

東北新幹線の東京・新青森間には特急が毎日17本も走っている。いまだき特急列車は珍しいものではない。しかし、戦前の東北本線には特急が1本も走っていなかった。特急列車は日本にわずか4本しかなく、本にわずか4本しかなく、

たのである。東海道本線と山陽本線を走っていた「富士」「櫻」「燕」「鷗」各1本である。とくに1929（昭和4）年に命名された「富士」は、1・2等車のみで編成された豪華列車である。今



1960（昭和35）年・樋口慶一さん撮影  
『青森・東津軽の昭和』（いき出版）より転載

## 特急「はつかり」 東北本線を往く

荒井悦郎

（青森県史編さん専門委員）

都圏を結ぶ大動脈として復興のために質より量の輸送を要求された。戦後復興輸送が一段落した1958（昭和33）年10月のダイヤ改正で、上野～青森に初めて特急列車（常磐線経由）が新設され、「はつかり」と命名された。蒸気機関車が牽引する客車列車であった。所要時間は12時間を要した。それでも1891（明治24）年開通当時、上野～青森は26時間半を要したから、それに比べると半分以下になったのである。初代「はつかり」は2年後の1960（昭和35）年12月、2代目の気動車特急に引き継がれる。日本初の気動車特急で、前面のボンネットと高位置の運転台、クリムと赤に塗り分けられた姿は東北本線の新しい顔となった。蒸気機関車の煤煙に苦しめられずに東京～青森を旅行できるのは画期的なことであった。当初の所要時間は習熟運転のために蒸気特急と変わらなかったが、習熟運転が終了した1961（昭和36）年には10時間25分に短縮した。

1968（昭和43）年、東北本線は全線の電化・複線化が完成した。高速化が可能となり、輸送力は増強された。このとき登場した3代目の「はつかり」は電車特急（東北本線経由）となり、2往復に増発、所要時間は8時間30分となった。その後、「はつかり」は増発を重ね、昼間1時間ごとに同じ分に走るエル特急となった。

1982（昭和57）年に東北新幹線が盛岡まで開通した。「はつかり」は盛岡～青森に運行区間が短縮され、新幹線と青函連絡船を中継するリレー列車に性格を変えていった。1988（昭和63）年の津軽海峡線開通後は一部の「はつかり」が函館まで乗り入れるようになった。

2002（平成14）年12月、東北新幹線が八戸まで延伸されたのに伴い、リレー列車としての役割を終えた「はつかり」は廃止となった。八戸～青森の連絡特急は北海道に直通する「白鳥」と「スーパー白鳥」にかわった。2016（平成28）年3月には北海道新幹線新青森～新函館北斗の開業に伴い、津軽海峡線を走る「白鳥」「スーパー白鳥」も運転を終える。