

夢風便り

ゆめかぜだより

Volume 4

特集

命をつなぐ水と道

三方原開拓150年

遠州偉人列伝

タンポポの花のように、
美しく、たくましく
小百合葉子

ワンデイ・トリップへの誘い

天竜河畔の
美的スポットを
訪ねて



Contents



令和2年12月発行(年2回発行)
発行 浜松いわた信用金庫
浜松市中区元城町114-8
053-401-1812
<https://hamamatsu-iwata.jp/>
編集・制作 株式会社メディアトーク

- 3 特集
命をつなぐ水と道
三方原開拓150年
- 10 遠州偉人列伝
タンポポの花のように、美しく、たくましく
小百合葉子
- 15 I Love Arai-cho! 新居町大好き!
ショモジ・タマーシュ・カーロイさん
- 16 ワンディ・トリップへの誘い
天竜河畔の美的スポットを訪ねて
- 20 輝く未来人
浜松市 伊藤みひ乃さん
- 22 われら夢風カンパニー
File: 07 株式会社飯田組
File: 08 株式会社ひしだいパックス
- 26 いきいき悠々倶楽部
浜松市 大屋守二さん
- 28 ぶらり黒猫の街さんぽ
新居町編
- 30 天浜線 人と時代をつなぐ
花のリレー・プロジェクト
天浜沿線を日本一の「花の理想郷」に
- 32 未来に残したい遠州遺産
虚空蔵寺



特集 命をつなぐ水と道 三方原開拓150年

徳川家康と武田信玄が激突した古戦場として歴史に名を残す三方原の台地。しかし、江戸時代までは灌木が生えない不毛の原野だった。明治初期、そこに初めて開拓の鋤が入る。以来、150年にわたる人々の努力によって三方原は豊かな土地に変貌したが、その成功のカギとなったのは「水と道」の整備だった。

荒れ地を沃野に変えた 三方原用水の大偉業

開拓の行く手を阻んだ 水不足という大きな壁

三方原開拓の歴史が始まったのは明治2年(1869年)。当時の静岡藩と、気質の豪商・気質林による官民共同プロジェクトの形で、士族、平民の移住が始まった。入植した士族は「まず地名を決めよう」と考え、自分たちが第一歩を記した南の地区を「初生」と名付ける。武士の魂である刀を捨て、初めての生活に挑む気概を表したもので、これが現在の「初生町」の地名につながったと考えられている。

しかし、実際の開拓は困難を極めた。1本の河川も通らない荒れ地では水の確保がままならず、田畑を拓いても十分な収穫は望めない。このため開拓者の離農が相次ぎ、当初は800戸あった士族入植者は、明治6年(1873年)には400戸に半減。その後も戸数の減少は止まらず、明治14年(1881年)頃には、ほとんどの士族が三方原の地を去ってしまう。こうして、旧武士階級の救済を目指した官主導のプロジェクトは、大きな成果を挙げることなく自然消滅した。

これに対し、気質林の主導による民間プロジェクトはどうだったのか。こちらは、生糸などと並ぶ当時の日本の主力輸出商品、「茶」に照準を当てたも

のだった。明治6年(1873年)、林は天竜川の治水などで知られる金原明善ら10人の同志とともに、茶園の開墾願いを県に提出した。県はこの願いを受け入れ、開墾する茶園の園長に林を任命する。林は、畔の総延長が百三十八里となる大茶園を構想し、これを「百里園」と名付けた。

「百里園」での茶栽培はやがて軌道に乗り、明治16年(1883年)には敷地面積約1万平方メートルの大工場「百里園製茶所」が建設される。工場内には緑茶、紅茶のほかウーロン茶の製造設備も設け、「あらゆる種類のお茶を三方原から世界に供給しよう」という

意気込みで積極的な事業を展開していった。ここでの生産量は年々拡大し、明治27年(1894年)の製茶量は約18トンにまで達した。

しかし、この年をピークにして百里園の製茶量は徐々に低下し、経営状況も悪化していく。こうした経営不振はもはや挽回されることはなく、明治39年(1906年)、園はついに閉鎖された。その後、園の土地は分割され、現在、金指街道の交差点に「百里園」の名は残っているが、巨大な茶畑の痕跡を付近に見ることはできない。

