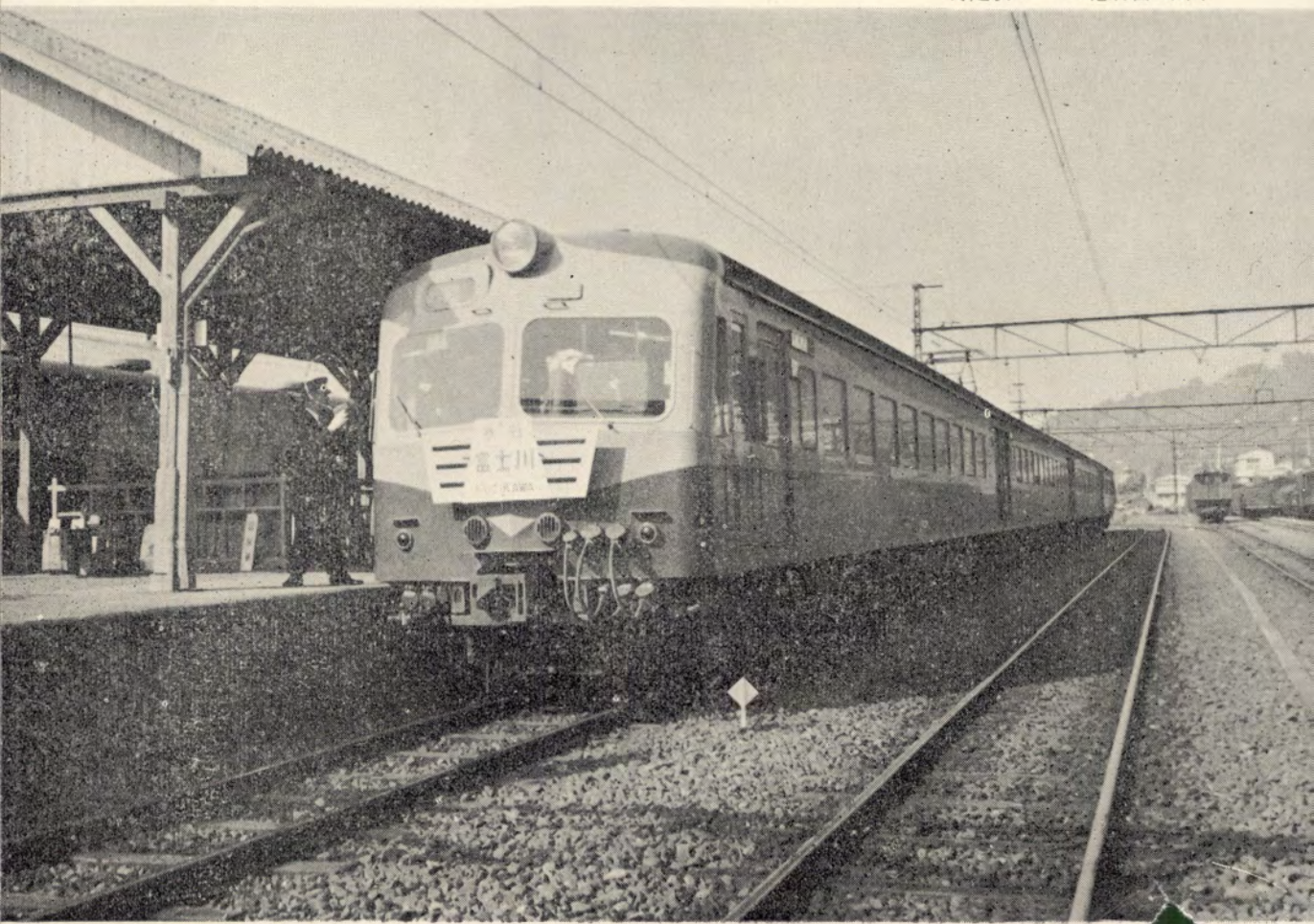
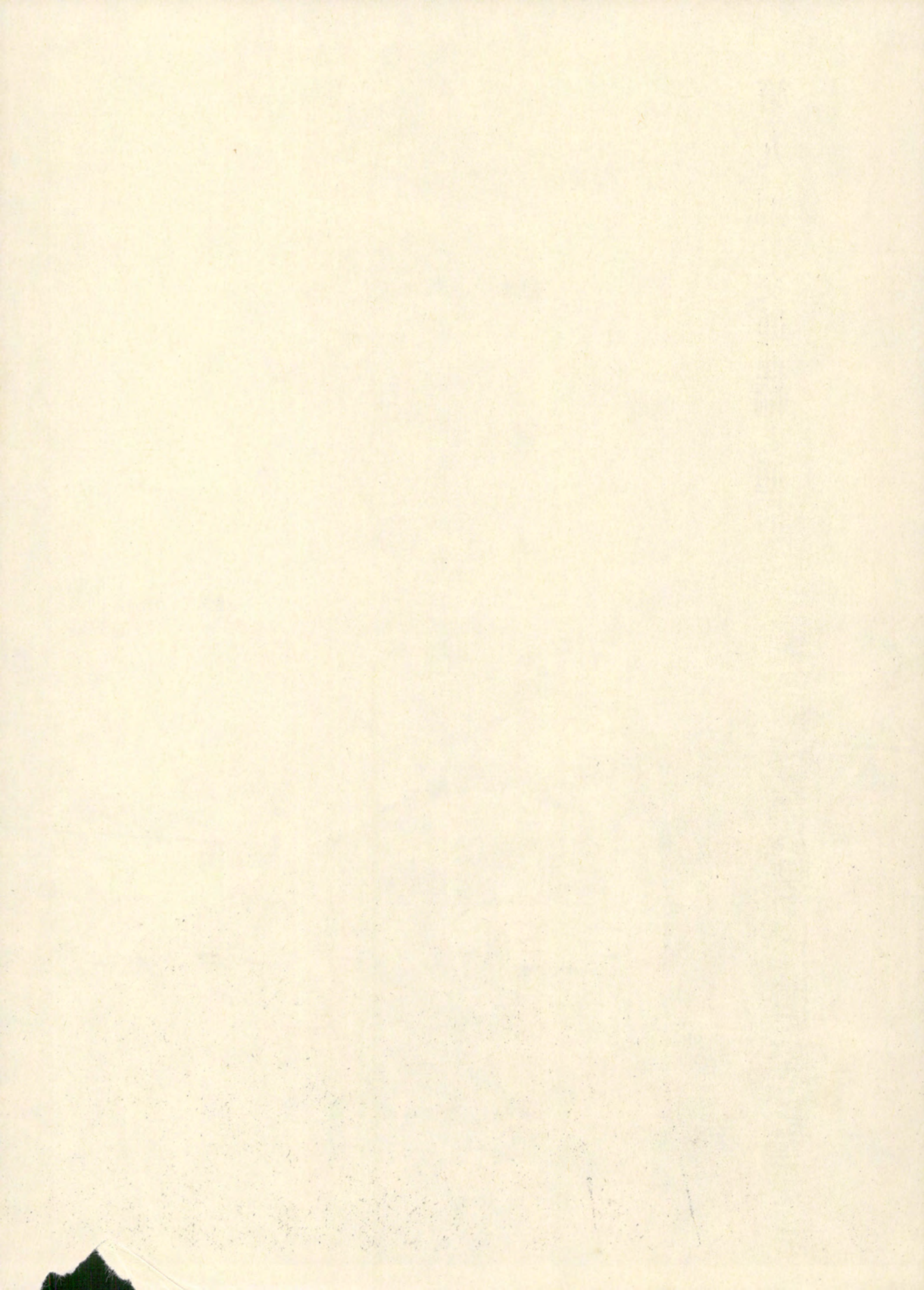


第九編 交通運輸と通信

身延駅ホームの急行富士川号





第九編 交通運輸と通信

第一節 交通と運輸

第一節 概 説

一、本町の交通運輸のうつりかわりのあらまし

文永十一年（一二七四）日蓮聖人が身延にご入山当時の身延町の交通運輸の姿は、日蓮聖人の身延山御書をはじめ、諸文書の中に、文飾はあったにしてもいかに困難な道中であつたかが、詳細に記されている。

南部氏の所領下の南部牧の興隆は、国中地方および駿河方面との物資の交流を盛んにし、当時の交通が、富士川沿いに発達したことは周知の事実である。

とくに中世にかけて、身延町を中心とした峡南地方の交通は、戦国諸大名の戦力増強と、宗教的な特異性を含めた時の権力者による、法華経の仏加護を念じての信仰参拝と、一方全国各地からの身延山参拝を目的とした交通、それに伴う物資の輸送等で股賑を極めた模様である。

一方、こうした中で、穴山氏によって開かれた下山宿は、信玄時代の新宿設定の戦略的交通政策、また江戸幕府時代の本陣所在の関係や助郷の問題から、人足割当の不当性、生活環境と、経済生活におよぼした助郷の割当が、単に下山地区のみの問題にとどまらず、東西河内筋の村々との紛争を生じている。

河内筋の交通路は、甲斐国府中に武田氏の館があつたが、そこを本城として、府中―市川大門―黒沢―割石峠―岩間―切石―八日市場―下山―身延―南部―方沢―興津の路線で



杉山の道しるべ



杉山入口の道しるべ

あり、河内路と呼ばれ、駿州往還、ある時代には身延路とも呼ばれていた。

さらに、水運による交通運輸の面を考えると、慶長十二年（一六〇七）三月、角倉了以が富士川を開き、高瀬舟を通ずるといふ、交通運輸の革命的な飛躍期に入ってから姿は、鯀沢から岩淵や蒲原と、水運の拡がり、時間的には、川丈八里（七二キロメートル）を、川下げ五時間という短時間で物資運搬の面でも、量的飛躍をもって、江戸幕府への御回米輸送、海からの魚、塩の輸入、峽南地方からの木材の輸送が行なわれた。



富士川舟運の帆かけ舟

しかし、「谷深く左右は大石にして、高き屏風を立て竝べたるが如くなり。河水は筒中につわものが矢を射出したるが如し……」

或るときは、河はやく石多ければ、舟破れて微塵となる」（日蓮聖人ご遺文）の内容からも考えられるように、水難にあつて、命を失つた船頭、乗客等の悲惨な犠牲も多く、それと同時に、貴重な物資の損失も決して軽なものではなかった。

舟は、いわゆる高瀬舟（底の浅い、急流を通行するにむいた船）が用いられ、舟運の便益は、峽南地域をうるおした反面、遭難の歴史をも綴りながら近世から明治時代へと発展しつつ、明治六年の船頭連名帳には、青柳十九・箱原五・八日市場八・波高島一〇・八木沢一・帯金一三・波木井九・大島四・南部三・計八二人となつてゐるが、この人数は、官許の幕府以来の船頭数で、更に員数外の人足・船頭があつた。

日に上り百そ、下り百そといわれる程の通船数で、総舟数八百艘、船頭の数は、二千人におよんだという状況であつた。

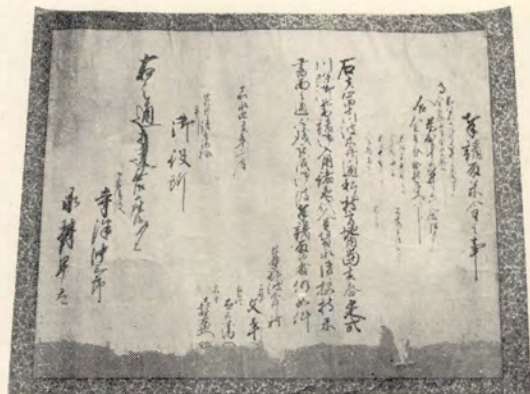
こうした水運の発達のために、川丈一八里の難所の改良と沿岸の部落による河普請の勞力の提供、富士川舟運会社の設立等により物資輸送と、身延山参拝客は、甲駿往還の整備とともに身延道の賑わいとなつたのである。

明治三十六年（一九〇三）、中央線が開通するに至り、富士川の舟運は、俄におとろえ、更に身延線の全通により全く富士川の舟運はとどめをさされたのである。

それ以後の舟の姿を、形だけに残したものとえば、いわゆる、横渡しと呼ばれた渡し舟に過ぎなかつたが第二次世界大戦後は、東西の架橋により、舟の姿は全く消えてしまつたのである。

身延線の設立が企画されたのは明治四十四年（一九一一）六月静岡富土宮市を起点として、甲府市に至る鉄道敷設を目的として免許され、大正元年（一九一三）富士軌道株式会社より富士駅から富士宮市に至る敷設権を譲り受け、同年七月七日富士、富士宮間の工事が竣工した。大正四年（一九一四）二月富士宮芝川間完成、以来工事を続け大正九年五月十八日身延まで開通、昭和三年（一九二八）三月三十日、甲府まで完成、電車運転開始、東海道線富士駅より中央線甲府駅に至る八八・一キロメートルは全通して、身延町の交通史に一つの大きな飛躍を迎えることになつた。

その後、支那事變の勃発とともに、国の軍政上の観点から、昭和十三年十月一日、国営移管となり昭和十六年五月を期し、国鉄による買収となり



波木井村の川除普請の文書



富士川通船(大野舟付場)

名実ともに身延線の地域開発と、永年の地域住民の要望が実現したのである。

「身延駅まで、東海道富士駅から鉄道が通じて、身延山参拝の客は、全線一時間半にて疾走す」(身延教報)と、全く便利な旅になったものの、身延駅から対岸の大野までは、富士川の流れが横たわっているため、渡し舟による以外に参拝する方法がなかった。

当時の平常時の水量は相当あり、土地の古老が、死ぬまでに一度でよいから富士川の水底を見たいものだと言った程であり、ひとたび雨が降りつづくると富士川の増水は、身延山参拝の客を、身延の町に、または、身延駅に足どめしたのである。

こうした困難を解消するために、身延駅と対岸の大野とを結ぶ鉄橋の架設が要望され、大正十二年(一九二三)八月、身延橋の開通となり、これにつれて、身延駅身延山間の馬車、自動車の乗り入れの時代を迎え、身延町の交通運輸に近代化への曙光が見えて来たのである。

一方甲駿往還の交通も、明治八年になり、下山横根間の新道開さくによ

り、陸運中馬会社規則を駅通寮に山梨県令の具申などがあり、明治七年(一八七四)五月には、駿州路郵便取扱所が相又駅に設けられ、着々陸路往還の様相も道路の整備、郵便線路の開設により、今日の姿に変貌したのである。

時代の要望とともに、道路は路線とよばれ、甲駿往還は、五十二号線となり、山梨静岡両県の富士川沿いの、変化に富む国道と変わり、清水港田子の浦港の陸揚げ物資を北陸、直江津の日本海側までつなぐ重要路線に整備されてきたのである。

今日、身延山参拝者は年間百万人といわれ、宗門のメッカとしての地位を築いている折、西八代縦貫道路の整備とともに間道としての大城—安倍峠道路も林道兼観光道路として、両三年以内には完成するであろうことを想い合わせると、将来の身延町繁栄につながるであろう。

第二節 交通運輸の変遷

一、中世の交通と運輸

日蓮聖人が、居を身延に構えるまでの身延町の交通運輸は、南部氏の所領であった関係上、南部一族の興隆とともに、急激な発展を見るに至った。

鎌倉時代、文永十一年(一二七四)五月十二日、日蓮聖人は鎌倉を出



富士川舟運の船を引く人足が使った「あしなか」

発、十六日に南部に一泊、十七日には身延に到着した当時の模様をご遺文の中に

「十二日さかわ（酒匂）、十三日たけの下（箱根）、十四日くるまかへし、十五日ををみや、十六日なんぶ、十七日このところ（身延）」と、一日ごとの旅程を記され、又道中の困難さを表現して、波木井殿ご書の中で、

「五月十二日、鎌倉を立ちて、甲斐の国に分け入る、路次のいぶせき、峯に上れば日月をいただくが如し、谷に下れば穴に入るが如し、波たけくたて舟渡らず、大石流れて箭をつくが如し、草木茂りて、路見えず、かかる所へ尋ね入ること浅からぬ宿習なり……」と述べられている。
文の表現には、多少の誇張があったにしても、その頃の交通というものの状態が理解できるのである。

河内をめぐる交通路は、富士川沿いに発達したものであるが、山中の陸路であり、武田氏によって、戦略的に整備されるまでは、その交通運輸の姿は、難路というほかはなかつたであろう。

さて、日蓮聖人の身延入山の経路を考えるに、甲州の公道は、延喜式にある国府から水市、河口、加吉とあって籠坂越えの鎌倉往還が古い道であり、一三世紀の当時は鎌倉に政庁がある故に、一層の重要な公路であった筈であるのに、日蓮聖人の入山にどうして富士の南回りをとられたのであろう。

それは、一つには身延の地理的位置の問題と、甲州の政情不安にもあったのであろう。

南麓回りには、日蓮聖人の信奉者もあって、沿道何かと好都合であったのであろう。

当時の身延町は外界から閉ざされており日蓮聖人のご入山によって、世に開かれたとも考えられる、物資の不足がちの地域だけに、関係の信徒から、塩食糧をはじめ、日常生活に必要な物資が陸路によって送られて来た。

その道中のさまは、いぶせき路であり、草の生い茂った路の輸送の困難は、想像に余るものがあつた。

さて、当時の富士川の渡渉地点について

甲斐国志「磐橋」の条に

「前略、内房へ駿河風土記ニ内富瀬ニ作ル河水ノ俯伏スル義ナルベシ此処左右ノ涯壁立数千尺岩石鏡イ集リテ奇絶甚シ、河水屈伏シテ其内ニ落入リテ流ル上古ハ上ナル磐連ナリテ橋トナリタルヤラン、今内房ヨリ長貫村へ渡ルニ繩橋トテ藤羅ヲ繩架ケタル危橋アリ」（以下略）

とあつて、国志のなつた十九世紀には、藤づる橋が危なげに架してあつたがここ芝川の北長貫と西岸内房の白鳥山麓の間は岩橋といつて、古くは兩岸の岩石が河床にせり出し徒渉に好適だったらしく、地名「いわばし」もそれによつて起つたといふのである。

日蓮聖人の身延入山の行程も、駿河を此処で富士川を越え、万沢から南部へ進んだものであつたらうし、南条氏が身延の祖師の許へ供物進上にも此処を渡つたものであろう。聖人遺文の「ふじのうえのよりのみのぶの山へ」とか富士郡上野の郷ヨリ甲州波木井郷身延山ノホラへ」との記述が此処を徒渉地点とすることにより、現実と合致し首肯し得る訳である。

そしてこれはまた、河内路が開発されるまでの身延参詣の東海道よりの交通路であつたのであろう。

しかし、なんといつても、交通路が強力に整備されたのは戦国時代になつてからであり、戦国大名の戦略上の要請が次第に交通政策を押し進めるようになった。

河内路については、万沢から駿河へ出る交通路は次の三筋があつた。

- 1、万沢―実原―興津―駿府
- 2、万沢―内房―由井―江尻
- 3、万沢―北松野―南松野―岩淵

穴山信友が居を南部から下山に移したのは戦略上からであるが、これ以後下山宿は河内地方の中心地として繁栄していったのである。

信玄が駿河攻略に出兵したのは永禄十一年（一五六八）でその際中道往還の改修を行なったとあるのをみれば河内路は未だ開拓が充分でなく、あるいは軍略上からの理由で利用されなかったものが、その後駿河進攻が進むに従って、河内路の重要性は加わって行った。

さらに、穴山信君が江尻城主となったのは、天正三年（一五七五）であり、河内路が甲駿をつなぐ軍略政治上の交通路として整備を見たのは一六世紀末のことであった。

かくして、河内路が甲斐府中から駿河への交通運輸の確保の必要から、船頭屋敷免許なり、伝馬法度なりの政策として現われたものであり、さらに徳川幕府となり、その安定した治安の確立を背景に近世の交通運輸へと変貌してきたのである。

二、近世の交通と運輸

慶長十二年（一六〇七）徳川家康の命により角倉了以によって富士川の開さくが行なわれ、舟を通じるようになってからの河内路は、おのずから物資の輸送と人の交通が、陸路輸送と舟運に頼ることになった。

駅通志稿に「是年更に了以に命じて駿河の富士川を浚し同国岩淵より甲州に溯って舩船を通せしむ、其の山峽の民未だ曾て世上舟あるを知らず、船始めて至るに及んで集り観て皆大に之を怪む」とあるが、山中の甲州で舟を始めて見た様子は、大正十二年に富士川を飛航艇が発動機の音をとどろかせながら就航した当時の地元民の驚異と同様なものを地元民に与えたと見てもよいであろう。

慶長十七年（一六一二）五月富士川の商貨漕運の制が定まった。

これによると黒印なき舟船に商貨を塔載してはいけないというもので商売の品は一駄の駕量が四十貫目であり、その運賃は京銭十文とし乗掛は人馬ともに二十文、富士道者も同じであった。ただし参詣の歩行者は五文となっている。

富士川開さくの目的は、甲州の米を江戸に回送するに際し費用の多い陸路輸送よりも、低廉な富士川を利用したことが主な理由であったというよりも、物資輸送による運賃収益を目的としたものであった。

江戸への御回米については、角打市川正夫蔵の、御回米御用日記、安政二年（一八五五）万延元年（一八六〇）の二冊があるがそれによれば、御回米の輸送の苦勞の程が想像されるのである。

ことに蔵米収納の際の貫目不足、枿目不足などの完全な検査が終らねば回漕の責任は終了せず、また出発についても、天候の具合と海上輸送のための船仕立も、この場合など遠州相良町から回って来た舟によっているなど、富士川船による富士川の輸送は順調に進んでも清水港、由比の浜からの仕立は順調な運行が行なわれたものでなかった。

また同氏所蔵の万延元年の御回米御用日記に（抄出）

申十月十八日より

一、四百四拾八文を□□貨

一、御役所様より御触出し江戸御回米川内領□□御用被仰付御請仕候は八朔三日十二月十七日

御役所様より御書付着十八日朝明六ツ時出立御役所様江七ツ半時御届け仕罷居申候

十九日

一、御役所様江上り御前借仕并ニ御用金百両清水港迄被仰付其外御用状岩淵河岸蒲原浜清水港迄仰付られ御用相済切石村迄参り申し候

廿日

一、雨ふり切石村出立致帰村夫より江戸出立仕度致申候

廿一日

一、天気村元出立致舟無之十嶋村名主五郎兵衛方へ泊り申候

廿二日

一、十嶋村出立致八十沢共々八反舟にて岩淵河岸へ九ツ半時着致石和御分御出役郡中村役様江御目通り夫より蒲原浜御支配井之上亀三郎様江御目通り御用状相渡夫より由井迄参り泊り申候

廿三日

一、天氣由井宿出立致清水港江九ツ時着御出役渋谷鷲郎様御目通り金百兩に御用
狀相渡申候郡中村役様へ御目通り三四郎方逗留罷居申候

廿四日

一、天氣清水港三四郎方逗留罷居申候

廿五日

一、天氣向嶋にて貫目升回し有之船頭受取相濟御積立に相成私船中に罷有申候
とありこれから一月十日迄清水港みほが崎に逗留を余儀なくされていたが
一月十一日になり、「天氣朝七ツ時出ばん致夫より其夜明迄に伊豆に掛り
参り罷居り申し候」とやと伊豆に出て来た。

十二日

一、天氣東風吹き出しす崎港江暮九ツ時参り船中逗留罷居り候

十七日

一、天氣東風にてす崎港船中逗留罷居申し候
昼より西風にて相州浦賀江夜五ツ時着致御届けも無之船中に罷居申候

十八日

一、天氣朝五ツ時御関所より御改請罷申居候
四ツ時より東風にて相州浦賀港逗留仕申候

かくして風向きを利用して二月の四日に江戸永代橋下に着き二月九日に
やと水揚げの段取りとなったことが記されている。

ところが二月十一日になり碇石式斗五升八合の弁米し御役所へ御届け内
々にて済まし方をお願いしている。

こうした苦勞の結果も蔵前の役人の都合で、最後に御再見を願って精算
の請取が役所でなされたのは三月二日と記されている。

いかに苦心の回漕業務であったかがわかる。

さてこの時の御回米の送り状の内容を見ると

甲州村々御回米送状之事

辰正月十日

一、碇番船

□□請負人

一、米七百三俵

播磨屋三四郎

遠州相良

本乗船頭 庄三郎

内寄俵「三斗七升入

御箱入様俵」

此石式百五拾参石八斗

此運金拾四兩壹分 永百四拾三文六分

□船主炊共四人乗

但割目中米百石に付

「渡運賃金五兩貳分

船百五拾七文

甲州八代郡角打村

長百姓 上乘 平兵衛

此改

此御征米

本米式百四拾五石式斗四升

此運賃金拾四兩 永三文七分

内金九兩壹分 永八拾五文

三分一渡し

三分二江戸渡し

欠米六石八斗四升

此運賃金五分 永八拾五文七朱

湊皆渡し

右貫目升回し

拾五貫六百目 三斗七升 三貫七升五合

拾五貫四百目 三斗七升三合 三斗七升五合

拾五貫貳百目 三斗七升五合 三斗七升五合

平均 拾五貫四百目 三斗七升三合八勺三才

右者関太郎様御代官甲州村々去卯御年貢儀江戸御回米於駿州清水湊□船頭運賃相
改上乘船頭為立会俵數貫目升回し等相改船にて□□積出立□□申付候御地着岸

之上御改受取可被成候 仍運状 如件

安政三辰正月十日

江戸小日向服部坂上

森田関太郎様御手代

浅井四郎助様

駿州清水湊御出役

清水孫次郎手代

中川直三郎

とあり中間検査の厳重さがおもいやられるのである。

こうした上乘の者の帰国は陸路上野原を通り、市川代官所まで帰着したのであり、関係の役人から通関手形の発行があり、道中の保証をしたことは、「この者老人江戸より甲州市川陣屋迄差遣申候、其御関所相違なく御通行なさるべく候、後日ノ為仍如件」森田関太郎手代浅井豊助から小仏御関所御当番所中宛に出されている。

一方材木の筏による川下げも行なわれ、穂坂すがえ所蔵の文書に十島口留番所を通行のため通関手形の付願がある。

乍恐書付を以て願上奉候

諸木尺メ壹万式千本の内

一、諸木尺メ五千六百本

此筏代三百五拾枚 但老枚付尺の杉六本分

右者巨摩郡下山村長百姓穂坂喜代平代伴仙蔵申上奉候 今般御用材八代郡上佐野村百姓持山より伐出書面ノ通十島土場にて筏に組み立富士川通駿州蒲原浜迄川下け仕度候間何卒格別のご勘弁を以て御手形仰付けられ出され度願上奉候 以上

巨摩郡下山村

長百姓穂坂喜代平 手代

長百姓見習 穂坂 仙蔵

文久元酉年（一八六一）四月十八日

長百姓 市川 川郎

十島村長百姓 文右衛門

市川御役所

物資の富士川舟運による利用は年とともに賑やかに成り、楮、三桧、塩等の物資の輸送が行なわれた。

富士川の通船が賑やかになる一方で陸上の交通も江戸幕府の開府以来、政情安定とともに発達してきて宿制の整備、伝馬、助郷の制度が完成するとともに下山宿の宿場としての機能は増して行った。

伝馬については、既に南部宿の伝馬法度が穴山梅雪によって出されていた。

一、伝馬不勤者宿次ニ不可居住之事

一、下山江通候者至申刻者南部ニ可一宿駿

河へ通候者ハ酉刻以降南部ニ可令一宿事

一、除公用伝馬ニ塩不可着之事

一、雖為御公用御印判令拜見伝馬可出之事

一、自前々立入候山林無尊儀可取草木之事

右条々相守之自今以後伝馬奉公可致之者也

仍 如件

天正五年丁丑十二月二十一日（一八七八）

右法度のうち一については既に厳重な

取締まりが出ているが二の事項は旅人の

規制で下山方面へ行く者は南部宿で申刻

（今の午後四時から六時）になつてしまつ

た場合は南部宿（一泊しなければならず、

駿河方面へ行く者は酉の刻（今の午後六時から

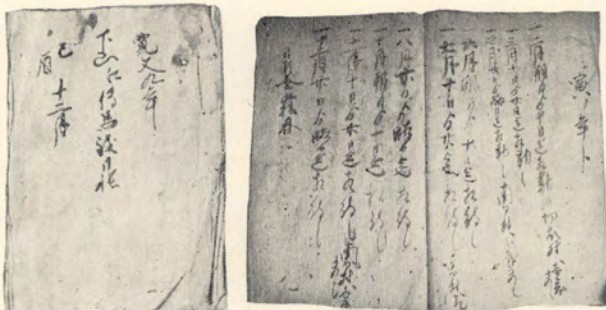
八時まで）以降の者は南部宿に一泊せね

ばならないのでつまり先を急ぐ場合でも

夜間の通行、伝馬は禁止であった。

塩についても、この時代に駿河からの移入が盛んであり、伝馬に利用せ

しめないというご法度であるだけに、あるいは法度を犯して伝馬に塩をつ



下山村の伝馬日誌

けさせての交通が多かったことなどで、通行手形の監視は嚴重なものであった模様である。

さて助郷制度については古山日記に

川内領下山宿定助粟倉

大助波木井大野清子小田舟原

門野大城相又小繩高住赤沢

大嶋雨畑拾ヶ村

南部宿 大助郷 大和塩沢成嶋本郷中

野相又中村横根

光子沢九ヶ村

享保二十年(一七三五) 南部明細帳に

一、御伝馬宿 從駿州甲州信州への往還

宿 下山江四里半 身延江三里

万沢江三里 大野江四里

右者毎日馬四疋人足四人宛当番相勤次第順番相勤申候大通之節ハ東川内領大嶋村丸滝村内船村西川内領大和村塩沢村成嶋村本郷村中野村光子沢村横根村相又村大助罷出相勤来申候

一、通船 三艘

御米川下ケ之儀大野村より万沢村迄十六ヶ村御回来從先規当川岸諸仕来り申候右村々前より御米積出し申候得共御運賃金之儀ハ川丈ケ道法平均卅式俵積壹艘ニ付永三百四拾五文つづ被下置候

と見え南部宿の伝馬、助郷について若干の記載が見えるのである。

助郷についての苦しみのはかに、鹹沢黒沢番所において、河内領への物資の搬入について抑制をしたための苦しみを受けた河内地区の住民請願書が堀内洋子蔵の文書に

乍恐以書付奉願上候

小林藤之助御代官所甲州巨摩郡八代兩郡東西河内領百貳拾參ヶ村惣代手打沢与八外□人足願上候は鹹沢村黒沢村兩御番所有之候□先年は信州諏訪高遠松本其外在々より中馬付出し米穀并ニ諸物河内領迄付通し仕来り候処宝永三戌年より右

中馬一切付通し為致不申候ニ付米穀類払底諸物不自由ニて目高値ニ買入東西河内領流水落込風水旱様ニ逢い候儀多分有之其上猪鹿猿兎向致諸作喰荒し倍々米穀雜穀共払底ニて難儀至極仕候ニ付無是非鹹沢青柳辺より高値ニ穀物買取小前之物共一同露命無覚束敷ケ敷奉存候、一体当国中にて数多御番所有之候得共如何の儀と奉存特に先年より産物大小豆稻荏等御年貢御上納金手当甲府表江付出し売代替候節遠路□夜分之内御番所罷通候様成行甚難渋至極仕以来之儀は河内領百姓持馬は勿論信州向より付出来り候中馬兩御番所通行相成様被仰付ヒ下置度奉願上候
右願之通御聞濟被成下置候て東西河内領大小の百姓相助広大之御仁恵と有難仕合ニ奉存候

小林藤之助御代官所

甲州巨摩郡八代兩郡

百廿壹ヶ村惣代

手打沢村与八

西嶋太左衛門

下山喜兵衛

中野喜重郎

熊沢万兵衛

天保九戌(一八三八)年四月

内船久左衛門

切石新太郎

帯金惣兵衛

瀬戸才兵衛

岩間市左衛門

と記されていて、河内筋の生活実態が細々と表現され、御年貢上納金の代替として産物を甲府表で換金してまで納めているのに兩御番所での通関の産物に無法な抑制を加えることに對する訴えが見られるのである。

