



宮の鉄道展

2018.9.22 [SAT] - 11.11 [SUN]

宇都宮市教育委員会

1 はじめに

日本初の鉄道が開通したのは、1872（明治5）年のことです。イギリスから輸入された機関車をつかい、新橋—横浜間で1日9往復が運転されました。

現在、宇都宮市内を通る鉄道は、JR宇都宮線・日光線と東武鉄道宇都宮線の3路線ですが、かつては、大谷や新里方面の軌道※もありました。今回の展示では、それぞれの鉄道の歴史を振り返るとともに、鉄道の旅に欠かせなかった駅弁や汽車土瓶についても紹介します。

※鉄道と軌道（『広辞苑』より）

鉄道…レールを敷設した線路上で動力を用いて列車を運転する施設。法制上は路面電車のように道路に敷設されるもの（軌道）は除かれる。

軌道…車の通る道。路盤の上につくった線路構造物の総称。レール・枕木・道床などから成る。法制上は路面電車のように道路に線路を敷設して輸送を行う鉄道を指す。

2 東北本線（宇都宮線）の歩み

我が国最初の私鉄会社である日本鉄道株式会社の手で、大宮—宇都宮間の鉄道敷設が完成したのは、1885（明治18）年です。当初から営業をみた県内の駅は、小山・石橋・宇都宮の3駅でした。当時の運賃は、大宮—宇都宮間で上等が245銭、下等が72銭でした。宇都宮—黒磯間も翌年に竹林・下川俣・上川俣・宝井・古田・長久保・矢板の路線で開通し、当初は宇都宮駅をでると真っ直ぐ北上するルートでしたが、その後、度々の水害により運行中止が続いたため、1895（明治28）年に、岡本・氏家・蒲須坂・片岡・矢板への路線変更が申請され、1897（明治30）年には、岡本・氏家・片岡の3駅を伴って現在の路線が開通しました。

その間、宇都宮を通る鉄道は、白河（明治20年）、青森（明治24年）へと延長され、1890（明治23）年には、日光線が開通しました。

その後、宇都宮軌道株式会社・野州人車鉄道株式会社・大谷石材軌道株式会社・東武鉄道株式会社などの経営する近郊緒線が、次々に開通しました。1906（明治39）年の「鉄道国有法」による官営化、1912（明治45）年から本線複線化が着工され、1982（昭和57）年には東北新幹線も開通し、宇都宮と首都圏、東北・北海道を結ぶ大動脈となっています。



宇都宮市真景図（明治39年）に描かれた宇都宮駅周辺

◆東北本線（宇都宮線）の主な歩み

(年)		主な出来事
1872	明治 5	新橋—横浜間に日本初の鉄道が開通。
1876	9	建築師長ポイルが線路計画の上告書を提出。
1881	14	民間の日本鉄道が設立。
1882	15	川口—熊谷間の工事着手。第一区線の起点を上野に決定。
1883	16	上野—熊谷間の工事完了。
1884	17	第一区線と第二区線（東北線）の分岐点が大宮に決まる。
1885	18	大宮—宇都宮間開通。宇都宮駅開業。駅弁販売開始。
1886	19	宇都宮—那須（現・西那須野）間開業。
1890	23	宇都宮—今市間開業。
1891	24	宇都宮—長久保間に古田駅開業。
1895	28	雀宮駅開業。
1897	30	宇都宮—矢板間の経路を変更。古田駅を廃止し、岡本駅が開業。
1906	39	鉄道国有法をつくり、主な民間鉄道を買収し日本国有鉄道誕生。
1913	大正 2	小山—岡本間複線化。
1964	昭和 39	東海道新幹線の東京—新大阪間が開通。
1982	57	東北・上越新幹線開通。
1987	62	国鉄が分割民営化され、JRが発足。
1990	平成 2	上野—黒磯間に宇都宮線の愛称を使用。



国鉄宇都宮駅舎と駅前通り（明治末～大正期）
[下野新聞社提供]