こうして明治2年からの三方原開拓プロジェクトは、一定の成果を挙げな



▲昭和42年の三方原用水通水式(広報はままつ昭和42年9月上旬号より)



▲山の斜面に沿って阿多古川対岸の山まで続く「導水幹線1号サイホン」

がらも「大成功」を収めるまでには至らなかった。昭和の初め頃からは、岐阜、愛知、三重などの他県や、周辺市町村からの移住が増加したものの、「水利」が大きな壁となって農業生産力の大幅な向上は望めなかった。「水の問題を根本的に解決するには何が必要か」。その答えは、第2次大戦後になってようやくもたらされた。

完成から半世紀を経て、 大規模な改修工事が進む

昭和42年(1967年)8月28日。この日、三方原の台地に住民たちの歓喜の声が響き渡った。地域住民だけでなく、全浜松市民の念願だった大事業「三方原用水」の幹線水路が完成し、同日、通水が開始されたのだ。当時の浜松市広報誌「広報はままつ」は、喜びに沸く現場の様子を大よそ次のように伝

えている。

「明治以来の夢がついに実り、三方原用水の幹線国営水路が完成、水源地の秋葉ダムと三方原台地で喜びの通水式が行われました。この日の正午、秋葉ダム取水口で電動の水門を開くと、豊かな天竜川の水が浜松に向かってどどと流れ込みました。そして延々22キロ離れた三方原台地に待望の水がやってきました。私たち郷土の限りない発展を約束する世紀の通水です。この水を待ち焦がれていた市民は、一斉に歓呼の万歳を叫びました」

三方原用水は、国土総合開発法に基づき昭和37年(1962年)2月に着工。5年半の歳月と、約170億円の総事業費をかけて完成にこぎ着けた。秋葉ダムからの取水量は毎秒16万トン(開通当初)、1日最大144万トン(同)で、これを農業用水、工業用水、上水道と

して分水した。この結果、約7000ヘクタールの三方原台地は広大な農業地帯に変貌。また、従来は地下水に依存し、慢性的に不足していた工業用水も豊富に使えるようになり、ものづくり都市・浜松の発展に貢献した。さらに、昭和45年(1970年)完成の大原浄水場に三方原用水を引くことで、市内の上水道供給能力は飛躍的に向上。こうして浜松は、全国でも有数の「水資源王国」へと変貌したのだった。

半世紀前に完成し、地域の最重要インフラの一つとなった三方原用水は、現在も市内各地で営々と「命の水」を流し続けている。その中の重要ポイントをいくつか紹介しておこう。

まず、今号表紙にも掲載している巨大なパイプライン。天竜川水系の清流、阿多古川の上を通る「導水幹線1号サイホン」(天竜区上野)という施設だ。

秋葉ダムの取水口から、導水管は山間部の地下をトンネルとなって下り、上野の阿多古川付近で地上に露出する。導水管は、川の両岸にそびえる山の斜面を「く」の字形に通る。つまり、山の上から出た導水管はいったん斜面を下り、川を水平に横断してから反対側の山の斜面を上がって行くわけだ。動力を一切使わず、「サイホンの原理」を使って水を流すため、「1号サイホン」の名称が付いている。サイホンの延長は287メートル、パイプの内径は2.7メートル。この先、導水幹線は再び地下に潜り、トンネルを通して水は南部に流れて行く。

導水幹線は途中から北部幹線、南部幹線に分かれる。北部幹線は三方原から花川を通り、細江、気賀、庄内方面へと分水。南部幹線は、三幸、初生を通して様々な方向に分歧し、市内の幅広いエリアに水を供給している。これらの水路はほとんどが地下に埋設されているが、一部の施設は地上に露出し、直接見ることができる。その中でユニークなのは、都田テクノロードの交差点「三幸会館前」付近にある「南部幹線13号分水工(円筒分水工)」だ。



▲農業用水を分配する「南部幹線13号分水工(円筒分水工)」



▲北区都田町を流れる三方原用水

円筒分水工は、農業用水を一定の割合で分配する施設。円筒の中心から用水を湧き出させ、外周部からあふれ出した水を公平に田畑へ引くことができる。昔から農家の間で起こりがちな「水争い」を防ぐための工夫で、こうした形の分水工が現存するのは全国でも非常に珍しいという。

