

常磐緩行線

～急がなくても、いいじゃないですか～

高1 梶谷 健一

【はじめに】

こんにちは、去年の停車場で Hokuriku・Spring というものを書かせていただいたものです。今回は、常磐線について書きました。今回も拙い記事ではありますが、記事を書かせていただくことになりましたので、ちょっと空いた時間にでも読んでいただければ幸いです。

常磐緩行線の概略

常磐緩行線は、混雑の激しかった常磐線全体と常磐線ターミナルである上野、日暮里駅の混雑緩和を目的とした通勤五方面作戦の一環で、1971年に北千住～我孫子間が複々線化され、快速線と緩行線に分離しました。(以後はこれを緩急分離と呼ぶ)それと同時に大手町～綾瀬間が開業していた営団千代田線(現:東京メトロ千代田線)と相互直通が開始されました。また、複々線化・千代田線との乗り入れに際して建設費用を抑えたい国鉄と、足立区内に設置する車庫(綾瀬検車区)への回送ルートを確認したい営団の思惑が一致し、北千住駅 - 綾瀬駅間の緩行線を営団保有にして、複々線化と千代田線との直通運転が同時に行われることとなりました。しかし、営団線の運賃が常磐線時代よりも高くなったため利用客の怒りを買ったため、国鉄は運賃計算上は北千住駅 - 綾瀬駅間は従来どおり国鉄線運賃として計算される特例が設けられました。また、複々線化するとき千代田線に直通する方を緩行線、上野口に行く方を快速線と分ける体制を作りました。その体制が現在も続いています。

1. 歴史

常磐緩行線の歴史をざっとですが表にしました。

年	緩行線のできごと	その他の出来事
1971 年以前	常磐線の緩急分離計画が出る	1968 年に営団千代田線 部分開業
1971 年	常磐線緩急分離 北千住～我孫子間部分開業 (北千住～綾瀬間は営団千代田線 として開業) 103 系 1000 番台を投入	
1978 年		営団千代田線全線開業
1979 年		営団千代田線北綾瀬支線 (綾瀬～北綾瀬)開業
1981 年	北千住～取手間完全開業	営団千代田線から 5000 系撤退
1982 年	103 系 1000 番台の置き換え用として 203 系 0 番台を 1 本投入	
1984 年	203 系 0 番台を本格投入・製造終了	
1985 年	203 系 100 番台(0 番台の台車変更版) を投入	
1986 年	103 系 1000 番台の完全撤退 203 系 100 番台製造終了 207 系 900 番台を 1 本投入	
1987 年	国鉄民営化、JR へ	
1990 年		千代田線用営団 6000 系の 製造終了
1992 年		営団 06 系を千代田線に 投入
1999 年	ATC を 4 型からデジタル ATC の 10 型 に交換 209 系 1000 番台を投入	
2004 年		営団民営化、東京メトロへ
2006 年頃?	MACHIAI～待合室で町合い～プロジェ クト開始	

2009年	203系0、100番台と207系900番台の置き換え用としてE233系2000番台を投入 207系900番台の完全撤退	
2010年		東京メトロ16000系を千代田線に投入
2011年	203系0、100番台の完全撤退 233系製造終了	
2020年頃?	CBTC導入	



ここではざっとですが、常磐緩行線の各駅を紹介します



～綾瀬駅～

【駅の概要】1943年に常磐線の駅として開業した駅です。1971年4月20日の営団千代田線の綾瀬開業&常磐線の緩急分離&営団千代田線と常磐緩行線の相互直通運転開始の際に営団の管轄となりました。

常磐緩行線の駅として紹介していますが東京メトロの管轄となっているため、下の写真のように駅名標なども東京メトロ仕様となっています。



東京メトロ仕様の番線案内



東京メトロ仕様の駅名表

【乗換路線の紹介】

東京メトロ千代田線北綾瀬支線:1979年営団千代田線の綾瀬検車区～綾瀬間の出庫線を旅客化したものです。その際に、旅客化前は信号場だったところが北綾瀬駅となりました。現在は東西線から来た3両編成の05系改造車で行ったり来たりしています。この北

綾瀬支線の北綾瀬駅のホームが10両化される計画があり、そうすると東京メトロ千代田線内の終点が北綾瀬となり北綾瀬支線の名は事実上消滅することとなります。



北綾瀬支線を走る05系改造車@綾瀬駅(左)東西線時代の05系@西葛西駅(右)(種車ではありませんが参考程度に載せました)



【駅の概要】1897年に常磐線の前身の日本鉄道の駅として開業しました。もともとは隣り合っている新宿地区に駅を設ける予定でしたが、並行する有料道路への配慮としてこの亀有地区に設置されました。駅前にはイトーヨーカドーがあり町の中心地となっています。



