



進修同窓会HPにアクセス



土浦一高歩く会 八木蒔～浜 1988 [昭和63] 年11月2日
前3両は三井芦別鉄道から、後2両は夕張鉄道から譲り受けた車両。
ヘッドマークは旧本館に展示されている。
(高38 回長津博樹『常陸野鉄道写真館』より)

鹿島鉄道 (鹿鉄 かしてつ)

1924 [大正13] 年に開業し、霞ヶ浦湖岸・鹿行台地を走り続けてきた鹿島鉄道。沿線の中学・高校の生徒会によって結成された「かしてつ応援団」の存続運動も実を結ばず、2007 [平成19] 年4月1日に廃止されました。

鹿島参宮鉄道 (参宮線) 1924年～1965年

鹿島鉄道のルートとなった鹿島参宮鉄道は、鹿島・行方地域の振興開発と鹿島参宮詣との交通路線として計画・立案され、1924年に石岡～常陸小川間が開業し、1日7往復の客貨混合列車が走り始めました。1926年には、さらに常陸小川から浜(現行方市浜)まで路線が延び、乗客増加を図るために桃浦水泳場も開設しています。しかし、鹿島神宮までの延伸は断念し、代わりに船舶輸送を企図し、水陸接続となる浜駅に入り江を設けて専用埠頭を建設し、1927[昭和2]年からは、汽船「参宮丸」・「霞丸」・「鹿島丸」による浜～麻生～牛堀～潮来～鹿島大船津間の営業を開始しました。鉄道は、1928年に浜～玉造町間が、翌年には玉造町～銚田間が開業し、全線が開通しました。汽船による佐原航路も新設されましたが、船舶部門は1931年に水郷遊覧汽船に売却されました。



蒸気機関車4号機
九州鉄道が購入したドイツ・クラウス製蒸気機関車。国鉄買収を経て、1928 [昭和3] 年、鹿島参宮鉄道に転入。
1971 [昭和46] 年廃車。



鹿島参宮鉄道路線図

1937 [昭和12] 年に日中戦争が勃発すると、戦争遂行のため、石油の確保が最重

要課題となりました。特にガソリンは、航空機燃料として欠かすことのできないものとして、必要度が急速に増大してきました。そこで、アルコールをガソリンに混入して使用し、ガソリン不足を補う策が採用され、石岡にも国営の水戸地方専売局石岡酒精(アルコール)工場(跡地は現在の「ピアシティ石岡」が建設され、1938年に生産を開始しました。原料はサツマイモ。大煙突からは黒い煙が立ち上りました。1940年には、原料搬入と製品積み出しのために、石岡駅から工場に至る引込線1.67kmが敷設されました。線路は、鹿島参宮鉄道線から分岐し、山王川を渡って工場北側へ伸びています。引込線内での貨車牽引作業は、鹿島参宮鉄道に委託されましたが、戦後、物流の主役はトラック輸送に移り、1987 [昭和62] 年に引込線はその使命を終えました。

原料となるサツマイモ「茨城1号」(通称「イバイチ」)は、銚田方面から工場へ搬入されました。工場の生産能力は年産3600kl。戦局の悪化により南方からの石油輸送が困難になると、その代替燃料としてのアルコールの重要度がさらに増大し、石岡工場の役割はますます大きくなっていきました。

1944 [昭和19] 年、戦時統合により、竜崎鉄道(佐貫～竜ヶ崎。現関東鉄道竜ヶ崎線)・常南自動車株式会社を合併しましたが、戦局は悪化の一途を辿り、本土決戦が想定される事態となりました。1945年、鹿島灘は、房総・湘南海岸とともに米軍上陸予想地域と想定され、その防備増強が急がれました。そのため、鹿島参宮鉄道による、本土防衛用の兵員と軍需物資との輸送が急増しました。しかし、鹿島参宮鉄道保有の蒸気機関車は、牽引力不足だったので、これを補うために、国鉄の機関車が鹿島参宮鉄道線に乗り入れ、鹿島