国鉄宇都宮駅舎と駅前通り（昭和初期）
[下野新聞社提供]



国鉄宇都宮駅舎と駅前通り（昭和55年）
[下野新聞社提供]



現在の宇都宮駅



改札鈇 [個人蔵]



腕章 [個人蔵]



制服と制帽 [個人蔵]

◆現在に残る旧路線の遺構



鬼怒川桥梁の遺構（南東から）



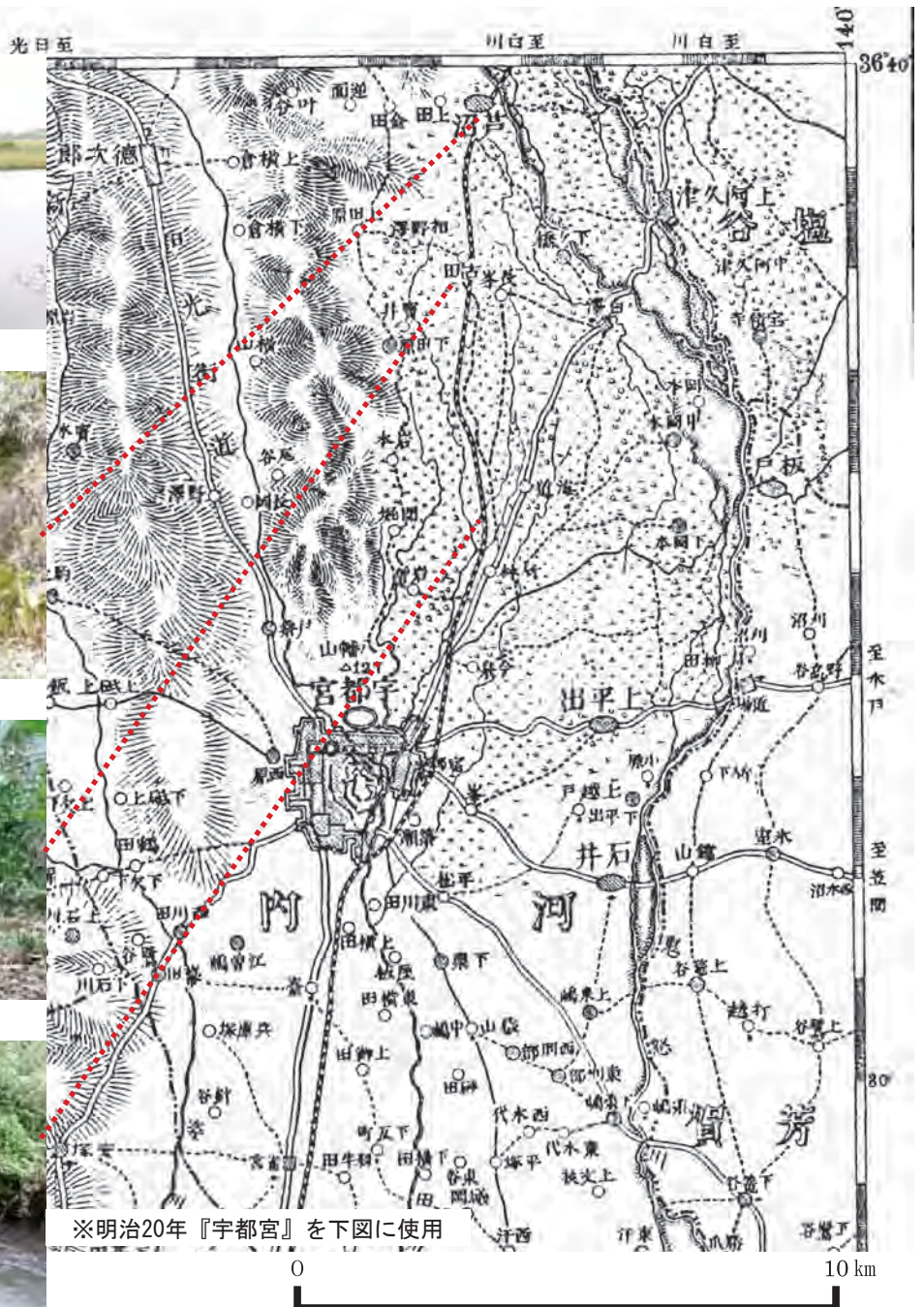
芦沼地区の西鬼怒川桥梁の遺構



古田停車場跡付近



大塚地区に残る遺構



【電気機関車EF57 7】

EF57 7は、電気機関車EF57形の7号機として1942（昭和17）年に製造され、東海道線・上越線で活躍したのち、1960（昭和35）年、宇都宮機関区（現・宇都宮運転所）に配置されて東北線を走りました。

製造以来、1978（昭和53）年に廃車となるまでの36年間に、約346万キロを走りましたが、これは地球をおよそ87周した距離にあたります。

EF57形は全部で15両製造されましたが、現存するのは7号機だけです。戦中・戦後の混乱・復興・発展の時代を走りつづけた栄光の機関車として、大切に保存されています。



3 東武鉄道宇都宮線

東武鉄道は1899（明治32）年に、北千住―久喜間に初めて営業されました。東武宇都宮線は、東武日光線の新栃木駅より分岐し、東武宇都宮駅に至る路線で、1928（昭和3）年に、新栃木駅から宇都宮に至る鉄道敷設免許の指令が出され、1931（昭和6）年8月に開通式が行われました。その間、3月には、宇都宮石材軌道株式会社と合併し、大谷石を運ぶための新鶴田と西川田への連絡線も同年12月に開通しました。東武鉄道宇都宮線を本線とし、同大谷線を支線とする新系統の鉄道網が成立したのです。

開通当時、宇都宮地内に配置開設された東武鉄道の駅は、終点の東武宇都宮駅・花房駅・西川田駅の各駅でしたが、その後、昭和8年12月5日に、南宇都宮駅が、同17年7月1日に江曾島駅が開設され、花房駅が廃止されました。

