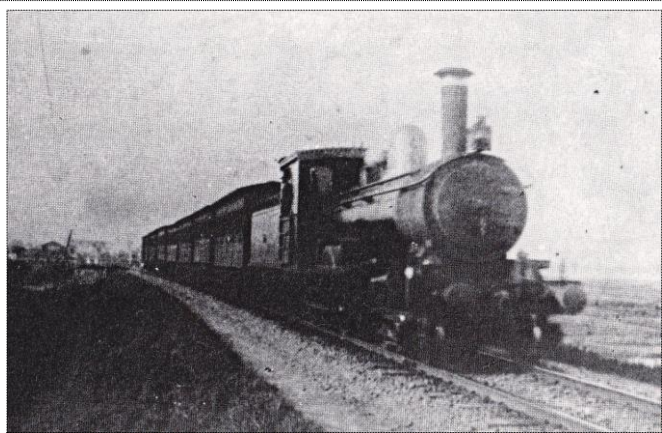




進修同窓会 HP にアクセス



土浦駅付近を走る列車(明治末期)
〔『ふるさとの思い出写真集・土浦』〕

水戸鉄道

茨城県最初の鉄道は、日本鉄道⁽¹⁾が1885「明治18」年に敷設した、大宮から宇都宮に至る鉄道(現JR宇都宮線)で、古河に県内最初の鉄道停車場が設けられました。

4年後の1889年には、栃木県小山く水戸間の水戸鉄道が開業しました。水戸鉄道は、日本鉄道、阪堺鉄道、伊予鉄道、両毛鉄道に次いで5番目に発足した私設鉄道で、川崎銀行頭取の川崎八右衛門、水戸徳川家の元家令長谷川清、水戸の豪商高橋(はなわ)はじめ、県会議員の飯村丈三郎の4名によって設立され、開業翌年の1890年には、現在水郡線が通っている水戸一高下の切り通しを抜け、現在の水戸日赤病院北側の那珂川岸に開設された那珂川駅(貨物駅)まで路線が延ばされ、那珂川の水運と鉄道との連携が図られました。このことから、当時はまだまだ水運が盛んだったことが窺えます。那珂川駅は1984「昭和59」年まで存続し、路線(非電化)の営業キロは、水戸駅起点1.1kmでした。

開業時の旅客列車運転本数は、1日2往復、小山く水戸間の所要時間は、約2時間40分でした。水戸鉄道の経営は黒字でしたが、1892年3月に日本鉄道に譲渡され、日本鉄道水戸線となりました。

日本鉄道土浦線

水戸鉄道を買収した日本鉄道は、1895年11月に土浦線の土浦く友部間(土浦駅・神立駅・高浜駅・石岡駅・岩間駅・友部駅開業)を、翌1896年12月には土浦線の田端く土浦間

(南千住駅・北千住駅・松戸駅・柏駅・我孫子駅・取手駅・藤代駅・牛久駅・荒川沖駅開業)を、隅田川線⁽²⁾の田端く隅田川間(隅田川駅開業)を開業させました。

一方、水戸から岩沼までを予定路線とする磐城線は、日本鉄道が、1897年2月に水戸く平間を、8月に平く久ノ浜間を、11月に中村(現相馬)く岩沼間を逐次開業させ、翌1898年には、4月に原ノ町く中村間を、5月に小高く原ノ町間を、8月に久ノ浜く小高間を開業させて全通し、土浦線と水戸線の一部とを併せて、田端く岩沼間に鉄路が通りました。

開業当時の土浦線の旅客列車運転本数は少なく(1898年11月改正の時刻表での土浦発の列車は上り7本、下り6本)、通学には利用できませんでしたが、1898年5月に実施された、土浦中学最初の修学旅行(当時の在校生は1・2年生のみで、1・2年生合同で実施された。)の帰途には、牛久く土浦間で土浦線を利用していきます。校友会誌『進修』第1号(1900年1月発行)には、次の記事が載せられています。

「……已にして牛久停車場に至り、待つこと半時、東行の汽車、火を吐て来る、乃ち乗ず、煙少きもの稍多く、淡きもの益々濃く、次で戸を閉る響となり、一声の汽笛となり、殷々たる檄雷となり、山送り、川迎へ、林去り、田来り、終に土浦に達す。時に明治三十一年五月二十六日の夕、軽霧模糊として遠く棚引き、晚風飄々衣裳を吹く。」(成田遊草 第2学年甲組 山口剛)

