

関八州の筆頭、だった — 常陸風土記 鉄ちゃん版 —

現茨城県お屋形様は通産官僚上がり。隣の両毛と並んでブランド最下位争いを気に病んでブランドコンサルに無駄金。上州は美しい山河と名温泉と蒟蒻・キャベツ、野州は日光・中禅寺湖とイチゴで知られる。常陸は筑波山と霞ヶ浦と荒海と納豆。人口は首都圏に偏り、<チバラギ>というありがたい別名も頂戴。鉄は常磐線主役。人気急上昇はつくばエクスプレス(以下TX、新旧鉄も新しい地域格差となりつつある)。

<三級鉄乗りファン・銭屋小金丸>

■常陸のイメージ

常陸というと高校の屋上から眺めた筑波山が思い浮かぶ。一九八五年、筑波科学万博と筑波学園都市も記憶に鮮やか。県中央に位置する筑波山は東都からは独立峰に見えるが、近づくとも八溝山地で北方に長く連なっている。東南部は香取海残りの霞ヶ浦、牛久沼、北浦と湿地帯が広がり、次第に乾燥埋立縮小化。江戸期に利根川東遷で下総と別離。もともと利根、鬼怒、小貝川は南北に流れていた名うての暴れ川。今でも時折昔の記憶を懐かしみ氾濫。北部は低い阿武隈山地に連なり、石炭・銅といった鉱物。

常陸は『常陸風土記』が残存し古代の歴史地誌がわかる。上野・上総同様親王任国で最高<上国>分類。中世は関東武士団が暴れ、戦国時代は佐竹氏+α、江戸時代半分は御三家徳川家。屁理屈水戸学のせいで幕末は凄惨テロ結末。黄門様、明治の角聖常陸山、西鉄豊田遊撃手に代表された硬骨水戸っ子も今は昔話？ やんごとなき鹿島神社(弟分下総香取神社)から未来の希望だった東海原発や日立銅山・製作所工場群。南部は研究都市と首都圏住宅街。そこに鉄が走る。関八州中千葉と並び新幹線無縁鉄。

人口はそこそこ多いが三十万人以上の都市なく、工・研究立県でありながら全国三位の農林水産業県

<図表1> 都道府県別農林水産売上順位

1 北海道	
2 鹿児島	
3 茨城	
4 千葉	※ 北海道はぶっちぎり1位。
5 宮崎	九州勢は肉中心。茨城・千葉勢
6 熊本	は地の利で上位に。

でもある。武蔵国(東都・埼玉)、スーパー食材(食肉・鶏卵・野菜)の多くは茨城産<図表1・2参照>。

■特急ひたちは速い

▶常磐線＝利根川を渡った取手から常陸。ここは東都人にとって併走する千代田線終着駅イメージが強い。常磐線はほぼ旧水戸街道・国道六号線沿い。特急ひたちが一時間一本福島県いわきまで、うち二本は仙台。その間に特急ときわが勝田まで補完する。中央本線の松本以北に向かう特急あずさと甲府止まりの特急かいじと同編成。ひたち

<図表2> 茨城県の主要都市人口

茨城県	288.2万人	主な鉄
水戸市 ○	27.0	常磐線・水戸線
日立市	17.2	常磐線
土浦市 ○	14.1	常磐線
古河市 ○	14.1	東北本線
石岡市	7.2	常磐線
結城市	5.0	水戸線
竜ヶ崎市 ○	7.6	常磐線
下妻市	4.1	常磐線
常総市	6.1	TX・常総線
日立太田市	4.8	水郡線
高萩市	2.7	常磐線
北茨城市	4.1	常磐線
笠間市 ○	7.4	常磐線・水戸線
取手市 ○	10.6	常総線
牛久市 ○	8.4	常磐線
つくば市	24.7	TX
ひたちなか市	15.7	常磐線・水戸線
鹿嶋市	6.7	鹿島線
潮来市	2.7	鹿島線
守谷市	7.0	TX

○: 江戸期の城下町

※: 水戸市は隣のひたちなか市と合わせると40万を超える

(公益財団法人 国土地理協会2022年4月調査を元に作成)

は品川・東京・上野を出ると水戸までノンストップ65分。高規格ホクホク線160キロには及ばないが130キロを実現した。当初特急ひたち車両が川崎重工製で日立製作所幹部がおかんむりというゴシップが出た。いわきまで下りは二時間強(上りはたくさん止まるので二時間二十分程度)。特急ときわは柏、土浦、石岡、友部と昔の急行。常磐線快速は品川・上野／土浦・水戸・勝田と結構充実。酒盛りだった昔とは車内風景も一変。

