

日銀の視点

現代はモーターゼーション社会。本県も日常生活は自動車移動が多い土地柄だが、鉄道網は、複数の会社・路線が営業しており、駅の数は100を超えている。全てを走破するのは大変だが、赴任後、公私両面で利用の機会があり、路線図を塗りつぶしてみると、相応に進捗してきた。かくいう私も休日は自動車で動き回るの方が多く、時に鉄道に乗るのは楽しみでもある。自動車で移動している感じるのは、せつかく本県

日銀水戸事務所長 稲見 征史

に住み始めたのに、人々の営みが見えないことだ。片や鉄道などの公共交通機関は、学生や年配の方、旅行者などに出会い、世相が感じられ、何とも言えない安心感を覚える。

ひたちなか海浜鉄道では、

へ。そこから、ほしいも神社参拝や砂浜遊びが定番ルートであるが、今後は、国営ひたち海浜公園まで鉄道でアクセスでき、ネモフィラ観賞が楽しめる日が現実となるのもそう遠くはない。報道を拝見すると、観光としての価値だけ

先日、新幹田駅を利用する機会があり、ふと、なぜ駅名に「新」が付くのかと疑問を感じた。その日の夜、調べてみると、地元では当たり前の史実なのかもしれないが、少し離れた場所にかつて銚田駅が存在し、石岡駅からの鉄道

が営業していた

鉄道の栄枯盛衰に思う

という。なるほど街の中心が微妙に離れている

地方鉄道で近年あまり例がない延伸が決定した。地方経済にとつて希望の星である。那珂湊駅で途中下車し、渋滞する車列を横目に市場方面へ歩く。海鮮で一杯飲んだ後は、再び乗車し、終点阿字ヶ浦駅

でなく、地元の方にわが町の鉄道に愛着を感じ、利用してもらつたための経営施策が、延伸計画が結実する上で重要であったとのこと。この時代に鉄道を残していく上で忘れてはいけない話だと痛感する。

のもそうしたことによるものと納得。また、県内には他にも廃線があり、サイクリングロードとして活用されるなど、鉄道が過去のものになった事実も知ることができた。当時は地元の足を支える生活

路線として活躍していたのだろうが、現在まで残っているのは、路線の改良により、上野駅（東京）からでも石岡駅で乗り換え、右手に霞ヶ浦を眺めながら、1時間ちょっとで茨城空港のそばまでアクセスできた可能性がないとも言えない。首都圏の空港の慢性的な混雑により、茨城空港への期待感が高まっている昨今、もしかしたら、この鉄道が経済発展に資する役割を果たしたかもしれないのだ。素人のかなり現実離れした空想であることは十分承知しているが、在りし日を思い、茨城のことをまた一つ学んだ冬の夜であった。