

旧茨城交通水浜線の足跡をたどる
水戸市内に残る各種遺産の現地調査から

堤 一郎*・玉川里子**

（2020年8月31日受理）

Some Traces on the Former Sui-hin Line of Ibaraki Kotsu Co.
Field Survey of Industrial Heritages remain in Mito City

Ichiro TSUTSUMI* and Satoko TAMAGAWA**

(Accepted August 31, 2020)

Abstract

In this report, industrial heritages which relate to former Sui-hin line of Ibaraki Kotsu Co. will be explained. According to our field survey between Kami-mito and Hamada via Mito station, this Mito city's old tramway had been held some historic materials about 50 years. In addition to the results of continual field survey, the author presents some proposals to the preservation and practical use of these historic materials.

Keywords; industrial heritage, history of industrial technology, Sui-hin tramway, Mito city

1. はじめに

表題の茨城交通水浜線（以下、水浜線）は、1922（大正11）年12月28日に浜田－磯浜間を開業した水浜電車を前身とする。その路線は後に、本学に近い水戸市内上市の西端上水戸から水戸駅前を経由し、水郡線と常磐線に乗越えて下市の浜田に至り、さらに南東に向かい旧常澄村を経て涸沼川を渡り、磯浜から大洗に至る路線に発展し、水戸市内と近隣町村とを結ぶ輸送機能を果たしていた。1938（昭和13）年8月1日の陸上交通事業調整法施行による地域交通機関の統廃合により、水浜電車を核として茨城鉄道（赤塚－石塚－御前山間）、湊鉄道（勝田－那珂湊－阿字ヶ浦間）と、乗合自動車会社とで構成される茨城交通が1944（昭和19）年8月1日に誕生し、個々の鉄道は水浜、茨城、湊線と改称され戦後に引継がれた¹⁾。

*茨城大学教育学部非常勤講師・元特任教授（〒310-8512 水戸市文京2-1-1；Department of Technology Education, College of Education, Ibaraki University, Mito 310-8512 Japan）。

**茨城大学全学教育機構非常勤講師・元水戸市立博物館館長（〒310-8512 水戸市文京2-1-1；Institute for Liberal Arts Education, Ibaraki University, Mito 310-8512 Japan）。

戦後の混乱期を経て朝鮮半島での戦争終結後に石油供給事情が改善され、陸上交通が鉄道・軌道から自動車へと徐々に移行した結果、前記3線の営業実績とりわけ茨城交通構成の要となった水浜線のそれは年を追うごとに低下し、1957（昭和32）年以降は営業係数が赤字に転落した。それは、同線において旅客輸送の殆どを担う水戸市内区間が単線であること、年々増加する乗合と自家用自動車の攻勢を受けながら、1960年代の高等学校進学者数急増の社会的要請に対応しつつ輸送使命を果たしてきたものの、輸送能力の限界と累積する経営面での赤字額増加により、その営業廃止はもはや時間の問題となっていたからと言えよう¹⁾。

同線の営業廃止は2度にわたる。始めは上水戸－水戸駅前間3.6kmを1965（昭和40）年6月11日に、残る水戸駅前－大洗間14.4kmは翌1966（昭和41）年6月1日に実施した²⁾。水戸市内の廃止が先行した理由は、上市に数多く存在する大学や高等学校への旅客輸送を、同社の乗合自動車でも十分対応できたからであろう。現在でも通勤・通学時間帯の水戸駅前では上市方面に向かう通勤者に加えて、大学生と高校生が直行便や各停バスを利用するため乗り場がかなり混雑し、団子運転を続けた同線のかつての運転状況と比べても、輸送状況に大きな変化が見られないことを見て取れる。

