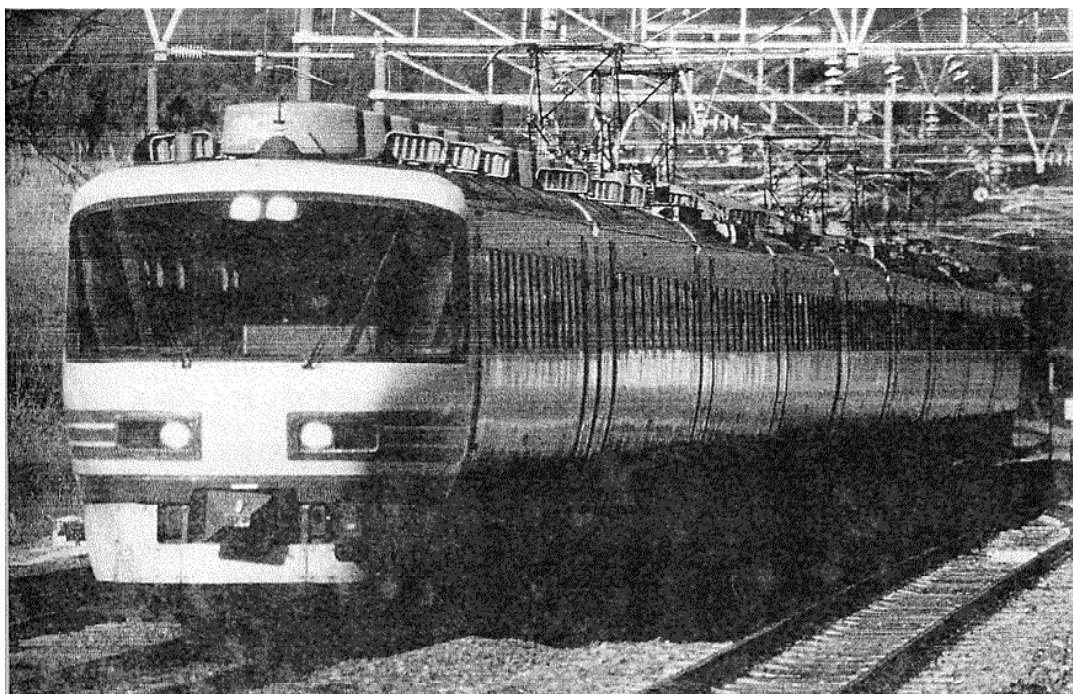


わ だ ち

No. 118

wa da chi

平成20年5月号



(2000年3月30日 JR北陸線 敦賀～新疋田 撮影 森家治)

485系「雷鳥」あと3年で引退か？

JR西日本では、2011年頃までに、485系「雷鳥」を新型の683系へ順次置き替える方針を発表し、あと3年で485系は見納めとなります。

福井支部 ホームページアドレス

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

京福 勝山-大野間 33年後の痕跡を探る (4) 渡邊 誠

【9】越美北線との交差地付近

越美北線は大正8(1919)年ごろに誘致が始まり、昭和9(1934)年には測量を終えている。開通



写真-19 越美北線架道橋を勝山側から見る
線路跡が更地として残る

したのは戦後であるが、敷かれた線路は昭和初期の大野市街地外縁部をなぞっていることになる。国道とともに田んぼの中を走ってきた電車も、ここからは密集する民家の裏へと進む。

あとからできた越美北線は築堤を上って立体交差となった。上を走る気動車も代替わりし、“平成っ子”のキハ120ではなぜここが立体交差になっているのか首を傾けていることであろう。

大野の人々は越美北線の気動車を「汽車」と言い、京福の「電車」とは明らかに異質なもの



写真-20 越美北線架道橋を大野側から見る
線路跡が生活道路となっている

と認識していた。電車がなくなっただけで、今度のはキハ120が「電車」と呼ばれている。もっとも、気動車も客車もすべて電車と呼ぶことに違和感を持つのは、鉄道マニアだけかも知れないが。

