

〈研究ノート〉

北関東の鉄道にみる特徴的事象と地域の関わり

— 高度経済成長期以降の鉄道の変遷や市町村合併に関連して —

大 島 登志彦 ・ 王 平

The Study for some Problems about the Railway and the Community in the Northern Kanto Region

— In Relation to the Vicissitude of the Railway System and Mergers
of Municipalities, after the Great Developing Economy —

Oshima Toshihiko · Ou Hei

Summary

In this study we would like to express the following some regional topics in the Northern Kanto Region.

1. There are four turning points of direct current and alternating current of the electric railway system in this area.
2. We study like to express the vicissitude of the Kashima Tetsudo and the Kashima Rinkai Tetsudo in relation to the Japanese developing project, and the cities through these Railways.
3. When municipalities was merged, part of these was named unsatisfactory, or another part was named different from the central station.

1. はじめに

個々の鉄道の歴史や地域との関わりに関する研究は、これまで各地で数多くなされてきた。北関東においても、国鉄や私鉄社史や県史・市町村史（誌）レベルのほか、鉄道研究者による県別または路線別の研究著書が多数刊行されてきた^{1)～4)}。しかしそのなかでは、歴史的事実や史料の紹介が中心で、その鉄道の地域における特徴や顕著な傾向に考察が及んでこなかったと考える。

北関東の鉄道にみる一つの特徴的事象として、戦後の高度経済成長期以降、国鉄の主要幹線など

の電化が進む際、従来の直流方式に加えて、東北・常磐線及び水戸線で交流電化が導入される（後につくばエクスプレスも）。交直流の切り替え地点は、全国の在来鉄道で10箇所（現在は9箇所）発生したが、その半数近くの4箇所が北関東に集中している。東北方面への電化が交流電化の黎明期にあったことや、直流電化の大地への洩電流が地磁気観測へ影響を与えるという制約だが、本稿2章では、そのことに関連した諸背景、運用車両や運転上の制約にみる適正な電化方式の模索、首都圏と地方の鉄道の経営事情の比較など、鉄道と地域の関わりの諸問題を考察する。

一方、1970～80年代の国鉄の赤字ローカル線廃止問題が全国的にクローズアップされた時期に、鹿島臨海鉄道が開業する。同鉄道は、臨海工業地域の形成に伴う新規貨物輸送や成田空港の燃料輸送など、高度経済成長の国策の一端を担ったほか、併営したローカル旅客輸送は、首都圏と地方的地域の境界地域にあたり、近年は東関東自動車道の開通や鹿島鉄道の廃止と関係して、地方鉄道と地域の関わりの観点から考察すべき要素は多いと考え、3章の主題とする。

4章では、市町村合併が進む際、いわき市やつくば市が先駆となって誕生したひらがな名称の市の状況、平成の合併（以下本稿では、全国的に合併が進む2000年以降の合併を主体に考える）における同等レベルのA B 2市の合併に際して新市名がA市・市役所本庁舎が旧B市に設置されたことによって、代表鉄道駅⁵⁾と市名が不对応になった複数の自治体など、北関東に顕著にみられた事象を、事例考察していく。そのなかで、地理・歴史や地名継承の観点や自治体の命名のあり方、鉄道駅と地域・市町村合併に伴う新たな問題を提起するものである。

筆者の一人である大島は、これまで、交通と地域や市町村に関わる地理的特徴について、フィールド調査と現況分析を通して、地理的な事例研究を行ってきた^{6)～9)}。本稿では、これまで事実関係主体の記載にとどまってきた地方鉄道に関して、高度経済成長期以降の北関東における鉄道の特徴と地域の関わりを機軸として、共著者の王の調査を加えて、以上の3事象に関して、地理歴史的観点から考察していくことを目的とする^{10) 11)}。なお、北関東の範囲は、一般的に茨城・栃木・群馬の3県を指すが、本稿でも概ねそれに準じる。ただし、列車運転の区画などから、鉄道駅としては、常磐線いわき以南と水郡線、隣接する利根川南岸の事情も含めて考察することとする。

2. 鉄道の電化方式と交直流切替地点に関する考察

(1) 地磁気観測と鉄道の電化方式

わが国の鉄道の電化は、長らく直流方式が基本で、首都圏北部では、国電区間である大宮と松戸以南などが第二次世界大戦前に完成しており、戦後は、1952（昭和27）年に高崎線全線、東北線は1958年に宇都宮、翌59年に黒磯まで完成するなど、湘南電車の導入にあいまって、首都圏列車の電車化が進められた（上越線は急勾配と長大トンネルが断続するので1947年に全線電化）。

一方、常磐線は、当時東北方面への優等列車が多数経由していたし、東京近郊輸送と常磐炭坑の石炭輸送が盛んになっていた。そのため、輸送力増強とスピードアップのため、電化は急務とされ、