水浜線の略史を表1に示す³⁾。廃止からすでに半世紀が経過するが、水戸市内には同線の存在を今に伝える遺跡や遺物がまだ幾つか現存する。本稿は筆者らによる長年にわたる現地調査報告を振り返り^{3), 4), 5)}、それらについて現状を再度確認し既報の記載内容を補完したものである。それは産業に関わる足跡を今に伝える遺構・遺物が年を経るにつれて解体・撤去されるため、可能な限り記録に残し⁶⁾、その社会的・産業的意義を後世に継承することの大切さを痛感しているからである。

なお現地調査は、水戸市内の上水戸－浜田間に限って実施した。これは水浜線存在時でも輸送需要の大半はこの区間であったこと、浜田から先は専用軌道となり現在においても比較的現地調査が容易であることによる。また鉄道・軌道には駅員配置の停車場と無配置の停留場とがあるが、本稿ではこれを全て名称のみで記載した。

表1 茨城交通水浜線の略史³⁾

開業区間	距離 km	開業年月日	記事
浜田－磯浜	8.7	1922.12.28	浜田は旧材木町
浜田－根積町	両区間合計	1923.6.30	根積町は後の本一丁目
根積町－東柵町		1923.11.5	東柵町は旧東茨城郡役所前
東柵町－南町	2.1	1924.7.22	南町は後の郵便局前
南町－大工町	1	1925.2.26	大工町広小路の記載もあった
磯浜－祝町	4.2	1926.12.14	1945.5.8に大洗－祝町間営業休止、線路撤去、大洗－湊間営業休止許可は1948.3.11
祝町－海門橋	0.6	1927.2.3	1938.6.28の集中豪雨で海門橋崩壊、祝町－湊間事実上休止
大工町－谷中	1.4	1927.5.27	
谷中－袴塚	0.5	1928.7.10	1944.8.1に谷中の光台寺墓地裏－袴塚間営業廃止、上水戸への連絡線に移行
海門橋－湊	0.4	1930.11.22	祝町－海門橋間と同様の措置

次章から現地調査の結果を纏めて記すが、図には現状が大きく異なる場合を除き、水浜線のかつての状況を示すものを主体に掲載することとした。

2. 上水戸－水戸駅前間の足跡

この区間は、上水戸→谷中→馬口労町入口→一中前→砂久保→公園口→大工町→泉町三丁目→泉町一丁目→南町四丁目→南町三丁目→郵便局前→水戸駅前の順に電車が停車し、交換は、谷中、砂久保、南町四丁目、郵便局前、水戸駅前で行われた。

上水戸の水浜線ホームは、茨城線の駅構内赤塚側に間借りするような形で存在した。上水戸は比較的広い構内を有し、赤塚方面からの軌道跡もまだ一部が生活道路として残っているが、茨城線廃止後は施設・設備の全てが解体・撤去され、跡地は量販店として再利用されてきた。しかしここも現在は近くに移転・統合され、空いた建物が残っているだけである。

水浜線のホームはこの建物端部に位置したが、痕跡は何も残っていない（図1）。水戸駅前方面行き電車は発車後に拡幅された道路を横断後S字状に曲がり、跡地が駐車場として残る軌道跡に入り（図2）、旧予備校建物の手前で右側の変電所脇を急曲線で右折し、光台寺墓地裏を抜けて次の谷中に向かった。この変電所は戦後新設され、茨城線の赤塚－大学前（旧南袴塚）間電化後の電力供給用で、主に県南方面から赤塚経由で本学に通う学生向けの輸送需要に対応するための措置であった。



図1 水浜線のホーム跡地（2020.9.30；再撮影）

また水浜線と茨城線の上水戸が至近距離にあり、茨城交通成立後これらを茨城線上水戸に統合し連絡線を敷設、水戸駅前と赤塚方面からの列車直通運転が実施された。水浜線の終点は表1に示すように袴塚であったが、光台寺墓地裏からの連絡線敷設でこの区間は廃止された。廃止された袴塚跡地は写真店の敷地・建物として現存するが、水浜線上水戸の痕跡は何も残っていない。

