

# 「取手の鉄道交通」

平成22年2月22日(月)～4月18日(日)まで

午前10時～午後4時30分まで(入館は4時まで)

3月28日、4月10日は、午後6時まで(入館は5時30分まで)

会期中無休／入館無料



昭和23年 常盤線取手-松戸間電化起工式挙行記念花火大会ポスター(取手市教育委員会所蔵)



旧関東鉄道色にリバイバル塗装されたキハ350形気動車(関東鉄道株式会社所蔵)



昭和56年の驛代駅舎(取手市役所所蔵)

## 開催にあたって

江戸時代の取手は、水戸街道の宿場として、また利根川水運の河岸として栄えてきました。明治時代になると、明治29年12月に日本鉄道士浦線が開通し、取手・藤代の両駅が開業しました。近代交通の象徴とも言える鉄道の開業を迎え、取手は現在に至る茨城県南の中核都市としての発展の基盤を手に入れたと言って過言ではありません。

さらに明治20年代終わりには、藤代と龍ヶ崎を結ぶ馬車鉄道や、取手と下館を結ぶ常総鉄道が計画されました。前者は明治33年に開業した龍ヶ崎鉄道として、後者は大正2年に開業した常総鉄道として実現しています。

今回の企画展では、鉄道とともに発展してきた取手の歴史を振り返るとともに、TXの開業、常総線ゆめみ野駅の開業、常磐線利根川橋梁の架け替えなどを迎え、未来へと続く取手の姿を映しだします。

最後になりましたが、今回の企画展の開催にあたりご協力をいただきました関係各位にたいしまして、深甚なる謝意を表して開催のあいさつとさせていただきます。

平成22年2月

取手市埋蔵文化財センター

### 講演会

#### 「鉄道とミステリー小説」

講師：小池滋氏（英文学者、元東京女子大学教授、鉄道史学会顧問  
日本シャーロック・ホームズ・クラブ会員）

日時：3月28日（日）、午後1時30分から3時まで

#### 公開講座（取手市郷土史研究会と共催）

#### 「日本鉄道士浦線の路線策定 ―龍ヶ崎・流山の反対はなかった―」

講師：埋蔵文化財センター職員

日時：4月10日（土）、午後1時30分から3時まで

講演会、公開講座とも会場は取手市福祉交流センター多目的ホール（市役所敷地内）、定員は160人（当日受付順）

#### ひたちレイルクラブによる鉄道模型運転会

日時：3月27日（土）、午後1時30分からと3時からの2回、各約1時間

会場：埋蔵文化財センター2階講座室

予約不要

#### 展示説明

2月27・28日、3月13・14・27日、4月11・18日：午前11時と午後2時から

3月28日、4月10日：午前11時から 予約不要、当日展示室においてください。

## 例言

1. このパンフレットは、平成22年2月22日から4月18日まで開催される取手市埋蔵文化財センター第27回企画展「取手の鉄道交通」にともない、発行されたものです。
2. この企画展の企画とパンフレットの執筆・編集は、当センター職員の飯島章が担当し、その他職員の協力を得ました。
3. この企画展の開催にあたり、次の方々からのご協力とご助言をいただきました（敬称略）。記して深謝の意を表します。

相浦秀也、市原弘樹、岩田均、齋藤一彦、佐藤久美枝、坂田要、染野修、竹内孝明、寺田勝、中島英樹、野口幸子、広瀬篤、広瀬実、細田清巳

赤穂市立歴史博物館、茨城県立図書館、茨城県立歴史館、柏市教育委員会、柏市立図書館、関東鉄道株式会社、交通科学博物館、株式会社交友社、しもだて美術館、下妻市ふるさと博物館、土浦市立図書館、鉄道博物館、株式会社日本経済評論社、東日本旅客鉄道株式会社東京支社、東日本旅客鉄道株式会社取手駅、ひたちレイルクラブ、松戸市立博物館、水戸市立中央図書館、陸上自衛隊輸送学校、龍ヶ崎市立中央図書館、龍ヶ崎市歴史民俗資料館

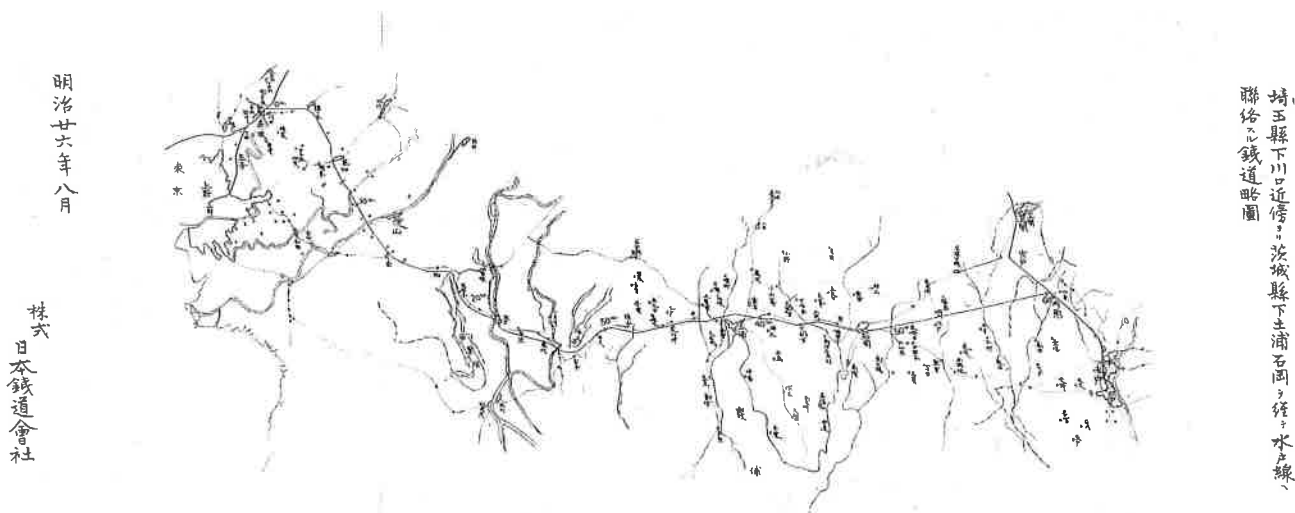
## 1. 日本鉄道土浦線の開業 —龍ヶ崎・流山の反対はなかった—

明治18年（1885）7月16日、日本鉄道第二区線の大宮・宇都宮間（現 JR 宇都宮線）が開業、同時に古河駅が開業しました。次いで明治22年1月16日、水戸と日本鉄道第二区線の小山を結ぶ水戸鉄道（現 JR 水戸線と、JR 常磐線の友部・水戸間）が開業し、ここに県庁所在地水戸と東京が鉄道で結ばれました。水戸鉄道は、明治24年3月1日、一切の財産物件を日本鉄道に譲渡しています。その後日本鉄道は、水戸と東京を短絡する路線の建設に着手し、明治28年11月4日に土浦線の友部・土浦間が開業します。