1949年に取手まで完成したが、気象庁地磁気観測所への影響で、以北へ延伸できなかった。

地磁気観測所は、茨城県八郷町柿岡（現在は石岡市内）の丘陵地に立地する（写真1）。地磁気観測は、1883（明治16）年に東京市内で始まったが、市内電車の延長に伴って、観測が困難になり、1913（大正2）年に柿岡に移転した経緯がある。当地には、隣接して東京大学工学部工学系研究科柿岡教育研究施設が立地するが、その敷地内に建てられた説明碑には、次のように刻記され、地磁気観測所とはほぼ同時期に、この地に移転したことが確認できる（写真2）。

柿岡用地は本郷通りに市街電鉄を敷設するのに伴って生じる研究・観測上の障害を避けた



写真1. 気象庁地磁気観測所の本館

洋風近代建築で、観測開始十数年後の1925年竣工した建物である。



写真2. 東京大学工学系研究科柿岡教育研究施設の説明碑

平成9年3月建立、石岡市柿岡の気象庁地磁気観測所に隣接した敷地内に所在する。

め大正二年四月に購入された。

戦後理学部地球物理学科の学生の野外実習や実験観測地として使用され国際地球観測年には地磁気変動、電離層及び(中略)実験観測の用地として使用されて来たが地球物理研究施設は平成三年四月に廃止になった。(後略)

柿岡が選ばれた理由は、閑散な丘陵地が周辺に広がるので、観測に適し、かつ東京から100km圏内に位置していたためだといわれる。地磁気観測所が直流電化の影響を受ける範囲は、確定した線引きはできないが、後に交直流電化の境界となった取手や小山、守谷などの位置関係から、半径35kmが目安になったようだ(図1)¹²⁾。

気象庁地磁気観測所は、柿岡移転によって、電気鉄道から受ける影響は当面回避された。しかし、1928(昭和3)年に鹿島参宮鉄道(石岡-鉾田間27.2km)に電化計画がありながら、当時は直流電化が前提という制約のなかで断念されたという¹³⁾。また、翌年には、水戸-石岡間のショートカットを目的に開業した水戸電気鉄道(29年11月に下水戸-常陸長岡間7.6km、1934年に奥ノ谷まで延長、茨城町内)、地磁気観測への影響のため、電気鉄道の免許は下りず、ガソリンカーと蒸気機関車の運転に留まる¹⁴⁾など、戦前すでに鉄道電化への支障が議論されていた。ただし、それらに先駆けて開通した水浜電車(1922年12月28日水戸浜田-磯浜間8.7km、後に袴塚や湊へ延長)は、取手や守谷より柿岡に近い水戸市内で電車運転されたが、一般電気鉄道1500Vの半分以下の600Vなので大地への洩電流も少ないためか、地磁気観測への影響があった旨を記述した文献はない。

常磐線の電化を進めるに際して、地磁気観測所の移転計画もあったという。しかし、同一地点での連続観測に意義があることや、地磁気への影響の少ない交流電化が、1955年から仙山線で試験され、実用化とその優位性の目途がたったため¹⁵⁾、移転は見送られたのである。こうして常磐線の電化は、1961年に勝田まで、1967年に仙台(岩沼)まで交流で完成した。また、1968年には、両線を繋ぐ水戸線も交流電化され、北関東に3箇所の変電所が誕生した。

鉄道電化における各方式の特徴として、直流は、受電流の電源切替が不要で車両コストを低減できるので、列車本数の多い線区に適するといわれる。交流は、発電所からの送電をそのまま架線に流すために変電所などの地上設備を安く抑えられる反面、各電動車に整流機器を搭載するため、輸送需要の少ない線区に向いている。

(2) 他の地域の交流電化と優位な電化方式の考察

1960~70年代の全国的な電化動向を見ると、東北方面は、地磁気観測所に影響する区間はなかったが、首都圏近郊輸送の北端である黒磯以北は交流電化で延伸された。西日本でも、山陽線が1964年まで直流電化で西進したが、輸送密度の劣る九州や北陸線は交流電化(50・60ヘルツの切替が絡む糸魚川-直江津間は直流)、北海道も既記の原則を踏襲して交流が採用される等、当時は交流優位と認識だったと考える。また、超高速電車は直流では不可能とされ、交流電化の早期実用化が、新幹線が東京オリンピック(1964年)開催前の新幹線開通の原動力になったといわれる。

