



# わ だ ち

No. 157

wa da chi

平成26年11月号



( 2014年10月13日 福井鉄道 本社にて 撮影 森家治 )

## 福井鉄道 F1000 形 ローレル賞受賞式！

鉄道友の会では、本年度のローレル賞を福井鉄道 F1000 形に決定し、10月13日に福井鉄道本社にて、須田会長をはじめ、同会幹部役員、県の交通施策関係者、沿線各市長など多数の来賓をお迎えし、盛大に式典が行われました。

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/)

## 田中完一福井支部長のご逝去を悼む



[北陸本線旧杉津線廃線跡巡りで説明をされる田中支部長 2013.9.8]

鉄道友の会福井支部長の田中完一氏は、去る 9 月 6 日、立山登山中に心筋梗塞により急逝されました。(享年 71 歳) 田中支部長は、鉄道友の会福井支部が昭和 40 年に創立された時からの会員で、昭和 61 年から 28 年間の長きにわたり福井支部長として活躍されました。元社会科の教員ということもあり、福井県の鉄道の歴史に関しては生き字引的な存在で、福井支部の例会や見学会では常に多くの資料をもとに、私たちにわかりやすく解説をしていただきました。敦賀市文化協会会長や「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会会長などの重責も務められ、福井県や敦賀市にとっても、なくてはならない存在でした。また、謡曲・切手収集・登山など趣味も多彩で、今回は登山愛好者の仲間との旅行中の事故でした。「歯医者以外の医者にはかかったことがない。」と健康には人一倍自信をもっておられた様子だったので、あまりにも急なご逝去に今でも信じられないくらいです。

8 月 9・10 日に敦賀鉄道資料館(田中支部長が館長を務めておられました。)で行われた福井支部主催の鉄道模型運転会での元気なお姿が、福井支部会員にとっては最後の別れとなってしまいました。福井鉄道 FUKURAM のローレル賞受賞や、来年完成予定の敦賀港赤レンガ倉庫内の鉄道・港のジオラマのことなどを、楽しそうに話しておられたのが思い出されます。田中支部長は、「鉄道を趣味として楽しむだけでなく、さまざま活動を通して地域の発展のために貢献すべきである。」と常に話しておられ、自ら先頭に立って実践なさっていました。私たち残された会員も、田中支部長のご遺志を片時も忘れることなく、地域に貢献できるような趣味活動を続けていきたいと思えます。田中支部長のご冥福を心からお祈り申し上げます。

(福井支部事務局長 岸本雅行)





# 100年前に思いをはせる(4)

～ 大正3(1914)年、県内の鉄道事情 ～

渡邊 誠

## [2-7] 北陸線・敦賀港線

県内区間の全通(\*1)からすでに17年を経過している。米原-直江津間全通もこの前年。

当時の時刻表『汽車汽船旅行案内』の大正3年版を探し出せなかったのが、代わりに新聞から拾ってみた。大正2年12月から翌3年1月にかけての『福井日報』に県内は全駅、県外

は主要駅の時刻が掲載されているのだが、資料-13に示すとおり、新聞の折り目にまたがっている上、マイクロフィルム撮影にあたって切られている。判読できない箇所は『汽車汽船旅行案内』大正4(1915)年3月号を参考に穴埋めすることとして、大正3年1月28日現在の時刻表を再現したのが資料-14である。このような経緯から正確さを欠く点が若干あるかもしれないがご容赦願いたい。

県内には刀根、疋田、敦賀、杉津、大桐、今庄、鯖波、武生、鯖江、大土呂、福井、森田、丸岡、金津、細呂木の16駅が数えられる。ただ、このうち刀根に営業キロ(当時はマイルだが)の設定がない。刀根は信号所の扱い(\*2)だった。

下り列車で見ると、刀根-細呂木の県内区間全線を通り抜けるのは6本しかない。駅間距離も長く、こののち多少の増発はあったもののそれでもローカル需要を満たすものではなく、ほどなく福武電鉄や三国芦原電鉄など並行する私鉄を生む下地となった。