茨城線赤塚－大学前間は1971（昭和46）年2月11日、大学前－石塚間は1968（昭和43）年6月16日、そして石塚－御前山間はそれ以前の1966（昭和41）年6月1日（水浜線水戸駅前－大洗間と同日）の廃止である。



図2 上水戸-谷中間の軌道跡；旧予備校手前の民家が斜めに建つ（1991.2.21）

市道として残る軌道跡は公園口まで続き、次は谷中である。保和苑・二十三夜尊への参詣に設けられたもので跡地は道幅が広く、ここで交換できたことがわかる（図3）。ホームは対向式のように、かつては駅員も駐在していた。軌道跡を次の馬口労町入口に向けて進むと、民家との境に「茨交」の陰刻を持つ境界杭が残っている（図4）。



図3 谷中；対向式ホームもあり道幅が広い（2020.9.30；再撮影）

馬口労町入口は道路の左側、洋服店前に一部広い場所があり、ホームの痕跡を伝えている（図5）。この景観は、30年前と殆ど変わっていない。交差点を直進し緩い上り坂を一中前へと進むが、痕跡は何も見出せない。次の砂久保に向かうと、途中に「茨交」陰刻の境界杭が1本立っていた。

砂久保も道幅が広く、ここで交換できたことを見て取れる。対向式と思われるホーム跡地、花壇の隅には貴重な「水浜」の陰刻を持つ境界杭が現存し（図6）、この歴史を伝える生き証人である。拡幅された市道を進み、神社の前をほぼ直角に右折、さらに左折すると国道50号に出る。



図4 「茨交」の境界杭（1994.1.20）



図5 30年前と景観が変わらない馬口旁町入口（1991.2.21）



図6 「水浜」の陰刻が残る境界杭（1994.1.20）

ここから先は併用軌道ですぐ公園口、偕楽園への訪問客で賑わった。かつては道路角のタクシー会社車庫に「公園口」の文字が残っていたが（図7）移転後取り壊された。この先、大工町、泉町、南町を経て水戸駅前までの区間は道路の拡幅工事がなされ、水浜線の痕跡は何も見出しえなかった。



図7 公園口の名称が車庫に残る（1991.2.21）

3. 水戸駅前－浜田間の足跡

この区間は、水戸駅前→本社前→三高下（県立原子力館前）→一高下→東柵町→本一丁目→本三丁目→本五丁目→浜田の順に電車が停車し、交換は、水戸駅前、東柵町、浜田で行われた。

水戸駅の改築とともに駅前も大幅な改良工事がなされ、正面右手付近の国道50号上にあった水戸駅前の痕跡はもはや見出せない。電車は浜田に向けて国道を進み、旧本社前で左折し再び専用軌道となる。記念碑（梅里先生碑と水浜電車創業者竹内権兵衛顕彰碑）の脇を抜け、水戸城址に沿う緩い築堤を上っていた。築堤を上ると三高下（後の県立原子力館前）で、ここから次の一高下までの間で水浜線は鉄道省水郡線（旧水戸鉄道；2代目、初代は現在の水戸線）と那珂川貨物線を単線上路式橋梁で乗越えていた。外観観察から橋梁は単線の鋼製で、桁全長は40ft（12,200mm）と思われる。筆者による最初の現地調査は1988（昭和63）年5月、この橋梁は撤去後で製造所等に関する詳細な現地調査は何もできなかった（図8）。

