

生活文化を継承する歴史的建造物に関する研究

その②浜松軽便鉄道の痕跡と現代的活用

デザイン学部 空間造形学科 教授 渡邊 章互
教授 井上 允彦
助教授 深田てるみ

はじめに

本「生活文化を継承する歴史的建造物に関する研究」は、静岡県西部、特に浜松市とその周辺地域における生活文化のあり方について、街と住まいつくりにおける歴史的なデザイン上のキーポイントを模索することを目的としている。しかし、浜松市中心街はほとんど戦争で焼失したために昔の面影を伝えてくれるものが少なく、戦後復興期以降の建物だけで構成されている。さらに、1980年以降の東田町地区の再開発事業が、戦後の町の形も大きく変えてしまっている。

前回の調査では、浜松中心街の伝統的な建造物や景観が失われてしまっているため、主に浜松周辺の街並みについてフィールド調査をして浜松の特殊性を推察しようとした。結果、街づくりにおける特殊性は、戦後の経済繁栄を持って開発された日本各地において見られる歴史的資産である生活文化の喪失の足跡ばかりであった。そのなかでは、戦後の経済発展から取り残されてきた白須加の街並みに多少の東海道宿場町の面影と、今後の景観コントロールの可能性を感じた。また、倉松集落に見られた模囲いの生活空間には、現代の住宅団地には無い遠州地方の生活の知恵が保存されているようであった。これらは今後の研究課題にしていきたい。

- ・前回のフィールド調査
- －1 白須加街並み (継続)
- －2 舞坂街並み
- －3 寺脇集落 (継続)
- －4 中野町街並み
- －5 笠井街並み

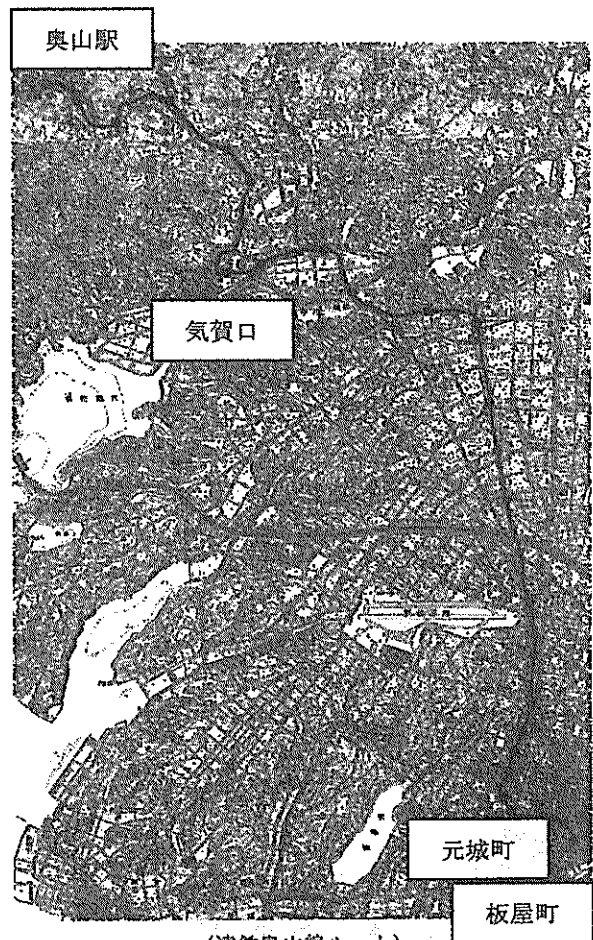
今回は、前回の市内調査時に発見した浜松軽便鉄道の痕跡に注目した。

1・調査研究テーマの概要と選定理由

－1 調査研究テーマ

「浜松軽便鉄道の痕跡と現代的活用」

軽便鉄道の痕跡を現状調査し、それらが現状どのような状態で、その痕跡をどのように活かす事ができるのかについて考察をする。歴史的な意義や詳細な経緯は地元の郷土史家が研究しているので、デザインの見地からそこに何か新たな活用の提案が出来ないかを考えた。



(遠鉄奥山線ルート)

－2 テーマ選定理由

大正3年から昭和39年に掛けて、浜松市には「ラッキョウ軽便」と愛された鉄道が走っていた。戦後

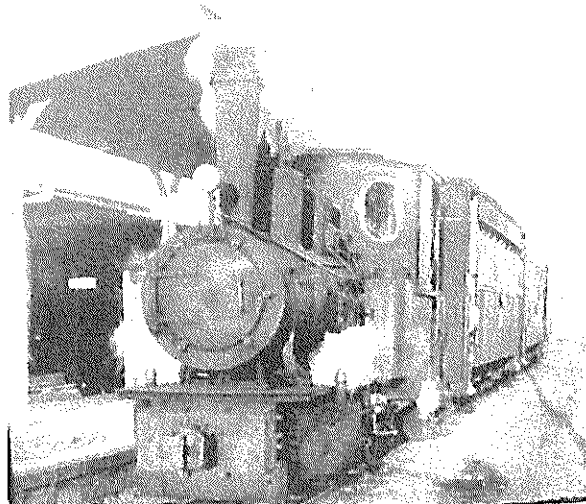
の高度経済成長の利益優先、効率優先という価値観の中で、50年の寿命で消え去っていった鉄道であるが、今の時代であれば、それを街づくりの手段とし、市のシンボルにでも出来るのではないかと思われる軽便鉄道であった。

鉄道は、人や物の運送の機能を第一義にし、経済的なバランスの中で存続するものではある。経済的に成り立たない鉄道事業は整理されるのが当然ではある。しかし、文化的な価値を持つ鉄道が単に経済の原則だけで結論を出せるものではない時代となった。そうした鉄道として大井川鉄道などが存続している。

最近、世界各地で軽便鉄道 (Light Train) が再評価されてきている。特に環境問題と自動車による都市交通の行き詰まりに対して新たな都市交通システムとして再評価されている。低床路面電車などを存続させる事で、その都市の生活文化を象徴とする時代になりつつある。

その評価の根底には、歴史的建造物を単なる経済的な側面だけではなく、生活文化を伝承する側面を評価しようとする動きが強まってきている事を示すものである。

軽便鉄道を復元するという夢を持っている人もいるが、経済的に成り立たないものにコンセンサスは得られない。失ったということも歴史的な事実であり、それゆえに現在それが残っていればという今日的な文化価値があると評価されたものについては、その痕跡だけでも大切に活用すべきではないだろうか。



(煙突がラッキョウに似ているために「ラッキョウ軽便」
写真/亀山トンネル案内板)

3・調査

ー 1 文献調査

浜松軽便鉄道については、「懐かしの軽便鉄道」(ひくま出版)と「静岡県・鉄道物語」(静岡新聞社)、「遠江」22,23,24,25号(浜松史蹟調査顕彰会)等に詳しく収録されている。今日、それらの文献は鉄道マニア間の貴重文献となっているようである。古本屋に注文しても6ヶ月はかかり、店頭に出せば1週間以内に買い手が見つかる図書である。

日本の近代化に伴って、人間の移動と貨物の輸送量は飛躍的に高まり、その交通機関を鉄道と言う形で整備することは、明治の文明開化としての近代化の象徴であり、各地元の誇りでもあった。

明治20年、国は鉄道建設を奨励するために「私設鉄道条例」を策定し、全国に私鉄建設ブームを作った。しかし、全国からの膨大な鉄道敷設嘆願の審査は効率的はされず、優先順位の低いところは返事のないものが多かったようである。

そこで、明治43年「軽便鉄道法」と言う法律が公布され、資本蓄積が貧しい地方の独自の鉄道造りをしやすくした。民間資本に頼りながら、補助金を交付することで自主的な鉄道の敷設をさせることを狙った。それによって、中央政府は幹線となる鉄道建設に集中することが出来た。敷設に当たってその主体は法人である必要もなく、個人でも申請して事業化することが出来た。免許も1回ですみ、技術的な基準も簡便なものであった。

