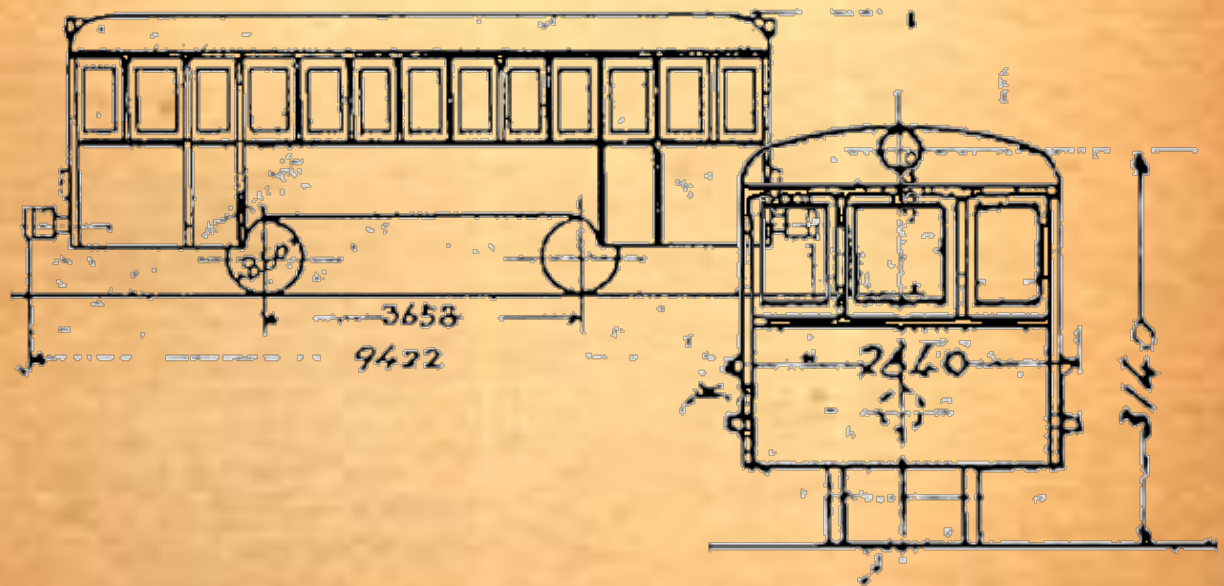


鉄道の時代

明治～昭和初期の鉄道計画と石岡の先人たち

に描いた夢

水戸線「南線」/鹿島参宮鉄道(第1次)・霞浦鉄道/鹿島
参宮鉄道(第2次)/水戸石岡電気鉄道/加波山鉄道



鉄道の時代に描いた夢

— 明治～昭和初期の鉄道計画と石岡の先人たち —

目次

「鉄道の時代」のはじまり	1
明治前期の石岡 ～県内最大級の商都～	1
まぼろしの水戸線「南線」と常総鉄道	2
日本鉄道土浦線(現常磐線)の開通	5
明治後期の石岡 ～醸造家たちの隆盛～	5
鹿島参宮鉄道(第1次)と霞浦鉄道のとん挫	6
鹿島参宮鉄道(第2次)の開通と濱平右衛門	7
水戸電気鉄道、石岡に至らず	9
まぼろしの加波山鉄道	11

■ 例言

本冊子は、平成28(2016)年8月30日～11月27日を会期として開催する石岡市立ふるさと歴史館第9回企画展に際して作成したものです。

展示および本冊子の執筆・編集は、石岡市教育委員会 文化振興課(武石 誠)が行いました。

なお、本展示中「石岡の発展をけん引した人々」に用いた肖像写真は、「石岡市史 上巻」から転載しました。このことについてのご連絡等は、文化振興課(0299-43-1111(代))までお寄せください。

「鉄道の時代」のはじまり

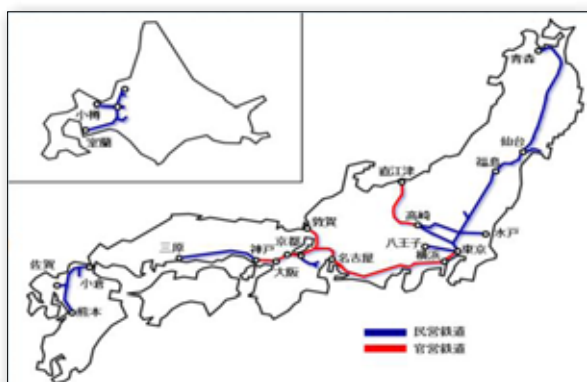
「鉄道の開業と「日本鉄道」

日本初の鉄道が新橋－横浜間を結んだのは明治5(1872)年。廃藩置県(江戸時代の「藩」を廃止し「県」と「府」を置いた行政上の改革)から、1年あまりしか経っていない時期のことです。

明治7(1874)年には大阪－神戸間にも鉄道が開通しますが、明治10(1877)年に起きた西南戦争などで政府は財政難に陥り、新たな



▲ 開業当初の横浜付近を描いた淨世絵

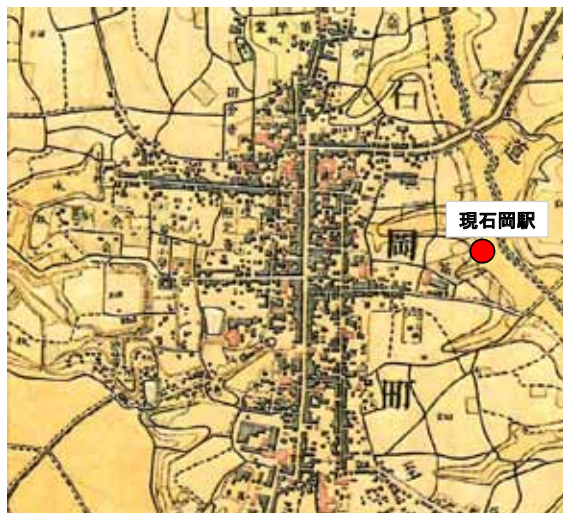


鉄道の開設は滞りをみせるようになります。しかし、明治14(1881)年に民間資本を利用した半官半民の日本鉄道株式会社が設立されると、同社は東日本中心として急速に鉄道網を拡げていきました。

この日本鉄道に代表される民営鉄道の発展は、明治39(1906)年の鉄道国有法成立による国有化まで続いて行きます。

◀ 明治25(1892)年の鉄道路線網

明治前期の石岡 ～県内最大級の商都～



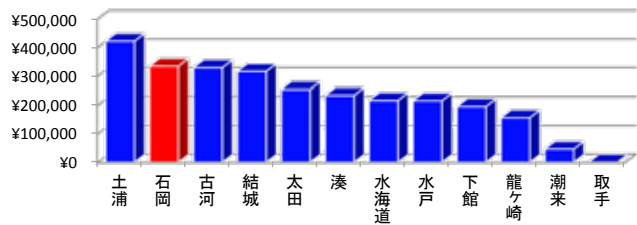
▲ 明治17(1884)年8月の石岡中心市街地(参謀本部測量課作成/部分)

明治14(1881)年の茨城日日新聞は、石岡町を評して「本郡の中央にして市街三十余町戸数二千余有名の都会なり」と書いています。

下のデータは、明治17年版の「茨城県勸業年報」所載の情報ですが、石岡町は米雑穀の取引高で県内2位、清酒が同2位、醤油が同1位で、さらに「勸業年報」自身が石岡の米雑穀は税額から取引額を算出したと述べ、実際の額は「必ず本額の3、4倍以上」と記しています。これを考えると、石岡町は当時、県内最大級の商都だったと言えそうです。

都市別にみた明治17年の主要生産商品売買高(「茨城県勸業年報」第4回/茨城県史-近現代編-)

