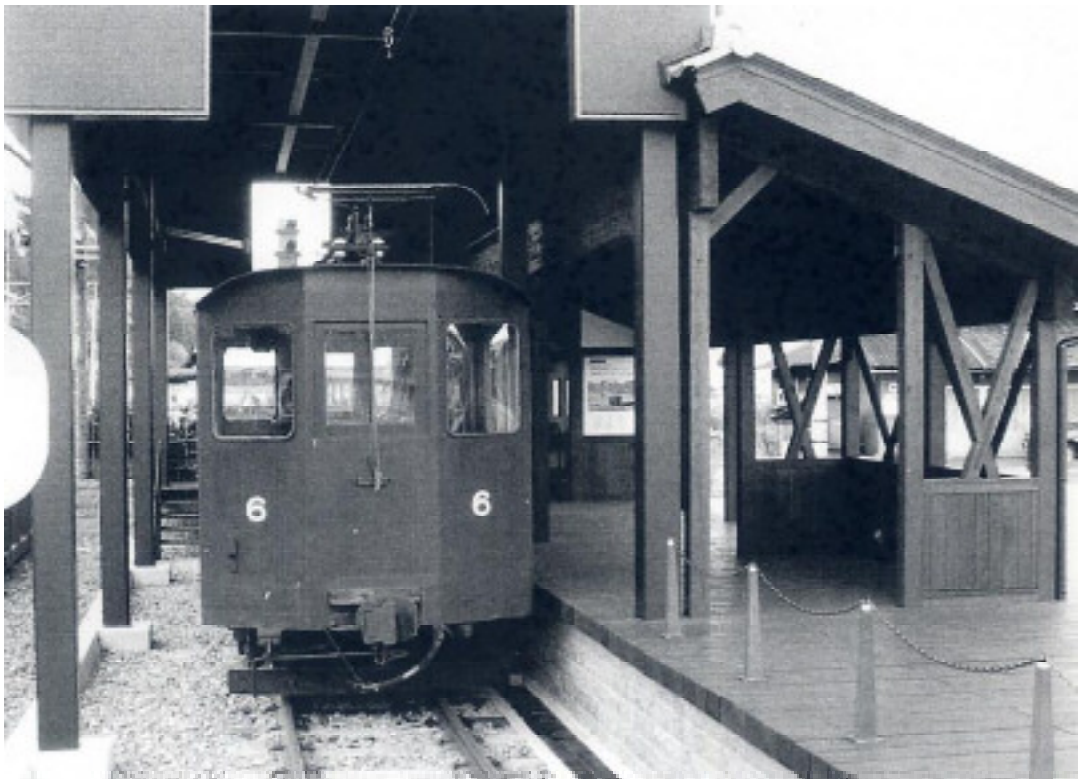


わ だ ち

No. 140

wa da chi

平成24年1月号



( 2011年11月24日 えちぜん鉄道 勝山駅 撮影 森家治和 )

**えちぜん鉄道勝山駅、駅前ロータリー&テキ6展示施設完成！**

えちぜん鉄道では、勝山駅前のバス、タクシー乗り場ロータリーと、電気機関車テキ6の展示施設が11月23日に完成しました。

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/)

# 京福テキ4の出自に関し再考

渡邊 誠

本誌134号(平成23年1月)、「テキ6は本当に日本最古なのか ～黎明期の電気機関車～」の中で、京都電灯越前電気鉄道がテキ6以前に導入したテキ4形電気機関車について簡単に触れましたが、その後3月になって発行された『鉄道ピクトリアル』4月臨時増刊号の記述と齟齬があり、あらためて整理し直して見ました。

## 【1】『わだち』134号から

134号ではテキ4に関し、以下のように書いた。

京都電灯越前電鉄線(のちの京福電鉄)では、大正6(1917)年にテキ4型2両を導入している。九州水力電気(先の豊後電気鉄道、のちの別府交通別大線)からの譲受で製造年代は不明。SS社の45馬力電動機を2台装備し、車体は公称川崎造船だが日車との説もある。昭和23(1948)年廃車。豊後時代は電車だったようで、これはやはり電動貨車に区分すべきであろう。

