

## 中通り・浜通り・会津 — 美しき福島を旅する —

薩長藩閥政府の東北軽視に反発した原敬は「白河以北一山百文」から号をとった。風雅の道でも都人にとって白河以北は異郷、芭蕉翁も「奥の細道」だった。福島における薩摩出身開発王三島県令と自由民権対立も昔話。三一一で福島は地震津波だけでなく原発被害を受けその影響は未だに残っている。飢饉、負け戦、反政府、苦学立身出世（千円札）、資源開発依存。多くの光と影を背負った県である。

＜三級鉄乗りファン・銭屋小金丸＞

### ■福島の地勢

四十七都道府県を見ると越後・伊予のような県庁一局集中型と有力都市二つがあるメガネ型県に分けられる。サービス産業化で圧倒的に前者が多い。福島県は群馬・静岡県同様に県都福島市と工業団地が発達し中央部に位置する郡山市は人口が拮抗している。都道府県中、北海道・岩手に次ぐ広い面積を持つ福島は「中通り」「浜通り」「会津」と三地区に分けられ、それぞれ異なる歴史風土を背負っている。地図を見ると真ん中に大きな猪苗代湖があり太平洋・日本海の分水嶺となっている。阿武隈川は太平洋／宮城荒浜に、水路を経て阿賀野川は越後に注ぐ。西半分は越後。南は上州・野州との険しい山地が続き、海岸部は日立から低い阿武隈山地が連なり地域を分断している。

古代最も早く開けたのは会津らしく規模の大きな古墳が見られる。ただし戦国以降、蘆名・上杉・保科松平と負組が続く。江戸時代も会津藩を除くと白河・二本松・郡山・三春・磐城平・相馬・中村と譜代外様の中小藩が分立した。特に浜通りの磐城平は地味（ちみ）が悪い。ここに転封される大名は表高より実高が低く何らかの処罰対象大名が多かった。勇壮な相馬野馬追を誇る外様名門相馬中村藩でも十九世紀初頭大勢の餓死者を出している。太平洋から来る冷害が被害を大きくした\*1。

福島県は人口179万人。中位に属するものの面積が広いので人口がまばらに感じられる＜図表1＞。JR東北本線・新幹線は中通りを、JR常磐線は浜通り

を走る。江戸明治期の旅行随筆を読むと白河の夜はことさら涼しいとある。幼少の頃乗った記憶は白河も平も人家まばらで関八洲と比較して寂しいと感じた。数年前宇都宮から各駅を乗り継いで福島まで行ったがその印象は変わらない。というよりも新幹線に旅客を取られ本線は一層ローカルっぽく貨物路線化していた。フクシマ鉄は郡山・福島さらに会津若松三拠点である＜右頁・図表2＞。なを県内には福島民友・福島民報と有力県紙が二紙ある。

### ■中通り／東北本線と東北新幹線

今年は「汽笛一声新橋」鉄道開業百五十年で様々なイベントが催されている。しかし日露戦争後に鉄道国有化されるまでは私鉄路線の方がはるかに長かつ

＜図表1＞福島県の主要都市人口

福島県	179.4万人	
福島市	27.8	◎県庁所在地
二本松市	5.2	
郡山市	32.4	
須賀川市	7.3	
白河市	5.8	
会津若松市	11.4	
喜多方市	4.3	
相馬市	3.3	
南相馬市	5.7	
いわき市	32.6	※

※いわき市は岩城市・平市など5市4町5村が合併。5市合併した北九州市と同じ対等合併の走りだが、成功していない？  
(福島県の人口推計(令和4年7月1日現在)を元に作成)

た。上野－青森をつなぐ東北本線は旧五百円札が華族を動かして設立した日本鉄道で赤羽から宇都宮・郡山と路線を延ばし明治二十四年(1891年)に全線開通した。東北開発はもちろん北海道開拓や対ロシアを見据えた基本幹線である。現在は盛岡以北が三セクとなり東北本線は上野－盛岡だが東都近郊では宇都宮線というように細分化運用されている。現在新幹線と東北本線電車は難なく白河関を越えるが、蒸気機関車時代は勾配がきつかったらしい。

