

月刊

通巻

574

2020年7月

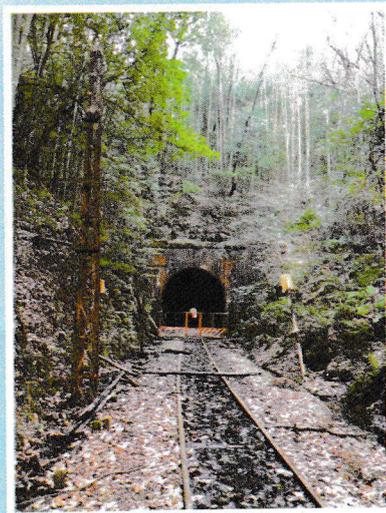
300



地図と学ぶ

# 地図中心

## 総特集 21世紀20年鉄道廃線図録



# 筑波の双峰を望み湖岸を走った「鹿島鉄道」

しらと さだお  
白土 貞夫

太平洋戦争終結までの日本は神国との教育を長く続けてきた。そのため鹿嶋市に鎮座する鹿島神宮は、建国と武道の神、武甕槌神を祀ることから古来より崇敬を集め、参拝者も多数存在した。また、茨城県鹿島・なめかた地方を略して地元が「鹿行」と呼ぶ鹿島灘沿岸一帯は霞ヶ浦(220km<sup>2</sup>・本邦湖沼面積2位)と北浦(36km<sup>2</sup>・同15位)に阻まれて内陸部と連絡する鉄道に殆んど恵まれず、明治以降の交通は貨客輸送ともに吃水の浅い通運丸、銚子丸などの外輪蒸気船による水運に長く依存せざるを得ない地域でもあった。因みに明治後期の東京～銚子間航路は所要約20時間、ノンビリとした船旅は現代交通機関のスピードとは程遠かった。

その北浦の最北端に在る銚子と常磐線石岡を結んだ鉄道が鹿島参宮鉄道である。明治大正期の観光は一般に社寺参詣が中心であり、名所旧跡見物は二つの場合が多かった。そのため参詣客輸送を目的とした多くの鉄道が建設され、現在の京浜急行電鉄が開業時に大師電気鉄道を名乗ったのも、主に川崎大師参詣客を



関東鉄道銚子線銚子行キハ714(常陸小川-桃浦 1980年3月13日 根本幸男)

運ぶ目論見で発足したからである。なかには会社名にそのことを表記する鉄道もいくつか現れ、参宮鉄道(現JR参宮線)・参宮急行電鉄(現近畿日本鉄道)・琴平参宮電鉄(廃止)などはその一例である。

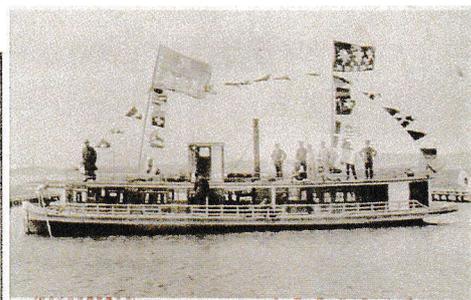
鹿島参宮鉄道も同様な企てにより、1924年6月8日石岡～常陸小川間を開業、1926年8月15日浜まで延長すると霞ヶ浦湖岸にドックを造り、翌年5月17日から浜～麻生～潮来～大船津(鹿島神宮へ1.5km地点)間航路を開設、鹿島丸(50.5t, 定員98人)、参宮丸(25.94t, 55人)、霞丸(8.57t, 22人)の3隻を就航させて、参宮ルートを一応完成させた。

しかし、東京からの大半の参拝者

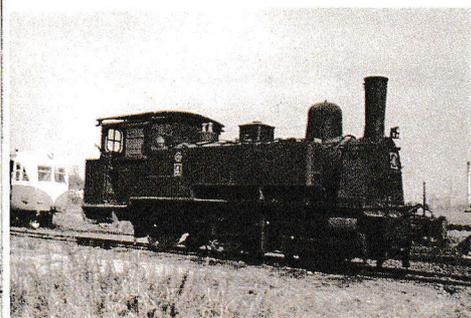
は何度も乗換えを要する不便な本ルートを敬遠し、両国から成田線経由佐原～鹿島間バス、または上野発で常磐線経由土浦～大船津間航路を利用したから、鹿島参宮の思惑は外れて大きな赤字を産み、僅か4年間営業しただけで船舶業を水郷遊覧汽船(後の水郷汽船)へ譲渡する羽目になった。線路は浜から湖岸を離れて北東に進み、1928年2月1日玉造町に至り、1929年5月16日銚子まで伸びて全線27.2kmが開通した。鹿島神宮への鉄道も一応計画され、1926年11月15日玉造町～潮来～延方間免許を得た。延方は北浦南端の右岸に位置し、対岸が大船津とな



鹿島参宮鉄道及び連絡船航路図(所蔵:白土貞夫)



鹿島参宮鉄道直営汽船「参宮丸」(所蔵:白土貞夫)