東武宇都宮駅は、新栃木―宇都宮間の29kmで、上・下線各16本が運行され、当時、宇都宮―南宇都宮間の運賃は4銭でした。開通当時の宇都宮駅の売上げは、200円～300円であったといえます。



昭和6年開通後の東武宇都宮駅 [下野新聞社提供]



昭和34年の百貨店も兼ねた東武宇都宮駅 [下野新聞社提供]

4 宇都宮軌道運輸（宇都宮石材軌道）

本市域の北西部には、「大谷層」とよばれる緑色凝灰岩の地層が広がります。私たちの祖先は、そこで採れる石を暮らしの中に上手に取り入れながら生活をしてきました。

明治時代以降には、採掘技術や鉄道輸送の発達により、採石産業が発展を遂げ、関東大震災後には、首都圏を中心に商圈を確立していきます。

1896（明治29）年に宇都宮軌道運輸株式会社（のちに宇都宮石材軌道会社に改名）が設立され、大谷石の輸送量拡大を目的として人車軌道が建設されました。人車軌道は、貨車を人力で押して動かすもので、馬や馬車に比べ多くの石材を運ぶこと

ができました。その後、1903（明治36）年材木町まで線路を延ばし、同時に西原町から鶴田駅まで人車鉄道が敷設されました。

人車軌道により大量の大谷石が荒針から西原町経由で鶴田駅まで運ばれましたが、貨車が足りず、荒針駅で滞貨が発生していたため、1915（大正4）年に荒針—鶴田間に石材専用軽便鉄道が敷設されました。

昭和に入ると、人車軌道客車は人力からガソリン駆動へ動力が切り替わり、「自動トロ」と呼ばれるガソリンカーが登場しました。しかし、1931（昭和6）年に宇都宮石材軌道（株）は東武鉄道（株）に合併吸収され、徐々に人車軌道の廃線が進み、1952（昭和27）年には全廃となりました。1964（昭和39）年には東武西川田駅と荒針間の鉄道も廃止されました。



宇都宮石材軌道株式会社線路一覧図 [個人蔵]