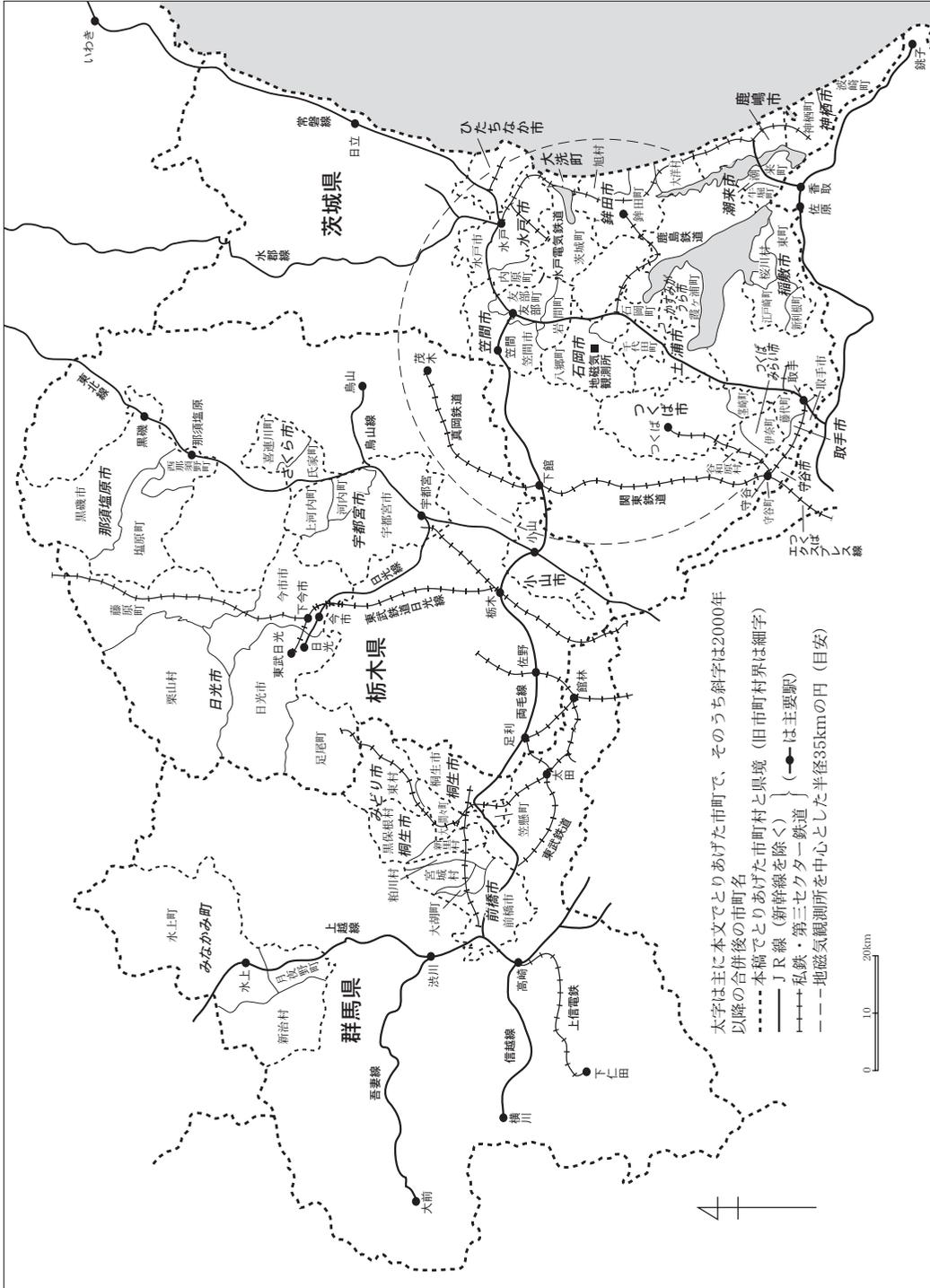


図1 北関東の鉄道の概要と本稿でとりあげる市町村や地磁気観測所の鉄道への影響

次の論者などをもとにして筆者作成

- ・『全国市町村要覧』（ぎょうせい）
- ・『地磁気観測と交流電化』『鉄道ジャーナル』41-11（2007年、鉄道ジャーナル社）

交流電化された常磐線・水戸線や北九州においては、東京近郊や福岡近郊地域を越えて平駅や大牟田周辺まで、首都圏や京阪神圏同様、早々に交直両用の新製近郊型電車による輸送サービスが行われた¹⁶⁾。しかし、同時期に交流電化が進んだ北陸線や東北線では、車両コストがかかる交流電車は優等列車だけにしか投入されず（普通列車は旧型客車や気動車のまま）、地域の生活交通における電化の恩恵は少なかったと考える。

1980年代以降、相次いで電化された西日本・四国各線は、全て直流が選択された。また、北陸線では、敦賀以西が交流から直流化されて、交直流切替が1地点に集約された（2007年）し、七尾線は、交流区間から分岐するうえ、首都圏近郊に比べて輸送密度は低いし、地上設備を節約できるなどの交流の利点が多いはずなのに、直流電化された（1991年）。そこに新たな交直切替地点と直流の離島が形成されてまで直流電化されたことも、直流優位の流れが考察できよう。