しかし、こうした経済生活の中で、駿州往還は、いわゆる五街道と異なつて脇往還として取残されてしまったのである。つまり伝馬宿助郷について駿州街道は、脇往還のため継立場が遠く、道も峻嶒であったので割当人馬が割当数より多くかかり、しかも年々往來は頻繁となり諸物価は高騰し、ために村々はますます難渋してきたので宝永年間(一七〇四—一七一〇)定められたものに対して、賃銭割増方を寛政十一年(一七九九)、天保十四年(一八四三)、嘉永三年(一八五三)の三回にわたつて嘆願したるがきき入れられなかった。そこで嘉永四年(一八五四)荆沢村、鹹沢村、

切石村、八日市場村、下山村、南部村、万沢村の七ヶ宿より市川役所に對し、關係資料をあげて長文の「七ヶ宿賃錢割増額」を出したのである。

更に翌五年六月市川役所より村勤高、定助郷、大助郷の勤高を書き出すよう指令があった。そこで關係村より次のような取調書を差出したのである。

御尋に付以書中奉申上候

寛政度

一、凡金貳拾貳両 下山村

嘉永度

一、凡金九拾六兩

(下略)

右は御伝馬御用繼立方村々凡弁金の分書付を以奉申上候 以上

(前略後略)

市川御役所

切石村より下山村迄道法廿三丁

人足 沓人 錢 四拾貳文

本馬 沓疋 錢 八拾四文

輕尻 沓疋 錢 五十六文

下山村より南部村迄道法四里半

人足 沓人 錢 百貳拾九文

本馬 沓疋 錢 貳百五拾八文

輕尻 沓疋 錢 百七拾老文

後略

右は甲州道中同国粟原宿より信州往還甲州台ヶ原宿迄人馬賃錢右宿々江間合之上拾町当増減差引取調候所書面之通御座候 以上

嘉永四年亥年六月

当所御代官所

(前略)

下山宿	名主兼問屋	喜代平
南部宿	名主同	清之丞

市川御役所

万沢宿 名主同 重左衛門

そしてこの定助郷の人足賃はおよそ宝永年間(一七〇四—一七一〇)柳沢時代のものがそのまま踏襲されている始末であった。

道法は葦崎—蒲原間十九里余、その間に六カ所の宿をもっていた。また甲府—蒲原間、二十余里余、その間五カ所の宿を継立所として、それぞれもっている。

しかも非常に難所が多かったから諸荷物のごとく分け荷であり、普通の人足一人の場合は三人宛、馬一疋の時は二疋から三疋を出して継立てねばならなかった。

このような結果、宿村方では、この諸懸りを弁金してようよう間に合わせている始末であったから、寛政十一年(一七九九)に割増賃金を願いが結局五街道以外は割増不可能という下知であった。それから天保十四年(一八四三)にまたまた願いだしたが、この時も公用のみ定賃錢でやるようにという沙汰のみで終ってしまった。

そこで嘉永四年(一八五一)再び願いだしたが右の文書である。

この文書の中で、「一体甲州道中並甲府より信州迄之往還等者同国中に而も三十六町沓里にて継場も近く候上先年より御割増も仰付られ有之候所私共村々之儀はいづれも五十町一里之場所にて殊に継場遠く候故一度の継立に一日宛相掛り……」と繰返しているのは駿信往還の性格を非常に強く物語っているように見えるのである。

こうして、甲州街道筋の宿場へも、割増賃錢等について詳細を問い合せてその資料をそえて提出したのであった。

しかし、このようにしても、支配者側からの埒らちはあかず、翌年六月關係村からさらに村勤高、定助郷、大助郷の村の勤高も書き出すよう指令があった。

「其村方往還人馬繼立方村勤高并定助郷大助郷村々勤高とも可書出候

一、大通行之節人馬數何程迄者宿方并西助郷にて相勤其何程迄者東大助郷江触

当候と申義委細取調可書出候

右式ヶ条帳面ニ相認来ル十七日迄心得候村役人持参可差出候

一、大野山御法会等之節紀伊殿御通行又者同家中多人数通行之砌人馬継立方旧例

取調出来次第可書出候

右之通取調可差出此書付追而相返もの也

嘉永五子年六月十二日 市川御役所

これによつて波木井村名主が各部落の勤高を報告している。

乍恐以書中奉願上候

一、高百九拾四石九斗九升 波木井村

一、高六拾三石式斗九升三合 小田船原村

一、高拾貳石九斗六升貳合 門野村

一、高貳拾壹石七合 大城村

一、高九拾石二斗五升七合 清子村

右は今般下山大助郷勤高御札に御座候により前書の高御割合人足触当次第無差

支差出来り申候依之此段御書付奉申上候 以上

嘉永五巳年七月

巨摩郡 波木井村

小田船原村

門野村

大城村

清子村

右村總代 波木井村 名主 大 兵 衛

市川御役所

大助郷村方左ニ相記申上候

一、高貳拾壹石 横根村

一、高四拾六石 中 村

一、高四拾八石 光子沢村

一、高百七拾三石 相又村

一、高三百五拾壹石 大嶋村

一、高六拾九石 丸滝村

一、高四百七拾貳石 内 舟 村

一、高千七百七拾石余

こうして書出して報告はしたが市川役所から更に記録の証拠となるもの

を出すように指示があつたものか

乍恐以書中奉願上候

巨摩郡下山村大助郷勤高之儀従前石高を以て勤来候段先般書付奉差上候処右ニ

付証拠に相成るべき書物等有之候はば取調差出べき旨被仰付承知奉畏候然る処証

拠に可相成書等見掛り不申候尤猶又得と取調証拠に相成書物有之候はば其の段書

申上候 以上

嘉永五子年七月廿四日

巨摩郡 清子村 門野村

小田船原村 波木井村

大城村

右五ヶ村惣代

波木井村 名主 大 兵 衛

市川御役所

更にまた七月廿九日になつて

乍恐以書付奉願上候

一、巨摩郡下山村大助郷ニ勤高之儀従前石高を以て勤来り候段先般書付差上候

右に付石高助郷相勤候書物等有之候はば取調可差上旨被仰聞承知奉畏候去ル寛政

年中平岡彦兵衛様御支配之節大助郷勤高御取調之節之石高を以て勤来り候趣以書付

奉申上候猶又天保七申年御巡見様御通行之砌も前同様石高を以て相勤来り候旨御巡

見様并御支配御役所様へも書付奉差上候儀相違無御座候其後東川内領拾八ヶ村と

下山村大助郷一件に付弘化四未年中私共村方引合相成其節も石高を以て相勤来り

候段御奉行様へ書付奉差上候御聞濟ニ相成候儀ニ御座候 依之此段奉申上候

以上

巨摩郡 波木井村 門野村

小田船原村 小 繩 村 赤沢 高住

清子村 大 嶋 村

大城村 雨 畑 村

市川御役所

乍恐以書付奉願上候

右は下山村大助郷人足差出方之儀前より石高江相掛り下山村にて宿問屋場より触当次第割合の通り無相違差出申候村方人足継方は前々仕来り家並順番ニ相勤右人足に不限外御用材用人足打込小帳相記継順ニ致付入用夫錢帳之は書類し不申候極めて山中辺びの土地にて年々稲作実方法不就成ニ付御納米ニ相立不申往古より御年貢方定金納ニ御座候

右次第ニ付奉書上候

巨摩郡 門野村

大城村

御奉行所

こうして書き出して提出した書類が証拠書の不十分ということから何度も照会を受けていることは脇往還として人足、賃銭の上で不利な立場の解決策とはならなかった。

後者に提出の文書は日付がないが関係の筋のものと考えられ実際に助郷の割当の姿まで記し報告し真実の証拠としたものであろうか。しかし当時の人足差出しの状況が判明する書類と考えられよう。助郷の地域的広さは、文久元辛酉(一八六一)年和宮様江戸入りの際信州沓掛に触当てされた文書があり、定助郷の触当でさえ下山村と東河内額の争がある程であるのに、信州から駿河へと広大な範囲に割当てられた助郷の歴史が、いかに土地の交通運輸に必要視されたか、また如何に村々が難渋して来たかがわかる。

三、富士川舟運と下山宿

こうした脇往還としての不利をかこち、一方身延山への激増する交通量をさばきながら宿場としての活動をしなければならなかった下山宿は、甲駿を結ぶ河内領第一の股邑として、室町時代には下山氏、ついで武田の親

族である穴山氏の城下町として長く栄え、中近世にかけて、下山千軒とまで称された所である。

ことに身延山への参拝客は、南方から入る者は南部宿へ、北方から入る者は下山宿へ舟運により上陸して身延山への参拝をしたのである。

一方、下山宿は宿場としての機能のもとに、甲府勤番衆のお泊まり、身延山参拝者のための御役人衆のお泊まり、その御役人衆の扱い等に忙殺されたのである。

安永六年(一七七七)二月古帳改、甲府御目附様記に、

享保九辰年(一二二四)甲斐守様御所望六月御引渡し冬中御番所并御勤番様不残御引越依之甲府御目付様巳年より御出被致候

として、

享保十年	細井因幡守	廿卯年	神尾市左衛門
十一年	松井民部	元文辰辰年	松平伊左衛門
十二年	片桐帯刀	二巳年	津田外記
十三年	松前隼人	三年年	稲生七郎右衛門
十四酉年	天高主馬	四年年	稲生左門
十五戌年	松野孫左衛門	五申年	牧野八太夫
十六亥年	阿部伊織	寛保元酉年	菅沼前三郎
十七子年	米倉六郎右衛門	二戌年	柘植三四郎
十八丑年	岡部主水	三亥年	細井左次右衛門
十九寅年	黒田采女	延享元子年	三淵縫之助
二丑年	奥津帯刀		
三寅年	□末甚十郎	(以下略)	

と毎年御目付の駐在が行なわれている。

ことに寛政四子年に「奥律内記様、九月十一日当宿御泊りに成られ(中略)大助郷一統にて南部宿まで御継立、同四年、大久保八郎右衛門、身延山御泊り七面山巡見、大野山門前宅小休のみに御座候」とあり

「文化七年九月十一日 戸川大次郎様

御同勢四拾五人

秋田源左衛門殿

木村庄太夫 殿

例年御乗船にて鯨沢より当宿御泊り、夫より身延山大野山御巡見にて御乗船に遊ばされ候得共御船差つかいにて陸路御通行遊され大野より渡船にて和田村へ御越に相成候大嶋にて中野村へ御越遊され夫より南部村御弁当ニ御座候間当宿之義は大キに相助り申候」とあり、以下弘化二年九月十二日

「彦坂三太夫様

御用人武田米蔵

御同勢二十六人」

との記録が残っている。御目付役は常に、御用人二人ないし三人と、同勢多い時は五人を引連れて下山宿に駐在したのである。従って前記の、文化七年の記事中、「当宿の儀は大キに相助り申候」という表現は、真に安堵の表情がでてゐる記録である。こうした際には、同時に村方人足の割当が行なわれ、その処理に難渋したであろう文書がある。

宿場の特殊的立場にありながら、一面下山大工の数多い出稼ぎによる人手不足は、定助郷の課役にも支障があつて、人足を揃えることすらも困難だつた。「富士川水運史」によると回米惣代を主な仕事として河内領の下山村八右衛門こと佐野喜兵衛が任命された最初の郡中惣代である。又「御米拵方以下川岸出等の儀も等閑無之様」として組合村々を巡回して米扱扱装を指導督励し、また代官よりの通達事項を末端へ徹底する責任を持っていたとあり、助郷割当人足の差出しに如何に苦労したかの実状をつぶさに訴えて、天保四年（一八三三）から安政二年（一八五五）の二二年間に亘る下山宿と、東河内領の根子、瀬戸、北川、市之瀬、杉山、岩見、大炊平、清沢、常葉、湯ノ奥、下部、上の平、波高嶋（以上下部町）上八木沢、下八木沢、帯金、角打、和田、樋の上の、拾九カ村との紛争する市川家の文書によると宿場としての下山の苦勞のあり方、止むに止まれぬ人足触当の行為が判明するのである。

乍恐以書内濟御吟味下奉願上候
当代官所甲州巨摩郡下山村名主喜代平外式人より相手同国八代郡根子村外拾八ヶ村へ相掛難渋出入

の事件こそ宿場としての宿命と、近在の村々の迷惑、紛争の原因の歴史である。

前略、駿府御目付様年々西河内領江御通行被為在御荷物継立方之儀下山村並定助郷粟倉初鹿嶋同郡大助郷波木井門野大城大野小田舟原清子小繩高住赤沢雨畑大嶋都合拾七ヶ村並証方共々拾式ヶ村高千七百五拾石余家数凡千百五拾軒余有之右村々ニ而從前之御荷物継立來然ル久天保四巳年（一八三三）九月より私共組合村々江俄二人足触候ニ付右村方へ罷越新規之事故難ニ相勤ニ段及斷□□候処累例には不致同年限り人足差出與る様達て無心申ニ付無余儀ニ差出候処翌午年（一八三四）之儀は仕來之通にて相勤御通行間際に人足触當來候間難ニ等閑相断候処訴訟方村役人共申候は当日に至り定例村々に振替當候ては難間合候間是非共差出與様無心申ニ付実意に基き差出候処謀り事相巧み相手方拾九ヶ村江隔年に触當勞々難捨置

として、天保十年（一八三九）年に訴え出で十四年（一八四三）四月に示談内濟の模様は

下山村並定助郷人足六十五人内馬掛人足二十八人残三十七人其余之分は御触に應じ菅人三人を遣し之積を以東西大助郷村々江触當陸路御通行之節は君支差無之様右人足差出且又東西大助郷村々により隔年人足拾五人づつ下山村江相詰可申候。尤東河内領の儀は正人足差出候積を以拾五人丈賃銀□□之分共□度相□勿論風雨等にて差掛御荷物船積難相成節は波高嶋村上八木沢帯金村触當正人足無差支様差出し若し川支之等にて船越不相成節は雇揚人足を以触當根子村外拾八ヶ村高割を以賃銀相私可申候云々」

という条件で御奉行所へ御伺中であつたが、駿府より、五街道取締役人の通行に伴い、触當人足の割合に不相當の趣があるという風聞があつたので

和田村長百姓重郎左衛門上八木沢村同利兵衛

波高嶋村同丈右衛門市之瀬村名主重郎右衛門右四下山村罷越御先触並人足割合帳面見届候処如案訴訟方にて可相勤馬掛人足其外不相當之人足を差出置候ニ付

篤と及掛合候処間屋喜代平並村役人一同申候は割違いたし候間相違之分追而割戻し以來は御伺御下知之通取計不正之人足触当致す間敷候間此度之儀は了簡致し呉る様

と下山方からの挨拶により、訴訟して、命令をいただいている示談の際の内容のような人足触当のつもりで居たところ、天保十四年（一八四三）九月中、

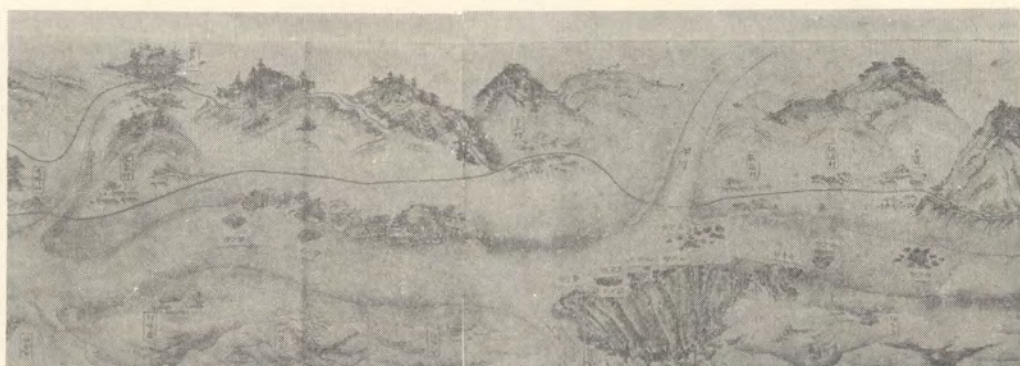
御目録様御通行□□人足五十二人御上様御真筆御用人足式人夜に入候節は焼灯持人足六人且又駿府御代官様池田□之亟様御荷物継立人足拾貳人都合人足七式人江式人掛或は三人掛積立右之内にて訴訟方並定助郷人足三十七人相勤候ては三ト一拾貳人三ト三リ相成、天保度濟□証文之趣にては相手方御先触人足之内三十七人は勿論拾五人都合正人足五拾貳人訴訟方にて相勤殘御触人足壹人三人掛之積を以東西大助郷村々之触当御荷物継立差支無様取計可致之処右様御触人足江一図に式人掛或は三人掛積立内三拾七人相勤候ては全く訴訟方勤メ人足不足いたし□□□□□拾五人分不遣立石は訴訟方並定助郷人足三拾七人其余之分と差別有之依ては添人足之儀訴訟□人足は勝手次第爲差添大助郷は大助郷より壹人式人添之の処私欲になじみ不相当之人足相手方村江百貳拾九人触当候につき村役人壹人つゝ下山村江罷越間屋喜代平外役人共江及掛合候処素より謀意相巧ミ候もの□□何□□□□御出役様江右の段申上御聞濟相成候得共

と下山方へ割当てられた人足の残余の分を東西大助郷へ割り振るべきものを、御触当人足そのまま式人掛、三人掛した人足を割当てることの不当性を追求し、出役人にも申上げたが、下山町の役人どもの聞き入れることにはならなかった。なお訴え出ても下山方はその書類提出を故意に引き延ばし、仲立つ人を介しても、当方の触当方法は、既に訴訟上「御載件同様と相心得」として、「我意不当之儀申張る」状態であった。この間、毎月のように御奉行所へ訴え出たが「兎角邪□不当之心底にて」押し切られてしまったので「辰巳二ヶ年（天保十五、十六年）他村役人江買揚人足世話方被仰付候分訴訟方並定助郷人足不足之分共勿論西川内領大助郷村々より差出べき分有之全ク相手方村々より可差出人足には嘗て無之」とまで当方に責任のない事を開陳しているが、下山方は、継場山坂難所がありといろ

いろの理由を申し立てている。一方相手村々より見れば以前から諸候の通行している道であり、手入れが行き届いて難所は無い筈であり、道作り出仕による役引き高も頂いているのであるから、「下山村ニ限り勝手触不致様」仰せられたいと訴えている。然しあまり即決の行なわれない実情は「兎角年月を経、相手方村々難渋に陥り候様相工ミ誠ニ欺げかわしき次第」であり、相手方村々の模様は、「洞間に挟まれ猪鹿多分発向いたし諸作物喰荒し候に付男女の隔も無之農時は田畑に相詰猿鹿相防候程之土地柄ニ付仲々御年貢米之分定金納被仰付候」村々であり「平生木材炭焼又は薪等を伐出し米雜穀で買入れ誠に難儀至極」の状況であるのに天保十亥年（一八三九）より「引統数年及出入諸入用相嵩み難儀仕り」という実情であるので「前条之通示談内済仕候儀」「相手方村々小前末々之者共迄安心罷在処間もなく御下知証文相破り勝手儘之儀申立重年難渋相掛け」という始末である。「畢竟、下山村之儀は身延山麓にて旅人止宿は勿論右山会式之節は莫大之金銀落込茶屋小屋等に至る迄潤益筋の村方にて諸入用等不厭困窮之相手方村々押掠、剩へ御上様を不恐大胆不当之心底」である。経済的に恵まれた地域と困窮の地との争は限界に來ているので、「天保十四年に御伺い濟口証文の通り下山村並定助郷人足六拾五人之内馬掛り人足拾八人引残る三拾七人有之候ニ付御触当三拾七人迄は下山村並定助郷式ケ村にて相勤其餘御触有之節は東西大助郷村々江触当候之共聊無差支罷出御用大切に」相勤めるにやぶさかでないとして拾壹ヶ年の下山村対下部町一円と大河内村一円との紛争は、複雑な迂余曲節を経て解決を見たのであるが、本陣を構えた下山村の幕政下の人足充足と運行の確保をしなければならぬ責任と、一方下山大工の出稼による村の人的資源不足との不均衡をどうして合理化するか之苦衷の深いものかにもじみ出た結果であった。

四、身延詣から見た甲駿街道

法華教権の拡充にともなうて信徒が増大し、祖山身延への参詣者は増加



道 街 駿

した。徳川幕府の中央集権確立により治安が確保され、民衆は小市民的生活に安住するに至り、観光行楽の風が生じた。甲州が幕府の直轄支配となり、甲州街道は旗本勤番の往来路となり、単に江戸と甲府の連絡路だけでなく一層の重要性を加えた。さらには角倉了以による富士川舟運の開通、駿河への交通が便益を加えたことなどにより河内路は身延往還と呼ばれ、身延参詣に利用されるに至った。しかも、日蓮聖人への敬仰は、在世中は勿論、没後も、公家、武家をはじめ庶民の参拝も跡を絶たなかった。殊に、時の権力者による身延山護持の施策は信玄、信長、秀吉、家康と徳川一門の信仰によって影響されることが大きかった。永禄元年（一五五八）十二月十五日付で信玄は禁制を布令して

殺生禁断之事

一、付於寺内射弓放鉄砲の事

一、任代々判諸役免許之事

一、押売狼籍之事

一、寺家中町家中諸公事一任ニ寺法

之上者力為ニ衆徒中一向後不レ可有

非分之沙汰ニ之事

一、大坊並僧坊下人之或ハ外号ニ他之被官恣借ニ俗家之權威ニ族町中不可ニ許容ニ之

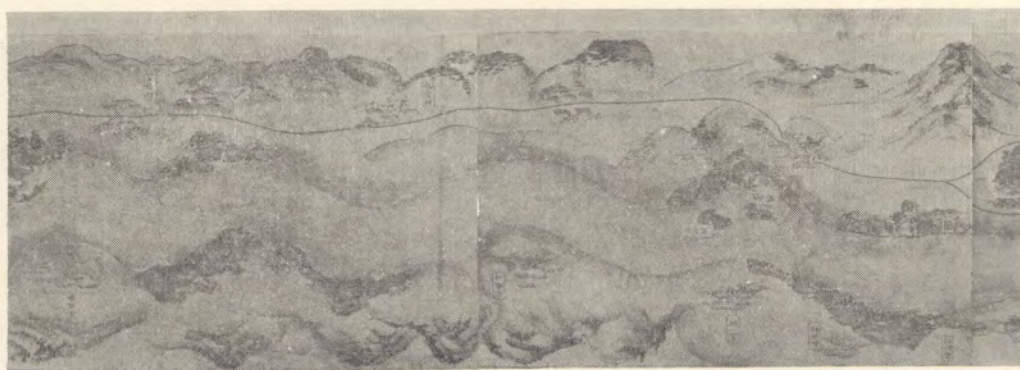
事
一、当国中身延山末寺之事如先之永代可レ為ニ不入
右之条々任ニ先判ニ仍如件

更に永禄二年十一月、身延山十五世日叙上人に宛てて、当国中の身延末寺の計らいにつき書を送り、更に日叙上人の悪名を流布する輩の如きは、寺中追放すべしとまでいって、身延山を保護している。身延参詣の庶民の通行を容易にするために、秀吉も「当時会式参詣の輩、国中役等令免除之事」として御会式参拝者の便をはかり、家康は「会式関免許之事付当国中身延山諸末寺中寺役免除之事」天正十七年正月とあり、番所通所の保証を与えてその添状と思われるものの中に、御会式に番所を通過するに際して、「一、今月十日より十三日まで身延参詣之男女路物木綿布は五端六端米は五升六升糸は十つれ十五つれを限り役儀改有間敷者也」と、当時こうした現物を持って路銀の代りしたり、また身延山へ奉納する貢物を認めたりする考えから、一定量ものは関銭徴集なしで通行できたものであろう。この布令は鰍沢と万沢の番所宛に出されたのであった。こうした会式参詣の保護規定も、一六世紀末から一八世紀初めごろまでの身延参詣者に対しては、会式の際であっても通関規定が厳重だったようで、甲州万沢村口留番所取計方向書によっても、「一、國中より他国におもむく女有之は、是又其所支配の代官証文にて可通事」とあり、

（前略）万沢十嶋の儀は、其国許旦那寺の手形を以出候仕来に御座候、右は毎年十月久遠寺法会中、関御免の札相建候段々泥み候か、又は、一体入女の儀は御定書に無之候て右の通取計米候哉左候ては久遠寺役僧の手形を以出候儀も、不相当に奉存候（中略）平生は甲府勤番支配甲州御代官証文にて相通り候積り御定書認め直し張置なし申すべく候哉

との伺書が寛政五丑年（一七九三）二月に御勘定所へ出されている。ところが、同年十二月に、身延山久遠寺から市川御役所へ

「身延山参詣の女万沢御関所通候儀に付問合一件——身延山久遠寺口上書——



甲の昔

先月廿二日御切紙を以御尋の趣承知仕候、則御答左の通り身延山参詣の女、御代官所御証文にて通行致候様に相成候ては、住吉よりの振合と手重に相成、おのつから参詣甚薄く大寺の身延山石高寺領等は頂戴不仕、只諸国参詣の志のみ伽藍修復万事相統仕居候得共近年は相統も届兼候の仕合罷成候、其上に参詣女人通行手重に相成逐年身延山難立行駄と可相成段顯然にて甚迷惑仕候段、御賢察なされ下され度奉願候

一、竹之坊山本坊両坊より手形差出之儀、御証文又は被_レ仰渡_二等は無之旨、先般御答申上候段は穿鑿不行届不調法の至候段、何分御有恕被成下候様奉願候右等の趣今般寺社御奉行所より御尋有之ニ付書付を以申上候(以下略)

と身延山としての事情を訴えて
「女人通行の儀は権現様より御免の御朱印頂戴仕り罷在候、従つて御代々様御朱印の表、右の趣被成下有難存し奉候、即権現様御朱印写別紙差上候」

との請願に対し

「甲州万沢口留番所女通行の儀身延山参詣の女に限り候ては仕來の通差置、右参詣の外紛れざる様いたし、日蓮遠忌の節の参詣人は、是又仕來

りの通久遠寺より寺社奉行江相願候積りに候間其意を得らるべく候」

寛政六年十二月二十九日の文書により、一般婦人の参詣が普段の場合も壇那寺発行の手形で通行が認められるようになった。身延山への参詣は、前節の中でも記したように武家、公家の参拝が繁くあったことだし殊に大野山が徳川家の菩提寺となった関係から武家の身延山への参詣は毎年のように行なわれた。「慶安元子年紀伊大納言頼宣郷身延山大野へ御参詣同二丑年御参詣被遊候」とあつて「御符水道中」といわれて、本遠寺庭内に井戸がありこの水を「御符水」といい紀州家江戸屋敷では例年御水汲みの者を遣わして、この水を屋敷の屋上に散水することがあり、この御水取りを「御符水道中」と呼び、運搬の水は肩から肩に運び決して地上に置かなかつたといひ、或は御符水は七面山の御池の水を汲み本遠寺内七面堂で三七、二十一日の間祈禱したもので、徳川一門簾中の安産と産児育成の祈念の行事でもあつたという。

天保六年(一八三五)から七年にかけて、紀州家の分家である西条少将の身延山参拝についての道中見分と、通行日程の記事を記した文書には、天保六年(一八三五)七月に紀州家から二人を差し向けて沿道の道路状況、宿泊施設、御休止処の状況など詳細に調べ家屋の間取り、広さなども調査している。その後九月、十一月、十二月と見分が行なわれ、十二月の見分の際には「往來の道幅凡式間余に道造りいたし、山坂有之ところ右に准じ可成道幅広く仕り、川瀬有之場所は橋等人馬無差支罷通ル様丈夫には仕立、往還中に出張大石竹木等取除き、木枝伐払い御道筋差障り無之様可仕旨(以下略)」の請書を出させているのである。

なお別に、「継立人足の触当と、御小休被仰付、焚出し等御請仕りとあり、御通行ご同勢の儀は被仰渡候は八百人と有之、人足共は千人以上の御通行に御座候」と記しているところを見ると、当時の街道通行のものものしさがうかがえるのである。

この参詣の日程は、枚方(大阪府)十一日伏見十二日とあり、奥津二十四日、万沢二十五日、身延二十六日着で大阪から十五日の行程で身延山に

到着している。

さて、これに劣らないと思われる程の参詣が武田信玄において行なわれている。

身延鑑、身延と信玄の項に元龜三年（一五七二）九月十日、有名な川中島の戦いが行なわれた。そして謙信自らの斬込みに、信玄は危機一髪のところ命拾ひしたことは有名である。信玄はこれこそ身延山のご祈禱の賜物であると感激言うところを知らなかった。

そしてその年の四月、勝頼が戦わずして謙信の軍を退けた時、感状を使者に持たせ禮物を添えてねんごろに奉謝した。今その感状が身延に蔵されている。特有の漢文体なので、書おろすと左のようである。

翁（信玄自身）こも感ずる所ありて、書を身延山貫主（日叙上人）閣下に呈す。今年元龜三壬申（一五七二）四月、北越輝虎の一万余騎、信州川中嶋に出陣の砌、勝頼、一千騎を率いて発向せしむる処、干戈を動かさずして敵軍速やかに退去す。是れ神仏の加護によらずんば、いかでか能く勝つことを得んや。

此の月乃ち佩ぶる所の紺地金泥の纒経は先貫主（第十四代日鏡上人）の自ら書きて贈れるものなり。加えて、一山の僧侶、法華一万部を誦誦する此の功德に因つて、高祖日蓮大法將、七面大明神威神の力を合せて怨敵退散せしむるや必せり。然れば即ち久遠寺は当家擁護の靈場、万世遷移せざるの仏跡なり。

伏して望むらくは一山の僧徒日夜信心を凝らし肝胆を摧いて当家武運長久の旨宜しく祈誓あるべし書不尽 謹言

大僧正法性院 信玄判

とあり、わが子勝頼のために加護をこうむった感激に、礼を厚くしての身延山参詣であり、ことに、自家の霊場とまで頼り切っている心情からして、その参詣の道中も簡単なものでなかったであろうことが想像される。

同じ身延鑑に（前略）

「裏の門を出れば金剛谷、東谷の内なり、これには武井坊甲斐の武田信玄の建立とかや（中略）紅葉峠として甲府への道なり、町もあらかきざわ村（今の清住町か）民家百軒におよべり」の記事があり、中世の頃の身延道の姿の一端がうかがわれ、かきざわ村民家百軒という表現は、今の清住町

ばかりでなく、杉山辺の民家までを含めているものと思われる。

万治二年（一六五九）京都からは、深草の元政上人は、母の八〇歳になる妙種と共に身延山参拝を終えて江戸へ向かっている。身延道の記に

二十四日雨やまらず川も水もまさらんといへば猶ほとどまる。二十五日万沢を出でて坂あり（中略）南部という村にてやすみて午のさがり（一時ごろ）そこをいづ村をはなれるればや身延の高根も見ゆ、いま三里なんあるという。申のさかり（四時ごろ）身延につく、その山のさま、たとえば比叡の山を東坂本より登る心地すべし（中略）清水房というにつきてまづたき火させて（後略）二十七日奥の院へまいる

この頃の道中は、番所通過の面倒なものではなかったにしても、道の状況も整備途上であり、八〇歳の母との道中は決して楽なものではなかったであろう。南部宿を出て、身延山の見えるところまで来て「いま三里なんある」という文の中には、さすがにほっとしたものと同時に、未だ三里あるのかとの詠嘆の意が見られるのである。

