

発行日 平成27年2月12日発行

発行 那珂市

編集 秘書広聴課広報グループ

〒311-0192

茨城県那珂市福田1819-5

E-mail hisho-k@city.naka.lg.jp

URL <http://www.city.naka.lg.jp>

なか

目次 Contents

平成27年那珂市成人式	… 2
水鳥②	… 4
平成27年那珂市新年賀詞交歓会	… 8
民生委員・児童委員を紹介します	… 10
わがまちの環境を考える	… 12
那珂・瓜連地区の地域審議会を開催	… 14
那珂市外部評価委員会	… 17
議会 第4回定例会	… 20
那珂市内放射線量の測定状況	… 27
まちの話題	… 30
Information	… 32
さわやかさん、表紙の裏側 ほか	… 36

水鳥

20

水郡線全線開通80周年を記念して 水郡線の軌跡と展望

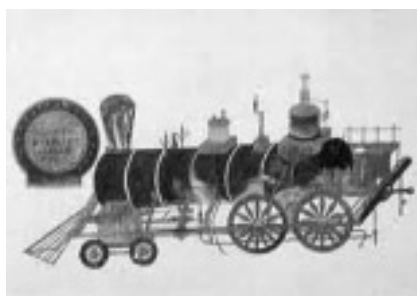
はじめに

社会経済の発展により、それまでの人力や馬車運送では追いつかない現実が出現した。そのようなときに、開国により西洋文明が入ってきた。中でも、蒸気機関車はその力と速さから大量輸送の手段として注目され、その発展が期待された。鉄道敷設振興という大事業の出発であった。

1 日本の鉄道開業

◆ペリー献上の蒸気機関車模型

1825年、蒸気機関車を利用する鉄道が初めてイギリスで実用化された。本格的な客貨物両用鉄道は1830年にイギリスで開通した。軌道間は1435mmの国際標準軌間。日本で初めて走った鉄道は、嘉永6年(1853)7月に長崎へ来たロシア使節プチャーチンがロシア艦上で蒸気車の模型を運轉したものである。次は翌7年1月、アメリカのペリーが2度目の来日の際、大統領から将



ペリー献上の蒸気機関車模型
(インターネット)

軍への献上品として持参した模型品、これに機関士が乗って運轉した。子どもなら客車の中に入れそう

な大型の模型であった。幕臣の河田八之助が客車の屋根に乗車したが、これが日本の地で初めて客車に乗車した日本人であった。
長崎で展示されてから2年後の安政2年(1855)2月、佐賀藩のからくり儀右衛門の名で知られる田中久重が日本人で初めて蒸気機関車の模型を完成させている。

◆初めて鉄道が走る

安政5年(1858)、イギリスが中国で使用する予定であった軌道762mmの本物の蒸気機関車が長崎に持ち込まれ、1か月にわたって試行運轉が行われた。日本の明治新政府は、その後も積極的な働きかけをしてきたイギリスの熱意と技術力を評価してイギリスからの鉄道輸入を決定した。明治3年(1870)イギリスのモデルが建築師長に着任し、本格的な工事が始まった。こうして明治5年(1872)に新橋・横浜間の開業となった。車輛は全てイギリスからの輸入であった。



明治初期の列車

しかし、鎖国をしていた島国日本が、明治維新よりわずか数年で自前の鉄道を完成させたということ、

欧米では驚嘆の声が上がったといわれる。

2 水戸周辺の鉄道敷設

◆小山線

茨城県内に鉄道が走ったのは、明治18年(1885)7月に古河駅が小山駅などと共に開業したことに始まる。日本鉄道会社日本鉄道線の大宮・宇都宮間が開通したときである(後の東北本線)。その後、明治22年(1889)1月水戸鉄道によって小山・水戸間が開通した。この路線について水戸―下館―笠間―小山の北線案と小山―土浦―石岡―下妻―水戸の南線案が対立した。加えて水戸―石岡―土浦―下妻―古河を結ぶ常総鉄道会社の申請もあつて紛糾した。結局は工事の難易度により北線案が採用された。常磐線の前身と考えてよい路線であった。これは明治25年(1892)3月に日本鉄道会社を買収されたが、明治39年(1906)に鉄道国有法が公布されて国有鉄道水戸線となった。