参宮鉄道の機関車との重連運転で、多数の貨車を牽引していました。さらに、鹿島参宮線は、海軍向け物資も運びました。常陸小川駅北方にあった百里原海軍航空隊(現航空自衛隊百里基地・茨城空港)への輸送で、同隊への積荷は同駅が取り扱っていました。また、同駅では、百里原海軍航空隊に所属する隊員や海軍予備学生も乗降していました。その結果、皮肉にも、この時期が鹿島参宮鉄道の最盛期となりました。

1916 [平成28] 年2月18日に、石岡駅新築工事現場で掘り起こされた砲弾は、鹿島灘の本土防衛陣地に運ばれる予定でしたが、終戦で駅に放置され、その後の処理に困って埋められたもの、と思われる。

注1) 水戸地方専売局石岡酒精工場

1979 [昭和54] 年に設立された新エネルギー・産業開発機構に移管された同工場では、石油代替エネルギーに係る研究が始められた。1986 [昭和61] 年末には、年産3,000klに設備を更新し、生産品は、食料品・工業用品・化粧品・医薬品など、多岐にわたった。しかし、環境問題を含め、コスト面などで、存続は困難となり、2002 [平成14] 年に閉鎖された。

関東鉄道銚田線 1965年～1979年

1965 [昭和40] 年、常総筑波鉄道(常総線・筑波線)と鹿島参宮鉄道(銚田線・竜ヶ崎線)とが対等合併して、関東鉄道が生まれました。関東鉄道は、常総線(取手～下館)・筑波線(土浦～岩瀬)・銚田線(石岡～銚田)・竜ヶ崎線(佐貫～竜ヶ崎)の4つの路線を合わせると、保有路線すべてが非電化の鉄道会社としては、日本最長のキロ数(123.1km)を有していました。また、非電化のため、保有車両の殆どがディーゼルカーで、廃止あるいは電化された鉄道会社のため、鉄道車両マニアの間では、ディ

「ゼル王国」として知られ、「西の江若^(注2)、東の関鉄」と呼ばれていました。鹿島参宮鉄道は関東鉄道銚田線となりましたが、ここにも日本各地からのディーゼル車両が入線し、多くのマニアが訪れていました。

関東鉄道は、1975年頃までは何とか経営を維持していましたが、モーターゼーションの進展に伴い経営が悪化し、1979年に銚田線と筑波線とを分社化して、銚田線は関東鉄道全額出資の鹿島鉄道に経営を移管しました。

江若

江若鉄道(こうじゃくてつどう)。琵琶湖西岸に沿って大津〜膳所間2.2km、大津〜近江今津間51.0kmを結んでいた。1921(大正10)年3月開業の鉄道路線。当初は「近江」と「若狭」とを結ぶ路線として計画されていた。この計画は、1974(昭和49)年にJR湖西線の山科〜近江塩津間74.1kmが開業し、北陸本線と結ばれることで、実現した。

鹿島鉄道 1979年〜2007年

鹿島鉄道は、1979年4月1日、関東鉄道からの分社化により営業を開始し、このとき同時に筑波鉄道に分離された筑波線も、営業を始めましたが、同線は、鹿島鉄道線より先の1987「昭和62」年に廃止されました。鹿島鉄道も、筑波鉄道と同様に経営は決して楽ではありませんでした。

土浦一高生たちは、経営難に喘ぐ鹿島鉄道を少しでも助けようとしたのか、1988年の「歩く会(玉造町駅〜霞ヶ浦大橋〜霞ヶ浦湖岸〜本校)で、鹿島鉄道を利用していません。高38回長津博樹は、HP「常陸野鉄道写真館」の中で、この時の鹿島鉄道の運行状況を次のように記しています。

「『土浦一高歩く会号』キハ5連

1988年11月2日、土浦一高の学校行事「歩く会」の学生団体輸送のため、石岡〜玉造町間で5両編成の団体臨時列車(復

路回送)が運転された。当日は、朝ラッシュ時に定期列車の折り返し運用で運行されたため、早朝の定期列車(石岡〜銚田間)1往復も5両編成で運転された。編成は銚田方から713・712・711・715・714の湘南型編成で組成され、前後には同高の鉄道愛好クラブが作成したヘッドマークが取り付けられた。なお、朝の定期列車についてはヘッドマークを隠しての運転であった。」