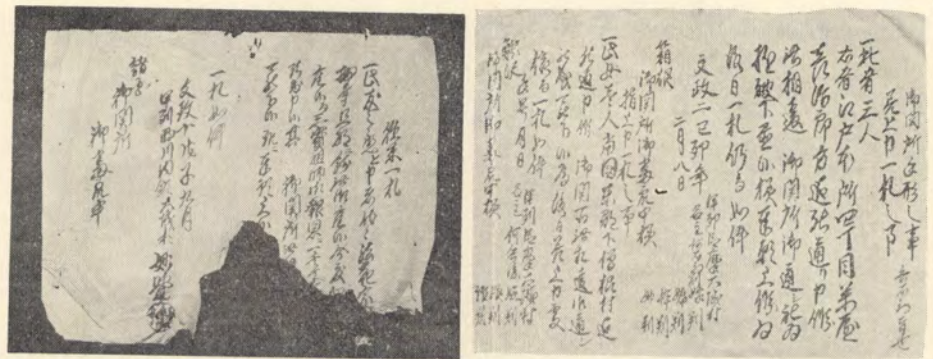
甲駿道中記、文政十三年（一八三〇）三月の項に、

二十六日花輪出立天気晴て暖和なり、浅原東南湖大柳青柳等村々過て鹹沢の駅に至る昼餉す繁昌の地なり、関所有、小柳川飛川など云急流あり不二川へ落る水なりと、楠甫手打沢切石八日市場飯富下山と言村過て日は山の端に入かかる、是より身延山領に入る。兼々聞しに身延山は繁昌の地と聞くまよきやどりを求めんといそぎて、山坂道を登り、下りて行とも行とも身延に出でず、日は暮て闇さはくらし大樹の生繁りたる深山路にて此処の岩の根かしこの木の根につまづきて行なやみ、やうやうと初夜（午後八時）の鐘つくころ身延の町に出てやどりを求めんとすれども旅泊ないかんせんと気力もたゆみ、岩が根腰打かけてやすらい居る処へ一人の老翁来りつけるまま宿や尋ねければ、常陸衆の（茨城県）の坊は是より七八町山を廻り行て有と言うまま外に泊屋は有ましきやと聞ければ、参詣の人にてなくば商人の宿ありとて案内し呉けるまま地獄とやらに仏に逢し心地にて、いとうれしく一丁計て伊せ屋其の家に宿る。元より宿やにてはなく商人泊る計りと見えて表の方にて小間物荒物あきなる様子なり、奥深き処にやすむ、風呂となし。ようよう隣に立ちし湯などわひてもらい、そこそこに入つて

食事す魚類なし、菜に油あげ玉味噌の汁にも入らず、こごとたら打臥ぬ。

同廿七日天氣好、つとめて起き出んと思えども昨夜の山路に足をいたためよう
う辰の半(今の九時)に宿を出立す、是迄来りし事なれば身延山を一覽せんと足
を曳き曳き石段三百余も登りて(以下略)山を下りて一里余、大野村に出、此処
より富士川下り船に乗る、乗合人も
多きまま、しばらく待合せて艫網を
ときて船出す。名にしおう富士川の
急流矢の如し、水源は信州八ヶ嶽よ
り出て、甲斐の国中の水此川へ流れ
出る由、舟の長さ四間余にて板薄く
幅四五尺なり、板は杉にあらず、松
にもあらぬねばき木なり、この節天
氣続きければ水もかれ、折々、岩根
に舟そこ板あたりてむねにひびきて
氣味悪し、下り行に右左ともに岩石
岨々として滝などの落る処もあり、
桃桜其外異樹多し、長松色を増し言
語に絶す実に仙境の如し、清子光子
沢中野村の河岸をすぎ、南部の河
岸に船を付て休む(以下略)

この時代になると、身延参詣の
道中、黒沢、鯀沢、万沢の口留番
所の通行手形も、諸国壇那寺の証
明で自由に通行できた時代であつ
たから、この道中記は、参詣より
も、行楽的な趣が強く、当時の旅
路の風情、旅宿の姿などが、明ら
かに記されていて、旅の感傷もう
かがえるのである。



通行手形

然しながら、公儀の巡見となる又と、自ら異なった姿が見え、天保九年
(一八三八)の従甲府駿府迄道中巡見
九月十四日

一、今晚、六ツ時半、下山宿御本陣芦沢九左衛門方出立夫より山道通り
罷越候処町外久遠寺僧侶出迎居致案内裏門にて下乗」して身延山へ初穂金
五十疋を納め「夫より惣門外身延町通り町外之往還より大野へ寄道凡壱里
程行」大野山へ参拜「右門前にて下乗役僧案内にて」と記され、固苦しい
道中の姿も見えるのである。

然し、御会式の賑わいは、御会式に限って口留番所通行に女の出入が自
由に認められる関係で、その賑わいもなかなかのものであったと思われる
のは甲斐の手振に「鯀沢宿一州の廻米悉く此湊にかかり(中略)されば当
国第一の都会、就中、十月身延山会式の節は、酒色店等土地ばかりにては
足らず、甲府又は市川辺より男女料理人、酒肴等まで仕入れ、事夥しく数
十町の間、往来陸続すと」あり、ここから舟により下山宿にて下船、近い
時代になって、波木井河岸に上陸参拝をすませた行程もあった。このこと
は、松亭身延記行に「ここに早川の落口といへるあり(中略)かくて程な
く、身延の山下に着く、ここより人々河原に上り、往くこと数丁ならずし
て大門に至る、開会関という額を架たり」によって、波木井の河原に着い
たことがわかる。

並山日記、安政三年(一八五六)九月の項に「廿二日、下山という、う
まやを過ぎて身延の山の坂路にかかるに、さのみはげしき道にしもあらね
ど、遙に遠くいたく困じたりうら門より入りて境内の山をおりつつ朝師道
というにいづ(中略)此の堂前より町中に出でて熊王それがしの家に宿り
ぬ。廿三日かくて午の時に山をくだり狐町というより総門をいで、榎の木
峠、舟山川、中野宿など三里余り過ぎて、南部のうまやにやどりぬ」
これは下山宿から杉山道を通り、参詣を済ませて陸路南部に出た道程で
ある。

船便を利用しての当時の困難は、清水浜臣の甲斐日記四月四日の項に

てんきよし舟はやくつきて陸路はおくれたり。下山の宿の北に早河という流れあり、二瀬にわかれたり一瀬は人の肩をたのみてわたりぬ、一瀬は流れのはげしさ、たとえんにもものなし、ただ白浪のたぎり落つるばかりにて、水の色を見ず、川原のこなたかなたより、水けぶりきりあびて袖をうるほす。舟の船にふとき麻繩を二すじつむすびつけて、川むかいに二人づつ立ちて、此繩を取り持ちつ、引きゆるむる、すなはち、舟の川下へ流ること一町ばかり中に舟人二人棹させど、浪のいきおいつよくて棹さしあえず、岸なる四人引つくるに、滝波のおとしかかるさま、おそろしもおそろし、おのれこかしこの旅ありきして、あまたの早瀬渡り見しかど、かかるばかりなるは見し事もなく、わたりし事もなし。市川のがた司へ要のことありて行きしなりと言いしかば、わたしもりらの心のかぎり、いそしみたるだにかくこそあはれ、大かたの旅人、いかにわたりなやむらんかし。とかくして向いの岸へ引きつけぬ。うれしさいはんかたなし、舟路も此川のおちくちの水さきに、屏風岩というありて、この瀬いとおそろしとぞ、末のさかり（今の三時）身延山にいたりつきぬ

とあり、こうした難所が、身延町内の他にも、角打村地先の釜、浮き州の森（やぶがたき）今の大島の駅近所とあり、川丈十八里の難所、十カ所を無事に舟航出来ることが、身延詣での一つの悲願でもあった。

難所遭難の悲歌が歟沢町にも、また、身延町の古老の口にも手まり歌として残されている。

富士川遭難者のための川施餓鬼供養の法要が行なわれた記録は大野山御会式会所日記、寛政三年（一七八一）辛亥三月朔日日記に、大野山本遠寺で八日までの間、日遠上人の御遠忌に当り、八日の最終日に

川施餓鬼 かじか沢村船頭より 舟式艘出る

青柳村船頭より 舟者艘出る

黒沢村同 舟者艘出る

メ 四艘

御成り□□下馬より大野町うら□江出る

上町御高礼より東出る

貫主様御ひがさ 稚児四人、寺中万山□□より仕衆方式拾人、外に近村

之寺僧付、の行列に、前後に式拾一人の役付きの信徒がつき「御法事はかじか沢舟に、尊前稚児御近衣、是を御座船、外舟には寺中万山諸待入るなり、御経音楽有之」と、その法要の盛大な模様が伺れるのである。この期間中の模様は、第一の法要にちご四人に大衆百八人あり、八日間を通じて、参詣通断とあるから現在の御会式からは想像を絶したものがあつたし一般参詣人の宿泊状況についても「大野町方に参詣の人々一宿□□に百四・五十人づつその外、当所一宿のあまりは身延え罷越し上町に四五十人程づつ留り候由承」とあるから大野の宿に泊り切れなかつたのだが、これも寺領内での博打が、手入れご免で行なわれるという環境からの客人もあつたことが想像される。この折の催物が、芝居小屋壱軒、小芝居二カ所「外に見せもの数多」「あきんどは、にはより東、下馬まで式百人余」と記し、身延参詣の特別通関の許可があつたので、ことの外の賑いであつたことが想像されるのである。

身延への参詣は各壇那寺の証明で通関許可になつたが、当然身延から出發する者の場合も同様の措置が行なわれたが、慶応三丁卯（一八六六）十二月、相又村正慶寺発行の、往来無札ノ事、に、

此喜兵衛伴平兵衛ト申ス者代々法華宗拙寺檀那ニ紛レ御座ナク候、今般心願ニ付甲州身延山並諸国霊場参詣ニ罷出候処一返ノ御首題御受ケ下サレ度候、若行ツキ候節ハ御一宿仰付下サレ度、万一病死等仕候ハバ町御役人衆中様御所之御作法以御葬下サレ度幸使ノ砌法号御知ラセ下サルべく候、仍如件
諸国御寺院衆中様

とあり、相当の覚悟がなければ、一般庶民の旅は容易なものではなかつたことがうかがわれるのである。

五、明治以降の交通運輸

(一) 幕末から明治初期の陸運

この頃の交通運輸の状況は、幕府の權威の後退に伴い、脇往還の苦難な助郷に対する反発も強くなり、一方、身延山への参詣客、大野山への参拝客、ことに大野山お会式当日には、寺領内での博奕などに對する取り締まりに寛大なものがあつたのを幸いに、博徒や無宿者の入来などがあつたので、かなりの賑わいがあつたようである。

まず、助郷に対する非協力の面では、古文書によれば

乍恐乍書付奉歎願候

市川御支配所、西河内領五拾三ヶ村役人物代波木井村長百姓源平大塩村同定八草塩村同東三郎一同奉申上候。今般東海道靜岡外四カ宿去二辰五月より当年三月迄人馬余荷助郷勤□仰せ付られ然る処私共村々之儀は駿州より信州への脇往還方沢宿より切石迄五ヶ宿江の大助郷村々にて同宿より人馬触当次第罷出相勤候儀に有之ハ別て河内領の儀は山坂難所遠難場にて、御触一人は三人掛りを以御用相勤め候儀、殊には御進発以來諸家様方御通行繁々にて助郷一同難波罷在引き統去る辰年ニ至り官軍様諸々隊御繰出しにて昼夜を不限大□通行其節宿方より願ニ付助郷村々江も日々□人足仰せ付られ御通行御差支無相勤至極難渋仕□候儀に有之、あまつさえ私共村々の儀も里方大助郷村方と違いいづれも山間谷間之村方にて極めて辺鄙の土地に有之候処近年違作相統諸物価高騰当日を営み兼□□御借奉願上漸相凌罷在候えども中には出稼ニ事寄家内引連れ離散いたし候ものも有之右宿々よりの助郷も相勤兼余儀なく右体の方は村方にて并勤致し置き候程の義に有之、然る処今般前書靜岡外四ヶ宿江勤□被仰付にては乍恐ニ重勤相成実にて疲弊の極難の村々立行難何とも難ケしき次第第二付何様にも此度之儀御免除仰付られ、幽にも相統出来候様仕度段村々挙て相勤候に付木願恐此段奉願上候何卒格別之御仁恤を以て前件之次第御憐察の上今般靜岡外四ヶ宿江の助郷勤□之儀御有免なされ下され置度御歎願申上奉候 以上

巨摩郡

早川村(中略) 波木井村 大野村 梅平村
小田舟原村 門野村 大城村 相又村 清子村
光子沢村 横根村(後略)

右村々役人物代

大塩村 長百姓 定 八
波木井村 〃 源 平
草塩村 〃 東 三 郎

明治三年九月

甲府御役所

とあり、助郷への協力を拒否しており、陸上交通の混乱を生ずる一時期を迎えたのである。

こうした陸上交通の今日に至る黎明期を経て、相又駅の開設がなされ、「内国通運継立所」の看板がかかげられたのが明治五年(一八七二)八月である。陸運会社定書之事の中で、

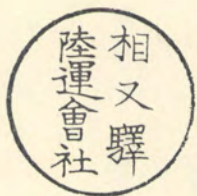
- 一、会社の儀は当名主附廻し会社にて取計い申すべきこと
- 一、給料之儀は規則之通請取申可之事
- 一、歩人足之儀は金貳分は社入株代として出銀致すべき事、金壹分は年々積金之事
- 一、車馬之儀は金壹両は社入株代として出銀可致事
- 一、宿之儀は金壹両は株代として出銀可致事
- 一、木銭宿之儀は金壹分株代として出銀可致事
- 一、人馬差之儀は駅内仲間にて両□国辨壹升つゝ相渡すべき事、金三両は支着代して年々相渡可申事
- 一、札代之儀は駿州迄錢四百文ツツ請取申すべき事
- 一、人足の儀昼夜六人宛会社ニ詰合御用売用共差支無之様大切に継立可申事但し歩行者数多之儀は触当に家順に継立可申且途中荷物継立の儀は規則之通り堅く相守申可事
- 一、馬之儀は五疋宛前定書の通りそ略無之様相勤可申候事

一、人馬差之儀は昼夜会社に詰合右役人申付候御用御荷物触当は勿論売荷に至る迄差支無之様人馬触当堅ク相勤可申事
但し大酒呑むべからず事
会社役人申付を相背申間敷事

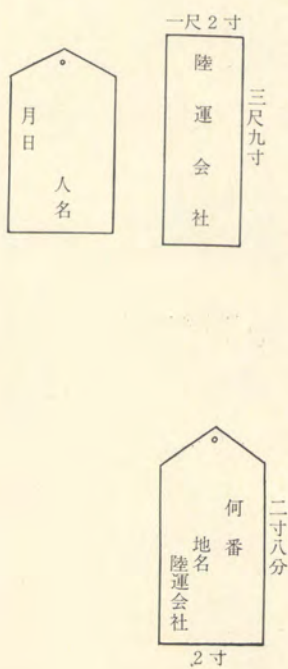
として、一同申し合わせて発足し、人足、馬、宿屋等の収入の一部は、会社の株金として納めていたのである。なお、人足の勤務日には、大酒を呑むべからず、喧嘩口論など之無よう御用大切に勤め、火の用心大切に守り、ともし火くわえさせる堅くすべからずと、行儀作法の取り定めがなされている。これに従事した者は、宿屋が武田栄六外一二人、人足として万右衛門外二四名、馬老匹の差出しは千頭和元右衛門外二九名があり、恐らく相又村全域をあげての陸運業務であつたらう。

明治五年（一八七二）八月、駿州往還相又駅陸運会社総代遠藤栄左衛門望月小左衛門、市川九兵衛、武田常一郎の四名により発足した人馬賃銭表によると

- 駿州往還下山駅江里程式里三十町
- 人足老人賃銭 銅貨九銭九厘
- 宿駕籠老挺同 同式拾四銭
- 垂駕籠老挺同 同三拾四銭壹厘
- 引戸駕籠老挺同 同三拾九銭四厘
- 長棒駕籠老挺同 同四拾九銭壹厘
- 馬老疋 同 同式拾四銭
- 駿州往還南部駅江式里七丁余
- 人足老人賃銭 銅貨七銭六厘
- 宿駕籠老挺賃銭 同拾八銭五厘
- 垂かご老挺同 同式拾六銭四厘
- 引戸かご老挺同 同三拾銭四厘
- 長棒かご老挺同 同三拾七銭九厘
- 馬老疋 同 同拾八銭九厘



相又駅陸運會社と豊岡駅通運會社の印



「人馬賃銭ノ儀ハ米価物価ニ照準シ至当ノ賃銭ヲ定メ、行旅ノ便ヲ謀リ、往來繁盛ノ基ヲ立テ、旧幣ヲ去リ狡猾ノ所行無ク、陸運會社エ社入ノ上、会社鑑札ヲ以テ稼方致スベク、旅客相對ノ稼敵禁トスベキ事」とし従來旅客と相對の稼ぎを行ない旅人に迷惑をかけ、ひいては会社の収入減となるので心得違ひのないよう、もしこの申合に違背して旅客より賃銭を受取つた場合はその賃銭一切を取上げて会社の資金とした。なお、雪の朝、雨の夜、荷物の好悪を禁じ、道中の増銭、酒代の要求、老幼婦女等の旅客を侮り不作法の所行などのために「人皆コレヲ駅路ノ惡弊ト呼ブ」と自らを戒め、また預り荷を持ち逃げ、不埒の行為をした者は人相書を出して各駅に達して差押次第県庁へ差出し解雇するが、一方非常災害、病氣老後の生活のために「日備請取ベキ賃銭ノ内式拾五分ノ一ヲ積立テ置キ、終身保全ノ予備トスベシ」として、現在の退職金的な考えを取り入れ、いわゆる運営事務費的なものは

「会社の雑費ならびニ肝煎以下ノ給料積立金等ノ本資ハスベテ賃銭ノ内一割五分
勿銭致シ諸事取賄ベク割賦左ノ通
勿銭老割五分ノ内

- 七分五厘 肝煎其ノ他ノ給料トス
- 二分 筆墨紙炭油蠟燭其ノ他小入用
- 壹分五厘 營繕入費
- 壹分五厘 宿駕籠破損其ノ他損物繕
- 壹分五厘 会社積銭

とあり、現在の車輛別等級をつけて利用させ陸運会社の申合せ書の中に、

右のように経理され、更に、馬の死亡による買入資金のない者に対しては無利子月割の貸付を行ない営業を助けていた。

従事の者の鑑札は会社個人とも制定され、右の札を持たせた。

また旅人への細部を取り定めた規則書を掲出した文を左に記して当時の取扱の模様を見ると

一、陸運会社ノ儀ハ一切御旅行御便宜相成候儀ヲ旨トシ取結ビ候儀ニ付御身分ノ貴賤ヲ論ゼズ当会社ニ御申入ナサレ候ハバ何時ニ限ラズスベテ定式貨錢ニテ人馬ノ継立御世話申スベキコト

一、継立ノ儀ハ総テ御申入御着順ニ随ヒ早追ノ外ハ高貴ノ御方ニテモ別格ノ継立ハ堅ク御断リ申候事

一、早追或ハ昼夜兼行御急ギノ他多分ノ継立申入レナサレ候御方ハ前以テ案内状御差出シ可被成事

但シ右案内状継送リノ貨錢本道ノ分ハ請ケ申サズ候ヘドモ脇道等エ継送リ候分ハ相当ノ貨錢御払ナサルベキ事。

一、諸荷物目方七貫目迄ヲ人足一人、四拾貫目迄ヲ馬一疋ノ度ト定メ是ヨリ相増候分、左ノ割合ヲ以テ歩増貨錢請取候事。

人足 七百日迄ヲ壹分七百目以上壹貫四百目迄ヲ貳分ソノ他是ニ準ズ

馬 四貫目迄ヲ壹分四貫目以上八貫目迄ヲ貳分ソノ他是ニ準ズ

一、早追ハ定貨錢ノ七割五分但酉ノ上刻(八時半ごろ)ヨリ丑ノ下刻(午後一時半ごろ)迄五時間ハ一倍五割ノ貨錢御払ナサルベキコト

一、平常ノ人馬夜継ノ分酉ノ上刻ヨリ丑ノ下刻迄ハ五割増ノ貨錢御払ノ事

一、御旅行ノ都合ニ寄前後ニ三駅ツツ継越シ申スベク尤貨錢ハ表面ノ割合ニテ請申スベキ事

一、人足ノ強壯寄リ貳人或ハ三人私ノ荷物ヲモ尅人ニテ運送致スベキ事

一、会社ノ都合ソノ時ノ模様ニ從イ駄荷ヲ車力ニテ継立候儀モ有之ベク尤貨錢ハ荷駄ノ定ヲ以テ請取申スベキ事

但山川險路等車力相用難場所ニテ馬遣払候節ハ相当ノ人足貨錢御払下サルベク候事。

第一章 交通と運輸

一、会社ノ人馬ハ総テ左ノ雛形ノ通鑑札相渡シ置候間万一不礼不法ノ所行有之節ハ其ノ者所持ノ鑑札番号御見留置前宿会社エ御申聞下サルベク会社ノ法ヲ以テ吃度糺明致シ御迷惑相成ラザル様精々取扱申スベキ事

一、途中ニテ替荷之儀申出候ハバ会社鑑札ノ有無御取糺シ有之度無鑑札ノ者旅客相對稼替荷等可為蔽禁会社ノ規則ニ御座候事

一、宿駕籠御借入ノ方ハ尅挺ニ付尅里迄ハ銅貨尅錢尅里以上ハ尅里ニ付同三厘尅毛宛ノ割合ヲ以テ損料御払可被成事

これと同様な約定による下山駅の業務も開始されたのであるが、明治七年(一八七四)になり、陸運会社を解散させて同業連合となり、公私人馬継立運賃表を作製し、通運会社と改称して一定数の人馬を約定しておき通運の業に当たった。下山駅の場合は

一、馬 三疋

一、人足拾人

一、馬尅疋貨錢

一、人足尅人貨錢

右ノ通約定候也

同 北方同断

同 同

当御管下巨摩郡第三十四区下山駅

継立引受人 望月万右衛門

同様の約定書が相又駅継立引受人市川三右衛門から出されている。

明治九年(一八七六)丙子年一月付の公私諸荷物継立規則(内国通運会社引受人市川庸三の文書・市川喜洋蔵)には相又駅から各地域への里程、賃金が詳細に書かれているので左に記して当時の状況を見ると

。当駅より福居(下山)睦合兩駅マテ里程

二里十八丁三拾間

一、人足尅人

此貨錢

内

但七貫目持
拾尅錢貳厘貳毛
七厘九毛

人当料

外ニ	金沓銭沓厘三毛	手数料
合金	拾貳銭三厘五毛	
一、宿駕籠	沓挺	
此貨銭	貳拾八銭三厘	
内	金沓銭	蒲団賃
	金沓銭三厘	人当料
外ニ	貳銭八厘三毛	手数料
合計	三拾沓銭沓厘三毛	
一、馬	沓疋 但四拾貫目持	
此貨銭	金貳拾八銭三厘	
内	金沓銭三厘	人当料
外ニ	金沓銭八厘三毛	手数料
合金	三拾沓銭沓厘三毛	
一、馬	沓疋 但三拾貫目持	
此貨銭	貳拾沓銭貳厘貳毛	
内金	沓銭貳厘貳毛	人当料
外ニ	貳銭沓厘貳毛	手数料
合金	貳拾三銭三厘四毛	
一、乗馬	沓疋	
此貨銭	貳拾沓銭貳厘貳毛	
内	金沓銭	蒲団賃
	金沓銭貳厘貳毛	人当料
外ニ	金貳銭八厘三毛	手数料
合金	貳拾四銭五毛	
一、人足	。当駅より身延町大城組両所まで里程一里四丁	
此貨銭	沓人 但七貫目持	
内	金五銭	人当料
外ニ	金五厘	手数料
合金	五銭五厘	

一、宿駕籠 沓挺 金拾貳銭五厘貳毛 蒲団料 金沓銭 人当料 金沓銭 金沓銭貳厘五毛 金沓銭貳厘七毛 沓疋 但四拾貫目持 拾三銭七厘七毛 沓疋 拾銭三厘四毛

一、馬 沓疋 拾銭三厘四毛

一、乗馬 沓疋 拾銭三厘四毛

その他、波木井大野運輸分社迄里程一里一四丁、身延村事務所（明治八年（一八七五）から九年（一八七六）十一月にかけて、下山から横根中村迄の新道の開さく工事が進められていて、その事務所が梅平に置かれていた）まで里程沓厘、光子沢清子両組運輸分社迄里程一里一七丁、七面山安倍湯元迄両所へ里程五里、万沢駅迄里程五里半、人足沓人で貳拾六銭八厘八毛、切石駅迄里程四里半、人足沓人、貳拾貳銭三厘八毛、宿場籠、五拾四銭六厘三毛と明細に記されて居り、当時の状況で富士川舟運のための分社が大野、清子、波木井に設けられていたことが判るが、記録として残されていゝものがない。

明治十七年（一八八四）一月、公私諸荷物継立賃銭が人足持貫目七貫目まで一人一里六銭と変更され宿駕籠は貳人五分と賃金の改正がなされこの年の九月になり新道の工事が終了したため、「今回通運廻漕陸漕ノ三社当村清子組へ転居致諸貨物御取扱ナサレ候ニ付」と清子組の四三名連印で請負い、更に相又組の者もこの輸送に五名があたつてゐる。

かくして、新道の開さくに応じ交通の便を町内に与えていたが明治三十七年（一九〇四）の洪水の際栄久橋の落下にあい、四十三年の架橋替えを行なつて交通の便を支え、大正の馬車、馬力による輸送から、昭和の自動車による陸上輸送の飛躍的發展へと変革の途をたどつたのである。

(二) 明治以後の富士川舟運

明治八年五月、富士川通船規則が定められ「危険ノ川筋、至重ノ人命ニ關係致シ物資の損害モ不少、実ニ以テ容易ナラザル儀ニ付」との趣旨で、「改船所ヲ設ケ、且川筋危険ノ場所漸次川浚掘割等着手後來通船ノ安穩ヲ保全スベキタメ右入費トシテ賦金申付」ている。(山梨県史)

富士川通船規則に定められているもののうち、乗組人員、積込荷物の定額は「下り船一般人員拾五人、荷物廿四個、」但し船頭の外の人員として、荷物壹個の重さは「壹個拾五貫メニシテ三百六拾貫目」であり、上り船壹艘、食塩四拾八俵、但小俵六貫目、荷物廿四個但壹個拾貳貫目ニシテ貳百八拾八貫目」としていた。乗客は会社または問屋問屋で、生国住所姓名を聞^き糺し乗客名簿に記入し、何月何日、何某の舟に乗ったとして、身延町の河岸としては、波木井河岸、帯金河岸があり、そこで乗船証券の受け渡しをしていた。

船頭の「定員は四人以上タルベシ、何様強壯ノ船頭タリトモ四人ノ内ヲ減スベカラズ」であり、危険防止の措置として、賦金として通船に積荷の有無にかかわらず「上り船壹艘ニ付賦錢六錢、下り船同賦金壹錢三厘」を納めさせていた。おつて十二月になり、富士川運輸会社分社規則が作られたがこの目的は「甲駿兩國ノ便益ヲ計ルガタメ蒲原新水道ヲ開さくし」その経費を支出した本社の経費の責任分担として扱荷物の手数料の十分の一を差出させて富士川筋に二二の分社を設けて町内には、波木井分社佐野多兵衛代・井上治郎兵衛・大島分社片田庄兵衛門の二名が屈出している。かくして富士川の通船は、鰍沢を基点として発達して行ったが町内においても、明治十四年(一八八一)十二月に発足した鰍沢の拡達会社の付属船として営業を始めた同盟仲間の盟約書(鈴木武重蔵)に「生魚又ハ至急ヲ要スル諸貨物会社ヨリ増運賃ヲ以テ二円曳或ハ二円半曳ノ指命アル時ハ水子ヲ増シ必スソノ時ヲ誤ラズ河岸着ハ勿論不通ノ三円曳等ト雖モ荷主補フテ商法ノ時機ヲ誤ラセス弁利ヲ主トシテ我業務ノ擴張スル事ヲ永遠ニ計ルベ

シ」と、当時の舟運業務に競争が激しかった模様がかがわれる。また、「乗船一番船ノ儀ハソノ日午後三時ヲ限リ着船居合ノモノニテクジ取りヲナシ翌日ノ出船ヲ確定スヘシ。但シ身延会式ソノ他ニテ乗船ノ多キ見込アル時ハ、クジ取りノ時間ヲ短長スル事アルベシ」数多い舟の発船順序がくじ引きで行なわれたが、身延会式の乗客の多い場合はそのくじ引き順番も間に合わなかったのであるうか、その時間をくり上げ、くり下げしたものらしい。さて仲間の運営経費の模様は、

当社附属船仲間エ総代七名ヲ置キ老人ヲ常置トナシ其月給四円ト定メ、外六名ハ二ヶ月宛月番ヲ以テ各地へ出張又ハ常置ノ補欠ヲ補イ其月給金壹円ト定メ候事
一、当社船方仲間ノ経費トシテ置錢ノ儀一ヶ年度(正月ヨリ正月迄)予算金壹円ト定メソノ壹円ヲ一度上下金拾錢ノ宛ニ拾度ニ皆済シ其遺私ハ翌年正月總會ニ於テ報告スルモノトス

一、難破ノ諸掛リハ其最寄組合ニ於テ出金シ^{ゴト}復令バ黒沢ハ黒沢限リ別紙組合調書ノ通リタルベシ。但シ難破船ニ係リ船艇ヲ失イタルモノアル時ハ附属同盟仲間
一、川堀補助費割合ノ儀明治十九年十二月迄ノ船持エ割合ノ事
一、通船賦金減額ノ請願ヲナシ其入費日当出金ノ儀ハ差当リ川堀補助費ノ御下ケ

金ヲ以テ壹艘当テ金拾五錢ヲコレニ当テ不足ノ分ハ臨時ニ徴収スヘシ
一、乗船人ニ必要ノ器具賦金ノ内ヲ以テ購求ノ事。弘達会社附船西八代郡黒沢村

総代

外西八代郡各村の総代の連名があり、町内では大河内村八木沢芦沢祖市郎、久保勝兵衛外二名、帯金鈴木吉蔵、角打総代理月卯三郎となつてゐる。一カ年の予算額の壹円が拾錢ずつの月割納付とされ、難破船の経費はその組限りで補助し合ひ、難破で失船の場合に同盟仲間の壹艘につき五錢の抛出をもつたことは一面船数の多さを推定できる。こうした舟運の中にあって、舟行の便は、増水ならびに増水後の川瀬の変動によつて手を加えねばならなかつたものである。

明治十八年四月七日、富士川船路川堀各村請場によると、この工事を川堀瀬^せいと呼び

一、伊沼前より屏風岩迄 伊沼村 飯富村

一、屏風岩より波高嶋渡船迄 波高嶋村

一、波高嶋渡船より上八木沢境迄 上八木沢村

一、上八木沢境より宮ノ花迄 下八木沢村

一、宮ノ花より波木井渡船迄 箱原村

一、波木井渡船より丸滝渡船迄 帯金村

一、大野小屋前より平渡し場迄 清子村 波木井村

一、平小屋よりヤブガタキ迄 鴨狩村 田原村 宮木村

一、ヤブガタキより大嶋渡船迄 丸滝村 角打村

一、大嶋渡船より戸栗川下迄 和田村 大嶋村

一、獅子山瀬 楠甫村

一、獅子山瀬下より富士休場迄 南部村 西行村 内船村

と各村々に割当があり、この工事に対して静岡、山梨の両県から補助金が交付され、不足金については、老艘につき、老円五銭の負担をさせ、当時の就航船、式百四十二艘に割る（鈴木武重蔵）とあるので、当時の船数が推察できるのである。

富士川の通船に際しての難船の始末は、所在の間屋に届けたもので、前記のヤブガタキは富士川の難所の一つでもあり、

文化八年（一八一二）未正月、着出申手形之事。

一、塩

一、藍玉式備

右は和田村分内板取之滝ト申ス所ニテ引繩三筋共ニ一同切表振出候ニ付破舟仕在荷物不残相見エ申サズ候、右ノ趣届ケ候ニ付私立合見届ケテ候処書面ノ通り相違無御座候

文化八年未正月

御問屋中様

和田村名主 七郎右衛門

板取の滝がヤブガタキと同一のものであるかどうかは判然としないが和田から大島までの間の難所であるところからあるいは同一の場所とも思われ

る。

明治初年頃の権令藤村紫朗に宛てた文書に次のように見えている。

鰍沢青柳黒沢三河岸より駿州岩淵河岸迄富士川通船村々運賃表（片田為丸蔵）

一、人老入ニ付金四銭五厘二毛 波高嶋、上下八木沢、下山駅、凡五里

一、荷物拾貫目ニ付金老銭六厘九毛 右村方へ

一、人老入ニ付金五銭二厘老毛 帯金村、波木井村

一、荷物拾貫目ニ付金老銭九厘四毛 凡六里

一、人一人ニ付金五銭五厘五毛 大野村、丸滝村、角打村

一、荷物拾貫目ニ付金老銭六毛 和田村、凡六里半

一、人老入ニ付金五銭九厘 光子沢村、大嶋村

一、荷物拾貫目付金老銭老厘八毛 清子村、凡七厘

富士川の帆かけ船が利用されるようになったのは明治十九年（一八八六）からで、鰍沢岩淵の間が三日ないし四日で遡行できたが、中央線の開通の明治三十六年（一九〇三）以降の舟運は漸次下降線をたどりはじめて身延駅から鰍沢までの富士川飛行艇は大正十二年（一九二三）から昭和二年まで舟運の最後を飾ったのであった。

