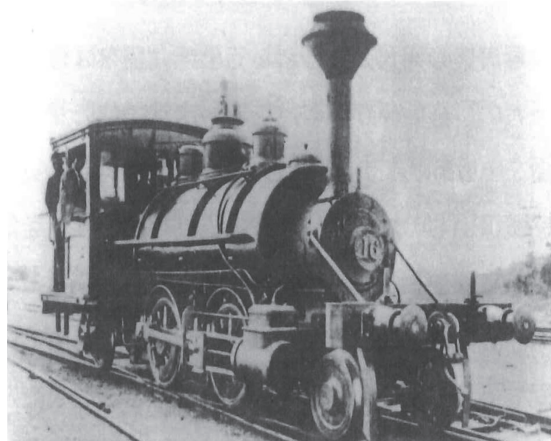




昭和30年(1955)頃の高奈温泉街。当時はまだ自動車
が多いため、道路は舗装されていませんでした。



明治時代に田方平野を走った
米国ボールドウィン社製蒸気機関車



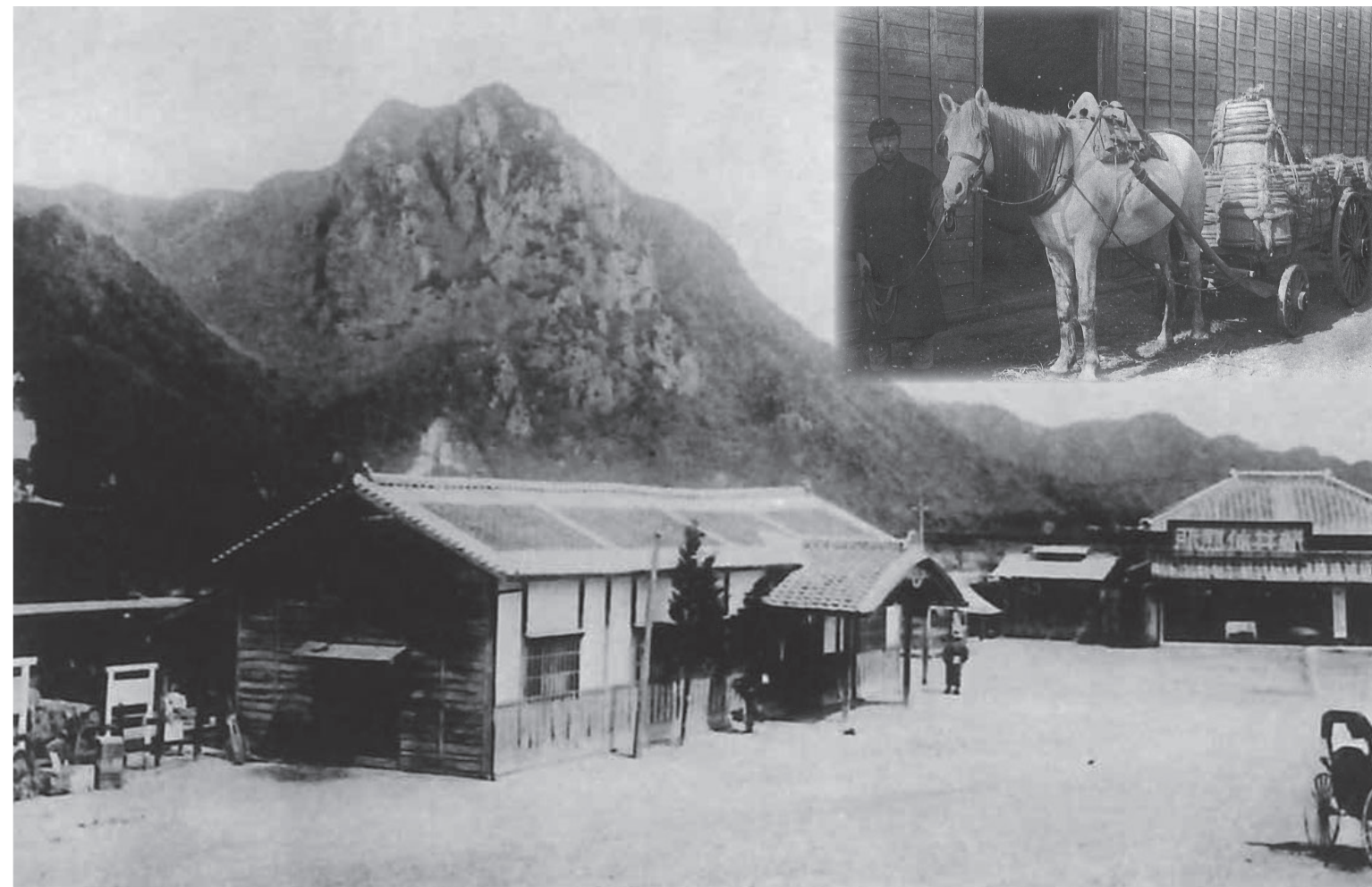
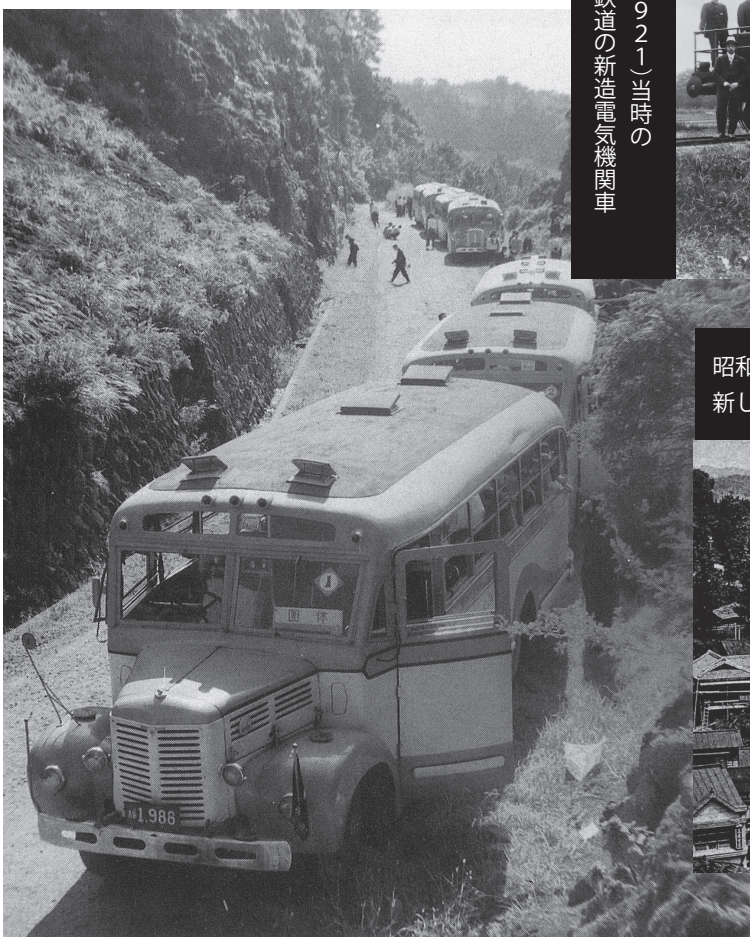
大正10年(1921)当時の
駿豆鉄道の新造電気機関車



