

地方公共団体における鉄道文化資源保存の実際

―茨城県石岡市を事例として―

野口 武悟, 竹内 智晴

1. はじめに

日本の鉄道は、1872（明治5）年に新橋～横浜間が開業して以来、150年近い歴史を有しており、それ自身が歴史的な文化遺産としての価値を持っている¹⁾といえる。これを鉄道遺産や鉄道文化資源という（以下、本稿では鉄道文化資源とする）。駅舎、橋梁、トンネル、鉄道関係の用具・用品や記録文書など、鉄道文化資源は実に多種多様である。そして、これら鉄道文化資源の保存主体も、地方公共団体（以下、本稿では自治体とする）から、鉄道会社、民間団体、さらには個人まで、実にさまざまである。

こうした現状のなかで、先報²⁾では、鉄道文化資源の保存と活用について、自治体が主体となって取り組んでいるもの及び自治体として把握しているものの実態を質問紙調査によって明らかにした。本稿では、その調査結果を改めて概観したうえで、2018（平成30）年に訪問調査を行った茨城県石岡市を事例として取り上げ、鉄道文化資源保存の実際を詳細に検討したい。

2. 鉄道文化資源保存の全国的な動向

前述の質問紙調査は、2018（平成30）年3月に、1987（昭和62）年4月1日の国鉄分割民営化以降2017（平成29）年12月31日までの約30年間に廃線となった旅客鉄道線区（一部区間のみ）の廃止を含む63線区の沿線123自治体を対象として実施した。その結果、123自治体のうち92自治体から回答があり、回収率は74.8%であった。

調査の回答内容から、主な鉄道文化資源の保存状況などを改めて概観すると、次の通りである。

(1) 駅舎：92 自治体のうち 30 自治体 (32.6%) が保存していると回答した。保存している駅舎の活用状況として最多の回答は、「記念館・博物館などとして活用」で 12 自治体であった。以下、「代替バスの停留所・待合所として活用」が 9 自治体、「地区の公民館等の公共施設として活用」が 6 自治体といった状況であった。

(2) 鉄道施設・設備（レール・信号機・橋梁・トンネルなど）：92 自治体のうち 66 自治体 (71.7%) が保存していると回答した。保存している鉄道施設・設備の活用状況としては、「線路敷を遊歩道やサイクリングロードとして整備し、その一部分として保存」が 23 自治体、「公園として整備し、その一部分として保存」が 18 自治体、「路線廃止時のまま放置（消極的保存）」が 17 自治体などであった。

(3) 鉄道車両：92 自治体のうち 33 自治体 (35.9%) が保存していると回答した。33 自治体に車両の保存形態をたずねたところ、「車両全体を静態保存している」が 25 自治体、「車両全体を動態保存している」は 11 自治体であった。

鉄道文化資源の保存と活用を進めるうえでの課題について、44 自治体から回答が寄せられた。多かった順にあげると、①費用や財源の確保：19 自治体 (43.2%)、②鉄道文化資源そのものの老朽化：10 自治体 (22.7%)、③人員や担い手の不足：4 自治体 (9.1%) などであった。

3. 茨城県石岡市における状況

3.1 石岡市の概要

石岡市は茨城県のほぼ中央に位置している（図 1）。2019（令和元）年 12 月時点の人口は約 7.5 万人である。地理的特徴によって市域は大きく 3 つに分けられる。まずは、筑波山塊に囲まれた北部の八郷盆地。次に、中心市街地を抱える中央部の平坦な石岡台地。最後に、日本第 2 位の面積を誇る湖・霞ヶ浦に面する南部の沿岸部である。現在の市域は、1954（昭和 29）年に

現在の中心市街地にあたる石岡町と霞ヶ浦沿岸部の高浜町、関川村が合併して石岡市が誕生し、2005（平成 17）年に八郷盆地に位置する八郷町が合併して、形成された。



（出典：石岡市のホームページ）

図 1 石岡市の位置

石岡市には国府所在地という特色がある。石岡には古代に常陸国の国府、現在でいう県庁が置かれ、以来常陸の政治の中心地として発展した。中世になっても国府所在地という重要性は変わらず、常陸大掾氏の本拠地となった。近世には佐竹氏、六郷氏、皆川氏など領主の変遷の後、1700（元禄 13）年に水戸藩主徳川頼房（1603～1661）の 5 男である松平頼隆（1630～1707）が就封して府中松平藩となった。現在の中心市街地には陣屋が置かれ、地域