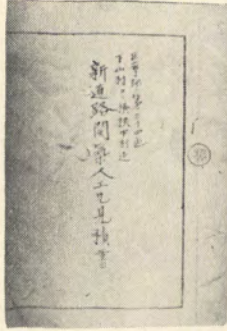
大正五年一月、大野区内の通船切符交付権をめぐる、同区と波木井の有力者との間に紛争が生じたことが記録されているが、これによると大野区は明治二十三年以来二十六年間、運輸会社より取締所設置に対する権利金を徴収していることが説明されており、その額は明治二十五年の契約書によると年額金六円とされており、当時の物価から考えても、船着場としての権利と収益は決して小さいものではなかったことがわかる。

なお、通船業者は数社あったといわれ、各社とこのような契約を結んでいたとも思われる。

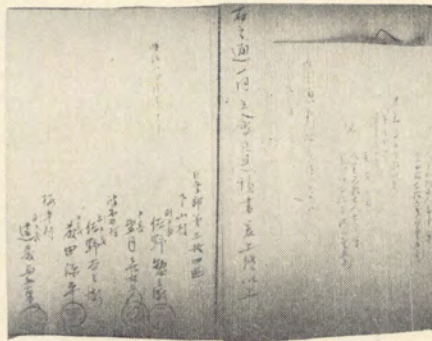
第三節 道路・橋 梁

一、道 路

身延町の道路の姿を歴史的に眺めると、下山村の場合、大正八年（一九一九）の町村取調書によると、「古来村の南端より山腹に沿って一里松に出て、身延・豊岡を経て南部に通ぜしが、明治九年本村より南部に至る富士川岸に県道開さく成るも、古道は身延参詣者のために年々修理を加へ保有す。北方は渡舟により飯富に通ぜしが、明治三十五年早川に沿い約十八丁西に入り釣橋（注・早川橋）を架す」とあり、豊岡村の状況については、「僻陬の地交通不便、県道大野界より遊亀橋に至る一里十丁。身延街道（旧県道）・遊亀橋より横根中区栢木峠相又区小田舟原区身延山総門に終る一里三十四丁。横根道・光子沢天神社より坂路横根に至り身延街道に合す十丁。光子沢道、光月橋より登り奥を経て栢木峠に出で身延街道に合す（十二丁）、大久保道・清子道・中山道・針山道・大城道・安倍道」とある。大河内村の状況は、「水路は富士川の便あり、陸路

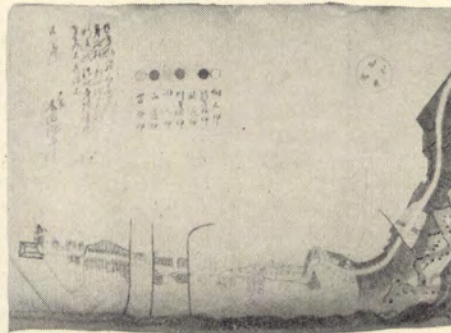


新道開削工事見積書

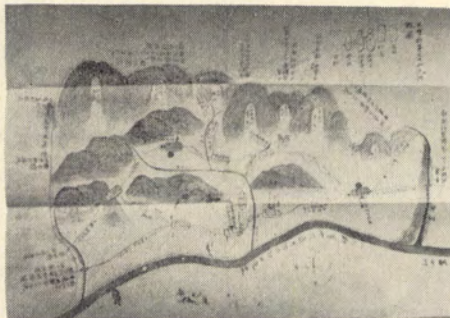


新道開削工事人工見積書

狭隘の坂路多くして人力車の通ずる道路なし、帯金区より下八木沢区に越ゆるに引核峠あり。角打区より和田区に越ゆるに和峠あり、又帯金区より下山へ、丸滝より身延へ、大嶋より中野へ渡る三カ所富士川横渡し」と町内各地域の道路状況を説明している。



新道工事絵図



新道工事絵図

前記の明治九年（一八七六）新道開さく工事の詳細を記した文書に（佐野国太郎蔵）により当時の状況を知ることができる。

巨摩郡第三十四区下山村より横根中村まで、新道路開築人工凡そ見積書、明治

八年申戌年十月

字トビイ沢より深沢迄

一、長千八十七間半

人足七千九百七十二人

杣、四十八人、大工、四十五人

内 訳

トビイ沢より三千沢迄

一、長四十六間半

人足 百八十六人、但一間四人

また、清子区の工事請負模様について

道路切開請負書（明治九年三月十二日）

清子村第八十七号より第九十一号迄

光子沢村第一号より第十二号迄

一、長三百四十間 但し横二間

五分法り

此請負金三百五十円四十銭

人足二千九百人

一人につき日当十二銭

区長と新道世話掛り御中

として出されている。

この工事の完了は、結局明治十一年十一月となったが、この間「田作り仕付中、去る七月十日迄休暇中、同十一日より着手致すべき旨先般書面差上罷在然る処近年稀なる大早魃に付田方用水手配方」昼夜つとめたので着手が延引したこと、陸路は完了したが橋梁用材難のため工事ははかばかしくなく「先達で御下木願書差上置候旧大野村本遠寺領上地官林の外用材になるべき木品区内に無之」と訴え、他より探索して架し候節は落成の目途立ち難し」と工事のやりくりの苦しさを、下山・波木井・大野・横根・清子の各区長、副区長連署で山梨県令に差し出してしている。

こうして苦心の

末にでき上った県道も、昭和六年甲府静岡県道改修問題起るや、この道路が東部に偏せること、富士川に接し危険視されたために、旧身延街道に沿って変更された（南巨摩郡誌）の



種ノ上林道

である。

この県道とは別に身延村には波木井宮の花から殿前をとおり、総門に通ずる道路があつて、この道路も昭和三年五月、身延村村会議録に、村費三千円寄付し豊岡村大字小田舟原字大嶋（総門前）より身延村大字波木井字宮ノ花に至る現在道路を全部六尺に拡張し完全なる橋梁を架設の上波木井川沿いに林道を布設することとすると決議され改修されたが、この林道は、大城中嶋部落を起点として湯平・門野・横尾・小田舟原までの林道の延長の必要から開さくされたもので昭和初年ごろまでこの林道は恩賜林の搬出に利用されたのである。次に町内の主な林道一覧表（表1）を掲げる。

道路の拡幅整備とともに、戦後の交通革命ともいふべき自動車の発達は、当然従来の道路状況をもつては道路としての使命が完全に果たされなくなり、県道は昭和三十

（表1） 林道一覧表 （昭和43年11月調べ）

路線名	主要経過地	延長	着工年月	竣工年月	所属	備考
長野林道	大島馬込部落上一長野581番	26年度 540m 27年度 226m	昭和26年6月	昭和27年	身延町	昭和26年民間開設 昭和27年県単開設
豊岡林道	大城部落一同下土場一古谷城一安倍峠一安倍峠	28年度～43年度 5,463m	昭和26年6月	未定	山梨県	昭和44年度分 1,044m 未着工分 6,507m 総延長 11,324m
大島林道	大島部落水上一同大日向大日向6,211番地	28年度 568m 29年度 292m	昭和28年8月	昭和29年	身延町	昭和28年臨時救農土木事業 昭和29年県単開設
種之上林道	種之上一針原一壘	42年度 1,431m 43年度 920m	昭和42年9月	昭和44年3月	身延町	林業構造改善事業
大壘林道	椿草里一大壘	43年度より 5,045m	昭和43年9月	昭和45年3月 (予定)	身延町	林業構造改善事業

（身延町役場 建設課）

（注）豊岡林道の静岡県分は梅ヶ島温泉まで、総延長8,105m中、43年度までに2,725mが完了し、残り5,380mは林野庁において施行の予定。

一年十一月二十二日二級国道に編入されて、清水上田線と呼ばれ昭和三十七年五月一日に一級国道となり、のち一般国道となる。交通量の激増に伴い六・五メートルに拡幅舗装されて面目一新したのである。現在町道も逐年拡幅改修また、一部は逐次舗装され、一方県道舗装も進みその舗装率は二四・四パーセントの完成を示して地域の経済文化の向上に役立っている。なお、町道の舗装率は二・三二七メートルで一・二パーセントである。町では毎年春秋二回、道路愛護の日を設けて町内全域の国・県・町道および農道等の改修整備作業を行っており、文字どおり町民総出動で道づくりに協力している。



道路愛護作業



道路愛護作業

町では合併以来町内の格差解消を目標として辺地への道路開発と整備に力を入れ、「どんな山の中の部落へも車が行けるように」をスローガンに

(一) 辺地道路の開発

第一章 交通と運輸

しているが、合併以来今日までの辺地開発道路工事の主なものを掲げると次のとおりである。

実施年度	路線名	区間	事業区分	事業費(千円)
三〇	上栗倉線	栗倉田分校—上栗倉	失対事業	六〇〇
三〇	光子沢横尾線	星久保—戸坂	"	三六七
三〇—三二	大野清子線	本遠寺—清子分校	"	二、〇六七
三一	杉山線	下山口—身延口	"	五五四
三一—三三	大笠線	名元橋—人家入口	"	二、一四一
三一	大崩線	桑柄沢橋—水谷	"	一、八五三
三三	北清子線	二ツ橋—人家入口	"	一、一〇五
三四	樋之上線	時雨沢—樋之上	"	五六五
三四—二五	塩ノ沢椿線	林前—宮の前	"	四、三四五
三六—三七	清子光子沢線	旧横光分校—谷津	"	三、五三五
三八	樋ノ上線	樋ノ上—針原	"	四、五八三



失対事業による道路開削



町道大野清子線竣工式

得に努めた。

かくして昭和二十五年旧身延町、次いで翌二十六年旧大河内村、さらに一年遅れて二十六年に旧下山村と旧豊岡村がそれぞれ失対事業を実施することが認可された。

この失対事業は、各地区とも開発の遅れた未整備の道路の改修と新設にあたったので、各部落の好評を得、その要望が多くなった。これがため一地区年間四路線の道路工事をすることもあり、地区によっては財政面の都合もかねて労力費や資材費の一部を地元受益者に負担させたところもあった。

かくて昭和三十年の合併にいたるまで、各地区とも年間それぞれ五千人から六千人の失業者を失対事業に従事せしめた。

(合併後の主なあゆみ)

昭和三十年、四カ町村が合併して新身延町の誕生をみたが、各町村とも



下八木沢地内の県道(西八代縦貫道路の工事中)



改良以前の下山トンネル交通渋滞状況

この失対事業は重要な政策としてそのまま新町に引きついだ。新町の発足より、失対事業を廃止した昭和四十三年度まで十四年間の事業の実施経過は、別表「町村合併後における失対事業の年度別推移」において概略示したとおりである。



下山トンネル外側に路線変更された国道52号

少せざるを得なくなり、特に昭和三十五年以降は道路整備年間五路線以上であったものが二路線から一路線になった一方失対事業に従事する失業者は、昭和三十五年度を契機として定着化の傾向を示し、しかもほとんど女子の老齢労働者をもって構成するようになった。これがため町では工種の軽減や機械器具を充実した事業の適正と促進をはかったが、昭和四十三年度に入り就労失業者が一日平均わずかに七人という状態になったので、失対事業の計画策定困難と認め、当年度をもって本事業を廃止するの止むなきにいたった。

(事業の終末)

かくして本町における失対事業は、町村合併前の旧町村時代からかぞえ

て二九年、新町発足以来一四年の歴史を記録し、この間失業者救済という社会政策の役割りを果たすとともに、町内道路の整備という土木行政推進にも大きな貢献をしてきた。

その実施した路線数四八本、道路延長三二・四九キロメートル、就労人員延べ一〇万五六〇七人、事業額は実に七、七三万八千二、〇〇〇円に達しており、本町道路史におけるその功績はさんとして輝くものといえる。

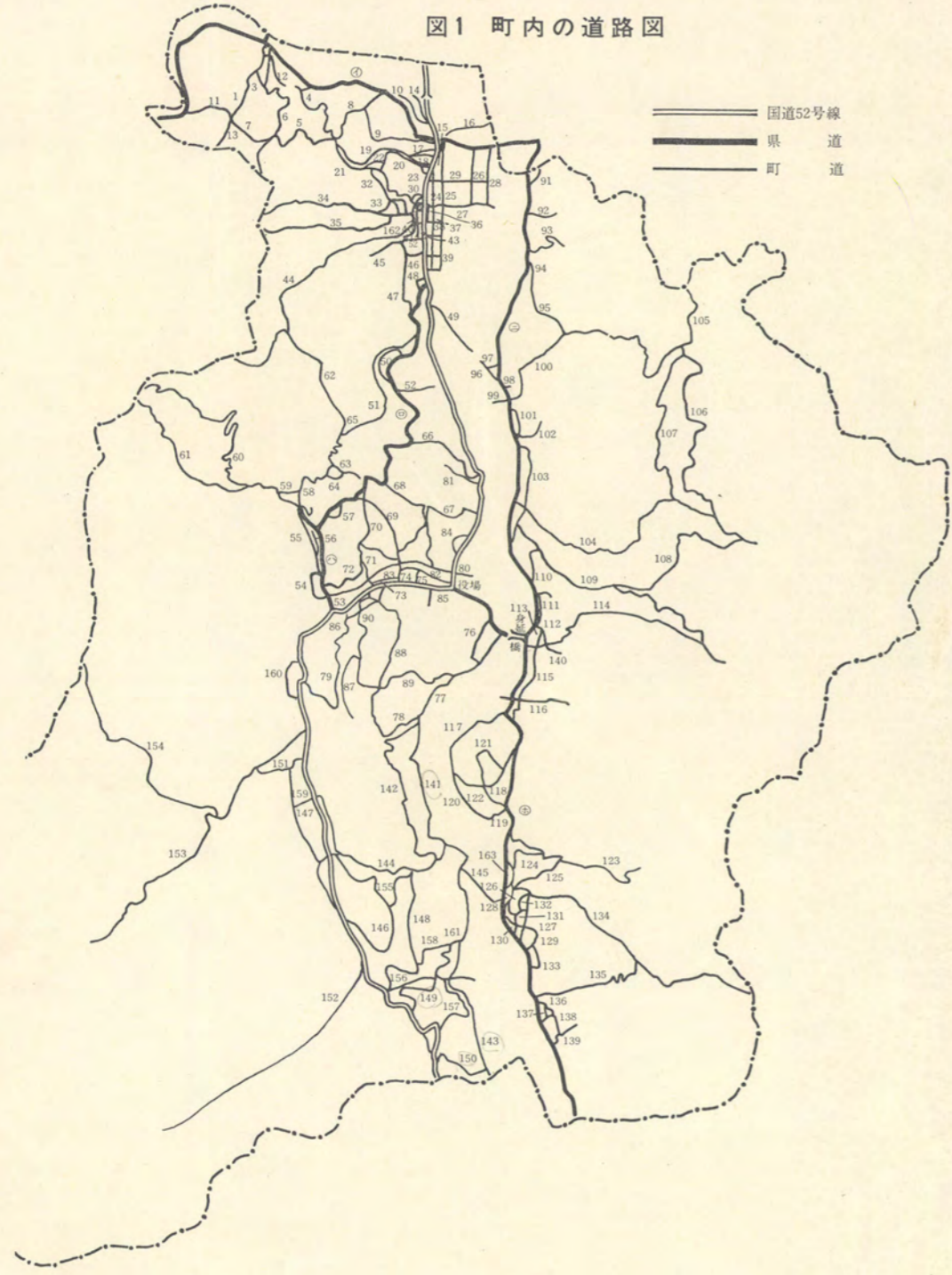
特にこの失対事業によって開発された道路は辺地部落が多く、中でも幹線道より遠く離れた一里松・豆畝・光子沢・戸坂・大崩・樺・樋ノ上などの部落は、この工事によって初めて車が出入りすることができるようになったことは特筆される。

(表2) 身延町内県道

路線名	実延長(m)	舗装道(m)	砂利道(m)	舗装率(%)
市川大門下部身延線	7,285.0	1,953.0	5,350.0	26.5
身延本栖線	5,269.0	681.0	4,588.0	12.9
身延線	1,173.0	1,173.0	0	10.0
万沢身延線	6,044.0	921.0	5,123.0	15.2
野呂川・波高島(停)線	3,237.0	920.0	2,317.0	28.4
全体	23,008.0	5,630.0	17,378.0	24.40

現在の町内を通じている道路を図示すると図1のごとくである。町内の交通量と交通安全施設について

図1 町内の道路図



町村合併後における失対事業の年度別推移

(内)補助金

年度	吸収人員(人)		道路工事実施状況		事業費(千円)
	一日平均	年間	延長(m)	路線数と場所	
昭和30年度	61	18,155	8,000	12 山額、本町、上栗倉 大野、西塩沢 門野、光子沢、清子 大島、和田角打、塩之沢帯金 八木沢大袋	7,050 (3,600)
31		17,518	7,050	8 栗倉富山橋、杉山 西川、豆畝 相又、二ツ橋清子 大袋、大崩	6,555 (3,423)
32		10,482	3,003	5 大工町、横根、大袋 和田、平、角打	5,351 (2,656)
33		13,050	3,875	6 下山、身延、北清子、東谷 大崩、大袋、帯金	6,050 (3,000)
34		10,111	3,440	5 西平、大久保、樋之上 水上、樺草里	5,532 (2,177)
35		5,674	360	2 大庭、栗倉、樺草里	4,026 (1,482)
36		5,074	986	2 竹下、大庭、光子沢	4,014 (1,534)
37		4,238	1,200	2 大庭、光子沢	3,576 (1,379)
38		4,598	1,160	1 樋之上	4,583 (1,956)
39		4,449	995	1 清子、光子沢	5,461 (2,395)
40		3,576	460	1 清子、光子沢	5,018 (2,063)
41		3,272	520	1 北沢(下山)	8,263 (2,107)

年度	吸収人員(人)		道路工事実施状況				事業費(千円)
	一日平均	年間	延長(m)	路線数と場所			
42		3,278	520	1	西塩沢		5,739 (1,929)
43		2,137	580	1	戸沢		6,164 (2,448)
計		105,607	32,149	48			77,382

(表3)

秋季交通量調査2日間観測1日平均表

昭和43年3月調査

観測地点番号		15															昭和43年3月調査	
種類	時間	(観測地点地名) 南巨摩郡身延町下山		観測日		第一日	第二日	道路の平均車道幅員		6.5m						摘要		
		(道路の種類) 一般国道		年月日		43年10月29日	43年10月30日	歩道の有無		有		有		有				
		(路線名) 52号線		時間		午前7時~7時	午前7時~7時	中央分離帯の有無		有		有		有				
		(区間延長) 8.9km		天候		晴		晴		路面の種類		C A a G		C A a G				
		観測者氏名		望月伊藤 久光 隆利		同		左		沿道の状況		平		山				
		自動車類																
				乗用自動車類				貨物自動車類										
				軽自動車(乗用)	乗用	乗合	計	軽自動車(貨物)	小型	貨客	普通	特殊(特殊用途車)	計	合計				
歩行者	133	44	1	40	8	42	10	60	12	34	16	20	2	84	144			
自転車類	45	12	5	32	10	35	8	53	16	21	30	13	6	86	139			
荷馬車類	41	6	1	8	4	43	4	51	10	32	32	18	4	96	147			
動力付二輪車類	46	6	0	10	1	44	5	50	12	44	31	17	6	110	160			
	38	4	1	8	3	40	6	49	7	26	31	24	2	90	139			
	40	8	0	12	5	44	6	55	7	24	30	22	3	86	141			
	52	2	1	12	6	36	6	48	12	40	36	20	8	116	164			
	56	5	1	13	4	46	5	55	16	38	36	17	5	112	167			
	58	13	0	13	10	38	6	54	10	34	35	19	6	104	158			
	78	19	0	20	8	45	10	63	14	42	40	25	7	128	191			
	69	24	1	39	8	62	8	78	14	40	45	25	6	130	208	○		
	51	12	0	24	6	44	7	57	9	20	26	11	1	67	124			
計	707	157	11	231	73	519	81	673	139	395	388	231	56	1,209	1,882			



身延高校前の国道52号線歩道

町内、特に国道五二号線の交通量は近年道路状況の改良にともない、マイカー族、観光バスの増加、一方砂利採取のダンプカーの激増等、急カーブで上昇している。観光シーズン等のピーク時の交通量についての正確な資料はないが、現況の一端を示す資料として、四十三年三月の秋季交通量調査の記録を表3に掲げる。

この交通事情激化に対応して、各種の交通安全対策が行なわれているが、下山地内の国道拡幅にともない両側歩道が設置されたのははじめ、四十二年

から四十三年度にかけて梅平の身延高校前通り、身延小中学校前通り、豊岡小中学校前通りにそれぞれ歩道が設置された。また昭和四十三年度には身延小学校前に、四十四年度には下山小学校前にそれぞれ横断歩道橋が設



下山小学校前の歩道橋



身延小学校前の歩道橋

置され、大いに効果を挙げている。今後ともに各種の安全施設の充実が望まれている。

二、橋 梁

身 延 橋

身延町の橋の数多いなかで特異な存在として、身延橋のことをあげなければならぬ。富士身延鉄道が開通した大正九年ごろは角打と大野の間の交通は渡船にたよっていた。

現在の富士川は、日本軽金属株式会社の発電のため塩之沢でせきとめられて平常は僅かの水が流れているのみであるが、当時は球摩川・最上川と

もに日本三大急流の一に数えられ、激流がとうとうと流れる大河であった。ときには仮橋がかけられることもあったが、一たび大雨があればたちまち流失してしまい、また渡船も渡せないという始末で、さらに夜間は就航しないなど現在に比べると全く不便なものであった。

富士身延鉄道の最終列車（午後八時五十三分）で身延駅へ降りても富士川を渡ることができず、空しく一夜を対岸で過すということもあった。

富士身延鉄道株式会社は、この不便を除くため身延橋架橋を計画し、大正十年（一九二二）一月十二日に着工し大正十二年八月十八日、当時としては吊橋で東洋一を誇ったともいわれる現在の身延橋が完成したのである。ちなみに本橋の概要をみるにおよそ次のとおりであった。

一、鋼鉄製つり橋

一、長三十二間（三三・六メートル）

中央径間七十間（二六メートル）両

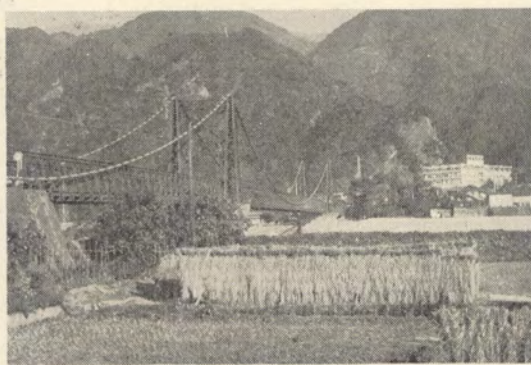
側径間三十一間（五五・八メートル）

三、鉄塔の高さ四十七尺（一四・一メ

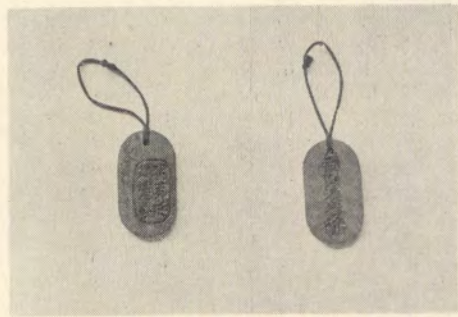
ートル）

四、橋上路面幅二間半（四・五メ

ートル）



身 延 橋



身 延 橋 無 賃 渡 橋 証

五、つり鉄索直径一インチ十六分の一のもの二十八条（片側二四索）

六、高欄の高さ八尺（二・七メートル）

七、鉄材総重量二六五トン

八、起工 大正十年一月十二日

九、竣工 大正十二年八月十八日

一〇、総工費 五〇万円

この身延橋が開通すると会社では、県の認可を得て次のような渡橋賃を徴収した。

一般通行人 片道十銭

自動車一台 三十銭

馬力 十五銭

人力車 十銭

しかし身延村と大

河内村の村民には、会社から無賃渡橋証を交付して無料の特典を与えていたが、

その他の地区民や旅行者には評判がよくなかった。この有料

橋も、昭和十六年（一九四一）五月一

日、富士身延鉄道が国に買取されたことよって身延橋も山梨県へ移管さ

れ、同年七月十四日より無料となったのである。

ちなみに、大正十二年七月一日現在における身延参詣に關係する交通費

をみると、およそ次のようであった。当時の大工さんの日当が七十銭ぐら

いだったというから随分高いものであったといえる。

一、富士身延鉄道は一日五往復運転で、富士身延間二時間三十分、一等運賃二円



身延橋を視察する保利建設大臣

五十八銭、三等運賃二円七十一銭

二、富士川飛行艇は、鯉沢、身延間一日三往復、賃金は上り三円、下り一円七十銭

三、富士川鯉沢身延間船賃一円

四、甲府、鯉沢間バス一円、鉄道馬車四十銭

五、身延橋三門間人力車九十銭、高等馬車四十銭

新身延橋の架橋へ

大正十二年以来四十年余を経て、最近の車輛の大型化・重量化と交通量の激増のため、長い間親しまれてきた身延橋もようやくその任務を終え、新しい橋に使命を引きつぐ時がきた。

すでに昭和三十六年にはそれまでの木材からアスファルト舗装へと橋の路面改修工事が行なわれたが、その後破損が目立ち、幅員、強度とも現在の交通事情には追いつかぬ老朽橋となり果てた身延橋は、ダンブカーの重さにきしみ、無気味な振動をおこして、あえぎながらじつと酷使に堪えて

いる姿はいたましいばかりである。
このままでは、交通の円滑、安全という面からも放置できないと、昭和四十二年十月町議会の決議により、当局と一体の「身延橋架替促進期成同盟」が設立され、県および建設省へ実情を訴えて強力な運動を展開した。この運動は大いに効を奏し、四十三年に時の保利建設大臣の实地視察も行なわれ、四十四年度二千万円の調査費が計上され、国庫補助と県予算により、四十五年より県工事として約四億円で現身延橋のすぐ下流へ新身延橋（鉄筋コンクリート）が架設されることになったのである。

この新身延橋の完成をまって現在の身延橋は撤去されることになっており、大正から昭和にかけて永い年月、数百万の信徒や地域住民の足をささえ、郷土のシンボルとして親しまれて来た威容もあと僅かの寿命かと眺めるとき、いささかのさみしさを覚えるのは町民共通の感慨であろう。

早川橋

身延町の北端早川の急流にかけられた早川橋は明治三十五年（一九〇

二)頃第一回木橋をかけ、大正九年(一九二〇)ごろ木製塔式によるつり橋をかけた。当時の橋大工頭梁は大子山望月喜八の手により、雨畑のみねばりの木を使った。また、第三回の現在の早川橋の竣工は昭和九年九月で、長さ一六一・二五メートル、幅五・五メートル、設計荷重十一トン、型式は鋼橋、三径間、工費九万一千八百円である。この橋に改築される前は総檜作りのつり橋であったが、大正から昭和にかけて山間地の谷間に当時としてはハイカラな姿を誇って、現在の早川橋にならんで山梨交通の早川橋停留所の場所に架けられていたものである。

新早川橋

下山上沢から早川橋に至る二・六キロメートルの国

道区間はカーブが連続する狭隘な道路で、交通上の危険も多く、非常な迂回路であるため、対岸飯富に直通する新橋の架設が地域住民および利用者の多年の要望であった。建設省はこの要望に応え昭和四十一年八月三十日



旧早川橋



早川橋



新早川橋の渡り初め式



新早川橋を走る車の列

より、新早川橋の架橋に着手、工費二億七千万円で上沢と飯富を結ぶ総延長二、一七〇メートル(橋架部分五五七メートル、幅員八・五メートル)の新路線を建設、四十三年三月二十三日竣工式を挙行了。橋は最新の技術を駆使した三径鋼製罐桁方式で、工法はケーソン方式によった。広大な早川河原をひとまたぎに、旧国道五キロメートル余を一挙に二・八八キロメートルも短縮し、夜間照明も完全に高速道路なみの快適さでアツという間に中富町と身延町を結ぶ。この橋の完成は、本町の道路史上でも画期的なことであり、甲府への時間距離を大きく短縮したと同時に、隣接町村との広域行政の可能性をもたらしただという意味でも大きな意義をもつものである。なお、新早川橋に至る旧国道は舗装改修し県道に編入された。

大城川橋

大城川の相又地域にかかる橋で、昭和三十四年三月着工、昭和三十四年十二月竣工、設計荷重第一種二〇トン、橋種型式PC桁橋、工費一千三百

四十万円であった。

栄久橋

現在の栄久橋は昭和三年二月二十五日に工費二万五千円をもって架橋したものであるが、以前の橋はつり橋であって大正期に入って急速に交通機



栄久橋



波木井橋

関が発達するにおよんで、つり橋では耐えられないという時代の要請から現在の立派な栄久橋が架けられたもので、その後梅平を縦貫する道路が、ますます重要性を帯びて県道となり、さらに国道となるにおよんで幅員の狭さがさらにこの改修を必要とし、昭和四十三年度に拡幅工事が行なわれ現在の橋となった。

波木井橋

以前は、本橋で、身延村当時はハイカラ橋などと村民も呼んでいた。昭和四年三月、総工費五万三千余円をもって着工し、同年十二月二十六日に竣工したもので、当時鯉沢―万沢間の県道中最も立派なものであったといわれている。

以上が国道五十二号線に架けられた橋であるが町内の主な橋に太平橋がある。

太平橋

昭和二年五月着工、同年八月三十一日竣工したもので、擬宝珠をいただいた真紅の高欄は、霊山の玄関口を飾るにふさわしい橋で本町の名所ともなっている。



太平橋



富山橋

富山橋

県道野呂川波高島線にかかっている橋で、当時は早川入り地域から搬出する木材を、身延線波高島駅から貨物車輸送のため利用されるのが重要な用途で昭和九年八月木橋として着工されたが、数度の富士川増水で流失のうき目にあい、村当局と地元民の運動により、昭和二十七年八月になって鉄橋の工事が始められた。県予算の関係から逐次一径間ずつ竣工され、昭和二十八年に三径間竣工、その後昭和三十年、昭和四十二年十一月と経間

を延長して完工のはこびと
なった。

三、トンネル の開通

町内に大野トンネル、洗
心洞、国道に下山トンネル、
榎の木トンネル、の四つが
ある。

大野トンネルは身延橋が
開通する前年の大正十一年
(一九二二)十一月二十日
に開通したものである。

それまでは富士川に突出した柏坂
を迂回して、通称「カマ」と呼ばれ
る難所をどうしても通らなければな
らなかった。

大正十年四月二十二日、神奈川県
の参詣客の乗った馬車がここから富
士川へ転落し、一行六名が重軽傷を
負うという惨事が起きるなど通行人
におそれられていた。

身延村村長田中久治郎は、大正十
年一月九日、本山をはじめ各寺院、
富士身延鉄道株式会社および、村民
代表とトンネル開さくについて協議
し、梅平道路改良費も含めて事業費六万円をもってこの年の三月に着工し



富山橋の竣工式



大野トンネル

翌年大正十一年十一月二十
日開通した。この大野トン
ネルの開通は、かつての難
所を除いたばかりでなく、
翌大正十二年八月十八日の
身延橋架橋とともに、本町
発展に大きな役割をはたす
こととなったのである。

なお、この大野トンネル
の開さく費として本山より
一万円が補助されたと記録

されている。また大野トンネル開さく事業に付随して梅平道路も改良され
大正十五年(一九二六)九月に竣工している。

下山トンネルは、大正十二年十二
月竣工、延長二三四・一メートル、
幅四メートル、コンクリート覆工で
あり、開通時には大変便利なもので
あったが県道が国道となり昭和四十
三年国道の大改修工事が行なわれる
とともに廃止の運命となった。