明治29年12月25日には、日本鉄道土浦線の土浦・田端間が開業しました。この日、取手駅では盛大な開業記念式典が開催されました。さてこの土浦線の建設にあたり、当初は千葉県流山町（当時）と茨城県龍ヶ崎町（同）を通る計画でしたが、両町住民の反対にあい、結果鉄道は両町をそれぞれ通るに至ったとの話が、広く伝わっています。鉄道忌避伝説と呼ばれるこの話は、はたして事実なのでしょうか。

大正10年（1921）に鉄道省により編さんされた『日本鉄道史』中篇には、①土浦線は、日本鉄道第一区線の埼玉県川口から分岐して、土浦・水戸に至る路線として、明治27年2月に仮免許状を受けた。②その後、其の筋の諭示で上野から根戸（現千葉県柏市）に至る路線を、比較対照のために調査した。③その結果、川口分岐案を廃して、上野から松戸・根戸を通る路線で7月に免許状を申請し、11月に免許状を受けた。と記述されています。また日本鉄道株式会社が、明治39年の国有化にあたり編さん・発刊した『日本鉄道株式会社沿革史』には、①土浦線建設にあたり、当初は川口分岐案をとったが、鉄道局の勧告に従い上野起点に変更した。②鉄道局は、距離の短縮のため路線の変更を指示してきた。③日本鉄道でも、この変更は利益あるものと判断した。④日本鉄道では、北千住から埼玉県草加・越谷・杉戸・幸手を通り栗橋に至る支線を計画していた。⑤その理由は、この支線を第二区線の複線化の代用とし、沿線町村の利便をはかるためである。⑥しかし同じ路線の建設を、東武鉄道が出願しようとしていた。⑦そこで日本鉄道の社長や重役が個人の立場で武蔵鉄道会社を設立して、このルートでの鉄道建設を出願した。とあります。このように、当初の計画通りに土浦線が川口から分岐すると、流山を通過することになります。しかし以上の記述による限り、流山の反対により路線が変更されたのでまったくなく、鉄道局からの距離短縮を理由とする路線変更の指示と、会社の経営判断によったものであることは明白です。

また同じ『日本鉄道株式会社沿革史』には、明治27年3月の技師長長谷川謹助の線路調査報告が記載されています。これによれば、呼塚（現柏市）と土浦間は、現在の路線のほかに比較線として呼塚から布施（同市）・板橋（つくばみらい市）・谷田部（つくば市）を経て土浦に至る路線が計画されています。龍ヶ崎を通る計画は最初から存在せず、よって町をあげての反対運動など、起こり得る筈がなかったのです。



明治26年8月 日本鉄道土浦線計画路線図（鉄道博物館所蔵、写真パネルで展示します。）

この時点では、土浦線は埼玉県川口から分岐して流山を通り、小金・柏・我孫子・取手・牛久・土浦・石岡を経て内原に到る計画で、龍ヶ崎は通過地点ではありませんでした。

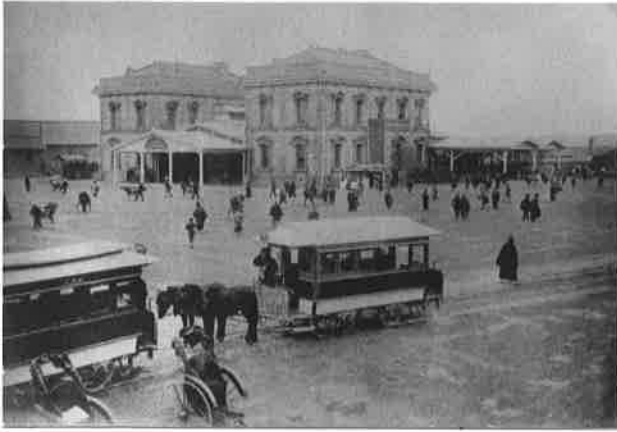


明治29年12月の開業時の日本鉄道土浦線利根川橋梁（竹内孝明氏所蔵）  
お雇い外国人ポーナル（イギリス人）の設計になる200フィート形（約61m）  
ダブルワーレントラスで、イギリスのペントシャフト・アンド・アクスルツリ  
社製です。

正 政 月 七 年 六 世 治 明

**日 鐵 沿 岸 線 取 手 驛 車 發 時 表**

池沼印刷 ゴム印 取手活版所	下		上	
	全	全	全	全
	午	午	午	午
	時	時	時	時
	二	九	一	九
	時	時	時	時
	五	四	四	四
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三	三
	分	分	分	分
	三	三	三</	



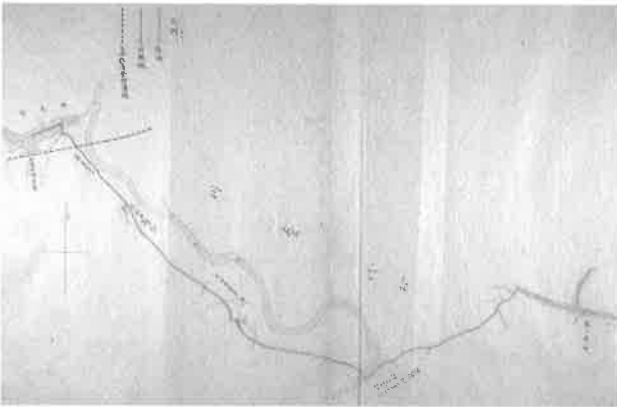
新橋駅前の東京馬車鉄道(鉄道博物館所蔵)



明治30年6月22日 龍ヶ崎馬車鉄道  
特許状写(茨城県立歴史館所蔵、  
この史料は3月6日から展示します。)



明治31年2月  
龍ヶ崎馬車鉄道株式会社起業目録  
見書・仮定款(個人蔵)