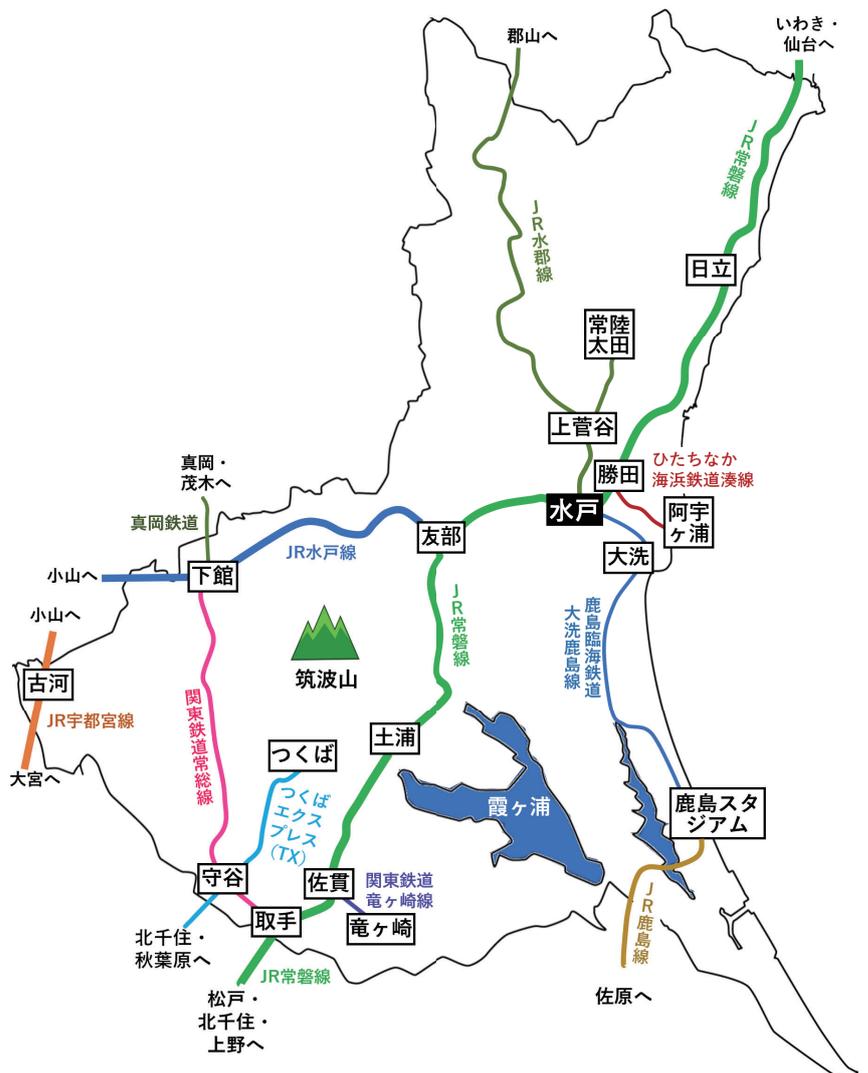
■鉄は水戸中心

▶水郡線＝水戸から郡山までの内陸路線で二十年前、丁度お盆の日に行った。水戸から数人少し化粧の濃い女性が乗った。駅で降りると必ず出迎いの車(ほとんどが軽)で、水戸や東京からの帰省だとわかった。まるで昔の東芝日曜劇場みたいな再会劇を垣間見せられ涙した。大きく蛇行する線路、狭い田畑、骨太の家居、里山がいくつも続く懐かしい鉄だった。路線は水戸から上菅谷で常陸太田(黄門様隠居所というより佐竹氏戦国時代本城)と常陸大宮・常陸太子経て郡山に至る。普段は水戸への通勤通学路線。

▶水戸線＝常磐線より古く明治二十二(1890)年水戸鉄道によって小山－水戸間が敷設され、のち日本鉄道によって一部が常磐線に組み込まれた。路線小山－友部は五十キロ。単線だが電化され現在は四両編成ワンマン運転。大抵は小山－下館と小山－水戸で一部勝田。さらに両毛線を経て高崎に行く直通電車で北関東三県旅もできる。小山駅から市街を過ぎ、小田林駅は常陸。結城－下館－笠間は中世結城氏が活躍、親鸞聖人が布教し、江戸時代は織物産地として繁栄。笠間は近世では珍しい山城で、陶芸で知られる。水戸線は小山から向かうとしばらくして右手(南)に筑波山が見えてくる。進むに連れて八溝山地が迫り、どこ

で)。隧道があるかとワクワクするが、低い尾根を超えて友部に到着。この一帯は野州大谷同様、石切場が点在しその輸送にも使われていた。沿線は春は桜、初夏は水田、秋は紅葉も美しく古寺や林も目立つ。なを下館駅から真岡鉄道と関東鉄道が健在。かつて岩瀬駅には土浦から筑波山東部を通る筑波鉄道筑波線があったが、昭和末に廃線。嗚呼・・・。

