

## 茨城県の鉄道交通の現状と将来

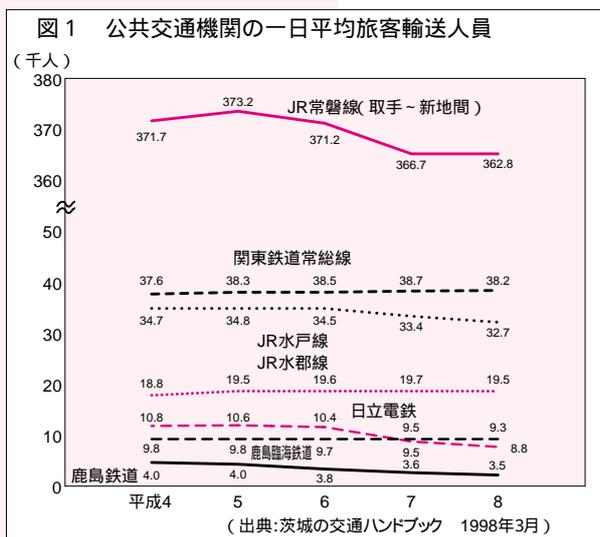
懸賞論文  
入選作品



地域計画課 岐阜県から派遣)  
主任 青木 秀和

### 1 はじめに

茨城県においては、JR常磐線をはじめとする鉄道交通や関東鉄道、茨城交通などの大小のバス会社による路線バスなどの公共交通機関が整備されています。茨城県は全国的にみても可住地面積の比率の高い県であり、これらの公共交通機関の整備がなければ、日常生活に不自由を来すこととなるでしょう。しかしながら、図1に示すとおり、茨城県における公共交通機関の利用者の数は、横ばいもしくは減少傾向にあるのが実状です。その



原因は、言うまでもなく自家用車の増加と道路整備による自動車交通の利便性の向上にあるわけで、筆者もその例にもれず公私にわたって自動車を利用しています。

また、農村部での公共交通機関の利用者の多くは高校生以下の子供とお年寄りです。今後少子化が進み、増加する高齢者においてもその多くの人々が自動車免許を保有しており、可能な限り自家用車を利用する時代が到来したとき、公共交通機関の利用者は今以上に減少することとなります。公共交通機関といってもその多くは民間会社の経営であり、利用者の減少により赤字路線となった場合、廃止となってしまいます。しかしながら、自家用車を利用することのできない交通弱者や他県などからの来訪者は公共交通機関に頼らざるを得ませんし、さらには自家用車を運転できる我々にあっても、諸般の事情により公共交通機関を必要とする場合があるでしょう。

公共交通機関を維持していくことは、居住環境を守るうえでとても重要なことなのです。そのためには、利用者の増加を図ることが必要です。そこで、これらの公共交通機関、特に鉄道交通の利用者の増加を図るための現状分析と将来に向けての改善策を考えてみました。今回、その一部についてここに紹介します。

## 2 JR線の現状と将来

現在茨城県内には、JR線として常磐線・水戸線・水郡線・鹿島線・東北本線の5路線が運行されています(新幹線を除く)。このうち、我々にもっとも馴染みが深い路線は、常磐線でしょう。ところで、皆さんは常磐線を便利であると思っ  
ていますか。確かに上野～水戸間の特急列車は全国有数の本数とスピードで運行されており、大変便利な状況ですが、普通列車は今一つ不便なところもあるかと思  
います。筆者にあっても県南地域への出張において、常磐線を利用することはほとんどありません。

そこで、その理由を考えながら常磐線(上野～水戸間)の現状分析をしてみます。現在上野～水戸間の常磐線には、日中で1時間に特急2本、普通2本が運転されています。さらに、上野～土浦間には区間運転の普通が2本運転されており、上野～水戸間の普通と合わせ、合計4本が運転されています。しかし、特急のうち1本(スーパーひたち)はそのほとんどが上野～水戸間ノンストップですし、残りの1本(フレッシュひたち)も土浦・石岡・友部に停車するのみです。裏を返せば、土浦より北の各駅では、特急停車駅を除いて1時間に2本、つまり約30分に1回しか列車がこないこと  
になります。

