猛威をふるった「あばれ天竜」	50
一七世紀から水運ひらける	52
交通の障害としての天竜川	56
家康が公認した池田の渡し	57
北遠の天竜川の渡し	59
天竜川駅の開設	61
コラム	
生涯をかけて天竜川に取り組んだ金原明善	52
天竜下りの舟	53
天竜川の改修で消えた村	57
源太夫堀	61
天竜川の渡し守	62

2 浜名湖	64
美しかった浜名の橋	64
今切の渡しと明治の浜名橋	66
明治初期の浜名湖の舟運	68
鉄道開通以後の浜名湖の舟運	68

蒸気船の定期航海がしのぎを削る	69
新居ノ村櫛間の定期連絡船がなげらる	72
堀留運河	73

コラム	
浜名橋と金原明善	68
伊藤安七郎と通運丸	74

3 海上交通	76
--------	----

天竜川河口の天然の港	76
掛塚港の繁栄と衰退	78
コラム	
東京と大阪を結ぶ船の旅	78

第5章 人力車と馬車の時代	83
---------------	----

1 人力車	84
-------	----

「クルマ」と呼ばれた人力車	84
道路交通の革命児	85

2 乗合馬車の登場	87
-----------	----

馬車輸送の始まり	87
乗り物のニューフェイス、悪路を走る	89
遠州にぞくぞくと乗合馬車が登場	92
馬車の発達の限界	93

コラム	
ヨーロッパにおける馬車の発達	89
乗合馬車の思い出	90
一八七九年（明治一二）の遠州の車両	91
田舎馬車	92

第6章 鉄道時代の幕開け 95

1 東海道線の開通 96

“陸蒸気”の出現 96

第一次私鉄建設ブーム 97

幹線は中山道ルートか、東海道ルートか 98

静岡～浜松間のルート決定をめぐって 99

ついに東海道に幹線鉄道が開通 100

明治時代の汽車道中 102

鉄道開通後、旧街道はさびれた 103

産業都市浜松の基盤がつくられる 104

コラム

浜松の工場誘致第一号 104

2 馬車鉄道が走る 106

新しく登場した交通機関 106

遠州で最初の馬車鉄道 107

堀之内軌道の苦戦 108

秋葉馬車鉄道 110

コラム

人が押した中泉軌道 111

3 軽便鉄道が広がる 112

地域社会の足としての軽便 112

浜松地方に初めての私鉄が出現 112

地元による鉄道経営を！ 115

乗合自動車に敗れた中ノ町線と笠井線 116

貨物輸送が大きく伸びる 117

奥浜名の“ラッキョ”軽便“奥山線” 118

中泉と二俣を結んだ光明電鉄 119

東海道から北へ延びる鉄道への夢 120

二俣線の開通 124

コラム

奥山線の廃止 119

二俣街道に軽便が出現したとき 120

軽便鉄道の車中 121

軽便鉄道と中学生たち 122

第7章 自動車の登場 127

1 乗用車 128

ステイタスシンボルとしての輸入車 128

多くの人が初めて自動車を見た博覧会 130

2 バス（乗合自動車） 132

乗合自動車の登場とその発達 132

遠州の乗合自動車ことはじめ 134

乗合自動車の運行が本格的に始まる 135

バス事業者の整理・統合が進む 136

浜松市営バスの誕生 139

3 鉄道とバスの競争 140

バスの急成長、鉄道を脅かす 140

遠州電気鉄道㈱、バス事業に進出 141

浜松電気鉄道㈱のバス事業進出 141

中遠地方の鉄道とバスの競争 142

省営バス（国鉄バス） 143

コラム

浜松地方の初期のバス 141

消えてゆく乗合馬車と人力車 144

4	タクシー	145
	人力車より速くて安い	145
	タクシー過当競争に突入	146
5	自転車	147
	ステイタスシンボルから庶民の足へ	147
	コラム	
	自転車を磨いて座敷に上げた	148
6	トラック	149
	貨物輸送の革新	149
	ついに国鉄の貨物輸送量を上回る	151
7	道づくり	152
	馬車や車を通る前の道	152
	住民たちが新道をつくった	154
	道づくりの変遷(二俣方面の事例)	155
	天竜川、浜名湖に架ける橋	158
	車の通行のための主要道路の改修	162
	新しい道路交通の時代始まる	165
	自動車・バスの通れる橋へ	167
	コラム	
	東海道にも劣らぬ道	155
	あばれ天竜に架け橋	156
	おきん橋の完成	157
	道路補修に尽くした「ボロカ」さん	163
	天竜川ヒコキ野郎	169
	東海道の北街道	170
	二俣街道の思い出	170
	昔の有料道路と村人たち	171
	「往還」から「県道」へ	171
	菊川の流れ橋	171