大正期の下館駅

◆常磐線

一方、そのころ県北の常磐炭鉱の開発が進み、石炭を東京方面に運送する鉄道が計画されていた。その計画は明治27年（1894）11月に認可され、翌28年に内原駅と実戸駅の間に友部駅が敷設され友部・土浦間の工事が着手され土浦線と称された。明治29年（1896）12月、水戸・田端間が開通し、水戸以北の路線工事も順調に進行し、明治30年（1897）2月に水戸・平間が、翌31年8月には水戸・岩沼間が全通した。路線は鉄道国有法が施行され、常磐線と呼ばれるようになった。



洋風木造建築の明治末期の水戸駅

◆湊鉄道

明治期、三浜地方と呼ばれた平磯・湊・磯浜地方は海産物の水揚げや煙草製造業の隆盛を迎えていた。この豊富な物資を発送しつつあった鉄道により、水戸・東京方面へ運送するために鉄道敷設の計画がなされていた。磯浜・湊線、武田・平磯線などがそれぞれであるが実現は容易では

なかった。その後、明治40年（1907）11月に湊鉄道株式会社が設立され、湊（旧那珂湊）・武田（旧勝田市）間の鉄道敷設が実現することになった。大正2年（1913）12月に湊・勝田間の敷設工事が竣工し、25日に開通式が行われた。



開通式当日の那珂湊駅

◆太田鉄道から水戸鉄道へ

明治25年（1892）7月、太田馬車鉄道が水戸・太田間の特許を受けたが、翌26年8月に蒸気軽便鉄道（太田鉄道）に計画変更し、創業総会を開き社長に佐藤信熙（常陸太田市小里）を選び本社を太田に置いた。明治28年（1895）12月、水戸停車場での日本鉄道線との連絡に不便をきたし、時勢にも適合しないとの理由で普通鉄道に変更することにし、翌29年その計画は認可された。鴻巣村（那珂市）の宮本逸三は、鉄



宮本逸三
（宮本雅二氏所蔵）

3 水郡鉄道の計画

◆白萩線構想

明治36年（1903）、福島県南郷地方に鉄道敷設の動きが始まった。福島県の交通網整備として海側（常磐線）と内陸部（東北線）との横断線敷設計画である。福島県東白川郡

道が今後の地域発展に大きな効果のあることを見通して、この太田鉄道の発起人の一人となり発足・運営に協力・尽力した。しかし、太田鉄道は株金の払い込みができず、株主間の紛争が起こった。明治31年（1898）11月、太田鉄道は久慈川架橋が未完成のまま水戸・久慈川間を開業させ、翌32年4月になってようやく水戸・太田間全線の開通を見るに至った。しかし、営業不振は続いた。未だ鉄道の利便性が地域に理解されるに至っていないことが大きかったと思われる。このため、明治34年（1901）には水戸鉄道に譲渡されることになった。こうして水戸・太田間の鉄道は、太田鉄道から水戸鉄道に引き継がれた。

水戸鉄道は、既設の鉄道を安く買入れたのに加え、旅客・貨物の利用が大幅に上回るようになり、営業は順調に伸びていった。明治40年（1907）に役員が入れ替わり、以後この水戸鉄道は安田財閥系の鉄道会社となった。



白石義郎



白石禎美

（『根本正伝』より）

菅原村の村会議員白石禎美は「白萩線」（白河・高萩線）を計画して単身実地調査をした。その後、福島県出身で北海道選出代議士である伯父白石義郎を通して、政府が鉄道院へ計画提出した「平郡線」（平・郡山線）の比較線として白萩線の実地調査をすることを請願した。義郎は、土地の豪農で呉服商を兼ねていて、明治31年（1898）38歳で代議士に当選している。この年に議会は解散となり、義郎は杉田定一が北海道庁長の時に推されて初代の釧路支庁長となり、43歳の時に北海道から出馬して当選、代議士となって北海道15か年計画に尽力し、鉄道敷設のために大いに骨を折った。やがて鉄道院が実地調査を行った結果、明治43年（1910）政府は「平郡線」敷設を決定した。