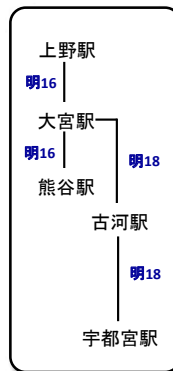
地名	米雑穀	清酒	醤油	小麦・小豆	雑穀	絹織物	紙	炭	木炭	その他	合計
土浦	170,812	55,518	15,247	29,712	16,000	18,780	—	—	21,218	95,755	421,145
石岡	133,435	24,706	47,554	48,255	8,121	25,033	—	11,205	—	37,282	323,601
古河	37,520	49,300	22,000	32,500	—	20,580	—	23,850	28,500	114,097	328,387
結城	85,228	24,718	62,503	12,890	—	19,280	—	25,111	17,078	8,621	215,581
太田	12,875	66,710	37,500	32,118	58,750	5,755	—	2,458	15,513	253,882	233,280
湊	18,914	10,200	15,000	—	58,000	11,200	48,196	—	80,000	—	233,280
水海道	64,721	66,705	13,881	18,147	—	20,110	—	—	12,078	20,492	215,522
水戸	—	121,000	—	—	61,890	—	—	32,000	—	—	214,990
下館	35,000	60,000	—	—	—	60,000	—	—	—	—	195,000
龍ヶ崎	29,060	39,575	10,323	13,784	—	2,558	—	13,360	—	5,393	155,680
鹿沼	7,355	23,050	4,500	2,627	—	3,841	—	—	—	—	48,023
取手	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—



まぼろしの水戸線「南線」と常総鉄道

日本鉄道は、創立からわずか2年後の明治16(1883)年に上野－熊谷間の鉄道を開業、明治18(1885)年には大宮－宇都宮間を開業し、この際に設けられた古河停車場が県内初の鉄道駅となりました。

この路線(現在の東北本線, 当時は日本鉄道第2区線)の開通により、古河は上野と約2時間で結ばれることになりました。



▲ 明治の古河駅前(右奥が古河停車場)
(古河市所蔵)

鉄道がもたらした驚きの時間短縮

当時の人々の東京－茨城間の時間的距離感覚を、俳人・正岡子規の「水戸紀行」から見てみると、明治22年に東京・本郷から水戸へ徒歩(一部は人力車)で旅した彼は、藤代と石岡で宿をとり、3日目に水戸に到着しています。

東京と古河をわずか2時間で結ぶ鉄道の出現は、茨城の人々を大いに驚かせたに違いありません。



◀ 俳人・正岡子規と、石岡で宿泊した「萬屋」の広告。
下は、子規が石岡で詠んだ句の碑(金比羅神社境内)

水戸鉄道の設立と南北ルート案

明治20(1887)年1月、日本鉄道第2区線の小山駅と県都・水戸をつなぐため、県内外の有力者たちが政府に水戸鉄道の創立願書を提出しました。この動向の背後には、時の茨城県知事の鉄道速成の方針があったといえます。これに際し、県は鉄道布設取調委員会を設置し、笠間-下館-結城を通る「北線」と、石岡-土浦を通る「南線」の2案を作って工部省鉄道局長官に適否を問い合わせています。

これに対して鉄道局は、「北線」の線路延長が「南線」より11マイル(約20km)短く、工事費も30万円(当時の1円の価値を3万円とすると9億円)少なく見込めることなどから、「北線」の採用を可と回答しました。



▲ 明治20年に提出された会社創立願書。宛名はこの2年前に我が国初の総理大臣となった伊藤博文(国立公文書館蔵)



▲ 水戸鉄道の「北線」「南線」の概念図(右上は、同社の社印と割印(定款より))

水戸鉄道と常総鉄道の争い



▲2社が想定したルート概念図(右上は、常総鉄道の社印と割印(定款より))

水戸鉄道が「北線」を採用して進むとする中、県南の有力者たちは新たな鉄道会社の設立を計画します。「茨城県鉄道発達史(中川浩一著 筑波書林)」は、これを「水戸鉄道の発起が、県南に経済基盤をおく人たちに相談なく、一方的に決められたことに対する反発でもあった」と記しています。

県南有志は、明治20(1887)年4月に常総鉄道株式会社の創立請願書を提出します。発起人として名を連ねたのは、土浦町4人、石岡町4人、高浜村1人を含む県南を中心とした人々でした。

発起人たちは、上京して伊藤博文総理大臣に直接事情を訴えるなどの活動を行い、総理は県知事に改めて意見を求めるなど、国のトップをも巻き込んだ騒動となっていきます。

▶ 総理の命を受け、内閣書記官長の田中光顕(のち宮内大臣)が県知事に送った文書(赤字は市教委)
(国立公文書館蔵)



県議会議長の仲裁と破談

両鉄道の争いは、県議会議長が仲裁に入って水戸鉄道が謝罪と経費弁償をした上での両社合併案が示されましたが、ルートはあくまで水戸鉄道のものだったため、常総鉄道はこれを拒否しました。



▲安田定則県知事
元薩摩藩士。明治24年に知事を依頼免官となり、同年から貴族院勅撰議員を務めた。

▲仲裁を図った秋葉県議会議長



▲安田知事が内閣書記官長に送った文書。ルート決定に悩む様子がうかがえる。(赤字は市教委) (国立公文書館蔵)

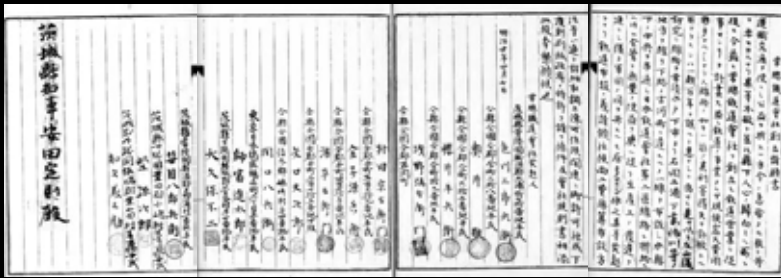
知事の決断 ~常総鉄道の敗北~

このような状況に、安田知事が大いに悩んだことは左の文書からも分かりますが、結果的に知事は「国家の永遠にわたる大きな計画においてはやむを得ない」として決断を下し、水戸鉄道を認可するように政府に依頼。ここに、水戸と県南、県西を鉄道で結ぶ常総鉄道発起人の夢はついえました。しかし、間もなく県南には新たな鉄道計画がもたらされることとなります。



◀ 左は知事が水戸鉄道のルートに決断した文書。これで常総鉄道設立は夢と消えた(右)(赤字は市教委) (国立公文書館所)

常総鉄道の発起人たち ～石岡の発展をけん引した人々 其の1～



石岡町から常総鉄道の発起人として名を連ねているのは、村田宗右衛門、金子源兵衛、濱平右衛門、矢口大次郎の4人、高浜からは笹目八郎兵衛の名がみえます。



村田 宗右衛門 1843-1901 (石岡町) 街道随一の豪商

村田家は、江戸後期に陸前浜街道(江戸-仙台)随一と謳われた豪商で、明治治期には酒・醤油醸造や郵便事業を行った。酒造米の精米に蒸気機関を用いるなど進取の気風をもち、晩年には専売局建設のため屋敷2,000坪を国に寄付。この敷地は現在国府公園として市民の憩いの場になっている。



金子 源兵衛 1854-1904 (石岡町) 県内一の醤油醸造家

醤油醸造を行っていた金子家は、屋号を「金源」と言った。この時代は、高浜から舟で東京に出荷するなど販路を広げ、生産額は県内随一でした。明治22年には石岡銀行を創立して頭取を務めたほか、明治33年から同37年まで県議会議員として県政の発展に努めた。



濱 平右衛門 (石岡町) 若くして次代にバトンを渡した醸造家

濱家は代々「平右衛門」を襲名する醤油の醸造家で、商号は「山吉」。

明治20年当時の平右衛門は、その後若くして世を去り、16歳で家業を継いだ次代の平右衛門は、後に鹿島参宮鉄道株式会社を設立して社長に就くなど石岡の発展に大きく寄与することになる。