鉄道開業を記す木札
[大谷石材協同組合蔵]



人車軌道貨車 [個人蔵]



軽便鉄道の蒸気機関車
[大谷石材協同組合蔵]



大谷石輸送駅構内の様子
[大谷石材協同組合蔵]

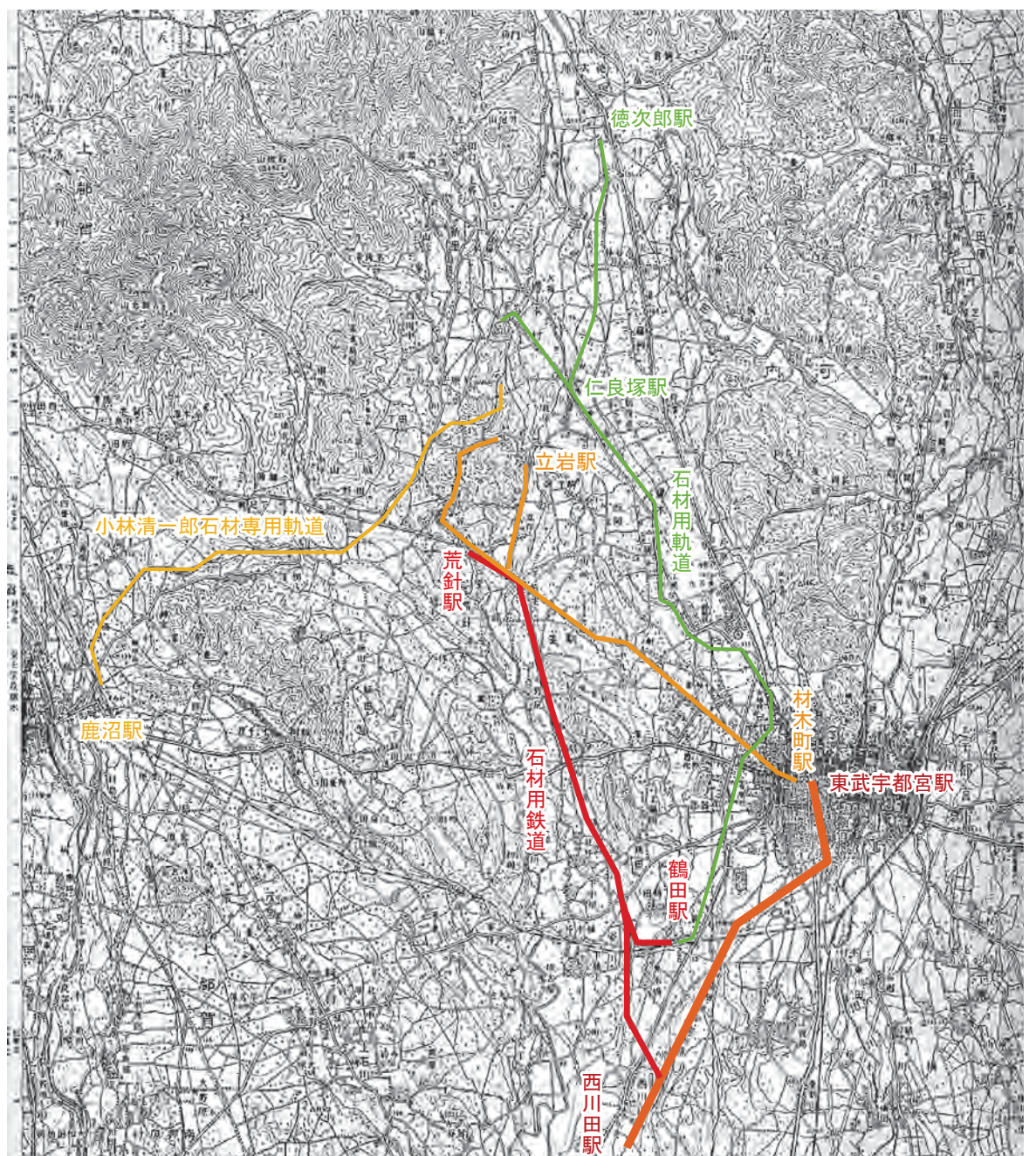
5 野州人車軌道

野州人車鉄道は、宇都宮市郊外戸祭と新里及び徳次郎を結んだ人車軌道で、1897（明治30）年7月に発起許可申請が出され、翌年2月に発起許可となります。

野州人車鉄道は新里石の輸送を目的とし、1899（明治32）年、戸祭—新里芳原間に開通しました。新里から宇都宮に搬出する石材、農産物の運搬、宇都宮から新里へ肥料運搬などがあり、人車鉄道は多くの人に期待されました。

当初は貨車営業のみでしたが、翌年には客車運転を開始、さらに2ヶ月後に開かれ

た株主総会では、中途の仁良塚駅で分岐して徳次郎方面への延長を可決します。この支線は1903（明治36）年に開通し富屋線と呼ばれました。富屋線は旅客輸送以外に三井鉱山関連物資の輸送も視野に入れ、開通以来株式への配当がない状態だった会社の経営を好転させることも期待されましたが、そこまでの効果はありませんでした。富屋線開通と同じ36年中には、株式総会において会社の解散・譲渡が議題となりました。この時の総会では会社の存続でまとまったものの、1905（明治38）年の総会では宇都宮軌道運輸への合併が可決されました。これにより野州人車鉄道の路線は、経営者を変更しながら昭和初期まで存続しました。



※下図は昭和9年『宇都宮』の一部を使用

昭和9年当時の宇都宮石材鉄道路線図

6 駅弁と汽車土瓶

「旅のお供」といえば、駅弁。駅弁の始まりは、1877（明治10）年の神戸駅説、大阪駅説、1883（明治16）年の上野駅説など諸説ありますが、ほかにも、1885（明治18）年7月の宇都宮説もあります。

