



わ だ ち

No. 116

wa da chi

平成20年1月号



(2007年11月4日 JR敦賀駅 419系と223系新快速 撮影 森家治)

JR北陸線 長浜～敦賀間直流化一周年

平成18年10月に北陸線長浜～敦賀間が直流化されて1年が経過し、
関西方面への新快速利用者も定着しつつあります。

福井支部 ホームページアドレス

URL http://www.geocities.jp/railfan_fukui/

新しい年に期待する

支部長 田 中 完 一

会員の皆様、新年明けましておめでとうございます。昨年も福井県内の鉄道について色々な話題がありました。

6月30日にJR越美北線が全線再開しました。平成16年7月18日の福井豪雨により、足羽川に架かる7つの橋梁の内、5つが流失するなど壊滅的な被害を受けました。そのため一乗谷-美山間で列車が運休となり、越前東郷-美山間11.8キロで代行バス輸送を行っていました。総工事費34億円(内30億円福井県負担)を掛けて架橋工事、道床やのり面復旧を行ったわけです。

なお、この越美北線は、昭和35年(1960)12月に福井-勝原間が開通しましたが、2年後に開業50年を迎えます。

9月1日、えちぜん鉄道は新たに2駅を開設しました。「日華化学前」と「八ツ島」の両駅です。

10月28日には、平成13年から架け替え工事が進められていた足羽川の幸橋が全面開通しました。橋の完成によって福井鉄道福武線が、これまでの仮橋から新しい橋の上を走ることになりました。

それから、福井県民の永年の悲願である北陸新幹線については、関係者の熱心な取り組みにより、北海道、九州(長崎)新幹線と共に与党としてのスキーム見直しが行われ、金沢-敦賀間の整備(工事認可)を盛り込む案をまとめました。ただ財源確保が問題で、政府・与党の検討委員会でも年度内に結論を出したい、としています。政府はなかなか慎重です。現在工事が進んでいる福井駅部については、来年度予算案で20年度内に完成するよう予算がつけられました。しかし、福井駅部が完成しても、平成26年度に開通が予定されている長野-金沢間と同時に開業できるのか、遅れるのか今のところ不透明です。

それから、福井駅西口の整備については漸くまとまり、福鉄・福武線の市役所前-福井駅前間(俗称=ヒゲ線)の駅前広場への延伸案も明かりが見えてきました。

こうした明るい話題に対して、新たに福鉄・福武線の存廃に関わる問題が浮上してきました。福鉄としてはもう立ち行かなくなったから、「県や沿線3市で何とかして」と言うわけです。雰囲気としては、行政側がこれまでも支援をして来たことやえちぜん鉄道三国芦原線の福井駅前への乗り入れとの絡みもあり、存続の方向のようですが、県や3市のそれぞれの立場には微妙な違いもあるようです。かつての京福がえちぜん鉄道になり、それなりの努力が良い結果が出ていますが、はたして福鉄・福武線はどうなるのでしょうか。

それに、3月のダイヤ改正で大阪-青森間の寝台特急「日本海」2・3号が廃止になるとか。寂しくなります。

今年は、北陸新幹線の県内への延伸、福武線の存続の在り方と駅前広場への延伸について目を離せないのではないでしょうか。大きく前進することを期待したいものです。



下り「日本海」1999
新庄田付近 写真：森家利彦

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡 (2)

渡邊 誠

【3】大袋駅付近

蓬生^{よもぎ}～大袋間は道路に並行しており、勝山市内では珍しいほどの直線区間が続いていた。当時はホデハ11型とか221型など昭和一桁台に造られた車両が幅を利かせていた。ドアエンジンもなければ速度計もなかった。よく定時運行が保たれたものである。元京王の261型は比較的新しく加速もよい反面、揺れも激しかったことが思い出される。

写真-6でバスの停まっている位置が大袋駅の跡である。ここも集落からは遠く離れ、数軒の民家があるだけであった。線路跡は歩道となり車道は反対側にも拡張、公共施設が造られ、九頭竜川に新たな橋が架けられるなど、周辺の様相はすっかり様変わりした。近年になって設置された大袋駅跡を示す標柱が、わずかに往時をしのばせる。✓



写真-6 大袋駅跡

バス停の位置に片面ホームと上屋があった

廃線と引き換えに設定されたバス路線も、当初は電車の本数並みにあったが、次第に間引かれ現在では朝1便、午後3便と、小学生の通学時間帯のみとなっている。このバスも間もなく廃止され、市で用意した小型バスに代わるといふ。

