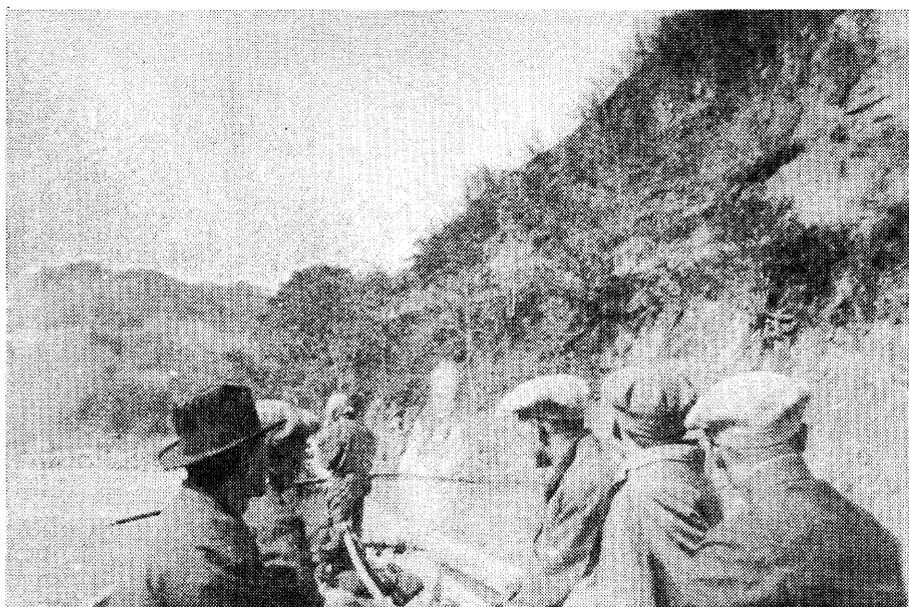


# 第 9 編

## 交通運輸と通信



富士川下りの高瀬船（大正初期）

# 第一章 交通と運輸

## 第一節 旧道の概観

### 古道

原始の時代においては、食料、飲用水、日照等の自然条件に恵まれた土地や、自然の災害からまぬがれるような地形が選ばれて集落が形成され、共同生活が営まれた。互に行き来する道もあったろうし、更には獣やこれを追う猟師たちが踏みかためた「こみち」、いわば自然道ともいわれるものもあった。

日本書記には、景行天皇四〇（一一〇）年には、日本武尊が東征の折、相模の国から甲斐の国に至り、酒折の宮にとどまり、更に武蔵の国に征かれたと記されている。この事からも、当時すでに本県と東海地方や関東地方との往來に利用されていた道路があったことが想像される。その道たるや谷川をよじ、峰を越え、山嶺を綴る山道であつて、一般交通には極めて困難な道であつたと思われる。その後時代が進み、国内が統一され、政治機構が整うに従つて、中央官庁との往復、軍隊や食料などの輸送、貢物運搬等の必要性、人畜による運搬から車へと、運搬機関の進歩と大きくかわりながら、道幅も広く勾配もゆるやかになつて、自然道、けもの道から人工道路へと開発された。橋を架ける技術が向上して更に不便が取除かれ、中央と地方との交流は更に激しさを加えた。官吏の往來が激しくなるに従つて、これに利便を与えるために駅が設けられた。駅には駅馬や人足が準備されて官人は次々と乗り継いで用務を果たした。

甲斐国志によれば、本県の主とする古道は、若彦路、中道路、河内路、雁坂口、萩原口、鎌倉海道、穂坂路、大門嶺、諏訪口があつたと、伝えている。すなわち

## 第一章 交通と運輸

本州九筋より他州へ達スル道路九条アリ皆路首ヲ酒折ニ起ス（酒折ハ上代ノ府治）酒折ノ北ハ板垣村御林山ヨリ金峯御岳ニ連綿シテ人蹤罕レニ至ル。南面シテ前ニ在ル路ヲ若彦路 中道 河内路ト云フ 凡ソ此路スデニ属スル村里ヲ中郡ト称セリ 左ハ雁坂口 萩原口 鎌倉海道ナリ 之ヲ東郡ト謂フ 右ハ穂坂路 大門嶺口 諏訪口是ヲ西郡ト呼ブ 其大体ヲ指シテ仮ニ呼ブ言葉ナレドモ 軍鑑等ニモ 記ス所ニシテ 今モ尚ホ人口ニ存シタリ

○若彦路 板垣村國玉―小石和（富士見）―八代―武居（花鳥）―鳥坂―芦川―大石（是ヨリ先ヲ金王路ト云フ）―鳴沢―上井出―吉原ニ至ル  
若彦とは日本武尊の御子稚武彦王が封ぜられた武部の地を通過する故に名付けられた。

○河内路 府中―荒川―西条―市川大門―（慶長以前帶那通り岩間）―飯沢―（駿州往還） 切石―八日市場―下山―南部―万沢―穴原―興津

○中 道 府中―右左口―迦葉坂―九一色郷―古関―阿難坂―精進―本栖―駿州根原―上井出にて若彦路に相会す

○雁坂口 山崎―鎮目―別田―桑戸―神内川―河浦―天科（雁坂峠）―栃本（秩父街道）

○萩原口 神内川―井尻―於曾―萩原口―大菩薩嶺―多波山―川野村―青梅（青梅通り）

○鎌倉海道 石和―黒駒―藤ノ木（御坂越）―川口―吉田―須走―足柄嶺にて官道に会す古へ官吏來臨の道なり延喜式に曰く諸國駅路の辺に菓樹を植え往還の人をして休息せしむ

○穂坂路 上府中―千塚―穂坂庄―上山―江草―金峯西麓―信州佐久

○逸見路 三の蔵から穂坂路と岐―駒井―穴山―台ヶ原

○大門嶺口 1 荒川―石田―下今井―葦崎―祖母石―教來石―信州葛木  
2 穴山 若神子 渋沢 小荒間 信州堅沢（上の棒道）  
3 大八田 大井森 葛窪 信州堅沢（中の棒道）  
（棒道）

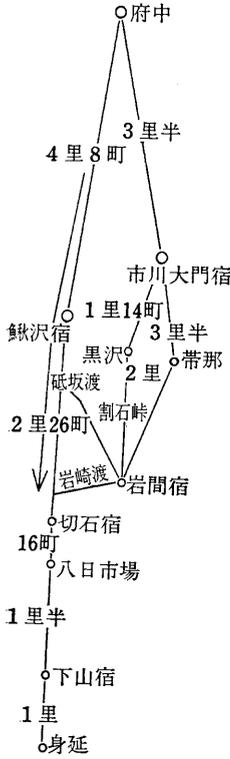
以上九筋の中でも、若彦路と鎌倉海道は当時の主要道路で、御坂町に国衙が設けられて以来、中央との連絡上重要なものであった。和名抄に中央政府との日数を規定して「上り二十五日下り十三日」としているのも、また

この路筋を本道として規定したものである。大化の改新後は国守の交代や使者の上京などが頻繁になったので、官人の旅行のために駅制が定められ、三十里（今の五里）毎に宿駅が設けられた。

更に河内路について、甲斐国志は次のように述べている。

古事伝通ハ府中ヨリ三里半ニシテ市川大門宿（本馬二百十二文輕尻百四十文人足百六文）又三里半ニシテ岩間宿（但帶那通りナリ此処ニ廢関ノ跡アリ後黒沢宿ニ置市川ヨリ一里十二町割石峠ヲ超二里ニシテ岩間ニ出ツ此路モ神祖御通行ノ事アリ）慶長以後富士川ノ通船開ケテ便道ナレバ西郡鰍沢宿へ通送ス府ヨリ四里八町（本馬二百七十一文輕尻百六十四文人足百二十四文）鰍沢、黒沢二村川ヲ夾ミ各々口留番所アリ河内嶺ト九筋ノ境也 以前ハ鰍沢ヨリ岩間へ継グ一里半ナリ砥坂ニテ富士川ヲ濟ス又岩間ヨリ岩前ト云フ処ニテ漕戻シテ切石宿へ継ギ馬セリ近キ辺リニ二所ノ渡口アル故兩越渡ト名ヅク中世崖鑿棧ヲ架シテ西島ノ截岩徑ヲ造リ行路今ハ岩間ニ係ラズ鰍沢ヨリ直ニ切石八日市場へ伝通ス二村ハ交代ナリ上十五日切石へ二里二十六町（本馬百七十八文輕尻百二十二文人足八十七文）下モ十五日八日市場へ三里六町（本馬二百十二文輕尻百四十八文人足百六文）……略切石宿ヨリ下山宿ニ到ル一里二十三町早河ノ横渡有リ（本馬八十四文輕尻五十六文人足四十二文）八日市場ヨリハ一里五町（本馬五十七文輕尻四十一文人足二十九文）下山宿ハ府中ヨリ八里半ナリ……（略）三沢ニ岐路アリ市ノ瀬村ヨリ東ニ行キ古関村ニ口留番所ヲ置キ富士郡根原村並ニ本州ノ本栖ニ出ツ各々三里半府中ヨリ古関ニ至ル九里ト云フ下部村ヨリ東シ湯奥村ノ金山嶺ヲ超ユ山内三里余ニシテ同郡猪頭村ニ出ツ（以下略）

通送経路



武田氏時代から徳川時代にかけては、世は戦国の時代で、軍兵などの出動のため道路も改善されて、ますますひらけていった。往来が頻繁になるに従って、防備の必要上道路の要所要所には関所が設けられたが、庶民の交通のためには大きな障害となった。

徳川時代には、五街道やその他の交通量の多い脇街道の宿場には、問屋が設けられて、幕府の定めた人馬を定置し、公用の旅人や荷物を継立て、通信の通送などの任務を命ぜられていた。公用とは言葉を変えれば無賃ということであった。宿場役人は、宿入用の予算を準備しなければならなかった。

交通量の多い街道は、公用の旅人や荷物の継立ても多く、宿入用も**崇み**、それ等はすべて百姓町民が負担するような仕組みになっていた。

**本町における古道** 荷物の運搬が人力や畜力に頼らなければならなかった時代は、平坦な道よりはむしろ近い道が選ばれた。殊

に本町は山険しくして谷深く、山岳重畳たる地域では自然の障害にはばまられたり、あるいは寸土の耕地も欲しい地域としては、迂回することも急傾斜の道も、またやむを得ない時代であった。更に本町の地形上の特色は、谷が放射状に発達していることである。主流の常葉川は南北に流れ、支流の下部川、雨河内川、反木川は東より西に流れて常葉川に注ぐ。三沢川とこれに注ぐ樋田川は共に東から西に流れて常葉川に注ぐ。いづれの支流も浸食が進んで、見事なV字谷をつくっている。集落はこれらの川沿いにあるため、山を隔てた隣部落との交通、例えば、栃代と釜額、岩欠と長塩、岩欠大炊平と市之瀬、常葉と一色、波高島と大子と一色、下部と竹之島と上之平、根子と大磯小磯、北川と車田、三沢と上田原、三沢と宮原、久保と切房木、久保と水船・久保と大磯小磯などは、山越えの近道が専ら利用された。路辺には愛馬の霊を祀る馬頭観音像（碑）が建てられ、道祖神を祀って旅行者の安全を祈り、石の道標を建て旅行者の便を図ったあとも、所々に見かけられる。

## 駿州街道

根原―端足峠―仏峠―長坂往還―関所古関―照坂峠―芝草―車田―三沢―鴨狩

駿州街道は東河内領と駿州とを結ぶ街道で、当国巡礼二十七番本栖寺（方外院）縁起によれば「信玄公此國をしろしめし、参河の國に兎向の折柄……」とある。その真偽の程は不明であるが、甲斐と駿河との貨物の輸送路としてはもちろん、旅人も多く、古関に口留の番所を設ける程、軍事的にも生活物資の移出入路としても、重要な街道であったことは、想像に難くない。「中央線の開通する以前の明治三十四、五年頃は、長坂往還は明るい松明をともしながら、夜を徹して人馬の往来で賑わったものだ」と、釜額たけがらの古老は語ってくれた。

更に駿州街道の芝草から別れて、大磯小磯を経て、大山、清水、帯那、市川大門へと通ずる古道は、間道的な存在ではあるが、帯那には番所も置かれた程の要衝の地を経た街道でもあった。

## お上人道

仏峠で駿州街道と別れ、枋代を経て杉山へ至る道で、文明三（一四七二）年、大杉山有明寺を開山した富士大石寺九世日有上人が通ったことから、お上人道と名づけられたのであろう。以来大石寺住職が変る毎に、此の道を通り有明寺へ参詣するならわしとなり、杉山、和名場、枋代の三部落の代表が、七尋岩まで出迎えるという、由緒深い道でもあった。

## 浅間づる

枋代和名場から常葉、市之瀬へ通ずる道で、枋代川左岸を下り、和名場原から右岸へ渡り、和名場から尾根伝いに浅間神社、杵地藏を経て、市之瀬へ、あるいは天王山を経て常葉へと通ずる古道である。

## 湯之奥道

今は湯之奥猪頭線という。往古は天子山脈の峠を越えて猪之頭へ通じ、地藏峠を越えて麓へと通ずる。東河内領と駿河とを結ぶ間道として重要視された古道である。特に湯之奥金山、富士金山とを結び深いかわりをもった道だと今に伝えている。天文十二（一五四三）年には湯之奥村佐野縫殿右衛門が、代官を兼ねて関守をも任命された古文書も

あることから、重要路線であったことがうかがえる。湯之奥村の番所については次のような文書もあることから、金山の盛衰と、運命をもにしたものと思われる。

一、八代郡湯之奥村甲府より十里

右者甲州駿州之國境 此処抜道有之ニ付 矢来ニ而メ切置往来之者無之 番所番人無御座候

享保九年寅八月

## 勝坂峠

この道は波高嶋、上之平、常葉、市之瀬を経て、割子、奥杯、の継送りの道として、あるいは農林産物や生活物資の移出入の道として栄え、峠には中田屋、小松屋という二軒の茶屋もあった程だが、富士身延線の開通と共に全くさびれて、昔日のおもかげはない。

## 美咲様

根子から瀬戸へ通ずる山道という。寛永の頃までは谷あいを通ずる悪路で、牛馬の通行は絶対不可能とされていた。たまたま満福寺鉢山主赤堀重太郎は、根子村への御恩がえしとして、又鉢石運搬の道として新道開拓の計画をたて、満福寺対岸から、美咲佐和の神峠を経て瀬戸に至る道筋で、峻立する岩山を開削して行程一里余の道をつくり、根子村の住人に便益を与えたと、此の道の由緒は語っている。

## 観光路として

精進、パノラマ台、中之倉、丸畑、勝坂、上田原、八日市場、別に路線名はないが、明治から大正へかけて、外人観光客がよく通った道であるという。その頃の外国人は藤椅子に乗った旅行者が多く、勝坂の茶屋で休み、サイダーだけはよく飲んだと、中田屋の主人は語ってくれた。

## 宇野尾峠（烏能峠）

桶田車田以東から、岩間、市川大門、鵜沢方面へと通じ、特に林産物や生活物資の輸送路として賑わった峠であったが、昭和二年富士身延鉄道の開通と、昭和二十七年二月宇野尾峠の開通によって、全く閉鎖の状態となった。

第二節 交通運輸の変遷

一 陸上の交通

河内地方は昔から僻村が多く、米穀雑穀なども信州あたりから買い入れて、貧しい生活が営まれていたようである。幕府の番所に対する方針も時代によって変化があり、宝永二年頃までは畷沢、黒沢の番所は、中馬の附通しが自由であったが、それ以後は自由に附通しが出来なくなつて高い米を買い求めなければならなくなつた。また以前は百姓馬は夜分でも通行できたので、甲府で農産物を売り、日帰りができたが、近年は夜間通行が出来なく困つていた。次の文書は河内領百式拾壹ヶ村の代表が、畷沢黒沢の両番所に対して「中馬附通」の善処を要望した文書である。元来番所は警察的な役目を果たすべきものが、庶民の生活には大きな支障ともなつた。

畷沢黒沢両御番所中馬附通願立

乍恐以書付奉願上候

小林藤之助様御代官所甲州巨摩郡八代郡東西川内領百式拾壹ヶ村惣代并手打沢村与八外九人奉願上候畷沢村黒沢村両御番所有之候処先年者信州諏訪松本其外在る中馬附出シ米穀并諸色川内領迄附通仕来候処 宝永三成年より右中馬附通一切為致不申候ニ付米穀類拵抵諸色不自由ニ而自然ニ高値買入 東西川内領村々追々難儀至極仕候 殊ニ川内領之儀者山中谷間薄地山陰露下之場所國中流れ落込風水旱損ニ逢候儀多分有之其上猪鹿猿等兇向致 諸作喰荒夷ニ米穀雜穀共拵抵ニ而難儀至極仕候ニ付無是非畷沢青柳邊より高直之穀物買取運困窮ニ落入御百姓相統難相成途方ニ暮罷在候處尚又去ル巴年申より引続凶作ニ而小前之者共露命無覚束敷敷奉存候一躰當國中ニ茂数多御番所御座候得共中馬通路差支候御番所無御座候處 畷沢黒沢両御番所ニ限り右中馬通路御差留ニ相成候儀者乍恐如何之儀与奉存候 殊ニ先年より川内領村々大小豆柄荏等御年貢御上納金手当ニ甲府表へ附出賣代替候節遠路故居村附出夜分之内御番所罷通其日帰り致し候得者百姓勝手ニ相成候處は又近年夜分通路相成不申候ニ付夜明け候而罷通候様ニ成行其日帰りに不相成甚難渋仕候

間何率以来之儀者川内領百姓持馬者勿論信州向ひより附出候中馬右御番所無差支通行相成候様被仰付被下置度奉願上候右願之通御聞濟被成下置候ハ、東西川内領百式拾壹ヶ村大小之百姓一同相助 廣太之御仁惠難有仕合 奉存候以上  
小林藤之助様御代官所

天保九成年四月



中馬付通し願文 (磯野定男藏)

甲州巨摩八代両郡  
東西川内領 百式拾壹ヶ村

惣代 手打沢村 与 八  
内船村 久右衛門  
西島村 丈左衛門  
岩間村 市左衛門  
下山村 喜兵衛  
瀬戸村 斉兵衛  
熊沢村 萬兵衛  
保村 嘉兵衛  
中野村 喜十郎  
帯金村 惣兵衛

甲州から駿州への通路である湯之奥と古関には番所があつたが、享保の頃には湯之奥の番所は閉ざされていた。古関の番所が設けられた年代については不明であるが、宝永二(一七〇五)年松平甲斐守が領主になり、山家村(帯那)の番所を移転復活させたものである。番人は古関、中之倉、釜額三ヶ村から、百姓が二人宛勤務していた。給与は無給であつたが三ヶ村共高役は免除であつた。明治五年五月十二日廃止となつた。  
関所が特に厳重に取締つたのは「入り鉄砲と出女」であつたように、古関の番所の「定」の部は次のようになっている。なお他国へおもむき代官の、領内を往來する女はその所の名主の証文が通行手形であつたように區別されている。

一、鉄砲出入共我等証文ニ而通事

一、当國中より他国江おもむく女有之ハ是又我等共証文ニ而可通事

一、女往来之儀東西川内領を某所名主証文ニ而可通其外ハ御代官証文ニ而可通之 尤身延山久遠寺会式ニ女參詣ハ 先規の如く久遠寺末五ヶ寺之証文に而可通事

一、御番所近辺間道有之ハ私ニ往来有之由是を聞付ニおいてハ早速人を遣シ見届させ府中江可致注進事…と関所破りについては規定している

更に林金五郎書留古関番所覚帳には、次のように規模、機構が記されている。

口留番所覚帳

一、甲府より九里

八代郡東川内領古関村 村役百姓番人式人ツツ

番所 式間梁三間

門 高九尺 門九尺

左右柵 高七尺五寸 右拾四間 左六間

置物 突棒 指俣 袖捌<sup>シヤク</sup>本宛 棒五本

本繩 早繩 沓筋<sup>カサ</sup>ずつ

助郷 (江戸時代、宿駅の補充と保護の目的で、宿駅付近、近隣の農村に課した夫役またはその夫役を課された郷村) 江戸幕府は、開府以来幕政

体制の強化と、大名統制機構の整備によって全国支配の礎が成り、国内の安定と共に宿制が整備された。宿制というのは、公用の貨客の輸送、休泊、通信のために、五街道を中心に、二、三里毎に設けて一定の伝夫伝馬を準備し、公用に使役させた。本町の旧久那土地地区の各村々、及び大磯小磯村は切石宿の大助郷であり、旧下部地区の各村々と根子、瀬戸村は下山宿の大助郷であった。大助郷は定助郷に対して、行列人数の多い場合、臨時に伝夫伝馬を提供する村々で、およそ百石高に対して、二疋二人出るのが通例のようであった。しかし宿定助と大助郷の間には人足の触当について、いつも争いが絶えなかったようである。此の文書は下山村と大助郷の村々の間で訴訟沙汰までになったが、示談が成立した済口証文である。

只留番所不女参詣  
野村彦彦

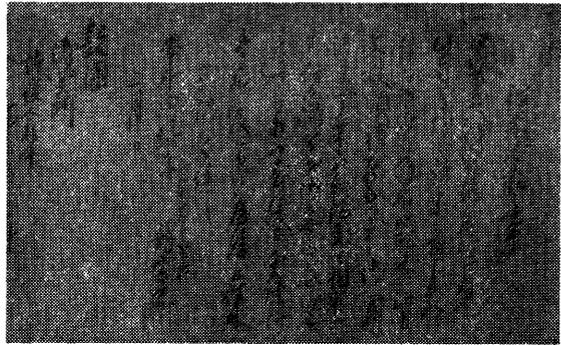
女通行手形 (他領へ行く場合)



参詣婦女通行手形

乍恐以書付内済御吟味下奉願上候  
当御代官所甲列巨摩郡下山村名主喜代平外式人々相手同国八代郡根子村外拾八ヶ村江相掛り難澁出入 以下略  
一、訴訟方申上候者従前駿府御目附様 其外御用人馬繼立罷在候処大助郷根子村外拾八ヶ村之もの人足差出方之儀右村、惣代を以 天保十一年其節之御支配小林藤之助様御役所江訴上及出入高山又蔵様御役所江引渡相成 御吟味中之処御通行之節者御出役有之御差支無之様御指圖被成下候旨 精々御利害被仰聞一同奉承伏 訴訟方并定助郷人足六拾五人内高掛人足式拾八人 残三拾七人其餘之分者御觸ニ心シ吾人三人懸之積ヲ以大助郷村々江觸当陸路通行之節者差支無之様人足差出且亦東西大助郷村々隔年人足拾五人宛下山村江相詰可申 尤東河内領者正人足差出積を以拾五丈貫銀 以来之分相渡勿論風雨等ニ而差掛り

番所取締の達と往来手形之事



毛利大権守又外本村知家外  
より控へる等々不泊山守所  
入心ある一々のありては  
美し降ろし、中後、西、東、南、北  
あり、通はるべきは、  
しるべきや

市川  
御役所  
人

森田岡太郎様

市川 御役所

以上拾九ヶ村小前村役人惣代

波高島村 長百姓 丈右衛門

市之瀬村 名主 重郎右衛門

上八木沢村 長百姓 清右衛門

北川村 常葉村 下八木沢村  
市之瀬村 湯之奥村 帯金村  
杉山村 下部村 樋上村  
岩欠村 上之平村 角打村  
和田村

此の文書は、下山宿及定助郷村と東西河内大助郷村々との争いに対し  
て、代官高山又蔵が仲裁した裁定事項である。

1 下山宿及定助郷としての義務人足は六拾五人

・高掛人足 貳拾八人

内・下山并定助郷人足 三拾七人

の人足を東西河内大助郷村々へ割り当てる。

2 大助郷の村々では、隔年に人足拾五人宛下山へ詰める、ただし東河内領  
拾五人には、正人足として賃銀を払う。

3 風雪で船積ができない場合には、波高島村、上下八木沢村、帯金村へ正  
人足を割り当てる。

4 洪水で川止めの場合には雇揚人足を頼む、此の場合も根子村外拾八ヶ村  
では、石高に応じて出銀する。

という内容であった。これに対して多くの人足が割り当てられて、訴訟  
沙汰になった。

右のような取極めによって、大助郷村々ではどのような割り当によって、  
人足がでていたろうか。

御荷物舟積難相成節者波高島上下八木沢帯金村江觸当正人足無差支様差出シ  
若川支等ニ而船越不相成節者雇揚人足仕根子村外拾八ヶ村高割を以賃銀払……

略当御代官所甲州巨摩郡下山村 小前役人惣代

長 百 姓 藤 兵 衛  
訴訟方 百姓代 直 藏

安政二卯年七月七日

同州八代郡相手方

根子村 大炊平村 波高島村  
瀬戸村 清沢村 上八木沢村

安政五年 八代郡市之瀬村

御伝馬人足覚帳

九月十一日 名主 兵 藏

定メ

此度下山大助郷伝馬人足勤方之儀組頭一同相談之上相定候儀者村方廻り番ニ相勤可申候以上

安政五年九月十一日

名主 兵 藏

長百姓 重 郎 右 衛 門

同 断 友 右 衛 門

同 断 久 左 衛 門

百姓代 久 三 郎

同 断 平 助

百姓代兼 金 右 衛 門

一、三 文 右 衛 門

一、三 市 郎 右 衛 門

一、三 文 兵 衛

一、三 多 七

外 四 拾 八 文 舟 ち ん

○安政六未年九月十五日

一、三 和 十 郎

一、三 廣 兵 衛

一、三 文 久 元 酉 年 九 月 三 日

外 三 下

外 才 領 兼 百 文 出

一、三 金 右 衛 門

一、三 五 右 衛 門

一、〃 伊 左 衛 門

外 四 拾 八 文 つ つ

○文久二戌年六月十八日

一、才 領 御 泊 兼 市 郎 右 衛 門

一、〃 平 助

一、〃 嘉 吉 庄 左 衛 門 行

是ハ御代官様御陣差之節下山八日市場迄

○文久二戌年十月十二日朝参り下山切石迄

一、次 左 衛 門

一、常 吉

一、佐 左 衛 門

一、市 左 衛 門

是ハ御目附様

○文久三亥年十一月廿六日七ツ時下山江参り廿七、廿八の三日帰り付

一、壹 匁 五 卜 豊 兵 衛

式 百 四 拾 八 文 宿 払

外 四 拾 八 文 茂 右 衛 門

一、壹 匁 五 卜

式 百 四 拾 八 文 同 断

外 四 拾 八 文

是ハ下山宿南都宿迄参り

○元治元子年五月十九日夕二十日昼迄ニ済

一、三 彦 兵 衛

一、三 斧 右 衛 門

是ハ下山切石迄御伝馬明昼頃戻近場ニ付小夫共ニ如此ちん

御目附様

慶応二寅年十月五日御目附羽内庄左衛門様下山切石迄

一、才 領 兼 金 右 衛 門

一、伊 左 衛 門

第九編 交通運輸と通信

一、

慶応三卯年八月三日

駿府〇屋町御陣屋御役人様方萬沢御泊り下山へ九ツ時着  
甲府御代官様御場替

佐左衛門  
切石継

才領兼

市郎右衛門

伊三郎

幸兵衛

善左衛門

五右衛門

和重郎

才四郎

斧右衛門

○明治元辰年三月十四日掛川様御通行之節 下山〇切石継

丈右衛門

治郎兵衛

彦兵衛

治右衛門

藤三郎

幸吉郎

忠左衛門

平兵衛

市郎左衛門

幸兵衛

善左衛門

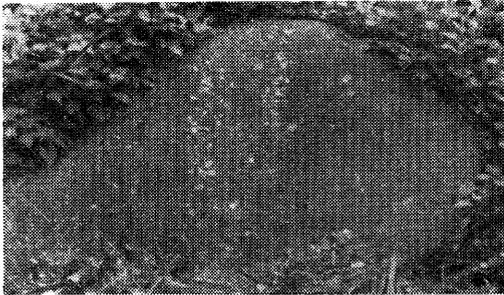
平助

茂右衛門

立人足同断

慶応辰十一月十四日

柳原右少弁様は帰京ニ付下山宿〇南部継



旧道標識 (樋田)

艶兵衛  
文兵衛  
金兵衛  
半兵衛  
要右衛門  
嘉吉郎  
伊三郎  
壺人  
金右衛門  
榮藏  
藤右衛門  
佐左衛門  
五右衛門

文兵衛  
常吉  
嘉吉  
市郎右衛門  
幸兵衛  
平助  
庄兵衛  
作右衛門  
艶兵衛  
幸吉  
榮藏  
金右衛門  
五右衛門  
佐左衛門  
文右衛門

○明治元年六月廿四日

此節組頭迄寄合いたし組ニ而式人つつ惣組を吾人手中

○明治二巳年正月廿日 松平備中守様 当宿御泊りニ而廿一日 南部宿御  
通行ニ付右荷物御継立人足

○同日依谷又右衛門様御家族下山宿へお泊ニ而 廿一日八日市場迄御継立人  
足

彦兵衛	和十郎	才四郎	善兵衛門	五左衛門	常吉	庄左衛門	伊三郎	五右衛門
-----	-----	-----	------	------	----	------	-----	------

右の覚帳によれば

一 安政五年九月から明治二年正月まで十年と五ヶ月の間に、大助郷人足として九十二名が出役している。

二 公用の場合は無賃のようであるが、無料奉仕なのか、村人用として村から支弁していたかは、不明である。

三 慶応元年柳原少弁様帰京の折には、市之瀬村だけでも十八人出役している全体の行列はおそらく四百人以上であったと思われる。

## 二 富士川の舟運

富士川の名称由来は、甲斐国志にもつまびらかではないが、本県の二大  
河川笛吹川、釜無川に急流早川など、数知れない支流を合わせ、行程十八  
里（七一キロメートル）の日本三大急流の一つに数えられた。

しかし農耕に及ぼす利得は、他の河川にくらべ比較的薄い、ひとたび  
氾濫が起きれば猛威をほしのままに、一朝にして人命財産を皆無と化  
す。このような脅威を幾度か繰返してきたが、その終結は誰人にも予測し

得られないほど大きなものであった。

富士川の開削は、徳川家康の命を受け慶長十二（一六〇七）年角倉了以が  
五年間の歳月を費してなされたが、土木技術も充分でなかった当時のこと  
を思えば、了以の苦心の程もしのばれるのである。水中に横たわる岩を砕  
き、浅瀬を開いて鯉沢岩淵間の舟運が開始されて以来、明治三十六年中央  
線が開通するまでの約三〇〇年間、甲信地方と東海道を結ぶ大動脈として  
の役割を果たし続けてきた。幕府の厚い保護のもとに、河岸はにぎわいを  
極めた。また船夫も御公儀より「御入用銀被下置」というように、手厚い  
保護を受けながら、育成されてきたようである。

明治八年二月、富士川運輸会社が設立され、幕府の支配から民営へと替  
わり、一層の繁じょうを続けたのであるが、富士身延鉄道の開通に伴って  
輸送量も次第に減少した。ここに時代の要求に従って新しい運輸手段に役  
割を渡し、就労者は見切りをつけ、他の産業へと生活を求めたのである。

## ○富士川舟運の始まり

南アルプス連峰から湧き出る幾筋もの支流が釜無川となり秩父連山を源  
とした谷川が集まって笛吹川となって盆地の辺縁を流れ、県民の生活や産  
業に限りない恩恵を与えている。この二大河川は西八代、中巨摩、南巨摩  
の郡境にて合流し、南に向かって富士川となり、東西河内の境を流れ、岩  
をかみ、岸を洗って十八里、駿河湾へと注いでいる。

富士川開削の目的について、日本文化史は、「幕府自ら積極的に保護  
し、これが交流上に於ける便宜を助けたのは、幕府直轄の貢米を江戸へ回  
送するに際して、費用の多い陸路運輸より低廉なる富士川を利用したこと  
が、主な目的であろう。」と述べている。

この目的を達するために、幕府は、富士川の開削を角倉了以に命じたの  
である。了以は「湍石多シと雖モ舟行ル可」といい、この難工事に取り組  
み、どう察力とけい眼と果断によって、見事に成し遂げたのである。

永積洋子によれば

角倉了以（一五五四—一六一四）は、天文二十三年京都の医家に生まれたが、これをつがなかつた。江戸初期の朱印船の貿易家であり、治水事業にも大いに活躍した。文禄の初めには、豊臣秀吉より朱印状を受け、慶長九年には江戸幕府より朱印状を受けた。了以、与市、嚴昭の三代に一六隻の朱印船を安南、トンキンに派遣して活躍。治水事業として大堰川・富士川・天竜川・高瀬川などの浚渫開疎した。（注）浚渫Ⅱどろをさらって深くすること、

このように了以は通商の才智と開削工事についての造けいが抜群に深く、偉大なる事業家であったことが、この工事を成功に導いたことであろう。とにかく了以をぬきにしては、富士川の舟運を語ることはできない。慶長十二年以前の富士川はどのように利用されていたのであろうか。駿河風土記岩淵の条に「甲斐の檜皮、榎木等筏モチ竝に着カシム……」とある。河内地方をはじめ九筋の多くの木材は、いかにに組まれて遠く岩淵まで運搬されていたことであろう。

「御廻米之儀者格別気を附大切ニ取扱仕其外軽キ荷物タリ共飯米之多少モ積申間敷候」と三河岸（青柳、鵜沢、黒沢）の船頭に誓約させるほど深い誠意が払われ、貢米回送には行政上思いきった政策をとり、河港を築いて保護育成し、他方輸送統制にも強い力を入れたようである。