さて、その線路跡は更地になっただけで見事なまでに残っている(写真-17)。新在家や中津川の駅部もそうだが、大野市内では再利用されていないところが多い。

架道橋をくぐると1軒分だけ民家の庭のようになっている。樹木が植えられ、ビニル製の簡易車庫が置かれたりしている。その先100メートルほどは生活道路となって大野口駅方向へ続いている(写真-20)。



写真-21 大野口駅手前に残る線路跡

その大野口駅手前に、わずか数メートルだが線路跡の石積みが残っている。かなり風化しているが敷地境界を表す標柱も1本刺さったままになっている(写真-21)。

【10】大野口駅跡

大正3年の開業時における終着駅であり、勝山駅と同じような駅舎があった。九頭竜川水系電源開発のための資材輸送、中竜鉦山からの原石輸送、米をはじめとする農産物の出荷など、貨物集積場として広大な敷地を有していた。

今も通運会社はその名残を一部とどめるが、



写真-22 大野口駅跡
下庄公民館と大野市勤労青少年センター

広大な敷地の大半は公共施設に転用されている。ここはもう大野市の市街地、跡地も有効に活用され、電車が走っていた痕跡は何もない。

【11】京福大野駅跡

大野口駅の所在地は、開業当時は大野郡下庄村であり大野町ではなかった。町までの延伸要望が出されるのは自然な成り行きで、ほどない大正7(1918)年に約300メートル延伸され、名実ともに大野町に達した。当初は**大野三番**と称したが、市制施行後に**京福大野**と改称された。

終点であることから、3面3線の頭端式ホームであった。そのうち1番線には電車では必須のない機回し用の渡り線があったところが興味を引く。京都電灯がボギー車を初めて発注した



写真-23 京福大野駅跡を勝山側から見る
楕形ホームの跡に生保会社のビルが建つ

のは**ホデハ201型**で昭和2(1927)年という。その頃までは今も虎の子として残る**テキ6型**などの2軸単車がトレーラーをひいていたのであろう。

駅舎は昭和31(1956)年に建て替えられた。当時この地方ではまだ珍しい鉄筋コンクリート造りであることもさることながら、2階はスーパー**京福マート**であったことが印象深い。今思えばそれほど大きな店舗でもなかったが、田舎町に不釣り合いなほど輝いて見えたものである。廃線後は銀行に改装されたものの、京福時代の面影を長く残していたが、平成4年には現在のビルに建て替えられた。

ホーム部分も生保会社のビルとなり、このあたりに電車の痕跡は何もない。



写真-24 京福大野駅跡
当時の駅ビルよりは少し後退している

駅前広場は、美濃白鳥への**国鉄バス**を始め、福井への**県バス**(福井県乗合自動車)、勝山への**京福バス**、また市内各地へは**大野交通バス**などにぎわっていた。今は銀行の駐車場とされているところを見ると、駅前広場までが鉄道用地であったのであろうか。越美線全通への思いが託されていた国鉄バスも昭和62(1987)年には廃止され、バスターミナルとしての機能もJR駅前に移ったいま、この地が交通のかなめであったことは、すっかり歴史の世界になってしまった。

大野地方に近代化をもたらした、^{つわもの}強者どもの夢の跡探しも、このあたりで終わりにしたい。

13号機関車の正体は？

高田 欣一

ある時、戦時設計の D52 のボイラー破裂事故を調べているうちに、過去にもボイラー破裂事故がなかったか調べてみました。

私の見た資料として日本で一番古い記録は、今村一郎氏が著書 1 の中で「記録として残っている一番最初の事故は、明治 31 (1898) 年 4 月 8 日、九州鉄道の幸袋駅で発生した。写真を見るとボイラーの火室部分がなくなっているところから外火室の破裂であろう。」としか記載してありませんでした。これでは被害の状況やどんな形の機関車なのか分かりません。

そこで、市の図書館で見つけた「鉄道重大事故史」 2 という本を見たところ、その中に、この事故に関する記事を見ることが出来ました。そこには、1) 明治 31 年 4 月 8 日、九州鉄道幸袋駅で入換中に発生した。2) 新製 5 年目のアメリカ・ボールドウィンからの輸入機で 13 号機関車であること。3) 被害は乗務員 2 名・駅員 1 名死亡、踏切で入換を待っていた 4 名が負傷し、付近の民家 3 軒が破損したとあり、4) 今村氏が見たと思える写真が掲載されていました。

