市民を乗せて半世紀

特集

柏の50年～鉄道編

都心で働くサラリーマンのベッドタウンとして、また県北部や茨城県からも人が集まる商都市として発展してきた、柏市。その発展は、市中心部で交差するJR常磐線と東武野田線が多くの人を運んできたおかげであるといっても過言ではないでしょう。そこで今月の市制五十周年特集では、私たちの通勤・通学・買い物などに欠かせない大切な足、柏の鉄道について、その歩みを五十年の枠を越えて、初めてレールが敷かれた明治のころから振り返ります。

柏駅東口の今・昔（昭和46年ごろか）

～かしわの鉄道史～

話は百年前から…

初めて柏に鉄道が通ったのは、今から百八年前の明治29年。日本初の鉄道が新橋～横浜間で開通した明治5年から二十四年後のことでした。東京・田端～茨城・土浦までが開通し、県内には我孫子駅と合わせて柏駅が現在の位置に開設されました。二年後には宮城県の岩沼まで延伸し、今の常磐線の原型はこのときに完成しました。

当時の柏駅はまだ単線で、寂しい駅だったようです。複線化は明治45年、電車が走るようになったのは、昭和24年になってからでした。昭和28年には常磐線二つ目の駅として南柏駅が開業しています。一方、東武野田線は野田の醤（しょう）油工場の貨物輸送を主目的に明治44年に県営鉄道野田線として、大正12年には北総鉄道柏・船橋間が開通、昭和8年までに、豊四季駅・増尾駅・逆井駅が順次開業しています。ここまでが柏市ができる前までのお話です。

市内を走るSL（昭和30年代）

悲願・念願の快速停車

昭和29年に市制が施行されてからの昭和30・40年代は高度経済成長時代、市内に次々と団地が建設され、人口もうなぎ上りに増えた時代です。鉄道の輸送力も追いつかなくなり、昭和30年に一日平均二万人程度だった柏駅の乗降客数は、昭和40年には十二万人にもなり、昭和50年には二十六万人にまで膨れ上がりました。そのような中、輸送力増強をと、昭和46年4月20日、都心へのもう二つのアクセスとして、常磐線は複々線化され、地下鉄千代田線との相互乗り入れが始まりました（写真右）。

ところが、新しい線路にホームは作られず、それまであった上野行きが快速として柏駅を通過することとなったため、市民は大混乱。当時の山澤市長は「広報かしわ」の中で「私の責任において何が何でも快速は停めてみせなければならない。これが実現しないことになったら私の政治生命は終りである」と語り、その後何度も国鉄（当時）とかけあいました。その執念が実り、国鉄は用地と工事費の地元負担を条件に平成の電車が増えるなど、輸送力の増強は続けられるものの、増え続ける人口に追いつかず、慢性的なラッシュの混雑は一向に緩和されず、柏駅では「駅押し部隊」までも登場（写真左）。昭和57年には、当時の沼田千葉県知事が混雑率二五〇%の朝の常磐線に体験乗車し、そのひどさを国鉄などに陳情しています。平成10年には、人口一万人ごとに新駅という国鉄の基準を満たしていたことから、柏市内にも二十一年ぶりに新駅「柏の葉キャンパス」と「柏たなか」が誕生します。通勤地獄の解消を願う主なる声。期待しましょう。