その後も経営は苦しく、航空自衛隊百里基地への航空燃料貨物輸送の収入によつて何とか経営が成り立っている状況でした。しかし、2001「平成13」年8月に燃料輸送が中止されたため、深刻な経営難に陥りました。同年12月には、貨物営業の廃止が決まり、存続に危機感を持った沿線自治体を中心となつて、茨城県と沿線自治体とで組織する鹿島鉄道対策協議会が発足し、2002年9月、対策協議会は、鹿島鉄道の経営改善5ヶ年計画を了承し、5年間・総額2億円の公的支援を正式決定しました。



航空燃料輸送列車 桃浦〜八木蒔 1988[昭和63]年2月 DD13367とDD901とが重連運転で牽引。(高38回長津博樹『常陸野鉄道写真館』より)

また、公的支援の正式決定前の2002年7月、小川高校生徒会の呼び掛けで、沿線にある中学校や高等学校の生徒会が、「かしてつ応援団」を結成し、署名活動を展開しました。同応援団は、公的支援が正式決定された後も署名運動や募金活動などの、さまざまな存続運動を盛んに展開し、2003年10月、「地方鉄道の活性化に貢献した」として、日本鉄道賞の表彰選考委員会特別賞を受賞しました。応援団加盟校は、石岡・玉里・小川南・小川北・玉造・銚田南・銚田北の7中学校と、石岡一・石岡二・石岡商・八郷・中央・小川・玉造工業・銚田一・銚田二の9高校、計16校に上つています。鹿島鉄道線の存続運動が盛り上がったのは、同応援団の存在が大きかった、と言われています。



鹿島鉄道 KR501 桃浦〜八木蒔 2007[平成19]年2月 1989[平成元]年から4両が新造されたKR500系は鹿島鉄道時代に最初で最後の新造車となった。(高38回長津博樹『常陸野鉄道写真館』より)

しかし状況は好転せず、関東鉄道は、2005年の「つくばエクスプレス」の開業により、常総線や自社高速バスの利用者が減少し減収となったことを理由に、2007年度以降の経営支援を行わないことを決定しました。これを受けて、親会社の支

援なしでの鉄道経営は無理であるとして、鹿島鉄道は、2006年3月30日に鹿島鉄道線の廃止届を提出しました。2006年3月末時点での累積欠損額は、約2億5500万円に上つていました。また、鹿島鉄道対策協議会も、2006年12月に同線の廃止を決定し、鉄道線は2007年3月31日の運行を最後に、84年の歴史の幕を閉じました。

廃止後は、関東鉄道の子会社である関東グリーンバスが代替バス(かしてつバス)を運行しましたが、走行する国道355号線の渋滞で定時運転は難しく、利用者のさらなる減少を招いてしまいました。そこで、2007年の12月にはバス専用道を整備する構想が浮上しました。これは、鹿島鉄道線の廃線跡のうち石岡〜四箇村間の約5kmをバス専用道に改修するもので、専用道を走ることによって、一般道の渋滞に巻き込まれることなく定時運転を確保して、利用者の増加を図ろうという目論見でした。また、当時は、航空自衛隊百里基地の民間共用化事業(茨城空港)が本格化しつつあり、茨城県にも、定時性が重視される空港へのアクセス交通機関として、専用道バスを運転したい、という考えがありました。こうして、鹿島鉄道線跡地のバス専用道化は一気に話が進み、鉄道廃止から3年後の2010年、石岡〜四箇村間の5.1kmでバス専用道の供用が開始され(計画区間は石岡〜旧常陸小川の7.1km)、定時性と速達性を備えたバスを運行する「地方型BRT(Bus Rapid Transit)バス高速輸送システム」の実証運行が始まりました。2012年度からは本格運行に移行し、専用道を走るバスは、石岡〜銚田間を結ぶ「かしてつバス」と、石岡〜茨城空港間を結ぶ「茨城空港連絡バス」の2系統となっています。