【駅の概要】常磐緩行線の都内にある最後の駅です。次の松戸駅とは3.9キロと長い距離です。1897年に亀有駅と同じく日本鉄道の駅として開業しました。駅周辺には東京理科大学葛飾キャンパスや複合型マンションのヴィナシスや東急ストアなどが集まっています。新金貨物線が駅に乗り入れており、時々貨物列車が入線するときになると多くのファンでにぎわいます。過去にはジョイフルトレインを使った臨時列車も走ったことも

ある路線です。

この駅までは快速線が南側にいますが次の松戸駅との間で快速線が緩行線をアンダークロスし、北側に来ます。

【乗換路線の紹介】

京成金町線: 金町駅開業の2年後に金町～柴又間の人車軌道として開業しました。(のちに曲金(現在の京成高砂)まで延伸)この人車軌道を創設した人々で立ち上げた会社がのちの京成電鉄となります。現在は4両編成の電車が15分に1本行ったり来たりしていますが、2010年7月17日の成田スカイアクセス線開業以前は上野直通もありました。また、京浜急行の車両がかつて初詣の時だけ乗り入れていた時期がありました。



かつて運行していた京成 3300 形
@柴又～京成金町



現在運行中の京成 3500 形
@柴又～京成金町



【駅の概要】1896年に日本鉄道の駅として開業した駅です。ここの駅からの始発電車もあり常磐緩行線、快速線の一拠点となっています。駅直結でアトレやイトーヨーカドーなどの総合スーパーや駅直結ではないですが、デパートの伊勢丹もあり松戸市の中心部の役割を果たしています。

【乗換路線の紹介】

新京成電鉄: 第二次世界大戦中の日本軍の演習線を旅客化したものが始まりの路線です。関東の中で唯一の準大手私鉄です。路線の中にトンネルが1つもないこととカーブが多いことで有名な路線です。クリーム色に茶色の帯の塗装を長らくまもってきましたが、2014年6月1日にロゴマークが変更され、その2か月後にピンクと白をまとった新塗装車が登場しました。ファンの中ではあまり評判がよくない塗装です。下に旧塗装と新塗装両方の車両の写真を載せておきます。



新京成電鉄の主力 8800 形の旧塗装の編成@松戸駅



新京成電鉄最新車両 N800 形の新塗装の編成@松戸駅



【駅の概要】1952年に国鉄常磐線の松戸競輪場開催日のみの臨時駅(当時の駅名は松戸競輪場)として開業し、6年後に旅客駅に昇格したという珍しい駅です。(松戸競輪場は現在も現存)常磐緩行線のJR管轄駅の中では唯一の待合室のない駅となっています。



【駅の概要】1898年に日本鉄道の駅として開業した駅です。1971年の常磐線の緩急分離までは貨物を取り扱っていた駅でした。(ただし現在は臨時貨物のみ取り扱いをしています。)今でも流鉄ホーム側の線路には謎の貨車が置いてあります。(日常的に貨物を取り扱っていた時代の名残です。)



馬橋駅にある謎の貨車
ワム系統の何か?

【乗換路線の案内】

流鉄流山線:1916年に開業した地方私鉄です。輸送量減少のため最近3両→2両への車両数削減&新車への置き換えを行いました。現在は元西武101系の5000系が5編成10両在籍しており、各編成に「あかぎ」、「流星」、「流馬」、「なのはな」、「若葉」の愛称がつけられています。



第1編成「流馬」@馬橋駅



第3編成「あかぎ」@馬橋駅



【駅の概要】1973年に武蔵野線開業と同時にできた常磐緩行線のなかで最も新しい駅です。常磐快速線を停車させる計画がありましたが、住民が停車するホーム用の土地を国鉄に渡すことを拒否したため、計画は中止となりました。2014年3月31日まで立ち食い駅そば「喜多そば」新松戸店が常磐緩行線のホームで営業していました。

快速線の止まらない駅では、亀有、金町に次いで第3位の乗降客数です。

【乗換路線の案内】

武蔵野線:1973年に府中本町駅～新松戸駅と与野駅～西浦和駅が開業した路線です。また、2012年に新たに吉川美南駅が開業しました。全体的に環状した形の路線となっているため他の路線との接続がよく、「東京メグループ」の路線網の1路線となっています。



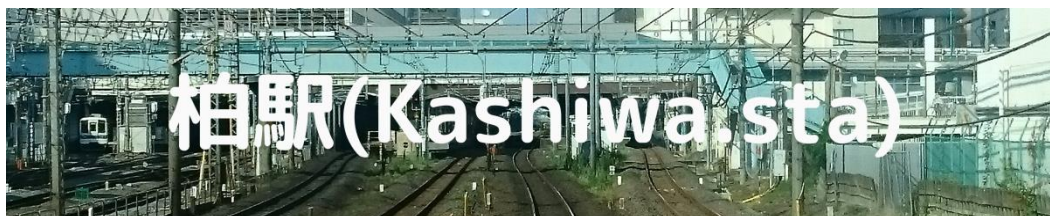
武蔵野線の主力の 205 系 5000
番台@越谷レイクタウン駅



【駅の概要】1911年に鉄道院(当時)の駅として開業しました。ここから馬橋駅までと武蔵野線の南流山駅まで武蔵野線支線が分岐しています。(通る列車は貨物がほとんどです。)駅からバスでちょっと行ったところに、交通ルールの学べるユーカーリ交通公園があり子供が楽しめるスポットとなっています。



