



茶畑が広がる日本平から望む富士山と清水港。



静岡県

静岡鉄道

静岡清水線

文・渋谷申博

text by Nobuhiro SHIBUYA



連載 第4回

民営鉄道の 起源を訪ねて

鉄路は何を目指したか

茶所静岡とともに 走り続けた100年間

新幹線に乗っていて静岡県を感じさせる風景が二つある。ひととき大きく見える富士山と茶畑だ。もし静岡鉄道静岡清水線がなかったら、このうちのひとつ、茶畑はなかったかもしれない。少なくとも今とはだいぶ様子が変わっていたことだろう。

実は静岡清水線が敷設されているルートは、「道」としての歴史がとても長い。その路線は旧東海道にほぼ沿っているが、この街道が整備されたのは奈良時代以前に遡る。景行天皇の皇子、ヤマトタケルが東国遠征に向かった時も、この道を歩いたという。

静岡清水線の駅名にもなっている草薙くさなぎは、ヤマトタケルが土地の賊から焼き討ちに遭った場所とされる。この時、ヤマトタケルは草薙の剣で草を刈り、迎え火を付けて賊を倒したことから、草薙という地名がついたと伝えられている。

また、起点である新静岡駅は徳川家康の居城であった駿府城に隣接している。

さて、茶畑だが、これは明治維新以降に急速に開発された。茶が生糸とともに日本の主要な輸出品になったからで、明治10年代には生産量の8割以上が輸出されていたともいう。

しかし、それらを扱うことができる港は横浜・神戸・長崎の3港だけで、しかも外国人の貿易商社の手を経なければ輸出でき

清水港



左/清水港にそそぐ巴川の上をゆく開業100周年記念ラッピング車両 上/清水港。近世から物流の中心であった清水港(清水湊)は、明治に入って近代的な港に改修され、明治40年代以降は茶の主要な輸出港として繁栄した

駿府城跡



上/駿府城は徳川家康の居城で、彼はその波乱の生涯をここで終えた。今は駿府城公園として整備されている 左/城跡内に立つ晩年の徳川家康像。左手に鷹を止まらせている

草薙神社



草薙はヤマトタケルが草薙の剣の靈威で敵を倒した地とされ、その靈跡に草薙神社が鎮座している



上/草薙神社境内の御神木。樹齢1000年のクスノキで樹高は15mを超える 左/境内入口に立つヤマトタケル像

■静岡清水線 路線図



静岡鉄道株式会社

Shizuoka Railway Co.,Ltd

設立 大正8(1919)年5月
 本社所在地 静岡市葵区鷹匠一丁目1番1号
 営業路線 静岡清水線(11km)・15駅
<https://www.shizutetsu.co.jp/>



静岡県護国神社前をゆく静岡清水線の車両。この付近は線路が旧東海道とほぼ並行している

なかった。このため静岡の農民や商人にはごくわずかな利益しかもたらされなかった。こうした状況に対して清水港から直接輸出をしたいという気運がしだいに高まっていったが、皮肉なことに明治22(1889)年に東海道線が全通すると茶は鉄道貨物によって横浜に運ばれるようになり、清水港の取扱量は激減してしまった。

この危機に清水町議会も動き、清水港を輸出ができる特別貿易港にするよう貴族院・衆議院へ請願を行った。こうした努力が実り、明治32(1899)年に開港場として認められた。静岡市のホームページによると「茶の輸出货量が明治41年には神戸港を、明治42年には横浜港を抜いて、清水港が日本一の座に」ついたという。

まさにこの明治41(1908)年5月に、静岡清水線の前身が江尻新道(現在の清水)―清水波止場で開業した。静岡から清水港へ茶を輸送するのを目的とした鉄道で、同年暮れには鷹匠町(現在の新静岡)まで全通した。

当時は大日本軌道の経営であったが、大正8(1919)年には地元有志が買収して駿遠電気設立。大正12(1923)年には静岡電気鉄道に改称した。

現在では通勤通学客輸送が中心の都市型鉄道になった静岡清水線だが、沿線には古代から近世の遺跡が点在し長い歴史が偲ばれる。近世以前に清水港への物資の運搬に使われた巴川の上を、静岡鉄道の車両が渡っていくのを見るのは、感慨深いものがあった。

しぶやのぶひろ

1960年、早稲田大学第一文学部卒。日本宗教史研究家。『一生に一度は参拝したい全国のお寺めぐり』『聖地鉄道めぐり』(以上、G.B.)、『眠れなくなるほど面白い 図解 仏教』(日本文芸社)、『諸国神社 一宮・二宮・三宮』(山川出版社)ほか著書多数。