このように今も随所で活躍し、人々の生活を支える三方原用水だが、完成から約50年が経過し、施設の老朽化が進んでいる。また、東南海地震などに備えた耐震補強や、作物栽培の多様化に向けた用水利用の高度化も急務だ。このため、現在、三方原用水では大規

模な補修工事が行われている。令和6年(2024年)の完成を目指し、水路内面の補修、トンネルのコンクリート補強、新たな調整池の設置などを進めている。これらの取り組みによって、三方原用水はこれからも豊富な水の恵みを地域にもたらし続けていくことになる。



▲老朽化した水路の補修作業

市街地を南北に貫く 「日本一」の直線道路



▲北から南を俯瞰した「都田テクノロード」の直線道路。地平線の左側にボツンとみえるのがアクトタワー

▲ 人家のまばらな土地で 重宝された軽便鉄道

浜松市北区初生町の一里塚橋交差点から、同都田町の都田テクノ北交差点へ向かう4車線の幅広い道路。通称「都田テクノロード」だ。この道路の全長は6.14キロだが、うち長池から都田総合公園交差点までの5.1キロは見事な直線となっている。ちなみに日本最長の直線道路は、北海道・国道12号線の美幌～滝川間の29.2キロ。このほか道内には10キロ以上の直線道路がいくつもあがるが、北海道以外では「都田テクノロード」が国内最長の直線道路とされている。

しかも、都田テクノロードは4車線で中央分離帯があり、広い歩道・自転

車道や緑地帯も伴っている。これほど広く、かつ整備された長い直線道路は北海道にはない。従って「都田テクノロードは実質的に“日本一”の直線道路」とする声もあるほどだ。東日本大震災以降、三方原は津波などの恐れが少ない地域として注目され、工場進出や住宅の新築が相次いだ。都田テクノロードは、これを交通面で支えているといえるだろう。

しかし、このような優れた交通インフラが形成されたのは、ごくごく近年の話。かつての三方原は人家もなく、姫街道、金指街道などの主要道でも交通量は極めて少なかった。夜ともなると、恐ろしいほど静まり返っていたという。江戸時代、旅人がこの辺りで道に迷っても、道案内してくれる人影は

ない。ところどころに建てられている道しるべが唯一の頼りだった。現在、元追分の交差点には慶応4年(1868年)に建造された石の道しるべが残る。風化により判読はむずかしいが、表面に「右みやこだ、中かなさし、左きが」の文字が刻まれている。

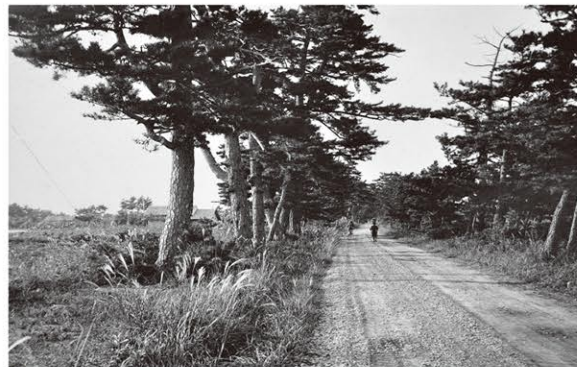
明治以降、開拓民の入植で徐々に人々の往来は増えていったが、本格的に交通量が増加するのは大正に入ってから。大正3年(1914年)、浜松軽便鉄道の奥山線が元城～金指間で一部開通し、ドイツのコッペル社製蒸気機関車が三方原を縦貫するようになった。この路線は翌年12月に気賀まで延伸され、大正12年(1923年)4月には終点の奥山までの全線が開通している。この軽便の機関車は定員34名の客



▲昭和4年頃の追分付近。画面上から下へ真っすぐ伸びる道と左右を斜めに通る道が姫街道、中央付近から斜め右下へ行く道が金指街道。左側の直角に曲がっているのが軽便鉄道、右上の大きな建物が陸軍飛行第7連隊(現ホンダ)



