# １章　前史

## １.水戸線･常磐線

茨城県で最初の私鉄となるのは、明治 22 年 1 月 16 日に小山で日本鉄道に接続して水戸まで結ぶ鉄道を開業した水戸鉄道であった。明治 20 年 1 月に、飯村丈三郎※、長谷川清、川崎八右衛門ほか東京府と茨城県の有志が出願したもので､計画路線は、現在の水戸線のルートを北線とし、それとは別に、土浦を経由する南線ルートの 2 案があった。どちらをとるかについて国の判断に委ねたところ、南線は北線に比べて距離が 11 マイル(17.7km)長いために工事費がかさむこと、霞ケ浦の水運があるので、北線が適当とされた。

一方、適当とされなかった南線ルートでは、水戸鉄道とは別に常総鉄道を計画して、国に強く設立の認可を求めたが、最終的に、同年 5 月に常総鉄道の出願を却下して、水戸鉄道の創立を認可するとともに命令書が交付された。

当時の茨城県知事の安田定則は、この水戸鉄道を那珂湊まで延伸する構想を持ち、実際に、明治 20 年に内閣書記官に宛てて意見書を提出した。

那珂湊の港を整備して、商船ばかりでなく軍艦も寄港する港湾としたいと考えていた。

※旧民権運動家､茨城県議会議員､衆議院議員､いはらき新聞社長等歴任。

しかし、当の那珂湊の港湾築造計画自体が進展せず、鉄道の延伸構想も具体的な動きはなかった。そのうち、水戸鉄道は、明治 23 年 11 月 26 日水戸～那珂川(貨物)駅間の貨物支線※を開業して、那珂川の舟運との連絡を実現した。

常磐線の歴史は、常磐炭田と切り離すことができない。鉄道が開通する以前、常磐炭田の石炭は、小名浜から東京まで 200 トンから 300 トン程度の機帆船で輸送されていた。輸送力がないこともあり、当時は生産量も少なかった。

しかし、常磐炭田の開発のため、地元では水戸までの鉄道建設の気運が高まり、常磐炭鉱鉄道設立の計画が立てられた。これに対して政府から、経済界の不況のため会社設立を延期してほしいとの意向が示され、すぐには実現しなかった。

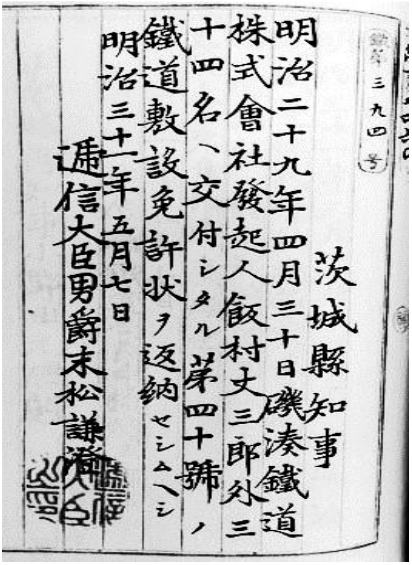
その後、宮城県にも鉄道建設の気運が高まったので、茨城、福島、宮城 3 県の有志が呼応して国会に請願し、これによって鉄道建設は具体化へ向かった。こうして明治 26 年日本鉄道によって鉄道建設の準備が始まり、明治 27 年 8 月には日清戦争が起きたことにより、工事が促進されることになった。

石炭の需要が増大したため、政府は常磐炭田を重視し、その輸送手段としての鉄道の重要性を認めたのである。こうした石炭輸送という国家的要請のもとに鉄道建設が進められ、明治 30 年 2 月 25 日に水戸・平間が開通し、同年 8 月 29 日に平・久ノ浜間、明治 31 年 8 月 23 日に久ノ浜・小高間が開通した。

## ２.磯湊鉄道

※那珂川貨物駅は昭和 59 年廃止。

飯村丈三郎外 24 人が磯湊鉄道の発起人となって、明治 26 年 6 月 27 日水戸市柵町～磯浜～祝町間 8 マイル 26 チェーン(13.4km)の鉄道敷設を出願し、翌年 9 月に仮免許を取得した。なお、当時は、免許を得てから正式に会社を設立し登記されることとなるので、この段階では準備会社という言い方がふさわしい。