御廻米について申渡  
（市之瀬桜田二郎藏）

「御廻米」運搬については次のような事を知ることができる。

甲州は幕府の直轄の領地、すなわち天領である。ここに言う御廻米とは御城米のことであり、天領からの年貢米のことである。甲州の御城米は三河岸から舟下げによって岩淵まで運び、岩淵から蒲原まで牛馬で陸送、蒲原浜から清水までは再び船で輸送された。御廻米の輸送は「廻米仕方」というおきてがあつて、それに基づいて厳重な監視のもとに輸送された。文政のころ、市之瀬村小林新藏は、岩淵の河岸と蒲原浜の出役名主を兼ねていた。その末裔桜田一野所蔵「申渡書」には次のように書かれている。

「御廻米仕方」によって俵拵には役人どもを遣わして、厳重に監督し指導したものである。いつの世でも悪人は絶えないもので、清米（上米）と偽つて安値で買ひ集めて俵拵をしたり、悪米を元河岸へ差し出す等ふらちのないように厳しく取り締まってほしいとの達しである。

申 渡

甲州村々当辰之御物成御廻米中為立会吟味方、下役喜多川喜平次、普請役下番甚右衛門、田沢隆助被差遣候間、三河岸取締方並駿劬岩淵河岸と蒲原浜迄附送牛馬値雇方共都而是迄之通相心得可被申事

一、於村々御廻米俵拵等品々之節是迄も手附手代差出世話為致候義ハ可有之候得共清米と唱安値段米買入請負俵拵いたし元河岸江差出其外不宜取斗有之哉之風聞有之候間 向後引替米等ハ勿論其外不将之義無之様為取締と手附手代急度見廻り世話いたし候様可被致取斗候

一、甲府御詰米相成候村々茂右同様可取斗候品々より右御詰米之方も立会之者被差遣候義も可有之哉ニ付急度可被心得事

一、甲州三河岸并駿劬三場所取斗方手続定書別紙相渡候間取締役并河岸之間屋其の外出役いたし名主共為心得と右場所詰所江掛板いたし置候様可被致候尤手附手代共へも右趣相心得取斗候様可被申渡候

辰九月

右之通被仰渡奉畏候早速銘々御代官江申聞候様可存候為御請奉申上候以上

辰十月五日

鈴木伝市郎手代

右大貫重八郎殿達

山本大膳手代  
内 田 一 郎 印

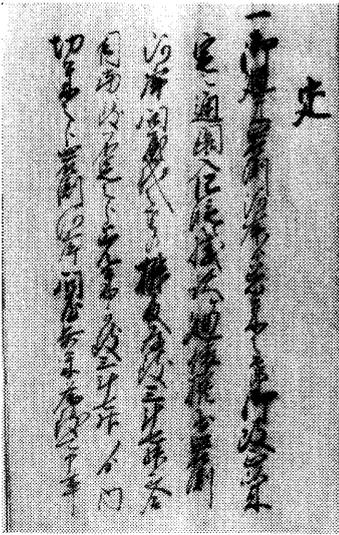
御廻米は幕府直臣の俸禄米であつて、計画通りに輸送されることは極めて大事なことであるが、岩淵河岸の高札には次のように示されている。

定

一、御廻米元河岸より川下ケ之義一日三、四拾艘程ニ限り候間着船次第水揚いたし可申候尤船頭一同小揚為致其日限り矢来内江積入夜中河原等江積置申間敷事但し三河岸一同積出し岩淵河岸着船致候分ハ其ノ船頭留置元河岸并滞船之場所急度相札不取締り義無之様可致事



御廻帳  
上之平佐野信次蔵



御廻米定書 (市之瀬桜田一野蔵)

一、岩淵河岸より蒲原濱江附送之義牛馬出方不宜節者出役名主東西村々江罷越頼立可申義者勿論毎朝明六ツ時往還筋江罷出商荷附送之牛馬差留メ可申且御廻米附送り不致候牛馬者蒲原宿ノ商荷物決而附送り為致申間敷富士川馬越着之節者蒲原宿ノ往來荷物附来り候馬吉原宿ノ往來荷物無之分御米附送らせ可申候但し御廻米附送致候牛馬塩其外商行荷物附送り為致候蒲原宿問屋江も申渡候事

一、御廻米岩淵河岸着船上拵廻之儀御改正以來御仕法之通百俵四撰いたし蘭を入問屋出役名主船頭立会之上四俵撰出し升廻し改テ請三斗七升内に切米爾相成候分者船頭弁米為致可申候尤差米之内濡沢手米等之分切替為致右入用之儀者船頭より弁米為致可申事

一、蒲原濱江附送り之義日々之事ニ付曇候節ハ是迄途中用意菰差遣シ候得共日和之様子ニ寄余慶相渡シ途中急雨有之候而も相通シ不申様取斗可申尤出役名主之中并二問屋代之者附添鹿末無之様可致事

一、矢来内六ヶ所番小屋是迄相建置番人相詰候義并御米相嵩候節者矢来外迄も積置候義ニ付定之通番差置嚴重ニ為相守可申尤夜中者晴雨共出役名主矢来外時ニ見廻り心附可申事

監督方之義定法之通入念日数日積り候分ハ折々撰直シ根太附等爾不相成但シ様別段心を用可申事

一、御米附送り賃錢之義富士川東西村々遠近爾寄増減いたし渡方有之候間去子年直雇被仰出以來出役名主賃錢払方取扱候義ニ付定法之通聊不正之取斗無之牛馬出方相進ニ候様第一相心得可申賃錢渡方不取斗之義有之候ハ、村々疑惑生シ自牛馬出方相劣可申事ニ候間相互ニ吟味いたし潔白ニ相動可申事右之通承料得也

辰十二月

この高札は岩淵から蒲原までの仕方である。

一、一日の輸送船は三、四〇そのことから、船頭も使つて一日の中に矢来の中へ積み込まねばならない。積み込みができない舟は、元河岸や滞船の場所を聞いて、嚴重に取り締まらなければならない。

二、岩淵から蒲原まで牛馬で陸送する場合、牛馬が不足の場合は隣村まで

も出向いて頼み、かつ朝六時ころから往還に出て、蒲原宿方面から商い荷物をつけて来た牛馬を差しとめて、それに運搬させる。そのような場合には「御米をつけていない牛馬には、商い荷物をつけて蒲原宿を出発させてはならない」と御廻米の輸送を何よりも優先させている。

三、「枙廻り」といって俵の検査方法は、一〇〇俵中より四俵選び出して検査する。その結果一俵が三斗七升に不足の分は船頭に弁米させ、また差米濡れた悪い米なら、これまた船頭に弁償させるといふ、船頭には重い責任がかけられていた。

四、岩淵からの陸送は、日和によっては多くの菰をもたせて、お米が濡れないように心がけると共に、出役名主、問屋と付き添って監視すること。

五、晴雨にかかわらず、夜中見回りを厳重にすること。

六、牛馬報酬の賃銭は、牛馬の出し方にも影響するので、疑惑がおこらないように潔白に勤めなければならない。このようなことが、高札の内容である。

次に治水と水運の歴史をひもどいてみると次のようなことがうかがわれる。

領主の財源は年貢である。富士川舟運の最大の役割は御廻米の輸送であった。河内路は難所が多く、普通の道路で人足一人の場合には二、三人、馬一頭は二、三頭用意しなければならなかった。牛馬でも米二、三俵運ぶに過ぎず、更に馬方方が必要である。ところが舟運によれば船一そうに三拾式俵を限度として運搬することも可能であり、更に時間的には、当時の陸上輸送とは比較にならない程速く、運賃も安く、能率的であった。

甲州米とよばれた年貢米は、殆ど甲州代官所（甲府・市川大門、石和）に納入されたものであった。信州諏訪領、松本領、甲州の田安領のものも含めて、年平均四一五万俵が川下げされた。三河岸までは陸路を荷車や牛馬で運搬、石和・葦崎方面からは笛吹川、釜無川を利用して「近番船」とい



岩淵蒲原間陸路駄賃帳



御城米の旗（桜田一野蔵）

れた。千石船には一八〇〇俵から一九〇〇俵を積載して、八日半で浅草蔵前に到着した。

米の輸送は十一月下旬から翌年三月ごろまでで、米以外には、穀物・木炭・寒天・生糸・タバコ・綿糸・ブドウなどが下り荷の重要荷物であり、上り荷の食塩（年間三〇—四〇万俵）は御回塩とか御入塩といい、市川代官の統制下で行われた。その他塩魚・陶器・砂糖・畳表・石油などであった。鰍沢は甲信地方の門戸であった。富士川の高瀬舟は四人乗り、二六俵から三二俵で、旅客の定員は一五名、荷物は二四個、三六〇貫が規則であった。駿州境には十島の口留番所があって、上下の積荷改めを行い、密移出入や旅客を厳重に監視した。明治の最盛期には静岡県に三〇〇隻、山梨県に八〇〇隻の舟が就航していたという。

了以は備前の国秋山から舟人四人を招いて、舟造りの手工技術、及び舵と艦の使い方を教え、輸送に備えて船夫を養成した。船夫を志した人達

う小舟で集めた。三河岸からは笹舟または高瀬舟に「甲州御城米」と書いた日の丸の旗をなびかせながら岩淵まで下った。これは公用船の標識であり、他の舟と区別するためのものでもあった。

岩淵までの下りは三〜四時間、溯航には一隻に四人立て、人力で岸を引き綱で引いて上がったので、四日半から一週間を要した。さんまなど生ものを積んだときは、夜中でもひいて上ったので二日で到着した。

岩淵に着いた年貢米は蒲原浜まで陸送、再び船積みされて清水まで回送し、更に千石船で江戸まで回送さ

の多くは、富士川流域に住み、幼ないころから富士川とともに過ごし、いわば富士川育ちの人達で、積極的にこの訓練を受けた。

「旅客商人の船賃等は、皆角倉氏の所定にして、今に旧慣に仍ると云云」甲斐国志に記されているが、富士川の舟賃は、了以の資本的発想に基づいているのではなからうか。ともかく了以の努力と苦心には幕府も大いに期待し、貢献度も非常に大きかったということではなからうか。

### ○舟運と河岸（甲斐国志より）

・河津 河岸

「黒沢御米蔵 石和役所支配下諸村の貢米ヲ置ク、番船百五艘、東河内領諸村の附船ヲ支配ス 高田村ニモ式艘アリ 此ノ河岸ノ船ハ総テ船首ヲ黒塗ニシテ識トス 近番船式拾艘 近番ハ上流諸村へ運送スル船ヲ云運上永式拾九貫五百文、凡九筋ノ貢米津出ハ百姓ノ所役ナリ 此三処ヨリ船ニ積シテ駿州ノ巖瀬ノ河岸へ運送ス 一艘ニ米三拾式俵ヲ積ム貢永四百八拾文官ヨリ給フト云」

三河岸を元河岸ともいう。元河岸には御米詰蔵を建てて年貢米を納め、各河岸の支配下の村附船の艘数を定め、此処から駿河岩瀬まで年貢米を回送した。

幕府は重要な年貢米回送に奉仕する河岸には特権を与え、御米詰蔵に納められた米一俵につき一文を番賃として下され、敷地は除地として免租して保護を加えてきた。

富士川流域には数か所の河岸、津出し場を置き、波高島村にも河岸がおかれた。河岸には役人を常置しておいたのではなく、その都度御出張りになったようである。河岸、津出し場以外の所にて、みだりに積荷、荷上げは固く禁じられていた。河岸、津出し場と呼称は異なるが、性格は全く同一の役目であったといわれている。

### 積荷舟の運航

引き舟は、青葙あからむしで造った索繩を船首に結び、末端は輪をつくりて胸のあ

たりに掛け、二人がうつぶせて瞬時も油断することなく、こん身の力をこめながらつま先立てて引き船したのである。一人は船内であってさおにて障害をよけながらこぎ、一人は河の中にあつて太きさおを軸ねじりにある穴に通し、両肩にて担ぎ押し上げた。深い所は船に乗ってさおでこいだ。

「舟を引く者嶮岨あきをもいとわず上り、断崖絶壁にあえば索繩をたぐり、岩石を飛走して舟に跳び乗る様は、あたかも猿猴えんこうの梢を伝うる如くであつた」と古老は今に伝えている。

追風に帆が使用されるようになったのは、いつの時代からかは定かではないが、むしろの帆が布の帆にかわつたのは明治初期（一八七五年）のころからだろうといわれる。三大急流といわれた流れの中で、風に帆をはらませながら上る風景は、まさに一幅の絵のようでもあつたらう。舟運盛りの頃は「船艦千里」といわれ、甲駿の大往還としてにぎわつた。

貢米回送の船積みせきの船底には、大竹（目通八―九寸）を敷き、その上に三十二俵を積み、その上に藁わらをかぶせて水濡れを防いだ。この藁も農民から徴収したものであるという。

富士川一八里の中で唯一の景勝は屏風岩びょうふういわである。屏風岩は富士川と早川との合流点で、あたかもびょうぶを立てることく地層が走り、自然が最も美観は、見る人をして驚嘆せしめたのであつたが、また随一の難所でもあつた。

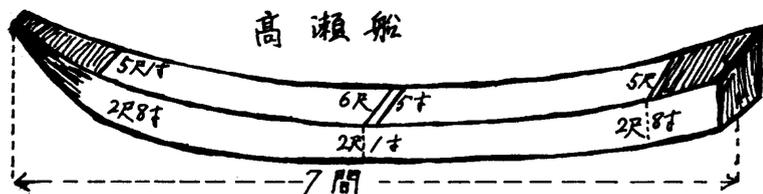
濁流早川が屏風岩に激突、激流となつてほとばしるその下が、波高島の川岸である。波高島の河岸は商業的輸送が多く、積荷、荷上げで一日中忙しく、富士川通船の要地としてにぎわい、出入りする舟は八百余艘ともいわれた。

波高島河岸に運ばれる貢米は、上野平村、常葉村、市之瀬村からであり、遠くは古閑村から運ばれた記録もある。運ばれた貢米は、お出張りの役人、手付、手代、郡中総代立会いの上、厳重な検査を受けたあと川下げされた。富士川舟運開始前の移入路は、沼津から中道―芦川往還で、人の背や馬によつて運ばれた。

波高島河岸からの積み出しは、こうぞ、みつまた等を市川大門村へ製紙（和紙）の原料として運んだ。その量はばく大なものであった。こうぞ、みつまたの主な産地は東西河内の諸村で、山畑に栽培されたのである。

笹舟と御帳面舟

富士川に就航した舟を笹舟とも、高瀬舟ともいい、底板が平らであった。笹舟については、享保一五（一七三〇）年の記録による「富士川小廻



高瀬船

船詳細図」にて知ることができる。

「其の舟の制は長さ七間、軸轆三間より三間一尺迄にして、其の幅、軸梁五尺一寸、中央六尺五寸、軸梁五尺三寸、深さ軸轆二尺八寸、中央二尺一寸、用材はすべて縦の薄板をもって之を造る」とある。享保年代（一七三〇）から船体の改造進歩は見られなかった。

「小廻り船」とは、海上輸送をする大型船に対していわれたが、船材は縦の木が最適である。天明細帳に「前略右帳面船百五艘打立申候材木縦木前々御料所東河内領方々御林山云云」とあるが、御公儀より下さる材木は、搬出も容易なことから東西河内が産地とされていた。縦木は破れ難く、水中にても強く、かつ軽いという特徴をもっているからである。

船造りは専門の船大工（ふなばんじょう）が造る。船板は一寸余りの縦板を使用する。くぎはかじ屋が一本一本打った特殊なもので、幅三分余り、長さ三寸余りのものを使って組み立てられた。浸水箇所にはひのきの皮で作

った「まきわた」を詰め、浸水を防いだ。

船を造る場所を「船丁場」といい、御公儀御役人の監督下で造船作業が行われた。造船に従事した船大工、きこり、木挽き職人等はそれぞれ扶持米、みそ、塩を与えられて保護されていたようである。

黒沢河岸附船は「御公儀ヨリ船木被下新造船打立テ」と御公儀のお改めを受けた。この船を公用船または御帳面船といった。波高島住民も拾艘の御帳面船を持っていて、波高島の人々はもちろん、上野平村の人達の中にも船稼ぎに従事した人は数人いたという。元河岸、黒沢河岸附船は船首を黒く塗ってあり、波高島村住民のもつ船も、すべて船首を黒く塗って、黒沢河岸附船として公用輸送にあたっていた。

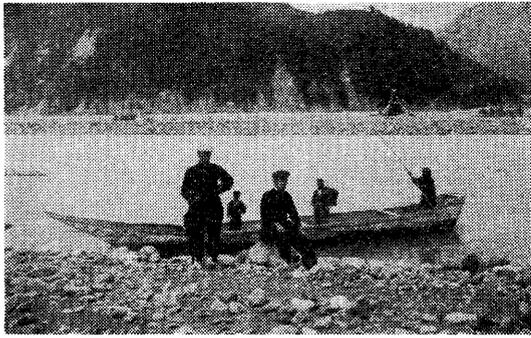
波高島にも船丁場があつて、近村から船大工職人が集まり、朝早くから日暮れまで働いていたというが、今はその家屋敷すらもつまびらかではないが、今も「船ばんじょう」と呼ばれる家があつて、当時をしのばせてくれる。

船夫のくらし

船夫には舟木、船具一式、新造船打立御入用銀のほか、船下げ賃等に厚い助成と保護を受け、「板子一寸下は地獄」とはいわれながらも、「よい越しの金は持たぬ」とまでいわれるほど生活は豊かで派手で、一般住民のせん望の的であつた。

富士川の舟運は年々盛んになり、はなやかな時代は永く続いたが、幕府は改革の度ごとに保護をゆるめ、御帳面船にも運上金として税金が課せられ、舟木くだされも天保元（一八三〇）年から廃止となり、舟下げ賃も年季五年ごとに下げられた。更にはん濫の度ごとに河底ざらいを行ったが、始めは御公儀の立て替えであつたものが、後年には河岸や船夫の負担となつて、河岸も船夫も公用輸送のみに頼っていらなくなつた。

船夫の履き物を足半といい、普通の草履の半分くらいであるが、船夫にとってはまことに履き易い草履で一日に六・七足くらいは作ったであろう



波高島の横渡し

か。河で働く者の生活の知恵であるといえよう。雨降りの日や川止めの日には、草履やわらじを作ったくさんつり下げておくことが、自慢のたねでもあった。船夫の食事を運ぶ飯櫃をヒルマ桶といい、四人で食べる二分と、ほかに副食物や食器類を入れるので二重の入れこしになっていた。これを網で作った袋に入れ、肩にかついで運んだ。

波高島河岸とその周辺

波高島河岸の周辺は、富士川の中でも川幅が最も広く、こう水が一度おれば早川の濁流は河原一面を覆い、その水勢はものすごく、富士川の流れを止めんばかりの勢いで屏風岩に激突して岸を洗うので、その都度河岸は移動して難をのがれてきた。このような水のごとに河瀬はかわり、波高島とともに下山村もその被害を受けてきた。流域の住民は、飯富から上流を国川と呼んでいるが、こう水の色を見て国川のはん濫か早川のはん濫かを判断できたともいう。

波高島河岸下流には、常葉川が合流する所に大きな岩が突き出ている。ここを「マナスの鼻」といい幾度か破船した難所として、船夫達からは恐れられていた場所である。マナスの鼻は富士川の濁流を受け流しているの、その下流でははん濫による災害はかつて皆無であったといわれる。

富士川は一級河川に指定され、護岸工事もほとんど完備に近いまでに整備されて、水害は全く稀有な出来事になった。早川の水は発電に取水されて、昔日のおもかげはない。

波高島には「かわぎし屋」とか「港屋」など当時舟運でにぎわった河岸をしのばせる屋号とか、近村近郷から移住して出身郷名を屋号とした船宿、居酒屋などがその名残をとどめている。

波高島河岸と時代の変遷

波高島河岸には、対岸の下山村へ渡る横渡し船があった。往古より波高島で支配運営してきたが、東西河内領を結ぶ重要な交通機関であった。渡船の発着所を「渡し場」といい、出水の都度場所を変えるということもしばしばあった。人命にかかわる業務だけに、船体、積載量などについていろいろな制約もあったことが、次の免許願いからも知ることができる。

渡船免許願

山梨県西八代郡富里村

高野 丈 左 エ 門  
高野 玉 三 郎

一、免許年限

明治参拾六年四月壹日ヨリ明治四拾六年迄拾ヶ年

一、河川地及渡津ニ関係アル市町村名等

河川地ハ西八代郡富里村波高島地盤字下川原ニシテ 富士川流域ヲ同村波高島ヨリ南巨摩郡下山村ニ通ズル里道ニテ

富里村下部温泉浴客 古関 中之倉 瀬戸 本栖 南都留郡全部 市之瀬郵便局ヨリ下山村郵便局向ケノ郵便通送人

一、人員、諸車ヲ種別シタル各賃銀表 并ニ壹週歳収支豫算書

人 壹人 金貳銭 但拾歳迄無賃 拾歳以上拾五歳迄壹銭

馬 壹頭 金五銭

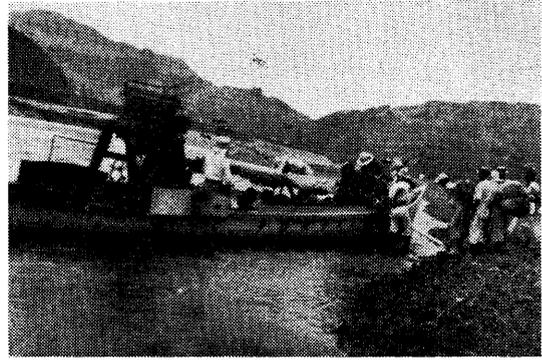
籠 壹挺 金五銭

壹週歳ノ収入金 壹百円

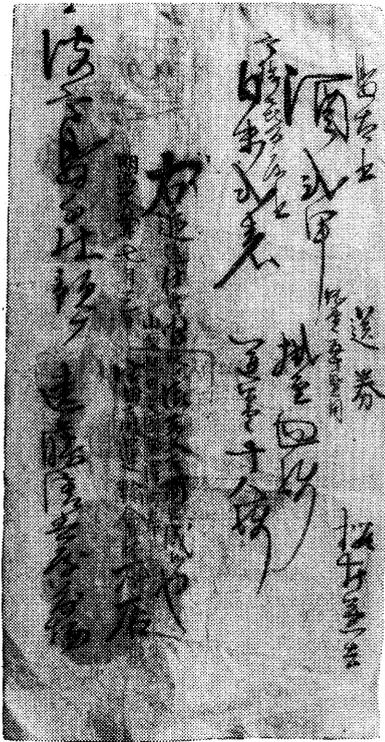
壹週歳ノ支払金 貳拾五円

一、渡船乗下船場ノ構造

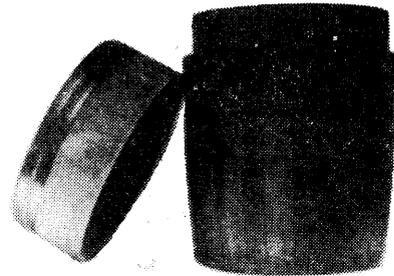
乗下船場ハ石ヲ以テ積立テ 乗客ノ差支ナキ構造ヲ為ス。



富士川をのぼる飛行艇



富士川運輸会社の送券



船夫が用いた、ひるまおけ

一、渡船ノ内径寸尺構造ノ概略及人馬諸車積載量

渡船ノ船体ハ木ノ壱寸板長サ五間ヲ以テ構造シ横六尺ニシテ 人拾式人 牛馬  
壱頭 荷物ハ百五拾貫目

一、渡守ノ人員高水ニ増員スベキ見込人数

平素式名 但シ高水式尺増水ニ付壱人増シ 四人迄ハ増員ヲナシ渡船ナスモ其  
以上ハ越渡ヲナサズ 以下略

明治三十六年三月三十一日 右  
高野 丈左エ門  
高野 玉三郎

山梨県知事 大山 綱昌殿

右のよう渡船営業は許可制であった。渡賃は次のように変っている。

年代	明治二年	大正十一年	昭和貳年
一、人 壱人	金 壱銭	金 五銭	金 拾銭
一、牛馬 壱疋	金 参銭	金 拾五銭	金 貳拾銭
一、自転車 壱台		金 七銭	金 貳銭
一、駕籠 壱挺		金 拾五銭	
一、人力車 壱台		金 拾五銭	金 貳拾銭
一、馬力 壱台			金 七拾銭
一、小車 壱台			金 貳拾銭
一、荷車 拾貫目			金 貳銭

明治三十六年の記録によれば、一ケ年間に利用した人数一万百九拾四人、牛馬拾頭、駕籠拾三挺と記され、多くの利便をあたえた。  
尚渡船については次のように規定している。

区管渡船規定 (昭和二年)

- 第一条 当地ヨリ対岸下山ニ通ズル渡船場ヲ監督スル為監督者八名ヲ置ク
- 第二条 渡船越立ノ為 越立人十二名ヲ置ク
- 第三条 監督者ハ区長代理者 区会議員ヲシテ服務セシム
- 第四条 越立人ハ通船業ニ従事シ 其経験ヲ重ネ 労力ニ堪エ得ベキ者ト認ムル者

第五條 監督者ハ壹日壹名トシ越立人ハ壹名 若シクハ貳名 三名ヲ使役セシムルコトアルベシ

第六條 監督及越立人ハ五日毎ニ交替スルコト

第七條 勤務時間ハ黎明ヨリ黄昏ニ至ル迄トス

第八條 船体ノ保護ハ其日ノ越立人ハ翌日他ノ越立人ニ引渡ス迄ハ其ノ責ヲ負

ウ 但シ暴風雨大出水ノ節ハ安全ノ場所ニ繫留シ保管スルコト、斯カル場合

ニハ人員増加ヲナスコトアルベシ

第九條 越立人ハ監督者ノ指揮ニ從ヒ從業スベキモノトス万一其命ニ反シ通行

人ニ迷惑ヲ蒙ラシムル時ハ 解雇使役セザルコトアルベシ

第十條 監督者ノ日給ハ金壹円五拾錢トシ越立人ハ金貳円ト相定ム、臨時ニ雇

入ルルモ越立人ハ同当ノ日当ヲ支払フモノトス

第十一條 一日ノ収入金ハ監督者ニオイテ取纏メタル内ニテ 其ノ日ノ日当ヲ

支払ヒ 残余ハ区長ニ納入スベキモノトス 若シ収支償ハザルトキハ 区長

ニ要求シ支払ヲ為スベキモノトス

第十二條 渡船賃ヲ定ムルコト左ノ如シ

人 壹人 金 拾錢

人力車 壹台 金貳拾錢

小車 壹台 金貳拾錢

馬力 壹台 金七拾錢

自転車 壹台 金 貳錢

牛馬 壹頭 金貳拾錢

荷物ハ拾貫ニ付金貳錢トス

などと細かく規定されていた。これらの資料によって、どのように運営されていたかが理解できよう。なお常葉川、枋代川、下部川等各河川沿いで伐採された材木は、流れを利用して波高島へ集材した。集材された材木はいかだに組まれ、二、三人が上乗りし、後方にかじを付け、たくみな操作によって岩淵まで運ばれたことが次の川触で知ることができる。

川 触 甲州湯之奥村字不動山御林々下部川通波高島村夫々富士川通枝川こと  
も 両縁村々清水湊々海岸通江戸深川木場迄

御領  
私領  
神社領  
右川附村々 名主  
組頭

甲州八代郡湯奥村字不動山御林々檜梅縦観御材木江戸廻シ之儀 深川木場町萬屋和助江申付 川下ケイ多須間 右場所々下部川筋波高島村富士川通枝川とも両縁村々清水湊迄 夫々海岸通江戸深川木場迄廻木イ多須ニ付 川文出水又ハ海上難破船等々ニ而散乱木有之節ハ川附村ニ早速罷出紛失無之様大切ニ取斗其所江集置最寄御代官江注進いたし 可受差図 若隠置ニおいてハ可為曲事も也

但政番所 無上之積

天保十一年子八月

忠次印  
善左印  
幾三印  
又兵印

追出 長門  
同 遠江  
頭 下飛弾  
集人

御材木並敷木丸太共極印 切判左之通

㊦ 御材木極印 ㊧ 敷木極印

㊨ 同切判拳 ㊩ 切判拳

追而此触書早々相廻シ披見之上 村々役人共清書相添 留々小林藤之助江戸御役所に可相返候

右御触書本紙者 油紙包之上印封ニ而相廻シ候条 本紙拝見いたし度村方者開封いたし大切ニ取扱 其訳委細請書ニ認入 如元封其所役人印封いたし不  
限尽夜刻附ヲ以早々継送り留々江戸下各向柳自分役所江可相返もの也

子九月二八日

小林 藤之助

甲州湯之奥村字不動山御林より下部川通波高島村より富士川通枝川とも両縁村と清水湊より駿河伊豆、相模、安房、上総、下総國と海岸通村と江戸深川木場迄以上の触書によって次の事がわかる。

1 湯之奥村字不動山の御林の材木は、深川木場町萬屋の和助によって、川下げをする。

2 下部川、富士川を経て、清水から海路深川の木場まで運んだこと。

3 川の出水、海上難破船等があつて、若し流木を発見した場合には、各村々では散乱しないように集めておいて、代官所の指図通りにする。

4 材木には極印(幕府産出の材木につけ焼印)や切判(材木仕出し業者や年次を明確にする印)がつけてある。

湯之奥村の不動山御林の檜樅樅槻などの材木は幕府の直営事業として伐採や搬出がなされていたのであろうか、とに角すばらしい良材があつたことだろう。

明治八(一八七五)年二月、富士川運輸会社の設立によって、同会社の波高島分社がおかれたので、渡船業務はすべてその支配下にはいつたのである。運輸会社になって、営利を基調とした業務の拡充は、船の出入りも激しくなつて、幕府支配下の河岸にくらべてより繁盛したのであつた。

明治三十六(一九〇三)年六月には、中央本線が甲府まで開通して、旅客が多くなり、積荷、荷揚げに多忙を極め、波高島の多くの人が河岸稼ぎに出て、上り下りの船の着く時は旅客、船夫を交えて大変にぎわい、活気あふれる河岸であつた。

時代の進運に伴い、身延鉄道も次第に延長され、大正九(一九二〇)年五月には身延駅が開設されるに及んで、船の姿は次第に減少して来た。代わりに飛行艇なるものが就航したのは、大正十三(一九二四)年であつた。

当時、身延、諏訪間の運賃は一円八〇銭であつた。飛行艇の運行為広告されるや、その当日より数日間、富士川沿いの河原には弁当持参の見物人が満ちて、中にはプロペラの風に倒される者も出たほどであつた。飛行艇は笹舟に発動機を取り付け、頭上には九尺(約三メートル)のプロペラが

回転し、その爆音と震動は耳をつんざくばかりに激しく、艇内は話もできないほどであつた。運賃が高く、その乗りごころは不評をかい、昭和二(一九二七)年就航わずか三年にして、運行中止の止むなきに至つた。

重要必須とまでいわれた「渡し船」も、道路橋梁の改修整備と交通機関の発展という時代の流れには抗しきれず、何百年かの長い間地域をうるおし、重大な役割を果たし得ていつの間にか消滅し、昭和三(一九二八)年富士身延鉄道の全線開通によって、東海道本線と中央本線とに接続するようになった。

甲州に文化をもたらし、経済的にも重大な任務を果たした富士川の舟運は、交通史への大きなページを残して、三百二十有余年の歴史の幕を閉じ、ここに全く終息したのである。交通史共通の哀歎であらうか。

### 三 鉄道とバス

#### (一) 富士身延鉄道

山梨県は周囲を山に囲まれた内陸県であり、交通運輸関係については、徳川時代の初期から明治の中期にかけて、いわゆる「三道一水」といわれ、陸路では、甲州街道、信州往還、鎌倉往還とこれにつぐ駿州往還(河内路)駿州中道往還などの街道が陸上交通の主要路となつていた。

水運では、日本三大急流の一つである富士川の通船が主であつた。

一方、東海道線は、明治二十二(一八八九)年六月沼津―豊橋間が開通、中央線は、明治三十六(一九〇三)年に東京甲府間が開通したが、この両幹線を結ぶ日本横断の動脈である富士身延鉄道は先輩各位の卓見と努力によって、昭和三(一九二八)年に至つてようやく実現したのである。

中央線開通のころ、これと東海道本線の連絡線として、甲府―岩淵間が政府においても計画されたといわれるが、明治三十七年の日露戦争などのため日の目を見ることはできなかった。

明治二十八年、三十三年の二回にわたり、中央線敷設の功績者若尾逸平

が中心となつて、富士川鉄道株式会社を設立するなど、民営で建設を企画したが、これまた実現には至らなかつた。

### 陳 情 書

今般私設駿甲鉄道会社ヲ設立シ甲府岩淵間へ鉄道敷設相成候ニ付テハ当地方へモ必定一ツノ停車場御設置相成ルベクト推考仕候ニヨリ該場位置便否得喪ノ義ニ付地方人民ノ意向尤ニ陳情仕候間深く実地御調査ヲ遂ケサセラレ相当ノ地へ御設ケ相成度依テ上陳仕候