さてそこで事故機はいったいどんな機関車なのか知りたく思いました...というのは、九州鉄道は明治 40 (1907) 年に国有化されていますので、国鉄の？形ということです。手がかりは新製 5 年目が 1898 年であること。ボールドウィン機であること。番号が 13 であることです。

まず疑問に思ったのは九州鉄道は採炭技術と同じくドイツ人技師の手によって建設が行われています(本州はイギリス・北海道はアメリカ)機関車も当然ドイツ製であり(ホーエン・ツオリレンやクラクス)、当時ボールドウィン機が使用されていたかどうかです。そこで調べたところ、筑豊鉄道(明治 30 年)・豊州鉄道(明治 34 年)が九州鉄道に合併していることが分かり、これらの鉄道にアメリカ機が使用されていたかも知れませんが調べることになりました。この際、豊州の方は事故以降の合併なので除外しても良いと考えました。しかしながら、九州鉄道の 13 号という「鉄道重大事故史」の記事もあるので、念のために九州鉄道の 13 号機探しをしました。資料が少ないので手間どりましたが、九州鉄道の 13 号機は 1889 年クラクス製の 25tB タンク機で事故機でないことが分かりました。(国有後は 10 形に編入されナンバーは 24 です。)そこで機関車の系譜図 3 でボールドウィン社の項で調べてみたところ、事故機とよく似た(ボールドウィン機は独特の個性の強いスタイルが多い)機関車の写真を見つけました。

その説明には、九州鉄道 40t・1C1 タンク機関車とあり、国有化後の形式は 3300 形であると書いてありました。そして、171 という番号が付いていました。そのことから「国鉄

蒸気機関車小史」 4にて3300形の項を見たところ次の記載がありました。

要約すると... 3300形はボールドウィン製のタンク機関車で、同社の19世紀末の標準形で重量は40tクラスである。この機関車は勾配用や貨物用に適していたため、当時の私鉄では重宝がられて1890年に筑豊鉄道を皮切りに1896年までかなりの輸入がなされたとあり、豊州鉄道・山陽鉄道・播但鉄道など計24両あったと記されています。ここで、筑豊鉄道がボールドウィン機を使用しており、事故1年前に九州鉄道と合併していることが分かりました。

さらに念のため調べたところ、九州鉄道が初めてアメリカ(ボールドウィン)に自社発注した機関車は国有化後8200形(第1次)になったもので、1896年に購入した1Cテンダー機でした。この機関車を事故機と仮定すると、新製5年目は1896年+5年=1901年となり、事故の年が合わないので事故機ではありません。「国鉄蒸気機関車小史」の3300形をさらに読むと表があり、その表によると、

1890年・2両 筑豊鉄道の3・4号(九州鉄道の73・74になる)

1893年・5両 筑豊鉄道の10・11・12・13・14号(九州の80・81・82・83・84になる)

とありました。

- ・ 新製5年目が1898年であれば新製輸入は1893年になる。
- ・ 1893年輸入は10～14の5両で13号がある。(筑豊鉄道での輸入は)
- ・ ボールドウィンからの輸入であること。

以上の3点から見て、1898年に九州鉄道幸袋駅でボイラーを破裂させた機関車は、1893年に筑豊鉄道がアメリカ・ボールドウィン社から輸入した40tクラスの1C1形タンク機関車で、国有化後3300形に編入された豊州・播但・山陽計24両のうちの1両で、筑豊鉄道の13号だと判断できます。臼井氏や久保田氏等の大先輩の力で、家に居ながらにして分かっただけです。

それでは、「鉄道重大事故史」では、なぜ九州鉄道の83号として記載されていないのかということです。これは私の勝手な想像ですが、事故が起きたのは明治30(1897)年に九州鉄道と筑豊鉄道が合併した翌年の4月とあまり間がなく、また機関車の使用も筑豊鉄道と同じところで同じ運用をされていたと思われ、まだ九州鉄道のナンバーに改番する前に旧ナンバーのまま事故になってしまったのではと考えられます。(九州鉄道の13号は前に記したクラウス製のBタンクです。)系譜図の写真の同形機ナンバー171についてですが、これは豊州鉄道が持っていた6両の同形機の6号が九州鉄道と合併後171と改番されたものです。

