

夢風便り

のめかぜだより

Volume 10

特集

はるかなる夢軌道

遠江・鉄道物語

遠州偉人列伝

浜松が生んだ日本映画界の巨匠

木下恵介

ザ・サステイナブル・フューチャー

産学官で浜松を「ロボットの街」に

Contents



- 3 特集
はるかなる夢軌道
遠江・鉄道物語
- 10 遠州偉人列伝
浜松が生んだ日本映画界の巨匠
木下恵介
- 14 ザ・サスティナブル・フューチャー
産学官で浜松を「ロボットの街」に
- 18 輝く未来人
オイスカ浜松国際高等学校 フラダンス部
- 20 われら夢風カンパニー
File: 19 株式会社ジュビロ
File: 20 OMソーラー株式会社
- 26 アルプスノーボードで世界の頂点へ!
三木つばき選手
- 28 KIDSワクワクチャレンジ!
はままつフラワーパークのおしごと体験
- 30 ぶらり黒猫の街さんぽ
掛川城周辺
- 32 未来に残したい遠州遺産
掛川城天守閣

令和5年11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114-1
053-401-1812
<https://hamamatsu-iwata.jp/>
編集・制作 株式会社メディアトーク



まだ自動車が普及していなかった時代、市民の足はもっぱら鉄道でした。ここ遠州でも多くのローカル鉄道がまちと里を結んでいましたが、モータリゼーションの波に吞まれて、今はほとんど見ることはできません。けれども、かつての鉄道黄金時代は人々の心に残り、輝きを放ち続けています。今回は、失われた鉄道をたどる「夢軌道の旅」に皆さんをお連れしましょう。

特集

はるかなる
夢軌道

遠江・鉄道物語

袋井と藤枝を結んだ ④ 日本一の軽便鉄道 ④

静岡鉄道駿遠線

現在のJR袋井駅から南の浅羽平野を抜け、菊川市南部の海岸線を経て藤枝に至る64.6キロのルート。昭和40年代半ばまで、このルートを通る「日本一長い軽便鉄道」がありました。その名も静岡鉄道駿遠線。文字通り、駿河と遠州を結ぶ長大な軽便は、通勤、通学、買い出しなどに欠かせない地域の重要な交通インフラとして、人々の日常生活を支えていました。

この駿遠線に並々ならぬ愛着を持ち、本を何冊も出している人物がいます。御前崎市議会議員で「軽便研究家」の阿形昭さんです。元小学校教員の阿形さんは、かつて社会科の授業で軽便を取り上げたことがありました。その時、子どもたちは当時の写真や資料を見て「御前崎に鉄道が通っていたんだね。すごいじゃん。乗ってみたかったな」と言ったそうです。「私自身、子どもの頃に乘った記憶がありますし、『昔、よ



く利用したよ』という人からは軽便に対する熱い想いを感じました。それをきっかけに、私も軽便の魅力にどっぷりハマってしまいましたね(笑)」と阿形さんは語ります。

そもそも軽便鉄道とは、一般的な鉄

道よりも規格が簡単で、安価に建設された鉄道のこと。軌間(左右のレールの間隔)が狭く、車両は小型で、急カーブや急勾配に対する規制が緩やかでした。その分、速度は遅く輸送力も小さかったのですが、建設費、車両価格、維持費が安かったため、地方の交通機関としてはまさに打ってつけ。明治の終わりから大正にかけて、全国に軽便ブームが巻き起こりました。

そのブームに乗って、県中西部にも地元有志の出資により二つの軽便鉄道会社が誕生します。一つは明治44年(1911年)創立の藤相鉄道。もう一つは大正元年(1912年)創立の中遠鉄道です。両社は後に合併して静岡鉄道となり、駿遠線を開通させますが、まずは同線開通前の藤相、中遠両鉄道の



全長約1キロの大井川橋梁(撮影:飯島正資氏)

歩みを振り返ってみましょう。

藤相鉄道は、大正2年(1913年)、藤枝駅と大手を結ぶ区間から開業。続いて大井川まで線路を伸ばし、川を渡ってさらに西へ延伸しようとした。しかし、川幅が約1キロもあって架橋は困難を極めます。そこで大井川の西側から先に路線を延長し、大幡から相良までを先行開通。大井川の鉄道専用橋が完成したのは、昭和12年(1937年)のことでした。