矢口 大次郎 1853-1934 (石岡町) 8期務めた初代石岡町長

矢口大次郎は、江戸時代に府中宿の本陣を務めた家に生まれ、東京で修学した後、石岡小学校の前身である第二八番中学区第四校で教員を務めた。明治20年に官選の石岡戸長(知事が任命する行政事務の責任者)、明治22年の町村制実施で初代石岡町長となり、以降8期32年にわたって町の発展に尽力した。



笹目(篠目) 八郎兵衛 1844-1895 (高浜村) 交通界の大立者

笹目(篠目)家は高浜で代々名主を務める一方、古くから回漕問屋を営んだ。霞ヶ浦の高波や街道の悪路で荷が滞るのを避けるため、汽船輸送や車馬による陸運を開設。高浜に常磐線を通す際も大きな力を発揮したといわれる。明治14年と同21年には県議会議員に選出され、県勢発展にも尽力した。

日本鉄道土浦線（現常磐線）の開通

水戸線の開通と沿線の活況

水戸線は明治22(1889)年に開通し、沿線の村落は活況を呈します。石岡地方の玄関口となった宍戸駅は旅客や貨物で大いに賑わい、また、岩瀬駅の開設で、30戸程度だった村では花崗岩(稲田石)の採石が盛んになります。このことは、後に石岡で計画される加波山鉄道へと影響していきます。



▲高浜駅北側(石岡駅方面)の工事(「石岡の歴史」より)
駅北側はトンネルを掘る計画だったが、恋瀬川付近の湿地に土砂を投入するため、現在のような切通しに変更したという。

土浦線の開通

明治25(1892)年、水戸鉄道は日本鉄道に買収されます。続く明治27(1894)年、日本鉄道は県北と磐城地方で産出する石炭を京浜地帯へ輸送することを主眼に、磐城線と土浦線の敷設を開始。土浦線は翌年に開業します。



◀(「石岡の歴史」より)
高浜入架橋工事

明治後期の石岡 ～醸造家たちの隆盛～

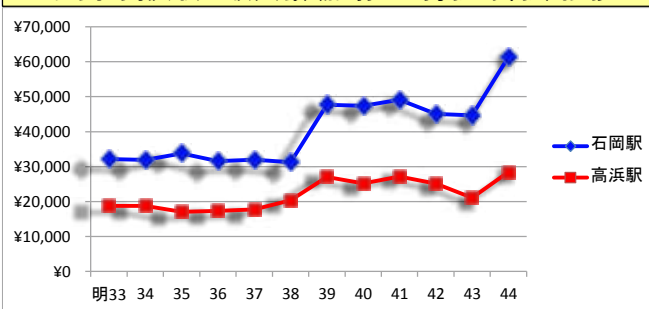


▲ 明治期に栄えた市内の清酒、醤油の醸造所

明治28(1895)年、日本鉄道土浦線の駅として開業した石岡と高浜両駅は、下のグラフのとおり日露戦争(明37, 38年)時まで停滞するものの、その後は概ね順調に収入を伸ばしました。周辺地域の集散地である両駅から積出された貨物は、石岡駅で米が全体の40%を占め、木材、醤油、清酒が続いています。高浜駅では、米が32%、甘藷が27%を占めました。

一方、明治後期における石岡町内の産業は清酒と醤油に代表され、その生産高は農産物の約3倍、製糸の約2倍に達しました。そして、醸造家たちは、町の政治や社会を動かす各種団体の指導者層を形成していきます。

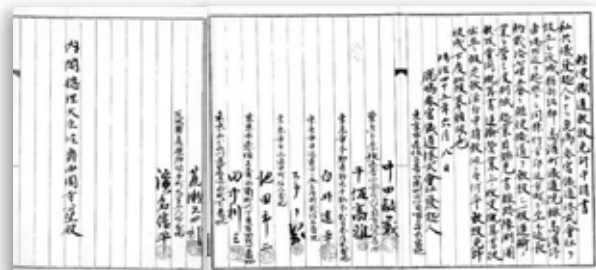
石岡・高浜駅の収入額(旅客・手荷物・貨物)推移



▲▼ 鉄道開通による街並みの変化。上は明治18年、下は大正2年



鹿島参宮鉄道(第1次)と霞浦鉄道のとん挫



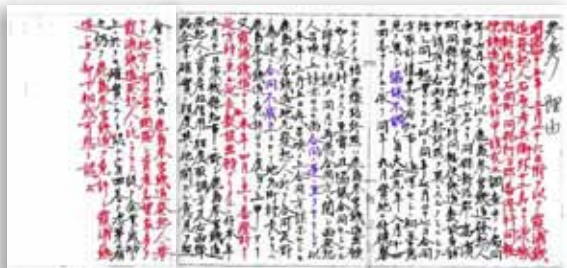
▲ 鹿島参宮鉄道(第1次)の鉄道敷設免許申請書(左)と、免許状(右)
(国立公文書館蔵)

明治45(1912)年6月、鹿島参宮鉄道株式会社(第1次)が鉄道敷設の申請書を提出します。発起人として名を連ねたのは中央の政財界で活躍した人々。筆頭の中田敬義は榎本武揚、陸奥宗光 両外務大臣の秘書官や外務省政務局長を務め、次に署名のある千坂高雅は米沢藩家老、石川県令、岡山県知事な

どを務めた貴族院議員。ほかに名が見える白井遠平、濱名信平も衆議院議員を務めた人でした。

この申請書では、高浜駅付近を起点、行方郡延方村(現潮来市延方)を終点とする27.5マイル(約45km)に軽便鉄道を敷設する計画でした。

しかし、この申請に先立つ3月、後に石岡町2代目町長となる石原彦兵衛(下の文書参照。ただし、別文書には「村松喜太郎」とある)ほか12人が石岡一延方(当初は香澄村。のち変更)間の鉄道敷設を申請しており(霞浦鉄道)、両社の計画は競合することになりました。



▲ 鹿島参宮と霞浦の競合、協議不調、そして霞浦の却下を伝える鉄道院の文書(赤青字は市教委) (国立公文書館蔵)



▲ 鹿島参宮鉄道の工事延期を不許可とし、免許の失効を決する文書(赤字は市教委) (国立公文書館蔵)

霞浦鉄道の申請却下

両社は、合同で事業を行うことについて何度か協議を行いましたがまとまらず、大正3(1914)年、政府は鹿島参宮鉄道に鉄道敷設の免許状を交付し、霞浦鉄道の申請は却下されました。

鹿島参宮鉄道の工事延期と免許失効

鹿島参宮鉄道に免許がおりたこの年、第1次世界大戦が勃発します。参戦はしたものの主戦場の欧州から遠く離れた日本では、商品輸出が急増し、「大正バブル」と呼ばれる好景気に沸いたといわれます。しかし、鹿島参宮鉄道は4回にわたり「経済界はなお一層の不景気」「資金の募集上ますます困難」等と申し出て工事を延期。ついに大正6(1917)年、免許失効とされました。

霞浦鉄道の発起人 ~石岡の発展をけん引した人々 其の2~



石原 彦兵衛 1861-1928 (石岡町) 世事に奔走した地元政治家

石原家は老舗の薬種商で、この彦兵衛は8代目。石岡町の町議会議員、新治郡議会議員を務めたのち、明治37年に茨城県議会議員、大正10年から2期にわたり第2代の石岡町長を務めた。「石岡繁盛記(明治34年)」という冊子には、早くも「常に世事に奔走」と、政治家としての資質を評価する記事が見える。