通勤地獄との戦い

その後一部しか止まらなかった中距離電車が全部止まるようになり、十五両編

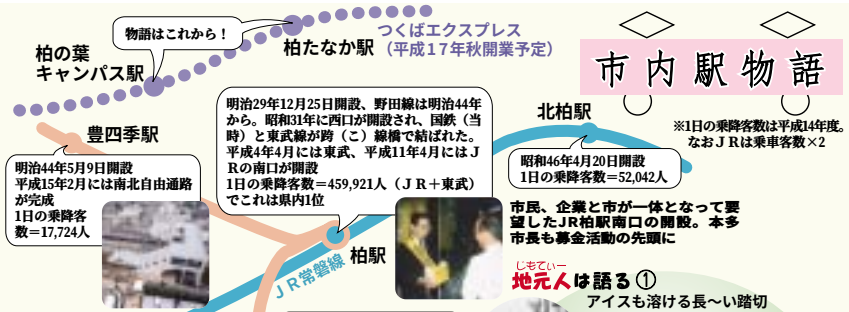
かつてはこんな光景もありました

現在の快速線ホーム。矢印から左が拡幅部分

柏の鉄道のあゆみ年表 1896～（明治29年）

柏市以前	明治29年	常磐線（当時は日本鉄道株式会社土浦線、明治39年から国鉄）田端～土浦間が開通、柏駅開設
	44年	県営軽便鉄道柏～野田町間（野田線）が開通、豊四季駅開設
	45年	常磐線北小金～我孫子間が複線化
	大正12年	北総鉄道株式会社柏～船橋間（船橋線）が開通、増尾駅開設
柏市	昭和 4年	野田線柏～清水公園間が電化
	5年	連絡線の完成で船橋線が野田線に直通運転
	8年	逆井駅が開設
	19年	野田線・船橋線が東武鉄道に合併
	22年	東武船橋線柏～船橋間が電化
	23年	東武鉄道、野田線・船橋線を総称し、野田線に
	24年	常磐線松戸～取手間が電化
	28年	南柏駅が開設
	31年	柏駅西口が開設
	46年	常磐線の複々線化工事が完了。地下鉄千代田線との相互乗り入れを開始し、同時に北柏駅が開設
	47年	常磐線柏駅に2つ目のホームが完成し快速が停車
	51年	近隣8市町、常磐新線の早期着手を国鉄に陳情することを決める
	55年	常磐線中距離電車が柏駅に全面停車
	57年	沼田県知事が混雑率250%の朝の常磐線に体験乗車。混雑緩和の陳情書を国鉄などに提出する
	58年	東武野田線新柏駅が開設
	平成 4年	東武柏駅ビルが完成、南口開設
	10年	常磐快速線ホームが2メートル拡幅
	11年	JR柏駅南口が開設
	17年	つくばエクスプレス開業。市内に2駅開設（予定）

市内駅物語



地元人は語る①

アイスも溶ける長～い踏切

柏駅西口の「旭町の大踏切」があった場所の近くに住んでいます。市川と流山を結ぶ県道が横切っていました。踏切のおかげで当時は東口との交流も盛んでしたね。国鉄・東武に加えて貨物線もあったので線路数が多く、遮断機の間は50メートル位あったでしょうか。なんてったって渡り切るまでにアイスキャンデーも溶けちゃうんですから（笑）。

※旭町の大踏切は常磐線の複々線化に伴い、昭和47年に廃止されました

今はあとかたもない踏切跡

地元人は語る②

単線ホームもまた良し…

昭和36年から逆井駅前で時計店を営んでいます。昔はこの辺りも人が少なかったので、乗る人の顔はだいたいわかりましたよね。単線ホームは止まっている電車が上り下り分からないので、よく改札の駅員さんが行き先を案内していました。でも橋を渡らずに柏にも船橋にも行けましたので、今思えば便利でしたよ。

ホームが1つだった逆井駅（昭和60年）

柏駅舎が生んだ全国初のダブルデッキ

前柏市収入役　吉野　勇（いさむ）さん

昭和45年から駅前の再開発を担当していました。常磐線の複々線化については昭和46年3月までに快速停車を前提とした二面ホームの実現を目標としていましたが、当時の国鉄には全く聞き入れてもらえませんでした。柏駅は乗降客数や将来性という点では申し分なかったのですが、松戸や我孫子に比べて優先度は低く見られていたようです。昭和46年4月に複々線は完成しましたが、快速が止まらなくては駅前の再開発する意味がありません。上野や日本橋に出ていた買い物客の八～九割を柏で止めたかったのです。当時の山澤市長などが必死の陳情を行い、何とか若干二面ホームは実現しました。これによって及び、休日はほとんどの工事が若かったので、人と車を分離して歩行者が、「駅前ではなく、街をつくるんだ」――ただの横断歩道ではなく「いこいの広場」にするためには、ダブルデッキでなくては実現しなかったのです。今のデッキにも注いだものです。月に二十日は資料を携えて霞が関まで通い、担当者の理解を深めていただきました。