【4】嶗崎信号所付近

蓬生～大袋間は東側に、大袋～嶗崎間は西側に歩道がある。これらの歩道がそのまま線路跡であり、大袋駅のすぐ大野側に踏切があつて、道路がクランク状に曲がっていた。

大袋駅を出て三室山麓の緩いカーブを曲がるとまた見通しのよい区間になる。ここに架線柱が1本残っている。この付近の集落は山影になり



写真-7 遺る架線柱 大袋～嶗崎間

CATVの電線が架かっている

テレビが映らない。そこで九頭竜川の淵にアンテナを建て、電線を集落まで延ばすこととした。このとき電線が線路を横断するのに、京福から許可を取って添架したのであろう。難視聴対策のおかげで架線柱も1本だけ残ることとなった。

架線柱から500mほど大野寄りに嶗崎信号所があった。立派な駅舎と島式ホームがあり、係員が常駐していた。通常ダイヤでは交換をしないので、走りながらのタブレット授受であったが、臨時列車や貨物列車が入るときはここで停車して交換をした。昭和初期には客扱いもしたようであるが、ほどなく信号所に格下げされていた。勝山と新在家の中間となる地点を選定したためでもあろうが、嶗崎集落からは大袋駅へ歩くほうが近い

嶗崎から先はおよそ2キロに渡って、山と川に挟まれた狭い空間を進むことになる。このあたりは開業にあたって道路を犠牲にして線路を敷



写真-8 嶗崎信号所付近

鉄塔の位置に島式ホームと独立駅舎があった

いたという。『京福88年回顧録越前線写真帖』（平成15年）では線路が先輩とされているが、『大野郡誌』（昭和30年）によれば、電車が道路を乗っ取ったのが真相であるらしい。明治時代に道路が整備されたことは『勝山市史』（平成4年）でも確認できる。電車が通ったことによりこの地域の人々からは道路整備に対する関心が薄れ、昭和20年代末でも荷車がかろうじて通れる道幅でしかなかった。トラックが通れるようになったのは高度経済成長期を迎えてからのことであるが、それでも線路と道路を合わせても今よりずっと狭かった。廃線後は再び道路拡張や雪崩防護柵の設置などが行われたため、この付近も痕跡は何も残っていない。↙



写真-9 嶗崎～下荒井六呂師口間
道路が大きく改修され痕跡は何もない

【5】下荒井六呂師口駅付近

下荒井集落もわずかな平地だが道路は川沿い、線路は山沿いと別れ、痕跡が再び現れる

昭和16（1941）年から19年にかけて、日本発送電（京都電灯の後身、関西電力、北陸電力の前身）はここにダムを築き、上志比村（現・永平寺町）市荒川で水力発電を行った。この沈砂池からつづく導水トンネルを乗り越えるためか、40%の急勾配が今も農道となって残っている。いま見る限りもっと手前から登り始めれば、20%ぐらいに抑えるのもそれほど困難ではないように思う。導水トンネルを乗り越えるためというより、福井-大野間を一気に開通させるために、費用と時間の節約を優先し、地形そのままに線路を敷いただけなのかもしれない。

この先下荒井六呂師口駅まで400m近く築堤が残っているが、訪れたときは夏草が生い茂っていて容易に歩けそうにはなかった。廃線跡探訪は雑草が伸びる前の春先に限るのかもしれない。↗



写真-10 水力発電用沈砂池付近の40%勾配
この先築堤となって下荒井六呂師口駅まで残る

下荒井六呂師口駅は、駅舎がそのまま民家として再利用され、ほぼ当時の姿のまま建っている。写真-11で軽トラックから延びるセンターラインのように見えるのはホームの縁石である。線路跡に土砂が埋められてはいるが、両端部はホームの形状をとどめている。何よりもトンネルがぼっかり口を開けたままなのがうれしい。

廃線前にタイムスリップしたかのような錯覚を覚える下荒井六呂師口駅であるが、仮名で11文字、日本最長駅名のタイトルを保持していた時代も長かった。

大正3年の開業時は、この駅の手前から左方向に進み、山裾をぐるっと半周していた。521.4mと当時の私鉄としては異例の長さを誇るトンネルが掘られたのは大正13（1924）年のことである。このトンネルについては『わだち』105号の拙稿をご参照いただきたい。 以下次号