鹿島参宮鉄道(第2次)の開通と濱平右衛門

行方鉄道の免許状取得

大正10(1921)年12月, 行方郡の高柳淳之助や石岡町の手塚正太郎ほか8人を発起人とする行方鉄道(のち鹿島参宮鉄道)に対し, 石岡―玉造間の鉄道敷設免許が下ります。翌年6月には玉造―鉾田間の免許が下り, ここに, 平成19(2007)年まで存続した鹿島鉄道の路線が形になりました。

起点を石岡へ! 濱平右衛門動く

この免許取得前, 行方鉄道は高浜を起点としていました。これを石岡に変えようとしたのが濱平右衛門です。米穀商と醤油醸造を営む豪商の家に生まれた彼は, 明治42(1909)年に石岡信用組合, 明治44年に町の電化を目標に石岡電気株式会社を設立しました。この際, 彼は「営利的にやるのではない, 町の発展と町民の利便を計るためだ, 同憂の志よすべからく進んで犠牲たれ」と株式申込を訴えたといひます。

高浜を起点とする行方鉄道の話を聞いた時も, 濱は「これは石岡町にとって一大事」と考え, 株主の多くを石岡で引き受けることを条件に, 起点を石岡に変更させました。この時も彼は, 「(株)配当などを考えている場合ではない。町前途の繁栄のためだ」と株主を募っています。



▲濱平右衛門

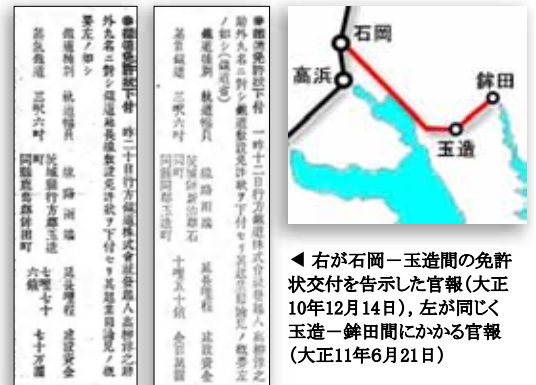
鹿島参宮鉄道株式会社の発足

株式募集の結果, 大正11(1922)年9月の会社創立時の出資者は, 石岡と小川が過半数を占め(高柳信託会社は発起人・高柳の会社), 会社は鹿島参宮鉄道株式会社と名を改めてスタートしました。

社長には発起人の高柳淳之助, 濱は専務となり, 石岡からは花塚仁兵衛, 高木市兵衛が取締役に, 平井栄之助が監査役に就きました。なお, 取締役(のち専務)の高木は会社設立から昭和16年まで詳細な備忘録を残しており, その一部は石岡市史中巻Ⅱに収録されています。

濱平右衛門の社長就任

大正14(1925)年に行われた帝国議会貴族院多額納税者議員選挙には, 茨城県定員2人のところ高柳, 濱ほか2人が立候補し, 激しい選挙戦を繰り広げました。結果, 高柳と濱が当選したものの, 高柳は選挙違反の責を問われ即日辞任, 鹿島参宮鉄道社長の椅子も濱に譲りました。濱はこの後, 昭和24年まで会社を率い, 現在の関東鉄道につながる各事業を展開しました。



◀ 右が石岡―玉造間の免許状交付を告示した官報(大正10年12月14日), 左が同じく玉造―鉾田間にかかる官報(大正11年6月21日)



設立当時の鹿島参宮鉄道本社(上)と現在(下)の建物。密枠などは変更されているが, 面影は残る。いまは関東鉄道の労働組合が使用している。



▲鹿島参宮鉄道の延伸図(年号は区間の開通年)

鹿島参宮鉄道の発起人・役員たち ～石岡の発展をけん引した人々 其の3～



手塚 正太郎 1855－1931 (石岡町) 県内最古の図書館を創設した学校長

34年間にわたり石岡小学校長を務めた。現在の市立図書館は、このとき彼が校長室に設けた私設図書館が前身で、茨城県内最古の図書館でもある。

退職後は石岡町助役を務めて町政発展に尽くしたほか、石岡の郷土史研究に取組み、その創始者となった。



濱 平右衛門 1882－1949 (石岡町) 明治～昭和の県産業経済界の巨人

常総鉄道発起人に名を連ねた平右衛門の子息。若くして祖父、父を亡くし、学業を断念し醤油醸造業を継いだ。明治42年に石岡と新治郡の醤油醸造組合長に就任、同年に石岡信用組合を設立して組合長となり、大正7年には茨城県信用組合連合会会長となった。また、明治45年には石岡の電化のため石岡電気株式会社を創立して取締役社長となり、昭和6年には、ほかに社長を務めていた北浦電気、北総電気を統合して茨城電気株式会社を設立、社長に就任した。

そのほか、茨城県産業組合協会理事長、茨城県信用販売購買利用組合連合会理事長、茨城県農業会長、茨城県塩業協会会長、茨城県地方木材株式会社取締役社長などを務め、政治の分野でも明治43年に石岡町議会議員、大正14年に貴族院議員に選出されている。

資性篤実、気宇広大、よく人を容れ、名実ともに県産業経済界の重鎮として活躍した。



花塚 仁兵衛 1869－1954 (石岡町) 石岡駅まで全兵士を見送った実業家

家業の砂糖卸商を発展させる一方、石岡町議会議員、消防組頭等選ばれた。石岡電気会社、石岡農業組合、石岡信用金庫等の設立に活躍したほか、日露戦争から第2次大戦まで、石岡から入隊・出征する兵士全てに餞別を贈り、駅まで見送ったことは有名。陸軍大演習では花塚家が宮家の宿泊所に使用された。



高木 市兵衛 1868－1956 (石岡町) まちの発展に努めた出版人

高木家は代々府中藩の漢方薬御用商を務め、明治に入って書籍商、活版印刷業を営んだ。教科書国定化に伴って県国定教科書特約販売所を創設、県内全域に供給業務を開始した。また石岡町議会議員を務め、石岡大火直後、天皇陛下行幸を機に中町商店街の道路拡幅を計画、町内有志と歩道整備に努力した。

平井 栄之助 1872－1924 (石岡町) 石岡信用組合を創立

石岡信用組合を創立して庶民金融の礎をつくったほか、神栄生系の前身・小口組を誘致する際は濱平右衛門と共に奔走、代替地の提供も行った。石岡電気会社創設時の取締役で、会社の発展にも尽力したが、人となりは謙虚、控え目で、代表となることは遠慮したと言われる。

水戸石岡電気鉄道、石岡に至らず



左は、水戸石岡電気鉄道株式会社設立趣意書等に添えられた線路図(部分)
(赤は市教委)。上は、鉄道の敷設免許申請書。(国立公文書館蔵)

大正14(1925)年、東京の笹川要雄ほか8人が、鉄道省に水戸石岡電気鉄道の敷設免許を申請しました。この鉄道は、石岡－水戸間で常磐線が陸前浜街道(現・国道6号)を大きく外れるルートをとっていることから、かつての宿場住民の利便に供することを意図していました。この計画については、申請翌年に水戸市長以下、沿線各町村の首長、助役が名を連ねて鉄道大臣

に陳情書を提出しており、沿線の各自治体が大きな期待を寄せていたことが伺えます。



◀ 鉄道大臣あて陳情書。石岡からは、水戸石岡電気鉄道に取締役として加わる濱平右衛門も貴族院議員として署名している。(国立公文書館蔵)

鉄道、奥ノ谷に力尽きる。



「水戸市鳥瞰図(部分)」水戸市博物館蔵

水戸石岡電気鉄道は、その後、水石電気鉄道、水戸電気鉄道と名称を変更しながら、昭和4(1929)年に下水戸－常陸長岡間約7.5kmを開通させます。しかし、下水戸駅は国鉄水戸駅から大きく離れていた上、常陸長岡駅も長岡村の中心部から見て北端にあり、村役場