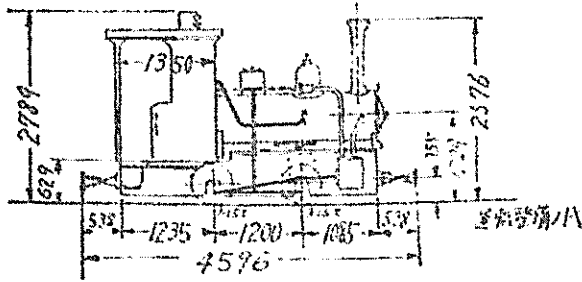
大正9年、全国に軽便鉄道ブームが最盛にあったこの時期に、全国の鉄道整備・充実を図るにあたって鉄道院を「鉄道省」に改組。

軽便鉄道の定義は明確なものではないようであるが、一般的な鉄道に比較して手続きから建設、管理が簡易な鉄道と言う意味であるらしい。日本の一般的な鉄道のゲージ(レール幅)が1067mm(3ft6in)であるのに対し、軽便鉄道は762mm(2ft6in)と言う狭さであり、それに伴ってレールの断面も小さく、車両も小さく軽かった。したがって、建設費も少なくて住むので、地方の独自の鉄道建設において多用された。特に静岡県は、軽便鉄道のメッカとも言われるほど県内各地で建設された。

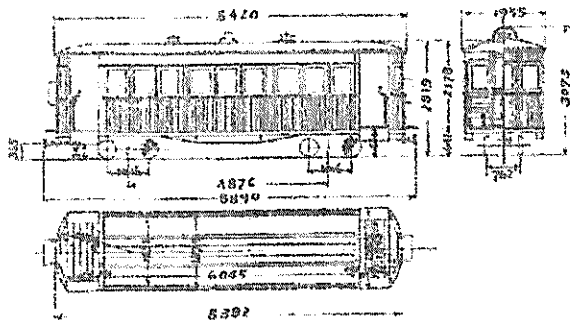
実際の軽便鉄道は、レール幅が小さいナローゲージだけではなく、標準ゲージも使われていたが、そ

の計画と許可、敷設と運用は軽便鉄道法にしたがっていた。

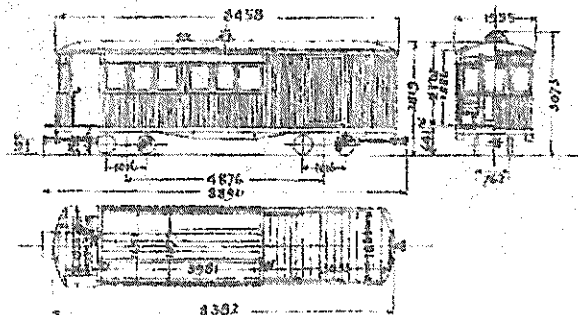
キ1～3号形式図



キ1～3号形式図
記号番号 ハ五号



キ1～3号形式図
記号番号 ハ二一号



図版/武田彰：遠江25

奥山線ラッキョウSL

奥山線の蒸気機関車はドイツから購入した2軸動輪のコッペルである。全長4m56cm、高さ2m57cm、重量6tのラッキョウ型煙突を持った蒸気機関車2台購入。その後6台となる。客車は国産、全長8.4m、40人乗り、車内に2個の電灯がついていた。通常時期においては2両を牽引していたらしい。

当初元城～金指間10ヶ所の駅があった。元城発1番列車は5時30分発。以後1時間30分おきに出発して最終午後7時発。1日上下とも10本の列車。下りの所要時間1時間3分。上り1時間16分。元城～金指間の運賃25銭、当時醤油一升44銭だったから

運賃としては妥当なものであった。当初は1日平均700人近い乗客があったと言われている。

鉄道建設の歴史と浜松の軽便鉄道

第1期：幹線鉄道の建設

国家的な課題であった東京～大阪間東西移動の東海道本線の建設。単線で1日当たり上下方面3本。当時の停車駅は、静岡・焼津・藤枝・島田・堀の内（菊川）・掛川・袋井・中泉（磐田）・浜松・舞阪・鷺津。

M21:東海道線（浜松～大府部分開通）

M22:東海道線全通（東京～神戸）

第2期：軽便鉄道の整備

幹線の各停車駅から南北に延びる支線の建設。道路整備が間に合わない時代の交通手段。人間が押すトロッキに屋根のついた車両、馬に曳かせた鉄道馬車など、より少ない労力での交通機関として各地に建設。

M41:大日本軌道：馬込～中ノ町：中ノ町線、板屋町～二俣：二俣線開通。T02～T04:浜松軽便鉄道：

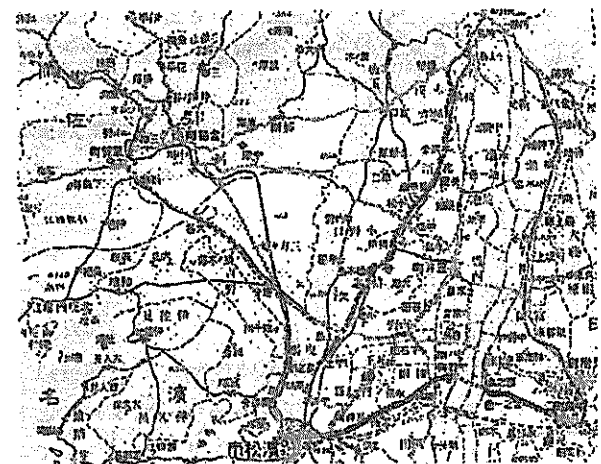
元城～金指、1年後元城～板屋町、金指～気賀開通。

第3期：軽便鉄道の拡充と機能向上

支線の拡充と電化。この時期に各地の軽便鉄道が最大規模に発達するとともに経営統合も行われる。

T10:大日本軌道から遠州軌道と会社組織が変わる。

T12:遠州浜松～二俣間電化、標準ゲージ改築、T14:笹井線開通。二俣線は、内陸部にある工場の製品貨物輸送を担っていた。T12:浜松軽便鉄道は軽便と言う呼び名を取って浜松鉄道となり、気賀～奥山延長、板屋町から全長26km。S02:遠州軌道、さらに会社を改称して浜松電気鉄道となる。旭町に新浜松駅開業。S03:貴布祢～宮口間開通



（軽便全盛期時の地図（昭和5年発行）鹿島線の支線笠井線、西遠軌道、中之町線、光明電気鉄道などが見える）

第4期：バスの運行と軽便鉄道の衰退

バスとの競争に敗れた軽便鉄道の衰退期に入る。多目的な道路の上を自由に走れるガソリンエンジンをつんだバスが普及するにつれて、軽便鉄道の効用が薄れてきた。軽便鉄道とはいえ、その建設には膨大な資金が必要であった。そのために資本調達に苦勞し、収益性が十分考えられていなかったのも、ブームとしてはあまり長続きをしなかった。その後は、ローカル鉄道も政府の負担で建設させる「政治家路線」を主流とする時代になってくる。

S12:中ノ町線廃止、S19:笠井線廃止

S10～S15:国鉄二俣線開通

(掛川～新所原) 戦時色が強まる中、東海道本線のバイパス機能として敷設されたが、沿線の人々は南北に走る電車で最寄の都市に出るので、1日9往復と運行本数が少なかった。

S18:陸上交通事業整備法によって天竜川東を中遠鉄道、藤相鉄道、その他バス会社を合併して静岡鉄道に、西側は遠州電気鉄道を中心として浜松自動車、遠州秋葉自動車、遠州乗合自動車、掛塚自動車、気賀自動車の6社の鉄道、バス事業を一元化遠州鉄道と編成した。(浜松鉄道はS22に合併)

