

旧くりはら田園鉄道 若柳駅 保存車両・施設の紹介

【動態保存車両】(くりでん乗車会走行車両)



KD95 (KD951、KD953)

気動車(ディーゼル車)、1994(平成6)年製
栗原電鉄からくりはら田園鉄道へと経営体制を変更するのに合わせて導入した内燃動車(ディーゼル動車)である。製造社は富士重工。
くりはら田園鉄道KD95形は内装の一部に宮城県産の木材を使用したり、鶯沢木工組合製のランプを取り付けたりするなど、細部の仕様を変更することで独自性を打ち出した。
1995年以降、主力車輛として約12年間使用された。

※開催月によっては、次の車両の走行も予定する。



KD10 (KD11)

気動車(ディーゼル車)、1984(昭和59)年製
名古屋鉄道で使用していたキハ10型15,16を、1995年に購入し、その後約12年間使用された。製造社は富士重工である。ただし、その用途は主として朝ラッシュ時における高校生輸送であり、それ以外の時間帯に営業に就くことは少なかった。



DB10 (DB101)

1965(昭和40)年製
栗原電鉄が導入した内燃機関車(ディーゼル機関車)で、石越駅及び、細倉鉱山駅における貨車の入換作業が主な用途であった。製造社は協三工業である。
栗原電鉄時代以来40年にわたって在籍し、細倉鉱山の貨物輸送に貢献した車輛の中では現在でも走行可能な唯一の存在である。



ワフ7 (ワフ74)

車掌室つき有蓋貨車、1914(大正3)年製
大正生まれの現役古老。1959(昭和34)年に栗原電鉄が西武鉄道より購入した有蓋緩急車である。有蓋貨車の内部を仕切って車掌が乗車する部屋を設けた形状が特徴で、貨物列車の最後部に連結して使用する。製造社は不明。木造有蓋緩急車としての残存例は唯一と思われる。
1959年の導入から1987年の貨物営業廃止まで使用され、その後も2005年まで在籍した。



T10 (T102、T103)

無蓋貨車、1907(明治40)年製。1917年製の説有。
1955年、栗原電鉄が762mmから1067mmへ改軌したのに合わせ、西武鉄道から購入した無蓋貨車である。積載重量は10トンと比較的小型の貨車で、側面のアオリ戸や妻面は木製である。鉱石などの輸送用として使用された。
1955年の導入から、1987年の貨物営業廃止まで使用され、その後も2005年まで在籍した。

【静態保存車両・施設】(展示車両・施設)



M15(M153)

電車、1955(昭和30)年製
栗原電鉄が1067mmへの軌道にあわせて1955年に導入した電動客車である。電機品は三菱電機、台車は住友金属工業、車体はナニワ工機がそれぞれ制作した。客室裏面に取り付けられている製造社銘板は3社合同の珍しいものである。導入時から、1995年の動力方式変更まで、栗原電鉄の主力車両として旅客営業に使用された。



ED20(ED203)

電気機関車
栗原軌道が1950年の電化にあわせて導入した電気機関車。製造社は中日本重工で、当初はED18形と称し軌間762mm用であった。本線の軌間を1067mmに改めたのに伴い、1955年と1957年に台車を改造して1067mm用とし、同時にED20型と改めた。
栗原鉄道→栗原電鉄の歴史を体現する唯一の車両と言える。また、貨物輸送に使用された主力機関車である。



保線用車(TMC100F)

ディーゼル機関車
小さなクレーンを備えた、くりでん唯一の保線車両。



若柳駅

1920(大正9)年 建築
栗原軌道が開業した当時の建物。
駅のそばに本社があるほか、構内には車両基地があるなど、営業・運転業務の中でくりはら田園鉄道の統括駅となっていた。
なお、ほぼ同一設計の沢辺駅舎解体に伴い、沢辺駅舎の部材も利用し、開業当時への姿に復元を行った。



車庫・修繕庫

いずれも大正時代に建てられ、その後修繕庫は増築等も行われている。
また、修繕庫には、鍛冶場や旋盤など古くて貴重な機器等が残っており、現状のまま保存している。
なお、車庫には、KD95、修繕庫にはKD10が保存されている。