ただ、この鉄道橋は資金不足のため、橋桁部分は鋼製、橋脚は木製という中途半端な物。風にも川の増水にも弱く、橋を渡る時の制限速度は通常時で時速15キロ、強風や増水の時は5キロのノロノロ運転だったといえます。

一方、中遠鉄道は大正3年(1914年)に袋井から新横須賀までの区間を開業。こちらは沿線に大きな川もなく、工事はスムーズに進みました。その後、延伸工事が行われ、昭和2年(1927年)に袋井~新三俣間が開通。その頃、藤相鉄道も地頭方まで延長しており、両鉄道の末端同士は約15キロまで迫りました。昭和18年(1943年)、両鉄道は戦時統合により、合併して静岡鉄道となります。ただし、この時点で線路はつながらず、静岡鉄道の藤相線、中遠線として別々に運行していました。

これら二つの路線が結ばれたのは昭和23年(1948年)。日本一長い軽便鉄道、駿遠線の誕生です。路線の長さから、駿遠線では軽便としては珍しい快速列車が運行され、袋井~藤枝間を



新幹線と交差する駿遠線(撮影:内藤正己氏)



「蒙古の戦車」の異名を持った駿遠線の車両(撮影:内藤正己氏)

約3時間で結びました。利用客も年々増加し、袋井駅の乗降客数はピーク時で年間80万人もあったそうです。本誌3ページの写真は昭和40年代の駿遠線車内。学生やOL、会社員らで賑わっていた様子がうかがえます。

「駿遠線の特徴は、まず沿線が風光明媚なこと。美しい海岸線や田園地帯が乗客の目を楽しませました。また、海水浴やお祭りなどへ行くための観光列車としても利用されましたね。そしてもう一つ、車両の多彩さも魅力でした。多くが独自開発の車両は92種類もあり、中でも人気だったのは『蒙古の戦車』と呼ばれた車両。そのいかつい顔つきが砂漠を走る戦車のようなだったので、このニックネームが付きまして」(阿形さん)。

ただ、駿遠線が日本一の長さを誇ったのは16年という短い期間だけでし

た。もともと沿線は東西で生活圏が分かれるため、藤枝から袋井まで通して乗る人はあまりいません。このため昭和39年(1964年)以降、途中区間が相次ぎ廃止されました。そして昭和45年(1970年)、本格的なモータリゼーションの到来により駿遠線はその歴史的使命を終え、廃線となったのです。

そんな駿遠線の面影は、現在も各地で見ることができます。袋井市浅名の浅羽記念公園には、同線開業当初の機関車を模したモニュメントを設置。また、同公園から袋井駅までの線路跡は遊歩道が整備され、公園近くにかつてあった五十岡駅が復元されています。

「私は、写真や資料を多数掲載した『歴史に残す静岡鉄道駿遠線』という本を出版しています。当時を知る人も知らない人も、ぜひ楽しんでほしいですね」と阿形さんは語っています。



駿遠線の魅力を語る阿形昭さん(撮影地:近藤記念館)



復元された五十岡駅には当時のプラットフォームが残る

人々の暮らしをつないだ 「らっきょう軽便」

遠州鉄道奥山線

「それにしても軽便とは、なかなかしやれた呼称だと思う。軽くて便利、ぴったりそういう感じである。(中略)何か愛嬌があって庶民的な親しみがある。その上、機関車の煙突の形から、らっきょう軽便と人々は言い、その呼び方だけで当時の子どもたちは大喜びであった」。これは、昭和54年(1979年)に発行された「懐かしの軽便鉄道」(ひくまの出版)掲載のエッセイから一部引用したもの。筆者は、今号の「遠州偉人列伝」に登場する浜松出身の映画監督、木下恵介です。