榎ノ木トンネルは、昭和六年六月
着工、昭和七年竣工、延長二〇五メ
ートル・幅四メートル・コンクリー
ト覆工、榎ノ木峠の中腹にあるので
富士川・南部町・白鳥山などが見わ
たせる眺望のよい位置にあるが、国
道五十二号線の改修工事に伴い、



下山トンネル



榎ノ木トンネル

(表4) 町内の道路橋梁一覧表
(イ) 国 道

図面 番号	路線名	起・終点	延長	幅員	永久橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長
52	号線	早川橋～南部町境 (上沢～飯富) (舗装15,369.5m)	19,029.1	5.5～ 10.5	22	1,187.4	5.5～ 10.5		
		橋梁内訳							
		1 西沢橋				7.4	7.0		
		2 五路見沢橋				6.5	7.0		
		3 早川橋				161.3	5.5		
		4 北沢橋				5.7	40.5		
		5 駒取沢橋				2.3	19.8		
		6 大沢橋				6.8	5.0		
		7 不動沢橋				7.5	7.5		
		8 当子沢橋				20.0	7.5		
		9 北向沢橋				120.0	8.0		
		10 大切橋				30.0	7.5		
		11 虹川橋				5.1	6.9		
		12 波木井北橋				80.0	5.5		
		13 波木井南橋				6.2	6.5		
		14 栄久橋				35.5	5.5		
		15 山田橋				14.0	5.5		
		16 大倉沢橋				10.5	5.5		
		17 大城川橋				49.0	6.0		
		18 相又橋				5.1	6.2		
		19 平橋				6.6	7.5		
		20 小沢橋				10.5	6.0		
		21 坂本橋				21.0	6.0		
		22 新早川橋				557.0	8.5		

(ロ) 県 道

図面 番号	路線名	起・終点	延長	幅員	永久橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長
イ	野呂川波高島 (停)線	富山橋～早川町境 (舗装920.2m)	3,236.5	3.5～7.5	3	456.7	5.5～9.0		
		橋梁内訳							
		1 村中橋				3.6	6.5		
		2 憩沢橋				3.1	9.0		
		3 富山橋				450.0	5.5		

図面 番号	路線名	起・終点	延長	幅員	永久橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長
ロ	身延本栖線	荒町～身延平多屋 (舗装681.0m)	5,296.1	1.5～7.5	7	40.9	4.5～6.0		
		橋梁内訳							
		4 杉山橋				15.6	5.5		
		5 宮沢橋				5.5	3.0		
		6 大沢橋				5.8	6.0		
		7 蛇石沢橋				2.0	3.0		
		8 水口3の橋				4.0	3.5		
		9 水口2の橋				4.0	3.5		
		10 片隈沢橋				4.0	4.5		
		ハ	身延線	船原逢島～三門 (舗装1,172.9m)	1,172.9	5.5～7.5	2	20.5	5.5～6.0
橋梁内訳									
11 太平橋						17.8	5.5		
12 下町橋						2.7	7.2		
ニ	市川大門、下部 身延線	湯川橋～国道52号線波木井南 橋(舗装1,935.2m)	7,285.2	1.5～7.5	10	332.5	3.5～7.0		
		橋梁内訳							
		13 松葉沢橋				5.3	6.5		
		14 八木沢橋				11.6	6.5		
		15 吉野沢橋				3.0	2.3		
		16 御寺沢橋				7.9	3.0		
		17 泥之沢橋				7.9	3.0		
		18 ミツケ沢橋				5.5	2.7		
		19 上橋				6.6	6.5		
		20 仲橋				5.0	6.5		
		21 大河内橋				23.0	6.0		
22 身延橋				241.2	4.4				
ホ	万沢身延線	角打上行～南部町境 (舗装912.3m)	6,044.4	1.5～7.5	8	58.3	5.5～6.0		
		橋梁内訳							
		23 上行橋				8.0	6.6		
		24 宮沢橋				3.8	5.1		
		25 北沢橋				4.3	5.1		
		26 田之川橋				4.8	6.5		
		27 渡々沢橋				16.0	6.0		
28 新長戸川橋				11.6	6.5				
29 北小室沢橋				3.6	6.5				

図面 番号	路線名	起・終点	延長	幅員	永久橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長
		30 小室沢橋				7.0	5.5		

(ハ) 町 道

図面 番号	路線名	起 終 点	延長	幅員	木 橋			永 久 橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長	幅員	基数	延長
1	大石野本建線	下山粟倉蟹沢 817番地先 (早川橋) 本建村境	1,380	1.5~2.5								
2	大石野西沢線	大石野本建線833 粟倉線粟倉橋	168	2.5								
3	大石野中野線	大石野本建線902 粟倉線1169番地	279	2.5			1	5.0	3.0	1	5.0	
4	下粟倉線	下山粟倉五路見沢1447 下粟倉分校	590	1.5								
5	上粟倉線	本町下粟倉線宮ノ向1248 の1番地 粟倉線上粟倉1947	817	1.5								
6	粟倉線	県道西沢橋先1189番地 上粟倉	2,467.4	2.0~3.0			3	9.5	3.0	3	9.5	
7	大石野上粟倉線	大石野本建線904 粟倉線1947番地	817	1.5								
8	五豆沢線	下山五豆沢41番地先県道 本町下粟倉線1009先	1,086	1.5								
9	鶴巻沢線	下山鶴巻261番地先県道 五豆沢線寺尾489先	1,320	1.5								
10	端淵線	下山川除下9284番地先県 道五豆沢堤防起点	763	2.0								
11	増野線	下山粟倉増野2370番地先 県道 大石野本建線	825	1.2								
12	大石野下粟倉線	大石野本建線904 下粟倉分校前	986	1.5~2.5			1	10.5	2.0	1	10.5	
13	本建上粟倉線	本建村境 上粟倉	2,120	2.0~2.3								
14	下山原村線	下山9284番地先県道 原村	1,186	3.0			2	6.0	3.5	2	6.0	
15	上沢線	下山9258番地先県道 上沢堤防	200	2.0			2	5.0	3.0	2	5.0	
16	北沢線	下山川除下9284番地先県 道 西八代郡富里村境	757	3.0			1	11.0	2.0	1	11.0	
17	山王線	下山鳥井木1835番地先県 道 北部大庭線1693	290	1.5								
18	北部大庭線	下山鳥井木1856番地先県 道 柏尾線鳥井木1692	269	1.5								
19	柏屋線	下山1858番地県道 本町下粟倉線1009	968	1.5								
20	天神線	下山1871番地先県道 本町下粟倉線宇山1465	776	1.5								
21	本町下粟倉線	下山2349番地先県道 下粟倉分校前	906	3.0								
22	新光線	本町下粟倉線1268 天神線2229	301	1.5								
23	南部大庭線	下山1911番地県道 天神線1987番地	182	1.5								
24	川除下線	上沢堤防 下山8650番地先県道	1,950	1.5	3	16.9	1.5				3	16.9
25	川除下中線	川除下線9294番地先 下山8671先県道	1,939	3.0	3	22.7	3.0	2	5.0	3.0~ 6.0	5	27.7
26	屋並線	上沢堤防 本町線10752番地	762	1.5								
27	本町線	県道矢沢橋9034番地 大河内村境	500	3.0				2	5.0	3.5	2	5.0
28	昭和線	県道 本町線10752	766	1.5								
29	大庭線	下山9159番地先県道 大河内村境	1,100	2.0								

図面 番号	路線名	起 終 点	延 長	幅 員	木 橋			永 久 橋			計	
					基数	延長	幅員	基数	延長	幅員	基数	延長
30	八幡線	下山2319 県道 本町下栗倉線2281	205	1.5								
31	本町大工町線	下山2333 県道 大沢線2406	282	3.0	1	14.0	3.0				1	14.0
32	大工町矢沢日向線	大沢線2430 本町下栗倉線3307	593	2.0								
33	竹之下線	本町下栗倉線2281 大道線2542	256	3.0				1	4.3	3.5	1	4.3
34	大道線	大沢線2565 本建村境	2,113	1.5								
35	大沢線	下山2378 県道 4298 本建村境	2,783	1.5~3.0				1	9.0	2.8	1	9.0
36	仲町東線	下山888の1 先県道 本町線9023	287	1.5	1	5.5	1.5				1	5.5
37	仲町線	仲町東線8948 川除下中線	272	4.0								
38	新町線	下山8809 先県道 川除下中線	265	3.0								
39	荒町線	下山2760の1 県道 川除下仲町	269	1.5								
40	三宮線	大沢線4932 山額線5063	298	1.5								
41	飯縄線	大沢線4953 仙王線5927	225	1.5	1	12.0	1.5				1	12.0
42	横和田線	大沢線4958 山額線5188	195	1.5	1	13.0	1.5				1	13.0
43	役場線	下山5241 旧役場	45	4.0								
44	仙王線	山額線5132 身延町境(奥之院)	2,863	1.5								
45	山額線	下山5259 県道 芽岳橋	609	3.0	3	26.7	3.0~ 3.6				3	26.7
46	荒町山額線	下山5275 県道 長谷線5352	376	1.5								
47	長谷線	山額線2928 下山身延線6590	1,149	1.5								
48	宮原線	下山8496 県道 下山身延線8459	180	1.5								
49	下山帯金線	県道阿手古沢橋 大河内村境	620	2.0								
50	杉山線	下山身延線6810 7051	560	3.0	2	7.97	3.50				2	7.97
51	三光堂線	下山身延線7051 身延境 7013	981	6.5								
52	御所平線	下山7545 県道 下山身延線7405	655	1.5								
53	殿前線	身延1781 番地(遠藤新) 横 太平橋	450	2.0~3.5								
54	南谷線	旧役場横 香雲橋	600	2.0~3.2	2	24.2	2.0~ 2.9				2	24.2
55	昭を通り線	香雲橋 山内	880.3	4.5				5	20.1	3.6~ 4.3	5	20.1
56	橋町仲町線	身延3856 (深沢悦三宅) 3706 (清水玉重)	310	2.5				2	6.0	2.5~ 3.6	2	6.0
57	日朝前通り線	身延3538 (窪之坊横) 3506 (大乗坊前)	250	5.0				1	3.0	3.0	1	3.0
58	西谷線	南之坊 久遠寺	530	6.0				3	30.8	5.0~ 6.2	3	30.8
59	南之坊信行道場線	南之坊 信行道場	210	6.0								
60	山門奥之院線	山門 奥之院	5,175	2.5~3.0				5	55.2	2.6~ 6.0	5	55.2
61	高座石感井坊線	高座石 感井坊(追分)	1,965	3.5	1	17.8	1.75				1	17.8
62	本山奥之院線	久遠寺 奥之院	3,400	3.5								
63	上の山清住町線	上の山門光庵 清住町蛇石	350	2.0								

図 番	面 号	路線名	起 終 点	延 長	幅 員	木 橋			永 久 橋			計		
						基数	延長	幅員	基数	延長	幅員	基数	延長	
64		身延八幡社丈六堂線	身延八幡社丈六堂	300	3.5									
65		三光堂下山村境線	三光堂下山村境	500	2.0									
66		波木井一里松線	波木井坂一里松	1,130	3.5									
67		波木井二区塩沢線	波木井1907番地(藤田健宅) 塩沢橋	1,680	2.0~3.5				1	6.0	3.5	1	6.0	
68		波木井三区新宿線	波木井三区天白堂 新宿清正公堂	1,260	2.0~3.0									
69		塩沢身延山線	塩沢橋 身延厚德寮	1,180	2.5~3.0	2	16.0	3.0	2	6.0	2.0	4	22.0	
70		塩沢公会堂清住町線	塩沢公会堂身延3419番地(田中定光宅)	1,300	2.0~3.0									
71		竹工補導所了円坊線	竹工補導所前了円坊	550	2.0									
72		塩沢元町線	了円坊 積善坊	880	1.5									
73		通学橋小学校線	梅平32(佐野正三宅) 〃 2690(佐野俊治郎)	130	3.0									
74		高等学校上通り線	塩沢橋 梅平1259の1(佐賀屋横)	250	4.5				1	37.0	5.3	1	37.0	
75		高等学校下線	高等学校々庭北 梅平若尾屋	220	4.5									
76		大野隣道本遠寺線	大野隣道本遠寺	770	4.0									
77		身延鉄橋豊岡村境線	身延橋 豊岡村境(北情子入口先)	300	4.5				3	14.9	3.5~7.1	3	14.9	
78		大野二ツ橋北清子線	大野二ツ橋上北清子	910	3.5	1	5.2	3.5	1	5.5	3.5	2	10.7	
79		身延上河原線	白雲橋 梅平豆畝	994	2.0~3.0				1	36.0	3.0	1	36.0	
80		宮之前線	国道波木井橋北 波木井住宅B号ほ館	160	3.0									
81		西川線	波木井坂下 虹川ねづみ沢合流点	800	2.0~4.0	2	6.0	2.0				2	6.0	
82		役場塩沢橋線	役場横国道 塩沢橋	270	4.0									
83		総門波木井線	永久橋 宮ノ花	1,860	6.5	1	29.0	5.4	1	6.9	5.6	2	35.9	
84		波木井横町線	軽金横国道 遊園地前国道	206	3.0				1	4.0	3.5	1	4.0	
85		勝沢線	農協前国道 火葬場	175	3.0	1	3.6	3.0				1	3.6	
86		長円坊豆畝線	長円坊 梅平3281番地(望月清正宅)	630	3.0									
87		梅平芦沢豊岡村境線	梅平芦沢 豊岡村境(山の神)	1,050	2.0									
88		梅平八幡社北清子線	梅平八幡社 北清子先	2,300	2.0									
89		通学橋大野線	通学橋 大野	3,050	2.0~2.5	1	50.0	1.5				1	50.0	
90		本田釜土線	梅平32番地(佐野正三宅) 2690(佐野俊治郎)	660.4	2.0~3.0									
91		鯨原線	元宮の前 横手	323	2.0									
92		上八木沢本村線	県道 山の神社前	138.6	2.5									
93		下八木沢石倉線	下八木沢天神社横 石倉入口まで	312	2.0									
94		下八木沢柿沢線	尾羽根 柿沢(松木義治入口)	185	2.0	1	7.3	3.3				1	7.3	
95		下八木沢大垓線	下八木沢1157(帯金大垓線合流点) 下八木沢1327	779	2.7									
96		帯金下山線	帯金160番地 帯金八幡神社西水門迄	276.3	2.7				2	6.7	2.7	2	6.7	
97		帯金上方線	望月伊南西下山線 望月愛次前県道合流点	128	2.85				1	1.8	2.8	1	1.8	

図 番	面 号	路線名	起 終 点	延 長	幅 員	木 橋			永 久 橋			計	
						基数	延長	幅員	基数	延長	幅員	基数	延長
98		上方漆田線	県道 漆田部落入口	100	2.0								
99		帯金北下線	帯金四ッ角 北下旧道	84	3.7								
100		帯金大垓線	帯金四ッ角 大垓28番地	3,161.6	2.7								
101		帯金泥之沢 南小路線	南小路(久保亀年宅) 泥之沢1485(揭示板)	386.3	2.0	1	7.0	2.0				1	7.0
102		泥之沢線	県道より 小笠原重作氏前	213.5	2.0				1	4.0	3.0	1	4.0
103		帯金塩之沢 線	帯金泥之沢 丸滝宮の前水神	729.6	2.7~5.2				4	27.3	2.0~ 5.2	4	27.3
104		塩之沢椿線	塩之沢停留所2673 椿入り松野国雄横の杉	3,548	2.9~3.8	2	28.0	3.20	1	12.0	4.0	3	40.0
105		大垓下部線	大垓28 富里村境	730.2	2.7								
106		大垓椿線	大垓28 椿115	2,685	2.7								
107		大垓名元橋 線	大垓 名元橋	1,271	2.0~3.0	1	5.0	3.3	1	6.0	3.0	2	11.0
108		丸滝椿線	丸滝267 椿草里66	2,449	2.7								
109		丸滝大崩線	塩之沢3318 大崩189	3,850	2.7								
110		丸滝桜井線	子之神背久保水神前 桜井神社前	525	2.7								
111		丸滝沖村線	丸滝消防小屋 依田喜一宅前	260	2.0								
112		丸滝東側入 線	火の見 引揚住宅入口大 崩合流点	148	2.0								
113		丸滝東側線	役場 伊藤元治西	242	2.0				1	7.0	2.0	1	7.0
114		役場大崩線	角打上行中橋県道 大崩大川橋中央	3,766.4	2.7~4.5				2	23.94	3.5~ 3.6	2	23.94
115		身延駅裏線	若林敏宅前 高見沢北県道	743.2	3.0~4.0				1	4.3	3.0	1	4.3
116		旧角打入線	市川良政宅前 平田長最入口	450.2	3.5	1	6.7	3.0				1	6.7
117		平 線	角打桐屋 和田屋上	504	2.0								
118		和田平線	和田瓦屋横 平、市川保宅入口	674.5	1.7~3.0								
119		米倉線	望月忠直宅 平線合流	100	3.0								
120		平新田線	市川保氏入口 新田県道合流	1,073	1.7								
121		荒屋敷線	山の神社横 松永清吉宅入口	684	1.7								
122		和田東坂西 村線	西村道祖神 東坂県道合流	852	2.7								
123		和田樋之上 線	和田26番地 樋之上317番地	1,517.5	2.7~3.0	1	7.0	3.0				1	7.0
124		大島樋之上 線	大和小学校入口 樋之上滝川練雄宅前	545	2.0				1	6.20	2.0	1	6.2
125		大島針原線	小笠原兆三宅前線路 和田樋之上合流点	892.7	2.0								
126		大島中道線	大米屋前 大屋前県道	378.1	3.0								
127		大島東側線	大島スジカイ橋 田沢小笠原兆三宅前	171	2.7	1	7.0	2.3				1	7.0
128		大島西側線	大米屋前 小笠原寅雄宅前	246.1	2.0								
129		大島宮原線	小笠原寅雄宅 正庵堂前	272.8	2.0								
130		大島清水線	清水屋横 大島中道合流	185.4	2.0								
131		大島新宅線	佐野屋横 東側線合流	187	2.0								

図 番 号	面 号	路線名	起 終 点	延 長	幅 員	木 橋			永 久 橋			計	
						基数	延長	幅員	基数	延長	幅員	基数	延長
132		大島火の見北線	大島上火の見踏切 片田謙三宅前	112.3	2.0								
133		大島新地線	大島屋下橋 大島運送店北県道	483.5	2.0				2	5.4	2.0~ 4.3	2	5.4
134		大島佐野線	大島1509 大島6480	480	4.0								
135		小室沢佐野線	小室沢道祖神前 長野茶畑佐野線合流	1,860	2.0								
136		作之田馬込線	小室沢火の見前 ウキス森入口	1,222	2.0								
137		作之田線	赤坂正範宅前 馬込入口	350	2.0								
138		馬込向平線	依田英一宅前 車屋前合流点	480	2.0~2.5								
139		長野線	向平県道 向平橋	227.3	2.7	1	7.0	3.0	3	10.7	3.0~ 4.7	4	17.7
140		北原線	町営住宅D号は館 角打、松島利幸宅	100	4.0								
141		清子大野線	清子門原169番地 清子下横手4978番地	4,929.7	2.0~5.0	1	17.0	3.0	6	30.10	3.5~ 4.8	7	47.1
142		清子身延線	清子門原 横溝307番地	1,000	3.0								
143		光子沢中野線	光子沢大日向32番地 横根山崎145番地	2,574	3.6	9	76.0	2.0~ 3.0				9	76.0
144		清子相又下線	清子分校 相又正慶寺橋	2,175.4	2.0	1	24.6	3.0				1	24.6
145		清子大島線	清子古宿2471 大島渡舟	500	2.0								
146		相又清子坂本線	相又坂本橋 清子丸山882	1,482	3.0				1	14.94		1	14.94
147		相又平清水沢線	相又枯下 相又清水沢	798	2.0~3.0	1	25.0	2.5				1	25.0
148		大久保隘道口清子線	大久保隘道口 清子芝原716	2,310	3.0~3.5								
149		光子沢横光分校線	光子沢谷津793 横光分校	1,100	3.0				2	12.27	3.3	2	12.27
150		桜清水遊亀橋線	横根瀧之沢2271番地 横根遊亀橋	1,882	3.0				1	5.0	3.0	1	5.0
151		小学校門野線	豊岡郵便局前 門野井戸沢	996	2.5~3.6				1	21.44	3.7	1	21.44
152		相又線	相又御内屋敷 相又山の神	5,070	3.5								
153		小田船原大城線	小田船原横尾 大城中村	4,079	4.5				5	54.15	4.5~ 5.3	5	54.15
154		豊岡門野本建線	豊岡門野湯沢橋 本建村境	3,000	2.0								
155		役場清子線	役場前 清子分校	2,000	2.0								
156		榎木隘道口大島線	榎木隘道口 大河内村境	1,500	2.0								
157		光子沢横尾線	光子沢亀久保 横尾星久保	1,350	3.6	2	10.0	3.5				2	10.0
158		大久保谷津線	横根中大久保 光子沢谷津	1,000	2.0								
159		役場亀久保針山線	相又平 相又針山	2,000	2.0								
160		小田船原線	小田、上小田 船原早苗田	1,500	2.0								
161		谷津清子線	谷津 光子沢大日向32番地	193	3.5				1	4.0	3.0	1	4.0
162		下山仲町本通り線	下山2346地先国道より 下山8879地先国道交点 まで	248	4.0								
163		上大島本通り線	大島182の1地先県道より 大島1570の1地先県道交 叉点まで	591	3.0~4.0								
総 延 長				163,508.3									

このトンネルも、近い将来に廃道となる運命にある。洗心洞は、町道三門奥之院線の途中の西谷にあり、延長は三五メートル幅員は四メートルである。

第四節 鉄道とバス

一、富士身延鉄道と身延線

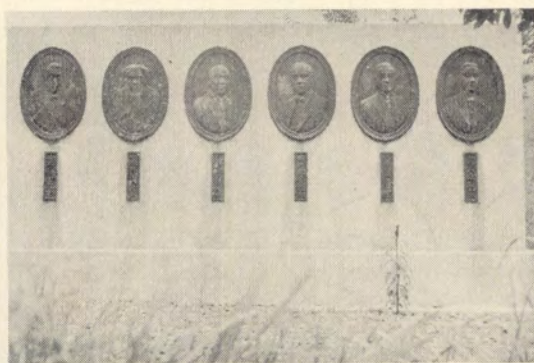
甲府―富士間八八・一キロメートルのほぼ中央、身延駅を眼下に見おろし、身延山と七面山を仰ぐ小高い山頂、通称丸山公園に高くそびえる記念塔……それは身延線創設五十周年を記念して昭和三十八年に建てられたものである。塔の下には富士身延鉄道創設の功労者六氏（小野金六、根津嘉一郎、堀内良平、河西豊太郎、小泉日慈、小野耕一）の胸像ブロンズが飾られ、永遠にその偉業を伝えている。

日蓮宗総本山、身延山久遠寺を慕って全国から参拝に訪れる人々も、大正の後期までは不便な陸路をわらじばきで歩くか、舟で急流の富士川を利用する以外に方法がなかったのである。東海道線は明治二十二年（一八八九）中央線新宿―甲府間が三十六年（一九〇三）に開通したが、この両幹線を結ぶ郷土の動脈はこれら先



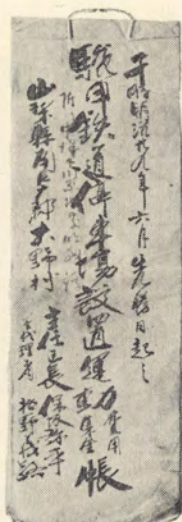
身延線創設五十周年記念塔

駆者の達見と努力により、ようやく昭和三年（一九二八）に至って実現するのである。



身延線創設の功労者六氏のブロンズ像

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―岩淵線が政府においても計画されたといわれるが、明治二十七年の日清戦争などのため陽の目を見ることはなかった。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っ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、これもまた実現には至らなかった。しかし、二十八年の敷設計画は相当進展したものらしく、当時身延駅の設置場所を有利にみちびくため、



設置場所を有利にみちびくため、角打、大野、丸滝の三区が強力な同盟を結び資金を拠出し、関係地主の権利を同盟に委任する旨の確認連署捺印をあつめて運動した文書が残っている。

その内容をみると、鉄道側では設置場所として丸滝地内か帯金榎島のいずれかを考えていたものらしく、三区同盟は身延山本山への正面玄関として丸滝が好適地であること、架橋にも河幅狭く容易であることを強調している。三十年一月二十五日の文書にはほぼ目的の位置に確定したとして運

角打、大野、丸滝の三区が強力な同盟を結び資金を拠出し、関係地主の権利を同盟に委任する旨の確認連署捺印をあつめて運動した文書が残っている。

動資金残金の精算をし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るにおよんで、山梨県会においても明治三十三年（一九〇〇）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促進をうながしている。

山梨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に極めて大なり。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將また沿道各道のため、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

明治四十二年（一九〇九）には東海道線の岩淵、鈴川両駅の間には富士駅が設置され、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のである。

（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、明治四十四年（一九一一）六月二十二日、小野金六を代表発起人として「富士身延鉄道株式会社」が資本金四百万円で

設立発足し、静岡県大宮町（現在の富士宮市）より甲府市までの鉄道敷設認可を得、大正元年には、富士―大宮間も許可され大正二年より着工したのである。

鉄道会社としては富士川西岸、現在の国道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り、止むなく富士川東岸の山沿いコースに変更した。このコースも用地買収の声で地価は一斉に上昇し、良い水田は十アール六百三十円、並の田畑で三百二、三十円が通り相場となった。

この頃の米一石八円二十三銭から考えても、非常に高値であったことがわかる。会社は大正六年十月の身延山お会式までに富士―身延間を開通させる目標を立てて工事の進捗をはかったが、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、資材の値上り等、あらゆる困難に悩まされ、遅々としてはかどらなかつた。

然し大正七年（一九一八）にはようやく十島―内船間が完成、翌八年に内船―甲斐大島間が、九年五月十八日遂に甲斐大島―身延間が開通し、ここに夢の富士―身延間鉄道が全通したのである。

開通はしたものの駅員の確保・乗客の確保に苦しみ、経営はいつも火の車であったという。機関車、貨車、客車すべて国鉄の中古品、蒸気機関車が小さな客車を二両引っぱって走るといふもので定員は百二十人、運賃は富士―身延間が大人で一円七十一銭であった。大人の日日当が七十銭そこそこの時代であるから、乗客が少なく、わらじばきや舟運の旅客に敬遠されるのも無理はなかった。汽車とはいっても馬力が小さく、急坂では子供が追いついては車掌に叱られたり、発車時顔見知りの客が手を上げると待っていて乗せてくれたというからんびりしたものであった。

鉄道会社は身延山参拝の便をはかって、従来渡船によっていた身延駅―大野間の富士川に大正十二年（一九二三）八月身延橋を建設した。この橋は「東洋一の吊り橋」と称し、往復通行料各十銭を徴収し、余り評判のよ

くない「名物」となった。

第二期工事の身延―甲府間の建設工事はしばらく停頓の形となっていたが、政府は第一次世界大戦後の全国鉄道計画のなかで甲府―丸滝線の重要性を認めてこれを採択、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。

大正十四年（一九二五）着工された工事は昭和二年市川大門まで、昭和三年（一九二八）三月遂に甲府まで全線開通し、ここに東海道と甲州街道を結ぶ大動脈が完成したのである。昭和二年には身延まで電化され輸送力も急増した。

大正二年着工以来実に十五年、身延町を中心とする沿線住民の悲願が実現したわけで、当時の人々の感激がしのばれる。

この開通により、身延参拝客の主流も鉄道のほぼ独占するところとなり、産業・文化・教育・観光の各方面において身延町のめざましい発展をうながす要因となったのであって、身延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。

（二）国鉄身延線へ

この民有富士身延鉄道も、運賃は日本一といわれながら赤字続きで経営難に苦しみ、昭和十三年（一九三八）国との折衝が成り民有国営となり、さらに日華事変の激化対米戦争機運の情勢下に国家的方針もあって昭和十六年五月一日、買収費一千九百万円で国鉄に移管され、線名も身延線となったのである。

戦時中は国鉄も軍事色にいろどられ、身延駅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なわれた。戦後は復員業務に、荒廃した鉄道施設の確保と復興に苦悶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、窓からの乗り降りは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。

（三）身延線今後の

課題と展望

通勤通学客の増加、観光開発の進展、さらに首都圏拡大のおよぼす影響など、時代の進展とともに身延線の重要度はますます強まり、赤字路線とはいえないが、沿線地域住民の身延線にかける期待と要望は強いものがある。

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、本町を中心として身延線の複線化、スピードアップ、中央線、東海道線の乗入れ、東京―身延循環列車の運行など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が発足し、積極的な観光客誘致にものり出している。

今後本町の地域開発の中で、道路の改良開発とならんで、身延線の近代化、改善は大きな柱となることであろう。

身延線の沿革

一、会社の創立と増資

明治四十五年四月二十六日資本金四百万円を以て富士身延鉄道株式会社を創立
 大正十年十二月二十五日資本金を八百万円に増加
 大正十五年七月二日資本金を千六百万円に増加



出征兵士を送る身延線の電車（昭和15年）

一、鉄道敷設と運転開始

- ・明治四十四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式拾九名に対し、静岡県大宮町を起点とし、山梨県甲府市に至る鉄道敷設の免許が与えられた。
- ・大正元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。
- ・大正二年七月二十一日東海道富士駅大宮町間（二〇・三キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正四年二月二十日大宮町芝川間（約九キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正七年八月十日芝川、十島間（約五・八キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正七年十月八日大島、内船間（九・六五キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正八年四月八日内船、甲斐大島間（五・六三キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正九年五月十八日甲斐大島、身延間（三・九キロメートル）工事竣工運転開始
- ・大正九年八月臨時帝國議會において丸滝―甲府間（四四・七三キロメートル）の工事は政府において施設することに決定
- ・大正十三年五月三十一日身延、市川大門間（二六・四キロメートル）の工事の施行認可される。
- ・昭和二年三月二十八日市川大門駅、甲府間（一八・三五キロメートル）の工事施行認可される。
- ・昭和二年六月富士、身延間電化完成
- ・昭和三年三月三十日工事竣工富士駅、甲府駅間八八・一キロメートル全通運転開始
- ・昭和十三年十月一日国営に移管
- ・昭和十六年五月一日国鉄に買収される。
- ・昭和三十六年五月管理長制度発足
- ・昭和三十八年準急富士川号運転開始、その後急行となる。

歴 代 社 長

第一章 交通と運輸

- 初代 小野 金六
- 二代 堀内 良平
- 三代 根津 嘉一郎
- 四代 河西 豊太郎
- 五代 小野 耕一

二、町内の各駅

身延町民の利用駅は主として波高島、塩之沢（停留所）、身延、甲斐大島である。

身 延 駅

開業は大正九年五月十八日（富士身延鉄道会社線）昭和十五年国鉄買収日本国有鉄道（公社）中部支社静岡鉄道管理局所属の現業機関たる一般駅（貨物を取扱わない駅は特殊駅という）である。

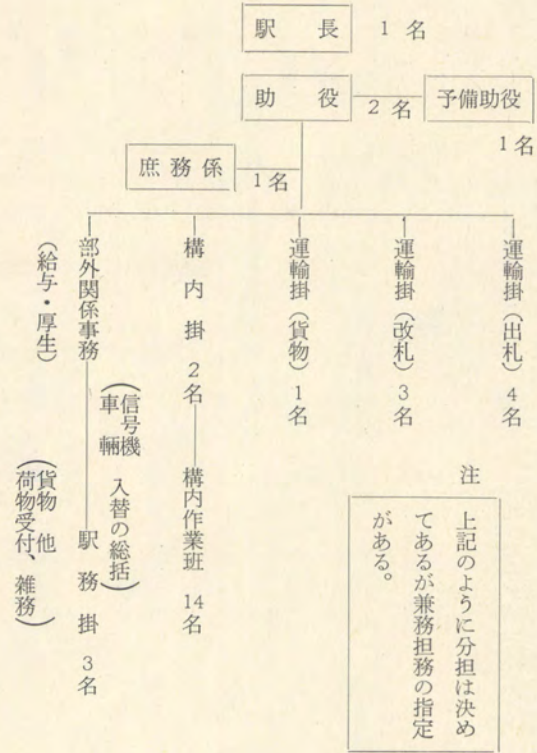


身 延 駅

○1日平均乗車人員		
上り富士	下り甲府	
定期券	904	741
一般	825	347
	1,729人	1,088人
(定期)	1,675	2,817人
(一般)	1,142	
○列車発車回数		
上り	下り	
19本	20本	
(計)	39本	
○年間観光客		
	249,500人 (推計)	
○年間乗車客		
	875,757人 (昭和39年度)	