【駅の概要】1953年に国鉄常磐線の駅として開業した駅です。常磐線の緩急分離までに3度の配線変更をした駅です。3度目の配線変更によって特急列車待避ができなくなりました。近くには麗澤大学、麗澤中学校、麗澤高校、麗澤幼稚園があります。東西には自由通路があり、人や物の流れを支えています。



【駅の概要】1896年に日本鉄道の駅として開業した駅です。駅の周辺の地名は千代田村だったのですが、千代田は皇居のある場所なので畏れ多いと感じた住民が柏にしたそうです。この駅での折り返し列車が朝夕に設定されているため、我孫子寄りにY字ポイントが設置されています。

【乗換路線の案内】

東武アーバンパークライン:1910年に醤油輸送を目的とした軽便鉄道(千葉県営軽便鉄道)が開業しました。その後は北総鉄道(初代)に譲渡され、北総鉄道は総武鉄道に名前を変えたのちに東武鉄道に買収され東武野田線となり、大宮～船橋まで開業しました。柏駅で方向転換するという体制をとっているためか、あまり大宮～船橋間の直通列車は走らず、ほとんど大宮～柏間と柏～船橋間の2系統に分かれて運行をしています。中古車ばかり走っているというイメージが強いですが、2014年からは新車である東武60000系が営業運転を開始しました。現在は16編成96両と着々と数を増やしつつあり、在来の東武8000系を置き換える予定です。



【駅の概要】1970年に貨物駅として開業した駅です。1年後の常磐線の緩急分離の際に旅客化を果たしますが、これは地元が駅を設置したいと願ったために旅客化されたもので、費用などはすべて地元負担での旅客化となりました。近くには手賀沼などの観光名所があり、サイクリングで訪れる人も多いそうです。駅構内にはユニオン建設の車両が常駐しています。(使用用途は不明)常磐緩行線内には踏切がありませんがこの駅に謎の踏切の装置があります。(こちらも使用用途は不明)



【駅の概要】1896年に開業した駅です。駅の候補としては別の場所にありましたが、飯泉喜雄さんという人が私財をなげうって誘致した駅です。1962年には国鉄から優良駅として賞を受けました。駅そば「弥生軒」ではどでかいげんこつサイズの唐揚げが入っているそばやうどんが売られていて毎日老若男女問わず人がひっきりなしに出入りしています。有名画伯の山下清さんが働いていたお店です(店内に宣伝の看板あり)。そのためかなり早い時間に唐揚

げの在庫がなくなってしまうときもあるそうです。唐揚げそばの値段は、唐揚げ1個入り400円、唐揚げ2個入り540円です。

【乗換路線の紹介】

成田線(我孫子支線)：成田鉄道として1901年に成田駅～安食駅間が開業した路線です。そのあと国鉄に買収されて成田線(我孫子支線)となり、後に我孫子まで開業しました。現在はE231系0番台の5両編成が行ったり来たりしていますが、上野からの直通列車が1時間当たり1本来ています。(朝夕には上野東京ライン経由で品川からも来ています。)



【駅の概要】1971年の常磐線の緩急分離の際に開業しました。当初は現在の緩行線のホームを使って快速線が営業していましたが、1981年の常磐線の綾瀬～取手間の完全複線化の際に快速線専用ホームを作り、快速線が営業していたところに緩行線が入る形となりました。常磐緩行線の電車は朝夕しか来ないので(当駅に来るのは取手行あるいは取手発の電車)、日中は快速線の電車を利用して我孫子駅へ出て、緩行線に乗り換えるという形になっています。隣駅の取手駅との間で日本一長い川で有名な利根川を超えます。



【駅の概要】1896年に日本鉄道の駅として開業し、1981年の常磐線の綾瀬～取手間の完全複線化の際に、常磐緩行線の営業が開始された常磐緩行線の唯一の茨城県内の駅です。昔は馬橋駅と同様に貨物も取り扱っていましたが、モータリゼーションの波に押されて貨物の取り扱いには1984年に貨物の取り扱いを廃止しました。この駅からの始発列車が朝夕にあります。(日中は天王台駅と同様に日中は快速線の電車を利用して我孫子駅へ出て、緩行線に乗り換えるという形になっています。)