東北新幹線は昭和五十七年六月(1982年)盛岡まで開業。今年ではや四十年の歳月が流れる。その間八戸、新青森、さらに北海道新幹線と延長が続いている。福島県内では新白河、郡山、福島三駅がある。新白河駅は開業当時何もなかったが、今はそれなりに都市化している。福島駅は<山形新幹線>が分岐し積雪で名高い難所板谷峠を超えて米沢・山形方面に伸びる。

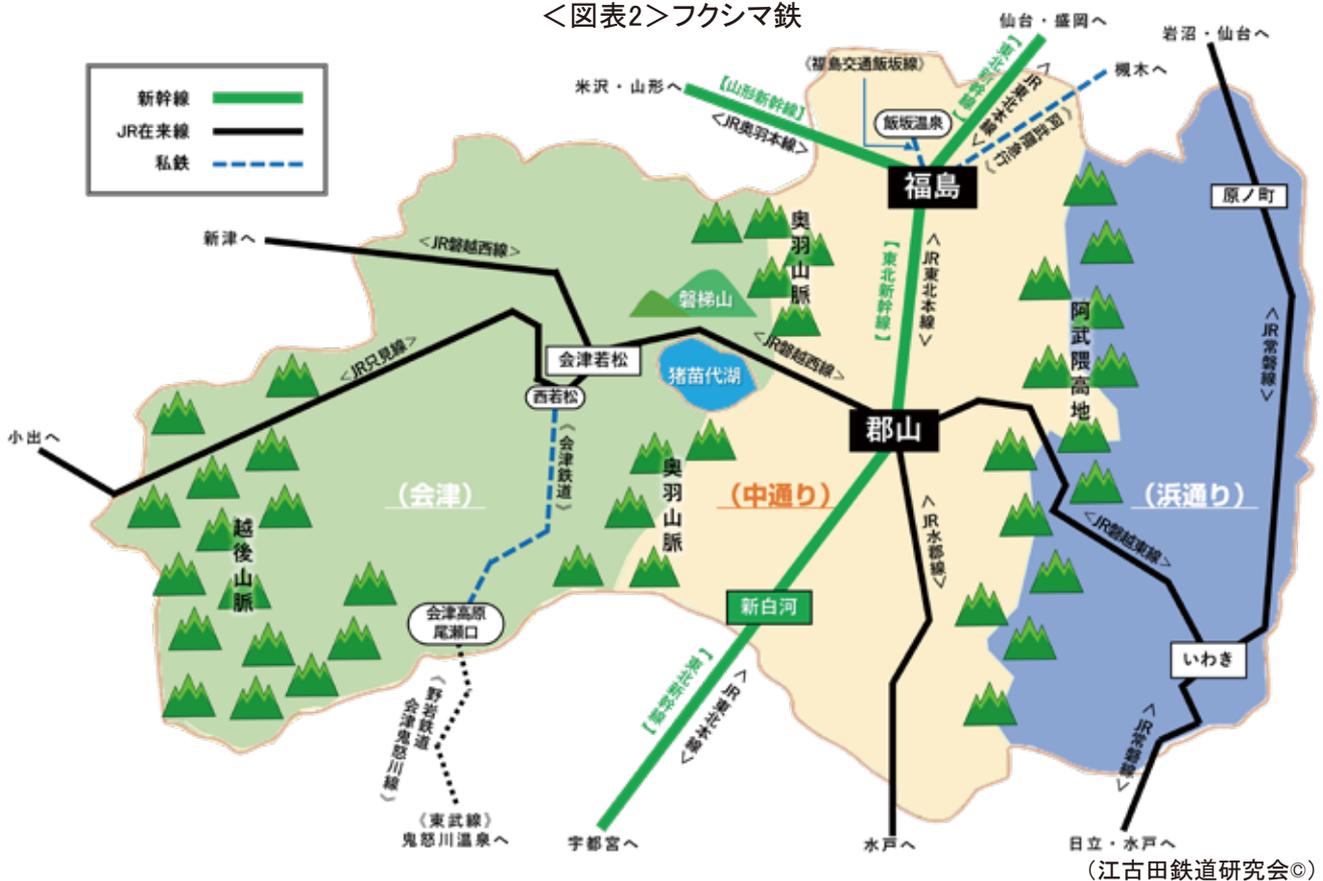
## ■ 浜通り／常磐線

常磐線は日本鉄道により明治三十一年(1898年)上

野－仙台(正式路線は日暮里－宮城県岩沼)が全通。最初は水戸線に繋がる友部－水戸が開業した。北関東三国を結ぶ織物輸送をメインとした鉄。常磐線は北関東から岩城にまたがる常磐炭鉱や日立銅山といった近代鉱業と密接に結びついていた。常磐炭鉱閉鎖跡地がハイアンセンターとはちょっと悲しい。常磐線は海側の比較的平坦な所を路線にしているので蒸気機関車時代はスピードが出る。戦後初めて東北本線特急「はつかり」が登場した時は常磐線経由。余が初めて急行列車(確か「北上」?)に乗って仙台に向かった昭和三十二年頃は常磐線は本線と比較するとローカル感が強かった。ただ平坦で退屈な東北本線と比較して霞ヶ浦・日立・平(まだ合併前)は海が綺麗だった。なを岩波映画に昭和三十八年松戸・北千住近辺で通勤電車をかき分けてC62が客車を引いている名作記録映画がある。

常磐線は平成二十三年(2011年)三一一で地震・津波を受け、さらに原発で長いこと富岡駅近辺が不通となり九年ぶりの令和二年(2020年)三月復旧、全通した。現在一時間に一本特急「ひたち」がいわきまで、う

<図表2>フクシマ鉄