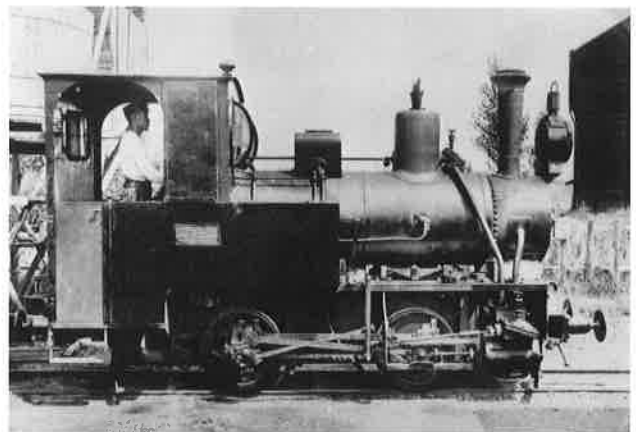
龍ヶ崎馬車鉄道計画路線図(茨城県立歴史館所蔵)  
土浦線の藤代駅から倉島松男の出身地の高須を通り龍ヶ崎に至る路線は、  
馬車鉄道計画の最初の時点のものと考えられます。後に数度の変更を経て、  
佐貫から龍ヶ崎に至る路線となりました。



龍ヶ崎鉄道1号蒸気機関車(鉄道博物館所蔵)  
アメリカのボールドウィン社製で、サドルタンクの形から「亀の子」、「亀さん」と呼ばれて親しまれたそうです。



龍ヶ崎鉄道の第1次2号蒸気機関車(鉄道博物館所蔵)  
特異な形状から、町工場で製作されたとの説もあります。この機関車は、  
赤穂鉄道には売却されませんでした。



龍ヶ崎鉄道2号蒸気機関車(鉄道博物館所蔵)  
ドイツのクラウス社製です。赤穂鉄道では、開業記念列車を引く栄誉に  
浴しました。

### 3. 幻の常総鉄道

第二次鉄道ブームの中で、取手と下館、さらに宇都宮を結ぶ鉄道の計画が起こります。この鉄道は、日本鉄道水戸線と土浦線の両線を結び、江戸時代以来の鬼怒川の水運に代わるものとして、前途有望な鉄道と認識されました。そして複数の会社が設立され、免許の取得を目指して、各方面への運動を展開しました。

その内の一つに、下館町の間々田惣助をはじめ、取手を含む路線沿線の人々を中心に設立された常総鉄道株式会社がありました。明治28年(1895)9月、常総鉄道株式会社は取手・下館・宇都宮間の鉄道布設を逓信大臣に出願し、明治30年8月に免許状の交付を受けました。

しかし折からの経済不況の影響で資金の調達が進まず、明治31年12月には会社は任意解散となり、免許状は茨城県知事から逓信大臣に返納されました。



齋藤斐(齋藤斐述、齋藤隆三編『一夢七十八年』取手市教育委員会所蔵より) 守谷町の名主家の出身で、常総鉄道の発起人、創立委員として活躍しました。



明治28年7月～ 常総鉄道創立の経過(守谷市齋藤一彦家文書)



明治28年9月 常総鉄道株式会社発起人追加願書(守谷市齋藤一彦家文書)



明治28年11月1日 常総鉄道創業費払い込み通知証(染野修家文書)



明治29年4月2日 常総鉄道株式会社発起人会決議(守谷市齋藤一彦家文書)



明治30年8月3日 常総鉄道株式会社免許状写(守谷市齋藤一彦家文書)

#### 4. 常総鉄道の開業と発展

明治43年(1910)4月に「軽便鉄道法」が公布され(施行は8月)、それまでの鉄道建設に際しての許認可の条件が大幅に緩和されました。次いで明治44年3月には「軽便鉄道補助法」が交付され(施行は45年1月)、地方の小規模鉄道の建設費に対して、条件によっては政府から補助金が交付されることになりました。

こうして明治44年には、再び取手と下館を結ぶ常総軽便鉄道建設の計画が起りました。発起人は竹内綱ら47人、竹内は高知県の出身で、元首相の故吉田茂の実父、麻生太郎元首相の母方の曾祖父にあたる人物です。

常総軽便鉄道株式会社は明治44年7月に免許申請を行ない、11月には免許を取得しました。当初は軌間762mm(2フィート6インチ)の軽便鉄道を建設する計画でしたが、これを1067mm(3フィート6インチ)に変更し、明治45年6月に常総鉄道株式会社が設立されました。本社は東京の有楽町、支店が水海道に置かれ、資本金は100万円、社長には竹内、常務取締役には地元水海道の山中彦兵衛が就任しました。

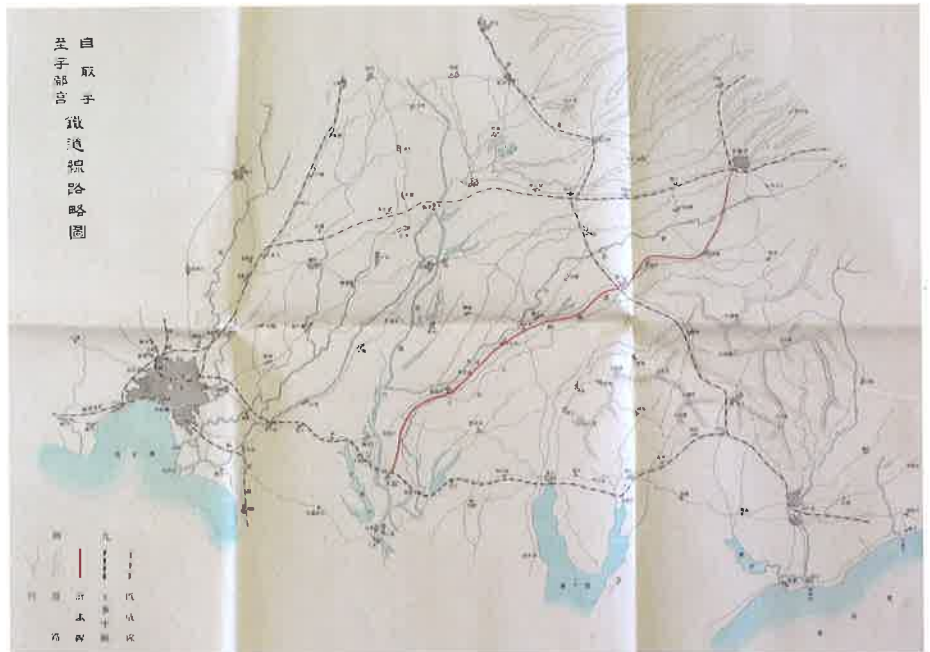
大正2年(1913)2月には、水海道で起工式が挙行されました。工事は順調に進み、わずか9か月後の11月には取手・下館間51.3kmが竣工し、11月1日に開業しました。これは日本の鉄道史の中でも、まれにみる快挙として記録に残されています。

開業当初の常総鉄道は、蒸気機関車4両、客車20両、貨車35両で、取手・下館間を一日5往復運行し、所要時間は約2時間40分、運賃は64銭でした。北相馬郡はもとより、猿島・筑波・結城・真壁郡の9町70か村、人口25万人が利用範囲と考えられました。以後常総鉄道は、現在の水戸線と常磐線を結び、鬼怒川水運に代わるものとして旅客や貨物の輸送に大きく貢献しました。大正3年7月には、東京の本社を廃して水海道に本社を移転し、翌4年4月には水海道の山中彦兵衛が社長に就任し、名実ともに地元の鉄道として、以後順調に発展していきます。





