

鹿島鉄道に乗車 廃線決まり“客”続々

廃線まで残りわずか。ホームには通学客など地元住民のほか、鉄道ファンも多数詰めかけている＝石岡市の鹿島鉄道石岡駅で



沿線自治体や住民の存続を望む声も届かず、三月末で廃線となることが決まった鹿島鉄道（石岡－鉾田駅、二七 二キロ）。八十年を超す歴史を誇り、貴重な公共交通としての役割を閉じようとしている鉄道に、カメラを担いで乗車してみた。（沢田佳孝）

同鉄道は一九二二（大正十一）年に設立、二九年に全線が開通した。車社会への移行が進む一方で、乗客数は年々減少。二〇〇五年につくばエクスプレス（ＴＸ）の開通が親会社の関東鉄道（土浦市）の経営を直撃した。沿線自治体の支援も仰いだが、同社は昨年三月末に一年後の廃線を決定。沿線自治体もこれを受け入れた。

一月十八日午後三時すぎ、石岡駅ホームに立つ。学生に交じってカメラやビデオ機材を抱えた鉄道ファンの姿が目につく。案内してくれた同社の岩瀬知治部長は「（廃線が決まって）土日の込みようといったら大変なものですよ。十一、十二月の乗客数は前年比約三倍。これだけ乗っていただければ鉄道は存続できるんですけどねえ」とつぶやいた。

同三時五十四分発鉾田行きに乗車する。一両編成の車両の中はほとんどが帰宅する高校生たち。石岡一高に通う小美玉市の男子生徒（１７）は高校進学の際から約二年間、鉄道を利用してきた。

「込んでいるのは本当にこの時間。以前、昼間に乗車した際はほくを含めて二人だけ。（廃線は）仕方がないのかもしれませんが」とぼつり。四月からはミニバイクで通学予定だが「今の時期は寒いだろうな」と言い、新高浜駅で下車した。

列車はディーゼル車特有の「ドォー」という音を響かせて、田園地帯を縫うように進む。桃浦駅に近づくと右前方に霞ヶ浦が見えてきた。湖面に映った夕日がまぶしい。

玉造町駅で乗客の大半が下車し、数人が乗り込んできた。鉾田市の箕輪君夫さん（７１）はかつて鉄道の親会社、関東鉄道グループでバスの運転手をしていた。

「私が働いていたころは高度成長時代。昭和四十年代は列車の本数もたくさんあって、乗客もいっぱいでした」と懐かしそう。廃線については「寂しくなっちゃうね」と言ったまま、目線を車外に移した。

約五十分、列車に揺られて終点鉾田駅に。廃線を聞いて来たという東京都練馬区の会社員久保田勇さん（４５）は「この鉄道は首都圏に近いし、近代化して東京と直通列車を走らせるなど、もっと活用できる方法があったのでは」と残念がった。

車両には「ありがとう かしてつ」と書かれた幕が張ってあった。鉄道を応援する沿線中高生たちの手で飾られたものという。長く地域に愛された鉄道の役割が、静かに閉じようとしている。都市部の主要駅がビル化により高収益をあげているとされる一方で、ローカル鉄道が採算難を理由に全国各地で姿を消していく。「交通弱者」にとって厳しい時代を迎えている。