支配の中心であった。このように長期にわたり地域支配の中心地であったことから、多くの人々が集まる市街地が形成された。霞ヶ浦を利用した水運の集積地でもあることから活発な商業活動が展開され、経済面でも地域の中心であった。

主な文化資源としては、東日本で第2位、茨城県内では最大の規模を誇る舟塚山古墳、常陸国衙跡や常陸国分寺跡・国分尼寺跡、常陸国分寺等に瓦を供給した生産遺跡である瓦塚窯跡などの国府関連史跡といった多くの史跡が挙げられる。また、近年は近代の文化資源にも注目が集まっている。石岡駅周辺に残る看板建築群や八郷地区に多く残る茅葺民家といった特徴的な景観は新聞などのメディアにたびたび取り上げられており、観光資源の1つとなっている。さらに、毎年9月に行われる常陸国総社宮例大祭・石岡のおまつりは、関東三大祭りの1つに数えられる市内最大のイベントであり、2019（令和元）年は50万人以上の見物客が訪れた。

3.2 石岡市と鉄道

日本における鉄道は明治期の近代化の中で普及していった。石岡市においても最初の鉄道は明治期に敷設されている。

石岡で最初の鉄道計画が起こったのは1887（明治20）年のことであった。水戸と小山を結ぶ水戸鉄道、後の日本鉄道水戸線（現、JR水戸線）には、当初笠間～下館～結城を通る北線と石岡～土浦を通る南線の2つの案があった。最終的には工事費などの有利性から北線が採用され、水戸線における石岡への鉄道敷設は実現されなかった。

石岡で最初に実現した鉄道は、日本鉄道の土浦線である。1893（明治26）年に川口から水戸までの鉄道敷設の仮免許が出願され、計画変更などを経て2年後の1895（明治28）年に友部～土浦間が開通した。この時、石岡市内には南部の高浜駅と中心市街地の石岡駅が設置された。この土浦線敷設の背景には、福島県南部から茨城県北部にかけて広がる常磐炭田から東京への石炭供給の効率化の要求があった。当時、常磐炭田からの石炭輸送は水運によって行われていたが、これには海難事故や効率の悪さなどの問題があった。鉄道によって内陸部を短時間で結びつけることで輸送効率の向上を狙ったので

ある。1901（明治 34）年には土浦線と水戸から岩沼を繋ぐ磐城線、そして 1889（明治 22）年に開通していた水戸と小山を結ぶ水戸線の一部が統合され、日本鉄道海岸線となる。さらに海岸線は日本鉄道国有化後の 1909（明治 42）年に鉄道院総裁達 54 号によって常磐線へと改名された。現在の JR 常磐線である。

常磐線の敷設にあたって、市南部の高浜駅周辺は非常な難工事であったという。高浜駅周辺は恋瀬川が霞ヶ浦に注ぐ河口部であり、非常に地盤が弱かったためである。線路を敷設する堤を作ろうと盛土をしても翌日には沈下してしまい、工事を進められなかったという。この問題を解消するには当初の想定をはるかに超える土砂が必要であった。そこで当初トンネル工事が予定されていた高浜駅北側の台地部分を切通とすることで土を削り取り築堤部分へ投入するという計画変更が行われ、何とか敷設することができたのであった。難工事をものともせず計画から 2 年で開通していることなどから、当時の鉄道に対する期待の大きさがうかがえる。

高浜・石岡の両駅は、日露戦争（1904～1905 年）頃にやや利用が停滞するものの、日露戦争以降は大きく発展する。各年度の『茨城県統計書』から日露戦争に突入した 1904（明治 37）年と 5 年後の 1909（明治 42）年を比較すると、石岡駅では旅客利用は乗降者合わせて 139,940 人から 155,805 人となっており、貨物は出入合わせて 17,162 トンだったのが 25,511 トンと約 1.5 倍に増加している。高浜駅では旅客利用は 56,438 人から 80,472 人へ増え、貨物は 11,443 トンから 13,514 トンに増加している。明治期の石岡町は 1884（明治 17）年の『茨城県勸業年報』によれば米穀類の取引高は県内 2 位、清酒も県内 2 位、醤油にあつては県内 1 位となっており、茨城県下で最大級の商都であった。商都に設置された駅は周辺地域からの物資の集積地、輸送の拠点として機能した。