▲現在の「ラフレ初生」屋上から見た元追分の交差点。かつて建物が少なかった姫街道と金指街道の分岐点周辺は、今や住宅密集地となっている



▲周辺に人家がなく、人影もまばらな昭和4年頃の姫街道

車を1両牽引し、元城～奥山間を1日8往復した。煙突の形がラッキョウに似ているため、「ラッキョウ軽便」の愛称で親しまれたことはよく知られた話だ。三方原付近の主な駅は、「連隊前」「小豆餅」「銭取」「追分」「曳馬野」「三方原」「都田口」など。

このうち「連隊前」は、当時の陸軍飛行第7連隊の最寄り駅で、現在のホンダ・トランスミッション製造部(旧浜松製作所)の近くにあった。また「小

豆餅」は、三方原合戦で敗れた徳川家康が浜松城に逃げ帰る途中、茶屋で小豆餅を食べたとされる場所。「銭取」は、敵に追撃され慌てた家康が餅代を払わず

逃げたところ、茶屋の老婆が家康を追いかけ、追いついて代金を支払わせた場所とされている。

こうしたユニークな歴史に彩られた奥山線は、第7連隊の軍人や奥山半僧坊への参拝客らに重宝される。しかし、開発の遅れている三方原は人口、戸数がいまだ少なく、軽便の利用者数は伸び悩んだ。その後、軌道自動車を運行したり、一部を電化したりするなどの営業努力を続けたが、利用は拡大しな

い。昭和30年代以降はバスやオートバイの普及が本格化したこともあって、開通から50年後の昭和39年(1964年)、惜しくも全線廃止となった。

「引き揚げ者」の入植が満州道路の名の由来

さて、ここで再び、冒頭で紹介した「都田テクノロード」にスポットを当ててみよう。この道路は別名「満州道路(満州街道)」と呼ばれるが、この名の由来は何だろうか。それを知るための手がかりは、浜松啓陽高校(北区三幸町)近くの交差点名となっている「白昭」という地名だ。

第2次大戦直後の昭和21年(1946年)、三方原に大陸からの引き揚げ者が集団で入植した。いわゆる「旧満州開拓団」の人々である。彼らは戦前、満州(現在の中国東北部)に渡り、広い大地を開拓したが、敗戦ですべてを失ってしまう。人々は旧ソ連軍の侵攻から

命からがら逃れて帰国し、日本各地の未開拓地に入植した。三方原にも浜松出身の開拓団員が入り、新たな人生をスタートさせたわけだ。

団員たちが入植した地は三方原でも北部に位置し、戦前はほとんどが陸軍の飛行場、爆撃演習場だった。当然、過去に開墾の鍬が入ったことはなく、石ころだらけの赤土の荒野が広がっていた。開拓の前途がどれだけ厳しいものだったか、現在では想像もつかないことだっただろう。

しかし、団員たちは決してめげることなく、互いを励まし合ってこう言った。「見ろよ、三方原台地の向こうに沈む夕日を。まるで満州の大地で見た夕日のようじゃないか」「そうだな。あの頃の苦労を思い出して、また一からやり直そう」。団員たちは、かつて自分たちが入植した竜江省(現在の黒竜江省北西部)鎮東県白昭にちなんで、この地を「白昭」と名付ける。そして三方原

を南北に貫く道路は、いつしか「満州道路」と呼ばれるようになった。

やがて時は流れ、昭和59年(1984年)、浜松地域テクノポリス構想が政府に承認され、都田地区に産業・学術・住環境が調和した技術集積都市「都田テクノポリス」を創生するプロジェクトがスタートする。これに伴い、都田テクノポリスへの主要アクセスルートとして「新満州道路」の建設が始まった。従来の満州道路はそのままに、その東側に並行して整備されたのが新満州道路である。道路の規格は、先行して建設スタートした浜松環状線と同じ。新しい道路は平成5年(1993年)に完成し、旧満州道

路はゆったりとした歩道と松並木などの植栽を備えた公園風のルートに生まれ変わった。その明るく開放的なイメージから、現在では「都田テクノロード」の呼び名が一般的になっている。

今、テクノロードの車道は南北往來の車の列が絶えず、歩道は通学する学生や散歩を楽しむ人々が行き交う。この平和な光景こそ、三方原開拓150年の血と汗と涙の結晶といえるだろう。



▲林の中を行く浜松軽便鉄道奥山線(昭和4年頃)