当初の駅弁は、握り飯に香の物を添えて竹の皮に包んだものと伝えられています。

また、「駅弁のお供」といえば、お茶。お茶の販売は、静岡駅で1889（明治22）年に2銭5厘で発売したといわれています。販売当初はロクロ挽きで作られた従来の土瓶を汽車内用に利用していました。主に栃木県の益子焼の窓絵山水土瓶、梅絵土瓶、滋賀県の信楽焼の山水土瓶、愛知県の常滑焼の朱泥の土瓶、瀬戸焼、岐阜県的美濃焼が使用され、2合や3合土瓶が使われていました。やがて駅名や弁当店の名前が入った土瓶が作られるようになります。明治30年代になると、汽車内専用の小型の土瓶が作られるようになり、土瓶の胴の表側に駅名、裏側に業者名が書かれました。

大正10年頃には、ガラスの茶瓶も登場します。しかし、ガラス茶瓶は、熱い、割れやすいなど不評であったようです。昭和に入ると、ロクロ挽きの手作り土瓶から、角型など鑄込み・型作り成形の茶瓶へと変わり、各地の窯業地で生産されるようになりました。戦中期は、食糧不足で生産は減少しましたが、終戦後お茶の販売は徐々に回復し、昭和30年代頃までは各地で画一的な形状の容器が大量生産される一方、小田原の小田原提灯形や下関のフグ形など名所や名物をかたどったユニークな茶瓶が各地で作られました。

昭和32、33年頃、高度経済成長の時代になると、ポリ容器入りお茶が販売されるようになりました。ポリ容器は軽く、値段が安かったため、10年ほどで広く普及しました。その後、アルミニウム製缶やステンレス製缶が普及し、現在では、飲料の多様化と、ペットボトル容器の普及でポリ容器入りのお茶も姿を消しました。

汽車茶瓶 [栃木県立博物館蔵]



小田原提灯形汽車茶瓶

汽車茶瓶

駅弁容器 [栃木県立博物館蔵]



左上：鯛寿し 右上：だるま弁当
下：舟弁当



河豚形汽車茶瓶