



わ だ ち

No. 154

wa da chi

平成26年5月号



(2014年4月27日 福井鉄道福武線 田原町駅 撮影 森家治)

福井鉄道でドイツ製路面電車「レトラム」デビュー！

福井鉄道では、4月12日からドイツ製のレトロ車両「レトラム」の運行を開始し、
今後は土曜、日曜、祝日に福井駅前～田原町間で一日6往復運転される予定です。

福井支部 ホームページアドレス

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

100年前に思いをはせる(1)

～ 大正3(1914)年、県内の鉄道事情～

渡邊 誠

今年(2014年)は、100年前の1914年は和暦で大正3年。この年には県下初の私鉄となる武岡軽便鉄道、北陸地方初の電車となる京都電灯越前電鉄線がともに開業、鉄道院では三国支線を三国から三国港へ延長開業するなど、福井県の鉄道史に大きなステップを刻んだ年でした。市井スズメの亡き母が生誕100年でもあるこの年、100年前を偲んでみることにしました。

【1】100年前の県内鉄道地図

大正3年における県内の鉄道地図を資料-1に作成してみた。駅は全部拾い上げてある。

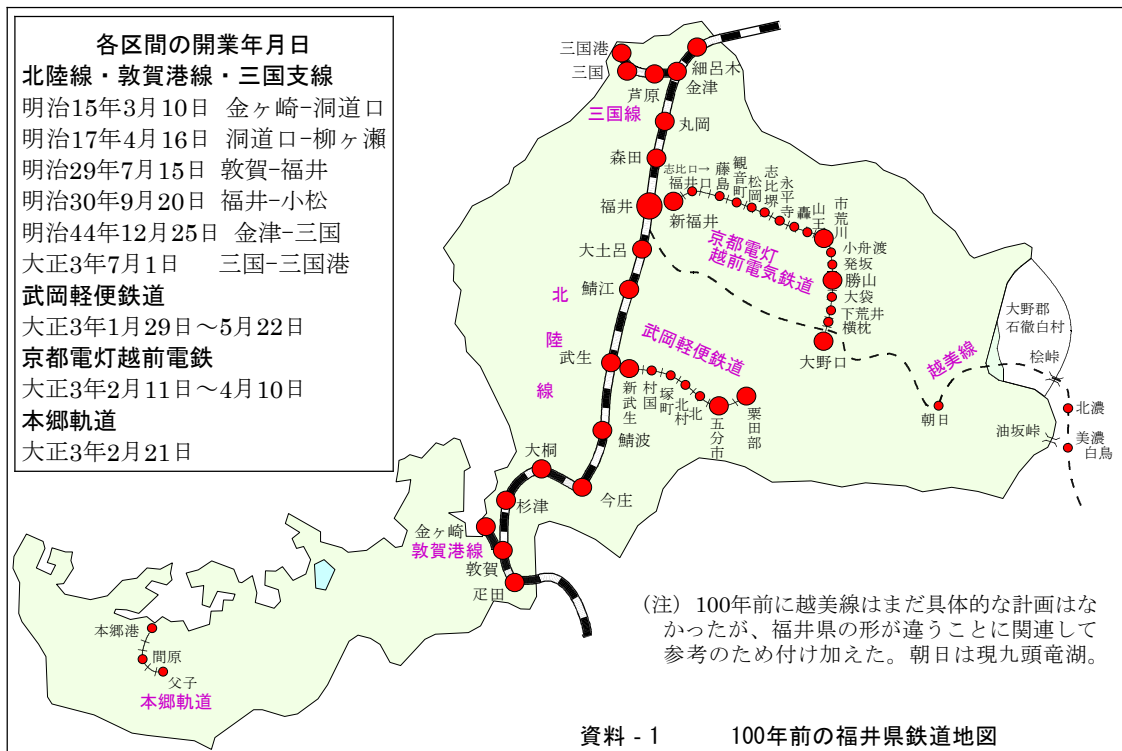
敦賀港線を含む北陸線はすでに県内区間はおろか直江津まで全通しているが、滋賀県境-敦賀間と敦賀-今庄間は現在線と異なる。三国支線はこの年に三国-三国港を延長開業している。越美北線と小浜線はまだない。

