

新幹線から鉦山列車まで — 野州の鉄路 —

下野国(野州)は隣の上州と並んで内陸県で海がない。それゆえブランドランキングでは隣の上州・常陸と並びだんご三兄弟。ここも豊かな自然に恵まれている。昔から奥州と関東をつなぐ要衝。野州鉄は何と言っても東北本線で、現在は新幹線プラス。また西部地域は日光・鬼怒川を目指して東武電車がネットワーク拡大。

＜三級鉄乗りファン・銭屋小金丸＞

■地勢および歴史

西北は上州との国境を作る山々と奥羽山地に繋がる足尾、日光、那須と険しい山々。東は低い阿武隈山地が境界線。南部・東部は利根川・鬼怒川といった大河が流れ、関東平野が広く開けて古くから農業が盛ん。南部の太平山や佐野城址からは関東平野が一望できる。

古代は下毛野氏が国造として威勢を誇り、天武時代創建された下野薬師寺は関東一の古刹。かのスキヤンダル道鏡が配流。古代国府は栃木市。中世は大狼藉者将門公を討った藤原秀郷(百足退治の俵藤太)が下野守。子孫が小山氏で、宇都宮氏や北部の那須氏と三羽烏で割拠した。鎌倉期は源氏嫡流足利君が＜出藍の誉れ＞で天下取り。ここには関東随一、大学・文庫である足利学校が復元されている。近世は那須氏子孫／大関氏*1、足利子孫／喜連川氏を除くと譜代大名が分割統治。なお古代・中世の下野は鑪(たたら)製鉄が盛んで鉄製仏像が残っている。

■産業と特産物

農業は米、麦、畜産、乳製品と揃っているが、何といても有名なのは「とちおとめ」でイチゴが日本一。最近では改良新種「とちあいか」デビュー。また旧帝国ホテル本館で使われてた大谷石も特産物で、宇都宮周辺の駅・土蔵に多く使われている。また益子は民芸で注目された焼物産地。工業は宇都宮・小山・真岡と南部中心で自動車・機械製造業が多く立地。観光は何とんでも日光。改修されキンキンキラキラ東照宮も悪くないが、奥日光、中禅寺湖から戦場ヶ原も素晴らしい。さらに鬼怒川・那須・川治・湯西川温泉は上州

に匹敵する温泉郷。ご当地グルメは宇都宮の餃子、消費量日本一と言われた。これは旧帝国陸軍宇都宮第十四師団が長らく支那戦線に進駐していたからと伝わる。他には佐野ラーメンとB級グルメが目立つが、日光豆腐・湯葉料理や石焼は絶品。

人口分布は、県都宇都宮は五十万人を超え南部地域に集中している＜図表1＞。鉄は県都宇都宮市及び小山を中心に広がっている。

■大動脈／東北本線と東北新幹線

●JR東北本線＝東北及び北海道開拓・防衛のため東海道線に続いて私鉄日本鉄道によって明治二十四(1891)年に上野ー青森が開通。全長七百三十キロと我国最長路線。大正十五(1925)年東京駅まで延伸。昭和五十七(1982)年東北新幹線開業(大宮ー盛岡)により、現在では本線の一部が第三セクター化されて盛岡までが東北本線となっている。実際東京周辺では宇都宮線と呼ばれ、小田原ー宇都

＜図表1＞下野(栃木県)の主要都市人口

栃木県	193.4万人
宇都宮市	51.7
足利市	14.3
栃木市	15.6
佐野市	11.5
鹿沼市	9.5
日光市	7.8
小山市	16.7
真岡市	7.9
那須塩原市	11.6
那須烏山市	2.4

(公益財団法人 国土地理協会2022年4月調査を元に作成)

田林駅は常州。両毛線は小山を出て西進。途中栃木、佐野、足利といった野州南部の中核都市を巡り上州伊勢崎・高崎目指す。真夏の田園風景は色濃く次第に迫ってくる大平山や岩々も印象深い。