S25:遠州鉄道となった浜松鉄道の奥山線(田町～曳馬野)電化。S28:曳馬野～奥山間ディーゼル化。

第5期：大量・高速鉄道への再編成

昭和30年代からの本格的な経済復興は、生活圏の拡大、大量生産大量消費の時代をもたらし、より多く・より早く運べるバス、トラック交通機関が主体となって来た。昭和39年、東海道新幹線によって東海道本線もローカル線となって、鉄道は新幹線以外関心をもたれなくなってきた。

バス路線の普及により S38:奥山～気賀口間廃止。
S39:11月1日全線廃止。新幹線が浜松駅に停車する様になって30日後。

創業以来、郊外の利用率が低く、営業成績は振るわなかったが、浜名湖北方面と市内を結ぶ重要な交通機関であった

－2・現状実態・ヒアリング調査

軽便鉄道が廃止されて40年経過しているのも、当時のことを知っている人たちは現在60歳前後以上の人たちである。戦前のラッキョウ機関車のことを知っている人となると現在80歳以上の高齢者である。

「懐かしの軽便鉄道」が出版されたのは1979年、

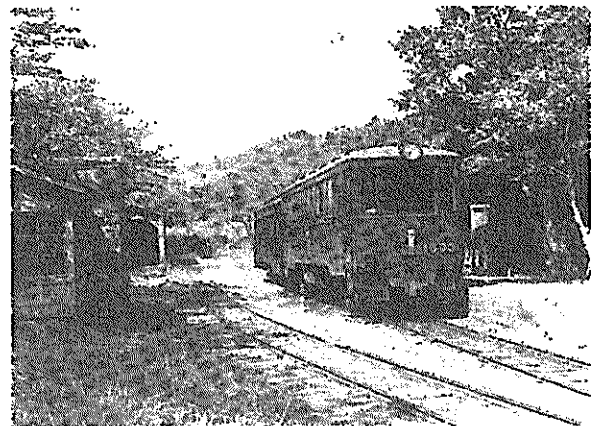
「静岡県鉄道物語」が1981年に出版されているので、当時の情報提供者も鬼籍に入られている人も多いと思われる。

今回、現地調査時に偶然出会った人たちの話と文献の情報を混ぜながらまとめた。

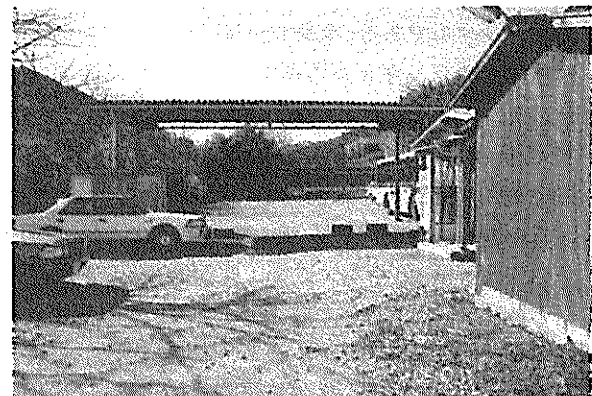
奥山線の開設は、金指の伊東要蔵氏をはじめとする地元11町村の有志(47名)の発起で計画が進められた。奥山には臨濟宗大本山方廣寺・半僧坊總本殿があり、昔から参拝客が絶えなかった。そうした参拝客の輸送と、引佐町周辺で生産されるお茶やみかんなどの搬出を目的とした。この当時、浜松に出かけるには歩いて3時間はかかる道のりであった。それが軽便鉄道で1時間に短縮されると言う利便性は、新幹線にも匹敵する魅力があったと思われる。

奥山駅から金指駅まで

現在、奥山駅跡は昔のプラットフォームの高さまで埋め立てられて遠鉄バスの駐車場となっている。機関車を回転させたというターンテーブル跡も土の中。駅前には当時の駅前商業をにぎわしたと思われる建物が数軒現存。方廣寺・半僧坊まで徒歩で7分。坂が結構きつい。門前にはお土産屋が並ぶ。



(上：昭和30年代と思われる奥山駅プラットフォームとディーゼーカー／写真／園田正雄：全国軽便鉄道 下：右側の赤い倉庫の下がかつてのプラットフォームの先端)



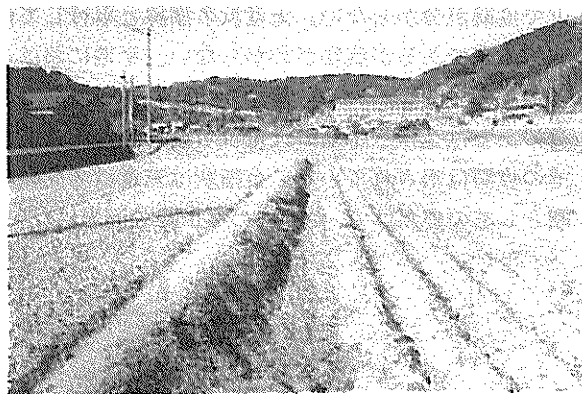


(上：かつての奥山駅舎：亀山トンネル案内版)

駅を出てすぐに神宮寺川を渡るが、橋脚と鉄の橋梁の一部が竹林の中に埋もれるように残されている。



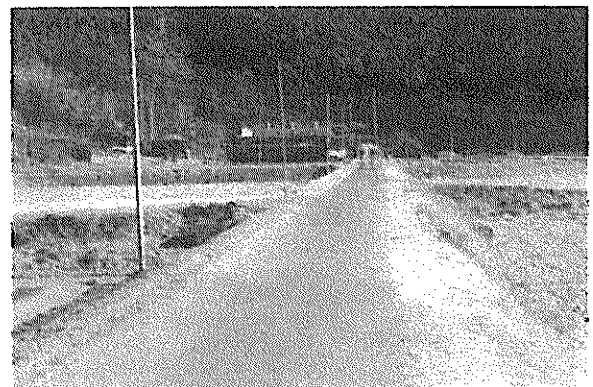
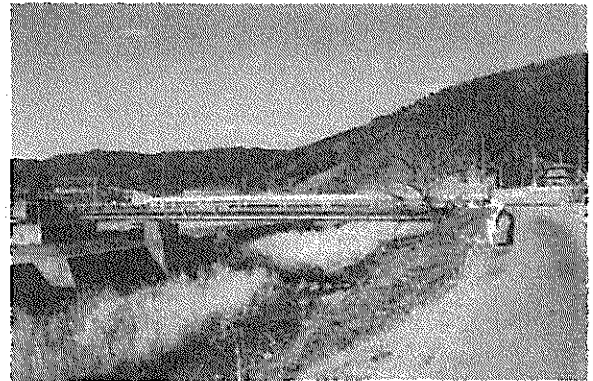
その後のルートは山裾を緩いカーブで小斎藤駅に向かう。軌道跡は40年代の耕地整理で昔の面影を全く無くしている。小斎藤とは個人の名前みたいで何か意味がありそうであるが確認しそこなった。



(このあたりを軽便鉄道が走っていたらしい：小斎藤駅跡の所有者談)

小斎藤駅からなだらかな坂を下りながら左にカーブして再び神宮寺川を渡る。鉄橋のレンガ造りの橋梁はそのまま今も人道の通学路として使用されている。橋梁部は最近塗装されたようで、こうした手入れを