私鉄では、のちの福井鉄道南越線である武岡軽便鉄道が新武生-粟田部間を、のちの京福電鉄越前本線である京都電灯越前電気鉄道線が新福井-大野口間をこの年に開業している。福鉄福武線と鯖浦線、京福三国芦原線や丸岡線、永平寺線はまだない。

旅客運送用ではないが、のちに小浜線若狭

本郷駅に接続し、バッテリーロコを走らせた本郷軌道もこの年に路線を敷いている。

ところで、福井県の形が現在とは少々異なっている。九頭竜水系最上流域の大野郡石徹白村が、昭和33(1958)年に2村落を残して岐阜県へ越県合併したからだが、幻に終わった越美線はこの石徹白村へ迂回していた。古来より越前と美濃の往還は油坂峠を美濃白鳥へ抜けるのが主で、越美線も当初は油坂峠の岐阜県側をスイッチバックで下る案が出たようだが、石徹白村民の誘致活動もあり桧峠の下を約5kmのトンネルで抜けるとされていた。越美南線(現長良川鉄道)が美濃白鳥で終わらず、北濃まで延びているのはこのためである。



【2】各路線ごとの100年前

〔2-1〕武岡軽便鉄道

明治20(1887)年に私設鉄道条例が公布されたことをきっかけとし、昭和初期までの間に県内各地であまたの鉄道敷設計画が浮沈した。その多くは具体的な財源裏付けがなかったり需要予測が甘かったりして画餅に終わっている中、数少ない実現したうちの第一号。

開業に至るまで 明治44(1911)年4月17日に武生町助役と南条郡長とで、北陸線武生停車場付近から今立郡岡本村定友に至る免許を申請、同年9月28日に認可された。武生町の三田村甚三郎(*1)を総代とする発起人らが2000株のうち1200株を引き受け、残り800株は沿線町村の資産家や有力者から公募された。専務取締役には渡邊源太郎(*2)が、ほかに武生町から2名、粟田部村、岡本村、上池田村から各1名が取締役に就いた。

日野川橋梁までを第1期区工として大正2(1913)年5月13日に、五分市までを第2期区工として同年7月18日にそれぞれ起工した。12月20日の開通を見込んだが、竣工は翌年初頭までずれ込んだようで、大正3年1月27日付『福井日報』(県文書館蔵マイクロフィルム、以下同)は次のように報じている。

●**建築列車運轉**
武岡軽便鐵道の開通は愈來る二十九日に確定し居ることとて準備の爲め頃日晝夜兼行の有様なが昨日は同會社株主總會を開きて後建築列車を運轉し株主一同を便乗せしめ第一期線工事の迄四哩二十鎖の間を往復したる架小池鐵道院より特派したる師小池駿一技手鳥居龍雄の両氏は同列車に便乗し途中日野川に架したる五百六十呎の鐵橋と四哩四十鎖の新設線路の高橋を爲したるが成績佳しと
の欠點も無かりしと

1月29日 新武生-五分市間4哩2鎖(6.8km)を軌間762mmの蒸気鉄道で開業。途中に塚

町と北の2駅が設けられ、1日7往復で下り27分、上り24分、表定速度を計算すると下り15.1km/h、上り17.0km/hであった。時刻表を資料-2に示す。

運賃は新武生-五分市間の三等で12銭とされた。これは武生-粟田部間の乗合馬車(鉄道馬車ではない。資料-3)が14銭であったことを考慮して決められたものであろう。

粟田部乗合馬車		武生間乗合馬車	
東田部發	武生發	東田部發	武生發
前	午	前	午
七時	六時	七時	六時
十時	九時	十時	九時
十二時	十一時	十二時	十一時
後	午	後	午
四時	三時	四時	三時
六時	五時	六時	五時
八時	七時	八時	七時
十時	九時	十時	九時
十二時	十一時	十二時	十一時