一 私共各村落中鴨狩津向村久那土村古関村富里村ノ内七ト通落居村ノ内熊沢組山保村ノ内三保堀切ノ諸村ハ從來鴨狩村ノ回漕店ニ依テ貨物輸出入致シ来リ候義ニシテ同所ハ富士川沿岸鰍沢ヨリ岩淵間ニアル各同業中ニテモ指折ノ回漕店ニ有之候別シテ自今鉄道成功ノ後ハ南巨摩郡村ノ内ニテモ西島村静川村飯富伊沼八日市場ノ組合村大須成村其他早川入りノ諸村ハ孰レモ鴨狩津向村へ接近ノ村落ニ御座候得バ停車場ハ同村ヲ以テ尤恰当ノ位置ト確信仕候而シテ岩間村ノ如キハ較人家櫛比連綴ニシテ田舎間ノ輻湊地タルヤノ外觀有之候得共周囲部落ヨリ諸般ノ事綜合スル等ノ実稀少ナルノミナラズ以上各村区域全体ニ対シ北方ニ偏倚シ随テ貨物運搬ノ便宜シカラズ右ハ従前同村ニアル回漕店ノ貨物輸出入表ニ就テ調査スレバ事実明瞭ナルモノニ御座候到底鴨狩回漕店ノ十分ノ一ニダモ足ラザル義ニ有之独リ同村ヲ便利トスル村落ハ居村ト桶甫村落居村ヲ合セテ僅ニ数村ニ過キズ人員ノ集合ニ至ツテモ又同断ニ候是等モ乗船切符発行ノ多少ニヨリテ判然タル義ニ御座候停車場ノ位置ハ鴨狩津向村乃至久那土村両村ノ中へ御設置相成候様我々人民一統翹企切望ノ至リニ不堪義ニ有之候同地戸口ハ共ニ岩間村ニ比スレハ較寡キカノ觀相有之候得共第一鴨狩村ハ富士川畔上下自在百貨運送ノ便アルノミ無之各村ニ通達スル便宜上至極輕捷ニシテ是ヲ換言スレバ四通八達地トモ可謂場所柄ニ有之前述各村へノ自他往復ハ勿論各産物ノ輸出品各購入品ノ輸入等一切萬般鴨狩津向村及久那土村ヲ經由セザル可ラザルノ要地ニ御座候

前述ノ次第深く實際御調査被為遂特殊ノ御詮議被為爲前書両地ノ中ニテ御見立將來地方多数ノ人民便益ヲ蒙リ候様被成下度不顧忌諱陳情仕候尚別紙図面并ニ客年中鴨狩回漕店ニ於テ取扱候貨物輸出入實際取調書相添此段奉上陳候 敬 白

### 第一章 交通と運輸

西八代郡久那土村村長 河 西 正 平

西八代郡古関村村長 渡 辺 伊 左 衛 門

同郡鴨狩津向村村長 塩 沢 春 作

南巨摩郡伊沼村外二ヶ村 組合村村長 佐 野 重 直

同郡静川村村長 渡 辺 宗 十 郎

西八代郡落居村熊沢区区长 伊 藤 初 平

同郡山保村三保区区长 保 坂 貞 造

同郡山保村堀切区区长 前 島 久 吉

しかし二十八年の敷設計画は相当進展したもので、当時久那土駅の設置場所を有利に導くため、鴨狩津向、久那土、山保村の三保、堀切の三区ならびに南巨摩郡伊沼村外二ヶ村、同郡静川村が強力な同盟を結び、鴨狩津向村または久那土村の三沢地区に設置の運動をした文書が残っている。

その内容を見ると、鉄道側では設置場所として岩間地内か鴨狩もしくは三沢地内のいずれかを考えていたものらしく、同盟は、富士川沿岸の鰍沢より岩淵間に営業している多くの回漕業者の中でも鴨狩村の回漕業者は、貨物移出入が多く、また富士川乗船切符の発行が多く、且つ南巨摩郡の西島村、静川村飯富、伊沼、八日市場の組合村にも近接していることを強調した陳情書を提出している。また鴨狩津向、久那土両村は、三沢区の長松

院に仮事務所を設け、費用の負担金を決めている。

また富里村字波高島では、停車場敷地として、熟田一畝歩につき二〇〇円、芝地一畝歩につき二〇〇円で譲与することを決めているところを見ると、この時の計画がかなり具体化していたことがわかる。

このように民間から鉄道敷設の運動と要望が盛り上がるにおよんで、山梨県議会においても、明治三十三年（一九〇〇）年十二月、時の内務大臣に対し次のような意見書を提出して、その実現をうながしている。

甲府岩淵間鉄道の速成を請う意見書

山梨県下甲府より静岡県下岩淵に至る鉄道路線は、鉄道敷設法において第二期に属するも元来本線は東海道線より中央線に通じ、更に中山道線及び北越線に通ずる連絡線たるのみならず、其南端は特別輸出港たる清水港を控ゆるの故に、東海、東山、北陸諸道を連絡して地方産業の発達を促進し、国家経済に利益を与ふること極めて大なり。加えて本線の工事は平易にして工費も小額なるをもつて本線を竣成せば之に由て現に起工中なる中央幹線の準備線として鉄道経費にも多大の便利を与ふるものなりと確信す。

政府はさきに事の緩急を謀り第二期線に属する篠井線を第一期に編入したる例あり、而して本線達成の急務なるは決して篠井線に譲ることなく、希くは国家経済のため将また沿道各村のため、本線工事を達成するの計に出られ度、府県制第四十四条に依り意見書呈出致候也

明治三十三年十二月十六日

山梨県会議長 野口英夫

明治四十二（一九〇九）年には東海道線の岩淵、鈴川両駅の間に加島駅が設置され（地元である加島村は村の中心地にできた駅であるから加島駅を主張し、猛烈な陳情を行ったらしい。開業の五日前村長が送った開業記念祝賀会の招待状にも「加島駅開業に伴う云々」とある）甲駿を結ぶ新しい起点として脚光を浴びることになる。

明治四十三年三月衆議院において、「甲府より岩淵に至る鉄道急設に関する建議案」が通過し、いよいよ建設の機運が熟した。翌四十四年には中央線甲府―名古屋間も開通し、両幹線を結ぶ身延鉄道の重要性は富国強兵、産業振興の国策や軍事上からもますます強まった。

(一) 富士身延鉄道株式会社の設立と敷設工事

このような機運のなかで、富士馬車鉄道の開業により富士川舟運利用に変化が現れた。

明治末期の四十三年には富士鉄道が富士―大宮間（現在富士宮）に開通、初の蒸気機関車がレールの上を走り、人々をおどろかせたが、このころになって、ようやく静岡・山梨両県出身の財界・政界人の動きが活発になり、明治四十四（一九一一年）六月二十二日、小野金六を代表発起人として、資本金四百万円で富士身延鉄道株式会社が設立された。

富士身延鉄道の建設は、大正二年から第一期工事として富士―身延間の工事が始まった。鉄道会社としては富士川西岸、現在の国道五二号線に沿ったコースを計画したが、土地をつぶされる地主の猛反対にあい、止むなく富士川東岸の山沿いコースに変更した。

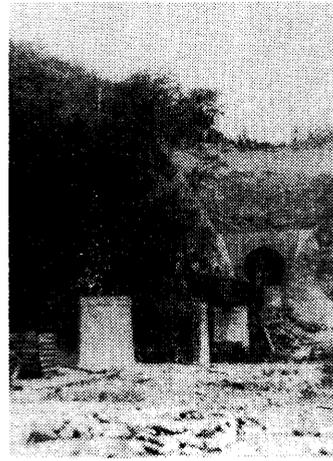
この工事は地盤が悪く、トンネルや橋梁の連続で非常に難工事であったうえに、水災などの障害、加えて第一次世界大戦による物価高騰、資材の値上がり等、あらゆる困難に悩まされ、遅々として進まなかったが、ようやく大正九（一九二〇）年五月十八日に富士―身延間が開通した。

第二期工事の身延―甲府間の建設は、経営難から一時会社が放棄するなどの曲折があり難行した、政府は第一次世界大戦後の全国鉄道計画のなかで甲府―身延間の重要性を認めこれを採択、大正九年の臨時国会において、国の手によって敷設することを決定した。しかし当時の緊縮財政方針で予算が計上されず、結局民営により建設することになったのである。

大正十三（一九二四）年工事を再開して、昭和二（一九二七）年には市川大門まで、翌三年三月には待望の甲府までが全線開通をして、東海道と甲州



業務委託反対集会 (久那土駅頭)



湯川鉄橋架設工事 (波高島地内)



英霊無言の帰還

甲府		金		金		金		金		金		金		金		金		金		
往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	往	復	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

金置園也

鉄道馬車時刻表

街道を結ぶ大動脈が完成したのである。大正十三年工事を再開して完成まで五カ年、工事中より実に十五年の歳月を要し、幾多の難工事を切り抜けてきたが、この間尊い人命を失うなど犠牲者も多く出している。

こうして身延線は、表日本と裏日本を結ぶ重要路線として、期待をにない開通はしたものの、駅員の確保、乗客の誘致に苦しみ、経営はいつも火の車であったという。機関車、貨車、客車等すべてが国鉄の中古品であった。列車編成は殆どが二両編成で、せいぜい三両編成がやっとであった。運賃は甲斐常葉―下部間が大人で九銭、甲斐常葉―甲府間は一回五銭で大人の一日の日当が一円そこそこの時代であるから、相当な高値であったことが伺える。従って乗客は少なく、一区間を乗る旅客には敬遠されるのも無理はなかった。

昭和三年三月三十日、甲府―富士間八八・一キロメートルの全線開通と同時に電化されて、全線、電気機関車による運行が行われた。これにより東海道、中央両線との連絡が容易となり、一段と利便化された。

富士身延鉄道が全線開通するまでは、甲府へ行くことは大変なことであった。勝坂峠の茶屋が、旅人の疲れをいやす一服の場であったこともよく理解出来よう。旧下部地区の人々は勝坂峠を越え、久那土、岩間、楠甫の村々を経て砥坂の渡船を渡って右岸へ移り、鵜沢までの行程約十五キロを歩いた。鵜沢からは更に鉄道馬車に乗って約四時間、甲府へ到着するまでには都合七、八時間を要した。従って甲府は一泊の旅の地であった。しかし開通後は一時間余りで誰でも行けるというだけに、沿線の住民は基より、陸の孤島をかこっていた、峽南の村々の悲願がようやく実現したわけ、当時の感激はまたひとしおであったと思われる。

この開通によって旅客、貨物輸送はこの富士身延鉄道がほぼ独占するところとなり、産業、文化、教育、観光の各面において、めざましい発展を促す要因となったのであって、我が町にとって、まさに新しい時代の夜明けであったといっても過言ではない。

富士身延鉄道の各駅開設年月日

4	42.10	明	士	富
3	13.15	昭	木	袖
7	15.2	大	堀	堅
7	2.2	大	瀬	入
7	2.5	大	根	富
12	2.2	大	寺	源
7	2.2	大	宮	富
7	2.2	昭	宮	西
3	5.3	昭	保	沼
3	4.4	昭	川	芝
8	4.4	昭	子	稻
8	7.4	昭	島	十
3	4.4	昭	出	井
10	6.10	昭	畑	寄
4	7.8	大	船	内
4	8.4	大	島	甲
5	9.9	大	延	身
9	8.8	昭	沢	塩
12	2.12	昭	島	波
12	2.12	昭	部	下

2.12	昭	葉	常	甲
7.5	昭	瀬	ノ	市
2.12	昭	土	那	久
2.12	昭	間	岩	甲
5.6	昭	居	沢	落
2.12	昭	口	川	市
2.12	昭	門	川	市
5.10	昭	町	本	芦
4.2	昭	川	野	甲
3.3	昭	輪	上	東
3.3	昭	川	花	小
4.8	昭	永	井	常
3.3	昭	母	吉	国
3.3	昭	府	住	甲
6.4	昭	寺	甲	南
3.3	昭	寺	光	善
3.3	昭	手	手	金
4.8	昭	府	府	甲
36.6	明	府	府	甲

(一) 身延線

この民有富士身延鉄道も、運賃は日本一高いといわれながら赤字続きで経営難に苦しみ、昭和十三（一九三八）年国との折衝が成立して民有国営となり、さらに日華事変の激化、対米戦争機運の情勢下という国家的方針もあって、昭和十六年五月一日、国鉄が、千九百万円で全線を買収して、線名も「身延線」と改名、国鉄の運営として再発足した。

戦時中は国鉄も軍事色にいろどられ、町内の各駅（波高島、下部、甲斐常葉久那土）のホームには出征兵士を送り出し、また戦死、戦病死者の無言の帰還を迎えた町民の歴史がぎざまざまれている。軍需物資の特別輸送、町内からの木材や薪炭等の供出物資の輸送も行われた。戦後は復員業務や、荒廃した鉄道施設の確保と、復興に苦闘のあゆみがつづけられ、列車は買出しや、ヤミ物資を運ぶ人々でふくれ上り、窓からの乗り降りもふつうのことだった。切符も発売制限がきびしく、窓口には長い行列ができた。戦後の国鉄復興の歴史は、日本の再建の歴史でもある。身延線も、産業経済の発展と観光開発等で、一時的には利用者も増大したが、山あいを走る線路の

ため、相次ぐ集中豪雨や台風などにより、再三にわたり大きな被害を受け、この出費も莫大なものとなった。

昭和四十年代に入ってから、道路網の整備とマイカー、バス等の著しい普及発展に伴い、身延線利用者も減少を余儀なくされ、昭和四十六年度の営業指数は、二六五%（百円の収入に対し、二六五円の支出）となり、五十年一度には、三七二%と大幅な赤字路線となった。

この間、地方幹線としての重要性から急行列車の運行、新宿及び東海道線からの直通電車の乗入れ、富士―富士宮間の複線化などが実現し、四十七年には、国鉄財政再建のための近代化が行われ、小荷物、貨物等の取扱駅の廃止が相次いで行われたのである。此のような情勢の中で昭和四十八年四月一日から久那土の駅は業務委託となった。

○ 身延線の将来

時代の流れとともに、身延線も合理化と近代化によって今日に至っているが、単線の宿命を背負ってこれからも累積赤字をかかえ、苦難の運行を行っていかねばならない現状である。

昭和二十八年に発足した身延線改善期成同盟（静岡、山梨両県下の沿線各市町村が加盟）は、通勤、通学電車のスピードアップと増編成や、部分複線の拡大、踏切の改善等を要望して運動を続けている。また、身延線沿線観光協議会（下部町と身延町が二年交代で事務局を担当）が発足して、積極的な観光客誘致にも乗り出している。

私たちは身延線の生いたちを更に再認識し、今まで貢献した多くの人びとの労苦と実績とを改めて見直す必要がある。

身延線のもたらした今日現在の繁栄をより一層発展させるためにも、在来線の利用化を図り、赤字解消に行政も県民も積極的に協力することともに、強力な改善運動が必要となることであろう。

○ 身延線の沿革

- ・明治三十三(一九〇〇)年十二月山梨県議、甲府―岩淵間鉄道達成を願う意見書を内務大臣に提出
- ・明治四十二(一九〇九)年四月東海道線富士駅開業、軽便鉄道法公布、同年八月から施行さる。
- ・明治四十三(一九一〇)年三月甲府・岩淵間の鉄道急設に関する建議案通過
- ・明治四十三年四月富士身延鉄道と身延軽便鉄道(のちの甲駿軽便鉄道)が鉄道建設を競願する。(富士―甲府間)
- 富士鉄道、富士―大宮間(現富士宮) 三・二キロ開業
- ・明治四十四(一九一〇)年六月二十三日富士身延鉄道株式会社発起人小野金六外二十九名に対し静岡県大宮町を起点とし、山梨県甲府市に至る鉄道建設の免許が与えられる
- ・明治四十五(一九一〇)年四月二十六日富士鉄道を買収し、富士身延鉄道株式会社を設立。資本金四百万円、発起人、東京根津嘉一郎ほか十八人、山梨堀内良平ほか八人、初代社長小野金六
- ・大正元(一九一〇)年十二月五日富士鉄道株式会社鉄道敷設特許権(東海道富士駅を起点とし静岡県大宮町に至る間)を富士身延鉄道株式会社に譲渡の許可が与えられた。
- ・大正二(一九一三)年七月二十一日富士―大宮町間(現富士宮)開通一〇・七キロメートル
- ・大正四(一九一五)年三月一日大宮町―芝川間開通八・五キロメートル
- ・大正七(一九一八)年八月十日芝川―十島間開通七・一キロメートル
- ・大正七年十月八日、十島、内船間開通七・八キロメートル
- ・大正八年四月八日、内船・甲斐大島間開通五・七キロメートル
- ・大正九(一九二〇)年五月十八日甲斐大島・身延間開通三・七キロメートル
- ・大正十(一九二一)年十二月二十五日富士身延鉄道資本金八〇〇万円に増資

- ・大正十二(一九二三)年四月社長に堀内良平就任
- ・大正十三(一九二四)年六月富士身延鉄道第二期工事(身延・甲府間)に着手
- ・大正十四(一九二五)年九月東八代、西八代、西山梨、郡下十三ヶ村が地域をあげて身延線誘致運動を展開、上曾根村(現中道町)竜華院に代表者多数が参集し、精進―甲府連絡電氣期成大会を開いて氣勢をあげたが、この悲願は達成しなかった。
- ・大正十五(一九二六)年七月二日富士身延鉄道資本金一六〇〇万円に増資す。
- ・昭和二(一九二七)年十二月十七日身延・市川大門間開通二六・三キロメートル・波高島、下部、甲斐常葉、久那土各駅開業
- ・昭和三(一九二八)年三月三十日富士・甲府間全線開通八八・一キロメートル電氣運転成る
- ・昭和七(一九三二)年五月十日市之瀬停留所開業
- ・昭和十三(一九三八)年十月一日富士身延鉄道を国営に移管借上し、線名を身延線と改名、名古屋鉄道管理局甲府運輸保線事務所々管となる。
- ・昭和十六(一九四一)年五月一日借上中の身延線を鉄道省が買収する。買収費総額一九〇〇万円
- ・昭和十七(一九四二)年九月一日甲府運輸保線事務所は甲府管理部となる
- ・昭和二十五(一九五〇)年八月一日静岡鉄道管理局所管となる
- ・昭和三十一年(一九五六)年三月二十日身延線に初の快速電氣運転
- ・昭和三十六(一九六一)年五月十七日身延線経営における改善を推進し業務の能率的運営を図るため、身延管理長を設置する。
- ・昭和三十七(一九六二)年十月一日甲斐常葉、久那土駅の車扱貨物の取扱いを廃止する
- ・昭和三十九(一九六四)年三月二十日身延線初の準急「富士川号」富士・甲府間二往復運転開始、その後急行となる
- ・昭和四十五(一九七〇)年二月十日身延管理長を廃止し身延運輸長を新設

第九編 交通運輸と通信

・昭和四十五（一九七〇）年十月一日急行「富士川号」五両化となる  
・昭和四十七（一九七二）年九月二十日身延線営業体制近代化で久那土駅が業務委託に波高島駅の小荷物取扱いを廃止する。新宿・身延間直通季節急行「みのぶ号」運転開始

・町内の各駅

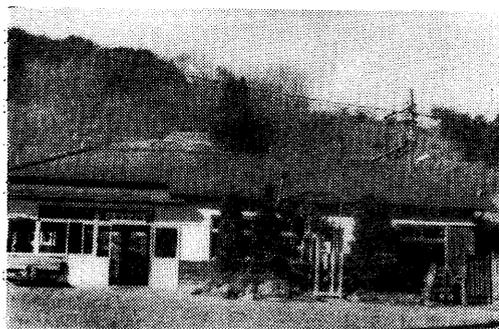
下部町民の利用駅は、波高島、下部、甲斐常葉、市ノ瀬（停留所）、久那土（業務委託）、の五駅である。

波高島駅

波高島駅は、下部町波高島地内にあって、昭和二年十二月十七日富士身延鉄道が市川大門駅まで開通し、同時に下山波高島駅として開業、国鉄移管により波高島駅となって現在に至っている。現在総括助役一、助役一、営業管理係一、営業係一計四人で運営に従事している。昭和五十二年度の波高島駅利用者は、普通、通勤、通学を合わせて一五一、一〇九人で収入は、二〇、六二六、六五〇円をあげている。かつて貨物、小荷物を取扱ったこともあったが、今は扱っていない。駅の近くに身延線で二・三番目に長い橋梁、第一湯川（一二二メートル）第二湯川（一〇六メートル）鉄橋がある。連絡運輸機関として山交タクシー、身延タクシーが営業している。

下部駅

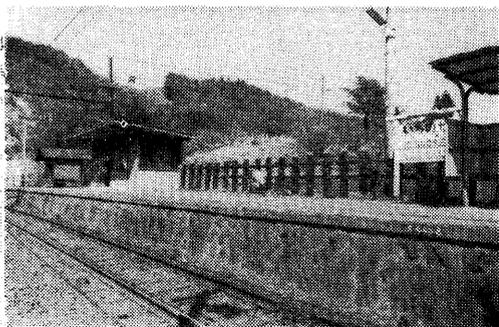
所在地は常葉地内で、開業は昭和二年十二月十七日（富士身延鉄道会社線）昭和十三年国鉄に移管され、現在は静岡鉄道管理局の所管となっている。有名な武田信玄のかくし湯下部温泉への観光客が、多く乗り降りする観光駅である。列車発車回数は、旅客上り二十一本、下り二十一本、貨物上り七本、下り八本計五十七本が運行している。従業員は、駅長一、助役二、営業係六、計九名で運営している。昭和五十二年の利用客は、普通客一〇、一九七人、定期客九二、八三四人、計二〇三、〇三一人で収入は八四、四四五、二一〇円で身延線内三十六駅のなかで、四番目に収入の多い駅である。業務取扱範囲は、旅客と手荷物（発送のみ）を扱っている。連絡



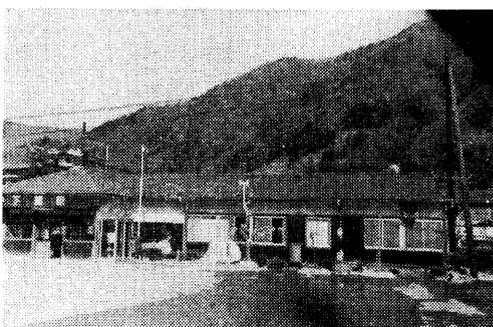
甲斐常葉駅



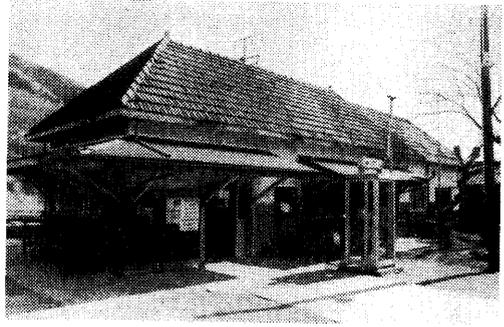
波高島駅



市之瀬停留所



下部駅



久那土駅

運輸機関として、山交タクシー、山梨交通バスが営業している。

#### 甲斐常葉駅

甲斐常葉駅の所在地は、常葉三六六四、海拔二三〇メートル、下部町の行政機関のある中心駅である。開業は昭和二年十二月十七日、国鉄移管を経て現在に至っている。従業員は、総括助役一、助役二、営業係三構内指導係一、構内係一、計八名で運営している。昭和五十二年の利用客は、普通客八九、八五五人、定期客二〇九、八七〇人、計二九九、七二五人で収入は二八、八八六、一〇〇円、かつては貨物を取扱っていたが廃止され、その、あと地は下部町の自動車駐車場になっている。今は旅客と手荷物・小荷物を取扱範囲としている。主な発送荷物は、鉱泉としいただけである。連絡運輸機関として、山梨交通バスと富士急行バスが、営業している。

#### 市之瀬停留所

市之瀬地内にあって、開業は町内の他の駅より四年半おくれ、昭和七年五月十日、身延駅長が管理している職員無配置駅である。昭和五十二年の利用客は、普通、通勤、通学を合わせて二五、九〇二人で収入は六四四、九二六円、駅の近くに身延線が一番長い勝坂すい道（八八一・八メートル）がある。

#### 久那土駅

所在地は三沢地内で、開業は昭和二年十二月十七日、昭和十三年国鉄に移管され、現在は静岡鉄道管理局の所管となっている。昭和四十七年九月二

十日、身延線営業体制近代化に伴い、駅業務が日本交通観光株式会社に委託され、その職員（国鉄退職者）四名で運営に従事している。昭和五十二年の利用客は、普通客八一、四二八人、定期客二六八、〇一人、計三四九、四三九人で収入は三三、四六一、六一〇円、かつては貨物も取扱っていたがいまは廃止されている。その、あと地は町の自動車駐車場になっている。駅の近くに身延線で五番目に長い三沢川橋梁（九七メートル）がある。今は旅客と手荷物、小荷物を取扱っている。連絡運輸機関として山梨交通バスと、岩間タクシーが営業している。

昭和四十五年度から十年間の町内各駅の日平均営業成績は表1のとおりである。

#### (三) バス路線

富士山麓電気鉄道の取締役社長堀内良平は当時の鉄道経営者の中ではバスの重要性を最もよく認識していた人物といえるであろう。かれはすでに大正七年以降、東京乗合自動車株式会社（通称青バス）を経営し、民間バス業者としては日本最大の企業の経営者であり、昭和二年四月、日本乗合自動車協会の創立にあたっては、その初代会長に選ばれていた。鉄道路線とバス路線を相互に補充させ、これを一つの企業によって経営し、地域交通網の独占を目指す方向が指向されたのは極めて自然の成り行きであった。

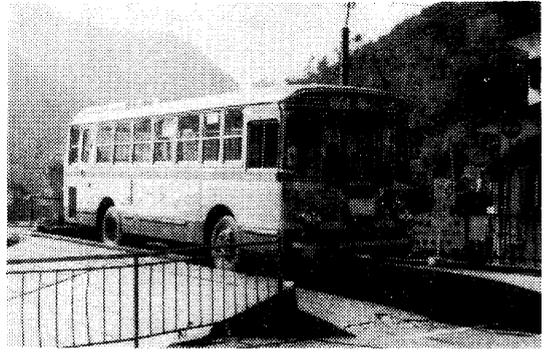
当時のバス業者は一般に極めて零細であった。大正十四年六月現在において、定期バスを経営する業者は九七六に及んでいたが、うち六三一が個人業者であり、会社ないし組合組織をとるものは三六七にすぎなかった。定期トラック業者やバスとトラックを兼業する業者合計一四五を含めた場合の一業者資本金の平均はわずか二六、三四七円であったその監督規制は各府県の所管であったが、鉄道の監督のような全国的な一貫性はなく、その路線免許も簡単に発行されて一路線に複数の業者が免許されて競り合する事例すら現われていた。

しかし、大正末期以降急速にのびたバス路線によって、各地の鉄道、と

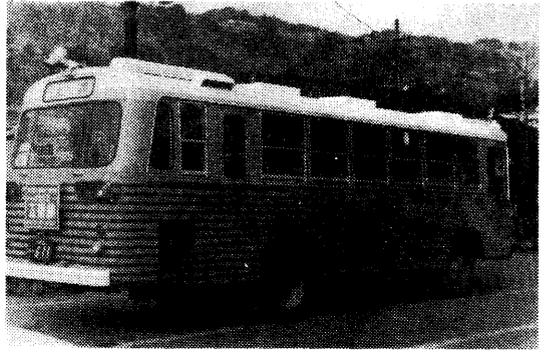
表1 町内各駅一日平均営業成績

静岡鉄道管理局調

駅名	種別	年度										
		45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	
波高島	乗人車員	普通	156	155	141	130	131	136	138	126	122	144
		定期	440	442	400	374	358	321	318	288	265	255
	荷物	発送個数	6	6	5	3	—	—	—	—	—	—
		到着個数	14	14	6	—	—	—	—	—	—	—
	収入	旅客	43,500	46,480	38,830	33,976	37,907	40,206	49,010	56,383	64,932	70,819
		荷物	2,250	2,330	1,930	1,204	—	—	—	—	—	—
貨物		41,305	51,179	5,905	—	—	—	—	—	—	—	
下部	乗人車員	普通	338	324	321	368	351	346	322	302	302	268
		定期	357	320	316	299	294	269	267	254	263	248
	荷物	発送個数	5	5	4	1	1	1	2	2	2	2
		到着個数	7	7	8	—	—	—	—	—	—	—
	収入	旅客	106,464	108,120	113,615	139,075	148,885	168,562	192,218	228,873	245,390	272,270
		荷物	1,496	1,817	1,530	363	357	599	846	890	1,020	1,354
貨物		7,920	8,559	7,819	—	—	—	—	—	—	—	
甲斐常葉乘	乗人車員	普通	324	313	288	273	255	242	246	222	220	210
		定期	797	755	691	626	622	592	575	553	499	444
	荷物	発送個数	11	11	12	13	11	13	12	15	18	19
		到着個数	22	19	23	25	23	22	21	20	20	20
	収入	旅客	68,811	68,345	60,995	57,195	61,635	63,468	72,498	75,742	83,124	94,532
		荷物	3,246	3,239	3,457	4,226	3,899	4,807	6,085	8,362	11,928	13,551
貨物		52	76	—	—	—	—	—	—	—	—	
市ノ瀬	乗人車員	普通	16	24	18	17	27	24	17	15	19	19
		定期	97	82	83	87	154	78	66	62	65	62
	荷物	発送個数	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		到着個数	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	収入	旅客	1,670	1,655	2,230	2,205	2,448	3,221	3,386	3,451	5,399	5,570
		荷物	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
久那土	乗人車員	普通	285	277	256	223	232	232	238	223	216	202
		定期	753	754	763	702	682	678	706	734	721	718
	荷物	発送個数	6	7	8	8	7	7	9	8	6	6
		到着個数	18	13	13	11	9	4	4	3	3	3
	収入	旅客	56,894	56,339	52,533	46,228	51,350	58,415	67,767	86,949	95,361	109,182
		荷物	2,083	2,182	2,789	2,796	2,492	2,811	4,211	4,426	3,924	4,223
		0	0	—	—	—	—	—	—	—	—	



山梨交通バス（久那土駅前にて）



富士急行バス（甲斐常葉駅前にて）

くに零細な地方私鉄の中には大きな打撃を受けるものが現われた。政府は昭和二年十一月、バスの主管官庁を鉄道省として、監督の強化に努め、鉄道と自動車の補完、相互連絡の意義を重視する方向に向かった。また昭和六年四月公布の自動車交通事業法でもバス路線営業に対する保護、監督は更に強化された。

近隣の自動車会社では、身延自動車株式会社が岩淵―鵜沢間で多くの路線を経営していた。

下部では昭和四年三月、下部駅前―湯町間で人力車に代って下部温泉自動車株式会社が一・六キロの運転をおこなっていた。

当時使用されていたバスは、その大部分がアメリカからの輸入車であり、ホイールベース2―4メートル、出力二〇馬力台、定員五―二〇名程度の車両であった。両者が保有していた自動車の両数と定員規模は、身延自動車一七両、定員八二〇人、下部温泉自動車二両、定員八人であつ

た。

昭和三年に富士身延鉄道株式会社が身延自動車を買収し資本の九〇パーセントをにぎり社長は堀内良平の弟堀内宗平、専務は諏訪源敏となった。その後資本力にものをいわせ、近隣の群小自動車会社とその路線を次々に買収統合するほか路線を拡大し、やがて甲府―岩淵に至る本県陸上交通の大半を支配する後の山梨交通への基礎をきずいて行くのである。

昭和十四年頃から戦時経済統制下に入り、ガソリンの規制強化により薪、木炭等代用燃料を使って運行を続けた。十九年頃からは戦局の激化にともない、従業員は召集、徴用のため半減し、代用燃料の薪、木炭さえ欠之し自動車にとって不可欠のオイル、部品も全く入手不能となったため大部分の路線は運休の止むなきに至った。

昭和二十年五月、企業合同による統合会社を一本化して「山梨交通株式会社」が発足したが、文字どおり甲府盆地一円、峡北、静岡方面を独占する公共的企業として、敗戦による極度の経済混乱のなかで住民の足となり、新規路線の開発、車の大型化、スピード化、改良、増発をはかり、今日の姿にまで発展して来たのである。

下部町内にもバス乗り入れの機運が高まり、山梨交通株式会社が、昭和二十四年十月十七日、下部駅―下部温泉間に運行を開始したのを最初にして、昭和二十五年十二月十日、鵜沢―古閑間（最初は甲府古閑間）と下部駅―甲斐常葉間、（下部駅―甲斐常葉間は昭和四十七年二月十一日廃止）昭和三十一年十月二十一日、下部温泉―身延山間、昭和三十四年三月十一日、田原―甲府間、昭和四十四年六月十日、上田原―久那土駅間、昭和四十六年十二月十日、甲斐常葉駅―新早川橋間に地域住民待望のバス乗り入れがそれぞれ実現した。

一方、富士山麓電気鉄道は大正十五（一九二六）年二月二十三日、富士山麓電気鉄道発起人五八名は、大月（広里村）―甲斐常葉（富里村）、富士吉田（福地村）―平野口（中野村）間の地方鉄道免許申請をおこない、同年六月二十三日にこの区間の免許をえた。発起人五八名は、東京・甲府の有力実業