近年開業したつくばエクスプレスも、図1の35km範囲に入る守谷以北は交流電化されたが、直流を基本としている。将来地下鉄（直流電化）との相互乗り入れを行うためといわれる。また、守谷以南のみを運用する直流専用電車と以北へ直通する交直両用電車を導入して、運用を別に組むことで、車両コストを抑える要素も強かったと考えられる。既存電化区間と直通運転するためには直流が有利だし、交流電化は、架線が高電圧のために車両限界を広くとる必要が生じ、トンネルなどの既存構造物の改修コスト高になる場合もあるとされてきた。七尾線やつくばエクスプレスが直流電化を基本とした方策は、車両の運用なども含めて総合的にみると、在来鉄道を電化する場合、直流の優位性を裏付けた事例と考察できよう¹⁷⁾。

3. 鹿島臨海鉄道とその沿線の都市や地域交通の関わり

(1) 鹿島臨海鉄道の変遷

鹿島臨海鉄道は、鹿島臨海工業地域の貨物輸送を目的に、国鉄鹿島線の鹿島神宮開通（1970年8月20日）後、同年11月12日に北鹿島までの延長（貨物線）に併せて、北鹿島－奥野谷浜間（鹿島臨港線）で貨物営業を開始したことに始まる。その後、成田新国際空港開港に際しては、その航空燃料確保のためのタンク車による暫定の貨車輸送も行ったが、その地元への見返りとして1978年7月25日から、鹿島港南－鹿島神宮間で、旅客営業を開始した（途中旅客扱いは神栖駅のみ）。しかし、旅客輸送は振るわず、1983年、航空燃料輸送の終了にあわせて、12月1日に廃止された¹⁸⁾。この間の貨物輸送量をみると（表1）、その改廃前後に大きな変動があるので、同社の航空燃料輸送への貢献の重要性が考察できる。その後、国鉄鹿島線の延長として建設された水戸－北鹿島間を大洗鹿島線として引き受け、1985年3月14日に開業した。そのほとんどが高架区間を走る全長56.2kmの近代的な鉄道だが、単線で駅数も若干多く、1時間15分を要する。同区間は、開業時には貨物輸送も行われたが、その量は開業後の1985年度以降横ばいなので些少だったと考察できるし、数年後には旅客輸送のみとなっている。大洗鹿島線の列車は、JR貨物の路線となった北鹿島－鹿島神宮間

表1 鹿島臨海鉄道の貨物輸送量と旅客輸送人員の推移

年 度	貨物輸送量 (千トン)	旅客輸送人員 ¹⁾ (千人)					備 考
		定期旅客			定期外	合 計	
		通 勤	通 学	合 計			
1970	88	-	-	-	-	-	営業開始 (1970.11.12)
1971	431	-	-	-	-	-	
1975	663	-	-	-	-	-	
1977	696	-	-	-	-	-	航空燃料輸送開始 (1978. 3. 2)
1978	1,495	…	…	…	…	5,232 ²⁾	旅客輸送開始 (1978. 7.25)
1979	1,744	…	…	…	…	4,901 ²⁾	
1980	1,686	…	…	…	…	6,298 ²⁾	
1981	1,727	…	…	…	…	6,125 ²⁾	
1982	1,733	…	…	…	…	7,472 ²⁾	
1983	744	…	…	…	…	23,330 ²⁾	航空燃料輸送終了 (1983. 8. 6) 鹿島臨港線の旅客輸送終了 (1983.12. 1)
1984	272	1	5	6	91	97	大洗鹿島線開業 (1985. 3.14)
1985	252	182	650	832	1,055	1,887	
1986	162	220	851	1,071	1,157	2,228	
1987	102	267	1,040	1,307	1,209	2,516	
1988	119	287	1,194	1,481	1,309	2,790	
1989	116	289	1,327	1,616	1,432	3,048	
1990	146	314	1,486	1,800	1,546	3,346	
1991	154	355	1,560	1,915	1,606	3,521	
1992	165	384	1,644	2,028	1,560	3,588	
1993	153	376	1,639	2,015	1,568	3,583	鹿島サッカースタジアム駅開業 (1994. 3.12)
1994	168	367	1,633	2,000	1,533	3,533	
1995	183	388	1,587	1,975	1,516	3,491	
1996	191	390	1,547	1,937	1,464	3,401	大洗鹿島線の貨物輸送廃止
1997	208	365	1,442	1,807	1,362	3,169	
1998	193	380	1,424	1,804	1,299	3,103	
2003	…	324	1,254	1,578	1,005	2,583	
2008	…	342	1,192	1,534	904	2,438	