なを小山駅ホームにあった立食蕎麦「きそば」が本年一月閉店。ここはは新海誠監督映画にも登場したく鉄めん食い聖地>だった。嗚呼!! 涙、涙・・・。

■東武鉄道

野州＝東北本線と思われるが、関東私鉄の雄・東武鉄道を忘れまじ。

●東武日光線＝浅草松屋デパート出発、隅田川渡り、スカイツリーを仰ぎ、下町向島界隈をくねくねを走り北千住へ。ここで乗る人が多い。そこからは川を渡り、しばし高架と埼玉平野を疾駆して栗橋低地を右旋回しながら利根川鉄橋を颯爽と走り野州入り。鬼怒川河川敷を超え太平山が黒々と迫り利根川舟運の終着地、土蔵屋敷が残る栃木着。新鹿沼から山々が目立ち下今市。そして公園杉並木が美しい東武日光着。涼しい。個室付きの特急スペーシアをはじめデラックス。昭和四(1929)年から複線オール電化。日光線は杉戸ー日光九十五キロだが、浅草からだど四十一キロ加算。なお東武鉄道が運営していた日光軌道鉄道(路面電車)を小中高時代見たことがあるが、結局乗らずじまいで昭和四十三年廃止。

●東武鬼怒川線＝蒸気機関車で知られる下今市から新藤原まで鬼怒川線が延び、さらに野岩鉄道を通じて会津までいける。完全な山岳鉄道で、あつという間に山溪が迫ってくる。名だたる温泉郷やリトルワールドといったユニークなテーマパークも一興。ただし上州水上温泉でも指摘したように鬼怒川温泉は廃業したホテル群が幽霊のごとくゴースタウン化しているのは如何なものか。ゾンビ映画ロケにはもってこいだ、<兵どもが夢の跡>は不気味。

●東武宇都宮線＝栃木の次の新栃木駅から東武宇都宮までの路線。宇都宮駅は東武が繁華街の真ん中で旧国鉄宇都宮駅は城下町の例に漏れず街のはずれに作られた。ただし現在では工業団地・大学は東に延びている。ここは近年まで特急も走っていた。日光では東武が勝利を収めたが、宇都宮/東京・新宿はJR完勝。北千住・浅草ではちょっと・・・。ただし料金は東武が安い。途中秋冬には円錐形の

男体山が視認できる。

●その他＝両毛線佐野駅からは東武佐野線。四十年前、田沼に行ったがはずだが記憶にございません。また東武伊勢崎線がほんの少し野州に入る。ただし東武足利市は渡良瀬川西岸で市街地は遠い。

■SLだけではない

●真岡鉄道＝常州下館駅を発車、北に向かい途中から東に向きを変える。。四駅目の久下田駅から野州。鬼怒川東と低い山地の間を走る。明治末軽便鉄道からスタート、大正年間、現路線四十二キロとなり昭和六十三年三セクに転換。真岡鉄道はC11蒸気機関車や鉄道展示館や美しい桜並木で知られている。真岡・益子はともかく、無人駅も少なくない。地元住民が駅を丁寧に掃除整備し、ロケに絶好な駅が少なくない。決して名所旧跡ではないが、ディーゼル単車が次第に里山に入っていく鉄道沿線は懐かしい風景でいっぱい。終点の茂木駅はすぐ傍に鎌倉に見られる岩山に寺や墓地がある。ここから水郡線あるいは烏山は結構近いが、結局ネットワーク化されず盲腸線に終わってしまった。

●わたらせ溪谷鉄道＝上州/両毛線桐生駅から東武伊勢崎線相生を経て上毛電鉄超え野州足尾銅山に向かう。寂しい一両編成ディーゼルだが、最近ではトロッコ電車やSLによる観光鉄として知られる。大部分は上州で最後の四駅が野州。近代史に名をとどめた古河鉦山公害は渡良瀬川周辺を大きく変えた。昔は山が裸になっていたがすっかり植生は回復し、いかにも鉦山列車らしい山風景となっている。ある意味でここは近代そのものだった。

■路面電車効果

野州は上州と並ぶ自動車生産県で保有台数も多く、北関東道など高速道路整備も行き届いている。鉄は東北本線や東武日光線のように南北を結ぶ路線が多く、両毛線を除くと東西ラインは少ない。佐野ショッピングセンター・アウトレット群を見ると近郊から車が押し寄せ一方、佐野市街地は閑古鳥状態。暇暇サビサビ。東京駅からの高速バスは一時間半で、東武特急より便利。そうした中で宇都宮市のライトレール(LRT)新設は今後の鉄の行末として注目される*2。

*1: 大関横丁を子供の頃関取屋敷跡だと思っていた

*2: 2022年11月19日深夜試験運転中に脱線事故を起こした