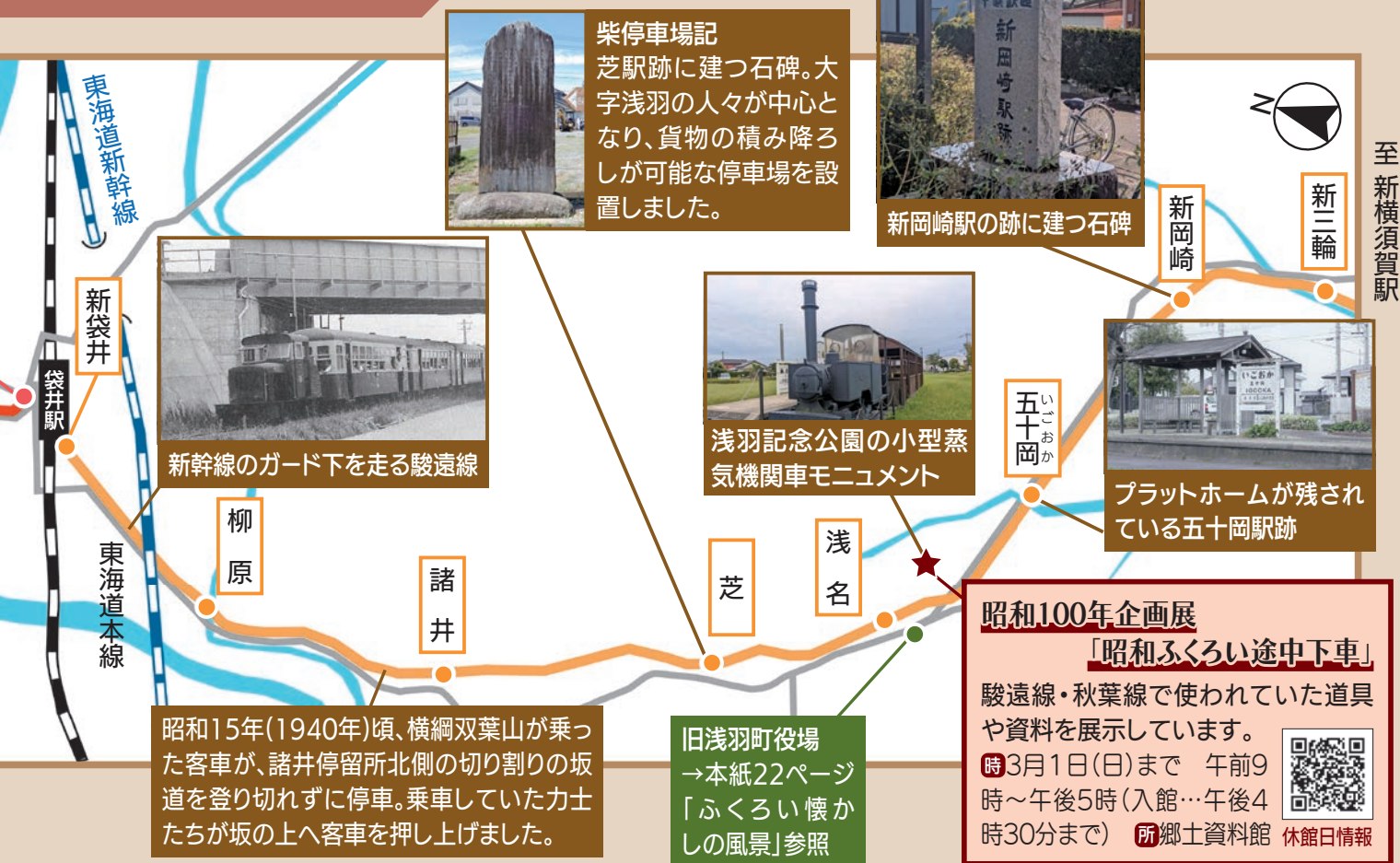


痕跡を探そう！



昭和100年 秋葉線・駿遠線が つないだ 昭和のふくろい

駿遠線廃止日の新岡崎駅(撮影:小林孝一さん)

今年、昭和元年(1926年)から数えて昭和100年にあたります。

昭和の時代、市内では静岡鉄道「秋葉線(昭和37年廃止)」と「駿遠線(昭和45年廃止)」の2つの鉄道路線が運行しており、当時の国鉄「袋井駅」周辺は両路線に乗り換える多くの人でにぎわっていました。今回、昭和100年を記念して、「秋葉線」と「駿遠線」を紹介します。

