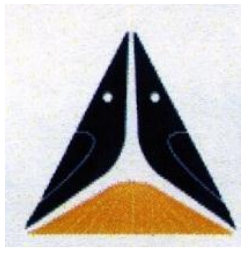


# 未公開発掘資料『烏寶線鉄道唱歌』の解明に向けた調査と分析 ～足利工業大学&烏山高等学校共同研究の成果～

## 烏山線の開通と車両の変遷



栃木県立烏山高等学校  
鈴木 雄太

烏山線は1923年(大正12年)5月1日に開業。開業当初は宝積寺駅と烏山駅に、熟田駅と大金駅を加えた4駅のみで、全長は20.4<sup>キロ</sup>。1934年(昭和9年)に下野花岡駅、鴻野山駅、小埜駅、1954年(昭和29年)に滝駅が開設され、現在の運用になった。  
既に1885年(明治18年)に東北本線の大宮・宇都宮間が、続く1886年(明治19年)に宇都宮・黒磯間が開通していた。烏山の発展のためには鉄道の導入が不可欠だと考えた先人たちは、1895年(明治28年)に私設軽便鉄道を計画し、以後も国への誓願を繰り返すなど、実に30年あまりにわたる先人たちの努力により、烏山線の開通は実現したのである。

### ■開通直後から戦前・戦中まで

開業後しばらくは蒸気機関車による客貨混同列車で運行されていた。詳しい車両形式については不明である。宝積寺までの所要時間は約1時間で、現在よりも多少時間がかかったが、しかし表1の営業成績の表を見ると、烏山線が地域経済の物流において大きな役割を果たしていたことが伺える。昭和9年に気動車運転が開始。戦前にはガソリン動力のキハ40000形が使われていた。しかし戦中はガソリンが軍用に優先されたため、3710形タンク式蒸気機関車が運用されたようである。

表1 烏山駅の営業成績

	大正14年	昭和50年
乗員客数	110,123人	621,724人
手荷物発	3,949個	555個
手荷物着	3,505個	144個
小荷物発	13,897個	12,855個
小荷物着	26,703個	11,921個
貨物発送	28,237 <sup>ト</sup>	7,449 <sup>ト</sup>
貨物 着	13,746 <sup>ト</sup>	5,572 <sup>ト</sup>

『烏山町史』より引用

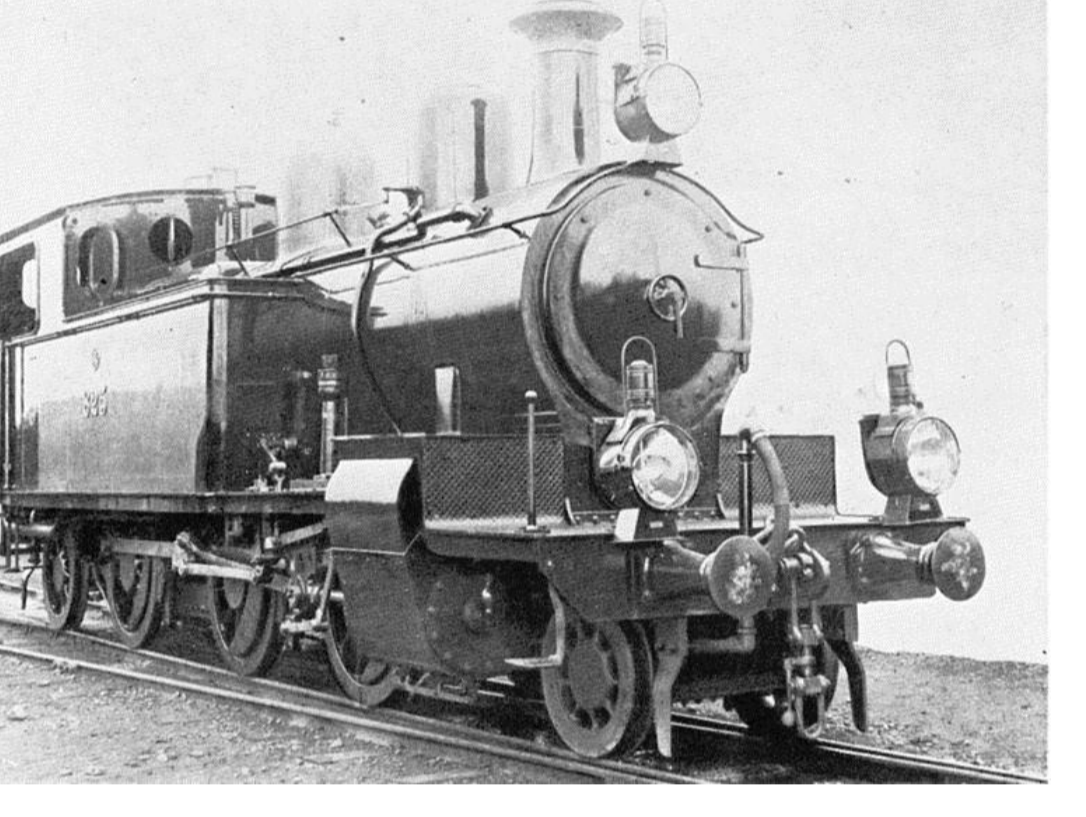
図1 昭和初期の烏山線(提供:古谷弘子氏)