家と郡内地方の有力者とから成っていたが、その中に富里村の小林孝憲が加わっていた。

免許を得た路線のうち、大月―富士吉田―平野口間については、昭和四年六月に開業の運びに至ったのである。しかし昭和四年にはじまった世界的な不況は、会社のこれ以上の路線延長を不可能とした。高速鉄道の開業時より昭和七年度まで、会社の鉄道部門は欠損を続け、新たな延長線建設工事に着手する余裕がなかった。このため、免許路線中の富士吉田（福地村）―甲斐常葉（富里村）間は工事着手に至らないまま、昭和五年七月五日免許失効となってしまう。しかし会社は自動車専用道路を建設することによって、その復活を計画した。

すなわち、昭和五年四月九日、山梨県知事にあて、本栖湖畔から甲斐常葉駅に至る自動車専用道路敷設許可申請書を提出し、昭和六年前半で測量を完了した。この時期に堀内良平を会長とする日本自動車業組合連合会は、昭和五年五月、第四回総会を開き、政府当局や各府県にあてた多くの陳情書を決議しているが、その中に自動車専用道路についてのものが二通あった。

産業道路並ニ観光局設置ニ付キ特殊自動車道路ノ開設ヲ促進スル件

現政府ハ組閣ノ当初ニ於テ産業振興ノ大方針ヲ樹立シ之ガ根本計画トシテ産業ノ合理化並ニ産業道路ノ開設ヲ高唱セラレタルハ寔ニ機宜ノ処置ナリト信シ候、而シテ其後更ニ外人観光客誘致ノ為メニ観光局ヲ新設シ由テ国際貸借ノ改善ニ資スル処アラントセラル、ハ是亦時世ニ透徹セル卓見ニシテ国民ノ挙ゲテ其成果ヲ期待スル点ニ候就テハ此際右ノ御趣旨ヲ実行セラルル為メ産業道路ノ開発ニ努メ全国幹線道路ノ大改修ヲ為シ以テ本州ヲ縦貫スル国際自動車道トシテ遺憾ナキヲ期セララルト共ニ先ヅ代表的勝地ニ自動車道ヲ完成シテ遊覧ニ便セララルルヤウ致シ度尚ホ自動車道ノ出願ニ対シテモ右ノ理由ニ依リ其詮議ヲ可及的速ニ御取計被下候様願願仕候

右日本自動車業組合聯合会大会ノ議ヲ経陳情候也

昭和五年六月 日

日本自動車業組合聯合会

会長 堀内良平

（宛先） 内閣総理大臣 内務大臣

鉄道大臣 各府県知事

自動車専用道路法制定ニ関スル件

産業ノ開発、観光局ノ設置等現内閣ノ大方針ニ関聯シテ自動車専用道路開設ノ急務ナルハ多言ヲ要セザル処ニシテ明治ノ上期鉄道ノ建設普及ヲ痛感シタル当時ノ事情ニ比シ更ニ緊急ヲ要スルモノアルヤニ被察候

然ルニ未ダ右ニ対スル法ノ制定ナク僅カニ旧来ノ道路法ニ準拠シテ出願書類ヲ処理相成居候様及承知候処斯クテハ折角ノ起業熱ヲ冷却セシムルノミナラズ専用道路トシテノ活用ヲ期スルニ遺憾ノ点尠ナカラズト存候ニ付キ来議會ニハ是非共自動車専用道路法案ヲ御提出方御詮議相成度此段日本自動車業組合聯合会ノ議ヲ経陳情仕候也

昭和五年六月 日

日本自動車業組合聯合会

会長 堀内良平

内閣総理大臣

鉄道大臣

しかしながら、このような動きは十分熟するに至らず、昭和六年四月に公布された自動車交通事業法において、自動車専用道路に関する規定も設けられたが、開設された例は全国的にも少数であった。

富士山麓電気鉄道の専用自動車道計画はその後具体的な進展がみられず、実現するには至らなかったが、昭和二十五年十二月十日、地域住民の強い要望が実り、甲斐常葉駅―富士吉田間にバス乗入れが実現した。

昭和三十五年五月、富士山麓電気鉄道が社名を富士急行と改め、昭和四十年六月十日、甲斐常葉駅―栃代間にバス乗入れが実現したのを最後にして、下部町内には、山梨交通株式会社と富士急行株式会社のバスが各地に運行され住民の足となり、車の大型化、スピード化、改良、増発をはか

り、今日の姿にまで発展して来た。

### 第三節 道路の開発

明治維新は諸般の改革が行われたが、交通面に及ぼす影響も少くなかった。

今般大政更始四海一家之御宏謨被為立候ニ付箱根始諸道関門廢止被仰出候事

正月 行政官

右之通被仰出候付 当国四ヶ所出兵之分モ被差止候得共口留番所之儀者都而先其儘差置候間往来之旅人改方者不致諸品而已相改若怪敷体之者徘徊致候誤而異変之儀及見聞候者神速注進可致者也

巳二月二十四日

市川御役所

古関村役人

慶応三年徳川慶喜は大政を奉還したものの、本県は幕府の直轄の地であり、甲府城内には常に四百人からの武士がおり、山国天険の地であったために、明治元年三月に至るも、開城派と主戦派に分かれて争っていたが、結局開城と決し城代佐藤駿河守は、勤番の兵士と共に城下を去った。更に三月五日には幕臣近藤勇と板垣退助のひきいる官軍が、勝沼で戦端をひらいたという。物情騒然たる中で、明治二年には右のような御布告がなされ、二百有余年にわたって交通運輸の障害となった関所は、廢止されたが、古関の番所は「往来の旅人は交通手形がなくとも自由に通し、所持している品物だけは念入りに調べ、怪しい者が徘徊したり、変事があればすぐ報告せよ」と権限は大いに縮小されたまま、彦根藩士によって警備されていたが、明治五年五月十二日ようやく治安が安定すると共に閉鎖された。又地域住民の犠牲をしいつつも、近世の貨客の輸送に大い貢献した宿駅や定助大助の制度も廢止となって、士民公私の別なく自由な交通が、可能になった。明治初年の頃は、官民あげて文明開化と殖産興業に突進した時代であつ

た。たまたま明治六年正月二十二日、藤村県令が本県県令を拜命した。同県令は文明開化の政策の一環として、学校の新築を進め、殖産興業の一環として、道路の修復と開発、橋梁の建設に力を入れたので、土木事業は極めて盛んであった。「府県長官銘々伝」が藤村県令の功績を称えて、「天工を以って自負せし山を切り、道路を平坦にし」と評する如く、山を拓き道路行政を積極的に進め、世上「道路県令」とも云われた人である。道路開通の一節に「彼ノ人工ヲ以テ天工ヲ変ジ、不便ヲ変ジテ大便利ノ地ト為サバ、人智随テ開ケ物産大ニ興リ、行旅集ツテ、商業盛ニ行レ」と述べている。かくて本県はその人を得て、道路開発の黎明期を迎えたのである。

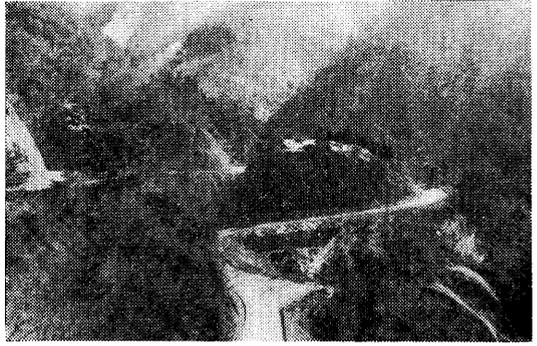
#### 本町における道路の開発

広大なる面積を有する下部町は、その八一・五%は山林で占められているため、町内各道路は一部を除いてその殆んどが山つき危険道路である。従ってトンネル、土砂崩落防止の施設も必然的に多く、道路網の整備は国道三〇〇号線、主要地方道、市川大門下部身延線を除く、他の一般県道の整備は急務である。下部町の地質は、約一千万年ないし三千万年以前、海底の火山活動による堆積によってできた、御坂山系に属する地域で、町内の大部分は第三紀層に属する西八代層群からなっているため、新設、拡幅等にはもちろん、災害工事等は容易ではない。各路線の町内延長は、国道三〇〇号線が約二一、〇キロメートル百%の舗装率ではあるが、未改良区域一、五キロメートルを残している。一般県道は八路線延長三七・三キロメートルのうち、未改良延長は三四・六キロメートルで、改良延長は僅かに〇・九三%空度に過ぎない。

#### 一 国県道

##### (一) 国道三〇〇号線 (吉田下部線、下部本栖線)

本町には歴史的由緒も古く、効能著しい霊泉下部温泉がある。此の温泉と天下の景勝富士北麓の観光地と、更には霊場身延山を直結して、観光客



国道300号線（中倉地内）

を誘致し、村の繁栄を図ることは、村民あげての願いであり大きな夢であった。

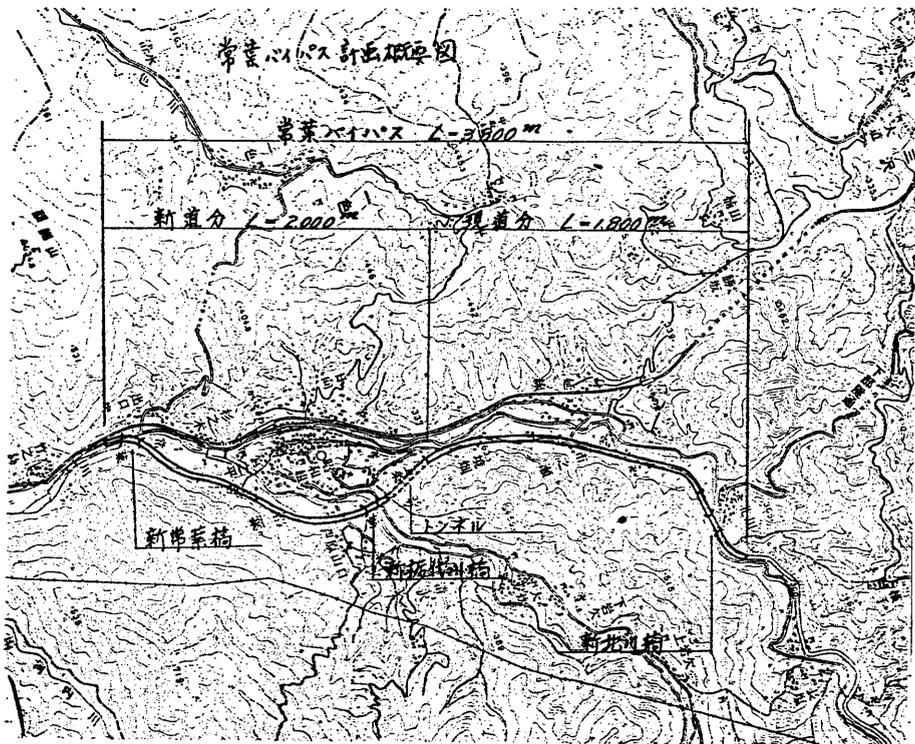
昭和八年度の富里村事務報告によれば

「下部温泉ノ開発ハ、本村ハ勿論 県当局既ニ其ノ必要性ヲ認メラレ 県下景勝ノ地ト連絡セシメ世ニ紹介スルト共ニ 交通ノ完備ニヨリ其ノ目的ヲ期センガ為昭和九年度ヨリ三ヶ年継続トシテ之が道路ノ完成ヲ期スベク 県予算ニ九年度工費十五万円ヲ計上セラレ 県会ノ該予算案ノ通過希望陣情ノ為村長ノ登庁数回 村会議員ノ連続登庁 其度ヲ重ね 一方県議堀内氏ノ不断ノ努力ハ通過迄ノ宇余曲折百難ヲ突破シテ、十二月二十三日午後十一時五十分満場一致ヲ以テ 原案ヲ承認セラレ 九年度ニオイテ第一年次工事ノ施行ヲ見ントスルハ、誠ニ欣幸トスルトコロナリ」と述べている。

本路線は昭和八年吉田身延線として、県道に編入し、昭和九年起工したものの、屹立した断崖を砕き、千尋の谷を埋め、難工事を克服し五ヶ年の歳月を費し、昭和十三年十二月漸く道路改修工事を完成した。昭和二十五年十二月には、岳麓乗合自動車吉田常葉間に乗り入れて、営業を開始した。昭和四十五年四月一日には昇格して、国道三〇〇号線となった。

国道に昇格すると間もなく、一車線区間であった灯より中之倉間県道の拡幅舗装工事が急ピッチで進められ、昭和四十八年には同区間の完成を見たものである。引続き昭和四十九年度から、かねてより懸案であった北川から出口までの区間の整備に着手した。この区間は一応舗装済みではある

常葉バイパス計画図



が、幅員三メートル程度の狭隘部もあり、特に近年は砂、砂利等の骨材運搬用の大型ダンプロックの通行が激しく、昭和組商店街におけるショッピング及び身延線甲斐常葉駅利用通勤通学のための歩行も、満足には出来ない現況である。

此の路線の峠部分は、いわゆるヘアピンカーブが多く、狭隘な危険道路であったが、昭和四十九年には改良整備が終り、全面舗装された。この全面舗装整備によって、下部温泉郷を結ぶ首都圏からの観光客は年々増加し、温泉郷の発展に大きく貢献した。しかし反面富士川から首都圏への砂利の運搬はますます熾烈を加えて、騒音などに対する沿道住民の苦情も多い。これらの緩和策として、県は五十年から三〇〇号線のバイパス路線に着工、つまり北川から出口までの約三・六キロ間を、昭和五十六年の完工を目標として、目下着工中である。

**常葉バイパス計画**（北川―出口間）  
昭和組は家並みも混みすぎていること

葉川にはさまれて、より以上の拡幅が望めないことなどの理由によって、北川境畑間は拡幅、境畑出口間はバイパスとして路線を決定した。

バイパス部については、優良農地の潰地を少なくすることや、宮之平部落のように大型車のはいらないところの土地利用などを考慮し、検討した結果、現ルートが決定された。道路の幅員や舗装構成は、建設省通達「道路の標準幅員に関する基準」と、土質調査及び交通量の測定によって右の如く決定された。総工費約三〇億円、昭和四十九年度に用地一部買収に着手し、昭和五十六年が完成予定年である。

**将来への展望**  
近い将来、改良を必要と思われる区間は、今のところ次の

- 一、中之倉部落内の部分
- 二、古関三宮司橋の上
- 三、波高島部落手前

特に中之倉部落内は見通しが悪く、そのうえ前後道路の幅員に比べ狭く、大型車同志の接触事故が多く、早期改良が望まれる。そのために県は五十四年から着手できるように、強力に国に対して働きかけている。

## (2) 市川下部身延線

藤村県令の道路行政の施策の線によって、次のような文書が瀬戸村、中之倉村、釜額村、古関村の役所宛に

道路ヲ改良シ往来運輸之便ヲ得シムルハ自今之急務タリ 然ルニ当郡市川大門村ヨリ栄村ニ貫通シ 静岡県下ニ達スル路線ハ 従来駿州脇往還之称アリト雖 迂曲艱險之処多ク 且狭窄ニシテ僅カニ旅客ノ単歩スルヲ得ルノ処少トセス 依テ是ヲ改良シ車馬往復ノ便ヲ開カントシテ 今般沿道各村協議企図スルノ挙アリ 該事業タル沿道ノ便ナルノミナラズ 郡内ハ勿論從ツテ公衆ノ便利タルヤ論 ヲ俟タズ 依テ郡内一般該拳ニ戮力シ成業スル様致度 就而者沿道村々ヨリ協議ニ及ブ可キ義モ可有之候間 各村応分之協力ヲ尽シ候様可致 此段及内達候也

明治十四年八月十八日

西八代郡長心得書記 秋山 真喜

勝坂經由のこの路線は、駿州の脇往還ともいわれてきた重要な路線である。波高島から上之平までは下部波高島線として既に開通しており、大正九年には上之平から鳥居島まで、大正十四年には鳥居島から矢羽根まで、昭和二年には矢羽根から宝永橋までの改修工事が完了した。昭和四年には全長三一・九九メートルが県道に編入されて主要道に指定された。にもかかわらずその後は改良工事も行われないうままだったが、昭和四十九年から五十一年にかけて勝坂峠以南が拡幅舗装された。また昭和三十三年久那土中学校の移転問題に関連して、縦貫道は車田家の前向田を通ることが決定された。蕨平經由の本路線は、同四十二年三月完成した。本道の開通は郡下の利便はもとより、勝坂峠をへだて、町内交通の不便をかこっていた住民の利便は倍加された。一四・二キロメートルが本町を通っているが、全線が改良舗装済みである。身延線鉄橋下の部分についてのみ高さ制

限がある。線型もS字のため、国鉄静岡鉄道管理局と協議しながら、改良する必要に迫られている。

### (3) 下部波高島線

本町道路の開発は、先ず下部波高島線から始められた。下部温泉は、今を去る千八百年以前、景行天皇の御代に波高島までは舟の便によるものが多かったので、波高島から下部の神泉橋まで新道を開設すべく、県費の補助を得て大正五年十二月二十四日起工、同九年十二月十五日四か年の歳月を経てようやく完成した。当時の土木技術に比して橋台、橋脚などの難工事と、さらに横道地内は通称滑岩という堅い岩が河岸まで迫って開削は進捗せず、折柄世界大戦後の好況時を迎えて、人件費はむろん、物価の高騰に際して、請負者旭定次郎をはじめ、道路委員、温泉業者などの多大の犠牲によってようやく竣工した。その記念に此の辺を「旭町」と名付けたといわれている。完成記念に植えられた三千本の桜は、今は数少ないが、春ともなれば開花して今なお沿道を飾っている。

道路の開通と共に、大正九年十二月十五日からは、下部波高島間に人力車が営業して、旅客に便を与え、昭和初期には四十台を数えたともいう。昭和二年十二月十七日下部駅が開設されるや、人力車は全く影をひそめてしまった。同四年六月には下部駅から神泉橋まで、下部乗合自動車が開業し昭和二十四年には山梨交通バスが就業して、今日に及んでいる。

### (4) 栃代常葉線

この路線は、常葉地内五条から五条新道として発足した。村から百円の補助金を得て、大正六年には岩欠押鼻まで、大正九年三月には和名場部落まで完成した。大正末期には、常葉から栃代羽前場までの林道が完成したのである。昭和三年には全線約九キロに及んで軌道が敷設された。恩賜林七百余ヘクタールの森林の伐採と、トロッコによる木材、木炭などの林産物の搬出が始められ、深山に眠る森林資源に漸く脚光があびせられた。当時のトロは下りには材木や木炭を積み、上りは馬で引き上げる仕組みであったが、当時のトロ引き稼業は最もモダンな

職業として、地域住民の羨望的な職業であった。トロによる運搬は約二十年間続いた。昭和三十五年には自動車道としての林道が完成し、昭和四十年六月十日には、住民の待望久しかった富士急定期バスが開業した。何回かの改良補修がなされて、自動車の乗り入れ可能にはなったものの、一般旅客の輸送にはまだ不便であったが、定期バスの運行によって一段と便利になって、沿道住民に大きな夢と希望をもたせる結果となった。

本線は常葉の国道三〇〇号分岐点から、岩欠まで延長二・八キロメートルは昭和四十九年七月、岩欠から栃代まで延長五・六キロメートルは同十二年一月二十七日、それぞれ県道に編入され供用が開始された。以後整備を進め三〇〇号常葉バイパスの立体交差点を除いて、岩欠終点までは昭和五十三、四年ころまでには整備される予定である。また岩欠栃代間は、幅員狭く曲りにくい橋梁の架け替えや、危険箇所を防災を先行しながら、逐次待避所などを設置し、拡幅改良工事を施行する必要がある。

### (5) 湯之奥上之平線

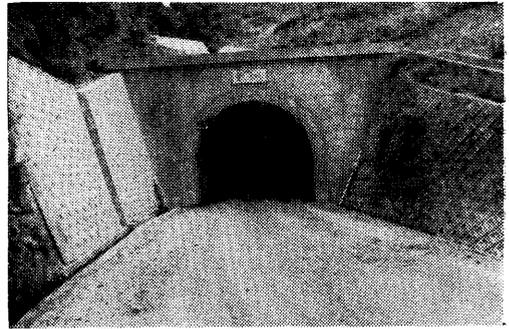
本線は往古より採掘された湯之奥金山や、富士金山と盛衰を共にした道路と思われるが、湯之奥は江戸時代より木材産出地として知られ、その木材はいかだに組まれて清水港まで運ばれ、それより海路江戸、深川の木場まで運ばれたことが、天保十一年川触れによって知ることができる。(富士川舟運参照)

湯之奥には民有林、恩賜林併せて一、一七二・八五ヘクタールの広大な山林資源がある。これに着目して、大正十三年三月二十六日下部湯之奥林道の開削工事が完成した。当時既に河川敷には水力による製材所が設けられ、製材は馬や手車で搬出された。昭和九年には富里林道として改修整備され、車の乗り入れも可能となつて、大量搬出の時期を迎えた。かつてこの道は猪之頭へ通ずる重要路線であったが、住民の熱望が入れられて、昭和十八年には湯之奥、猪之頭線として着工した。竣工後は本町発展の大きな担い手となる。

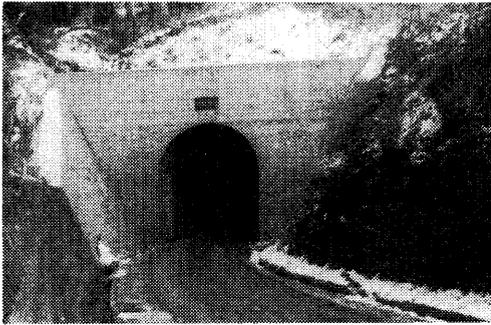
昭和三十三年十月六日には、一・四キロが下部上之平線として県道に認定され、昭和五十一年四月湯之奥林道の三・一キロは県道に編入され、湯



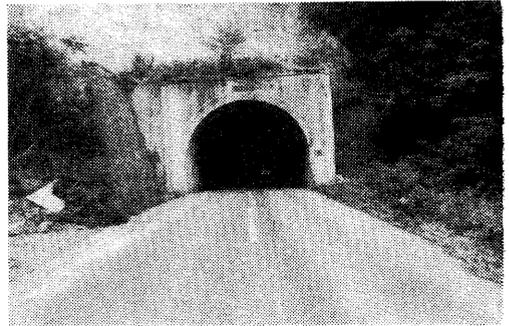
照坂隧道（古関・割子線）



下部隧道（市川・下部・身延線）



大石隧道（割子中富線）



鳩打隧道（下部飯富線）

之奥上之平線と改称されて現在に及んでいる。これに伴って舗装化も進められて、現在廻沢部落先までが施工済みである。今後狭隘部には待避所が造られ、逐次舗装されることが望まれる。

(6) 下部飯富線 中富町に通ずる唯一の路線で、本道実現のために、昭和二年十一月二十七日富里村外二ヶ村道路組合が設立され、初

代組合長に富里村長石部要が就任した。組合規約の目的、費用の分担について次のように規定している。

第二条 本組合ハ左ニ掲ケル事務ヲ処理スル

共和村字宮木 飯富村間橋梁架設ニ関スル事項

常葉停車場ヨリ飯富橋梁橋畔ニ至ル 道路改修事項

第十五条 本組合ノ事業ハ 道路橋梁ヲ修築スルモノトス

道路橋梁ニ関スル費用ハ 補助金及道路組合村及其ノ他一般ノ寄附金並財

産ヨリ生スル収入 使用料手数料過料過怠金及法令ニ依リ 組合ニ属スル

収入ヲ以テ之ニ充テ 尚不足スルトキハ組合内各村分賦

第十六条 組合内各村分賦ノ割合ハ左ノ如シ

富里村五分 飯富村三分五厘 共和村老分五厘

昭和八年には県道として認定され、農村振興土木事業として着工、本路線中最大難関たる鳩打隧道も同十一年五月貫通、昭和十三年には全線五、二七メートルが完成した。しかし飯富橋は木橋であったので二回にわたって流失、昭和二十八年五月には国費によって、延長一五〇メートル、幅員五・五メートル、総工費五千二百余万円を費やして、永久橋が完成した。町内四・一キロメートルにはアスファルト舗装がされ、昭和四十六年十二月には甲斐常葉駅・早川橋間に山梨交通バスが就業した。将来改良するにあたっては、出口踏切と鳩打隧道は拡幅改良が必要である。特に出口踏切はなるべく近い将来、踏切道改良促進法の指定を受け、拡幅改良する必要がある。

なお昭和九年二月の村会議案「道路組合費負担ニ関スル件」についての説明を参考のために記載する。

本村ハ曩ニ富里村外ニケケ村道路組合ニ参加シ 該組合ノ事業タル下部飯富線道路ノ改修ニ全力ヲ傾尽シテ今日ニ及ベリ 然ル処該組合ハ 本道路改修工事ヲ 昭和七年度ヨリ昭和十五年度迄九ケ年ノ継続トシテ計画サレ 既ニ昭和七年度分ノ事業ハ之ヲ完成シ 今亦昭和八年度事業区ノ工事設計ノ作製 事業費予算ノ議決 工事請負契約等々一切ノ事務完了ト共ニ着工ノ域ニ進ミタリ 而シテ昭和八年度ノ追加工事トシテ計上ノ二千五百円及事務費八百三十五円並昭和九年度以降昭和十五年迄ニ 完成セントスル継続事業費八万六千六百六十円(内工事費総額七万三千円、公債費及事業費八千六百十五円)ニ対スル財源ハ 是ヲ総テ関係村ノ負担ニ俟ツ外途ナキ処ナルモ 該起債ニシテ万一不能ノ場合ハ当然是等經費負担ハ我等村民ノ直接負担トシテ賦課スルハ明白ノ義ニシテ 本村ハ組合ノ事業執行主旨完成ノ為ニハ 組合ノ規約ニ依リ 本村ニ分賦セラルヘキ負担ノ割合ハ 直接負担ニ応スベク 本案ヲ議決シテ 将来本事業ノ継続年次ニ処セントスルモノナリ

以上の説明によつて、完成は当初八ケ年計画であつたことや、当時人夫の日当が五拾銭の時代であれば、七ケ年継続事業費八万余円であつたこともうなずかれる。

### (7) 野呂川波高島(停)線

昭和四十一年一月二十七日県道に認定されている。身延線波高島駅から国道三〇〇号線に接続する。延長四〇メートルの区間で、拡幅改良舗装済みの道路である。

### (8) 折門古関線

根子折門八坂地区には四七一・六四ヘクタールの恩賜林がある。この森林開発のために、昭和十年八月全長約五キロメートルの根子林道が完成した。地域住民の努力と熱望によつて、昭和二十二年八月には、下九一色村八坂道路四・二キロが車道として改修された。これにより瀬戸部落から九・二キロが全線開通して、本地域開発の主要役となつた。昭和五十一年五月瀬戸から出合橋まで七・九キロが県道に編入され、同五十二年十二月供用開始となつた。同年から県単費による拡幅改良が進められ、五十三年から国庫補助による舗装も、約一キロメートルが完成している。

### (9) 古関割子線

当初は久那土古関線として、昭和七年十一月着工、のち久那土停車場本栖線と変更、昭和九年七月照坂隧道が貫通、昭和十年八月には全線六・三キロが県道に編入された。同九月久那土橋が竣工、昭和十五年には三宮司橋から照坂隧道までが完成し大東亜戦争によつて繰り延べになっていた本線は、昭和二十二年夏には全線開通した。かつて駿川街道の一大難所であつた照坂峠も取り除かれて、昭和二十五年十二月には待望の山梨交通定期バスが就業して、地域開発の大動脈となつた。全線ほぼ改良済みであるが、切房木のSカーブと、照坂隧道の拡幅改良などが今後の課題である。

照坂隧道は時局匡救町村道路工事として着工、工事費の配分については古関、久那土両村間において、覚書が交換されている。

### 覚書

#### 前略

一、昭和九年度ニ於テナスヘキ照坂隧道及其前後ノ工事費(瀬戸赤池由松宅地ノ所ノ旧道ヨリ 芝草内藤俣孝宅ノ所ノ旧道マデ)ノ全額ヲ古関村ニ配当セラルル様 土木出張所長ニ御尽力ヲ願フコト

二、前項ノ通り古関村江配当アリテ残工事全部ヲ古関村ニテ引受ケタルトキハ久那土村ハ三沢ヨリ照坂隧道ニ接続スル迄ノ道路ヲ 昭和九年度ヨリ着手シ自動車道路ニ改修スルコト

三、第一項ノ工事費ガ久那土村ニ配当アリタル場合ハ 其工事費ノ四分ノ壹ノ現金ヲ 古関村ニ於テ負担スルコト 此ノ場合ニ於テモ久那土村ニオイテ 第二項ノ三沢ヨリ照坂隧道迄ノ道路ヲ 昭和九年度ヨリ着工シ 自動車道ニ改修スルコト

#### 後略

昭和九年参月二十五日

その後県道に編入されて、県費負担によつて施工された。

### (10) 割子中富線

上田原、切石に通ずる唯一の路線で、当初久那土共和線として昭和十一年改修工事完成、大石隧道は昭和九年には

各 路 線 現 況 調 べ

昭54年3月末調

路 線 名	起 点	終 点	長さ km	幅 員 m	改良済延長 km	未改良延長 km	告示年月日
国 道 300 号	中 之 倉 隧 道 (富士吉田市)	富山橋左岸詰 (身延町)	21.0	5.0~7.0	19.5	1.5	S45. 4. 1
市川大門 下部身延線	六郷町境 (市川大門5丁目)	身延町境 (身延町大野)	14.2	6.0~7.0	14.2	0	S 4.
栃 常 代 葉 線	栃 代	常 葉	8.4	4.5~6.5	0.6	7.8	S49. 7. 9 S52. 1. 27
湯 之 奥 平 線	湯之奥久保	上之平	4.5	4.5~6.5	1.4	3.1	S33. 11. 6 S51. 4. 1
下 飯 部 富 線	出口国道分岐 中富町境 (中富町飯富)		4.1	4.5~6.5	0	4.1	S 8
野 呂 川 波高島停線	波高島 (芦安村野呂川)	波高島駅前	0.04		0	0.04	S41. 1. 27
折 古 門 関 線	八 坂	瀬 戸	7.9	3.0~6.0	1.0	6.9	S51. 5. 21
古 割 子 富 線	古関三宮司橋詰 三沢西田		6.3	5.0~6.5	4.9	0.4	S10. 8. 6
割 中 子 富 線	三沢大道 上田原町境 (中富町切石)		2.3	4.5~6.0	0	2.3	S33. 10. 6
山 久 那 保 土 線	山家由の木 久那土橋詰		5.3	3.0~5.0	1.5	3.8	S52. 5. 2

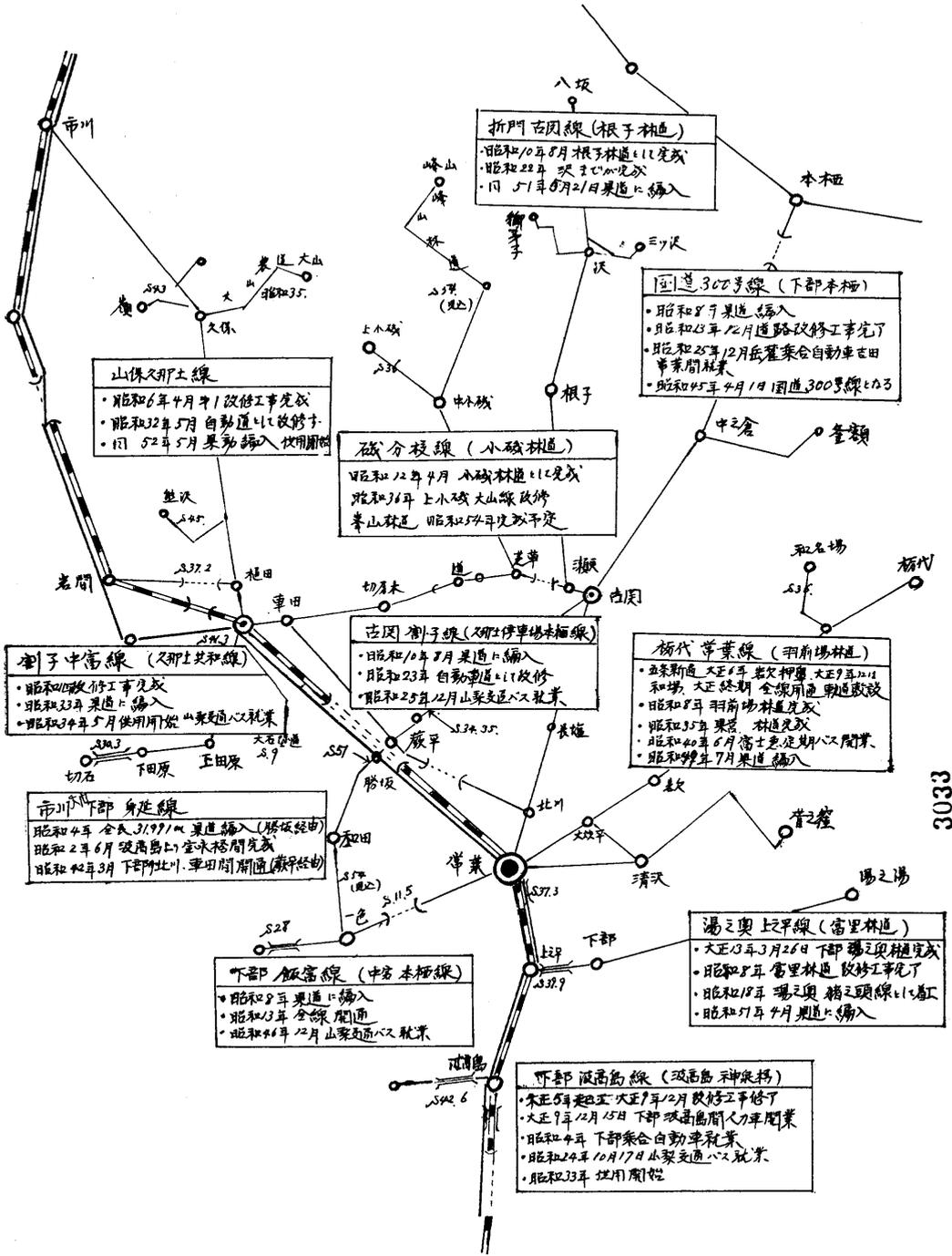
各路線別隧道現況調べは下の表の通りである。

下部町内国・県道・隧道現況調べ

昭和54年3月現在

路 線 名	隧 道 名	延 長 m	幅 員 m	高 さ m	竣功年	摘 要
国道 300号線	中 之 倉	370	4.5	3.8	昭 11	
"	小 湊	52	6.0	3.8	" 48	
"	く る み	57	6.0	3.8	" 47	
"	百 合 切	100	6.0	3.8	" 49	
⊕市川大門 下部 身延線	下 部	218	5.3	3.7	" 42	
下部 飯富線	鳩 打	212	3.5	3.7	" 9	
古関 割子線	照 坂	192	3.6	3.5	" 9	
割子 中富線	大 石	114	2.3	3.7	" 9	