注1) 1978～1983年度は鹿島臨港線、1984年度以降は大洗鹿島線

2) 1978～1983年度の鹿島臨港線の数値単位は(人)

資料：『鹿島臨海鉄道株式会社30年史』などより筆者作成



写真3. 鹿島臨海鉄道のパスポート型記念乗車券「旅客開業3周年記念乗車券」（筆者所蔵）
鹿島臨海線が旅客営業していた1981年8月発売された。

に乗入れる変則的な運行で、境界の北鹿島駅は、当初旅客列車は全て通過する貨物駅だった。後に隣接してカシマサッカースタジアムが開業、1994年に鹿島サッカースタジアム駅に改称され、サッカー開催日のみ一部の列車が停車して旅客扱いするようになった。ただし、同駅の乗降人員は、同社の駅で最少の状況が続くなど、鉄道活性化への寄与・貢献は大きくはなかったと考える。

（2）沿線都市の概要と周辺の地域交通

鹿島臨海鉄道開業以前、沿線の中で同社の本社が所在した神栖町は、砂丘が広がる上、県庁所在地水戸からは遠隔で、南は利根川に阻まれていた。隣の旧波崎町にかけては、銚子大橋開通以前は、長らく「茨城のチベット」といわれた地域だった。高度経済成長期に石油化学コンビナートを主体とする鹿島臨海工業地域の造成に伴い、鹿島臨海鉄道（鹿島臨海線）が開通したのである。

後に開通する大洗鹿島線の沿線には、路線バスが全盛だった当時、水戸－波崎間直通の急行バスが運行されたことが、水戸と鹿島以東間のアクセスの利便向上を推し進めた。また大洗鹿島線開通以前には、水戸から同鉄道にほぼ並行して銚田に至るルートに、茨城交通の路線バス水戸（茨大）－（大貫経由）－銚田線が、日中でも毎時3本程度運転されていた¹⁹。旧磯浜町内を廻らず旧大貫町内の市街地を通るためか、大洗経由でなく、大貫経由と表記されている。茨城交通にとって、主要な幹線都市間バスのひとつで、同社の銚田営業所は、県南の拠点だったと考える。また、関東鉄道も、水戸－（銚田経由）－鹿島間は、幹線ルートだった。大洗鹿島線の開通は、水戸と茨城県南東部のアクセス向上に大きく貢献したが、この2バス路線は、その後大幅に減便される。それは、新規鉄道と競合した地方の幹線都市間バスの盛衰の一端²⁰ が偲ばれる状況であろう。

鹿島臨海鉄道の本社は、大洗鹿島線開通後、大洗町に移転した。大洗は、線内の駅で列車発着が

最も多いが、海水浴場やフェリーターミナル、岬など、水戸近接の景勝地として、知名度は高い。大洗町は、1955年に磯浜町と大貫町が合併して誕生しており、大洗港はかつて磯浜港と称していた。旧2町の市街は隣接して現在の大洗駅周辺が旧両町の境界周辺にあたるなど、今境界の策定は難しいが、元来の大洗の地名は、旧磯浜町内の海岸地帯を総称すると考える。

茨城県では、2000年以降の平成の合併期に14市（合併を伴わないで市となった守谷を含む）が誕生し、逆に町村は計12（2008年）に減少したなかで、大洗町は、涸沼川と那珂川に隔てられて合併しやすい自治体になかったためか、合併せずに町制を継続している。



写真4. 茨城交通の銚田車庫に並ぶ水戸—(大貫)—銚田線の路線バス（2006年8月）



写真5. 「鹿嶋」と「鹿島」が混在する鹿嶋市内の標識
市役所は市名に併せて「鹿嶋」だが、町時代からある勤労文化会館は「鹿島」（2008年9月）

鹿島臨海鉄道の沿線には、平成に入ってから3市が誕生した。神栖市は、神栖町と波崎町の合併で2005年誕生した。1995年に誕生した鹿嶋市は、1954・55年に鹿嶋町他6町村が合併して新鹿嶋町が誕生、1995年に大野村が編入し、市制施行で鹿嶋市になった。同一名称の市が認可されない状況での苦肉の命名だったと考えるが、市内には「鹿島」と「鹿嶋」が混在しており、混乱を招くと考える。また、似字でも歴史的地名としての意義は薄れるため、「鹿島」を生かした命名とすべきだったと考える。鉾田市は、2005年に鉾田町・旭村・大洋村が合併して誕生した。鹿島鉄道が廃止（2007年）後に鉾田を名乗る駅は、鹿島臨海鉄道の新鉾田だけである。旧鉾田町の中心は、廃止された鹿島鉄道の旧鉾田駅周辺に広がるが、市役所は両駅からほぼ同等の道のりに所在するので、代表鉄道駅は、新鉾田に代わるのが通例だが、旧鉾田駅をバスの「鉾田駅」として継承している。