すればまだまだ存続しそうである。できればもっとかっこよく欄干などがデザインできれば申し分ないように思われた。



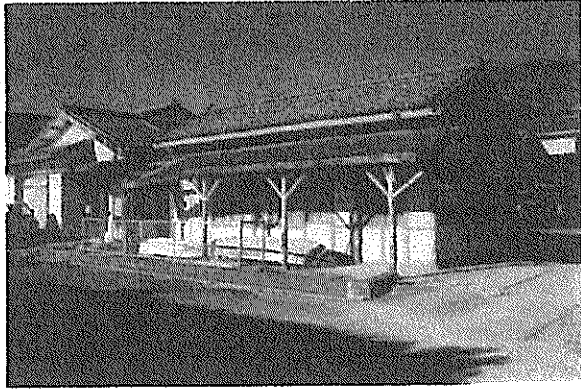
橋を渡ると田んぼの中を一直線に走る農面道路として使用されている。児童の通学路としては車もほとんど走らないので快適である。緩いカーブを描きながら部落に入る道路形態は、いかにも鉄道の軌道を思わせてくれる。集落に入ったところが元中村駅。現在は全く跡形もない。県道の手前が駅であったとのこと。列車が来る頃になると人がきて踏み切り棒を下ろしていたという。ちなみに、それを操作していたのは女性であったという。

中村駅から次の田畑駅までは山林の中をゆるい右カーブをしながら木々に囲まれた谷あいを走り、開けたところが田畑駅。現在はゲートボール場などのリクリエーション施設のはずれに位置し現在の公衆トイレ前が駅。

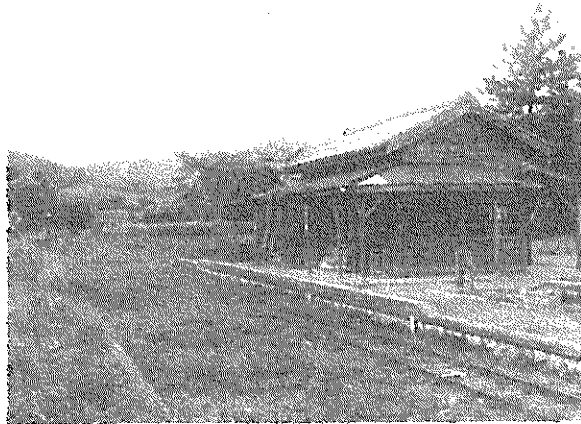
田畑駅近くの農家の老人(80歳ぐらい)の話だと、半僧坊へのお参りが盛んなときには、5両連結で機関車が前後について勇壮に走っていたとのこと。とつきにそうな老人であったが、軽便の話になったらとたんに饒舌に語ってくれた。

田畑駅から神宮寺川に沿った明るい谷あいを下っていく。県道脇が駅とばかり思っていたら、四村駅はもっと先の田んぼの中と教えられた。昔は田んぼの

真ん中と思われる四村駅へ到着。駅舎は現存するも、老朽化はひどく、あと数年でなくなってしまうものと思われる。今後どのようなことになるのか。



(上:現在の四村駅舎 下:かつての四村駅/写真武田彰:懐かしの軽便鉄道)



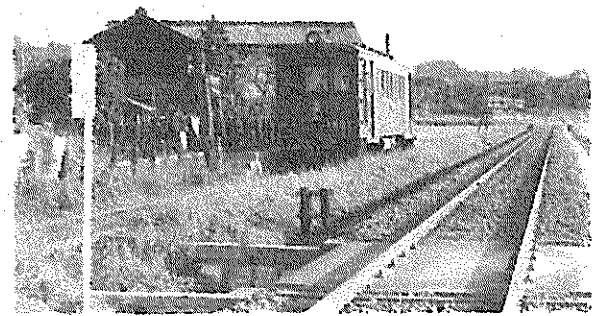
四村駅からは再び神宮寺川を渡ってみかん畑の中をゆるい大きなカーブを描きながら気賀口に下っていく。神宮寺川の橋梁はそのまま自動車も走れる一車線の道路につくり変えられている。この端の欄干も安全ガードレールを取り付けた無粋なもの。手前の橋梁は河川ではなく窪地を跨いでいるもの。土手の先が神宮寺川の橋梁。何故手前の窪地を堰堤にしなかったのか不思議に思った。



橋を渡るとみかん畑の中を大きなカーブを描いて谷に下りていく。龍譚寺裏の井伊谷駅、正楽寺駅あたりまでは鉄道の路線跡がそのまま道路として使われているので痕跡はわかり易い。

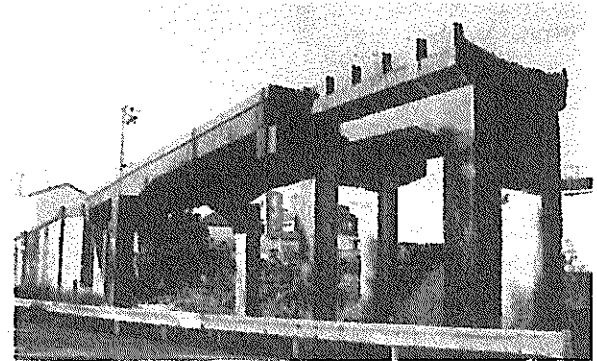
その後、平地に入って井伊谷川の土手を走っていたと聞いてきたが、どのあたりで川を渡っていたのかわからなかった。20年前の文献を見ると橋梁が残っていたというが、現在は橋脚あと形もわからない。河川整備によって消失したと思われる。

気賀駅は町中を通らないで橋の袂で大きくカーブする。それにしても、全体のルート形状を見ると、気賀を通らないでは奥山線を大きく迂回させているのは何故なのか。奥山参拝の客が主であったので、当時、町の人々の日常生活にはあまり関係しなかったのかもしれない。



(岡地駅に停車している気動車。昭和39年10月廃線直前・右は天竜浜名湖線/写真園田正雄)

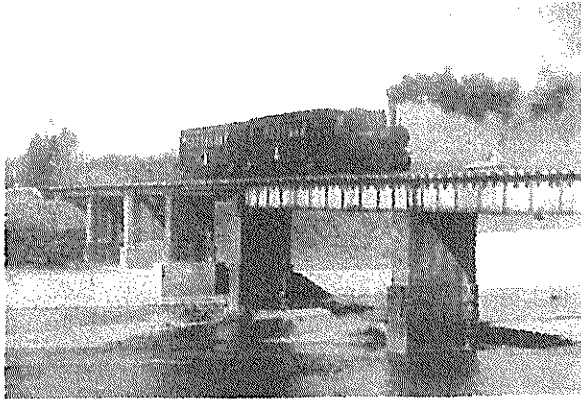
岡地駅から金指駅までは、宅地開発と道路の敷設とで痕跡が分からない。天竜浜名湖線と平行していたとの事であるが痕跡がわからない。平地における土地利用の変遷が如何に早いかを見た思いである。そのあとは金指駅手前の天竜浜名湖線の跨線橋までその痕跡は消されている。金指駅は天竜浜名湖線の駅としての姿だけで、かつての奥山線の面影はない。



(奥山線最大級の遺構)

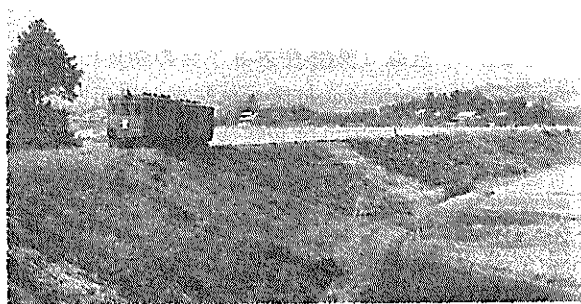
金指駅から都田口まで

金指駅を過ぎると都田川を渡ったところで8mの盛土の上に作られたという祝田駅跡に到着する。盛土は一部現存。駅の東側に鉄道建設の発起人、伊藤要蔵氏の家の全景が見える。



都田川を渡る軽便列車 (史蹟案内板)

ここから平地で勢いをつけて1/44 (約 23/1000) の坂を上っていく。奥山半僧坊前の「乃木そば」神谷氏は、戦前、軽便で浜松市内の中学に通った経験を持っている。当時の中学に通っているとき、列車は3両編成で、一番前が一般の顧客、2両目が男子学生、3両目が女子学生であったという話。朝一番か2番の列車であったという。昭和2年当時の時刻表を見ると、朝5時28分発で中学校前が6時58分、2番列車だと8時22分に着く。昔の人の話だと、列車の遅延を遅刻の理由に使ったという2番列車ではなかったか。都田口に上るときには車両を押し下り、雨の日はスリップ止めの砂をまいた経験があるという。軽便で通学していた学生を「軽便通」と呼んでいたという。