ところで、乗り物の待ち時間はどの程度までなら我慢できるのでしょうか。東京では山手線や京浜東北線では昼間3分間隔、地下鉄千代田線では6分間隔など、10分間隔以下での列車運転が行われていますし、常磐線でも上野～取手間では快速電車(いわゆる青電)を合わせると、1時間に7～8本、つまり平均7～9分おきに列車が走っています。日常感覚で、便利といえるのはこれくら

いまで、つまり10分間隔程度までであると言えるでしょう。また、20分間隔以上では待ち時間が苦になり、列車に乗らず車を利用することになるか  
と思います。土浦～水戸間の普通列車は約30分間隔ですから、行先にもよりますが、我々が出張時に列車を利用しないのは仕方がないことかも知れ  
ません。

これと対称に、取手～土浦間は約15分間隔で普通列車が運転されていますから、土浦以南から東京方面へは列車の利用が十分可能であると言え、常磐線の乗降客数も表1に示すとおり、土浦駅を境に大きく異なっています。しかしながら、上野～土浦間の常磐線も、東京近郊の類似他線区に比べ評判が良いとは言えないようで、その理由は所要時間にあると考えられます。現在上野～牛久間が約1時間、上野～土浦間はもう10数分程度かかっています。東京からの他路線で乗車時間1時間  
という、東海道線で平塚、東北線で古河(上野から)がこれに当たり、通勤時間としてほぼ適当なところであるでしょう。ところが、平塚、古河が東京、上野から60km以上あるのに対し、牛久は上野から50km強でしかありません。つまり、常磐線は他線区に比して、速度が遅いのです。1時間で走行する距離から計算すると、約2割遅いといえます。

表1 JR常磐線の1日平均駅別乗車人員  
(取手～水戸間主要駅：平成8年度)

駅名	乗車人員	駅名	乗車人員
取手	53,173	神立	7,009
佐貫	17,435	石岡	7,807
牛久	24,234	友部	4,451
荒川沖	15,322	赤塚	4,724
土浦	24,561	水戸	35,458

(出典：茨城の交通ハンドブック 1998年3月)

このように、時間がかかる上野～土浦間や、本

数が少なく利用しづらい土浦～水戸間など、常磐線の普通列車は必ずしも便利な状況ではなく、我々が出張にあたって利用することもままならないのが実状といえます。そこで、これらの問題点を解決するためのアイデアを提案してみたいと思います。その1つは、上野～水戸間における快速列車の運転です。具体的には、上野・日暮里・松戸・柏・取手・牛久・土浦に停車し、土浦～水戸間は各駅停車となる快速を1時間に2本運転するというものです。快速運転により上野～土浦間の運転時間を1時間とすることが出来る上、土浦～水戸間も1時間に4本の列車運転が実施できます。また、現在の常磐線では、土浦を境に東京方面と水戸方面では乗客数が大きく異なる(上野～土浦間の利用者が多い)状況となっており、東京から土浦までの乗客は現行の普通列車、それ以遠への乗客は快速列車と乗客が利用する列車を選択することも可能になり、ひいては混雑緩和にもつながると考えられます。

常磐線は今回の運輸政策審議会で、東京駅への乗り入れが答申されるなど、将来に向かっての施設改善が進むこととなるでしょう。こうしたハード面での改良とともに、利用しやすいダイヤ設定というソフト面での改良を、ぜひ実施してもらいたいと考えています。

### 3. その他の民鉄線の現状と将来

さて、茨城県にはJR線の他に、多くの民鉄線が運行されており、全国有数の中小私鉄所在県となっています。これらの私鉄は大きく3つのグループに分けられ、第1のグループは非電化私鉄の関東鉄道、鹿島鉄道、茨城交通、第2のグループは電化私鉄の日立電鉄、第3のグループは第三セクターとして設立された鹿島臨海鉄道、真岡鐵道