なお、前記の幹線都市間バスが頻繁に走った鉾田以南の霞ヶ浦を取り囲む鹿行地域は、現在生活路線バスは殆ど皆無となっている（一部地域でコミュニティ運行）。代わって、新規に開通した東関東自動車道に東京から鹿島まで高速バスが頻発し、一部霞ヶ浦沿岸を通過して鉾田まで運行されるなど、半世紀間に公共交通体系は大きく変容し、市民の指向先や生活圏も変化したと考える。

常磐線（石岡駅）から鉾田を結ぶ鹿島鉄道は、鹿島参宮鉄道として、1924（大正13）年6月8日に石岡―常陸小川間が、1926年8月15日に浜まで開通した。社名の通り、本来鹿島神宮参拝客の輸送を主目的としたので、浜駅（霞ヶ浦に近接）から、霞ヶ浦を渡航して、鹿島神宮参拝客の輸送を目指したのである。しかし、その目的客は少なく、その先は霞ヶ浦北岸の鉾田へ向き、1929年5月16日に石岡―鉾田間（27.2km）が全通した。前記の通り、戦前の一時期に電化計画があったし、1965年には当社が母体となって常総筑波鉄道と合併して関東鉄道が創立するなど、後の関東鉄道の中核を担った鉄道だった。しかし、高度経済成長期以降は、首都圏近郊輸送地域からははずれ、自家用車普及の影響で、輸送需要は激減し、1979年には鹿島鉄道として再度分社化された。自衛隊百里基地のジェット燃料輸送を担って旅客の赤字を補填してきたが、その輸送パイプラインの老朽化を理由に、2001年にその輸送は終了した²¹⁾。それにより、当鉄道の存廃問題が起こり、2002年度から5年間の経営再建計画に基づいて、沿線自治体は公的資金を投じて支援してきた。しかし、つくばエクスプレスの開業で需要が落ち込んだ親企業の関東鉄道が援助を打ち切ったことも影響して²²⁾、2007年4月1日に廃止されてしまった。

鹿島臨海鉄道は、高度経済成長期に国策で造成された工業地域の鉄道貨物輸送の一端を担い、現在黒字経営を続ける数少ない第3セクター鉄道だが、近年の貨物輸送量は、昭和期に比べて減りつつある。大洗鹿島線の旅客輸送も、一時期華やかに豪華車両の快速列車（マリンライナーはまなす号、当初特別料金要）が運転されたが、現在は直通列車は毎時1～2本程度運行されるが、各駅停車のみに留まっている。既記の幹線バスの撤退を考慮すれば、沿線の公共交通需要は激減している。鹿島臨海鉄道と鹿島鉄道は、首都圏の外郭を走る鉄道の盛衰の歴史と地域性や、我が国の鉄道建設や経済政策のひずみを垣間みる状況と考える。

4. 市町村合併にみる市の名称と中心鉄道駅の地理的諸問題

（1）ひらがなで記される市

昭和の大合併期後半以降の市町村合併の特徴の一つに、むつ市やいわき市の誕生に始まるひらがな記載の自治体が、数多く誕生したことが考察できる。北関東では、つくば市やひたちなか市、さらに2000年以降の平成の合併では、かすみがうら市やつくばみらい市、みなかみ町などのほか、在来地名に無関係と思われる命名となったさくら市やみどり市も誕生した。前章では、鹿嶋市の命名を問題提起したが、ひらがな名称には、地理・歴史や地名継承の観点での問題も考察できよう。

1966年に誕生したいわき市は、平・磐城・勿来・常磐・内郷の5市他4町5村の合併によるもので、ひらがな記載の先駆市の一つであるとともに、当時の北海道以外では、面積最大の広域合併自治体となった。代表鉄道駅は、長らく従来名称の平駅だったが、1994年にいわき駅に改称された。茨城県では平成の合併以前にも、周辺4町村の合併で誕生（1987年）し、学園都市の建設で話題になったつくば市、1994年に勝田市と那珂湊市が合併で誕生したひたちなか市が誕生している。2005年に開業したつくばエクスプレスにおいては、つくば市役所の最寄は、途中のみどりの駅だが、代表鉄道駅は、駅名やつくば学園街の中心に位置する終点のつくば駅とされている。また、開業翌年の2006年には、2町村合併で、みらい平を代表鉄道駅とするつくばみらい市が誕生した。また、南北を霞ヶ浦に挟まれた霞ヶ浦町と常磐線の内陸に広がる千代田町の合併で誕生したかすみがうら市は、市役所への最寄は旧両町の接点に位置する常磐線神立駅だが、その所在が土浦市のためか、同市の代表鉄道駅ではないなど、市街地と代表鉄道駅が曖昧な傾向にある。