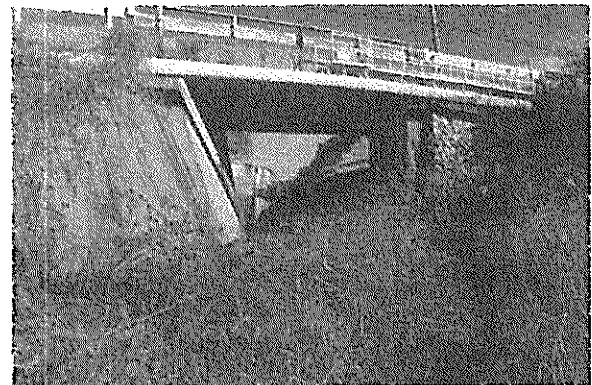
(谷駅と祝田駅の間の大築堤。昭和25年以降のディーゼル車が谷駅に向かって坂を登っていく / 写真：園田正雄：全国軽便鉄道)

戦前は石炭の質が良かったので機関車の力が出たが、戦争が近くなるにつれ次第に石炭の質が悪くなって力がなくなり、牽引する車両もいつのまにか1

両になっていった。三方が原の台地の北斜面に、かつての軌道らしき盛土造成が見える。



谷駅手前で沢に架かっている小さな鉄橋(溝橋)が見える。このあたりは昔から湧き水が染み出していたという。今も湧き水が出ていて、このところの寒さで凍っていた。谷駅前後は奥山線最大の難所であったとのこと。ここで蒸気機関車に給水をし、運転手も一息入れたところだという。ここで上りと下りで13分の所要時間に差が出来た。思い出話には必ず様々な逸話ともに語られる駅であったが、ディーゼル化に伴ってドラマが無くなった。

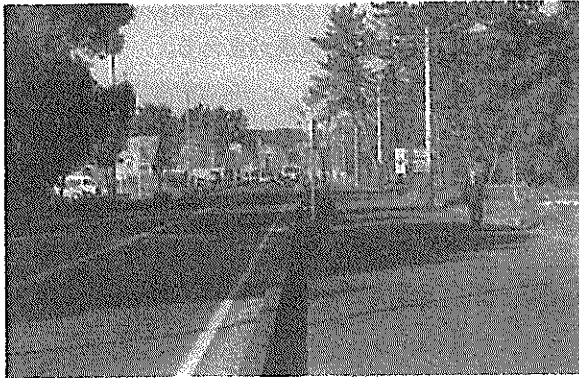


谷駅を過ぎると一気に都田口まで切通しを上っていく。現在は県道の陸橋下が当時をしのばせるだけで、7~8mあった切通しはほとんど埋め立てられてしまっている。

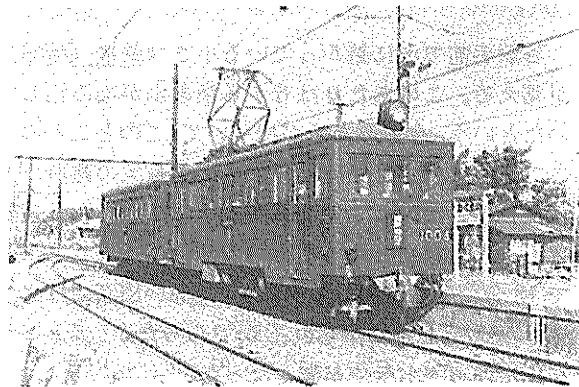
都田口から中学校前

都田口からは三方が原を一直線に市内に向かう。当時も松林の中を走っていたというその面影が十分残っている快適な空間である。現在は、周辺の人たちの散歩道として使われ、満州街道の松並木ともつながっている今の状態はきわめて重要な遺産である。

次の駅は戦後できた豊岡駅、その後三方が原、曳馬野駅と続く。



(道路, 歩道, 緑地がゆったりとしている)



(昭和 25 年東田町から曳馬野駅間電化/写真: 山本定佑: 全国軽便鉄道)

軽便の史跡案内として曳馬野の遠鉄ストアと道路の間に標識が立っている。



その次の駅から、駅の所在特定は地元の高齢な人でないとわからなくなっている。駅も後から設置されたものや、駅名も変わったので、正しい実態を知る人はかなり郷土の歴史に詳しい人でないとわからない。

浜松軽便鉄道の駅リスト

名称の変化 > 1915 浜松鉄道 > 1947 遠州鉄道奥山線

駅名: 当初の駅と名称

*印: 停車場、貨物扱い、転轍機がある

無印: 停留所

板屋町 (>T14・東田町>S33・遠鉄浜松駅)

田町口 (>T14・北田町)

元城*

元名残 (>S 初期・普濟寺>・広沢)

中学校前 (>名残駅)

犀ヶ崖 (T14>池川)

連隊前 (>昭和・上池川>高射砲連隊前>上池川)

住吉 (S36)

銭取 (>S27・100m 移動して新銭取)

幸町 (S26)

小豆餅 (戦時中・飛行連隊前)

追分*

曳馬野 (S19 厩舎口停車場>曳馬野 S25)

三方原

豊岡 (S27)

都田* (>S15・都田口)

谷

祝田

金指*

岡地

気賀

正楽寺

井伊谷

四村*

田畑

中村

小斎藤

奥山*

東名高速道路を渡り、姫街道を過ぎた小豆餅ところで中央分離帯のある大きな道路で寸断される。

有名な逸話のある小豆餅、幸町 (現在:遠鉄タクシー営業所)、銭取 (現在:住吉3丁目の湖東和合線南) を過ぎると軌道敷は歩行者と自転車の専用道として使われている。路面は簡易舗装なので程度は悪いが自動車が通らないのでそれなりに快適。

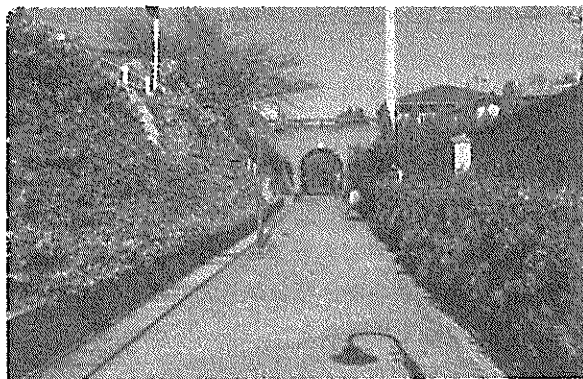


(車止めによって専用道路を確保)

さらにそのまま進むと犀ヶ崖駅跡を過ぎ、国道275号線と交わる。現在は無粋な歩道橋が設置されている。布橋を大きくカーブしながら現在の浜松北高前に出る。

中学校前から市内へ

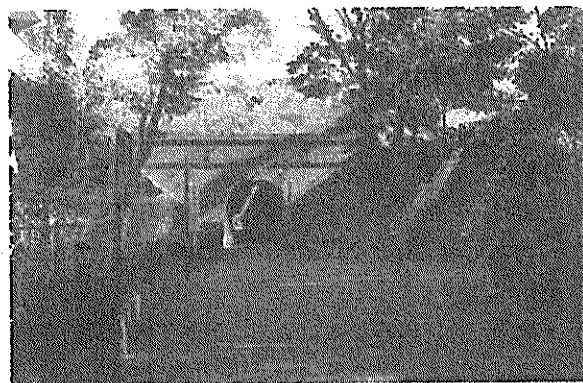
そこからは整備された赤レンガ張りの遊歩道が始まる。中学校前跡と元名残駅跡は小公園となって周辺住民の憩いの場となっている。



