



東北線複線電化開業当日の特急はつかり号  
1968（昭和43）年10月1日・  
青森県史編さん資料

今を去ること122年前、1891（明治24）年から、今年、平成25年までの間に約9倍になったものがあると言われて、すぐに想像が付くであろうか。

それは東京（上野）から青森（新青森）までの、鉄道による移動速度である。

1891年9月1日17時10分、東北線全線開通と同時にこの日開業した青森駅に、東京からの一番列車が到着した。この列車は、前

日14時45分に上野駅を出発し、26時間25分かけて東北線を北上して、定刻通り青森に到着したものである。

この日、陸路では徒歩を基本として20日間弱、海路でも数日間を要していた東京と青森の間の移動時間は、わずか一昼夜強にまで短縮されたのである。さらに、天候等にあまり影響されず、決まった時間での安定的な移動が可能になったということでもあり、当時

の人々に対して、大きなインパクトを与えたであろうことは想像に難くない。

とはいえ、これを現代の目で見れば、信じられないほどの遅さに見えるのも確かである。当時の列車は、小型の蒸気機関車が木造の小型客車を牽引するものであり、車両の構造上高速走

のさらなる速度向上が諦められたというわけではなく、1918（大正7）年には車両の大型化などによって、東京・青森間は17時間となった。また、1934（昭和9）年には最速12時間25分となり、開業から半世紀弱で所要時間は約半分にまで短縮されたのである。

開業時の約1/3となる8時間30分にまで縮め、在来線における最速を記録することとなった。

これ以上の時間短縮は、1982（昭和57）年の東北新幹線の盛岡暫定開業を待たねばならなかったが、そこで東京・青森間は最速で6時間20分となり、2010（平成22）年の新青森までの全線開業時には3時間20分となった。そして、今年の3月16日から、一部区間で時速320キロでの営業運転が行われることとなり、所要時間は最速で2時間59分と、1891年の約1/9の時間にまで短縮されたのである。

行には自ずと限界があった。そのうえ、線路そのものも土木技術の限界から地形の制約を強く受け、蒸気機関車が最大の苦手とする急勾配を各所に設けざるを得ず、開業当時ではこれ以上の速度向上は望めなかったのである。

もちろん、その後

と、所要時間を東北線全線

移動速度ばかりを追い求めたがゆえに、新幹線の旅には旅情が薄いと言われるが、鉄道開業当初から連綿と発展してきた、様々な技術の結晶である新幹線に揺られつつ過去に思いを馳せたなら、また違った感慨を憶えるのではないだろうか。

## 北への鉄路 —速度向上の歴史—

石塚雄士

（県民生活文化課

県史編さんグループ）

この後、戦争の影響で一時スピードダウンを余儀なくされたものの、1958（昭和33）年に、東北線初の特急列車であるはつかり号が、東京と青森を12時間で結ぶこととなった。さらにははつかり号はその2年後、日本初のディーゼル特急としての生まれ変わり、所要時間を10時間25分に短縮したほか、快適性を飛躍的に向上させたのである。

はつかり号は1968（昭和43）年に、東北線の輸送力改善の集大成として全線の複線電化が完成すると、所要時間を東北線全線