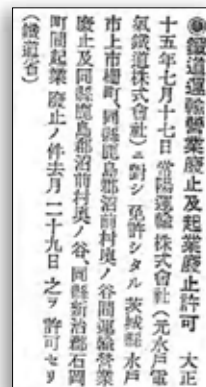
へも約1kmあるという不便な位置でした。

水戸電気鉄道は、その後、下水戸駅から水戸駅方面に約1km延伸し(柵町駅)、石岡方面へも現茨城町の小鶴(昭和8年)、奥ノ谷(同9年)と工事を進めますが、資金が底をつき、ついに昭和13(1938)年11月に営業廃止に追い込まれました。

この一因には、大正15(1926)年に「補助を申請いたすまじく候」と、鉄道への補助金を辞退したことも影響したかも知れません。当時、鉄道各社は有利な政府補助金を利用しており、この年は89線が交付対象となっていました。交付を待てば許可が遅れる等の事情があったのでしょうか。



▲補助金申請を行わない旨の文書(赤字は市教委)(国立公文書館所蔵)



営業廃止を告示した官報(昭和13年12月2日)▲

水戸石岡電気鉄道の発起人たち ～石岡の発展をけん引した人々 其の4～



鈴木 文次郎 1861–1938 (石岡町) 石岡出身の第7代水戸市長

石岡生まれ。茨城師範土浦分校を卒業し、石岡小学校代用教員となった。その後、東京駒場農学校(現・東京大学農学部)に入学、卒業後は茨城県の農事巡回教師を務めた。退官後、水戸市の肥料種苗の店を開く一方、中国から白菜の種子を手に入れて研究改良を重ね、改良種・茨城結球白菜を完成させた。

一方、明治37(1904)年に水戸市議会議員、同40年には水戸市議会議長となり、その間には水戸商工会議所会頭、水戸農会長も務めた。大正13(1924)年から2期にわたって水戸市長を務め、引退の際には『茨城タイムス』に「任期満了の名市長 鈴木文次郎君 性相貌の通り福德円満にしてよく水戸市の難事業(水戸全市水道工事と歩兵第2連隊の水戸市への存置)を達成した」と評された。



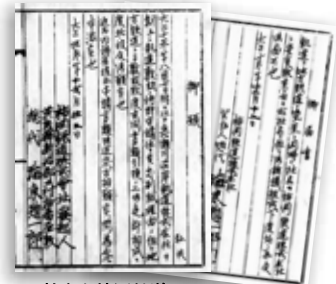
島田 芳之助 1865–1938 (石岡町) 気骨ある実業家・政治家

早くから家業の生糸・繭商を継ぎ、そのかたわら石岡銀行専務取締役、石岡繭糸市場社長などを歴任した。また、石岡町議会議員を務めた後、大正8(1919)年茨城県議会議員に当選し、県政の発展に力を尽くした。また在任中は石岡町での政談演説会について、当局に鋭く問い質したと伝えられている。

まぼろしの加波山鉄道



▲加波山鉄道の前身、柿岡鉄道の敷設免許願（国立公文書館蔵）



▲社名を柿岡鉄道に改める際の文書（国立公文書館蔵）

大正13(1924)年8月、三村の海東惣一郎ほかは、恋瀬川沿岸軌道株式会社を創立して高浜－柿岡間に鉄道を敷設する計画を立てます。

後に加波山鉄道株式会社と名乗るこの会社は、12月に名をまず柿岡鉄道と改めますが、その頃、高浜・石岡と柿岡とを結ぶ鉄道計画には、ほかに柿岡軌道の計画がありました(ルートは左図参照)。鉄道省は大正14年3月に技手を現地に派遣して両者の比較検討を行い、柿岡鉄道に軍配を上げますが、その際に挙げた理由の第一は、有望な加波山の花崗岩生産にかかる鉄道の輸送力でした。

大正12年9月の関東大震災で被災した東京・横浜では、その復興に多くの花崗岩を必要としていたのです。



▲鉄道省の实地調査復命書と、添付された路線図(線の色付けは市教委)(国立公文書館蔵)

「海内第一」と称された加波山の花崗岩

鉄道省技手の復命書には、赤坂東宮御所(現・迎賓館)に用いられた花崗岩は加波山が主産地であること、これに際して宮内庁が全国の石を集めて試験したところ、その石は鉄分を混ぜず良質で、「海内第一(国内一または天下一)」と称されている、と記されています。



▲迎賓館に用いられた石材の主産地は加波山だという(写真は「wikipedia」より)

併せて、その際に案内をした恋瀬村長・友部重太郎が「全山皆花剛石なり(山はすべて花崗岩である)」と明言したことも記され、技手は「石の生産を考えても、この鉄道は大いに有望」としています。

常磐線・高浜駅－柿岡－大增－水戸線・稲田駅

また、柿岡鉄道(のち加波山鉄道)は当初から鉄道の延伸を考えていました。第1期線はまず高浜と柿岡を結び、第2期線として柿岡－大增、第3期線として大增－水戸線稲田駅を結ぶことで、石材産出地(加波山・稲田)と鉄道・水運至便の地(高浜)を結び、あわせて八郷地域の木材や米穀、繭、煙草などを東京に運ぶことを計画したのです。

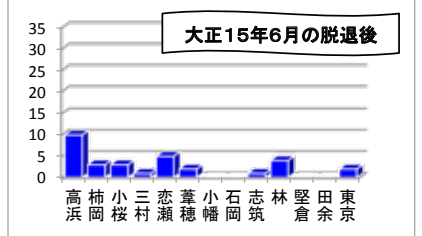
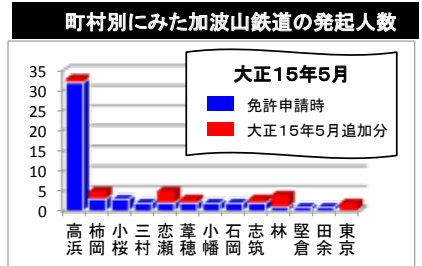
また、この路線沿いには親鸞聖人にゆかりの地が多くあり(高浜＝爪書阿弥陀如来、柿岡＝如来寺、大增＝板敷山大覚寺、稲田＝西念寺・玉日廟)、これらの活用も視野に入れていました。



▲加波山鉄道のルート概念図

発起人の追加と、37人の大量脱退

大正15(1926)年5月、柿岡鉄道の発起人は名を加波山鉄道に改める申請を行い、間もなく発起人の追加を行います。その名簿には、日本郵船(株)ロンドン支店長や取締役を歴任した経済人、根岸錬次郎など13人が名を連ねていました。



▲発起人追加願と脱退許可願 (国立公文書館蔵)

また同月、加波山鉄道は認可申請の延期を申し出ます。株主を募集する中で、7月中旬の農家収穫期を待たないと「金融至極不円滑にして払込困難」であることを理由に挙げていました。

発起人の追加が何らかの波紋を呼んだのか、また、見通し困難な株主募集が原因かは定かではありませんが、翌6月には高浜を中心とする大量37人の発起人が脱退してしまいます。

また、同じ年の11月には、計画路線の地盤が軟弱で、恋瀬川の水害も被ることから施工が困難との理由で、路線の変更を申し出ました。



▲期限延長(左)と路線変更に係る文書(右)(赤字は市教委)(国立公文書館蔵)

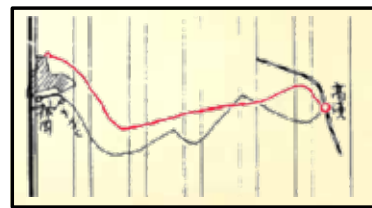
路線の変更

変更した路線について、残された文書から分かるのは右に示した経過地点の変更だけで、具体的なルートがわかる図面等は見つかりません。唯一、鉄道省の文書に描かれた右下の略図が、わずかに手掛かりを与えてくれるのみです。