【乗換路線の紹介】

関東鉄道常総線：1913年に常総鉄道の取手～下館間(常総線全線)が開業しました。全体を開業させた後に途中駅を開業させるスタイルで路線を作り上げてきました。自動改札機あるいはPASMO対応の簡易改札機が全駅に設置されているハイテク路線です。映画「パッチギ！ LOVE & PEACE」の撮影が行われたため、映画の中に関東鉄道が出て話題となりました。映画公開中はもちろんのこと、映画公開終了後も映画のファンが撮影をした場所を訪れる客が多くいます。



常磐緩行線の車両

ここではざっとですが、常磐緩行線を走る車両(走った車両も含む)を紹介します。

現在走っている車両(JR 車編)

E233系 2000番台



E233系 2000番台@金町駅

203系や207系900番台といった古い車両を置き換えるため2009年～2011年に18編成180両製造されました。

209系と違い、VVVFの素子にはIGBTが用いられました。

209系同様に地下鉄乗り入れの制約があるため、他のE233系とは顔つきや加速度などが異なります。

現在は小田急線に乗り入れるための小田急線の無線アンテナ設置&D-ATS-P設置工事とLCDの2画面化工事を進めています。

209系 1000番台



209系 1000番台@金町駅

1999年に営団千代田線のATCの交換(ATC4→ATC10)にともなう増発用として2編成20両製造されました。その後の増備はありません。地下鉄乗り入れの制約があるため、他の209系とは顔つきや加速度などが異なります。

この車両は小田急線への直通対象にはならないため、小田急線に乗り入れるための小田急線の無線アンテナ設置&D-ATS-P設置工事はされていません。

現在走っている車両(東京メトロ車編)

6000 系



6000 系@亀有駅

千代田線開業時の 1968 年から 1990 年の 22 年間で 36 編成 353 両(1 編成は試作車、北綾瀬支線用だったが 2014 年引退)が製造されました。当時最新の電機子チョップ制御を採用し、省エネ化を図っています。2010 年から後継の 16000 系の導入が始まり、一部の車両が廃車となり、海外譲渡されたもの以外は解体されています。

06 系



06 系@新松戸駅

1993 年に千代田線の輸送力増強用に 1 編成 10 両製造された千代田線唯一の 0 シリーズです。後述する有楽町線用に導入された 07 系の兄弟車です。その後の製造はありません。

VVVF インバーターで使われる素子には日本初の IGBT が使用されています。また、常磐緩行線初の TIS(車両制御情報管理装置)が設置されました。

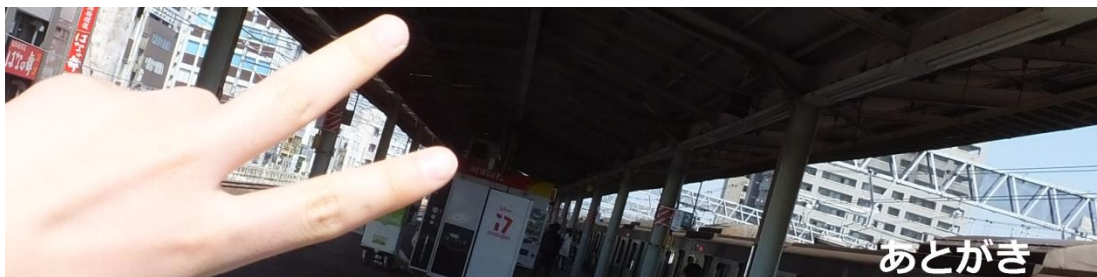
今年 1 月に機器類の故障が起きてからは運用を離脱し、10 月に廃車・解体されました。

16000 系



16000 系@金町駅

車齢が 40 年を超えて古くなってきていた 6000 系を置き換えるために 2010 年から導入を開始しました。主電動機には 06 系より省エネな PMSM(永久磁石同期電動機)を採用しています。ブルーリボン・ローレル賞を受賞した車両です。



~~ズ切過ぎても書き終わりませんでした。本当にすみませんでした。~~

ここまで記事をお読みいただき本当にありがとうございました。

カメラを持って暑い中取材するのは大変でしたが、暑い中取材した分の成果がここに表すことができよかったです。

常磐緩行線は快速線とのデッドヒートが繰り返されるなど、見どころが紹介したもの以外にもたくさんありますので、この記事を読んだ後はぜひぜひ常磐緩行線に訪れてみてください!

【参考文献】

常磐緩行線 wikipedia: <https://ja.wikipedia.org/>

ぼけお様サイト: <http://sanyo0.web.fc2.com>

趣味の営団地下鉄: <http://sanyo0.web.fc2.com>

果てなき車両図鑑: <http://www.krfj.net>

鉄道ファン 2008年10月号

鉄道ファン 2009年6月号

鉄道ファン 2009年9月号

鉄道ダイヤ情報 2011年9月号