茨城縣知事
明治二十九年四月三十日磯湊鐵道
株式會社發起人飯村丈三郎外三
十四名ヘ交付シタル第四十號ノ
鐵道敷設免許狀ヲ返納セシムヘシ
明治三十一年五月七日
逓信大臣男爵末松謙澄

『鉄道省文書』磯湊鉄道、茨城県歴史館所蔵

この頃、太田馬車鉄道が水戸・太田間の軌道建設を計画していたが、さらに水戸から下大野までの延伸を計画した。下大野は現在の大洗鹿島線の常澄駅の近くで、磯浜にも至近距離であった。これに対して、磯浜と湊の町民は、太田馬車鉄道が軽便鉄道であるので貨物は積み替えが必要になるとして反対した。

明治 29 年 4 月 30 日には、競願問題が解決されて免許状が交付され、明治 30 年に正式に会社が設立された。

その後、明治 31 年 2 月 26 日に「線路変更及同社鉄道竣功延期願」が提出されたが、5 月 7 日に「聞き届け難し」との通牒を受け、明治 31 年 5 月 12 日に免許返納の命令を受けて終焉を迎えた。

明治 34 年には、湊商業会議所のメンバーが水戸から磯浜を経て湊町 3 丁目までの馬車鉄道を計画したという。まだ木造で

あった海門橋に軌道を併設する計画であった。しかし、これに対しても馬車鉄道では不十分として、太田線ないし小山線の延伸に向けて日本鉄道との交渉を開始した。

太田線は、明治 30 年 11 月 16 日に太田鉄道として水戸・久慈川間を開業し、続いて明治 32 年 4 月 1 日に太田（現常陸太田）まで延伸した。明治 34 年には日本鉄道傘下の水戸鉄道(二代目)に営業を譲渡した。

小山線(現水戸線)は、水戸鉄道(初代)によって開業したが、明治 25 年に日本鉄道に合併した。

湊商業会議所は、日本鉄道に対してこの小山線の湊への延伸を要請したが、結局、受け容れられなかった。

磯湊鉄道は、湊鉄道の歴史の始まりとして取り上げられることが多い鉄道計画であるが、ルートは水戸から大洗を経由して那珂湊に至るもので、後の水浜線に近いものであった。

この発起人に湊町の伊地知弥衛門、大川健介、大内亀太郎、布施三郎、乾利八、黒沢長七などが含まれ、後に湊鉄道の前身である武平鉄道の計画に発展していくこととなる。

## ３.周辺の交通事情

当時の交通機関には船があった。古くから那珂川を利用する舟運が開けており、当該地区の輸送に大きな役割を果たしていた。明治 11 年には水戸と那珂湊の間に汽船が登場し、各社競い合って運行していたが結局共倒れに終わった。その後、明治 30 年に「那珂川汽船交通社」、明治 32 年に「汽船商社」が営業を開始したが、やはり破滅的競争の様相を呈したため、那珂郡の郡長や警察署長が合同を斡旋して「那珂川汽船株式会社」と