始発駅は新橋(東京駅開業はこの年の暮れ)、米原、京都、神戸、姫路、着駅は金沢、富山、直江津、新潟となっている。県内区間はほぼ全駅に停車。所要時間は平均3時間59分、表定速度24.2km/hといったところ。

これを、木ノ本-敦賀間および敦賀-今庄間が改良新線に移行する直前の昭和31年12月のダイヤのうち普通列車のみと比べてみると、所要時間が50分の短縮、表定速度は30.3km/hまで向上している。



資料-13 新聞の折り目に掲載された時刻表  
『福井日報』大正3年1月30日付  
福井県文書館蔵マイクロフィルム

(\*1) 北陸線の歴史は、明治14(1881)年の敦賀-疋田間仮開業から始まり、明治29(1896)年の福井小松間延長開業で県内区間全通、大正2(1913)年の青海-糸魚川間を最後に米原-直江津間全線が完成した。

(\*2) 刀根は明治15(1882)年の疋田-洞道口間開業と同時に停車場が設置されたが、明治18(1885)年にいったん廃止、明治45(1912)年(大正2年の説も)に信号所として復活、大正5(1916)年に再度停車場に昇格した。

上り 米原・新橋・大阪方面											下り 金沢・直江津方面											
列車番号	535	2		4	531	551	527	6	8	374	538	列車番号	537	538	臨時	528	15	530	536	5	7	
始発	新潟 1712			金沢 500	富山 515	上野 1600	上野 1920	直江津 815	直江津 1125	三国 2105	直江津 1500	始発	新橋 944	新橋 1525		京都 500	新橋 2100	神戸 550	姫路 730			
細呂木	発 ↓	・	・	654	921	1113	1355	1626	1943	・	2304	米原	発 ・	105	350	・	730	835	1106	1432	1800	2045
着 ↓	・	・	・	700	928	1120	1401	1633	1950	2130	2311	刀根	発 ・	234	526	・	907	?	1239	1606	1930	2219
金津	発 ↓	・	・	701	930	1122	1402	1634	1952	2135	2314	発 ・	246	537	・	922	922	1250	1617	1941	2030	
丸岡	発 ↓	・	・	711	941	1133	1412	1646	2003	2154	2324	着 ↓	256	547	・	932	1042	1300	1627	1951	2040	
森田	着 ↓	・	・	721	952	1144	1422	1457	2014	2212	2335	着 ↓	308	556	・	939	1054	1312	1638	1958	2226	
福井	着 ↓	147	・	731	1003	1155	1433	1708	2025	2227	2346	着 ↓	308	556	・	939	1054	1312	1638	1958	2226	
発 ↓	153	435	・	737	1013	止	1440	1715	2030	止	2354	着 ↓	346	636	・	1017	止	1355	1718	2035	2327	
大土呂	発 ↓	447	・	749	1020	・	1452	1727	2042	・	006	着 ↓	346	636	・	1017	止	1355	1718	2035	2327	
鯖江	発 ↓	218	502	803	1030	・	1507	1741	2056	・	020	着 ↓	412	705	・	1045	・	1434	1747	2101	2355	
武生	発 ↓	229	515	816	1053	・	1519	1752	2107	・	033	着 ↓	420	717	・	1055	・	1445	1755	2110	002	
鯖波	発 ↓	533	・	833	1111	・	1537	1811	2125	・	051	着 ↓	434	732	・	1112	・	1500	1810	2126	016	
今庄	着 ↓	302	550	851	1128	・	1554	1828	2142	・	108	着 ↓	450	750	・	1130	・	1520	1827	2144	032	
大桐	発 ↓	308	557	900	1135	・	1600	1837	2147	・	116	着 ↓	501	803	・	1141	・	1532	1838	2155	042	
杉津	発 ↓	342	634	936	1221	・	1635	1915	2221	・	153	着 ↓	514	816	・	1154	・	1547	1851	2208	055	
金ヶ崎	着 ↓	342	634	936	1221	・	1635	1915	2221	・	153	着 ↓	514	816	・	1154	・	1547	1851	2208	055	
敦賀	着 ↓	406	858	1016	1258	・	1707	1940	2044	・	218	着 ↓	525	827	・	1205	550	1600	1902	2019	106	
足田	発 ↓	412	704	905	1013	1304	・	1713	1953	2250	・	229	着 ↓	531	833	900	1216	1435	1615	1912	2030	止
刀根	発 ↓	427	719	921	1029	1319	・	1728	2008	2305	・	245	着 ↓	535	805	907	1257	1509	1655	1946	2309	・
米原	着 ↓	446	738	1048	1338	・	1747	2027	2324	・	304	着 ↓	540	606	910	1008	1302	1510	1657	1951	2312	・
終着	?	2326	2141	2133	姫路			931	1250		1937	着 ↓	605	1404	1709	1350	2137	1115	2113	833	110	
	姫路	新橋	新橋	姫路				新橋	新橋		新橋	着 ↓	605	1404	1709	1350	2137	1115	2113	833	110	

