

関東鉄道竜ヶ崎線誕生の功労者

令和2年(2020)3月14日、JR常磐線「佐貫駅」の駅名が「龍ヶ崎市駅」に改称された。龍ヶ崎市は、同線「水戸駅」や「土浦駅」、「取手駅」等と同じく、通過都市名と駅名が一致する駅をもつことになった。しかも「市」付である。

同市の玄関口である「龍ヶ崎市駅」は前「佐貫駅」(以下JR佐貫駅)時代から同市中心部に延びる関東鉄道竜ヶ崎線(以下竜ヶ崎線)と駅舎の階段を経て繋がっている。「竜ヶ崎駅」までほぼ直線で走る。区間は4.5km。所要時間は7分である。

JR佐貫駅と竜ヶ崎線は、歴史的に切っても切れない関係にある。駅名こそ替わったが、現在の龍ヶ崎市佐貫町にJR佐貫駅ができた理由は、竜ヶ崎線の前身、「竜崎鉄道」が創設されたことによる。以下、その歩みをたどってみる。

明治29年(1896)12月、日本鉄道株式会社土浦線(現JR常磐線)の田端—土浦間が開業した。途中駅は南千住、北千住、松戸、柏、我孫子、取手、藤代、牛久、荒川沖の9駅。線路は龍ヶ崎町(現龍ヶ崎市)から離れ、陸前浜街道(現

国道6号)に並行していた。

これに危機感を抱いた龍ヶ崎町等の地元有志は、明治28年(1895)10月、「北相馬郡相馬町(現取手市)停車場から龍ヶ崎に至る五里の馬車鉄道」の建設を国に申請。代表者は北相馬郡高須村(現取手市)の酒造業、倉嶋松男衆議院議員だった。起点は、紆余曲折を経て、日本鉄道藤代駅となった。

この事業は個人色が強かった。このため龍ヶ崎町有志は、会社組織移行への切り替え申請を行い、明治31年(1898)1月、竜崎馬車鉄道株式会社を設立、社長は倉嶋。しかし、81人の出資者のうち倉嶋社長のほか藤代の住人7人、東京在住の5人を除くと、すべて龍ヶ崎町の人々だった。

ここで大きな変更が生じた。先進地を視察した取締役らは、馬車鉄道より小型蒸気機関車による軽便鉄道があらゆる面で優れていることを知った。起点も日本鉄道藤代駅と牛久駅の間に定めた。小貝川を渡らないで済むルートに変更したのである。

岡田龍三郎

Okada Ryuzaburo

ここに馬車鉄道に替わる「竜崎鉄道」の発起認可申請が、龍ヶ崎町の岡田龍三郎(1857—1926)名で出された。初代社長は倉嶋。取締役役に大株主の岡田や農工銀行頭取の田中金之助らが就いた。明治32年(1899)1月、倉嶋は辞任。2代目社長に岡田が就任した。

「竜崎鉄道」の小機関車軽便鉄道敷設計画は、岡田社長の下で進められた。佐貫停車場の位置決定をめぐる日本鉄道側との協議や線路用地の買収、工事請負業者の選定、機関車の購入等、次々に実行された。

こうして明治33年(1900)8月、龍ヶ崎町内の竜崎鉄道「竜ヶ崎駅」と日本鉄道「佐貫駅」間が開業した。現竜ヶ崎線の開通と「JR佐貫駅」の開所は同じ日である。「龍ヶ崎市駅」誕生の令和2年から遡ること、実に120年も前のことである。

岡田は北相馬郡藤代村(現取手市)の酒造業を営む家の四男に生まれ、稲敷郡龍ヶ崎町岡田慶三郎の養子となった。醤油醸造や米穀肥料業を営み、県議会議員も務めた。『茨城人物評伝』は「同地方に於ける事業はすべて君の向背に

よって決せられ」と、その手腕を評価している。(文中敬称略)

主な参考文献

『関東鉄道竜ヶ崎線』(白土貞夫著、平成25年発行)。
『関東鉄道株式会社70年史』(同社社史編集室編集、平成5年発行)。
『茨城人物評伝』(服部鉄石著、明治35年発行)など。



「龍ヶ崎市駅」の案内板が構内に掲げられた駅舎
= 龍ヶ崎市佐貫町、筆者撮影

歴史ジャーナリスト

茨城県郷土文化研究会 会長
ヒタチノデザイン研究所 所長

富山章一

偉人から読み解く「地元力」のヒント