町内主要道一覽表



3033

貫通し、昭和三十年三月にはふじかわ橋の架設が終わり、同三十三年県道に編入された。翌三十四年五月供用開始と共に、山梨交通定期バスが就業するようになって、久那土の駅を中心とする道路網は一応整備された。同四十一年十二月には三沢橋が永久橋に架け替え、五十二年には上田原橋、部落上の待避所などを設置した。町内二・三キロのうち、アスファルト舗装は一・八キロであるが、全線簡易舗装未改良のままである。将来は交通量を勘案しながら、大規模の改良が望まれる。

(山) 山保久那土線

本道は山保村時局匠救農村道工事として、昭和六年四月竣工し、荷馬車が通行して大きな利便を得た。その後何回かにわたって拡幅改修がなされた。昭和二十三年十月の集中豪雨によって樋田川に架設された橋梁はほとんど流失したので、橋梁の少ない路線として開発され、昭和二十三年には全線開通となった。たまたま昭和三十年四月久那土村と三保地区との合併条件として、本道の改修が規定されている。

合併条件(三保、久那土)

一、町村道久那土・三保線拡張改修工事

起点久那土村樋田地内、終点山保村久保地内  
延長四・五キロメートル幅員四・〇～四・五メートル  
五ヶ年計画 昭和二十九年年度より 同三十三年度まで

右のような取り交わせ文書により昭和三十三年五月には拡幅改修された。昭和五十二年五月には県道古関割子線の分岐点から、市川大門町近萩県道合流点までが県道に編入され、翌五十三年四月から供用が開始された。本路線は下部町、市川大門町、六郷町の環状路線の一部で、町内五・三キロのうち一・五キロがアスファルト舗装である。昭和五十二年度から県単費による拡幅改良と、国庫補助による舗装工事が進められているが、早期完成を望む声強い。

各路線の現況は前表の通りである。

(二) 町道

町道現況表及び町道(旧村別、幅員別)一覽表は、別表のとおりである。

町道現況表

町道別	総延長		橋梁		トンネル	
一級町道	4	3,709 <sup>m</sup>	2	70 <sup>m</sup>	1	75 <sup>m</sup>
二級町道	23	23,203	16	394	—	—
その他	68	106,847	44	817	—	—
計	95	133,759	62	1,281	1	75

町道(旧村別、幅員別)一覽表

53.5.1

旧村別	2.5m以上		1.5m以上		合計	
	延長 m	幅員 m <sup>2</sup>	延長 m	幅員 m <sup>2</sup>		
富里	14,106	46,882.5	30,962	48,701.5	45,068 <sup>m</sup>	95,584.0 <sup>m<sup>2</sup></sup>
久那土	13,685	42,661.0	11,040	17,160.5	24,725	59,821.5
古関	(4.5m以上)		37,375	57,755.0	54,517	112,732.5
	1,683	9,365.0				
共和	15,459	45,612.5	6,754	10,275.5	8,188	15,652.0
合計	1,434	5,376.5	86,131	133,892.5	132,498	283,790.0

## 町道の現況

昭和54年12月

番号	級	路線名	起点	終点	総延長	規格改良延長	規格改延長	幅員3.5m未満	自動車交通不能延長	砂利道	舗装道
1	1	清沢線	宝運橋	清沢細尾	1,100	1,100					1,100
2	1	長塩岩欠線	長塩国道分岐	岩欠	1,374	95	1,279	1,279	1,279	1,279	95
3	2	清沢線	細尾	清沢	544	420	124	125		124	420
4	2	清沢大炊平線	五條	家ノ下	750	127	627	627	597	727	23
5	2	和名場線	県道分岐	原	500	500					500
6	2	市之瀬日向線	市之瀬国道分岐	常葉駅	1,925	1,017	908	907			1,925
7	2	市之瀬和平線	市之瀬駅	上笠	620	400	220	220		620	
8	2	宮ノ平線	常葉白代	宮ノ平	350	33	317	317	100		350
9	2	日向和平線	常葉林際	和平	2,400	800	1,600	1,600		2,020	380
10	2	雨河内線	県道分岐	雨河内	700	145	555			500	200
11	2	廻沢線	県道分岐	日ノ木	250		250	250	250	250	
12	2	一色和平線	一色県道分岐	和平	1,250	1,250					1,250
13	他	杉山線	県道分岐	杉山	450	370	80	80		150	300
14	他	長塩横手線	分校前	横手	3,000		3,000	3,000	2,500	3,000	
15	他	芦原菅之窪線	芦原	菅之窪	570		570	570		410	160
16	他	下部波高島線	ホテル前	波高島国道	1,130	100	1,030	1,030		1,030	100
17	他	湯之奥線	県道分岐	神社上	300		300	300	300		300
18	他	和平日向線	和平	常葉日向	1,120	380	740	740	620	1,120	
19	他	山ノ神川尻線	栃代	山ノ神	3,820		3,820	3,820	3,820	3,820	
20	他	長塩笠線	大曾里	笠	2,500		2,500	2,500	1,700	2,500	
21	他	鍛冶屋大曾里線	昭和橋	大曾里国道	500	24	476	276		100	400
22	他	北上横手線	北川国道分岐	横手	1,200		1,200	1,200	1,200	1,200	
23	他	宮林線	市之瀬	宮林	450		450			450	
24	他	市之瀬岩欠線	市之瀬国道分岐	岩欠	1,800		1,800	1,800	1,800	1,800	
25	他	境畑日向線	境畑国道分岐	日向	150	25	125	125	125	125	25
26	他	五條北原線	中学校	北原	550	200	350	350	350	350	200
27	他	役場五條線	役場	下五條国道分岐	600	100	500	500			600
28	他	役場東線	役場	東	150	150					150
29	他	役場川久保線	役場	川久保	300		300	300		300	
30	他	役場日向線	役場	日向	250	124	126	126			250
31	他	桧平北原線	桧平	北原	800	800					800
32	他	日向大子線	常葉日向	大子	2,530		2,530	2,530	2,530	2,530	
33	他	竹ノ島雨河内線	竹ノ島	雨河内	1,400		1,400	1,400	1,400	1,400	
34	他	杉ノ木原線	杉ノ木国道分岐	原	210	40	170	170	170	169	41
35	他	竹ノ島水所線	国道分岐	水所	200	200				151	49
36	他	杉ノ木出口線	杉ノ木国道分岐	出口	850	200	650	650	650	850	
37	他	上之平大子線	国道分岐	大子	2,000		2,000	2,000	2,000	2,000	
38	他	波高島上向線	国道分岐	上向	350	350					350
39	他	波高島桃ヶ窪線	保育所入口	桃ヶ窪	900		900	900	900	900	
40	他	下部大村線	神泉橋	駐車場	152		152	152	152		152
41	他	湯之奥毛無山線	湯之奥	毛無山	8,100		8,100	8,100	8,100	8,100	
42	他	木更津線	県道分岐	木更津	150	9	141	141	141	141	9
43	他	一色際沢線	県道分岐	際沢	500	8	492	492	482	492	8
44	他	和平市之瀬線	和平	市之瀬日向	2,400		2,400	2,400	2,400	2,400	
45	他	和平上田原線	和平	上田原	2,468		2,468	2,468	2,468	2,468	
46	1	磯分校線	芝草県道分岐	小磯	950	950					950

47	2	古	関	丸	畑	線	古関国道分岐	藤平県 道分岐	4,675	1,100	3,575	3,575		3,575	1,100	
48	2	田	ノ		上	線	国道分岐	天社古田ノ上	1,040		1,040				1,040	
49	2	釜		額		線	国道分岐	土平	1,416	1,416				1,416		
50	2	折		門		線	沢	折門	1,750		1,750	1,750	1,750	1,750		
51	2	磯		分	校	線	自害沢	分校	750	750					750	
52	2	小	磯	大	山	線	自害沢	上小磯	985		985	985		978	7	
53	他	古	関	宮	の	平	線	国道分岐	松葉	290	40	250	250		272	18
54	他	馬		場		線	県道分岐	馬場	500	500					500	
55	他	三		ツ	沢	線	出合橋詰	三ツ沢	2,589	33	2,556	2,556		2,556	33	
56	他	八		坂		線	出合橋詰	八坂	3,587	8	3,579	3,579	2,779	3,579	8	
57	他	下		小	磯	線	大磯小磯755	下小磯	432		432	432	432	432		
58	他	古	関	小	学	校	線	国道分岐	小学校	300	200	100	100		300	
59	他	新		井		線	参宮寺平	新井	350	22	328	328		328	22	
60	他	南		沢		線	古関丸畑分岐	南沢	200		200	200			200	
61	他	釜	額	日	影	線	林道分岐	日影	180		180	180	180	15	165	
62	他	川		尻		線	釜額	川尻	8,834		8,834	8,834	8,834	8,834		
63	他	バ	ノ	ラ	マ	線	和合橋	バノラマ	3,800		3,800	2,600	2,600	3,800		
64	他	下	中	之	倉	線	国道分岐	西沢	300		300	300	300	300		
65	他	燈	本	栖		線	国道分岐	中倉トンネル前	3,400		3,400	3,400	3,400	3,400		
66	他	瀬	戸	日	影	線	観音橋	日影橋	197	36	161	161	161	161	36	
67	他	宝		向		線	宝向橋	根子日影	100	17	83	83			100	
68	他	根	子	峰	山	線	根子中村橋	峰山	2,650	12	2,638	2,638	2,638	2,638	12	
69	他	磯	分	校	蛾	ケ	岳	分校前	蛾ケ岳	6,500		6,500	6,500	6,500	6,500	
70	他	峰	山	三	ツ	沢	線	峰山	三ツ沢	8,900		8,900	8,900	8,900		
71	1	宇		野	尾	線	沢ノ神	宇野尾	285	285					285	
72	2	奥		杯		線	三沢西田	奥杯	200	50	150	150			200	
73	2	開	持	蕨	平	線	三沢大草	開持	638	523	115	115		164	474	
74	2	大		石		線	大石県道分岐	大石	823		823	823		703	120	
75	2	道	丸	畑		線	道和田寺前	宮ノ前	250	180	70	70		237	13	
76	2	道	水	船		線	道寺ノ前	水船橋	450	400	50	50		50	400	
77	2	熊	沢	岩	下	線	熊沢家ノ前	北川	500	500					500	
78	2	久	保	嶺		線	久保所島	嶺	437	190	247	247		437		
79	他	割	子	奥	杯	線	割子県道分岐	奥杯	500	400	100	100		500		
80	他	大		草		線	塩貝	久那土中横	1,950	1,050					1,050	
81	他	平		松		線	勝坂	平松	550		550	550			550	
82	他	楠		田		線	勝坂	楠田	550		550	550			550	
83	他	勝	坂	大	石	線	勝坂	大石	1,400		1,400	1,400		1,400		
84	他	車	田	初	平	線	車田橋	切房木橋詰	850	850					850	
85	他	車	田	樋	田	線	県道分岐	天神橋	400	184	266	266		266	184	
86	他	久	保	大	山	線	久保	大山	2,588	200	2,388	2,388		2,566	22	
87	他	大	道	市	之	瀬	線			2,800		2,800		2,800		
88	他	十	五	所	神	社	線	県道分岐	元保育園	250		250	250		250	
89	他	切	房	木		線	県道分岐	梅木平	350	19	331	331	350	350		
90	他	水		船		線	県道分岐	水船橋	220		220	220		13	207	
91	他	下	堀	切	大	山	線	堀切	大山	3,572	9	3,563	3,563		3,551	21
92	他	下	大	山		線	久保沢	下大山	500	11	489	489		489	11	
93	他	上	田	原	東	入	線	県道分岐	東入	300	300			300		
94	他	上	田	原	上	ノ	山	線	県道分岐	上ノ山	200	11	189	189	189	189
95	他	役	場	山	保	線			5,778		5,778	5,778	5,778	5,778		

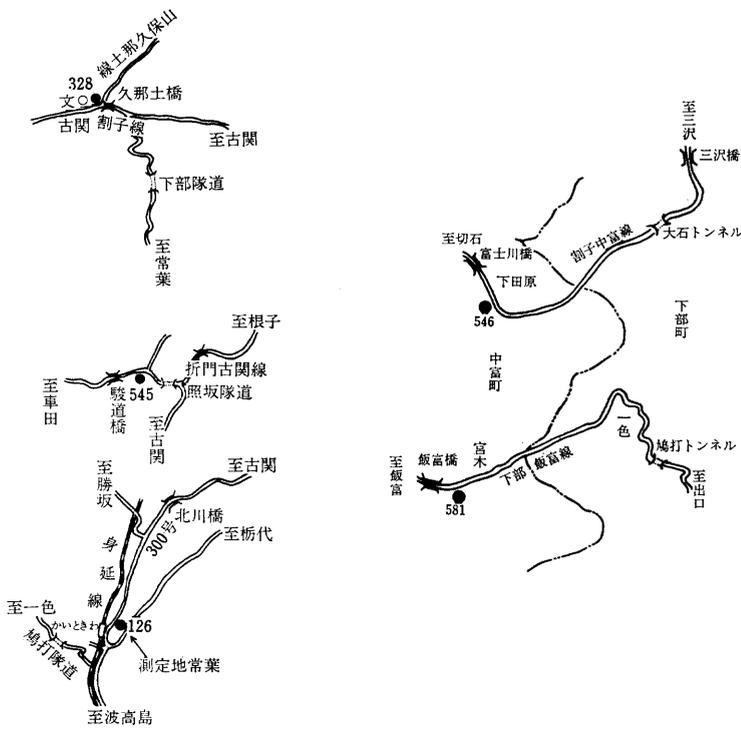
交通量調査調査総括表(計) {52.6.28} の平均数値  
 {52.10.19} 1.2

道路の種類	路線番号	路線名	観測地点地名	観測地点番号	カテゴリー番号	歩行者	自転車	荷車・牛馬車	動力付二輪車	自動車					カテゴリー番号	貨物					一日時間交通量(台/時)			49年度観測地点番号	49年度交通量	摘要						
										乗用自動車			バブ	計		軽貨物	小型貨物	貨客車	普通貨物	特殊(種)車	計	合計	二輪車				小型車	大型車				
										乗用	乗用	乗用																				
元2国	300号	西八代郡 下部町 常葉	西八代郡 下部町	126	1	4.4	773	88	1	256	67	701	52	820	2	70	235	347	394	23	1,068	1,888	43	180	34	24	1,312					
⑤		市川大門 下部身延線	西八代郡 下部町	328	1	4.8	312	281	4	348	161	978	22	1,161	2	132	267	415	60	54	926	2,087	109	289	12	38	1,546					
①		古閑割子線	西八代郡 下部町	545	1	4.4	62	27	0	94	34	292	25	351	2	66	138	101	23	30	356	707	31	101	8	50	539					
"		割子中富線	南巨摩郡 中富町	546	1	4.5	149	116	16	141	31	171	9	211	2	38	77	96	25	17	252	462	43	79	5	51	646					
"		下部飯富線	南巨摩郡 中富町 宮木	581	1	5.5	47	53	4	103	21	225	10	255	2	55	96	123	129	12	414	669	36	89	11	30	504					

3 4 6

7 10 11 12 14 15 19 20 24 25 29 30 34 35 39 40 44 45 49 50 55 11 12 16 17 21 22 26 27 31 32 36 37 42 43 48 49 53 54 58 59 63 64 66 67 72

観測地点表



(三) 交通量

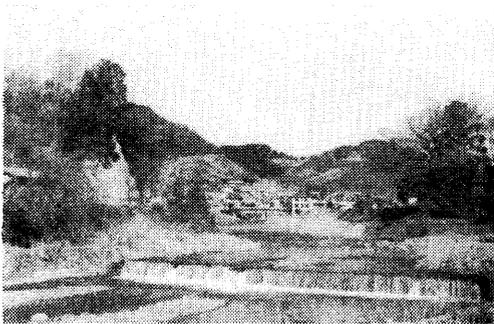
昭和五十二年の全国道路交通情勢調査(五二・六・二八)五二・一〇・一九による当町に係る主要道路の交通量調査表、及び観測地点表は次のとおりである。

第四節 河川と橋りょう

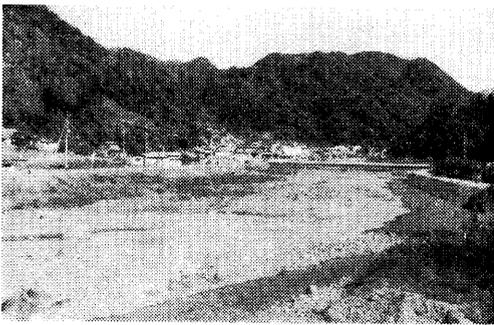
一 河川の概況

本町は北東から南東には、御坂山系及び毛無山系に属する一、〇〇〇〜一、九〇〇メートル級の群山に囲まれ、北部は釈迦岳及び蛾ヶ岳など一、〇〇〇メートル級の連峰が分水嶺をなしている。常葉川、三沢川に注ぐ支流は、すべて水源をこの山々に発している。

河川法による一級河川は、常葉川、三沢川をはじめとして合計十六河川にも及び、総延長七六・二キロ、町内七三キロにも及んでいる。常葉川は、国道三〇〇号線に沿い、本栖湖西岸にそびえている一、〇〇〇メートル以上の山々に水源を發し、古関にて釜額川、反木川を合して南下し、常葉にて栃代川、下部にて下部川と合流して、三〇〇号線沿いに南下し富山橋下流にて富士川に注ぐ、常葉川は北東から南西に流れて本町を貫流し、およそ

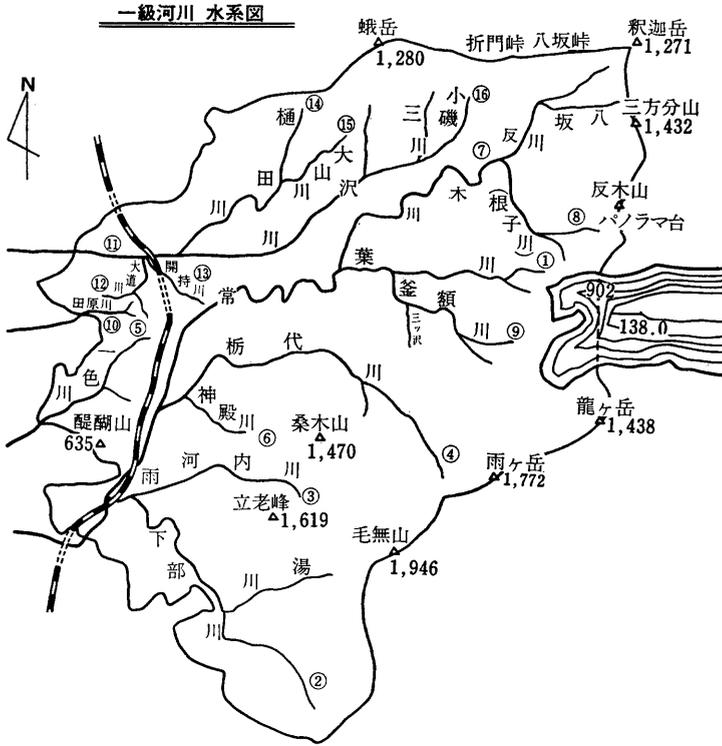


常葉川



三沢川

一八・〇キロの流下延長に及んでいる。一方、三沢川は北部蛾ヶ岳（二八〇）の嶺に水源を發し、流路を西にとり、久那土支所前で樋田川と合流して西に流れ、六郷町鴨狩を経て富士川に注ぐ。全延長六・一キロ町内延長は五・三キロである。田原川は全延長三・九キロ、上田原部落を南西に流れて、中富町下田原地内（約一・三キロ）を経て、富士川に注ぐ。一色川は全延長四・一キロが、一色部落を南西に流下し、中富町宮木地内（〇・六キロ）を経て、屏風岩附近で富士川に合流している。



河川法一級河川表

河川名	区域		流路延長		認定年月日
	自左岸	至右岸	左右岸計	兩岸平均	
一 常葉川	山梨県西八代郡下部町大字中之倉字立岩	富士川への合流点	三、九〇〇	一七、九五〇	昭和四年三月三〇日告示第五六号施行昭和四年四月一日建設省告示第五〇号施行昭和四年四月一日
二 下部川	左岸 山梨県西八代郡下部町湯之奥字若草里四七〇番地先 右岸 同町湯之奥字中山四八二番地先 常葉川への合流点		三、三四〇	六、六三〇	昭和七年一月一七日告示第三六四号施行昭和七年一月一七日告示第一八七号（延長編入）昭和四年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四年四月一日建設省告示第五〇号施行昭和四年四月一日（延長編入）



反木川

な上に転石も多くそのために護岸の浸食も起り易い。上流山地の崩壊や土砂の流出も多く、台風などによる集中豪雨に一度見舞われると、いわゆる

常葉川の本支流、下部川・雨河内川、代橋川、反木川などの上流は、浸食が特に進み見事なV字谷を呈している。これらの本支流はもとより、下部町内を流れるすべての川は、河床勾配がいずれも急

七 反木川	左岸 山梨県西八代郡下部町大字八坂字八坂二九番先地	二〇、〇〇〇	一〇、〇〇〇	昭和二十七年八月一日告示第二二六号施行昭和二十七年八月一日告示第三七〇号(延長編入)
六 神殿川	左岸 山梨県西八代郡下部町大字	八、〇〇〇	四、〇〇〇	昭和四一年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四一年四月一日
五 一色川	一色沢の合流点 富士川への合流点	一、五、〇〇〇	七、〇〇〇	昭和四一年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四一年四月一日
四 柗代川	山の神沢の合流点 常葉川への合流点	五、〇〇〇	二、五〇〇	昭和四二年五月二五日建設省告示第五五号施行昭和四二年六月一日
三 雨河内川	山梨県西八代郡下部町大字下部字雨河内一、二、一番地先の第一号堰堤 下部川への合流点	五、〇〇〇	二、五〇〇	昭和四一年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四一年四月一日

八 根子川	右岸 山梨県西八代郡下部町大字根子字赤沢四五三二番地先 同町同大字大森四六〇六番地先 反木川への合流点	五、〇〇〇	二、五〇〇	昭和四二年五月二五日建設省告示第五五号施行昭和四二年六月一日
九 釜額川	山梨県西八代郡下部町大字釜額字柿平向一五九四番地先の柿平橋 常葉川への合流点	五、〇〇〇	二、五〇〇	昭和四一年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四一年四月一日
二 田原川	右岸 山梨県西八代郡下部町大字上田原字桜田一三二九番地先 同町同大字東二三〇九番地先 富士川への合流点	七、〇〇〇	三、六〇〇	昭和四一年三月二八日建設省告示第五〇号施行昭和四一年四月一日

二 三沢川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 大磯小磯字新 居二七九五番	二、三六〇	六、二四〇	昭和一八年三月一日 告示第八三号施行昭和 一八年四月一日昭和三 四年七月二日告示第一 八七号(延長編入) 昭和四一年三月二八日 建設省告示第五〇号施 行昭和四一年四月一日
	右岸	地先 同町同大字字 仏僧二一五〇 番地先富士川 への合流点			
三 大道川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 三沢字有東坂 二一九九番地 先	二、六〇〇	一、四〇〇	昭和四二年五月二五日 建設省告示第五五号施 行昭和四二年六月一日
	右岸	同町同大字同 字二二〇〇番 地先 三沢川への合 流点			
三 開持川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 三沢字獅子留 三三七三番地 先	二、八〇〇	一、八〇〇	昭和二六年六月七日告 示第一四三号施行昭和
	右岸	同町同大字字 わらび平三三 四三番地先 三沢川への合 流点			

二 四種田川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 大山字上川戸 一八三番地先	一、六〇〇	八〇〇	二六年四月一日 昭和四一年三月二八日 建設省告示第五〇号施 行昭和四一年四月一日
	右岸	同町同大字同 字一八五番地 先 種田川への合 流点			
二 五大山川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 折門字上折門 四四九番地先	七、六〇〇	三、八〇〇	
	右岸	同町同大字大磯 小磯字仏僧向 四四九四番地 先 三沢川への合 流点			
二 六小磯川	左岸	山梨県西八代 郡下部町大字 折門字上折門 四四九番地先	七、六〇〇	三、八〇〇	
	右岸	同町同大字大磯 小磯字仏僧向 四四九四番地 先 三沢川への合 流点			

る鉄砲水という異常な出水となって、大災害をもたらすおそれのある現状である。とりわけ常葉川、三沢川などの町内二大河川については、詳細の調査のもとに、近い将来適切な改良工事が施されることが望まれる。しかしながらこれらの川筋には、昔から集落がひらけ、河岸段丘は耕地として利用されて河水は飲料水として、あるいはかんがい用水として、大いに流域をうるおして来たことであろう。

## 準用河川

町長が指定した準用河川は三本あって、久那土地区に鍋倉沢川二〇〇メートル、富里地区に山口沢川五〇〇メートルと、清沢川五〇〇メートルとがある。

## 砂防指定地

常葉川筋ほか二〇河川の筋に及んでおり、その面積は三八〇・四九ヘクタール、延長は三一・五九キロメートルに達している。

## 急傾斜指定地

昭和五十年九月十一日、県五六三号で樋田川筋熊沢地内三・三七平方キロメートルと、下部川筋湯町地内一・五六平方キロメートルの二ヶ所が指定区域に指定されている。

## 二 橋りょう

河川は風光に美を添え、大地をうるおす母なる存在でもあるが、一度怒れば濁流渦巻き阿修羅と化す恐ろしい存在でもあった。昔は土木技術も幼稚で、多くは木橋で架設と流失とを何回となく繰り返した自然との戦いでもあった。昭和二年富士身延鉄道の開通（市川大門まで）は交通運輸の面には大きな影響を与え、道路の開発と橋りょうの改善の機運を大きく盛り上げることになった。さらに戦後の復興期と経済の高度成長期を迎えて、車輛の大型化、重量化と交通量の激増によって、昭和三十年ころから木橋は鉄橋に代わって、いわゆる永久橋架設の時代を迎えたのである。

### (1) 旧富山橋

下部町の数多いなかで特異な存在として、富山橋をあげなければならぬ。この地は下山村と波高島とを連絡するため、昔から渡し船が設けられていたが、富士身延鉄道の開通によって、貨客が激増するに及んで貨取橋設置願いが提出された。その案件が村会に提出され、その理由として

富士身延道鉄の延長に伴って、下山波高島駅が設置された。今後は人馬の往復がひん繁になることが期待される要路で、従来の渡船では到底満足

できない状態である。この願いは時宜に適したものであるので、運輸交通安全のため、実地踏査をして許可を与えたいと述べている。

従来渡船は、規約を設けて区で運営した時代も、請負い制度で経営した時代もあったが、今回の貨取橋の架設運営について協議の結果、今回の次のように決定した。

## 交渉顛末書

一、本村波高島部落ヨリ対岸南巨摩郡下山村ヲ始メ 全郡下諸村ニ通ズル富士川渡船ハ 従来高野泰、佐野信ノ二名ニテ経営シ来リシモ 今般富士身延鉄道ノ開通アリ 殊ニ波高島地内ニハ停車場ノ設置モ見タルヲ以ッテ 相互ノ交通一層頻繁ヲ加エ従来ノ渡船ニテハ到底満足ナル聯絡ヲ計ルヲ得ズ 之ガ改善ハ焦眉ノ急ナルヲ感シ居リシ処 前記二名ハ貨取橋梁ノ設置ヲ設計セリ、而シテ之レカ許否ニ付キ地元波高島区民ト交渉ノ結果ハ 波高島部落ハ右二名ノ渡船営業ノ沿革ニ徴シソノ慣習ヲ打破シ部落ニ於テ経営スルカ如キハ 人情ニ於テ又従来兩人ノ原始時代ノ犠牲的経営ニ徴シテ忍ビ難キモノアルヲ以ッテ 二名ノ者ニ設置方許可ヲ与エル事ニ決定候也

昭和三年 月 日

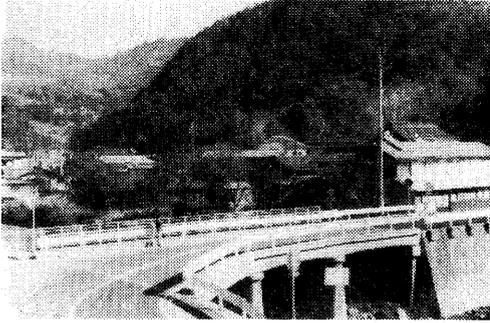
町道管理者	富里 村長	石 部 要印
地元波高島部落代表者	波高島 区长	佐 野 信印
全 代理者	高 野 俊	江 印

以上の理由によって、右兩名に貨取橋架設の許可が与えられて着手したが、工事半ばにして流失してしまつた。

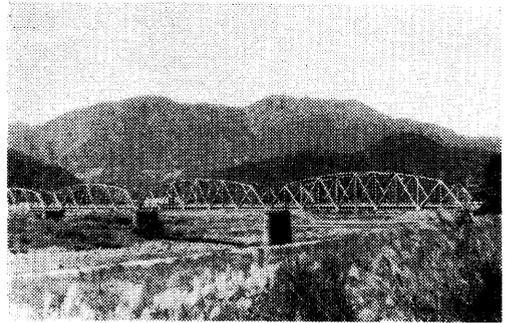
当時の予算書によって、交通量の大きさを知らることができた。

## 収入之部

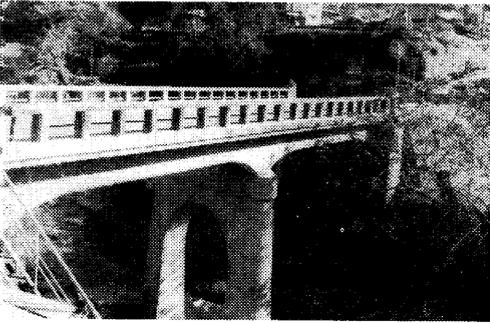
種目	賃金	一日平均数	一ケ年平均数	一年賃金
人	五銭	七七人	二八、一〇五人	一、四〇五円二五銭
自転車	二銭	一〇台	三、六五〇台	七三円〇〇
人力車	一〇銭	二	七三〇	七三円〇〇
荷馬車	二〇銭	五	一、八二五	三六五円〇〇



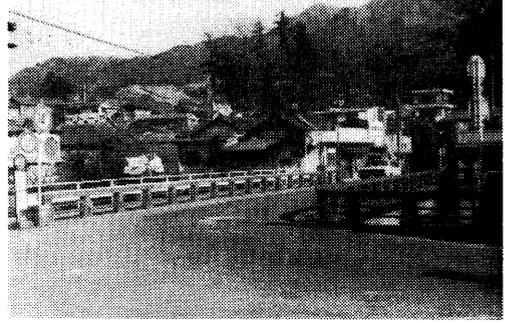
久那土橋（三沢・車田地内）



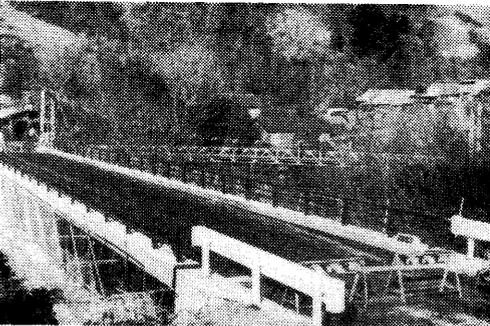
富山橋（波高島下山）



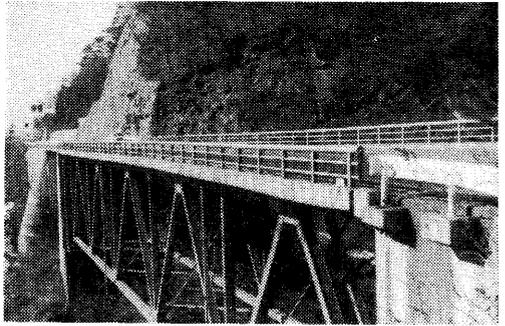
三宮司橋（古関地内）



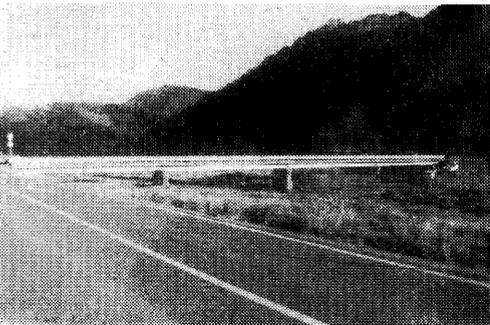
常葉橋（常葉地内）



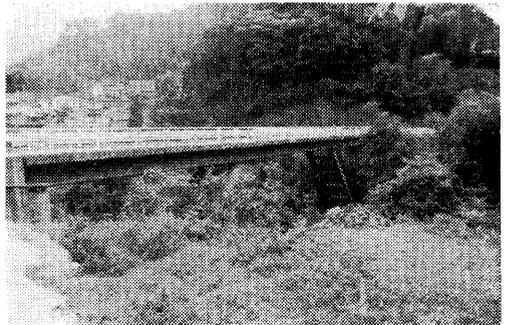
小磯橋（大磯小磯地内）



見返橋（国道中倉地内）



通学橋（三沢地内）



昭和橋（北川地内）

荷車 一〇銭 五台 一、八二五〇 一八二四五〇銭  
 駄牛馬 一〇〃 二 七三〇台 七三〇〇〃  
 乗馬 一七〃 一匹 一七〃 一七〃  
 計 二、一七一四九二銭