地元のかたの協力があっての再開発事業だったことは言うまでもありません。このときの厳しい経験が後の南口開発のときにも生きたのだと思います。

昭和48年10月のデッキオープン時。アドバルーンも

来年秋開業！市内にも22年ぶりに新駅が誕生

つくばエクスプレスはここがすごい

来年秋に東京・秋葉原と茨城・つくば間開業予定で工事の進むつくばエクスプレス。市内では「柏の葉キャンパス」駅と「柏たなか」駅が誕生します。さて、最新の技術とアイデアに満ちた新鉄道には、どのような工夫が施されているのでしょうか。

●最高速度130km／hで運転

首都圏を走る鉄道の中で（新幹線を除いて）、最も速く走る列車となります。

●自動列車運転装置（ATO）によるワンマン運転

ボタン1つで発車し、自動で停車します。そのため運転からドア開閉まで乗務員1人で行うことができます。

●全駅全ホームに「可動式ホーム柵」を導入

ホーム上の安全のため、列車のドアと連動して開閉する柵（さく）が設置されます。

●秋葉原から順に01・02…と駅番号を付け、車内やホームの案内板に表示

「柏の葉キャンパス」は13番、「柏たなか」は14番です。

●バリアフリーに配慮した「ユニバーサルデザイン」をあらゆるところに採用

車いすのかたが利用しやすいように段差の少ない乗降口や幅の広い自動改札口、大型エレベーターなどが採用されます。

編集後記

108年前、もし柏駅がつくられていなかったら、今日の柏の街の繁栄はなかったかもしれません。実は常磐線の計画時点では、柏を通る回するルートも検討されていたそうです。幸運にも田畑や牧ばかりの未開の地に柏駅がつくられたこと、野田からの貨物輸送線が常磐線に接続するために柏まで引かれたこと…交通の要衝としての柏の発展はこのときに運命付けられていたのかもしれません。しかし、このチャンスを確実に生かして街を発展させてきた原動力は、いつの時代でも「市民の強い力」であったことは間違いないでしょう。

次の50年の始まりの年、つくばエクスプレスが開業します。新鉄道は私たちに果たしてどんな夢を乗せてきてくれるのでしょうか。

何問わかるかな？ 柏の鉄道クイズ

YesかNoで答えてね！

Q. 1 全国で初めて自動改札機が置かれたのは柏駅である

Q. 2 東武野田線柏駅は昔、常磐線をはさんで野田方面と船橋方面のホームが離れていた

Q. 3 手賀沼電鉄というものが存在した

Q. 4 東武野田線にも、「北柏駅」があった

Q. 5 市制施行（昭和29年）当時、常磐線にはまだ蒸気機関車が走っていた

Q. 6 常磐線快速電車はできた当初から柏駅に停車していた

Q. 7 柏駅の近くに東口と西口をつなぐ踏み切りがあった

Q. 8 市制施行後にできた駅は南柏駅と新柏駅である

Q. 9 市内にはまだ単線の区間がある

Q.10 常磐線快速でおなじみの車体が青緑色の電車は、今はもう走っていない

初めて見る自動改札機に熱い視線が：

答え　Q1＝Yes（昭和47年に試験的に導入されるも不具合が多く、本格採用には至りませんでした）Q2＝Yes（昭和5年に連絡線が開通＝上の年表参照）Q3＝No（昭和14年に手賀沼への観光誘致のために日暮里～土～我孫子間の計画を申請したそうですが、翌年常磐線との競合を理由に却下されてしまいました）Q4＝Yes（昭和8年に「柏競馬場前」駅として柏～豊四季間に開設。競馬場がなくなってから、「北柏」駅に改称され昭和20年までの2年間営業しました）Q5＝Yes（成田線から来る蒸気機関車が昭和40年代まで走っていました）Q6＝No（快速ができて1年ほどたってから。鉄道史参照）Q7＝Yes（開かずの踏み切りと呼ばれた旭町の大踏切＝別掲「地元人は語る」参照＝など）Q8＝No（北柏駅と新柏駅。上の年表参照）Q9＝Yes（逆井～高柳間）Q10＝No（昭和40年から39年間走り続けた103系。あと1編成残っていますが、お別れも近いことでしょう。長い間お疲れ様でした！）

あと一編成。乗れたらいいことあるかも

柏駅西口の今・昔（昭和47年）