です。このうち特徴的なものは第1のグループで、茨城交通を除く2社は、廃止された筑波鉄道と合わせ、かつては営業キロが100kmをこえる全国最大の非電化私鉄、関東鉄道として全国に名を馳せていました。(現在では、国鉄線の第三セクター転換による100km以上の非電化民鉄線が全国各地にあります。)

現在では、会社分割や筑波鉄道の廃止により、全国的な知名度は多少下がっていますが、多くの鉄道ファンの興味を引くものが未だ残っています。それは、これらの路線で使用されているディーゼル車両です。関東鉄道では竜ヶ崎線や水海道～下館間の常総線についてはレールバス型の新型車両に置き換わってしまいましたが、取手～水海道間には全国でも珍しい車両が走っています。ドアが車体の外に吊ってある車両がそれで、元々はJRの車両だったものを関東鉄道が購入したものです。しかしながら、このタイプの車両はJRにはほとんど残っておらず、非常に貴重なものとなりました。また、鹿島鉄道(写真1)には古い時代のレールバスが残っており、いわゆる第三セクターで使用されているレールバス以前の車両として、これも貴重なものです。さらに茨城交通も、かつて全国各地で走っていた非電化私鉄の車両を集めて使用していたなど、茨城県の非電化私鉄はその使用車両において、全国的に注目されているのです。

写真1 「鉄道の日」記念列車運転(鹿島鉄道)  
レールバスをディーゼル機関車がけん引する様子



(出典：鉄道ビクトリアル 2000年1月号)

しかしながら、これらの旧型車両が近年次々と新型車両に置き換えられています。これは会社経営の合理化の面からは仕方がないことではあるでしょうが、特色ある車両を活用した乗客集めも乗客増への一方策であるでしょう。これらの旧型車両をどこか一ヶ所に集め、鉄道博物館的な要素を持たせた鉄道運営も良いのではないかと思います。

関東鉄道常総線については、これまでその近代化につなげるための方策がいろいろと検討されてきましたが、常磐新線の建設が進んでいる現在、存続に向けての新たな方策を検討しなければならない状況になっています。また、県内の他の中小私鉄においても、経営を取り巻く環境は必ずしも良いとは言えない状況です。それぞれの鉄道の特色を生かし、活性化につながる改良を行っていくことが必要です。

## 4 おわりに

今回は、テーマとして茨城県の鉄道交通の現状と将来としましたが、紙面の都合もあり、JR常磐線と非電化私鉄の車両の活用策の2項目についてのみ、ここに記したところです。これ以外にも、JR水戸線の改良(快速運転や東北本線への乗り入れ復活)や関東鉄道常総線のダイヤ改良(常磐新線開通への対応)など、鉄道活性化のためのアイデアは数多く考えられるところです。鉄道の建設や施設改良には巨額の資金が必要であり、簡単に実現できるものではありませんが、効率的で便利な運行体制の確保など、出来ることから始めていく、といった体制が必要であると思います。また、鉄道の改良や乗客数の増加は、鉄道会社や沿線市町村、さらには国や県の協力体制があつてこそ実現できるものであると考えます。今後も、茨城県の鉄道交通が魅力的なものであることを願って、お

わりの言葉といたします。

### 【参考文献】

- J T B 時刻表(1999年12月号)(J T B)  
 関東圏 J R 線・私鉄線時刻表(1999年6月号)  
 (八峰出版)  
 茨城の交通ハンドブック(1998年3月)  
 (茨城県交通・産業立地課)  
 鉄道ピクトリアル(1999年10月号、2000年1月号)  
 (鉄道図書刊行会)  
 鉄道交通の現状と将来(茨城県 県南・県西編)  
 (拙著)