さて、テキ4が大分県から来たとしたのは、これで良かったのであろうか。

## 【2】九州水力電気とは

九州水力電気とは、明治44(1911)年4月、筑後川上流域での発電と電気化学工業製品の製造販売を企図し、元首相の曾祖父麻生太吉らによって興された会社。大正元(1912)年にこれより先に開業していた博多電気軌道を、大正5(1916)年に豊後電気鉄道を併合した。

昭和2(1927)年に大分県内の路線を別府大分電鉄に、昭和5(1930)年に福岡県内路線を博多電気軌道(二代目)にそれぞれ事業譲渡し、鉄道事業からは撤退した。

戦中から戦後にかけての国策による電力事業再編で発送電事業は九州電力となり、セメントをはじめとする電気化学部門は麻生グループ各社となって現在も盛業中である。

つまり、越前電鉄が開業したころ九州水力電気は、のちの別府交通別大線と西鉄福岡市内線とを経営していたということになる。

## 【3】『鉄道ピクトリアル』誌に見るテキ4

まず、No.295(昭和49年7月号)「私鉄車両めぐり〔102〕京福電気鉄道<福井支社>」藤井信夫から見てみる。

### テキ4形 4・5

製造年不明シーメンス製の電気機関車で、大8.1.29付監第123号認可で九州水力電気から譲受。竣工図を見ると、室内は古典客車のようなブロック式座席が記載されており、元は電動客車であったことが想像される\*10。正面3枚窓、側面窓は2枚で中央に扉が設けられていた(元3枚窓のうち中央窓を改造したものらしい)。最大寸法5,466×2,285×3,587mm、自重7.32t、電動機はシーメンスの40PS×2、ギヤ比79:19、中央にポール1基付けていた。昭23.12.22付で2両とも廃車。

\*10 九州水力電気豊後線(←豊後電気鉄道)には1等・2等・3等が存在した。

これによると、テキ4は大分県から来たと解釈するのが素直であろう。

豊後電気鉄道は、明治29(1896)年に設立、同33(1900)年にわが国5番目、九州では初の電気鉄道として、別府大分間18.4kmの軌道線を開業した豊州電気鉄道が前身。九州水力電気の傘下を経た後は、別府大分電鉄からさらに別府交通となった。末期まで黒字であったにもかかわらず、別大国道(国道10号線)の混雑を理由に昭和47(1972)年4月、全線廃止された。

旅客輸送が主体で、電気機関車や電動貨車があったという記録は、管見の限り見当たらない。

次に、No.581(平成5年10月号)「京福電鉄福井鉄道部 各社分立時代の車両たち〔前編〕越前電鉄」岸由一郎を見てみる。

### テキ4形 4・5

1919(大正8)年1月27日付で九州水力電

気から譲り受けた越前電気鉄道最初の電気機関車。もともと、木造・単台車・全長6mの容姿から、電動貨車と言ったほうがふさわしい車両であった。(中略)電動機は30kWのものが2基を取り付けられており、車体は川崎造船所\*9)、電動機およびトラックはシーメンス社で製作された。ところで、谷口良忠氏の研究\*10)によると、九州水力電気にはよく知られている電動貨車1～3(後の1011～1013)の他、大正6年度をもって統計から姿を消している2両の電動貨車が在籍していたという。おそらくこれら2両がテキ4・5の前身なのであろう。(後略)

\*9) 車両台帳による。なお、九州水力電気1～3は日本車輛製である。

\*10) 谷口良忠「東西の架け橋～北筑線と築港線」、本誌434号

こちらでは福岡から来たなのか大分からかなのかよく分からない。

もう一つ、No.847(平成23年4月臨増)【特集】西日本鉄道「西鉄の貨車と貨物輸送」澤内一晃を見てみる。

## (2) 築港線 動力車の概要

まず1912年の開業に合わせて用意したのは日車で新造した5両の5t積木造電動貨車であるが、1918年に2両が京都電灯越前電鉄に売却される。残り3両が1～3を経て西鉄成立後1011～1013となった。