(良く手入れされた遊歩道、史蹟の活用としては良好)

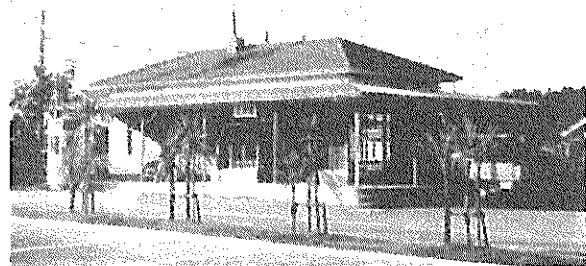
市立高脇の県道(池川・富塚線の無明橋)アーチ拱渠(広沢トンネル)の下を過ぎ、亀山トンネル(鹿谷隧道78m)に続く。共にレンガタイルで化粧されているが、その色は浮ついた色で煉瓦らしいが煉瓦ではないことが分かる。史蹟には少し似合わない素材、色彩である。

軽便鉄道史蹟の証として、亀山トンネル内と元城側の出口にかつての奥山線軽便鉄道の紹介がなされている。



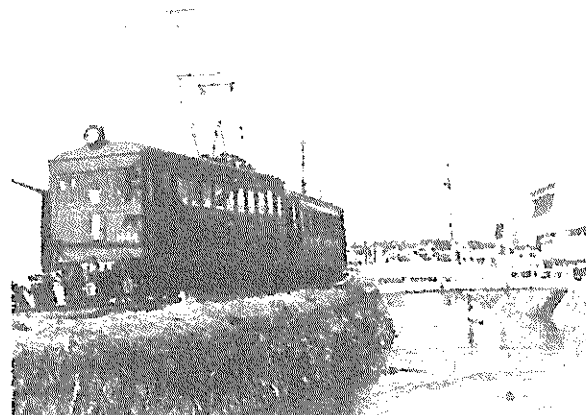
(使用頻度の高いトンネル。生きた利用がされている)

トンネルを過ぎ、だらだらした坂を500m一直線下ると元城の駅。現在はコンコルドホテルになっている。元城駅は車庫と車両工場も併設し、奥山線の心臓部であった。現在は全く痕跡なし。



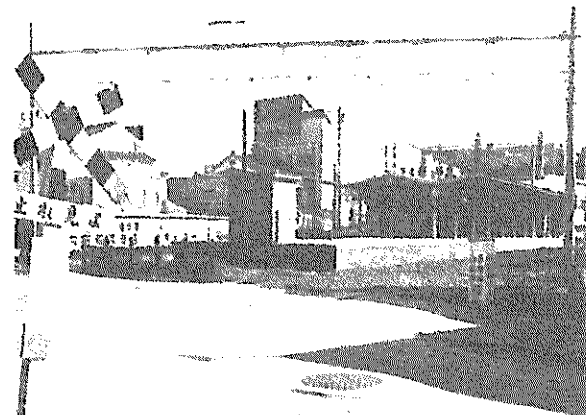
(元城駅:昭和32年の国体時に新築された駅舎。/写真:武田彰:懐かしの軽便鉄道)

東照宮裏は、板屋町にまで延長するために元曳馬城の山を削ったとのこと。さらに進むと新川の元橋のところが田町口駅(その後北田町駅)があったとの表示がされている。新川沿いに終点東田町駅に到着する。



(新川沿いを走る電車、昔は新川の水量は多かった/写真:青木栄一:懐かしの軽便鉄道)

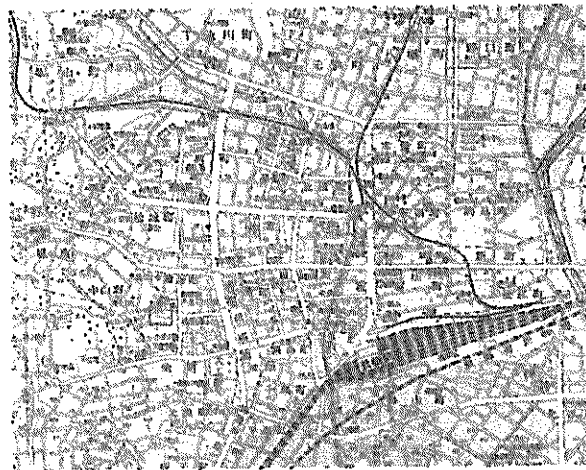
この周辺は土地区画整理のために大きく道路形状まで変わってしまったので、その位置を特定することは難しい。大正14年、東田町駅は板屋町駅から100メートル西に移動した。



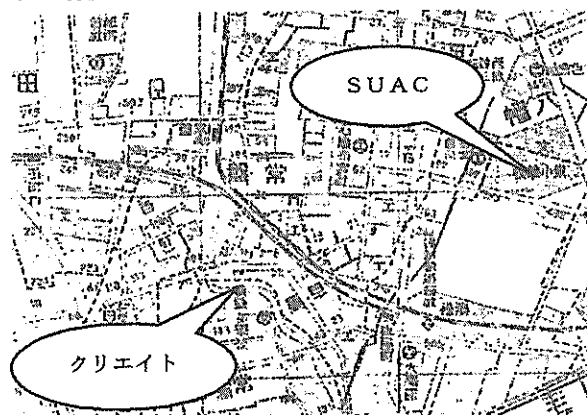
かつての遠州浜松駅/写真:堀川敏男:懐かしの軽便鉄道



浜松クリエイトの角にかつての東田町駅（遠州浜松駅）があった史蹟案内標識が立っている。



上：まだ軽便鉄道が記載されている「最新浜松市市街図」(桐塔文社発行 昭和38年8月10日発行)
下：最初の板屋町駅 図/遠江24



四 大日本鉄道線の北東側に移して浜松軽便鉄道の線路にすることにした。

4・考察

明治の末期、日本の道路はまだ歩くための道路が主体で、車輪を走らせる状態ではなかった。また、当時の車といっても荷車程度のものであり、動力付の交通機関としては蒸気機関車ぐらいであった。レールと鉄の車輪は、砂利道の馬車よりもはるかに快

適に移動できた。それゆえに、鉄のレール道に人々の関心が強まった事は想像できる。

浜松軽便鉄道は最初から赤字のまま廃止に至った。赤字でも50年近く存続しえたのは、当時の社会状況において地域社会に必要なものと認められ、補助金が得られたからであろう。

浜松と金指の間は約16キロメートル、歩けば4時間かかるのを、軽便鉄道で1時間に短縮したと言う事は、当時としても、今日的に考えても画期的なことであったといえる。

数回、ルートを自転車と自動車で走りながら感じたことは、

第1点・なぜ金指、気賀、井伊谷などの街中を避けたいようなルートで計画されたのかと言うこと。また、金指から気賀に大きく迂回するルートになったのか疑問であった。

第2点・なぜ当時の軽便鉄道や私鉄は国鉄駅に接続させなかったのか、軽便鉄道だけでなく、二俣線にも同じ疑問を持った。

第1点については文献を見る限り、奥山の方広寺参拝客と引佐町の特産物お茶、みかんの出荷のためにと言うことらしい。当時の人にとって、移動するという事は自分の足を使う事が当たり前であり、鉄道を使うのは、市内の病院にいくためなどの特別目的のために使用する非日常的なことであったということ。それゆえに、沿線に住んでいる人にとって停留所や停車場は多少不便な場所でも良かったのではない。ただ、実際には学生や周辺の人たちにとって、浜松市内に通勤、通学ができるようになったので大変便利な交通機関であった。それゆえに、その後の利便性を目的としたバスとの競争に敗れたわけである。

また、会社設立における当初の株主総勢594人中、気賀の住人が110名もいたことがルートを迂回させる事になったようであるが確認は出来ていない。と言うのも井伊谷の奥の伊平村は、株数にすると気賀町の2倍所有していたからである。

