

水郡線 誕生

本市を縦貫するＪＲ水郡線は、貴重な公共交通機関として私たちの生活に欠かせない存在です。今回は、水郡線誕生のエピソードを紹介します。

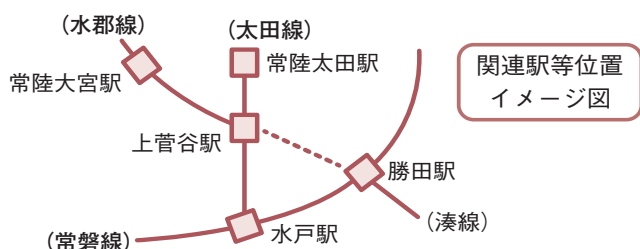
水戸から郡山に至る鉄道計画は、明治44年の第27回帝国議会に「白水線（白河―水戸間）鉄道建設建議案」として、政友会の根本正、白石義郎代議士らによって提案されたことに始まります。

この議案は、数度の審議により常磐線勝田駅を起点とし、菅谷・大宮・大子を経て白河に至る路線とするよう修正されて衆議院を通過しました。当時、勝田駅からはすでに湊線が敷設されていて、湊方面と大宮等の内陸部を結ぼうとする目論見があったようです。

しかし着手直前の大正4年4月、総選挙で政友会は大敗します。新しい内閣が発足すると、この議案は一転して否決に追い込まれてしまいました。

一方、水戸―太田間の太田線は、太田鉄道株式会社によって明治32年に開通していました。その後、経営譲渡された安田財閥系の水戸鉄道株式会社が、大正4年12月、上菅谷―大宮間の鉄道敷設免許を申請します。これには、勝田―大宮間に鉄道ができてしまうと太田線は不利益を受けるため、先に鉄道を引いてしまおうという思惑があったといわれています。

この水戸鉄道の動きに対して、根本代議士はじめ周辺町村は一斉に反発し、認可しないよう政府に働きかけます。しかし同5年に政府の認可は下り、上菅谷―大宮間は同10年に水戸鉄道によって開通しました。



これを受けて、勝田―上菅谷間の敷設計画は白紙となり、根本代議士らは大宮以北に目を向けます。大正6年3月の総選挙で今度は政友会が勝つと、鉄道建設の議案は再び可決され、名称を「大郡（大宮―郡山）鉄道」に改めて進められました。

「大郡線」は同9年に着手された後、同11年12月には山方宿まで、同14年8月には上小川までが順次開通していきます。そして昭和2年3月10日、大子まで開通し、この日の大子駅前では、盛大な式典が催されたようです。

同年3月31日、政府は水戸鉄道を買収し、すでに営業されていた水戸―大宮間と合わせて、水戸―大子間を「水郡線」と名称を改めます。その後、郡山から南へ延びる線を「水郡北線」、大子から北へ延びる線を「水郡南線」と称してそれぞれに工事が進められました。昭和9年12月、最後に残った磐城棚倉―川東間が開通し、帝国議会建議以来23年をかけて、ついに水戸―郡山間142.4kmが全線開通したのです。

水郡線の経路は、現在でも開通当時とほとんど変わっていません。また開通当時に設置され、90年以上経過した現在でも供用されている施設が各地にあります。



◀館トンネル
石積。山方城跡の地下を貫く



◀第一岩崎開き
岩崎江堰用水路を跨ぐ。橋脚外面はレンガ



◀山方宿駅ホーム待合室
建築年を示す「T 11」が残る

もちろんこの他にもありますので、ぜひ探してみてください。水郡線に揺られながら、往時に思いを馳せてみてはいかがでしょうか。



◀キハE130系
平成19年から運用中のディーゼル動車。写真はE132形

【参考文献】

『那珂町史 近代・現代編』、『瓜連町史』

歴史文化振興室 ☎52-1450