西鉄築港線とは、国鉄吉崎駅(博多の一つ小倉寄り)から博多築港まで国鉄の貨車を通すことを目的に、明治45(1912)年5月、博多電気軌道が開業した3.0kmの貨物専用軌道線である。前述の豊後電気鉄道と同じく九州水力電気の傘下を経た後は、二代目博多電気軌道から福博電車、さらに西日本鉄道設立の際には福岡市内線の一部とされるなど、めまぐるしく変遷した。石炭輸送の減少に伴い昭和36(1961)年2月に休止、同38(1963)年9月付けで廃止されている。

開業当初から日本車輛のほか安川電機や日本鉄道自動車(のちの東洋工機)製の電気機関車、電動貨車また貨車を多く保有していた。

テキ4と兄弟とされる1011と1012は廃線時まで働いていたという。

## 【4】まとめ

結局、134号の記述を以下のように訂正させていただくのが順当のようだ。下線部が訂正箇所。

京都電灯越前電鉄線(のちの京福電鉄)では、大正8(1919)年にテキ4型2両を導入している。九州水力電気(先の博多電気軌道、のちの西鉄福岡市内線のうちの築港線)からの譲受で製造は明治44(1911)年(1912年の説も)、車体は木製の5t積み電動貨車で日本車輛の製造、ブリルの単台車にシーメンスの45馬力(500V、33.6kW)電動機を2台装備していた。昭和23(1948)年廃車。

なお、京福に残された記録では、車体は川崎造船製、電動機は30kW(40馬力)とされている。

## 【5】おわりに

テキ4は大分からではなく福岡から来たとしても、車体メーカーと電動機出力以外にも車体の最大寸法などで、西鉄側の記録と京福側の記録とにかなりの相違が見られる。関心あるところではあるが、これ以上の検証は市井すずめの手に負えそうにはない。

ところで、かねて勝山駅前に整備中だったテキ6の保存施設が完成し、去る11月23日に竣工式とともにお披露目会が行われた。

134号での「テキ6は本当に日本最古なのか」は、マスコミ各社がテキ6を「日本最古」と形容したことへ疑問を呈したことに端を発したわけだが、今回は1紙を除くほとんどの社が「日本最古級」との表現に変わっていた。もちろん、展示施設での説明板にも「日本最古」とは書かれていない。

「最古」と「最古級」とでは日本語としての意味合いが大きく異なり、134号の結び、「この駄文が、産業遺産を後世に正しく伝えるための一石になることを願う。」は、成就できたものと自負している。

本誌に愚見を披露する場を与えていただいた、事務局各位に謝意を表したい。おわり

# イラストで見る「わが郷土の蒸気機関車」(1部)

## 武岡軽便鉄道から福井鉄道南越線の SL (その1)

高田 欣一

私が子供の頃は国鉄武生駅の東側から小さな蒸気機関車が雑多な客車や貨車を引いた列車が発着していました。私はこれらの小さな蒸気機関車に興味がありよく見にいったものです。この鉄道も昭和 23 年に電化され、それまでに使用されていた蒸気機関車については見ていただけでどんな機関車だったかも忘れていましたが、最近これらの機関車を一堂にまとめたくになりました。資料も揃いアウトラインくらいは分かりましたので記してみました。また、地元の人はこの鉄道を「ケーベン」と呼んでいたのも不思議でしたが、それまで京都の住人だった私は、武岡軽便を知らなかったからです。従って武岡軽便の機関車から記載していくことにします。なお、武岡については、「わだち No.50」に岸由一郎氏の詳細な記事がありますから、私の方は武岡軽便から福井鉄道南越線に至る流れを簡単に書きます。

武岡軽便は 1914 年、福井県最初の私鉄として「新武生」～「五分市」間を軌周 762mm (計画は 1067mm) の軽便鉄道として開業し、その後「栗田部」まで延長、1915 年に「岡本新」まで全通。

