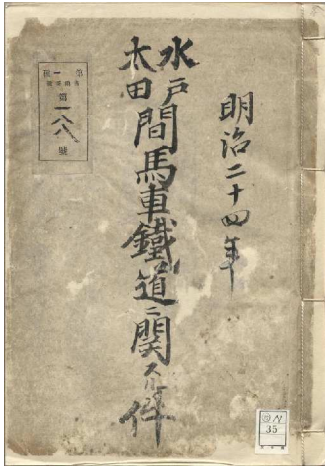


史料紹介

水郡線の成り立ち

明治二十四年～明治二十五年 水戸・太田間馬車鉄道二関スル件綴
大正六年 (菅谷大宮間)水戸鉄道関係綴

過日開催いたしました史料紹介展「行政資料にみる茨城の鉄道」には、たくさんのご来場をいただきありがとうございました。今回は、その展示史料の中から、水郡線の前身となった鉄道に関わる資料二点の紹介を中心に、水郡線の歴史をたどることにします。



水戸・太田間馬車鉄道
二関スル件綴)

水郡線の名称の由来である二つの都市、水戸と郡山(福島県)が鉄道により結ばれるのは、今から約70年前、昭和9(1934)年12月のことでした。そこから更に時代を遡ること40数年、明治25(1892)年7月、水戸・太田(常陸太田市)間に軌道敷設の許可が下りたのが水郡線の始まりです。敷設許可を受けたのは「太田馬車鉄道」という会社でした。当初は馬がレール上の客車や貨車を引く馬車軌道として計画されたのです。

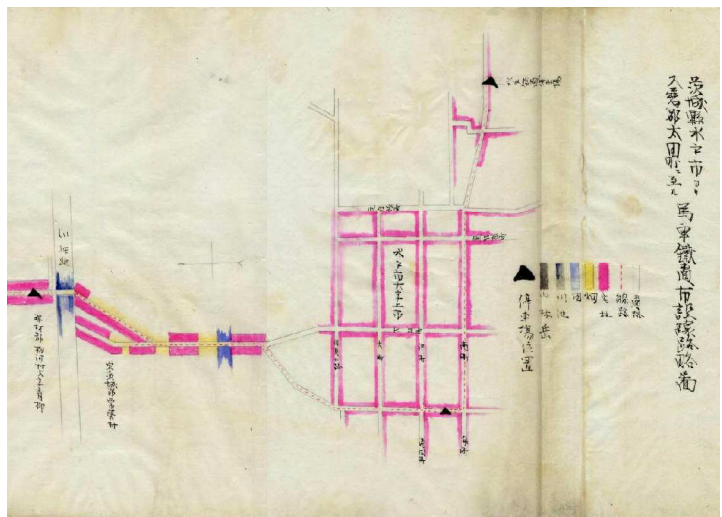
一つ目の史料、「明治二十四年～明治二十五年 水戸・太田間馬車鉄道二関スル件綴」には、その馬車鉄道敷設の「特許状」や「馬車鉄道布設線路略図」など、鉄道建設に関わる文書や図面が収められています。

さて、設立した会社名には「馬車鉄道」とありますが、計画されたのは「馬車軌道」といわれるものでした。「軌道」とは、鉄道の中でも路面電車のように、道路上または道路に沿ってレールを敷設したものをいい

ます。ですから「馬車鉄道布設線路略図」からは、道路に沿って線路を敷設しようとした太田馬車鉄道の当初計画を窺うことができます。これによると、馬車鉄道は水戸駅前を南町に向かって出発、南町で常陸太田方面に右折し、菅谷・額田等(那珂市)を経て太田に至るルートをとっていますから、これが実現すれば、水郡線水戸・常陸太田間は国道349号線(旧道)に沿ったものになっていたでしょう。

その後、太田馬車鉄道は「太田鉄道」と改称、動力も蒸気へと変更し、現在のルートに「鉄道」(注)を敷設することになりました。そして、明治30(1897)年11月に水戸から久慈川の手前まで開業、久慈川に架橋し、明治32(1899)年4月には太田まで全線を開業させたのです。

しかしながら、太田鉄道の経営は思わしくなく、全線開業からわずか2年で解散、明治34(1901)年に鉄道経営は「水戸鉄道」(明治22年に現在の水戸線を開業した水戸鉄道とは別会社)へと引き継がれました。水戸鉄道の経営は、鉄道設備を安く買い入れたことや、太田まで全通したことで、旅客や貨物が徐々に増加したことなどにより、順調なものとなりました。