資料-3 乗合馬車の新聞広告『福井日報』大正3年2月19日

新武生發		北陸線發		五分市發		塚町發	
前	後	前	後	前	後	前	後
六時	五時	六時	五時	六時	五時	六時	五時
九時	八時	九時	八時	九時	八時	九時	八時
十二時	十一時	十二時	十一時	十二時	十一時	十二時	十一時
二時	一時	二時	一時	二時	一時	二時	一時
五時	四時	五時	四時	五時	四時	五時	四時
八時	七時	八時	七時	八時	七時	八時	七時
十一時	十時	十一時	十時	十一時	十時	十一時	十時
二時	一時	二時	一時	二時	一時	二時	一時
五時	四時	五時	四時	五時	四時	五時	四時
八時	七時	八時	七時	八時	七時	八時	七時
十一時	十時	十一時	十時	十一時	十時	十一時	十時

資料-2 開業時の時刻表『福井日報』大正2年11月8日より

車両について大正2年11月14日付『福井日報』は次のように報じている。

▲機関車 二臺あり普通の機關車に比すれば玩具の如くに見ゆるも輕鐵なれば之に充分なり價格は二臺にて一万五千圓餘なりしと重量九噸而して其機關庫は十間に四間あり
▲客貨車 客車は三等二輛、二等と三等と接続するもの一輛あり名古屋電車製作所に製造せられたる輕便ボーギ式にて全体を瑠璃色とし車内には電車の如く揺紐を垂れ混雑の際に備えんとする故に一臺にて優に百二十人を收容し得べし又夜間の燈用としてはアセチリン瓦斯を使用する筈、貨車は有蓋三輛無蓋三輛にて一輛の荷重三十五噸之等客貨車の連絡には壓迫と壓迫の兼帯のものと爲し各客車にブレーキを取りつけたり、客車庫は十二間に四間

本誌50号、140号などによると機関車は独コッペル車製であった。また客車1両あたり

(*1)慶応3(1867)年、南条郡武生町で代々打刃物問屋を営む素封家に生まれた。県議會議員、衆議院議員、武生町長、南条郡教育会長、第五十七銀行取締役などを歴任した。

(*2)明治5(1872)年、南条郡武生上市町で代々越前打ち刃物製造業を営む家に生まれた。県議會議員のほか南条郡や武生町などで種々の公職に就いた。

の定員は42~54人であり、120~130人というのはやや誇張気味といえよう。ラッシュを想定したとしても当時の木造車に3倍近くも詰め込まれるとは考えにくい。

機関庫、客車庫のほか貨物積卸庫も建設された。

駅舎は4間に7間の建物で、2等客と3等客は待合室が分けられていたという。

開業式典は栗田部までの全線開通時に行うとされたが、4月になって昭憲皇太后が崩御され国民あげて喪に服すこととなったため、結局、翌年の岡本新開業まで持ち越された。

2月8日 鉄道院と旅客の手荷物小荷物連絡輸送を開始(7日付『福井日報』)。

3月11日 予想以上に乗客が多かったことから、8往復を11往復に増発するとともに、新武生-塚町間に村国、塚町-北間に北村の2駅を急遽設置した。北村-北間はわずか0.2哩

(0.32km)。また沿線の遊休地を開拓して桜や楓を植え、花見時には臨時乗降場を設置するなど、さらなる旅客誘致策を模索する(2月23日付『福井日報』、『官報』4月10日)。