日本鉄道海岸線

田端く岩沼間の全通を受けて、日本鉄道は、1901年8月に土浦線、水戸線の友部

く水戸間及び貨物支線(水戸駅く那珂川駅)、磐城線、隅田川線を統合し、「海岸線」としました。

この海岸線(現常磐線)建設の主たる目的は、常磐炭田⁽³⁾の石炭を京浜地区に輸送することになりました。小名浜港を除けば港湾に恵まれなかった上に、風浪の激しい鹿島灘での海難事故の危険性も高かったため、京浜地区と炭田とを直結する鉄道を開通させれば、炭鉱主だけではなく鉄道会社にも利益をもたらすと考えられていました。

この石炭輸送のため、現在の山手線を經由して東海道本線に抜けられるように、田端駅が起点とされ、列車は田端駅でスイッチバックして、上野方面、水戸方面へそれぞれ運行されていました。この不便を解消するため、1905年4月に、日暮里く三河島間を開通させ、現在のルートが完成しました。日暮里駅から三河島駅までの線路が不自然な急カーブを描いているのは、そのためです。この短絡ルートの完成により、旅客列車は田端を經由せず、上野に乗り入れるようになりましたが、貨物列車は、依然として隅田川線經由で運行されていました。

日本鉄道

⁽¹⁾「明治14」年に設立された日本初の私設鉄道で、現在の東北本線や高崎線、常磐線など、JR東日本の路線の多くを建設し、経営していた。

隅田川線

現隅田川貨物線(南千住駅く隅田川駅く三河島駅間1.6km)と現田端貨物線(三河島駅く田端駅間1.6km)とを指す。

現在の隅田川駅は、日本貨物鉄道(JR貨物)・東日本旅客鉄道(JR東日本)の駅で、常磐線貨物支線(通称、隅田川貨物線)上に設置されている。主に東北本線や上越線などのいわゆる北日本方面(へ)からの貨物列車の発着駅であり、東京貨物ターミナル駅と並び、東京の二大貨物駅である。鉄道施設としては

一般駅であるが、プラットホームなどの旅客設備はなく、開業以来、旅客列車の発着はない(同様の駅に、東京貨物ターミナル駅や仙台貨物ターミナル駅がある)。東北本線や常磐線、高崎・上越線方面へ(から)の高速貨物列車が1日20本以上発着する。東海道本線や中央本線方面へ(から)の高速貨物列車は1日1ないし2本である。

常磐炭田

福島県南東部から茨城県北部に分布していた炭田。江戸末期に炭層が発見され、明治初期から本格的に採炭が始まった。石狩炭田・筑豊炭田に次ぐ日本第3位の炭田だったが、「昭和51」年に閉山となった。

1976

国鉄常磐線

日露戦争が終わった翌1906年3月、第1次西園寺内閣は、軍事的な配慮から、全国の鉄道網の統一的な管理をめざす「鉄道国有法」を公布し、主要幹線の民営鉄道17社を買収して、国有化しました。日本鉄道も同年11月に国有化され、1909年の「国有鉄道線路名称制定」により、「海岸線」は、通過する令制国(注4)の常陸国と磐城国との頭文字を採って、「常磐線」と呼ばれるようになりました。

常磐線では、日本鉄道の時代から効率的な石炭輸送を図るために、複線化工事が行われていました。この路線は、国有化後も、常磐炭田の石炭のほか、日立鉱山・日立製作所関連の旅客や物資の輸送で、戦前・戦後を通じて国内の経済発展には欠かせない存在となっていました。

岩沼駅まで全通した後の常磐線は、旅客輸送の面では、東北本線のバイパスとしての機能も果たしていました。関東地方と東北地方とを結ぶ鉄道としては、海岸沿いを走るため、東北本線に比べて、距離的には長くても平坦である点が、蒸気機関車が牽引する列車にとっては最大の利点であったこと、また、平駅(現いわき駅)までの複線化も早期に行われて

いたこと、さらに、奥羽本線への直通列車設定も必要だった東北本線に比べ、上野と仙台以北との往來に列車設定を絞れたことから、仙台駅以北への直通旅客列車は、常磐線を経由して走るようになりました。