恵介は大正元年(1912年)の生まれ。ちょうどこの年、遠州鉄道奥山線の前身である浜松軽便鉄道が設立されました。同社は、浜松の中心部から三方原台地を北上し、金指を経由して、半僧坊大権現で有名な方丈寺のある奥山に至る路線を計画。大正3年(1914年)、まず元城から金指までの区間が開業。翌年、元城～板屋町間、金指～気賀間も開通して、奥山まで全通したのは大正12年(1923年)のことです。

当時の車両は、ドイツのアーサー・



ドイツ・コッペル社製の蒸気機関車



広沢～元城間を走る「軽便電車」。行く手には浜松市街が広がる(昭和39年)

コッペル社製の蒸気機関車で、全長4596ミリ、幅1619ミリ、高さ2789ミリのコンパクトサイズ。これこそが恵介の文にある「らっきょう軽便」です。子どもの頃の恵介は、父親に連れられて元城から「らっきょう軽便」

に乗り、銭取、小豆餅、追分、都田口といった沿線の各駅を訪れました。先のエッセイで、恵介は当時の思い出を次のように綴っています。

「奥山線の線路は大八車の車輪間隔よりちょっとましなくらいで、踏切ご



曳馬野駅に停車する列車。ここでディーゼル車と電車がバトンタッチした(昭和39年)

とに鳴らす汽笛の響きほどにはさっそうと走っていたわけではなかった。小さい子どもが頬を赤くして懸命に走るような可愛いおかしさがあった。しかし三方ヶ原の松林を走る時はさすがに気持ちよく、揺れば揺れたでそれがまた楽しい。東海道線の汽車だとしても旅に出るという緊張感があったが、軽便にはその名のような気楽さだけがかった」。当時ののどかな情景が目に浮かぶような描写です。

さて、大正3年開業の浜松軽便鉄道は翌年、浜松鉄道に改称され、第2次大戦後の昭和22年(1947年)には遠州鉄道と合併して奥山線となります。会社名は変わっても「らっきょう軽便」は健在で、煙突から黒い煙と真っ赤な火の粉を吐き出しながら走っていました。沿線には工場や学校が多く、朝夕は満員の通勤・通学客を乗せて大車輪の働きを見せていたのです。

しかし、そんな「らっきょう軽便」にもいくつかの“弱点”がありました。その一つは出力不足です。乗客が少ない時はいいのですが、満員になると急な坂を上げられず、逆戻りして勢いをつけて登坂しなければなりません。また、車輪がスリップしやすいのも弱点の一

つ。このため、レール上には滑り止めの砂をまく必要がありました。さらに、秋には煙突から出る火の粉がスキの野原に燃え移り、火事を起こすこともあったそうです。

そして、最大の弱点は「雨に弱い」こと。降雨時には滑り止めが効かないため車輪が空回りし、線路上に立ち往生することがありました。これがよく発



豊岡駅に停車するディーゼル車(昭和39年)

生したのは、元城駅から姫街道の下を通る亀山トンネルまでの区間。「やいやい、また止まったぜ」「しょんないで、みんなで押さまい」。乗客たちは車外に出て、ずぶ濡れになりながら車両を押ししました。トンネル入り口まで押すと、ようやく車両は自力で走り出したそうです。

そうした数々のエピソードを残した「らっきょう軽便」も、やがて引退の時



歩道公園にある軽便のモニュメント

を迎えます。昭和25年(1950年)、奥山線は近代化のため東田町～曳馬野間を電化。パンタグラフを高く掲げた“軽便電車”がまちを走るようになりました。また昭和26年には曳馬野～奥山間がディーゼル化され、全線が無煙化を達成。こうして、長年、人々に親しまれた「らっきょう軽便」はお役御免となったのです。

時が流れ、昭和30年代後半になると、奥山線は強い逆風に直面します。自動車の急速な普及に押され、開業以来の赤字体質から未だ脱却することができず、経営は悪化する一方でした。そして、開業からちょうど50年目の昭和39年(1964年)、奥山線はついに廃線の時を迎えたのでした。

それから59年経った今、奥山線の亀山トンネルから旧住吉駅付近までの線路跡は歩道公園となっており、当時の面影を残しています。また、かつての曳馬野駅から豊岡駅までの道は「モクレン通り」と呼ばれ、毎年2～3月に白モクレンの並木が大きな花を咲かせることで有名。皆さんも休日に線路跡をたどり、「軽便が走っていたあの頃」に思いを馳せてみてはいかがでしょうか。