5月22日 五分市-栗田部間1哩2鎖(1.9km)の延長は、当初4月22日を予定していたが天候不順などで遅れ、この日の開業となった。

10月16日 ダイヤ改正、冬期間(10/16~3/15)は1日12往復、夏期は14往復に増発する(『味真野村名蹟誌』越前市中央図書館蔵)。

武岡軽便鉄道の最後にこの鉄道が敷かれた目的は、乗客輸送だけでは営業困難と当初から見ており、これまで荷車で運搬していた製紙原料、木炭、石炭、木材などの貨物輸送を主眼としつつ、五分市付近にあった味真野鉱山で産出される亜鉛鉱石を大仕掛けに搬出することも視野に入れていたという(大正2年11

<p>官報 第四六四號 大正三年二月十七日(第三種郵便物認可)</p> <p>○輕便鐵道運輸開始 京都市下京區河原町通錦樂館下ル備前島町所在京都電燈株式會社ニ對シ本月十日輕便鐵道新福井市荒川間運輸營業開始ヲ許可セシニ同十一日營業開始ノ旨届出テタリ其哩程左ノ如シ(鐵道院)</p> <p>新福井市荒川間 〇七.七 志比口福井間 〇七.九 勝山-大野口間 〇七.九 勝山-觀音町間 〇七.九 勝山-觀音町間 〇七.九 勝山-觀音町間 〇七.九</p>	<p>官報 第四八八號 大正三年三月十七日(第三種郵便物認可)</p> <p>○輕便鐵道運輸開始 本月八日京都電燈株式會社輕便鐵道勝山-大野口間運輸營業開始ヲ許可セシニ同十日營業開始ノ旨届出テタリ其哩程左ノ如シ</p> <p>勝山-大野口間 〇七.九 大野口-觀音町間 〇七.九 觀音町-福井間 〇七.九</p>	<p>官報 第五一六號 大正三年四月二十一日(第三種郵便物認可)</p> <p>○通過</p> <p>○輕便鐵道停車場設置 京都電燈株式會社ヨリ輕便鐵道勝山-觀音町停車場ヲ設置シ本月十一日使用開始ノ旨届出テタリ其哩程左ノ如シ(鐵道院)</p> <p>勝山-觀音町間 〇七.九 觀音町-福井間 〇七.九</p>	<p>官報 第六五四號 大正三年十月五日(第三種郵便物認可)</p> <p>○通過</p> <p>○輕便鐵道停車場名稱變更 京都電燈株式會社輕便鐵道停車場名稱中志比口ヲ福井口ニ變更ノ旨届出テタリ(鐵道院)</p> <p>福井口-大野口間 〇七.九 大野口-三番敷間 〇七.九</p>	<p>官報 第六八〇號 大正三年十一月六日(第三種郵便物認可)</p> <p>○通過</p> <p>○輕便鐵道免許狀下付 一昨四日京都電燈株式會社ニ對シ輕便鐵道敷設免許狀ヲ下付セリ其起業目論見ノ概要左ノ如シ(鐵道院)</p> <p>鐵道種類 軌道 線 路 兩 端 電氣鐵道 三呎六吋 福井縣大野郡下庄村 同縣同郡大野町 十八號五十八節 七千圓(蒸氣併用)</p>	<p>新福井-市荒川 營業許可 2月17日</p> <p>市荒川-勝山 營業許可 3月17日</p> <p>觀音町 駅設置許可 3月26日</p> <p>勝山-大野口 營業許可 4月21日</p> <p>志比口→福井口 駅名称變更届 10月5日</p> <p>大野口-三番敷 敷設免許 11月6日</p>
---	--	--	---	---	--

資料-4 大正3年中の京都電燈越前電鉄に関する官報 国立国会図書館デジタル化資料より

なんでも1号が最初ではない話

(D511とD512とD5114に関して)

高田 欣一

ときどき、昭和11年3月に敦賀にD51の1号と2号が配置されたことをもって、全国で最初とする記事を見かけることがあります。例えば、福井新聞2013年10月14日号の17面にあるD511の写真(提供は田中完一氏)の説明文に「敦賀機関区に全国で初めて配備された蒸気機関車D51の1号機、敦賀周辺の急勾配で活躍」とあります。私の手持ち資料による両機の履歴を見ますと次の通りです。