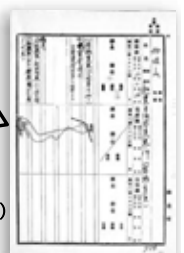
	変更前	変更後
起点	高浜町北根本	高浜町北根本
経過地点	同 中津川	石岡町
	石岡町宮下	
	志筑村下志筑・中志筑・五輪堂	志筑村
終点	柿岡町柿岡	柿岡町柿岡

施工認可下りるも、工事は順調ならず

昭和2(1927)年、加波山鉄道に工事施行の認可が下ります。しかし、その文書には「高浜停車場連絡設計を除き認可す」とあり、高浜駅から北へ向かおうとする路線変更が、必ずしも順調ではなかった様子が伺えます。



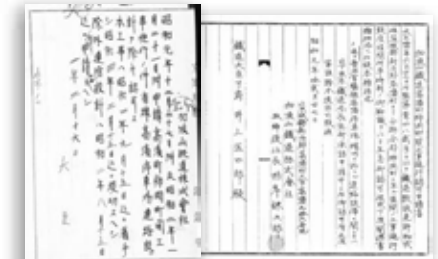
▲鉄道省文書に描かれた路線変更の略図
赤線が変更後(赤線は市教委)(国立公文書館蔵)



また、この認可では、竣工を「昭和4年3月15日迄」とされていましたが、加波山鉄道は昭和4年2月、工事竣工期限延期許可申請を行います。理由として「用地の一部買収困難にて交渉に意外の日数を費し」たことを挙げ、昭和6年の竣工を目指すとしました。



▲工事竣工期限延期の申請書(右)とその理由書(国立公文書館蔵)



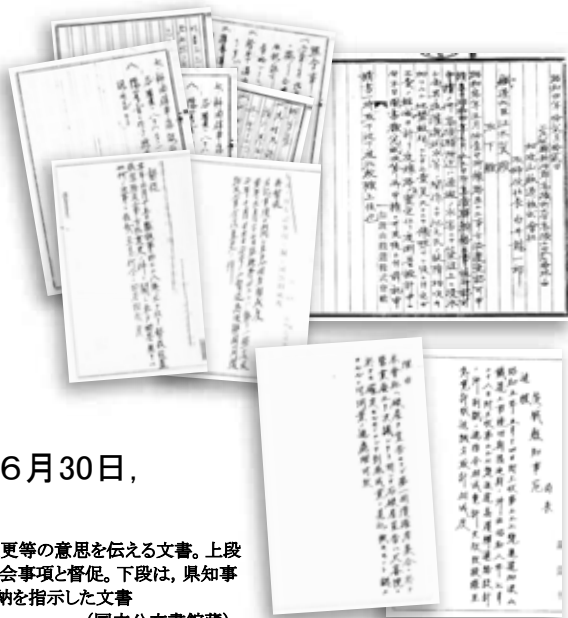
▲工事施行認可申請書(右)と認可の文書(左)(国立公文書館蔵)

用地	橋梁	軌道	停車場
2,000	1.00	6.5	
9,245	1.00	2.9	
	1.00	5	
	1.00	1.5	

昭和4(1929)年に工事竣工期限延期申請を行った際、加波山鉄道は鉄道省の求めに応じて工事の進み具合を報告しています(左表参照)。これによると、用地の総面積は70段(約69.5k㎡)で、45%が取得済み。土工事は9,245立坪(約16,650㎡)のうち29%が施工済み。橋梁と軌道は未施工で、停車場(駅)は7ヶ所のうち15%が施工済みとされています。

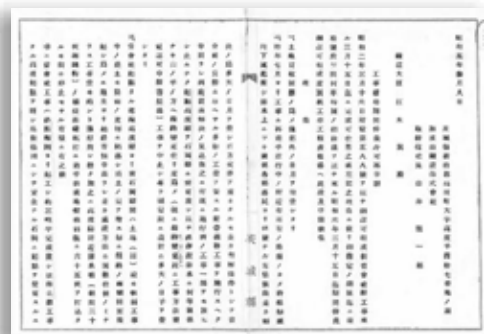
加波山鉄道の終焉

同じ昭和4年9月、茨城県は那珂川が増水し農作物に被害が出るなどの水害に襲われます。高浜駅付近も被害が大きく、加波山鉄道は工事費軽減のため再度の路線変更を計画しようとするのですが、この際に鉄道省からなされた照会事項に対し、二度の督促を経ても回答することはありませんでした。翌5年3月、加波山鉄道は工事竣工期限を再延長し、起点を石岡に変更しようとするのですが、鉄道省はこれを認めず、加波山鉄道は昭和5年6月30日、土浦区裁判所から破産宣告を受けました。



上段右は路線変更等の意思を伝える文書。上段左は鉄道省の照会事項と督促。下段は、県知事に免許失効と返納を指示した文書
(国立公文書館蔵)

加波山鉄道が完成しなかった理由 ～工事竣工期限再延長の申請から～



加波山鉄道には、計画ルートをはじめ不明な部分が多くありますが、破産直前の昭和5年3月に工事竣工期限の再延長を申し出た文書の「遅れた理由」からは、当時の状況をうかがうことができます。

- ① 土地買収が困難なため、予想外に月日を費やしてしまった。
- ② 昭和4年7月から工事に着手したが、恋瀬川氾濫の排水について地元住民から強い苦情があり、当社ではとても耐えられない付帯工事を求められるなど、解決の糸口も見えないため、工事を一部放棄して起点を石岡駅に変更することにし、その測量、設設計に多くの日数を要した。
- ③ 高浜駅から南石岡駅の間は地盤が軟弱で、土を盛っても雨のたびに崩れ、土の量を増すごとに線路両側の田圃が盛り上がり、地主からは終始苦情を言われ、対応が困難な上に工事費も予想がつかない。また、高浜駅付近の排水橋の工事では、基礎杭を65フィート(約20m)打っても止まらないありさまである。

幸い、当社は工事を終点・柿岡から始めて3マイル半(約5.6km)を完成した。難工事の高浜をやめ、地盤強固で安全な石岡に起点を変更すれば工事には支障はなく、当社の利益にもなるが、その実測と設計に多くの日数を要した。

- ④ 起点の高浜駅は人家が少なく商業も不振で産物もなく、常磐線の準急行も止まらなくなるなど、起点として相応しくない。一方、商工業が盛んで人家も多い石岡に起点を変更すれば、常磐線はもちろん、鹿島参宮鉄道や、近く開通する水戸電気鉄道とも直接連絡できて大変便利だが、その起点変更の測量、設計に多くの日数を要した。
- ⑤ 当社の高浜駅から南石岡駅までは、ほとんど常磐線と並行する上、前に述べたように難工事であるためこれを中止し、起点を石岡駅にすれば、線路の長さは1マイル半(約2.5km)も短縮し、工事費も大きく節減できる。

加波山鉄道の発起人たち ～石岡の発展をけん引した人々 其の5～



海東 惣一郎 1890－1983 (三村) 日本初のガソリン機関車を製作した村長

水戸農学校卒業後、自営農業に従事。大正10(1921)年に羽成八木干拓工事を請け負った際、工事能力増進のためガソリン機関車製作を計画、東京の業者と我が国で初めてこれを完成させた。また、高浜・三村干拓耕地整理組合副組合長として工事に着手。昭和22年には三村の村長となり、村政発展に尽力した。



羽成 卯兵衛 1873－1924 (高浜町) 難工事の羽成八木干拓を完成

米穀・肥料販売と醤油醸造業を営む羽成家の養子に入り、明治38(1905)年に高浜倉庫合資会社を設立、大正7(1918)年には高浜町議会議員に当選して町政の発展に努めた。一方、大正10年に着手した霞ヶ浦初の干拓・羽成八木干拓では、打った杭がすぐに倒れる難工事をガソリン機関車導入で乗り越えた。