第2点は、当時の人にとって、終着駅が最終目的地であって、そこから乗り物を乗り換えてさらに遠方に移動する必要性が低かった。そこからさらに遠方に行くことは宿泊を伴う、さらなる非日常的なこととして頻度は低く、人数も少ない。それゆえに、駅同士を一緒にして乗換えの利便性を図る必要はなかったといえた。

昭和 39 年、軽便鉄道は廃止された。同じような交通機能をもった二俣線が生き残り、なぜ奥山線が廃止されたのか。

二俣線は、浜北、天竜という比較的大きな町を有し、大正 12 年には電化と標準ゲージへの変更をした事などから国鉄二俣線と相互乗り入れ(昭和 33 年から 41 年)をし、地方鉄道として利便性をもっていたので持ち応える潜在力があつた。それに、二俣線は貨物輸送において収益を高く維持していた。大正から昭和に掛けて竜山村からの久根鉱山、貴布祢の日清紡、浜北の盤城セメントなど、昼間の旅客終了後、世を徹して貨物列車を運行し、標準ゲージとなった貨車はそのまま国鉄に接続した。また、天竜二俣に向かつて比較的直線ルートを通っていたので、バスとの利便性の点で競争にも堪えられたともいえる。(しかし、現在、何故二俣線が西鹿島止りになっているのか不思議である)

鉄道跡の活用

廃線になって 40 年近く、市が管理していたところで公共的に活用できる部分は積極的に遊歩道や一般道路として活用がされ、一部分は民間に払い下げている。総合的に見ると、全体のルートは良く保存されている鉄道史蹟であると思われるが、このままだと益々その痕跡が消えていくのは目に見える。

軽便鉄道のルートは、傾斜の緩い地形を選んで敷設されているので、現代であれば自転車のサイクリングルートとして最適なものである。都田口から金指、気賀口に至るところは痕跡が消えているが、その他の部分は整備して道路として使用されている。一部は歩行者専用道路として住宅街を縦断している。

現実的には、ルートを横切る道路が多すぎるが、その交差点等を自転車優先という形あるデザインにすれば、市内から奥山まで 26 キロを快適なサイクリングが可能な状態の道路にする可能性はあるように思えた。

時速 10 キロ程度ののんびりした速度で、片道約 2 時間半。家族の 1 日のリクリエーションとしては適度なコースである。

このコース以外に、浜松近郊にはこうした自転車で回るのが適当な史蹟やルートが点在する。そうしたコースを有機的に結びつける事で新しい価値が創出できるのではないかと思った。

その他有望なサイクリングコースは、満州街道の

松並木、フルーツパーク、フラワーパーク、館山寺、これから史蹟となるであろう花博跡など。

浜松は、戦後の高度成長の波に乗って自動車道路を発展させてきた。本調査のために市内を自転車で歩いてみたが、自転車のことはほとんど考えられていないという事を痛感した。自転車の効用を無視している証拠が、市内の主な交差点における自転車無視の道路づくりである。遠回りしなければ渡れないような交差点。また、自動車道路の坂道は普通の人間にとっては自転車では登るには少々きつい。

資源循環型社会に向けて、エネルギーを使わない自転車交通を再評価しなければならんとしている今日、こうした鉄道跡地を活用する事をきっかけとして、新しい町の姿を模索する事に意義を感じる。

中心市街地の活性化

浜松市の上空を飛ぶ飛行機から、何度となく浜松市を見たことがある。特徴的な都市のパターンをしているので、夜間でも浜松市である事が良くわかる。それは、市の中心から北に向かって広がる放射線状の道路形態である。浜松市の産業の発展は、こうした放射状に広がった近郊後背地の人口が支えていたともいえる。それは三方が原の台地の形状にも原因があると思われるが、労働集約的な産業発展にとってきわめて有利な地形とも言える。

そうした放射状の交通の一翼を担ったのが軽便鉄道である。利便性の点で自動車交通に敗れて廃止されたが、中心に自動車交通が集中する事で中心市街地が行き詰まり、その対策が遅れた結果、今日のような郊外に商業地が拡散してしまったものと思われる。

活気ある街づくりは、商業が集約して商品選択の巾が広がるところに価値がある。今日、浜松市の活性化が日常的话题になっているが、現状は次々と廃業に追い込まれた個人商店が続出している。極論のようであるが、松菱デパートの倒産は、経営の問題であると同時に都市計画にも原因があつたのではないかと思っている。

道路を拡張し、駐車場を整備する事で中心市街地が便利になっているのに、人々の移動は郊外に拡散している。集まりやすい中心市街地ができれば人が

集まる反面、日常的な商品の価格の安さを求めて人々は周辺の商業地に自動車で拡散しているのが現状ではないのだろうか。

浜松市の外からきた人間には、浜松市街地の駐車場は異様に多いように感じる。放射線状に広がったところから街に中心市街地に出てくるのに、自動車きり手段がないということもいえるが、放射状に広がった都市に於ける中心市街地は、その駐車場は周辺に位置させ、中心市街地は魅力的な商業優先の街づくりにする必要があるように思われる。それには、街の中心部から自動車を適度に締め出す方法が必要であり、そのためには代わりの交通手段が必要である。

便利な交通私設は都市の形成において手段ではあったとしても、都市の魅力を作るコンテンツではない。また、これからの街づくりは、単なる地域の商業活動の活性化を狙った商店街の整備による街づくりだけではなく、観光事業をからめた外からの消費者を呼び込み、日常生活圏と非日常生活圏が複層した街づくりが求められている。社会の日常的な生活圏だけを対称とした商業活動は、常に価格競争の中で戦わねばならないために、その立地が郊外に散って中心市街地の活性化に結びつかない。

日常生活圏のうえに非日常的な生活圏を重ねるためには、様々な人を呼び込むアイデンティティある地域のテーマとテーマパーク的なイベントなどの仕掛けをもった街づくりがポイントとなる。地域社会のアイデンティティは文化財的な歴史遺産や独特の生活文化によって認知される。

生活文化を継承する建造物研究は、その地域のアイデンティティの研究でもあると考え、浜松地区の独自性である旧東海道筋の一宿場として、そして近代に入っての工業を隆盛させた地域として、他の東海道の宿場と異なる、隠れたアイデンティティがあるように思われる。

そうしたアイデンティティの一つとして軽便鉄道の担った役割や文化的評価をさらに考えてもよいように思える。

東海道遠州地区における鉄道発展史

第1期：幹線鉄道の建設

国家的な課題であった東京～大阪間東西移動の東海道本線の建設。単線で1日当たり上下方面3本。当時の停車駅は、静岡・焼津・藤枝・島田・堀の内（菊川）・掛川・袋井・中泉（磐田）・浜松・舞阪・鷺津。

1887 (M20) 「私設鉄道条例」

1888 (M21) 東海道線（浜松～大府開通）

1889 (M22) 7月東海道本線全通

（東京～神戸）。浜松に町制が布かれた。
この年、パリ万博でエッフェル塔が建設されている。

1896 (M29) 帝国製帽備設立

1897 (M30) 日本楽器備設立

1898 (M31) 島田軌道（島田～向谷）人車鉄道

S30 廃止

1899 (M32) 城東馬車鉄道（堀の内～高橋）

S10 廃止

1900 (M33) 秋葉馬車鉄道（袋井～森）

S37 廃止

1900 (M33) 日本形染備設立

1902 (M35) 浜松電灯備

1908 (M41) 電話開通、加入者 156 人

1909 (M42) 中泉軌道（中泉町～池田橋）

S5 廃止

1909 (M42) 天神町村の馬込と中ノ町の間、二俣～板屋町に遠州地方初の軽便鉄道開通。

以後馬込から南新町、浜松に延長。二俣線は今日の遠鉄西鹿島線となって受け継がれている。中ノ町線は昭和12年廃止。

1910 (M43) 浜松瓦斯備

1910 (M43) 「軽便鉄道法」

1911 (M44) 浜松市となって人口 36782 人。

明治初期の3倍

第2期：軽便鉄道の整備

幹線の各停車駅から南北に延びる支線の建設。バスが登場する以前の公共交通機関。人間が押すトロッコに屋根のついた車両、馬に曳かせた鉄道馬車など、より少ない労力での交通機関として多様な鉄路が各地に建設。