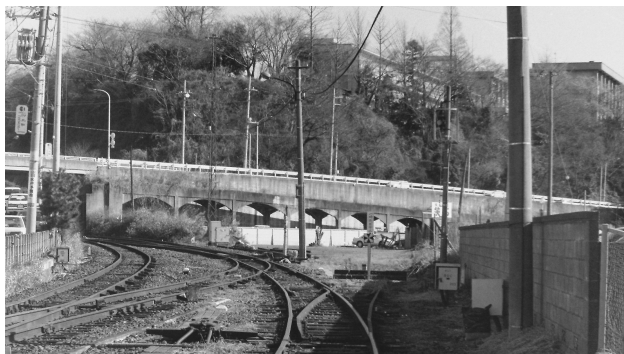


図8 水郡線；左・那珂川貨物線；中央、の乗越え橋梁遠景、右は引込線（1990.1.30）

現在は高層の集合住宅が2棟建ち並ぶこの軌道跡の右側には、石炭販売会社（後に石油販売会社に業務変更）があり、水戸駅から那珂川貨物線経由で引込線が敷設され、水浜線は水戸城址の法面からかなり離れた位置に構築された鉄筋コンクリート製連続アーチ型ラーメン高架橋上を走行した。1988（昭和63）年5月の現地調査では、この連続高架橋は13スパン、全長約110mで橋台も残っていたが（図9）、1990（平成2）年7月3日から8月3日まで実施された解体工事で全て消滅した（図10）。前述の石炭販売会社敷地内には水浜線一高下からも短い引込線が敷設され、石炭や他の物資輸送に貨物電車の他、戦後譲渡された旧日本陸軍鉄道聯隊97式軽貨車が使われたこともあった。同線廃止後、残存していたこの高架橋と水戸城址法面との間に、国道51号が新設され今日に至っている。



図9 残っていた鉄筋コンクリート製連続アーチ型ラーメン高架橋（1990.1.20）



図10 解体が進む鉄筋コンクリート製連続アーチ型ラーメン高架橋（1990.7.18）

高架橋終端部の鉄筋コンクリート製擁護壁もすでになく、築堤上にあった一高下も確認できない。この先は水戸城址法面に沿い右回りに築堤が続き、やがて常磐線を乗り越えるが、この位置も今となっては正確に確認できない。常磐線乗越え橋梁は2連の単線鋼製上路式橋梁だが、1961（昭和36）年6月1日の同線上野―勝田間交流電化に際し嵩上げ工事がなされ、道路側を残したまま

同線上だけを単線下路式鋼製溝型橋梁（トラフガーダ）に変更した。

2連の単線上路式鋼製橋梁について筆者がJR東日本水戸支社保線課に問合せた結果、橋梁設計者は「東京市外西巢鴨町字堀之内九百八十六番地 小島工業所 小石川 2017 番」との回答を得た。同時発注と仮定すれば、水郡線・那珂川貨物線上に架設の単線上路式鋼製橋梁も同工業所製と思えるが、このことと併せて小島工業所の詳細については今後の調査・研究課題としたい。

常磐線を渡り終えると左に大きく曲がり、軌道は前述と同じ鉄筋コンクリート製連続アーチ型ラーメン高架橋上を走り、東柵町に向かっていた。この一連の構造物は全てが解体・撤去され現存せず、跡地だけが常磐線に沿う駐車場として再利用されている。

水郡線・那珂川貨物線、常磐線乗越え橋梁と高架橋工事は、水浜電車の東柵町（当初は東茨城郡役所前）－郵便局前間延長工事に際しなされたものである。この工事について現在の茨城新聞、「いはらき」1924（大正13）年2月4日付けには次の関連記事が掲載されている。

「水浜電車 延長工事起工 跨線橋は15日頃より 線路も両端より着々進捗……水浜電車は予定通り一月中に全ての準備が出来たので、郡役所前－郵便局前に至る工事は直ちに着手する事となり既に東柵町の家屋移転に取掛ったが之と同時に常磐線及び水戸線の跨線橋工事も来る十五日方より起工する筈で目下鉄道省との間で交渉中であるがそのガード工事一切は曩に涸沼川鉄橋を完成した日本柱管株式会社の手請負はする事となった会社では成るべく其開通を急ぐ筈で右ガード工事を開始すると同時に郡役所前及び郵便局前双方より線路工事に着手する予定で既に材料其他の準備も全く揃ったので其開通は意外に早き見込で遅くも六月一杯には郵便局前から磯浜まで全通することになると」