◆白水線構想と根本正

根本 正
（『根本正伝』より）

しかし、地域発展の初志貫徹を期す白石禎美は、横断線を断念してそれに替わる白河―棚倉―水戸を結ぶ縦断線構想を見出した。これにより、伯父白石義郎代議士を通して同じ政友会代議士で茨城県選出の根本正に協力を依頼した。根本正もこの案に賛成協力を約した。この「白水線」鉄道建議案はさらに福島県選出代議士佐々木鉄太郎・柏原左源太を加えて4人の名をもつて明治44年（1911）3月の帝国議会に提出され可決された。

これにより、ただちに沿線の実地調査が実施された。同年9月14日、鉄道院建設課長石丸重美課長は、大雨の中を人力車で水戸駅前を出発し大子町へ向かった。根本正は従者に幌を掛けるよう注意したが、石丸は「幌を掛けては視察にならない」と断り、風雨を厭わず濡れになりながら視察を貫徹した。根本正はその気迫と献身的情熱に感嘆した。「まるで戦陣で指揮する乃木希典大将の姿を見る思いがした」とその時の感激を山方宿駅開通記念祝辞で述べている。

この調査結果と佐々木鉄太郎代議士の意見を受け、翌45年3月の第2回建議案は水戸・白河・郡山間の「水郡線」に変えて提出し可決された。さらに大正2年（1913）3月にも水郡鉄道建議案が提出可決されているが、これはこの年12月に開通する湊線を背景としたもので水戸―勝田―菅谷―瓜連―大宮―山方―白河―郡山の路線であった。菅谷・勝田間が想定されていたことに注目したい。実現していれば、上菅谷の重要性はさらに倍加していたことであろう。

◆水戸鉄道の私設鉄道

大正3年（1914）3月、帝国議会委員会は予算を可決したが、翌4年11月に立憲政友会に代わって立憲政会の大隈重信内閣となったことで水郡鉄道建議案は否決建設延期となった。この結果を受けた水戸鉄道は、翌12月に上菅谷・常陸大宮間の鉄道敷設を申請した。これに反対した根本正と宮本逸三は、大正5年（1916）1月地域の発展には国有鉄道が是非とも必要であること、常磐線と湊鉄道の連結および海産物の内陸輸送の



常陸鴻巣駅（歴史民俗資料館所蔵）

便を図る必要があることなどをもつて、近隣町村長らとともに勝田―上菅谷―大宮を結ぶ鉄道敷設の早期実現を茨城県知事岡田宇之助に陳情した。しかし、3月に水戸鉄道の申請が許可され、工事は翌6年6月に着工された。

地域の発展のために早期の鉄道開通を期する宮本逸三は、この水戸鉄道敷設に協力することを決意し、自分の所有する土地を常陸鴻巣駅敷地として寄付提供し、駅舎建設費の一部も寄付した。鴻巣駅舎は大正7年（1918）6月に建築、同月瓜連駅も続き、10月には常陸大宮駅も完成して水戸鉄道の水戸・常陸大宮間が開通した。

◆大郡鉄道

水戸鉄道の



沿線走る蒸気機関車

鉄道敷設工事が着工する3か月前の大正6年（1917）3月、総選挙で立憲政友会が政権に返り咲いた。水郡鉄道建議案は、大正7年（1918）3月再び可決され、水戸・常陸大宮間を除いて常陸大宮・郡山間の「大郡線」として出発することになった。

大正11年（1922）10月の山方宿駅開通式での根本正の祝辞には、国力増進には鉄道国有策が有効とした

板垣退助、軽便鉄道法を制定し全国に鉄道敷設を進めた原敬に次いで、鉄道敷設実現に尽力した石丸重美鉄道院建設次官への感謝の念が込められた。

昭和2年（1927）3月、ついに常陸大子駅が完成した。大子町・袋田村など周辺の村々は一体感を持った。住民に歓喜の声が挙がった。その感謝の念は、やがて昭和5年（1930）12月十二所神社境内への根本正胸像建設となって表れた。根本正は「国のため鉄をもとくす真心になぞならざらむくろがねの道」と詠み喜びを共にした。

ただし、この胸像は昭和16年（1941）12月から始まった戦争中、金属物資供出の対象となつて撤去回収され、現在は台座のみが残っている。しかし、大子町住民の熱意は再度盛り上がり、常陸大子駅開業40周年を記念して昭和43年（1968）に駅前に再建された。



