

消えた地方私鉄 晩年の日々

廃止になったローカル私鉄たち 平成時代編 第11回

日立電鉄

寺田裕一

早くからワンマン運転を導入したことで知られた日立電鉄は元営団車両の2000形と3000形で近代化されたが、それが晩年となった（川中子～大橋）1999-5-17

平成時代、12番目に時刻表から姿を消したローカル私鉄が日立電鉄で、鮎川～大甕～常北太田間18.1kmは2005（平成17）年4月1日に廃止となった。

昭和初期に地元資本の常北電気鉄道として開業し、当初は会社存続が危ぶまれるほど利用が少なかったが、地元の雄である日立製作所が軍需産業の労働力を求めたことで、輸送人員が増え始めた。日立製作所は水戸を結ぶ高速鉄道を敷設する構想を持ち、常北電気鉄道の筆頭株主となる。戦後も1947年に大甕～鮎川間を開業させたが、日立のグループ企業であるがゆえに経営にはシビアであり、ワンマン運転をいち早く導入した。雑多であった車両を営団地下鉄（現在の東京メトロ）2000形に置き換え、大増発を行ったものの旅客の減少は止まらず、廃止の断が下された。沿線自治体が存続に向けて動きを強めた時期もあったが、他の事例から見ると潔くというか、輸送量からすると見極めの時期が早く、廃止に至った。

かつて茨城県太田は県北部の政治経済の中心となっていたが、日本鉄道（現JR常磐線）が水戸から海岸沿いに平（現いわき）に抜けると幹線ルート上から外れた。水戸鉄道（現水郡線）は開通していたが、次第に繁栄が減速し始めた。この劣勢を挽回するべく太田北部の小里～太田～大甕間の常北電気鉄道が計画された。当初は軌道法に基く計画であったが、1922（大正11）年11月16日に多賀郡坂上村（大甕駅）～久慈郡小里村（里川上流域）間の地方鉄道が免許となり、1927（昭和2）年5月4日、起業目論見変更認可で多賀郡坂上

村～久慈郡太田町間に短縮された。常北電気鉄道としての創立は1927年7月30日で、初代社長には水戸の水浜電車社長、竹内権兵衛が就任した。

1928年12月27日、大甕～久慈（後の久慈浜）間が開業。当時の大甕駅は常磐線の海側に位置し、海側を並走する線形であった。続く久慈～常北太田間の工事は、常磐線と交差する久慈浜トンネル掘削、里川橋梁の架橋を伴い当時としては難工事であった。1929年7月3日に開業したが、成績はさっぱりで、一時は倒産寸前まで追い込まれた。

昭和初期の不況が終わり、日中戦争で軍事需要が増加し始めると日立製作所は労働力の確保が求められ、太田からの鉄道需要も急激に増加した。1934年度上期917人であった1日平均乗客数は1940年度上期に5018人に達した。

常北電気鉄道は、1940年3月30日に大甕～日立市内の地方鉄道免許を申請し、1942年5月22日免許となった。大甕から海岸沿いに水木、河原子を経て鮎川に至り、その先は市内中心部に乗り入れる構想であった。

一方、日立製作所は、日立～水戸間を自社の工場で埋めこの間を結ぶ高速鉄道を敷設する計画を持ち、1940年7月8日に日立電気鉄道水戸市柵町～日立市助川町間32.4kmを出願していた。そこで常北電気鉄道の活用を注目するようになり、免許申請区間のうち南高野～助川町間を削除し、南高野で常北電気鉄道と接続する計画に変更するとともに常北電気鉄道に経営権委譲を申し出た。常北電気鉄道としても新線を独自に実現させる自信はなく、巨大資本の傘下に加わることは望むところであった。

[illegible]

A photograph of a red and white Shinkansen train traveling along a track. The train is reflected in a body of water in the foreground. The background shows a landscape with green hills and a small town.