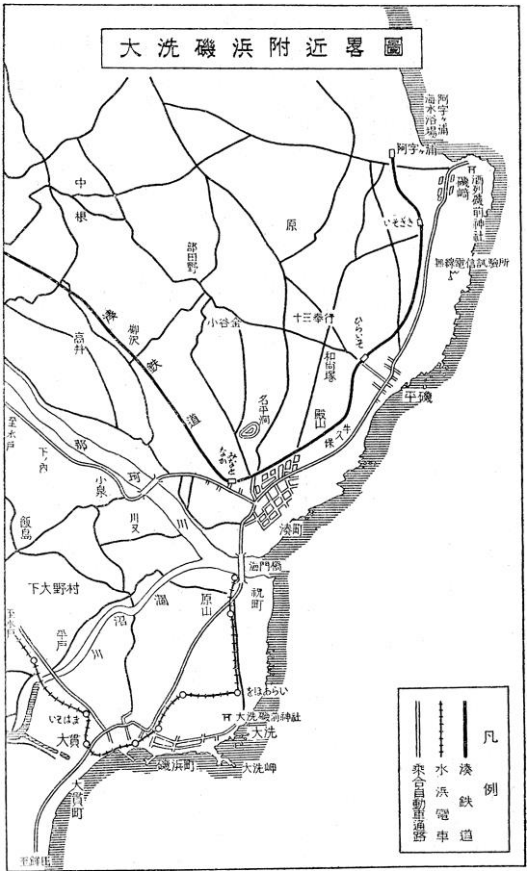
して再出発をした。

同社の汽船は水戸と那珂湊間を頻繁に運行し、所要時間は川を遡行する上りが 2 時間、下りが 1 時間半であった。

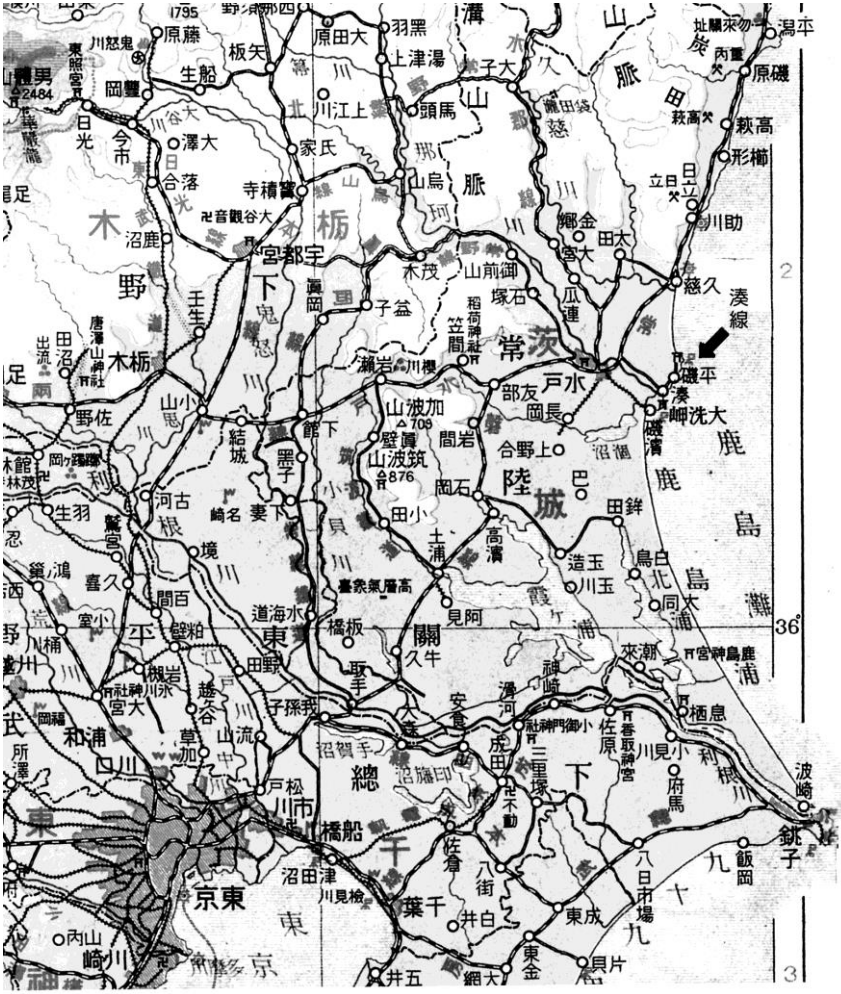
当時の船は、発動機を備えた母船が客船を引っ張って航行するという方法をとっており、水戸・那珂湊間を直結する便利な交通機関として、大いに人々に利用された。

貨物の輸送も、もっぱら那珂川の水運に頼り、そのため当時の那珂湊にはまだ鉄道建設の気運は起こっていなかった。

明治 40 年 10 月の那珂川汽船の発着時刻は、水戸発が午前 6 時、8 時、10 時、11 時 30 分、午後 1 時 30 分、3 時 30 分、6 時、湊発が午前 6 時、8 時、9 時 30 分、11 時 30 分、午後 1 時 30 分、3 時 30 分、5 時 30 分であった。




大洗磯浜付近略図
昭和 13 年旅程と費用概算　日本旅行協会




湊鉄道及び周辺の鉄道地図
昭和 13 年　鉄道省　改版日本案内記

昭和 13 年当時の茨城県内には、湊鉄道のほか、常北電気鉄道、茨城鉄道、水浜電車、常陽運輸、鹿島参宮鉄道、常南電気鉄道、竜ヶ崎鉄道、筑波鉄道、常総鉄道の各私鉄があった。