高架橋を下り右折すると東柵町、道幅が広く交換できたことを今に伝える。ここから下市の街並みを抜け浜田へと向かうが、すぐ桜川に架設された鋼製ランガー桁構造の水門橋を渡る（図11）。

1963（昭和38）年11月に竣工の同橋両端中央には水浜線のレールが長さ1m程残り（図12）、軌道跡の痕跡も観察でき、さらに橋梁上部坑門横梁裏側には架線の碼子吊下金具が現存する。橋梁の手前左側には水戸市教育委員会による「水浜電車軌道敷跡」記念碑が、2000（平成12）年12月に建立された。



図11 水門橋；橋梁中央部に軌道跡を埋めた痕跡が残る（1990.4.29）



図 12 水門橋両端中央に残るレールと軌道跡の痕跡 (1993.12.23)

表 1 に示すように浜田から下市市街を順に開業し、根積町（本一丁目）から東柵町への延長工事について、「いはらき」1923（大正 12）年 5 月 31 日付けは次のように報じている。

「水浜電車市内線 郡役所門前まで 六月中旬には試運転 同時に開業式を挙行……水浜電車の水門橋際に至る市内線は既に全部線路敷設を終り鉄柱工事もカーブ箇所以外は建設済となり目下架空線工事を取急ぎつつあり六月十五六日には全部竣成試運転を行い二十日頃より運転開始の見込みであるが水門橋際の起点は複線工事をなす必要上専用橋を架設して郡役所前まで延長し同所から乗降する事になったのは一層便利を感ずるであろう尚右開通と同時に開業式を盛大に挙行する筈で当日は花電車を運転し涸沼川の専用橋にはイルミネーションを行い種々の余興の催し事もある又湊との連絡船も六月十日より更にモーター船一艘を増加し一時間毎に発船する事にし一層便利を計ることになると」

この記事から現在の水門橋架設以前に、水浜線専用橋が架設されたことがわかる。橋梁史からすれば当初の木橋から石造橋、そして鋼製橋へと変化してきた可能性があるが、この専用橋がどのようなものであったかは興味深い。

下市市街の軌道跡は現在の本町一丁目から三丁目にかけての道路中央部にあたり、中でも本三丁目（現在は本町二丁目）と本五丁目（同、本町三丁目）の間には、ほぼ直角に曲がるクランク状の急曲線区間があった。曲り角の商店移設で多少は緩和されたものの、この急曲線区間跡は現在もほぼそのまま残っている。やがて浜田に到着、交換ができ電車庫や修理工場もある同線の車輛基地だが、廃線後に跡地は浜田バス営業所として車庫・整備工場に転用され量販店も誘致・新設されたが、バス営業所は国道 6 号バイパス沿いに移転した。

浜田の修理工場には、車輪踏面を規定の形状・寸法に削正する車輪旋盤が設置されていたが、ここに設置される以前は第二次世界大戦後に茨城交通・常総筑波鉄道・鹿島参宮鉄道（後の 2 社は現在の関東鉄道）が共同出資し、水戸市袴塚町の茨城交通茨城線南袴塚（後の大学前）に隣接し開設された関東車輛工事で使われていた。同社の跡地は現在の茨城交通本社・大学前バス営業所として再利用されている。

車輪旋盤は水浜線廃線後、茨城線を経て湊線那珂湊機関区に、旧陸軍鉄道聯隊 97 式軽貨車とともに移設された。筆者は 1991（平成 3）年 1 月 11 日に同旋盤の現地調査を実施し、英国マンチェ

スター郊外ストックポートの「クレイヴン・ブラザーズ社」1905年製の工作機械であることを報告した（図13, 14）^{7), 8), 9)}。同社製の同型で1907年製車輪旋盤が鹿児島県南さつま市の南薩鉄道記念館にも静態保存されているが、浜田から那珂湊に移設された車輪旋盤の方が2年古い。その後、この車輪旋盤は用途廃止・廃棄が決まったが、当時国内の各種工作機械を収集していた日本工業大学・工業技術博物館からの快諾を得て、1994（平成6）年3月10日に撤去・移設工事がなされ、現在は同博物館で整備・動態保存されている。