乗降客と列車の状況

従業員の組織



注
上記のように分担は決
てあるが兼務担務の指定
がある。

観光客の概況 (月別・昭和三十九年度)

月	別	団 体	一 般
1		497人	24,339人
2		116	16,913
3		963	17,971
4		2,082	19,506
5		4,207	23,081
6		10,460	16,297
7		4,195	18,653
8		919	28,505
9		307	12,973
10		1,420	15,442
11		1,714	13,972
12		94	12,208
計		29,684	219,860

合 計 249,544

貨物・貨車

発着回数 (1日)

発		着	
こうふ	ふじ	こうふ	ふじ
7本	9本	7本	8本

発着トン数 (年)

発	123,927トン	砂 利
		石 こう外
着	16,489トン	セメント
		発電所用機器類 (日常品年間200t)
収入	7,137万円	

身延駅の特長

- 一、旅客は身延山参拝の信徒をはじめ全国各方面より来町するので山間駅としては乗降客数の割に発売高が大きい。
- 二、県南部の中心地として通勤客が多い、通学生も多い。
- 三、身延線の中心駅、貨車の仕訳作業も行なわれている。当駅だけ乗務員(機関士・車掌)の交代がある。
- 四、中心駅の業務機関が集中している。
- 五、身延山、白鳳溪谷、南アルプス、西山温泉等への観光客が増加している。
- 六、身延線の輸送改善によって将来、東京、長野、静岡から直通列車が運転されるようになれば中心駅としての重要度は益々高まるであろう。
- 七、複線化の促進も運動されている。

甲斐大島駅

甲斐大島駅は、身延町下大島地内にあって、大正八年四月八日富士身延鉄道が大島まで開通し、開通と同時に大島駅も開業し国営移管を経て現在に至っている。現在駅長一、助役一、一般職員五の八人で運営に従事して

いる。

昭和四十三年年度（四十三年四月より四十四年三月まで）甲斐大島駅利用客は、一般・通勤・通学を合わせて一四三、四四三人で一日平均三九三人となり、貨物はほとんど大部分が砂利で年間七二、二六〇トン積み出している。

塩之沢駅

身延町帯金塩之沢にあって身延駅長が管理している職員無配置駅で、昭和八年九月一日の開設である。

昭和四十三年度（昭和四十三年四月より四十四年三月まで）の間利用客は、一般・通勤・通学を合わせて九〇、五二二人で、一日平均二四八人である。

かつて貨物も取扱ったこともあったが今は扱っていない。

三、身延登山鉄道

大正末期に登山鉄道（身延駅―身延山総門）と、ロープウェイ（塩沢―奥ノ院―赤沢―白糸滝・感井坊―鷹取山―七面山―角瀬―七面山）の建設計画が立てられたことがあるが、大野地内で一部着工した鉄道敷設工事も途中で挫折し、机上プランに終わった。

昭和三十六年、身延山の大本願人田中正二郎をはじめ信徒有力者が、三井鉱山社長山川良一ら三井系財界人の協力のもとに「身延登山鉄道株式会社



甲斐大島駅

社」を設立（資本金五千万円）昭和三十八年に西谷より奥ノ院に至るロープウェイを総工費二億一千万円で建設、営業を開始した。

現在年間十五万人以上の乗客を輸送している。

○区間 久遠寺駅―奥之院駅（標高一、一四八メートル）

○着工 昭三八、三、一

○完成 昭三八、八、二三

○施工者 日本ケーブル株式会社

○ロープウェイ方式 三線交走式並通索道

○線路長 一、六六五メートル

○ゴンドラ乗車人員 四一人 二基

○鋼索 支索 ロックドコイル 56 m / m

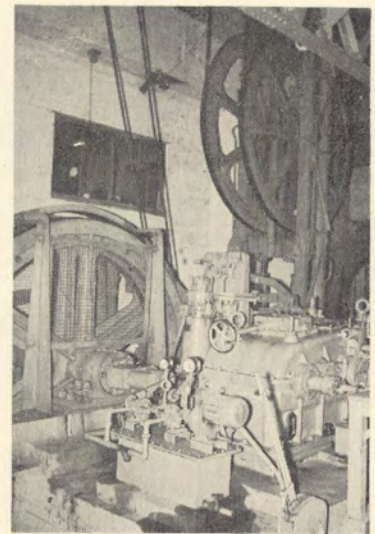
曳索 ファイラー 24 m / m

平衡索 ファイラー 20 m / m

○支柱 四基 最大高さ 28 m

○運転回数 一日平均 三〇回

徒歩で二時間のところを八分で頂上まで達することができる。頂上からは富士の霊峰、南アルプスをはじめ四囲の連峯、富士川沿岸一帯、遠く駿河湾まで遠望でき眺望雄大で清浄な環境とともに参拝観光客の感嘆するところとなっている。



身延山ロープウェイ機械室

四、自動車交通の発達

(一) 馬車、人力車から自動車へ

明治二十九年ごろ身延村地内に馬車鉄道設置の計画があつたが、地元からは反対運動がおこり結局実現には至らなかつた。

この時大野、梅平両区より出された反対の上申書には、当時の人々の考え方がよく現われていて興味深い

馬車鉄道敷設ニ付上

申書

当身延村地内へ軌道条例ニヨリ馬車鉄道敷設ノ儀出願人有之趣伝聞仕リ候処右ハ地元村民ノ意向等御上問相成リ候事ト存シ候ヘドモ杞憂ニ堪ヘズ左ニ其ノ弊善ヲ具申シ併テ御採用不相成様奉請願候

当村ノ道路ハ極メテ狹隘ニシテ身延山參詣人群集致シ候節ハ肩摩接踵頗ル雜踏ヲ極メテ常通路取括ゲノ必要ヲ感シ居候折柄道敷中央へ軌道ヲ敷キ馬車往來致シ候テハ道路ハ馬車ノ為ニ占領セラレ人馬ノ通行ヲ障碍スルノミナラズ參詣人輻湊ノ砌リハ婦女老幼ノ到底通行スル能ハズ特ニ梅平大野間ノ如キ一方ハ削ルガ如キ山腹ニテ一方ハ富士川ニ臨ム崖崖ナレバ身延山法会ノ時期ハ毎々死傷ヲ生ズル危険有之地元村民ノ憂慮不勘候条何卒該出願ノ儀ハ御却下相成度此段奉懇願候也

明治廿九年一月十四日

山梨県南巨摩郡身延村大野区人民総代

松野義路
片田辨治



昔の人力車

前書上申之趣相違無之ニ付奥印仕候也

右村長代助役

山梨県知事 桜井

勉殿

大正三年(一九一四)ごろから町

内を鉄輪の馬車が走っていた。参拝客は富士川を渡船で渡り、大野を起点とする人力車や馬車に乗って柏坂の突端「カマ」の難所を通り、波木井橋を渡って宮の花から塩沢側を総門に出て三門に至るコースでお参りしたのである。

しかし、大正九年(一九二〇)五月富士身延鉄道が身延まで開通し、十一年十一月には大野トンネルの開設、十二年に身延橋の架橋が実現し、草深い身延の里も一躍近代化への歩みをふみ出し、参詣客も急激に増加した。



昔の乗合自動車

同村梅平区人民総代

海野	太左衛門
穂坂	弥平
片田	愛治郎
片田	国太郎
近藤	善左衛門
佐野	儀兵衛
遠藤	吉三郎
遠藤	

馬車業者もこれに対応して従来の「ガタ馬車」に代り改良されたゴム輪の「高等馬車」を走らせるなどして、日増しに活発化する交通の花形となっていたのであるが、大正十四年に新しい時代の主役、自動車が登場するにいたり陸上交通の様相は一変するのである。

大正十四年四月十日長谷川栄三郎が中心となって身延自動車株式会社が設立され、身延駅と身延山の間定期バスの運行を開始した。当時これを乗合自動車と呼んだ。

資本金は十万円、社長は長谷川栄三郎、専務は諏訪源敏で、藤田佐一郎藤田文太郎、深沢豊治、望月九房が重役であった。

自動車といっても当時のことですこぶる小型のものであり、T型フォード八人乗り二台、六人乗り三台という陣容だった。料金は身延橋の渡橋賃十銭を含み片道四十銭だった。当時、散髪料が三十五銭だったことと比較すれば非常な高値であり、地元の利用客はごく少なかった。

身延鉄道も一日僅か四往復であり、乗合自動車もこれに応じた運行回数だったが、総門の坂も今より急坂で、車の馬力が弱くて登り切れず、坂にかかると乗客も降りて車の後押しをする珍風景も見られたという。

この自動車出現で打撃を受けたのが馬車、人力車の業者で、自動車会社が認可になる以前から組合が結束して死活問題だとばかりに猛烈な反対運動を展開しこれを阻止しようとした。自動車が動き出してからも両者の間には紛争が絶えず、自動車のすぐ前を空の馬車がわざとノロノロ走って妨害し追いつけないので自動車の客が怒り出すというようなこともあったが、しょせん時代の流れには勝てず、間もなく馬車も人力車もかげをひそめ、自動車の独壇場となったのである。

(二) 富士川飛行艇

大正十二年(一九二三)、身延弘通株式会社により運航計画が立てられた。天竜川で使用していたものと同じ幅広の木造船の後尾に飛行機用のエンジンを取り付けプロペラの推進力で水上を疾走するという当時としては

珍らしい交通機関であった。三月より試験運航、七月営業を許可され、三隻をもって身延鰍沢間一日三往復の運転を開始した。従来の和船による舟運とはしばらくの間競争関係にあったが、身延線の開通、バスの発達に押されて寿命は短かく、ともに昭和初年には姿を消して行ったのである。

身延鰍沢間上りは所要時間二時間で運賃三円、下りは一時間半で一円七十銭であった。

(三) 自動車会社の発展と山梨交通

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ざりて行くのである。

昔の自動車



すなわち昭和三年には中野―万沢間に路線を開き(幌型三台を運行)、昭和四年には鰍沢―身延間の身延弘通自動車株式会社を買収した。身延弘通というのは、はじめ鰍沢―身延間の富士川を飛行艇と称するモータープロペラ船により営業し、昭和二年に自動車に切りかえ十六人乗り大型バス七台で身延―鰍沢間をむすんでいた会社である。

昭和六年富士川自動車株式会社を買収、芝川―岩淵、芝川―内房芝川―西山の三路線を獲得、バス

三台、タクシー四台をもって運行した。またこの年甲府市内、甲府駅―南口間の乗合バスも買収した。

昭和七年（一九三二）には市川―甲府間の市川自動車、甲府―御嶽間の御嶽自動車を買収したほか市川―鉢沢線も認可され、甲府―身延山間の長距離運転も開始した。

昭和八年には総門―中野間の新県道、権ノ木トンネル、開通を機に南部、万沢方面の道路も改修され身延―芝川間直通運転を開始した。

昭和十三年九月、富士身延鉄道の国営化にともない、身延自動車株式会社は鉄道とはなれ独立経営となった。十五年五月には身延―新倉間三〇・四キロメートルのバス運行も開始された。その後も増強、発展の一途をたどったが、昭和十八年五月、政府の戦時経済政策により企業整備統合が行なわれ国中方面のバスが合併したのに次いで身延自動車株式会社もこれらと合併する。当時の身延自動車の規模は従業員七五名、大型バス二七台、タクシー一六台、資本金二七万七、五〇〇円であった。

昭和十四年頃より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・木炭さえ欠乏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り、辛うじて身延駅―身延山、身延駅―新倉間を維持しつつ、苦闘のうちに終戦を迎えたのである。

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、増強をはかり、今日の姿まで発展して来たのである。

現在身延営業所管内で、定規走行距離一日約四千キロメートル、従業員二四〇名、車輛総数八四両である。

(四) 山梨交通身延営業所の機構と概況



山梨交通身延営業所

イ 従業員および車両

項目	身延営業所分		芝川出張所分		計
	男	女	男	女	
事務所	一三	八	二	二	二三
觀光	七	七	二	二	一六
定期	四〇	三五	一五	一一	一〇一
ハイヤー	三二	〇	〇	〇	三二
整備	一三	〇	一	〇	一四
車輛	〇	〇	〇	〇	〇
人員	一三	七	二	二	二四
車輛	〇	〇	〇	〇	〇

ア 機構



四月二十八日、鉄道省の一駅一店集約の要望に基づき、これら運送店が合併して身延合同運送株式会社設立された。

昭和十九年、小運送の地区統合により十島―甲斐常葉間の各運送業者を統合して身延通運株式会社となったが、昭和二十年八月一日日本通運株式会社と合併し、名古屋支社身延支店となった。営業区域は国母―十島間となった。

イ 身延営業所

昭和三十五年まで支店として従業員三十四名、作業員五十名を有し、木材林産物、鉱石、一般貨物などの荷扱も盛況を示した。特に軽金波木井発電所建設工事、早川電源開発工事等の資材運搬に果たした役割は大きいものがあつたが、時代の推移にともない貨車輸送が自動車輸送に移行したこと、周辺にこれといった生産工場もないことなどによって業務量も逐次減少したので、会社の合理化方針により昭和三十六年営業所に縮小され、現在事務員三名、作業員七名で営業している。

所有施設としてベルトコンベヤー一基、三トンクレーン一基、トラック三台がある。

現在町民の利用する長距離陸上運送機関としては日本通運のほか、山梨貨物、鈴与定期貨物運送、石坂運送などの各会社がある。

第二章 通信

第一節 通信の沿革

郵便や通信電話の通信が、国家をはじめ人類の集団生活に大きな役割をもち、この円滑な疎通が、政治・経済・文化などのあらゆる分野を、高い水準で動かしていることは疑う余地のないところである。

このようにわれわれの生活に強く結びついている通信が、いつ頃から発達し、どのような経過をたどつて、今日の姿を築いたかを考えることは、通信の歴史を知るばかりでなく、その時代の世情を知ることにおいても、ゆるがせにできない大事なことである。

いつの世から通信が行なわれていたかは判然としないが、文字がまだ使用されていなかった頃においても、自分の用件を他人に依頼して口伝えしたり、木の切り方の長短や紐の結び方などによって、自己の意志を伝えるという一種の通信方法があつたようである。

通信方法が制度の上でやや形態が整つたのは、大化の改新のとき、諸国に駅馬、伝馬を置いて、公用、軍事の伝達を行なつたのが始めてであろう。しかも、人事の交流、物資の交易等は小地域でしか行なわれていなかった時代のことであるから、軍公用通信さえ少数で、私用通信に至つてはごくわずかであつたことが想像される。このような状況で、その後通信制度は大きな進歩はなかつたようである。

鎌倉幕府に至つて駅馬の制度を廃して、飛脚を置くようになり面目一新した。それまで京都―鎌倉間は六日から七日を要したものが、五、六日

で到着するようになったので、当時としては、この飛脚制度はかなり画期的な進歩であった。

降って戦国時代には、各部隊とも領内だけの交通通信に留意したが、国内事情が他国に漏れることをおそれ、国外との通信は嚴重に取締まりむしろ他国の動静は、隱密を放って情報収集に努め、その行動を監視することを怠らなかつた。国外との通信はこんな変則の方法で行なわれていたが、国内の通信にはいろいろの方法を講じ、戦場などからの急を要する通信には早馬や、また替馬をおいて、つぎつぎ馬を乗り継ぐ方法などが用いられた。しかし、一刻を争う火急の場合には、更に早い通信方法が欲しかったので篝火通信が考案されたのであろう。

武田信玄は、国内の治安と充實をはかり、天文十六年（一五四七）甲州法度五十五カ条を制定したが、通信に関しては特に通送人夫の制度を定め、また、篝火通信について躑躅ヶ崎の館を中心に、国境や占領地区まで見通しのきく山頂に順次狼烟台を設けて敵軍来襲に備えた。

永祿四年（一五六一）八月の川中島合戦に、信玄の出陣が「早きこと風の如し」であったのもこの篝火通信によるものといわれている。篝火通信については赤岡重樹は次のように述べている。

のろし、又は、かがり火といひ、狼煙、狼煙、烽燧、烽火、飛火、野狼矢、烽火脚、飛脚篝などと、いろいろの名前が用いられているが、要するに戦時中、最も早く通信を行なう方法である。狼の字を用いたのは狼糞を乾かして、口火にすれば火付が早いと諸書に記されているからである。昼間揚げるのを「のろし」といひ、夜間用いるのを「かがり火」といひ、専ら煙と火により信号するのである。煙にも赤白黒紫の五種類あり、光にも十一種類の違ひがあつて、それぞれ秘密に製造されていた。戦国時代各群雄が競つて利用した方法で、甲州の武田信玄も、またその例に洩れないのである。甲州の狼煙に関する記録は、いまだ発見されないが、現在国内各地に烽火台、のろし台、城山、御前山と称して、その遺跡が多数残っている。

本県内の当時の烽火台は大体に湯村山と愛宕山の鏡台山とを基点とし

て、信州、駿河および武州、相州の三方面に放出していたようである。烽火台址調（甲斐国志）によると五十五項目にもわたっているが、特に身延近隣のものをあげてみる。

一、西島村に篝火焼場あり、高敵にして府を望むべし。篝火、狼煙場、物見塚あり。飛脚篝火と云。

一、西島村、久成村、栗倉村に城山あり。

一、富士村に富士城址あり。烽火台で原大隅警固せり。

一、万沢村に白鳥の砦あり。城取山と云。打揚山と云う名称山中にあり。

一、寺所村の南岩の下村の北に城山あり。岩山峰立、山頂平なり。市川古城山より相伝へて鴨狩にも亦城山あり。

一、榛草里、大崩二村の東、御林の中にも小新城と云山あり。烽火台の址なり。

一、十島、葛原嶺に旧墨址あり。東山の山吉備ヶ社と云処の左右に、東遠見、西

遠見とて古址あり。高敵遠望。南行間山富士川の南は白鳥山葛原嶺の上より西北廿九町井出村の高岡にも狼煙場あり。是れ烽火を伝へしならん。

一、最勝寺村に城山あり、亭候を置し所か。

一、鰐沢村に観天台あり。くにみ平と云処あり。西郡筋にかかれり。

これによれば、本町の榛草里、大崩の東に烽火台があつたようであるが、現在その遺跡が判然としないのは残念である。

徳川時代の通信は、近いところは「お使い」的であつて、書状を持って歩いたのである。名主などが文書を村内に配るときは、小使のような者を抱えておいて、それに配らせ、その者のことを「状夫」といった。後にこれを「歩き」ともいった。村から村へ継送りの書状は「廻状」といい、急を要するものには「夜中御継送り下されべく候」などと朱書していたものである。代官所の役人が村々を巡視するに先立って予定の順路を知らせ、宿泊、食事の準備を命ずるために「先触」という文書を発し村送りとした。これはリレー式の通信である。

天保七年（一八三六）二月に、紀州分家の西条少将が身延山に参詣され、横根村佐野為八宅が小休本陣となつた。現存その御用留帳の一部に

（塩沢、望月勲雄提供）

從城州伏見佐屋廻り 夫より 身延通り 品川宿迄宿々間屋中

尚々此先触早々順達之上品川宿ニ留置拙者立 可被相戻候 以上

泊 附

十二日 十三日 十四日 十五日 十六日 十七日 十八日 十九日 廿日 廿一日 廿二日
 枚方 伏見 大津 石部 関 四ヶ市 桑名 宮 岡崎 吉田 浜松 日坂
 廿三日 廿四日 廿五日 廿六日 廿七日 廿八日 廿九日 晦日 二月初日 川崎
 丸子 奥津 万沢 身延 万沢 吉原 箱根 大磯 藤沢 二崎

とあり、徳川家縁故の方の旅行であるので、宿泊、小休等についても、その前年七月より往復文書、下見取調べなど数々の先触があつて、当時はさぞ大騒ぎをしたことであらうと想像できる。

徳川幕府が瓦解し、明治政府が誕生したが、定飛脚問屋は相変わらず各駅の伝馬所から人馬の供給を受けて、信書および貨物運送の営業を続けていた。江戸が東京となり、政治の中心がここに移つてこの事業はいよいよ繁昌してきたが、政府は新式郵便の官営を企てて着々その準備を進めた。

明治三年（一八七〇）五月郵便の生みの親である前島密翁が駅通権正となり、従来飛脚問屋の手によって行なわれてきた信書の取扱いを欧米先進国の例にならつて、これを官業とし、全国に行き渡るよう諸般の準備を開始したのである。

政府は明治四年（一八七二）三月一日（旧曆）を期して、東京—大阪間に新式郵便制度を実施した。

これにより二百数十年間続いた民間飛脚営業は廃止の憂目となったが、一部の飛脚問屋を官営に移管させるという方法を取りながら、またこの救済策として飛脚業者に内約したのが、陸運会社の設立であつた。これが後の内国通運会社となつたのである。

身延地域にも飛脚業者が相又にあつたであらう。それは、陸運会社が相又にあつた事で想像できる。

「陸運会社定書—相又駅」（市川喜洋蔵）には、宿屋十二名、木銭宿一名、人足二十五名、馬疋二十九名、馬差一名、計六十八名の者が連署して、申合規則を明治五年に定めており、これらの人が旅客物品の継立にあ

たつていたようである。また、この陸運会社が通達会社と改称したことも次の文書（市川喜洋蔵）で知ることができる。

以書付御届奉申上候

巨摩郡第三十四区

相又駅 市川三右衛門

右奉申上候陸運元会社通達会社ト改称シ御国内之通運を開キ各道公私之旅客物品ヲモ継立致シ候儀官ノ御准免ヲ蒙リ候趣ヲ以テ各地便利之向々江協議有之候ニ付当駅之儀者私継立方引受且物資運送向都テ元会社之規則ニ照準シ其開業之月ヨリ諸般不都合無之様継立方営業仕候ニ付此段御届奉申上候 以上

明治七年十二月

右駅右元社取扱所

繼立引受人

戸 長

山梨県令 藤村紫朗殿

市川三右衛門

市川九兵衛

政府は明治四年（一八七二）十二月には、大幹線として東京より東海道筋長崎まで郵便を開いたが、同時に枝道郵便も開いた。すなわち、本県にあつては、同年十二月、甲府でかつての飛脚問屋加藤源六郎所有の柳町の建物を甲府郵便役所として開設し、東海道吉原駅から甲府まで郵便が開かれて、その十二月十六日を初日として、毎月一、六の日に郵便を遙送した。

新式郵便制度実施にあつて、わが山梨県で駿州路線が最初に開かれたのは興味あることである。もちろん従前の飛脚業者の手を煩わしたことであろうが、方法経路などの資料がないのが残念である。

郵便事業が開始されて漸次郵便線路が伸張し、明治五年七月一日には国内一般諸道に信書送達の便を開くこととなり、従来の宿駅を利用して郵便取扱所を開設した。本県では先ず甲州街道に八カ所が開かれて、東京甲府間の郵便が実施された。ついで六年六月には甲府上諏訪間が開かれ、河内地方の郵便線路が開かれたのは、その翌七年五月一日であつた。

すなわち、甲府郵便役所から東海道奥津（おきつ）までの沿道を開始

し、毎月奥津から二、四、七、九の日、甲府から三、八、五、十の日をもつて往復した。

七年五月十二日 布達一〇八

今般甲府柳町駅より 東海道奥津迄郵便相開き別紙駅々江取扱所を設け、毎月彼の地より二、四、七、九の日、当地より三、八、五、十の日を以て復候条信書其外共差出方の儀は都而郵便規則に照準致志最寄取扱所へ可差出事

右の趣管内無洩相達する者也

明治七年五月十二日

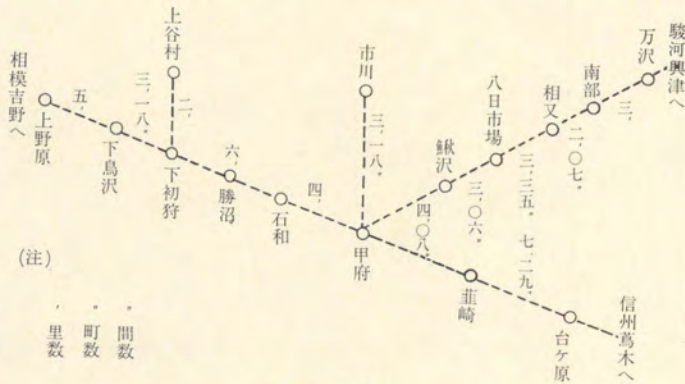
山梨県権令 藤村紫朗
 奥沢駅、八日市場駅、相又駅、南部駅、万沢駅

また、同年（一八七四）七月一日には、小井川、切石、下山にもそれぞれ郵便取扱所を開いた。

したがって、当町においては相又郵便取扱所が最初である。

明治七年六月二十八日付で藤村県令の発した布達には、甲府を中心とした各地への郵便物の通送経路を詳しく指示しているが、関係箇所のみを次にあげる。

- 一、甲府ヨリ万沢ヲ経テ奥津駅へ通スル郵便継換地等従前ノ通唯回数ヲ増加且甲府駅ヨリ発スル脚夫ハ布施へ奥沢相又ノ脚夫ハ八日市場切石下山へ立寄郵便物請渡可致事 但静岡県管下駅々へハ別ニ相達候事
- 一、下山ニテハ奥沢仕出シノ脚夫往復共立寄候管ニ付郵便物受渡可致事



明治七年線路図 (通信博物館所蔵)

前述の相又駅陸運会社の内容などからみると、この相又駅内に郵便継換の専門脚夫がいたのであろうか。当時の相又地区は交通運輸の要所となっていたのであろう。しかし、明治十一年（一八七八）十一月一日付の豊岡村通運会社の資料によると、福居村（今の下山）から陸合村中野まで新道路が十一月中に落成するので、清子で通運継立事務を行ないたい旨の願書が藤村県令あて提出され、十一月十一日付第七八二九号で聞届け許可の文書（市川喜洋蔵）があるところから、甲駿の往還も相又から清子に移ったのであろう。

この相又郵便取扱所も明治十四年（一八八一）の郵便線路図からは、その名称が消えており、何年頃廃止となったか判然としていない。

こうして明治四年政府の手によって始まった東京—大阪間の新式郵便は各地方に大きな変動を与えながら、早くも翌五年七月には全国の主要街道のほとんどに郵便の道を開き、着々と地歩を固めてその通信網を拡げていった。そして、确实、迅速、低廉の公共性に沿って発達し、ついで便利な電信電話と、一般に与えた利便は実に計り知れないものである。さらに大正、昭和とますます興隆の道をたどり明治百年の今日、この通信機関の発展充実ぶりは、一世紀前を偲べばただただ驚くばかりである。

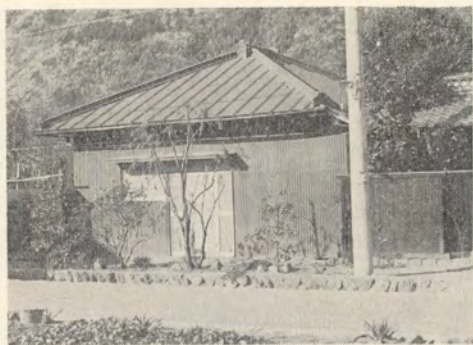
第二節 通信機関

山梨県における明治以後の通信の発達は、もちろん甲府市が中心であり、五年七月に甲府郵便役所が開設されて、東京—甲府、甲府—上諏訪、甲府—奥津間の主要線路が開き、九年に貯金業務、ついで電信、電話業務が開始されて、明治時代四十五年間に通信は目覚ましい発展をとげた。

この間、明治八年に郵便役所等を一律に郵便局と呼称することとなったが、当時、全国各地に政府の手によって郵便局舎を新築することは到底望めないことで、地方の有志に局長を委嘱して、その自宅の一部を局舎にあ

で使用することとした。それが今日でも各地に特定郵便局として、地域の通信機関を担い、郵便事業に大きな役割を果たしているのである。

当町では明治時代に先ず下山郵便役所、ついで身延郵便局、大島郵便局（大河内局）、身延郵便受取所（身延山局）が開設された。大野に開設された。大野に開設された身延郵便局は十九年（一八八六）に大野郵便局と改称して身延山参詣客の利便するところであったようである。電信業務については、門前町にある身延郵便局（身延山局）に明治四十年（一九〇七）末に町内にはじめて電報受付配達事務を取扱い、ついで四十三年三月から下山・大野郵便局でも同様事務が開始された。



元大野郵便局舎（片田為丸宅）

大正時代に入り、全国郵便局で簡易生命保険、郵便年金事業が開

始されて、現在のような郵便局業務の体系は整ったのである。九年（一九二〇）富士身延間の鉄道が開通し、身延橋開通も目前に迫った十二年一月、大島にあった大河内郵便局は身延駅前に移転して身延駅周辺の発展と共にその利用度を高めた。十三年（一九二四）四月二十六日、当町に待望の電話通話が始まり、身延郵便局（身延山局）、下

梅平地内に移転して身延郵便局と改称した。また、この年下山郵便局で電話二十加入が開通して交換事務が開始された。大河内郵便局でも昭和八年七加入開通の交換事務を開始した。また、相又地区に新たに豊岡電信電話取扱所が昭和十七年に開設され、昭和二十年六月豊岡郵便局となった。

終戦の昭和二十年八月以降は、敗戦から立上った民主国日本の大変動の果たした役割も大きかった。そして、伸展する文化、社会、経済とともに通信機関としての郵便業務もますます増大し、身延山郵便局の電信通信も昭和三十七年従来の音響通信から、東京と直通の中継加入局となりタイプ送信に機械化され、峡南地区の集中局となった。

農村集団自動電話は昭和四十年大河内郵便局区内の大島、和田、樋之上角打部落の一八〇戸が開通し、続いて帯金、上八木沢、丸滝が開通、大河内地区に一挙に四七四戸が開通、四十二年には豊岡郵便局区内二六七加入が開通して、身延町内の電話普及度は急激に増加した。

これによって、かねてから身延町の町村合併の条件にもなっていた電報電話局設置が、普及度と加入者の熱望と相俟って実現することとなった。すなわち四十三年五月、町内の身延山、大河内、下山、豊岡郵便局の電信電話業務を統合して、日本電信電話公社直営の身延電報電話局が梅平に誕生し、待望の全国通信可能のダイヤル即時通話が開通し、加入者も増えて電話は家庭の必需品とまでなり、ここに町内の通信機関は大きく近代化された。

一、町内郵便局の沿革

山郵便局で取扱開始となり、その翌年六月には早くも身延山久遠寺をはじめ五十四軒の加入者による特設電話の交換事務が身延郵便局で開始されて、地方の日蓮宗信者と身延山をより近く結ぶこととなり、文明の利器の恩典に町内をあげて大喜びをしたのである。

明治初年、相又駅陸運会社には専用の脚夫により郵便継換が行なわれたようであるが、取扱所開設とならず、七年（一八七四）七月一日に先ず下山（二三五番地）に下山郵便取扱所が開設された。続いて十三年（一八八〇）六月一日身延郵便取扱所と大河内郵便取扱所が開設された。後者は

大島に開設されたが、これによりその翌年静岡方面への郵便線路が、富士川の兩岸を通って確立したのである。(線路図参照)

身延郵便取扱所は最初に波木井に開設された。片田為丸保存書類によると、「明治十四年辛巳二月廿六日波木井ヨリ当家江転局」とあり、その「御預品請継御届」書の末尾に、「旧郵便取扱役佐野太郎左衛門、旧引請人藤田源平」とあるので、約九カ月ばかり波木井で郵便事務が取扱われたのであろう。この間のいきさつについて身延教報昭和二十五年四月号の「身延町の今昔」には次のように記されている。