その後昭和九年八月、県費負担による木橋架設工事に着手、同十一年六月開通祝賀式が盛大に行われたが、間もなく流失してしまつた。その後さらに数回流失の憂き目に遭い、戦後(年代不詳)は下山村の住人河西祐助興望をになつてつり橋を架設したが、これまた自然の猛威を制御することはで

国道・県道

下部町内の国・県道橋梁現況調

路線名	橋名	延長	幅員	面積	橋種	竣功年月	摘要
⑩三〇〇号線	常葉橋	二八・五m	六・〇m	一七一・〇㎡	桁橋	昭和三七	
"	北川橋	四一・〇	五・一	二〇九・一	トラス橋	"一〇	
"	木喰橋	三三・〇	七・五	一八五・〇	"橋	"一〇	
"	聖宮橋	三三・〇	七・五	二八五・〇	"橋	"一〇	
"	三宮橋	二二・〇	五・〇	一一五・〇	"橋	"一〇	
"	傘松橋	四〇・〇	八・五	三四〇・〇	"橋	"四八	
"	くるみ橋	三八・〇	七・五	二八五・〇	"橋	"四八	
"	小沢橋	四四・〇	七・五	三三〇・〇	"橋	"四七	
"	見返橋	六四・〇	七・五	四八〇・〇	トラス橋	"四六	
"	かんばん沢橋	四・〇	五・九	二二・六	コンクリート床版橋	"	
"	白子の沢橋	四・〇	六・五	二六・〇	"	"三一	
"	湯川橋	一六〇・〇	六・〇	九六〇・〇	P C 桁橋	"三一	
"	宝永橋	二六・二〇	三・五	九一・七	T型桁コンクリート橋	"四一	
"	鳩打沢橋	五四・七〇	六・一	二八・六七	コンクリート床版橋	"三七	
"	大黒沢橋	六五・六〇	五・八	三八・二八	"		
斜正	斜正						

きなかつた。結局村当局や地元民の運動により、昭和二十七年八月鉄橋の架設工事が始められたが、県予算などの関係から一径間ずつ竣工、同二十八年には三径間が竣工し、昭和四十二年十一月には全径間が竣工して、富山橋と命名された。人類原始の時代から長い間交通運輸の自然の障害は、全く取り除かれたのである。

(2) 路線別橋梁  
 本町には大小幾つかの橋がかげられているが、ほとんどが木橋から永久橋へと架け替えられ、幅員も車社会に対応できるように改修された。路線別の橋梁現況は次の表の通りである。

昭和・43・3・調







昭和 三〇年 五四年	乗用	電車 自動車 オートバイ 自転車
	貨物	貨物自動車 ダン ブカー

### 1 馬の利用

昔の建物の配置を見れば、ほとんどすべての家に馬小屋があって、その位置は主家に向かい合うか、あるいは主家とつながってあること、路傍に馬頭観音が丁重に祀られていることなどから、馬は広く農耕や交通運輸の重要な役割を果たす動物として、家族の一員のように大切に飼育されていた。

甲斐国志によれば、下部町一三〇三戸のうち、一九五頭の馬が飼育され農耕に乘用に伝馬に、あるいは農産物、林産物、生活物資の運輸面にと、利用されて来た。「鵜沢黒沢両番所中馬附通し願立」を見ても、両番所は夜明け前に通って、甲府へ日帰りしたとも記されている。このように遠くは鵜沢、市川あたりまで、馬を輸送機関として利用したのは、大正末期まで続いた。

### 2 自転車

自転車は明治十八（一八八五）年、イギリスのスタンレーによって発明され、明治二十年代には国産品が販売されるようになった。本町では明治三十二年四月久那土村佐野常重が導入したのが最初である（加藤善吉著・下部町郷土史年表）。当時は大変珍しく、学童は授業中でも「二つの車に乗って通る」といって窓を開けてはやしたて、授業もできない程だったというエピソードもある。大正十一年一月には、公用車として富里村第一号が役場で購入されたという。大正八年若林文策が三沢に自転車業を開業した当時は、木製のリムを使用した舶来の自転車も多かった。その後大工、屋根葺職人や、商店などが使用し、軽便なために急速に普及し、昭和三年には富里村の保有台数は七二台となった。

（郷土史富里村青年団編）

### 3 人力車

秋葉大助が東京の銀座に製作所を設けたのが明治二年である。全国の宿駅で馬や駕籠にかわって急速に普及した。電車・汽車を遠距離乗り物とすれば、停車場などを俵屋の立て場として、近距離乗り物として長い間日本人に親しまれて来た。本町にはじめて就業したのは波高島、下部間で、大正九年のことである。大正の終わりから昭和へかけては二十台も就業して、舟で来た旅客を温泉街まで運び最盛を極めたが、身延線の開通と、昭和四年下部乗合自動車の開業によって、自然消滅となった。

### 4 荷車（大八）・荷馬車

明治末期から荷車が導入された。平坦な道がひらかれるに及んで急速に普及して、運輸能力は激増した。大正末ころには荷馬車も登場して、砂ガラスなどの骨材運搬や木材などの主要輸送機関となった。改修前の往還は大抵一・八メートルと狭く、路肩も崩れたが、荷馬車の出現は道路改修への大きな転機ともなった。戦後貨物自動車の運行によって、昭和三十五年ころには、全く見られないようになった。

### 5 自動車

昭和四年下部乗合自動車（八人乗り外国製）が開業し、富士身延鉄道の開通と輸送力の拡大は、森林資源の価値を高め、貨物の激増を促して昭和七年には貨物自動車をはじめ就業して、森林開発の一翼を担った。昭和十五年ころには戦線も拡大したので、ガソリン節約のために木炭自動車が走るようになった。次に開業当時町民の足として、大いに期待されたバス路線は次の通りである。

- (1) 神泉橋～下部駅  
昭和四年三月  
（下部温泉自動車）
- 〃
- (2) 甲斐常葉駅～吉田  
昭和二十四年十月  
（山梨交通）
- (3) 古 関～鵜沢（初め甲府迄）  
昭和二十五年十二月  
（富士急）
- (4) 下部駅～甲斐常葉駅  
昭和二十五年十二月  
（山梨交通）
- （昭和四十七年二月廃止）

下部町、西八代郡、山梨県別自動車所有台数(表1)

昭和53.3.31調 陸運事務所資料

用途	年度		50年		51年		52年		53年					
	町	郡	下部町	西八代郡	下部町	西八代郡	下部町	西八代郡	下部町	西八代郡				
貨物用	普通ダンプ車 小型四輪バン型 小型四輪車 小型三輪車 けん引車	計	44	167	5,235	46	176	5,518	44	191	5,867	37	193	6,206
			30	74	1,919	28	74	1,916	28	75	1,823	22	76	1,838
			175	1,038	27,124	179	1,074	27,944	184	1,077	28,738	202	1,076	29,075
			262	990	27,755	268	1,044	29,105	284	1,113	31,185	275	1,140	32,564
				4	141		2	95		2	75		2	57
		57			65			69					65	
	計	511	2,273	62,231	521	2,370	64,643	540	2,458	97,757	541	2,487	69,805	
乗合用	普通型車 小乗車	計	1	3	849	1	3	761	1	1	837	1	1	817
			17	35	890	19	40	1,069	18	40	1,105	20	44	1,181
			18	38	1,739	20	43	1,830	14	41	1,942	21	45	1,998
乗用	普通型車 小乗車	計	6	32	1,282	7	40	1,689	9	53	2,014	16	69	2,323
			916	4,164	106,576	992	4,593	118,989	1,104	5,016	130,043	1,211	5,373	140,630
			922	4,196	107,858	999	4,633	120,678	1,113	5,069	132,057	1,227	5,442	142,953
特種用途用	特殊用途車 大型特殊車	計	19	109	3,386	22	131	3,616	26	135	3,802	27	140	4,104
			3	21	709	2	24	795	3	26	884	5	39	958
			22	130	4,095	24	155	4,411	29	161	4,686	32	179	5,062
登録自動車計			1,473	6,637	175,923	1,592	7,275	193,523	1,727	7,807	208,534	1,850	8,237	222,044
前年比増加率						8.1	9.6	10.0	8.4	7.3	7.7	7.1	5.6	6.5

項目	年度	39年	41年	42年	44年	45年	46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年
小型二輪車 軽自動車 計	26	77	2,122	28	74	1,961	26	78	2,092	29	84			
	15			17			19		1,332	19		1,354		
輕二輪以上 小型二輪以上 1台当り人口	5.69			5.15			4.64		4.72		4.27			
	5.7			5.2			4.72		2.67		4.34			
下部町人口	3.31	8,614		2.82		8,440		8,290			8,120			

山梨県自動車所有数と1車当り人口及び農業人口、戸数との関係(表2)

S53. 3. 31 調 陸運事務所資料

項目	年度	39年	41年	42年	44年	45年	46年	47年	48年	49年	50年	51年	52年	53年
人口	775,131	763,194	783,209	764,495	762,170	763,029	763,189	765,000	770,000	766,000	782,000	797,000	801,306	
自動車数	61,226	86,522	106,140	144,795	164,818	166,724	183,126	204,799	224,731	237,901	253,675	265,251	281,523	
1車当り人口	12.7人	12.7	7.3	5.3	5.3	4.6	4.2	3.7	3.4	3.2	3.1	3.0	2.9	
本町1車当り人口														
国道km	355	350	398	405	405	401	380	387	387	387	414	414	412	
県道km	1,011	1,132	1,253	1,191	1,191	1,199	1,191	1,204	1,204	1,304	1,307	1,307	1,302	
1人当り所得	160	210	240	316	316	379	451	511	586	757	872	934,000	1043,000	
農業人口	404,962	39,355	39,355	364,436	364,436	345,673	344,772	344,772	323,580	317,400	307,779	307,779	95,490	
農家戸数	78,914	77,388	77,388	74,379	74,379	73,024	73,024	73,024	70,800	70,200	68,479	68,479	67,010	
農家率	50.0%	44.0	44.0	40.7	40.7	38.2	38.1	38.1	35.9	33.9	32.5	32.5	31.0	

昭和53年度、1世帯平均 3.6人 0.85世帯に1台(軽二輪車以上)の割合になる。人口年齢16歳以上

- (5) 下部温泉～身延山 昭和三十一年十月 (山梨交通)
- (6) 栃代～甲斐常葉駅 昭和四十年六月 (富士急)
- (7) 田原～甲府 昭和三十四年五月 (山梨交通)
- 田原～久那土駅 昭和四十四年六月 (山梨交通)
- (8) 早川橋～甲斐常葉駅 昭和四十六年十二月 (山梨交通)

車の保有台数の変遷

区域	年度		
	昭和十六年	昭和二十一年	昭和二十五年
旧富里村	自動車 二 自転車 一〇〇 車 一〇	自動車 四 自転車 一七四 車 五	自動車 二六 自転車 二〇〇 車 二
旧古関村	自動車 二 自転車 九五 車 二	自動車 三 自転車 一〇一 車 〇	自動車 一〇〇 自転車 一〇〇 車 〇
旧久那土村	自動車 三 自転車 一八七 車 八	自動車 四 自転車 一五五 車 一五	自動車 三三 自転車 二〇〇 車 〇

下部町車両保有台数と郡、県との比較  
(表1・2参照)

6 トロッコ 特殊な輸送機関としてトロッコがある。栃代には七百ヘクタールにも及ぶ森林があり、大量の木材の伐採が企画された。

大正の終わりから昭和の始めにかけて、栃代の羽前場から常葉駅構内まで軌道が敷設された。昭和十八年ころまではトロッコによる搬出が続いたが、戦後は自動車道として改修されたため余儀なく漸次縮減され、昭和二十七年ころには全く廃止された。大きな材木を積み、車輪をきませながら下り、帰りは四台位いの車台を馬にひかせて上るトロッコ稼業は、時代の先端を行く職業の花形としてせん望的であったともいう。

第六節 交通安全対策

一 道路交通の発達

昔の道路は、なるべく耕地をつぶさないようにとの配慮から、斜面や草地をひらいてつけた道であって、少々の遠回り道はやむを得なかった。特にわが下部町のように耕地の少ない所は、その傾向が強かったのではあるまいか。このような道を入馬が往来し、物資の搬出入が行われていたのであるが、世の進進につれて手車や馬車が使われるようになると、道路の道幅の狭隘や屈曲、高低が問題になって、徐々に道路改修が行われてきたのである。さらに輸送機関の大八車や馬車が貨物自動車にかわり、人力車や自転車やバスや自家用車にかわるに至って、さらにそれに拍車をかけて、今日のような完全舗装された道路の出現を見るに至った。

しかし、このような道路の整備が必ずしもわれわれに幸いすることばかりではなくなった。

昔は道の真ん中を、大手を振って悠々かつ歩いた時代もあり、酒酔いが道路に前後不覚に寝込んでいた悠長な時代もあったが、今は瞬時ものこのよなことは許さるべくもない時代である。

道路交通の発達の要因として次のようなことが考えられる。

- (1) 農業社会では、働く場と生活する場とは同じ場であることが多く、輸送に関する関心は薄かったが、二十世紀には巨大な工業、商業、金融などの都市が出現して、労働者が郊外から通勤するように事情が一変した。
- (2) 輸送は商品の生産、流通、消費の面などに重要な役割を演じている。多量の原材料の供給や製品の輸送などには、最も能率的な輸送機関を求めようとした。

- (3) 道路交通が自動車によって近代化された第一歩は、大正十二(一九二三)年ころだという。また第二次世界大戦によって道路が受けた打撃と混乱は非常に大きかったが、昭和二十四年には戦前の輸送力に回復した。

道路交通はそれまでの歴史的制約を克服して、急速に伸びたのは三十年代の高度成長期であり、四十年代には一層加速されて、このころの五年間には貨物、旅客輸送は倍増したという。また技術革新による重化学工業の進歩は、急速な所得の向上となり、より便利な、より高度な輸送機関として自動車化が進み、道路交通はより激しくなった。

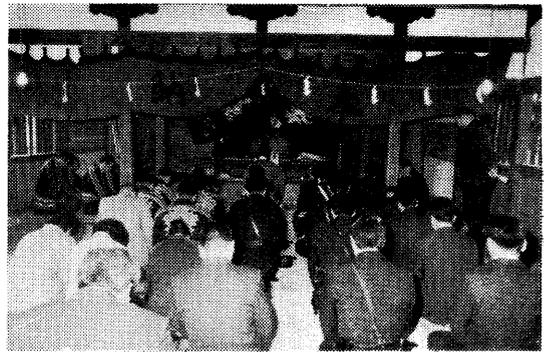
## 二、交通事故とその対策

貨物輸送の自動車化と、自家用乗用車の普及は社会の発展に大きく寄与すると同時に、交通事故の増発と、排気ガスによる公害は、大きな社会問題となった。遂には交通戦争という言葉が生まれる程に交通事故は多発して、死傷者も増加の傾向にある。

交通事故はドライバー同士、あるいはドライバーと歩行者の不注意によって引き起こされ、一瞬にして尊い命を奪い、生涯の幸福を奪い去り、累をその家族や関係者にまで及ぼして、悲惨な結果をもたらしていることは、被害者はもちろんのこと、加害者とてもまた精神的、経済的な負担に耐えていかなければならない。

### 過去十年間交通事故に関する調

年	全 国			山 梨 県			市川署管内			下 部 町		
	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者	件数	死者	負傷者
昭和四五年	七八、〇〇〇	一六、二五七	九一、〇九六	六、一八八	二〇六	八、七五五	一五三	—	一八五	三	—	四
四六年	七〇〇、五〇〇	一六、二七八	九〇九、六八九	六、二七五	二二二	八、九七〇	二二九	—	一六八	三	—	三
四七年	六五九、三三三	一五、九八八	八八九、一九八	六、〇四五	一八六	八、五八八	二一七	—	一六七	二	—	三
四八年	五六六、七三三	一四、七〇四	七九、九四八	五、四三三	一四三	七、六〇一	一〇八	—	一四三	—	—	三
四九年	四九〇、四三三	一一、四三三	六五、四三〇	四、五九九	一四〇	六、三三〇	一〇六	—	一三四	—	—	三
五〇年	四七三、九八八	一〇、七三三	六三、四六七	四、三〇六	一三三	五、九三六	一一一	—	一四四	—	—	三
五一年	四七三、四二二	九、七三三	六三、九三三	四、一九三	一三三	五、七三六	一一七	—	一六八	—	—	三
五二年	四六〇、六九九	八、九四三	五五、三三三	四、〇四三	一〇〇	五、四〇〇	一〇三	—	一三六	—	—	三
五三年	四六四、〇七三	八、七三三	五五、二二二	三、八九三	一〇〇	五、二〇〇	九三	—	一三三	—	—	三
五四年	四七一、七三三	八、四六三	五六、二六七	三、七〇七	九六	四、九三三	七三	—	一〇八	—	—	三



交通安全祈願祭

本町を縦貫する国道三〇〇号線と、県道市川大門下部身延線を主軸として、これと連絡する県道や町道には、定期バスや自家用車が運行して錯そうしている。殊に三〇〇号線はダンブ街道ともいわれる程、京浜方面へ向かって砂利満載のダンブカーが走っている。このような交通事故の中で、交通事故を防止し、犠牲者をなくすために最善の対策に迫られているのが現状である。

増加の一途をたどる交通事故に対して、一件でも減らすために官民一体となって、事故を抑制するために総力をあげて対策を講じているが、何といっても事故防止に欠くことのできないのは、ひとりひとりが交通ル

(山梨県警察本部調)

ールを正しく理解し遵守して、「交通事故は絶対に起こさない」という自覚こそが交通事故の絶滅を期する、唯一最善の方策ではなからうか。

前の表は過去十年間に発生した交通事故について調査したものであるが、この数字のひとつひとつに、交通事故に対する犠牲者とその家族の深い悲しみと苦しみ、秘められていることに思いをいたして、交通事故防止のために万全を期さなければならぬことを再認識するものである。

### 三 町村交通災害共済制度

昭和四十四年十月、交通災害による被災者救済のために、山梨県町村交通災害共済制度を設け、災害条例を施行し、一朝有事の際に備えて住民生活の安定と、福祉の増進を図っている。

#### 町村交通災害共済条例

##### (目的)

第一条 この条例は、交通災害による被災者を救済するための交通災害共済制度を設け、もって町村の住民生活の安定と、福祉の増進に寄与することを目的とする。

第二条 この条例において、次に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 組合 山梨県町村総合事務組合をいう。
- (2) 町村 組合を組織する町村をいう。
- (3) 交通災害 自動車 電車汽車 飛行機 船舶その他の交通機関の運行によって生じた人身事故(過失に基づく自損行為を含む)をいう
- (4) 交通災害共済 加入資格者が共済掛金を組合に納付することを約し、組合が交通災害の発生につき、この条例の定めるところにより、共済見舞金を支給することを約する契約をいう
- (5) 世帯主 世帯において専ら生計を維持している者(単独世帯を除く)をいう

##### (加入資格)

第三条 組合が行なう交通災害共済に加入することができる者は、町村の区域内に住所を有しているもので、当該町村の住民基本台帳又は外国人登録原票に記載、又は登録されているものとする。

##### (加入の申し込み)

第四条 交通災害共済に加入しようとする者は、規則で定めるところにより、組合に掛金を添えて、申し込みをしなければならない。

- 2 交通災害共済は、前項に規定する申し込みが完了した翌日から効力を生ずる

##### (掛金の額)

第五条 掛金の額は、一人につき年額五百円とする

- 2 既納の掛金は返納しない

##### (共済期間)

第六条 交通災害共済の期間は、四月一日から翌年三月三十一日までとする。ただし四月一日後において加入の申し込みをした者に係る期間は、その加入した日の翌日から当該共済期間の残りの期間の末日までとする。

- 2 交通災害共済の効力は、加入者が前項の共済期間が満了するまでの間にあって、町村以外に住所を移した場合においても、消滅しない。

##### (災害見舞金の支給)

第七条 組合は、加入者が交通災害による被害をうけたときは、当該加入者又はその遺族に対して、災害見舞金を支給する。

- 2 前項の災害見舞金の額は、被害の程度に応じ別表に定める額とする。
- 3 世帯主である加入者が死亡した場合の災害見舞金の額は、前項の規定にかかわらず、別表の定める一等級の支給額の倍額に相当する額とする。
- 4 第一項の災害見舞金の支給を受けた加入者が、その交通災害を受けた日から一年以内に当該交通災害による被害の程度が加重した時は、加重前の等級とに対応する災害見舞金の額の差額を支給する。

##### (遺族の範囲)

第八条 災害見舞金の支給を受けることができる遺族の範囲は、次の各号に掲げる者とし、その順位は各号の順位による。

- (1) 配偶者(婚姻の届出はしていないが、組合員の死亡当時、事実上婚姻関係

と同様の事情にあつた者を含む)

- (2) 子
- (3) 父母
- (4) 孫
- (5) 祖父母
- (6) 兄弟姉妹

(支給制限)

第九条 組合は、加入者が次の各号に掲げる理由により交通災害を受けた場合には、災害見舞金を支給しない。

- (1) 自殺
  - (2) 無免許運転
  - (3) 故意
  - (4) 地震(災害救助法(昭和二十二年法律第一一八号)が適用された地震とする)
- 2 組合は、加入者の法令に違反する行為により交通災害が発生した時は、当該加入者に加わる災害見舞金の全部又は一部を支給しないことができる。
- 3 組合長は、前二項の規定により、災害見舞金の支給を制限しようとする場合において、必要があると認められる時は、あらかじめ交通災害審査会の意見を聞くものとする。

(災害見舞金支給の特例)

第十条 組合は、交通災害により死亡した加入者の遺族がない場合には、葬祭に要する金額を葬祭執行者に支給することができる。ただしその額は、五拾万円を超えることができない。

2 前条第二項及び第三項の規定は、前項の場合について準用する。

(請求期間)

第十一条 災害見舞金の請求期間は、交通災害を受けた日の翌日から起算して、二年とする。

(委任)

第十二条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

附則

(施行期日)

第一章 交通と運輸

1 この条例は、昭和五十三年四月一日から施行する。  
(経過措置)

2 昭和五十三年三月三十一日以前の交通災害については、なお従前の例による。

交通災害見舞金

等級	災害の程度	金額
一等級	死亡	五〇〇、〇〇〇円
二等級	全治六カ月以上の傷害	一四〇、〇〇〇
三等級	全治三カ月以上六カ月未満の傷害	七〇、〇〇〇
四等級	全治二カ月以上三カ月未満の傷害	四五、〇〇〇
五等級	全治一カ月以上二カ月未満の傷害	三〇、〇〇〇
六等級	全治二週間以上一カ月未満の傷害	一五、〇〇〇
七等級	全治一週間以上二週間未満の傷害	一〇、〇〇〇

昭和五十三、五十四両年度における町村交通災害共済への加入者数及び、共済金給付状況は次の通りである。

加入状況	昭和五十三年度	昭和五十四年度
加入人員	三、八五一	四、〇九二
加入率	四六・六%	五〇・五%

災害見舞金給付状況	
	昭和五十三年度
一等級	一人
二等級	二人
三等級	三人
	昭和五十四年度
一等級	〇人
二等級	〇人
三等級	二人

四等級	一人	〇人
五等級	二人	三人
六等級	五人	五人
七等級	三人	一人
計	一七人	一一人
給付総額	三一五千円	一、六一三千円

#### 四 交通安全宣言

下部町では、昭和三十七年七月二十七日議会の議決を経て、交通安全の宣言をした。その宣言文は次の通りである。

##### 議案三十九号

交通安全町の宣言について

下部町を交通安全町とし、頻発する悲惨な交通事故の絶滅を期するた  
め、別紙の通り宣言文を提出する。

昭和三十七年七月二十七日提出 同日議決

下部町長 上田 盛治印

##### 宣言文

最近の技術革新による経済の発展は、急激に車両の増加を見るにいたり  
ましたが、その結果として自動車の運行需要と、道路の容量との不均衡を



交通安全宣言の塔

もたらし、路面の輻輳は交通事故の主原因となっております。国においても既にこの対策を講ずると共に、調整を図るため道路網の整備と交通の秩序維持のために新道路交通法の制定をみたのであります。

しかしながら頻発する交通事故の大半は、人的によるもので、遵法と交通道徳の涵養、さらに交通環境の整備充実によって、そのほとんどが阻止し得るものであります。

このことにあたり町当局は、下部町発展のため予算のゆるす限りにおいて、道路の拡張整備等を強力に推進するとともに、交通環境の整備を図るべきであります。

下部町民も又自らの手で交通の不安から自分自身を守り、交通の安全をひとり取締機関にのみゆだねることなく、進んでこれに協力して交通道徳の向上につとめ、悲惨な交通事故の絶滅を期するよう、力を合わせるべきであります。

よって、下部町議会は、ここに全町民を一丸とした交通安全運動の展開を強力に推進して、下部町を「交通安全町」とすることを宣言する。

新道路交通法の制定と相まって、町としては、道路の交通環境を整備するとともに、交通道徳を高揚して交通安全意識を高め、町民一人一人の自覚によって交通事故の絶滅を期すと宣言して、甲斐常葉駅前に交通安全宣言の標識塔を建設し、その他の団体でも各所に標識塔あるいは標識などを建て、相呼応して啓蒙宣伝に努めて、町みずからの責務と使命感のもとに、交通戦争に対する防衛態勢をとった。

#### 五 下部町交通安全対策本部

交通安全対策については、それぞれの行政分野で施策が進められているが、交通安全の実をあげ、交通安全宣言の趣旨を貫徹して、その実効をあげるためには、それらの施策を総合的にとらえてより有機的に、より効果的に推進することが肝要である。そのために交通対策本部を設け、町長自らが交通安全対策本部長となつて陣頭にたち、その責任において議会、交

通安全協会、警察、教育委員会及びその他の団体機関と連絡提携して、交通安全にかかわる諸問題の解決に努め、本町における交通安全に関する諸施策を決定し、当面する交通安全対策などについて、協議決定をするためのものである。以上のような必要感によって、昭和四十三年十二月一日下部町交通安全対策本部を設置して、訓令によって次の規程を制定した。

下部町交通安全対策本部規程 昭和四十三年十二月一日

訓令 第十号

(設置)

第一条 交通安全対策の徹底を期するため、下部町交通安全対策本部（以下「本部」という）を置く

第二条 本部は次の事項について企画し、総合調査を行ない、及び推進するものとす。

- 一、交通安全運動に関すること。
- 二、交通安全の調査研究に関すること。
- 三、交通安全教育に関すること。
- 四、交通施設の整備に関すること。
- 五、被害者の救済対策に関すること。
- 六、その他交通安全対策に関すること。

第三条 本部に本部長一名、副本部長一名及び部員若干名を置く。

2 本部長は町長を、副本部長は助役をもって充てる。

3 部員は収入役・教育長及び吏員のうちから町長が任命する。

4 本部長は部務を総理する。

5 副本部長は本部長を補佐し、本部長に事故あるときは、その職務を代理する。

6 部員は部務をつかさどる。

(事務局)

第四条 本部に関する事務は、総務課がつかさどる。

附則

第一章 交通と運輸

この訓令は公布の日から施行する。

○ 事業内容

本町の交通安全対策については、対策本部を頂点として、各行政分野や諸団体と密接な連絡をとりながら、実施することが必要である。そのおこな事業として

- イ 広報車による宣伝活動。
- ロ PTAによる登・下校時の歩行指導 交通安全母の会、女性ドライバーの会などの自主組織の育成及び助成
- ハ 各職場における安全会 運転者会などの育成と助長
- ニ 町民に対して交通規則の徹底をはかり、交通道徳の高揚に努める
- ホ 町道、県道、国道とを問わず、交通事故多発地点、及びそのおそれのある場についての事前調査、研究、ガードレールの取り付け、カーブミラーの設置など、道路環境の整備に関する進言と促進
- ヘ 駐車禁止区及び追い越し禁止区域の提言と促進
- ト 交通安全のためのバス停留所の位置変更の提言
- チ 小中学校生徒児童に対する交通教室の開設
- リ 被害者の救済救護のための、救急業務の活動
- ヌ 被害者のための、交通災害共済への加入促進
- ル その他、交通安全にかかわる必要と認められる事項

六 下部町交通安全推進協議会

この協議会は、町長が委嘱した委員をもって構成する。交通事故が年々激増する情勢に鑑み、交通安全宣言の町として、交通事故の絶滅を期し、交通安全とその円滑化を図るため、有効適切な施策を協議し推進する目的をもって町議会、警察、学校など、町内各種団体の長で、「下部町交通安全推進協議会」が結成された。目的達成のために次のような会則を定めている。

下部町交通対策推進協議会々々則

(名称)

第一条 この会は下部町交通対策推進協議会（以下協議会という）という。

(目的)

第二条 この協議会は交通の著しいふくそうと交通事故激増等の情勢に鑑み、交通安全宣言町として交通事故の絶滅を期し、交通の安全と円滑化をはかるため有効適切な施策を協議推進することを目的とする。

(事業)

第三条 この協議会は前条の目的を達成するため、次の事項を協議推進する。

- 一、交通事故防止運動の推進に關すること。
- 二、交通事故防止上必要な調査研究に關すること。
- 三、交通安全思想の普及徹底と交通道德の高揚に關すること。
- 四、交通安全教育の推進に關すること。
- 五、道路及び交通環境の整備改善に關すること。
- 六、交通安全推進機関団体の育成助長に關すること。
- 七、被害者救済対策の確立に關すること。
- 八、その他この協議会の目的達成に必要なこと。

(構成)

第四条 この協議会は第三条の目的を達成するため関係機関団体などのうちから会長が委嘱する委員をもって構成する、但し役職名により委員となつた者はその在任期間とし後任者は前任者の残任期間とする。

(役員)

第五条 この協議会に次の役員を置く。

- 会 長 一名
- 副会長 若干名
- 常任委員 若干名
- 監 事 二名
- 2 会長は町長の職にあるものがあたる。
- 3 副会長、常任委員及び監事は総会において委員中より選任する
- 4 会長はこの協議会を代表し会務を総理する。

- 5 副会長は会長を補佐し、会長事故あるときはその職務を代理する。
- 6 常任委員は会務を掌理する。
- 7 監事は会計を監査する。

(顧問)

第六条 この協議会に顧問をおくことができる。

- 2 顧問は総会の議を経て会長が委嘱する。
- 3 顧問は会議に出席して意見を述べることができる。

(会議)

第七条 この協議会の会議は総会及び常任委員会とする。

- 2 総会は定期総会及び臨時総会とし、定期総会は毎年一回、臨時総会は必要に応じ開催し次の事項を審議する。
  - 一、事業報告及び決算
  - 二、事業計画及び予算
  - 三、会則の変更
  - 四、その他本会の運営に關し重要な事項
  - 五、常任委員会は必要な都度、会長が招集し、本会の運営上必要な事項について審議する。

(会計)

第八条 この協議会の経理は補助金、交付金、寄附金、その他をもってこれにあてる。

- 2 会計年度は毎年四月一日にはじまり翌年三月三十一日をもって終る。

(事務局)

第九条 協議会の事務を処理するため事務局を置く。

- 2 事務局に事務局長及び事務局員をおき会長が任免する。

(附則)

第十条 この会則に定めるもののほかこの協議会の運営に關し必要な事項は会長が定める。

- 2 この会則は昭和四十一年八月 日から施行する。

## 七 下部町交通安全連絡協議会

昭和四十一年八月には、町内の交通安全協会の各支部の連絡調整と、町民の交通安全に対する意識の高揚、及び交通事故防止を図るため、各支部の正副部長をもって「下部町交通安全連絡協議会」を結成して、目的達成のために次のような事業を行っている。

- 一、支部運転者の講習会及び講習会開催の指導
  - 二、交通道德の高揚及び交通安全思想の普及宣伝
  - 三、その他交通安全に必要な事項
- その規約は次の通りである。