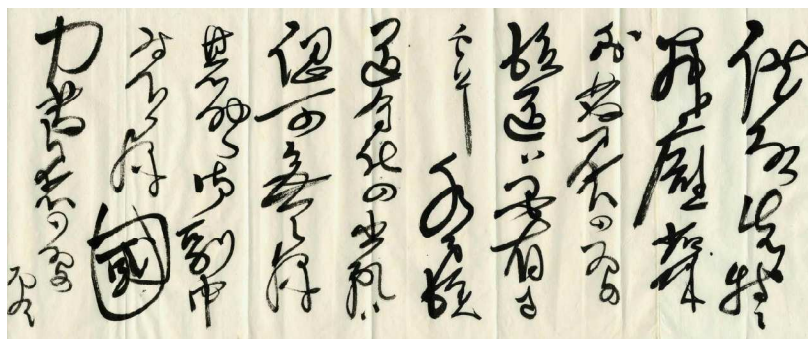
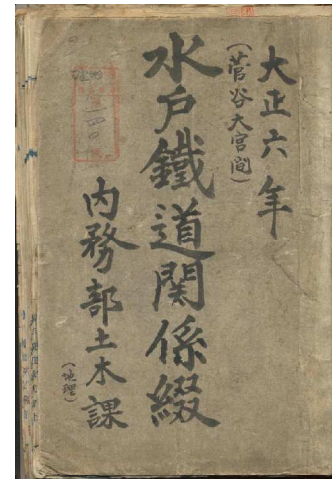
馬車鉄道布設線路略図(部分)

大正4(1915)年12月、水戸鉄道は上菅谷から分岐して大宮(常陸大宮市)に至る路線の敷設を申請します。この上菅谷・大宮間の鉄道敷設に関する文書などを綴っているのが、次に紹介する史料、「大正六年(菅谷大宮間)水戸鉄道関係綴」です。この史料には、水戸鉄道からの申請書や計画図面、国から水戸鉄道への免許状のほか、この計画に反対する書簡や陳情書なども収められています。

水戸鉄道の計画に異を唱えた人物が、水郡線の建設に尽力した茨城県選出の衆議院議員根本正でした。根本は、茨城県知事岡田宇之助に対し次のような書簡を送っています。

「謹啓 先日特二昇庁 茨城県発展の為め鉄道八国有を言上し 水戸鉄道会社の出願八認可無之様其筋へ御副申被下候様国力発展の為め...(後略)」

書簡には、茨城県発展のためにはこの区間の鉄道は国有とするべきであり、水戸鉄道の出願は認めないよう政府に働きかけてほしいという、根本の考えが述べられていました。



根本正書簡(部分)

当時、国の鉄道を監督していた鉄道院には、勝田(ひたちなか市)から菅谷、大宮を経て郡山に至る鉄道の計画があり、根本のほか、沿線となる那珂郡や久慈郡の町村も、国による建設を望んでいました。結局、大正5(1916)年3月、水戸鉄道に対し免許状が交付されますが、免許状には命令書がつけられ、その第5条には「政府は公益上必要と認むるときは延長線の一部又は全部を併せて買収することあるべし」と、国有化の可能性についても記されました。出願は認められましたが、根本らの主張もある程度反映された内容となったのです。

免許状に基づき、水戸鉄道は大正7(1918)年6月にまず上菅谷・瓜連間を、同年10月に瓜連・常陸大宮間を開業させました。

水戸・常陸大宮間を水戸鉄道が営業する一方で、常陸大宮以北は国が建設することになりました。常陸大宮と郡山を結ぶ計画のこの鉄道は、「大郡線」と名付けられました。大郡線は、大正11(1922)年12月の常陸大宮・山方宿間開業を皮切りに、路線を北へと延ばしていきましたが、水戸鉄道と大郡線が別々に営業することで、不便を感じる利用客も多かったのではないのでしょうか。

大郡線が常陸大子まで開通した昭和2(1927)年の12月、政府は、水戸・郡山間を国有鉄道として一貫経営するため、水戸鉄道の買収を行いました。「水郡線」の名称は、ここで初めて登場するのです。この昭和2年には郡山側からの工事も始まりました。昭和4(1929)年に開業した郡山側の路線には「水郡北線」の名称が与えられ、それに合わせ、水戸側の路線も「水郡線」から「水郡南線」に改称されました。その後、北線、南線共に部分開業を繰り返し、冒頭にも述べたように、昭和9年12月、水戸・郡山間が全通しました。名称も再び「水郡線」となり、名実ともに、水戸と郡山とを結ぶ鉄道がここに誕生したのです。

(注) 一般に広く「鉄道」と呼ばれるものの中には、専用の敷地にレールを敷設する狭義の「鉄道」と、専用の敷地ではなく道路上や道路に沿ってレールを敷設する「軌道」とがあり、法律上で両者は区別されています。