郵便制度の最初の開設は波木井の佐野太郎左衛門と云う人であったが、一年程の間に当時の金額約三〇円程を損じたといふので廃業し、その後を現在の身延郵便局長の祖父片田愛次郎が継承して、大野に「身延四等郵便局」を開局した。

また、この請継書により、引継高、引継品を列記してみる。

- 現金貳拾壹円拾錢貳厘
- 壹錢切手百九十枚、貳錢切手二百五十七枚、四錢切手百三十七枚、壹錢端書三百六十枚、
- 秤耆基、郵便箱一ヶ、掛札耆枚、日附印耆ヶ、郵便規則二冊、郵便切手見本類拾四枚、金子入書状取扱用紙綴二冊、諸印達書百十七通、監察掛見合印鑑耆枚

郵便線路図 (明治十四年)



(関係周辺のみ、他は略)

この内容で郵便業務が行なわれたのであるが、経済事情の相違とはいえない驚きである。また、この内訳などから推察すると、壹錢はがきの売行きは悪く、ほとんど封書が用いられたようである。次に、この時の郵便御用受書を掲げる。

- 郵便御用取扱方左ニ御請申上候
- 一、切手ハ凡積ヲ以テ御渡相成候ニ付売捌並残高共御勘定表江記載シ一ヶ月限り御定期之通り渋滞無之様差上可申尤売捌代金ハ御差図次第上納可仕候事
- 一、切手売下手数料之義ハ売上高百分ノ四被下候事

一、市内江配達之書状並日誌新聞紙之義ハ一本ニ付金老厘五毛づつ被上候事
一、非常之節ハ切手並売捌代金共專一二特退族様可仕候事
右之通り御聞届相成候上者何時被命候共諸事御差支無之様取扱此外御規則之趣屹
度相守り精々御用弁相成候様可仕候依之証人連署受書差上候也

山梨県下甲斐国南巨摩郡身延村平民

郵便取扱人 片田愛次郎 ㊦

同村平民

身元引受人 片田 弁治 ㊦

明治十四年一月十五日

駅通総官 前島 密殿

これを見ると、請負制度としての郵便御用をかしまつて取扱う当時の
姿がうかがえ、お上のことならばの世相も偲ばれる。

明治十七年頃、「身延郵便局所轄郵便切手売下所及函場取調表」による
と売下人（現在の切手売捌人）が二名いた。即ち

開函証印番号第壹号、身延村三九三番地坂上昇泰（明治十四年二月許可）
開函証印番号第二号、豊岡村戸長役場清水為八（明治十六年七月許可）
となつてゐる。当時の函場という言葉は現在でもそう呼称してゐる。

また身延郵便局から取調べ郡役所へ送った郵便取扱量や区内状況報告書
があり、明治十七年七月から十二月までの実績であるが、当時が偲ばれる
資料として抜粋して次に掲げる。

郵便物数 差立 三、一五三個 貨幣封入 一七個

配達 三、九一八個 同 三五個

切手売下代 身延局 五六円 売下所 三六円（以上六か月間のもの）

郵便区内、市外の戸数と人口

区内 八三八戸 四、三七八人

市外 五二二戸 二、四三五人

区内の状況

地勢 南ハ睦合村ニ接シ、北ハ福井村ニ隣シ南ヨリ北ニ引キ、東ハ富士川ニ沿
ヒ、西ハ身延七面ノ諸峯及ヒ大城山ヲ頂キテ元建村ニ界ス、地味瘠土多シ、道

路最モ險難ニシテ羊腸馬背ノ苦ム所ニシテ物貨の運輸最モ不便ニシテ此隣江交
通繁ナルヲ得ス。近隣為換局ハ歟沢局ハ六里余、南部局ハ三里余アリ、民間ノ
生業ハ別段盛衰ヲ見ス。他方トノ取引アリ殖産興業ニ注意ス。区内著名ナル山
ハ身延七面ノ二山、寺ハ久遠寺本遠ノ二寺アリ故ニ諸国ヨリ為換等ノ振出振込
専ラアリ為換局ノ遠隔ヲ歎ス

物産 米千石、麦千二百五十石、大豆五百石、三極八十駄、粟四十石、

諸官衙諸会社

戸長役場一（豊岡村ノ内小田舟原ニアリ）、公立学校三（波木井一、身延一、
針山一）、運輸会社四（大野、波木井、清子、光子沢）、通運会社一（清子ニ
アリ）、□エ会社一（大野ニアリ）

輸出と輸入

輸出—大豆二百五十石 九十五円

三極八十駄 貳百円

輸入—歟沢地方ヨリス

米五百石 代価三千百廿五円

駿地ヨリス

塩百三十五石 代価三百七十八円

身延局区内とは、旧身延町と豊岡村を含めた区域であつたらうと察せら
れるが、未だ為替業務を取扱っていない不便さを歎いてゐるのが判る。ま
た、貯金取扱もないが、翌十八年から開始されたであろうことは次のよう
な書類が現存すること推察できる。

御 受 書

今般當局江貯金取扱方御命可相成管ヲ以テ事務御伝習相成候ニ付テハ左ノ件ニ
御請仕候

一、服務規則承諾之事

（但書略）

一、通送請負命置承諾之事

但通送料ハ南巨摩郡南部郵便局江老日往復一回金拾銭

一、同村第四百六拾壹番地平民戸主片田藤一ヲ身元引受ニ相立ヘク事

右之通り相違無之候也

甲斐国南巨摩郡身延村第四百七十二番地

戸主 片田 愛次郎

駅通□□属 皆川克己殿

身延郵便局は大野に位置し、郵便取扱所から郵便局となつたが、明治十八年末か十九年一月頃に提出したと思われる局名改称願の草案が現片田為丸局長の手許にある。全文を次に掲げる。

郵便局改称御願

甲斐国南巨摩郡身延郵便局

四等取扱役 片田 愛次郎

右奉上願候当局義明治十三年五月御開設以来身延郵便局ト称シ候処身延村ノ義旧大野村梅平村波木井村又旧身延山門前ト右四ヶ村合併セシ称ニシテ当郵便局所在地ハ旧大野村ニアリ右身延山ハ県道ヨリ三十丁餘山間江遠隔セシ地方ニテ全ク甲府奥津間の郵便線路ヲ隔絶セシ山間ナレハ単ニ身延郵便局ト称スル中ハ不都合ナル場合多々有之右ハ地方監察御掛方ニ於テモ御巡回ノ節当局ノ位置ヲ誤リテ迂路ヲ御巡回被成候御方モ有之加フルニ本年十月ヨリ貯金預所ヲ身延郵便局江御開設ニ相成リ身延貯金預所ト称シ猶又身延山門前ニ身延村貯金預所ヲ御開設相成同村ニテ身延貯金預所ト身延村貯金預所ト兩所アリテ只村ノ一字アルト無キトノ區別ノミナレハ己ニ御本局ニ於テモ貯金事務ニ関シ用紙御下ケ等モ別段ノ御配慮合可有之況ンヤ人民ニ於テテハ其誤解不勘己ニ近頃不都合モヲ生セシ事々有之且又通運会社人願回等モ地方不案内ナル者ハ三十丁余アル身延山まで紛込ミ初テ其誤ヲ悟リ又三拾丁余ヲ立戻ル等実地不都合不勘夫レ如斯ナレバ他ノ人民ハ申ニ及ハス実ニ身延郵便局ナレハ其身延山ニアル事ト想像シ意外の時日ヲ費ス事云フ可ラス夫レ如斯キ誤リアリテノ故カ己ニ隣局南部郵便局ノ如キモ陸合村ナレ共南部ト称シ富川村ノ如キモ万沢郵便局ト何レモ其地名ヲ局名ニ被仰付タルハ殊ニ以テ其宜キヲ得タル義ト深ク奉感銘候仰々身延郵便局ト称スルハ合併セシ村名ヲ用ヒタルモノニシテ全ク土地ノ状況地理使用ニ適セス前述ノ如キ実地ノ不都合アリ全ク土地山間ニ散在セシ村名ノ総称ヲ以テ最初御開設ノ際身延郵便局ト奉出願候弊ヨリ生スル場合ニ御座候且水陸の要路ニ当リ候土地ニテ從來ノ目的モ有之以テ猶又前述ノ如キ不都合ヲ生スル事不勘場合ニ付何卒地名ヲ以テ大野郵便局ト御

改称之程伏而奉願上候

従前実地不都合ニ付改称ノ義多年熱心仕り居り候得共局名改称ノ如キハ御本局ニ於テ容易ナラサル御手数ノ義ト奉察候ニ付乍思延引罷在候処今回地方監察御掛田村義忠殿御巡回ニテ右号不都合モ実地御目ニ触タル由ニテ御下問ノ次第モ有之候ニ付御本局ノ御手数モ不願奉出願候何卒此段深ク御洞察ノ上身延村豊岡村中央水陸要路ニ当リ県道郵便線路ノ沿道旧大野村ノ地名ヲ以テ大野郵便局ト御改称御聞届ケ被成下度伏而奉懇願候 以上

この願書が効を奏したのであらう。明治十九年（一八八六）三月二十五日付大野郵便局と改称されている。

なお、この書類によれば山門前に「身延村貯金預所」が存在していた。明治三十四年（一九〇一）身延郵便受取所として開設した現在の身延山局の前身でないとしても、門前町の何処かに開設されていたことである。位置や実績が不明であるのは残念である。

その頃の身延山は明治十四年、今の祖師堂が落成して六百遠忌を行ない、十六年には法喜堂、十九年には大客殿が再建されるなど身延山の隆盛期で、従つて身延村は門前町はもちろん村全体が活気に満ちていたことと
思ふ。

身延、下山、大河内の各郵便局で貯金事務を開始したのは明治十九年十月一日である。

郵便事業も着々とその実をあげており、明治十八年十月に各郵便路線の等級を改めて指定した。

明治十八年十月二十九日駅通局報附録（抜萃）

全国郵便線路「中線路ノ部」

甲府―興津線

甲府、小井川、市川大門、鵜沢、切石、福居、身延、南部、万沢、宍原、小島興津

郵便物通送時間「中線路ノ部」

甲府興津下り便三等速度一七時間三六分
同 上り便三等速度一七時間三六分

當時は郵便運搬人を脚夫といつて、郵便局から郵便局へ足早に往復し、この速さを通過速度といつた。そして、一等速度は一時間に二里半、二等速度二里、三等速度一里半と規定で定められた。脚夫の服装は饅頭笠、ハッピ、股引、すべて黒一色で、草鞋がけといういでたちに、天秤棒の先に行囊をくりつけて担ぎ、貸与の丸型通時計を肩からさげ、時間に遅れないよう歩いたそうである。この頃、すでに富士川には舟便が運行されていたが、郵便物はこれを利用していなかったようである。しかし、その後、明治三十三年（一九〇〇）十月一日から水路郵便線路として鰍沢―岩間に限つてこの富士川が利用され、郵便物が水上を上下した。

明治中期の甲府―興津間の路線はなかなか整備されず難所の多いところであった。当時の甲府郵便電信局長から出された文書にも、「興津線ニアッテハ富士川ニ沿ツテ道路峻嶮又早川ノ源流アツテ一朝天変ニ遇フトキハ迂回スルニ道ナク終ニ郵便物ノ通送ヲ遮断スル患アル」（甲府郵便局八十年誌）とあり、水害や山崩れなど、自然の猛威の前には、通送の途絶もしばしばであったと思われる。

為替業務は、大島（大河内）郵便局が早く明治二十二年十二月六日、下山郵便局で明治二十三年十一月一日から開始している。大野（身延）郵便局ではまだこの頃取扱つておらず、明治二十七年通信大臣黒田清隆あてに「郵便為替貯金事務御開設願」が出されており、また、この年の同局区内状況調書には次のように記されている。

最近為替貯金取扱所へ距離

北ハ下山郵便局へ一里卅五丁当区内ヨリ下山局区内ニ至ル連山ヲ以テ界ス、南ハ南部郵便局へ二里十九丁当区内ヨリ南部局ノ境界ハ小丘一里余ニシテ人家ナシ、東ハ富士川ニ臨ミ西ハ代郡と相對シ、西ハ連山重疊シ駿河ノ国ニ界ス、駿河ノ国梅ヶ島温泉へ通スルノ道アリト雖モ三里余ノ里程中人家更ニナシ

大野局では十七年頃より為替取扱の開設願を申請し、二十七年にも提出しているが結局開始したのは明治二十九年五月一日からである。どうして遅れたかは不明である。明治三十四年三月十五日身延総門内元町に身延郵

便受取所（今の身延山局）が開設された。そして四十年一月六日身延郵便局となり、四十一年十二月十一日に仲町に移転した。この間のことを身延教報誌昭和二十五年四月号「身延町の今昔」には次のように書かれている。

明治三十四年三月十五日身延狐町の阪上延太郎氏が現在の島屋呉服店の処に郵便受取所を開き、同四十年十月二十六日望月宗太郎氏の時に無集配三等局に昇格、同時に局舎を仲町の現在の郵便局前に移し、同年十二月二十六日より電信を取扱つた

狐町とは今の元町のこと、元町から現在位置（昭和四十四年四月移転地）に移築したのである。前局舎は電話交換業務のために新築されたもので、大正十四年四月十六日から昭和四十四年四月までの満四十四年間、山の郵便局として門内住民と身延山参詣者に利用された局舎である。

電報の受付と配達をするようになったのは、やはり身延局（身延山局）が早く、峡南地方でも、鰍沢（二十四年）、南部（三十年）、岩間（三十四年）、切石（三十六年）について、身延局で四十年十二月十六日に開始された。記録によると、最初の電報配達手である米山大太郎の採用日付が、この開始日となっているので確かであるが、そうすると電信業務は先ず元町で始まったこととなる。なお、この時の電信回線は、静岡―甲府で、回線内に南部局と共に含まれていた。つづいて、四十三年三月三十一日から、下山、大野局で同時に取扱うようになった。

大正初期における関係回線名と接続局名をあげると次のようである。

静岡甲府線 静岡、万沢、内船、南部、大野、身延、甲府

甲府下山線 鉄道甲府、甲府、岩間、西島、切石、飯富、下山

簡易保険、郵便年金業務が始まったのは大正時代であるが、保険は大正五年（一九一六）十月一日全国郵便局で一斉に開始され、年金は大正十五年十月一日から同様開始となった。当町では未開局の豊岡局を除いて四郵便局でこの取扱を始めている。

大正十二年、これまで大島にあった大河内局は、身延駅前一月移転し

たが、この年の八月に身延橋も開通した年であって、村民や参詣者の利便も大きかったであろう。

電話が郵便局につけられ、いわゆる郵便局へ行つて電話がかけられるようになったのは大正十三年四月二十六日からで、町内では先ず身延局（身延山局）と下山局でこの通話事務が開始された。このため個人架設の要望が大きき、その翌年には身延局で交換事務が開始されて五十四の加入者が電話開通した。下山局の交換開始はこれより遅れて昭和五年一月二十一日、大河内局は昭和七年六月十一日である。

大野郵便局（身延局）は駅前に大河内局が移転してきたため、富士川をはさみ相対することとなり、一方、梅平地内には県立中学校が開校（大正十二年）されるなど将来の峽南文化の要地としてクローズアップされたため、昭和五年十月三日梅平（現在地）に移転し、同時に身延郵便局と改称した。これに伴い従来の門内の身延郵便局は身延山郵便局と改称された。

当時、大野局が身延局と改称されることは、身延局では全く予想しておらず、また、自局が身延山局と改称されることも知らなかったようで、仄聞して慌てて、この年九月二十日にこれに対する質議の文書を提出した事が、身延山局の記録簿に記載されている。続いて次のような記事が記されている。

昭和五年十月一日

右当局照会文書ニ対シテハ何等ノ回答ヲ交付為ササルノミカ局名改称ニ干スル件ト題シテ下記ノ如キ命令的通知ノ送付ヲ受ケタリ

規郵第一四九四八号

東京通信局規画課長

来ル十月三日大野郵便局ハ身延村大字梅平一三六〇番地ニ移転シ局名ヲ「身延」ト改称ニ付右に伴ヒ貴局モ又局名ヲ「身延山」と改称セラルヘキニ付了知相成度

追而電信区 異動ニ干シテハ別途令達セラル（原文ノママ）

右当局長ノ致セル質議ニモ窺ヒ知ルヘク当局ノ憂慮ニ堪ヘサル処ハ単ナル局名ノ

改称ヲ論スルモノニ非ス今ココニ明治四十年以来称ヘツツアリタル「身延」ヲ全ク同一局名ヲ他ノ局然モ隣接ノ局名トシテ呼称セシムヘキ新シキ規画ノ地方的情勢ニ即セサルヲ謂フ也

長い間の「身延郵便局」の呼称が解消される寂しさと、それが隣接局で称えられる不満を述べたのであるう様子がうかがえる。大身延町となった今にして思えば、往時の語り草として今昔の感がするのである。

豊岡村に豊岡電信電話取扱所が開所されたのは、第二次世界大戦勃発の翌年十七年（一九四二）八月二十一日で、電報と電話を取扱い、昭和二十年敗戦直前、六月十一日豊岡郵便局となつて、郵便為替貯金、保険年金の業務も取扱うようになった。これで現在の五郵便局が揃つたわけである。

昭和時代となり郵便、為替貯金、保険年金、電信電話の各業務体制が整つた郵便局は、国策国情に沿つて各事業とも充実し発展していったが、二十年の敗戦までの間はとりわけ戦争遂行のために動員され、郵便、電信電話も専ら軍事優先の状況であった。軍事郵便、検閲、弾丸切手、国債、貯蓄債券、保険一戸一口運動等、すべてが明治、大正人には何とも言えない戦時中の数々の思い出である。

昭和二十年七月六日、寸時にして甲府市は焦土となり、間もなく敗戦の日を迎えたが、その後の郵便局業務も、立直しの国の施策に沿つて努力と労苦は大変なものであった。特に経済は悪性インフレーションに襲われ、その対策として二十一年二月に金融緊急措置令が施行され、新円の切替が実施された。すなわち一カ月に世帯主三〇〇〇円、その他の世帯員一人につき百円以内に制限し、その払戻しを認めるというのである。これは郵便局と銀行で取扱つたが、当時の町内各郵便局前は行列を作つての混雑を呈した。ついで八月には第二封鎖貯金の設定で、郵便貯金の最高預入制限五千円で三千円未満は第一封鎖となり、三千円以上も家族合わせて三万二千円まではこの制限を受けなかつたので、制限を受けた預金者は割合少なかつた。この第二封鎖は二十三年七月解除となつた。

昭和二十四年六月、通信省も郵政と電気通信に分割し、その電気通信省

町内各郵便局の沿革と歴代局長

局名	下山郵便局	身延郵便局	大河内郵便局	身延山郵便局	豊岡郵便局	
開局	名称	下山郵便取扱所	身延郵便取扱所	大河内郵便取扱所	身延山郵便受取所	豊岡電信電話取扱所
	年月日	明治7.7.1	明治13.6.1	明治13.6.1	明治34.3.15	昭和17.8.21
郵便局となった年月日	場所	下山2357番地	(波木井)	大島1,181番地	身延村元町	相又林先下610番地
	局名改称	下山郵便局 明治8.1.1	身延郵便局 (不明)	大河内郵便局 (不明)	身延郵便局 (明治40.1.6)	豊岡郵便局 昭和20.6.11
局舎移転と新築	福居郵便局 再び下山郵便局となる (年月日不明)	大野郵便局 (明治19.3.25) 身延郵便局 (昭和5.10.3)	大島郵便局と称したことあり	身延山郵便局 (昭和5.10.3)		
	下山 2,360番地の1に新築移転 (昭和38.11.17)	梅平 645番地に新築移転 (昭和5.10.3) 同所に新築 (昭和42年12月)	角打 744番地に新築移転 (大正12年1月)	身延村 823番戸に新築移転 (明治41.12.11) 身延 3,750番地に新築移転 (大正14.4.16) 身延 3,756番地に新築移転 (昭和44.4.28)		
集配、無集配局の別	集配局	集配局	集配局	無集配局	無集配局	
歴代局長と就任年月日	芦沢九左衛門 (明治7.7.1)	片田愛次郎 (明治13.6.1)	名取新作 (明治19.3.25)	阪上延太郎 (明治34.3.15)	市川政一 (昭和20.6.11)	
	芦沢九左衛門 (襲名) (明治31.3.26)	片田浅治郎 (大正6.5.30)	片田作市 (明治29.12.1)	阪上孝平 (明治36.3.20)	市川や江 (昭和22.10.28)	
	芦沢忠男 (昭和18.4.8)	片田為丸 (昭和18.6.4)	佐野助蔵 (大正10.10.15)	望月宗太郎 (明治40.10.26)	市川政一 (昭和27.8.9)	
			佐野弥録 (昭和4.12.23)	阪上治良 (大正10.10.22)	市川喜洋 (昭和37.6.30)	
			佐野昭 (昭和37.9.15)	望月佐門 (大正11.1.24)		
				阪上治良 (大正14.9.19)		
				池上三郎 (昭和13.6.20)		
				片田為丸併職 (昭和33.11.8)		
				池上荒一 (昭和34.7.17)		

町内郵便局業務開始日一覧表

区分	局名	下山郵便局	身延郵便局	大河内郵便局	身延山郵便局	豊岡郵便局
郵便		明治7.7.1	明治13.6.1	明治13.6.1	明治34.3.15	昭和17.8.21
貯金		明治18.10.1	明治18.10.1	明治18.10.1	明治34.3.15	昭和20.6.11
為替		明治23.11.1	明治29.5.1	明治22.12.6	明治34.3.15	昭和20.6.11
簡易保険		大正5.10.1	大正5.10.1	大正5.10.1	大正5.10.1	昭和20.6.11
郵便年金		大正15.10.1	大正15.10.1	大正15.10.1	大正15.10.1	昭和20.6.11
電信		明治43.3.31	明治43.3.31	昭和6.3.1	明治40.12.26	昭和17.8.21
電話通話		大正13.4.26	昭和13.10.11	昭和6.3.1	大正13.4.26	昭和17.8.21
電話交換 (開始時) 加入者数		昭和5.1.21 (20)		昭和7.6.11 (7)	大正14.6.16 (54)	昭和17.8.21 (1)

も二十七年日本電信電話公社となった。そして、特定郵便局で取扱う電通業務は公社の委託業務とされた。身延町にも四十三年五月には電々公社直営の身延電報電話局が誕生して、町内各郵便局の電通業務は一切移管すると同時に電話はダイヤル自動化となった。郵便局は郵政省本来の郵便、為替貯金、簡易保険のみの事業に専念することとなった。

古い伝統と歴史を持つ町内五郵便局は郵政事業の使命に燃えて、今後も身延町の発展とともに力強く歩み続けるであろう。

二、通信電信電話の町内事情

(一) 電話架設の歴史

大正九年(一九二〇)富士身延間の鉄道が開通、十一年には大野トンネル開通、翌十二年身延橋が開通されるなど、この頃身延の交通運輸は大きく飛躍し、急速に便利となった。それでこんどは電話要望の声がもり上ってきたのは当然であつたらう。関東電信電話百年史に次のようにある。身延山久遠寺が相当援助しようだが、詳細は不明である。この通話事務に当たっては甲府身延電話線が新設され、接続局は甲府と身延、それに身延と同時に通話事務を開始した下山の三局であつた。しかし、電話が施設されても局の電話一本だけでは不便なので、特設電話交換開始の運動がもり上つてきた。当時、小林銀行の身延支店の小林豊三が発起人となつて、まず特設電話組合を作り、身延山久遠寺でも約一万円寄付したということである。翌十四年の交換開始にあつて局舎は当時としては立派すぎるくらいのもので、一階を窓口、交換室、郵便関係その他とし、二階は集会所などに使用した。

電話番号は二―四番を身延山のものとし、四二・四四・四九番のように人にきらわれるものを除いて抽せんした。小林銀行が二二番、松井坊が八番にあつたが、銀行が本店の小林八郎衛門にちなんで八番を欲しがつた

ので、二二番と八番をとりかえた。また、二九番も「にく」といって人に嫌われる番号であるが、これを「ふく」とよんで獲得した人がある。

また、昭和二十五年の身延教報誌「身延町の今昔」にも、次のように書かれている。前年猛運動の結果認可された特設電話組合による特設電話も山内加入者五四名を以ていよいよ六月十六日より一般通話が始まった、当時政府は所謂緊縮方針で架設は困難であつたが、出願が前年であつたと云う理由で許可されたが、これも身延が単に一発展地という理由のみではなかつたことは勿論である。(中略) 電話開設は電灯の時と同様に山中の老人子供には珍しがられた。

特設電話というのは、開設に要する物件の寄付を官が受けて電話を架設することであるが、これにも認可を必要としたのである。身延山久遠寺の援助と、身延特設電話組合の積極的な運動が開通を早めたのであろう。身延郵便局に一本の電話がついた大正十三年の翌年六月十六日には、五四加入者の電話が開通して、交換事務が開始されたのである。西八代・南巨摩両郡下では鰍沢、市川大門、青柳について四番目であつた。

最初の加入者の中には区域外の身延駅付近から九軒も加入しているが、身延山参拝者などによる商取引の関係だつたらうと想像される。また当時大河内郵便局は、十二年一月に大島より駅前に移転したばかりで、集配局であるが電話通話事務もなかつたためと考えられる。

特設電話開通を当時の身延教報誌は次のように伝えている。



大正 13 年の 電話 開通 式

特設電話愈々通話

屢報せし身延特設電話いよいよ去十六日より一般通話ができるようになった。山内の加入者は五十四名である。甲府、鯉沢、岡谷、八王寺、東京方面との普通通話料は甲府鯉沢方面は十五銭から二十五銭で、岡谷三十銭、東京四十五銭にて一通話は三分間である。因に来る二十一日県知事以下県会議員其他を招待して盛大なる開通祝賀会を開くさうである。(六月十七日号)

身延電話の成績

去る六月十六日から通話を開始した身延特設電話当月分の通話数を聞くに、市内通話数は一日平均五百乃至六百、市外通話は半月合計発信四八六、着信四三〇通話で此通話料百二十円であった。(七月十七日号)

開通祝賀会はさぞ盛大であつたらうが、残念ながらその様子は不明である。そして、開通時の利用度は一加入が一日平均市内一〇回も使用している。市外は〇・七回であるが市外回線甲府―下山―身延の一回戦だけで一日六〇回以上の通話であつたのでこれが限度であつたと思われる。結局市外通話には不便であつたため、電話組合は静岡県との回線設置の運動を起した。すなわち、身延教報誌に次のように記されている。

更に延びんとする甲駿二国の連絡通話

身延地方より静岡県下に至る甲駿連絡の通信機関は富士身延鉄道の延長と共に益々、必要なるに拘らず、現在郵便、電信、電話の凡てが東京を迂回する始末にて不便尠ならず就中其の影響を蒙むるは接続地たる身延地方なる為、大正十二年四月身延特設電話架設計画に際し身延本山を始め南巨摩郡睦合村、西八代郡栄村並に大宮町等の沿道各町村長郵便局長等が、時の通信局長田辺七六に会見具申



身延山郵便局旧局舎

の結果、同氏も本県出身の關係上その必要を痛感し、聯絡回線架設を快諾された。然るに不幸震災並に同局長更迭等のため頓挫し、昨年四月二十六日辛じて甲府身延線開通、更に本年六月十六日身延特設電話の開通を見たのであるが、未だ甲駿二国連絡の効用なき旨有志の引続き運動の結果、今回漸く許可の内示ありた



身延山郵便局



下山郵便局

るを以て之が対策を講ずるため、身延特設電話組合では、八月五日身延町に總會を開き協議を遂げ、大宮町、睦合村等の関係町村と相呼応して、これが達成を期する事にした。因に本電話は一万二千円の費用を通信省に納入の要あり、該回線開通によつて有利の影響を有する大宮町外静岡、沼津、清水の三市並に沿道諸会社等より応分の寄付も纏り居れば、案外容易に進行することと観測されて居るが開通後は名古屋、京都、大阪との通信可能の由にて非常に便利となる訳である。(大正十四年九月三日号)

身延山を始め各町村等の寄付金の額は不明であるが、とにかく翌十五年十二月二十六日、大宮線(大宮―南部―身延)が開通している。身延山郵便局の電話もこのようにして出発したが、昭和二十年までに九

五加入で大した伸びはなかった。しかし、敗戦後は急速に増加して、昭和四十三年電通合理化時には四四〇加入であった。また市外回線数も五〇回線となり、交換台は市内五台、市外九台の計一四台が並び、無集配局ながら特異の電話通信の集中局として峡南地区の中樞をなしていた。

身延山郵便局の電話加入者数の推移

大	13	1
	14	57
昭	5	69
	10	87
	15	94
	20	95
	25	119
	30	208
	35	259
	40	352
合理化時	43	440

下山、大河内両郵便局の電話も特設電話で始まっているが、身延山郵便局と異なり、地元有力者と郵便局長が相当の犠牲を払って今日の基を作ったのである。

下山局は身延山局と同時に大正十三年四月二十六日から通話事務が開始され、甲府―下山―身延の共同回線が利用されたが、電話架設要望の声は二、三年後である。先ず「下山特設電話組合」が作られた。役員名をあげると、山内椿房、遠藤半弥、芦沢九左衛門、佐野信一、望月伝一（イロハ順）の五氏であったそうである。

二五名以上なければ認可されないというので、役員諸氏は商店等も勧誘して何とか三〇名獲得に成功したが、中途であれこれいう人もあって一〇名が脱落してしまった。勿論この金策が大変だったようで、地元有力者、個人金融、甲府の無尽会社等を奔走して、一応連帯債務ということで、昭和五年一月二十一日、二〇加入が開通した。

しかしながら、開通後は結局役員がそれぞれ二、三件ずつ債務を受持つようなこととなったが、郵便局長（芦沢九左衛門）は五件を負わされ、完済となったのは何と昭和二十一年であった。

電話開設功労者というべき五名の役員中四名まではすでに他界され、現

在その労苦の思い出を語る人は山内椿房一人のみとなってしまった。

（下山局長芦沢忠男談）

身延配便局（身延山局）の電話開通五四加入（大正十四年）中、門前町周辺が殆んどであるが、身延駅周辺の大河内局区内の九加入が区域外で開通しているのは、他に類例のないことで特異地域を物語るものである。

当時大河内郵便局は大島より身延駅前に移転（大正十二年一月）したばかりで、郵便集配、貯金保険事業に専念したのである。しかし、昭和四年新任早々の大河内局長佐野弥録は電信電話の取扱開始に積極的に努力した。その頃電信事務開始にあたっては請願によらなければならず、いわゆる請願通信といい、通信省の許可によって個人負担で開始することであった。大河内局長の請願によって昭和六年三月一日から電信電話通話事務が開始されたが、関東電信電話百年史には次のように記されている。



大河内郵便局



豊岡郵便局

大河内局でも局長が山林を売って一、五〇〇円を寄付したはいいが、電報収入が規定額に達せず、三年間というものは不定額をおさめていた

電信電話の通話事務開始と共に、電話架設を要望する声が高まり、七名の組合員で鈴木音次郎を組合長とする特設電話組合を組織し、佐野弥録局長の私財二千元、大河内村の助成金三千元を開設基金として架設に奔走した。(大河内局長佐野昭談)

そして通信事務開始の翌年の昭和七年六月十一日に七加入の電話が開通して電話交換が開始された。市外回線は身延山大河内線が新設されて、遠距離通話は身延山局中継で行なった。電信もすべてこれによる電話送信であった。

当時の社会事情で止むを得ないとはいえ、大河内局の電話発展の歴史にやはり忘れてはならないのは佐野弥録局長のこの大きな犠牲と労苦ではなからうか。

身延郵便局は集配局で開局も古いが、電信電話事務については身延山局が身延山久遠寺の麓にあった関係であろう、身延山局の方が早期に開始された。そして昭和十三年十月十一日に身延山局加入加入電話一一二番として電話通話業務を開始している。

また、豊岡村相又に、第二次世界大戦勃発の翌年、昭和十七年八月二十六日豊岡電信電話取扱所が開設されて、電報受付配達と電話通話と豊岡村役場一人だけの交換事務が開始された。回線は電信電話共用の身延山―豊岡線であった。豊岡の電報配達区域は次のとおり(カッコ内は旧配達局)となつて従来の配達局は辺地配達の労苦から解放されるようになった。

豊岡電信電話取扱所の電報配達区

大城、門野、湯平、相又上、相又下、小田舟原の一部(以上身延山局)