明治28年11月4日 日本鐵道土浦線  
土浦・友部間開業廣告時刻表(個人藏)



常總鐵道計畫路線圖(守谷市齋藤一彦家文書)  
明治20年代終わりから30年代初めにかけて計畫された常總鐵道の計畫路線図です。



大正2年11月 常總鐵道名勝案内  
(水戸市中央図書館所藏)



常總輕便鐵道計畫路線圖(守谷市齋藤一彦家文書) 大正2年に開業した常總鐵道の計畫路線図です。



大正2年12月 常總鐵道沿線案内  
(茨城県立図書館所藏)

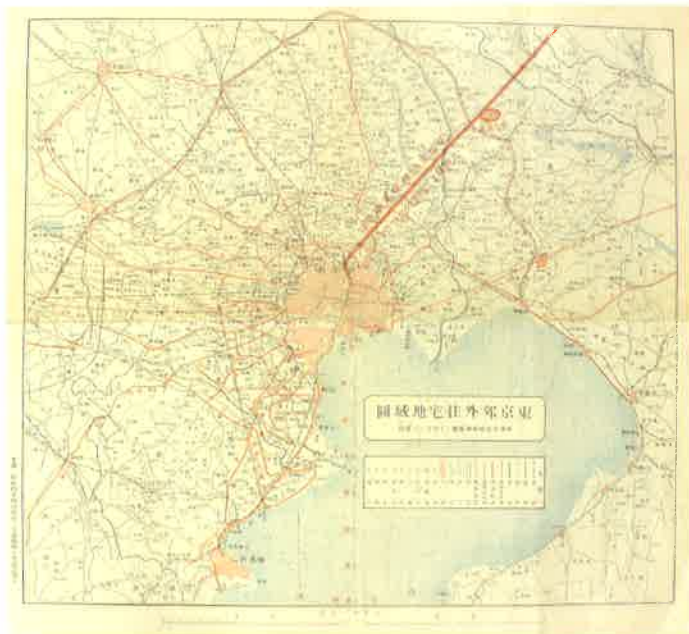
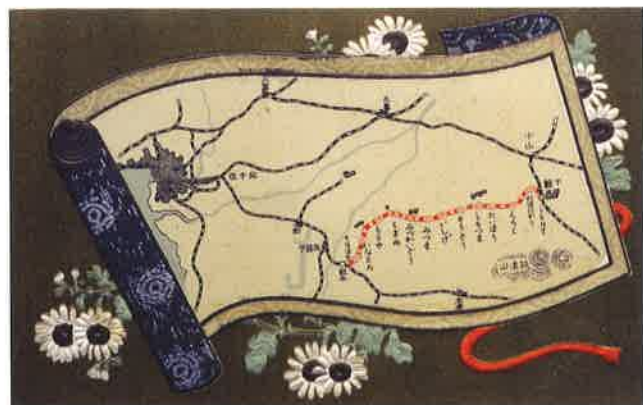
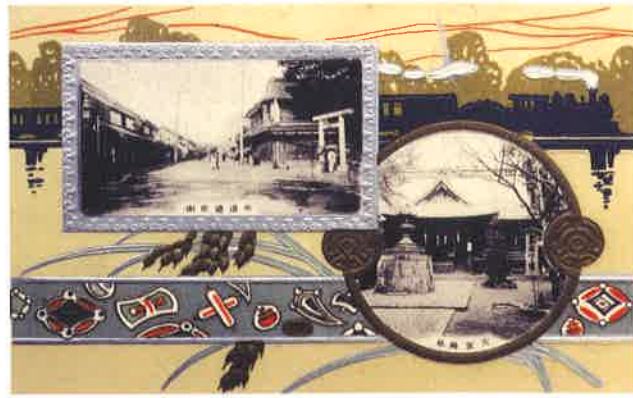


大正15年8月15日 常總鐵道沿線案内(取手市教育委員會所藏)





上・右・下(大正2年)常総鉄道開業記念絵はがき(守谷市齋藤一彦家文書)



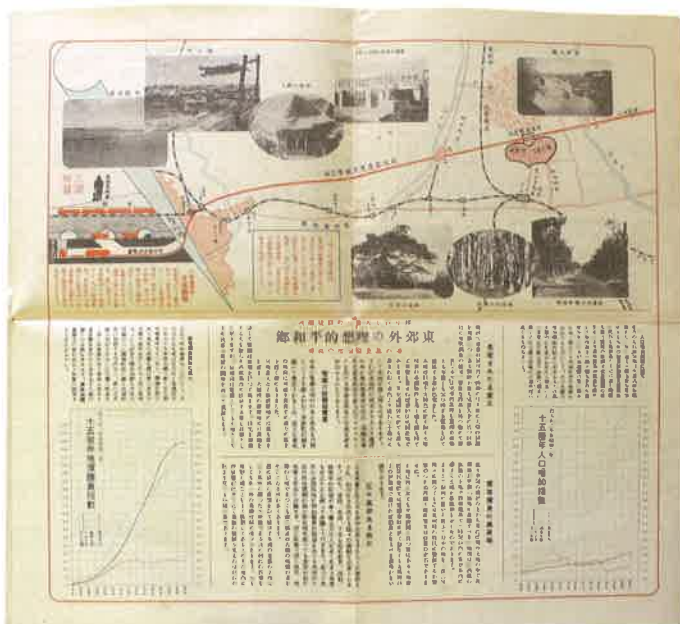
昭和4年4月 筑波高速度電気鉄道計画路線図(個人蔵)  
上野から直線状に筑波山を目指しています。



常総筑波鉄道社紋(龍ヶ崎市歴史民俗資料館所蔵)  
気動車に付けられていたものです。「常」の字をデザインしています。



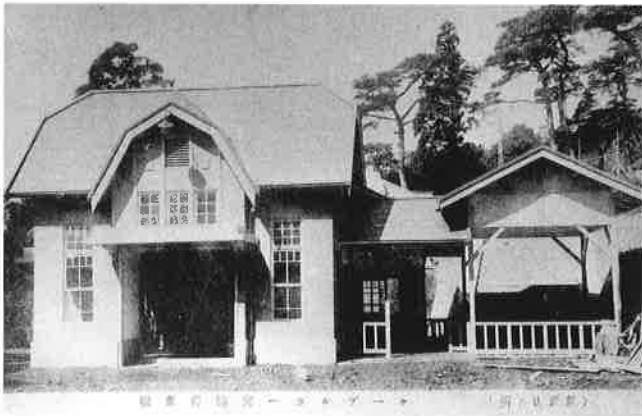
一〇〇式鉄道牽引車第三屬品箱(取手市教育委員会所蔵)  
鉄道連隊は終戦後の撤退にあたり、持ち込んだ資材を取手町に寄贈しました。  
この部品箱は、戦後元宿地区で八坂神社の祭礼の旗を入れるのに使われてい  
ました。鉄道連隊にかかわるものとしては、取手に残る唯一の品です。