郷土開発の夢を託した ④ 幻の超特急 ⑤

光明電気鉄道



起工を祝う提灯パレード(見付の淡海国玉神社前)

大正15年(1926年)4月14日。この日、磐田郡中泉町(現在の磐田市中泉)の府八幡宮境内で「光明電気鉄道」の起工式が盛大に行われました。当日夜の見付のまちを「祝起工」の提灯行列が練り歩き、「万歳!万歳!」という歓呼の音が響き渡りました。

人々が大喜びするのも無理はありません。当時、遠州では浜松鉄道や中遠線、藤相線などが開業していましたが、いずれも小さな軽便鉄道でした。これに対し光明電鉄は、国鉄と同じ規格の本格的な鉄道で、しかも車両は最先端の電気駆動。東海道線の中泉(現在のJR磐田駅)から見付を経由し、野部を

する“夢の超特急”であり、地域経済に与えるインパクトは絶大なものになると期待されたのです。

ここで少し時を戻しましょう。大正8年(1919年)から10年頃、見付など近隣町村の有力者を訪ね歩き、壮大な地域開発構想を説く田中寿三郎という人物がいました。磐田生まれの寿三郎は、かつて内閣総理大臣・伊藤博文の“隠密”として朝鮮半島に渡り、日韓併合の舞台裏で暗躍。しかし、伊藤博文が満州国ハルビンで暗殺されたため、中央政界の裏舞台から去って、故郷の広域開発に人生を捧げるようになったとされます。こうした経歴の真偽は不明ですが、寿三郎は大陸で見聞した京釜鉄道や南満州鉄道の実例を踏まえ、次のような巨大プロジェクトをぶち上

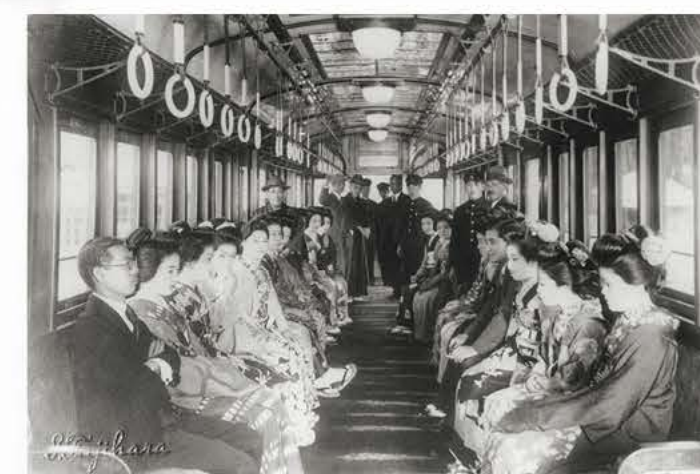


光明電鉄新中泉の駅舎

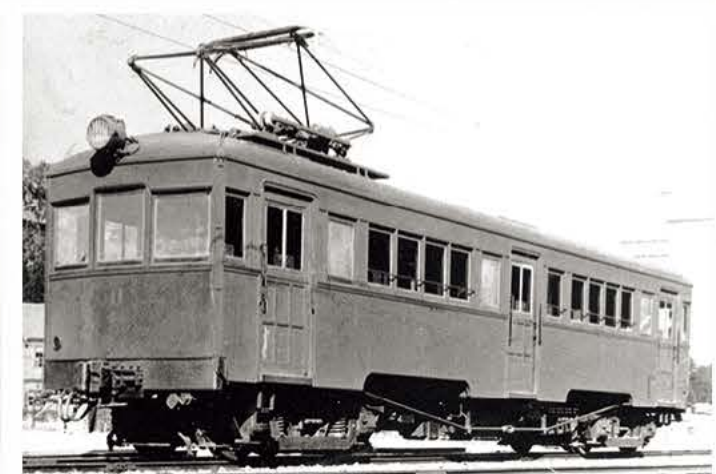
げました。

「地域の発展のためには、ここ遠州と信州を結ぶ鉄道を建設し、さらに北陸との連携を深めて、将来は日本の縦断鉄道にするべきです。しかし現時点では、北遠から天竜川左岸一帯を開発するための鉄道を造りましょう。これに伴い、発電、電力供給、沿線の工業化、農村地帯の治水・利水など、各種インフラを整備する必要があります」