D511完成 昭和11年3月22日 (川崎車両 製造番号1643)

敦賀配置 昭和11年4月16日

D512 完成 昭和11年3月26日 (川崎車両 製造番号1644)

敦賀配置 昭和11年4月5日

D51の1号より4日遅く完成した2号が、1号より11日早く敦賀に来ています。このことは、D511は敦賀に来る前に何日間か稲沢に仮配置され、東海道線・中央線で試運転されていたようです。国鉄鷹取工場の今村潔氏は、D511の最初の配置区は稲沢だとされているのも、その裏付けになります。従って、敦賀に最初に来たのはD512です。当時、鉄道省はD51の発注にあたってはメーカーに対してナンバーを割り当てています。初期のナンバーで見ますと、(1~13川崎)(14~23汽車)となっています。ここで、汽車のトップナンバーのD5114の履歴を見ますと次の通りでした。

D5114 完成 昭和11年2月29日(汽車会社 製造番号1371)

吹田配置 昭和11年3月6日

従って、全国で初めてD51が配置されたのは敦賀ではなく吹田であり、完成第1号はD5114です。D5114が完成したのは、かの2.26事件の3日後で、D51は製造当初から戦争の影が付きまとい、1115両(最終ナンバーは1161)も製造されたのです。(1~85・91~100号は、半流線形のいわゆるナメクジ形)敦賀にはそれ以後D51の配備はなく、D511は昭和13年1月16日、D512は同年1月24日稲沢へ転配されています。その後、昭和14年3月31日現在でD51がわずか5両配置があり、残りはD50形が32両在籍しています。特筆に価するのは、北陸線の糸魚川に新鋭D51が6両配置されたのですが、これも私が昭和36年~38年糸魚川機関区に勤務していた頃は、9両のD50に変わっていました。この昭和14年3月31日現在の5両は、手持ちの資料から見て次のD51だと思われれます。

D51177 完成 昭和14年1月13日（日立1044）
敦賀配置 昭和14年1月23日
D51178 完成 昭和14年1月16日（日立1045）
敦賀配置 昭和14年1月25日
D51179 完成 昭和14年1月21日（日立1046）
敦賀配置 昭和14年1月？日（30日か31日？）
D51180 完成 昭和14年1月23日（日立1047）
敦賀配置 昭和14年2月2日
D51192 完成 昭和14年2月16日（国鉄大宮工場6）
敦賀配置 昭和14年2月22日

昭和14年4月に入るとD51172・完成 昭和14年3月31日（日本車両696）敦賀配置 4月19日 が来ています。その後、戦争中は40両近いD51の配置をみた敦賀ですが、昭和32年10月の田村～敦賀電化開業直前の9月には38両（うち4両は9月初めに転出）でした。電化開業後は敦賀第一機関区となり、12両のD51とDD50・DF50だけになりましたが、北陸トンネル開通まで今庄のD51の9両と力を合わせて奮闘しました。私は、目下敦賀と今庄の機関区に配置されたD51の一覧表を作成中ですが、分からないことが多く、何時完成するかは？です。

< 参考資料 >

国鉄蒸気機関車小史 臼井茂信 鉄道図書刊行会
機関車の系譜図 交友社
D51 プレスアイゼンバーン社
SL No.1 交友社
蒸気機関車 キネマ旬報社 その他

D511の移動略歴

昭和11年 4月16日 敦賀
昭和13年 1月16日 稲沢
昭和24年11月29日 大垣
昭和25年 5月14日 上諏訪
昭和37年 6月24日 金沢
昭和39年 9月 2日 盛岡
昭和43年 9月26日 青森
昭和46年10月12日 浜田
昭和47年10月 2日 梅小路