図2 キハ40000形(Wikipediaより引用)



図3 3710形タンク式蒸気機関車(Wikipediaより引用)



### ■烏山駅について

旧烏山駅宿舎は烏山線開業に伴って1923年(大正12年)に建設された。構造は瓦葺き切妻屋根木造平屋建てで、当時の駅舎には2つのドゥーマー窓が存在したが、その後の改修でドゥーマー窓は撤去された。しかし駅舎全体の輪郭は当時のままであり、烏山の近代文化移入の様子を今日に伝える貴重な歴史遺産であったが、新駅舎建設に伴い、2013年(平成25年)に撤去された。



図4 完成当時の烏山駅舎(出典:『烏山町史』)



図5 駅前に設置された解説板(那須烏山市HPより引用)



図6 現在の烏山駅舎

### ■森田トンネルについて

滝駅と小埜駅に位置する総延長356.31mのトンネルで、構造形式は、コンクリート造、ファザードは馬蹄(ばてい)形甲型という断面で、全体的に狭い断面形状である。トンネル内の傾斜は25%。(パーミル)で、これは水平距離1000mに対して高さ25mの勾配を意味する。「烏山線建設工事概要」によると使用セメント量は10297樽(バレル)、約1230キロリットル。「烏寶線鉄道唱歌」にも登場し、その中で工事の過酷さが伺える。

図7 開業当時の森田トンネル(出典:烏寶鐵道開通紀年繪葉書)



### ■荒川橋梁について

通称「小埜の鉄橋」で、烏山線上りの列車が小埜駅を出発して、間もなく渡る荒川に架かる橋である。昭和29年に橋桁を架けかえている。荒川橋梁は全長66メートルと小規模であるが、当時としては難工事であったと伝えられている。



図8 荒川橋梁(出典:「目で見える矢板・さくら・那須烏山の100年」)



図9 現在の荒川橋梁

### ■戦後の車両の変遷

昭和26年に気動車が復活し、ディーゼル歯車式変速器搭載の気動車が運行した。車両形式は不明。昭和32年に総括制御可能を容易にした液体式ディーゼル車のキハ10形・11形気動車が登場した。その後キハ10形の2両が老朽化したため、キハ20形気動車を向日町運転所(現:京都総合運転所)と水戸機関区(現:水郡線営業所)から借りる形で2両を導入した。キハ20形はキハ10形に比べやや大きい車体のため、居住性が改善された。昭和54年にはキハ40形気動車が導入され、平成26年には蓄電池車EV-301系電車(愛称は「ACCUM」)が導入された。現在はキハ40形と蓄電池車が併用されているが、最終的には逐次蓄電池車両に統一する予定である。しかし関東地方の非電化線でキハ40形を使用しているのはもはや烏山線だけであり、キハ40形は鉄道ファンを中心に未だ大きな支持を集めている。

図10 キハ11(1両目)とキハ10(2両目)



図11 キハ20とキハ11の併用運転



図12 キハ40 2011番



図13キハ40 1000番代



図14 EV-301



(写真左から4枚は<http://www.geocities.jp/rabuca2003/karasuyama-2013>から引用)