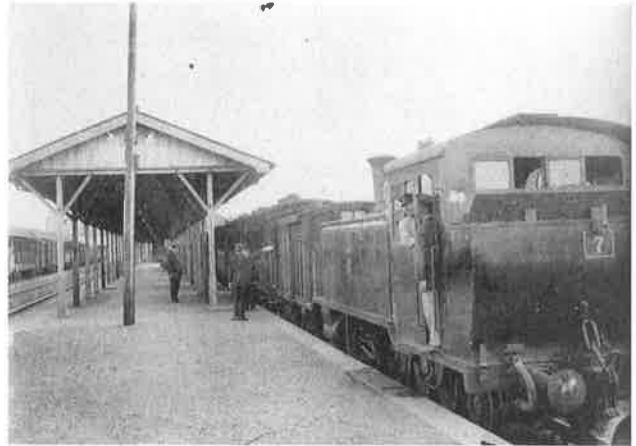
昭和4年4月 筑波高速度電気鉄道沿線開発計画図(柏市教育委員会所蔵)  
鴻の巣台(現柏市)の駅周辺を開発して、宅地を分譲する計画がありました。

線で走り抜け、筑波山へはトンネルを通過して達する計画であったようです。トンネルと高架線の連続するつくばエクスプレスのルートとしては、申し分ない計画と言えます。昭和3年3月には免許を取得し、7月には筑波高速電気鉄道株式会社が設立されました。また会社設立直前の6月には、起点が田端から日暮里に変更され、昭和4年2月には日暮里・上野公園間の地下に、鉄道を建設する免許を取得しました。

しかし谷田部（現つくば市）以北の直流電化は、現在の石岡市柿岡にある地磁気観測所の観測データに支障をきたすため許可が下りず、ついに免許は京成電鉄が買収することになりました。こうして昭和5年7月、両社は合併し、筑波高速電気鉄道は解散しました。そして京成電鉄は、この免許によって青砥から日暮里、さらには地下を通り上野に至る線路を建設し、念願の都心乗り入れを果たしました。筑波高速電気鉄道は、京成電鉄の青砥・上野間として、実現したのです。



筑波山ケーブルカーの宮前駅（個人蔵）  
筑波高速電気鉄道の終着駅は、この近くに計画されました。



土浦駅を発車する筑波鉄道の貨客混合列車  
（大正13年『土浦駅写真帖』土浦市立図書館所蔵）  
筑波高速電気鉄道は、土浦と岩瀬（現桜川市）を結び筑波鉄道と交差する計画でした。

## 6. 津田沼鉄道連隊の利根川木橋架設作戦

昭和20年（1945）の6月頃から8月の終戦時まで、千葉県津田沼にあった陸軍鉄道第17連隊の一個中隊が取手に駐屯して、利根川に木橋を架ける作戦に従事しました。これは本土決戦を控え、大利根橋や常磐線の鉄橋が爆撃で破壊された場合でも、日本軍の兵員や物資の移動をなんとか行なおうとした作戦と考えられます。また我孫子側からも同様の作業が進められたとのことですが、取手側以上に詳しいことはわかりません。

すでに同年の5月以降、取手には道路・鉄道の鉄橋をアメリカ軍の爆撃から守るための高射砲部隊と照空隊（夜間にサーチライトで敵機を照らす部隊）が配備されていました。結局この木橋は完成せず、川の中に橋脚を1本打ち込んだところで終戦となり、8月20日頃には津田沼に撤退したそうです。

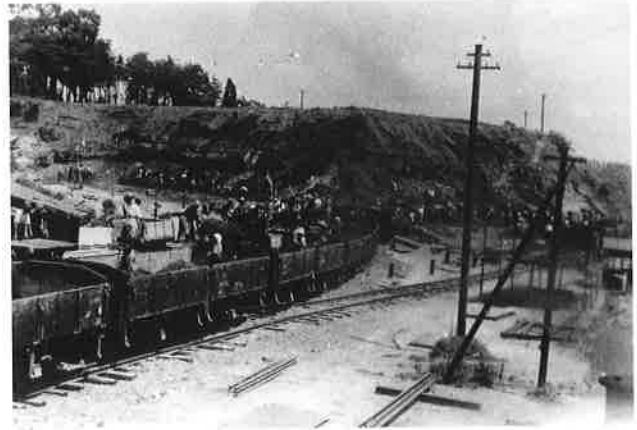
作業には近隣の町村から勤労奉仕隊が出て、鉄道連隊の将兵と共に作業にあたったそうです。勤労奉仕隊は毎日100人位ずつ動員され、その約7割は女性だったそうです。近隣の町村から交代で出てくるらしく、1週間位すると同じ顔ぶれになったそうです。牛久から臨時列車に乗り取手に来て、作業に従事したとの証言もあります。奇跡的に残された写真から判断すると、作業は取手駅の北側の高台の土を削り、この土を南側の利根川の堤防の方に運ぶことから始められました。

一方アメリカ軍は、主力部隊を相模湾に上陸させ首都東京を制圧しようとするコロネット作戦を計画していましたが、この中で取手はCRITICAL AREAS（重要地域）とされていました。アメリカ軍にとっても、利根川の道路・鉄道の二つの鉄橋は、日本軍の兵員・物資の移動を遮断するため重要視されていたのです。戦争がもう少し長引けば、利根川の鉄橋や取手の町も爆撃を受けたかも知れません。



鉄道連隊の作業光景①(故佐藤宗一氏所蔵)

取手駅の北側の大地を削った土をトロッコに積み、さらに貨車に積み替えています。軍人のほかに勤労奉仕隊の人も働いています。女性の姿もかなり見られます。

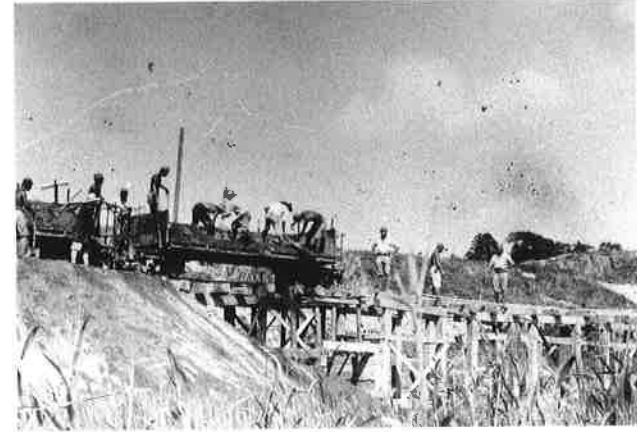


鉄道連隊の作業光景②(故佐藤宗一氏所蔵)