資料-14

北陸線時刻表

大正3年1月28日現在

現在では滋賀県境から石川県境まで直通する普通列車の設定はなく、線形も変わり駅数も増えていることから単純な比較はできないが、普通列車は敦賀-細呂木間を表定速度55km/h程度で走っている。

次にこの年の動きを新聞その他から追ってみる。

1月1日 官鉄と東清鉄道(\*3)(ウスリー鉄道を含む)との間に、朝鮮総督府鉄道・満鉄線および敦賀 浦塩 間航路を介して日満貨物連絡運輸を開始(『年表敦賀』井上脩 2013 日本海地理誌調査研究会)。

### 1月20日『福井日報』

昨今の北陸線改良工事の進捗状況を報じている。

金ヶ崎停車場：築港の完成に伴い駅本屋および貨物上屋が近く完成。

敦賀機関庫：事務所および構内官舎増築工事が2月中旬完成。

東郷信号所(\*4)：下り方面待避線の土工は終わり、上り方面の築堤工事が遅くとも2月下旬には竣工予定。

大桐駅：構内拡張工事が3月中旬頃完成予定。

2月1日 新橋-米原-直江津間急行537・538列車の新橋-名古屋間を各駅停車として、急行列車券不要とする。新橋での発車時刻を2時間20分繰り上げ(上りは繰り下げ)ることとし、名古屋以遠のダイヤに大きな変更はなかった。

### 2月7日『福井日報』

翌年度(大正4年度)の施設拡張工事として、以下をあげている。

線路の新設および変更：敦賀、杉津、今庄、武生、福井、森田、丸岡、細呂木

(\*3) 日清戦争後にロシア帝国が満州北部に建設した鉄道路線。満州里から齊齊哈爾(チチハル)、哈爾濱(ハルビン)を経て綏芬河(スイフンガ)へと続く本線と、ハルビンから大連を経て旅順へと続く支線からなる。

日露戦争後に日本は長春以南の權益を得て南満州鉄道を設立した(資料-15)。

(\*4) 明治41(1908)年、敦賀-杉津間に開設された信号場。大正5(1916)年に新保駅(停車場)へ昇格した。

乗降場および有効働長延長：疋田、武生、鯖江、大土呂、福井、金津(有効働長とはなんであろうか?)