写真-11 下荒井六呂師口駅
廃線前にタイムスリップしたかのような

機関車交換

高田 欣一

この頃はどこへ行くにも電車ばかりで機関車も電気機関車のロングラン（ディーゼル機関車もあるが）で、途中で機関車の交換を見る機会はほとんどないと思います。

私のような年配の者は、その点機関車の交換風景を経験したものです。特に蒸気機関車の交換（それも夜間の）は一種の儀式めいた雰囲気があり、次はどここの機関区の何型が列車を引くのが興味の対象になったものです。

某駅の深夜です。到着した機関車が列車から切り離されて、ほっとした感じで操車掛の合図で引き上げられます。やがて次の区間の任務につく機関車がテンダーを先にバックで静々と近づき一時停止、発電機のタービンの音が夜空にピーンと響いています。操車掛の連結合図に、短急二声の汽笛で答えて静かにバックして自連同士がぶつかりガッチャン・カタリと錠が落ちて連結完了、連結手は素早く制御ホース（冬は暖房ホースも）を繋ぎます。

一方、機関士は連結すると直ぐに逆転機を前進にし自動ブレーキ弁ハンドルを重なり位置に置きます。すると込めに備えてコンプレッサーがドン・ドンと元空気留の圧力を高めます。連結手が繋いだ制御ホースのアングル・コックを列車側と機関車側ともに開くと、ブレーキ管圧力計の針がスッと降下して制御ホースの結合されたことを確認した機関士は、ブレーキ弁ハンドルを運転位置に移します。操車掛は列車のブレーキが緩解されたのを確認して貫通オーライの合図を機関士に送ります。機関士はそれに短急一声の汽笛で答えます。機関助士は発車に備え投炭に忙しい。やがて出発信号機に進行信号が現示され出発合図とともに列車は動き出します。文章にすれば長いのですが、この間 5 分～ 10 分程度です。いつぞや深夜の米原駅で浜松の EF58 から宮原の C62 への交換風景を見ましたが、機関車は C62 故に投炭の音もなく（メカニカルストーカー及び重油併燃のため）非常に静かだった事を今でも記憶しています。

今ここに私が国鉄に就職した頃（昭和 32 年）の青森行急行 501 レ「日本海」の機関車の形式と所属区を調べたものを書いてみました。直流電機・交流電機・SL も、E10・C57・C61、そして補機の D51 などバラエティに富んだものです。もうこんな風景は死んでも見られません。

急行日本海（501レ）の機関形式と受け持区（昭和32年）

| | | | | |
|-----|---|-----|------|------|
| 大阪 | — | 米原 | EF58 | 浜松 |
| 米原 | — | 田村 | E10 | 米原 |
| 田村 | — | 敦賀 | ED70 | 敦賀第二 |
| 敦賀 | — | 金沢 | DF50 | 敦賀第一 |
| 敦賀 | — | 今庄 | D51 | 今庄 |
| 金沢 | — | 直江津 | C57 | 金沢 |
| 直江津 | — | 新津 | C57 | 新潟 |
| 新津 | — | 秋田 | C57 | 新津 |
| 秋田 | — | 青森 | C61 | 青森 |
| 大雄 | | 弘前 | D51 | 弘前 |
| 大釈迦 | — | 鶴塘 | D51 | 弘前 |

は後部補機の印

大館からの補機は一般的には碓ヶ関までだが、この運用（501レ）は弘前区のD51が弘前まで帰るダイヤになっていたものと思われます。尚 C61 は C62 同様、メカニカルストーカー付の強力機です。

福井鉄道ダイヤ改正の概要

福井鉄道は、12月16日にダイヤを改正しました。まず大きな点は、昼間の普通電車を武生新～福井駅前間とし（一部、従来のように福井駅前経由の田原町行もある）、福井駅前～田原町間を800形のシャトル便で結ぶというものです。武生新方面から田原町へ行く客は、市役所前でシャトル便に乗り継ぐことにより、従来よりも5分間短縮となります。ただ、1時間に3本（20分ヘッド）の普通のうち市役所前で乗り継げるのは2本だけで（シャトル便は福井駅前発、毎時03分・43分の等間隔ではないダイヤ）、従来20分ヘッドで武生新～田原町間を結んでいたのと比べると、不便になったことは否めません。他の改正点は、武生新発7:00田原町行の急行（休日運休）を廃止、その代わりに休日運休の武生新発7:32田原町行の急行を毎日運行するというものです。武生新発の7時台の急行が1本減ったことは残念ですが、それでも7時台に6本もの福井方面行の電車が発車するということは、地方私鉄としてはよく頑張っていると言えるでしょう。