1924 年、今立鉄道「岡本新」～「戸ノ口」(1067mm ゲージ)と合併、「新武生」～「岡本新」間を 1067mm に改軌し南越鉄道となる。

戦時中 1941 年、福武電鉄(現福井鉄道)と合併、福武電鉄南越線となる。

1945 年、福武電鉄が鯖浦電鉄と合併、福井鉄道となり、福井鉄道南越線となる。

1948 年電化

1971 年「栗田部」～「戸ノ口」廃線

1981 年、「栗田部」～「社武生」廃止(全線廃止)となる。

そこで、1948 年までの電化まで使用されていた動力車といえば小型の B および C 形のタンク機関車で、内燃車もいましたが、戦時中は燃料も配給でその配給もなくなったのか自力で走っているのは見たことがあ「りません、また、木炭ガス化した内燃車もあったようですが、いずれも自分より小さな機関車に引かれるトレーラーになっていました。中でも国鉄のキハ 07 形と思われる大型の流線形のボギー車を SL が引く列車に何度か乗った記憶がありますが、その速度は、一度「野岡」で乗り遅れた人が列車を追っかけて次の駅の「定友」で乗ったのを見ています。なお、写真は私有のものではなく、資料のコピーでは問題があるのでイラスト化しました。(細部省略)機会がありましたら資料の写真と比べて見て下さい。各機の特徴は出したつもりです。(縮尺もマチマチです。)

### (1) 武岡軽便鉄道で使用した機関車(軌周 762mm)

番号	形式	重量	製造所	製造年月	製造番号	備考
1	B タンク	7t	独・コッペル	1913.6	(6318)	1925 年売却
2	B タンク	7t	独・コッペル	1913.6	(6319)	1925 年中遠鉄道へ
3	B タンク	6t	雨宮	1911.?	?	三重鉄道へ

武岡軽便鉄道1号・2号 独・コッペル 7t Bボトムタンク 図A

機関車史研究家の臼井茂信氏のホイールベースを基準とした分類では B1500mm の部類になる機関車で、このタイプの SL は日本に 4 両入っていて、製番が 6318 と 6319 が武岡に入り、残り 2 両は魚沼鉄道へ入り、3号・4号となりました。魚沼に入った 2 両のうち 1 両はコッペル社の製番台帳では武岡宛になっていて、これは武岡がキャンセルした分が魚沼に入ったのでは、とされています。 魚沼鉄道 国鉄魚沼線 廃線。

最大寸法(長) 4070mm・(巾) 1460mm・(高) 2907mm・(シリンダ) 170 × 276mm・(火格子面積) 0.31 m<sup>2</sup>(使用圧力) 12.4kg/cm<sup>2</sup>・(出力) 30sp・(動輪径 620mm という小形のものでした。ワルシャート弁装置

武岡軽便鉄道3号 雨宮 6t サドルBタンク 図B

雨宮製作所(大日本軌道)が初期に製造した B 形のサドルタンク機です。サドルタンクとは、水タンクがボイラーの上に跨っているもので、小型機では亀の甲機関車と呼ばれています。臼井氏も沖田氏も武岡に来る以前の所有者は不詳とのことですが、同形機は登別温泉軌道・軽便・三重鉄道で使用されていました。三重で使用されていたのは武岡軽便鉄道で使用されていたものです。登別のは元魚沼鉄道で使用されていたものです。(動輪径) 557mm・(長) 3925mm・(高) 1753mm・(煙突までの高さ) 2571mm という愛嬌あるゲテモノ機関車です。(この機関車の図は写真がないため小さな側面図を基に想像したものです。)

図 A

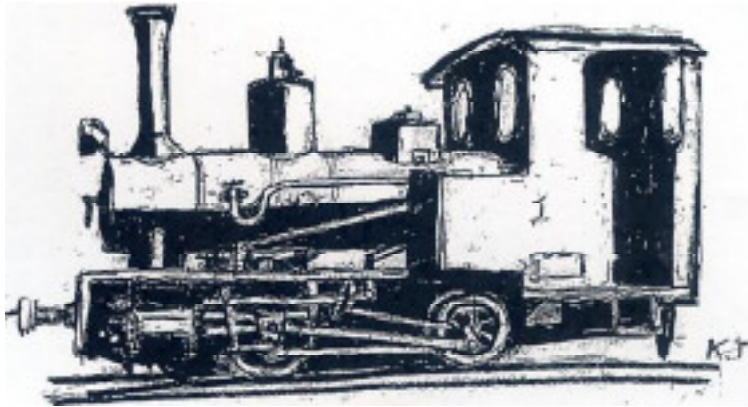


図 B