▶大洗鹿島線＝水戸線は田園、水郡線は山里を走るのに対して、大洗鹿島線は鹿島灘と北浦の間を走る。鹿島の製鉄・化学工場貨物線として、次に成田空港への航空燃料輸送として運用され昭和六十(1985)年、国鉄終末期に完成した(鉄建公団)。路線は水戸－鹿島サッカースタジアム五十三キロで実際は鹿島線－鹿島神宮駅まで延びている。開業して間もない頃鹿島神宮駅から乗っ



た。踏切なしのまっすぐな高規格で単線／非電化はもったいない。また海辺を通っているのに海は見え、北浦をかすかに遠望。気動車の割には速いが沿線は裏寂しいもの悲しい。ところがどっこい、数年前水戸から乗った。大洗までは二両編成でそこそこ客がいるが、大洗からは単車で数人。銚田市沿線はハウス野菜が成功し近郊農業で活性化。茨城空港も開港。駅はほとんど無人駅。かつて銚田までは常磐線石岡駅から関東鉄道銚田線が延びていたものの、平成に廃線。鹿島神宮駅と鹿島線の連絡(香取神宮・佐原)かつては特急があったのに現在は連絡がすこぶる悪く、東京駅までの高速バスが便利(約3時間)。

■常磐線と繋がる路線

- ▶勝田／ひたちなか海浜鉄道港線＝勝田はJR電車区。常磐線ホーム横から単車ディーゼルで反対側に走り始める。勝田－阿字ヶ浦駅わずか十四キロに十一駅。創業は明治末で大正二年、水戸の外港である那珂湊まで開通した由緒ある鉄。戦後は茨城交通が運営したが今は三セク。勝田の次が「工場前駅」で日立工機門前。途中高校もあり通勤通学用。昭和末ごろまでは常磐線から海水浴客の臨時便が直接入ったらしい
- ▶佐貫／関東鉄道竜ヶ崎線＝わずか三駅四キロ強の短路線だが馬車鉄道以来の歴史を誇る。日本ビクター工場に行くときに乗り、結構通勤通学客が多いのに驚いた。
- ▶取手／関東鉄道常総線＝取手から守谷・下妻をへて水戸線下館まで五十一キロ。筑波山西方、小貝川の東を南北に走る。守谷までは気動車二両編成。それ以降は単車が多い。廃線話も出たが守谷周辺が住宅地として開発、さらにTX登場で人口増大し、守谷近辺の乗客は増えている。それ以前は将門公が疾駆した沼地が残り、よく映画ロケで使われていた。一九八〇年代、この鉄に初めて乗った時は天暗く筑波山の黒々とした山体が異様に大きく見えた。気動車には私以外はラテン系外国人ばかり。やっと下妻に辿りついて、市街が古い商家を残しながら意外や繁華だったことも印象的。さすが『下妻物語』の地。なを関東鉄道は現在株式五十六パーセントを京成電鉄所有で連結子会社。やはりチバラギか。

▶真岡鉄道＝水戸線で下館に着くと右手(南)に常総線、左手(北)に真岡鉄道。真岡鉄道は旧国鉄の三セクで、蒸気機関車運行と桜並木の美しさで知られる。基本的に鬼怒川沿いを走るが大部分は下野。

■つくばエクスプレス(TX)

平成十七(2005)年開通した秋葉原－つくば五十八キロ。新路線だけに高規格で快速は130キロ／45分。元々は常磐線混雑のための路線だったが、TX開通で地域は大発展。陸の孤島だった八潮・三郷(埼玉県)、流山や産官学一体となって開発した柏の葉キャンパスは人気エリアとなり、古びた常磐線沿線とイメージは逆転。ただし常陸は守谷以北。ここは未だ田畑が多く、冬は富士山もよく見える。コロナ以前の令和元年(2019年)は乗客が一日三十九・五万人と増加しホーム延長、車両増加が進められた。現在南は東京駅、北は茨城空港・水戸までの延伸計画が出ている。なを同社は三セク寄り合い所帯で人的管理に問題があると言われ、つまらない事故(居眠り運転、体調不良)を起こしている。

古河は常陸に属するが、明治までは下総国で唯一東北本線が走る。

■鉄の倫理と論理

政治や産業さらに大事業を成功させるためにはく天人>が必須。茨城鉄はせつかくの新規高規格路線が非電化・単線。一旦廃線となった茨城空港への再アクセス線延長と、いささか天人に背いている。

- ①単線／複線化＝二乗倍効果
- ②電化＝スピードアップ
- ③ネットワーク化＝相乗効果

鉄路線が複数化／ネットワーク化されると地域はみるみるうちに成長する。これはTXを見ればわかる。沿線もさることながら交差接続する関東鉄道、東武野田線沿線も活性化。無論これには首都圏が前提でもある。

鉄道廃線は赤字化で必然のように思えるが、公共輸送機関は廃線すると他路線も含め全てが縮小再生産の道。盲腸路線になったら赤字が一層増える。道路には莫大な投資がされているのに、余りにも税投入が少ないというのは鉄ファンの僻みだろうか。