

## 【メモ】常磐線・水戸線

(水戸市立博物館『激動の昭和鉄道史』展で買った同名の解説本、Wikipedia などより)

平成 20 年 12 月

### 1. 常磐線

- 常磐線は内陸を走る東北本線に対して海岸線と呼ばれていた。明治 31 (1898) 年 8 月 23 日に田端－岩沼間全通時点では、上野－青森間直通の特急列車を設定しうる基幹路線であった。
- なお、念のため、常磐線は日暮里－岩沼間。上野－日暮里間と岩沼－仙台間は東北本線。
- 東北本線 (田端－宇都宮－郡山－福島－岩沼) は、距離は多少短いが、蒸気機関車運転の障害となる勾配が急であった。海岸線は最大勾配 1/100 (10 パーミル) であるところ、東北本線は 1/40 (25 パーミル)。
- 明治 42 年、海岸線は常磐線と命名。
- 常磐線複線化は当初上野－平間。対する東北本線は上野－宇都宮間だった。常磐線重視は東北新幹線大宮－盛岡間が開通した昭和 57 年 6 月 23 日まで続いた。
- 常磐線は、常磐炭田の石炭の輸送や北海道・東北地方太平洋側で産出する物資の輸送に活躍。物資を東京方面、および水戸線経由で関東内陸方面へ振り分けるために、友部－内原間に内原操車場を建設、昭和 20 年 2 月一部使用開始となるも完成に至らず終戦で工事打ち切り。上下線の間隔が開いているのは未完に終わった工事の名残り。
- 長らく空き地だったが、現在は JR 野球グラウンド、日本レストランエンタプライズ直営農場があり、2005 年 (平成 17 年) には電留線 (車庫みたいなもの) が設けられ、2006 年 (平成 18 年) 3 月 18 日より水戸駅の電留線を移転し、「内原電留線」として稼働している。
- 東京以北に初めて走った特急が、常磐線の機関車が牽引する「はつかり」。昭和 33 年 10 月 10 日。11 月 1 日東京－大阪・神戸間の特急「こだま」運行。東京タワーと同じ年。「こだま」はそれまでの機関車牽引の常識を破った電車による初めての特急。
- 常磐線の電化は遅れる。上野－松戸直流が昭和 11 年、松戸－取手が昭和 24 年、そして取手－勝田交流が昭和 36 年。高萩までが昭和 37 (1962) 年、平までが昭和 38 (1963) 年、全線電化は昭和 42 (1967) 年。同じ年に水戸線電化。常磐線から蒸気機関車が消えたのは昭和 45 年。電化が遅れた理由は、下記「気象庁地磁気観測所」の項目参照。
- 特急「はつかり」は昭和 35 年から気動車 (ディーゼルのことか) 化。次項目の昭和 43 年に東北本線に移るまで電車にならず気動車か。
- 昭和 43 年 10 月 1 日「よん・さん・とお」時刻改正により、特急「はつかり」は複線・電化された東北本線へ変更。常磐線から昼間特急が消える。寝台特急「ゆうづる」(←急行「北斗」の昭和 40 年格上げ) のみ。
- 昭和 44 年 10 月ダイヤ改正により特急「ひたち」誕生。翌年定期列車になり、その後拡大。平成元年 (1989 年)「スーパーひたち」誕生、平成 6 年 (1997 年)「フレッシュひたち」誕生。
- 常磐線は全線が電化されているが、沿線の石岡市柿岡にある「気象庁地磁気観測所」への影響を考慮して、上野駅から取手駅までは直流 (20kV)、藤代駅より北はすべて交流 (1500V) でそれぞれ電化され、取手駅と藤代駅の間にデッドセクションが設けられている。そのため、E231 系などの直流電車は藤代以北への乗り入れは不可能。このデッドセクション走行中は電灯が消えて、夜は本が読めなくなる。車内が暗いまま走る列車を外から見てみたものだ。
- 気象庁地磁気観測所：直流電流から発生する磁気 (ビオ・サバルの法則) により地磁気観測に悪影響が出る。そのために、例えば鉄道については周囲で直流電化する場合は観測に影響を出さないようにする事が義務づけられている (電気事業法と電気設備に関する技術基準を定める省令)。JR 東日本常磐線 (取手駅～藤代駅間以北) および水戸線は、観測に悪影響の少ない交流電化と、既存の直流電化区間を相互に走れる交直流電車の技術ができるまでは、長らく非電化で運転されていた。
- 首都圏新都市鉄道つくばエクスプレス線の守

谷駅以北は開業当初から交流電化。関東鉄道常総線と関東鉄道竜ヶ崎線はコストの問題もあり非電化のまま。

## 2. 水戸線

- 明治22(1889)年1月16日に水戸鉄道株式会社により小山－水戸間が開業。茨城県内で水戸に到達した最初の鉄道。ちなみに75日後の4月1日に水戸市誕生。水戸駅は日本で最初に市制施行された31の「市」のひとつ。初代水戸駅は水戸三の丸台地の下、当時の千波湖は現在の3倍の広さがあった。
- 水戸鉄道は1892年に日本鉄道に買収されて同社の支線となったが、水戸鉄道開通の6年後、1895年に土浦から友部に海岸線(現在の常磐線)が延伸され、友部－水戸間は実質的に常磐線の一部となった。
- 日本鉄道は、1906年に鉄道国有法によって買収・国有化され、旧水戸鉄道区間も官設鉄道に編入された。1909年の線路名称設定時に旧水戸鉄道区間のうち友部－水戸間が常磐線に編入され、小山－友部間が水戸線となった。以来、水戸線は区間の表示及び線名の変更などが一

切行われていないという希少な例となっている。ちなみに同様の例は日光線と西日本旅客鉄道(JR西日本)の草津線・桜井線があるのみである。

- 水戸線の名称は水戸鉄道の路線であったことに由来するものであるが、これにより水戸線と称しながら水戸駅及び水戸市域を通らない路線となった。

## 3. 水郡線

- 全通(水戸－郡山)は昭和9年。

## 4. 水戸市内の電車

- 水浜(すいひん)電車  
昭和5(1930)年、市内の袴塚－(偕楽園)公園口－大工町－水戸駅前－浜田－大洗－海門橋－湊で営業。昭和41(1966)年全廃。
- 茨鉄線  
昭和43(1968)年大学前－石塚間、昭和46(1971)年赤塚－大学前をもって全廃。大学とは茨城大学のこと。