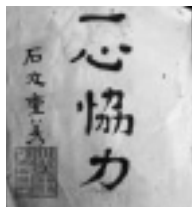
再建された胸像

胸像除幕式であいさつする根本正
（根本喜代寿氏所蔵）

◆水郡線全通

根本正・宮本逸三らは、私設水戸鉄道の国有化に奔走していた。その結果、昭和2年（1927）12月国有化が実現され再び「水郡線」と呼ばれるに至った。宮本逸三の実家には石丸次官の色紙「一心協力」が保存されている。水郡線敷設に奔走・奮闘した宮本逸三に対する石丸次官の感謝の証であろう。

国有化以後、太子駅以北は直ちに建設にかかり、まず笹川（現



石丸次官の色紙
（宮本雅二氏所蔵）

安積永盛・谷田川間が昭和4年（1929）5月に「水郡北線」として開業した。同時に、水戸・常陸太子間は「水郡南線」となった。南北両方から進められた工事は昭和9年（1934）12月4日に磐城棚倉・川東間が開通して全通、南線・北線を統合して再び「水郡線」に戻った。



全通開通記念の郡山駅
スタンプ12月4日の日
付がある
（仲田義一氏提供）

◆ガソリンカーの導入と無人駅設置
この昭和9年（1934）5月、そのころ鉄道に平行するように進出してきたバスに対応するため、簡便

な停車・出発運転を目指して水戸―

常陸太田―常陸大宮間にガソリンカーが導入された。その専用駅として後台・中菅谷・南酒出・常陸中里・常陸村田の各無人駅が設けられた。しかし、戦時下の液体燃料の使用規制によりガソリンカーは廃止されることになり、新設された各駅は昭和18年（1943）に廃止された。



現在の後台駅

その後、昭和26年（1951）からは太田線に、翌27年に水戸・常陸太子間に気動車（ディーゼルカー）が運転され、昭和28年（1953）に常陸津田・後台・南酒出が、翌29年に中菅谷が無人駅として再開された。



沿線走る気動車

◆貨物取扱の廃止

水郡線は、福島県との人的交流や八溝山系の鉱産・林産資源および沿線の農産物運送も大きな使命であった。しかし、昭和30年代後半からの

高度経済成長によりトラック輸送、家用自動車の出現により国鉄経営も苦境に立たされるに至った。昭和30年（1955）12月、通勤・通学時間を除いて水郡線の全面気動車化が実施され、同35年（1960）には常陸青柳・河合、同37年には下菅谷・常陸鴻巣・静・額田などの各駅が貨物取扱を廃止し、大きな使命の一つであった貨物輸送は終わりを遂げた。

◆幻の水郡線延長（上菅谷・勝田間）

水郡線の延長線と考えられていた上菅谷・勝田線は水戸・菅谷・常陸大宮間の水戸鉄道が国有化されたことから力点が削がれることになった。湊鉄道の営業も大きな実績を挙げられない状況にあった。昭和14年（1939）には日立製作所の勝田進出も明らかになり、同16年（1941）春には勝田町と水郡線沿線の各町村によって「上菅谷勝田間鉄道期成同盟会」が結成されて敷設推進が期待された。さらに期成同盟会は、翌17年（1942）には中井川浩代議士を中心に即時猛運動を開始することを確認して推進運動



旧上菅谷駅

を進めた。しかし、結局は実現しなかった。戦時経済に鉄道新設の余裕が無く、地方の支線鉄道の延長などは緊急性を要しないとみられた。地元側も戦時色に覆われて、鉄道新設運動に力を入れるような状況ではなくなったことなどが原因と考えられる。

4 水郡線の展望

昭和62年（1987）4月から国鉄が解体されて分割民営化が実現した。現在、水郡線は通勤・通学の手段として利用されることが主となっている。人口減少もあってその利用客も減少している。時にイベントが企画されているが、利用客増加には結びついていない。しかし、環境保護、大量輸送のためにも鉄道は貴重な存在である。物流センターの設置と沿線の観光資源の開発から、自動車・バス会社との組み合わせなどで鉄道振興の復活は期待出来ないであろうか。



昨年竣工した現上菅谷駅

※列車・駅舎など明示以外の写真は『写真記録20世紀の茨城』より