### (名称)

第一条 この会は下部町交通安全連絡協議会と称し、事務所を下部町役場内に置く。

### (目的)

第二条 この会は下部町内にある市川交通安全協会支部の連絡機関として、支部の連けいを密にし、町民の交通安全意識の高揚と、交通事故防止を図ることを目的とする。

### (事業)

第三条 この会は前条の目的達成のため次の事業を行う。

- 一、支部運転者の講習会及び講習会開催の指導
- 二、交通道德の高揚及び交通安全思想の普及宣伝
- 三、その他交通安全に必要な事項

### (構成)

第四条 この会は支部の正副部長をもって構成する。

2 支部長は毎年四月役員名簿及び会員名簿をこの会に提出するものとする。

### (役員)

第五条 この会に次の役員を置く

会長 一名 副会長 三名

この会に顧問を置くことができる。顧問は会長が委嘱する。

## 第一章 交通と運輸

第六条 役員の選出は、次の方法により行う。

会長・副会長は総会で選出する。

第七条 役員の任期は二年とする。但し再選はさまたげない。

2 欠員補充により就任した者の任期は、前任者の残任期間とする。

### (機関)

第八条 会議は総会とする。会議の議長は会長があたる。

第九条 総会は毎年四月会長が招集して開き、次のことを決める。

- 一、事業計画
- 二、予算及び決算
- 三、役員選挙
- 四、規約の変更
- 五、その他重要な事項

第十条 臨時総会は必要に応じ会長が招集する

### (経費)

第十一条 この会の経費は、助成金及び寄附金をもって充てる

第十二条 この会の会計年度は毎年四月一日に始まり、翌年三月三十一日終る。

### 附則

この規約は昭和四十一年八月四日より施行する

この会は第二条で定められているように、市川交通安全協会支部の連絡機関である。

## 八 市川交通安全協会

交通安全対策については、大正十二年四月一日という早い時点において、自動車の所有者のみを対象として、山梨県交通安全協会を発足させた。昭和八年六月には、同協会の支部を各警察署ごとに設置して、交通安全の万全を期したが、昭和三十八年十月には車社会に対応すべく、従来からの車の所有者ばかりでなく、運転者をも含めた市川交通安全協会に改組して、各警察官駐在所管内を単位として下部、常葉、古閑、久那土にそれぞれ各支部を設けて、交通事故の絶滅を期して活動が続けられている。

会員は交通関係団体、自動車及び原動機付自転車の所有者、運転免許証の所有者、自動車、自転車の販売修理業者、自動車燃料の販売業者などをもって組織されている。本町内の会員数は一、〇一三名である。

この会の目的を達成するために、次の事業を行っている。

- (1) 交通道徳及び交通安全思想の普及宣伝
  - (2) 交通安全に関する諸施設の設置、ならびにその維持と改善
  - (3) 交通安全対策の調査研究
  - (4) 交通功労者及び優良運転者の表彰
  - (5) 交通従業員の指導教育
  - (6) その他本会の目的達成に必要な事項
- などとなっている。

#### 一〇 久那土小学校交通少年団

昭和五十四年度の職員会議において、交通戦争といわれる現在の社会情勢を協議する中で、とくに「児童の交通事故防止と、安全確保の必要性」が確認された。このことから、児童自身に交通安全学習と、そのことを進んで実践させていくことが急務であるとの結論をみた。

そこで五十五年二月から、市川警察署、市川交通安全協会の指導助言を得て、さらに先進校の実践を研究し、交通少年団の結成をみたわけである。

五十五年四月七日、町当局、町教育委員会、警察署、交通安全協会など各関係機関から来賓を迎え、結成式典を挙行した。

この久那土小学校交通少年団は、児童の自主的活動を促進するため、児童会の部内組織に位置づけてある。とくに各関係機関の方々を顧問、参与に、学校長を会長とし、児童会指導教師を監事とし、指導組織づくりがされている。児童から選出された団長一名、副団長二名、部落を主体に考えて作られた二十の班と、その班長、副班長で組織されている、現在の団員数は一七三名である。

#### 久那土小学校交通少年団規約

##### 第一条(目的)

交通少年団は、団体活動を通して交通安全についての知識を修得し、交通安全についての意識の向上と技術の習得に努めながら、互いの協力融和と奉仕の精神を養うことを目的とする。

##### 第二条(名称)

本団は、久那土小学校交通少年団と称する。(以下交通少年団という)

##### 第三条(組織)

交通少年団は、下部町久那土地区内に居住し、久那土小学校に通学する全児童をもって組織し、久那土小学校教育課程に基づき同児童会の内部組織とする。

##### 第四条(指導者)

交通少年団の目的達成のため、及び団の運営等の指導助言のために、学校職員その他に後援会の中より若干名をもって指導者を組織する。

2 交通少年団指導者は、学校職員とともにその指導に当たすが、その任務は次のとおりとする。

イ 交通少年団の資産の管理

ロ 交通少年団の財務について責任をもつ。

ハ 集会場、備品、野外活動について便宜をはかる。

ニ リーダーについて相談にのる。

##### 第五条(指導者役員)

交通少年団の指導者集団に、学校職員も含めて次の役員をおく。

会長 一名 久那土小学校長

副会長 三名 久那土小学校PTA会長

下部町交通安全連絡協議会会長

市川交通安全協会久那土支部長

監事 一名 久那土小学校児童会指導担任教師

##### 第六条(指導者役員の任期)

交通少年団指導者の任期は学校職員を除き二年とする。

##### 第七条(後援会)

交通少年団の運営に必要な施設、経費について後援するために後援会を置く。

後援会は、下部町久那土地区内の各種団体・有志・団員の父母をもって組織する

市川警察署交通係長  
市川警察署久那土駐在所係官

第八条（活動）  
交通少年団は、交通安全教育を中心とした自主的・活動的団体として次のことを活動方針とする。

- イ 私達は、交通安全を中心とした活動をすすめて、明るい町づくりに協力する。
- ロ 私達は、交通ルールを守り、他人に迷惑をかけず、進んで模範を示す。
- ハ 私達は、この活動を仲間とともにすすめる楽しさと、限りなく伸びる自分の力をつくり出すために努力する。

ニ 私達は、この活動を通して、健康な身体と心を養い、広く社会に奉仕する

#### 第九条（役員）

交通少年団に次の役員をおく

団長 一名

副団長 二名

班長 若干名

副班長 若干名

#### 第十条（役員選出）

交通少年団の役員選出は児童会において行う。

#### 第十一条（役員職務）

- ・ 団長は交通少年団を代表し、交通少年団を統轄する。
- ・ 副団長は団長を補佐し、団長事故あるときはこれを代理する。
- ・ 班長は団務に参与するとともに、各班を代表し、班活動を推進する。
- ・ 副班長は班長を補佐し、班長事故あるときはこれを代理する。

#### 第十二条（役員任期）

交通少年団の役員任期は一か年とする。欠員を補うために選任された役員任期は、前任者の残任期間とする。

#### 第十三条（顧問及び参与）

交通少年団に当該年度の次の役職の方々を顧問及び参与に委嘱する。

顧問 下部町長、市川交通安全協会会長 市川警察署長  
参与 下部町交通指導員

下部町久那土地区交通安全母の会会長

### 第一章 交通と運輸

- 2 顧問及び参与は、総会の議を経て会長が推薦し、委嘱する。
- 3 顧問及び参与は、会議に出席して意見を述べることができる。

#### 第十四条（会議）

交通少年団の会議は、総会、役員会、班会議とする。

- 2 総会 役員会にはかり、会長がこれを招集する。

役員会 必要に応じて、会長が招集する。

班会議 必要に応じて、班長が招集する

#### 第十五条（会費及び経費）

交通少年団の会費は原則として徴収しない。交通少年団の経費は、補助金、寄附金及びその他の収入をもってこれにあてる。

#### 第十六条（会計）

第十五条に該当する収入があつた場合は、指導者役員の中に会計一名及び会計監事二名をおき、経理及び監査を行う。この場合、その内の一名は久那土小学校教頭をあてる

#### 第十七条（事業年度）

交通少年団の事業年度は、毎年四月一日にはじまり、翌年三月三十一日に終わる。

なお会計年度もこれに準ずる

付則

この規約は昭和五十五年四月七日より施行する。

## 第二章 通信

### 第一節 通信の発達

人間はことばを知った時から互いに意志の交換が自由にできるようになり、次いで紙を漉き文字が使用されるようになって、遠隔な地と通信する書状が生まれるようになった。その過程は容易に想像することができる。また相手が近くにいる場合には身振りや手振りで、大衆を相手とする時は鐘や太鼓で合図することもあった。戦国の時代には戦いを有利にすすめるため、のろしをあげて領国と陣中を交信した。その後社会の進歩に伴って政治や経済の機構もますます複雑になって、より正確な、より敏感な通信の必要に迫られて、その手段方法は国家社会の機構と深くかかわりながら、およそ千二百年の歴史的過程を経て、次第に組織立って、発達してきたものである。

#### 一 通信機関の発達

**古代の通信** 遠く中国において、秦・漢が国家統一をした時には、道路を

ひらき駅制が設けられた。駅には常に馬が準備してあって、重要な命令を帯びた国の使者は、駅（宿場）ごとに馬を乗り継いで走らせたもので、これを駅通といった。日本の歴史の中で通信らしい駅馬、伝馬のことが記されてあるのは、大化二（六四六）年に発せられた大化の詔の中に見る事ができる。さらに大宝元（七〇一）年大宝律令があまねく全国に及ぼされるに及んで、唐制にならって駅制が定められたものであろう。いづれにしても官用通信のものに過ぎなかった。大きな事件が発生すれば、駅鈴をならしながら走り抜けたもので、市民は駅鈴によって事件のあ

ったことを知り得たという。駅鈴とは駅使の位によって国家が授けた鈴で、その駅鈴によって準備する駅馬の数もいろいろであった。このような駅を使用できる者は、駅使という官用の使者か、高級の官吏で一般には全く用のないものであった。駅制も平安中期ころからくずれて来た。

#### 武家の世の通信

社会の進歩によって商業の発達もめざましく、人々の往來もますますひんぱんになった。街道の要衝の地には宿場もでき、武家はもちろん論庶民でも宿泊できるような宿屋が出現するようになった。

鎌倉時代になってからは、駅馬の制をやめて、「飛脚」「早馬」の制が設けられた。幕府に重大事件があれば、早馬が走った。早馬は早打ちともいって馬を乗りかえ、日に夜をついで走り、延応元（一二三九）年には鎌倉と京都間を四日で走ったとの記録もある。鎌倉時代には早馬による鎌倉飛脚、関東飛脚、六波羅飛脚などがあつた。

戦国時代は如何なる盟約を結んでも隣国は敵方であつて、自国の情報の漏れることを防ぎ領国の安全を図るために、要所要所に関所を設けて厳重に監視したことは、通信には大きな制限を加えたことになった。

平安時代から戦国時代にかけては、係員を要地に配置して、非常の場合には昼には煙（のろし）夜は火（かがり火）をあげ、また弓を射て、その先手紙を結び命令を伝達したり、敵味方の様子などを伝えて領国と陣中の間でとの交信をして、戦いを有利に導いた。

武田信玄はつづじヶ崎の館を中心として、陣中までの見えやすい山頂にのろし台を設けてのろしをあげ、煙の色やかがり火の色を識別して、領国と陣中で交信したといわれている。本町においても蛾ヶ岳、三沢の城山には、のろし台があつたと伝えられ、また釜額地内端足峠には、人穴山であげたのろしの受け場があつたともいわれている。

#### 江戸時代の通信

江戸時代では継飛脚、大名飛脚、町飛脚などあらわれてきた。継飛脚は江戸幕府経営のもので、各宿駅で人馬を継ぎ代えて書状、金銀、小荷物などを順に送り届けたこの飛脚は二人で

昼夜兼行、一定時継ぎ送られた。元禄九（二六九六）年には、江戸と京都間は四五時（九十時間）であったという記録もある。また参勤交代などで江戸詰めになった諸大名の中には、国元との間に専用の飛脚を設けて通信をした。これを大名飛脚と呼んだ。

通信の制度も時代が進むに従って組織的にはなってきたが、やはり官用通信だけであった。元和年間（一六一五～一六二三）幕府の大阪城番の武士が、その使用人を飛脚として毎月三回、八の日ごとに東海道を往復させて、家族との通信をはかったのが、私用通信のはじめであり、町飛脚の元祖となったのである。これを三度飛脚と呼んだ。

その後私用通信のことは民間にも広まり、まず大阪の商人は城番武士の庇護のもとに飛脚を営業とするものが現れた。やがて一七世紀の後半になると、商業はめざましい発達を遂げたので、江戸、京都、大阪の商人達は相談して、寛文三（一六六三）年、三都の間を往復する飛脚の営業をはじめ、幕府からは定飛脚の免許を受け、東海道を六日かかって通行したので「定六」とも呼ばれた。既に時勢は官用通信ばかりでなく、一般民衆の通信機関を必要としていたわけで、江戸時代の通信機関として明治初年まで続けられたのである。

このような組織的な通信制度も江戸各藩と、大阪、京都、江戸の間に限られて、各藩相互の間には直接的にはまだ通信の道はひらかれていなかった。



御廻状留帳

た。いったん江戸の藩邸まで送り、それをまた送り先の藩邸までは別の使者を立てて送り届け、地方への通信などは全く幸便に頼るほかなかったのである。

町飛脚は依頼主から料金の前納を受けて、書状や荷物を運んだ。時勢が進むにつれて町飛脚の営業する範囲も五街道（東海道、中山道、日光街道、奥州街道・甲州街道）から、さらに九州から東北へと広げられていったが料金は極めて高額であった。十九世紀の終わり、つまり江戸末期ころまでには、ほぼ全国にわたって民営の郵便制度が普及するに至った。町飛脚の間屋たちは相談をして取次所を設け、毎月定期便を発するようになった。甲州路にもこれにならって甲府に取次所を設け、各駅の伝馬所から人馬の供給を受けて書状や荷物を運送した。

代官所から村々への通達書を「廻状」といい、村から村へと継ぎ送られた。特に急を要するものを「刻付廻状」ともいった。役人が村々を巡視する経路、宿泊、食事などの命令文書を「先触」と称し、村から村へと継ぎ送られた。

#### 近代郵便の創始と通信機関の発達

徳川幕府が滅び明治維新となるにおよんで、明治新政府が誕生したが、維新の大業は緒についたばかりで、通信制度については幕府時代の駅制をそのまま用いながらも、諸般の制度と共に急速にその改革が進められた。中央集権の体制を基に文化・経済の発展を図り、他方国際情勢や国防上の見地からも、官営による通信制度の確立と普及は、新政府の欠かせない重点施策として、着々と準備され実施が図られたのであった。

我が国郵便の父と呼ばれる前島密（一八三四～一九一九）は、民部省租税権正で駅通改正関係を担当していたが、明治三年五月駅通権正兼任となった。間もなくその翌月から一か年余にわたり英国に出張を命ぜられた。これに伴いその後任として、甲府勤番武士の長男で甲府に生まれた杉浦謙（一八三五～一八七七）は、当時民部省改正掛で議案、文書の主任となり、

編集、記録の主任を兼任して、諸政の刷新に当たっていたが、たまたま郵便創始の大任を引継ぎ、関係諸法令の整備と郵便役所の開設の準備を進めて、明治四年三月一日にはとにかく、新式郵便が、東京・京都・大阪に開始された。

注 明治四年三月一日は太陽暦の四月二十日に当たり、昭和九年からこの日を通信記念日と制定、また山梨県ゆかりの杉浦謙が初代 駅通権正（現在の郵政大臣）に任ぜられ、近代郵便創始に貢献した事蹟の顕彰碑が、甲府市太田町遊亀公園内に建立されているが、郵便創業百年に及んで史実が究明され、発掘されたものである。

当時従来からの飛脚問屋は、官営の郵便制度に強く反対して対抗したこともあったが、新政府は郵便の制度が国内はもちろん、国際的にも緊要であることを強調して、官営によらなければ到底経営できない海外情勢を説き懇諭した。明治五年五月には二百数十年にわたって営業され、数々の功績を遺した民間飛脚は、全く廃止されたのである。

### 郵便料金と差出方

明治四年には、郵便料金と郵便に伴う諸注意事項が、次のように民部省から通達された。（資料渡辺昌朋蔵）

書状差出次第第二五里已内  
 目方式匁以下 式匁迄 錢百文  
 目方式匁以上 四匁迄 錢貳百文  
 目方四匁以上 六匁迄 錢三百文  
 其他右之割合ヲ以目方式匁毎ニ錢百文つつ可増支

右同断五十里已内  
 目方式以下 式匁迄 錢貳百文  
 目方式匁以上 四匁迄 錢四百文  
 目方四匁以上 六匁迄 錢六百文

右之割合ヲ以目方式匁毎ニ錢貳百文つつ可増支

右同断百里已内

目方式匁以下 式匁迄 錢三百文  
 目方式匁以上 四匁迄 錢六百文  
 目方四匁以上 六匁迄 錢九百文  
 右之割合ヲ以目方式匁毎ニ錢三百文つつ可増支

右同断式百里已内

目方式匁以下 式匁迄 錢四百文  
 目方式匁以上 四匁迄 錢八百文  
 目方四匁以上 六匁迄 錢壹メ貳百文  
 右之割合ヲ以目方式匁毎ニ錢四百文つつ可増支

右同断式百里之外

目方式匁以下 式匁迄 錢五百文  
 目方式匁以上 四匁迄 錢壹メ文  
 目方四匁以上 六匁迄 錢壹メ五百文  
 右之割合ヲ以目方式匁毎ニ錢五百文つつ可増支

一、本状両道取扱所間之宿村并近傍市在江差出ス書状者右割合賃錢之外目方ニ不  
 拘壹本ニ付錢百文ツツ之増賃錢可払事

但兩京大阪其府外之分者同様錢百文ツツ増賃可払事

一、枝道者隔日或者月七八度ツツ其都合ニ寄り往復有之候義ニ付兼急ギ候書状者  
 何地郵便取扱所所有之地ニ別段急便与朱ニテ見ヘ安キ処ニ認置遍シ然ル時者其地  
 ヨリ別飛脚差出届先ヨリ相当之賃錢請取候事

一、取扱所近傍江差出須書状者何地取扱所最寄ル可認置事

一、賃錢之儀者前以テ可払ヲ規則トス然連共事実不得止次第有之 先払する時ハ  
 定例賃錢一倍又賃錢不足ニ払置候節者不足丈之一倍郵便切手ヲ張付朱已て消シ  
 置候間夫ヲ目当ニシテ其届先ヨリ可払事

一、賃錢切手之儀者書状表面江可張事

右之通り候事

辛未十二月（明治四年）

右は郵便料金と取り扱い方法であるが、要約すれば

1 郵便取扱所間の宿村又は近傍の町村へ差出す場合は、規定料金の外に百文余計に料金がかかる

2 枝道は隔日又は月に七、八度往復するが、急を要する場合には「郵便取扱所より別段急便」と朱書すれば、取扱所より別の飛脚を仕立て届けさせる。現在の速達のような仕組みである。

3 賃金は前もって支払うのが原則だが、もし先払いにする時は規程の二倍（定例賃金の一倍）の料金を支払わなければならない。

なお翌五年式月の通達には、甲府柳町駅を設け、加藤源六郎に取り扱いを命じたことが明らかになっている。

今般東京ヨリ東海道筋長崎迄 郵便御発被仰出右海道筋最寄二、三十里之場所へ枝道郵便御発ニ付 甲府柳町駅へ右取扱所ヲ設ケ 東海道吉原駅便達之積 去未十二月十六日夕初トシ月二一、六発途ニ取極 右柳町加藤源六郎へ取扱申付郵便賃銭切手同人方ニテ売下ケ候筈ニ候条東京並西京大阪其他同道中筋近傍へ書状其之外差出度者一、六（いちろく）之前中夕七ツ時迄ニ町丁取扱所郵便箱へ可留出 尤海内一般御発ニ可相成御趣意ニ而至極便利之義ニ付 聊無懸念別紙規則之通り相心得 郵便ヲ以書翰其外往復可致候 此廻状刻付ヲ以至急順達 從廻尾可御返もの也

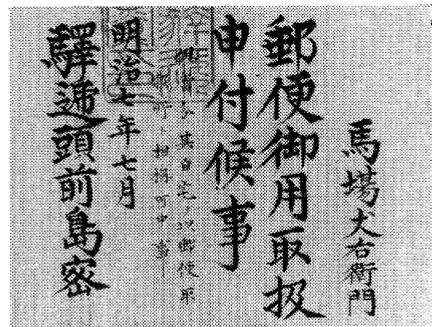
申式月五日

市川庁

午刻出し

## 二 山梨における郵便の普及と開局

先覚者がその経緯と西洋先進国の郵便事情や知識を学び、世界の大勢をつぶさに見聞して新式の制度をとりいれ、維新の急激な時勢の進運に先んじて、郵便制度の改革や法令の改正がひん繁に行われたのである。朝令暮改



郵便御用取扱申付書

であったが、ここに現代の郵便制度の方向づけが定められたのである。通信機関としての郵便局は、明治四年には郵便役所と郵便取扱所に區別されていたが、過去における飛脚問屋の営業ではなく、国営郵便事業であることの認識を改めるため、明治五年には郵便役所と改め、さらに同八年一月には、郵便局と改称された。

ついで石和、勝沼、下初狩、上谷村、下鳥沢、上野原、市川大門など、それぞれ郵便役所が開設された。本郡としては市川大門に続いて、七年一月十六日には「常葉郵便取扱所」として、常葉村の日向に誕生した。同年七月一日には県内多くの取扱所が開設の運びとなり、車田郵便取扱所として車田村塩平に、また上九一色郵便取扱所が同時開設されたのである。その間六年五月には万沢、六月には葦崎、台ヶ原、翌七年七月一日には鰍沢、切石、下山などの取扱所が、次ぎ次ぎと開設されて、体制は着々と整備されたのである。

前記の車田郵便取扱所は、開設から八年後の、明治十五年六月三十日をもって廃所となったが、同年七月一日岩間局が開局されるに伴い、その事務のすべてを岩間局が引き継いだのである。

本町内においては車田郵便取扱所の廃所以降、大正八年五月一日久那土郵便局が設置されるまでの三十七年間にわたって新設局はなく富里局一局があっただけである。次いで久那土局開局から十二年後の昭和六年四月二十六日下部局が開局し、同十二年九月十六日古関郵便取扱所（同十五年一月十六日古関郵便局となる。）の開所を最後に、およそ四十年後の今日でも変

わっていない。

以上のように通信機関の発達過程をたどってみると、その当時の政治と交通通信と深いかわりあいが出て来る。甲府局と同時に開所した市川大門郵便取扱所は、市川代官所が置かれていた事情もあり、またその後廃所となった車田郵便取扱所については、既に常葉村に常葉郵便取扱所が置かれていたにもかかわらず、比較的近距离に配置した事由は、中道往還の裏街道として富士岳麓を通り、古関の関所を経て市川代官所への道となるなど、交通との関係が深かったことが容易に想像される。

このようにして、順次郵便局が増設されたわけであるが、創業当時国費多難なため、その地方における資産家、有志などを選んで局長に任命し、局舎を提供させ、事業の運営と弁償の責任を負わせ、安い経費でまかなわせるなどして、国費の支出をおさえて事業の発展を図ったことが功を奏したわけで、今日町村にある小局運営のやり方のはじまりである。(現在これを特定郵便局制度という)当時の町村に設置されている多くの郵便局は、局長の住宅の一部あるいはその店舗などの改造による局舎で、事務が執られていたものである。

### 三 飛脚問屋の廃止と陸運会社の設立

戦国大名が、戦力増強を主目的として整備した街道の中に駿州往還(河内路)がある。富士川沿いに開かれた街道で、駿州と甲州との物資の交流が行われた重要な街道であった。その街道筋の鯉沢村、切石村、八日市場村、下山村、南部村、万沢村にはそれぞれ宿駅が設けられた。宿駅とは江戸時代幕府の体制が整うと、公の貨物や御役人などの輸送や通信のために五街道をはじめ脇街道に至るまで二、三里ごとに設けたものである。その宿駅には一定数の人馬が準備されていて、これを伝夫・伝馬といった。さらに助郷の制を定め、平時からその義務を負うのを定助といい、行列の人数に応じて臨時に出勤する大助郷や、代助郷、加助郷などがあつた。下部町の大部分の村々(当時)は切石宿、八日市場宿の大助郷であつた。

近代郵便の創始にあたって、明治五年宿駅の制や、飛脚問屋が廃止された。政府は飛脚問屋に対する救済の施策として陸運会社を設立して、かつての宿駅の馬丁や伝夫も皆その社中に編入して、一定の手数料を与えて、郵便の附帯業務として通送、配達業務に従事させ、新たな生業を与えたのである。

### 四 郵便取扱所(局)の経営

近代的郵便制度の誕生は、明治四年三月一日東京大阪間に新式郵便がはじめられた。政府の郵便事業は、はじめ民間の飛脚問屋と競争であつたが、次第に全国的に地域を拡大し、明治六年には郵便料を均一制として、郵便事業を国営として、民間の飛脚業を禁止した。

当時の局の経営は、この資料で見ると限りでは独立採算の経営で、郵便取扱役の手当も僅少で、脚夫などすべての経費は、郵便配達料や切手売下げ金の百分の四の益金などが、充てられていたのである。

資料一 郵便取扱方左ニ御請申上候

一、切手は凡積ヲ以御渡相成候ニ付 売捌并残高共御勘定表へ記載シ 一ヶ月御定則之通滞滞無之様指上可申尤売捌代金ハ御指図次第上納可仕候事

一、切手売下げ手数料之義ハ 売高百分ノ四被下候事

一、市内へ配達ノ書状並日誌新聞紙ノ類ハ沓本ニ付金一厘五毛ヅツ被下候事

一、市外在村三四里方迄配達ハ前同断沓本ニ付金七厘ヅツ被下候ニ付 可成丈急好便ヲ以テ相達可申候

明治十七年三月十九日

甲斐国西八代郡富里村平民

郵便取扱役 松井晴豊

内務省駅通局長

内務少輔 前島密殿

・切手売下げ金の処理のし方、切手売下げ手数料は百分の四であること

・市内への書状の配達料は沓本につき一厘五毛、市外在村三、四里までは七厘

つつ下されること

・配達の方法はなる丈急幸便をもってすること

資料二 御受書

七等郵便取扱役

松井 晴豊

為御手当 壹ヶ月金廿銭 筆紙墨料拾銭被下候事

但シ本文御手当及筆紙墨料之総テ繰替渡金之内より引去り出納計表ニ仕組可差

出事

尚御達之趣承知奉畏候 依之御受書奉差上候 以上

明治十二年六月二日

松井 晴豊

駅通局長

内務少輔正五位 前島 密 殿

・右の書類によって一ヶ月の手当などが決定されている。当時の局長が政府の示す通信政策の使命を十分認識して名譽を担って就任しながらも僅かの手当金の外切手売下げの利益、配達料などのみでは小規模の郵便局の経営は困難で、辞退しなければならぬ事情もあったようである。

資料三 記

一、金貳円五拾銭七厘 明治十三年七月一日ヨリ十四年六月三十日ニ至ル

市内配達料千六百八十五通賃金

但シ尅通ニ付尅厘五毛宛御下ケ相成候

一、金七円五拾八銭尅厘 明治十三年七月一日ヨリ十四年六月三十日ニ至ル

市外配達料千八百三通賃金但シ尅通ニ付金七厘宛

附当局之義ハ配達料受負額無之 市内尅通ニ付尅厘五毛 市外尅通ニ付金七厘

宛ヲ以配達料御下ケ相成候而已

右之通相違無之候也

明治十四年十二月廿五日

西八代郡富里村ノ内常葉 郵便取扱役 松井 晴豊

・配達料については、市内（元常葉村清沢村十八町）は尅通について一厘五毛市外（元北川村巷里 市之瀬村廿町杉山村式里 岩欠村尅里大炊平村廿五町 湯

第二章 通 信

之奥村式里 下部村尅里 上之平村三十町桃窪村尅里七町 波高島村尅里（一色村尅里式町）は一通について七厘つつ徴収しこれらの配達料が郵便取扱所の収入となった。

・市内配達は年一、六八五通一日平均四・六通であり、市外一日平均四・九通、配達料御下げ分は四銭尅厘である

資料四 記

一、金三円

明治十三年七月一日ヨリ十四年六月三十日ニ至ル 郵便取扱役ノ月々御手当総額但シ一ヶ月平均廿五銭

一、金壹円貳拾銭

右同断筆紙墨料総額但シ一ヶ月分拾銭

一、金拾円拾銭八厘

右同断 市内外へ配達脚夫賃総額 但シ一ヶ月平均八拾四銭貳厘（脚夫一人三分）

一、金五円貳拾銭

明治十三年九月ヨリ十四年六月三十日ニ至ル 交換御手当総額 一ヶ月平均五拾貳銭

一、金叁拾銭

大河内村名取重良右衛門迄十三年六月中別脚夫 十三年九月中郵便掛札破損ニ付修繕費

一、金八銭

常葉郵便局ヨリ大河内郵便局迄 里程四里十式丁廿六間 車田郵便局ヨリ里程 尅里十八丁

右者明治十三年七月一日ヨリ十四年六月三十日ニ至ル分取調候処相違無之候也

明治十四年十二月十九日

西八代郡富里の内常葉 郵便取扱役 松井 晴豊

・脚夫（郵便配達人）は一日平均一、三人であった。乗り物として何もなく広範な地域への配達すべて徒歩によって行なわれたのであるが、その労苦の程がうかがわれる

広範なる市外地への配達は特別な方法も考えられていたようである。松井晴豊の質問に対して、山梨県郵便掛は次のように回答している。

庶第三十八号

別紙御申出ノ市外配達ノ儀ハ急幸便ヲ以テ配達スル例規ニ候 此段及御回答候也

明治十五年二月八日

富里村ノ内 常葉郵便取扱役 松井 晴豊殿 山梨県郵便掛

五、町内郵便局の沿革

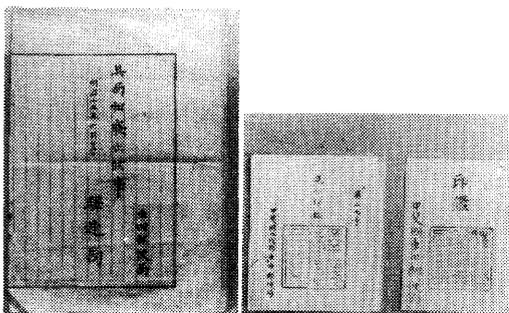
(1) 富里郵便局

富里郵便局は、町内四局中最も古い歴史をもつ局である。富里局の開局は、甲府局や市川局の開局から僅かに一年半遅れた、明治七年一月十六日で、近代郵便草創期の開局である。富士川水運で栄えていた鰍沢、南部の開局よりも三か月も早く開設され、割石以南の地域では最も古い郵便局である。詳しい事情はわからないが、車田局が当時としては極めて隣接して開局していることから見て、行政や交通事情に基づく配慮が優先したように考えられる。

昭和四十九年一月十六日をもって、開局以来百年の歳月を経ている。明治八年一月十四日には馬場丈左エ門が七等郵便取扱役を申し付けられ、明治十三年七月十六日には松井晴豊が四等郵便取扱役を任命され、明治二十年四月一日には、渡辺智雄に対して三等郵便取扱役が任命されていること



富里郵便局



廃局通知と印鑑

から、局の格付けなどもうかがい知ることが出来る。

郵便局は開設当時は郵便取扱所と呼ばれていたが、明治八年ころには常葉郵便局と呼称された。局舎は自宅を充てていたことや、郵便局の所在地によって市外と市内にわかれ、市内外によって郵便配達料が異なることから、局名も常葉郵便局、富里郵便局、市之瀬郵便局、富里郵便局といろいろに変更され、今日に及んでいる。

当時通送路線の変更に対しては、いんぎんなる御受書がみられる。

御受書

一、鰍沢ヨリ車田ヲ経而富里間郵便線路ヲ廢シ 更ニ切石富里間 車田富里間新線開設 毎日切石ニ於テハ甲府発郵便到着次第富里へ脚夫ヲ発シ 又車田 大河内ニ於テ切石ノ脚夫富里へ着刻ヲ量リテ脚夫ヲ発シ 同所ニ於テ三方交換に改正 来月十六日ヨリ實際施行候事

一、従前毎日二方交換場ニ付手当一ヶ月金四拾銭支給之處今般改正ニ付テハ毎日三方交換手当一ヶ月金六拾銭支給候事  
右御達ノ趣謹テ御受仕候 以上  
明治十三年十二月十五日

山梨県甲斐国西八代郡富里郵便取扱役

松井 晴豊

駅通惣官 前島 密藏

(2) 車田郵便取扱所

明治四年新式郵便制度の創始以来、維新当初には、諸政の改革がしきりに行われて、明治七年の郵便規制の改正にあたっては、施行地域の拡大などが図られた。それまでは市川大門局の管轄区域であった車田村八代郡東河内領に同年七月一日、七等郵便取扱所として車田郵便取扱所が自宅の塩平に開所された。

初代郵便取扱役として二宮藤七（康史）が任ぜられた。その管轄区域は割石以南勝坂以北（楠甫村、岩間村、落居村、葛籠沢村、宮原村、鴨狩津向村、岩下村、寺所村、五八村、熊沢村、三沢村、車田村、切房木村、道村、水船村、芝