ドイツ・クラウス製の名機関車4号は最後の蒸気機関車として1960年代初頭まで活躍した。(石岡駅 1961年11月16日 白土貞夫)



る。今日のJR鹿島線北浦橋梁（橋長1236m、在来線3位）西側にあたるが、当時の経営は苦しく1930年度には年間輸送は246千人に過ぎず、とても実現は難しかった。

ところが戦時色が強くなると経営は好転し、戦後になると一時期は沿線が有数のサツマイモ産地であったことも手伝い、買い出し客殺到で輸送量が急増、1946年度はピークの2338千人を運んだ。また戦時統合によって、佐貫～竜ヶ崎間4.5kmの龍崎鉄道を1944年5月13日合併し、同線は以後鹿島参宮鉄道竜ヶ崎線となるが、両線間での車両融通は少なく相互に独立性を保つような状況で終戦を迎えている。以後の竜ヶ崎線（市名は龍ヶ崎と表示）は途中1駅の短小路線ながら、東京通勤圏内に位置することが幸いし乗客減少も小幅で、関東鉄道分社後の現在も存続している。これに対して鹿島参宮鉄道銚田線と名を変えた当線は、終戦直後に国鉄ガソリンカーを何両か払い下げるが、なかでもキハ42201・42202の2両は東京横浜電鉄（現東急電鉄東横線）が製造当時の独特な流線形車体を残していた。今から80

年前、横浜の自宅近くを走る東横線で何度も目撃したスマートなこのガソリンカーに魅せられ、小学校就学前の幼い筆者が鉄道好きへのスタートを切るきっかけになった車両で、とくにキハ42202は最後まで未改造のまま走り続けたので、懐かしい姿に接しようと何度も石岡を訪問した思い出もある。

鹿島参宮鉄道は常総筑波鉄道とともに1965年4月1日成立した関東鉄道の一員となった。既に両社は京成電鉄の傍系会社であり、経営合理化を図っての合同だが、手続上は鹿島参宮が常総筑波を統合する形になっている。

以後は車両移動もかなり頻繁になり、常総・筑波両線からの転入が相次いだ。なかには戦災焼失の旧国鉄電車をタタキ直した客車オハ801～803のように厄介払いの感もある転入も見られ、もっぱら常総・筑波両線旧式車両の引取り先の感を呈していた。

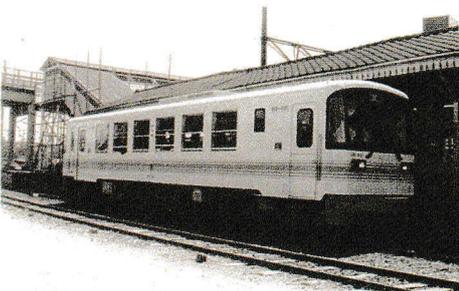
その後1979年4月7日銚田線、筑波線を分社化してそれぞれ鹿島鉄道、筑波鉄道に改組したが、晩年には軽快気動車KR501～503・505の

4両を新製して石岡郊外に石岡南台駅を新設して石岡～玉里間42往復、朝は15分～20分間隔発車の通勤者向けダイヤを組むなど企業努力を重ねていた。

最終期の鹿島鉄道を飾ったのは1967年3月11日開始の航空自衛隊百里基地（現在は茨城空港と共用）向け石岡～榎本間ジェット燃料輸送である。オリジナルのDD902と旧国鉄DD13171・367のDD13トリオに異形式のDD901を加えた4両が時には重連牽引で2往復して、最後はこの輸送が経営を支えていた。しかし2001年8月輸送が終了してタンクローリーに切り替えられたこと、首都圏新都市鉄道（つくばエクスプレス）開通の影響を受けて、東京駅八重洲口～つくば中央間高速バス乗客の大幅減少に加え、常総線乗客の相当数を失った親会社である関東鉄道からの財政支援が打ち切られた結果、存続困難となった鹿島鉄道は2007年3月31日限りで廃止した。

白土 貞夫

1933年東京生まれの千葉育ちで、今も居住する。元郵便局員。幼時から鉄道に親しみ、現在は鉄道関係図書、雑誌への執筆活動中。著書も多数あり、鉄道絵葉書コレクターでもある。鉄道史学会会員。鉄道友の会参与。



銚田線最後の華を飾ったKR501（石岡駅 2007年2月16日 白土貞夫）



DD451が牽く午後の銚田行貨物列車（石岡駅 1973年3月29日 白土貞夫）

# 鹿島鉄道線

廃止日	2007(平成19)年4月1日
都道府県	茨城県
区間	いしおか ほこた 石岡駅 - 鉾田駅
廃止キロ	26.9km
備考	全線廃止



前身は関東鉄道の鉾田線で、赤字により経営を分離。霞ヶ浦の北岸を通り、終点の鉾田駅は鹿島臨海鉄道大洗鹿島線の新鉾田駅から約1kmの所にあった。航空自衛隊百里基地への航空ジェット燃料の貨物輸送も行ってた。廃線跡のうち「かしてつバス」専用道として石岡駅～常陸小川駅間がBRT化され、かつてを偲ぶことができる。【野月貴弘】



5 km