1958「昭和33」年に、東京以北での、初の特急列車として登場した「はつかり」も、当初は常磐線経由で設定され、スハ43系客車をC62形蒸気機関車が牽引して、上野〜青森間を昼行運転しました。1960年からは、キハ81系気動車に切り替えられ、日本初のディーゼル特急「はつかり」が常磐線を走り始めました。なお、1959年9月から、キハ55系ディーゼル気動車を使用する急行列車も、常磐線で最初に運行され、「みやぎの」として、上野〜仙台間の1往復が設定されています。

東北本線の電化や複線化が進むにつれ、まず、「はつかり」など、昼行の長距離優等列車から東北本線経由への整理統合が行われていきましたが、東北本線は、通勤時間帯には混雑することや奥羽本線への直通夜行列車が多数設定されたことから、仙台駅以北への直通の夜行列車は、常磐線経由が主力となっていました。

1964年には、石炭輸送を目的とした急行貨物「ひたち号」の運行も始まりましたが、その後まもなく、エネルギー革命によって炭鉱が次々と閉山に追い込まれ、1973「昭和48」年を最後に、常磐線の当初の目的であった石炭輸送の役目は、終わることになりました。

一方、旅客面では、1969年10月に上野〜平間で特急「ひたち」が運行を開始し、

「昭和60」年につくば市で開催された「国際科学技術博覧会(科学万博)つくば85」期間中には、万博客を迎える鉄道の表玄関として、臨時駅(万博中央駅。現ひたち野うしく駅)が設置され、接続バス「スパーシャトル」が、全国から訪れた観客を万博会場北ゲートまで運びました。



キハ81系気動車 1969【昭和44】年10月10日 佐貫駅 上野〜秋田間の特急「いなほ」の間合い運用で、上野〜平間の特急「ひたち」として使用された。(高21回鈴木道信撮影)

1982年の東北新幹線大宮駅〜盛岡駅間の開業以降は、常磐線から仙台駅以北に直通する旅客列車は大幅に削減され、東北本線のバイパスとしての存在意義は、次第に失われていきました。

JR東日本常磐線

1987年4月に国鉄が分割・民営化されると、常磐線は、JR東日本の一路線となり、主に都市間輸送を担うようになり、首都圏と沿線各都市とを結ぶ特急列車も設定されていますが、首都圏側の土浦駅以南では、東京への通勤通学輸送の役割が大きく、綾瀬駅〜取手駅間では、

快速線と緩行線との線路別複々線となっていて、緩急分離運転が実施されています。

全線で電化されてはいますが、区間により電化方式が異なり、上野駅から取手駅までは直流電化方式が、藤代駅から北では、石岡市柿岡にある気象庁地磁気観測所の観測に直流が悪影響を及ぼすという理由から、交流電化方式が採用され、取手駅と藤代駅との間にデッドセクションが設けられています。

2011「平成23」年3月11日に発生した「東北地方太平洋沖地震」では、津波被害と東京電力福島第1原発事故の影響を受け、一部区間が不通となり、列車代行バスが運行されていましたが、2020年3月14日、全線で運転を再開し、品川・上野〜仙台間の特急「ひたち」も、1日3往復に設定されました。人や貨物を大量に輸送できる鉄道の全線開通は、復興の大きな力になるものと思われまます。

令制国(りょうせいこ)

日本の律令制に基づいて設置された地方行政区分。律令国とも言う。飛鳥時代から明治初期まで、日本の地理的区分の基本単位でもあった。現在は行政区分としての機能は失われ、単なる地理的区分となっている。が、その地理的区分としての機能も、都道府県に取って代わられつつある。令制国の行政機関を国衙または国庁と言ひ、国衙の所在地や国衙を中心とする都市域を国府や府中と言ひ、常陸国は、7世紀に成立。東海道に属し、上総国・上野国とともに親王が国司を務める親王任国となり、国府の実質的長官は常陸介であった。

磐城国は、明治令制国で、戊辰戦争終結直後の1868「明治元」年12月に、陸奥国が分割されて設立されたが、1871「明治4」年の廃藩置県により、平(たい)ら県となった。

参考文献 『茨城県鉄道発達史 上』

中川浩一 筑波書林

(高21回 松井泰寿)