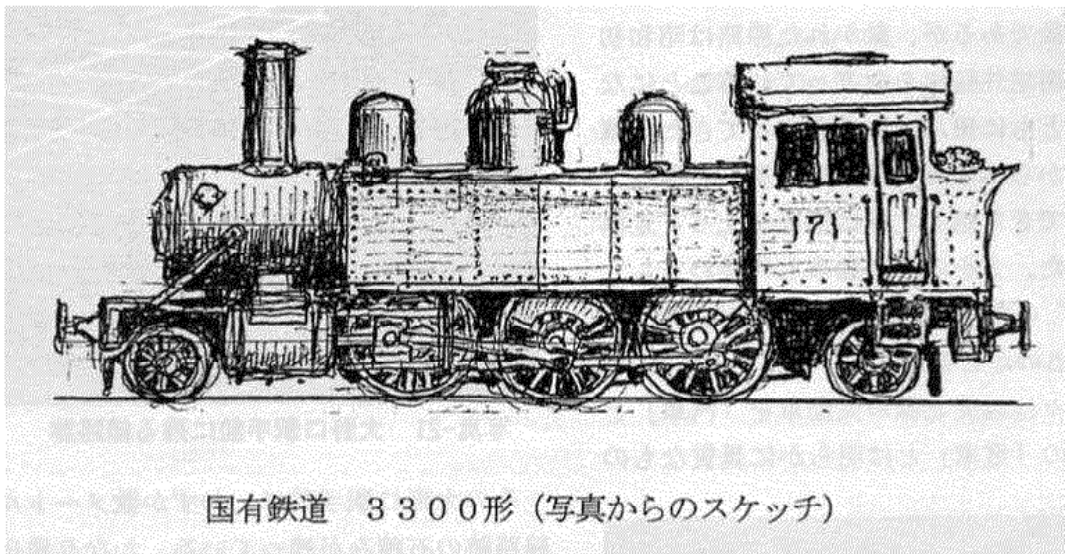
8200形(2次)について...九州鉄道が初めてアメリカのボールドウィンから輸入した1Cテンダー機(国有後8200となる)が1次の8200で、それならば2次の8200はということですが、これは1925年3シリンダー機関車の見本としてアメリカ・アルコ社のスケネ

クタデイ工場より輸入した C52 形機関車で、当初は 8200 を名のっていました。当然この時期には 8200 (1 次) は国鉄からは除籍されています。13 号機関車を推理するというほど大きなことではないのですが、鉄道を楽しむ一つの方法として紹介してみました。

なんの因果かボイラー事故の第 2 号も九州鉄道でドイツ・クラクス製の C タンク機(国有化後は 1400 形に編入、その内の 1413 号に当たるもので、ここでも 13 という数字が出てきましたが、この機関車は 1400 形の 14 両目です。)で、後に私鉄や産業用に全機が輸出しましたが、1413 だけは解体されています。それでは、九州鉄道 13 号こと筑豊鉄道 13 号(九州の 83 号)はどうなったのでしょうか。どなたか究明してみませんか。

< 参考資料 >

- 1 機関車と共に 今村一郎 ヘッドライト社
- 2 鉄道重大事故史 久保田博 グランプリ社
- 3 蒸気機関車の系譜図 臼井茂信 交友社
- 4 国鉄蒸気機関車小史 臼井茂信 鉄道図書刊行会



国有鉄道 3300形 (写真からのスケッチ)

1890 - 1896 アメリカ・ボールドウィン社 動輪直径 1270mm

火格子面積 1.6mf 使用圧力 9.8kg / cm²

弁装置 アメリカンスチブソン シリンダー 381 × 559mm

筑豊鉄道 3・4 10 ~ 1417 ~ 19・27・28 (13 が事故機です)

豊州鉄道 2 ~ 4 6 ~ 8 (ここにある 6 が写真の 171 です)

山陽鉄道 32・33

播但鉄道 1 ~ 4

計 24