次に石岡に起こった鉄道事業は、1912（明治 45）年の第 1 次鹿島参宮鉄道と霞浦鉄道である。鹿島参宮鉄道の発起人は外務省政務局長などを務めた中田敬義（1858～1943）ら中央政財界で活躍した人々であり、対して霞浦鉄道は茨城県議会議員などを務めた石岡出身の石原彦兵衛（1861～1928）らであった。両鉄道事業はほぼ同時期に申請され、鹿島参宮鉄道は石岡を起点と

し、霞浦鉄道は高浜を起点とするものの、ともに終点は延方（現、潮来市）となっており、区間についてもほとんど重複していた。そのため合同での事業実施を協議したもののまらず、1914（大正3）年に鹿島参宮鉄道へ敷設の免許状が交付され、霞浦鉄道の申請は却下された。しかしながら、許可された鹿島参宮鉄道も資金不足などを理由に工事に取りかかれず、1917（大正6）年には免許が失効、計画は一度頓挫する。

ところが、免許失効からわずか4年後の1921（大正10）年に新たな鉄道事業が起こる。石岡と鉾田を結ぶ第2次鹿島参宮鉄道、後の鹿島鉄道である。当初は行方鉄道の名で事業が計画され、1921（大正10）年に石岡～玉造（現、行方市）間、翌1922（大正11）年に玉造～鉾田間の免許状が交付された。第2次鹿島参宮鉄道の目的は、石岡と小川（現、小美玉市）、鉾田といった茨城県東部、鹿行地域との物流向上による地域経済の活性化、交通網の整備による霞ヶ浦沿岸部の観光開発、鹿島神宮への参拝者の取り込みであった。1922（大正11）年の会社設立の際に鹿島参宮鉄道株式会社と名を改め工事を開始し、1924（大正13）年に石岡～小川間が開通して第一歩を踏み出す。その後、順次延伸し、1929（昭和4）年に鉾田までの全線が開通し、以降、2007（平成19）年に廃線となるまで石岡と鹿行地域を結ぶ路線として地域を支え続けた。

第2次鹿島参宮鉄道は当初高浜を起点とする計画であったものを、石岡が強く働きかけることで石岡起点に変更させたという経緯がある。新たな路線の登場によって物流路が変わった場合、石岡の経済が打撃を受けるのではないかと、石岡の商人層が危機感を持ったためである。鉄道がいかに重要とされていたのかがわかるエピソードである。

以上のほか、志半ばで潰えたまぼろしの鉄道が2つ存在する。1つは1924（大正13）年に計画された加波山鉄道、もう1つは1925（大正14）年に計画された水戸石岡電気鉄道である。

加波山鉄道は、高浜と水戸線の稲田（現、笠間市）を繋ぎ、これにより加波山や稲田の花崗岩、八郷盆地の米や煙草、木材などの東京方面への輸送力強化を狙い、計画された。1923（大正12）年には関東大震災が発生しており、その復興のために加波山周辺地域の石材に対する需要が東京方面で高

まっていたためである。また、沿線となる高浜、八郷盆地内中央部の柿岡、八郷盆地北部の大増、稲田には親鸞聖人ゆかりの地があり、これらを目的とした観光客の利用も期待された。加波山鉄道は株主集めの難航や高浜周辺の軟弱地盤による計画変更などの困難を乗り越え、1927（昭和2）年に工事施行の認可が下り、工事に着手する。しかし、用地買収の難航や高浜周辺の水害等の問題から計画続行が困難となり、1930（昭和5）年に加波山鉄道株式会社は破産、工事は途中まで進んでいたものの、ついに完成しなかった。

水戸石岡電気鉄道は、常磐線が石岡～水戸間において旧来の主要街道である陸前浜街道から大きく外れていたことから、陸前浜街道沿いの住民の利便性向上を目的に計画された。1926（大正15）年に工事が認可され、1929（昭和4）年に下水戸から常陸長岡（現、茨城町）までの約7.5kmの区間が開通した。その後、水戸方面は柵町（現、水戸市）までの約1km、石岡方面は1934（昭和9）年までに小鶴・奥ノ谷（ともに現、茨城町）まで延伸したものの、ここで資金が底をつき1938（昭和13）年に営業廃止、ついに石岡まで到達することはなかった。