TEL 23-9264

秋葉線と駿遠線

「秋葉線」は、新袋井～遠州森町間の約12キロメートルを結んだ路面電車です。

す。明治35年(1902年)に秋葉馬車鉄道として開業した後、静岡電気鉄道と合併し、大正15年(1926年)には北遠の水力発電による電力を利用した路面電車に変わりました。

「駿遠線」は、新袋井駅から南の田園地帯を進み、横須賀(掛川市)方面へ延びる軽便鉄道です。大正3年(1914年)に開業した中遠鉄道を前身とし、大正14年(1925年)には新三俣(掛川市)まで路線を延長しました。

昭和18年(1943年)、静岡電気鉄道と中遠鉄道は他の交通会社と合併し、それぞれ静岡鉄道の「秋葉線」「中遠線」となりました。中遠線は、昭和23年(1948年)に同鉄道の藤相線と結





山梨高等家政学校
昭和32年(1957年)
に廃校した女子の各
種学校。秋葉線で通学
する生徒もいました。



可睡斎護国塔

昭



旧中村洋裁学院(国登録有形文化財)
昭和25年(1950年)建築。戦後復
興期の様子を伝える建物で、原野
谷川を渡る秋葉線の車窓からも見
えました。

至遠州森駅

山梨

下山梨

山科学校前

可睡

可睡口

一軒家

永楽町

袋井町

新袋井



山梨駅

新袋井駅・遠州森町駅とともに駅員がい
た山梨駅は、車庫・修理工場・変電所が集
中する、秋葉線の心臓部でした。昭和37
年(1962年)9月19日の最終電車には当
時の山梨町の町民が多く集まり、盛大な
送別会が行われました。

平宇



砂利道を走る秋葉線
(撮影: 園田正雄さん)

昭



澤野医院記念館(市指定文化財)
昭和9年(1934年)に建築された病棟
には、実際に使われていた医療器具
や備品などが展示されています。

可睡線

可睡斎に戦死者を慰霊する護国
塔が建設された明治44年(1911
年)に延長された秋葉線の支線。



秋葉線車両と駿河銀行袋井支店(撮影: 吉川文夫さん)

戦後の足となった鉄道と袋井駅

ばれて「駿遠線」と名前を変え、袋井か
ら藤枝を結ぶ日本最長(64・6キロメー
トル)の軽便鉄道となりました。

昭和19年(1944年)の東南海地震
により両路線は大きな被害を受け、秋葉
線の支線である可睡線(可睡口〜可睡)
が廃線となりました。

戦後、両路線は食料の買い出し客に多
く利用されました。両路線は、通勤・通
学の足として利用されたほか、秋葉山
や可睡斎への参詣客、海水浴客も輸送
しました。貨車を連結して、米・茶・繭・
わら製品・ミカン・カキ・メロン・ウナギ
なども運びました。

モータリゼーションの波で 消えた鉄道

両路線からの乗り換えや貨物の積み
替えてにぎわった袋井駅は、移動や輸送
の拠点駅でした。袋井駅に降り立つと、
正面に赤レンガ造りの駿河銀行袋井支
店が迎えます。銀座通り(西通り)を
進むと、昭和7年(1932年)にコン
クリートの橋りょうに架けられた
静橋があり、周辺では盆踊りや花火大
会などの行事が行われました。有楽通
り(東通り)には旅館や商店が並び、昭
和40年(1965年)代までは3軒の映
画館もありました。

昭和30年(1955年)代になると、自
動車の普及により、バスやトラックによ
る輸送が増加し、鉄道の需要は減少して
いきます。秋葉線は、昭和37年(1962
年)に雑誌に掲載され全国的に話題と
なったものの、同年9月20日に廃止。駿
遠線は、戦後に蒸気機関車をディーゼル
機関車に改造して輸送能力が向上され
ましたが、乗客や貨物の確保が難しくな
り、昭和42年(1967年)8月28日に新
袋井〜新三俣間が廃止され、代わりにバ
スが運行されるようになりました。秋葉
線・駿遠線と入れ替わるように、昭和39
年(1964年)には東海道新幹線が、そ
の5年後には東名高速道路が開通。この
ように、今日につながる交通環境が整備
されていきました。