

## 東武熊谷線廃線跡をめぐる

kobu

### 東武熊谷線とは

東武熊谷線とは埼玉県熊谷市の熊谷駅から同市妻沼（旧妻沼町）にあった妻沼駅までを結んでいた非電化の単線路線であった。地元では「妻沼線」と呼ばれ親しまれていた。

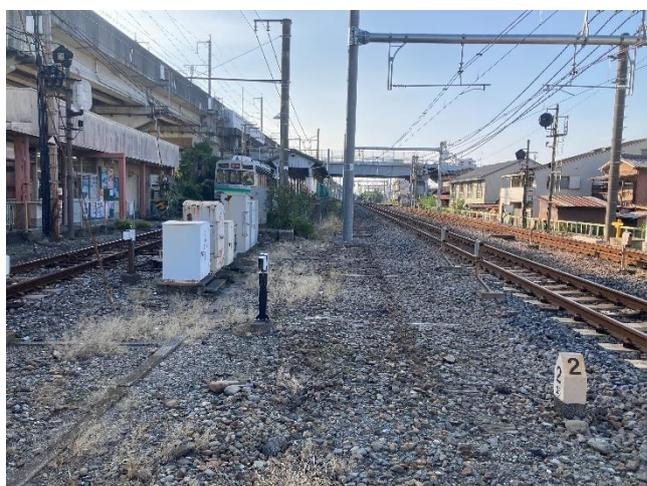
この路線の歴史は太平洋戦争に遡る。当時、熊谷市の北側に位置する群馬県太田市には中島飛行機（現 SUBARU）の工場があった。そこで、軍は東武鉄道に対し、工場要員や資材の運搬を目的とする熊谷駅から東武小泉線の西小泉駅（大泉町）までを繋ぐ鉄道を敷くよう要請し、1942年に工事が開始された。軍から線路の敷設を急ぐように命令された東武鉄道は東武日光線の一部区間を単線化し線路を流用するなどし、計画された13kmのうち熊谷～妻沼間の10.1kmが1943年に開業した。だが、妻沼～西小泉駅のための利根川を渡河するための橋は資材不足から工事が進まず、この区間の工事はほぼストップしてしまった。そのまま終戦を迎えたが、工事は再開されず、1974年には未完区間の工事免許も取り下げられてしまった。

もともと、旅客輸送用で建設されたものではないため採算はよいとは言えず、路線延長を求めていた大泉町や路線存続を訴えていた妻沼町、熊谷市の願いも虚しく1983年5月31日の運転を最後に廃線となった。

駅は秩父鉄道と共用の熊谷駅、上熊谷駅と単独運用の大幡駅と妻沼駅の4駅があった。

車両は英国製のB-2型蒸気機関車を使用され、1954年2月10日からは東武鉄道が開発したキハ2000系が活躍した。

### 廃線跡巡り



左に見えるのが秩父鉄道上熊谷駅で、高架は上越・北陸新幹線。右二つの線路はJR高崎線。真ん中にうっすらとある線路の跡が解るだろうか。ここに妻沼線が通っていた。線路はそのまま放置されていたが、1年ほど前に高崎線の新しい架線柱（写真中央）が設置されたことで取り壊されてしまった。



上熊谷駅から西に移動したところ。秩父線と並行して走っていた妻沼線は途中で北に分岐し高崎線と立体交差して妻沼方面へ向かった。妻沼線が高崎線の上を超えていた名残で地面が盛り上がっている。



立体交差を終えた地点からしばらくは「かめのみち」という遊歩道として整備されている。妻沼線は鈍足だったことから「カメ号」と呼ばれていたもので、それに因んで名づけられている。左の写真の様なカメの像のようなものも複数設置されており、遊具なども整備されている。かめのみちの脇には右の写真のように線路の柵が残っている箇所も多い。



大原付近。ここから廃線跡は道路として整備されている。しかし、右の写真のように、道路として整備がされていない場所も多い。ただ、この道路は少しずつ工事が進み伸びているので、右の写真の場所も道路として整備される日はそう遠くないかもしれない。



中奈良付近。

ここからまた道路としてしっかりと整備がなされている。曲線のない、真っすぐの一本道が妻沼中心部まで続いている。



妻沼駅があった地点。記念碑などもなく駅があった面影をつかむことは難しい。

右の地面が盛り上がっている部分がホームの背後であり、イブキの木が並んでいたがそれもここ数年のうちに撤去されてしまったようだ。

妻沼駅の跡は辛うじて特定することが出来ました。大幡駅に関しては全く分かりませんでした。すみません。

### キハ 2000 系について

上述したとおり、妻沼線ではキハ 2000 系という車両を使用していたが、こちらに関しては静態保存されている。上の妻沼駅跡のすぐ近くにある妻沼中央公民館でその姿を拝むことが出来る。車両の中に入る事もできるので、廃線マニアの方にはたまらないであろう。公民館内の展示室には妻沼線の貴重な資料なども展示されている。無料で入れるので是非足を運んでほしい。

#### 性能

形式 キハ 2000

営業速度 65 キロ

定員 109 人

重量 22.50 t



屋根付きなので屋外の保存車両としては状態は良好といえる。

車内に入る事が出来るので、妻沼線の雰囲気味わってみるのもよい。

#### 参考文献

新・鉄道廃線跡を歩く②南東北・関東編  
東武鉄道のひみつ