初夏の水田に姿を映す3000形 営団銀座線車両は小型で当線に適していた（川中子～大橋）1999-5-17



▲3本の発着線と実質的な車庫機能も備えて賑やかだった終点の常北太田駅
◀最後は旧型車の色に塗られていた3025+3023(川中子～大橋) 2005-3-30

一方、新線建設は資材と労働力の不足で進まず、終戦前に一時中断された。工事再開は戦後の1946年4月からとなり、翌年9月1日に鮎川～大壠間が開業した。この時点で大壠駅は山側に移設されている。大壠駅の海側へ進入する用地が確保できなかったことが理由とされるが、そのため二度も常磐線を乗り越す線形となった。

これらの合理化により、1963年度末に94人であった運輸部門現業従業員は1972年度末は38人にまで削減され、これが功を奏して1976年度は15年ぶりに黒字を達成、黒字基調を1987年度まで続けた。輸送人員は1984年度まで概ね400



全車営団車に置き換えられる前の旧型車 朝ラッシュ時には元小田急モハ1形の4両編成も出動して通勤通学輸送を担った(常北太田～小沢) 1986-10-29



▲最終日の鮎川駅の様子 常磐線沿いに位置しながら常磐線には駅がなくボツンと付んでいた ▶もと国鉄急行形の常磐線列車が隣を走り抜けるホーム



万人台をキープし、輸送密度(営業1日1kmあたり)も1994年度まで概ね3000人台であった。

高校卒業まで姫路で過ごした私にとって関東北部のローカル私鉄は縁遠く、初訪問は1981年5月2日であった。

起点の鮎川は、JR常磐線日立と常陸多賀の間の海側に位置する。日立からバスも通じていたが、大甕から電車で初乗りし、折り返した。鮎川を発車すると日立製作所多賀工場の裏を走り、海に近い住宅地を抜けると30%の急勾配で常磐線を越えて大甕に到着した。ここで昼間時は大半の乗客が入れ替わり、常磐線接続のため比較的長く停車した。鮎川～大甕間は戦時中の建設線で、曲線は少ないものの地形の起伏に合わせてアップダウンは激しかった。

大甕発車後、再び常磐線を乗り越し、左右にカーブを繰り返す、山岳線のような感覚に陥った。久慈浜は車両工場所在駅で、常磐線の駅がないことから乗降客は多かった。短い隧道で常磐線をアンダークロス。これで常磐線と3回クロスしたことになる。

その先は内陸に向かって車窓風景が一変し、茂宮川左岸の荒地を進む。南高野、茂宮は小集落の駅員無配地停留場で、大橋からは田圃の中に集落が点在する風景となった。大橋～川中子間では陸前浜街道を全長214mの大橋架道橋

で乗り越し、その後は平坦な地形の割にカーブを繰り返した。小沢を過ぎて全長158mの里川橋梁を渡ると常北太田に到着。水郡線常陸太田駅は道路を挟んで対面であった。

1981年当時は、電動客車21両、制御客車6両、付随客車2両、貨車2両が在籍し、路線長の割に多くの車両を擁していた。ラッシュ時用の2～4両編成と、閑散時のワンマン単行車両に大別され、元小田急電鉄モハ1形や旧相模鉄道の気動車、旧東横電鉄のガソリンカーをルーツとする車両が活躍していた。1979年と1984年に元静岡鉄道の100系と350系を1編成ずつ購入して車両の体質改善が始まった。

当線は最小曲線半径160m、常磐線との交差による高さ制限、600V電圧等から適合する車両に制約があって、代替車両の絞り込みは難航した。こうした中、営団(現東京メトロ)銀座線の2000形が候補に挙がり、日比谷線3000形の下回り等を組み合わせることが決定した。種々雑多な車両置き換えは1991年から始まり、1997年で完了した。だが、皮肉にも車両置き換えが完了した1997年度は輸送人員が300万人を割り込み、運輸部門の現業従業員は24人まで削減していたものの、黒字達成は叶わなかった。

乗客減に対抗してフリークエンシーを高めたのは1999年4月5日改正であった。列車本数を従前の76本から92本に