このように、石岡では明治期から昭和初期にかけて、さまざまな鉄道が計画されていた。地域の近代史と密接に結びついたこれらの歴史自体が、「鉄道文化資源」といっても過言ではないだろう。

3.3 鉄道文化資源保存の取り組み

石岡市域で計画され、実現された鉄道事業のうち、今日まで続いているのはJR常磐線のみである。1924（大正13）年に開通した鹿島鉄道は2007（平成19）年に廃線となっている。

石岡市内の鉄道文化資源の形としては、線路・駅などの事業区域に残る痕跡、申請書や手記などの記録文書、発掘調査などによって出土した遺物などの資料に分けられる。

事業区域に残る痕跡として、JR常磐線については、例えば高浜駅北側の切通部分がある。3.2で述べた土浦線敷設の難工事ぶりを今に伝えている。また、現在の石岡駅舎は2016（平成28）年に完成した新駅舎であり、橋上駅舎化や駅前ロータリーの整備などによって旧駅舎の面影はなくなっている。

しかし、旧駅舎において 1951（昭和 26）年から使用されていた徳富蘇峰筆の駅名表示は保存され、現在も改札口に掲げられている。

鹿島鉄道は廃線後、石岡駅のホームや線路等は撤去されており、面影を偲ぶものはほとんど残されていないが、線路の一部がバス専用道路として整備され、鹿島鉄道跡地であることを示す看板も立てられている（図 2）。また、バスの名称に鹿島鉄道の愛称である「かしてつ」が残されている。



図 2 鹿島鉄道の跡地

加波山鉄道は、線路こそ敷設されなかったが、一部区間では造成工事が行われており、その区間は計画が中止となった後に道路として活用されている。石岡市根小屋から上林にかけての田園地帯を約 2.5km にわたって縦断する一直線の道路があり、地元住民からは「汽車道」と呼ばれている。この道は加波山鉄道の線路用地を転用したものであり、その歴史は「汽車道」という呼び名によって現代まで受け継がれている。

これらのことから、石岡市における痕跡としての鉄道文化資源の保存には、

工事によって生じた地形の変更等がその後の利用の中で保存され受け継がれていく場合と、何らかの変更が生じた際に記念物が移転されて保存される場合の2パターンが見られる。さらに鉄道跡地の転用の場合、線路の除去等によって鉄道時代を想起させる要素が失われてしまうことから、名称に旧鉄道名や汽車などの鉄道を連想させる言葉が入れられている。それによって、鉄道に関する場所であるという情報を残している。

記録文書については、事業申請や認可に関する文書は政府とのやり取りの中で生じる公文書であることから、一部が国立公文書館で保存されている。また、発起人など鉄道事業に深く関わった人々の家には事業に関する手記などの私文書が残されている。各家に残る私文書は石岡市史や八郷町史の編纂事業において調査されており、一部がそれらに掲載されている。



図3 石岡市立ふるさと歴史館で開催された企画展「鉄道の時代に描いた夢」のポスター

これらの記録文書を市民に紹介し、歴史・文化に対する関心を高めることを目的に、石岡市教育委員会が所管する展示施設である石岡市立ふるさと歴史館において、企画展「鉄道の時代に描いた夢：明治～昭和初期の鉄道計画と石岡の先人たち」が開催された（図3）。展示期間は2016（平成28）年8月30日から12月22日までであり、石岡に関わる鉄道計画を主に前述の記録文書を用いて紹介した。なお、企画展にあわせて、市民向けツアー「市民史跡めぐり」も開催され、加波山鉄道に関連する史跡を訪問する機会が作られた。

発掘調査によって確認された鉄道関係遺物には、製糸工場跡地出土の汽車土瓶がある（図4）。製糸工場跡地は石岡駅の北西約750m、国分遺跡の中に位置し、現在は石岡市イベント広場となっている。明治から昭和にかけて製糸工場が営まれており、発掘調査では古代・中世の遺構とともに工場に伴う近現代遺物も多く出土している。汽車土瓶は駅弁に付くお茶を入れる土瓶である。製糸工場跡地出土の汽車土瓶には「八王子玉川亭」と書かれており、