鉄道連隊の作業光景③(故佐藤宗一氏所蔵)

利根川寄りでは貨車に積んだ土をまたトロッコに積み替えて、架設の木橋を伸ばしながら、堤防に沿って土を積み上げています。

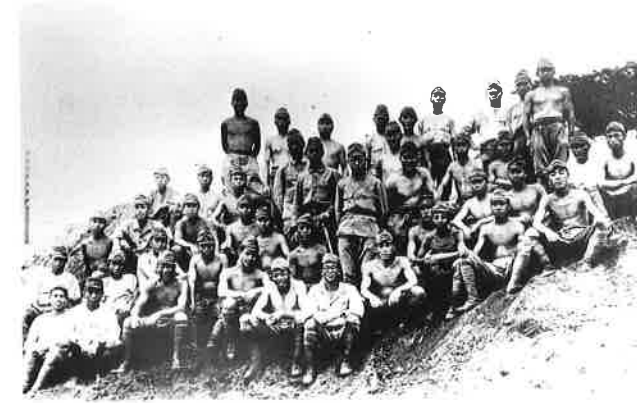


鉄道連隊の作業光景④(故佐藤宗一氏所蔵)



鉄道連隊の集合写真①(故佐藤宗一氏所蔵)

後ろに移っている蒸気機関車は、鉄道連隊が使用した双輪機関車です。日露戦争の時にドイツから輸入されました。



鉄道連隊の集合写真②(坂田要氏所蔵)

中隊の内の1個小隊の集合写真と推察されます。

## 7. かくて電車 大利根を渡る ー常磐線松戸・取手間の電化ー

昭和24年(1949)6月1日、常磐線の松戸・取手間の電化が完成し、この日から上野・取手間に電車の営業運転が開始されました。この日、県立取手二高の講堂では盛大な開通祝賀会が開催され、関東自転車競走選手権大会、町内演芸大会、商店街大売出し、小学生の旗行列、物品展示会、利根川花火大会など開通記念の行事が目白押しで、取手町は祝賀気分一色に塗りつぶされたのです。

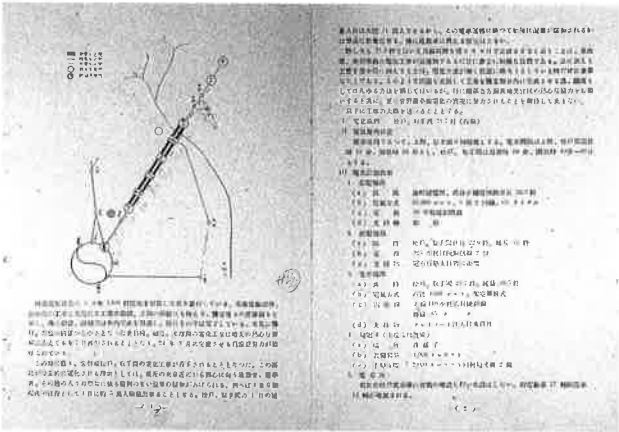
さて常磐線の電車運転は、上野・松戸間が戦前の昭和12年11月11日から始まっています。また松戸・取手間には、ガンリンカーによる区間列車が運行されるようになりました。当時の国鉄においても、取手以南はそれ相応に旅客数が多い区間と、位置付けられていたのです。

しかし敗戦により鉄道は疲弊し、列車の運行は減る一方で利用者は増加し、常磐線でも殺人的なラッシュが朝夕は当然として、日常的に見られるようになりました。このような状況下にあつて、常磐線のあまりの混雑に耐えかねた取手町の住民を中心に、すでに昭和9年に結成されていた常磐線通勤者互親会を発展的に解消し、昭和22年に常磐線通勤通学者会が組織されました。そして、常磐線電化期成同盟（昭和20年12月に結成）や、常磐線通勤通学者連盟とともに、松戸・取手間電化の陳情を、国鉄はじめGHQへ繰り返しました。特にGHQ民間輸送部においては、この運動を高く評価し、最終的にはGHQの鶴に一声で、高崎線電化のための資材が常磐線にまわされることになったと伝えられています。こうして昭和23年9月16日、常磐線電化起工式が取手町で挙行されました。

昭和24年5月18日、待望の試運転電車が取手駅に到着、町内は歓迎と喜びに沸き立ちました。そして6月1日、ついに沿線住民が待ちに待った営業運転開始日を迎えたのです。



取手・松戸間に運転されたガソリンカー  
(岩田均氏所蔵、写真提供松戸市立博物館)



昭和23年9月10日  
常磐線松戸・取手間電化工事概要(取手市教育委員会所蔵)



昭和24年6月1日  
常磐線松戸・取手間電車開通記念の新聞(取手市教育委員会所蔵)  
見出しの文字から、当時の人々の喜びと熱気が伝わってきます。

## 8. 常磐線その時その時

明治39年(1906)3月に公布された「鉄道国有法」により、11月1日、日本鉄道は国有化されました。同年から翌明治40年にかけて、日本鉄道とともに五大私鉄と呼ばれた北海道炭礦鉄道、関西鉄道、山陽鉄道、九州鉄道を含む17社が相次いで国有化され、この時まで建設されていた日本の主な鉄道路線は国有化されたのです。

明治42年には、現在にまで続く常磐線の名称が定まりました。日本鉄道時代からの常磐線の主な使命は、常磐炭田の石炭を京浜の工業地帯に運ぶことにありました。また青函連絡船を通しての北海道との連絡輸送も、大きな使命でした。そのため常磐線には、石炭を運ぶ貨物列車や上野・青森間を運行する優等列車が、数多く設定されました。

昭和33年(1958)10月10日、東北地方初の特急「はつかり」号は、常磐線経由で上野・青森間に運転されました。常磐線内は水戸と平(現いわき)のみの停車で、青函連絡船の夜行便に接続して、函館以北の北海道との連絡が主な目的で

した。「はつかり」号は、昭和35年12月からは新製のキハ80系気動車による運転となりました。キハ80系と改良形のキハ181系の登場により、非電化区間を含めた全国の幹線に特急列車が走るようになりました。

