

「日々の理科」(第 3044 号) 2022, 12, -7

「充電式の電車!?(2)」

お茶の水女子大学附属小学校教諭

お茶の水女子大学サイエンス&エデュケーション研究所 研究員

田中 千尋 Chihiro Tanaka

かつて鉄道旅行の楽しみと言えば、その筆頭は「駅弁」だった。しかし、横並びの「ロングシート」が多くなった在来線で、膝に駅弁を載せて食べるのは、どうも気が引ける。そういう通勤電車みたいな車両では「飲食禁止」みたいな雰囲気すら感じる。



食堂車を連結しなくなった新幹線では、駅弁は「車内食」の定番であり、もちろんテーブルを出して堂々と食することができる。幸い東京駅の新幹線ホームでは、早朝からさまざまな駅弁を購入できる。今回は超豪華な「政宗公御膳」なるものを選んだ。1,400 円也! 味もボリュームも、非常に満足度の高い朝食だった。



ほどなく宇都宮駅に到着した。2022 年 3 月までは、上野東京ラインの列車が黒磯まで直通していたが、今は全列車宇都宮で乗り換えた。しかし我々が乗ろうと

しているのは、烏山線の 2 両編成の列車である。



その烏山線の列車がホームに入ってきた。あれ? 何かおかしい。見たこともない車両だ。しかも屋根にパンタグラフ(集電装置)がついている。気動車(ディーゼルカー)ではなく、これは明らかに「電車」だ。烏山線はいつ電化されたのだろうか?



黒磯行の列車と間違えたのかと思ったが、表示は紛れもなく「烏山線」となっているし、たった 2 両だ。

路線諸元

路線距離 20.4 km

軌間 1,067 mm

線路数 単線

電化方式 全線非電化(烏山駅構内のみ直流電化)

閉塞方式 自動閉塞式(特殊)(宝積寺駅 - 大金駅間)

特殊自動閉塞(軌道回路検知式)(大金駅 - 烏山駅間)

保安装置 ATS-P

最高速度 65 km/h

念のために急いで Wikipedia で調べてみると、やはり「全線非電化」となっている。しかし「烏山駅構内のみ直流電化」という奇妙な注意書きがある。乗る前から、烏山線の謎が、ますます深まってしまった。