信号機および標識新設：刀根、疋田、敦賀、杉津、福井、金津

## 2月28日『福井日報』

日中は上り列車に対して下り列車の本数が少なかったことから、今庄9:25発福井行き、福井9:00発金沢行き、金沢12:20発富山行きのいずれも貨客混合列車を増発する。

## 2月28日『福井日報』

●汽動車運轉開始 鐵道院に於いては目下着々進行中なる金崎駅改装工事の竣成をまち敦賀驛同驛間約一哩に汽動車の運轉を開始し一般乗客の運輸事務を取り扱ふことに決定したりと最も貨物列車の運轉は現今通り變更なしとのことなり、港灣改修工事は已に落成を告げ敦浦航路定期船の築港棧橋横附となり棧橋際に引込線の敷設となり内外旅客は足や勞せず直に列車中の人となり或いは船中の人となり得るに至りたれど這は単に敦浦航路客に止まり殊に列車の着發も一日三回に過ぎず一般旅客には恩澤甚だ菲薄なる憾みある次第なるが愈兩驛間に汽動車の運轉を見一般乗客事務取扱開始とならば便宜此上なきに至り當港繁榮策上喜ばしきことと謂ふべきなり

『福井日報』大正3年2月28日

まもなく金ヶ崎-敦賀間に汽動車の運行が始まるとのことだが、はて？ 国鉄での汽動車の実用化は昭和に入ってからではなかったか。昭和4(1929)年のキハニ5000形あたりであった記憶しているのだが・・・。

そうだ、蒸気自動車というものがあつた。そもそもディーゼルカーのことを「汽動車」というのは、蒸気自動車に由来しているのだ。

蒸気自動車とは、客室の一端に軽便向けB型蒸気機関車程度のボイラを載せ、片側のボギー台車を駆動するようにしたものである。日本での具体的な導入例は明治38(1905)年の瀬戸自動鐵道(現名鉄瀬戸線)までさかのぼるが、鐵道院では大正元(1912)年から3年にかけて18両ほどが採用された(Wikipedia)。いつの時代も新技術の導入は官より民のほうが早い。

それにしても、県内に蒸気自動車があつたという記録があつたかな？ 自称・歴鉄の筆者の辞書には載っていない。頭の中をはてなマークが飛び交う中、マイクロフィルムのコマを進める。

## 3月28日『福井日報』

●汽動車に就いて 鐵道院において金崎停車場を改築し弘一般乗客の取扱を開始すると共に金ヶ崎敦賀驛間に汽動車の運轉を開始する計画ある事は本誌の既に報道せる所なるが本件に関する敦賀商業會議所の請願に對し鐵道院□□は實行不能の旨回答し來れる由□□町□には汽動車の運轉は絶對的に不可能なるかの如く悲觀する向きあるも我社の風聞する所によれば右は經費の都合上急速に實行すること不可能といふありて機を見て實行せらるべきは既定の事實なりといふ

『福井日報』大正3年3月28日

あ～なんだ。予算不足で計画中止になったのか。それでは歴史に残らないはずだ。

## 4月15日『福井日報』

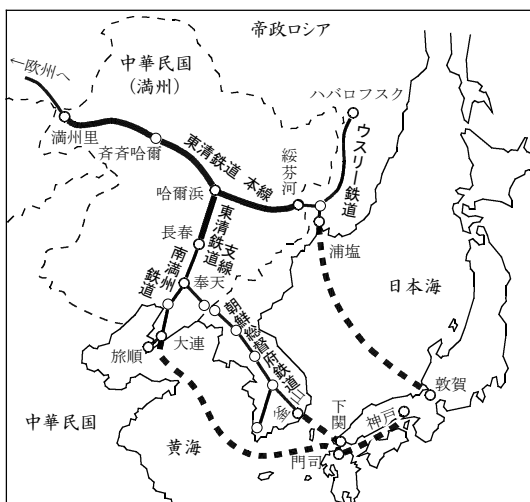
前月の増発に引き続きさらに21日より福井12:10発今庄行き貨客混合列車を増発する。

6月10日 姫路-米原-新潟間535・536列車に1等寝台車が連結される(『日本鉄道史年表』)。

欧亜国際連絡列車 福井方面への延伸に伴い、敦賀港線はルート変更と敦賀駅の移転とを幾度も繰り返したが、2年前の明治45年3月には現在地に落ち着き、同年6月には欧亜国際連絡列車が就航している。