ひらがな名称の自治体は、平野部の新市に多いが、群馬県山間部で、水上町と月夜野町、新治村の合併（2005年）でみなかみ町が誕生した。人口規模や新幹線駅の所在などから、旧月夜野町役場が新役場となった。役場の最寄は上越線後閑駅だが、町なので市の代表鉄道駅の記載はない。旧水上町は3町村で人口最少だったので、温泉としての知名度が重視されて命名されたと思われるが、水上とみなかみが并存していることに課題を残していよう。

ひらがなで記される自治体の多くは、地域的呼称をひらがなに置き換える傾向にあるが、さくら市とみどり市は、地域や在来地名と無関係な名称である。みどり市は、笠懸町・大間々町・東村の3町村が桐生市を分断して、2005年に誕生した。代表鉄道駅の両毛線岩宿駅に古代遺跡地名を残しながら、「緑豊かなふるさとへの思いと今後の豊かな自然」との理由で²³⁾、地地理・歴史や地名継承の観点で課題を残す命名といえよう。旧3町村は所属する郡が異なり、結束が軟弱なためか、本庁舎は人口最多だった旧笠懸町役場となったが、庁舎制を採用している。さくら市は、2005年、氏家町と喜連川町の合併で誕生した。市役所が旧氏家町役場なので、氏家駅が代表鉄道駅である。命名のいきさつは不詳で、旧氏家町内に「桜野」地区が所在しているとはいえ、みどり市同様、適否を客観的に議論する必要があると考える。

(2) 市の代表鉄道駅が合併により別名の駅に転移した事例

市町村合併に際して、いずれかの自治体名が継承される場合、編入・対等合併でも、市役所や代表鉄道駅は、規模が大きい側が継承するのが慣例であろう。名称継承される市の方が、通常知名度が高く、人口・政治規模とも大きいためである。ところが、小市側が知名度大の場合、小市の呼称で、市役所や代表鉄道駅は、名称が消えた旧大市側に所在する例が、北関東に複数誕生した。

日光市は、2007年に2市2町と栗山村が合併し、知名度が最大と考えられる日光を継承して広大な市となった。しかし、最多人口だったのは旧今市市で、その市役所が本庁舎となり、市の代表鉄道駅は今市である。2005年に黒磯市と塩原町、西那須野町の合併で誕生した那須塩原市も、旧市町の人口規模が黒磯>西那須野・塩原だったためか、新市役所は旧黒磯市役所、代表鉄道駅も那須塩原ではなく黒磯となった。2006年には、笠間市と友部町、岩間町が合併して笠間市が誕生した。著名な笠間稲荷の呼称を残し、合併後の代表鉄道駅も水戸線笠間駅だが、旧友部町が人口最多で市役所を継承しているし、友部が常磐・水戸線の分岐駅で、鉄道駅としても笠間より重要性が高いことから、代表鉄道駅は、今市や黒磯駅同様、友部となるべきであろう。

香取市は、2006年の佐原市と周辺3町の合併で、著名な香取神宮から命名して誕生した。市役所や中心部は旧佐原市内、代表鉄道駅は香取駅（佐原の隣駅）でなく佐原駅なので、日光市（今市駅）や那須塩原市（黒磯駅）に準じたユニークな状況であろう。なお、水郷や街並み、伊能忠敬の旧跡など、観光全体でみると、むしろ旧佐原市街の方が知名度は高いと考える。

以上、同名称の駅が代表鉄道駅でない市が、北関東に4例も誕生した。いずれも首都圏に近い北関東の観光地であり、知名度と駅の関係の重要性を改めて考察できる現象であろう。

5. おわりに

本稿では、鉄道交通と市町村合併などの地域との関わりの中なかで、高度経済成長期以降の北関東の鉄道事情で特徴ある事象と地域の関係や諸問題を、事例考察してきた。すなわち、2章では、地磁気観測への支障などに伴う交流電化導入のため、交直流切り替えが4地点も所在したことに関わる諸問題、3章では、高度経済成長期の工業地域形成に伴って首都圏近郊の外郭に開業した鹿島臨海鉄道の地域との関わりと合わせて、沿線の都市、路線バスや鹿島鉄道などの生活交通について考察してきた。4章では、昭和後期以降の市町村合併に伴う問題提起として、ひらがな名称の新市町、代表鉄道駅と名称が不一致となった自治体の概況などを、問題提起して考察した。

なお、近代以降における北関東は、群馬・栃木県内諸都市が、製糸・繊維工業で栄え、栃木から茨城県にかけて、結城紬や真岡木綿等、地域特有の地場産業も随所で興隆した。茨城県も、旧水戸藩が徳川御三家の一つだったし、明治以降は、日立鉦山の開発など、我が国の政治経済の一大拠点だった。そのため、東京から北関東に延びる鉄道網のほか、両毛線や水戸線、日光線など、早期に鉄道開通した地域が多かったが、それらの事象については、稿を改めて考察していきたい。