ち二本が仙台まで通っている。二年前各駅電車でいわきー仙台間を常磐線に乗ったら原ノ町からの乗客は仙台圏への通勤通学客が多かった。

## ■会津への道

下今市で鬼怒川に向かう東武リバティ三両編成特急は野岩鉄道会津鬼怒川線を通って福島入り、会津鉄道(三セク旧国鉄会津線)の会津高原尾瀬口駅へ。尾瀬は上州沼田駅からも遠いが、こっちは道が厳しい。このままりバティは会津田島駅まで進み、ここからはディーゼル単車の会津鉄道に乗り換えて会津若松駅に向かう(会津鉄道は西若松まで、西若松ー会津若松はJR只見線)。都合五時間弱。野岩鉄道は路面が悪く特急が脱線するのではないかと思うほど揺れる。この路線、会津殿様の江戸参勤交代の道だったらしく、沿線には大内宿をはじめ当時の宿場町が残っている。

## ■祝!! 只見線今年十月に復旧予定

会津若松駅から西に向かうのがJR只見線。昭和初期に完成した。平成二十三年(2011年)7月「新潟・福島豪雨」で多くの鉄橋が流失し途中が不通となった。今年十月一日に復旧予定というニュースが入ってきた。ものすごい赤字路線なのにJR東日本と福島県は意地を見せた。春の桜、新緑、真夏の山々、晩秋の紅葉、数メートルに及ぶ豪雪、ダムと川と溪谷と秘境釣場。本州屈指の絶景が続く路線で、とにかく撮り鉄聖地となっている。ここは水力発電メッカでもある(東北電力)。おそらく本州屈指の鉄秘境であろう。

## ■磐越東線・西線

郡山駅に着くと日本石油貨物タンク車両がいつも何十両も停車している。八王子駅(横浜から甲州向け)、埼玉大宮駅前も同じである。福島を東西に結ぶのが郡山ーいわきの磐越東線と郡山ー越後新津(新潟)を結ぶ磐越西線である。東線は八十六キロ、西線は会津若松・喜多方を經由し百七十六キロ。合わせると東京ー浜松に匹敵する長い路線となる。