広瀬 慶之助 1865－1939 (高浜町) 美田づくりに尽力した初代県酒造組合長

若き日の山岡鉄舟とも交流があった酒造家・山内彦兵衛の長男に生まれ、広瀬家を継いだ。明治41(1908)年に火力発電所を創設、石岡・行方に送電し、大正初めには初代の茨城県酒造組合長に就任した。また高浜・三村耕地整理組合長として、恋瀬川下流の荒廃田、芦原を美田化する計画を推進した。



友部 重太郎 1868－1936 (恋瀬村) 農村開発を夢見た政治家・事業家

恋瀬村書記から助役となり、村会議員を経て明治35(1902)年に村長となった。青年時代、キリスト教に改宗し、内村鑑三を自宅に招いて講演会を行うなどの活動を行い、また、農村の悲況に対して当時は先進的だったクリヤビワといった商品作物の栽培も試みた。大正11(1922)年、水力発電による恋瀬電気株式会社を設立、社長に就任したほか、加波山鉄道も友部の発意によるという。同社の破産後、常務取締役だった友部は、借財の整理に当たらなければならなかったといわれている。



大和田 健三郎 1884－1943 (石岡町) 貴族院議員の醸造家

明治43(1910)年に大和田家の養子となり、家業を継いで「大徳」の銘柄を持つ酒・醤油の醸造を行った。かたわら、茨城電気株式会社や鹿島参宮鉄道の取締役、新治筑波酒造組合理事長などを務め、石岡町議会議員として町政の発展にも寄与した。昭和7(1932)年からは貴族院多額納税議員にも選出されている。

加波山鉄道には、このほかにも多くの先人が発起人等として名前を連ねていますが、その多くについて資料がありません。事績等ご存じの方がおられましたら、教育委員会文化振興課(0299-43-1111(代表))までご連絡いただければ幸いです。

加波山鉄道の変更後のルートはどこか

当初路線は恋瀬川沿岸



左図は、現代の地図に大正14年に鉄道省技手が書いた復命書の路線図を重ねたものです。

このルートは、もともと地図に描かれており、誤差はあるにしても当初計画は左図のようなルートだったと想定できます。

変更後は高浜から北進。茨城の台地越えか



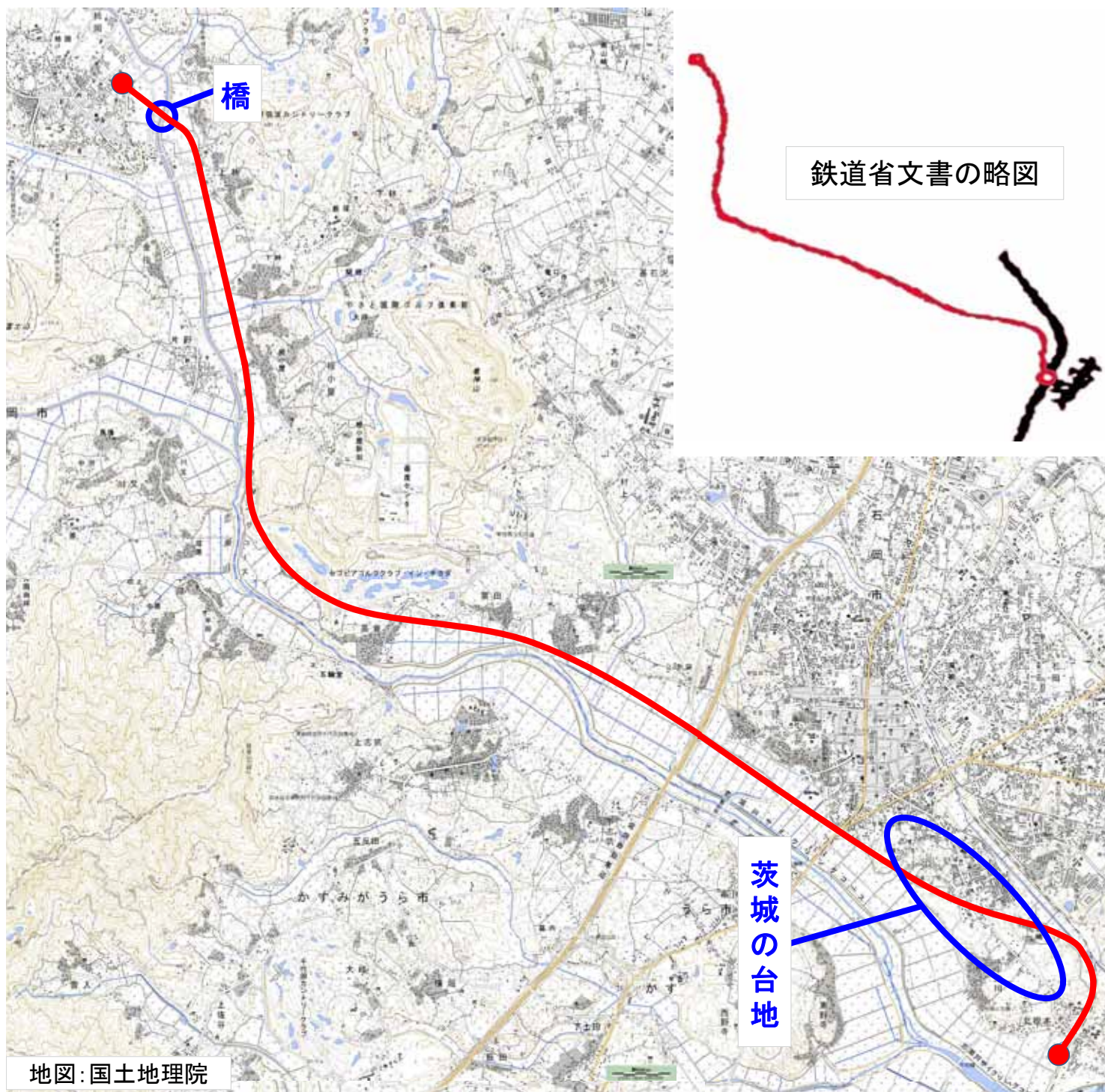
大正15年に変更しようとした路線は、前パネルにあるとおり鉄道省の文書に略図(下図の赤線)があるだけです。この図の変更前ルートと上の柿岡鉄道のルートを重ねてみると、変更しようとした路線の概略はわかります。

加えて、工事竣工期限長の申し出に書かれた「当社の再延の高浜駅から南石岡駅まではほとんど常磐線と並行する」という文言から、最終ルートは、高浜駅から常磐線と並行して現石岡駅方面に進み、現在の茨城と南台の間に設けられる「南石岡」という駅を過ぎて茨城の台地を越え、国道6号幸町坂下付近へ至ったと思われます。その後

の柿岡へのルートは、略図が強調したほどの違いはなく、恋瀬川沿いに山間を抜け、当初は川の西側を北上していたのを東側に変え、終点も北へ移したと思われます。

路線変更後のルート想像図

鉄道省文書の略図をもとに、大正15年の路線変更後ルートを想像してみました。添付資料には橋梁の長さは69フィート(約21m)、別の資料では橋梁42フィート(約13m)、陸橋15フィート(約4.5m)とあり、恋瀬川恋瀬川を越える橋は1, 2か所と思われます。下図のルートなら橋は1か所ですが、最大の問題は、茨城の台地を下図のように越えることが現実的か否かです。同じ添付資料では、土工が13,099立坪から49,500立坪へ大幅に増えており、これを、台地を切り通しにするための増加と想像することもできそうです。