昭和36年6月1日には、取手・勝田間が交流電化されました。取手以北の電化が遅れたのは、この区間が直流電化されると、石岡市柿岡にある気象庁の地磁気観測所の観測データに影響を及ぼすからでした。そのため交流電化が実用化できるまで、電化できなかったのです。

昭和46年4月20日には、北千住・我孫子間が複々線化され、取手・上野間を走る電車は快速運転となり、我孫子・北千住間を走る各駅停車の電車は、営団地下鉄（現東京メトロ）千代田線に乗り入れ都心と直結しました。昭和57年11月15日には取手・我孫子間が複々線化され、千代田線に乗り入れる各駅停車の電車が取手駅まで乗り入れるようになりました。



明治42年の取手駅前（取手市教育委員会蔵）この年の6月13日に、明治戦捷記念碑の除幕式に参列するために、取手を訪れた乃木希典陸軍大将の出迎え光景です。写真右端の軍服を着た人物が、乃木将軍です。



昭和4年の取手駅構内（東日本旅客鉄道株式会社取手駅所蔵）



昭和30年の藤代駅前道路舗装完工祝賀会（取手市役所蔵）戦後の混乱も落ち着き、高度経済成長へと進むとする時期の活気が伝わってくる光景です。



昭和31年12月の取手駅上りホーム（東日本旅客鉄道株式会社取手駅所蔵）クモハ60形を先頭にした6両編成の上野行き電車です。後には四ツ谷橋が写っています。



昭和36年6月1日の常磐線取手・勝田間電化開業祝賀電車の藤代駅での出迎え光景（取手市役所蔵）



昭和59年11月4日撮影の取手駅東口（東日本旅客鉄道株式会社取手駅所蔵）左側に写っている電車は、営団地下鉄（現東京メトロ）千代田線に乗り入れる営団6000系電車です。

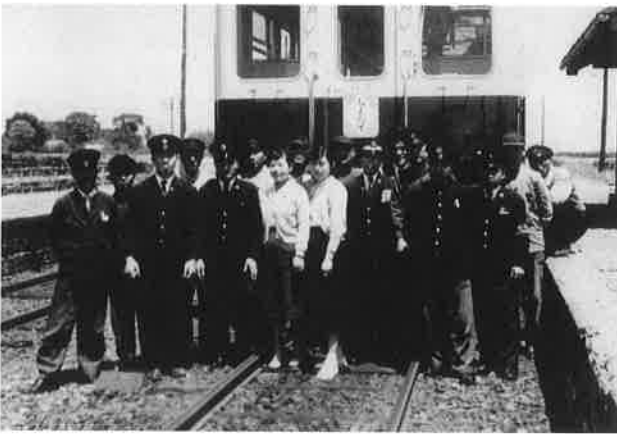
## 9. 非電化私鉄の雄 ―関東鉄道の成立と発展―

昭和19年（1944）3月27日、龍ヶ崎鉄道は鉄道事業を鹿島参宮鉄道に譲渡することを認可されました。龍ヶ崎鉄道は、同年5月13日に施設・設備を鹿島参宮鉄道に売却し、6月27日に会社解散となりました。昭和20年3月20日には、常総鉄道は筑波鉄道と合併して常総筑波鉄道となりました。

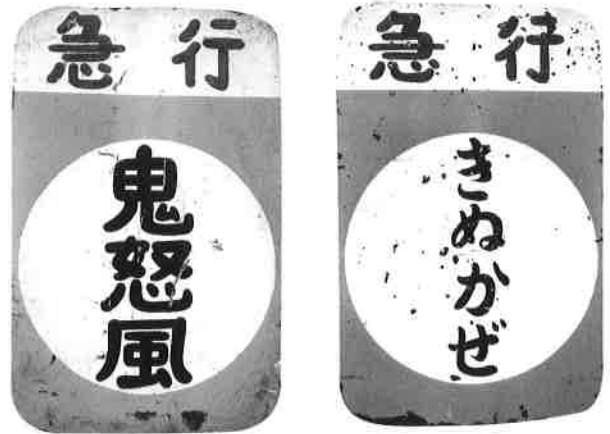
昭和32年、常総筑波鉄道は新形気動車キハ48000形2両を導入し、7月1日から特急「しもだて」号の運転を開始しました。これまで下館から水戸線で小山に出て東北本線で東京に向かってきた乗客を、常総線で取手に出て、常磐線で東京に運ぼうとしたのです。特急「しもだて」号には女性の客室アテンダントが乗車して、湯茶やたばこのサービスを行ない、乗客には好評でした。次いで、停車駅がやや多い急行「鬼怒風」号も運転されました。

一方昭和30年代後半から40年代にかけて高度経済成長期に入ると、水海道以南では沿線の宅地開発が進み、東京への通勤客が増加してきました。昭和40年6月1日、常総筑波鉄道と鹿島参宮鉄道が合併して、非電化ながら4つの鉄道路線と、茨城県南一帯にバス路網を有する関東鉄道株式会社が成立しました。自社発注の新製車に加え、営業廃止や動力変更した全国の私鉄、さらには国鉄からの譲渡車で構成される多彩な車両群は、増大する乗客へ対応するとともに、多くの鉄道ファンを魅了して、関東鉄道は非電化私鉄の雄と呼ばれました。

さて昭和43年4月1日には新取手駅が、昭和50年3月26日には戸頭駅が、ニュータウンの最寄り駅として開業しました。さらに乗客の大幅な増加から、水海道以南では複線化の必要に迫られました。昭和52年4月には取手・寺原間、昭和57年12月には寺原・南守谷間、昭和58年5月には南守谷・新守谷間が複線化され、昭和59年11月15日の新守谷・水海道間の複線化により、取手・水海道間が全線複線化されました。この間の昭和54年12月1日には、関鉄ニュータウンの最寄り駅として西取手駅が開業しています。