この欧亜国際連絡列車については、平成23年から24年にかけての本紙に、田中前支部長が詳細な研究成果を披露されている。今さら前座の出る幕ではないが、弘法の筆を補うつもりで資料-15を作成してみた。これで東清鐵道やウスリー鐵道などの位置関係が分かっていただけよう。

ウスリー鐵道はこの2年後にハバロフスクから西側が全線開通し、欧亜連絡国際列車も2ルートから選択できるようになるが、100



資料-15 大陸連絡航路 大正3年

年前の時点では東清鉄道經由のみであった。

大正3年当時のダイヤは、新橋21:00発急行神戸行きに併結され、翌朝米原8:22着8:35発で北陸線内は長浜、柳ヶ瀬、疋田、敦賀に停車、金ヶ崎11:00着であった。柳ヶ瀬と疋田に停まっているのは、補機の増解結であろう。今ならさしずめ運転停車であるが、当時の時刻表には掲載されている。

ウラジオストクへの航路は週3便で、以下のようであった。

- ・敦賀(金)17時→浦塩(日)10時 大阪商船鳳山丸
- ・敦賀(月・水)19時→浦塩(水・金)11時 露国船

『汽車汽船旅行案内』大正4年3月号掲載の南満州鉄道の広告によれば、東京から露都まで11日半、伯林まで12日半、パリ・ロンドンまで約13日半の所要であった。

## 〔2-8〕 補追・本郷軌道

前号の出稿後、今年になって発売された書籍を見つけた。本郷軌道に関し前号までに、本郷港-父子鉦山間を一気に開業、小浜線開通後に本郷駅まで延長したと記した。これは『わだち』7号からの孫引きであったが、『鉄道ファンのための私鉄史研究資料』(和久田康雄 2014年4月 電気車研究会)によると、下記のように4回に分かれて開業している。しかも、最初の開通日も半年ほど違っている。

- |            |         |       |          |
|------------|---------|-------|----------|
| ・大正3年7月27日 | 本郷-野尻   | 2哩1鎖  | マイル チェーン |
| ・大正4年6月1日  | 野尻-岡田   | 18鎖   |          |
| ・大正9年10月3日 | 岡田-父子   | 55鎖   |          |
| ・大正15年4月1日 | 本郷駅前-本郷 | 23鎖   |          |
|            | 合計      | 3哩17鎖 | (5.17km) |

ただ、同書に典拠は明示されていない。

『大飯町誌』(1989)や『鉄道廃線跡を歩くV』(宮脇俊三 1998 JTB出版)ほかいくつかの書籍をあたって見たが、いずれも『わだち』7号と同じような記述があるだけで、4回に分けて全通したとするのは、管見の限り和久田氏の書が初見である。

あらためて国立国会図書館デジタル化資料で官報を検索してみたところ、次の1件のみヒットしたが、区間が書かれていないのでよく分からない。

大正11年5月19日付け官報第2937号

●軌道特許状下付 一作十七日本郷軌道株式会社ニ對シ福井縣大飯郡本郷村同郡佐分利村間及同縣同郡本郷村地内ニ人車並ニ牛馬車軌道延長線敷設特許状ヲ下付セリ(鐵道省、内務省)

あとは新聞であるが、福井県文書館に大正3年の新聞は『福井日報』の1月から4月までの分しかない。このうち『わだち』7号で本郷軌道が開業したとされている、2月21日前後にそれらしき記事は見当たらず、新聞から裏付けを取ることはできなかった。

本郷軌道はたびたび経営主体が変わっており、和久田氏は経営移管に伴う諸届けを新規開業と誤解釈したのかもしれない。

## 【3】 おわりに

駆け足で100年前の福井県を巡ってきた。明治後半とか大正時代全般とかある程度幅があるならまだ探求しやすいのだが、100年前の1年間に限るとなかなか資料が得られなかった。特に北陸線での機関車や客車がどんなものであったか大いに興味あるところだが、何一つ触れることができなかった。今後の宿題とさせていただきますこと一区切りする。