本研究を進めるなかで、地磁気観測と交流電化に関して、気象庁地磁気観測所に伺ってご教示いただいたほか、数市町村で収集した資料などを活用した。付記して御礼申し上げます。

（おおしま としひこ・本学経済学部教授／おう へい・本学大学院経済・経営研究科博士前期課程）

参考文献と注

- 1) 中川浩一『茨城の鉄道発達史』（全188P）・『茨城の民営鉄道史』（3分冊）・『茨城県鉄道余話』（2分冊）（1980～81年、筑波書林）
- 2) 大町雅美『栃木県鉄道史話』（1981年、落合書店）、全454P
- 3) 大町雅美『郷愁の野州鉄道 栃木県鉄道秘話』（2004年、随想社）、全316P
- 4) 全群馬県については、路線ごとに以下の論著がある。
 - ・瀬古龍雄・小野坂庄一・大島登志彦編『上越線の80年』（1997年、郷土出版社）、全236P
 - ・伊澤和馬編『信越線の百年』（1987年、信濃路出版）、全315P
 - ・大島登志彦ほか『両毛を結んで一前橋駅100年の歩み一』（1989年、上毛新聞社）、全236P
 - ・大島登志彦『吾妻線の50年 盛衰と再生の足どりをたずねて』『CAO吾妻』第3号（1996年、上毛新聞社）、pp.90-95 などが刊行されている
- 5) JTB時刻表（JTBパブリッシング、月刊）の索引地図に記される市の代表（中心）駅を指す。市役所または市の中心地に近い駅と解釈できる。
- 6) 大島登志彦「市町村の地理的考察と合併に関わる諸問題」『市町村合併研究報告書』（2004年、高崎経済大学附属地域政策研究センター）、pp.18-26
- 7) 大島登志彦「わが国の河川上流域における交通路と地域社会に関する一考察」『高崎経済大学論集』42-2（1999年、高崎経済大学経済学会）、pp.59-69
- 8) 大島登志彦「長野県における地理的に顕著な特性をもつ市町村に関わる考察」『産業研究』40-2（2005年、高崎経済学会附属産業研究所）、pp.51-61
- 9) 大島登志彦「ローカル列車の運行から考察される生活圏と地域社会」『群馬高専レビュー』15号（1996年、群馬工業高等専門学校）、pp.43-48
- 10) 各鉄道の開業や電化等のデータは、主として次の2著書による。
 - 『JR全線全駅』（1994年、弘済出版社）、全720P
 - 『私鉄全線全駅』（2002年、交通新聞社）、全640P
- 11) 市町村の概要や人口・合併年などについてのデータは、主として『全国市町村要覧』（ぎょうせい）2002年・2009年版を参照していく。
- 12) 「地磁気観測と交流電化」『鉄道ジャーナル』41-11（2007年、鉄道ジャーナル社）
- 13) 白土貞夫・中川浩一『鹿島鉄道 一鹿島参宮鉄道・関東鉄道銚田線一』（2008年、ネコ・パブリッシング）、全55P
- 14) 宮脇俊三編著「水戸電気鉄道」『鉄道廃線跡を歩くV』（1998年、JTBパブリッシング）pp.51-53
- 15) 松野匡雄『交流電化と鉄道の発展 ～仙山線での試作電気機関車性能試験～』（2008年、東北福祉大学・鉄道交流ステーション）全63P
- 16) 「401・421系電車特集」『鉄道ピクトリアル』35-9（1985年、鉄道図書刊行会）、pp.10-51
- 17) 大島登志彦「北陸線の歴史の変遷にみる話題」『鉄道ピクトリアル』59-8（2009年、鉄道図書刊行会）、pp.10-14
- 18) 『鹿島臨海鉄道株式会社30年史』（2000年、鹿島臨海鉄道）全134P
- 19) 「茨城交通時刻表」（1978年、茨城交通、筆者所蔵）による。また、当路線バス水戸一（大貫経由）一銚田線は、2009年10月1日廃止された。
- 20) 大島登志彦「地方の幹線都市間バスの変遷にみる諸問題の考察 一群馬県高崎・前橋市を中心とした路線を事例として」『土木史研究 論文集』Vol.26（2007年、土木学会）pp.35-44
- 21) 寺田裕一「鹿島鉄道」『私鉄機関車30年』（2005年、JTBパブリッシング）pp.45-46
- 22) 日本経済新聞2006年7月8日「鹿島鉄道 廃線危機」
- 23) 「2009みどり市勢要覧」、全32P