特急「しもだて」号の前での記念写真（関東鉄道株式会社所蔵）  
中央の女性は、客室アテンダントです。



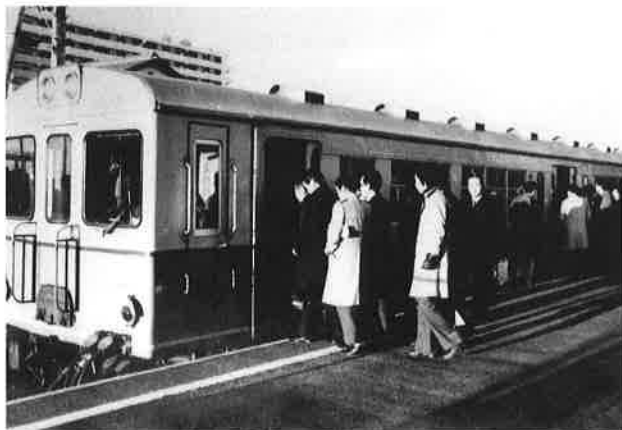
急行「鬼怒風」号のヘッドマーク（関東鉄道株式会社所蔵）



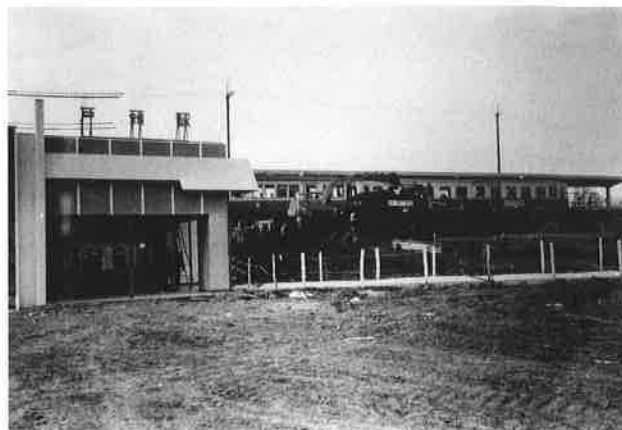
昭和30年代後半頃の水海道駅構内（関東鉄道株式会社所蔵）



朝のラッシュ時に混雑する取手駅常総線ホーム（取手市教育委員会所蔵）



昭和50年頃の朝の戸頭駅で、取手行き気動車に乗る人びと  
(取手市教育委員会所蔵)



昭和50年3月26日の開業直後の戸頭駅前(取手市教育委員会所蔵)

## 10. 鉄路は夢の未来へ

東日本旅客鉄道株式会社では、平成26年(2014)頃の完成予定で、平成21年10月から常磐線の利根川橋梁の架け替えに着手しています。利根川橋梁は、明治29年(1896)12月の日本鉄道土浦線の開業時に架けられたものが初代です。大正6年(1917)、複線化のために2代目橋梁が架設、大正11年には初代橋梁は撤去され、大正6年架設と同じ橋が架設され、大正12年には複線化が完了しました。次いで昭和33年(1958)には3代目橋梁が架けられ(現在の下り線)、大正11年架設の橋は撤去され(北陸本線庄川橋梁などに転用)、大正6年架設の橋が現在の上り線になります。

関東鉄道では、平成21年9月から、常総線に新形車両キハ5000形を運行しています。キハ5000形は、環境にやさしい新型エンジンを採用し、鬼怒川と小貝川(青色)の間を走る常総線(赤色)をイメージした新塗色とともに、快適に乗れる車両となっています。また平成23年には、常総線にゆめみ野駅が開業します。これは、独立行政法人都市再生機構による下高井特定土地地区画整理事業のニュータウン建設に合わせたものです。

鉄道の発展とともに歩んできた取手市は、これからも夢の未来に向かって進んで行くことでしょう。

### 主な参考文献

『取手市史』通史編Ⅲ、近現代史料編Ⅰ・Ⅱ、『取手町郷土史資料集』第二集、『取手市郷土史資料写真集』、『藤代町史』通史編、『茨城県史料』近代産業編Ⅳ、『茨城県立歴史館史料叢書』7鉄道関係史料Ⅰ、『龍ヶ崎市史』近現代編、『我孫子市史』近現代篇、『柏市史』近代編

原平市野馬追の里歴史民俗資料館『企画展 交通にみる近代化 ー海岸線の開通ー』、水戸市立博物館『特別展 激動の昭和鉄道史 時代を走り抜けた軌跡を追って』、龍ヶ崎市歴史民俗資料館『特別展 関東鉄道龍ヶ崎線の歴史』、松戸市立博物館『開館記念展 松戸写真館 カメラがとらえた松戸の人々』、赤穂市立歴史博物館『特別展 赤穂鉄道 ー塩を運んだ軽便鉄道ー』

鉄道省『日本鉄道史』上・中・下篇、日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』全19巻、JR東日本水戸支社『線路は未来へ つづく 常磐線の100年』、日本経済評論社『日本鉄道株式会社沿革史』第一篇・第二篇『明治期鉄道史資料』第二集(1)・(2)、常総鉄道株式会社『常総鉄道三十年史』、ダイヤモンド社『関東鉄道 創立50周年記念』、関東鉄道株式会社『関東鉄道株式会社七十年史』

青木栄一『鉄道忌避伝説の謎 汽車が来た町、来なかった町』、飯島巖・森本富夫・諸河久『私鉄の車両8 関東鉄道 筑波鉄道 鹿島鉄道』、機芸出版社『交通博物館所蔵 明治の機関車コレクション』、小林茂多『幻の鉄道 ー千葉県鉄道計画史』、坂田要『津田沼鉄道第十七聯隊』、中川浩一『茨城県鉄道発達史』、『茨城の民営鉄道』、『茨城県鉄道余話』上・下、松平乗昌『図説日本鉄道会社の歴史』、三木理史『局地鉄道』、山本鈺太郎『覆刻 鉄道唱歌<東北・常磐・房総線>』、三宅俊彦『東北・常磐線120年の歩み』、飯島章『日本鉄道土浦線の路線策定をめぐるー龍ヶ崎・流山の鉄道忌避伝説批判ー』、『茨城史林』18号、白土貞夫『つくばエクスプレス前史 双峰を目指した幻の筑波高速度電気鉄道』、『鉄道ピクトリアル』No.770



利根川橋梁を渡る蒸気機関車牽引の旅客列車（取手市教育委員会所蔵）  
昭和34年の撮影です。2代目の橋梁の上流側（右側）では、3代目橋梁のトラス  
桁（現在の下り線）が架けられています。



取手駅構内を走る蒸気機関車牽引の貨物列車（取手市教育委員会所蔵）  
昭和34年の撮影です。中央に見える電車は、取手・上野間に運転されていた  
72形電車です。当時はまだ快速運転はなく、取手・上野間のすべての駅に停車していました。



水海道機関区（関東鉄道株式会社所蔵）  
手前は、蒸気機関車の向きをかえる転車台ですが、気動車の向きをかえるの  
にも使われました。右のキハ751形気動車は、昭和43年に譲り受けた元小田急  
の車両です。



DD502形ディーゼル機関車（関東鉄道株式会社所蔵）  
常総気波鉄道が昭和31年に新製した日本車輛製のディーゼル機関車で、  
取手・水海道間の複線化工事では大活躍をしました。



キハ5000形気動車（関東鉄道株式会社所蔵）



ゆめみ野駅の完成予想図（関東鉄道株式会社提供）



平成26年頃完成予定の利根川橋梁予想図（東日本旅客鉄道株式会社東京支社提供）