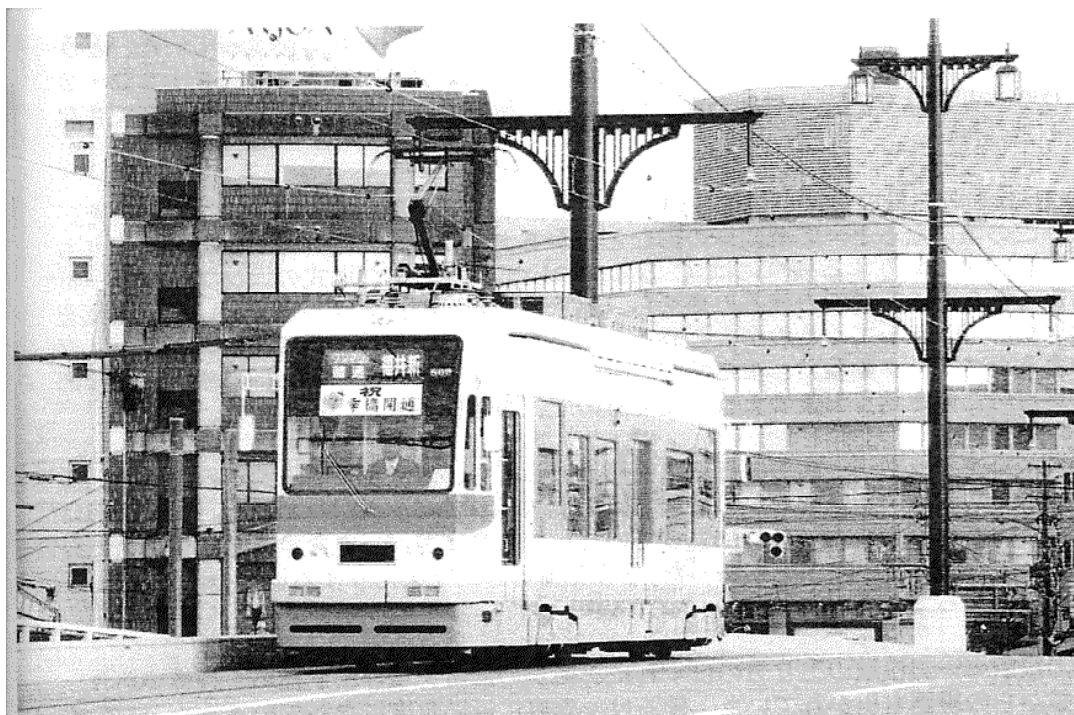


# わ だ ち

No. 115

wa da chi

平成19年11月号



( 2007年10月28日 福井鉄道福武線 幸橋上にて 撮影 岸本雅行)

福井鉄道 (路面区間) 幸橋開通 !

福井市中心部を流れる足羽川に架かる幸橋の掛け替え工事が平成19年10月28日に完了し、800形による記念臨時電車が運行されました。

福井支部 ホームページアドレス

URL [http://www.geocities.jp/railfan\\_fukui/](http://www.geocities.jp/railfan_fukui/)

# 京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る (1) 渡邊 誠

戦後の高度成長期にはマイカーの普及とともに、国鉄三国線をはじめ県内私鉄各社からも、幾多の路線が消えていきました。このうち、昭和49(1974)年8月に廃止された京福電鉄越前本線勝山-大野間に、電車が走っていた頃の痕跡はないか探してみることにしました。

なお、下荒井の旧トンネルについては、『わだち』105号にてレポートしたので今回は割愛します。

## 【1】勝山駅

1番線に下り列車が到着、2番線から上りが間もなく発車しようとしている(写真-1)。勝山-大野間の廃線以来33年を経て、車両もすっかり代わってしまった。廃線と時を同じくして南海から導入された3001型も、えちぜん鉄道に引き継がれることはなかった。車籍上のルーツはさらに古い1101型や2101型も、車体の載せ替えや機器の更新で、大野までの道を知っているのは521型機関車のみとなってしまった。その521型も冬季の除雪以外にはイベントでもない限り、勝山駅に顔を見せることはない。 ✓