昭和初期の長岡温泉街。明治40年(1907)に発見された
新しい温泉により、街は一大旅館街に発展しました。



昭和23年(1948)に全国初の国産ディーゼルボンネットバスが導
入され、その後、伊豆地域は観光客でにぎわいました。



大正2年(1913)頃の大仁駅。中伊豆の玄関口だった駅には活気がありました。鉄道を
使って市場まで製品を運ぶために、工場と駅の間を多くの馬車が行き交いました。

昔

OLD DAYS
移動=公共交通

今から124年前の明治31年(1898)、豆相^{ずさう}鉄道が、三島町(三島田町)―南條(伊豆長岡)間で開通しました(現在の伊豆箱根鉄道駿豆線)。伊豆長岡には、伊豆三古湯の一つで1300年の歴史をもつ「古奈温泉」と、明治に開湯された「長岡温泉」があり、鉄道に乗って、遠方から多くの湯治客が訪れました。大正から昭和初期にかけて、多くの旅館が開業し、与謝野晶子、北原白秋、武者小路実篤などの文豪が滞在し、作品を執筆したといえます。

自動車は、20世紀半ばまで大衆車が普及せず、一部の富裕層しか所有できませんでしたが、当時の伊豆長岡には犬養毅などの政治家が別荘を構えるなどの背景から、当時では珍しかった車を見ることができたといえます。

明治32年(1899)には、南條(伊豆長岡)―大仁間も開通。大仁駅ができたことで、駅を拠点として数々の産業が興りました。東洋醸造(現・旭化成ファーマ株式会社)や東京電気(現・東芝テック株式会社大仁工場)といった企業が根付き、湯治客は大仁駅から温泉場へ向かっていきました。

なお、大正8年(1919)に駿豆線として全線が電化し、大仁―修善寺間が開通したのは大正13年(1924)のことでした。

鉄道開通の歴史は、伊豆の国市の発展の歴史を物語っています。

また、伊豆の国市内のバスが運行を始めたのは大正6年(1917)。東海自動車の前身である伊東自動車の伊東―大仁間の乗合自動車が最初でした。その後、バスの発展は、戦争を機に燃料や資材の制限を受けて縮小の傾向があったものの、戦後の混乱期から高度経済成長期にかけて人々の生活は豊かになり、レジャーや旅行に向かう人々のバスのニーズが高まりました。

ほとんどの人にとって、「移動手段Ⅱ公共交通」の時代であったと言えます。