横根、光子沢、大久保(以上南部局) 清子(身延局)

電話開通はその後敗戦までに、二番豊岡村役場について、三番清子分校四番横光分校、五番大城公民館、六番豊岡小学校が開通したが、一般加入電話でないのも当時の戦時体制を偲ばせるものである。設備も加入者負担であったので豊岡村で各部落の要所に電話をつけ部落民の利用を考えて開

放送施設及び電話架設補助金交付一覧表

下 山 地 区

施設年度	施設部落	施設別	施設費	事務費(雑費)	町補助金	交付年月日 補助率
35	上 沢	放	153,000	2,590	40,000	昭36. 2.14
38	"	"	80,750		20,000	33.12.30
35	大 庭	"	122,875	3,100	30,000	36. 3.28
36	新 町	"	118,800	5,500	30,000	36. 7. 7
37	本 町	"	105,240		30,000	37.10.17
38	大工町	"	90,000		30,000	38.10.31
"	山 額	"	97,365		30,000	38. 9.20
"	仲 町	"	95,000		30,000	38.10.12
"	杉 山	"	79,700		30,000	38. 8. 3
35	上 粟 倉	"	66,500	0	30,000	35.11. 2
33	小原島	"	200,000	0	50,000	33. 5.15
34	荒 町	"	126,480	0	50,000	34. 6. 9
	竹 下	"	90,000		30,000	39. 3.31

13施設

通させたものと思われる。こうして敗戦の年の六月十一日に豊岡郵便局となったのである。

(二) 有線放送施設

部落内の連絡をより密にして、区の運営を円滑にしようと、スピーカーによる有線放送施設を設置したのは、昭和三十三年五月の小原島区が最初である。

この施設は、防犯防火、青少年育成活動、婦人会などの連絡、もちろんとりわけ役場から区民への広報媒体として大きな力を発揮した。

放送施設及び電話架設補助金交付一覧表

身延地区

施設年度	施設部落	施設別	施設費	事務費 (雑費)	町補助金	交付年月日
36	橋町	放	135,800		30,000	昭37. 2. 19
38	大野	〃	75,800		30,000	37. 12. 7
〃	波木井 2区	〃	80,000		30,000	39. 3. 31
〃	清住町	〃	118,300		30,000	39. 7. 14
〃	上町	〃	70,000		30,000	41. 7. 21
40	仲町	〃	102,500		30,000	40. 10. 18
43	元町	〃	196,610		30,000	43. 4. 7
〃	梅平一区	〃	226,600		30,000	42. 7. 22
41	梅平二区	〃	176,200		30,000	41. 7. 21

9施設

放送施設及び電話架設補助金交付一覧表

豊岡地区

施設年度	施設部落	施設別	施設費	事務費 (雑費)	町補助金	交付年月日
34	大城	放	125,200	2,000	30,000	昭34. 9. 23
39	相又上	〃	128,100		30,000	39. 7. 14
〃	大久保	〃	55,500		30,000	39. 7. 14

3施設

放送施設及び電話架設補助金交付一覧表

大河内地区

施設年度	施設部落	施設別	施設費	事務費 (雑費)	町補助金	交付年月日
36	椿草里	放	98,000	3,000	25,000	昭36. 11. 20
〃	帯金	〃	146,000		35,000	36. 12. 22
〃	上大島	〃	81,750		30,000	37. 3. 31
37	角打 (旧村)	〃	101,000		30,000	37. 8. 16
38	〃	〃	251,400		30,000	38. 8. 15
〃	下八木沢	〃	101,210		30,000	38. 8. 3
〃	塩之沢	〃	131,500		30,000	38. 9. 30
〃	大垓	〃	77,300		30,000	38. 8. 10
〃	丸滝 (桜井)	〃	96,000		30,000	39. 2. 15
41	上八木沢	〃	152,300		30,000	41. 12. 16
39	丸滝	〃	174,900		30,000	40. 3. 1
41	大崩	〃	43,350		30,000	41. 12. 16
39	和田	〃	(3) 427,100		(3) 90,000	39. 10. 13

13施設

町においても、この施設が農村行政の近代化を促すものとして、区からの陳情を受けて三〇四割の補助金を交付することにして設置を奨励した。

下山地区はこの設



角打部落の放送施設・スピーカー

置にとくに積極的にとりくみ、昭和三十九年三月三十一日までに全区に設置された。昭和四十四年四月現在、別表のように三九の施設が設置されている。この施設を最も有効に使用するには、専任のアナウンサーと定時放送が望まれるが、一部を除いて、この点については改善の余地がある。

(三) 農村集団自動電話の開設

旧大河内村を区内とする大河内郵便局は、昭和七年に加入者七の電話開通以来三十年を経た昭和三十八年にも加入電話一八〇個という状態であった。これは身延駅周辺が商店街で発達したのに反し、他部落は農家や俸給生活者の地域であることと、南北に長い地勢であるため、「地域外」の地域が多くて、電話設備と維持費がかさみ、単独申込者が少なかったためでもある。

しかし、戦後二十年、電話も家庭必需品という時代を迎え、また、日本電信電話会社でも、農山漁村の無電話部落解消のため地域団体加入電話、農村公衆電話設置の普及につとめていた時でもあり、大河内地区の農村部落にも電話架設の要望は高まってきた。

昭和三十九年五月、和田部落を中心にした「地域団体加入電話」の設置運動が起こり、申請したが、加入申込数の不足と経費面などで許可ならなかった。それで七月には、大



わが家にも農集電話が!!



区民によびかける角打放送所の主任・野村宇吉さん

島・樋の上部落を含めて申請することに話がまとまり、九月には次のような申込書が提出された。

団体加入電話加入申込書

下記の団体加入電話の加入申込をします。

昭和三十九年九月九日

加入組合の名称

大島和田地域団体加入電話組合

住所

山梨県南巨摩郡身延町大島二五八〇番地

代表者名

組合長 若林 孝 義

飯沢青柳電報電話局長殿

一、組合交換設備の設置場所

身延町大島二五八〇番地大島農業協同組合内

二、本電話機の数(組合員別及び設置場所別) 一五六個

別紙組合員名簿の通り

(別紙組合員一五六名の名簿省略)

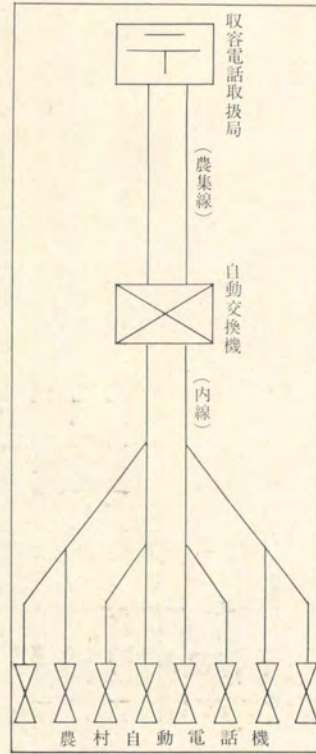
そして、山梨電気通信部、関東電気通信局に陳情するなど、就任二年目の現大河内局長佐野昭も加わって活発な運動が展開された。しかし、たまに電々公社では「農村集団自動電話」の普及も合わせて奨励しており関係法がこの頃国会を通過して、十月一日から新たに施行実施されることとなった。

農村集団電話とは、①無人自動交換機を設置して多数共同電話を収容、②市内通話は相互間では自動交換で行ない、一般電話とは電話取扱局で接続、③市外通話は発信信とも手動で電話取扱局で接続、④創設費は設備料と債券で負担というものである。その説明資料によると概要は次のとおりである。

制度の概要

同一電話加入区域内に、公社が定めた定数以上の電話機で、これを自動交換機か

らの一回線に五個以上十個までを取付け、自動交換機と電話取扱局の交換機を回線で結んで通過するもの。(図参照)



1、設置条件

- ① 二以上の電話加入区域にわたらない最低二〇〇名程度の集団加入申込、自動交換機から五キロメートル以内、農・林・漁業が大部分の地域。
- ② 一回線に五個以上十個以内の電話機をつける。
- ③ 七級局までの電話取扱局で設置できる。

2、主要料金

- ① 創設時—加入料三〇〇円、設備料一〇、〇〇〇円、債券六〇、〇〇〇円
(一加入につき)

線路設備費は普通加入区域外にあって自動交換設備から四キロメートル以上の電話機に区域外分の設備費を課する。

- ② 月々の使用料—普通加入区域五級局は四七〇円、区域外同六七〇円、(注大河内局は五級局となるので五級局分のみ記す。)
- ③ 付加使用料(交換設備から四キロメートル以上のもの)—地団に準ずる。

このような内容のものであったので、組合では早速これを検討して地団申請を、この農集電話に切替えることに決定した。そして、若林組合長、大河内局長をはじめ電々公社職員とともに、連夜各部落ごとに説明会を開き、組合員の理解と協力を求め、さらに新組合員の獲得にも努めてついに一八〇名に達した。(注、定数一八〇名となった) こうして、この年十一月

新たに「大島和田農村集団自動電話組合」として申請して実現することになった。

和田部落に自動交換機が設置され大河内局と結び、ついに昭和四十年六月八日開通したがこれは関東通信局管内でも第三番目であり、非常に画期的なものであった。

若林組合長、佐野局長の東奔西走の努力、組合員積極的な熱意もさることながら、郷土出身、電々公社出身の鈴木強参議院議員の功労を忘れてはならない。

創設費の加入申込者負担は計七万三〇〇円であったが、実際には債券を売却したので一万七〇〇〇円ですみ、また身延町の補助金五十四万円と合せて三六〇万円での完成を見たのである。

ダイヤル式の便利な電話の出現に、北部の帯金地区からもこの設置運動が起つたのは当然であった。しかし、この地域には大きな難関があった。

農村電話は同一加入地域でなければならぬのに、上八木沢、下八木沢部落は下山郵便局の電話特別加入区域となっていたからである。

先ず、この加入区域を大河内局加入区域に変更しなければ両部落には農集電話はつかないわけである。電話加入区域の変更は当該局長の申請によるものであるが、従来から調査等日時を要し、なかなか実現は難かしい状態であった。

四十年九月佐野為雄町長と組合代表鮎川太郎の連名で区域変更に対する陳情が公社に提出され、また両部落民全員署名の次のような陳情書も提出された。

電話加入局変更に関する陳情書
(陳情の要旨)

山梨県南巨摩郡身延町大河内地内の上八木沢、下八木沢両部落は、下山郵便局の特別加入地域になって居りますが、大河内郵便局の加入地域に変更して戴きたいための陳情書

(理由)

前記兩部落は、旧大河内村に所属していた関係上児童生徒の教育をはじめ、地区行政上の行為の凡てや、その他あらゆる日常生活が、大河内地区の他の部落と同型の上に営まれておりますが、電話のみは要旨に記した通り、富士川の対岸である下山郵便局の管轄に所属しているため、部落住民の日常生活に支障をきたしております。

この度、大河内農村集団電話設置の話が出たのでこれに加入することによって上記の障害を克服出来るものと部落民一同等しく喜んでおりました。ところが関係筋の説明によれば他局の加入地域に存在するものは、この大河内農村集団電話に加入できない由ですが、つきましては、兩部落の実情をとくと御明察の上、大河内郵便局への加入区域に変更して下さいよう関係住民の署名をもってお願い致します。

昭和四十年九月二十五日

代表者 米沢節三 ④

鮎川太郎 ④

上、下八木沢が下山局の特別加入区域になったのは、下山局の電話開通が大河内局より早く昭和五年であり、同時に波高島駅に電話が開通している。この近辺の兩部落は大河内局より遠距離にあるので、波高島駅周辺発展の将来性から下山局特別加入区域となったものと想像される。

当時、すでに下山局加入電話として兩部落に農村公衆の四共同電話があったが、農集電話に加入できるならば返上してもよいという部落民一同の了解と、身延電報電話局実現の見通しも明るく近い将来加入区域の問題も解消されることが予想され、更に町当局、兩部落、大河内局の三者一体の熱意が電々公社を動かして、ついに実現するに至った。

無人電話交換機も帯金地内に建設され二三二加入が開通になったのは同年十月二十六日であり、同時に大島地区の追加申込者も開通された。これで旧大河内村としては一挙に約八〇パーセントの普及率となった。まことに鮮やかなスピード開通で関係者の努力は称賛に値するものである。

大河内郵便局加入の農村集団自動電話の実現によって、農家が大半を占める旧豊岡村地域にも便利好評の農集電話に関心が高まり、豊岡局への照

会がひんばんとなってきた。豊岡局長市川喜洋は各区长に呼びかけ、鮎沢青柳電報電話局から担当課長を招いて、説明会を開いたのが昭和四十年十月一日であった。この第一回の説明会により急激に農集電話架設の要望が盛り上って、十一月には「豊岡農村集団自動電話促進委員会」が誕生し、委員長に町議の柿島武文が選ばれた。また役員も各部落から選出され、副委員長七名、会計一名、書記三名、監事二名、委員二十二名が決定したが、なおお会合の回数がひんばんに行なわれるということ代議員制をとり、申込者五人に一人の割合で代議員四十八名の組織作りがなされた。

十一月十八日代表者柿島武文をもって二九六名の集団加入申込がなされた。各部落別内訳の申込数は左のとおりである。

船原二三、小田二二、門野一七、湯平二三、大城四二、相又下二四、相又上二九、光子沢一九、大久保一九、横根二七、清子六二

ところが、船原部落は身延山局の電話普通加入区域であるので農集電話申込から除外される羽目となった。早速船原区長大村益三から豊岡局加入区域に変更された旨の陳情書が出されたが、到底見込もなく、身延総門下一帯も同地区であるため、身延山局電話加入者もあって、大河内の上、下八木沢部落と同じ状況とならないので、結局船原部落二十名は四十一年四月農集電話申込を取消し、新たに身延山局に二共同電話で申込み、この促進を農集委員会ともに行なうこととした。

委員長、役員をはじめ豊岡局長は機会あるごとに折衝、陳情と十数回に



農集電話の無人交換局

及ぶ涙ぐましい努力が繰り返された。また鈴木強参議院議員の大きな力添えもあって年末には工事に着工し、相又下に無人交換機も設置されて、翌四十二年三月十四日二六七加入が開通したのである。身延町から補助金一加入三千円、計八十万一千円が助成され、個人負担七万三百円も債券売却によって一万七千五百円で済み、剰余金は開通後の電話料、維持資金にあてた。船原部落の二共同加入も申込者二十名の熱意が報いられて五月には開通、喜びの全加入者は五月三十日関係者を招いて豊岡小中学校屋内運動場で盛大な開通祝賀会を開催した。

この委員会は事業達成により解散し、四十三年一月十四日新たに豊岡農村集団自動電話組合として発足し、農集電話の改善と電々公社に協力する規約を作り、現在もなお活発に運営されている。

(四) 身延電報電話局の設置と経過

昭和三十年、町村合併により新しい身延町が発足したが、その時の条件の一つとして電報電話局設置がとり上げられていた。しかし当時町内四郵便局の電話加入数を併合しても四百余りで、実現には程遠いものであり、合併直後の町行政もあわただしい時期であったので、巷間に全くその声は聞かれなかった。

昭和三十四年の台風七号と十五号は身延町にも大きな爪跡を残したが、災害見舞に鈴木強参議院議員が来町し、その折町内各郵便局長と会合が持たれた。鈴木議員は、既に町議会で決定されている電報電話局の実現に積極的に協力されたい旨の要望があったが、局長側から大体次のような意見が出された。

- 1、町発展のために電報電話局の実現には賛成である。
- 2、町議会で決定されていても何等われわれとの話し合いがない。
- 3、町議会の決定が電話加入者の総意とは考えられない。
- 4、四局それぞれ地域状況が異なり未だ加入者の意見が徴されていない。

5、以上の理由で時期尚早と考えられる。

これに対し、お互の立場で努力し協力することを了解して終ったが、これがきっかけとなり電話統合への関心が少しずつ高まっていった。しかし各郵便局長も先代、先々代局長が私財まで投じて育てあげた長い歴史の電信電話業務への愛着、そして全国的に問題を投げかけている統合理理化時の労働組合とのトラブルに対する不安もあったようである。

一方、社会状況は経済の発展、生活の向上とますます電話の需要度を高めたが、申込電話はなかなか開通しない現状であった。しかし身延町では三十五年から四十年で一六三人が開通しており各局長の積極的な意欲の結果といえるであろう。同時に加入者の電話統合の関心も漸く高まり、利用度の高い身延山、大河内局の加入者は統合賛成意見が多く見られたが、下山、豊岡局加入者は一挙に賛成し難い状況であった。

町議会でも電報電話局設置促進特別委員会が設けられて、各郵便局長としばしば会合を開き意見の交換を行ない、また、部落の会合も開いて積極的にその必要性の普及につとめた。

電々公社の電信電話拡充長期計画は、二十八年度を初年度として第一次五カ年計画がスタートした。第四次の終る四十七年には全国九九パーセントがダイヤル即時化を目標とするもので、山梨県下でも逐次自動化が進められていた。これは郵便局の電気通信施設の改廃も含まれて自動改式する計画であり、いわゆる電通合理化計画である。

これまで町内四郵便局の電通業務を一カ所にそのまま統合する案がすずめられてきたようであったが、電報電話局の建設による合理化計画がクロ一ズアップされてきた。

三十九年度においては四郵便局の電話総数六〇〇加入でまだダイヤル化には難点があったようである。

このような状況のためか、身延電報電話局は無人局、すなわち無人の自動交換機だけを設置するという情報もたらされてがく然としたのであつ

た。直ちに町当局はもちろん各局長も関係筋に有人局設置となるよう強力な要請を行なう一幕もあった。

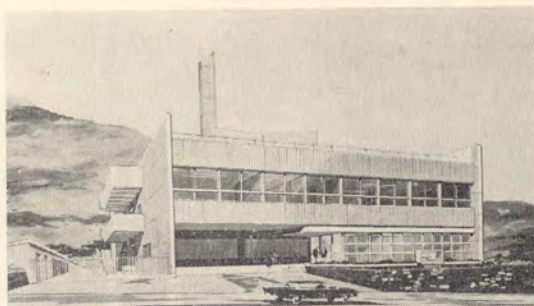
四十年に大河内局では農村集団自動電話四七四加入が一举に開通し、また、身延山局の電報業務は三十七年に東京中央電報局の電報中継交換加入局となって機械化され、同時に下山局以南の、八郵便局を受け持つ集中局となった。なお、四十年三月には電話業務も大局を端局とする集中局となって、電報電話局実現の夢もいよいよ大きく前進した。

この頃電々公社でも町内に建設用地を求めており、町当局も積極的に協力し、特に佐野正企画管理室長があっせん担当として、ついに身延の一等地ともいべき現在地約二八一〇平方メートルの買収が確定した。この敷地確保の書類はぼう大なもので同氏の労苦は、今では関係者のみが知るところで、隠れた功績といふべきであろう。

敷地造成も順調に進み、身延電報電話局新築工事着工の地鎮祭は、身延山久遠寺僧侶の修ばつにより厳かに行なわれて、待望のつち音は身延町全域に鳴り渡った。時に昭和四十一年十月十九日であった。

翌四十二年に入ると電々公社関係職員的身延入りもひんばんになり、各郵便局との打合せもしばしば開かれた。各郵便局も大きく成長した電通業務を更に盛り上げ優秀な身延電報電話局誕生に最後の努力をつくした。豊岡局ではこの年三月十四日、大河内局に続いて農村集団自動電話二六七加入の開通を見た。(農集電話の項参照)

下山郵便局では未開通申込者(積



身延電報電話局の設計見取図

滞)七十名の開通に従来から努力したが施設関係で解決に至らず、この年五月山梨電気通信部長より、この積滞解消には身延(下山間に一〇〇回線増設を要するが経費がかかり過ぎ、自動改式開局には間に合わない旨の知らせがあった。時に農村集団自動電話三〇〇名の加入申込もあり、これと合せて是非とも開局時に開通されるよう、既設者組織の「下山電話組合」とともに、東京に、甲府にと陳情のお百度を踏んだ。その結果八月に可搬形交換機を下山地区に設置して救済することに決定したが、農村電話を一般単独と二共同申込にするよう勧めもあって、急遽これに切替えて明るい見通しに一同ほつとした。同一町内に二交換機は設置出来ない定めもあったが、新局は集中局との理由で特別扱いという温かい電々公社の配慮もあった。

身延山局区内にもドッと加入申込者が殺到した。そして五月町議鍋島良知を委員長とする「身延電話促進委員会」が発足したが、二共同加入を主とし、自動化開局と同時に開通を目標とするものであった。二共同二六二名、単独二二名計二八四名が申込み、電々公社を大いにあわてさせた。部落別内訳は左の通りである。

清住町一、上町一四、仲町二、橘町二九、元町二〇、梅平七三、塩沢二八、波木井八五、船原一、大野一

説明会や打合せ会が毎夜のように開かれ、自動改式同時開通を目指して大いに氣勢をあげたが、電々公社では既に計画済みであるとしてこれには大いに難色を示した。しかしながら全員の熱意と特に鍋島委員長をはじめ役員奔走努力で、電々公社でも機械施設の変更に踏み切って明るい見通しをもたらした。

九月頃には新築局舎も梅平地区にその威容を見せて、機械装備、地下ケーブル工事なども始まった。十月末には加入者に対し「〇五五六六―二一〇〇〇〇」と新電話番号決定通知が、皷沢青柳電報電話局長から発送されて実現真近の感を深くした。

歳末、各郵便局には「電気通信施設改廃計画調査」が通達されて、深刻

さを加え、職員の動揺も感ぜられたほどであった。計画調査の要は次の通りである。

電気通信施設改廃計画調査

規一第3297号 (42.11.29) 別紙

局名		計画種目	電配事務	要員措置計画					実施予定期	
				定員関係			発過員数	転出または配転先局名		人員
合併局	被合併局		現在	改正	増減					
身延	山	直営	身延報話へ統合	34	3	△31	31	身延報話局 甲府報話局	49	43.5
身延		電配直営		19	18	△1	1			
身延報話	下山	自集	身延報話、飯富割、本郵便統合	16	12	△4	4			
	大河内	"	身延報話へ統合	20	13	△7	7			
	豊岡	"	"	5	1	△4	4			

(一部省略)

幸いなことは、身延電報電話局が集中局で有人局であるために、郵便局の過員職員がほとんど犠牲者を見ずに配置転換できる状態であったことで、関係郵便局長にとって大きな安堵であった。また、当初から憂慮されていた電報配達事務もすべて移管されることとなった。

翌四十三年二月、東京郵政局から各郵便局長あてに次のような通達がきた。

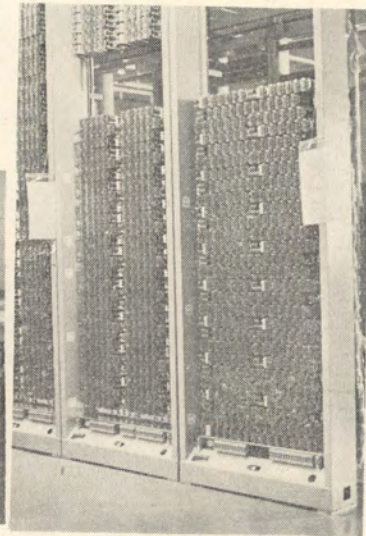
規一乙第四一號 昭和四十三年二月十四日
〇〇郵便局長殿

第二郵務部長
第二人事部長

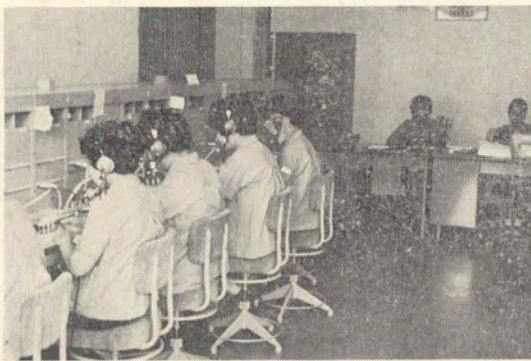
上記について、さきに規一第三二九七号(四十二、十一、二十九)により通達した計画の実施予定日は昭和四十三年五月二十六日(午前〇時)に決定したから了知されたい。

文中の通達文書は「改廃計画調査」のことである。この通達によって身延電報電話局の誕生日が確定したわけで、電々公社も郵便局もますます多忙となった。更に身延電報電話局準備室長、主幹(初代の局長、課長)が電々公社より発令されて、身延に赴任し連日連夜開局準備に専念した。

加入者の家々には、従来のハンドルつき電話機に並んで、新しいダイヤル電話機がどしどし取付けられ、新規申込者の家庭まで同様に電話機はつけられた。四月十三日には、ほ



クロスバー型自動交換機



手動交換台

は各郵便局職員の希望通り配置決定もなされ、新電話局内で自動交換取扱いの訓練も実施されるなど、あわただしい毎日の中に刻々と開局の日は近づき、五月に入ると、各郵便局では「あと何日ですね」が毎日のあいさつとなつて、各局思い思いの趣向で最後のお別れ会が開かれて五月二十五日を迎えたのである。

五月二十六日午前〇時、身延山・大河内・下山・豊岡郵便局の何十年來の電信電話業務も一瞬の中に切断されて、深い感慨と寂寥の中に身延電報電話局が呱呱の声をあげたのである。ちなみに開局時の身延電報電話局の横顔を紹介する。

身延電報電話局

所在地 身延町梅平一六〇二番地

敷地面積 二七九四・六平方メートル

局舎規模 鉄筋コンクリート造、三階建

建 坪 一五二三平方メートル

収容施設 C四六〇形クロスバー自動交換機(二四〇〇端子)

下山電話交換施設 C×二 クロスバー自動交換機(四八〇端子)

総工費 二億九〇〇万円

内 訳 局舎 五五〇〇万円

施設 一億五四〇〇万円

改式時加入数、一五〇〇加入

内 訳 一般加入 七五〇加入

農集加入 七五〇加入

(継承電話加入数内訳、身延山局四四〇、大河内局六三三、豊岡局三二二、下山局九四)

局 長	松 尾 辰 五 郎
庶務課長	小 池 寿 巳
業務課長	鈴 木 忠 太 郎
施設課長	炭 山 英 彦

なお、身延電報電話局は開局と同時に南部、富河、万沢郵便局の市外集

中局となつた。

従来は鯉沢青柳電報電話局が親局であつたが、新局開局により業務、施設全部を同局が受持ち、峽南地域の電通業務の殿堂が確立したのである。

開局前の身延山局、下山局に申込まれた多数の申込電話は残念ながら五月二十六日には開通とならなかつた。たまたま電話設備料が改正され、従来一万円のもの単独三万円、二共同二万円となつたが家施が五月十三日となり事務上の関係で間に合わず、一時は関係者や申込者を戸惑いさせたが、いずれも六月までに全部開通した。

電報電話局開設の裏には政治的に活躍された鈴木強参議院議員、金丸信衆議院議員の名も忘れることはできない。金丸議員は郵政政務次官となつたこともあり、常に陰の力となつて推進に活躍した。電通出身の鈴木議員には特に多くの難題の陳情がなされたが、終始変らぬ努力でこれを解決した。四十二年十二月三日に開かれた「電話組合関係者合同集会」には左記のような一括陳情がなされたのも同氏の偉大な手腕を物語るものである。

陳情事項は、①帯金・大島和田・豊岡三農集電話の統合について、②既設電話回線の増設について、③ブロック組合せ電話数の減少(三〜五個)について、④電話の増設について(帯金八〇個、大島和田二〇個)、⑤大崩部落への電話設置について、⑥旧身延地区(門外)単独及び二共同電話設置促進について、⑦北清子単独電話設置について、⑧身延電報電話局開局に際し、普通区域の大幅拡張について、⑨下山多数共同電話の設置促進について、

身延電報電話局は開局以來四十四年三月末までに電話新設七二〇個、農集電話付加増設は帯金七三個、大島四三個を開通し、また大形赤ダルマ(公衆電話機)十個を主要個所に取付けた。年度末現在施設は、一般電話一、五〇〇個、農集電話八五〇個であり職員総数七一名となつてゐる。

今や身延電報電話局も近代化された通信施設と最良のサービス提供に努力しており、南部局の農集電話七五一加入の開通、続いて富河局、万沢局の農集電話も八〇〇加入が開通間近のことと、この方面のダイヤル自

動化も近い将来である。

科学技術のめざましい進歩の中に、社会経済の発展、国民生活の向上に寄与する電通業務として今後身延町の興隆発展に大きく貢献することは間違いないであろう。

第三節 アマチュア無線局

一、アマチュア無線局の開設とその状況

一般家庭にある中波のラジオ受信機では、昼間は近くの放送だけしか聞こえないが夜になると遠方の放送が聞こえはじめ、国内はもちろん、中国、朝鮮、モスクワなどの放送が聞こえてくる。しかし中波の受信機ではその内容がラジオ放送だけで、他の通信とか通話はほとんど聞こえない。ところがオールウェーブ受信機を使つて聞くと、日本短波放送、標準電波、漁業無線、国際放送、国際通信等レタタイプのように速度の速いもの、又話の内容の解らないモガモガときこえるものなど、さまざまの電波が入り乱れて聞かれる。その中に七MC付近でJAIの何何とか、送信機がどうか、アンテナの具合がどうか、天候が或は了解度が、又カードをJARL（日本アマチュア無線連盟）で、郵政省経由でなどと、楽しんで時に時折女性の声も交えて聞こえて来る部分がある。これがアマチュア無線局の発射している電波で、アマチュア無線は公営放送局のように電波が強く美しい声ではないが、かた苦しいことを言わず、放送の内容は自由に話している。このアマチュア無線は三、五MC付近でも聞かれ一四MCでは英語のアマチュア無線の通話を聞くことができる。

アマチュア無線は、利益を目的としないで個人的な趣味で無線の送信、受信の設備を持ち、（別名ハム局と言う）ハム同志で技術の研究や天気の様

、趣味、生活の話などを通信、通話し合ったりする趣味の家庭放送局とも言うべきものである。

アマチュア局が運用できる周波数帯（電波法で定められている）は次の通りである。

- 一・九MC帯（一・九〇七、五〜一・九二二、五MC）
- 二・八MC帯（二・八〇〜二・九七MC）
- 三・五MC帯（三・五〜三・五七五MC）
- 五〇MC帯（五〇・〇〜五四・〇MC）
- 七〇MC帯（七〇・〇〜七二MC）
- 一四四MC帯（一四四・〇〜一四八・〇MC）
- 一四MC帯（一四・〇〜一四・三五〇MC）
- 四三五MC帯（四三〇〜四四〇MC）
- 一一MC帯（一一・〇〜一一・四五〇MC）

又電波の形式は大別して

A₁—電信電波 } があり振幅変調（AM）とか周波数変調（FM）、サイド

A₃—電話電波

バンド（SSB）等それぞれ多種多様の電波で常時交信されている。しかし、この電波は誰でも自由に発射できるものではなく、電波法に基づいてそれぞれの資格と免許を所持するもののみ許されるわけであり、ハム局を運用するには、無線従事者免許（国家試験、又は電波法で定められた認定講習を終了し、テストに合格したもの）の与えられたものに限り可能であり、無線従事者の免許所持者は、居住地を管轄する電波整理局に申請することによりハム局の免許が与えられ、個人局の名（コールサイン）も定められる。

従事者免許の種類には、

- 電話級アマチュア無線技士
- 電信級アマチュア無線技士
- 第二級アマチュア無線技士
- 第一級アマチュア無線技士

があり無線技士の資格によって無線局の出力にも制限がある。日本全国が

日本アマチュア無線連盟 (JARL)

信越支部
 北陸支部
 北海道支部
 東北支部
 九州支部
 四国支部
 中国支部
 関西支部
 東海支部
 関東支部

山梨クラブ ↓

石和支部
 峡東支部
 峡南支部
 峡西支部
 峡北支部
 甲府支部
 郡内支部

三、アマチュア無線の組織図



身延町内のアマチュア無線局

国はもちろん、全世界のハム局を相手に仏都身延町の存在と日蓮宗身延山のPRをハム局趣味の中で宣伝したり、非常災害のため通信と絶の際とか、遭難者の救出、無線連絡等人命救助に、公益活動に多くの実績もあり、その活躍ぶりは高く評価されている。