写真-1 福井側より勝山駅を見る

ただ、駅舎だけは創業以来の古いままで、平成15年には文化庁から登録有形文化財の指定を受けたりした。文化財とはいえ、いかにも建替費用を捻出できない貧乏会社のように、あまり自慢したくもない。

2両の6101型の間には、もう1本線路が敷かれていて、貨物列車がたたずんでいた。今思うと、この間にもう1列車を挟むのは無理そう

である。それだけ当時の車両は小さかったのであろう。

さて、線路配置は明らかに中間駅の構造であり、100mほど先で断ち切られている(写真-2)。その先は隣の工場の廃品置き場と化している。この大阪特殊合金も元は勝山電化工業所といって、大正6(1917)年、京都電灯が中尾水力発電所の余剰電力を活用するためにカーバイト精錬を始めたことに淵源する。大正3(1914)年に開業した京



写真-2 勝山駅より大野方向を見る

福(当時は越前電気鉄道)とは、いわば母胎を同じにする兄弟であった。

## 【2】中島トンネルと蓬生<sup>よもぎ</sup>駅付近

この工場を超えて中島地区に入ると、線路跡は道路の拡張に使われ、余った部分は草むらとなっている。この中に苔むした細長い石が突き刺さっていた(写真-3)。もしやと思い苔を落としてみると、案の定稲妻マークが現れた(写真-4)。京福が京都電灯から引き継いだ社紋であり、ここが鉄道用地であったことの生き証人でもある。



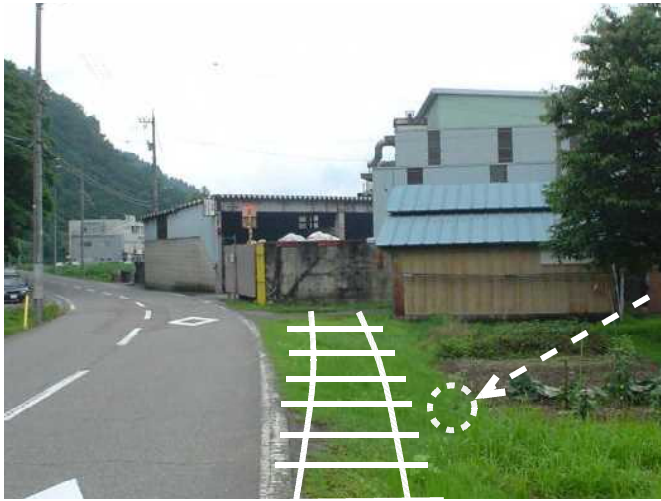


写真-3 大野側より勝山駅方向を見る



写真-4  
標柱

たのであるが、昭和36年の開業と新しく、用地交渉ができなかったのであろうか。その頃の人々は、電車に乗れるなら少々の距離を歩くことぐらいいとわなかった面もあるであろう。

中島地区からの妙法ヶ鼻を回る部分は農道となって残っているが、蓬生駅付近は廃線後に耕地整理が行われ、痕跡は皆無である。

蓬生駅から150mほど田んぼの中を走って道路(県道藤巻-下荒井線)と合流し、並行して大袋駅に至る。以下次号。

目を大野側へ転ざると、山が九頭竜にせり出している。ここを妙法ヶ鼻といい、電車開通までは対岸にある勝山町への渡し舟の船着き場であった。

創業時はここにトンネルを掘ったが、昭和15(1940)年には道路に譲り、電車は崖の縁へ迂回するようになった(写真-5)。手堀でのみの跡が残るトンネルであったが、戦後になると、自動車交通の増加に伴い、トンネルも切り通しにあらためられた。



写真-5 中島トンネルと蓬生駅跡を大野側より見る

蓬生駅は、集落からも道路からも離れた田んぼの中にあり、上屋も何もなく片面ホームがあるだけの寂しい駅であった。もう少し大野側に寄って道路沿いに設置すれば、利便性も高かつ



図-1 勝山-大野間路線略図