車輪旋盤は鉄道工場での削正作業に不可欠の工作機械であり、国産品は大阪の汽車製造が英国のシャープ・スチュアート社製を輸入、これを模範に1901（明治34）年に製造し、住友鋳鋼所に納入したものが始めとされるが¹⁰⁾、すでに廃棄され現存しない。それゆえ、現時点において現存最古と言えるこの車輪旋盤は輸入品ながら貴重な遺産であり、本機に関する詳細な調査報告は引用文献^{7), 8)}に掲載されている。

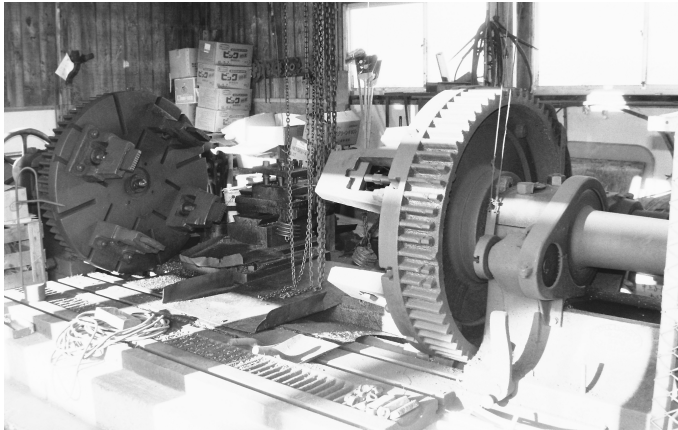


図13 那珂湊機関区の英国製車輪旋盤（1991.1.11）

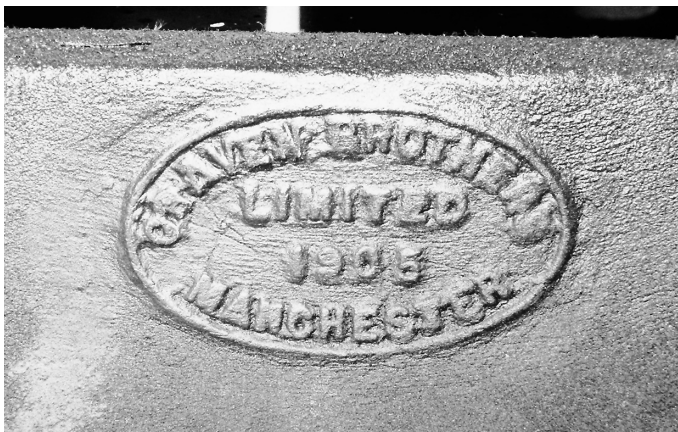


図14 車輪旋盤の銘板；CRAVEN BROTHERS LIMITED 1905 MANCHESTER（1991.1.11）

4. 地域教育への還元と今後に向けた課題

水浜線の足跡を今日に伝える遺構・遺物について、上水戸から浜田に至る区間に限定した現地調査結果を報告した。同線の廃線後すでに半世紀が経過するとは言え、軌道跡を今に伝える市内の懐かしい景観と現存する遺物、とりわけ「水浜」の陰刻を持つ境界杭が現存することは大変貴重であり、見る者に大きな感動を与えることは事実である。こうした産業の歴史を物語る遺構や遺物は、「現地に・現物が・現存する」ことに最大の意義があり、市道を管理する水戸市の担当部署による理解・保護とともに市の産業文化財としての指定・登録を大いに期待したい。

