

鉄道博物館企画展 「全線運転再開記念 常磐線展」の開催について

2020年3月14日、東日本大震災の影響により長く不通となっていた常磐線が約9年の時を経て全線で運転を再開します。このような節目の年にあたり、本展では130年に及ぶ常磐線のあゆみや路線の特徴などについて、資料や写真、映像等を通じて振り返り、新たな一步を踏み出す常磐線の復旧の様子や各駅の姿をご紹介します。

- 1 会 期 2020年3月14日（土）～7月5日（日）
- 2 会 場 本館2F スペシャルギャラリー1
- 3 入 場 料 無料 ※鉄道博物館の入館料のみでご覧いただけます。

【入館料（税込み）】

一般	小中高生	幼児
1,330円	620円	310円

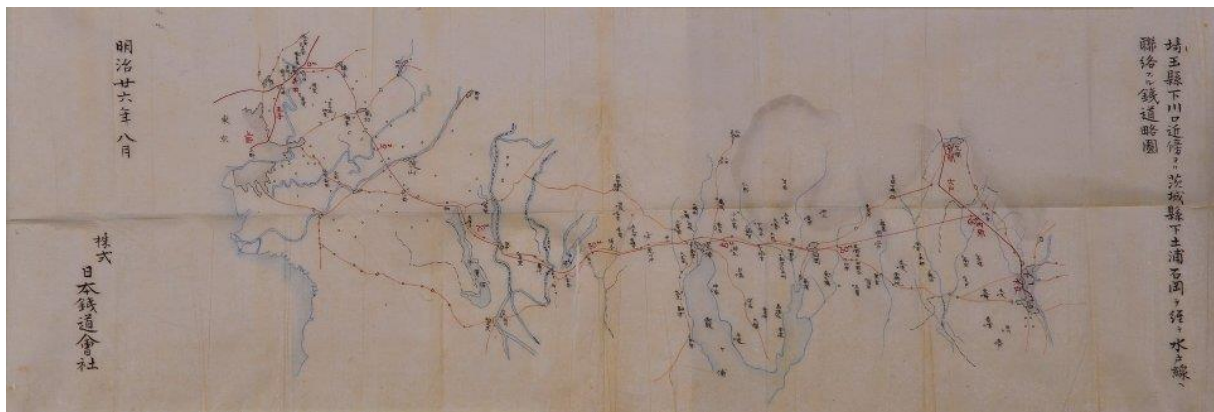
※幼児は3歳以上未就学児。

- 4 主 催 鉄道博物館
- 5 後援・協力 <後援> 東日本旅客鉄道株式会社
さいたま市
<協力> 東北福祉大学 鉄道交流ステーション
- 6 展示内容 別紙参照



I 常磐線のあゆみ

茨城県の県庁所在地・水戸へ向かう路線として建設が始められた同線は、水戸鉄道として小山～水戸間が開業し、その後友部で分かれて東京方へ向かうルート、水戸から平(現・いわき)、原ノ町を経て岩沼へ至るルートが建設され、1898(明治 31)年に田端～岩沼間が全通しました。当初は常磐炭田で採掘される石炭の輸送が主体の路線でしたが、やがて東北本線のバイパスとして北海道連絡のメインルートとなり、急行「みちのく」、特急「はつかり」など多くの優等列車が運転されました。やがて沿線の炭鉱の閉山、東北本線の全線電化・複線化によりこれらの使命は終わりますが、1970年代以降は首都圏の拡大により通勤輸送・線内の都市間連絡輸送・仙台圏の近郊輸送が主体の路線へと変貌を遂げていきます。ここでは時期により大きく役割を変えた同線のあゆみをご紹介します。



埼玉県下川口近傍ヨリ茨城県下石岡ヲ経テ水戸線へ連絡スル鉄道略図 1893(明治 26)年

日本鉄道が上野～友部間の建設を計画した際の路線図。上野からいったん川口に出て鳩ヶ谷・草加・流山付近を経由して小金に至り、取手・土浦・石岡を経て内原で水戸線に合流する計画だった



気動車特急「はつかり」 1961(昭和 36)年頃



ヘッドマーク「ゆうづる」

上野～青森間で運転を開始した寝台特急「ゆうづる」は、1965年 10月～1967年 9月まで平～仙台間をC62形がけん引し、最後のSLけん引特急列車となる

1960(昭和 35)年 12月から初の気動車特急として、上野～青森間を常磐線経由で運転開始。北海道連絡輸送を担った



常磐線電化記念乗車券 1961(昭和 36)年



日暮りに停車中のモハ73形と103系電車 1971(昭和46)年



651系「スーパーひたち」と485系「ひたち」 1989(平成元年)

II 東日本大震災を乗り越えて

2011(平成23)年3月11日に発生した東日本大震災と原発事故により、常磐線は各所で大きな被害を受け、長期にわたる運休を余儀なくされます。津波被害を受けた駒ヶ嶺～浜吉田間は内陸部の新ルートに移設することになり、新線が建設されて2016(同28)年12月10日に開通しました。原発事故により運転を見合わせる事となった区間は、除染・復旧工事の進行と国による避難指示の解除により徐々に運転の再開を進めてきました。2020(令和2)年3月14日には最後まで不通となっていた富岡～浪江間が開通し、大震災以来約9年の歳月を経て全線で運転を再開します。これまで例のない長期にわたる不通期間を乗り越えて運転を再開する姿をご紹介します。



新地付近の新線区間を行く列車 2019(令和元)年

津波被害により線路が流失した駒ヶ嶺～浜吉田間は、内陸側に新線を建設して移設された。駅前にはコンパクトシティをめざした町づくりが行われている



常磐線不通区間での試運転列車 2019(令和元)年

長らく不通となっていた富岡～浪江間は、常磐線の用地および各駅周辺が特定復興再生拠点区域の先行解除エリアに指定され、3月上旬までに避難指示が解除されることとなった。これを受けて、常磐線も運転を再開する。運転再開に向けて、2019(令和元)年12月からは同区間で試運転が開始され、震災以来8年9ヶ月ぶりに列車が走った

Ⅲ 常磐線全駅紹介

常磐線は日暮里から岩沼まで全部で81の駅があります(隅田川駅、偕楽園臨時駅含む)。当館所蔵の駅名標、各駅の写真等から過去の姿や、現在の様子をご紹介します。



駅名標「ばんぱくちゅうおう」 1985(昭和60)年



常磐線各駅の駅名標 昭和30~50年代



亀有駅 1962(昭和37)年



平(現・いわき)駅構内 1962(昭和37)年

Ⅳ 常磐線を駆け抜けた車両たち

明治期以来、常磐線には同線専用ともいえる車両がいくつも投入されてきました。蒸気機関車の時代には低カロリーの常磐炭を使う、電化されてからは上野から比較的近い地点から交流電化されるといった他線にはない条件があり、それに対応した専用の機関車や電車・電気機関車が開発されてきた歴史があります。こうした常磐線ならではの車両をご紹介します。



9700形蒸気機関車 明治30年代

日本鉄道が海岸線(常磐線)の全通にそなえアメリカ・Baldwin社に発注したテンダ式機関車。初の1D1軸配置の機関車で、日本からの発注のため日本の帝(ミカド)にちなみ、この軸配置の機関車は“ミカド形”と呼ばれた



401系電車 1961(昭和36)年

常磐線の交流電化にそなえて製造された交直流両用電車。直流・交流の車上切替が可能で、以後の交直流両用電車の基本となる。3扉セミクロスシート車体を初めて採用し、近郊形電車のスタイルを確立した