加波山鉄道の遺産「汽車道」

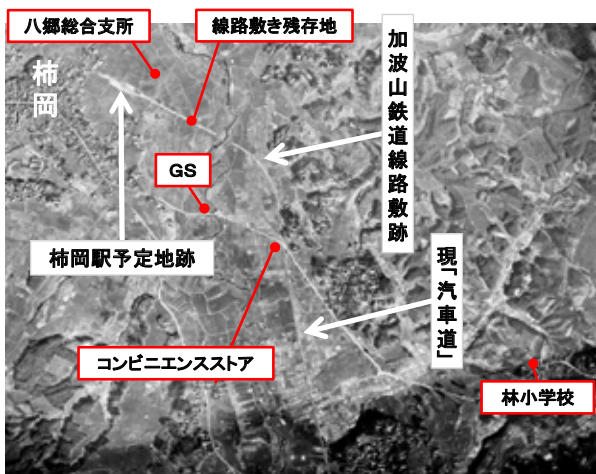


観音寺(下林)から南方向に「汽車道」を望む。写真では見えないが、恋瀬川は道路の右100メートルほどを流れており、写真左奥の、山が重なって見える合間をぬって石岡方面へと下っていく。

左の写真は、市内根小屋から柿岡まで2キロメートル以上の直線が続く市道B7363号線です。この道路は、今も地元の方々から「汽車道(きしゃみち)」という名で親しまれています。

現在の道路は、土地改良に伴って拡幅整備がなされていますが、元来は加波山鉄道が線路を敷設するために整備した区

間です。戦後に米軍が撮影した航空写真(左)には、汽車道に加えて終点・柿岡駅予定地跡と、線路敷きの跡がはっきりと見て取れます。なお、柿岡の恋瀬川沿いには、線路敷きの一部が今も残っています。



現在も残る線路敷きの跡。数少ない加波山鉄道の名残りのひとつ。私有地のため立ち入りは不可。

この企画展では、石岡市史(上下巻)、国立公文書館所蔵の公文書のほか、下記の文献を参考にさせていただきました。

《参考文献》

「茨城県鉄道発達史(上)」 中川浩一／筑波書林(ふるさと文庫)刊／1980

「茨城の民営鉄道史(上)」 中川浩一／筑波書林(ふるさと文庫)刊／1980

「茨城県史 近現代編」 茨城県史編集委員会監修／茨城県 刊／1984

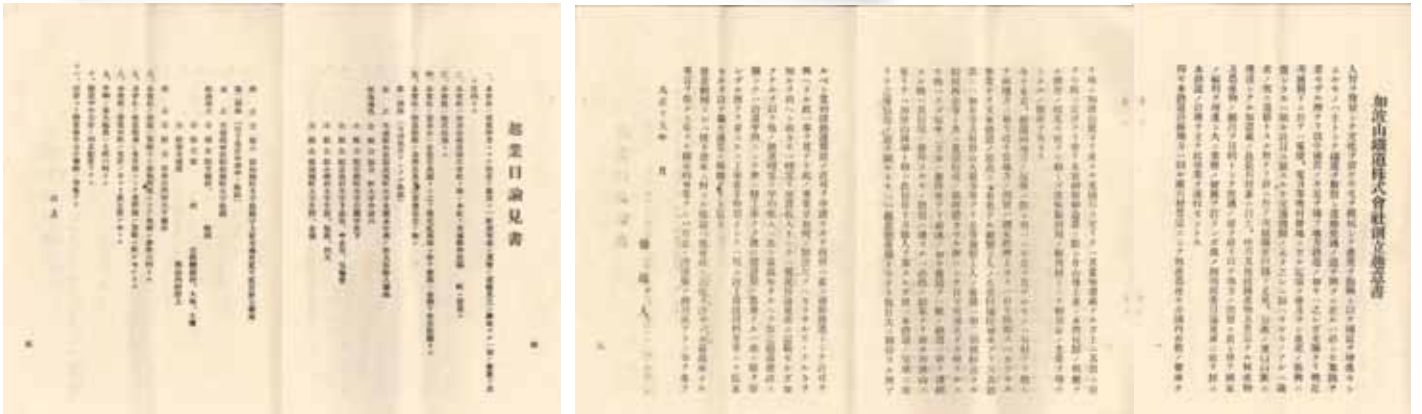
「関東鉄道株式会社 70年史」 関東鉄道株式会社社史編集室／関東鉄道株式会社 刊／1993

また、資料の使用、貸し出しにご協力をいただいた皆様にあつく御礼申し上げます。

石岡市教育委員会 文化振興課



加波山鉄道関係の展示物から

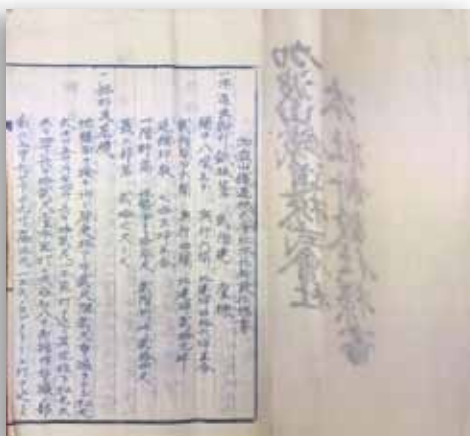


加波山鐵道株式會社関係の冊子

大正15年，株式會社の創立直前に作成された冊子と，第2回，第3回の事業報告です。創立直前の冊子には，表紙にあるとおり創立の趣意書や起業の目論見（計画）などが記載され，末尾に「沿線地圖」が掲載されています。株主募集などに用いられたものと思われます。

個人蔵

加波山鐵道本社新設仕様書



昭和2年2月，加波山鐵道は高浜地内に本社を建設することを決め，発起人代表だった海東惣一郎氏と工事契約を締結しました。仕様書からは，本社屋は2階建ての亜鉛引鉄板葺きで，1階の建坪は46.5坪，2階が29坪の計画だったことがわかります。

なお，この本社の位置は，高浜駅に近い線路沿いだったようです。

個人蔵



株式申込証と 加波山鉄道株式第1回払込人名簿

株式を募集した際の申込書と、それに応じて株を購入した方々の名簿です。

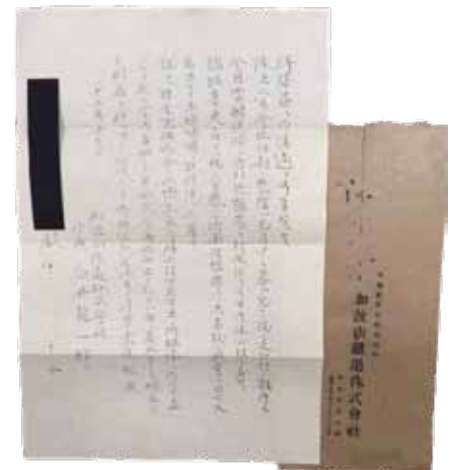
名簿右側に「本名簿は10月12日締切のものにしてその後各村とも漸次申込者は増加しつつあり」との添え書きが見えます。

個人蔵

株主に購入代金の支払いを求める文書

文書に年号の記載はありませんが、「線路変更に付いては既に官庁と折衝理想通りに決着」との文言が見え、社長名も白井氏となっていることから、昭和4年の文書ではないかと考えられます。

事業は「至極順調」と述べつつ、払込みを急ぐよう求める様子から、資金繰りに困っていた様子がうかがえます。



個人蔵

裁判所からの支払命令

昭和15年に、土浦区裁判所から発せられた「支払命令」。加波山鉄道破産後、債務者となった同社関係者たちは、その返済に追われました。

なお、裁判所からの封筒が昭和8年の新聞紙を再利用していることも、当時(大戦前)の世相を知る上で貴重な資料です。

個人蔵



石岡市立ふるさと歴史館第9回企画展パンフレット

鉄道の時代に描いた夢

—明治～昭和初期の鉄道計画と石岡の先人たち—

平成28年8月30日発行

発行 / 石岡市教育委員会

編集 / 石岡市教育委員会文化振興課

〒315-0116 茨城県石岡市柿岡5680-1

Tel 0299 (43) 1111 (代表)