まさに雄大な総合開発の青写真ですが、一部の有力者は「大ぼら吹き」「政治ゴロ(政治家の手先になって金銭をゆすったりする者)」と寿三郎を批判しました。それでも、見付の有力者の大半は「東海道本線が通ったお陰で、何もなかった中泉は大いに発達した。我々も乗り遅れてはいけない」として、



二俣の綺麗どころを乗せた車内のPR写真



当時、最先端だった電車の堂々たる姿

寿三郎の鉄道建設構想に郷土発展の夢を託したのです。

大正13年(1924年)、寿三郎は見付に「光明電気鉄道株式会社創立事務所」を設置。沿線の3町5村の役場を窓口

に株式を募集し、1株5円で250万円の出資を目指しました。大正時代の1円は現在の4000円程度といわれますから、何と100億円もの資金を得ようとしたこととなります。しかし、これほど巨額の資金を地元だけで賄うのは困難です。そこで寿三郎が目を付けたのは、佐久間地区で久根鉱山を営

する古河鉱業でした。「久根鉱山の鉱石を天竜川の帆掛け船で船明まで運び、光明電鉄に積み替えて中泉まで運ぶ。そのために古河から出資を仰ぎ、ついでに鉱石の運賃も稼ぐ」。これが寿三郎の目論見です。しかし、古河は光明電鉄への出資も、鉱石運搬を依頼することもしませんでした。「海のものとも山のものともつかない光明電鉄との付き合いはリスクがある」と、古河は判断したと考えられます。

ていた久根鉱山の鉱石輸送がとん挫し、収益の見通しも立たないままでしたが、大正14年(1925年)に創立総会を開催。翌年、何とか起工式にこぎ着けました。

そうした先行き不透明な船出にも関わらず、地元の人々は熱狂的にこれを支援します。光明電鉄は221名の株主のうち、80%の1773名が9株以下の小口の出資者。「おらの郷土の開発を皆で金を出し合ってやろう」という住民たちの盛り上がりは、まるでドラマのようでした。

そして昭和3年(1928年)、中泉～田川間が部分開通。次いで昭和5年(1930年)には二俣まで延伸されます。ピカピカの電車がチンチンとベルを鳴らしてまちを走ると、老いも若きも胸を躍らせました。また電車の運転手や車掌は、ネクタイに紺の制帽・制服というスマートないで立ち。まちの若い女性たちからは、スターを見るような熱い視線を受けたといえます。

さらに、当時の光明電鉄は乗客を呼び込むため、様々なPR戦略を展開しました。夏は車内に風鈴を吊りした「夕涼み電車」を運行。沿線の名所旧跡をガイドするパンフレットや、二俣の芸者衆が車内にずらりと並んだPR写真も発行しています。しかし、こうした営業努力で電車の人気は高まったも

の、皮肉にも会社の経営状況は悪化の一途をたどっていきました。

折り悪く、当時は昭和恐慌の嵐が吹き荒れ、日本経済は未曾有の危機に瀕していました。その中で光明電鉄は、もともとの経営計画に無理があったところへ、恐慌の荒波をもろに受けて資金繰りに行き詰まります。そして、念願だった船明への延伸も果たせないまま、昭和8年(1933年)、ついに破産宣告を受けました。開業からわずか5年。住民の鉄道への夢ははかなくつい

え去ったのです。しかし、光明電鉄は完全にその姿を消したわけではありません。現在の天竜浜名湖鉄道天浜線の上野部～二俣本町間は、光明電鉄のレールやトンネルを利用して建設されたものです。また磐田市平松にある平松駅跡には、当時の遺構が残ります。地域発展の夢を乗せた“幻の超特急”は、今もどこかを走り続けているのかもしれない。

※参考文献：鈴木直之「幻の光明電鉄」



平松駅跡の遺構