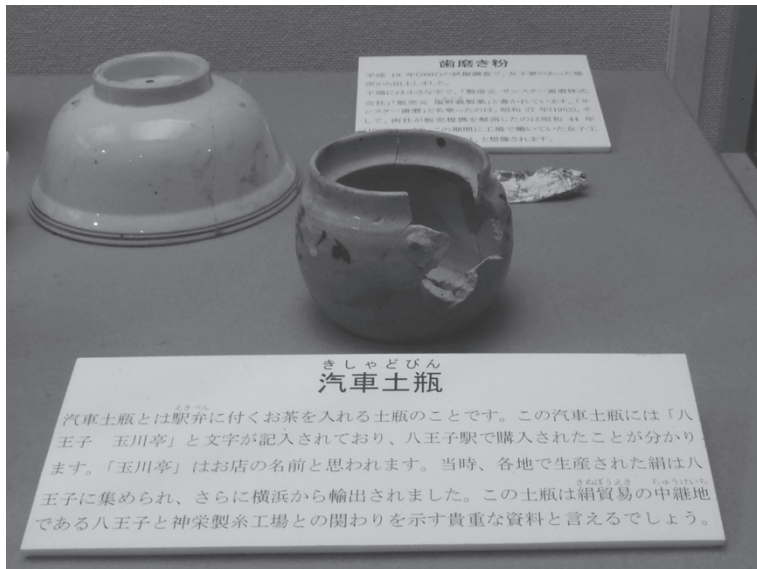


図4 製糸工場跡地出土の汽車土瓶

八王子で購入されたことがわかる。八王子は八王子織物で知られる織物産地である。汽車土瓶から原料生産地である石岡と加工地である八王子とが鉄道によって繋がっていたことを示している。石岡の近現代史がわかる貴重な資料である。現在、この汽車土瓶は石岡市染谷にある常陸風土記の丘にて展示されている。

近現代に作成された記録文書は、公文書管理体制の整備や文書発生から時間経過が少ないことから、各地に比較的多く残っている。また、地域史編纂事業などで整理の手が入っていることもあり、書籍に掲載されることなどで一応の保存は図られている。しかし、これらの収集された記録文書も活用されなければ徐々に埋もれてしまう。また、展示を通して文化資源であることを周知することで、未発見の文書に関する情報もたらされることもある。石岡においても、旧石岡市の石岡市史編纂から 30 年以上、旧八郷町の八郷町史編纂からも 15 年ほどが経過しており、鉄道文化資源に限らず埋もれつつある史資料も存在する。保存していくためには、史資料の収集とともに、その後の利活用を図り、埋没していかないように受け継いでいくことが必要であり、この点が石岡市の抱える課題である。

4. おわりに

以上、本稿では、自治体における鉄道文化資源保存の実際について、茨城県石岡市を事例として取り上げて、検討を行った。

なお、前述した汽車土瓶に関しては、2020（令和 2）年 1 月 11 日（土）に本学サテライトキャンパスにおいて、大磯町郷土資料館館長の國見徹氏を講師に招き、「鉄道の遺した器～汽車土瓶の発生と展開～」と題した筆者らの研究グループの公開研究会を開催し、研究を深めた。その詳細は、別の機会に報告したい。

【注】

- 1) 鉄道の百科事典編集委員会編『鉄道の百科事典』丸善出版、2012 年、p.736

2) 野口武悟「日本における鉄道遺産の保存と活用—地方公共団体を対象とした質問紙調査を通して—」『人文科学年報』49号、2019年、p.15-26

【参考文献】

石岡市史編さん委員会『石岡市史下巻（通史編）』1985年、1334p

八郷町史編さん委員会『八郷町史』2005年、1277p

石岡市教育委員会『石岡の歴史と文化 改訂版』2016年、106p

石岡市教育委員会『石岡市立ふるさと歴史館企画展記録集1（第1～10回）』
2017年、170p

石岡市教育委員会『いしおか 時の記憶』2019年、119p

【付記】

本研究は、専修大学人文科学研究所共同研究助成（2017年度～2019年度）
「鉄道文化資源の保存と継承」による研究成果の一部である。