1912 (T01) 鉄道院浜松工場

引佐郡中村村祝田の伊東要蔵が中心となって浜松軽便鉄道備を設立。

1913 (T02) 藤相鉄道（藤枝新～大手）

S39 廃止

1914 (T03) 藤相鉄道（藤枝新～大井川）

S45 廃止

1914 (T03) 中遠鉄道（新袋井～新横須賀）

S42 廃止

1914 (T03) 11月28日「浜松軽便鉄道」が元城～金指との間開業。1日10往復、所要時間約1時間。料金は25銭。機関車は

ドイツのコッペル社製。蒸気機関車1台客車1両で3編成。煙突がラッキョウに似ていたので「ラッキョウ軽便」と呼ばれた。

この年には第1次世界大戦勃発

1915 (T04) 浜松軽便鉄道は浜松鉄道に改称

（元城～板屋町、金指～気賀口延長）

S39 廃止

1915 (T04) 浜松・笠井、二俣その他に乗合バス運行

1915 (T04) 中遠鉄道

（大幡～細江～遠州川崎町）

1918 (T07) 藤相鉄道

（遠州川崎町～相良） S39～S45 廃止

T7米騒動。この頃から浜松風揚げが有名になり始める。

1920 (T09) 浜松にタクシー登場

1920 (T09) 「鉄道院」から「鉄道省」へ改称

第3期：軽便鉄道の拡充と機能向上

支線の拡充と電化。この時期に各地の軽便鉄道が最大規模に発達するとともに経営統合も行われる。バスの運行が始まり、鉄道との競争となる。

1921 (T10) 大日本軌道は遠州軌道へさらに

遠州電気鉄道へ改称

1923 (T12) 浜松軽便鉄道は浜松鉄道となった。4

月15日、（気賀口～奥山延長）浜松市板屋町から引佐町奥山までの全線開通。
奥山線延長 25.7km.

- S38 廃止
- 1923 (T12) 二俣線
(遠州浜松～二俣間電化)
- 1923 (T12) 関東大震災
- 1923 (T12) 城東馬車鉄道>堀の内軌道運輸
(高橋～池田間延長・ガソリン車)
- 1924 (T13) 秋葉馬車鉄道>静岡電気鉄道
(袋井～森間電化)
- 1924 (T13) 藤相鉄道
(大井川～大幡・大井川架橋)
- 1925 (T14) 藤相鉄道
(大手～駿河岡部延長)
板屋町駅 100m移転し東田町駅となる
- 1926 (T15) 藤相鉄道
(藤枝～地頭方延長)
- 1924 (T14) 二俣線の支線、笹井線開通
- 1926 (T15) 飛行第7連隊前に新駅
国鉄浜松駅新築
- 1927 (S02) 中遠鉄道
(新横須賀～新三俣延長)
- 1927 (S02) 大井川鉄道
(金谷～横岡開通、S06 に千頭まで延長)
現在運行中
- 1927 (S02) 田町の国道 100m初めてのアスファルト舗装。
中ノ町線遠州馬込橋から旭町まで路線延長、後の新浜松駅
- 1927 (S02) 浜松電気鉄道と改称
遠三電気鉄道創設、気賀駅から豊橋に至る鉄道を企画するが世界大不況のために中止。
- 1928 (S03) 二俣線支線
(貴布祢～官口間開通)
- 1928 (S03) 光明電気鉄道
(新中泉～田川開通
S09 に二俣町まで延長) S10 廃止
- 1929 (S04) 遠州電気鉄道本社屋
- 1931 (S06) 全国産業博覧会 55 日間、
5 月 30 日天皇行幸
- 1933 (S08) 天竜川の国道橋

第4期：バスの運行と軽便鉄道の衰退

バスとの競争に敗れた軽便鉄道の衰退期に入る。軽便鉄道は資本調達に苦勞し、収益性が十分考えられていなかったため、ブームとしてはあまり長続きをしなかった。その後は、ローカル鉄道も政府の負

担で建設させる「政治家路線」を主流とする時代になってくる。

1935 (S10) ～1940 (S15) 国鉄二俣線開通
(掛川～新所原) 戦時色が強まる中、東海道本線のバイパス機能として施設されたが、沿線の人は南北に走る電車で最寄りの都市に出るので利用者も少なく、当時から1日9往復と運行本数も少なかった。

1936 (S11) 椿屋百貨店開店

1937 (S12) 松菱百貨店開店

1938 (S13) 馬込橋コンクリート橋

1943 (S18) 陸上交通事業整備法によって天竜川東を静岡鉄道(中遠鉄道、藤相鉄道、その他バス会社を合併)に、西を遠州鉄道(遠州電気鉄道を中心として鉄道、バス事業を一元化)。

1946 (S21)

1947 (S22) 浜松鉄道、遠州鉄道に合併
奥山線と改称

1949 (S24) 藤枝から地頭方、堀野新田、新池田、新三俣、袋井にいたる 64.6 キロの駿遠線が整備。

1949 (S24) 大井川鉄道電化

1950 (S25) 4月26日、遠州鉄道奥山線
東田町～曳馬野間電化、30分間隔

1952 (S28) 8月1日

曳馬野～奥山間ディーゼル化

昭和30年代、浜松祭りの時には15分間隔で幸町～市内まで運行

第5期：大量・高速鉄道への再編成

昭和30年代からの本格的な経済復興は、生活圏の拡大、大量生産大量消費の時代をもたらした。昭和39年、東海道新幹線によって東海道本線もローカル線となって、鉄道は新幹線以外関心をもたれなくなってきた。

1956 (S31) 東海道本線全線電化

1963 (S38) 戦後、バス路線の普及により昭和38年
奥山～気賀口間廃止。

1964 (S39) 11月1日全線廃止. 新幹線が浜松駅に
停車する様になって30日後. 創業以来、
郊外の利用率が低く、営業成績は振る
わなかったが浜名湖北方面と市内を結
ぶ重要な交通機関であった.

現在、遠州鉄道から浜松市に引き継が
れて一部遊歩道、その他は歩行者道路、
または道路として使用. 広沢拱渠（広
沢トンネル：現在の池川富塚線無明橋）
亀山隧道（亀山トンネル：現鹿谷隋道）
上に国道257号、二俣線と交差橋跡

1985 (S60) 遠鉄・新浜松駅高架新駅

資料

目で見ると浜松の100年 郷土出版社 2002
静岡県鉄道物語 朝日新聞社 1981
懐かしの軽便鉄道 ひくまの出版 1979
遠江 浜松史蹟調査顕彰会 22、23、24、25号
わがまち旋回「静岡県航空写真集」 静岡新聞社
近代化の旗手、鉄道 堤一郎 山川出版 2001
地形図でたどる鉄道史 今尾恵介 JTB出版
全国軽便鉄道 岡本憲之 JTB出版
鉄道廃線跡を歩くⅢ・Ⅵ 宮脇俊三 JTB出版

*日本の軽便鉄道 立風書房（未入手）

浜松軽便鉄道の研究者

青木栄一氏（懐かしの軽便物語）
鈴木正行氏（遠江）
浅野昭彦氏（JTB キャンプックス）

資料・写真所有者

武田彰氏（車両・実測線路縦断面図）浜松市天王町
園田正雄（ディーゼル・電車）
山本定佑（ディーゼル・電車・駅）
内藤正巳（電車・車両）

元関係者

影山喜太郎氏（浜松鉄道）浜松市幸町 T12
沖田善三氏（浜松鉄道）T14