第8章 交通苦難の時代 173

1 戦時体制の下で 174

- 市民の足より、まず軍事 174
- 追い詰められるバス事業 175
- タクシー、トラック輸送業者の統合へ 176
- 鉄道とバスの統合へ 177
- 遠州鉄道(株)の誕生 177
- 戦局の悪化、市民生活の窮迫 178
- 敗戦へ…交通は麻痺状態に 179
- 運転休止ゼロの努力 184
- コラム 183
- 直撃弾が命中 183

2 戦後復興の歩み 188

- 焦土の中から 188
- 交通の混乱期 189
- バス路線あいついで復活 192

第9章 新幹線と高速道路 195

1 モーターゼーション前夜 196

- 鉄道の輸送力が限界に近づく 196
- バス事業の伸展と充実 197
- トラック輸送が増えつつける 198
- 新道路法の制定とその意義 199
- 浜松地方、「ボンボン」の町と化す 200
- 東海道新幹線の開通 201
- 新幹線浜松駅設置へ、遠州あげて猛運動 202

	2	高速化と広域化	203
		モーターゼーションの進展	203
		浜松市の自動車保有台数四〇万台を突破	205
		鉄道、輸送の王座から滑り落ちる	206
		交通の公共性をどう確保するか	207
		鉄道の再生への努力	208
		バスの再生への努力	210
		東名高速道路の開通	211
		高速道路による新しい交通始まる	213
		コラム	
		農家の車の移り変わり	205
		空の高速大量輸送も始まる	212
	3	線の交通から面の交通へ	215
		新しい道路網の形成へ	215
		国道一五〇号線のあゆみ	217
		近代的な橋に架け替える	218
		浜松市の「ベルリンの壁」を解消	220
		コラム	
		幻に終わった「国鉄佐久間線」	216
		天竜東三河特定地域総合開発計画	219
			224
			224
			223
			223
			224
			224

浜松バスターミナル	226
浜松地域テクノポリスとその道路網	228

2 一つになる遠州地方	230
-------------	-----

テクノポリスの多彩な拠点	230
--------------	-----

開通後の東名高速道路	231
------------	-----

高速交通網の形成へ	233
-----------	-----

二一世紀へのテイクオフ——静岡空港	234
-------------------	-----

コラム

新幹線掛川駅の開業	232
-----------	-----

注目される北遠地方の今後	233
--------------	-----

年表	237
----	-----

資料提供一覧	248
--------	-----

はじめに

遠州は昔から、東京（江戸）と京都・大阪（上方）のちょうど中間に位置し、自然資源と人的資源に恵まれて、政治経済的にも文化的にも独自の発展をとげてきた。

経済や文化の発展にとって、基盤になるのは交通・運輸の発達である。陸上の道ばかりでなく、川の道・湖の道・海の道も含めて、遠州にはそれぞれの時代に多彩な道がひらけ、人々の暮らしを支え、いろどってきた。

人々は「道」をつうじて、互いに行き来をし、また他の地域と交流して、情報や物を交換し文化を伝え合う。遠州に生きてきた先人たちは、自分たちの地域の中はもちろん、隣の三河（愛知）あるいは信濃（長野）とも、峠を越え、尾根や川を伝わって、人と物との交流をしてきた。

先人たちはどのようにして道をつくり、橋をかけ、また川や湖を渡ったのだろうか。それぞれの地域で乗物など交通の手段は、どのように発達してきたのだろうか。そうした過去を振り返り、彼らの「道」にかける思いや、その喜びや悲しみに触れるのは非常に興味深い。

地域の歴史的な遺産と継続性を深く知ることは、私たちの明日への、新しい展望を切り開いていく力ともなるだろう。