一方、教育面では水戸市立博物館での特別陳列（1993.2.16～3.25）と廃線跡ウォーキング（2008.3.16及び10.18）の開催を挙げておきたい。水浜線は水戸市民の日常的な足として、また近隣地域への移動手段として長年にわたる輸送実績を持ち、多くの利用者にとって通学・通勤に慣れ親しんだまさに生活に溶け込んだ存在であった。こうした開催行事に参加する市民は高齢者が比較的多いものの、展示品や訪れる現地の姿を自らの人生と重ね合わせて、感慨深く遺構・遺物を見学している姿は誠に尊いことである。仏像や絵画、美術工芸品とは異なる、近現代史上における「歴史資料」ならではの価値と存在意義を、ここに見出すことができた。



図15 水戸市立博物館での特別陳列小冊子表紙

本学もまた博物館もともに、教育面での「知の拠点」としての役割を担っている。本県の近代化過程を示す様々な歴史資料のアーカイブズ化を、県歴史館・市立博物館などとの共同事業で分担・推進し、その成果を県民や市民を始め、茨城学や茨城を知るための関連科目受講生にも還元できる

地域データベースと運用システムの構築を心より希望する。

そのためには、各機関が所有する近現代史での歴史資料の情報共有と利用のし易さが求められ、例えば産業を対象とする歴史資料の分析と現地調査を教育の一環として実施することにより、学生の興味・関心、問題意識を高めるだけに留まらず、本県を愛する心の養成にも繋がることを信じている。筆者らが全学教育機構の講義を5年間担当し、「茨城の産業・技術と社会」の受講学生から得られた提言や意見がこれを裏付けており、近現代史の中での産業技術史・産業考古学という新分野への期待を改めて実感したところである。

これらの新分野では、調査研究する遺構・遺物に対する継続的な動向観察と記録が大切であり、本稿においても30年前の現地調査結果を幾つか事例として掲げた。諸行無常の言葉通り、実社会は時間とともに変容するが、その証としての遺構・遺物を観察・記録し後世に継承する仕事は、その当事者にとっても自らの社会的活動を顧みるための歴史資料に相当すると信じてやまない。

なお本稿は、筆者によるこれまでの調査・研究成果を拠所に、2020（令和2）年8月31日の時点で加筆・修正を加えて取纏めたものである。

謝 辞

長年にわたる筆者らの調査・研究に対し、資料を提供くださるとともにご教示とご指導を賜った本学名誉教授の中川浩一先生（故人）に対し、ここに深謝申し上げます。また元茨城交通鉄道部長の嶋根 力氏を始め、同社鉄道部門の皆様にも、改めてお礼申し上げます。

引用文献

- 1) 中川浩一, 1964, 「茨城交通水浜線」, 『鉄道ピクトリアル（私鉄車輛めぐり第5分冊）』, 160, 37-45.
- 2) 中川浩一, 2004, 『茨城交通水浜線』, (RMLIBRARY 63).
- 3) 堤 一郎・辻 恒平, 1990, 「水戸市内に残る茨城交通・水浜線の産業遺跡」, 『産業考古学』, 56, 8-13.
- 4) 堤 一郎, 1991, 「水戸市内に残る茨城交通・水浜線の産業遺跡（補遺）」, 『産業考古学』, 62, 6-9.
- 5) 堤 一郎, 1995, 「水戸市内と大洗町内に残る茨城交通・水浜線の産業遺産」, 『産業考古学』, 78, 2-5.
- 6) 堤 一郎, 1992, 「学会推薦産業遺産は今どうなっているか」, 『産業考古学』, 66, 12-14.
- 7) 堤 一郎, 1991, 「茨城交通・湊線那珂湊機関区に残るイギリス製旋盤」, 『産業考古学』, 58, 13-14.
- 8) 堤 一郎, 1993, 「鉄道工場に残る在来型車輪旋盤の現状」, 『日本工業大学工業技術博物館ニュース』, 12, 22-27.
- 9) 日本機械学会創立100周年記念事業委員会編, 1997, 『機械記念物—工作機械編—』, (日本機械学会).
- 10) 汽車製造蒸気機関車製造史編纂委員会, 1972, 『汽車製造蒸気機関車製造史』, (交友社).