磐越東線\*2は全路線を走る列車が一日数本と便があまりよくない。途中繁華な街や観光名所もほとんどなく、百分かかるディーゼル単車で低い阿武隈山地を超え郡山盆地に滑り入る。一昨年夏に乗った時は駅ホームも路線も藪や低木が侵食し気動車に当たる音が凄まじく、改めて野生の威力を思い知った。途中駅は鉱山工場が目立つ。

磐越西線は郡山を出ると北に会津の象徴く磐梯山>を仰ぎながら南に猪苗代湖をチラリズムし、会津若松到着。意外に広々とした盆地の中、ラーメンと土蔵で知られる喜多方を過ぎ山地に分け入る。基本的に阿賀野川に沿ってクネクネ走る路線である。快速で郡山ー会津若松は一時間強、新津まではさらに二時間半かかる。土日にはSLが走り鉄カメが大挙して押し寄せる。風景は只見線ほどではないが美しく変化に富む。ただ最近発表されたJR東赤字35路線ではワースト2位にランクされた区間があった\*3。

## ■ローカル線の魅力

郡山駅にはもう一本、水郡線が入る。名称通り水戸ー郡山を結ぶ内陸鉄道。ここ十数年乗った鉄で一番印象深い体験をした。ただしどちらかというと常陸側(奥久慈)の印象が強く、常陸で紹介したい。

福島駅からは三つの鉄路線が出ている。

▷一つは広軌(標準軌)改修された奥羽本線と山形新幹線。

▷福島交通飯坂線は福島ー飯坂温泉の九キロを結んでいる。温泉客用観光路線だったが平日は通勤通学用電車である。福島駅から東北本線を渡り新幹線高架を眺め北上する。飯坂温泉はミニ鬼怒川温泉といった風情。八幡の喧嘩祭りで知られる。

▷福島駅から宮城県槻木駅(東北本線)まで東北に向かう阿武隈急行。これは国鉄時代もつとも採算性が悪いと言われた丸森線三セク化路線である。当初は宮城県の槻木ー丸森の非電化路線だった。基本的に阿武隈川沿いを走るなかなか景観の良い路線だが、今年地震で不通になっていた。これもどちらかというと宮城県側で紹介した方が良いかもしれない。

## ■高速道路との競合

東北本線沿いは東北中央自動車道が走り、福島からは鉄道同様宮城と山形に分岐している。常磐自動車道は常磐線が海近くに路線を取っているのに対して、阿武隈山地の裾野を走る。またいわきー郡山ー新潟中央という東北横断道はほとんど磐越東線・西線沿いである。高速バスは会津若松ー東京は四時間半、いわきー東京駅四時間で新幹線はもとより特急より遅いが、これ以外では高速バスの方が早い・安い・便利。

フクシマはここ十年大地震・津波・豪雨・原発被害・地震と天災・人災が続く。その度に莫大な再投資を行い復旧に勤めてきた。常磐線の駅や路線は一部移築改築されている。ただし採算は新幹線を除くと問題山積み。

大都市は通勤・通学電車が成立しやすいが、鉄は新幹線のように長距離／高速が多い。観光用はともかく人口がまばらな福島各地を結ぶためには、現在の鉄路だけでは車社会との競合や役割分担には力不足かもしれない。

- 
- \* 1: 十九世紀前半、白河藩では飢餓死者を出さなかったが、相馬藩では数千人の餓死者を出した。十九世紀の人口減少で浜通りは鳥取から移住してきた人々の末裔が少ない。
  - \* 2: 磐越東線は愛称「ゆうゆうあぶくまライン」。確かにあぶくま川支流や阿武隈山地を走っているが、阿武隈川本流は郡山・福島から宮城に至る阿武隈急行の方なので紛らわしい。
  - \* 3: 今年8月4日の大雨で鉄橋が流された。