草村、樋田村、上田原村、下田原村、一色村、宮木村、古関村、釜額村、中之倉村、瀬戸村、根子村、大磯小磯村)であった。当時西八代郡下には郵便取扱所として市川大門、市之瀬、車田、上九一色の四取扱所があった。

郵便御用取扱申付候事

但シ当分其自宅ヲ以郵便取扱所ト相称可申事

明治七年七月

二之宮 藤七

駅通頭 前島 密

地域の発展は漸次事務の増幅をもたらして、同十五年には昇格して四等郵便局となった。たまたま十五年再び制度の大改革に当たって車田郵便局は同年六月三十日をもって廃局の運命におかれた。

このように廃局となった事情は、当時の取扱役の出費や犠牲が多く、経営困難に陥り辞退したものであろう。たまたま隣村岩間村に希望するものがあつたところから遂に岩間村に移ってしまったのである。開所から廃局まで八か年であった。

創業まだ間もない当時のことであり、住民側でも郵便利用には馴れておらず、手紙に切手をはらずに出したり、現金を手紙にくくりつけて出す者、料金をまけるなどという者もあつたといわれる。二之宮取扱役にとつては開所のころは業務以外の労苦も多かったようだが、それらをいとわず地域の利便のために貢献したのである。

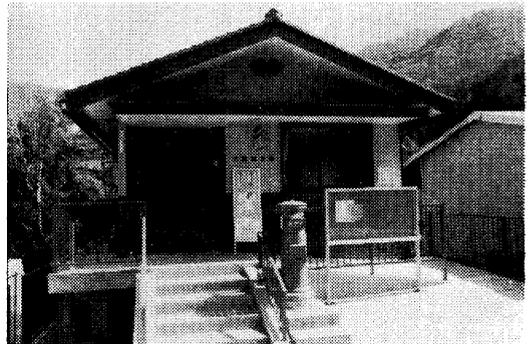
(注・郵便取扱役二之宮藤七は後に康史と改名した)

土橋こうさんの話

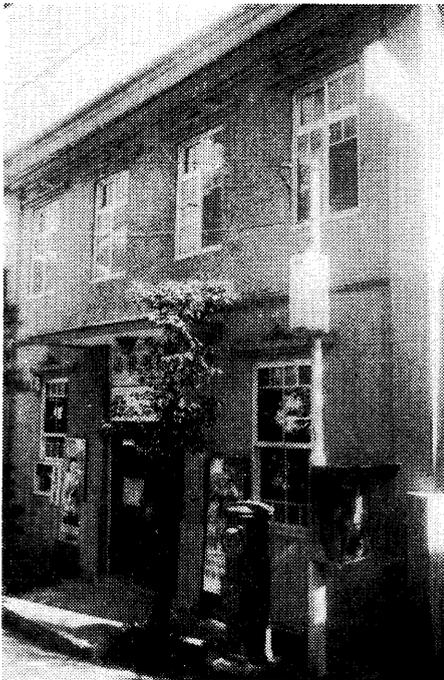
明治の初めころは、切房木にも、車田にも三沢にも、木炭の仲買人が出て、この往還もおきほうの馬方衆で大変賑やかなものであった。私の家でも木炭の仲買をししたり、日用雑貨の店をしていた。うちで郵便取扱所を始めたのは、私が九歳のころで、手紙がくると配達夫がいるにもかかわらず、遠方は馬方衆にたのんだり、また車田周辺の近い所は「おこう、お



久那土郵便局



古関郵便局



下部郵便局

前配つてこう」などと言われて配達し、五厘か一銭もらつて来たことをよく覚えてゐる。当時の車田取扱所は自宅を使って、手当三十銭、筆墨料十銭くらいもらつていたようだ……」と語つていた。

(注・土橋こうさんは二之宮康史の長女、昭和三十二年九十二歳で没)

### (3) 久那土郵便局

近代郵便草創期の明治七年七月、旧車田村に郵便取扱所が置かれた歴史ある地に、三十七年後の大正八年五月一日、久那土村車田に無集配三等郵便局が開局した。

大正二年ごろより行政的にも久那土村に郵便局設置の必要を痛感していたところ、大正四年十二月町村または個人の請願施設が許されたことなどから、同五年五月車田の日向忠四郎率先して請願書を提出し、その後も引き続き設置かた申請してようやく大正八年五月一日、開局にいたつた。開局当時は無集配局であつたが、当地特産の水晶加工品の通信販売のためには大いに役立ち、農村における金融機関としても地域利用者の利便をもたらした。また開局前の大正五年十月から始められた国営福祉事業として、簡易生命保険の普及、同十五年十月郵便年金制度創設に伴う老後保障の社会制度として普及にとめた。当時は農村地域においては、一般に保障制度に対する理解も少なく、その啓発には現在では考えも及ばない困難があつた。

このような状況で局務は進展したが郵便物の配達は岩間局の市外地(当時市内地は一日二度、市外地は一度の配達であつた。)のため地域の利用者にとってまだまだ十分な利便とはいへなかつたが、さらに地域の発展事情も加わり、また時勢のなりゆきは当局の直接配達を要望する地域住民の声が高まつたため地域事情を具申すること再三、ようやく興望がかなえられて、開局以来十年目の昭和四年一月二十一日集配事務が開始された。

管轄区域は旧久那土村と旧古関村を配達区域として市内地一区(二度配達区)と市外地三区に区画された。開局当時の職員数は一人四分であつたものが集配事務開始に伴い、内勤二人、外勤五人と職員数が一挙五倍となつた。

文化の進運は日進月歩を重ねて地域の商業活動も活発となり、電信電話の開通を願うようになり、これもまた幾度か申請の結果、施設費の一部として相当の寄附金を提供してはじめて許可され、昭和六年五月一日開局記念の日に鯉沢局―久那土局間、電信電話共用線(岩間局を含む。)の開通となつて、ここによく電気通信の恩恵を迎えたわけである。電信区は旧久那土村、旧古関村のほか旧落居村、旧山保村の一部を配達区域とされた。さらに、昭和十一年には日滿郵便条約締結実施の運びとなり、日本と満州国(一九三二―一九四五)との間に郵便の道が開かれて水晶加工品、印章類の通信販売も盛んになり地場産業としての地歩を現在に引き継いでいる。

当時、久那土局においては印章、水晶加工品など特産物を広く全国に紹介するために、特殊な通信日付印などの使用について検討していたが、通信販売業者が多数利用を希望して、事務上人手不足をまねくのではないかと心配されたため取りやめていたが、昭和四十八年十二月一日から中之倉隧道から眺望する富士山と本栖湖を描き、木喰仏像を配した「風景入通信日付印」を使用し、全国各地の郵趣家からの押印申し込みにこたえて広く町内の名勝旧跡の周知につとめている。

### (4) 下部郵便局

昭和六年四月二十六日旧富里村下部六二番地に無集配三等郵便局として開局し郵便、為替、貯金、保険、年金の業務を取り扱い、昭和七年三月二十六日電話が開通し、次いで同年五月二十一日加入電話数二十二で電話交換業務が開始された。

電話業務開始は久那土、富里両局よりおよそ一年遅れていたが、交換業務開始は三局が同一年ながらも町内で一番早く実施されている。

このことは、名湯信玄公の隠し湯を広く利用してもらうためにも、旅館、商店など地域の発展のためにもと、局長をはじめ加入者の熱意で請願を続けていち早く甲府―下部直通線の開通となつて、湯町の発展と利用客へのサービスの向上に寄与したものである。

また、同年九月二十一日電信業務が開始されて下部、湯之奥、上之平、

波高島、大子、川向、桃ヶ窪を配達区域とした。

以来、温泉郷の発展に従い電話加入数も増加し、昭和四十二年には農村集団電話（加入数二五七）も開通して、総加入数四〇四となり、郵便など郵政業務量の増加に伴って、局務定員も一〇名に増員され、昭和四十七年一月二十八日午後三時を期して、町内の四局一斉に従来の磁石式電話からダイヤル自動式に改式され、定員も局長を含む三名に削減され、現在に至っている。

湯町を広く全国に紹介するため、湯町の情趣を入れた風景入り通信日付印の使用を昭和十年十月十一日から使用していたが、戦後浴客、観光客の使用希望の増加により新たに申請し、昭和四十七年九月十日より旧印を廃止し現在のもを使用している。

(5) 古関郵便局

昭和十一年、旧古関村に郵便取扱所の設置が決まったことが新聞に報道され、郵便取扱所長の募集が行われた。古関地区から数名の希望者が申し込みをしたが、初代所長に土橋英夫が就任した。

昭和十二年六月から、青年集会所のあった古関二六一ノ二番地に局舎を建築し、受持集配局として久那土局の指導を受けながら、同年九月十六日から古関郵便取扱所として開所した。

昭和十五年一月十六日、事務量の増加などにより三等郵便局となり、古関郵便局と改称された。

地規局第一〇八三〇号

昭和十四年十一月一日

東京地方通信局規画課長

古関郵便取扱所長殿

郵便取扱所ヲ郵便局ニ改定ノ件

本年度ニ於テ貴所ヲ無集配三等郵便局ニ改定方法裁セラレタルニ付予メ了知置相成度

業務内容については当初郵便、郵便為替、郵便貯金で始めたが、昭和十二年十一月に郵便振替、十四年九月に電報の受付、配達、電話通話の窓口

第二章 通信

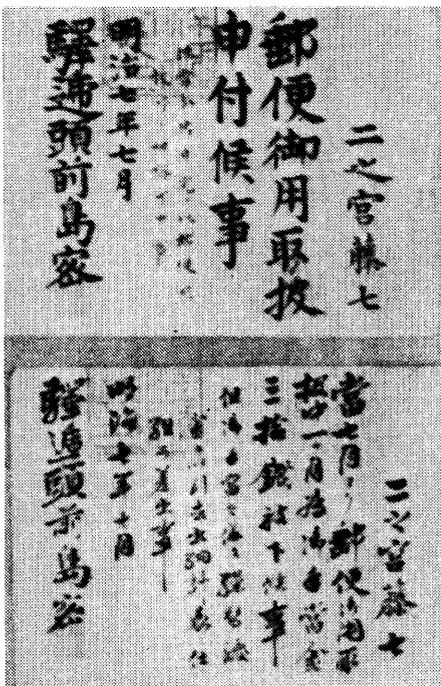
受付事務を開始し、さらに十五年一月から簡易保険、郵便年金を取り扱うようになり、現在に至っている。

なお電信配達区域は、芝草以东旧古関村のほか八坂、折門、北川の一部地域に及んでいた。

昭和十六年四月、電話交換業務取り扱い開始となったが、昭和四十七年一月電気通信業務の改廃、合理化により、電話交換業務は廃止となり、また、電報の配達業務は久那土局に統合された。

郵便取扱所として開所当時は、所長ほか一名の職員数であったが、電話加入者の増加や、四十四年七月の農村集団電話の開通などで七名の定員となった。前記の電通合理化により四名が電々公社に転出し、現在は定員三名となっている。

昭和五十三年春から地域利用者の利便と局舎の近代化を図って、古関一〇〇ノ一番地に移転新築を計画し、五十四年三月二十六日から新局舎において業務を開始した。



車田郵便取扱役辞令

實里郵便局年間取扱量の推移

種別	年次											
	大正12年	昭和5年	10年	15年	20年	25年	30年	35年	40年	45年	50年	54年
通常	引受け							626,770	571,071	505,527	423,400	227,395
	配達							549,217	599,573	457,345	409,165	407,705
郵便	引受け							5,174	4,449	4,859	4,318	6,570
	配達							8,303	8,469	9,313	9,269	9,125
小包	引受け							3,814	5,021	5,232	2,963	4,013
	配達							5,856	6,269	10,944	7,300	8,395
電報	発信							1,653	1,190	144	216	160
	著信							2,310	2,019	924	1,944	2,017
貯金	預入れ							31,690	32,847	31,264	29,493	29,171
	口金額							70,116,441	164,507,299	322,830,670	774,859,989	1,050,311,106
簡易保険	払戻							6,987	6,536	7,201	8,262	8,696
	口金額							87,792,949	145,341,181	281,941,444	571,029,037	980,179,918
	口金額							3,372	3,441	3,722	3,463	3,163
								201,081,872	392,883,003	807,824,856	1,725,086,000	2,508,052,000

久那士郵便局年間取扱量の推移の推移

種別	年次												
	大正12年	昭和6年	10年	16年	20年	25年	30年	35年	40年	45年	50年	54年	
普通郵便	引受け	—	238,246	525,450	428,481	—	—	—	—	—	—	—	—
	配達	—	202,951	216,406	221,517	—	—	—	—	—	—	—	—
小包	引受け	1,464	2,340	2,521	4,019	—	—	—	—	—	—	—	—
	配達	—	2,692	3,588	5,485	—	—	—	—	—	—	—	—
電報	引受け	2,009	4,648	11,437	9,793	—	—	—	—	—	—	—	—
	配達	114	3,255	4,666	5,793	—	—	—	—	—	—	—	—
貯入れ	預入れ	—	1,105	1,622	2,316	—	—	—	—	—	—	—	—
	金額	—	1,533	1,853	2,793	—	—	—	—	—	—	—	—
金	口数	4,977	4,662	7,007	19,489	—	—	—	—	—	—	—	—
	金額	17,769	86,360	126,956	302,371	3,547,830	12,925,502	30,171,764	66,330,009	124,953,944	224,696,214	524,041,992	934,618,969
簡易保険	口数	457	2,133	2,757	2,617	—	—	—	—	—	—	—	—
	金額	14,338	73,953	121,141	205,492	1,436,077	1,529,311	29,778,109	59,672,892	108,615,409	181,718,569	363,254,994	728,770,336
備考	口数	50	515	796	3,166	—	—	—	—	—	—	—	—
	金額	3,357	66,106	95,277	488,594	—	—	—	—	—	—	—	—

・集配事務開始 昭和4.1.21 ・無集配局においては普通通常郵便物は引受けていない  
 ・電信電話通話事務開始 " 6.5.1 ・貯金の欄は貯金だけの数値である(為替その他は含まない)  
 ・電話交換業務開始 " 8.4.26 ・30年以降の普通通常郵便物引受け数は定例3日間調査の1日平均へ年間日数を乗じたものである。



古河郵便局年間取扱量の推移

種別	年次		大正12年	昭和6年	〃 10年	〃 15年	〃 20年	〃 25年	〃 30年	〃 35年	〃 40年	〃 45年	〃 50年	〃 54年
	普通	郵便	引受け 配達	引受け 配達	引受け 配達									
小包	引受け 配達	引受け 配達							612	716	628	789	539	634
	引受け 配達	引受け 配達							1,680	742	826	1,167	963	660
電報	預入れ	預入れ				170,354	1,619,410	5,907,314				12,852	9,925	10,934
	預入れ	預入れ							1,174	867	693	245	42	41
貯金	預入れ	預入れ				126,951	517,818	5,602,777				3,606	3,673	4,843
	預入れ	預入れ										88,537,773	207,284,757	434,371,932
簡易保険	口金	口金							43	45	41	39	71	82
	口金	口金										289,395	468,930	

町内各局の変遷一覧表

事項 局名	開局年月日	開局時 設置場所	移転場所 (現在地)	定員		内務	外務	歴代局長 (就任年月日)	備考
				年度別 (昭和)					
富里	明治 7. 1.16	常葉	常葉798	15				初代 馬場 彦左衛門 (明治7. 1.16)	常葉郵便取扱所 (明治8. ) 常葉郵便局 富里郵便局 富里村の内常葉郵便局 (明治14. 8.12) 市之瀬郵便局 富里郵便局
				35				二代 馬場 文右衛門 (明治7. 7. )	
				46				三代 松井 晴智 (明治12. 6. 2)	
				53				四代 渡辺 智二 (明治20. 6. 2)	
車田	明治 7. 7. 1	車田8						初代 二宮 康史 (明治7. 7. 1)	車田郵便取扱所 (明治15. 6. 30) 廃局
				15	6	7		二代 日向 文四郎 (大正8. 5. 1)	
				35	10	9		三代 日向 忠 (昭和8. 3. 30)	
				46	17	9		四代 日向 退 (昭和44. 5. 15)	
久那土	大正 8. 5. 1	車田1166	車田1166-8 (35. 1.15)	53	12	9		初代 石部 邦孝 (昭和6. 4. 26)	
				42	10			二代 石部 邦孝 (昭和22. 10. 29)	
				46	10			三代 石部 邦孝 (昭和22. 10. 29)	
				53	3			四代 石部 邦孝 (昭和22. 10. 29)	
下部	昭和 6. 4. 26	下部62	左同	12	2			初代 橋本 英夫 (昭和12. 9. 16)	
				38	6			二代 橋本 英夫 (昭和22. 10. 24)	
				44	7			三代 橋本 英夫 (昭和25. 12. 11)	
				53	3			四代 橋本 英夫 (昭和47. 9. 30)	
古閑	昭和12. 9. 16	古閑261の2	古閑100の1 (54. 3. 26)	44	7			初代 橋本 英夫 (昭和12. 9. 16)	
				44	7			二代 橋本 英夫 (昭和22. 10. 24)	
				44	7			三代 橋本 英夫 (昭和25. 12. 11)	
				53	3			四代 橋本 英夫 (昭和47. 9. 30)	

## 郵便料金の移り変わり

通信総合博物館資料

年 月 日	重 量	封 書	は が き	参考事項(改正事項・当時の米価)
明治 4. 3. 1(旧暦) " 4. 4.20(新暦)	あて地別料金制 5匁まで (18.75g)	1通分 横 浜 200文 名古屋 1貫100文 大 阪 1貫500文		郵便創業 米 1kg 3 銭 9 厘
" 4.12. 5(旧暦) " 5. 1.14(新暦)	距離別料金制 2匁まで (7.5g)	100文から500文		明治 4 年12月(旧暦)貨幣制改正 100文は 1 銭となる。
" 5. 7. 1(旧暦) " 5. 8. 4(新暦)	" 4匁まで	1 銭～5 銭		
" 6. 4. 1	" 2匁まで	市内 1 銭 市外 2 銭		
" 6.12. 1			市内半銭 (5厘) 市外 1 銭	「はがき」のはじまり 明治 4 年半銭を 5 厘とす。
" 16. 1. 1	全国均一料金制 2匁まで	2 銭	1 銭	明治18年往復はがき売り出し。 全国均一料金制 米1kg4銭4厘
" 32. 4. 1	4匁まで	3 銭	1 銭 5 厘	昭和 6 年15gまでとなる(この改正から昭和12年の改正まで38年間料金据置) 米 1 kg 8 銭 3 厘
昭和12. 4. 1	20gまで	4 銭	2 銭	米 1 kg 22 銭
" 17. 4. 1	"	5 銭	2 銭	" 30 銭
" 19. 4. 1	"	7 銭	3 銭	" 33 銭
" 20. 4. 1	"	10 銭	5 銭	" 35 銭
" 21. 7.25	"	30 銭	15 銭	" 1 円85 銭
" 22. 4. 1	"	1 円20 銭	50 銭	" 6 円87 銭
" 23. 7.10	"	5 円	2 円	" 20 円
" 24. 5. 1	"	8 円	2 円	" 36 円
" 26.11. 1	"	10 円	5 円	" 55 円(この改正から41年の改正まで15年間料金据置)
" 41. 7. 1	定形 25g 定形外 50g	15 円 25 円	7 円	" 123 円 定形, 定形外に分けた。
" 47. 2. 1	" "	20 円 40 円	10 円	" 152 円
" 51. 1.25	" "	50 円 100 円	20 円	" 250 円

## 第二節 電信電話の普及

## 一 電信電話の発達過程と郵便局との関係

我が国における電信事業のはじまりは、明治二年八月横浜の燈明台役所と裁判所との間に電信線が取り付けられ、官用の通信に限って使用されたのが最初である。公衆のための電信が取り扱われるようになったのは、同年十二月、東京―横浜間に電信線が開通したときからであるが、当時の料金は相当高額だったため、一般公衆にはあまり利用できなかった。

電話については、政府において民営、官営の両論に分かれていたが、通省においては、長距離通話の試験として、まず東京と熱海との間に電話線を架設し、明治二十年十二月から実験を行っていたところ、それが成功をおさめたので、翌年から取りあえず官用の通信に使用し、次いで二十二年一月から公衆用通信を開始するに至った。これが我が国における公衆通話のはじまりである。

その後、明治二十二年三月、政府は電話を国営事業とすることを決定した。

〔注〕明治十八年十二月官制改正に伴い、駅通局を廃して通信省が創設された。

第一節、町内各郵便局の沿革の中で、電信電話の開通などについては触れてあるが、特別に電信電話の一節を設けたことは、その発達の過程をたどったとき、およそ過去百年にわたる郵便局の業務の中にあつて、郵便事業と一体であり、不可分なかわりをもって発達してきたわけであるが、現在の機構と業務の内容から考えて特記した方が理解しやすいと考えられるからである。

かつて明治維新において、近代郵便創業以来いくばくもなくして、電信

電話事業も郵便局の業務として経営され、その中で発展普及してきたのである。

当時の関係者は、速くて便利な電信電話を一年でも一日でも早くわが町わが村に、とひたすら願ひ、その実現のため努力を重ねてきた歴史的な経過もさることながら、第二次世界大戦後の昭和二十四年六月、進駐軍の勸告によつて現在の郵政省と電気通信省に分かれ、さらに昭和二十七年に日本電信電話公社が発足したのである。その後も地方における郵便局においては、公社の委託業務として、引き続き電信電話業務を行ってきたのであるが、町内の電話については昭和四十七年一月に富里、久那土、下部、古関の各交換局の電話交換業務はすべて自動電話に改式されて廃止となつた。電信業務については、現在でも受付業務に限って前記各郵便局で取扱い、配達業務については富里、久那土の二局に残されている。

〔注〕公社計画によると昭和五十三年八月をもって全国的に自動改式となる予定である。県下では昭和五十三年八月をもって完了している。

昔から十年ひと昔といわれて、過ぎ去つた時代は遠い昔のこととして忘れ去られてしまうものである。このことは四十七年一月に電話が自動改式されて七年に満たない今日において、既に町内各局に保存されていた開通時からの統計など、記録諸資料のほとんどが書類の保存期間の経過、あるいは保管場所の手狭などの理由により廃棄処分されている。大部分の業務が郵便局から離れたことにもよるが、一般的感覚として、現業にたづさわる者には古いものを見直すゆとりがもてず、まして現代は科学、技術の進歩はめざましく、その対応に追われ、過去は日に疎く、昔の十年今一年のテンポで変わる姿は、まさに日進月歩の言葉の通り驚くばかりである。

人々の活動も暮らしも社会の仕組みも、共にその進歩につれて変わってきたが、とりわけ電気や電波に関する研究、開発は急速に進んで、宇宙空間に打ち上げられた人工衛星による中継通信など、まさに驚異的発達を遂げているのに比べ、同じように通信関係である郵便事業については機械化、合理化などが図られているにも拘わらず、物件を送達し、配達する作

業が伴うために、現状では人力に負うところが余りにも多く、従って電気通信と郵便通信とのサービス内容、性質の相違が、同一事業体としてはなじまない事情となってきたわけである。

## 二 県下状勢と町内事情の推移

### (1) 電信

山梨県下において最初に開通したのは甲府局で、明治十二年六月十五日、八王子―甲府間に開通し、生糸や織物、米相場などの通信と交易に利用されて便益を受けた。

その後は、明治二十四年二月一日に諏沢局、二十六年二月一日には市川大門局、三十年十一月一日には南部局、三十四年二月一日には岩間局が電信業務を開始した。岩間局においては、当時割石以南羽鹿島（現諏沢町鹿島）から波高島に及ぶ下部町全域と、中富町にわたる広い地域を配達区域としていたが、大正十二年七月一日から富里局において電信業務を開始するに伴い、富里村、古関村、共和村を富里局の配達区域として分割した。

次いで八年後の昭和六年五月一日、久那土局が電信業務開始となったことから、さらに岩間局の配達区域から久那土村、落居村字道棚までと、山保村三保地区が分割されて、久那土局の配達区域となった。

さらに、同七年九月二十一日に下部局、十四年七月一日に古関局と、順次配達業務を開始した。

### (二) 各局の沿革参照

「注」昭和十四年ころからの日華事変が拡大し、さらに太平洋戦争へ向かって、戦時動員など緊急通信の増加、男子要員の不足事情も生じ無集配局における電信配達業務の実施は意義深いものがあったと思われる。

なお、昔の電信配達に関する余聞ではあるが、富里局が電信業務を取り扱う以前の明治末ごろ、当時の配達員の苦労は大変なものであった。区域は広いし、道路は狭くて険しく自転車も利用されない時代であった。岩間局が配達を受け持っていたことである。湯之奥へ電報配達に行った

ところ、多くの猿に追いかけて、こちらが棒を振り上げると猿も棒を振り上げ、石を投げる素振りをすれば猿も石を投げるまねをして追ってくるので、ほんとうにこわかったというその話を聞いていた息子もすでに六十歳を過ぎた。今昔の感またひとしおである。

電報の配達費は、昔は配達局から四キロメートルを超えた所に住む受取人が、電報として配達してもらうには、電報料のほかに「特使配達料」として四キロメートルごとに余分に料金を払っていたが、昭和五十年の改正で、この「特使配達料」はなくなり、どこに住んでいても電報の利用について料金は全く公平となった。しかし現実には現在でも電々公社経営の中で、片道一キロ当たり賃として、昼間二九〇円が配達人に支払われている。次の文書は昭和六年当時のものであるが、現在と比較してみると、およそ五十年の間に三、三七二倍余りの高額になっていることに今昔の感を覚える。

規信第一二五四九号

久那土郵便局

昭和六年八月一日ヨリ其局電報別使配達料当賃左ノ通り改定ス

昭和六年七月三十日

東京通信局長 波多野保二

一金 八銭五厘也

### (2) 電話

県下では電信同様、まず甲府局が明治三十八年三月一日、一般通話事務を開始したのが最初で、翌三十九年十月一日には電話交換事務が開始されているが、西八代郡下においては明治四十三年六月一日に一般通話業務が開始され、大正五年十二月二十六日から電話交換業務が開始となった。

本町においては、甲府局の開通からおよそ二十五年余り遅れて、昭和六年五月一日久那土局、同年七月一日富里局、翌七年三月二十六日下部局が開通し、それより七年後の同十四年九月一日古関局が開通している。

このようにして逐次電話の開通をみたわけであるが、当時の電話不足対応策とも言えるものに「呼び出し電話」と称するものがあり、他の町村に住む者に急ぎの用で電話をかけたい時は、相手が電話をもっていないなくても、近くの郵便局に申し出て、相手の居住地の郵便局へ「呼び出し電話」の手続きをして料金は発信人負担で通話する方法があった。相手地の郵便局では「呼び出し電話」の通知書、通話券を発行して電報なみに相手者宅に配達し、相手者の出局をまって局内の公衆電話で通話することができた。昭和十三年ころ、お年寄りがこの呼び出し電話で、公衆電話室へ入ったものの、ただ捧立ちしていたり、送受話器に口と耳を当て違えて何にも言わない、聞こえないというようなこともあったが、今日では既に昔話となつてしまつた。

昭和十二年の日華事変勃発から、太平洋戦争が終結する同二十年八月までのおよそ八年間、殊に太平洋戦争に突入した同十六年ころからは、産業をはじめ物資の厳しい統制がしかれ、軍事、軍需を最優先する戦時体制下におかれたため、昭和の初めころから山村辺地にも次第に発達過程をたどつた電話事業も、一時その需要を満たしきれなかつた。しかし終戦を契機として産業、経済、文化の伸張により通信、交通、運輸などの整備拡充が求められるようになったことは当然であつた。

しかし戦災の復旧が急がれるうえ物資の不足をきたし、電話の加入を申し込んでも開通までには相当な年月を要した。公社の年次計画によつて設置が進められ、山村地域の需要は都市部の需要に比べて低い事情もあつて、町内各郵便局とも申し込み受け付けから早くても三十四年、遅い場合は五十六年経過するようなこともあつた。昭和三十年代の終わりころまでは、加入申し込み者からの開通催促の応待に苦慮したものである。

「注」現在電々公社においては、都市部では申し込み後三日ぐらい、郡部でも一週間ぐらいを目標に開通するようサービスしているが、当時を知る人にとっては全く進んだよき時代の到来である。

電話の加入については、加入区域を「普通加入区域」「特別加入区域」

「加入区域外」の三種に区別し、「特別加入区域」の場合は、線路設置費の支払い条件があつて、費用がかかり過ぎて電話を持つことが容易でなかつたものである。

昭和三十三年六月に「有線放送電話に関する法律」が制定されて以来、その利用を広めることとして、政府は特別補助金交付などの施策を実施した。県下においては、昭和三十三年市川大門町山保農協に始まり、本町でも旧久那土村など町内二―三の地域に施設され、農山村の通信手段として利用した。しかし山間地域の事情もあつて対称地域の全域にわたつての開通は経費、運営両面の制約が重なつたうえ、当時物資の不足事情から工事資材も良くなかつたので補修費がかさみ、故障のまま放置されたりして、利用上も満足のものではなかつた。

結局、有線放送は一般加入電話のように、個人が自由に使える利便さには及ばないことなどから、一般加入電話の希望者が激増してきたために三十四年で自然廃止となつた。

このようにして、次第に電話の需要熱の高まる中で「農村集団電話」が創設された。

農山漁村地域において、利用度は低いながらも電話の需要度が大きくなつたことから、その地域内の適当な場所にボックス型の無人自動交換機を設置して、これに多数共同方式といつて一つの端末線に五―十個の電話機を接続し、各宅内にそれぞれ設置するものであつた。

従来から農山村地域で希望する集落には、農村公衆電話を設置していたが、農村近代化の進展に伴い、電話需要の増加も著しくなつたので、このような方式の電話を設置して、その要望に対処することとなつたものである。町内に設置されたものは共同電話であつても、他人に聞かれない秘話式のものであつた。

この農村集合電話は後に地域集団電話と改称されたが、町内における集団電話の開通は昭和四十二年三月に下部局、同四十三年四月に富里局、同四十四年七月に久那土、古閑局が同時開通となり、それ以来十年余り農集

現行風景入通信日付印



電話と呼ばれ、親しまれ利用されてきた。  
 しかしこの地域集団電話は、一個のボックスに数個の電話が共同加入しているため、ダイヤルしても話し中の場合が多く、社会経済の発展や生活圏の広域化に伴わず、また利用上も不便であるとの理由から、昭和五十二年九月、下部町長、町議会議長の連名で、この集団電話を一般加入電話に切り換えてほしい旨、陳情書を鯉沢青柳電報電話局長あてに提出した。電々公社においては、昭和五十四年夏ごろを目的に工事を進めた結果、六局（旧下部地区）は七月二十四日午後二時、七・八局（旧久那土、古関局地区）は八月三十日午後二時を期して一般加入電話に切り換え、ここに電気通信による大事業が完成したのである。  
 電々公社においては、公社発足以来、一次から六次にわたる五ヶ年計画を推進して、電気通信サービスの改善、技術の開発につとめているが、電気通信分野の開発発展はさらに飛躍を続けて、二十一世紀に生きる人々の通信手段は、現代のわれわれには到底夢想だにし得ないものになるであろう。

町内各局電気通信業務開始年表

事項 局名	電 信		電 話 (開始時加入数)	電話交換 (開始時加入数)	農村集団電話 (開始時加入数)	自動電話改式 (一般電話数) (農集電話数)
	電 信	電 話				
富 里	大正12. 6	昭和 6. 7	昭和 7. 12 (9)	昭和43. 4 (407)	昭和47. 1 (141) (519)	
久 那 土	昭和 6. 5	昭和 6. 5	昭和 7. 10 (3)	昭和44. 7 (396)	昭和47. 1 (199) (376)	
下 部	昭和 7. 9	昭和 7. 3	昭和 7. 5 (22)	昭和42. 3 (220)	昭和47. 1 (147) (208)	
古 関	昭和14. 7	昭和14. 9	昭和16. 4 (4)	昭和44. 7 (285)	昭和47. 1 (70) (278)	
参 考	甲 府 明治12. 6 市川大門 明治26. 2 岩 間 明治34. 2	明治38. 3 明治43. 6 昭和15. 1	明治39. 10 大正 5. 12 昭和 3. 8		昭和43. 9	昭和 7. 11 昭和43. 6 昭和47. 3

注 昭和47年1月末現在町内世帯数 2,270 世帯 加入電話数 1,938個

下 部 郵 便 局 年 間 取 扱 量

種 別	年 次		年 間											
	大12年	昭6年	10	16	20	25	30	35	40	45	50	54		
通 常 郵 便	普 通 引受け 配 達													
		書 留 引受け 配 達	629	851	1,034	676	274	684	759	1,354	1,610	1,587	1,401	
小 包	引受け 配 達		386	510	1,033	155	63	561	585	907	895	581	577	
		電 報 発 信 着 信	983	1,061	2,207	1,432	1,572	1,620	1,614	1,469	230	218	141	
貯 金	預 入 札 口 数 額		7,613	5,601	3,613	4,260	8,367	19,416	19,955	18,433	14,857	9,658	9,230	
		払 戻 口 数 額						10,054,136	28,398,620	51,960,186	93,426,458	177,825,754	236,273,178	
簡 易 保 険	口 数 額							1,812	1,912	2,340	2,169	1,690	1,663	
		口 数 額						11,297,820	20,447,653	47,557,626	80,053,156	145,478,511	196,804,367	
								47	69	165	146	263	256	
								54,628	67,557	210,770	279,003	1,633,453	2,664,790	